

地域内公共交通の充実について

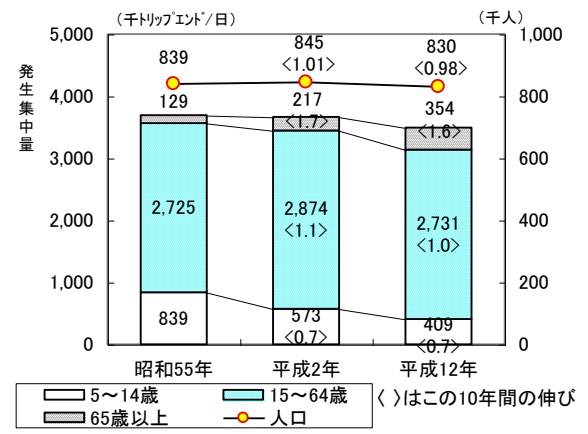
地域内公共交通の充実について

方針 2：地域内公共交通の充実
 交通弱者が自立した生活を送るための移動手段を確保するため、持続的な地域内公共交通の維持確保を図る。

(1) 地域内公共交通に係る現状・課題

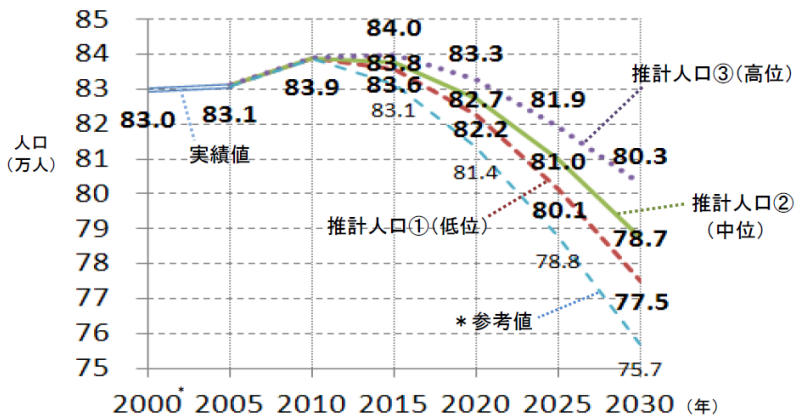
①-1 人の動き

・通勤・業務などの移動の多くを占める、生産年齢人口の割合が減少することにより、人の動きの総量は減少傾向の中で、高齢者の動きは増加しています。



(再掲) 図. 発生集中量の推移

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (S55、H2、H12)

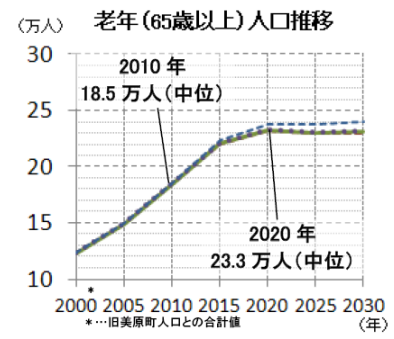
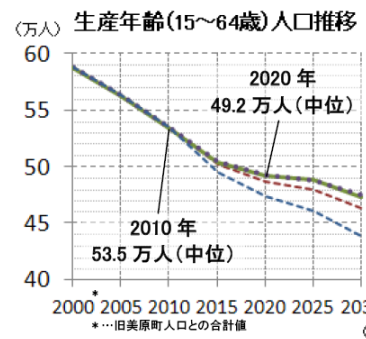


*...2000年(平成12年)は旧美原町人口との合計値
 (コーホート法により堺市で独自に推計、政策要因等は加味していない)

推計人口①(低位) ... 転出入均衡ケース
 推計人口②(中位) ... 転入超過維持ケース
 推計人口③(高位) ... 出生率段階的向上ケース
 *参考値 ... 転出超過ケース

資料：堺市マスタープラン (H23.3)

(再掲) 図. 堺市の将来推計人口



将来推計人口①(低位)
 将来推計人口②(中位)
 将来推計人口③(高位)
 *参考値

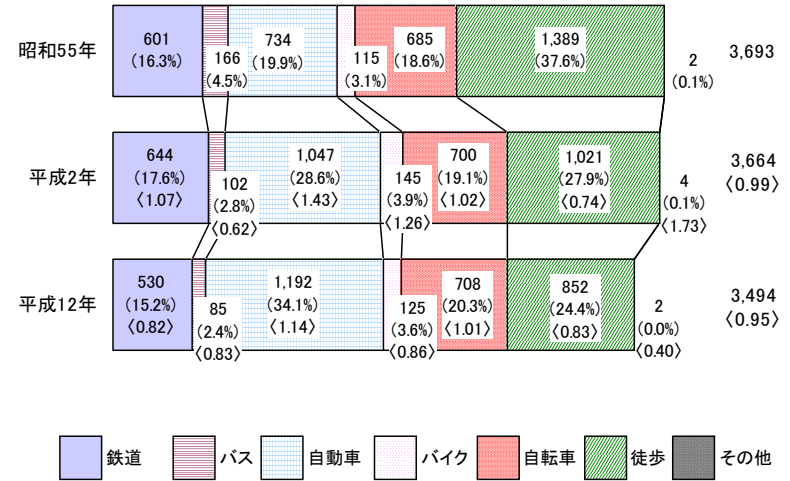
資料：堺市マスタープラン (H23.3)

(再掲) 図. 堺市の年齢区分別人口推計

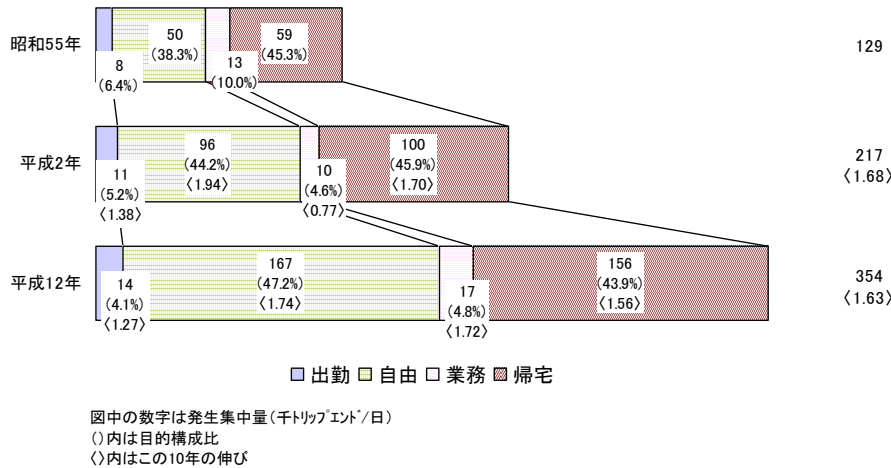
①-2 人の動き

- ・堺市に発着する移動の交通手段は、20年間で、鉄道・バス利用は2割減少、自動車は6割増加しており、自動車が鉄道・バスの倍近い利用状況にあります。
- ・堺市における65歳以上の人の動きは、平成12年で全体の約1割を占め、20年間で2.7倍に増加しており、目的別にみると、買い物、食事など自由目的の動きの伸びが大きくなっています。
- ・登校目的の移動は減少していますが、約2割が公共交通を利用しています。

単位：千トリップエンド/日
 ()内は代表交通手段構成比
 < >内はこの10年の伸び



(再掲) 図. 堺市における交通手段の利用状況



図中の数字は発生集中量(千トリップエンド/日)
 ()内は目的構成比
 < >内はこの10年の伸び

(再掲) 図. 堺市における目的別にみた高齢者の動き

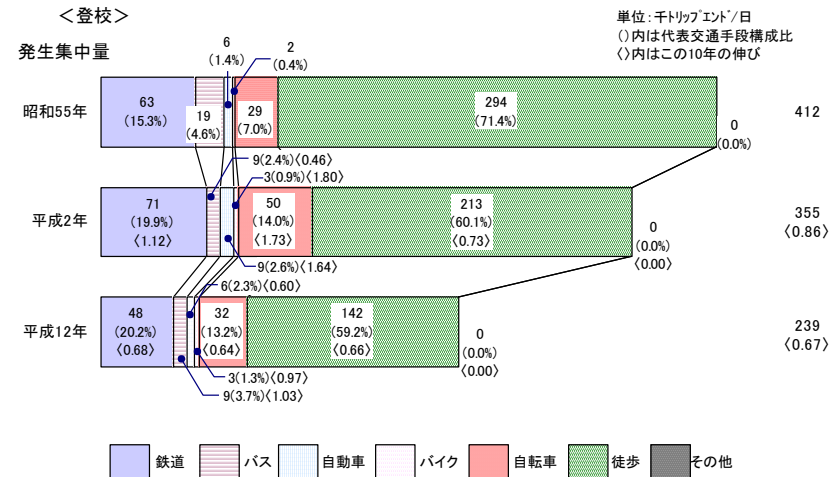
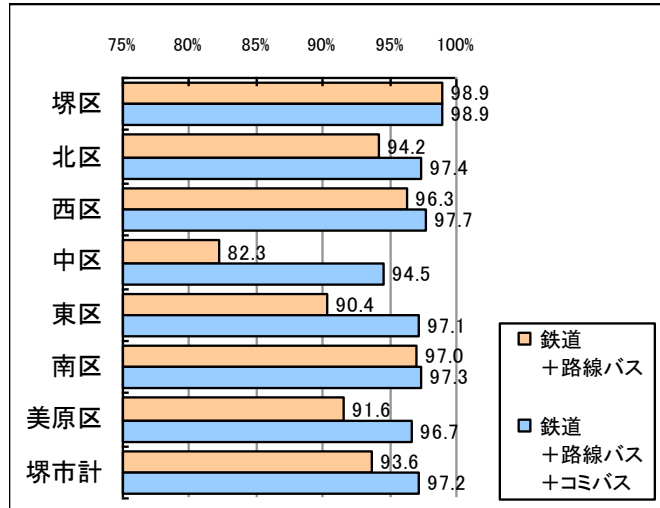


図. 登校目的の利用交通手段の推移

② 公共交通空白地域

- 公共交通人口カバー率は93.6%で、市民の移動手段は一定確保されていますが、郊外部や丘陵部に空白地域が存在しています。
- 公共交通空白地域の改善としてコミュニティバス（ふれあいバス・みはらふれあい号）を運行しており、人口カバー率は運行を加味すると97.2%に向上し、区別では中区、東区、美原区などで向上の割合が高くなっています。



(再掲) 図. 区別人口カバー率

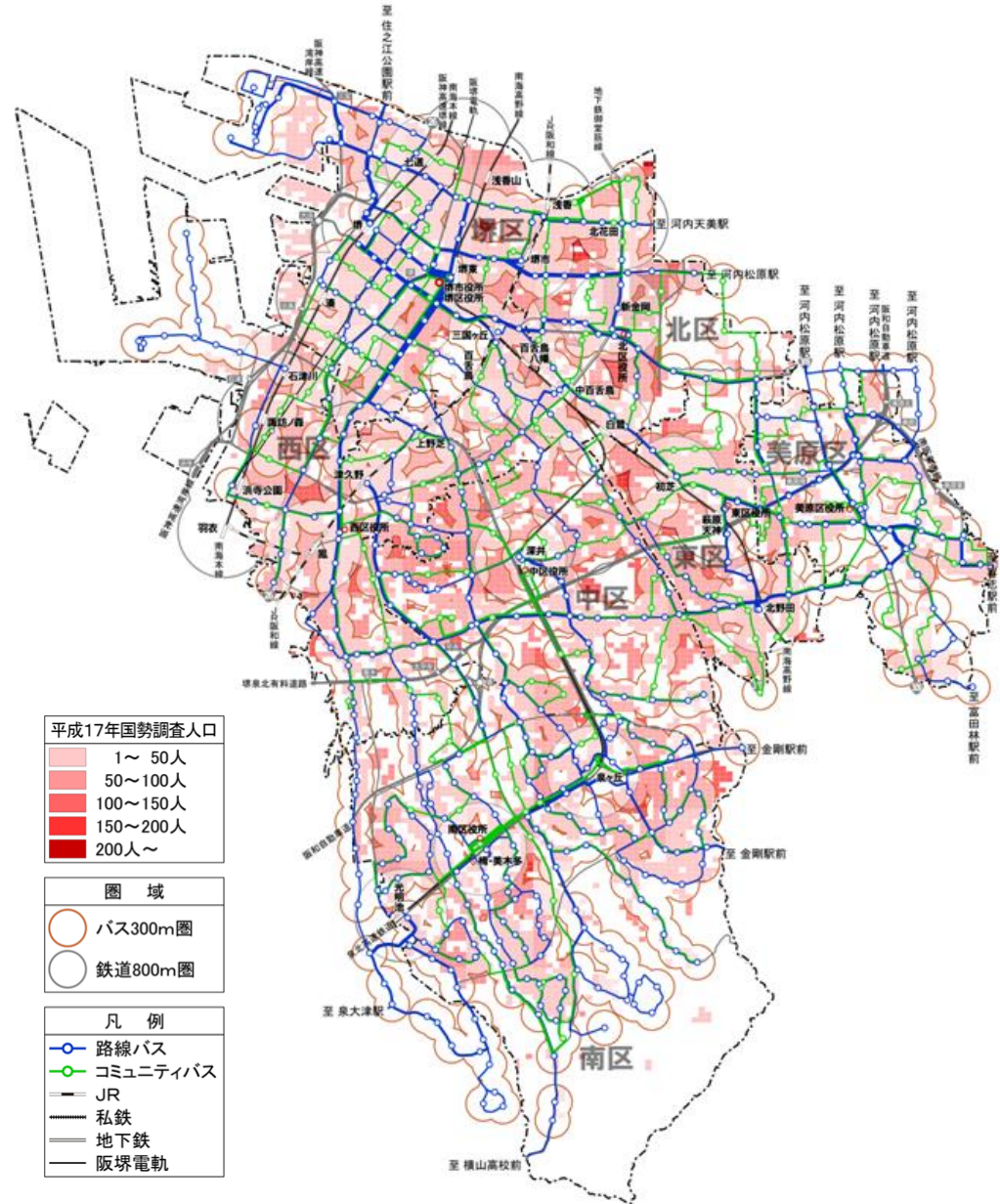
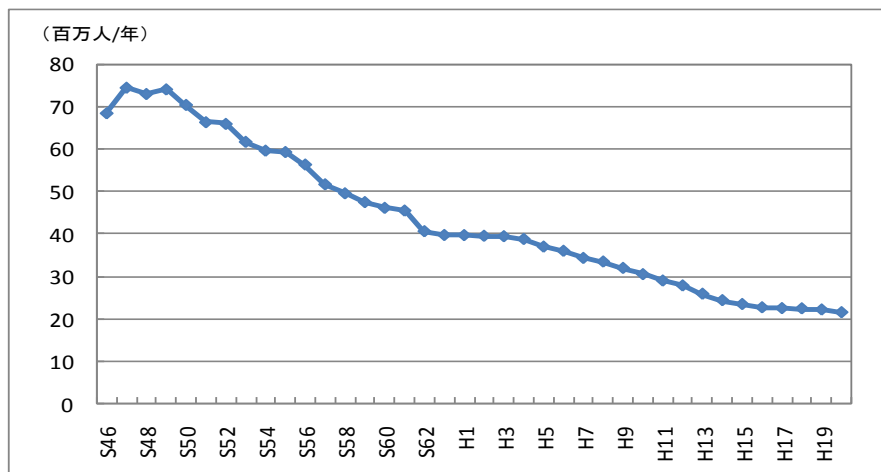
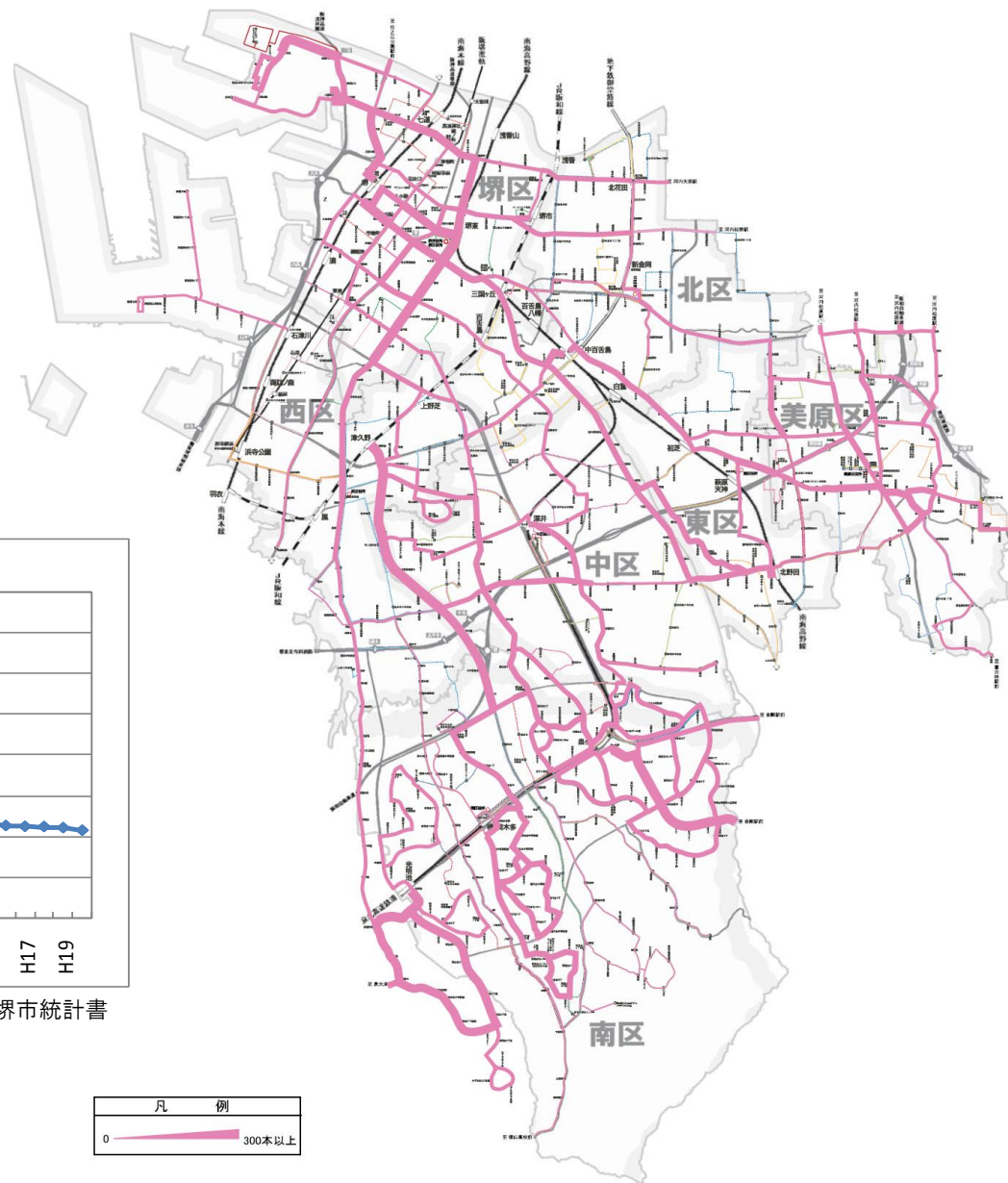


図. (再掲) 人口カバー状況 (鉄道+路線バス+コミュニティバス)

③ 路線バス網の現状

- ・バス利用者は減少傾向にあり、南海バスの利用者は20年間で約46%減少しています。
- ・公共交通利用圏の中でも、利用状況(需要)により、路線バスの運行本数は差があります。



資料：堺市統計書

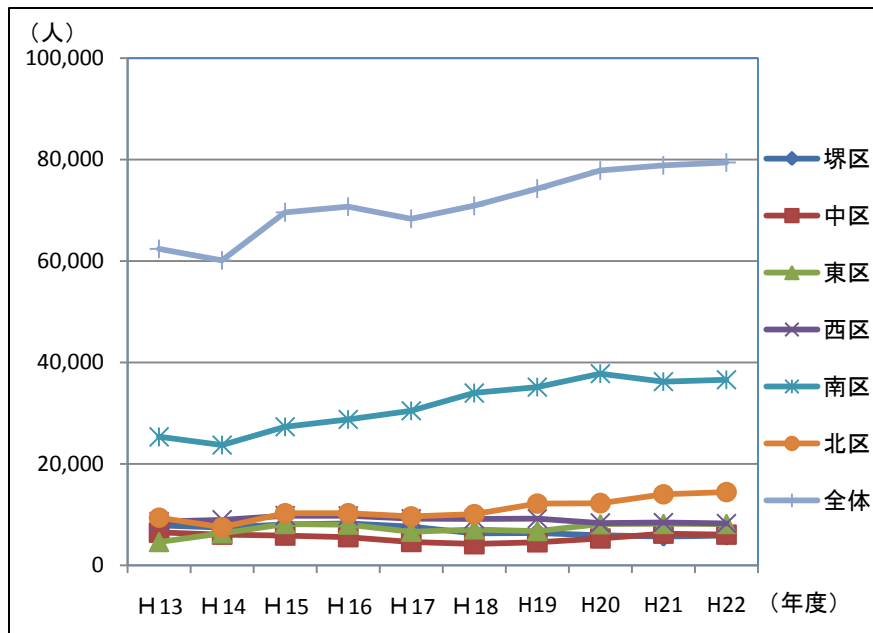
(再掲) 図. 南海バスの年間乗車人員の推移



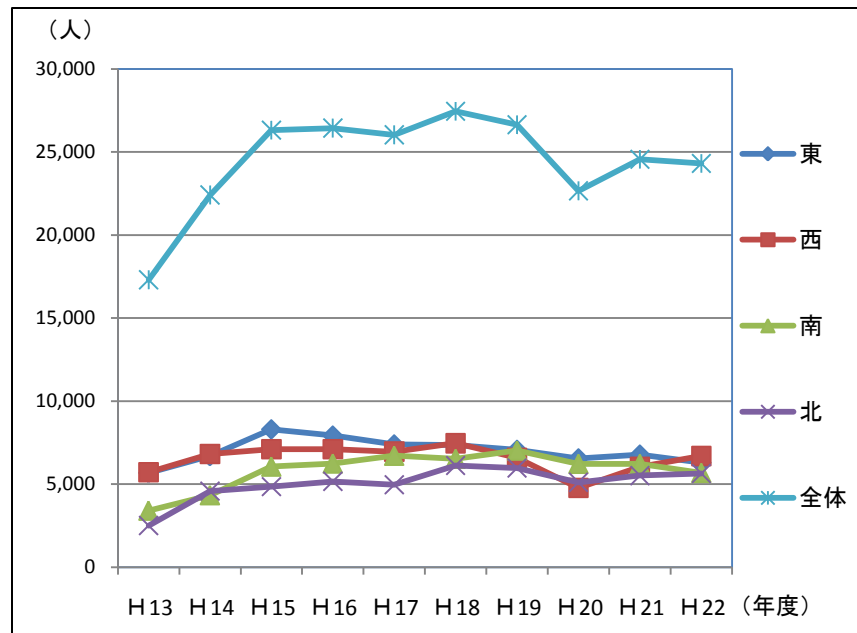
図. 路線バス運行本数 (平日)

④ コミュニティバスの利用状況（乗車人員）

○ふれあいバスの利用者数の推移



○みはらふれあい号の利用者数の推移



○ふれあいバスの1便当り利用者数（H22年度）

(単位：人/便)

ルート	堺A	堺B	中A	中B	東A	東B	西A	西B	南A	南B	南C	南D	北A	北B	平均
利用者数	5.1	4.9	5.5	4.8	7.5	6.3	9.6	4.5	11.1	15.6	24.9	10.2	12.1	12.4	9.6

○みはらふれあい号の1便当り利用者数（H22年度）

(単位：人/便)

コース	東	西	南	北	平均
利用者数	5.2	5.5	4.7	4.6	5.0

⑤ コミュニティバス利用状況（コミュニティバス利用状況調査、老人福祉センター利用者アンケート（平成22年度））

○目的別利用者の割合

※市全体の区役所と老人福祉センターを合わせた割合は53%

	区役所	老人福祉センター	他公共施設	通学	娯楽	買物	通院	その他	合計
ふれあいバス	18%	32%	4%	0%	4%	13%	14%	15%	100%
ふれあい号	16%	46%	11%	3%	0%	6%	8%	10%	100%
市全体	18%	35%	5%	1%	3%	12%	13%	14%	100%

○年齢別利用者の割合

※市全体の65歳以上の利用者の割合は78%

	12歳以下	13～64歳	65歳以上	合計
ふれあいバス	1%	19%	80%	100%
ふれあい号	5%	23%	72%	100%
市全体	2%	20%	78%	100%

○利用頻度の割合

※市全体の週1回以上利用する割合は66%

利用頻度	週3回以上	週2回	週1回	週1未満～ 月1回	初めて	その他	合計
ふれあいバス	31%	19%	14%	22%	8%	6%	100%
ふれあい号	44%	16%	13%	23%	1%	3%	100%
市全体	34%	18%	14%	22%	6%	5%	100%

○各区老人福祉センター利用者の交通手段（行き帰り平均）の割合

区名	徒歩のみ	自転車	バイク	電車	バス	コミュニティバス	自動車		その他	合計
							自分で運転	同乗・送迎		
堺	18%	65%	3%	0%	3%	0%	5%	1%	6%	102%
中	25%	31%	12%	0%	3%	2%	21%	14%	3%	110%
東	24%	54%	5%	8%	4%	1%	6%	6%	2%	111%
西	24%	55%	2%	2%	13%	5%	6%	8%	5%	120%
南	13%	9%	14%	2%	7%	32%	42%	19%	3%	140%
北	18%	56%	3%	1%	2%	5%	10%	6%	3%	104%
美原	8%	31%	8%	1%	10%	13%	22%	11%	3%	107%
市平均	19%	43%	7%	2%	6%	8%	16%	9%	4%	113%

※各交通手段について複数回答のため合計で100%超過している。

⑥ コミュニティバスの課題と見直しの方向性

課題	状況整理
<p>運行目的（区役所、老人福祉センターへのアクセス確保、公共交通空白地域の改善）の整合。 路線バスと比較して、運行日数が少ない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 区役所及び老人福祉センター目的の利用者の割合は53%あるが、それ以外の目的での利用者も多い。 コミュニティバスの運行を加えると人口カバー率は93.6%から97.2%に向上しているが週3日のカバー率である。
<p>利用者が特定の人に偏っている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の78%が高齢者（65歳以上）で、利用状況は週1回以上利用する人が約2/3以上を占め特定の人に偏っている。
<p>運行負担金の支出が大きい。 路線バスの運賃より低額で運行している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運賃収入は運行負担金額の約1割であり、収支率が悪い。 利用しやすい100円の運賃設定（ふれあいバス）だが、均一運賃のため、路線バスが運行している地域でも安価で運行している。（みはらふれあい号は無料）
<p>急行停車駅など、主要駅にアクセスしていない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅の多くは路線バスが運行しており、路線バスと競合し、収支に大きな影響を与える駅には、ふれあいバスはアクセスしていない。
<p>1ルート of 延長が長いことや循環路線のため行き先によっては時間がかかる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 区域内を広く効率的にカバーするため、一方向循環型で運行している区間では、運行距離が長くなり、速達性が低下している。

見直しの方向性

利用対象者、目的に合った運行（高齢者など交通弱者への対応）

効率的・効果的な運行（特に空白地域対策）

路線バスとの競合の整理・役割分担を踏まえた運行

⑦ おでかけ応援バス

- ・ 満65歳以上の市民が、南海バス・近鉄バスを1乗車100円で利用可能
- ・ 平成22年度の実施日の利用者数は事業実施前の高齢者の南海バス利用者数9,488人/日と比べて1.32倍に増加しており、外出支援と社会参加を促進
- ・ 利用目的は買物、通院など自由目的の利用が多い

おでかけ応援バス利用実績

年度	実施日数	会社	おでかけ応援バス利用者数	
			年間延べ人数	1日平均
平成16年	18	南海	146,934	8,163
平成17年	27	南海	281,772	10,436
平成18年	65	南海	862,485	13,269
平成19年	71	南海	1,104,618	15,558
	53	近鉄	18,338	346
		計	1,122,956	15,904
平成20年	71	南海	1,179,736	16,616
		近鉄	33,512	472
		計	1,213,248	17,088
平成21年	71	南海	1,191,380	16,780
		近鉄	34,222	482
		計	1,225,602	17,262
平成22年	71	南海	1,134,935	15,985
		近鉄	31,737	447
		計	1,166,672	16,432

※平成16年度から21年度にかけての高齢者の伸び率（1.277）を加味（15,985/(9,488×1.277)=1.32）

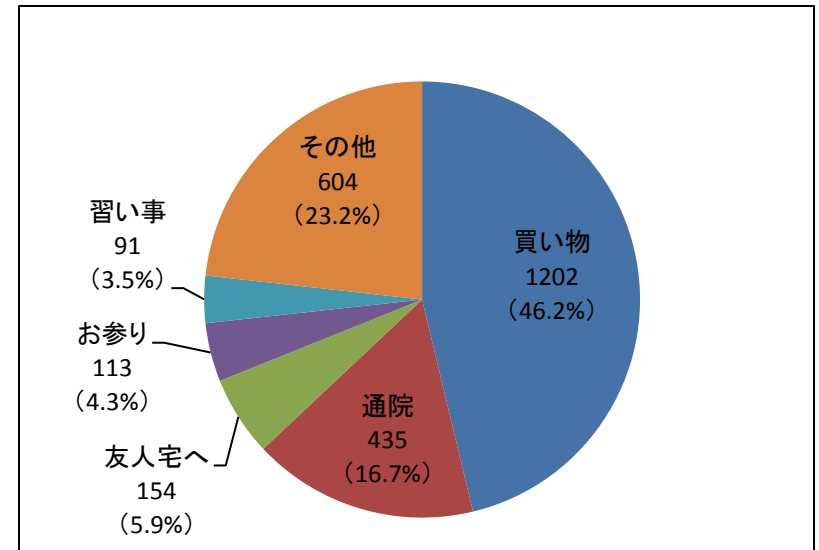


図.おでかけ応援バス利用目的

調査方法：堺東駅、泉ヶ丘駅のバスターミナルでバス待ちをしている高齢者にヒアリング調査

資料：高齢者社会参加促進検証事業に係わる効果検証調査業務（平成19年3月）

(2) 地域内公共交通の方向性と対応方針

○地域内公共交通の方向性

- ・人口減少社会への移行や少子高齢化の進展により、公共交通の利用者が減少している中で、高齢者、障害者、妊産婦、車を持たない人など、交通弱者が自立した生活を送るための移動手段の確保が必要
- ・公共交通利用者の減少は利用環境の悪化につながり、さらなる利用者の減少を招くため、悪循環を転換する取り組みが必要
- ・公共交通の維持・活性化のため、今後も増加する高齢者の移動に対応して、公共交通を利用しやすい環境を整えることが必要
- ・公共交通人口カバー率は93.6 %で、市民の移動手段は一定確保されているが、公共交通空白地域で交通手段の確保が必要
- ・公共交通空白地域の改善として、コミュニティバスを運行しているが利用状況や運行コストを踏まえて効率的・効果的な運行が必要

○対応方針

- ・市域の多くは公共交通の利用圏に含まれており、日常生活を支える身近な地域内公共交通の維持・活性化や利用意識向上に向けた取り組みを行っていく。
- ・公共交通空白地域や不便地域では、地域の交通課題や需要に応じて、市と地域が協力しながら、地域に必要な交通手段を確保していく。

(3) 地域内公共交通の施策展開

地域内公共交通の方向性や対応方針を踏まえ、以下に示す施策展開を進めます。

公共交通空白地域の改善

- コミュニティバスについては、路線バスと重複する区域は原則廃止するとともに、公共交通空白地域の運行の充実を図ります。
- 公共交通空白地域については、コミュニティバスの再編や乗合タクシー、デマンド交通等の効率的な輸送手段の導入を進めるとともに、運行日数の増加や、駅アクセスの確保を図ります。

高齢者の利用促進

- 公共交通のバリアフリー化や、おでかけ応援バスの改変など、高齢者の公共交通の利用促進を図ります。

路線バスの利用促進

- 路線バスの利便性向上、利用意識向上に向けた取り組みを促進します。

地域主体の交通支援

- 地域の生活環境向上のため、地域の交通問題を自ら解決しようとする取り組みについて支援制度を創設します。