

今後のバス路線のあり方について

1. バス路線に係る基本的な考え方

資料 4 - 1 参照

1) 計画的な位置づけ

都市総合交通戦略

網形成計画

2) バス路線の現状

資料 4 - 2 参照

① バスネットワーク全体のサービスレベル

市内のバス路線の多くは、近鉄四日市駅を起点としており、重複路線が多数走る利便性の高い区間がある一方で、路線が長く、便数の少ない区間が存在することから、現行の路線における利便性ごとに市内区域の大まかな分類を行う。

② 路線ごとの評価

(ア) バス路線の距離、運行時間、通勤、通学など利用の特徴を整理

(イ) 収支により、そのまま維持する路線と要対策路線に分類

3) バス路線維持・再編に係る基本的な考え方

① バス利用の利便性の追求

利用の利便性が高い基幹区域では、定時制、快適性等の向上を検討

利用が低下している区域では、路線の再編による新たな目的の付加や路線短絡化による便数増等の可能性を検討

② 要対策路線の維持・転換

新たな旅客ニーズが見込める区域への路線再編による収支改善の検討

地域循環型の路線への見直しと基幹区域との接続の検討

利用料が見込めない区域における輸送モード転換の検討

③ バス路線の維持に必要なインフラ整備

路線の集中する近鉄・JR 四日市駅前におけるバス乗降場の機能向上

基幹区域と接続するコミュニティ・ターミナルの検討

2. 要対策路線の評価

【評価の視点】

- ① 利便性の維持、向上
 - ア) 基幹区域(重複路線)のサービスレベルに関与
 - イ) 路線の見直しによる新たな目的(価値)の提案
 - ウ) 路線の短絡化による便数の増
 - エ) 新たな旅客ニーズが見込める区域との連結
- ② バス路線が廃止された場合の問題の明確化
 - オ) 鉄道、バス利用の空白地の発生
 - カ) 目標トリップの喪失

路線	目的	収 支 率	評価			
			ア	イ	ウ	

3. 要対策路線のケーススタディ

- ① 目的地、経由地の見直し
- ② 経由地における別路線との接続
- ③ 利用率の想定