

## 第4回

# 西宮市地域公共交通活性化協議会

## 【地域公共交通 検討状況】

平成22年11月25日（木）

市民会館大会議室 10：00～

都市計画グループ

## ◆今回の報告趣旨

本市での地域公共交通 検討状況について

新たな地域公共交通を導入すると考えた場合  
検討の足掛かりは？

### 【代表事例】コミュニティバスとは？

- ・自治体、地域等が主体的に運行するバス
- ・高齢者等の生活交通確保や、公共施設への移動手段確保が運行目的。
- ・一般に運行費の一部もしくは全部に税金が投入されている。
- ・利用者が十分見込まれ、黒字経営となるような地域での運行は少ない。

事例



コミュニティバスの元祖  
「ムーバス」  
短距離・高頻度  
(武蔵野市 1995年11月～)

## ◆地域公共交通の検討 背景・課題

### 西宮市地域公共交通総合連携計画 記載

- I. 本市では、人口は増加傾向にあるが、北部、南部地域ともに高齢化が進んでいる。
- II. 既存の公共交通網(鉄道・バス)から離れた、公共交通不便地域(24箇所)が点在している。
- III. 市内の主な公共・公益施設は、南部地域に偏在している。
- IV. 路線バス事業者は、事業採算性を考えざる得ないため、利用者需要があまり見込めない公共交通不便地域等に対して、路線開設を行い難い状況。

# ◆地域公共交通の検討 位置付け

地域公共交通連携計画 P.29

＜基本方針＞  
公共交通不便地域の改善

＜事業計画＞  
バスネットワークの改善

…既存バス路線の改善が困難な場合には、地域の需要の大きさや特徴に応じ、以下のような地域公共交通システムの検討が考えられる。…

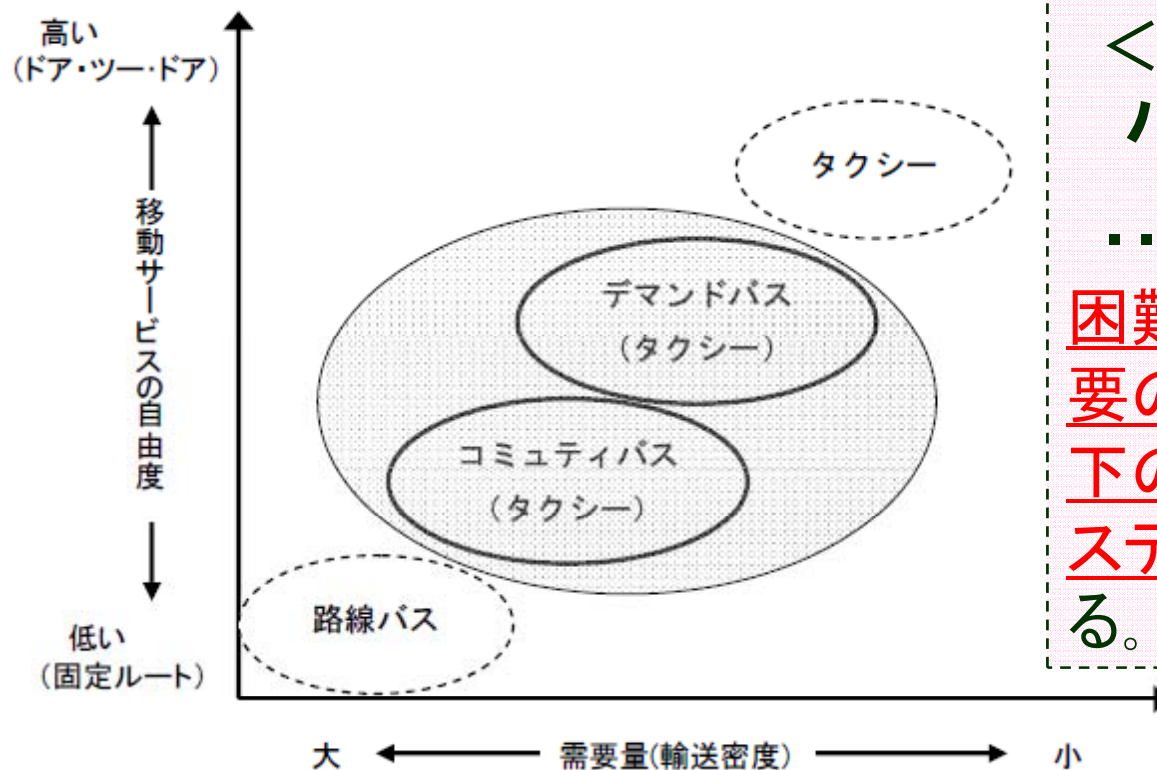


図 3.5.3 地域公共交通システムのサービス特性

## ◆地域公共交通 必要性

自治体が地域公共交通を支えるべき理由

超高齢社会の到来に備えた  
シビルミニマムとして必要

自動車を運転できない住民に対して、通学、通院、買物などに必要な移動手段を提供することは、自治体が住民の日常生活維持のために用意しなければならない最低限の条件と考えるべき。

特に、今後増加が予想される高齢者の日常生活を守ることが求められている。

# ◆地域公共交通 導入する上での課題

## I. 財政的な負担の覚悟

- ・地域公共交通は、ほとんどの場合、民間事業者が採算の取れない路線を走らすため、赤字を前提とした事業となる。
- ・交通サービスを持続的に提供していくためには、運賃収入だけでなく、その他に安定的な財源(広告収入、企業協賛金、世帯分担金、自治体補助金等)の確保が重要。

## II. 関係者との合意形成

- ・地域関係者や自治会等の地縁団体の合意形成と、それに基づく協働が必要。特に、競合する既存バス・タクシー事業者との合意形成が最重要。
- ・運行関係者間では、運営における役割分担(計画・運営・運行)について、きちんとした取り決めが必要。

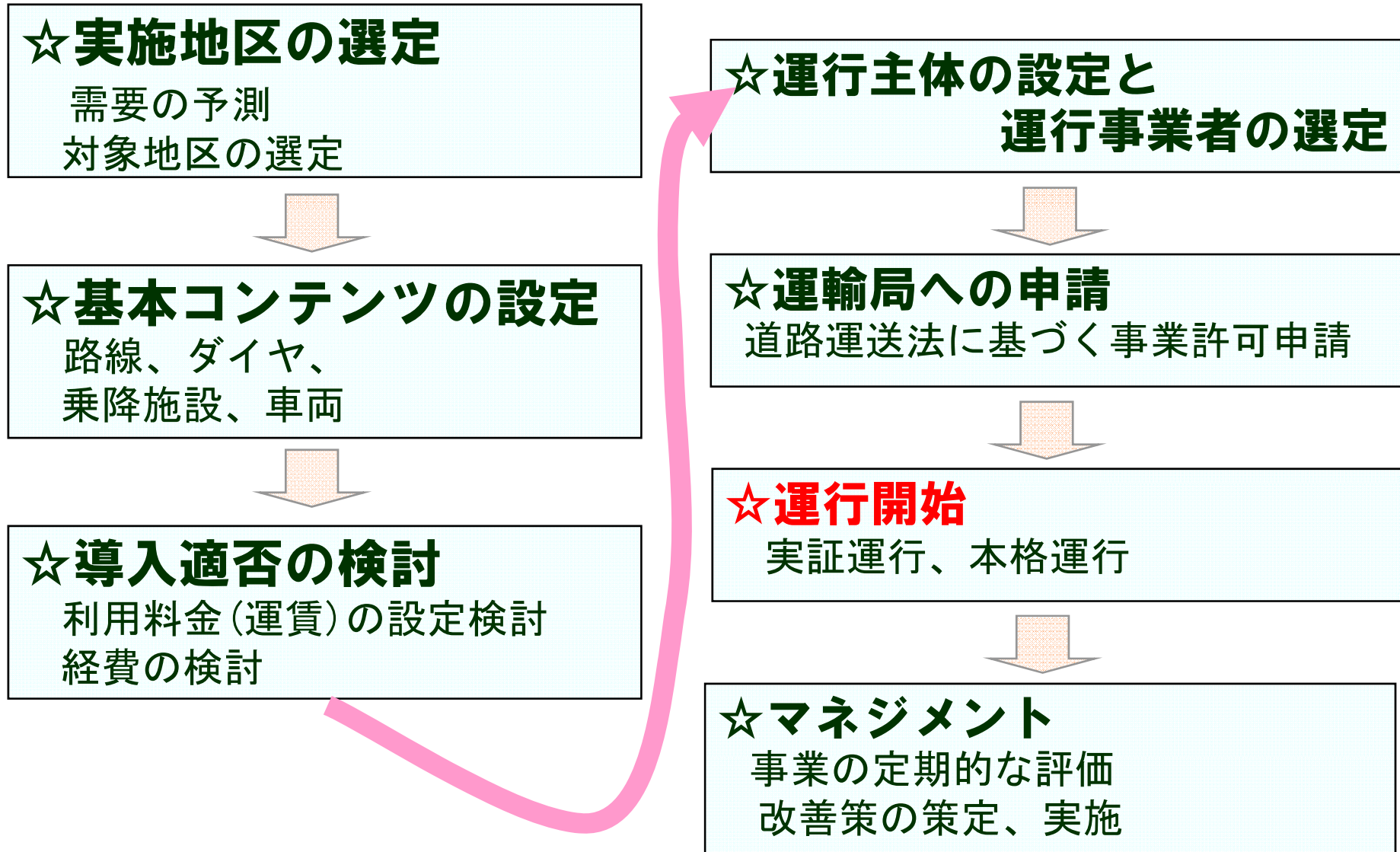
## III. 計画検討・策定(時間要)

- ・計画策定には、関係者、地域だけでなく、道路管理者や交通管理者との調整協議も必要なことから、相当な時間が必要。

## IV. 運行マネジメントの継続

- ・運行後も、マネジメント(安全管理、利用促進、快適性維持、問題点把握、運行計画改善)を継続的に取り組む必要。

# ◆地域公共交通 検討 概略フロー



## ◆地域公共交通 今後の検討ポイント

### I. 運行検討候補地の選定

導入の足掛かりとして重要な手続き

### II. 運行計画

路線、ダイヤ、乗降施設、車両

### III. 運行継続基準

(例)収支率、利用者数、満足度、高齢者外出率

## 一番目の課題

### <運行検討候補地の選定> 検討状況

市内で最も必要とされる地域は？  
どこに公費を投入すべきか



## ◆ 運行検討候補地の選定

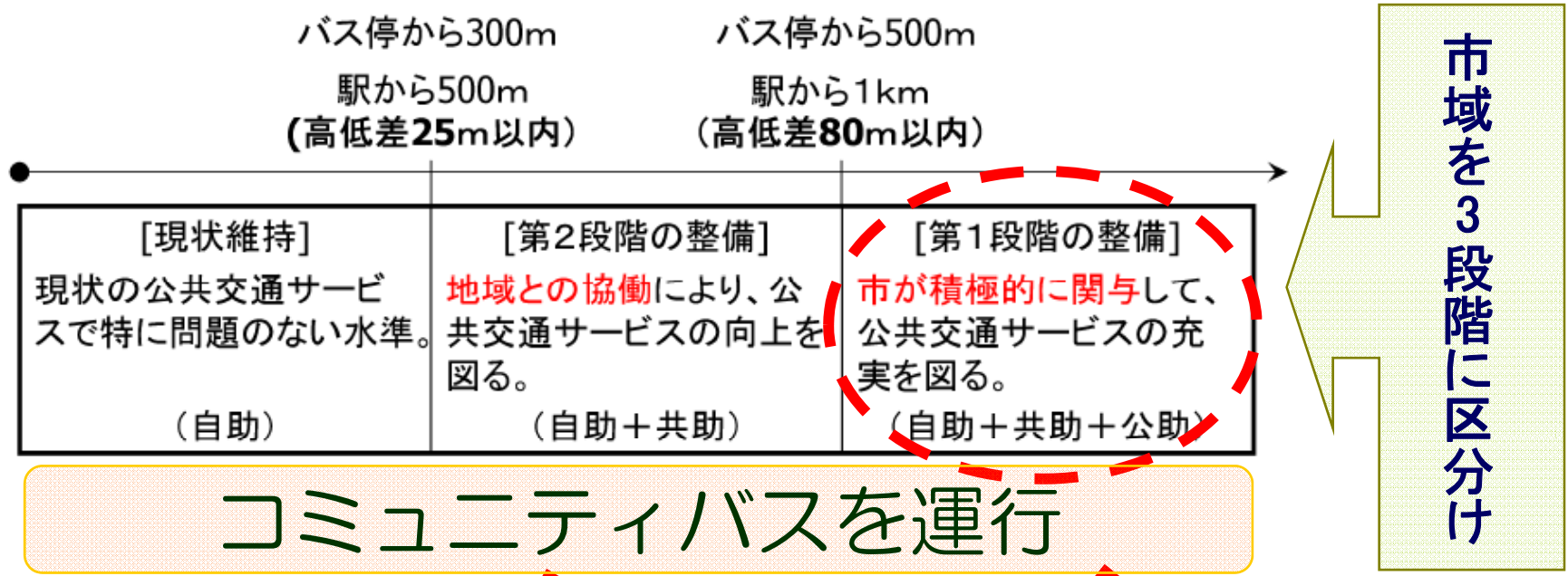
### 何を根拠に選定するか？

#### ＜運行検討候補地の選定基準＞ 事例

<p>兵庫県 播磨町</p>	<p>町丁目ごとに            ①D I D地区 ②65歳以上人口数            ③65歳以上人口の割合            ④バス圏域外及び鉄道圏域外の面積            ⑤バス圏域外及び鉄道圏域外の面積割合            ⑥一人当たりのバス運行本数            ⑦最寄り駅までの距離</p>
<p>大阪府 吹田市</p>	<p>小学校区毎に            ①最寄り駅までの距離 ②標高差            ③バス運行状況 ④主要施設の立地状況</p>

各自治体によって、若干考え方が異なる

# ◆宝塚市「公共交通不便地域≒運行地域」



## ◆ 「公共交通不便地域」という考え方

### キーとなる運行候補地選定基準

#### 西宮市「公共交通不便地域」定義

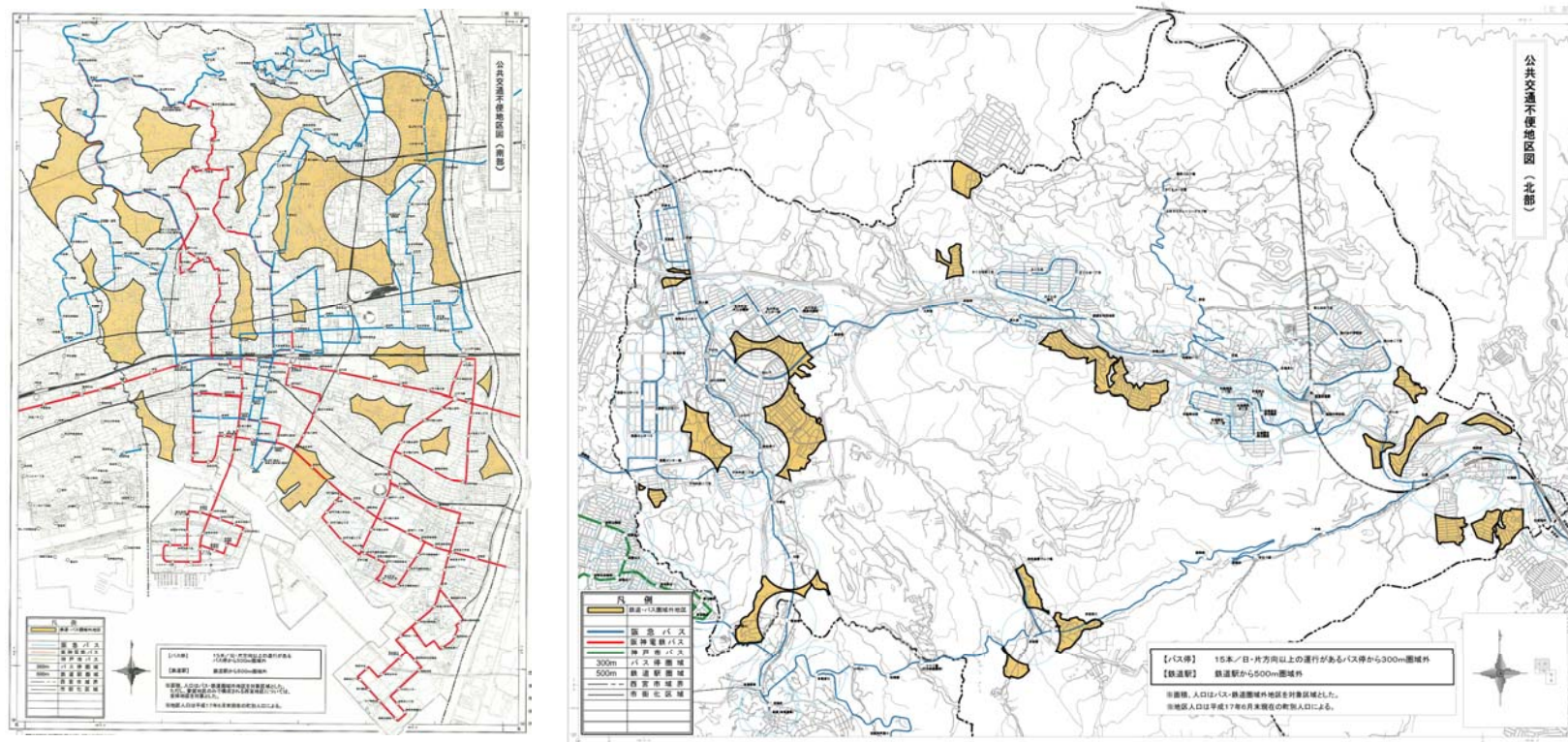
バス圏域を15本/日・片道以上の運行があるバス停から半径300m圏域、鉄道圏域を鉄道駅から半径500m圏域とした場合、その圏域外のこと。

西宮市地域公共交通連携計画 P.17~18

≡バス停・駅から離れた地域

自治体によって、駅停からの距離が異なる

## ◆西宮市「公共交不便地域図」



### 検討課題

- ・ 運行候補地の選定を、この図面のみで考えると24箇所となり、全てにおいて導入検討することは、財政的に困難であり、既存の公共交通と競合問題も生じる可能性。
- ・ 現在の「公共交通不便地域図」は、西宮市交通政策課題検討委員会（平成20年11月25日）にてオーソライズされたもので、人口やバス路線本数データが古い状態にある。

## ◆地域公共交通 当面の検討方針（案）

### I. 運行検討候補地の選定基準

#### 公共交通不便地域の定義 検証

現在、中核市以上でアンケート調査中  
結果整理・傾向把握し、本市基準を再検証

### II. 公共交通不便地域図の更新

上記と最新のバス路線網図に基づき更新

## 運行検討候補地（重点検討地区）の選定

今後

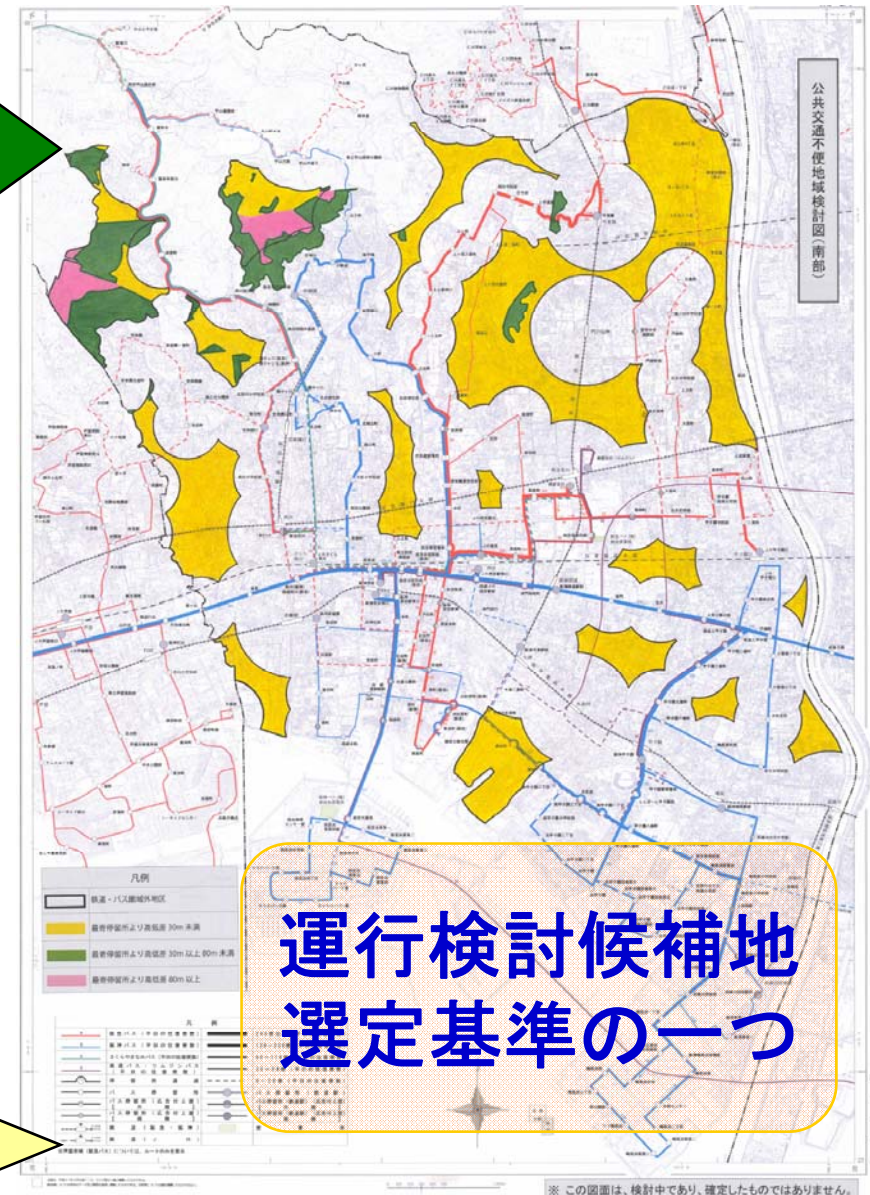
## 社会実験(実証運行)へ向けた関係者調整

## ◆参考「公共交不便地域図（南部）」見直し例

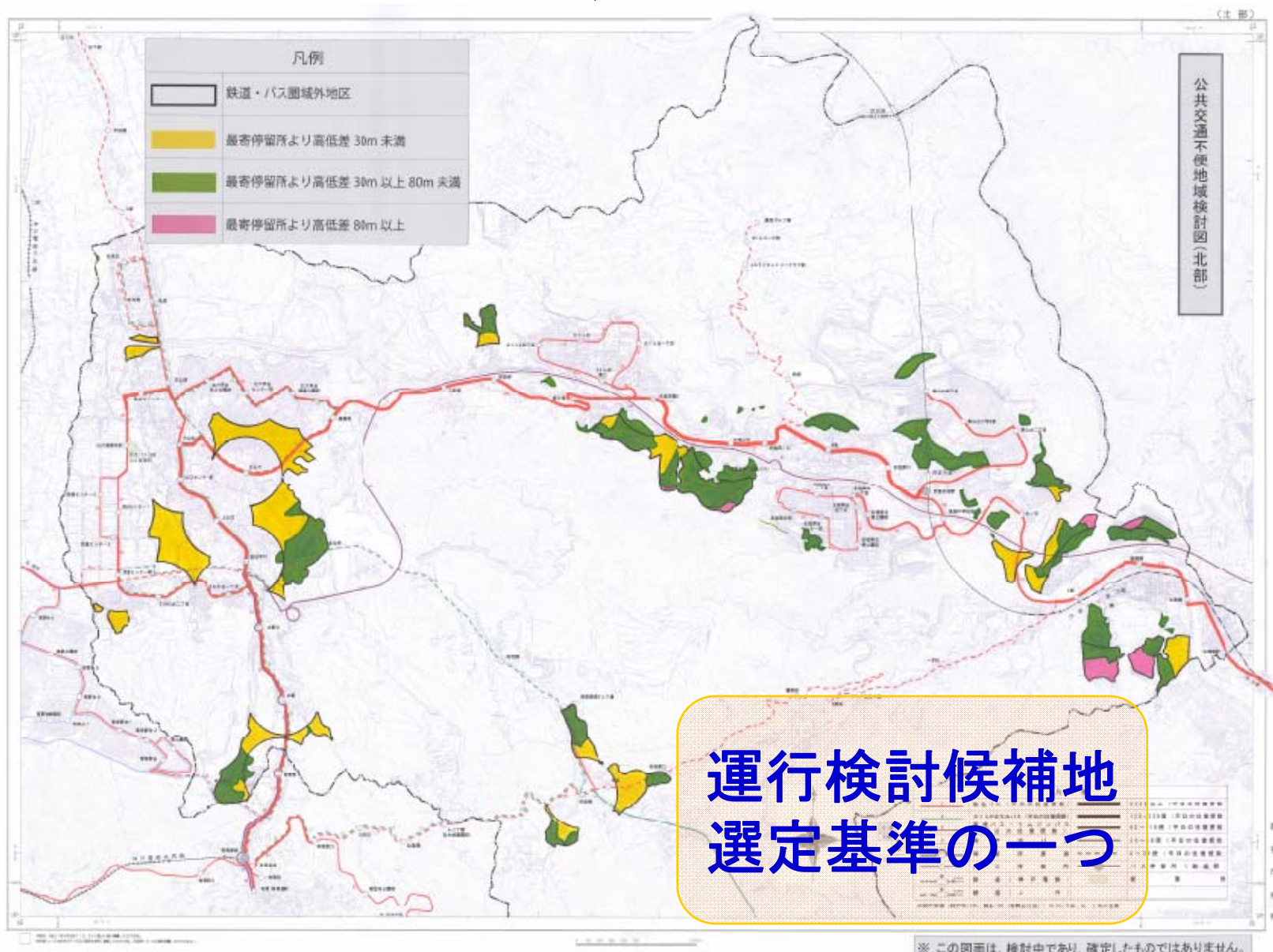
地形高低差を考慮した場合  
(宝塚市 参考)

凡例	
	鉄道・バス圏域外地区
	最寄停留所より 高低差30m未満
	最寄停留所より 高低差30m以上80m未満
	最寄停留所より 高低差80m以上

高齢者等の移動に影響大



# ◆ 「公共交通不便地域図（北部）」見直し例



**ひとまず、  
ご清聴ありがとうございました。**