

3 - 2 乗合交通整備の基本的な考え方と目標

計画の前提(平成 14 年度に検討された市民提案を基本)

JR東海道本線の北側地域は、乗合交通を利用しにくい、またはできない地域が多いため、このような地域の解消を最優先課題とする。その際、駅や病院などの公共施設との行き来がしやすくなるよう、特に東西方向の連絡を図る。

JR東海道本線の南側地域は、高齢化率が高いにもかかわらずバスの運行本数が少ない地域があるため、運行本数の見直し、市立病院との行き来の確保を最優先課題とする。

高齢化率:65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合

将来路線網の基本的な考え方

将来路線網を、「幹線」と「支線」とに大きく分類し、運行本数等にメリハリをつけた路線網を構築。幹線と支線が一体となって市全体の乗合交通の利便性を向上させる(図 3-3)。

幹線

現在のバス路線は、市民の移動を支える基軸となる路線と考へ、全てを幹線と位置付ける(ただし、道路の新設や改良によって、将来的に路線の一部を改変することは想定)。通勤通学時間帯は 10 分間隔、日中は 20 分間隔の運行を目指す。

支線

幹線の機能を一部補完し、幹線と一体となって市全体の乗合交通の利便性を向上させることを目的に、必要な地区に新たに路線を運行する。幹線ではカバーしきれない地区や需要(交通空白地区の解消、市立病院等の重要公共施設や最寄り交通拠点への連絡の強化、中心部の回遊性向上など)に対応する。30 分間隔の運行を基本とするが、導入する地域の人口や高齢化の状況、道路整備状況等から、運行頻度や車両等については路線毎に個別に設定する。

幹線は、協働路線と生活路線に分類し、支線は当面の間、生活路線として位置付ける。幹線、支線ともに利用促進を図ることで、将来的には生活路線の多くを協働路線へ移行させることを目指す(表 3-1)。