

## 日本共産党議員団 研修報告書

### 1 日付

令和3年7月31日（土）

### 2 研修項目

地域の公共交通を考える

### 3 研修の目的

コロナ禍における「移動支援」について学び、これからの知多市の公共交通の在り方を考える。

### 4 研修場所

オンラインによる受講

### 5 講師

西村 茂 氏（金沢大学教授）

### 6 参加者

久野たき

### 7 研修内容

#### (1) 「移動しない」状況から地域公共交通を問い直す（講師：西村 茂 氏）

新型コロナウイルス感染症の世界的な広がり、今も多くの命を奪っている。コロナ禍への対応により、地方自治体による迅速な対処だけではなく、議員・公務員の働き方、自治体業務の内容について、根本的に考え直すことも迫っている。

現状の各政策分野及び予算配分において、住民への意義や効果が再点検されるべきである。コロナ禍では、医療・福祉分野の不十分さが浮き彫りにされた。その点は多くの指摘がなされている。西村氏は、自治体政策の中でも、住民の移動（通学、通勤など）、移動手段（道路、自転車など）に関する政策も再考される必要があると考えている。

現在の世界的危機は、現代人に「移動しない」という選択肢があることを自覚させた。日本では「3密」回避、「ソーシャル・ディスタンス」「巣ごもり」「Zoom会議」がキーワードとして人々の意識に浸透し定着した。

地方自治体は、「大量で同時の移動」を制限し、「移動を回避」する施策の必要に迫られている。これは、大きな転換である。「観光立国」からの転換も選択肢になるかもしれない。外国観光客の制限、県をまたぐ移動の自粛、全国的な大規模イベントの制限などは、これまでの自治体による地域活性化の「偏り」を考え直すきっかけとなるはずだ。

さきに「移動しない」という選択肢と記載したが、これは、政府が活動を「禁止・制限」という問題を越えた、「生き方」の問題として考えるためである。

政府は「出勤者7割削減」の目標を掲げた。これは、職場内と公共交通機関の「密」を避けるためである。この目標は在宅勤務、テレワークの導入・拡大によって達成される。在宅勤務が増加しても組織の業務が影響を受けない体制は、新型コロナウイルス感染症対策というだけではなく、もっと長期的で歴史的な意義を持つ。それは、通勤の減少である。

問題は、生活と仕事のバランス、居住地と職場の間の距離に係わる。テレワークの定着という課題は、社会構造を変化させる可能性を秘めている。公共政策としては自治体の労使関係だけでなく、通勤が変わることで公共交通計画にも影響することになる。

今後は、「移動を促す」公共交通の充実だけでなく、「移動しない」働き方を拡大する政策も必要になると思う。しかし、そうなる公共交通はどうなるのか、大きな課題である。

ア 公共交通への打撃・自家用車利用の増加：コロナ禍の移動手段

イ 外出の自粛

ウ 「移動しない」権利：テレワークと通勤

エ 脱東京の動向

オ 国交省の危機対応

## (2) 「宇都宮市のすすめる新交通システム・L R T事業について」（報告：宇都宮市議会議員）

宇都宮市では、1990年代から公共交通ネットワークを検討する中で、新交通システムについて調査が行われてきた。2009年に策定された「宇都宮都市交通戦略」において宇都宮駅を中心とした、総合的な公共交通ネットワークの基軸となる東西基幹公共交通の導入が検討され、2013年「東西基幹交通の実現に向けた基本方針」としてL R T導入の方針が示された。

この事業の概算費用は当初458億円とされたが、2020年の市長選後には684億円へと増えた。また開業が1年遅れるなどの情報が明らかにされた。

住民投票の条例案が3回も否決されるなど市民合意がされているかが問われている。

ア 事業概要と経過

イ 国の大型公共事業：誘導政策のターゲットとなった宇都宮市

## (3) 「東松山市デマンドタクシーの現状と課題について」（報告：東松山市議会議員）

埼玉県中央部の比企丘陵地帯の東部に位置する東松山市は、1965年以降、郊外の住宅開発による人口急増と大型ショッピングセンターの立地、関越自動車道東松山インターの開通などによってモータリゼーションが進み、東武バスが全面撤退した後、平成に入ってから民間バス路線の廃止や縮小が進んだ。自動車に依存した生活スタイルから取り残された市内西部と北部の高齢者を中心とした交通弱者のために、平成10年、市内循環バスの運行が始まったが、公共交通空白地域や不便地域への対応は、利用者低迷、不採算事業となっている市内循環バスでは対応できない状況があった。

ア デマンドタクシー導入以前の東松山市の公共交通等の現状

イ デマンドタクシー事業の目的と事業内容

ウ デマンドタクシー事業の成果と課題

## 8 所感

- ・コロナ禍で公共交通の乗客及び収入の減少が顕著になり、自家用車の利用が増えてきた。アンケート結果によれば、地方交通ネットワークのうち、収入の減少による路線廃止や減便の検討対象路線が5割程度（46パーセント）、行政支援がないと維持できない路線も

2割程度（22パーセント）となっている。全国各地の多くの運行事業者が新型コロナウイルス感染症により深刻な状況に陥っている。知多市の公共交通会議も同様である。

- ・「移動しない」ことからテレワークの実施が増えており、特に都会に多い。しかし、働き方が変わるかは不透明だと考える。自治体のテレワーク実施を支援する具体的な制度や財政支援については不明確であり、「出勤者7割削減」という政府の大号令にもかかわらず、新型コロナウイルス感染症対策としてのテレワークは重視されていない印象である。
- ・買物困難者の増加・顕在化。買物へ行く回数を減らすことが呼びかけられたが、自家用車を利用できない人、高齢者や障がい者などにとっては、まとめ買いしたものを持って帰るのは、つらい移動となる。こうしたことから、外出自粛は「『買物困難者』の増加及び顕在化につながって」との指摘であった。特に小都市においては、もともと買物へのアクセスの低下があり、買物難民対策として、中都市・小都市では「コミュニティバス・乗合タクシーの運行等に対する支援」が最も多い状況であった。コロナ禍はバスやタクシーなどの利用を控えさせ、この支援策に打撃を与えたものと考えられる。もともと、本市においても買物困難者問題はあった。新型コロナウイルス感染症によりネット通販や移動販売が増加したことで少しは解消されたかもしれないが、それらが使えない市民をどのように支援するのが課題である。
- ・オンライン地方議会について、ある女性議員は「出産や育児を抱える世代の人たちにも議員を目指すという選択肢がより身近になる」、「議員であるがために出産などができないのはおかしいと思う。女性でも誰でも議員になりやすい環境につながる」と述べていることは議会改革のひとつだと思う。
- ・国土交通省の危機対応。国土交通省が所管している「Go Toトラベル事業」は人の移動を金銭的インセンティブによって促し、交通事業を支えるという政策であり、大手の旅行業、交通事業者、観光関連の宿泊業、飲食店などを一時的に潤した。しかし、地域公共交通、特に一般路線バス、コミュニティバスはその恩恵から外れた。住民の買物、通院、通学、通勤の手段は軽視されたと言わざるを得ない。コロナ禍においてもこの分野の維持・確保は、地方自治体の責任になっている。国の公共交通政策における「地域公共交通確保維持改善事業」の2020年予算はわずか204億円であり、国土交通省の交通政策は、国土の幹線部分に関わる新幹線、リニアなどの移動手段や、自動車のインフラとなる主要道路である。したがって、国の新型コロナウイルス感染症対策が「トラベル」支援になり、「生活の足」の支援ではなかったのは当然なのかもしれないが、国と地方自治体で「役割分担」だけして、自治体の自主的財源の保障はしない上に、出先機関が細かく口を出すというのが日本の公共交通政策の特徴である。もともと民間企業が中心の地方鉄道、地方バス事業は、規制緩和によってこの20年間で衰退してきたが、地方自治体は、補助金によって必死にこの事業を支援している。本市においても「知多市立地適正化計画」が策定されたが、その方針に「都市機能や公共交通ネットワークが整い便利な生活ができる居住地の形成」がうたわれているが、「知多市立地適正化計画」のポイントのひとつである公共交通政策に対する国の具体的な支援策がない。ここでも国の

地方における公共交通政策は全て地方任せにあることがわかる。新幹線などの暮らしの中で利用する機会が少ない交通事業に莫大な税金を投入するよりも、日々の暮らしの中で自由に出かけることのできる環境整備が市民の幸福につながると確信している。