

## 34 地域公共交通の維持・活性化について

高速道路料金施策と両立しうる総合的な交通体系を構築するとともに、地域公共交通の維持・活性化を図るため、各公共交通機関に応じた支援を行うこと。

### 【背景理由等】

地域公共交通は、モータリゼーションの進展や過疎化・少子化の影響等により利用者が減少するとともに、近年は運転手が不足するなど、厳しい状況となっています。

しかしながら、公共交通機関は、地域住民の通勤・通学などの日常生活、また、観光やビジネスの面からも、なくてはならない交通手段です。また、今後ますます深刻となってくる高齢化や地球温暖化への対策としても、公共交通機関の維持・活性化を図ることが必要となっています。

さらに、本四高速の料金について、平成26年度から全国共通料金の導入がなされ、観光や物流など地域の活性化に寄与する一方で、鉄道、バス、フェリー等の公共交通においては、今後も深刻な影響が考えられ、公共交通と高速道路が役割分担し、将来にわたって共に存続できるような抜本的対策を総合的に実行することが課題となっています。

また、「地域公共交通確保維持改善事業」（令和5年度国費207億円）は、「地域の実情に応じた生活交通の確保維持」を目的としています。例えば、路線バスについては、地域ブロックごとに補助上限が定まっているため、路線再編などの経営努力によって走行距離を削減すると却ってバス会社の負担が増えてしまうなど、過疎地域や離島を多く抱える四国などのより厳しい環境におかれる地方の実情を十分に反映したものとは言えない制度となっております。

特に、地域交通ネットワークの基幹的かつ重要な交通インフラである鉄道については、生活バスや離島航路に比べると支援がなく、また、国鉄分割民営化から35年以上が経過する中、令和5年10月には、改正地域交通法が施行され、ローカル鉄道の再構築に関して、国が「再構築協議会」を設置できる制度が創設されたほか、JR四国が令和7年度に国に報告「5カ年推進計画」の「総括検証」や「事業の抜本的な改善方策の検討」では、成果指標として掲げた平均通過人員等が全線区とも基準値の2019年度の水準に満たないなど、依然として厳しい経営状況であることが明らかとなった。JR四国のあり方については、令和元年10月に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」において「中間整理」が取りまとめられ、令和3年度には、国からの支援が継続・拡充されたところですが、人口減少や少子化に加え、モータリゼーションの進展などによる旅客輸送の減少も大きく、さらには、列車の安全・安定輸送に不可欠な乗務員不足など、国鉄分割民営化の際の経営安定化基金を活用した事業継続スキームによる路線維持が困難になっている現状を踏まえると、JR四国をはじめとするローカル鉄道を維持するための仕組みも見直すべき時期に来ていると言えます。

このような中、将来の交通体系のあるべき姿を十分に検討し、全国的な視点で不均衡の緩和を図るためには、適切な役割分担のもと地方自治体への一層の財源措置や権限移譲とともに、地域が戦略的に取り組む公共交通活性化に向けた事業に対する積極的な支援が求められています。

## 【具体的な提言事項】

平成25年12月に施行された交通政策基本法に定める「国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」という基本理念の具体化に向け、次のことを提言します。

### (1) 運転手確保に向けた財政支援等の強化

人口減少や運転手の高齢化に加え、時間外労働の規制が強化される「2024 問題」により運転手不足が深刻化しており、地域の生活を支える路線の運行に多大な影響を及ぼしていることから、乗合バスやタクシーをはじめとする公共交通の運転手不足の解消に向けた財政支援等の強化を行うこと。

### (2) JR四国の経営安定化及び地域鉄道の経営安定のための支援の実施

経営基盤が脆弱なJR四国や地域鉄道に対して、将来にわたる路線の維持・確保に向け、経営の安定化が図られるよう、必要な支援の拡充や仕組みの再構築を図ること。

また、改正地域交通法に基づく「再構築協議会」制度については、路線ごとの利用状況や収支を過度に重視して、「廃止ありき」の協議とならないよう、国が沿線地域と鉄道事業者との間に立って、中立的な立場で関与する仕組みとするとともに、当該事業者の全路線の収益に関する情報が開示され、それを踏まえた上で個別の路線の役割や在り方が議論される仕組みとするなど、制度の運用に当たっては地域の実情に十分に配慮すること。

特に、運転士などの人材不足を理由として、一方的な減便や駅の無人化など、サービスレベルの切り下げを行うのではなく、運行本数をはじめ地域に求められる一定の利便性を確保するよう、国において指導を行うなど必要な対策を講じるとともに、路線の維持活性化に向け、自治体などが鉄道事業者とともに取り組むまちづくり事業をはじめ、四国管内の一部区間で導入されている交通系ICカードの各路線への導入、多言語案内表示や各車両、各駅構内におけるWi-Fi整備、駅トイレの洋式化などの利便性向上や利用促進等の取組についても、十分な財政措置を行うこと。

### (3) 地方バス路線及び離島航路の確保・維持のための補助のあり方の見直し

地方バス路線及び離島航路の確保・維持が図られるよう、地域公共交通確保維持改善事業の実施にあたっては、住民が生活する上で最低限必要な交通インフラを守るという観点から、地方の実態に即した補助のあり方の見直しなどの改善を図るとともに、十分な財源を確保すること。

### (4) 交通空白解消に向けた財政支援等の強化

運転手不足等により地方バス路線の維持が困難になっている中、地域における移動手段の確保・維持が図られるよう、公共ライドシェアやコミュニティバスなどの運行経費に対する財政支援等の強化を行うこと。

加えて、交通空白解消に向け、地域の移動手段を担う有力な手法の一つとして「自動運転技術」への期待が高まっていることから、自動運転の実装に向けた取組

への補助制度の要件を緩和するとともに必要な予算を確保し、実装までの継続的な支援を実施すること。

#### **(5) 内航フェリーの航路維持のための支援制度の創設**

廃止や減便が続いている四国発着の内航フェリーについては、地域経済の輸送基盤及び大規模災害時の緊急輸送手段として、また、一部航路では、強風等の悪天候時の道路及び鉄道の代替手段として欠かすことのできない公共交通であることから、航路の維持が図られるよう、高速道路との競争条件の格差を埋める運航補助制度や航路の利用促進の取組に対する支援制度の創設など、経営基盤の強化につながる制度を創設すること。

#### **(6) DMVの円滑な運行や普及に向けた環境整備**

地域住民の貴重な移動手段であるローカル線を運行する第三セクター鉄道において、維持管理経費が低廉で「地方創生の実現」に不可欠なDMVの円滑な運行に必要な支援を行うこと。