

2 成果目標

公共交通のサービス水準の維持・向上

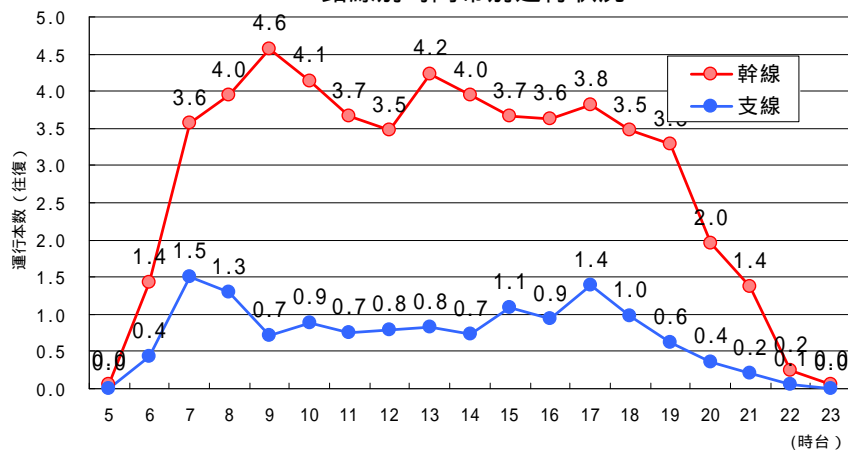
現状

- ・中心部の中でも公共交通軸を形成する路線を幹線バス、その他を支線バスとして現在の運行状況を整理すると、1 路線当たり幹線バスは 55 往復/日、支線バスは 14 往復/日となっており、1 系統あたりでは幹線バスで 25 往復/日、支線バスで 4 往復/日となっている。
- ・ピーク時には幹線バスでは 1 路線当たり 4 往復/路線・時(15 分に 1 本)が確保されているが、支線バスは 2 往復/路線・時と少なくなっている。系統別に見た場合運行本数はさらに少ない。

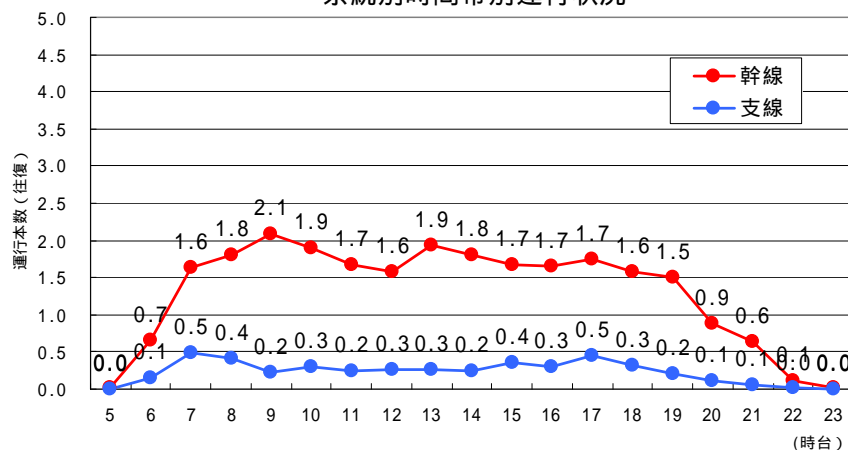
中心部のバス運行状況

	(往復/日)	
	1 路線当たり	1 系統当たり
幹線バス	55	25
支線バス	14	4

路線別時間帯別運行状況



系統別時間帯別運行状況



目標値

- ・ 中心部のバス路線については、公共交通軸を形成する幹線バスでは、系統を集約し、利用者がストレスを感じることなく、時刻表を気にせずバスが利用できる高いサービス水準として 1 路線当たりピーク時には 15 分に 1 本以上の運行本数を確保をする。
- ・ 幹線バス以外の支線バスでは、多系統の運行となるため、各利用目的に応じて必要とされる時間帯について一定の運行本数を確保し、全体として現状と同等程度の運行本数を確保する。
- ・ また、郊外部のバス路線については、現行の路線バスの維持が困難となっていることから、市民・地元関係者と市が協力して代替交通を導入し、引き続き移動手段を確保していくこととする。

公共交通サービス水準の設定

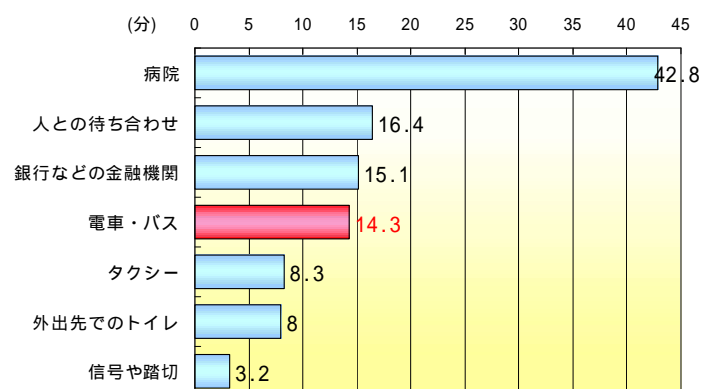
地域	分類	公共交通サービス水準(平日)	考え方
中心部	幹線バス	系統を集約し、朝・夕のピーク時には 1 路線当たり 15 分に 1 本以上の運行本数を確保する。	利用者がストレスを感じることなくバスを待つことができ、時刻表を見なくともバスが利用できる。
	支線バス	支線全体として現状と同等の 1 系統あたり往路 4 便、復路 4 便以上の運行本数を確保する。 (現在の 1 路線あたりに換算すると 14 往復)	市民の行動パターンとして、通勤・通学、買い物、通院、社交・娯楽のピーク時にバスサービスを提供する。
郊外部		現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保する。	市民の外出機会を確保し、今後ともバス利用可能圏を維持する。

将来バス路線網



支線バスの表示は数が多いため省略

イライラせずに待てる時間の平均



出典：電通消費者研究センター(インターネットによるアンケート)