

平成 2 2 年度
第 7 回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成 2 3 年 1 月 2 4 日 (月)

午後 2 時 3 0 分から

場所 河内長野市役所 8 階 8 0 2 会議室

1 開会

2 議題

(1) 楠ヶ丘地域の試行運行結果について

(2) モックルコミュニティバスの上限 2 0 0 円運賃の試行運行状況について

(3) 清見台地域のアンケート結果について

(4) 平成 2 2 年度地域公共交通活性化・再生総合事業に係る評価について

(5) その他

3 閉会

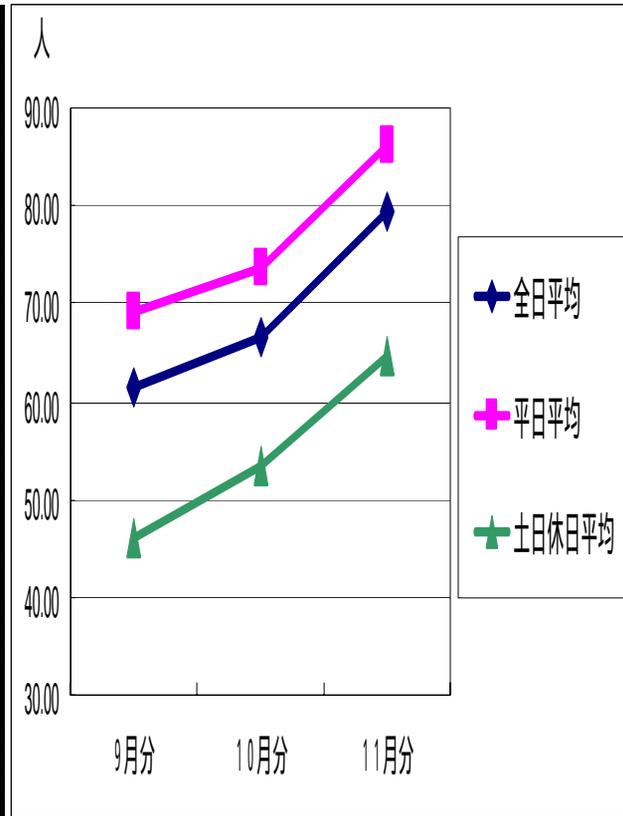
楠ヶ丘乗合タクシーの 試行運行結果について

楠ヶ丘
乗合タクシー



梶ヶ丘乗合タクシー利用状況

9月分				10月分				11月分			
9月1日	水	晴	95	10月1日	金	晴	87	11月1日	月	晴	80
9月2日	木	晴	56	10月2日	土	晴	60	11月2日	火	曇	63
9月3日	金	晴	76	10月3日	日	雨	37	11月3日	水	晴	66
9月4日	土	晴	57	10月4日	月	晴	56	11月4日	木	晴	81
9月5日	日	晴	21	10月5日	火	晴	81	11月5日	金	晴	90
9月6日	月	晴	57	10月6日	水	晴	55	11月6日	土	晴	61
9月7日	火	晴	83	10月7日	木	晴	62	11月7日	日	晴	65
9月8日	水	晴	66	10月8日	金	晴	88	11月8日	月	晴	67
9月9日	木	晴	76	10月9日	土	雨	39	11月9日	火	晴	99
9月10日	金	晴	61	10月10日	日	晴	63	11月10日	水	晴	72
9月11日	土	晴	49	10月11日	月	晴	43	11月11日	木	晴	87
9月12日	日	晴	50	10月12日	火	晴	78	11月12日	金	晴	77
9月13日	月	晴	70	10月13日	水	晴	80	11月13日	土	曇	60
9月14日	火	晴	57	10月14日	木	晴	62	11月14日	日	晴	62
9月15日	水	雨	70	10月15日	金	晴	93	11月15日	月	晴	85
9月16日	木	晴	67	10月16日	土	晴	54	11月16日	火	晴	87
9月17日	金	晴	78	10月17日	日	晴	52	11月17日	水	晴	64
9月18日	土	晴	61	10月18日	月	晴	69	11月18日	木	晴	73
9月19日	日	晴	40	10月19日	火	晴	64	11月19日	金	晴	99
9月20日	月	晴	42	10月20日	水	曇	66	11月20日	土	晴	51
9月21日	火	晴	83	10月21日	木	曇	68	11月21日	日	晴	56
9月22日	水	晴	71	10月22日	金	曇	83	11月22日	月	雨	76
9月23日	木	曇	44	10月23日	土	晴	76	11月23日	火	晴	84
9月24日	金	曇	72	10月24日	日	曇	63	11月24日	水	晴	91
9月25日	土	晴	43	10月25日	月	雨	69	11月25日	木	晴	87
9月26日	日	晴	53	10月26日	火	晴	77	11月26日	金	晴	107
9月27日	月	曇	77	10月27日	水	晴	81	11月27日	土	晴	86
9月28日	火	晴	56	10月28日	木	曇	72	11月28日	日	曇	58
9月29日	水	晴	65	10月29日	金	曇	82	11月29日	月	晴	103
9月30日	木	雨	49	10月30日	土	曇	45	11月30日	火	曇	147
				10月31日	日	雨	54				
9月分合計			1845	10月分合計			2059	11月分合計			2384



平均利用率<1日あたり(全日、平日、土日休日)・1便あたり(全日、平日、土日休日)>

9月分		10月分		11月分	
全日平均	61.50	全日平均	66.42	全日平均	79.47
平日平均	69.25	平日平均	73.65	平日平均	86.75
土日休日平均	46.00	土日休日平均	53.27	土日休日平均	64.90
1便平均	3.84	1便平均	4.15	1便平均	4.97
平日1便平均	4.33	平日1便平均	4.60	平日1便平均	5.42
土日休日1便平均	2.88	土日休日1便平均	3.33	土日休日1便平均	4.06

曜日別平均利用者

9月分		10月分		11月分	
月曜日	61.50	月曜日	59.25	月曜日	82.20
火曜日	69.75	火曜日	75.00	火曜日	96.00
水曜日	73.40	水曜日	70.50	水曜日	73.25
木曜日	58.40	木曜日	66.00	木曜日	82.00
金曜日	71.75	金曜日	86.60	金曜日	93.25
土曜日	52.50	土曜日	54.80	土曜日	64.50
日曜日	41.00	日曜日	53.80	日曜日	60.25

9月分収支率
(収入/定期便経費)
37.99

10月分収支率
(収入/定期便経費)
41.02

11月分収支率
(収入/定期便経費)
49.20

楠ヶ丘地域の試行運行に対する評価指標

楠ヶ丘地域の試行運行に対する評価指標

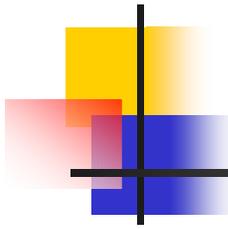
基準項目	指標	数値目標	実施結果	備考
利用状況	1便あたり利用者数	6人	4.3人	11月の平日1便平均は約5.4人と目標に近い数値となっている。
事業効果	車・バイク等からの乗り換え率	20%以上	アンケート結果より	
	高齢者等の外出増加率	50%以上	アンケート結果より	
地域の主体性	地域検討委員会等の開催数 (ワークショップ開催など)	年間6回以上	11回(4月～12月まで)	目標を達成している。
認知度	地域での取り組みの事業の認知度	80%以上	アンケート結果より	
経費負担	運行経費の50%まで	50%以下	57% ただし、続行便の 運行経費は除く	11月の運行経費負担率は約51%と目標に近い数値となっている。

今後の課題、展開について

試行運行結果及び事後アンケートなどを踏まえ、住民・タクシー事業者・行政で、本格運行の可否について具体的な協議を行う。

課題

- ・定員数10名のジャンボタクシー導入の可否。
- ・1便あたりの運行経費をどこまで抑えられるか。
- ・利用者が継続して乗るかどうか。



モックルコミュニティバス車内調査

調査日：平成22年12月22日(水)

調査方法：モックルコミュニティバス利用者に車内でアンケート用紙を配布し記入頂いた。

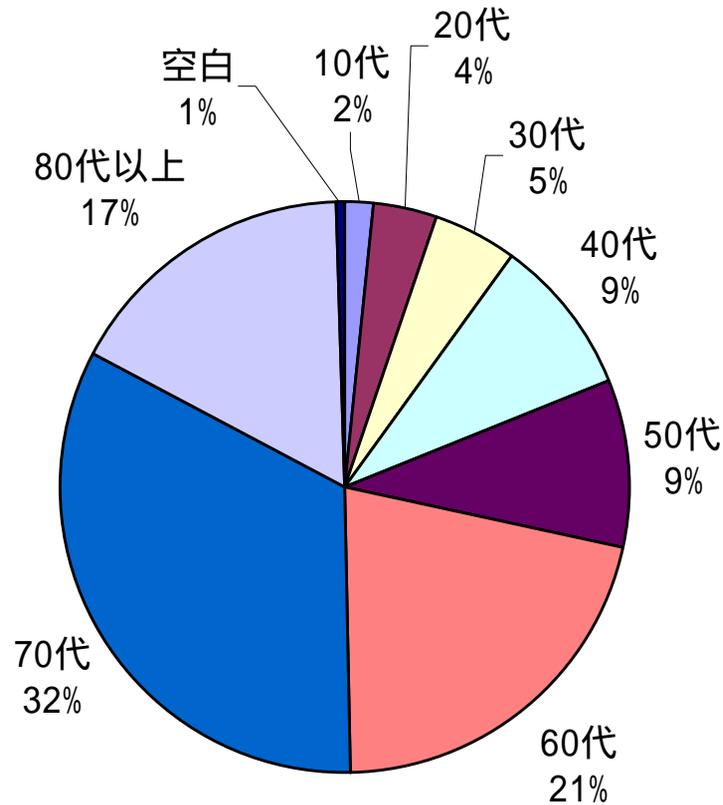
アンケート回収数：191人

調査項目：	年齢	性別
	利用目的	乗降バス停

モックルコミュニティバス車内調査結果 (平成22年12月22日実施分)

問

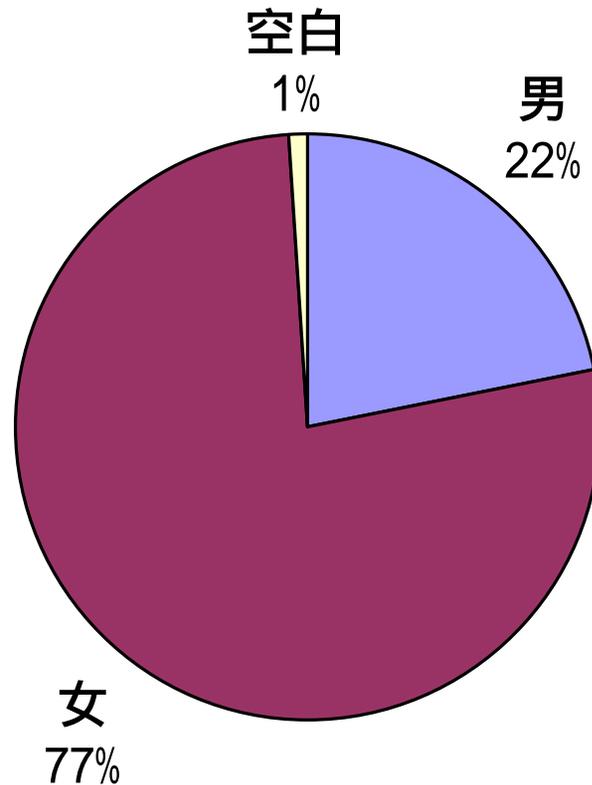
年齢



N=191

モックルコミュニティバス車内調査結果 (平成22年12月22日実施分)

問 性別

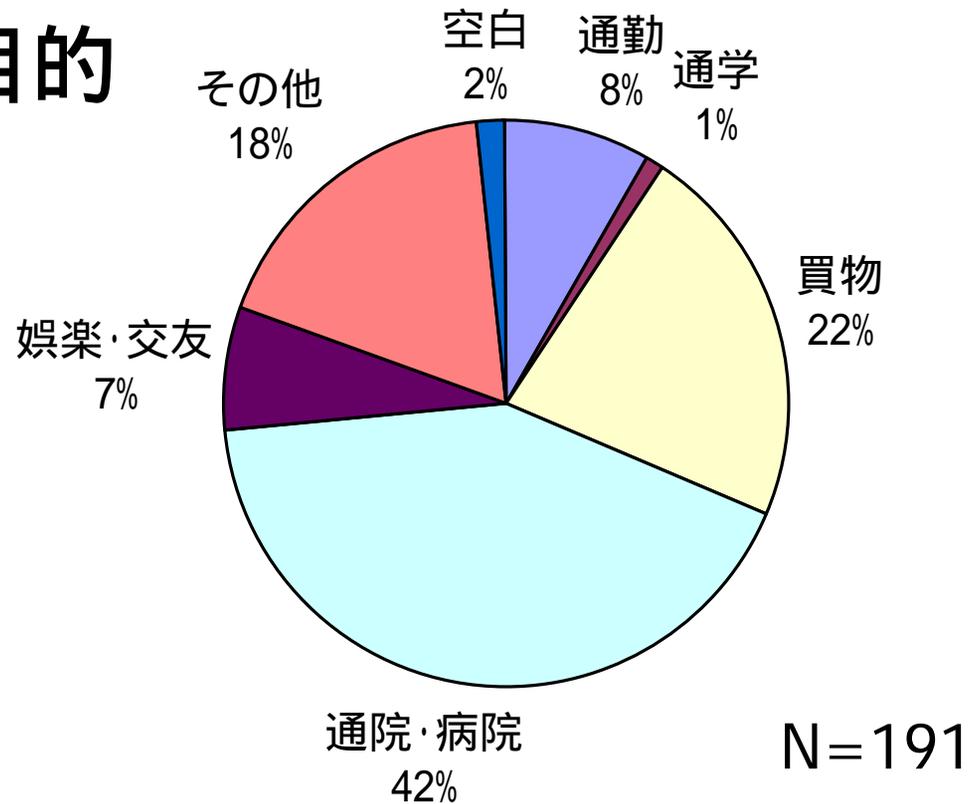


N=191

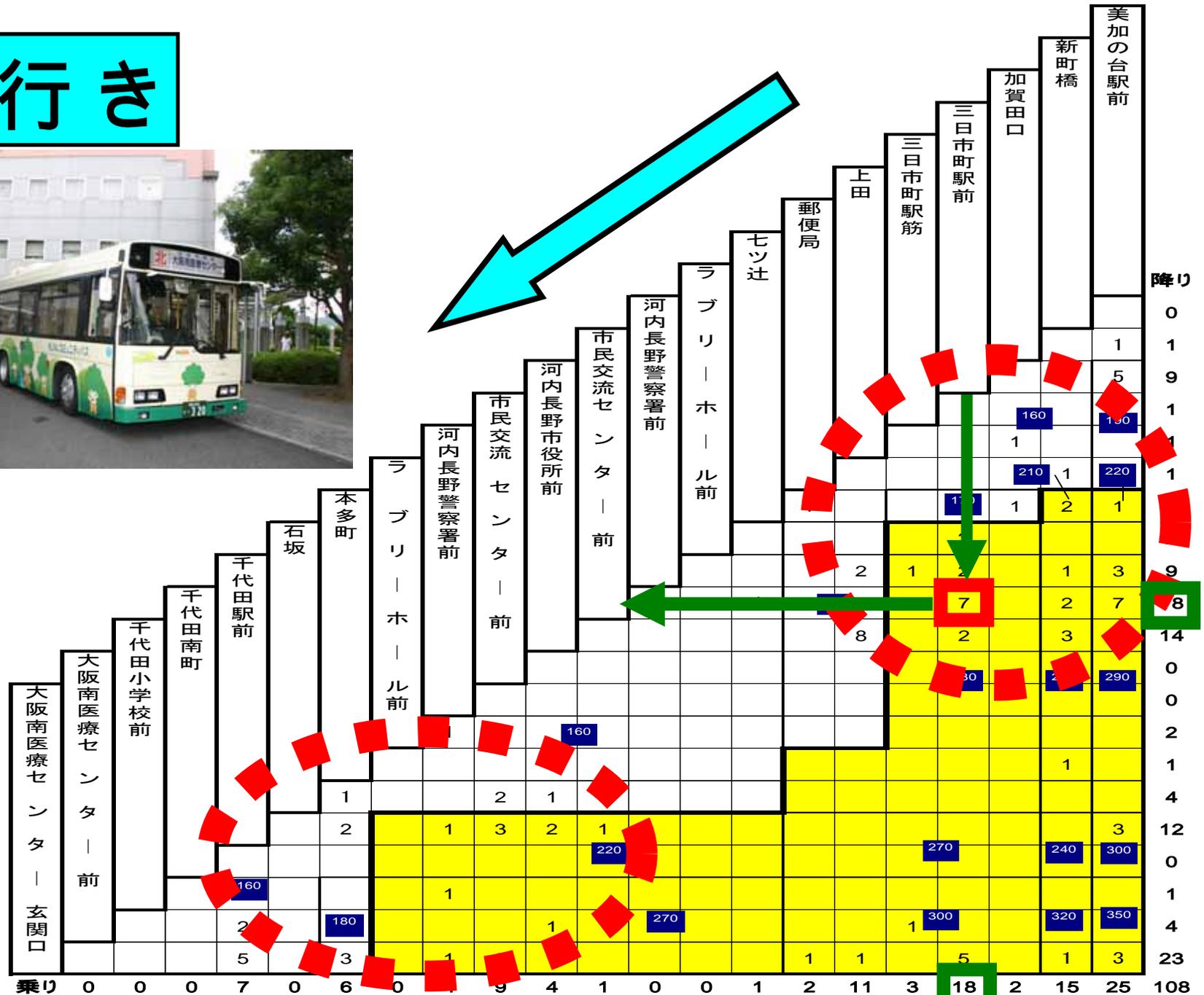
モックルコミュニティバス車内調査結果 (平成22年12月22日実施分)

問

利用目的



北行き



モックルコミュニティバス車内調査結果 (平成22年12月22日実施分)

通常運賃と試行運賃の比較表

北行き

利用者	運賃	試行運賃	運賃収入	試行運賃収入	差額
24	160	160	3,840	3,840	0
1	170	170	170	170	0
3	180	180	540	540	0
16	190	190	3,040	3,040	0
2	210	200	420	400	20
8	220	200	1,760	1,600	160
15	230	200	3,450	3,000	450
0	240	200	0	0	0
7	260	200	1,820	1,400	420
6	270	200	1,620	1,200	420
11	290	200	3,190	2,200	990
11	300	200	3,300	2,200	1,100
1	320	200	320	200	120
3	350	200	1,050	600	450
合計	108		24,520	20,390	4,130

	通常運賃	試行運賃	差額
1人あたりの平均運賃	227	189	38

南行き

利用者	運賃	試行運賃	運賃収入	試行運賃収入	差額
15	160	160	2,400	2,400	0
1	170	170	170	170	0
1	180	180	180	180	0
14	190	190	2,660	2,660	0
0	210	200	0	0	0
6	220	200	1,320	1,200	120
11	230	200	2,530	2,200	330
1	240	200	240	200	40
2	260	200	520	400	120
16	270	200	4,320	3,200	1,120
4	290	200	1,160	800	360
11	300	200	3,300	2,200	1,100
0	320	200	0	0	0
1	350	200	350	200	150
合計	83		19,150	15,810	3,340

	通常運賃	試行運賃	差額
1人あたりの平均運賃	231	190	41

モックルコミュニティバス利用推移

年度		乗車人員				前年同月比
		合計	南行き	北行き	1便平均	
平成21年度	4月	4,818	2,282	2,536	10.0	111.3
	5月	4,513	2,224	2,289	9.1	102.6
	6月	4,922	2,330	2,592	10.3	107.8
	7月	5,263	2,513	2,750	10.6	101.2
	8月	4,765	2,323	2,442	9.6	96.3
	9月	4,659	2,270	2,389	9.7	101.1
	10月	4,858	2,341	2,517	9.8	106.5
	11月	4,082	1,914	2,168	8.5	103.5
	12月	4,080	1,914	2,166	8.8	100.1
	1月	3,397	1,668	1,729	7.9	97.7
	2月	4,030	1,870	2,160	9.0	102.2
	3月	4,341	2,088	2,253	8.8	99.3
		合計	53,728	25,737	27,991	9.4
平成22年度	4月	4,748	2,194	2,554	9.9	98.5
	5月	4,559	2,158	2,401	9.2	101.0
	6月	4,897	2,310	2,587	10.2	99.5
	7月	5,376	2,526	2,850	10.8	102.1
	8月	5,119	2,365	2,754	10.3	107.4
	9月	4,999	2,399	2,600	10.4	107.3
	10月	5,044	2,395	2,649	10.2	103.8
	11月	4,302	1,962	2,340	9.0	105.4
	12月	4,284	2,010	2,274	9.6	105.0
		合計	43,328	20,319	23,009	10.0

横ばい
傾向

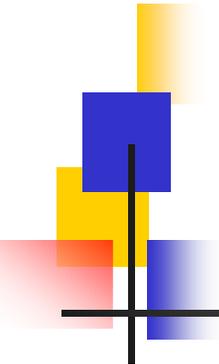
増加
傾向

モックルコミュニティバス目標値（案）

平成23年度の目標値は平成22年度の伸び率である4%程度の利用者増を目標とする。
平成24年度以降の目標値についても2ヵ年の試行運行実績を基本に中期的な目標値を設定していく。



	平成21年度 (基準年度)	平成22年度 (見込み)	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
年間利用者数	53,728	55,877	58,112				
年間運賃収入	10,109,084	8,381,568	8,716,831				



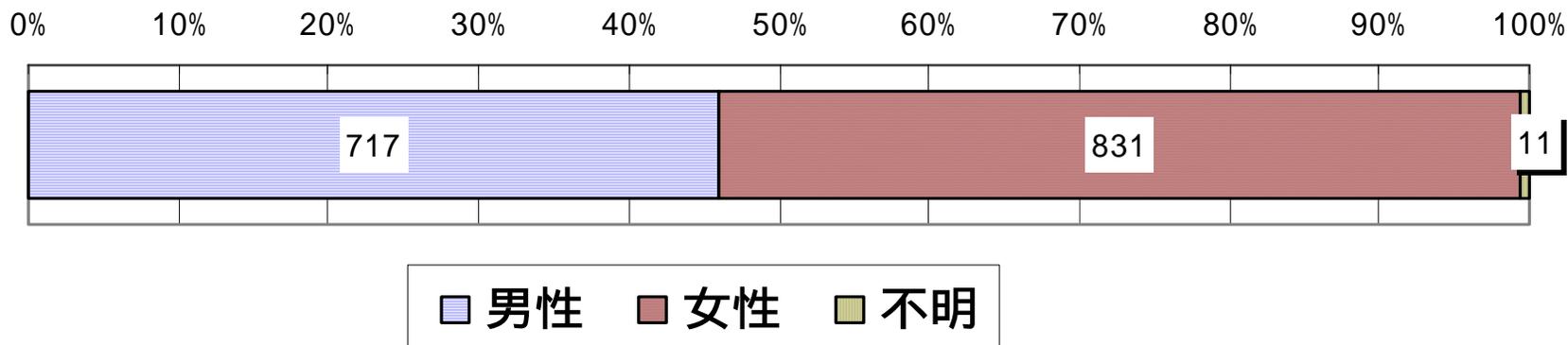
清見台地域の公共交通に 関するアンケート調査結果

期間：平成22年10月上旬～平成22年10月31日（日）まで

対象者：清見台在住の小学生以上

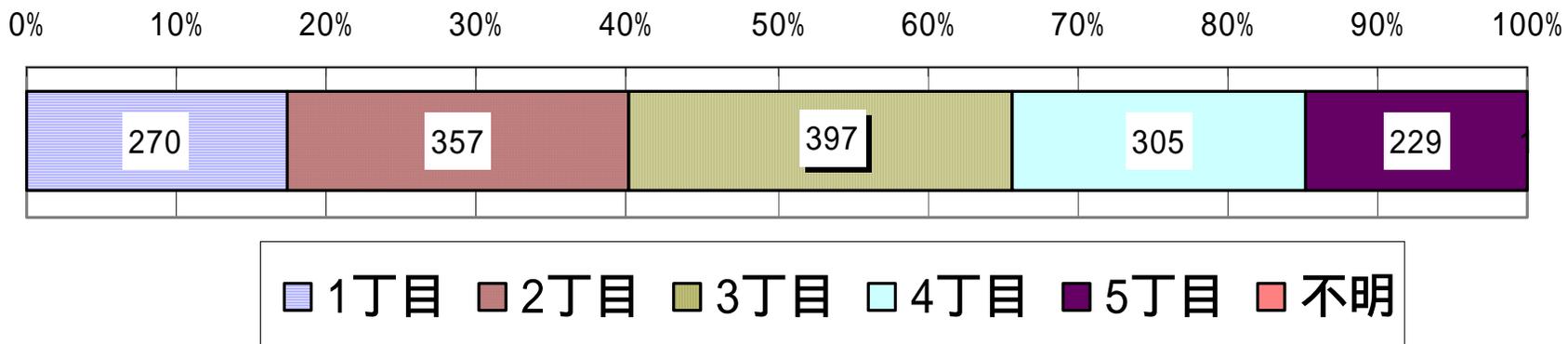
アンケート回収数：1,559部（回収率：約32%）

問1 性別



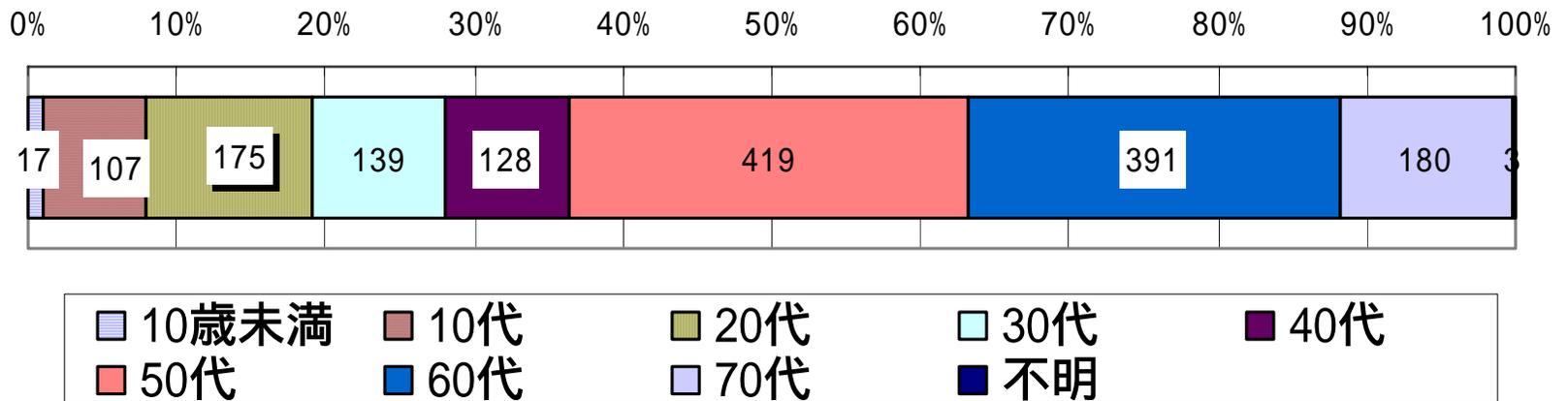
N=1559

問1 住所



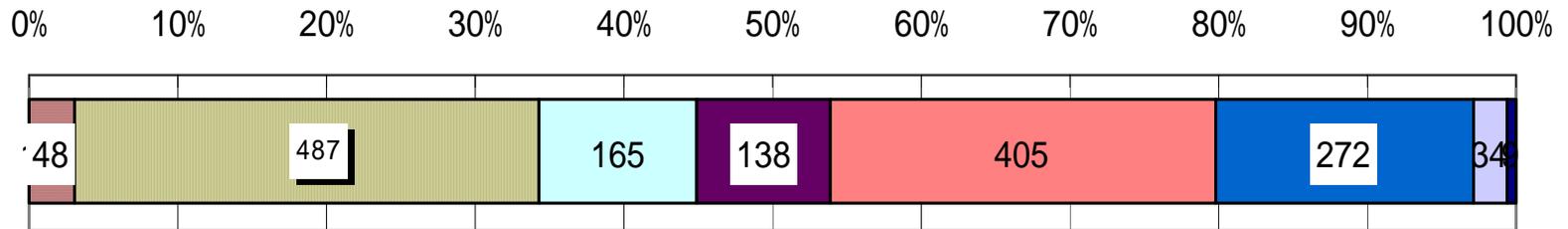
N=1559

問1 年齡



N=1559

問1 職業

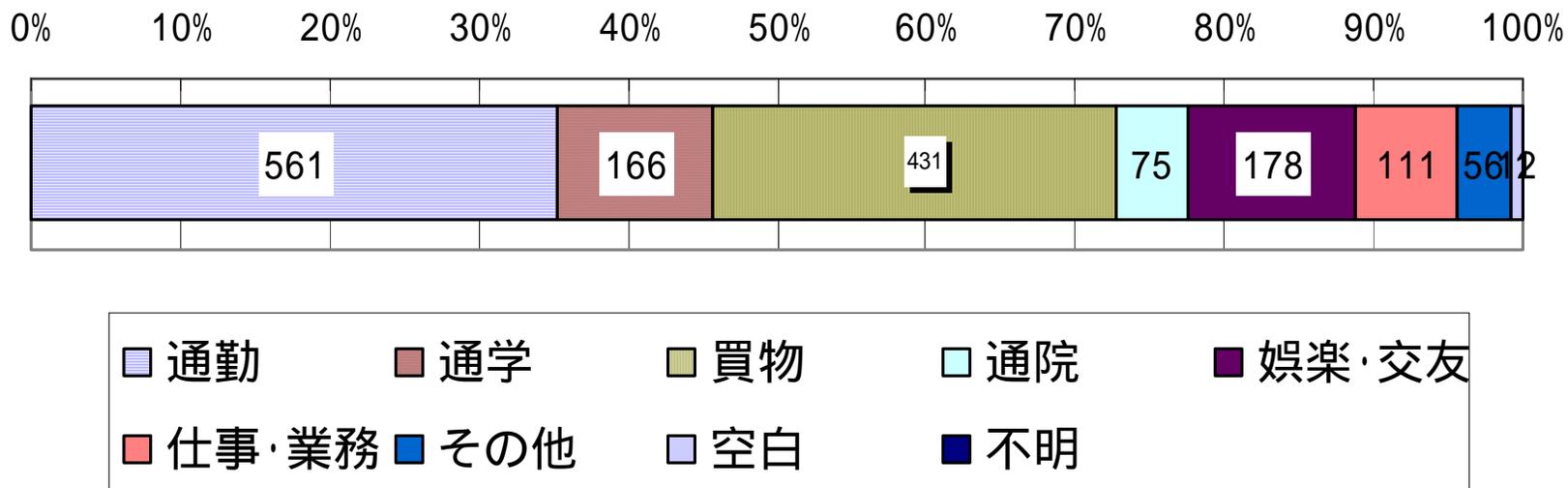


- | | | |
|------------|-------------|-----------|
| ■ 農林漁業 | ■ 自営業 | ■ 会社員・公務員 |
| ■ 学生・生徒・児童 | ■ パート・アルバイト | ■ 主婦・家事 |
| ■ 無職 | ■ その他 | ■ 不明 |

N=1559

問2-1 主な外出目的

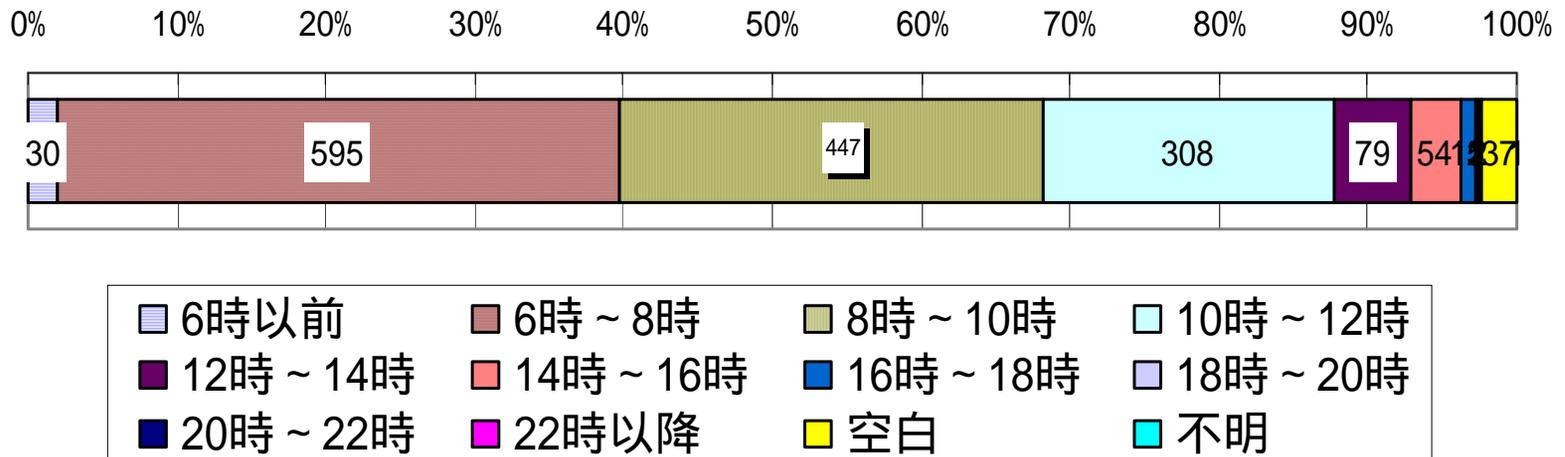
主な外出目的は、「通勤(561)」、「買物(431)」が多くこの2つで約6割を占めている。



N=1559

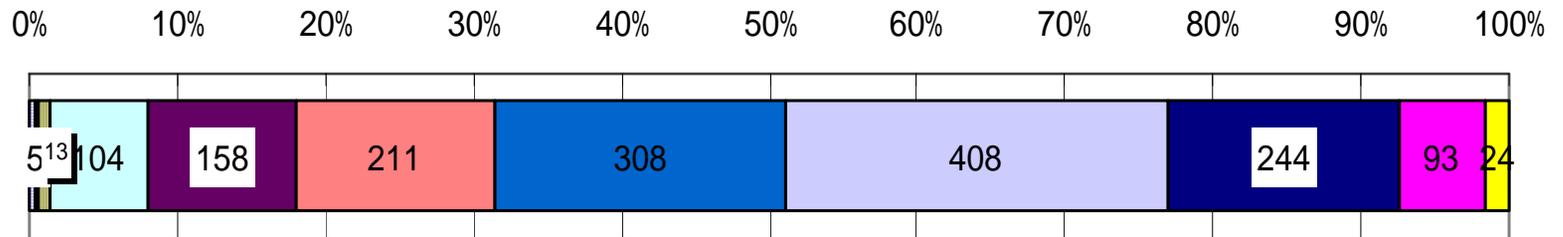
問2-2 主な外出時間帯(行き)

主な外出時間帯(行き)は、「6時～8時(595)」、「8時～10時(447)」、「10時～12時(308)」の順に多くなっており、この3つで約85%を占めている。



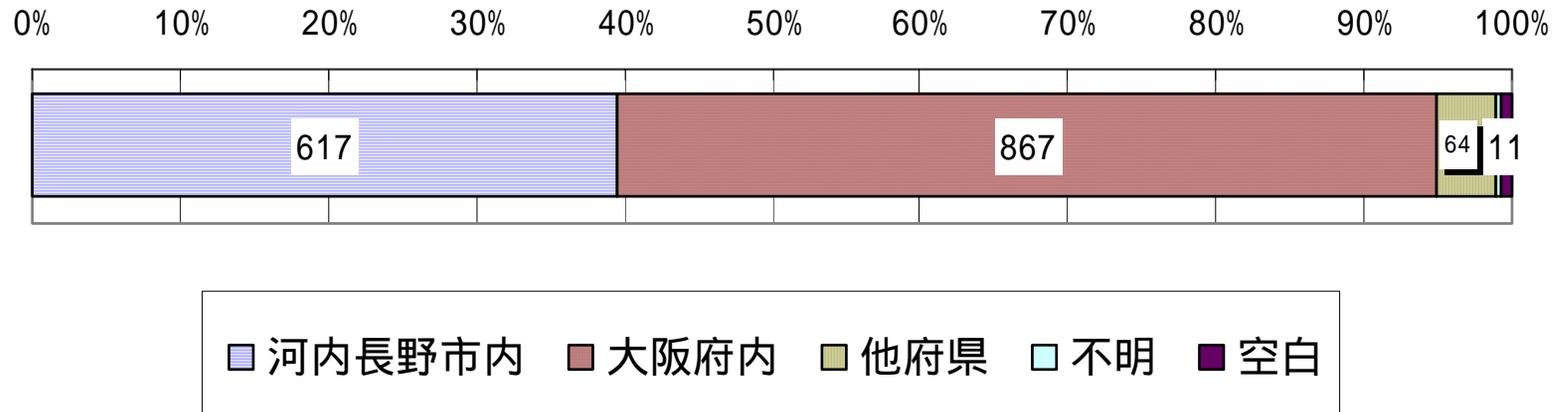
問2-2 主な外出時間帯(帰り)

主な外出時間帯(帰り)は、「18時～20時(408)」、「16時～18時(308)」、「20時～22時(244)」の順に多くなっており、この3つで約6割を占めている。



問2-3 主な外出先

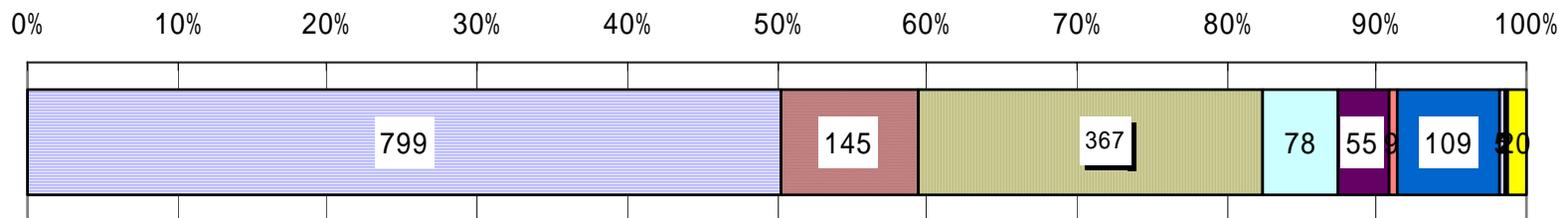
主な外出先は、「大阪府内(867)」、「河内長野市内(617)」となっている。



N=1559

問2-4 主な交通手段

主な交通手段は、「鉄道(799)」が最も多く、約半数を占めている。自動車利用(運転・同乗)も多く約34%を占めている。

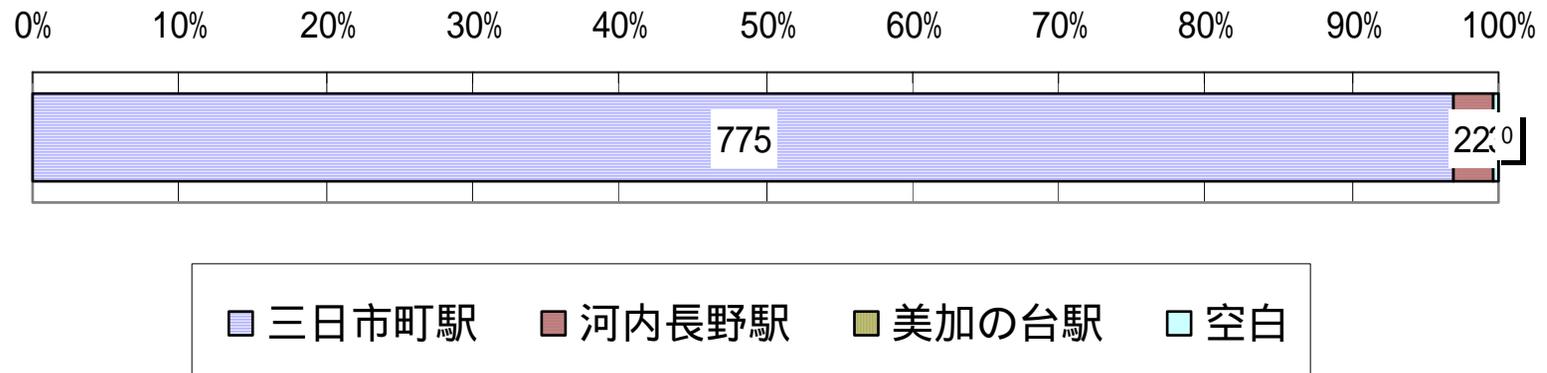


N=1559

問2-5 主な利用駅

問2-4で「鉄道」を選択した方

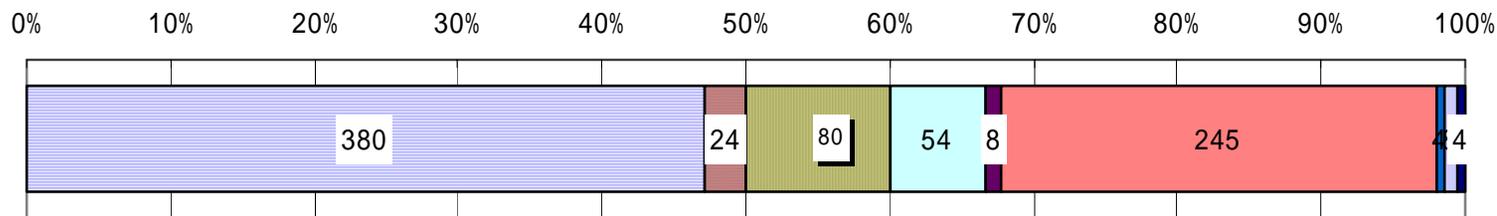
主な利用駅は、ほとんどが「三日市町駅(775)」となっている。



問2-5 主な利用駅への交通手段

問2-4で「鉄道」を選択した方

主な利用駅へのアクセス手段は、「バス(380)」が最も多く、次に「徒歩(245)」が多くなっている。

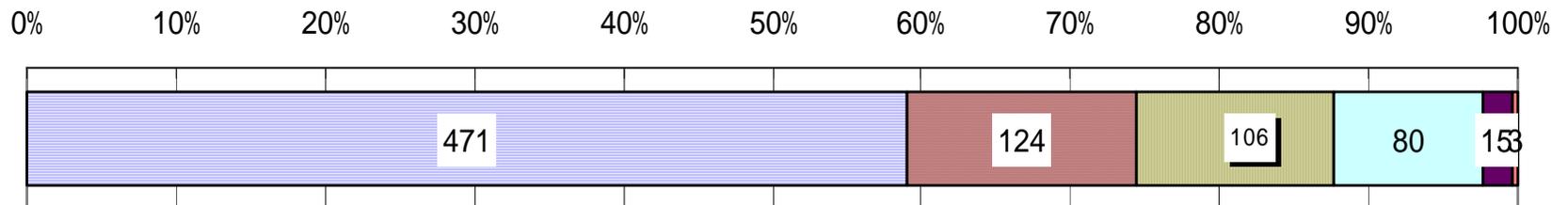


- | | | |
|-----------|-----------|-----------|
| ■ バス | ■ 自動車(運転) | ■ 自動車(同乗) |
| ■ 自動二輪・原付 | ■ 自転車 | ■ 徒歩 |
| ■ タクシー | ■ 福祉タクシー | ■ 空白 |

問2-6 外出頻度

問2-4で「鉄道」を選択した方

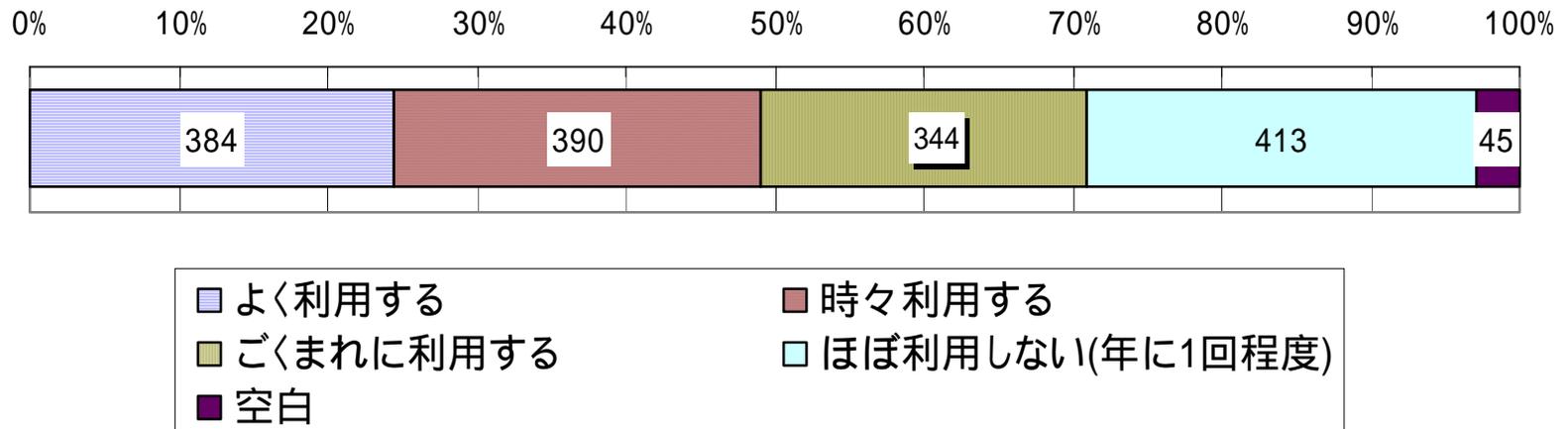
主な利用駅への外出頻度は、「週に5日以上(471)」が最も多く全体の約6割を占めている。



- 週に5日以上
- 週に3~4日
- 週に1~2日
- 月に1~2日
- 月に1日未満
- 空白

問3-1 清見台線の利用状況

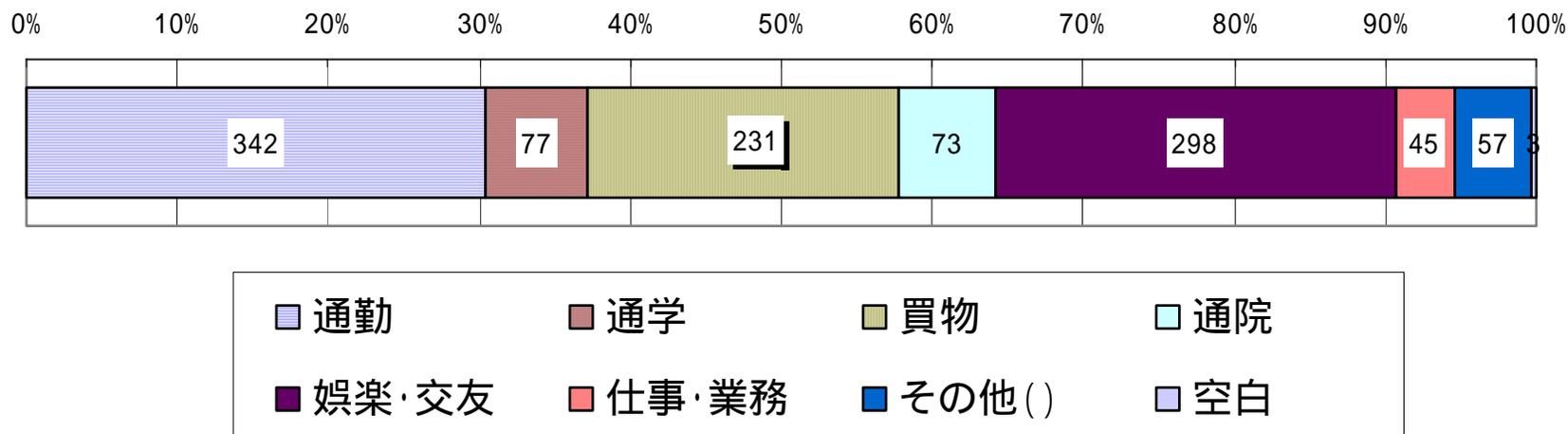
清見台線の利用状況は、「ほぼ利用しない(年に1回程度)(413)」が最も多い。また、「よく利用する(384)」、「時々利用する(390)」は約半数を占めている。



問3-2 清見台線の主な利用目的

問3-1で「よく利用する」「時々利用する」「ごくまれに利用する」を選択した方

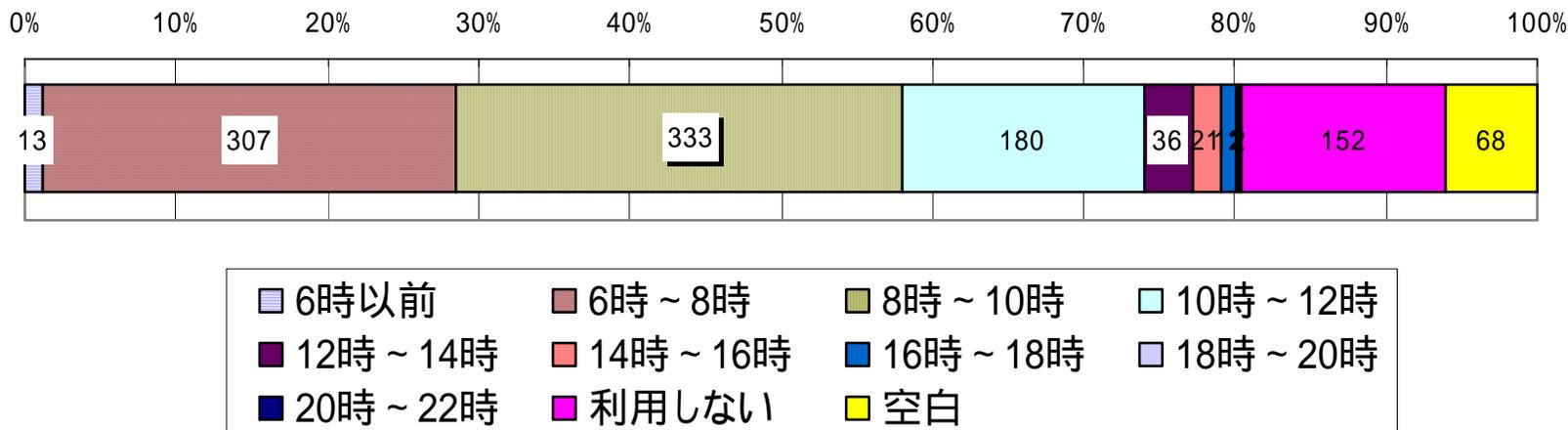
清見台線の主な利用目的は、「通勤(342)」、「娯楽・交友(298)」、「買物(231)」の順に多くなっている



問3-3 清見台線の利用時間(行)

問3-1で「よく利用する」「時々利用する」「ごくまれに利用する」を選択した方

清見台線の利用時間(行き)は、「8時～10時(333)」、「6時～8時(307)」の2つで約57%を占めている。

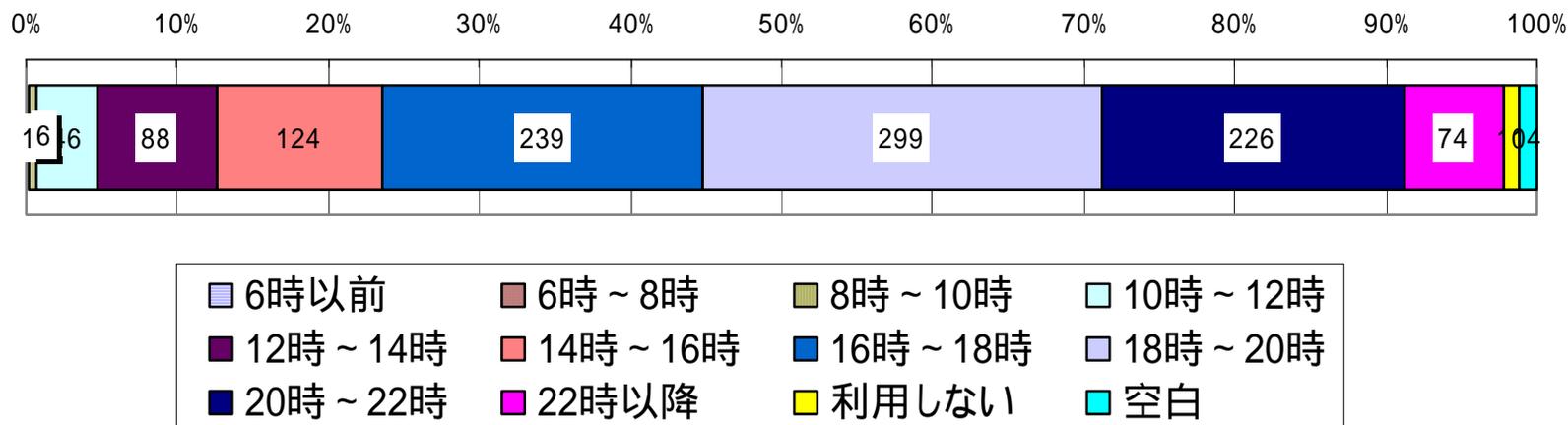


N=1118

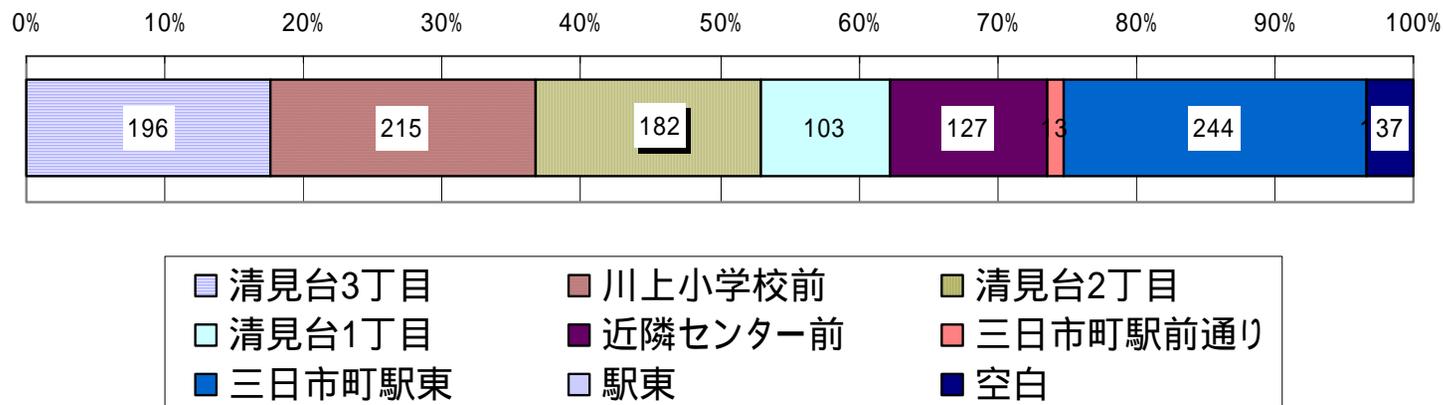
問3-3 清見台線の利用時間(帰)

問3-1で「よく利用する」「時々利用する」「ごくまれに利用する」を選択した方

清見台線の利用時間(帰り)は、「18時～20時(299)」、「16時～18時(239)」、「20～22時(226)」の順で多くこの3つで約68%を占めている。

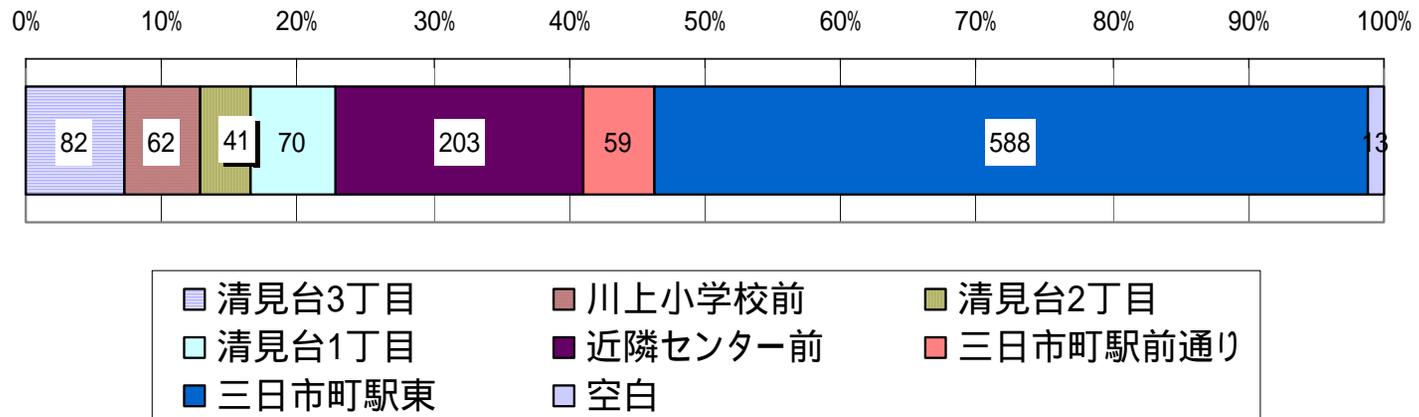


問3-4 清見台線の利用バス停(乗)



N=1118

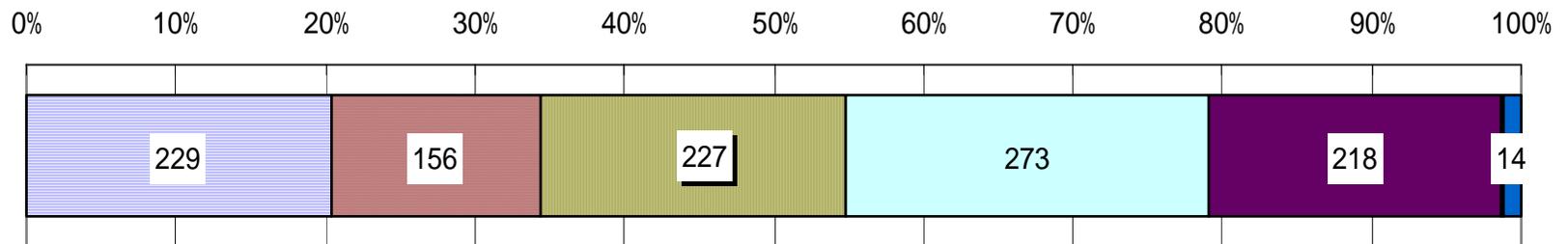
問3-4 清見台線の利用バス停(下)



N=1118

問3-5 清見台線の利用頻度

清見台線の利用頻度は、「週に5日以上(229)」と「週に3～4日(156)」の比較的利用の多い層は約34%で、「週に1～2日(227)」と「月に1～2日(273)」の比較的利用が少ない層は約45%となっている。

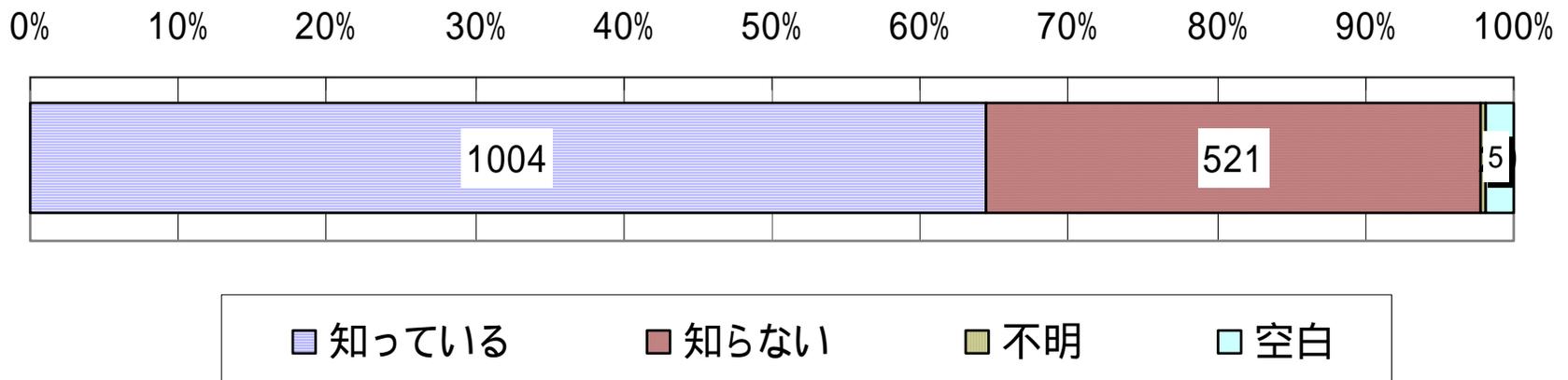


■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～2日
■ 月に1日未満 ■ 不明 ■ 空白

N=1118

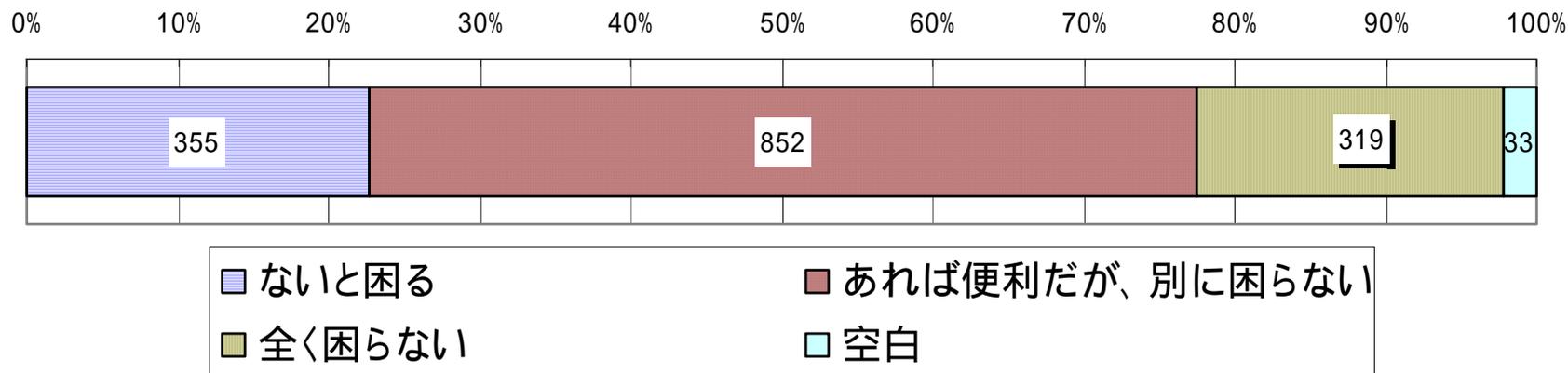
問4-1 地域要望バス路線の認知

地域が要望しているバス路線について、「知っている(1004)」が約64%を占めているが、一方で「知らない(521)」も約33%を占めている。



問4-2 地域要望バス路線がないと困るか？

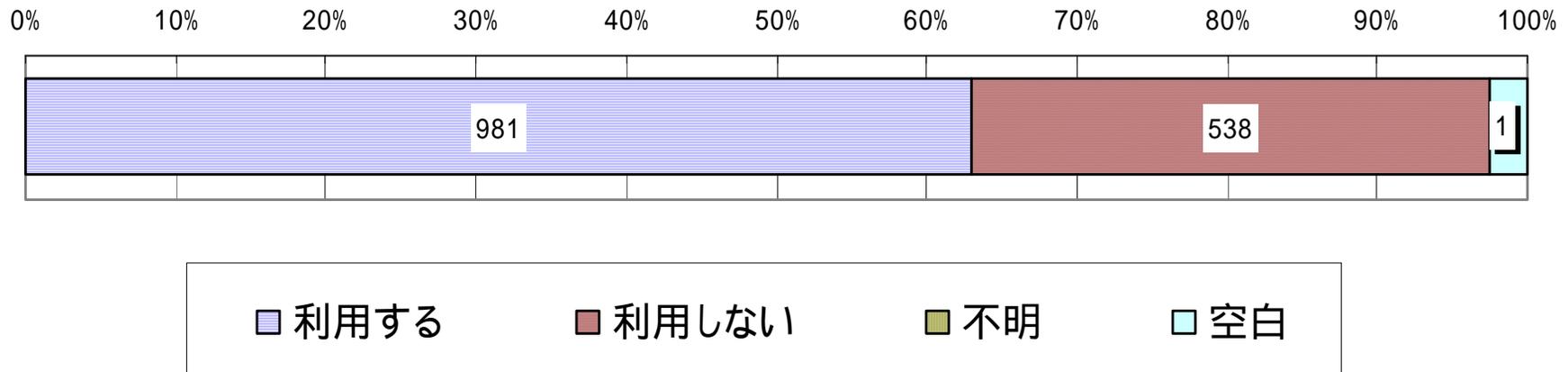
地域が要望バス路線について、「あれば便利だが、別に困らない(852)」が半数以上となっており、これに「全く困らない(319)」を加えると約75%を占める。一方、「ないと困る(355)」は約22%となっている。



N=1559

問4-3 地域要望バス路線が運行すれば利用するか？

地域が要望バス路線の利用意向について、約63%の人が「利用する(981)」と答えている。

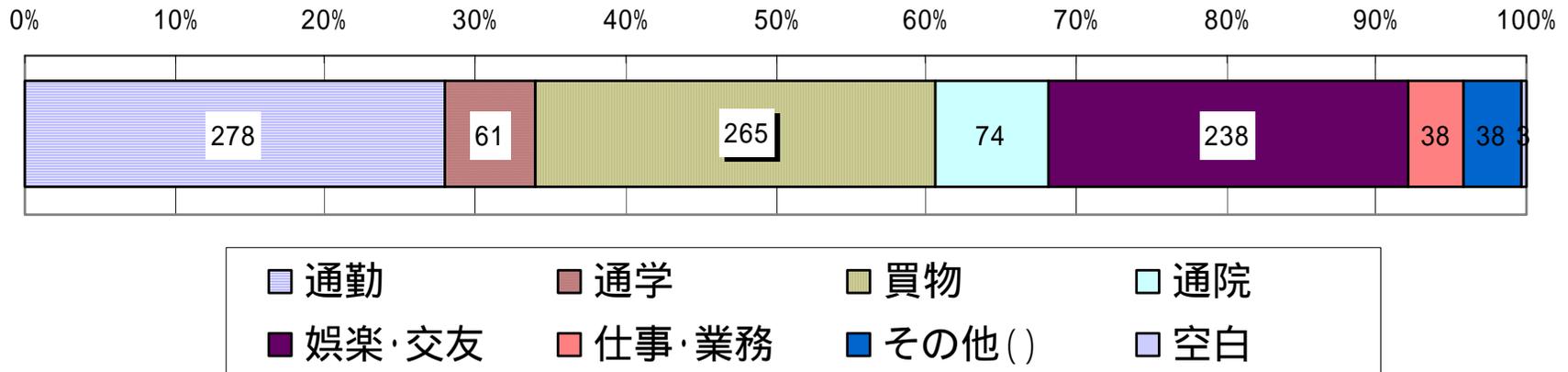


N=1559

問4-4 地域要望バス路線の 利用目的

問4-3で「利用する」を選択した人

地域要望バス路線の利用目的について、「通勤(278)」、「買物(265)」、「娯楽・交友(238)」の順で多くなっている。問3-2と比べて「買物」と「娯楽・交友」の順番が入れ替わっている。

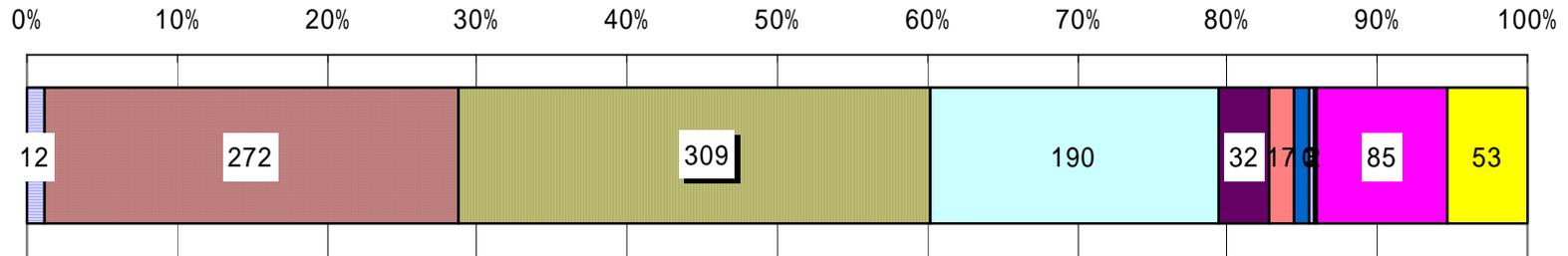


N=981

問4-5 地域要望バス路線の 利用時間帯(行)

問4-3で「利用する」を選択した人

地域要望バス路線の利用時間帯(行き)について、午前中での利用が8割近くを占めており、特に「8～10時(309)」、「6～8時(309)」の2つで約6割を占めている。

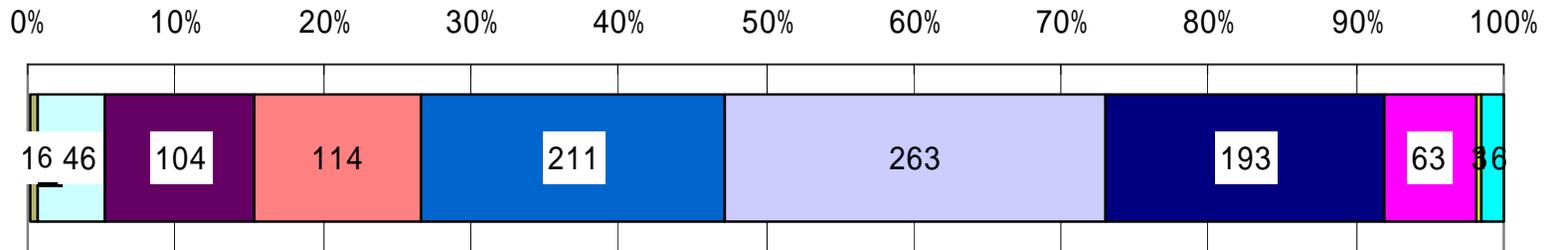


N=981

問4-5 地域要望バス路線の 利用時間帯(帰)

問4-3で「利用する」を選択した人

地域要望バス路線の利用時間帯(帰り)について、「18～20時(263)」が最も多くなっている。全体の約7割の人が16時～22時の間での利用を考えている。

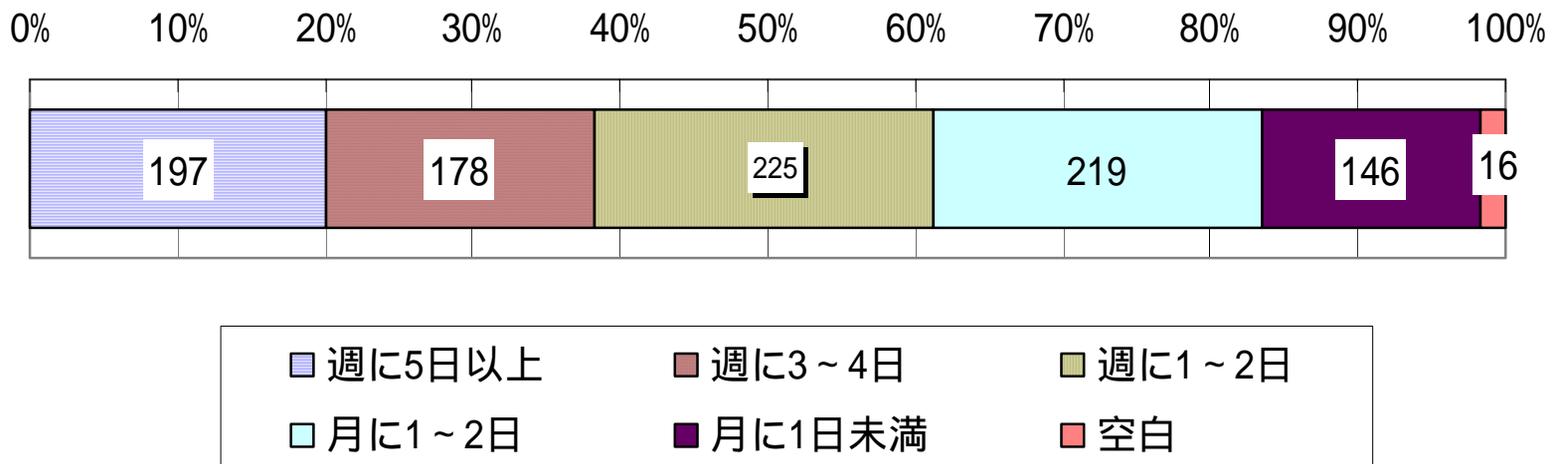


N=981

問4-6 地域要望バス路線の 利用頻度

問4-3で「利用する」を選択した人

地域要望バス路線の利用頻度について、「週に1～2日(225)」、「月に1～2日(219)」、「週に5日以上(197)」の順で多く、比較的利用頻度の低い層が上位を占めている。

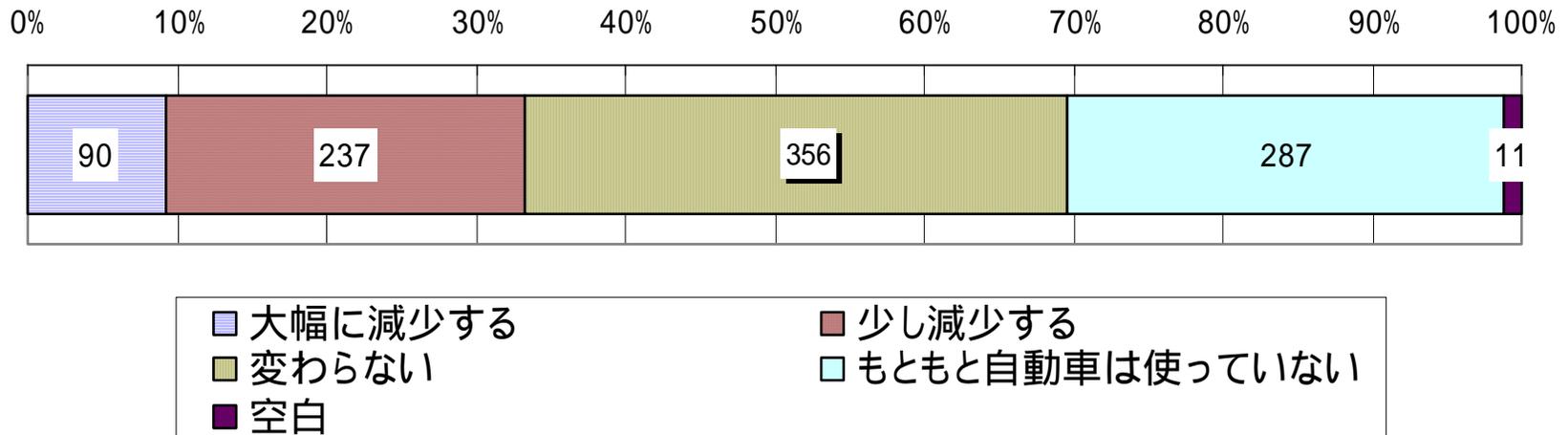


N=981

問4-7 地域要望バス路線の運行 による車利用の変化

問4-3で「利用する」を選択した人

地域要望バス路線の運行による車利用の変化について、「変わらない(356)」が最も多くなっている。一方、「大幅に減少する(90)」と「少し減少する(237)」の2つで約33%となっている。

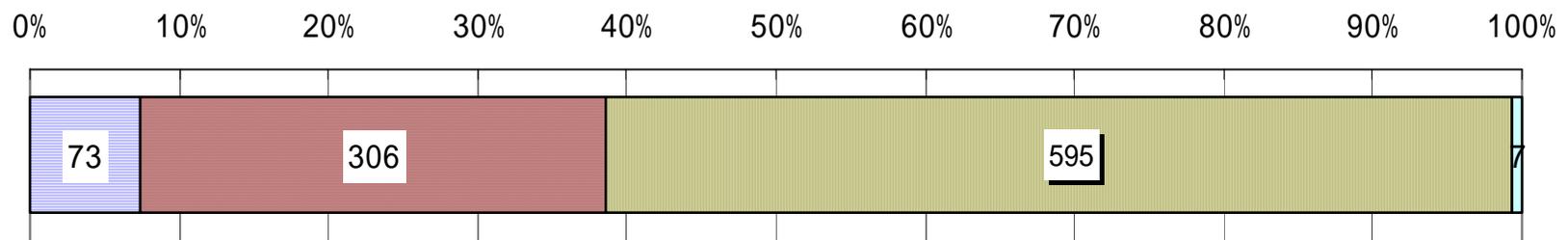


N=981

問4-8 地域要望バス路線の運行 による外出回数の変化

問4-3で「利用する」を選択した人

地域要望バス路線の運行による外出回数の変化について、「変わらない(595)」が約6割を占めている。一方、「大幅に増加する(73)」と「少し増加する(306)」の2つで約39%となっている。



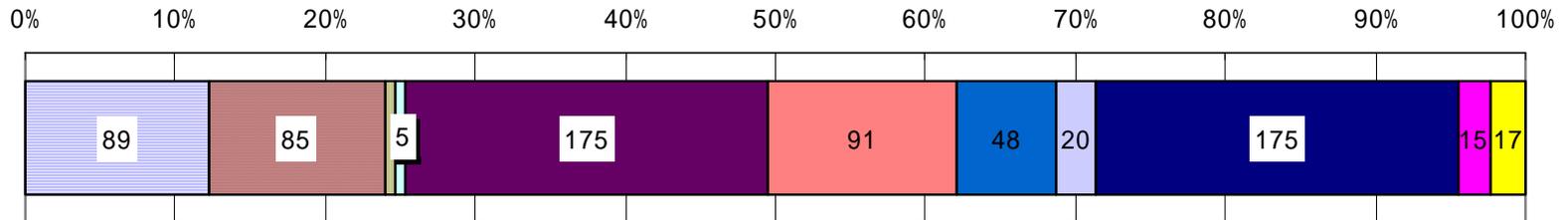
■ 大幅に増加する ■ 少し増加する ■ 変わらない ■ 空白

N=981

問4-9 地域要望バス路線を利用 しない理由(複数選択可)

問4-3で「利用しない」を選択した人

地域要望バス路線を利用しない理由について、「自動車(運転)を利用する(175)」と「徒歩で移動する(175)」が同数で最も多い。

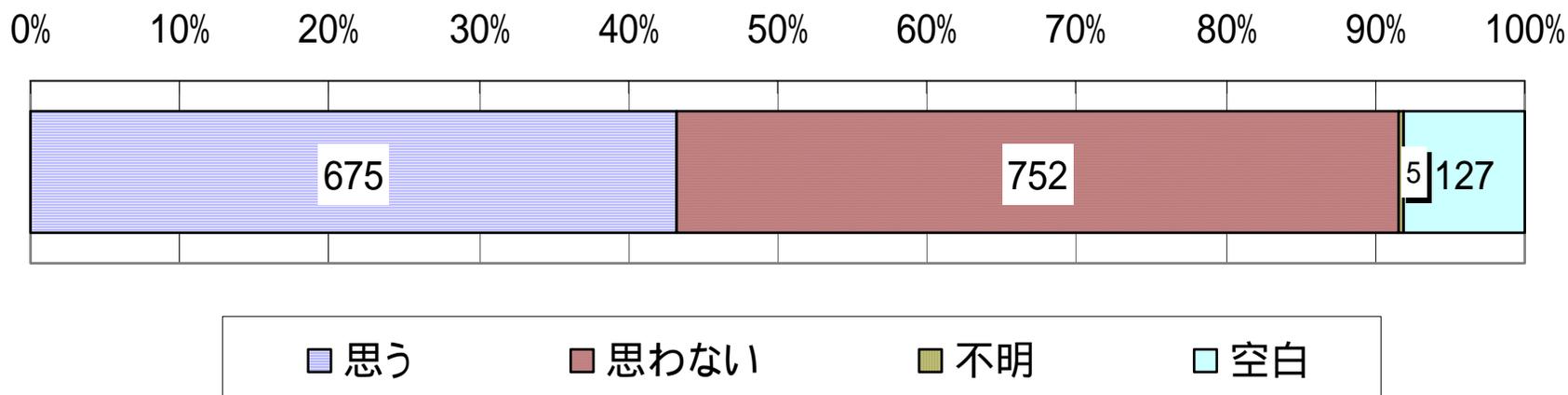


- | | |
|----------------|-----------------|
| ■ その付近に用事がない | ■ 今のバスルートの方が良い |
| ■ 他の買物施設を利用する | ■ 地域内の買物施設を利用する |
| ■ 自動車(運転)を利用する | ■ 自動車(同乗)を利用する |
| ■ 自動二輪・原付を利用する | ■ 自転車を利用する |
| ■ 徒歩で移動する | ■ その他() |
| ■ 空白 | |

N=538

問5-1 清見台線の改善で 利用は増加すると思うか

清見台線のサービス改善による利用の増加について、「(増加すると)思う(675)」よりも「(増加すると)思わない(752)」の方が多い。

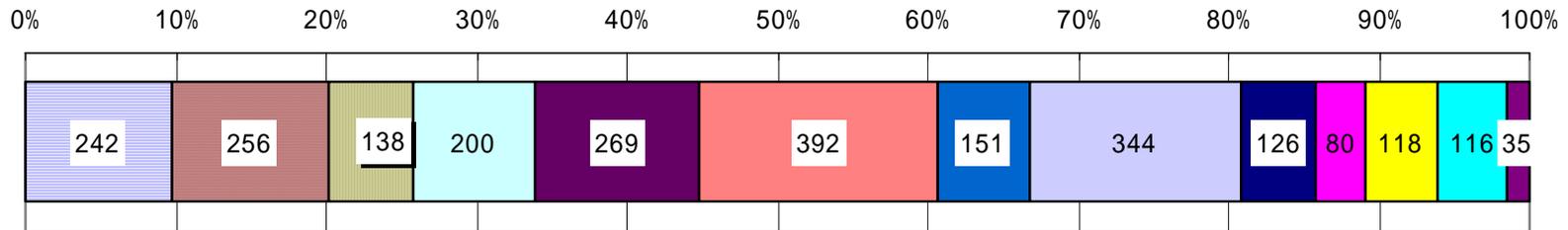


N=1559

問5-2 清見台線の改善内容 (複数選択可)

問5-1で「思う」を選択した人

清見台線のサービス改善の具体的な内容について、「運賃(392)」と「鉄道や他のバスとの乗り継ぎ(344)」が他より多くなっているが、改善項目は多様化している。



- 自宅からバス停までの距離
- 運行時間帯
- 運行ルート
- 時間帯別便数
- バス停施設(ベンチ等)
- わかりやすさ(乗場、時刻表等)
- 段差や車いすへの配慮
- 空白
- 運行時間帯
- 一日の便数
- 運賃
- 鉄道や他のバスとの乗り継ぎ
- 乗り心地
- その他

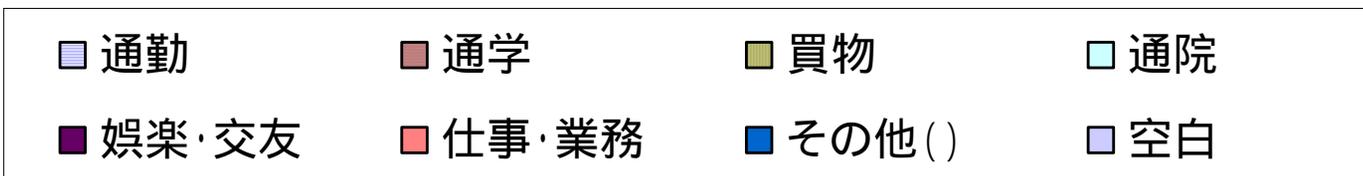
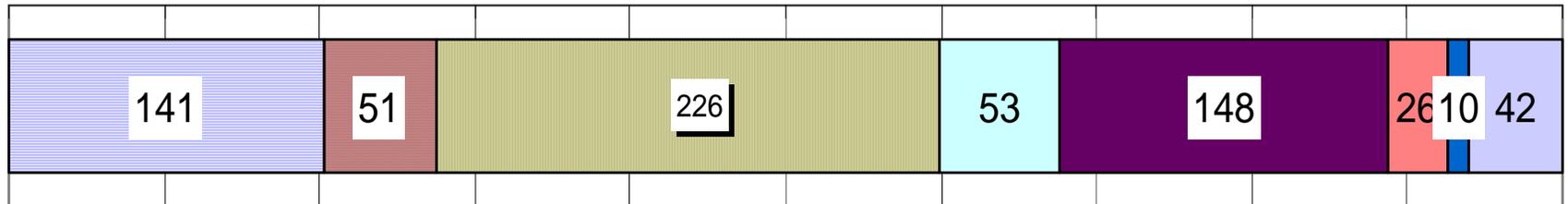
N=675

問5-3 清見台線の改善で利用が増加する目的

問5-1で「思う」を選択した人

清見台線のサービス改善で利用が増加する目的については、「買物(226)」が多くなっている。

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

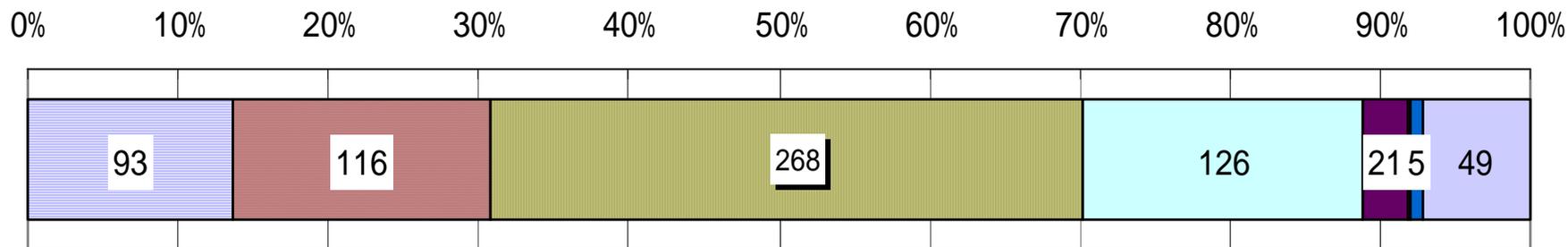


N=675

問5-4 清見台線の改善でどのくらい利用が増加するか

問5-1で「思う」を選択した人

清見台線のサービス改善で利用が増加する頻度については、「週に1～2日(268)」が多くなっている。



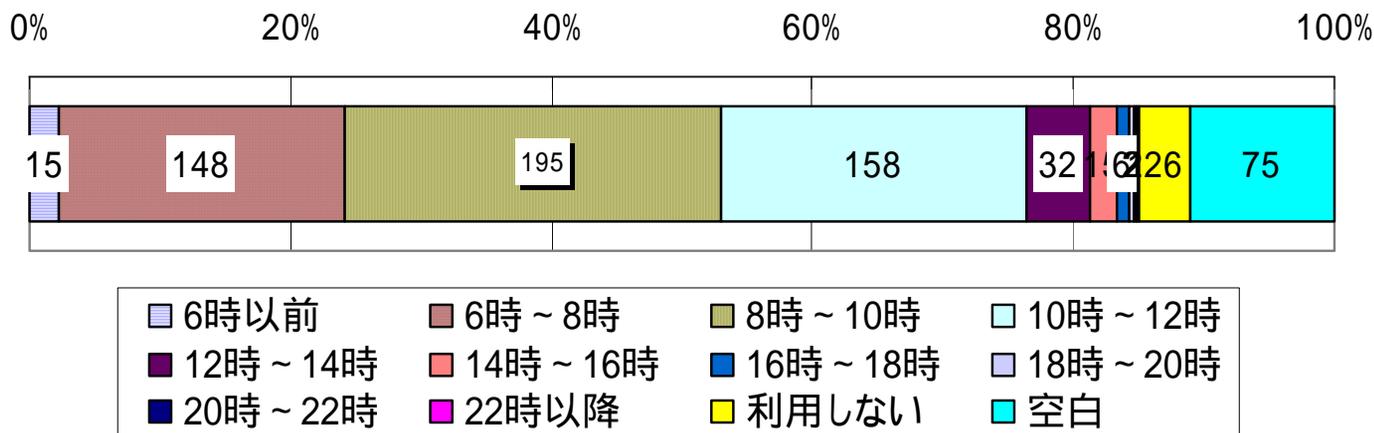
□ 週に5日以上 □ 週に3～4日 □ 週に1～2日 □ 月に1～2日
■ 月に1日未満 □ 不明 ■ その他 □ 空白

N=675

問5-5 清見台線の改善で利用する時間は(行)

問5-1で「思う」を選択した人

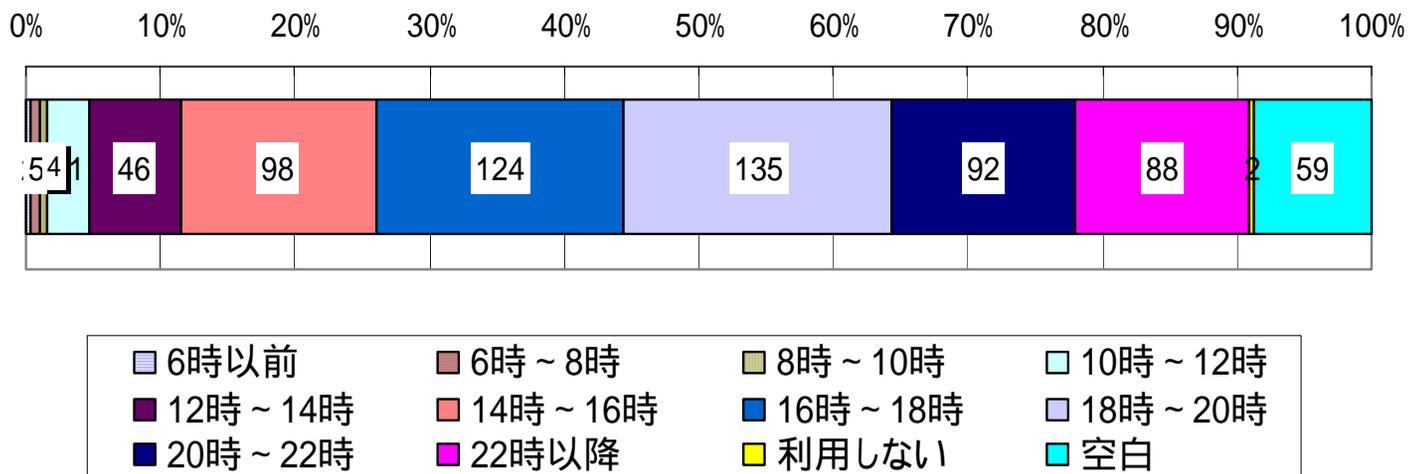
清見台線のサービス改善で利用する時間帯(行き)については、「8～10時(195)」、「10時～12時(158)」、「6時～8時(148)」の順でが多くこの3つで約74%を占めている。



問5-5 清見台線の改善で利用する時間は(帰)

問5-1で「思う」を選択した人

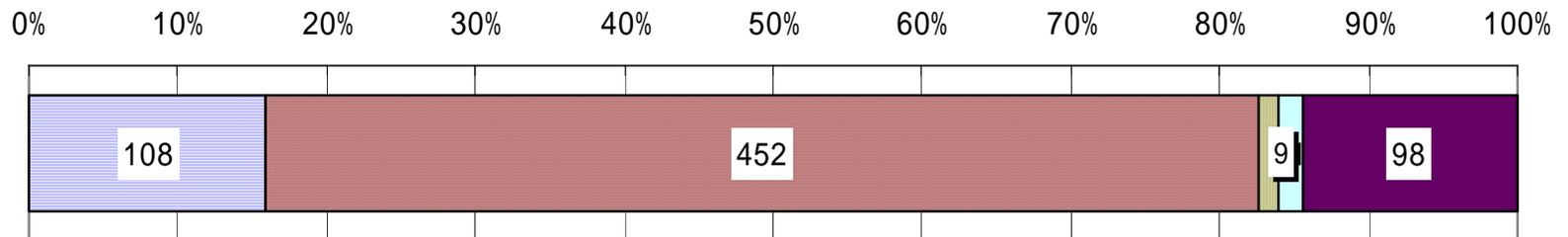
清見台線のサービス改善で利用する時間帯(帰り)については、「18～20時(135)」、「16時～18時(124)」、「14時～16時(98)」の順で多くこの3つで約72%を占めている。



問5-5 清見台線の改善でどこへ行くのに利用が増えるか

問5-1で「思う」を選択した人

清見台線の改善での利用先は、「電車に乗るために駅までバスを使う(452)」が圧倒的に多く、バスを鉄道の端末交通手段として考えている人が多い。

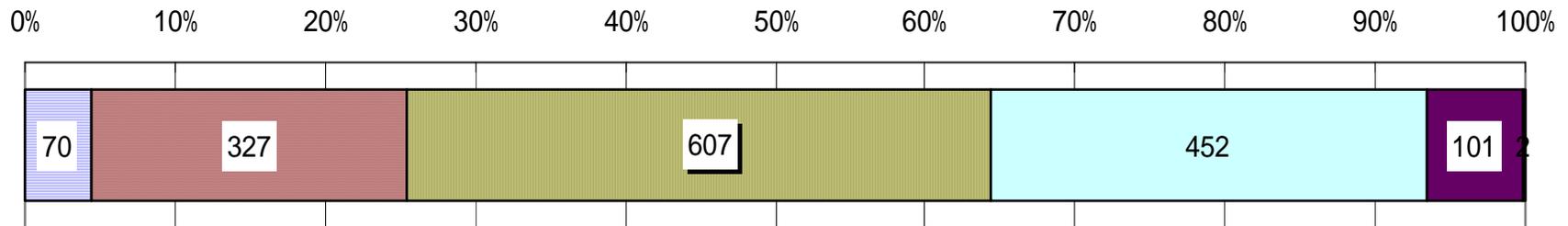


- 目的地の近くまでバスを使う
- 電車に乗るために駅までバスを使う
- 他のバス路線に乗り継ぐためにバスを使う
- その他()
- 空白

N=675

問6-1 協働への参加意識

協働への参加意識については、参加したいと思う層より参加したくない層の方が2倍以上多い。

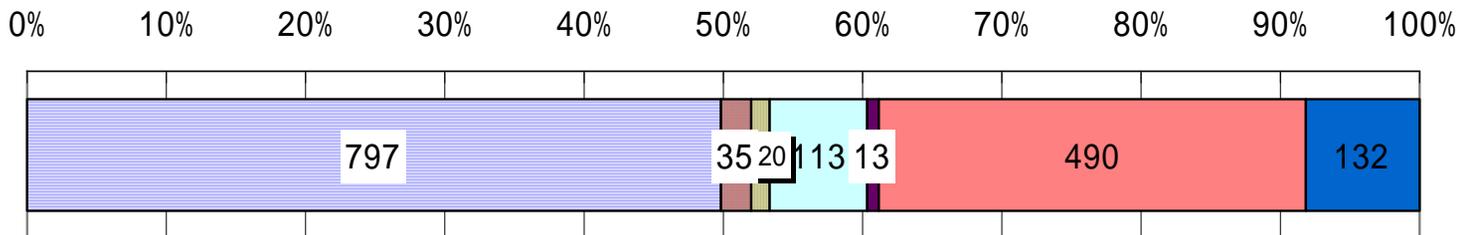


- 大いに参加したい
- どちらかといえば参加したい
- どちらかといえば参加したくない
- 参加したくない
- 空白
- 不明

N=1559

問6-2 公共交通を維持していくために協力できることは (複数選択可)

公共交通を維持するために協力できることは、「バスの利用回数を増やす(797)」が最も多いが、「特に協力できそうなものはない(490)」もその次に多くなっている。

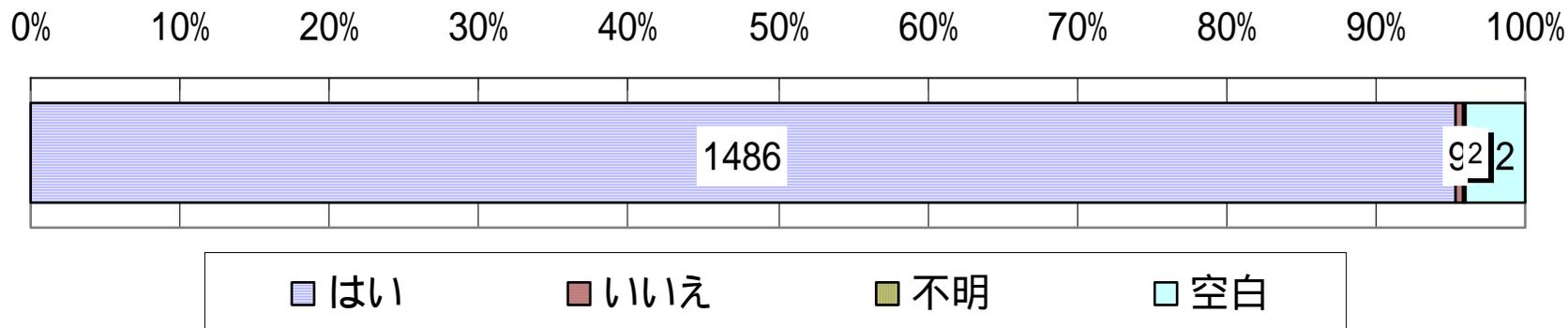


- バスの利用回数を増やす
- 経費の一部を負担する
- ボランティアでバスに乗り、運転以外のお手伝いをする
- バス停を使いやすくする(掃除など)
- その他()
- 特に協力できそうなものはない
- 空白

N=1559

問6-3 清見台地域にバスは必要 だと思えるか

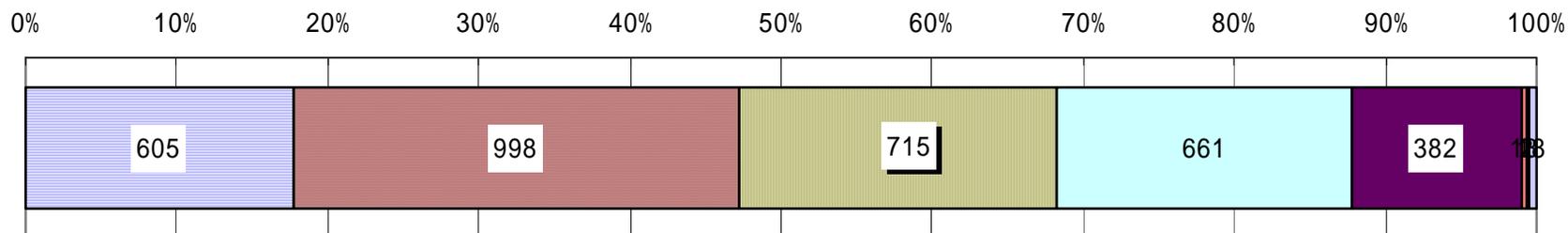
清見台地域にバスは必要だと思えるかについて、ほとんどの人が「はい(1486)」と答えている。



問6-4 バスが必要と思う理由 (複数選択可)

問6-3で「はい」を選択した人

清見台地域にバスは必要と思う理由について、「現在、地域住民にとって必要である(998)」が最も多い。



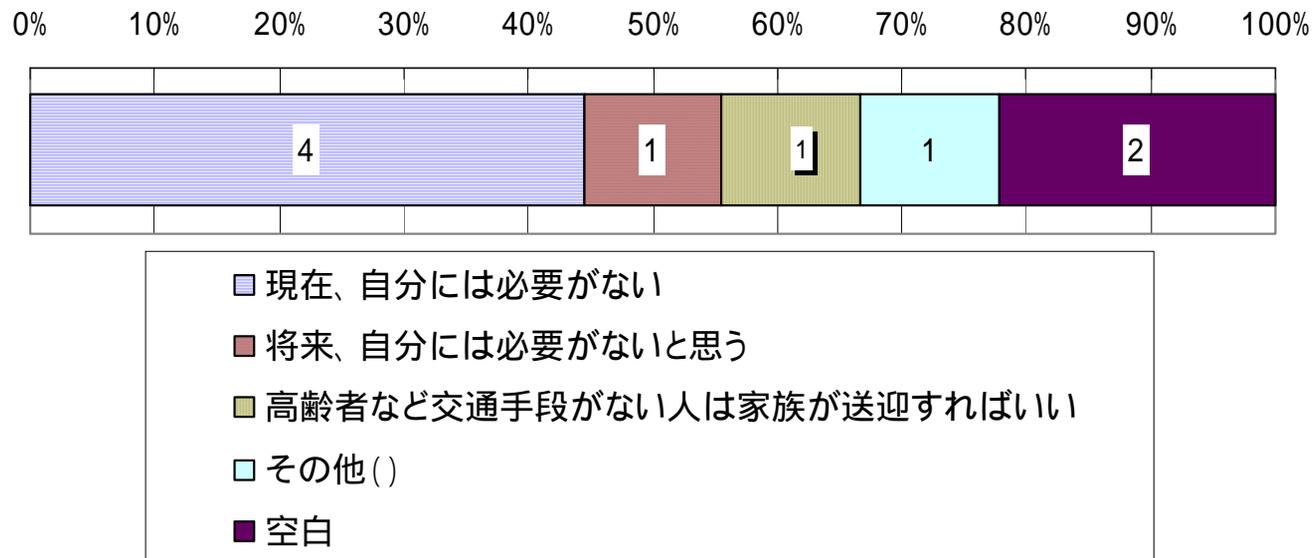
- 現在、自分が必要としている
- 現在、地域住民にとって必要である
- 将来、自分が必要になると思う
- 将来、地域住民にとって必要になると思う
- 来客の移動手段として必要である
- その他()
- 不明
- 空白

N=1486

問6-4 バスが必要ないと思う理由 (複数選択可)

問6-3で「いいえ」を選択した人

清見台地域にバスは必要ないと思う理由について、「現在、自分には必要ない(4)」が多くなっている。



N=9

清見台地域の公共交通に関するアンケート調査のお願い

このアンケート調査は、清見台地域の公共交通の需要等を把握するため清見台にお住まいの小学生以上を対象に実施します。アンケート結果は地域の公共交通を考えるための基礎資料として活用し、本調査以外の目的で使用することはありません。本調査の主旨をご理解の上、ご協力の程お願い申し上げます。

なお、アンケートの回答は別添「アンケート調査回答票」に記入し、10月31(日)までに世帯で取りまとめの上、各班長までご提出くださいますようお願いいたします。

【調査主体】 清見台自治会・河内長野市・大阪市立大学

【問い合わせ先】 清見台自治会 会長 池田 TEL：090-7369-9854

河内長野市 交通政策課 野之上・中野 (TEL：53-1111 内線 581)

大阪市立大学 工学研究科 伊勢(担当)・日野(教授) (TEL：06-6605-2730)

問1 あなたご自身のことについておたずねします。

性別

1. 男性 2. 女性

住所

清見台()丁目

年齢

1. 10歳未満 2. 10代 3. 20代 4. 30代 5. 40代 6. 50代 7. 60代 8. 70代以上

職業

(1つ選択)

1. 農林漁業 2. 自営業 3. 会社員・公務員 4. 学生・生徒・児童
5. パート・アルバイト 6. 主婦・家事 7. 無職 8. その他()

問2 あなたの現在の主な外出についておたずねします。

問2-1 主にどのような目的で外出していますか？(1つ選択)

1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. 娯楽・交友 6. 仕事・業務 7. その他()

問2-2 主にどの時間帯に外出していますか？(行きと帰りそれぞれ1つ番号を記入)

行き	【番号】	帰り	【番号】	
1. 6時以前	2. 6時～8時	3. 8時～10時	4. 10時～12時	5. 12時～14時
6. 14時～16時	7. 16時～18時	8. 18時～20時	9. 20時～22時	10. 22時以降

問2-3 その主な外出先はどこですか？(1つ選択)

1. 河内長野市内 2. 大阪府内(1.を除く) 3. 他府県

問2-4 そこへは主にどの交通手段を使っていますか？(1つ選択)

1. 鉄道 2. バス 3. 自動車(運転) 4. 自動車(同乗) 5. 自動二輪・原付
6. 自転車 7. 徒歩 8. タクシー 9. 福祉タクシー 10. その他()

問2-5 問2-4で「1.鉄道」を選んだ方におたずねします。

よく利用される駅とそこへの主な交通手段は何ですか？(それぞれ1つ選択)

利用駅	1. 三日市町駅	2. 河内長野駅	3. 美加の台駅	4. その他()					
交通手段	1. バス	2. 自動車(運転)	3. 自動車(同乗)	4. 自動二輪・原付	5. 自転車	6. 徒歩	7. タクシー	8. 福祉タクシー	9. その他()

問2-6 そこへは、どのくらいの頻度で外出していますか？(1つ選択)

1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に1～2日 5. 月に1日未満

問3 あなたの南海バス清見台線の利用状況についておたずねします。

問3-1 普段どのくらい利用していますか？（1つ選択）

1. よく利用する 2. 時々利用する 3. ごくまれに利用する 4. ほぼ利用しない(年に1回程度)

問3-2 主にどのような目的で利用していますか？（1つ選択）

1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. 娯楽・交友 6. 仕事・業務 7. その他 ()

問3-3 主にどの時間帯で利用していますか？（行きと帰りそれぞれ1つ番号を記入）

行き	【番号】	帰り	【番号】
1. 6時以前	2. 6時～8時	3. 8時～10時	4. 10時～12時
5. 12時～14時	6. 14時～16時	7. 16時～18時	8. 18時～20時
9. 20時～22時	10. 22時以降	11. 利用しない	

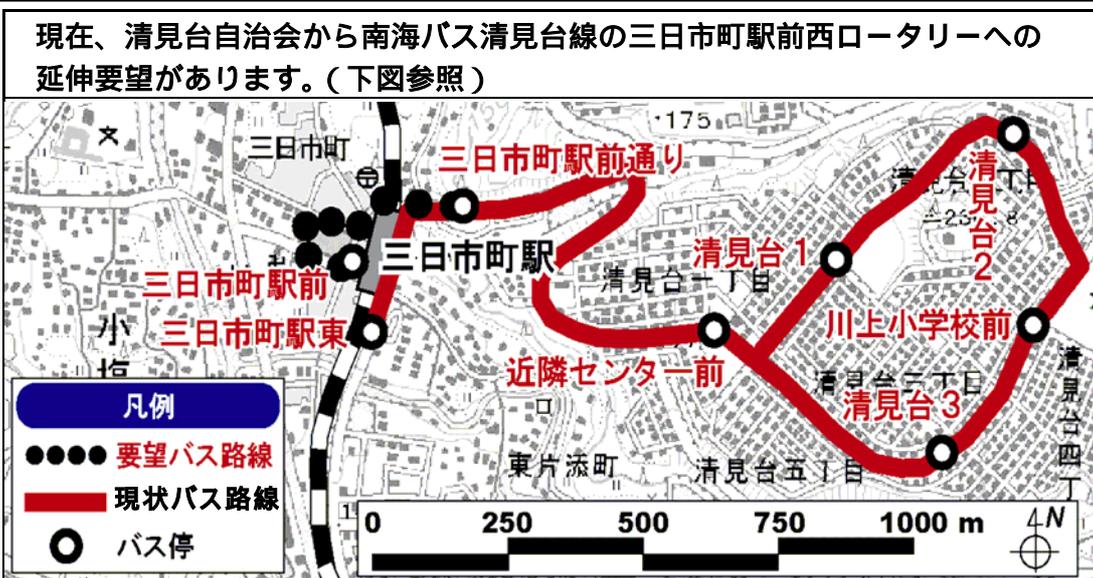
問3-4 主にどこからどこまでの間で利用していますか？（乗車・降車バス停それぞれ1つ番号を記入）

乗車バス停	【番号】	降車バス停	【番号】
1. 清見台3丁目	2. 川上小学校前	3. 清見台2丁目	4. 清見台1丁目
5. 近隣センター前	6. 三日市町駅前通り	7. 三日市町駅東	

問3-5 そこへは、どのくらいの頻度で利用していますか？（1つ選択）

1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に1～2日 5. 月に1日未満

問4 南海バス清見台線に関する地域要望についておたずねします。



問4-1 上図の要望バス路線（●●●）があることを知っていましたか？（1つ選択）

1. 知っている 2. 知らない

問4-2 上図の要望バス路線（●●●）が無ければ、あなたは困りますか？（1つ選択）

1. ないと困る 2. あれば便利だが、別に困らない 3. 全く困らない

問4-3 要望バス路線が運行した場合、あなたは利用しますか？（1つ選択）

1. 利用する 2. 利用しない

問4-4 へ

問4-9 へ

問4-4 主にどのような目的で利用しますか？（1つ選択）

1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. 娯楽・交友 6. 仕事・業務 7. その他（ ）

問4-5 主にどの時間帯で利用しますか？（行きと帰りそれぞれ1つ番号を記入）

行き	【番号】			帰り	【番号】
1. 6時以前	2. 6時～8時	3. 8時～10時	4. 10時～12時	5. 12時～14時	
6. 14時～16時	7. 16時～18時	8. 18時～20時	9. 20時～22時	10. 22時以降	
11. 利用しない					

問4-6 どのくらいの頻度で利用しますか？（1つ選択）

1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に1～2日 5. 月に1日未満

問4-7 要望バス路線が運行した場合、あなたの自動車の利用は減ると思いますか？（1つ選択）

1. 大幅に減少する 2. 少し減少する 3. 変わらない 4. もともと自動車は使っていない

問4-8 要望バス路線が運行した場合、あなたの外出回数は増えると思いますか？（1つ選択）

1. 大幅に増加する 2. 少し増加する 3. 変わらない

問4-9 問4-3で「2.利用しない」を選んだ方におたずねします。利用しない理由は何ですか？（複数選択可）

1. その付近に用事がない 2. 今のバスルートの方が良い 3. 他の買物施設を利用する
 4. 地域内の買物施設を利用する 5. 自動車(運転)を利用する 6. 自動車(同乗)を利用する
 7. 自動二輪・原付を利用する 8. 自転車を利用する 9. 徒歩で移動する
 10. その他（ ）

問5 南海バス清見台線の改善とその利用意向についておたずねします。

問5-1 問4の要望バス路線以外の清見台線のバスサービスが改善された場合、あなたのバス利用は増えると思いますか？（1つ選択）

1. 思う 2. 思わない

問6 へ

問5-2 何が改善されればバスの利用が増えると思いますか？（複数選択可）

該当する番号を選んだ後、それぞれについて具体的な改善内容をご記入ください。

選択肢	具体的内容
1. 自宅からバス停までの距離	自宅から()m以内にバス停があればよい。
2. 運行時間帯	
3. 運行ルート	
4. 一日の便数	1日に()便ほど運行してほしい。
5. 時間帯別便数	
6. 運賃	バスに1回乗るのに()円くらいが良い。
7. バス停施設(ベンチ等)	(具体的に:)
8. 鉄道や他のバスとの乗り継ぎ	
9. わかりやすさ(乗場 時刻表 等)	
10. 乗り心地	
11. 段差や車いすへの配慮	
12. その他	(具体的に:)

問5-3 主にどのような目的でのバスの利用が増えると思いますか？（1つ選択）

1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. 娯楽・交友 6. 仕事・業務 7. その他（ ）

問5-4 どのくらいバスの利用が増えると思いますか？（増加分に相当する番号を1つ選択）

1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に1~2日 5. 月に1日未満

問5-5 主にどの時間帯でバスの利用が増えると思いますか？（行きと帰りそれぞれ1つ番号を記入）

行き	【番号】	帰り	【番号】	
1. 6時以前	2. 6時~8時	3. 8時~10時	4. 10時~12時	5. 12時~14時
6. 14時~16時	7. 16時~18時	8. 18時~20時	9. 20時~22時	10. 22時以降
11. 利用しない				

問5-6 主にどこへ行くのにバスの利用が増えると思いますか？該当する番号を1つ選び、降車するバス停名（他のバスに乗り継ぐ場合は、乗継バス停名）についても1つご記入ください。

番号	【番号】	【その他は具体的に】	降車バス停名 （乗継バス停名）
1. 目的地の近くまでバスを使う			2. 電車に乗るために駅までバスを使う
3. 他のバス路線に乗り継ぐためにバスを使う			4. その他

問6 協働意識とバスの必要性についておたずねします。

問6-1 今後、地域住民・バス事業者・行政などの関係者で、清見台地域のバスサービスを検討するための話し合い（協働の取り組み）を進めていこうと考えておりますが、そのような協働の取り組みの場に参加しようと思いますか？（1つ選択）

1. 大いに参加したい 2. どちらかといえば参加したい
3. どちらかといえば参加したくない 4. 参加したくない

問6-2 協働の取り組みの場に参加すること以外で、地域の公共交通を維持していくために、あなたが協力しようと思うことは何かありますか？（複数選択可）

1. バスの利用回数を増やす 2. 経費の一部を負担する
3. ボランティアでバスに乗り、運転以外のお手伝いをする 4. バス停を使いやすくする（掃除など）
5. その他（ ） 6. 特に協力できそうなものはない

問6-3 清見台地域にとってバスは必要だと思いますか？（1つ選択）

1. はい 2. いいえ

問6-4 問6-3で回答された理由として、該当する番号を全てで囲んでください。

「1. はい」と答えた方の選択肢	「2. いいえ」と答えた方の選択肢
1. 現在、自分が必要としている 2. 現在、地域住民にとって必要である 3. 将来、自分が必要になると思う 4. 将来、地域住民にとって必要になると思う 5. 来客の移動手段として必要である 6. その他（ ）	1. 現在、自分には必要がない 2. 現在、地域住民にとって必要がない 3. 将来、自分には必要がないと思う 4. 将来、地域住民にとって必要がないと思う 5. 高齢者など交通手段がない人は家族が送迎すればいい 6. その他（ ）

問7 本年8月1日の清見台線のバスダイヤ改定等も含めご意見・ご感想があればお書きください。

以上でアンケート調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)

総合評価

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備するための検討を行ったか。

法定協議会を適切に開催し、事業計画に基づく試行運行などを実施する中で、問題点の検証及び事業の見直しの検討等を行った。

計画事業の実施

事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

楠ヶ丘地域において乗合タクシーの試行運行を9月～11月まで実施した。
モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行を4月から1年間実施している。

具体的成果

定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。
その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

楠ヶ丘地域の乗合タクシーの試行運行については、総合事業計画において「協働による取り組み体制の構築」及び「公共交通空白(不便)地域の解消」を評価事項としている。今回の楠ヶ丘地域の試行運行を実施するに際しては、住民・タクシー事業者・行政などの関係者で協議しながら運行プラン等を作成し、停留所設置にかかる沿道住民の同意や停留所設置についても住民の協力により実現できた。また、試行運行期間中も、利用者数などの情報提供やお得な乗車券の導入、停留所の追加、駅前でのPR活動などを地域住民が主体となって実施した。このような地域住民の自主的・主体的な取り組みの背景としては、運行の計画段階から住民が関わったことで「自分達の乗り物だ」という意識が浸透したものと考えている。これらの結果、利用者数は右肩上がり増加した。

モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行については、総合事業計画では、「現状(平成20年度)以上のバス利用者数確保」としている。試行運行開始後の数ヶ月は住民に周知が行き届いておらず、対前年同月比とほぼ同利用者数で推移していたが、バス停や車内、広報誌・市ホームページ・新聞折込等での情報提供及び利用促進を継続的に行ったことにより、7月以降は順調に利用者が伸びている。

実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

楠ヶ丘地域での乗合タクシーの試行運行事業は、でも述べたとおり、持続可能な公共交通を確保していくために必要な協働の取り組みを実施しており、今後、他地域へ展開を図る際のモデル事業と考えている。モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行については、バス利用者が減少を続けている中で、それに歯止めをかけるための効果等を検証する。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

自立性・持続性

1 事業の本格実施に向けての準備

実施した事業を翌年度実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。

楠ヶ丘地域の乗合タクシーの試行運行は、セダン型のタクシー車輛を使用したが、11月の平日1便当たりの平均利用者数は約5.4人で定員数(4人)を超えており、続行便で対応するケースが多くその分経費がかかってしまった。このことから今後は10人乗りのワゴン型車輛の導入を視野に検討を進める。モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行は、運賃の上限を安くしたことにより、利用者数は伸びているものの試行運行前よりも収支率は悪化した。

実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行について、モックルコミュニティバスは市役所・図書館などの公共施設及び病院・スーパーなどへアクセスしており、今後の高齢化に伴う病院・買物などの需要が増加することを考慮すれば、引き続き利用促進・情報提供等を行うことにより、さらに利用者数は増加し収支率も改善するものと考えている。

2 事業の実施環境

当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。

来年度実施予定の計画事業については、国費のほか、河内長野市からの財政支出によるということで関係者の合意が形成されており、河内長野市の平成23年3月議会に平成23年度予算案を提出し、市議会において審議してもらうことになっている。

住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を翌年度実施する環境を整備しているか。

総合事業計画においては、「協働による取り組み体制の構築」を目標の1つとしており、本年度では楠ヶ丘地域の乗合タクシーの試行運行実施にあたり、地域住民が自主的に利用促進や情報交換会を開催するなどの取り組みを行っている。今後は楠ヶ丘地域の取り組みをモデルに他地域でも協働体制の構築を図っていききたい。

当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。

楠ヶ丘地域の乗合タクシー試行運行については、試行運行結果・事後アンケート等を基に、地域住民・タクシー事業者・行政の関係者で本格運行の可否及び財源等を検討していく。また、モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行については、今年度の実績を参考に評価指標を作成し、本格運行の可否及び財源等を検討していく。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

法定協議会の規約において、「連携計画の作成及び変更の協議」、「連携計画の実施にかかる連絡調整」、「連携計画に基づく事業の実施」などを協議事項として規定されている。

協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。

法定協議会の規約において、構成員に「地域住民又は利用者の代表」が規定されており、当該規約に則り、市民代表及び市民団体代表が参加している。

計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。

平成22年度開催の第5回、6回の法定協議会において、計画事業の進め方、実施した計画事業の結果報告等について審議を行った。

協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。

法定協議会の河内長野市地域公共交通会議会議運営規程において、議事の傍聴は原則可能であること、議事録は原則公表することが規定されており、当該規程に則り、協議会の議事が開示されている。（市ホームページにて掲載）

地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。

法定協議会において計画事業の内容及びスケジュール等について審議されている。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

【基本的な方針】

本市の交通体系の基本方針は、現状の都市核（千代田駅・河内長野駅・三日市町駅）に公共交通が集積している交通体系の維持・充実を図り、それぞれの都市核が交通結節点として鉄道・バスなどへ円滑に乗り継ぐことができる交通体系を目指す。

【区域】

河内長野市
全域

【計画期間】

平成21年
～平成23年

【目標】

現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
公共交通空白（不便）地域の解消
協働による取り組み体制の構築

【事業・実施主体】

需要に応じたバス路線の見直し

- ・日野・滝畑コミュニティバスの観光を意識した運行ルートの見直し
- ・モックルコミュニティバスの運行の見直し
- ・清見台線の運行ルートの見直し
- ・大矢船地域の南ヶ丘線、大矢船西町線の運行ルートの見直し

公共交通空白（不便）地域の解消

- ・公共交通空白地域の解消（下里・門前・中尾地区での公共交通の試行運行）
- ・公共交通不便地域の解消（楠ヶ丘地域での公共交通の試行運行）

公共交通利用促進の実施

- ・広報・ホームページなどで公共交通利用促進を実施
- ・大阪府で実施しているバスエコキャンペーンの支援

公共交通を活用した取り組みの検討

- ・中心市街地活性化との連携
(例) 駅前商店での買物に対し公共交通利用者への割引実施の効果などを検討
- ・観光との連携
(例) 観光資源と路線バスを活用した取り組みの効果などを検討

平成22年度事業計画概要

事業概要	実行主体	評価事項
公共交通不便地域の解消（楠ヶ丘地域での乗合タクシー試行運行）	河内長野市地域公共交通会議、大阪第一交通	・公共交通空白（不便）地域の解消 ・協働による取り組み体制の構築
モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行	市、河内長野市地域公共交通会議、南海バス(株)	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保

平成22年度事業実施概要

検討の経緯

22年6月:第5回交通会議

- ・平成21年度決算報告
- ・楠ヶ丘地域試行運行(案)
- ・モックルコミュニティバス等の取り組み
- ・その他

22年11月:第6回交通会議

- ・楠ヶ丘地域試行運行実施状況
- ・モックルコミュニティバス等の取り組みについて
- ・交通基本法(案)の概要
- ・その他

23年1月:第7回協議会

- ・平成22年度活性化・再生総合事業にかかる評価(案)
- ・その他

23年3月:第8回協議会(予定)

- ・平成22年度事業全体の実施結果と総括について
- ・平成23年度の取り組みについて

1月までの事業実施状況

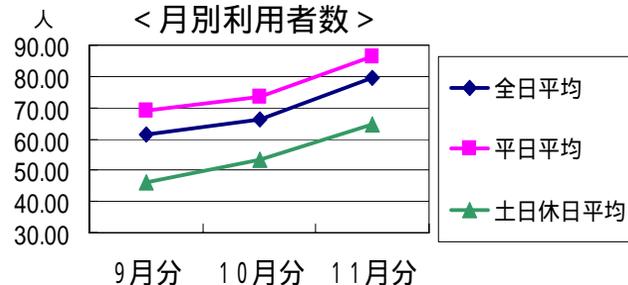
【実施状況・実施主体】

楠ヶ丘地域での乗合タクシーの試行運行

- 4月～7月:地域対策委員会・タクシー事業者・行政の協働による運行プランの作成
- 8月:地域対策委員会を中心に住民への試行運行の周知
- 9月:試行運行開始
- 10月:停留所追加、お得な乗車券の販売など
- 11月:地域住民との意見交換会開催
- 12月～1月:事後アンケート実施
<交通会議、大阪第一交通>

【実施結果・成果等】

地域住民にMaaS意識が芽生えた。
利用者は右肩上がり伸びた。



【評価・今後の方針等】

試行運行結果・事後アンケート等を踏まえ住民・タクシー事業者・行政で本格運行に向けた具体的な協議を行う。



【実施状況・実施主体】

モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行運行

- 4月:試行運行開始、広報紙に掲載
- 7月:広報紙に利用状況掲載、第1回車内調査実施
- 8月:パンフレットを作成し新聞折込にて周知
- 10月:広報紙に利用状況掲載
- 12月:第2回車内調査実施
<市・交通会議・南海バス>

【実施結果・成果等】

7月以降利用者数は順調に伸びている。



	乗車人員		前年 同月比
	合計	1便平均	
4月	4,748	9.9	98.5
5月	4,559	9.2	101.0
6月	4,897	10.2	99.5
7月	5,376	10.8	102.1
8月	5,119	10.3	107.4
9月	4,999	10.4	107.3
10月	5,044	10.2	103.8
11月	4,302	9.0	105.4
12月	4,284	9.6	105.0
合計	43,328	10.0	103.3

【評価・今後の方針等】

今年度の試行運行結果をベースに次年度以降の評価指標を作成し、本格運行の可否等の検討を行う。

平成21年度二次評価結果に係る事業の概要

二次評価指摘事項

総合評価

以降の個別の評価結果も踏まえ、今後とも、協議会を適切に開催し、PDCAサイクルを十分機能させながら、主体的、自立的、持続的に合意に基づく事業を実施していくよう努められたい。また、今回の自己評価等については、地域住民の関心を高めていく観点からも、十分周知を図るよう努めるとともに、次年度以降の自己評価の実施・取りまとめに当たっては、地域住民への説明という観点からも、事業内容や成果、取組の経過をはじめ、より分かりやすく、具体的な記述としていくよう努められたい。

計画事業の実施

情報提供に当たっては、事前に幅広く周知徹底を図るとともに、駅やバス停等における持続的な情報提供をしていくなど、わかりやすさも考慮しつつ、効果的な実施に努められたい。

具体的成果

今後、確実な評価に努められたい。設定する目標と整合性のとれた、事業の継続・変更・撤退等を判断するため分かりやすい評価基準、評価方法等への見直しを検討し、地域住民への理解の醸成、周知徹底に努められたい。

公共交通を利用する者の視点からも事業を検証し、より一層わかりやすく、使いやすい公共交通とすることで自立性、持続性を高めるよう努められたい。

自立性・継続性

1 事業実施による直接的な結果のみならず、地域公共交通全体への効果、地域社会全体への効果等も考えられることから、今後、こうした点も踏まえて問題点の検証をしていくことについても検討されたい。

- 1 今後必要な見直しがあれば確実に実施されたい
- 2 今後も持続性という観点から、現状を地域住民に十分周知し、地域住民の理解を得ながら、連携・協働して取り組む環境の醸成に努められたい。
- 2 総合事業終了後、本格実施につなげていけるよう、引き続き、事業の評価や問題点の検証結果等を踏まえつつ、本格実施に向けた検討を行うようにされたい。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

今後とも地域住民とのきめ細かい意見交換等を通じ、関心を高めていくとともに、事業の実施に活かしていくよう努められたい。

翌年度実施する事業について、引き続き合意形成に努められたい。実質的な合意形成にあたっては、協議会は地域住民への理解の醸成、周知徹底に努められたい。

二次評価に係るの事業実施状況

事業を遂行するにあたり協議会を適切に開催しております。また、事業内容や取り組み経過等についても、わかりやすく、具体的な記述に努めるとともに、市ホームページにて掲載を行い周知を図っております。

楠ヶ丘乗合タクシー運行事業については、地域対策委員が中心となり住民への情報提供を行った。具体的には、運行ルート・時刻表の配布、利用者数の推移などを定期的に回覧した。モックルコミュニティバス上限200円運賃事業については、広報紙・ホームページ・バス車内等に月別の利用者数を掲示するなど積極的な情報提供に努めた。また、広告会社とタイアップし「わかりやすいパンフレット」を作成し、新聞折込にて配布した。

楠ヶ丘乗合タクシー運行事業は、地域対策委員を含め試行運行にかかる評価基準を設定した。モックルコミュニティバス上限200円運賃事業は、平成22年度の試行運行結果を基に評価基準を設定する予定。定期的に利用者からのヒアリング・アンケートを実施している。

- 1 評価基準の項目において、「車からの乗換え率」や「高齢者の外出機会の増加率」なども入れており様々な観点から効果を検証することに努めております。
- 1 必要に応じて事業の見直しに努めます。
- 2 住民・交通事業者・行政などの関係者の協働により事業を進めております。
- 2 事業の評価等を適切に行い、本格運行の可否を検討します。

地域住民・交通事業者・行政などの関係者の協働により事業を進めております。

上記のとおり、法定協議会を適切に開催しながら適切な事業を選び、試行運行を実施する中で、問題点の把握・検証、事業の見直し、財源の検討など、事業の本格実施のため検討を行っていきます。

路線バス「荘園町」フリー乗降の実施について(案)

1. バス事業が抱える課題

(1) 社会的な問題(現象)

○輸送人員の減少

自家用車の利用増加や人口の減少等の要因により、バスの輸送人員は減少傾向に歯止めがかからない。

○高齢化時代への対応(バス利用者の高齢化)

就学・就業人口が減少し、バス利用者が減少している。
高齢化の進行が出控え等につながり、バス利用者が減少している。
※高齢者の外出機会促進がバス利用促進に結びつくと考えられる。

○車両購入コストの増大

環境問題(Nox・PM法)により定期的な車両の買い替えが必要
バリアフリー化への対応: ツーステップからワンステップ(ノンステップ)への変更

○軽油価格高騰に伴う燃料費の増加

軽油が1円/ℓアップすることにより1年間で約1千万円の負担増となる

(2) 地域(個別)的な問題

○バス停留所の移設を希望される地権者の増加
原因の一つが停留所利用者のマナー悪化(タバコ・ゴミのポイ捨て等)



新たなバス停留所の設置が困難

2. これまでに寄せられた利用者からの声(要望)

○自宅からバス停まで遠くて歩くのが大変。

○雨の日など、バスが来る直前まで自宅の玄関先で雨宿りをしたい。

○夜遅くに暗闇の中、バス停から自宅まで歩くのが怖い。

※子供が犯罪や事故に巻き込まれないか不安。

○買い物の帰りに荷物が多いときなどは歩くのが大変。

○タクシーの様に玄関先で降ろしてもらいたい。

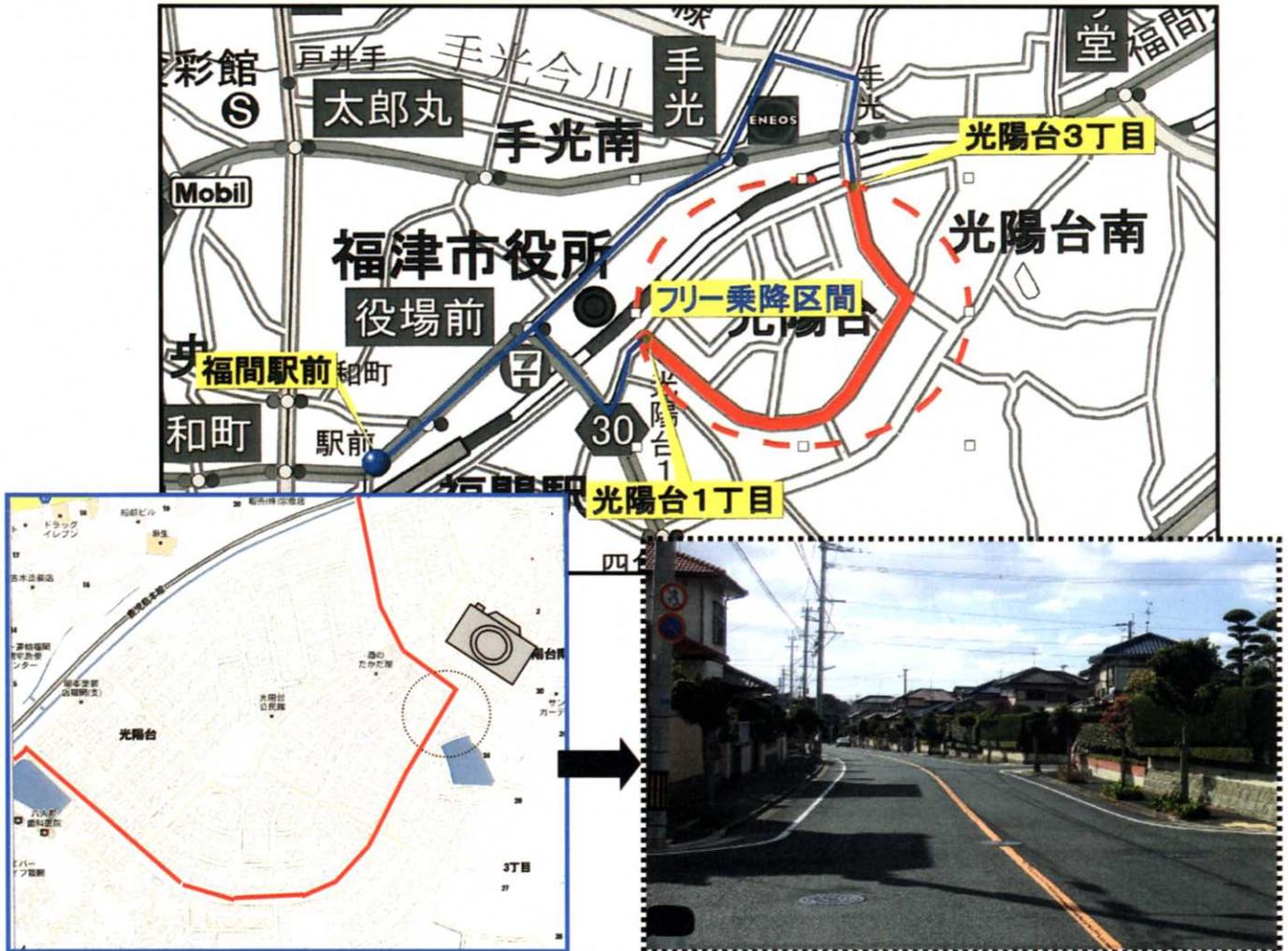
○その他・・・もっと気軽にバスを利用したい

3. 様々な問題の解決や要望に応える方法の一つとして

家の近くで自由に乗り降りできるバス(フリー乗降バス)の提供

4. 他社のフリー乗降バス実施<例>

(1) ジェイアール九州バス株式会社: 福間駅(福岡県福津市)~光陽台



【路線の特徴】

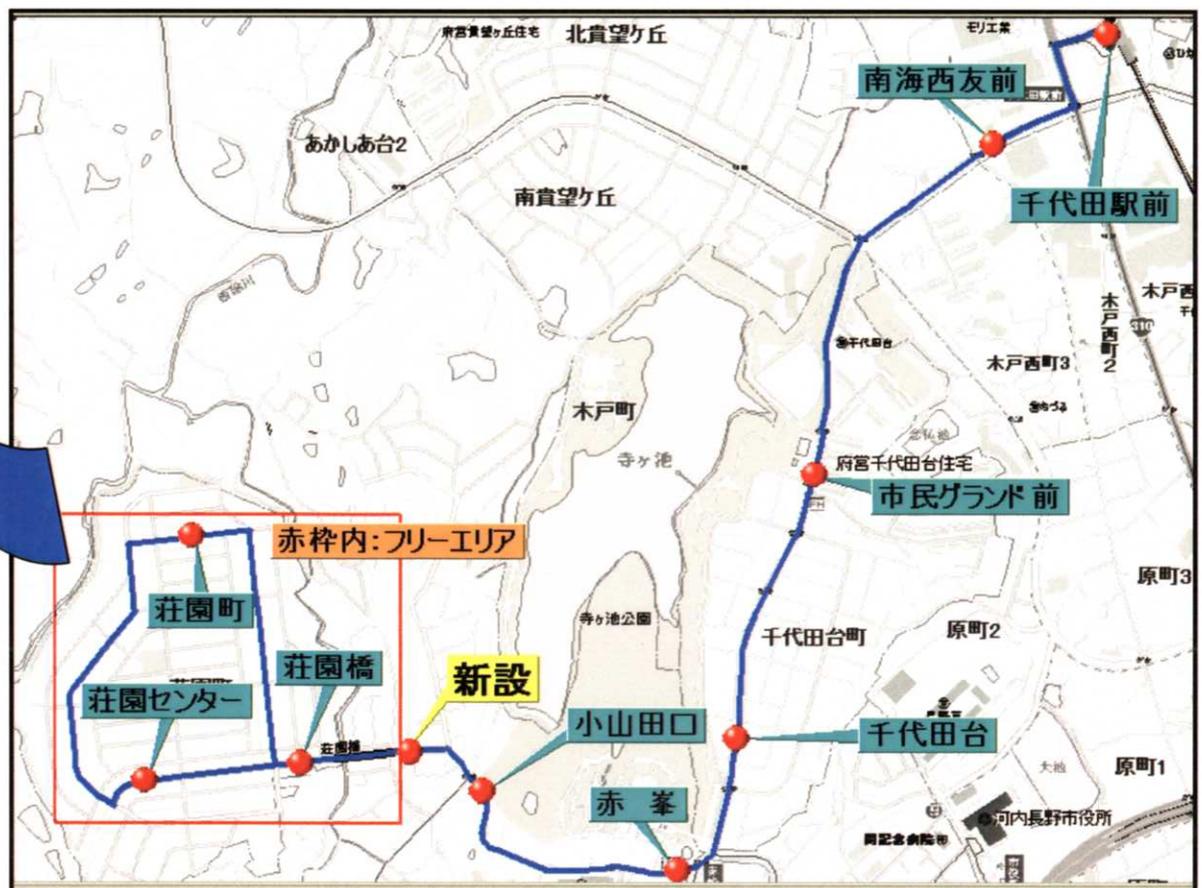
- フリー乗降は、終日実施している(ラッシュ時間帯もフリー乗降を実施)。
- 通常の路線バスで運行を行っている。
- 朝・タラッシュ時間帯には、1便当たり30名から40名の利用者がある。
- 朝・タラッシュ時間帯は、福間駅でJR鹿児島本線に接続させ、通勤・通学・通院に利用されている(15分~20分間隔で運行)。
- 昼間時間帯は、買い物等で利用されている(20分~40分間隔で運行)。
- バス停留所は設置していない。
※フリー乗降区間内で5箇所のポイントを定め、時刻表等の掲出を行っている。
- バス運行に対し、自治会の協力(フリー乗降の告知等)を頂いている。
- フリー乗降区間は、地域住民以外の通行車両が皆無である。

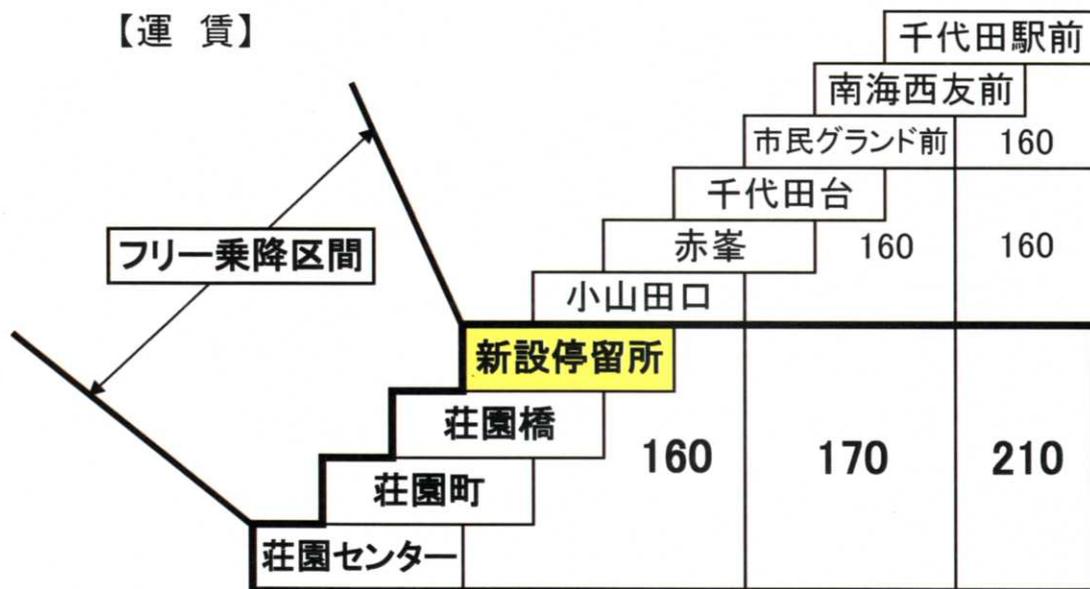
(2) 第一タクシー株式会社: 上安駅(広島県広島市)~高取団地

- 昼間時間帯のみフリー乗降を実施
- 小型マイクロバスで運行
- その他は「福間駅~光陽台」とほぼ同様

5. 河内長野市内フリー乗降実施区間(案)

(1) 「千代田駅前～荘園町」系統の一部区間:「荘園町」団地内およびその周辺のみ





(2) フリー乗降実施区間として「荘園町」を選択した理由

ア. 過去に上記2. に示した要望が住民から寄せられている。

イ. 停留所間の距離が比較的長い(500～600m)

区 間	距離
小山田口～荘園橋	約330m
荘園橋～荘園町	約490m
荘園町～荘園センター	約640m
荘園センター～荘園橋	約240m

※ 南花台は停留所間の距離が約200～400mである。

ウ. 新たな停留所を設置するのが困難と思われる。

※ バス運行道路のほとんどが住宅の入り口に面している。

※ 歩道が狭く、新たな停留所の設置に適していない。

エ. バス利用者のほとんどが荘園町の住民であり、自治会の協力をいただくことによりフリー乗降実施の周知を図りやすい。

オ. 当該区間は荘園町の住民以外の一般車両の通行が皆無であり、安全性を確保しやすい。

カ. 当該区間の運賃は、均一となっている。

キ. 他の地域と同様に、バス利用者の減少および高齢化が顕著に進んでいる。

※ 別紙、【参考資料】添付

6. フリー乗降の実施方法

(1) 実施時間帯 終日(全便)実施します。

(2) 運行時刻の案内 既存(新設)停留所(4箇所)に「運行予定時刻表」を掲載します。

(3) 乗車方法

ア. フリー乗降区間内の乗車扱いが安全に出来る場所でお待ちいただき、バス乗務員に対し「挙手」などで乗車の合図をしていただく。

※ タクシーを利用するイメージ。

イ. 現行どおり、既存(新設)停留所でバスをお待ちいただく。

(4) 降 車 方 法

ア. 既存(新設)停留所で降車いただく際は、現行どおり降車ボタンで乗務員にお知らせいただく。

イ. 降車希望地点を乗務員に申告していただく。

※ ただし乗務員の判断により、安全な停車(降車扱い)が困難と判断した場合、降車場所を変更させていただくことがあります。

(5) 運賃の支払方法

現行どおり降車の際、ご利用区間の運賃を運賃箱に投入していただく。

以 上

I. 荘園町の人口変動(河内長野市統計書から抜粋)

平成21年12月末現在

町名	世帯数	総数	男	女	～19歳	20～59歳	60歳～
荘園町	681	1,639	771	868	210	612	817
					12.8%	37.3%	49.8%
河内長野市 全体	46,119	115,582	55,125	60,457	20,564	57,447	37,571
					17.8%	49.7%	32.5%

平成18年12月末現在

町名	世帯数	総数	男	女	～19歳	20～59歳	60歳～
荘園町	659	1,676	788	888	206	721	749
					12.3%	43.0%	44.7%
河内長野市 全体	45,075	118,616	56,781	61,835	22,367	63,200	33,049
					18.9%	53.3%	27.9%

II. 荘園町のバス利用者の変動

平成21年12月14日(月)調査

天候:晴	荘園橋		荘園町		荘園センター	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
～6:59	8	0	7	0	14	0
7:00～7:29	2	0	3	1	8	0
7:30～7:59	3	0	4	0	4	0
8:00～8:29	1	0	6	0	5	1
8:30～8:59	3	0	3	0	6	0
9:00～9:59	1	0	7	0	4	2
10:00～10:59	0	0	1	0	7	3
11:00～11:59	0	1	6	1	4	2
12:00～12:59	1	0	3	4	5	4
13:00～13:59	1	1	0	2	3	5
14:00～14:59	0	1	1	2	0	6
15:00～15:59	1	0	0	6	4	4
16:00～16:59	2	5	1	0	2	1
17:00～17:29	1	2	0	1	0	3
17:30～17:59	0	0	0	3	0	3
18:00～18:29	0	4	0	5	0	10
18:30～18:59	0	3	0	4	0	5
19:00～19:59	0	3	0	7	0	8
20:00～20:59	0	7	0	3	1	3
21:00～21:59	0	3	0	2	0	2
22:00～	0	0	0	1	0	3
小計	24	30	42	42	67	65
3停留所合計	乗車 133		降車 137			
	合計		270			

平成18年11月21日(火)調査

天候:晴	荘園橋		荘園町		荘園センター	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
～6:59	7	0	6	0	12	0
7:00～7:29	4	0	7	0	11	0
7:30～7:59	10	0	2	0	5	0
8:00～8:29	4	0	1	0	3	0
8:30～8:59	0	0	3	0	4	0
9:00～9:59	0	0	6	1	7	0
10:00～10:59	3	0	8	1	3	0
11:00～11:59	1	0	5	3	1	1
12:00～12:59	1	5	4	4	3	4
13:00～13:59	1	2	6	1	7	2
14:00～14:59	0	2	5	8	1	6
15:00～15:59	0	0	7	10	1	8
16:00～16:59	4	1	8	0	0	8
17:00～17:29	1	0	2	3	1	2
17:30～17:59	0	6	1	2	0	2
18:00～18:29	0	1	3	6	0	4
18:30～18:59	0	4	3	5	0	3
19:00～19:59	0	8	11	7	0	11
20:00～20:59	0	6	2	5	0	6
21:00～21:59	0	0	3	2	0	5
22:00～	0	2	3	7	0	3
小計	36	37	96	65	59	65
3停留所合計	乗車 191		降車 167			
	合計		358			

※3年間で1日あたり88名の利用者が減少している(減少率:約25%)