

4 県民の安全・安心な暮らしの基盤づくり

(4)安全・安心な暮らしづくり ②生活交通の維持確保のための支援

国への提案事項

1 交通事業者の人手不足に対する財政支援制度の創設

- 厳しい経営状況を抱える交通事業者において、事業者の自助努力による解決は限界があるため、人材の採用・育成のほか、若者や女性などの受入環境整備をはじめとした地域公共交通を担う人材確保を公的に支えるための恒久的な支援制度を創設すること。
【再掲】

2 タクシー利用への助成に対する財政措置の拡充

- 集落の人口が極めて少ないなど、乗合事業が成り立たない地域において、地域内の移動を支えるために住民のタクシー利用への助成に係る自治体負担について、バス等への補助に係る負担と同様に、特別交付税の対象に追加するなど財政措置を行うこと。

3 航路の維持確保に向けた財政措置の拡充

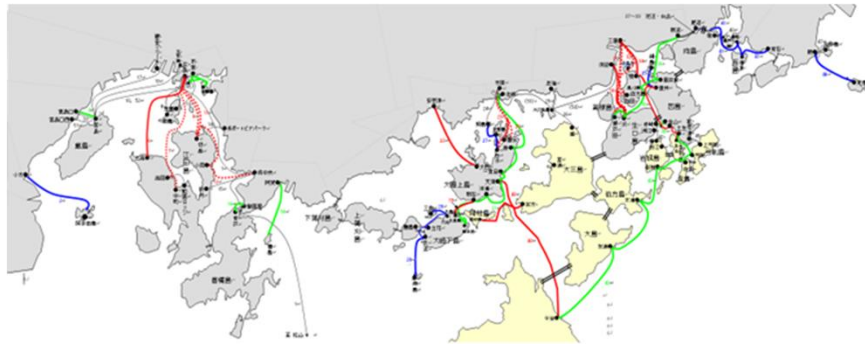
- 地域の生活に必要不可欠であり、県や市町が補助を行っている航路については、国が支援を行っている航路と同様に、船舶の建造に必要な経費の支援が行われるよう、国の地域公共交通確保維持改善事業に新たな補助メニューを追加すること。

【提案先省庁：総務省、国土交通省】

現状／広島県の取組

- 県では「広島県地域公共交通ビジョン」を策定し、交通事業者、利用者、行政といった関係者が中長期的な視点を持って一体的に取り組みを進めている。

[広島県の航路図]



- 国庫補助航路(7航路) — 市町単独補助航路
- 県独自の補助対象航路(16航路)

- 瀬戸内海では、点在する島々に居住する人々の暮らしを航路ネットワークで支えている。
- 県として維持すべき航路について、県・市町の協調による航路補助に取り組んでいる。
- 県の補助航路における船舶の老朽化が著しい。
[平均船齢:29年 (国庫補助航路は11年)]

課題

- バス、タクシー、旅客船等、地域の公共交通を担う人材の不足によって、路線の減便や一部区間の廃止を余儀なくされるなど、問題が顕在化している。
- 労働時間の規制に関する2024年問題によって、公共交通分野における人手不足がさらに深刻化している。
- 中山間地域では乗合事業が成立しないことから、タクシーが公共交通の役割を担っている地域がある。
- 国の補助制度では離島への唯一航路であることを補助要件としており、瀬戸内海の実情にそぐわない。
- 船舶の建造には多額の費用が必要となり、航路事業者と自治体だけではあまりにも負担が大きい。
- 燃油費高騰や交通GXの流れを踏まえ、老朽化した船舶の更新によって、省エネ・脱炭素化へ対応していく必要がある。