

地域公共交通の維持等に係る支援制度の充実について

【総務文教部会】

地域公共交通は、全ての県民が社会的・個人的に活動を展開するための“インフラ”であり、低炭素社会の実現に向け、その重要性が見直されつつあるが、超少子高齢・人口減少社会の到来やモータリゼーションの進展などにより、地域公共交通における近年の利用者数は減少傾向にあり、路線の廃止・縮小が進んでいる。

特に鉄道は、他の交通機関に比べ大量輸送性、定時性等に優れるとともに、地方バスの運行起点となるなど地域公共交通ネットワーク全体を支える基幹的役割を担っているが、路線の維持に多額の設備投資を必要とする民営鉄道事業の維持・確保は困難な状況にある。

一方、商店街の衰退・大型店の郊外進出が進む市街地、或いは、人口流出や高齢化が進む中山間地域においては、交通弱者が“買物難民”となる新たな問題を生み出している。

このような中、市町村においては、地域住民の生活を支え、観光振興など地域活性化を図るため、地域公共交通の維持に取り組んでいるところであるが、年々増大する費用負担に苦慮しているところである。

については、引き続き次の事項について国に働きかけるほか、県においても適切な措置を講じるよう要望する。

- 1 現在策定中の「長野県新総合交通ビジョン」において、県民の日常生活を支え観光客の足を確保する交通網を整備するために、県と市町村との役割分担や責務のあり方を明らかにするとともに、各市町村が実施している地域公共交通の維持・確保に向けた取り組みに対する支援の充実を図ること。

また、車社会の進展などにより、民営鉄道を含めた地域公共交通を取り巻く環境は、年々深刻化していることを踏まえ、同ビジョンに、地域鉄道が地域公共交通の根幹であることを明確に位置付けるとともに、鉄道事業者に係る国の制度の適正な運用を実施すること。

更に、地域鉄道の維持・確保のため、隣接県とりわけ新潟県及び愛知県との連携を強化すること。

- 2 中山間地域における地域公共交通の維持・確保は、市町村固有の問題にとどまらず、中山間地域に住み続けることを可能とすることで、山林、農地等が守られるなど、県土・国土の保全に関わる問題であるとともに、高齢化が進む中で地域福祉の視点からも重要であることから、国及び県の恒久的な支援を行うこと。
- 3 安全な通学路の確保はもとより、通過交通等の車利用を抑制し、歩行者・自転車・公共交通が優先されるゾーンを確保するなどの先進的な取り組みについては、計画段階から、国・県の支援が必要と考える。
よって、特に中心市街地等において、新しい交通体系によるまちづくりを進めるための調査・研究、社会実験及び事業化が可能となる制度の創設等について、国・県の支援を行うこと。
- 4 バリアフリー新法に基づく鉄軌道駅の段差解消のためのエレベーター等の設置については、鉄道事業者に対し、対象施設整備費に係る国の補助制度（国 1/3）があり、地方自治体も県 1/6、市町村 1/6 の割合で、協調して補助が行われている。
長野県の補助金交付要綱では、補助率 1/6、限度額 1,000 万円となっているが、補助対象経費が 6,000 万円を超えることも予想されるため、補助金限度額の見直しをすること。
また、高齢化社会に対応するため、1日の平均利用者数「3,000人以上」とする国の補助基準を「1,500人以上」とし、補助事業の対象枠を拡大すること。