

H25「洲本市デマンド交通試験運行」利用登録申請者一覧

申請団体名 中川原地区老人クラブ連合会

平成25年7月5日 現在

No	住所		性別	年齢 (4/2現在)	免許証	自家用車	運転経歴 証明書	家族構成		
								人数	高齢者 世帯	その他
1	中川原町	厚浜	女性	66	無			5人		1
2	中川原町	厚浜	男性	87	無			4人		1
3	中川原町	厚浜	女性	83	無			4人		1
4	中川原町	厚浜	女性	85	無			3人		1
5	中川原町	厚浜	女性	77	有	原付		4人		1
6	中川原町	厚浜	男性	81	無			3人		1
7	中川原町	厚浜	女性	70	無			2人	1	
8	中川原町	厚浜	女性	77	無			2人	1	
9	中川原町	厚浜	女性	85	無			5人		1
10	中川原町	厚浜	男性	84	返納		なし	2人	1	
11	中川原町	二ツ石	女性	84	無			1人	1	
12	中川原町	二ツ石	女性	79	無			4人		1
13	中川原町	安坂	女性	80	無			1人	1	
14	中川原町	安坂	女性	78	有	有		1人	1	
15	中川原町	安坂	女性	75	無			1人	1	
16	中川原町	安坂	女性	83	無			1人	1	
17	中川原町	安坂	女性	75	無			2人		1
	厚浜 10 二ツ石 2 安坂 5			79.4	有 2 無 14 返納者 1	有 1	無 1	2.6人	8世帯	9世帯

申請者の年齢構成

	65-74歳	75歳以上	計
男	0	3	3
女	2	12	14
計	2	15	17

洲本市中川原町地区人口（平成25年7月現在 市民課）

	0-11歳	12-14歳	15-64歳	65-74歳	75歳以上	計
男	42	11	414	98	115	680
女	45	20	435	91	191	782
計	87	31	849	189	306	1,462

人口 1,462人（特養施設入所者を除く） 住民基本台帳より抽出

うち65歳以上 495人

うち75歳以上 306人

75歳以上 高齢者のみで構成される世帯 103世帯 137人

〃 高齢者がいる世帯 136世帯 169人

「洲本市デマンド交通試験運行」導入検討申請書 (その1)

平成25年 月 日

洲本市長 竹内 通弘 様

「洲本市デマンド交通試験運行」の導入検討に当たり、下記のとおり申請します。



申請者							
団体の名称		中川原地区老人クラブ連合会					
代表者		氏名 1	駒勢 基行	住所	洲本市中川原町二ツ石748	電話	28-1247
※代表者を含め、高齢者や運転免許証を返納した方などが10名以上まとまって利用を希望していることが受理の条件となります。 (10名を超える場合、別添可)		氏名 2	別添のとおり	住所	洲本市		
		氏名 3		住所	洲本市		
		氏名 4		住所	洲本市		
		氏名 5		住所	洲本市		
		氏名 6		住所	洲本市		
		氏名 7		住所	洲本市		
		氏名 8		住所	洲本市		
		氏名 9		住所	洲本市		
		氏名 10		住所	洲本市		

運行計画							
運行ルート		中川原デマンド交通					
デマンド交通を希望する理由		当中川原地区は、市街地から約6km程度の距離にあり、バス路線も廃止され、高齢化が進み徒歩、自転車では買い物、医療機関等への交通手段が無い。					
起終点		起点 (住所)	洲本市中川原町厚浜	終点 (住所)	洲本市中川原町安坂		
停車希望箇所数		厚浜3、二ツ石1、安坂1 5カ所 ~ (3年バスロータリー、淡路医療センター)					
運行ルート		別添地図のとおり(様式自由) } 洲伊月病院、イオン 外					
運行ルート走行距離 (概算)		往路	7 km	復路	7 km		
運行本数 (1日あたり)		往路	2 本/日	復路	2 本/日		
時刻表		第1便 行き9~10時、帰り11~12時 第2便 行き13~14時、帰り15~16時					
想定平均乗車人員 (1便あたり)		往路	2 人/便	復路	2 人/便		

「洲本市デマンド交通試験運行」導入検討申請書 (その2)

今回の試験運行計画作成に当たっての考え方及び将来の見通し等について、参考までに下記に示します。

○ 運行の必要性について

Q. 当該地域において、デマンド交通が必要だと思ふ理由は何ですか？

路線バスの廃止、また核家族化により高齢家族と独居老人が増え、市街地での行政手続き、買い物、及び医療機関への交通手段が確保出来ないため。

○ 乗降スペースの確保に対する協力について

Q. (地域内で)乗降車する際、必要に応じて車を停車するスペースを確保するためにどうしますか？

また、目印となる立て札(看板)や幟(のぼり)、ベンチ等の設置はどうしますか？

農村地区であるため、さほど交通量が無い、自宅前等(交差点・集会所)に停車が可能と思われる。なお、目印が必要であれば、今後検討します。

○ 今回の運行ルートに適正な利用料金について

Q. 今回の試験運行を行うにあたり、利用者が支払うべき料金はいくらが適正だと思いますか？

また、どうしてそのように思いますか？(理由)

500円まで ~ 円

タクシーの初乗り料金以下に願いたい。

○ 本格運行した場合の組織体制について

Q. 試験運行終了後、仮に本格運行することになった場合、路線を維持・確保するための組織をどうしますか？

また、地元町内会として、どのような協力(利用促進PR)が可能だと思いますか？

利用者の組織化(組合)を行い、コース、利用料金、利用方法等を町内会を巻き込み検討する。

○ 運行地域周辺(沿線)の利用者を増やすことについて

Q. 仮に本格運行した場合、地元だけでなく、運行地域周辺(沿線)の利用者を増やすためにどうしますか？

連合町内会及び老人クラブの組織を活用して、沿線住民の利用を図る。

○ 本格運行後の撤退(路線退出)について

Q. 仮に本格運行した後、利用者が少なく、(大幅な)赤字運行が続いた場合、撤退(路線退出)する可能性がありますが、どのような状況になれば、撤退(路線退出)も仕方がないと思いますか？

利用者の減少により、経費の増加で推移した場合は、撤退も仕方が無い。

○ その他

特に記載したいことがあれば、お書きください。

当地域にあっては、将来的に中川原スマートICの開通があるため、運行経路をICバス停をも含めた場合、高速バスの利用も活用できる交通手段として意義があると思われる。