

①-①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- 地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。
- 医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

具体例：富山県富山市

拠点集中型のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの再構築

- 約436haの中心市街地(都心地区)及び富山駅を中心とした19の公共交通軸と約3,489haの公共交通沿線居住推進地区
- 上記地区内の居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成

- おでかけ定期券
交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、年1000円の負担金を支払えば、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引を実施



効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化

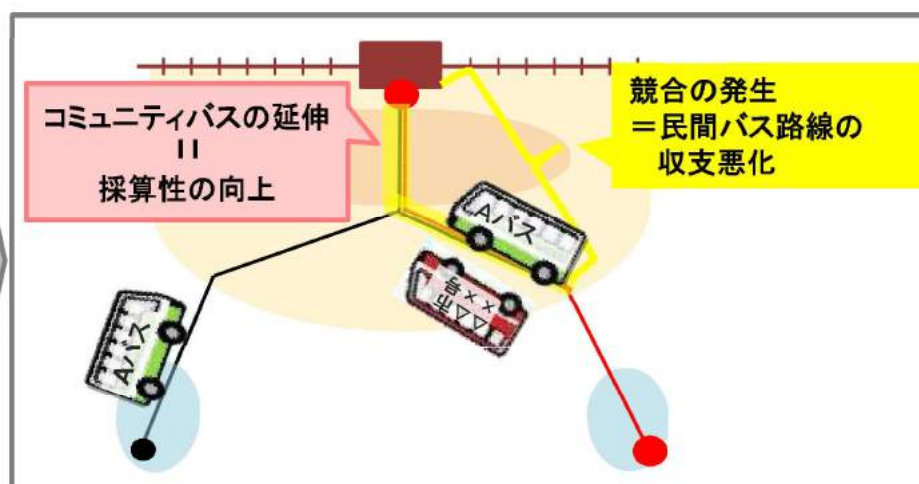
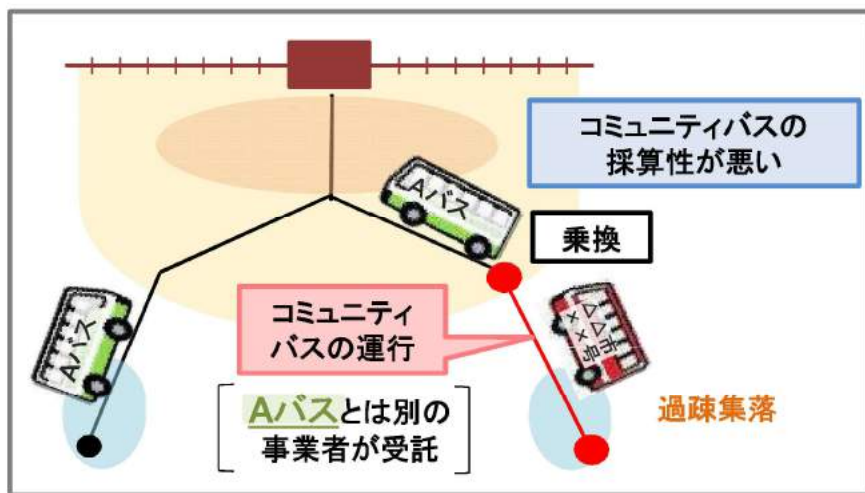
住民のライフスタイルの変化

歩行者数の増加、空き店舗の減少

買い物目的の外出機会の増加

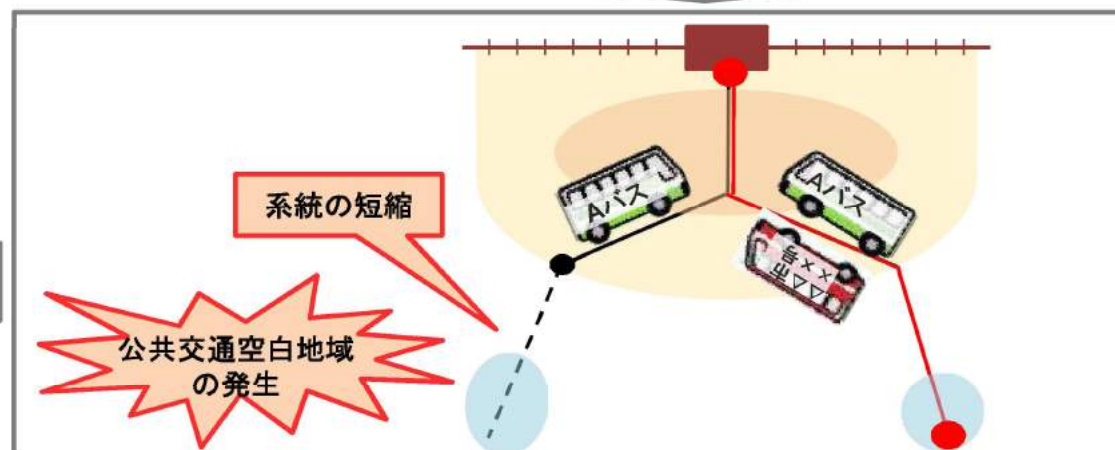
①-② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

- 地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。
- 公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。



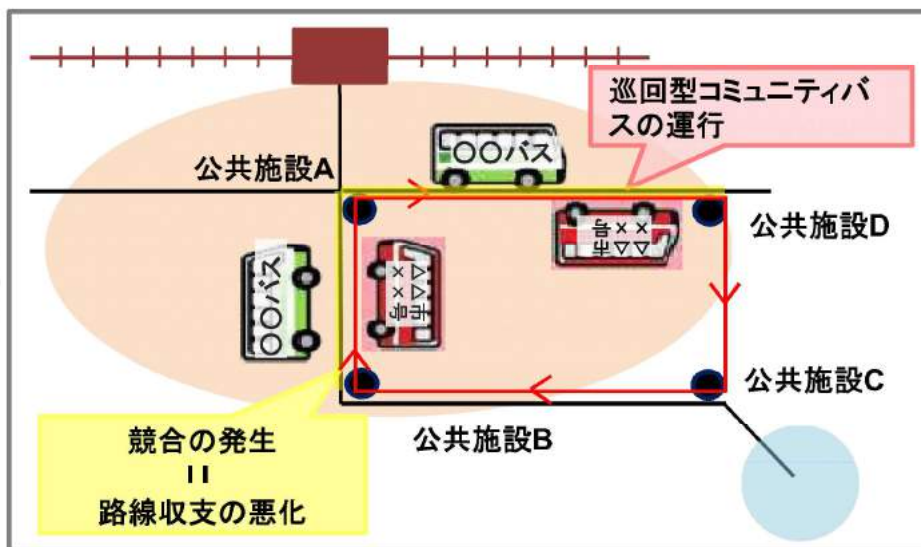
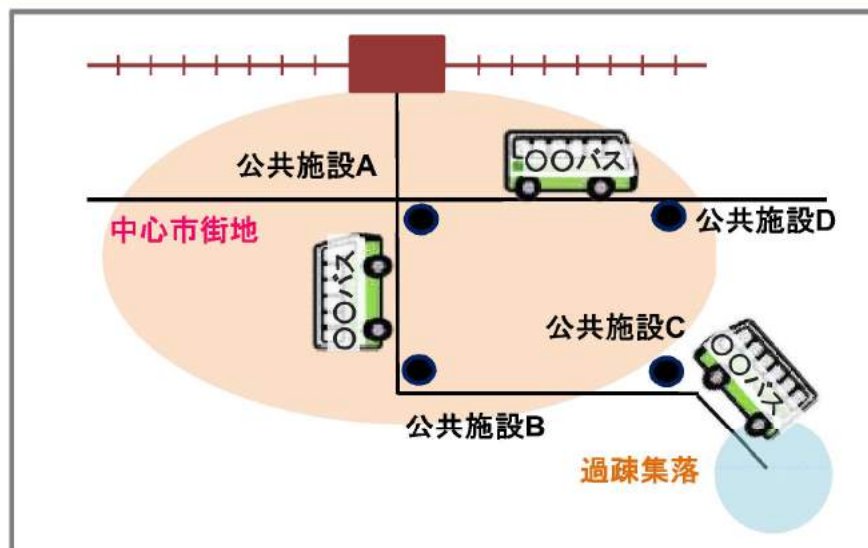
問題事例：コミュニティバスと民間バスの競争
(パターン①廃止代替路線の延伸)

地域全体のネットワークについて
バス事業者と十分協議を行い
役割分担を決定することが必要

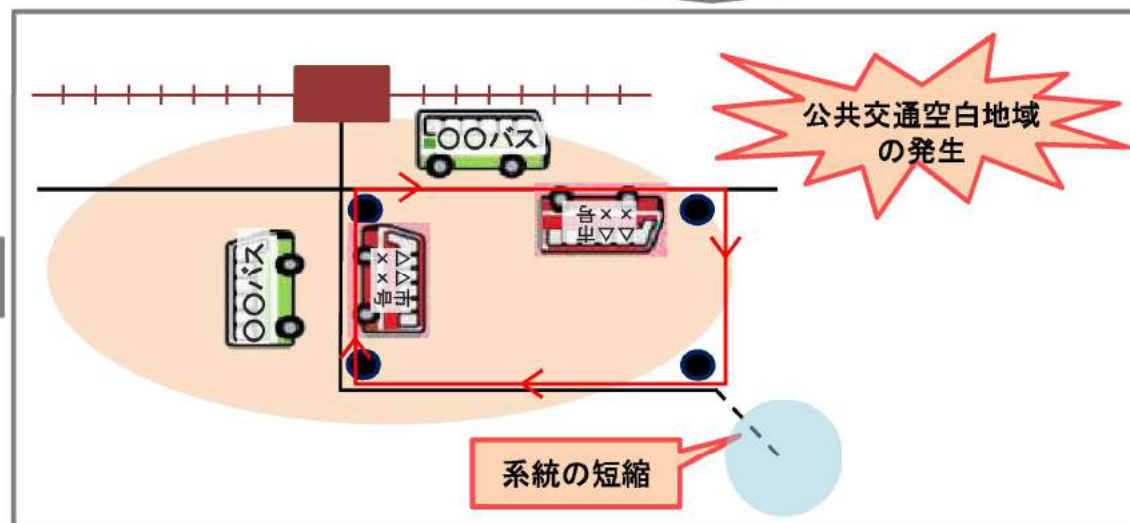


①-② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

問題事例：コミュニティバスと民間バスの競合（パターン②公共施設巡回型）



地域全体のネットワークについて
バス事業者と十分協議を行い
役割分担を決定することが必要



①-③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

■ 人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

具体例：兵庫県豊岡市

需要規模に応じた多様な交通手段による最適な生活交通ネットワークの構築

全但バス(路線バス)

中心部から生活拠点を運行(幹線系統)

※出典: 全但バス(株)

コバス(全但バス)

市中心部の循環コミュニティバス

系統: 2系統
使用車両: 2両
大人運賃: 100円

凡例

- 全但バス
- イナカー (定時定路線)
- - - イナカー (デマンド)
- - - チクタク

イナカー(市営)

生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数: 8路線12系統
使用車両: 12両
大人運賃: 初乗り100円、上限400円

チクタク(地域主体交通)

デマンド型の自家用有償運送

路線数: 3路線4系統
使用車両: 3両(市公用車を無償貸与)
大人運賃: 初乗り100円、上限200円

※出典: 豊岡市

イナカー(市営・デマンド)

利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ 総合特区指定地方公共団体

効果

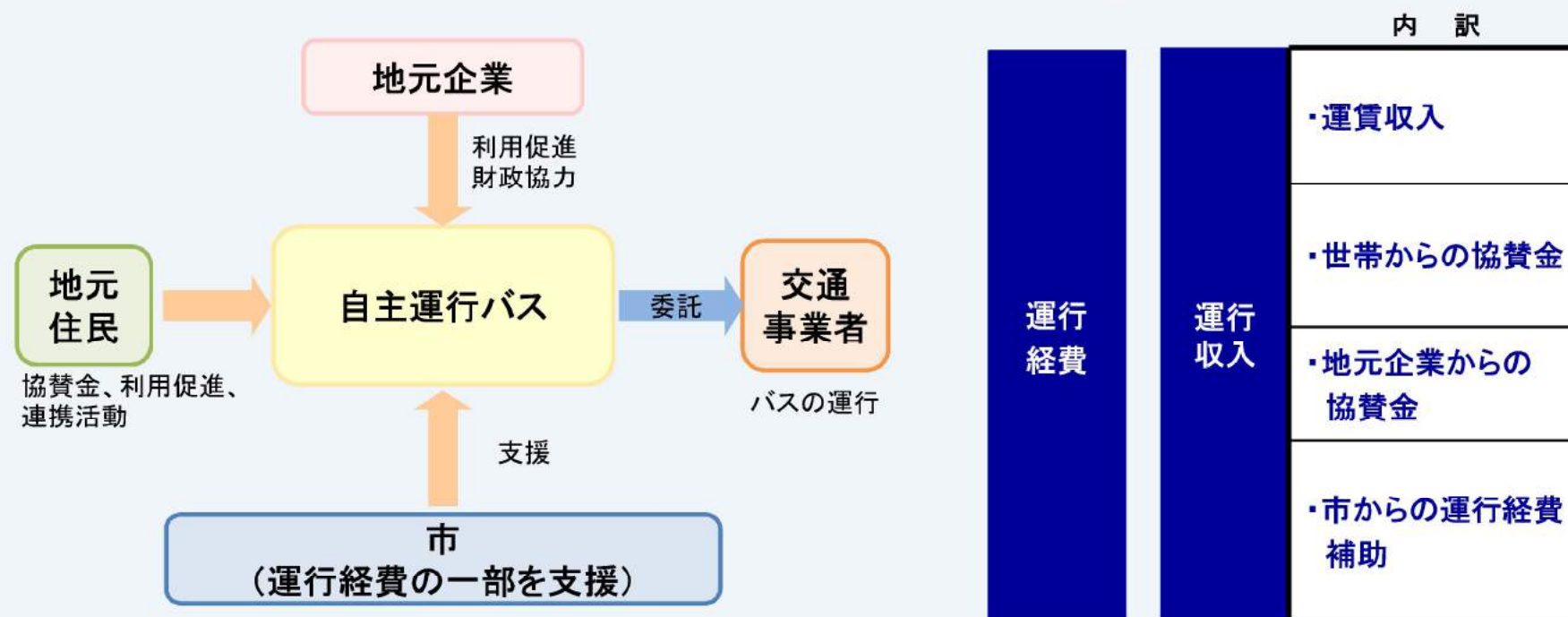
- 交通空白地域の発生を防止
- 運行経費の抑制
- 市内のバス交通の効率化

27

①-④ 住民の協力を含む関係者の連携

- 地域公共交通は、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産。
- 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、**住民が主体となって**公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが必要。

＜地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施した例＞



②区域:広域性の確保

- 当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、**個別・局所的にならない**よう留意。
- 区域の検討に当たり、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して取り組む。

具体例:愛知県北設楽郡

山村の複数町村の連携による
生活交通ネットワークの構築

○各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。

○独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「分かりやすさ」にも配慮。

○路線を「基幹バス」、「支線バス」、「デマンドバス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備を充実。

効果

郡内唯一の高校の下宿解消

高齢者の外出機会の増加



3町村の地域公共交通イメージ

実線:基幹バス 点線:支線バス 橋円:デマンドバス



町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

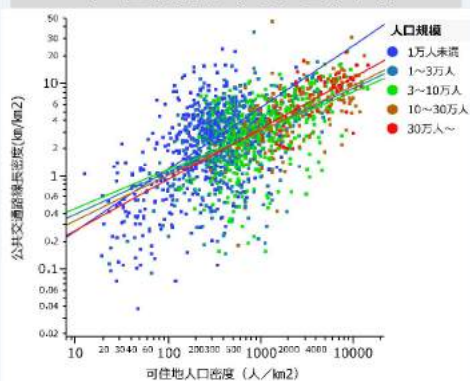


③ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、地域が自らの目指す方向性を**具体的な数値目標**として明示。
- 公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意。
- 地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

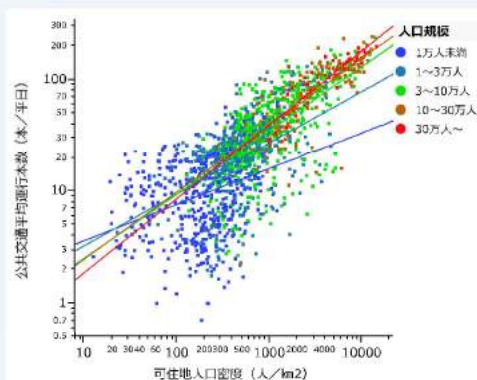
公共交通のアクセシビリティ(行きやすさ、乗りやすさ)に係る国土交通省の試算・分析に関する検討

公共交通の路線長と人口密度の関係のイメージ
(=空間的アクセシビリティ)



※公共交通路線長密度＝
(鉄道路線長＋バス路線長)／可住地面積(km/km2)

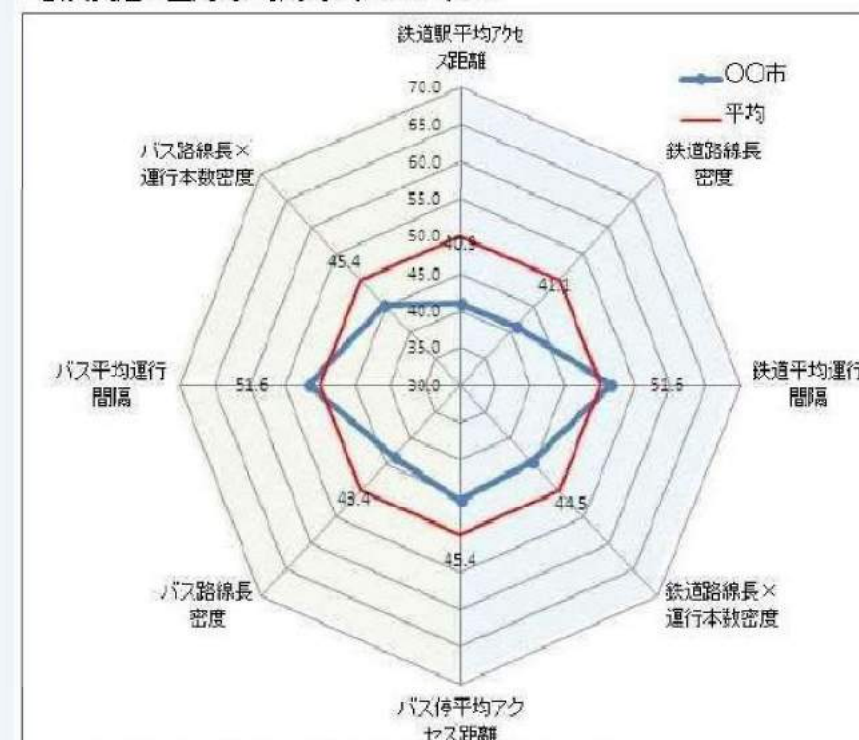
公共交通の運行本数と人口密度の関係のイメージ
(=時間的アクセシビリティ)



※公共交通平均運行本数＝
鉄道路線当たり平均運行本数＋バス路線当たり平均運行本数(本／平日)

公共交通アクセシビリティの評価

■公共交通の空間的・時間的アクセシビリティ



※各指標の偏差値をレーダーチャートに図化した。偏差値は同一人口規模の市町村毎(30万人以上、10～30万人、3～10万人、1～3万人、1万人未満の5区分)に算出した。