

第二次橋本市生活交通ネットワーク計画（案）

平成 26 年 1 月 24 日現在

橋本市

目次

1. 現況の整理	1
1. 1 橋本市の概況	1
(1) 人口動態	1
(2) 通勤・通学の状況	1
(3) 人口の分布	2
1. 2 橋本市の地域公共交通	4
(1) 公共交通路線網	4
(2) 利用状況	5
(3) バス運行に対する市の負担額の推移	10
1. 3 公共交通空白・不便地の解消状況	11
(1) 人口分布とバス停・駅圏域	11
(2) 主要施設へのアクセス性	12
2. 第二次橋本市生活交通ネットワーク計画	13
2. 1 計画の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	13
2. 2 計画の区域	14
2. 3 計画期間中の達成目標と達成度指標	14
2. 4 目標達成のための施策展開	15
①コミュニティバス北ルートの開設と検証	16
②既存バス路線の一部変更	17
③バス以外の移動手段の導入可能性の検討	19
④乗り継ぎ利便性の向上	19
⑤公共交通施設と車両等のバリアフリー化	19
⑥公共交通情報の充実とモビリティ・マネジメントの実施	20
⑦地域公共交通の利用状況等の詳細かつ定期的な調査と分析	20
⑧地域公共交通体系における役割分担の明確化	21
⑨地域公共交通の持続可能な運行のためのガイドラインの策定と適用	22
⑩コミュニティバス等の運行事業者選定における企画競争制度の導入	27
の検討	
⑪市民参画型・各主体連携型イベント等の実施	27
⑫地域公共交通に関する話題づくり	27
2. 5 計画期間	28
2. 6 推進体制	29

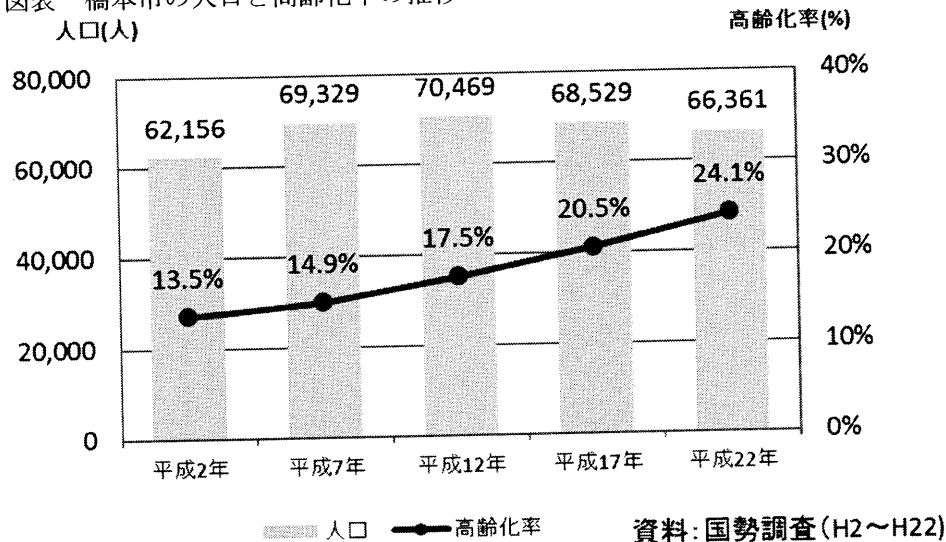
1. 現況の整理

1. 1 橋本市の概況

(1) 人口動態

- ・橋本市の人口は、平成12年をピークに減少傾向に転じ、平成22年の国勢調査では66,361人となっています。
- ・橋本市の高齢化率(全人口に占める65歳以上の割合)は、年々増加しており、平成22年には24.1%と平成2年(13.5%)の約1.8倍に達しています。
- ・橋本市の人口は、今後年々減少し、高齢化率も年々高くなるものと予想されます。

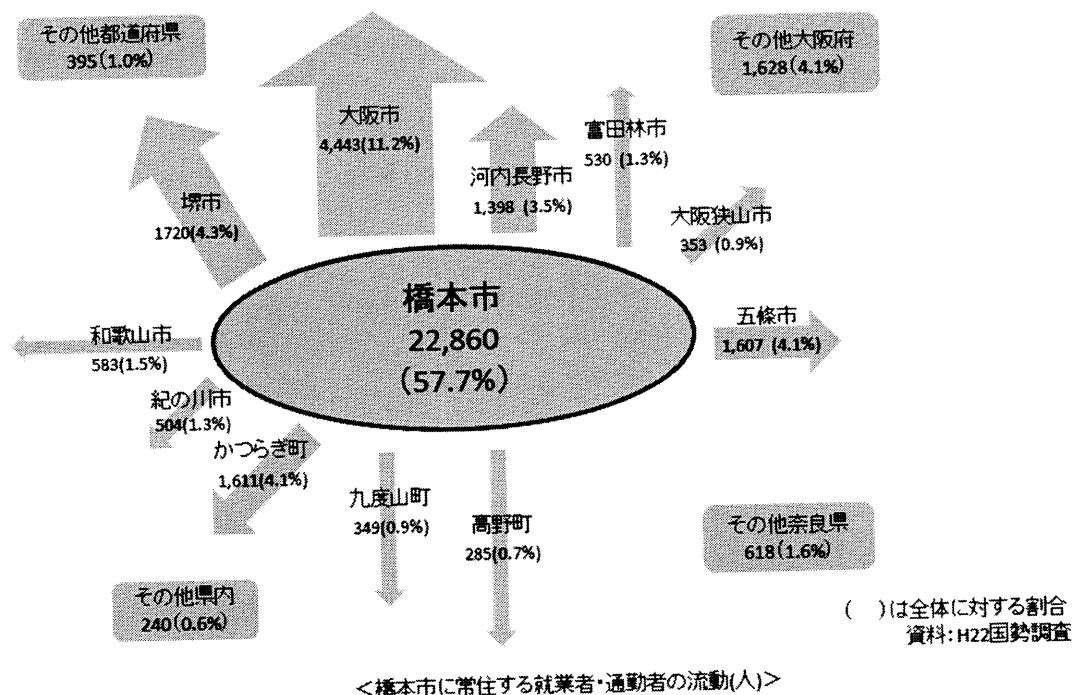
図表 橋本市の人口と高齢化率の推移



(2) 通勤・通学の状況

- ・橋本市に常住する就業者・通学者のうち約58%が橋本市内に通勤・通学しています。
- ・次いで大阪市に通勤・通学する人が約11%などとなっています。

図表 橋本市に常住する就業者・通学者の流動

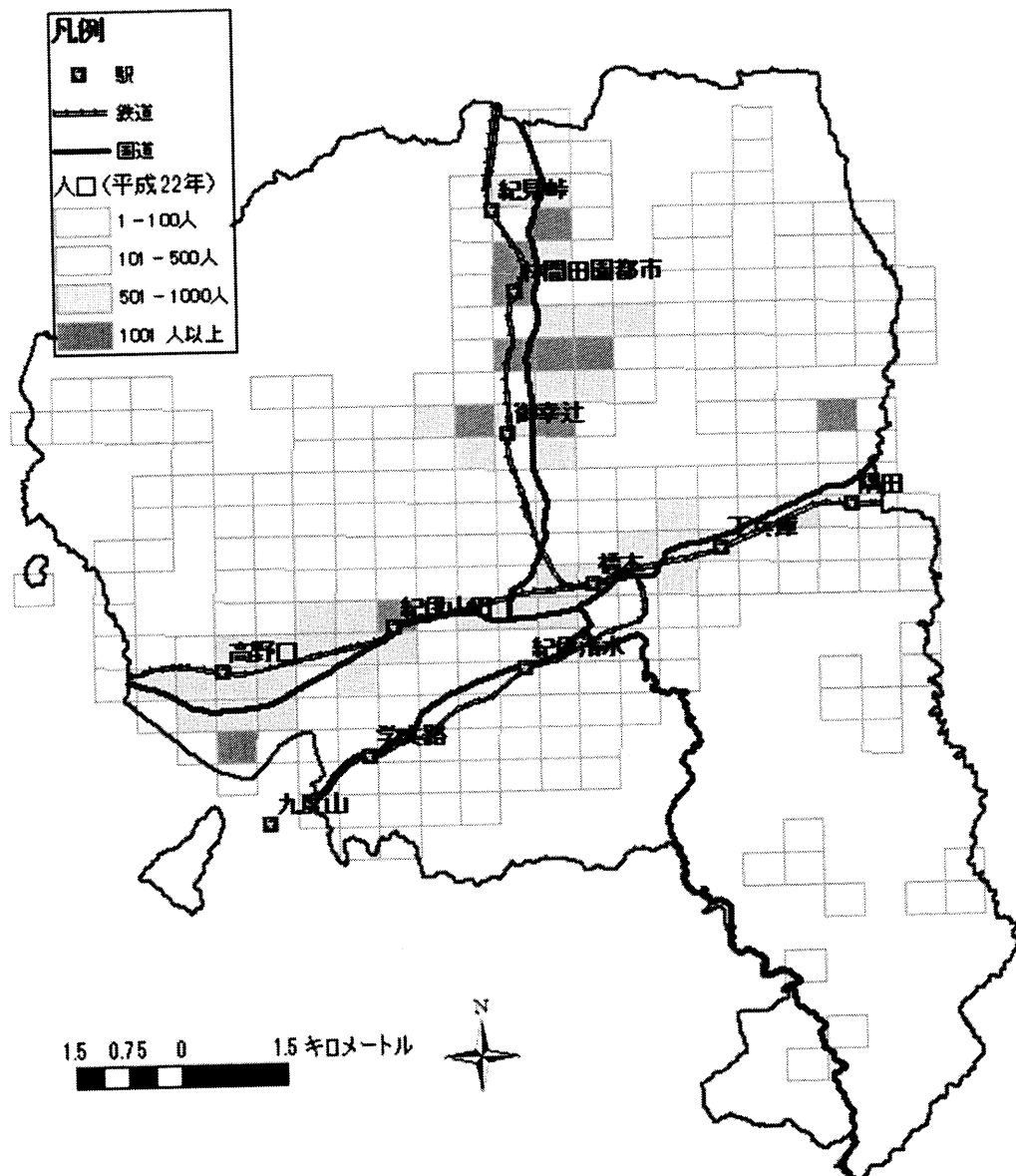


(3) 人口の分布

①総人口の分布

- ・御幸辻駅から林間田園都市駅、紀見峠駅の周辺に広がる住宅団地に人口密集地があるほか、紀ノ川沿いやあやの台にも人口が集まっています。
- ・一方で、人口は平野部から中山間地域まで広く分散しています。

図表 人口の分布状況

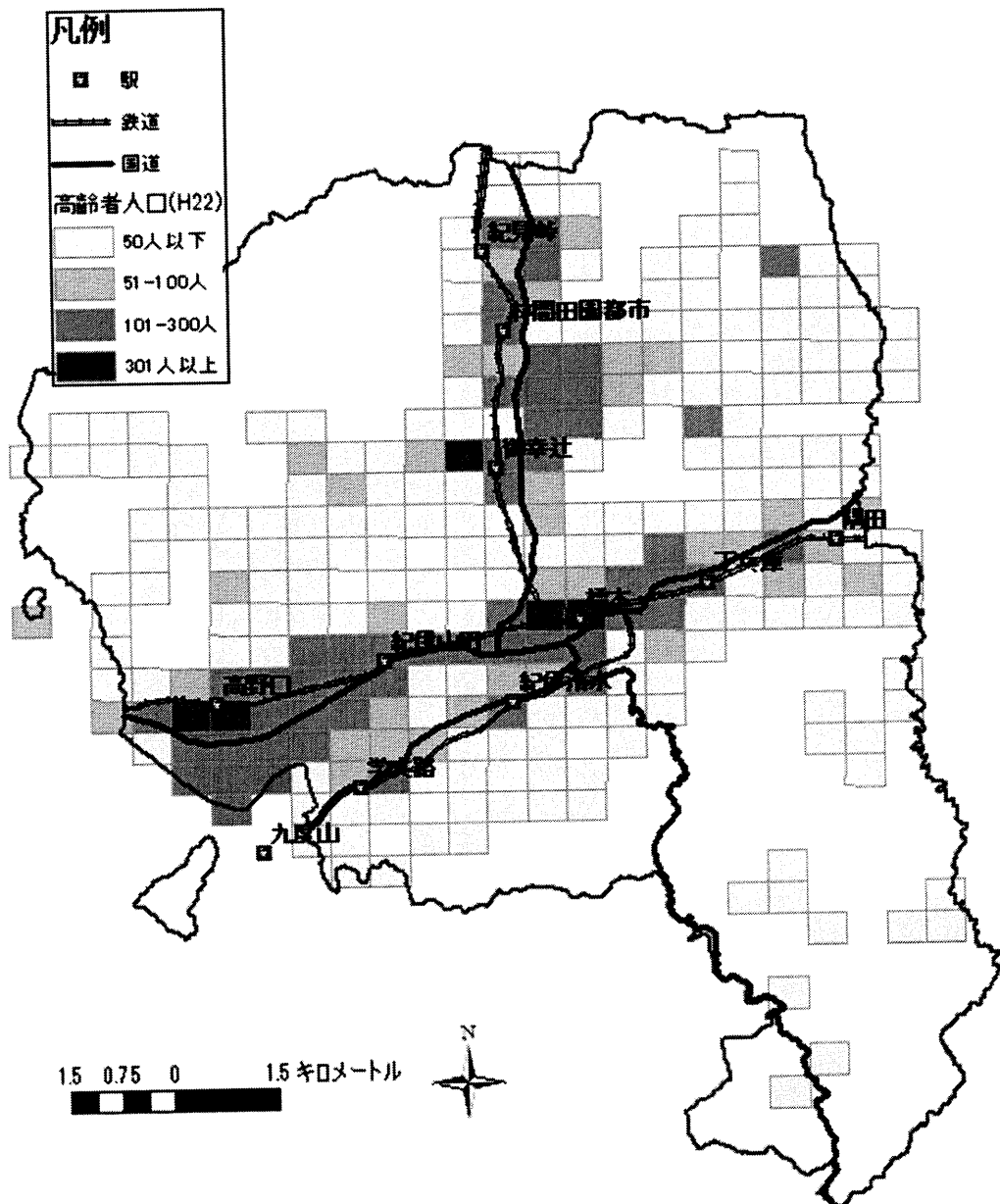


資料：平成22年国勢調査より作成

②高齢者人口の分布

- ・ 高齢者の人口は橋本駅、高野口駅はじめ各駅周辺に集中しています。
- ・ 平野部から中山間地域まで広く分散しています。

図表 高齢人口の分布状況



資料：平成 22 年国勢調査より作成

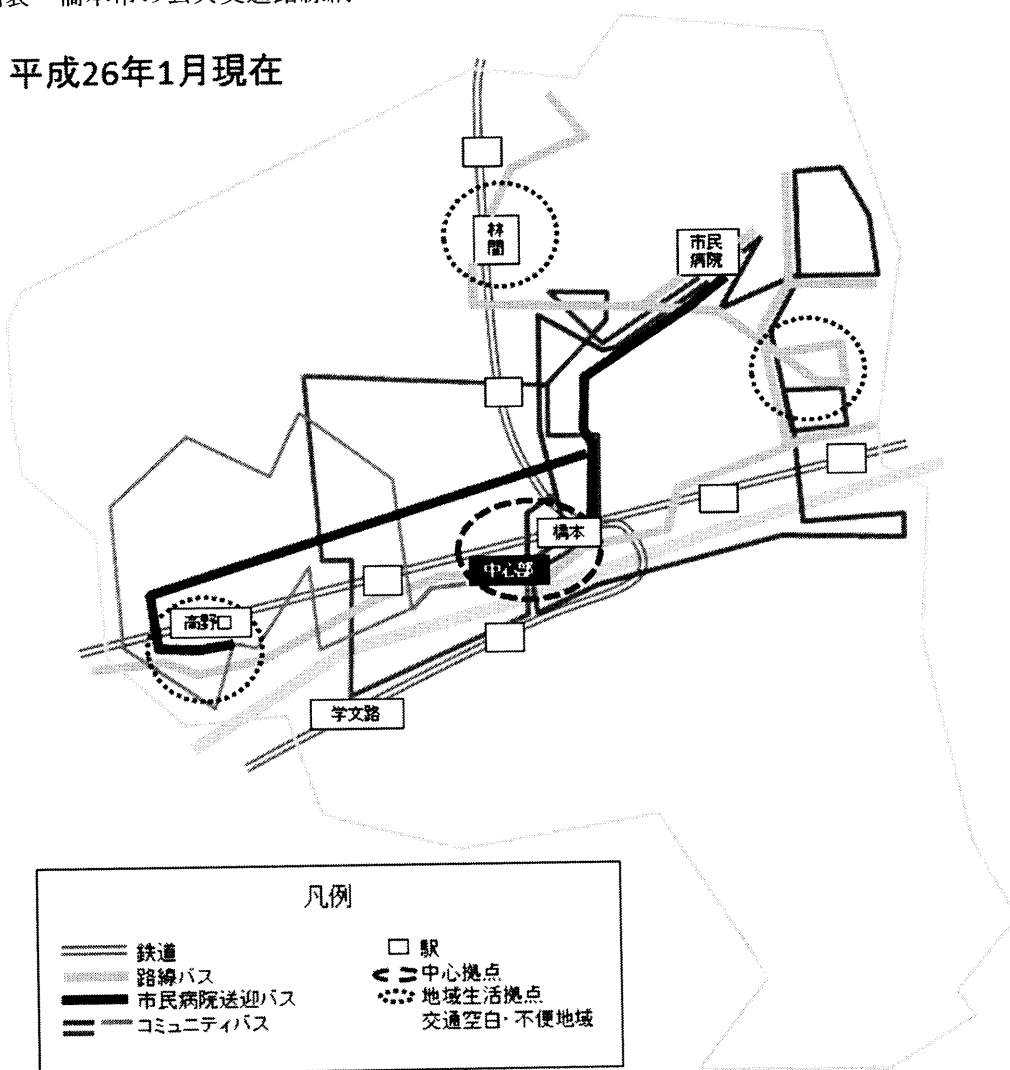
1. 2 橋本市の地域公共交通

(1) 公共交通路線網

- ・鉄道では、「南海高野線」「JR 和歌山線」の2路線が運行しており、運行本数は林間田園都市駅から難波駅方面が5時台から22時台までの87本、橋本駅から難波駅方面が同66本、橋本駅から極楽橋駅方面が5時台から23時台までの43本、橋本駅から和歌山駅方面が5時台から23時台までの29本、橋本駅から五条駅方面が6時台から23時台までの26本となっています（いずれも平日）。
- ・路線バスとして「和歌山バス那賀」「南海りんかんバス」の2社が運行しています。路線バスの運行本数では、紀見ヶ丘～林間田園都市駅～橋本市民病院間が最も多く、1日に100本以上(上下合計)走っています。
- ・また、市が運営しているコミュニティバスが運行しています。橋本市コミュニティバスは、「東ルート」「中ルート」「西ルート」の3ルートで運行され、1日あたりそれぞれ6便で運行しています。
- ・これらの他、橋本市民病院への送迎バスが橋本駅から22便（上下合計）および高野口地区公民館前から14便（同）運行しています。
- ・以上の公共交通路線網ではカバーできない交通空白地域（鉄道駅から半径約600m圏外またはバス停から半径約300m圏外の地域）や不便地域（急傾斜等の地形等を考慮し交通空白地域に準ずる扱いとする地域）が紀ノ川以南や市内北西部等に存在します。

図表 橋本市の公共交通路線網

平成26年1月現在

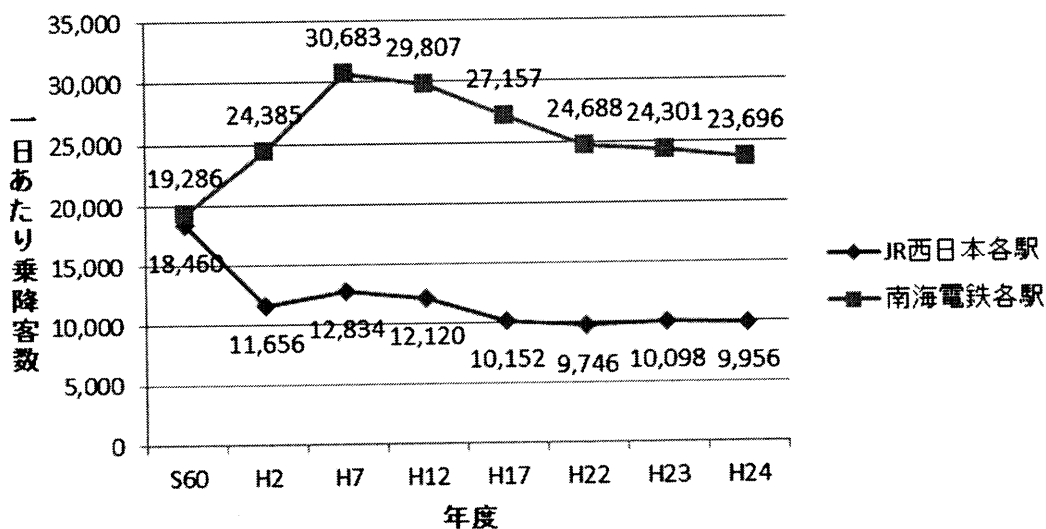


(2) 利用状況

- ・橋本市の鉄道の1日あたり乗降客数は、JR西日本が昭和60年度から平成24年度にかけて46%減少しています。ただし平成17年度以降はほぼ横ばいの状況です。南海電鉄では平成7年度まで増加していましたが、その後は減少を続けています。
- ・平成24年度の各駅の1日あたり乗降客数では、林間田園都市駅が10,164人で最も多く、次いで南海電鉄の橋本駅、JRの橋本駅の順となっています。橋本駅の乗降客数の合計は、林間田園都市駅の乗降客数を上回ります。
- ・各駅の乗降客数は減少傾向にあります。

図表 橋本市内各駅の1日あたり乗降客数の推移

(単位：人)



	昭和60年度	平成2年度	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
JR西日本各駅	18,460	11,656	12,834	12,120	10,152	9,746	10,098	9,956
指数	182	115	126	119	100	96	99	98
南海電鉄各駅	19,286	24,385	30,683	29,807	27,157	24,688	24,301	23,696
指数	71	90	113	110	100	91	89	87

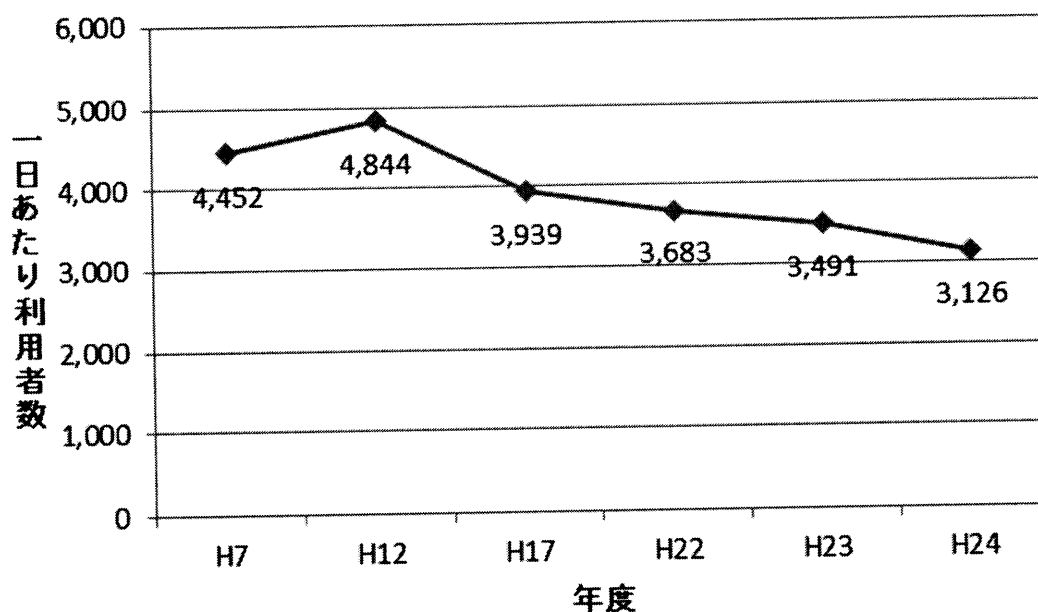
	昭和60年度	平成2年度	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
中飯降	518	818	1,020	996	772	746	718	714
高野口	2,802	2,480	2,468	2,140	1,746	1,788	1,808	1,770
紀伊山田	1,266	1,294	1,590	1,668	1,356	1,308	1,348	1,350
橋本	12,712	5,898	6,620	6,338	5,486	5,176	5,470	5,394
下兵庫	352	400	442	640	282	262	276	272
隅田	810	766	694	338	510	466	478	456
紀見峠	685	710	946	976	829	803	733	746
林間田園都市	2,830	7,341	12,487	13,348	12,477	11,013	10,632	10,164
御幸辻	2,935	3,450	3,565	2,994	2,959	2,991	2,971	2,921
橋本	10,437	10,503	11,388	10,790	9,492	8,763	8,927	8,875
紀伊清水	849	979	964	658	524	425	405	387
学文路	1,550	1,402	1,333	1,041	876	693	633	603

出典：和歌山県公共交通機関等資料集等より作成

- ・橋本市に関連する路線バス（コミュニティバスを除く）の1日あたり利用者数は、平成12年度をピークに減少しています。
- ・橋本市に関連する路線バスの平均乗車密度（※）を見ると、南海りんかんバスの林間田園都市駅前－初芝橋本高校（直行）系統が24.1人と最も高くなっているほか、10人以上の系統が計7系統あります。一方で、平均乗車密度が南海りんかんバスの林間田園都市駅前－アルパック系統(0.2人)など計12系統あります。
- ・和歌山バス那賀の和歌山市駅前－橋本駅前系統は、国・県の補助を受けて運行されています。
- ・近年、真土線の一部（真土－五條バスセンター）、九度山線（高野口駅前－河根小学校前）、紀見線の一部（橋本駅前－林間田園都市駅前）、平野線（橋本駅前－御幸辻駅筋－平野）が廃止されました。

※バス1便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数

図表 橋本市に関連する路線バスの1日あたり利用者数の推移 (単位：人)



	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
路線バス	4,452	4,844	3,939	3,683	3,491	3,126
指数	113	123	100	94	89	79

注：コミュニティバスの利用者数は含みません

出典：南海りんかんバス提供資料より作成

図表 路線バスの平均乗車密度と補助（平成 25 年 1 月 1 日現在）

	平均乗車密度	補助 国・県
和歌山バス那賀 橋本線 （和歌山市駅前－橋本駅前）	4.3	
同上 （那賀営業所前－橋本駅前）	1.6	
南海りんかんバス 真土線 （橋本駅前－真土）	3.6	
南海りんかんバス 山内線 （橋本駅前－上山内）	13.3	
同上 （橋本駅前－平野）	11.7	
南海りんかんバス 紀見線 （林間田園都市駅前－紀見峠）	データなし	
同上 （林間田園都市駅前－紀見ヶ丘）	1.0	
南海りんかんバス 橋本市内線 （橋本駅前－車庫前）	5.3	
南海りんかんバス 田園都市線 （林間田園都市駅前－初芝橋本高校）	8.9	
同上 （林間田園都市駅前－初芝橋本高校（直行））	24.1	
同上 （林間田園都市駅前－城山台北）	6.2	
同上 （林間田園都市駅前－あやの台循環（急行））	13.3	
同上 （林間田園都市駅前－あやの台 1 丁目中（急行））	0.8	
同上 （岩倉大橋－林間田園都市駅前（急行））	0.3	
同上 （林間田園都市駅前－橋本市民病院前）	12.6	
同上 （林間田園都市駅前－あやの台循環（各停））	13.3	
同上 （林間田園都市駅前－あやの台 1 丁目中（各停））	11.0	
同上 （林間田園都市駅前－市民病院、あやの台循環（各停））	9.7	
同上 （岩倉大橋－林間田園都市駅前（各停））	0.8	
同上 （林間田園都市駅前－アルパック）	0.2	

出典：和歌山県公共交通機関等資料集

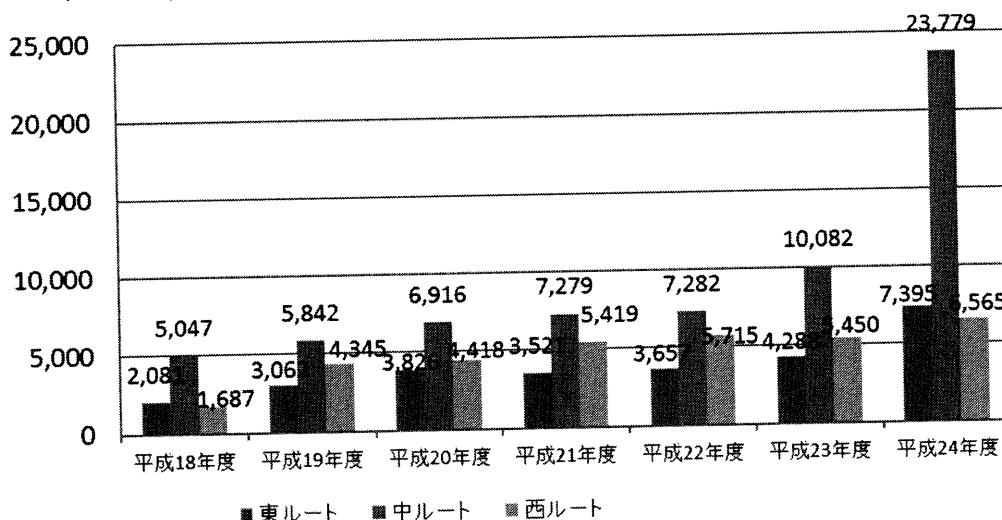
- ・コミュニティバスは平成 17 年度から 2 ルートで運行開始され、平成 18 年 11 月から現在まで 3 ルート運行されています。
- ・運行曜日の拡大や、75 歳以上を対象とする無料の敬老乗車パスの導入、低床車両の導入、増便、ルートの一部変更といった施策が展開され、利用者は増加傾向です。
- ・一方で、収支率は平成 20 年度の 12.7 % をピークに下落し続けており、平成 24 年度には 7.6 % となっています。とりわけ、平成 24 年度の西ルートの収支率は 2.4 % にまで下落しています。

図表 コミュニティバスの運行状況

年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
運行日数			245	242	267	285	296	294
利用者数								
東ルート(人)	297	2,081	3,062	3,826	3,521	3,657	4,288	7,395
中ルート(人)	826	5,047	5,842	6,916	7,279	7,282	10,082	23,779
西ルート(人)		1,687	4,345	4,418	5,419	5,715	5,450	6,565
合計(人)※A	1,123	8,815	13,249	15,160	16,219	16,654	19,820	37,739
運賃収入								
東ルート(円)	57,800	402,300	570,600	693,900	614,600	618,800	650,400	663,000
中ルート(円)	150,400	919,800	1,077,850	1,275,300	1,338,000	1,332,700	1,442,900	2,007,100
西ルート(円)		308,100	779,700	779,400	972,800	1,022,800	793,500	281,700
合計(円)※B	208,300	1,630,300	2,427,950	2,748,600	2,925,400	2,974,300	2,886,800	2,951,800
運行経費(円)※C	2,247,925	18,376,812	22,117,979	21,590,727	23,812,842	24,625,600	30,031,400	38,644,600
国庫補助金(円)※D	0	0	0	0	0	0	0	20,831,000
橋本市負担額(円)※(C-D)	2,039,625	16,746,512	18,690,029	18,842,127	20,887,442	21,651,300	27,144,600	14,761,800
実質負担額(円) (市負担額の80%は国の交付税補填)	407,925	3,349,302	3,938,006	3,768,425	4,177,488	4,330,260	5,428,920	2,952,360
年度末人口(人)※E	69,989	69,622	69,121	68,602	68,211	68,047	67,385	66,657
一人当たりの経 利用者(円/回)※(C/A)	2,002	2,085	1,669	1,424	1,468	1,479	1,515	1,024
費 全市民(円/年)※(C/E)		264	320	315	349	362	446	580
収支率(%)※(B/C×100)	9.3	8.9	11.0	12.7	12.3	12.1	9.6	7.6
備考	平成18年2月、3月分のみ	西ルートは11月より運行開始			平成21年10月より土曜日の試験運行開始		平成23年12月ルート・ダイヤ一部変更、中ルートに低床路線バス導入、各ルート6便に、敬老バス乗車券開始	平成25年1月ルート・ダイヤ一部変更、東ルートに低床路線バス導入

出典：橋本市資料

図表 コミュニティバスの利用者数の推移
(人)



※平成18年度については、西ルートは11月から運行開始
※平成21年10月から土曜日運行を開始

出典：橋本市資料より作成

		平成22年度	平成23年度	平成24年度
運賃収入(円)	東ルート(A)	618,800	650,400	663,000
	中ルート(B)	1,332,700	1,442,900	2,007,100
	西ルート(C)	1,022,800	793,500	281,700
	合 計(D)	2,974,300	2,886,800	2,951,800
運行経費(円)	東ルート(E)	6,573,800	8,921,472	12,466,348
	中ルート(F)	6,573,800	9,383,418	14,048,500
	西ルート(G)	11,478,000	11,726,510	12,129,752
	合 計(H)	24,625,600	30,031,400	38,644,600
収支率(%)	東ルート(A/E*100)	9.4	7.3	5.3
	中ルート(B/F*100)	20.3	15.4	14.3
	西ルート(C/G*100)	8.9	6.8	2.3
	合 計(D/H*100)	12.1	9.6	7.6

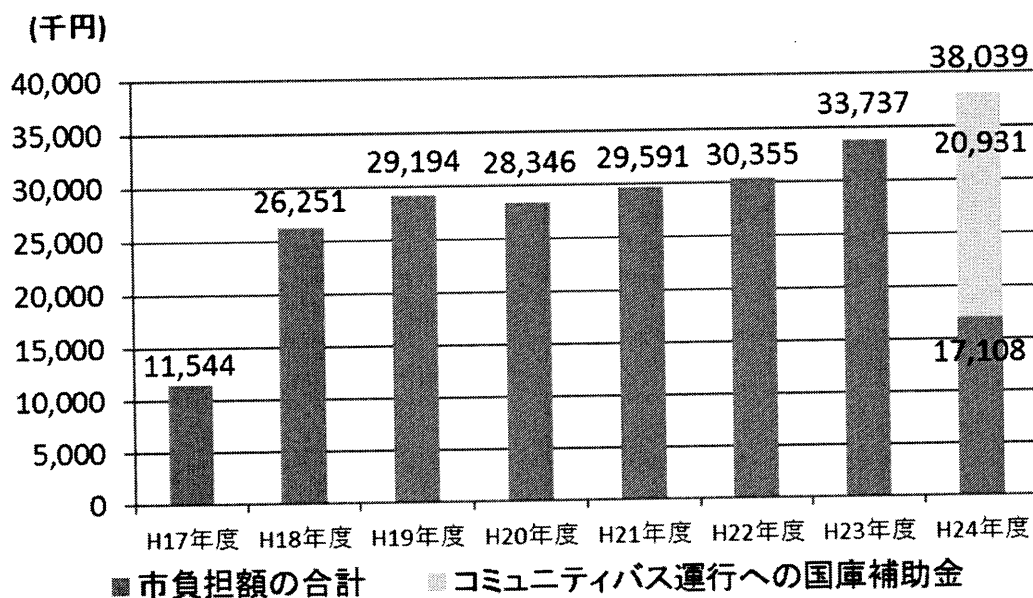
出典：橋本市資料

- ・市が運営するバスとして、コミュニティバスの他に、橋本市民病院と高野口地区公民館や橋本駅前を結ぶ無料の送迎バスがあり、順に 1 日あたり 25 人、130 人の利用があります（平成 21 年 2 月 9 日コミュニティバス検討委員会資料）。

- ・市内に営業所を有するタクシーは、有鉄観光タクシー、大阪第一交通、橋本タクシーの 3 社です。
- ・橋本市では平成 19 年度より、単独では外出できない障がい者等に利用を限定した会員制の福祉有償運送が実施されています。
- ・以上のほか、市内では介護タクシーや、紀和病院など各種施設の送迎バスが運行されています。

(3) バス運行に対する市の負担額の推移

- ・橋本市のバス運行に対する負担額は、平成 17 年度の約 1,150 万円から平成 23 年度には約 3,370 万円まで増加しました。
- ・平成 24 年度には約 1,710 万円となりましたが、コミュニティバスへの国庫補助金を加えると約 3,800 万円となっています。



(単位:千円)

	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
コミュニティバス運行補助金	2,040	16,747	19,690	18,842	20,887	21,651	27,145	14,762
バス路線運行補助金(紀見線・平野線)	8,704	8,704	8,704	8,704	8,704	8,704	6,592	2,346
〃 (河根線)	800	800	800	800	0	0	0	0
市負担額の合計	11,544	26,251	29,194	28,346	29,591	30,355	33,737	17,108
コミュニティバス運行への国庫補助金	0	0	0	0	0	0	0	20,931

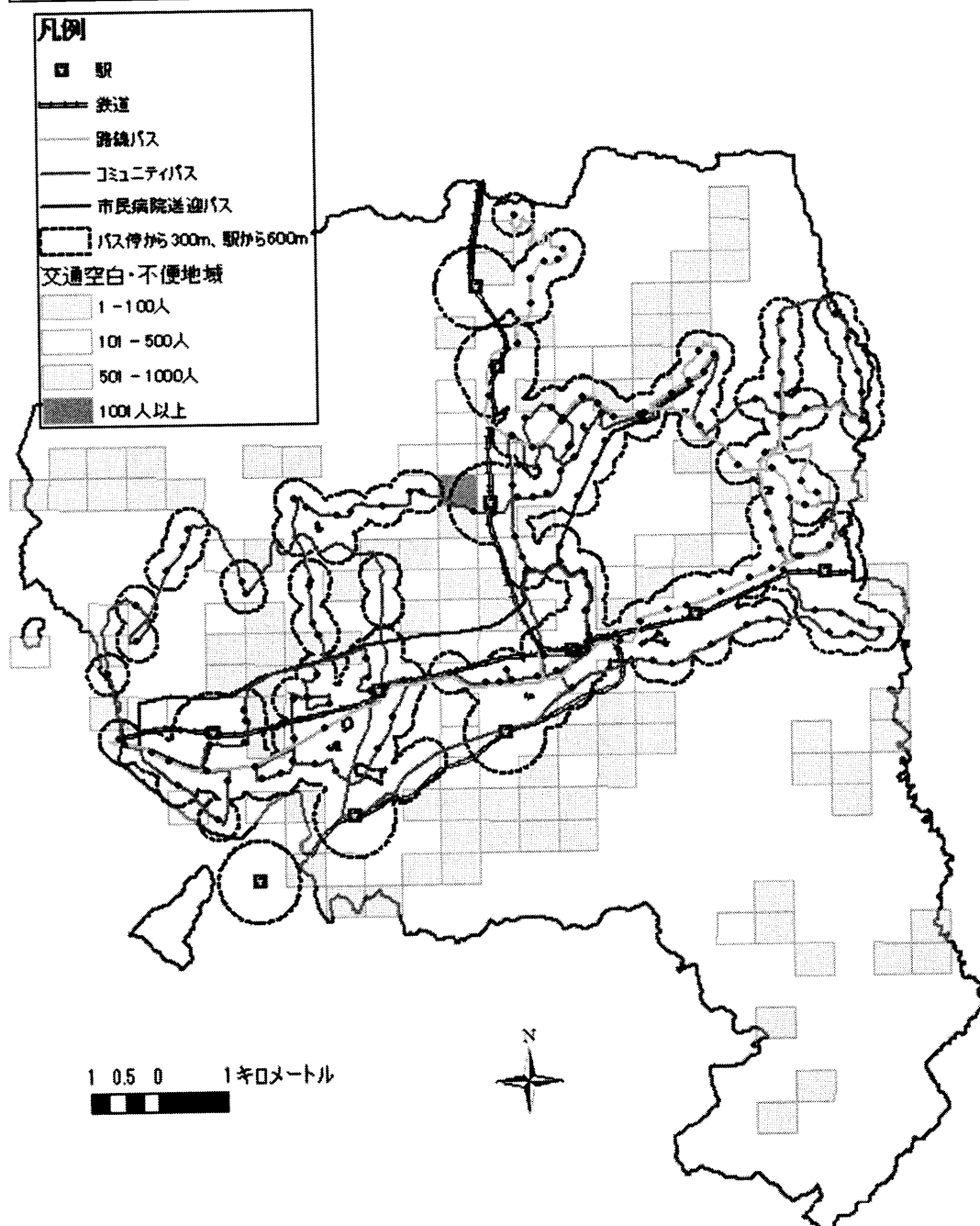
注：バス車両の購入に関する負担額を除く

出典：橋本市資料

1. 3 公共交通空白・不便地の解消状況

(1) 人口分布とバス停・駅圏域

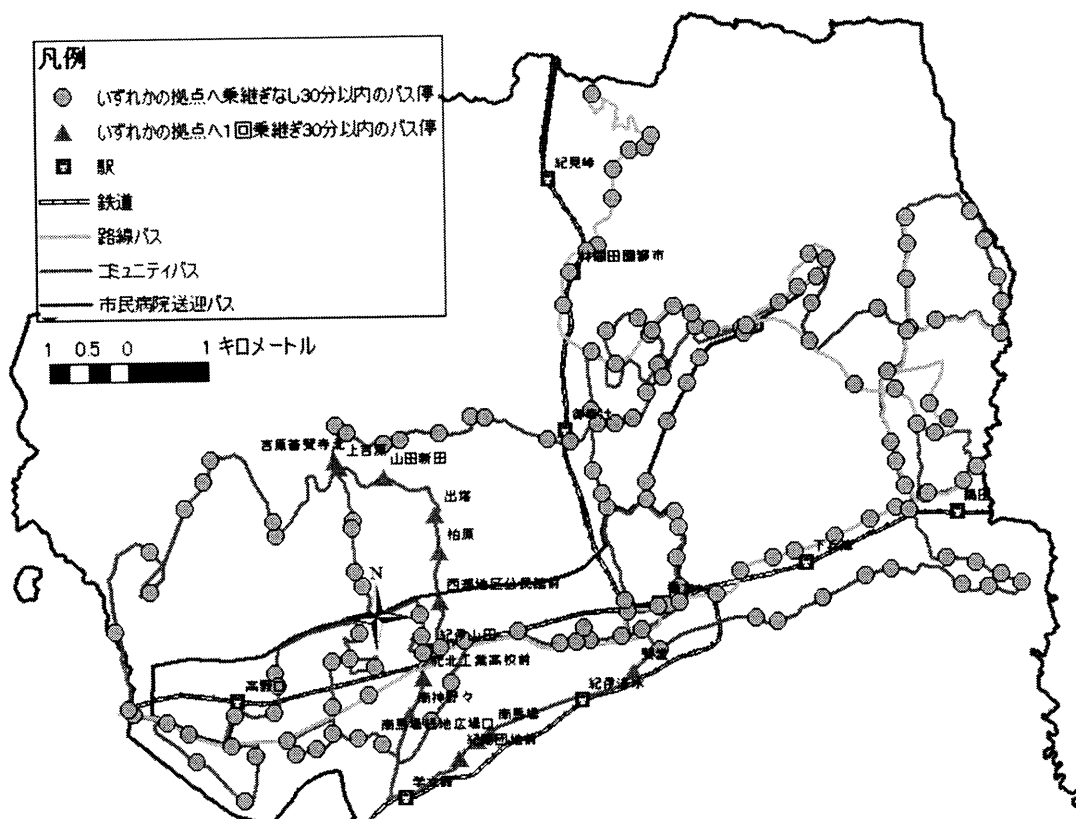
- ・バス停からおおむね半径 300m 圏または鉄道駅からおおむね半径 600m 圏（急傾斜等の地形等を考慮）に住まう市民は約 51000 人（総人口の約 76 %（※））と推定されます。公共交通空白・不便地域は、下図のように分布しています。
- ・第一次橋本市生活交通ネットワーク計画の策定段階と比較すると、平野、高野口町小田、高野口町伏原、高野口町応其で公共交通空白・不便状態の解消がなされており、バス停からおおむね半径 300m 圏または鉄道駅からおおむね半径 600m 圏に住まう市民の割合は数%程度向上したものと推定されます。



※ここでは、世界測地系（JGD2000）による平成 22 年国勢調査の 2 分の 1 地域メッシュ単位で人口を算出しています。

(2) 主要施設へのアクセス性

- ・橋本駅、林間田園都市駅、高野口駅、市中心部、橋本市民病院のいずれかに 30 分以内で直通できる駅・バス停（※）は、178 駅・停留所中 167 で、割合では約 94% となります。
- ・橋本駅、林間田園都市駅、高野口駅、市中心部、橋本市民病院のいずれかに 30 分以内で直通または 1 回の乗り継ぎで到達できる駅・バス停（※）は、100% です。



※：ここでは、駅と駅付近のバス停をあわせて1つと数えています。

2. 第二次橋本市生活交通ネットワーク計画

2. 1 計画の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

本市では、市民の日常生活において公共交通機関が必要不可欠であることや、地域経済活性化における公共交通機関の重要性を認識し、平成 23 年度に「橋本市生活交通ネットワーク計画」を策定し、「市民の生活を支え、誰もが安心して暮らせるまちの基盤として、持続可能な公共交通体系を創り・育てます」を基本方針に掲げて地域公共交通体系の改善に取り組んできました。その中で、コミュニティバスに関しては、ルートとダイヤの一部変更や、低床車両の導入、各ルートの増便、敬老バス乗車券の導入といった具体的な取り組みを行ってきました。また、民間バス路線の廃止予定と、地元住民からの要望を受けて新たなコミュニティバスルート等の導入に関する検討を実施し、その結果、平成 26 年度から北ルートの実証運行が開始されることとなりました。

一方で、地元要望等に応じてコミュニティバスのネットワークを拡大し続けた結果、公共交通空白・不便地域に住まう市民の比率こそ改善されましたが、コミュニティバスの収支率が平成 20 年度をピークに下がり続け、交通機関相互の役割分担が不明確化するなど、様々な課題が発生しています。

また、現行の「橋本市生活交通ネットワーク計画」に掲げられた施策メニューのうち、「バス以外の移動手段の導入に関する検討」や「モビリティ・マネジメントの実践」などは、未だ具体的な成果に結びついていない施策も存在します。

本市でも高齢化が進む中、自動車を運転できない市民に安全・安心な移動手段を提供することの重要性は日増しに上昇しています。効率的で人と環境に優しい地域公共交通体系への市民の期待は今後高まっていくものと考えられます。

そこで本市では、現行の「橋本市生活交通ネットワーク計画」が平成 25 年度までの計画となっていることから、平成 26 年度を初年度とする「第二次生活交通ネットワーク計画」を策定し、効率的で持続可能な地域公共交通体系の構築と継続的改善に向け、引き続き取り組みます。

基本方針、基本的な考え方は次の通りです。

基本方針

市民の生活を支え、誰もが安心して暮らせるまちの基盤として、効率的で持続可能な公共交通体系を創り・育てます

基本的な考え方

- ・より多くの人が利用できる公共交通サービスの提供
- ・公共交通による地域と拠点の連絡強化
- ・公共交通の利用促進と利便性向上
- ・効率的で持続可能な地域公共交通体系づくり
- ・市民が主体的に参画しながら、みんなで創り、守り、育てる地域公共交通

2. 2 計画の区域

- ・本計画の対象地域は、橋本市全域とします。

2. 3 計画期間中の達成目標と達成度指標

本計画では、先に示した基本方針と基本的考え方に沿って、達成目標と達成度指標を設定します。

基本的な考え方	計画期間中の達成目標と達成度指標	
より多くの人が利用できる公共交通サービスの提供	・市民のうち、公共交通カバー圏（※）に住む人の割合を増やす	計画策定時点：約 76% 計画期間中に：81%以上
公共交通による地域と拠点の連携強化	・主要 3 駅、市中心部、市民病院のいずれかに 1 回以内の乗り継ぎ又は直通で 30 分以内で到達できる駅・バス停等の割合を維持する	計画策定時点：100% (178 駅・停中 178) 計画期間中に：維持する
公共交通の利用促進と利便性向上	・公共交通の利用者数を維持または向上する	計画策定時点の利用者数を維持する
効率的で持続可能な地域公共交通体系づくり	・各交通手段に期待される役割分担を明確化し、各手段が連携した効率的で使いやすいネットワークを形成する ・地域公共交通の利用状況や市の財政支出状況を定期的かつ客観的にチェックし、改善に活かす	生活交通ネットワーク協議会を活用し、PDCA（計画・実行・チェック・見直し）の仕組みと、その基盤となる評価システムを確立する
市民が主体的に参画しながら、みんなで創り、守り、育てる地域公共交通	・市民・交通事業者と行政が連携し、よりよい地域公共交通を創り・守り・育てる	市民参画型の取り組みや、各主体が連携した取り組みを増やす

※：公共交通カバー圏とは、バス停から半径 300m 圏または鉄道駅から半径 600m 圏を基本としつつ、地形や道路形状を考慮して、世界測地系（JGD2000）による 2 分の 1 地域メッシュ単位で設定した圏域

2. 4 目標達成のための施策展開

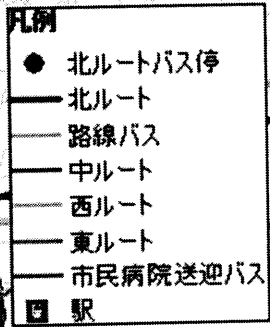
目標の達成に向けた具体的な施策は、次の 12 施策であり、いずれも市民、交通事業者、橋本市、関係機関が「生活交通ネットワーク協議会」をプラットフォーム（進める場）とし、緊密に連携して実施します。各施策については次ページ以降で順に説明します。

計画期間中の達成目標と達成度指標		目標達成のための施策
・市民のうち、公共交通カバー圏（※）に住む人の割合を増やす	計画策定時点：約 76 % 計画期間中に：81 %以上	①コミュニティバス北ルートの開設と検証 ②既存バス路線の一部変更
・主要 3 駅、市中心部、市民病院のいずれかに 1 回以内の乗り継ぎ又は直通で 30 分以内で到達できる駅・バス停等の割合を維持する	計画策定時点：100 % （178 駅・停中 178） 計画期間中に：維持する	③バス以外の移動手段の導入可能性の検討 ④バス停環境の改善と乗り継ぎ利便性の向上 ⑤公共交通施設と車両等のバリアフリー化 ⑥公共交通情報の充実とモビリティ・マネジメントの実施
・公共交通の利用者数を維持する	計画策定時点の利用者数を維持または向上する	
・各交通手段に期待される役割分担を明確化し、各手段が連携した効率的で使いやすいネットワークを形成する ・地域公共交通の利用状況や市の財政支出状況を定期的かつ客観的にチェックし、改善に活かす	生活交通ネットワーク会議を活用し、PDCA（計画・実行・チェック・見直し）の仕組みと、その基盤となる評価システムを確立する	⑦各交通手段の役割分担の明確化 ⑧地域公共交通の利用状況等の詳細かつ定期的な把握と分析 ⑨コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインの策定と適用 ⑩コミュニティバス等の運行事業者選定における企画競争制度の導入の検討
・市民・交通事業者と行政が連携し、よりよい地域公共交通を創り・守り・育てる	市民参画型の取り組みや、各主体が連携した取り組みを増やす	⑪市民参画型・各主体連携型イベント等の実施 ⑫地域公共交通に関する話題づくり

※：公共交通カバー圏とは、バス停から半径 300m 圏または鉄道駅から半径 600m 圏を基本としつつ、地形や道路形状を考慮して、世界測地系（JGD2000）による 2 分の 1 地域メッシュ単位で設定した圏域

注：ここに掲げたものの他に、各交通事業者が独自に行う改善努力にも期待します

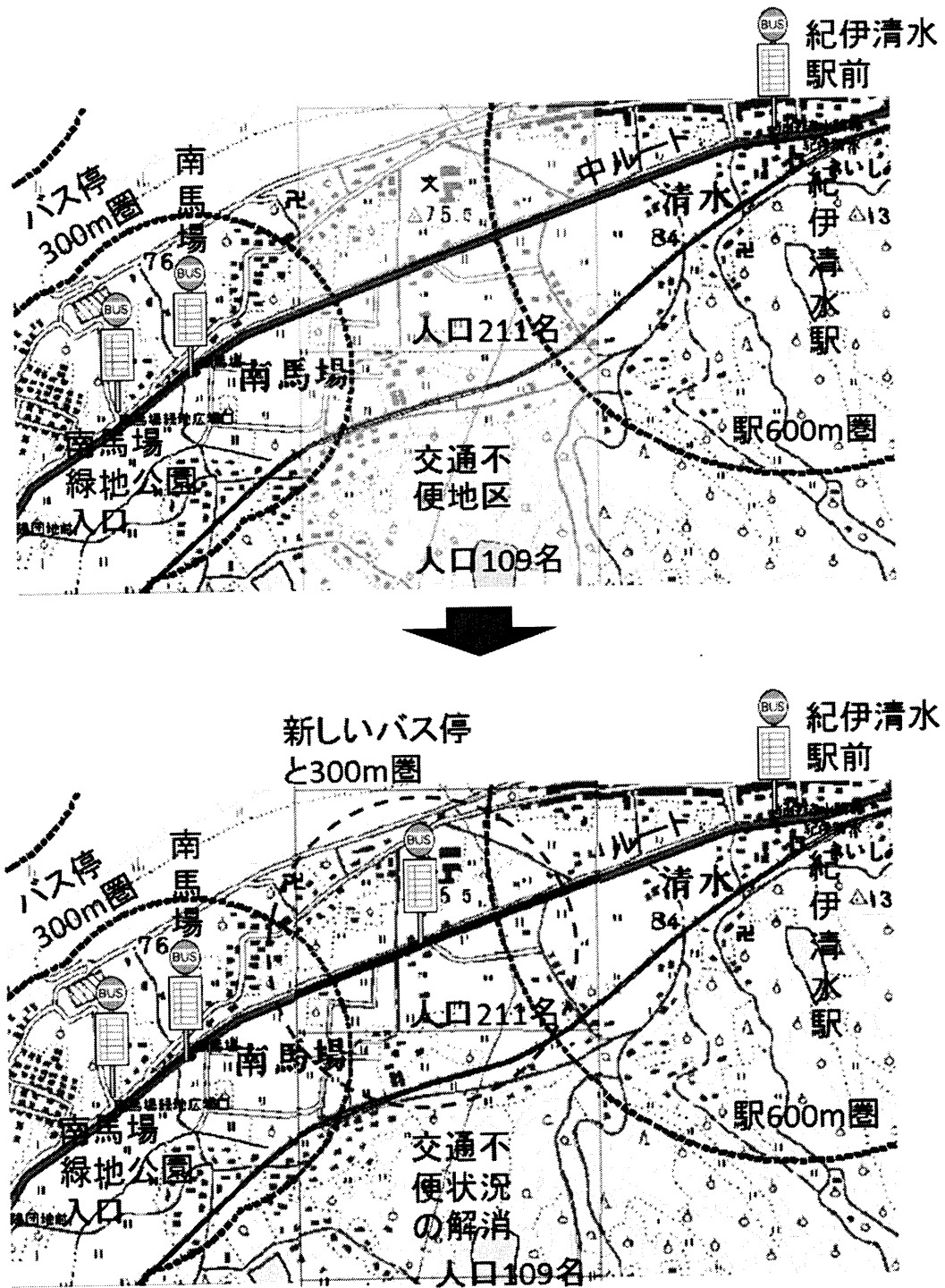
平成26年4月より、コミュニティバス北ルートを新設し、実証運行を行います。このルートは、城山台南バス停にて橋本市民病院方面への路線バスと接続します。約1年間の実証運行を踏まえて、利用状況や他の交通手段への影響等を検証し、適切な見直し方策を講じます。



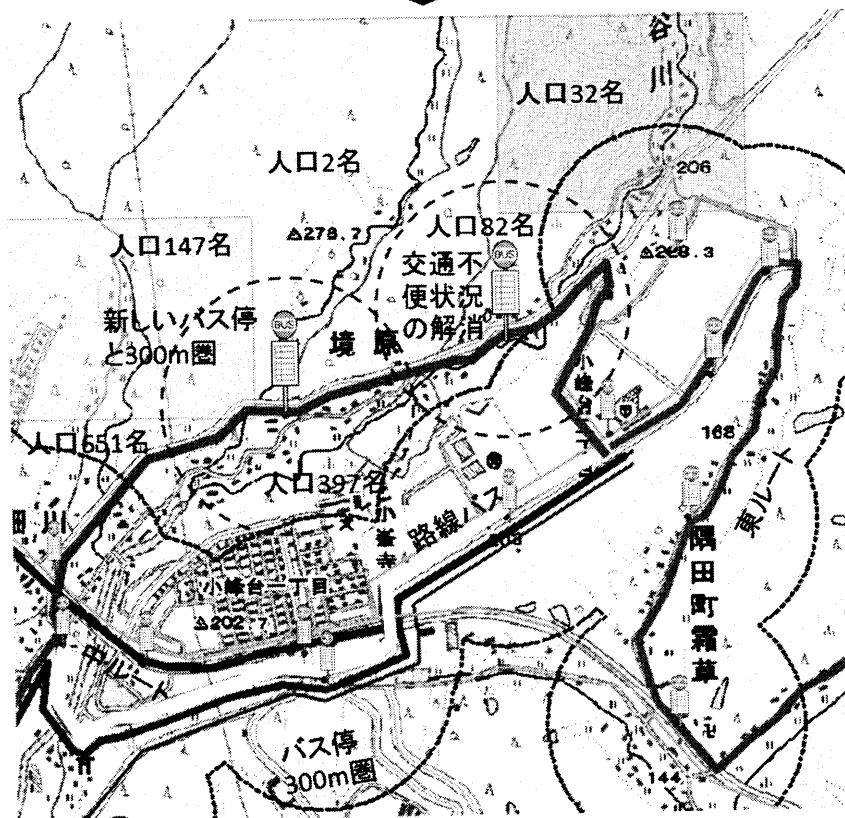
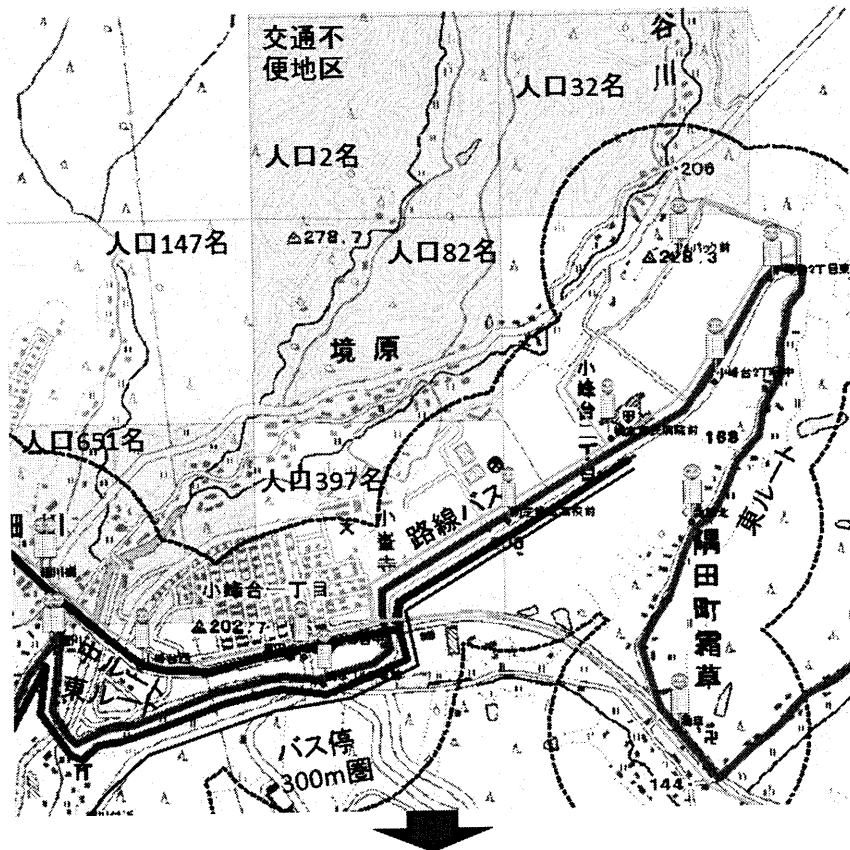
②既存バス路線の一部変更

路線が重複する区間の調整や、既存バス路線網を有効活用した公共交通カバー圏の効率的な拡大について検討します。一例を挙げると、次の通りです。

例1：新しいコミュニティバス停の設置による交通不便状況の解消



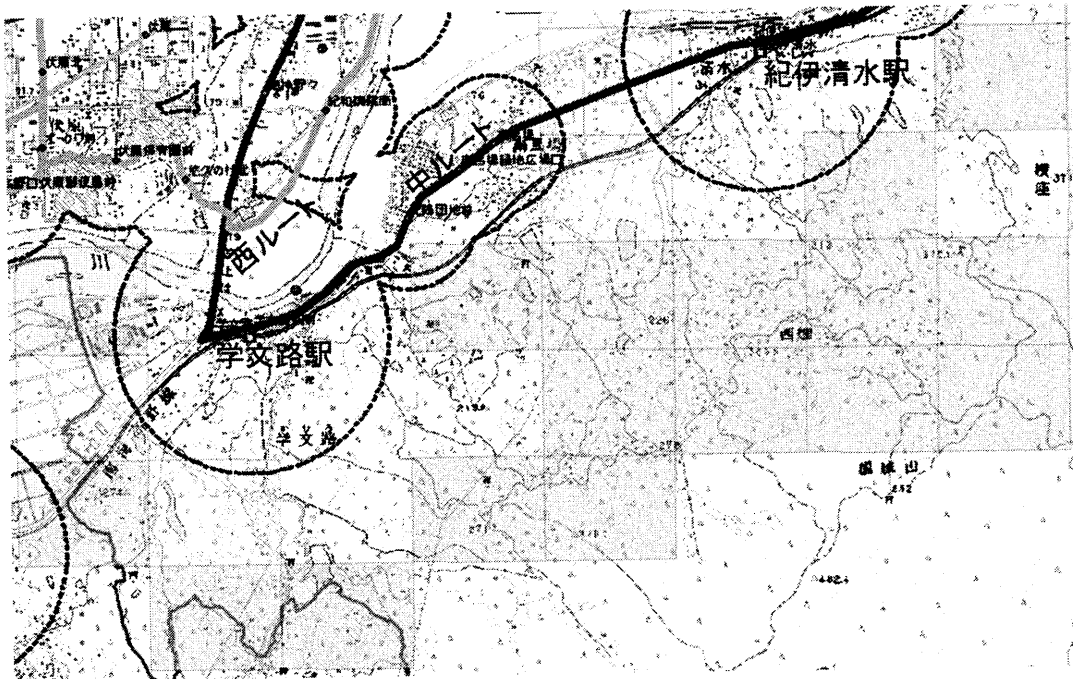
例2：コミュニティバスの重複ルートの調整を兼ねた交通不便状況の解消



③バス以外の移動手段の導入可能性の検討

市内には、人口が希薄に分散していたり、地形や道路状況の制約があるなどの理由で交通空白・不便状況のまま残されている地域が多数あります。このような地域には、予約型乗合タクシー等、バス以外の移動手段の導入可能性を検討します。

図表 人口が希薄な公共交通空白・不便地域の例



注：濃い緑色のメッシュは平成 22 年国勢調査の人口が 1 ～ 100 人、薄い緑色のメッシュは同じく 101 ～ 300 人である。

④バス停環境の改善と乗り継ぎ利便性の向上

各種の公共交通ルートを有効活用し、地域公共交通ネットワークとして機能させるために、ダイヤを調整したり、拠点となるバス停に屋根とベンチを設けるなど、乗り継ぎの利便性向上を図ります。また、駅バス停の時刻表をリニューアルするなど、バス停環境を改善します。

⑤公共交通施設と車両等のバリアフリー化

誰もが利用しやすい地域公共交通体系を実現するために、施設や車両のバリアフリー化を推進します。また、路線図や時刻表のバリアフリー化や、交通事業者の接遇の向上など、ソフト面からの取り組みもあわせて推進します。

⑥公共交通情報の充実とモビリティ・マネジメントの実施

総合公共交通マップの作成・配布や、市内主要駅停留所ポケット時刻表の作成・配布、公共交通の利用手引きの作成・配布、広報紙での公共交通の現状説明など、公共交通に関する情報提供を充実させます。

また、作製したこれらの公共交通情報を活用して、モビリティ・マネジメントを行い、市民の意識啓発を図ります。モビリティ・マネジメントとは、懇切丁寧な情報提供を通じて、自家用車利用に偏りがちな人々に公共交通等の適切な利用を促す取り組みのことです。モビリティ・マネジメントの一例として、総合公共交通マップや公共交通の利用手引き等を活用して、バスルート沿線の住民にバスの積極利用を促すなどの方策が考えられます。

⑦地域公共交通の利用状況等の詳細かつ定期的な調査と分析

私たち人間が定期的に体重計に乗って生活習慣の改善に取り組むのと同様に、地域公共交通も定期的に利用状況等を調査して改善策を講じてゆかねばなりません。これまで本市では、コミュニティバスのバス停ごとの利用者数を把握していないなど、利用者数等を定期的かつ詳細に収集して分析する仕組みが不足していました。

そこで、本計画期間中に、そのような仕組みを整え、よりよい地域公共交通体系づくりに活用します。具体的には次のようなデータを収集し、活用します。

毎運行日に集め、年に1度は分析し、地域公共交通体系の見直しに活用するデータ

- ・市が運営するコミュニティバス等の各停留所の乗降客数
- ・市が運営するコミュニティバス等の各ルート毎の利用者数
- ・市が運営するコミュニティバス等の利用者からの意見

年に1度は集め、分析し、地域公共交通体系の見直しに活用するデータ

- ・公共交通カバー圏人口
- ・主要3駅、市中心部、市民病院のいずれかに30分以内で到達できる駅・バス停等の割合
- ・各公共交通機関の利用者数
- ・市民参画型・各主体連携型イベント等の実施状況
- ・地域公共交通に関する話題づくりの取り組み状況
- ・主立った施設の新規立地や休廃止の状況
- ・道路網の状況
- ・国や県、先進地域の関連政策の動向
- ・各交通事業者の主な施策

不定期に集め、分析し、地域公共交通体系の見直しに活用するデータ

- ・市民の移動実態や地域公共交通に対する満足度、ニーズ、お困りごとなど
- ・路線バス、コミュニティバス等の利用者のOD（出発地と目的地）
- ・国勢調査、パーソントリップ調査等の統計データ

⑧地域公共交通体系における各交通手段の役割分担の明確化

本市の地域公共交通体系は様々な交通手段から成り立っています。今後はそれらの手段が適材適所で役割を分担し、相互に連携することで、より効率的で使いやすい地域公共交通体系を目指します。本計画では、各交通手段の役割分担を下表のように定めた上で、社会情勢等を踏まえ、生活交通ネットワーク協議会において適宜見直すこととします。

交通手段		橋本市の地域公共交通体系における役割分担
乗 合 型	鉄道	・橋本市の主軸を形成する鉄道 ・公共交通の主軸として、高いサービス水準を維持する ・民間活力で企画・運営される ・利用促進活動にあたっては市民・行政・他の交通事業者等と協働
	基幹バス	・鉄道を補完・培養し、通勤・通学から通院、買い物、レジャー等まで幅広く対応する基幹的なバス ・バスの幹線として、高いサービス水準を維持する ・民間活力で企画・運営される ・利用促進活動にあたっては市民・行政・他の交通事業者等と協働 ・数十往復以上／日（平日）の高頻度なサービスを提供する
	準基幹バス	・基幹バスに準ずるバス ・バスの補助幹線として、比較的高いサービス水準を維持する ・民間活力での企画・運営を基本とする ・利用促進活動にあたっては市民・行政・他の交通事業者等と協働 ・5往復程度以上／日（平日）のサービスの維持を図る
	橋本市民病院送迎バス	・橋本駅および高野口地区中心部と市民病院を直結し、医療・福祉目的に特化した基幹的なバス ・医療・福祉目的に特化した高いサービス水準を維持する ・市民病院による企画・運営を基本とする ・地域交通体系のバランスの観点から、有償化やその場合の高齢者・障がい者等への影響の緩和措置について検討する ・十往復程度（平日）のサービスの維持を図る
	コミュニティバス	・市民にとって最低限必要な移動手段の効率的確保を目的に、鉄道や民営路線バスを補完し、市民の日常生活上の拠点となる施設と比較的人口が稠密な地域とをきめ細かく結ぶバス ・企画・運営は市民および市が主体的に行い、その一環として、定期的・客観的な評価を実施し、サービスを適切に見直す ・利用促進活動を市民と市が主体的に行い、交通事業者等と協働する ・3往復／日（平日）のサービスの維持を図る
	乗合タクシー	・市民にとって最低限必要な移動手段の効率的確保を目的に、需要面や地形面等からバス車両では対応の難しい地域をカバーし、交通空白・不便地域の解消に資する新しい交通手段 ・企画・運営は市民および市が主体的に行う ・利用促進活動を市民と市が主体的に行い、交通事業者等と協働する ・予約制（デマンド運行）を基本とし、需要に即して効率的に運行
個 別 型	タクシー	・市全域をくまなく 24 時間カバーし、出発地と目的地とをドア・ツー・ドアで結ぶなど高水準なサービスを担う ・民間活力のもとで企画・運営され、福祉目的での利用にも対応する ・観光利用、業務利用、買い物支援、子育て支援など、移動に関係する様々なニーズを開拓し、市民生活の向上に貢献する
	福祉有償運送	・さまざまな障がい者を有するために単独では外出しにくい市民のみが利用できる会員制の福祉交通手段 ・企画・運営は非営利団体等が行う
その他		・他に介護タクシー、各種施設の送迎バス等が存在する

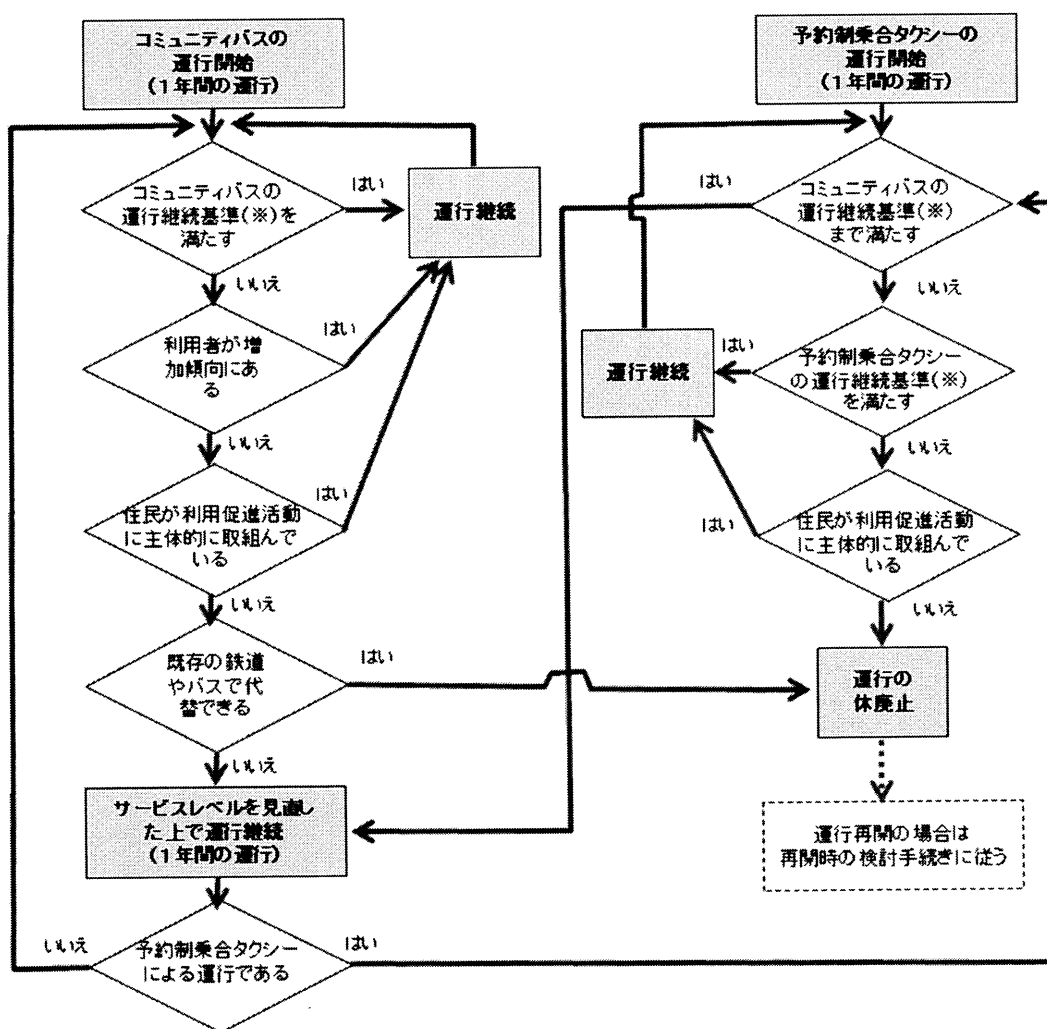
注：施設や車両等の改善にあたっては国・県等の支援制度の有効活用を検討する

⑨コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインの策定と適用

持続可能な橋本市地域公共交通体系の構築に向けて、コミュニティバス等の利用状況をもとに、サービスレベル（便数・ルート・予約制の有無等）や、運行の休廃止を客観的に判断するためのガイドラインを策定し、適用します。

このガイドラインは、平成 26 年度から試験的に適用し、平成 27 年度に改良を加え、平成 28 年度から本格的に運用します。その後もガイドラインに適宜見直しをかけ、よりよいものへと磨き上げていきます。このガイドラインの要点となる、コミュニティバス等の定期的な見直しの流れや、運行継続基準、停留所の存続基準、運行再開時の検討手続きは次の通りです。

図表 コミュニティバス（注）と予約制乗合タクシーの定期的な見直しの流れ



注：予約型でない乗合タクシーの定期的な見直しの流れは、コミュニティバスの定期的な見直しの流れに準ずるものとします

※：運行継続基準は次ページに示します。停留所の定期的な見直しの流れは後に示します

ルートの運行継続基準については、コミュニティバス、予約制でない乗合タクシー、予約制の乗合タクシーの別に、次のように定めます。

図表 ルートの運行継続基準

	運行継続基準	
	1便あたりの利用者数	実運行率
コミュニティバス (予約制の有無を問わず)	3人以上(注1)	
予約制でない乗合タクシー	1. 5人以上(注2)	
予約制の乗合タクシー	稼働1便あたり 1. 5人以上(注2)	運行日あたり2便以上 (注3)

(注1) 平成19年度から24年度までの実績は、コミュニティバス西ルートが3.7(H24)～5.1(H21)人、東ルートが3.1(H19とH22)～4.2(H24)人、中ルートが6.0(H19)～13.5(H24)人です。このことからコミュニティバスの運行継続基準として、過去最低の実績を下回らないという意味で「3人以上」を採用します。

(注2) 乗合タクシーを継続するためには、ある程度の乗り合いが必要であることから、このように設定しています。

(注3) 少なくとも1日に2便(1往復)のご利用は確保したいという意味で、このような設定にしています。

ルートの一部区間の運行継続基準については、次のように定めます。

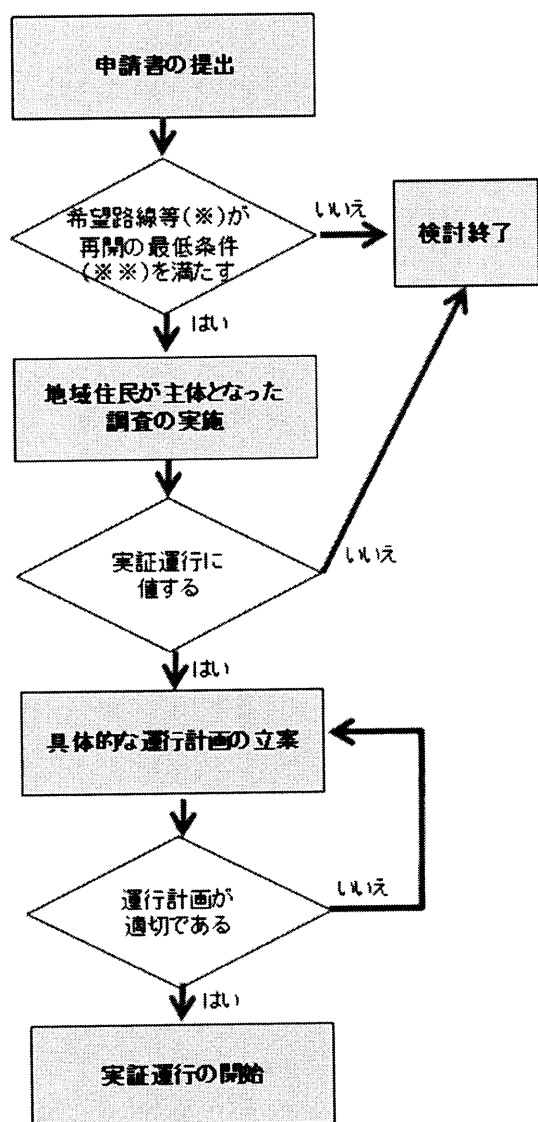
なお、ここに言う一部区間とは、①ルートの末端部、②ルートの迂回的区間、③乗降客数が後述の存続基準を満たさない停留所の連続する区間のいずれかとします。

①ルートの末端部	②ルートの迂回的区間	③乗降客数が後述の存続基準を満たさない停留所の連続区間

図表 ルートの一部区間の運行継続基準と対応

一部区間の停留所の乗降客数	対応
0人/月	迂回又は廃止短縮して利用者の増加又は運行時間の短縮若しくは経費の節減が見込まれる場合はルートを変更する
0人超～10人未満/月	迂回又は廃止短縮して利用者の増加又は運行時間の短縮若しくは経費の節減が見込まれる場合は、地元と協議しルート変更を検討する

図表 コミュニティバス等のルートおよびその一部区間の運行再開時の検討手続き



※：希望路線等とは、再開希望ルート・再開希望区間の総称です

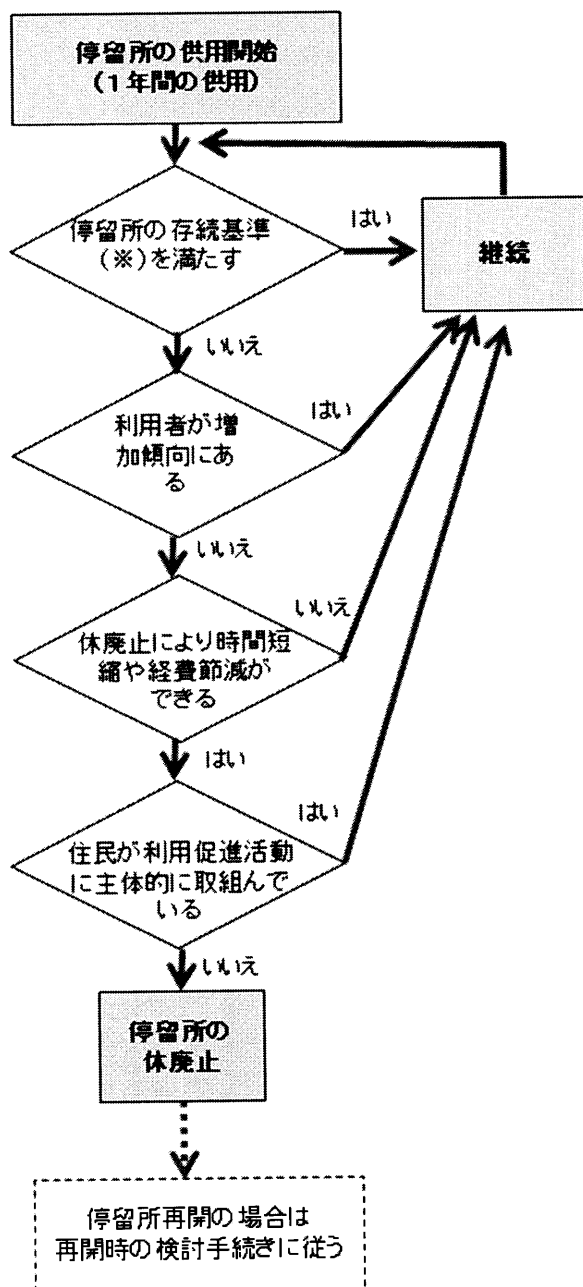
※※：再開の最低条件は以下の通りです

運行再開の最低条件

1. 複数名の地域住民が、再開検討を進めるための組織を形成していること
2. 申請書に、再開検討を進めるための組織の代表者名、構成員名、再開希望ルートや区間、再開を希望する理由等について漏れなく記載されていること
3. 既存の路線と競合しないこと

停留所については、以下のような存続基準と見直しの流れによって、定期的に存続可否を判定します。

図表 停留所の定期的な見直しの流れ



図表 停留所の存続基準と対応

停留所の乗降客数	対応
0人／月	将来も利用者の見込がない場合は、休止又は廃止する
0人超～2人未満／月	停留所の定期的な見直しの流れ（上の図表）のプロセスに沿って、休止又は廃止を地元区と協議・検討する
2人以上／月	ルートの一部区間の運行継続基準に抵触しない場合は、継続する

資料：平成 17 年にコミュニティバス検討委員会で検討された「橋本市民病院循環バス事業の変更、休止、廃止等に関する見直し基準（案）」

橋本市民病院循環バス事業について、概ね 3 ヶ月間の試験運転後に下記基準に従い、事業の見直しを図ることとする。

1. バス停についての基準

- (1) 1 ヶ月間に 1 人の利用者も無い場合及び将来も利用者の増加見込がない場合は、休止又は廃止とする。
- (2) 1 週間に 0 ～ 1 人の利用者の場合及び将来も利用者の増加見込がない場合は、地元区と協議し休止又は廃止を検討する。
- (3) 1 週間に 2 人以上の利用者がある場合は、継続する。

2. ルートの一部区間についての基準

- (1) 1 ヶ月間に 1 人の利用者も無いルートの一部区間については、迂回又は廃止短縮として利用者の増加又は運行時間の短縮若しくは経費の節減が見込まれる場合は、ルートを変更する。
- (2) 1 週間に 0 ～ 1 人の利用者のルートの一部区間については、迂回又は廃止短縮して利用者の増加又は運行時間の短縮若しくは経費の節減が見込まれる場合は、地元と協議しルート変更を検討する。

3. ルートについての基準

- (1) バス停についての基準及びルートの一部区間についての基準にかかわらず、1 日の利用者が、5 人未満のルートについて、将来も利用者増加の見込が無い場合は、地元と協議し減便又は休止若しくは廃止を検討する。
- (2) バス停についての基準及びルートの一部区間についての基準にかかわらず、1 便の利用者が、2 人未満の便について、将来も利用者増加の見込が無い場合は、地元と協議し減便を検討する。

4. その他

- (1) 高野口町との合併に伴いルートの変更及び新設、車両台数の増加、バスダイヤの変更についても、上記基準に従う。
- (2) ルート及びバス停の変更、新設、廃止については、和歌山県地域協議会へ諮り決定されることとなる。

注：この基準（案）の採用は、旧高野口町との合併を控えて時期尚早であるとして、見送られました。

⑩コミュニティバス等の運行事業者選定における企画競争制度の導入の検討

運行事業者選定にあたって、運行委託経費や、安全性確保の取り組み、利便性確保の工夫、これまでの運行実績、サービス改善に向けた独自提案等を総合的に比較検討できるよう、企画競争制度の導入を検討します。

⑪市民参画型・各主体連携型イベント等の実施

地域公共交通の維持・発展に向けて、市民自らが参画する機会や、市民・各交通事業者・行政等が連携して取り組む機会を増やします。具体的には、観光関連組織と連携した取り組みや、商業施設と連携した取り組み、地域公共交通について考えるシンポジウムの開催等が考えられます。

⑫地域公共交通に関する話題づくり

市民が地域公共交通に関する話題に頻繁に触れることができるよう、積極的な情報発信を行います。他地域では、地元のケーブルテレビやラジオ放送を活用した情報発信など、創意工夫ある取り組みが展開されています。本市や各公共交通事業者でもそのような事例を研究して、話題づくりを行い、地域公共交通への愛着を深め、利用促進につなげます。

2. 5 計画期間

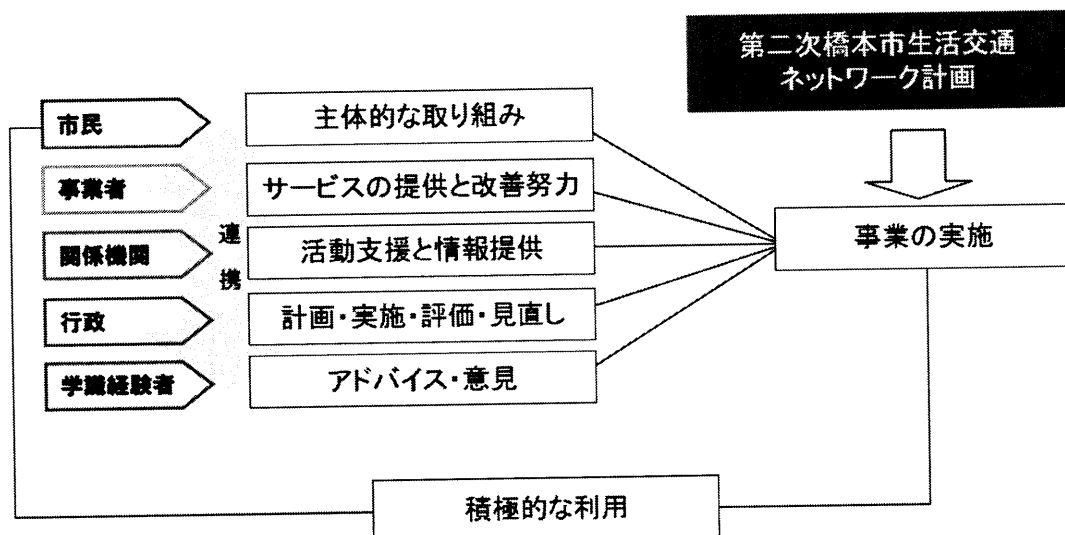
本計画の計画期間は、平成 26 年度～平成 28 年度の 3 か年とし、PDCA サイクルのもとで、定期的に評価・検討・見直しを行います。

	スケジュール		
目標達成のための施策	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
①コミュニティバス北ルートの運行	実証運行と検証	本格運行と継続的の見直し	
②既存バス路線の一部変更	検討し、必要に応じて一部変更		
③バス以外の移動手段の導入可能性の検討	検討し、必要に応じて導入		
④乗り継ぎ利便性の向上	内容の検討と継続的な実施		
⑤公共交通施設と車両等のバリアフリー化	問題の把握と継続的な改善		
⑥公共交通情報の充実とモビリティ・マネジメントの実施	内容の検討と継続的な実施		
⑦地域公共交通の利用状況等の詳細かつ定期的な調査と分析	把握・分析・改善方策検討の継続的な実施		
	OD 調査と分析		
⑧各交通手段の役割分担の明確化	役割分担の検討と相互連携の強化		
⑨地域公共交通の持続可能な運行のためのガイドラインの策定と適用	試験的適用	改良	本格運用
⑩コミュニティバス等の運行事業者選定における企画競争制度の導入の検討	検討し、必要に応じて導入		
⑪市民参画型・各主体連携型イベント等の実施	内容の検討と継続的な実施		
⑫地域公共交通に関する話題づくり	内容の検討と継続的な実施		

2. 6 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より一層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。

図表 本計画の推進体制



第二次橋本市生活交通ネットワーク計画

平成 26 年〇月

発行者 橋本市
橋本市東家 1 - 1 - 1

執筆協力 和歌山大学経済学部辻本研究室
和歌山市栄谷 9 3 0