

地域公共交通

危機打開・充実への提言



日本共産党東京都議会議員団

身近なバス路線の減便・廃止、コミュニティバスの撤退など、都内各地で地域公共交通の危機が広がっています。

もともと東京の路線バスや鉄道は、都内各地から都心部に通勤・通学する人を、より多く、より早く運ぶことを基本としてつくられてきました。そのため、高齢化社会を迎えるなか、多くの人が身近な地域、生活圏域で暮らしつつけるための交通網の整備は、きわめて不十分です。

マイカーによる事故や渋滞を減らし、大型道路の

新規建設や拡幅のための巨額の財政負担を減らすためにも、化石燃料から脱却して CO2 排出ゼロを目指す気候危機対策・環境対策のためにも、地域公共交通の深刻な危機を打開し、充実を進めることは急務です。

どこに問題があり、どうすれば解決できるのか、その道筋を都民のみなさんと一緒に考えるために、この「提言」をまとめました。ともに力を合わせて取り組みを進めましょう。

1

交通権・移動権の実現

「東京都地域公共交通基本条例」を制定します

フランスは、「すべての人が同じように移動する権利をもつ」「交通手段選択の自由がある」という交通権・移動権を明文化した「国内交通基本法」を、1982年に世界で初めて制定しました。すべての施策で交通権・移動権を優先することを求めています。

この法律にもとづいて、マイカーをもたない人、もてない人をふくめすべての人が、より便利に、安く、快適に移動できるようにするために、「自動車依存」から「公共交通の整備」へ、交通政策やまちづくりの方針が大転換しました。多くの都市で、「まちの主役が車から人へ」の変ぼうが進んでいます。公共交通の運賃無料化の取り組みも始まっています。

2005年の法改正では、交通権・移動権をもつ「すべての人」には、身体の不自由な人はもちろん、子どもを乗せたベビーカーを押す人（親）もふくまれることが明確にされました。

法制定が理念だけに終わらない力になっているのは、都市圏や自治体ごとに「交通計画」を住民参加・住民合意でつくり、「計画」にもとづいて施策を具体化して実行し、実行に移した後の交通状況の把握（モニタリング）や事後評価が実施されていることです。「計画は住民のもの」という考え方がつらぬかれています。

2019年に新たに制定された「モビリティ基本法」では、①自動車への依存からの脱却、②地域間での移動手段の格差是正、③環境に配慮したクリーンな移動への転換、④大規模な交通インフラ投資の抑制・日常の交通サービスへの投資重視、などが目標とされています。

フランスで始まったこうした流れは、ヨーロッパをはじめ世界各地に広がっています。日本は大きく立ち遅れています。2007年（2023年改正）の「地域公共交通活性化再生法」にも、2013年の「交通政策基本法」にも、交通権・移動権の規定はありません。

日本共産党都議団は、都として「地域交通基本計画」をつくり、計画的に地域交通整備を進めることを求めてきました。地域公共交通への都の役割は、都営交通の運営だけではありません。

その中で、都が都市整備局に「地域公共交通担当部長」をおき、2022年3月に「東京都における地域公共交通の基本方針」をつくったことは一歩前進です。

しかし都の姿勢は、区市町村の取り組みを支援するというものにとどまっています。大都市東京では、東京都が広域自治体として、より主体的・積極的役割を発揮することが必要です。

1. 交通権・移動権を明記し、障害者や高齢者、子ども・若者、子育て世帯、23区と多摩・島しょ地域のすべての都民の交通権・移動権の実現をめざす「東京都地域公共交通基本条例」を制定します。
2. すべての都民が、より便利に、安く、快適に移動できるようにすること、交通空白・不便地域をなくすことを条例に定めます。
3. 「東京都地域公共交通基本計画」を、都民参加・都民合意でつくることを条例に定めます。
4. 区市町村による「地域交通計画」の策定、具体化に対する支援を拡充します。
5. 鉄道の新設は、羽田空港とのアクセスより、交通空白・不便地域の解消を優先します。巨額がかかる蒲蒲線（新空港線）の計画は中止します。

2. 独立採算から抜け出し、「公共サービス」にふさわしく 財政支援を強化します

日本では、地域公共交通の多くが民間事業者まかせにされ、運賃収入で採算をとるのが当然だとされています。このような国は日本だけだと言われています。

フランスでもドイツでも、地域公共交通の事業費に対する運賃収入はおおむね 3 割～ 4 割で、差額は国や自治体などが補てんしています。

韓国では、ソウル特別市をはじめ大都市でサービ

ス向上のためバス事業が「準公営化」され、収支の不足額は市が補てんしています。

事業者の経営努力や運賃収入だけで持続可能な地域公共交通を実現することはできないからです。

地域公共交通は、民営であれ都営であれ、不採算でも支えることが必要な「公共サービス」だという立場への大転換が必要です。

1. 「東京都地域公共交通基本条例」で、地域公共交通全体を「公共サービス」として位置づけ、地域公共交通への財政支援を「都の責務」とします。
2. 地域公共交通の確保・充実を進めるための「地域公共交通補助制度」を実施します。
3. コミュニティバスへの補助制度を抜本的に拡充します。
また、島しょから 23 区・多摩地域に通院する交通費への助成制度を創設します。
4. 都営交通についても独立採算原則から抜け出し、運賃を引き下げて、サービス向上・職員の待遇改善などを進めるために必要な支出との差額は、都の一般会計から支援します。

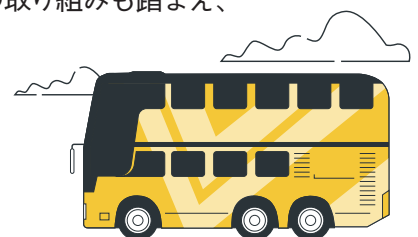
3. 民営も都営も バス運転手の賃金を引き上げ、 待遇改善を進めます

地域公共交通の危機打開へ、とくに急がれるのは、バスの運転手不足対策です。バスの運転手は、都民生活の根幹を支える重要・不可欠な役割を果たしているエッセンシャルワーカーです。ところが民間バスの運転手の平均年収は、全産業平均より 100 万円も低い状況におかれています。葛飾区が運転手の賃金引き上げ・待遇改善への補助に踏み出したことは重要です。

運転手不足の原因は、今年度から始まった運輸労働者の残業規制強化による「2024 年問題」だけではありません。

自民党政府が新自由主義政策のもと、2002 年に路線バス事業への参入・撤退を自由化する規制緩和を行った結果、事業者間の競争が激しくなり、バス部門の分社化や運転手の賃金抑制などによるコスト削減が進められた結果です。

政府に対し、規制緩和の抜本の見直しを求めるとともに、葛飾区の取り組みも踏まえ、都独自の対策を実施します。



1. 都内の民間路線バス運転手の賃金を、都バスの運転手と同じ水準に引き上げ「公私格差」を是正するための補助制度を、都として実施します。
都バス運転手の賃金・労働条件も引き上げ、全体の底上げを進めます。
2. 大型免許をもっていない人を採用して免許取得を支援する養成事業や、新規採用者への特別手当など、民間バス会社が実施する運転手の養成・確保対策に対する財政支援を実施します。
3. 都バスも民間バスも、職場のジェンダー平等を促進し、女性の運転手が働きやすい環境への改善・採用拡大の取り組みが進むよう支援します。

4 競争から協働へ

● 都が参画する「地域公共交通事業者協議会」を設置します

新自由主義的なコスト削減競争から抜け出し、すべての地域公共交通の事業者がよりよい住民サービスに向けて協力・協働し、連携を強化することが重要です。

ドイツとその近隣の国々では、すべての地域公共交通事業者による「運輸連合（交通連合）」がつけられ、協力・協働・連携の取り組みが広がっています。

イギリスは、サッチャー時代に導入された規制緩和路線から転換しました。

韓国では、ソウル特別市をはじめ大都市でバス事業の「準公営化」により、運転手の待遇改善とともに、事業者の違いをこえて路線番号を統一するなどの見直しが進んでいます。

日本の地域公共交通は、ここでも世界の流れから完全に取り残されています。

1. 「競争」から「協力・協働・連携」へ180度転換を進めるため、都と区市町村、すべての地域公共事業者による「地域公共交通事業者協議会」または「地域公共交通事業者共同事業体」（いずれも仮称）を設置します。
2. 「協議会」または「共同事業体」では、都が主体的・積極的役割を発揮して、次のような取り組みを進めます。
 - 都内の地域公共交通全体の運賃の負担軽減、利便性の向上、利用者サービスの充実を進めます。
 - バス、鉄道、新交通など交通機関（交通モード）の違い、民間・都営の違いを超えた、統一的なサービスの提供を進めます。
 - バスからバス、鉄道からバスなど、乗り換えるたびにかかる初乗り料金をなくすなど、運賃の負担を軽くします。
 - 住民の要望にこたえ利用しやすいバス路線の編成や運行ダイヤの編成、バスからバス、鉄道からバスなどの乗り継ぎの時間短縮、利便性向上などを進めます。
 - 地域公共交通の経営の安定、バス運転手の賃金引上げ・待遇改善などに向けた都の支援の充実について協議します。

5.

交通不便地域をなくす

コミュニティバス

もっと増やし
もっと便利に

交通空白・不便地域をなくすことなどを目的に、区市町村がバス会社などに委託して運行するコミュニティバスをはじめとする地域密着型公共交通への期待が広がっています。

日本共産都議団はこれまで 2011 年と 22 年の 2 度にわたり、都内のコミュニティバス実施状況調査を実施し、都の補助制度が不十分で、区市町村の財

政負担が重いことなど、解決すべき多くの課題があることを明らかにしてきました。このような調査を独自に実施している政党は、都議会では日本共産党都議団のほかありません。

調査結果も踏まえ、交通空白・不便地域解消へ、次のような改革を進めます。

1. 都の運行費補助は、運行開始から 3 年限りです。その後は不採算路線でも都の財政支援はありません。コミュニティバスをもっと増やすために、都の運行費補助の 3 年限りという年限を撤廃または延長します。
2. 都の補助制度は、既存バス停や鉄道駅から半径 200 ㍍以遠の地域を走行すること等の「交通空白地域」の要件があるため、23 区の路線の多くは都の補助を受けることができず、区単独事業として実施されています。「交通空白地域」などの補助要件を、駅やバス停からの距離だけでなく、高齢者をはじめ都民の生活実態を踏まえて大幅に緩和します。
3. 都の車両購入費補助について、「新規導入 1 路線 1 区域あたり」「単年度での補助対象路線は 1 路線」などの要件を緩和し、拡充します。EVバス、ノンステップバス導入への支援を強化します。
4. 運行費、車両購入費、調査・検討費の補助基本額および補助率を引き上げます。バス停の施設整備費も補助対象にします。
5. 都バスによるコミュニティバス事業を拡大します。
6. オンデマンド交通への補助を拡充します。
7. タクシーを地域公共交通として位置づけて活用します。
8. シルバーパスを、すべてのコミュニティバスで使えるようにします。

6.

シルバーパス

もっと安く、もっと多くの高齢者が使えるように拡充します

シルバーパス（都内の路線バス、都営交通の敬老無料乗車証）は、70 歳以上の高齢者の社会参加の促進が事業目的とされており、通院、買い物、趣味の活動などに大事な役割を果たしています。

そのシルバーパスは、「何がぜいたくかと言えば、まず福祉」といって福祉切り捨てを進めた石原慎太郎知事（当時）のもと、自民党や公明党が賛成して 2000 年に全面有料化が強行されました。反対

したのは日本共産党だけでした。

全面有料化で、所得 135 万円を超えると、シルバーパスを入手する費用負担は 1000 円から 2 万 510 円に一気にね上がります。このため、70 歳以上の高齢者人口に対するシルバーパスの利用率は、改悪以前の 7 割から、いまでは 4 割台に激減しています。

費用負担軽減や利用できる交通機関を増やして

ほしいという都民の声が広がるなか、小池知事は先の都知事選挙で、「シルバーパスの改善」「多摩モノレールをシルバーパスの対象に」と公約しました。しかし小池知事は、いままで何度も公約違反を重ねています。公約の早期実現を求める世論を広げることが重要です。

また、障害者等の交通費の負担軽減も切実な課題です。

1. シルバーパスを全面無料化または所得にかかわらず一律 1000 円にするなど、費用負担を軽減します。
2. 多摩モノレールや臨海地域の「ゆりかもめ」、都電と同じ路面電車の東急世田谷線、都県境のバス路線、すべてのコミュニティバスでもシルバーパスが使えるようにします。東京メトロ（地下鉄）への適用も検討します。
3. 身体・知的障害者と生活保護世帯等の都営交通無料乗車券、精神障害者都営交通乗車証を、都営交通だけでなく、民間バスや多摩モノレールでも使えるようにします。

提言 7. 子どもと若者・学生の移動支援へ バスも鉄道も、交通費をもっと安く

子どもの交通運賃は通常、6 歳未満が無料、12 歳未満は「小児運賃」で半額です。ところが中学生以上になると、行動範囲が広がるのに「大人運賃」となり、交通費の負担が一気に重くなります。

ヨーロッパでは、18 歳・19 歳まで半額や無料が主流となっています。東京都の子どもの医療費助成も対象年齢は 18 歳に広がりました。日本の子ども運賃の根拠となっているのは、80 年以上も前に

国が定めた鉄道運輸規程であり、時代遅れです。

最近では、小田急電鉄が小児 IC 運賃を全区間一律 50 円に、京浜急行電鉄も一律 75 円にするなど、新しい動きが始まっています。

子どもの「体験格差」をなくすためにも、バスや鉄道の子どもの運賃の対象年齢を拡大し、子ども運賃を安くすることは重要な課題です。

また、学生の交通費の負担軽減も急務です。

1. バスも鉄道も、子どもの運賃を引き下げます。
 - 「小児運賃」の対象年齢を拡大し、小学生だけでなく中学生も高校生も、6 歳から 18 歳まで運賃半額の「子ども運賃」にします。
 - 「子ども運賃」をもっと安く、一律 50 円などに引き下げます。
 - 都営交通が率先して踏み出します。
2. 「学生向け割引フリーパス」や「子ども向け割引フリーパス」の交付事業を実施します。

3. 通学交通費負担軽減のため割引運賃の「学バス」路線を増やします。
 一都内に多くの大学・高校があるのに、都バスの4路線しかない「学バス」（早大正門、
 國學院大、日本女子大、広尾高校の4路線。23区内の一般路線210円が180円、
 定期代も割引に）の路線を大幅に増やします。
 一都が財政支援をすることで、多摩地域等の民間バスにも「学バス」を広げます。
 一「学バス」の運賃を、もっと安く、現在の180円から100円などに引き下げます。
4. 多摩モノレールの通学定期代を引き下げます。

提言 8. もっと安全・安心・便利な地域公共交通へ ホームドア設置などを促進します

日本共産党都議団は2011年、都内すべての鉄道事業者に対し、乗降客数が多い駅だけでなく、原則として都内すべての駅に、都市の標準装備として転落防止のホームドアを設置するよう申し入れました。

その後、大きく前進し、都営交通では全路線全駅に整備され、今年の都知事選挙で小池知事が「ホームドア整備を加速する」と公約しました。鉄道もバスも、もっと安全・安心・便利な地域公共交通への環境整備を進めます。

1. 原則として都内全駅・全ホームに、転落防止のホームドアを設置します。
2. 朝夕ラッシュ時の混雑緩和、ホームへの駅員の増員を進めます。
 事故が多発している都営日暮里・舎人ライナーなどの安全対策を強化します。
3. 駅のバリアフリーを促進します。
 エレベータ、エスカレータを複数の出入りに設置します。
4. 都内の鉄道全路線・全編成に、朝のラッシュ時間以外もふくめて女性専用車両を導入するなど、痴漢・盗撮防止対策を抜本的に強化します。
5. すべての駅のトイレを洋式化するとともに、生理用品を配備するなどジェンダーの視点の対策を強化します。男性トイレにも汚物入れを設置します。
 バス停留所への屋根（上屋）・ベンチ、接近表示を整備します。乗り降り・乗り換えしやすいバス停留所への改善を進めます。
7. バスの定時運行確保へ、バス専用レーンやバス優先信号帯の設置などの整備を促進します。ノンステップバス・フルフラットバスなど、乗り降りしやすいバスの導入を促進します。
8. EVバス導入や鉄道の再生可能エネルギー100%運行、照明のLED化、地上駅やバス営業所への太陽光発電導入など、バスも鉄道も、省エネ・再エネ、気候危機対策を強化します。
9. 風水害、大地震などの防災対策を抜本的に強化します。

参考文献

- 宿利正史、軸丸真二ほか『地域公共交通政策論 第2版』2024/5/24
- 宇都宮浄人『地域公共交通の統合的政策 日欧比較からみえる新時代』2020/10/23
- 板谷和也「誰もが自由に移動できる社会をめざすフランスの交通計画」(月刊『住民と自治』2024年6月号)
- 板谷和也「都市・交通政策において日本はフランスから何を学ぶべきか」
(日本交通政策研究会講演会) 2017/2/13
- 「対談 交通基本法がもたらす交通革命」前原誠司国交大臣、フィリップ・フォール駐日大使
(『国土交通』2010.6-2010.7)
- 「フランスにおける地域の交通政策」(自治体国際化協会パリ事務所 Claia Report No.487 2019/10/11)
- 「フランスにおける公共交通を中心としたまちづくり」
(自治体国際化協会パリ事務所 Claia Report No.557 2024/3/29)
- 山添拓「パリで学んだ、ジェンダー平等、公共交通政策」(『前衛』2023/12)
- 渡邊亮「運輸連合の概要と日本への示唆ードイツ・ベルリンを例に一」
(『運輸と経済』第72巻第9号 2012/9)
- 土方まりこ「ドイツの地域交通における運輸連合の展開とその意義」
(『運輸と経済』第70巻第8号 2020/8)
- 土方まりこ「都市内公共交通における関係主体間の連携を実現するドイツの『運輸連合』」
(『都市とガバナンス』Vol.30) 2018
- 遠藤俊太郎「『運輸連合』の機能と運営の実際ー日本・熊本への示唆ー」
(第1回くまもと運輸連合勉強会 2021/5/11)
- 天野圭子、中山徹「韓国の大都市におけるバス交通の準公営事業政策に関する研究」
(『日本建築学会技術報告集』第15巻 第30号 535-540) 2009/6
- 「ソウル特別市における公共交通の概要と今後の展望について」
(自治体国際化協会ソウル事務所 Claia Report No.520 2022/3/2)
- 可児紀夫「交通権を保障する地域交通政策づくり」(足立区内のシンポジウム) 2024/4/20
- 都議会 2024年第2回定例会一般質問 日本共産党都議団・曾根はじめ 2024/6/5
- 都議会 2024年第4回定例会代表質問 日本共産党都議団・原のり子 2024/12/10
- 都議会 2024年第4回定例会一般質問 日本共産党都議団・清水とし子 2024/12/11
- 日本共産党都議団「2025年度東京都予算編成に対する提案要求」「2025年度東京都予算編成に対する提案要求のポイント」2024/12/23
- 日本共産党総選挙政策 49. 交通・運輸「交通・移動の権利を保障し、安全を大前提に公共性を重視した交通政策に転換し、人と環境に優しいまちづくり・交通体系を」2024/10

