

1

現状と課題

- 本県の公共交通は、人口減少に伴う利用者数の減少や運転手不足に直面しており、**地域の実情に合った効率的で持続可能な公共交通ネットワークを再構築することが必要**
 - このため、県が中心となり、**幹線交通としての路線バス、支線・生活路線としての市町村営交通を中心に、縮小の連鎖を回避する4 S※の視点により見直しを実施中**
- ※ 4 S : Smart Shrink for Sustainable Society(持続可能な社会の実現に向けた「賢い縮小」)

幹線系統と支線系統の連携により、「交通空白解消」や「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を具体化!!

集合 スケールメリットを追求

複数の事業体の役割分担により運行の効率化を図る

- ☞ 路面電車と路線バスの並走区間の解消 等

伸長 真に必要なサービスは充実

住民目線で必要なバス路線等の維持・拡充を図る

- ☞ 幹線交通の機能を維持
- ☞ 交通空白を生まないよう幹線と接続する支線・生活路線を拡充

縮小 簡素な手法への代替により「賢く縮小」

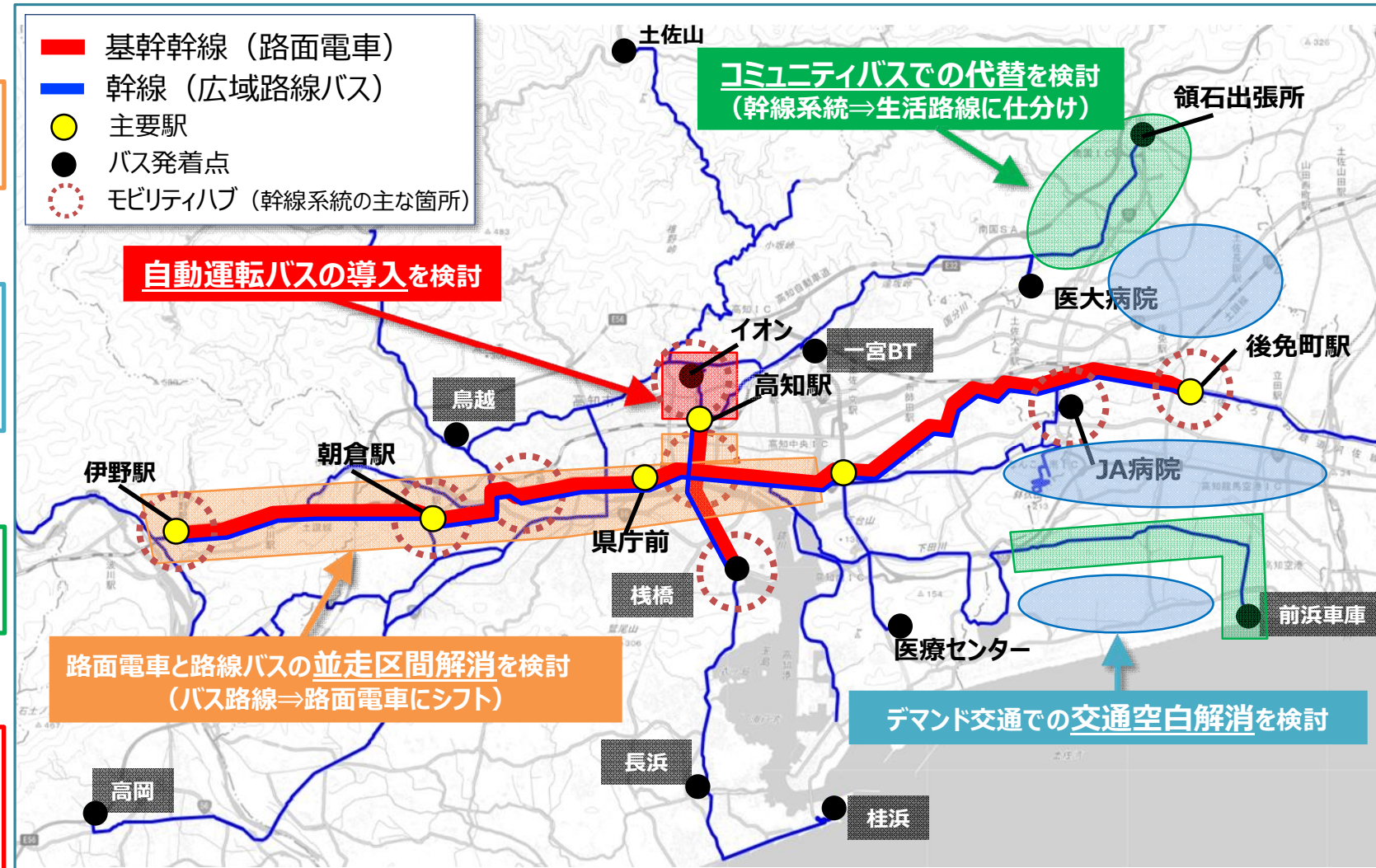
利用者の少ない路線バス運行エリアの運行形態見直し

- ☞ コミュニティバス等の簡素な代替手段の導入 等

創造 新しいやり方を創り出す試みを追求

利便性を高める投資により需要創出型サービスを強化

- ☞ 潜在需要が見込まれる区間での自動運転バスの導入
- ☞ 生活拠点（スーパー等）をつなぐモビリティハブ（乗換拠点）の機能強化



これらの見直しには、幹線系統・支線系統、交通空白解消に対する国の支援の重点化が必要不可欠!!

2

地域公共交通の維持・確保に向けた政策提言

- ① 地域公共交通の各種支援措置について、例年、予算総額の約 6 割が補正予算で措置されており、**当初予算で十分な予算総額を確保**すること
- ② 幹線・支線・生活路線の運行に係る**必要経費を補助額の算定に反映し、自治体の超過負担が発生しないように**すること。特に、**支線系統において現行の定額制的な補助制度を見直し、効率的な運行形態の見直しに伴う地方負担の増加に応じて、国庫補助金の増額**を図ること
- ③ 交通空白解消に向けて、自治体が行き組む公共ライドシェアや自動運転等の新たな移動手段の確保に対しても、**継続的な補助制度を創設**すること