

2011年政策・制度要求（回答）

【国土交通省】

【総合政策局】【総合的事項】

1. 交通基本法の制定について

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」を早期に制定し、短・中長期展望に基づく総合的な交通・運輸政策の基本方向を策定されたい。

また、交通基本法検討会における「基本的な考え方」が示されたことから、今年度の通常国会での成立に向けた取り組みを強化されたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

交通基本法の制定については、少子高齢化、人口減少の進展、地球環境問題の深刻化、国際競争の激化等、交通を取り巻く社会経済情勢の変化に対応するため、そして、交通に関する施策を総合的且つ計画的に推進していくため、今後の交通に関する基本理念等を定める交通基本法の制定は必要だと考えている。交通基本法案については、この間様々な検討を行う中で、昨年11月から12月にかけて行われた「交通政策審議会」、「社会資本整備審議会」の「交通基本法案検討小委員会」において基本的な論点について取りまとめを行い、それを踏まえ、今年3月8日に閣議決定を行い、現在行われている通常国会に提出した。国土交通省としては、審議された時点でしっかりとした対応ができるよう準備を進めている。

2. 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305億3,000万円の予算額を計上しているが、同事業に統合された各事業に対し、どの程度の予算を見込んでいるのか、その内訳を明らかにされたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

基本的に本事業については、地域の実情に応じて効率的に配分をしていくという考え方であるため、明確な金額の区分けは設けていないが、離島航路に対する補助については、離島航路整備法に基づき、60億円を内訳として壁を作っている。それ以外の事業については、厳密な壁はないが、予算要求をした関係もあり、積算した額を参考として言えば、旧来の地バス補助に対して100億円を計上、地方鉄道の輸送対策、旧来の鉄軌道輸送対策事業に45億円、離島航空路の確保維持で約2.5億円を計上している。

また、鉄道のバリアフリーでは前年度並みの29億円、バス、タクシーのバリアフリー化は前年度の8億円を計上している。

- (2) 地域公共交通確保維持改善事業に移行するに当たって、今後のスケジュールを明らかにされたい。特に新たに設置される「協議会」について、設置時期や現行補助制度から新たな制度への切り替え時期などを明らかにされたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

本事業については、3月31日に補助要綱を公表し、各事業者団体経由で各事業者以案内をし、国土交通省のホームページにも掲載しているので参照願いたい。

スケジュールについては、確保維持事業のバスや離島航路に対する補助申請の申し込み期間は6月30日としている。今回の制度は、事業を始める前に補助額を内定し、事業を実行した後に、補助申請をしてもらい、交付決定という形になっているので、交付決定は事業が終わった後になる。

旧来の地バス補助や離島航路補助については、補助対象期間が前年の10月から今年の9月になっており、平成23年度予算で措置する事業はすでに事業期間が始まっているため、平成23年度に限り従来の手続きと同じ方法でも申請を受付ける。

バリア解消促進事業は、旧来鉄道やバスのバリアフリーなどに相当するものであるが、調査事業も同様に、募集については概ね4月中を募集期とし、5月上旬頃の交付決定の予定としている。現在、各運輸局で相談や募集の手続きをしているので、必要に応じて相談願いたい。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業で新たに設置される協議会について、現在設置されている地域公共交通活性化再生法で設置されている法定協議会や道路運送法で規定される地域公共交通会議など既存の各種会議との関係をどのように想定されているのか。また、協議会を新規で立ち上げ設置する場合、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、交通運輸労働者代表の参加を義務づけられたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

本事業については、補助を受けるに先立ち協議会の設置を求めている。協議会の設置を求めた理由は、地域の交通であるため、地方分権の促進や地域の実情やニーズに応じた取り組みを支援していくということが本事業の本来の考え方であり、それに先立ち地域毎に協議会を設置してもらい、計画として必要性や考え方をまとめてもらうことが今回の補助制度の前提である。

既存の協議会との関係については、地域で議論をしていただきたい。

交通運輸労働者代表者の参加については、補助要綱にも示しているが、自治体、交通事業者、国土交通省を最低限のメンバーとして条件にしており、それ以外については、地域毎に交通の実情に精通する方や協議会が必要とするメンバーを必要に応じて加えていただきたいと考えている。

3. 地方公共交通、離島空路・航路の財政支援拡充について

地方過疎地や離島住民の移動・生活必需品等の出入荷輸送は、民間事業者の努力だけでは維持に限界がある。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、補助対象路線の拡充をするとともに、離島補助航路就航船舶の6割強が償却期間を超えるなど、船舶の老朽化が進み継続運航が危ぶまれていることから、一般財政支援の拡充を図られたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

本要請についても、地域公共交通確保維持改善事業の中で対応している。従来

の8本の補助について大幅に見直しを行い、一本化したものが305億円である。

バスの関係では、従来の地バス補助では複数の市町村を跨ぐといった幹線のバスに対する赤字補助であったが、幹線と接続性のあるような一つの市町村を走るようなバスネットワークについても補助対象とした。

離島空路・航路については、離島航路の補助は昨年度の48億円に対し60億円という増額の予算措置をした。従来は、欠損額の平均的に約4割程度の補助の充足率であったが、これを原則5割に拡大する。また、従来の航路構造改革補助の船舶建造費の支援についても引き続き行っていく。

離島航空路の補助については、従来特別会計で支援をしてきたが、補助制度を見直すにあたって、一般会計で支援する方向で考えている。なお、補助要綱については現在財務省と調整中であり、従来は航空機の部品に対する補助であったものを一般会計への移行に伴い、補助対象経費の見直しについても併せて調整をしている。補助要綱が固まり第、別途説明をさせていただきたい。

4. JR三島及びJR貨物会社への支援について

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1.4兆円弱のうち、1.2兆円を国庫返納させる一方、JR北海道及びJR四国に対する経営安定基金の積み増しや、JR三島・貨物会社への設備投資への助成金・無利子貸付で、今後20年間にわたる財務基盤強化を柱とした新たな支援策を設けることが決定された。

しかしながら、依然として厳しい経営環境が続いていることから、安定経営に向けて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。加えて、モーダルシフト推進に向けた鉄道貨物輸送の充実、振興のための「基金」を創設されたい。

【回答】 【鉄道局財務課】

JR三島・貨物会社については、各社増収努力、経費節減などを行っているものの、国鉄改革から25年目を迎えているが、低金利や経営安定基金の運営費が減少している中で、車両設備の老朽化が進んでおり、財務基盤や収益基盤が脆弱な状況にある。

このため、独立行政法人の鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金などを活用し、JR三島・貨物会社に対して経営の安定化、設備投資への支援に関する所要の措置を講じることとしており、そのために必要な関連法案を今国会に提出をしている。

鉄道局としては、この関連法案の早期成立に向けて、引き続き努力していくので、ご協力をお願いしたい。

5. 空港整備勘定の見直しについて

空港整備勘定は、利用者・事業者による負担を主な財源とし、これまで航空ネットワークの拡充を図ってきたが、98も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、利用者に還元すべきである。特に、航空機燃料

税については、平成 23 年度から 3 割程度の減額が認められたが、空港整備という本来の目的に使用しないのであれば、廃止を前提として水準の見直しや空港整備財源のあり方を検討されたい。

【回答】 【航空局管理部総務課企画室】

空港整備勘定の見直しに関連して、「国土交通省成長戦略会議」の報告書において、「国が管理する空港の経営を抜本的に効率化するため、空港の経営一体化、民間への経営委託、民営化をめざすべき」とされている。これを受けて、具体的手法について議論を行うため、昨年 12 月に学識経験者等からなる「空港運営のあり方に関する検討会」を立ち上げた。本検討会については、本年夏頃を目途に結論を得るべく議論を進めている。

航空機燃料税などの空港整備財源のあり方も含めた空港整備勘定の見直しについては、空港運営のあり方の検討、羽田空港の整備のために借入れを行った財政投融资からの借入金の償還、政府全体の特別会計の制度の見直しの状況等を踏まえつつ、検討を進めていきたい。

6. 船員税制の確立について

海国日本において、国民経済と国民生活の安定・安全を支える基礎的な分野で大きな役割を果たしている日本人船員が、減少の一途をたどり海上ヒューマンインフラが崩壊の危機に直面している。

経済安全保障と国民生活を支える日本商船隊は現在約 2,500 隻、そこに乗船する船員は外国人を含め 60,000 人に及ぶ。しかし、日本人船員は 3,000 人に満たない状況であり、自国の主権のおよぶ体制をとるためにも、諸外国並みの自国船員比率の向上に向けたわが国の政策が求められる。

日本海運・水産の全体における日本人船員比率の改善・向上が喫緊の国家的課題となっていることから、関係省庁による連携した取り組みをさらに強化し、日本人船員の確保・育成に係る予算を大幅に拡充されたい。

あわせて、年間を通じて船内居住を強いられ、社会や家族からの隔絶を余儀なくされる船員労働の実態に即した公平・公正な船員税制（所得税・住民税の減免、航海日当制度への非課税措置拡充等）を実現されたい。

また、国土交通省は「日本人船員に係わる税制に関する検討会」を立ち上げ外航日本人船員を中心に検討し、平成 24 年度要求を目指すとしていることから、確立に向け支援を願いたい。

【回答】 【海事局海事人材政策課】

海事局としては、船員の確保・育成については重要な課題と認識しており、それにつながる船員税制の確立についても取り組んできている。昨年 5 月に取りまとめられた成長戦略会議においても「優秀な船員の確保・育成について基盤整備を行うこと」が盛り込まれている。今後も本件に関する関連予算の確保に努めていく。

船員税制については、経緯として平成 21 年に税制改正要望として、所得税や住民税の軽減を財務当局に行ったが、特定の船員や職業のみには優遇税制はできないと認められなかった。これを踏まえ、昨年 11 月に省内に検討会を立ち上げ、全日本海員組合や税の専門家などに参画してもらい、税制の導入に関する具体的

な検討を開始した。具体的な論点を整理する中で、今年の夏以降から作業に着手し、平成 24 年の税制改正の実現をめざしていきたい。

7. 地球温暖化対策税（環境税）の公平化と支援措置について

地球温暖化対策税（環境税）については重要政策課題である事を認識しているが、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。

なお、地球温暖化対策税（環境税）を新設するのであれば、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】 【総合政策局環境政策課】

地球温暖化対策税の創設にあたっては、地球温暖化対策を適切に推進する観点から、平成 23 年度の税制改正要綱として、地球温暖化対策税にかかる特例措置の創設を提出するなど、制度設計や対応策の議論に参画してきた。その結果、平成 23 年度税制改正大綱に内航運送用船舶、一定の旅客定期航路用船舶に利用される重油及び軽油、鉄道事業に利用される軽油、国内定期運送事業用航空機に積み込まれる航空機燃料について、平成 25 年 3 月 31 日までの間、減税・還付措置を設けることとなった。

今後も地球温暖化対策税にかかる議論への参画を積極的に行っていく。

【回答】【自動車交通局総務課企画室】

燃料課税であるガソリン、軽油取引税の旧暫定税率、当分の間税については、これまでも政府税調の方で議論がされてきたが、国及び地方の財政事情への考慮、或いは地球温暖化対策の観点などを踏まえ、平成 22、23 年度の政府税調において、現在の税率水準を維持することとなった。

一方、車体課税については、エコカー減税の期限が今年度末で到来するので、旧暫定税率の部分の取り扱いも含めて抜本的見直しを行うことになっている。

自動車交通局としては、政府全体の税制の問題ではあるが、適切に対応していきたいと考えている。

8. 高速道路料金の無料化・大幅割引施策に対する支援措置等について

平成 23 年度の高速道路の原則無料化の社会実験については、「現在の実験区間の効果を検証し、地方の意見などを踏まえ、適宜区間を見直すとともに、物流効率化のため、夜間の大型車を対象とした長距離の無料化実験など、車種や時間帯等の工夫の検討を行う」とし、現行の土・日曜日と祝日の「休日上限 1000 円」を継続したうえで、平日については上限を 2000 円とすることを決定した。

この間の土休日割引料金や新高速道路料金施策によって、鉄道や高速路線バス、フェリー・旅客船との公平・公正な競争が脅かされているほか、環境問題にも悪影響が及び、「交通基本法」が目指す持続可能な交通体系の趣旨に反する事態が生じ

ている。交通基本法を踏まえた、陸・海・空の「総合交通政策」を確立し、総合交通体系の確立に向けた施策の立案に向けて、交通運輸労働者の意見を聴取されたい。

また、本施策の導入によって、他の公共交通運輸事業者の経営に与えている減収の影響に対し、損失補償等をすべく必要予算を確保されたい。なお、方針や施策の見直しにあたっては、社会的責務を持つ公共輸送を担う事業用自動車について、無料化を含めた大幅割引料金にするための必要予算を確保されたい。

【回答】 【道路局高速道路課】

3月の震災を受け、高速道路料金については、震災の移動手段を失われた被災地の方々を含め、大きな混乱が生じないよう現在の休日 1,000 円の料金割引は当面継続し、2月に発表した平日 2,000 円については、追加しないということを3月23日に発表した。

無料化社会実験については、2月の段階で追加発表しているが、同じく現在の実験区間を当面継続し、新たな区間は実施しないこととなった。

今後のあり方については、政府、与党並びに野党における議論を踏まえて対応していく。

9. 国際海上コンテナ安全輸送対策について

昨年、海上コンテナ安全輸送法案（仮称）が閣議決定されたものの、国会で一度も審議されることなく廃案となったことは、極めて遺憾である。第177通常国会に提案するかどうかを検討中であると伝えられているが、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に向け、各国政府に積極的に働きかけるよう求める。

【回答】 【自動車交通局安全政策課】

本件については、労働組合のご協力を得ながら進めてきた。海上コンテナ安全輸送法案（仮称）は、一昨年から昨年のはじめにかけて関係者で議論をして、法案の基となるものを作り、国土交通省側で法案を作成し、昨年の通常国会に提出した。しかし、記載の通り、審議されることなく審議未了につき廃案となった。国土交通省としては、国会に再度提出して法律として制定されるべく、作業を進めてきたが、政府の方針により提出本数の制限等があり、現在のところ提出を検討中という位置づけになっている。この状況については、国会のスケジュールが許せば提出したいと考えているが、震災の関係もあるので、難しいと考えている。

他方、海上コンテナの安全対策については、法案の成立を待っているだけではなく、進められることは進めていきたい。

各国政府に積極的に働きかけるについては、これについても労働組合の方々のご協力を得ながら、国連の枠組みで海上コンテナの安全輸送、特に陸上の安全輸送において必要と考えられることを共通のルールとして定めることを働きかけている。具体的には、IMO、ILO、UNECで策定されたコンテナ収納に関するガイドラインについて、不足されていると思われる内容を補足していく作業を行いながら、ガイドラインから行動規範という位置づけに変えることによって、国際的に守ら

れるよう働きかけていくことを検討している。

3月にILOの総会が行われ、これらの取り組みについてILOとしても進めていくということで、IMO、ILC、UNECの合同作業部会を設立し、その中で具体的な作業を行っていくことが決定された。作業部会には日本政府としても積極的に参加して貢献していきたいと考えている。

10. 観光立国の実現へむけて、国内への観光政策の周知の強化について

観光は、経済・雇用・地域の活性化に大きな影響を及ぼし、国内旅行の消費額は20兆円を超え、その波及効果は51兆円にも及び21世紀の重要な産業として期待されている。また、政府は「観光立国・地域活性化戦略」を新たな成長戦略の柱の1つと掲げ、訪日外国人3,000万人、経済波及効果10兆円、新規雇用56万人を目指すなど様々な政策を推進している。

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、国民に諸政策の内容や観光の与える経済効果について十分に周知できるよう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、全国民の理解の醸成を図られたい。

【回答】 【観光庁総務課企画室】

ご案内の通り、震災により観光は大きな影響を受けた。例えば、訪日のインバウンドで言えば、3月現在では対前年で半減、国内でも被災地以外も含めて全国的に観光地への入り込みも大きく落ち込んでいる。

これに対応するため、インバウンドについては、近い将来の本格的な再開に向けてプロモーションの準備段階にあり、香港などからの一部のツアーが再開された動きもある。国内についてもGWや夏休みに向けて、プロモーションを実施していくなど国内観光の活性化策を講じていく。

観光は地域経済に大きな役割を果たしており、日本における観光資源のポテンシャルは世界的に見ても高いレベルにあることから、これを十分に活かしていきたい。

観光立国を実現するためにも、プロモーションの実施や積極的なアピールを行っていくとともに、観光は日本にとって重要だということの周知をはかっていく。

【東日本大震災関係】

【回答】 【総合政策局政策課】

本要求については、総論の部分とモード毎に出されているが、モード毎の回答は別途各局と意見交換を行ってほしい。

総合政策局から総論について回答をするが、冒頭に滝口次長より、これまでの取り組み、今後の復旧、復興に向けて国土交通省としての取り組みを説明並びに紹介をしたが、繰り返しになる部分もあるがご了解願いたい。

今回の震災は、非常に広範囲に亘って壊滅的な被害が生じたが、復旧・復興にあたっては、単に現状に復旧するだけでなく、次世代に向けた新しい地域づくりのためのビジョンを示すことが必要と考えている。国土交通省としては、課題の整理、必要な制度等の検討を進めており、具体的にはこれまでの防災対策を検証

しつつ、何よりも自然災害に対して強い国土と地域をつくることが基本であると認識している。

地域の将来ビジョンを国と地域が共有し、関係機関と調整しながら、復興に向けた諸施策や事業を検討していく。

次に、電力の関係については、計画停電で非常に混乱が生じているということに関して先ほど滝口次長からも話があったが、電力の需給については震災を受け大幅な需給アップが生じている。夏に入る前までは若干需給アップは緩むが、報道の通り、夏は電力需給の大幅なギャップが生じることが懸念されており、不測の大規模停電が生じかねないことが懸念されている。政府では、枝野官房長官を本部長とする「電力需給緊急対策本部」において、夏の電力需給のギャップに対する対応策を検討している。国土交通省としては、3月29日に所管の各業界に対して、電力需要抑制に向けた取り組みの協力要請を行った。今後とも「電力需給緊急対策本部」における議論等を踏まえながら、電力需要抑制に取り組んでいく。

風評被害の関係について、国内外に分かりやすく正確な情報を提供してほしいということであるが、観光は非常にダメージを受けており、先ほど観光庁から回答があった通り、プロモーションの準備段階ということである。情報提供に関しては、訪日旅行については震災直後から外務省とも連携しながら、我が国の状況、47都道府県の放射線量などについて正確な情報を発信している。本格的な訪日旅行の再開が一日でも早く実現できるよう、海外メディアとの積極的な調整や、国、自治体、民間企業が一体となった直接的な働きかけなどの取り組みも進めていく。

以上が回答であるが、滝口次長からもあったように、今回の復旧・復興に向かっては、地元の自治体の方々の意向を踏まえながら取り組んでいく。また、過日発足した「東日本大震災復興構想会議」における議論も踏まえながら一体となって取り組んでいく。

質疑応答、意見交換

〈運輸労連〉

地域公共交通確保維持改善事業の協議会について、最低限のメンバーという説明であった。しかし、それぞれの項目の中で、労働組合の協力を得ながらという答弁もあったことから、新たに設置される協議会の最低限のメンバーに労働組合も加えるべきではないか。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

協議会のメンバーに労働者の代表者を入れてほしいということであるが、「労働者代表の方は入るな」という趣旨は全くなく、必要に応じて是非入っていただきたいと思っている。協議会を作られる地域毎に、必要に応じて入っていただきたいというのをどれだけうまく捉えられるかということだと思っているので、その点は工夫をしていきたい。

〈運輸労連〉

地球温暖化対策税であるが、現状に至っている経過は承知をしているが、この間

一般財源化された自動車関係諸税の部分については、本来の税の趣旨論で、見直すべきだと求めてきた。とりわけ当分の間税については、即時撤廃というのが筋だと求めているので、是非とも対応願いたい。震災が不幸にして起きてしまったが、震災を理由にすると何でもできるようなことも一方では問題であると考えており、トリガー条項も見送られると思うが、そのことについては一概に否定できないものの、本来の趣旨論で議論願いたい。

【回答】 【総合政策局環境政策課】

要望として受け止め、適切に反映すべく議論を行っていく。

〈運輸労連〉

復興の関連で、トラックの立場としてお願いしたい点があるが、原発に関する課題では、一時トラックも風評被害というか20キロ、30キロ圏は輸送しない。それによって物資も届かないという話しもあった。いずれにしても見えない、臭いもない放射能に対する安全確保のあり方が分からない。そのことが不安である。原発については直接の関係省庁でないと思うが、国土交通省としても適切な情報提供と指導をお願いしたい。特に、一部で多額の日当を払って輸送力を確保しているという話しも聞いているが、どこまで民間でやるのか、自衛隊でやるのかという棲み分けもお願いしたい。また、計画非難の地域が発表されたが、これによって引っ越しや事務所移転が相当出てくると思っており、加えて一時帰宅による家財の搬出も含めて依頼がくることも想定される。そういった中で安全対策はどのようなのかと言えば、現在は民間任せになっていると思うが、ガイドラインを含め、適切な指導をお願いしたい。

【回答】 【自動車交通局】

トラックの関係部署が出席していないので、正確には答えられないが、ガイドラインを示すことは理解できるし要望として受け止める。原発関係の避難輸送については、内閣官房の原子力の被害対応本部を中心に議論がされているので、要望のあった内容を伝える。

〈運輸労連〉

震災の関係で、労働組合として、現在ボランティアとして出向しているところ、或いは緊急支援物資の輸送に関わったところから色々と実態を聞いており、是非とも国土交通省として復興構想会議等で報告をお願いしたい。例えば燃油の不足が物流業界のせいのように言われたが、石油元受会社のコントロール下にあったため、トラック協会として難しいということで、結局石油連盟の方へお願いしたようであった。また、緊急物資については自治体からの要請に従って政府で調達をして、それを関係各所に輸送したということであるが、電気が通っていないのに暖房器具としてファンヒーターのオーダーが入ったとか、お湯も沸いていないのにカップ麺ばかり届けることになったということが実際におきていた。

トラック協会が、国土交通省の要請によってメーカーの倉庫に集荷に行ったら、オーダーがまわってなくて大変待たされたということも聞いている。これを教訓に指示命令の一元化など、復興に向けた効率的な支援態勢を整えていただきたい。

各自治体がそれぞれ緊急時に備えて備蓄している物資があると思うので、こういった緊急時には、政府或いは与党に申し入れていこうと考えているが、一元的に物資の備蓄について把握し、現地の対策本部と密接な連携をとって、本当に必要な物が、必要なところに、必要なだけ届くようにオールジャパンの態勢を整えていただきたい。要望として受け止めていただきたい。

〈航空連合〉

空港整備勘定の見直しについて、記載の通り、空港整備勘定というのはプール制の枠組みを見直して削減を図ったうえで利用者に還元すべきということはこれまで主張してきたが、併せてオープンスカイが進む中での海外エアラインとの競争というところでは、公平な競争環境が大事である。そういった意味でも、諸外国ではほとんど例がない航空機燃料税の廃止も大事だと思っている。当然、コスト削減の自助努力は大前提で、できるところは自助努力でやっていかないといけないが、着陸料や航空機燃料税の公租公課が営業費用の10%強を占めている状況にあり、重荷になっている。国際競争力が高まれば、利便性の高いダイヤであったり、ネットワークの維持などが担保できると思っている。今般、平成23年度税制改正法案に航空機燃料税の税率引き下げを盛り込んでいただいているが、あくまでも廃止を前提とした見直しを改めて主張させていただく。一方で現在「空港運営のあり方検討会」が開かれているが、その中では空港整備勘定の話しがあまり取り上げられていないと感じており、これは事業仕訳けの中で見直しとか廃止とかいう部分の判定もあつたりして、「あり方検討会」の中で、空港整備勘定のあり方も並行で進めるべきだと考えている。

【回答】 【航空局航空事業課】

航空機燃料税の軽減については、我が国の航空会社の国際競争力の強化の観点から、税率の引き下げの法案を平成23年度税制改正法案の中で盛り込んでいる。まだ国会の審議の中で税制改正の法案が成立していないところであるが、実現すべく推移を見守っている状況にある。

【回答】 【航空局管理部総務課企画室】

「あり方検討会」において、空港整備勘定についても議論すべきという点であるが、そもそも空港整備勘定で管理されている国の空港をどうするのかといった議論を行っているので、個別の空港をどう民営化していくのかということと並行して、空港整備勘定の扱いについても検討しなければならないと認識している。

〈航空連合〉

離島航路の関係の補助であるが、特別会計から一般会計へ移行する方向で調整をしているとの説明であったが、離島航空路の2.5億円の補助との関連性についてお聞かせ願いたい。

【回答】 【航空局航空事業課】

離島航空路の2.5億円の関係であるが、平成23年度については制度の移行期と考えており、従前の特別会計における補助から一般会計の地域公共交通確保維持改善事業との移行期間と考えている。地域公共交通確保維持改善事業で2.5億円

を確保しつつ、特別会計においても 2.5 億円を確保しており、離島航空路の全体としては積算上 5 億円を積んでいるという形になっている。

〈航空連合〉

観光立国の実現に向けて、観光については、国家戦略の大きな柱という認識をもっている。観光立国推進基本計画の見直しがされていると思うが、当初の予定では 5 月末と聞いていたが、この状況の中でスケジュールの変更などはあるのか。

【回 答】【観光庁総務課企画室】

観光立国推進基本計画については、平成 19 年に策定され、概ね 3 年で見直しをするということで、昨年度来その見直しを進めてきた。直近では 2 月に交通政策審議会の観光分科会を開催し、見直しを進めていたが、今回の震災を受け、復興に向けてどうするのかについても計画を立てるうえで考えていかなければならないと考えている。これに合わせて、例えば社会資本整備重点計画等々においても復興の道筋を示していくということもあり、これらとの整合性を図っていく必要がある。見直しについては、できる限り早い時期にまとめていきたい。

【道 路 局】

I. 鉄 道 関 係

1. 高速道路料金の引き下げに伴う財政支援措置

一昨年 3 月に実施された「高速道路料金」引き下げは鉄道輸送量の大幅な減少を誘い企業の存続さえ危うくする事態を生じさせている。公平競争ルールを踏まえつつ総合交通体系の確立に向けて、本施策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図られたい。

【回 答】

高速道路の料金割引制度については、東日本大震災に対処するために平日 2,000 円の追加は行わないことにしている。それを踏まえて現在行われている休日 1,000 円については中止することとしている。また、無料化の社会実験についても今後 2 か月程度システム改修期間を経て社会実験を取りやめることにしている。今後の料金割引、無料化社会実験については、与野党の議論を踏まえつつ対応を検討していきたいと考えている。

II. バ ス 関 係

1. 環境対策及び走行環境の整備・推進について

バスの走行環境の整備・改善は利用促進につながり、また、環境対策の観点からも喫緊の課題である。とりわけ、自家用自動車に起因する環境問題は深刻であることから、京都議定書にもある通り、環境問題の改善に向けて、自家用自動車の都心部への乗り入れ規制、ONG・ハイブリットといった低公害車両の導入に対する補助制度の拡充を推進されたい。併せて、バスの生命線とも言える定時運行を確保すべく、PTPS、バス専用レーンの拡充、バスロケーションシステム導入促進、また、複数の異なるモード間の共通・相互利用化の促進に向けて、ICカードの導入

を財政措置の拡充も含め諸施策を講じられたい。

【回 答】 自動車交通局での回答となる。

Ⅲ. ハイタク関係

1. 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788区間、1,316.5 km（平成19年度末現在）となっており、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】

道路局としても、バス専用レーンの増加などの取組みをしている。また、駅等の交通結節点においては、乗換えの円滑化を主な目的としてタクシー・ベイなどの広場の整備を総合的に進めてきている。公共交通における道路使用優先策については、我々としても走行空間の確保に向けて取り組んできている。公共交通機関の積極利用や交通結節点の改善も含めて改善していきたい。今後も社会実験等を通じて、バスやタクシーといった公共交通機関との連携を強化しながら、交通体系を整備していきたい。

Ⅳ. トラック関係

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】

平成22年度は、交通事故の死者が4,867人まで減少した。交通事故の発生件数は6年連続して減少しており、70万件代まで減少した。しかし、死傷者数は依然として80万件を超える高止まりの状況にあり、交通事故の状況は厳しい。引き続き、安全・安心な道路行政を推進していく。道路交通安全対策としては、具体的に2つの大きな柱がある。一つは幹線道路、もう一つは生活道路の事故対策である。幹線道路については、効率的・効果的に交通事故を削減するため、平成20年から24年までの5年間、道路管理者と公安委員会が連携して重点的に交通事故対策を徹底し、事故危険箇所を指定することになっている。生活道路についても、歩行者優先道路の設置など、公安委員会と共に優先取組みエリアを指定する等、いろいろな手法を用いて交通事故の削減対策を強化している。

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】 鉄道関係の回答と同じ

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」の制定を求めるなど、早急に所要の施策を講じられたい。

【回答】

都市内物流の効率化については、大きな課題であると認識している。これまでも、ハード、ソフト一体となった駐車対策や社会実験等による荷捌き用駐車スペースの設置などを実施してきている。今後は関係者間のコンセンサスを図りながら必要であれば、事業者や、警察などとも連携し多様な駐車対策を行っていく。駐車場附置義務条例については、駐車場法に基づき、それぞれの地方公共団体が、その地域の実情に応じて定めている。荷捌き駐車施設の附置は、平成6年に標準駐車場条例を改正し、荷捌き駐車施設の附置に関する条項を追加している。その後、平成16年に再度改正し、荷捌き駐車施設に関しても、地方公共団体に対し、地域の実情に応じて、条例に荷捌き駐車施設の附置に関する条項を設けることを要請している。現在の状況は、平成22年3月末現在で、附置義務条例の適用がある全国197の地方公共団体のうち、86地方公共団体において荷捌き駐車施設に関する条項が定められている。荷捌き駐車施設の附置については、引き続き、地域の実情に合わせて適用するよう要請していく。

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】

高速道路の休憩施設は、事故防止等の観点から、重要な施設であると認識して

いる。従来から、休憩施設において、交通量に応じた駐車スペースの確保に努めているほか、より質の高いサービスを提供するため、駐車場混雑情報の案内や、管理施設やシャワールーム、風呂、コインランドリーの整備を進めている。特に、東名高速、名神高速、および大都市近郊の休憩施設においては、利用交通量や駐車時間が当初の想定状況から変化しており、駐車スペースの増設に努めている。東名・名神については、大型車の駐車を 22 年度末大型車両 22 台、大型トレーラー15 台の増設を行った。

さらに、サービスエリアやパーキングエリアの混雑情報を事前に知らせる休憩施設を、平成 26 年度末までに全国で約 96 箇所設置し運転者に情報を提供している。

長時間駐車と不法占拠に関しては、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、長時間駐車を発見した場合は厳しく注意する体制をとっている。また、放置車両については、所有者が確認できれば、直ちに当該者に引き取らせるなどの対応を行っている。

一般道路における大型車の駐車スペースは、23 年 3 月末現在、「道の駅」の大型車駐車スペースとして、約 970 箇所の「道の駅」に 8400 台分ある。これは去年の数字、全国 936 箇所の「道の駅」の大型車駐車スペース 8100 台と比べると、約 34 駅、300 台増えている。大型車の駐車スペースの充実に向けては、「道の駅」の設置者が市町村なので、「道の駅」連絡会を通じて、要求内容を伝える

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】

高速自動車国道においては、道路保全と交通の危険防止のため、インターチェンジの出入口に車両重量計を設置して違反車両の取締りを高速道路の交通警察と一緒にやっている。高速国道では、過積載等の違反車両を事前に防止するために、高速道路本線へ入域しようとする違反車両に対しては、直接的な指導、取締りを行うことが違反車両対策として有効であり、警察などの取り締まり態勢を考慮したうえで、車両重量計の測定所などを大型車の交通量の多いインターチェンジや本線料金所に設置している。

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、取締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。

6. 架橋対策について

本四架橋の通行料金無料化の動きが、四国の製造業者による本州への工場移転などのストロー化現象を誘発し、また、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收受業務の安定的な存続を脅かしている。地元産業全体に悪影響を与え、関係する労働者の雇用を脅かす本四架橋通行料金の無料化

を実施しないよう措置されたい。

【回答】 鉄道関係の回答と同じ。

7. 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】

港湾に通じるアクセス道路の整備については、国際・国内物流の効率化や物流活動の拠点間を有機的に連結する道路整備は大変重要だと認識している。空港・港湾を含むアクセス道路のクリーンネットワークを構築するにあたっては、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。国際競争力の強化を早期に実現するためにも、拠点的な港湾と高速道路のアクセス道路の整備を引き続き行っていきたい。

平成20年7月には、新物流施策大綱2009～2013を作成し、国際・国内物流を含め、港湾と高速道路を結ぶアクセス道路を欧米並みの水準まで向上させることを目標に、重点的な整備を進めていきたい。

8. 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、東京湾トンネルののぼりについては、情報を出して注意を喚起している。今後とも主要幹線道路の渋滞解消にむけた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るべきである。

【回答】 回答なし

2. JR三島会社並びに各JR会社の経営安定に関する事項

- (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】

J R 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ための審議を行う予定となっている。法律成立に向けた関係者の協力をお願いしたい。国鉄改革後 25 年目の節目を迎えるが、完全民営化に向けて取り組んでいきたい。

- (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、③ J 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】

新幹線建設のための未稼働部分の維持費等の国の補助については、国鉄改革以降、J R 四国会社が発足する当時から負担を前提に経営安定基金を手当した中に含まれている。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 1 2 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。また、橋体共用部にかかる鉄道側と道路側の共通の施設については資産割合に応じた負担としている。鉄道施設管理引当金については、平成 17 年 10 月に本四公団が廃止され独立行政法人高速道路機構となって以降、J R 四国との間で協議が整い、平成 29 年までに引当金を取り崩すことにより、J R 四国が負担する利用料を引き下げることとしている。

3. 整備新幹線の建設、都市間輸送の整備に関する事項

- (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、J R 各社の負担は営業主体となる会社の受益の範

圈内とし、営業主体以外への「根元利益」による負担を強いることのないよう対処されたい。また、「並行在来線の経営分離」及び「地元合意」に関しては関係者との調整を図った上で図られたい。

- (2) 新規着工区間の整備は、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。又、未着工区間の財源確保案（「JR貸付料・前払い負担」）については民間企業として到底容認できるものではなく考慮外とされたい。

【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なされていくものと思う。尚、要請にある「前払い負担論」については少数の声となり「受益の範囲内」とされている。

- (3) 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」等の措置と合わせた、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】

JRの過重な負担を避けるため並行在来線については沿線自治体の同意を踏まえて経営分離とされた。分離後は第3セクター方式で維持し、地域の足として運行されている。その維持・運行に際してはJRからの要員派遣や運行面、技術面の協力を得ている。ただ、地方鉄道の運営は鉄道事業者の経営努力を基本に地域の力で維持して戴くことが必要であると考えている。とは言いながらも厳しい経営環境にあることから、国としても「地域公共交通維持改善事業費」等（以下「維持改善事業費」）の活用を図りながら支援をしていきたい。また、「貨物ルートの確保」に対しては線路使用料への新たな仕組み作りを行って支援することとした。さらに、「上下分離方式」の導入等の事業の再構築は総合的なパッケージを策定したうえで支援を行うこととしている。

- (4) 既設設備を活かした都市間輸送の強化、スーパー特急方式を含めて在来線の高速化に向け、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輸送需要動向、収支採算性等を総合的に勘案して事業者の経営判断により行われるべきものである。まずは沿線自治体と鉄道事業者の間で検討を行い、費用負担を含めて案件の成熟度を高めて行くことが大切であると考

えている。国としては補助制度の活動等で支援を行っていききたい。

フリーゲージトレインの技術開発については平成9年度から本格的な技術開発をめざして、直線区間やカーブ区間での安定走行の試験を行い、技術的課題のクリアを行っている。現在、新型車両を投入して急曲線走行の試験を行っている。

4. 大都市圏における鉄道整備の促進事項

- (1) 「都市鉄道等利便増進法」の施行に基づき、都市鉄道の速達性の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。必要な安全設備の整備等への財政支援を講じられたい。

【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およ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在り方は別途検討している。

- (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】

活力ある都市活動やゆとりのある都市生活に寄与する基盤整備のために、地方自治体や企業負担のあり方等の基本的課題を解決してもらう必要があることから関係者間で議論を深めてもらっている。その上で省として必要な助言を行っていく考えである。

- (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】

本年度予算においても厳しい財政事情の中で、整備に支障のない予算を確保できていると考えている。特に、地下高速鉄道整備については通勤・通学輸送の混雑緩和や利便性の向上及び都市再生に寄与する基幹的な社会資本であることに鑑み、第三セクターが行う地下鉄への補助制度の拡充、駅施設の大規模改良工事への補助制度の拡充等、整備促進に取り組んできている。

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新線建設はもとより、既設線の機能強化、複線化・複々線化工事、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。

- (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、ある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18年に「踏切改良促進法」が施行されたことにより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】

JR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。

5. 地方鉄道関係に関する事項

- (1) 「地域公共交通・活性化再生法の一部改正法」の施行を踏まえ、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、地域協議会に労働組合代表者の参加を図られたい。また、国と地方自治体の協調補助をもとに「上下分離方式」による公的資金制度の充実を図るための予算確保を図られたい。特に、車両等の耐用年数切れが増加していることから、「買換特例」等の財政措置を講じられたい。

【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在り方について検討していくこととなる。

- (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。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、鉄道軌道輸送高度化事業費補助の充実・強化を図る中から、地方鉄道の安全・安定運行に支障をきたさないよう財政措置を講じられたい。（重点）

【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「維持改善事業費」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たい。

- (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】

地方鉄道は、営利企業として行われているものであることから一義的には鉄道事業者の責任において運営されていくものと認識している。しかし、通勤・通学に資する重要な公共輸送機関であることから、厳しい経営環境にある場合は、それらの鉄道を維持・存続させていくためには、地方自治体を中心となって再生計画に基づく活性化策が行われていくことが重要であると考えている。国としては、そのような地域のコンセンサスに基づく鉄道事業者と、沿線自治体が連携して行う再生化の取り組みに対しては積極的に支援していく。この考え方に立ち、国土交通省としては、「公有民営方式」等の事業構造の変更に伴う「鉄道事業再構築事業」として支援していく。

- (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、LRTの導入等の幅広い施策を含めた予算確保を図られたい。また、その配分等に関する「手続き」等の周知を図られたい

【回答】

「維持改善事業費」活用の考え方は先に説明した通りである。「手続き」については地方運輸局を介して各事業者に通知している。

6. JR貨物関係に関する事項

- (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財源は、国家予算の拡充、「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」からの重点投資も検討されたい。
- (2) JR貨物の経営改善を促進するため、JR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】

鉄道貨物へのモーダルシフトの推進に向けて、鉄道貨物の二酸化炭素排出量は営業用トラックの7分の1と少なく、地球温暖化対策の観点から鉄道貨物の果たす役割は重要であると考えられる。特に、京都議定書の目標達成計画においても鉄道貨物のモーダルシフトの推進により90万トンのCO₂削減目標となっており、国土交通省としても積極的な施策を進めてきているところである。さらに、モーダルシフトや企業の環境・省エネルギー行動の担い手としての役割発揮が期待される等、その社会的な使命が益々、増大してきており国土交通省としても、我が国の貨物鉄道輸送をしっかりと支えていかなければならないと考えている。このような観点から税制上の支援措置として、高性能の機関車・貨車に対する固定資産税の軽減措置やJR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かかる固定資産税の減免等の軽減措置を講じている。また、財政支援措置としては武蔵野線・京葉線の貨物走行化多様化事業、門司貨物拠点整備事業、山陽線鉄道貨物輸送力増強事業に引き続き、平成19年度から北九州ー福岡間の輸送力増強事業への補助を講じている。また、平成21年度からは隅田川駅事業等を実施し、幹線鉄道等活性化事業費補助を行ってきている。

- (3) JR貨物会社がJR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維持を図られたい。

【回答】

国鉄改革時にスタートした旅客鉄道会社とJR貨物会社との間の鉄道線路使用に関する協定は平成18年度末で切れたため、JR旅客会社とJR貨物会社との間で協議が行われてきた。結果、線路使用料はアボイダブルコストルールを踏まえるものとし、協定の期間は「20年間とする」とされた。これを踏まえてJR旅客会社からはJR貨物会社の鉄道線路の使用料の認可申請が出されたので認可した。

また、新幹線開業に伴って経営分離された並行在来線の線路使用料については、平成12年12月の整備新幹線に関する政府与党申合せに基づいてJRから分離する並行在来線上を引き続きJR貨物が走行する場合には線路使用の実態に応じた適切な線路使用料を確保することとした。これに伴うJR貨物の受損については必要に応じ、これにかかる新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講じると

されたことを受け、平成 14 年 10 月に全国新幹線鉄道整備法令が改正された。これにより並行在来線が分離されることに伴い、従来 J R 貨物が負担していた線路使用料が増加することに対する必要な調整を行うことが制度化された。よって、J R 貨物の安定的な経営が図られることになり、並行在来線に対する適正な線路使用料の維持を図っている。

7. 安全・防災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】

鉄道事業者としての最大の使命である安全輸送の確保は基本的に事業者の責任である。A T S 装置の整備は事業者自らが行うべきものであると考える。しかしながら、経営が厳しい鉄道事業者の安全対策や保安度向上の取り組みに対しては「維持改善事業費」で財政上・税制上の支援を行ってゆく考えである。

- (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、以下の三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。

- (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。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】

台風や豪雨、地震から鉄道を守ることは重要なことと認識している。防災の取り組みに対しては防災対策事業費補助等を活用し、経営が厳しい鉄道事業者が行う防災対策の支援を行っている。また、災害により鉄道施設が大きな被害を受けた場合で鉄道事業者の資力のみでは災害復旧が行うことができない場合は、鉄道軌道整備事業費補助費を活用し復旧のための支援を行ってきた。さらに、山間地をぬって鉄道施設が整備されている線路が多くあることから、鉄道事業者自らが行う防災対策については、原則として鉄道用地内に限られていることから、省や公共団体が行う治水・治山事業等と連携して一体的な防災機能の向上を講じてきている。

平成 17 年 12 月に発生した J R 東日本羽越線列車脱線事故を踏まえ、気象や運転分野の専門家等からなる「鉄道強風対策協議会」を設置し、鉄道における強風対策

のあり方についてソフト・ハード面の両面から検討を進めている。気象庁においてはドップラーレーダーによる観測態勢を強化し竜巻等が発生する激しい気象現象をいち早く察知する技術を開発し、鉄道事業者や学識経験者等の助言を受けながら被害を防止・軽減に資する新たな予測情報の発表に向けた取り組みを進めているところであり、それらと連携して取り組み強化を図りたい。

鉄道施設が被害を受けた場合は、まずはその施設を保有する鉄道事業者自らの資力によって復旧することが基本と考える。しかしながら、鉄道事業者の資力で復旧が著しく困難な場合は補助を行っている。その際、「鉄道軌道整備法」に基づき適切に判断している。また、災害復旧は原形復旧を基本としているが、災害により地盤の変化や地形の著しい変化等により原型復旧が困難な場合や原型復旧した場合に再度被害を受ける恐れがある場合には、それ以上の復旧を認めている。

- (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も補助対象とされたい。

【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ているが、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。

- (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に取り組みを促進されたい。

【回答】

テロ対策については平成17年4月に発生したロンドン地下鉄爆破事件を受けて駅構内における監視カメラの増設や警察等による巡回警備の強化等を実施してきた。平成17年8月からは地方鉄道事業者や警察庁と関係行政機関等で構成する「鉄道テロ対策連絡会議」を設置して取り組んでいる。鉄道局としては各鉄道事業と連携して対策事例や情報の共有化を図ってきている。

また、鉄道施設内における暴力行為が近年増加してきていることは認識している。そのことに対して、鉄道事業者と警察が連携して取り組んでいて民鉄・JR等はポスター掲示を行っている。今後においても利用者のマナー向上等も含めた啓発活動を行って取り組みの強化を図るよう指導の強化を図りたい。今後も連携して啓発活動等を強化していく。

- (6) ホームドア・可動式ホーム柵の設置、ストック老朽化対策の推進とともに、技術面や資金面に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】

鉄道関係事業者においては視覚障がい者対策として取り組まれている。本年 2 月に検討会を設置して具体的な取り組み方等についても有識者や障がい者代表を交えて議論が積み重ねられている。一方で、現行の国等から支援策はバリアフリーの観点から行われており、その趣旨を踏まえて関係者による継続的な取り組みに対して支援を行っていく考えである。

8. 交通バリアフリーの整備促進に関する事項

(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「1日 /5000 人の利用者数」に関わらず、地域の実情（障害者対策、高齢者対策等）や要望を踏まえつつ、必要な支援措置を講じられたい。

【回 答】

駅のバリアフリー化についての現状は、1日あたりの利用者数が 5,000 人以上の鉄道駅を対象とし、これまで段差が解消されている割合は平成 22 年度末で約 9 割となっている。昨年度末には基本方針を見直し「1日/3,000 人以上」の利用者がいる駅を対象に支援することとした。今後は新たな基準の対象駅と残った 1 割の駅のバリアフリー化を進めていく。ただ、1日あたりの駅利用者数が 3,000 人未満の駅であっても地域の事情に鑑み、利用者数が満たなくとも、高齢者や障害者の利用状況を踏まえて可能な限りのバリアフリー化を進めていく考えである。また、旅行客数が多く観光の拠点である場合、地域の強い要望があつて地元の協力が得られる時は支援を行うこととしている。

(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られたい。
- 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】

LRT については、従来の路面電車の車両や走行空間を大幅に改善した新しい交通システムであり、バリアフリーや環境への配慮、さらに、中心市街地の活性化による都市地域再開発の観点から進めていく必要があると認識している。そのため地域を挙げての LRT 整備推進のために、平成 17 年度に新設した LRT 総合整備事業費から総合的な支援を行っているところである。平成 21 年度までに公営、民営が行う路面鉄道事業整備事業については 11 社に支援している。また、地域が共同して作成した総合連携計画によって実施する低床式車両の導入、IC カード乗車券システムの導入に対して補助率を 2 分 1（政令都市は 3 分 1）に嵩上げる支援を行ってきている。また、地方自治体等が参加して取り組む既存交通機関の相互補完、

鉄道やバス路線との結節強化、パークアンドライド等を促進などの乗継利便の向上をはじめとする公共交通サービスの改善事業や鉄道事業者が行う設備の近代化・改善、電車軌道敷の維持補修の経費については利用者利便性向上の観点から、今後は「維持改善事業費」で支援を行うこととしている。

- (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。社会的要請にもとづく、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】

鉄道駅のバリアフリー化についてはバリアフリー法で新たに建設する駅及び大規模改良駅は鉄道事業者の義務、既存の駅については鉄道事業者の努力義務としている。しかしながら、バリアフリー化は、その必要性が高い一方で利用者増による収益性向上が期待し難い場合もあることから、国として補助しているところである。また、鉄道事業者が所有する設備の維持・管理費用は鉄道事業者が負担することとしている。

9. 高速道路料金の引き下げに伴う財政支援措置

一昨年3月に実施された「高速道路料金」引き下げは鉄道輸送量の大幅な減少を誘い企業の存続さえ危うくする事態を生じさせている。公平競争ルールを踏まえつつ総合交通体系の確立に向けて、本施策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講じられたい。

【回答】 回答なし

【東日本大震災関係】

(1) 災害復旧費等の支援を

「3. 11 東日本大地震」に伴って仙台空港アクセス鉄道をはじめ、JR、私鉄、地下鉄等の鉄道も多大な被害を蒙っている。国は被災状況の把握に努めるとともに、早期復旧に向けて災害救助法の適用を行い、必要な機材・物資輸送等を後押しするために、災害復旧費等の支援を迅速に行われたい。

(2) 鉄道輸送の安定確保に向けた、優先的な政策実施を

政府対策本部および関係省庁は、自家用車の使用自粛と大量輸送機関である公共交通の利用を傾斜政策として敢行するとともに、福島原発事故等による電力供給不足に対して、安定的かつ安全な鉄道輸送の確保のために優先的な配電を行うように指導されたい。特に、鉄道貨物の輸送に際してはその輸送の特性に鑑み、特例的な扱いをされたい。

(3) 鉄道部品等の安定的供給・確保に向けた措置を

地震災害や電気供給不足等に伴い、鉄道部品等の生産が滞っている。被災者救援や被災復興等における鉄道輸送の果たす役割を再認識し、必要な生産体制が確保できるよう措置されたい。

(4) 壊滅的な打撃を蒙った地方鉄道には新たな支援策を

鉄道の被災に対しては、従来からの災害復旧事業（『鉄道施設災害復旧費補助

制度』、『鉄道軌道整備法』等)の枠組みに捉われることなく、早期復旧に向けた効果的な支援策を講じられたい。また、その適用にあたっては、制限条項を設けず、事業者からの申請があった場合は特例的な扱いとされたい。さらに、復旧費用の算定にあたっては原形復旧を前提とするのではなく、防災対策や機能強化も考慮した取扱いとされたい。

(5) 「街づくり」と連動した鉄道復興策を

被災した鉄道線区の復旧に際しては、鉄道設備の他、隣接する道路や河川等の一体的復旧整備を基本とするとともに、関係自治体と共同した「新たな街づくり」をめざした取り組みとされたい。尚、今回の被災規模に鑑み「鉄道防災事業費」の拡大を図られる中から、壊滅的な打撃を受けている鉄道に対しては特段の配慮を行われたい。

(6) 沿海部の鉄道等の危険箇所チェックに向けた点検・調査の実施を

今後の防災対策の取り組みに対しては、被災した鉄道施設の徹底検証を行う中から取り組まれない。特に、耐震補強の在り方についてはM9.0を想定した補強基準の見直しを含めて検討されたい。さらに、三陸地方と同様の沿海鉄道に対しては危険箇所を事前にチェックし、ハザードマップの策定のための予算を確保されたい。

(7) 鉄道復興に向けた財源確保を

被災地の復興に向けた財源確保は、現在、実施されている高速道路料金施策の見直しをはじめとして、全般的な公共投資予算配分を見直す中から捻出されたい。

【回答】

今回の被災は阪神大震災と違って、広範囲に及んでいることや津波による災害が拡大したこと、さらには福島原子力発電所事故の併発等が重なって、被害規模が過去の例を見ないものとなった。従って、復興には長期間を要する。政府も復興会議を立ち上げて全力を挙げて取り組む決意である。被災地は街そのものが津波によって流失し原形を留めていない状況にある。そのことから、鉄道等の復旧・復興にあたっては街づくりとともに行う必要がある。地元の要望等にも十分に耳を傾けながら復興策を検討していきたい。本日、第一次補正予算が成立するが、引き続いて復興予算として第二次補正予算の策定が開始される。鉄道局としても必要な政策を策定して取り組んでいきたい。

【自動車交通局】

【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305億3,000万円の予算額を計上しているが、同事業に統合された各事業に対し、どの程度の予算を見込んでいるのか、その内訳を明らかにされたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

ご案内とおり、今年度から地域公共交通確保維持改善事業で305億円の予算を

計上した。これは従来、地バスの運営費補助、バスのバリアフリー補助を一つの補助制度としてまとめた。305億円の内訳は、必要なところに柔軟に振り分けることであるので、きちんと決まったものではないが、予算要求するにあたって積算があるので、その数字を報告する。陸上交通の確保維持、旧地バス補助に相当するものが約100億円、昨年度が68億円であったので増額になった。バスのバリアフリーについては、前年度並みの8億円を計上している。その他、離島航路補助や地域鉄道輸送対策などで計上しているが、バスに対する補助額が一番大きい。

- (2) 地域公共交通確保維持改善事業に移行するに当たって、今後のスケジュールを明らかにされたい。特に新たに設置される「協議会」について、設置時期や現行補助制度から新たな制度への切り替え時期などを明らかにされたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

本事業については、3月31日に補助要綱を公表し、各事業者団体経由で各事業者以案内をし、国土交通省のホームページにも掲載しているので参照願いたい。

旧来の地バス補助、バスの欠損補助に相当するものは、今年の6月30日を締め切りにしている。それに先立ち、どれぐらいの要望額、補助金が必要かということについて、各運輸局を通じて調査をしているので、要望等があれば運輸局に伝えていただきたい。

バリアフリー関係については、4月中に要望調査、補助額の調整を行い、5月上旬から交付決定としている。

現在、各運輸局で相談や募集の手続きをしている、必要に応じて相談願いたい。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業で新たに設置される協議会について、現在設置されている地域公共交通活性化再生法で設置されている法定協議会や道路運送法で規定される地域公共交通会議など既存の各種会議との関係をどのように想定されているのか。また、協議会を新規で立ち上げ設置する場合、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、交通運輸労働者代表の参加を義務づけられたい。

【回答】 【総合政策局交通計画課】

本事業については、補助を受けるに先立ち協議会の設置を求めている。協議会の設置を求めた理由は、地域の交通であるため、地方分権の促進や地域の実情やニーズに応じた取り組みを支援していくということが本事業の本来の考え方であり、それに先立ち地域毎に協議会を設置してもらい、計画として必要性や考え方をまとめてもらうことが今回の補助制度の前提である。

既存の協議会との関係については、地域で議論をしてほしい。

交通運輸労働者代表者の参加については、補助要綱にも示しているが、自治体、交通事業者、国土交通省を最低限のメンバーとして条件にしており、それ以外については、地域毎に交通の実情に精通する方や協議会が必要とするメンバーを必要に応じて加えていただきたいと考えている。交通運輸労働者代表の参加については、工夫をさせていただきたい。

(4) 都市バス、地方バスを含めた公共交通の移動円滑化を推進するノンステップバス車両導入支援について、2010年度からスタートした新たな車両購入補助制度を、地域公共交通確保維持改善事業でも引き続き継続されたい。また、現行の分割による支援(車両償却費分)について、バス事業者からは、制度を活用しづらいとの指摘があることから、政府系金融機関の斡旋や車両購入に係る債務を保証する支援策などを講じられたい。

同時に、最低地上高の低いノンステップバス車両については、中山間地や離島、さらに豪雪地域などにあっては狭隘な道路構造によっては走行不能なために、有効な支援とならないことから、地域事情に応じてワンステップバス導入に対する支援など、柔軟な制度とされたい。

【回答】 【旅客課】

以前の地バスの補助制度では、ノンステップバス、ワンステップバスも対象になっていたが、減価償却費補助に変わった時から、マイクロバスも補助対象に加わり、狭い道でもバスが走れるようになった。

そして今回の生活交通サバイバル戦略において、複数の市町村に跨る長い路線だけが補助対象となっていたが、市町村の中だけを走るバスについても補助対象となった。これにより、地域内のバスについては、ワンステップバスを含めて補助対象となった。

バリアフリー関係については、ノンステップバスだけを従来補助してきたが、ワンステップバスやリフト付きもメニューとして載っていたものの、予算が付けてもらえないこともあって、ノンステップバスのみ補助であった。今回、予算が増えたので、リフト付きバスについても補助をしていきたい。

なお、ノンステップバスについては、現在凹凸の道では走りにくいということもあり、新しいバスの仕様について、検討会で議論が行われている。

2. 安全対策について

(1) 利用者の乗車時においては着席の案内、アナウンス等で着席の案内を行っているが、人間の持つ注意力には限界があり、様々な要因から車内事故が多発している。貴省においては、「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」など、様々な取り組みが行われているが、調査にあるようにドライブレコーダーの活用も有効であると思われる。従って、利用者及び乗務員の安全確保という観点、また、「事業用自動車総合プラン2009」にもあるように普及促進という観点からも、ドライブレコーダーの設置を義務付けされたい。併せて、その際の助成措置を図られたい。

【回答】 【安全政策課】

ドライブレコーダーは高価であるため、義務付けとなると事業者にとって大きな負担となることから義務付けまでは考えていない。しかし、ドライブレコーダーは非常に有用であることから、平成22年度に補助制度を創設し2.7億円を補助、平成23年度も3.25億円の補助額を導入した。来月から補助金の受付を開始するので、補助制度でその普及を図っていきたい。

また、ドライブレコーダーは車内事故の分析もできるので、今年度からバスに

限って、車内も撮れるものにして下さいということ補助要件にしている。なお、バスについては正確なデーターはないが、設置率は2割程度と認識している。

- (2) 監査体制の強化のため、引き続き監査要員を増員されたい。また、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。同時に、監査の効率化や公平化、さらには現状を踏まえ、事後チェック体制の強化・効率化の観点から、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間毎にデーターの提出を全事業者に義務づける電子監査の導入を検討されたい。併せて、デジタルタコグラフの設置に対する補助の充実を図られたい。

【回 答】 【安全政策課】

平成14年7月に監査要員108人であったが、平成23年度には306人と3倍近く増員をしている。引き続きしっかりと監査を行っていく。

電子監査の導入については、そもそもデジタコのデーターで違法が見つかるのかということであり、デジタコで分かるのは連続運時間だけである。拘束時間も分かると思うが、途中で運転手が入替わったり、「入れ替わっている」と言われたら違法ではないので、運行記録計のデーターだけで自動的に違法を把握することは難しいと思う。要請事項についてはその通りだと認識しているが、今後もアイデア等があれば提言いただきたい。また、効率的に監査を実施しているつもりであるが、不足している部分などがあれば提言願いたい。

デジタコの補助については、ドライブレコーダーの補助と併せて昨年度から実施しており、今年度も引き続き実施する。

- (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、検討していただくことを重ねて要請したい。具体的には、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、休息期間(8時間)の拡大・延長をされたい。

【回 答】 【安全政策課】

以前から要請を受けており、改善基準告示は平成8年の厚生労働省の中央労働基準審議会に関係労使を含めた関係者が集まって議論したうえでの基準であると認識している。国土交通省としては、改善基準告示の変更ではなく、まず守っていただきたいと考えている。厚生労働省にも確認もしたが、同じ意見であった。

3. 地方バスについて

- (1) 補助のあり方及び活性化対策について

少子高齢化や過疎化、また、自家用自動車の大幅な普及により輸送人員減少に歯止めが掛からず、路線の廃止が相次いでいる。赤字路線については自治体単独による運行委託等の助成等で運行しているが、特に自治体単独による補助については、助成が廃止、または減額方向にある。地域住民の足を確保すべく、自治体に対する啓蒙活動(公共交通担当部署の設置)はもとより、各自治体単独の補助制度の拡充を図られたい。また、地域公共交通会議の活性化、地域公共交通活性

化・再生総合事業の充実に向けて、新たに創設された地域公共交通確保維持改善事業において、引き続き支援を継続されたい。

【回答】 【旅客課】

国の補助制度が地域内の市町村の中のバスにも拡充されることにより、結果としてバス会社や自治体が増えるものと期待している。

特別地方交付税措置の700億円位の枠があると言われていたが、使い切っていない状況であるので、自治体がバスに資金を投入した場合には、上限8割で交付を受けられる可能性がある。

今回地域外の補助対象路線についても拡充し、今までは10キロ以上でないと対象にならなかったが、それを撤廃した。

- (2) 地域活性化施策の役割を担う地方バス交通について、既存バス路線とコミュニティバス、福祉バス、スクールバスなど総務省、厚生労働省、文部科学省がそれぞれ運行しているバス交通について、所管を国土交通省に一元化し、バス交通の一体的な運営を図られたい。当面は、地方・過疎地域の再生や、まちづくりの観点から、地方公共団体の福祉バスやスクールバス、コミュニティバスなどと既存バス路線が有機的なネットワークとして形成されるよう、総務省、厚生労働省、文部科学省などと連携し、地域住民の要望に応えられるバス交通網の確立をめざすための支援を施されたい。

【回答】 【旅客課】

許認可の観点で言えば、国土交通省が基本的にいずれも有償バスについては関わっており一元化されている。他方で、中央省庁レベルでは、金銭の出し元という意味では、いろいろな省に任せており、スクールバスは地方交付税、コミュニティバスは特別地方交付税などとなっている。

実際に誰が走るのかを決めているかという点、民間路線バスの補助路線は市町村或いは県、スクールバスは教育委員会である。従ってどこでどう走るのか、配分するのは地方・自治体レベルで決めているので、地方の交通各局部門が理解し合っただけでこういった体制ができたことはベターであると考えている。

- (3) 運賃算定の基礎となる標準原価は、現在、各ブロック毎で算出されているが、近年、バス労働者の賃金が大幅に下がっていると同時に地域間格差も拡大している。このため、標準原価における人件費も、大幅に下落するとともにブロック毎の格差も拡大している。現在バス事業では、賃金低下により要員確保が困難な状況も生まれている。また、バス運転者の労働条件が安全運行の確保に大きな影響を与えることから、標準原価における人件費が一定水準以下のブロックについては、安全運行を担保できる原価設定に是正できる仕組みを検討されたい。

【回答】 【旅客課】

標準原価は実績に基づいて査定しており、例えば賃上げがあった場合には標準原価も上がる。従って、ブロック原価があるから賃金が決まっているということではないのでご理解願いたい。

標準原価が上がったからと言って運賃が上がり収入になるかという点、こうい

う状況の中で上げることによって、むしろ利用客離れが進む可能性もあるので、単純な値上げは難しいということは共通的な理解だと思う。

- (4) コミュニティバス導入に関わるガイドラインについて2009年12月に通達されたが、自治体への要請行動では、自治体担当者が同通達を認知していない場合が多く見受けられる。再度、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」通達及び「地域公共会議によるコミュニティバス導入に関わるガイドライン」の主旨について自治体への指導を徹底されたい。また、同ガイドラインについて、「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)についても、同ガイドラインの主旨を適用させるよう、自治体を指導されたい。

【回答】 【旅客課】

ガイドラインについては指摘の通り、あまり知られていないという実態は認識している。

今回の生活交通サバイバル戦略における補助要件において、地域の交通ネットワークの中で整合性が取れていることを例示として、このガイドラインについても触れられているが、引き続き周知に努めていきたい。

4. 「ツアーバス」対策について

- (1) ツアーバス運行事業者に道路運送法第3条第1項イを適用し、高速道路運行を中心とした都市間輸送の秩序を確立されたい。
- (2) 高速路線バスとツアーバスの規制について、二地点を運行時刻表を以て定期運行している企画募集型ツアーバスについては、公平・公正な競争との観点から、道路運送法第4条の乗合許可の取得を義務付けられたい。
- (3) ツアーバスの運行は、交運労協の実態調査の結果でも明らかなように、駐停車禁止場所への配車、路上で机やのぼり旗等を立てて歩道を占拠し、通行車両の妨げ、さらには歩行者妨害でもあり、利用者も含めて安全が守られていない。従って、区域外営業の撲滅はもとより、利用者・歩行者の安全確保の観点から、旅行業者に対して安全な乗降場所を確保することなどを、警視庁と連携し道路交通法を踏まえた取り組みを徹底されたい。

【回答】 【旅客課】

(1) から (3) については、「バス事業のあり方検討会」において検討を行っており、4月と5月の検討会を経て、中間報告で方向性を取りまとめていきたい。

5. 貸切バス事業の健全化と運賃・料金の適正收受について

- (1) 旅行業者への啓蒙活動及び旅行業のあり方について

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業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。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。こうした問題の背景には、旅行業者が改善基準告示そのものの内容を把握していないのも要因である。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を図られたい。
併せて、違反した旅行業者に対する罰則規定を設けられたい。

【回答】 【旅客課】

運賃料金については、無理な発注が多かったり、急に変更をされても増額をしてくれないということがアンケートなどで示されている。

一方、旅行業界とバス業界の意識がアンケートの結果でもかなりの相違があり、お互いの立場や情報を共有化する必要があるので、契約に関するガイドラインの作成について検討していきたいと考えている。

- (2) 日本バス協会が実施に向け準備を進めている「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度」について、国としても旅行業者や利用者、関係機関に周知徹底できるよう支援されたい。

【回答】 【旅客課】

今年度からスタートしたので、バス協会の加盟を問わず周知徹底に努めていく。

- (3) 貸切バス、乗合バスの運賃について、2008年当時のような燃料急騰時に対応できるように、燃油サーチャージの導入など制度をあらためられたい。

【回答】 【旅客課】

仮にサーチャージを導入する場合、乗合と貸切では状況が違うが、乗合の場合、運賃をどうやってお客様から収受するのかということが問題であり、その作業や現場、技術的な問題を考えると難しいのではないかと考えている。貸切バスについては、トラックでは導入しているものの、トラックと比べると燃料費の占める割合が低いので、あまり上下しない可能性もある。また、届出制であることから技術的にできないということではないが、独禁法の関係もあり難しいと考えている。

6. バスガイドの対面式座席の車輛改良について

平成20年に道路交通法の一部が改正され、運転席はもとより後部座席もシートベルト着用が義務付けされたが、バスガイドは曖昧な対応を余儀なくされており、とりわけ高速道路走行中に事故に遭った場合、危険度が高い。バスガイドの着席案内が望ましい一方、利用者からは対面案内が望まれていることから、バスガイドの安全性や利用者のニーズに応える観点から、対面式座席の車輛改造を各メーカーに対して要請されたい。

【回答】 【技術安全部技術課】

平成7年11月に「バス構造等乗員乗客保護対策検討委員会」を開催し、バスガイドを含めたバスの乗員乗客の対策について検討を行った。この結果、平成8年4月に短期的安全対策として中間報告書を取りまとめ、平成10年9月に中長期的安全対策を取りまとめている。

この中で、短期的安全対策として、バスガイドの安全向上を目的として、乗客席の一部をガイド専用座席とする。若しくは、乗客席の一部をガイド専用座席とし、シートを回転させることができる構造とする。この二つの対策のいずれかを講じることが適当であるという提言がなされ、平成8年5月に運輸省から日本自

動車工業会と日本自動車車体工業会宛に早期実施について要請を行った。

現状について確認を行った結果、両工業会からは、発注があれば対面座席の改造は可能であるとの回答であった。

7. 安全確保策について

貴省において作成された、「標準運行計画作成・改善基準チェックシステム」は、自社の運行管理には効果があると思われるが、問題は旅行業者から発注の場合に、これが機能しない。理由は、強者が旅行業者であり、弱者がバス事業者の構図だからである。従って、このシステムを有効活用するために、旅行業者に対し改善基準告示の周知徹底の啓蒙活動、また、違反せざるを得ない仕事を発注した旅行業者に対して、改善基準告示違反にあるような罰則を設けられたい。

【回答】 【旅客課】

「標準運行計画作成・改善基準チェックシステム」は、厚生労働省が労働という観点から作成したシステムである。改善基準告示を守っていない旅行業者に罰則がかけられるかという問題であるが、旅行業者が結果として、バスの事故を引き起こす確率を高めているというケースはあると思っている。法令を守るバス会社と旅行業者の組合せであれば事故は起きにくいと思うが、法令を守らないバス会社と旅行業者の組合せでは事故が起きやすい。その場合、旅行業者を罰することができるのかについては、今の制度では、バス会社自身がプロとしての運送者として安全にお客様を運ぶという観点では、第一義にバス会社が負っており、そういった意識で旅行業者は発注している。しかし、他方で旅行業者が違法なことをさせる気はなく、分からないまま違法な行程を組むということもある。従って、バス会社と旅行業者の双方の知識を共有し、相互理解を深めることが必要であると認識しており、その検討も併せて行っている。

質疑応答・意見交換

〈JR連合〉

改善基準の関係であるが、この間、厚生労働省や国土交通省にも対して要請を行っているが、働く側の立場で言えば、逆に言うと改善基準がなぜ法制ができないのか。改善基準を法制化することにより、きちんと縛りができるものと認識している。この間、連合を含めて様々な議論があったが、なかなか前に進まない。国土交通省としての考えがあればお聞かせ願いたい。

【回答】 【旅客課】

一行政官の個人的見解であるが、形式ではなく実質だと思う。告示というのは、改正は相対的に簡単である。法令的な審査はなく、告示には義務の内容を書くときは、数値や水準をどちらかという技術的なことを書くのが一般的である。大枠の規制は法律で書くが、法律で書くとき解説に対して非常に労力がかかる。

また、法律で書いた場合どうなるのかと言うと、改正する時は通常国会に出せる法案数は実態上、数が決まっているので、国土交通省として出たくでも出させてくれないことがある。よほど重要な改正でない限り、改正することは難しいので、実質に関する議論をしっかりとすることがまずは重要である。

【東日本大震災関係】

1. バス車両の流出や営業所の全壊等で甚大な被害を受けており、生活路線（通勤・通学など）を運行するバス事業者の機能早期回復のための財政的支援策を緊急に講じられたい。

【回答】 【旅客課】

現状であるが、政府としてどのように対応するかは決まっていないが、夏頃に補正予算が出ると聞いており、そこで何か出せるか検討を行っている。現在、事業者などとヒアリングを行なっている。

バス営業所などが水没し地盤沈下をしている一方、代替地は仮設住宅が建っているということもあり、長いスパンで見れば、補助率 100%の一回きりということではなく、長く続く支援の方がよいのではないかと考えている。

いずれにしても、早く復旧できるように財政当局と詰めていきたい。

2. 被災地における燃料不足の早期解消を図るとともに、各公共交通機関に安定・優先供給を行われたい。

【回答】 【旅客課】

燃料については、ほぼ解消しているものと認識している。具体的にはタンクローリー車をバス会社に送ってほしいという要請を行い対処した一方、燃料が到着するまでの間、減便などで対応していただいた。

3. 被災地において、見舞い等による地域外の自家用車で道路渋滞も発生していることから、当面、自家用車の流入を抑制し、復旧関係車両や公共交通優先の交通規制を図られたい。併せて、地域内における自家用車の利用自粛を求めるとともに、公共交通利用促進の啓蒙活動を図られたい。

【回答】 【旅客課】

ボランティアの方々の自家用車で渋滞がある話しは聞いており、対応について議論を行っている。バス利用を呼び掛けるなどの啓蒙活動も行っていきたい。

4. 福島第一原発周辺地からの避難輸送に際し、バス運転士などに防護服を貸与するなど安全の確保に万全を期すること。また、事業者や発注者（自治体等）に対して、運転士の安全確保のため、労働関係諸法規の遵守等を徹底されたい。

【回答】 【旅客課】

一回目の爆発が起きた時に、健康不安を感じる方が多かったため、スクリーニングが必要か否かを原子力保安院に照会したところ、実施した方がよいとのことであり、退去してもらった。

現在、安全性や危険性等に関するガイドラインの作成準備をしている。基本的にはバス会社や労働者の方々が運転するのではなく、車両だけ借りる方向で議論をしている。

5. 被災地にかかわらず、避難輸送に従事している事業者及び運行実態を把握し、公

表すること。

【回 答】 【旅客課】
実態については、把握していない。

【ハイ・タク関係】

1. タクシー適正化・活性化特別措置法にもとづく制度の具体化及び適正な運用の確保について

- (1) 特別措置法の施行から1年半あまり経過しているが、供給過剰解消のための減(休)車の取り組みがきわめて不十分である。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である。現状においては特別措置法の目的達成はきわめて困難であることから、運輸当局が主導して特定地域協議会でのフォローアップを図り、一層の減車に各事業者が取り組むよう、特段の指導をされたい。

【回 答】 回答なし

- (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、その理由を質すヒアリングを行い、減車への努力を促し、同時に適正な事業運営を行っているか否かの厳格な監査を実施すること。

【回 答】
全体として協力を頂く事業者は増えているが目標に達していない。そのような事業者に対しては現時点では理解を求めていく以外にないのが実情である。最近において現車されていない事業者にたいしては収支状況や運転手の拘束時間等について調査し、監査部門でチェックしていく。不十分な点は是正・監督強化などの指導を行っていく。

- (3) 略奪的で不当競争を引き起こす下限割れなどの低額運賃を排除するため、厳正に運賃審査をし、自動認可枠への運賃とするように指導すること。

【回 答】
「下限割れ」となっているか否かの判断は今の制度では判断出来かねるがダンピングになっているとすれば厳しく審査していく。ただ、「下限割れ運賃」は減ってきていることは事実であるが、まだ、残っていることから引き続き取り組む。監査要員も1人増員することとしている。

- (4) 特別措置法等に基づく営業車両の用途変更は認めないこととし、減車等及び運賃の適正化については独占禁止法の除外とされたい。

【回 答】
ハイヤーとタクシーの用途変更については本年4月11日に通達を改正して「特定特別監視地域の際は事前監査を行って対処する」こととした。「独占禁止法」の件についてはタク特法の取り組み自体の限界性もあって「減車」等の取り組みに支障がないようにしていきたい。

2. 道路運送法の抜本改正を行い、タクシー産業の構造的問題の解決をはかること

- (1) 需給調整を復活させ、新規参入は免許制、増車は認可制とすること。
- (2) 事業免許は更新制とすること。

【回答】

タク特法が施行して1年有余が経過したが、その効果を見ながら要件等の見直しをやっていく。一方、民主党内にタク議連が発足し、そこで議論されている。今後の関連法が議員立法として提出される動き等もあると聞いていることから、そのような動向を見ながら対処していく。

- (3) 退出についても現行の事後届出制を改め、認可制とし、労働者の同意を条件とされたい。

【回答】

タクシー事業を止められて労働者の雇用問題が発生する。その場合、事業の有無に関わらず法の精神に基づいて対処していく。賃金の未払い等の問題が同時に発生する可能性があり、厚生労働省と情報交換を行いながら未払い賃金等の問題に対処していく。

- (4) 運賃・料金は運輸当局が定めた範囲内でなければならないとすること。

【回答】

タクシー事業法に基づいて運賃命令の変更を行うこともある。

- (5) 車両台数と運賃・料金、労働条件に係わる諮問機関を都道府県単位で設置すること。

【回答】

回答なし

- (6) 事業者と運転者の質の確保、適正な労働条件の確保が法律上担保できる定めを設けること。運転者登録制度は早急に全国に拡大されたい。

【回答】

運転者登録制については交通政策審議会等で議論を行ってきた。地域のタクシーの実情を見ながら拡大していく。基本的には流しが多いところにはその効果があると思っている。ただ、運営のためには人と費用がかかることから効果が挙がることを前提に行うこととなる。そうした問題は業界が余り乗り気ではないことから、理解を得ながら取り組むこととなる。仕組みとしては確立していることから、その内容を充実させていくことが中心となる。

3. 現状の不合理的な状態の改善について

- (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はかられたい。

【回答】

運賃改定後の労働条件改善状況については、全国 60 地区の内 44 地区が運賃改定を行っている。18 地区－40 社が指導対象とし、従わなかった 2 つの事業者名を公表した。引き続き調査を行って取り組みの強化を図る。

- (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、運転者負担はないように指導されたい。

【回答】

福祉や介護の運賃割引については、過去、国鉄が身障者等への割引運賃が導入され、それが各モードに拡大してきた。運賃割引の補助のとりえ方が福祉の観点から行うのか否かで補助の在り方が変わると思う。(福祉の観点であれば国や地方自治体が行うのが筋であると思うが、運賃サービスの観点で行うのであれば事業者負担となる)。現状においてはタクシー労働者負担を避けるように事業者負担とするように指導してきている。

- (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】

基本的には労使間で整理すべき事項であると思う。ただ、最低賃金割れを起している実情がある場合は厚生労働省と連携して是正指導を行っていく。

【質問】

賃金の在り方については国土交通省で「賃金システム懇談会」で継続してやられてきたが、「中間まとめ」がまだ出されていない。是非、行って頂きたい。

- (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】

最高乗務距離規制地域での運行記録計義務付けの意味は、流し運転で営業所に戻らず、走るほど水揚げが挙がることから、長時間労働を規制するのだ。そうであれば、ハイヤー的な地域には義務付けの必要はない。ただ、地域によって、義務付けはないけど自主的に行っている地域もある。

デジタルタコグラフの推進については一昨年 3 月「事業用自動車安全プラン 2009」の中で「平成 18 年に運行記録計の義務付け指定地域の拡大後における事故や過労運転の発生状況を踏まえ、さらなる地域の拡大を図っていく」とされていることから取り組んでいく考えである。

【質 問】

「流し地域でやっている」との回答については、本当に車庫出ししている地域は過疎地ではない。県庁所在地等には当たらない。一部の事業者においては運転手にタコグラフの鍵を渡して時間が来たら調整するようにしているところもある。

「ハイヤー地域で義務付けをしない」との見方は正しくなく、実態を見て判断して頂きたい。

【回 答】

そうした行為を行う事業者があれば、どしどし報告してほしい。厳しく対処していく。違法行為と知っていてやることは性質が悪い。

- (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荷っている。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、違法駐車の実排除、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】 回答なし

- (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・取締りを徹底されたい。

【回 答】

昔は紙の台帳でデータを集約してきたが、内容の質を高めるために事業者台帳を電子化し事故や苦情の情報、また厚生労働省との関係機関から情報等を取りまとめ一元的に管理するデータベースを構築し運用してきている。引き続き、このシステムを活用して取り組んでいく。

4. 白タク等違法営業の根絶、輸送秩序の確保、地域の足の確保について

- (1) NPO等による有償運送については、一昨年5月の通達改定の内容も含め、適正化のために以下の対策を講じられたい。

- ①自家用有償運送は、福祉輸送としての限定、および公共交通を補完するものとしての位置付けを堅持されたい。

【回 答】

この問題は組合の立場とNPOの立場が必ずしも一致していない。また、民主党政策調査会の中でもNPOに同調する動きもあって「緑のナンバーの協力が得られてない」との声もある。タクシー運賃よりも安い値段で走ることが優先させられるが、そのことによって安全やサービス面で問題が生じるとすれば逆に問題であると思っている。国土交通省としては今のベースで対処していきたいと考えている。

- 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】

自家用有償運送にあたって第二種運転免許が必要であるか否かは、一種免許で安

全上の観点や輸送サービスの面に問題が派生すれば別であるが、現状はそこまでハードルを高める必要性は考えていない。地方の過疎地で運営されること等を考慮すれば難しい。望むべくは公的な資金があつて補助できる仕組みができれば良いと考えている。

- ③運送の対価は、非営利であること、実費の範囲内であることという原則を踏まえ、タクシー運賃の半額を上限とすること。また、利用者保護の観点から、運送の対価以外の名目で実質的な対価を増額することを厳に禁止されたい。

【回答】

運営協議会で合意して行われているもの以外は認めない。違反者については指導する。

- 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」を尊重されたい。

【回答】

「上乗せ基準」、所謂「ローカルルール」については否定していない。合理性があれば良しとしている。ただ、「ローカルルール」の中に過剰な部分があることは事実で、なるべく合理的に行われることが必要であることから、丁寧な取扱いがされるよう指導していきたい。

- 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】

運営協議会で複数乗車を認めた上で基準を満たしている場合については良しとしている。平成21年5月21日に「複数乗車の取扱いについて」関係者に周知した。

- (2) 運転代行の違法営業が後を絶たない状況にあり、警察・運輸当局が連携して取り締りを徹底すること。とくに、代行要員の二種免許のチェック、AB間・AC間輸送に対する摘発を強めること。適正化法の改正を行い、代行車両の流し・辻待ち行為の禁止、AB間輸送の厳正な排除、ツーシーター車両の義務づけなどを法制化されたい。

【回答】

平成20年にプログラムを策定して実施してきたが、依然として問題がある事業者が横行していることは承知している。従って、警察庁と連携して具体的な事象を把握するための実態調査を行い、その行為が明確になれば取り締まることとする。

- (3) バス路線の廃止に伴う代替輸送として、乗合タクシー、デマンドタクシーなどの活用をはかり、車両導入や輸送に公的助成措置を講じられたい。

【回答】

乗合タクシーやデマンドタクシーの活用については「サバイバル戦略」で地域外

の交通にたいしても活用していくこととしている。

5. 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】

監査の在り方については、頻繁に制度を見直し厳しくしている。監査要員の数についても平成14年度には108名であったものが現在は281名としている。ただ、事業者数も増えてきていることから追いついていない面もある。監査で調べた結果、ペナルティーの重さの是非によって遵守の頻度があることから、引き続き見直しも検討していきたい。

(2) 事業閉鎖（退出）の認可制導入について

規制緩和によって参入は原則自由となったが、同時に事業閉鎖も事後届け出で済むようになった。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、「事業閉鎖は労働債務が無いなど、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】

許認可の問題と会社倒産に関わる問題とは少し違う観点であると思うが、実態に応じた対応ができるようにしたい。事業者が経営困難等の理由で「夜逃げ」した場合の労働条件に関する事項の取扱いについては厚生労働省と連携して取り組んでいく。

(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稼、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・取締りを強化し、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】

「名義貸し」等の悪徳事業者の問題は、明確に道路運送法違反であることから、しっかり取り締まって退場して頂くための措置を取る。「名義貸し」の取り締まりについては平成20年6月に基準化し、運輸局等で監査実施の強化を図って取り組んできている。

【要望】

「名義貸し行為」の「判断基準」が出されたが、結局、網に掛っていない。最高裁で請負労働者性を認めて「団体交渉を行うように」との判決を出したが、MKでは労働者性を装いながら実際には「請負制」になっている実態がある。そうした問題点を是正して頂きたい。

6. タクシー産業の活性化関係について

(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、タク特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共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】

タクシー免許は一般免許と区別して第二種免許としている。ただ、地域においてはどのような知識が必要かは微妙に違う点がある。まずは登録制度の拡大をやっていく中から、タクシー運行に関わる質のレベルアップを図りたい。

(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】

基本的には労働条件に関する事項については労使で議論されることだ。最低ラインを守らなかった場合は厚生労働省と連携しながら指導の強化を図っていく。

7. 車両関係について

(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、助成されたい。

【回答】

車内防犯カメラやドライブレコーダーについては、平成 22 年度に補助制度の対象となっている。平成 23 年度分は事業仕分けで議論されたが、引き続き補助対象となった。

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。

【回答】

平成 21 年 4 月にタクシー強盗防犯対策会議を開催し、新しい基準を策定し実施してきている。

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」については、タクシー防犯基準を策定した後、国土交通省から各関係団体に対し、「新しい防犯基準について積極的に普及を図って頂きたい」と周知させる取り組みを行った。具体的には、新規参入事業者への防犯指導や防犯仕切り版の設置等の促進を要請してきた。引き続き取り組みの強化を図っていく。

(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】

運行記録計は運行されれば記録されることから役に立つが、他方、動かないタクシー(待機タクシー)については走行時間等が記録されないことから効果が少ない。距離が出る流し地域を中心に行うか、あるいは人口 10 万人以上の都市や流し距離が 200 キロを超える地域を対象にやってくることが望ましい。いずれにしても運輸局長が指定できることから、実情に応じた取り組みを行いたい。

(3) 福祉・防犯対応型車両の開発促進について

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り、仕様の統一、バリアフリー化対応など、福祉対応型車両の開発が急務である。また、専用車両開発にあたっては、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下記事項に対する助成、補助の拡充を

図られたい。

- ① タクシー専用車両の開発と普及を図られたい。
- ② リフト付タクシー車両の購入費とその運行・運営に係る費用助成を措置されたい。
- ③ 福祉車両に関する税制の特例措置を講じられたい。
- ④ 転者が介護資格を取得するに要する費用を援助されたい。

【回答】

福祉タクシー輸送について、従来はその輸送ができない事業者であっても従事できるようになった。昨年12月に日産からバレットというユニバーサル仕様の第一号が開発された。トヨタも開発が進められている。そのような福祉タクシーに対する支援は生活交通サバイバル戦略で補助対象としている。要件が緩和されて共同配車センターにぶら下がっているタクシー以外でも対象となっている。

8. 「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】

改善基準告示を守っていくことはタクシー事業者の社会的責務であると認識している。国土交通省としては厚生労働省との連携強化を図り、相互通報制度の活用や合同監査も年間を通じて行ってきた。しかし、「改善きざしは見えてこない」と指摘されているが、タクシーに関して言えば改善基準告示違反は減少してきていると認識している。ただ、我々の指導と処分で効果が挙がっていると判断するには中々難しいけれども、これまでの取り組みが一定の効果に結びついていると思っている。引き続き、取り組みの強化を図っていきたい。

【東日本大震災関係】

1. 災害復旧支援を

3月11日に発生した東日本大地震と津波の襲来はタクシー車両の流失を招き、重大な被害を受けた。国は被災状況の把握に努めるとともに、被災事業者等に対して災害救助法の適用に基づく、災害復旧費等の支援を行われたい。

【回答】

災害被災した事業所等の支援費は検討中である。ただ、個別的には厳しいのではないかと思う。税制上の減免であるとかの可能性を追求してみたい。福祉タクシーに対する支援は計画中的ものは前倒しでやっていきたい。

2. タクシー等への燃油供給を

地震に伴う被災は、内陸輸送の滞りを招き、安定的な燃油供給不足を生じさせた。

その一方で、家屋や車を失った被災者は移動手段を失い、孤立化状況を余儀なくされている。ハイタク関係の公共性を再認識し、被災者救援や避難者移送の役割を重視した位置づけを明確にし、そのための必要な燃油供給の優先性を確保されたい。

【回答】

一時的にタクシー等への燃油供給不足はあったが、実情は届いていなかっただけだ。特に、タクシーはLPGを使っていることから他の燃油と競合していないことから、現在は解消している。

3. タクシー事業者及び労働者への財政支援を

地震被災に伴って、被災地においてはタクシー稼働率が大幅に低下している。緊急措置として、被災したタクシー事業者及び労働者の一時的救援のために財政支援策を講じられたい。

【回答】

個別的な業種の支援は難しい。他の業種で起こっている雇用問題等については全体として雇用調整助成金で対応している。取りあえず、それで対処して欲しい。

4. 経済活性化策の促進を

今回の地震・津波被災及び原発事故に伴って全国的に自粛ムードが漂っている。加えて、計画停電や放射能汚染に伴う風評被害も拡大し、タクシー利用が激減している。1日も早い景気浮揚政策を打ち出し、経済活性化を図られたい。

【回答】

大震災に伴い、公共交通機関の被災等もあって観光産業の落ち込みが激しい。また、風評被害もあって旅行への自粛が増加している。観光庁としてもその影響に憂慮し、4月21日からキャンペーンを張って観光産業の活性化に向け取り組んでいる。

5. ハザードマップを作成し、タクシーの緊急避難箇所の整備を

災害発生時に関するタクシーの避難設備の整備は皆無である。事前にハザードマップを作成し、既存の公園や公共施設を指定した避難箇所の整備を図られたい。

【回答】

車両込みで避難するとすれば交通渋滞発生の原因となるので、難しい。

6. 防災教育及び避難訓練の実施を

今後の防災対策の取り組みに対しては、「東海地震」等も想定されていることから、タクシー事業者や関係者に対して、定期的な防災教育や避難訓練を行うための指導を強化されたい。

【回答】

業界団体と協力して行っていきたい。

【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】

トラック事業者は、バス・タクシーと比べると多くの事業者があり、短期間で全部調べるのは物理的に無理がある。しかし、21年度の監査は6,000件強やっている。約300名ぐらいでやっているし、指摘の安全検査官的なものとも連携してやっていきたい。新規参入事業者については、平成20年7月から法令試験を義務づけ、新規参入事業者の審査を厳格化した。今後も法令試験の義務付けなどを活用しチェックの充実を図って行きたい。

許可の更新制を設けることについては、適格者は更新し不適格者は、違反点数の一定の積み重ねで退場になる。事業者にとっては大変重いもので、許可の取り消し処分等を行うことが出来る仕組みになっており、現状ではこの制度が有効であると考えている。国土交通省としては、今後とも慎重に審査して継続していきたい。

また、悪質事業者については、処分基準の強化、最低賃金法違反、社会保険未加入事業者に対する処分基準の強化の必要性については認識している。法違反が認められた事業者については、厳正な処分をして行きたい。

- (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・充実を図られたい。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、適正配置などを行われたい。

【回答】

国土交通省ではこれまで適正化実施機関について、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いて「地方評議委員会」を設置している。全国実施機関や地方実施機関においてトラック協会の他部門との明確化を図っている。適正化実施機関において実施本部長による適正な組織運営、中立性・透明性の確保をするために、適正化実施機関として公平・中立な立場で活動していることを強く訴えている。

また、全国実施機関においては、事業者数を踏まえて指導員の定数の見直しを行うこととして、現在地方実施機関において見直しに基づいて要因の確保等の対策を実施している。適正化指導員については平成21年に4名増員し404名体制に増強をしている。今後もなお一層効果が上げられるよう全国・地方の実施機関で連携しながら、事後チェック体制の強化を図って行きたい。

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、各種要件に不備があり、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ならば、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】

新規参入事業者については、平成20年7月から法令試験の実施や、社会保険未加入事業者対策として処分が出来るように強化されている。運輸開始届出の際の審査については引き続き厳正に対処して行きたい。運輸開始届出の際には、社会保険などの加入が確認できる書類の添付を義務付けることとしており、加入状況を確認をしている。運輸開始後に貨物自動車運送事業法に違反した時は厳正に行政処分を行うこととしている。行政処分は軽微なものから車両停止、事業停止、最終的に許可取り消し処分となる。違反を繰り返し違反点数が累積される事により、より重い処分となって行く。直ちに事業停止というような重い処分は、酒気帯び運転、過労運転など悪質な違反に限定されている。事後チェック体制の強化については、運輸局や支局と連携強化を図り取組んで行きたい。

- (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】

トラック産業における将来ビジョン検討委員会の中間整理において、最低車両台数のあり方、適正運賃収受にむけたワーキンググループを立ち上げ検討してきた。今回の震災の関係で、緊急支援物資の輸送等に全力挙げて取り組んでおり、今日段階でワーキンググループの開催は困難である。今後被災地の復旧状況などを見ながらあらためて議論することとした。なお、最低車両台数規制は、輸送の安全確保を主目的にされており、営業所における運行管理を適格に行う組織や管理体制を確保して維持をする、そのために最低の事業規模として位置づけている。保有台数を守るべく地方運輸局から事業計画報告書の指導をしてきた。場合によっては個別に呼び出し指導をする、集団的な指導方法も取り組んできた。そのような中、改善されない事業者がいるが、運輸局・支局とも連携してさらに指導を行って行きたい。

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、平成 20 年度のトラック運送事業の年間総労働時間は、全産業平均の 1,836 時間に対し 2,192 時間と 356 時間も長くなっている。

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】

トラック事業者の改善基準告示違反は、増えてはいないがあまり変わらない現状にある。事業者数が多いので中には悪い事業者がいるのかという感想を持っている。しかし、違反事業者が後を絶たず改善の兆しが見えてこない。というのは大げさかと思うが横ばいというのは憂慮している。監査、処分というのもしっかりやっていきたい。

また、2 年に一回運転者講習を行っており、そこでもう一回会しっかり法令を守ろうというような呼びかけも行っている。

国土交通省としては、処分基準等を定めて監査を行っている。違反が認められた場合は処分基準に基づいて処分を行っている。また、厚生労働省とは、相互通報制度があるが、平成 18 年度からタクシーなどで実施している合同監査などを、平成 20 年度からトラックでも実施しており引き続き密接な連携を図っていきたい。

4. トラック運送業に対する緊急措置の徹底について

一昨年 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。原油価格の高騰は、多くのトラック運送事業者にとって、その負担を荷主に転嫁できる状況にはなく、押し上げられた運行コスト分が、労働条件の引下げに転嫁されている。「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。ついては、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】

トラック運送事業者の燃料サーチャージ制の導入や下請けに関する適正取引

の推進については、平成 20 年 3 月にガイドラインを作成し事業者への説明会や、荷主・運送業者に指示徹底を図ると共に、本省および各地方運局に設置した適正取引推進パートナーシップ会議を活用し関係者に理解を求めてきた。また、公正取引委員会と連携で取組んだ軽油価格高騰に関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引続き取組んでいきたい。

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の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。

あわせて、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も、一定の契約書の作成を事業法で義務付けられたい。

【回 答】

荷主勧告制度については平成 20 年 4 月から、荷主勧告制度の対象違反項目を増やしている。従来から対象であった過積載に関わるものに限っていたが、過労運転、最高速度違反に係わるものを追加し荷主勧告制度の運用を確立し、荷主側の関与に係わるものに関して追加した。現在まで勧告に至ったケースは無いが、トラック事業者と荷主が共働して、より安全運行が出来る環境作りに取り組むことが出来るよう、勧告に至る前にトラック事業者の違反行為の改善および未然防止のため、荷主に対して協力要請書を発出することになっている。協力要請書により改善されていることから勧告にいたっていない。また、今年 4 月から乗用自動車総合安全プラン 2009 に基づいて、荷主と運送事業者との適正取引を阻害するような、悪質な荷主の関与が明確になったら荷主名を公表することになった。また、平成 20 年 3 月にトラック運送事業における「下請荷主適正取引ガイドライン」を作成し公表した。下請法において、運送委託契約書の交付があるが、取引きにおいて書面契約がなされていないことがある。運送委託契約書の交付の徹底を図るなど、ガイドラインで指摘している。ガイドラインを実効あるものとするべく、国土交通省内に「適正取引相談ホットライン」を設置し、平成 21 年 6 月から運用をしている。さらに適正取引に向けて公正取引委員会と運送事業者に働きかけるなど、公正取引が出来る環境作りに努めている。

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措置されたい。

あわせて、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マークを取得することによりインセンティブのメリットはあると考える。それ以上に事業者が安全輸送に対して意識を高めるため、業界が自主的に取り組んでいる点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、実施機関が行っているGマークの安全性優良事業所認定制度を実施する立場から、今後とも事業の発展のために支援を実施して行きたいと考えているが、国土交通省では違反点数の早期の消去やGマーク更新事業者に対する認定期間の延長、IT 点呼の承認、割引制度などインセンティブ制度を実施してきた。平成 21 年度からのGマークステッカーは、国土交通大臣指定として国土交通省としても明確にしたGマーク制度とした。さらに昨年7月からのトラック産業の将来ビジョン検討委員会での中間まとめにおいて、トラック産業は、安全により選択される市場の育成に努めることが重要であるとして、事故発生率等の具体的かつ定量的なデータ分析を行い、その結果を荷主・利用者に対しわかりやすい形で提供することにより積極的にアピールするなどのまとめをおこなった。今後も実施機関と連携して効果的なインセンティブのあり方について検討して行きたい。

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。

当面、現在進んでいる「運送事業者監査総合情報システム」の稼動を急ぐとともに、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】

「運送事業者監査総合情報システム」的なものは整備はしている。いろんなデータを入れてやっており引き続きやっていきたい。優良事業者についてのGマーク制度を全国で取組んでいるが、国土交通省としてもこれを支持している。一方、ルールを守らない違法行為事業者には、警察からの通報や、適正化事業実施機関からの情報等を踏まえ、国土交通省による監査や行政処分を実施している。違法行為が改善されない事業者は最終的に事業許可取り消しとなる。各運輸局ごとに公表もしている

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。また、ターミナル利用料金の適正化を促進されたい。

【回答】

国土交通省では物流分野の環境負荷の軽減化を図るため、グリーン物流パートナーシップ会議を、経済産業省や業界団体や関係団体で立ち上げた、そ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、共同輸配送など物流効率化の取り組みについて支援を行っている。平成23年度も地域の実情に応じた物流に係る関係者の連携による取り組みを支援し、物流の効率化を図って行きたい。また、高速道路のインターチェンジなどについては、社会基盤と連携し整備される物流施設・物流拠点設備についての流通業務総合化効率化を推進するための施策として、平成17年10月より「物流業務総合化効率化の促進に関する法律」が施行されている。この法律に基づく効率化計画の認定を受けた事業者には物流施設に関する法人税、固定資産税等の税制特例措置が講じられている。ちなみに、認定件数も増えてきており今後も更に活用してほしい。ターミナル利用料金については、平成8年にターミナル法が改正され認可性から届出性になった、事業者の経営判断によって決定されている。値下げの届けもあると聞いている。

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。
- (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】

出荷重量証明書については、トラック業者が一般的に採用している運送約款において、トラック事業者から荷主に対し荷物の重量など、その貨物の種類および性質を求めることができる、との規定がある。しかし、荷主がその重量を正確に把握していなかったり、従来の商習慣、日々の運送業務の流れ等から、運送約款の規定が十分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、トラック事業者自らが努力するとともに、荷主の意識改革や協力が不可欠であることから、社団法人全ト協が取り組んでいる「輸送秩序確立運動」の中で、出荷重量の証明書を得る運動等を行っているときいている。国土交通省としても今後その推移を見守っていききたいと考えている。

また、自重計は1台200万ぐらいすると聞いており義務化については、現実的でないとする。しかし、防止のための取り締まりの強化は図っていききたい。

悪質は違法行為については、厳格に処分したい。点数も累積してくるし自動的に

事業停止になる仕組みになっている。

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】

ディーゼル車排出ガス規制適合車への代替に向けた助成策については、すでに財政投融资、税制によって優遇措置等による対策を図っている。更に税制については、中小企業投資促進税制も拡充することになっている。車両総重量3.5トン以上のトラックでは、車両購入費の7%の税額控除を受けられることになっている。さらに、低公害車や最新規性適合ディーゼルトラックに対する、自動車重量税や自動車取得税の特別措置を行っている。次に補助金について平成22年度補正予算において、環境対応ディーゼル車両2015年基準に達する車両への導入支援を行っている。引き続きこれらの支援措置を活用してほしい。

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。しかしながら、これらは依然として高価であるため、一層の普及促進を図ると同時に、助成措置の拡充を図られたい。

【回答】

デジタル式タコグラフやドライブレコーダーのIT機器については、運行実態の把握や安全教育に役立つと考えている。国土交通省としても、ドライブレコーダーについては、平成16年から映像型ドライブレコーダーの搭載効果の調査を実施している。平成19年度以降はモデル事業として運行管理者向けのマニュアルを作成し普及促進を図っている。デジタコについては、安全だけでなくエコドライブの推進にもなる観点から補助の対象でもあり今後も推進をしていきたい。また、自業用自動車総合安全プラン2009においてもデジタル式タコグラフやドライブレコーダーのIT機器について提言がなされており、その主旨を踏まえて効果を推進したい。

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。あわせて、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・生コン輸送は、トラック事業の許可を取って事業をしており、先ほどと同じように、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は、すでに財政投融资、税制によって優遇措置等による対策を図っている。低公害車や最新規性適合ディーゼルトラックに対する、自動車重量税や自動車取得税の特別措置を行っている。

また、中小企業事業促進の活用が出来るし、平成17年に制定された中小企業新事業活動促進法では、中小企業者や協同組合が様々な課題に対処するため、新商品を売るとか、サービスを開発する等、新たな方式の導入により付加価値の増大や効率性の向上を図った場合に、金融税制面の優遇措置がある。

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】

我が国のトラック輸送の安全確保の観点から、優秀なトラックドライバーの確保・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、長時間労働の是正だとか、公正な取引環境の確立など実運送事業者だけの努力ではなかなか解決できない面もあり、荷主側の協力も得て、例えば荷待ち時間の短縮とか、燃料サーチャージの導入とか、荷主と共通理解を深め共同して問題解決が図られるように、国土交通省では、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」を、また平成20年3月には「下請荷主適正取引ガイドライン」を作成し、さらにその実現に向けて、20年5月からは、全国又地方でパートナーシップ会議を開催している。今後とも安全運行を資するトラックドライバーの確保等については、全日本トラック協会とも協力して、優良な労働力の確保等様々な対策を推進していきたい。

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】

トラック業務に従事するドライバーについては、プロドライバーの意識とか、社会的責任・自覚・向上を図って、その公共性も社会全体から認知されるよう環境を整備することが、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。このため従来よりトラック事業者に対して、適正化事業実施機関を活用しての運転者に対する交通法令の遵守等の指導・監督の計画的な実施、および自動車事故対策機構が行っている適性診断の受診について、トラック事業者に確認・指導を行っている。この他にも、トラック・ドライバー・コンテストなどによる、運転者の技能資質向上のための施策も講じている。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を図っていきたいと考えている。なお、トラック・ドライバーの新たな資格制度については、運転者にとっての資格要件が過度に強化されることにならないか、ドライバーの労働力が将来的には不足することにならないか等との整合性も考えつつ、慎重に検討することが必要であると考えている。

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。あわせて、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】 警察庁回答

16. 海コン安全輸送法(仮称)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たい。

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】

現国会情勢の中で残念ながら全国会で廃案になってしまった。今国会でも提出予定で努力はしてきたが残念ながら、検討中案件になっている。ただ国際基準等については、ILO等で議論している。

重量計の設置については、港湾管理者として港湾計画の中で設置について義務付けている。また今年度から重量計の設置についても港湾管理者へ補助することになっている。こういうことから、重量計の設置は進んでいくと考えている

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】

日・中・韓三国間シャーシ相互乗り入れは、様々な影響があるため十分配慮すべきであることは認識している。第3回の日・中・韓物流大臣会合においてシャーシの

相互通行について協議を行い、その共同声明において様々な可能性を検討するためにワーキンググループを設置する項目に合意をしている。中国・韓国の両国は、シェア相互乗り入れについて一定の合意を得て、サービスを開始していると聞いている。我が国においては、港湾運送事業者への影響に十分配慮すべきと認識しており、関係者の意見を十分に聞きながら今後の進め方については慎重に対応して行きたい。

【海 事 局】

【海運関係】

1. 外航海運における船員政策について

日本人船員・日本籍船を計画的に増加させるため、日本人船員の採用拡大に向けて外航海運事業者への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】

日本人船員・日本籍船の計画的増加については、平成20年7月に作成された日本船舶及び日本人船員の確保に関する基本方針に基づき、認定を受けた事業者による計画的な対策が図られてきているが、国交省としては認定事業者が計画に基づいて着実に実施しているかどうか報告を受け、あるいは聴取し、計画の着実な実施状況を把握するとともに、認定制度の適切な実施を確保したい。また、認定事業者以外の外航海運事業者についても、労使間で運営している外航日本人船員確保育成スキームにより育成された即戦力となる船員の積極的な活用を、今後とも促していく役割を果たしていく。

船員税制については、長期に国内に留まらず海上で過ごす外航日本人船員の労働の特色に着目した所得税や住民税の軽減措置を求めている。平成22年に税制改正要望を出したが、財務当局は「特定の職種のみを優遇することはできない。船員だけというわけにはいかない」という理由で、当時は認めなかった。このため、昨年11月から実現のための検討会を省内に立ち上げて、海員組合の代表や税の専門家などの有識者の参画を得ながら、現在、検討を進めている。これまでに3回の検討会を行ったが、今後、さらに数回の検討会を経て、具体的な論点を明らかにしつつ、議論を深め、課題の解決に向けた必要な理論武装を整えた上で、今年の夏以降に本格化する平成24年度の税制改正要望を実現するための施策を目指して、今後とも努力を傾注していきたい。

2. 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・安定化対策およ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】

内航海運は国内貨物輸送量の約三分の一、基礎物資においては8割を運んでお

り、必要不可欠な輸送モードである。しかし、近年、輸送量が低迷し、船舶の老朽化が進んでいることが課題となっている。平成 23 年度予算では、モーダルシフト推進事業として約 1.1 億円を計上している。また、鉄道運輸機構の共有建造制度の活用などを通じて、環境性能に優れた船舶への代替建造への促進を図っている。さらに、内航海運の代替建造促進の観点から、昨年 11 月に内航海運代替建造対策検討会を設置し、競争力の強化や環境適用型産業としての発展、あるいは新たな需要の創出に対応するためには今後、どのように対応していったらよいか検討し、本年 3 月に取りまとめた。この検討結果を踏まえ、施策をさらに具体化していきたい、と考えている。

燃料油の高騰とか不況の影響で内航海運の資金繰り対策が必要になっているが、中小企業信用保険法に基づき、金融機関からの融資時の保証額が倍額に拡大されるセイフティーネット保障制度(第 5 号制度)の業種指定を引き続き受けている。これらを併せて施策を続け、モーダルシフトの促進を進めていく。

船員計画雇用促進等事業については、現在、173 事業者の船舶が船員確保計画の認定を受けている。これらの事業者が行う船員の計画的な雇用、船員に対する助成を行うために、今年度予算として 8400 万円(前年度比 2200 万円増)を確保し、引き続き、船員の計画的な確保・育成を支援したい。船員の緊急雇用対策については、経済情勢の悪化等の影響により離職を余儀なくされた船員に対する給付金の支給、技能訓練事業等を、これまで同様、引き続き行っていく。

- (2) カボタージュ規制の緩和およ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】

現在、船舶法第 3 条の外国船によるカボタージュについて、緩和する考えは持っていない。また、船員のカボタージュ規制についても、内航船への外国人船員は、従来より、原則として受け入れない、という政策を採っている。今後も引き続き、この政策を維持していく。

- (3) 離島住民の生活安定と地域活性化のため、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し、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ある対策を講じられたい。

【回 答】

離島航路は住民の唯一の交通手段であるが、人口の減少や高齢化で輸送人員が減少しているのが実態であり、それに伴い欠損額が増大しているのが非常に厳しい状況にある、と認識している。離島航路に対する支援については、平成 23 年度の予算において地域交通部門に係る補助金を統合し、全体的な地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とした地域公共交通確保維持改善事業を創設し、予算全体で約 305 億円を計上している。このうち、離島関係については約 60 億円で、平成 22 年度当初予算ベースの 48 億円に大分、上積みをした。具体的な支援の内容については、従来、航路補助対象収支差の 4 割を実質的に国が補助していたが、これを原則 5 割に引き上げ、拡充する。さらに、離島航路の改革を

促進する公設民営化等のための船舶建造費等への支援として、具体的には建造費の約3割を補助する。さらに本土と比べて割高な航路運賃については、水準を地方バス等と同じくらいのレベルに引き下げるような割引を行う支援を考えている。平成23年度の税制改正においても、離島航路事業用船舶に対する固定資産税の特例措置、恒久化を求めている。これらの施策を着実に実施していくことで、離島航路の維持活性化を図っていく。

- (4) 高速道路料金の大幅値下げや無料化実験により影響を受けるフェリー・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】

高速道路料金の割引や無料化の社会実験については、平日上限2千円とか休日上限千円を見送ることが新聞で報道されている。震災にかかわる補正予算の財源の観点から、無料化の社会実験なども凍結の方針が示されているようだが、引き続き注視したい。フェリー・旅客船は、地域の人流や物流を支える足として重要なものであり、環境にも優しい輸送機関であることから、モーダルシフトの面からも重要な役割を果たしている。高速道路料金引き下げで、相当、苦しい状況であるということだが、平成23年度において海上交通事業者の省エネ化、省力化の取り組み支援として、約5.5億円を計上している。モーダルシフトの促進としては、1.1億円の予算を確保している。平成23年度の税制改正では、地球温暖化対策として石油・石炭税の増税分があったが、旅客定航事業者の事業用船舶に利用される重油・軽油に係るものは、免税・還付措置が認められた。これらの施策を引き続き着実に実施して、フェリー・旅客船事業者の競争力の強化を図っていく。

- (5) カーフェリー・旅客船等の船内における旅客の迷惑行為等を防止するため、航空機における「機内迷惑防止に関する行動指針」の海上版の策定、および悪質行為者への罰則規定の明確化など、船長権限による対応措置を可能とする法整備を早急に図られたい。

【回答】

船内での迷惑行為に対しては、船員法に基づき、船員法25条、26条、27条で、船長が旅客に対して必要な措置を取ることが規定されている。船長が行政庁、海上保安庁等に援助を請求することが可能となっている。また、犯罪行為に当たる迷惑行為に対しては、船長に対して司法警察職員としての権限が付与されている。海上運送法に基づいては、旅客の安全を害する行為は禁止事項とされている。これに該当する場合は、罰則が科されるほか、海上運送法に基づく運送約款においても乗組員の指示に従わない旅客に下船を命ずることが可能になっている。旅客船の迷惑行為については、既に制度上、十分な内容が保持されている、と考えている。一方、現場では、船内の迷惑行為に対してどのように対処するかが不明瞭な部分もあり、対応に苦慮している実態がある。そのため、平成22年2月より官労使3者による船内暴力行為防止対策ワーキングを設け、法の的確な運用及び実効性を高めていくための方策について、現在、協議している。

3. 船員関係法令の遵守について

船員法、船舶職員法およ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りたい。

【回答】

運航労務管理官が、船員法、船舶職員法、船員職業安定法等、関係法令に基づき、運航管理関係、安全マネジメント関係、船員労務関係、海技資格関係、船員派遣関係の監督・立ち入り検査及び指導業務を行っている。また、海難事故に対しては、行政処分及び再発防止対策を実施している。これらの広範にわたる監査業務等の体制を、今後も維持・強化していく。

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、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。

【回答】

船に乗っていると、陸上で働き、生活する人に比べ、通信機器の利用において不利なので、社会的資本あるいは活用の促進を実現したい、ということであるが、最近、通信施設・機器の質の向上で、少しずつ良くなっていると認識している。しかし、今日でもなお、内航船においてさえ、8割程度の携帯電話・通信が可能という状況であり、さらに外航船においては、内航船ほどには満たされていない、と指摘されている。こうしたことを課題としてとらえ、国交省としても今は実態の把握に努めつつ、所管する総務省と連携し、一足飛びというわけにはいかないかもしれないが、不自由な状態を解消できるように努めていきたい。

5. 国際条約への対応について

ILO 海事労働条約、ILO 第 185 号条約(船員身分証明書条約)、ILO 第 188 号条約(漁業労働条約)の早期批准を図りたい。とりわけ海事労働条約については、海運先進国として国際的リーダーシップを発揮し、率先して国内法化を図りたい。

【回答】

海事労働にかかわるグローバル・スタンダードとして、近い将来、発効が見込まれている ILO 海事労働条約については、昨年 7 月に官労使から成る勉強会において国内法化を要する事項について取りまとめたが、条約発効に遺漏なきよう、船員法の改正をはじめとする国内法化の作業を、現在、進めている。その他の指摘される条約についても、関係省庁と連携しつつ、引き続き、批准動向等を把握していく。例えば、ILO 第 185 号条約については、海事分野におけるテロ対策の一環として指紋認証技術等を導入し、セキュリティーを強化しつつ、寄港地での上陸等、船員の移動の容易化を目的としたものであるが、我が国の出入国管理政策との整合性等の課題もあり、さらに検討が必要である。

【港 湾 局】

【港湾関係】

1. 港湾対策について

- (1) 港湾運送秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすような港湾の民営化を行わないよう求める。
- (2) 港湾運営は港湾の秩序を維持し、既存の港湾労使の業域・雇用を守ることを前提に、既存事業者を主体とした運営とするよう求める。
- (3) 国際複合一貫輸送の効果的推進については、拙速な外資や港湾以外の大資本の導入などに頼らず、港湾建設、港湾管理、港運行政、労働対策の一体的な運営をされたい。

【回 答】

港湾対策の上記3項目については、関連するので、まとめて回答する。国交省としては、港湾の競争力強化に向けてターミナル運営等の効率化を目指すため、一体運営を通じた港湾労働の波動性の解消による競争力の強化を指向しており、港湾労働者の人件費削減を図るものではない。港湾運営のさらなる効率化により、釜山港等の東アジアの主要港にトランシップされている我が国発着コンテナ貨物を我が国港湾に戻し、我が国港湾における貨物取扱量の増大を図っていく。港湾の貨物取扱量が増大することにより、当該貨物の港湾荷役作業等を行う港湾労働者の人数の増加が不可避となり、港湾労働者の雇用の確保につながるものと考えている。また、港湾運営会社については、総株主の議決権の20%以上の取得を禁止するといった監督規制を講じ、港湾の公共性・公益性を確保することとしている。これを踏まえ、港湾利用者が港湾運営会社に出資する場合、港湾運営会社に港湾利用者が参画することにより港湾運営会社が当該港湾の繁栄を目指す港湾利用者の共同体となり、国内貨物の集荷等に一体となって取り組み、既存の港湾運送事業者を含む関係者の利益を調整したうえで港湾運営が図られることが想定されている。

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】

規制緩和以降の港湾運送事業の運賃・料金制度については、法改正により認可制から事前届け出制になった。港湾運送事業の取り扱い貨物量は貿易の拡大に伴い増加を続けており、規制緩和以降の一般港湾運送事業者の売上高及び利益は基本的には増加傾向にある。また、厚生労働省の調査結果では、港湾労働者の時間当たりの賃金は他産業に比べて高い水準にある。規制緩和の前から現在までの港湾運送事業者の収支状況等を確認した結果、運賃料金制度を認可制から事前届け出制に改正したことが原因となって賃金が低下傾向にあるとは考え難い。届け出料金の適正収受は非常に重要であり、料金ダンピングに対しては、従来から通常監査を実施することにより、料金の収受状況を把握し、港湾運送事業法の遵守に力を注いできている。今後も、限られた予算・人員の枠の中ではあるが、料金監査体制を維持し、港湾運

送事業者に対する監査を通じ、運賃・料金の適正収受を図るよう、厳正に対処する。届け出た運賃・料金が変動期に比べ原価割れを起こしている場合、または過度のダンピングが広く行われることにより港湾運送の安定が害されている場合は、料金の変更命令及び緊急監査を実施することとしている。こうした制度を適切に運営することにより、料金のダンピング問題に対処する。

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】

港湾運送事業法では、港湾運送の秩序維持の観点から、指定港として 93 港を指定している。また、港湾運送事業への参入については許可制、運賃・料金については事前届け出制としている。指定港の基準は、単にコンテナを含む貨物の取扱量の多寡ということだけではなく、港湾法上の重要港湾以上であること、周辺の指定港で現に港湾運送事業を営んでいる方々に対する影響、港湾整備計画等を総合的に勘案し、指定港化することが適当かどうか判断している。今後とも、現行の基準に照らし、適切に判断していきたい。

4. 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】

港湾労働法の所管は厚労省にあり、基本的には要請内容は厚労省にお願いしたいが、国交省としても機会があれば厚労省に、この要望を伝える。

5. 海コン安全輸送対策およ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られたい。

【回答】

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については、先の通常国会に提出したが、その後の臨時国会で審査の未了により廃案となった。現在は、本法案の再提出に向けて、自動車交通局を中心に検討を進めている。また、国際海上コンテナの自動車運送の安全確保に関しては、国内の安全対策の取り組みに加え、国際的なルール作り等の取り組みを推進する必要があるため、ILO、IMO、APEC 等の国際的な協議の場において、国際ルールの策定に向けた働きかけを、現在、行っている。

- (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】

上記2項目につき、まとめて回答する。東京港の大井地区を中心としたコンテナ・ターミナル周辺道路において、コンテナ・トレーラーの交通集中により道路混雑が発生していることは認識している。交通混雑解消のためのアクセスの利便性の向上は、効率化や安全性の確保の観点から、非常に重要な課題である。これまでも道路混雑の対策として、貨物の積み替えやコンテナ・シャーシーの路駐を行うための施設の整備、待機レーンの確保、コンテナ・ターミナル周辺の渋滞状況の監視、情報提供のための施設等の整備を図るとともに、臨港道路の整備も総合的に行っている。引き続き、これらの取り組みを進めていく。

6. アスベスト対策について

(1) 全ての港湾労働者 0B 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】

上記2項目について、まとめて回答する。石綿健康管理手帳にかかわる制度及び石綿被災者の補償制度については、基本的には厚労省または環境省の所管であり、予算の枠組みも国交省にはないので、厚労省や環境省と相談して欲しい。なお、国交省としては、港湾運送事業の所管省庁としてアスベストの実態調査を行い、平成20年2月21日に厚労省に対して当時の荷役の実態を伝えている。国交省としてできる範囲での可能な対応をしている。

【航空局】

【航空関係】

1. 首都圏空港の整備について

(1) 羽田空港について

①D滑走路は2,500m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】 【空港部計画課大都市圏空港計画室】

現在、深夜早朝時間帯において、長距離国際線の機材の大型化を緩和するためのC滑走路の延伸事業を実施中である。

②C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】 【空港部計画課大都市圏空港計画室】

羽田空港は、我が国随一の混雑空港且つ24時間の運用をしており、航空機の安全運行に支障を与えないようにするために、施工時間など厳しい制約が生じる。さ

らにC滑走路を延伸する延伸部の埋立地は、他の地区とは異なり、一般廃棄物において造成された土地であるため、滑走路の関連工事を実施する前に、地盤改良工事が必要となってくる。このように極めて厳しい条件の中で工事を実施するため、完成までに概ね5年程度を要すると想定しているが、工期短縮に向けて、更なる努力を行っていきたい。

- ③国際線ターミナルの拡張について、国際線枠の増加（9万回）と同じタイミングでの整備をされたい。物理的に不可能であれば、拡張工事が完了するまでの間、安全性の確保を前提として利便性への影響を最小限にすべく、何らかの工夫・対応を検討されたい。

【回答】 【空港部首都圏空港課】

平成25年度までに昼間3万回の国際線の発着枠を6万回に増幅、そして深夜・早朝の3万回を合わせて9万回にすることを昨年の閣議決定と国土交通成長戦略の中でまとめられている。これを受け、国際線ターミナルの拡張が必要となるが、現在事業者と協議を行っており、平成25年度までには間に合わせたい。なお、ターミナルビル工事の詳細は決まっていないが、安全性と利便性を確保しつつ、早期に共用が図られるよう事業者と調整を進めていきたい。

- ④新国際空港ターミナル開業とネットワークの拡大により、今後国際線利用客の需要が増えると想定されているが、深夜・早朝便へのアクセスが十分ではないことから、その増強に取り組まれない。

【回答】 【空港部首都圏空港課】

深夜早朝時間帯のアクセスについては、鉄道事業者に対してダイヤの繰り上げや繰り下げの対応をいただいているものの、不十分さは認識している。引き続き各交通事業者にお願いしながら、利用者レベルの向上に取り組んでいきたい。

(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。「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係るワーキンググループ」での議論、及び「国土交通省成長戦略」においても同内容の提言がなされていることを踏まえ、国が主導的役割を担い、航空局・道路局・鉄道局など関係行政機関が連携して取り組まれない。

【回答】 【空港部首都圏空港課】

鉄道局が主体となり、航空局、道路局とも連携を図りながら検討を行っており、確実な取り組みを進めていきたい。現在、鉄道局において、「成田・羽田両空港及び都心と両空港間の鉄道アクセス改善に関する検討委員会」が開かれており、その中で需要予測や整備効果、概算事業費、整備スキームなどの検討を行っている。

(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、定時制・安全性の確保を前提とし、決して時期を優先することのないよう、慎重に慣熟訓練等を進められたい。

【回 答】 【管制保安部管制課】

首都圏空港の容量拡大にあたっては、安全を確保することは当然のことと認識しており、その上で定時性の確保については、航空交通管理機能を向上、充実させていくことによって、その確保に努めていきたい。管制官の慣熟訓練についても十分な期間を確保しながら進めていく。

- ②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・横浜市といった市街地上空空域の通過など、更なる容量拡大（74.7万回以上）についても検討されたい。

【回 答】 【管制保安部管制課】

74.7万回以上の拡大については、必要性と可能性を含めて今後の検討課題として考えている。その中で空域の見直しに関しては、総合的に勘案して必要となる交通流網を見極めた上で関係者と調整していく手順となる。

【回 答】 【空港部環境・地域振興課】

現在、制限されている市街地の上空を通過することについては、高層ビルが存在していることや、航空機騒音の環境基準に抵触するエリアが拡大することから、難しいものと考えている。

- (4) 成田・羽田両空港の活用方策について、それぞれの位置付けを明確にされたい。

【回 答】 【空港部首都圏空港課】

成田については、現在国際線のメイン空港として旺盛な国際航空需要に対応しており、昨年30万回まで容量を拡大することが地元合意された。それを踏まえ発着枠を拡大するとともに、オープンスカイを推進し更なる国際航空ネットワークの強化を図っていきたい。また、LCCビジネスジェットについては、専用ターミナルの整備などを検討し対応を強化していくとともに、国内フィーダー路線を拡充し、羽田と一体的な運用を図り、アジアのハブ空港として地位確立できるような形で進めていきたい。

羽田については、24時間の国際拠点空港化を進めることとしており、国際線枠を平成25年度中に9万回まで拡大し、欧米や長距離アジアを含むビジネス路線を展開していきたい。現在、整備並びに充実されている国内線のネットワークを活用するとともに、成田と羽田の特徴を生かしながら役割分担を行い、両空港を最大限活用していきたい。

2. 地方ネットワークのあり方について

- (1) 離島航空事業助成の運航費補助金は、当該路線収支の経常損失額の9割を上限として航空機に係る部品等購入補助相当額を1/2の範囲内で補助することとなっているが、ナショナルミニマムの観点から当該路線収支の経常損失を全額一般財源から補填されたい。

【回 答】 【監理部航空事業課】

離島航空路線の維持・充実については、国交省としても重要であると認識しており、これまでも運航費の補助、航空機燃料税や固定資産税の軽減、空港着陸料の軽

減などの措置を行ってきた。平成 23 年度予算では、離島航空路線の支援策を抜本的に見直し、支援に制約のある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」において支援を行うこととしている。具体的な支援の方法については、現在要綱を財務当局と調整している。なお、平成 23 年度の税制改正において、離島航空路線にかかる航空機燃料税や固定資産税の引き下げを講じることとしている。今後とも、事業者の経営改善の自主的な取り組みを基本としつつ、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、離島航空路線の維持・充実に取り組んでいく。

- (2) 路線の維持・撤退・開設は、基本的に事業者の判断に委ねられるべきであるが、利用者利便を高める観点から、景気変動によらず安定的な航空ネットワークを維持することも重要である。そのために、地方自治体や国による運航費補助等の仕組み作りをされたい。

【回答】 【監理部航空事業課】

成長戦略において、今後は路線参入や撤退の自由を明確な行政方針として、その方向で航空法の趣旨に基づいた運用を徹底する。その上で航空輸送サービスの確保が必要と考える地域が、当該路線の維持に主体的な役割を果たすことを基本的な方向性とし、具体的には自治体などの地域が、当該路線のサービス水準と支援内容を明らかにして、応募してきた航空会社の中から最も効率的にサービス提供が可能である航空会社に委ねるといった地域と航空会社のパートナーシップによって、航空輸送のサービスの確保を目指すと提言されている。

航空路線の参入・退出については、航空会社自らの経営判断によって決定することとなっているが、国交省としては地方路線の航空サービスの維持・充実は重要であると考えており、従来から国管理空港の着陸料の引き下げや、昨年度から国内線就航機に関する固定資産税の軽減や拡充の支援措置を行っている。なお、ナショナルミニマムの観点から実施している離島航空路線の補助を除き、基本的には路線維持のための運航費の補助は行わないこととしている。

3. 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ことや、利便性向上・地域活性化のため、定期便維持のための対策やチャーター便設定の緩和など、積極的に地域や自治体と連携し対策を講じられたい。

【回答】 【空港部環境・地域振興課】

空港法に規定されている協議会などを活用しながら、地域が主体的に空港の活性化に取り組んでいただくことが大事である。現在においても、関係者からなる協議会を活用し、連携・協力しながら観光ツアーなどの企画に対する助成、空港アクセスの支援、運行費の補助などの取り組みが行われている。航空局としても、空港PRのイベントや利用促進のPRなどの広報活動について支援を行っており、今後も空港を活用した地域振興の取り組みを支援していきたい。

(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】 【近畿圏・中部圏空港政策課】

中部国際空港を利用した適正な物流・人流の体系を構築していくことが重要である。国の直轄事業としては、滑走路の誤進入の防止対策にかかる航空保安施設の整備や、地域産業の動向を踏まえた物流機能の充実に向けた利用拡大の調査・検討を行うことを考えている。

(3) 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】 【近畿圏・中部圏空港政策課】

関西3空港のあり方については、平成17年11月の「第4回関西3空港懇談会」における合意に基づいて運用されている。

今般、関西国際空港と伊丹空港の経営統合、並びにコンセッションを採用し、関西国際空港は国際拠点空港として再生・強化するとともに、両空港の適切且つ有用な活用による関西の航空需要の拡大を図ることを目的としている。伊丹空港の具体的な活用方策については、民間の経営判断を尊重していきたいと考えている。また、神戸空港については、平成17年の合意と異なる運用を行う場合には、あらためて地元の関係者間で合意する必要がある。

4. 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、空域の抜本の見直しと管制の国土交通省への一元化を図られたい。

【回答】 【管制保安部管制課空域調整整備室】

訓練区域による民間機への制限については、空港交通流管理センター（ATFMC）における空域管理業務の転換に合わせ、自衛隊の訓練区域や米軍の制限区域などが訓練に使用されていない場合には、民間機が通過できるような調整経路を設定し、民間航空が効率的に運行できるように措置している。具体的には、今年4月の時点で調整経路は合計17本設定されている。引き続き関係機関と調整しさらに展開を図っていきたい。

国交省への一元化については、自衛隊は委任と統制、米軍は管制合意に基づいて業務がなされている。従って、自衛隊と米軍の管制業務も国交省の航空管制と同等のサービスが提供されていると承知している。具体的な取り組みについては、昨年3月31日に嘉手納ラプコンの移管を完了しており、これに引き続き横田、岩国についても返還を求めていくこととしている。

空域の抜本見直しについては、現在関東空域の見直しを進めているが、関東空域のみならず、全国的な規模で民間航空機の安全と効率的な運用を確保するために必要となる空域の再編に取り組んでいく。

- (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】 【監理部航空安全推進課】

我が国の航空保安対策については、実際に航空サービスを提供している航空会社、空港設置管理者等が航空法に基づく事業計画や空港保安管理規定等に基づき、その責任を果たす仕組みとなっている。航空保安の取り組みに対し、国管理空港については、国は設置管理者の立場として、空港設置管理者検査機器の購入や空港に従事する検査職員の経費等の半額を負担している。会社管理空港は会社が負担しており、地方管理空港は地方自治体が負担している。ご指摘のとおり、航空保安対策は国として重要な課題であり、国においては航空運送事業者や空港設置管理者に対する教育訓練、視聴覚教材の無償提供などを行っている他、液体物の規制に対応した新たな検査技術に関する調査等も行っている。

国際的なテロ情勢は依然として厳しく、世界的にテロ対策の強化が求められている中、我が国においても航空保安対策を一層推進することが重要であると考えている。国際標準充足の観点からも、航空保安措置の安定的な実施に引き続き取り組んでいく。

- (3) 民間航空機の整備分野における「航空法」と「航空機製造事業法」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、二重行政を改めるよう法律を改定されたい。

【回答】 【技術部航空機安全課】

「航空法」と「航空機製造事業法」は、異なる法律の目的をもっており、それぞれに必要な規制も行っている。「航空法」における事業場認定については、あくまでも国が行う安全性等にかかる検査を代行させることができるか否かについて審査を行っている。一方、「航空機製造事業法」の目的は、航空機の製造修理技術等の向上を図るものであり、このような審査は「航空法」の観点から行っていない。このため、「航空法」に基づく認定を受けた事業場が、「航空機製造事業法」の適用を受ける場合でも、二重行政には当たらないと考えている。

- (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】 【監理部航空安全推進課】

電子機器については、新旧の交代や新しい技術の導入も頻繁に行われていることから、適時に告示に反映することは困難という課題がある。問題となるものについては、適宜航空会社と情報交換を行い検証しているところである。

- (5) 機内における携帯電話の使用に関して、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)イコール

フットディングを実現し、利用者利便性の向上を図ることが望ましい」とされているが、現在の検討状況について明らかにされたい。

【回答】 【監理部航空安全推進課】

地上停止中のドア開放時における使用については、安全性にかかる検証を平成22年度に行った結果、航空機の運航の安全に支障がないことが確認されたため、本年4月から認められている。これにより、欧州などと同様の取り扱いとなった。また、機内へ基地局を設置すればドア開閉時の時間帯以外の使用も可能となるが、総務省と情報共有を行いながら、具体的ニーズを踏まえつつ前向きに検討するよう準備を進めていきたい。

II. 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あり上屋も分散して建設されている状況下で、新設された南部貨物地区に比べ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。入構する車両の速度超過や歩道をふさぐ違法駐車などを黙認しない抜本的な対策に取り組まれない。

(具体的事項)

- (1) 歩道の新設・既存の拡張、勤務者の出入りが多い中央口に通じる「空港西通り2」交差点における歩行者を優先させる信号の調整など、人と車両の分離を目的とした改善に取り組まれない。

【回答】 【空港部首都圏空港課】

「空港西通り2」交差点は、人身事故が多発しており、非常に危険な場所と把握している。現在、空港会社が成田空港警察署と協議をしており、歩行者と車両の分離について、分離式信号を設置する方向で調整を進めている。なお、昨年12月に反対側の「空港東通り2」交差点も人身事故が多かったが、空港警察署との協議が整い分離式信号を設置した。

- (2) 平面2Dの交通を関西空港の様な3Dで、人とトラック、フォークリフトを物理的に分けるなどの措置を行い、安全指導、規制などを厳しく運用されたい。

【回答】 【空港部首都圏空港課】

成田空港は単体的に整備したため、非常に狭隘な貨物地区でありご迷惑をおかけしている。歩行者用の連絡通路は3Dではないが、フォークリフトや歩行者についてはグリーンベルトの歩行帯、車両を含めた一方通行の交通導線で分離して貨物地区内の安全確保に努めている。

2006年にフォークリフトの死亡事故が発生しており、それを機に貨物地区構内における交通ルールを確立し、違反点数制度等を導入して違反者に対して厳しく対応することでルールの実効性を高めている。加えて、歩行者についても構内道路を横断する際のマナーを順守させるための啓蒙活動を行っている。

- (3) 成田空港外施設や羽田空港からの搬入件数が増大するにつれて、貨物地区のメ

インゲートである第二ゲートでは更なる混雑が予想される。一般旅行者や空港勤務者と混じりゲート付近での渋滞は、物流の円滑化への阻害要因の一つにもなる。そこで、RA制度に連動した荷台開放検査省略の拡大や電子制度（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構築、さらには専用レーンの整備など、物流業者はもとより一般旅行者にストレスを感じさせない入構を目指されたい。

【回答】 【空港部首都圏空港課】

第二ゲートの混雑緩和対策については、昨年の10月より通勤時間帯におけるバス・トラックレーンの要員を増員し一定の効果を上げており、今後も更なる渋滞解消に向けた対策を検討していきたい

RA 貨物車両については、荷台開扉検査の省略を実施しており、ピーク時間帯に専用のレーンを設定することにより検査時間が短縮されている。これにより、円滑な物流の確保が図られていると考えており、今後も渋滞解消に向け取り組みを進めていく。ETC・RFID・ICタグについても、RA制度と同様の効果が得られると考えているが、今の時点では導入の検討は行っていない。また、AEOについても検討は行っていない。

2. 総合物流大綱（2009-2013）について

航空貨物分野における検討状況並びに今後の方向性について明らかにされたい。

【回答】 【監理部航空事業課航空物流室】

平成21年7月に物流政策大綱が閣議決定され、この中で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、大都市圏拠点空港の物流機能の強化といった効率的でシームレスな物流網の構築、さらにKS/RA制度の適切な運用によりセキュリティを確保しつつ物流の効率化を図るという方針が示されている。

アジアオープンゲートについては、平成19年8月に韓国を皮切りに、タイやベトナムなどこれまで10の地域で合意をしている。さらに米国、韓国、シンガポール、マレーシアとの間では首都圏空港を含めたオープンスカイの合意をしており、今後も首都圏空港を含めたオープンスカイを戦略的に実現すべく、東アジアなどの国と地域を最優先に交渉を進めていくこととしている。また、大都市圏拠点空港の物流機能の強化については、昨年10月の羽田空港のD滑走路供用開始により容量を拡大するとともに、同時に国際線貨物ターミナルを新しく整備し、24時間の通関体制を実施している。

成田空港では、平成22年10月に発着枠拡大の地元合意が実現されたことを受け、今後も羽田、成田空港の発着枠拡大に着実に取り組み、物流ネットワークの拡充に努めていく。

KS/RA制度については、特定航空貨物利用運送事業者に対する監査や教育訓練を実施しており、今後も継続して実施することで、高いセキュリティレベルを維持しつつ物流の円滑化を図っていく。

3. 「我が国航空物流のグランドデザイン」について

平成21年度の評価と平成22年度のアクションプランの進捗状況について明らか

にされたい。

【回 答】 【監理部航空事業課航空物流室】

平成 21 年 3 月に「我が国航空物流のグランドデザイン」を定め、グランドデザインを着実に推進するために、同年 6 月に具体的な取り組みとして「アクションプラン」を作成した。「アクションプラン」では、首都圏の物流機能の拡充を目的として、「成田空港における物流プロセス改善ガイドライン」の策定や、「成田、羽田の両空港間における効率的な貨物輸送体制の構築」などの項目を設定している。

「成田空港における物流プロセス改善ガイドライン」については、平成 22 年度に成田空港会社や上屋会社、トラック会社で構成させる委員会において、ガイドラインに基づき具体的な混雑緩和の検討を行っている。ラインの引き方や、貨物を受け取る時間帯の集中を避けて平準化しようといった取り組みが進められている。

「成田、羽田の両空港間における効率的な貨物輸送体制の構築」については、一体的に使うために両空港間のトラックにおける貨物輸送を効率化するための取り組みを行っており、平成 22 年度には両空港間の貨物共同輸配送の実証実験を行った。実験の結果、システム的には問題なく共同輸配送が可能であると確認された。

e フレートについては、平成 21 年度に成田空港に導入され、他の空港への導入も検討している。

4. 国際航空貨物の高速性促進について

国際航空貨物の高速性を促進させるため、ソフト面の整備として各省庁間のシステムリンクの整備を行い、「ワンストップ化・ワンインプット化」などの行政手続きの簡素化・効率化を図られたい。

【回 答】 【監理部航空事業課航空物流室】

輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）において、エアナックスとシーナックスがすでに統合され、さらに経済産業省の貿易管理オープンネットワークシステム（JETRAS（外国為替および外国貿易法に基づく輸出入手続きを電子化したシステム））が、平成 22 年 2 月より一つに統合され稼働されている。

NACCS においては、航空機の入航や輸入貨物の空港到着から国内取引までの輸送貨物運送の引き受けや、航空機搭載までの一連の税関手続きや関連業務を一元的に処理できるようになっている。引き続き、物流関係者や航空関係者等と協力し、更なる円滑化を図っていききたい。

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組みが進んだが、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、また、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自体を招いている。可能な限り本体運賃に取り込み、適切な水準となるとともに、基準日の統一化ができるよう取組まれたい。

【回 答】

燃油サーチャージは、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、市況が下落した場合には減額するという合理的な仕組みと認識している。また運賃設定方法として広く世界的にも定着しているものであるため、合理性のあるも

のと考える。仮に運賃と燃油サーチャージを一本化した場合、市況に応じた機動的な設定が不可能になり、料金を取り過ぎてしまい利用者の利便を損なってしまう。

運賃の表示は利用者にとって分かり易くするという観点から、運賃の総額およびその内訳を輸送契約の成立前に明確に表示することを求めており、航空会社においてもホームページ等で対応していると承知している。

尚、燃油サーチャージの基準日については平成 22 年度までは日本航空と全日空で異なっていたが、平成 23 年 4 月より同一の基準日で設定されることとなった。

質疑応答・意見交換

〈航空連合〉

成田－羽田間のアクセスについて、現在鉄道局を主体に検討を行っているとの説明であったが、具体的にはどのようなことを検討しているのか。我々としては、アクセスは時間短縮も重要であるが、合わせて利用者視点で考えればスムーズな動線も必要と考えている。是非そのような視点も検討に加えていただきたい。

【回 答】

都営浅草線から東京駅への短絡線の開設を検討している。現在既存線との取り付け位置や構造など詳細に調査している。またサービス水準として、運賃・停車駅・運行頻度などについても検討している。当初は平成 23 年 3 月に取りまとめる予定であったが、震災の影響によって遅れているが、5 月か 6 月には発表されると聞いている。その後、整備のスキームについての検討が来年以降行われる予定である。

〈航空連合〉

空域の再編については、運航経路の短縮による飛行時間の短縮や消費燃料の削減などの観点から非常に重要と考えている。現在首都圏空域の二次再編が行われていると聞いているが、事実関係と到達点はどこなのかご教示いただきたい。また騒音に関しては、航空機エンジンの性能向上や単発機が主流になっている現状を考えれば騒音レベルは改善されていると認識しているが、どのように考えればいいのか。

【回 答】

成田・羽田の容量拡大に向けては、平成 20 年 9 月に RNAV を用いて複線化を図り、横田空域を削減した。その後平成 22 年 10 月の羽田空港の D 滑走路供用開始に合わせて百里の空域の一部を削減した。それから本年 10 月に成田の容量拡大、すなわち同時離発着に供するための再編を予定している。すでに防衛省と調整を済ませており、現在 AIP などの手続きに入っている。

騒音に関しては、環境基準を重視する地域が羽田空港周辺に張り付いているため、どんなに低騒音化が進んだとしても飛行できないのではと認識している。

〈サービス連合〉

風評被害についてであるが、現状成田から輸出する際には荷主がスクリーニングを行っているが、輸入国においてもスクリーニングを行わないと貨物を受け取らないという状況である。国として対策を進めていただきたい。

また、羽田空港の国際貨物上屋について、上海・ソウル・台北からの便はいずれ

も市内空港から運航されているが、現地には日系フォワーダーの上屋施設がないため、当然到着する貨物も少ない。この点についても国として問題意識を持っていただきたい。

燃油サーチャージについてであるが、回答にあるように以前よりは利用者に定着していると認識しているが、日本においてはまだまだ十分ではない。海外旅行需要を増加させなくてはならない状況になっている中で、どのような仕組みで適切な水準を設定していくかについては知恵を出し合っていく必要がある。

【回 答】

旅行需要の観点から言えば燃油サーチャージが上がることは国民感情からすればマイナスの要素と考えられるが、費用の一部を利用者にも適切に負担いただくことは世界的にも定着し、合理性のある仕組みであることは確か。とはいっても我々として考えられることは考えていきたい。観光需要の増加については、観光庁とも話しあいながら考えていきたい。

〈航空連合〉

離島航空ネットワークの維持の仕組みについては、現在財務省と交渉中とのことであるが、財源が特別会計から一般会計に変わること対象離島路線が拡大、あるいは補助額が増額されるなど、維持の仕組みが充実するのか。

【回 答】

平成 23 年度は制度の移行期間でもあるため、財源は特別会計からと一般財源からの半分ずつであるが、平成 24 年度からは全額一般財源からとなる。来年度からは増額されるよう努力していきたい。

〈航空連合〉

財務省との折衝ごとではあるものの、航空局として増額していくとの認識を持っているとの理解でよいか。

【回 答】

国の財政事情が非常に厳しいことも踏まえる必要はあるが、少しでも増額できるよう検討していきたい。前向きな姿勢は持っている。

〈航空連合〉

地方ネットワークの維持（離島以外）については、成長戦略の提言をどのようなプロセスで具現化していくのか。

【回 答】

成長戦略の提言では地域と航空会社のパートナーシップで構築していくべきとあり、国としては見守る立場にあると考えているが、ベストプラクティス集を作成し、航空会社と地域の取組みを支援していきたい。

〈航空連合〉

航空保安については、現状事業者が保安費用の半分を負担しているが、民間企業ということもあり限界がある。また、お客様と保安関係で問題が発生した場合、お

お客様ということもあり航空会社としては関係的に厳しい状況置かれるというのが現状である。そのような点を踏まえて責任・費用ともに国に全面的にお願いしたいというのが要望の趣旨である。是非ご検討いただきたい。

【回答】

法律や国としての考え方を変えるというのはなかなか厳しいが、そのような要望があったことは承知しておく。引き続き皆様と協力しながら保安体制の強化を進めていきたい。

〈航空連合〉

機内における電子機器の使用について、現状お客様への対応に客室乗務員が非常に苦労している。新しい電子機器へのタイムリーな対応が難しいことは理解するが、1年おきという期間を短くするなどしてお客様の意識向上・注意喚起を図っていくことも重要ではないかと考えるが。

【回答】

航空会社とは定期的に情報交換を行っており、今後も引き続き要望や意見に対して柔軟に対応していきたい。

【東日本大震災関係】

1. 航空関係について

- (1) 被災者ならびに関係者の移動手段と物資輸送手段を確保すべく、空港関連施設ならびに空港アクセスの早期復旧を図られたい。

【回答】 【空港部計画課】

仙台空港の復旧については、甚大な被害を受けたが、関係者の努力により4月13日より就航が再開した。なお、空港機能の早期回復を図るため、5月2日に成立した一次補正予算により所要の金額を計上した。また、災害における特別措置法の中で、従来は災害復旧費80/100を85/100とし、また、甚大な被害を受けた旅客ターミナルビルの復旧事業を支援するために、無利子貸付制度を新たに創設した。今後とも仙台空港の復旧に向けて取り組みを行っていく。

- (2) 計画停電による利用者ならびに空港における混乱を回避すべく、正確かつタイムリーな情報開示と、空港関連施設の停電対象からの除外を図られたい。

【回答】 【監理部総務課】

3月15日に航空局長から新エネルギー庁長官に対して、羽田・成田、航空関係施設の計画停電の対象外とする旨の要請を実施した。その結果として、羽田・成田、さらには航空会社の本社やホストコンピューター設置場所など、重要な施設については、計画停電開始後も電力が確保されることになっている。なお、計画停電の対象となった一部の航空保安施設についても、予備発電機において支障のないように継続が図られている。

- (3) 海外を含めた利用者ならびに働く者の誤解・混乱を避け、風評被害の発生を防ぐため、原発事故の正確な状況把握と、国民・住民ならびに諸外国関係機関への

迅速で分かりやすい情報発信を図られたい。

【回 答】 【監理部国際航空課】

航空局としては、東日本大震災や原子力発電所の事故に伴った風評被害の影響を最小限にするために、国民に対しては当然のことであるが、諸外国の関係機関に対しても正確な情報をタイムリーに発信している。具体的には、国際連合の専門機関である国際民間航空機関（ICAO）より、地震や原子力発電所の事故状況についてニュースリリースという形で情報発信している。その内容は、日本への渡航制限は航空交通にはないことや、空港周辺の放射線レベルは健康上影響がないこと、さらには日本からの旅客、乗務員、貨物に対しては、健康や安全の確保を目的として、放射線に関するスクリーニングを行うことは不要であるという客観的なリサーチに基づいた事実を発表してもらっている。そういった内容を国の方からも迅速にプレスリリースするとともに、日本の主要空港の放射線の測定値や運用状況など、客観的事実を包括的、体系的に航空局のホームページや専用のサイトを含め、広く一般に公表するとともに、航空会社や旅行会社、日本観光協会（JNTO）、在外の日本大使館、外語のメディアなどにも積極的に周知をしている。

- (4) 今国会提出済みの航空機燃料税の引き下げ（税制改正法案）について、激甚災害下においても安定的な輸送を担っている本邦航空会社の国際競争力の確保、経営基盤の強化の観点から、確実な成立を求める。

【回 答】 【監理部航空事業課】

航空機燃料税については、羽田や成田空港の発着枠の拡大や、オープンスカイ政策の推進による平成 26 年度からの大競争時代が到来することを見据え、我が国の航空会社の競争力を強化するために、平成 23 年度から 3 年間で集中対策期間と位置付け、行政としての緊急支援方策として、航空機燃料税の大幅な引き下げを行うことを平成 23 年度の税制改正に盛り込んだところである。成立はしていないが、航空機燃料税の引き下げは必要な措置であると考えており、引き続き動向を注視していきたい。

【観 光 庁】

【観光関係】

1. ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）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

訪日外国人の入国者数の増加に備え、主要空港でのブース増設や柔軟な審査官の配置などに積極的に関係機関などと連携強化をはかられたい。また、治安の観点からも必要なチェックを行い入国審査 20 分以内という目標だけに捉われることなく、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】

所管的な話しになると法務省になるが、法務省も観光立国の推進ということで、

政府をあげて3,000万人という目標に沿って、審査官の増員など非常に大事な課題と認識してもらっている。平成23年度の審査官の増員要求は、100名を超える増員を手当てしたと聞いており、入国審査の迅速化に資するものと思っている。さらに、審査官の増員だけではなく、出入国審査を円滑化させるため、書類の記入などのアドバイスをするコンシェルジュといった案内人を配置し、ソフト面での対応も平成23年度から始めると聞いている。

(2) 外国人旅行者の接遇向上策について

外国人旅行者が訪日旅行で日本に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ことはと重要である。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ためには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】

リピーターを確保するという観点から、日本の印象を少しでも良い形で帰国してもらい、再び日本を訪れたいと思っていただくことは極めて大事なことである。その中で、日本での滞在に大きな印象を与えるランドオペレーターの役割は大きいものと認識している。しかし、制度を設けるということになると、実効性をどのように確保するかというところで、なかなか難しい面があり、引き続き制度という形が良いのか、または制度までいかなくてもランドオペレーターの質の確保や向上できないのかということについて庁内で検討をしている。一足飛びに制度化まではいかないまでも、問題意識は共有したいと思っている。

(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、通訳案内士のあり方に関する検討会での議論をもとに通訳案内士を補完する制度として新ガイド導入が提起された。これにより、量的問題への対応がはかれる一方で、質の担保が課題となってくることが想定される。今後は、官民一体となって新ガイドの質の維持が図られるよう基準や教育プログラムの統一化などに積極的に取り組まれるとともに、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、現在国会で審議をされている。通訳案内士は、非常に難しい試験であり、なかなか数が確保されない。しかし、訪日客に対応するためには、質を確保した上で数を確保する必要があるので、総合特区制度を活用して制度改正を図っているところである。国家試験を受けなくても、ガイドを業としてできることになるので、質を確保できるのかという懸念が生じると思うが、特区の認定を受ければ自動的に誰でもガイドになれるということではない。当該自治体を実施する研修を受けてもらうことや、研修の中身についても国が関与してしっかりと対応していきたい。

(4) 悪質ガイドへの対応策について

高額商品の強制的な販売や詐欺まがいの行為もある悪質なガイド行為については、訪日外国人へ接遇向上をめざすうえでは非常に危惧される。帰国後にホームページから報告を求めるだけでなく、出国時の空港や観光箇所でも集約できるなど窓口を整備するとともに、そういった行為があった場合は厳格な取り締まりを強化されたい。

【回答】

昨年5月からJNTOに苦情相談窓口を設置したが、周知宣伝が十分に至っていないで、積極的に働きかけを行うとともに、窓口のPRも含めて対応していきたい。

(5) 案内標識の更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、中国語や韓国語の案内は欠かせない。基準を作り受け入れ環境整備状況について公表することのだが、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】

案内標識の整備については、地域毎の対応と認識しているが、言語や設置場所、整備方法などについて効果を上げるため、観光庁の昨年度の事業として、案内標識を含めた受け入れ環境水準を客観的に判断できるようなチェックシートを作成した。今後は、チェックシートを活用してもらい、環境の改善に努めるとともに、普及・啓発活動を展開していく。

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、関係機関との調整が多岐にわたるため進展していない。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り、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、地域からの要請があった場合には既存施設の活用も含め具体的対応に取り組まれない。

【回答】

従来から要請を受けているが、団体客の乗降場は再開発に合わせて整備している例もある。基本的にはターミナルにどのような機能を設けて整備をしていくのかは街づくりの基本であるが、各自治体において都市計画プラン作成の際に、タクシープールや団体客利用のバス乗降場をどう整備するのかについては、総合的に判断する必要がある。観光庁としても、観光客が利用する団体客の乗降場は整備してほしいと思っている。街づくりの観点から地域毎の判断はあるものの、乗降場の整備を行いたい場合については、地方の整備局などを通じて相談していただきたい。

(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「観光のユニバーサルデザイン手引き集」の作成やシンポジウムの開催に取り組んでいるところであるが、各地域での

実態を把握するとともに、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】

高齢者や身障者の方々が自由に移動や旅行をできる環境を整備することは必要であり、観光庁としても応援していきたい。ユニバーサルツーリズムを進めていくうえで、地域のNPOの方などと意見交換を行いながら、地域でお手伝いをしている方々を支援するために、平成23年度の予算要求を行った。しかしながら、秋の事業仕訳けにおいて、予算措置は実現しなかったが、ニーズはあるものと認識しているので、来年度は予算獲得できるよう努力したい。

(3) 国内での観光立国政策のアピール強化について

新たな成長戦略の柱の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では、国民に観光の与える経済効果について十分に説明し、観光立国への政策が全国民の理解を得られるよう、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】

観光立国に向けた政策を進めることにより、人の動きが活発化することは経済にとってもプラスである。また、観光や旅行の活動により、これだけ大きな国内の消費額を生んでいて、GDPにも貢献しているということを観光庁として積極的にアピールしていかなければならない。様々な場面でアピールはしているものの、一般の国民にはまだまだ周知されていないので、引き続き努力していきたい。

一方、震災による自粛で旅行客が激減しているが、東北に旅行することが被災地や被災者のためになることもアピールしながら、引き続きその強化に努めていく。

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ニューツーリズムについては、国内旅行市場活性化のために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り、現在、医療観光やスポーツ観光等の分野を創出し推進しているが、それ以外にもエコツーリズムやグリーン・ツーリズムなど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。

【回答】

ニューツーリズムについては、観光庁としても積極的に取り組んでおり、今年度の観光庁における予算は、ビジット・ジャパン関係で3割カットされている中で、国内旅行市場関係については大きく増やすことができた。地域の観光資源を活用して、エコツーリズムやグリーン・ツーリズムも含め、こういった旅行商品やエコ商品などの造成、或いは販売するための人材の育成やノウハウの蓄積などに支援をしていくための予算措置も行った。引き続き地域の声も聴きながら積極的に取り組んでいきたい。

- ②観光圏整備法が施行され多くの観光圏が認定されているが、観光圏整備による成果分析や課題について検証し、引き続き自治体と連携し観光圏毎の運営状況のチ

ェックや指導など具体的に地域振興につながる継続的な支援を講じられたい。

【回答】

事業仕訳けにより今年度は予算措置ができていないが、費用対効果等を見極めながら、具体的な検証の為の手法を平成23年度に開発していく。その上で地域毎にフィードバックしながら地域にとって分かりやすく、そして取り組みやすい環境を整備していきたい。

- 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文化財や施設が少ない。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よう、国立施設の積極開放を促すよう文化庁などとの省庁間の連携を図られたい。

【回答】

文化庁とはこの間も様々な場面で意見交換等を行っているが、文化財の公開を含め、国立施設の開放について要望いただいていることを伝えたい。なお、「観光立国推進本部」における「観光連携コンソーシアム」において、文化財の活用について議論も行っているところである。

- 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）」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】

エコポイントのような要請は多いが、これに限らず観光庁としても旅行需要の創出につながるような対策を講じている。例えば、4月に観光庁長官が「自粛を自粛しよう」という趣旨の通知を全国の観光関係者や広域機構などに発出し、また、4～6月の3ヵ月を「がんばろう！東日本」「がんばろう！日本」というようなエンドレスディスカバリーのマークを使って、観光関係の需要創出、市場活性化のメッセージとして、旅行会社や鉄道会社を活用し、統一キャンペーン行動を展開している。

旅行者への支援制度については、旅行需要の創出につながると思うが、運営ややり方などが難しく、人も手間もかかるという点ではもう少し時間をいただきたい。

- (2)「民泊」における受け入れ体制の整備強化について

民泊は、修学旅行を中心とした体験型学習のメニューとしての需要も高く、グリーン・ツーリズムの促進のためにも受け入れ体制の整備を強化されたい。また、総務省・文部科学省・農林水産省の連携で展開している「子ども農山漁村交流プロジェクト」に対し、受け入れ地域の拡大も含め観光庁としても積極的に連携強化に取り組まされたい。

【回答】

修学旅行などで広がりを見せていることは認識しており、農水省が具体的に取り組んでいる。農水省は、「食と地域の交流促進対策交付金」で17億円程度の予算措

置を行っており、民泊の受け入れ態勢整備などを支援している。「観光連携コンソーシアム」などでも、関係省庁と一緒に観光促進の論議をしている中で、本要請についても引き続き農水省などと連携を取りながら進めていきたい。

(3) 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、観光庁の目標（日本人海外旅行者数2千万人）にも連動させた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や、手続きの簡素化などを検討されたい。

(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

【回答】

従来から要請をいただいているが、外務省によれば、若年層の旅行離れがパスポートの取得手数料がネックになっているのか分からないということであった。「取得手数料が高いから海外に行かない」などという数字は調べる必要もあると思うが、若年層の旅行離れは、海外に限らず問題意識は持っている。要請事項については財務省に伝えるとともに、引き続き様々な角度から話しをしてみたい。

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】

日本人の有給休暇の取得率が低下していることから、まずは有給休暇を取得できる環境整備が大切なことである。制度的には厚労省になるが、観光庁としては休暇の分散化など、休みやすい環境を模索する一方、有給休暇の取得率を上げる努力も引き続き行っていきたい。

また、今年の夏は電力需給の関係で、大企業の中には例年以上に夏休みが多く、

旅行を推進する企業も多いと聞いている。従って、旅行需要も増えると思うので、観光庁として情報を収集し、具体的な企業の取組み例等も含め発信していきたい。

(4) アウトバウ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〕

インバウンド施策とともにアウトバウ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に推進されたい。

【回答】

財政的な措置を考えた時、限られた予算の中で、インバウンドとアウトバウンドのどちらに力点を置くのかというバランスだと思う。海外との比較などを見ても、日本のインバウンドの状況は貧弱であり、選択と集中ではないが、当面は予算や施策、人員の配置などインバウンドに政策を集中化していく。但し、「観光立国推進基本法」にあるように、アウトバウンドを軽視はしているわけではなく、バランスを見ながらその取り組みを推進していきたい。

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観光ビザ免除の対象国拡大に努められたい。

【回答】

※インバウンドのビザ拡大への回答であったため、質疑応答の欄に記載

質疑応答・意見交換

- 訪日外国人の需要が戻って時にきちんと対応できるよう引き続き対策を講じるとともに、時間短縮に拘るだけでなく待ち時間の過ごし方についても日本を紹介するビデオを流す等工夫を行って欲しい。【要望】
- 宿泊施設など訪日外国人の受け入れ施設が不安を感じている。安心して訪日外国人を受け入れることは接遇向上のうえでは重要であり、地上手配業者が責任をもって紹介することが大事であるとする。よって現状把握も大事であるが前向きに検討してほしい。東日本大震災の際、訪日外国人の安否状況についてはどのように確認されたのか。そういった時のためにも登録制を導入したほうがよいのではないかと

【回答】

観光庁が確認できたのは、日本の旅行会社が手配した訪日外国人のみである。震災の対応を考えると、実態を把握することも大事であるが、いかに情報を提供して

支援できるかが重要であると考え。例えばテレビでの字幕に英語も加えるなど工夫ができないかと考えている。自然災害が発生した際に、受け入れ環境整備の一環であるが何ができるのか考える契機となった。

- 今回の総合特区制度を活用した制度改正については一歩前進と評価したい。しかしながら観光立国の取り組みが進んでいる諸外国のように、通訳案内士でなくてはならないという状況が目指すべき姿なので引き続き段階的な取り組みを要請したい。
- ニューツーリズムの取り組みは医療観光やスポーツ観光が目立っている。それ以外にも様々な分野があり、震災の影響のある東北エリアで、例えばエコツーリズム強化をはかるなど支援策に取り組んでいただけないか。

【回答】

まずは日本全体の需要喚起を行うことが必要で、そのなかで制約はあるができれば東北へというメッセージは旅行会社等をつうじて発信していきたい。その際、東北ならではのグリーンツーリズムなど商品造成などで支援できないか考えている。一次補正は復旧であり観光関係はなかったが、二次補正は復興予算を取ることから、東北をどう活性化させるかで観光関係を盛り込まなくてはと考えている。

- 観光では今回の震災の影響は深刻で、従前の取り組みだけで需要は簡単には戻らない状況であると認識している。知恵やアイデアを総動員して起爆剤となる施策を出していただきたい。また、時限措置でも構わないので思い切ったことに取り組んでみる契機ではないか、二次補正等予算面でも配慮していただきたい。**【要望】**
- 外務省としては取得手数料を安くすることで、紛失件数が増えるたり悪用されることを危惧しているということか。

【回答】

ここでの回答は公式回答ではない。しかし今でも紛失件数が多いということは事実であり、命の次に大切な旅券が多く紛失されているのは残念なことである。取得手数料の引き下げで紛失が増えるかどうかかわからないが、そういった可能性もあることを紹介したものである。

- 旅券の紛失がなくなればそういった対応の余地もあるということで、旅券の紛失が多いことについては残念でありそのことは共有化したい。**【意見】**
- 自治体で取得手数料を削減したところがある。そういった事例を検証してみてもどうか。高校で海外修学旅行が増えており、その際に10年旅券が発行できると大学の卒業旅行まで使えることもあり具体的な検討項目として要請しているので検討願いたい。**【要望】**
- 文部科学省にも同様の要求を行っている。親の有給休暇取得が重要で子どもの授業の進捗が遅れてしまうとの回答が続いている。また、学校長の判断で対応出来るとのことだが、現実には内申書では休みの扱いとなってしまう取得しにくい状況もある。365日24時間稼働しているところもあり学校にあわせた休みが取りにくい親もいるなか、互いに協力していい知恵が出ないかという提案に対して観光庁と文部科学省

で話をしてもらえないだろうか。

【回答】

昨年休暇分散化の実証実験で、協力いただける自治体に働きかけ学校を休みにして、どのような時間の過ごし方をしたのか調査を行った。協力いただける自治体を探すときにネックになったのは教育委員会や学校側の問題であった。年間カリキュラムが関係もあり難しいとのことで、いかに大変かは実証実験をつうじて実感したところである。

一方で、親のイニシアチブで休みやすくする雰囲気とか環境作りは大事である。海外ではそういった環境になっているところもある。全体のマインドを変えていく雰囲気づくりが必要であり、そういった雰囲気がないと子どもの側も休みづらい。要請された制度については文部科学省と話はするが、休暇分散の面からも話をしていきたい。

○具体的にはインドやカンボジアなどで査証が必要である、アウトバウンド振興のためにも査証免除対象国を増やしていただきたい。

【回答】

査証については相互の国の取り決めで行われており、インドから訪日の際には査証が必要となっている。どちらの国に理由があって査証が必要となっているか確認するとともに外務省に要請を伝えておきたい。

【東日本大震災関係】

2. 観光関係

(1) 国内外の旅行者に誤解や混乱を与えないとともに、風評被害の発生を防ぐために正確かつ迅速な情報発信を国内外で適切に行うこと。

【回答】

記載されている内容はその通りであると認識している。原発の関係では、特に海外のメディアであるが、日本全体が汚染されているといったような印象を、結果としてもたれていることは事実である。震災により、確かに当初は交通機関をはじめ大きなダメージを受けたが、今ではこれだけ公共交通機関が復旧し営業している。或いは、原発から離れている西日本や北海道などは全く問題がないということをきちんと情報発信をしている。これは観光庁やJNTO（日本政府観光局）のホームページは当然のこと、情報発信の仕方も我々政府当局が言っても海外の方が信じてもらえるか否かということもあるので、例えば最近では、JNTOのホームページで、ユーチューブなどを使って日本にいる海外の方が生の声で「問題ない」ということを、一般目線で実体験として発信するなど工夫をしている。

冒頭、長官の話もいただいたが、行動力のある方なので、早速4月に中国や韓国に出向いて、メディアや政府関係者などに日本の置かれている状況や、正しい情報を伝え訪日の呼びかけもしているし、今後、台湾などの主要市場に観光庁の幹部を派遣して情報発信を含めて行動を展開する予定である。

【厚生労働省】

【総合的事項】

1. ILO条約（153号）の早期批准について

第153号：路面運送における労働時間および休息期間に関する条約また、関係国内法の整備も促進されたい。

【回答】

本条約は路面運送者に従事する運転手の労働条件の改善を行うために連続運転時間、拘束時間、一日あたりの休息時間等について定めたものである。その適用範囲は事業主と労働者等が適用されることとなっている。この点、国内法（労働基準法や改善基準告示）との整合性の観点から問題があるとして批准されていない。

2. 外国人労働者の導入規制について

日本の人口減少、少子高齢化に伴い、経営者団体は外国人労働者の積極的な受入れと活用を提言している。しかし、国内交通運輸産業への外国人労働者の導入は、現状でも「労働基準法」や「改善基準告示」の違反が多いこの産業において、労働市場の二重構造化を生じさせ、労働市場の機能を著しく阻害する恐れがある。

したがって、交通安全の確保、雇用環境の改善のため、国内交通運輸産業への外国人労働者導入は、断固これを阻止されたい。

【回答】 回答なし。

3. 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申請があった場合は、賃金未払いに対して、セーフティー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。この制度については、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る。

4. 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、厚生年金およ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。これら制度の維持およ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、悪質なものに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者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て個別・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者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。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者の情報を日本年金機構に提供して対処している。引き続き、今後も国土交通省と連携した取り組みとして相互通報制度を設けていることから、その制度活用のための指導も行っていきたい。

5. 偽装請負制度及び社会保険未加入事業者への取締り強化について

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締りを徹底されたい。

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することとされており、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即して指導していく。

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。

【バス関係】

1. 安全確保策について

貴省において作成された、「標準運行計画作成・改善基準チェックシステム」は、自社の運行管理には効果があると思われるが、問題は旅行業者から発注の場合に、これが機能しない。理由は、強者が旅行業者であり、弱者がバス事業者の構図だからである。従って、このシステムを有効活用するために、旅行業者に対し改善基準告示の周知徹底の啓蒙活動、また、違反せざるを得ない仕事を発注した旅行業者に対して、改善基準告示違反にあるような罰則を設けられたい。

【回答】

旅行業者に対する指導は国土交通省所管として回答なし。

2. 二種免許取得における助成措置について

二種免許については、取得する費用が高額である。バス業界に限らないが、現状は運転者不足、いわゆる雇用問題も深刻化している。各事業者においては、雇用不足解消のため二種免許が無くても採用し、一定の負担をして取り組んでいるところもあるが、これはごく一部であり、体力のない事業者においては、少ない従業員でカバーし、その影響で労働条件の低下にも繋がっている。貴省においては、中小企業などを対象に認定職業訓練に対する助成を行っているが、訓練とは別に運転者の雇用確保はもとより、また、若い人材が費用に困ることなく二種免許が取得できるよう事業者に対する助成措置を検討されたい。

【回答】

バス、タクシー等の認定職業訓練への助成については、平成21年度においてバス関係者は3施設において約400人が受講している。今度とも推進していく。

教育訓練給付制度に関わる指定講座は全体で約6,400講座がある。その内自動車関係の講座が約1,800。内、バス、タクシー関係が440講座で内訳は大型二種が273、タクシー等の二種が166となっている。今回10月1日と4月1日に講座指定をおこなった。今後も職業訓練の一貫として従業員のみならず関係者の免許取得に向けて取り組んでいく。

3. バスガイドの資格制度創設について

貸切事業は自由化競争の中で、熾烈なダンピング競争が行われ、一台あたりの単価が下落しており、こうした影響からガイドレス問題が深刻化し、バスガイドという職業そのものが形骸化している。既存の事業者においては、バスガイドのサービスの向上に向けてあらゆる施策を講じているが、利用者がバスガイドの有無を決定できる状況になっている。バスガイドという職に働く雇用の維持、また、さらなる安全の確保・サービスも含めたレベルの向上、併せて社会的地位の向上という観点から、通訳ガイドにあるように、バスガイドにも資格制度を導入されたい。

【回答】

バスガイドの資格制度創設については、厚生労働省として、通訳ガイド等の職種に特化した制度は設けていないが、関係労働者の社会的地位向上に向けて奨励すべきであるとの認識の下で取り組んでいる。但し、財政的補助は行っていない。平成23年1月1日現在40事業主・140職種を認定している。バスガイドに対しても要件を満たせば認定可能である。

【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させていることから、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して必要な法制度の整備を図ること。

【トラック関係】

1. 『労働基準法』及び『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相互通報制度の拡充、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、平成20年度のトラック運送事業の年間総労働時間は、全産業平均の1,836時間に対し2,192時間と356時間も長くなっている。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】

「改善基準告示」についてはタクシーとトラックまとめて回答する。

タクシー運転者やトラック運転者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た経過がある。平成元年に設置されて以降、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条約の考え方を踏まえたものである。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。ただ、自動車運転者の拘束時間が長い等の特殊性を踏まえて、限度基準のように一律に定めるものでなくて、その特殊性に応じて指導していく趣旨で盛り込まれている。また、改善基準に罰則をつける要望であるが、改善基準告示には罰則はない。したがって、労働基準法第36条に「遵守すべき」との条文があるのでその適用が妥当だと思う。

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。

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、セーフティ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およ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する主旨となっている。その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、また、最低賃金法上の罰則は適用しないと整理されている。よって、労使から要望がなされた場合は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。

【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) すべての港湾労働者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。

【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健康管理手帳を交付している。特に、特定業種に特化して交付はしていない。

- (2) 石綿被災者補償制度を確立されたい。

【回答】

補償制度の確立については、業務上の理由により石綿被害に遭われた方に対しては、従来から事業者負担等を行うように対処している。また、環境省においてもこの対策の取り組みがされていることから、改めて制度を新設する必要はないと考えている。

【総務省】

I. ハイタク関係

1. 福祉車両等の購入に対する支援措置について

タクシー事業者が利用者の要望に応じて、福祉タクシーとしてリフト付車両の購入や割引運賃制度を導入している。高齢化社会の到来により利用者は増加傾向にあり、福祉車両の購入、運賃補助の増額が必要になっている。これらに対し地方公共団体を通じての公的助成を含めた支援措置を講じられたい。

【回答】 担当外であり回答できない

2. 急通報通信システム等の整備について

地方公共団体は、高齢独居者、移動制約者などを対象とした、緊急通報通信システムの導入を図り、それらの運用は、タクシーによるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）で行うよう要請されたい。同時に予算措置も講じられたい。

【回答】 担当外であり回答できない

II. トラック関係

1. 暫定税率撤廃と自動車関係諸税の見直し（軽減と簡素化）について

自動車の取得と走行に関する暫定税率を直ちに撤廃すると共に、複雑・過重な自動車関係諸税全般の抜本の見直しを速やかにおこない、税負担の軽減と簡素化を講じられたい。

【回答】 【自治税務局】

自動車関係諸税については、ユーザー毎に見れば9種類の税の全てが課税されているということではなく、車種や燃費の種類に応じて取得や走行の各段階で税負担をお願いしている。平成23年度の税制改正大綱においては、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財源の状況も踏まえつつ、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討する」とされているので、今後こうした方針に沿って対応していきたい。

III. 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

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、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たい。

【回答】 【総合通信基盤局】

船舶については、長期に亘り家族と別れて業務に従事しているので、通信に対するニーズが大きいものと認識している。特に、若い方はインターネットがある環境で育っているので、優秀な日本人船員を確保するうえでも、船上においてもネット

が使える環境を作ることが重要であると考えている。衛星通信がどのような場所であってもアンテナ等を設置することによって、ブロードバンドの実現を可能にしているので、ご要望の海上におけるブロードバンドの実現の有力な手段であると考えている。

こうしたことから、総務省としては、海上におけるブロードバンド通信への需要の高まりに対応するために、衛星通信システムの高度化に取り組んできたところである。最近ではESVと呼ばれる高速大容量で船上におけるブロードバンドの実現に適した海上通信システムも開発されてきたので、国土交通省と連携しつつ、海上における通信環境の改善に努めていきたい。

IV. 観 光 関 係

1. 「民泊」における受け入れ体制の整備強化について

民泊は、修学旅行を中心とした体験型学習のメニューとしての需要も高く、グリーン・ツーリズムの促進のためにも受け入れ体制の整備を強化されたい。また、総務省・文部科学省・農林水産省の連携で展開している「子ども農山漁村交流プロジェクト」に対し、受け入れ地域の拡大も含め総務省としても積極的に連携強化に取り組まされたい。

【回 答】 【自治行政局】

「子ども農山漁村交流プロジェクト」は、農山漁村でホームステイ等を楽しみながら様々な体験をして、都市と農村の交流などによって、地域の再生に大きく寄与するものと考えている。総務省では、本プロジェクトに取り組む学校や自治体に対して、特別交付税による支援を従来から行っており、引き続き実施していきたい。

また、関係省庁とも連携を深めながらプロジェクト普及のための研修会の開催なども考えており、関係省庁と連携しながら事業が円滑に実施されるように取り組んでいく。

質疑応答・意見交換

〈交運労協〉

民泊の関係については、観光庁と文部科学省にも同様の内容で申し入れを行っており、それぞれ回答をいただいているが、3者による担当者会議などは行っているのか。

【回 答】【自治行政局】

観光庁とは行っていないが、文部科学省と農林水産省の3者で定期的にプロジェクトの進め方等について協議を行っており、その中で話し合いを進めている。

〈交運労協〉

文部科学省とのやり取りの中で、例えば修学旅行で京都・大阪・奈良の需要はあるものの、こういった体験をさせたいという学校の需要が増えていると聞いている。しかし、受け入れ態勢が整い切れていないということなので、交運労協からは「力をより入れてもらえれば、地域の再生や活性化が図られるのではないかと」といった意見を述べてきた。修学旅行となると受け入れ態勢が作れないということは理解できるものの、何らかの対応策を検討願いたい。

【回 答】 【自治行政局】

要望として受け止めるとともに、現状を調査したい。

【財 務 省】

2011 年政策・制度要求について以下のとおり回答がありました。

【五十嵐副大臣】

- 平成 23 年度の税制改正案がまだ審議がされていないが、航空機燃料税の引き下げなど重要な内容が含まれている。自民党に対しては、航空業界が大変であることから、早期に審議入りするよう求めている。政局絡みで混乱しなければ、ほぼ一致はできるものと考えており、今国会で成立すると思っている。しかし、不信任案次第でどうなるか分からない状況になっている。そうすると無責任な話しになってしまうので、会期末の 6 月 22 日までに決着をつけたいと思っている。
- AEO 制度などは、着々と進められており、今回の東日本大震災についても、AEO の考え方を更に進めていくようなやり方で考えおり、手続きについても簡素化する方針を立てている。
- また、国際連帯税については、これからの課題と認識しており、慎重に検討していきたい。
- 要請は、関係省庁や部局と相談をして、回答は文書で行いたい。

五十嵐財務副大臣と意見交換

【航空連合】

- AEO についてであるが、国際若しくは航空貨物の速達性、優位性を最大限活かして国益に利するように、制度について現場の目線からも意見を上げていきたいと考えている。
- トラックの組織も我々の仲間であり、触れられていなかったが、関係諸税の見直し等について考えがあればお聞かせ願いたい。

【五十嵐財務副大臣】

- 自動車関係諸税の見直しについては、既定の方針で簡素化をしていきたい。今まで関係諸税は 9 税目あり、大変複雑であった。国と地方との間で整理する方針を打ち出しており、車体課税は地方に、燃料課税は国へという形で整理の仕方も出てくると思うし、整理することによって税目そのものも数が少なくなっていくと考えている。いずれにしても経済にマイナスになるような改正はできないし、一方では「グッド減税・バッド課税」という形で環境に配慮するという方向性は変わらないと思う。これは、「税と社会保障」の一体改革とも絡んでくるので、年末にかけて決着が図られると思うが、その際には皆様方の意見も受け止めながら進めていきたい。

【航空連合】

- 国際連帯税についてであるが、東日本大震災を経て世界各国から救いの手が差し伸べられている中、国際的な取り組みということに協力をしないとやっているわけではないが、元々国際連帯税ができた理由として、金融関係の暴走を止めるためだったものであるが、趣旨が変わってしまったと思っている。きちんと議論をしていただき、負担するのであれば、広く公平にという形でお願いしたい。

【五十嵐財務副大臣】

- 国際連帯税は航空券に限って焦点が当てられているわけではないが、幅広く検討

していきたい。

【航空連合】

●イコール・フッティングであるが、それぞれの事業者の中で、公平・公正に競争をして利用者利便に資することがベストであると考えている。日本と諸外国においてもそうだと思うので、そういった観点で、足元が違うところがあれば、できる限り公平に制度を見直していただきたい。

【五十嵐財務副大臣】

●より詳細に検討をしていきたい。本要請を踏まえ、イコール・フッティングについて勉強をさせていただく。

【サービス連合】

●航空連合の指摘の通りであり、是非ともお願いしたい。

【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

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、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。

【回 答】 担当外であり回答できない

2. 海・港・船と船員職業の啓蒙教育について

四面が環海のがわが国は、6,800余の島嶼を有しており、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となる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。この現状に対する危機感から、海員組合は小中学生を対象とした体験乗船等のイベントを開催し、啓蒙活動を推進しているが、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るよう求める。

【回 答】【教育課程課】

業務教育においては、小学校の社会科で我が国の工業生産について、工業生産を支える貿易や運輸などの働きについて学ぶことになっており、貿易や運輸等々が原材料確保や生産品または製品の販売など、工業生産を支える働きをしているということを具体的に調べることとして行っている。

中学校においては、社会科の地理的分野において、世界と比べた日本の地域的特色を学習している。国内の交通や通信網の整備状況を取り上げて、日本と世界の結びつきなどの特色を学ぶところがあり、新幹線や高速道路、航路、航空部門などの
--

整備が進み、それによって国内の距離が時間的にも短縮され、地域間の結びつきが変化しているということなどを学習している。

こういった学習によって、我が国で生産された自動車などが、船によって国内各地をはじめ、世界各国に輸出をしていることなども取り上げ、その重要性を学んでいる。

Ⅱ. 観光関係

1. 「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。これらの労働者が「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。そのためには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「児童・生徒社会体験休暇制度」（仮称）を創設し、運用については各学校の設置者、教育委員会の基準によって（親の申請や作文の提出等）実行するよう文部科学省として働きかけられたい。

【回答】 【教育課程課】

文部科学省としては、児童・生徒の出席・欠席の取り扱いについては、通知という形で基本的な考え方を示している。通知では、欠席扱いとはしない事由として、感染症による出席停止や忌引きなどを示しているが、旅行等の自己都合によるものについては明記していない。学校は集団で教育を行う場であり、学校側が年間を通じて計画的に指導を行っていることから、旅行を欠席扱いとしないことについて、国として制度化し一律に推進することは、教育上の観点から慎重な議論が必要である。

以前国会においても同様の議論があったが、その際にも大臣から「相当、慎重な議論が必要」と答弁しており、その考え方は現在も変わっていない。

2. 「民泊」における受け入れ体制の整備強化について

民泊は、修学旅行を中心とした体験型学習のメニューとしての需要も高く、グリーン・ツーリズムの促進のためにも受け入れ体制の整備を強化されたい。また、総務省・文部科学省・農林水産省の連携で展開している「子ども農山漁村交流プロジェクト」に対し、受け入れ地域の拡大も含め文部科学省としても積極的に連携強化に取り組まされたい。

【回答】 【児童生徒課】

現在、農林水産省が中心となり受け入れ地域の拡大をしており、文部科学省では、全国の各小学校にメニューやプロジェクトを周知している。平成 23 年度予算においては、212 校分の支援経費を盛り込んで対応していく。

質疑応答・意見交換

〈海員組合〉

海上ブロードバンド等を活用については、担当外ということであるが、海上ブロードバンドということではなく、独立行政法人宇宙航空研究開発機構（JAXA）が行っている「きずな」が今回の震災において、被災地において有効な活用ができたと聞いて

いる。電話や無線、さらにはインターネットが使えなくなった時に有効であることは分かっているので、できるだけ JAXA の支援、予算付けをお願いし、船の方でも積極的に活用していきたいと考えている。

【回答】 【教育課程課】

JAXA の担当が出席していないので、予算化並びに改良について要望があったことを担当に報告する。

〈海員組合〉

啓蒙教育について、現在の日本の経済や国民の生活を考えた場合に、海上輸送、貿易関係の荷物が入ってこないことになると、エネルギーや衣類、食糧のほとんどが途絶えてしまう。今回の震災で原発の問題が出たが、新たに代替燃料が必要となり、当面は石油、LNGなどの化石燃料に頼らなければならない。そういった意味では重要な輸送手段であるので、引き続き啓蒙活動をお願いしたい。【要望】

〈サービス連合〉

教育は学校だけでなく家庭で行うことも重要であり、そういった意味でサービス業で働く国民の割合は高くなっており、家庭での教育機会を増やしていくため対応を検討して欲しい。また、欠席扱いとなることで、大人だけでなく子どもにとっても休みにくい環境となっており、何らかの手を差し伸べてもらいたい

新成長戦略やワーク・ライフ・バランス憲章でも取り組みが明記されている有給休暇取得促進に我々も取り組みを行うが、文部科学省としても何かご協力いただけないかと考えており、具体的にそういった取り組みがあれば教えていただきたい。

あわせて、この度観光庁の行っている休暇改革議論において、昨年より実証実験が実施されているが、そのことについて文部科学省としてどう捉えているか教えていただきたい。

【回答】 【教育課程課】

カリキュラムが組みずらくなり一律で対応は難しく個々が休むということも考えられるが、学校全体で休みをとることも考えられる。学校全体であれば休業日の設定は地方公共団体・学校長の裁量で取り組みができるようになっている。

観光庁の実証実験については、学校現場で対応可能な範囲で実施された。学校においてやって良かったという声もきいているが苦労もあったと考えられる。全体としては、地域の歴史や文化を学ぶ家族とのふれあいができるといった声もきいているので、今回の観光庁の事業をきっかけに地域で年間の数日を対応するというのもでき、そういった効果は評価している。

〈サービス連合〉

学校だけが変わればよいということではなく、国全体の環境が変わらないといけなし、やみくもに休むということを用意しているのではない。学校を休むことと引き換えになるような貴重な体験ができるよう提案をさせていただいていることをお伝えしておきたい。

【回答】 【教育課程課】

主旨は理解している。

〈サービス連合〉

民泊の受け入れ地域が限られており、大規模なところが少なく需要に対応できていない。また、需要創出にむけ、その効果を伝えていただきたい。

【回答】 【児童生徒課】

体験活動については、学習指導要領には新たに示されている。修学旅行等の実施には保護者の理解やこれまでの学校行事の伝統的な流れがあり、農林水産省で受け入れ地域の拡大については取り組みを進めているが、学校現場からの声がないと文部科学省としては取り組みがしにくいところである。体験活動が重要であることは認識しており、今後とも周知に取り組みたい。