

【参考1】坂東市地域公共交通網形成計画公共交通施策の体系(案)

公共交通施策の体系(案)

地域公共交通の役割

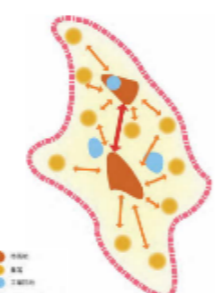
自動車交通以外に選択できる移動手段

基本理念


みんなで乗って支え合い、未来へつなげる安心・便利な公共交通

目指すべき将来像

1. 都市構造
都市機能や居住を誘導し拠点となる市街地と、郊外の集落ゾーン、工業団地の産業ゾーンを公共交通ネットワークで結ぶ。
①都市機能の誘導
②居住の誘導
③公共交通網の形成(立地適正化計画を踏襲)

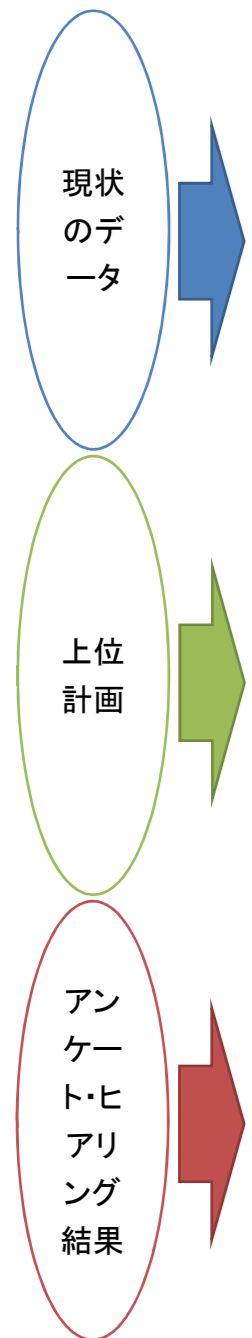


2. バス交通を軸とするまちづくり
市街地、工業団地、集落にバス路線の軸をつくり、その他の地域での移動はデマンドタクシーが担う。
・市街地内の移動・市街地と工業団地間の移動
路線バス、コミュニティバス
・集落から市街地への移動
路線バス、コミュニティバス
・市街地間の移動
路線バス、コミュニティバス
・市街地から市外への広域移動
広域バス路線、デマンドタクシー
・集落以外の地域からの移動
デマンドタクシー、タクシー



<交通体系のイメージ>

エリア 需要	市内		市外 広域
	大	小	
一般市民	市内路線バス コミュニティバス		広域バス路線
バス利用が 難しい市民	デマンドタクシー市内便		デマンドタクシー市外便
自由な移動を したい市民	民間のタクシー、自家用車		



地域公共交通の課題

- (1)公共交通ネットワークの課題
「地域内バスネットワークの確保・維持」
・人口密度が低い地域では効率的な公共交通網の形成が困難
・運行頻度の高いバス路線は限定
・増加する工業団地企業の通勤の公共交通手段の確保
- (2)日常生活の移動の課題
「交通弱者の面的な移動手段の確保」
・少子高齢化により運転できない交通弱者の生活維持に支障
・高齢者が通院・買物時に不便に感じている
・生活拠点施設が分散して立地
・生活圏が拡大している
- (3)広域的な移動の課題
「近隣市町との公共交通での連絡強化」
・市外へのバス路線が減便
・鉄道がなく、最寄り駅からのアクセスが不便
・若者が就職を機に市外へ流出
・市外の病院に通う市民も多い
・観光の来訪者にも公共交通を活かしてもらおう
- (4)公共交通のサービス水準の課題
「市民ニーズに合った公共交通のサービス水準向上」
・公共交通の満足度が低い
・多種多様なニーズがある
- (5)公共交通の利用意識の課題
「公共交通の利用意識の醸成」
・自動車での移動の割合が高く、公共交通利用の意識が低い
・高齢者の運転操作ミスによる自動車事故の懸念
・運転免許証を返納した方の交通手段の確保
- (6)市の公共交通への財政負担の課題
「公共交通への財政的負担の適正化」
・公共交通への市の負担の増加

基本方針

- (1)総合的な地域内バスネットワークの構築
- (2)自動車を運転して移動しない交通弱者の生活拠点への移動性の確保
- (3)市外通勤・通学・通院者、市外からの来訪者の移動性の確保
- (4)みんなに優しい公共交通のサービスの提供
- (5)「公共交通を乗って守る」市民意識を育むための利用促進・情報発信
- (6)持続可能な公共交通の運営

計画目標・数値目標

- バス路線の再編により公共交通ネットワークの利便性を高める
コミュニティバス坂東号の利用者数
2018年度 19,002人 → 2029年度 30,000人
- デマンドタクシーらくらくの利便性を高め、交通弱者の移動性を向上させる
デマンドタクシーらくらくの利用者数
2018年度 7,960人 → 2029年度 20,000人
- 市内と市外を結ぶ広域交通を維持する
広域路線バスの便数
2018年度 58便/日 → 2029年度 便/日
- 公共交通のサービス水準を向上させる
市民アンケートによる公共交通の満足度
2019年度満足・やや満足 6.0%
→ 2029年度満足・やや満足 %
- 公共交通に対する市民意識を育む
啓発イベントの参加者数
2019年度 250人/年 → 2029年度 人/年
- 市が財政負担している公共交通の収支率を改善する
コミュニティバス坂東号の利用者1人当たりの市の負担額 2018年度 952円 → 2029年度 円
デマンドタクシーらくらくの利用者1人当たりの市の負担額 2018年度 1,743円 → 2029年度 円

公共交通施策の体系

- ・コミュニティバス坂東号の再編
・地域内路線バスの再編
- ・デマンドタクシーらくらくの充実
・デマンドタクシーらくらくと他の公共交通機関の連携
・福祉タクシー利用料金助成事業の継続
- ・広域バス路線の維持
・広域バス路線と末端交通の交通結節点の整備
・デマンドタクシーらくらく市外便の本格運行
・鉄道の積極的な誘致活動
- ・待合環境の整備
・ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した設備の導入
・MaaSやグリーンスローモビリティ等の先進技術の利用による利便性の向上
- ・バス時刻表・バスマップ等のわかりやすい情報発信
・利用促進策・モビリティ・マネジメントの実施
- ・地域公共交通会議での定期的な評価
・地域内交通の運賃・料金の見直し
・広告収入等の多様な歳入の確保