

## 2021年度私鉄・バス・ハイタク関係予算の拡充を要請

～コロナ禍で極めて厳しい状況にある公共交通への支援強化を要請～

2020. 8. 5

総合政策局

私鉄総連は8月4日、各省庁が2021年度予算概算要求を編成するにあたり、新型コロナウイルス感染症の影響で極めて厳しい経営状況にある私鉄・バス・ハイヤー・タクシー産業に対する事業存続に向けた支援や、地域公共交通の活性化による生活路線維持、要員の確保・人材育成、安全輸送の確立に資する予算の拡充を要請した。

要請は国土交通省、観光庁、総務省、厚生労働省、復興庁、に対して、私鉄総連組織内国会議員の森屋隆参議院議員、準組織内国会議員の辻元清美衆議院議員に同行をいただき、木村敬一中央執行委員長を先頭に、池之谷潤中央副執行委員長、志摩卓哉交通政策局長、樋口和司政治政策局長、久松勇治ハイタク協議会事務局長で要請した。

### 1. 国土交通省要請

国土交通省では、最初に総合政策局に、感染症による影響に対する事業存続に向けた支援策強化や改正された地域公共交通活性化再生法に関わる施策の予算確保、地域公共交通確保維持改善事業の拡充を求めた。

要請にあたり木村委員長は「公共交通従事者はエッセンシャルワーカーとして感染リスクを抱えながらも、輸送の使命を果たすために懸命に頑張っている。しかし、輸送人員の大幅な減少により、大手も含めて極めて厳しい状況に置かれている。従前の支援に加えて経営の安定と事業存続に向けた支援をお願いしたい」と挨拶した。

続いて志摩交通政策局長は、①大手・中小を問わず感染症拡大の影響を受けていることから、すべての事業者を対象とする固定資産税・都市計画税の減免などの税制優遇、②2021年度からスタートする新たな交通政策基本計画の目標達成に向けた予算確保、③地域公共交通確保維持改善事業の予算拡充と地域間幹線系



久保田公共交通・物流政策審議官に要請省を手渡す

統補助の要件緩和と補助率引き上げ、④改正地域公共交通活性化再生法で努力義務化された地域公共交通計画の策定と地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進計画の実施に対する支援、⑤交通系 IC カード導入とシステム維持費用の負担軽減に向けた支援の拡充、⑥改正バリアフリー法に基づく新たな目標達成に向けて、交通事業者への支援拡充など要請趣旨を説明した。また口頭で、利用者や運転士を守るために公共交通利用時のマスク着用の義務化を求めた。

これに対し久保田雅晴公共交通・物流政策審議官は、「コロナ禍にあつて公共交通サービスがエッセンシャルサービスとして、現場の皆さんがリスクを抱えながら使命を果たされていることに感謝する。大臣の赤羽もことあるごとに感謝の言葉を述べている。各交通事業者は感染症の影響で第1四半期の決算は悲惨な状況であった。7月に入っても厳しい状況が続き、第2四半期も厳しい状況となることが予想される。我々も第二次補正予算でさまざまな措置で対応しているので活用願いたい。また、自治体にも働きかけて、臨時交付金を活用した公共交通への支援が400以上の自治体で行われている。現在、来年度予算を検討しているが、感染症の影響を十分に考慮したい」と述べた。



秋川自動車局長に要請省を手渡す

続いて要請した自動車局では、①バス・タクシー運転士、自動車整備士の確保・育成に向けた実効性ある施策の創設、②「地域公共交通確保維持改善事業」におけるバス車両更新対策の拡充、③監査体制の充実・強化、④貸切バス安全性等評価認定制度、運転者職場環境良好度認証制度を取得した事業者に対する優遇措置の拡充、⑤事故防止対策支援推進事業の拡充とタクシー車両への衝突被害軽減ブレー

キと車両横滑り防止装置、駆動力制御装置の導入への支援、⑥福祉車両の購入費・改造費に対する補助率引き上げや運行に対する助成と税の減免、ユニバーサルデザインタクシー車両導入補助金制度の拡充、⑦自動車運転者への各種スクリーニング検査に対する助成制度の創設、⑧税制改正要望、などを要請した。

要請に対し秋川直也自動車局長からは「各要請内容はいずれも重要な課題と認識している。各担当部署にも要請項目を伝えている。工夫や運用を変えることも重要であり実現できるよう努力したい」とした。これに対し、同行した森屋隆組織内国会議員からは「地方の路線バスの利用者は学生と高齢者が多い。公共交通が感染症対策をしっかりと取り組み安全であることを周知していただきたい。また、タクシーが公共交通であるとの認識が薄く、PCR検査受診の際、『公共交通を使わずタクシーの利用』と呼びかけている自治体もある。感染症対策を強化しながらタクシーが公共交通であることのアピールを」と述べた。辻元清美準組織

内国会議員からは「地方のバス会社は元から厳しい経営環境にあり、今回の感染症でさらに厳しくなっている。また、小さな会社は運行するためにマスクの確保に苦勞した。地方バス、貸切バスに対する支援の強化を」と求めた。また池之谷副委員長からは「地域間幹線系統補助について、今回の感染症による利用者の減少で多くの路線が補助要件を満たせなくなる。特殊な状況であり、要件緩和を」と要望した。

続いて要請した鉄道局では、

①安全・安心な鉄軌道の構築に向けた各種補助の拡充、②災害復旧事業費補助の拡充、③老朽化対策の強化に向けた補助の拡充とコンクリートまくらぎ交換促進に向けた支援の拡充、④第三者暴力行為防止の観点からセキュリティシステム高度化に向けた補助の創設、⑤地域公共交通バリア解消等促進事業の補助拡充と税制優遇、⑥大規模輸送障害対策の強化、⑦エコレール



上原鉄道局長に要請省を手渡す

事業の継続、⑧税制改正要望などを要請した。冒頭、木村委員長から7月23日に箱根登山鉄道が全線復旧したことを報告し、この間の支援に感謝を述べるとともに、感染症の影響により鉄道各社が非常に厳しい状況にあることから支援の拡充を求めた。また、池之谷副委員長からは、第三者暴力行為や犯罪の防止に向けて「セキュリティの高度化に向けて防犯カメラに対する補助の創設」により、現場で働く方々が安心して働ける環境整備を求めた。上原淳鉄道局長からは、「各要請項目について、しっかりと受け止めたい。7月23日に運行を再開した箱根登山鉄道と高山本線について、鉄道軌道整備法の改正で会社が黒字でも路線が赤字であれば災害復旧事業費補助の対象となった。災害時にはオール国土交通省で対応し、今回の箱根登山鉄道では、治山事業を含め神奈川県とも協議会を設置して、情報を共有して対応した。他の補助制度についても充実をはかっている」とした。森屋隆組織内国会議員からは「コンクリートまくらぎへの交換促進では、資材の調達が年度内に間に合わない問題や、地方鉄道ではマンパワーが足りていないことも交換が進まない原因の一つに上げられる。現場の実情をふまえた支援を」と要望した。

## 2. 観光庁要請

観光庁要請では、①観光の活性化に資する施策の創設と各公共交通に対する支援、②旅行業者の法令遵守やダンピング防止に向けた観光庁の指導体制の確立、③公共交通利用環境の革新等に向けた補助の拡充、④観光人材育成支援事業の対象に貸切バス運転士など公共交通の人材確保・育成の追加、などを求めた。

要請にあたり木村委員長は「貸切バス專業は危機的な状況であり、存続に向けて支援の強化を」と求めた。これに対し対応した高橋一郎観光庁次長は「貸切バスは輸送人員、売上げともに大変厳しいと承知している。可能な限りお手伝いできればと考えている。GoTo キャンペーンについては、7割は旅行商品、3割は地域クーポンであるが、地域の観光商品として地域の鉄道・バスも対象になる。感染症対策を充分に行って実施していきたい」とした。これに対し、同行した辻元清美準組織内国会議員から「オリンピック受入態勢を懸念していた一年前と状況が変わった。インバウンドが期待できないなかで、マイクロツーリズムやワーケーションなど新たな動きもある。観光業の存続に向けて各施策の充実を」と述べた。



高橋観光庁次長に要請省を手渡す

### 3. 総務省要請



写真上 内藤自治財政局長、写真下 稲岡自治税務局長に要請省を手渡す

総務省要請では、①大手・中小を問わずすべての事業者を対象とする固定資産税・都市計画税の減免などの税制優遇、②鉄道、自動車関係の税制改正要望に対する積極的な対応、③定住自立圏事業に対する地方財政措置の強化、④高齢者が安全に外出できるよう地方自治体の外出支援や公共交通の社会的割引に対する地方財政措置の強化、⑤地域公共交通確保維持改善事業や鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助の協調補助を担保できるよう地方財政措置の強化、⑥地球温暖化対策税の減免と低炭素型自動車普及促進事業費補助金の拡充、について要請した。また、志摩交通政策局長から口頭で、軽油引取税の暫定税率の廃止についてもあわせて要請した。

内藤尚志自治財政局長からは「公共交通が果たす役割は理解している。感染症対策で、公営交通も民営交通も収入が落ち込んでいると承知している。我

々としてできる支援をしていきたい」とした。これに対し森屋隆組織内国会議員からは「地方の生活路線は廃止されると復活できないので、是非支援を」と述べた。

税制関係の①②⑥項目では、稲岡伸哉自治税務局長から、「①について、地域経済を支える意味で中小企業の固定資産税・都市計画税を減免している。大手企業も含めて厳しい状況は理解しているが、税収はさまざまな取り組みの財源となっていることも理解していただきたい。②については、国土交通省や関係する省庁と調整して対応していきたい。⑥は国税なので担当外」との回答があった。

#### 4. 厚生労働省要請

厚生労働省要請では、①国土交通省と連携した監督業務の強化とさらなる体制強化、②女性が働きやすい職場環境改善に向けた女性活躍加速化助成金の拡充と税制優遇、③鉄軌道運転士の養成費用の「実習併用職業訓練(実践型人材養成システム)」適用、④バス・タクシーの人材確保に向けた「処遇改善等加算」の適用と「雇用管理制度助成コース(建設分野)」と同様の制度の創設、⑤バス運転士



達谷窟審議官に要請省を手渡す

確保に向けた人材開発支援助成金(旧キャリア形成助成金)の拡充、⑥自動車運転者の脳・心臓疾患等へのスクリーニング検査への支援の創設、などを求めた。また、木村委員長から9月末で期限を迎える雇用調整助成金の特例措置の延長を求めた。

要請に対し、<sup>たがやのぶなお</sup>達谷窟庸野高齢・障害者雇用開発審議官からは、「少子高齢社会のなかで人手不足は深刻になり、各労働者が職場で定着するための取り組みと離職防止に向けた取り組みが重要であると承知している。雇用管理制度助成コース(建設分野)と同様の制度の創設については、『人材確保等支援助成金(雇用管理制度助成コース)』が業種も事業規模も関係ないので、まずはこちらの制度を利用してもらいたい。建設業は元請け・下請けなど重層的な事業構造で雇用保険料率も高く、財源が違うことをご理解願いたい」とした。これに対し森屋隆組織内国会議員は、「介護、保育、看護と同様に交通も低賃金・長時間労働の是正が課題であり、対策の強化を求める」、「貸切バスが感染症の影響で稼働できないなか、雇用調整助成金の特例措置でかろうじて雇用を守っている。是非、延長してもらいたい」と要望した。これに対し達谷窟審議官は「雇用調整助成金の特例措置は9月末までである。この間、可能な限り手続きを簡素化してきた。延長は今後の検討課題」とした。また、池之谷副委員長からは、「感染症対策ですすでに希

望退職を募るような企業も出てきている。アフターコロナではバス運転士不足がさらに深刻化することが懸念される。『処遇改善等加算』の創設を検討していただきたい。改善基準告示の改正の議論をしていますが、職場には労働時間が減れば、賃金が減るという懸念がある。そうしたことを払拭していただきたい」とした。これに対し達谷窟審議官は「雇用保険で対応するのは難しい。自動車運転者については所管する国土交通省がどう考えるかである」とした。

## 5. 復興庁要請

復興庁では、石塚孝復興庁統括官に、「地域公共交通確保維持改善事業」の被災地特例の継続と予算拡充を要請した。

木村委員長は、「被災地の全面的な復興は道半ばであると思っている」と訴え、その後、志摩交通政策局長からは「現在の特例が2020年度末で終了するが、被災地の早期復興に向けて、支援を継続されたい」と求めた。

これに対し、石塚統括官は「地域のなかで生活交通を確保する



石塚復興庁統括官に要請省を手渡す

ことは重要と認識している。被災地特例については今年度末までで、不安に思われるのは当然と考える。東日本大震災復興特別会計から国土交通省の一般会計に移管されるが、国土交通省と連携して、引き続き地域間幹線系統補助については激変緩和措置として変わらない支援をしていく。また、避難措置が解除された福島県の12市町村には帰還を促進するため、災害公営住宅を経由する路線の補助と車両購入を支援していく」とした。これに対し池之谷副委員長からは「激変緩和措置については一安心したが、人々の生活はまだ元に戻っていない。被災地域の復興のために引き続き支援をお願いしたい」と要望した。これに対し石塚統括官は「平成29年度、平成30年度に被災地特例の対象地域に追加された福島県の12市町村については引き続き、復興予算で対応していくこととしている」などとした。

以上

※今回要請した要請内容は次のとおり。

# I. 国土交通省

## 1. 総合政策局関係

- (1) 新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、大手・中小を問わず、すべての公共交通事業者の経営がきわめて厳しい状況となっていることから、事業存続に向けた支援策の創設とそのための予算を確保されたい。また、現在、中小企業・小規模事業者等に固定資産税・都市計画税の減免が行われているが、公共交通の維持・確保に向けて、大手事業者とその子会社にも適用されるよう、関係省庁と連携をはかり、税制改正要望に盛り込まれたい。
- (2) 2021年度から新たに始まる交通政策基本計画に掲げる目標達成に向けて、各関連項目に必要な予算を最大限確保されたい。
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業について、国民の生活に必要不可欠な交通手段の確保のために、関連するバス、タクシー等生活交通維持対策、ノンステップバス・福祉タクシーの導入促進、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置、地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等に対する予算を拡充されたい。また、地域間幹線系統補助については、要件の緩和と補助率の引き上げのための予算を確保されたい。
- (4) 新たに努力義務化された地域公共交通計画の策定と、地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進計画の実施に必要な財政上の支援措置を講じられたい。
- (5) Ma a Sの円滑な普及促進や、感染防止の観点からキャッシュレス対応への需要が高まることが予想される。これまで導入促進がはかられてきた交通系ICカードは、中小私鉄・バス・タクシー事業者にとって、導入費用やシステム維持費の負担が過大であったことから、負担軽減に向けた支援を拡充されたい。
- (6) 改正バリアフリー法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進と、新たな目標達成に向け、交通事業者に対する支援を拡充されたい。

## 2. 鉄道局関係

- (1) 安全・安心な鉄軌道を構築するために、鉄道施設総合安全対策事業費等補助金、都市鉄道整備事業費補助金、鉄道技術開発費補助金、鉄道整備等基礎調査、踏切保安設備整備費補助金等の予算を確保し、要件の緩和と補助率を拡充されたい。
- (2) 改正鉄道軌道整備法により災害復旧事業費補助制度が緩和されたが、経営基盤が脆弱な地域鉄道の早期復旧につながるよう、さらなる補助率の引き上げなど拡充を検討されたい。
- (3) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業による老朽化対策や安全対策の強化に向けて、予算の拡充と補助率の引き上げをはかられたい。また、軌間拡大防止に向けて2018年7月に木まくらぎからコンクリートまくらぎへの交換促進が通達された。しかし、中小地方鉄道事業者にとっては負担が非常に大きいことから、補助の拡充をはかられたい。
- (4) 第三者暴力行為防止の観点から貴省と警察庁との連携した啓発活動を強化するとともに、鉄道におけるセキュリティの高度化に向けた具体的な対策、防犯システム・防犯カメラ導入を促進するための補助を創設されたい。

- (5) ホームドア・可動式ホーム柵の普及に向けて地域公共交通バリア解消促進等事業の補助率を引き上げられたい。また、これらの設備の増加は、維持・管理等保有コストの増加につながり、鉄道事業経営を圧迫することから、補助と税制優遇による支援を拡充されたい。
- (6) 都市鉄道では相互直通運転区間の延伸により、些細なトラブルが大規模な輸送障害につながる事例が多く見られることから、大規模な輸送障害対策のための事業費を拡充されたい。
- (7) 2013 年度から環境省と連携し、鉄軌道事業者における省電力・低炭素化に資する設備の導入を支援している「エコレールラインプロジェクト事業」について、引き続き継続し、予算を確保されたい。
- (8) 鉄軌道関係税制改正要望
  - ① 都市鉄道利便増進事業に係る特例措置の延長（固定資産税・都市計画税）
  - ② 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（軽油引取税）
  - ③ 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の拡充・延長（固定資産税）

### 3. 自動車局関係

- (1) 現在、国土交通省が進めるバス・タクシー運転士、自動車整備士の確保・育成に向けた、「処遇改善・給与・運賃のあり方の検討」を着実に進め、実効性のある施策を創設するための予算を確保されたい。
- (2) 「地域公共交通確保維持改善事業」におけるバス車両の更新対策である「公有民営による補助制度」をより充実した施策とするための予算を拡充されたい。
- (3) 監査体制の充実・強化
  - ① 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会とりまとめ」を踏まえ、旅客運送事業の監査体制の充実・強化のための予算措置をはかるとともに、悪質事業者への集中的監査や厳格な処分をはかられたい。
  - ② 貸切バスの安全確保に向けて、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会でまとめられた各種安全対策の適切な実施に向け、監査体制強化と貸切バス適正化事業実施機関への支援を創設されたい。
  - ③ 改正道路運送法の施行による各道府県におけるタクシーの旅客自動車運送適正化事業の実施機関の設置に対する支援措置を講じられたい。
  - ④ デジタル式運行記録計については、GPSと連動させることで、営業区域外における違法営業の把握や運賃不正の抑止とともに、詳細な走行データが得られる。そのデータを活用し、過労運転防止等の適切な運行管理を行うことは、利用者の安全にもつながる。このため、全地域でバス、タクシーへの装着を義務化し、監査に活用されるよう予算を要求されたい。
- (4) 貸切バス事業者の安全性等評価認定制度や貸切バス運賃・料金制度が利用者・旅行事業者・関係機関に周知徹底がはかれるよう支援を拡充されたい。また、新たに創設された運転者職場環境良好度認証制度とあわせて、これら認定を受けた事業者に対する優遇措置を拡充されたい。
- (5) 事故防止対策支援推進事業について、バス・タクシー車両に対するASV装置の導入促進に向けて、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置の支援措



置を拡充されたい。また、タクシー車両への衝突被害軽減ブレーキと車両横滑り時制動力・駆動力制御装置の導入に対する支援を追加されたい。

(6)福祉車両の購入等については、「地域公共交通バリア解消促進等事業」において、購入費及び改造費について補助対象となっているが、社会的要請も高まっていることから、補助率の引き上げや運行等に係る助成措置を講じるとともに、税制の減免措置等の財政支援措置を引き続き講じられたい。また、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入補助金制度を拡充されたい。

(7)自動車運転者の健康確保は安全輸送の基本であることから、厚生労働省と連携して脳疾患や心疾患、睡眠時無呼吸症候群等の主要な疾患について、各種スクリーニング検査に対する助成措置を創設されたい。

(8)自動車関係税制改正要望

- ①先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長（自動車取得税・自動車重量税）
- ②バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税）
- ③トラック・バス・タクシーのエコカー減税・グリーン化特例の延長
- ④都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長（自動車取得税・自動車税）

## II. 観光庁関係

1. 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、観光関係産業全体が落ち込んでいる。2020年度補正予算においてG o T oキャンペーンが進められているが、恒常的な観光の活性化に資する施策の創設と実行に向けた予算を確保されたい。また、観光に欠かせない各公共交通に対する支援を強化されたい。

2. 貸切バスの安全確保に向けて、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会でまとめられた各種安全対策の適切な実施に向け、観光庁としても各種法令が遵守されるよう、旅行業者等に対する指導とそのための体制を確立するための予算を確保されたい。あわせて、貸切バスの運賃・料金に関する「通報窓口」に寄せられた情報により第三者委員会が旅行業者による安全阻害行為が疑われると判断した場合、旅行業法に基づく立入検査等の対応を強化すべく、予算を要求されたい。

3. 公共交通利用環境の革新等に関わる予算を積極的に要求するとともに、各対象事業の個別の整備に対しても補助率を引き上げられたい。

4. 今後観光需要が回復するなかで、新たな生活様式におけるソーシャルディスタンスへの対応などで貸切バス運転士が不足することが予想されることから、バス運転士の確保・育成が喫緊の課題となっている。観光庁としても観光人材育成支援事業を拡充し、観光に携わる公共交通事業の人材確保・育成に取り組まれたい。

### Ⅲ. 総務省

1. 新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、大手・中小を問わず、すべての公共交通事業者の経営がきわめて厳しい状況となっている。現在、中小企業・小規模事業者等に固定資産税・都市計画税の減免が行われているが、大手事業者とその子会社にも適用されるよう拡充されたい。
2. 国土交通省が要望している、安全対策や環境対策、バリアフリー化対策、利用者利便に資する施策で鉄道関係や自動車運送事業に関する税制改正について、積極的に措置されたい。
3. 定住自立圏共生ビジョンや、生活交通路線対策を講じる地方公共団体に対する地方財政措置の維持・拡充をされたい。
4. 高齢化が急速に進むなかで、高齢者の自動車事故や移動困難者の生活交通確保が社会問題化している。高齢者が安全に外出できるよう、地方公共団体が外出支援や公共交通の社会的割引を積極的に取り組めるよう地方財政措置を強化されたい。
5. 国土交通省所管の「地域公共交通確保維持改善事業」や鉄道軌道整備法に基づく「災害復旧事業費補助」について、地方公共団体が協調補助を担保できるよう、地方財政措置を強化されたい。
6. 公共交通は環境にやさしい交通手段であることから、地球温暖化対策税の減免を含む軽減措置、を講じられたい。また、バス事業に対してエネルギー対策特別会計で実施されている「低炭素型自動車普及促進事業費補助金」について、補助を拡充されたい。

### Ⅳ. 厚生労働省

1. 労働基準関係法令、改善基準告示の違反事業場が依然として多いことは労働者の健康を損なうばかりか、安全運行を脅かすことから、国土交通省と連携した監督の徹底と、さらなる体制強化のために予算を拡充されたい。
2. 女性にとって働きやすく魅力ある職場づくりに向けて、事業者が積極的に施設・設備等の改善がはかれるよう、女性活躍加速化助成金のいっそうの拡充とともに、税制等の優遇措置を創設されたい。
3. 鉄軌道運転士の養成に係る費用について「実習併用職業訓練（実践型人材養成システム）」として認定し、その予算を拡充されたい。
4. 現在、バス・タクシーでは要員不足が深刻であり、それが長時間労働の原因ともなっている。このため、自動車運転業務の人材の確保・育成に向け、保育士等の「処遇改善等加算」や「介護職員処遇改善加算」と同様の支援を行われたい。  
また、自動車運転業務の事業主が行う労働者の職場への定着の促進に資する取り組みに対し、人材確保等支援助成金「介護・保育労働者雇用管理制度助成コース」、建設業界に適用されている「雇用管理制度助成コース（建設分野）」と同様の支援を行われたい。
5. バス運転士の人材確保の観点から、国による大型二種免許取得支援に向けた人材開発支援助成金(旧キャリア形成助成金制度)の更なる拡充をはかられたい。また、バス事業者の行う免許取得支援制度に対して国として支援するための予算を確保されたい。

6. 自動車運転者の健康確保は安全輸送の基本であることから、国土交通省と連携して脳疾患や心疾患、睡眠時無呼吸症候群等の主要な疾患について、各種スクリーニング検査に対する助成措置を創設されたい。

## V. 復興庁

1. 2020年度末で期限を迎える東日本大震災被災地域に係る「地域公共交通確保維持改善事業」における「地域間輸送」「地域内輸送」の特例について、被災地域住民の通勤・通学、通院、買い物等生活のための移動手段確保、対象地域に追加された福島県内の避難指示・解除区域12市町村の早期の生活復興の観点から引き続き延長し、予算の拡充をはかられたい。

以 上