

いいますと全会一致という誤解がかなり生じております。この誤解が生じないように、私もハンドブックにおきまして、全会一致でも多数決でも三分の二以上の賛成でもいいんですが、それはそれで地域ごとに決めてくださいというふうに言っておるところでございます。

したがって、全会一致を意味しているものではないというのは、趣旨からそういうふうに申し上げているところでございます。

○武田良介君 今御答弁いただきましたけれども、現実には、この地域公共交通会議に、例えばタクシー事業者の方もいて参加するけれども、非常に苦しいというお話を聞いているわけです。全体としては地域公共交通守ろうという話をしている、しかし一方で、自家用有償の話が例えば出る。タクシー事業者としては、私たちの事業がこれから先細っていくんじゃないかという不安もあって合意しかねるということもある。しかし、全体としては地域公共交通守ろうという会議体ですから、そのときにどういうふうに発言するのか、やはり非常に苦しいんだと。

そういうときに、先ほど、ハンドブックあるいはガイドラインの改定というのが平成三十年に行われているわけですね。そのときに全会一致を必ずしも意味するものではないというふうに言われたことから、その自治体の方の、もちろんその

場では自治体がどう考え、あるいはタクシー事業者がどう考えという、意見がぶつかるわけですが、でも、じゃ、タクシー事業者の声はどうなるのかということが私のところにも寄せられている。これが自家用有償でいこうということになれば、どんどんどんどん進んでいく方向にこの間変えられたんじゃないだろうかということがこれ指摘されている。

もう時間ですので、私、終わりにしなければなりませんけれども、そういった問題があるんだということをしっかり指摘をさせていただいて、質問を終わりたいというふうに思います。

○上田清司君 無所属の上田でございます。

このバス路線の廃止あるいはまた存続をめぐる課題というのは日本の人口動態の変化に応じてきたもので、過疎過密をどう解消するかということは一貫した課題でありました。全国総合開発計画なども数次にわたって行われましたし、故田中角栄総理などの日本列島改造論もそうした問題意識にあったと思います。

一次産業、農業であります。この雇用吸収力が一番高い米作りのときには、人口が四十七都道府県で一番多いのは新潟県でした。一番雇用吸収力がありました。その後、工業化されて、より都市に人が集まるようになり、さらに、サービス産業、第三次産業になるとこれまた更に都市に雇

用の吸収力が高くなるということで、過疎過密の問題を含めて、この交通問題が大きくクローズアップされ、数次にわたって様々な御尽力を国土交通省並びに前身の運輸省などが努力をされてきたわけですけれども、必ずしも解決に至っておりません。

二〇〇七年、平成十九年にこの法律ができて、総合連携計画、あるいは二十六年、二〇一四年には地域公共交通網形成計画、これを作られ、計画そのものは五百八十五件達成されたということで、何となく気分がいい感じではありますが、しかし、この間、バス路線の廃止キロ数だけを見れば、二〇〇七年には一千八百三十二、二〇〇八年には一千九百一十キロメートルです。二〇〇九年には一千八百五十六、二〇一〇年には一千七百二十、この次ぐくらいから少し効果が出てきたんでしょうか、八百四十二、九百二、一千四百四十三、一千五百九十六、一千三百十二、八百八十三ということ、二〇一六年までに、二〇〇七年から、一万三千九百九十一キロ、バス路線が廃止されたということでもあります。

私に関心を持っているのは、国土を守るのには自衛隊だけではないと。広大な海岸線を守っているエリア、離島、あるいは人口が少ないのに広大な山間部を守っているエリア、こういう人たちを私たちは守らなきゃいけない。そして、その交通基

礎インフラを最小限度確保していかなくちやいけないという問題意識を私はずっと持っております。そういう観点から見えていくと、この十三年間で、一万三千九百九十一キロメートルのバス路線が廃止されている、これを様々な計画の中でどれだけカバーができたのかということをお聞きしたいと思います。

○委員長（田名部匡代君） 答弁者、どなたでしょうか。瓦林審議官でよろしいですか。

○政府参考人（瓦林康人君） 済みません。バス路線の廃止についての部分でございますが、これはいろいろな時期の取り方にも異なりますが、直近の二〇一七年度までの五年間ですと約六千キロが廃止されています。

ただし、実はこれは、この五年間では実は約一万八千キロが廃止となっております。これについて、これを対象としまして地域でいろいろな協議や調整が行われた結果、約一万二千キロは路線の見直しでありますとか、あるいはほかの事業者による代替、あるいは先ほどの自家用有償運送などによりまして何らかの形で輸送サービスが維持されてございます。これに対しまして、その六千キロ、残る六千キロ、これにつきましては完全廃止ということで、サービスが維持されなかったということ、私どもとしては、今回の法制度を通じてこういういったところを少なくして、交通空白地域

の削減につなげていこうという思いでおります。○上田清司君 それぞれの時点時点でいただいた資料が年度が違ったりしておりますので、国交省としては、一番直近では一万八千キロ台だと、その上で、六千キロ台に関してはカバーができていないと、このような認識でよろしいんですね。確認。

○政府参考人（瓦林康人君） 正確に申しますと、二〇一七年度までの五年間で、全体では約一万八千キロが一旦は廃止されましたが、そのうち約一万二千キロは路線の見直し、他の事業者による代替等で輸送サービスが維持され、それに対して残る約六千キロ、ここが完全廃止に至ったということでございます。

○上田清司君 時間がもつたないんですけど、五年間で一万八千キロ。

しかし、ここは、例えば、違うね、全く数字が違うね、いただいている資料とね。もっとすごいのは、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九で三万七千キロというのもあるよ、国交省からいただいた資料の中にもね。ちよっとそれはオーバーだなと思っておりますけれども、いずれにしても、どうも正確でないような状況がありますね。

要は、私たちが気にしているのは、廃止されてどれだけ代替機能があるかと、そして、その代替機能を、市町村などの財政負担が増えない形で、

何らかの形で残るかどうかということに気がしているわけで、今回も新しいスキームで、バス路線の廃止が、事業者がうまくできないという状況になったとき、市町村等がそれを受けて、そして事業を展開すると。そのときに、協力事業者としてまさにバス事業者などに運行計画、整備などをやっていただく。何か変な感じなんですよ。運営できないからバス事業者、タクシー事業者がやめる、ゆえに市町村が受ける。市町村は、受けたら受けたで、安全性だとか安心感があるので今度はバス事業者などに協力的会社として運行や運行計画や整備計画などを、整備管理をそこにやっていただくと。そこにやっていただくようなパワーがあるんだったら、最初から何らかの形で支援すれば済むんじゃないですか。何か矛盾していると思いますね。

○政府参考人（一見勝之君） お答え申し上げます。

自治体からバス事業者に自家用有償の形で委託をするようなことがございますけれども、これは、その路線は事業としてバス事業だけではやっぱり成り立たないと。したがって、自治体が、自治体の資金を出して委託費をプラスして、委託費に、その事業から上がる収入とそれから自治体が出すお金、これを足して運行するというものがございます。

したがって、バス事業だけでは維持ができないというものでも、自治体が支援をすれば路線の維持はできる、それが結局地域の住民のメリットになるというものでございます。

なお、委員御指摘いただいた、私どもから提出をさせていただいたバスの路線でございますけれども、五年間で廃止をしております路線キロは、委員御指摘のとおり、三万七千余のキロでありまして、そのうち高速と定期観光路線がございます。これが一万九千余でございますので、一般の路線バスにつきましては、先ほど瓦林審議官から御説明申し上げたように、五年間で約一万八千キロの廃止キロでございます。

○上田清司君 繰り返しますけど、まさに交通事業者のコアというのは運行管理であり、車両の整備なんです。それを自治体がお任せするということは、そこがドライバーも雇って運行すれば済むことじゃないですか。だから、別にこのスキームをつくらなくても、何らかの形で赤字を補填する仕組みさえあれば運行できるじゃないですか。どうぞ。

○政府参考人（一見勝之君） 委員御指摘のように、赤字を埋めるスキームがあればそのやり方で運行できると思います。その赤字を埋める仕組みの一つとして、自治体がこの路線を運行し、そして、例えば運行の計画だとかあるいは整備など

について事業者が委託をするという形を取っているものと承知しております。

○上田清司君 何か、あべこべみたいな話になりますね。

そもそもバス事業者が運営できないので、バス・タクシー事業者が運営できないので市町村が受けると、市町村は受けたものの、運行能力もないし車両整備能力もないので、その事業者にお願いをすると。だったら、最初からそこにやっていってもらって一定程度のカバーをしてあげれば済む話なのに、どうしてこういう逆さまのこういう議論、スキームになるのか、本当に訳分からぬ。しかも、ドライバーは、何というんでしょうか、住民だと。ドライバーが住民だって、バス運行するんだったら不安でしょうがないでしょう、本当は。だから、先ほど武田議員も言われたように、ドライバーだってそのまま雇っていただいて運行すればいいわけで、たまたま、でもドライバーの確保ができないからやめたというんだったらまた話は別ですよ。

また、バスもいろんなバスがありますので、これまででは大型バスだったけれども、市町村が組み立てていくのであれば、私は必ずしも大型バスではなくて、スクールバスあるいは福祉タクシーもろもろを合体したような形の中で新しい仕組みをつくれればいいんですけども、しかし、何かここ

のスキームの中で市町村が中心になって、運行は交通事業者にお任せするというスキームだったら最初からそこにやってもらった方が話早いんじゃないですかというふうに思います。まあ繰り返すようになりますから、やめましょう。意味がない。

大臣、私は、やっぱり一番このポイントはいかにして住民の足を保つことができるのかということのスキーム、つまり三三%は廃止されつつ、代替機能を持っていないというこの現実ですね。

こうしたものを何らかの形で路線ごとに全部整理して、どの程度カバーすれば事業として成り立つのか成り立たないのかとか、そういうことについてどうなんですかということを事務方に聞いたんですが、整理がされていないと言っています。

私は、やっぱり路線ごとに一回きれいに整理をしてやっていただきたいということを考えておりますが、大臣の意向はいかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） なかなか簡単にお答えができないんですけども、結論的に言うと、なかなか今維持、運営しにくい環境にある公共交通、特にバスについて、御指摘のようにこれだけ廃止をしているわけでありますから、これまでの様々な試みがうまくいかなかった事例も多かったと思います。そうしたことについて、もう一度、今、上田委員言われたように、一つ一つの路線を総点検するというのも一つのやっぱり考え方かな

と思いますので、ちょっと私にもわかにくさぐさ  
難しいですけども、自動車局としっかり打合せを  
させていただきたいと思えます。

○上田清司君 大臣の見識を伺いまして、ありが  
とうございます。

私は一回やった方がいいと思えますね。必ず、  
路線ごとに見ていけば解決策はあると思っていま  
すので、どうぞよろしくお願いいたします。

終わります。

○委員長（田名部匡代君） 他に御発言もないよ  
うですから、質疑は終局したものと認めます。

本案の修正について武田さんから発言を求めら  
れておりますので、この際、これを許します。武  
田良介さん。

○武田良介君 日本共産党の武田良介です。

私は、日本共産党を代表し、持続可能な運送サ  
ービスの提供の確保に資する取組を推進するた  
め、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に対する修正案について、  
その趣旨及び概要を御説明申し上げます。

地域鉄道や路線バスの廃止、縮小が相次ぎ、地  
域住民の生活と地域経済基盤を支える地域公共交  
通の衰退は深刻な状況にあります。

モータリゼーションが進行する下、地域公共交  
通の衰退は、地域住民の足となるべき鉄道やバス、  
タクシー事業に、もうけ優先の市場競争原理であ

る規制緩和路線を持ち込むことによって加速され  
ました。地域住民の移動を支えてきた路線バスは  
この十年間で約一万三千キロが廃止され、地域鉄  
道は二〇〇〇年以降、全国で約八百九十五キロ、  
四十一路線が廃止されました。バスも鉄道もない  
いわゆる公共交通空白地は日本全体の三割にも及  
びます。

国、自治体が、住民の移動する権利を保障する  
観点から、全国で取り組まれているコミュニテイ  
ーバス、デマンド型タクシーなどを抜本的に支援  
するなど、地域公共交通の活性化、再生のための  
本格的な取組を強化することは待ったなしの課題  
です。

地域公共交通のマスタープランとしての地域公  
共交通計画作成を地方自治体の努力義務とするこ  
と、バス路線の廃止や乗合バスの新規参入に地方  
自治体の関与を強めることは必要なことです。

しかしながら、道路運送法の改正のうち自家用  
有償旅客運送の運送対象の追加及び事業者協力型  
自家用有償旅客運送の新設については、旅客運送  
事業の根幹である利用者、運転従事者の安全性確  
保等に重大な懸念が拭い切れません。

自家用有償旅客運送は、第二種運転免許のない  
者が運転して料金を取るいわゆる白タク行為に当  
たることから、運送対象や運送地域について厳し  
い制限が設けられています。今回の改正は、対象

や地域の限定を事実上なくすことになり、元々の  
自家用有償旅客運送制度を变质させ、際限ない白  
タク行為の拡大に道を開くものであります。また、  
事業者協力型自家用有償旅客運送の新設は、地域  
における公共交通事業の衰退を更に後押ししかね  
ません。

交通空白地等の地域公共交通を維持、再生する  
ために必要なことは、自治体等が主体となり、安  
全性を確保を最優先に、通常の運送事業として旅客  
運送を実施することです。

こうした理由により、自家用有償旅客運送の運  
送対象の追加等の改正部分を削除する修正案を提  
出します。

以下、修正案の主な内容について説明をいたし  
ます。

第一に、道路運送法改正のうち、自家用有償旅  
客運送の運送対象の追加に係る部分及び事業者協  
力型自家用有償旅客運送の新設に係る部分を削除  
することとします。

第二に、その他所要の規定の整理を行うことと  
します。

以上であります。

委員各位の御賛同をお願い申し上げます、修正案の  
趣旨説明とさせていただきます。

○委員長（田名部匡代君） これより原案及び修  
正案について討論に入ります。