

平成22年度
第8回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成23年3月28日(月)
午後1時30分から
場所 河内長野市役所
別館2階 組合会議室

1. 開会

2. 議題

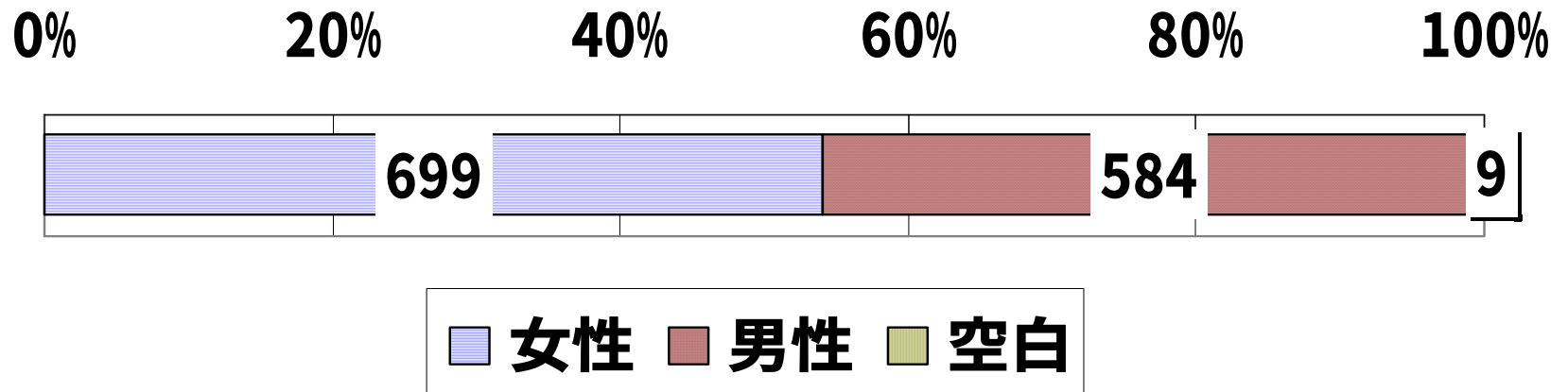
- (1) 楠ヶ丘地域試行運行後のアンケート結果等について
- (2) 平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請及び予算について
- (3) 「荘園町」フリー乗降の実施について
- (4) その他

3. 閉会

楠ヶ丘地域の公共交通に関するアンケート調査結果

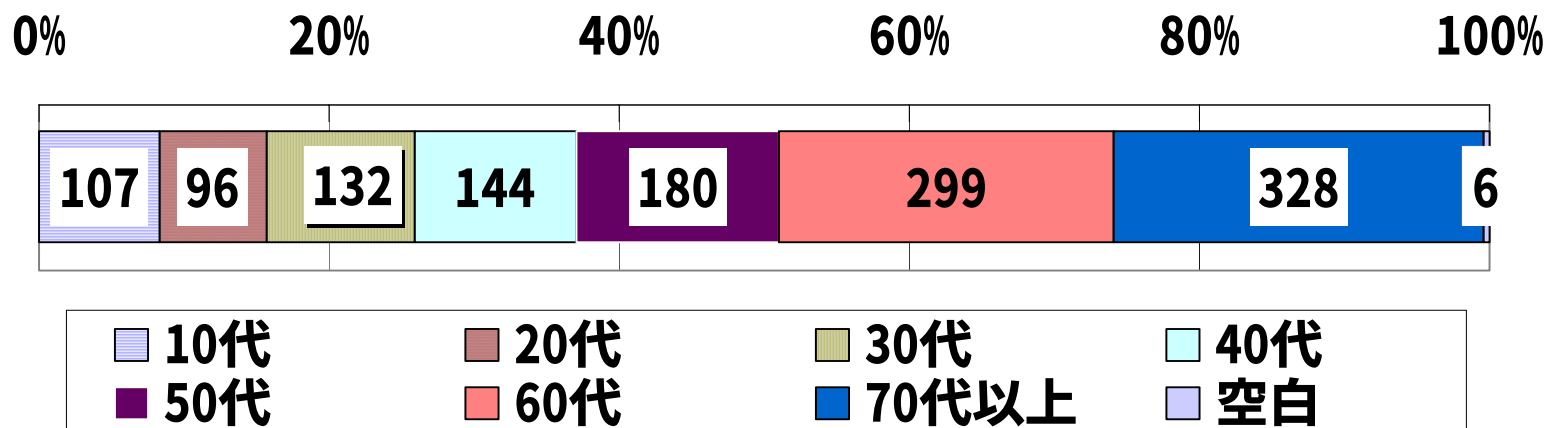
- ◆期間：平成22年12月下旬～平成23年1月15日（土）まで
- ◆対象者：楠ヶ丘在住の10歳以上
- ◆アンケート回収数：1,292部（回収率：約56%）

問1-1 性別



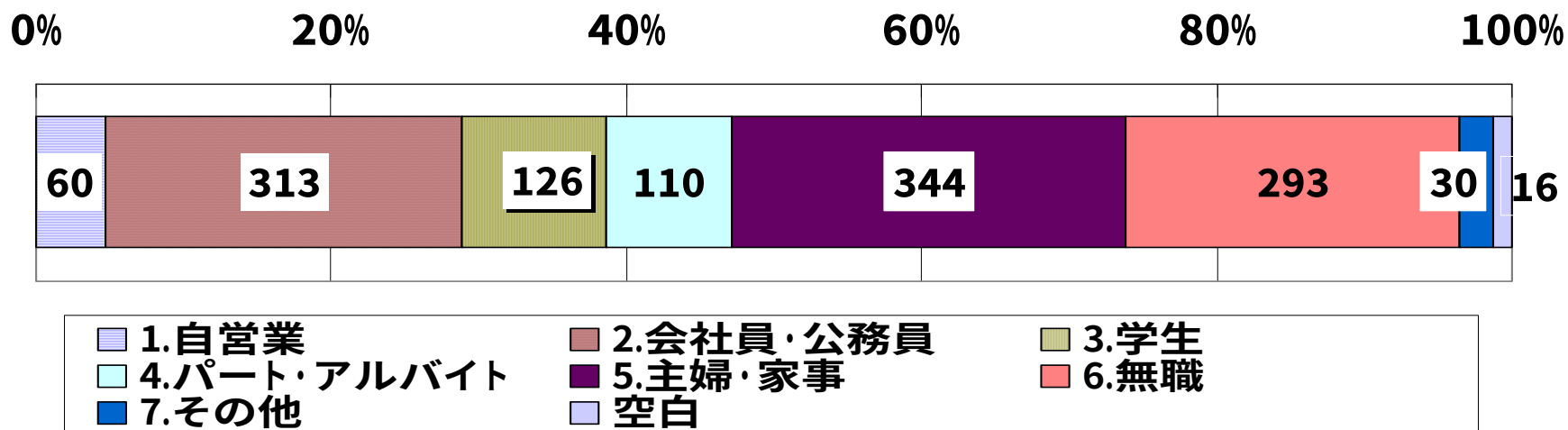
N=1292

問1－2 年齢



N=1292

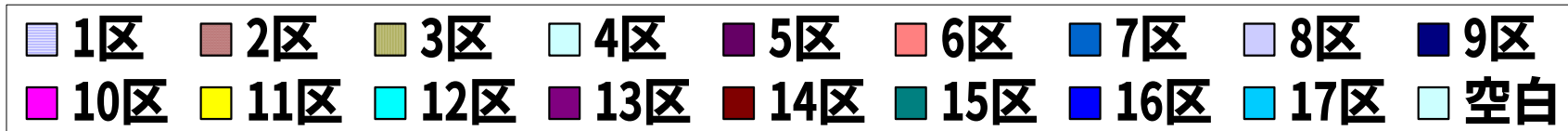
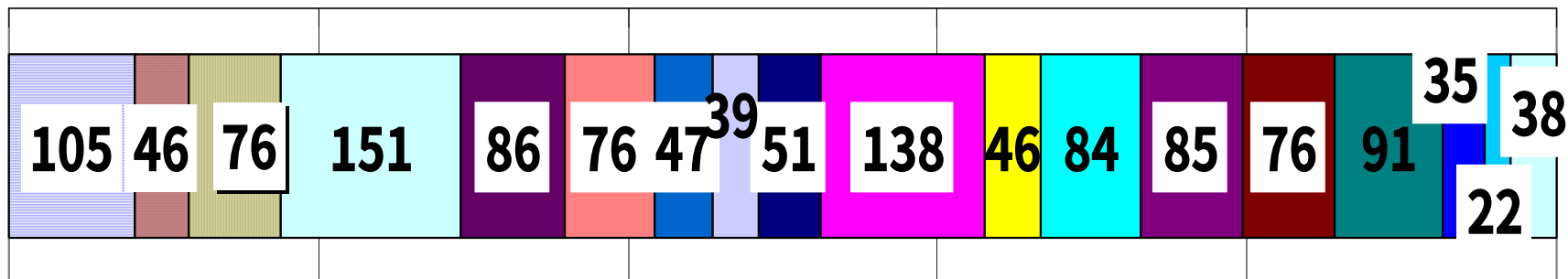
問1-3 職業



N=1292

問1－4 区名

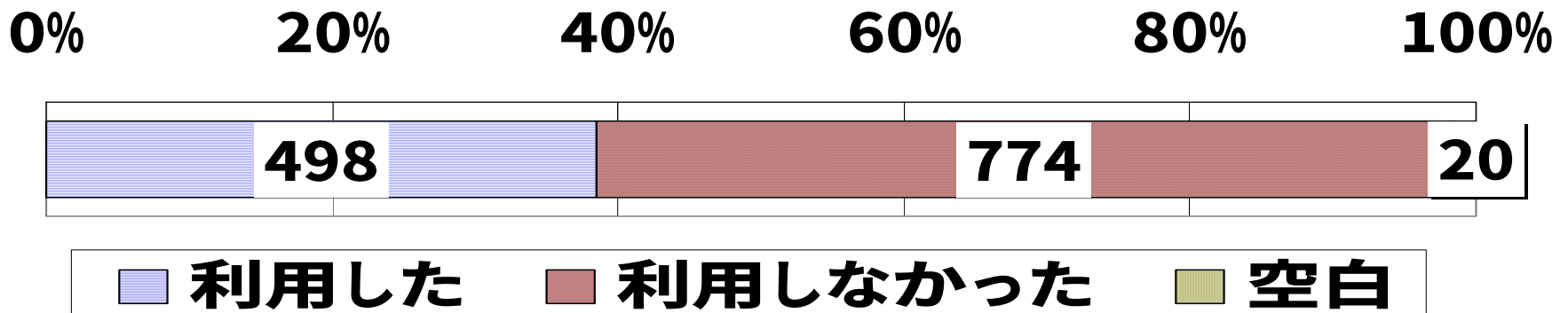
0% 20% 40% 60% 80% 100%



N=1292

問2-1 楠ヶ丘乗合タクシー を利用しましたか？

乗合タクシーの利用は、「利用した(498)」が約4割、「利用しなかった(774)」が約6割となっている。

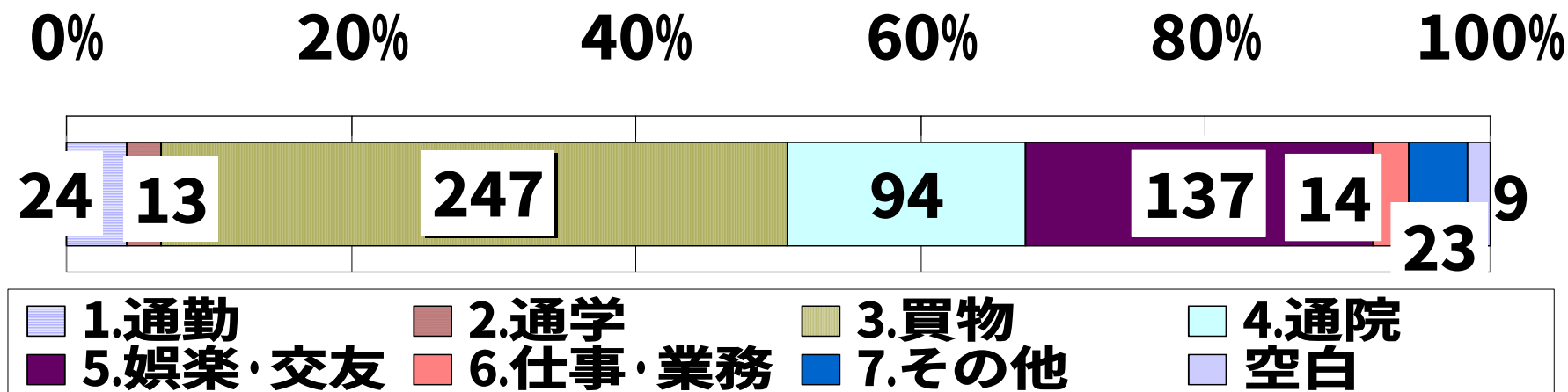


N=1292

問2-2 主な利用目的

※問2-1で「利用した」を選択した方

主な利用目的は、「買物 (247)」が最も多く、次いで「娯楽・交友 (137)」が多く、合わせて約7割を占めている。

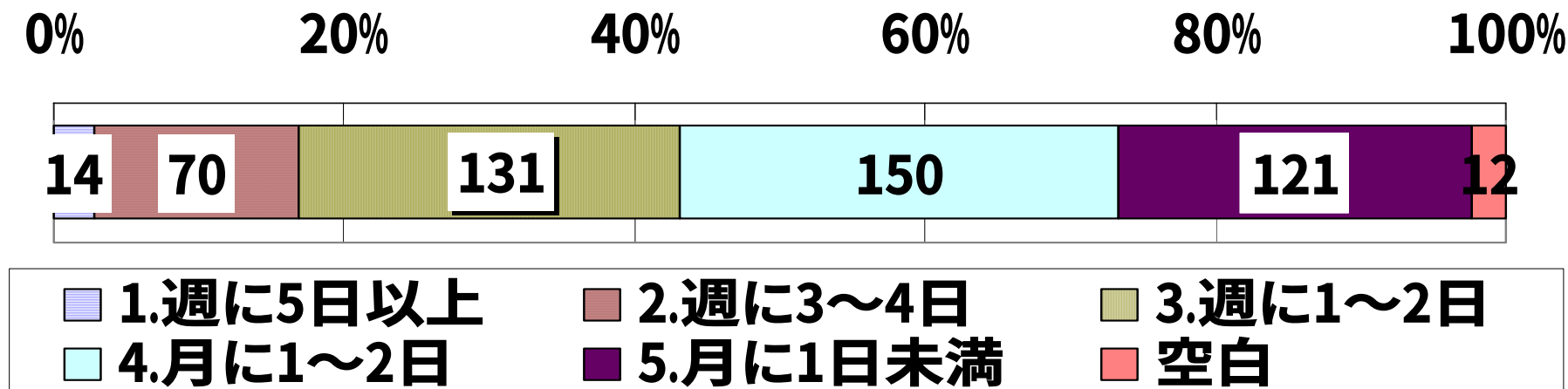


N=498

問2-3 利用頻度

※問2-1で「利用した」を選択した方

利用頻度は、「月に1～2日 (150)」が最も多く約3割を占めている。

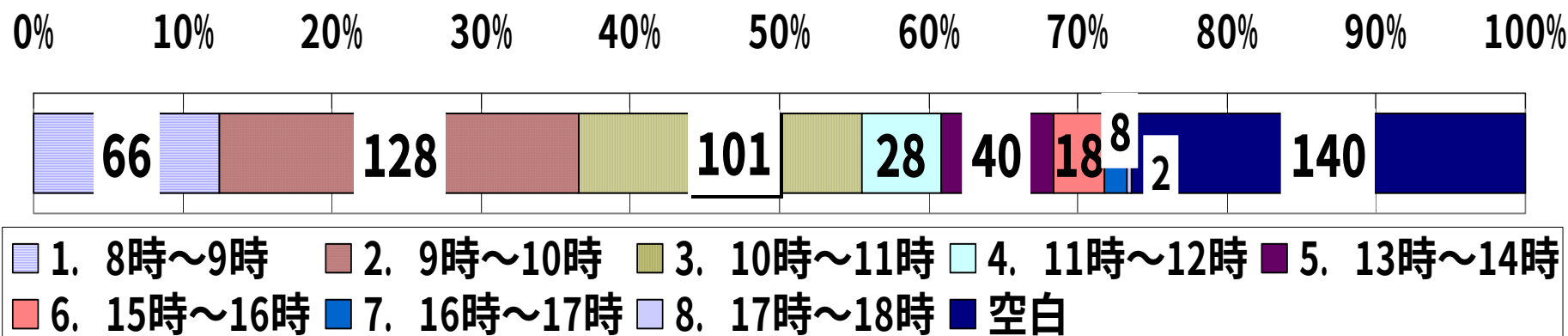


N=498

問2-4 利用時間帯 (行き)

※問2-1で「利用した」を選択した方

利用時間帯は、「9時～10時 (128)」が最も多く、次いで「10時～11時 (101)」が多く、合わせて約4割を占めている。

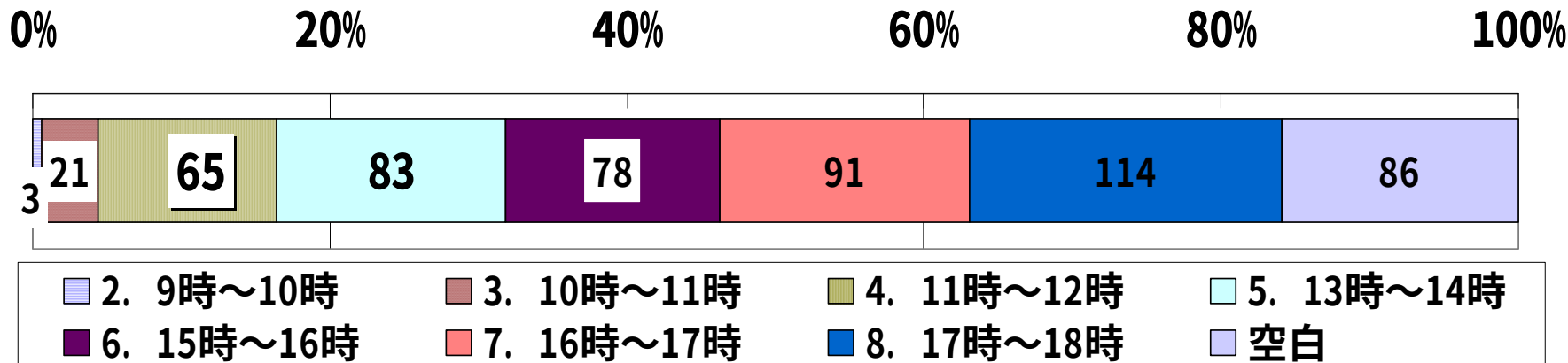


N=498

問2-4 利用時間帯 (帰り)

※問2-1で「利用した」を選択した方

利用時間帯について、「17時～18時 (114)」が最も多く、次いで「16時～17時 (91)」が多く、合わせて約4割を占めている。

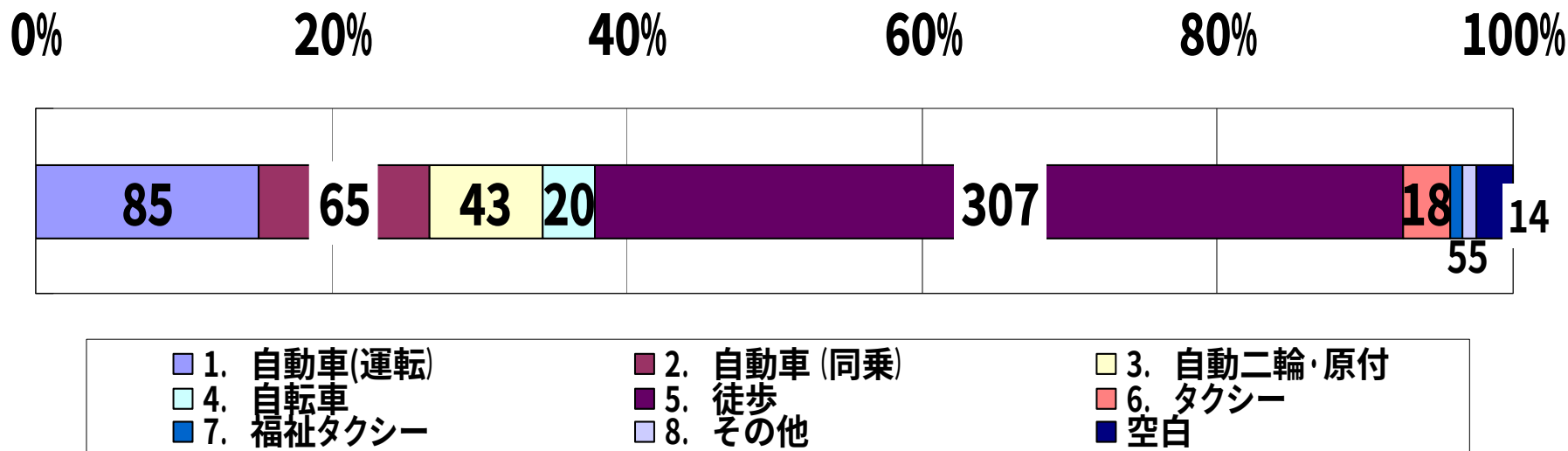


N=498

問2-5 楠ヶ丘乗合タクシー運行前の主な交通手段(行き)

※問2-1で「利用した」を選択した方

楠ヶ丘乗合タクシー運行前の主な交通手段(行き)は、「徒歩(307)」が最も多く、半数を超えている。



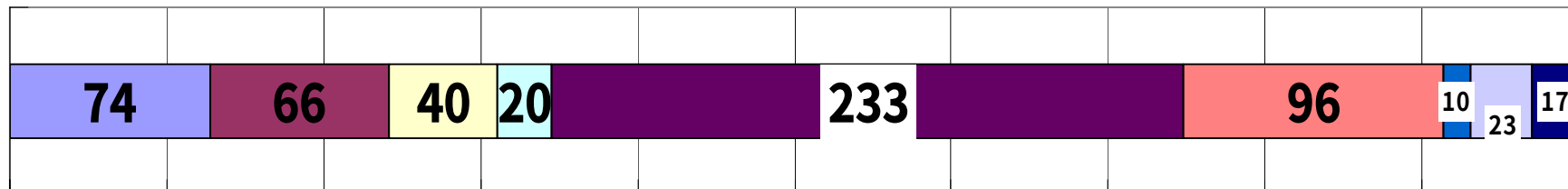
N=498

問2-5 楠ヶ丘乗合タクシー運行前の主な交通手段(帰り)

※問2-1で「利用した」を選択した方

楠ヶ丘乗合タクシー運行前の主な交通手段(帰り)は、「徒歩(233)」が最も多く、次いで「タクシー(96)」が多くなっている。

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



1. 自動車(運転)
4. 自転車
7. 福祉タクシー

2. 自動車(同乗)
5. 徒歩
8. その他

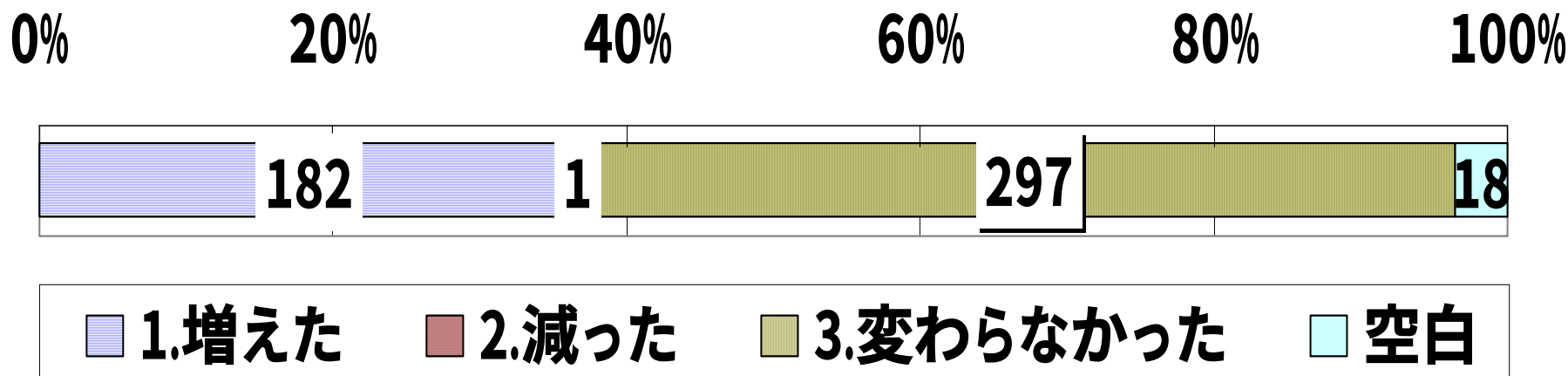
3. 自動二輪・原付
6. タクシー
空白

N=498

問3－1 乗合タクシーの運行により外出 機会は増えましたか？

※問2－1で「利用した」を選択した方

乗合タクシーの運行による外出機会は、「増えた(182)」
が約4割となっている。

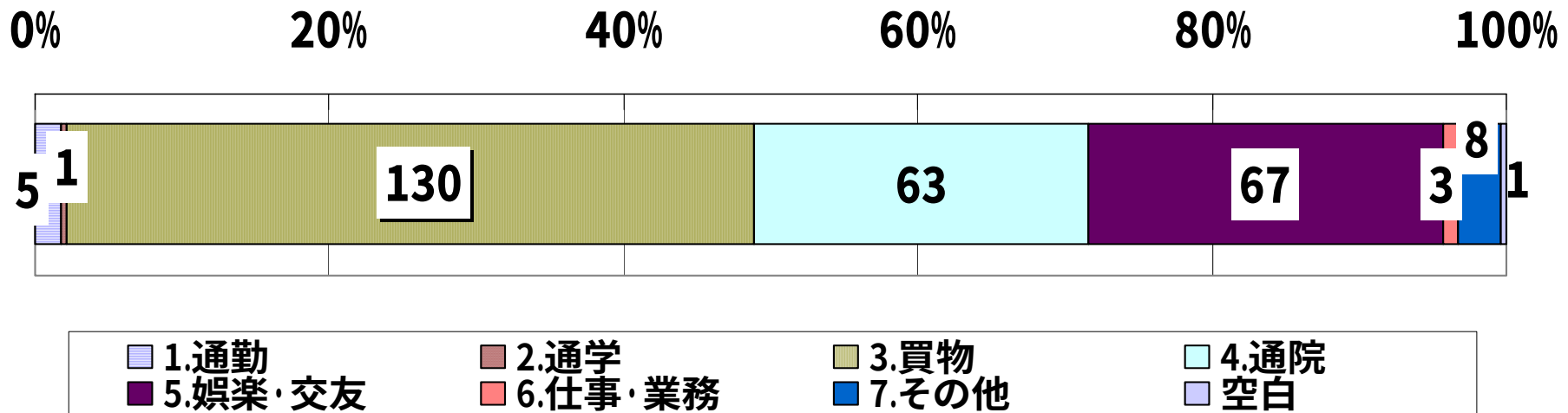


N=498

問3-1-1 どのような目的で外出が増えましたか？（複数選択可）

※問3-1で「増えた」を選択した方

主な目的は、「買物（130）」が最も多く、次いで「娯楽・交友（67）」が多く、合わせて約7割を占めている。

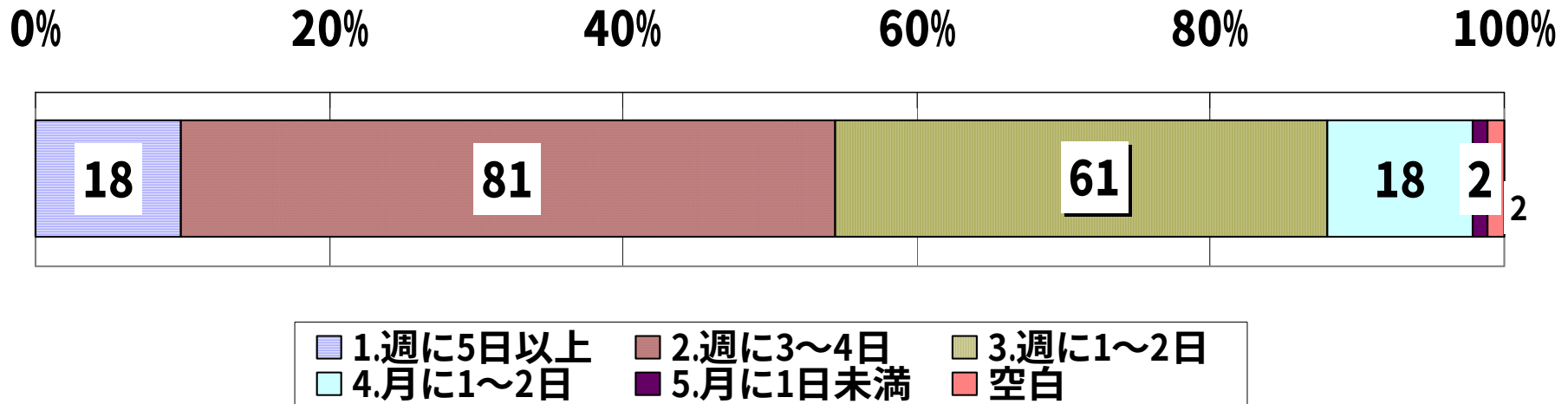


N=182

問3-1-2 乗合タクシーの運行によりどのくらい 外出するようになりましたか？

※問3-1で「増えた」を選択した方

外出頻度は、「週に3～4日（81）」が最も多く、約4割を占めている。

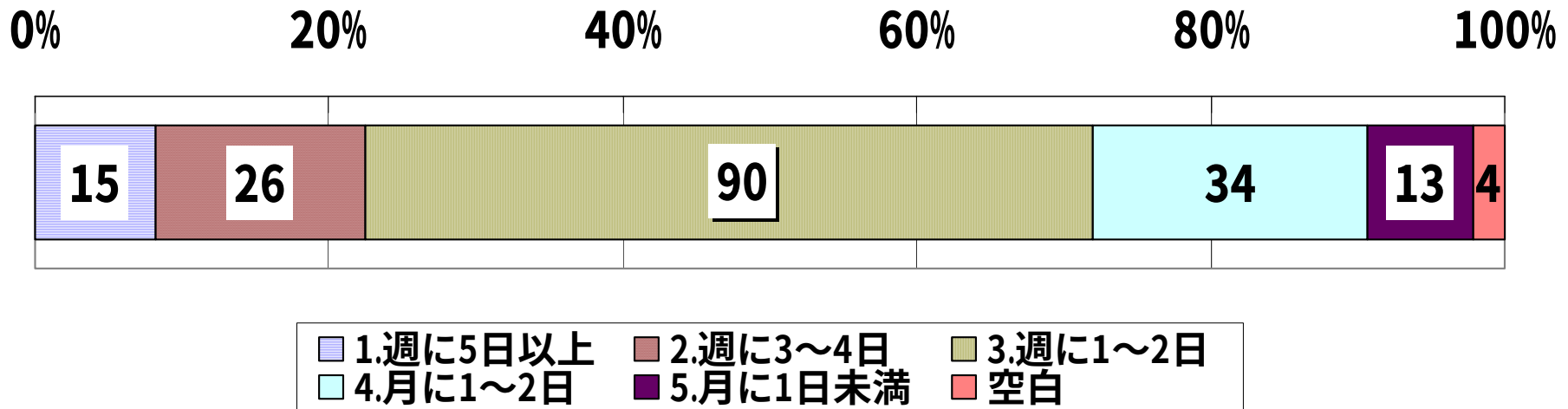


N=182

問3-1-3 乗合タクシー運行以前はどのくらい 外出していましたか？

※問3-1で「増えた」を選択した方

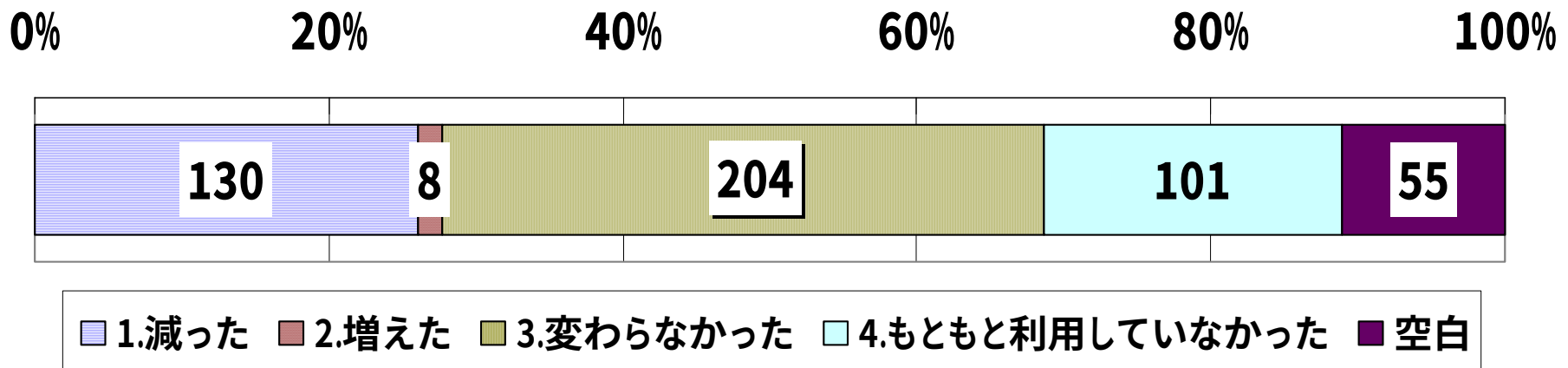
以前の外出頻度は、「週に1～2日 (90)」が最も多く、約5割を占めている。



N=182

問3-2 乗合タクシー運行中の自動車・バイクの利用回数は変わりましたか？

自動車・バイクに乗る回数の変化は、「減った(130)」が約3割となっている。

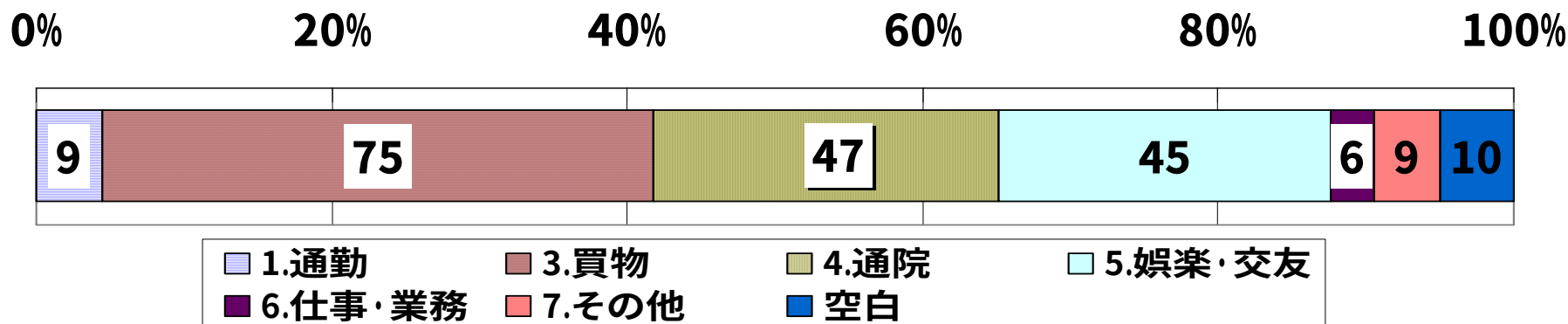


N=498

問3-2-1 どのような目的で自動車・バイクの利用が減りましたか？

※問3-2で「減った」を選択した方

自動車・バイクの利用が減った主な目的は、「買物 (75)」が最も多く、次いで「通院 (47)」、「娯楽・交友 (45)」が多く、合わせて約8割を占めている。

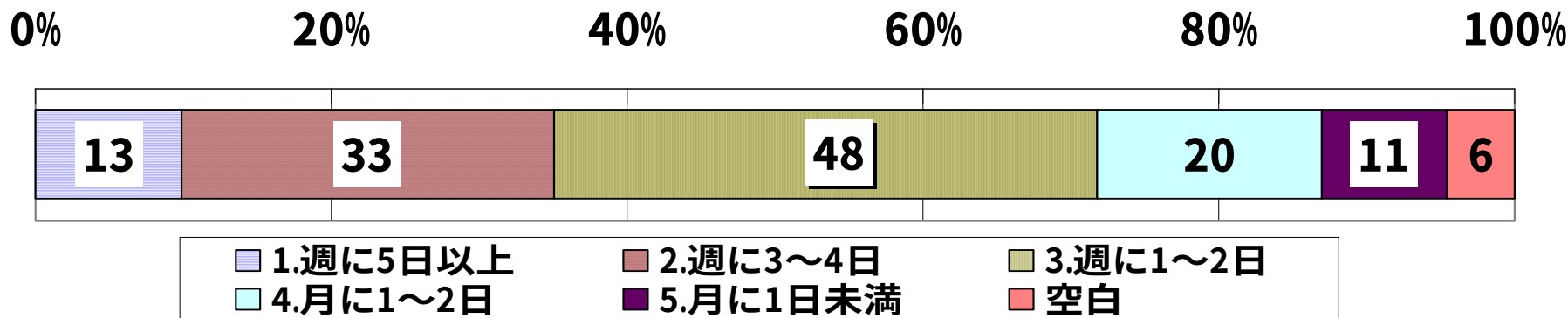


N=130

問3-2-2 乗合タクシー運行中の自動車・バイクの利用回数は？

※問3-2で「減った」を選択した方

乗合タクシー運行中の自動車・バイクの利用回数は、「週に1～2日 (48)」が最も多く、次いで「週に3～4日 (33)」となっている。

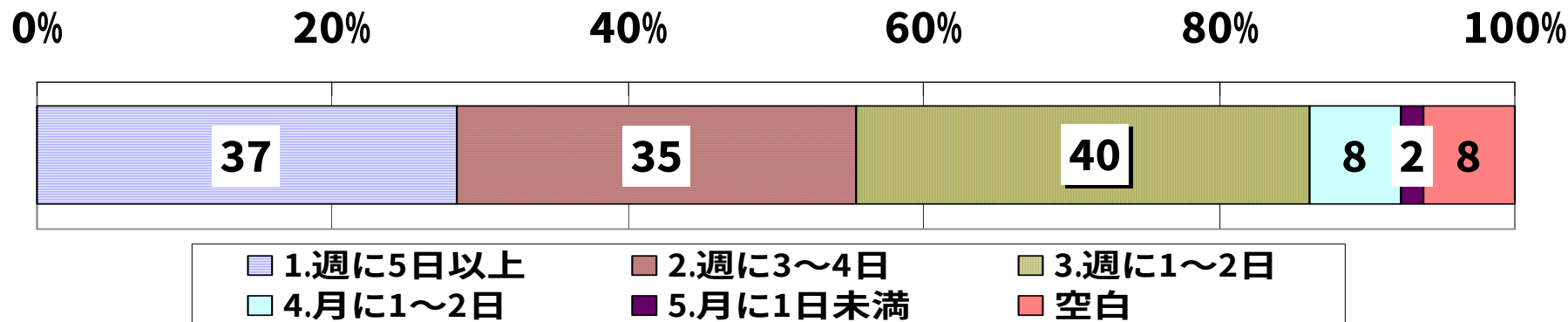


N=130

問3-2-3 乗合タクシー運行以前は、どのくらい 自動車・バイクを利用していましたか？

※問3-2で「減った」を選択した方

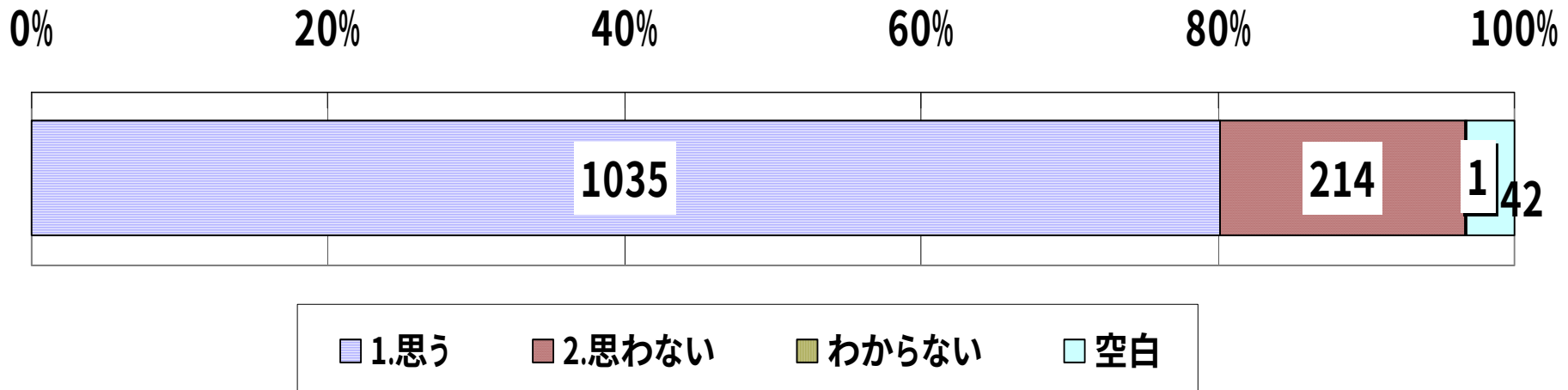
乗合タクシーの運行前の自動車・バイクの利用回数は、「週に1～2日 (40)」が最も多く、次いで「週に5日以上 (37)」となっている。



N=130

問4ー1 乗合タクシーの運行が改善された 場合、利用は増えると思いますか？

全体で、「思う (1035)」が約8割、「思わない (214)」
が約2割となっている。

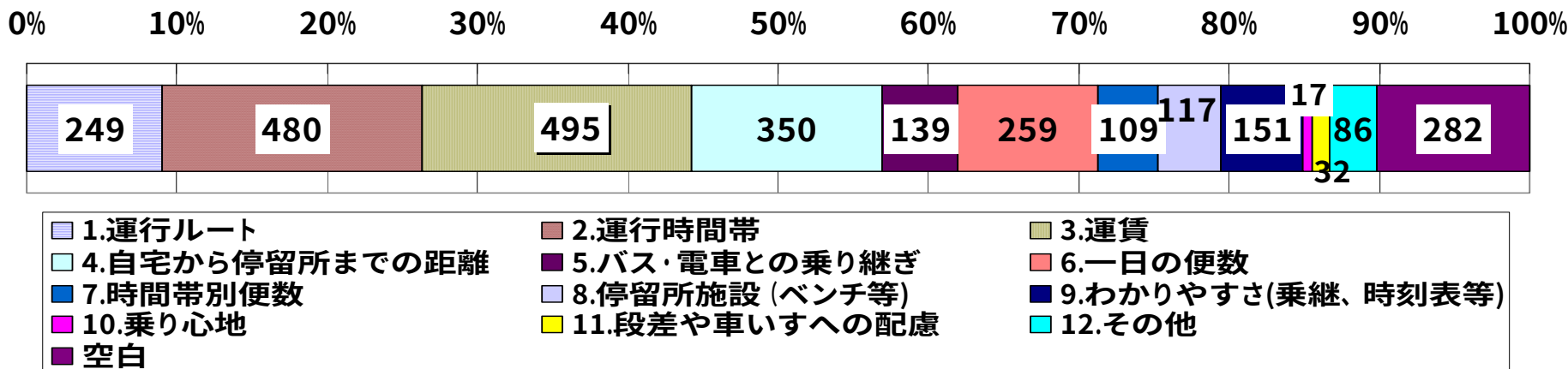


N=1292

問4ー2 何が改善されれば利用が増えると思いますか？（複数選択可）

※問4ー1で「思う」を選択された方

改善項目は、「運賃（495）」が最も多く、次いで「運行時間帯（480）」、「自宅から停留所までの距離（350）」となっており、合わせて約5割を占めている。

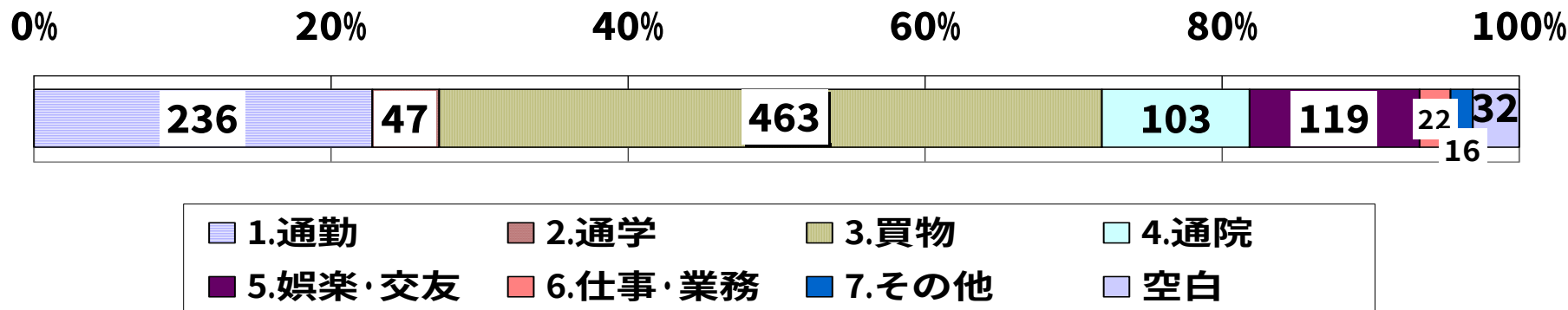


N=1035

問4ー3 主にどのような目的で利用が増えると思いますか？

※問4ー1で「思う」を選択された方

利用が増えると思う主な目的は、「買物 (463)」が最も多く、次いで「通勤 (236)」、「娯楽・交友 (119)」となっており、合わせて約8割を占めている。

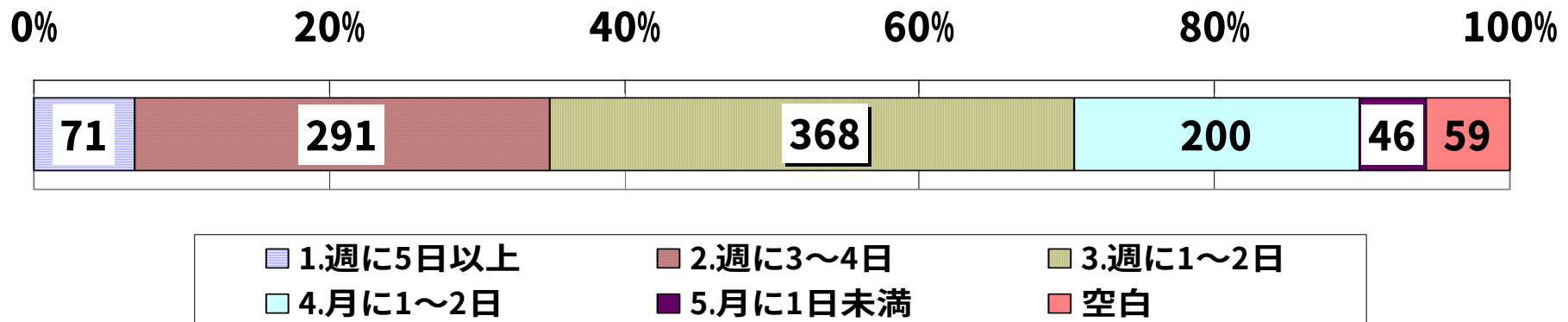


N=1035

問4ー4 乗合タクシーの運行が改善された場合どのくらい利用すると思いますか？

※問4ー1で「思う」を選択された方

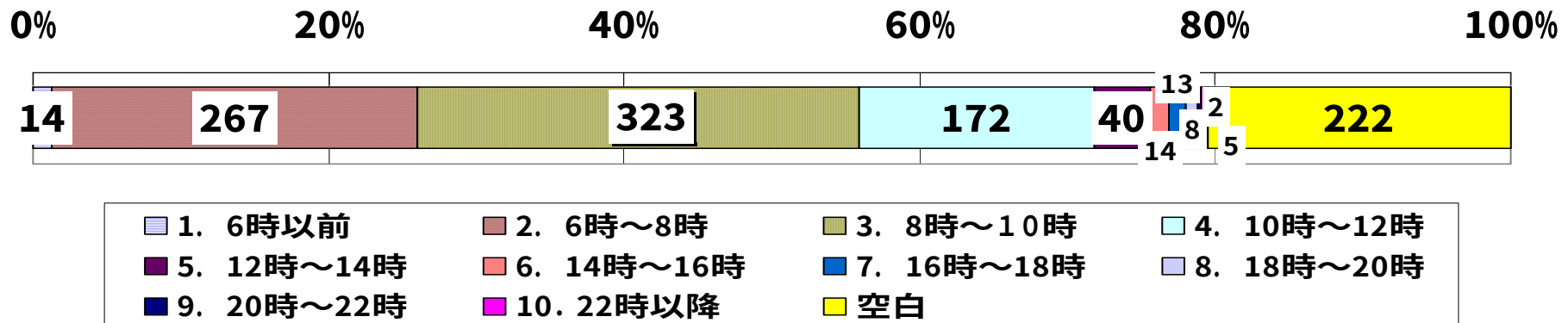
「週に1～2日 (368)」が最も多く、次いで「週に3～4日 (291)」となっている。



問4ー5 主にどの時間帯で利用すると思いますか？(行き)

※問4ー1で「思う」を選択された方

主に利用すると思う時間帯(行き)は、「8時～10時(323)」が最も多く、次いで「6時～8時(267)」、「10時～12時(172)」となっている。

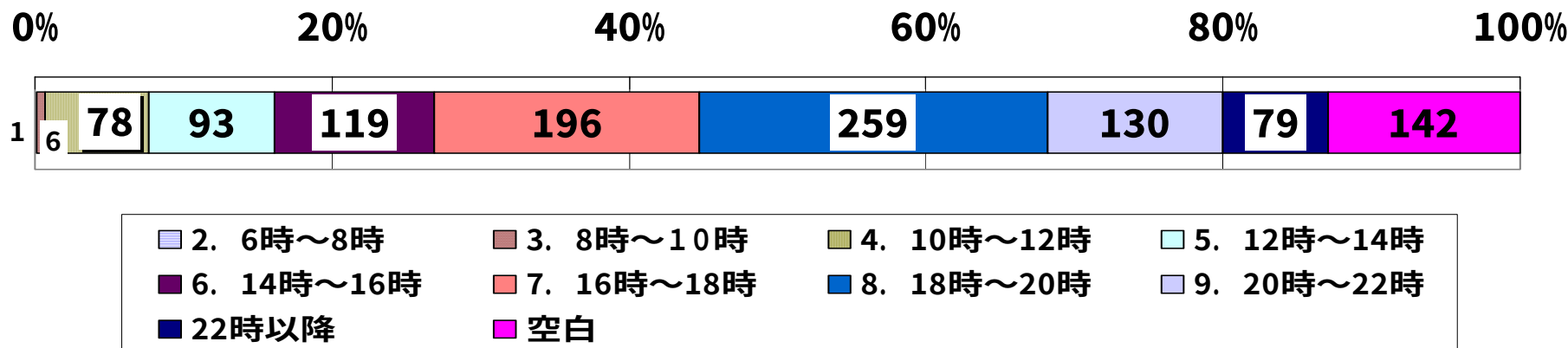


N=1035

問4ー5 主にどの時間帯で利用すると思いますか？(帰り)

※問4ー1で「思う」を選択された方

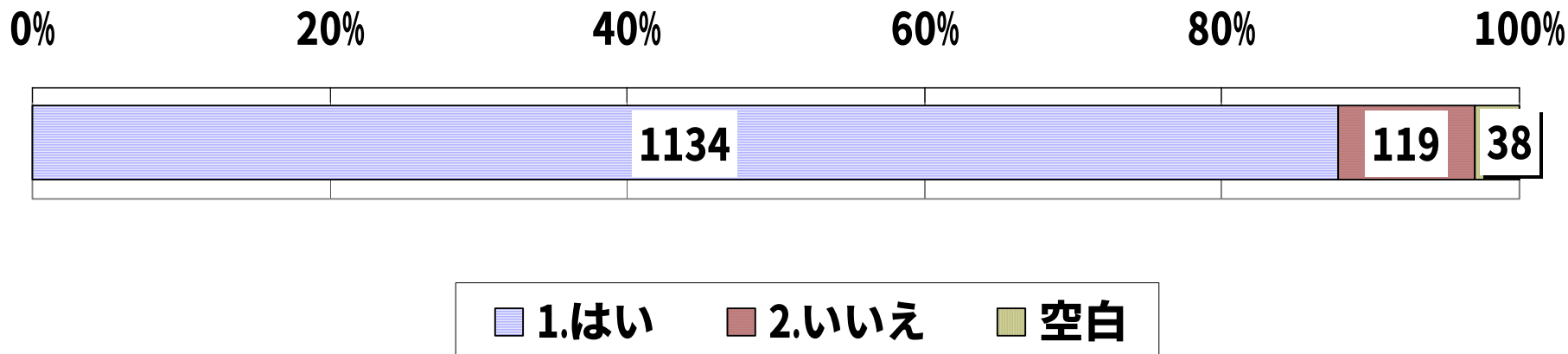
主に利用すると思う時間帯(帰り)は、「18時～20時(259)」が最も多く、次いで「16時～18時(196)」となっている。



N=1035

問4ー6 楠ヶ丘地区にとって乗合タクシー は必要だと思いますか？

楠ヶ丘地区に乗合タクシーが必要と思いますかは、
ほとんどの人が「はい (1134)」と答えている。

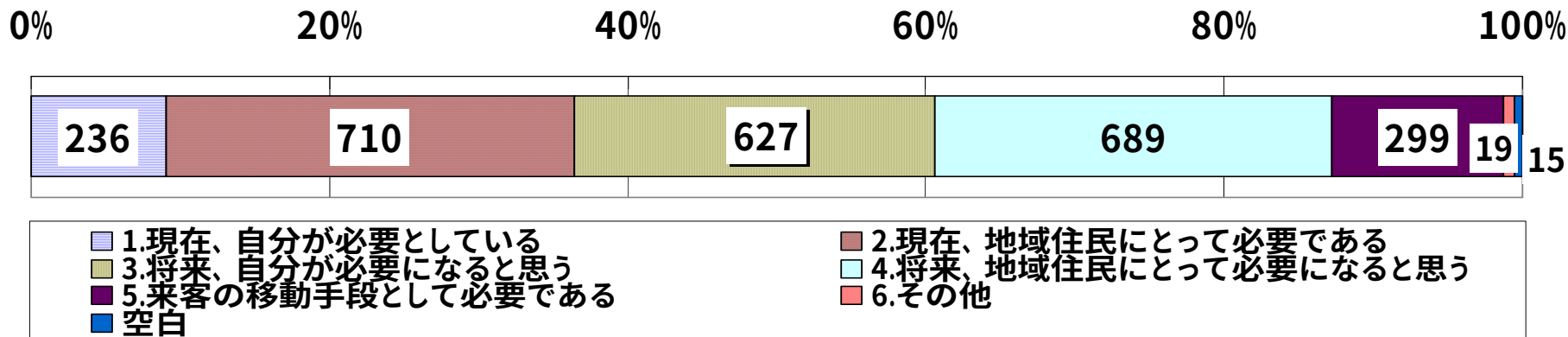


N=1292

問4ー7 乗合タクシーが必要だと思う理由 (複数選択可)

※問4ー6で「はい」を選択された方

楠ヶ丘地区に乗合タクシーが必要だと思う理由は、
「現在、地域住民にとって必要である(710)」が最も多くなっている。

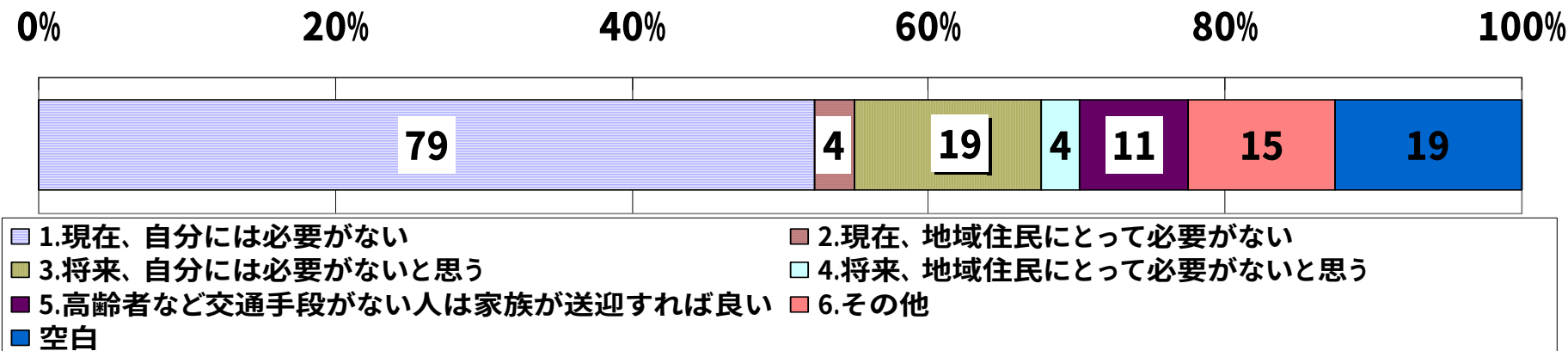


N=1134

問4ー7 乗合タクシーが必要でないと思う理由 (複数選択可)

※問4ー6で「いいえ」を選択された方

楠ヶ丘地区に乗合タクシーが必要でないと思う理由は、「現在、自分には必要がない (79)」が最も多くなっている。

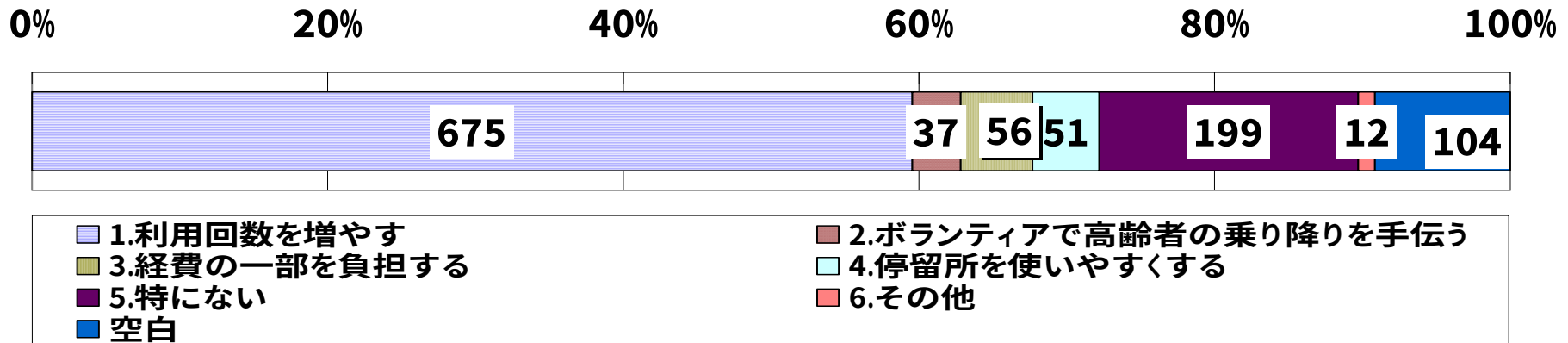


N=119

問4－8 地域の公共交通を継続していくために、あなたができることは何ですか？（複数選択可）

※問4－6で「はい」を選択された方

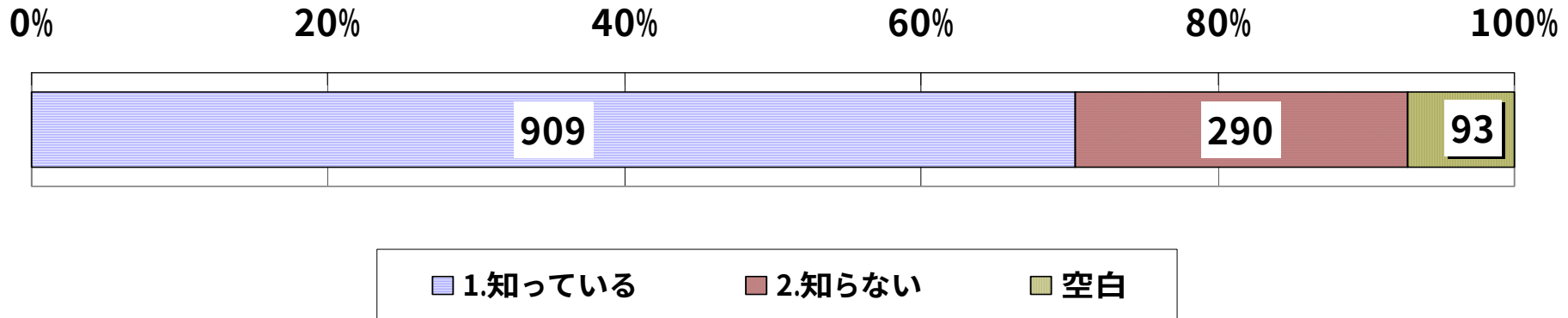
地域の公共交通を継続していくためにできることは、「利用回数を増やす（675）」が最も多く、約6割となっている。



N=1134

**問5－1 楠ヶ丘地区の公共交通を確保・継続するため、
住民・第一交通タクシー・市が一体となって
(協働で) 取り組んでいることを知っていますか？**

**公共交通を確保・継続するための協働の取り組み
の認知度は、「知っている (909)」が約7割となってい
る。**

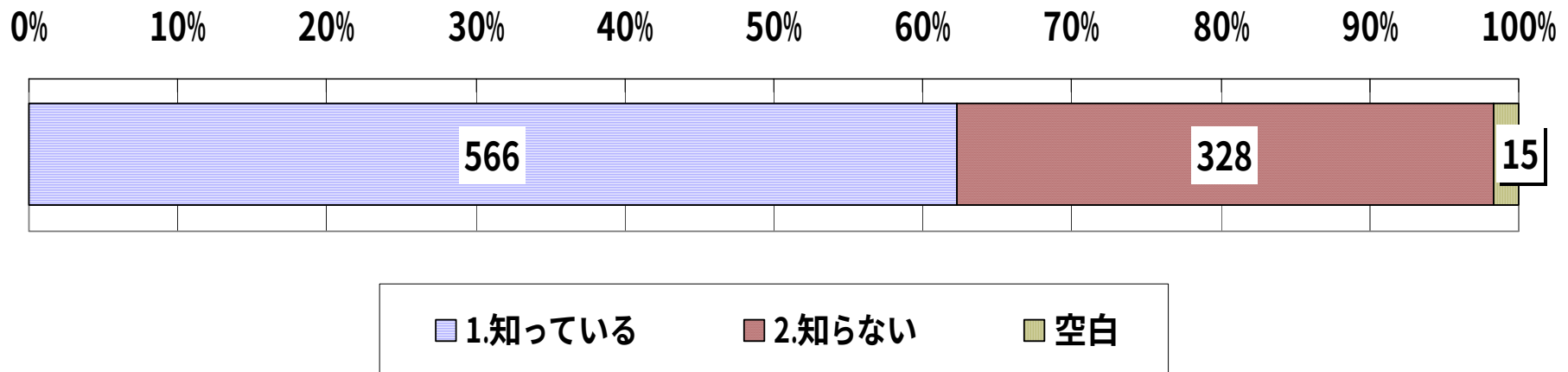


N=1292

問5－2 地域の公共交通を確保・継続するため、地域役員との協議や住民意見交換会が行われました。どのような内容が議論されていたか知っていますか？

※問5－1で「知っている」を選択された方

「知っている (566)」が約6割となっている。

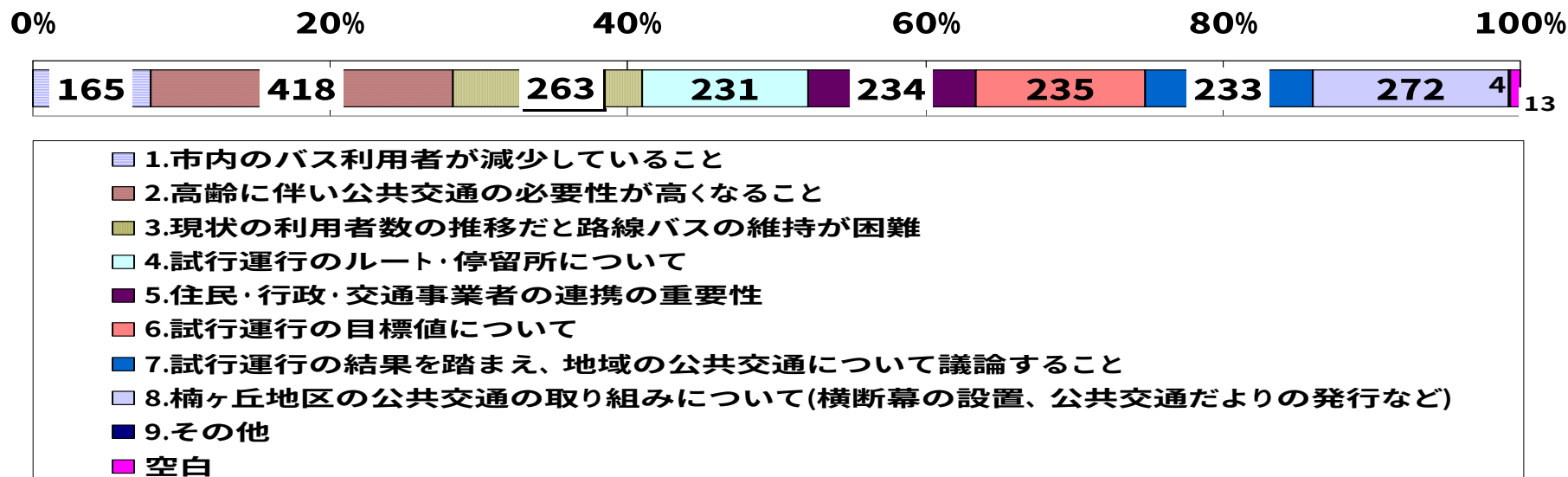


N=909

問5－2－1 ご存知の主な内容（複数選択可）

※問5－2で「知っている」を選択された方

「高齢に伴い公共交通の必要性が高くなること（418）」が最も多く、約2割を占めている。

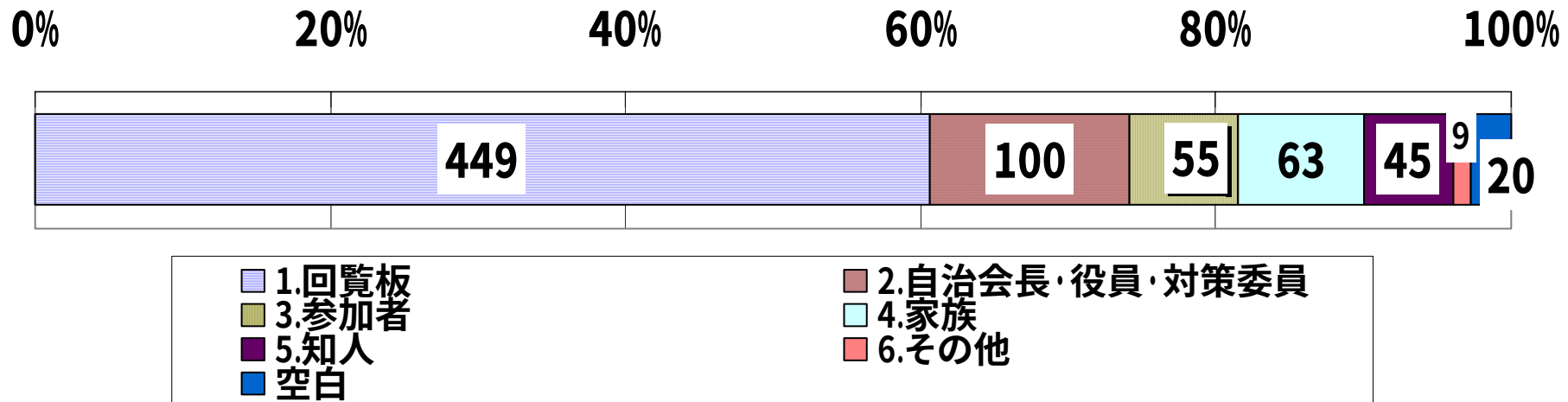


N=566

問5－2－2 その内容を何で（誰から）知りましたか？（複数選択可）

※問5－2で「知っている」を選択された方

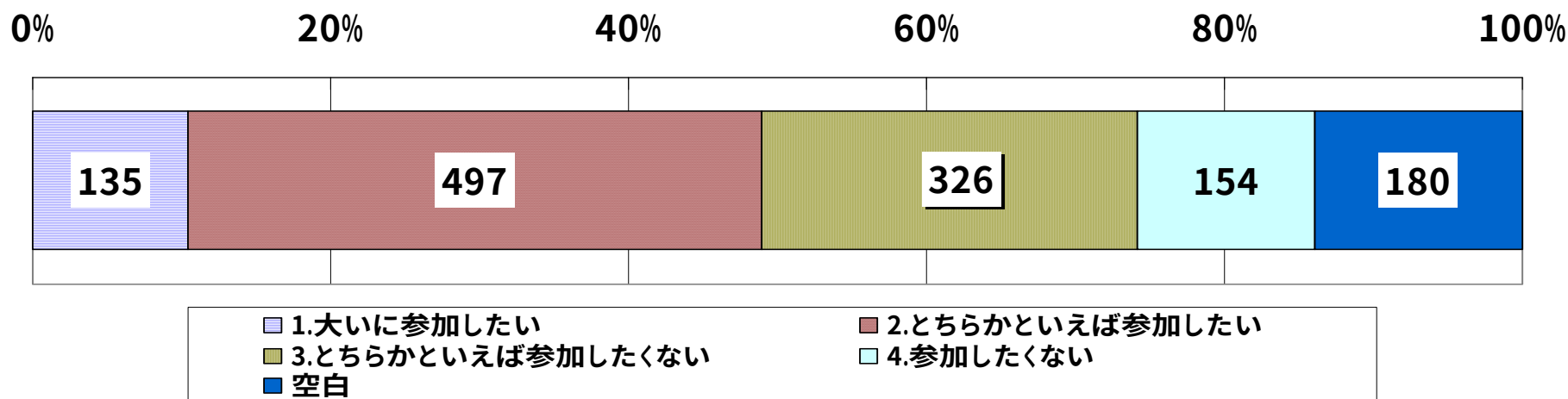
「回覧板（449）」が最も多く、約6割を占めている。



N=566

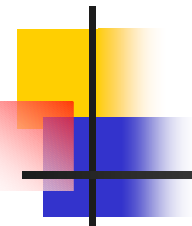
問5－3 今後（も継続して）公共交通を確保・継続するため、協働の取り組みに参加したいと思いますか？

協働への参加意識は、「大いに参加したい（135）」と「どちらかといえば参加したい（497）」を合わせて約5割となっている。

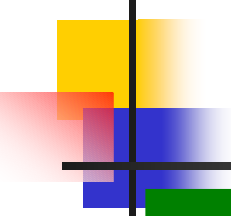


N=1292

楠ヶ丘乗合タクシーの評価指標



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変え率	20%以上	約26%	乗合タクシーを利用した方で車・バイクの利用が減った人の割合
	高齢者等の外出増加率	50%以上	約37%	乗合タクシーを利用した方で外出が増加した人の割合
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)	
認知度	地域での取り組みの事業の認知度	80%以上	約70%	
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。



楠ヶ丘乗合タクシーの今後の展開および課題

展開

- ・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、本格運行の可否等について具体的な協議を行う。

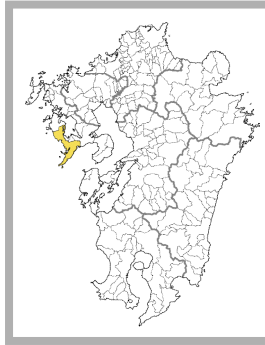
課題

- ・ジャンボタクシーの導入の可否
- ・運行経費の抑制
- ・地域の取り組みの持続性および利用の継続性

長崎市(長崎県):乗合タクシー(丸善団地地区)

斜面市街地への小型車両による乗合タクシー運行

人口	442,699 人	モード	乗合 タクシー
面積	338.72 km ²	法令	道路運送法 (旧)21 条
人口 密度	1306.98 人/km ²	運営 主体	長崎市



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【交通不便地域の存在】【少子高齢化】

- ・ 長崎市は、海岸線から山地までの距離が短く、可住地面積率は小さくはないものの、平坦部の占める割合が小さく、既成市街地の7割が斜面市街地といわれている。住宅地開発の規模は小さく、小規模団地の中には、大型乗合バスの運行ができない道路幅員の地区もあり、開発後一貫して「バス空白地域」が数多く存在する。
- ・ 団地開発・居住開始から20余年が経過するとともに、居住者の高齢化がはじまっている。地区住民の利便性向上、公共交通機関の利用促進による道路混雑の緩和、高齢者等の社会参加の促進等を図ることを目的として、市が小型車両を活用した乗合タクシーの運行を行っている。

■ 実現したサービス

サービス内容

【ルート工夫】

- ・ 長崎市では、大型乗合バスの運行が困難な地区に対し、平成14年度から丸善団地地区および矢の平・伊良林地区、平成16年度から北大浦地区および金堀地区の合わせて4地区で乗合タクシーの運行を行っている。本事例はこのうちの丸善団地地区を取り上げている。
- ・ 平成14年4月より、「チトセピア」(市役所支所、公民館、ホール、公営住宅、大規模商業施設を含む市街地再開発による複合施設。長崎電気軌道の路面電車1・3号系統停車場「千歳町」近隣)を起点とし、一般乗合バス停留所(長崎自動車「昭和町」)を経由して、丸善団地内(フリー乗降制)を通過し、約2.5km隔てた三原小学校乗降場を往復する乗合タクシーを運行している。
- ・ 運行時間は、始発が7時30分発、終発が19時30分発で、その間30分間隔に、平日25往復、休日22往復の運行を行っている。所要時間は、片道12分である。
- ・ 乗降場は、固定乗降場3か所、団地内はフリー乗降制である。
- ・ 運賃は、200円/回、子供は100円/回である。
- ・ 毎年、市との協定書締結により、ラッキータクシーが運行している。
- ・ 運行事業者が所有する乗客9人乗りのジャンボタクシー車両を利用している。

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】

- ・ 平成 13 年の試行実験の際には、日平均の利用者数が 174 人であり、市が補助金を負担した。
- ・ 本格運行となった平成 14 年度は、収入が運行経費を約 16 万円上回った。
- ・ 以降、平成 15～19 年度は、約 70～230 万円の収益(運行会社の利益)を上げるに至っている。

負担

【市町村負担】

- ・ 平成 13 年度の試行実験段階では、市の補助金は約 35 万円であったが、本格運行となった平成 14 年度以降は、市の補助金がなくなっている。

表. 利用者数と運行経費等

(単位:人、千円)

	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
日平均利用者数	174	201	228	249	234	229	223
運行経費	2,750	13,212	13,749	13,384	13,279	13,564	14,009
収入	2,399	13,369	14,877	15,645	15,379	15,018	14,711
市の補助金	351	0	0	0	0	0	0

(試行実験 74 日間)

出典：長崎市資料

■ プロセスと調整

計画策定と会議実施

【プロセス:体制構築】【プロセス:現状把握】

- ・ バス空白地区における輸送手段の確保について、協議会を立ち上げ、意見交換を行った。協議会は、長崎市、長崎県、運輸支局、県警、バス協会、バス事業者、タクシー協会で構成した。
- ・ 平成 12 年度にバス空白地区の洗い出しとともに、モデル地区の抽出と住民アンケートを行った。
- ・ 住民アンケートの調査結果、試行実験の実績を基に、採算ラインの設定と利用者数を試算した。
- ・ まず、路線バス事業者、タクシー協会等の関係機関と運行ルートとダイヤについて検討を行い、さらに、定時性を確保するため、地元自治会との協議により、基本となる乗降場を指定した。
- ・ 特に、運行ルートや乗降場の設定にあたっては、既存の路線バス事業者に配慮する必要がある。

運行事業者の選定

【調整:対交通事業者】

- ・ 本地区での運行に係る業者の選定は、タクシー協会へ依頼した。

■ 創意工夫・知見・教訓

乗降場の設定と公共交通利用の浸透

【知見:住民参加・主体性発揮】

- ・ 団地内をフリー乗降区間としたことが特長として挙げられる。ただし、定時制を確保するため、地元自治会との協議により、基本となる乗降場を指定した。
- ・ パーソントリップ調査により、交通手段分担率を九州の他の都市圏と比較すると、バス・路面電車、徒歩の分担率が最も高く、自動車、二輪車の分担率が最も低くなっている。都市がコンパクトで、郊外部についても「坂の多いまち」であることが裏付けられている。
- ・ 市の中心部には路面電車が運行され、利用者を維持している。平坦な土地が少なく自転車利用に適さない長崎市では、短い距離でも公共交通を利用することが浸透している。通常的に公共交通機関を利用することが浸透し、身近な存在であれば、新たな公共交通機関サービスも受け入れられやすい。

今後の展開

【教訓:費用負担のあり方】

- ・ 現在、乗合タクシーは市内 4 地区で運行されているが、新たに 1 地区での試行実験が行われている。当該事例を除き、他の 3 地区では、市からの補助 4～22%を必要としている。今後の導入地区の拡大にあたっては、この実績に基づく 2 割を補助率上限の目安としている。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：長崎市 都市計画部交通企画課 電話 095-829-1170

参考 URL：長崎市の交通 「乗合タクシー」のオフィシャル HP

<http://www1.city.nagasaki.nagasaki.jp/koutsu/taxi/taximenu.php>

■ 資料編

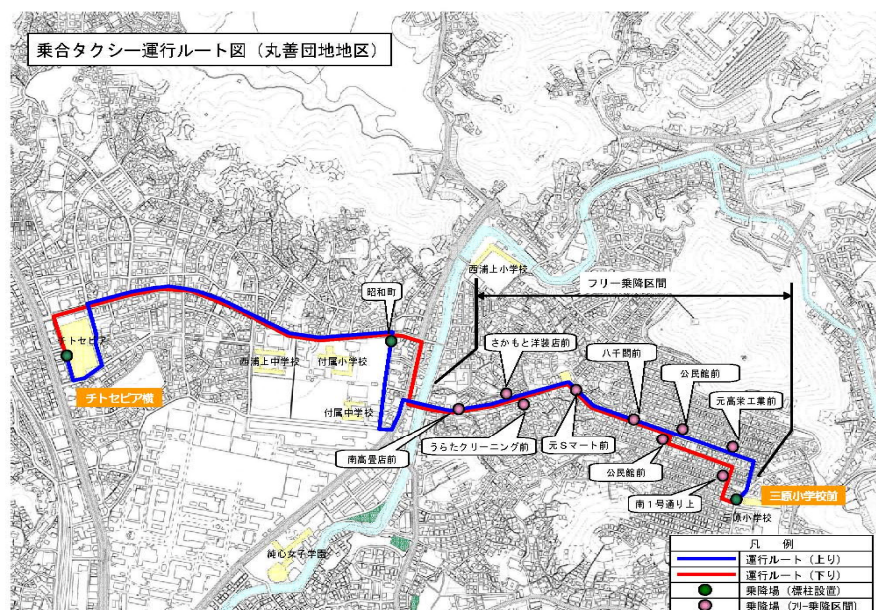


図. 乗合タクシー運行ルート図（丸善団地地区）

出典：長崎市資料

表. 乗合タクシー運行時刻表（丸善団地地区）

(始点)	(主な地点の通過予定時刻)			(終点～始点)		(主な地点の通過予定時刻)			(終点)
三原小 学校前	(丸善 ストア前)	(丸善 団地下)	昭和町	チトセピア横		昭和町	(丸善 団地下)	(丸善 ストア前)	三原小 学校前
07:30	07:31	07:32	07:36	07:42	07:45	07:51	07:55	07:56	07:57
08:00	08:01	08:02	08:06	08:12	08:15	08:21	08:25	08:26	08:27
08:30	08:31	08:32	08:36	08:42	08:45	08:51	08:55	08:56	08:57
09:00	09:01	09:02	09:06	09:12	09:15	09:21	09:25	09:26	09:27
09:30	09:31	09:32	09:36	09:42	09:45	09:51	09:55	09:56	09:57
10:00	10:01	10:02	10:06	10:12	10:15	10:21	10:25	10:26	10:27
10:30	10:31	10:32	10:36	10:42	10:45	10:51	10:55	10:56	10:57
11:00	11:01	11:02	11:06	11:12	11:15	11:21	11:25	11:26	11:27
11:30	11:31	11:32	11:36	11:42	11:45	11:51	11:55	11:56	11:57
12:00	12:01	12:02	12:06	12:12	12:15	12:21	12:25	12:26	12:27
12:30	12:31	12:32	12:36	12:42	12:45	12:51	12:55	12:56	12:57
13:00	13:01	13:02	13:06	13:12	13:15	13:21	13:25	13:26	13:27
13:30	13:31	13:32	13:36	13:42	13:45	13:51	13:55	13:56	13:57
14:00	14:01	14:02	14:06	14:12	14:15	14:21	14:25	14:26	14:27
14:30	14:31	14:32	14:36	14:42	14:45	14:51	14:55	14:56	14:57
15:00	15:01	15:02	15:06	15:12	15:15	15:21	15:25	15:26	15:27
15:30	15:31	15:32	15:36	15:42	15:45	15:51	15:55	15:56	15:57
16:00	16:01	16:02	16:06	16:12	16:15	16:21	16:25	16:26	16:27
16:30	16:31	16:32	16:36	16:42	16:45	16:51	16:55	16:56	16:57
17:00	17:01	17:02	17:06	17:12	17:15	17:21	17:25	17:26	17:27
17:30	17:31	17:32	17:36	17:42	17:45	17:51	17:55	17:56	17:57
18:00	18:01	18:02	18:06	18:12	18:15	18:21	18:25	18:26	18:27
18:30	18:31	18:32	18:36	18:42	18:45	18:51	18:55	18:56	18:57
19:00	19:01	19:02	19:06	19:12	19:15	19:21	19:25	19:26	19:27
19:30	19:31	19:32	19:36	19:42	19:45	19:51	19:55	19:56	19:57

注) 土曜日・日曜日・祝日は運休

出典：長崎市資料

■ 資料編



写真. 乗合タクシー乗降場およびタクシー乗り場

表. 九州都市圏の代表交通手段分担率・全目的（パーソントリップ調査）

(単位：%)

都市圏名	実施年	交通手段分担率				
		鉄道	バス・電車	自動車	二輪車	徒歩
北部九州 (第3回)	平成5年	9.1	6.3	47.2	12.7	24.7
佐賀 (第2回)	平成11年	1.0	1.8	59.4	22.5	15.1
長崎 (第3回)	平成8年	1.4	12.5	48.9	8.7	28.3
熊本	平成9年	1.1	4.8	59.3	17.1	17.6
大分	昭和58年	1.7	5.2	43.9	17.5	31.7
宮崎 (第2回)	平成13年	0.7	2.1	69.5	13.8	13.8
鹿児島 (第2回)	平成2年	1.1	8.2	50.7	13.3	26.5

出典：国土交通省都市・地域整備局、九州地方整備局、宮崎県ホームページ

喜ぶ高齢者、経費課題

公共交通機関の駅や停留所が近くになく、お年寄りらが移動に不自由する地域は府内にもあり、自治体やNPO法人などが解消に向けた対策に取り組んでいる。

能勢町では2007年4月、公共交通の不便な地域に住む高齢者らを乗用車で運ぶ「過疎地有償運送」が始まった。

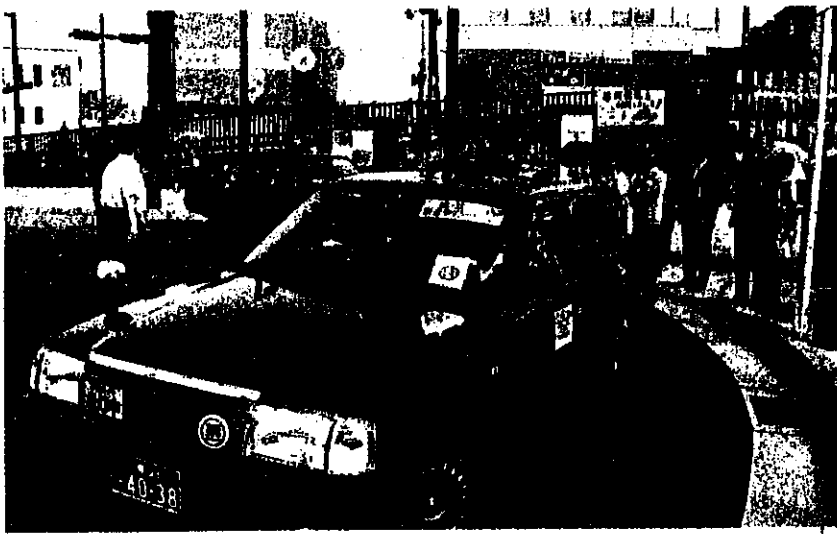
町社会福祉協議会とNPO法人の2団体が運送主体となり、事前に登録した会員から予約を受け付け、自宅から目的地まで送迎する。料金はタクシーの半額程度で、運送範囲は町内に限定。町社協では口コミなどで徐々に利用者が増えているといい、今年2月の稼働は164回だった。担当者は「繰り返し利用する人も多く、移動手段のないお年寄りにとっては必要な運送システムだと実感している」と話す。

*

河内長野市は昨年9月、半径500m以内に駅や停留所がない楠ヶ丘地区(約940世帯、約2500人)で、乗り合いタクシーの試験運行を実施した。

同地区は、南海高野線三日市駅西約1kmにある。一帯に

交通の不便解消 市内自治体、NPOが試す



全国初のデマンドバス

登録した住民の要望に応じて運行するデマンド(要望)バス。実は阪急バス(豊中市)が1972年、能勢町で全国で初めて走らせた。

同社経営企画室によると、路線バス事業の赤字が続き、路線の維持が難しくなったため導入。利用者が電話で呼ぶと、近くの停留所までバスが向かう仕組みで、「乗客1人でもバスが駆けつけた」という。

しかし赤字が続き、バスの乗務員を2人から1人に減らすなど経営の合理化に取り組んだが、利用客が伸びず、97年に廃止された。

試験的に運行された乗り合いタクシー(昨年9月、河内長野市の南海高野線三日市町駅前で)

傾斜地が広がり、道路の幅員も狭いことからこれまで公共交通機関がなく、お年寄りらが移動に不自由していた。

試験運行は、同駅を発着場に、地区内に設けた9か所の停留所を経由。運賃は一律200円で、午前8時30分～午後5時50分に1日6便運行した。運行後の住民アンケート(回収率56%)では、38%が「利用した」と回答。主

一方、大阪市が市内27路線で運行している小型コミュニティバス「赤バス」も、お年寄りらの足を支える交通機関の一つだが、慢性的な赤字が原因で存続の議論となっている。

赤バスは2002年に本格運行をスタート。09年度には1日平均1万1000人が利用したが、営業は1日平均7400人で、1人当たりの乗客は1.5人。02年当初から赤字が続き、09年度の営業損益は約16億円の赤字だった。

運行主体の市交通局は、利用者とともにダイヤの見直しや利用アップの方法を検討。12年夏にも、1人当たりの乗客が2.2人に達しない路線を廃止対象とする考えだ。

交通局の担当者は「お年寄りの利用は6割に達しており、必要性はある。ただ、赤字が続く現状は放置できない」と明かす。

平成 23 年 3 月 日

国土交通省近畿運輸局長 殿

河内長野市地域公共交通会議
会 長 向 井 一 雄

平成 23 年度における地域公共交通活性化・再生総合事業に係る
経過措置の実施について（案）

平成 21 年 11 月 30 日付け近運自－第 723－3 号で認定を受けた「河内長野市地域公共交通活性化・再生総合事業計画」に基づき、平成 23 年度も事業を行うこととするので、通知します。

資料 2-2

全体事業計画の事業スケジュール

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（———）で記載。

事業の名称	平成 21 年度				平成 22 年度				平成 23 年度			
	4 月	9 月	12 月	3 月	4 月	9 月	12 月	3 月	4 月	9 月	12 月	3 月
需要に応じたバス 路線の見直し					モックルコミュニティバスの 日野・滝畑コミュニティバスの路線の協議				上限 200 円運賃の試行			
					清見台線の路線の協議				本格運行の手続き 4~12			
					南ヶ丘線、大矢船西町線の路線の協議				本格運行の手続き 4~12			
									本格運行の手続き 4~12			
下里・門前・中尾 地域での公共交通 の試行運行				試行運行 1~3	試行運行の分析・評価・協議				本格運行の手続き 4~12			
楠ヶ丘地域での公 共交通の試行運行					協議 4~7	試行運行 7~9	分析・評価 22.10~23.5	協議 22.10~23.5	本格運行の手続き 6~12			
公共交通利用促進 の実施	バスエコキャンペーンの協力 11 月				バスエコキャンペーンの協力 11 月 広報誌への公共交通関連記事掲載 4 月				バスエコキャンペーンの協力 11 月 広報誌への公共交通関連記事掲載 4 月			
					市ホームページにて公共交通に関する情報掲載							
公共交通を活用し た取り組みの検討					観光との連携の検討							
					中心市街地活性化との連携の検討							

資料 2 - 3

平成23年度河内長野市地域公共交通会議予算(案)

歳入予算額 6,876,000 円
 歳出予算額 6,876,000 円
 差 額 0 円

1 歳入

(単位:千円)

款 項 目	予算額	説 明
1 負担金		
1 負担金		
1 負担金		
2 補助金	6,875	
1 補助金	6,875	
1 補助金	6,875	国補助金、河内長野市補助金
4 諸収入	1	
1 諸収入	1	
1 雑入	1	預金利子
合 計	6,876	

2 歳出

(単位:千円)

款 項 目	予算額	説明
1 運営費	275	
1 会議費	240	
1 会議費	240	委員報酬等
2 事務費	35	
1 事務費	35	
2 事業費	6,600	
1 事業費	6,600	
1 事業費	6,600	モックルコミュニティバスの上限200円運賃の事業費等
3 予備費	1	
1 予備費	1	
1 予備費	1	
合 計	6,876	

4-3. 3年度（平成23年度）事業計画

（1）事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
需要に応じたバス路線の見直し	・モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行 ・日野・滝畑コミュニティバスの本格運行の手続き（バス停設置、時刻表作成、音声変更など） ・清見台線の本格運行の手続き（バス停設置、音声変更など） ・南ヶ丘線、大矢船西町線の本格運行の手続き（音声変更など）	河内長野市地域公共交通会議・河内長野市・南海バス(株)	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保 ・協働による取り組み体制の構築
下里・門前・中尾地域での公共交通の試行運行	下里・門前・中尾地域の本格運行の手続き（音声変更、バス停設置など）	河内長野市地域公共交通会議・南海バス(株)	・公共交通の空白（不便）地域の解消 ・協働による取り組み体制の構築
楠ヶ丘地域での公共交通の試行運行	試行運行の分析・評価・協議及び本格運行の手続き	河内長野市地域公共交通会議・タクシー事業者	・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
公共交通利用促進の実施	大阪府で実施しているバスエコキャンペーンの協力と広報誌等を活用した公共交通の利用促進	河内長野市地域公共交通会議	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
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観光資源を活用した公共交通の取り組みを検討する	河内長野市地域公共交通会議	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保

（2）事業費等

事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
需要に応じたバス路線の見直し	4,950千円	2,475千円	2,475千円
下里・門前・中尾地域での公共交通の試行運行	1,650千円	825千円	825千円
小計	6,600千円	3,300千円	3,300千円

資料 3

平成23年3月28日
南海バス株式会社

路線バス「荘園町」フリー乗降の実施について

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

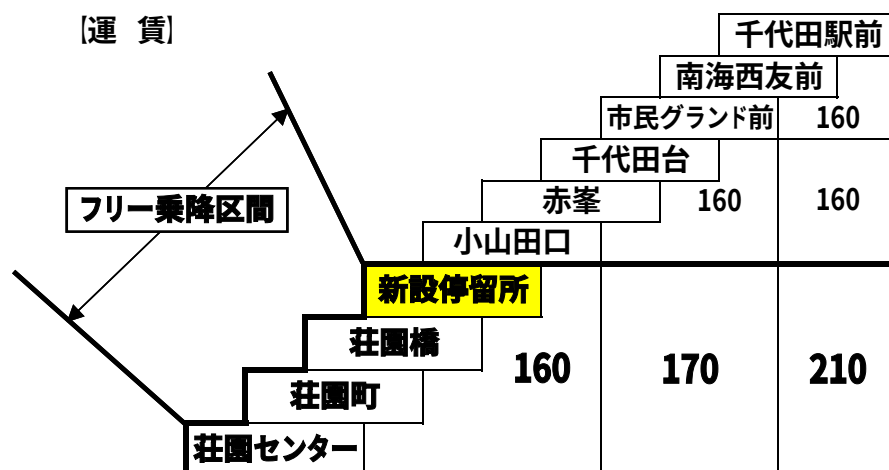
3. 様々な問題の解決や要望に応える方法の一つとして

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. 河内長野市内フリー乗降実施区間

(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「莊園町」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～莊園橋	約330m
莊園橋～莊園町	約490m
莊園町～莊園センター	約640m
莊園センター～莊園橋	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莊園町の住民であり、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. 当該区間は莊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

5. 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。

【千代田駅前⇒荘園町方面】発車予定時刻表

時刻	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	56	9 28	34	6 36	4 39	4 39	0 36	0 36	0 36	0 36	0 37	1 37	1 24 49	9 29 51	9 29 50	9 49	11 50
土休日	35 56	16 36	7 38	0 38	0 38	0 38	1 38	0 38	0 38	0 38	0 38	0 38	1 38	1 35	0 35	0 25	0 35

【荘園町⇒千代田駅前】発車予定時刻表

時刻	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	9 35 56	8 21 40	17 46	18 48	16 51	16 51	12 48	12 48	12 48	12 48	12 49	13 49	13 36	1 21 41	2 20	20	0 22
土休日	14 46	7 27 47	18 49	11 49	11 49	11 49	12 49	11 49	11 49	11 49	11 49	11 49	12 49	12 46	11 46	36	11

時刻等については実施時点で若干の変更を行う可能性もございます

- (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

7. 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「拳手」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。

1. 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

7. 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。

1. 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。

(6) 実施予定日

平成23年7月上旬

以 上

[参考資料]

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%)