

新旧対照表

新	旧						
第 4 章第 2 節(2)地域との共創による最適な地域モビリティの推進 (P.67) 略 <u>自動運転サービス社会実装のための取組の推進</u>	第 4 章第 2 節(2)地域との共創による最適な地域モビリティの推進 (P.67) 略						
<table><tr><td>事業概要</td></tr><tr><td><u>本県における持続的な地域公共交通ネットワークの構築に資する移動サービスの一つとしての活用が図られるよう、自動運転サービスの実装に向けた調査・研究等に取り組む。</u></td></tr><tr><td>具体的な内容</td></tr><tr><td><u>人口減少や 2024 年問題等の影響で運転士不足が深刻化する中、今後、移動サービスの提供が困難となる地域の増加が懸念されている。</u> <u>一方で、政府においては、全国でレベル4自動運転サービスを令和 6 年度までに 50 カ所以上、令和 9 年度までに 100 カ所以上で実現することを目標に掲げている。</u> <u>本県においても、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に資する自動運転サービスの実現に向け、推進計画の策定や推進体制の構築、社会実験等の取組を行う。</u></td></tr><tr><td>実施主体、実施地域、実施期間</td></tr><tr><td><u>実施主体:長崎県、市町、バス事業者</u> <u>実施地域:長崎県全域</u> <u>実施期間:令和6年度～令和7年度</u></td></tr></table>	事業概要	<u>本県における持続的な地域公共交通ネットワークの構築に資する移動サービスの一つとしての活用が図られるよう、自動運転サービスの実装に向けた調査・研究等に取り組む。</u>	具体的な内容	<u>人口減少や 2024 年問題等の影響で運転士不足が深刻化する中、今後、移動サービスの提供が困難となる地域の増加が懸念されている。</u> <u>一方で、政府においては、全国でレベル4自動運転サービスを令和 6 年度までに 50 カ所以上、令和 9 年度までに 100 カ所以上で実現することを目標に掲げている。</u> <u>本県においても、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に資する自動運転サービスの実現に向け、推進計画の策定や推進体制の構築、社会実験等の取組を行う。</u>	実施主体、実施地域、実施期間	<u>実施主体:長崎県、市町、バス事業者</u> <u>実施地域:長崎県全域</u> <u>実施期間:令和6年度～令和7年度</u>	
事業概要							
<u>本県における持続的な地域公共交通ネットワークの構築に資する移動サービスの一つとしての活用が図られるよう、自動運転サービスの実装に向けた調査・研究等に取り組む。</u>							
具体的な内容							
<u>人口減少や 2024 年問題等の影響で運転士不足が深刻化する中、今後、移動サービスの提供が困難となる地域の増加が懸念されている。</u> <u>一方で、政府においては、全国でレベル4自動運転サービスを令和 6 年度までに 50 カ所以上、令和 9 年度までに 100 カ所以上で実現することを目標に掲げている。</u> <u>本県においても、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に資する自動運転サービスの実現に向け、推進計画の策定や推進体制の構築、社会実験等の取組を行う。</u>							
実施主体、実施地域、実施期間							
<u>実施主体:長崎県、市町、バス事業者</u> <u>実施地域:長崎県全域</u> <u>実施期間:令和6年度～令和7年度</u>							

(P.68)

表 5-1 実施施策まとめ

	施策・事業	実施期間			実施主体	地域						
		R5	R6	R7		西長 安崎	長 安崎	長 北	半島 島原	五 島	志 岐	対 馬
持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築	バス路線（幹線）に求められる役割や維持・確保の方針の設定				長崎県、市町、バス事業者	○	○	○	○	○	○	○
	バスロケーションシステムの導入、スマートバス停の導入等待合環境の整備				バス事業者	○	○	○	○	○	○	○
	市町を跨ぐ路線における乗り継ぎ環境の整備				バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	地域鉄道の確実な維持				長崎県、市町、鉄道事業者		○	○	○			
	鉄道上下分離区間における路線維持及び利便性向上 ※本事業の実施期間はR5～R13				長崎県、鉄道事業者		○					
	鉄道駅におけるICカード決済の導入による利用者利便の向上				長崎県、鉄道事業者			○				
	離島航路の確実な維持				長崎県、市町、航路事業者	○		○		○	○	○
	離島航空路の確実な維持				長崎県、市町、航空路事業者		○			○	○	○
	バスと鉄道の機能・役割の最適化の検討				バス事業者、鉄道事業者、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	バス等の運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保				バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、長崎県、市町	○	○	○	○	○	○	○
地域との共創による最適な地域モビリティの推進	自動車運転免許証自主返納者や高齢者等の移動手段の確保				市町、バス事業者、タクシー事業者	○	○	○	○	○	○	○
	長崎県MaaSの導入による県内周遊環境の整備				公共交通事業者、観光関係者、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	市町を跨ぐ幹線バス路線、フィーダー路線（支線）及び地域内路線維持のための県・市町の役割整理				長崎県、市町	○	○	○	○	○	○	○
	ニーズに応じた運行形態の効率化やコミュニティ交通への転換の検討				バス事業者、タクシー事業者、鉄軌道事業者、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	地域における最適な交通サービスの検討の推進				長崎県、市町、鉄道事業者、交通関係団体、利用者等		○		○			
	自動運転サービス社会実装のための取組の推進				長崎県、市町、バス事業者	○	○	○	○	○	○	○

(P.68)

表 5-1 実施施策まとめ

	施策・事業	実施期間			実施主体	地域						
		R5	R6	R7		西長 安崎	長 安崎	長 北	半島 島原	五 島	志 岐	対 馬
持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築	バス路線（幹線）に求められる役割や維持・確保の方針の設定				長崎県、市町、バス事業者	○	○	○	○	○	○	○
	バスロケーションシステムの導入、スマートバス停の導入等待合環境の整備				バス事業者	○	○	○	○	○	○	○
	市町を跨ぐ路線における乗り継ぎ環境の整備				バス事業者、鉄軌道事業者、タクシー事業者、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	地域鉄道の確実な維持				長崎県、市町、鉄道事業者		○	○	○			
	鉄道上下分離区間における路線維持及び利便性向上 ※本事業の実施期間はR5～R13				長崎県、鉄道事業者		○					
	鉄道駅におけるICカード決済の導入による利用者利便の向上				長崎県、鉄道事業者			○				
	離島航路の確実な維持				長崎県、市町、航路事業者	○		○		○	○	○
	離島航空路の確実な維持				長崎県、市町、航空路事業者		○			○	○	○
	バスと鉄道の機能・役割の最適化の検討				バス事業者、鉄道事業者、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	バス等の運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保				バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、長崎県、市町	○	○	○	○	○	○	○
地域との共創による最適な地域モビリティの推進	自動車運転免許証自主返納者や高齢者等の移動手段の確保				市町、バス事業者、タクシー事業者	○	○	○	○	○	○	○
	長崎県MaaSの導入による県内周遊環境の整備				公共交通事業者、観光関係者、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	市町を跨ぐ幹線バス路線、フィーダー路線（支線）及び地域内路線維持のための県・市町の役割整理				長崎県、市町	○	○	○	○	○	○	○
	ニーズに応じた運行形態の効率化やコミュニティ交通への転換の検討				バス事業者、タクシー事業者、鉄軌道事業者、市町、長崎県	○	○	○	○	○	○	○
	地域における最適な交通サービスの検討の推進				長崎県、市町、鉄道事業者、交通関係団体、利用者等		○		○			