

# 14 持続可能な地域公共交通の再生・維持について

【国土交通省】

## 長野県の状況

### ● 原油価格の高騰等で厳しい経営状況にある地域交通事業者への支援が急務

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者・収入が激減する中であっても、公共交通は地域生活には欠かせない存在
- ・ 事業者の経営努力や国等の支援制度を活用しても、燃料価格の高騰も重なり、事業継続は予断を許さない状況
- ・ 持続可能な地域公共交通の実現に向けては、これまで以上に「行政の積極的な関与」が必要

## 取組

### ○ コロナ禍における地域公共交通の維持・確保

- ・ 極めて厳しい経営環境にある交通事業者に対し、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用してこれまで様々な支援を実施（車両維持に要する経費の支援、燃料価格高騰への支援等）

### ○ 公共交通の維持に県が積極的に関与

- ・ 令和3年11月に長野県公共交通活性化協議会を設置して、国、県、市町村、交通事業者、利用者代表などにより持続可能で最適な地域公共交通の構築に向けた検討を開始
- ・ 令和5年4月から県の組織体制を強化するため、交通政策局を設置し、交通政策を総合的・一体的に推進
- ・ 県民や観光客の移動の利便性向上を図るため、公共交通機関のキャッシュレス化や公共交通情報のオープンデータ化を推進

### ○ しなの鉄道の車両更新

- ・ 平成9年の開業時にJRから譲渡された旧型車両は製造から約40年経過。省工ネ車両への更新に対し支援を実施

残り4年間で、約30億円の更新費用が必要

(単位:百万円)

年 度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	合 計	
更新車両数	6両	8両	6両	6両	6両	4両	4両	4両	2両	46両	
総 額	1,347	1,689	1,287	1,158	1,243	778	779	779	397	9,457	
負 担 内 訳	国 1/3	666	699	637	579	414	259	260	260	132	3,906
	県 1/6	221	282	215	193	207	130	130	130	66	1,574
	市町 1/6	221	282	215	193	207	130	130	130	66	1,574
	事業者 1/3	239	427	222	193	414	259	260	260	132	2,406

### ■ 車両更新計画の見直し

▶ 新型コロナ感染拡大による利用者・旅客収入の激減による自己資金の逼迫や新しい生活様式・働き方の定着による利用者減少を踏まえ、更新両数・年数の見直しを実施

- ・ 車 両 数 52両 → 46両 (▲6両)
- ・ 総 額 106.8億円 → 94.6億円 (▲12.2億円)
- ・ 更新期間 8年間 → 9年間 (+1年)

(注1) 2019～2023年度は補助実績または内示見込額

(注2) 端数調整のため合計と一致しない

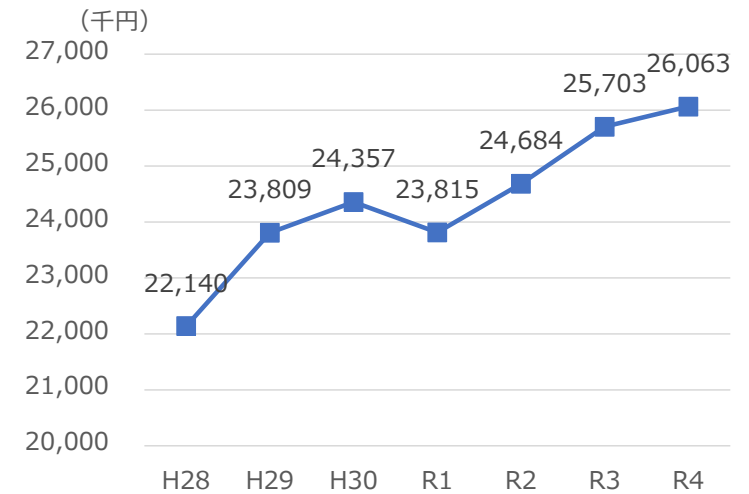
## 【既存の補助制度・予算のみでは公共交通の維持は困難】

- 新型コロナウイルス感染症や原油価格高騰の影響等に加え、運転手不足が深刻化し、**地域公共交通は危機的な状況**
- **車両価格の上昇**（右図参照）もあり、安全運行に不可欠な**設備投資が進まない**（D X・G Xに向けた積極的な設備投資も行えない）

## 【J Rローカル線を含む地域鉄道の見直しが加速化】

- 利用者の大幅な減少により、**ローカル線の利便性や持続性が損なわれる可能性**
  - ・ J R西日本から大糸線の持続可能な方策検討の申入れ（R3.12）
  - ・ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が成立（R5.4）

県有民営バス（中型ノンステップバス）の平均落札額の推移



（長野県交通政策局調べ）

# 提案・要望

## 1 地域公共交通の維持のための抜本的な支援制度の構築

路線バスや地域鉄道等は、地域住民の通院・通学・通勤などの日常生活に必要な移動手段であるが、交通事業者の経営状況は極めて厳しい状況であることから、設備投資(車両更新等)に係る支援制度を充実するとともに、十分な予算額を確保すること

また、運転免許返納者を含む高齢者、障がい者、学生が日常生活において利用する公共交通の利用運賃を抑制させるため、国においても新たな支援制度を創設すること

さらに、地域公共交通を支える交通事業者の人材不足問題を解消するため、多様な人材が働きやすい環境の整備や、人材確保のための支援制度を充実すること

## 2 JRローカル線を含む地域鉄道の維持・確保に向けた抜本的な支援

J Rローカル線を含む地域鉄道は地域の暮らしを支えるとともに、観光など地域振興に寄与する極めて公共性の高い社会インフラであることを踏まえ、鉄道ネットワークのあり方を示すとともに、国の責任において、地域鉄道の維持に向け公費投入の仕組みや財源のあり方を示すこと

また、改正地域公共交通活性化再生法に基づく制度の運用にあたっては、沿線地域の意向が尊重されるよう十分配慮するとともに、必要な予算枠を継続的に確保すること