

## コロナ禍後の地域公共交通に向けた具体策と制度の提案 v.22

### 全国路面電車ネットワーク

コロナ禍の影響で、かねてから危惧されていた地域公共交通の存続の危機が鮮明になった今日、大都市への極度な集中を是正し、地方分散の推進、出生率の増加、地域強靱化\*1のためには、地域における良好な公共交通サービスを基礎とした安心して暮らせるライフスタイルの提供が必要。

- － 公共交通の運賃収入は、大幅減収の見込み\*2。高速バス・観光バスによる内部補填\*3も、見込めず、各事業者はコストダウンから、減便・路線廃止を本格化。
- － 公共交通は、医療、教育等とともに地域を支えるインフラ。通学生や免許返上した高齢者等の日常生活の足の「交通崩壊」は地域社会崩壊に\*4。
- － 観光の国内需要喚起にも地域公共交通は不可欠。

### 1. 早期に実施すべき具体的方策

- ①小中高校生の通学時公共交通利用の公費負担による子育て支援（事業者の割引負担軽減）。
- ②バリアフリーに関する費用の全面的な公費負担化（医療・介護費の軽減）。
- ③公共交通のデジタル投資（オープンデータ、キャッシュレス化の運営コストを含む費用）の全面的な公費負担化（接触軽減と運転手の保護）\*5
- ④公費助成による乗継（鉄道・バス・タクシー等）も含めた運賃軽減（需要喚起、MaaSの有効活用\*6）
  - － 訪日外国人旅行者受入環境緊急対策予算等をグリーンリカバリー施策\*7として活用

### 2. 短期間で創設すべき制度の提案

- ①地域に必要なが採算性が厳しい公共交通について、地方自治体が路線・運行計画を主体的に決定できる枠組とそのための人材育成の制度（国）
- ②上記を可能とする市町村の公共交通費用負担（予算規模はおおむね一般会計の1%程度）を想定した施策と、そのため財源措置（地方交付税等）。
- ③域内交通のサービス・運賃等の総合調整機能を有する組織の創設（交通連合等）\*8

### 3. 検討を開始し、5年以内に改正すべき制度

- ①地域公共交通の運営の領域分化と官民の責任分担の明確化
  - － 採算が確保できる商業サービスと、公共的に供給するサービスの切り分け。
  - － 公共サービスと見なす区域・路線については、公共サービス義務（PSO:Public Service Obligation\*9）と位置付け、自治体がサービスに責任を持ち、事業者がこれを受託等、契約で運行する形。
  - － 鉄道の上下分離は官民の機能分離とし、公共サービス義務（PSO）の下で積極活用。
- ②上記を実現する関連事業法の改正と十分な予算措置\*10
  - － 交通政策基本法、地域公共交通活性化・再生法の趣旨を各事業法に反映。