



## 一定の交通モードに固執せず、柔軟な発想で地域住民の利便性を向上することが重要

- ・「コミュニティバス」、「定時定路線運行」といった固定概念を持つべきではなく、地域の特性に応じて、様々な交通モードの検討を含め、交通ネットワーク全体として地域住民の利便性を高めるように配慮する。

### 知恵袋（その 20）

バスに固執せず、複数の交通モードを組み合わせることで全体を最適化

- ・ すべてをコミュニティバスで対応するのではなく、最寄りのコミュニティバスのバス停まで、シャトル便（無料）を運行している地区もある。（大分県宇佐市）
- ・ 中心市街地と合併前の旧町村の中心部を多頻度で運行する幹線バスと、地域内の移動及び幹線バスへの乗継を想定して運行する支線バスを導入し、支線バスの一部はデマンドで運行している。また、支線バスは、山間部等の道路幅員が非常に狭い地域に対応するため、小さい車両を活用して集落をきめ細かく運行するなどの工夫もしている（長野県木曾町）
- ・ 行政区域すべてをコミュニティバスで網羅しようとはせず、バスの利用圏域外（バス停を中心とした 500m 圏域外）に対しては、バスと連携する乗合タクシーを運行している。（愛知県三好町）
- ・ 地域交通を維持する方法としては、必ずしも大型バスにこだわらず、ジャンボタクシーなど別の交通モードを導入することも考えられる。バスは、広い道路しか通行できず、スピードも遅いので運行回数を上げようとするとう無理が出る。ジャンボタクシーであれば、そのような課題がクリアできる。（株）中国バス（広島県）

### 知恵袋（その 21）

同じ路線でも利用者が選択できるように定時路線とデマンド型路線を用意

- ・ 東京都檜原村では、コミュニティバスの実証運行に合わせて、同じ路線でも 7 本を定時運行路線、1 本をデマンド型として、利用者のニーズにマッチングするように運行計画を立てて運行している。現時点では、定時運行の利用が大半であり、今後については利用動向を踏まえて再検討の予定。（東京都檜原村）
- ・ 廃止代替バス、市営バス、巡回バス、契約バスという 4 つのバスがあったが、朝夕は通勤・通学の足として「定時定路線バス」を運行し、昼間は高齢者の通院や買物などの足として「デマンド交通」を運行するシステムに再編した。（長野県東御市）