

【総合政策局】

1. 「交通政策基本法」の成立および「交通政策基本計画」の策定を踏まえた財政上の支援措置について

昨年11月、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする「交通政策基本法」が成立した。

現在、同法第15条に基づき、「交通政策基本計画」の策定に向けて、交通政策審議会・社会資本整備審議会計画部会において審議が行われているが、年内に予定される同計画の閣議決定を踏まえ、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保のために必要な法制上、財政上の支援措置を講じられたい。

(回答)

「交通政策基本計画」については、現在、パブリックコメントを行っておりますが、計画案においては、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」が基本的方針の一つに位置づけられています。

また、交通政策基本法を具体化するものである地域公共交通活性化再生法の一部改正法においては、①地域公共団体による、まちづくりと連携した地域の公共交通ネットワーク全体を形成するための「地域公共交通網形成計画」の作成の仕組み、②地域公共交通の再編を進めるための「地域公共交通再編実施計画」を国が認定する制度、などが創設され、併せて地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針についても、交通政策基本計画との調和が図られるよう改定することを予定しております。

一方、予算面では、地域公共交通確保維持改善事業により、地域の特性に応じた生活交通の確保維持、快適で安全な公共交通の構築、地域公共交通ネットワーク再編の促進等、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを着実に支援していくこととしております。

今後とも、交通政策基本計画等を踏まえ、日常生活に必要不可欠な交通手段の確保のための支援のあり方について幅広く検討し、必要な措置を講じて参りたいと考えております。

2. 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」の成立を踏まえた財政上の支援措置について

本年5月、地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を国が支援することを目的とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が成立した。地域にとって最適な公共交通網を形成するにあたっては、交通政策基本法の趣旨に立脚しながら、以下の財政上の支援措置を講じられたい。

- (1) 地域公共交通網形成計画に基づき、地域公共交通再編事業を実施するにあたっては、公共交通事業者に対する必要な財政上の支援措置を講じるとともに、同事業を効率的に支援する新たな予算スキームを検討されたい。

(回答)

各地での地域公共交通再編事業の実施を拓げていく上では、どのような財政的な支援措

置を図っていくかも重要な課題であると認識しております。

そこで、平成27年度予算概算要求においては、地域公共交通確保維持改善事業により、地域の特性に応じた生活交通の確保維持、快適で安全な公共交通の構築、地域公共交通ネットワーク再編の促進等、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みの着実な支援を図っていくこととして、財政当局との調整を進めているところです。

- (2) ICカードの相互利用や相互直通運転によって、都市鉄道のシームレス化は一定程度進捗している一方、複数の事業者間・モード間を乗り継ぐ場合、事業者ごとに初乗り運賃を収受することによって、結果的に利用者に対して公共交通料金の割高感を与えることになっている。

公共交通の利用を促進するために、運賃面における公共交通総体のシームレス化を目的とする共通乗車船券やゾーン運賃等の制度の導入を検討するとともに、必要な財政上の支援措置を講じられたい。

(回答)

ご指摘の通り、複数の事業者間・モード間を乗り継ぐ際に、初乗り運賃を何度も支払うことによって運賃が割高になることをできる限り緩和していくことが、公共交通の利用促進の観点からも必要となるものと考えております。

本年5月に公布された地域公共交通活性化再生法の一部改正法により、①地方公共団体による、まちづくりと連携した地域の公共交通ネットワーク全体を形成するための「地域公共交通網形成計画」の作成の仕組み、②地域公共交通の再編を進めるための「地域公共交通再編実施計画」を国が認定する制度などが創設され、共通乗車船券の発行については、地域公共交通再編実施計画に基づき、その導入を図ることができることとしております。

一方、予算面では、昨年度より、地域公共交通確保維持改善事業において、共通乗車船券をはじめとした企画切符の発行等の利用促進に係る取組みの支援を行っているところです。引き続き、地域の特性に応じた生活交通の確保維持、快適で安全な公共交通の構築、地域公共交通ネットワーク再編の促進等、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを着実に支援していくこととしております。

今回の改正を機に、この制度の活用等が促進され、利用者の負担軽減や利便の向上が図られることを期待しております。

- (3) コンパクトシティ形成に資するLRT・BRTの整備、交通結節点の整備、徒歩・自転車による移動環境の整備、集配車両の駐車場所整備、バス・タクシーベいの整備等を行うために、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」に基づく立地適正化計画とも連携しながら、必要な財政上の支援措置を講じられたい。

(回答)

国土交通省においては、コンパクトで集約型のまちづくりを実現するとともに、道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決するため、地方公共団体や交通事業者など多様な関係者による協議会における都市・地域総合

交通戦略の策定を支援している。

また、「改正都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画の策定により、これらの施設整備に対する補助率の嵩上げなどの支援拡充を行っている。

引き続き、総合交通戦略に基づく、LRT・BRT等の公共交通の導入、バス・タクシー等々の整備を総合的に行う交通結節点の改善、歩行者・自転車利用環境、駐輪場・駐車場整備等の事業実施に対し、地方公共団体等からの要望に基づき、社会資本整備総合交付金等により必要な支援を行っていく。

3. 地域公共交通の維持・確保等について

(1) 離島航路・空路に対する支援措置の拡充について

離島住民の移動・生活必需品などの輸送事業は、民間事業者の努力だけでは維持に限界がある。

「交通政策基本法」第16条では、「国は、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする」と明記されていることを踏まえ、補助対象路線の拡充を図るとともに、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併せて図るとともに、離島振興法に基づく適切な支援措置と予算配分を実施されたい。

また、離島航空路については、補助対象路線のさらなる拡充を図るとともに、路線収支の経常損失額の全額を対象とされたい。

(回答)

国土交通省においては、離島の住民の生活に必要な交通を確保し、島民生活の利便性の向上を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により離島航路・航空路に対する運営費や島民向け運賃の割引等に対し、支援を実施しているところです。

また、船舶の代替建造については、公設民営化や効率化に資する船舶の建造に対して補助を行い、支援を実施しているところです。

今年度からは、離島航空路について、離島住民の生活実態に応じ、支援対象を一島二路線にまで拡大する等の措置も講じております。

今後とも地域や事業者等の声をよくお聴きしながら、支援措置の充実や必要な予算の確保に努めて参りたいと考えております。

(2) JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化について

厳しい経営環境が続くJR北海道、四国、九州及びJR貨物の安定経営に向け、経営安定基金の運用益の確保や税制支援策等、完全民営化を視野に入れた恒久的な対策を講じられたい。

また、地方鉄道は利用者の減少など厳しい経営が続いているため、固定資産税の減免措置と老朽化が著しい車両の更新支援策を講じられたい。

(回答)

J R北海道、J R四国、J R九州及び貨物会社を取り巻く経営環境については、地方部の人口減少や少子高齢化の進展、高速道路整備に伴う自動車との競争激化、また、国内製造業の減少等産業構造の変化やリーマンショック以降の物流量の減少などにより、一層厳しくなっていることは事実であります。

こうした中、J R各社については、各種増収努力や経費節減等を行っているものの、低金利により経営安定基金の運用益が減少するとともに、車両・設備の老朽化が進むなど、いまだ財務基盤や収益基盤が脆弱であります。

このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、J R各社に対して、車両・設備の更新を着実に進めるための設備投資への支援を行うとともに、J R北海道及びJ R四国に対しては、無利子貸付方式による経営安定基金の積み増しを平成 23 年度から講じております。

また、J R各社の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、早期民営化に向けた経営基盤の確立を図るため、平成 24 年度税制改正において、「承継特例」「三島特例」を 5 年間延長したところであります。

今後は、これらの支援措置やJ R各社の自助努力により、経営改善が図られ、経営自立が達成できるものと考えています。

厳しい経営環境にある地域鉄道については、地域社会の活力の維持・活性化を図るためにも、鉄道事業における安全輸送の確保が重要な課題であると考えております。

このため、国土交通省では、地域鉄道等に対して、老朽化した車両の更新など安全輸送の確保に必要な設備投資について、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）」により支援を行うと共に、この補助事業により取得した償却資産について、固定資産税の課税標準を 5 年間 1/3 に軽減する措置を講じております。

さらに、事業継続が困難又は困難となるおそれのある地域鉄道等については、「鉄道事業再構築事業」の認定を受けることで、補助率の拡充（1/3→1/2）や固定資産税の課税標準を 5 年間 1/4 に軽減するなど、重点的な支援を行っております。

平成 27 年度予算概算要求では、安全な鉄道輸送を充実していくために「鉄道施設総合安全対策事業費補助」の拡充を、税制改正要望では、固定資産税の特例措置の拡充を行うこととしております。

今後も地域鉄道に対する地元のしっかりとした取り組みを前提としながら、地域鉄道を支援して参りたいと考えております。

(3) バリアフリーの普及・促進について

「交通政策基本法」第 17 条では、「国は、高齢者、障害者、妊産婦及び乳幼児を同伴する者が円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機に係る構造及び設備の改善施策を講ずるものとする」と明記されていることを踏まえ、鉄道・バス・タクシー・旅客船・旅客ターミナル等におけるバリアフリーの普及・促進に向けた予算を確保されたい。

(回答)

高齢者等に配慮した公共交通のバリアフリー化は重要な課題であると認識しております。そこで、国土交通省では、タクシー事業者による福祉タクシーの導入や船舶、ターミナル等のバリアフリー化等に対し、「地域公共交通確保維持改善事業」による補助を行っております。今後とも地域や事業者等の声をよくお聴きしながら、必要な予算の確保に努めて参りたいと考えております。

地下鉄においては、バリアフリーの促進を図るため、地下高速鉄道整備事業費補助により、エレベーター、ホームドア等の整備の支援を随時実施しているところであり、今後も所要額の確保に向けて最大限の努力を続けて参ります。

旅客船が定期的に就航する港湾において、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に基づき、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に配慮した旅客ターミナル施設の整備を支援しているところです。引き続き、所用の予算確保に努めてまいります。

一般空港等の整備では、滑走路等の更新・改良や耐震対策に加えて、空港における構内道路のバリアフリー化など、旅客の利便性向上に必要な事業を実施しています。今後とも引き続き、空港のバリアフリー化についても適切に対応して参ります。

4. 防災・安全対策等について

(1) 鉄道施設の耐震対策について

国土交通省は、鉄道駅の耐震補強について、乗降客1日1万人以上かつ他の路線と接続している高架駅から進めていくとしている。

「交通政策基本法」第22条においても「交通施設の地震に対する安全性の向上」が明記されていることを踏まえ、特に首都直下型地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の安全を確保するため、主要駅や高架等の鉄道施設の耐震対策に必要な予算措置を講じられたい。

(回答)

鉄道施設の耐震対策については、平成7年の阪神・淡路大震災での鉄道施設の被害を踏まえ、乗降客1日1万人以上かつ他の路線と接続しているような主要ターミナル駅や主要な路線の高架橋等から優先的に補強を進めてきたところであります。

平成25年度からはこのような対策に加え、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震や南海トラフ地震に備え、当該地震で大きな揺れが想定される地域内の乗降客1日1万人以上の駅や片道断面輸送量1日1万人以上の線区の高架橋等について、耐震対策を進めているところであります。

これについて、平成26年度においては、平成25年度の補助対象であった「乗降客1日1万人以上の高架ターミナル駅」及び「首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等で、緊急輸送道路と交差・並行する高架橋等」に加え、「首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等で、地平駅を除く乗降客1日1万人以上の路線であって、ピーク1時間当たりの片道列車本数が10本以上の路線及び空

港アクセス線の高架橋等」が新たに補助対象として拡充が認められたところであります。

鉄道施設の耐震対策は重要な施策であり、引き続き取り組んで参りたいと考えております。

(2) 関係者の連携・協力に基づく鉄道防災について

近年、わが国では集中豪雨等による鉄道被災が多発しており、これらの事象は、鉄道事業者と民地所有者および国、地方公共団体が一体となって治山・治水事業等を展開する仕組みを構築していく必要性をあらためて明らかにしている。

「交通政策基本法」第12条では、「国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする」と「関係者の連携及び協力」が明記されていることを踏まえ、鉄道防災に資する治山・治水事業強化にむけ、鉄道事業者と国や地方公共団体が連携した取り組みを強化するとともに、相応の予算措置を講じられたい。

また、津波や大規模災害を想定した対策として、地域自治体、事業者及び地域住民や鉄道利用者などの合同避難訓練が実施できるよう予算措置を講じられたい。

(回答)

山間部に建設される鉄道路線は多くありますが、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ることなど限界があることから、地方公共団体等が行う治山・治水事業などと連携を図り、鉄道周辺の一体的な防災機能の向上を図ることが重要です。国土交通省では、林野庁等と協働で、鉄道事業者と関係機関との協力について指導を進めてきたところです。

これにより、鉄道事業者と関係機関との間で、相互の防災対策工事の実施状況や計画の共有化、斜面の合同点検等の取り組みがなされています。今後もこのような協力体制の一層の向上が図られるよう指導を行って参ります。

国土交通省では、津波発生時における鉄道旅客の安全確保に関して、鉄道事業者等から構成される協議会を開催し、平成25年2月に、素早い避難が最も有効かつ重要な対策であることなどの基本的な考え方を踏まえた対応方針と対応策の具体例等を取りまとめしており、各鉄道事業者に対して、具体的な対策を検討するよう指導しているところです。

また、この報告書においては、津波発生時において迅速な避難ができるよう、各鉄道事業者において沿線の避難場所、避難経路の選定等を行っておくことが必要であり、安全な避難空間が確保できるよう、自治体や地域と連携しておくことが重要としています。

鉄道事業者においては、これらを踏まえて津波発生時における旅客の迅速な避難誘導に必要な対応について、地方自治体とも連携しながら、対応策の検討を進めており、例えば、鉄道事業者と自治体が連携し、旅客の降車台や避難段階を設けた事例や、津波の避難訓練を連携して実施している事例の報告を受けております。

南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等については、平成24年に公表がなされるなど、津波への対応の検討が進められてきました。これらを踏まえながら、各自治体において、ハザードマップの見直し等が進められるものと考えておりますが、国土交通

省としては、今後とも引き続き、鉄道事業者に対して、各自治体の最新のハザードマップを踏まえながら、より安全な避難場所、避難経路等の確保など、自治体と連携して対応を行うよう、適切に指導してまいります。

(3) 既存インフラの維持・更新について

今後、急速に老朽化が進む道路・橋脚・トンネルなどの既存インフラの維持・更新について、必要な予算を措置されたい。

また、鉄道構造物や貨物駅構内の路面についても経年劣化が著しく、橋梁の平均年齢は56年、トンネルの平均年齢は62年となっている。構造物の維持管理は事業者が責任を負うことを原則としつつも、社会的インフラとしての鉄道の役割を踏まえ、経営体力に応じた公的支援を図られたい。

(回答)

道路施設の計画的な修繕のために必要な財源確保に努めるとともに、点検を適正に実施している市町村に対して交付金の重点配分、点検業務等の地域一括発注、地方公共団体向けの研修の充実等の予算、体制、技術面の支援を実施して参ります。

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

このような状況を踏まえ、初期費用はかかるものの施設を長寿命化し、ライフサイクルコストの低減に資する戦略的な維持管理・更新を推進するための補助制度を設け、平成26年度から支援を行っているところです。また、通常の補修では対応できない段階まで劣化が進んだ橋りょう、トンネル等の施設について、通常の補修を超えた規模の大きい改良に対する補助も行っています。

今後とも、老朽化対策の取り組みを着実に推進して参りたいと考えております。

(4) 道路危険箇所や踏切対策について

交差点改良としての連続立体交差化、踏切対策、主要渋滞ポイントの解消や事故多発道路の改善など、安全・安心の道路整備を促進するための予算を講じられたい。

また、高齢者の踏切事故の増加など、高齢化社会に対応した踏切の改良をおこなうための予算措置を講じられたい。

(回答)

踏切は、事故や交通渋滞、地域の分断など、都市や地域の活動全般に支障を生じさせているところであり、重要な課題であると認識しております。

従来より、開かずの踏切や安全上課題のある踏切に対し、連続立体交差事業等の抜本対策や効果が早期に発現する速効対策を、緊急的かつ重点的に進めているところです。

また、踏切道の歩行者対策を推進するとともに、高齢者等の踏切事故防止対策として平成26年7月より、省内関係部局（都市局、道路局、鉄道局）、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者による検討会を開催し、踏切事故の実態の把握やどのような対策が考え

られるかを検討しているところです。

これまで、道路拡幅事業やバイパス事業等の交通容量拡大施策による交通阻害箇所の解消を通じた道路交通全体の円滑化、走行空間の改善等を図ってきたところです。

現在、全国において渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加えバス・タクシー等の公共交通事業者にも参加頂きながら渋滞対策について議論を進めているところであり、今後とも、関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図って参ります。

平成 24 年 8 月 31 日に閣議決定された社会資本整備重点計画において、道路交通による事故危険箇所の死傷事故率を平成 28 年度末に約 3 割抑止することとしており、事故ゼロプランの推進等、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進し、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施して参ります。

(5) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合事業の拡充について

自動車交通事故の削減については、2009 年 1 月に、「今後 10 年間を目途に、交通事故者数を半減し世界一安全な道路の実現を目指す」という内閣総理大臣談話を発表した。これを受け 2009 年 3 月に事業用自動車総合安全プラン 2009 を策定し今日まで取り組みを進めている。

しかし、死者数は減少したものの事故件数、負傷者数等は横ばいないしやや減少傾向であり、目標達成に向けて講ずべき施策の促進に向けての予算確保と拡充を図られたい。

(回答)

国土交通省では、事業用自動車の関係者が総力を挙げて事故削減に取り組むことを目的として策定された「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、事業用自動車の事故削減に向けた取り組みを推進してきました。

本年 6 月には、フォローアップ会議を開催し、業態別の事故発生傾向、主要な要因、過去の対策の効果等を検証し、更なる対策強化のため、同プランの中間見直しについて議論を行い、基本的な方向性を示したところです。

同方向性に基づき、同プランの目標達成に向け、先進安全自動車の補助対象の拡充や過労運転防止に資する機器等の普及の促進等により運転者の健康状態に起因する事故対策等を強化するための所要の予算要求を平成 27 年度について行うこととしており、今後とも一層の安全対策強化に努めて参ります。

(6) 港湾道路の渋滞緩和に向けて

東京港大井埠頭の港湾道路で、大型トレーナーが運搬車両から切り離された状態で長時間放置され、交通事故による死亡事故も発生している。また、慢性的な渋滞も発生していることから、この解消策として、鉄道輸送も視野に入れたインフラ整備予算を講じられたい。

(回答)

東京港の大井埠頭コンテナターミナル周辺の道路において、コンテナトレーラーの集中による道路混雑が発生していることについては承知しています。コンテナターミナル

周辺道路の交通混雑の解消は、物流の効率化や安全性の確保等の観点から重要な課題であると認識しています。

国交省としては、関係者と連携しつつコンテナターミナル周辺道路の渋滞解消に向けて総合的に取り組みを進めてまいります。

(7) 航空保安に関する国の責任と費用負担について

国家がテロの標的になる現在、テロ対策は国家レベルの課題であり、事業者任せの対応だけでは限界がある。

衆参両院における「交通政策基本法案に対する附帯決議」にも明記された航空保安に関する国の責任と旅客・荷主の責任を明確にし、法制化するとともに、航空事業者と国で折半している保安費用については国が全額負担されたい。

(回答)

航空保安対策については、従来から安全に輸送する責務を有する航空会社が一義的な責任を持って実施しております。

しかしながら国においても、航空保安の重要性に鑑み、航空保安に関する政策の企画立案を行うとともに、国管理空港における検査機器又は検査員の費用の2分の1を補助又は負担するなど積極的な支援を行っています。

なお、これらの費用の財源については、国などの空港管理者は旅客から保安料を徴収してこれに充当し、航空会社は最終的には航空運賃に転嫁しております。このため、結果的に旅客が負担する形となっており、国際的にも通常このような負担形態となっています。貨物においても同様に利用者が負担するものと考えております。

今後も航空のテロ対策強化が求められる中、航空保安は国として大きな関心事項であり、旅客や荷主の皆様にもご理解をいただきながら、航空会社をはじめ関係者の皆様と連携を深めていきたいと考えております。

(8) 公共交通従事者に対する乗客からの暴力絶滅に向けて

国土交通省は昨年12月、平成24年度中に乗客による鉄道係員への暴力行為が計932件あったとする実態調査結果を公表した。多発傾向がうかがえる首都圏での事例のうち、約7割は飲酒絡みだったことも判明している。この調査結果から、国交省鉄道局は「鉄道係員への暴力行為は鉄道輸送の遅延にもつながる」として、警察と連携して警戒活動を強化するとしている。

乗客の暴力から公共交通従事者を守り、犯罪を未然に防ぐためにも、鉄道やバス、航空機、船舶、タクシーなど公共企業で働く社員を保護するための具体的な対策とそのための法整備を早急におこなうと共に、国としての対策と社会的なキャンペーン活動を展開するための予算措置を講じられたい。

(回答)

駅における安全の確保や定時性をはじめとした良質な鉄道輸送サービスを提供する上で、駅員への暴力行為は防止しなければならないと考えます。

このため、国土交通省としては、昨年度より、全国の鉄道事業者を対象とした鉄道係員に対する暴力行為の実態調査を実施しました。その結果、年末年始等の多客期に酔客による暴力行為が多発していることから、利用者の啓蒙を図るため、暴力行為の発生件数の多い地域において、警察等関係者と連携し、年末年始にかけて、防止対策キャンペーンを実施したところであります。

暴力行為の発生は減少傾向にありますが、依然として高い水準にあることもあり、引き続き実態調査を実施しているところであり、実態調査の結果も踏まえて、警察等の関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取組みを進めて参りたいと考えております。

5. 高速道路料金制度への対応について

本年4月から新たな高速道路料金制度へと移行した。高速道路を含めた自動車交通政策は交通政策の重要な柱であって、とりわけ高速道路料金の設定に際しては、交通政策基本法ならびに同法付帯決議に記述の通り、国民利用者の視点に立ち、交通機関同士相互の連携強化に資するものであって、料金や運賃等については各交通モード間におけるバランスある水準となるよう配慮すべきものである。そうした基本的認識に基づき、以下について財政面からの検討を図られたい。

- (1) これまでの道路政策によって疲弊しきった本四航路をはじめとするフェリー・旅客船事業者は、新たな高速道路料金制度により壊滅的な打撃を受けることとなり、航路縮小による減船などによりそこで働く者の雇用を奪うこととなる。それに伴い、災害時における緊急輸送などへの船舶の活用が叶わず、被害拡大につながる事が懸念されることから、事業の維持・存続に向けたさらなる助成策を講じられたい。

また、同施策によってJR各社についても負の影響を受けることが想定されることから、影響額に応じた助成策を講じられたい。

(回答)

我が国のフェリー・旅客船は、地域の人流や全国的な物流ネットワーク、災害時の緊急物資輸送や被災者支援等重要な役割を担っておりますが、燃油価格の高止まり等の影響もあって、厳しい経営状況が続いております。このため、一層の省エネによるコスト縮減等を通じた競争力向上や体質強化が重要であります。

このような認識に基づき、国土交通省では、予算、税制及び鉄運機構を活用した船舶共有建造制度を通じて、事業者の取組みに対する支援を行っております。このほか、地方運輸局等においては、事業者、地方自治体等の関係者ととも航路の持続的な維持方策の検討や利用促進に向けた取組みを進めているところです。

今後とも、これらの措置を十分に活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、フェリー等の競争力向上に体質強化に向けた取組みを進めていきたいと考えております。

新たな高速道路料金の導入がJR四国に与える影響については、①瀬戸中央自動車道（早島～坂出間）の料金について、平日の昼間及び夜間が2,870円から2,270円に値下げとなったこと、②NEXCO西日本の四国内高速道路の料金について、土日祝日が5

割引から3割引に縮減されたこと、など、新料金導入後の様々な要素を考慮する必要があります。

一方、国土交通省としては、JR四国が将来にわたり経営を維持存続していくことは重要な課題と認識しております。このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、JR四国に対して、車両・設備の更新を着実に進めるための設備投資への支援を行うとともに、無利子貸付方式による経営安定基金の積み増しを平成23年度から講じております。

国土交通省としては、新たな高速道路料金の導入後、JR四国の経営に与える影響等を今後も注視し、何らかの対策が必要かどうか検討してまいりたいと考えております。

(2) 交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。

したがって、適正な高速道路料金制度の確立にむけて事業用自動車に対する大口・多頻度割引など既存の割引制度の拡充や新たな割引制度の創設に向けて取り組まれない。

(回答)

高速道路の料金については、国土幹線道路部会の中間答申などを踏まえ、様々な観点から検討を進め、「新たな高速道路料金に関する基本方針」やパブリックコメントを踏まえ、4月より新たな料金を導入しているところです。

この中で、料金水準について、建設費による区間毎の料金差を是正し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ転換し、3つの料金水準に整理いたしました。また、料金割引については、観光振興、物流対策などの観点を重視し実施目的を明確にし、高速道路利用の多い車に配慮するよう再編いたしました。具体的には、大口・多頻度割引の最大割引率を30%から40%に拡充し、さらに激変緩和措置として平成27年3月末まで50%に拡充しています。

高速道路の料金割引の実施には、財源確保という課題もありますが、今後とも、地域の意見を聞きながら、幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努めてまいります。

(3) 水底あるいは長大トンネル等は、法令により危険物積載車両が通行できないことから、迂回走行する場合における前後の区間の通行料金については、通行止めによる乗り継ぎと同様の料金負担となるよう、割引原資を措置されたい。

(4) 混雑時には駐車スペースにトレーラーが停められないことも多く、車道や出口車線に停車しての休憩も常態化していることから、IC付近のトラック・ステーションなど、高速道路外の駐車施設も活用するために、当該施設利用の際の前後の通行料金を通算する施策を講じるための割引原資を措置されたい。

(回答)

今後の料金制度のあり方については、国土幹線道路部会で議論され、昨年6月25日に中間答申がとりまとめられたところです。

中間答申では、一般道路を介して再び高速道路を利用する場合など、高速道路の柔軟な利用の観点からの料金のあり方についても検討を進めるべき、とされており、引き続き、検討を進めてまいります。

6. 観光立国の実現に向けて

(1) 宿泊施設における耐震補強について

大規模施設に耐震診断を義務付ける改正耐震改修促進法が2013年11月25日に施行され、旅館・ホテルの施設は2015年度までに耐震診断が義務付けられるとともに、結果を公表することとなった。観光立国を目指す日本において、施設の耐震補強は重要であるものの、多額の費用を要する。については、耐震補強を行う旅館・ホテルに対する補助金、減税等について予算措置を講じられたい。

(回答)

昨年の耐震改修促進法の改正により、ホテル・旅館等の不特定多数の者が利用する大規模建築物などに耐震診断を義務付けるとともに、耐震診断・耐震改修に係る国の補助制度について、補助率の引き上げを行いました。平成27年度予算要求におきましても、必要な予算確保等の財政支援を図ってまいります。

また、国土交通省といたしましては、所有者の負担をより軽減するためには、国の補助制度に加え、地方公共団体の補助制度が必要であると考えており、昨年来、地方公共団体に補助制度の整備・充実を強く働きかけてまいりました。この結果、平成26年7月時点で、地方公共団体における耐震診断義務付け対象のホテル・旅館に対する補助制度につきましては、耐震診断は47都道府県・18政令市、耐震改修は16都道府県・12政令市で整備されております。

耐震改修を通じたホテル・旅館等の建築物の安全確保を進めるうえで、地方公共団体による耐震改修向けの補助制度の整備をさらに進めることが重要な課題と認識しております。このため、地方公共団体に対し、耐震診断・耐震改修に対する補助制度の整備・充実を的確に行うよう、さらに働きかけてまいります。

また、税制については、①平成27年度末までに耐震改修促進法に基づき耐震診断結果が報告された建築物のうち、報告を行った日以後5年の間に耐震改修を行ったものについては、取得価額の25%の特別償却ができる、②耐震改修促進法に基づき耐震診断結果が報告された建築物のうち、平成28年度末までに国の補助を受けて耐震改修を行ったものについては、固定資産税を2年間2分の1に軽減する、などの措置を講じていますので、ご活用いただきますよう、お願いいたします。

(2) 団体客利用のバス乗降場について

主要駅・空港における団体客利用のバス乗降場整備について、利用者の安全確保や降雨時の対応、周辺道路の混雑緩和の面から乗降場整備は急務である。バス利用者の安全確保と需要拡大のためにも、自治体や鉄道事業者等との連携を強化し、団体客利用スペースの確保にむけた調査研究等の予算措置に取り組まれたい。また、乗降場が整備でき

るまでの間、道路の一車線を一時的に貸切バスの乗降場とするなどの対応などについても、必要な財政上の支援措置を講じられたい。

(回答)

主要駅や空港における団体客乗降スペースの確保については、観光立国実現にむけても重要な課題であると認識しております。

自治体、警察、鉄道事業者、空港関係者等と連携し、バス利用者の安全性や利便性が確保されるよう努力してまいります。

7. 税制関係について

(1) 消費税率引き上げに伴う特例措置等について

- ① 来年 10 月に予定されている消費税率引き上げにあたり発生する機器改修費用等に対し、相応の助成措置を講じられたい。
- ② 公共交通機関の利用や物流は日常的な国民の生活に不可欠なものであることから、消費税率 10%時において軽減税率制度が導入される場合には、公共交通も適用対象とされたい。また、物流の運賃・料金に係る消費税率引き上げにあたっては、国民生活や経済産業活動への影響を十分に考慮し、負担軽減策を講じられたい。

(回答)

消費税の軽減税率については、対象、品目、財源の確保、インボイス制度、中小事業者の業務の負担等、導入にあたってさまざまな課題があると認識しております。

国土交通省としては、与党及び政府全体の議論を注視しつつ、適切に対応して参りたいと考えております。

- ③ ヨーロッパの多くの国では、EU指令において食品などと同様に宿泊施設の利用についても観光立国推進のため軽減税率の対象とされ、負担軽減措置が導入されている。日本においても、観光立国を推進し訪日外国人の誘客を推進するにあたり、諸外国との競争で不利とならないことや、価格に敏感なアジア旅行客の誘致にとって打撃とならないよう負担軽減措置の導入を図られたい。

(回答)

負担軽減措置については、ご指摘にある食品や宿泊施設の利用も含め、標準税率や税負担の公正性の観点等、税制全体で慎重に議論されるべきものと考えております。

平成 27 年度予算概算要求では、訪日外国人旅行者数 2,000 万人の高みに向けた訪日プロモーション体制の抜本的な見直し（最先端のマーケティング手法活用、外国人目線によるプロモーションと迅速な意思決定）を行う他、訪日プロモーション重点市場を訪日数上位 14 位から 20 位まで大幅に拡大していくことを盛り込んでおります。また、10 月 1 日から外国人旅行者向け消費税免税制度が抜本的に拡充（食品類、飲食類等、全品目を免税対象化）されます。

このような体制の見直しや免税店拡大の他に、ビザ要件の緩和や航空路線の新規就航等の機会を捉えたプロモーションを行うことにより、諸外国との競争で不利とならない

訪日外国人の誘客推進に努めて参りたいと考えております。

(2) 空港整備勘定の見直しおよび航空機燃料税の廃止を前提とした更なる見直しについて

国内の空港が概成した現在、事業者からの負担を主たる財源とし、プール制の枠組みで航空ネットワークの拡充及び基盤づくりを図るという空港整備勘定の役割は終了した。

今後、プール制の枠組みを見直し、歳入と歳出の関係の透明性を確保した上で、現在の歳入規模を前提に使い方を検討するのではなく、徹底した歳出削減を行い、その分の公租公課を下げ、利用者に還元されたい。特に、羽田空港の拡張に係る借入金の単年度の償還金が今後、減少してくることを踏まえれば、さらなる歳入規模の見直しを検討されたい。

航空機燃料税については、空港の早急な整備・拡充という本来の目的に使用しないのであれば、地方自治体に交付される航空機燃料譲与税を含め、空港経営改革の進捗に合わせた段階的な廃止を前提としたさらなる軽減措置を講じられたい。

(回答)

利用者負担の軽減については、これまでも歳出の重点化を図るとともに、①着陸料の引き下げ、②航空機燃料税の引き下げ(平成23年度より実施している約30%の軽減措置を平成26年度より3年間延長)を行っているところです。

一方で、空港整備の観点からは、老朽化施設の更新・改良、空港の耐震対策や必要な機能強化等を着実に実施する必要があります。

このため、軽減措置期間経過後の航空機燃料税及び空港整備勘定のあり方については、その時点における航空ネットワークの回復・充実の状況や今後の空港整備費用の規模等を総合的に見極めて慎重に検討する必要があります。

(3) 軽油引取税の減免措置等について

① 内航、フェリー・旅客船の経営にとって、燃料油価格は大きなウェイトを占めており、昨今の原油価格の高騰および円安による燃料油価格の高止まりは、事業者に大きな影響を与えている。大規模災害時における緊急物資輸送や公共交通機関としての重要性を認識し、軽油引取税の減免措置の恒久化および燃料油補助など高速道路政策と同等の運航支援策を講じられたい。

(回答)

旅客船の運航事業においては、燃料費もコストの一部であり、本来は受益者負担として運賃に適切に転嫁すべきものですが、昨今の急激な燃料油価格の高騰により、運賃に転嫁することが困難になっている状況です。

燃料節減につながる技術開発や普及促進のため、革新的な船舶の省エネルギー技術開発支援を行う「次世代海洋環境技術開発支援制度」や船舶の省エネ化に資するスーパーエコシップの普及支援を行う「船舶共有建造制度」、「エネルギー使用合理化事業者支援事業(SII補助金)」等により、引き続き船舶の省エネ化に取り組む旅客船事業者を支援していく所存です。

また、税制面においても、旅客船事業者への支援策として、「軽油引取税の課税免除」の特別措置等を平成 27 年度税制改正において引き続き要望してまいります。

② JR の地方路線を含めた地方鉄道は多くが非電化区間であるが故に、気動車の動力源たる軽油を多く取り扱っている。入換用としてディーゼル機関車及びフォークリフトを多く保有する JR 貨物も同様である。そうした中、平成 26 年度末に鉄道用車両に供する軽油引取税の減免措置が期限を迎えることから、地方公共交通たる地方鉄道への経営支援として引き続き継続適用を図られたい。

(回答)

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

本特例措置は平成 26 年度末に適用期限を迎えるため、平成 27 年度税制改正要望において、3 年間の延長要望を行っているところです。

③ 空港内のみという限定された範囲において、航空機の運航支援を行う空港内特殊車両は軽油を燃料としているが、平成 26 年度末に当該車両に供する軽油引取税の減免の特例措置が期限を迎えることから、これらの車両が提供するサービスの運営コストを抑え、低廉かつ利便性の高い航空輸送サービスが実施される環境を維持するために、当該特例措置を延長されたい。

(回答)

航空機の運航支援を行う空港内特殊車両に供する軽油引取税の減免措置については、来年度の税制改正要望において、3 カ年の延長要求を行っているところです。

④ バスの経営は、昨今の燃料油価格の高騰などにより、事業環境が悪化する一方であることを踏まえ、バス事業に対する軽油引取税の減免措置を新設されたい。

(回答)

バス事業においては、軽油価格の高止まり傾向が長期にわたっていることを踏まえ、①CNG 車やハイブリッド車の導入に対する補助による事業の省エネ化の推進、②乗合バスについての燃油コスト上昇分を含む運賃改定への適切な対応、③貸切バスの新たな運賃制度における燃油コストの適切な反映、などを図っているところです。

なお、軽油引取税については、地方の厳しい財政事情や地球温暖化対策の観点から、いわゆる「当分の関税率」の取扱も含め、政府全体で検討していくべき事項と認識しております。

⑤ 昨今の軽油価格の高騰は、トラック事業者の自助努力の限界を超えている。したがっ

て、これまでの対策の徹底はもとより、安全を担保できない運賃を設定している事業者に対する監視強化、不透明な軽油価格決定システムの検証、軽油価格監視の徹底にむけた体制作りのため予算措置されたい。あわせて、営業用車両の輸送効率の高さを考慮し、また、さらなる燃料消費の低減のために高速道路へ誘導することを目的とした、緑ナンバー限定の「道路料金の特別割引」の設定や、より環境性能の高い車両への代替の補助の拡充等にむけて、予算措置されたい。

(4) 燃料課税の見直しについて

揮発油税・軽油引取税等の燃料課税については、これまで、当面の道路整備の財源不足への手当として暫定税率が課せられてきたが、道路特定財源から一般財源化されて、課税根拠は喪失したにもかかわらず、依然として本則の倍以上の税が徴収され続けている。

したがって、旧暫定税率を本則税率に戻されたい。さらに、一般財源化された経過を踏まえ、燃料課税については抜本的な見直しをされたい。なお、当面の措置として、震災対策として凍結されたトリガー条項については、復興税として財源が確保されていることから、早急に凍結解除されたい。あわせて、今後の消費増税を考慮し、トータルの税負担の観点から租税政策を検討されたい。

(回答)

国土交通省としては、燃料費のような事業者の自助努力を超える費用の増加については、荷主に的確に転嫁できるよう、燃料サーチャージの導入促進を図っているところです。

また、平成 25 年度補正予算や平成 26 年度当初予算等において、トラック輸送の省エネ化に資する環境対応車やエコタイヤの導入支援等を実施しているところです。

これらにより、燃料高騰によるトラック運送事業者の負担軽減を図って参りたいと考えております。