

## 第2章 地域公共交通の理想的な未来の姿

### 1 公共交通の理想的な未来の姿

- ・路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシー、タクシー助成、新たな移動手段等がそれぞれ特性を活かし、効率的で効果的なネットワークが確立（移動手段の特性と需要が合わない場合は移動手段の見直し）
- ・自家用車に過度に依存せず公共交通利用で日常生活の移動（通学・通勤・通院・買い物）が可能
- ・高齢者が安心して免許返納できる公共交通サービスの確保
- ・持続可能な公的資金投入額でネットワークを維持
- ・沿線施設や他分野との共創により移動手段を確保し、持続可能な地域社会を実現

### 2 吉賀町が理想とするサービス水準

#### (1) 公共交通の理想とするサービス水準

必要な移動手段を確保するために、公共交通軸（市町間幹線、地域間幹線）、地域内交通（定期運行・デマンド運行）は、町として確保する公共交通サービス水準を次の通り設定します。

ただし、地域内交通（デマンド運行）は、見直しの検討フローに従い、見直し基準に満たない場合は、減便やタクシー助成、公共版ライドシェア（市町村運営有償運送）への変更を検討します。

分類	町として確保する公共交通のサービス水準	考え方	（参考）現状
公共交通軸	7.5 往復／日 （月～土）	平均して 90 分で 1 往復程度を確保する。	7.5 往復 （月～土）
地域内交通 ・定期運行 ・デマンド運行	2.0 往復／日 （月～金）	各エリアの路線定期と区域デマンドの便数を合算して 2 往復確保する。	2～5 往復 （月～金） ※六七線を除く ※一部土曜日運行あり

図表 3 理想とするサービス水準

#### (2) 乗継拠点(都市拠点・地域拠点)の理想とするサービス水準

複数の移動手段が結節し、快適に乗り換えが可能となる場所を乗り継ぎ拠点に位置付けます。乗り継ぎ拠点では、バス停、駅の既存の施設のみで必要な機能・設備を確保するのではなく、近隣の施設等を利活用しながら備えるものとします。

番号	設備
1	ベンチ・椅子
2	屋根
3	トイレ
4	照明
5	エアコン（冷暖房）
6	W i - F i
7	デジタルサイネージ
8	商店
9	駐車場または駐輪場

図表 4 乗継拠点の理想とするサービス水準