

14 地域公共交通の充実について

【国土交通省・環境省】

長野県の状況

●【鉄道】しなの鉄道の車両更新 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、1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、高速化も進んでいない

取組

8年間で、100億円超の更新費用が必要

○ しなの鉄道の車両更新計画

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 (1,347)	1,796 (1,795)	1,657	1,166	1,165	1,166	1,180	1,192	10,680
負担 内訳	国 1/3	453 (662)	599 (724)	552	389	388	389	393	397	3,560
	県 1/6	226 (222)	299 (299)	276	194	194	194	197	199	1,780
	市町 1/6	226 (222)	299 (299)	276	194	194	194	197	199	1,780
	事業者 1/3	453 (241)	599 (473)	552	389	388	389	393	397	3,560

※ () は交付決定または内示見込額

○ 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	構 成	主 な 活 動
中央東線	中央東線高速化促進広域期成同盟会	91団体	要望、啓発等
篠ノ井線	篠ノ井線松本地域活性化協議会	32団体	利用促進等
大糸線	大糸線利用促進輸送強化期成同盟会	31団体	要望、利用促進
飯田線	JR飯田線活性化期成同盟会	47団体	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
- 定額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

- 定額タクシー実証実験**
距離制・時間制を基本とするタクシー事業へのサブスクリプション導入を目指し、実証実験を県内数か所で実施予定
- 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
【バス】青木線(上田市～青木村)千曲バス・ヤマト運輸(H30.10.1開始)
【タクシー】生活支援タクシー(飯田市上村、南信濃村)(H31.4.1開始)
AIを活用したデマンド交通と貨物輸送の実証実験(南佐久郡小海町ほか)(R1.10.1実験開始)

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に加え、老朽化が進む施設設備を抱え**厳しい経営環境**
- 安全・安定輸送の維持や高速化等の整備推進には、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**（右資料参照）
- **バス運転手不足は全国的な状況であり、貸切バスなど黒字事業を縮減し路線バスの運転手を確保している**（右資料参照）
- 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支援が不足**

国庫補助金交付状況	地域間幹線系統補助金(広域・幹線バス路線)			
	申請額 A	交付額 B	差引額 B-A	割合 B/A
年度				
H29	198,296	162,006	△36,290	81.7
H30	196,756	163,094	△33,662	82.8
R1	213,258	173,476	△39,782	81.3

⇒申請に対して交付率が低い

	バス	タクシー	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2016年度)	32万人 (2018年度)	-
女性比率	1.8% (2017年度)	3.3% (2018年度)	44.2% (2018年度)
平均年齢	51.2歳 (2018年)	60.1歳 (2018年)	42.9歳 (2018年)
労働時間	210時間 (2018年)	194時間 (2018年)	177時間 (2018年)
年間所得額	459万円 (2018年)	348万円 (2018年)	497万円 (2018年)

⇒他産業と比較し、**厳しい労働環境**

令和元年版交通政策白書より

提案・要望

1 地域鉄道（しなの鉄道等）の車両更新に対する予算措置（国土交通省・環境省）

地域鉄道（しなの鉄道等）の安全・安定輸送を確保するために必要な**車両更新について、十分な予算総額を確保するとともに、補助率どおり全額交付すること**また、**省エネ化に資する新造車両の導入促進に向けた補助金の予算総額を十分に確保すること**

2 鉄道ネットワーク充実のための支援（国土交通省）

中央東線や篠ノ井線など全国的な基幹路線については、国が幹線鉄道ネットワーク構築の観点から、**国家的見地に立ってその整備・充実を図ること**特に、本県と首都圏を結ぶ中央東線については、令和元年東日本台風の被災により、2週間以上首都圏等との交通が遮断されたことから、再度の災害防止・防災対策の強化や、高速化・輸送力強化に向けて三鷹～立川間の複々線化など、国において**具体的な対策を検討すること**

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、**必要な補助金を全額交付すること**

4 バス・タクシー運転手の確保策の充実（国土交通省）

地域公共交通の安定的な維持のため、**バス・タクシー運転手の労働環境改善、賃金などの待遇改善に関する施策の充実を図ること**

5 タクシー輸送の活用に対する支援（国土交通省）

地域公共交通の効率性・生産性の向上を目的とした、定期券タクシーなどの地方の新たな取組が進むよう、**運賃制度の改革や補助制度などにより積極的に支援すること**