

ふれあいバスの現状と課題

目 次

ふれあいバスの導入の目的と運行概要	1
ふれあいバス利用者数の推移	2
ふれあいバスの輸送収入額と収支率の推移	3
県内他市町との比較	4
ふれあいバスの運行所要時間	5
ふれあいバスと路線バス(阪急バス)の運行ルート	6
【参考】主要地方道川西篠山線(猪名川バイパス)開通による路線バスネットワークの変化	7
猪名川町の高齢化率	8

平成22年5月27日

ふれあいバスの導入の目的と運行概要

導入の目的

- ・ 高齢者、障がい者など車を運転されない方への移動手段確保。
- ・ 交通空白地の解消（町内全域を走行）。
- ・ 公共施設へのアクセス向上、利用活性化。

運行概要

運行開始

- ・ 平成12年4月1日～
（平成13年11月22日より2台運行）

運賃

- ・ 大人：200円・小人：100円（小学生以下）を上限に利用区間に応じて料金を設定（ブロック制：150～190円）。
- ・ 「スルッとKANSAIカード」や阪急バス高齢者向け全線フリー定期券「グランドパス65」や通学定期券「阪急スクールパス」、ICカード乗車券「PiTaPaカード」・「ICOCA」も利用可能。

運賃の割引

- ・ 町内在住の70歳以上の方（「すこやかカード」の提示が必要）は無料。
- ・ 身体・知的・精神障害者の手帳所持者は無料。
- ・ ふれあいバスに乗りして1日に2つ以上の公共施設を利用する場合（3回以上バスに乗るとき）は、3回目以降の運賃が無料。

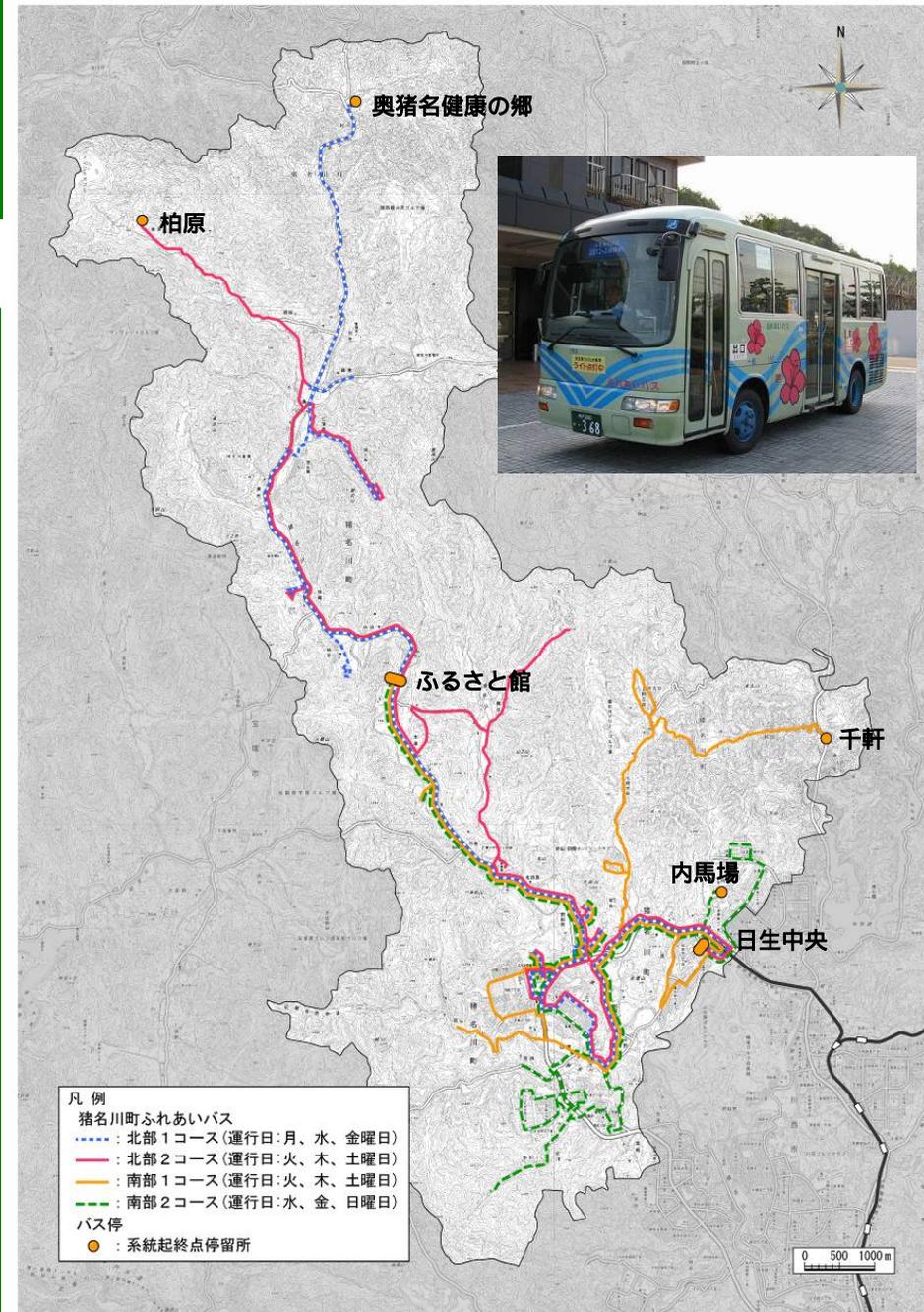
運行車両

- ・ 小型路線バス2台（定員35人、ステップリフト付）。

停留所

- ・ 停留所は町内に140カ所設置。うち阪急バスの停留所68箇所を使用。

ふれあいバスの運行ルート

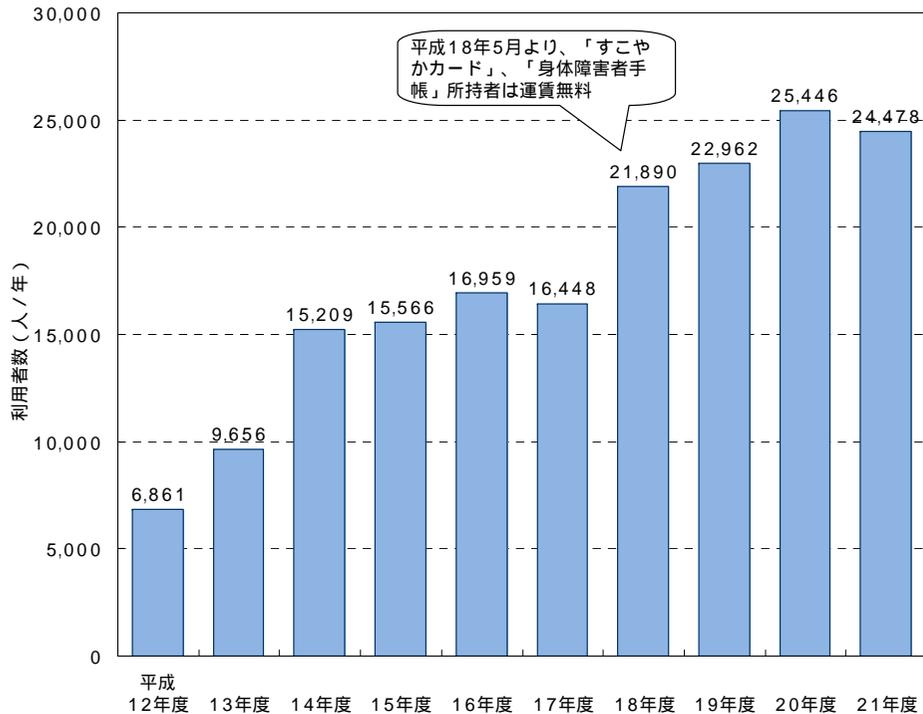


ふれあいバス利用者数の推移

現状

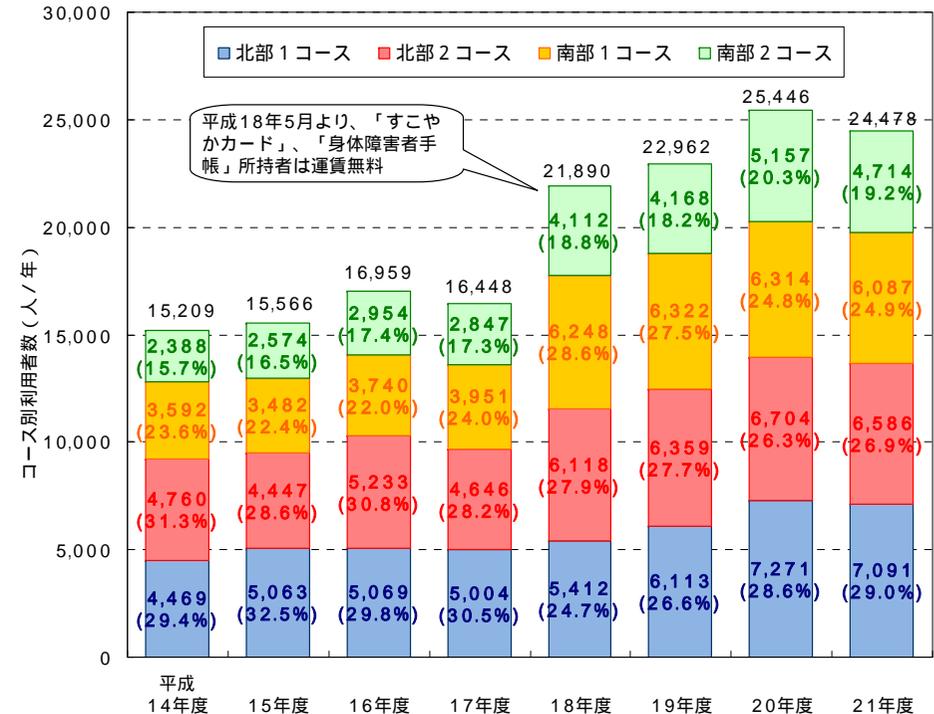
- ・ふれあいバスの利用者は、増加傾向。
- ・コース別では、町内の北部と公共施設を結ぶ北部1コースと北部2コースの利用が多く、南部2コースの利用が最も少ない。

ふれあいバスの利用者数の推移（平成12年度～平成21年度）



出典：猪名川町資料

ふれあいバスのコース別利用者数の推移（平成14年度～平成21年度）



コース別利用者数について

・データは、平成14年度以降のみ

出典：猪名川町資料

課題

➤住民ニーズ、時代に応じたPDCAによる運行見直しを図るシステムづくりについての検討。
(利用が低迷する南部コースの見直し等)

PDCAとは
計画(Plan)、実施(Do)、評価(Check)、見直し(Action)のサイクルを繰り返しながら、継続的な改善を図ろうとする考え方

すこやかカードとは
70歳以上の町民を対象に発行。すこやかカード提示により「ふれあいバス（猪名川町公共施設循環バス）」やゆうあいセンターでの一般入浴・室内プールの利用が無料をはじめとした優待事業。

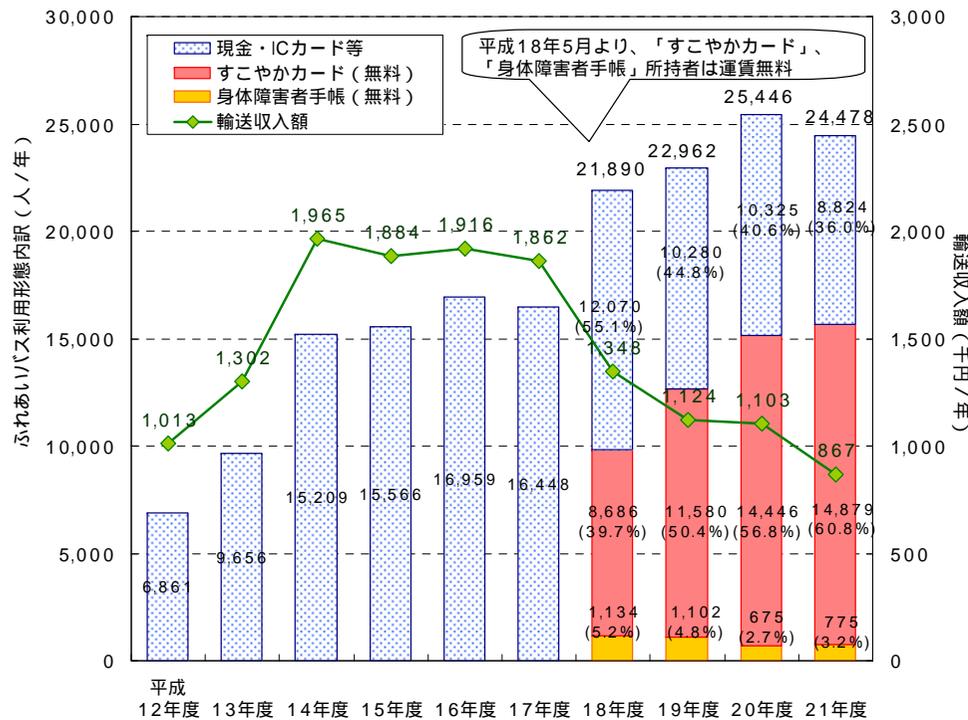


ふれあいバスの輸送収入額と収支率の推移

現状

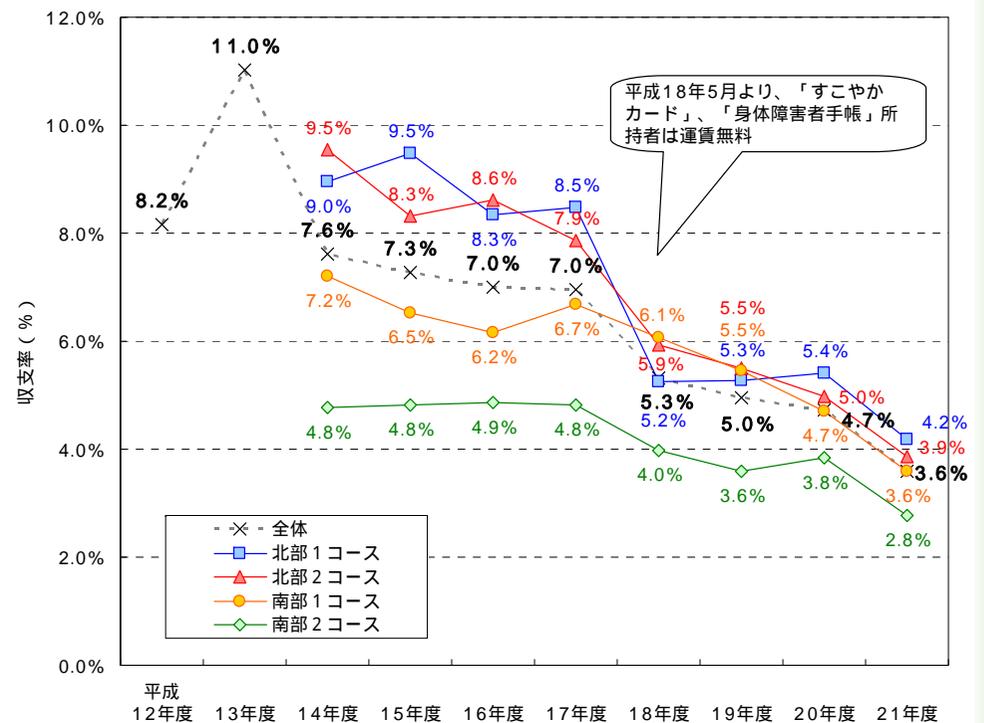
- ・ふれあいバスの利用者は増加傾向にあるが、高齢者（町内在住の70歳以上）と障がい者の運賃無料化により、収入はピーク時の約4割に低下。また、現金等有料での利用者は、全利用者の約4割度止まり。
- ・収支率は、年々減少傾向。利用者が少ない南部2コースの収支率が平成21年度で約2.8%と最も低い。

ふれあいバスの利用形態内訳と輸送収入額の推移（平成12年度～平成21年度）



出典：猪名川町資料

ふれあいバスの収支率の推移（平成12年度～平成21年度）



収支率について

- ・各年度の運行経費に対する収入額の割合（収支率 = 収入額 / 運行経費）
- コース別収支率について
 - ・データは、平成14年度以降のみ
 - ・コース別収入額は、各年度のコース別利用者割合から収入額を算定
 - ・コース別運行経費は、各年度の全体運行経費の1/4と想定（各コースの運行所要時間に大きな差がないため）

出典：猪名川町資料

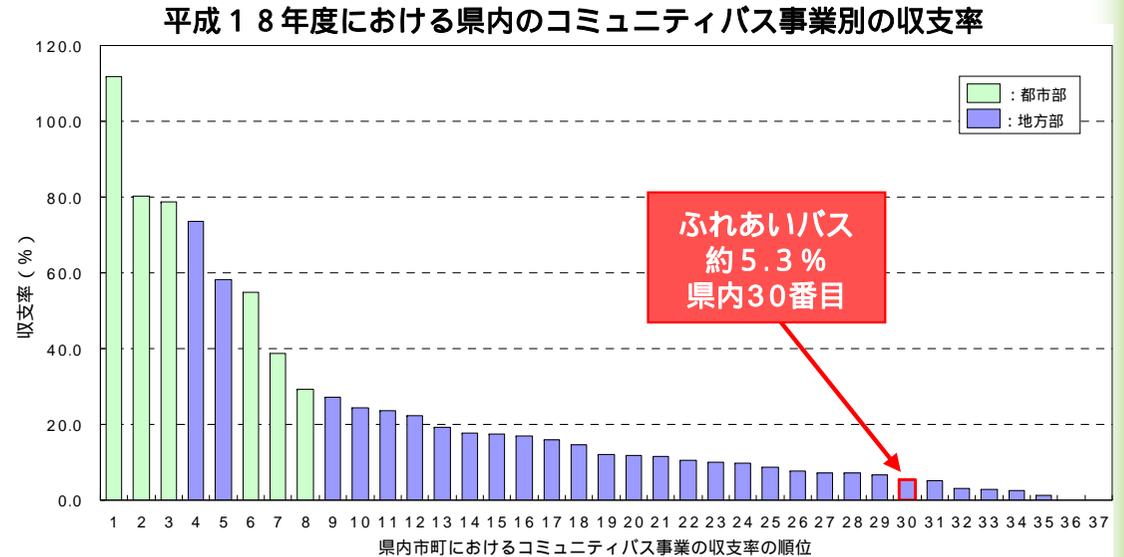
課題

➤ふれあいバスを持続可能な交通システムとするための料金負担や財政負担のあり方についての検討。

県内他市町との比較

収支率

- ・平成18年度におけるふれあいバスの収支率は、県内37のコミュニティバス事業中、30番目で低い。
- ・地方部の事業33や事業36の収支率が約60～70%となっているが、人件費をボランティアで賄うなど経費を極端に抑えているためである。



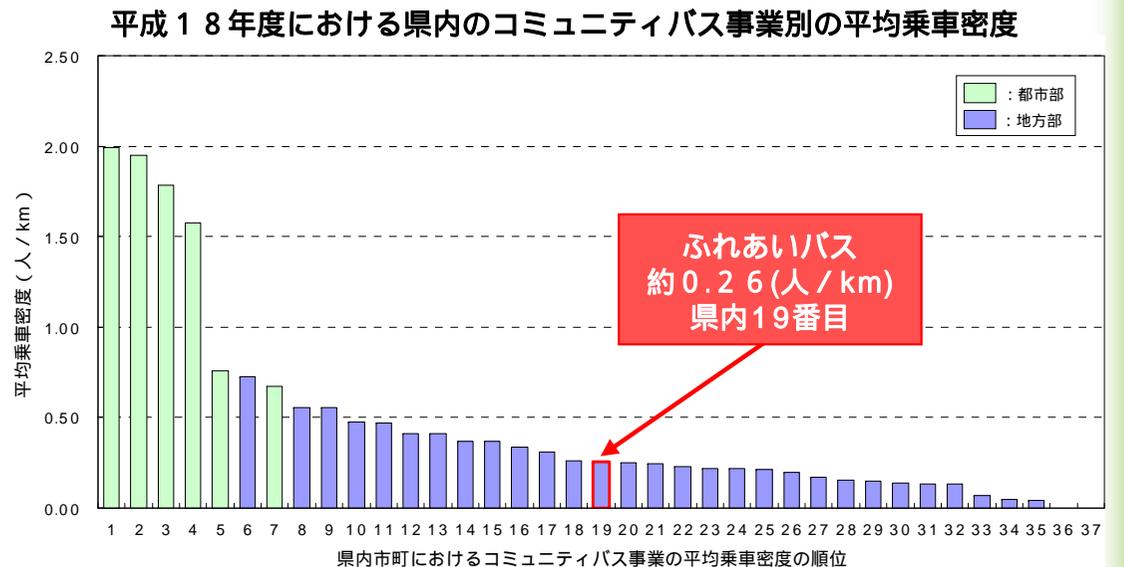
事業14、事業34は無償運行
 出典：少子高齢社会における公共交通のあり方報告書
 （平成20年2月 県民局長会県土整備部会）
 猪名川町資料（ふれあいバスの収支率のみ）

平均乗車密度

- ・平成18年度におけるふれあいバスの平均乗車密度は、県内37のコミュニティバス事業中、19番目で低い。
- ・県内の都市部では、利用者が多く路線延長が短いために、比較的多くなっている。

平均乗車密度

起点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数
 （平均乗車密度 = 年間利用者数 / 年間運行距離）



事業21、事業22はデマンド運行のため、データなし。

少子高齢社会における公共交通のあり方報告書（平成20年2月 県民局長会県土整備部会）のデータをもとに作成

課題

➤県内でも低い収支率や平均乗車密度の向上。

ふれあいバスの運行所要時間

現状

- ・ 北部1コースの杉生新田からから日生中央までの所要時間が約96分。
路線バスの場合、同区間の所要時間が約37分
(41系統：後川～杉生新田～紫合～日生中央 利用時)
- ・ 北部2コースの柏原から日生中央までの所要時間が約94分。
路線バスの場合、同区間の所要時間が約37分
(61系統：柏原～杉生～紫合～日生中央 利用時)
- ・ 南部1コースの千軒からふるさと館までの所要時間が約100分。
- ・ 南部2コースの伏見台五丁目からふるさと館までの所要時間が約93分。

ふれあいバスの運行状況

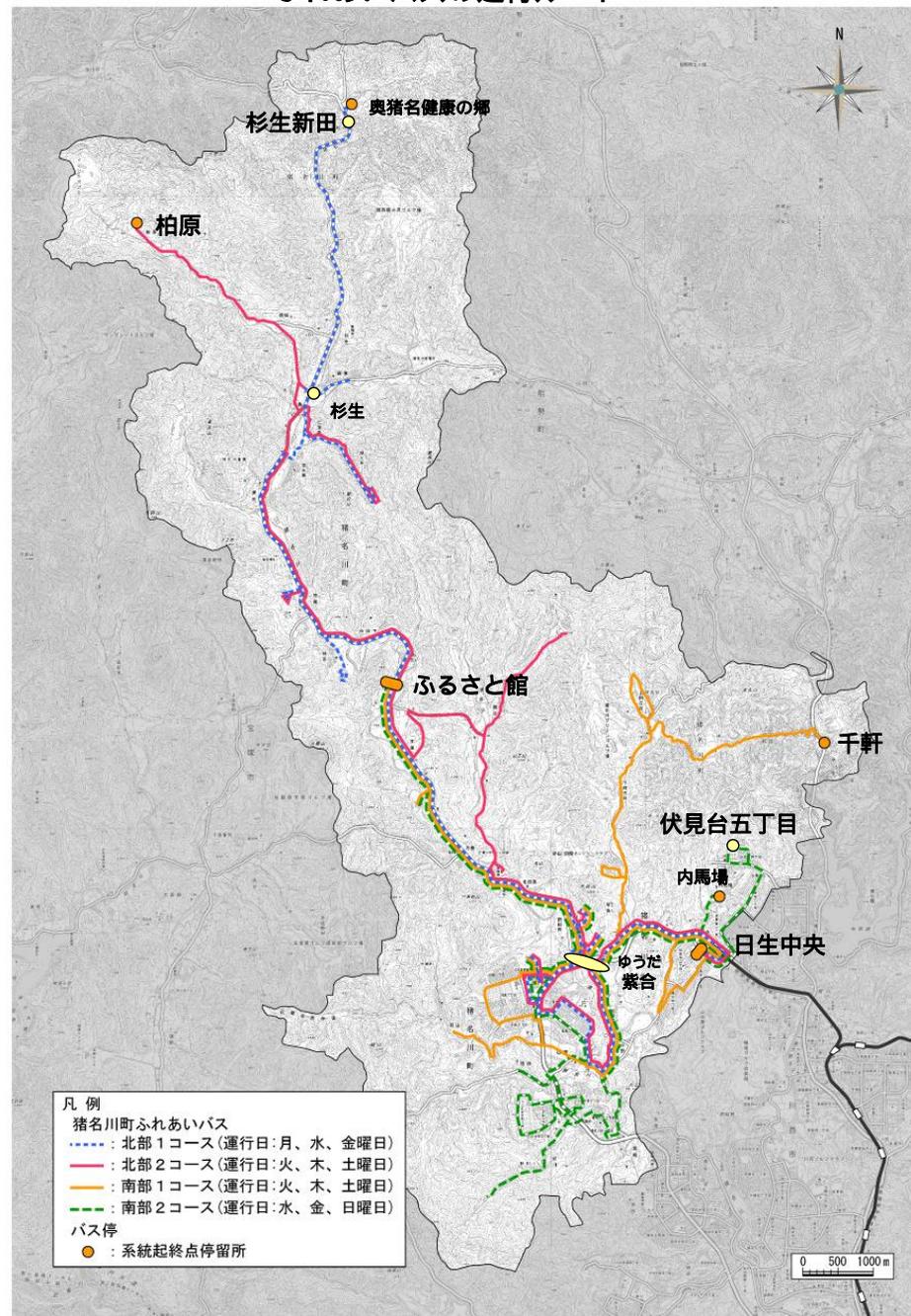
- ・ 町内の各地域を回る4コース
(北部1コース、北部2コース、南部1コース、南部2コース)
- ・ 各コース週3回運行、各運行日2便運行

課題

- 東西が最大8kmに対し、南北は約18kmで南北に長い町域で中心部が南に位置しているため、各地域から中心部等への所要時間を短縮するためのルート等の見直し検討。
- 一般的にコミュニティバスの許容乗車時間40分を満たせていないため、所要時間を短縮するためのルート等の見直し検討。

コミュニティバス・アセスメント指針(平成20年3月 兵庫県)では、運行所要時間の基準は40分以下が望ましいとされている。

ふれあいバスの運行ルート



猪名川町資料をもとに作成

ふれあいバスと路線バス(阪急バス)の運行ルート

現状

・主要地方道川西篠山線(猪名川バイパス)の開通に伴い、路線バス(阪急バス)のネットワークが充実。

路線バスの運行状況

- ・日生中央 川西バスターミナル(川西市)
紫合、パークタウン中央、つつじが丘経由
昼間1時間に概ね4本運行(両方向)
- ・日生中央 杉生 紫合、北田原経由
昼間1時間に概ね1本運行(両方向)



主要地方道川西篠山線
(パークタウン内のれんが橋より南側を望む)

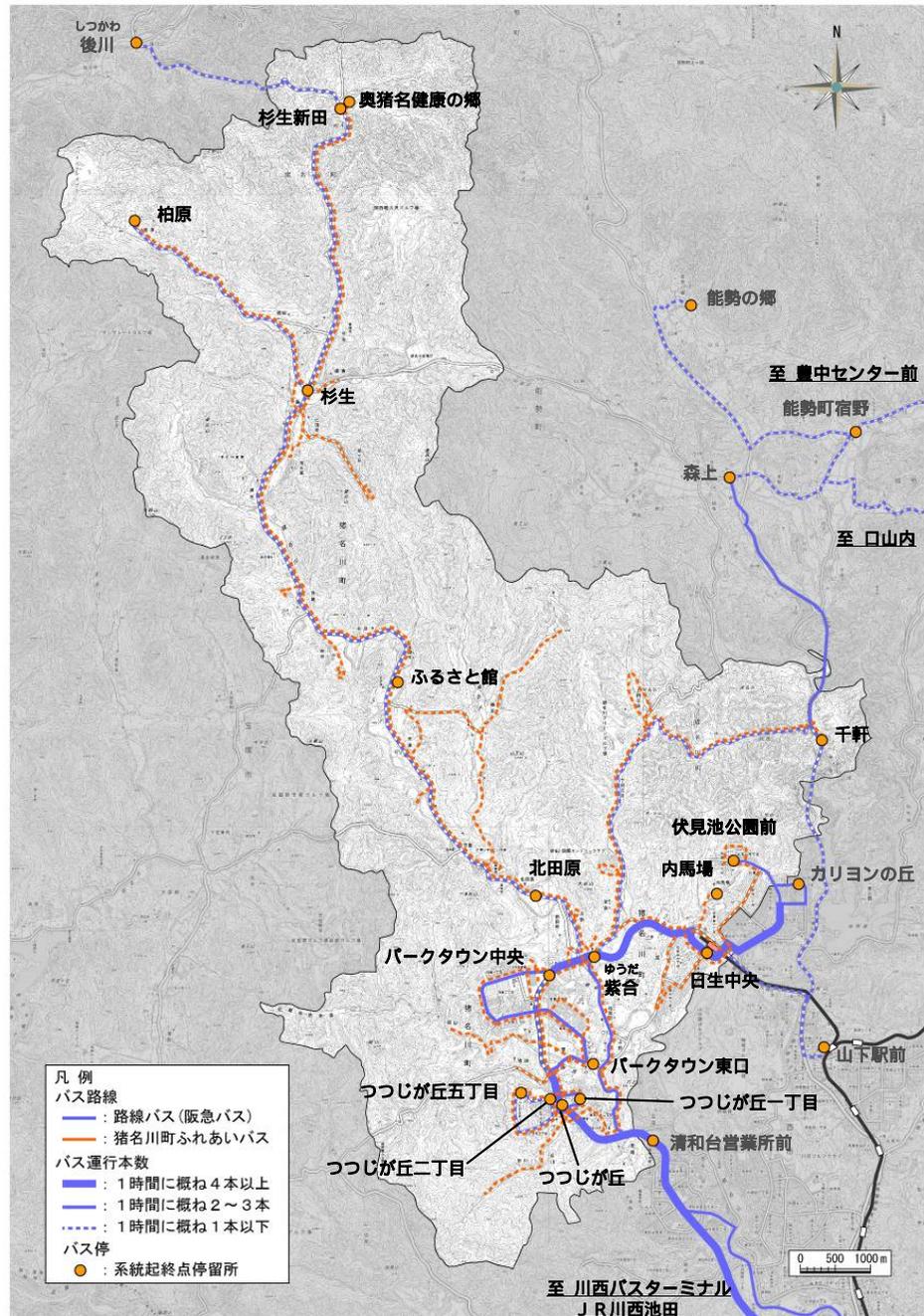
平成14年3月に主要地方道川西篠山線(猪名川バイパス)のつつじが丘～差組間が開通し、町内全線(紫合～差組間の約3.6km)が完成。

課題

➢路線バス(阪急バス)の路線と重複する町南部のふれあいバス路線の再編。

バス運行本数について
昼間(10時から16時の7時間)を対象に運行本数の平均値を算出

ふれあいバスと路線バス(阪急バス)の運行ルートと運行頻度



路線バスは、猪名川町内を運行する路線のみ表示
猪名川町資料及び阪急バス株式会社HPをもとに作成

【参考】主要地方道川西篠山線(猪名川バイパス)開通による路線バスネットワークの変化

開通前の路線バスネットワーク

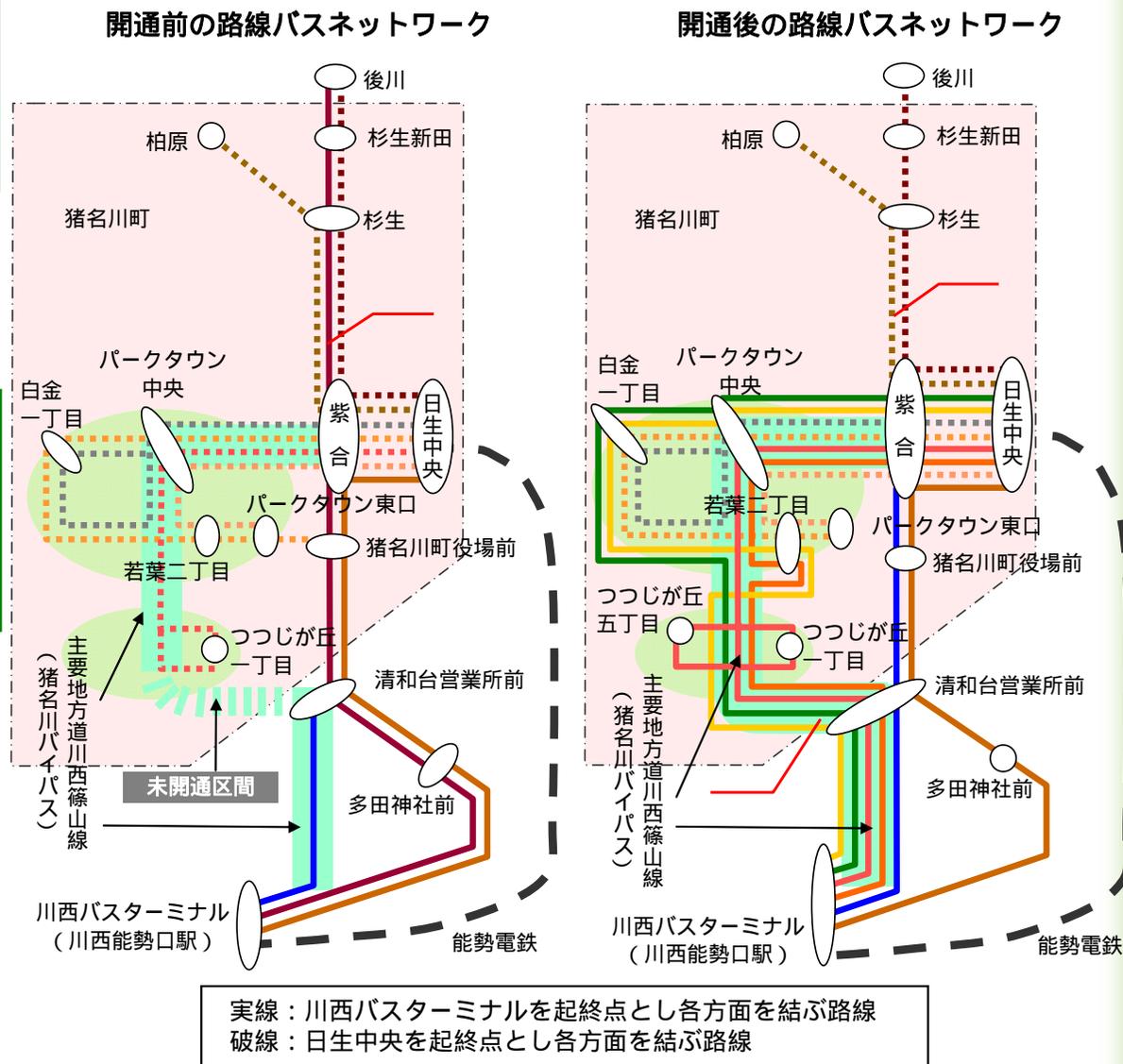
- ・猪名川町北部の杉生新田、杉生より川西バスターミナル(川西能勢口駅)方面への系統が運行されていた()。
- ・パークタウン(白金・若葉)やつつじが丘では、日生中央方面の系統のみ運行されていた。

開通後の路線バスネットワーク

- ・猪名川町北部の杉生新田、杉生からは、全て日生中央発着の系統に変更された()。
- ・パークタウン(白金・若葉)やつつじが丘では、日生中央方面に加え、川西バスターミナル方面への系統が運行された()。



柏原から日生中央へ向かう路線バス
(柏原バス停)



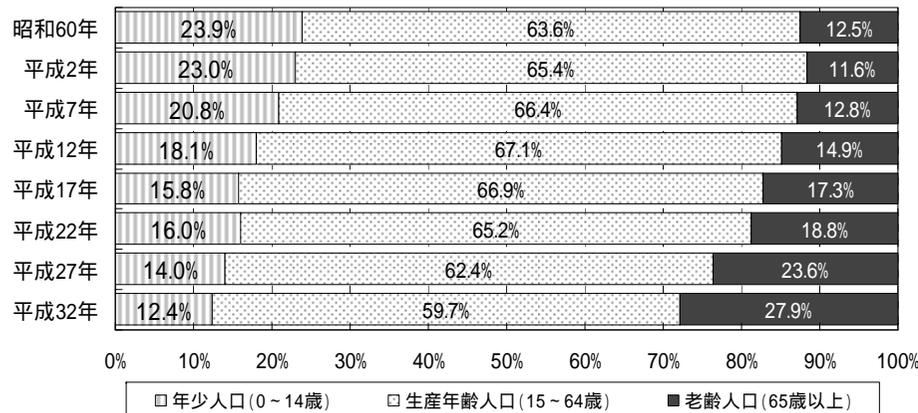
主要地方道川西篠山線(猪名川バイパス)の開通前後に変更あるいは代表する系統のみ表示
阪急バス株式会社資料をもとに作成

猪名川町の高齢化率

現状

- ・平成2年に比べて平成22年の高齢化率は約6%増加の18.8%に。
- ・町内の北部地域では、平成22年の高齢化率が25.4%と南部地域より約8%高い。

年齢階層別人口の推移と将来推計



出典：国勢調査（昭和60年～平成17年）
猪名川町推計人口（平成22年4月末）
第五次猪名川町総合計画2020（平成27年、平成32年推計値）

高齢者人口割合（65歳以上）の推移

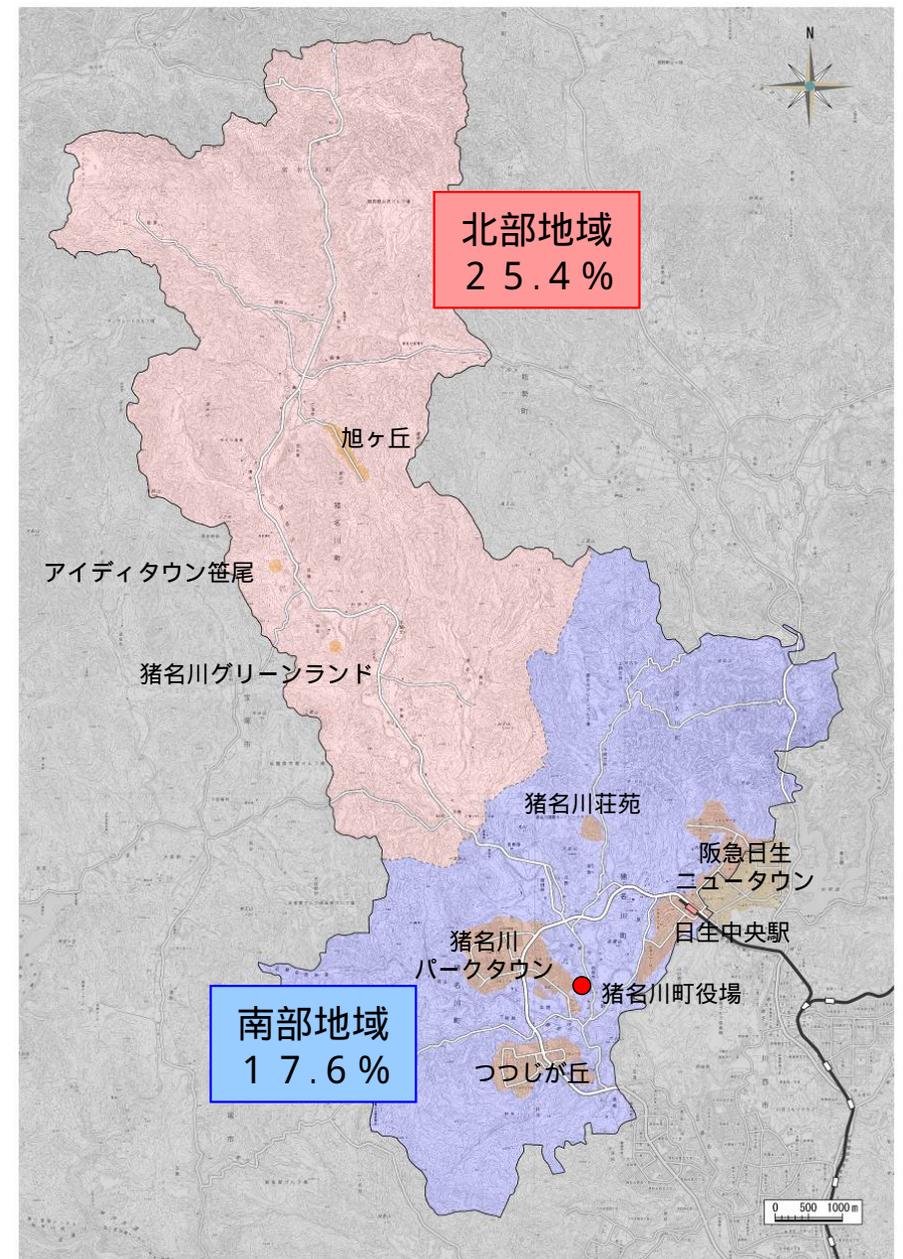
	高齢者人口割合(65歳以上)		
	兵庫県	阪神北地域	猪名川町
昭和60年	10.3%	8.3%	12.5%
平成2年	11.9%	9.7%	11.6%
平成7年	14.1%	11.7%	12.8%
平成12年	16.9%	14.3%	14.9%
平成17年	19.8%	17.8%	17.3%

阪神北地域：伊丹市、川西市、三田市、宝塚市、猪名川町の4市1町の地域
出典：国勢調査（昭和60年～平成17年）

課題

▶自動車利用できない人が多い高齢者に対するモビリティの確保。

地域別高齢化率（平成22年4月末現在）



北部地域：万善、槻並より北側の地域（旧六瀬村）
南部地域：上阿古谷、下阿古谷、北田原、南田原より南側の地域（旧中谷村）