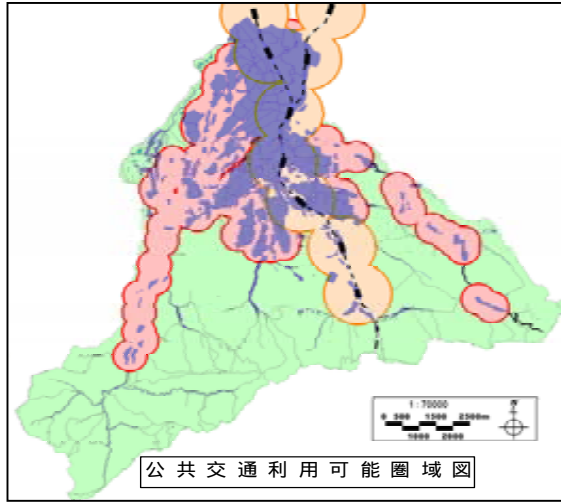


河内長野市公共交通のあり方の概要

河内長野市の公共交通の現状

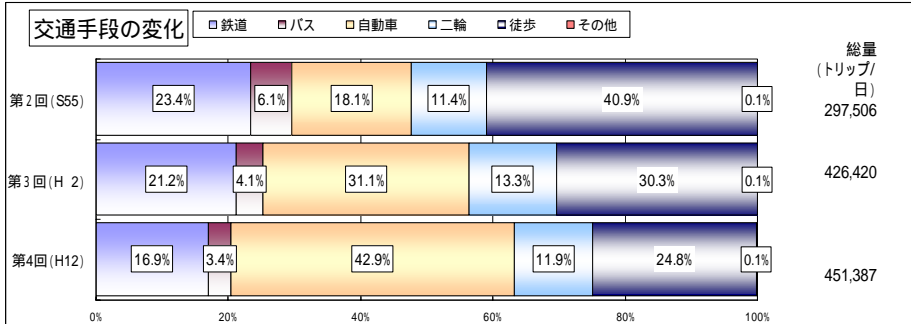
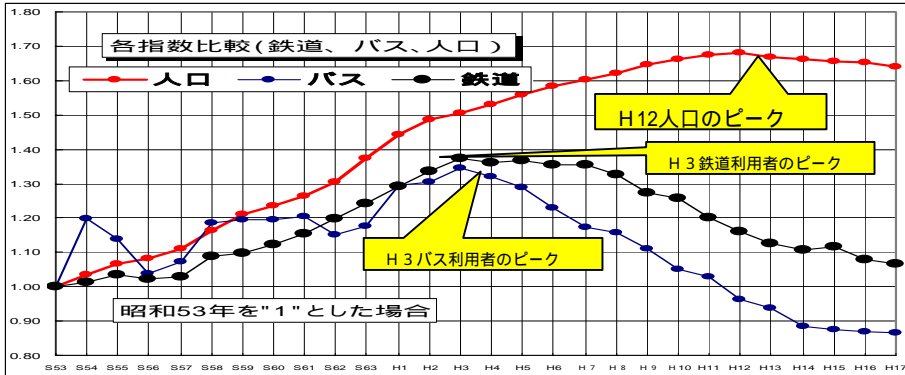
【公共交通利用可能圏域】

市内の公共交通利用可能圏域は、鉄道駅から1km、バス停から500mとした場合、住宅地域の約96%をカバーしており、比較的充実しています。

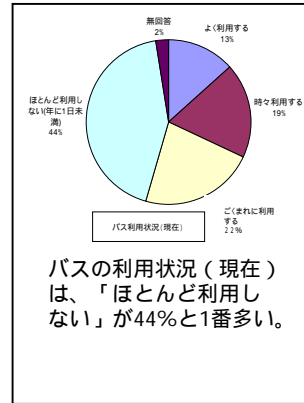


【車社会の進展】

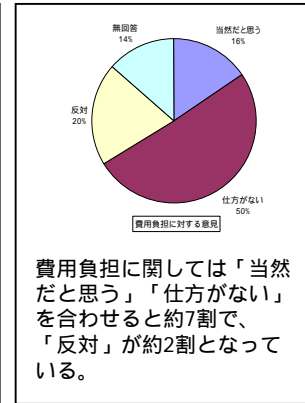
公共交通の利用者は減少し、車利用が増加しています。



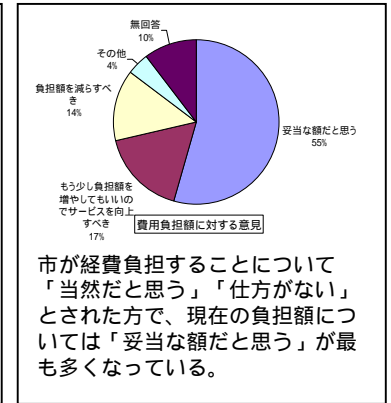
市民アンケート調査より



バスの利用状況(現在は、「ほとんど利用しない」が44%と1番多い。



費用負担に関しては「当然だと思う」「仕方がない」を合わせると約7割で、「反対」が約2割となっている。



市が経費負担することについて「当然だと思う」「仕方がない」とされた方で、現在の負担額については「妥当な額だと思う」が最も多くなっている。

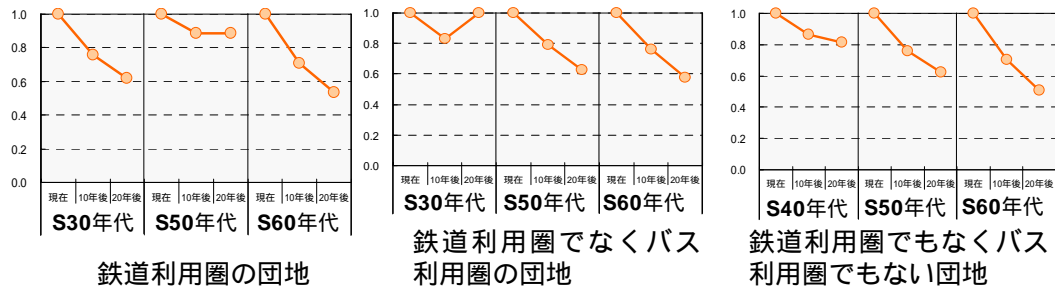
市民アンケート調査に基づく将来のバスの需要予測

市民アンケートから将来のバスの需要を予測をしました。

団地を公共交通の利用可能圏域別に分類し、開発年時ごとに予測しています。現在を1としています

- ・バスの利用回数は今後も減少し、特に新しい団地での減少が大きいと予測されます。

将来のバスの需要予測グラフ



自動車に頼りすぎない社会づくりが必要!

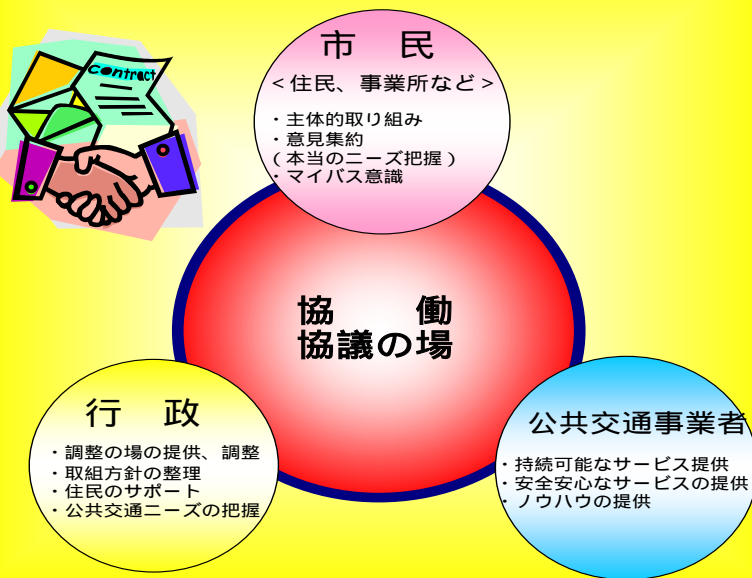
公共交通の取り組みの基本的な考え方

既存バス路線等の活用と連携の取れた公共交通ネットワークの確立

協働による取り組みの推進

「本当に必要なもの」を効率的、効果的に実施

協働による取り組み体制



具体的な取り組み

【公共交通の需要喚起】

- 1) 公共交通を守り育てる意識づくり
 - 地域でバスを考える機会づくり(市民参加型ワークショップ、出前講座など)
 - 学校等での公共交通学習の推進(公共交通の環境面での役割など)
 - 公共交通関係情報の共有化(広報、ホームページなどを通じて積極的な情報提供)
 - 上手な車の使い方のPR(環境負荷の軽減、渋滞の解消、健康づくりなど)
- 2) 地域主体の取り組みを基本とした、協働による取り組み
 - 地域生活交通の市民、事業者、行政の協働による取り組み体制の確立。
- 3) 持続可能な公共交通の確保の取り組み
 - 広告収入、企業等協賛金制度の導入などの検討
 - 事前・事後評価の仕組みづくり



【まちづくりや地域コミュニティと連携した公共交通の確立】

- 1) 賑わいや地域のコミュニティを支援する取り組み
 - 中心市街地の活性化など他のまちづくり施策との連携
 - 観光資源等を活用したバスを利用して行きたい目的づくりや見どころ情報の提供(商工会、観光協会などの協働)
 - 交通不便地域等での地域主体の公共交通確保の仕組みづくり
 - 高齢者の公共交通を利用した外出の促進
- 2) 環境面での取り組み
 - バスエコファミリーなどバス利用促進施策の展開
 - モビリティマネジメントの推進
 - ノーマイカーデーの推進



【利用しやすい公共交通環境の確立】

- 1) よりよい利用環境の向上の取り組み
 - 各駅前ターミナル等での乗り継ぎ利便性の向上
 - 主な公共施設等の公共交通利用情報の提供
 - わかりやすく便利な公共交通情報の提供と利用啓発
 - 需要に応じたバス路線の見直し検討
- (市民への利用促進を図りながら、バス事業者の主体的な改善等によるサービス水準の向上を目指します。)



展開スケジュール

展開1

- ・公共交通に対する市民意識の向上とPR等の利用促進施策(各段階を通じて実施)
- ・市民主体の取り組みの仕組みづくりと試行的な取り組み(交通空白地域などで住民の主体的な取り組みが行われる地域において実施)

展開2

- ・試行的な取り組み成果を踏まえた他地域への展開

展開3

- ・市民意識の高まりにより、協働による持続可能な公共交通ネットワークの確立

