

2. 橋本市生活交通ネットワーク計画の見直しについて

平成23年度に計画策定された「橋本市生活交通ネットワーク計画」は、3カ年を計画期間としており、平成26年度から3年間で新たに定める必要がある。現計画を基本に新たな計画及び目標数値等の変更を盛り込む。

(主な見直しのポイント)

- ・公共交通の現状と課題の整理、見直し
- ・目標数値の設定（目標達成判断）
- ・コミュニティバスルートの運行継続の要件設定
- ・バス以外の移動手段の導入についての検討
- ・計画期間と地域公共交通維持改善事業に係る定量的な目標・効果の見直し
- ・計画の推進について

(抜粋)

橋本市生活交通ネットワーク計画

平成 23 年 6 月

橋 本 市

2. 公共交通の現状と課題

現 状

<地域の現状>

- 人口は年々減少傾向にあり、一方で高齢化率が年々増加している。今後、この傾向はますます顕著になると予想されている。
- 人口は、国道 24 号沿い及び国道 371 号沿いを中心に分布。加えて各団地に人口が分布。

<公共交通の現状>

- 鉄道は、東西を結ぶ JR と南北を結ぶ南海電鉄の 2 社が運行し、橋本駅～なんば方面では 1 日 100 便以上が運行。
- 路線バスは、国道を走る東西・南北軸に加え、市東部の団地間を周る路線が配置。
- コミュニティバスは、東・中・西の 3 ルートで運行。利用者は増加傾向にある。
- 市は、「紀見線」「平野線」に運行補助。「橋本線」は県が運行補助。コミュニティバスは市が全額負担で運行。
- 人口のバス停カバ―圏域では、ほとんどの地域がバス停徒歩圏内にあるが、一部バス停まで遠い地域も存在。
- カバ―圏人口では、300m 圏域で市内人口の 8 割以上が、500m 圏域では 9 割以上がカバ―されている。

<市民意識>

(市民アンケート)

- 日常の交通手段では、通勤・通学、買い物、通院、その他外出ともに多くの人が「自動車（自分で運転）」に依存。買い物や通院などでは、70 歳以上の方は「自動車（自分で運転）」以外の手段での移動も多い。
 - 公共交通では、「鉄道」を利用すると回答した人が最も多い。ただし、年齢別では、高齢になるほど「路線バス」や「タクシー」の割合が高くなる。
 - 不満や不便に感じる点は、全手段とも「公共交通より他の手段（自動車、バイクなど）の方が便利」という方が最も多く、「便数が少ない」という不満も多い。
 - 鉄道では、「鉄道と鉄道の乗り継ぎが不便・大変」「料金が安い」という意見が多い。
 - 路線バス、コミュニティバスでは「乗りたい時間に運行していない」「行きたいところに運行していない」「自宅から駅やバス停が遠い」という意見も多い。路線バスは料金に対する不満も多い。
 - 公共交通が不便なことと日常生活の移動に縛りがあると思っている人は、通勤・通学で約 2 割、買い物、通院で約 15% 存在。
 - バス路線に求める運行サービスでは、バス停は自宅や目的地から 5 分以内の位置にほしいという意見が 60% 以上を占め、目的地まで乗り換えなしを求める方は約 70% を占める。
 - 特に求めることでは、「市内中心部や駅へ 1 本でいけること」「運賃が安くなること」「乗り継ぎが便利になること」「主要施設を循環すること」などの意見が多い。
 - その他、自由意見では「今は大丈夫だが、高齢になった時に移動手段が無いと困る」「移動手段が無いので、是非公共交通を維持してほしい」といった声もあった。
- (公共施設アンケート)
- 施設までの移動手段では、「自動車（自分で運転）」が最も多いが、「徒歩」「自転車」「路線バス」なども多い。「徒歩」や「路線バス」では 70 歳以上の方の利用割合が高い。
 - 公共交通に対して不満や不便に感じることは、「本数が少ない」という意見がどの手段でも多い。路線バスでは「運賃が高い」、コミュニティバスでは「所要時間がかかる」といった意見もあった。
- (公共交通利用者アンケート)
- 駅までの移動手段では、「徒歩」が最も多いが、林間田園都市駅では「路線バス」なども多い。
 - 公共交通に対して不満や不便に感じることは、「本数が少ない」という意見がどの手段でも多い。鉄道では「JR と南海の接続が悪い」、路線バスでは「最終バスが早い」、コミュニティバスでは「行けないところに行けない」といった意見もある。

課 題

高齢化社会へ対応した交通システムづくり

今後、高齢化社会に進むにつれて自分で自動車を運転できない人が増加するものと考えられます。高齢の方で日常生活の移動に制約がある方も多く、現在の交通システムでは一層不便を強いられる人が増えることが危惧されます。

日常の移動機会の確保

路線バス・コミュニティバスでカバーできていない地域や、カバーされていてもサービス水準が低い地域があります。これらの地域は市民の移動手段が十分に確保できず、潜在的な需要もあるものと考えられ、何らかの移動手段の確保が必要です。

また、公共交通しか移動手段が無い人が少なからず存在します。これらの方々にとっては公共交通の存在は極めて重要であり、使い勝手の良いコミュニティバスの整備などにより、これからの日常の移動機会を確保していくことが必要です。

マイカー利用を抑えた低炭素型の地域形成

本市においては、移動手段を自動車に依存する傾向にあり、市民の意識では移動は「自家用車」でするものと考えられている方が多く存在しますが、低炭素型社会づくりが広く求められている現在、マイカー利用を抑えることは重要な事項であるといえます。そのためには、『自動車、バイクなどの方が便利』という声が多い中で、移動手段の選択肢として公共交通が挙がるような環境づくりが必要です。

まちづくりと公共交通のあり方

市民が求める運行区間を確保することはもとより、橋本市の今後の主要施設立地計画やまちづくりの将来構想に寄与する公共交通のあり方を考えていく必要があります。

厳しい経営環境への対応

現在の路線バスで 2 路線が市の補助を受けて運行しており、コミュニティバスも市の全額負担で運行しています。特に、路線バスについては利用が減少すると他の路線への補助が必要となったり、路線が廃止になることも危惧されます。そのため、各路線の効率的な配置（役割分担）・運行により、上に挙げたサービスレベルを確保した公共交通の維持が必要です。なお、検討・実施にあたっては、路線撤退基準（可能な補助負担額）を明確にすることに留意する必要があります。

3. 3 生活交通ネットワーク計画の目標

生活交通ネットワーク計画の目標		生活交通ネットワーク計画の目標	
公共交通 不便地域の解消	公共交通空白地域の解消 (公共交通ネットワークの 拡充)	○公共交通カバー圏を拡大させる ⇒公共交通のカバー圏人口 *公共交通カバー圏人口： バス停留所300m圏人口※	計画期間中に90%以上 (現在、81.6%)
	公共交通サービス水準を 上げる	○公共交通サービス水準を向上させる ⇒コミュニティバスの便数	計画期間中に 1ルートあたり6便/日以上 (現在、3ルートとも4便/日)
公共交通利用者の維持・拡大 (バリアの解消や利用誘発)		○公共交通利用者を増やす ⇒路線バス：平均乗車率 コミュニティバス：年間利用者数	計画期間中に 各公共交通機関ごとに現状よりの増やす (現在の数値は、状況の整理参照)
行政負担額の抑制		○行政負担額を現況レベルに抑える	計画期間中 現在の負担額を上回らない (現在、約3,000万円/年)

①路線バス・コミュニティバス等の見直し・再編・ 増便	45P
②バス以外の移動手段の導入についての検討	50P
③乗り換えのスムーズ化	50P
④運賃制度の改善	51P
⑤情報提供の充実	52P
⑥公共施設への乗り入れと乗り換え	53P
⑦公共交通施設・車両のバリアフリー化	54P
⑧モビリティ・マネジメントの実践	55P
⑨住民の意識啓発	56P
⑩市民と協働した公共交通づくり	56P

※300m：一般成人が80m/分で約3.5分（＝90%の人が抵抗感なしに歩ける^(※)）で到達できる距離。高齢者が40m/分でも7分程度で到達可能。
600m：上記の2倍の距離
注）バスサービスハンドブック

3. 5 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

①路線バス・コミュニティバスなどの見直し・再編・増便

本市において住民の足として期待されているコミュニティバス路線と既存の路線バスの路線を総合的に見直し、効率的なバスネットワークの構築を目指します。

生活交通ネットワークの見直しにより、公共交通空白地域の削減とともに、公共交通の利用促進を図ります。

■事業の内容

- コミュニティバス路線の運行ルート見直し
- 路線バス「紀見線」「平野線」の運行内容見直し

■実施主体

- 橋本市、南海りんかんバス株式会社

■具体的な内容

コミュニティバスのルート見直し実証運行

路線バス「紀見線」の一部・「平野線」の廃止

- ・公共交通での移動利便性向上を目指し、コミュニティバス路線の運行ルートを見直します。見直しにおいては、『利用者が少ない区間・路線の運行見直し』『路線重複区間の見直し』『公共交通空白地域への対応』『商業集積地への移動利便性向上』『施設立地予定地への運行』『地元の要望への対応』などに留意し、検討を行います。
- ・また、南海りんかんバスが運行している「紀見線」の一部と「平野線」については、利用者が少なく赤字額が大きいため、路線廃止の方向で検討を進めます。ただし、沿線住民の最低限の移動手段確保は必要であることから、コミュニティバスによる代替運行を検討します。

コミュニティバスの増便

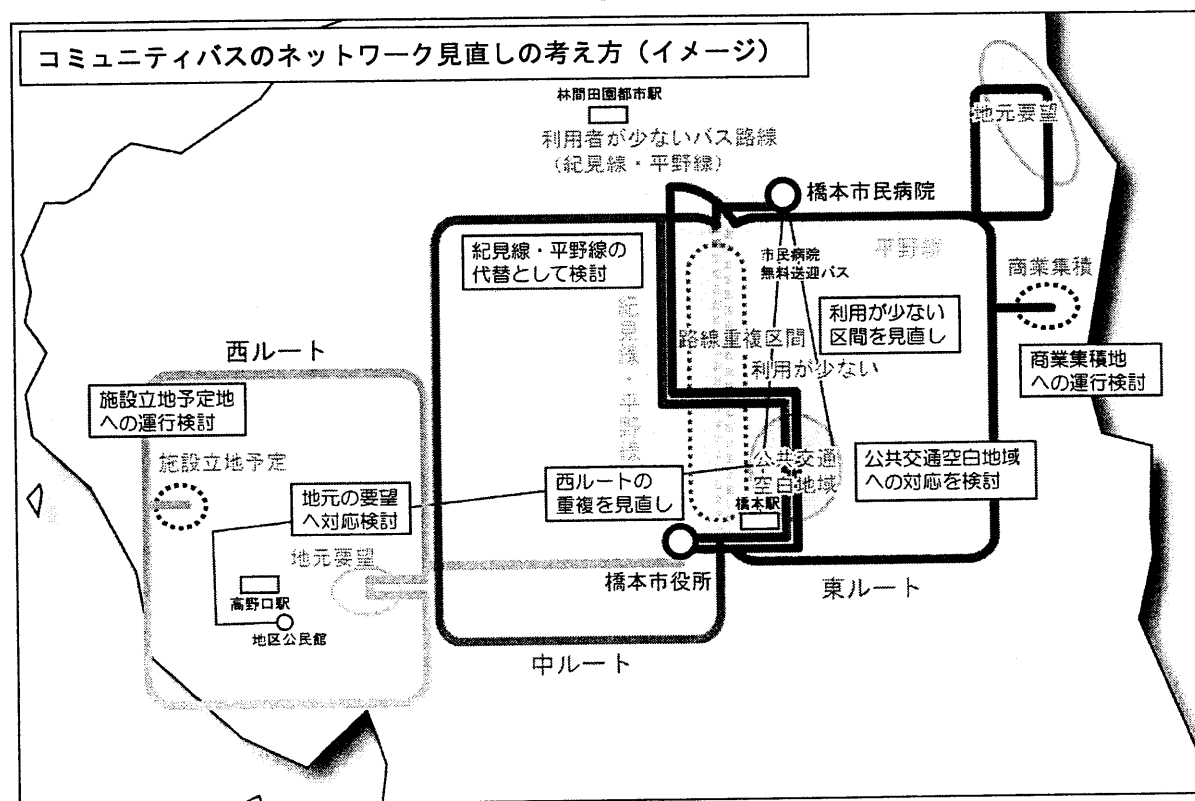
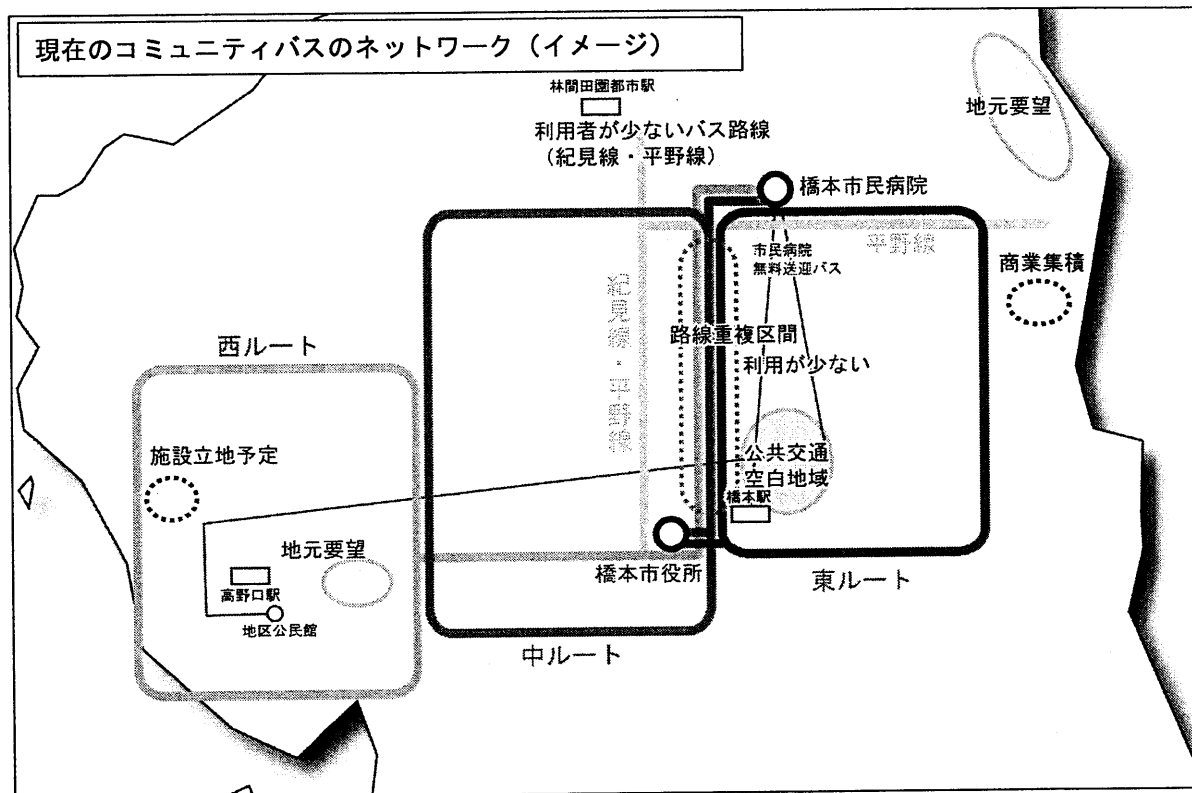
- ・橋本市コミュニティバスは、現在12名乗り車両2台で3ルートとも1日4便で運行しており、利用できる時間が限られています。そこで、利用者の移動機会を増やすことを目的に、新たに小型ノンステップバス32名乗り1台を中ルートに導入し各ルートの増便を行うとともに、中ルートで慢性的に発生している積み残しの解消を図ります。
- ・車両取得に関しては、平成23年度橋本市において指名競争入札を行い納入事業者を決定します。
- ・車両については、所有者を橋本市、使用者を南海りんかんバス株式会社として登録します。

費用の総額、負担者及びその負担額

- ・新たなルート運行に要する費用は1ルートあたり年間12,630千円を予定しています。
- ・運賃収入を差し引いた、運行経費は橋本市が負担いたします。その負担額は1ルートあたり年間12,120千円を予定しています。

【路線バス、コミュニティバスの見直しの考え方】

平成 23 年度以降のコミュニティバスの運行内容見直しの考え方は以下のとおりです。前頁に記述した点に留意し、効率的で効果的なネットワークを構築します。



②バス以外の移動手段の導入についての検討

路線バスの運行継続が困難な地域や、現在バスが運行していない地域でバスの乗り入れが困難な地域、需要面からバス車両での運行が現実的でない地域において、バス以外の移動手段の導入の可能性について検討を行います。

■事業の内容

- 乗合タクシーなどの導入可能性の検討

■実施主体

- 橋本市、民間事業者など

■具体的な内容

乗合タクシーなどの導入可能性についての検討

- ・乗合タクシー及び有償運送の導入の可能性について検討します。

③乗り換えのスムーズ化

鉄道間、鉄道・バス間など、公共交通機関の乗り継ぎ利便性の向上に対する要望が多くなっています。本市では、コミュニティバスと鉄道との乗継利便性を向上（乗り換えバリアの解消）させることで、より「利用しやすい」移動手段としての公共交通の確立を目指します。

■事業の内容

- ダイヤの調整によるバス間、電車・バス間の乗継利便性の向上
- 駅に近いコミュニティバス停留所の設置
- 乗り換え案内などの充実

■実施主体

- 橋本市、バス事業者

■具体的な内容

コミュニティバスと鉄道の乗り継ぎダイヤの調整

- ・鉄道への乗り継ぎを考えたコミュニティバスダイヤの調整を検討します。

橋本駅に近いコミュニティバス停留所の設置

- ・路線バス及びタクシーとの適切な連携に配慮しながら、橋本駅の近くにコミュニティバスの停留所を設け、他の交通機関への乗り継ぎ利便性を向上させます。

乗り換え手段の案内

- ・橋本市総合公共交通マップに、各公共交通手段間の乗り換えについての情報も掲載します。
⇒橋本市総合公共交通マップについては後述の「⑤情報提供の充実」の項目を参照

⑥公共施設への乗り入れと乗り換え

公共施設の敷地内にコミュニティバスの停留所を設けることにより、利用者の利便性の向上を図ります。

■事業の内容

○施設の敷地内への停留所の設置（橋本市民病院、（仮称）橋本市保健福祉センターなど）

■実施主体

○橋本市

■具体的な内容

公共施設の敷地内にコミュニティバス停留所を設置することによる利用者の利便性の確保

- ・現在、橋本市民病院入口付近にはバスロータリーを設け、利用者の利便性を図っています。
- ・平成24年度に開設予定の（仮称）橋本市保健福祉センター駐車場内にもバス停留所を設け、来場者の利便性の向上を図ります。
- ・施設敷地内への停留所設置により、バス停までの移動の負担も軽減されます。

コミュニティバスの乗り継ぎ連絡

- ・（仮称）橋本市保健福祉センターを橋本市コミュニティバス全てのルート of 共通停留所とします。
- ・橋本市民病院前や（仮称）橋本市保健福祉センターでは、コミュニティバスの乗り換えや待合場所として利用することもできます。



参考資料：橋本市民病院のバスロータリー

3. 6 計画期間

本計画は、平成 23 年 12 月 1 日より開始し定期的に評価・検討・見直しを行います。

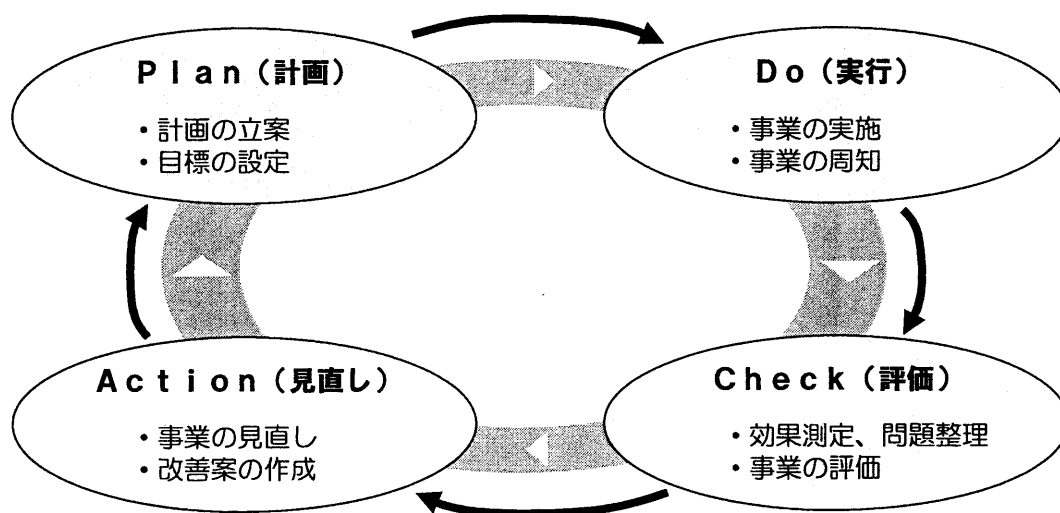
本計画による、橋本市コミュニティバス利用者数は、平成 22 年度実績の 16,654 人から約 25,000 人への増加を見込んでいます。

	スケジュール			
	H23	H24	H25	H26 以降
①路線バス・コミュニティバスなどの見直し・再編・増便	コミュニティバス再編実証運行	継続的に見直し・検討		
②バス以外の移動手段の導入についての検討	公共交通路線の見直しと併せて検討			
③乗り換えのスムーズ化	駅の近くにコミュニティバス停留所を設置	ダイヤ調整については計画期間内の実現を目指し調整		
④運賃制度の改善	内容検討・実施	継続的に実施		
⑤情報提供の充実	総合公共交通マップの内容の検討・実施			
⑥公共施設への乗り入れと乗り換え	施設の完成に合わせて実施			
⑦公共交通施設・車両のバリアフリー化	継続的にノンステップ車両の導入拡大を目指す			
⑧モビリティ・マネジメントの実践	内容検討・継続的に実施			
⑨住民の意識啓発	継続的に実施			
⑩市民と協働した公共交通づくり	継続的に検討・実施			

3. 7 計画の推進について

(1) 取り組みの方針

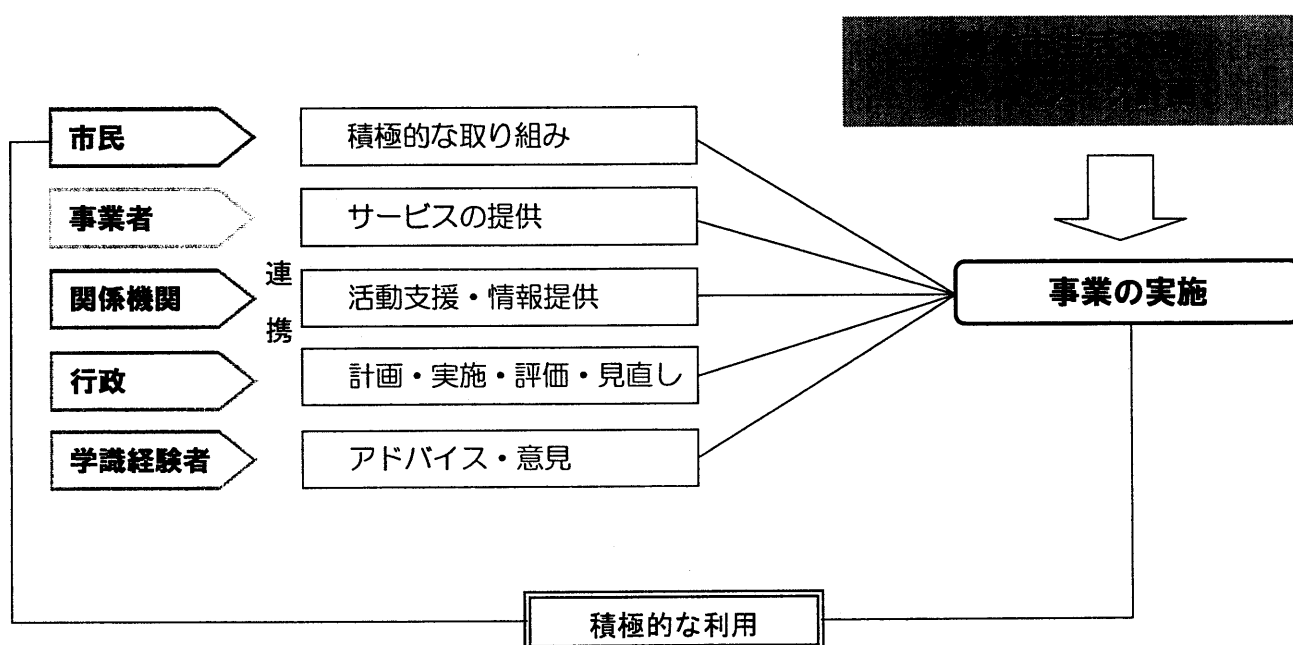
本計画の推進にあたっては、PDCAサイクルで取り組んでいき、橋本市生活交通ネットワーク協議会において定期的に評価・見直しを行います。事業の評価にあたっては、利用状況データを用いた利用実態の変化の把握や住民意見などにより事業の効果を把握し、その結果を用いて事業の見直し・改善についての調整を行います。特に、コミュニティバスの効果測定・評価結果などについては、別に設置されている「橋本市コミュニティバス検討委員会」に報告し、その意見を参考に以降の運行内容について検討を進めます。



<PDCAサイクル>

(2) 推進体制

本計画は、関係機関が連携することで、効率的かつ効果的に実施できるものと考えられます。また、長期的に公共交通を維持していくためにも、市民をはじめとして他の関係機関が協力していくことが重要です。そこで、事業の円滑な実施に向けて、本計画は以下の体制で推進していきます。



<推進体制イメージ>