

資料 1

第3回堺市 地域公共交通会議

1. コミュニティバスの 見直し

課題からみた求められる運行形態

利用者ニーズに応じた効果的な運行

- ・路線バスとの役割分担を明確にし、鉄道駅へのアクセスを基本とする。
- ・利用可能日をできるだけ多く設定する。

需要に応じた効率的な運行

- ・路線延長の短い、利用しやすいルート設定とする。
- ・道路状況や需要等を考慮した車両を使用。
- ・適正な受益者負担を考慮した運賃を設定。

路線バスとの役割分担の明確化

- ・路線バスと重複する区域は運行しない。
- ・路線バスでカバーできない公共交通空白地域を運行。



コミュニティバス見直しの考え方

- ・路線バスによりサービスが確保されている区域は廃止する
- ・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とし、需要に応じた効率的・効果的な運行及び利便性の向上を目指す

公共交通を利用できない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

・高齢者、妊産婦、車を持たない人等の日常生活(買物、通院等)を支える移動環境を確保する

→診療所や医院等は駅周辺を中心に立地している傾向があり、駅には商業施設も立地していることから、駅アクセス性を確保することで一定の生活サービスを楽しむことが可能

→交通結節点である駅アクセスを確保することにより、既存の公共交通ネットワークに連結する交通サービスとなり、広域的な移動の支援が可能

・公共交通空白地域に居住している人に対し、鉄道駅までのアクセスを確保する

公共交通空白地域

路線バスによる対応の検討

- ・周辺に路線バスが運行しており、既存経路上への新たなバス停の設置や経路延伸・変更など、路線バスを再編することにより対応する地域

バス停追加
(既存経路上)

ルート再編
(経路延伸・変更)

- ・運行サービスが比較的高い路線バスサービスを楽しむ地域を可能な限り拡大する
- ・既存ストックである路線バスで対応することにより、路線バスの利用促進を図る

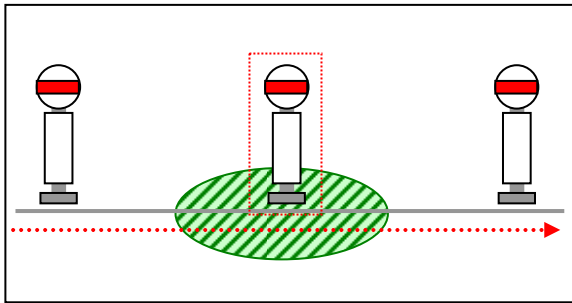
新たな運行形態による対応の検討

- ・周辺に路線バスが運行されておらず、路線バスで対応できない地域

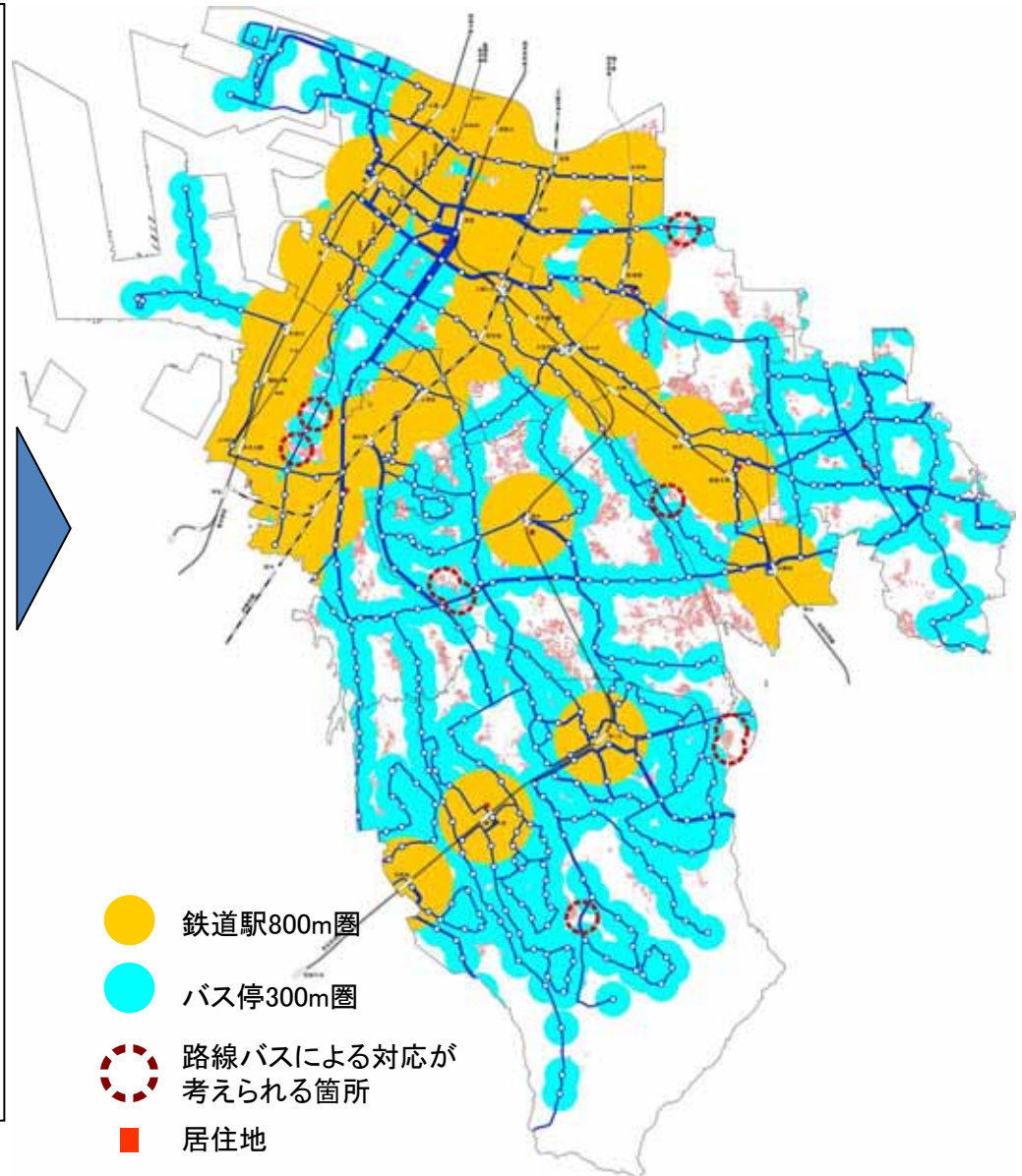
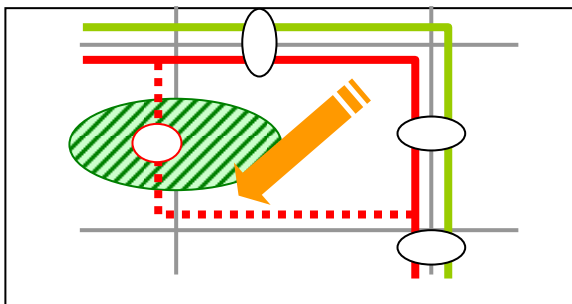
対応方針

周辺に路線バスが運行されている公共交通空白地域について対応を検討

1. バス停を新規に設置



2. 一部の系統のルートを変更するとともに、バス停を新規に設置



対応方針

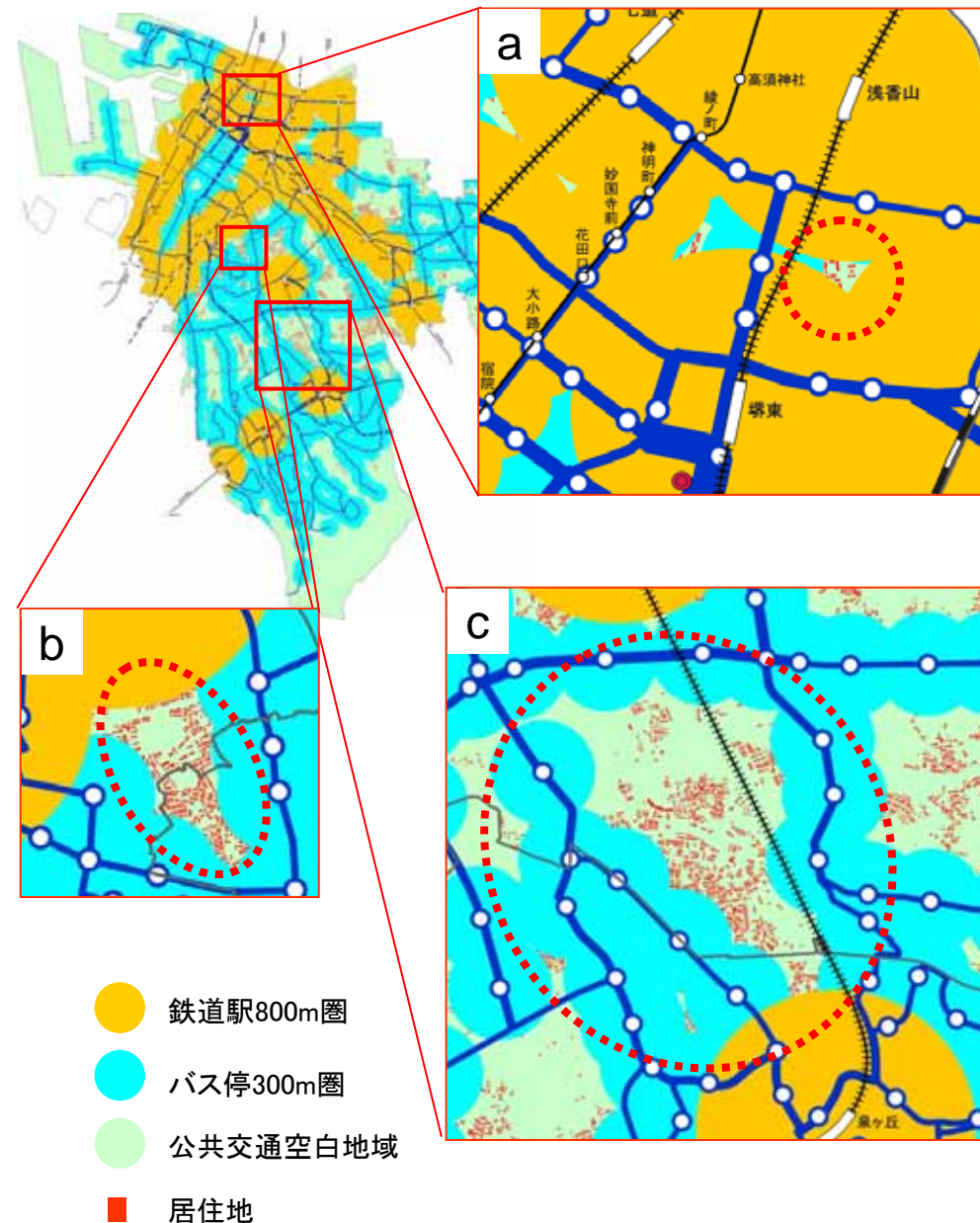
公共交通空白地域の状況

地域によって公共交通空白地域の状況が異なる

- a. 鉄道、路線バスが充実（運行頻度高い）している隙間に存在する小規模な公共交通空白地域
- b. 居住地が鉄道、路線バス圏域に近接している公共交通空白地域
- c. 鉄道圏域から離れており、人口密度が低い地域や、人口が一定集積しているが道路幅員が狭いため路線バスが運行していない大規模な公共交通空白地域

全ての地域を一律に対応することは、需要やルート設定、費用対効果を考えると非効率

公共交通空白地域の特性を踏まえ、対応が必要な地域を抽出



公共交通空白地域の特性

地域を抽出するにあたり、次の地域特性を考慮

地域特性を表す指標

- ・人口・面積
- ・住居分布
- ・既存公共交通の利用環境
- ・道路状況
- ・地形状況



新たな運行形態による対応の考え方

地域特性により公共交通空白地域を次の3つの地域に分け、①について新たな運行形態による対応を検討する。ただし、②については、ルートを検討する際、効率性等を考慮した中で可能であれば対応する。

対応が必要な地域

- ・まとまった居住地があり、公共交通空白地域が大規模
- ・鉄道かつ路線バスの利用圏域から離れている
- ・既存公共交通を利用する際、傾斜が特に大きい

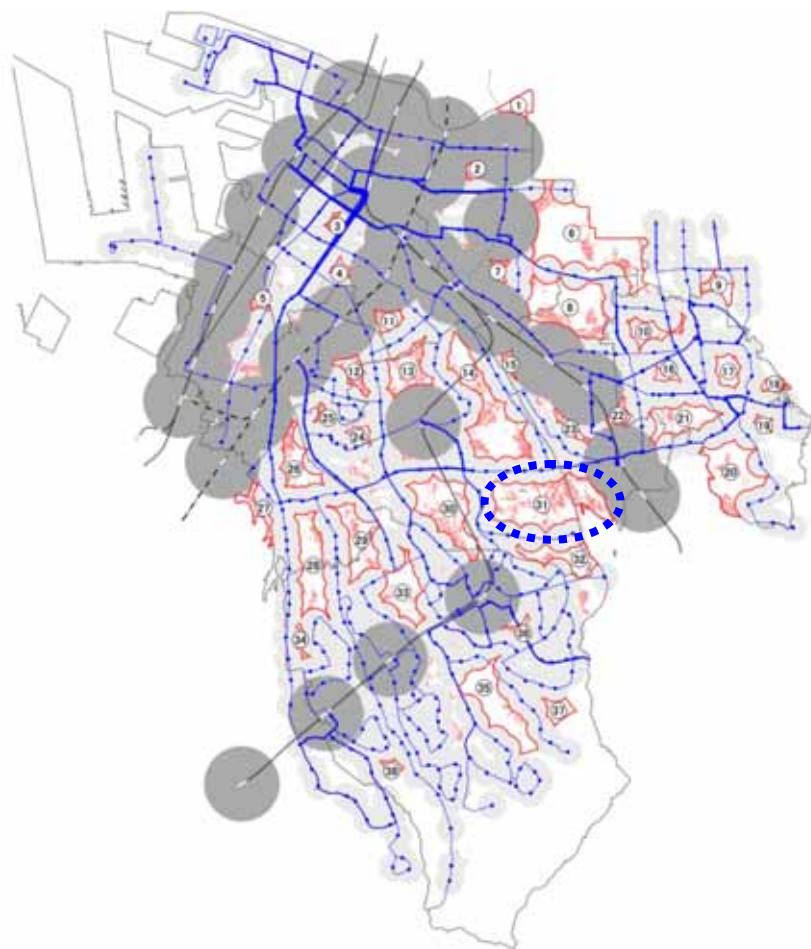
可能であれば対応する地域

- ・公共交通空白地域が小規模
- ・公共交通空白地域内における大部分の居住地が鉄道または路線バスの利用圏域に近接している

対応が必要でない地域

- ・公共交通空白地域内における居住地がサービス水準が高い鉄道または路線バスの利用圏域に近接している

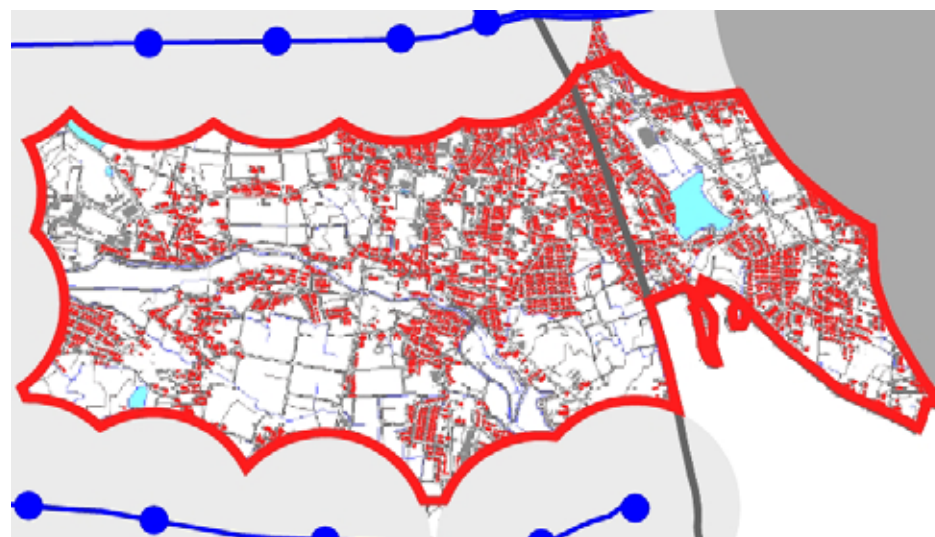
対応が必要な地域【例. 中区 福田ほか】



人口: 約8,100人

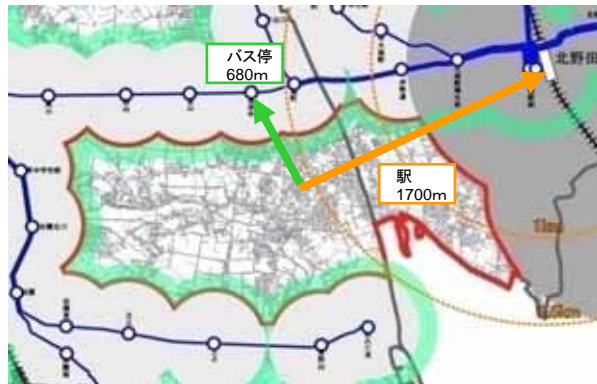
面積: 1.84km²

住居立地状況
公共交通空白地域内の大部分に住居が集積している



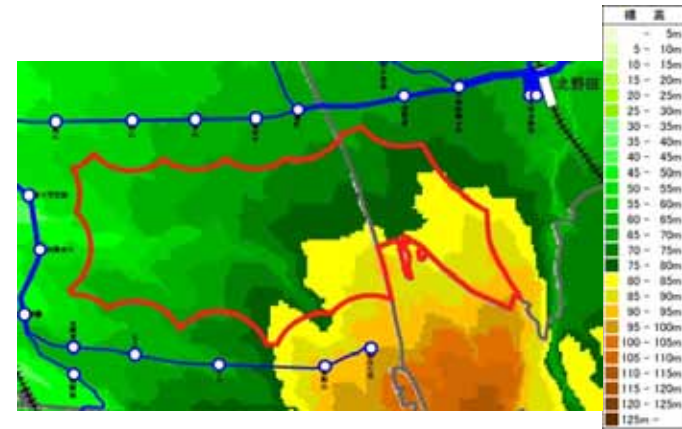
既存公共交通の利用環境

- ・鉄道、路線バスの利用圏域から離れている居住地が大半を占める



地形状況

- ・一部比較的傾斜が大きい



道路状況

- ・概ね幅員4～6mの道路が確保されている

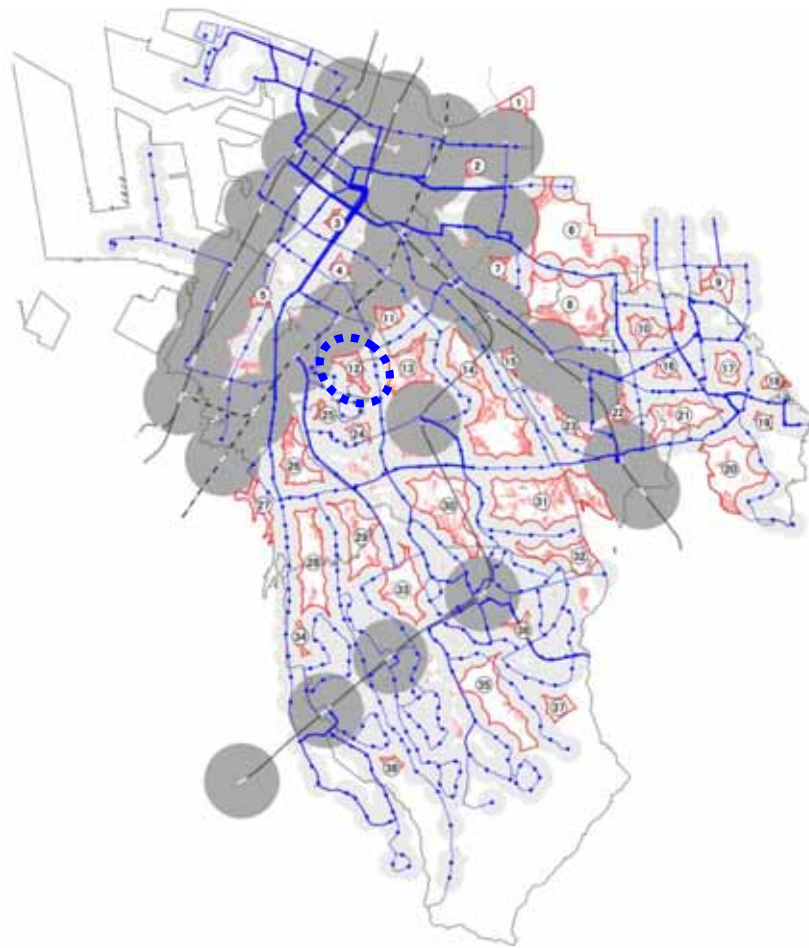


- ・公共交通利用圏域から離れた大規模な公共交通空白地域となっており、また、比較的傾斜が大きい地域もある。
- ・住居集積が高く、人口は多いため、対応することによる効果は高い。



新たな運行形態により対応

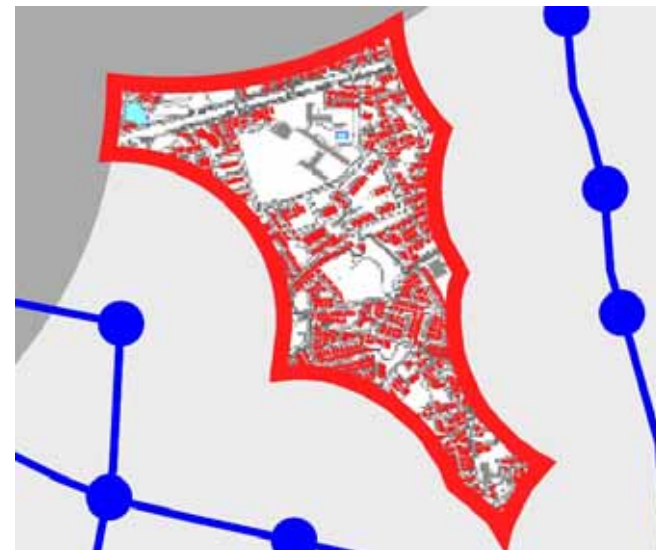
可能であれば対応する地域【例、西区 上野芝向ヶ丘町】



人口：約2,600人

面積：0.26km²

住居立地状況
公共交通空白地域全域に住居が集積している



既存公共交通の利用環境

- ・ 大部分の居住地が鉄道または路線バスの利用圏域に近接している



地形状況

- ・ 概ね平地



道路状況

- ・ 幅員4m以上の道路が確保されている



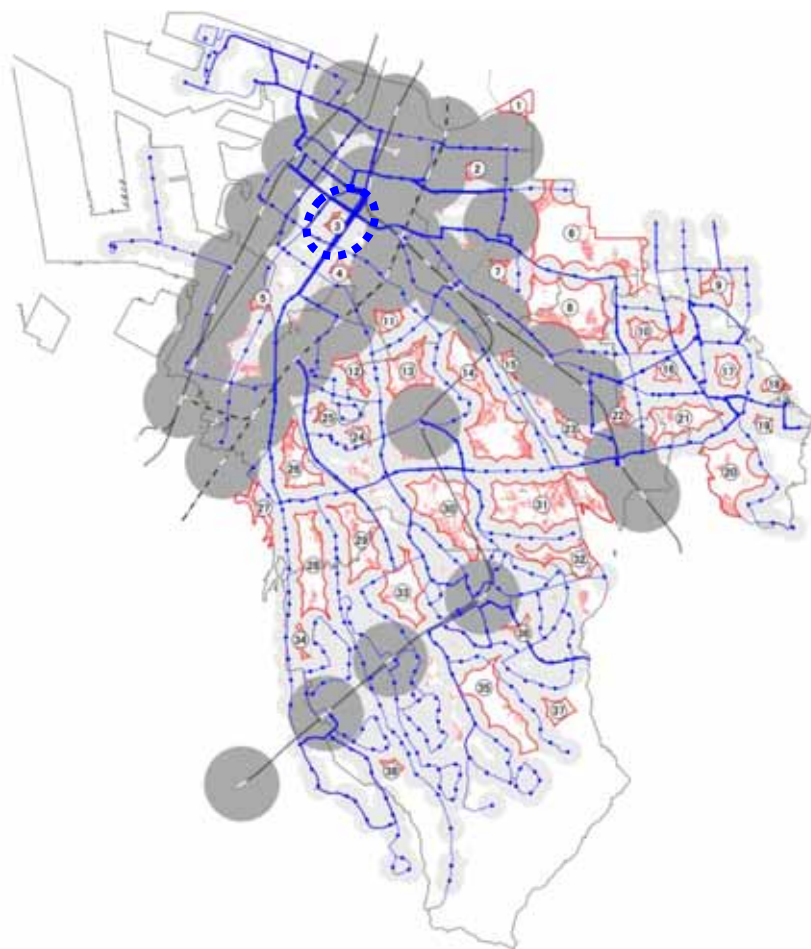
・ 小規模な公共交通空白地域となっているが、住居が密集しており、人口は比較的多い。

・ 公共交通空白地域内の住居の大部分は公共交通利用圏域に近接しており、既存公共交通が比較的に利用しやすい。



ルートを検討する際に
可能であれば対応

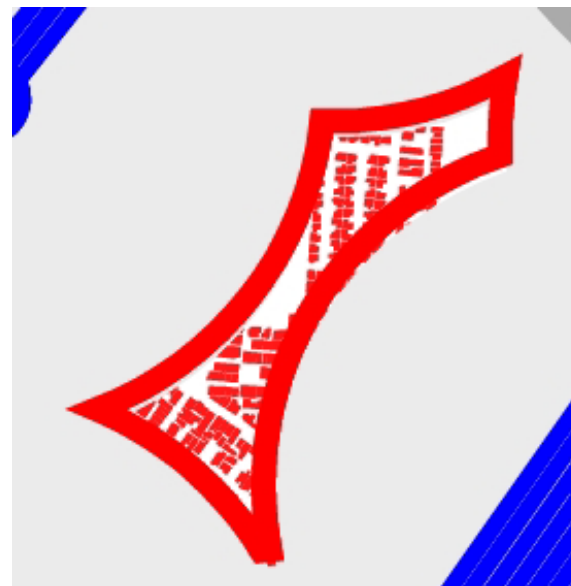
対応が必要でない地域【例. 堺区 永代町ほか】



人口:約500人

面積:0.04km²

住居立地状況
公共交通空白地域全域に住居が集積している



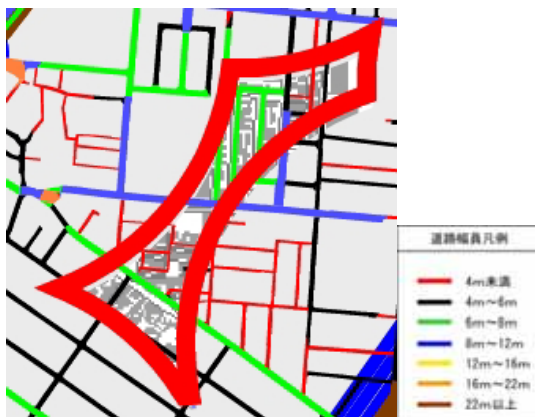
既存公共交通の利用環境

- ・居住地は鉄道または路線バスの利用圏域に近接している
- ・地域周辺のバス本数は非常に多く、賑町バス停については600本/日以上ある



道路状況

- ・概ね幅員6m以上の道路が確保されている



地形状況

- ・平地



- ・面積は非常に小さいが住居が密集している。
- ・サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域であるため、既存公共交通を活用する。



既存公共交通の利用を促進

新たな運行形態による対応の必要性

