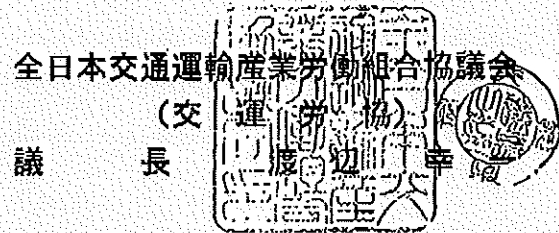


交運労協外発第15号  
2010年4月14日

国土交通省

大臣 前原 誠司 殿



## 2010年政策・制度に関する要請について

日頃より交運労協の活動に対しご理解、ご協力をいただき感謝しております。

さて、私たち交運労協は、陸、海、空の交通運輸産業で働く労働者を代表する組織として、交通運輸に係わる問題に対し、様々な提言を行ってまいりました。

この度、表記について別添の通り、交運労協の政策・制度の要求事項を取りまとめましたので要請いたします。

何かとご多忙とは存じますが、下記日程の範囲でご検討をお願いいたします。

### 記

1. 日 時            平成22年4月中旬
2. 場 所            国土交通省
3. その他            当日は10名程度でうかがいます  
(参加者がわかり次第名簿を提出します)

以 上

# 2010年 政策・制度要求

## 国土交通省

### 【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・長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向を策定されたい。また、具体的施策展開における必要財源として、「総合交通特別会計（仮称）」を新たに創設されたい。

#### 2. 空港整備財源の見直しについて

空港整備財源の半分以上は、空港使用料や航空機燃料税などの公租公課により、利用者・事業者が負担している。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引き下げ、利用者に還元すべきである。なかでも、海外でもほとんど例の無い航空機燃料税は廃止を前提に水準を大幅に見直しされたい。

#### 3. 船員税制の確立について

海国日本において、国家災害安全保障・経済安全保障・地球環境保全・食料供給の安全安心、に果たす日本人船員の役割は大きい。その日本人船員は、減少の一途をたどっている。国際分野における外国人船員への取り組みのみならず、日本海運全体における日本人船員比率の向上が国家的課題となっており、関係省庁による取り組みが鋭意進められている。また、国民生活の安定・安全につながる水産産業復興による地域活性化に向けた取り組みの一環としても、年間を通じて船内居住を強いられ、社会・家族からの隔絶を強いられる船員の実態を加味した、公平公正な船員税制（所得税・住民税・航海日当改善）を確立し、船員に適用されたい。

#### 4. 温暖化対策税（環境税）の公平化について

地球温暖化対策は急務な重要政策課題であることから、削減施策方法の財源確保では地球温暖化対策税の導入を含む税制のグリーン化が論議されている。現在まで自動車には取得から走行まで過重な不公平関連税がかけられており、新たに温暖化対策税を新設するに当たっては、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、自動車関係諸税の暫定税率をすり替えるなら、税の趣旨に反するものであり強く反対する。

#### 5. 高速道路の無料化について

高速道路の無料化については、「割引率の順次拡大や統一料金制度の導入など社会実験を実施し、その影響を確認しながら段階的に進める」、「初年度の社会実験は、路線を限定し、鉄道などのほかの交通機関や渋滞の懸念に対してきめ細かく配慮したものとする」とし、対象区間を定め社会実験が実施された。交運労協の調査でも明らかな通り、渋滞による運転者の労働条件悪化や旅客の安全が損なわれてはならず、鉄道・高速バス・フェリー旅客船との公平・公正な競争を国の施策で脅かしてはならない。よって、社会実験の結果は広く公表し関係者の意見を聞くと共に、交通全般である総合交通政策を確立し、慎重に対応されたい。

#### 6. 自動車車両による衝突事故撲滅対策について

平成 20 年中の事業用自動車重大事故発生件数は 5,280 件と多発、959 人が死亡（内衝突によるが 523 人）している。高速道路の発展により夜行輸送が増加する中、夜間運行時の前方車両確認を向上させ、人命尊重の立場に立ち衝突事故防止撲滅に向けた施策の実行を図らなければならない。よって、欧米並みに車両後方に高さと幅を示す再帰性反射材取り付けを、夜間における衝突防止策として車両保安基準に定められたい。尚、車両保安基準を定める理論構築のために、一年間の社会実験を取り組まれたい。

#### 7. 違法事業者の罰則強化について

規制緩和は経済的緩和と社会的規制の両輪に基づき施行された。にもかかわらず事後チェック監査実施結果は、労働基準法・改善基準告示・最低賃金、名義貸し等の違反、社会・労働保険未加入、などの反社会的行為事業者が蔓延している。「自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正」、が昨年 10 月から施行されているが、真面目な事業者が報われる産業秩序維持のため、新規参入事業者の厳格審査と監査強化、さらに罰則規定の強化をされたい。

#### 8. 地方・離島航路等の確保策について

地方過疎地や離島住民の移動・生活必需品・出荷を輸送する上で不可欠な交通手段は、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。民間事業者の努力だけでは維持に限界があることから、国が主体となり地方公共団体と協働し、一般財源による財政的支援の強化・拡大を図り、陸・海・

空の交通・運輸確保を充実されたい。

#### 9. 地域公共交通の活性化・再生の充実とバリアフリー化の促進について

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、多くの総合連携計画が各法定協議会において策定され施行されている。更なる鉄道・バス・タクシーに係る公共交通を活用した地域公共交通の活性化に取り組むため、各市町村に法定協議会の設置を促し、財政面も含め自主的な取り組みを支援されたい。

また、「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の考え方を踏まえ、駅施設やバス・タクシー乗降場におけるバリアフリー化を推進し、合わせて高齢者等が乗りやすい旅客輸送車両の普及促進を図られたい。

#### 10. 運輸安全委員会の内閣府への所管移行について

運輸安全委員会は、独立性が一定程度担保されたが国土交通省の所轄であり、より一層の「公平性・独立性」を確保するため内閣府所管とすると共に機能強化をされたい。

また、明らかに犯罪である場合を除き、運輸安全委員会調査は警察庁の捜査より優先されるべきであり、現在、警察庁との間で取り交わされている「覚書」「犯罪捜査及び航空事故調査の実施に関する細目(昭和50年8月1日付)」は、事故調査を優先する内容に見直すとともに、事故の当事者や証人などの関係者が運輸安全委員会に提示した証拠・証言は、刑事や民事の訴訟における証拠として採用しないものに改定されたい。

#### 11. 自然災害に対する予防・復旧対策について

自然災害が毎年多発し予測できない被害が発生していることから、治山・治水(河川)、道路保全、橋梁(鉄道・橋の老朽化)等の交通インフラ保全について、国、地方公共団体、住民、事業者の連携により、予防が必要な道路や山間地、鉄道沿線の調査をおこない、事前の安全対策を講じられたい。

以 上