

宇都宮市生活交通確保プラン
基本方針 -

平成18年 4月

宇都宮市

目 次

第1章 宇都宮市生活交通確保プランについて

- | | |
|--------------|-------|
| 1 策定の背景および目的 | 1 ページ |
|--------------|-------|

第2章 バス交通の現状と課題について

- | | |
|--------------------------------|-------|
| 1 現状 | |
| (1) 路線バス利用者の減少等 | 2 ページ |
| (2) JR宇都宮駅を中心とした放射状のバス路線ネットワーク | 3 ページ |
| (3) バス路線の廃止状況 | 5 ページ |
| 2 これまでの本市の取り組み | |
| (1) 赤字バス路線に対する維持支援 | 5 ページ |
| (2) バス利用促進策の推進 | 6 ページ |
| (3) 新たな移動形態創出に向けた取り組み | 8 ページ |
| 3 生活交通を取り巻く現状と課題のまとめ | 9 ページ |

第3章 本市における生活交通確保方策について

- | | |
|------------------------|--------|
| 1 生活交通確保の基本方針について | |
| (1) 本市における総合的な公共交通のあり方 | 11 ページ |
| (2) 基本方針 | 14 ページ |
| 2 本市における生活交通確保方策について | |
| (1) 路線バスの維持存続 | 15 ページ |
| (2) 地域内交通確保方策 | 15 ページ |

第4章 プランの推進に向けて

- | | |
|--------------------|--------|
| 1 市民・交通事業者・行政の連携強化 | 22 ページ |
|--------------------|--------|

第1章 宇都宮市生活交通確保プランについて

1 策定の背景および目的

本市においては、モータリゼーションの進展に伴い、市民の日常生活における移動手段はマイカーに依存せざるを得ない状況にあります。このような中、市民の4人に1人が65歳以上となる本格的な高齢社会を目前に控え、マイカーを利用できない高齢者などの交通弱者が増加していくことが見込まれています。

また、平成12年5月道路運送法が改正され、平成14年2月から施行されました。この改正で、自由競争が導入され、乗り合いバス事業者の新規参入・退出が容易になることで競争原理が働き、今よりもサービスが向上する路線が生まれてくる一方で、赤字路線については、廃止路線が大幅に増加するなど、乗り合いバス路線を取り巻く環境が大幅に変わりました。

本市においても平成16年4月から7路線が廃止となるなど、今後も多くの赤字バス路線が廃止され、公共交通不便地域が拡大していくことが予想されており、市民の移動手段の確保が重要な課題となっています。

これまでも、バスは市民生活に密着した公共交通であり、高齢者や障害者、児童・生徒等の移動手段として不可欠です。

今後とも、進展する高齢社会への対応や環境にやさしい社会への転換などの多くの点で、利便性・快適性を高めることが求められていますが、こうしたバス交通を取り巻く環境や社会情勢の変化を踏まえると、バス交通に限らず、今後、地域の足をどのように確保していくのか、総合的に検討していく必要があります。

このため、本市では、市民に身近な移動手段であるバス交通をはじめ、新しい輸送形態の創出も含めた生活交通(注1)を確保するための生活交通確保プランを策定し、市民の移動手段確保に努めるものであります。

注1 生活交通とは、通勤・通学や、通院、買い物などの市民の日常生活に必要な不可欠な公共交通のことをいいます。

第2章 バス交通の現状と課題について

1 現状

(1) 路線バス利用者の減少等

バス輸送人員は減少傾向にあり、平成16年度の輸送人員(約1,690万人/年)は、約20年前の昭和57年度の輸送人員(約3,727万人/年)の半分以上(45%)に減少しています。

一方、バス系統数は、平成12年度からミニバスによる地域循環バスの運行が開始され、現在、147系統運行されています。

表2-1

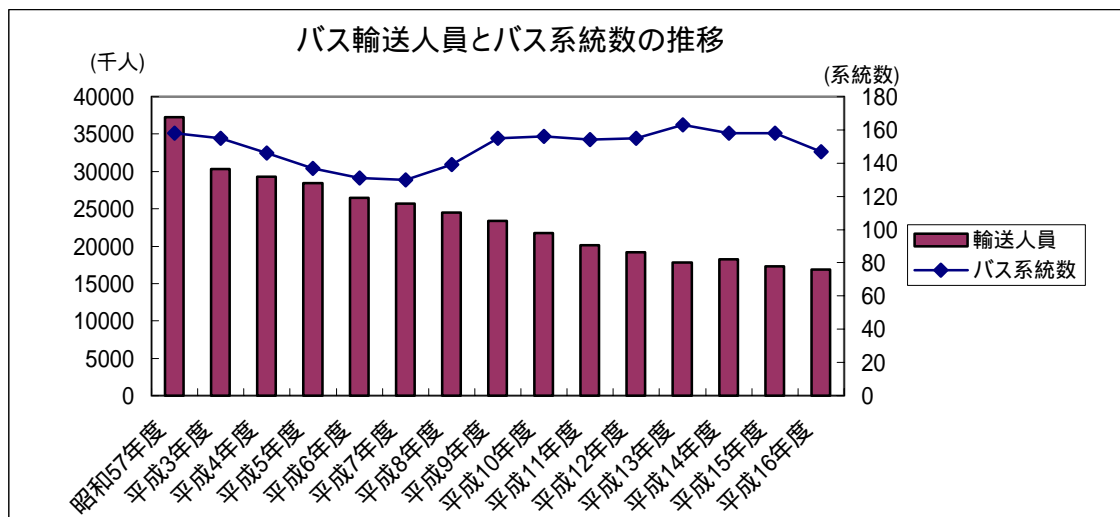


表2-2 地域循環バスの運行状況

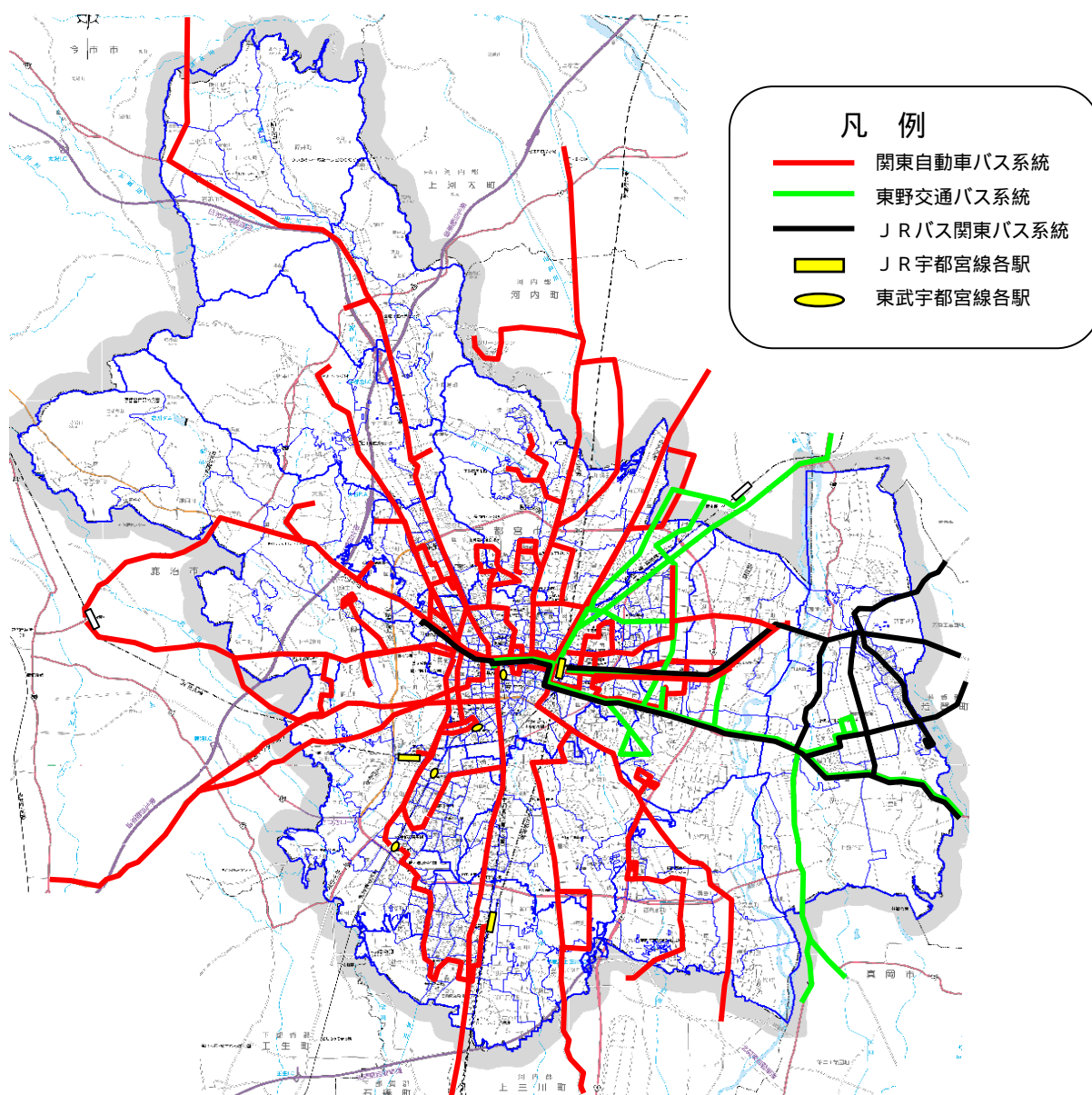
	起点(経過地) 終点	バス事業者
1	J R 宇都宮駅 (戸祭台) J R 宇都宮駅	株式会社関東自動車
2	J R 宇都宮駅東口 (東コミュニティセンター) J R 宇都宮駅東口	株式会社関東自動車
3	J R 宇都宮駅 (市役所) J R 宇都宮駅	株式会社関東自動車
4	J R 宇都宮駅 (松原団地) 工業技術センター	株式会社関東自動車
5	J R 雀宮駅 (さつき団地) 東武西川田駅東口	株式会社関東自動車
6	J R 宇都宮駅東口 (宇大工学部) J R 宇都宮駅東口	株式会社関東自動車
7	J R 宇都宮駅 西の宮団地	株式会社関東自動車
8	宇都宮東武駅 (東峰町・平松本町) 宇都宮東武駅	株式会社東野交通
9	宇都宮東武駅 (御幸が原元町) 宇都宮東武駅	株式会社東野交通
10	J R 宇都宮駅 (栃木県庁・宇都宮市役所) J R 宇都宮駅	株式会社関東自動車

(2) JR宇都宮駅を中心とした放射状のバス路線ネットワーク

本市は、中心市街地に商業・業務・居住等の都市機能が集積しています。一方、郊外に向かって低密度な市街地が拡大しており、道路網がJR宇都宮駅を中心に幹線道路が放射状に伸びており、この幹線道路を中心に路線バスが運行されています。

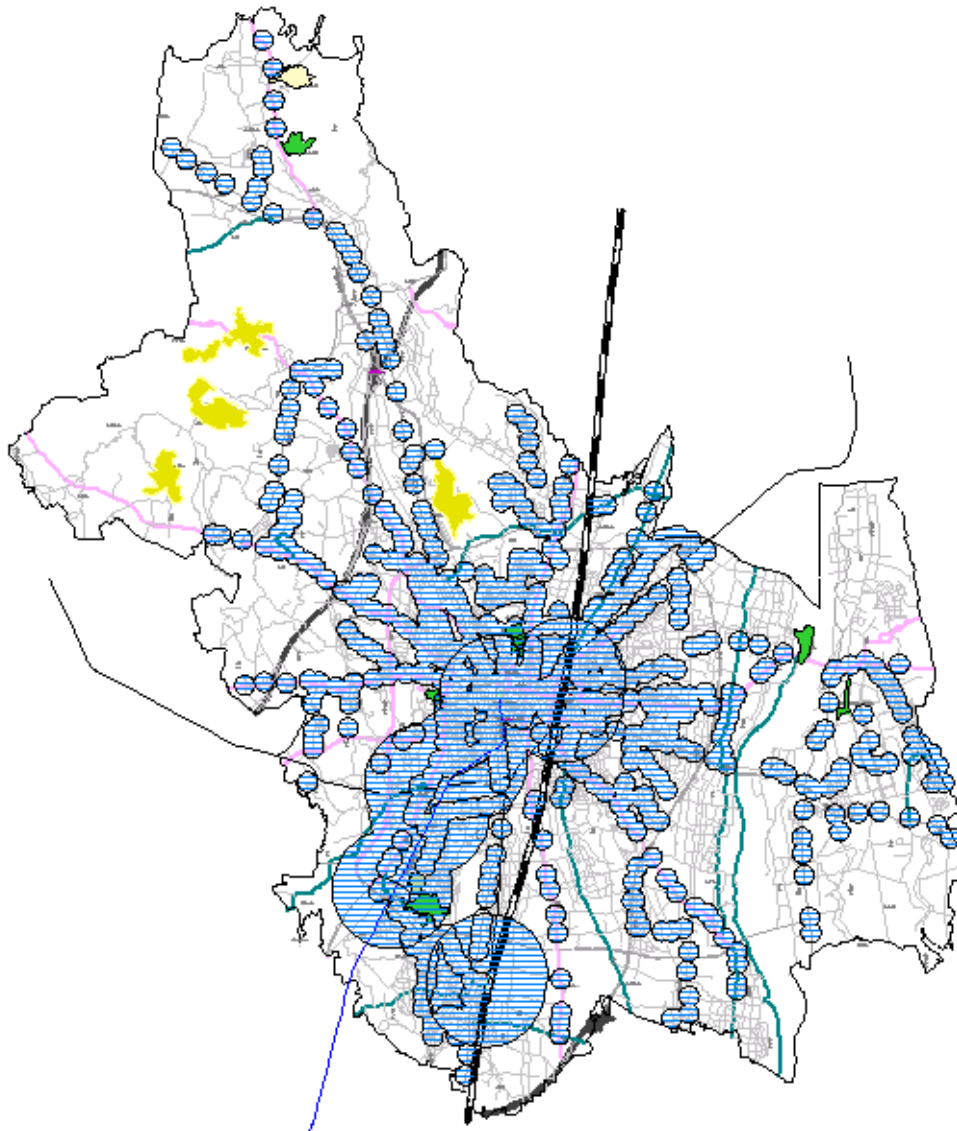
このため、低密度な市街地の拡大を背景に、公共交通不便地域(注2)が広がっている現状にあります。

図2-1 宇都宮市内のバス路線



注2 公共交通不便地域とは、鉄道から半径1,500メートル圏外、バス停から半径250メートル圏外の地域をいいます。

図 2 - 3 公共交通利用圏域



	面積(km ²)	割合		面積	割合
市域全域面積	312.16				
カバー圏域(バス)	79.95547	25.61%	不便地域(バス)	232.2045	74.39%
カバー圏域(鉄道)	37.95117	12.16%	不便地域(鉄道)	274.2088	87.84%
カバー圏域(バス&鉄道)	97.76792	31.32%	不便地域(バス&鉄道)	214.3921	68.68%
可住地面積 [*]	248.48	79.60%			
カバー圏域(バス)	79.95547	32.18%	不便地域(バス)	168.5245	67.82%
カバー圏域(鉄道)	37.95117	15.27%	不便地域(鉄道)	210.5288	84.73%
カバー圏域(バス&鉄道)	97.76792	39.35%	不便地域(バス&鉄道)	150.7121	60.65%

注 可住地面積とは、総面積から、山林、原野、河川等を除いたものをいいます。(宇都宮市の可住地面積 248.48 km²)

(3) バス路線の廃止状況

年々減少するバス利用者の現状とともに、乗り合いバス事業の規制緩和により、平成16年4月に下記の7路線が廃止となりました。

表2-3

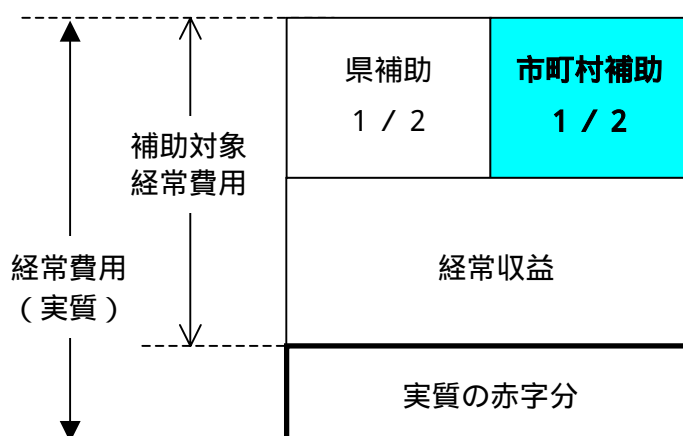
	現行の系統		廃止区間		市域内 延長 (km)	平均乗車 密度 (人)
	始点	終点	始点	終点		
1	JR 雀宮駅	西川田駅東口	雀宮駅	兵庫塚一丁目	2.4	1.0
2	JR 宇都宮駅	ろまんちっく村	立岩入口	新里町	4.7	5.8
3	JR 宇都宮駅	鶴田駅	東武西口	南宇都宮駅	2.2	6.3
4	JR 宇都宮駅	西川田駅	西川田駅入口	西川田駅	0.7	5.8
5	JR 宇都宮駅	子ども科学館	西川田駅入口	子ども科学館	1.3	5.3
6	JR 宇都宮駅	総合運動公園	西川田駅入口	総合運動公園	0.4	6.0
7	JR 宇都宮駅	大谷資料館	資料館入口	大谷資料館	0.1	8.1

2 これまでの本市の取り組み

(1) 赤字バス路線に対する維持支援

赤字バス路線が廃止とならないよう、国、県とともに維持支援（補助）を行い、バス路線の維持存続に努めています。

【参考 - 栃木県生活バス路線維持費補助金(県単)】



- ・バス路線のうち、地域住民の日常生活上必要なものとして、知事が指定し、かつ次に掲げる要件を全て満たす路線を補助。

生活交通路線維持費国庫補助対象外路線

平均乗車密度が2人以上15人以下

1日当たりの運行回数が10回以下

原則、高速バス、急行バス、季節運行バス又は定期観光等の路線でないもの。

(2) バス利用促進策の推進

ノンステップバス導入支援

交通弱者を含むすべてのバス利用者の移動性や利便性の向上を図り、安心かつ快適に移動できるような人にやさしい交通環境の形成を図るため、バス事業者がノンステップバス車両を導入する際に支援を行い、導入を促進しています。

表 2 - 4 ノンステップバス導入実績

	平 9	平 10	平 11	平 12	平 13	平 14	平 15	平 16	平 17 予定
乗り合いバス総数	320	320	320	320	320	320	320	307	307
ノンステップバス 導入(予定)台数	1	1	1	1	2	2	3	3	3
累計台数	1	2	3	4	6	8	11	14	17
導入率(%)	0.3	0.6	0.9	1.3	1.9	2.5	3.4	4.6	5.5

バス利用促進策への支援

a バス停の統合化

市内のバス停留所は、停留所名が同じにも関わらず、設置場所が離れていたり、停留所名が異なっているが設置場所が同じであったりするため、バスを利用しづらい状況にあります。このため、バス停の統合化に対する支援を行い、バスを利用しやすい環境整備をすすめています。

表 2 - 5 バス停統合化整備実績

	平成 1 5 年度	平成 1 6 年度	平成 1 7 年度 予定
国道 1 2 3 号	2 箇所	4 箇所	4 箇所

【バス停統合化の状況】



注 写真は、国道 1 2 3 号「越戸(こえご)」バス停

b JR宇都宮駅西口バス乗り場案内板等設置

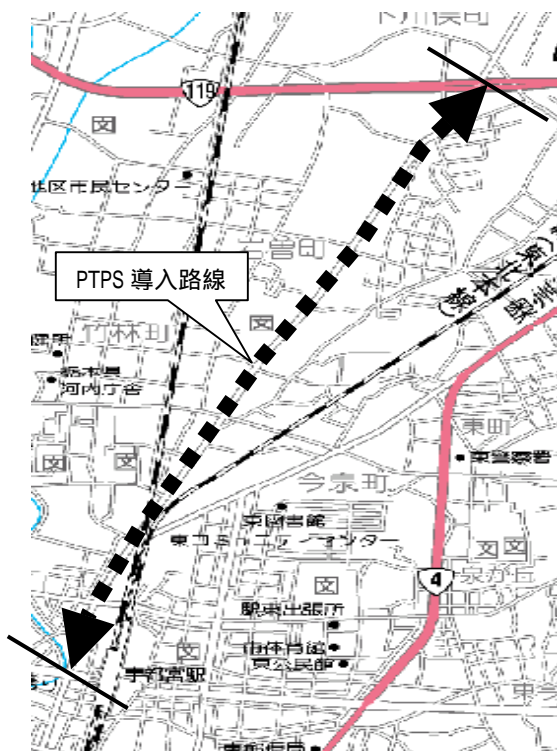
JR宇都宮駅西口のバス乗り場は、17箇所と多く、わかりづらい状況にある。このため、案内板の設置やバス停上屋への案内表示などのバスを利用しやすい環境整備に対する支援を行っています。

【案内板等設置状況】



c 公共車両優先システム（PTPS注）整備促進事業への支援

バスの定時性を確保し、バス本来の機能、役割を回復させ、マイカー通勤からバス利用への転換を促すため、公共車両優先システム（PTPS）の導入に対する支援を行っています。



注 公共車両優先システムとは
(PTPS)

バスが交差点に近づくと、手前に設置された光学式車両感知器がバスの接近を感知し、進行方向直近の信号機について、赤信号の短縮・青信号の延長を行い、バスの運行を円滑にするもの。

(3) 新たな輸送形態創出に向けた取り組み

・ 老人福祉センター送迎バスへの混乗実験

路線バスの廃止になった市内3地区(板戸地区、大谷地区、城山地区)のバス路線が廃止になった区間における市民の移動手段の確保するため、現在運行されている老人福祉センター送迎バスの活用を図るもの。

ア 実験内容：路線バスと競合しない区間に限定し、老人福祉センター送迎バスに一般乗客を混乗

イ 実験期間：平成16年9月から17年9月

ウ 対象者：老人福祉センターの利用者及びバス路線廃止地域等の住民

エ 混乗設定ルート

大谷～ろまんちっく村地区

該当区間：大谷資料館入口付近 田下町 ろまんちっく村 山王団地の区間

該当送迎バス：やすらぎ荘送迎バス(木曜日運行)

城山西小地区

該当区間：城山西小 上足軽 森林公園入口付近の区間

該当送迎バス：すこやか荘送迎バス(火曜日・金曜日運行)

板戸町地区

該当区間：道場宿交差点付近～ファミドラ板戸店前～福田屋前～道場宿交差点付近の区間

該当送迎バス：ふれあい荘送迎バス(月曜日・水曜日・金曜日・土曜日運行)

オ 運賃：無料

3 生活交通を取り巻く現状と課題のまとめ

(1) 現状

本市においては、バス停統合化やバス乗り場案内板の設置、バスレーン設置など、利用しやすい環境を整備する一方で、国や県とともに、赤字バス路線に対する支援を行い、バス路線の維持存続に努めてきました。

しかしながら、バス利用者の減少に伴い、厳しい経営状況にあるバス事業者にとっては、これまでの補助制度では赤字分の全額負担にはならず、路線バスの維持存続は困難な状況にあります。

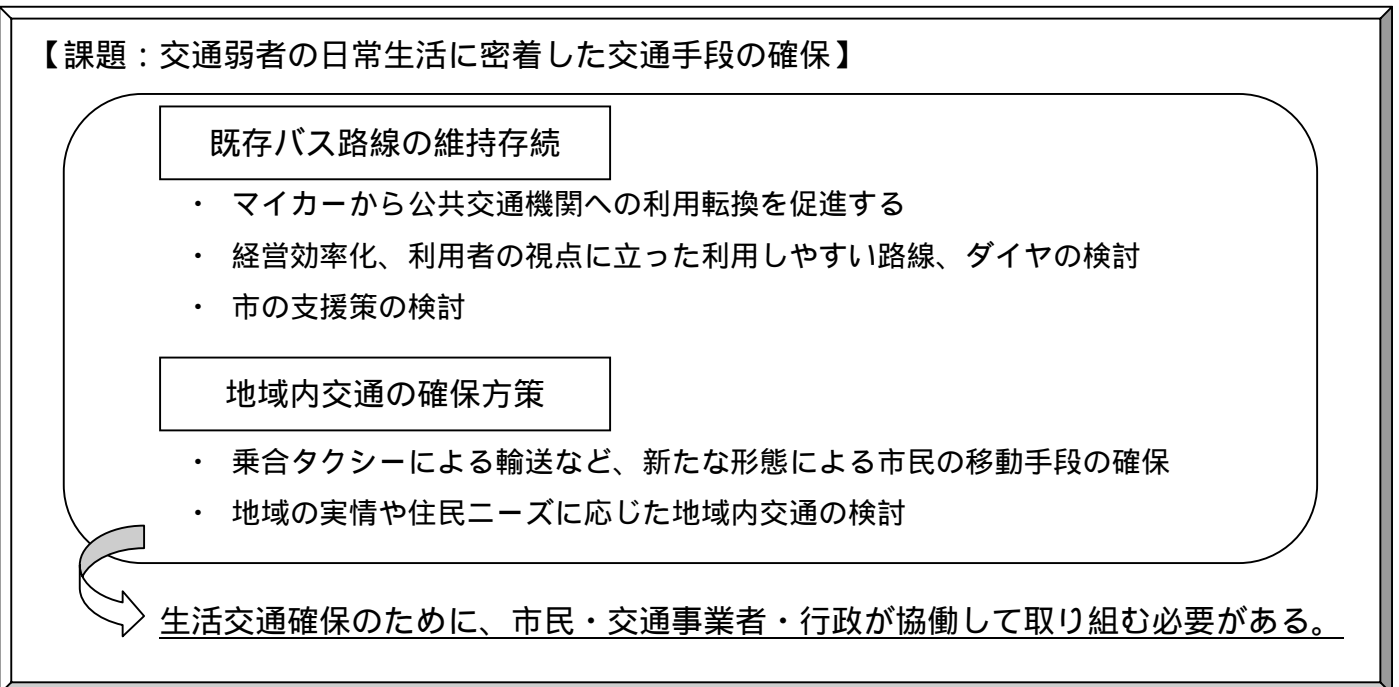
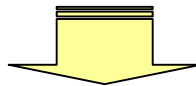
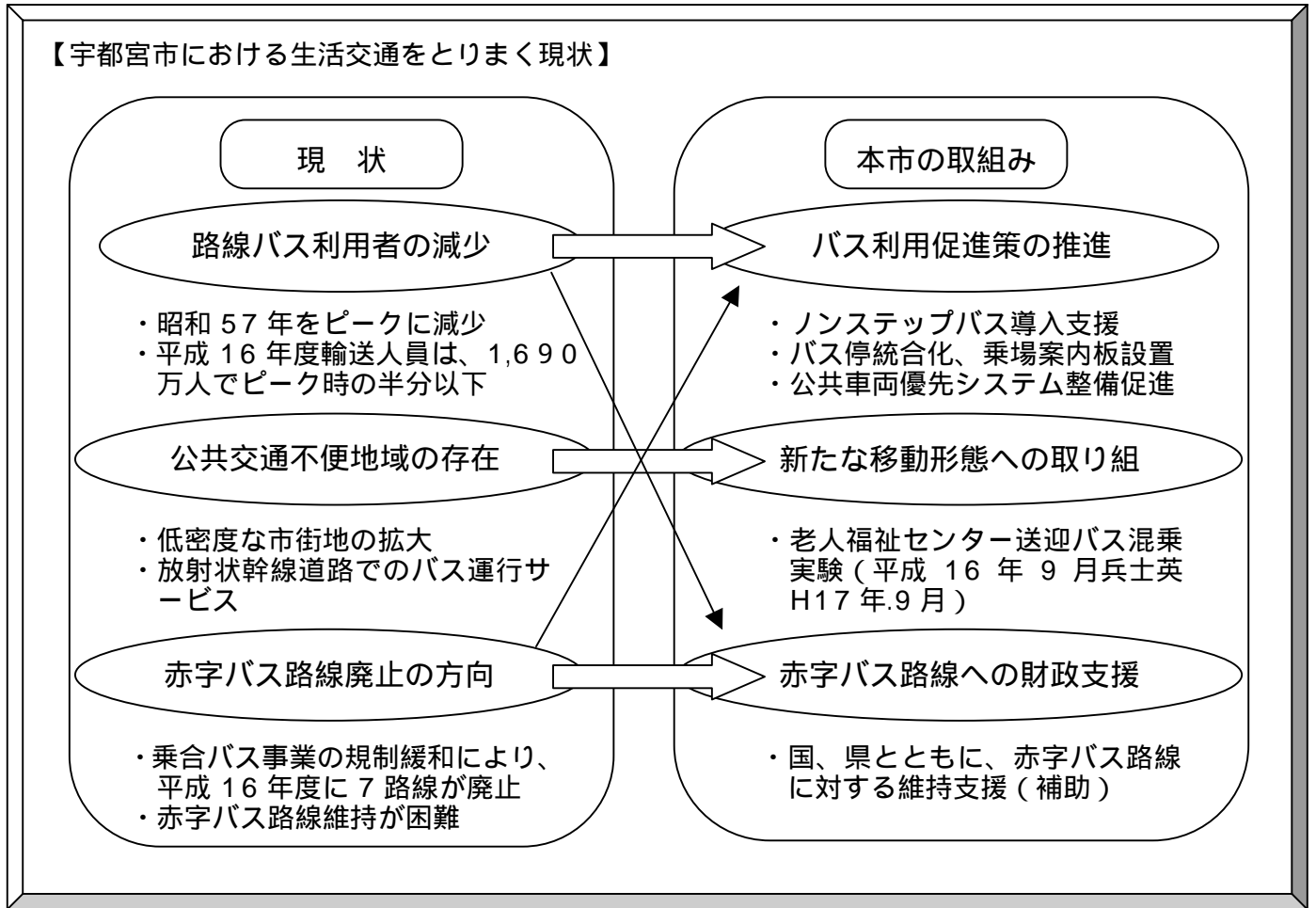
(2) 課題

高齢社会の進展に伴い、市民の4人に1人が65歳以上となる本格的な高齢社会を目前に控え、高齢者などの交通弱者が増加していくことが見込まれているとともに、今後、赤字バス路線が廃止され、公共交通不便地域が拡大していくことが予想されており、市民の日常生活に密着した移動手段の確保が重要な課題となっています。

バス交通は、これまで市民生活を支える公共交通としての役割を担ってきた、効率的なサービスを提供することができる有効な既存資源であり、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減、高齢者や障害者などの移動制約者の自立した行動支援など、様々な効果も期待できることから、既存バスの維持存続を図っていく必要があります。

また、あわせて、バス交通に限らず、新しい輸送形態も含めた地域内交通を創出し、市民の移動手段を確保していく必要があります。

図 2 - 4 現状と課題のまとめ



第3章 生活交通確保方策について

1 生活交通確保の基本方針について

(1) 本市における総合的な公共交通のあり方

本市では、現在、交通事故や交通渋滞、さらには排気ガスによる大気汚染などの様々な交通問題やこれからの本格的な高齢社会への対応などの観点から、これまでのマイカー依存型の社会から、マイカーと公共交通が共存する社会への転換を図るため、LRTを基幹公共交通とした総合的な公共交通ネットワークの形成を目指し、だれもが安全・安心して暮らせるまちづくりをすすめています。

平成16年度に実施した「新交通システム導入課題対応策検討調査」の中で、本市の目指すべき総合的な公共交通のあり方について、以下の考え方を示してあります。

地域に応じた公共交通サービスの提供

- ・本市の市街地構造を踏まえ、市内を4つの地域に分類し、その市街化状況等に応じた公共交通サービスを提供する。
- ・既成市街地のなかでも市街化密度の高い都市軸に対しては基幹公共交通サービスを提供し、その周辺の中密度市街地では基幹公共交通に直結するフィーダー機能中心の公共交通サービスを提供する。
- ・一方、既成市街地内でも人口密度の低い地域や市街化調整区域については、自由度の高い公共交通により基幹公共交通やその支線への連携を図る。

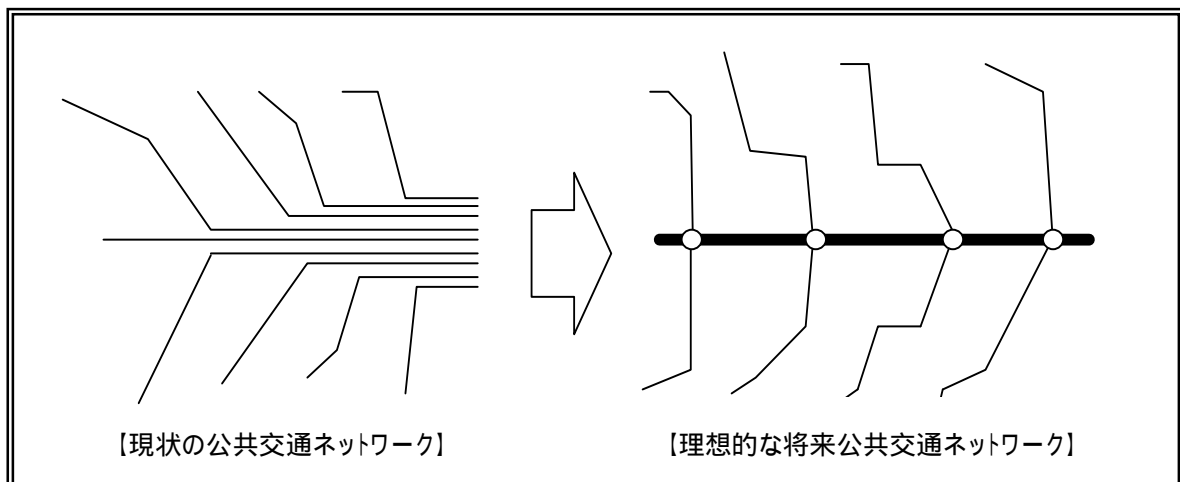
表3-1 地域特性に応じた公共交通サービスの考え方

地域区分		公共交通サービスの考え方	求められる輸送力
地域1	既成市街地	都市の基幹軸となる需要が大きい地域	大
地域2		需要が中程度の地域	中
地域3		需要が小さい地域	中～小
地域4	その他	将来においても需要が小さいと見込まれる地域	小

階層性のある公共交通サービスの提供

基幹公共交通を導入し、基幹公共交通に主要なバス路線が結節する、魚の骨のような階層的なネットワークを構築することにより、わかりやすく効率的な公共交通サービスを提供する。

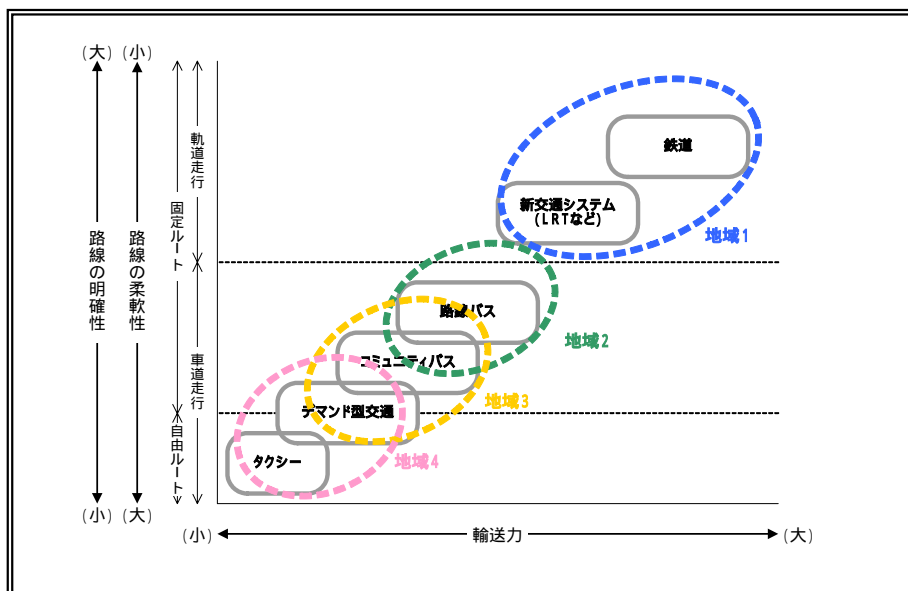
図3 - 1 「魚の骨のような公共交通ネットワーク」のイメージ



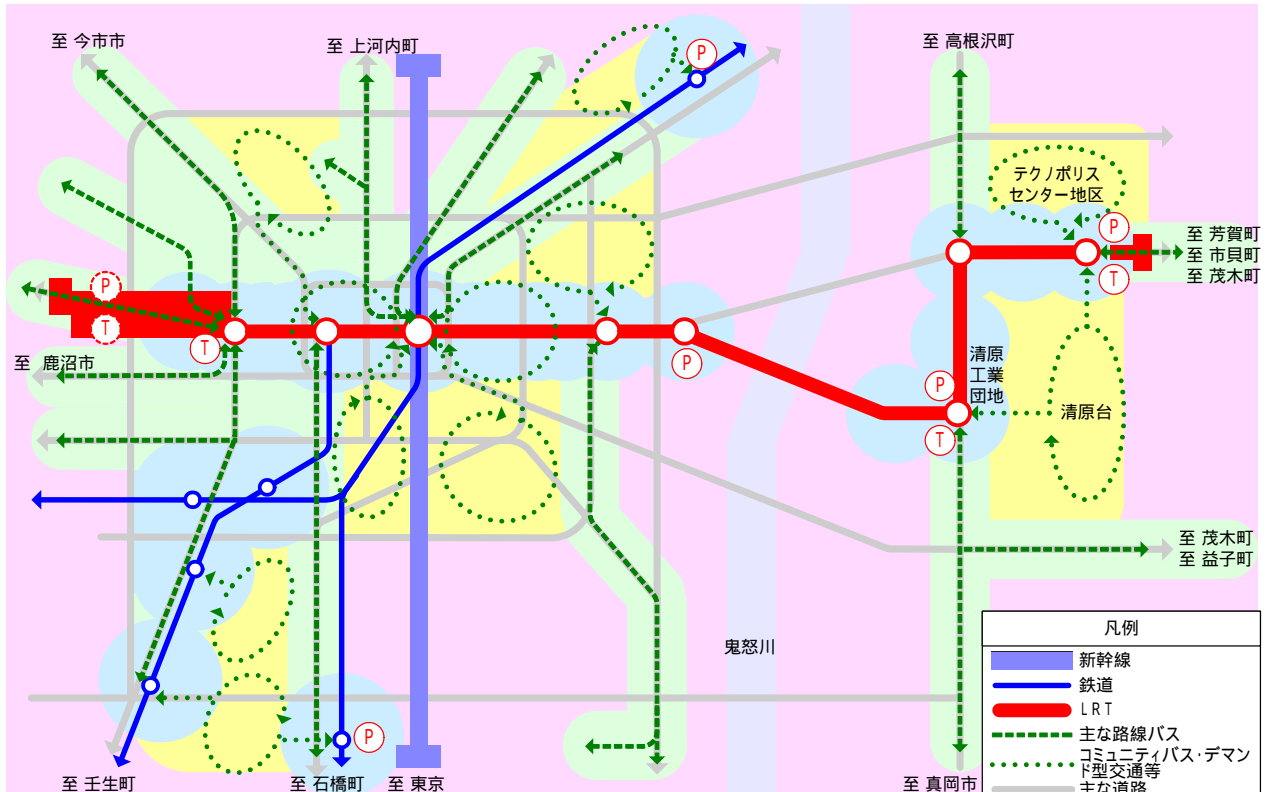
地域特性に応じた公共交通システムの考え方

- 地域1** 南北基幹軸：既に、JR、東武鉄道といった鉄道が存在
東西基幹軸：LRTを導入
- 地域2** 路線バスが基本
- 地域3** } 地域特性に合わせた、自由度の高いコミュニティバスやデマ
- 地域4** } ンド型交通等

図3 - 2 地域特性に応じた公共交通システムの考え方



宇都宮市における公共交通システムのイメージ



地域区分		公共交通サービスの考え方		求められる輸送力
地域1		都市の基幹軸となる需要が大きい地域	定時性、速達性、輸送力がある基幹公共交通サービスを提供	大
地域2	既成市街地	需要が中程度の地域	基幹公共交通に直結する公共交通サービスを提供	中
地域3		需要が小さい地域	地域の特性に応じた自由度の高い公共交通により基幹公共交通や支線への連携を図る。	中～小
地域4	その他	将来においても需要が小さいと見込まれる地域		小

凡例

- 新幹線
- 鉄道
- LRT
- - - 主な路線バス
- · · · · コミュニティバス・デマンド型交通等
- 主な道路
- T トランジットセンター
- P パーク&ライド駐車場

サイクル&ライド駐車場については、各停留場において想定される利用需要に応じて整備する。

(2) 基本方針

本市の生活交通の確保方策については、「本市における総合的な公共交通のあり方」を踏まえ、国や県、交通事業者等の関係機関、利用者である市民との連携を図りながら、地域の実情や住民ニーズに応じた地域内交通の創出や、地域内交通をつなぐ現状の基幹公共交通であるバス交通の維持に取り組んでいきます。

市民生活を支える交通機関としてのバス交通の確保

市民生活を支える交通機関として、市民の日常生活における最低限の活動を維持していくため、バス交通の確保を図ります。

より快適で使いやすい移動手段の確保

鉄道や幹線バス路線(基幹公共交通)につなぐ新たな輸送形態の創出を地域住民と図り、より快適で使いやすい移動手段を確保していきます。

路線バスや新たな輸送手段維持のための連携強化

路線バスや新たな輸送手段の利用促進に向け、交通事業者と行政、さらに市民が一体となって進めていきます。

行政は、利用しやすい環境整備や利用促進のための啓発などを行うとともに、維持存続や新たな輸送手段の確保に対する支援を行います。

交通事業者は、利用者の視点に立ったサービスの提供を行うとともに、利用環境の充実を図ります。

利用者である市民は、生活交通として、路線バスや新たな輸送手段が重要な交通機関であることを認識し、マイカーからの利用転換を図るなど、積極的な利用を心がけます。

2 本市における生活交通確保方策について

(1) 路線バスの維持存続

基本的な考え方

バス交通は、これからの本市の目指すべき総合的な公共交通ネットワークを形成するうえでも、地域の実情に応じた地域交通をつなぐ基幹公共交通として重要な役割を担うものであることから、これまでの赤字バス路線に対する行政支援を行うとともに、新たな支援策を検討するなど、維持存続に努めていきます。

併せて、運行効率化による経費削減や路線、運行計画(ダイヤ)の見直しなどの企業努力を促すとともに、バス事業者と、時刻表の配布やホームページへの掲載など、バス情報提供のあり方の検討を行い、利用促進に向けた新たな取り組みを実施していきます。

市として守るべきバス路線の考え方

本市の総合的な公共交通システムの構築に向けて、当面の基幹公共交通である、幹線バス路線を維持存続させることとします。

守るべき路線は、県単補助制度に該当する路線であり、かつ以下に示す路線を候補とし、代替手段の有無、利用状況等から判断していきます。

- ア 都心部と周辺市町村間を結ぶ路線
- イ 都心部と広域的な利用が見込まれる公共公益施設等を結ぶ路線
- ウ 都心部と郊外部の大規模住宅団地を結ぶ路線
- エ 都心部と大規模工業団地を結ぶ路線
- オ 基幹公共交通を結ぶ路線

将来的には、基幹公共交通となるLRTを軸とした公共交通ネットワークの中で、LRTに接続する主要なバス路線を市として守るべき路線としていきます。

(2) 地域内交通確保方策

基本的な考え方

マイカーの普及によりバス離れが進み、厳しい経営状態にあるバス事業者にとって、新規路線の運行は困難な状況にあります。

このため、公共交通不便地域においては、バス交通に代わる新たな移動手段として、表3-2に示す手法について検討を進めていきます。

地域住民の生活交通として、継続的に地域内交通を確保していくためには、地域住民が自ら支えていくといったマイバス意識や、交通事業者による運行

サービスの改善、それらを行政が支えていくといった体制が必要であることから、検討の段階から運行実施に至るまで、地域住民、交通事業者、行政の三者が連携を図りながら、それぞれの役割分担のもと推進していきます。

また、地域によっては、既存の交通（例：自動車学校送迎車など）を活用できる場合もあることから、具体的な確保策の選択については、地域住民や行政、交通事業者が連携しながら、それぞれの地域の実情に応じた検討を行っていきます。

表3-2 公共交通不便地域の解消策

	交通の種別	内 容	課 題
新規交通の立ち上げ	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス事業者が運行するもの ・路線バス事業者が採算面において運行困難な場合にとられる手法で、廃止路線の代替バスとして、自治体、地域団体等が運行するもの 	<ul style="list-style-type: none"> ・代替バスについては、運行主体は、自治体あるいは公共的主体（地域団体等）に限られ、また、その運行ルートも一般乗り合いバスと競合しない場合に限られる。 ・運行費用にかかる財政負担が非常に大きい。
	乗り合いタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地や交通空白地域などでの輸送需要や住民ニーズに対応するため、タクシーを乗り合い事業として行うもの ・「定時定路型()」と「デマンド型()」がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行主体は、自治体あるいは公共的主体（地域団体等）に限られ、また、その運行ルートも一般乗り合いバスと競合しない場合に限られる。
既存交通の活用	老人福祉センター送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通空白地帯とされる地区をカバーする市内4個所の老人福祉センターへの送迎バスを活用するもの 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートは一般乗り合いバスと競合しない場合に限られる。 ・送迎用であることから、運行時間と運行コースに制約がある。 ・満車など、本来の送迎に支障が出る場合は利用できない。
	高校、大学のスクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地や交通空白地域などで路線バスが運行していない地域を運行する高校や大学のスクールバスを市民の移動手段として活用するもの 	
	大型店舗送迎バス、企業送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地や交通空白地域などで路線バスが運行していない地域を運行する郊外型の大規模店舗送迎バス、企業送迎バスを市民の移動手段として活用するもの 	
	自動車学校送迎車	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地や交通空白地域などで路線バスが運行していない地域を運行する自動車教習生の送迎用スクールバスを市民の移動手段として活用するもの 	
個人所有車の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカーを所有し、時間的に余裕のある地域の人が、ボランティアとして交通弱者を最寄りのバス停まで送迎するもの 	<ul style="list-style-type: none"> ・運送主体は非営利法人(NPO)、運送の対象となる旅客は会員登録した「要介護者」「要支援者」「身体障害者」等に限定され、使用車両にも制限があり、限定的に許可される。 	

定時定路型：乗り合いバスと同様、決まった時間に決まったルートを行

デマンド型：電話・インターネット予約による定額運賃設定運行

地域特性と生活交通

それぞれの地域においては、求める交通の目的や需要、さらには、道路の状況等が異なります。

それぞれの地域に適した生活交通のあり方を一般的な需要規模の推測と車両規模でまとめると表 2 - 2 のようになります。

表 3 - 3 地域特性と交通

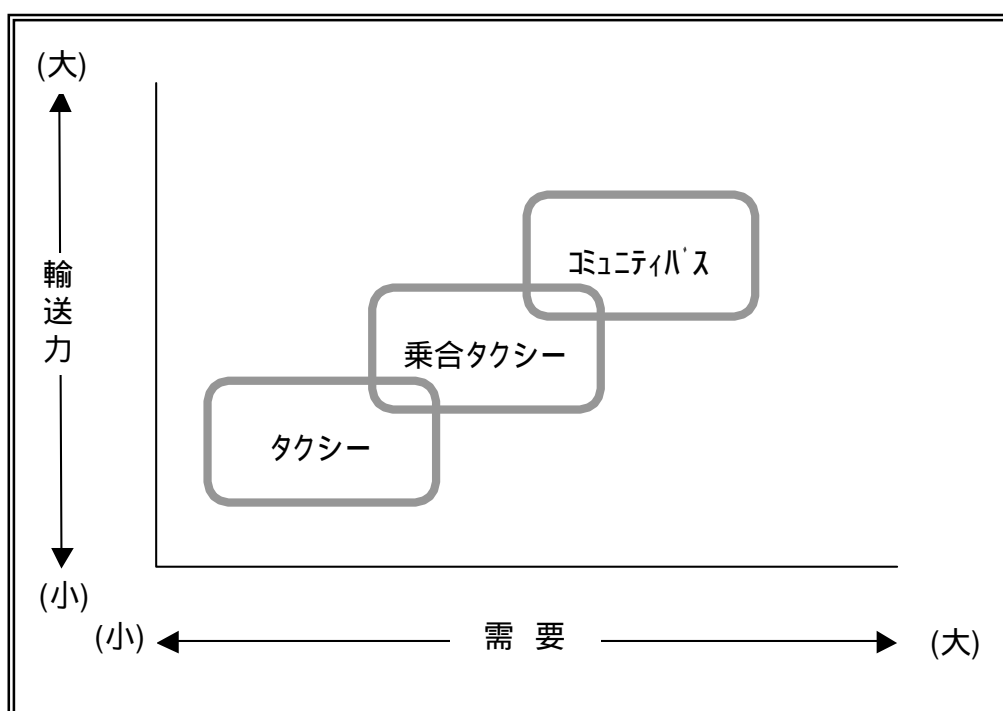
	A	B	C	D	E	F	G	H
人口密度	高い	高い	低い	低い	高い	高い	低い	低い
高齢化率	高い	低い	高い	低い	高い	低い	高い	低い
道路幅員	広い	広い	広い	広い	狭い	狭い	狭い	狭い
コミュニティバス					×	×	×	×
乗り合いタクシー				×				×
タクシー								

人口密度：乗合タクシーの事業採算ベースは、40人/ha であるといわれている。

高齢化率：市の高齢化率である 16.7%（平成 17 年 9 月末現在）を基準とする。

道路幅員：センターライン設置に必要な 2.75m を基準とする。

図 3 - 3 地域特性に応じた公共交通システムの考え方



地域内交通確保の検討体制

地域内交通を確保していくためには、地域ごとに異なる地形や人口密度、交通の目的、用途などの要素を考慮しなければならないため、地域住民や行政、交通事業者がそれぞれ連携しながら、検討することが必要です。

地域の住民は、日常生活にあたって最低限必要な交通のあり方を検討することが必要です。

行政は、地域住民が検討した地域内交通のあり方を踏まえ、地域特性や住民ニーズに合った運行方法、運行計画の提示などの積極的な支援を行うことが必要です。

交通事業者は、公共交通の運行主体として、住民ニーズに合った効率的な運行を検討することが必要です。

図3 - 4 基本的な考え方

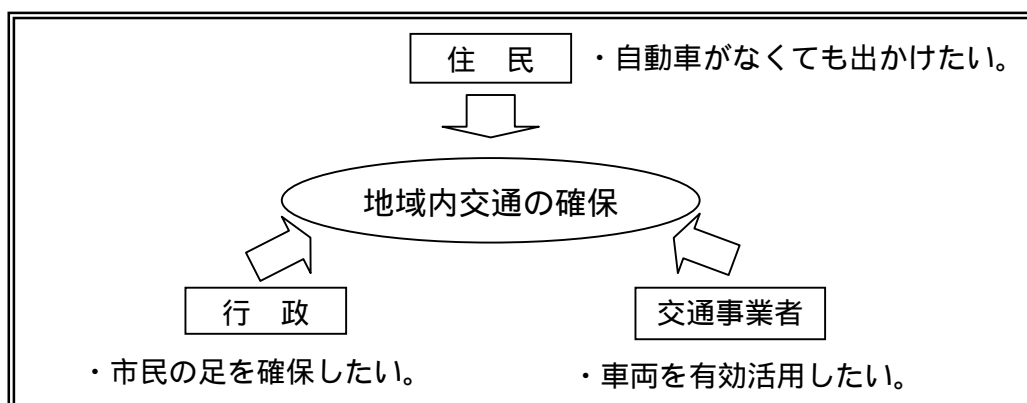


表3 - 3 住民・交通事業者・行政の連携について

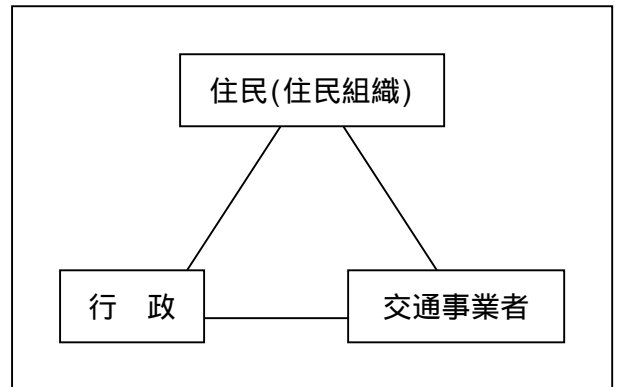
		住民	交通事業者	行政
検討組織	設置	・主体となった検討組織を立ち上げ	・検討組織への参画	・検討組織への参画
	運行計画	・地域に適した交通確保策の検討 ・細かなニーズ把握・路線設定 ・資金調達方法の検討	・事業見積の提示 ・企画の採算性検討、意見の提供	・先進都市事例の提示など、確保策、路線設定のノウハウ提供
	利用促進活動	・住民説明会の開催、アンケートなどによるマイバス意識の高揚	・利用促進活動 ・サービスの向上	・説明会への参加など、利用促進の支援 ・利用環境整備
資金	資金	・協賛金・協力金の検討	・初期費用・運行費用の経費削減策の検討	・補助金等の支援策の検討

地域内交通の実施体制

先進都市の事例から、実施体制を分類すると、「住民・交通事業者・行政連携型」「住民・交通事業者連携型」「交通事業者・行政連携型」の3つの類型に分けることができます。

ア 住民・交通事業者・行政連携型

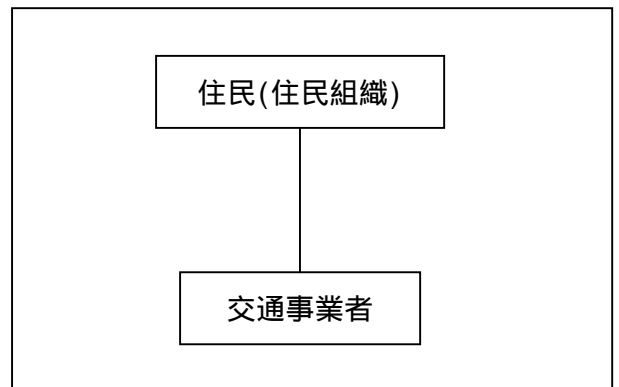
- ・三者の連携によってバス・タクシーを運行するもの。
- ・住民が運行事業の主体となって、交通事業者に運行委託し、行政が補助する形態(生活バスよっかいち)。
- ・三者が運行協定を結び、それぞれの役割と責任を果たしながら運行する形態(高岡ふれあいバス)。



<図 住民・交通事業者・行政連携型>

イ 住民・事業者連携型

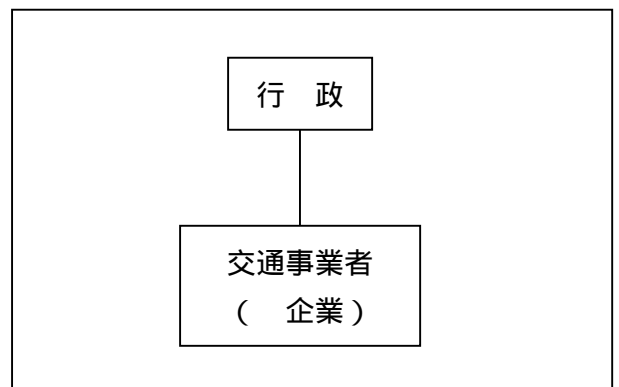
- ・二者の連携によってバス・タクシーを運行するもの。
- ・住民が運行事業の主体となって、交通事業者に運行委託する形態(醍醐コミュニティバス)。
- ・交通事業者が運行事業の主体となって、住民と意見交換しながら運行する形態(住吉台くるくるバス)。



<図 住民・交通事業者連携型>

ウ 交通事業者・行政連携型

- ・二者の連携によってバス・タクシーを運行するもの。
 - ・行政から交通事業者への運行委託は、従来から過疎地域などで行われてきた。
- 委託関係はなく、事業者が既存の送迎車両にあいのりをさせる形態(船橋市自動車学校送迎車あいのり)。



<図 交通事業者(企業)・行政連携型>

実施体制の比較

地域内交通の実施にあたっては、地域住民、行政、交通事業者が役割を分担し、連携・協力することで、健全な経営を維持することができるものと考えています。

表 3 - 4 実施体制比較表

	実施体制の種類	メリット	デメリット
A	<pre> graph TD A[住民(住民組織)] --- B[行政] A --- C[交通事業者] B --- C </pre>	<ul style="list-style-type: none"> ・三者の役割分担により、利用者の増加、運行サービスの向上、安定的な運営の良い相乗効果が生まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし
B	<pre> graph TD A[住民(住民組織)] --- B[交通事業者] </pre>	<ul style="list-style-type: none"> ・住民が主体的に運営に関わることで、マイバス意識の高揚、利用者の拡大を図ることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民組織の負担が大きいため、事業が成立しにくい。
C	<pre> graph TD A[行政] --- B[交通事業者] </pre>	<ul style="list-style-type: none"> ・安定的な運行が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の意見を反映しにくい。 ・行政負担の増大。

第4章 プランの推進に向けて

1 市民・交通事業者・行政の連携強化

市民の生活交通を確保するためには、利用者である市民、交通事業者、行政がさらに連携しながら、以下に示したそれぞれの役割分担のもと推進していく必要があります。

【市民の役割】

- ア 公共交通が重要な移動手段であることを認識し、マイカーからの利用転換を図るなど、公共交通の積極的な利用に努める。
- イ 地域内交通については、地域住民が自ら支えていくという意識をもって、行政とともに新たな輸送形態の創出に向けて積極的に取り組む。

【交通事業者の役割】

- ア より良い公共交通サービスを提供するため、徹底した経営効率化に努める。
- イ 利用者の視点に立った公共交通のサービス向上に努める。
- ウ 行政とともに、利用促進に向けた取り組みを行う。
- エ 自らが公共交通を支える中心的組織としての認識をもって、積極的、主体的に各種施策について取り組む。

【行政の役割】

- ア 交通事業者、市民との協力体制を構築するとともに、生活交通確保方策の推進に向け、必要な取り組みを行う。
- イ 市民とともに、地域実情に応じた地域内交通の検討を行う。
- ウ 路線バスの維持や地域内交通の確保を図るため、交通事業者への支援が必要なもの、地域住民とともに取り組むもの、行政自ら主体的に取り組むもの、それぞれに積極的に取り組む。
- エ 市民の公共交通利用促進に向け、積極的なPR、啓発活動を行う。

3者の「協働」のもと、基本方針の実現を目指す。

【市民の役割】

- ア 公共交通が重要な移動手段であることを認識し、マイカーからの利用転換を図るなど、公共交通の積極的な利用に努める。
- イ 地域内交通については、地域住民が自ら支えていくという意識をもって、行政とともに新たな輸送形態の創出に向けて積極的に取り組む。

【交通事業者の役割】

- ア より良い公共交通サービスを提供するため、徹底した経営効率化に努める。
- イ 利用者の視点に立った公共交通のサービス向上に努める。
- ウ 行政とともに、利用促進に向けた取り組みを行う。
- エ 自らが公共交通を支える中心的組織としての認識をもって、積極的、主体的に各種施策について取り組む。

【行政の役割】

- ア 交通事業者、市民との協力体制を構築するとともに、生活交通確保方策の推進に向け、必要な取り組みを行う。
- イ 市民とともに、地域実情に応じた地域内交通の検討を行う。
- ウ 路線バスの維持や地域内交通の確保を図るため、交通事業者への支援が必要なもの、地域住民とともに取り組むもの、行政自ら主体的に取り組むもの、それぞれに積極的に取り組む。
- エ 市民の公共交通利用促進に向け、積極的なPR、啓発活動を行う。