

第4回

河南町地域公共交通検討会議

◆河南町地域公共交通基本計画素案

平成26年3月19日

河南町

①河南町地域公共交通検討会議の意義を振り返る

②河南町地域公共交通基本計画素案を提示する

③今後の具体的な進め方について協議する

I. 河南町地域公共交通検討会議の意義

■これまでの議論を振り返る

住民、交通事業者、行政、学識経験者等で構成される検討会議

河南町の区域ごとの交通問題が浮き彫り

地域公共交通に対する関心が高まった

全国各地での取り組み事例を知る

Ⅱ-1 計画概念図

区域ニーズに応じたきめ細かい公共交通サービスを提供することで、住民の生活活動を支援し、持続可能なまちづくりを目指します

基本方針

- ①大阪都市圏の郊外における公共交通の平均的サービス水準を確保する
- ②区域特性に応じた最適な公共交通サービスを、住民、企業、交通事業者、行政などの協働・連携のもとに実現する
- ③住民などが主体となり、地域公共交通を維持する

住民ニーズに合致したサービスの充実と運行の効率化

住民のモビリティの持続的な確保

バス路線の置き

—駅直通の路線—
(幹線系路線)

利用が多く、まちづくりの上で
主軸となる路線

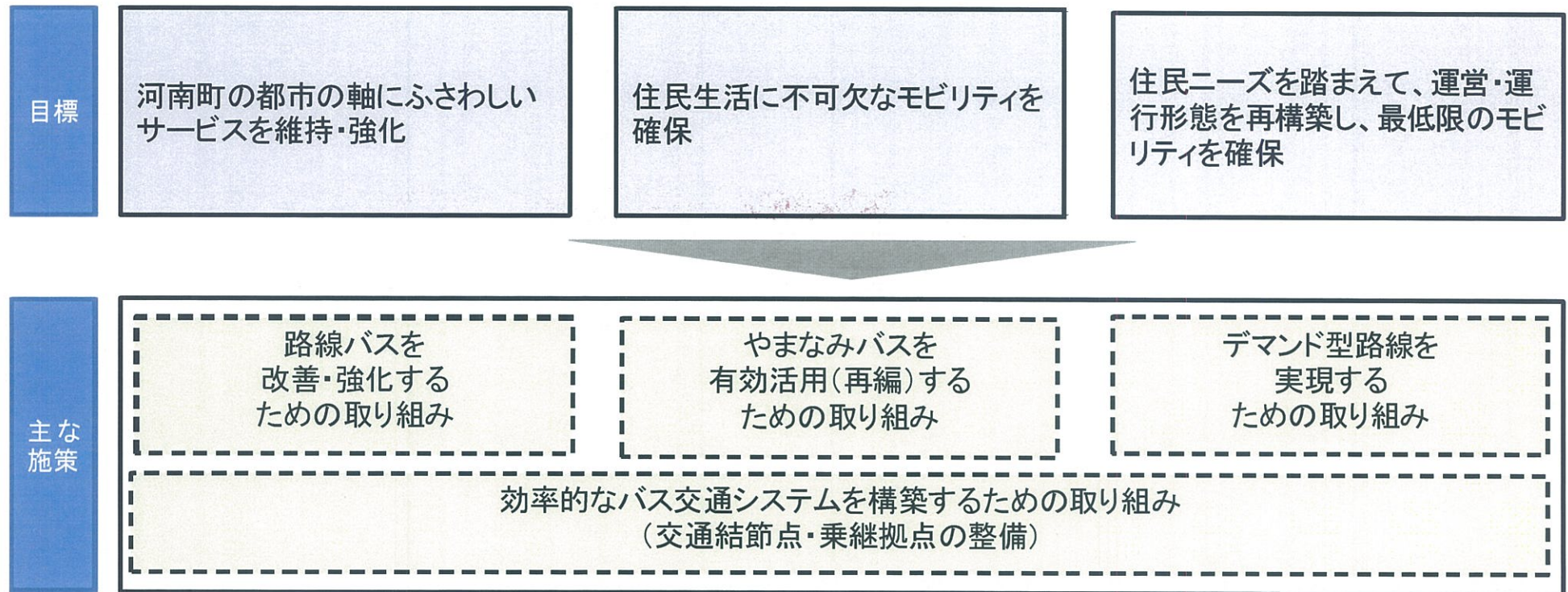
—町内循環路線—
(支線系路線)

利用が比較的見込まれ、まち
づくりの上で必要な路線 (買
い物など)

—デマンド型路線—

利用者が一部の区域、もしく
は一部の住民に限られる路線
やエリア





- 既存の路線バスの利用促進につながるような取り組みが必要（交通事業者のみでは対応に限界）
- 地域公共交通を支えるには、やまなみバスの再編と適正な利用者負担が必要（社会全体で支える仕組みの構築）

Ⅱ-2 計画素案の要件

①住民主体の取り組み

住民は主体的に取り組み、行政がそれを後方支援する

- 住民は計画素案に対して積極的に関わる、意識を高める（できるだけ公共交通の利用を心掛ける）、勉強会へ交通専門家を派遣する

②継続と評価の重要性

地域公共交通問題は継続的に取り組むべき重要課題

- 地域公共交通検討会議を存続し、地域公共交通問題を常に議論できる環境を整える地域公共交通システムを適正に評価する
- 変化する地域公共交通問題に対応するためにPDCAサイクルを原則とする
- 定期的に事業評価を行い、「スクラップ&ビルド」を繰り返す
- 利用者が極端に少ない場合、路線の廃止や編成も視野に入れる（⇒評価基準の設定）

③既存資源の有効活用—実現可能なことから着手する

まずは、やまなみバスを再編し、町内の回遊性を高める「循環バス」の導入を検討する

- 買物や通院・通学などにおける「交通弱者」をサポートする
- 路線バスとの乗り継ぎを考慮し、路線バスとの共存を図る

Ⅱ－3 主な施策

1. 路線バスを改善・強化するための取り組み

住民

- 意識改革を行う——路線バスを利用する
 - 路線バスで済む場合は積極的に利用する
 - 多少の不便は我慢してでも、路線バスを利用する
- 地域公共交通やまちづくりに関する勉強会へ積極的に参加する

行政

- 公共交通情報を提供する
 - 路線マップや時刻表を作成し、住民に配布する
- 公共交通の意義を学ぶ学校教育（モビリティマネジメント）を充実する
- 地域公共交通やまちづくりに関する勉強会を開催する
- 乗継拠点の検討
 - 路線バスと循環バスの乗り継ぎをシームレス*にする

*シームレス：乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」の解消

バス事業者

- 利用者のニーズに合わせたダイヤの設定（増便や終発の繰り下げなど）

2. やまなみバスを有効活用(再編)するための取り組み

(1) 運行目的

■生活拠点を循環することで、町内の回遊性を高め、住民のQOL*を向上させる。

*QOL(クオリティ・オブ・ライフ)：ひとりひとりの人生の内容の質や社会的にみた生活の質

(2) 運行路線(次図参照)

■町内循環バス(路線と停留所を定めて運行)

→商業施設や公共施設、学校や病院などを循環する路線

ただし、利用者のニーズにあわせ、柔軟な路線を設定する

町内(北部)・・・40分程度 →町内(北部)循環バス(運行延長：約12km 運行時間：40分程度) → バス1台

町内(南部)・・・40分程度 →町内(南部)循環バス(運行延長：約14km 運行時間：40分程度) → バス1台

(3) 本格運行までの手順

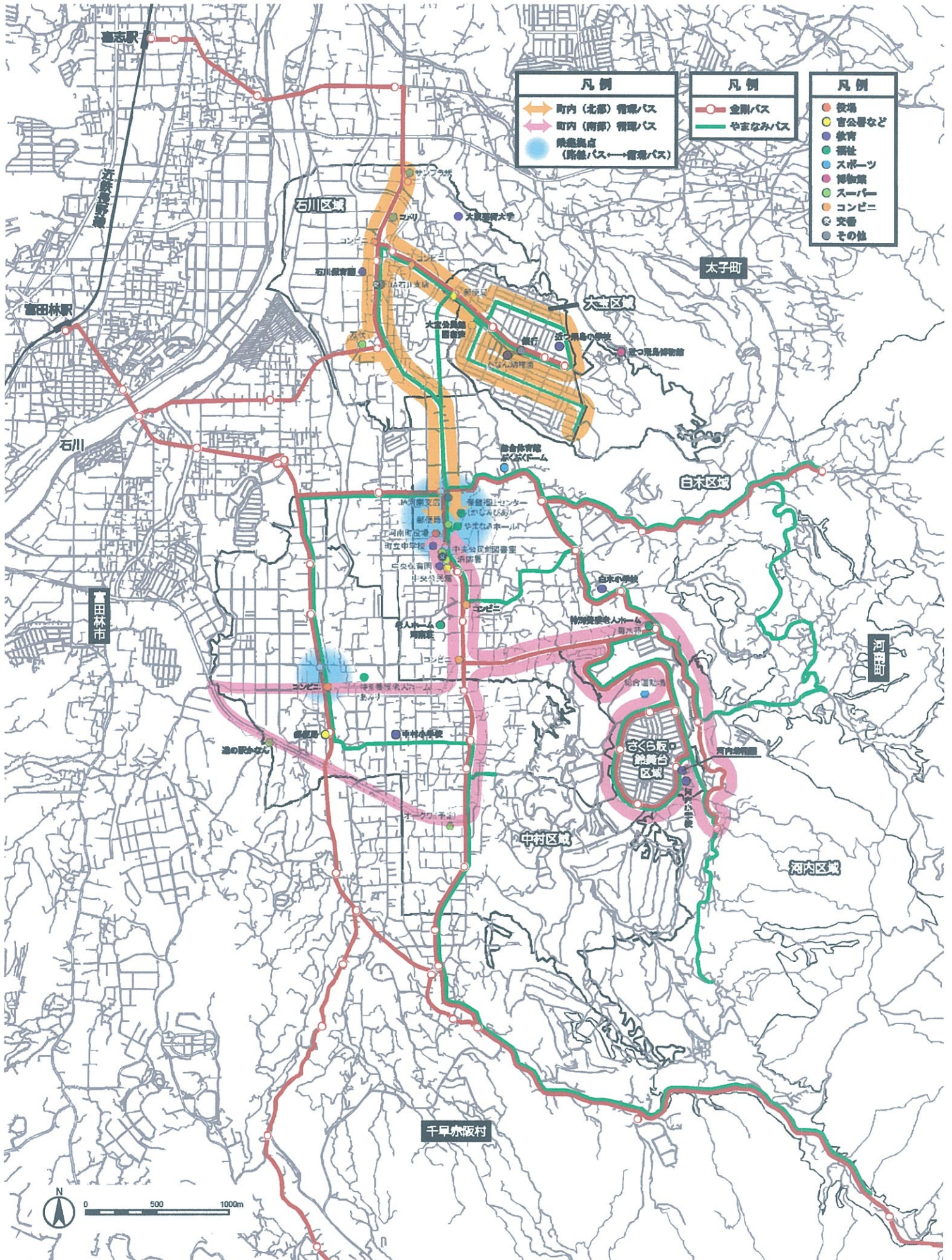
■運行期間を定めて実証運行を行い、評価と改善・見直しの検討を経てから、本格運行に移行する。

(4) 主な評価・検証項目——豊岡市営バス「イナカー」などを参考

■利用者属性・・・・・・・・多様な主体が利用しているか

■最低利用者数・・・・・・・・1便あたり〇人が乗車しているか(イナカーの場合：最低1人超/便)

■収支率・・・・・・・・〇%を満たしているか(イナカーの場合：20%以上)



凡例	
→ (orange arrow)	町内(北部)循環バス
→ (pink arrow)	町内(南部)循環バス
● (blue circle)	乗換地点 (路線バス→循環バス)

凡例	
○ (red circle)	金剛バス
○ (green circle)	やまなみバス

凡例	
● (red circle)	役場
● (yellow circle)	官公署など
● (blue circle)	教育
● (green circle)	福祉
● (light blue circle)	スポーツ
● (pink circle)	博物館
● (orange circle)	スーパー
● (light green circle)	コンビニ
● (grey circle)	交番
● (dark grey circle)	その他



参考：町内循環バスの運行シミュレーション

①運行日

■運行日は原則として「毎日」とする

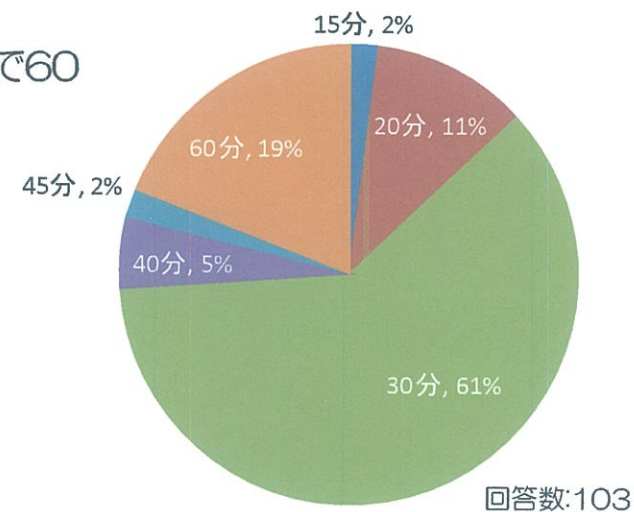
- 公共施設、学校、商業施設などの開閉状況、利用者ニーズを踏まえ運行日を想定する

②運行間隔

■運行間隔は「30分に1本」が望ましい

(実験バス(さくらバス) アンケート調査結果)

- 希望する運行本数は、30分に1本が61%と最も多く、次いで60分に1本が19%と多い



【理想の運行間隔】

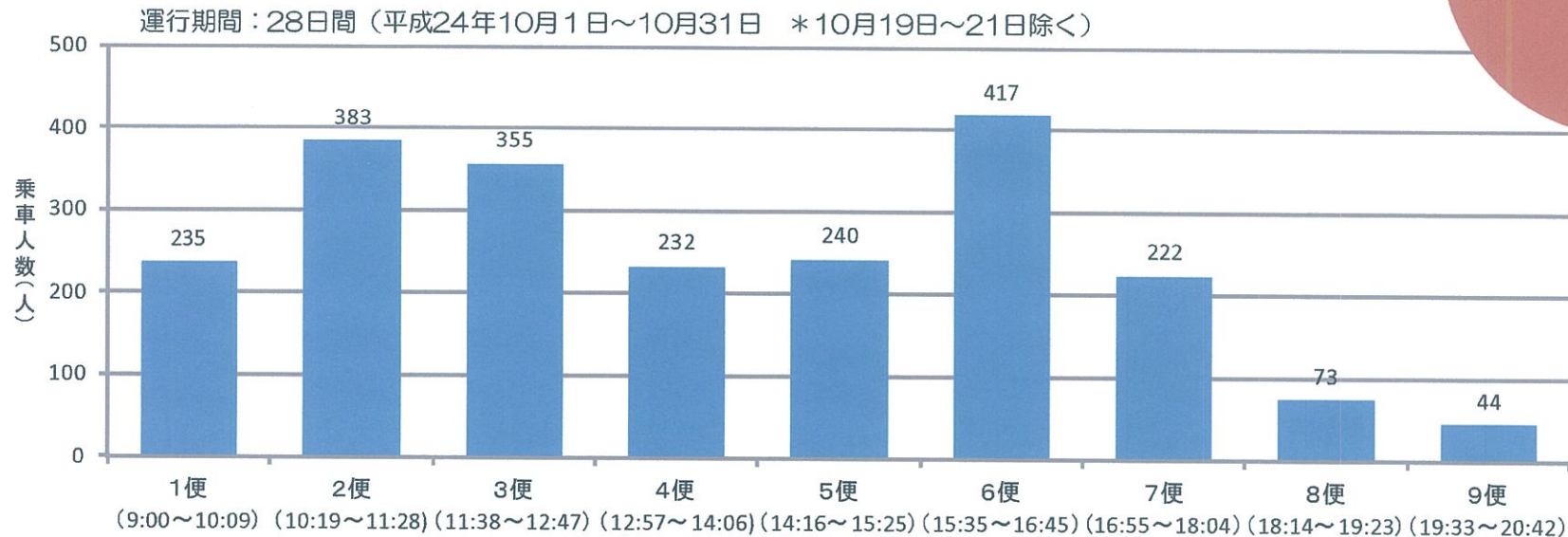
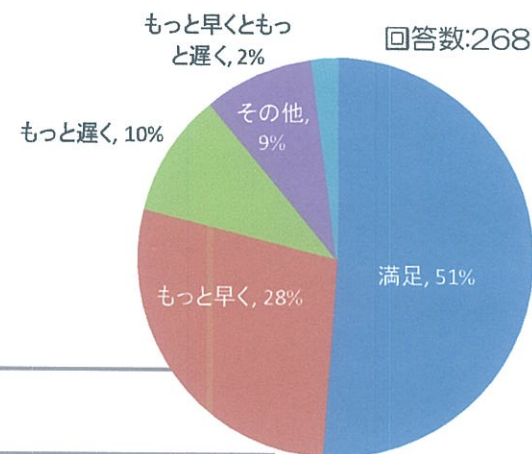
③運行時間帯

■運行時間帯は「8時台から19時台」を基本とする

(実験バス(さくらバス)アンケート調査結果)

- 希望する運行時間帯は9時～20時(実験バスの運行時間帯)は満足の割合が多いが、20時台は利用者数が少ないため「8時台～19時台」を基本とする

【運行時間帯(9時～20時)の満足度】



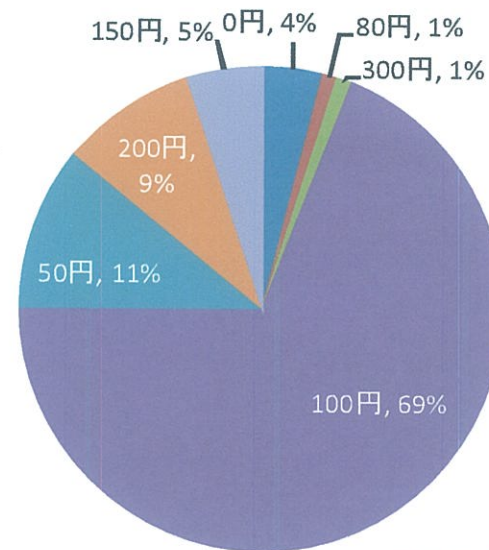
【さくらバス便別利用者数(乗車人数)】

④料金

- 住民が負担に感じることなく、気軽に利用できるよう「均一料金」とする
- 運賃は「100円」とする

(実験バス(さくらバス)アンケート調査結果)

- 希望する運賃は、100円の回答が69%と最も多い
- 利用者にとってわかりやすく、かつ利用しやすい運賃を想定する
- ただし、無償と比較して、有償は厳守すべき関連法規が多く、様々な制約を受ける



回答数:281

【負担可能乗車賃】

⑤利用者数の推計

- 北部循環バスルート：1日当たり延べ110人
- 南部循環バスルート：1日当たり延べ92人

【運行目的に対応した利用者数の推計】

単位：人

		大宝区域	さくら坂・鈴美台区域
中学生	需要量	140	168
	バス需要予測(1学年)	47	56
買い物	需要量	100	70
	バス需要予測(3日に1回)	33	23
病院	需要量	170	50
	バス需要予測(7日に1回)	24	7
公共施設	需要量	180	180
	バス需要予測(1ヶ月に1回)	6	6
計	需要量	590	468
	バス需要予測	110	92

* 需要量：第3回地域公共交通検討会議より(人口及び交通に関するアンケート調査結果より推計)

⑥収支の算出結果（推計）

		北部循環ルート	南部循環ルート	備考
収入	① 1日利用者数(想定) 人/日	110	92	
	② 1乗車運賃 円/人	100	100	
	③ 1日当たり運賃収入 円/日	22,000	18,400	①×②×2(往復利用)
	④ 年間運行日数 日/年	365	365	
	⑤ 年間運賃収入 千円/年	8,030	6,716	
運行経費	⑥ 運行経費 千円/年	17,000	17,000	
収支率		47.2%	39.5%	⑤÷⑥

【運行経費不足分の対応】

- 行政による支援（負担金）
 - ネーミングライツ（バス停、車体、車内）、車内広告
 - 商業施設などによる支援（公共交通利用者に対する割引・特典サービスの導入）
- など

3. デマンド型路線を実現するための取り組み

町内循環バスでカバーされない区域（平石、青崩、持尾、上河内・下河内など）については、区域の現状・特性を把握して、住民が主体となって担う最適な交通システム・組み合わせを検討する。

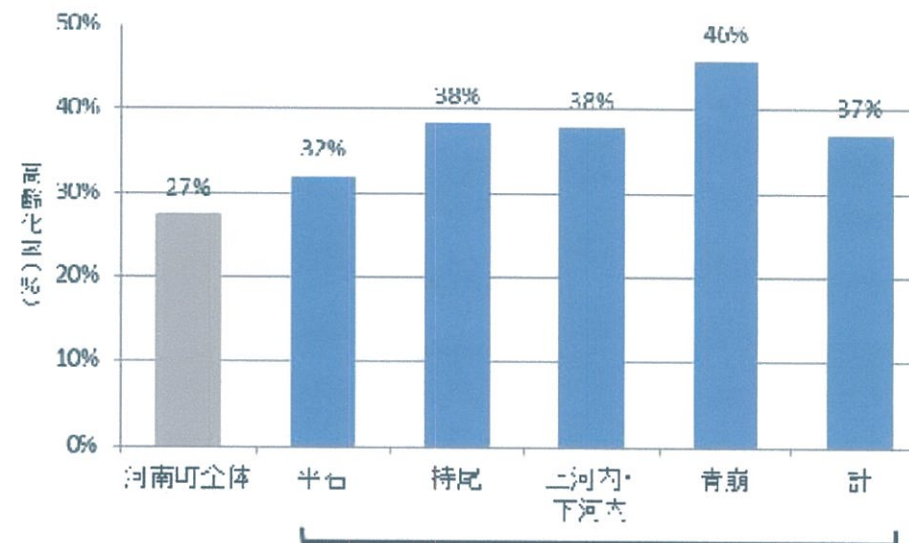
【例示】

- 福祉バス・タクシー
- デマンド運行
- 自家用車有償運送 など

【区域の特性】

平石、青崩、持尾、上河内・下河内は、標高が高く、高齢化率も高い区域である。

【高齢化率の状況】



平成25年9月現在

4. 効率的なバス交通システムを構築するための取り組み (交通結節点・乗継拠点の整備)

公共交通は、移動手段の確保としてのみではなく、経済活動を支え、交流や連携の基盤となるなど、まちづくりの重要な要素となる。

特にまちづくりの観点から、土地利用や施設配置との連携を図りながら、中心部の快適性・回遊性やアクセス利便性の向上を図り、まちの求心力を高めていく必要がある。

■ 中心部における交通結節機能の強化

→ バス交通広場のあり方検討

現段階における河南町地域公共交通基本計画素案

主な
施策

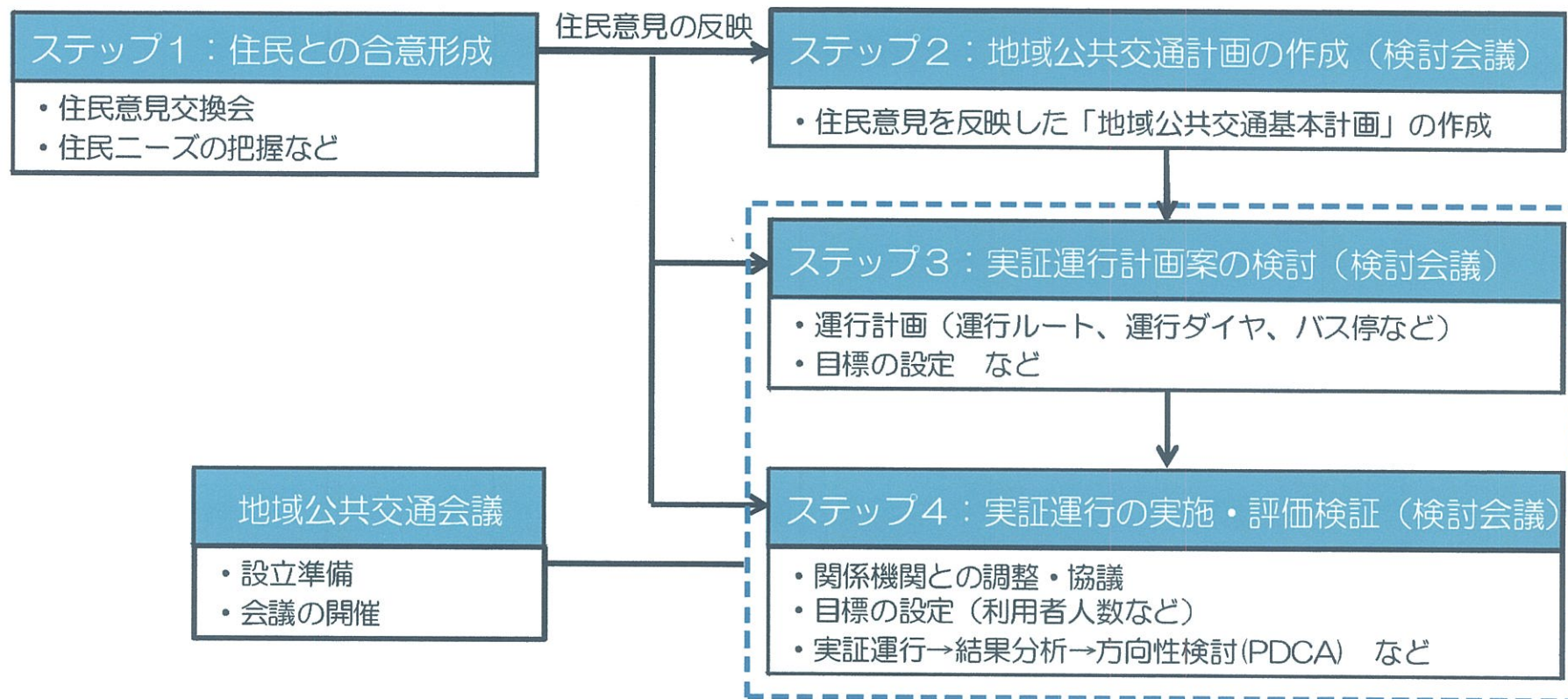
1. 路線バスを改善・強化するための取り組み
2. やまなみバスを有効活用（再編）するための取り組み
3. デマンド型路線を実現するための取り組み
4. 効率的なバス交通システムを構築するための取り組み（交通結節点・乗継拠点の整備）

河南町地域公共交通基本計画素案については、住民主体で進める必要があり、そこで

1. 路線バスを改善・強化するための取り組み
（住民）地域公共交通に対する意識（「みんなで育てる地域公共交通」）の向上策の検討 など
（行政）路線バスマップや時刻表の作成 など
2. やまなみバスを有効活用（再編）するための取り組み
・循環バス運行（実証運行）に向けた検討（ルート、ダイヤ、運行時間、バス停など） など
3. デマンド型路線を実現するための取り組み
・区域の現状・特性に応じた最適な交通システムの検討 など
4. 効率的なバス交通システムを構築するための取り組み（交通結節点・乗継拠点の整備）
・乗継拠点のあり方検討 など

などが明確にならなければ具体化することは難しい。

そのため、「河南町地域公共交通基本計画素案」を次のようなステップで具体化する



平成27年度における本格的実施を目指す

■今後のスケジュール(案)

	平成26年度												平成27年度			
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4~6	7~9	10~12	1~3
やまなみバス	平成27年1月末指定管理契約終了															
地域公共交通検討会議	住民意見の反映						住民意見の反映		住民意見の反映						住民意見の反映	
地域公共交通会議		設立準備														
住民との合意形成:ステップ1																
地域公共交通計画の作成:ステップ2																
1. 路線バスの改善・強化	路線バスマップ、時刻表の作成など着手可能なものから積極的に推進															
2. やまなみバスの有効活用(再編)																
運行計画の作成(運行ルート、運行日、運行時間、運賃など):ステップ3																
実証運行の事前準備																
関係機関調整(交通管理者、道路管理者、交通事業者など)																
許可申請に係る資料の作成																
広報、周知活動																
バス停の設定・設置																
試験運行																
事業者選定(委託内容、委託額、契約期間等)																
事業許可申請																
実証運行													実証運行(約11ヶ月)			
実証運行の評価													検証評価(PDCA)			
本格実施への移行・見直し(or廃止)																
3. デマンド型路線の実現	区域の現状・特性に応じた最適な交通システムの検討															

本格実施