

3. コミュニティバスの 見直し

堺市内で異なる制度のコミュニティバスが存在しており、制度の統一が必要（1市2制度の解消）
限られた予算の中で効果的・効率的なサービスの提供が必要

●運行サービス概要

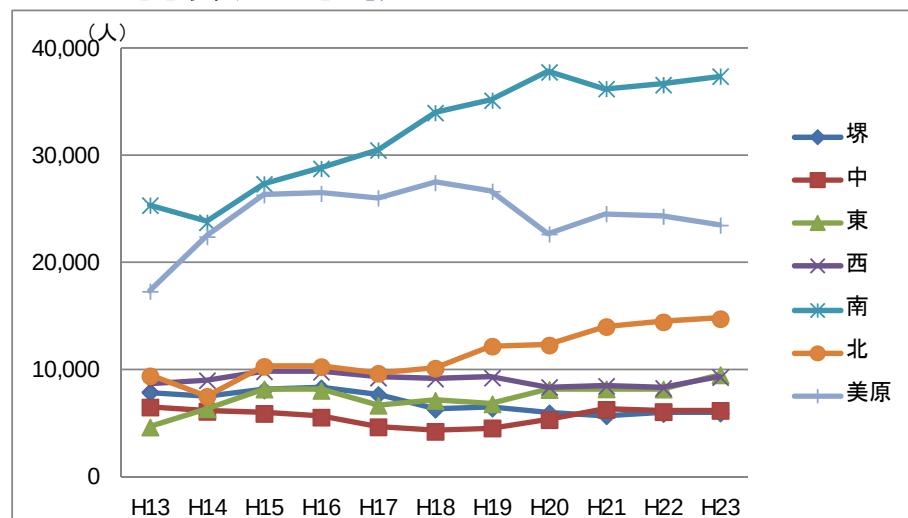
	ふれあいバス	みはらふれあい号
運賃	1乗車100円	無料
運行頻度	週3日、4～5便/日	週5日（平日）、5便/日
使用車両	小型バス 乗車定員約35人	小型マイクロバス 乗車定員22人

●市負担状況

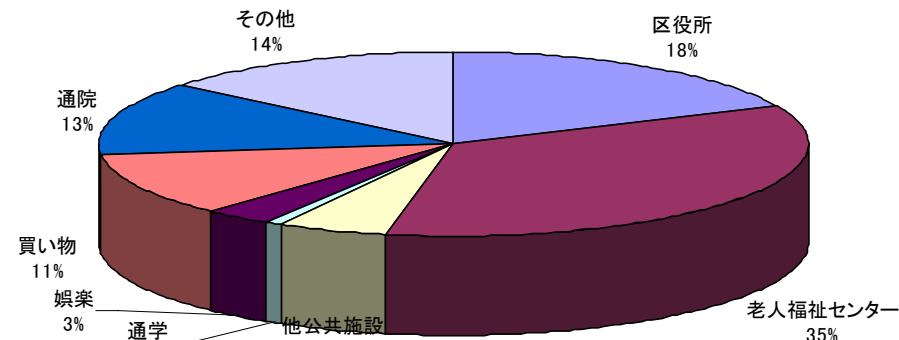
	ふれあいバス	みはらふれあい号
1便あたりの平均乗車人数	約9.9人	約4.8人
市負担額	約7,000万円	約2,600万円
1人当たりのコスト	約850円	約1,100円

利用者数は低調に推移しており、ルートによってばらつきがみられる
区役所・老人福祉センターの利用が半数以上を占め、週1回以上利用する人が3分の2を占める

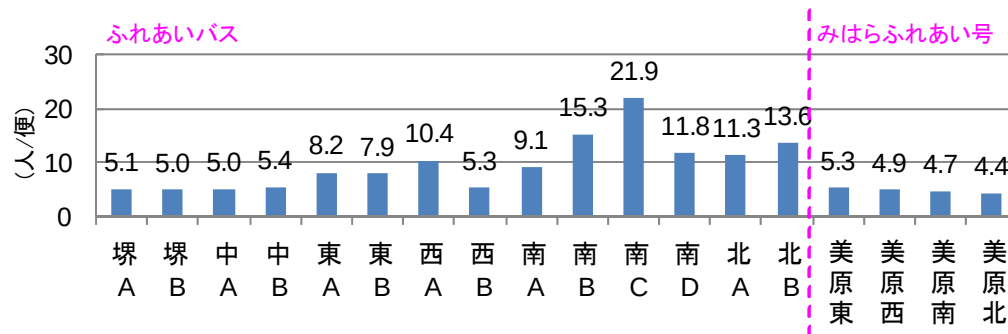
●利用者数の推移



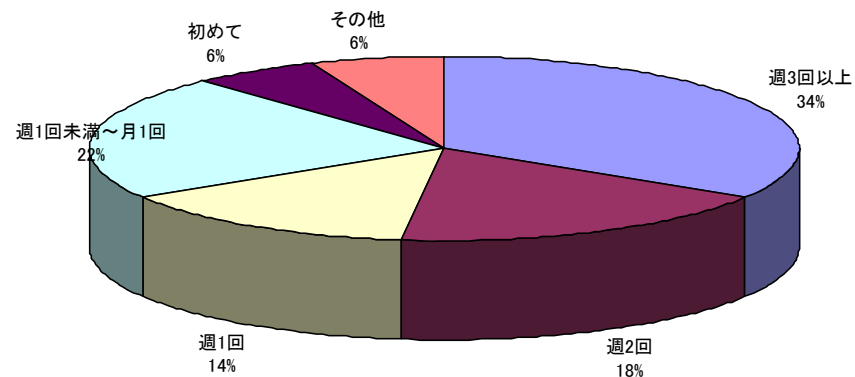
●利用目的の割合



●1便あたりの利用者数



●利用頻度の割合



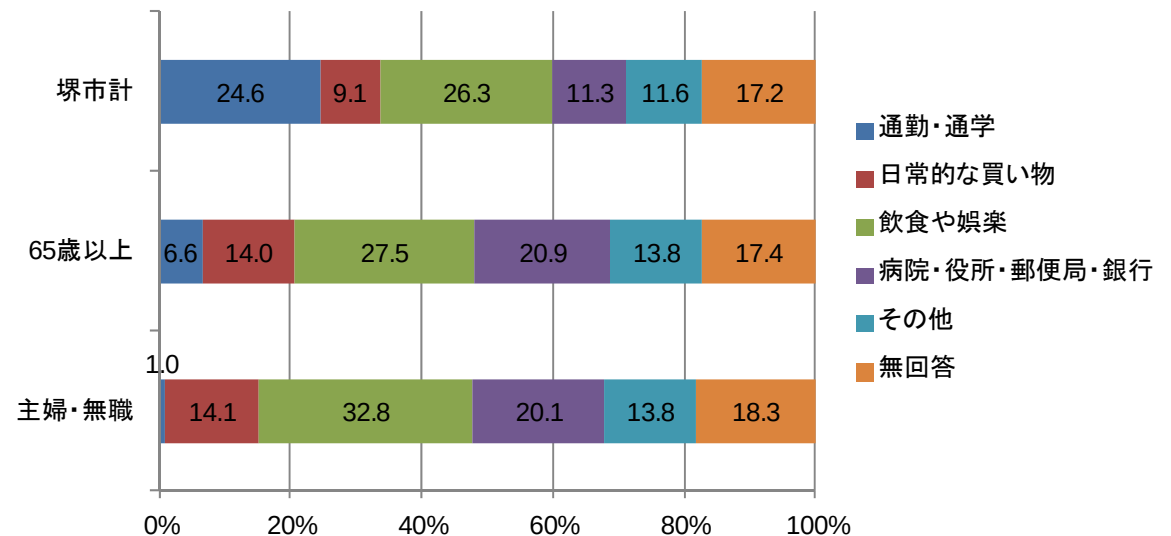
鉄道駅へのアクセス性の確保や利用日や便数の拡大等、利便性向上に関するニーズが高い
公共交通全般の利用目的は、通勤・通学以外では、飲食や娯楽、通院、買い物等が多い

●利用者のニーズ

- ・ 鉄道駅へアクセスしてほしい。
- ・ ふれあいバスの利用日、便数を増やしてほしい。
- ・ 路線を拡大して利便性を高めてほしい。

●公共交通の利用目的

- ・ 鉄道、バス等の公共交通を利用する目的は、飲食や娯楽、通勤・通学、通院、買い物等が多い。
- ・ 特に日常的に公共交通を必要とする高齢者や主婦をみると、買い物や通院等の日常生活で必要不可欠となる目的が3分の1を占める。
- ・ 日常生活に必要な買い物や通院等への移動は、鉄道駅等の交通結節点へのアクセスにより確保される。



出典：交通に対する意識調査（平成22年）

日常生活で必要な移動手段を確保するため、鉄道駅までの公共交通アクセスを強化し、利便性を高める必要がある

運行目的が多岐に渡り、サービスが複雑化し、運行距離が長距離化
路線バスへの影響を配慮したルート選定により、利便性が低下

●ふれあいバスに関わる 運行目的の変遷

【ふれあいバスの前身】

- ・老人福祉センターへの送迎バスとして運行

支所への路線と公共交通空白地域のための路線は、路線バス事業者による路線の再編では対応できなくなる

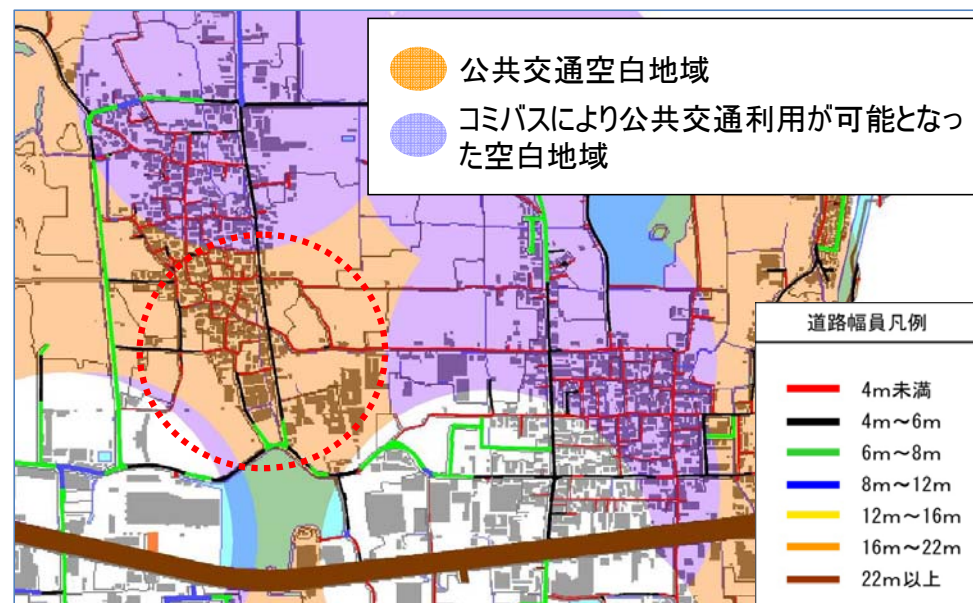
【現在の運行目的】

- ・老人福祉センターへのアクセスに加え、支所へのアクセスや公共交通空白地域の改善を目的とし、だれでも利用できる一般乗合バスとして運行

サービスの複雑化

●現在の運行ルート

- ・運行目的の複雑化(立寄り箇所が点在)により、運行距離が長距離化
- ・路線バスへの影響を配慮したルート選定(駅へアクセスしない等)
- ・バス車両による運行のため、細街路では運行不能
⇒バス車両ではカバーしきれない空白地域が存在

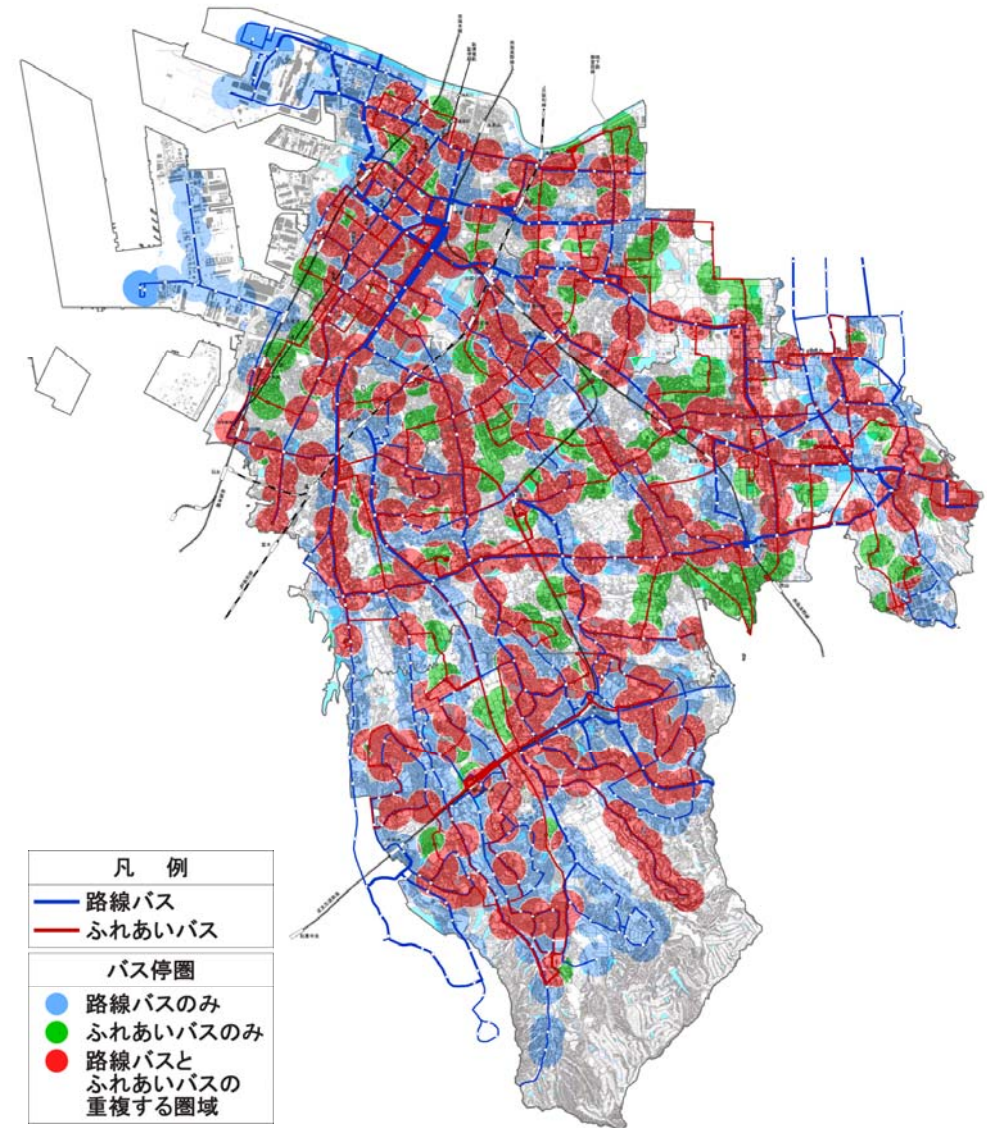
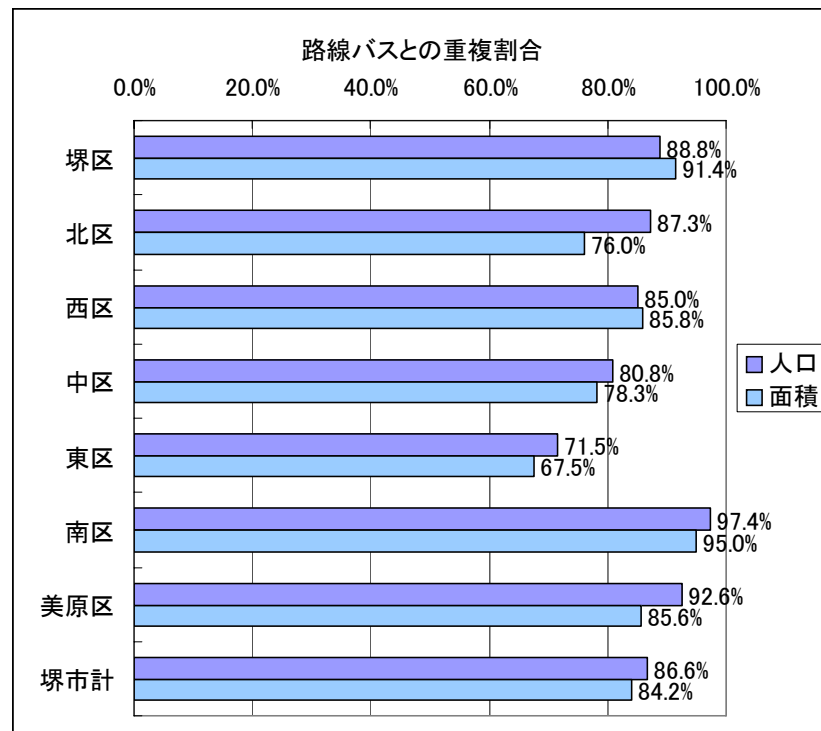


利便性が低下

サービスの複雑化等により、市内の広い範囲で路線バスサービスと機能が重複

●路線バスとの重複状況

- ・人口カバー状況では、堺市計でコミュニティバスの利用圏域の86.6%が路線バスによりサービスが確保されている地域となっている
- ・南区、美原区では90%を上回っている
- ・駅アクセス性の確保を重視した場合、路線バスとの役割分担を明確にすることが必要



● 堺区の状況

- ・鉄道、路線バスが充実しており、ほとんどがその利用圏内に含まれる
- ・利用者数は、他区に比べ低く、低調な横ばいが続いている

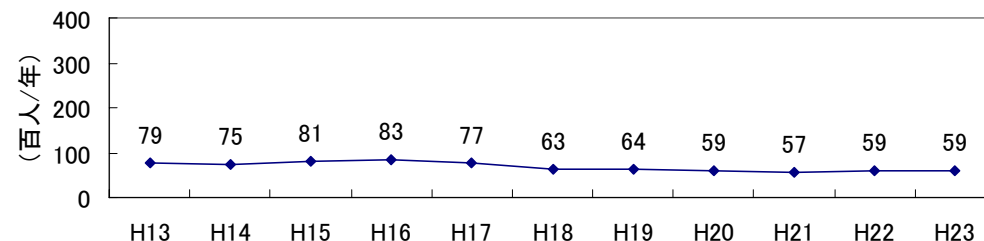
■ ルート状況



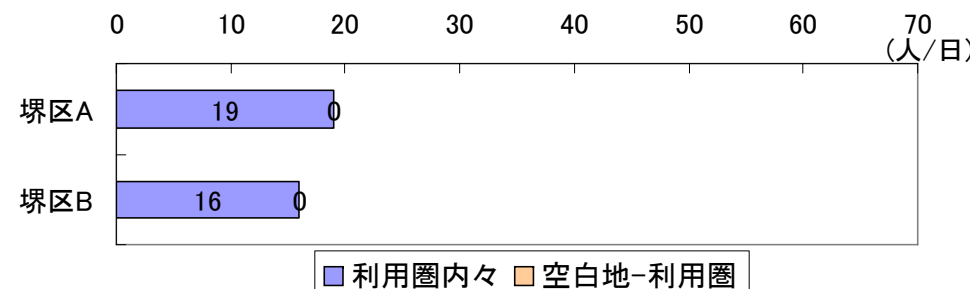
■ 1便当たり平均乗車人数

堺A	堺B	平均
5.1	5.0	9.9

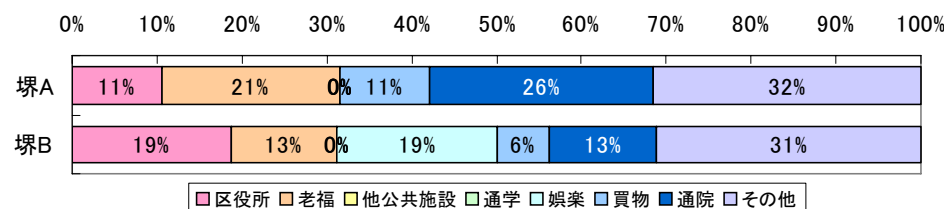
■ 利用者数の推移



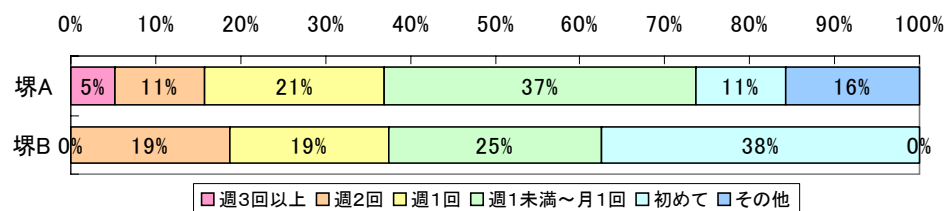
■ バス利用圏域別利用状況



■ 利用目的



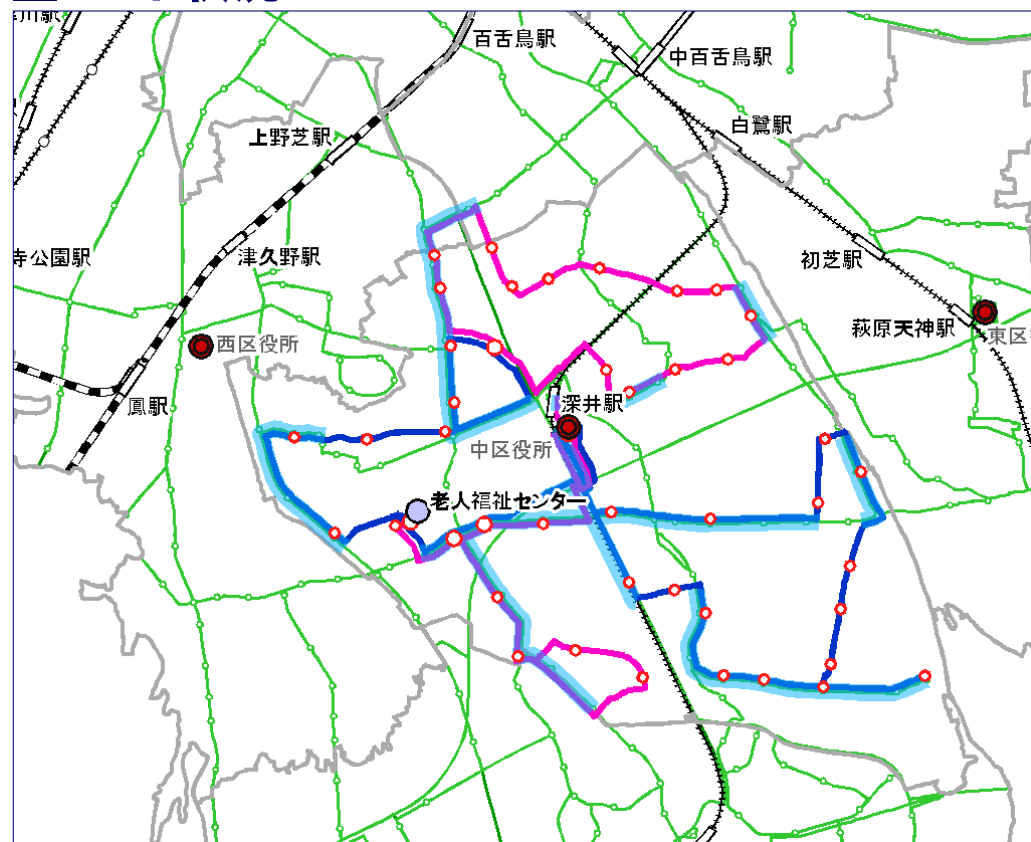
■ 利用頻度



●中区の状況

- ・利用者数は他区に比べ少なく、低調な横ばいが続いている
- ・老人福祉センターへの利用目的が多く、高頻度で特定の人に限られた利用となっている

■ルート状況

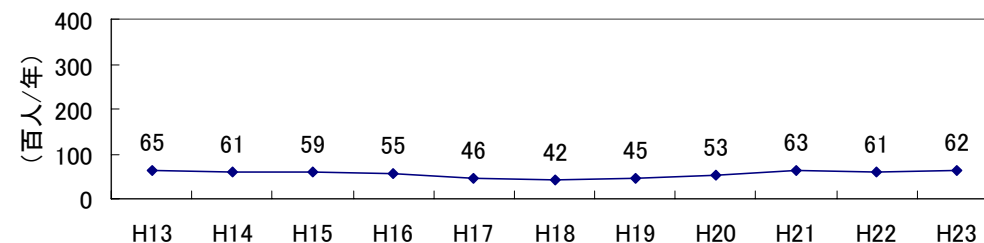


- 路線バス
- 中区Aルート
- 中区Bルート
- 路線バスとコミバスが重複している区間

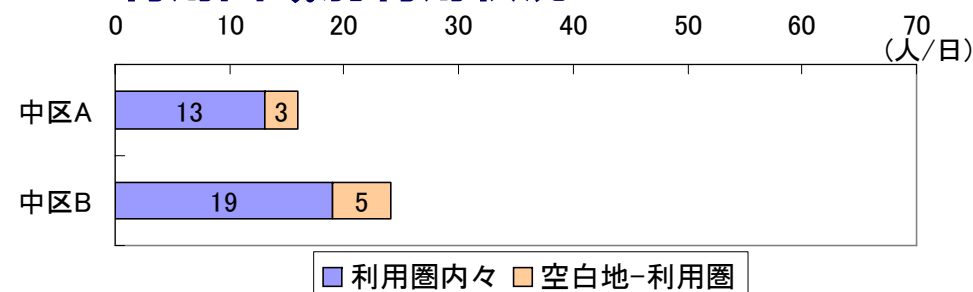
■1便当たり平均乗車人数

中A	中B	平均
5.0	5.4	9.9

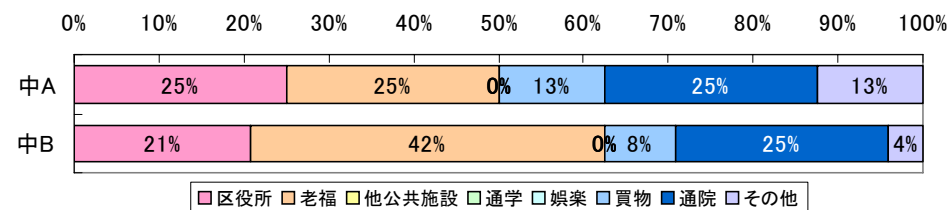
■利用者数の推移



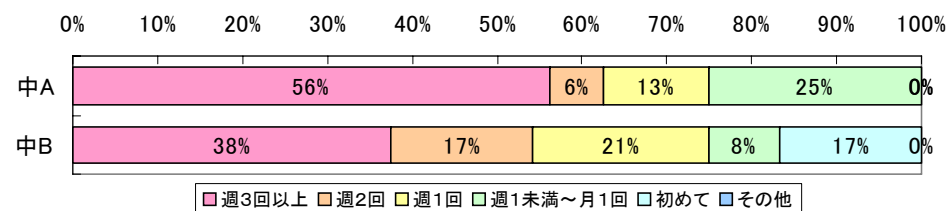
■バス利用圏域別利用状況



■利用目的



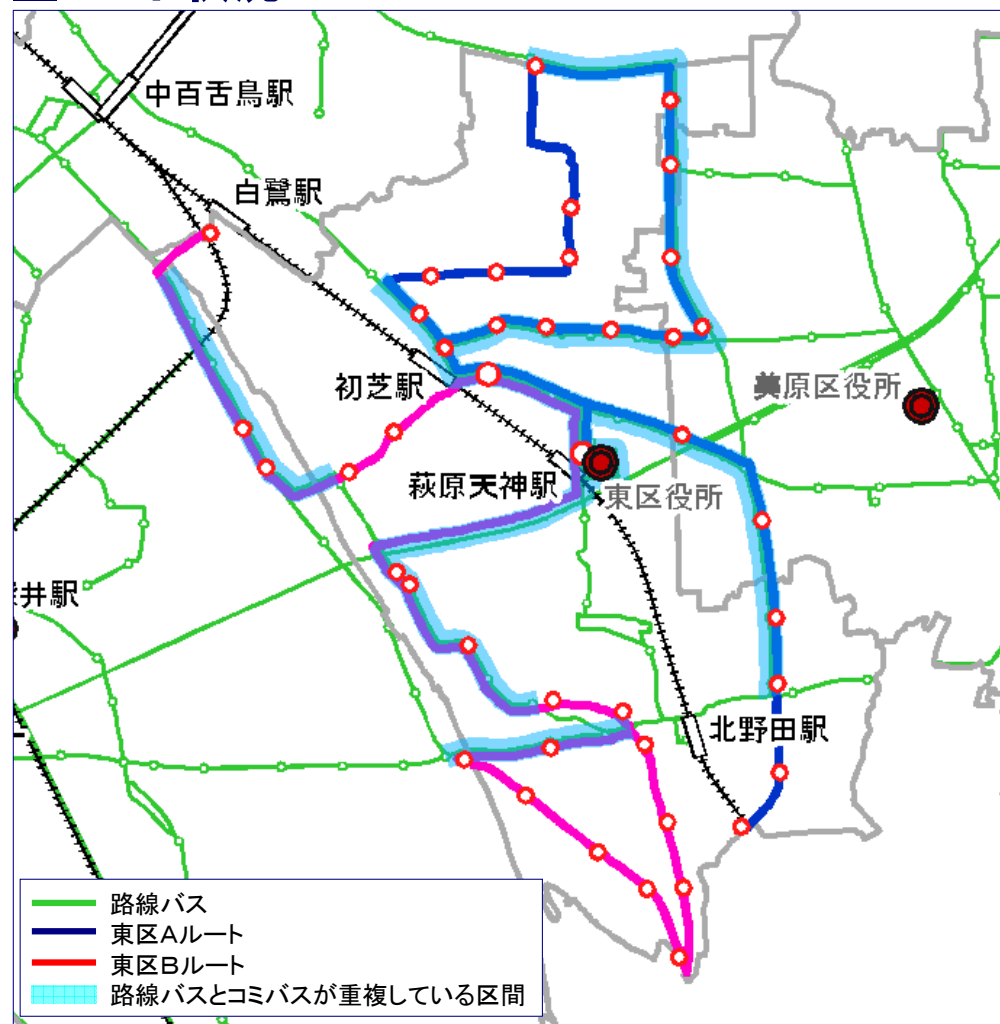
■利用頻度



●東区の状況

- ・利用者数は低調な横ばいが続いている
- ・区役所、老人福祉センターなどの公共施設への利用が他区に比べて低く、自由目的の利用が多い

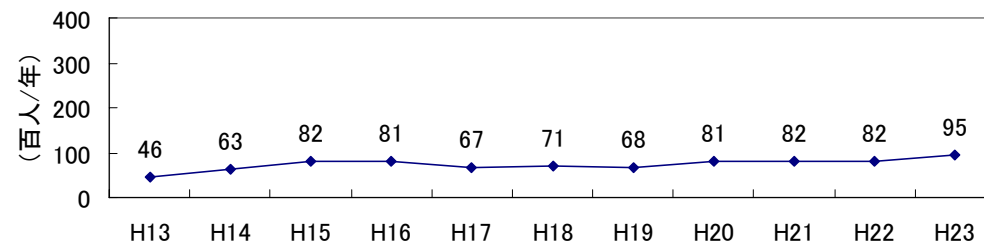
■ルート状況



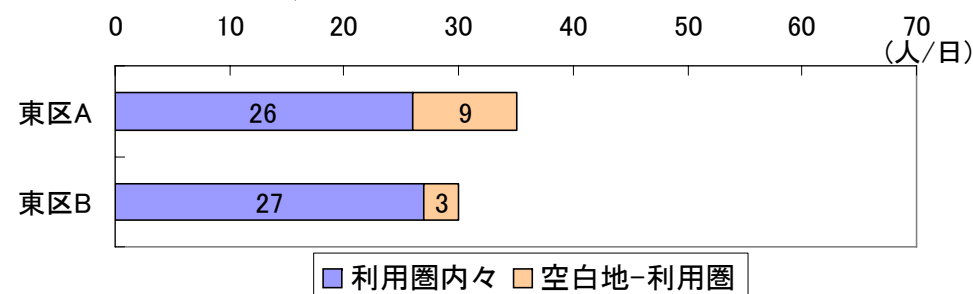
■1便当たり平均乗車人数

東A	東B	平均
8.2	7.9	9.9

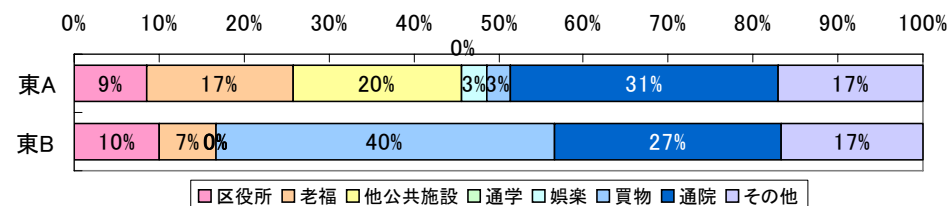
■利用者数の推移



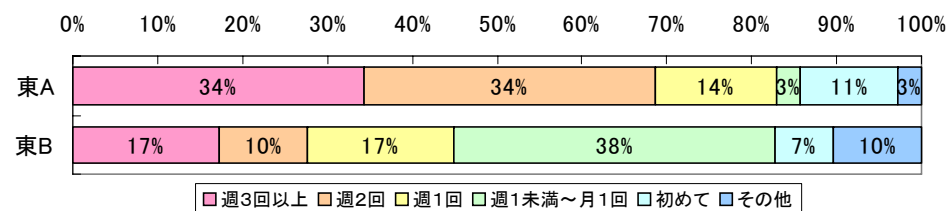
■バス利用圏域別利用状況



■利用目的



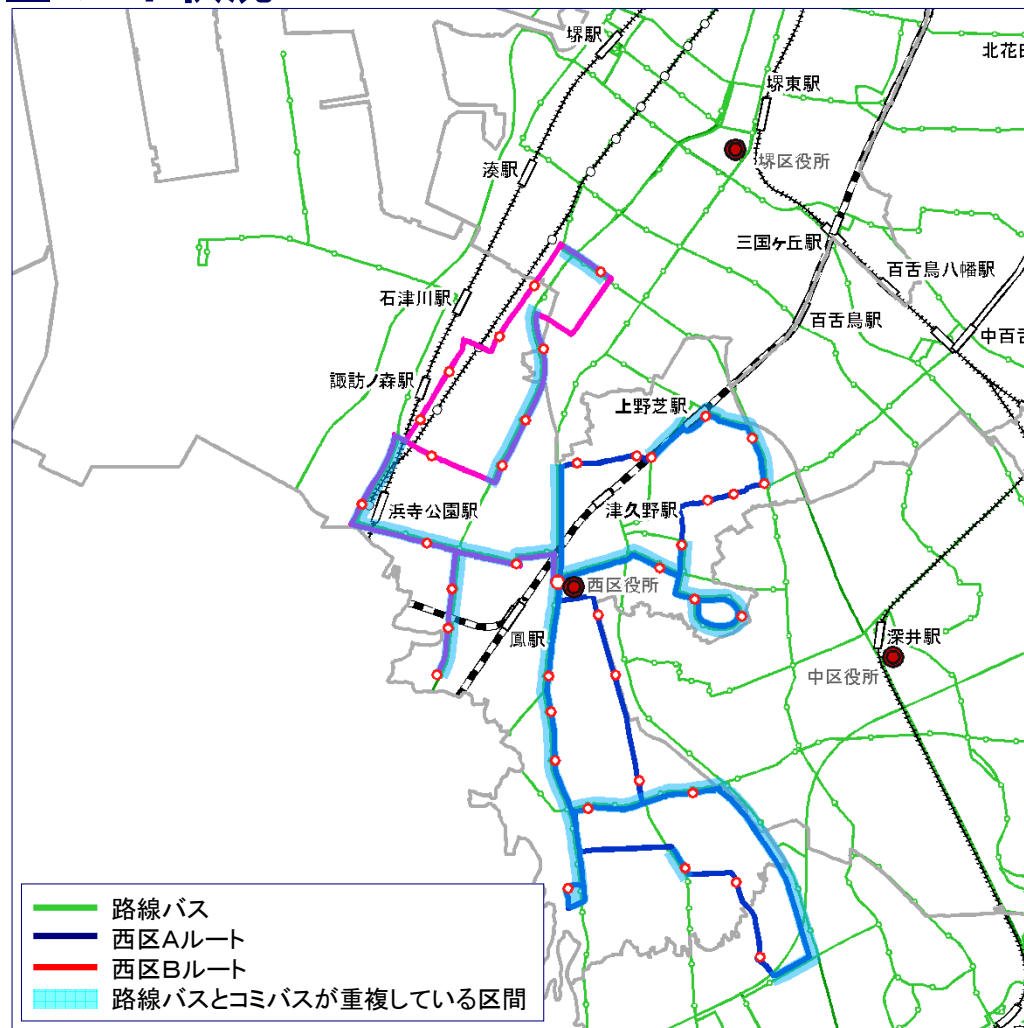
■利用頻度



●西区の状況

- ・南東部を除いて、鉄道・路線バスが充実しており、ほとんどが利用圏に含まれているBルートは利用者数が少ない
- ・Bルートは、老人福祉センターの利用目的が5割を占め、利用頻度の高い人が多い

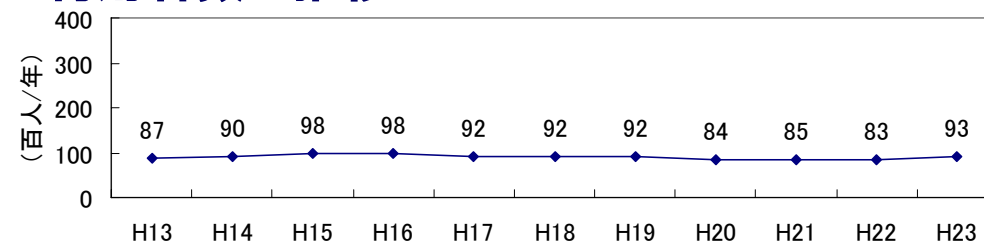
■ルート状況



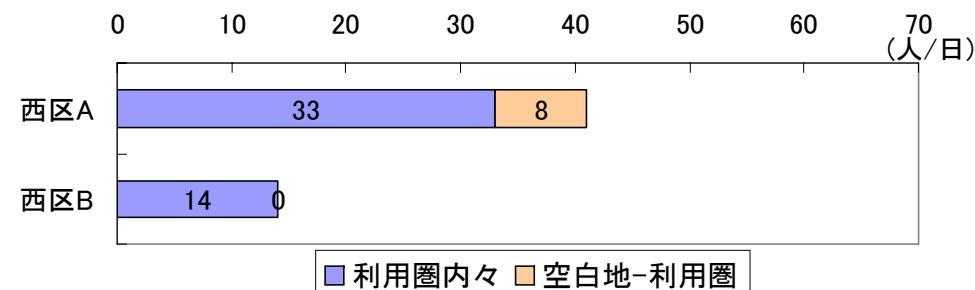
■1便当たり平均乗車人数

西A	西B	平均
10.4	5.3	9.9

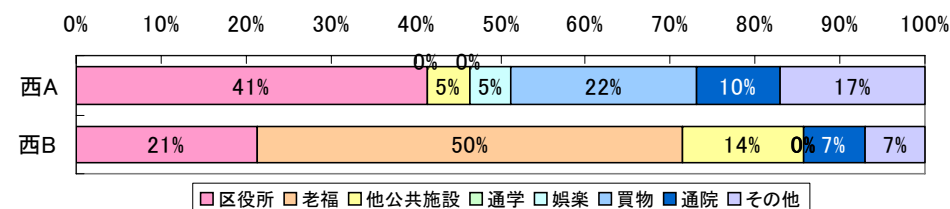
■利用者数の推移



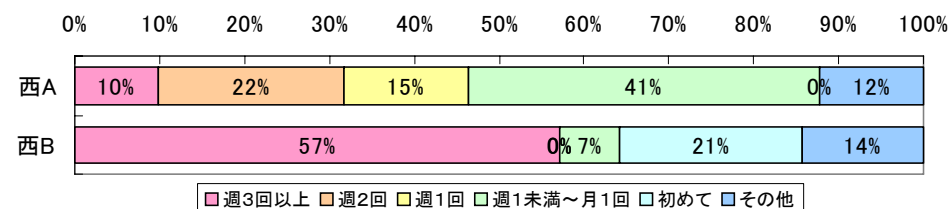
■バス利用圏域別利用状況



■利用目的



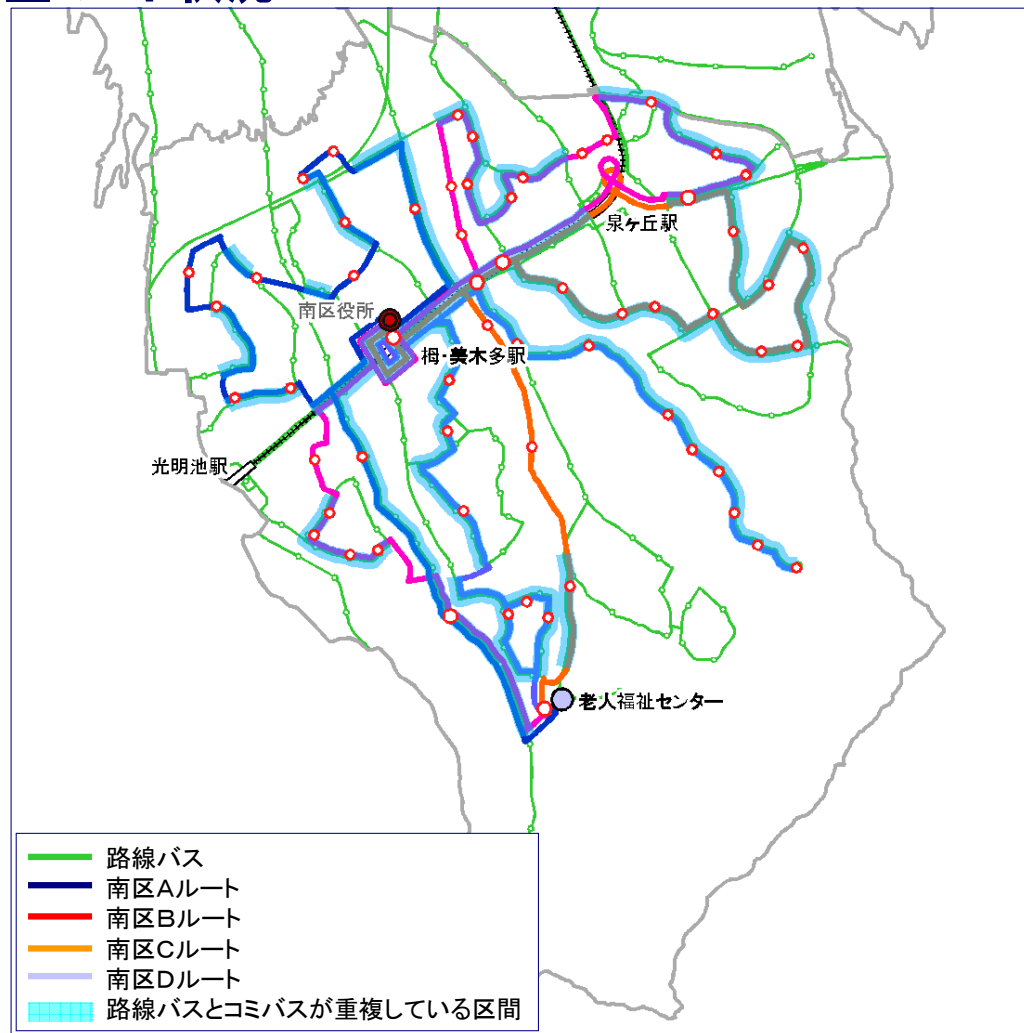
■利用頻度



●南区の状況

- ・柵・美木多駅へのアクセス性が確保されており、路線バスと重複している区間が多い
- ・老人福祉センターの利用目的が多く、高頻度での利用割合が高い
- ・老人福祉センターと駅アクセスにより、利用者数が多く、増加傾向にある

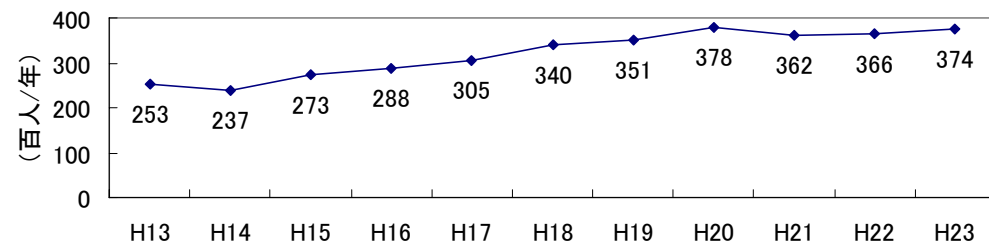
■ルート状況



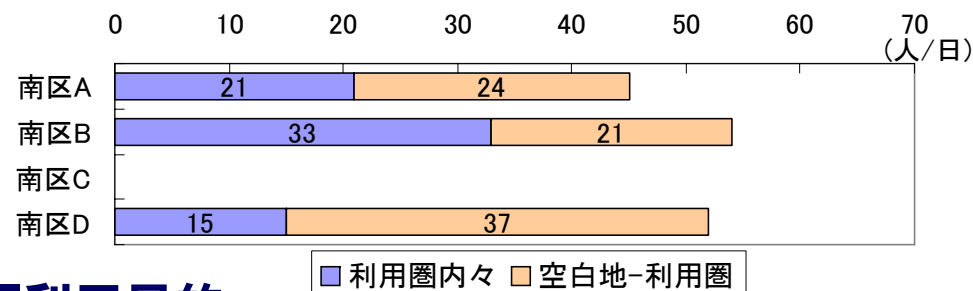
■1便当たり平均乗車人数

南A	南B	南C	南D	平均
9.1	15.3	21.9	11.8	9.9

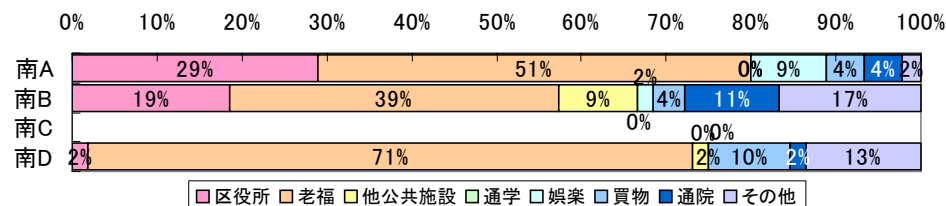
■利用者数の推移



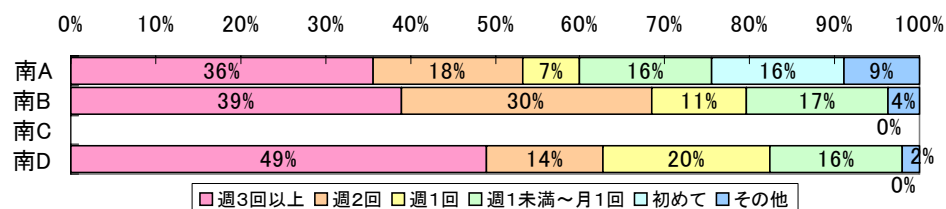
■バス利用圏域別利用状況



■利用目的



■利用頻度



※南Cは、車内状況により計測不可

●北区の状況

- ・大型商業施設や鉄道駅へのアクセス性が良く、買物などの目的が多い
- ・老人福祉センターへの利用も多いが、利用目的は多岐にわたる
- ・利用者数は、比較的多く、増加傾向にある

■ルート状況

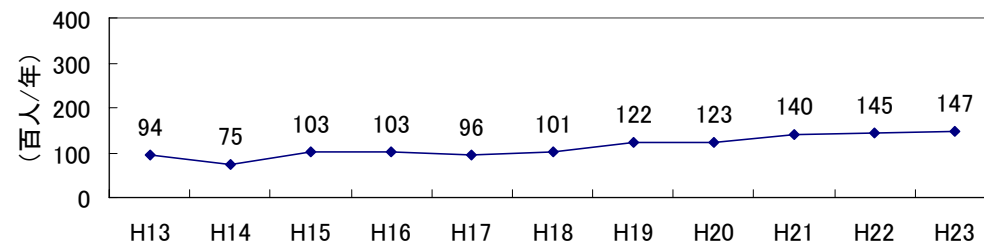


- 路線バス
- 北区Aルート
- 北区Bルート
- 路線バスとコミバスが重複している区間

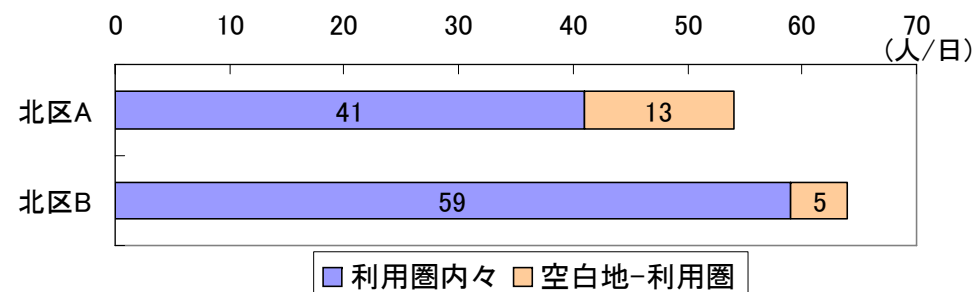
■1便当たり平均乗車人数

北A	北B	平均
11.3	13.6	9.9

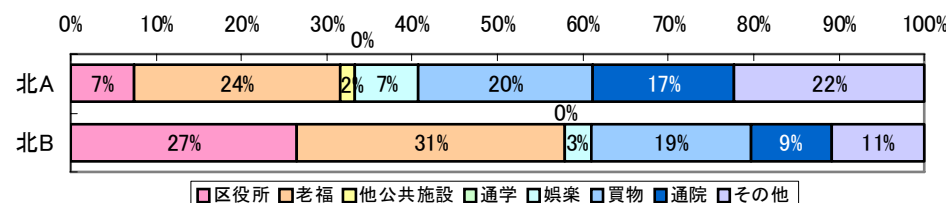
■利用者数の推移



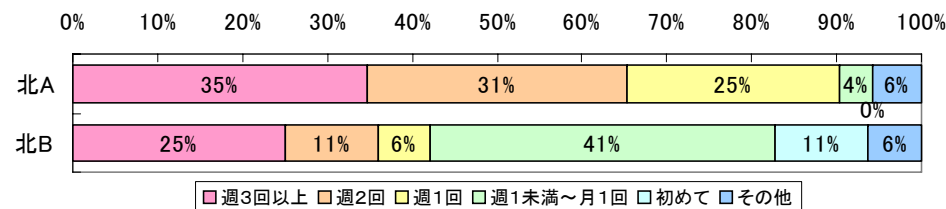
■バス利用圏域別利用状況



■利用目的



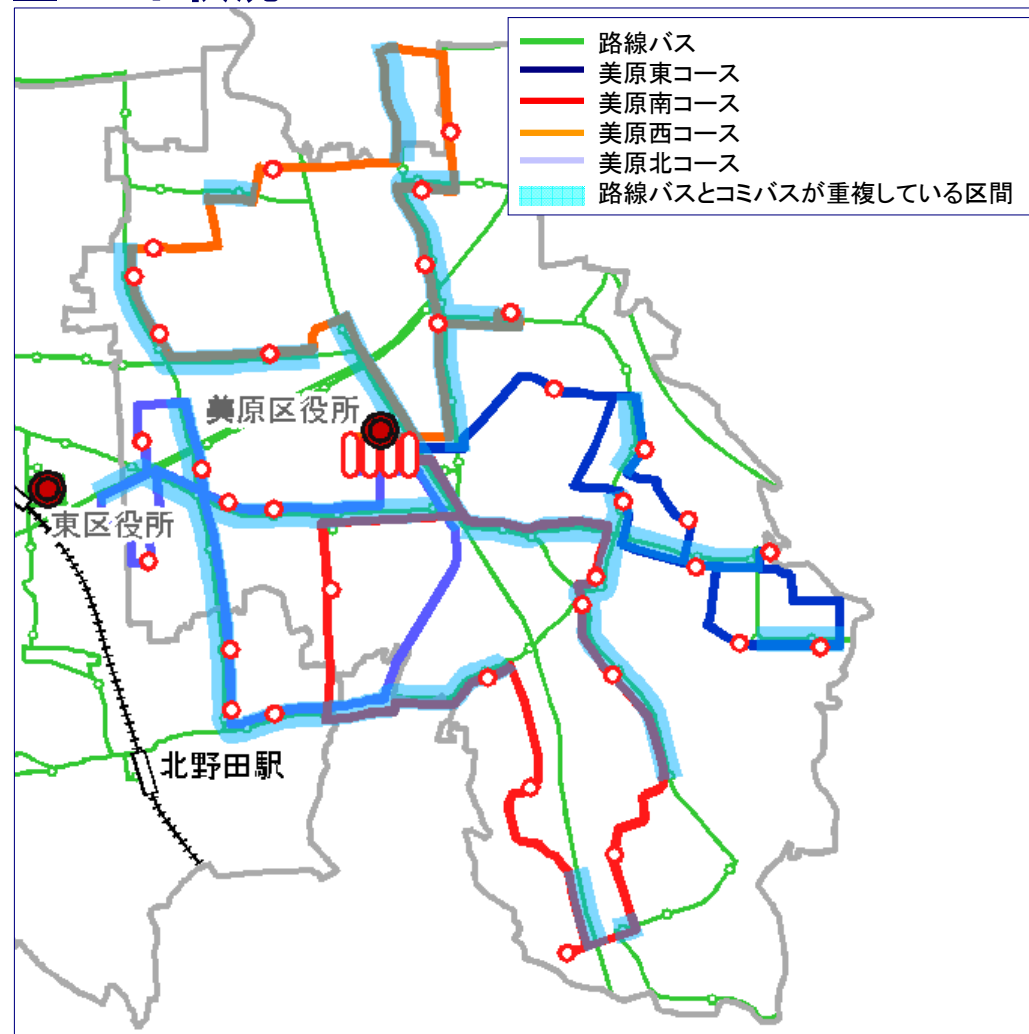
■利用頻度



●美原区の状況

- ・区内運行のため、駅にはアクセスしていない
- ・老人福祉センター利用が突出して多く、利用頻度も週2回以上が全ルートで50%以上と多い

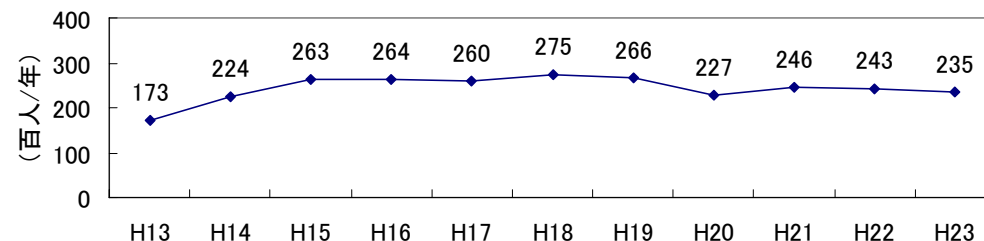
■ルート状況



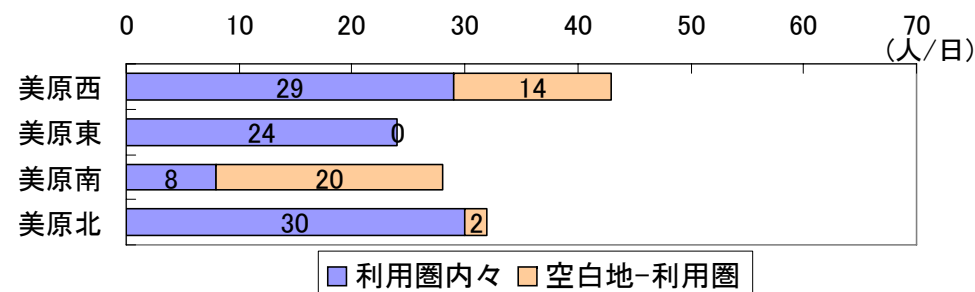
■1便当たり平均乗車人数

美原東	美原西	美原南	美原北
5.3	4.9	4.7	4.4

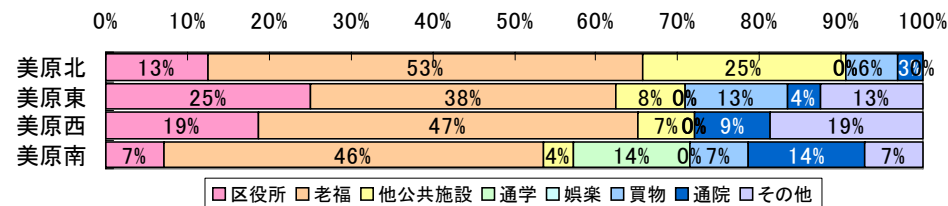
■利用者数の推移



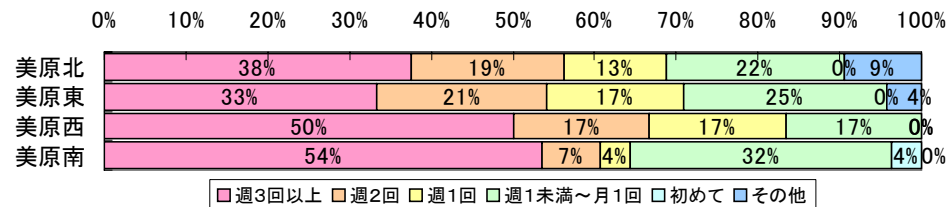
■バス利用圏域別利用状況



■利用目的



■利用頻度



みんなの審査会の概要

- ・市の事業について、その要・不要だけでなく、具体的な手法等について、外部の視点を入れた議論を通じて事業の仕分けを行い、限られた行政資源の有効活用を図ることを目的とする。
- ・平成22年に実施されたみんなの審査会で「ふれあいバス」の事業が対象となる。

主な意見等

- ・利用者について、特定の人に集中していないか。
- ・行き先が運行目的（公共施設へのアクセス確保）と合っているのか。
- ・バス会社の選定、運行経費の精査が必要。
- ・一人当たりのコストが700円に対し、運賃が100円でいいのか。
- ・タクシー、送迎バスなど別の方法もあるのではないか。
- ・事業の目的からみて運賃を低額にする趣旨が明確でない。

評価結果

- ・市として必要性は理解するが、運行方法等について「**要改善**」（15人中12人）

意見等を踏まえた市としての取組方針

- ・ふれあいバスの行き先（目的地）である区役所・老人福祉センターへのアクセスの必要性、路線バスとの役割分担と利用実態を踏まえたルート効率化及び利便性の向上、運賃設定等について、検討を行う。
- ・「地域内公共交通計画」の策定を進める中で、ふれあいバスを含めた地域内公共交通のあり方を検討する。

全般

- ・運行目的が利用者ニーズや需要に合致していない。
- ・利用者が特定の人に偏っている。
- ・1市2制度の解消

低い利便性への対応

- ・路線バスとの競合を避けたルート設定。(鉄道駅にアクセスしていない)
- ・延長が長い循環路線。(乗車時間が長い)
- ・需要のある細街路までバスが運行していない。
- ・路線バスと比較して運行日数が少ない。

継続的な運行に向けた効率性の向上

- ・既存路線バスとの重複が多い。
- ・需要に応じたバス車両を使用していない。
- ・路線バスの運賃より低額で運行。
- ・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

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