

# ノーマア尼崎事故！生命と安全を守る 2023 年集会 報告

## 「地域公共交通活性化再生法の一部改定について」

2023. 7. 15 安全問題研究会

### 1. 活性化再生法とはどんな法律か

- (1) 正式名称「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（略称「活性化再生法」「地活法」）
- (2) 制定は 2007 年（「北海道ちほく高原鉄道」廃線（2006 年）の翌年）
- (3) 制定時における法律の概要
  - ①バス、タクシーには「道路運送法」を根拠に補助金が支給できるが、鉄道・船舶（離島航路などの生活密着路線）は道路運送法の対象にならず、補助制度もなかった。
  - ②地方自治体が、サービスを強化し便利にしたい公共交通機関を指定して「地域公共交通活性化再生総合事業計画」を作成し、国交省の認可を受ければ補助金が支給（対象は自治体）。
  - ③「地域公共交通活性化再生総合事業計画」作成のための法定協議会制度の創設
  - ④増便、乗継円滑化措置などの実証事業に補助

### 2. 制定の経緯

- (1) 活性化再生法第 1 条（目的）……「急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難」→「社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要」
- (2) 国の予想を超える少子高齢化、地方衰退（と東京一極集中の激化）による地方住民、自治体の危機感を反映。国が一定の譲歩を迫られた
- (3) 環境対策→地球温暖化対策（CO2 削減）を求める国際圧力

### 3. 活性化再生法が持つ「二面性」

- (1) 前進面
    - ①「ローカル線には今後、1 円の税金も入れない」とした国鉄分割民営化至上主義体制（＝新自由主義政策）に風穴。分割民営化以降、初めてローカル線への政府予算投入の道を開く

＜参考＞「国鉄改革に関する意見－鉄道の未来を拓くために」（国鉄再建監理委員会答申、1985. 7. 26）

・（分割民営化で生まれる新事業体は）「これ以上国民の負担を増やさない」ため「今後は赤字補填の借入金はもとより、財政援助をも国には求めない」

  - ②法定協議会「地域公共交通活性化再生協議会」を、ローカル線を残したい自治体からのみ設置可能とし、鉄道事業者（＝多くが廃線を希望）からの設置要求を認めない制度とした
- (2) 課題
  - ①地方が最も強く求めるローカル線の日常の運行経費に対する補助制度がない
  - ②巨額（2 兆円）で無駄な道路予算（旧建設省系）に切り込まず、わずかな公共交通予算（旧運輸省系）の中で奪い合い

#### 4. 今回の「活性化再生法改定」(2023. 4. 21 成立)をどう見るか

##### (1) 改定の経緯

国土交通省に設置された「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」が2022年7月、儲かる路線で儲からない路線を支える「内部補助」制度が機能しなくなったとして、路線見直しのための法定協議会制度を設けるよう求める「提言」を公表

##### (2) 改定の概要

①輸送密度(1日1kmあたり輸送人員)が1000人未満の線区を中心に、存廃協議のための法定協議会(特定線区再構築協議会)を設置し、3年以内に結論を出すよう求める

②法定協議会設置を、鉄道事業者からも要請可能に

③協議運賃制度の導入……法定協議会で鉄道事業者と関係自治体が合意すれば、極端に輸送密度の低い区間にのみ特定運賃を導入可能に。

④まちづくり予算「社会資本整備総合交付金」の補助対象を鉄道・船舶に拡大

##### (3) 改定内容の評価……上記(2)のうち①②③は改悪、前進は④のみ

①上記(2)の①……改定案の国会審議で国交省は「3年という期間には必ずしもこだわらない」と表明したが、法律に書き込まれれば強い圧力に

②上記(2)の②……財政力・人口規模の小さい地方の市町村より鉄道事業者が優勢な力関係の下で、法定協を鉄道事業者からは要請できないとしていた「歯止め」がなくなれば鉄道事業者優勢で法定協が進む。JR北海道の要求通り5線区が廃止に追い込まれた北海道を見れば、今後の展開は明らか。よほど行政能力の高い府県主体でないと、存続は困難

③上記(2)の③……極端な場合「近くの駅に行くほうが、遠くの駅に行くより高い」という逆転現象さえ生じかねない。「同一条件の同一距離なら同一運賃」という制度の根幹を揺るがす

#### 5. 今後の闘いは……公共交通の社会的性格を打ち出す必要

(1)「ローカル線の存廃や運行計画の変更が企業の論理に委ねられ、地域の公共交通網の構成を脅かす現状は、看過しがたい」「ローカル線は、多くが中山間地域における貴重な移動手段であり、その廃止や著しく利便性を欠いた減便は、通学・通勤・通院など中山間地域における生活を困難にし、地域そのものの衰退を加速する」(「地方の鉄道ネットワークを守る緊急提言」2021年8月、全国23道県知事が連名で国に提出)

(2)「JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援」「鉄道廃止手続きを届出制から以前の許可制に戻す」等も要求。鉄道が持つ社会的性格を踏まえた切実で正当なもの。特に、届出制から許可制に戻すことは、安全問題研究会も2000年代から一貫して要求してきた。

(3)北海道から本州への貨物のうち豆類50%、野菜類47.6%、タマネギに至っては67.6%を鉄道輸送が占める。北海道新幹線札幌延伸(2030年予定)で函館本線(新函館北斗～長万部)が廃止になり、鉄道輸送ができなくなれば北海道産野菜が首都圏で2割値上がりの予測も。日本最長の列車(札幌～福岡間の貨物列車)は、行き止まり区間ばかりになったらどこを走るのか?

(4)鉄道が持つ社会的性格(全国輸送ネットワーク、災害時の迂回路、環境対策など)を打ち出し、輸送密度にとらわれない多面的な議論が必要。その際、「沿線市町村 vs. 地方鉄道事業者」という特定線区再構築協議会の小さな枠組みでは足りない。国が主体的に関与し、JRの体制見直し(再国有化、国による上下分離導入など)まで見据えた大局的議論が必要。

国土交通大臣 赤羽一嘉 様

地方の鉄道ネットワークを守る緊急提言

令和3年8月2日

北海道知事	鈴木 直道	青森県知事	三村 申吾
岩手県知事	達増 拓也	宮城県知事	村井 嘉浩
秋田県知事	佐竹 敬久	山形県知事	吉村 美栄子
福島県知事	内堀 雅雄	新潟県知事	花角 英世
富山県知事	新田 八朗	石川県知事	谷本 正憲
福井県知事	杉本 達治	山梨県知事	長崎 幸太郎
長野県知事	阿部 守一	滋賀県知事	三日月 大造
徳島県知事	飯泉 嘉門	香川県知事	浜田 恵造
愛媛県知事	中村 時広	高知県知事	濱田 省司

(発起人)

代 表	広島県知事	湯崎 英彦
	鳥取県知事	平井 伸治
	島根県知事	丸山 達也
	岡山県知事	伊原木 隆太
	山口県知事	村岡 嗣政

国は、第2次交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)において、人口減少等に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要が更に減少し、交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ「交通崩壊」が起きかねないとの現状認識を示している。

令和3年2月、西日本旅客鉄道株式会社が、コロナ禍の影響による利用状況の変化に対応するため構造改革を迫られているとして、内部補助によって成り立ってきたローカル線の今後の在り方について課題提議をされており、我々、知事有志は、ローカル線の存廃や運行計画の変更が企業の論理に委ねられ、地域の公共交通網の構成を脅かす現状は、看過しがたいと考えるに至った。

地方のローカル線は、多くが中山間地域における貴重な移動手段であり、その廃止や著しく利便性を欠いた減便は、通学・通勤・通院など中山間地域における生活を困難にし、地域そのものの衰退を加速することが強く危惧される。

また、ローカル線を含めた鉄道ネットワークは、地域にとって必要であるだけでなく、国としても、災害時の移動手段の代替性・補完性の確保など、わが国の交通政策の根幹として考えるべき課題である。

については、国において、同計画に示すとおり、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方の検討に早急に着手されるとともに、それまでの間、地方のローカル線が廃線等されないことがないよう、鉄道ネットワークの維持を図るため、次の三点に取り組みられるよう強く要望する。

## 1 鉄道利用促進のための機運醸成

- 広域交通ネットワークにおける鉄道の重要性に鑑み、国として、県、市町村、地域等が行う、鉄道路線の利用促進や地域での活用を推進する取組への支援を行うこと。併せて、鉄道事業者に対し、こうした取組に協働して取り組むよう働きかけること。

## 2 JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

- 地方鉄道については、これまでも経営安定化や安全輸送設備等の整備に向け支援制度の充実・強化を求めてきたところであるが、引き続きコロナ禍での支援を含めた地方鉄道への支援の充実・強化を図るとともに、JRの地方路線の果たしている役割が引き続き堅持されるよう、新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化しているJR各社に対して、コロナ禍を乗り切るため、国の責任において一定の経営支援を講じること。
- JR各社は、完全民営化された社も含めて、全国的・広域的な鉄道ネットワークを担う唯一の存在である。そのネットワークは、国鉄分割・民営化における支援措置等の経緯に鑑み、その路線の廃止はより慎重に考えるよう指導すること。また、地域に影響を及ぼす減便についても、地域の意見を踏まえ、慎重にするよう指導すること。

## 3 鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直し

- 鉄道の廃止や運行計画の変更が地域にもたらす影響や、地域における鉄道活性化の取組やその成果を国が評価するなど、全国的・広域的な鉄道ネットワークを担うJR各社については、鉄道事業の廃止や運行計画の変更手続きに、地域の実情が反映されるよう、鉄道事業法における手続きの見直しを行うこと。
- 鉄道は国全体・地域双方にとって重要であること、ひとたび廃止等が行われれば容易に復活できないことを踏まえると、鉄道事業者側の事情・判断のみによって廃止等が可能である現行法の手続きについて、より公の関わりを強める方向に見直すこと。

参考：

交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）

（略）

第2章 交通が直面する「危機」と、それを乗り越える決意

（略）

1）地域におけるモビリティ危機

（略）

しかしながら、地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転者不足等の厳しい経営環境に置かれている。

（略）

加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要が更に減少している。交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ「交通崩壊」が起きかねない。

（略）

第3章 今後の交通政策の基本的な方針，新たに取り組む政策

（略）

【新たに取り組む政策】

＜地域公共交通の持続可能性の確保＞

（略）

このほか、交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。

（略）