

<p>件 名</p>	<p>おでかけ応援バスの充実及びコミュニティバスの廃止について</p>
<p>経 過 ・ 現 状 政 策 課 題</p>	<p>【経過】 平成12年10月 コミュニティバス（ふれあいバス・みはらふれあい号）運行開始 平成16年7月 おでかけ応援バスの実施（月3回 5の付く日） 平成18年6月 おでかけ応援バスの利用可能日拡大（月6回 5と0の付く日） 平成22年8月 みんなの審査会（堺版事業仕分け） 平成24年3月 おでかけ応援バスにかかる効果検証（アンケート調査） 平成24年6月 堺市地域公共交通検討会議の設置</p> <p>【現状】</p> <p>おでかけ応援バス （目的）高齢者の社会参加の促進 （概要）65歳以上の高齢者が、5と0の付く日において、市内を走る路線バスの運賃を1乗車100円で利用可能 （利用者数）年間約117万人 （平成24年度予算）104,294千円</p> <p>コミュニティバス （目的）区役所や老人福祉センターなどの公共施設へのアクセスの確保 （概要）ふれあいバスは1乗車100円で週3日運行、みはらふれあい号は運賃無料で平日運行 （利用者数）年間約10万人 （平成24年度予算）93,422千円</p> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・おでかけ応援バスについては、高齢者の外出促進や公共交通への利用転換に一定の効果があるものの、利用可能日が限られているため、十分な利用促進効果が発揮されていない。 ・コミュニティバスについては、利用圏域のほとんどで鉄道や路線バスなどの既存公共交通が利用できる環境にあり、また、利用者数に比べ車両が大きく、需要のある細街路まで運行していない。さらに、利用者ニーズと運行目的が合っておらず、収入に比べ1人当たりのコストが過大となっている。
<p>対 応 方 針 今 後 の 取 組 （ 案 ）</p>	<p>【対応方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内のほとんどの地域で既存の公共交通が利用できる環境にあることを踏まえ、市民ニーズに合致した施策の選択と集中を図るとともに、今後、公共交通の主要な利用者となる高齢者がより利用しやすい環境を整備する。 <p>【実施内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・おでかけ応援バスの利用可能日を平日に拡充する。 （平成25年度予算案）227,700千円 ※6月末日まで現行制度、7月以降利用可能日を平日に拡充 ・コミュニティバスを廃止する。 （平成25年度予算案）91,763千円 ※6月末日まで継続運行、以降の廃止に係る費用を計上 <p>【スケジュール（案）】</p> <p>平成25年2月 議会へ予算案提案 平成25年3月 予算案の議決、周知活動の開始 平成25年6月末日 コミュニティバスの廃止 平成25年7月 おでかけ応援バス利用可能日の拡充</p>

	<p>【今後の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅と公共交通空白地域間に特化した新たな運行形態を検討する。 <p>新たな運行形態の計画内容（案）</p> <p>（目的）公共交通空白地域における日常生活を支える移動環境の確保</p> <p>（概要）需要の少ない地域でも効率的な運行が可能なデマンド型の運行システムにより、平日4便程度のダイヤ、運賃は大人300円程度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域内公共交通の充実につながる地域住民の積極的な取組みに対する支援制度を検討する。
効果の想定	公共交通の利用促進及び維持・活性化
関係局との政策連携	健康福祉局

地域内公共交通に関する今後の方向性

■地域内公共交通の現状

- 地域内公共交通とは、身近な移動手段としてまちの中心部へアクセスする公共交通のことです。堺市内では、南海バスや近鉄バスの「路線バス」、ふれあいバスやみはらふれあい号の「コミュニティバス」などが当てはまります。
- 路線バスは、利用者の減少などにより路線の維持が難しい状況にあり、路線バスサービスを継続的に維持・確保していくためには、利用者の増加につながる利用促進の取り組みが重要です。
- コミュニティバスは、多大な公費負担を伴っており、昨今の緊縮財政のなか、限られた予算の有効活用を検討する必要があります。

■コミュニティバスの見直しについて

- 現在運行しているコミュニティバスは様々な課題を有しており、みんなの審査会においても議論がなされ、見直しの必要性があると確認されています。

主な課題

- ✓ コミュニティバス利用圏域の約 87%が、鉄道や路線バスなどの既存公共交通を利用できる環境にある
- ✓ 低調な利用者数に比べ車両が大きく、需要のある細街路まで運行していない
- ✓ 利用者ニーズと運行目的が合致しておらず、収入に比べ 1 人当たりのコストが過大

課題からみた求められる運行形態

- ✓ 既存公共交通が利用できる地域は、サービスが重複しており非効率であり、既存公共交通の利用促進を図る観点からも廃止すべき
- ✓ 道路状況や需要等を考慮した車両を使用し、公共交通空白地域と鉄道駅を結ぶ利便性の高いルート設定とすべき

現在運行しているコミュニティバスと運行ルートや使用車両が大きく異なることから、**現在のコミュニティバスは廃止**して、鉄道駅と公共交通空白地域間に特化した新たな運行形態を検討する

(平成 25 年 6 月末廃止予定)

■地域内公共交通の充実に向けた進め方

STEP 1

- 利便性が高く広域的な移動が可能な鉄道や路線バスなどの既存公共交通を市内の約 92%が利用しやすい環境にあることから、まずは、その既存公共交通の利用促進を図り、公共交通網の維持・確保に努めます。
- 特に、今後、公共交通の主要な利用者となる高齢者がより利用しやすい環境を整備し、一層の利用促進を図っていきます。

おでかけ応援バスの利用可能日を現在の 5 と 0 の付く日から平日に拡充します

(平成 25 年 7 月実施予定)

STEP 2

- 残る約 8%の公共交通空白地域において、買物・通院などの日常生活を支える移動環境を確保します。

鉄道駅と公共交通空白地域間に特化した新たな運行形態を検討します

STEP 3

- 多様化する地域ニーズに対応するため、地域内公共交通の充実につながる地域住民の積極的な取り組みに対し、支援制度を検討します。

■新たな運行形態の計画内容（案）

運行目的	公共交通空白地域における 日常生活（買物、通院等）を支える移動環境の確保 ※主に高齢者、妊産婦、車を持たない人等の交通困難者を対象
運行システム	需要の少ない地域でも効率的な運行が可能な デマンド型* *コミュニティバスに代わる運行形態として、あらかじめルートや停留所及びダイヤを設定し、予約があった場合に停留所間を運行する方式
運行頻度	平日の 9 時～ 17 時で 4 便/日 程度のダイヤを設定
運行ルート	鉄道駅と公共交通空白地域間を結ぶルート ※ルートは、地域特性により分類した対応の必要性を踏まえ、原則 2 つの鉄道駅を接続し、1 ルート当たり概ね 30 分以内、住居が集積している地域を効率的に結ぶ
使用車両	セダン型 （乗客定員 4 名） ※ 1 台の乗車定員を超える予約がある場合は増車により対応
運賃	大人：300 円、子ども：150 円 ※その他の割引制度については検討