

【地域公共交通活性化再生法改正法案が可決・成立】

官民連携で持続可能な地域公共交通の確立を！

4月21日の参議院本会議で、「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」（地活化法改正法案）が賛成多数で可決・成立した。

同法案は、2月10日に閣議決定されて以降、3月22日の衆議院国土交通委員会および24日の本会議において可決した後、参議院に送付された。参議院においては、4月20日の国土交通委員会で交運労協政策推進議員懇談会（議員懇）の森屋隆事務局長が以下の点について質疑を行った。



【ライドシェアについて】

- ・国交省のライドシェアを認めないという、これまでのスタンスに変わりはないか？
(斉藤大臣)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いない。
- ・特区でライドシェアを進めようという考えはないか？



(堀内自動車局長)特区という形でもライドシェアを認めることは考えていない。

【協議運賃制度の創設について】

- ・協議運賃制度でタクシー運賃が下限割れを起こす懸念はないか？
(堀内自動車局長)今回の協議運賃制度については、特定地域、準特定地域は除外することになっている。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制度になっている。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する。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いく。

【上下分離方式について】

・JRにも上下分離方式が適用されるということで良いか？また、それを担保する、明示するものがあるのかないのか？

(上原鉄道局長)従来の鉄道事業再構築事業は、法律に基づく定義において、最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業、すなわち赤字の鉄道事業を対象としており、JRへの適用は念頭に置いていなかった。今般の改正法案においては、この定義を見直し、赤字の鉄道事業という要件を外し、大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できない路線の全部又は一部を対象に、利用者利便を確保しつつ輸送の維持を図る事業としたことから、JRの路線も対象になり得ると考えている。

また、明示の仕方については、現在検討中だが、今回の再構築事業の定義の改正、この法律改正の趣旨を基本方針に記載できないか、検討を進めているところである。

森屋議員に続いて、同じく議員懇幹事の鬼木誠議員が質疑を行い、エリア一括協定運行事業、鉄道事業に関する支援などについて見解を質したところである。なお、質疑終了後、賛成多数で可決した後、以下の附帯決議が決定された。

交運労協は、本法案の成立を契機に、官民の連携・共創による持続可能な地域公共交通の確立に向け、引き続き取り組んでいく。

以上

<参議院附帯決議>

- 1 2050年カーボンニュートラルの実現に向け公共交通をいかした総合的な交通政策を推進する必要性に鑑み、自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。
- 2 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域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。
- 3 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方針に基づき、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。

- 4 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。
- 5 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を行わないこと。
- 6 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。
- 7 再構築協議会の構成員については、地域の実情に応じて住民、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。
- 8 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。
- 9 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。
- 10 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時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。
- 11 地域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む地方公共団体を十分に支援すること。

- 12 鉄道・バス・タクシー等の交通事業従事者の人材確保が困難にある状況にあることや、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、交通事業従事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。
- 13 地域を支えるタクシーの維持存続のため、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。
- 14 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。
- 15 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。
- 16 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。
- 17 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5年を待たず、その結果に基づき所要の措置を講ずること。
- 18 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。
- 19 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。
- 20 並行在来線等、第三セクターの鉄道事業者において、国鉄および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っ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。