

衆議院国土交通委員会ニュース

【第211回国会】令和5年3月22日（水）、第5回の委員会が開かれました。

- 1 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17号）
 - ・ 齊藤国土交通大臣、豊田国土交通副大臣及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
 - ・ 高橋千鶴子君（共産）提出の修正案について、提出者高橋千鶴子君（共産）から趣旨説明を聴取しました。
 - ・ 修正案について採決を行った結果、賛成少数をもって否決されました。
（賛成－共産、れ新 反対－自民、立憲、維新、公明、国民、有志）
 - ・ 原案について採決を行った結果、賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。
（賛成－自民、立憲、維新、公明、国民、有志、れ新 反対－共産）
 - ・ 津島淳君外5名（自民、立憲、維新、公明、国民、有志）から提出された附帯決議案について、神津たけし君（立憲）から趣旨説明を聴取しました。
 - ・ 採決を行った結果、賛成多数をもってこれを付することに決しました。
（賛成－自民、立憲、維新、公明、国民、有志、れ新 反対－共産）
（質疑者）神津たけし君（立憲）、梅谷守君（立憲）、おおつき紅葉君（立憲）、下条みつ君（立憲）、一谷勇一郎君（維新）、赤木正幸君（維新）、斎藤アレックス君（国民）、高橋千鶴子君（共産）、福島伸享君（有志）、たがや亮君（れ新）

（質疑者及び主な質疑事項）

神津たけし君（立憲）

- (1) 商業ベースでは成り立たないような公共交通について、国が公共サービスの一環として赤字を補填し維持していく必要性
- (2) 再構築協議会
 - ア 再構築協議会の設置後、鉄道の廃線は地域の合意がなければ行われないうことに対する見解
 - イ 鉄道を廃止する場合には運転手不足によりバス転換が困難な場合も想定される一方で、何らかの他の公共交通が確保されることに対する見解
 - ウ 輸送密度（1日1km当たりの利用人員数）が1,000人未満の区間の全てについて、鉄道事業者から再構築協議会の設置要請があった場合における、国土交通省から自治体への相談の有無
 - エ 再構築協議会の構成員に地域住民、公共交通機関の従業員及び物流事業者を入れる必要性
 - オ 再構築協議会の議論を公開し、その議事録を少なくとも1か月以内に公表する必要性
 - カ 再構築協議会が再構築方針を作成するときの住民等の意見を反映させるために必要な措置の具体的内容

梅谷守君（立憲）

- (1) これまでに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（JR会社法）に基づく大臣指針
 - ア 大臣指針に基づき実施されたJR各社に対する指導、助言及び勧告の実績
 - イ 大臣指針を堅持するというだけでなく地域が安心して再構築協議会を設置し協議に臨むことを担保するような答弁を大臣が行う必要性
- (2) JR北海道に対し路線を維持する方向での監督の有無
- (3) 内部補助を前提とする鉄道の在り方を見直し、交通政策の大転換する本改正案を提出するに当たり、JRの黒字路線を含めた全路線の収支状況を把握する必要性
- (4) ローカル線の維持のため、事業者による内部補助で支えることを改め、鉄道に公費を投じ路線を支

える方向に転換すべきとする指摘に対する大臣の見解

- (5) 除雪費等雪国の鉄道会社独自のコストを国が支援する仕組みを構築する必要性
- (6) 先行して第三セクター化している路線に対しても、本改正案に基づく鉄道事業再構築事業と同様の支援措置を講じる必要性

おおつき紅葉君（立憲）

- (1) 国防における鉄道路線維持の重要性及び鉄道の利活用の必要性についての防衛省の見解
- (2) 鉄道路線の維持について各省が連携して鉄道ネットワークの観点を踏まえた上で検討する必要性
- (3) 廃止が見込まれる根室線富良野―新得間について今回の支援措置を前提に再度議論する必要性及び今後国は物流や災害、国防、有事への対応の観点からも路線の存廃を考える必要性
- (4) 地方鉄道への支援について国の財政支援を拡充するとともに更なる地方財政措置を行う必要性
- (5) 再構築協議会の対象として我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区等を対象としないことに対する見解及びJR北海道の路線区においても同様と考えてよいかの確認
- (6) 全国的に建設中の地域の高規格道路と存廃危機のローカル線とが並行、競合している現状についての認識及び全国の道路網の計画立案の際に並行等する鉄道路線の利用者等への影響について考慮する内容

下条みつ君（立憲）

- (1) エリア一括協定運行事業について、経営改善の努力をした交通事業者インセンティブが働く仕組みにする必要性
- (2) ヨーロッパにおける取組を参考に、環境に優しい鉄道の利用促進を図る必要性
- (3) 公共交通である鉄道をコロナ禍により減っている旅客数だけにとらわれずに維持する必要性
- (4) 今後、インバウンドの増加やバブル世代の退職後の需要等が見込めるなど、我が国の観光の潜在力も含めてローカル線の存続を考える必要性
- (5) タクシーの協議運賃制度において、協議会の構成員であるタクシー事業者とそれ以外の事業者で運賃に違いが生じた場合に整合を図るための対応方針

一谷勇一郎君（維新）

- (1) 地域公共交通のGX（グリーントランスフォーメーション）
 - ア 本改正案の条文にGXについての内容がない理由
 - イ 地域公共交通のGXを推進するに当たりカーボンクレジットの考えを取り入れることについての検討の有無
 - ウ 本改正案に水素燃料電池車を位置付けることについての検討の有無
 - エ 電気自動車が加速時及び減速時の利用者の転倒防止に役立つとする理由及びその立法事実の根拠となるデータの有無
- (2) 本改正案の附則の検討条項で規定されている「施行後5年」を待たずに見直しの検討を進める必要性
- (3) 交通手段再構築実証事業の結果が事前の一時的なものであることを踏まえた実際の運営後の評価方法及び再構築方針で定められた目標の達成状況の評価の具体的な方法
- (4) 再構築協議会においてアドバイスする専門家等の質等を確保する方法並びに協議のため専門家を育成するセミナーの対象者及び海外から専門家を招く必要性
- (5) 地域公共交通再構築事業が社会資本整備総合交付金の基幹事業として位置付けられた理由及び地域公共交通の施設整備に公共事業として予算が投入される理由

- (6) エリア一括協定運行事業の対象として導入を想定している都市の人口規模等の想定
- (7) ライドシェア
 - ア 米国のライドシェアにおける事故及び犯罪の件数と我が国のタクシーにおける事故及び犯罪の件数との比較
 - イ 他国の状況等を踏まえた大臣のライドシェアに対する認識
- (8) ナショナルミニマムを達成するため、地域公共交通を維持するための税を新設する必要性

赤木正幸君（維新）

- (1) 地域の関係者の連携と協働を推進すること等を目的や国の努力義務の規定に追加するに至った経緯及び今後の国の役割
- (2) 再構築協議会
 - ア 再構築協議会を創設する目的及び活用方針並びに同協議会における国の果たす役割
 - イ 都道府県をまたがない路線や鉄道以外のバスやタクシー等へ同協議会の対象範囲を拡大する可能性
 - ウ 一つの自治体のみの場合又は反対する自治体がある場合における同協議会を組織する要請の可能性
 - エ 議論が進まない場合の対応方針、協議結果の尊重義務の拘束力及び設置期間の目安
 - オ 構成員の選定方法及び構成員が協議に応じない場合の対応方針

斎藤アレックス君（国民）

- (1) バス路線の維持
 - ア 地域公共交通確保維持改善事業費補助金を再来年度以降も継続していく必要性
 - イ 同補助金の額の算出に用いる経費単価に地域間格差があることの妥当性及び格差解消のために算出方法の見直しの必要性
- (2) 地域公共交通活性化再生法改正案
 - ア 協議会設置が廃線につながるなどの地域の懸念に対する認識及びその懸念を払拭し協議に応じてもらうための環境整備のための取組方針
 - イ 専門性の高い能力を必要とする再構築協議会の協議の取りまとめ等が困難である自治体に対する国の支援内容
 - ウ 滋賀県が地域公共交通機関の維持のために独自のいわゆる交通税の導入を検討していることに対する大臣の所見
 - エ 輸送密度が1,000人以上の線区又は特急列車や貨物列車が走行している線区が再構築協議会の設置対象になることに対する見解及び当該線区においても在るべき姿の検討のための協議の必要性
 - オ JRのローカル線においても上下分離方式が選択肢となることに対する見解

高橋千鶴子君（共産）

- (1) 再構築協議会
 - ア 再構築協議会設置の目安となる路線の輸送密度の基準
 - イ 再構築協議会設置の可否は輸送密度のみで決められるものではないことの確認
- (2) 交通手段再構築実証事業
 - ア 実証事業を鉄道の存続のために実施することの有無及び実証の方法
 - イ 実証事業の評価の際に目安となる輸送密度を満たさなければ路線の廃止等となることに対する見解

- ウ 実証事業に要する期間の目安
- (3) 鉄道の存続のための財政支援策の具体的内容
 - (4) 赤字線区の中でも鉄道が存続する線区が一定数出てくる可能性があるとする大臣の発言の真意
 - (5) 令和4年8月の豪雨で被災したJR津軽線
 - ア JR津軽線において既に設立されている任意の協議会を本改正案の施行後において再構築協議会として位置付けるかについての考え方
 - イ 被災した津軽線については、JR東日本主導の検討がなされているが、その際に廃線よりも復旧を前提とすべきであり、災害が廃線の引き金となってはならないとする指摘に対する大臣の考え及び国が復旧を担保する必要性
 - ウ 任意の協議会を活用することにより利用者を増やす取組を支援し、JR津軽線の存続を目指すことへの見解

福島伸亨君（有志）

- (1) 2以上の都道府県の区域にわたる鉄道網が再構築協議会の対象となることについての国土交通大臣の裁量の有無及び一つの都道府県に存する鉄道路線を再構築協議会の対象とする際の国土交通大臣の指定についての考え方
- (2) 「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の提言で再構築協議会の対象とならないとされた基幹的な鉄道ネットワークの要件を法律に明記する必要性
- (3) 地域公共交通活性化再生法に基づく基本方針の改定に当たり、防衛省や経済産業省等の関係する様々な省庁と連携して行う必要性
- (4) 本改正案に規定のない、再構築協議会の運営に関して国会の議論における指摘事項を今後改定される基本方針に反映させる必要性
- (5) 再構築協議会の構成員の選定においては、国土交通大臣が必要とする者だけでなく、自治体の意見を反映する必要性及びその点についても基本方針に定める必要性
- (6) 本改正案の議論の前に本質的な鉄道の議論を行うために、鉄道に対する国の役割や基本的姿勢を国土形成計画等で明らかにする必要性
- (7) 鉄道ネットワーク維持のための財源論等を含めた鉄道の根本的な議論を国会として開始することに対する大臣の見解

たがや亮君（れ新）

- (1) 地域公共交通再構築調査事業の具体的な内容及び同事業を実施する主体
- (2) 交通インフラ維持に向けた、部局間、省庁間の面的、横断的な取組についての大臣の見解