

13 地域公共交通の維持・確保に向けた支援措置の拡充について

政策提言先 国土交通省

政策提言の要旨

本県の公共交通は、人口減少に伴う利用者の減少や運転手不足といった課題に直面しています。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構築することが必要であることから、県が中心となり、地域公共交通の維持・確保に向けて、幹線・支線・生活路線について、4 S^{*}の視点により見直しを行っています。

この見直しを進めるためには、国の公共交通関連予算の大幅な拡充、幹線・支線の運行や交通空白解消に向けた支援への重点化が不可欠であり、国庫補助制度の充実強化を提言します。

※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」)

【政策提言の具体的内容】

- 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割が補正予算において措置されていることから、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、現行制度の定額制的な補助制度を見直し、効率的な運行形態へ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、自治体が行きとどめる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。

【政策提言の理由】

- 本県では、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構築するため、県が中心となり、地域公共交通の維持・確保に向けて、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について、4 S^{*}の視点により見直しを行っています。

※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」)

<4 Sの視点による公共交通ネットワークの再構築>

集合	複数の事業体の役割分担により運行の効率化を図る
伸長	住民目線で必要なバス路線等の維持・拡充を図る
縮小	利用者の少ない路線バスの運行エリアを効率的な運行形態へと見直す
創造	利便性を高める先行投資により需要創出型サービスを強化する

- 人口が減少する中であっても公共交通の利便性を維持・確保していくためには、幹線系統と支線系統（フィーダー系統）の連携を前提に、4 Sの視点による見直しによって、国が進める「交通空白解消」や「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構想を具体化することが必要となります。
- これらの取組を着実に進めるにあたって、現行の補助制度は、以下のような課題があります。

①予算総額

- ・国費における当初予算での計上が少なく、補正で計上することが常態化している

②運行への補助

・幹線への補助

市街地など中心部を運行するバス会社は運行経費が高く、周辺部は運行経費が低くなる傾向にあるため、地域ブロック平均単価（補助上限）では、中心部を運行するバス会社に不利。また、輸送人数の少ない路線（過疎地を運行）への減額措置（密度カット）があり、国庫負担は減って自治体負担が増える構図になっている

・支線（フィーダー系統）への補助

効率的な運行や交通空白解消のため、幹線から支線や生活路線への再編を行っても、現行制度では定額制的な算定となっており、国庫負担は変わらず市町村負担が増加する形になっている

③交通空白解消に向けた支援

- ・交通空白解消の取組は継続して実施する必要がある、集中対策期間（R 7～9）終了後も継続して支援することが必要

○ 以上のことから、地域公共交通の維持・確保に向けて、国において公共交通関連の当初予算を大幅に拡充するとともに、幹線・支線の運行への支援の拡充や、交通空白解消に向けた支援の重点化を行うことを提言します。

【高知県担当課】 総合企画部 交通運輸政策課