

交運労協 FAX ニュースNO. 3

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階 発行日 2011年11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1回交運労協政策推進議員懇談会を開催

2012年度予算関係課題を再要請！

交通基本法成立に向けて「新たな戦略」を訴える！

11月29日8時より、東京都内「ルポール麹町」の会議室において第1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、三日月大造衆議院議員、田城郁参議院議員が出席。欠席した議員懇メンバーの事務所からは秘書の方々の出席を頂いた。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年度予算概算要求」（3.11東日本大震災要求も含む）に関する諸課題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】

今国会審議に付されている交通基本法の成立があやしくなっている。会期末が近づいているが、最後まで頑張りたい。最悪の事態になったとして継続審議の取扱いとなるよう要請する。成立しない場合には通常国会での審議となるが、交運労協として「新たな戦略」を練る必要がある。例えば、被災

【第1回政策推進議員懇、渡辺議長挨拶】 地現地から成立に向けた声を届ける取り組み等も検討していきたい。今後も、全力を挙げて、同法の成立に向けて

全力を尽くしていくが、構成組織の皆さんもご支援願いたい。また、本会議の目的である来年度予算概算要求についても、その政策実現に向けて頑張る中で民主党政権をしっかりと支えていきたい。

【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
- 地域公共交通確保維持改善事業について（4項目）
- 地域活性化やバリアフリー関係について（2項目）
- 安全対策関係について（5項目）
- 高速道路料金への対応について
- 東日本大震災関係について（4項目）
- 税制関係について（4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、社会保障の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

出されているが、年間44兆円の税収では国家予算が組めず、消費税議論が俎上に上らざるを得ない。誰がやっても避けて通ることができないと思う。難しい問題であるが頑張りたい。

●赤松広隆衆議院議員

今国会には郵政改革法案の取扱いも一つの焦点となっている。理事懇でその取扱いが議論されているが、「お経読み」まで行きそうにない。国対と連携して成立に向けて頑張る。また、交通基本法の審議も難しくなっているが、成立の可能性が高い状況下で一挙に議論を進めていくことも一考すべきだ。国会延長もその一つの手法であるが、来期国会で知恵を出し合って成立をめざすことも視野に入れて取り組みたい。

●高木義明衆議院議員

私は、文部科学省大臣を降りてから民主党内で選対の任務を負って頑張っている。また、民主党内に設置している「総合交通体系を実現・推進する議員連

盟」の会長も兼務させてもらっている。様々な交通・運輸に関わる課題がある中で、被災地の復旧・復興を急ぐとともに、街づくりと一体となった交通政策を進めていく上で、交通基本法の早期成立をめざして頑張っていきたい。

●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。野党との国会日程や法案審議等の調整で汗を流している。交通基本法案の取り扱いは本日午後から「つなみ関連法案」が審議入りすることとなっており、それが採決されれば交通基本法の審議入りをめざしたいが自民党の反対もあって難航している。一部の交通事業者から「事業者責務」等に関する指摘もあっていることから、懸念する問題もあり、関係者の理解を得ながら成立をめざしたい。

●田城郁参議院議員

民主党内に設置された「部門会議」の中で交通基本法の早期成立をめざす機運を高める取り組みを行っていく。渡辺議長から「新たな戦略」論が呈されたが、被災地からの声が届けられれば効果があると思う。受け止めて反映できるように頑張る。

[出席者からの補足説明及び追加要請]

○JR総連：交運労協から提出されている「2012年税制改正要望」の結果はどうなっているのか。わかれば教えてほしい。さらに、JRの三島・貨物経営問題は自助努力では如何ともし難い課題である。引き続き「三島特例」「承継特例」等の税制要望の実現に向けて取り組んでもらいたい。

○航空連合：航空機燃料税が3割程度減額されたが、引き続き、廃止に向けて取り組むとともに、安定的な航空財源の確保を図って欲しい。民主党部門会議ではその立場で改めて文言として盛り込まれたことに対してお礼を申し上げる。また、航空券連帯税の導入については税の受益と負担の関係が不明確であり反対である。よろしく願います。

[坪井義範副議長の閉会挨拶]

本日は、多く構成組織の代表者の参加を頂いた。会議の中で報告されたように、交通基本法成立に向けた環境は厳しいものがあるが、成立に向けて頑張り合いたい。特に、民主党政権下の中で同法の成立を期すことに意味がある。交運労協全体が一丸となって奮闘することを確認して閉会とする。

※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

〈 別 紙 〉

2012 年度 政府予算概算要求

国土交通省

【総合政策局】

1. 交通基本法の早期制定と基本計画の策定、支援制度について

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、その策定をふまえ、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法整備、支援制度の確立・拡充を図られたい。

2. 地域公共交通確保維持改善事業について

(1) 協議会への交通運輸労働者代表の参加について

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。

(2) 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。

(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事から、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。

(4) 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、九州の安定経営に向け、経営安定基金の運用益の確保と恒久的な対策を講ずると共に、JR貨物も含めた承継特例を継続されたい。

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。

3. 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について

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。

(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。

4. 安全対策関係について

(1) 自然災害に対する予防・復旧対策予算確保について

日本は火山脈の上に位置し、毎年地震、台風が発生し、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共に、制度の抜本的見直しを図られたい。

また、関係する法律の見直しを行い、交通関係インフラの対策だけでなく、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。

(2) 大都市圏における安全対策について

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。

(3) 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。

(4) 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られたい。

(5) 自動車車両による衝突事故撲滅対策予算確保について

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事から、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の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。

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。

6. 東日本大震災関係について

(1) 東日本大震災に伴う公共交通の復旧等について

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況に陥った。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、復旧・再建が進むよう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、震災復興財源の確保から燃料価格が高騰してもトリガー条項の発動が見送られる見通しとなっていることから、環境対策として予定されている石油石炭税への上乘せ税率についても当分の間、発動を見送るよう措

置されたい。

(2) 事業者に対する支援策及び雇用の維持・安定に向けて

東日本大震災により、農業や漁業など第一次産業が大きな被害を受けたことから、国から各種助成金や交付金が出されている。しかし、直接的な被害がない間接的な産業においても、第一次産業の壊滅的な被害により、人流・物流を問わず輸送・運送需要が急激に減少しており、小・中規模事業者の経営環境は危機的な状況に陥っている。従って、直接的な被害を受けた第一産業のみならず、関係する事業者への営業補償や資金繰り対策をはじめ、雇用の維持・安定に向けた助成金や交付金等の弾力的運用を図られたい。

(3) 東日本大震災にかかわる新たな支援策の構築について（鉄道局）

本年3月11日に発生した東日本大震災で東北地方の鉄道事業者（JR貨物会社も含む）は壊滅的な打撃を蒙っている。現下の救援法としては鉄道軌道整備法の適用が考えられるが、この支援策（現行：国庫補助率は4分1）では被害規模から見て限度があり、新たな支援の在り方を検討されたい。

(4) 東日本大震災に伴う支援策等について（自動車局）

バス車両の流出や営業所等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回復のため、固定資産税など経営に関わる諸税の減免を含めた優遇税制の適用や、財政的支援策を図られたい。

7. 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。

(2) 船員税制の確立について

海国であり通商国であるわが国の経済安全保障を担う日本商船隊はその殆どが外国船籍であり、そして58カ国におよぶ国籍を有する船員による船舶運航という実態にあります。

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、わが国商船隊の運航継続は一刻の予断も許されないことはご承知の

通りです。

現在、その日本商船隊は約 2,500 隻であり、6 万人の船員により運航されていますが、その内、愛国心をもって就労する邦人船員は 2300 人にしか過ぎません。

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を進めています。

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・就労環境を勘案し、わが国においても現状を踏まえた政策減税が不可欠です。

この様な中、国土交通省は外航船員の確保育成への取り組みとあわせて「日本人船員に係る税制に関する検討会」のとりまとめを勘案し、外航日本人船員に対する「対外船舶運航事業用に供する船舶に乗り組む船員に関する課税の見直し（個人住民税）」平成 24 年度税制改正要望を行っていません。その実現を図られたい。

(3) 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。

(4) 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。
- 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法整備等の対策を図られたい。

以 上