

# 地域内公共交通の具体的な 施策展開について

# 1. 新たな運行形態の 検討(美原区)

## 公共交通を利用できない公共交通空白地域における日常生活を支える 移動環境の確保

### ・高齢者、妊産婦、車を持たない人等の日常生活(買物、通院等)を支える移動環境を 確保する

- 診療所や医院等は駅周辺を中心に立地している傾向があり、駅には商業施設も立地していることから、駅アクセス性を確保することで一定の生活サービスを楽しむことが可能
- 交通結節点である駅アクセスを確保することにより、既存の公共交通ネットワークに連結する交通サービスとなり、広域的な移動の支援が可能

### ・公共交通空白地域に居住している人に対し、鉄道駅までのアクセスを確保する

## 美原区の課題

美原区は既存集落と既成市街地を中心に都市化が発展し、鉄道駅がないことなどから、まとまりのある区の中心地としての機能が十分に発揮されていない

上位計画で美原区役所周辺を美原新拠点と位置付け、  
計画的な市街地の形成をめざしている

### 都市計画マスタープラン(H24)

- ・都市機能の集積・強化を図るとともに、拠点相互の連携を図る
- ・広域的な連携を強化するため、公共交通や道路ネットワークを通して、交流を促進することにより、地域全体の活性化を図る

### 新市建設計画(H16.2)

- 「地域の生活拠点として必要とされる機能」や「交通結節拠点としての役割にふさわしい都市機能」の集積を図る
- ⇒美原バスターミナル供用開始(H24.7)

美原区については、美原バスターミナルへのアクセスを併せて確保する

## ■対応が必要な地域(鉄道駅へのアクセス) (第3回地域公共交通会議より)

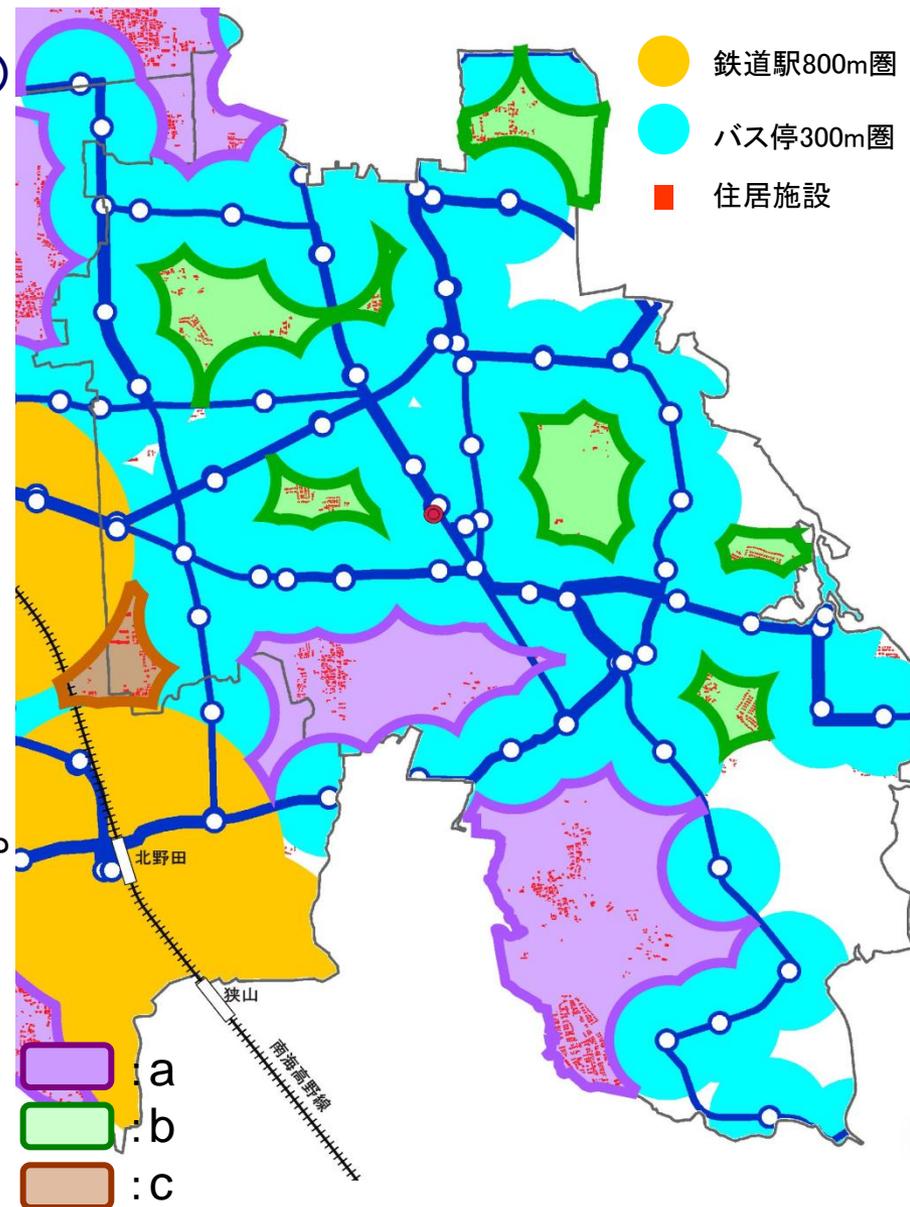
### ●公共交通空白地域の特徴

#### 地域によって状況は異なる

- a.まとまった居住地があり、公共交通空白地域が大規模  
鉄道かつ路線バスの利用圏域から離れている  
既存公共交通を利用する際、傾斜が特に大きい
- b.公共交通空白地域が小規模  
公共交通空白地域内における大部分の居住地が  
鉄道または路線バスの利用圏域に近接している
- c.公共交通空白地域内における居住地がサービス  
水準が高い鉄道または路線バスの利用圏域に近接している

全ての地域を一律に対応することは、需要や  
ルート設定、費用対効果を考えると非効率

- a→対応が必要な地域
- b→ルート設定によって可能であれば対応する地域
- C→検討の対象としない地域



## ■対応が必要な地域(美原バスターミナルへのアクセス)

●公共交通利用圏域ではあるが、美原バスターミナル周辺へアクセスが不便な地域の状況

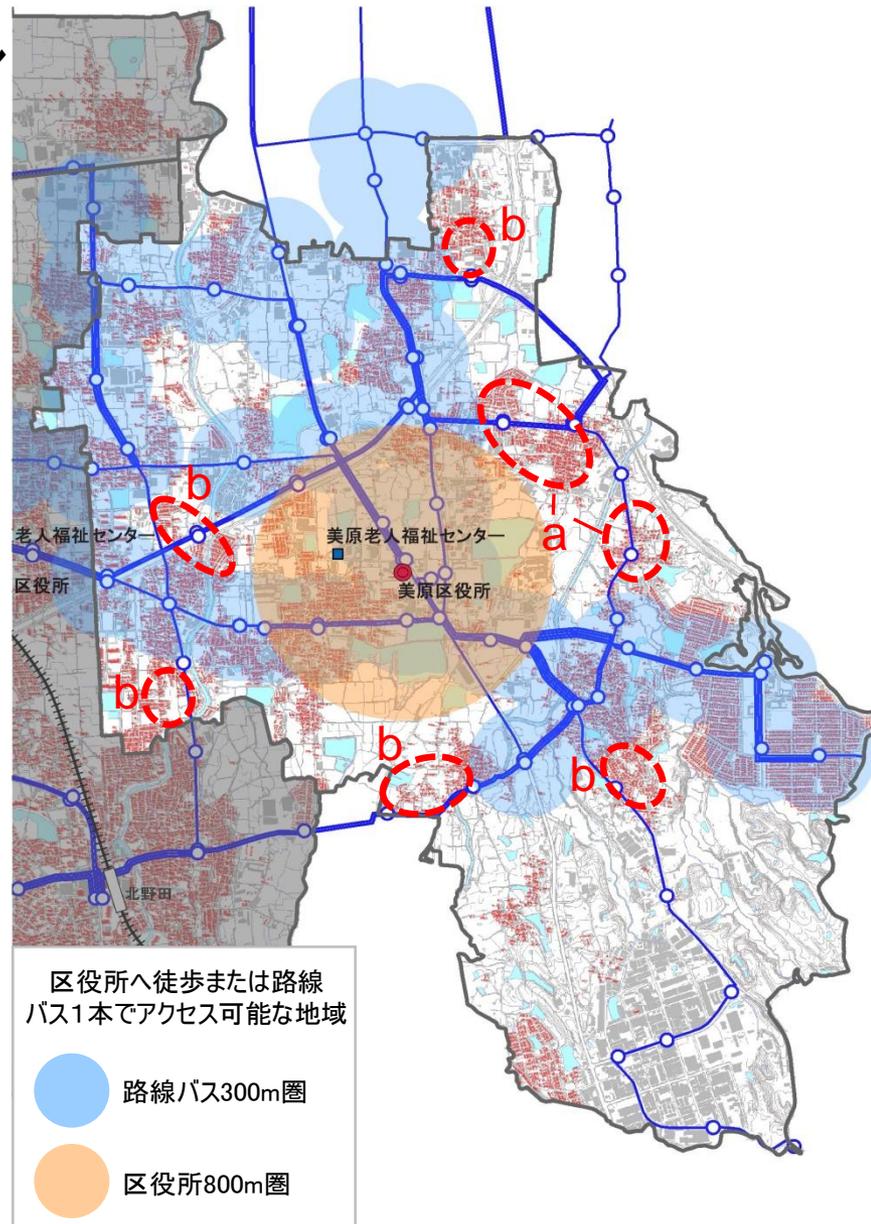
### 地域によって状況は異なる

- a.比較的大規模で、美原バスターミナル周辺へ直行する路線バスのバス停から離れた地域
- b.美原バスターミナルまでの距離が比較的近いか、美原バスターミナル周辺へ直行する路線バスのバス停が比較的近い地域

全ての地域を一律に対応することは、需要やルート設定、費用対効果を考えると非効率

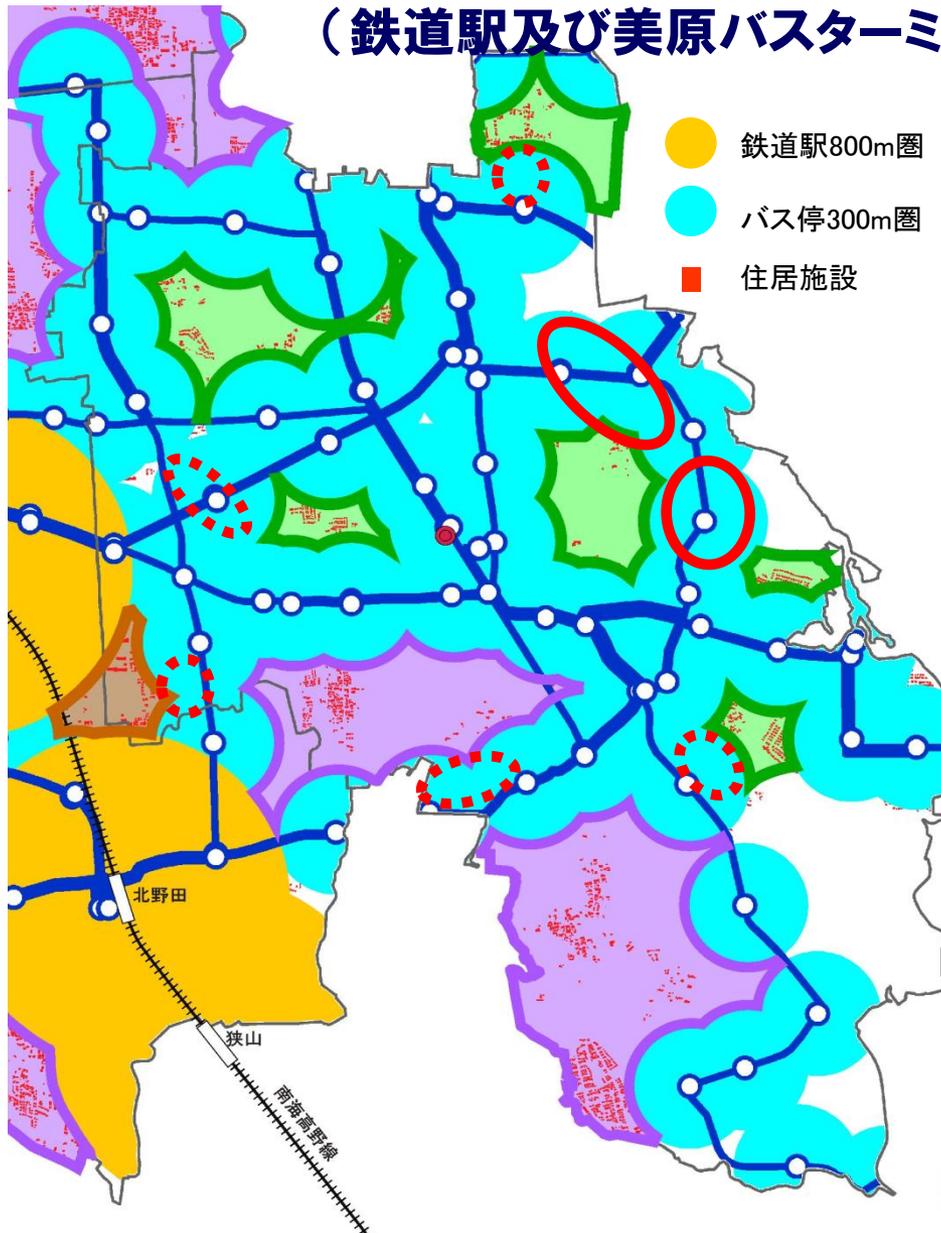
a→対応が必要な地域

b→ルート設定によって可能であれば対応する地域



## ■新たな運行形態による対応の必要性

(鉄道駅及び美原バスターミナルへのアクセス)



### ●鉄道駅へのアクセス

- : 対応が必要な地域
- : ルート設定によって可能であれば対応する地域
- : 検討の対象としない地域

### ●美原バスターミナルへのアクセス

- : 対応が必要な地域
- : ルート設定によって可能であれば対応する地域

■と○の地域について  
新たな運行形態により対応

## ■運行ルート

鉄道駅、美原バスターミナル、公共交通空白地域、美原バスターミナルアクセス不便地域間を結ぶ運行ルートとする

## ●ルート設定

- ・道路状況を勘案し、住居集積の高い箇所を効率的に結ぶ
- ・概ね30分以内で2つの鉄道駅を接続し、循環ではなく往復運行とする

「対応が必要な地域」の分布状況と目的地である美原バスターミナルの位置関係では効率的な2駅接続できない

### 美原区の特性

- ・区内に鉄道駅がない
- ・美原区民が美原区周辺の駅で最もよく利用する駅は北野田駅(H23美原区内のバス交通に関する調査より)

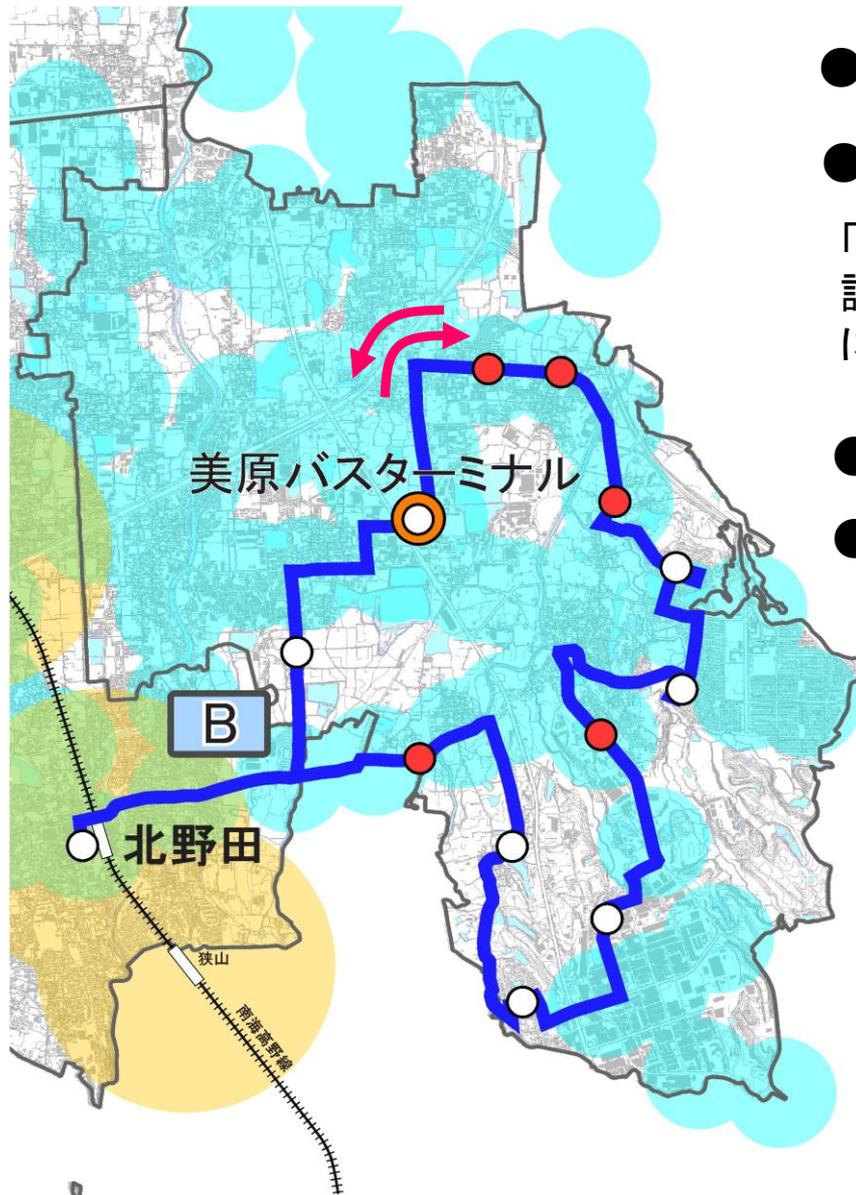
### 1駅循環が効率的な運行ルートである

⇒北野田駅と美原バスターミナル、公共交通空白地域、美原バスターミナルアクセス不便地域を結ぶ1駅循環とする

ただし、

- ・ルート循環部に目的地である美原バスターミナルがあるため、両回りでの運行が必要
- ・運行距離が長いため、想定所要時間が約60分となるが、両回りでの運行のため利便性は低下しない

## ■新たな運行形態による運行ルート(美原区)



●両回りでの循環路線

●停留所数:13

「対応が必要な地域」に3停留所、「ルート設定によって可能であれば対応する地域」に2停留所を追加

●運行距離:16(km)

●想定所要時間:64(分)

運行距離÷平均速度15(km/h)×60分として算出

●:追加した停留所

# 新たな運行形態による運行ルート

ルート名	ルートのパターン	接続駅 1	接続駅 2	停留所数	運行距離 (km)	想定所要時間(分)
A	2駅接続	新金岡	初芝	11	10.8	43
B	1駅循環	北野田		13	16.0	64
C	2駅接続	深井	北野田	10	7.4	30
D	2駅接続	深井	津久野	8	8.3	33
E	2駅接続	深井	泉ヶ丘	7	10.9	44
F	2駅接続	深井	泉ヶ丘	7	7.6	30
G	2駅接続	鳳	柵・美木多	8	10.3	41
H	2駅接続	鳳	柵・美木多	7	10.4	42
I	1駅往復	泉ヶ丘		4	4.6	18



※想定所要時間は、運行距離÷平均速度15(km/h)×60分として算出

拡大図:資料2参照