

# 10 公共交通の充実について

【国土交通省、財務省、総務省】

## 《提案・要望事項》

- 1 並行在来線（しなの鉄道）の安全・安定輸送の確保を図るため、計画的車両更新に対する予算措置を講じること。
- 2 県内外の主要都市を結び、「ヒト」「モノ」の流動に大きな役割を果たす、中央東線など幹線鉄道の高速化、安全・安定輸送の確保及び利便性の向上など、鉄道ネットワークの充実のため必要な施策を講じること。
- 3 公共交通の確保のため、「地域公共交通確保維持改善事業」において、広域・幹線バス路線の補助金減額措置や地域内バス路線の補助上限額を撤廃するなど、制度の拡充を図るとともに、必要な予算を確保すること。
- 4 免許返納者の増が見込まれる中、地域住民の生活交通に加え、福祉の利用も想定されるタクシー輸送の活用について、地方における多様な交通確保の実態を反映した地方財政措置を行うこと。

## 《長野県における持続可能な公共交通システムの構築に向けた取組》

### 【地域における移手段の確保・補完に関する検討会】

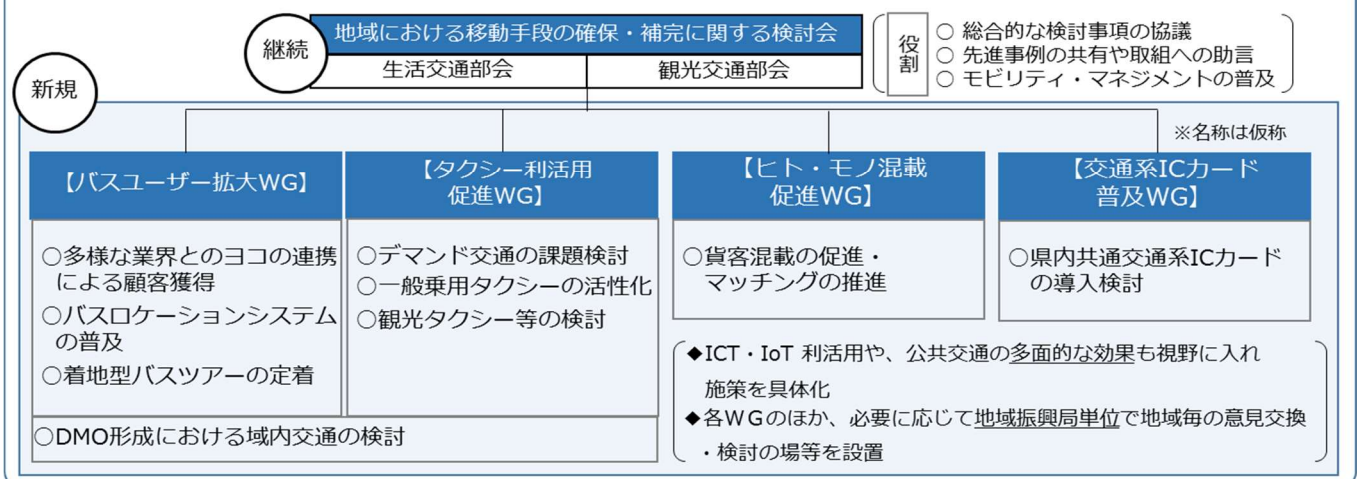
- ◆設置の目的：交通事業者の環境悪化、運転免許返納者増加等の状況に対し、県が公共交通について主体的関与の方策を検討
- ◆部会の構成：生活交通部会、観光交通部会（2部会）
- ◆参集範囲：交通関係者・行政のほか、ICTなどの学識経験者、福祉・商工関係者、物流関係者など約40機関で構成
- ◆開催状況：平成29年5月～平成30年3月 計7回開催  
※その他 貨客混載や交通系ICカードなど、関係者との個別打合せ（勉強会等）も実施

### 【新たな施策(H30)】

- バスロケーションシステム構築
- 新たな取組を行うタクシー事業者にUDタクシーの導入支援

### 【今後の検討の方向性】

- 幅広い分野の関係者が連携した検討は有意義 → 検討会は役割分担を明確化し現体制を継続
- 分野別や交通モードごとの4つのワーキンググループを新設、議論を深掘りしていく



## 【長野県の現況・課題】

### 1 並行在来線（しなの鉄道）の車両更新

平成9年にJRから経営分離された並行在来線を経営する全国初の第三セクターとして発足した「しなの鉄道」の施設・車両は、経営分離前にJRが使用していたものを有償譲渡されたもの。

そのため、現在、車両は製造から36～40年経過しており、4年後には全ての車両が一般的な鉄道車両の寿命である40年を迎えることとなる。

そのような中で安全・安定輸送を確保するためには車両更新が急務となっており、しなの鉄道が今後とも安全で安定的な経営を維持していくためには地方自治体だけでなく国の支援が必要不可欠である。

【長野県における鉄道の安全性に関する国庫補助金の交付状況】（国1/3、県1/6、市町村1/6で補助）

（単位：千円・％）

|     | 申請額 A   | 交付決定額 B | 差引額 B-A  | 割合 B/A | ※全国の鉄道事業者からの補助申請額が国の予算額を超過しているため、事業者ごとの事情を考慮しつつ、補助額の減額査定が行われている。 |
|-----|---------|---------|----------|--------|--|
| H26 | 611,000 | 357,284 | △253,716 | 58.5   |  |
| H27 | 478,472 | 478,472 | 0        | 100.0  |  |
| H28 | 984,435 | 705,331 | △279,104 | 72.0   |  |
| H29 | 458,177 | 385,347 | △72,830  | 84.1   |  |

2 鉄道ネットワーク充実のための取組

○県内の主な鉄道関係同盟会・協議会

沿線自治体等と期成同盟会・活性化協議会を通じ、JRに高速化や快適性向上について要望し、また利用促進のための活動を行っているが、人口減少や施設の老朽化など鉄道事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、地方の幹線鉄道の高速化等は進んでいない。

| 路線   | 名称               | 主な活動    |
|------|------------------|---------|
| 中央東線 | 中央東線高速化促進広域期成同盟会 | 要望、啓発等  |
| 篠ノ井線 | 篠ノ井線松本地域活性化協議会   | 利用促進等   |
| 大糸線  | 大糸線利用促進輸送強化期成同盟会 | 要望、利用促進 |
| 飯田線  | JR飯田線活性化期成同盟会    | 要望、利用促進 |

幹線鉄道の整備推進は、鉄道事業者のみならず、国家的見地での検討が必要である。

3 地域公共交通確保維持改善事業の制度概要と課題

| 項目     | 内容  |  |
|--------|---|--|
| 名称     | 地域間幹線系統補助金<br>(広域・幹線バス路線)   | 地域内フィーダー系統補助金<br>(地域内バス路線)   |
| 補助事業者  | 一般乗合旅客自動車運送事業者(乗合バス事業者)等  | 一般乗合旅客自動車運送事業者(乗合バス事業者)、自家用有償旅客運送者等  |
| 補助対象路線 | 都道府県協議会が定めた生活交通確保維持改善計画に掲載されている路線   | 市町村協議会が定めた生活交通確保維持改善計画に掲載されている路線   |
| 主な補助基準 | <ul style="list-style-type: none"> <li>複数の市町村にまたがる路線</li> <li>運行回数1日3回以上</li> <li>乗車密度5人以上</li> <li>経常赤字が見込まれること</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>広域・幹線バスを補完する路線又は交通不便地域の移動確保を目的とする路線</li> <li>新たに運行又は公的支援を受けること</li> <li>経常赤字が見込まれること</li> </ul> |
| 補助対象経費 | 補助対象路線の経常費用と経常収益の見込額の差額(欠損額)  |  |
| 補助率等   | 補助対象経費の1/2以内  | 補助対象経費の1/2以内<br>※市町村ごとに上限額を設定  |
| 課題     | 下線部の条件を満たせない場合、補助金の減額措置がある  | 上限額が必要な経費に対して不足している  |

4 地域住民の生活交通に対する財政措置の状況

免許返納者の増が見込まれる中、地域の生活の足の確保や福祉等、複合的にタクシー輸送を活用する取組に対する財政的措置がない。

(県所管部局) 企画振興部