

# 交運労協 FAX ニュースNO. 15

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階 発行日 2012年3月29日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 交運労協 関 政治

交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

## 第2回交運労協政策推進議員懇談会を開催

### 2012年度政策・制度要求を要請！

#### 「総合事項」を中心に政策実現を訴える！

3月29日11時30分より、衆議院第二議員会館第3会議室において第2回交運労協政策推進議員懇談会を開催した。国会会期中にも関わらず議員懇メンバーである赤松広隆衆議院議員、細川律夫衆議院議員、高木義明衆議院議員、伴野豊衆議院議員、三日月大造衆議院議員、田城郁参議院議員が出席。さらに、新たに加入された辻元清美衆議院議員、熊田篤嗣衆議院議員、中島隆利衆議院議員及び川合孝典参議院議員の秘書も出席し、交運労協政策推進議員懇談会メンバーが勢ぞろいした。冒頭、主催者を代表して渡辺議長から挨拶を行った後、細川律夫衆議院議員（前厚生労働大臣）をはじめ各議員から挨拶を受けた。事務局から「2012年度政策・制度要求」について説明を行うとともに、継続審議となっている交通基本法の成立に向けた要望を行った。続いて、出席者から政策要請について発言を行い、それぞれの議員から回答を頂いた。



#### 【渡辺議長挨拶の要旨】

春季生活闘争の真ただ中で集まっていたいてお礼を申し上げます。政治は社会保障制度と税制一体改革を巡って紛糾しているが、私たちは国会審議に付されている交通基本法の成立に向けて全力を尽くしたい。4月13日には国土交通省がシンポジウムを企画している。交運労協も積極的に参加し、同法の早期成立に頑張りたい。

【第2回政策推進議員懇、渡辺議長挨拶】

本日は「2012 政策・制度要求」の実現に向けて議員懇の皆さんに出席して頂いている。参加者の忌憚なき議論を尽くしてもらうことを願います。

**【要請した『2012 年度予算概算要求項目』】（別紙）**

- 交通基本法の早期制定と基本計画の策定、支援制度について
- 東日本大震災関係について（3 項目）
- 地域公共交通確保維持改善事業について（3 項目）
- J R・地方鉄道など公共交通の経営安定化に向けて、他（6 項目）
- 税制関係について（5 項目）



**【各議員の挨拶要旨】**

**●細川律夫衆議院議員**

交通基本法の成立は交運労協の最重要課題だと認識している。私も野党時代から同法の策定に関わりを持ってきたことから、何としても成立を願う。現在、社会保障と税制一体改革が議論されているが、この問題は消費税値上げ問題と絡まって色々な意見が出されて

いて、民主党内においても 8 日間の詰めた議論を行ってきた。明日、閣議決定されるが、ご理解をお願いしたい。

**●赤松広隆衆議院議員**

今国会で審議される交通基本法は国土交通委員会においては 3 番目に議論されると聞いている。しかし、政局は解散の動きもあり予断を許さない。また、他にもタクシー特措法の期限切れ問題もあり、恒久的な法に改正する必要に迫られている。さらに、直近において燃油の高騰問題も深刻になっていて、「トリガー条項」の解除も検討しなければならなくなっている。そうした問題に対して交運労協とタイアップして解決に向けて頑張りたい。

**●高木義明衆議院議員**

春季生活闘争も 3 月 14 日からのヤマ場で大手組合は妥結したが、これから中小組合や地方の組合の決着をめざす取り組みとなる。取り巻く環境は円安・株高も見られるが、燃油高騰問題もあり、しっかりとした取り組みにしなければならないと考えている。交運労協と連携して頑張りたい。

**●伴野豊衆議院議員**

各議員から報告があったように交通基本法の審議が急がれている。私も議員懇メンバーとして成立に向けて奮闘したい。また、昨年 3.11 東日本大震災からの復興の取り組みが、現在問題となっている「ガレキ問題」の処理が喫緊の課題となっていることを重視し、その解決に向けて頑張る。

#### ●三日月大造衆議院議員

国会対策という重要な役目を仰せつかって頑張っている。今国会は交通基本法案の成立が最大眼目であるが、その他にも交通運輸関係の法律の成立も急がれている。しっかりと頑張り、関連法案の成立に力を尽くしたい。

#### ●田城郁参議院議員

3.11 東日本大震災からの復興は交通基本法が成立していれば、その取り組み方も違ったものとなっていたと思う。その観点からすれば、同法の成立は極めて重要であり、その成立に向けて全力を尽くしたい。

#### ●辻元清美衆議院議員

12 年前からのご苦勞があつて、今日の交通基本法案の国会審議があると思う。政権交代を果たし、国土交通省の関係議員と連携して同法案の成立が射程に入ってきた。また、タク特法問題、海コン問題、JAL 再建問題等も民主党を中心とする与党時代の中で解決できる時代となっている。引き続き、交運労協から要請される政策要求の実現に向けて頑張りたい。

#### ●熊田篤嗣衆議院議員

都市交の準組織内議員として頑張ってきた。交通基本法案は 2009 年に初当選して最初に関わった法律であったことを踏まえ、成立に向けて頑張る。また、最近、大阪で市営交通の民営化がやり玉にあげられ話題となっているが、基本法の精神を踏まえてしっかりと取り組んでいく。

#### ●中島隆利衆議院議員

今回、議員懇に加入させていただき、お礼を申し上げる。交通基本法は国民の足を守るためにも大切な法案であると認識している。3.11 東日本大震災からの復興も交通基本法の精神を踏まえて取り組み、1 日も早い立ち直りができるよう頑張りたい。

#### 【出席者からの補足説明及び追加要請】

- JR 総連: JR 三島・貨物への経営支援策についてお礼を申し上げる。3.11 東日本大震災は東北の鉄道も被災を蒙った。バス転換の声も聞かれるが、私たちは鉄道の復興を願っている。よろしくご理解願う。
- JR 連合: 被災地の復旧・復興は鉄道やバス等の公共交通の再生が大切だと考える。再生に向けた視点は地元住民の要望を踏まえ、緊急性等も考慮して取り組むべきだ。また、「ガレキ問題」は復興に向けた重要課題となっていることを踏ま

え、国と地方が連携して急いで取り組んでもらいたい。

○**航空連合**：今国会で審議されている航空関係法案は2本ある。まず、その成立に全力を尽くしていただきたい。さらに、交通基本法は国全体の交通ネットワーク形成にとって欠かすことのできない法律であることを認識し、その成立に向けて万全を尽くしていただきたい。

○**運輸労連**：燃油価格が高騰している。3月26日現在で1リットル157円となった。今後、関連商品の値上がりと同時に企業の原材料コストも跳ね上がる。一過性の問題として捉えるのではなく、深刻なものとして受け止めていただき、「トリガー条項」の解除をお願いしたい。さらに、高速道路無料化が期限切れを迎えようとしている。しかし、被災地の復興を考慮すれば東北道等の無料化は引き続き必要だと思ふ。再考願いたい。

※以上の質問、要請等があり、各議員からコメント等を戴いたが、紙面の都合で省略する。

#### 〔山口浩一副議長の閉会挨拶〕

本日は、多くの構成組織代表者の参加をいただき真剣に議論した。出席された議員懇の皆さんも国民が進むべき道筋をしっかりと認識して頑張っておられることも確認できた。今後の活躍に期待し、閉会としたい。

※紙幅の関係で内容は簡略化しています。ご理解下さい。

以 上

## 〈配布資料〉

### 2012年度 政策・制度要求

#### 〈国土交通省関係〉

##### 1. 交通基本法の早期制定と基本計画の策定、支援制度について

2011年3月8日の閣議決定を踏まえ、国、地方公共団体、事業者及び国民の交通全般にかかる基本的な交通理念を定める「交通基本法」を早期に制定されたい。

また、交通基本法に基づく交通・運輸に関する基本計画の策定と、その策定を踏まえ、陸・海・空の交通運輸の維持・運営、交通政策上の誘導・調整などの諸施策を総合的に推進するための法整備、支援制度の確立・拡充を図られたい。

## 2. 東日本大震災における復興・再生に向けて

- (1) 東日本大震災の復興・再生や災害に強い街づくり、疲弊した地方・地域の再生・活性化、並びに今後の生活の安定を保障するために、生活環境の整備や交通インフラの早期復旧を図るとともに、地震や津波など災害に強い都市計画、交通計画を策定されたい。
- (2) 直接的被害だけでなく、それに伴う産業の空洞化による交通運輸産業への影響について精査するとともに、影響が生じた事業者に対する助成策などを講じられたい。

## 3. 公共交通の利用促進と電力供給不足への対応について

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

また、電力供給不足による計画停電の実施や、電力使用制限令が発動された場合、公共交通並びに関係施設等については、停電対象からの除外や削減率の緩和を引き続き図られたい。

## 4. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 同事業に移行されて約1年が経過しているが、計画の申請にあたり、地方運輸局や自治体の対応が様々であるため、各地方運輸局における対応を統一されたい。また、各地方運輸局には、同制度に精通した専門のスタッフを配置するとともに、事業者並びに労働組合などの関係者を対象にした説明会等を開催し、制度の改善と充実を図られたい。
- (2) 交通計画等を作成するにあたり、安全輸送の確保や路線実態の把握が重要な課題となることから、協議会における交通運輸労働者の参加を義務付けられたい。
- (3) 地方の少子高齢化等による過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワーク、また、離島住民の移動や生活必需品等の出入荷輸送は、民間事業者だけの努力には限界がある。国のナショナルミニマムとして措置を講じなければならないことから、地域の特性に応じた効率的な地域公共交通の確保・維持のために更なる拡充を図られたい。

## 5. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化に向けて

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

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

## 6. 高速道路料金への対応について

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

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

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

## 7. 海上コンテナ安全輸送対策について

2010年3月に、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案（以下「海上コンテナ安全輸送法案」という）が閣議決定されたが、国会で一度も審議されることなく廃案になった。荷崩れ、片荷などによる事故防止のため、荷主責任による情報伝達を義務化する海上コンテナ安全輸送法案を早期に制定するよう強く求めるとともに、IMOやILOにおける海上コンテナの安全輸送に関する国際基準制定に向け、各国政府へ積極的に働きかけられたい。

## 8. 観光立国の実現に向けて、国内への観光政策の周知の強化について

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

観光立国の実現に向けては、観光の重要性や意義、その経済効果について国民の理解を深めることが重要であり、日本国内でのプロモーションの実施や官民一体となった取り組みを講じられたい。

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

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

## 10. 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」について

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

## 11. 税制関係について

### (1) 空港整備勘定の見直しについて

空港整備勘定は、これまで98カ所の空港が整備された現在においてはその役割は終了した。今後は「空港運営」に重点を置いた財源のあり方を考える必要がある。プール制の枠組みを見直し、歳入と歳出の透明性を確保した上で徹底した歳出削減を行い、その分の公租公課を下げ、利用者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年間、約1/3の軽減が認められたが、空港の早急な整備・拡充という本来の目的に使用しないのであれば、地方自治体に交付される航空機燃料贈与税を含め、廃止を前提としたさらなる軽減が必要である。

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

### (2) 航空券連帯税の導入について

航空券連帯税は、国際連帯税の具体的な税制の一つとして議論されている。しかしながら、航空利用者のみが地球規模の課題解決のための財源を負担する仕組みは、受益と負担の関係が不明確であり合理性にも欠けるため、導入しないよう働きかけられたい。

### (3) 船員税制改革への取組みについて

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

しかしながら、海国であり通商国であるわが国の経済安全保障を扱う日本商船隊は約2,500隻であり、そのほとんどは外国船籍で6万人の船員により運行されているが、その内、邦人船員は2,300人にしか過ぎない。この様なわが国主権の及ばない外国籍船・外国人船員に著しく依存した構造は経済安全保障上由々しき問題である。

海運先進国においては、すでに自国船員比率向上に向けて、船員に対する社会保障税・所得税の優遇措置をはじめとする種々の取り組みが進められている。

船員が離社会・離家庭生活を余儀なくされ、陸上労働者と同じ納税者であるにもかかわらず、住民サービスを享受しえない船員生活・就労環境の勘案とともに船員の確保・育成の助成策として、わが国においても現状を踏まえた政策減税を図られたい。

### (4) 地球温暖化対策税（環境税）の公平化について

「地球温暖化対策税」については重要政策課題である事を認識している

が、一部の産業に過度の負担を強いる事の無いよう、広く公平に課せられたい。

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

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

#### **(5) 自動車関係諸税の抜本の見直し等について**

- ①自動車関係諸税の「当分の間税率」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。なお、「当分の間税率」廃止までの間、トリガー税制の凍結解除を図られたい。
- ②運輸振興助成交付金については、関係各位の努力によって運輸事業振興助成交付金法が成立し、これまで通達行政であったものが、法的根拠を持った対応になったことは評価したい。しかしながら、交付は自治体の努力義務に留まっており、関西をはじめ一部自治体では、減額した予算編成がされていると聞いている。本来、運輸事業振興助成交付金は、軽油引取税の徴収に当たって、営自格差を設けることが技術上不可能であったため、一旦徴収した上で、営業用自動車については交付金で還付することになったものであり、税制の運用が自治体によって異なることはあってはならない。従って、今後支局から自治体に、制度の完全履行を働きかけるとともに、その周知徹底を図られたい。

#### **〈財務省関係〉**

##### **1. 当分の間税率の廃止と自動車関係諸税の抜本の見直しについて**

一般財源化により課税根拠を失った「当分の間税率」の廃止と自動車関係諸税の抜本の見直しを行われたい。なお、「当分の間税率」廃止までの間、トリガー税制の凍結解除を図られたい。

また、一般財源になったことから、農業用・漁業用等と同様、営業用トラックも課税免除とされたい。

以 上