

都市内における
基幹交通と
域内交通の連携

公共交通機関の連携＝複数モード利用時の様々な工夫による利便性の向上策

大都市圏：多様な事業者・モードが**既に存在**し、その中での連携が求められる。

地方都市：ニーズへの対応から**多様なモードを総動員**し、それらの連携が求められる。

⇒**前提条件**が異なる？

※地方都市では**効率的な公共交通ネットワークの維持**のために**必然的に様々なモードを活用**。

⇒単一モードによるネットワークではなく、**基幹交通と域内交通の役割分担とその連携**が必要。

→**連携の困難さ**

地方都市における連携のメリット：

提供側としての視点

⇒公共交通の存続・サービス水準の維持

利用側としての視点

⇒サービス水準の向上

提供側のメリットが**利用側**に受容されるか？

公共交通ネットワークを持続するための連携

↔サービス水準の維持・向上のための連携

理想は**出発地から目的地まで一つの手段**での移動

≡自家用車・タクシー？

⇒**「シームレス」**な交通機関連携の実現

「シームレス」な公共交通機関連携

なぜ大都市圏では乗継ぎが受容されるのか？

⇒乗継ぎ利用の方が**サービス水準が高い**
乗継ぎの負荷<サービス水準

※「**シームレス**」化でサービス水準を向上させると
同時に、**乗継ぎの負荷を低減**

①シームレスな乗継ぎ

乗継ぎ時間、乗継ぎ・待合施設etc.

②シームレスな運賃

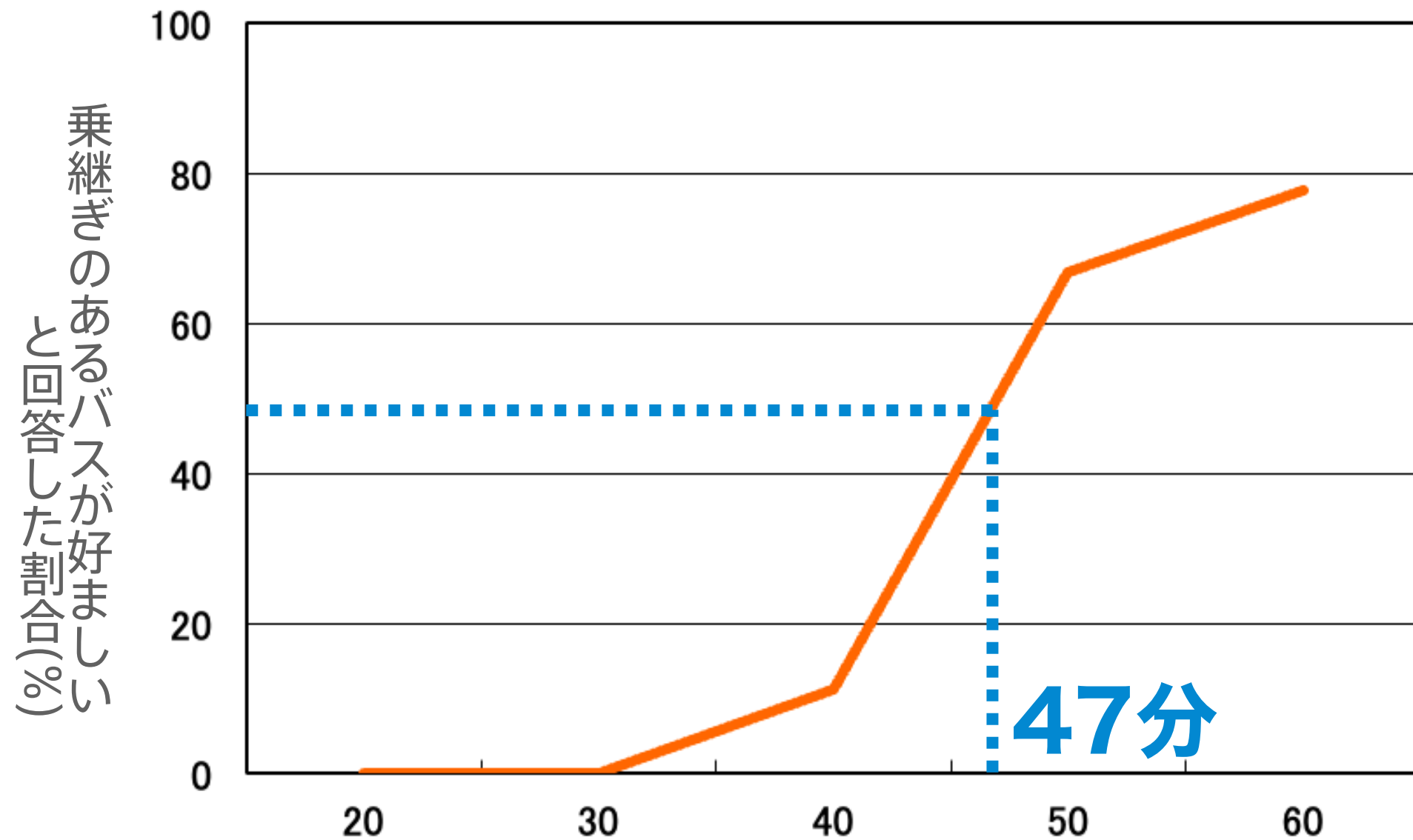
運賃体系、運賃支払手段etc.

③シームレスな情報

経路探索、待ち時間の情報etc.

⇒①が特に大きな課題？

1回程度の乗継ぎは、許容できる利用者は少なくない
⇒ただし、**望むサービス水準は非常に高い**



乗継ぎのないバスにx分乗車

図 乗継ぎのあるバス(20分乗車)の選好と乗継ぎのないバスの乗車時間

⇒**乗継ぎに対する抵抗は小さくない**

1. 地方都市における **乗継ぎ利用に対する抵抗は、小さくない。**

⇒ 多少のメリットでは払拭できない？

⇒ 利用者・住民にどう理解してもらうか？

2. 域内交通として導入されるモードが **乗継ぎ利用に適さない可能性**がある。

⇒ オンデマンド交通や公共ライドシェアは定時運行に適さない？

3. 異なる事業者が基幹交通と域内交通を分担する場合、**事業者間に格差が生じる可能性**がある。

⇒ 調整する仕組みをどうするべきか？