

府中町地域公共交通計画の改訂について

1. 基本的な考え方・改訂イメージ

計画全体について

- ①現状分析や課題整理などについては、現計画からの状況変化を踏まえて時点修正。
- ②基本方針や施策体系などについては基本的に現計画で設定したものを維持するが、情勢の変化等を踏まえて必要なものについては適宜見直し。
- ③地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正に基づく地域公共交通計画の趣旨を踏まえ、記載が必要な項目について追加。
- ④現計画は令和7年度までの計画期間であったが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑み、目標値・計画期間の見直し。

個別の項目について

●評価指標について

- ・必要に応じてデータ取得方法や目標値を見直しつつ、国土交通省の計画作成の手引きに示される標準指標を追加。

●施策展開について

- ・現計画策定後の取り組み状況を踏まえ、必要に応じてメニューの追加や見直しを図る。

現計画からの改訂イメージ

府中町地域公共交通網形成計画(令和元年11月)

- ・第1章 計画の概要
- ・第2章 府中町の概況と上位・関連計画
- ・第3章 地域公共交通の現状
- ・第4章 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握
- ・第5章 地域公共交通の役割と課題の整理

- ・第6章 基本方針と計画の目標
- ・第7章 目標達成のための施策

改訂内容(案)

地域公共交通計画について
追記

データの時点更新

データの時点更新
うぐいす号追記 等

計画改訂のため今回未実施
前回分を**付属資料**として掲載

時点修正などが中心のため
2月の素案の際に提示

今回の議論

現計画からの改訂イメージ

- ・平成30年2月 「府中町公共交通協議会」発足
- ・令和元年11月 「府中町地域公共交通網形成計画」を協議会で議論の未作成計画期間(令和元年度～令和7年度)
- ・令和2年6月 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化
- ・令和4年10月 「デマンドタクシーうぐいす号」運行開始(フィーダー補助金)
➡令和6年6月までに地域公共交通計画にフィーダー補助金の補助系統を位置付けることが補助金の補助要件となった

- ・令和5年6月 「府中町地域公共交通計画」改訂作業開始
- ・令和5年12月20日 「第12回府中町公共交通協議会」計画改訂の中間報告
- ・令和6年2月中旬 「府中町地域公共交通計画(素案)」協議会で審議予定

2. 評価指標及び目標値(第6章)について

2. 評価指標及び目標値について

地域公共交通網形成計画における評価指標とR5評価

目標	評価指標	使用データ	計画策定時		R5評価
			現況値(R1)	目標値(R7)	
目標1: 誰もが「おでかけ」しやすい地域公共交通	市街化区域内の公共交通不便地域等における人口割合	国勢調査人口データ	1.5%	0%	0%
	地域公共交通の利用しやすさに対する満足度	住民アンケート調査	72%	75%	評価なし (R7実施予定)
	65歳以上で週に3日以上外出する人の割合	住民アンケート調査	74%	80%	評価なし (R7実施予定)
目標2: まちの賑わいと活力を促す地域公共交通	向洋駅と天神川駅の乗車人員	JRデータ	22,435人/日	24,000人/日	16,961人/日
	交通結節拠点におけるつばきバスの乗降割合	府中町データ	34%	39%	37.7%
	路線バスの定時性に不満を持っている利用者の割合	住民アンケート調査	31%	28%	評価なし (R7実施予定)
目標3: みんなで支え、未来につなぐ地域公共交通	つばきバスの年間利用者数	府中町データ	185,471人	200,000人	122,217人
	通勤・通学で地域公共交通を利用する人の割合	住民アンケート調査	34%	38%	評価なし (R7実施予定)
	つばきバスの年間収支率	府中町データ	28%	40%	22.5%

2. 評価指標及び目標値について

目標1-① 市街化区域内の公共交通不便地域等における人口割合

指標削除

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
市街化区域内の公共交通不便地域等における人口割合	—	住民基本台帳データ	1.5%	0%	—	—	随時

◇改訂案

<考え方>

- ・現計画で掲げた同目標を達成するために、協議会で議論のうえ、うぐいす号を導入した。それにより目標値を概ね達成できたため、改訂後の目標としては設定しない。

目標1-② 地域公共交通の利用しやすさに対する満足度

データ更新

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
地域公共交通の利用しやすさに対する満足度	—	住民アンケート調査	72%	75%	評価なし	75%	中間(R7) 最終(R10)

◇改訂案

<考え方>

- ・アンケート未実施のため**目標値は現計画と同水準とする。**

2. 評価指標及び目標値について

目標1－③ 65歳以上で週に3日以上外出する人の割合

データ更新

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
65歳以上で週に3日以上外出する人の割合	—	住民アンケート調査	74%	80%	評価なし	80%	中間(R7) 最終(R10)

◇改訂案

<考え方>

・アンケート未実施のため**目標値は現計画と同水準とする。**

目標2－① 向洋駅と天神川駅の乗車人員

データ更新

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
向洋駅と天神川駅の乗車人員	標準指標①	JRデータ	22,435人/日 (H29時点)	24,000人/日	16,961人/日 (R3時点)	19,000人/日	毎年

◇改訂案

<考え方>

・新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえ、**コロナ前(R1)の9割の水準を目標とする。**

<算出方法>

・令和元年度乗車人数:10,345人(向洋駅)+10,551人(天神川駅)=20,896人

⇒目標値:20,896人 × 0.9 = 18,806人 ⇒端数処理し、**19,000人**

2. 評価指標及び目標値について

目標2-② 路線バスの利用者数

新規追加

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
1日あたりの路線バス利用者数(広電2号線)	標準指標①	広電データ	—	—	6,847人/日 (R4時点)	7,300人/日	毎年

◇改訂案

<考え方>

・新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえ、**コロナ前(R1)の9割の水準を目標とする。**

<算出方法>

・コロナ前R1:(山田線432千人+永田・ニュータウン線1,551千人+温品線966千人)÷365日 = **8,079人/日**
 ⇒目標値R10:8,079×0.9 = 7,271人⇒端数処理し、**7,300人/日**

目標2-③ 交通結節拠点におけるつばきバスの乗降割合

データ更新

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
交通結節拠点におけるつばきバスの乗降割合	—	データ連携基盤	34%	39%	37.7% (R4時点)	40%	毎年

◇改訂案

<考え方>

・つばきバス利用者増加目標の割合と同程度、交通結節拠点※のバス停利用者が増加することを目指す。

<算定方法>

・増加率:130,000(目標値)÷122,217人(R4)=106.4%

・拠点乗降率37.7%(R4時点)×106.4=40.1%⇒**40%**

向洋地区	・向洋駅前バス停
天神川・イオンモール地区	・イオンモール広島府中バス停 ・天神川駅北バス停

2. 評価指標及び目標値について

目標2－④ 路線バスの定時性に不満を持っている利用者の割合

データ更新

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
路線バスの定時性に不満を持っている利用者の割合	—	住民アンケート調査	31%	28%	評価なし	28%	中間(R7) 最終(R10)

◇改訂案

<考え方>

・アンケート未実施のため**目標値は現計画と同水準とする。**

目標3－① 年間利用者数(つばきバス)

データ更新

評価指標		区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
				現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
年間利用者数	つばきバス	標準指標①	府中町データ	185,471人	200,000人	122,217人 (R4時点)	130,000人	毎年

◇改訂案

<考え方>

・町内の通勤・通学者のうち自家用車を利用している人のうち3人に1人が、年に3回つばきバスを利用することを目指す。

<算定方法>

・現況利用者数122,217人(R4) + 通勤・通学者数25,942人(R2国調) × 自家用車利用者割合33.7% × 1/3 × 3回/年 = **130,959人/年** ⇒ 端数処理し、**130,000人**

2. 評価指標及び目標値について

目標3-① 年間利用者数(うぐいす号)

新規追加

評価指標		区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
				現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
年間利用者数	うぐいす号	標準指標①	府中町データ	—	—	4,254人/年 (R5時点)	5,000人/年	毎年

◇改訂案

<考え方>(うぐいす号の集計は10月～9月で行う)

- ・住民1人あたりの利用回数を6.0回/年とすることを目指す
- ・対象地域の人口5%減少※すると見込む ※R4年3月:894人→ R5年3月:875人(約2%減少)

<算定方法>

- ・現況値R5:4.9回/人・年(4,254回/年÷875人)
- ・目標値R10:6.0回/人・年×875人×0.95(5%減) = 4,988人/年 ⇒端数処理し、**5,000人**

目標3-② 通勤・通学で地域公共交通を利用する人の割合

データ更新

評価指標		区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
				現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
通勤・通学で地域公共交通を利用する人の割合	—	住民アンケート調査	34%	38%	評価なし	38%	中間(R7) 最終(R10)	

◇改訂案

<考え方>

- ・アンケート未実施のため**目標値は現計画と同水準とする。**

2. 評価指標及び目標値について

目標3－③ 年間収支率、年間収支差(つばきバス)

[データ更新](#)

評価指標		区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
				現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
年間収支率	つばきバス	標準指標②	府中町データ	28% (H30時点)	40%	22.5% (R4時点)	28%	毎年
年間収支差	つばきバス	標準指標②	府中町データ	—	—	49,683千円	43,000千円	毎年

◇改訂案

<考え方>

- ・つばきバスの利用者数が目標値まで増加した場合に達成される運賃収入増及び、今後取り組む予定としている車外広告収入を踏まえて設定。広島県からの補助金は含めない。

<算定方法>

- ・現況値R4(122,217人/年)

収支率: 収入14,463千円 ÷ 支出64,146千円 = 22.5% (ただし支出には臨時費2,570千円を含む)

収支差: 支出64,146千円 - 収入14,463千円 = 49,683千円

- ・目標値R10(130,000人/年)

収入=収入(R4)+運賃収入増見込み+車外広告費見込み

支出=H28～R4年度の平均値

収支率=収入/支出=27.2%⇒H30時点の水準を目指して切り上げ、**28%**

収支差=支出-収入=43,672千円⇒切り下げ **43,000千円**

2. 評価指標及び目標値について

目標3-③ 年間収支率、年間収支差(うぐいす号)

新規追加

評価指標		区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
				現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
年間収支率	うぐいす号	標準指標②	府中町データ	—	—	13.7% (R4時点)	14%	毎年
年間収支差	うぐいす号	標準指標②	府中町データ	—	—	4,784千円 (R4時点)	5,350千円	毎年

◇改訂案

<考え方>

- ・目標3-①で設定したうぐいす号の利用者数目標を達成した場合の運行経費、収入を算出(R4.10～R5.9)
- ・事務費、システム利用料等の経費は維持されると想定し、フィーダー補助金は含まない。

<算出方法>

- ・現況値R5(4,254人/年)

経費: 運行経費(運行台数×2000円)+事務費+システム利用料5,542,400円

収入(運賃): 757,100 ⇒ 収支率 = 収入/経費 = 13.7%

収支差: 経費-収入 = 5,542,000-757,100 = 4,784,900円 ÷ 4,784千円

- ・目標値R10(5,000人/年)

経費: 運行経費(利用者数増→運行台数増→運行経費増)+事務費(R4と同値)+システム利用料(R4と同値)

収入: 利用者増→運賃増

収支率: 収入/経費 = 14.3% ÷ **14%**

収支差: 経費-収入 = 5,348,455円 ÷ **5,350千円**

<参考>フィーダー補助金を含む収支率(補助金申請額R5)

R5: 収入(運賃+フィーダー補助金)/経費 = (757,100+1,972,000)/5,542,000 ÷ **49.2%**

R10: 収入(運賃+フィーダー補助金(R5と同額の1,972,000円と仮定))/経費 ÷ **45.9%**

2. 評価指標及び目標値について

目標3-④ 公共交通維持に係る公的資金投入額(年間)

新規追加

評価指標	区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期
			現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)	
公共交通維持に係る公的資金投入額(年間)	標準指標③	府中町決算書	—	—	69,688千円 (R4時点)	66,000千円	毎年

◇改訂案

<考え方>

- ・行政が主体となって運行するつばきバス及びうぐいす号に係る行政負担の決算額により評価する。
- ・目標3-③つばきバス及びうぐいす号の利用者数及び収支率の目標値を踏まえ、本項の目標値を算出

<算出方法>

・現況値

つばきバス64,146千円 + うぐいす号5,542千円 = 69,688千円

・目標値

つばきバス60,000千円 + うぐいす号6,242千円 = 66,242千円 ÷ 66,000千円

2. 評価指標及び目標値について

赤字:追加項目 青字:データ更新項目

目標	評価指標		区分	使用データ	現計画		改訂版		評価時期	
					現況値(R1)	目標値(R7)	R5評価	目標値(R10)		
目標1: 誰もが「おでかけ」しやすい地域公共交通	地域公共交通の利用しやすさに対する満足度			住民アンケート調査	72%	75%	評価なし	75%	中間(R7) 最終(R10)	
	65歳以上で週に3日以上外出する人の割合			住民アンケート調査	74%	80%	評価なし	80%	中間(R7) 最終(R10)	
目標2: まちの賑わいと活力を促す地域公共交通	向洋駅と天神川駅の乗車人員		標準指標①	JRデータ	22,435人/日	24,000人/日	16,961人/日 (R3時点)	19,000人/日	毎年	
	路線バスの利用者数		標準指標①	データ連携基盤	—	—	6,847人/日 (R4時点)	7,300人/日	毎年	
	交通結節拠点におけるつばきバスの乗降割合			府中町データ	34%	39%	37.7% (R4時点)	40%	毎年	
	路線バスの定時性に不満を持っている利用者の割合			住民アンケート調査	31%	28%	評価なし	28%	中間(R7) 最終(R10)	
目標3: みんなで支え、未来につなぐ地域公共交通	年間利用者数	つばきバス	標準指標①	府中町データ	185,471人	200,000人	122,217人 (R4時点)	130,000人	毎年	
		うぐいす号	標準指標①	府中町データ	—	—	4,254人/年 (R5時点)	5,000人/年	毎年	
	通勤・通学で地域公共交通を利用する人の割合			住民アンケート調査	34%	38%	評価なし	38%	中間(R7) 最終(R10)	
	年間収支率 年間収支差	つばきバス		標準指標②	府中町データ	28%	40%	22.5% (R4年度)	28%	毎年
					府中町データ	—	—	49,683千円 (R4年度)	43,000千円	毎年
		うぐいす号		標準指標②	府中町データ	—	—	13.7% (R5時点)	14%	毎年
					府中町データ	—	—	4,784千円 (R5時点)	5,350千円	毎年
	公共交通維持に係る公的資金投入額(年間)		標準指標③	府中町決算資料	—	—	69.688千円 (R4決算)	66,000千円	毎年	

3. 施策展開(第7章)について

3. 施策展開について

基本的な考え方

- ・現計画策定後からの取り組み状況や、新たな施策メニューの検討状況などを踏まえ、必要に応じて見直さないし追記。
- ・地域公共交通計画として記載が求められている事項について追記。

主な追記・見直し内容

<施策内容について>

- ・うぐいす号の運行開始やつばきバスの見直し内容を踏まえ、今後の展開について記載内容を見直し
- ・バスシェルター整備を計画的に進めていくことについて追記

<計画書必要記載事項について>

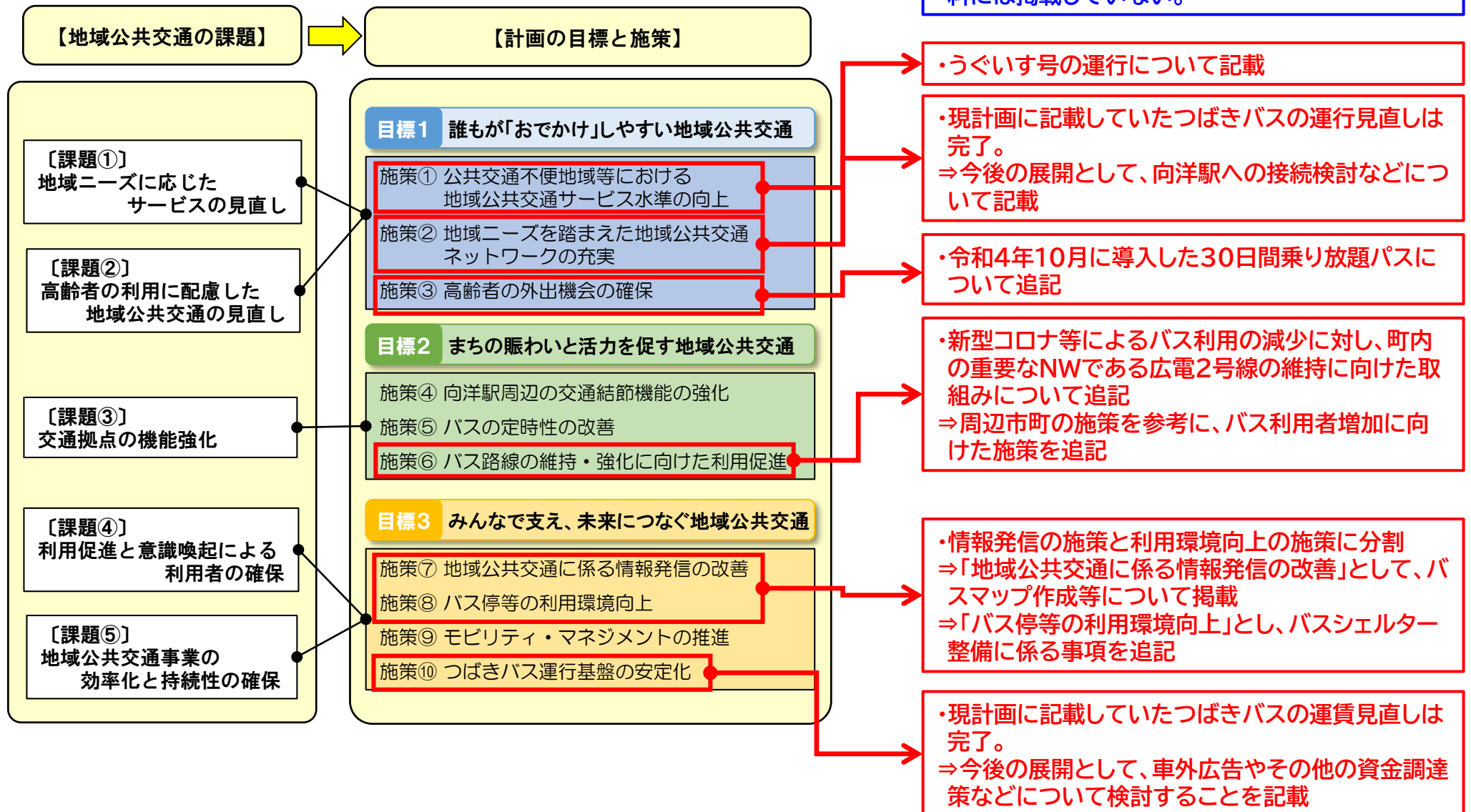
- ・補助対象系統も含めた目指すネットワーク及びその位置づけ・必要性について追記

3. 施策展開について

施策体系の主な見直し方針(案)

基本方針

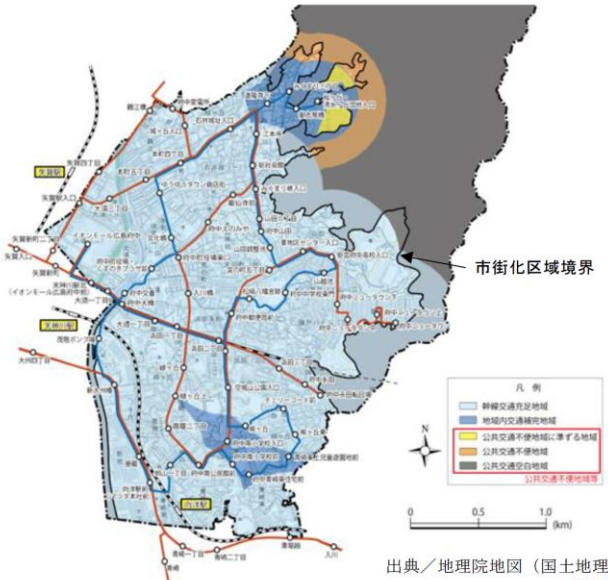
広島で一番『おでかけ』しやすいまち
～ 住んでよかった、住んでみたいまちづくり ～



3. 施策展開について

施策の主な見直し内容(案)

▼施策① 公共交通不便地域における地域公共交通サービスの提供

施策① 公共交通不便地域等における地域公共交通サービスの提供	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 桜ヶ丘、清水ヶ丘、みくまり地区では、バス停までの距離が遠いことや高低差が大きいことにより、地域公共交通の利用しやすさに対する満足度が低く、地域公共交通の利用しにくさが外出機会の喪失に繋がっています。 こうした公共交通不便地域等において、基幹交通となる駅やバス停までのアクセス改善を図るため、デマンド型の地域公共交通サービスを維持確保します。
取り組み	<p>■デマンドタクシー「うぐいす号」の運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域等となっている桜ヶ丘、清水ヶ丘において、令和4年10月よりデマンドタクシー「うぐいす号」を運行しています。 今後、アンケート調査などにより利用実態を踏まえ住民の移動ニーズを把握しつつ、サービス向上や利用促進に取り組むとともに、つばきバスと併せて町内の円滑な移動手段確保に向けた公共交通網の形成に取り組みます。  <p>図 公共交通不便地域等の状況</p>

▼施策② 地域ニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの充実

施策② 地域ニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの充実	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 府中町の地域公共交通ネットワークは、一定のサービス水準が確保されていますが、自家用車依存が高い傾向にあります。 地域公共交通の利用を促進するため、地域や利用者ニーズを踏まえた見直しを行い、より利便性の高い地域公共交通ネットワークの充実を目指します。
取り組み	<p>■つばきバスの向洋駅への乗り入れ検討</p> <ul style="list-style-type: none"> つばきバスは令和3年6月1日より運行ルート、ダイヤの見直しを行いました。 引き続き利用実態や社会情勢の変化等も踏まえつつ、住民ニーズに適合したサービス内容の見直しを随時実施します。 その中で、町内の交通結節拠点である向洋駅において、JRとの乗り継ぎ利便性を高めるため、向洋駅への接続を検討します。  <p>図 交通結節拠点における乗り継ぎ環境(イオンモール広島府中)</p>


取り組み内容	実施主体	実施時期
つばきバスの向洋駅への接続検討	行政・交通事業者	令和6(2024)年度～

取り組み内容	実施主体	実施時期
デマンドタクシー「うぐいす号」の運行	行政・交通事業者 ・地域住民	令和6(2024)年度～

3. 施策展開について

施策の主な見直し内容(案)

▼施策③ 高齢者の外出機会の確保

施策③ 高齢者の外出機会の確保	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進展するなか、高齢ドライバーの重大事故が社会問題となっており、高齢者の自動車運転のあり方を見直す必要性が高まっています。 一方で高齢者が地域社会の中で自らの経験と知識を生かし、積極的な役割を果たしていくことが求められています。 高齢者が自家用車を使用しなくても、活動的に外出できるような地域公共交通の利用環境を整えることで、高齢者の外出機会を確保します。
取り組み	<p>■高齢者を対象とした地域公共交通を利用した外出促進策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 府中町の高齢者が、地域公共交通を利用して外出したくなるような仕組みやサービスの導入について検討します。 令和4年10月より、つばきバス30日間乗り放題バスを販売しており、高齢者を含めた町民の移動支援を行っていることから、こうしたツールを活用した高齢者等の外出促進につながる取組を検討します。 <div style="text-align: center;">  <p>つばきバス 30日間乗り放題バス 2種類で販売中!!</p> <p>① 紙の定期券 3,300円</p> <ul style="list-style-type: none"> ●降車時に乗務員に提示 ●イオンモール広島府中 2F インフォメーションにて販売中 <p>② デジタルチケットMOBIRYモビリー 3,000円</p> <ul style="list-style-type: none"> ●スマートフォンにて購入 (※クレジットカードが必要です) ●降車時乗務員へスマホ画面を提示 ●登録・購入はQRコードから <p>お問合せ先:府中町都市整備課 082-286-3181 ☎ つばきバス 30日間乗り放題バス</p> </div>

▼施策⑥ バスネットワークの維持・強化に向けた利用促進

施策⑥ バス路線の維持・強化に向けた利用促進	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少や少子高齢化、新型コロナ感染症拡大に伴う新たな生活様式の浸透などにより、路線バスの利用は大きく減少し、町内の交通ネットワークの維持に大きな影響を及ぼしています。 こうした状況に対し、交通事業者による努力だけでなく、行政も一体となってバス路線の維持・強化に取り組んでいく必要があります。 そのため、周辺市町の取組なども参考にしながら、バスの利用促進策について交通事業者と協議・調整の上、協力しながら取り組んでいきます。
取り組み	<p>■公共交通利用イベント等の開催検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ノーカーデーやバス無料デーなど、特定の日を定めて利用促進を図るイベントの開催について検討します。例えば近年では、岡山市や熊本市など、特定の日の公共交通運賃を無料としたイベントを実施し、行政も費用負担をしながら利用促進に取り組んでいます。 <p>■新たな決済の仕組みを活用した利用促進の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 2024年9月にサービス開始される Mobily Days は広電の路線バスやつばきバスへ導入予定です。Mobily Days は柔軟な料金設定が可能となるため、これを活用した施策を事業者と協議し検討します。 <div style="text-align: center;">  <p>POINT スマートフォンアプリで らくらく乗り降り</p> <p>“MOBILY DAYS”はスマートフォンのアプリで表示するQRコードをかざして乗り降ります。</p> <p>※QRコードは発行アプリケーションの登録が必要です。</p> <p>☎ Mobily Days</p> <p>出典：広島電鉄</p> </div>

取り組み内容	実施主体	実施時期
高齢者を対象とした地域公共交通を利用した外出促進策の検討	行政・交通事業者 ・地元企業	令和6(2024)年度～

取り組み内容	実施主体	実施時期
公共交通利用イベント等の開催検討	行政・交通事業者	令和6(2024)年度～
新たな決済の仕組みを活用した利用促進の検討	行政・交通事業者	令和6(2024)年度～

3. 施策展開について

施策の主な見直し内容(案)

▼施策⑦ 地域公共交通に係る情報発信の改善

施策⑦ 地域公共交通に係る情報発信の改善		
概要	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやつばきバスを利用していない人の意見として、運行情報のわかりづらさが、利用を妨げている一因として挙げられています。 地域公共交通のサービス内容について、わかりやすく情報提供することで「わからないから利用しない」という人を減らします。 	
取り組み	<p>■サービス内容のわかりやすい情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停の位置や路線、ダイヤがわかる地域公共交通マップや、利用者の個別ニーズに対応したマイダイヤの作成など、わかりやすい情報発信方法について検討します。 <div style="text-align: center;">  <p>図 公共交通マップの例</p> <p>出典：広島県バス協会</p> </div>	

取り組み内容	実施主体	実施時期
サービス内容のわかりやすい情報提供	行政・交通事業者	令和6(2024)年度～

▼施策⑧ バス停等の利用環境向上

施策⑧ バス停等の利用環境向上	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 広島で一番『おでかけ』しやすいまちの実現に向け、バス停等における待合環境改善などの公共交通利便性向上を推進します。 あわせて、誰もが安心して地域公共交通を利用できるよう、車両や施設のバリアフリー化を推進します。
取り組み	<p>■良好な待合環境確保のためのバスシェルター整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 子ども連れ家族や生活者の生活利便向上を図るため、バス待ち時の日差しや雨などを防ぐバスシェルターの整備を計画的に進めます。 <div style="text-align: center;">  <p>写真追加</p> <p>図 バスシェルター設置イメージ(みくまり3丁目)</p> </div> <p>■円滑な移動のための環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者、ベビーカーの利用者等が利用しやすいよう、低床バスやユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)の導入を計画的に進めます。

取り組み内容	実施主体	実施時期
バスシェルターの整備	行政・交通事業者	令和6(2024)年度～
円滑な移動のための環境整備	行政・交通事業者	随時実施

3. 施策展開について

施策の主な見直し内容(案)

▼施策⑩ つばきバス運行基盤の安定化

施策⑩ つばきバス運行基盤の安定化	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進展するなか、つばきバスは路線バスの運行が困難な地域において、住民の生活に必要な移動手段として、重要な役割を担っています。 つばきバス運行にかかる経費は、人件費の上昇などの影響により、増加傾向にあります。利用料金は平成 15（2003）年の運行開始より 100 円を維持していましたが、収支悪化に伴う町の財政支出増加などを受け、つばきバスを持続可能なサービスとするため、令和 5 年 10 月より運賃を 150 円に改訂しました。 つばきバスを持続可能なサービスとするため、利用実態を踏まえた運行見直しや利用者増に向けた利用促進策の実施、地域等と連携した資金調達など、つばきバス運行基盤の安定化を図ります。
取り組み	<p>■つばきバスの運行改善検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和 4（2022）年度のつばきバスの収支率は 22.5%で、年間約 5 千万円を税で負担し運行しています。また、つばきバスの運行経費は、人件費や燃料費の上昇等の影響により増加傾向にあります。 税負担の増加の抑制や公平性を改善するため、利便性向上により利用者を増やすとともに、行政が行う移動支援と受益者負担とのバランスが保たれるよう、車外広告の掲載や、地域等と連携した資金調達策について検討します。 <p>例えば、愛知県豊明市など多数の地域でデマンド交通を展開するチョイソコでは、エリアスポンサーから協賛金を集めることにより、運営に係る資金調達を行っています。</p> <p>図 チョイソコのエリアスポンサー協賛型ビジネスモデル 出典：未来投資会議産官協議会 「次世代モビリティ/スマートシティ」 会合資料</p>

取り組み内容	実施主体	実施時期
つばきバスの運行改善検討	行政・交通事業者	令和 6（2024）年度～