

| 地域公共交通網形成計画の体系  |                            | 時期  | 記載内容   |  |                             |
|---|----------------------------|---|--|--|-----------------------------|
|   |                            |   | 短期(～H29)<br>(具体的な再編やサービス内容等を記載)                        | 中期(H30～H31)<br>(具体的な再編やサービス内容、及び導入の手順等を記載)   | 長期(H32～H36)<br>(整備の方向性等を記載) |
| (1) まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する                             | ① 幹線・支線ネットワークの構築           | i) バス路線の「幹線(基幹的な路線)」「支線(補完的な路線)」の仕分け・サービス基準設定 | 短期   | ・路線タイプ別・区間別の仕分け及びサービス基準(資料9-2の通り)  |                             |
|   | ② 基幹的な路線の利便性改善             | i) 基幹的な路線でのダイヤ改善                              | 短～中期   | ① パターンダイヤの導入<br>【区間】松浦町～日野峠 【ダイヤ】10時～15時の時間帯に〇分毎のダイヤ設定【導入時期】平成31年4月～【実施主体】バス事業者  |                             |
|   | ③ 市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し     | i) 補完系統の輸送サービスの改善                             | 短～中期   | パターンダイヤの導入【区間】山祇循環・若葉循環 【ダイヤ】10時～15時の時間帯に〇分毎のダイヤ設定【導入時期】検討中【実施主体】交通局   |                             |
|   |                            | ii) 交通不便地区対策の充実(住宅地等)                         | 短～中期   | ② 超小型バスによる運行<br>資料6の日宇地区斜面地を想定。<br>【実施主体】西肥自動車【導入時期】検討中。   |                             |
|   | iii) 交通不便地区対策の充実(郊外)       | 短～中期  | ③ デマンド運行 資料5の5地域を想定。国及び市の補助を想定。【実施主体】タクシー事業者【導入時期】検討中。 |  |                             |
|   | ④ 交通結節点の強化とそれを軸としたネットワーク形成 | i) 交通結節点の整備・形成                                | 長期   | ・早岐地区での結節点整備の方向性については、まちづくりの動向を見ながら長期的に検討を行う。  |                             |
| (2) 複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する                            | ① 鉄道—バス、鉄道—鉄道の連携による利便性向上   | i) 鉄道とバスの乗継や競合区間の利用者選択の拡大                     | 短～中期   | ④ 資料4の西肥自動車の定期券購入者で条件を満たす利用者は割増料金が必要だが、MRに半額で乗車できるサービス【実施主体】西肥自動車/MR【導入時期】検討中<br>⑤ 佐々駅でのMR/西肥の接続利便性向上ダイヤの導入⇒⇒世知原方面の西肥バスの時刻を数本、MR接続に便利のように変更。【実施主体】西肥自動車、【該当ダイヤ及び実施時期】検討中。  |                             |
|   | ② 競合区間の見直し                 | i) 中心市街地に乗り入れる各路線の見直しを通じた適正化                  | 短期   | ⑥ 3割削減<br>【導入時期】～平成31年4月に完了【ダイヤ】資料9-2の競合区間の通り【実施主体】バス事業者<br><br><div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">短期はH29まで、中期はH30～H31となるため、形成計画の短期を中期と変更が必要となる見込み</div> |                             |
| 形成計画に競合区間の見直しについては「運行実施体制を一体化することを前提として検討を進める」の文言を入れる等、変更が必要見込み | ii) 相浦方面の路線の見直し            | 短期  |  |  |                             |
|   | iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し  | 短期  |  |  |                             |
|   | iv) その他路線の見直し              | 短期  |  |  |                             |
| (3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する                                      | ③ 車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用  | i) 事業者間の営業所機能等の融通                             | 短期   | 平成31年4月～相互利用開始   |                             |
|   |                            | ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置                      | 中期   | 今後の検討  |                             |
|   | ④ 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入       | i) 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討                       | 中期   | 平成31年4月～運行実施体制の一体化により、1枚の定期券で両事業者のバスに乗車可能となる。  |                             |
| (4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する   | ⑤ 地域が連携した各種利用促進策の企画・開発     | ii) 観光・商業施策等との連携                              | 中期   | ・県立大学との検討結果を踏まえた具体策(学生向き)<br>※まずは学生対応の施策を実施  |                             |
|   |                            | iii) 健康・福祉施策等との連携                             | 中期   |  |                             |