

第1回地域公共交通研究会議事録

1. 日時：2023年3月29日（水）14時から16時15分

2. 場所：永田町海運倶楽部会議室

3. 出席者：長谷知治、大川信行、高橋功、光多長温

4. 議事

(1) 開会后、自己紹介。大川信行氏を会長に選出

(2) 以下、長谷知治氏からデスクッションペーパーを説明。続いて光多長温からデスクッションペーパーを説明

5. 議事要旨

(1) 地域公共交通問題の現況及び問題の所在

・交通体系はわが国国土形成の要となる事項である。新全総以降全国レベル及び地方レベルで様々な交通体系が整備されてきた。

・しかし、社会経済環境の変化及び新型コロナの蔓延により地方公共交通は大きな問題を抱えることとなった。

第一に、国鉄（分割）民営化のスキームに、綻びが出てきた。

第二に、過疎地域の交通手段としての定期バスが地域によっては想定を超える人口減少の中で従来の赤字を補助金で埋めるやり方に限界が出て来た。また、交通以外の部門の利益による内部補助の仕組みが破たんするケースも出てきた。

第三に、過疎地域のバスについて、更に高齢化が進みバス代替となっていた自家用車を放棄する高齢者等が出て来た。交通問題が地域における福祉、更には生命維持に大きく関わるようになってきた。

・これら事象に対して、政府・自治体は、様々な政策を検討、実施しつつある。

第一に、「地域公共交通活性化再生法」及び2014年・2020年の改正により、地方交通の再編、地域社会における公共交通の位置づけを明確にしたことである。

第二に、構造改革特区法において、福祉タクシー従来の制度からは逸脱する地域自主的な交通手段が認められ、住民による地域交通運営さえ行われるケースが増加してきた。

第三に、従来の、定期バスに代わって様々な地域公共交通スキームが降参され実施に移されてきている。コミュニティバス、デマンドバス等々である。また、タクシーに関しても過疎地域を中心にデマンドタクシー、自家用有償旅客運動が見られるようになってきた。

第四に、地方空港の民営化（コンセッション）が相次いで実施に移されている。

・しかし、地域公共交通は利害が錯綜し、問題が複雑で様々な懸案事項が残る。

第一に、地域計画と交通計画との整合性が取れていないことである。

第二に、鉄道の地方路線の赤字問題がさらに深刻化していることである。

第三に、コミュニティバス、デマンドバス、アイシン精機のチョイソコ等の新たな交通方式が実施に移されているところが、地域によっては、既存業者との軋轢が指摘されている。

第四に、タクシーについても、自家用有償旅客輸送創設したが、一部で軋轢がることである。

第五に、交通弱者への交通ナショナルミニマムをどう考えるかが問われている。

第六に、コンセッションに移された地方空港も新型コロナの影響もあり、経営は厳しいところが出てきている。

(2) 研究会の進め方

地方交通全般はあまりに大きな問題であり、かつ様々な場で議論。研究会が実施されている。そこで、全体を取り上げることは無理であり、「地方の交通弱者への」地方公共交通の在り方に絞ることとする。

第一に、「地方交通活性化法」「地方交通基本法」の具体的計画の評価である。

第二に、現状の地方公共交通への補助金制度（赤字補填と施設整備補助金）はどうなっているのか。また、国と地方自治体との負担状況はどうなっているのか。

第三に、過疎地における地方公共交通の役割分担（定期バス、コミュニティバス、デマンドバス、タクシー、自家用有償旅客輸送等）である。

第四に、**Maas** の意義である。

第五に、2023年度新制度「地域公共交通再構築事業」と「エリア一括協定運行事業」の内容である。地方公共交通への大きな転換点になる可能性もあり、注目される。

第六に、地域統合業者とした場合の業者の絞り込み方及び事業方式である。

第七に、新たな制度についての規制緩和及び最低限の社会的規制（**National Minimum**）経済的規制（運賃等）のあり方である。

(3) 本研究会の進め方

- ・地方交通に関する研究会は多いが、本研究会は、実務的、事業化に中心を置いた研究会とする。

- ・2~3ヶ月間に一度くらいのペースで資料を持ち寄りつつゆっくりやる。