

再構築（総合的な見直し）のポイント



ドライバーの確保

人手不足の状況下においても、持続可能な運行体制を構築する。



財政負担の最適化

市支出の効率化を図り、持続可能な財政運営を目指す。

生活と観光の足の確保

通勤・通学・通院および観光需要に対応し、必要な移動手段を確実に確保する。



利便性の向上

自宅から停留所までの移動負担を軽減し、高齢者をはじめとする移動困難者の利便性を向上させる。



再構築の方針

■ 乗り合いタクシーの再編成(R9 (2027) 年4月～)

乗り合いタクシーの「見直し基準」を設定し、公表したうえで現行の運行を継続。令和8(2026)年9月末時点で基準に達していない路線を「見直し対象」とし、公共交通会議において、再編（継続・休止・減便）について協議していく。休止となった路線に関しては、相乗りタクシーで補完し、市民の移動を確保する。

【見直し基準】 ※別冊資料編 p.33 参照

- (1) 休日の利用者が著しく少ない路線は、休日の運行を休止する。
- (2) 各路線の総利用者数に対し、各便（時間帯の便）の利用割合が、10%に満たない低利用便の運行を休止する。
- (3) 以下の基準の両方に該当する路線は路線自体の運行を休止する。
 - ① 1便あたりの利用者数 1.2人以下
 - ② 1人あたりの市支出額 タクシー料金以上

例：柏尾線

① 1便あたりの利用者数	1.0人
② 1人あたりの市支出額	26,781円
(タクシー料金)	5,400円)

■ いいやま相乗りタクシーの本格運行

利用者及び運行事業者が利用しやすい仕組みの構築のため、運行方法や予約方法の課題を解消し、令和8(2026)年10月から本格運行を目指す。※別冊資料編 p.39 参照

※LINEアプリの利用や予約システム機能強化により、利用と運行双方の利便性を向上して実施。

■ いいやまライドシェアの本格運行

冬期間における観光客の広域的な移動を担う観光二次交通として有効と判断できるため、令和8(2026)年の冬期間(12月～2月を想定)において本格運行を目指す。

※制度(公共・日本版)の長短を整理し、最適な方法で実施。

■ 路線バス小境線の乗り合いタクシー化の検討

城北小学校の開校に伴い、路線バス小境線(平日の朝夕運行)の通学利用者が減少したため、改めて利用状況を調査し、全ての時間帯で乗り合いタクシーとして運行可能か検討する。

■ その他 次期地域公共交通計画【令和9(2027)～令和13(2031)】

スクールバス等車両資源の活用や料金の見直し等の必要性について検討していく。