

地域公共交通の目指す姿を実現するための施策及び取組方針の設定

地域公共交通の目指す姿/ 具体的に実現したいこと	実現したい移動のために 解決すべき問題点	問題点の原因 ※黄色は重点施策関連	解決のために必要な施策 ※黄色は重点施策	取組方針
<p>①地域公共交通までの「あと一歩」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち</p> <p>(具体的に実現したいこと) 地域公共交通を利用できるようにする手段を提供することで「おでかけ」不便地域・時間を解消し、移動に制約がある人も含め、安心して外出や社会参加できる環境を作る</p>	<p>既存の地域公共交通の利用が何らかの理由で難しい</p> <p>移動が不便なことにより、外出そのものを控えている</p>	<p>駅・停留所までの移動に負担が生じている(勾配や距離など)</p> <p>需要が集中する時間帯に地域公共交通の供給が行き届かない</p> <p>道路が狭隘で大きな車両が通行できない</p> <p>地域公共交通に自力で乗降できない、着席できない</p> <p>駅・停留所での乗り換え・乗り継ぎができない</p> <p>地域公共交通利用が選択肢に入っていない(移動制約者)</p> <p>外出意欲そのものが低下している</p>	<p>地域拠点(駅・停留所等)までの移動手段の提供、乗降介助・介添サービスの提供</p> <p>需要の時間的分散の推進(タクシーの午後利用の推進等)</p> <p>小さなモビリティやタクシーの活用による移動手段の提供</p> <p>車両のバリアフリー化、介添サービスの提供</p> <p>乗降介助、乗り換え・乗り継ぎ時の介添サービスの提供</p> <p>利用啓発(情報提供、コンシェルジュ、乗り方教室)</p> <p>外出促進策の展開(サロン、買物等と連携)</p>	<p>1-1 地域公共交通を利用しやすい環境づくり</p> <p>1-2 市内の主要施設へのアクセス向上</p> <p>1-3 目的地施設と連携した外出促進</p> <p>1-4 様々な心身状況等にある移動制約者に対応した移動手段の確保</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">様々な移動手段を選べるようになる</p>
<p>②使いやすい地域公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまち</p> <p>(具体的に実現したいこと) 地域公共交通の利便性・快適性を高め、自家用車でなくても「おでかけ」がもっと楽しくなる環境を作る</p>	<p>自家用車と比較すると、地域公共交通の利便性・快適性が低い</p> <p>既に一定の水準にある地域公共交通が十分に活用されていない</p>	<p>地域公共交通利用時に到着時間が読みにくい</p> <p>便数や所要時間の面で地域公共交通が使いづらい</p> <p>移動に係る運賃の負担が大きい</p> <p>乗り換え・乗り継ぎの負担が大きい</p> <p>地域公共交通利用が選択肢に入っていない(日常・観光)</p>	<p>位置情報提供、待ち環境整備、将来的な道路空間再編・交通運用見直し検討</p> <p>地域公共交通のサービス水準の維持</p> <p>運賃改変(企画券、乗継割)、運賃補助</p> <p>駅・停留所での案内・情報提供強化、乗継割、待ち環境整備</p> <p>利用啓発(情報提供、コンシェルジュ)、目的地との連携</p>	<p>2-1 地域公共交通のサービス水準維持・強化</p> <p>2-2 既存の地域公共交通サービスの有効活用</p> <p>2-3 渋滞対策、道路空間の再配分・運用ルール見直し</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">使いやすいことを高める</p>
<p>③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち</p> <p>(具体的に実現したいこと) ①②の実現のために、住民、利用者、交通事業者、行政、その他関係者全員で協力し合い、持続的に「おでかけ」を支える体制を築く</p>	<p>地域公共交通に関する担い手・投資が足りていない</p> <p>移動に起因する環境負荷が大きい</p>	<p>交通事業者等の就業環境に魅力が少ない</p> <p>就業先としての選択肢に交通事業者等が入っていない</p> <p>福祉移送サービスを提供する主体の運営体力が低下している</p> <p>一人で車を利用する移動が多い</p> <p>環境への負荷が大きい移動手段が使われやすい</p>	<p>就業環境改善に向けた支援、運行負担軽減(キャッシュレス決済推奨・渋滞対策等)</p> <p>担い手確保に向けた多面的支援(人材確保・定着支援、広報支援等)</p> <p>運行経費等に対する公的支援、民間事業者との連携強化</p> <p>相乗り促進(自家用車、タクシー)、目的地との連携</p> <p>EVの活用、シェアリングモビリティの活用</p>	<p>3-1 市内地域公共交通の維持・確保に係る人材・資金の確保</p> <p>3-2 移動の充実を通じた周遊・消費の拡大</p> <p>3-3 地球環境への悪影響が少なく持続可能な移動手段の活用</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">ソフト・カネ・ヒトの面で持続可能なまち</p>

重点施策の具体的内容

様々な移動手段を
選べるようにする

地域拠点(駅・停留所等)までの移動手段の提供、乗降介助・介添サービスの提供

- お出かけ不便地域において、バス・鉄道に乗り継ぐ地域拠点(駅・停留所付近)までの移動手段を地域主導で確保する取組への支援。
- 地域拠点までの徒歩移動への付き添い、地域拠点での地域公共交通への乗降支援等の活動に対して支援。

需要の時間的分散の推進(タクシーの午後利用の推進等)

- 朝時間帯に集中する移動需要を分散させるため、オフピークの地域公共交通利用を推進するインセンティブを付与。
- 例えば、午後時間帯のタクシー利用者への割引制度の導入など。

使いたすやすやすを高める
各移動手段の

位置情報提供

- 交通事業者が進めるGTFS-RTの整備と連携し、運行遅延や接近状況等を反映したリアルタイム性の高いバス運行情報を利用者に提供。
- 主要な結節点・交通拠点等において、デジタルサイネージ等により、バス到着情報や乗り継ぎ案内を「見える化」。待ちに関する不安の軽減や、乗り継ぎの円滑化を推進。

待ち環境整備

- 主要駅・バス停留所の拠点化を推進し、待ち環境を整備。
- 屋根やベンチ等の基本的な施設整備に加え、乗り継ぎ動線の明確化や案内情報の充実等により、交通モード間の円滑な乗り継ぎを実現。
- 副次的に、簡易な休憩機能や情報発信機能等の導入、日常的な利用や滞在を支える簡単な都市機能・コミュニティ機能を付与。
- 利用者が安心・快適に公共交通を利用できる環境を整えるとともに、拠点としての利便性や親しみやすさを向上。

ヒト・カネ・エリの面で
持続可能なもの

担い手確保に向けた多面的支援(人材確保・定着支援、広報支援等)

- 公共交通の持続的な運営を支える人材確保を目的として、行政と交通事業者が連携した**人材確保**を支援。
- 行政は、合同説明会や就業相談会の開催支援、市が保有する広報媒体を活用した情報発信等を通じて、地域公共交通に関する就業の場の認知向上と応募機会拡大。
- **運転手の就労・生活基盤の構築に向けた支援**や、交通事業者における女性や外国人の採用促進に向けた職場環境や働き方の工夫等に繋げるための支援を進め、多様な人材が参画しやすい体制づくりを支援。