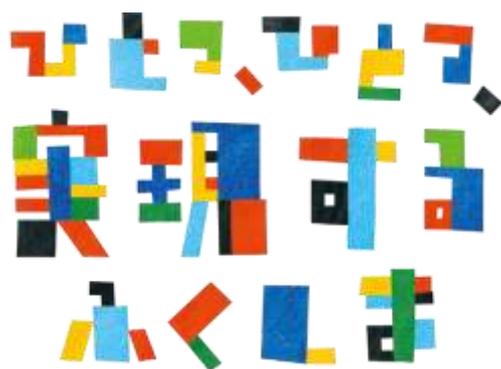


国土交通省

ふくしまの復興・創生に向けた 提案・要望



令和6年6月7日

福島県

生活環境部

東日本大震災と原子力災害から13年余りが経過しました。帰還困難区域では、特定帰還居住区域の避難指示解除に向けた取組が進められているほか、県全体におきましても、移住者数や新規就農者数が過去最多を更新し、県産品の輸出額も過去最高を記録するなど、福島の復興は着実に前進しております。

このような中、国においては、脱炭素とエネルギー安全保障の両立に向けた、「エネルギー基本計画」の見直しの議論がなされておりますが、検討に当たっては、当県における過酷な原発事故の現状と教訓を踏まえ、国民の安全・安心を最優先に考え、丁寧に議論を進めることが、福島の復興に向けた取組に対する信頼にもつながります。

当県といたしましては、引き続き、「原子力に依存しない、安全・安心で持続的に発展可能な社会づくり」を基本理念に掲げ、全力で復興に向けた挑戦を続けてまいります。

福島県においては、今もなお多くの県民がふるさとを離れ、避難生活を続けておられるほか、避難地域の復興・再生、廃炉と汚染水・処理水対策、風評と風化の問題に加え、復興のステージが進むにつれて新たな課題も顕在化するなど、いまだ多くの困難を抱えております。

さらに、度重なる自然災害からの復旧に加え、急激に進む人口減少や長期化する原油価格・物価高騰への対応など、全国的な課題にも同時に対処していく必要があります。

こうした、世界にも類を見ない困難を抱える福島の復興は、長く厳しい戦いとなることから、今後も粘り強く挑戦を続けていかなければなりません。

このため、当県の総合計画や福島復興再生計画に掲げる取組を一つ一つ着実に実現していくとともに、福島の復興・創生の加速化に向け、第2期復興・創生期間後も切れ目なく、安心感を持って復興への挑戦を続けることができるよう十分な財源の確保や進捗状況に応じたきめ細かな対応が不可欠であります。

国におかれましては、福島復興再生特別措置法に掲げる責務を果たすとの強い決意の下、県や市町村の声を真摯に受け止め、最後まで責任を持ち、総力を挙げて福島の復興と地方創生の推進に取り組んでいただきますよう、次のとおり要望いたします。

令和6年6月7日

福島県知事 内堀雅雄

要 望 事 項

- 1 避難地域等における地域公共交通ネットワークの構築に関する支援等 . . . 1
- 2 J R只見線の継続的な運行 . . . 2
- 3 ローカル鉄道の再構築に関する支援 . . . 3
- 4 厳しい経営状況にある交通事業者への財政支援等 . . . 4
- 5 地域間幹線系統バスの確保・維持に向けた支援 . . . 5
- 6 第三セクター鉄道会社に対する補助事業等の予算確保 . . . 6
- 7 新幹線騒音対策の強化 . . . 7

1 避難地域等における地域公共交通ネットワークの構築に関する支援等

【国土交通省、復興庁】

(1) 避難地域における地域公共交通ネットワーク構築の支援

より一層の帰還促進や生活の利便性向上を図るとともに、福島国際研究教育機構の設立など福島イノベーション・コースト構想の進展と連動した持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、令和7年度までとされている地域公共交通確保維持事業(被災地域地域間幹線系統確保維持事業)について、いまだ復興の途上である避難地域の現状を踏まえ、令和8年度以降も継続し、中長期にわたり必要な予算を確保すること。

あわせて、避難地域市町村が実施するコミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等の運行事業、さらには、新たな交通モードへの実証事業への支援についても、復興まちづくりの進展に応じ、令和8年度以降も被災者支援総合交付金等により必要な予算を確保すること。

(2) 被災地域地域間幹線系統確保維持事業におけるバス購入補助の特例の継続

避難地域において路線バスを運行する交通事業者の負担を軽減し、避難地域のバス路線の確保・維持を図るため、バス購入時の一括補助の措置について、復興の現状を踏まえ、令和8年度以降も継続すること。

(3) 地域間幹線系統確保維持事業の特例措置(激変緩和措置)の継続

被災地域地域間幹線系統確保維持事業から地域間幹線系統確保維持事業に移行した路線の輸送量要件の緩和等の特例について、引き続き、避難者の生活の足を維持・確保できるよう継続すること。

2 JR只見線の継続的な運行

【国土交通省、総務省、観光庁】

只見線は、JR路線の上下分離方式の導入の先進事例として、地方路線の維持に加え、鉄道を軸にした地方創生の全国に先駆けた取組である。今後も日本一の「地方創生路線」として生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用され、何度でも乗りたい・訪れたいと思える路線・地域を創り上げるため、以下の内容について支援すること。

(1) 只見線の施設整備や維持管理費に対する財政支援

上下分離方式の導入により、県と会津17市町村が毎年負担している維持管理に要する費用について、持続可能な地域公共交通モデルとして引き続き、安全で安定的な運行が確保されるよう、特別な財政需要として地方交付税を措置するなど財政支援を講じるとともに、地方債（一般事業（地域鉄道対策事業））の充当を可能とすること。

(2) 只見線の利活用促進に関する支援

鉄道を活用した地方創生モデルとして、福島県や地元自治体が行き組む利活用促進について、国においても様々な機会を捉えて只見線をPRし、インバウンド等の誘客を支援すること。

3 ローカル鉄道の再構築に関する支援

【国土交通省】

J R各社による赤字路線の収支公表や、昨年 10 月に施行した改正地域交通法により、ローカル鉄道の再構築に向けた議論が活発化しているが、鉄道路線全体のネットワークの在り方については、地方自治体に委ねるのではなく、国が日本全体の問題として捉え、地方路線の維持に向けて積極的に関与すること。

あわせて、法改正に伴い整備された地域公共交通再構築事業について、それぞれの地域の実情に応じて、施設整備を始め、利用促進や実証事業、駅を中心としたまちづくり等に取り組むことができるよう、柔軟な運用と十分な予算の確保を図ること。

4 厳しい経営状況にある交通事業者への財政支援等

【国土交通省】

(1) 地域公共交通事業者への支援

新型コロナウイルス感染症や今般の原油価格・物価高騰の影響により、地域公共交通事業者は、極めて厳しい経営を強いられているが、こうした中であっても、事業者が安定的に地域公共交通サービスを提供し、社会機能を維持できるよう、地域公共交通事業者への減収補てんを含む新たな支援制度を構築すること。

(2) 地域公共交通事業者の人材確保・育成への支援

コロナ禍からの回復の遅れや原油価格・物価高騰の影響等により、地域公共交通事業者における人材不足の課題がより一層顕著になっていることから、処遇や労働環境の改善を始め、規制緩和、資格・免許取得の支援、さらには業界のイメージアップなど、国において総合的な対策を講じること。

5 地域間幹線系統バスの確保・維持に向けた支援

【国土交通省】

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について、必要な予算を確保するとともに、急激な人口減少やコロナ禍からの回復が遅れている現状等を考慮し、輸送量等の補助要件について緩和措置を継続すること。

あわせて、バス専用道を有しているなどの特殊な事情により、運行経費以外の維持管理費を要している路線について、実情に応じた算出額となるよう、特例措置等を設けること。

また、いわき市など過去に大規模な市町村合併を行った自治体において、自治体内を運行する広域バス路線同等の長大路線について、交通事業者の負担軽減のため、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金と同等の財政支援が受けられるよう、特例措置等を設けること。

6 第三セクター鉄道会社に対する補助事業等の予算確保

【国土交通省】

新型コロナウイルス感染症の5類化以降も新しい生活様式の浸透等により利用者が回復していない中、物価の上昇が続いている影響により、より一層厳しい経営を強いられている第三セクター鉄道会社の状況を踏まえ、地域鉄道が安全で安定的に経営を維持していけるよう、施設整備、車両更新、車両検査等に対して、鉄道施設総合安全対策事業やポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業等において、十分な予算を確保するとともに、補助率どおり全額交付すること。

7 新幹線騒音対策の強化

【国土交通省、環境省】

(1) 新幹線鉄道騒音対策

新幹線沿線において、環境基準 70dB が達成されるよう、効果的かつ速やかな音源対策等について、国が主導的に取り組むこと。

(2) 低周波音に係る基準・評価方法の明確化

新幹線鉄道走行による低周波音の環境影響に対し県民に不安が生じていることから、早期に低周波音に係る測定・評価方法及び低減策を示すこと。