

第4章

目標達成に向けた施策

- | | | |
|---|----------------|---------|
| 1 | 路線の維持・充実（路線再編） | 【乗れる】 |
| 2 | 労働環境・経営の改善 | 【働きやすい】 |
| 3 | 速達性の確保 | 【速い】 |
| 4 | 利用しやすい運賃設定 | 【お手軽】 |
| 5 | 利用環境の向上 | 【便利・快適】 |
| 6 | 交通不便地域の移動手段の確保 | 【安心】 |
| 7 | 実施プログラム | |

第4章 目標達成に向けた施策

計画の目標達成と本市が目指す公共交通ネットワークの構築に向けて、「乗れる」「働きやすい」「速い」「お手軽」「便利・快適」「安心」の6つのテーマを設定し、28の施策に取り組みます。また、各施策の情報発信やモビリティマネジメントによる利用促進に取り組みます（図4-1）。

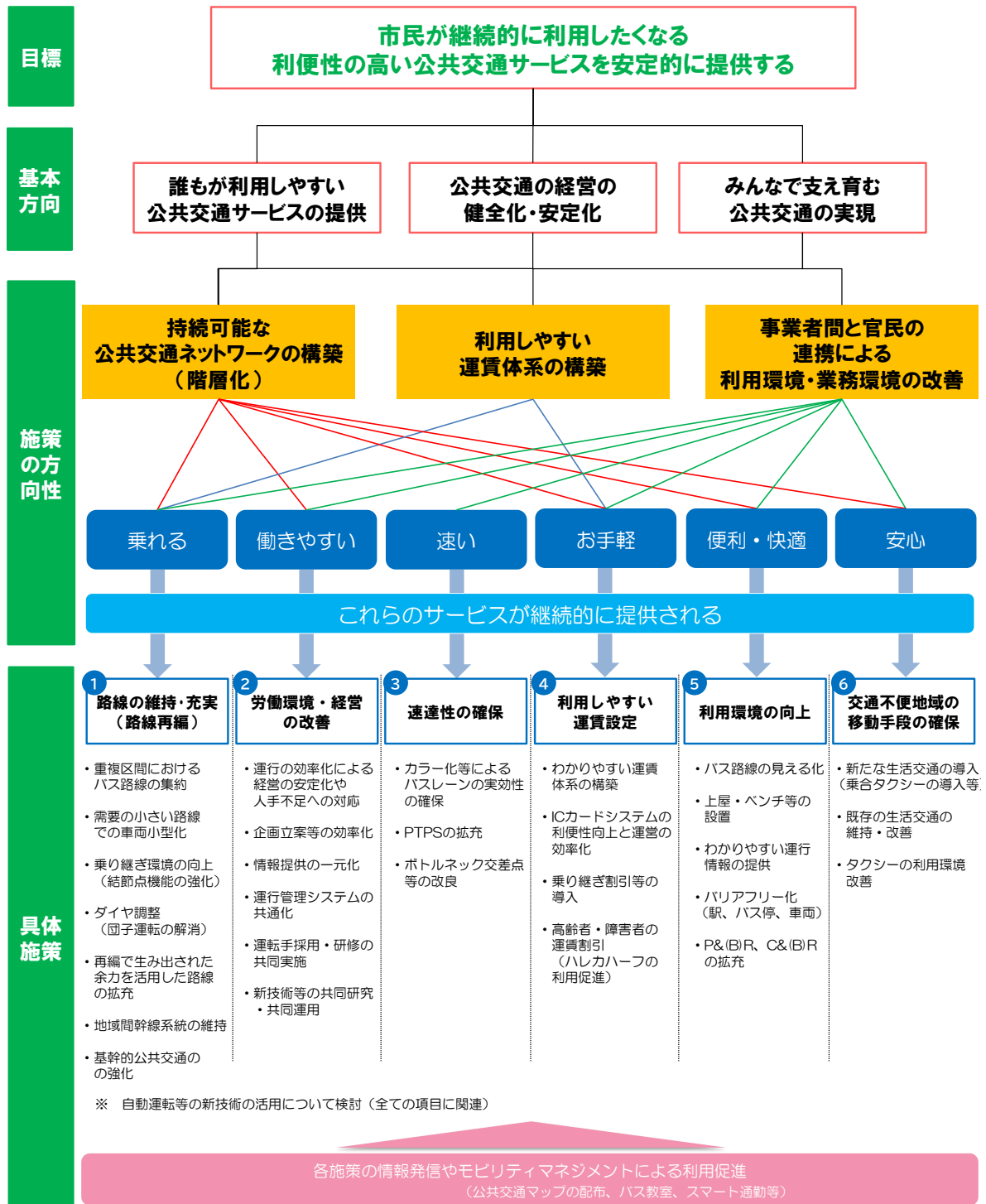


図4-1 施策体系



1 路線の維持・充実（路線再編）

乗れる

■ 重複区間におけるバス路線の集約

地域公共交通利便増進事業

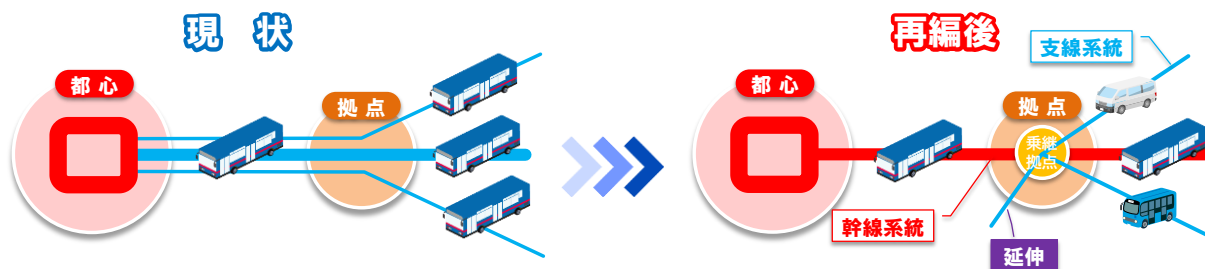
公共交通ネットワークの階層化に向けて、複数の系統または複数の事業者で運行する重複区間では、幹線・支線化への再編、定時性・速達性に優れた鉄道への接続等により路線を集約することで、利用者の利便性を確保しつつ、需要に応じた便数の適正化を図ります。

支線系統については、需要に応じて小型車両を導入するとともに、幹線系統との乗り継ぎ拠点や駅・電停との接続だけでなく、地域の生活関連施設（スーパー、病院等）へ延伸することで、利便性と収支率の向上、公共交通不便地域の移動手段確保を図ります。

これにより、限られた供給力（大型車両及びその運転手）を幹線系統中心に再配分し、幹線系統だけでなく全体としてのサービス水準の維持・拡充による利便性と収益率の向上を図ります。

路線再編のパターン

① 幹線・支線への系統分割、車両小型化



課題

- 複数系統が重なる都心－拠点間は、団子運転になったり、複数事業者の場合は停留所や定期券等のサービスが異なる
- 複数系統が重なる区間では、需要に対して供給過多となり、乗車密度が低下する

改善

- 支線系統が乗り継ぎ拠点から地域の生活関連施設に延伸することで、沿線住民の利便性が向上する
- 幹線系統は乗車率も上がり、支線系統は車両が小型化し、走行キロが削減され、全体の収支率が改善する

図4-2 パターン1：幹線・支線への系統分割、車両小型化

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

② 重複路線の廃止(統合)

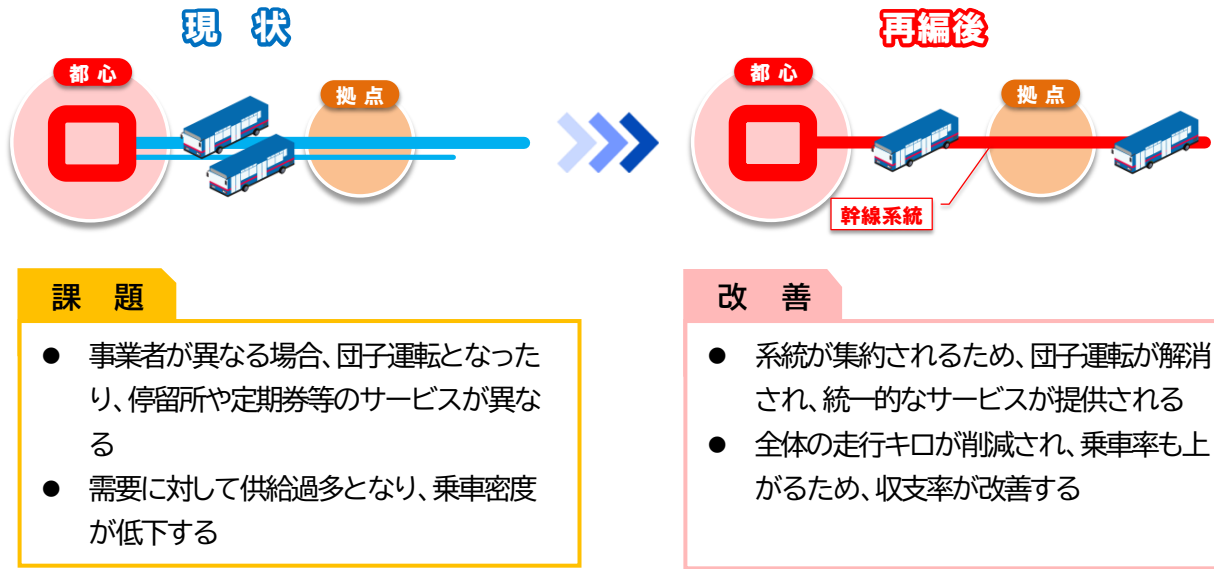


図4-3 パターン2：重複路線の廃止（統合）

③ 鉄道との連携

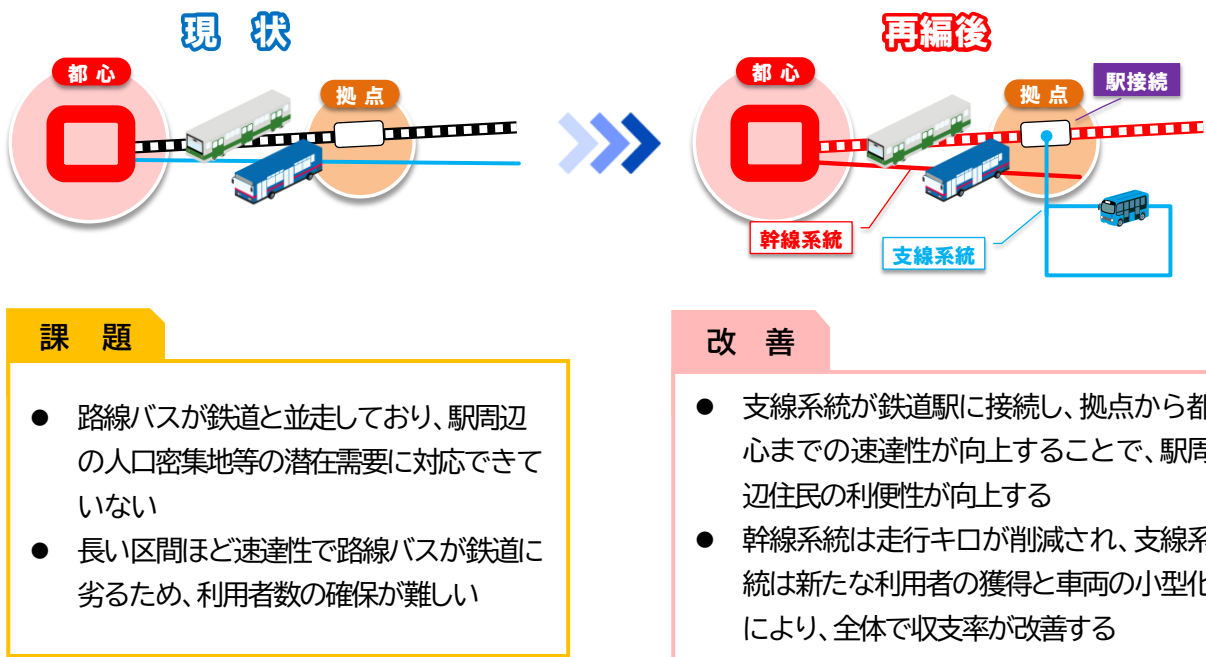


図4-4 パターン3：鉄道との連携



④ 都心の便数適正化(減便)



課題

- ほぼ全てのバス路線が岡山駅と表町間を運行しており、供給過多となっている
- 終点が天満屋バスセンターの場合、折り返し便の出発まで待機場(岡山駅周辺等)へ回送することがあり非効率

改善

- 待機場までの回送が減るなどにより捻出された供給力(運転手・車両)を幹線区間のサービス水準の維持・拡充に充当できる
- 都心部における走行キロが削減され、各便の収益率が向上するため、全体で収支率が改善する

図4-5 パターン4：都心の便数適正化（減便）

再編後のネットワーク（イメージ）

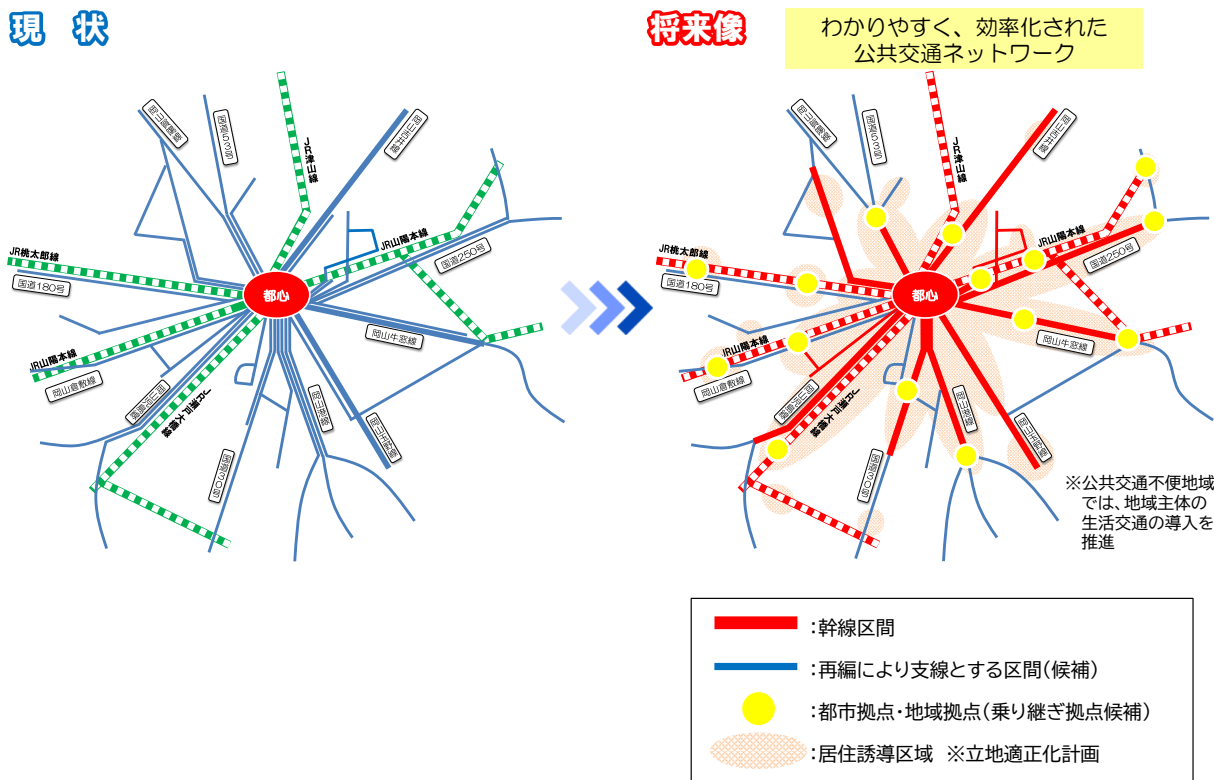


図4-6 再編後のネットワークイメージ図

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

■ 需要の小さい路線での車両小型化

地域公共交通利便増進事業

路線再編に伴い新設される支線系統において、需要に応じた小型車両の導入を検討します（図4-7）。

これにより、大型車両では運行が難しかったエリアでの運行も可能となり、新たな利用者の獲得や公共交通不便地域の移動手段確保が期待されます。

また、限られた供給力（大型車両及びその運転手）を幹線系統に再配分することが可能になるとともに、支線系統の車両維持費等の運行経費が抑制され、運営の持続性・安定性が向上します。

なお、小型車両での運行にあたっては、その他の路線バスと同様に、ハレカ等 IC カードシステムを導入することで、幹線系統との乗り継ぎ割引やハレカハーフ等の各種運賃施策を実施し、利便性を確保します。



図4-7 小型車両による路線バスの運行事例
(鶴岡市内循環バス)



■ 乗り継ぎ環境の向上（結節点機能の強化）

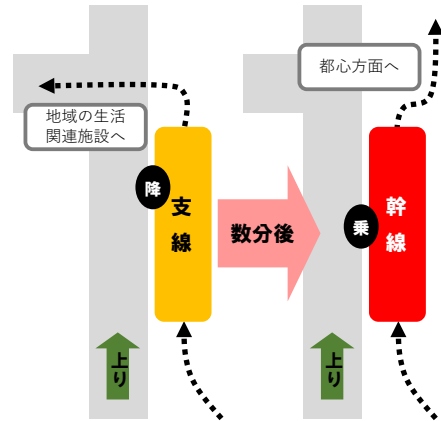
地域公共交通利便増進事業

幹線・支線化への路線再編等については、幹線系統と支線系統の乗り継ぎが生じる交通結節点において、快適でスムーズな乗り継ぎ環境を整備します。

具体的には、乗り継ぎしやすいダイヤ設定や乗り継ぎ割引による負担軽減、上屋・ベンチ・デジタルサイネージ・バリアフリー縁石の設置等の乗り継ぎ環境の向上に取り組みます（図4-8）。

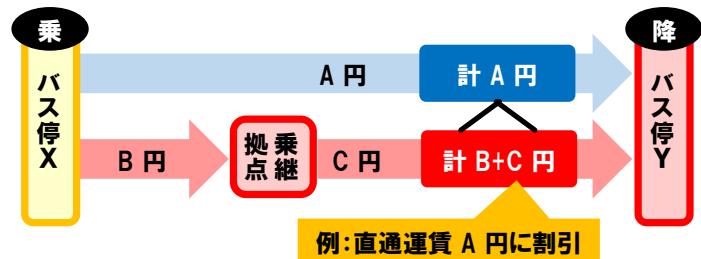
1 乗り継ぎしやすいダイヤ設定

- ・支線系統が先着した後、できるだけ早く幹線系統へ乗り継ぎできるダイヤを設定
- ・下り方面では、幹線系統の遅れ状況に応じて、支線系統が出発時間を調整



2 乗り継ぎ割引による負担軽減

- ・バスを乗り継ぐ場合、現行運賃では2回初乗り運賃が必要となるため、直行便と同額となるような運賃割引等を検討
- ・乗り継ぐ間に、周辺の商業施設で買い物等の用事を済ませることが可能となり、乗り継ぎによるメリットも考えられる



3 待ち環境の整備

- ・上屋、ベンチなどを設置
- ・デジタルサイネージを設置し、遅れ状況等の運行情報をわかりやすく提供
- ・バス停のバリアフリー化（バリアフリー縁石の設置）やノンステップ車両の導入を推進

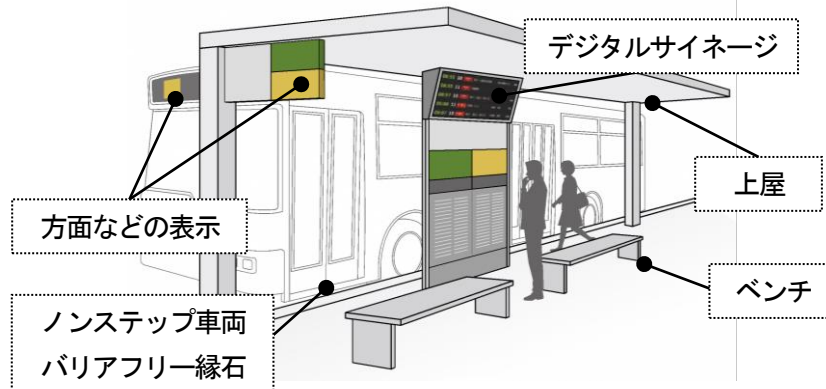


図4-8 乗継拠点における負担軽減の検討

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

■ダイヤ調整（団子運転の解消）

地域公共交通利便増進事業

複数の系統または複数の事業者が運行する重複区間では、ダイヤが重なり団子運転となっているケースがあるため、等間隔運行等へダイヤ調整を検討し、待ち時間の短縮化による利便性向上を図ります（図4-9、図4-10）。

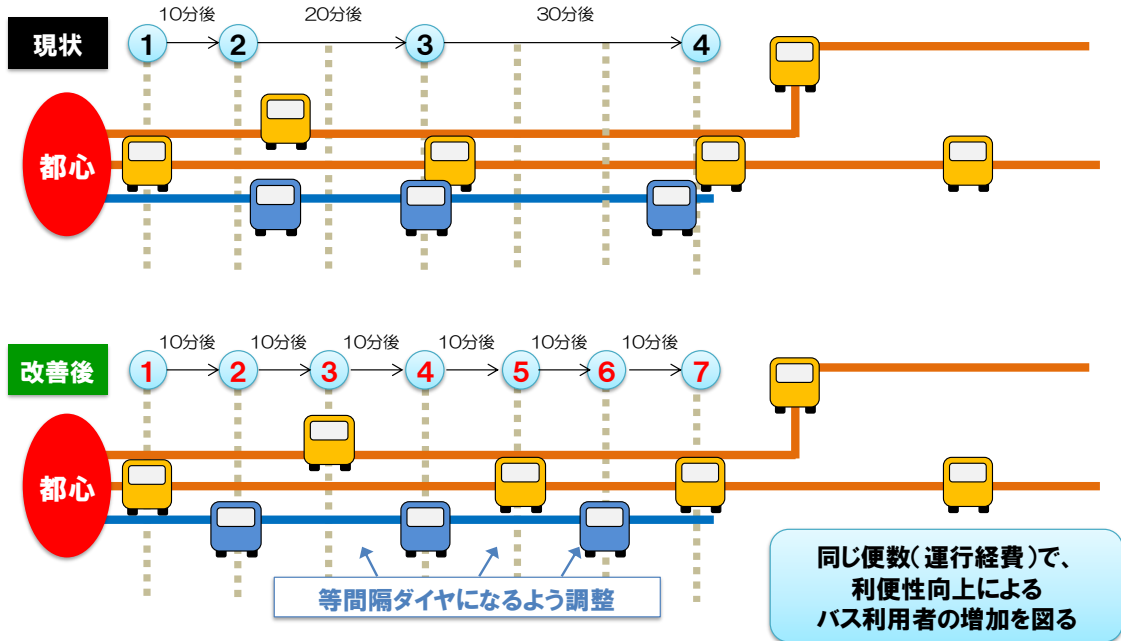


図4-9 重複区間におけるダイヤ調整のイメージ

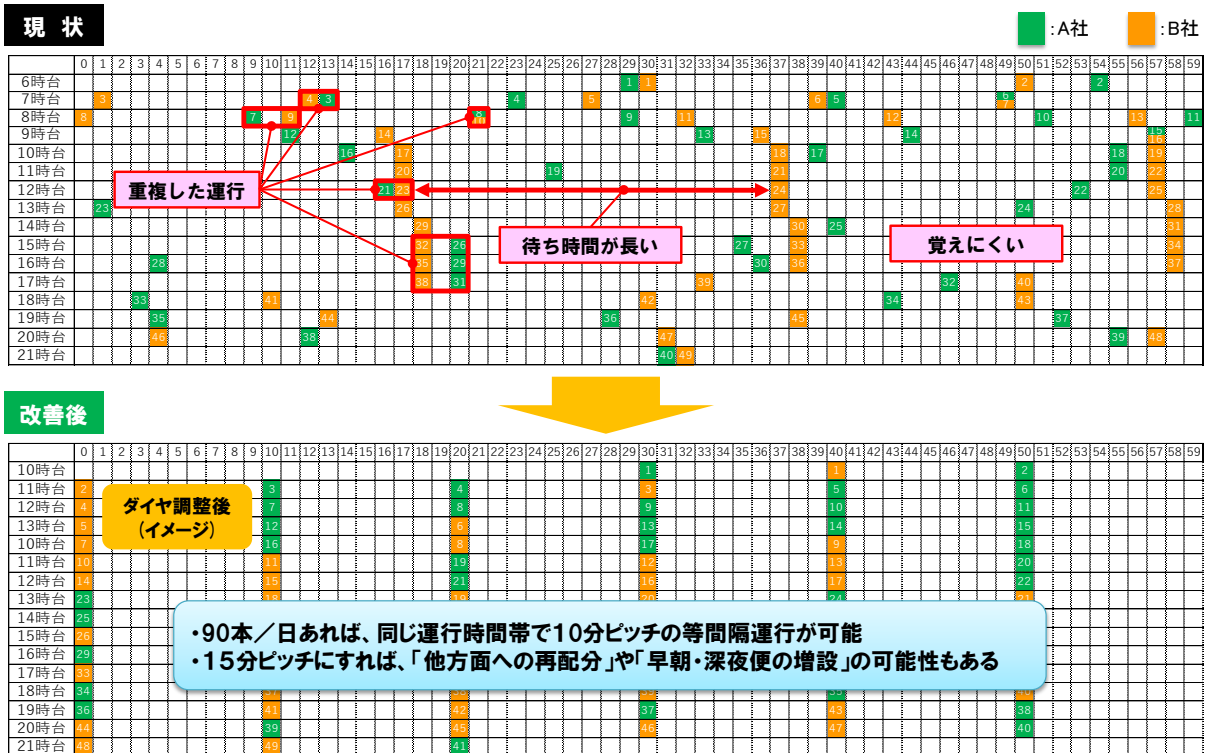


図4-10 ダイヤ調整のケーススタディ