

I. 運行状況の総括（2月～11月の実績）

1. 利用者数

（1）利用者の状況

【循環バス】

- いずれの路線も多少の増減はあるもの、概ね一定の利用者数で推移している。
- 1日当たり・1便当たりの利用者数は北部循環と南部循環Aが多い。

【山手路線】

- 11月に利用者数が減少したが、概ね一定の利用者数で推移している。
- 1日当たり・1便当たりの利用者数に大きな変化はない。

＜利用者状況から＞

- ・北部循環、南部循環（A）は地域での利用促進運動もあり、一定の利用者数が続くものと考えられる（住民に定着してきている。ただし、南部循環Aでは「毎日運行の要望がある」）。
- ・南部循環（B）、山手路線は利用者が極めて少なく見直しもやむを得ない。日曜運行も廃止が適当

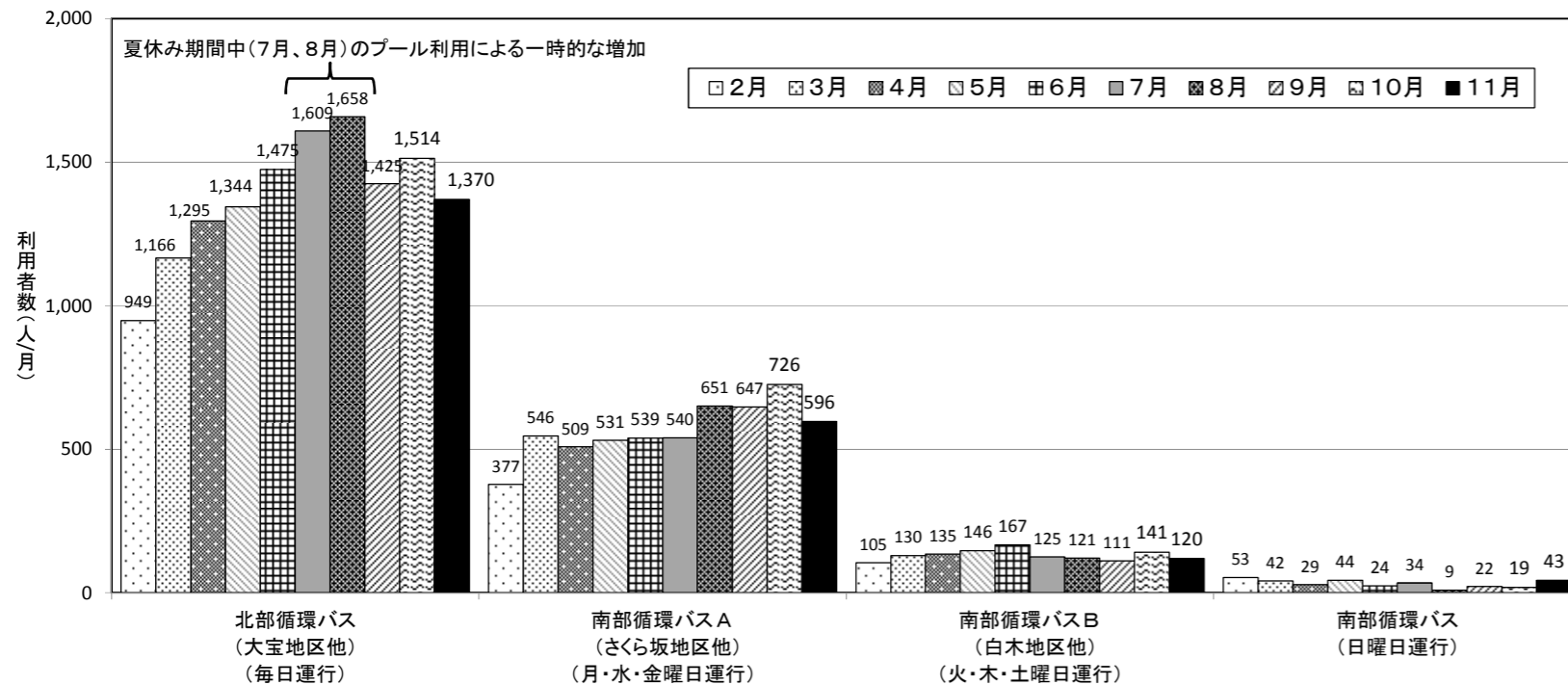


図1 循環バスの路線別乗車人数の推移(2月～11月)

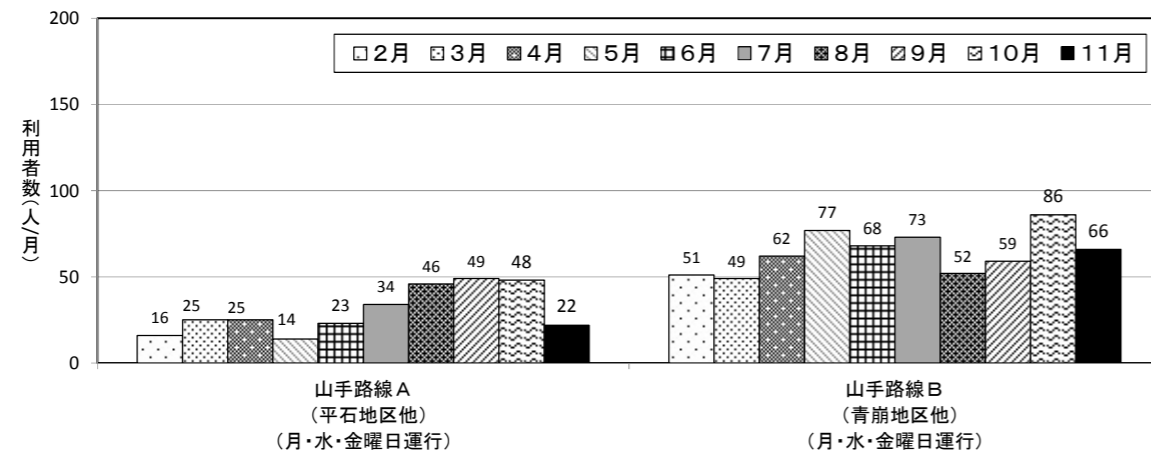


図2 山手路線の路線別乗車人数の推移(2月～11月)

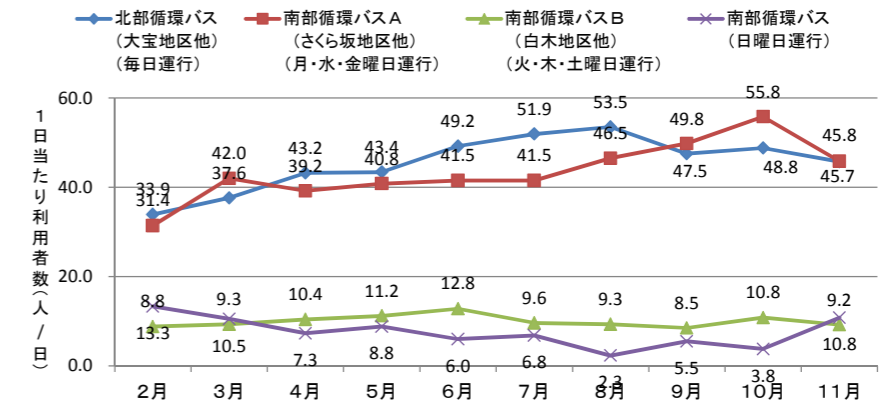


図3 循環バスの路線別1日当たり乗車人数の推移(2月～11月)

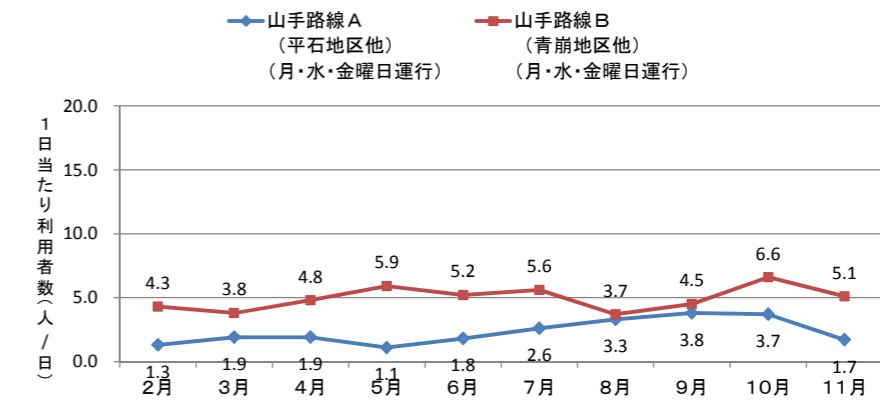


図4 山手路線の路線別1日当たり乗車人数の推移(2月～11月)

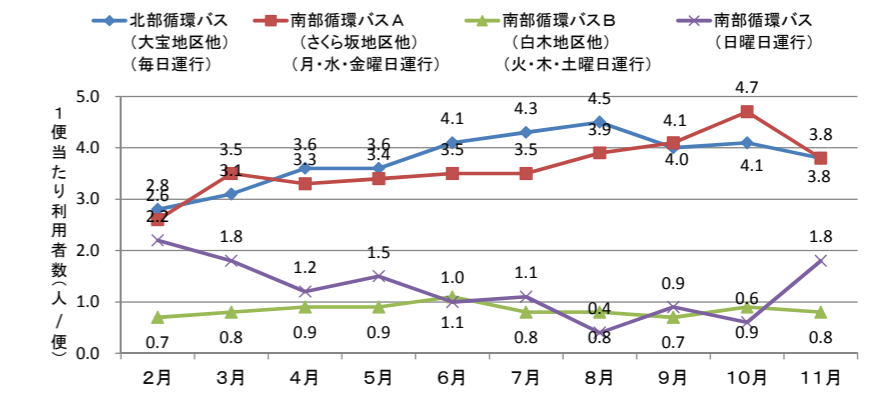


図5 循環バスの路線別1便当たり乗車人数の推移(2月～11月)

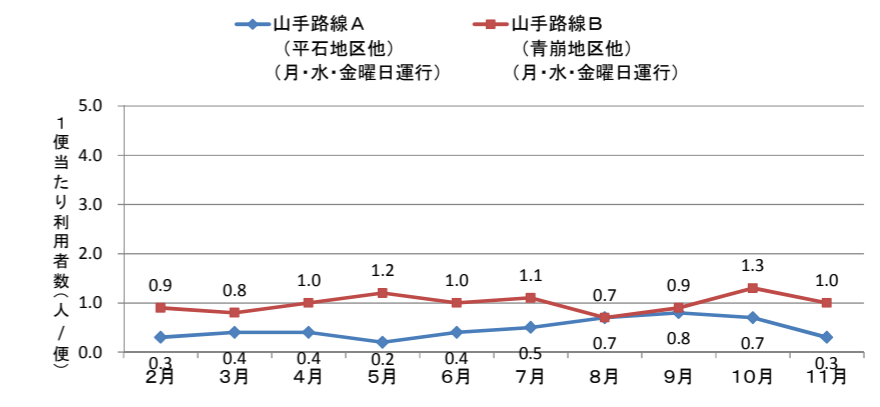


図6 山手路線の路線別1便当たり乗車人数の推移(2月～11月)

(2) 利用者の特性

- 循環バスは高齢者の割合が高く、北部循環バスの6月では81%を占めたこともある。
- 中学生の利用は、南部循環バスAで多い(全体利用者数の約3割)
- 利用目的は、公共施設の利用(役場、かなんぴあ)、買い物がほとんどを占める。
- 曜日別に見ると、日曜日、土曜日、月曜日の利用者が少ない。特に月曜日は、かなんぴあの休館日が影響していると考えられる。
- 便別に見ると、9時台~16時台発(かなんぴあ発)の利用者が多い。かなんぴあの高齢者向けスクール時間(9:30~16:00)や通院、買い物目的に利用されていると考えられる。

<利用者特性から>

- ・ 北部循環：買い物或いは公共施設への利用の割合がほぼ同じ(→ 人口構成から公共交通としての当初の狙いに合致)
- ・ 南部循環(A)：買い物、公共施設の利用割合が多い(→ 「道の駅」 経由等の見直しにより増加が考えられる)
- ・ 高齢者の利用割合が多い(→ 公共交通としての当初の狙いに合致)
- ・ 中学生の利用の実態から南部循環(A)の利用促進を図る
- ・ 金剛バスとの乗り継ぎは、現在のシステムでは有効に機能していない(→ 交通システム充実する上で、寺田バス停に加え、循環バスのバス停と近接しているなど効果的な乗り継ぎ場所が必要)
- ・ 循環バス相互の乗り継ぎは、現在、利用者は少ないがシステム定着及び河南町全体の活性化にとっては有効である

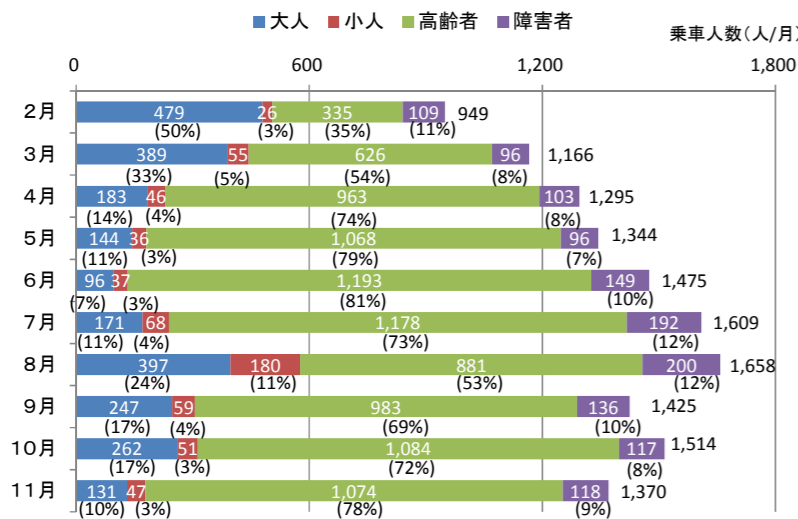


図7 北部循環バスの属性別乗車人数の推移(2月~11月)

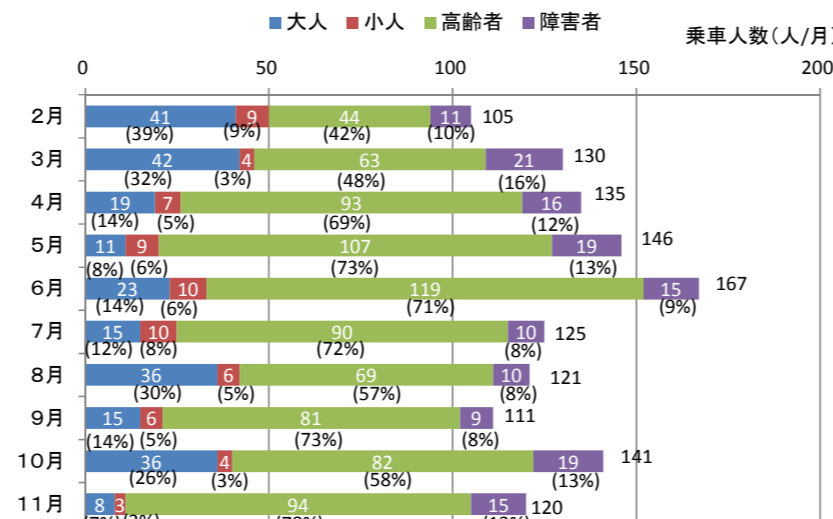


図9 南部循環バスBの属性別乗車人数の推移(2月~11月)

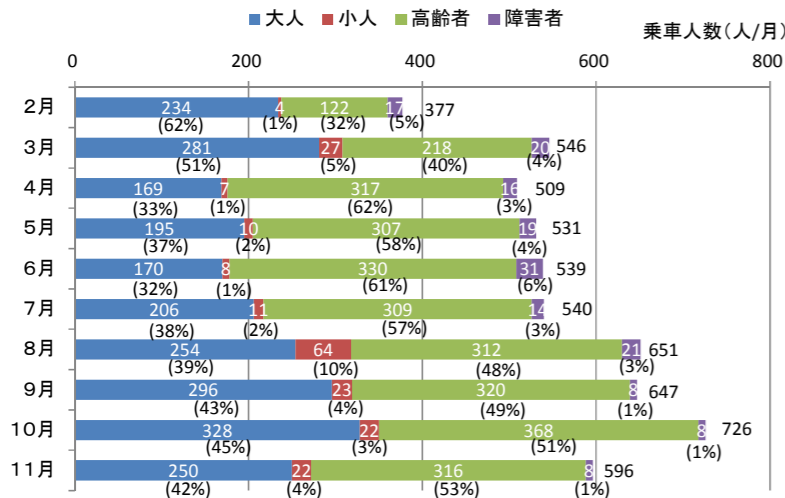


図8 南部循環バスAの属性別乗車人数の推移(2月~11月)

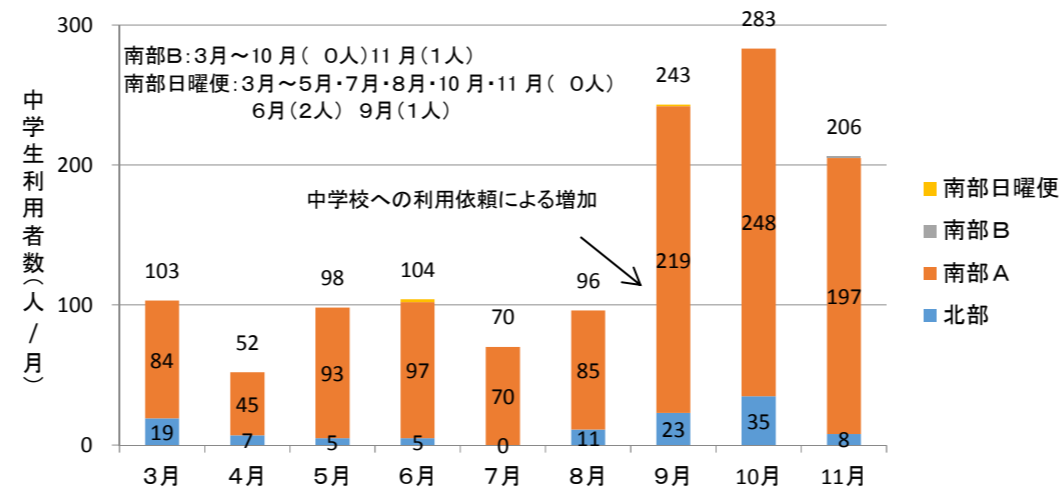
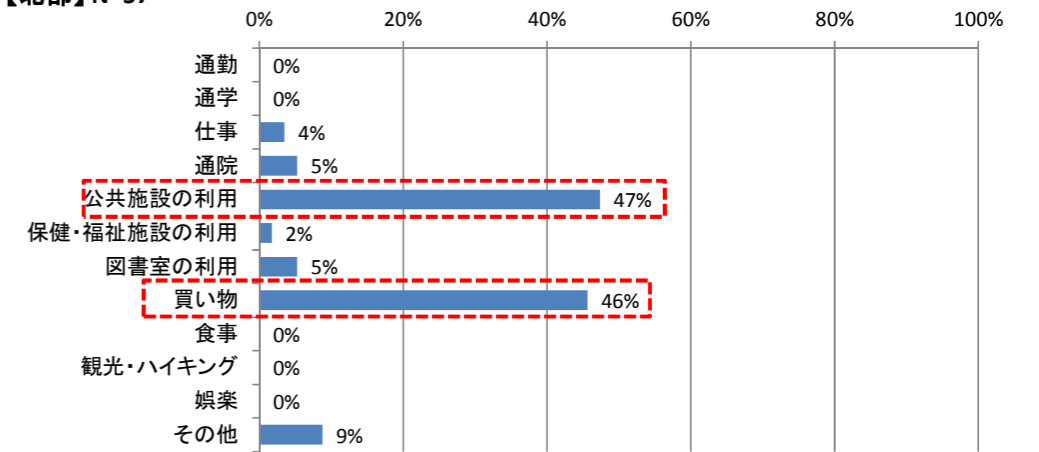


図10 中学生の乗車人数の推移(2月~9月)

【北部】N=57



【南部A】N=16

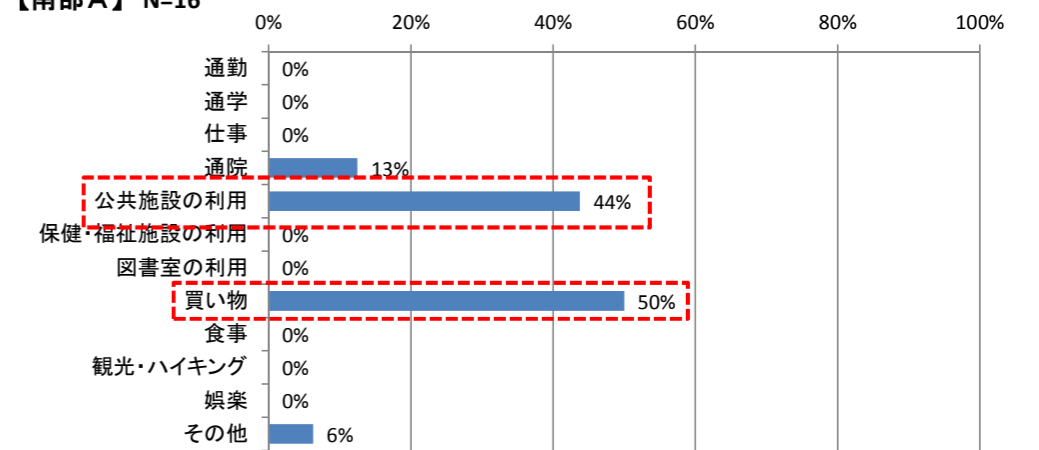


図11 利用目的(利用者アンケート調査より)

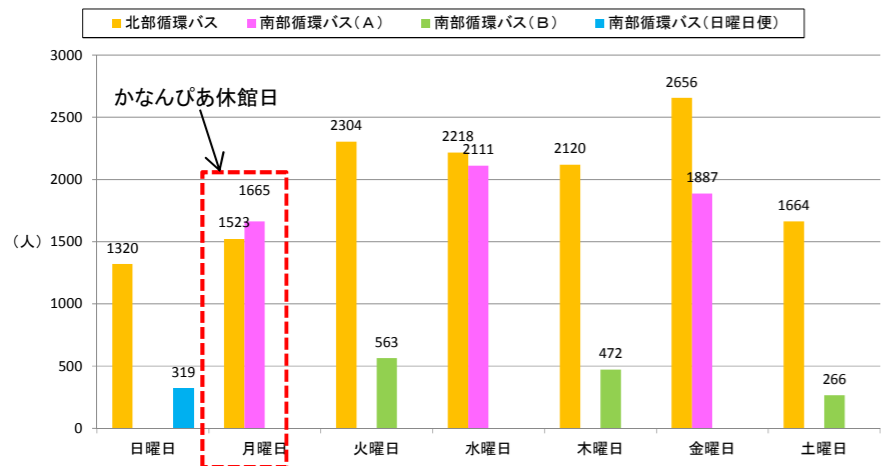


図 12 循環バスの路線別曜日別乗車人数(2月～11月の計)

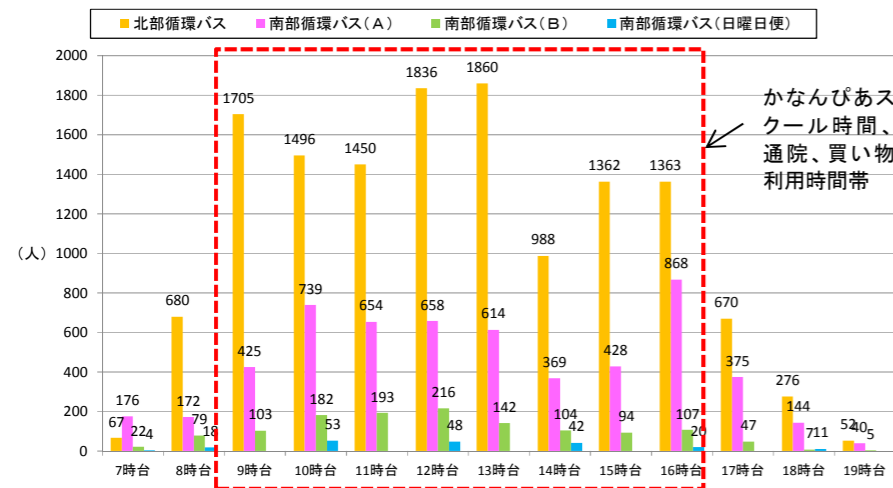


図 13 循環バスの路線別便別乗車人数(2月～11月の計)

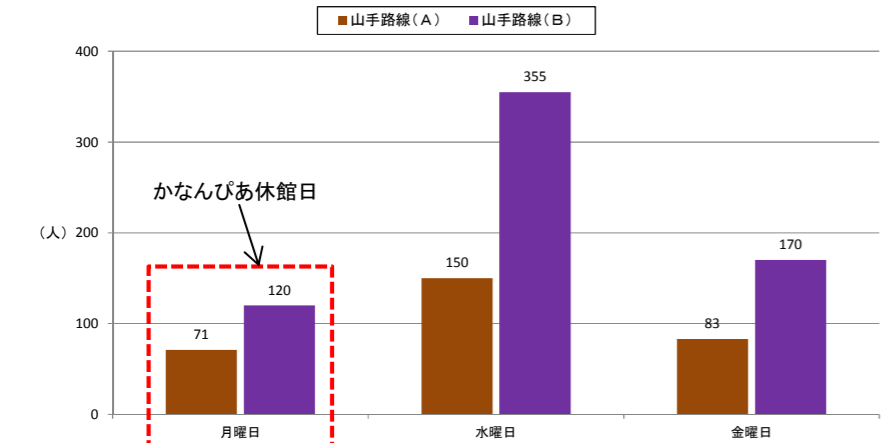


図 14 山手路線の路線別曜日別乗車人数(2月～11月の計)

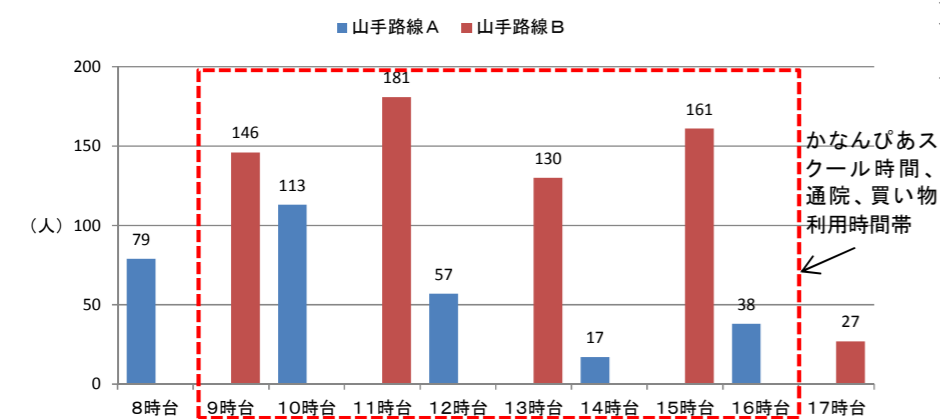


図 15 山手路線の路線別便別乗車人数(2月～11月の計)

(3) バス停の利用状況

【北部循環バス】

●かなんびあ、万代前、東山(芸大・サンプラザ前)、大宝地区のバス停でよく利用されている。

【南部循環バスA】

●かなんびあ、オークワ、河南町役場、さくら坂地区(1丁目～3丁目)のバス停でよく利用されている。

【南部循環バスB】

●かなんびあ、オークワのバス停でよく利用されている。

＜バス停の利用状況から＞

- ・買い物、公共施設周辺のバス停は、いずれも計画時に主要な目的地としてすべてのルートが通過することを基本として考えたバス停であり、利用者数が多いのは必然と考えられる。
- ・利用者数が少ないバス停もあるが、すべてを休止すればきめ細かなサービス提供が低くなり、地域公共交通システムが成立しなくなる。
- ・利用者アンケート調査結果では、自宅近くにバス停があることや目的地の近くにバス停があることを「循環バスの良い点」と評価する利用者が多いことから、必要以上のバス停の休止は利用者の利便性低下・不満の増加から、結果的に利用者減に直結する。
- ・バス停及びルートの休止については、必要最小限の休止を行うことが望ましいと考えられる。

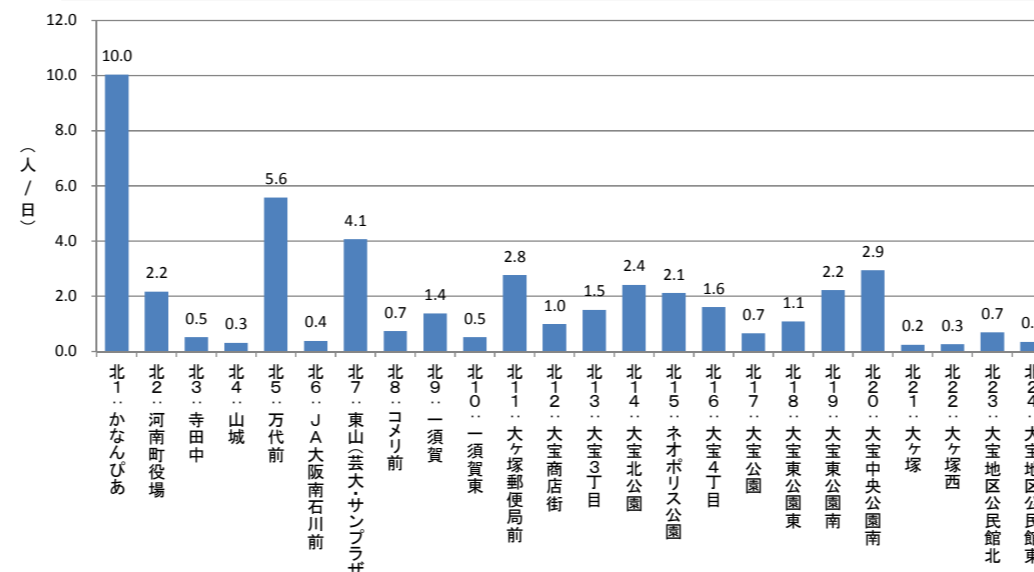


図 16 北部循環バスのバス停別1日当たり平均乗車人数(2月～11月)

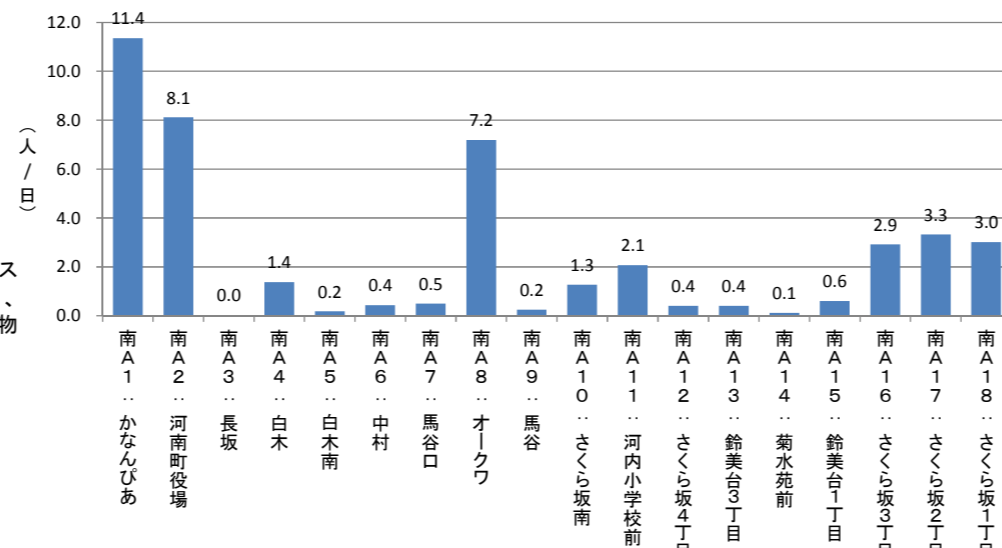


図 17 南部循環バスAのバス停別1日当たり平均乗車人数(2月～11月)

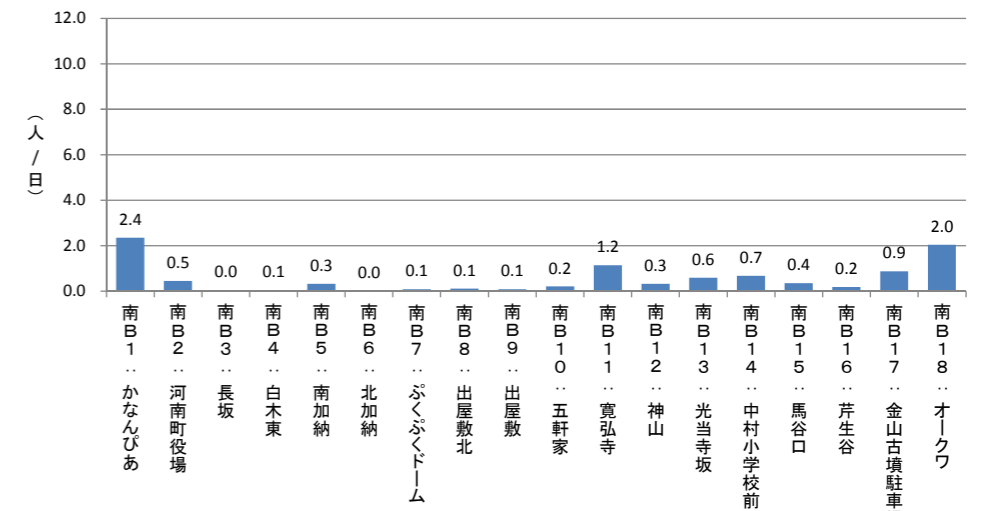


図 18 南部循環バスBのバス停別1日当たり平均乗車人数(2月～11月)

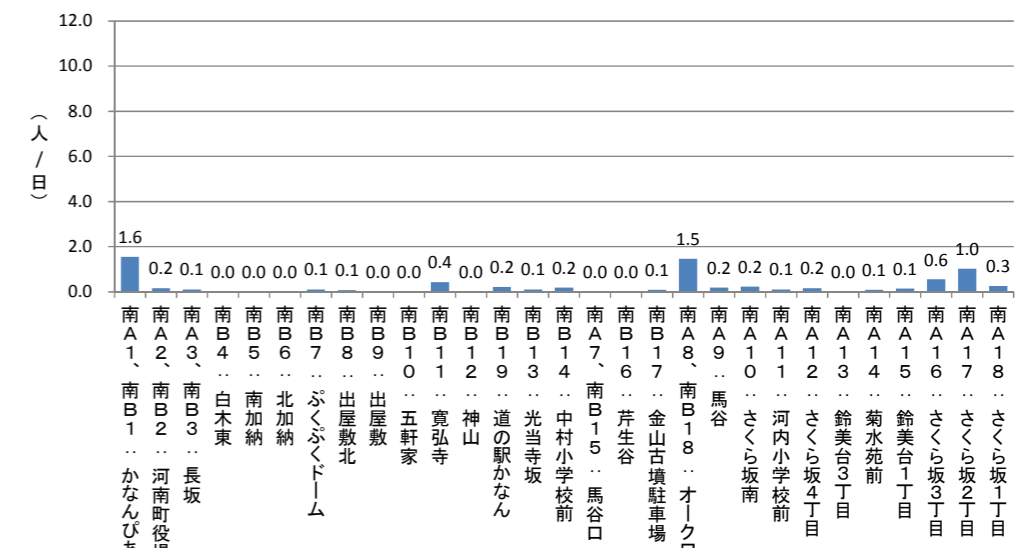


図 19 南部循環バス(日曜日便)のバス停別1日当たり平均乗車人数(2月～11月)

2. 収支状況

【収支予測】

		北部循環 (大宝地区他)						南部循環A (さくら坂地区他)						南部循環B (白木地区他)						南部循環(日曜便)						合計					
		利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)	利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)	利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)	利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)	利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)
		①	②	③	③÷①	②-③	②÷③	①	②	③	③÷①	②-③	②÷③	①	②	③	③÷①	②-③	②÷③	①	②	③	③÷①	②-③	②÷③	①	②	③	③÷①	②-③	②÷③
H28	2月	949	85,900	1,079,167	1,137	993,267	8.0%	377	35,950	462,500	1,227	426,550	7.8%	105	8,800	462,500	4,405	453,700	1.9%	53	5,000	154,167	2,909	149,167	3.2%	1,484	135,650	2,158,333	1,454	2,022,683	6.3%
	3月	1,166	107,300	1,079,167	926	971,867	9.9%	546	50,700	462,500	847	411,800	11.0%	130	11,100	462,500	3,558	451,400	2.4%	42	4,100	154,167	3,671	150,067	2.7%	1,884	173,200	2,158,333	1,146	1,985,133	8.0%
	4月	1,295	118,800	1,079,167	833	960,367	11.0%	509	47,400	462,500	909	415,100	10.2%	135	11,350	462,500	3,426	451,150	2.5%	29	2,500	154,167	5,316	151,667	1.6%	1,968	180,050	2,158,333	1,097	1,978,283	8.3%
	5月	1,344	125,050	1,079,167	803	954,117	11.6%	531	49,850	462,500	871	412,650	10.8%	146	12,150	462,500	3,168	450,350	2.6%	44	4,150	154,167	3,504	150,017	2.7%	2,065	191,200	2,158,333	1,045	1,967,133	8.9%
	6月	1,475	133,000	1,079,167	732	946,167	12.3%	539	47,900	462,500	858	414,600	10.4%	167	12,850	462,500	2,769	449,650	2.8%	24	2,250	154,167	6,424	151,917	1.5%	2,205	196,000	2,158,333	979	1,962,333	9.1%
	7月	1,609	145,100	1,079,167	671	934,067	13.4%	540	50,500	462,500	856	412,000	10.9%	125	10,950	462,500	3,700	451,550	2.4%	34	2,550	154,167	4,534	151,617	1.7%	2,308	209,100	2,158,333	935	1,949,233	9.7%
	8月	1,658	142,200	1,079,167	651	936,967	13.2%	651	57,400	462,500	710	405,100	12.4%	121	10,500	462,500	3,822	452,000	2.3%	9	700	154,167	17,130	153,467	0.5%	2,439	210,800	2,158,333	885	1,947,533	9.8%
	9月	1,425	129,650	1,079,167	757	949,517	12.0%	647	60,950	462,500	715	401,550	13.2%	111	9,500	462,500	4,167	453,000	2.1%	22	1,750	154,167	7,008	152,417	1.1%	2,205	201,850	2,158,333	979	1,956,483	9.4%
	10月	1,514	139,950	1,079,167	713	939,217	13.0%	726	69,800	462,500	637	392,700	15.1%	141	12,700	462,500	3,280	449,800	2.7%	19	1,850	154,167	8,114	152,317	1.2%	2,400	224,300	2,158,333	899	1,934,033	10.4%
	11月	1,370	127,150	1,079,167	788	952,017	11.8%	596	57,200	462,500	776	405,300	12.4%	120	10,500	462,500	3,854	452,000	2.3%	43	4,000	154,167	3,585	150,167	2.6%	2,129	198,850	2,158,333	1,014	1,959,483	9.2%
	小計	13,805	1,254,100	10,791,667	782	9,537,567	11.6%	5,662	527,650	4,625,000	817	4,097,350	11.4%	1,301	110,400	4,625,000	3,555	4,514,600	2.4%	319	28,850	1,541,667	4,833	1,512,817	1.9%	21,087	1,921,000	21,583,333	1,024	19,662,333	8.9%
	12月	1,370	127,150	1,079,167	788	952,017	11.8%	596	57,200	462,500	776	405,300	12.4%	120	10,500	462,500	3,854	452,000	2.3%	43	4,000	154,167	3,585	150,167	2.6%	2,129	198,850	2,158,333	1,014	1,959,483	9.2%
H29	1月	1,370	127,150	1,079,167	788	952,017	11.8%	596	57,200	462,500	776	405,300	12.4%	120	10,500	462,500	3,854	452,000	2.3%	43	4,000	154,167	3,585	150,167	2.6%	2,129	198,850	2,158,333	1,014	1,959,483	9.2%
	計	16,545	1,508,400	12,950,000	783	11,441,600	11.6%	6,854	642,050	5,550,000	810	4,907,950	11.6%	1,541	131,400	5,550,000	3,602	5,418,600	2.4%	405	36,850	1,850,000	4,568	1,813,150	2.0%	25,345	2,318,700	25,900,000	1,022	23,581,300	9.0%

実績値

予測値(12月以降の利用者数・収入は11月の実績値を適用)

【収支予測】

		山手路線A (平石地区他)						山手路線B (青崩地区他)						合計																		
		利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)	利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)	利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)	利用者数 (人)	収入 (円)	支出 (円)	利用者一人あたり運行経費 (円)	町負担額 (円)	収支率 (%)							
		①	②	③	③÷①	②-③	②÷③	①	②	③	③÷①	②-③	②÷③	①	②	③	③÷①	②-③	②÷③	①	②	③	③÷①	②-③	②÷③							
H28	2月	16	2,200	162,000	10,125	159,800	1.4%	51	8,800	162,000	3,176	153,200	5.4%	67	11,000	324,000	4,836	313,000	3.4%													
	3月	25	4,200	175,500	7,020	171,300	2.4%	49	9,600	175,500	3,582	165,900	5.5%	74	13,800	351,000	4,743	337,200	3.9%													
	4月	25	3,400	175,500	7,020	172,100	1.9%	62	12,100	175,500	2,831	163,400	6.9%	87	15,500	351,000	4,034	335,500	4.4%													
	5月	14	2,400	175,500	12,536	173,100	1.4%	77	14,750	175,500	2,279	160,750	8.4%	91	17,150	351,000	3,857	333,850	4.9%													
	6月	23	3,800	175,500	7,630	171,700	2.2%	68	12,300	175,500	2,581	163,200	7.0%	91	16,100	351,000	3,857	334,900	4.6%													
	7月	34	4,800	175,500	5,162	170,700	2.7%	73	13,800	175,500	2,404	161,700	7.9%	107	18,600	351,000	3,280	332,400	5.3%													
	8月	46	8,100	175,500	3,815	167,400	4.6%	52	10,000	175,500	3,375	165,500	5.7%	98	18,100	351,000	3,582	332,900	5.2%													
	9月	49	7,500	175,500	3,582	168,000	4.3%	59	11,000	175,500	2,975	164,500	6.3%	108	18,500	351,000	3,250	332,500	5.3%													
	10月	48	7,200	175,500	3,656	168,300	4.1%	86	16,300	175,500	2,041	159,200	9.3%	134	23,500	351,000	2,619	327,500	6.7%													
	11月	22	3,100	175,500	7,977	172,400	1.8%	66	12,100	175,500	2,659	163,400	6.9%	88	15,200	351,000	3,989	335,800	4.3%													
	小計	302	46,700	1,741,500	5,767	1,694,800	2.7%	643	120,750	1,741,500	2,708	1,620,750	6.9%	945	167,450	3,483,000	3,686	3,315,550	4.8%													
	12月	22	3,100	175,500	7,977	172,400	1.8%	66	12,100	175,500	2,659	163,400	6.9%	88	15,200	351,000	3,989	335,800	4.3%													
H29	1月	22	3,100	175,500	7,977	172,400	1.8%	66	12,100	175,500	2,659	163,400	6.9%	88	15,200	351,000	3,989	335,800	4.3%													
	計	346	52,900	2,092,500	6,048	2,039,600	2.5%	775	144,950	2,092,500	2,700	1,947,550	6.9%	1,121	197,850	4,185,000	3,733	3,987,150	4.7%													

実績値

予測値(12月以降の利用者数・収入は11月の実績値を適用)

【町民一人あたり負担額】

- 循環バスの1年間の町負担額：23,581,300円/年
- 山手路線の1年間の町負担額：3,987,150円/年
- 計 27,568,450円
- 町民一人あたりの負担額(町負担額)：1,744円/人・年

【収支率の総括】

- 北部、南部循環(A)の収支率は10%程度であるが、人口構成等から見て想定範囲内と考えられる
- 南部循環(B)、日曜運行便の収支率では運行継続は困難

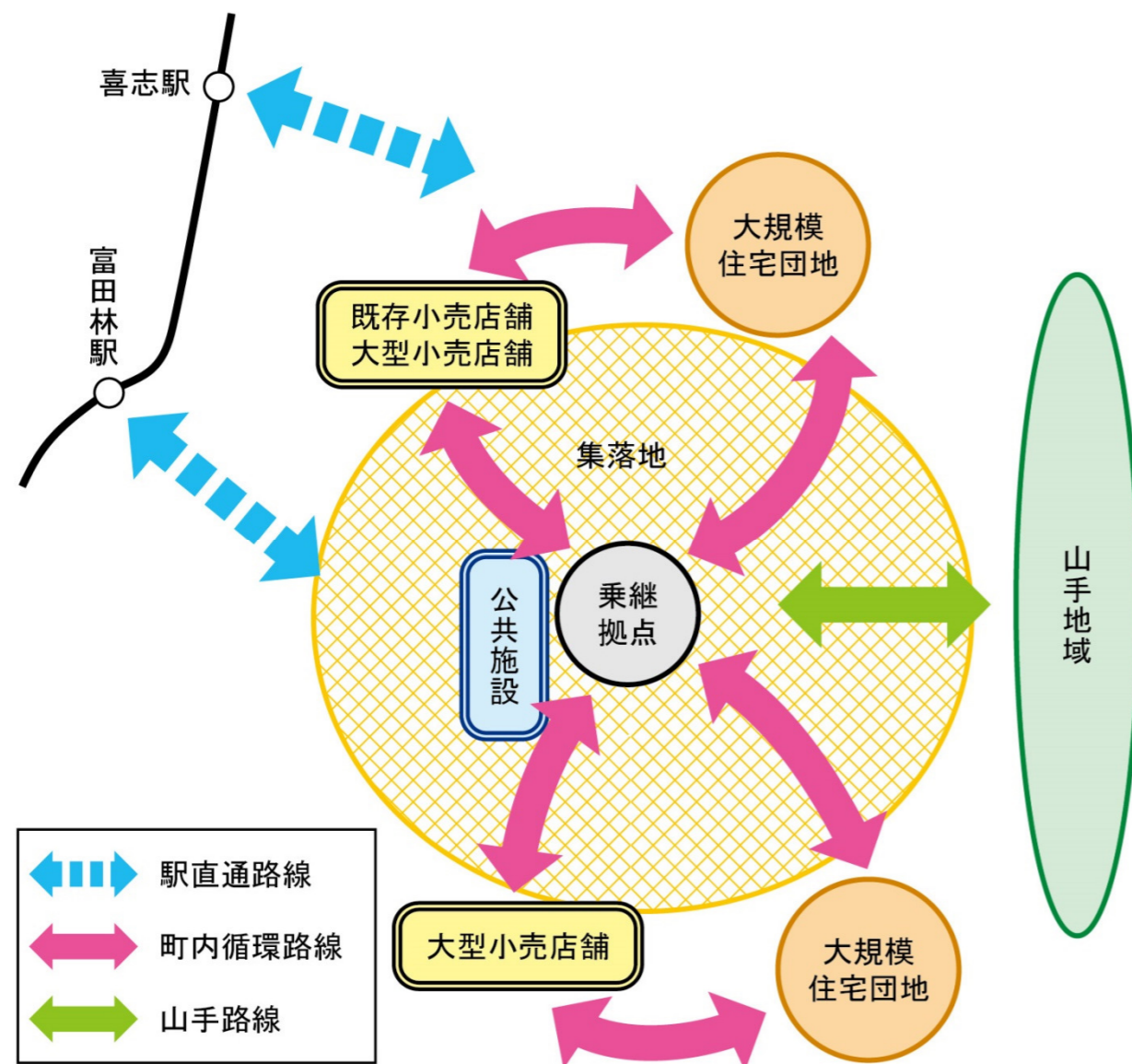
II. 循環バス・山手路線運行の評価

1. 河南町が目指すべき地域公共交通

- 河南町の地域公共交通体系は、住宅の立地状況や需要、目的などに応じた適切なサービスを提供する。
 - ・各区域と鉄道駅を結ぶ「駅直通路線（路線バス）」
 - ・大規模住宅団地や集落地などと町内の商業施設や病院、公共施設などを移動する「町内循環路線（町内循環バス）」
- 「町内循環路線（町内循環バス）」では対応していくことが困難な区域（山手地域など）へは、福祉・高齢者施策としての交通システムなどの総合的な施策展開により対応していくことが必要となる。

- 「にぎわいのあるまちづくり」に貢献する地域公共交通
- 高齢者や若者が「住み続けられる、暮らしやすいまちづくり」に貢献する地域公共交通

【河南町地域公共交通体系】



2. 評価項目

【評価の考え方】

- 税金を投じて運行していくためには、「評価」を住民に示す必要がある。そのためには、政策目的に応じた目標の設定と、目標の達成度を測るための指標の設定を行うことが不可欠となる。
- 目標については、「外出回数の増加」や「利用者満足度」など、政策効果の面から設定することが望まれる。また、持続可能性の点から、「収支率（事業経費に対する運賃収入の割合）」の目標を設定することが必要である。
- なお、地域公共交通の維持には、地域住民の協力（利用）が不可欠であり、一利用者としての立場から本当に必要なのか否かを考えることが必要である。その意味で、目標が仮に達成できなければ「休止（継続しない）」または「見直しを行う」という姿勢を明確にしておくことも必要である。
- また、「評価」は、路線別評価と、地域全体の交通システムの評価の2つの視点がある。ここでは、交通空白地の解消や交通システム構築といった、路線網全体の評価を視野に入れた評価を行う。

【評価項目】

- ①費用効率面
- ②利用状況面
 - ・利用者数
 - ・満足度
 - ・利便性など

地域公共交通について、その事業が適切に運営されているかどうかを確認するために評価を行う。

主な指標		定義例
費用効率面	収支率 (事業経費に対する運賃収入割合)	路線の費用効率面、事業収支状況を確認するための指標
	利用者数	順調に利用されているかを確認するための指標
利用状況面	単位当たりの利用者数 (1便当たり・1日当たりの利用者数)	利用者数をより明確な尺度を持って確認するための指標
	バス停利用者数	バス停の利用状況を確認するための指標
	満足度	利用者の満足と思う人の割合
	利便度(特定目的施設の移動に利便を感じている人)	商業施設、公共施設へのアクセス性についての移動に利便を感じている人
	交通システム面(乗り継ぎ)	循環バスと循環バス、路線バスとの乗り継ぎ利用をする人の割合
	外出回数が増えた人の割合	路線設置により、外出回数が増えた人の割合
	中学生の利用割合	地域の将来を担う子どもが中学校に通学できる環境が確保できているかの判断指標

3. 評価基準

【前提】

- 鉄道がなく、金剛バス以外の河南町への公共交通（バス）導入は、経営的には当然厳しい
- 福祉バスではなく、河南町活性化のための社会的基盤として位置づける
- 河南町の人口規模からみて、地域公共交通としての利用者数には限度がある

【運行目的の明確化】

地域公共交通の運行目的は、河南町における交通システムのサービス水準の確保し、地域に見合った持続可能な交通体系を確立することである。

●まちの活性化を担う交通体系

住民が移動しやすい交通体系の確立においては、中心市街地や大型商業施設のアクセス手段として、また、大型商業施設、道の駅などと連携し、まちなかの賑わいを創出・活性化を担う交通体系を確立する。

●効率的で連携した交通体系（公共交通ネットワークの充実）

各交通システムにおける役割を明確にして交通システムの一体化、連携を行い効率的な交通体系を確立する。

●住民が利用しやすい交通体系

自動車の運転ができない高齢者や子どもなど交通弱者と呼ばれる方をはじめとして、住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保する。

●地域が支える交通体系

少子高齢化社会など、公共交通の存続が課題となっている中、地域や住民が協働して支える持続可能性の観点から、町の財政負担の効率化を図りながら、サービス水準の維持または向上を目指す。

●需要に見合った効率的な交通体系

利用状況や地域の実情を加味しながら、需要希望の多い運行日、運行路線などを厳選するなどの改善を図り、効果的・効率的な交通システムを目指す。

●適正な土地利用への誘導を支援する交通体系

河南町は大規模な住宅団地と市街地、山手地域が存在している。近年、少子高齢化などの社会問題により、まちの活性化が課題となっている。このため、北部と南部の大規模住宅団地と市街地、山手地域のアクセスを確保し、適正な土地利用への誘導を支援する交通システムを目指す。

【評価基準 → 現行運行に見合った基準の設定】

- 財政負担の度合いは妥当か？
- 地域の状況から見て、運行することは妥当か？
- 運行の方法は妥当か？

評価項目		評価基準
費用効率面	収支率 (事業経費に対する運賃収入割合)	10%~15%以上 → 継続 10%未満 → 見直し・休止
	1日当たりの利用者数	40人以上 → 継続 40人未満 → 見直し・休止
利用状況面	バス停利用者数	0人 → 見直し・休止
	満足度	
	利便度(特定目的施設の移動に利便を感じている人)	50%以上 → 継続 50%未満 → 見直し・休止
	外出回数が増えた人の割合	

◆見直し → 運行方法、路線、バス停、運行日などの見直しを実施

地域住民の便益（生活の質の向上など）と住民全体が負担する経費（税金）とのバランスから総合的に判断する

■現行の循環バス・山手路線運行の評価

		循環バス				山手路線		
		北部循環 (大宝地区他)	南部循環A (さくら坂地区他)	南部循環B (白木地区他)	南部日曜便	山手A (平石地区他)	山手B (青崩地区他)	
運行内容	運行日	毎日	月・水・金曜日	火・木・土曜日	日曜日	月・水・金曜日	月・水・金曜日	
	運行時間	午前7時台～午後6時台	午前7時台～午後6時台	午前7時台～午後6時台	午前7時台～午後6時台	午前8時台～午後5時台	午前7時台～午後5時台	
	運行頻度	1時間に1本(12便/日)	1時間に1本(12便/日)	1時間に1本(12便/日)	2時間に1本(6便/日)	2時間に1本(5便/日)	2時間に1本(5便/日)	
	運行時間	40分	40分	40分	66分	36分	40分	
	運賃	100円/回	100円/回	100円/回	100円/回	200円/回	200円/回	
	運行車両	マイクロバス(定員28人)	マイクロバス(定員28人)	マイクロバス(定員28人)	マイクロバス(定員28人)	セダン型乗用車(定員4人)	セダン型乗用車(定員4人)	
	使用台数	1台	1台	1台	1台	1台	1台	
	バス停・停留所数	24箇所	18箇所	18箇所	29箇所	7箇所	10箇所	
人口	人口	6,833(大宝、石川区域)	3,858(さくら坂、鈴美台区域)	3,014(中村区域)	—	1,930(白木区域)	556(河内区域)	
	高齢化率	31.9%	11.7%	31.5%	—	34.7%	37.8%	
定量的評価 (2月5日11月)	1日当たり利用者数(人/日)	45.6	43.6	10.0	7.4	2.3	4.9	
	1便当たり利用者数(人/便)	3.8	3.6	0.8	1.2	0.5	1.0	
	1便当たりピーク時利用者数(人/便)	22	31	18	10	4	8	
	バス停・停留所1日当たり利用者数(人/箇所・日)	1.9	2.4	0.6	0.3	0.3	0.5	
	収支率*1	11.6%	11.6%	2.4%	2.0%	2.5%	6.9%	
	収支差(支出－収入)*1 (円)	11,441,600	4,907,950	5,418,600	1,813,150	2,039,600	1,947,550	
	高齢者利用割合	68.0%	51.6%	64.7%	52.7%	—	—	
	中学生利用割合	0.9%	21.5%	0.1%	1.1%	—	—	
	乗り継ぎ率(循環・山手)	2.0%	4.0%	6.6%	5.3%	20.4%	3.4%	
定性的評価*2	満足度	87%	72%	51%	0%	100%	75%	
	生活の変化	生活の利便度	92%	82%	88%	0%	100%	89%
		外出回数の増加率	62%	71%	75%	0%	100%	40%
		公共施設・スーパー等の行きやすさ率	88%	87%	63%	100%	100%	50%
		自家用車の利用減少率	71%	82%	50%	0%	100%	67%
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が最も多い ・収支率が最も高い ・満足度、利便度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が多い ・収支率が最も高い ・満足度、利便度が高い ・毎日運行のニーズが高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が少ない ・収支率が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が少ない ・収支率が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が少ない ・収支率が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が少ない ・収支率が低い 		
評価	現行運行内容での継続運行 (利用促進策の継続)	運行内容の見直し (運行日、運行ルートなど)	運行内容の見直し (運行日、運行方法など)	運行の休止 (交通空白地の解消策検討)	現行運行内容での継続運行 (交通空白地の対応)	現行運行内容での継続運行 (交通空白地の対応)		

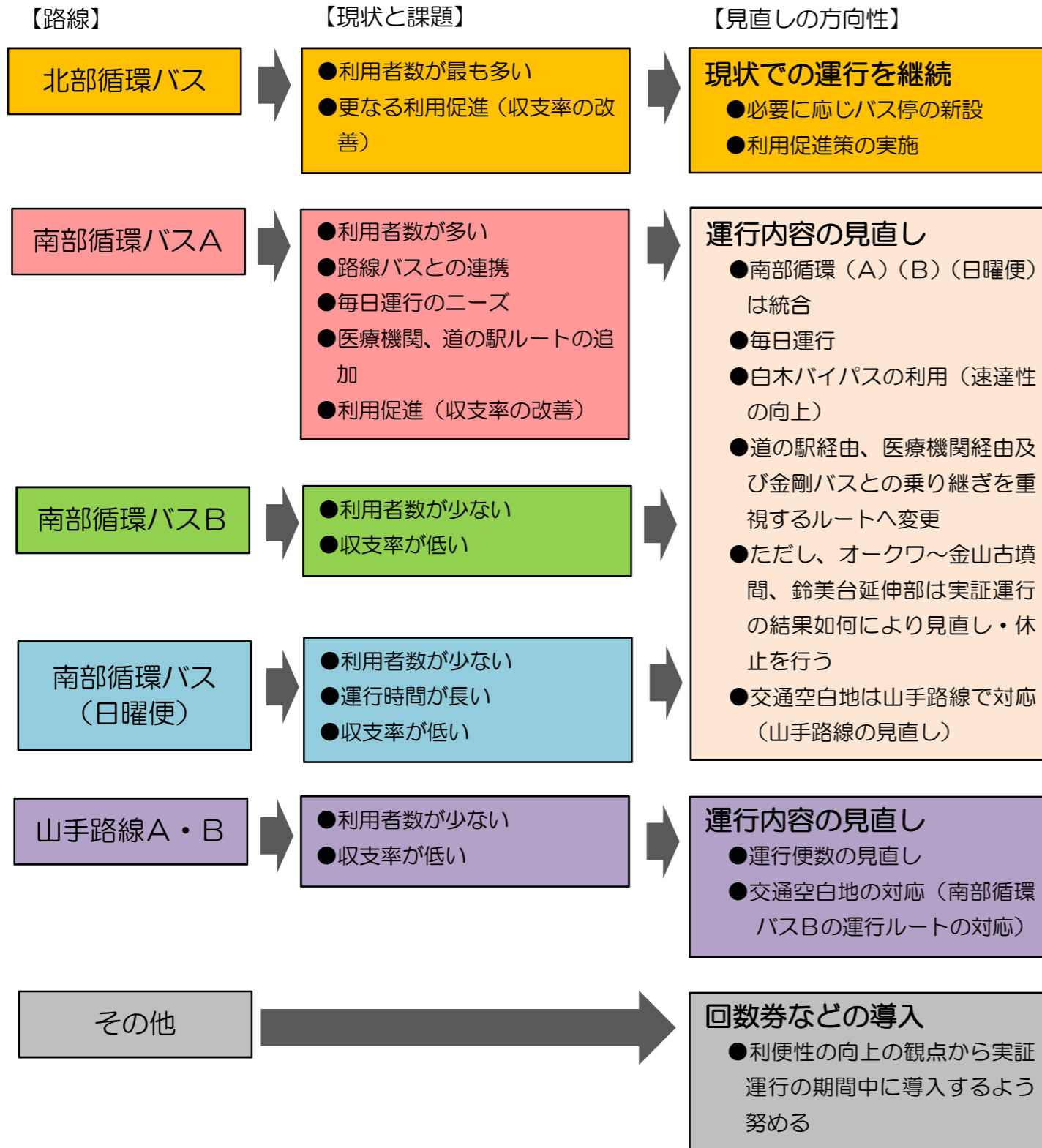
*1 平成28年2月～平成29年1月の実績値(なお、平成28年12月～平成29年1月は予測値)

*2 H28.8利用者アンケート調査

Ⅲ. 運行ルート等の見直し

■見直しの方向性

◇システム全体としては
 「河南町全体の地域公共交通に資する」という理念のもとに
 「河南町の財政支出を現在の負担を概ね限度（住民及び運行主体である河南町は収支率向上に努める）」とし、実証実験を継続する。
 ただし、今後の運行実態を検証した上での再度の見直し或いは廃止を前提とする。



南部循環バスの見直し案の概要

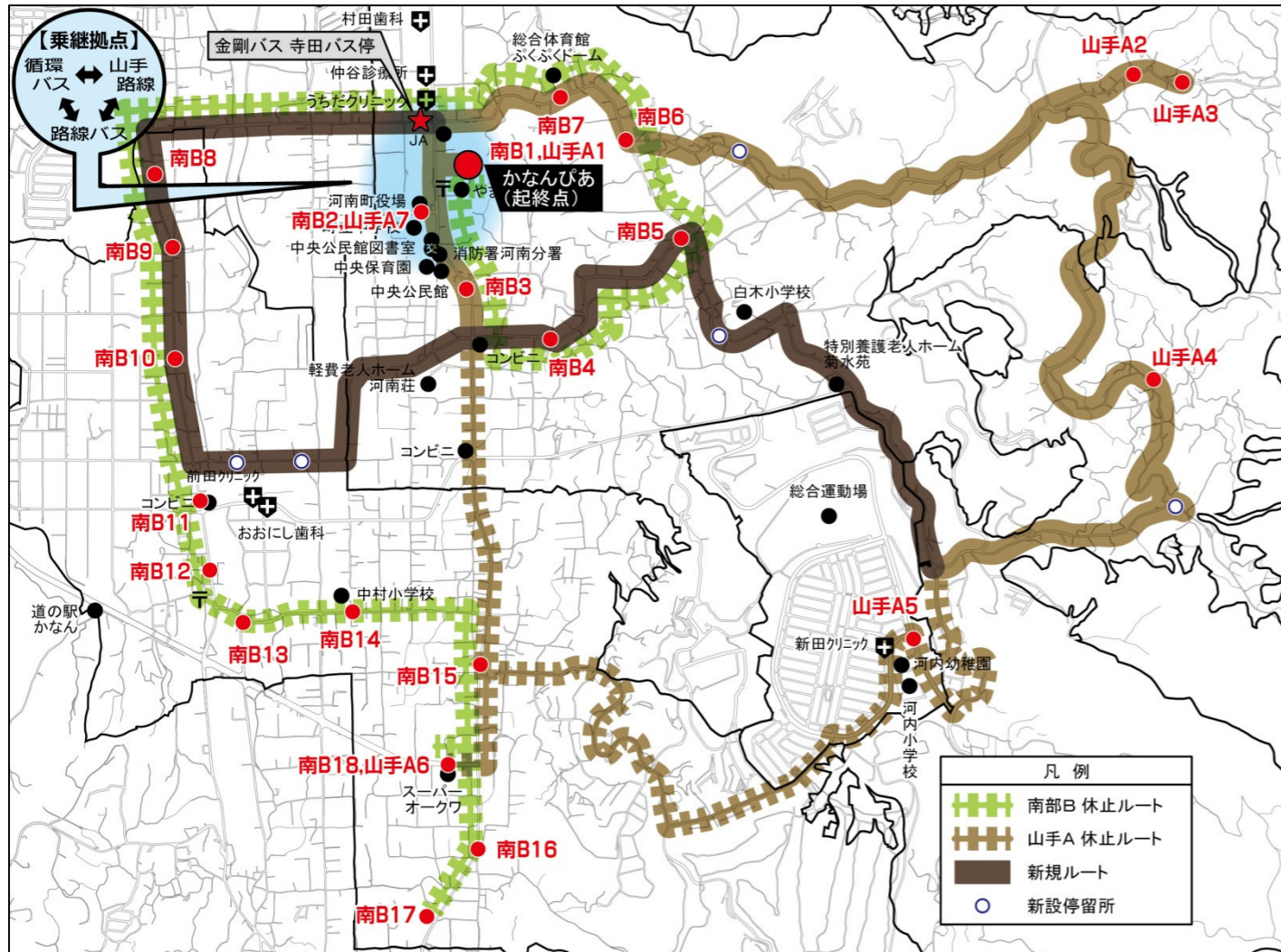
見直し素案											
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・白木バイパスによる時間短縮 ・道の駅・金山古墳・医療機関（前田クリニックなど）に行きやすくする ・南部循環バスB（一部継続）、南部循環バスA（馬谷地区）は休止（山手路線と同様の検討） 										
運行内容	<table border="1"> <tr><td>運行日</td><td>毎日運行</td></tr> <tr><td>路線延長(km)</td><td>19.5</td></tr> <tr><td>運行時間(分)*1</td><td>48</td></tr> <tr><td>運行間隔</td><td>1便/1時間</td></tr> <tr><td>運行台数(台)</td><td>1</td></tr> </table>	運行日	毎日運行	路線延長(km)	19.5	運行時間(分)*1	48	運行間隔	1便/1時間	運行台数(台)	1
運行日	毎日運行										
路線延長(km)	19.5										
運行時間(分)*1	48										
運行間隔	1便/1時間										
運行台数(台)	1										
①運行費用(円/年)*2	12,410,000										
②利用者数(人/年)*3	17,800										
③運賃(円)	100										
④運行収入(円) = ② × ③	1,780,000										
収支率(%) = ④ ÷ ①	14.3%										
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・白木バイパス利用で、「鈴美台1丁目」から「オークワ」の運行時間が現ルートより3分短縮 ・前田クリニックなどの医療機関に行きやすくなる ・史跡金山古墳公園に行きやすくなる ・寺田バス停に加えて、路線バスとの乗り継ぎが可能となる（神山バス停） 										
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事情などによって、運行時間が1時間を超える場合もありうる 										
運行ルート											

見直しに当たっての課題
 ・運行状況（2ヶ月間）によっては、「鈴美台（南A14、南A15）」ルート、「芹生谷（南B16、南B17）」ルートは休止する（条件付き運行）

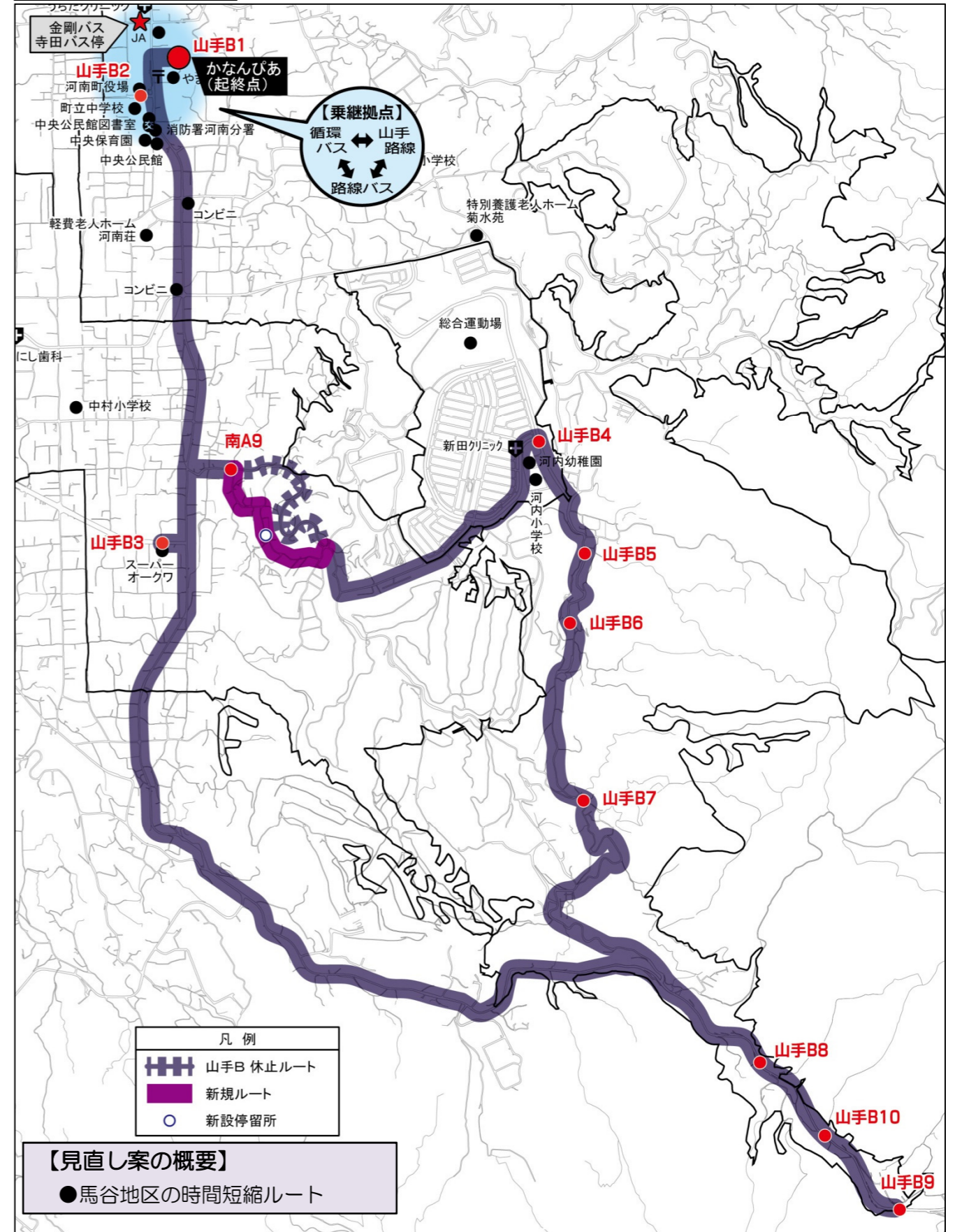
*1: 実測値 *2: 運行委託費+車両リース料+燃料費 *3: 現状のバス停利用者数より予測

山手路線の見直し案の概要

山手路線A



山手路線B



山手路線の見直し案の概要

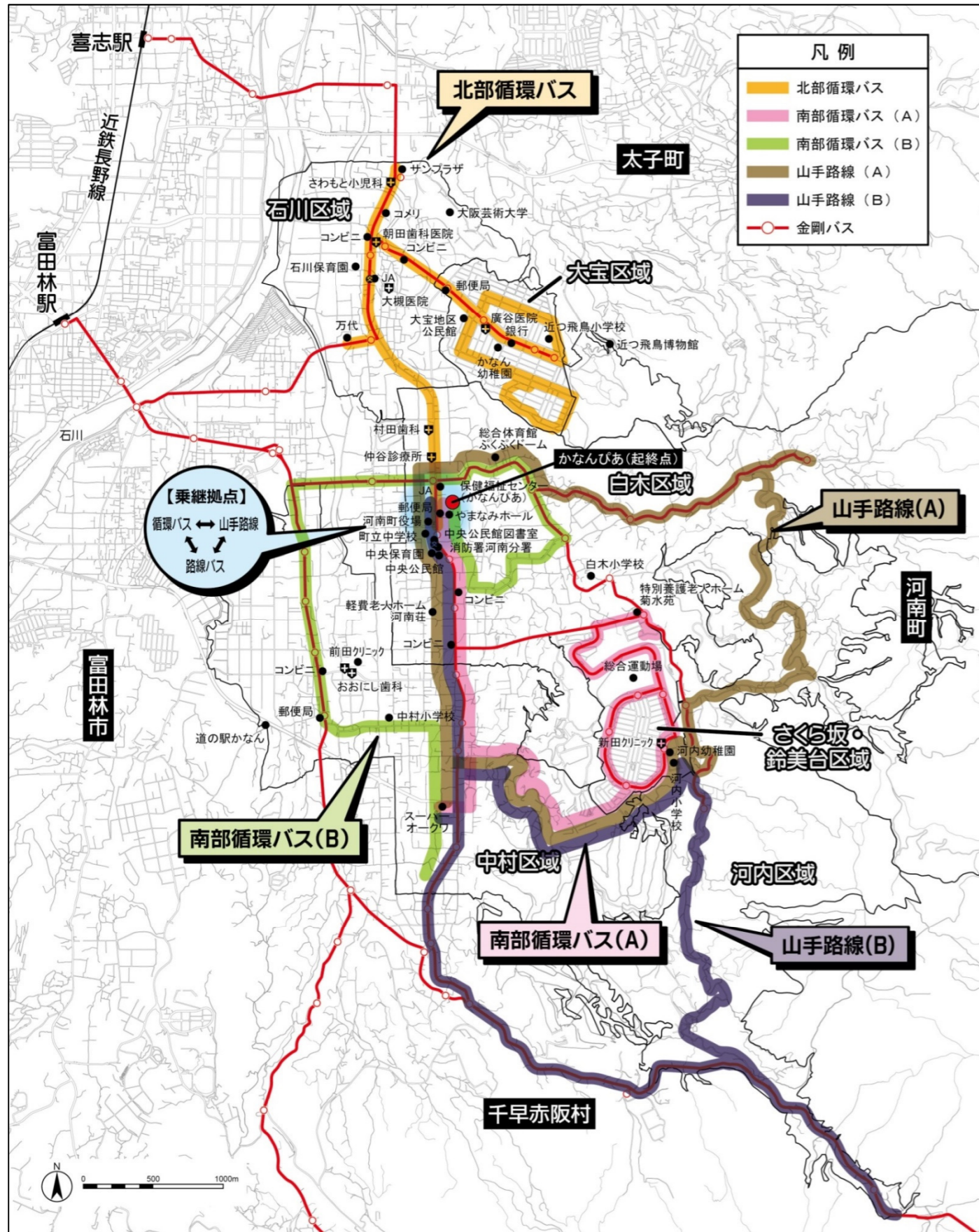
項目	山手路線A	山手路線B
運行ルート (見直し)	かなんぴあ→平石→持尾→ 白木 → 出屋敷 → 寛弘寺 →かなんぴあ	かなんぴあ→弘川→下河内→上河内→青崩→かなんぴあ
停留所 (見直し)	停留所の設置間隔はおおよそ400mで、河南町が設置し管理する。	
運行日 (見直し)	火・水・木・金曜日運行(現行:月・水・金曜日運行) ・年末年始(12月29日～1月3日)は運休	
運行時間帯 (見直し)	午前9時台から午後4時台(現行:午前8時台から午後5時台)	
運行間隔 (現行通り)	2時間に1本	2時間に1本
便数 (見直し)	4便(現行:5便)	4便(現行:5便)
運賃設定 (現行通り)	大人(中学生以上):200円/回 小人(小学生以下):100円/回 ・別途割引制度あり	
車両 (現行通り)	<常時運行に使用する車両> ・運行事業者が、車両1台を用意 ・定員4～5人乗りセダン型乗用車 <予備車両> ・運行事業者が、車両を用意 ・常時運行に使用する車両が、不具合等で使用できない時に運行する ・運行車両が河南町の新たな地域公共交通であることが利用者にわかるよう、車両に表示 ・系統を車両に表示	



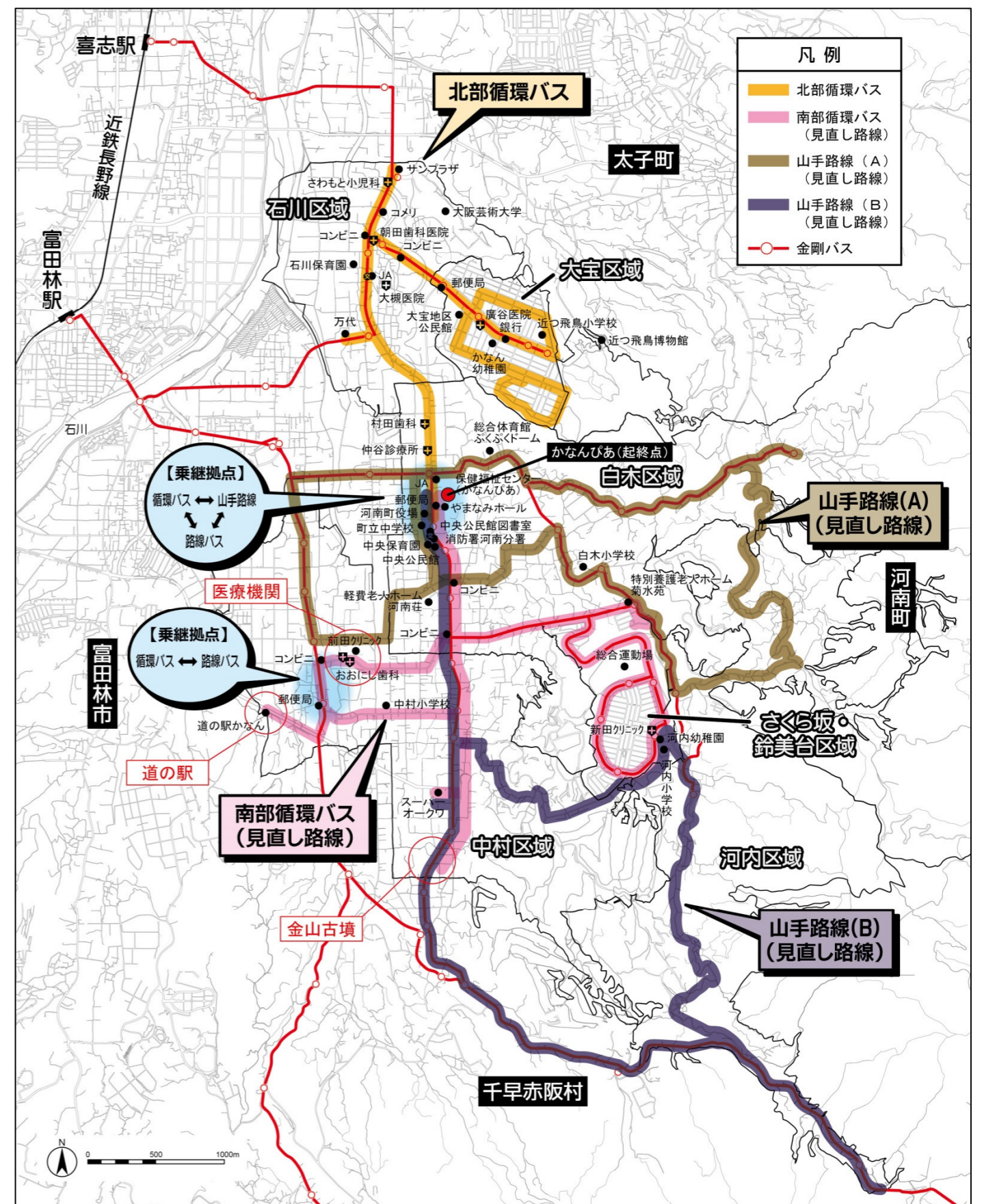
当面、現状の運行方法(定時定路線)で運行し、利用状況によっては新たな交通システム(デマンド運行など)の検討を行う

IV. 河南町地域公共交通システム（見直し案）

【河南町地域公共交通システム（現行）】



【河南町地域公共交通システム（見直し案）】



V. 今後の課題

●公共交通の需要喚起（公共交通を支える仕組みづくり）

公共交通の利用を促進し、守り育てるためには、みんなで公共交通のことを考え、育てる意識の醸成を図ることが重要である。

①公共交通を守り育てる意識づくり（自発的な行動変革）

- ・地域で公共交通を考える機会づくり（大宝地区、さくら坂地区での取り組みの拡大）
- ・学校等での公共交通学習の推進
- ・バスにのる機会づくりの推進

②地域主体の取り組みを基本とした、協働による取り組み（地域の底力の発揮）

③持続可能な公共交通の確保の取り組み

- ・企業等の協賛金制度の導入などの検討

●まちづくりや地域コミュニティと連携した公共交通の確立

公共交通は都市基盤として、まちづくりの重要な要素となることから、様々なまちづくり施策と連携し、整合のとれた交通システムの確立を図っていく必要がある。

○賑わいや地域のコミュニティの支援

- ・市街地の活性化など他のまちづくりとの連携
- ・イベントなどとの連携

●路線バスと連携のとれた交通システムの確立

既存の路線バスは、主に鉄道駅と各住宅地域を結び河南町の公共交通の骨格を形成している。今後も路線バスの維持・充実を図るためには、地域公共交通と連携し、利用しやすい交通システムの確立を図っていく必要がある。

○乗り継ぎ利便性の向上

- ・寺田バス停に加えて、神山バス停での乗り継ぎによって交通システムを充実させる。

【参考：金剛バス（神山バス停時刻表（平日））と南部循環バスの運行ダイヤの乗り継ぎ】

【金剛バス】

神山バス停ダイヤ

時	富田林駅方面				
6	13	24	41	54	
7	9	14	25	53	
8	10	18	28	35	
9	0	28	42		
10	13	32	58		
11	12	28	58		
12	7	28	57		
13	23				
14	13	37			
15	13	28	37		
16	13	28	42	51	
17	13	42			
18	1	24	41	45	52
19	10	40	56		
20	11	31	36		
21	10	22	47		
22	10				

【南部循環バス】

神山バス停(南 B12)ダイヤ案

時	7時台～18時台 (毎時かなんびあ0分発)	
7	41	
8	41	
9	41	
10	41	
11	41	
12	41	
13	41	
14	41	
15	41	
16	41	
17	41	
18	41	

【金剛バス】

神山バス停ダイヤ

時	金剛登山口 千早ロープ方面		森屋・東阪 東水分方面	
6	0	26	11	56
7	28		12	57
8	35		7	49
9	32		17	
10	17		2	
11	2		17	
12	2		17	
13	32		2	
14	32		2	
15	47		2	
16	47		2	32
17	29	59	2	
18			20	59
19	10	50	29	
20			20	
21			11	58
22				

赤字：循環バスから金剛バスの乗り継ぎダイヤ

●運行の休止

定期的な評価を行い、実証運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は（利用者数、収支率の改善が見込めないなど）、休止路線の候補とする。