



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第23号 2020年5月28日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

自家用有償運送の拡大法案が可決、成立 参議院本会議 日本共産党とれいわは反対

5月27日にひらかれた参議院本会議で、自家用有償運送の拡大・道路運送法の改悪を含む地域公共交通活性化・再生法改正が賛成多数で可決、成立しました。反対は日本共産党とれいわ新選組でした。

自交総連は、ライドシェアへの突破口につながる法案に反対し、衆参議長に1万9606筆(5/21現在)の署名を提出、直前にも議員に全国からファックス要請を集中するなど運動をつよめてきましたが、野党内でもライドシェアにはつながらないという楽観論があり、審議が十分深まらないまま可決に至りました。今後は、審議の中で明らかになった矛盾点や附帯決議で「ライドシェアは引き続き導入を認めないこと」と明記された点を生かして、運用面での規制強化を求め、ライドシェア阻止のとりくみをいっそう強めていきます。

委員会審議 なぜ二種免許を義務付けないのかと追及

本会議に先立ち26日には参議院国土交通委員会で審議が行われました。討論後、日本共産党が、法案から自家用有償運送拡大の部分削除する修正案を提案しましたが、共産党のみの賛成で否決(れいわは事前に修正案に賛成の意向が示されていたが、当日木村英子委員が体調不良で欠席)。次いで本案が共産党の反対、その他の党の賛成多数で可決されました。附帯決議は、維新のみが反対、共産党を含む賛成多数で採択されました。

日本共産党の武田良介議員の質疑の概要は次の通りです。

質問する武田議員(5月26日、参議院国土交通委員会)



○武田良介議員(日本共産党) 輸送の安全を第一に考えるならば、地域公共交通は、本来は、バス・タクシーが担うのが望ましいと考えるが、大臣の見解は、

- 赤羽一嘉国土交通大臣 基本的にはバス・タクシーが役割を果たしていただきたい。過疎地域でバス・タクシー事業者がいないところでは自家用有償旅客運送を活用している。
- 武田議員 バス・タクシーに役割を果たしてもらいたいという答えがあった。自家用有償運送は、あくまでバス・タクシーがないところで限定的に行われてきた。これが広がることで懸念されるのは安全性だ。自家用有償運送のドライバーには二種免許が義務付けられていない。なぜかと国交省に聞くと、地域限定で運送頻度が低く、収益を上げるために効率性も求められないからという回答があった。しかし、今度の改定でこの状況は変わるのではないか。地域は広がるおそれがあり、観光客のニーズに応えるなら運送頻度も上がる。なぜ一種免許でいいのか。
- 一見勝之国交省自動車局長 自家用有償運送はバス・タクシーがない地域に限定され、観光客が入っても都市部と比べれば輸送頻度が低い。二種免許は取得に時間も費用も掛かり、負担が重い。一般の人にボランティア的な輸送をしてもらうので一種免許プラス講習ということにしている。
- 武田議員 運転代行業は、もともと二種免許が必要なかったが、運行が広がって事故も増えるなかで、二種免許が必要とされた。こういう経験にも学ぶべきではないか。二種免許義務付けにすると負担が重いというが、地域公共交通は、本来はバス・タクシーが担うもので、バス・タクシーでできるようにすることが大事だ。その点で、地域公共交通の確保維持改善事業は予算規模が足りない。地域フィーダー系統（乗合タクシー等）の予算額を見ても、要望に対して半分しか応えられていない。過疎化がすすんでいるから自家用有償運送で仕方がない、という前に、こういうところに予算をつけていくべきではないか。
- 赤羽国交大臣 予算をつければ解決するというだけでもない。今回の法案は、国や自治体が協力して地域の交通を確保していこうという法案で、そのための予算の確保は最大限努力していきたい。
- 武田議員 予算をつければ解決するというだけでもないというが、少なくとも自治体の要望に対して半分しか応えられないのだから予算をつけていくべきだ。
事業者参加型自家用有償運送について聞くが、現行でもすでに8割以上の自治体は事業者に委託している。その実態を聞くと、丸ごと委託しているという説明があった。丸ごと委託というのはどういうものか。
- 一見自動車局長 運行管理、車両整備、運転業務などについて市町村が委託している。主として、バス路線が廃止されたときに、自治体が主体になって当該事業者が委託をするという形で運行されている。
- 武田議員 丸ごと委託するというのなら、しっかり予算をつけて事業者が担えるようにしていくべきだ。
自家用有償運送やむなし、というのはだれが判断するのか。
- 一見自動車局長 地元の協議会で、市町村や住民から提案があって発議される。
- 武田議員 今回、観光客も含めるということになると、協議会の場で市町村や地元の人だけで、どれだけ観光客が来るのかなど判断できるだろうか。学識者なども参加する必要があるのではないか。その地域公共交通会議、運営協議会で議決

は必ずしも全会一致でなくてもいいとなっている。わざわざこう書いているのはどういう意味か。

- 一見自動車局長 法令では合意というのは両者が完全に一致することをいう。自家用有償運送の合意が調うというのは、完全に全会一致での合意を求めるというわけではないので、誤解が生じないように、全会一致でも、多数決でも、3分の2以上の賛成でもいいが、それは協議会で決めてくださいとっている。
- 武田議員 問題があるという懸念やタクシー事業者の声はどうなるのか、自家用有償にどんどん行くという方向になるのではないかという問題があるということ指摘しておく。

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の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附帯決議

2020年5月26日 参議院国土交通委員会

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 交通事業者、物流事業者等が必要な輸送機能を維持できるよう、新型コロナウイルス感染症による急激な経営悪化に対する財政、税制、金融等の各種支援策を一層充実するとともに、その従業員に対して実施される雇用維持対策及び感染症予防対策等への更なる支援強化に努めること。
- 二 国及び地方公共団体は、持続可能な地域公共交通の確保及び維持のために安定的な財源の確保を図ること。また、バス、タクシーやデマンド交通の確保及び維持等、公共交通の利用環境の改善に関する取組に対しては、これまで以上に多様かつ柔軟な対応を図りつつ、財政的な支援を図ること。
- 三 地域公共交通の確保及び維持のために、自動車運転者等輸送の担い手である公共交通に従事する者の確保、育成及び定着に配慮するとともに、自動車運転者等の賃金及び労働時間等の労働条件の改善について幅広く検討すること。
- 四 地域公共交通計画を適切に作成し同計画に基づく事業計画等を円滑に推進するために、外部有識者からの助言なども含めた計画作成に要する費用を始めとする財政的支援を一層充実するとともに、ガイドラインの作成、知見やノウハウの提供、人材の確保や育成といった、ソフト面での支援や助言も十分に行うこと。また、地域公共交通計画の作成に当たり、地方公共団体における組織体制の充実のための支援を強化すること。
- 五 福祉輸送、スクールバス等の地域の輸送資源の総動員に当たっては、これらの担い手である関係者とともに高齢者、障害者等の移動弱者の声を代表する者が協議会に参画できるよう、基本方針やガイドラインで、明らかにすること。また、既存の公共交通サービスを改善する取組を推進し、バリアフリーの視点に立った利便性及び快適性の向上にむけた必要な環境整備を図ること。

- 六 MaaSを全国へ円滑に普及させる観点から、その導入によって実現される社会像を国民に分かりやすく示していくとともに、ICT等の最新技術の積極的な活用による交通ビッグデータの整備など、将来の交通社会の変革に資する環境整備を図ること。
- 七 自家用有償旅客運送が事実上の営利事業として地域公共交通の担い手となっているタクシー事業者の経営を圧迫することにならないよう対策を講ずること。また、地域公共交通会議等における関係者の協議を経て、安全の確保、利用者の保護等に万全を期すこと。あわせて、いわゆる「ライドシェア」は引き続き導入を認めないこと。
- 八 高齢化の進行や人口の減少に伴って交通空白が急速に拡大する過疎地域での移動手段の確保のため、より身近な地域コミュニティにおける道路運送法の許可や登録を要しない共助による運送の在り方について、ライドシェアを除外したうえで検討を深めること。
- 九 営業区域外旅客運送を行うタクシー事業については、住民の利便性の向上に資する観点から、地域公共交通会議等において十分な協議を経て、一定のルールの下で、事業者において混乱なく、また、運用の効率化ができるよう、ガイドラインの制定や通知の発出等必要な措置を講ずること。
- 十 地域公共交通利便増進事業において、乗合バスの新規参入等に係る通知を受けて地方公共団体から地域の意見が提出された場合は、その意見を十分に尊重し判断を行うこと。あわせて、運行計画におけるいわゆるクリームスキミング規制について時間帯による運行本数のみならず面的なネットワークの維持に繋がるよう地域の判断を前提とした今回の制度改正の効果を検証し、必要に応じてその見直しを検討すること。また、同事業における事業者間の利害調整が円滑に進むよう環境整備に努めること。
- 十一 地域公共交通計画において事業の効率化に関する指標を定めた上で、毎年度、実施状況の評価等を行い、それを翌年度以降の事業予算等に反映されるという適正なPDCAサイクルが地方公共団体において継続的に実施されるよう、支援や助言を十分に行うこと。
- 十二 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による民間事業者への資金の貸付制度の運用に当たっては、公的資金を原資とするものであることを踏まえ、真に地域公共交通の活性化を図る目的に合致した事業に限定するとともに、選定基準の明確化を図ること。また、貸付対象となる事業者について、客観的かつ中立的な立場から審査及び評価を行うとともに、第三者委員会を活用して選定過程の透明化と説明責任の向上を図るよう機構を指導すること。

右決議する。