

20. 岩見沢市地域公共交通再編実施計画

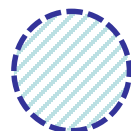
- 鉄道駅の南北にまたがる長大路線を分割再編
- 鉄道駅を中心に4つの循環系統に路線を統合・整理
- 市内中心部にある市民交流施設「であえ〜る」を経由する系統を増やし、まちなか回遊を創出
- 郊外部への乗合タクシーの導入により、交通空白地帯を解消

【主な事業内容】

◆市街地の路線を4方面の循環路線に再編

- ・南北にまたがっていた長大な路線を分割し、南北それぞれの循環線に再編
- ・市内中心部にある市民交流施設「であえ〜る」を経由する系統を増やし、まちなか回遊を創出
- ・狭隘道路をより広い経路に見直し、定時性を改善

◆乗合タクシーの導入により、交通空白地帯を解消

 …乗合タクシー導入区域



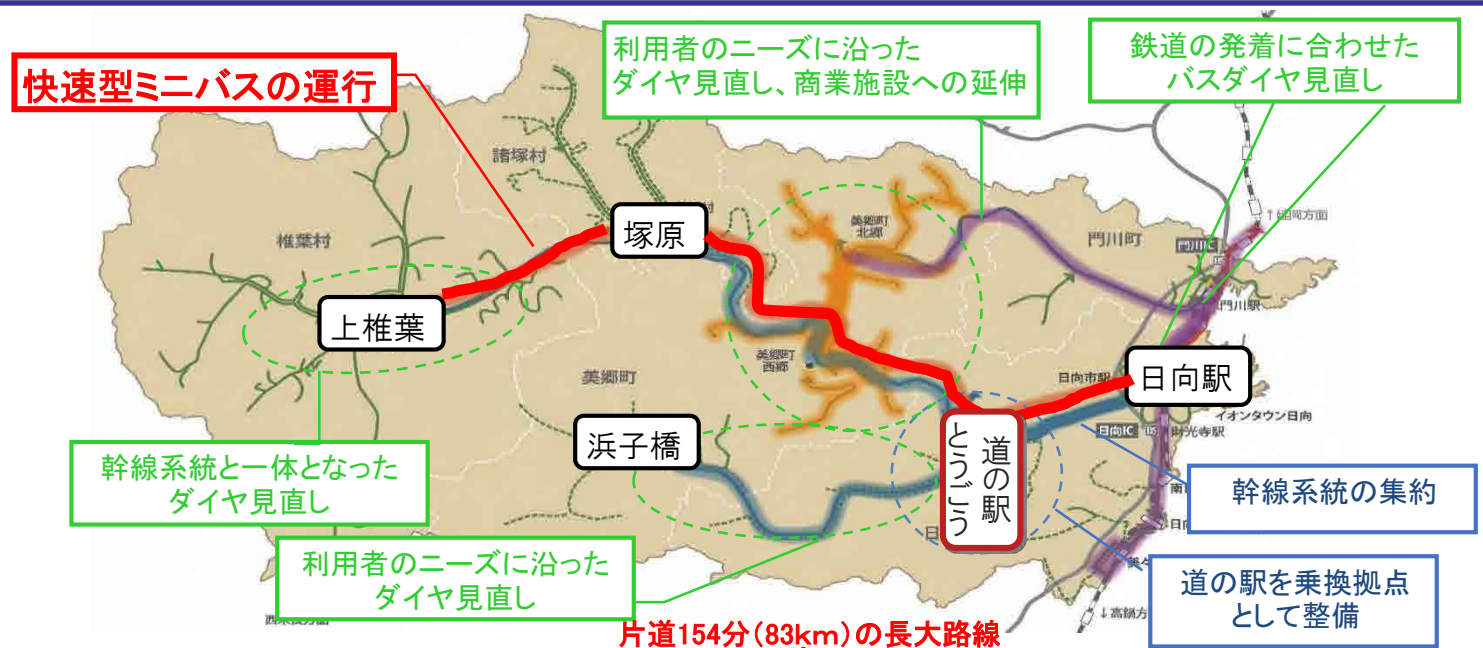
全体収支率の改善 59.6%→60.0%
全体赤字額の削減 約600万円減

21. 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画

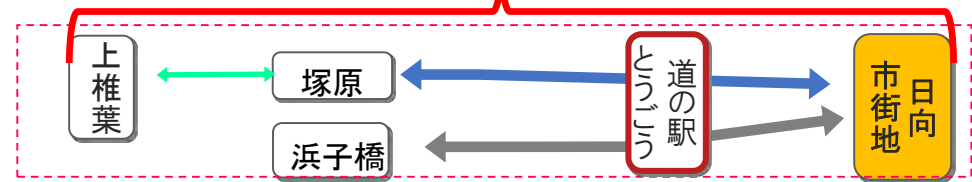
- 日向市を中心とする1市2町2村で構成される定住自立圏において計画を策定
- 長大路線の解消により効率性を向上させるほか、交通サービスの総合的な見直しにより利便性を向上

【主な事業内容】

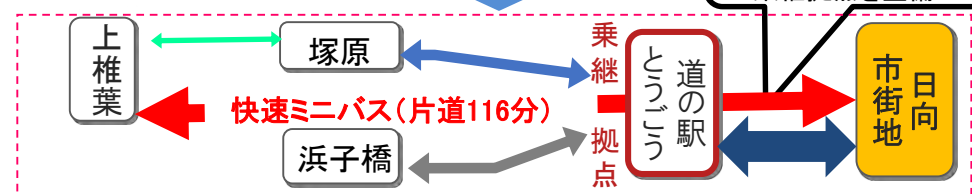
- ◆ 山間部～市街地間を結ぶ快速型ミニバスの運行
 - ・長時間運行を伴う山間部の所要時間短縮
- ◆ 地域拠点（道の駅）を核とした幹線系統の集約
 - ・山間部路線の運行効率化のため重複区間の路線集約
- ◆ 利用実態や接続性に配慮したダイヤ見直し
 - ・利用者のニーズに沿ったダイヤの見直し
 - ・鉄道、他系統の発着に合わせたダイヤ見直し



【再編前】

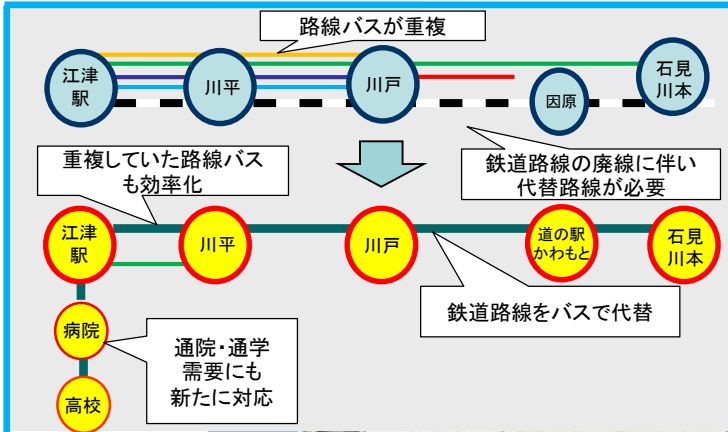


【再編後】

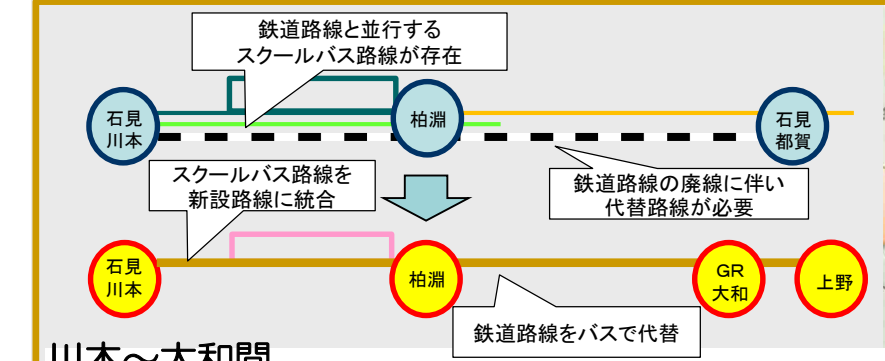
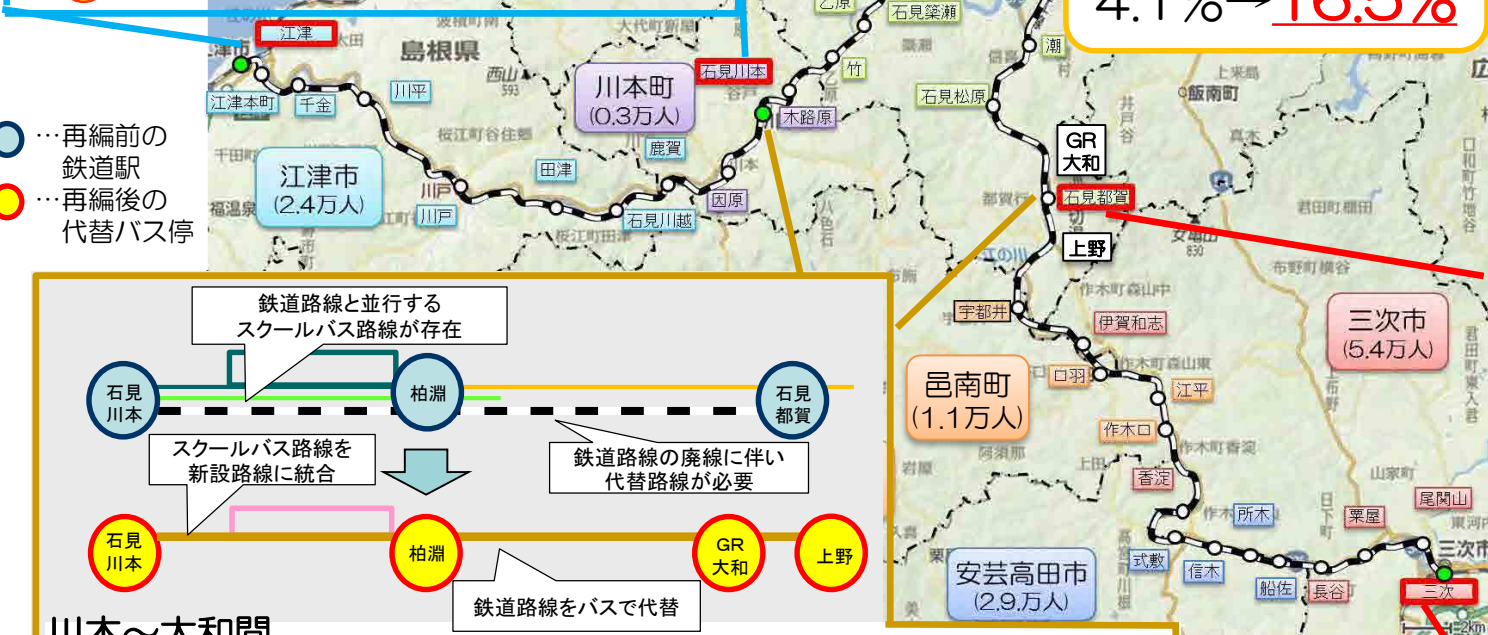


22. 三江線沿線地域公共交通再編実施計画

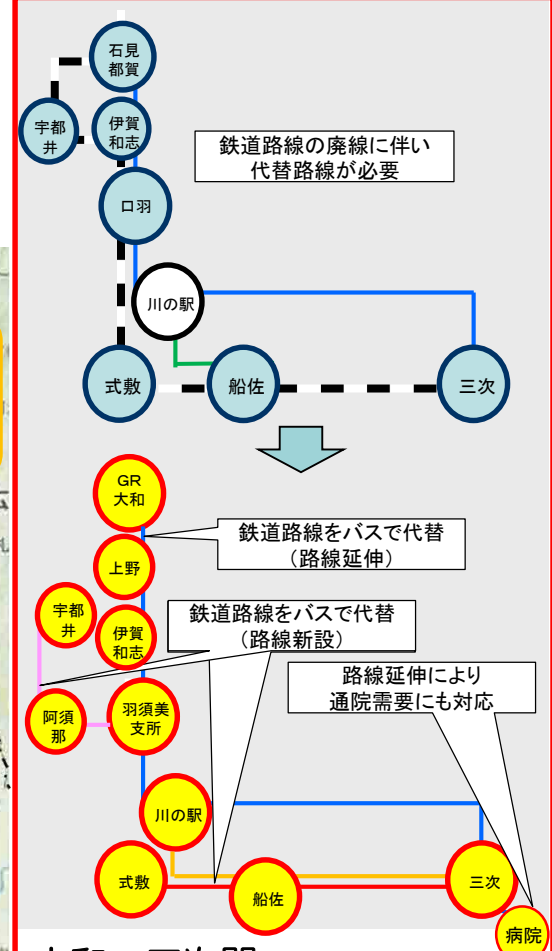
- JR三江線の廃止に伴い、地域公共交通ネットワークをバス路線で代替
- 併せて重複があるなど非効率な部分があった既存のバス路線を使いやすく効率的なネットワークへ見直し



江津～川本間
 ○鉄道の代替路線として、江津～石見川本間を運行するバス路線を新設。
 ○複数路線を統合し効率化するとともに、通学・通院への需要にも対応



川本～大和間
 ○鉄道の代替路線として、石見川本～上野間を運行するバス路線を新設。
 ○複数路線を統合し効率化するとともに、通学への需要にも対応



大和～三谷間
 ○鉄道の代替として、既存路線の延伸と路線の新設により対応。
 ○既存系統のルート・ダイヤの見直し効率化するとともに、通院への需要にも対応

23. 広島市地域公共交通再編実施計画

- 都心内の輸送を担う「循環線」を新設し、市中心部の過密解消及び市内の公共交通サービス充実を図る。
- 併せて路線が集中していた既存のバス系統を合理化することで収支改善
- 今後、段階的に再編事業を拡大し、より合理的なネットワークの形成を目指す。

【主な取組内容】

<2018.5月実施>

○循環線の新設

- ・循環線の新設によりわかりやすく使いやすい移動手段の確保
- ・郊外からの乗り入れ等で過密状態にあった都心部バス路線の効率化

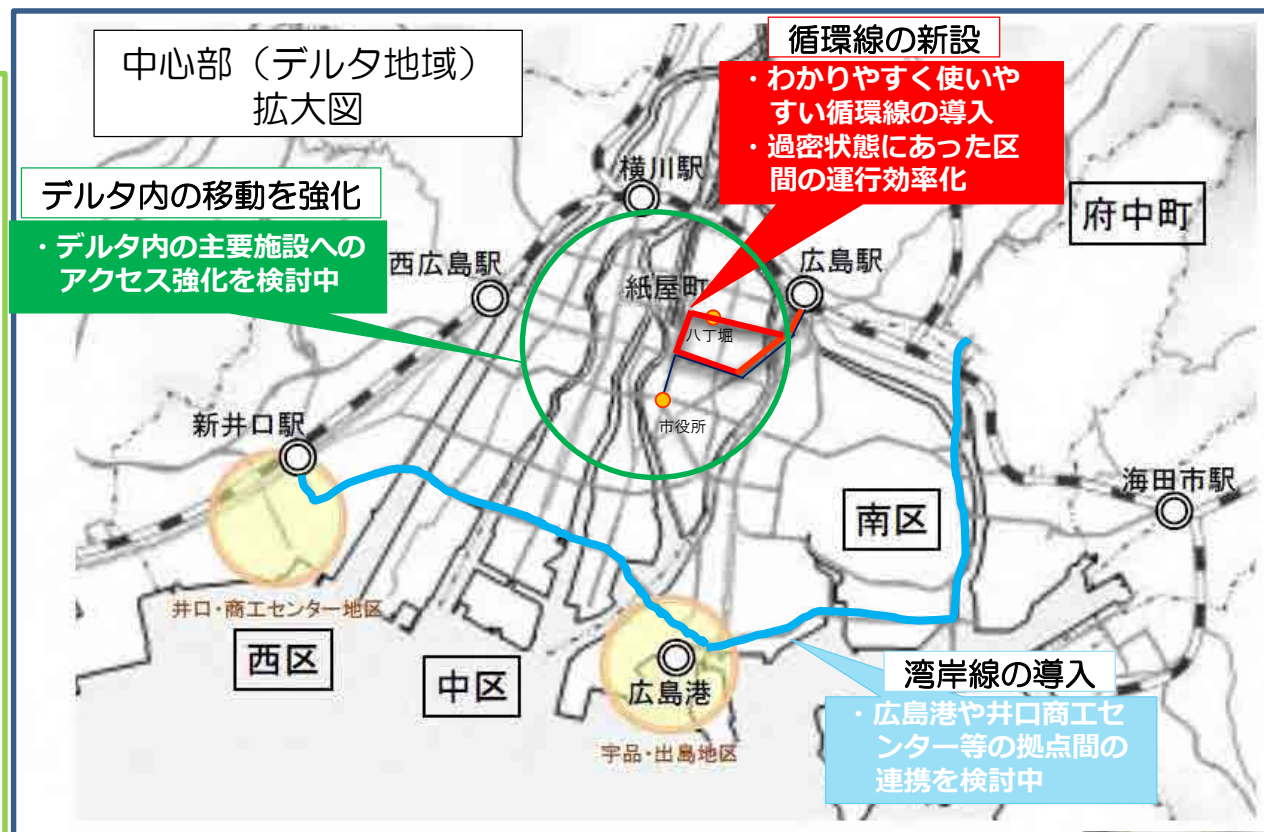
<今後の展開>

○湾岸線の導入

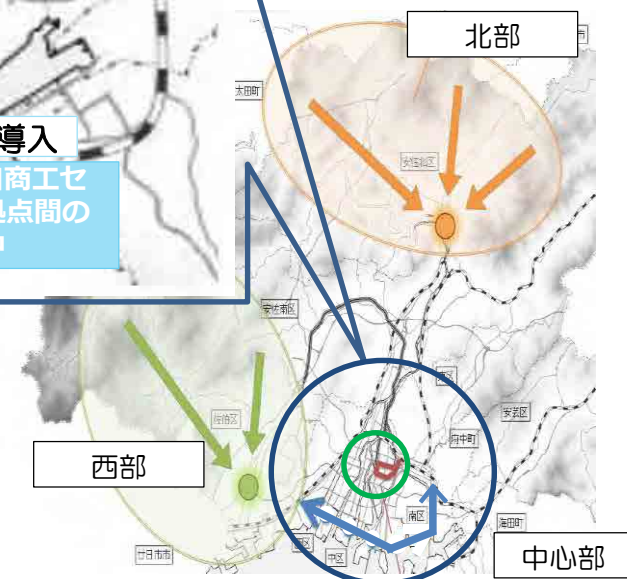
- ・広域拠点である広島港や井口商工センター等の連携を検討

○デルタ内の移動を強化

- ・市民のニーズが高い主要施設へのアクセス強化を検討



<参考>
西部・北部についても交通拠点でのフィーダー化を予定



24. 弘前市地域公共交通再編実施計画

- 事業効率性の低い長大路線（3方面）を分割・再編し、重複路線を改善するなど、効率的なネットワークを形成
- 弘前駅周辺の赤字・重複路線について整理することで効率化しつつ、より地域のニーズを反映

【主な事業内容】

◆赤字長大路線の分割・再編

【薬師堂方面】

- ・利用者が低迷している幹線を分割し、乗合タクシーへ転換

【岩木方面】

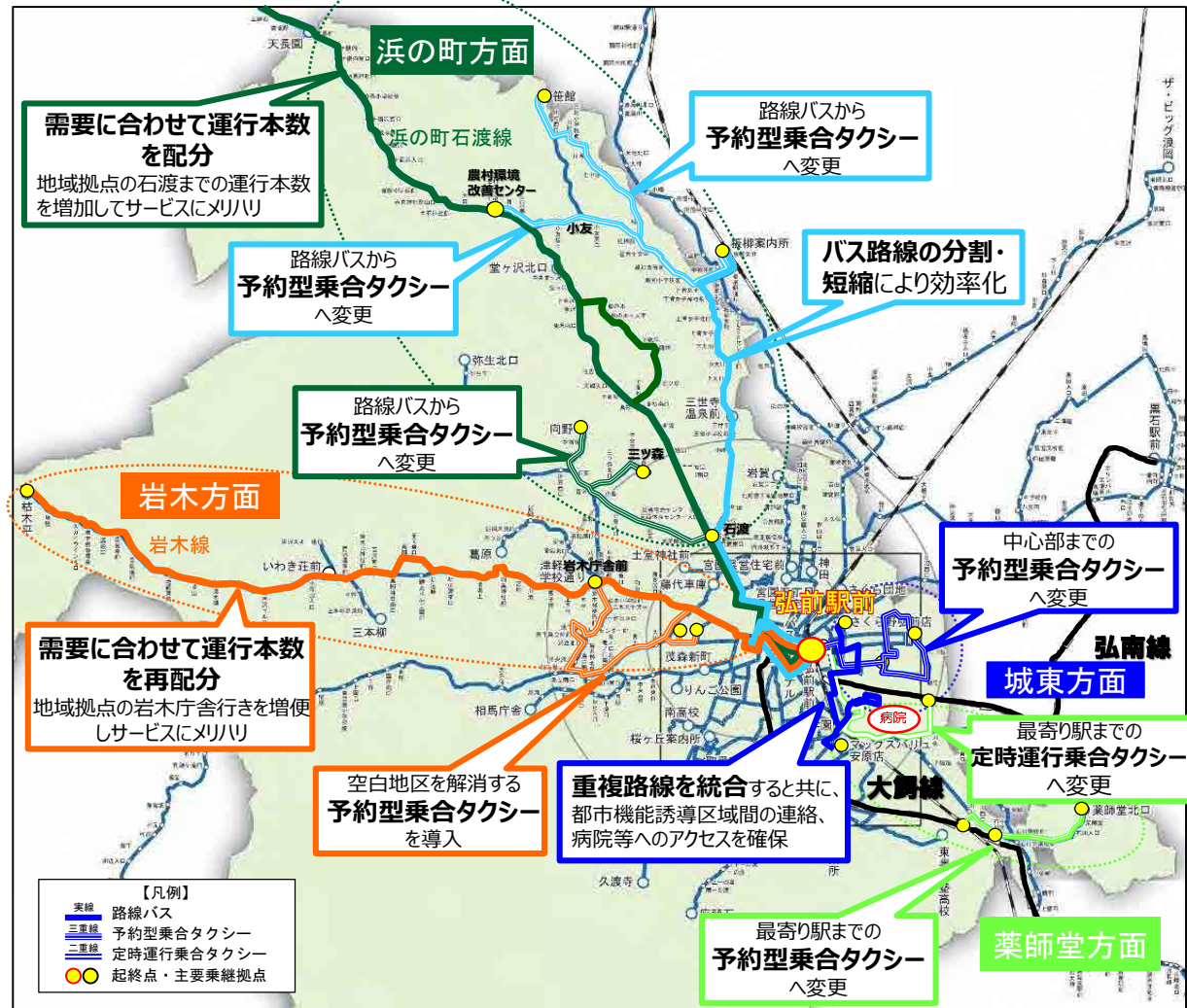
- ・需要に合わせて運行本数を再配分
- ・路線バスの廃止（H29.4）により生じた交通空白地を解消するため、乗合タクシーを導入

【浜の町方面】

- ・弘前中心部からの幹線と、そこから分岐する支線の分担を明確化
- ・支線は乗合タクシーへ転換

◆弘前駅周辺（城東方面）の赤字・重複路線の再編

- ・既存の重複路線を統合すると共に、病院や商業施設へのアクセスを確保
- ・一部路線を乗合タクシーへ転換



25. 美祢市地域公共交通再編実施計画

- 非効率な重複路線の整理、長大路線を分割し運行を効率化しながらも観光地等へのアクセス性は維持
- 地域ニーズに応じた路線の見直しによる利便性・効率性の向上（通学需要に応じた路線の新設、利用少ない路線のデマンド化、区域運行の拡大による公共交通空白地の解消）

【主な事業内容】 【作成主体】 美祢市 【区域】 美祢市全域 【計画期間】 平成30年10月～平成34年3月

◆長大路線の分割

○利用者が低迷していた長大路線を美祢駅で分割し、各区間の需要に応じた運行本数を設定。

◆競合路線の見直し

○路線が競合している区間について、利用実態を鑑み高校通学路線に一本化

◆低利用路線のデマンド運行転換

○路線定期運行からデマンド運行し需要に応じた運行形態へ転換

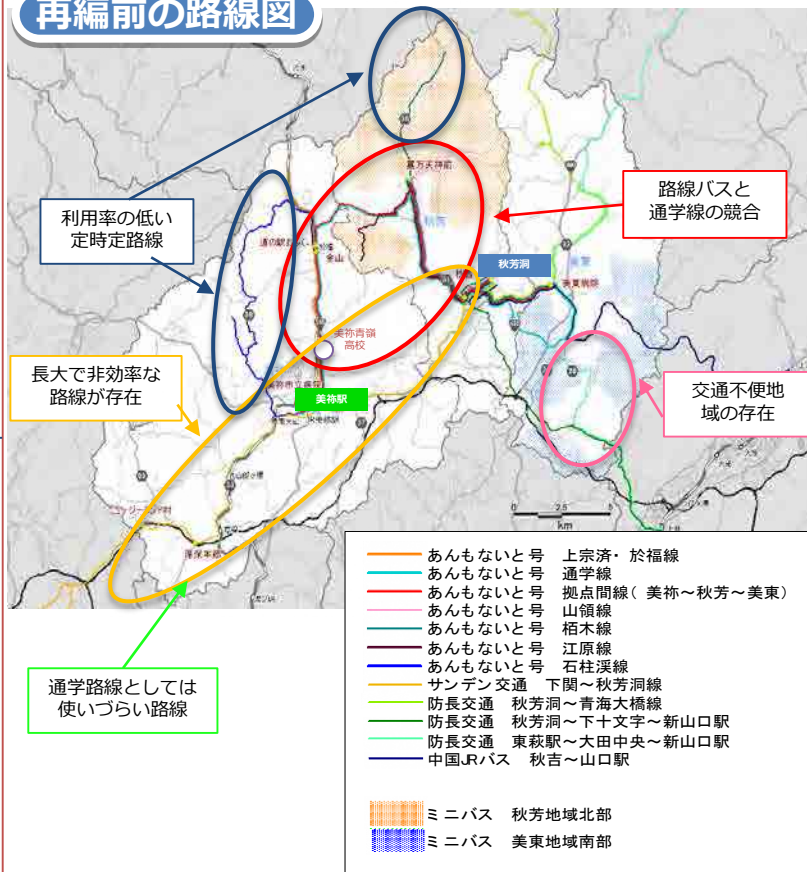
◆交通不便地域の解消

○区域運行の拡大により交通不便地域を解消

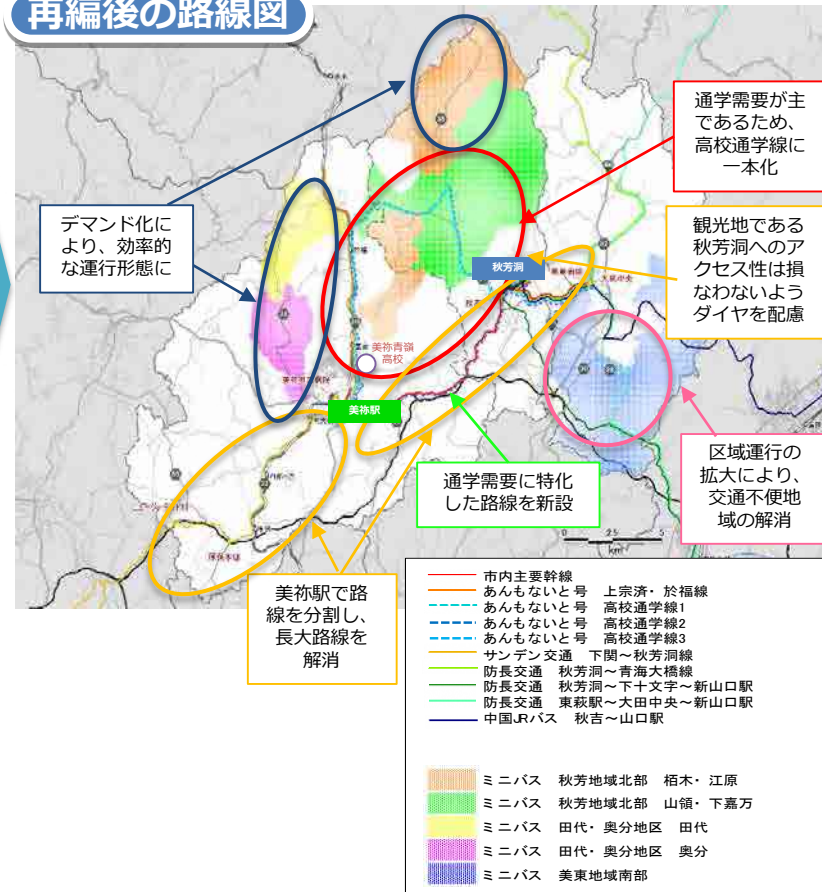
◆通学需要への対応

○通学需要に特化した路線を新設することで、通学時間の大幅な短縮

再編前の路線図



再編後の路線図



26.鳥取県西部再編実施計画

- 県西部の中心都市である米子市内と近隣市町村間の移動利便性を高める市町村間循環線を導入。
- 市町村間循環線の導入に伴い、伯耆大山駅を拠点とした米子市東部路線の効率化。
- 南部町内の利用の少ない区間を路線統合&フィーダー化。

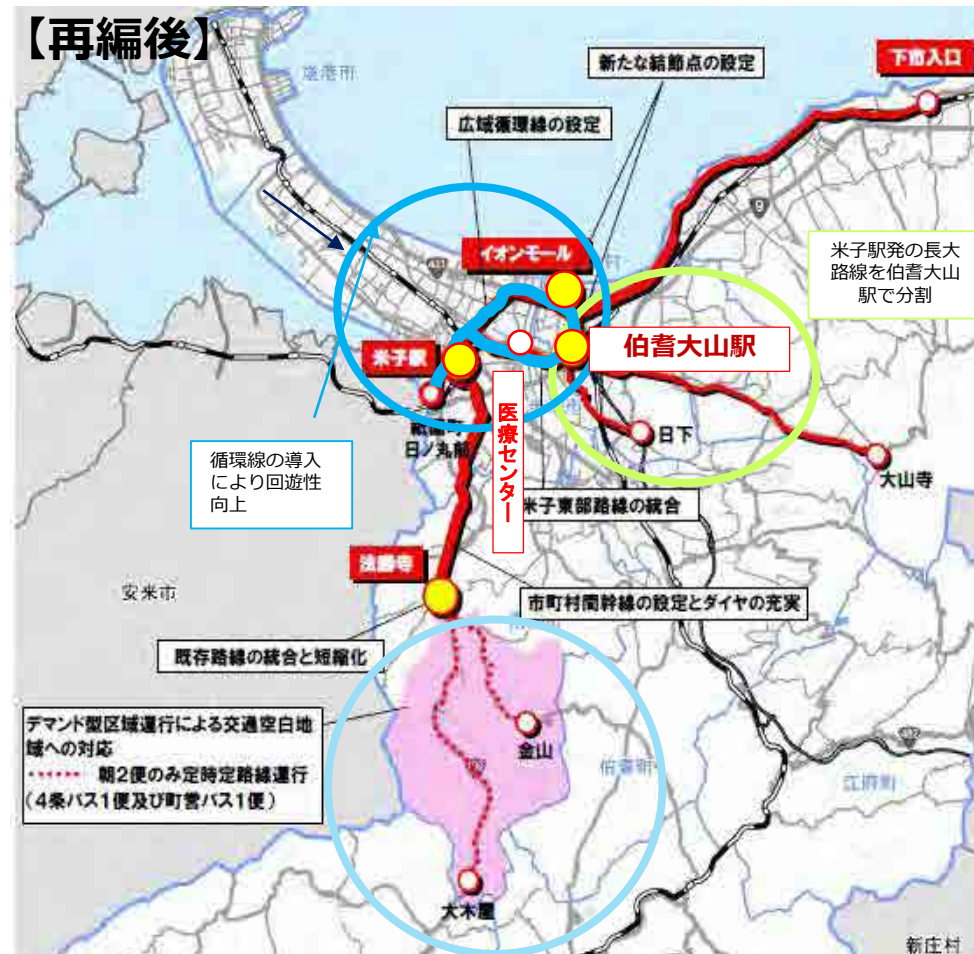
区域：鳥取県西部（米子市・境港市・日吉津村・南部町・大山町・江府町・日南町・日野町・江府町）

期間：平成30年10月1日～平成35年9月30日

【再編前】



【再編後】



27. 九重町地域公共交通再編実施計画

- 利用実態を鑑みた重複路線及び非効率路線の統合・廃止による運行の効率化
- ニーズに応じた路線の再編による利便性の向上（低利用路線のデマンド化・公共交通空白地の解消）

【作成主体】九重町 【区域】九重町・玖珠町の一部 【計画期間】平成30年10月1日～平成33年9月30日

【主な事業内容】

◆重複路線の解消

○路線の統合により重複区間を整理し、運行の効率性を向上

◆利便性の向上

○路線の延伸により交通空白地域を解消
○バス停を追加し、より公共交通を利用しやすい環境に

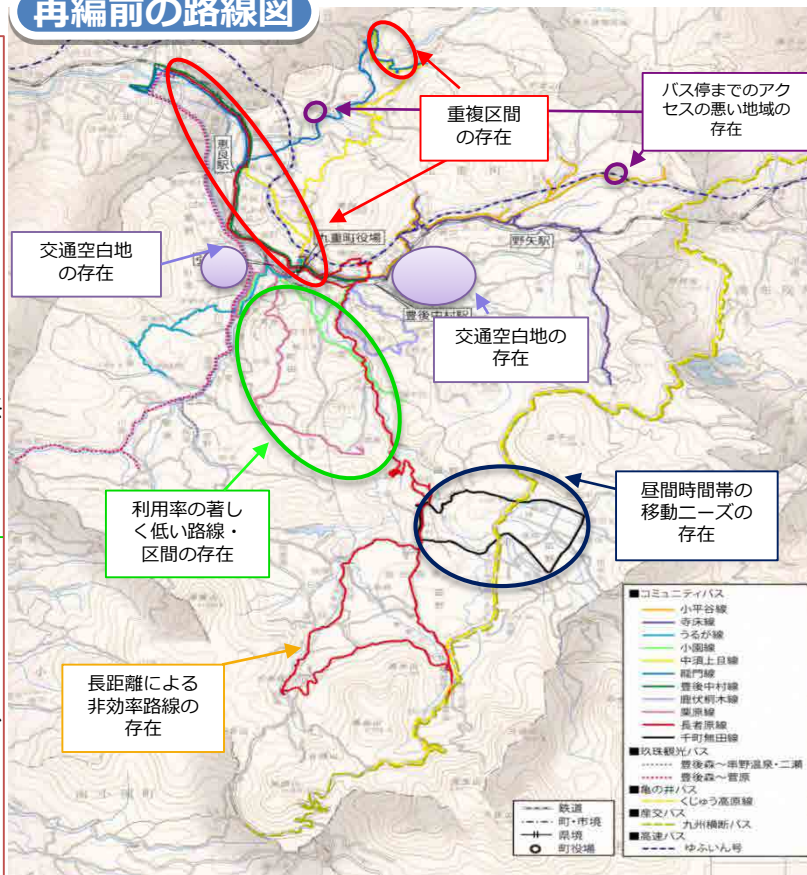
◆低利用路線のデマンド運行転換

○路線定期運行からデマンド運行し需要に応じた運行形態へ転換
○ワゴン車両から小型車両へダウンサイジング

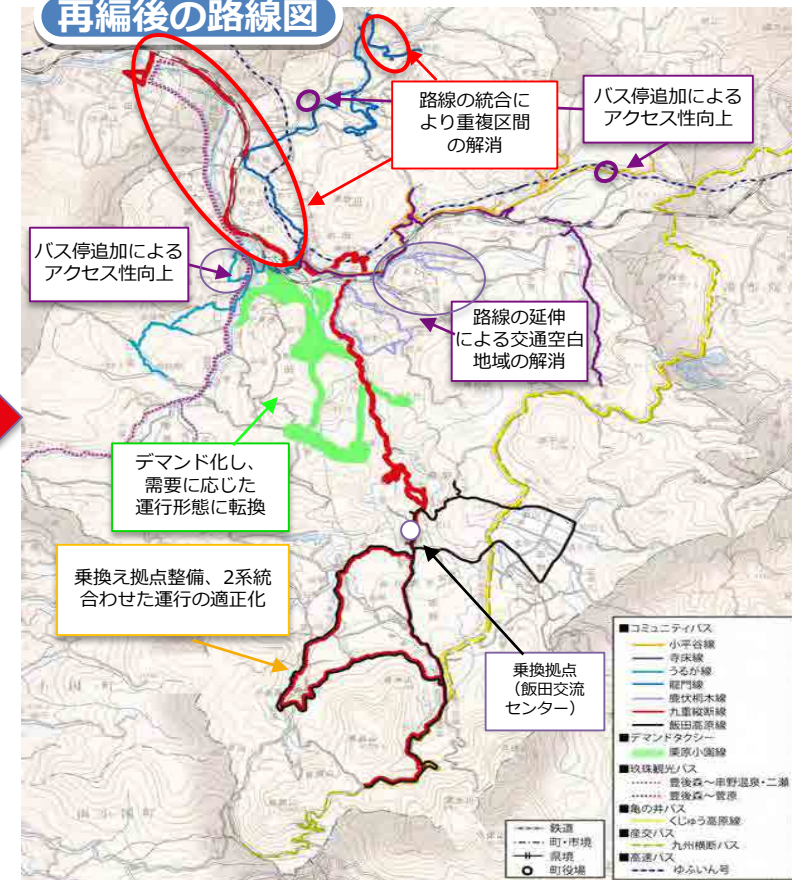
◆ダイヤの見直し

○移動ニーズや他モードとの接続を踏まえたダイヤ見直し、運行曜日の修正を実施

再編前の路線図

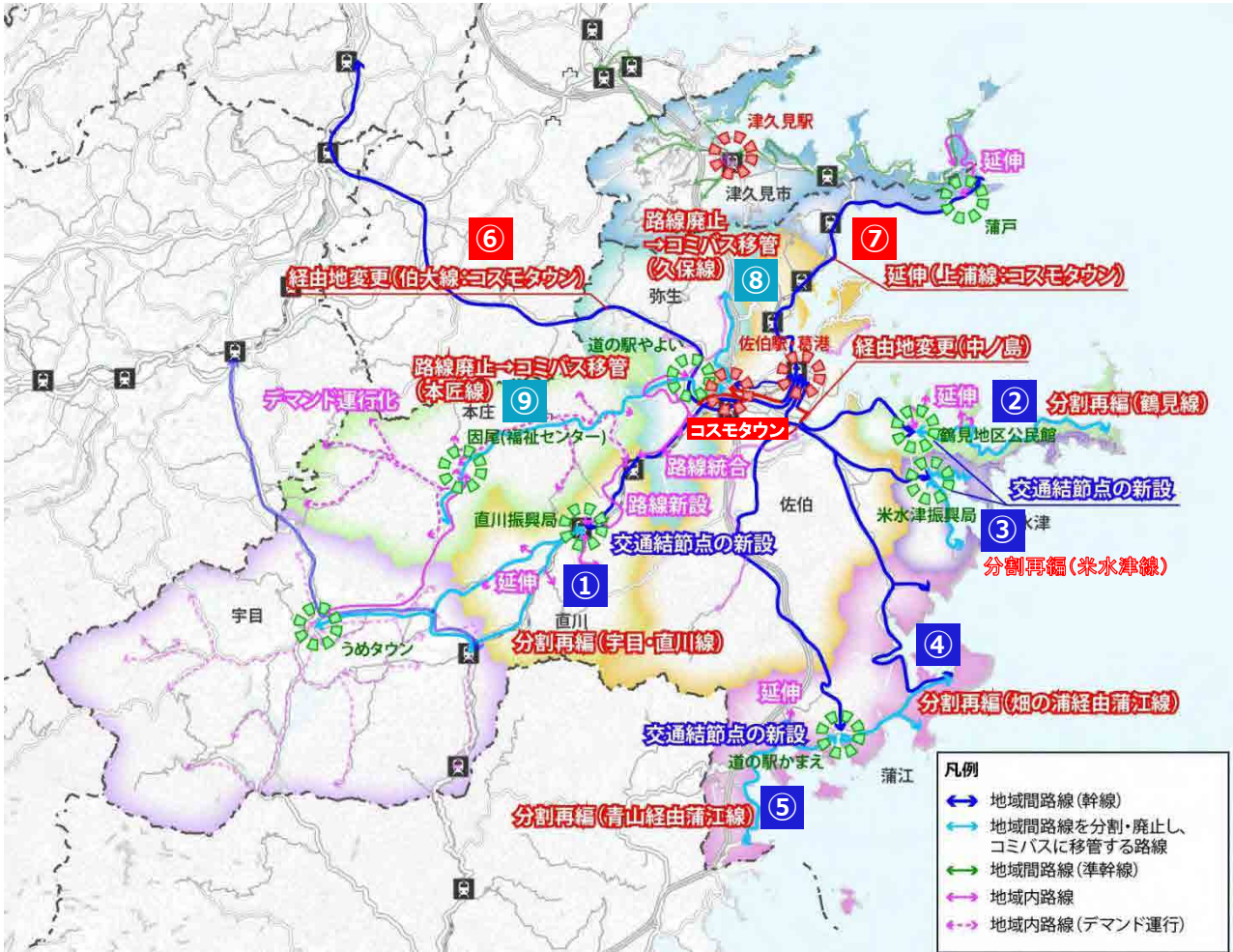


再編後の路線図



- 佐伯市・津久見市内のバス路線について、交通結節点の新設と路線の分割を行い、利便性を確保しながら効率化。
- 併せて、商業施設への乗入れやコミバスへの移管等を実施し、広域的にバス交通を再編。

【作成主体】 大分県・佐伯市・津久見市 【区域】 佐伯市・津久見市
【計画期間】 平成30年10月1日～平成33年9月30日



交通結節点の新設、路線の分割等

①宇目直川線 【佐伯～宇目】	直川振興局で路線を分割し、直川振興局以西をコミバスに移管
②鶴見線 【佐伯～下梶寄】	鶴見地区公民館前で路線を分割し、鶴見地区公民館前以东をコミバスに移管
③米水津線 【佐伯～米水津】	米水津振興局で路線を分割し、米水津振興局以东をコミバスに移管
④畑の浦経由蒲江線 【佐伯～蒲江】	中川原で路線を分割し、中川原以南（～蒲江間）をコミバスに移管
⑤青山経由蒲江線 【佐伯～波当津】	道の駅かまえて路線を分割し、道の駅かまえて以南をコミバスに移管

商業施設への乗入れ

⑥伯大線【大分～佐伯】	日中の便の経路を変更し、コスモタウンを経由
⑦上浦線【佐伯～蒲戸】	商業施設等の集積するコスモタウンに路線を延伸

民間バスをコミバスへ移管

⑧久保線【佐伯～久保】	民間バス路線を廃止し、コミバスに運行を移管。区間をコスモタウン発着に短縮
⑨本匠線 【佐伯～上津川】	民間バス路線を廃止し、コミバスに移管。区間をコスモタウン発着に短縮

29. 廿日市市地域公共交通再編実施計画

- 民間バスと市自主運行バスの重複路線の統合、デマンド運行化により、運行効率化。
- 利用実態に応じた路線の見直しによる利便性の向上（中山間地から沿岸部への通学・買物・通院ニーズへの対応、交通結節点の整備による地域内及び地域間移動の円滑化、均一運賃導入による利用者負担の軽減）

【計画区域】 廿日市市（吉和・佐伯・大野・廿日市地域）

【計画期間】 平成31年1月～平成35年3月

【主な事業内容】

○ 地域間幹線（沿岸部～山間部）の再編

- ・ 重複して運行している民間バス3路線を統合し、幹線化

○ 支線の再編

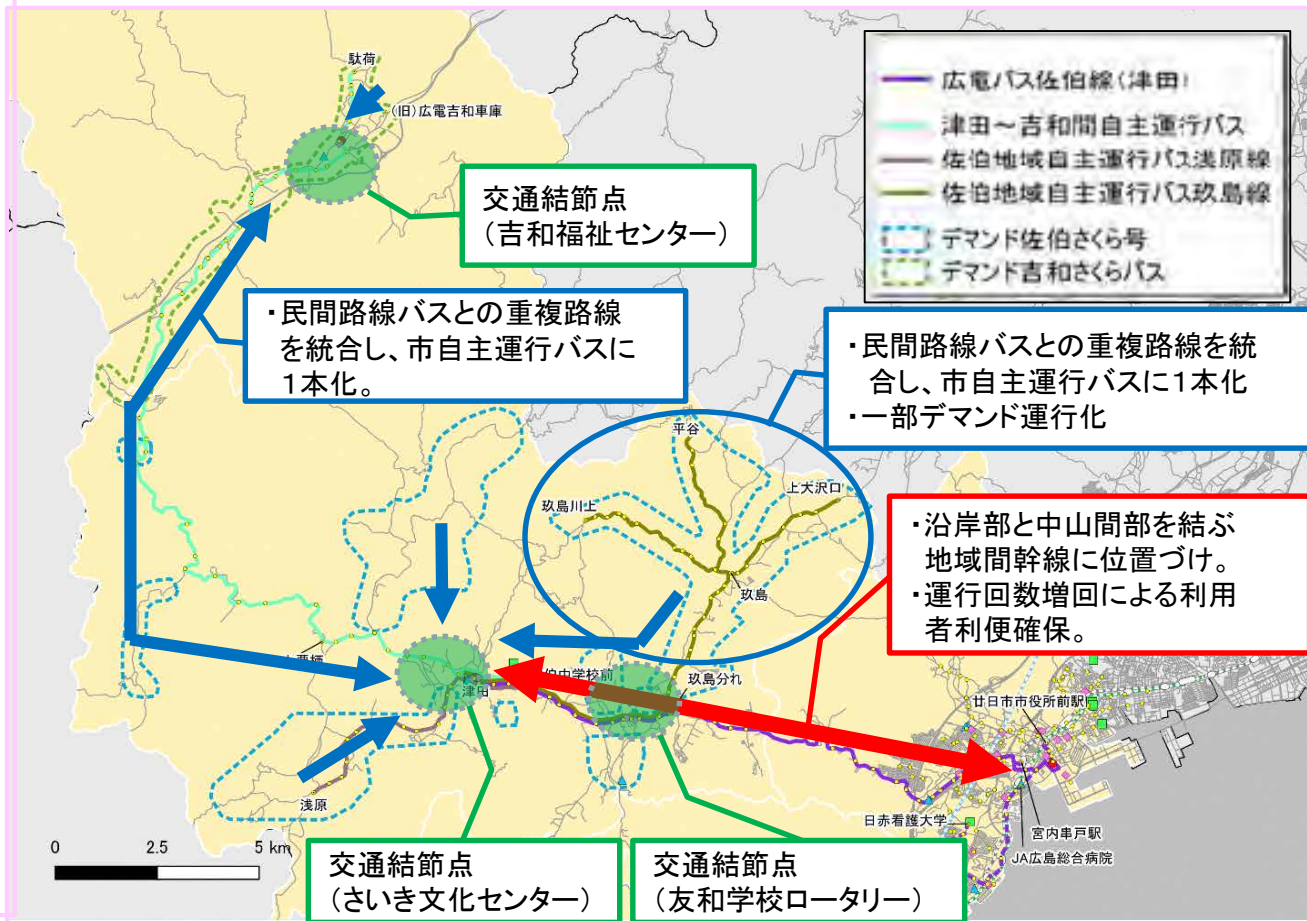
- ・ 民間バスと市自主運行バスの重複路線の統合、デマンド運行化

○ 交通結節点等の整備

- ・ 路線再編と併せて、交通結節点3箇所を整備。待合室にバス接近モニターを設置

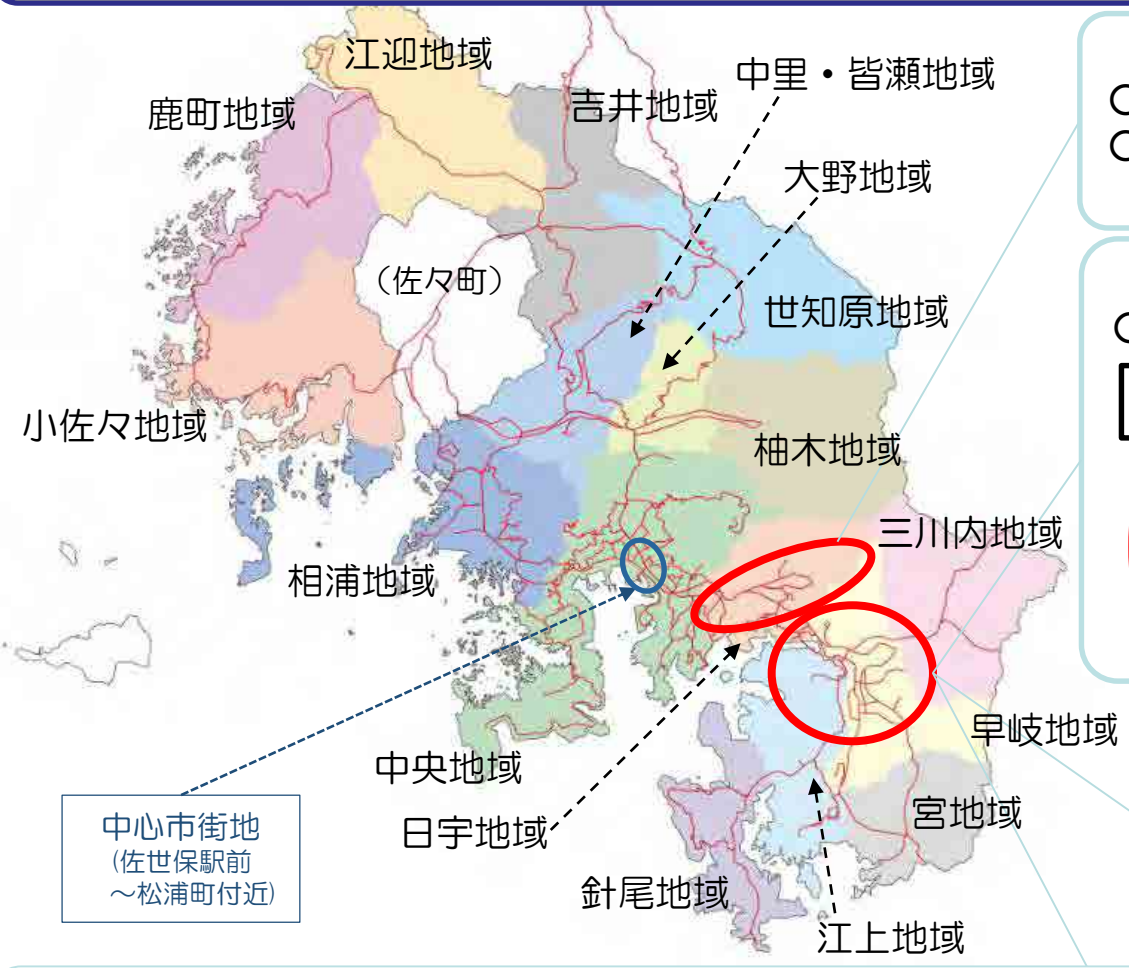
○ 運賃体系の見直し

- ・ 市自主運行バスで150円均一運賃を導入



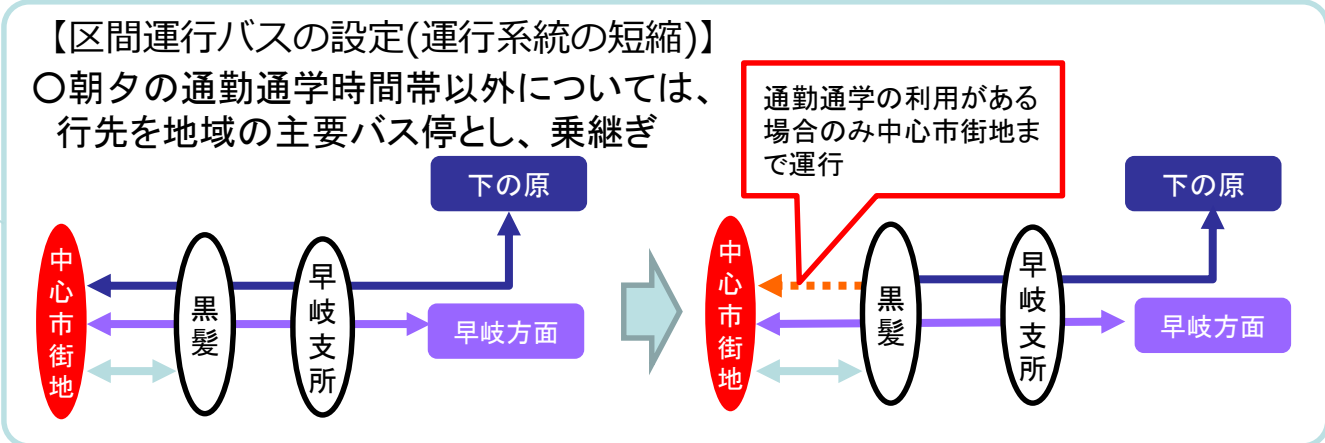
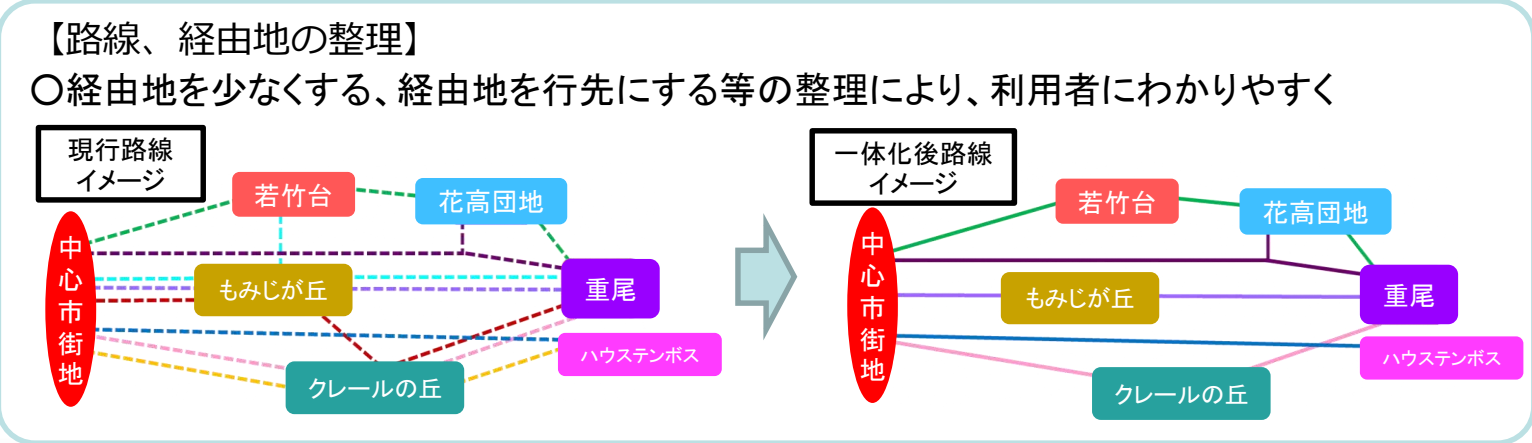
30.佐世保市地域公共交通再編実施計画

- 佐世保市交通局を廃止のうえ、西肥自動車が運行の中心となりながら一部をさせばバスに運行委託する運行体制の一体化を実施。
- あわせて、以下の施策を行いバス網の再編を実施することにより、効率化と利便性の向上を達成する。



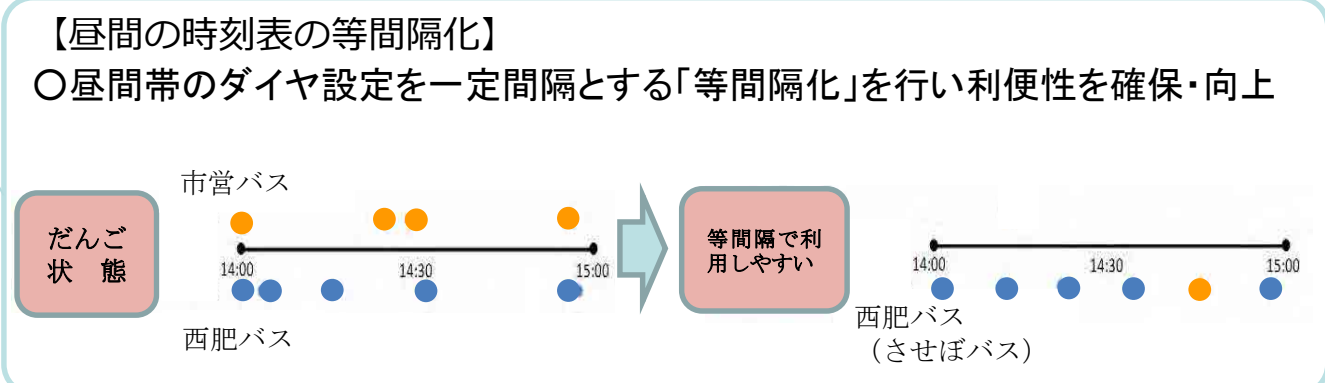
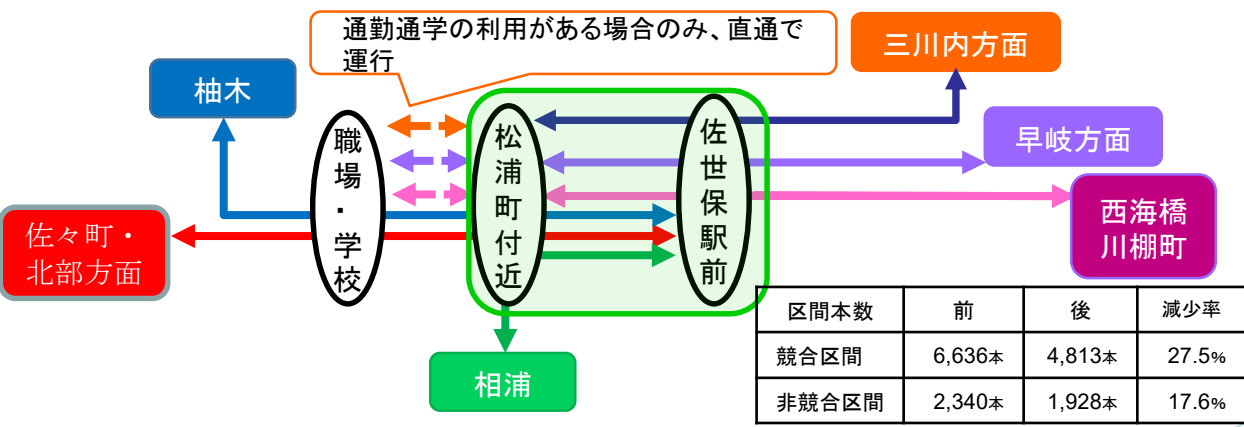
【交通不便地区対策】

- 需要の少ないエリアにおいては、区域運行型のデマンドタクシーへの転換を実施（黒髪地区）
- 比較的需要の多い不便地区対策においては、定時定路線の乗合タクシーを新たに導入（日宇地区）



【バス運行本数の適正化】 ※佐世保市全体

○需給バランスを踏まえ運行本数・ダイヤを設定。中心市街地付近の起終点を佐世保駅・松浦町にまとめ、重複を排除。



- その他の利便性向上策
- ①事業者共通の定期券の設定
 - ②低床バスの導入促進
 - ③全国共通ICカードの導入
 - ④佐世保駅前のバス停の整理(事業者別であったものを方面別に)

31.湖東圏地域公共交通再編実施計画

- 定住自立圏の圏域と連動した区域で計画を策定
- 立地適正化計画において指定した都市機能誘導区域および居住誘導区域の交通ネットワークを充実
- 重複路線の解消、利用の少ないバス路線を乗合タクシーに転換などにより、運行経費の効率化を実現

【主な事業内容】

彦根市中心部の都市機能誘導区域および居住誘導区域における利便性向上と収支率改善

- ① 路線の整理および商業施設経由便を新設・増加
- ② 同一事業者競合路線の統合
- ③ 利用者の多い主要施設（市立病院・県立大学）と彦根駅を結ぶ路線の増便

同一方面路線の統合による輸送の効率化および増便による収支率改善

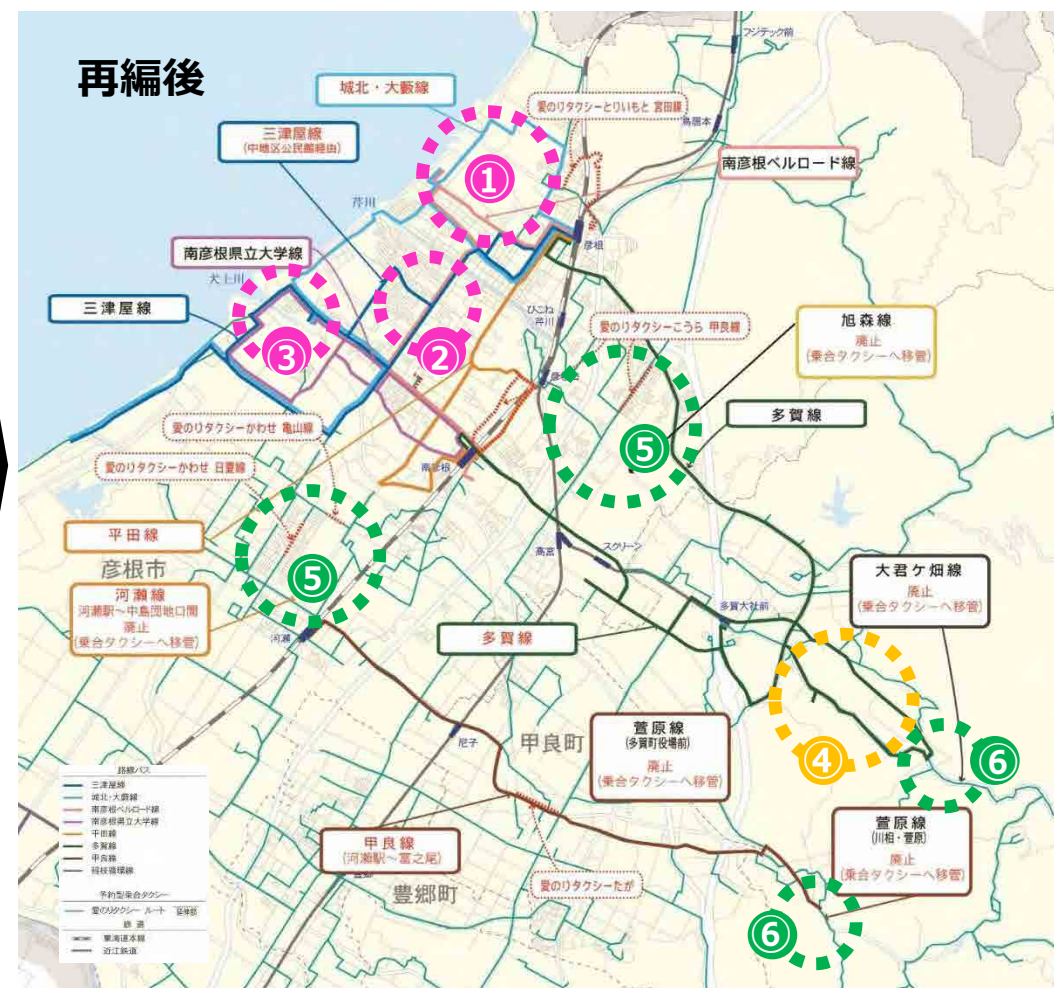
- ④ 多賀町内を走行する「ブリヂストン線」および「多賀線」を統合し、「多賀線」として再編
通勤利用者が増加傾向にあるびわ湖東部中核工業団地行き

バス路線から乗合タクシーへの移管による効率化と公的負担額の削減

- ⑤ 著しく利用者の少ない市内平坦部のバス路線を乗合タクシーへ移管
- ⑥ 今後において利用者増が見込めない中山間地域のバス路線を乗合タクシーへ移管

【計画区域】滋賀県彦根市、愛荘町、甲良町、豊郷町、多賀町 全域（1市4町）

【実施期間】平成31年4月1日から平成36年3月30日まで（5ヶ年）



32.八戸圏域地域公共交通再編実施計画

- 広域路線バスと地域内交通について、路線の重複解消や接続性向上を図るなど一体的に見直し
- 今後、段階的に再編事業を拡大し、より持続性・利便性の高い公共交通ネットワークを圏域全体で形成

【作成主体・計画区域】 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町

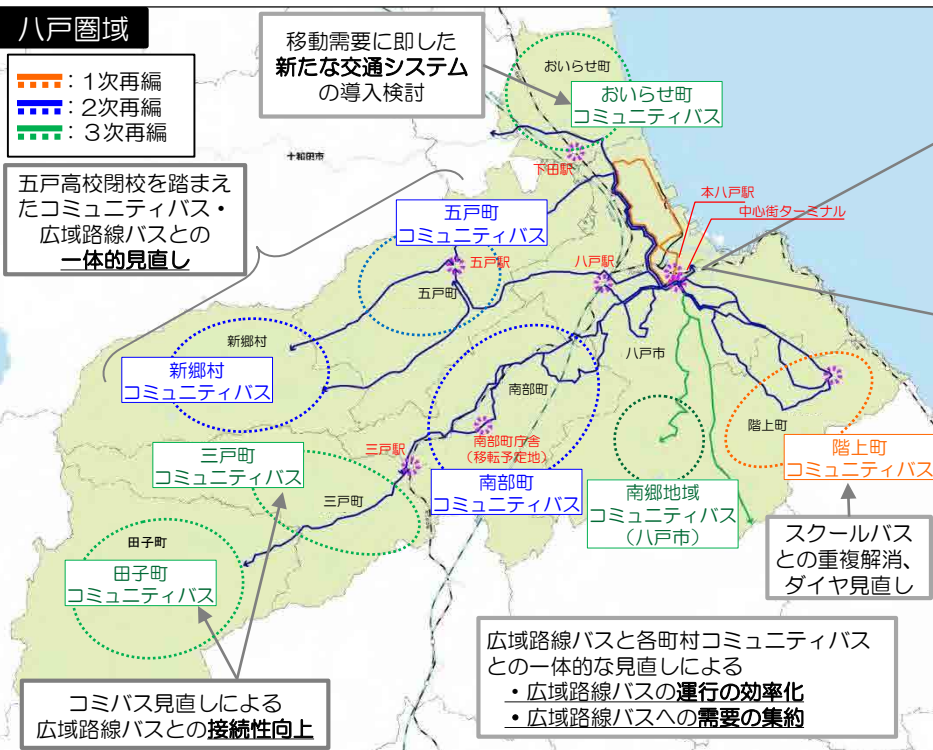
【計画期間】 2019年4月1日～2023年3月31日（5年間） ※2次再編：2020年4月/3次再編：2021年4月以降を予定

八戸圏域

- 1次再編
- 2次再編
- 3次再編

五戸高校閉校を踏まえたコミュニティバス・広域路線バスとの一体的見直し

移動需要に即した新たな交通システムの導入検討



八戸市街地



- 人口が集積する地域を運行する経路への見直しによる住民の利便性向上
〔ハ戸駅～ニュータウン線、多賀台団地線、お買物ライナー〕
- 等間隔運行の維持に向けた事業者間での路線移管
〔ハ戸駅線、河原木団地線、日計線〕
- ハ戸駅～フェリーターミナル間の連携強化（路線延伸）
〔シルバーフェリーシャトルバス〕
- 経路見直しによる定時性の向上
〔ハ戸ニュータウン線、ピアドゥラピア線〕
- 経路見直しによる観光施設への速達性向上
〔是川縄文館線〕

【主な事業内容】

➤ 八戸市内幹線軸の利便性向上

- 人口が集積する地域を運行する域内交通（路線バス）の見直しによる利便性の向上
- 本八戸駅の拠点整備に合わせた見直し（長大系統の分割等）による運行の効率化

➤ 広域路線バスと地域内交通の一体的な見直し

- 域内交通から広域路線バスへ運行経路見直し等を通じた需要の集約
- 広域路線バス・域内交通の役割分担等による運行の効率化（運行回数の適正化等）

➤ 庁舎移転や高校の閉校等に伴う広域路線バス等の見直し

- 鉄道、広域路線バス、域内交通等の接続性の向上等による圏域住民の移動ニーズへ対応

【1次再編による変化】

○1日あたり運行回数（平均）
再編前901.6回
⇒再編後879.4回

○収支率
再編前66.0%
⇒再編後66.4%

33. 日立市地域公共交通再編実施計画

- ひたちBRTを主軸としたバスネットワークの再編の実施
- 将来の都市構造に合わせた公共交通ネットワークの形成
- 段階的に再編事業を実施し、より利用者のニーズに合った交通ネットワークの形成を目指す

【主な事業内容】

- 1 バスネットワークの再編**
BRTの延伸に合わせた、
BRT及び周辺路線再編を実施
- 2 地域間幹線の効率化**
二市間を結ぶ路線の見直し
(利用実態を踏まえた、増便、
集約、新設)
- 3 BRTフィーダー路線新設**
住宅団地等からの乗継及び、
JR駅周辺へのアクセス向上
- 4 朝夕・日中時間帯別運行**
通勤・通学と日中の買い物
や通院時間帯に分けた運行
- 5 市役所前交通広場の活用**
路線バス・タクシー・乗合
タクシーの乗降所を整備～
結節点として活用

- ～ その他利用促進事業等 ～
- ・乗継、待合環境の充実
 - ・パートナーシップ事業の拡充
 - ・モビリティマネジメント等

【再編後の公共交通ネットワーク】



市役所前(大屋根下)に交通広場
を整備(バス・タクシー等の結節)



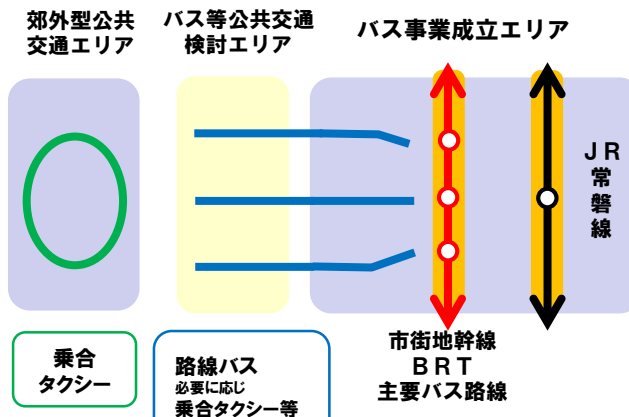
ひたちBRT第II期区間の本格運行
開始に合わせた路線バスの再編



JR大甕駅及び東西自由通路の
整備、西口広場でのBRT接続
※西口広場はH32春供用開始予定
供用開始までは一般路線バスは全て
東口に接続

ひたちBRT第II期区間の本格運行に合わせ、既存バス路線ごとの利用状況・実態に基づく適正化を図るとともに、路線バスの利便性が低い地域の路線・本数・ダイヤ見直し等を行うことで、利用者の維持確保による交通事業者の経営環境改善を目指す。

公共交通ネットワークの考え方



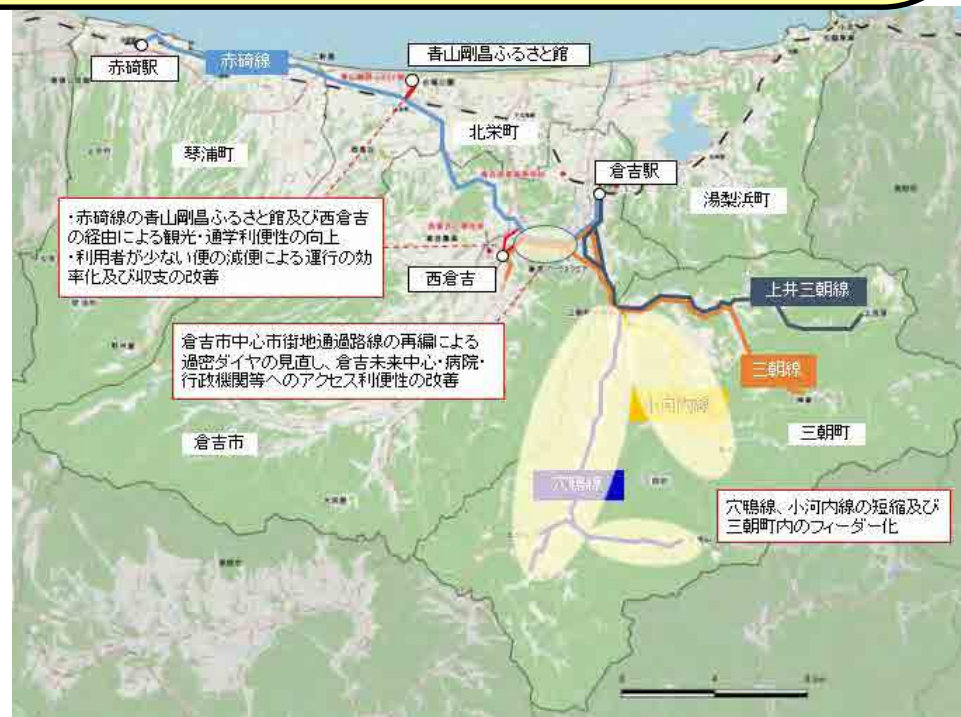
バス事業成立エリアと一体的な路線バスの維持・確保を図る。
地理的特性等を考慮し、他の公共交通の導入も検討(乗合タクシー等)

民間事業による路線バス市街地幹線(ひたちBRT・主要バス路線)や、JR常磐線の駅と接続する生活圏内の路線バスを維持。

○運行便数が多いことにより、経常欠損額が大きくなっているため、利用者数が少ない便を減便し、運行の効率化及び収支改善を図る

○三朝町～倉吉市間を運行している4路線(上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線)の内、利用の少ない小河内線と穴鴨線を町内路線に見直す。但し、高校生の通学や通院に利用されている一部の便は従来通りの広域路線とする。見直した路線のうち、通学便は定時定路線の運行とし、それ以外については「ドアトゥドア型デマンド型乗合タクシー」又は「定時定路線バス」により対応する。

○北側路線の過密ダイヤを緩和が図られる。また、県立美術館（R6年度開館予定）、総合病院（厚生病院、野島病院）へのアクセス改善、観光地間（赤瓦・白壁土蔵群～倉吉パークスクエア間）の移動利便性向上につながる。



35.愛媛県南予地域公共交通再編実施計画

- 緊急性の高い南予地域において、持続可能な交通ネットワークの再構築を図るため、運行の重複する区間の整理、経路短縮等による収支改善と運行持続性の向上を達成する。
- 長大路線の検討を優先的にを行い、その後フィーダー系統路線の順で発展的に検討を行い、面的に再構築する。

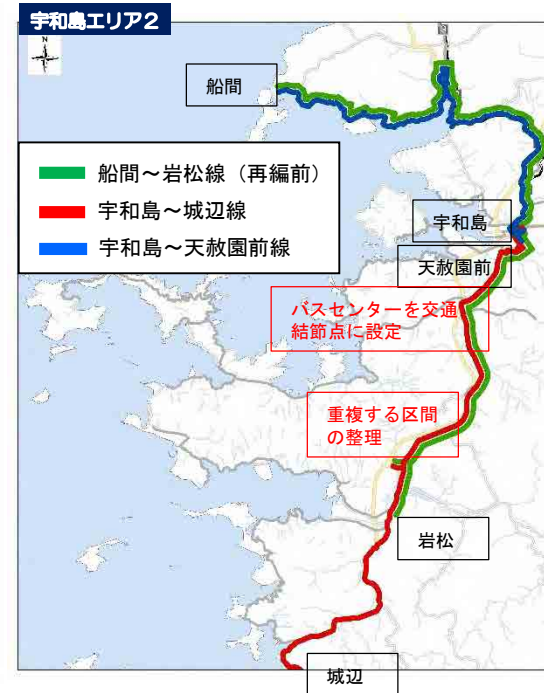
【計画区域】 宇和島市、八幡浜市、大洲市、西予市、内子町、伊方町、松野町、鬼北町、愛南町の9市町

【計画期間】 令和元年10月から令和6年9月までの5年間 ※2次再編：令和2年4月 3次再編：令和2年9月

【主な事業内容】

➤ **1次再編:** 令和元年10月

- ①宇和島エリア1：宇和島～狩津線と宇和島～蔦淵線を統合し、宇和島～蔦淵線を幹線、水産試験場前～下波東線を支線として再編
- ②宇和島エリア2：船間～岩松線と宇和島～城辺線を統合し、宇和島～城辺線を幹線、船間～天赦園前線を支線として再編



【1次再編による変化】

①宇和島エリア1

- ◆ 運行回数
平日10便→12便
土曜7便→8.5便
日祝6便→7.5便
- ◆ 収支率
再編前49%→53%

②宇和島エリア2

- ◆ 運行回数
平日11便→11.5便
土曜9便→9.5便
日祝8便→8.5便
- ◆ 収支率
再編前47%→49%

➤ **2次再編:** 令和2年4月

- ①八幡浜市・伊方町エリア：三崎線の運行ルートを変更し速達性を高める。廃止区域では乗合タクシー、コミュニティバスを運行。
- ②八幡浜市・西予市エリア：八幡浜～下泊線を幹線とし、三瓶～周木線を支線として再編、三瓶～歴史博物館前線の一部便延伸により、重複区間を整理。

➤ **3次再編:** 令和2年9月

- ①宇和島市・鬼北町・松野町エリア：宇和島～愛治診療所前線を宇和島～虹の森公園前線と統合、一部経路を見直し、重複区間を整理。

37.釧路市地域公共交通再編実施計画

- まちづくりの動向を踏まえ、段階的に運行サービスを高めるバス路線網の再編
- 立地適正化計画と整合した乗換拠点にて支線系路線と在来の路線バスによるゾーンバス化
- 市立病院を拠点としたゾーンバスは病院建替計画が確定した段階で再編実施計画を変更
- 乗換拠点の待合環境の整備、乗換割引、乗換え待ち時間に配慮したダイヤを設定
- 郊外部においてはデマンド型交通の導入・転換により持続可能な生活交通を確保

【主な事業内容】

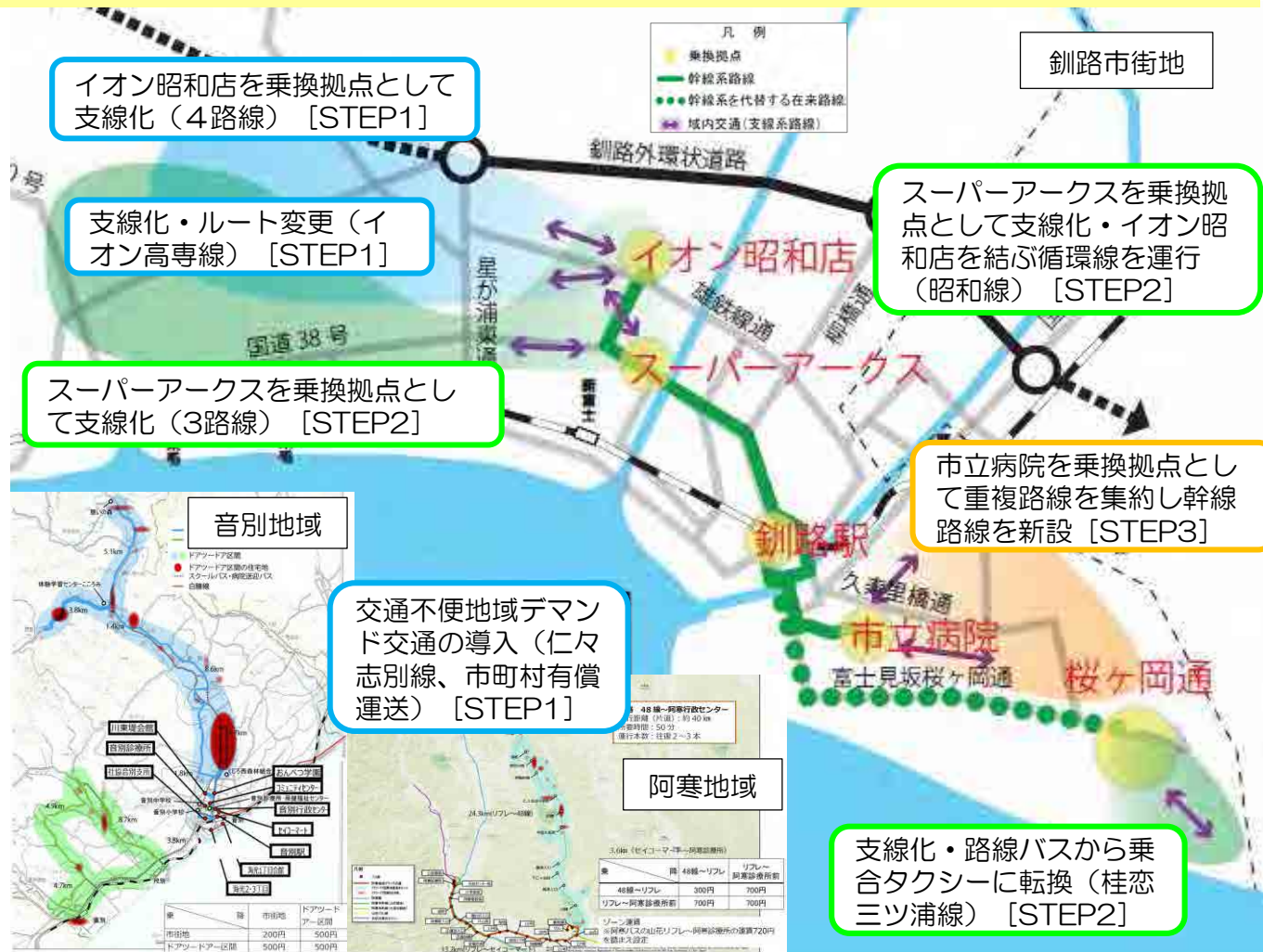
STEP1

- ・イオン昭和店を乗換拠点として、支線系路線と在来の路線バスによるゾーンバス化
- ・幹線系路線である昭和線のイオン昭和店への乗り入れ及び増便
- ・JRや音別線との接続利便向上のため白糠線の音別駅構内への乗り入れ

STEP2

- ・スーパーアークス及び桜ヶ岡通の各乗換拠点のゾーンバス化
- ・昭和線をスーパーアークス、イオン昭和店、釧路北病院を結ぶ循環系統化
- ・桜ヶ岡通を乗換拠点として路線バスから乗合タクシーへの転換による桂恋三ツ浦線を新設
- ・幹線系路線である大楽毛線のスーパーアークスへの乗り入れ
- ・幌呂線の廃止及び支線化検討

※STEP3は市立病院の建替計画がある程度確定した段階で作成



36.南城市地域公共交通再編実施計画

【南城市概要】平成18年1月1日に、1町3村(佐敷町・知念村・玉城村・大里村)の合併により誕生。人口:43,688人、世帯数:17,344世帯(平成29年2月末現在)。県都那覇市から南東へ約12kmに位置し、北は与那原町、西は南風原町、八重瀬町にそれぞれ接している。(南城市役所 HPより抜粋)
市域には、久高島があり、離島航路運営等補助を受けている。

- 市内各地から那覇方面への路線バス(幹線バス)を運行
- 市内の移動は自家用車、タクシー及びデマンド交通が担う

再編の考え方1 公共交通網のハブの整備

再編の考え方2 定時・速達性の高い幹線バスの導入

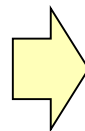
再編の考え方3 ハブとまちの拠点等を結ぶ支線バスの導入

- 路線バス**は原則、市役所バス停発着に**集約**
- 市役所バス停を起点に新たに**支線バス**を**運行**
- 離島航路**と支線バスの**接続**
- デマンド交通は支線バスを補完



主要交通

- ・幹線バス(3社、15系統)
- ・市内全域(一部高校まで)デマンド運行
- ・離島航路との接続なし



主な再編ポイント

【幹線系統】

- ・支線への切り分け
- ・重複路線の統合
- ・重複区間の時間調整

【支線系統】

- ・新設
- ・離島航路との接続
- ・通園・通学バスとの統合

【デマンド交通】

- ・車両の小型化
- ・支線系統との運賃差別化

38. 高松市地域公共交通再編実施計画

- 「コンパクトプラスネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通でつなぐ。
- 結節拠点整備等をトリガーとして、段階的に再編事業を拡大し、一定のサービス水準を維持しながらバス路線再編等を進める。

【計画区域】

基本的に高松市の全域

【計画期間】

令和2年度から令和6年度まで

【基本方針】

- 1 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
- 2 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
- 3 各拠点へのアクセス性の向上
- 4 中心市街地における回遊性の向上
- 5 中心部への自動車利用の抑制
- 6 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発
- 7 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

【主な事業内容】

- ① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化(既存バスの再編)
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
- ③ 中心部の回遊性向上
- ④ 公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

【1次再編の概要】

- 運行改善、ドライバー確保のため、利用者の少ない路線を見直し



39. 会津圏域地域公共交通再編実施計画

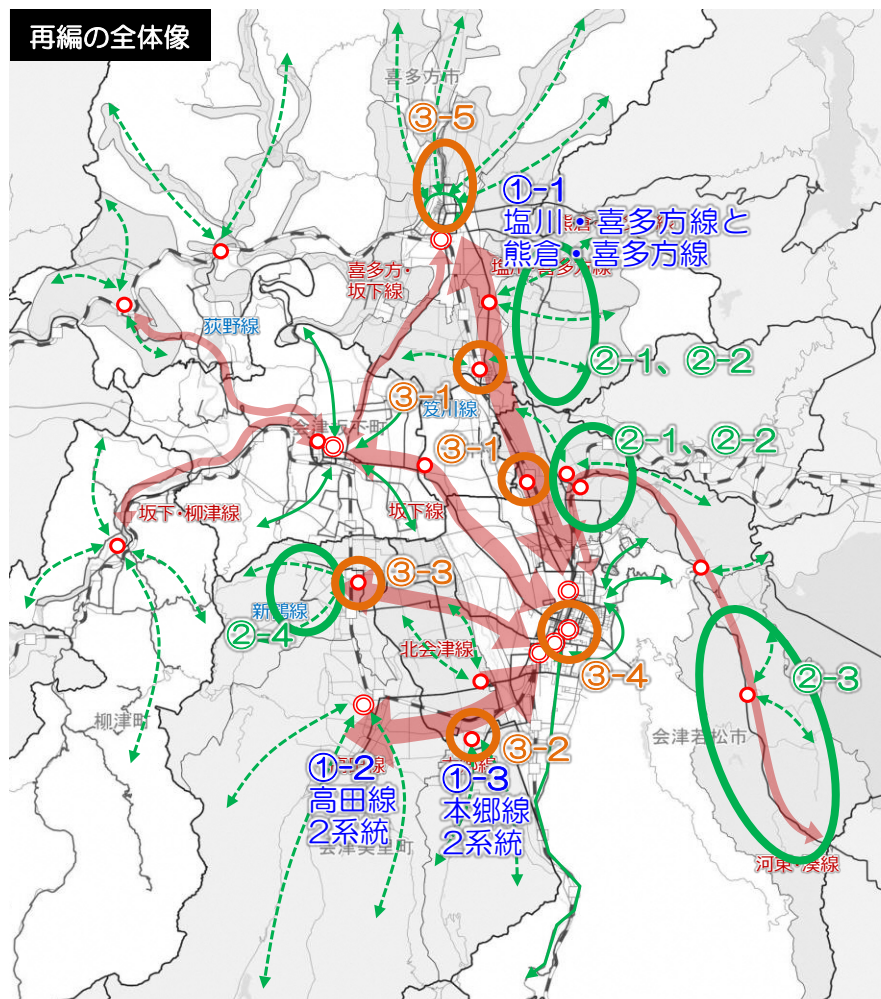
- 会津圏域6市町村に跨る「広域路線バス」について、「域内交通」との一体的な再編・見直し
- 並行・重複する路線の集約化や、利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替などにより、圏域の移動手段を確保・維持しつつ、広域路線バスの持続性・生産性を向上させる
- 新たに交通拠点や目的施設を経由するなどにより、需要の取り込みや域内交通との接続を強化する

【作成主体】 福島県・会津圏域6市町村（会津若松市・喜多方市・会津坂下町・湯川村・柳津町・会津美里町）

【計画区域】 会津圏域6市町村

【計画期間】 令和2（2020）年度～令和7（2025）年度（6年間）

再編の全体像



【主な事業内容】

①並行・重複する路線の集約による運行の効率化

- ①-1 塩川・喜多方線と熊倉・喜多方線の統合再編（ゾーンバス化）
- ①-2 高田線2系統の統合再編
- ①-3 本郷線2系統の統合再編

②利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替

- ②-1 熊倉・喜多方線の代替として、域内交通の導入（朝夕対応）
- ②-2 域内交通の運行エリア・指定乗降場所の拡大（昼間対応）
- ②-3 河東・湊線の域内交通（みなとバス）との一体的な見直し
- ②-4 新鶴線の域内交通との一体的な見直し

③ルート変更による需要の取り込みや域内交通との接続強化

- ③-1 熊倉・喜多方線の代替交通の会津医療センター、塩川グリーンプラザへの経由
- ③-2 本郷線の本郷庁舎乗り入れ、高校通学対応
- ③-3 新鶴線の新鶴庁舎乗り入れ、吹上台住宅の経由
- ③-4 若松・坂下線の会津若松市内の経路変更（神明通り・竹田病院経由）
- ③-5 喜多方・坂下線の喜多方市街地内の経路変更（有隣病院経由）及び喜多方市街地循環路線の新規導入

④交通拠点での広域路線バスと域内交通の接続強化

- ◎ 会津若松駅、神明通り、竹田病院、西若松駅、喜多方駅、坂下営業所、じげんプラザ、他
- 本郷庁舎、新鶴庁舎、湊小学校前、会津医療センター、塩川グリーンプラザ、他

40. 平戸市地域公共交通再編実施計画

■長大な路線の見直しと、路線バスと鉄道の接続強化による
広域交通ネットワークの構築

■多様なコミュニティ交通の連携による効率的で利便性の高い支線系統の整備

【主な事業内容】

◆長大な路線を見直し、広域交通ネットワークを形成する新たな幹線系統の整備

- ・収支率の悪い長大な幹線系統を南北に分割し、鉄道駅と繋ぐ新たな幹線系統を整備

◆既存系統の経路変更

- ・春日トンネル開通を活かした最短ルートへの変更

◆低未利用時間帯の区域デマンド運行転換

- ・支線系統の低未利用時間帯における区域デマンド運行の導入
- ・区域デマンド運行による交通空白地区の解消

◆離島を結ぶ定期航路の維持・活性化

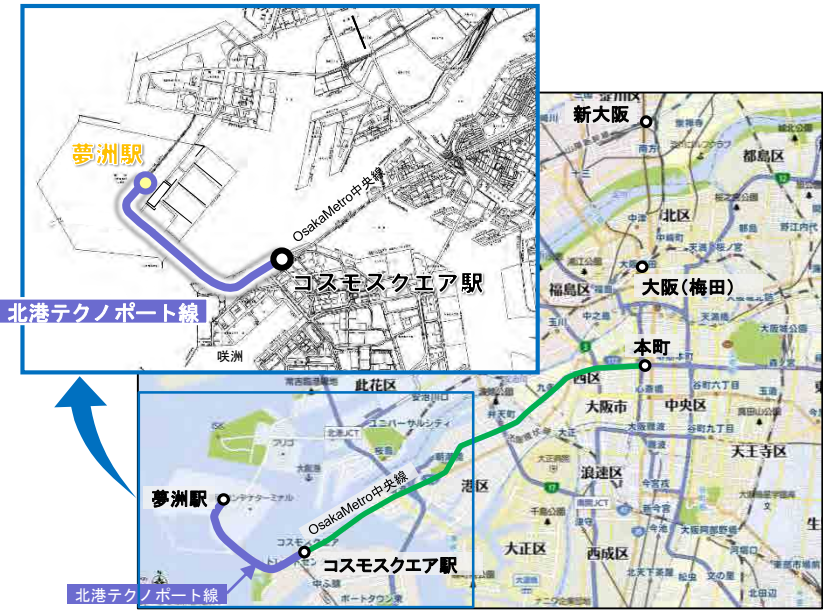
- ・老朽船舶の省エネ型船舶への代替建造や、需要に応じたダイヤ見直しなどによる経費削減



■大阪都心部から、夢洲に整備される大阪の新たな国際観光拠点へのアクセスを向上させるとともに、臨海部における交通の円滑化を図るため、北港テクノポート線(コスモスクエア駅～(仮称)夢洲駅間)の整備をおこなう。

【計画区域】北港テクノポート線 コスモスクエア駅 ～ (仮称)夢洲駅

【計画期間】2021年(令和3年)3月～2025年(令和7年)3月



【事業内容】北港テクノポート線整備事業

区間	コスモスクエア駅～(仮称)夢洲駅
建設延長	複線 約3.2km
設置駅	コスモスクエア駅(既設)、(仮称)夢洲駅
総事業費	約984億円
整備手法	償還型上下分離方式
事業の実施主体	整備:大阪市 株式会社 大阪港トランスポートシステム(第一種鉄道事業者) 運行:株式会社 大阪港トランスポートシステム(第一種鉄道事業者)
輸送需要	約6万人/日
開業目標	2025年春予定

【事業実施による効果】

- ① 都市鉄道ネットワークの拡充(大阪都心部、関西国際空港、新幹線新大阪駅からのアクセス改善)
- ② 港湾における物流の効率化

区間	経路	所要時間
大阪(梅田)-夢洲	○事業実施前 地下鉄+バス	地下鉄 30分 バス 10分 =合計 40分
	○事業実施後 地下鉄	地下鉄 34分

区間	経路	所要時間
関西国際空港-夢洲	○事業実施前 南海空港線+JR大阪環状線 +地下鉄+バス	南海空港線 60分 JR大阪環状線 10分 地下鉄 10分 バス 10分 =合計 90分
	○事業実施後 南海空港線+JR大阪環状線 +地下鉄	南海空港線 60分 JR大阪環状線 10分 地下鉄 14分 =合計 84分