

2023年4月20日

参議院国土交通委員会 会議録抄 地域公共交通活性化再生法改正案

○鬼木誠 立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

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います。実はもう触れるつもりなかったんです。ただ、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ぼつ出てきているというふうに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って、この問題、捉え直しをしていくべきだというふうに私は思います。

是非、そのような観点で、調査あるいは公表ということ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っと問題意識を持って御検討いただきますことを強く要請をしておきたいというふうに思います。

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、そして、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に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掛けられ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共創型交通へと転換をしていくんだ、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をしていくんだなどなどということが書かれている。

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
いますかね、そこが少し違和感があるんです。検討会の中にもあったように、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ったわけでは
全くないですよ。どんどんどんどん厳しさが増してきた、その厳しい状況がコ
ロナウイルス感染症によって拍車が掛けられた、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っんです。それが、このアフターコロナ
時代というような言葉を使ってしまうと、今まで万全であったけれども、コロナ
がそのことを打撃をしたんだ、壊してしまったんだというような誤った時代認
識ということ、そういう誤った認識の拡大につながっていくのではないかと
いう懸念があるということ、そのことを一つお伝えをしておきたいというふう
に思います。コロナが地域公共交通をめぐる状況を一変させたのではないとい
うようなこと。

そして、その上で、アフターコロナ時代という、今申し上げましたように、
コロナによって打撃を受けた地域交通を何とか回復をしていこうというように
受け止めになるのではないか。つまり、射程の短い、当面する対応というよう
な形で受け止められかねないのではないかと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ような言葉についてどのような意
味合いを持って受け止めていらっしゃるのか、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に構
えていらっしゃるのか。その辺についてお聞かせをいただければと思います。

○齊藤鉄夫 国土交通大臣 コロナの存在にかかわらず、長期的に大変厳しい状
況、地域公共交通はあったと。長期的な人口減少、少子高齢化、また首都圏へ
の一極集中というような状況の中で、大変、そういう大きな方向性があったと。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大きな問題に対してしっかりと
した対応を取っていかなければならないと、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
っていけるのか、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 ありがとうございます。

おっしゃっ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
答弁のとおりだというふうに思っんです。

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ようなこと、という

観点に立てば、少し今回のリデザインというような考え方については構えが小さいのではないかというふうに私は思っているんですね。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は、交通分野においても、鉄道、バス、タクシー、公共交通だけではなくて、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っと大きな視点と構えで議論していく必要があるのではないかと、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ような議論の展開といいますか、広がりといいますかが必要ではないかというふうに思っています。

先ほど、先日の委員会、森参考人の御意見ということで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就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事業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いますか、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て、省庁横断的なしっ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が、今回の法案はそこまでの構えの広さがないというふうに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は、昨年十月、財政制度審議会歳出改革部会で財務省が提出した資料においても、地域公共交通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ような提案もなされている。

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もうすぐ現実のものになりつつある、空飛ぶ車というようなことについても官民協働の中で開発をされている、想定をしなければならない変化の要素というのはたくさん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、そして視座といいますかね、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います。

○**斉藤鉄夫 国土交通大臣** 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、視野といいましょうか、小さいんではないかというお話でございましたが、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す。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して、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** 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を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、副作用的にいろんな効果、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ということ、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に思うんですけども、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います。

○**斉藤鉄夫 国土交通大臣** 先ほどの御質問に対しての答えの中にこのクロスセクター効果という言葉も入れ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なくてはならないと思っております。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、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をごさいますて、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 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切っていない。クロスセクター効果というものをしっかり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かなり得ていない。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に思うんですけれども、これもこの間様々議論がなされてきたところをごさいますけれども、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をしている、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に私は捉えています。

少し古い調査ですけれども、国交省が行われた一六年の、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うんですけれども、それらの検証を踏まえて、是非、財政的な支援、僕は必要だと思うんです、人づくりには。より効果的な支援策というものを改めて検討する必要があるのではないかというふうに思っておりますけれども、この点についていかがお考えでしょうか。

○鶴田浩久 国土交通省公共交通・物流政策審議官 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、こういったことに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、東京にごさいますけれども、ここに自治体の方来ていただいて泊まり込みで今研修、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

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います。

○鬼木誠 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に思います。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いをしたいというふうに思います。

財政的な課題について幾つかお尋ねをしたいと思います。

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、で、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でいくと、これ単年度なんですよね。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に想定をしておかなければならない。

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っしゃるというふうに思います。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う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います。

○鶴田浩久 国土交通省公共交通・物流政策審議官 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、個別の路線ごとに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した。

これも先ほど御紹介あった提言も受けまして、まさに来年度予算、それから今後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っ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、長期的視点に立った改善を促していきたいと思えます。この制度、予算でも支援してまいります、そこに特別交付税の措置も連動するという立て付けになってございます。

○鬼木誠 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うふうに思えます。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いますので、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うふうに思えます。

また、今御回答の中であっ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とか、今こういうことを実は検討しているんだという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うふうに思うんですが。

○鶴田浩久 国土交通省公共交通・物流政策審議官 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っ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ということで事業改善を促していきたいと思っております。

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、そういう調査ですとか、それから計画策定にやっ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っております。

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えます。

○鬼木誠 ありがとうございます。是非よろしく願い申し上げます。

次に、鉄道事業に関する支援についてでございます。

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うような状況になっている。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掛かるというようなことで、そこに対する補助というのがなされてい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うようなことになっています。

今回の再構築協議会等をつくって計画ができる、あるいは計画を前に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んが、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

が増加するということがないということになると、やっぱり事業収益に対する赤字ということにどう補填をしていくのかというようなことが必要になってくると思います。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。

○上原淳 国土交通省鉄道局長 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っております。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いう、そういう試算もございます。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った上で、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うふうを考えておりまして、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うことでございます。

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って準備をしているというものでございます。

○鬼木誠 ありがとうございます。

ちょっと時間が参りました。本当は交通税の関係についてもお尋ねをしたかったんですけども、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ようなことについても今後真剣に受け止め直しをしていく必要があるのではないかという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すので、また機会を捉えてやり取りをさせていただければというふうに思ひます。

ありがとうございます。終わります。