

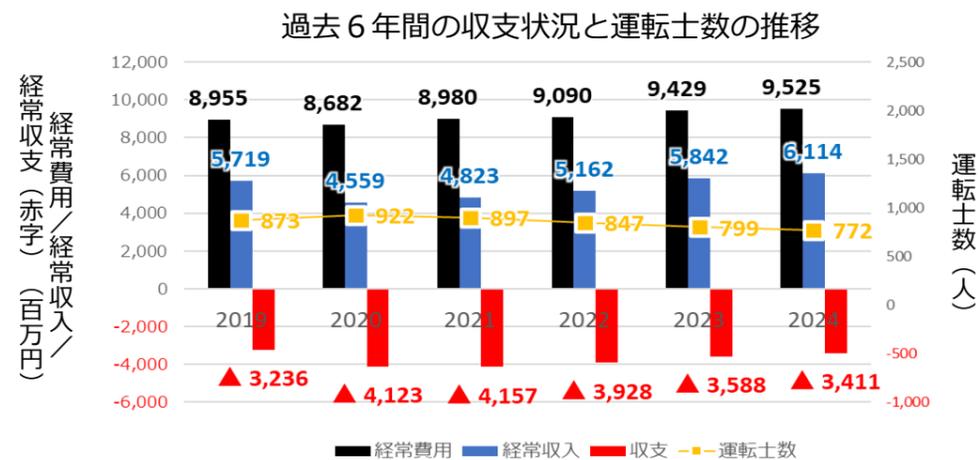
## 趣旨

【背景】2024年度の県市調整会議にて「**自動車1割削減、公共交通2倍、渋滞半減**」の目標および短中長期の数値目標が掲げられました。また今年度から来年度にかけて、県市による**都市交通マスタープラン、地域公共交通計画**が策定されます。

【要望趣旨】路線バス事業は運転士不足のために増強が難しい状況が続いています。そこで本要望書では「**10年で公共交通分担率2倍**」達成に向け、**公共交通の予算を拡大**しつつ、事業者とともに車から公共交通への転換政策を進めていただくことを要望します。

## 現状1. 事業環境

- ✓ 費用：運転士数は減少したが、待遇改善と物価高騰により増加傾向
- ✓ 収支：経常赤字を欠損補助により賄っている状況が続いている



- ✓ 事業収支が改善していないため、人件費捻出ができず人員減が続く
- ✓ 人件費捻出のための運賃値上げを行うと、さらなる利用減を招く
- ➔ **運転士数の確保のため、既存の欠損補助ベースのスキームではなく、公的予算拡大が路線バス強化に不可欠**

## 現状2. 利用状況・交通状況

- ✓ 輸送人員は2019年度比-8.9%に回復したものの、運転士不足に伴う18%の減便により、利用者微減。
- ✓ 共同経営による効率化や「利用者2倍」の取組の成果はあるものの、大きな公的予算を要する施策が無いため、抜本的改善に至らず。
- ➔ **渋滞解消のためにも公的予算拡大による路線バス強化が不可欠**

## 要望：実行に向けた計画・予算・体制の確保

- ✓ 抜本策を長期で実行する計画・予算・体制が無く、現状を打破できていない
- ➔ **抜本策の実現に向けて、官民連携により以下を実施していただきたい。**
  - ① **計画**：県市調整会議で示された内容の着実な実行、および各行政計画（都市交通MP・地域公共交通計画）への目標と具体策の明記
  - ② **予算**：2026年度および長期の公共交通予算拡大
  - ③ **体制**：実現のための新たな推進体制の整備（交通連合/運輸連合等）

上記を見据え実現する施策

## 具体策：公的予算を前提とした、利用者2倍達成に必要な抜本的な路線バス強化

- ✓ 「利用者2倍」に必要な抜本策は、独立採算では不可能
- ➔ **A.増便・路線拡充、B.速達化・交通結節、C.運賃負担軽減**の3分野の抜本的な強化策を、公的予算を前提に、次年度および長期で進めていただきたい。

大分野	小分野	バス利用者2倍達成に必要な抜本的な取組案の一部施策
A.増便・路線拡充	①運転士確保	通学割引の行政負担
	②増便	都市圏幹線1.5倍増の実現
	③新路線	・セミコン路線新設 ・セミコンBRT
B.速達化・交通結節	④速達性・定時性向上	・バスレーン拡大(産業道路等) ・中心部の交通運用改善(信号サイクル、一般車線削減、鶴屋渋滞、大甲橋)
	⑤交通結節	・豊肥線強化にあわせ、JR結節強化・フィーダーバス化 ・熊本電鉄の都心直結・郊外フィーダーバス化
C.運賃負担軽減	⑥運賃負担軽減	・オフピーク半額パスの継続 ・乗り放題サブスク ・免許返納割引制度統一

その他施策は別紙参照。  
最終的には年間数十億円レベルの公費投入が必要と試算。