

岬町地域公共交通基本計画 (抜粋)

平成27年12月

岬町地域公共交通会議

目 次

I. 計画の概要	1	}	省略
1. 計画の背景と目的	1		
2. 計画の位置づけ	1		
3. 対象となる区域及び交通機関	1		
4. 計画期間	1		
II. 岬町の概況	2		
1. 地勢	2		
2. 人口・世帯の動向	3		
3. 公共施設及び生活利便施設	6		
4. 住民の移動	7		
III. 地域公共交通の運行状況	8		
1. 鉄道の状況	8		
2. コミュニティバスの運行状況	12		
IV. 住民ニーズの概要	20		
1. アンケート調査の概要	20		
2. 調査結果の概要	21		
V. 地域公共交通を取り巻く課題	25		
VI. 新たな地域公共交通の基本方針	26	}	抜粋
1. 将来目標	26		
2. 目指す公共交通体系	27		
3. 具体的施策と目標値	29		
VII. コミュニティバス運行の見直し	31		
1. 運行内容見直しの方針	31		
2. 基本路線の運行計画	33		
3. 乗継支線の運行計画	36		
4. 実証運行の実施	38		
VIII. 利便性向上と意識啓発	39	}	省略
IX. 参考資料	40		
1. 岬町地域公共交通会議委員名簿	40		
2. 岬町地域公共交通会議審議経過	41		

VI. 新たな地域公共交通の基本方針

岬町の地域特性及び地域公共交通を取り巻く課題等から、新たな地域公共交通の基本方針を次のとおりとする。

1. 将来目標

人口減少・少子高齢化が進行しているなか、地域公共交通の利用低迷と町の財政負担増加といった悪循環を断ち切るとともに、家族等による送迎の負担低減を図るためにも、総合的な施策展開による公共交通の機能強化が必要となっています。

町がバス事業者に運行費助成する赤バス運行から、町が運行主体となって誰もが利用可能な新たなコミュニティバスとして機能強化を図り、公共施設が多く立地する地域へのアクセス性の向上、町内外における地域間移動の利便性の向上を図ることによって、住民が元気に暮らし続けることができる環境づくりを推進します。

誰もが安全に外出できる交通手段の確保は、高齢になっても安心して暮らせ、精神的・肉体的に健康の増進に繋がります。また、住民・事業者（商店・企業など）・行政が連携して地域公共交通を育て、住民が地域公共交通を利用して街に出かけることによる地域活性化を促進します。よって、こうした状況を踏まえ、本町の地域公共交通の将来目標を次のとおりとします。

「創ろう！守ろう！みんなの公共交通」

また、地域公共交通の運行目的を「住民の生活を支える移動手段の確保」とし、具体的には次のとおりとします。

- 朝夕の通勤・通学、日中の通院・買物などのための移動手段を確保するための運行
- 町内各地域間の移動手段を確保するための運行
- 町外へ移動するための鉄道駅との接続を図るための運行

2. 目指す公共交通体系

- 本町各地域の連携を強化するためには、地域ごとにどのような公共交通で結ぶのかを明らかにした交通体系とする。
- 地域の特性や住民ニーズを踏まえ身近なバス交通を重視し、バス路線によって地域間を結ぶことで、地域の交流や活気あふれたまちづくり、地域づくりを支える交通体系とする。
- 地域住民、事業者及び行政が創意工夫を活かした運営により、また、協働によって実現を目指す交通体系とする。

(1) 地域の設定

現況の鉄道及びバス交通の運行状況、地域ごとの課題や特性を踏まえ、町内を2つの区域に区分し、それぞれの地域の目的を設定する。

○人口集中地域

鉄道及びバス交通などを身近に利用することができ、鉄道駅の乗継拠点、及び通院や買い物などの日常生活に不可欠な生活利便施設が立地する地域とする。また、この地域に住む住民ニーズに応えることを目的とする公共交通とする。

○集落散在地域

人口集中地域に隣接する地域とし、高齢者などのおでかけに必要な人口集中地域への移動手段の確保を優先することを目的とする公共交通とする。

(2) 人口集中地域における公共交通のあり方

魅力的な公共交通乗継拠点をつくる公共交通を実現する

公共交通乗継拠点（鉄道駅、公共施設及び生活利便施設が立地する拠点）は、まちづくりの拠点であると同時に住民の生活活動拠点でもあります。また、町域内外への移動も容易にするため、利用者にとってわかりやすく、使いやすく、また鉄道との乗り継ぎもスムーズにすることで、魅力的なまちづくりの拠点の形成を目指します。

日常生活で頼りになる公共交通を実現する

日々の通勤、通学、通院及び買い物などの暮らしを支える身近な公共交通として、バス交通の利便性を向上させる。そのためにバス利用者が使用しやすい路線、ダイヤ等を検討し、日常生活の利便性を向上させる「基本路線」を育成し、公共交通乗継拠点とのアクセスの円滑化を図り、日々の暮らしに欠かせない公共交通網を目指します。

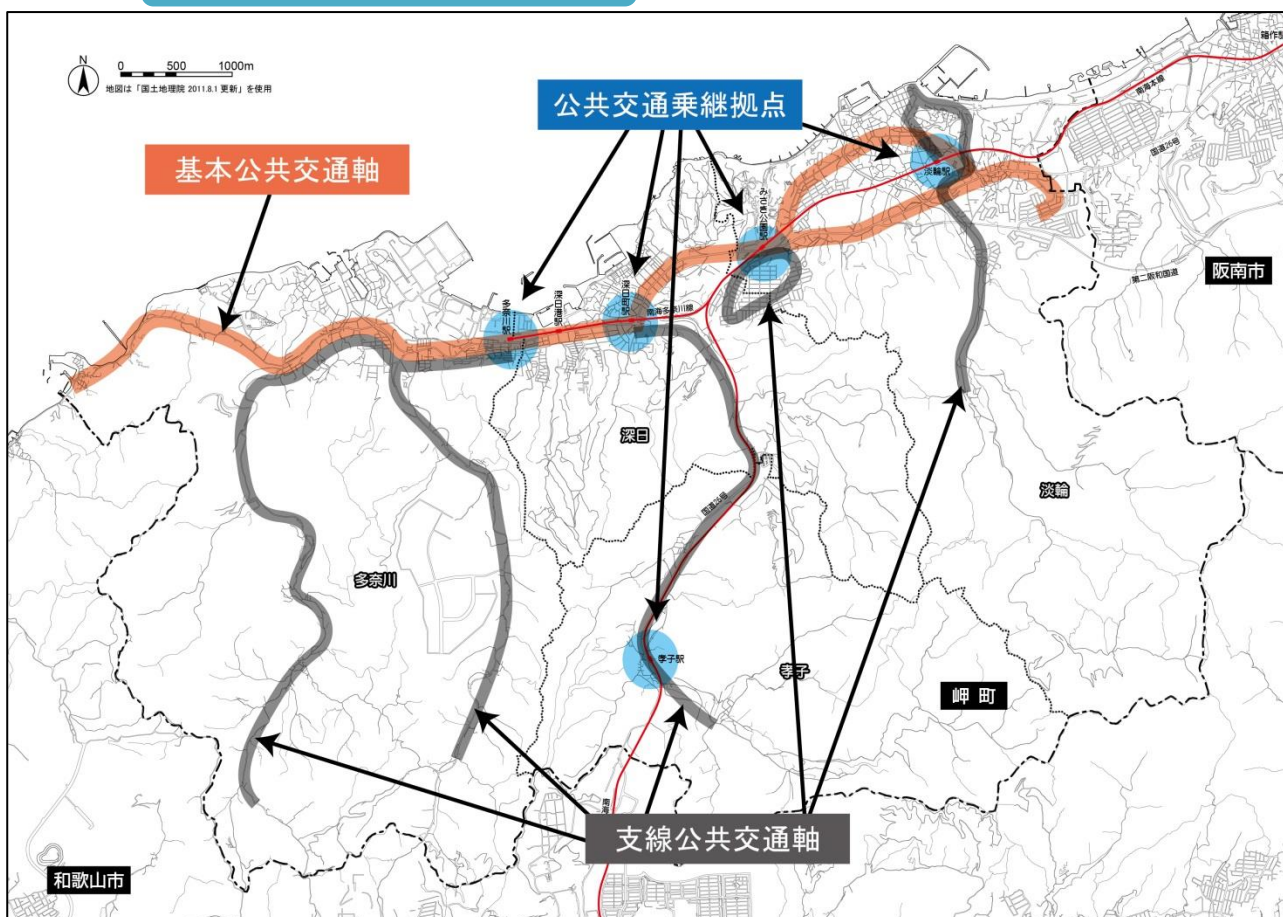
(3) 集落散在地域における公共交通のあり方

安全・安心な暮らしを支える公共交通を実現する

集落の散在によりバス交通への需要に的確に対応できていない地域においては、住民の移動手段は自動車为主体となり、自動車の運転ができない方々の移動手段は限られ、日々の暮らしに必要な活動が制限されています。

このために、交通事業者、住民、事業者及び行政の連携により、地域の特性を生かした公共交通の確保を目指し、通院や買い物などの暮らしに不可欠な交通手段、及び基本路線に乗継する交通手段を確保することにより、安全に安心して暮し続けられる地域づくりを支える公共交通網を目指します。

目指す公共交通体系のイメージ



3. 具体的施策と目標値

(1) 将来目標を実現するための具体的施策

施策1 各地域の実態に配慮しつつ公平で誰もが利用できるバス運行を実施します

- ア. 現行のバス事業者の代わり町が運行する市町村運営有償運行バスは、誰もが様々な目的（通勤・通学、通院・買物など）に利用できるコミュニティバスとして運行します。
- イ. 利用実態を踏まえた効率的な運行サービス水準（運行日数、便数）を設定するとともに、各地域の運行サービス水準を可能な範囲内で平準化します。

施策2 運行を持続できるように効率的なバス運行と継続的な改善を実施します

- ア. 隣接市町へ移動するための主要な交通機関である南海電鉄との連携を維持します。
- イ. 実証運行時に運行基準（路線維持のためのルール、評価基準など）を定め、利用状況や住民意向に基づく運行改善を継続的に実施して路線維持に努めます。
- ウ. 受益者負担の原則、並びに将来にわたり持続可能な交通手段とするために、利用者への応分の負担内容を検討します。

施策3 利用者ニーズに応じた利便性の向上と利用促進策を展開します

- ア. 南海電鉄及び新たな市町村運営有償運行に係る路線と競合しない範囲で、各地域の交通空白地域内を運行する「乗継支線バス」を運行します。
- イ. 住民に「利用してみよう、外出しよう。」とさせていただく「無料運行サービスの提供」を実施します。

施策4 地域自らが地域公共交通を守り育む環境づくりを支援します

- ア. これまでの公共交通の利用促進に向けた啓発活動の充実を図ります。
- イ. 地域の公共交通を守るために住民が地域の公共交通を自らの力で維持し育てていく「意識の醸成」を支援します。

(2) 目標指標

ア. 1便あたりの利用者数

町が運行するコミュニティバスを利用する1便あたりの人数を目標値とし、利便性の向上を図るとともに、路線の見直しや運行内容の合理化・効率化により、乗合による利用増進を目指します。

なお、目標値を長期間にわたり下回る路線については、廃止を含めた見直しを検討することとします。

【バス利用者平均値(1便あたり)】

現行(平成26年度)		目標値(平成32年度)	
基本路線(望海坂—小島)	8人/便	10人/便	(現在の2割増)
支線(孝子)	1人/便	2人/便	(現在の倍増)
同(西畑)	1人/便	2人/便	同上
同(東畑)	1人/便	2人/便	同上
同(淡輪畑)	1人/便	2人/便	同上

(注) 1便当たりの利用者数は、年間バス利用者数を年間全便数で除して算出
平成26年度の基本路線の1便あたり

年間バス利用者数÷年間運行便数=125,604人÷15,680便=8.0人/便

平成26年度の支線の1便あたり

年間バス利用者数÷年間運行便数=8,094人÷7,190便=1.1人/便

イ. 公共交通に対する満足度

定期的実施を予定する住民意識調査における公共交通の利便性に対する満足・不満の回答割合を目標値とし、この満足度が増すなど利用者に町民に満足してもらえる公共交通環境の実現を目指します。

(3) 地域公共交通に対する事業評価の実施

持続可能な地域公共交通の確立に向けて、その事業性を評価し、事業の継続性や利用者ニーズに応じた改善を行うため、岬町地域公共交通の評価(PDCAサイクルによる評価^(注))を実施します。

(注) PDCAサイクルによる評価とは

事業計画(PLAN)は普遍のものではなく、実行に移し(DO)、結果・成果を評価し(CHECK)、改善・改良を加え(ACTION)、次の計画(PLAN)へとつなげる事業評価の手法をいう。

Ⅶ. コミュニティバス運行の見直し

1. 運行内容見直しの方針

(1) 新たな市町村運営有償運送の導入

【法令の考え方】

道路上で旅客輸送する行為は「道路運送法（以下「法」という。）」により規定されており、有償で旅客を乗せて運行を行うことは、国土交通大臣の許可が必要となる。

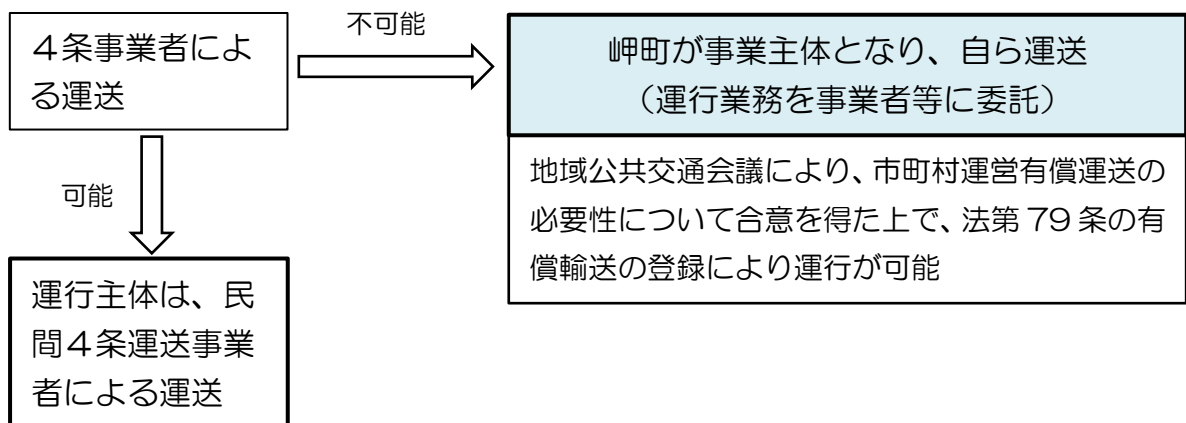
一般に安全性確保の観点から、法第4条で規定される一般乗合旅客自動車運送事業者（「4条事業者」という。）による運行が望ましいが、これに対応できない場合は法第78条に基づく自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）により運行をおこなうことができます。

【市町村運営有償運送の必要性】

現行のコミュニティバス運行事業者（4条事業者）の撤退により、本町の大半が「交通空白区域」となることから、新たな4条事業者によるバス運行の継続を検討したが、運行を希望する事業者がない状況にあります。しかし、地域住民の重要な移動手段として定着しているバス交通は、今後も必要と考えるため、本町が運行主体となり、市町村運営有償運送を行うこととします。

ただし、安全運行の確保の観点から、バス運行管理及び車両整備管理を4条事業者などの専門事業者に委託します。

【運行主体の設定の考え方】



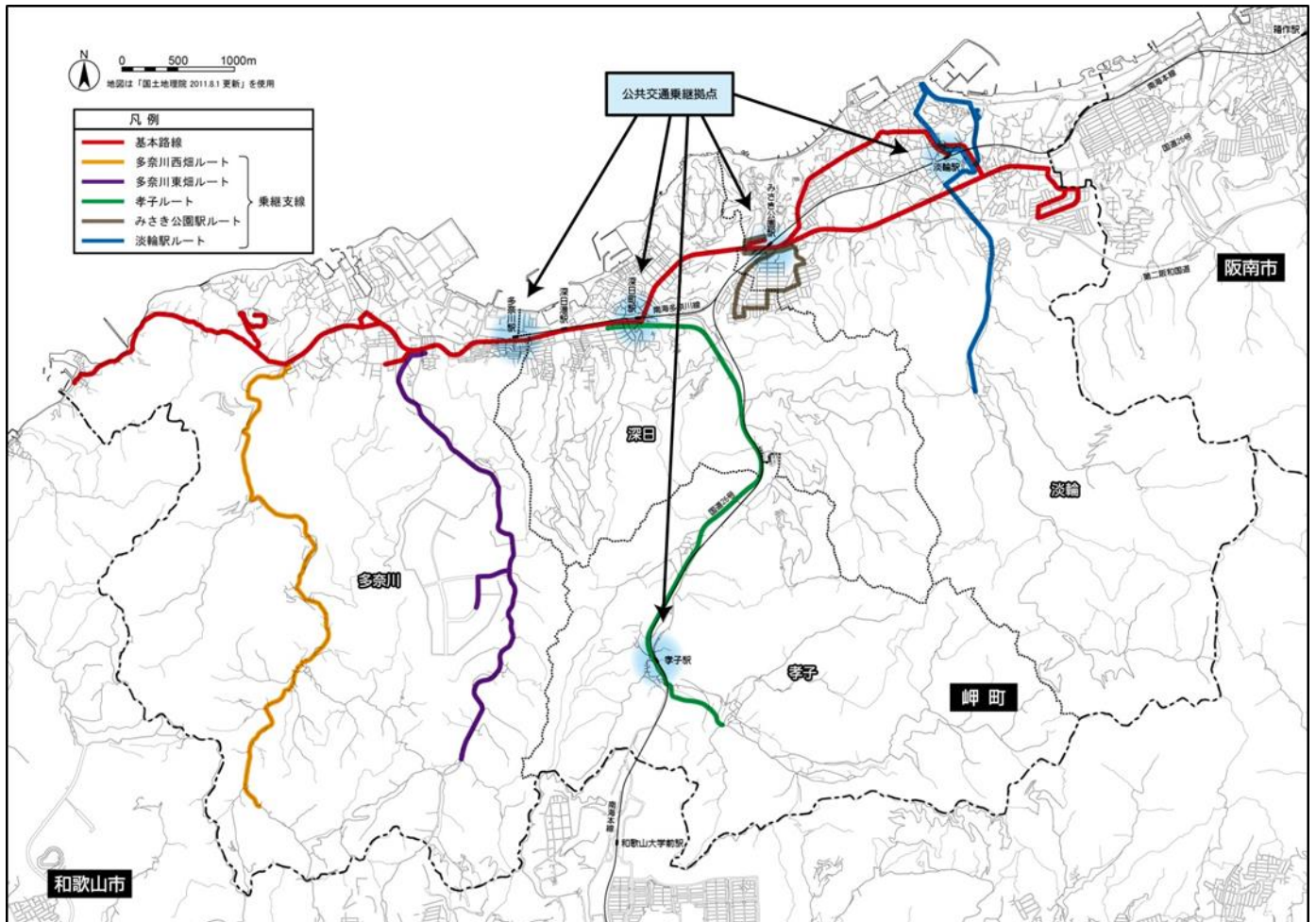
(2) 運送しようとする旅客の範囲

市町村運営有償運送にて運送する旅客の範囲は、岬町に在住する住民及びその親族、岬町に日常の用務を有する者又はその他町長が認めた岬町への来訪者等とします。

(3) 新たな運行路線の設定

人口集中地域における住民が通勤、通学、通院、買い物などの目的で町内外への移動、来訪者等の移動の円滑化を図るため、基本公共交通軸（以下「基本路線」という。）及び集落散在地域の住民が日常生活に必要な移動手段として、また基本路線に乗り継ぐための支線公共交通軸（以下「乗継支線」という。）の運行路線を設定します。

【新たな運行路線の設定】



2. 基本路線の運行計画

「新たな地域公共交通の基本方針」に基づき、基本路線の運行計画を以下のように設定します。

(1) バス停留所

バス停留所は、現行のバス停留所位置を基本とする。ただし、地域の実態及び住民のニーズを踏まえ、バス停留所位置及び名称について当該自治区等と協議し、新たに次のバス停留所を設置し、既設のバス停留所の名称等を変更する。

(新設バス停留所) 望海坂1丁目西

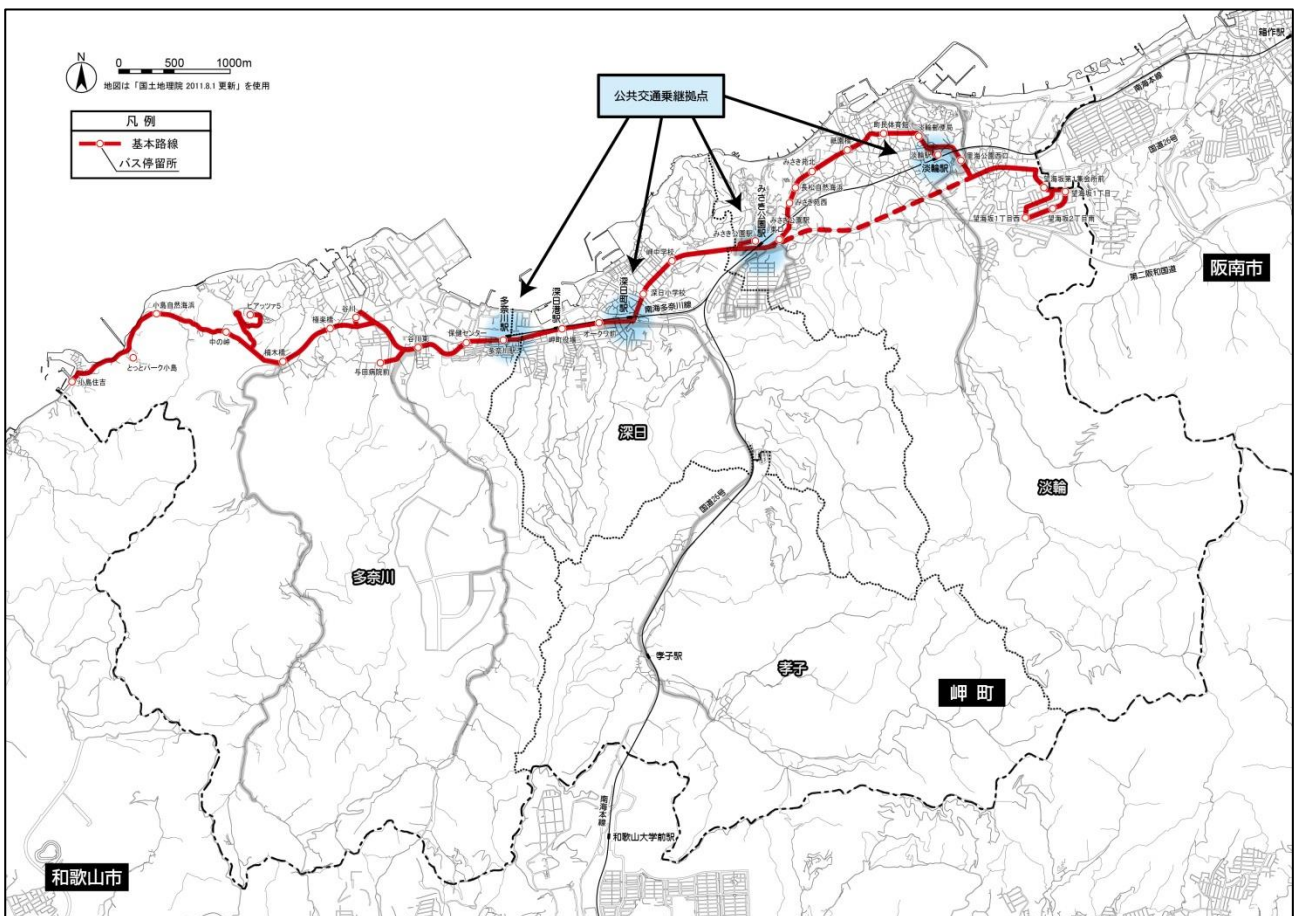
(名称変更) さら池前→望海坂第1集会所前

望海坂→望海坂1丁目

望海坂南→望海坂2丁目南

(停車路線の変更) 宇度墓古墳停留所を基本路線から乗継支線淡輪駅ルート
の停留所に変更

【バス停留所の位置】



(2) 運行日

病院、商店、銀行などの生活利便施設、公共施設などの開所日、また主な乗継拠点となる南海電鉄の運行ダイヤとの整合性を考慮し、できる限り利用者の利便性を確保する運行を基本とします。

毎日運行を基本とする。ただし、土・日・祝日及び年末年始は、休日ダイヤとして運行する。

(3) 運行時間・運行頻度

買い物・通院・通学・通勤などの日常生活での利用を目的にし、朝から夜までの路線定期運行を基本とします。

【運行時間】

- ・運行時間帯は、午前6時台から午後8時台までを基本として運行する。

【運行頻度】

- ・月曜日から金曜日までの平日ダイヤは1時間に1便を基本に運行する。ただし、利用者ニーズ（通勤・通学時間帯など）を踏まえ、増便した運行とする。

【運行本数】

小島→望海坂：平日20便 休日9便

望海坂→小島：平日20便 休日10便

(4) 運賃

運賃は、現行の運賃体系を基本とします。

- ・運賃は、大人及び小児とも100円均一とする。ただし、6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする。また、「身体障害者手帳」、「精神障害者保健福祉手帳」及び「療育手帳」（以下「障害者手帳等」という。）を乗車の際に提示した者及びその者の介護者についても、無料とする。
- ・回数使用券の種類及びその取扱いについては、原則として現行どおりとする。

(5) 運行車両・使用台数

運行ルートには、幅員の狭い道路も運行することから、現行の赤バス車両程度の中型マイクロバスとします。ただし、平日の昼間及び休日の運行では、バス利用実態を踏まえ、主にワゴン車に切り替えて運行します。

- ・運行車両：小型マイクロバス（定員29人）及びワゴン車（定員14人）
- ・使用台数：運行時間及び運行頻度を踏まえ、最大4台により運行する。

(6) 運行主体

前記(1)に記載のとおり、新たな市町村運営有償運送を導入します。

岬町が事業主体となり運行する。ただし、運行管理及び車両整備管理業務を4条事業者などの専門事業者に委託する。

(7) 今後の運行計画に係る課題について

- バス利用の利便性の向上などを図るため、バス停留所の利用状況や住民ニーズを考慮し、バス停留所の新設及び廃止を検討します。
- バス停留所間の距離が長い区間において、旅客から要求があった場合に乗降する「フリー乗降制度」について、道路管理者及び警察と協議し、導入を検討します。
- 年末年始における運行について、バス利用状況などから年末年始ダイヤの新設や運休も視野に入れた運行方法を検討します。
- 運賃については、バス運行を将来にわたり持続可能な交通手段として維持するため、受益者負担の原則を考慮のうえ、負担内容等について検討します。

3. 乗継支線の運行計画

「新たな地域公共交通の基本方針」に基づき、乗継支線の運行計画を以下のように設定します。

なお、この4支線のうち「淡輪畑ルート」については、運行距離が長く、時間を要するため、また、公共交通乗継拠点での基本路線への乗継の利便性を高めるため、同ルートを「淡輪駅ルート」と「みさき公園駅ルート」に分離します。

(1) 停留所

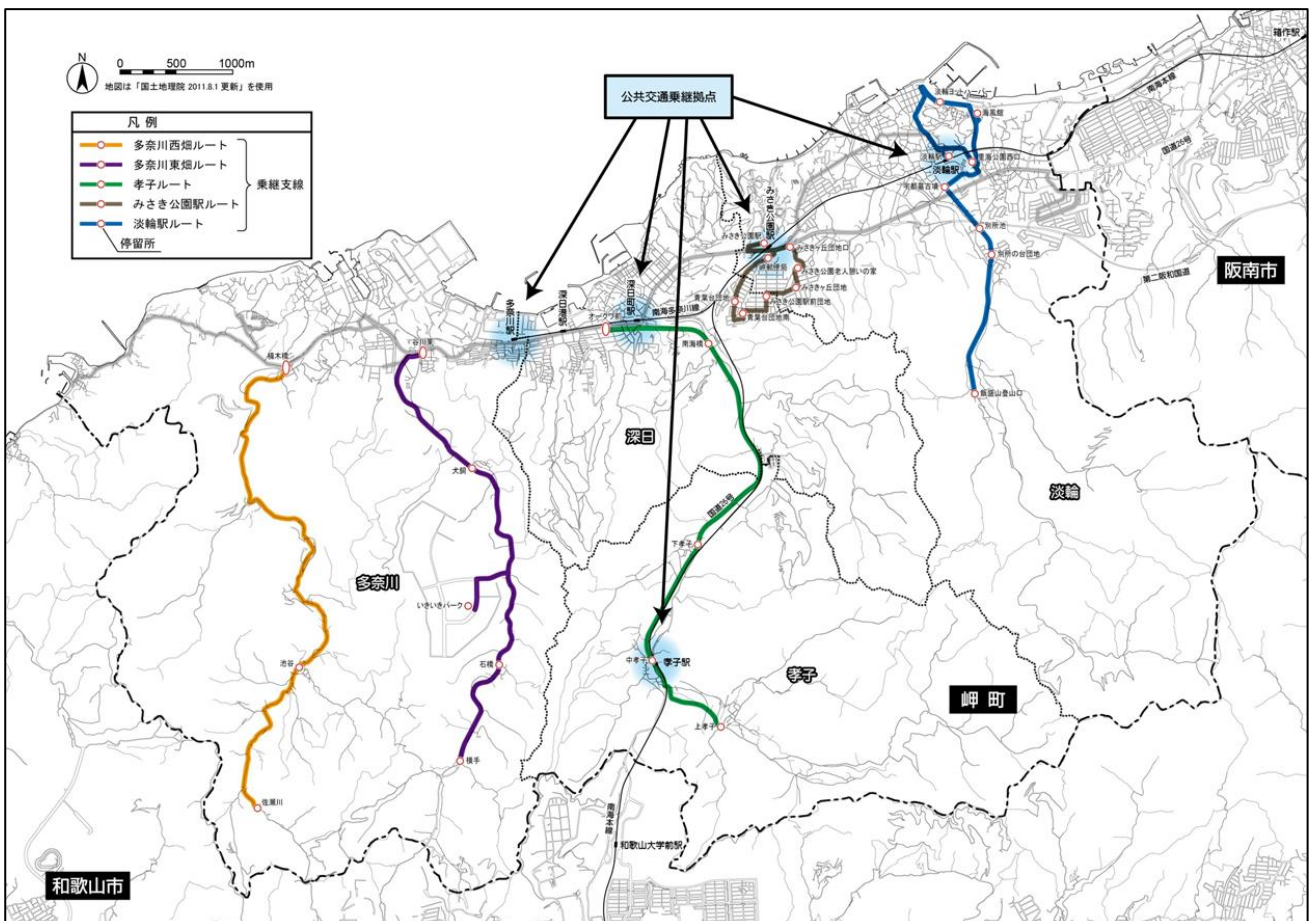
乗継支線は、基本路線への乗り継ぎを基本として、公共交通乗継拠点までの区間を運行するため、停留所は、現行のバス停留所位置とする。ただし、地域の実態及び住民のニーズを踏まえ、停留所位置並びに名称について当該自治区等と協議し、新たに次のバス停留所を設置する。また、現行の淡輪畑ルートの分割に伴い、次の停留所を廃止する。

新設停留所 淡輪駅ルート 淡輪ヨットハーバー

多奈川東畑ルート いきいきパーク

廃止停留所 淡輪畑ルート 西陵古墳、西小山古墳、さくら会館前
淡輪 11 区東口

【停留所の位置】



(2) 運行日

病院、商店、銀行などの生活利便施設、公共施設などの開所日、また基本路線への乗継拠点となる主な南海電鉄の運行ダイヤとの整合性を考慮し、できる限り利用者の利便性を確保する運行を基本とします。

毎日運行を基本とする。ただし、土・日・祝日及び年末年始は、休日ダイヤとして運行する。

(3) 運行時間・運行頻度

買い物・通院、鉄道への乗継などの日常生活に必要な利用目的を基本路線の乗り継ぎを通して確保することにし、朝から夕方までの路線定期運行を基本とします。

なお、当初に検討した「デマンド型運行」については、運行方式のメリット・デメリット等を更に検討を要するため、当分の間、この導入を見送ります。

【運行時間】

- ・運行時間帯は、午前8時台から午後5時台までを基本として、基本路線への乗り継ぎを考慮した路線定期運行する。

【運行頻度】

- ・月曜日から金曜日までの平日ダイヤは2時間に1本を基本に運行する。ただし、利用者ニーズを踏まえ、増便した運行とする。

【運行本数】

多奈川西畑ルート：平日4往復（8本） 休日2往復（4本）

多奈川東畑ルート：平日4往復（8本） 休日2往復（4本）

孝子ルート：平日4往復（8本） 休日2往復（4本）

みさき公園駅ルート：平日6往復（12本） 休日3往復（6本）

淡輪駅ルート：平日6往復（12本） 休日3往復（6本）

(4) 運賃

公共交通の目的などから、各地域でのバス運行サービス水準は、可能な範囲内での平準化を目指しますが、新たなバス運行の見直しにおいても、基本路線と乗継支線の運行サービス水準には格差（運行ルート、運行本数及び運行時間など）が生じることになり、この運行サービス水準の平準化が更に進捗するまでの当分の間、この地域格差などを考慮して無料とする。

運賃は、当分の間無料とする。

(5) 運行車両・使用台数

運行ルートには、道路幅員が非常に狭い箇所があること及び利用者人数実績などから、ワンボックス型乗用車とします。

- ・運行車両：定員9人のワンボックス型乗用車
- ・使用台数：2台

(6) 運行主体

現行の赤バス支線運行区域の利用状況から、乗合タクシー（定員11人未満の自動車で行）での対応が可能と考えられるため、今後の乗継支線運行については、本町が運行主体となる市町村運営有償運送に代わり、現在本町内を運行するタクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）に依頼することが適切であります。

しかし、この乗継支線運行に係る経費等の町財政負担軽減額の比較検討を踏まえ、当分の間、安全運行を図りながら本町による運行を行います。

岬町による運行とする。

(7) 今後の運行計画に係る課題について

- バス利用の利便性の向上などを図るため、バス停留所の利用状況や住民ニーズを考慮し、バス停留所の新設及び廃止を検討します。
- 年末年始における運行について、バス利用状況などから年末年始ダイヤの新設や運休も視野に入れた運行方法を検討します。
- 運賃については、バス運行を将来にわたり持続可能な交通手段として維持するため、無償運行から有償運行への転換並びに負担内容等について検討します。
- みさき公園駅ルートにおいては、今後設置予定の「道の駅みさき」との接続を検討します。
- 無償運行は、基本路線と同様に、地域公共交通を守り育てる支援策を検討します。

4. 実証運行の実施

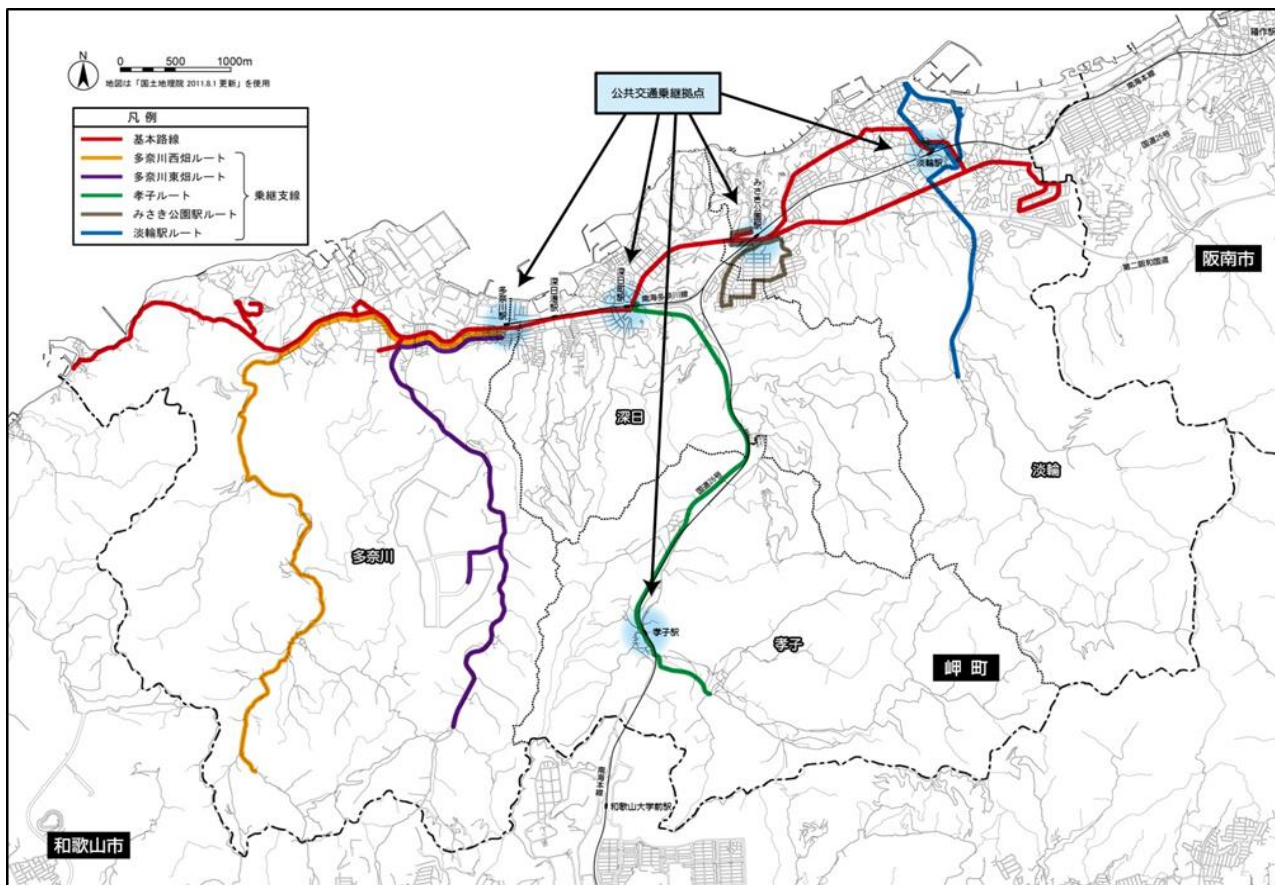
現行のコミュニティバス路線の廃止により、平成28年度から運行する「新たなバス運行計画」は、地域の特性、住民ニーズの内容、町の財政負担の状況などを考慮した運行内容としています。

しかし、利用者などから新たなバス運行に係る様々な意見等が寄せられるため、平成28年度中の運行は「実証運行期間」と位置付け、この期間中に利用者の意見等を可能な限り反映した「公共交通運行計画」（改訂版）として修正することが必要であることから、今後、地域公共交通会議において、こうした見直し内容について審議のうえ、本計画の改善を図ることとします。

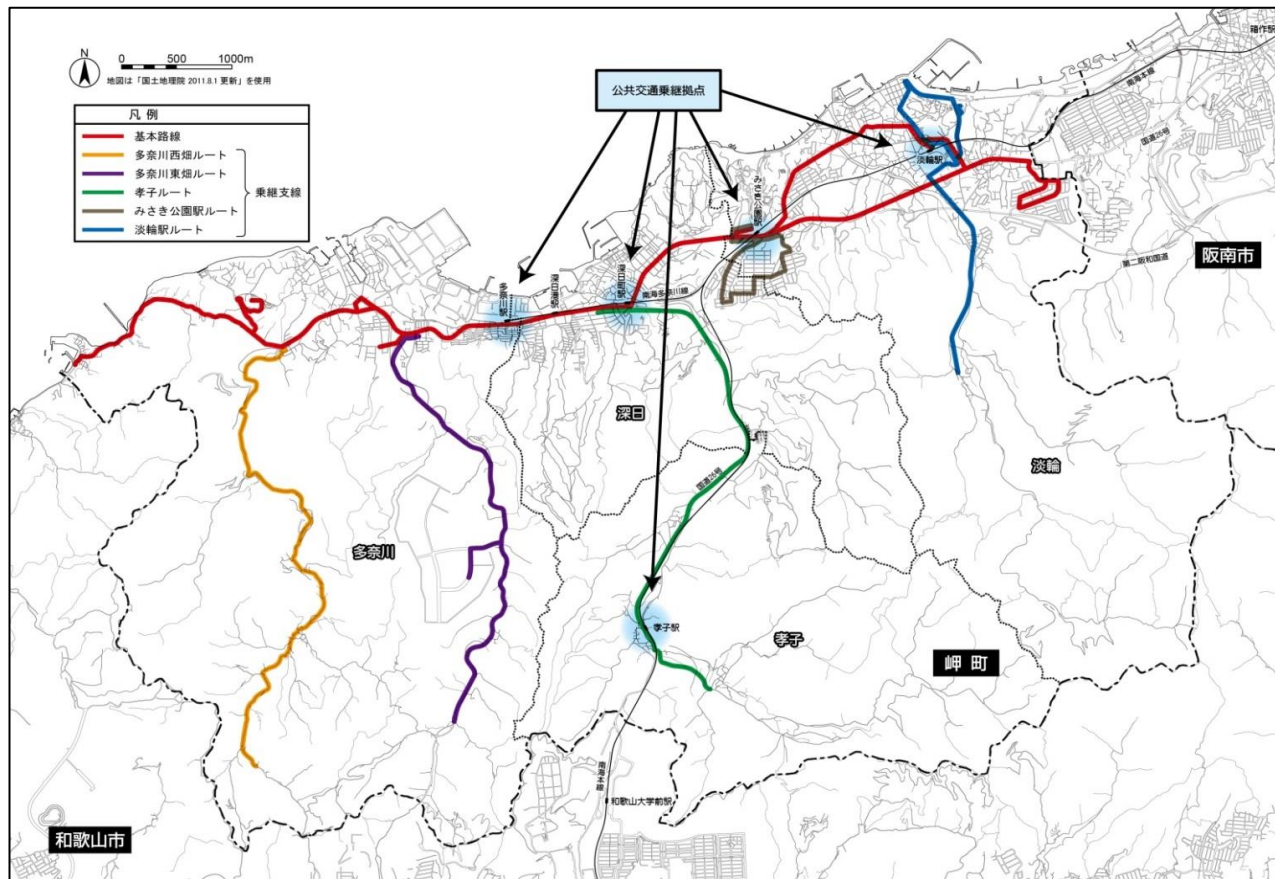
新たな運行路線の設定における路線図 (正誤図)

【基本計画P 3 2 掲載図 新たな運行路線の設定】

(修正前)



(修正後)



平成27年度第3回地域公共交通会議に提案した、岬町地域公共交通基本計画（案）34ページ中に記載の

（4）運賃に係る囲み内の表記について

【現行表記】

（4）運賃

運賃は、現行の運賃体系を基本とします。

運賃は、大人及び小児とも100円均一とする。ただし、6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする。

【追記後】

（4）運賃

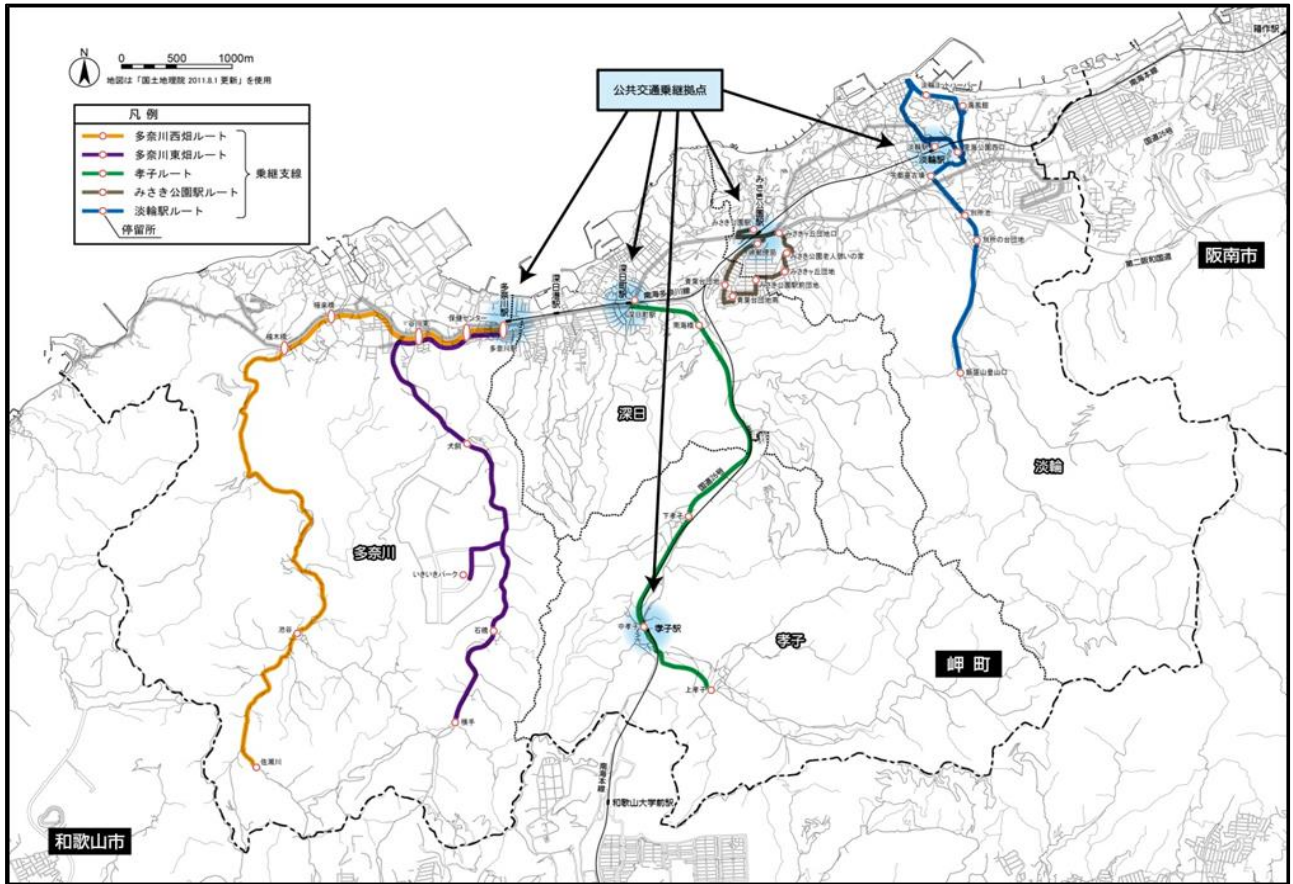
運賃は、現行の運賃体系を基本とします。

- 運賃は、大人及び小児とも100円均一とする。ただし、6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする。また、「身体障害者手帳」、「精神障害者保健福祉手帳」及び「療育手帳」（以下「障害者手帳等」という。）を乗車の際に提示した者及びその者の介護者についても、無料とする。
- 回数使用券の種類及びその取扱いについては、原則として現行どおりとする。

乗継支線の運行路線図とバス停留所の位置 (正誤図)

【基本計画P36掲載図 停留所の位置】

(修正前)



(修正後)

