

## 市街地における生活交通確保ガイドライン概要版

### 1. 日常の移動手段確保に向けた課題

#### 課題 1) 高齢化の進行への対応

本市、市街地は現在の高齢化率が約 23%であり、平成 42 年には約 30%になると見込まれており、車の運転ができない高齢者への対応や交通事故の抑制を図るために生活交通の確保策が必要となります。

#### 課題 2) 公共交通空白地域の解消

市街地においても公共交通空白地域が部分的に存在しており、道路状況からバスの運行が困難な地域もあることから、地域の状況に応じた公共交通空白地域解消策が必要となります。

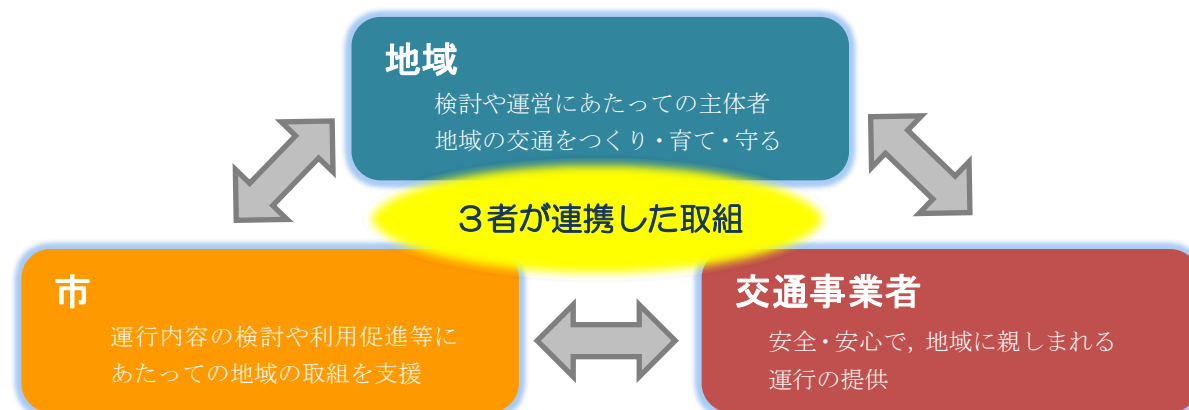
#### 課題 3) 公共交通の維持・存続

通院や買い物、通勤・通学など市民の足となる公共交通の維持・存続・充実は不可欠であることから、生活交通の確保にあたっては、既存公共交通を阻害しない方策が必要となります。

### 2. 市街地における生活交通の基本方針

#### 市街地における生活交通の基本方針

- ① 高齢化の進行や買い物弱者等の生活移動への対応  
高齢化の進行や買い物弱者等の課題に対応するため、地域・市・交通事業者の3者が連携して市街地の生活交通を確保していきます。
- ② 既存公共交通との共存・共栄・連携  
既存公共交通の営業活動を阻害することのないよう共存・共栄・連携して生活交通を確保します。
- ③ 地域住民による組織の形成及び地域が主体となった導入・維持  
自らの交通を「つくり」・「育て」・「守る」という意識を持って取り組んでいきます。



### 3. 生活交通の対応方針と検討の流れ

#### (1) 市街地における生活交通の対応方針

市街地における生活交通を確保する方法としては、路線バスやタクシー事業者が一定充実していることから、バスやタクシー車両を活用していくことを基本とし、以下に地域特性等を考慮した運行形態の対応方針を整理します。

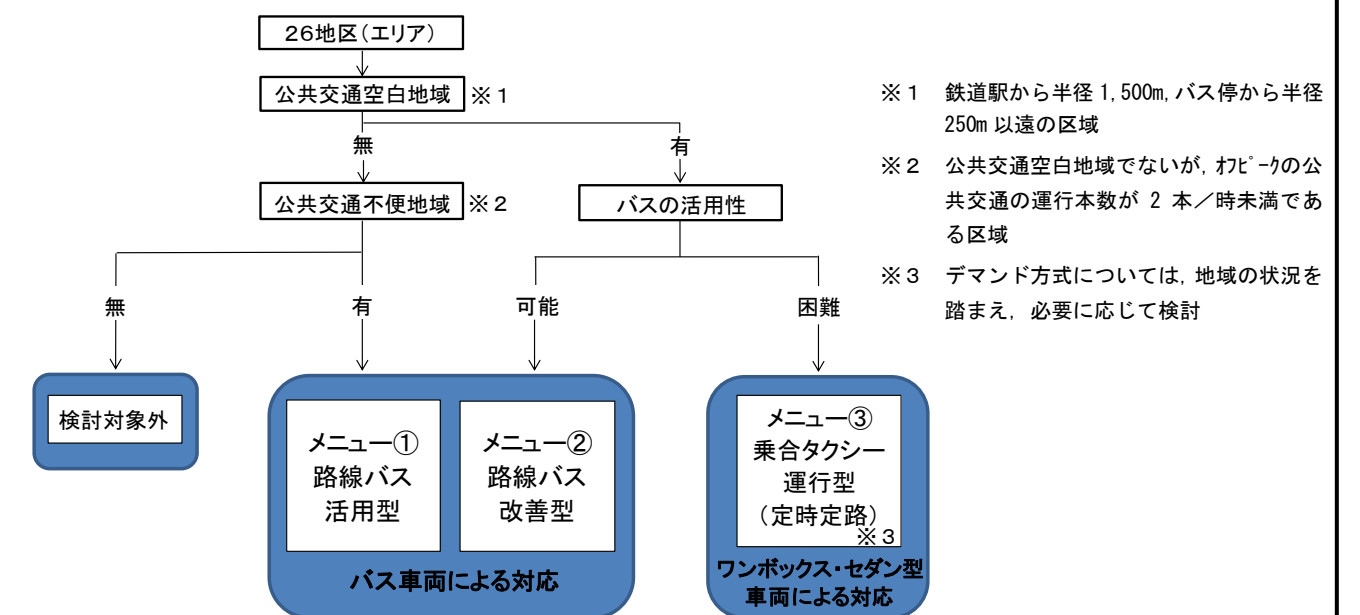
対応分類(メニュー)		対応の考え方	優先度
バスによる対応	メニュー① 路線バス 活用型	バスの利便性が高い地域においては、既存のバス路線を活用していきます。	高 ↓
	メニュー② 路線バス 改善型	交通空白地域の解消にバスが活用できる地域においては、既存バス路線の見直しや路線の新設等に対応していきます。	
タクシーによる対応	メニュー③ 乗合タクシー 運行型	交通空白地域の解消にバスの活用が困難な地域においては、地域主体による乗合タクシーで対応していきます。	低 ↓

#### (2) 検討主体と役割分担

- ・生活交通の確保にあたっては、地域特性や住民ニーズを把握し、運行内容に反映させることで、誰もが利用しやすく持続的な運行が可能になると考えています。そのため、検討段階から地域組織が主体となって取り組んでいきます。
- ・また、市や交通事業者もそれぞれの役割を担い、協働で取り組むことが重要です。

#### (3) 生活交通確保の検討の流れ

検討にあたっては、以下のような流れで各地区の状況に応じた生活交通の確保を検討していきます。



#### 4. 各メニューの考え方

##### メニュー①：路線バス活用型

- 既存のバス路線を活用して生活交通の充実を図ります。  
 <検討に適した地区の状況>
  - ・公共交通の利便性が一定高い（=公共交通空白地域は存在しないが、公共交通不便地域は存在する）地区

##### ● メニュー①の考え方

###### 地域が主体となって利用促進策を行います

- ・運行本数など路線バスのサービスレベルの向上を要望する地区において、市が支援しながら地域が主体となって利用促進策（利用啓発チラシ・時刻表・割引券の配布等）を検討、実施します。
- ・市は、利用促進に要する費用について補助を行います。

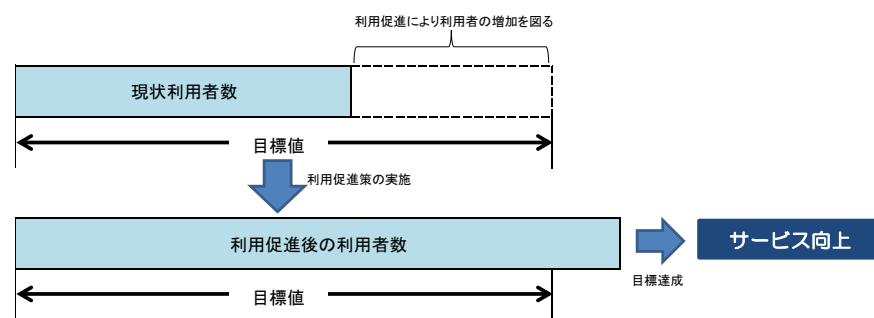
###### 目標を設定して取り組みます

- ・利用促進策の検討、実施にあたっては、行政が支援を行い、バス事業者と調整を図りながら利用者の増加数等の目標値を設定するとともに、目標を達成した場合のサービス向上の内容（運行本数の増便やバス停上屋等の利用環境整備など）を決定します。

###### バスのサービスレベルを強化し、生活交通の充実を図ります

- ・利用促進策実施の結果、利用者の増加目標を達成した場合には、バス事業者がサービスレベルを強化し、路線バスの充実を図ります。

##### <サービス向上実現までのイメージ>



##### メニュー②：路線バス改善型

- 既存バス路線の延伸やバス路線の新設を行い、生活交通の確保を図ります。  
 <検討に適した地区の状況>
  - ・公共交通空白地域が存在しており、空白地域の解消にバスの活用が見込める地区

##### ● メニュー②の考え方

###### 地域が主体となって検討します

- ・路線バスのルート延伸等を要望する地区において、市が支援しながら地域が主体となってルートや運行本数等をバス事業者と調整しながら設定します。

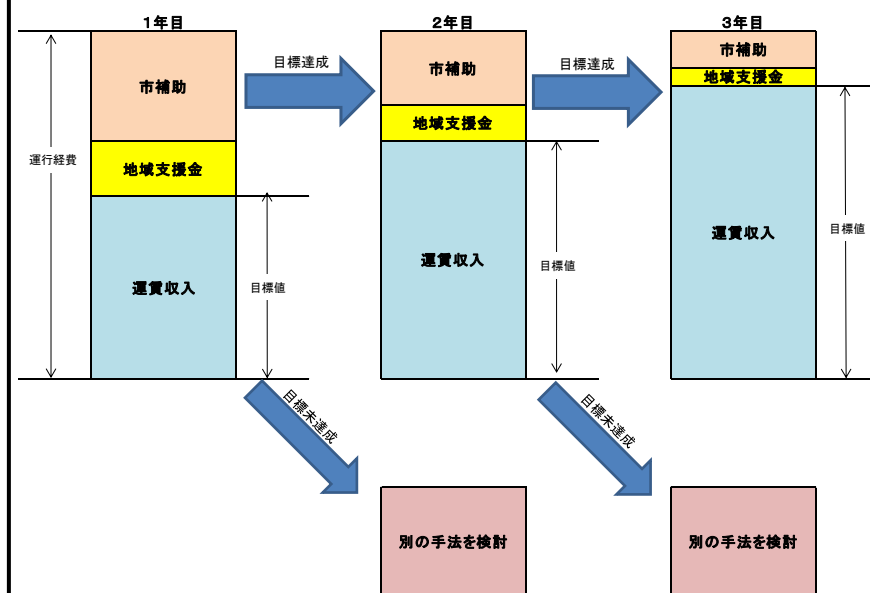
###### 目標を設定して取り組みます

- ・地域とバス事業者間で運行計画や目標、運行経費の負担方法等について協定を結んだうえで、バス事業者が運行します。目標を達成した場合には、翌年度も新たな目標を設定し、改めて協定を結んだうえで運行を継続します。

###### 地域と行政で運行を支援します

- ・利用者の定着には期間を要することから、運賃収入で賄えない運行経費の不足分については地域負担を基本としますが、市も一定期間補助を行います。また、バス停の設置などに要する初期費用や利用促進策に要する費用についても補助します。

##### <運行経費に対する負担のイメージ>



##### メニュー③：乗合タクシー運行型

- 地域が運営主体となった乗合タクシーの運行により、生活交通の確保を図ります。  
 <検討に適した地区の状況>
  - ・公共交通空白地域が存在しており、道路幅員などの問題によりバスの運行が困難な地区
  - ・バスを運行させるだけの需要が見込めない地区

##### ● メニュー③の考え方

###### 地域が主体となって取り組みます

- ・バスの活用が困難な地区において、郊外部における地域内交通と同様に市が支援しながら地域が運営主体となった乗合タクシーの運行により生活交通の確保を図ります。

###### 既存公共交通との共存を図ります

- ・乗合タクシーの導入にあたっては、原則として地区内の運行に限ります。地区外へは、鉄道駅や主要なバス停に結節し、乗り継いで移動することとなります。
- ・乗合タクシーの運行方式には、大きく分けて「定時定路方式」と「デマンド方式」の2通りがありますが、バス路線が一定充実している市街地においては、既存バス路線への影響に配慮する必要があることから、競合しないルートによる「定時定路方式」を基本とし、それぞれの地域の状況を踏まえて運行方式を決定します。

###### 交通事業者が運行を担い、市も取組を支援します

- ・地域は、タクシー事業者やバス事業者など交通事業者と委託契約を締結し、実際の運行は交通事業者が行います。
- ・市は、運賃収入・地域支援金で賄えない運行経費の不足分について補助します。また、停留所の設置などに要する初度開設費や事務費など運営に必要な経費についても補助します。

##### <運行経費に対する負担のイメージ>

