



平成 24 年 6 月 12 日

長野県新総合交通ビジョン検討委員会
委員長 黒川 洸 殿

公益社団法人長野県バス協会
会 長 藤澤 秀敬

新たな総合交通ビジョンに関する意見について(回答)

標記につきまして別紙のとおり回答いたします。

なお協会としての統一した意見ではなく、会員各社からの意見等を集約した
ものですのでよろしく願いいたします。

長野県総合交通ビジョンに関する意見(回答)

1.リニア中央新幹線開通後の交通網について

リニア中央新幹線の開通に伴い、新駅へのアクセス等、交通網の整備が課題となると思われるが、道路整備、バス・鉄道によるアクセス等、混乱することがないように秩序ある交通網が確立されるよう方針の策定を願いたい。

2.地域の生活交通について

伊那谷等の中山間地では、人口が減少している中、自家用車の普及も著しく、事業者による地域の公共交通の維持は困難な状況にある。このため各市町村のコミュニティバスが生活交通の大半を占めているが、市町村は財政難にあり、地域の公共交通に対する予算の確保が厳しい状況となっている。

特別交付税措置がされているとは言うものの、担当者にその実感はなく、ほぼ自主財源で運行しているという感覚のため、財政難の折、予算規模が縮小される傾向にあり、このままでは地域の生活交通の維持存続は困難な状況となっている。

生活交通の維持存続のため、各市町村への運行補助金の創設をお願いしたい。

3.バス事業における公示運賃制度の遵守

貸切バスの運賃は公示運賃の範囲で届け出て収受することとなっているが、実態は旅行業界の言いなりであり、全く機能していない。収受しないバス業界が悪いということになっているが、行政も処分規定を設けながらまったく調査をしていない。規制緩和により事業者が雨後の竹の子のように増加し、結果価格競争になって過日の重大事故が発生している。

4.乗合バスについて、森林税のようにその事業を維持する方策として、公共交通税等の新設

乗合バスは地方都市では発展性は考えにくく、現に福祉政策として各市町村単位で、最小限の交通手段を確保する状況となっている。

5.運輸事業振興助成交付金の対象事業の弾力的運用

軽油引取税の還元分の考え方から、各乗合事業者の使い勝手に応じた運用が可能になるよう願いたい。

6.バス購入補助について

・現在の補助金制度は、通常車両部分は補助対象ではないため、新車を買

う余力のない地方事業者の場合、この補助金を活用することは根本的に難しい。都会基準ではなく、地方の実情に合った補助制度を願いたい。

- ・現在の地バス補助金は、減価償却の補助であるが、資金調達の難しい地方企業の場合、立替払いでの車両購入は難しい。利子分の補助もあるというが借入自体容易ではない。

- ・バリアフリー法、排ガス規制強化、保安基準の強化などにより、車両価格が年々高騰しており、地方企業にとっては新車購入がより困難となっている。通常、車両調達は中古車によっているが、これまで新車を購入していた事業者が中古車に切り替えるなど、需給関係が逆転し、中古車が高騰している。生活路線は車両購入について全額補助してほしい。

7.バス運行補助について

- ・生活路線バス補助金制度が変わってから、同一市町村の路線に対する国庫補助がなくなった。これを市町村が肩代わりをするか否かは市町村の意志にかかっており、結果的にバス事業者が赤字のまま運行を続けているケースがある。

- ・市町村でバス運行を請け負う又は補助金拠出をする場合、「1名でも住民がいれば運行」というケースが生じる。このため民間事業者が運行していなかったエリアにまでネットワークを広げる場合がある。その反面民間事業者が赤字のため廃止又は肩代わりを要請した路線に関しては財政的余力がないようなケースがある。その結果赤字であっても事業者責任の下で運行を続けざるを得なかったり、市町村が運行するミニバスよりも民間事業者の幹線のほうが不便になったりすることもある。

- ・民間バス事業者は赤字路線の運行や市町村からの受託路線(利益は出ない)に特化し、企業の財務体質が極度に悪化し、人材確保や設備投資ができない状態に陥る。近い将来、市町村からの受託さえできない状況に陥る可能性がある。

- ・バス事業者に欠損補助をするのではなく、利用者に必要なバス運賃を補助する形態に変えてほしい。

- ・コミュニティバスの次の手段としてデマンドタクシーがブーム化しているが、運賃が安いメリットはあるが、コストがかかる。過疎化した地域では、デマンドタクシーではなく従来のタクシーで十分ではないか。

8.ツアーバスの乗合事業化について

- ・ツアーバスから乗合事業者に変わる場合、一定の割合で生活路線を運行する義務を課す必要がある。