


# コミュニティ交通導入のガイドライン

## 1. ガイドライン作成の背景・目的

- 過疎化・高齢化やマイカー利用の増加等により、公共交通の利用者が減少傾向
- 交通事業者においては利用者の減少や運転手不足により運行を維持することが困難になってきている。
- 市内には周辺部・中心部を問わず公共交通の鉄道駅やバス停から離れている利用不便地区が点在している。
- 既存の公共交通が地区の移動ニーズに合わなくなっている状況も散見されている。



### 今後の更なる高齢化の進行 (免許更新制度改正 など)

- 地域における主体的なコミュニティ交通の検討の必要性
- 市民の日常生活における移動を持続的に支えることのできる、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築には、市民・行政・交通事業者が協働して取り組む体制が必要

#### ガイドラインでは、

- ①コミュニティ交通の導入の条件
- ②検討を進めるための3者の役割
- ③運行を継続するための条件などを明示する

## 2.コミュニティ交通導入にあたっての基本方針

中山間地域においては、商業施設や総合病院などが立地している市街地や拠点間を結ぶ路線バスは、地域の移動手段として重要な役割を果たしている。

コミュニティ交通を検討する場合は、既存の公共交通機関と競合しないよう配慮し計画することが重要。

本市におけるコミュニティ交通とは

**「路線バス、鉄道などの公共交通機関を補完する交通」と位置付け**

コミュニティ交通導入にあたっての3者の役割分担

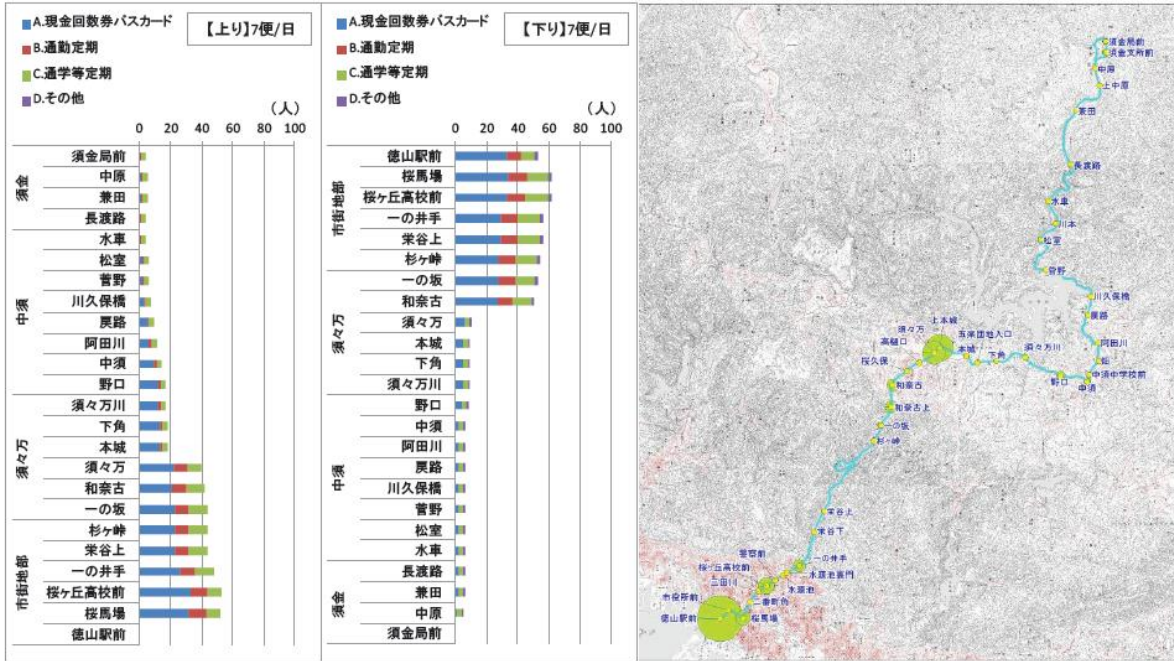
- 地区住民 ・ ・ ・ 地域の交通について問題意識を持ち主体的に検討
- 交通事業者 ・ ・ ・ コミュニティの運行、運行計画に対するアドバイス
- 行政 ・ ・ ・ 運行計画に対する技術的支援、地区住民・交通事業者との協議、調整



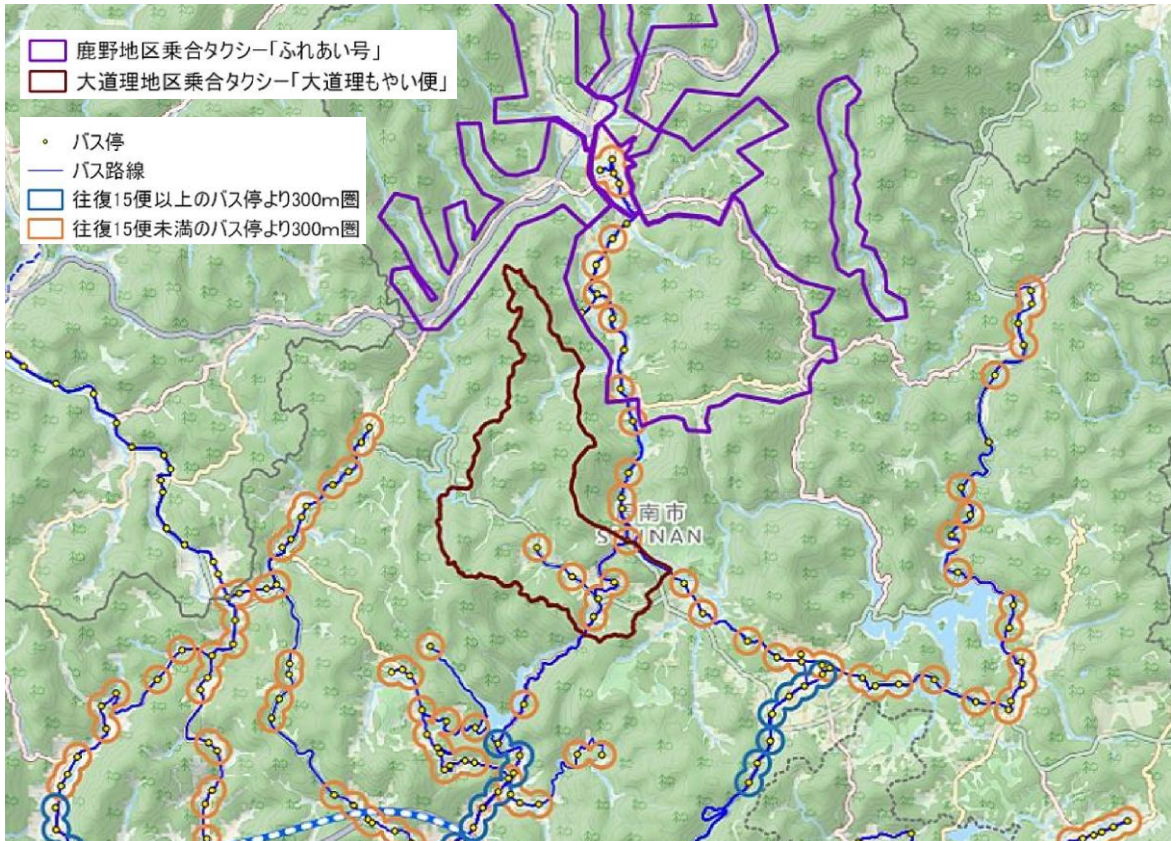
# 3.コミュニティ交通導入にあたっての条件

## ①対象地域

(1) 鉄道や路線バスなど、既存の公共交通が地区の実情に合わず、見直しの必要性が生じている地区



(2) 公共交通の利用不便地区（鉄道から800m以遠またはバス停から300m以遠）



※基本的な検討単位は、一定規模の人口を有する「地区コミュニティ」単位。ただし、各地域の実情や人口規模、効率性などから複数の地域で検討する場合があります。

## ②地域検討組織の設立

地域において主体的に導入検討や利用促進を行う検討組織を設置していること。

### 地域検討組織の役割

- (1) 当該地域の公共交通に関するニーズの把握
- (2) コミュニティ交通の運行内容に関する検討
- (3) コミュニティ交通の利用促進

※本格運行に移行した場合は、当該組織において  
計画・実行・評価・改善を継続実施します。



## 大道理夢プラン【平成23年度作成】

### 活動の柱：互助

身近な暮らしを守る場をつくろう！	便利屋をつくる
	家にある不要品を持ち寄って安く販売する 移動販売車など生活用品の宅配サービスをつくろう 無人精米機を設置する
暮らしの困りごとを手助けする仕組みをつくろう！	日用雑貨・余った野菜を安く買える「互助の店」をつくる
	農作業や生活の上でちょっとした手助けをするしくみをつくる 一人暮らしの高齢者の御用聞き・安否確認をする
便利な交通手段(もやい便)をつくろう！	須々万、周南への定期便をつくる
	徳山、須々万に行く時、乗り場を作り同乗させる

## 住んでよかった、住んでみたい、訪れてみたい大道理！

高齢者サロンや通院・買い物の足となる「もやい便」、ちょっとした困りごとを手助けする「便利屋」など高齢者の生活を支える活動。地域の農産品を利用した特産品づくりや加工所整備の取り組み。地域の宝である技の継承や交流を目的に、木工などができる体験工房の設置や地域の担い手である若者たちとの交流を推進する活動。将来こうなったらいいね！と考えた夢プランを一つずつ実現しています。



高齢者の足 もやい便

## ③実現性

実現性を踏まえたサービスが検討できること。

- ・道路運行法をはじめとした各種関係法令の遵守
- ・地区の交通事業者（路線バス、タクシー）等と十分調整を図り共存できること
- ・運行の担い手となる主体（交通事業者等）から協力が得られる見込みがあること
- ・「コミュニティ交通サービスの提供にあたっての標準的な考え方」に沿った運行計画であること

## <コミュニティ交通のサービス提供にあたっての標準的な考え方>

### ○運行形態

- 地区の人口分布や地形・道路環境等を踏まえ、定時定路線型やデマンド型等の選択肢の中から地区に適したものを選択する。

### ○運行経路・交通結節点

- 既存の公共交通機関との経路重複を避け、地区拠点や最寄りの交通結節点までの運行を基本とし、診療所、生鮮食料品・日用品取扱店、金融機関、行政窓口等の利用が可能な経路を考慮する。

### ○運行時間帯

- 通院や買い物など、運行目的に応じて運行時間帯を設定する。

### ○運行日・運行ダイヤ・運行便数

- 運行日は、最低1日2往復できるダイヤを設定する。
- 目的地での滞在時間を踏まえ、通院や買い物などの活動が実質的に可能なダイヤを設定する。
- 医療機関の曜日ごとの診療科目への対応については、可能な限り配慮する。

### ○運賃

- 運行経費に応じた運賃設定を基本とするが、結節点で公共交通機関に乗り継いで地区外へ移動する利用を想定し、民間の移動サービスとのバランスを考慮して設定する。

### ○運行車両

- 必要な輸送能力や地区内およびその周辺における既存資源の有効活用等を踏まえ、最も効率的な車両を選択する。

## 4.継続性の視点

利便性が高く効率的で将来に渡って持続可能な運行形態を構築し維持していくため、目標指標を設定し運行内容の改善を図ります。

改善に取り組んでも目標指標の達成ができない場合は、コミュニティ交通の廃止を検討します。

### <考えられる目標指標>

**収支率**・・・運賃収入などによる収入と運行経費による収支率を目標指標とする

**利用率**・・・地域住民のうち利用者している方の割合を指標とする

**延べ利用者数**・・・過去の実績や需要見込みから目標数を設定し指標とする

※当面の間は、バス路線からコミュニティ交通に転換した場合は、バスが運行していた区間をバス路線と見なし、コミュニティ交通とは別の目標指標等を検討

