

第4章 施策展開

4-1 施策の体系



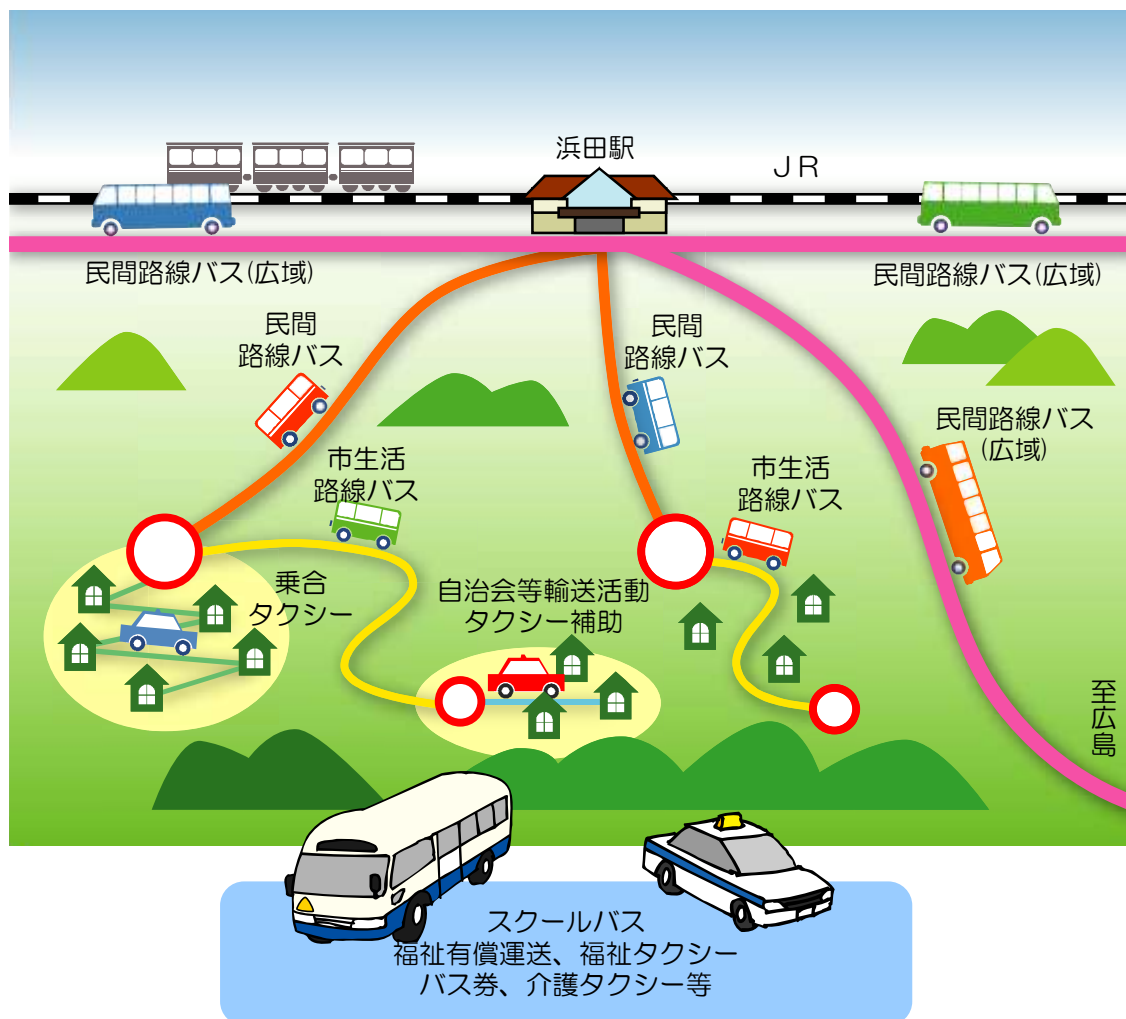
4-2 地域の状況に適した交通サービス

(1) 需要に応じた最適な公共交通体系の構築

人口集積の状況や地形の状況、基幹交通や地域内交通など、各種条件によって交通需要は大きく異なります。また、基幹交通と地域内交通などの階層構造と役割分担を明確にして、各交通サービスが連携する交通体系を構築する必要があります。

このような需要の大きさや役割分担に対応して、路線バス、乗合タクシー、過疎地有償運送¹、タクシー補助制度など、様々なサービスを導入して効率的・効果的な公共交通体系を構築します。

需要に応じた公共交通イメージ



¹ 過疎地有償運送：過疎地域において社協や地縁団体等が利用登録した地域住民に行う運送。

需要に応じた交通サービス

需要	運行形態	特徴
多↑ ↓少	○JR ○民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・市外や県外への基幹交通 ・高いサービス水準 ・大量輸送、速達性、定時性を重視 ・通勤・高校通学・業務・旅行等の目的での利用
	○民間路線バス (幹線交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線交通（主に市内自治区の連絡） ・市街地内交通（市街地内の循環機能） ・比較的高いサービス水準 ・大量輸送、定時性に配慮 ・通勤・高校通学・通院・買い物等の目的での利用
	○市生活路線バス (フィーダー交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー交通（主に自治区内の移動、幹線交通までの移動） ・定時・定路線（バス停で乗降 ※フリー乗降区間あり） ・需要に見合ったサービス水準 ・小中規模の輸送、定時性に配慮 ・小中学生の通学・通院・買い物等の目的での利用
	○乗合タクシー (フィーダー交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー交通（主に自治区内の移動、幹線交通までの移動） ・デマンド型運行（予約に応じて運行） ・低いサービス水準、ただし自宅近くで乗降可能 ・小規模の輸送、確実性に配慮 ・通院・買い物等の目的での利用
	○自治会輸送活動 ○タクシー等の補助 制度の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー交通（主に自治区内の移動、幹線交通までの移動） ・デマンド型運行（予約に応じて運行） ・非常に低いサービス水準、ただし自宅近くで乗降可能 ・非常に小規模な輸送、最低限の移動手手段確保 ・ボランティア輸送であり、継続性が課題
限定した需要	○スクールバス ○福祉有償運送 ○福祉タクシー ○バス券 ○介護タクシー等	<ul style="list-style-type: none"> ・特殊ニーズに対応した交通 ・福祉的観点からの移動手手段提供であり、個別輸送が基本（スクールバス以外）

注 1) サービス水準：表中のサービス水準の高低は、主に運行頻度、運行時間帯の長短の視点から捉えています。

注 2) 幹線交通・フィーダー交通：市中部と各自治区を結び、市内の移動を担う民間路線バスを幹線交通と位置付け、各自治区内の移動を担い、幹線交通と連携して市内の交通網を形成する市生活路線バス、乗合タクシーをフィーダー交通（支線）と位置付けています。

(2) 地域間移動サービスの連携強化

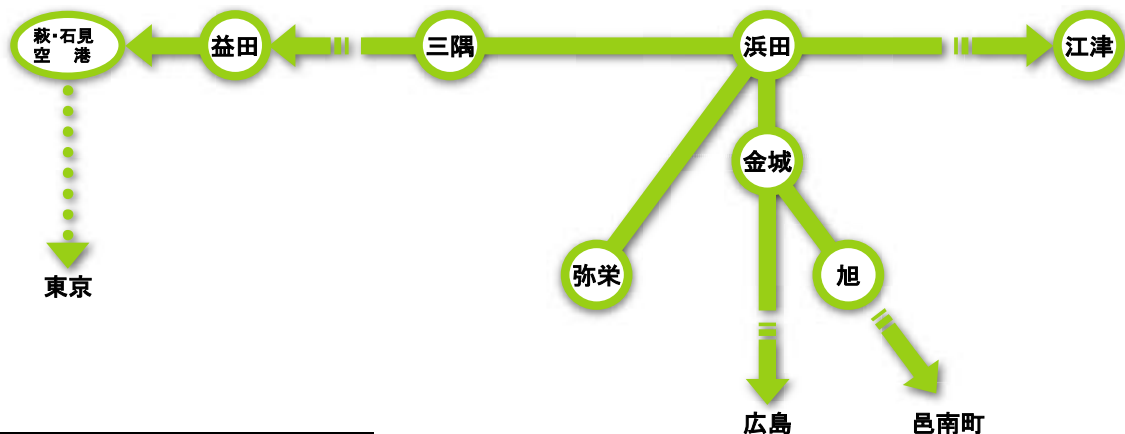
隣接自治体や市外との地域間移動サービスを強化することで、地域間交流を促進し、各種経済活動の活性化を図ります。

- ① 鉄道と路線バスの連携
 - ・ 鉄道駅のバリアフリー²化
 - ・ 円滑な乗り継ぎを考慮したバスのダイヤ設定
- ② 広域バスネットワークの構築
 - ・ 近隣自治体とのバス路線のサービス内容の調整
- ③ 萩・石見空港へのアクセス性向上
 - ・ 本市から萩・石見空港への直通アクセス交通の運行

(3) 自治区と市中心部間の交通強化

自治区中心部と各種拠点機能が集積し移動の目的地となる市中心部とのアクセス交通を強化することで、市民生活の利便性を向上させます。

- ① 幹線交通としての路線バスの充実
 - ・ 自治区と中心部を結ぶ路線バスルートの再編
- ② 路線バスのダイヤ見直し
 - ・ 利用しやすいダイヤ設定
- ③ 地域内交通との乗り継ぎ利便性の向上
 - ・ 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
 - ・ 乗り継ぎに配慮した料金の検討
 - ・ 幹線交通と地域内交通の交通結節点の環境向上



² バリアフリー：障がいのある人々が、生活環境（住宅、地域施設、交通施設）において、普通に生活することを阻んでいる障壁（バリア）をなくすこと。

(4) 様々な形態による地域内交通の確保

主に自治区中心部への移動を担う地域内交通に関しては、地域毎の居住環境や人口集積状況、及び地形や道路状況に応じて、様々な交通サービスの形態から地域と『協働』で最適なものを選択し、地域内交通の確保を図ります。

①地域ニーズと需要に対応した交通サービス水準の決定

- ・目的地、運行ルート、運行する曜日、運行便数、ダイヤ、運賃等

②地域各種条件と需要に対応した効率的な運行形態の選定

- ・地形、道路、人口集積等の状況に応じて、路線バス・乗合タクシー・過疎地有償運送・自治会等輸送活動・タクシー補助制度など、地域に適した運行形態の選定
- ・スクールバスの有効活用



(5) 乗り継ぎ環境の向上

広域移動を担う鉄道駅のバリアフリー化を推進します。また、地域内交通と幹線交通の乗り継ぎの利便性を向上させるとともに、待合い環境を向上させることで、シームレス³な移動環境を構築します。

① 鉄道駅的环境向上とバリアフリー化

- ・ 鉄道駅における待合い環境の向上
- ・ 鉄道駅のバリアフリー化推進
- ・ パーク&ライド⁴駐車場整備

② 鉄道と路線バスの連携強化

- ・ 鉄道のダイヤにあわせた路線バスのダイヤ設定

③ 幹線路線バスと地域内交通の乗り継ぎ環境向上

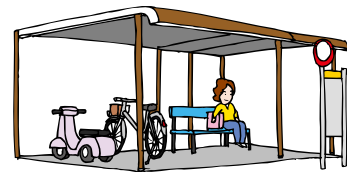
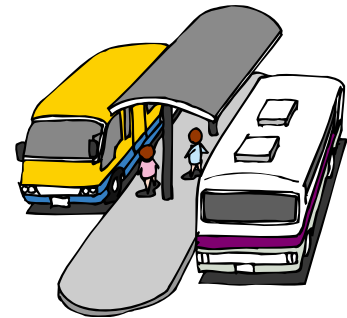
- ・ 快適な待合い環境の構築
- ・ 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
- ・ 交通結節点のバリアフリー化
- ・ 既存商業施設等の活用
- ・ 乗り継ぎ情報の提供

④ バス停の環境向上

- ・ 地域と連携した屋根、ベンチ等の整備の促進
- ・ バスロケーションシステム⁵の検討
- ・ 自転車やシニアカー⁶駐輪・駐車場の整備

⑤ 道路環境等の整備

- ・ 道路改良や修繕等にあわせて安全なバスの乗降ができるよう、適宜改善



³ シームレス：継ぎ目のないこと。バス利用者が乗り継ぎでの負担感がない状態。

⁴ パーク&ライド：自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム。

⁵ バスロケーションシステム：無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集し、利用者に知らせたり、バスの定時運行の調整等に役立てたりするシステム。

⁶ シニアカー：高齢者向けに作られた、三輪または四輪の一人乗りのバッテリー車。

(6) 交通システムの評価と適用基準

市内の各地域の居住状況、学校統廃合などによる交通需要変化に伴って、適宜交通システムのサービス水準や運行形態を評価して改善するなど、PDCA サイクル⁷の中で再構築することが必要となります。

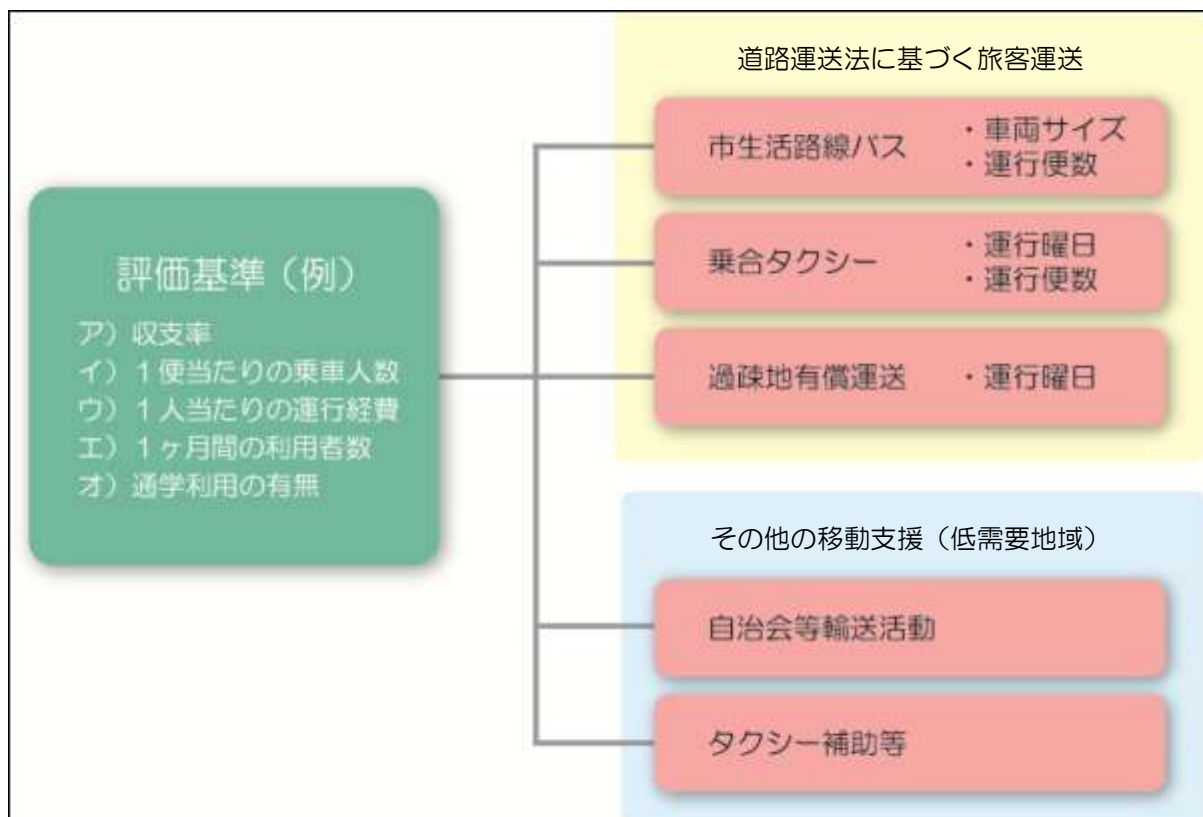
運行に係る経費や利用状況等を勘案して、最適な運行形態を選定するための統一した評価基準と適用基準を定めます。

①継続的なサービス評価

- ・ 毎年の利用状況や経費等の交通サービス評価の継続

②評価のための適用基準

- ・ 客観的指標による評価の基準
- ・ 収支率⁸、1人当たり運行経費、1便当たり平均利用者数などを用いた総合的評価



⁷ PDCA サイクル：管理を円滑に進めるための業務管理手法の一つ（20 ページ注釈参照）。

⁸ 収支率：一定の収入をあげるための費用の割合（収入÷費用）。

4-3 市民生活を支える移動環境

(1) 利用したくなる公共交通サービス

公共交通は、市民生活を支える社会基盤として重要な役割を有しています。とりわけ、通勤・通学の移動手段の確保は、都市活動の活性化や定住促進につながるものとなります。さらに、これら毎日の活動で公共交通を利用すれば、利用促進の効果が非常に大きなものとなります。

また、高齢者等の通院や買い物目的の外出であっても、活動時間の確保、利用者の運動能力、支払い負担などから、利用したくなる公共交通サービスの提供が必要です。

①運行時間帯の拡大

- ・通勤や通学の帰宅時に利用できるダイヤ設定

②継続的なサービス評価

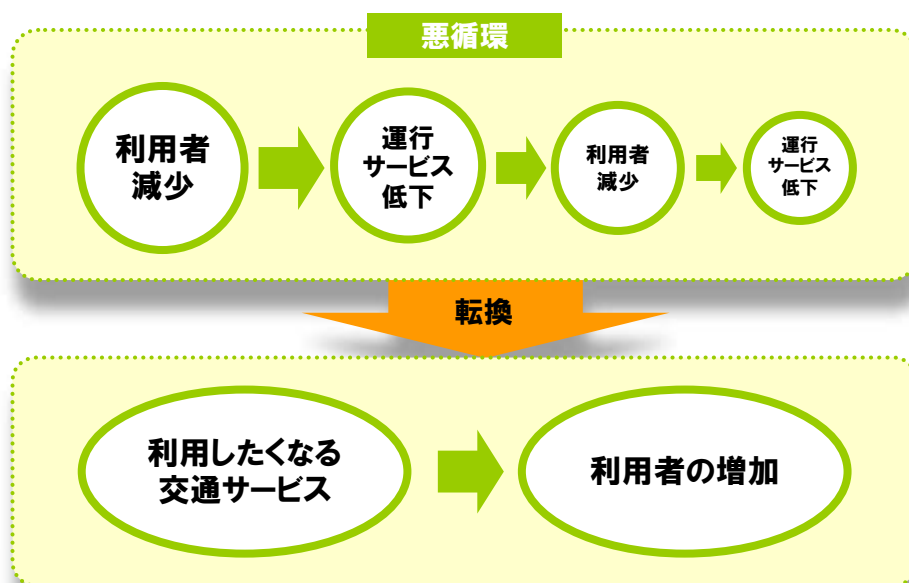
- ・毎年の利用状況や経費等の交通サービス評価の継続

③生活活動に配慮したダイヤ設定

- ・朝出かけて、通院等の活動終了後に帰宅可能なダイヤ設定

④負担軽減に向けた運賃設定や定期券

- ・上限運賃設定の検討
- ・通学定期券の負担軽減
- ・様々な新しい定期券などの導入検討



(2) 誰もが利用できる交通環境

市民誰もが安心して安全に外出できるように、交通手段のユニバーサルデザイン⁹化と運行の工夫を進める必要があります。

特に、高齢者や障がい者、妊産婦、学生などが、気軽に公共交通を利用して外出できる交通環境を構築します。

① バリアフリー対応

- ・車両のバリアフリー化
- ・交通結節点のバリアフリー化

② わかりやすい情報提供

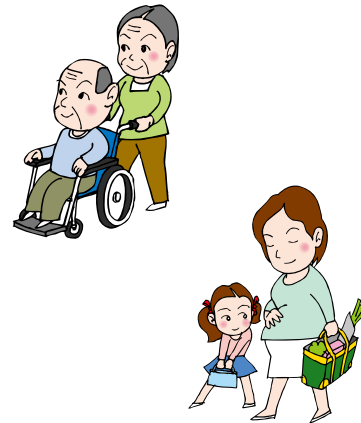
- ・公共交通総合時刻表やバスマップの作成
- ・わかりやすい行き先表示
- ・ICT¹⁰技術を活用した公共交通利用支援施策

③ 夜間帰宅便の設定

- ・夜間運行ダイヤの検討

④ 乗務員の接客マナー向上

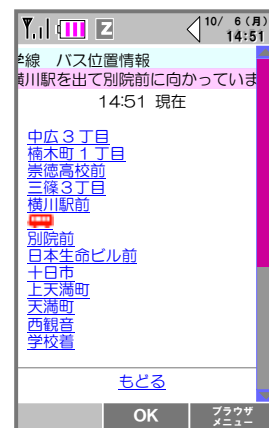
- ・各交通サービスの接客教育の実施



参考：分かりやすい情報提供の事例
バスマップ（岐阜市）



携帯電話での
バス位置表示例



⁹ ユニバーサルデザイン：文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）。

¹⁰ ICT（Information and Communication Technology）：情報や通信に関連する技術一般の総称。

(3) 交通弱者の生活確保

自動車を利用できない高齢者や小中高生などの生活を確保するためのサービス提供が必要となります。また、遠距離を通学する児童・生徒の通学手段確保を行う必要があります。



①交通空白地域の解消

- ・バス停などから離れた地域への交通サービス提供
(乗合タクシー、過疎地有償運送、自治会等輸送活動、タクシー利用補助など)

②地域状況に応じた効率的で利便性の高い運行形態

- ・需要に応じた車両サイズ
- ・需要に応じた定時定路線運行とデマンド型区域運行¹¹の検討

③児童生徒の通学手段確保

- ・スクールバス機能の確保
- ・専用スクールバスと路線バス活用の検討



(4) 乗合交通と個別輸送サービス

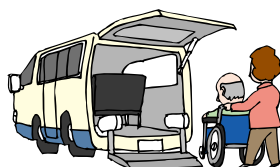
高齢化が進み、公共交通の基本である「乗合」での利用が困難な方の増加が予想されます。今後の公共交通運行計画では、乗合交通と個別輸送サービスの役割分担を明確にして、効率的で効果的な運行形態による交通サービス導入が必要となります。

①福祉分野との調整による施策検討

- ・福祉有償運送と乗合タクシーの役割分担の明確化

②住民と協働で考える移動手段確保策

- ・住民が真に必要なとする交通サービスを『協働』で検討



¹¹ デマンド型区域運行: 特定の運行ルートを決めず、運行区域を定め、予約に応じてその都度、効率的な運行ルートを選択し、運行する方法。