

地域公共交通の充実について

【国土交通省・環境省・総務省】

長野県の状況

●【鉄道】しなの鉄道の車両更新及び鉄道ネットワークの充実

- 平成9年に発足した「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、3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年を迎えるため、計画的な車両更新が必要
- 鉄道ネットワーク充実のため、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は厳しく、高速化は進んでいない。

取組

【しなの鉄道の車両更新計画】

(単位:百万円)

| 年度 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 計 |
|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 更新車両数 | 6両 | 8両 | 8両 | 6両 | 6両 | 6両 | 6両 | 6両 | 52両 |
| 総額 | 1,358 | 1,796 | 1,657 | 1,166 | 1,165 | 1,166 | 1,180 | 1,192 | 10,680 |
| 負担内訳 | 国(1/3) | 453 | 599 | 552 | 389 | 388 | 389 | 393 | 3,560 |
| | 県(1/6) | 226 | 299 | 276 | 194 | 194 | 194 | 197 | 1,780 |
| | 市町(1/6) | 226 | 299 | 276 | 194 | 194 | 194 | 197 | 1,780 |
| | 事業者(1/3) | 453 | 599 | 552 | 389 | 388 | 389 | 393 | 3,560 |

【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 | | |
|-------------------|------------------|---------|
| 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 |
| 大系線 | 大系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 |

●【バス・タクシー】路線バスの維持・確保や新たな地域公共交通の取組

- 県と市町村では、国と協働で路線バスの運行費支援等を行っている。
- 定期券タクシーや貨客混載など、地域の足の利便性向上や効率化に取り組んでいる。

取組

【路線バスの維持・確保のための取組】

| | ① 地域間幹線系統補助金(広域・幹線バス路線) | ② 地域内フィーダー系統補助(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)、自家用有償事業者 |
| 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"> 複数の市町村にまたがる路線 運行回数1日3回以上 乗車密度5人以上 経常赤字が見込まれること | <ul style="list-style-type: none"> 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 新たに運行又は公的支援を受けること 経常赤字が見込まれること |
| 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 ※市町村ごとに上限額を設定 |

【バスやタクシーの新たな取組】

○定期券タクシー

あらかじめ駅や病院等の目的地を設定し、その区間内が定額で乗り放題となるサービス
※諏訪地域のタクシー3社がJT(B株)の「ジェロンタクシー」を利用して実証実験中

○貨客混載

バス・タクシーを使って人と荷物を輸送し、効率的な運送を実現する。
※県内の実施状況
・牟礼線(飯綱町: H29.10~) 長電バス・ヤマト運輸
・青木線(上田市~青木村) 千曲バス・ヤマト運輸(H30.10.1~開始)

課題

【鉄道関係】

- 地方の鉄道は、沿線人口の減少による輸送人員の減、施設設備の老朽化等から**厳しい経営環境**
- 安全・安定輸送の維持や整備推進には、事業者のみでは難しく、**国家的見地での検討・支援が必要**

【バス・タクシー関係】

- 国の「地域公共交通確保維持改善事業」においては、補助金の減額措置や市町村ごとの補助上限額設定など、**地方自治体が必要とする十分な補助が得られていない。**
- 運行欠損の補てん制度はあるが、タクシー輸送を活用した**新たな取組に対する財政的措置がない。**

| | ① 地域間幹線系統補助金(広域・幹線バス路線) | ② 地域内フィーダー系統補助(地域内バス路線) |
|--------|---|---|
| 主な補助基準 | <ul style="list-style-type: none"> ・複数の市町村にまたがる路線 ・運行回数1日3回以上 ・乗車密度5人以上 ・経常赤字が見込まれること | <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・新たに運行又は公的支援を受けること ・経常赤字が見込まれること |
| 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 |

| 国庫補助金交付状況 | ① 地域間幹線系統補助金(広域・幹線バス路線) | | | | ② 地域内フィーダー系統補助金(地域内バス路線) | | | | |
|-----------|-------------------------|---------|---------|---------|--------------------------|---------|---------|----------|------|
| | 申請額 A | 交付額 B | 差引額 B-A | 割合 B/A | 申請額 A | 交付額 B | 差引額 B-A | 割合 B/A | |
| 年度 | H27 | 162,713 | 135,836 | △26,877 | 83.5 | 563,131 | 310,028 | △253,103 | 55.1 |
| | H28 | 206,632 | 173,598 | △33,034 | 84.1 | 550,171 | 267,326 | △282,845 | 48.6 |
| | H29 | 198,308 | 162,006 | △33,029 | 81.7 | 504,457 | 198,894 | △305,563 | 39.4 |

提案・要望

1 並行在来線（しなの鉄道）の車両更新に対する予算措置（国土交通省・環境省）

並行在来線（しなの鉄道）の安全・安定輸送を図るため、**計画的車両更新に対する予算措置**を講じるほか、**公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備に対する予算措置を拡充**すること。

2 鉄道ネットワーク充実のための支援（国土交通省）

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的高速化、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 「地域公共交通確保維持改善事業」における予算措置（国土交通省）

「**地域公共交通確保維持改善事業**」において、地域における移動に不可欠な広域・幹線バス路線や地域内バス路線に対し、**必要な補助金を減額することなく交付**すること。

4 タクシー輸送の活用に対する支援（国土交通省・総務省）

地域公共交通の効率性・生産性の向上を目的とした、貨客混載や定期券タクシーなどの地方の新たな取組について、**地方財政措置により積極的に支援**すること。