

2020年(令和2年)5月20日

「地域公共交通活性化再生法改正法案」に対する代表質問

立憲・国民・新緑風会・社民 森屋隆

立憲・国民・新緑風会・社民の森屋隆です。ただ今、議題となりました「地域公共交通活性化再生法改正法案」について会派を代表して質問をいたします。

まずは、新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになった多くの方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、現在、闘病中の方々にお見舞いを申し上げます。感染症の終息に向けて、与野党、一丸となって取り組んでいくことを申し上げます所存です。

さて、まずは、「検察庁法改正案」の問題について触れざるを得ません。

政府が準司法官である検察幹部人事に介入できる仕組みを、国家公務員法改正案の中に潜り込ませる、いわゆる「束ね法案」で提出しました。政府のその手法もさることながら、検察幹部の定年延長基準すら示せない武田大臣、森大臣の答弁では到底納得ができません。三権分立を脅かすこの法案に対し抗議、反対の声はTwitterにおいて各界の人が発信をし、1000万を超えました。

国民の声に背を向けることができず、政府はついに、検察庁法改正案の今国会での成立を断念されました。しかし、これがただの先送りでは意味がありません。

時間が経過しても国民が忘れることはありません。私たち野党は、今後も特例延長の撤回まで、徹底的に闘い続けてまいります。

そこで安倍内閣の一員である赤羽国交大臣に敢えてお伺いをいたします。与野党を問わず、コロナ対策に集中すべきところ、無用で不急の法案で、世論や国会を大混乱させた責任を、内閣の一員としてどうお感じになっておられるでしょうか。誠実なご答弁を、お聞かせ下さい。

法案の審議にあたり、冒頭に公共交通機関の現場で働いてきた者として、まず、二つの質問をいたします。

一つ目は、2013年に制定された「交通政策基本法」には、国・地方公共団体の連携・協働による施策の推進が明記されているにもかかわらず、少子高齢化や過疎化という社会的構造変化の中で、不採算であっても全国の国民の足として継続してきた公共交通分野に対する政府の取り組みは、場当たりの的であると言わざるを得ないということです。2014年の地域公共交通活性化・再生法改正において、政府は、地域の多様な主体の連携・協働によって地域公共交通を面的にネットワークとして維持していく方向に大きく舵を切ったはずですが、それでも、2018年までに路線バスは、全路線の2%にあたる1万3249キロが廃止され、地方鉄道は、全国で879キロ、40路線が廃止され、日本全国土の約3割が交通

空白地帯です。人びとの交通権を確保するための地域公共交通を、わが国の交通政策の中心に据えた施策の展開を求めたいと思いますが、国交大臣のお考えを伺います。

二つ目は、公共交通部門で働く労働者の賃金の問題です。今回の緊急事態宣言下においても、公共交通労働者も、その責務を果たすために厳しい状況の中で働き続けています。このような状況にかかわらず、自動車運転労働者は、長時間労働かつ低賃金であるという実態が長年にわたり続いています。例えば、バス運転者の年間所得は、2001年には全産業平均 556 万円より約 14 万円少ない 542 万円でしたが、需給調整規制の撤廃後の 2002 年以降は一気に落ち込み、2004 年から 15 年以上も約 100 万円近くも落ち込んだまま推移しているのが実情であります。このような苦しみをもたらした需給規制の撤廃という過度な競争政策を是正し、少なくとも、全産業平均並みの賃金に引き上げていくことが、担い手不足を補うための最低条件だと考えます。働き方改革が実施されたとは言え、自動車運転労働者の労働規制の導入は 4 年も先のことです。このような現状がなぜ、生まれたかを踏まえ、自動車運転労働者の長時間労働の是正と賃金上昇に政府として今、何が必要と考えているのか、国交大臣にご答弁をお願いします。

次に、改正案の具体的な内容に入ります。

国交大臣にお尋ねいたします。今回の改正では、地方公共団体による「地域公共交通形成計画」、いわゆる、マスタープランの作成が努力義務化されることになっています。2014年の地域公共交通活性化・再生法改正時の政府のマスタープランの策定目標は、交通政策基本計画においてたったの100件という低さでした。現在、策定数は500件を越えたものの、市町村全体の3分の1にも到達していません。そのうえ、策定主体は単独市町村が圧倒的です。また、都道府県が策定団体となっている例はわずかであり、地域の公共交通のネットワークを広域的に連携させたとは言い難い状況です。市町村においては規模の小さな団体ほど交通分野の人材が著しく少ないか、皆無のため、特に都道府県の関与を求めることが重要であると思います。今後は、面的な広がりを作り出せるよう国が強力なリーダーシップをとって都道府県に働きかけるべきではないでしょうか。

また、マスタープラン計画の作成にあたっては、地方公共団体が、地域のまちづくりと公共交通の確立を一体的に推進できるようになることも含めて、新たな担当部局の設置および公共交通専任担当者の配置・育成のための支援を強化すべきと考えますが如何でしょうか。

さらに、地域の公共交通に関係する公共交通従事者の代表を地域公共交通の協議の場に加えることは不可欠と考えますが、政府の見解を伺います。

今般、独占禁止法特例法案が国会に提出されており、カルテル規制の適用除外の創設とともに、利用者の視点から「地域公共交通利便増進事業」が創設され、サービスの改善のための法改正がようやく一歩進んだようにも思えます。複数のバス会社がカルテルを結び、場合によっては、事業者同士で「いいとこ取り」をする「クリームスキミング」を容認する場合もあるとのことですが、利用者の利便性を図ることと両立させるための制度的な担保はどのような仕組みとなっているのでしょうか。

次に、政府が「地域における輸送資源」の総動員をうたっていることについてお尋ねします。「地域における輸送資源」とはどのようなものであるべきとお考えでしょうか。地域住民の移動手段として生活を支えてきた「地域公共交通」こそ、輸送資源の根幹に位置付けられるべきと思います。スクールバスや病院の送迎バスに頼らないで済むような交通政策が本来の姿であることから、引き続き、地域公共交通の根幹となるバス、タクシー、地域鉄道等を支援していくことが基本にあるという理解でよろしいでしょうか。

「自家用有償旅客運送」についてお尋ねします。今回の改正では、自家用有償旅客運送において、地域住民のみならず観光客やその他来訪者をことごとく運

送の範囲に含むこととしております。さらに、交通事業者が協力して委託運行する仕組みも導入されますが、対価がタクシーの2分の1と低く、初期投資も安いことなどからバスやタクシーの衰退に拍車をかけるおそれはないのでしょうか。利用者の安全・安心を確保するため、利便性や効率性に偏重した安易な「自家用車ライドシェア」の導入を認めないことが明らかにされなければなりません。「自家用有償旅客運送」が無限に拡大されるものではないということをこの場で確認させて頂きたいと思います。

次に、新モビリティサービスの創設についてお伺いいたします。MaaSはモビリティの分野を超えて、圏域内の日常的なサービス、生活産業領域に拡大・深化していく可能性を有しています。特に観光分野での貢献が期待できます。ユニバーサル社会の推進の観点からもMaaSに期待がなされています。もちろん、MaaSを活用し、安心して安全に移動できることが前提となります。そのためにも、MaaSの初期投資や使用手数料に係る脆弱な地域交通機関への支援はもとより移動の「高付加価値化のあり方」を検証するような事後チェックなどの的確な運用が求められていると思っておりますが見解を伺います。

また、地域公共交通を維持・充実させることは、観光振興等の地域経済活性化

につながるのみならず、さらにはまちづくり、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも行政経費を削減できるクロスセクター効果をもたらすことが知られています。これを踏まえ、地方公共団体が相互にかつ広域的に連携し、そこに多様な主体が関わって、利用者利便を増進し、かつ、新技術を活用した MaaS などの新しい地域公共交通の取組が促進されていくことが重要であると考えています。特に、その取組を促進させるためには、「地域公共交通利便増進事業」又は「新モビリティサービス事業」がそれぞれ発行する共通乗車船券に係る運賃・料金の割引原資に対する財政支援措置の制度化を検討する必要があるのではないのでしょうか。

また、持続可能な公共交通の維持のためには、従来の支援策では限界が見られつつあり、地域公共交通維持確保改善事業に加えて、地方公共団体が地域公共交通に対して更なる取組が推進できるよう、普通交付税の基準財政需要額に地域公共交通の運行や維持を目的とした財政需要を位置付けるなど、根本的かつ恒久的な財政支援が必要であると思いますが、いかがでしょうか。

ところで、人口減少が進み、中長期的な需要が減少する中、2002年に実施されたバス、タクシーにおける需給調整規制の撤廃は、全体的にはこの業界の需要喚起につながらず、経営環境や労働条件を悪化させました。それどころか、関越

道高速ツアーバス事故や軽井沢スキーバス事故をはじめとする多くの事故を発生させ、利用者の生命すら危険にさらす事態に至ったのです。原因は、まさにここにあるにも関わらず、政府は、需給調整規制の再導入については、時計の針は戻せないなどと、これを聖域化し、競争政策の根幹的な見直しを直視しようとしませんでした。安全対策の強化をはじめとしてその代わりとなる制度は次々と導入されましたが、地域公共交通の衰退に歯止めをかけることはできなかったのです。これは、既に政府もご認識のことと存じます。

そして、今回、ついに本法案とともに、利用者利益の確保をうたい、乗合バスを対象にした独占禁止法の特例を設けるまでの事態に至っているのです。結局、需給調整規制の行きついた先が、カルテルの解禁という競争政策としては、極めて矛盾に満ちた対応であり、まさにマッチポンプであると断ぜざるを得ません。もはや、その意味を失っている「需給調整規制の撤廃」が長年影響し続けてきた弊害の大きさに対して政府は改めてしっかりと向き合い、需給調整規制の再導入に向けた議論をすべきではないでしょうか。

世界的なコロナウイルス感染拡大の危機をきっかけに、政府は、このような非常事態においても、国民が雇用や所得に不安を抱えぬよう、地域公共交通などの社会基盤を強化し、恒常的に地域と国民生活を守りながらも、成り立っていくよ

うな経済政策を「競争」とは別の観点から、早急に再検討すべきであります。

鉄道、バス、タクシーをはじめとした交通事業や、トラックなどの物流事業は、国民生活の生命線を握る社会基盤産業でもあります。これらの事業者が感染症により倒産し、サービスが途絶しないよう、必要があれば、先の補正予算にさらに追加して、政府としても万全の対策を講じていただくことについて、国交大臣にご決意をお聞きし、質問を終わります。