

# 地域公共交通課題検討WT 中間とりまとめの概要

## (地域公共交通の現状認識)

- ・人手不足・長時間労働・低賃金等の課題を解消するための支援がない
- ・鉄道現場の実態や意見が反映されない
- ・市町村間の実情や温度差の違いで協議が進まず、交通ネットワークがバラバラになりかねない
- ・公共交通の専任担当者を置けず計画を描けない
- ・恒常的な赤字で焦燥感にかられ冷静に地域の将来像の議論ができない
- ・上下分離を行っても自治体の負担が重くのしかかっている
- ・自動車依存のなかで教育・医療・福祉が連携した総合的な交通政策の議論にならない
- ・バス転換を行っても運転士等不足で受け皿がない。収益性がないとして減便が相次ぎ不便さが増す
- ・赤字が膨らむなかで運行継続が難しい。赤字額の多くは自助努力で何とかするしかない



## →事業者・現場任せで国の責務・役割があいまい

- 線路や鉄道施設は公共インフラと言えるが、事業者による負担が中心となっている
- 表面的な金銭での損益に左右され、公共的利益の観点が軽視されている→コロナ禍で限界に達する
- 鉄道関係予算はわずか1,000億円。国民が等しく支えるという考え方が政策に取り入れられていない

移動手段の繋がりは人の繋がりであり、経済の繋がりは  
地域に寄り添い、人の暮らしに寄り添い、  
事業者・働く仲間にも寄り添う地域公共交通政策が必要

## 1. 地域が直面する課題に対応するための合意形成の舞台をつくること

①結論ありきでなく住民・交通従事者等の意見を十分に聴き協議すること

②モードの違いによって国の支援に差が生じないこと

③まちづくりの中に公共交通を位置づけるため地域の将来像を十分協議できること

④自治体や交通事業者の財政的・人的負担軽減のための措置を講じること

⑤自助努力には限界があり、単なる数字や経済合理性のみで判断しないこと

⑥雪国などの地域特性を考慮したきめ細かな支援を行うこと

⑦幅広い関係者の納得と少数意見等を継続的に汲み取る仕組みづくりを行うこと



## 2. 公共的利益の観点から国の財政的支援が十分であること

①公共事業関係予算を積極的に活用する等、目に見える形で予算付けすること

②実証実験期間のみならず、出口以降の中長期的な支援の仕組みを作ること

③地域の移動手段を守るという観点へのバランスを考慮した予算へ転換すること

④運転士等従事者、交通政策に精通した人員の確保・育成策に直ちに取り組むこと