

公共交通への支援の強化を求める意見書

鉄軌道・バス・ハイタクをはじめとする公共交通は、社会機能・都市機能の維持に必要な不可欠な要員（エッセンシャルワーカー）の移動を支えると同時に、買い物や通院など最低限の日常生活を送るために欠かせない重要な産業である。緊急事態宣言の発令下でも、政府は、市民生活や企業活動に支障が出ないよう各交通機関に運行の継続を要請し、事業者も混雑の発生を防止する観点からも、安易に大規模な減便・運休をせずに応えてきた。

一方、新型コロナウイルス感染症に伴う休校、外出・移動自粛、テレワークの拡大、各種スポーツ・イベントの中止などの要請により、輸送人員が大幅に減少し、今後の事業の存続にも関わる大きな打撃を受けている。

その後、緊急事態宣言は全国で解除されたが、次なる流行に備えた「新しい生活様式」としてテレワークが推奨されるほか、感染防止対策費用の増加や「三密」を避けることによる定員減の影響に加え、旅行やイベントも段階的な再開にとどまっている。交通関係の研究者らでつくる「日本モビリティ・マネジメント会議」の調査によると、全国の鉄道やバス、タクシー、旅客船などの事業者には調査した結果、回答があった436社のうち約半数が、8月中旬までに倒産する恐れがあると答えている。交通事業者全体の減収は3.5兆円に達するとの試算もある。

公共交通が置かれた状況は、新型コロナ禍で一変し、交通産業や旅行関連産業への影響は今後数年続くことが予想されるとともに、第二次感染拡大に対する備えも必要となる。すでに、埼玉では地域の路線バス事業者が経営破綻し、Go To キャンペーンが始まる前に、交通事業者の存続が危ぶまれかねない。公共交通は、一度撤退・崩壊すれば、二度と元に戻ることはないか、戻るとしても非常に長い時間がかかる。

2020年度第二次補正予算では、地域公共交通における感染拡大防止対策として、国費約138億円を盛り込むとともに、地方創生臨時交付金を増額してその活用を促しているものの、利用人口が減少し、感染防止と両立を求められる公共交通事業者特有の課題に対し、十分とはいえない。

よって本議会は、国会及び政府に対し、交通弱者をはじめとする住民の生活にとって不可欠な地域公共交通の崩壊を防ぐため、第二次補正予算あるいは新型コロナウイルス感染症対策予備費を活用し、公共交通への支援の強化を図るよう、強く求める。

記

1. 地域公共交通確保維持改善事業を拡充するとともに、東日本大震災の復旧復興特例のような特例・拡大適用を行うこと。また、休校・自粛期間中の損失補填や欠損補助を行うこと。
2. 経営基盤の脆弱な事業者に対する特別融資や債務保証を行うこと。
3. 法人税、固定資産税、都市計画税自動車関連諸税等の猶予・減免を行うこと。
4. 安全に公共交通を利用できるよう必要となる設備や車両の改善費用に対する補助を充実するとともに、利用者が安全に公共交通を利用するためのガイドラインの策定と周知を図ること。交通従事者のマスク・消毒液等の優先供給を引き続き行うこと。
5. 「エッセンシャル・ワーカー」の移動を支え、自らもまた「エッセンシャル・ワーカー」である交通従事者に危険手当を支給するとともに、タクシー運転者への生活支援を強化すること。

6. 今回のコロナウイルス感染症が与える影響は、公共交通に対しても長期化することが予想されることから、持続可能な公共交通を目指し、事業の安定にむけた基金を創設すること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

令和2年6月19日

鹿児島県議会議長 外 菌 勝 蔵

衆議院議長

参議院議長

内閣総理大臣

財 務 大 臣 殿

総 務 大 臣

国土交通大臣