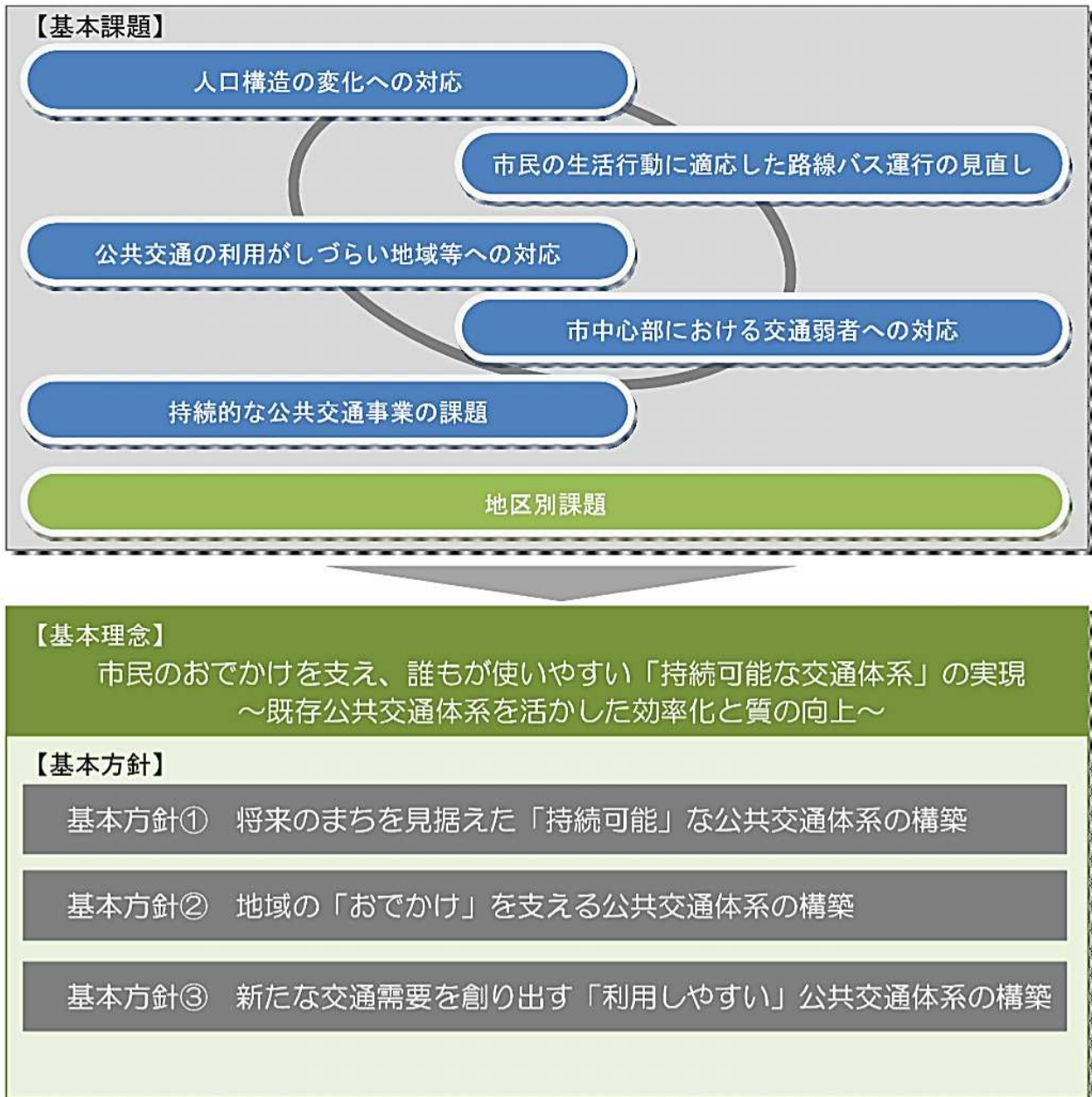


## 5. 寒河江市生活交通ネットワーク計画

### 5-1. 基本方針

寒河江市の生活交通ネットワークの基本理念と基本方針は、市の現状や公共交通の現状、交通に対する社会背景を前提に、公共交通の利用実態と市民ニーズ、基本課題と地区別課題を踏まえ、以下のように定める。



### 基本方針① 将来のまちを見据えた「持続可能」な公共交通体系の構築

- 現状および今後の人口構造の変化へ対応した交通サービスを提供しつつ、将来の財政負担を考慮した公共交通事業を継続する
- 都市構造に適した現行の鉄道＋地域間路線バス＋デマンドタクシーの交通資源を最大限有効活用し、路線再編、ダイヤ見直し、乗り継ぎ改善などによる効率的で質の高い交通体系に見直す
- 現行のサービス水準が高いデマンドタクシーについて、他の公共交通のサービス水準との調和を図る

### 基本方針② 地域の「おでかけ」を支える公共交通体系の構築

- 公共交通の利用がしづらい地域へ交通サービスを提供する
- 高齢化の進行による「準」公共交通空白地帯（公共交通の利用がしづらい地域）の拡大を見据えた交通サービスを提供する
- 市民の生活行動に適應し、市内の病院や商店などの目的地へのアクセスの利便性を高める交通サービスを提供する
- 高齢化の進行する中、高齢者にとって必要な交通手段であるタクシーの交通資源として活用をする

### 基本方針③ 新たな交通需要を創り出す「利用しやすい」公共交通体系の構築

- 自家用車依存からの転換を促す誰にでも使いやすい（近くて、乗りやすくて、適正価格）交通サービスを提供する
- 路線バスの低床化やバス停環境の改善などバス利用環境を改善する
- 公共交通への理解を広め、利用の抵抗を低下させ、日常の交通手段であることを普及するため、市民の利用のきっかけと利用しやすい情報を提供する

## 5-2. 施策体系

## 基本理念

市民のおでかけを支え、誰もが使いやすい「持続可能な公共交通体系」の実現  
～既存公共交通体系を活かした効率化と質の向上～

## 基本方針

将来のまちを見据えた「持続可能」な公共交通体系の構築  
地域の「おでかけ」を支える公共交通体系の構築  
新たな交通需要を創り出す「利用しやすい」公共交通体系の構築

## 新規交通手段の導入

- ・ 比較的人口の多い市中心部の外縁で公共交通の利用がしづらい地域と病院、商業施設などを結びつける市街地循環バスの導入に向けた試験運行及びその結果の検証による本格運行への取組み

## タクシーの活用

- ・ 高齢者等の交通弱者へのタクシーチケットの配布や購入助成の検討
- ・ グループタクシー等のタクシーを相乗で効率よく利用する環境整備の検討

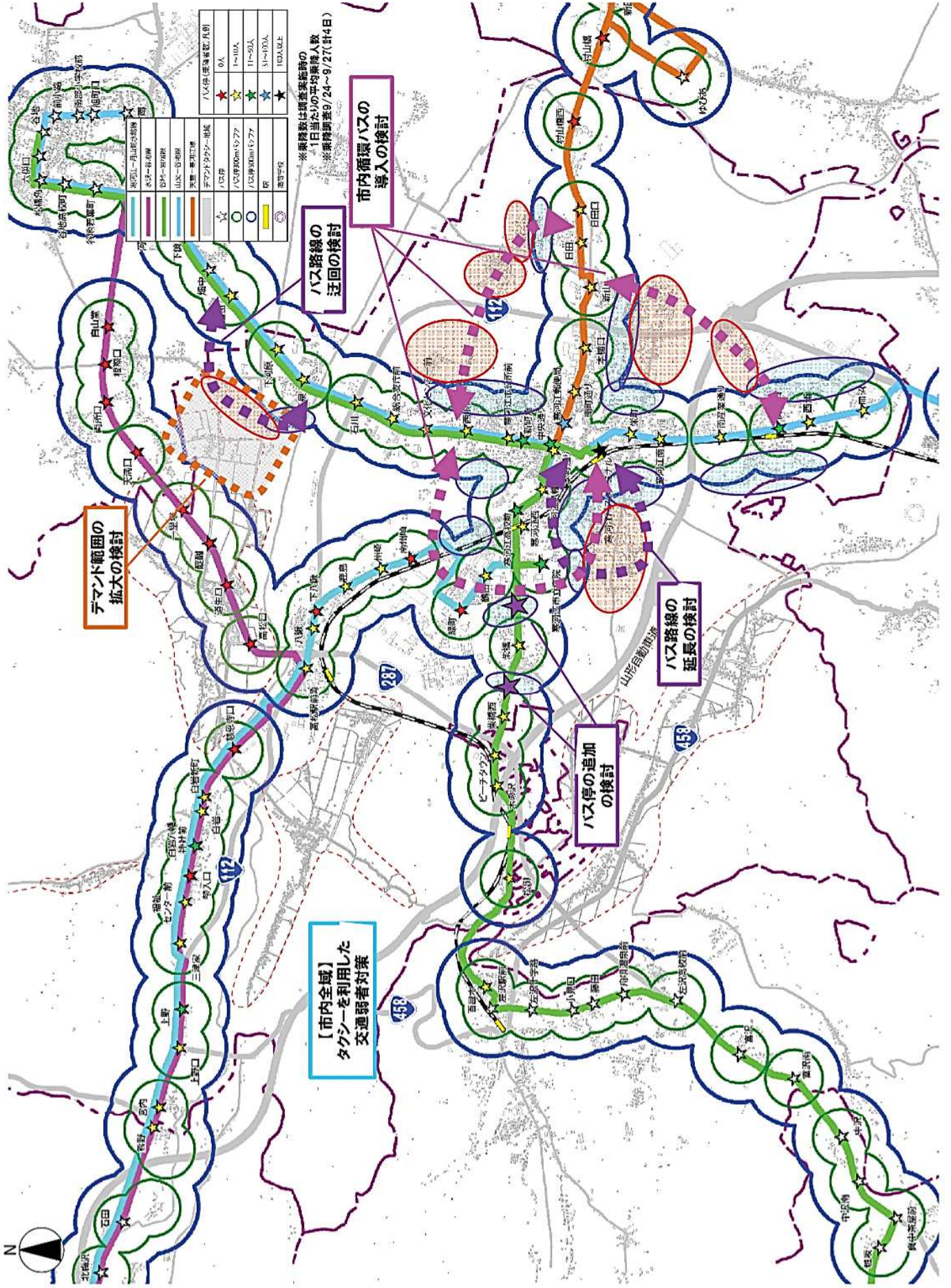
## 既存の交通資源の有効活用

- ・ バス停間隔が離れている区間へのバス停の追加設置と路線バスの利用がしづらい住宅地や病院・商業施設への迂回・延伸運行等の検討及び運行事業者との協議
- ・ 現行デマンドタクシーの利用状況に応じたサービス水準の見直しと比較的人口が少なく公共交通を利用しづらい地域へのデマンドタクシー運行エリア拡大の検討

## 公共交通の利用促進・環境改善

- ・ わかりやすい時刻表・乗り方解説付きのバスマップの作成・配布
- ・ 小学生の乗車体験やバス利用に関する総合学習など公共交通利用意識の醸成
- ・ 免許返納者割引、買い物割引、企画乗車券など運賃割引の検討
- ・ 高齢者を対象としたバス定期券の購入に対する助成の検討
- ・ 店舗や公共施設など既存施設を活用したバス停環境の改善の検討
- ・ 低床化バス車両の普及に向けた運行事業者との協議

5-3. 生活交通ネットワーク形成の方向性（全体計画）



〈参考〉市街地における交通弱者への対応策比較

対応策	利用者		交通事業者		行政	
	メリット	デメリット	メリット	デメリット	メリット	デメリット
市街地循環バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>市中心部における地点間の移動手段が確保</li> <li>移動時における交通手段の選択が追加</li> <li>タクシードライバーより安価に利用できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停まで歩く負担</li> <li>運行車両が増え、目的の路線バスがわかりづらくなる(複雑さの増大)</li> <li>時刻表を覚える手間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃収入、補助金により受託会社の業績向上の可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシードライバーの経営を圧迫する可能性</li> <li>運行するバス会社の体制整備が必要(ドライバーの確保など)</li> <li>路線計画の検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>放射状に広がる現行の路線バスに加え、市街地をカバーする交通手段の確保により、市として一定の交通サービス水準を確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規路線導入にかかる費用が発生(車両、設備、他)</li> <li>継続的な運行にかかる費用が発生し、財政負担が増加</li> </ul>
路線バスの迂回・延伸	<ul style="list-style-type: none"> <li>迂回・延伸となる地区の住民にとって、移動手段が確保、バスの利用性向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停まで歩く負担</li> <li>迂回・延伸に関係しない地区にとって利便性に変化が無い</li> <li>迂回・延伸により目的地域での所要時間が増加する可能性</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行定時性に影響することが懸念される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地循環バス導入に比べ、財政負担を抑えることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>迂回・延伸した路線への財政負担が発生する可能性</li> </ul>
タクシードライバー・タクシーチケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅前から目的地までドア・ツー・ドアで移動が出来る。(高齢者や障害者にとって便利)</li> <li>交通費用の負担が軽減される</li> <li>デマンドの様に他人の都合に合わせる事無く、自由に移動できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>チケットによる助成額を超えた分については自己負担が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシードライバー利用者が増え、タクシードライバー会社の業績向上の可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス利用者の減少により、バス会社の経営を圧迫する可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>普段からタクシーを利用する市民からの同意が得られやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通における新たな財政負担が発生</li> <li>支給条件設定によっては、他の施策に比べて負担額が大きくなる可能性</li> </ul>