

# 第二百一回国 参議院 国土交通委員会 會議録 第十号

令和五年四月二十日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月十八日

辞任

梶原 大介君

舞立 昇治君

吉井 章君

石井 苗子君

金子 道仁君

四月十九日

辞任

田中 昌史君

和田 政宗君

鈴木 宗男君

室井 邦彦君

補欠選任

和田 政宗君

鶴保 庸介君

田中 昌史君

鈴木 宗男君

室井 邦彦君

補欠選任

吉井 章君

梶原 大介君

石井 苗子君

清水 貴之君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

國務大臣

国土交通大臣

副大臣

国土交通副大臣

国土交通副大臣

大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

文部科学省総合政策局社会教育振興総括官

厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部長

国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官

国土交通省鉄道局長

国土交通省自動車局長

山本佐知子君

吉井 章君

鬼木 誠君

三上 えり君

竹谷とし子君

矢倉 克夫君

清水 貴之君

嘉田由紀子君

浜口 誠君

田村 智子君

木村 英子君

斉藤 鉄夫君

豊田 俊郎君

石井 浩郎君

清水 真人君

清野 和彦君

森友 浩史君

辺見 聡君

鶴田 浩久君

上原 淳君

堀内丈太郎君

○理事補欠選任の件

○政府参考人の出席要求に関する件

○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、衆議院送付)

○委員長(蓮舫君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、金子道仁君及び舞立昇治君が委員を辞任され、その補欠として鶴保庸介君及び清水貴之君が選任されました。

○委員長(蓮舫君) 理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(蓮舫君) 御異議ないと認めます。

それでは、理事に石井苗子君を指名いたします。

○委員長(蓮舫君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

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査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官鶴田浩久君外四名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(蓮舫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(蓮舫君) 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し、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○森屋隆君 おはようございます。立憲民主・社民の森屋隆でございます。

大臣、冒頭、大変私残念な記事がまた出ました。これ、この委員会の中で大臣に問わなければならない、こういった問題だと思っております。

先日行った国交省OBによる就職の他社へのあっせん、そして国交省がそれに関与していないと、こういうようなやり取りをさせていたんだんですけれども、文春によって今日新しいまた記事が出ました。大臣、これやはり大臣が、国交省がそこに関与していない、OBがもう二年たっているから、そこはこちらが、国交省側が何らかの調査をする必要がない、それはできないと、こういうふうな、大臣、答弁だったと思えますけれども、もうそういう状況じゃないんじゃないですか。大臣、どうですか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 御指摘のような記事があったことは承知しております。

今後の対応につきましては、精査の上、適切に検討してまいりたいと、このように思います。

○森屋隆君 大臣、適切にですよ、もうやるということですよ、それは、もうしっかり調査をする、そして明らかにする、それが適切なんです。大臣、もう一度お願いします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 記事の内容を精査した上で、適切に対応していきたいと思えます。

○森屋隆君 それ以上私からは、大臣、申し述べませんけれども、大臣が一番よく分かっているん

本日の会議に付した案件

だろうと思えます。大臣、よろしくお願ひします。  
改めまして、たゞいま議題となりました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いて質問をしたいと思ひます。

まずは何点か国交省の認識についてこれは再確認をさせていただきたいと思ひます。

私は、三年前の二〇二〇年の五月二十日に開催されました参議院本会議において、この地域公共交通活性化再生法の一部を改正する法律案について会派を代表して赤羽前国交大臣にこれ質問をさせていただきまして、いろんなことを質問させていただいたんですけれども、その中で重要なこと実はありまして、ライドシェアについてこれ何々たわけでありますけれども、赤羽前国交大臣は、これ当然そうなんですけれども、このライドシェアは認めるわけにはいかないと、こういうふうにきっぱりと言ひ切っています。

齊藤国交大臣にもこれまでですけれどもライドシェアについてお伺ひしていますし、しかしながら、改めてこのライドシェアについて、今回の地活法の一部を改正するこの国交委員会の中で、質疑の中で、国交省のライドシェアを認めないというところで、これまでのスタンスと変わらぬというところで確認をしたいんですけれども、大臣、どうでしょうか。

○国務大臣(齊藤鉄夫君) 全く変わっておりません。

いわゆるライドシェアは、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに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、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があると考えており、この考えは従来から変わっておりません。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。

これ、諸外国でもいろんな問題が出ていますし、一回ライドシェアを入れてもいろんな問題が発生したりして再規制しているところも多いと

こういうふうにも聞いています。

そしてもう一点、このライドシェアを入れないと、これは当然そのとおりなんですけれども、少し危惧している点もありまして、大臣、これは何かというところ、いろんなやり方あるんだと思うんですけれども、この間、今日の法案でもそうなんですけれども、いろんなことを、実証実験やつていかなきゃこれならいなくてありますけれども、特区という形で突破口を開いてきた。それはちよつと規制緩和的なところで、これちよつとどうなんだろうという疑問点が付きながらも、特区というやり方を少し進めていた傾向があるんだと思うんですけれども、この特区でこのライドシェアを更に進めようと、これはないでしょうか。

○政府参考人(堀内丈太郎君) お答え申し上げます。

特区という形でライドシェアを認めるということとは考えておりません。

○森屋隆君 局長、ありがとうございます。確認をさせていただきまして、ずつとこの間、国交省のぶれないその考え方が本当に大事だなと、こんなふうにも思っています。確認をさせていただきまして。

もう一点、またタクシーの問題なんです。地方公共交通が、バスが厳しくなると、最後タクシーが頑張っているところいっぱいありますから、このタクシーの問題、少し御議論させていただきたいと思ひます。

今回のこの協議運賃制度ですと、地域の中で協議をさせていただいて運賃を決めるというものですね、これも、認可運賃よりも実は低い運賃設定をする、これは禁じていないわけですね。これ大臣も答弁もしていると思ひますけど、それ違反じゃないわけですね。

しかしながら、タクシーの特措法に基づく特定地域、準特定地域では運賃の一定の幅というのがあります。当然ありますよね。しかしながら、現在、その特定、準特定地域で過当競争になり得る

ような下限割れ、こういった事例というのはあるのかないのか。幅があつて下限決まっていますけど、その下限割れがあるのかないのか、これ一つ聞きたいのと、そして、あるとするのであればそれは問題ではないのか、さらに、先ほど冒頭言った協議運賃制度でそのような懸念が起きないのか、この三点についてお答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(堀内丈太郎君) お答え申し上げます。

まず、特定地域、準特定地域におきましては、その下限割れ運賃につきましては禁止をされております。それについてはすることは認めていないというふうにしております。

今回の協議運賃制度、今般改正法案につきましては、御指摘のとおり、特定地域、準特定地域は除外することになっております。そして、地域の関係者による協議が調ったときは、従来の認可制による運賃によらず、届出で運賃を設定できるという、こういう制度になってございます。

そして、この協議により運賃を決定する際には、地方運輸局長などが、自治体、交通事業者などにより行われる協議会の構成員として適切な運賃設定がなされるよう協議に参加いたします。

こうした協議の場での議論を通じて、過当競争を引き起こすような運賃にはならないように協議運賃制度の適切な運用を図ってまいります。

○森屋隆君 堀内局長、ありがとうございます。

三番目の協議運賃制度についてはしつかりとそういうふうにならないように指導とか、やっていくんだと、こういうことだと思つたんですけれども、少し最初に聞いたところが、私の説明が悪かったのかと思ひます。

特定、準特定で下限割れがまずあるかないかというところ、もしあるのであれば、ないならいいです。それはもう結構なこと、ないのが当然ですから、ないならいいです。ないのが当然ですから、あれば問題じゃないのかどうか、そこはどいういう考えなのか、お示ししていただきたいと思ひます。

思ひます。

○政府参考人(堀内丈太郎君) 特定地域、準特定地域における下限割れ、これは、そういうケースもたまにございますけれども、それに対しては、そういうことにならないようにしつかり指導し、ちゃんと法律にのつとつて進めていくように適切な措置を講じております。

○委員長(運舩君) 堀内局長、あるかないかで聞いております。

○政府参考人(堀内丈太郎君) そういうケースはございます。ございますけれども、それに対してはしつかりと法律にのつとつて進めるように指導なり適切な対処を行つております。

○森屋隆君 局長、あるんです。ないという、ルールが決まっています。当然法治国家でありますから、でもやっぱりそれがあるんです。あるというところは、そうすると、それがよければ、じゃ、うちもと、じゃ、うちもと、こういうこと言わばなっていく。

貸切りバスなんかも結果的にそうなんです。結果的に、下限運賃があつてもそこを無視をして、例えば貸切りバスだったら十万円、しかし、前回モリヤ観光を使つたから一百万の割引券を出すから九万円なんだと、プラスして、合わせて十万円だからいいみたいな、こんな何かことになつているわけです。

だから、下限運賃があるんだつたらあるでしつかりそれは守つてもらおう、そういうことじゃないと、この特定、準特定のせつかく幅を持たせて幅の中でしつかりやつてもらおうと、競争してもらうということが崩れますから、局長、これは、裁判にもなっている問題なのかもしれないけれども、国交省としてのぶれない考え方を私は指導としてしつかりやつてもらいたい、こういうふう

に思っています。次に、済みませんが、JRの問題について少しお聞かせください。鉄道の上下分離について確認をこれもさせていただきます。部会でも相当やり取りさせてもら



いのが、これももう皆さん御承知のとおりなんですけれども、保線業務がやっぱりなかなか人が集まらない、技術職が集まらないという状況です。これについても、どのような、国交省としての、魅力的なそういう現場にする、職場にするところについてお聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

鉄道の現場におきましても、委員御指摘のとおり、人材不足について喫緊の課題になっていると承知をいたしております。

このため、国土交通省では、技術的な研修等の場を活用して人材育成を支援するとともに、保守点検、先ほど保守の現場というお話がございましたが、その省力化や自動運転の導入など、新技術の開発、導入につきましても支援を行っているところでございます。

また、近年、運賃改定の申請のあった鉄道事業者に対しては、適切に人件費の伸びが原価として算定されるように、運賃の認可に当たっては柔軟に対応するなどしておりますが、引き続き人材の確保に配慮してまいりたいと考えております。

○森屋隆君 ありがとうございます。これについても本当に力を入れて引き続きやっていただきたいと思っております。

次に、本法案で大事な上下分離、今局長の方からありましたように、作業員、保線員がいなくてですね。しかしながら、上下分離をしていくという方向に行ったときに、そこをどう担保するかということが大事だと思います。

これ、個別で国といるこの間やらせてもらいましたから、くどくど説明しませんが、百という仕事を五人でやれば一人頭二十ですけれども、そういう決まりが独立採算制で企業ごとに違うわけですから、決まらないわけですね。その標準的なルールを私決めなきゃ駄目だと思っ

ています。この辺についてお聞かせ願います。

○政府参考人(上原淳君) 委員御指摘のとおり、

鉄道施設については、鉄道に関する技術上の基準を定める省令で一律の一定の基準を設けているところでございます。これに関しましては、鉄道構造物等維持管理標準を定めております。また、鉄道総合技術研究所におきまして同標準の詳細に関する手引を作成しているところでございます。が、他方で、保線を取り巻く環境は地域によっても大きく変化しているところでございますので、委員の御指摘も踏まえまして、まずは経営環境が厳しい地域鉄道事業者に対して調査を行い、必要な対策について検討してまいりたいと考えております。

○森屋隆君 是非これしっかりやってもらわないと。この法案通っても、そのところが、ベースがしっかりできていないと運用方が難しくなると思っています。是非よろしく願います。

次に、これも問題なんですよ、それぞれところで自然災害毎年起こって、その自然災害を復旧するに当たっては、鉄道軌道整備法なんです。そして、今回の法改正で、社会資本整備総合交付金、それは今回の法改正で使える。何が言いたいのかというと、先ほど上下分離にしても、自治体の首長がやはり不安になっているのは、災害があったときに復旧するのにこの鉄道軌道整備法じゃないと復旧できないから、結果的に、今回の法案やっても、違うルールの中でやるんで、その負担分が大き過ぎるということをやったりそれに踏み切れない。ここをうまくもって使えやすいように私はした方がいいと思うんですけど、これについてよろしく願います。

○政府参考人(上原淳君) 委員御指摘のとおり、被災した鉄道の復旧につきましては議員立法である鉄道軌道整備法に基づく支援を行っているところでございます。平成三十年に鉄道軌道整備法が改正されました、黒字の鉄道事業者の赤字路線に対する支援についても可能となっております。

鉄道整備法に基づく支援は、事業者の復旧意向を前提とした事業者に対する補助制度という形

を取っております。これによりまして、これまでに多くの路線の復旧が事業者の主導の下で迅速かつ安全に確保されてきたものと認識をいたしております。

他方、社会資本整備総合交付金につきましては、これはインフラ整備に主体的に取り組み自治体主導のあくまでも交付金という形を取っております。この両制度の趣旨、目的が大きく異なることから、現状、この災害復旧の場合には事業者が復旧の主体というふうになっていることを考えますと、この社会資本整備総合交付金の活用についてはなお議論が必要ではないかと考えております。

ただし、現時点では、例えば復旧方針の協議と併せて復旧後の再構築方針の協議を行った場合には、両制度組み合わせ、つまり復旧後のローカル線の官民連携の促進策として社会資本整備総合交付金の活用を考えていきたいというふうに思っております。

○森屋隆君 復旧後に使うのは分かっているんですけど、復旧できないから困っているんで、そこをダブルスタンダードみたいなにならないように、それ、よろしく願います。

時間来たので、最後、大臣に、今のやり取りの中で大臣感じていること少し述べていただきたいのと、最後、国は令和三年の十二月に環境行動計画、これを作成して目標出しています。

そして、なぜ公共交通使われないのかということと、地域でもそれぞれノーマイカーデーなんていう三十年前からやっているんです。水曜日ノーマイカーデーなんて言うってね。だけど、ノーマイカーデーだから今日すいている、渋滞ないから車で行くかみたいな、こんなことになっているんです。

だから、これをしっかり連携して、森参考人も言っていたように、二車線のうちの二車線潰して路面電車走らせたと、結果的にはそれ成功したんだと、このぐらいの勢いで私やってもらわないと、ノーマイカーデーってただ掲げているだけで

何も変わっていない、一緒にバスも渋滞していたら、これやっぱり乗らないんですよ。そして、バスに乗らないと、イコール鉄道にも乗らない、こういうことにつながりますから、大臣、ここはしっかり連携してやっていただきたいと思えます。大臣、よろしく願います。

○国務大臣(齊藤鉄夫君) まず、前段の保守管理、また災害復旧のためのルールについてのお話でございますが、やり取り聞かせていただきました。しっかりとここは、これまでは事業者任せだったわけですが、ここを我々、官も入ってしっかりやっていこうと、こういう体制になってまいります。

そのときに、鉄道、法律による支援、これは事業者を支える支援ですけども、それから自治体を支える社会資本総合交付金、これをうまく組み合わせるような形にしていかなきゃいけないと改めて感じた次第です。

それから、ノーマイカーデーについてでございますが、例えば利用促進に関して優れた取組を行う自治体等の表彰や、エゴ通勤に取り組む事業者等の認証制度の推進などを通じて、優れた事例の横展開を図ってきています。より根本的には、長年にわたって利便性の低下が利用者の減少につながり、更なるサービスマイルの低下を招くという状況にあり、この負のスパイラルを断ち切ることに重要でございます。

このため、御指摘のような利用者の意識、行動変容のためには、潜在的な利用者のニーズにも十分応えられる利便性向上が重要であり、今後の改正法案や予算などの政策ツールを活用し、地域公共交通のリデザインを強力に進めてまいりたいと思っております。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。よろしく願います。力強く進めていただきたいと思っております。よろしく願います。

○鬼木誠君 立憲民主・社民の鬼木誠でございます

す。

まず、私からも、国交省OBによる人事介入問題について一言だけ触れさせていただきたいと思えます。実はもう触れるつもりなかったんですけど、今日、大臣の御答弁お聞きをして、まだ危機感足りないんじゃないかなというふうに、申し訳ないけれども、受け止めました。

最初の報道がなされたときに、氷山の一角ではないかというような疑念が持たれた、報道でもそのような形の報道をされた。その氷山の一角ではないかという疑念が出たにもかかわらず、調査やっぱり行わないというようなことで答弁なされたし、実際に調査も行われなかった。それでまた違う報道、今回の報道が出たわけですね。

いよいよ国民の皆さんは、国交省関係ないとは言いながら、あるいは、そんなことないよと、本当に氷山の一角がぼつぼつぼつぼつ出てきていてというふうな受け止められている。そして、それはOBの皆さんの人事介入というだけではなくて、国交省が行うあらゆる施策に対して疑念の目あるいは疑惑の目が向けられかねない、そのような強い問題意識を持つてこの問題捉え直しをしていくべきだというふうには思います。

是非、そのような観点で、調査あるいは公表というところについて適切にというふうにおっしゃいましたけれども、森屋委員御指摘あったように、適切な対応とは何なのかということをもっとも問題意識を持つて御検討いただきますことを強く要請をおきたいというふうに思います。

で、リデザインの関係についてまずはお尋ねをしたいというふうに思います。

有識者検討会の提言の中では、地域交通、住民の豊かな暮らしの実現あるいは地域の社会活動に不可欠であるとして、生活の不安を解消する、暮らしやすく魅力あふれる地域をつくり上げるための必要な基盤的なサービスであるというふうな位置付けられている。その上で、その地域公共サービス、いわゆる基盤的なサービスが、長期的な人口構造、地域構造の変化により、厳しさが

増している、そしてそこにコロナがやってきた。いよいよその厳しさに拍車がかかったというような時代認識、あるいは状況の認識がなされている。そして、アフターコロナ時代の地域交通を創型交通へと転換していくんだ、危機的状況に置かれたローカル鉄道をコンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくんだなどというところが書かれている。

ただ、私は、このアフターコロナ時代という設定の在り方、言葉の選び方といえますかね、そこが少し違和感があるんです。検討会の中にもあつたように、今触れたとおり、地域交通をめぐる課題というのは今まで万全であつたわけではなくないです。どんどんどんどん厳しさが増してきて、その厳しい状況がコロナウイルス感染症によつて拍車がかつた、あるいは厳しい状況がより明確に浮き彫りになったということだと思えます。それが、このアフターコロナ時代というふうな言葉を使つてしまうと、今まで万全であつたけれども、コロナがそのことを打撃をしたんだ、壊れてしまったんだというように誤つた時代認識ということ、そういう誤つた認識の拡大につながる、そのことを一つお伝えをおきたいというふうな思います。コロナが地域公共交通をめぐると、今申し上げたように、コロナによつて打撃を受けた地域交通を何とか回復をしようというふうな受け止めになるんじゃないか。つまり、射程の短い当面する対応というふうな形で受け止められかねないんじゃないかということも心配をしています。

まず、今回、このアフターコロナ時代というふうな言葉についてどのような意味合いを持つて受け止めているのか、あるいはお使いになっているのか。そして、今回の方策がどの程度の年数、いわゆる射程をどういうふうな構えてい

らつしやるのか。その辺についてお聞かせをいただければと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) コロナの存在にかかわらず、長期的に大変厳しい状況、地域公共交通はあつたと。長期的な人口減少、少子高齢化、また首都圏への一極集中というふうな状況の中で、大変、そういう大きな方向性があつたと。その中でコロナが起きてそのスピードが十年速く進んだと、こう言われております。そのように位置付けております。

したがって、この根本的にある長期的なその大きな問題に対してしっかりとした対応を取つていかなければならない。時間軸ですけれども、そういう意味では、まさに五十年、百年と、そういう長期的な見通しを持って、今回、地域と地方自治体と国、事業者が問題意識を共有して、どうしたら地域公共交通を守つていけるのか、そういう話し合いをしていこうと、このように考えております。

○鬼木誠君 ありがとうございます。

おっしゃつていただいたとおり、根本的な大きな課題、中長期的なというよりもかなり長い射程でこの課題を捉えていく必要があるというのはまさに大臣の答弁のとおりだと思つていうふうに思っています。

ただ、そういう根本的で大きな課題である、あるいは長射程でこの課題についてしっかりと捉え直しをしていかなければならないというふうなことで、そういう観点に立てば、少し今回のリデザインというふうな考え方については構えが小さいんじゃないかというふうには私は思っています。つまり、やっぱり、変化への対応、あるいは五十年、百年という長い射程でこの課題を捉えていく上で、交通分野においても、鉄道、バス、タクシー、公共交通だけでなく、例えば道路であるとか高速道路もそうですけれども、いろいろな意味での交通政策あるいは総合的な観点からのリデザインというものをもちと大きな視点と構えで議論していく必要があるんじゃないか、そしてそ

の構えの中で、では地域公共交通どうやっていくのかという議論の展開といえますか、広がりといえますかが必要ではないかというふうな思っています。

先ほど、先日の委員会、森参考人の御意見というところのお話もありましたけれども、例えば、少子高齢化や人口減少社会における大都市と地方都市との機能を考慮をした都市政策の在り方、さらには産業構造の変化に伴う事業者の変化や人口移動の問題、あるいは情報通信やデジタル技術の発展によるリモートワーク、就業形態の変化、人の移動にも変化が生じる、そのような大きな社会像といえますか、今後起こり得るであろう変化も踏まえた社会像というものを検討の要素にしていく必要があるのではないかと。そのような検討を行うためには、国交省、旧運輸省であるとか国土庁であるとかということではなく、省庁横断的なしつかりした議論を形作る、そういう取組が必要ではないかというふうに思っています。今回の法案はそこまでの構えの広さが無いというふうな私には見えて仕方がありません。

今申し上げましたような問題意識につきましても、昨年の十月、財政制度審議会歳出改革部会での構造的な課題の解決に向けた方向性として、自治体、国土交通省において、地域公共交通政策単独ではなく、まちづくりや国土政策、道路政策など、縦割りを排し、国土交通政策を総動員して取り組むべきというふうな提案もなされています。

先ほど社会の変化というふうなお話をしましたけれども、例えば、自動運転車両というのがある。すぐ現実のものになりつつある、空飛ぶ車というふうなことについても官民共同の中で開発をされている。想定をしなければならぬ変化の要素というのはいくつかあるんで難しいとは思っています。ただ、難しいけれども、それらを踏まえたグランドデザインというものをしっかりと描く、その上で、繰り返しになりますけれども、鉄道をどうするか、バスをどうするか、道はどうするか、地域

をどうするか、そのような中長期的あるいは総合的な視座からの交通全般のリデザイン、そのような議論が必要ではないかというふうに思っています。

このような、ある意味、長期的、そして大きな構え、そして視座といえますかね、高い視座からの総合的なリデザインということについて、その必要性について大臣としてどういうお考えか、お聞かせをいただきたいと思えます。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 問題意識は鬼木委員と全く同じでございます。

今回、ちょっとそういう意味では、視野といえますが、小さいんではないかというお話でございますが、もちろん国土交通省の中だけでも、先ほどございました都市政策やまちづくり、道路政策、そのほか総合政策的なものがございまして、また、社会資本総合交付金の使い方を抜本的に改めると、大きく改めるという意味では、財務省や総務省とも連携しながら行っております、そういう非常に広い視野で、総合的な新しい地域づくり、まちづくり、その根幹を成す地域公共交通をどうしていけばいいのか、こういう広い視野で取り組んでいきたいと思っております。

○鬼木誠君 是非よろしくお願ひしたいというふうに思います。

次に、今度は、自治体段階での総合的な政策策定という観点から、クロスセクター効果ということについて少しお尋ねをしたいというふうに思います。

これも先日の参考人質疑の中で触れられていました。例えば、地域公共交通が充実すると高齢者の方が外に出る機会が増える、外出の機会が増えることで生活機能あるいは運動能力の低下を防ぐというような効果が現れる。逆に、地域公共交通というものが衰退をしていくと外出の機会が減ってしまう、そのことが医療機関へのアクセスコストを増やす、あるいは商業的な損失、地価の下落などなど、副作用的にいろいろな効果、マイナスの効果をもたらすことになっていく。

地域公共交通の維持発展がもたらす効果は単に人や物の移動が便利になるということだけではないうこと、そのことは国交省としても十分に踏まえられた上で様々な施策が議論されているというふうなふうに思っています。このクロスセクター効果、とりわけ地域公共交通のクロスセクター効果ということについて、大臣としてどのように捉えていらっしゃるのか、是非お聞かせをいただきたいと思えます。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 先ほどの御質問に対する答えの中にこのクロスセクター効果という言葉も入るべきではなかったかと今思ったんですが、非常に、いわゆる医療、商業、教育、観光、福祉、幅広い分野と連携して、それらが発展する、それとともに地域公共交通も基盤を整備、発展していく、こういう形になっていかなってはないかと思っております。地域における公共交通の利便性が高まり高齢者の外出機会が増えることにより高齢者の健康増進や就労機会が増加し、その結果、税収が増加する、医療費が減少するなどの、公的セクターや社会全体における収支の改善が期待されます。

国土交通省では、令和二年の地域公共交通活性化再生法の改正を受け、国が定める基本方針において、クロスセクター効果に着目した地域の取組を地域公共交通計画に位置付けることが望ましい旨を盛り込んでおります。今般の改正法案と予算では地域の連携、協働の促進策を強化したところでございまして、今後は、クロスセクター効果に着目した取組、すなわち外部効果を取り込んで地域公共交通の持続可能性の向上を図っていく取組について支援を重点的に行ってまいりたいと思っております。

○鬼木誠君 ありがとうございます。

まさに御答弁あったとおりでと思うんです。ただ、残念ながら、なかなか地方公共団体はまだそのことを受け止めていない。クロスセクター効果というものをしっかりと真ん中に据えてまちづくりを行っていくんだと、あるいは都市交通の機能

の在り方について転換も含めて議論していくんだということになかなか得ていない。そのなり得ていない一つあるいは二つの原因が人とお金ですね、人材と財政だというふうに思っています。

その上で、まずは人材についてお聞きをしたいというふうなふうに思っています。これもこの間様々議論がなされてきたところでございますけれども、自治体、地方公共団体には当該分野の専門人材あるいは専任の配置者というものがなかなか不足している、小規模な市町村を始めとして、自治体には組織体制がやっぱり極めて弱い状況があるというふうなことは私には捉えています。

少し古い調査ですけども、国交省が行われた二〇一六年の調査によれば、地域公共交通の専任担当者が不在となっている市町村が約八割というふうな状況になっている。恐らく、このような状況を踏まえて、国交省としても自治体に対する支援であるとかあるいは人材育成のための様々な取組を行っていらっしゃるというふうには思っていますけれども、それらの検証を踏まえて、是非、財政的な支援、必要だと思っております、人づくりに必要なのは効果的な支援策というものを改めて検討する必要があります。是非、この点についていかがお考えでしょうか。

○政府参考人(鶴田浩久君) お答え申し上げます。

自治体における地域公共交通の専門人材が不足しております。その育成は大変重要な課題だと思っております。このため、令和四年度の補正予算におきまして、地域公共交通やまちづくりに関する実践的な人材確保のために、こういったこと知見を有する団体や有識者のお力も借りまして、セミナー、それからワークショップ、さらにはフィールドワークを開催する、こういったことを支援するための支援メニューを計上してございます。

また、従来から、自治体の人材育成、確保のために、国土交通大学校、東京にございますが、こ

こに自治体の方来ていただいて泊まり込みで研修、毎年やっております。また、地域公共交通計画の作成のガイドラインを逐次改訂して提供しています。

こういったことについても引き続き取り組んでまいりたいと思えます。地域の声もよくお聞きしながらしっかりと支援してまいりたいと思えます。

○鬼木誠君 是非、おっしゃっていただいたように地域の声をよく聞いていただいて、それから、今おっしゃっていただいたような重要な取組たくさんあると思うんですけども、検証を是非していただきたいというふうな、どのような効果を現実自治体が発揮できているのかということについての検証を是非お願ひをしたいというふうに思っています。

財政的な課題について幾つかお尋ねをしたいと思えます。

今、乗り合いバスの事業者の運行経費の赤字欠損に対する補填、それを自治体が行った場合に、国からの補助が二分の一、自治体が残りの二分の一を負担する、その負担分の八割を特交、特別交付税として措置をされると、そのような形になっている。

ただ、これもリデザインの有識者検討会の提言でも指摘をされておりますけれども、単年度で系統単位の実績に応じた欠損額の補填を行うものであるがゆえに、事業改善を行っても欠損額が減るのみで、交通事業者がサービス水準の向上や運行の効率化等を行うインセンティブとなりづらいというようなことが指摘をされている。自治体に対する交付税措置、いわゆる特別交付税措置ということになっていくと、これ単年度なんです。単年度の措置であるために、複数年にわたる支援が保証をされるということにもなっていない。そういう意味では、提言の中でも、事業改善インセンティブや融資担保性の観点から、複数年にわたる予算補助制度を求める意見があり、検討に値するということが記されています。

直ちに利用者が増えていくということはなかなか見込みにくいというのが自治体の現状であるとするれば、バス路線、区画での赤字というものについてはやっぱりまだしばらく続くというふうな想定をおこななければならぬ。

そういう中で、継続性あるいは安定性のある財政の補填ということについて自治体は強く求めていらつしやるといふふうに思います。この不安の声にしっかりと応えていただくことが重要だといふふうに思いますけれども、継続的で安定的な財源の措置とその必要性、あるいは今後の考え方等については是非お聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府参考人(鶴田浩久君) 現行のバスの運行経費補助、いわゆる赤字補助でございますが、これは、御指摘ありましたように、個別の路線ごとで単年度ごとに赤字を事後的に埋めるという制度でございますので、事業性を改善するという面でインセンティブ効きにくいという課題がございます。

これも先ほど御紹介あつた提言も受けまして、まさに来年度予算、それから今般の改正法案におきまして、交通事業者が自治体と協定を締結してエリア内の路線を一括して複数年にわたつて運行するエリア一括協定運行事業、この事業を創設することとしております。これによって、路線の再編による需要の集約化ですとか運行の効率化など、長期的視点に立つた改善を促していきたいと思ひます。この制度、予算でも支援してまいりますが、そこに特別交付税の措置も運動するということも立って付けてございませぬ。

○鬼木誠君 特別交付税がいいのか普通がいいのかというのは様々な議論があるといふふうな思ひます。ただ、やっぱり自治体が求めているのは、先ほど言いましたように、継続的で安定的な財政ということだと思ひますので、是非、これも地域の声を十分に踏まえていただいた上で、必要な部分について検討いただきたいといふふうに思ひます。

また、今御回答の中であつたエリア一括の関係

ですけれども、これについて具体的な検討状況でございますか、今こういうことを実は検討しているんだといふようなことございましたら、少し教えていただきたいといふふうに思ひますが。

○政府参考人(鶴田浩久君) お答え申し上げます。これは、先ほど御説明した事業でございますが、これは初年度において最長五年間の支援額をあらかじめ明示すると。その五年間の協定の期間に赤字が減つていった場合でも補助金の金額は減らさないと、その五年間は減らさないと。この事業改善を促していきたいと思つております。

また、いろんな調査ですね、路線再編の検討ですとか住民のニーズの調査、そういった調査ですとか、それから計画策定にやつぱりお金も掛かりますので、そこも支援していきたいと思つております。

さらに、各種の支援メニューございますが、それをこのエリア一括協定運行事業をやる地域においてはほかの支援についても優先的に採択するといったような形でしっかりと進めていきたいと思ひます。

○鬼木誠君 ありがとうございます。是非よろしくお願い申し上げます。

バス事業と鉄道事業に関する補助の在り方については、メニューに差があるといふような状況になっては、確かに、鉄道については、固定費であるとか設備投資に非常にお金がかかるというふうなことで、そこに対する補助というのがなされるわけですけれども、事業運営そのもの、いわゆる赤字そのものについての支援ということがなかなかできていない、制度としてないといふようなことになっては、今回の再構築協議会等をつくつて計画ができる、あるいは計画を進める中で少しずつ回復をしていくことはあるかもしれませぬけれども、なかなか計画の方向性見出せないところであると

か、あるいは一気に右肩上がりに利用者が増加するといふことがないといふことになる、やつぱり事業収益に対する赤字といふことにどう補填をしていくのかといふようなことが必要になってくると思ひます。是非、その点についてお考えがあればお聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府参考人(上原淳君) 鉄道事業は、その安全性を保つためにも、利便性を向上させるためにも、先ほど御指摘のとおり、多額の資本的な支出を要する装置産業であります。

地域鉄道事業者九十五社におきましても、コロナ禍前の令和元年度の収支状況におきまして、全体の約八割の事業者が赤字となつております。ただ、これを施設保有に係る経費を除いて計算をいたしますと全体の約八割が黒字となると、そういう試算もございませぬ。このため、地域鉄道事業者に対しては、鉄道事業のこうした特性に着目して、資本的支出に要する費用への支援を重点的に行つた上で、自治体と連携しながら経営改善に向けた事業者の不断の努力を促すことが効果的な路線維持方策であるといふふうに考えております。現に、過去十年間、この地域鉄道事業者、路線廃止は行われていないといふことでございませぬ。

あわせまして、今回、法改正を受けた再構築方針に基づいて行う社会資本整備総合交付金による支援の拡充もこうした考え方に沿つて準備をしていられるものでございませぬ。

○鬼木誠君 ありがとうございます。

ちよつと時間が参りました。本日は交通税の関係についてもお尋ねをしたかつたんですけれども、いわゆる事業者や地方公共団体以外の負担の在り方というふうなことも今後真剣に受け止めて直していただく必要があるのではないかと、今問題意識を先日の参考人の意見聴取の中でも私も感じたところでございませぬので、また機会を捉えてやり取りをさせていただきますといふふうに思ひます。

から。急にまた降りてきてバスになるんですね。非常に乗っている人は、一つの、鉄道も使っているし、バスも使っているし、自分たちのところにバスは止まってくれるし、どこで降りるかというのを自分で考えて最後にお金払うというふうになっっているんですが、利用する方が地域の輸送資源を効率的に活用できるということで、利便性を高める観点でMaasの促進というのはすごく重要だと思っております。

再構築協議会におけるローカル鉄道の再構築というのに当たっては、交通手段の再構築の方向性というものを議論する上で、再構築後の交通モード間の接続、連携の在り方を十分にクロスセクター分析などで評価をして検討していくのがこれからの地域交通の大転換だと思っておりますね、このMaasの利用の仕方です。考え方、そのMaasの考え方を取り入れて、利用者の視点で、それを利用者の視点で、使い勝手のいい、そしてシームレス、もう乗ったり降りたりしないで、階段上がったりしないでいいという移動の実現に力点を置いて再構築の姿を描く必要があるのではないかと思います。

質問なんですけれども、実証事業というのを十分に活用して、その利用者の声を丁寧に踏まえながら検討を行うというのが大事なんです。地域におけるMaasの展開というのを、政府の現段階での取組、阿佐東線みたいなものも含めて、ほかでどんなものがあるかということ、まず大臣の御見解からお伺いしたいんですけど、よろしいでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫) 石井先生がおっしゃった昨日の映像は見ておりませんが、そのいわゆるBRTというシステムについては見たこともございませんし、非常に新しい社会の試みだと思っております。

まず、Maasについてでございますが、Maasは、アプリやウェブサイトを通じて、鉄道、バス、タクシー、さらには電動キックボード等も含め、多様な移動手段の検索、予約、決済等を一

括で行うことを可能とするサービスであり、公共交通の利便性向上のみならず、観光振興、地域活性化等に貢献することが期待されており、国土交通省では、我が国におけるMaasの普及を図るため、令和元年度からこれまで四十七地域の様々な取組に対して支援を行ってきたところでございます。

御指摘の地方部においては、新型コロナウイルスの影響等によつて多くの交通事業者が特に厳しい経営環境に置かれる中で、地域の方々の移動手段の確保や移動機会の創出のため、Maasの導入を支援するとともに、AIオンデマンド交通などの新たな交通サービスの導入への支援も進めております。しっかりとこのMaasを進めていきたいと、このように思っております。

○石井苗子君 物事をやるときには、コンセプトの時点で、概念、目標は何で目的は何かと決めるのはとても大事なことなんです。じゃ、どういふふうにしていけばその概念や目的、目標にたどり着くことができるかという、その手段としてクロスセクター評価というのがあるんですけど、何か、クロスですから交わってですね、セクターって何なんだという、いろんな分野という意味なんです。いろんな分野が交わっていつて、何か難しそうに聞こえるんですけど、何てことないんですか。

赤字だから廃線してしまったときに、どんなところの影響が行かないから出てくるかということを調べて、それをファクトとしてデータに残して、ああ、ここまでは線路があった方がいいな、ここから先はバスの方がいいなというふうな、さっきの阿佐東線のような感じで、まず計画を立てていくことなんです。

その中において、例えば交通安全、ここは鉄道の方がいい、踏切がない方がいいとか、あと定住の促進、介護の予防、この時間帯は医療のサービスを受ける人たちだけアズ・ア・サービスで一つのトリップとして全額払いますからというふうな予約を取るとか、あとは、駐車場の整備をどうい

うふうにしたらいいか。このMaasのようなものを引いたときには、災害があったときに、こちらが災害復興のための物資の輸送にも使えるかどうかというようなことを考えていくと。赤字だけど、廃線にしたときにほかのどこに影響が出てくるかということを分析するのはクロスセクター評価なんです。

昨日のテレビで、徳島県の阿佐東線なんかは、鉄道とバスが合体して、医療や観光目的というのを別にして協議運賃というのを決めていくって誰が考えたんだろうと思つて、すごいなと思つて見たいんですけど。

クロスセクター評価ですが、国として調査事業を活用しながら実施するというふうなこの間大臣が御答弁をいただきました。私は、このクロスセクター評価を、地域の保健、医療、福祉の体制がどうなつていくかということのデータに基づいて、関係者が同じ取っ手につかまってる、同じ認識に立つて計画を立てること、非常に大事だと今後は思っているんですけど、なかなか自治体がこのクロスセクター分析だとか評価というものになじみがないと、親しみが無いと思うんですけど、これはそんなに難しいことではないので、だんだん集計だと思つていただきたいんですけど、このクロスセクター法を活用して分析して何ができるか、実例をお持ちの方があつたら紹介していただけますでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫) クロスセクター効果分析の実例という御質問ですが、滋賀県等が近江鉄道についてクロスセクター評価を行いました。鉄道の代わりに、通院、通学などのための代替交通手段の確保、また、道路混雑に対応した道路整備等を行った場合、各項目にそれぞれこういう、鉄道がなくなつたらこういう対応をする必要がある、そのためにこれだけのお金が掛かるというのを金額を出しております。そういう形で鉄道の存在価値を数値化すると、こういう例もござい

す。

れまでの考え方を一掃して新しいことをしていくわけです。

行き詰まつてしまった赤字です。ね、それを解消するのに今までどおりの解決策では役に立たないということなんです。なので、鉄道が赤字になつたときにどこにバスを引くかではなくて、合

体をして、どこまで鉄道が大事だけど、ここから先はバスの方がいいといったときに、両方走れるような車体を造る、しかも小型で造る、大型は従来の線路のところを赤字にならないように補填しながら走るという、こういうダブルで、スタンダードではなくて、ダブルでやっていくという補強効果というのもクロスセクターから考え出していただきたいと思つていますが、次の質問に行きます。

私は、運転手さんの人材確保という部分についてなんです。大臣は、運転手の職業としての魅力を高める取組を行うと答弁されました。先ほども質問があつたんですけど、これ四年度の補正予算において二種免許の取得に対する支援などを創設するお答えになつておりますけれども、具体的な支援が何なのかということ、魅力的で快適な制度というのはやはり必要だと思つて。女性ドライバーの育成だとか、女性ドライバーを増やすというふうなことには何か支援策をお持ちでしょうか。この二つをお伺いします。

○国務大臣(斉藤鉄夫) 魅力ある職業、これは、やっぱり賃金が高いということ、それから快適で安心な職場環境、また働きがいということだと思います。働きやすい職場環境の整備を進めることによつて若者、女性にも参入していただけるような職場になるのではないかと。

その具体策でございますが、人材確保、養成の取組を支援する制度とは、バス事業者、タクシー事業者が行う人材確保セミナーやCMなどの広報費用に対する支援、それから二種免許取得に要する費用の負担に対する支援などがございます。令和四年度補正予算において新たに盛り込んだものでございます。

これらの支援、またその程度かとおっしゃる方もしれませんけれども、まずここからスタートさせていただいて、バス・タクシー業界における人材確保に向けてしっかりと取り組んでいきたい、このように思います。

○石井苗子 ありがとうございます。

先ほど森屋議員からも質問があったように、この過当競争、こういったことに関してもまず魅力がなくなってしまう職業にならないようにしていきたいと思うんですね。やっぱりこれは働き方改革というだけではなくて働き方マッチングがこれから必要で、人材確保が、ここから、朝から晩まで同じ人が働かなくてもいいようにしていくのか、単位的に魅力的な賃金にしていくのか、こういうのも考えていただきたいと思うんです。是非、女性のドライバーも、この時間だけだったら働けるとか、その人たちに取得できるような免許を、改正して具体的な支援をしていくという、二種免許の取得に対しても努力をしていただきたいと思っております。

その努力というところなんです、共創というのが、みんなで激しく争うじゃなくて、共に創る共創だということの漢字の意味ですね。地域の特性を生かした共創、これを実現するために専門家を養成するんだと。

クロスセクター法もそうなんですけれども、余り難しくなくてもやっぱり面倒くさい作業なんです。そういうところに専門家が来て、分析というのをやっている人間が簡単に時間できるようなになれば、エクセルを使わずでできるんです、余り難しいことではないんですが、そうした人になるべく早い時期に養成して早い時期に自治体に入れていかないと、余りぐずぐずしていてもいけないと思うんですが、専門家を養成するという自治体の人材育成、確保のお答えが、今からセミナーの開催、国土交通大学校における研修を支援すると。これ時間掛かり過ぎだと思いませんか、三年の間にスピードアップしないと間に合わないですね、これ。国土交通大学校における研修とい

うのもうほとんど間に合わないと思うんですねども。

鉄道というのはこれ今回初めての試みだということに、取組としては聞いております。だから、国の出先の運輸局や職員の方にも、今、何と何とですか、地域に合った共創というものが何なのかというのをと早く学んでもらわなきゃならない、精通してもらわないと進まないと思うんですが。

そこで、解決策としては、学識経験者をフルに活用していただきたいと思うんですが、この学識経験者の方に地方の自治体に行ってもらうとかです、市の役人、県の役人、自治体の職員の皆さんに具体的に何をやるかということをお教えするということ、こういうスキームというものを実際に考えかどうかということ。そこに行つて自治体の人とやるというのをどなたかお答えになりますか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

将来のあるべき地域公共交通の姿を地域の将来像と併せて検討していくに際しましては、御指摘のとおり、学識経験者等の知見を最大限活用していくこと、加えまして、自治体の職員を言わば専門家として養成していくことが非常に重要であるというふうに考えております。

そのため、国土交通省におきましては、公共交通再構築に関する学識経験者をまず把握をさせていただき、再構築協議会を始め各地の協議会の場に委員として入っていただく積極的な関与を求めてまいります。また、御指摘のとおり、自治体職員向けにもセミナーや研修等を現地で地方自治体の方で開催をし、こうした学識経験者を講師で招きながら、ケーススタディーの手法も活用しながら、実践的な人材育成を行ってまいりたいと考えております。

○石井苗子 かなりスピードアップしていただきたいと思うんです。学識経験者の人がもうてんやわんやで本場に走り回っていて疲弊しているというふうなことを聞いておまして、私のような

人が百人ぐらいいなき間に合わないんだというふうなことも聞いております。

なので、やっぱり考え方をチェンジして、そんなに難しいことじゃないんですから、講師の人を呼んで勉強してセミナーしてやらなくても、自分で勉強すればできるようなことはさつさと勉強してやってもらいたいと思うんですね。研修会だの何だのというところにお金ばかり使っていないで、自分たちで集まって何か教科書を見てやればできることなので、できることは何でも早くやっていただきたいと思うんです。是非よろしくお願いいたします。

地域公共交通の活性化と再生に関する法律の一部を改正する法律案です、今回は、ですから、その具現化というのがいかに大事かと思うんですが、私が気になったことはこれなんです、特急や貨物列車が走るJR線区は再構築協議会の対象から外す方針ということですね、外している。しかし、しかしです、具現化という意味で、もしその地域が、先ほどじゃないですけど、住民の方が、特急や貨物列車が走る線区を活性化するという目的で、地域の自治体が先ほど言ったそのクロスセクター分析とかやって、ダイヤの改正やほかの交通モードとの接続、先ほど言ったようにバスとつなぐとかそういうアイデアや希望が出た場合には、この対象から外さないで地域活性化法案に基づくと例え法定協議会というところでも議論してやっていくという、促していくというように、さっき言ったようにスピードアップしていかなきやいけないので、大臣がそれをお考えかどうか。

再構築協議会の対象としない方針であったとしても、地域の利便性の向上に向けた取組も重要なものではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) 法律の運用に関することとさせていただきますので、お答えさせていただきます。特急列車や貨物列車が現に走行している線区等

につきまして、鉄道特性が認められ、我が国の基幹的鉄道ネットワークの一部としてJR各社の責任で維持が図られるべきであると考えております。したがって、新たに設ける再構築協議会の対象とすることは考えておりません。この点につきましては、法律に基づく基本方針に盛り込むとともに、国としても引き続きJR上場各社に対して大臣指針に基づき適切な維持を求めまいりたいと考えております。

ただし、委員御指摘のとおり、こうした線区についても、例えばローカル列車の利用者が大幅に減少している場合などにおいて、持続可能な地域モビリティを構築する観点から、事業者と自治体の連携、協働により改善策が積極的に講じられるといったことは非常に望ましいことと考えております。国といたしましても、委員御指摘のございました現行の法定協議会の活用を含め、関係者による協議と改善策の実施を促してまいりたいと考えております。

○石井苗子 私はずっと東北の大震災の支援活動をやっていっているんですが、医療分野なんですけれども、やっぱり地域の町が崩壊してしまつて、これから町をどうつくりかというときに、じゃ、クロスセクターをやつて、何が一番大事なんだ、モビリティとして、アズ・ア・サーピスとして、自分が動くときに、介護の予防にということも大切ですが、まず動いてもらわなきゃならないんですが、動くときにどうやったら気持ちよく便利に動けるかということをお考えなければいけないと思うんですね。ですから、地域の方の御意見を聞いていこうと思ったら、それを具現化していかなきやいけないと思うんです。

通告した質問の七と八を併せて質問しますけれども、現在、黒字路線となつていてJR上場四社の路線であっても、あつてもですね、自治体が鉄道インフラ部分を保有して鉄道事業者に運行を無償で貸与するという上下分離、この形式は当てはめるといふ理解でよろしいですか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

今般の改正法案におきましては、公有民営方式の導入を含む鉄道事業再構築事業の定義を見直し、黒字事業者であるJRの路線も対象になり得るようにしたところでございます。

○石井苗子君 分かりました。やるということですね。

それから、もしその地域の自治体と連携、協働した路線の維持という形態を計画に含むということであれば、大臣の指針や地域公共交通法案に基づく基本方針にこれは明確にそれを記載するべきと考えるか、明確に記載されていますか。地域の関係者の方々に明確にそれを示すべきではないかと思うんですが、この点のところはクリアになっていますでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

今般の改正法案につきましては、公有民営方式の導入を含む鉄道事業再構築事業の定義を見直し、JRの路線も対象になり得るようにしたところでございますが、こうした今回の地域公共交通活性化再生法の改正の趣旨を事業者、自治体につかり周知する、その手法として、まずは同法に基づく基本方針に明記できないか検討をしているところでございます。

○石井苗子君 今、四月の二十三日まで全国統一地方選挙というのをやっているんです。そのときに、区だの市だのという議員っていうのは、これから先は住みよい町、子育てがしやすい町とかと皆さん同じこと言っているんですけども、それは具体的に何なんだという話なんです。御高齢の方が暮らしやすいまちづくりとか、そういう、こんなに国が大きなことをやろうとしているわけですから、それを地域で、じゃ、どういふふうにかこの町の人は住んでいるのか、こんな高層マンションに住んでいるのか、いや、まだまだ古いおうちで住んでいる方がいるのか、そういう年齢分布をして、じゃ、どの人がどういふふうにくるのか、便利なのかということも議会でもちゃんと議論してもらわなきゃいけないと、そういうことが分かっている人間を選んでくださいというような感

じていく時代になってくるんだと思うんですよ。だから、そういう意味においても、じゃ、防災に、安心して暮らせる町をつくっていきま、実際どうなんだって話なんです。

そこで、ちょっとお聞きしたいんですけれども、三十年以内に想定される国内地震というのがあるんですね。あした起こるかもしれないけど三十年後かもしれないという言い方なんです、三十年後だったら私は安心なんですけれども、いらないでしょうから、しかし、あしただったら困るわけですね。

国内地震と地域公共交通について質問させていただきます。

自然災害、大規模なものが発生したときに、鉄道は支援物資の輸送等の面で大きな役割が期待されます。しかしながら、日本は津波の被害を受けやすい沿岸沿い、海岸沿いを走る鉄道がかなり多く存在しております、南海トラフといったような大きな地震、実際の地震が起きたときに、沿岸沿いの鉄道が不通になったときの鉄道の輸送に切り替えるということができるとかどうかのシミュレーションをやったことありますでしょうか。

その意味でも阿佐東線っていうのはすごいなと思っただけですけども、人も運べるし物資も運べるし、震災に遭ったときに代替案になるなと思っただけですが、有事の際もそうです。有事の際も、鉄道貨物輸送のシミュレーション、これが駄目になったらこつちを動かせるなということをしていくことが非常に重要であると思っただけですが、この点についての取組が現在まであったかどうかについて伺います。

そして、鉄道に期待される役割というのを踏まえまして、鉄道の施設の強靱化、今ある鉄道の強靱化が私は大事だと思うんですが、国として取り組む必要があると思えます。災害時の代替鉄道、現在ある鉄道の強靱化、これ速やかに推進していくべきと考えますが、現在の段階で状況がどのぐらいのレベルまで進んでいるかということ、今後

の対応はどんなことを考えているかということ、大まかで結構なんです、国としての立場からお答えいただきたいと思えます。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

まず、災害に関しまして、災害により路線が途絶された場合に備え、JR貨物では、JR旅客会社と協定を結びまして、鉄道の迂回ルートをあらかじめ設定し、平時から必要な対策のシミュレーションを行っているところでございます。また、利用運送事業者等と連携をして、代替輸送、鉄道が途絶した場合の代替輸送に関する計画も策定しているところでございます。これに對しまして、国といたしまして、昨年度からこの代替輸送のための拠点整備に対する支援を開始しているところでございます。

また、有事の際の関係でございますが、私どもで開催をいたしました貨物鉄道の在り方の勉強会におきまして、防衛省その他関係省庁との連携を更に強化する必要があるというふうな指摘をされていまして、ございまして、今後、JR貨物も含めまして、そうした連携を強めていきたいというふうな考えております。

国土強靱化に関しましては、五か年加速化対策も活用しながら、現在、鉄道事業者による地震対策や豪雨対策等の防災・減災対策に集中的な支援を実施しているところでございます。

○石井苗子君 あのです、とんでもない国から物が飛んでくるんです。海に落ちたからよからうではなくて、これが地下に関係しまして、津波たのということを考えて落としているということがあるんですね。これは実際に、実際に何が破壊されるわけじゃなくて、有事なんですよ。そのときに、貨物で物を運んでいるということに影響を与えようとしている有事なんですよ。

なので、地域の人たちの声を吸い上げて法律を作るのであれば、それでも安心だということなことを周知しておく必要もあると思うんですね。広報活動というのは、これからは、地域で働く市議会とか区議会もそうでしょうけれども、こういうこと

が起ころうと大丈夫だということを、不安をおおるのではなくて、大丈夫だということを提供できるような情報を出していったらいいと思えます。広報活動にも国が力を強化すると言っているら、広報活動にも力を入れていただきたいと思えます。

えっと、二十三分……

○委員長(運舩君) 残り一分でございます。

○石井苗子君 あつ、残り一分ですね。

ライドシェアについてはですけども、もう一度お伺いしますが、もしもこれが安全であるということが確保できたのであれば、将来はライドシェアの導入に向けての検討をしていただけるのか、何が解消できたらい検討していただけるのか、ということだけお答えいただきたいと思えます。

○政府参考人(堀内丈太郎君) お答えいたします。

ライドシェアにつきましては、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態、これを前提としております。このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題であると考えております。

交通不便地域における住民、来訪者の移動手段の確保につきましては、安全性及びサービスの安定的な確保の観点から、まずはタクシーやデマンド交通を御活用いただき、それでも公共交通が不十分な地域については自家用有償旅客運送も組み合わせて交通サービスを確認していただくことは重要と考えております。

○石井苗子君 終わりますけれども、今のところは検討しないということですね、お答えとしては、

でも、いずれは何かもう少し公共交通として組合せが必要になってくるのではないかと思えますので、引き続き考えさせていただきます。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠で

す。  
今日は、大臣始め、よろしくお願いしたいと思  
います。

まず冒頭、先生方からありましたけれども、  
再構築協議会についてお伺いしたいと思います。

再構築協議会の対象としては、輸送密度が千人  
未満の線区ではなくて、先ほど石井先生から

ありましたが、そういった特急とかあるいは貨物  
列車、こういったものが運行する線区、さらには

輸送密度が千人を超える線区、そして既に法的支  
援が措置されているような線区、こういった線区

についても、国として地方と事業者など関係者  
がやっばりしっかりと議論をして持続可能な地域モ

ビリティをどうつくっていくのかと、こういった  
改善策ですとか対策を話し合う積極的な議論を

やっばり国としても働きかけていくことが大変重  
要だというふうにも思っておりますので、是非限定

することなく、いろんな議論が活性化するように  
是非国のリーダーシップを発揮していただきたい

というふうにも思っておりますが、この点について  
大臣の御所見を是非お伺いしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 再構築協議会を組織す  
る要件の一つとして、今般の改正法案では、大量

輸送機関としての鉄道の特性を生かしたサービ  
スの持続可能な提供が困難な状況にあることを規定

しておりますが、これに関して定量的な基準を一  
律に定めることは予定しておりません。要件を満

たすか否かの判断は、地域や事業者の状況を踏ま  
えて個々に行ってまいりたいと思えます。

他方、特急列車や貨物列車が現に走行している  
線区等については、鉄道特性が認められ、我が国

の基幹的鉄道ネットワークの一部としてJR各社  
の責任で維持が図られるべきであることから、新

たに設ける再構築協議会の対象とすることは考え  
ておりません。この点については、法律に基づく

基本方針に盛り込むとともに、国としても引き続  
きJR上場各社に対して大臣指針に基づき適切な  
維持を求めてまいります。

ついても、例えばローカル列車の利用者が大幅に  
減少している場合などは、持続可能な地域モビ  
リティを構築する観点から、事業者と自治体の連  
携、協働により改善策が積極的に講じられること  
は大変望ましいこととございまして、国としても  
関係者による協議と改善策の実施を促してまい  
りたいと思えます。

○浜口誠君 ありがとうございします。  
是非ただいまの答弁踏まえて柔軟な対応をお願  
いをしていこうというふうにも思っております。

あわせて、既に法定協議会とかあるいは任意協  
議会が設置されているような線区、こういった線  
区についてもやはり再構築協議会の方に移行でき  
るような対応を是非していただきたいと思いま

すので、こうした法定協議会、任意協議会にお  
いてもしっかりと議論を国としても促していく、  
こういった対策を着実に進めていただきたいとい

うふうにも考えておりますが、現時点での政府のお  
考えをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。  
既に、全国の複数の地域におきまして、自治体

が主導して現行法に基づく法定協議会や任意の協  
議会を開催し、地域のまちづくりや観光等の取組  
と連携しながら、上下分離方式の導入等により鉄

道を再生させている例や、地域の輸送ニーズに応  
じてバスやBRTによる輸送に移行した例が見ら  
れるところでございます。

このため、そうした法定協議会や任意の協議会  
における調査事業、実証事業、法定協議会の決定

を経て行う鉄道事業再構築事業等につきましても  
社会資本整備総合交付金の対象としたところでご  
ざいます。

任意の協議会や法定協議会は、関係者からの要  
請があり必要な要件を満たせば再構築協議会への  
移行も可能と考えておりまして、いづれにいたし

ましても、国としましては、関係者の連携と協働  
による公共交通再構築が円滑に進むように主体的

に取り組んでまいりたいと考えております。

○浜口誠君 ありがとうございします。  
是非国が主体的にリードしていただきた  
いなというふうにも思えます。

一方で、地域の住民の方からすると、再構築協  
議会が設置されると鉄道の廃線ありきの議論にな  
るのではないかと、こういった不安が広がるとい

うような懸念も言われております。是非、再構築  
協議会設置するときには、そうした廃線ありきの  
議論ではないんだということを地域の皆さんに丁

寧に御説明していただいてそうした不安を払拭し  
ていく、このことが大変重要だというふうにも思  
っておりますが、政府のお考えをお伺いし  
たいと思えます。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。  
再構築協議会における再構築方針の作成は、今  
般の改正法案におきまして、自治体を含む関係者  
の協議が調うことが前提とされておりまして、地  
域の了解なく廃止の方針が決定されることはござ  
いせん。

その上で、国といたしましては、中立的な立場  
を堅持しながら、廃止ありき、存続ありきという  
前提を置かず、鉄道事業者に必要な情報の開示

を求めるとともに、調査事業や実証事業も活用し  
て、ファクトとデータに基づいて議論を進めるこ  
とをいたしております、こうした制度の内容を今

後関係者に丁寧の説明することで御懸念を持た  
れないように努めてまいりたいと考えておりま  
す。

○浜口誠君 是非、丁寧な説明で、地域住民の  
方、とりわけ本当どうなるのかなという思いでお  
られる住民の方も多いと思いますので、しっかりと

とした、地域の声も聞いていただいて、対応を丁  
寧に進めていただきたいなというふうにも思ってお  
ります。

続きまして、先ほど来、これも先生方から御指  
摘のあったJRに対する上下分離の方式を導入し

ていく、これは導入できるということでも理解はい  
たしました。やはりこれを明確に示していくため  
に、先ほどの鉄道局長の御答弁ですと、基本方針

に明記できないかという御答弁がありました。  
今回は、斉藤大臣に、JRの上下分離、これは

明確にJRにも導入していくんだということ、  
あと、基本方針にも明記をするんだという決意  
を是非この委員会でも示していただきたいな。今

検討中ということですが、大臣としては  
やっばりしっかりとやっていきたいと、明記、明確  
にしていくんだという決意もお示しいただけない

かなというふうにも思いますが、こは大臣に御答  
弁をお願いしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) JRに対して上下分離  
方式、これも選択肢の一つである、議論の対象の  
場に入ることとございします。

これを基本方針の中に書くかどうかということ  
につきましては、先ほど局長からも答弁申し上げ  
ましたけれども、検討させていただきたいと、こ  
のように思えます。

○浜口誠君 是非検討した上で明記をしていただ  
くと、基本方針に書き込んだら、是非その  
リーダーシップで議論の、まあ今議論中ですから

なかなか明確に言えないというお立場は理解は  
いたしますけれども、是非JRについても上下分離  
導入できるんだということを誰が見ても理解がで  
きるようにしていただきたいなというふうにも思っ  
ておりますので、重ねて要望しておきたいと思いま  
す。

一方で、鉄道事業再構築事業を踏まえて自治体  
がインフラ整備するときについては、今回の法改  
正で地域公共交通についても社会資本総合交付金  
から財源を充てていくことができる、こういう  
仕組みに今回なります。大変いいことだと思いま  
す。

今まででない一つのブレークスルーが行われる  
ということになるというふうにも理解をしております  
が、じゃ、どれほどの財源規模を例えれば令和五  
年度では予定しているのかどうか。これから将来

に向けてはこの交付金の水準についてはより拡大をしていただきたいなこと。地域公共交通を支えるには国の財政面での関与というところも極めて重要だというふうにも思っておりますので、是非今後のこの地域公共交通に対しての支援策の拡充というところを図っていただきたいなこと、ふうに思っておりますが、現時点でのこの社会資本総交付金、地域公共交通に対してどの程度を考慮されておられるのか、そして将来の方針についても併せてお答えいただきたいなと思っております。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

今回のローカル鉄道の再構築に向けた制度面、予算面での枠組みは、バス、タクシーも含めた地域にとって最適な公共交通を実現させるための枠組みとなっております。これらの地域公共交通全体に関する予算の合計として、令和四年度補正予算及び令和五年度予算では過去最大の総額約一千三百億円を計上させていただいております。また、今年度から新たに社会資本整備総合交付金の中に地域公共交通再構築事業を基幹事業として創設いたしました。既存の都市・地域交通戦略推進事業についても使途を拡大する。自治体がまちづくりや観光振興等と一体となって主体的に地域公共交通の再構築に資するインフラ整備を行う場合、これを支援できることといたしております。

どれぐらいの予算規模となるのかということですが、今年度につきましては、これらから、この法律を通していただいて、その後、再構築協議会の設置ということを進めてまいりますので、再構築方針が策定されて、それに基づく事業が始まるのは少し、再構築事業についてはそういう形になります。

ただ、この社会資本整備総合交付金は、この再構築協議会に限られたものではなくて、法定協議会、現行の法定協議会も対象といたしておりますので、その辺りがどれぐらい需要が出てくるかということだと思います。

また、将来に関しましては、これは、我々いたしましたし、再構築方針がどんどん定められて

いって、そして地域の自治体が主体的にこうしたインフラ整備を行っていただく、その意味では拡大していったらいいなというふうにも思っておりますが、これは、交付金という制度の性質上、地域がまず主体となつてこの社会資本整備総合交付金をどこに充てていくかということと議論していくことになるかと思っております。ちょっと数字的なところは御容赦願いたいというふうにも思っています。

○浜口誠君 ありがとうございます。是非、各地域からいろんな要望出てくると思っております。それらを踏まえて、地域の公共交通維持、存続のための支援しつかりと行っていただきたいなこと、ふうにも思っております。

続きまして、総合的なやつぱり交通政策、これから非常に重要になってくると思っております。地域の公共交通は、高齢者の方、あるいは車の運転免許持たない方、高校生以下の学生の皆さんの通学の足、そして中山間地に住む住民の方からしても非常に重要な移動手段だということも思っております。だからこそ、鉄道、バス、タクシーも、乗り合いタクシーもあるいはデマンドタクシー、さらには自家用有償旅客運送みたいな仕組みもつくと、幅広い交通モードを活用していくということ、幅広に重要だということも思っています。

また、あわせて、先ほど来先生方からも御議論ありましたけれども、まちづくりですね、地域のまちづくりと連動させていくことも必要です。医療や福祉や教育、こういった政策とも交通というのは非常に密接にこれ関わっていると、先日の参考人の方からもそういった御意見もいただいております。

だからこそ、総合的な交通政策というのが非常に重要になるというふうにも思っていますし、この総合的な交通政策を推進させていくためには、やはり国が果たす役割は極めて大きいというふうにも思っています。地方や事業者さんだけのこれ取組ではないというふうにも思っていますので、是非、そういった観点の総合的な交通政策をどう国が

リードしていくのか、どのような責務を果たしていただくのか、大臣としての御見解がありましたらお聞かせいただきたいなと思っております。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) まさに総合的な交通政策と言つて、ださりましたけれども、いろいろな角度、観点から、まちづくり、地域づくりと連動した交通政策でなくてはならないと、このように思っております。

基幹的ネットワーク、それから、その基幹的ネットワークからちよつと地域に根差した中間的な交通、そして、よくラストワンマイルと言われますけれども、自宅まで、それぞれに届けてしつかりこれらが連携して、かつ、その地域の、クロスセクター効果のときの議論もありましたけれども、暮らしと直結したものになっていかなければいけない。そういう中であつて、国がしつかり、これまで事業者任せであつたところがございまして、地域や地方公共団体、事業者、国がしつかりその情報を共有してどう地域公共交通を守つていくかということと議論していかなきやいけません、その真ん中に国が入れということとございまして、これはしつかり対応してまいりたいと思っております。

○浜口誠君 是非国が真ん中に入って関係者を束ねていただいて前に進めていただきたいなこと、ふうにも思っています。

ただ一方で、どうしても地域公共交通がなかなか維持ができないというような地域も出てくる可能性があります。そうしたときには、例えばですけども、自動運転の機能を活用した小型モビリティ、こういったものも移動手段を確保していく重要な足になるんじゃないかというふうにも思っています。

ただ、この自動運転というのは、まだまだ技術開発、これからしつかり支援していかないとダメですね、信頼性を高めるためには、やはり公道における実証実験を積み重ねていく、こういったことも大変重要だということも思っています。国として、まさに官民連携でこうした自動運転の技

術開発を支援していく、あるいは実証実験をより全国でやりやすくしていく、こういった面での支援策がこれから大変重要になってくるというふうにも思っておりますので、是非国挙げてこういった自動運転技術の開発支援、社会実験の支援を行っていただきたいなこと、ふうにも思っておりますが、現時点での取組状況も踏まえて、政府のお考えをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(堀内丈太郎君) お答え申し上げます。

自動運転技術につきましては、地域公共交通の維持、改善、そしてドライバー不足への対応にもつながつていく新たな技術として開発普及を進めることは大変重要であると考えております。自動運転の社会実装を推進するためには、技術開発を通じた安全性の向上に加え、地域社会における理解の促進、そして事業性の確保といった課題を解決することが重要だと考えております。

これらの課題を解決するため、国土交通省では、昨年度より、自治体が行う継続的な自動運転の実証事業に対してその費用を支援しております。これまで合計四事業を採択してまいりましたところでございますが、今年度は本事業に取り組む地域の更なる拡大を目指すこととしております。

また、世界的に自動車基準調和世界フォーラム、WP29におきまして、この度、国土交通省の職員が全体の副議長に就任をいたしました。そして、この国連フォーラムの自動運転関連の分科会等におきましても、共同議長や副議長のポストに国土交通省の職員が就いております。そして、自動運転車の安全基準の策定に関する国際的な議論を主導しておりますし、こうしたことも我が国における自動運転技術の開発に寄与するものと考えております。

国土交通省といたしましては、これらの取組を通じて自動運転技術の開発支援や社会実装の推進を着実に進めてまいります。

○浜口誠君 ありがとうございます。

後半のWP29等の主要なポストを日本の国土交通省の方が取っているところは大変心強いと思いますし、この自動運転だけではなくて今後のような国際標準の議論は出てくると思いますので、国土交通省に限らず政府全体で、こういった社会、これからの国際標準に対して日本のポジション取りがすごく重要になってくるというふうな思っておりますので、戦略的にそして精神的にいろんな国際機関のポジション取りを取りに行っていた方がいいというふうな思っておりますので、重ねてお願いをしておきたいと思っております。

続きまして、先日の参考人の皆さんのお話の中に、ドイツの事例なんかも織り交ぜてお話をいただいた参考人の方もいらつしました。EUでは、この地域公共交通を守るために、もう政策面でも財源面でも国が本前に前に出て主体的に応援をしているというようなお話もありました。ドイツでは、これから十年ぐらいの間に道路に掛ける、投資する財源と、大体十五兆円ぐらいだと日本円で言われていましたけれども、鉄道もほぼ同等の応援をしていくと、こういった政策をドイツはやっているんですというような御紹介もありました。

まさに日本としても、国の関与、これから大変重要だというふうな思っております。公共事業の関連の予算については、地域公共交通を支えるためにもこういった国の予算を使えるようにしていく、そういった仕組みを整えていただく、そのことが地方自治体においても地域公共交通存続に向けた議論の後押しにもなっていくというふうな思っておりますので、是非、こういった視点で国の果たす役割、しっかりとやっていただきたいと思います。お伺いしたいと思います。

○国務大臣(齊藤鉄夫君) 我が国の地域公共交通については、前提として交通分野における民間活力という我が国の強みを生かすことも、現在の厳しい経営環境、公共性の高いインフラとしての性格等を踏まえ、国も前に出て地域ぐるみで支えて

いくことが一層重要になったと考えております。このため、今般の改正法案と予算において、国の関与を強化しつつ、地域の関係者間の連携と協働を促進するための枠組みを大幅に拡充しております。特に予算面では、自治体が地域公共交通を地域のインフラとして位置付けてまちづくり、地域づくりに取り組む場合の支援を強化するため、公共事業関係予算である社会資本整備総合交付金を地域公共交通のリデザインのために活用することを可能としました。

国土交通省としては、こうした予算を含め、あらゆる政策ツールを活用して地域の取組をしっかりと支えてまいりたいと、このように考えておりますし、予算面についても、今回こういうことでスタートしましたけれども、しっかりとこの考え方を進めていきたいと思っております。

○浜口誠君 齊藤大臣から、しっかりとやっていくと、予算面でもやっていくという力強い言葉ありましたので、それを是非具現化していただきたいというふうな思っております。

あわせて、地域の公共交通の場合は、学生の皆さんの通学定期の割引、これは事業者が負担しています。また、障害者割引もその原資は事業者の皆さんが負担しているというのが今の実態です。ただ一方で、学生の皆さんの通学定期の割引なんかは学生支援でもありますし、障害者割引はまさに福祉政策の一環だということも言えると思えます。こうした割引に関する財源については、事業者さんごとの負担を任せるのではなくて、やはり文政予算とか福祉関連の国の予算で財源を確保していく、そういった形で地域公共交通の存続に向けて頑張っておられる事業者を応援していく、このことも大変重要だというふうな考えますが、政府としてのお考えをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(森友浩史君) お答え申し上げます。地域公共交通機関は、地方に住む子供たちが安心して通学するための交通手段として重要なものであると認識をしております。自治体によりまし

ては、その地域の実態に応じまして、通学に地域の路線バスを効果的に活用している事例もあるものと承知をしております。

文部科学省では、へき地学校、学校統廃合等に係る児童生徒の通学条件の緩和を図るために、義務教育段階におきましては、へき地児童生徒援助費等補助金におきまして、スクールバスの購入費に対する補助のほか、スクールバスの運行を委託する経費ですとか通学定期代に対する支援を行っております。なお、高校段階につきましては、それぞれの地域の実態を踏まえて、各地方自治体において必要な支援が行われていると承知をしております。

先生御指摘の事業者に対する支援というものは難しいところでありまして、各自自治体の取組も併せまして、全国どこに住んでいても学ぶ意欲のある子供たちが安心して通学をして教育を受けられるよう、引き続き取組を進めてまいりたいと考えております。

○政府参考人(辺見聡君) お答え申し上げます。障害の有無によつて分け隔てられることなく共生する社会の実現のためには、民間事業者を含めまして、社会全体、地域全体で取組を行っていく必要があると認識をしております。

厚生労働省におきましては、障害福祉サービスの提供や障害者手帳の交付などに関する施策を行っているところでございますが、障害の有無にかかわらず、輸送手段を提供している交通機関事業者の事業運営などについての直接の支援を行っておらず、障害者割引を行う事業者に対して予算措置を行うことは困難であると考えております。引き続き、国土交通省とも意見交換を行いながら、厚生労働省といたしましても、障害者手帳の利便性の向上や交通運賃の割引を含みます様々な障害者割引について、障害当事者の方々に対して周知、情報提供を行うことによつて、様々な民間事業者による割引などの配慮など、社会全体で広く障害者手帳が活用されるよう働きかけてまいりたいと考えているところでございます。

○浜口誠君 難しいという御答弁でしたけれども、是非、地域公共交通をどう守っていくのか、こういう視点からは、国土交通省さんだけの課題ではありませんので、政府全体としていかに存続に向けて頑張っておられる皆さんを応援していくのか、いろんな視点があると思いますので、今日御紹介したのは一つの視点だというふうな思っておりますので、引き続き、国土交通省の皆さんも、関連省庁にはこういった目で支援ができないのかというような働きかけをしつかりとやっていただきたいと思います。

続きまして、先ほど来これも議論ありましたけれども、交通事業を支える人材不足というのが非常にやっぱり顕著になっていきます。やっぱり支える人がいないと地域公共交通も存続できないということだと思えますので、これはもうバスやタクシーだけではなくて、鉄道も含めて、交通事業を支える人材確保、いかに働いている皆さんの賃金や労働条件を改善していくのか、また、育成、育てていく、人材確保に向けた支援を国としてもやっていくのか、この視点は非常に重要だというふうな思っておりますので、この交通事業を抱える人材確保に向けた今後の国の支援に対する考えを是非お伺いしたいと思います。

○国務大臣(齊藤鉄夫君) まず、基本認識として、交通事業で働く方の労働条件の改善や人材確保は大変重要だと、これが国の認識でございます。

このため、国土交通省では、まず当面の対応として、令和四年度補正予算において二種免許の取得者に対する支援制度を創設するとともに、バス、タクシー運転者の労働条件の改善に向けて、事業者からの運賃改定申請に迅速に対応して早期に賃上げを実現できるように運用の改善を行ったところでございます。より根本的には、地域公共交通の生産性を向上することによつて、バス、タクシー運転者の職業としての魅力を高めていくことが重要です。また、これは鉄道事業者についても同じ、鉄道で従事している人についても同じで

でございます。

このためにも、地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を高めるデザインとの取組が重要であり、国土交通省として、地域の取組をしっかりと支えてまいりたいと思います。

○浜口誠君 是非、大臣、お願いしたいと思いますが、本当に支える人がいないと地方の足、守り切れないというふうに思っておりますので、国としてもやれることまだまだたくさんあると思いますので、しっかりとした応援をお願いしたいと思っております。

最後になると思いますが、滋賀県では、横に嘉田先生もいらつしやいますけれども、三日月知事が交通税についての提案をされて議論が始まっております。まさに日本全体で地域公共交通を国民みんなで支える、こういった考え方もあっていいというふうにも私も思っております。森林環境税というような新たな森を守るための税も新設をされました。こうした社会全体で大事なものは国民みんなで支えていく、こういった考え方も議論していく必要があるというふうにも思っております。

そうした視点で、今後の地域公共交通を支えるための財源の在り方について、政府の見解がありましたらお伺いしたいと思います。

○政府参考人(鶴田浩久君) 地域公共交通につきましては、民間の活力などを前提としつつも、公共性の高さに着目して国の関与を強めるということで、今般の予算で、財政支援、質、量共に大幅に拡充したところでございます。まずはこれをしっかりと執行して、更に必要な予算確保を行ってまいりたいと考えております。

その上で、今も御指摘ありましたような内容から、本年二月に、我々の審議会、交通政策審議会から出され、提言されていますように、更なる課題としまして安定的財源の確保というのは示されております。これにつきましても、中長期的な課題として幅広い視点から検討してまいりたいと考えております。

○浜口誠君 ありがとうございます。時間が来ましたので、質問を終わります。ありがとうございます。

○田村智子君 日本共産党の田村智子です。

おとこの参考人質疑では、全員から、鉄道は公益事業だ、公共の財産だということが強調されました。中でも、JRは全国ネットワークの鉄道網なんですね。赤字区間のみを取り出してその地域だけの問題として捉えて再構築というのは、出発点が違うと思います。全国ネットワークの鉄道を国が公共の財産、公益事業としてどう位置付けて、どう活用するのかが問われています。

参考人質疑では、桜井徹日大名誉教授が、ネットワークを一番発揮できるのが貨物だと、北海道の問題はJR北海道とJR貨物が共同して北海道の産業再生をするという協議が行われるべきであったというふうにも指摘されています。

旅客本数が少ない路線は貨物輸送で利用がしやすい。しかし、新たな貨物の活用ということでは、国がモーターシフトの戦略を持ってJR各社とか運送事業者とか様々なところとの協議をすることなしには進みません。気候変動対策としてのモーターシフトの目標を持っていると大臣は本会議で答弁されました。では、具体的にどう進めるのか、現行の貨物路線は相当に密になっているという指摘もあります。

ローカル線を貨物で活用するというのも含めた戦略こそ必要だと考えますが、いかがでしょうか。○国務大臣(斉藤鉄夫君) 貨物鉄道は環境に優しい大量輸送機関であり、また、ドライバー不足が課題となっているトラック輸送の受皿としても、今後ますます大きな役割を担っていくことが期待されております。

JR貨物は、JR旅客会社が管理する線路を利用して貨物列車を運行しております。そのため、現に貨物列車が走行している線区、災害時等において走行する蓋然性が高い線区については、仮にその一部分が旅客の輸送密度が低いローカル線区

であったとしても、我が国の基幹的鉄道ネットワークとして安定的に維持されることが重要であります。

国としても、これらの線区については、旧国鉄を承継したJR各社の基本的責務としてその維持が求められると考えておまして、JR上場各社に対しJR会社法に基づく大臣指針により適切な維持を求めていくほか、JR北海道、JR四国に対しても指導監督しながら維持を図ってまいりたいと、このように思っております。

○田村智子君 今のは維持の話しかないんですよ。維持は当然です。私は、更に路線を増やすべきではないかと、貨物で使う路線を、そう聞いています。そういう戦略はないということですね。

整備新幹線ができるまで並行在来線がJRから切り離される、これも旅客のことしか考えないやり方なんです。並行在来線は貨物輸送の動脈であるのに、北陸信越では、資料一見ていただければ分かるんですけども、これ、事業者が県ごとに分断をされて、JR貨物はそれぞれの事業者との契約で貨物輸送を行っている状態なんです。今後、経営悪化でその路線維持が困難などということになれば、貨物路線が寸断されることにもなりま

す。北海道のJAと我が党の紙智子議員が懇談をした際、JA土幌町からは、北海道で取れるパレイシヨは鹿児島まで鉄道で運んでいると、鉄道網の意義が話されました。これも資料一を見れば明らかなんです。現在の貨物路線とJA芽室の出荷先の表、資料一に載せました。九州に一〇%、中国地方に一三%など、全国ネットワークなしに農産物の輸送はあり得ないということです。

ところが、JR北海道の函館線函館―長万部間は、北海道新幹線の延伸によって並行在来線となり、JRから切り離されます。地元自治体が維持することができなくなると、ここが廃線になれば北海道の農作物は運ばなくなりですが、一体国としてどう考えるのでしょうか。貨物輸送も含めた活

用の協議、やはり行うべきではないですか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

先ほど大臣が答弁いたしましたとおり、貨物列車が現に走行している線区等については、我が国の基幹的鉄道ネットワークの一部を構成していることから、旧国鉄を承継したJR各社の基本的責務としてその維持を期待し、新たに設ける再構築協議会の対象とすることは考えておりません。

また、先ほどお話ございました並行在来線各社につきましまして、JR貨物が支払う線路使用料、これは、JR旅客会社に支払う線路使用料は非常に低いレベルでJR貨物の運営の安定を図っているところでございますけれども、JR貨物が支払う線路使用料と本来の線路使用料、ある意味でいうと、そのメンテナンス費用を全て加味したような本来の線路使用料の差額分を貨物調整金として国が交付をいたしております。これによりまして、この並行在来線各社がしっかりと路線を維持することができることと併せて、JR貨物の安定輸送を両立させるという政策を取っているところでございます。

また、北海道の路線につきましまして、でございますが、JR北海道、経営が厳しい状況が続いておりますけれども、国鉄債務等処理法等に基づく支援パッケージにおきまして、貨物列車走行線区、このJR北海道の旅客線区の中で貨物列車走行線区に係る設備投資や修繕費については大きな金額の助成を国として行ってきているというものでございます。

また、先ほど出ました海線の話でございますけれども、こちらにつきましても、現在、この北海道新幹線開通後の貨物のネットワークをどうするかという観点から、国が道庁等と一緒に協議を開始しているところでございます。

また、JR貨物の経営基盤の強化に向けましては、先ほど申し上げました国鉄債務等処理法に基づく支援を行っております。令和三年度から向こう三年間で総額百三十八億円の無利子貸付けを行うことによりましてJR貨物の基盤強化を図つ

ているところでございます。

○田村智子君 これ、だから函館線を本当に維持しなければ駄目だということですよ、国の責任で。ということを変更して求めたいと思います。

北海道の農畜産物の道外輸送というのは、実は鉄道のシェアは三割なんですよ。もっと利用する改革が必要だと、そうしなければモーダルシフトにはならないと思います。

これ、本当に、本州もそうなんですけど、太平洋側と日本海側をつなぐ線はかつてはもっとあったんですよ、貨物は。それがなくなっているんですよ。ローカル線はあるわけだから、そういう新たな貨物輸送での活用ということも含めて協議をしなければならぬと思いますよ。だけど、再構築協議会ってそういう協議ならぬと思うんですよ、このままだと。ここは是非考えていただきたい。

また、EUは、気候変動対策で鉄道インフラ整備計画を立てているんですよ。ドイツでは廃線の復活も始まっているという。

北海道を始め、各地の農林漁業の振興を考えれば、鉄道貨物の再構築に国が乗り出すべきだと思います。それは、新たな雇用や人口増に確実につながっていく。大臣、それいかがですか、お考え。新たに造る。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) いや、先ほど来、私が最初の答弁、そして今鉄道局長が答弁したとおり、この鉄道貨物が果たしている大きな役割をこれからしっかりと保つていただくよう、国としてもしっかりと取り組んでまいります。

○田村智子君 だから、保つてはモーダルシフトにならないんですよ。もっと増やさなきゃ駄目。そこを求めています。是非検討いただきたい。

本会議質疑で、バス転換と地域の活性化について検証を求めました。大臣は、廃止されたJR日高線のバス転換について、新たな交通体系に移行後のアンケート調査を挙げて、利便性が向上したとの評価が得られたと聞いているという答弁をされました。これは、資料二、回答者五十一人の鉄

道・運輸機構のアンケート結果なんです。

資料の三枚目、日高広域連携推進協議会が取り組んだアンケート結果、回答数一千四百九十三。こちらでは、満足度は普通が最も多いんです。普通が多い。自由記入欄には、JR日高本線なら乗換えなしでバスより乗車時間が短く、今よりずっと便利だったという意見もあります。また、朝の通学時、代行バスは二台出たのですが、今では一台になり、ぎゅうぎゅうの状態という声、朝登校するときに既に満席プラス補助席に座っている人がいて乗る場所がない、定期券を購入しているのに毎朝学校まで親に送ってもらっているという看過できない意見もあります。

利便性も公益性も損なわれる深刻な事態が起きていると思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

JR北海道の日高線鶴川一様似間におきましては、令和三年四月にバス転換されましたが、委員御指摘のアンケートに加えまして、定期的に地域の協議会においてアンケートが実施されていると認識しております。こうしたアンケートの御意見を踏まえて、既に転換後のダイヤ改正で増便や運行経路の見直し等が実施されているものと理解をいたしております。

鉄道・運輸機構が行いました調査は、バス転換から八か月後の状況を示すことによつて、鉄道からバスにシフトした、それがどういう状況であったかと、これは当然ながらバス停が近くにあり、さらに学校の近くにまでそこで運べるということが高い評価が出たものと考えております。

これに對しまして、先ほど御指摘のありました地域の協議会で、アンケート調査は、このバス転換後、一年後、二年後という形で定点観測をしていっているものでございます。これは、その目的として、更にこのバスネットワークの改善を、サービス改善をしていくために行っているものでございします。そうした厳しい御意見が出てくることも非常に有益だというふうにご考えております。

○田村智子君 それ、有益というか、乗れないん

ですよ、通学したいのに。そんなのききな話じゃないと思いますよ。八か月後よりも、一年後、二年後でしょう、見なきゃいけないのは。

資料四、廃線直後は運行の便数や停留所増やすけれども、しばらくすると便数が減り利用者数も減少という負のスパイラルが現に北海道で起きていることが示されています。交通ジャーナリストの鈴木文彦氏が深名線など北海道のバス転換について調査しまとめたものなんですけれども、この一番右の欄、Aはバス転換当時の形態をほぼ維持、Aダッシュ、大幅減便、B、周辺バス路線に取り込まれ独自性がなくなった、C、一部廃止など転換直後の原形をとどめていないという評価で、Aは三割程度にとどまっているんです。

三陸鉄道の望月社長は退任の挨拶で、日本では、鉄道が廃止されて栄えた町はありません、鉄道は町と町を結び、人々の笑顔を運ぶ存在ですと述べられました。

鉄道の廃線、駅舎の廃止が地域に長期的にどのような影響を与えたか、バス転換は地域活性化につながったか、中長期での検証こそ行うべきだと思いますが、そういう検証したことがあるんでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) 委員御指摘のとおり、バス転換後においても、鉄道事業者やバス事業者が地元自治体と協力をして利便性と持続可能性の高い公共交通を確保できているか継続的に状況を把握することが重要であると考えております。

今般の改正法案に基づきます再構築方針や地域公共交通計画におきましては、再構築の目標、その手段及び達成状況の評価に関する事項を定めることとしたしてございまして、こうした枠組みを通じて実施状況をしっかりとフォローしていきたいというふうにご考えております。

これまでのバス転換後の状況につきまして、国といたしましては、学識経験者からは、バスに転換する場合には、例えばそれまでの鉄道の廃止代替にこだわり過ぎて、本日配付されております資料は、これ全般が、ほとんど国鉄改革あるいは国鉄

改革前の特定地方交通線のバスの廃止代替でありませけれども、そうした廃止代替にこだわり過ぎて、その鉄道が引いてあった路線をそのままバスでつなぐ、こうしたことがあった場合にはなかなか利用者が増えないという指摘がなされております。

バスで再構築する場合には、病院や学校や商業施設、そうした最終目的地をつなぐような新たな交通体系にしていくことが指摘されておりますので、今回の再構築方針の運用に当たりましてもうした学識経験者の知見を活用してまいりたいと考えております。

○田村智子君 長々答弁されましたけど、そういう検証や調査やっていないということじゃないですか、何も出てこないんだから。

再構築協議会では、ファクトとデータに基づき議論を進めるといいます。参考人質疑で前富山市長の森雅志参考人は、事業者から情報が出てこないという指摘もされました。今も芸備線について、広島県と岡山県、JR西日本に利用者の属性、黒字路線の経営状況など詳細なデータを求めているも、出てこないということなんです。

じゃ、再構築協議会では、自治体や住民が求めるデータ、これ開示されるんでしょうか。JRが経営上の問題を理由にデータを提供しない場合、国交省は指導するんですか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。再構築協議会におきまして、地域にとつてあるべき公共交通を検討していく際には、具体的なファクトとデータに基づき議論を進め、関係者の信頼関係の構築を図ることが何よりも重要と認識いたしております。

このため、国土交通省といたしましては、まずは鉄道事業者に対し、協議の対象線区に関連する利用状況や経営状況につきまして、協議を行うに当たつて必要となるデータの開示を強く求めてまいりたいと考えております。

○田村智子君 これね、赤字だ、経営難だというデータはすぐ示されますよ。

例えば、J R日田彦山線の添田―夜明間、二〇一七年七月の豪雨災害で被災をして、J R九州は関連自治体の首長と復旧会議をつくったんですね。そこで示したのは、復旧の費用負担を自治体に求めただけじゃなくて、地上設備の維持経費一億六千万円を毎年出してくれなければ復旧しないと、こういうデータ出したわけですよ。これ、泣く泣く廃線ですよ。こんなことやられたら、被災区間、とてもじゃないけど復旧できないということにもなっています。

こういう赤字や経費のデータは、恐らくJ Rからすぐに出されるでしょう。しかし、例えば、地域の活性化に果たす鉄道の役割、可能性、気候変動対策との関係、廃止された場合の影響、これは誰がどのようにデータとファクトを示すことになるんですか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

鉄道事業者から開示されるデータのほか、今回、予算で付けておられます調査事業によりまして、沿線地域の人口動態や都市構造、インフラの整備状況や住民の方々の移動手段等の社会経済状況を明らかにしていこうと考えております。

また、地域において鉄道が果たしている意義、役割を明らかにするため、先ほどから御議論がございませすクロスセクター評価を活用いたしまして、鉄道が他の輸送手段に転換された場合における地域経済、あるいは環境等も含めまして、そうした影響については、クロスセクター分析の手法により、可能な限り数値化して明らかにしていきたいというふうに考えているところでございます。

○田村智子君 もう一つ、参考人質疑で森前富山市長、高山線の運行本数を増やしてほしいとJ R西日本に要求し、自治体負担で五年間増便したということ、これで利用者が増えたというを紹介いただきました。しかし、ダイヤは事業者が決めるので、協議の仕組みがなくて大変苦労したというお話だったんですね。

これ、地域鉄道の場合は、鉄道事業者は地域と

運命共同体なんですよ。だから、自治体や利用者の要求を反映した利便性向上への努力も行われていると思います。

一方、J Rは、赤字路線を厄介者扱いする立場です。協議会での協議によって、J Rに利便性の向上、これ行わせる、こういう仕組みはどのようにつくられるんでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

今般の改正法案におきましては、一部のローカル鉄道におきまして、人口減少やマイカー利用の普及など、J R各社の経営努力のみでは避けられない事情で大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が見られるため、国が新たに再構築協議会を設置することとしたしております。

こうした再構築協議会の運営に当たりましては、先ほど来申し上げておりますJ R会社法に基づくと大臣指針で、J Rの上場四社については特に現に営業する路線を適切に維持することとされている、こうした趣旨を踏まえて、J Rに對してはも自らの役割をしっかりと果たすように強く求めたいというふうに考えております。

○田村智子君 いや、それで本当に利便性、ダイヤ改正とかできるのかなと。本数増やしてほしいということに比べられるのか、非常に疑問です。

加えて、ちよつと時間なくなりましたんですけど、協議運賃、これ、ローカル線の大幅値上げ可能としてしまうんですよ。私への本会議の答弁では、並行するバスと鉄道で定期券の相互利用が可能になって利便性向上するという説明だったんですけども、バスの運賃に合わせて値上げしていいという話になって、運賃値上げこそが利便性を著しく損なうわけですから、これ絶対やるべきじゃないと思う。

元々、やっぱり、ヨーロッパ見てみると、人口密度が北海道よりも低い地域でも、また長距離移動でも、日本と比べて運賃は格段に安い。それは、公益事業として国を含む公的負担が当然だからです。フランスは、運賃収益は運営費の一七％ですよ。その他地域も四割くらいですよ。当たり前なんです、国が出すことが。

なぜ海外から学ばないのか、なぜ民間事業者だとして言い張るのか。こここそ一番の転換が必要だと申し上げて、質問を終わります。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。

地域公共交通活性化再生法について、障害者の視点から質問いたします。

障害者や高齢者などの交通弱者にとつて、交通機関を利用する際、交通のバリアがまだまだ解消されていない現状において、今回の法案は、鉄道の存続によつて、生活する上で重要な移動の権利というものが損なわれる懸念があります。

例えば、地方などの過疎化や人口減少によつて鉄道会社が路線を維持できない場合に鉄道の存廃を決める再構築協議会を設けるということですが、協議の行方によつてはそこに住んでいる住民の生活に重大な影響を及ぼしかねません。

資料一を御覧ください。

岡山県と広島県を走る芸備線を運営するJ R西日本は沿線自治体に対し再編協議会への協議の要請をしていますが、沿線自治体はJ Rの提案に對して、過疎化の加速につながりかねないなどと警戒し、存廃を含む議論は当面しない方針として再編協議入りを拒否しています。

また、地元の住民からは、通学に使えなくなるから芸備線がなくなるのは困る、車がない人は列車で行った方がいいといった路線の存続を願う声が上がっています。

また、資料二を御覧ください。

先日、J R東日本が千葉県の久留里線廃線も含めた検討の場を沿線自治体に要請を行いました。

そして、今後、バス路線などの代替交通への転換を協議が行われるとの報道もされています。それに対し地元住民は、三月二十六日、久留里線と地域を守る会の設立総会を開き、約八十人が参加して、廃線に反対するため、J R東日本や国土交通省に對して存続を求めていくことが報道されています。

ます。

このように、全国各地で廃止ありきの姿勢に疑問を持つ住民の反対の声が上がっています。

既に鉄道が廃線になった地域では、障害者や高齢者などの交通弱者に對して廃線に向けた丁寧な説明や協議をした上で合意を取つて廃線を決定したということなんですか。答弁をお願いします。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

国土交通省におきましては、鉄道事業者に對し、路線の廃止に当たつて、沿線自治体と連携し、高齢者や障害者を含めた地域住民のニーズを把握しながら、地域にとつて望ましい代替交通の実現に向けて丁寧に対応するよう指導してきてまいっております。

例えば、J R北海道の日高線鶴川―様似間におきましては、沿線自治体が地域住民への説明会などにより地域住民の声を聞き、J R北海道との間で日高地域広域公共交通確保対策協議会を十二回開催いたしました協議を重ねた結果、廃線及び代替交通の確保策に合意をいたしております。

その結果、代替交通におきましては、バスの増便や病院、商業施設への立ち寄りを行ったほか、新たに特急バス用としてリフト、トイレ付きのバスを二台、路線バス用として低床型バスを九台導入するなど、実際に利用する地域住民の皆さんのニーズにきめ細かく対応しております。

○木村英子君 今、協議会を開催して地域住民のニーズを聞いて丁寧に対応していますと言っていますが、この名簿には、地方自治体や鉄道事業者、バス事業者などの構成員などが書かれています。しかし、障害者や高齢者などの参加は記載されていないんです。これでは鉄道を利用している地域住民の意見というものが反映されているというふうには思わないんです。特に障害者や高齢者の記載がないということは、考えられないというふうに私は思います。

また、先日、二十二日の衆議院国土交通委員会

において、齊藤大臣は、これまで地域の合意なしに鉄道を廃止した路線はないという答弁をしています。

資料四を御覧ください。

北海道の日高線の沿線自治体や住民は、高波被害を受けた路線の全線復旧を求めています。しかし、沿線自治体では、JR北海道から、復旧する条件として年間十三億四千万円の地元負担を要求され、負担できない場合はバスへの転換を求められ、結局、沿線自治体は財政的な余裕はなく、日高線の一部について存続を断念したそうです。このように、小さな自治体には選択肢がなく、自治体や住民は廃線を選ばざるを得ない状況に追い込まれているという実態もあります。

鉄道が廃線されたことによって、障害者や高齢者などの人たちがどのような影響を受けているのか、国交省は実態把握をされているのでしょうか。

○政府参考人(下原淳君) お答えいたします。

国土交通省におきましては、鉄道事業者やバス事業者に対し、鉄道からバスに転換した後も継続的に状況を把握し、必要があれば自治体と協力をして輸送サービスの改善に努めるよう指導してきております。

先日の、先ほど申し上げましたJR北海道の日高線の例では、地域の協議会のアンケート結果を踏まえながら、転換後のダイヤ改正におきまして増便や運行経路の見直し等を実施しているところでございます。また、独立行政法人でございいます鉄道・運輸機構と協力をいたしまして、改めて幅広い利用者を対象としたアンケートを行うなど、鉄道と比べてバスでどうなったか、また、今のバスがどういうサービスを求められるかということの把握に努めているところでございます。

○木村英子君 今の答弁では、バスに転換し、地域でのアンケート調査、そういうものをしていてという話でしたけれども、それでも、利用者の利便性が向上したと言っていましたけれども、資料五を御覧ください。そもそもこのアンケート、先

ほども示されてしまいましたけれども、約五十人しか回答がない。その上に、交通弱者である高齢者の意見は少なく、障害者の声に至っては全く示されていません。また、自由記述においては、休日も平日と同じように運行してほしい、バス転換後、土日の利用する時間の本数が少なくなったなどの苦情が多く、利便性が高まっているとは言えないと思います。

そして、実際に廃線された日高沿線にお住まいの人たち、障害者の方に直接聞き取りをしたところ、鉄道が廃線になってバスに転換されましたが、前日に予約しないと利用できなかったり、バスの便数が減っていて病院へ往復するにも何時間も掛かったり、また、車椅子対応のタクシーも減ってしまい、病院に行くときには介護保険タクシーを使うようになりました。しかし、介護保険タクシーでは買物などには使えないため、大変不便になったと言っています。また、鉄道が廃線になる前は夜遅くまで電車がなかったので自宅から札幌に一泊二日で仕事に行くことができたそうですが、バスは本数が少なく、夜遅くの便はないために、結局札幌に仕事に行くのを諦めてしまうような状況になったと言っています。鉄道がなくなったことが直接の原因かは分かりませんが、障害者の仲間が何人も札幌や苫小牧に引越してしまつたと言っていました。今後、バスもなくなってしまうのではないかととても不安を感じていると言っていました。

このように、鉄道の再編によって困っている障害者がいるということを国交省は把握しているのでしょうか。

そもそも、今回の法案の前に、こうした合理的配慮を必要とした障害者の人たちから意見を聞き取っていないことが問題だと思います。私が話を聞いたところ、やっぱり意見をちゃんと聞き取っていないんじゃないかなというふうに思いました。

先ほどの障害者の方の意見は少数の意見かもしれませんが、廃線によって生活が困窮し

交通機関から取り残されている現状は、障害者や高齢者の社会参加というものを妨げてしまっていると思います。

今回の改正案に基づく再構築協議会では、国と自治体と鉄道会社が構成員となることは決まっていますが、先ほどの例のように、鉄道を利用する障害者や高齢者など当事者の意見をきちんと反映することが必須だと思います。交通のバリアを抱えている障害者や高齢者が鉄道の利用から取り残されないように再構築協議会の構成員として必ず入れるように法律に明記することを改めて検討していただきたいと思いますが、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(齊藤鉄夫君) 再構築協議会におきましては、地域住民の代表である沿線自治体において様々な形で利用者の意見を聴取していただき、協議に臨んでいただくことを想定しております。加えて、利用者の代表を始め、国土交通大臣が必要と認める者について構成員として協議会への参加を求めることができることとしております。さらに、必要に応じて住民説明会やヒアリング等を実施し、生の声を聞いてまいります。

協議会における協議に当たっては、障害者や高齢者等を含めた様々な利用者の意見を反映させていくことは重要であると考えておりまして、構成員の選定等については、自治体や鉄道事業者の意見も聞きつつ、実情に応じて適切に行つてまいりたいと思っております。

○木村英子君 今、大臣が必要と認める者について構成員として協議会への参加を求めることができるということですが、国が主導するならば、なおさら協議会に障害者や住民の意見を取り入れる仕組みをつくっていただかないと、障害者の社会参加が妨げられていくということになってしまいません。

先ほどの北海道の障害当事者の方は、日高線が廃線になる前につくられたJR日高線を守る会という団体に参加しておりまして、廃止反対の運動をされてきました。しかし、JR北海道から地元

自治体の負担を要求され、それが壁になつてなかなか住民としては声が上がづらくなり、最終的には諦めてしまつたと言っていました。廃線が決定した後、この守る会では声明が出され、その声明の中では、協議体の中に利用者である高齢者や障害者の団体や社会福祉協議会、自治会などの住民を参加させ、住民の声を、専門家の検証を意思決定に反映することが必要だと言っています。

北海道の日高市の障害者の方のように取り残されてしまう人がないように当事者参画を認めること、そしてそれを法律に明記していくことを改めて強く求めていきたいと思ひます。

先日、参考人質疑でも森参考人がおっしゃっていましたが、鉄道は公共財と言われていまして、交通弱者の移動の権利の保障についてやはり国が保障していかないと、交通のバリアを抱えている人たちの社会参加が保障されないと思ひます。少数であっても、障害者の、また高齢者の移動の確保や権利を保障していくための法律として国土交通省がバリアフリー法を作つたのですから、その理念に沿つて鉄道を守つていくことが責務だと考えます。

公共交通機関の要である鉄道について国が責任を持つて維持していただきたいと思ひますけれども、大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣(齊藤鉄夫君) 地域公共交通を議論する上で、このバリアフリー法の精神にのっとり、障害者や高齢者を始めいわゆる交通弱者の方々の声にも丁寧に耳を傾けていくことは、これは当然でございます。

地域の協議の結果、鉄道の高度化による維持又はバスなどへの転換のいずれの結論に至つた場合にも、障害者や高齢者を含む利用者のニーズを踏まえ、バリアフリーの観点からも適切な改善策が講じられるよう、今回の新たな支援の枠組みも活用しながら、関係自治体及び事業者と連携しながら取り組んでまいりたいと思ひます。

○木村英子君 国交省は廃線ありきではないと言っていますけれども、公共交通機関は誰にとつ

でも必要なインフラであり、特に合理的配慮とが必要なる障害者の方、高齢者の人たちの意見が反映されていないという今の現状を思うと、今回の法案は、赤字路線を廃線にし、重要な足である交通機関を奪い、また障害者や高齢者の移動の権利を脅かしているというふうに感じます。

障害者や高齢者にとつて、電車、バス、タクシーなどの公共交通機関が十分には使いつらい状況の中、そして一つでも欠けてしまうと、私たちの、高齢者や障害者の死活問題です。障害者や高齢者を含め誰もが鉄道の利用から取り残されないように国が責任を持って鉄道の維持に努めなければならぬと思いますので、鉄道を廃止する流れを加速してしまうような今回の法案に対しては、れいわ新選組としては反対をします。

以上で質問を終わります。

○委員長(運輸君) 午後二時二十分に再開することとし、休憩いたします。

午後二時二十分休憩

午後二時二十分再開  
○委員長(運輸君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、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し、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○吉井章君 自民党、京都の吉井でございます。よろしくお願いをいたします。

午前中に様々議論ございました。重ならないようにしようと思っておりますけれども、重なる部分がありましては御了承願いたいと思います。火曜日の参考人質疑でもお話しさせていただきましたけれども、今回の法案、共に創るというところで共創という、ローカル鉄道について国の関与を強めるとともに、交通事業者だけではなく、自治体と交通事業者、そして鉄道、バス、タクシーなどの交通の担い手同土、地域のあらゆる領域、

医療、介護、教育、エネルギー分野などと交通の担い手がしっかりと連携して協働する取組の促進をうたっております。

また、予算の質そして量、大幅に拡充している、また、社会資本整備総合交付金の創設、これが非常に肝となるというふうな思っておりますけれども、エリア一括協定運用事業の創設など、まちづくりや地域づくりと一体となった取組を支援していくということになっていっていると思っております。

非常に全国各地で厳しい状況にある部分の中で本当に画期的な政策であると私は思っておりますし、いろんな懸念される部分はたくさんあるというふうな思いますが、しっかりと前向きに進めていただきたいと思いますというふうに私自身は思っております。

公共交通に対しての考え方、昔から民間が担うものというふうな形で来たと思っております。私もそのように思っていました。でも、もうそんな状況ではないということの中で今回に至っているというふうな思っているんですけれども、民間にできることは民間に任せてということでご数十年來た中で、このまま行くと、まさに弱いところは幾らでもダメージを食らいますし、一極集中という形になりますし、地方は取り残されていく一方であるというふうな思っています。

そこで、改めてですけども、国として、国交省として、これまでの公共交通に対しての考え方、また逆にこれからの公共交通に対しての考え方、これをまず大臣にお伺いしたいと思っております。

○国務大臣(齊藤鉄夫君) これまでの考え方は、まさしく今、吉井委員おっしゃったように、これまでの長い歴史の中で事業者任せの部分があったと、こういうふうな思っております。しかしながら、今おっしゃいましたように、この地域公共交通、その事業者も含めて大変厳しい状況にある、これを国民生活を守るために再生させていかなければいけないと、こういう観点から、これからの考え方をいたしました。これは、地域の関係者が共に創る共創を通じて、地域公共交通、リデザインをしていく。このため、国の関与を強化して、予算の

面においても制度の面においても国が積極的に関与していく、そして地域の関係者間の連携と協働を促進するための枠組みを大幅に拡充するというものでございます。

地域ごとに再生協議会ができることになりまして、この運用に当たっては、地方運輸局及び地方整備局も活用して積極的に制度の周知や案件の掘り起こし等を行ってまいりたいと、このように思っております。国土交通省としては、本年を地域公共交通再構築元年として位置付けて取り組んでいきたいと思っております。

○吉井章君 ありがとうございます。

まさに私も市議十五年やってきて、本当に苦しい地域がいっぱいあります。そこへ何とかと頑張って寄り添って来ました。ただ、中心部から少し離れたところは何か手当てはできるけれども、じゃなくて山間、中山間地とかそういうところは、やっぱり非常に厳しい状況の中で、自治体としてもなかなか手が届かないというところがございまして、そういう意味におきまして、国としてしっかりと関与していく、また先頭に立って頑張っていくということの中で今大臣から御答弁いただきました。本当に前向きな答弁で有り難いと思っておりますし、しっかりとこれから前向きな形で取り組んでいただきたいと思います。

火曜日に参考人質疑で森先生、これも午前中にありましたけれども、おっしゃった中で、やっぱり公共交通は公共財というふうにおっしゃってました。私もそう思いますし、一度なくすと復活はやっぱり難しいです。それも地元で体験してきました。市バスがなくなるところがあるんですけれども、そこも復活するのに四半世紀掛かりましたし、だから非常に一度なくすと厳しいものがあります。

国としても、自治体としても、補助するということ感覚ではなく、最初に公費投入という感覚がいでしつかりと進めていただきたいです。これも午前中ありましたけれども、交通政策と都市政策は一体であるという部分も、国交省、また自治体が共有しながら、今大臣から答弁いただいたとお

りの形で、その考え方でもってあらゆる取組を進めていただきたいというふうな思っております。目の前、本当に今一瞬の生活に困っております国民の皆さんがおります。ですので、できる限り早急に前へ進めていっていただきたいというふうな思っております。

その中で、さっきも言いましたけれども、社会資本整備総合交付金による支援ということで、これも非常に肝になる部分だというふうな思っております。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設、充実の支援の枠組みについて、まずこの部分について御説明いただきたいと思っております。

○副大臣(豊田俊郎君) 今般の改正法案において、利用者の大幅な減少により大量輸送機関としての特性が十分に発揮できていないローカル鉄道について、必要な場合には国が再構築協議会を設置することいたしました。この中で、自治体と事業者の対話を促し、どのような公共交通が地域にとつて望ましいか、地域の将来ビジョンや利用者との視点を踏まえ、決定していくこととしていきます。

再構築協議会等で関係者が合意した方針に基づき、自治体がまちづくりや観光振興等と一体となつて主体的に地域公共交通の再構築に資するインフラ整備を行う場合には、これを予算面でも支援できるように、今年度から新たに社会資本整備総合交付金の中に地域公共交通再構築事業を基幹事業として創設するとともに、既存の都市・地域交通戦略推進事業についても使途を拡大いたしました。

こうした従来にはない支援の枠組みにより、自治体と事業者の連携、協働による公共交通の再構築の取組を国としてしっかりと支援をしてまいります。

○吉井章君 最初、私、これ読み込みさせてもらった中でやっぱり心配したのは、廃止、鉄道が廃止でバスに移行していくんじゃないかと。これやっぱり、午前中もありましたけど、すごく心配になりました。けど、ここにも小さな字で書いて

あるんですけども、廃止ありきではないと、また存続ありきでもないけれどもということの中で、午前中答弁ありましたが、地域の了解なく廃止はないということであったと思いますし、この部分については安心をしたところでございますけれども。

細かな部分なんですけれども、これ、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき国交相が組織すると、再構築協議会ということなんですけれども、検討期間、一定三年間というふうな形で聞いているんですけども、この辺りは、実際三年間という形ではつきりと決まっているのかどうか、早くまとまったとき、また逆にまとまらなかったとき、その辺りはいかがなんでしょうか。

○政府参考人(上原淳君) お答えいたします。

再構築協議会における協議の期間につきまして、昨年七月の地域モビリティ検討会の提言におきまして、協議の対象となる路線は既に危機的な状況にあり、何らかの対策を早急に講じることが必要なことから、協議開始後三年以内を一つの目安として、合理的な期限内に沿線自治体と鉄道事業者が合意の上、対策を決定すべきとされたところでございます。国土交通省としても、こうした考え方を地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針に盛り込みたいと考えております。

その上で、協議会の主宰者、再構築協議会の場合は国が設置することになりますので、主宰者としては、鉄道事業者に必要なデータの開示を求めるとともに、調査事業、実証事業を通じてデータやファクトに基づく議論を促してまいります。また、有識者にも構成員として参加していただき、その見解を求めながら、国土交通省としても積極的に助言をするなどして、関係者間での円滑かつ迅速な合意形成に向けて積極的に関与してまいりたいと考えております。

○吉井章君 言わしていただくと思っていた、テーブルに着く中でデータをしっかりと出しているかどうか、そういった部分もしっかりやっていくということでしたし、また、三年という期間ですけれども、ここにも、資料の中にもありますけれども、

実証実験等ですね、こういったことも、決定する前にそういったこともできるということなので、そういった形もやっていただきながら進めていただきたいというふうに思うし、火曜日の参考人質疑でも先生おっしゃってましたけれども、やっぱりどこが先頭に立って話をまとめていくということがやっぱり大事だと思うんです。やっぱりみんながちよっとすくんじまうようなことにならないように、そういった形でまとめていったらいいし、さっきも言うてましたけれども、私はやっぱり、地域の皆さんにしたら、三年も掛かるのかというふうになっちゃうと思うんです、やっぱりもう本当に、この間もあつたのは、子供たちが部活を終わって、帰りの電車、その一本がなくなっても帰れないというような状況が本当に起こっているの、だから一日も早く前へ進めていただきたいということをお願いしたいというふうに思っております。

そして、以前も私、委員会で質疑させていただきましたけれども、さっきも少し言いましたけれども、府内でいえばですね、我々地域の京都の府内であれば、都市部から離れた北部の山間地、また市内でも陸の孤島と言われているところがありまして、なかなかやはりもう生活がままならない状況であります。今も部活の帰りの電車がもうなくなったりとかそういったところも非常にありまして、本当厳しい状況になって、どんどんどんどんコロナが追い打ちを掛けて本当に厳しい状況になっていくというふうに思っています。

陸の孤島のような地域、また中山間地の足の確保に向けては、資料いただきました共創モデル実証プロジェクト、これが非常に、読み込むと、有効的なんじゃないかなというふうに思っております。まず、この共創モデル実証プロジェクトについてお聞かせください。

○副大臣(豊田俊郎君) お答えいたします。

共創モデル実証プロジェクト事業は、地域の多様な関係者が共に創る共創により取り組む地域交通の実証プロジェクトに対して支援を行うもので

ございます。

令和三年度補正予算による第一弾事業では、交通と教育、医療、福祉など異業種を含む連携、協働の取組を対象に、全国で十五か所の実証運行について支援を行ったところでございます。また、令和四年度補正予算では、予算額を大幅に拡充するとともに、官民の共創や交通事業者間の共創も対象に追加しております。この事業の狙いは、国による伴走支援などを通じ、地域における共創の取組を促進するとともに、好事例を全国各地に展開していくこととございます。

以上です。

○吉井章君 その中で、いただいた資料でプロジェクトイメージというのがあって、医療・交通、また介護・交通、住宅・交通、教育・交通、農業・交通、それぞれイメージが資料でなされているんですけども、この部分で少し具体的に説明いただきたいと思っております。

○政府参考人(鶴田浩久君) お答えします。

令和三年度補正予算により昨年度行いました第一弾事業、これでは、医療、教育など異業種を含めて連携、協働して交通と地域を良くしよう、という取組について十五か所支援をいたしました。

事例ですけれども、例えば医療と交通の共創の事例として、バス会社を中心となつて医療施設等と連携しまして郊外団地の交通拠点で簡易健康相談サービスを提供する、これによって人が集まる場所としてにぎわいを創出する、そういった取組を支援いたしました。それから、中山間地域におきまして、教育と交通の共創ですけれども、親御さん同士が助け合うということで、お子さんの習い事への送迎手段を確保するために自家用車を活用した送迎をマッチングするシステムを導入して御家庭の負担を軽減すると、こういった取組を支援してございます。

○吉井章君 非常にいい取組だと思いますし、ただ、やっぱりイメージが、それぞれ今お聞きするとイメージ湧くんですけど、なかなかイメージ湧いてこないの、そういった取組をしっかりと一

つの事案として共有していただきたいというふうに思いますし、そういった形で前へ進めていただきたいなというふうに思っております。

最後に、自動車局主宰のラストワンマイル・モビリティ検討会についてなんですけれども、これも先ほど共創モデル実証プロジェクト同様、中山間地域、市内の陸の孤島となっているようなところ、公共交通が不便な地域において持続可能な形で地域の足を確保するための検討をしていると聞いておるんですけども、検討の現状どうか、お答えいただきたいと思っております。

○政府参考人(堀内丈太郎君) お答えいたします。

人口減少やマイカー利用の普及により公共交通に対する需要が減少した結果、多くの地域では、住民の皆様そして来訪者の皆様にとって必要な交通サービスが不十分な状況となつてきております。

御指摘いただきましたラストワンマイル・モビリティの検討会におきましては、移動手段の確保に向けて、まずはタクシードemand交通といった旅客自動車運送事業者が提供するサービスを御活用いただき、それでも不十分な地域においては自家用有償旅客運送も組み合わせたいという基本方針の下、交通不便地域における交通サービスの課題を総合的に検討して、より利便性の高い形にする方策を現在議論をいただいているところでございます。そして、自治体や事業者など現場の意見を幅広く伺いながら、タクシードemand交通や自家用有償旅客運送などの制度運用の改善方策、そして自動車交通に係るDX、GXの加速方策についても具体的な検討を進めていただいております。

検討会における議論がまとまりましたら、それを踏まえ、必要に応じ関係法令や通達の改正などを速やかに、交通不便地域における持続可能で利便性の高い交通サービスの実現を図ってまいります。

○吉井章君 懸念する部分は、例えば空白地域をどう定義するのか、事業者協力型自家用有償旅客

運送を議論するに当たって事業者の営業区域をどうするのか、また複数の事業者についてどうリスク分担をするかなど、やっぱりいろいろ細かい部分はあると思います。思いますけれども、そういった形で言っていったり、やっぱり山間地はもう幾らでも厳しい状況になりますし、光が当たらないところに光を当てていくのがやっぱり政治やと思いますし、前向きに取り組んでいただきたいというふうに思いますし、よろしくお願いしたいと思います。

様々、午前中の議論もありました。今もさせていただきますましたけれども、たくさん懸念する部分とかいろいろあると思います。ですけども、本当に国民の皆さん、中山間地、陸の孤島と言われているところの皆さんは日々の生活御苦労されていると思いますので、何とか、我々の思いとしては、国が先頭に立って頑張っていたきたいし、解決に向けて少しでも前向きな形でそれぞれ取り組んでいただきたいと思えます。終わります。

○矢倉克夫君 公明党の矢倉克夫です。よろしくお願います。

今回、改正法でありますけど、この地域公共交通活性化再生法、二〇〇七年に制定されてから十五年強になります。その間も人口減少やコロナなどで廃線は続いて、公共交通の需要減少も続いているわけですが、まず政府に、この現行の活性化再生法に基づくこれまでの取組の効果について国土交通省としてどのように評価をしているのか、また、その評価を本改正案においてどのように反映しているのかをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(鶴田浩久君) お答えします。

十五年前に制定されましたこの法律によりまして、協議会それから地域公共交通計画、これらが制度化をされまして、これまでに全国で七百余りの計画が作成されておりまして。このように、地域における公共交通の将来像について自治体を中心に議論をして決定していくと、こういった動きが広まってきていると認識しております。

一方で、長期的な需要減に加えて新型コロナウイルスの影響もあって多くの事業者が大変厳しい状況にありますけれども、こういった状況は交通事業者の経営努力だけでは避けられないものでありますので、地域の関係者の共創によって、共創を強化することが必要と考えております。

このため、今般の改正法案におきまして、連携、協働について法律上の各種規定に明記をする、またローカル鉄道の再構築について連携、協働の仕組みを創設する、また自治体とバス事業者等が連携、協働するエリア一括協定運行事業を位置付けるなどを盛り込んでございます。

○矢倉克夫君 また個別には時間があれば議論したいと思えます。

交通全体の持続可能性の問題として、この地域公共交通に限らず、大事な担い手の問題についてお伺いしたいと思います。

特にバス、タクシートの自動車運送業は、全産業に比べても労働時間が長く年間所得も低くなっており、若年層の就業が敬遠されております。バスも第二種大型自動車運転免許の保有者は十五年間で二四％減少、タクシーも十五年間で四〇％運転手も減少をされていて、高齢化も進んでいると。男性労働者の全産業平均が四十八歳であるのに、タクシーは六十・九歳。

国土交通省として、まずバスやタクシートの運転手不足に対してどのように対処していくのかをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(堀内丈太郎君) お答え申し上げます。

バス・タクシー業界におきましては、若年層の雇用、そして低い賃金水準の改善、これが大きな課題であると認識をしております。このため、国土交通省では、現在、多くのバス・タクシー事業者からいただいております運賃改定申請に対して迅速に対応し、早期の賃上げや安心で快適な職場環境の整備を促進するとともに、令和四年度補正予算において創設いたしました二種免許の取得に対する支援など、事業者による人材確保、行政の取組を支援、これを使っています。

ただけるように促してまいります。引き続き、バス・タクシー業界における人材確保に向けてしっかりと取り組んでまいります。

○矢倉克夫君 地域のバス会社の方なども非常にこれは懸念をしております。是非しっかりとやっていただきたい。

その中で、声のある一つが外国人運転手の解禁というところであります。この運転手不足の改善、これは物流の二〇二四年問題にも関係いたしますが、この外国人運転手を解禁することでも考えてよいのではないかと。

報道によりますと、外国人技能実習制度の中間報告のたき台では、この制度の廃止、改善というのも議論されているというふう聞いておりますが、この新制度に組み込むか、あるいは、現在のこの十二種ある特定技能に新たに運転手なども加えるということも考えられると思えます。

大臣にお伺いしたいと思います。今、この外国人運転手の解禁、今、バス、タクシーに加えて、とりわけトラックドライバーについても二〇二四年問題を扱う関係会合で議論してもよいと思えますが、大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) バス、タクシー、トラックの三つの業界団体においても、各団体の今年度の事業計画に外国人材の活用が盛り込まれたものと承知しております。これは、事業者としても人材確保に関して大きな危機感をお持ちであることの表れと受け止めております。

国土交通省としては、現時点で外国人材の活用に関して具体的な対応方針を決定しているわけではございませんが、委員の御指摘や業界の意向なども踏まえ、関係省庁と連携して検討を進めてまいりたいと思えます。

これとは別に、トラックドライバーの確保対策については、物流の関係関係会議において六月下旬を目途に取りまとめる政策パッケージに実効性のある具体策を盛り込むよう、スピード感を持って関係省庁と議論を深めてまいりたいと思えます。

○矢倉克夫君 非常に問題もかなり複雑化して、深刻化しているところでありまして。関係省庁と連携は必要でありまして、まず国土交通省として、現場の声をしっかりと聞いて、こういう課題解決も必要だということを積極的に対応していくことも必要だと思えますので、大臣のリーダーシップを是非よろしくお願いを申し上げたいと思えます。

あわせて、ちょっと次の質問にまた移りたいと思えますが、先日の参考人質疑でもモーターシフトという話がありました。これもまた大臣にお伺いしたいと思うんですけど、温室効果ガスの排出量を削減し、カーボンニュートラルを推進するため、トラック輸送からCO<sub>2</sub>の少ない大量輸送機関である鉄道輸送等への転換、いわゆるモーターシフト、国交省としても進めており、桜井参考人なども積極的に評価をされておりました。

これは、環境負荷低減の面に加えて、これも先日の参考人質疑でも出ておりましたが、全国的な物流ネットワークというの、維持管理というの、これを含めた意味合いもあると思えますし、緊急時の自衛隊の物資輸送等の安全保障の面、さらには物流の労働力不足への対応という面もあるなど、多面的な機能を有していると思えます。

これら多面的機能、まさにクロスセクター効果と言えらると思えますが、これら有する鉄道網については、例えば先日の参考人質疑でも森参考人が、こちら何度も今この委員会でも出ておりますけど、交通というのは公共財だと、まず思い切った公費投入をして、ポジティブに社会資本の質を上げるためという公費投入が必要だというふうにおっしゃっていただきましたが、まず国の施策を進める上で必要な鉄道路線をこれを指定するなどして路線の維持のために国として支援をしていくべきではないかというふうに考えております。

この点について大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) この点についても午前中からいろいろ議論があったところでございます。

貨物鉄道は環境に優しい大量輸送機関であり、またドライバー不足が課題となっているトラック輸送の受皿としてもますます大きな役割を担っていくことが期待されます。

昨年、国土交通省に設置した地域モビリティイニシアチブでは、貨物列車が現に走行している線区、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い線区については、我が国の基幹的鉄道ネットワークとして引き続き維持を図っていくことが強く期待されることが提言されています。

今後、こうした考え方を地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針や新たな国土形成計画に盛り込み、貨物鉄道がその機能を十分に発揮できるように、ネットワークの強靱化やトラック輸送との連携強化等に向け、国として必要な支援を行っていききたいと、このように思っております。

○矢倉克夫君 大臣から支援というお話がありました。地域公共交通を支援するためのこの財源についてまたお伺いもしたいと思います。

地方の財源としては、国の地域公共交通確保維持改善事業などがありますが、多くの地方自治体の財政状況も厳しい中、地域公共交通を長期的に支援していくための財源の確保というのが課題になっていると思います。

諸外国を見ますと、先日も桜井参考人が例に挙げていらしたドイツでは、連邦からの補助金がある、これはエネルギー税が財源となっているということで、気候変動対策なども多面的に考慮した上でだと思いますが、ほかにも、フランスなどは公共交通の特定財源として都市交通税があり、これが公共交通への投資の財源となっております。

国土交通省としても、まさに諸外国に学べという先日の参考人のお言葉もあつたわけですが、この地方への支援財源の確保についてどのように考えているのかをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(鶴田浩久君) お答えします。まず、今般の予算におきまして、社会資本整備総合交付金などの新たな枠組みも含めて、財政支

援を質、量共に大幅に拡充したところでございます。国土交通省としましては、まずはこれをしっかりと執行していくとともに、必要な予算の確保に努めてまいります。

その上で、本年二月の交通政策審議会の間取りまとめにおきまして、更なる課題として安定的財源の確保が示されていることも踏まえまして、これについても中長期的な課題として幅広い観点から検討してまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 先ほどの午前の答弁にもあつた中長期的な課題として検討していくというのは大事でありますので、是非引き続きやっていただきたいと思っておりますが、あわせて、関連してちょっとお伺いしたいんですけど、先日の森参考人がこれもおっしゃっていたんですけど、まさに公共交通維持の財源のため新しい歳入を得る方法について国の関与をもっと大きくすべきであるといった趣旨の御発言もされていらつしやいました。

是非、森林環境税なども例として挙がっていたわけですが、総務省ともより実務レベルで積極的に議論すべきとも考えておりますが、これについての国土交通省の見解を伺いたいと思っております。

○政府参考人(鶴田浩久君) 御指摘ありましたように、森参考人から、森林環境税を例に挙げて、地方の交通を維持するための財源について国の関与を大きくしてほしいという御発言ございました。

先ほど申し上げましたように、中長期的な課題として幅広い観点から検討を進めてまいります。その際には必要に応じて総務省も含めた財政局ともよく協議してまいりたいと考えております。

○矢倉克夫君 是非実務レベルでも、その上で、合意形成という点で我々政治もしっかりと責任を果たしていきたいと思っております。是非連携して、とにかく地域公共交通を支えるにはどうすればいいかということ、国民の理解を得るための具体的な政策をどんどん連携を進めていただければと思っておりますので、よろしく願います。

またもう一つ、参考人の御意見にも絡むところではあるんですが、また、現行法で道路運送高度化事業というのが規定をされております。それについては、例の一つとしてはBRT、これが挙げられているわけですが、参考人からもいろいろ御評価も、批判的な否定的な御評価も一部あつた中で議論がされているところではあります。

まず、これについて、これまで導入されたBRT転換による事業の収支や利用者の増減等について国土交通省としては認識をどのように持つていらっしゃるのかをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(堀内丈太郎君) お答え申し上げます。BRTは、連節バス、バス専用道、バスレーン、公共車両優先システムなどの幾つかを組み合わせることで、定時性の確保や速達性の向上、輸送能力の増大を可能とする機能を備えた輸送システムでございます。令和五年四月一日現在、全国二十九か所を導入をされておまして、うち五か所が鉄道からの転換によるものとなっております。

BRTが導入されております各路線の収支につきましては運営を行っている事業者から公表されておりませんが、そのうちの一部の事業者が行った利用者アンケートによれば、運行本数、スピード、運行の安定性など、運行のサービスの水準については利用者から高い評価を得ているものも聞いております。

国土交通省といたしましては、BRTを含め、地域のニーズに応じた交通システムの整備を積極的に支援することによって、地域公共交通の維持、活性化を図ってまいります。

○矢倉克夫君 是非、メリットやまたデメリットも含めて引き続きしっかり検証をしていただきたいと思っております。このBRTにも絡む議論として、午前中も、貨物によるネットワーク維持ということもありまして、それも推進すべきであると思っておりますし、なかなか、他方で、全て貨物でということも難しい場

合はBRTの選択肢というのも当然あり得るかと。

これも午前中、局長からお話があつたように、これ単なる鉄道の代替ということではなく、また新たな交通経路も考えるなどして、是非地域の足を維持するためにもこの効果というものもしっかりと説明できるように検証をして更に推進をしていただきたいというふうに思いますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

次に、今の少し挙げた道路運送高度化事業ということでもう一つだけお伺いしたいんですが、今回の法改正でAIデマンド交通がこれ加わったと理解しております。

資料今日お配りしておりますが、これはさいたま市の浦和美園という地区の、予算委員会などでも私も議論もさせていただいたものなんですけど、過疎地ではないです、都市部の中でありまして、この都市部の中であっても交通弱者というのは当然多いことを踏まえたいろいろ取組として、私も視察なども行かせていただいた、地域でしっかり一体となって頑張っている、交通を地域の暮らしと一体で捉えて民間事業者と行政が連携して取り組んでいる取組であるというふうにしております。

先ほども話があつた共創型、共に創る共創型交通のプロジェクトとしてしっかりこれも推進すべきものであるかというふうにも思っておりますが、こちらのさいたま市の取組について国土交通省の評価をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(鶴田浩久君) 御指摘の浦和美園の取組は、商業施設や子育て支援施設など日常生活に必要な施設が分散立地をしていまして、これらの施設を利用する際の移動手段が不足していると、こういう課題に対してAIオンデマンド交通を実証運行している事業でございます。子育て世代を含む女性の御利用が多いと承知しています。

本事業につきましても、まちづくり団体と商業施設運営者を含めまして、地域の関係者が連携して取り組んで、これらの事業者から協賛金を募ると、そういった仕組みを構築するなど、今般の改

正法案に盛り込んだ共創の具体的な事例であると評価しております。

引き続き検討を続けていただき、優良なモデルとなつていただくことを期待しております。

○矢倉克夫君 協賛金の仕組みと、また民間事業がビジネスモデルとして経営がしっかり成り立つようなことも考えられているので、是非いろいろ引き続き発信をしていただきたいと思ひます。

ちよつと最後に、法案の関係で、再構築協議会について通告していた質問を何問かまとめてちよつとお伺いをしたいと思ひますが、こちらについて、まず、複数の自治体にまたがっている場合に一つの自治体だけで組織をすることが要請できるか。一部の地方自治体がこの再構築協議会、

反対することに対して、そういう場合にどのように対応するのか。また、関係者相互の議論がなかなかかみ合わない状況が想定される場合、どのように国として対処をしていくのか。最後に、先ほども議論ありましたが、昨年のモビリティ刷新検討会では三年と書いておりましたが、期間について、今回提出した改正案では期限の設定がないのはなぜなのかということをお答えをいただければというふうに思ひます。

○政府参考人(下原淳君) お答えいたします。まず、国が再構築協議会を組織する場合、この要請は一つの自治体のみで行うことができませんが、国は、協議会の設置に際しましては、ほかの沿線自治体からも意見を聴取することといたしております。

その結果、一部の自治体が反対している場合には、協議会の設置及び再構築方針の協議は事実上困難な状況となります。国としては、対策が必要と認められた場合には、協議会の設置に反対している自治体からその理由も聴取をしながら、広域行政組織である都道府県とも連携して粘り強く調整していきたいというふうに考えております。

また、それぞれの関係者の意見が対立している場合に、私どもとしては、協議会の主宰者といたしまして、事業者にデータの開示を求め、調査事業、実証事業の結果を用いてデータとファク

トに基づく議論を促し、またこれをできるだけ住民の皆さんにも情報共有をしていただく、そうしたことを通じまして、関係者の合意形成に向けてしっかり取り組んでまいりたいというふうに考えております。

さらに、協議期間につきましても、三年以内を一つの目安として合理的な期限内に対策を決定すべきとされたところでございます。これは、地域公共交通としての利便性と持続可能性を改善するというところで、協議会での議論がいたずらに長引かないように一定の合理的な期限を設けるべきとの考えに立つたものと承知いたしております。

他方、三年という期限はあくまでも目安の一つでありまして、期限あるいは検討スケジュールは協議会の構成員の総意に基づき議論していくべき、個別に協議会ごとに議論していくべきものというふうにご考えておりますので、法に基づく一律の基準とはせずに、地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針にこの基本的な考え方を盛り込んでいきたいというふうに考えております。

○矢倉克夫君 先日、森参考人が、行問を読むと、いい計画がまともれば国がしっかり支援すると、対立しているものも国が調整をして、財政的にも負担も国が一定程度関与する、そうでないという意味がないというふうに言い切っておられました。是非機能するように国の関与をよろしくお願い申し上げまして、質問を終わります。

○委員長(蓮舫君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○田村智子君 私は、日本共産党を代表し、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し、修正の動議を提出いたします。その内容は、お手元に配付されております案文のとおりでございます。

修正案の趣旨及び概要について御説明申し上げます。

まず、ローカル鉄道は、沿線住民の生活に必要な移動手段であるとともに、まちづくり、観光や産業振興など地域経済社会再生の基盤です。また、鉄道は、他の輸送機関に比してCO<sub>2</sub>排出量が少なく、脱炭素社会を目指すために失ってはならない地域の共有財産です。

ローカル鉄道が今日の危機的状況にあるのは、自然現象ではありません。地方の人口減少を招いた東京一極集中の推進、マイカーへの転換を加速した高速道路整備の促進など、国の政策がもたらした結果にほかなりません。一方で、地方の移動手段としてのローカル鉄道の役割は縮小させられてきました。

国鉄分割・民営化から三十六年が経過しました。不採算路線も含めて事業全体で採算を確保するとの当時の制度設計が維持できないというのであれば、ローカル鉄道の廃線ではなく、JRの在り方そのものを根本から問うべきです。

国鉄分割・民営化を反省し、ローカル鉄道を維持、活性化させることこそ、国が取るべき責任でございます。

政府案は、大量輸送機関としての特性を発揮できていない路線、区間を対象に、鉄道事業者等の要請に基づき、国土交通大臣が再構築協議会を組織し、協議の結論として、ローカル鉄道の廃線、バス等への転換を選ぶことを認める内容です。ここには、鉄道が有している公共性、広域性、ネットワーク性の視点がなく、狭い視野で廃線に導き、鉄道網を切り刻んでしまうものです。

今、国がやるべきは、自ら組織する再構築協議会において、ローカル鉄道を廃線の危機から脱し、維持、活性化させるための協議を行い、方策を打ち出すことです。

同時に、これまでの鉄道事業者任せ、地方自治体任せを改め、国自身がインフラ部分を保有するなど積極的に乗り出し、関与し、国の責任を果たすことです。このようなことから、修正案を提出することとした次第です。

次に、修正案の主な内容について説明申し上げます。

第一に、再構築協議会が作成する再構築方針の交通手段再構築は、鉄道輸送の維持、高度化に特化させることとして、国が責任を持って鉄道ネットワークを維持、活性化させるため、ローカル鉄道の利用促進、利用者の利便確保、輸送サービスの向上など、検討、協議を優先することとします。

第二に、JR会社のローカル鉄道に関する施策については、国が責任を持って維持・存続させる義務を有することを明確にすることとします。

第三に、鉄道事業の廃止に係る手続を国土交通大臣への届出制から許可制に戻すこととします。

第四に、協議運賃制度に係る規定を削除することとします。

以上が、本修正案の趣旨及び主な内容であります。委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(蓮舫君) これより原案及び修正案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べください。

○田村智子君 私は、日本共産党を代表して、地域公共交通活性化再生法等の一部改正案に反対、修正案に賛成の討論を行います。

鉄道は公益事業であり、公共の財産です。とりわけJRは、全国ネットワークの鉄道網であり、ローカル鉄道を沿線地域だけの問題として捉えることは国策の誤りだと言わざるを得ません。

地域鉄道の再構築には、EJでは当然の公費負担制度の創設、ローカル線の貨物輸送での活用など、国の戦略こそ求められます。ところが、本法案は、国が果たすべき責任には一切手を着けず、ローカル線の赤字区間について、再構築協議会で事業者と自治体等の協議、バス等への転換を含む再構築方針を作成することを求めています。赤字ローカル線の廃止を望むJR旅客各社の要請により再構築協議会が設置されることは明らかです。既に北海道を始め、ローカル線の廃止、バス転換が行われてきました。

法案審議では、バス転換によって利便性が向上したかのような答弁がありました。国交省は廃線が地域にもたらした中長期の影響について調査も検証もしていないことが明らかとなりました。

鉄道や駅を廃止して活性化した地域はありません。バス等への転換ではなく、ローカル線を含む鉄道網の活用、利便性向上への事業者の努力がなされるよう、国が責任ある方策を示し、自治体、鉄道事業者との協議を進めることが必要です。

また、協議運賃制度の創設は、ローカル鉄道の大幅な運賃値上げをもたらすものです。鉄道運賃は認可制で、上限運賃も設定されています。しかし、協議運賃は、自治体、鉄道事業者、地方運輸局長との協議によつて定め、大臣の認可も必要とせず、民間運賃よりも高い運賃を可能とし、利便性を著しく阻害するものです。

タクシーの協議運賃は下限割れが起り得ると審議の中で明らかになりました。規制緩和による価格競争が乗客の安全や労働者の賃金に深刻な影響を与えた反省こそ必要です。

我が党の修正案は、以上の問題点を法案から削除し、鉄道事業の廃止手続を届出制から認可制に戻すなど、国の責任の下で鉄道網の活用による地域の活性化に資するものです。

さらに、JRの国有民営化など、鉄道政策の抜本的な転換を求め、討論を終わります。

○委員長(運舩君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

それでは、これより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いて採決に入ります。

まず、田村君提出の修正案の採決を行います。本修正案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(運舩君) 少数と認めます。よつて、田村君提出の修正案は否決されました。

それでは、次に原案全部の採決を行います。本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(運舩君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、森屋君から発言を求められておりますので、これを許します。森屋隆君。

○森屋隆君 私、ただいま可決されました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し、自由民主党、立憲民主・社民、公明党、日本維新の会及び国民民主党・新緑風会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 二〇五〇年カーボンニュートラルの実現に向け公共交通をいかに総合的な交通政策を推進する必要性を鑑み、家用自動車に過度に依存せず、まちづくり政策、DX、GX、国土強靱化などの政策との連携を図るとともに、雪国などの地域特性を考慮した施策の充実を図ること。また、モビリティとインフラを一体とした交通ネットワークの再構築について検討し、国土形成計画等に反映させること。

二 地域住民の移動を確実に確保し、地域公共交通を持続可能なものとするため、国の関与

を強化するとともに、交通事業者等の取組への支援を更に拡充するよう地方公共団体とともに努めること。また、実証事業等の期間終了以降も活用可能な中長期的な支援や、全国の国民が地域交通を支える観点も踏まえた安定的な財源の在り方を検討すること。

三 JR上場四社は、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律に係る大臣指針に基づき、路線の適切な維持に努めることが大前提であるから、特に、特急列車が拠点都市を相互に連絡する線区、貨物列車が現に走行している線区及び災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い線区については、各社に対し、内部補助により引き続き維持するよう指導するとともに、国鉄分割民営化以降の社会経済状況の変化を踏まえ、鉄道ネットワークの維持の在り方についての国の関与の在り方を含めた検討を進めること。

四 再構築協議会の対象となる線区については、輸送密度千人未満の線区に限ることなく、地域の実情を踏まえて決定すること。また、輸送密度千人以上の線区や、特急列車及び貨物列車が運行される線区並びに既存の公的支援が措置されている線区であっても、持続可能な地域公共交通を構築する観点から、関係者による協議が促進されるよう、国がリーダーシップを発揮すること。さらに、既存の法定協議会等が設置されている線区についても、再構築協議会への移行を可能とし、持続可能な地域公共交通の在り方についての協議を促進するための環境を整備すること。

五 再構築協議会の協議の在り方について、廃線ありきではないこと、旅客数や収支だけで判断するのではなく、地域住民の意向や地域に与える影響等を十分に考慮して総合的に判断すべきことなどを基本方針で明確にすること。また、合理的な期限内に結論が出ない場合でも、協議を打ち切ることなく丁寧な合意形成に努め、合意のない交通手段再構築等は

行わないこと。

六 再構築協議会の協議においては、地域公共交通の再構築に係る医療、商業、観光、福祉、財政など、広範な分野におけるクロスセクター効果について十分勘案すること。

七 再構築協議会の構成員については、地域の実情に応じた住民、労働者、物流事業者等を含めることとし、多様な意見が反映されるようにすること。また、反映されない意見等を継続的にくみ取るための更なる仕組みづくりについて検討すること。

八 再構築協議会を含む地域公共交通に係る協議会については、速やかな議事録の公開など最大限の透明化を図ること。

九 上下分離方式による鉄道の維持やBRTの導入等、再構築協議会で合意された事業に対しては、十分かつ公平な支援を行うこと。また、上下分離方式については、JR各社においても導入可能とすること。

十 再構築方針で定められる交通手段再構築の目標の達成状況の評価が適切に行われるよう促すとともに、地域が評価の結果を踏まえ、検討を行い、交通手段再構築の事業の見直し等を行うときは、的確な支援を行うこと。

十一 地方公共団体において交通政策に精通した専任職員を適切に配置するため、地方交付税措置による財政的支援を検討するとともに、コーディネーター等に係る情報提供などを積極的に実施すること。また、地域公共交通の活性化や再生に向けた議論やその実施される事業の実効性を担保するため、様々な専門家やファシリテーターの確保に取り組み地方公共団体を十分に支援すること。

十二 鉄道・バス・タクシー等の交通事業者の人材確保が困難な状況にあることや、鉄道のバスへの転換などに際し乗合バス・タクシー等自動車運送事業の運転者が確保できない懸念もあることから、交通事業者の賃金及び労働条件の改善並びに人材の確保及び

育成のための支援策を講ずること。

十三 地域を支えるタクシートの維持存続のため、地方公共団体と連携、協働し、経営を支援するための措置を講ずること。

十四 カーボンクレジットの導入等、EVバス・EVタクシーの地域への導入のインセンティブとなる制度について検討すること。また、地域住民の移動の安心と安全の確保に資する自動運転技術の早期確立のため、安全性の確保を最優先にしつつ、公道での実証実験等への支援を更に拡充すること。

十五 鉄道事業者が、協議によって鉄道の運賃等を設定する場合、値上げも想定されるため、当該事業者に対し、利便性の向上等地域の利用者の理解を得るための取組も併せて行うことを働きかけるよう努めること。

十六 運賃を協議するための協議会に先立ち開催される公聴会については、できる限り幅広い意見を反映させるため、地方公共団体に対し、開催の回数や方法、参加対象にも配慮するよう求めること。

十七 本法の施行状況について毎年度評価を実施し、施策を適切に見直すとともに、改正後の各法律の規定について、施行の状況等を勘案して検討を加え、必要に応じ、附則の検討条項の五年を待たず、その結果に基づき所要の措置を講ずること。

十八 公共事業関係予算を、地域公共交通の施設やネットワーク維持に、積極的に活用できる仕組みを検討するとともに、公共交通と他の事業とのバランスの取れた支援を行うこと。また、社会資本整備総合交付金の交付に当たっては、具体的な支援対象や支援額を計画的に分かりやすく地域に示すこと。

十九 通学定期や障害者割引等の費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること。

二十 並行在来線等、第三セクターの鉄道事業者において、国鉄及びJRから引き継いだ設

備の補修、更新費用が大きな負担となつている現状も踏まえ、先行地域も含めた支援を充実するよう努めること。  
右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。  
○委員長(運動君) たいまい森屋君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。  
(賛成者挙手)

○委員長(運動君) 多数と認めます。よって、森屋君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、斉藤国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。斉藤国土交通大臣。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 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、たいまい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御意見や、たいまい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る所存でございます。

ここに、委員長始め理事の皆様方、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。

誠にありがとうございました。

○委員長(運動君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを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」と呼ぶ者あり)

○委員長(運動君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。  
午後三時十九分散会

(参照)

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

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。  
題名を次のように改める。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

第一条の前の見出しを削る。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第十五条の改正規定中、「第九条の第三項」を削る。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十五条第一項の改正規定中、「第四項若しくは第八項」を「若しくは第四項」に改める。

第二条中地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条第四項の改正規定を削る。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の六第一項及び第二項を改め、同条を同法第二十七条の四とする改正規定中、「から第五項まで」を「第四項若しくは第六項」に削る。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の十第一項及び第二項を改め、同条を同法第二十七条の八とする改正規定中「第二十七条の十第一項中「第四項」を「第八項」に改め、同条第二項」を「第二十七条の十第二項」に改める。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の十二を改め、同条を同法第二十七条の十とする改正規定中「から第五項まで」を「第四項若しくは第六項」に削る。

第二条中地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の十七を同法第二十七条の十五とする改正規定及び同法第二十七条の十八を改め、同条を同法第二十七条の十六とするように改める。

第二十七条の十七を第二十七条の十五とし、第二十七条の十八を第二十七条の十六とする。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の二十第一項、第二項及び第八項を改め、同条を同法第二十七条の十八とする改正規定中「中「第二十七条の十七第二項」を「第二十七条の十五第二項」に、「から第五項まで」を「第四項若しくは第六項」に改め、「認可を受け、又は届出をしたものと」の下に、「一般乗用旅客自動車運送事業について同法第九条の第三項の規定による届出をしなればならないものについては、同項の規定により届出をしたもの」とを加え、同条第二項」を「第二項」に改める。

第二条中地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の二十二第一項を改め、同条を同法第二十七条の二十とする改正規定の次に次の改正規定を加える。

第二十九条の二第一項第二号中「前号」を「前二号」に改め、同号を同項第二号とし、同項第一号の次に次の一号を加える。

二 認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業の実施に必要な鉄道事業法による鉄道施設の取得、貸付け等を行うこと。

第二十九条の二に次の一項を加える。

4 機構の第一項第二号に掲げる業務については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第八十号）第十四条及び第二十五条の規定を準用する。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第四十六条の改正規定中「含む。」の下に「又は第二十九条の二第四項（第二十九条の九において準用する場合を含む。）において準用する独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十四条第一項」を加える。

第二条中地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第三十二条第三項の改正規定及び同法第三十四条第三項の改正規定を削る。

第二条のうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第四章を同法第五章とし、同法第三章の次に一章を加える改正規定のうち第二十九条の三第二項中「次の各号のいずれかに該当する措置」を「措置であつて、旅客鉄道事業による輸送を維持するとともに、停車場の改良、運行計画の変更その他の措置により利用者の利便を確保するもの（旅客鉄道事業の全部又は一部を一般乗合旅客自動車運送事業若しくは一般乗用旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送に転換し、停留所の新設、運行回数増加その他の措置により利用者の利便を確保するものを除く。）」に改め、同項各号を削り、同条第三項中「国土交通大臣は」の下に「、旅客鉄道事業に係る鉄道網の維持等を図る上で国が果たすべき役割の重要性に鑑み」を加え、同条第五項第六号中「その他の」を「その他」に改め、同改正規定のうち第二十九条の四第三項第二号中「、第四項若しくは第八項、第十七条又は第二十八条第一項」を「若しくは第四項又は第十七条」に改め、同項第五号中「、第四項若しくは第六項、第九条の三第三項」を「から第五項まで」に改め、同改正規定のうち第二十九条の六第二項中「、第四項若しくは第八項、第十七条又は第二十八条第一項」を「若しくは第四項又は第十七条」に改め、同改正規定のうち第二十九条の七第二項中「、第四項若しくは第六項、第九条の三第三

項」を「から第五項まで」に改め、同改正規定のうち第二十九条の八第一項中「第二十九条の三第二項各号に掲げる措置のどちらの措置により実施するか」を「実施するための第二十九条の三第二項に規定する措置の内容」に改め、同条第二項第一号中「交通手段再構築を第二十九条の三第二項各号に掲げる措置のどちらの措置により実施するかの別その他の」を削り、同条第三項中「地域公共交通利便増進事業」の下に「（旅客鉄道事業から第二十三条イ②に規定する道路運送事業への転換に係るものを除く。）」を加える。

第三条及び第四条を削る。

附則第一条第一号中「附則第五条」を「附則第四条及び第五条第一項」に改め、同条第二号中「附則第七条」を「附則第六条」に改める。

附則第三条を削る。

附則第四条中「附則第二条」を「前条」に改め、同条を附則第三条とする。

附則第五条中「前三条」を「前二条」に改め、同条を附則第四条とする。

附則第六条中「政府」を「前項に定めるもののほか、政府」に改め、同条を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

政府は、鉄道事業の廃止により利用者の利便が著しく阻害されるおそれがあることに鑑み、速やかに、鉄道事業の廃止に係る規制の在り方について、許可制度の導入を含め検討を加え、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

附則第六条を附則第五条とする。

附則第七条の前の見出しを削り、同条を附則第六条とし、同条の前に見出しとして「（登録免許税法の一部改正）」を付し、附則第八条を附則第七条とする。

附則第九条を削り、附則第十条を附則第八条とする。

附則第十一条を削る。