

交運労協 FAX ニュースNO. 34

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階 発行日 2012年9月19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>

[2013年度予算概算要求]

国土交通省総合政策局と交渉

9月14日(金)14時より、国土交通省1階会議室において、「2013年度予算概算要求」の「総合的事項」について回答を受けました。国土交通省からは、総合政策局の渡邊次長をはじめ20名、交運労協側からは12名、また、議員懇談会からは辻元議員、中島議員、細川議員、三日月議員の秘書が出席しました。

議事進行は、事前に提出していた要求内容について、関係各課より回答が示され、出席した構成組織の担当者から質問・要望等が出されました。

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

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、支援制度の確立と拡充を図られたい。

【総合政策局交通支援課】

交通基本法案については、第177回国会に提出し、第180回国会において審議入りしたものの次期国会への継続審議となった。

同法案は、人口減少・少子高齢化への対応、低炭素・循環型システムの構築、安全と安心の確保などの喫緊の課題に対応し、交通施策を総合的に再構築し、計画的に推進するための骨格となる枠組みを作るものであることから、早期の成立に向け全力で取り組んでいく。

同法案には、政府による交通基本計画の策定や国の基本的施策などが規定されており、同法案が成立した暁には、早期に交通基本計画を策定し、しっかりと施策を推進していきたい。

2. 「地域公共交通確保維持改善事業」について

(1) 地域公共交通確保維持事業の拡充について

地方の少子高齢化などによる過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワークについて、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。地域の特性に応じた効率的な地域公共交通の確保・維持のためにも更なる拡充を図られたい。

【総合政策局交通支援課】

平成 24 年度予算においては、復興庁計上の 26 億円を含め、332 億円を確保した。平成 25 年度予算概算要求においても、地域の生活交通の適切な確保・維持が可能となるよう、地域協働による取り組みの支援を一部充実するなどして約 341 億円要求している。

(2) 地方公共交通、離島空路・航路の財政支援拡充について

地方過疎化や離島住民の移動・生活必需品などの出入荷輸送は、民間事業者の努力だけでは維持に限界がある。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行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られたい。また、離島航空路については、路線収支の経常損失額の全額を対象とされたい。

【総合政策局交通支援課】

バス交通等について、これまでの幹線バス交通に加えて、一定の地域内の生活交通についても支援対象とするなどの措置を講じている。

離島航路に対する支援については、補助充足率を拡充するとともに、公設民営方式などの船舶建造や島民向け運賃割引にも助成できるように措置した。

離島航空路についても、補助対象に制約のある特別会計から一般会計である同事業に移行し、より実情に即した仕組みとするとともに、平成 24 年度には島民向け運賃の割引にも助成できるよう支援対象の充実を図った。

(3) JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化に向けて

JR北海道、四国、九州及びJR貨物の経営安定に向け、経営安定基金の運用益の確保や税制支援策の恒久的な対策を講じられたい。また、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。

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。

【鉄道局総務課企画室、鉄道事業課】

○JR関係

地方中枢・中核都市への人口集中が進展し、都市間輸送が減少傾向にある中、少子高齢化が進み、高速道路整備に伴う自動車・高速バスとの競争が激化する中、JR北海道、JR四国、JR九州、JR貨物の経営状況は一層厳しくなっている。こうした中、JR北海道などについては、各社増収努力や経費削減などを行っているものの、低金利により経営安定基金運用益の減少が続くとともに、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となっている。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などを活用し、当該鉄道会社に対して、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、JR北海道及びJR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年度から講じている。また、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を確立するため、平成24年度税制改正において、承継特例や三島特例を5年間延長したところである。今後はこれらの措置により、各社の経営改善が図られ、経営自立が達成できるものと考えている。

○地方鉄道

地方鉄道に係る固定資産税の減免については、今年度を期限として安全性向上のために新たに取得や更新した鉄道施設に関し、固定資産税の減免措置が講じられた。また、老朽化した車両の更新については、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業により支援を行っている。平成25年度税制要望、予算要求においては、これらの支援措置を盛り込んでいるところであり、今後も必要な支援措置が講じられるよう関係省庁と折衝していく。

3. 安全対策関係について

(1) 抜本的な災害対策の見直しについて

日本は火山脈の上に位置し、毎年地震や台風が発生しており、自然災害大国とも言われていることから、防災の観点を重視し、交通運輸関係の災害事業費の拡充を図るとともに、制度の抜本の見直しを図られたい。

また、関係する法律の見直しを行い、交通関係のインフラ対策だけでなく、治山・治水(河川)、道路対策も含めた国土全体の抜本的な災害対策が講じられる仕組みと財政措置を講じられたい。

【大臣官房参事官、水管理・国土保全局防災課】

○大臣官房参事官

自然災害の防災対策を充実することは、国交省に課せられた重要な使命と認識している。交通関係では、災害発生時における被災地への緊急物資の迅速な輸送、被災地における移動手段の確保など交通の確保は極めて重要な課題であると認識している。このため、国交省としても、交通運輸関係の災害関係事業費の所要額を確保するほか、災害時の連絡体制整備や緊急、代替輸送実施のための体制整備などを実施している。今後も東日本大震災や昨今の地震、豪雨、台風など一連の災害対応における課題を教訓に、防災体制の着実な整備を行っていく。

○水管理・国土保全局防災課

国交省としては、災害対策基本法に基づき、防災に関し取るべき措置などを盛り込んだ防災業務計画を作成し公表しており、国交省防災業務計画は、震災対策、風水害対策などの自然災害対策だけでなく、鉄道災害対策、航空災害対策等の事故災害対策についても規定されている。各災害においては、事前対策である災害予防、災害発生時の災害応急対策及び災害復旧・復興の各段階における諸施策を具体的に定めている。以上のように、各種災害に対する対策を講じているが、随時検討を行い、改善すべき点などがあれば必要に応じて見直しを行っていききたい。

(2) 「東日本大震災」における復興・再生に向けて

東日本大震災では、地域交通のインフラ施設が激しい被害を受け、沿岸部を中心に鉄道、バス、タクシー、トラック、空港、港湾などが壊滅的状况に陥った。特に、太平洋岸を走るローカル線は、駅舎や車両が津波に押し流されるなど、現在に至っても復旧の目途すら立たない区間もある。交通は、人の移動と物の輸送を担う幹線交通として重要な生活基盤であることから、復興・再生に向けた特別な支援措置を講じるとともに、地震が起きても被害を軽減するための減災対策を着実に推進されたい。また、交通運輸産業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事前の点検ができる一体的な予防保全体制の構築と財政支援措置を図られたい。

また、直接的被害だけではなく、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。

【総合政策局交通支援課、鉄道局施設課、大臣官房参事官、総合政策局交通計画課】

○総合政策局交通支援課：バス関係

震災により被災した地域の生活交通が確保、維持されるよう、国交省とし

では地域公共交通確保維持改善事業において、被災地域におけるバス交通の確保などについて補助要件の緩和や補助対象の追加など特別措置を講じたところである。平成 25 年度予算要求においては、地域内の生活交通の適切な確保、維持が可能となるよう、補助上限額の 3,500 万円から 4,500 万円への引き上げも含め、復興庁予算として合計約 30 億円を要求している。

○鉄道局施設課

鉄道は、国民生活や経済活動を支える基盤的な社会インフラであり、被災地域の本格的な復興を図る観点から、その復興は極めて重要であると認識している。三陸鉄道については、平成 26 年 4 月の全線復旧をめざし、平成 25 年度予算において引き続き必要な予算を要求していく。運休中の J R 東日本の各路線については、J R 東日本は被災路線の鉄道による復旧にあたって、津波に対する安全確保や街づくりとの整合性の確保などの課題を解決していくことが必要としている。国交省としても、こういった課題が解決されるべく、津波に対する安全対策や復興計画の具体化が速やかに進められるよう、J R 東日本に対する指導、沿線自治体に対する助言も行うなど、関係者間での議論が円滑に進むよう促していきたい。

○大臣官房参事官

政府においては、自然災害が発生した場合における迅速かつ的確な対応を図るため、交通関係事業者のみならず、国や地方公共団体、地域住民などが一体となり、防災対策に向けた取り組みを推進している。具体的には、毎年 9 月 1 日の防災の日の前後に、国や関係地方公共団体などと連携し、大規模災害を想定した訓練を実施してきているほか、津波防災総合訓練において、津波警報の伝達訓練や住民及び船舶の避難訓練などを実施してきている。

○総合政策局交通計画課

東日本大震災の影響により、運輸事業者を含む中小企業が甚大な被害を受けていると認識している。このため、中小企業庁において、東日本大震災復興特別貸付、東日本大震災復興緊急補償などの支援策を引き続き実施している。こうした制度の積極的な利用促進を図るべく、中小企業庁とも連携して周知徹底などに努めていく。

(3) 大都市圏における安全対策

大都市圏における混雑緩和対策については、都市政策の観点から交通基盤整備、違法駐車排除と駐停車スペースの確保・拡充、乗合バス・タクシー専用レーンの拡充など、公共交通機関の利便性向上に向けた諸施策を、関係省庁や地方自治体と連携し積極的に進め、都市交通の総合的改善を推進するための予算措置を講じられたい。

【総合政策局交通計画課】

大都市圏における混雑緩和対策は重要な問題と認識しており、道路交通の円滑化を図るため、バスなどの走行の改善などを目的とした公共交通機関支援事業の推進、及び公共車両優先システムの導入支援などによりバスなどの利用促進を図っている。

鉄道の混雑緩和対策については、地下高速鉄道整備事業費補助、特定都市鉄道整備積立金制度の活用など様々な支援方策により、輸送力増強対策を進めている。

公共交通機関の利便性向上に向けた取り組みについては、生活交通の存続が危機に瀕している地域などにおいて、地域の特性、実情に最適な移動手段が提供され、また様々な障害の解消などがされるよう地域公共交通確保維持改善事業において、平成 25 年度概算要求では復興庁の経常分を含め約 341 億円を要求している。また、地方公共団体や公共交通事業者など、関係者が一丸となり、街づくりと交通施策を一体で推進する都市・地域総合交戦略の策定を支援するとともに、同戦略に基づき行われる LRT や BRT などの利便性の向上、走行環境の整備、交通結節点の改善、駐車場の整備などの取り組みを総合的に支援している。

(4) 道路危険箇所や踏切対策

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。

【道路局環境安全課、道路交通安全対策室】

○踏切対策

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ことから重要な課題と認識している。開かずの踏切の解消などによる渋滞対策や、安全上課題のある踏切に対する緊急的な対策や抜本的な対策について重点的に取り組んでいきたい。

○主要渋滞ポイントの解消

渋滞の早期解消のため、三大都市圏環状道路などの整備を推進するとともに、既存道路の拡幅や交差点などの対策を効果の高い個所に重点化して実施している。

○事故多発道路の改善

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個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など、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個所などについて重点的に対策を実施していきたい。

(5) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合事業の拡充

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交通の実現を目指す」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りたい。

【自動車局安全政策課】

事業用自動車総合安全プラン2009で掲げた目標を確実に達成するため、平成22年に自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業を設立し、各種支援事業を実施している。本年4月に発生した関越道における高速ツアーバスの事故を受け、5月から6月に実施した高速ツアーバスを運行している貸切バス事業者に対する緊急重点監査などを通じ、法令遵守不徹底や過労運転などの構造上の問題が顕在化した。こうした背景を受け、今夏の多客期に向けた緊急対策を講じるとともに、今後は運行管理、監査などの制度の見直しについて取り組むこととしているほか、平成25年度の予算要求においては、既存の各種支援に加えて、新たに過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援を要求している。あわせて、ASV装置の導入に対する支援なども引き続き実施することで、総合的な安全対策の強化を図り、事故件数、死者数の更なる減少に取り組んでいく。

(6) 自動車車両による衝突事故撲滅対策予算確保

社会の24時間化に伴い、高速道路を利用した夜間輸送が拡大され、過労に伴う事故の増加が危惧される。夜間走行は視界も限られ精神的疲労が増大されることから、前方車両がより確認出来る安全対策が必要である。よって、事業用自動車後方に欧米並みの高さや幅を示す再帰性反射材を取り付け、前方車両確認を向上させ衝突防止策を講じられたい。尚、効果を実証するために社会実験に向けた予算額を確保されたい。

【自動車局技術政策課】

再帰反射材については、夜間、大型車などの長さや幅を示すことができるものとして、平成17年に性能要件などを規定した。再帰反射材の基準は、国連にて策定されているUN規則との基準調和が図られており、欧州と同じ形状及び性能の再帰反射材を取り付けることが可能となっている。また、追突事

故防止対策として、これまでに大型後部反射器の装着義務付対象車両の拡大及び性能要件の強化を行ってきた。更に、大型トラックの追突事故の割合が高い実態を踏まえて、本年月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を導入し、平成 26 年 11 月より順次義務付を行うこととしている。今後は、これらの効果を見ながら更なる安全対策に取り組んでいく。

4. 地域活性化やバリアフリー関係について

(1) 地域整備の充実に向けた予算確保

都市・地域の魅力ある将来像の実現と安全で円滑な交通確保のため、関係者で構成される協議会等による都市・地域総合交通戦略の策定や、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・タクシーベイなど、総合的な都市交通の戦略にもとづく施策の推進に係る予算の拡充を講じられたい。

【都市局街路交通施設課】

コンパクトで集約型の街づくりを実現するとともに、道路交通の混雑緩和、公共交通の乗り継ぎ円滑化など、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、総合交通戦略に基づくLRTやBRTなどの公共交通の導入、交通結節点、歩行者、自転車環境などの実施に対し、地方公共団体など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る。

(2) 地域公共交通の活性化・再生の充実とバリアフリー化促進の予算拡充

「地域公共交通バリア解消促進等事業」により、鉄道駅・バス・タクシー、旅客船、旅客ターミナルのバリアフリー化等の支援、さらに、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインを推進するため、駅施設やバス・タクシー乗降場におけるバリアフリー化の普及促進に向けた予算を確保されたい。

【総合政策局交通支援課、安心生活政策課】

公共交通施設や建築物などのバリアフリー化については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく基本方針において、整備目標を定めて推進してきたが、更なるバリアフリー化の推進のため、平成 23 年 3 月末、基本方針の改正を行い平成 32 年度までの新たな整備目標を設定した。具体的には、バリアフリー化すべき旅客施設の対象範囲を 1 日平均利用客 5,000 人以上から 3,000 人以上に拡大するとともに、車両などのバリアフリー目標を更新した。目標達成に向け、公共交通施設などのバリアフリー化

を一層推進していきたい。

5. 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しまった。国の施策によって経営悪化に至り雇用問題が発生した場合、雇用確保策としての損失補填をすべく必要予算を確保されたい。

また、事業用自動車については社会的責務の公共輸送であり、無料化を含めた大幅割引料金をすべく必要予算の確保をされたい。特に、東北地方については、瓦礫や復興資材の輸送が継続的に行われていることから、復興・再生事業の一環として、無料化に向けた予算措置を図られたい。

【道路局高速道路課】

高速道路料金については、東日本大震災に対処するため平成 23 年 6 月 20 日より休日上限 1,000 円を廃止し、無料化社会実験についても一時凍結をしている。また、平成 23 年 12 月から実施した東北地方の被災地支援及び観光復興のための無料開放については、平成 24 年度の予算には計上されなかったため、3 月末で終了した。割引を含めた今後の高速道路料金制度のあり方については、引き続き幅広く検討していきたい。

6. 航空機代替燃料（バイオジェット燃料）の実用化に向けた支援の拡充

世界的な CO2 削減の枠組みが確立するなか、本邦航空産業においても燃費効率の高い新型機への更新、運航方式の改善等、CO2削減に向けた取組みを積極的に行っているが、将来的な航空業界の成長に伴う CO2 増加の抑制にはこれらの取組みだけでは不十分であり、航空分野における温室効果ガス排出規制が本年 1 月に欧州にて導入されたことなどを踏まえ、国際競争力を維持しつつ、世界的な削減目標を達成するためにはバイオジェット燃料が大きな役割を果たすものとする。

地球温暖化対策については、京都議定書の目標達成計画期間が本年度をもって終了することを踏まえ、現在、政府として 2013 年以降の対策について検討が進められているが、国土交通省の中期的地球温暖化対策に「航空機代替燃料（バイオジェット燃料）の実用化に向けた支援の拡充」を盛り込まれたい。また、本年夏ごろを目途に策定される「革新的エネルギー・環境戦略」へ反映されたい。

【航空局航空戦略課】

航空機代替燃料の開発については、中長期的な地球温暖化対策の方策として、また長期的なエネルギー安全保障の確保の観点からも重要であると認識している。国交省においては、航空機代替燃料の使用による航空機の安全性

への影響に関する調査などを行っている。また、現在、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構において実施されている戦略的次世代バイオマスエネルギー利用技術開発では、将来的にジェット燃料を代替することも見据えて、食糧生産活動に影響しない原料を用いたバイオ燃料に関する基礎技術の開発を実施しているところである。今後も関係省庁と協力しながら海外でも状況などを把握しつつ、取り組みを進めていきたい。

7. 税制関係について

(1) 航空機燃料税の早急な廃止と空港整備勘定の見直し

海外ではほとんど例のない税金であり、オープンスカイの推進、LCCを含めた海外航空会社の参入加速などの急速な環境変化により、ますます国際競争が激化しているなか、海外航空会社との公平な競争環境の観点からも早急に廃止されたい。また、空港整備勘定はプール制の枠組みを改め、歳入歳出の関係を透明化し、現在の歳入規模を前提に用途を検討するのではなく、徹底した歳出削減を行い、利用者への還元を進められたい。加えて空港経営改革は、空港整備勘定のあり方に大きく関係することから、空港整備勘定の抜本的な見直しと合わせて進められたい。

【航空局航空戦略課】

航空機燃料税については、我が国航空会社の競争力強化のため、平成23年度から平成25年度まで緊急引き下げの措置を行っている。これを受け、平成24年度においては、航空機燃料税の額はピーク時の45%に減少し、空港整備事業費も平成22年度の2,072億円から778億円に減少するなど空港整備勘定は厳しい状況にある。今後とも首都圏空港の容量拡大のための羽田空港C滑走路延伸事業や、航空機の安全な運行を確保するため、老朽化が進んでいる施設の更新、改良、空港の耐震対策など、必要な事業を着実に実施するため、航空機燃料税の廃止については慎重に検討を行っていききたい。

空港整備勘定の見直しについては、特別会計改革の基本方針において、空港経営改革の取り組みや、債務の返済状況を見極めるまでの間、自動車安全特別会計の下に経過措置を設置し、一般会計と区分して経理するとされ、特別会計に関する法律の一部を改正する法律案が今国会に提出されたところである。今後の見直しについては、空港経営改革の進捗状況、財政投融资などからの借入金の償還状況などを踏まえつつ検討を進めていく。

(2) 地球温暖化対策税（環境税）の公平化

「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。

【総合政策局環境政策課】

地球温暖化対策を適正に推進する観点から、平成23年度税制改正要望として、地球温暖化対策税に係る特例措置の創設を提出するなど、制度設計や対応策の議論に参画してきた。その結果、平成24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26年3月31日までの間、減免、還付措置を設けることとされた。なお、地球温暖化対策税及び当該税の特例措置を含む租税特別措置法の改正案は、平成24年3月30日に国会で成立し、10月1日から導入されることとなっている。

(3) 自動車関係諸税の抜本的見直し等について

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

【自動車局総務課】

車体課税については、自動車の取得時には消費税と自動車取得税が、保有時には自動車重量税と自動車税がそれぞれ課されており、自動車ユーザーなどにとっては複雑かつ負担が大きいものとなっている。また、地球温暖化、大気汚染問題などの環境対策のみならず、移動の円滑化、安全の確保、国際競争力の強化など、行政課題に的確に対応する必要がある。平成24年税制改正大綱においても、自動車取得税と自動車重量税については、廃止、抜本的な見直しを強く求めるなどとした与党の重点要望に沿って、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から見直しを行うこととされている。政府全体として、車体課税全体について、廃止も含めた抜本的見直しの検討を進めていくことになると認識しており、今回、国交省としても平成24年度税制改正大綱などにそって要望を行うこととした。

②営業用バス・トラックに係る運輸事業振興助成交付金制度で実施されている事業については、安全・健康・環境対策等、必要不可欠なものであることから、財源の確保を含め、事業の継続を図られたい。

③また、「当分の間税」が継続している間は、運輸事業振興助成交付金制度の継続と交付金基準額の確実な交付がなされるよう各自治体に対する法の趣旨

の徹底並びに周知を図られたい。

【自動車局貨物課】

運輸事業振興助成交付金は、軽油取引税にいわゆる当分の間税が課されていることに鑑み、営業用トラック及びバスに係る輸送コストの上昇の抑制、及び輸送力の確保を図るために交付される重要なものである。従来は、総務省通知により行われてきたが、昨年の通常国会で、「運輸事業の振興の助成に関する法律」として法制化され、現在は法律に基づいた制度となっている。

交付金については、トラックやバス事業の振興に有意義に活用されるよう関係業界を指導するとともに、各都道府県の交付状況を注視し、総務省と連携して法律の趣旨に則った交付が行われるよう各都道府県の理解を得ていきたい。

以上