

衆議院 第二百一回国会 国土交通委員会 議 録 第 八 号

令和二年四月十四日(火曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 土井 亨君

理事 小里 泰弘君

理事 工藤 彰三君

理事 三ッ矢憲生君

理事 福田 昭夫君

理事 秋本 真利君

理事 大塚 高司君

理事 岡下 昌平君

理事 門 博文君

理事 小林 茂樹君

理事 佐々木 紀君

理事 田所 嘉徳君

理事 谷川 とむ君

理事 中村 裕之君

理事 西田 昭二君

理事 堀井 学君

理事 宮内 秀樹君

理事 山本 拓君

理事 荒井 聰君

理事 西岡 秀子君

理事 古川 元久君

理事 道下 大樹君

理事 谷田川 元君

理事 北側 一雄君

理事 井上 英孝君

金子 恭之君

根本 幸典君

小宮山泰子君

岡本 三成君

小田原 潔君

大西 英男君

鬼木 誠君

神谷 昇君

古賀 篤君

笹川 博義君

田中 英之君

土屋 品子君

長坂 康正君

藤井比早之君

三谷 英弘君

篠 和生君

青山 大人君

伊藤 俊輔君

広田 一君

馬淵 澄夫君

矢上 雅義君

伊藤 涉君

高橋千鶴子君

政府参考人
(内閣官房日本経済再生総合事務局私的独占禁止法特例法案準備室次長)

政府参考人
(内閣府政策統括官)

政府参考人
(内閣府地方創生推進室次長)

政府参考人
(総務省大臣官房審議官)

政府参考人
(財務省大臣官房審議官)

政府参考人
(農林水産省大臣官房参事官)

政府参考人
(水産庁漁政部長)

政府参考人
(経済産業省大臣官房審議官)

政府参考人
(中小企業庁事業環境部長)

政府参考人
(国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官)

政府参考人
(国土交通省道路局長)

政府参考人
(国土交通省鉄道局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通委員会専門員)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

政府参考人
(国土交通省自動車局長)

中原 裕彦君

多田 明弘君

長谷川周夫君

稲岡 伸哉君

住澤 整君

出倉 功一君

森 健君

島田 勘資君

奈須野 太君

瓦林 康人君

池田 豊人君

水嶋 智君

一見 勝之君

田端 浩君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

宮岡 宏信君

鳩山 二郎君
古川 元久君

岡下 昌平君
青山 大人君

岡下 昌平君
大西 英男君

岡下 昌平君
古賀 篤君

岡下 昌平君
大塚 高司君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

岡下 昌平君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

補欠選任
鳩山 二郎君
大西 英男君
古賀 篤君
大塚 高司君
古川 元久君

千曲川流域総合治水の抜本的な対策に関する意見書(長野市議会(第一四二〇号))
千曲川・信濃川(飯山・中里間)の「中抜け区間」の解消に向けた見直しを求める意見書(長野県野沢温泉村議会(第一四二二号))
は本委員会に参考送付された。

本日(の)会議に付した案件
政府参考人出頭要求に関する件
持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案(内閣提出第二〇号)

〇土井委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案を議題といたします。
この際、お諮りいたします。
本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官瓦林康人君、道路局長池田豊人君、鉄道局長水嶋智君、自動車局長一見勝之君、観光庁長官田端浩君、内閣官房日本経済再生総合事務局私的独占禁止法特例法案準備室次長中原裕彦君、内閣府政策統括官多田明弘君、地方創生推進室次長長谷川周夫君、総務省大臣官房審議官稲岡伸哉君、財務省大臣官房審議官住澤整君、農林水産省大臣官房参事官出倉功一君、水産庁漁政部長森健君、経済産業省大臣官房審議官島田勘資君及び中小企業庁事業環境部長奈須野太君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○土井委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○土井委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申出がありますので、順次これを許します。中村裕之君。

○中村(裕)委員 おはようございます。自由民主党の中村裕之です。

質疑の時間をいただきまして、ありがとうございます。

本日は、地域公共交通活性化法の質疑でありますけれども、地域公共交通の重要な担い手でありますバス会社にも新型コロナウイルスの影響というのが大きく及んでいるというふうに認識をしております。

貸切りバスのキャンセル、予約の取消し、また今後の予約が入っていないという状況があつて、恐らく貸切りバスでいうと九割方、それ以上の売上げの減少になっているというふうに思います。

路線バスを考えたときに、路線バスというのは地域公共交通の重要な担い手でありますけれども、路線バスを担っているバス会社が、その会社の中には貸切りバスの部門も持っている会社というのがあるんだと思うんです。例えば、福岡みたいにたくさんクルーズ客船が訪れるような地域では、貸切りバスのウェイトが非常に高くなっているバス会社もあるのではないかとこのように思っています。

インバウンドの需要増で貸切りバス部門の事業を拡大していたところにこのコロナショックが訪れているわけですが、そうした貸切りバス部門の売上げの減少がバス会社の経営自体に大きく影響すると、路線バスの担い手を失うことにもつながりかねないというふうに、私は大きな危惧をしているわけです。

国土交通省としては、そういったバス会社の経営について、今私が申し上げた点も踏まえまして、どのような認識を持っていて、なおかつ、どのような対策を行っているかとしているのか、その

点について伺いたいと思います。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のように、新型コロナウイルスはバス事業に大きな影響を及ぼしております。

貸切りバスでは、九〇％あるいは九五％、運送収入が前年同月に比べて落ちているというところもございます。

また、バス協会がアンケートをしましたものでは、三月の運送収入でございしますが、前年よりも七割以上減少しているという事業者が何と全体の約八割にも及んでいる、こういう厳しい状況でございします。

一方、乗り合いバスにつきましては、外出の自粛などの影響を受けてまして、一般路線バスの運送収入、これは三月は約一五％減少の見込みとなっております。貸切りバスと比較すれば収益に与える影響は現在は大きいとは言えないものであります。相手が目に見えないウィルスということもありまして、予断を許さない状態であることに変わりありません。

また、委員御指摘のように、乗り合いバス会社はほとんどが貸切りバス事業を営営しております。貸切りバスの収入の減少がバス事業全体の収支に影響を与えております。

国土省におきましては、関係省庁と連携しまして、先般の緊急経済対策で決定をされました雇用調整助成金の拡大の措置やあるいは各種の資金繰り対策の活用に取り組みとともに、今後も、利用者や事業者の声に耳を傾けまして、必要な措置を適宜適切に講じていきたいと思っております。

○中村(裕)委員 貸切りバス部門では九五％の売上げ減少という大変な状況だと思いますが、そうしたことが地域住民の公共交通、必要な公共交通を失うことにつながらないように、万全の対策を講じていただきたいと思います。

次に、タクシードライバーさんについては、先日の委員会でも伊藤議員始め多くの議員が、タクシードライバーさんの所得の確保について質問がございました。

タクシードライバーさんは歩合給ですの

で、非常に手取りが落ちているという状況でありますけれども、一方で、雇用調整助成金を活用して、休んでいただいて、その休んでいる運転手さんに対して、雇用調整助成金では六割をきちんと支払うというところで支えようというところでありますし、国土交通省としても目配りをして、幅広く支援を考えているという答弁でもありました。

しかし一方で、出勤する運転手さんは、歩合給の中で六割に届かない給与しかもらえない、お客さんが少なくなっているというので、それ、休んだ方が得だということであつたり、また、最低賃金に届かないものだから、会社として足りない分を補填しないと最低賃金の法律に違反するというところで、会社側が負担しているという話も聞いているわけでもあります。

雇用調整助成金の幅広の適用というのは非常に大事なことでありますけれども、こうした、会社の方でもゆるくない、運転手さんもゆるくない大変なときに、タクシードライバーには更に支援をする必要があると考えるわけですが、どのような見解か、お伺いしたいと思っております。

○一見政府参考人 タクシードライバーさんについても、先ほどのバスと並んで、国民生活、いわゆる国民経済の安定に不可欠な公共交通機関でございまして、緊急事態宣言の基本的対処方針でも、事業の継続を要請する対象として挙げられているところでございします。

そうした公共交通機関としての使命を全うするために、事業を継続してもらって、タクシードライバーさんの雇用の維持を図る、これは非常に重要なことだと考えておるところでございします。先般も御質問いただきましたけれども、特定の会社に対して、私も、きちんとウオッチをしていまして、また、こちらからも声がけをしているところでございます。

タクシードライバーさんの経営にしましては、緊急経済対策で雇用調整助成金の助成率の引上げや残業相殺の停止などが盛り込まれております。ま

た、これに加えて、担当省庁に教育訓練費の増額につきましても働きかけをしておるところでございます。

さらに、私も国土交通省の措置としましては、需要の急減に伴います臨時減車を特別に認めるといったような柔軟な運用を講じているところでございします。また、今度の一次補正におきましても、感染防止のための設備につきまして私ども盛り込むことができないかということで、今調整を行っているところでもございます。

今後も、引き続きまして、必要に応じてきめ細やかなさらなる支援というのも検討してまいりたいと思っております。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。

バス会社にしてもタクシードライバーにしても、そうしたものが破綻をした場合には、地域住民の移動の自由を失うこととなりますし、大変重要なインフラである地域公共交通が損なわれることになりまので、さらなる支援ができればいいというふうに私も思っていますので、ぜひ今後検討いただきたいと思っております。

さて、地域公共交通活性化法でありますけれども、地方では、人口減少に伴って、幹線で大規模のバスで運行していたバス路線が小型バスやワゴン車の運行に切りかわっているというような例も多く見られています。

こうした運行形態の変化に対応するために、地域の関係者が一堂に会して地域公共交通マスタープランを策定し、利用者の移動手段を確保すべきでありますけれども、一方で、ほんの二、三年前とか数年前に公共交通網形成計画を作成したばかりの自治体もたくさんあるわけでありまして、この地域公共交通網形成計画と本法案で述べている地域公共交通マスタープランの違い、また新しいプランを作成することによる効果、その点について確認をさせていただきたいと思っております。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。今回の改正案におきましては、市町村などが協議会方式で策定する現行の地域公共交通網形成計

画につきまして、計画の内容や対象、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面で拡充させまして、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくこととしております。

具体的に申しますと、まず、計画の対象や内容の面では、現行の計画がバス路線などの専らネットワークの確保、充実を対象としているのに対し、改正後の計画では、ダイヤや運賃などの面からもサービスの水準を総合的に捉えまして、改善や充実に取り組めるようにするとともに、過疎地などではスクールバスなど地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができるようにすることとしております。

また、計画の位置づけにつきましては、地域公共交通計画に名称を変更した上で、市町村等による策定を法的に努力義務化すること、地域交通に関するマスタープランの位置づけを明確化したしまして、改正後は、基本的には全ての市町村等におきまして策定や実施に取り組んでいただくこととしております。

さらに、計画の実効性確保の面におきまして、定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化しておりまして、具体的なデータに基づくPDCAサイクルの展開を強化することとしております。

国土交通省におきましては、市町村等による新たな計画の策定とこれに基づく事業が円滑に進むよう、改正後の計画制度の適切な運用に取り組んでまいります。

○中村(裕)委員 従来の計画よりは相当充実した中身のマスタープランになっていくのではないかと、今ふに、今の答弁を聞いて感じたところですが、そうしたマスタープランを策定していく自治体に対して、国土交通省としてはどのような支援を考えていらっしゃるのか、お伺いしたいと思っております。

○瓦林政府参考人 地方公共団体が中心となって地域の移動手段を確保する取組を効果的に進めて

いく上では、計画づくりの段階と計画に盛り込んだ事業の実施の段階それぞれにつきまして、国として、財政面及びノウハウ面でしっかりバックアップする必要があるというふうに認識しております。

特に、市町村の約八割では公共交通の専任担当者が不在であるとの調査結果も出ていることから、計画づくりを担う市町村における人材や組織体制の不足を国の支援でどのように補っていくかが重要な課題となっております。

このため、国土交通省におきましては、国費補助により計画づくりと事業実施のそれぞれについて財政面で支援するとともに、国土交通大学校における市町村職員等に対する研修、計画策定のためのガイドラインの作成や充実、地方運輸局主催のセミナーでの各地の優良事例の横展開等の取組を強化していくこととしておりまして、ノウハウ面や地方公共団体の体制強化の面でも支援の充実を図ってまいります。

○中村(裕)委員 ただいま、計画づくりの段階まで実施の段階、それぞれで人的また財政的支援を行っていくということでありまして、

ただ、これまでも赤字のバス路線に対しては二分の一の補助を出して国として支えているわけですが、例えばワンマイル線、末端の方の線で、例えばワンマイル線ですとかデイマンドバスですとか、そうしたものを活用している二分の一の補助の予算枠組みに対して、要望がほとんどふえているものではないという状況も伺っているところですが、

こうした法律を策定し、マスタープランの策定を地域にやっていただいても、予算が伴わなければ実効性に疑問が出てくるわけでありまして。国土交通省としてどのように取り組んでいく考えか、大臣の所見を伺いたいと思っております。

○赤羽国務大臣 今委員御指摘のように、地方のワンマイル線につきましては、実態としては、九割以上が市町村のみならず運営するですとか委託

で運行しているコミュニティバスですとかデイマンドタクシーが大半でして、利用客が極端に少ないとか、やはり、もうけよりも安い金額でみたことなもので、収支率が一〇％を割り込んでいくという事業も大変多いわけがございます。

そうしたことから、国費の助成が十分に行き届いていないという現状がございます。こうしたことをやはり今回の法改正で抜本的に変えていかなければいけないということで、地域ワンマイルもそれぞれやはりもう少し分析をして、効率性も上げて、持続、継続可能なものにしていかなければいけないというのが今回の法改正の思いでございます。

国交省といたしましては、こうした分析、効率的な運行ですとか利用者ニーズへの的確な対応を両立させていく、小型化を導入したりとかそんなことをやりながら、今回の法案による地域旅客運送サービス継続事業という新しい制度もしっかり活用しながら、地域における検討や取組を促進して、少し責任を持って地域地域の公共交通をしっかりと支えていかなければいけない、こう思っているところでございます。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。利用実態に合った交通手段を地域地域できちんと確保していく、余り過大な体系をとるべきではないというのは、私はそのとおりだとは思いますが、

しかし一方で、国が責任を持って地域の公共交通の手段を財政的に支えていくということがしつかり担保されなければ、これはなかなか住民の安心にもつながらないと思っております。予算の確保についても引き続きお願いしたいと思います。

次に、Maasについて伺います。Maasというのは、複数の交通モードを横断的に、経路検索やフリーパスの設定、料金体系を確立するなど、非常に利便性につながるといふふうに私も期待をしているところでありますけれども、一方、過疎地では、目的地につながるラストワンマイル、最後の交通手段が、例えば地域のバ

スが一時間に一本か二本しかないというような状況で非常に脆弱であるために、なかなかMaasのよさが発揮されないのではないかと、今ふに私も危惧しているところでございます。

そういったラストワンマイル対策等についてどのような方策を考えていらっしゃるのか、お伺いしたいと思います。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

私ども、Maasの全国への早急な普及に取り組んでございますが、普及を進めていく上では、Maasの導入だけを自己目的化することなく、導入にあわせて、委員御指摘のラストワンマイルあるいはラストマイルと呼ばれる区間、区域につきましても移動手段の確保を図っていくことが極めて重要な課題であるというふうに認識しております。

このため、昨年度から開始しました国費助成によるMaas導入の実証事業におきましても、このラストワンマイルに相当する区間などについて新たな移動手段を導入する取組を優先的に採択をしてございます。

昨年度、全国十九地域で行われた事業のうち十一の地域で、例えば、駅からの移動手段が不十分な地域でAIによる配車を活用したデイマンド交通を導入した例でございますとか、あるいは、ホテル専用の送迎バスを一部自動運転化した上で公共交通として活用し始めた例など、Maas導入と連動した移動の利便性向上に取り組んでいただきました。

今後とも、Maasの導入に取り組む地方公共団体あるいは交通事業者に対しまして、先進事例の横展開を図りながら、過疎地などのラストワンマイルの区間などにおける移動手段の確保を、取組を促進してまいりたいというふうに考えてございます。

○中村(裕)委員 Maasの導入によって、ラストワンマイルの交通手段を確保していく取組につながっていくんだということで、期待をしたいと思っております。

最後になると思いますが、公共交通を支える路線バスも、地方で需要が減っているために、本当に路線を維持できるのかという状況になってきているわけですが、言ってみると、人口増加期、そして経済成長期にバス会社というのは幾つもふえていて、パイが大きいところの体制が整ったわけですが、それから人口は減少し、ドライバーも高齢化したり不足したりしていく中で、住民の重要な移動手段としてのインフラである公共交通というのは、ピークのときの体制ではもうもたなくなっている、もたなくなっているところに、独占禁止法で禁止されているようないろいろなことを実際に行わなければ維持できないという状況になってきているわけです。

例えば、北海道でも、高齢化が進んでいるために、除雪のオペレーターが新しい人が入ってこないものだから、十年たったらオペレーターがいなくて除雪できなくなるのではないかと、そういう話も出てくるわけです。

社会の変化に合わせて、今までの公共サービスの担い手がどんどん、例えば価格競争にさらすことが適していないという状況になってきているわけですが、そうした公共サービスを国土交通省としてたくさん担っているわけですから、今後どのように支えていこうとしているのか、国土交通大臣としての決意をお伺いしたいと思いますので、よろしく願います。

○土井委員長 赤羽大臣、簡潔に答弁をお願いします。

○赤羽国務大臣 今委員おっしゃるように、社会の状況が変わる、人口がふえ続け経済が伸びているときと、今のうちに、人口が減少する、経済もシユリンクしていく、そうすると、今までのルールでやっているが無駄が見られる、もう少しバス路線も効率化した方がいいんじゃないか、競合同士がうまく手を組みたいというような御要望もございました。

今回、独占禁止法の特例法案も今審議をしていただいておりますが、ここと連動して、バス会社

同士が連携して、共同経営の手法により利便性の向上したサービスの維持に取り組める新たな制度が実現しようとしているわけでごいまして、こうした取組に対して、国としては、財政面、ノウハウの支援を行いながら、やはり時代に合った公共交通機関の構築に努めてまいりたい、こう思っております。

○中村(裕)委員 ありがとうございます。

○土井委員長 次に、伊藤渉君。

○伊藤(渉)委員 公明党の伊藤渉です。毎回申し上げていることですが、この緊急事態におきまして、現場で支えてくださっている医療関係者の皆様はもとより、都市機能を麻痺させないために日々運行を続けていただいている公共交通各関係者の皆様にも心から敬意を表して、質問に入っていきたいと思っております。

また、この緊急事態を受けて、国交省も積極的にテレワークを導入するなど、私が思うのは、ぜひ、この危機的状況乗り越えたときには世の中の景色が少し変化をしている、いい方向に変化をしている、その一つが、一極集中の正の糸口みたいなことを見つけていく可能性があるのではないかと、そんな期待も持ちながら日々業務に取り組んでおられるわけですが、そのためにも、地方の公共交通の維持のためのこの法案は極めて重要ですので、きょうは各論を中心に、確認の意味で質問させていただきたいと思っております。

まず最初に、自動運転技術の進捗についてであります。

今、中村委員の質問にもございましたけれども、特に地方に行きますと、ラストワンマイルをどう支えるのか、極めて重要な課題であります。現在、福井県永平寺町、沖縄県北谷町でそれぞれ実証実験を実施していると承知しておりますし、また、中型自動運転バスの実証実験も準備中というふうに承知しております。それぞれの取組について、現状と課題、実用化のめどについてお伺いしたいと思います。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。国交省では、二〇二〇年までの限定地域での無人自動運転移動サービスの実現という政府目標の達成に向けて、二〇一七年度より、経済産業省と連携をしまして、いわゆるレベル4の自動運転でございますが、ラストマイル自動運転の実証実験を五カ所で実施しております。

御指摘の永平寺町、これは京福電鉄の線路跡を利用した自動運転でございます。これまで一人の遠隔監視操作者が二台の車両を担当するというコストで実験を行っていましたが、さらなるコスト低減に向けて、一人が三台の車を担当するシステムの開発が今後の課題となっております。

また、沖縄の北谷町では、路上駐車車両を回避するためにドライバーがどうしても手で操作をしないといけないというような問題が発生しております。そういう意味では、さらなる技術開発が課題でございます。

さらに、輸送定員をふやしまして事業採算性を確保する観点から、昨年度、従来よりも大型の国産の自動運転中型バスを開発しております。本年度は、このバスを利用して、兵庫県、三田市なども加えまして五カ所で実証実験を行うこととしております。

課題はありますが、あと一歩までは来ておりますので、今後とも、政府目標の達成に向けまして、さらなる技術開発や実証実験に取り組んでまいります。

○伊藤(渉)委員 きょうは地方公共交通活性化法案の審議ですけれども、今国会に提出をされている道路法の方では、自動運転に近い、道路に何らかのマーキングといいますが、電子的なマーキングを施すことによつて、自動運転よりはより簡易に、自動運転に近いようなといいますか、そういう交通手段も設けられるように道路法の改正も視野に入れられていると承知しておりますので、引き続き、ラストワンマイルを支える手段としての自動運転技術のさらなる進捗に力を入れていただきたい、こう思います。

続きまして、地域旅客運送サービス継続事業について御質問いたします。

多様な移動手段を確保した上で、地域のアクセシビリティを確保するために新たなサービス提供事業者等を選定をする、その際、可能な限り同一の乗り合いバス事業者等による同一路線の継続を目指すとしております。それが困難な場合には、順次コミュニティバス等の検討を行うとしておりますけれども、例えば、一定の合理性があれば、タクシースクールバスなど、複数の事業者による複数の移動手段を混在させることを許容しているのか、この点を確認しておきたいと思っておりますが、国交省に答弁を求めます。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

今回の法案におきましては、地域旅客運送サービス継続事業を創設いたしました。路線バス等の維持が困難となると見込まれるに至った段階で、市町村等が、関係者とサービスの継続のあり方を協議して実施方針を策定し、公募により代替する輸送サービスを導入することができる制度を盛り込んでございます。

この新たな制度により、地域の実情に応じて、コミュニティバス、ダイヤモンド交通、タクシール、自家用有償旅客運送等の中から路線バスにかわる最適な旅客運送サービスを選択していただくことができるようになります。

その場合、地域や時間などによって、委員御指摘のように、一つのサービスだけでなく複数のサービスを組み合わせ提供することもできるととし、地域のニーズに柔軟に対応できるようにすることが適切というふうに考えてございます。このような取組は既に各地で始まっております。例えば、鳥取県西部地域では、路線バスや自家用有償旅客運送がエリアごとに役割を分担しながら運行されております。また、愛媛県八幡浜市では、自家用有償旅客運送とスクールバスの乗りかえ地点を設定いたしまして、両者を連携させて住民の移動手段の確保が図られているところでございます。

国土交通省におきましては、本制度を適切に運用しまして、地域の実情に応じ、必要な場合には複数の旅客運送サービスの組合せにより移動手段の確保が進むよう促進を図ってまいります。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

多種の移動手段を混在をさせることは許容しているという答弁でございました。ありがとうございます。

また、当然、こういうことをしなきゃいけない自治体というのは、そんなに大きくない自治体が多いといえますか、地方の自治体ですので、いろいろな事業スキームをうまくことまけて地域の足が成り立つようにするのと口で言うのは簡単なんですけれども、実際にやるのは結構難しいことで、そういう意味では、しっかりとノウハウを持った国土交通省が地方運輸局等と連携をしながらよくサポートをしていただく、このこともぜひお願いをしておきたいと思っています。

その移動手段の一つとして、かねてから存在しますけれども、自家用有償運送というものがございいます。今回、この自家用有償運送の中で、交通事業者協力型自家用有償運送というのが検討をされております。

この自家用有償運送の話になると、現在、コロナウィルスのことで大変厳しい経営状況に追い込まれておりますタクシース事業者の皆さんが、必ず、この自家用有償運送の話が出てくると、白タク行為の解禁につながるのではないかと、このことを大変御心配をいただくわけでございます。

これはぜひ大臣に御答弁をお願いしたいんですけれども、白タク行為の解禁にはつながらない、その点について、しっかりと大臣の方から御表明をお願いしたいと思います。

○赤羽国務大臣 伊藤委員よく御承知だと思いますが、そもそも自家用有償旅客運送は、道路運送法による登録を受け、また、市町村等が運行管理等の措置や事故の際の賠償を行う体制を整備しているということでございます。

他方、いわゆる白タク、ライドシェアは、自家

用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としておりまして、国民の安全、安心の観点からは認めるわけにはいかない、これは従来から言っていることでございますし、この法改正においてもその考えは全く変わりません。

本法案におきまして、若干、教点改正をするわけでございますので、そこに懸念を持たれているかと思いますが、まず、観光客を含む来訪者のみであつても輸送対象とすることとしておりますが、この登録の申請に当たりましては協議会等において協議を行うことが必要な点、これはもう法改正後も全く変更はございません。また、観光客を運送する際にも、例えばオンデマンド型の輸送であれば当該観光客が事前に窓口で連絡する必要があるなど、無限定な運送は行われないうものでございます。

またさらに、今お話ございました事業者協力型の自家用有償旅客運送は、交通事業者が持たれているノウハウを活用して、市町村等が交通事業者と運行管理等を委託することで、より安全、安心な運行の実施を図ろうとするのが目的でございます。私どもは、むしろ、白タク行為やライドシェアを防止するために必要なものであるというふうに考えております。

繰り返しになりますが、今回の法改正を契機にということではなくて、これから国民の安全、安心が担保できないライドシェア、白タク行為は認めるわけにはいかないという考えは変わりません。

以上です。

○伊藤(渉)委員 言明をしていただきまして、ありがとうございます。これで安心いただけると思います。

白タクの行為は、かねてから再三にわたって議論をされておりました、最大のポイントは、今大臣おっしゃっていただいたように、安全を誰が担保するのかということだと思います。

今御答弁いただいたとおり、今回の自家用有償運送、交通事業者協力型というのは、あくまでも

運行管理、つまり、安全の担保を事業者サイドが担う、そのために交通事業者、ノウハウがある事業者などの方に御協力をいただくというものでありまして、いわゆる白タク行為というのは、完全に、普通の人が普通の人を運ぶので、安全のリスクをお客様が保険等でリスクをヘッジする、そういう発想に立つのがいわゆる白タク行為でありまして、そうしたことが今後も絶対に発生しないように、我々もしっかりと注視をしていきたいと思っています。

続きまして、地域公共交通利便増進事業について、これは一つ大きな取組かと思っております。

今回、この事業を使いまして、国土交通省による共同経営の認可に当たっては、必須条件として、収支が不均衡な状態にある路線が存在すること、これ以外にも選択で幾つか条件があるんですけれども、この収支が不均衡な状態にある路線が存在すること、このことは必須条件になっていると承知をしております。

では、具体的に、収支が不均衡とはどういう状態を指しているのか、また、この条件を必須としたのはどういう理由からか、国土交通省にお伺いをしておきたいと思っています。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、独占禁止法特例法案におきましては、バス事業者の共同経営が適用除外となるための認可基準の一つといたしまして、共同経営の対象となる区域内に収支が不均衡な状況にある乗り合いバスの路線が存することを定めております。

この場合の収支が不均衡と申しますのは、当該区域内の乗り合いバス事業を路線ごとの収支で見した場合、赤字の路線が最低一路線あることの趣旨でございます。これを前提に運用を行っていくこととしております。

これは、今回の独占禁止法特例法案が、地方都市などで厳しい経営環境に置かれている乗り合いバス事業につきまして、独占禁止法の制限を特例的に緩和することにより、事業者間の連携により

利便性を向上させてサービスを維持していくことを目的としていることを踏まえ、採算性が十分に確保されている黒字路線のみで構成されている大都市部などの乗り合いバス事業については、独占禁止法の特例を認める必要性は乏しいとの判断のもと、このような基準を設けることとしたところでございます。

国土交通省といたしましては、この独占禁止法特例法案と本法案の両法案の制度を一体的に運用して、地方都市などにおけるバス交通の利便性向上や運行効率化を促進し、サービスの維持を図ってまいりたいというふうに考えてございます。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

赤字の路線が一つでもあるという、大事なお話をいただきました。字面だけ見ると、全部赤字でも均衡だったらだめなのかと私は思ったものですから、一応、念のため確認で質問させていただきます。

最後の質問にさせていただきます。

Maas事業について、鉄道やバス、タクシー、レンタサイクルなどを乗り継いで移動する際、経路検索や予約、料金支払いをスマホでまとめてできる次世代サービスを普及させるため、交通事業者が割引料金などを設定する際の手続を簡略化するとしております。これも非常に大事な取組だと思っております。

既に、福岡市、北九州市ではトヨタと西日本鉄道などが実用化をしているなど、多くの地域で導入が進んでおります。実験には、フェリーや海上タクシーなどの事業者も参加をしていると承知をしております。利用者の利便性向上、地域の新たなモビリティサービスの創出という観点からも期待が寄せられております。

これは、実際にやろうとするというところが多分難しいんだろうと思うので質問しますが、複数の事業者間の調整、当然、それぞれにある程度利益が出ないといけませんし、利益をどういうふうに分配するのかとか、そういう調整が多分ポイントになってなかなか協議が始まらないという

ますか、本当に厳しいところはもう背に腹はかえられなくて始まるんですけれども、積極的に導入しておこうと思うとそこが結構大変だな、こういう印象を持つものですから、その辺の、いわゆる複数事業者間の調整に国交省としてどういう支援を行っていく意向でおるのか答弁をいただいて、私の質問を終わります。

○瓦林政府参考人 Maasの普及を円滑に進めていく上では、委員御指摘のとおり、関係する事業者間の連携が極めて重要でございまして、公共交通も含め、移動を担う複数の事業者間の連携はもとより、移動目的となるサービスを提供する交通以外の業種の事業者との連携も効果的に促進していくことが大きな課題となっております。

このため、今回の法案におきましては、Maasの事業計画ごとに、事業エリアの地方公共団体、交通事業者及び交通以外の他業種の事業者等が構成する協議会の制度を盛り込んでおります。この協議会には国土交通大臣が助言することができるとしてございまして、この制度を活用することで、幅広い地域の関係者が協議会の場で適切に連携し、実施事業の詳細などに関する合意形成を円滑に進めることができるようになるものと考えてございます。

また、国土交通省におきましては、Maasに参加する交通事業者が利用者向けのサービスあるいは路線、ダイヤ、運賃などに関するデータ提供の面でも連携しやすくなるよう、今年度予算におきまして、キャッシュレス化でありますとか交通情報のデータ化への国費補助を盛り込んでいます。か、先月には、有識者の助言に基づきまして、Maas関連データの連携に関するガイドラインを取りまとめてございます。

今後、これらを効果的に活用しながら事業者間の連携を更に加速させ、全国への普及の実現に取り組んでいくこととしてございます。

○伊藤(渉)委員 地域公共交通の活性化に向けて、引き続き国交省の全国的なサポートを心からお願いし、質問を終わります。

○土井委員長 次に、福田昭夫君。

○福田(昭)委員 立国社の福田昭夫でございます。

本日は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案の審議の時間でありまけれども、後半は新型コロナウイルス感染症緊急経済対策について政府の考えをただしてまいりますので、簡潔にお答えをください。なお、厚生労働省への質問には回答を求めているません。

まず、地方の移動手段をめぐる現状と、地域がみずからデザインする地域交通についてであります。

まとめて伺います。地方の移動手段をめぐる現状について、そして、地域がみずからデザインする地域交通についての国交省の認識と考え方を教えてください。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

現在、多くの地域で、人口減少の本格化に伴いまして、バスを始めとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など、厳しい状況に直面しております。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題となっております。

このような状況に対しまして、国土交通省といたしましては、まずはバス、タクシートの労働力の確保とサービスの維持や改善を図りながら、過疎地などについては、スクールバスなどの地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応すること、その際、Maas、AIによる配車、自動運転などの最新技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者をはじめ、外国人旅行者も含めた幅広い利用者に使いやすいサービスが提供される必要があると考えております。

このため、本法案におきましては、地域のニーズにきめ細やかに対応できる市町村等が、地域交通に関するマスタープランとなる計画を策定した上で、交通事業者を始めとする地域の関係者と協

議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組んでいくことができる仕組みなどを盛り込んだところでございまして、国土交通省におきましては、市町村などによる計画の策定やこれに基づく取組に対しまして、財政面やノウハウ面でしっかりと支援してまいりたいというふうに考えてございます。

○福田(昭)委員 ありがとうございます。何か二の方の質問まで答えていただいたような気がいたしますが。

二番目の、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実についてであります。

これもまとめてありますが、今お答えいただいたような気がしますが、輸送資源の総動員による移動手段の確保について、それから、既存の公共サービスの改善の徹底について、Maasまでありますけれども、質問通告してありませんが、ぜひ予算額を全部教えてほしいと思います。

まず、マスタープラン、地域公共交通計画を作成するための作成費の助成金があります、それから地域旅客サービス継続事業があります、さらには貨客運送効率化事業があります、さらに、地域公共交通利便増進事業、新モビリティサービス事業、こうしたものがありますけれども、こうしたものについての予算額はどれぐらい予定をしているのか、教えてください。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

一連の地域の足を確保するための予算、地域公共交通確保維持改善事業の名称で予算計上してございます。

幾つかに分かれてございまして、地域公共交通確保事業、これは、幹線バス交通や地域内交通の運行、あるいは離島航路、航空路の運航、これに対する支援でございます。また、地域公共交通バリア解消促進事業、これは高齢者の方々の移動円滑化のためのさまざまな施設、福祉タクシートの導入なんかに対する補助でございます。また、調査事業といたしまして、先ほどの計画策定に対する補助がございまして、

これらにつきましては、全体として、令和二年度の予算におきまして二百四億円を計上してございます。

内訳については、これは実施の段階でそれぞれ適切に配分していくこととしてございまして、

○福田(昭)委員 ありがとうございます。

さらに、三番目、交通インフラに対する支援の充実についてであります。独法鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の拡充というところで、多様な関係者の連携による鉄道インフラや物流拠点の整備ということでもあります。これについては回答は要りませんけれども、国交省の、独占禁止法の特例法の改正など、これは内閣官房提出のようではありますが、こうしたものを含めると、国交省が今回、地域公共交通をいかに充実させようかという、その意図はよくわかります。

そこで、大事なことは、地方公共団体がちゃんと取り組めるかどうかということなんです。そのためには、地方公共団体のスタッフを充実させることと、皆さん方が予定してくるこうした補助事業などがしっかりと運営できていくということが大事だと思っております。

そこで、赤羽大臣に、これも質問通告はしていませんが、要請をしたいと思っておりますが、それは、とまらない少子高齢化、人口減少、にもかかわらず、東京一極集中もとまらない。そうした中で、やはり地域の公共交通を維持可能なものにしたというのが国交省の考えだと思っておりますけれども、ぜひ総務省と連携をして、普通交付税の基準財政需要額、個別算定経費に、地域公共交通行政費のような項目を設けることを検討してほしいと思っております。大臣、いかがでしょうか。

○赤羽国務大臣 ちよっと突然の御質問なんです。地域公共交通を充実させていくためには、財政面の支援とノウハウ面の支援の両面が必要だというふうに認識をしております。

財政面といたしまして、国交省の予算を増額す

るというのなかなか簡単なことではないので、今委員が御提案の総務省との連携というのもしっかりと検討したいと思っておりますし、加えてノウハウの面も、人材不足というのはよくわかっておりますので、しっかりとした形でできるように努めていきたいと思っております。

○福田(昭)委員 ぜひ、国交省との連携を進めて、普通交付税の中に算定できるようにお願いしたいと思っております。

それでは次に、四番目ですけれども、新型コロナウイルス感染症緊急経済対策について質問させていただきます。

何といっても感染症対策についてはスピードが大事だということは誰もがおっしゃるところであります。私も三月の十八日の国土交通委員会において、旅館、ホテル業、観光業などの悲惨な状態をお伝えをして、しっかりと急いでやってくれるようにというふうに申し上げてまいりましたが、しかし、今回の政府の対策は余りにも遅過ぎて、啞然としているというのが実は私の率直な感想でございます。

そこで、一つ目ですが、一つ目は、感染拡大防止策と医療提供体制の整備及び治療薬の開発についてであります。これは答弁は求めておりません。

新型コロナウイルス感染症対策で最も大切なことは、誰もが言われるとおり、やはり国民の命と暮らしを守ることにあります。私の地元栃木県、まだ緊急事態宣言は出ておりませんが、実は医療従事者から、このままでは医療崩壊が起きてしまう、東京都のように、軽症者はホテルとかほかのところに入院してもらって、重症者のみ病院に入院できるような環境をぜひ一刻も早くつくってほしいという、悲鳴にも似た声が届いております。

そのためには、やはり一日も早く、新型コロナウイルス感染症の患者を減少していくための防止策、そういったものをしっかりとつくる、それから、医療体制の整備ということで、今申し上げた

ようなこともしっかりとやる、治療薬の開発が必要だということでもあります。そして、感染拡大を鎮静化してもとの生活を取り戻すということが実は最大の経済対策だということが言われております。

しかし、残念ながら、先ほども指摘をいたしました、政府の対応は最初からちよつと遅過ぎて、やはりこれも、東京オリパラがあったので、きつと、どうしようかということでも迷っていたのだと思いますけれども、しかしながら、安倍内閣の責任は重大だと考えております。

二つ目ですが、二つ目の、雇用の維持と事業の継続についてであります。

第一点は、雇用の維持、雇調金についてであります。これも答弁は求めません。

国民の命を守りながら暮らしを守るためには、雇用の維持と事業の継続は絶対条件であります。そのための施策の一つとして雇調金がありますけれども、今回、緊急対応期間の令和二年四月一日から六月三十日までにおいて、助成率を中小企業は五分の四、大企業は三分の二に引き上げ、さらに、解雇等を行わない場合には、中小企業は十分の九、大企業は四分の三に引き上げるとともに、雇用保険被保険者でない非正規雇用労働者も対象とするという拡充が行われることになりました。

このことについては一定の評価をしたいと思いますが、問題なのは、やはり申請書類の多さと交付まで二カ月もかかるということでもあります。ぜひ、内閣府の人も来ているかと思っておりますので、厚生省によくお伝えをしていただいて、やはり一刻も早く交付できるような態勢をとれるように御努力をお願いしたいというふうに思っております。

第二点は、資金繰り対策、利子補給を組み合わせた実質無利子無担保の融資についてであります。今回は、中小・小規模事業者や中堅企業、大企業の資金繰り対策に万全を期すとして、利子補給を組み合わせた実質無利子無担保の融資、また既に

往債務の実質無利子無担保の融資への借りかえ、あわせて地方公共団体の制度融資を活用した民間金融機関による実質無利子無担保の融資及び既往債務の借りかえを可能とするなど、さらには、医療福祉事業者、農林漁業者、外食事業者、食品流通事業者などの資金繰り支援にも万全の措置を講ずる、こうしております。

これらの資金繰り対策に四十五兆円を見込んであるということでもありますけれども、その中身をぜひ教えてほしいと思います。融資枠がどれぐらいあるのか、それから三年間の利子補給がどれぐらいあるのか、それから保証料の免除額がどれぐらいあるのか、そのほかの経費が幾ら入って四十五兆円と見込んでいるのか、これをぜひ教えてほしいと思います。

○奈須野政府参考人 お答え申し上げます。今回の無利子無担保の融資の限度額でございますけれども、枠は三千万円というふうになっております。

その期間でございますけれども、当初の三年間ということでございます。当初の三年間というのは、新型コロナウイルス感染症の影響による経済の停滞が解消して再び売上げが確保できるまでの期間の資金繰りの確保の観点から、当初の三年間というふうにしていくというものでございます。

以上でございます。○福田(昭)委員 全体を言っているものであって、さまざまな融資機関から融資をすると言っているけれども、全体が約四十五兆円と経済対策に書いてあるわけですから、問題はその中身を、一つ一つ聞いているんじゃないかと、全体の身を聞いているのであって、全体でどれぐらいの融資枠を、そして、利子は三年間無利子となっているけれども、その三年間の無利子の給付金はどれぐらい全体で予定しているのか、あるいは、信用保証協会の保証料を免除すると言っているが、それが全体でどれぐらいなのか、あるいはその他の経費がどれぐらいあるのか、四十五兆円の内訳を聞きたいと言っているの、それがわからなければいいで

すよ。

○奈須野政府参考人 失礼しました。お答え申し上げます。

まず、政府系金融機関の実質無利子化の方でございますけれども、事業規模としては約十二・六兆円、そのうちの予算規模は約一兆円というふうになっております。

また、民間金融機関を経由しての融資の実質無利子化でございますけれども、事業規模としては約二十四・二兆円、それから予算規模としては約二・七兆円というふうになっております。

○福田(昭)委員 何か、四十五兆円にはどうも数えてもならないように思われます。

この辺は大変重要なポイントだと思います。しかも、実質無利子といっても、三年間しか無利子じゃないということで、四年目からはちゃんと利子も払ってもらい、後で元金も払ってもらい、こういう仕組みですので、これがどれだけの役に立つかということだと思います。

第三点は、事業継続に困っている中小・小規模事業者への支援、いわゆる持続化給付金についてであります。

特に厳しい状況にある幅広い業種、事業形態の中堅・中小・小規模事業者、フリーランスを含む個人事業者に対して、まだ仮称であります、持続化給付金として、事業収入が前年度比五〇％減少した事業者について、中堅・中小企業は上限二百万円、個人事業主は上限百万円の範囲内で前年度の事業収入からの減少額を給付する、こういう話でございますけれども、しかし、これらについて、二百万円以下の給付金はどれぐらいの予算を見込んでいるのか、あるいは百万円以下の給付金はどの程度の予算を見込んでいるのか、そして支給できるのはいつごろになると考えているのか、教えていただきたいと思っております。

○奈須野政府参考人 お答え申し上げます。持続化給付金でございますけれども、百万円をもらえる方と二百万円をもらえる方で分けては考えてはおりません。合わせて二・三兆円というふ

うに考えております。

給付の時期でございませけれども、これは補正予算をお認めいただく時期にもよりませけれども、私どもとしては、できるだけ早く、できれば連休明けには給付したいというふうに考えております。

○福田(昭)委員 当然このことについては、与党も野党ありませんから、補正予算を審議をして早目に通すということについてはみんな理解をしている人だと思いますが、問題は、こうした困っている人たちに本当にちゃんと現金が給付されるかどうか、しかも、できれば本来なら連休前に支給されないと、これは遅過ぎることもなりかねないということでもあります。

そのことについては、実は諸外国の例がございます。少し時間がありますので。

先日、四月十日の金曜日の日経新聞によりますと、アメリカでは、雇用維持と給与支払いなどで融資を使う場合は返済不要だ、こうなっています。それからスイスなどは、無利子無審査で融資、早ければ当日に振り込み。それからイギリスは、最初の六カ月の利子は政府が負担する。ドイツは、従業員五人以下の企業や個人事業主は最大九千ユーロを一括で支給する、日本円に直すと百七万になりますけれどもね。それからオーストラリアは、中小企業の経営破綻や人員解雇を防ぐため最大十萬豪ドルを給付する、これは七百万円を超える。

世界の各国は非常にスピーディーに中小企業などの支援を、あるいは雇用を守るための支援をしつかりしているということに比べれば、我が国は非常に遅過ぎるし規模も小さいということを申し上げておきたいと思えます。

四番目に、生活に困っている世帯や個人への支援、いわゆる生活支援臨時給付金についてであります。

感染症の影響を受け、休業等により収入が減少し、生活に困っている世帯に対して、生活維持のために臨時の支援を行うものでありまして、具体的には、世帯主の月間収入、本年二月から六月の任意の月が、新型コロナウイルス感染症発生前に比べ減少し、かつ年間ベースに引き直すと住民税非課税水準となる低所得世帯、それから、新型コロナウイルス感染症発生前に比べて大幅に減少、半減以上し、かつ年間ベースに引き直すと住民税非課税水準の二倍以下となる世帯等を対象として一世帯当たり三十万円を給付するとしていますが、給付の総額は幾らと見込んでいるのか、また、これまた詳細はまだ決まっていらないようでありまして、いつごろ、どれぐらいの世帯に給付するかと考えているのか、教えていただきたいと思えます。

○多田政府参考人 お答え申し上げます。生活支援臨時給付金についてのお尋ねでございます。まず、総額でございませけれども、これは補正予算案に計上する段階で確定をするわけでございませけれども、私どもとしては四兆円程度の予算を計上する方向で検討を進めているところでございます。それから、いつごろということでございますけれども、こちらは市町村の事務として処理をさせていただくことを考えてございます。今回の給付金、お困りになつていらっしゃる方々に一日でも早くということ、そういう趣旨でございませので、できるだけ早く支給できましように、早急に市町村との調整を進めまして、協力を得ながら、早い人には五月中にも届けることを目指して、全力で取り組んでいきたいと考えてございます。

以上でございます。

○福田(昭)委員 ありがとうございます。

このことについては、私も、これもやはり連休前に給付するというのが最高のやり方だったと思っておりますが、これは、野党の共同会派が提案したように、一人十万円を早急に、申請のあった人には全て支給をして、もし課税所得に該当する人がいれば後で所得税を年末にしっかりと納めていただく、そういう仕組みであれば、しっかりと公平に対応できて、しかもスピーディーに対応できる。これは野党共同会派の提案でありましたが、そうしたことが採用された方が一番よかったんじゃないかな、こう思っております。

次に第五点であります。第五点、税制措置、国税、地方税及び社会保険料の無担保かつ延滞税なしで一年間納税猶予、欠損金の繰戻しによる法人税等の還付制度の適用等についてであります。収入に相当の減少があった事業者の国税、地方税及び社会保険料について無担保かつ延滞税なしで一年間納税を猶予する特例を設ける、また、資本金一億円超十億円以下の企業に生じた欠損金について、欠損金の繰戻しによる法人税等の還付制度の適用を可能とする、同時に、厳しい経営環境にある中小事業者等に対して、令和三年課税の一年分に限り、償却資産及び事業用家屋にかかわる固定資産税及び都市計画税の負担を二分の一又はゼロとするなどとしております。

これらの税制還付措置は総額約二十六兆円、この見込んでおりますけれども、猶予であつてなぜ免税でないのか、その辺の事情をお聞かせいただければと思えます。

○住澤政府参考人 お答え申し上げます。三月十八日の当委員会におきまして、福田委員より、こういった苦しい中小企業等の事情に配慮して、納税猶予等にしっかりと取り組むべしと御指摘を受けたところでございます。今般取りまとめました税制の案におきましては、こうした中小企業等の状況も踏まえまして、一月であつても昨年の同時期と比べて二割以上の収入の減少が見られる事業者等に対して、無担保かつ延滞税なしで一年間納税を猶予する特例を設けることとしたところでございます。それに加えて、今御指摘がありましたように、法人税の繰戻し還付制度を中堅企業、資本金一億円から十億円の企業についても適用するという特例もまた講ずることとしたしております。御指摘は、今回納税猶予を受けても来年の納税

の時期になりますと税額を払わなければいけなくなるという御心配かと思えますけれども、今申し上げました繰戻し還付制度を併用いたしますことによつて、所得税でありますとか法人税につきましては、ことしの納税時期には納税猶予を受けた上で、来年は、ことしが赤字になつて税額が発生せず、また赤字になるということで、この赤字をことしの黒字に合算をいたしまして、払い過ぎていた税金の還付を受けるということが可能になります。

納税猶予制度とこの繰戻し還付制度を併用することによつて、来年の納税額が大幅に減少したり、あるいは税額そのものが生じなくなつたりという効果も期待できるところでございます。また、地方税におきましては、後ほど御答弁あると思ひますが、固定資産税の減免を来年度決定分について講ずることとしたしております。

こうした措置によつてもなお納税が難しいという方につきましては、この特例による延滞税なしの猶予期間が終了した後も、現行の納税猶予制度でありますとか、あるいは換価の猶予制度の適用を受けることは可能でございます。これによつて、最長で六年間ないし七年間については納税を猶予し続けることが可能であるということでございます。

○稲岡政府参考人 お答えを申し上げます。固定資産税等の軽減についてでございますけれども、今般の緊急経済対策において、厳しい経営環境にある中小事業者等に対して、償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税の軽減措置を創設することとしております。

具体的には、売上高が前年と比べ大幅に減少した場合に償却資産及び事業用家屋についての令和三年度分の固定資産税及び都市計画税をゼロ又は二分の一とする措置を講ずることとしていただいております。

○福田(昭)委員 まず、固定資産税の方から申し上げますけれども、これは令和三年度だけでなく令和二年度をやらなないためなんじゃないです

か。

先日ちょっと聞いたら、もう既に納税通知書が出ちゃったからという話ですけども、しかし、困っているのは今年度、令和二年度の問題であって、令和三年度というのは、確かにそういう手続上の問題はあるかもしれませんが、私の地元などではまだ固定資産税の納税通知書は届いておりませんので、そういう意味ではまだ間に合うと思うので、これはやはり令和二年度分を対象にするべきだと思いますよ。

それから、先ほどの財務省のお答えですけども、資本金一億円超十億円以下の企業の欠損金についてこれは対象にならないわけですね。資本金一億円以下については、一番厳しい中小企業があるわけですが、これについてはどうお考えなんですか。

○住澤政府参考人 お答えいたします。

御説明が不十分で申しわけございません。先ほど申し上げましたのは、資本金一億円から十億円までの中堅企業についても追加して今回特例を設けることとしたということでございまして、資本金一億円以下の中小企業でありますとか青色申告をされている個人事業者の方については、もともとこの繰戻し還付の制度が適用されてございまして、対象になるということでございます。

法人の中で、この中堅企業まで含めると九九%以上の方がこの繰戻し還付を適用することが可能でございます。

○福田(昭)委員 そうすると、中小企業の方もそういう制度が既にあって、この繰戻し制度をちゃんと適用される、こういうことでよろしいですか。

○住澤政府参考人 中小企業につきましては、もともとリーマン・ショックのときにこの繰戻し還付制度を復活しております、現在も適用がございまして、そういった点も含めて、丁寧に御説明をしてみたいと思います。

○福田(昭)委員 これは先日もし申し上げましたが、私が日光、鬼怒川のホテルの経営者たちと意

見交換したときに、東日本大震災のときには東京電力の損害賠償金があったので何とか切り抜けることができた、しかし、今回、そういうものがなければ、なかなか、四月、五月、六月まで仕事がなかったらとてもじゃないがもたない、こういう切実な話を申し上げたと思いますが、ぜひそんなことも踏まえての対応をお願いしたいというふうにも思っております。

それでは、次に参ります。

三番目の、次の段階としての官民を挙げた経済活動の回復については、これについては一点、二点ありますけれども、まあ、ゴー・トゥー・キャンペーンはいいでしょう。二点目の地域経済の活性化、仮称新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金、農業及び水産業における労働力確保緊急支援事業等についてであります。

この地方創生の臨時交付金は、総額幾らで、どのような基準で地方自治体へ配分する考えなのか、お伺いをしたいと思います。加えて、農業及び水産業における労働力確保緊急支援事業は、予算額幾らを見込んで、どのような形で労働力を確保して現場で活用してもらうように考えているのか、教えてください。

○長谷川政府参考人 お答え申し上げます。

新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大を防止するとともに、感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活を支援し地方創生を図るために、緊急経済対策の全ての事項についての対応として、地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるよう創設するものでございまして、予算額としては一兆円を計上させていただいております。

交付方法につきましては、緊急経済対策に掲げられた四つの柱に対応する事業として、地方公共団体に実施計画を作成していただきまして、その計画の中の国庫補助事業の地方負担分、それと地方単独事業の所要経費の合計額に對しまして、地方公共団体ごとに設定された交付限度額を上限と

して交付金を交付させていただく、こういった方向で検討しております。

また、今申し上げた交付限度額につきましては、緊急経済対策における本交付金の趣旨を踏まえまして、人口、新型コロナウイルスの感染状況、国庫補助事業の地方負担額等に基づいて算定することを想定しております、いずれにいたしましても、具体的な交付方法など制度の詳細につきましては現在政府全体で検討しているところでございます。

○出倉政府参考人 お答えいたします。

新型コロナウイルス感染症の拡大によりまして、中国や東南アジア等からの外国人技能実習生の受入れ、これを予定していた農家や農業法人で人手不足による営農への影響が懸念されている、こういう状況にございます。

このため、農作業の経験のある即戦力人材に加えまして、他産業からの人材も受け入れ、研修した上で農作業に従事していただけるよう、農業労働力確保緊急支援事業、これを補正予算に約四十六億円ということで盛り込んでるところでございます。

具体的には、地域のJAや農業経営体が高齢を集めるための費用や、援農、就農する際に必要な交通費、宿泊費、保険料、研修費、また、農業大学校や農業高校等の研修機関に対し、研修用の機械、設備の導入、これを支援することとしております。

これによりまして現場での人手不足を解消し、農業生産の維持を図ってまいりたい、こんなふうに考えてございます。

○森政府参考人 お答え申し上げます。

漁業、水産加工業におきましても、農業と同様に、新たな技能実習生等の受入れの見通しが立たないということで、今後の労働力不足が懸念される状況にあるという状況でございます。

このため、今般の経済対策におきましては、水産業労働力確保緊急支援事業といたしまして、人

手不足となった漁業、水産加工業の経営体が地域の作業経験者などを雇用する場合に要しますかかり増しの賃金などを支援するというところとしております。また、遠洋漁船におきまして外国人を現在雇用している場合に、この外国人船員を帰国させずに継続雇用するという場合に要するかかり増し経費についても支援をするということにしているところでございます。予算額としては三億円というところでございます。

漁業者、水産加工業者が事業の継続が図られるように、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○福田(昭)委員 この地方創生臨時交付金については、全国の各都道府県が医療崩壊をさせないよう、ちゃんと使えるように適正な配分をぜひしてほしいと思います。

時間が来ましたので終わりにしますが、IMFの専務理事が先日、今回のコロナ危機は一九二九年に発生した世界大恐慌以来の、非常に、短期的には最悪の不景気に陥るとの見通しを示したり、日銀が全国九地域において全て景気判断を引き下げたということもありますので、ぜひ、やれることは何でもやるということで政府には取り組んでほしいと思います。

以上で終わります。

○土井委員長 次に、馬淵澄夫君。

○馬淵委員 立国社の馬淵でございます。質疑の機会をいただきました。

まず、本法案の質疑に入る前に、地域公共交通の現状ということについて確認をさせていただきたいというふうに思います。

私、地元は奈良でございますが、交通事業者からさまざまな声をいただいております。奈良は、多数の世界遺産、また豊かな自然を抱えて、本当に多くの観光客の方が来られたわけでありまして、もちろん、こういった中で、人口減少、高齢化によつて地方のバス利用者は年々減少するというところもありましたが、近年はインバウンドの観光客の増加によつて辛うじて前年並みの乗客数という

ものを、輸送人員というものを維持してきたわけであります。

ところが、今回のコロナウィルスの感染拡大、これによりまして大変な打撃を受けている。もう既に、これは二月の段階でありましたが、訪日外国人客数は前年同月比の五八・三％減ということ、百八万五千百人でありました。これは過去二番目に大きな減少幅でありました。この三月期は、これは恐らく十九日ごろではないかと思いますが、さらなる減少が確実であるというようなことから、大変な打撃を受けている中で、地域公共交通を担うバス事業者からも私のもとに軽油引取税の減免措置を望む声など次々と寄せられております。

そこで、こうした状況の中で、国交省としては、地域のバス事業者支援については、事業継続に困っておられる方々ということで、その資する道路運送法等の柔軟な運用というものを用意をされているということでありました。お手元で資料をお配りしておりますが、これが緊急経済対策の中でバスの関係の主な施策ということであります。

ここにありますのは、「新型コロナウイルスの影響による経営状況の悪化を考慮して貸切バスの許可の更新の可否を審査」あるいは「乗合バスの運行計画の変更届出の柔軟な対応等」とあります。

確認をしてみますと、高速バスや定期観光バス、これらの減便申請等は七日前ということの規則を三日前等と緩和する、あるいは、貸切りバスの許可の更新の可否の審査というのは五年ごとの更新であります。旅客減による赤字を不適格とみなさないといった緩和の措置をとる、さらに、乗り合いバスに関しましても同様でありまして、減便申請三十日前届出というものについて、これももう少し弾力的に短くするというようなお話を聞いております。

しかし、大臣、これは私から見れば、緊急的な必要性の高い支援というにはちょっと及ばないのではないかと、旅客事業者に対してはやはり予算

措置というものを含めた緊急経済対策というのが求められるのではないかと、私はそう思うわけであります。

もちろん、担当官からお話を聞くと、いや、財務省と協議をしないと。これは、常に財務省からは厳しく査定を受ける事業官庁でありますから、財務省の声というのは大変厳しいものだと思います。よく私も承知をしておりますが、検討すべきことではないのかということと私は改めて大臣に聞きたいというふうに思います。

旅客事業者に対して、こうした予算措置を含む経済対策を求めるべきではないのかということでありますが、いかがでしょうか、大臣。

○赤羽国務大臣 今御指摘のように、バス事業は、貸切りバスにしましても乗り合いバスにしましても大変厳しい状況だということは、数値、手元にあります。よろしければ、結構ですか。

（馬淵委員「いいです」と呼ぶ）

この間、貸切りバス事業者は特に中小・小規模事業者が多いものですから、こちらから全社に連絡をとって状況を聞いて、支援できることを徹底してプッシュ型で対応しようということ、実は、全社、四千三百二十四社あるんですが、その中で千七百四十五社から回答を受けて対応しているところがございます。

今言われたように、現状は、緊急経済対策、この表にも示されておりますが、雇用調整金の拡大の措置ですとか、売上げが大幅に減少した事業者、これは恐らくほとんど対象になると思います。が、いわゆる最大二百万円までの持続化給付金、また、セーフティネット保証等の各種の資金繰りの対策の活用、また、ここにも出ておりますが、税制の猶予ですとか減免とか、そうしたことをすると同時に、特にバス事業者からは、バス車両のリース料の支払いの負担が大変だということ、これは実は、経済産業省と連携して、自動車リースに係る業界団体に対して、支払いの猶予など柔軟な対応を行っていたらという、三月九日、そして二十五日と働きかけ、通達も出してお

願っているところでございます。

このことは、一部の事業者において実際に支払の猶予を受けているという例も確認をされているところでございますが、いずれにしても、この状況がどのぐらい続くのか、早期に感染拡大防止をなし遂げることが最大の使命だと思っております。ですが、どのぐらい続くのかということとはよく状況を見ながら、長く続くようでしたら第二弾、第三弾の支援策も必要だと思っておりますので、今後も現場の声に耳を傾けて、必要な措置を講じてまいりたいと思っております。

加えて、一番下に、反転攻勢策として、先ほど出ていますが、ゴー・トゥー・キャンペーン、このことは相当大きな規模を考えておりますので、そのときには、貸切りバスの事業者を含めて、バス事業者の皆さんに裨益をしていただけるような仕組みをしっかりと考えていきたいと思っております。

○馬淵委員 雇用調整助成金や、あるいは無担保無利子の貸付け、また軽油引取税減免措置、これは、でも、残念ながら国交省ではなく他省の所管ということになります。経産省であったり、あるいは総務省であったりというようなことになるわけであります。

また、ゴー・トゥー・キャンペーンのところでも、観光施設や観光事業者に対してのさまざまな施策ということですが、やはり直入れです。何といっても直入れの助成ということについては、これは国交省としても、こういう未曾有の危機です。よ、かつてない危機なわけであります。から、なかなか直入れというのは難しいということ、財務省は常に言ってくるんですが、所管する立場として、勇気を持って、私は、予算措置を含む助成ということについて踏み込むべきだと思います。検討すべきだと思います。

もちろん大変な厚い壁があるのは承知しておりますが、ぜひその点は緊急の補助ということをしつかりと御検討いただきたいということを、これはもう答弁は結構ですから、私の方から申し添

えておきたいというふうに思います。それでは、この法案に關しましての質疑をさせていただきます。

まず、地域公共交通計画についてであります。今回のこの法案で、バス事業者等々が複数の自治体にまたがって運行する路線バス、これを、今回、法改正後では、自治体に作成の努力義務を課して、いわゆるマスタープラン、地域公共交通計画というものをつくっていただくような形になるということであります。

地元のお話をしますと、インバウンドというのは、回遊型のいわゆるルーティングというような形で移動される観光客が多数いらっしゃるというので、こういった方々は、例えば奈良県南部の寺社仏閣、それに、今度、かてて加えて和歌山の熊野古道等々、縦断といった広い範囲の観光で、複数の自治体にまたがることとなります。また、特性としては、県南部などを考えますと、学校や病院も、これも県を超えて、あるいは自治体を超えてということが多数出てまいります。その意味で、自治体を超えた地域の交通計画の策定というのは非常に重要な観点であると私も承知をしているところであります。

しかしながら、今までつくられてきたいわゆる交通網形成計画、この交通網形成計画に關しましては、これは単独で計画を立てるのがほとんどであるというのが実態であります。昨年末、令和元年の十二月末時点で、市町村単独の地域公共交通網形成計画策定、これは四百八十四件、そして複数市町村で策定された計画はわずか二十六件にとどまっております。今後、これを新たに地域公共交通計画の策定へと切りかえる中で、単独の自治体だけで計画をつくっているのは、今までの流れを引き継ぐという中で、自治体ごとで閉じた状況の中で混乱を招きかねない、あるいは非効率な計画が生まれてくるということが懸念されます。

そこで大臣にお尋ねなんです、今回、従来の地域公共交通網形成計画からこのマスタープラン、地域公共交通計画に変わることで、複

数の自治体をまたいで運行している長距離路線のバスなど、いわゆる幹線の補助対象の要件というのはどのように変わっていくのか、さらに、所管官庁として、地方の出入機関、運輸局、この役割はどういったものになるのか、また、交通網形成計画から交通計画に変わっていく間の経過措置、これは一体どの程度のものをお考えになっておられるのかということ、あわせて御答弁いただけますでしょうか。

○赤羽国務大臣 近年、地域における公共交通の維持というのが大変難しくなってきたというのは、これはもう衆目の一致しているところでございます。ですから、これまで、地域公共交通の維持については、地元の市町村を始め、しっかりと責任を持っていた方がいいという思いで法改正もし、また今回も法改正をするわけでございますが、今、馬淵委員御指摘のように、これまでの地域公共交通網形成計画は路線の再編ですとか路線の新規整備といったことに限られておりましたので、加えて、今言われたような広域的な視点も取り入れて、今回の法改正では、隣接する市町村が都道府県とともに計画を策定できることとしておるところでございます。

また、路線の再編といったことだけではなくて、ダイヤですとか運賃などのサービスの改善ですとか、また、過疎地域によってはなかなか輸送資源が限られているので、これまで活用されてこなかったスクールバスですとかゴルフ場のバスですとかさまざまなことを活用して、総動員をして、基本的には市町村が地域公共交通計画の名称でそれをつくるというのを努力義務にして地域交通に関するマスタープランの位置づけをはっきりさせる、そこに必要であれば複数にまたがるところは県もしっかりと関与していくということでございます。

予算案につきましては、今回この計画に位置づけられたものに補助を出すということになります、今言われたような、経過措置が大事だという御指摘、これももつともでございますので、今こ

れも財政当局と調整中ではありますが、おおそ三年程度の経過期間を設ける方向で検討しているところでございます。

また、各地方運輸局は、これからは市町村に対して、市町村は専門人材ですとかなかなか組織体制が十分でないということもこれは現実でございますので、市町村職員の皆様に対する研修ですとか、地方運輸局もさまざまなセミナーを開催しておりますので、そこで各地の優良事例を紹介して横展開していただくなど、予算面とノウハウ面もしっかりと責任を持ってフォローしていきたい、こう考えておるところでございます。

○馬淵委員 まず、経過措置に関してはおおむね三年ぐらいということをお考えだということであり

ります。市町村が、これは今まで単独がほとんどでしたが、なかなか、今大臣、先ほど中村さんの御答弁にもおっしゃいました。市町村はこういったノウハウをお持ちの職員が少ないうえですね。ですから、一、二年程度かかってしまう。こういう状況の中で、今回は、マスタープラン、これは複数にまたがっていきますから、更に時間がかかるかもしれない。でも、経過措置が長ければいいというわけではありません。したがって、今おっしゃっていただいたとおおむね三年程度ということで一刻も早くマスタープランへと切りかえていただく、こうした支援が必要だと思えます。

その上で、先ほど、出入機関、地方運輸局の役割ということでお話があったのは研修であったりセミナー、ガイドラインの提示ということでありますが、これはもう一歩踏み込んだ対応が必要だと私は思います。

特に市町村の問題というのは、なぜ前回の形成計画で閉じられた単独の計画になってしまったかという、自治体は他の自治体との連携というのとはそれほど強くはできないんですね。どうしても、首長がトップですから、その中で閉じた活動になってしまいます。しかしながら、国の出入機関というのは省を代表するわけです、国を代表し

ますから、地方の運輸局がそこに入って、どここの地域の連携を更に強化させるとか、余りトップダウンはよろしくないとは思いますが、私は役割は相当あると思います。

単にセミナーの開催やあるいは研修程度ではなくて、やはりここは大臣のリーダーシップで、運輸局の位置づけというものを、より一歩踏み込んだ形で取り組むべきではないかということを私は感じるわけでありますが、大臣、その点に対して御所見はいかがですか。

○赤羽国務大臣 おっしゃるとおり、現実には、今、地方自治体、また市町村は特に専門的な人材がいない。やったことのないところで法改正だけをして、あとは現場で任せるといっても、絵に描いた餅に終わることはもう目に見えておりますので、地域地域、過疎地域も含めての地方公共交通機関をどうするかというのは、地元の市町村の問題だけではなくて国を挙げての問題と捉えて、各地方運輸局、もう一度、この法改正を機に姿勢を正して、積極的にこちらから市町村にかかわるよう

に指導していききたい、こう思っております。

○馬淵委員 ぜひその点はお願ひしたいと思います。

東日本大震災のときも、各市町村がそれぞれ壊滅的な状況からいかに都市計画を立てて復興を行うかというときに、当時は本省から、さらには出入機関と地方の整備局ですね、直接に入り込んでいってというようなことまで行ったわけです。今回も、地域公共交通を極めて重要だという位置づけに大臣がお考えでいらつしやるということのあらわれの法案だと私は思っておりますので、そこは運輸局にさらなる一歩を踏み出させるように、ぜひ御指導、リーダーシップを発揮していただきたいということをお願いしておきたいというふうに思います。

次に、今回、この法案の中にあります共同経営についてお尋ねをしたいというふうに思います。今回、バス事業者の経営について大変大きな変化が生じているのは、この共同経営に関する独禁

法の適用除外の部分であります。これにつきましては、もう皆さん御承知だと思いますが、複数の乗り合いバス事業者が、等間隔運行や定額乗り放題、あるいは乗り継ぎ運賃の割引などといった共同経営の締結によって、よりシームレスな、非常に効率的な運営が可能になるということであり

ます。

そこで、この共同経営がどういうプロセスになっているかということでありまして、お手元に資料をお配りさせていただきましたが、共同経営、カルテルの認可ということであり

ますが、ここに、今回は、カルテルの適用除外とすることによって、共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議、このようにプロセスが示されて

います。このプロセス、法案が成立した後に、具体的にどのような経過を経て、そして、どのようなタイムスケジュールでこの共同経営が可能となるのか、これは内閣府の事務方の方にお願ひしておりますが、国交省でもいいですよ、これにつきまして、端的に事務方の方から御答弁をお願いいたします。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

この共同経営に係る特例の具体的なプロセスにつきましては、まず、共同経営に係る認可の申請を行うおとす、これは複数の乗り合いバス事業者になりますが、場合によっては鉄道等も含む場合がございしますが、これが、共同経営により行うとする具体的なサービスの内容等を定めた共同経営計画を作成するということ。そして次に、その計画の内容につきまして、地域公共交通活性化再生法の法定協議会等へ意見聴取を行っていただく。その上で、国土交通大臣への認可の申請を行っていただくことになっております。その後、認可の申請を受けました国土交通大臣におきましては、公正取引委員会に協議を行うとともに、利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがないこと等の認可基準への適合性を判断した上で認可を

行うこととしております。

この認可手続に要する期間につきましては、乗り合いバス事業者等による認可申請があった後、なるべく早く手続を行い、例えば、一、二カ月などの期間で認可がなされるように、今後の制度設計を検討してまいりたいと考えてございます。

○馬淵委員 ありがとうございます。期間を御明示いただきました。一、二カ月、なるべく早くということですね。

私、この期間を、これも昨日役所の方に、どれぐらいのものになるのかということは何度もお尋ねさせていただいたわけです。と申しますのは、事前の調整、協議というのが当然かかります。したがって、申請から認可までが、またこれがいつになるかわからぬみたいな、こんなことでは話にならないのですよ。しっかりとそこは、一、二カ月と今御答弁いただきましたので、なるべく早くということでありますから、事前協議、事前調整は、それは多少地域の事情によって異なりますけれども、申請から認可まで、一、二カ月ということでありまして、できるだけ早くにこうしたプロセスを完遂できるように進めていただきたいということをお願いしておきたいと思っております。

その上で、こうした形で共同経営というものが行われて、合理的な路線の整備や利用者目線に立ったダイヤの調整が可能になるということになるわけでありまして、一方、こうした地域における事業者と、あるいは自治体も含めて、共同経営の形をつくっていくと、ほぼほぼ全ての事業者、ほとんどの事業者がそれに合意をする。言いかえれば、競争がなくなるんですね。その場合には、収益の見込める路線にリソースを集中配分するというのは当然経営としては考えられるわけであります。

そうなりますと、赤字の不採算路線、こういったものが廃止に追い込まれてしまう可能性がある。本来の考えでいえば、地域の足の確保ということでありまして、このユニバーサルサービス

をしっかりと守るという部分で、そのようなことがないようにということが極めて重要だと思っております。

そこで、これは大臣に確認をさせていただいたんですが、この共同経営計画の認可又はその更新、あるいは延長に当たって、バス事業者の共同経営計画を審査する際に、安易な赤字路線の切捨てを防ぐということで、赤字路線を維持することなどが認可の際の大きな考慮要素の一つとなると考えてよろしいんでしょうか。大臣、御答弁をお願いいたします。

○赤羽国務大臣 今回、独占禁止法で特例を認めるということになるのは、その背景として、地方都市などで厳しい経営環境に置かれている乗り合いバス事業について、一定の場合に制限を特例的に緩和する、大変だから特例的にやることを認められたということでありまして、まず、理念的に申し上げれば、こうした赤字路線が切られるということはあってはならないことだと思っております。加えて、法的にも、この適用除外を受けるためには、共同経営計画の基準として、区域内に一路線以上の赤字路線が存在していること、もう一つは、当該赤字路線も含めた区域全体のサービスの維持が図られることということが趣旨として定められております。

加えて、今お話がありました、許可申請前の地域公共交通活性化再生法の法定協議会への意見聴取、また、認可後、これは国土交通大臣による是正命令ができるということになっておりますので、これらが担保する法的な仕組みとなっておりますのでございます。

国交省としましては、独禁法の特例法案と今回御審議いただいております地域公共交通活性化法の制度を一体的に運用して、地方都市などにおけるバスサービスの利便性の向上、また運行効率化を促進してしっかりと公共交通機関の路線を維持していきたい、こう考えております。

○馬淵委員 ありがとうございます。大臣から明確に、安易な赤字路線の切捨てはないんだ、まさ

にこの法案の立法趣旨そのものがこうした地域の公共交通の足を守るということだということで御答弁をいただきました。ぜひここはしっかりとその旨を守っていただきたいというふうに思っています。

そして、こうした法律が、一方で、これは資料の②にありますように、十年以内に本法を廃止するものとする旨が附則で書かれております。

この附則を読む限りでありますと、せっかく地域のバス事業者間で協議を重ねてつくった共同経営が認可されても、十年後に解散などということになれば、これは利用へのインセンティブが働きません。

そこで、これは事務方の方にお答えいただきましたんですが、この附則事項の解釈であります。本法は、十年以内に廃止が決まっているわけではなくて、地域交通の状況次第では、新たな立法措置によっての延長を含めて、共同経営が十年より後も維持できる可能性を残しているという理解でよろしいでしょうか。お願いいたします。

○中原政府参考人 お答え申し上げます。

いわゆるこの独占禁止法の特例法案と申しますのは、独占禁止法という公正な競争を担保する重要な法律に例外を設けるといふものであります。ことから、他の立法例を踏まえまして、附則に、十年以内に本法を廃止するものとする旨を規定することとしております。

この法案は、十年経過後に自動的に廃止となるものではなく、別途、本法案を廃止するための法律を制定する必要があるというふうに思っております。

このため、本法案を廃止する際には、十年後の基盤的サービスの維持の状況等を踏まえ、国会において再度御審議をいただくということを想定してございます。

○馬淵委員 ありがとうございます。十年で終わるものではないんだということ、一応期限ではつくっていますが、その趣旨をしっかりと鑑みながら、状況を見守るということでの御答弁をいただ

けたと思います。ぜひ、こうした特例で地域の足が守れるように進めていただければというふうに思っています。

もう余り時間がないので、一点、これは私の方から、質問ではなく、申し上げておきたいと思いますが、こうした中で、共同経営の認可が進みますと、アクセス情報の開示、明示化というの重視されるべきだと思っております。

いわゆるダイヤの変更やアクセス、乗り継ぎ含めた情報の開示等々なんですが、こういうものに対しては、これは役所の方からも昨日私の方に説明がありましたが、どのような形でそれを周知徹底を行うのかということについては、優良事例を各自自治体にはしっかりと、あるいは主体者に伝えていきたいというお話もありましたので、これに關しては、先ほどの運輸局の、出先機関の積極的な関与という部分で、これもぜひお願いをしていきたいというふうに思います。

それでは、自家用有償旅客運送の活用についてお尋ねいたします。

これは、今回、地域住民のみならず観光客をパラルで扱えるようになるということでありまして、それに対しては、ライドシェア導入の一つの先駆けとなるのではないかと懸念の声が寄せられていますが、先ほども、また本会議で大臣も御答弁をされています。自家用有償旅客運送の実施の円滑化がライドシェアの導入につながることは考えておりませんと三月二十四日の本会議でも御答弁をいただいておりますし、先ほどもそうでありました。

その上で、不信感を払拭していくという意味で、少し中身のことを確認をしておきたいと思っております。

今回の自家用有償旅客運送業の改正では、既存のバス、タクシー事業者がそのノウハウを活用して運行管理や車両整備管理に協力するということがありますが、具体的には、この運行管理、車両整備管理の協力というのはどういうことでしょうか。これは事務方の方で端的にお答えください。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

運行管理と申しますのは、運転者の健康状態、とりわけ乗務しようとする運転者に対して、例えば、発熱の状況があるかどうか、あるいは、飲酒その他の理由によって安全な運転ができない、こういうおそれがあるかどうかを点呼とかあるいは体温測定などで確認をすること、また、乗務記録の作成や保存をすることでございます。

整備の管理につきましては、運行の開始前点検や一定の期間ごとに行います定期点検などを受託すること、これを想定しているところでございます。

○馬淵委員 ありがとうございます。いわゆる個人のドライバーの皆さん方がなかなかできないことをやるということだということでお答えをいただけたわけであります。

その上で、では、この協力事業者がどれだけの利益やあるいは責任というものを負うのかということを確認させていただきたいと思っております。

まず、バス、タクシー事業者が協力することになった場合には、住民ドライバーと事業実施主体との利益の配分、これはどれぐらいになるんでしょうか。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

実施主体は市町村やNPOでございます。これが利用者から収入を得ます。また、場合によると、市町村が持っているお金、これを加算しまして委託を受ける事業者に対してお支払いする、例えばこういうような形になるかと思っております。

○馬淵委員 実績値で結構ですから、数字だけお願いします。取り分は、利益の分配というのはどれぐらいでしょうか、ドライバーと実施主体者では。

○一見政府参考人 一概に決まったものはないでございます。個々の運送形態が異なりますので。

例えば、一例で申し上げますと、兵庫県の養父市で行われております自家用有償旅客運送、これは旅客から収受しております対価のうち七割を運

転者の人件費として設定をしておるところでございます。

○馬淵委員 ドライバーが七割、そして実施主体者が三割程度、これはそういう実績値であるということでありまして。

こうした中で、事故の責任をどう請け負うかということもあります。

事故の責任に関しては、当然ながらその範囲内ということ、事故の状況によってドライバーがということになったり、あるいは、基本的には実施主体者が負うということだというふうに理解をしております。

そこで、最後に大臣にお尋ねをしたいと思います。

多額の利益が決して得られるものではなくて、また事故の責任もそれなりに背負うということである中で、今回のこうした事業者、ニーズがどれぐらいあるのかということ、また、こうした状況で既存の事業者の協力を仰ぐということの意義について、大臣、最後の質問となりますが、御答弁をいただければというふうに思います。

○赤羽国務大臣 各地域で、さまざま、地域の公共交通の維持が困難なところがたくさんあります。いろいろなところで地域の人たちが集まってコミュニティバスの運営とかさまざまなかを

しているけれども、なかなかこれが継続しない、持続がしない。

高齢化が進むというようなことがある中で、今回、事業者協力型自家用有償旅客運送を入れるというところは、こうした地域でも交通事業者のノウハウを活用して移動手段を確保できる、また、市町村等が運行管理等を委託することで、これまで以上に安全、安心な運行の実施ですとか市町村等の業務負担の軽減が図られる、また事業者にとっても委託費が確保されるということ、それぞれこの事業に参加する人たちについてはウィン・ウインになる制度だと期待しておりますし、

そうしたことで継続可能な制度として育成していきたい、こう考えておるところでございます。

(馬淵委員「ニーズは。さっきの答弁漏れなんですけれども」と呼ぶ)

○一見政府参考人 現在、地域で交通事業を担っておりますバス事業者、タクシー事業者はかなり経営が厳しい状況でございます。今、実際に自家用有償旅客運送を実施をしております市町村団体は四百五十二団体ございます。これに対して、

多くのバス事業者あるいはタクシー事業者が、自分のところで委託を受けられないかという話で問合せが来ているというふうに承知をしているところでございます。

○馬淵委員 ありがとうございます。

ニーズもあるということで、今回のライドシェアに対する不安等々を払拭することも極めて重要だと思っておりますし、今までは意味対立していた構図と言われていたバス、タクシー事業者と自家用有償旅客運送事業者、これを両立させていこうという試みは大変評価すべきものだと思いますので、ぜひしっかりとその点は説明責任を果たしながら進めていただきたいということを最後に申し上げて、質疑を終わります。

あげがとうございました。

○土井委員長 次に、道下大樹君。

○道下委員 共同会派、立国社の道下大樹でございます。

質問の機会をいただきまして、ありがとうございます。

私からも、地域公共交通活性化及び再生法の改正案について伺いたいと思っております。

今、先輩、同僚議員の皆さんからもお話がありましたので、一部割愛等させていただきます。ありますことをお許しただきたいと思っております。まず、地域公共交通計画の作成の努力義務化について伺いたいと思っております。

地方公共団体は、地域公共交通計画、いわゆるマスタープランの作成に当たって、地域のまちづくりと公共交通の確立を一体的に推進できるように、担当部局の設置及び公共交通専任担当者の配置をすることが私は望ましいというふうに考えて

おります。

なかなか、こういうことについてノウハウを持っている職員の方がいらつしやらない、そういった方がトップになっていないところが多々ありますので、それらの設置並びに育成のため政府としてどのような支援を行っているのか、伺いたいと思っております。

先ほども、運輸局等からノウハウの研修、育成というのはありましたけれども、私は、それだけじゃなくて、職員をしつかりと確保するためには予算面での支援も必要だと思います。その点について伺いたいと思っております。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

地方公共団体が中心となって地域の移動手段を確保する取組を効果的に進めていくためには、計画づくりの段階、そして計画に盛り込んだ事業の実施の段階、それぞれにつきまして、国として財政面及びノウハウ面でしっかりとバックアップする必要がありますと認識しております。

特に、市町村の約八割では公共交通の専任担当者が不在であるとの調査結果もございまして、計画づくりを担う市町村における人材や組織体制の不足、これを国の支援でどのように補っていくかが重要な課題になっております。

このため、国土交通省におきましては、国費補助で、まず、計画策定そのもの、計画づくり、これに対する補助を行いますし、また、その後の事業実施につきましても、財政面で支援してござい

ますが、加えまして、今委員御指摘の国土交通大学校における市町村職員等に対する研修あるいはガイドラインの作成等々でございます。

また、委員御指摘の、担当部局の設置、そして公共交通専任担当者の配置につきましては、運輸局主催のセミナーにおきまして、他の市町村ではどのような組織を置いてどのような担当者をして成功しているか、こういった例も具体的に御紹介するような優良事例の紹介、この取組を強化していくこととしておりまして、これらを通じて、ノウハウ面また財政面の支援も含めまして、

体制強化の面での支援の充実を図っていききたいというふうに考えてございます。

○道下委員 ありがとうございます。

これはマスタープランの作成も重要なんですが、その後どのように実行していくかというときには、やはり、人とお金が必要なんです。そういった面を、もう十分御理解いただいていると思いますが、その点を含めてぜひ御支援の継続をよろしく願います。

次に、都道府県の関与についてであります。先ほど御質問で答弁いただきました、現行の地域公共交通網形成計画が、馬淵議員が説明されたように、市町村単独で作成されたものが約九割というところでございまして、やはり、マスタープランの作成に当たっては、都道府県も含め、地方公共団体が中心となって、面的な公共交通ネットワークを形成していくことが重要であると思います。

今回の改正案の第五条の八、九では、二つ以上の市町村が都道府県にこの策定を求めることができるということで、都道府県も作成をするということと書かれてありますので、これをしっかりと国がバックアップをしていただいて、市町村と都道府県とのつながり、連携を強めていただくように、国の関与を積極的に進めていただきたいと思います。

次に、協議会に公共交通従事者を加えることについてであります。

改正案第六条二に定める、地域公共交通計画、いわゆるマスタープランの作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会、これを設置するということになっていますが、公共交通事業者と同様に、地域の公共交通についてより把握している、その地域に関係している公共交通従事者の代表を加えることはできるのでしょうか、見解を伺いたいと思います。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

現行の地域公共交通活性化再生法第六条第二項第三号、この規定によりまして、協議会には、公共交通事業者や地域住民などに加えて、その

ほかの当該地方公共団体が必要と認める者も参加することが可能となっております。

また、この法律に基づく基本方針におきましては、地域公共交通網形成計画、この計画の策定に当たりまして、多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要である旨を定めておりまして、改正後におきましてもこの方針を維持することとしております。

したがって、公共交通の従事者の方々につきましては、サービスの現場を熟知している等の理由から地方公共団体において必要と認める場合には協議会に参加できるというふうに考えてございます。

○道下委員 公共団体が必要と認める者ということとありますので、公共交通従事者、やはり、労働組合の組織の代表者とかそういったことが、公共団体が必要と認めれば協議会に入れるということと理解をさせていただきました。

次に、いわゆるクリームスキミング防止についてであります。

一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領、ちよつと長いんですけれども、これにおいては、オフピーク時間帯の利用者利便の低下にのみ着目することにより、クリームスキミング、いわゆるいいとこ取りの要件として、通勤通学時間帯など需要の多いピーク時間帯のみの参入を定義しております。同処理要領が定められた二〇〇一年は運輸行政における需給調整規制の廃止が政策課題とされていまして、二〇〇七年の地域公共交通活性化再生法及び二〇一三年の交通政策基本法の成立を契機として、日本の国土交通行政は、少子高齢化の進展という人口動態

の変容を踏まえながら、地域の多様な主体の連携、協働によって地域公共交通を面的ネットワークとして維持していく方向に大きくかじを切ったはずであります。しかしながら、皆様も御存じだと思いますけれども、岡山でのクリームスキミングによる既存バス事業者が赤字路線を廃止すると発表するという

ことで、大きな混乱が生じたわけであります。したがって、同処理要領におけるクリームスキミングの要件は現在の国土交通行政の政策課題と

はそこを来しております。運賃などを含む公平な競争を担保するための見直しが必要と考えますが、今回の法改正ではどのように検討されたのか、伺いたいと思います。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のように、岡山の事例につきまして、委員御指摘のように、岡山の事例につきましては、当時の法律に基づきまして、クリームスキミングを防止するというのが実は十分にできておりませんでした。それは、通達に基づいて対応しますクリームスキミングが当時は運行回数の方に着目していたということがポイントでございます。

今回の法改正におきまして、乗り合いバスの新規参入などの申請がありました場合には、関係する地方公共団体へ新規参入者の申請情報を通知する制度を創設しております。これによりまして、地方公共団体が入ってくるんだということを把握することが可能になります。

さらに、この通知を受けた地方公共団体は、協議会を開催しまして、新規に入る事業者あるいは従来の事業者、これから意見を聞かしまして、実態に基づいて議論を行うこととなります。

そういう中では、新規事業者がいわゆるクリームスキミング、これは、運行回数だけではなくて、既存事業者を追い出そうとするような運賃について入ってまいりますけれども、そういうような状況であるという中で、公衆の利便が著しく阻害されると考える場合には、国に対して新規参入に対する意見を申し出るということができることになっております。国は、それを受けまして適切に対応してまいります予定でございます。

○道下委員 地方公共団体、協議会から国の方に報告するということでありますけれども、これは

まあ一歩前進かなというふうに思います。今までは運輸支局の、ここまでとまっていたということとありますので、国土交通大臣まで届くということだと私は思いますので、これは一歩前進だと思ひますが、しかしながら、これで前例のようなクリームスキミングの混乱が絶対発生しないと言えるかどうかはちよつとまだ心配なところもありますので、その点、十分、地方公共団体、事業者間の利害調整を含めて、しっかりと見ていただきたいというふうに思っております。

次に、独占禁止法特例法案附則、十年以内の廃止についてであります。

先ほど馬淵委員が質問され、答弁されました。私もここが心配でございました。附則第二条で、本法は十年以内に廃止するということになっております。私は、これはやはり恒久化すべきだと思っております。答弁では、これは十年後自動的に廃止になるものではないということで、いろいろな状況を鑑みて、そして延長も十分あり得るということと、それは立法の役割なのかなというふうに思ひますので、こうした点、我々としても、今後十年内、十年の間にとにかくこれらが活用されていくのかということを見守りながら進めていきたいというふうに思っております。

次に、ライドシェアの合法化の阻止についてであります。先ほど来何名かの委員さんが質問されましたけれども、私も改めてこれは大臣に質問をさせていただきたいと思ひます。

今国会に提出されております道路運送法第七十八条二の改正によりまして、自家用有償旅客運送の輸送対象として、観光客など来訪者も対象とするということになっております。これによりまして、自家用有償運送協議会における協議や地元住民の登録というものがなくなるといふふうに思ひます。これでは、限定なしに誰でも運送できるということの意味するのではないのでしょうか。この制度が将来的にいよいよライドシェアの合法化につながるのではないかと多くの方々が大変危惧しております。

ライドシェアの合法化につながらないという説明を大臣にお願いしたいと思えます。

○赤羽国務大臣 本法案におきまして、今御指摘のような、観光客を含む来訪者のみであつても今回の輸送対象とするという改正をするわけでありますが、この事業の登録の申請に当たりましては、協議会等において協議を行うことが必要だという点は現行法と法改正後も全く変更ございません。

また、観光客を運送する際にも、例えばオンデマンド型の輸送であれば、当該観光客が事前に窓口で連絡する必要があるなど、無限定な運送が行われるものではないと承知をしておるところでございます。

そもそもでございますが、この自家用有償旅客運送は、道路運送法による登録を受け、市町村等が運行管理等の措置や事故の際の賠償等を行う体制を整備して、利用者の皆さんの安全、安心を確保するものであつて、いわゆるライドシェアとは全く異なるものと認識をしております。

重ねての発言になりますが、ライドシェアは、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としており、私どもは、国民の安全、安心が担保される制度ではないと考えておりますので、認めるわけにいかないという考えは従来から全く変わっておりません。

○道下委員 力強い御答弁、ありがとうございます。

ただ、一方で、今いろいろな省庁で実証実験が進んでおります。タクシイのないところとかさういったところでいわゆるサードサービスを行つていて、三年間で実証実験をやつて、そして一年ごとに報告を受けるということが行われている。

もともとタクシイ事業者がないところ、若しくは人手不足で営業時間が限られているところ、そういったところにこういう実証実験を通じてライドシェアが入り込む、そしてタクシイのないところからタクシイのある地域に侵食されていくんだ

かが、私は非常に懸念が十分残るわけでありまして、こういった点も含めて、中央省庁間で連携して、ライドシェア、ぜひ国交省が先頭に立つて合法化阻止に向けて取り組んでいただきたいというふうにしております。

次に、財源確保について伺います。

本法に定める地域公共交通計画に定められた目標を達成するために行う事業、新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の推進を図るため、その資金の財源の確保に努めるものとするというふうに定められておりますけれども、どのように努めていくのでしょうか。努力義務ではなくて、私は十分な財源を確保する必要があると考えてるわけでありまして、見解を伺います。

あわせて、地方公共団体の資金の確保に向けた支援をどのように行つていくのか、大臣にお伺いしたいと思えます。

○赤羽国務大臣 今回の法改正を、先ほども御答弁させていただきましたが、絵に描いた餅で終わらせないには、やはり財政面の支援とあとノウハウ面の支援というのは両方とも大変重要だということに考えております。

先ほど局長から答弁させていただきましたが、国交省におきましては、まず、地方公共団体による計画の策定に係る費用、また、過疎地域における幹線バス交通、地域内のコミュニティバス等の運送サービスで生ずる赤字の補填について、それぞれ国費による補助を行う、あわせて、地方公共団体の負担に対しましては、特別交付税の措置が講じられているということでございます。

いきなり大きな予算をとるというのはなかなか難しいと思ひますが、私はこの法改正で動くこととて相当大がかりなことだと思ひますので、社会的な大変大きな問題だというのは認識されつつあると思ひますから、こうしたことをしっかりと進めながら、国交省としても予算の獲得にしっかりと全力を尽くしていかなければいけない。

一つ一つの事業も、コミュニティバスなんかは採算性を度外視してやつてきているということ

も現実にあると思ひますので、そうしたこともしっかりとかわつて、それが持続可能な、サステナブルなものの制度にしていこうためにしっかりと支援をしていきたい、こう考えております。

○道下委員 御答弁ありがとうございます。ぜひ財源確保に御尽力いただきたいと思ひます。

そのうちの一つに、これは御指摘なんですけれども、地域旅客運送サービス継続事業において、新たに公募する六つの実施方針に定めるメニューというのがあるんですが、この中に、タクシイ事業者が選ばれた場合に、残念ながら今のところ財政支援制度がないんですね。

この点、事務方の皆さんとちよつとお話ししたんですけれども、なかなか難しいということでありまして、ちよつとこの点についてもぜひお願いしたいということで、タクシイ事業者が公募で選定された場合にも財政支援が受けられるように制度をぜひ考えていただきたい。今あるんだったらいいんですけども、今あるんでしょうか。

○瓦村政府参考人 お答え申し上げます。

この地域旅客運送サービス継続事業は、路線バスの維持が困難と見込まれるに至った段階で、市町村等が、関係者とサービスの継続のあり方を協議し、持続可能性を重視しながら、次の輸送サービスを確保することを目的とした制度でございます。

こうした地域の取組につきましては、国としても、計画づくりと事業実施のそれぞれにつきましても、財政面で支援するとともに、ノウハウ面でも支援の充実を図つてまいります。

御指摘のタクシイによる輸送の確保についてでございますが、タクシイをデマンド交通の車両として活用する場合には国費補助の対象となり得ますが、乗用タクシイとしての利用に対する補助につきましては、効率的な運行と利用者ニーズへの的確な対応をどう両立させるかという観点から慎重な検討が必要と考えておりますが、今後、市町村等からの具体的な提案も踏まえながら、引き続き検討してまいりたいというふうに考えてござ

います。

○道下委員 ぜひよろしくお願いいたします。

この法案に関して最後の質問になりますが、人材確保について伺いたいと思ひます。

持続可能な地域公共交通の提供の前提となるのは、自動車運転者の人材確保であります。その人材確保に向けて、バス運転手なんですけれども、年間所得が全産業平均よりも約二割低いという実態なんです。やはり、こういう実態に鑑みまして、現在のバス運転手の人件費の算出方法、これを見直す必要があるんじゃないかなというふうに思ひますが、ぜひ、国交省として、バス運転手やハンドルの握る方々の賃金向上に向けて必要な措置を講じるべきというふうに考えますが、答弁をよろしくお願いします。

○一見政府参考人 バス運転者におけます有効求人倍率は、平成三十年で二・二三ということでございます。まして、全職業の平均一・四五と比べまして一・五倍以上ということになってございます。

人手不足がバス事業においても非常に深刻な状況にございますので、我々、バス運転者を確保するため、労働生産性を向上してもらう、あるいは多様な人材の確保、育成を図る取組について対応しているところでございます。

具体的には、乗り合いバス、いわゆる路線バスの再編や貨客混載の促進などの事業者の取組を推進している、あるいは二種免許の取得促進などを関係省庁と連携して取り組んでいるところでございます。

御指摘をいただきました運賃算定に当たりまして、現状は、人件費、実績のみで将来の賃上げは含んでいませんが、今後そうしたことが可能かどうか検討してまいりたいと考えております。

○道下委員 今、人手不足で本当に会社の方も大変です。やはり、働いている方々も、賃金がなかなか上がらないということで、どうしようかなと思ひたり、新しい人も本当に集まつてこないんですよ。バス運転手さんとかを目指す方が少ないわけでありまして、そうした将来的に賃金が

上がっていくという明るい見通しを国交省として示していただきたいというふうに思っております。

次に、新型コロナウイルス関連で伺いたいと思います。

まず、高速道路の料金についてでございます。経済対策として、高速道路の軽減とか無料化という要望がいろいろとありまして、検討されていると思います。高速道路の軽減、無料化について、多くの方々は、やはり、無料になると使いやすいか、あちこち足を延ばして行くことができるというメリットもあると思うんですが、私も、その一方で、貸切りバスだとトラック輸送とかさういったときには、高速道路が渋滞なんかしたりするわけで、メリット、デメリットがあると思うんですね。

その点についての認識と、政府として、今回の緊急経済対策において高速道路の料金についてどのような検討方針を持っているのか、伺いたいと思います。

○池田政府参考人 お答えいたします。

新型コロナウイルス感染症に係る経済対策につきましては、感染症の流行収束を見据えまして、間髪を入れずに国内における人の流れをつくり出す必要があると考えております。

この観点において、高速道路料金の軽減などを行った場合のメリットとしては、観光需要の喚起が挙げられます。また、デメリットとしては、高速道路への交通集中による渋滞の発生や、鉄道、高速バス、フェリーなどの利用の大幅な減少などが挙げられると考えております。

具体的な事例といたしましては、平成二十一年から二年間、休日千円上限料金を導入した際に、三大都市圏から全国インターチェンジへの交通のうち、高速道路の走行が二百キロ以上になった交通は約二割増加をいたしました。一方で、東名高速の休日の渋滞時間は、導入前は六十分であったんですけれども、導入後は百五十分と、二・六倍になりました。また、全国の新幹線や在来線特

急列車においても、夏季における輸送量は対前年比で一割から二割程度減少したところでございます。

このため、人の流れの支援に当たりましては、現在、鉄道やフェリーなどの公共交通機関の利用が大幅に減少していることも踏まえまして、高速道路に交通を集中させることもないよう、他の交通機関とのバランスに留意して進めていく必要があると考えております。

今月七日に閣議決定された緊急経済対策におきましても、かつてない規模の旅行商品の割引による観光需要喚起を行うということで、観光地全体の消費を促進するために、引き続き必要な検討を進めてまいりたいと考えております。

○道下委員 まだまだ先の話だと思いますが、コロナ収束後の、特に経済や観光面における物流、人流、これが満遍なく、うまく調整されながら広がっていくように、ぜひ御検討をよろしくお願いしたいというふうに思います。

次に、観光についてです。国内の観光需要喚起策について伺いたいと思います。

先日の委員会でも私質問をさせていただきましたけれども、この点については、本日は今必要なのは、コロナ収束後の喚起策を今示すのではなくて、今示すべきは、ホテル、旅館それから貸切り観光バス等、旅行関係業界にお金をそのまま直接給付する、これで何とかしのいでいただく、これが私は重要だというふうに思っております。ただ、それらがちよつと少ないというのは残念な思いがいたしますが。

この観光需要喚起策、ゴー・トゥー・キャンペーン事業においては、割引クーポンの発行、付与というものが示されていますけれども、私の地元北海道では、北海道胆振東部地震がありました。それ以降の観光復興支援で、北海道ふっこう割というのがありました。これは非常に利用率が高くて、さまざまなところで使われて、特に個人旅行者などが多く利用して、一定の効果があつた

というふうに思っております。その一方で、大人数の、バスを三台とか五台とか連ねて動くような大型の団体旅行というものにはなかなか使われなかったということで、私のところには貸切りバス事業者や大規模宿泊事業者などからは改善の意見が寄せられているところでございます。

こうした面でも、個人旅行者にも、そして大きな団体旅行者にも、こういう割引クーポン等ゴー・トゥー・キャンペーン事業で需要が喚起される、使われる、こうしたものを進めていくことが重要だと思っておりますけれども、観光庁長官から御答弁をお願いしたいと思います。

○田端政府参考人 委員御指摘のとおり、ただいま観光関係の産業また地域経済全体に深刻な影響が出ています。

このため、今般取りまとめました緊急経済対策でありまして、この新型コロナウイルス感染症の拡大がまさに収束した後でありますけれども、地域経済のV字回復を図るため、かつてない規模の観光需要喚起策、ゴー・トゥー・キャンペーン事業を盛り込んだところであります。

本事業において割引支援の対象となりますのは、いわゆるパッケージの宿泊旅行のみならず、宿泊単体のほか、日帰り旅行また団体旅行についても支援の対象とすることを検討しており、これらの旅行を主に手がけます中小の旅行会社や、またこれらの旅行で利用される貸切りバス事業者、また大規模宿泊事業者にも幅広く裨益する制度設計となるように検討を進めてまいります。

○道下委員 ぜひともよろしく願います。

時間が参りました。これで終了いたします。ありがとうございました。

○土井委員長 次に、高橋千鶴子さん。

○高橋(千)委員 日本共産党の高橋千鶴子です。通院や買物の足の確保など、地域公共交通問題はどこへ行っても住民の切実な要求であり、自治体の大きな課題になっております。

路線バスはこの十年間で一万三千キロが廃止され、地域鉄道は二〇〇〇年以降全国で八百九十五

キロメートル、四十一路線が廃止されました。居住地から一キロ圏内に鉄道駅もなく、五百メートル圏内にバス停もない、かつ、運行エリアに含まれない地域、いわゆる公共交通空白地は、今や日本全体の三割にも及びます。

二〇一三年に制定された交通政策基本法には、第二条、「国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」という基本的認識の下に行われなければならない。」とあります。

二〇一四年には、この交通政策基本法の理念にのっとり、民間事業者の事業運営に任せきりだった従来の枠組みから脱却して、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、都道府県及び市町村が地域公共交通網形成計画を策定できるよう、地域公共交通活性化再生法が大幅改正されました。昨年七月末で五百二十四の形成計画が策定されていると承知をしております。

そこで、今回、地方公共団体による地域公共交通計画、今度はマスタープランなわけですが、その作成を努力義務化したのはなぜか、そしてまた、マスタープランと予算措置の関係はどのようなのか、伺います。

○赤羽国務大臣 今、高橋委員がお示しいただきましたように、二〇一三年の交通基本法ですが、ここに示された基本認識が、なかなかそれぞれ、日本の各地域、地方で維持ができないという大変厳しい状況に直面する中、地域住民のニーズに一番近い立場できめ細かく対応できるはずの地方公共団体を中心として、交通事業者とか住民ほか地域の関係者の皆さんと協議して、公共交通の充実、他の運送サービスの確保に取り組んで、これを国が支援していくという枠組みが必要だということで法改正をお願いしているところでございます。

今回の法案の中では、公共交通等の将来像を定める地域公共交通計画について、これは法的に努力義務化できれば全ての市町村でつくっていただけということを考えておりますが、そうした目標に向けて、地域交通に関するマスタープランとしての位置づけを明確にして、この改正後は、しっかりと国もバックアップしながら、その実施に取り組んでいくというふうに考えておるところでございます。

予算面では、国交省におきましては、先ほどからも何度か答弁させていただいておりますが、計画策定に要する費用を補助するとともに、計画に基づく公共交通の改善ですとか移動手段の確保に対する支援についても必要な予算の確保に最大限努めてまいります、こう考えております。

加えて、財政面の支援だけでなくノウハウ面の支援も必要でございます。市町村は専門的な人材が大変不足しているということが現状でございますので、そうした市町村職員に対する研修、また、先ほど御指摘もありました地方運輸局が主導的というか積極的にかかわりを持って、しっかりと現場で今回の法改正が機能してくれるように最大限の努力をしていきたい、こう考えております。

○高橋千一委員 地域のニーズに一番近い自治体がマスタープランを、全ての自治体がつくつてもらいたい、そこに国もバックアップしていくんだということの御決意だったかと思えます。最初に確認をしたように、交通政策基本法の基本的な需要が適切に充足されている、ここがやはり大事だし、今回の法案の目的も、いろいろ変わっていてもここは変わっていないということを出発点にして議論していきたい、このように思います。

そこで、乗り合いバスや鉄道などの地域交通分野では、国が、各分野の事業法に基づき、新規参入について需要と供給のバランスを判断して需給調整を行って、安全かつ良質なサービスの安定的な供給の確保に取り組んできたというところで、二〇〇〇年ごろから参入と廃止を容

易にした規制緩和を行ってきました。

三月二十四日の本会議でこの点を聞いたときに、大臣は、運賃の低下や運行便数の増加など、さまざまな面で利用者にとつての利便性の向上が図られてきたところ、本法案においても、このような基本的な考え方については変更ございませんという答弁でございました。

何か規制緩和は問題なかったんだという認識なのかと思つて聞きましたけれども、改めて伺います。

○赤羽国務大臣 平成十二年以降に行つたいわゆる需給調整規制の廃止、この規制緩和は、私、全てがメリットだけだということの認識はございません。メリットもあればやはりデメリットもあり、そのときの社会状況というか経済状況にとつてどちらの面が色濃く出るかということも事実だと思ひます。

平成十二年以降、やはり、固定化していたこの世界で、交通事業者の経営判断により決められることがふえてきて、その結果、先ほど申し上げたように、運賃の低下ですとか運行便数の増加といったサービス面でのさまざまなプラスが出たところ、これは否定できないところだと思ひますが、他方で、社会的には、人口減少が本格的に進む、その結果、需要が縮小する、また同時に運転手さんなんかの人手不足が深刻化する、こういったことで、現実には多くの地方で採算性の安定的な確保ができる公共交通機関の維持が大変難しくなっているというの、これも事実でございます。

こうしたことに対応して、今回の法案では、これはよく御承知だと思ひますが、地方公共団体が地域交通のマスタープランを作成して公共交通の改善や移動手段の確保などに取り組む仕組みを強化したところでございます、このことについて国としても財政面またノウハウ面でしっかりと支援をして、地元にも丸投げするようなことではなくしっかりと取り組んでいきたい、こう考えています。

○高橋千一委員 運賃が安くなつて便数がふえて、それがいいことばかりではないということをお話ししてくださいと思ったと思うんです。先ほど道下委員が紹介をされた岡山の事件、二〇一八年岡山の乱と言われているようですけれども、黒字の部分だけを安いミニバスが走つて、それ以外のところを結局大手のバス会社が担わなければならないとなつたということで、提訴まで行つたということでありました。

でも、あのときに、やはりこれを解決するためにはみんなの知恵を出さなきゃいけないということ、行政もバス会社も、あるいは住民も法定協議会の中で議論するということが起こつたわけでありまして、やはりそこが今回の法案に教訓として盛り込まれているんじゃないかな、このように思つております。

そこで、続けますけれども、鉄道、路線バス等の廃止の代替措置としてダイヤモンドタクシーやコミュニティバスに取り組んできた自治体は多く、現在、地域公共交通確保維持事業による地域間幹線系統補助、これが千五百二十件、また、その支線に当たる地域内フィーダー系統補助が三千七十六件、五百五十一市町村で取り組まれております。しかし、同事業では、運営経費の赤字の半額を補助するという仕組みのために、頑張つても赤字であることに変わりはなく、とんなら補助もなく、そうすると自治体負担も大きく、事業者のインセンティブにもならない。

この問題、どう考えておりますか。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。地域の移動手段をしっかりと確保、維持していくためには、地方公共団体が中心となつて取り組む制度の充実と並行しまして、国が財政面等これを支援することが極めて重要であるというふうに考えてございます。

このため、国土交通省におきましては、過疎地域等における幹線バス交通、地域内のコミュニティバス、ダイヤモンドタクシー等の運送サービスで生ずる欠損等に對しまして、委員御指摘のとおり、補助率原則二分の一で国費による補助を行うとともに、あわせて、地方公共団体の負担に對しましては特別交付税措置が講じられているところでございます。

国土交通省といたしましては、今回の法案による新たな制度、例えば先ほど御紹介申し上げました地域旅客運送サービス継続事業、これの活用によりまして移動のニーズに的確に対応すること、もう一つ、地方公共団体の負担を軽減すること、この二つの両立に資する方策について検討や取組を促進していくとともに、地方公共団体に対してノウハウ面でも着実に支援してまいりたいというふうに考えてございます。

○高橋千一委員 補助することは極めて重要という話をされたけれども、やはりこの枠組みを変えるというのを考えてもいけないかなと。今回、本当は法改正でそこが出てくるのかなと期待していた分だけに、非常にちよつと残念に思つているんです。

資料の①は本法案の基本スキームですけれども、今議論していた地域公共交通計画の下に、今紹介があった継続事業を含めて、これだけの事業、全部合わせて地域公共交通特定事業というわけですが、これはむやみに多くて、かなり幅があるというのか、いろいろなことがあるということ、を非常に考えております。

きょうは、その中の、地域旅客運送サービス継続事業の中に位置づけられた自家用有償旅客運送について質問いたします。

地方公共団体が、乗り合いバスやコミュニティバス、あるいはダイヤモンド交通など、代替サービスを模索しつつも、なお事業者がなかった場合、自家用有償旅客運送を行うことができま

す。自家用有償旅客運送は、二種免許のない者が運転して料金を取る、免許のある緑ナンバーに対して白タク行為と言えます。過疎地域など限られた地域と地域内住民に限り現在運行している事業ですが、これを、地域限定をとつて、住民だけでは

なく観光客もよいとしました。

それでは、簡潔にお答えいただきました。
現在、自家用有償旅客運送のうちタクシ事業者に委託して行っているのはどのくらいあるのか、また、今回対象を広げるに当たり、タクシ事業者を担い手として期待しているのか、お答えください。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

現在、市町村で自家用有償旅客運送を行っているのは四百五十二の市町村でございますが、そこにアンケート調査をいたしまして、回答が四百二十四の市町村から寄せられております。

そのうち、委託をしております市町村は三百五十五の市町村でございます。委託先として、タクシ事業者に委託をしているというのは百四十七の市町村、それからバス事業者に委託しているのは百五十九の市町村、それから、バスとタクシ、これの兼業者に委託しているのは百でございます。合計は三百五十五になりませんが、複数の事業者に委託をしているところがあるからだというふうに承知をしております。

それから、今後もタクシ事業者に委託することを期待しているのかということでございますけれども、今回導入することを予定しております事業者協力型の自家用有償旅客運送に関しましては、市町村が行っております自家用有償に関しまして自治体の負担を軽減することになります。何よりも、タクシやバスの事業者が行うことによりまして安全、安心が確保されるものでございます。さらには、タクシやバスの事業者にとっ

ては委託収入がふえるものでございます。
こういったことで、先ほど大臣の答弁にもございましたが、ライドシェアが地方交通に入っていないようにするという役割も担っておるものでございます。

したがって、今回、事業者協力型の自家用有償にしましては、従来の登録二年間、これを延長しまして五年間ということでインセンティブも設けておるところでございます。

○高橋千一委員 何かみんなにとってウイン・ウインのような答弁をされたと思いますが。しかも、五年間に延ばすということでもあります。

令和一年六月の成長戦略実行計画の中でも、公共団体にとっても負担軽減になり、あるいは利用者にとっても安全、安心な交通サービスが受けられる、双方にとってメリットがあるというふうに書かれて、その翌年の交通政策審議会交通体系分科会の地域公共交通部会中間とりまとめの中でも同じ方向が打ち出されて、要するにメーンはタクシ事業者ということがはっきりしていると思うんですね。

では伺いますが、タクシ会社は国の許可を得て運行に責任を負っております。運転手は自動車二種免許を持っていることが条件であります。そもそも違います。さらに、タクシ事業者の許可に必要な運行管理者と自家用有償旅客運送における運行管理者の責任者では違いますか。

○一見政府参考人 タクシ事業者は、道路運送法二十三条の規定に基づきまして、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるために、営業所ごとに国家資格を有する運行管理者を選任しなければならぬこととされております。

これに對しまして、自家用有償旅客運送を行う者につきましては、事務所ごとに一定の要件を満たした者から運行管理者の責任者を選任することになってございます。

具体的には、この運行管理者の責任者でございますが、運行管理者資格を有している者でもいいですし、それから、資格は持っていないけれども、試験の受験資格、事業者のところで一年の運行管理に関する実務経験を有する者ということでもいいですし、あるいはそれらの者と同等の能力を有すると認める者であってもいいということにされておるところでございます。

○高橋千一委員 タクシ事業者が国家資格であるのに対して、自家用有償旅客運送の方は一年の実務経験ということで、一定の要件を満たせばというところで全く違うということなんですけれども、私が聞いたのは、運行管理者と責任者がやる

も、それが聞いたのは、運行管理者と責任者がやる中身、それを聞いています。

○一見政府参考人 運行管理者が行う内容につきましては、例えば、実際の乗務に当たりまして、点呼を行いまして健康上問題がないかどうかということもチェックをいたしますし、また、運行を行った結果につきまして資料を作成をする、記録をとるといこともしております。また、実際の運行に当たって問題があれば、それについて指摘をするということも行っているところでございます。

また、自家用有償旅客運送におきます運行管理者の責任者、これも同様に、点呼をしたり、あるいはどのように運行したかということ記録をするということとは行っておるところでございます。

○高橋千一委員 やはり、点呼をとることが健康管理のために、あるいは乗務管理のために必要なことであるというタクシ事業者と、とりあえず点呼はとるよというのとは全く意味が違うと思うんですね。

それで、自家用有償旅客運送事業の担い手は、二種免許を必要とせず、かつボランティアでもよいわけですね。そうすると、こうした運転する方たちの安全対策や利用者保護はどのようになっていますか。

○一見政府参考人 自家用有償旅客運送におけます運送責任の所在は市町村あるいはNPO法人ということになってございまして、この実施主体が運行に関する責任を有しているわけでござい

ます。
もし事故が発生した場合でございますが、その対応に当たります責任者を選任する必要もござい

ますし、旅客その他の損害を賠償するための措置を講じておかなければならないということにされております。

また、運転者に関しましては、自家用有償旅客運送では一種免許の保有ということでござい

けれども、大臣が認定した講習の受講を義務づけておまして、安全運行の確保を担保して

るところでございます。
実施主体に對しまして必要な安全対策や利用者保護の措置に加えまして、運転者本人に對しても、先ほど申し上げましたような講習を通じて、安全に運行することへの理解を深めていただくというところを行っているところでございます。

○高橋千一委員 労災はどうなりますか。
○一見政府参考人 タクシ事業につきましては労災が適用ということになりますけれども、この自家用有償旅客運送につきましては、ボランティアといった方々もおられまして、労災の適用というのはいけません。

○高橋千一委員 やはり、安全対策をちゃんとやるんだと言っても、明確に違うんだと思うんです。労働者だからこそ労災がきちっと保障されているのと、市町村が担い手になれば、結局、同じ人間なんだけれども、同じタクシ会社の運転手なんだけれども、それが委託という形になったときにどうなるかということが問題なんです。

大臣に伺いますけれども、プロの運転手に委託する場合、タクシ事業として従事する際より処遇が下がって、あるいは無権利になるおそれがありますが、どのように考えますか。

○赤羽国務大臣 今回の法案で創設することになります事業者協力型自家用有償旅客運送において、この運送の実施主体との間で委託契約を締結する相手は、運転者個人ではなくて、タクシ事業者ですとかバス事業者を想定しております。ですから、それぞれの運転手さんに係る処遇につきましては、各事業者と運転手さんとの労働契約に基づき定められるものと認識をしております。

ですから、そうした場合でも当該事業者の従業員としての処遇は受けられることになるものと考えておりますし、タクシ事業の運転手さんがこの自家用有償旅客運送の運転業務に従事することになったとしても、処遇が下がったりとか労働者の権利が失われるものとは考えておりません。

○高橋千一委員 本来ボランティアでもいい事業をタクシ事業者者に任せるときに、契約だからと

言うけれども、処遇が下がらないという保証がどこにありますか。

○一見政府参考人 先ほど大臣の答弁にもございましたとおり、市町村やNPOが委託をする先が事業者協力型の自家用有償旅客運送でございますと、これは事業者でございます。現に例えばバス事業者などに市町村が委託をしている例もございますけれども、そういったところでも、運転手については、バスを運転する場合、それから自家用有償の車両を運転する場合で処遇が変わっているという話は聞いておりません。

○高橋(千)委員 全く担保になっていないと思うんですね。

もしもタクシー事業者として、あるいはタクシー運転手として同じ条件でやれるんだったら、そのままやればいいんですよ。何で自家用有償旅客運送に変えるんですか。そこは意味が違うと私は言いたいと思います。そこにちゃんと支援をして、タクシー事業者として事業をやるようにすればいいじゃないですか。

だって、ノウハウと言いましたけれども、極端な話をすれば、運行管理者はタクシーのノウハウは持っている、でも、運転手は全員二種免許じゃなくてもいいわけですよ。そうしたら、当然、処遇が下がってもいいこと、それを念頭に置いているということじゃないですか。全く同じじゃないで、どこかに担保がない限り、私はそれは言えないと思います。今の答弁でも言えないと思います。

それで、資料の三枚目を見ていただきたいと思うんですが、新経済連盟が、ライドシェア提言、これは新法をつくるべきだということで二〇一八年に提案をしているんですけど、その前の段階で、二〇一七年に規制改革ホットラインで提案をしたのに対して、国交省が対応不可とちゃんと答えております。何度も大臣答弁されているし、これは認めないということなんです。その理由が、ここにあるように、運行管理や車両整備管理などの責任の主体が明確ではないということや、

事故発生時の責任が問題だということ、それから雇用の問題も書いているわけですよ。

この指摘はそのとおりだと思うんですが、それが、今はライドシェアじゃないと言っていますけれども、自家用有償運送でも全部解決しなきゃいけない課題なんじゃないでしょうか。違いますか。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

累次にわたりました大臣の答弁にございますように、自家用有償旅客運送とライドシェアというのは全く異なるものがございます。ライドシェアは、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としておりますけれども、自家用有償旅客運送につきましては、市町村又はNPOが責任を有するものがございます。

また、この事業の例えば運行管理あるいは整備管理などを事業者が委託をする場合、場合によりまして、その市町村あるいはNPO法人がプラスして費用を支弁するというところはあるわけでございます。

そういったところで、ライドシェアと自家用有償旅客運送とは全く違うものというふうに考えております。

○高橋(千)委員 委託先があるからと言うんですけれども、その程度の答弁だったら、きょう一枚しか資料をつけていませんが、新経済連盟が国交省が不可と言ったことに対して言い返しているのと大して違いますよ。ライドシェアだってちゃんと担い手があるんだ、ちゃんと責任を持ってやりますよと答えています。何の違いもないと思っております。

それで、昨年三月七日の未来投資会議で竹中平蔵氏は、「金丸議員のペーパーで、自家用有償旅客運送制度を改善する提言がなされているけれども、これは突破口として非常に重要なポイントになると思う。」と発言をされています。突破口だ、これが正直なところじゃないかなと思うんですね。

国交省としては、違うというのであれば、タク

シー事業者の処遇改善をして、しっかりと事業者として続けていける、そこに支援をしていくということがやはり一番大事なんじゃないでしょうか。一遍に要件を緩和してしまったということでの危険性はやはり否定できない、このように思っております。

それで、時間がなくなりました、問いをちょっと飛ばします。

資料の最後なんですけれども、地域公共交通の便性増進事業として、財政投融資から鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通して、都市鉄道に初めて千六百六十六億円もの融資を予定しています。その大部分が、千四百四十八億円が投入される予定のなにかにわ筋線でございます。ことし近畿運輸局が認可をしまして、総事業費三千三百億円、うち国費七百七十億円の投入が既に決まっています。

今回、このような都市鉄道を地域公共交通計画に位置づけたのはなぜでしょうか。

○水嶋政府参考人 お答えを申し上げます。

一般に、都市鉄道の整備は、通勤通学の混雑緩和や、高齢化社会や環境問題への対応など、都市の基盤的な交通施設として都市機能の向上に寄与するものでございます。一方で、その整備には巨額の資金を要しまして、資金回収までに長期間を必要とすることなどから、公営事業者、第三セクター等の事業主体に限定して国、地方が所要の財政支援を行う制度がございまして、なにわ筋線も令和元年度からその対象となっているものでございます。

今般の改正案におきましては、地域経済社会の発展に資する交通インフラの重点的、戦略的整備を促進するため、地方公共団体が利用者の利便を促進する都市鉄道ネットワークの整備等を実施するための計画を作成し、地域公共交通利便増進事業として国土交通大臣の認定を受けた場合には、当該事業を鉄道・運輸機構による資金の貸付けの対象として追加することとしております。

なにわ筋線につきましては、自治体が地域公共交通計画を定め、地域公共交通利便増進事業とし

て位置づけた上で、その実施計画について国土交通大臣による認定を受けることとなれば、鉄道・運輸機構を通じて、民間金融機関では対応が難しい長期、固定、低利の財政投融資資金を活用することが可能となります。

これによりまして、資金調達や金利変動に係るリスクを軽減することにより事業の安定性が更に高まって、地域における公共交通ネットワークの充実がより確実に図られることとなると考えております。

○高橋(千)委員 今まで議論してきた交通空白地域とか担い手不足とか、そういうところから地域マスタープランをつくらうとなつて、その下に随分いろいろな事業がありますねと私言いました。それが、利便性向上という名でここまでできるのかなというのに、非常に疑問があります。長期間と言いましたが、四十年償還、これはリニアよりも更に長いという驚きの額であります。そもそも、なにわ筋線は二〇三〇年開業予定ですが、予定地周辺には既に大阪メトロ御堂筋線など四つの路線があります。

昨年三月八日の委員会でも、我が党の宮本岳志委員がどれだけ短縮効果があるかと聞いたときに、蒲生鉄道局長は、JRを利用した場合、大阪―関空間で約五分、南海電鉄を利用した場合、約九分と答えているんですね。

たったそれっぽつちのために三千三百億円も使うのかという質問をしているんですが、きょうの資料を見ますと、JR経由のときは六十四分から四十四分と二十分短縮になっているんですよ。下は五分で合っているんだけれども、あれっ、どうこの後にちっちゃく書いてあるんですけど、「東海道支線地下化による効果を含む。」こういふふうに書いているんですね。これは、二〇二三年開業予定のJR西日本による新駅と地下化という再開発事業、これと一体のもので進められているということだと思えます。

大阪市は、関空―新大阪と大阪都心部のアクセ

スが強化され、うめきたや中之島始め都市開発に効果を発揮すると言いい、経済界は、リニアや北陸新幹線の大阪延伸を強く求めてきた中で、その結節点として新大阪と関空が結ばれることで西日本全域に効果が期待できると述べていて、全く筋の違う話だと。

これだけ地域が大変で、わずか二百億という予算しかないという中で、これだけの長期の優遇での巨額投資に対する支援というのはやはり認められない、このことを指摘をして終わりたいと思います。

○土井委員長 次に、井上英孝君。

○井上(英)委員 日本維新の会の井上です。

それでは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正の質疑をさせていただきますと思います。

もう重なるところもたくさんありますけれども、やはり法案の審議で聞きたいことというのは重なるのかなという気もしますので、御理解いただいて、お答えをいただけたらというふうに思います。

もう鉄道局長は出ていったんですね、なにわ筋線、頑張ってもらえるようによろしくお願いしたいなというふうに思います。

地方部においては、これまでマイカー依存が高い状態にあり、自家用車を運転して移動を行うという生活が中心となっております。しかし、高齢者の運転免許の返納が年々増加する中、高齢者を中心に、公共交通が減り、自動車運転できないと生活できなくなるのではないかと不安がやばり高まっており、受皿となる移動手段として公共交通の役割というのが重要になってきているというふうに考えます。

また、人口減少が深刻化し、地域によって路線バスや鉄道の維持が困難になっており、とりわけ、バス、タクシーなどの自動車の運転業務の人手不足というのはいまや深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約二倍となっており、また、バスを運転できる第二種大型自動車運転免許

の保有者数というのも重ねて年々減少しているというデータもあります。早急に対策が必要だというふうに考えます。

地域公共交通は、地域の暮らしと産業を支えて、大都市部、地方部を問わず、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性と活力ある地域の振興を図る上で不可欠な基盤的なインフラだというふうに思いますが、その点を踏まえて幾つか質問をさせていただきます。

まずは、平成十九年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の、当時ですね、制定、そして平成二十六年にその法律が改正になりました。地域公共交通の活性化及び再生に対して、現在に至るまでどのような効果があったとお考えか、お聞かせいただけますでしょうか。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおり、地域公共交通活性化再生法につきましましては、平成十九年に制定されました。町村が主体となった幅広い関係者の参加による協議会制度とともに、地域公共交通の維持、確保や利便性向上に取り組むための地域公共交通総合連携計画が創設されました。

また、平成二十六年には、まちづくりと連携しまして、面的な公共交通ネットワークを再構築するための地域公共交通網形成計画とともに、バス路線の再編等を実施する地域公共交通再編事業というものが創設されまして、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編を後押しすることといたしました。

これらによりまして、令和元年十二月時点におきまして、全国における地域公共交通網形成計画の策定件数は五百三十九件、そのうちコンパクトなまちづくりの計画である立地適正化計画もあわせて策定したものは百八十一件となっております。また、地方公共団体を中心としたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成が着実に進められていてと考えてございます。

また、バス路線の再編等を行う地域公共交通再編実施計画につきましましては三十七件、地域鉄道の

上下分離等を行う鉄道事業再構築実施計画、これは十件、LRTの整備を行う軌道連送高度化実施計画は三件、国の認定を受けてございまして、それぞれ整備が行われたり事業が進捗しつつあるところでございます。

○井上(英)委員 今審議官からる答弁もあつたように、いろいろな効果というのは出ているということだと思ふんですけれども、やはり、平成十九年、今からもう十一年前には、十二年前ですかね、こういうことになるだろうということが予想されて今日に至っているわけです。

先ほども申し上げましたけれども、日本の人口というのは減少傾向を迎えており、今後、人口減が進むことというのは、これはもう明白々々であります。さらに、地方から都市部への人口の流入というのが続いておられますので、地方は今後も進む人口減少、さらには少子高齢化というのに対しての対応というのが急務になっております。

そこで重要なのは、住民の移動手段の確保。公共交通機関である鉄道やバスは大部分が民間事業者であり、公共性の高い分野ではあるものの、民間事業者の立場から考えると、利用者が減って市場の規模が小さくなると採算がとれなくなれば、当然、撤退する可能性というのは高くなってくる、一方で、高齢になると車の運転に危険が伴うため、免許の返納という必要も出てきます。

国交省は、地域公共交通における運転者不足、先ほども言いましたけれども、運転者不足の現状についてどのように認識をしておいて、運転者不足が生じた原因、また対策というのをどのようにお考えか、お答えいただけますでしょうか。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。

高齢者の免許の返納が年々増加しております中で、地域におけますバスやタクシー、これは非常に重要な公共交通機関だと考えております。その担い手たる運転者を確保していくことも、これもまた重要だと考えています。

バス運転者の有効求人倍率は、平成三十七年度で二・二三でございます、全職業の平均と比べて

一・五倍以上となっております。これは低い賃金水準や労働時間の長さが課題となっているというふうに考えておるところでございます。

また、タクシーの労働環境の実態でございますが、長時間労働の割に低い賃金水準、運転者の高齢化などが課題でございまして、働き方改革の推進が急務というふうに考えております。

こういったことを受けまして、私どもとしましては、バス事業につきましましては、予算を確保しまして、運転者の処遇改善の優良事例の収集や周知など、また、タクシーにつきましましては、昨年運賃改定を行って低賃金への対策を行うなど、労働環境の改善を図っているところでございます。

この法案におきましても、乗り合いバスの路線の再編や運行の効率化を促す制度もございまして、バスの貨客混載を導入しやすくする制度を盛り込んでおります。

また、警察庁におきまして、今国会で道路交通法の審議、これは案を提出しておりますが、二種免許の若年化、若年労働者を確保しやすくするという制度も盛り込んでいるところでございます。こうした関係省庁と共同しまして、私ども、運転者不足への対策を着実に進めていくこととしております。

○井上(英)委員 ぜひ、自動車局長、よろしくお願ひしたいと思ひます。

複合的なさまざまな理由というんですか、あると思ひますので、何をすればすぐに運転者不足が解消できるかというのは、これはまた非常に複雑な問題があるかと思うので、さまざまな対策というのをしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

今回の改正で、地域のニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実のために、地域旅客運送サービス継続事業というのが創設されましたが、これは、維持が困難となったバス路線等について多様な選択肢を検討、協議するものであります。が、継続が困難な状況というのは誰がどのように判断するのか、検討、協議は具体的にどのように

行われて、誰が参加してそういった実施方針というのを作成していくのか、お答えいただけますでしょうか。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘の地域旅客運送サービス継続事業につきましては、バス路線などにつきまして、廃止届出が提出される前の段階から市町村等が地域の関係者等とともに今後の輸送サービスのあり方を検討しまして、これを踏まえて、公募によりまして代替する輸送サービスを導入することができると考えております。

この制度の活用の際には、地方公共団体に対しまして、まず、今の路線バスを運営しているバス事業者等から維持が困難である旨が示された段階で、当該地方公共団体がその区間でありまして、当該地域につきまして運送サービスとして継続する必要があるかどうか、これを判断しまして、地方運輸局も参加する検討作業を経た上で、代替サービスを提供しようとする事業者あるいは地域住民の方々、学識経験者などの関係者の合意を得て、代替サービスの確保に向けた計画を策定していく、こういうプロセスを想定してございます。

これによりまして、地域の実情に応じまして、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送等の複数の選択肢の中から、路線バス等にかわる、地域として最適と考える旅客運送サービスを選択していただくことができるものと考えてございます。

国土交通省といたしましては、これらの制度や措置を幅広く活用していただきまして、地域の移動手段の確保が着実に進むようにしっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

○井上(英)委員 ぜひお願いしたいと思っております。継続が困難なのを、そういった継続事業をすることによって、そういう協議会みたいなのをやることによって、解消されて継続できるように、前向きにやはりやってもらわないとだめです。だめを前提に何ば話し合いをしてもなかなか難しいと思

ますので、継続が困難なのを何とかやれるというような、そういう会議体というんですか、そういう事業にしてみたらというふうに思います。

次に、バスやタクシーといった公共交通を活用できるのであれば最大限活用して、それでも十分なサービスの提供というのが困難であれば、デマンド交通や自家用有償旅客運送など、さまざまな移動手段というのを活用することが重要だと考えています。

今回の改正で、自家用有償旅客運送の実施の円滑化を図るための規制の合理化として、道路運送法の改定というのが含まれております。自家用有償旅客運送の運送対象に観光客等を含む来訪者を対象として明確化するというふうにされておりますが、利用者の安心、安全に重大な懸念が生じることもあると先ほどから言われておりますが、改めて、なぜ運送対象を追加したのか、根拠と意義をお伺いしたいというふうに思います。

○一見政府参考人 お答え申し上げます。前に、先ほどの私の答弁でございまして、タクシー事業の運賃改定でございまして。昨年と申しましたのは運賃改定の公示でございまして、実際に運賃改定をいたしましたのはことしの二月でございまして、言葉足らずでございました。おわびをして、訂正をさせていただきますと思います。

その上で、御質問にお答え申し上げます。現行の規定でございまして、自家用有償旅客運送、これは、市町村長が認めた場合に観光客を含めた来訪者も輸送の対象ということで、住民と一緒に運送するときには可能であるわけでございまして、今回の改正は、観光客の輸送のみであつても自家用有償旅客運送を実施するということを認めようとするものでございます。

これは、実際、自治体からの要望もございました。北海道の白老町、国立アイヌ民族博物館来場者の輸送を自家用有償で行いたい、それから、山形県の鶴岡、庄内空港と湯野浜温泉への宿泊者の送迎を行いたい、こういうものでございます。

これは、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため必要な場合に限らず、観光客の輸送に限って、その場合にも自家用有償旅客運送を実施できるように規定を整備しているものでございます。

これによりまして、公共交通がないために観光地に行けないという観光客の輸送手段を確保することが可能になります。また、自治体にとりましても、観光地に多くの人が訪れてくれる、こういうメリットがあるものというふうに考えておるところでございます。

○井上(英)委員 観光客を含む来訪者というのを対象にしたということで、どなたもウイン・ウインになつて喜んでもらえるように、ぜひ尽力していただけたらというふうに思います。

次に、御法川副大臣にちよつとお伺いをしようかなというふうに思います。

ICT技術などの最先端な技術を活用し、複数の交通手段を組み合わせて目的地への最適な経路を選び、予約や決済を一括で行える新しいサービス事業というのが創設されておりますが、具体的な概要をお伺いしたいというふうに思います。

また、Maasは諸外国で導入が進んでおり、日本においても取組が広がっておりますが、このようなサービスは、現状では、都市部や観光地における利便性向上を中心に使用される可能性があるところ、過疎地においてもMaasの活用によって地域の移動課題の解決につながるのではと思っておりますので、この新しいサービスの普及、推進に向けた国交省の取組というのを伺うとともに、過疎地における対策というのをお聞きしたいと思います。

○御法川副大臣 Maas、モビリティ・アズ・ア・サービスということでございますけれども、複数の公共交通や移動手段の組合せによって移動の利便性を大幅に向上させることができるというところで、国土交通省においても全国への早急な普及に取り組んでいるところでございます。この事業モデルの構築等を図るために、昨年度

より各地の実証実験、全国で十九カ所ございますけれども、これに対して国費での支援を行ってございまして、今年度は更に、交通事業者のキャッシュレス化や交通情報のデータ化等、Maasに必要な取組に対する支援を拡充してまいっております。

また、過疎地など公共交通サービスが不十分な地域におけるMaasの普及ということを進めていく上では、この導入にあわせまして移動手段の確保を図っていくということが重要でございます。

このため、昨年度の実証実験におきましても、例えば駅からの移動手段が不十分な地域におけるAIによる配車を活用したデマンド交通の導入であるとか、Maas導入と連動した新たな輸送サービスの導入に取り組んでまいっているところでございます。

今後とも、過疎地等において移動手段の確保を促進しながらも、このMaas、地域によって事情が違いますので、その辺をしっかりと考慮しながら、全国への早急な普及を進めてまいりたいというふうに思います。

○井上(英)委員 ぜひ副大臣、よろしくお伺いをいたします。

それでは次に、先ほどの取組で、国土交通省は、昨年四月十八日から五月二十九日に、全国各地のMaasなど新たなモビリティサービスの実証実験というのを支援して、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進するため、新モビリティサービス推進事業というものの公募、昨年のちよつと今ぐらに行われたというふうにお聞きしております。

選定された地域と、どのような実証実験、事業の支援を行ったのか、そして、何より大事な、具体的な成果というのがあったのか、お伺いしたいと思います。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。御指摘の実証実験につきましては、昨年度、年度中を通してでございますが、計十九地域、具体

的には、大都市近郊あるいは地方都市型といったしまして六地域、過疎地型といったしまして五地域、また、観光地型としまして八地域、これらで計十九地域の取組につきまして、導入経費等につきまして国費による支援を行いました。

これらの実証を通じて把握したことといったしまして、先ほどの副大臣からの御答弁にございましてとおり、過疎地などにおきまして公共交通サービスが不十分な地域では、MaaSの導入にあわせて移動手段の確保を図ることが重要であることを改めて再確認したわけでございますが、これ以外にも、例えば、移動を担う複数の交通事業者間の連携だけではなくて、移動の目的に係る物販でありますとか、観光でありますとか、医療、教育、こういった交通以外のサービスとも連携することで、MaaSとしての付加価値や利便性が高まること、また、多様な関係者間において、合意形成を円滑化して、データの面も含めて連携することが大変重要であること等を確認いたしました。

今回の法案におきましては、これらも踏まえまして、地域の幅広い関係者が協議、連携するための協議会制度の規定等を盛り込んだところでございます。

今後、実証実験の支援を続けるとともに、新たな制度の運用で得られた知見やノウハウを全国各地域に横展開いたしまして、MaaSの早期普及に活用してまいりたいと考えてございます。

○井上(英)委員 もう時間も来ていますので、ちょっとライドシェアも聞こうかなと思っていただきますけれども。

まあ、ライドシェアは、いろいろな議論があると思いますけれども、我々はやはり、ユーザーですね、要は、移動される方々の方法というか、それを多く選択肢を与えるということは非常に大事なかなというふうにも思っていますし、課題があるのなら、当然、でも、先ほどもちょっとありましたけれども、もともと今あるものもいろいろ課題もまだまだありますし、そういう意味では、課

題を一定解決していくということは大事なので、この法案自体は、決してライドシェアを中心に議論している議論ではないというふうにも理解していますし、ライドシェアを認めないというのにも必要ないのかなと私は思っていますので、ぜひ今後、ライドシェアもさまざまな議論をしていったらいいなというふうにも思っています。

最後に、大臣にお聞きしたいんですけども、地域の暮らしを支える手段の確保というのは非常に重要であります。そういった中で、公共性をより重視して、しっかりと地域交通というのを確保、維持していく決意をお聞かせいただけたらと思います。

○赤羽国務大臣 地域公共交通の維持、確保というのは大変厳しいというのとはもう共通の認識だと思います。ここを何とかしなければいけないということ、これまで、ややもすると、交通事業者任せなのを、市町村が中心になって責任あるマスタープランをつくり、そこについて国や県が支援をし、そしてあらゆる手段を総動員すること。

その中で、私は、大前提は安全ということとは担保されなければいけない、その安全を大前提として、さまざまな知恵を駆使しながら、しっかりとした地域公共交通、これは本当に公共性そのものですから、しっかりと死守していきたい、こう考えております。

○井上(英)委員 どうもありがとうございます。

○土井委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○土井委員長 この際、本案に対し、高橋千鶴子さんから、日本共産党提案による修正案が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。高橋千鶴子さん。

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化

及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案に対する修正案
〔本号末尾に掲載〕

○高橋(千)委員 私は、日本共産党を代表し、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案に対する修正案について、その趣旨及び概要を御説明申し上げます。

地域住民の足、移動を支えてきた路線バスは、この十年間で一万三千キロが廃止され、地域鉄道は、二〇〇〇年以降、全国で八百九十五キロ、四十一路線が廃止されました。鉄道もバスもない交通空白地の面積は日本全体の三割にも及びます。

モータリゼーションが進行するもと、規制緩和と政策によって加速された地域公共交通の衰退は、住民の生活に深刻な影響を及ぼすとともに、人口流出を加速させ、大都市と地方の格差拡大に拍車をかけています。

国、自治体が、住民の移動する権利を保障して、全国で取り組まれているコミュニティバス、ディマンド型タクシーなどを思い切つて支援し、地域公共交通活性化、再生へ本格的に踏み出すことが今ほど求められているときはあります。

地域公共交通のマスタープランとして地域公共交通計画の作成を地方自治体の努力義務とするなど、国、自治体の関与を強めることは必要なことです。

しかしながら、道路運送法の改正のうち自家用有償旅客運送の運送対象の追加及び事業者協力型自家用有償旅客運送の新設については、旅客運送事業の根幹である利用者、運転従事者の安全性確保等に重大な懸念が拭い切れません。

自家用有償旅客運送は、第二種運転免許のない者が運転して料金を取るいわゆる白タク行為に当たることから、運送対象や運送地域について厳しい制限が設けられています。今回の改正は、対象

や地域の限定を事実上なくすことにつながり、もともとの自家用有償旅客運送制度を変質させ、制限のない白タク行為の拡大に道を開くものであります。

交通空白地等の地域公共交通を維持、再生するために必要なのは、自治体等が主体となり、安全性確保を最優先に、通常の運送事業として運行を実施することです。

こうした理由により、自家用有償旅客運送の運送対象の追加等の改正部分を削除する修正案を提出します。

以下、修正案の主な内容について説明します。第一に、道路運送法改正のうち、自家用有償旅客運送の運送対象の追加に係る部分及び事業者協力型自家用有償旅客運送の新設に係る部分を削除することとします。

第二に、その他所要の規定の整理を行うこととします。

以上であります。

委員各位の御賛同をお願い申し上げます。趣旨説明とさせていただきます。

○土井委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○土井委員長 これより原案及び修正案を一括して討論に入ります。

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案及びこれに対する修正案につきまして採決いたします。

まず、高橋千鶴子さん提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○土井委員長 起立少数。よって、本修正案は否決されました。次に、原案について採決いたします。

原案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○土井委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○土井委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、小里泰弘君外二名から、自由民主党・無所属の会、立憲民主・国民・社保・無所属フォーラム及び公明党の三党派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。提出者より趣旨の説明を求めます。矢上雅義君。

○矢上委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていただきます。

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

（案）

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 国及び地方公共団体は、持続可能な地域公共交通の確保及び維持のために安定的な財源の確保を図ること。また、バス、タクシーやデマンド交通の確保及び維持等、公共交通の利用環境の改善に関する取組に対しては、これまで以上に多様かつ柔軟な対応を図りつつ、財政的な支援を図ること。

二 地域公共交通の確保及び維持のために、自動車運送者等輸送の担い手である公共交通に従事する者の確保、育成及び定着に配慮するとともに、自動車運送者等の賃金及び労働条件の改善について幅広く検討すること。

三 地域公共交通計画を適切に作成し同計画に基づき事業計画等を円滑に推進するために、

財政的支援のみならず、ガイドラインの作成、知見やノウハウの提供、人材の確保や育成といった、ソフト面での支援や助言も十分に行うこと。また、地域公共交通計画の作成に当たり、地方公共団体における組織体制の充実のための支援を強化すること。

四 福祉輸送、スクールバス等の地域の輸送資源の総動員に当たっては、これらの担い手である関係者とともに高齢者、障害者等の移動弱者の声を代表する者が協議会に参画できるよう、基本方針やガイドラインで、明らかにすること。また、Maasの全国的な普及やICT等最新技術の積極的な活用による既存の公共交通サービスを改善する取組を推進し、バリアフリーの視点に立った利便性及び快適性向上に向けた必要な環境整備を図ること。

五 自家用有償旅客運送が事実上の営利事業として地域公共交通の担い手となっているタクシー事業者の経営を圧迫することにならないよう対策を講ずること。また、地域公共交通会議等における関係者の協議を経て、安全の確保、利用者の保護等に万全を期すこと。あわせて、いわゆる「ライドシェア」は引き続き導入を認めないこと。

六 営業区域外旅客運送を行うタクシー事業については、住民の利便性の向上に資する観点から、地域公共交通会議等において十分な協議を経て、一定のルールの下で、事業者において混乱なく、また、運用の効率化ができるよう、ガイドラインの制定や通知の発出等必要な措置を講ずること。

七 地域公共交通利便増進事業において、乗合バスの新規参入等に係る通知を受けて地方公共団体から地域の意見が提出された場合は、その意見を十分に尊重し判断を行うこと。あわせて、運行計画におけるいわゆるクリームスキミング規制について時間帯による運行本数のみならず面的なネットワークの維持に繋

がるよう地域の判断を前提とした今回の制度改正の効果を検証し、必要に応じてその見直しを検討すること。また、同事業における事業者間の利害調整が円滑に進むよう環境整備に努めること。

八 地域公共交通計画において事業の効率化に関する指標を定めた上で、毎年度、実施状況の評価等を行い、それを翌年度以降の事業予算等に反映されるという適正なPDCAサイクルが地方公共団体において継続的に実施されるよう、支援や助言を十分に行うこと。

九 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による民間事業者への資金の貸付制度の運用に当たっては、公的資金を原資とするものであることを踏まえ、真に地域公共交通の活性化を図る目的に合致した事業に限定するとともに、選定基準の明確化を図ること。また、貸付対象となる事業者について、客観的かつ中立的な立場から審査及び評価を行うとともに、第三者委員会を活用して選定過程の透明化と説明責任の向上を図るよう機構を指導すること。

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○土井委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○土井委員長 起立多数。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣赤羽一嘉君。

○赤羽国務大臣 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれま

して熱心な御討議をいただき、ただいま可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、本法の施行に当たりましては、審議における委員各位の建設的な御提言や示唆に富む御意見、また、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいらる所存でございます。

ここに、委員長を始め、理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し、深く感謝の意を表します。

まことにありがとうございます。

○土井委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと答ふ者あり〕

○土井委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○土井委員長 次回は、明十五日水曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時十七分散会

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案に対する修正案

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第二条中道路運送法第七十八条第二号の改正規定及び同法第七十九条の第二項に一号を加える改正規定を削る。

第二条のうち道路運送法第七十九条の四第一項第五号の改正規定中「「地域住民の生活に」を「地域における」にを削る。

第二条中道路運送法第七十九条の五ただし書の改正規定及び同法第七十九条の七第一項の改正規定を削る。

第二条のうち道路運送法第九十八条の二第一号の改正規定及び同条第二号の改正規定中「同条第一号中」を「又は事業者協力型自家用有償旅客運送を行うかどうかの別を変更したとき。」に改め、同条第二号を「同条各号」に改める。