

2. 新たな運行形態の 検証

●新たな運行形態の検討方針

- ①公共交通空白地域における日常生活(買物、通院)を支える移動環境の確保を目的
- ②現行のコミュニティバスの課題への改善



検証項目

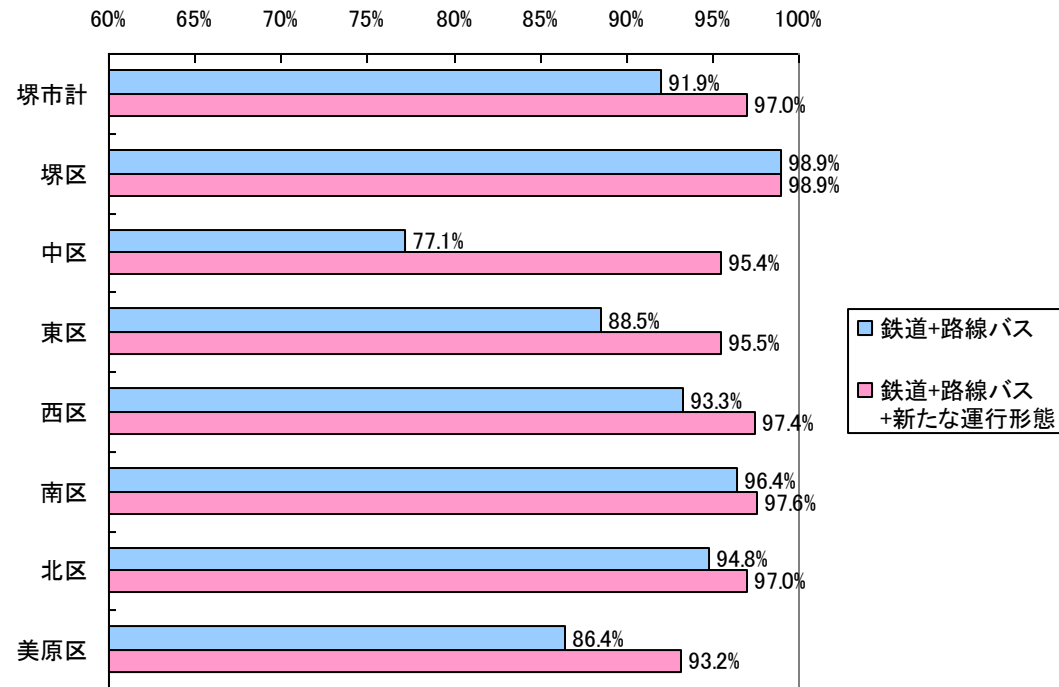
- ①公共交通カバー状況
- ②みんなの審査会等での意見が反映されたか

既存公共交通の公共交通人口カバー率と比較すると、

- ・堺市計では約5%増加し、97%となる
- ・公共交通人口カバー率の低かった中区・美原区・東区において大幅な改善が見られ、最も低い美原区でも約93%の公共交通人口カバー率を達成している



市域の広範囲にわたり鉄道駅へのアクセスが確保され、買物・通院などの日常生活を支える移動環境の確保及び交通結節点機能を有する鉄道駅アクセスにより広域的な移動の支援が可能となる



■利便性

課題：①利用者ニーズや需要に合致していない

②延長が長い循環路線

③細街路まで運行していない

→バス車両による運行のため、細街路では運行不能

④路線バスと比較して運行日数が少ない(ふれあいバスは週3日)



①全てのルートについて利用者ニーズの高い鉄道駅へアクセス

②原則2つの鉄道駅を接続した往復運行(30~40分程度)

③細街路でも運行可能な小型車両であるセダン型により運行

④ 9時~17時の平日運行で4便/日程度

■効率性

- 課題：①既存路線バスとの重複が多い
②定時定路線で需要がなくても運行する必要があり、需要が少ない場合は非効率
③定員に比べ乗車人員が少なく非効率
④運賃100円または無料であるが、適正な受益者負担が必要



- ①鉄道駅と公共交通空白地域を結ぶルート設定とし、公共交通空白地域内にバス停を設置
- ②あらかじめルートやバス停を設定し、利用者からの予約があった場合に停留所間を運行するデマンド型での運行
- ③セダン型(乗客定員4名)により運行
※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し、需要に応じてワゴン等への変更も検討
- ④300円均一運賃
※新たな運行形態のルート周辺で同程度と考えられる路線バスルートの料金を参考

■まとめ

①公共交通カバー状況

人口が一定集積しているが道路幅員が狭いため、現行のコミュニティバスでは対応できなかった地域について、対応することにより、市域の広範囲にわたり公共交通空白地域における日常生活の移動環境の確保が図られた

②みんなの審査会等での意見が反映されたか

新たな運行形態は、みんなの審査会等での意見を踏まえ、利便性や効率性を改善した形での運行となっている