

◎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

(令和五年四月二八日法律第一八号)

一、提案理由（令和五年三月一五日・衆議院国土交通委員会）

○斉藤（鉄） 国土大臣 皆様、おはようございます。

ただ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の提案理由につきまして御説明申し上げます。

地域公共交通は、住民生活や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤ですが、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれています。特に、大規模な設備を要する鉄道については、一部のローカル線区において、利用者の大幅な減少により、こうした設備を生かした大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況が出てきています。

こうした状況を踏まえ、地域の関係者が共創、すなわち連携と協働を通じて、利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークへのリデザインを進めるための仕組みを構築することが急務となっています。

このような趣旨から、この度、この法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、法律の目的に、地域の関係者の連携と協働の推進を規定することとしております。また、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項として、地域の関係者相互間の連携に関する事項を追加することとしております。

第二に、ローカル鉄道の再構築を図るため、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない区間について、地方公共団体又は鉄道事業者は、国土交通大臣に再構築協議会の組織を要請できることとし、国土交通大臣は、関係地方公共団体から意見を聴取した上で、基準に合致すると認める場合には、再構築協議会を組織し、同協議会が再構築方針を策定することとする等の措置を講ずることとしております。

第三に、バス、タクシー等の地域公共交通のリデザインを図るため、地方公共団体と交通事業者が、一定の区域、期間について、交通サービス水準と費用負担に関する協定を締結し、交通サービスの提供を行う事業と、交通分野におけるDX、デジタルトランスフォーメーションや、GX、グリーントランスフォーメーションを推進する事業を、それぞれ法律に位置づけることとしております。

第四に、鉄道とタクシーにおいて、地域の関係者の連携と協働の一層の推進や地域に根差した輸送サービスの充実を図るため、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣による認可に代えて、届出により運賃設定が可能となる協議運賃制度を創設することとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。
以上が、この法律案を提案する理由であります。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

二、衆議院国土交通委員長報告（令和五年三月二四日）

○木原稔君　ただいま議題となりました法律案につきまして、国土交通委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

本案は、近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況に鑑み、その持続可能な提供の確保に資する関係者の連携と協働による取組を一層推進するため、所要の措置を講じようとするもので、その主な内容は、

第一に、ローカル鉄道の再構築を図るため、地方公共団体や鉄道事業者からの要請により、国は再構築協議会を組織し、同協議会において再構築方針を策定すること、

第二に、地方公共団体と交通事業者が協定を締結して行うエリア一括協定運行事業を法律に位置づけること、

第三に、鉄道とタクシーにおいて、地域の関係者間の協議に基づく協議運賃制度を創設すること

などであります。

本案は、去る三月十四日の本会議におきまして趣旨説明及び質疑が行われた後、本委員会に付託されました。

翌十五日斉藤国土交通大臣から趣旨の説明を聴取し、同日質疑に入り、十七日参考人から意見を聴取し、二十二日質疑を終了しました。

質疑終了後、本案に対し、日本共産党から修正案が提出され、趣旨説明を聴取いたしました。

その後、採決いたしました結果、修正案は否決され、本案は賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと議決した次第であります。

なお、本案に対し附帯決議が付されました。

以上、御報告申し上げます。

○附帯決議（令和五年三月二二日）

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　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した総合的な交通政策を推進する必要があることに鑑み、過度に自家用自動車に依存せず、ポリシーミックスの観点から、まちづくり政策、DX、GX、国土強靱化などの様々な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　国及び地方公共団体は、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、交通事業者等の取組に対する支援を更に拡充するよう努めること。
また、地域公共交通の持続可能な発展を図るため、実証事業などの期間のみならず、それ以降も活用可能な中長期的な支援の取組や、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基づく大臣指針に基づき、現に営業する路線の適切な維持に努めることが大前提であり、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、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区として、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、国としても鉄道ネットワークの維持の在り方について今後の国の関与の在り方も含め検討すること。

四 再構築協議会における地域の鉄道に関する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、結論が合理的な期限内に出ない場合であっても、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。

五 再構築協議会の協議においては、地域公共交通が失われることによる、新たに生じる医療機関へのアクセスコストの増加、観光業への打撃、商業的な損失、地価の下落、就学機会の制限による人口構成の変化等、広範なクロスセクター効果について十分に検討を行うこと。

六 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、少数意見等の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。

七 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、会議開催後速やかに議事録を公開するなど最大限透明化を図ること。

八 上下分離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、どのような協議の結果となったかにかかわらず、協議の過程にも配慮した、十分かつ公平な支援を行うこと。

九 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。

十 地方公共団体や公共交通事業者による連携と協働を推進するため、地方公共団体の交通政策に精通した専任職員の確保と育成は極めて重要であることに鑑み、こうした人材を適切に配置するための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には様々な専門家やファシリテーターの存在が極めて重要であることから、その確保に取り組む地方公共団体に対し十分な支援を行うこと。

十一 乗合バス等自動車運送事業の運転者が不足している状況に鑑み、路線維持や鉄道をバスに転換する場合に運転者が確保できない懸念もあることから、その確保のための支援策を講じること。

十二 地域を支える最後の公共交通機関であ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じること。

十三 地域公共交通の「リ・デザイン」を図りつつGXを加速させる観点から、カーボンクレジットの導入等EVバス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。

十四 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においては、現在の運賃水準と比較して値上げとなることも想定されるため、当該鉄道事業者に対し、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。

十五 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、開催の回数や方法にも配慮するよう求めること。

十六 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、改正後のそれぞれの法律の規定について、その施行の状況等を勘案して検討を加え、必要があると認めるときは、附則で定める検討条項の五年を待つことなく、検討の結果に基づき所要の措置を講ずること。

十七 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を交付するに当たっては、具体の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。

十八 通学定期や障害者割引等の社会政策に係る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。

十九 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。

三、参議院国土交通委員長報告（令和五年四月二一日）

○蓮舫君 ただいま議題となりました法律案につきまして、国土交通委員会における審査の経過と結果を御報告いたします。

本法律案は、近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況に鑑み、その持続可能な提供の確保に資する関係者の連携と協働による取組を一層推進するため、鉄道の特性を発揮することが困難な状況にある区間に係る交通手段の再構築に関する措置を創設するとともに、地域公共交通特定事業を拡充するほか、鉄道事業及び一般乗用旅客自動車運送事業に係る運賃について地域の関係者の協議を踏まえた届出制度を創設する等の措置を講じようとするものであります。

委員会におきましては、三重県、滋賀県及び京都府への委員派遣を行うとともに、参考人から意見を聴取したほか、ローカル鉄道を始めとする地域公共交通の再構築の在り方、地域公共交通における人材確保、地域公共交通に係る国による支援及び財源の確保等について質疑が行われましたが、その詳細は会議録によって御承知願います。

質疑を終局した後、日本共産党の田村智子委員より、交通手段再構築の定義の変更等を内容とする修正案が提出されました。

次いで、討論に入りましたところ、日本共産党を代表して田村委員より、原案に反対、修正案に賛成する旨の意見が述べられました。

次いで、採決の結果、修正案は賛成少数により否決され、本法律案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本法律案に対し附帯決議が付されております。

以上、御報告申し上げます。

○附帯決議（令和五年四月二〇日）

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した総合的な交通政策を推進する必要に鑑み、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。
- 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を行わないこと。

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。

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。

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む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従事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。

- 十三 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。
- 十四 カーボンクレジットの導入等、E Vバス・E V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J R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。
- 右決議する。