

第9回交通基本法検討会 議事要旨

日時：平成22年4月14日(水) 9:30～10:30

場所：国土交通省8階国際会議室

有識者：全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)議長 渡辺 幸一 氏 ほか

主な御意見：

○交運労協

- ・ 陸・海・空・モードにわたって、交通基本法に賛成。移動の権利の保障、公助・共助の視点は重要。加えて、交通に「乗って楽しむ」、「人とふれあう」という視点を盛り込んでほしい。また、物流についても、社会生活を維持するという大きな役割がある。

○海員組合

- ・ 中間整理では、海上インフラの整備に触れていない。移動権の保障ということで、離島には船舶が不可欠であり配慮してほしい。地域の実態を把握しないと、国の補助制度の拡充が、23年度に間に合わないのではないかと危惧している。そのため、全国での協議会の実態を把握し、どのような要求があるか調査しており、4～5月までに集約する。交通基本法を制定するだけでなく、実効性を持つように工夫すべき。

○私鉄総連

- ・ 交通基本法の早急な制定に期待。地方では、線路、橋梁、駅、ホームなどのインフラ整備や更新は事業者単独では進まない。国、地方自治体、事業者の責務・分担の整理をすべき。事業者の自助努力だけでは立ちゆかない。市場原理、利益優先は地方部では通用しない。
- ・ 運転者の賃金の低下も問題。
- ・ 交通基本法の下にある各種事業法の整理が必要。
- ・ 運賃は地方で格差あり。全てを利用者に転嫁してよいのか。支援が必要ではないか。

○JR総連

- ・ モード横断的に公共交通を真ん中に据えて検討を進めるべき。大切なのは安全という視点。
安全に関する条文を設けるべき。安全を担保するため、事故の原因究明とそれに基づく対策、労働環境の整備等を制度として位置づける事が必要。

○全自交労連

- ・ 国民の移動権を保障するためには、公共交通を優先する施策を重視すべき。タクシー、バスなど公共交通こそが持続的、安定的、安全に輸送を提供できる。NPOなどは補完的な位置付けで。
- ・ 中間整理には「輸送サービスの質の確保」と「費用の縮減」という対立する考えが示されている。輸送の安全確保と適正な人件費の確保は不可分だ。良質な公共交通の維持と市場原理とは相容れない。交通弱者の負担軽減のために公的助成の拡充を。
- ・ 中間整理には「公助」「共助」という言葉が出ているが、概念を明確にしてほしい。助け合いという曖昧なものでなく、きちんとした制度として、問題が発生しないようにすべき。
- ・ 交通の分野では、自治体の対応能力に課題があるため、地方分権は慎重に。安全規制や利用者保護は全国一律の水準であるべき。
- ・ 交通基本計画の策定に当たっては、労働団体、事業者団体も参画できる仕組みを作ってほしい。

○JR連合

- ・ ビジョンを明確にし、持続可能な公共交通があるまちづくりや高速道路整備を行うべき。
- ・ 鉄道ネットワークは日本の財産。新規だけでなく、既存の鉄道インフラ整備を大切にすべき。
- ・ マイカーは乗れば乗るほど社会的コストが増えるが、鉄道は利用すればするほど運賃を安くできる。学生、高齢者だけでなく、クルマを運転できる世代にも鉄道を利用してもらうことが重要。そのためにもローカル線を積極的に活用できるような仕組みをつくれればよい。
- ・ モーダルシフトを推進し、法律の制定を含めて鉄道を利用した貨物輸送の制度化を検討してほしい。

○運輸労連

- ・ 交通には、人流だけでなく、物流も含まれる。物流の位置づけが薄い傾向がある。物流のあり方をきちんと整理すべき。
- ・ 路上駐車の取締が厳しくなり、物流関係者は大変苦慮している。営業用自動車の積み卸し時の駐車禁止の除外を検討してほしい。
- ・ 利用者の立場に立った物流コストの縮減とあるが、個々の政策は逆行しており、コスト増の実態にある。
- ・ 環境税に関連し、自動車関係諸税を含めた税制のあり方について見直すべき。

○国労

- ・ 新幹線の並行在来線の問題や、貨物の経営環境が厳しい問題がある。国の援助だけではだめ。受益者にも負担してもらう事が必要。
- ・ 政策に頼るだけでなく、事業者自らの努力、国民の協力が必要。
- ・ モーダルシフトをとっても、強制力を持たせて、実現していくことが必要。
- ・ 交通基本法の期待が大きいが、どう実現させるのかがポイント。

○航空連合

- ・ 交通体系の中で、航空が担う役割があり、お客様が航空の持つスピードを得る権利はある。
- ・ 交通不便地域においては、国際競争に晒されている事業者が地方路線を維持することとなり経営面で厳しい側面がある。国際的に見て異常に高い航空機燃料税の負担減などを望む。
これまでのように幹線の利益で地方路線を内部補助で支えるのは限界がある。離島路線は、生活交通としてナショナルミニマムの観点から、運航費の全額補助も含め、国が支援すべき。
また、地方の不採算路線については、国、自治体、事業者の役割分担を明確にすべき。
- ・ 航空ではテロの危険性を孕んでおり、国が保障するものとして保安の視点も重要。

○全港湾

- ・ 前政権の規制緩和により、安全が蔑ろにされてきた。例えば海上コンテナでは1998年4月、ISOフル積載での国内運行を認めたため、2003年1月から20フィートコンテナも40フィート

コンテナも30トンの480キロ積載での国内走行が可能になった。しかし、国内に20フィートで30トンの480キロ積載出来るトレーラーは141台(0.4%)で、しかもこれはタンクコンテナ専用トレーラーで後端荷役は出来ない。30トンの480キロ積載後端荷役は出来るトレーラーの国の基準は無い。業者が購入しようとしてもそのトレーラーは存在しないため、現状は違反して20トンのトレーラーで30トンの480キロを運行されている。

- ・ 今度は「トレーラー新法」で情報が伝達されるようになるため、「法を守る環境整備」を交通基本法制定とあわせてお願いしたい。

以上