

## 河内長野市地域公共交通会議会議傍聴要綱（案）

### （趣旨）

第1条 この要綱は、河内長野市地域公共交通会議会議運営規程（以下「規程」という。）第9条第2項の規定に基づき、河内長野市地域公共交通会議の会議の傍聴に関し、必要な事項を定めるものとする。

### （傍聴人と定員）

第2条 会議の傍聴人は、報道を業とする者（以下「報道関係者」という。）及びその他の傍聴人（以下「一般傍聴人」という。）とする。

2 議長は、会議場の都合等により傍聴人の定員を定めることができる。

### （傍聴の手續）

第3条 報道関係者は、報道関係者受付簿に報道機関の所在地及び名称並びに傍聴しようとする者の氏名を記入しなければならない。

2 一般傍聴人は、一般傍聴人受付簿に住所及び氏名を記入しなければならない。

3 傍聴希望者が前条の定めにより一般傍聴人の数を制限した場合は、先着順で受付け定員になり次第、申込みの受付を終了する。

### （傍聴席に入ることができない者）

第4条 次の各号のいずれかに該当する者は、傍聴席に入ることができない。

- (1) 銃器その他の危険な物を携帯している者
- (2) 酒気を帯びていると認められる者
- (3) 張り紙、ピラ、掲示板、プラカード、旗、のぼり等を携帯している者
- (4) 笛、ラッパ、太鼓その他の楽器の類を携帯している者
- (5) 前各号に掲げるもののほか、会議を妨害し、又は人に迷惑を及ぼすおそれがあると認められる者

### （傍聴人の守るべき事項）

第5条 傍聴人は、傍聴席においては、次の事項を守らなければならない。

- (1) 会議における言論に対して拍手その他の方法により公然と可否を表明しないこと。
- (2) 談論、放歌、高笑その他の会議の妨害となる行為をしないこと。
- (3) はち巻き、腕章の類を着用する等の示威的行為をしないこと。
- (4) 飲食又は喫煙をしないこと。
- (5) みだりに席を離れないこと。
- (6) 不体裁な行為又は他人に迷惑となる行為をしないこと。
- (7) 携帯電話の着信音を発しないこと。
- (8) 前各号に掲げるもののほか、会議場の秩序を乱し、又は会議の妨害となるような行為をしないこと。

### （撮影及び録音の承認）

第6条 傍聴人は、傍聴席において、写真、映像等を撮影し、又は録音をしようとするときは、あらかじめ議長の承認を受けなければならない。

(職員の指示)

第7条 傍聴人は、事務局職員の指示に従わなければならない。

(傍聴人の退場)

第8条 傍聴人は、規程第2条第1項ただし書の規定により会議が非公開とされたときは、速やかに退場しなければならない。

(違反に対する措置)

第9条 傍聴人がこの要綱に違反するときは、議長は、これを制止するものとし、傍聴人がその指示に従わないときは、議長は、当該傍聴人を退場させることができる。

(補則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、会議の傍聴に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成21年 月 日から施行する。

# 河内長野市公共交通のあり方

市民みんなで守り育む持続可能な公共交通を目指して

都市建設部 道路交通室 交通政策課

2009.7.22

# 1. 背景・目的

## 1. 高齢化の進展等による公共交通ニーズの増加

高齢化による身体能力の低下、核家族化の進展などから移動制約者が増加する中で、交通空白（不便）地域や坂道の多い地域などで公共交通の充実が求められています。

## 2. 路線バスの利用者減少

路線バスは、利用する人が減少し、路線や便数の維持が難しくなっています。全国的な傾向としても利用者減少に伴う不採算路線での減便や廃止が顕在化しています。

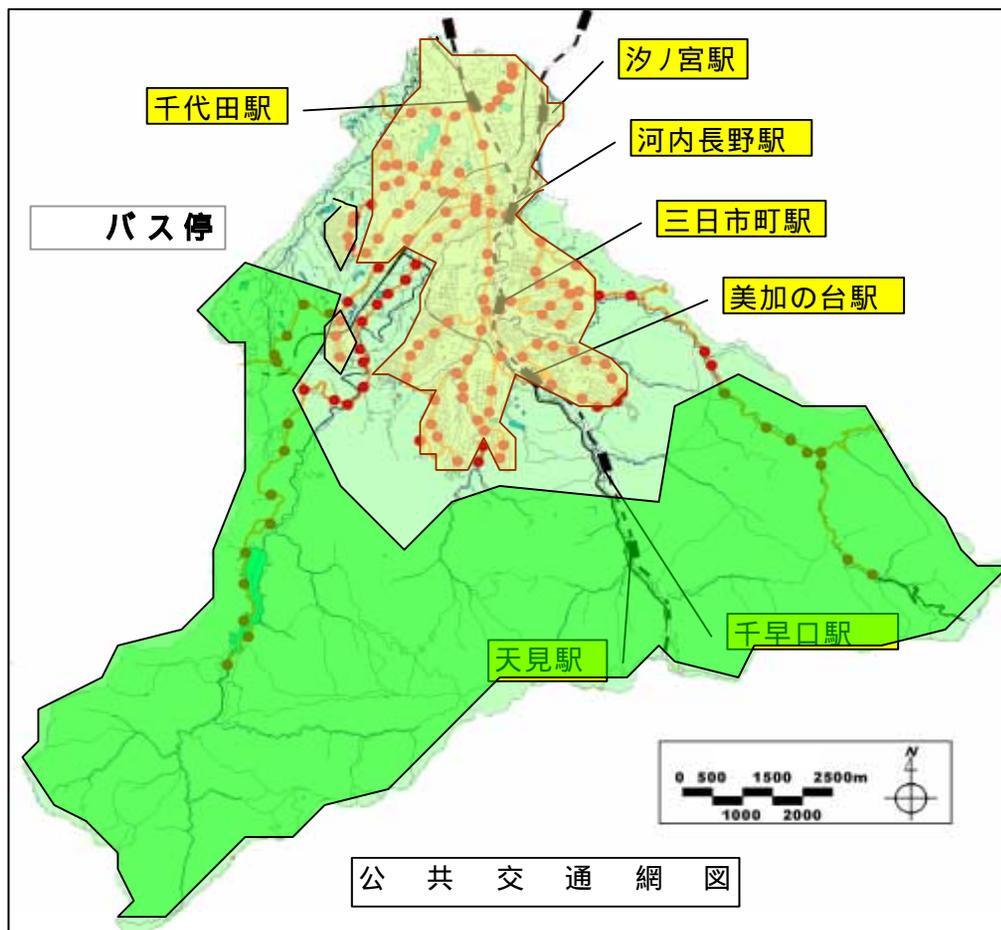
## 3. 市の経費負担

本市では、3つの路線バスに税金の一部を負担しています。厳しい財政状況が続く中で、補助を続けたり、増やしたりすることが難しい状況です。

## 目的：持続可能な公共交通の確保

公共交通の今後のあり方を示すことにより、本市の実情に即した持続可能な公共交通を確保することを目的とします。

## 2. 地勢と公共交通の現状(1)

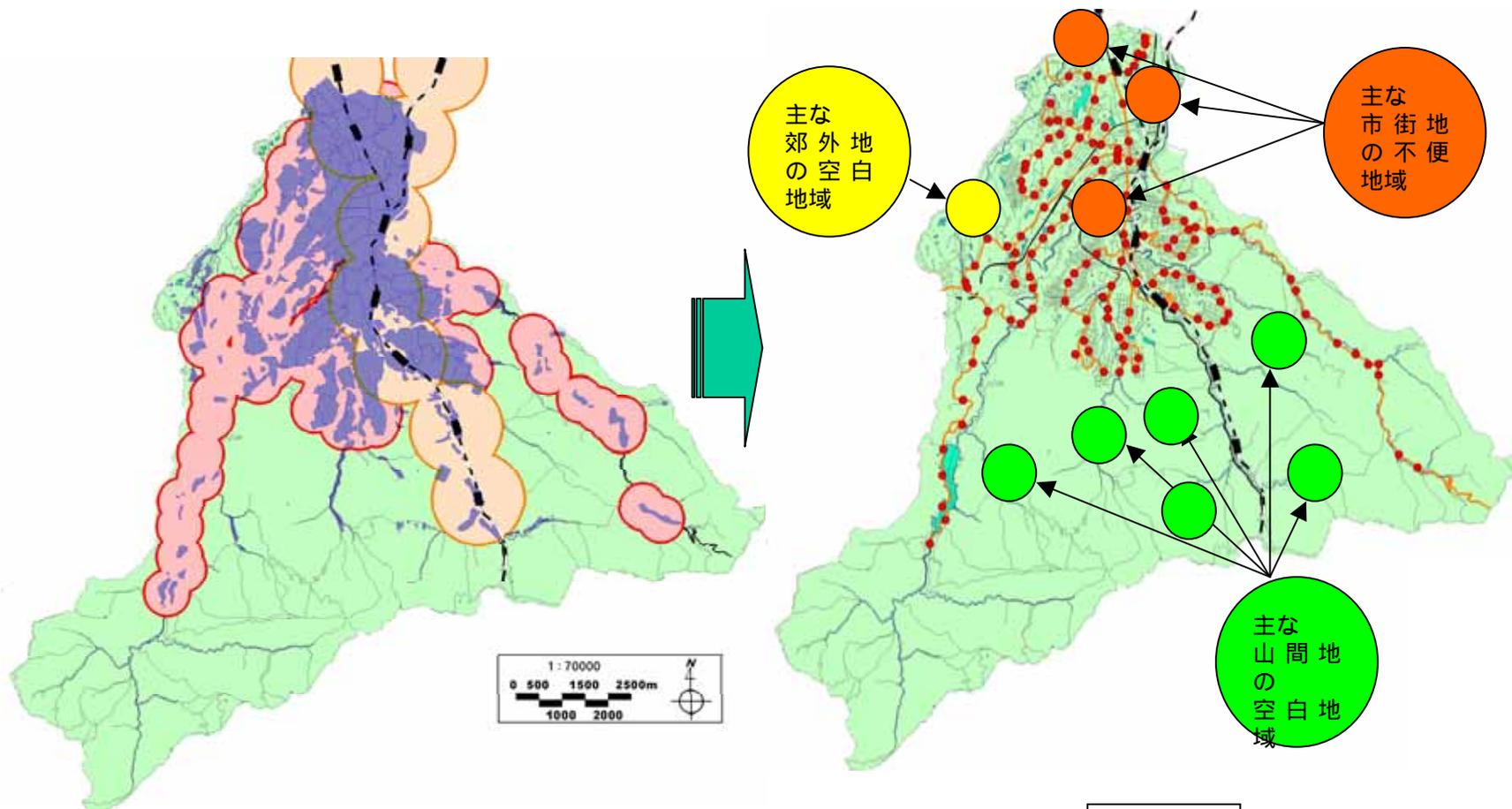


- ・市域面積: 109.61Km<sup>2</sup>
- ・南部を中心に約7割が山地
- ・市の北部と中央部の丘陵地に住宅団地が立地

- ・4つの鉄道駅を基点とした放射状のバス路線網  
(18路線:住宅地の多くをカバー:停留所:144)

# 3. 公共交通の現状(2)

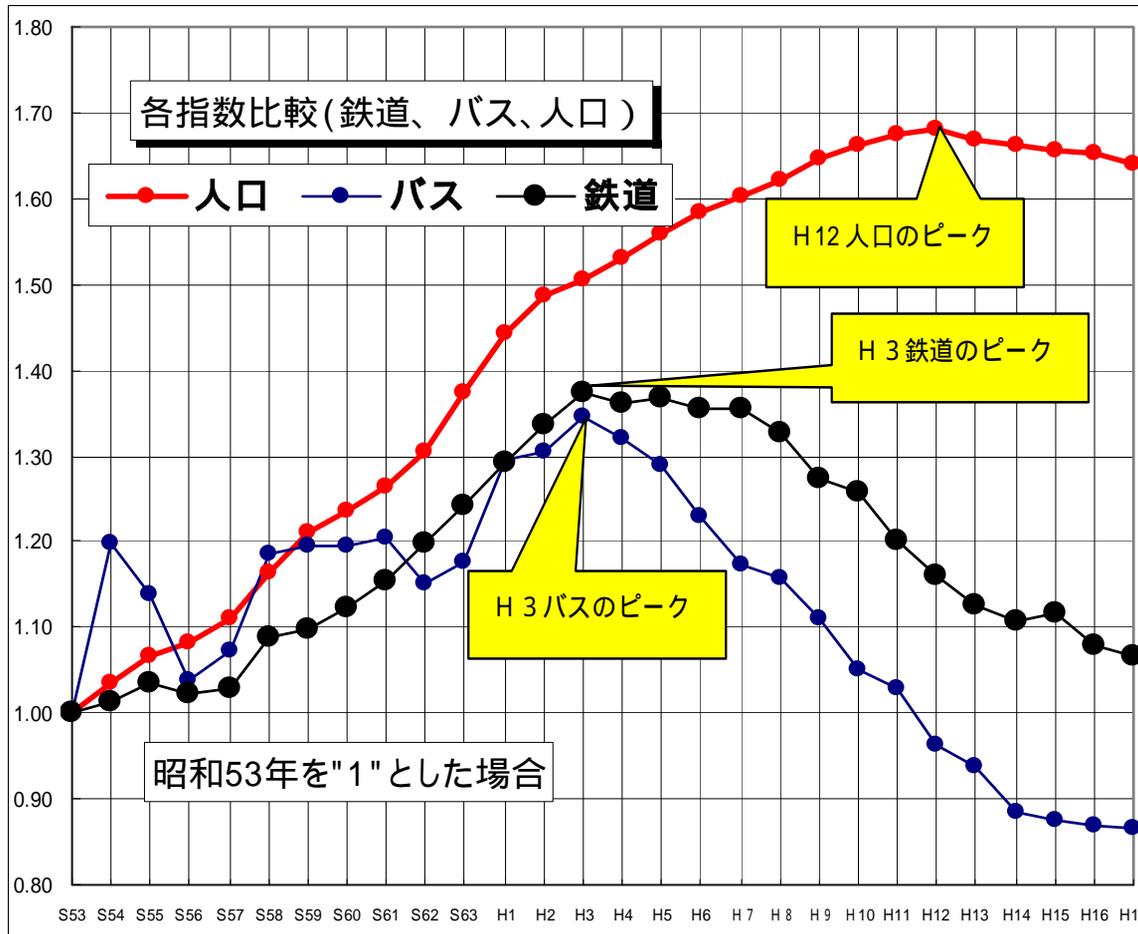
比較的充実したバス路線網と空白(不便)地域の存在



鉄道駅から1000m以内、バス停から500m以内の区域(住宅地域の約96%をカバー)

# 4 . 公共交通利用状況

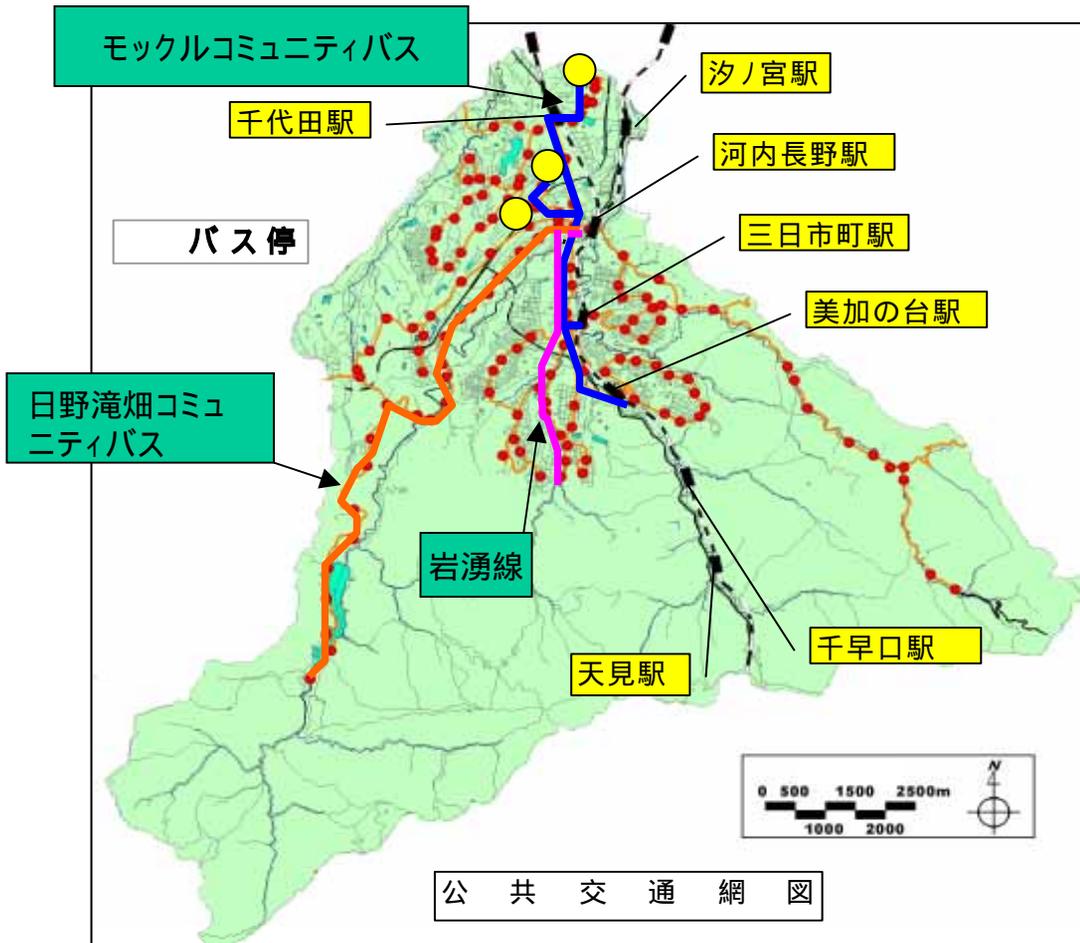
鉄道、路線バスの利用者は平成3年をピークに減少し、路線バスは約4割減少しています。



アンケート調査分析で、今後20年間で、平均3割(最大5割)減少が予測される

更に減少

# 5 . 市経費負担バス路線の現状



## モックルコミュニティバス(H20)

便数:往復8便  
 利用者:52,421人  
 収支率:36.6%  
 市負担金:17,093千円

## 日野滝畑コミュニティバス(H20)

便数:往10便、復11便  
 利用者:88,036人  
 収支率:32.7%  
 市負担金:31,717千円

## 岩湧線(H20)

便数:平日:往復9便、土日祝8便  
 利用者:31,000人  
 収支率:28.0%  
 市負担金:9,000千円

## 6. 公共交通に関するアンケート調査結果(H18年度実施)

アンケートの概要: 配布数5,000人(20歳以上の世帯主)  
回収数2,388人(回収率:47.76%)

### 現在のバスの利用者

「ほとんど利用しない」が約4割、週に1日以上の利用者は約2割で利用頻度は低い。

### バス利用満足度

・大変満足とどちらかといえば満足が(44.9%)、大変不満とどちらかといえば不満(44.8%)でほぼ、同数である。

### 市の経費負担と負担額

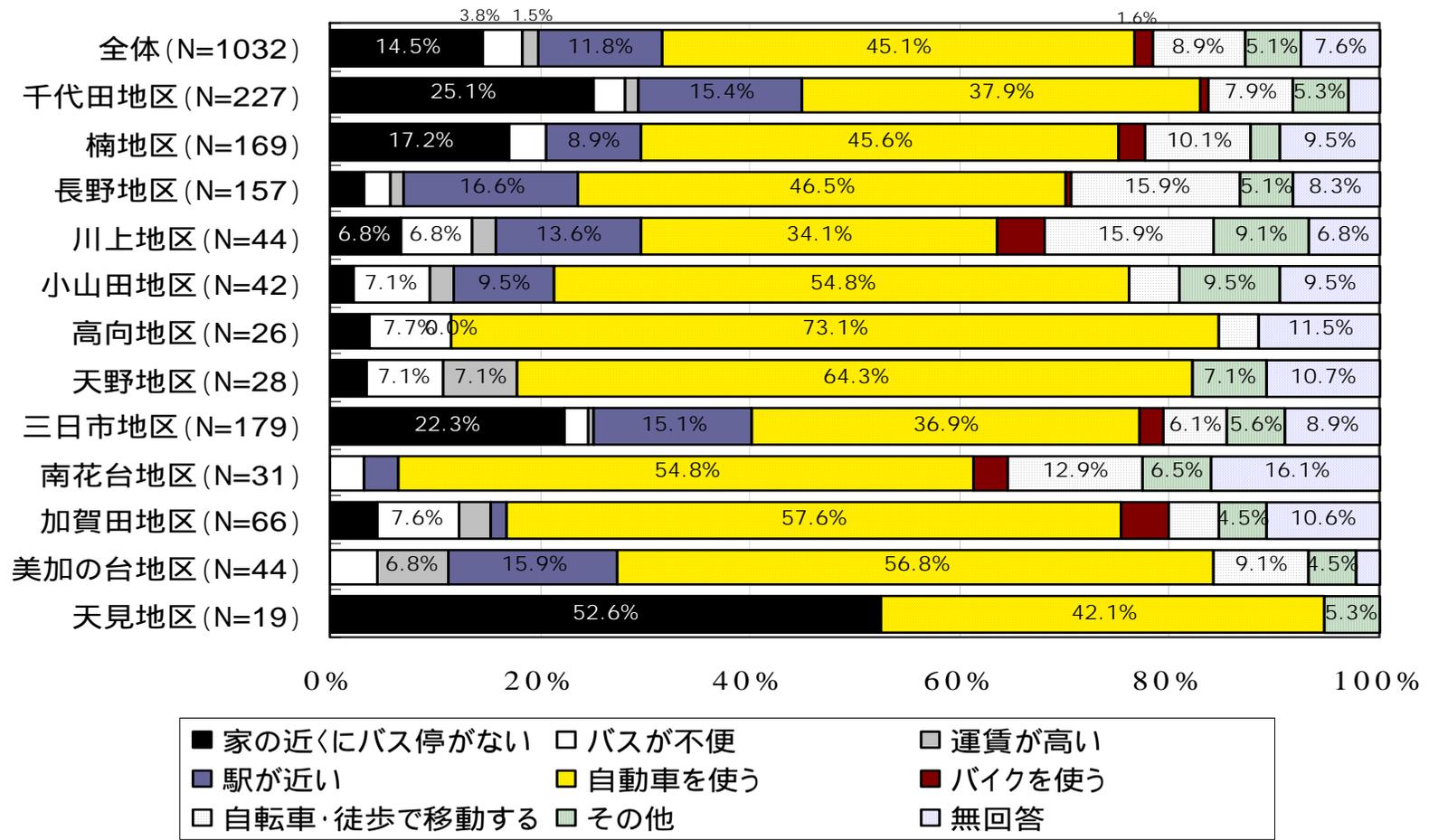
- ・市の経費負担については、「仕方がない」が約5割。「反対」(20.3%)が「当然」(15.6%)より多い。
- ・負担額は現状程度が(41.8%)と最も多く、現状より少ない額とする意見が(74.1%)を占める

### 将来の外出手段

・「自動車(運転)」(28%)、「バス利用」(27.4%)と続く。バス利用の意向も多い。

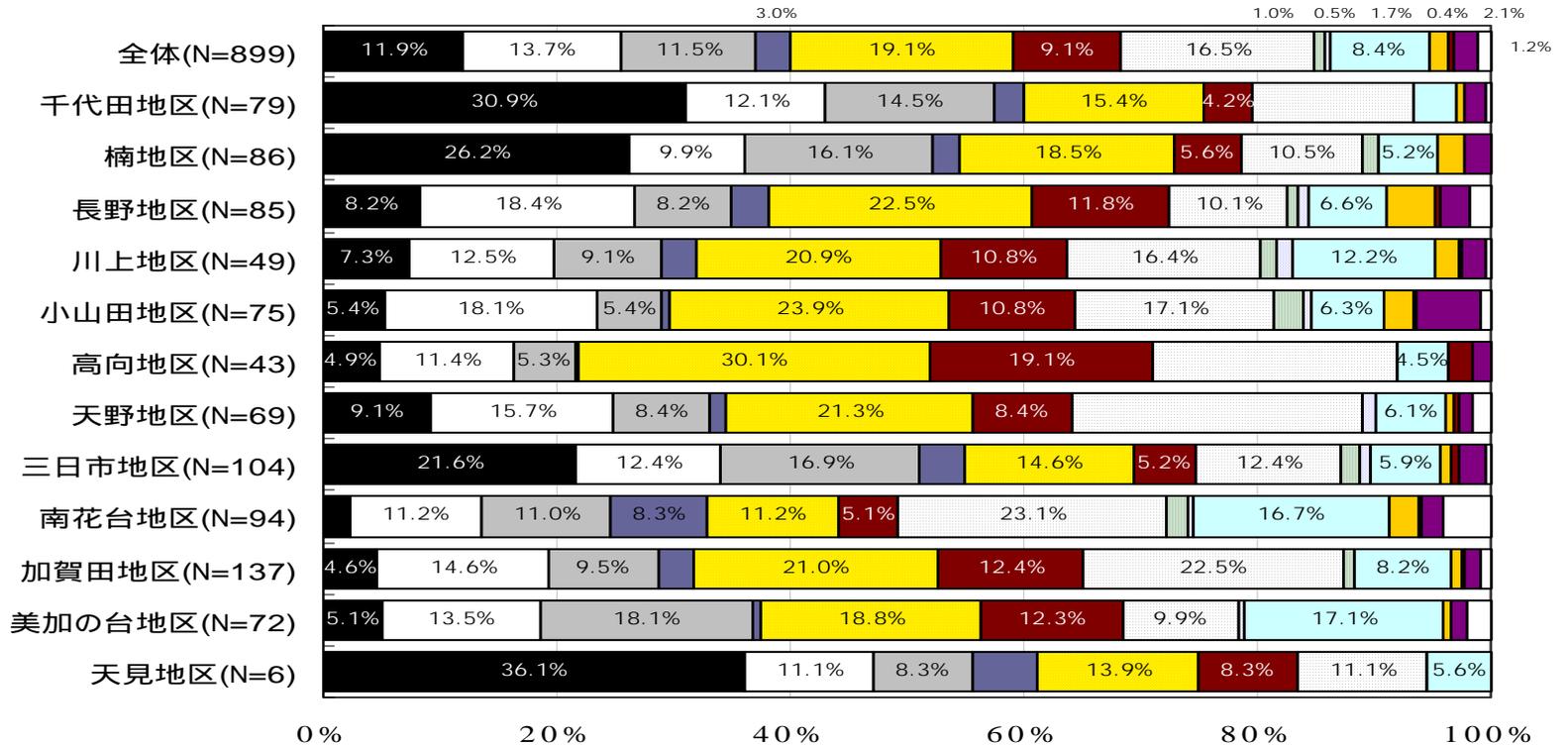
## バスを利用しない理由

「移動手段が自家用車」(45.1%)、「家の近くにバス停がない」(14.5%)、「鉄道駅に近い」(11.8%)と続く。自動車など他に移動手段があるが全体の約7割。



# バス非利用者の改善点

「便数」(19.1%)、「運賃」(16.5%)、「運行時間帯」(13.7%)、「自宅からバス停まで距離」(11.9%)、「運行ルート」(11.5%)などばらつきが多い。



- 自宅からバス停までの距離
- 運賃
- 運行時間帯
- バス停から目的地までの距離
- 一日の便数
- 時間帯別の便数
- 運行ルート
- 座席の広さ
- 乗り心地
- その他
- 鉄道や他のバス路線との乗継ぎ
- わかりやすさ(乗場、時刻表等)
- 段差や車いすへの配慮
- バス停施設(ベンチ等)

## 7. 現状と課題のまとめ

### 現 状

人口減少と高齢化の進展

比較的充実した公共交通網

公共交通利用者の減少

公共交通空白地域の存在

厳しい財政状況

朝夕を中心に渋滞する道路状況

### 課 題

1. 公共交通の利用促進(既存公共交通網の維持・充実)
2. 公共交通空白地域など地域の状況に応じた公共交通の実現
3. 高齢者などが利用しやすい公共交通の実現
4. 公共施設、医療施設等への利便性向上など移動ニーズの多様化への対応
5. 持続可能な効率的で効果的な公共交通サービスの実現
6. 路線バスが運行しやすい道路・交通環境の整備



## 8. 持続可能な公共交通確保の基本的な考え方

### 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

### 具体的な取り組み項目

需要喚起

**情報の提供、公共交通を考える機会づくりなど**

まちづくり・地域コミュニティとの連携

**中心市街地の活性や観光資源の活用との連携**

**交通空白地域等での協働による公共交通確保の仕組みづくりなど**

利用しやすい公共交通環境

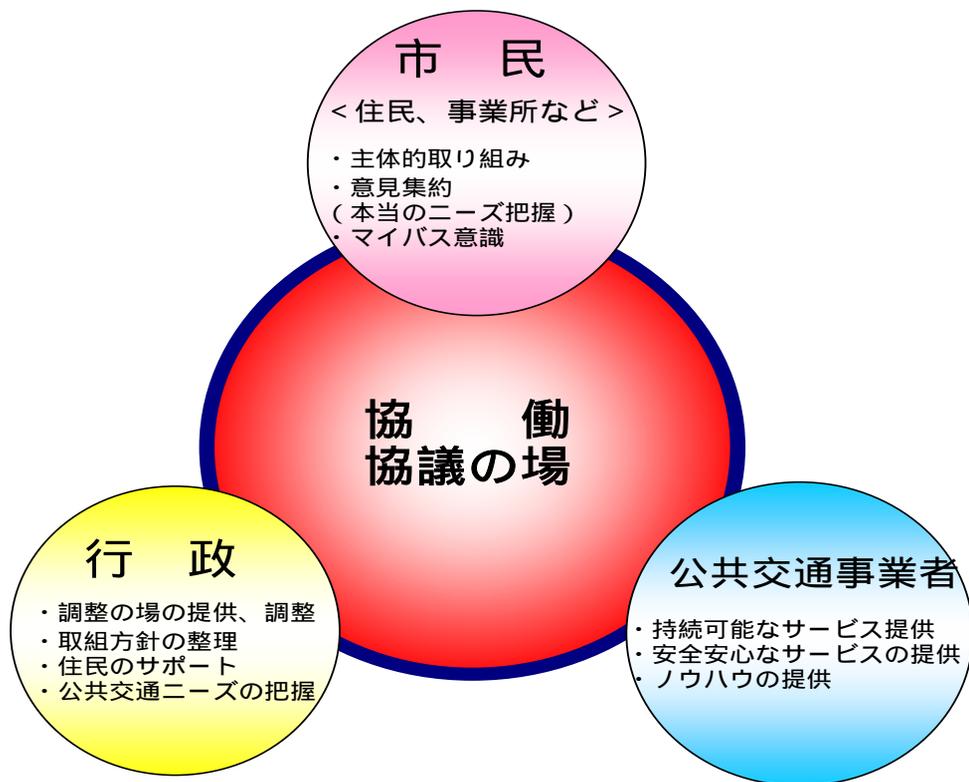
**乗り継ぎの利便性の向上**

**需要に応じた既存バス路線の見直し検討など**

# 9.協働による取り組み

## バスを守り育てるための仕組みと方法

「要望事業」から「協働事業」へ転換



総合的な協議の場  
(関係者の連携・合意形成)

道路運送法

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

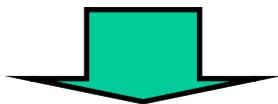
地域での協議の場  
【地域課題の対応検討】

将来も持続・発展できる公共交通の確保

# 10. 今後のスケジュール

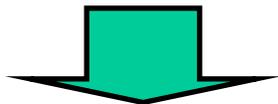
## 展開 1

- ・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



# 河内長野市地域公共交通連携計画（案）

平成 2 1 年 月

河内長野市

## 目 次

- 1．連携計画の基本方針
- 2．連携計画の区域
- 3．連携計画の目標
- 4．事業の概要及び事業の実施主体
- 5．連携計画の期間
- 6．公共交通に関する会議の開催等の経過

### 資料

河内長野市地域公共交通会議規約

河内長野市公共交通のあり方（概要版）

## 1. 連携計画の基本方針

### ➤ 基本方針

本市の公共交通は、広域的な移動手段としての利用が多い鉄道と、市内移動手段としての利用が多い路線バス・タクシーなどがあり、移動特性に応じた運行を、交通事業者が主体となり実施していますが、鉄道・路線バスの利用者は、平成3年をピークに年々減少しております。特にバスについては、ピーク時と比べて約4割減少しています。さらに、平成18年度に実施したアンケート調査結果からは、高齢化などの様々な要因から利用者はさらに減少すると予測しており、20年後には最大で約5割減少する地域もあることから、このままでは現状のサービスレベルは維持することは困難な状況ですが、今後の高齢社会などを考えたまちづくりにおいて、バスなどの公共交通の必要性は確実に高まります。

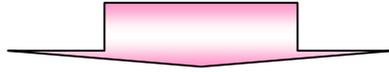
市としても、公共施設などへのアクセス充実に図るためモックルコミュニティバスを運行しておりますが、財政的な面からもやはり一定の限界があることから、今後、公共交通が持続・発展していくためには、市民・公共交通事業者・行政などの関係者がそれぞれの役割を担いながら守り育てていく体制が必要になります。このことから、本計画では住民が自分たちの公共交通を確保するための取り組みが期待できる地域において関係者の協働による取り組みを実施し、他地域に展開を図る際の協働モデルとします。

また、現状のバス路線で課題のある地域において改善を図るとともに、公共交通の利用促進を行うことで、結果として将来も持続・発展できる公共交通を確保します。

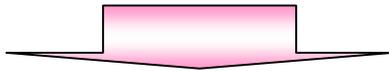
なお、本計画は「河内長野市公共交通のあり方」(平成20年10月策定)に基づく展開スケジュール1に位置付けします。

<あり方の展開スケジュール>

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 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実施)
---------	--



展開 2	展開1での成果を踏まえ、他地域への展開を図る
---------	------------------------



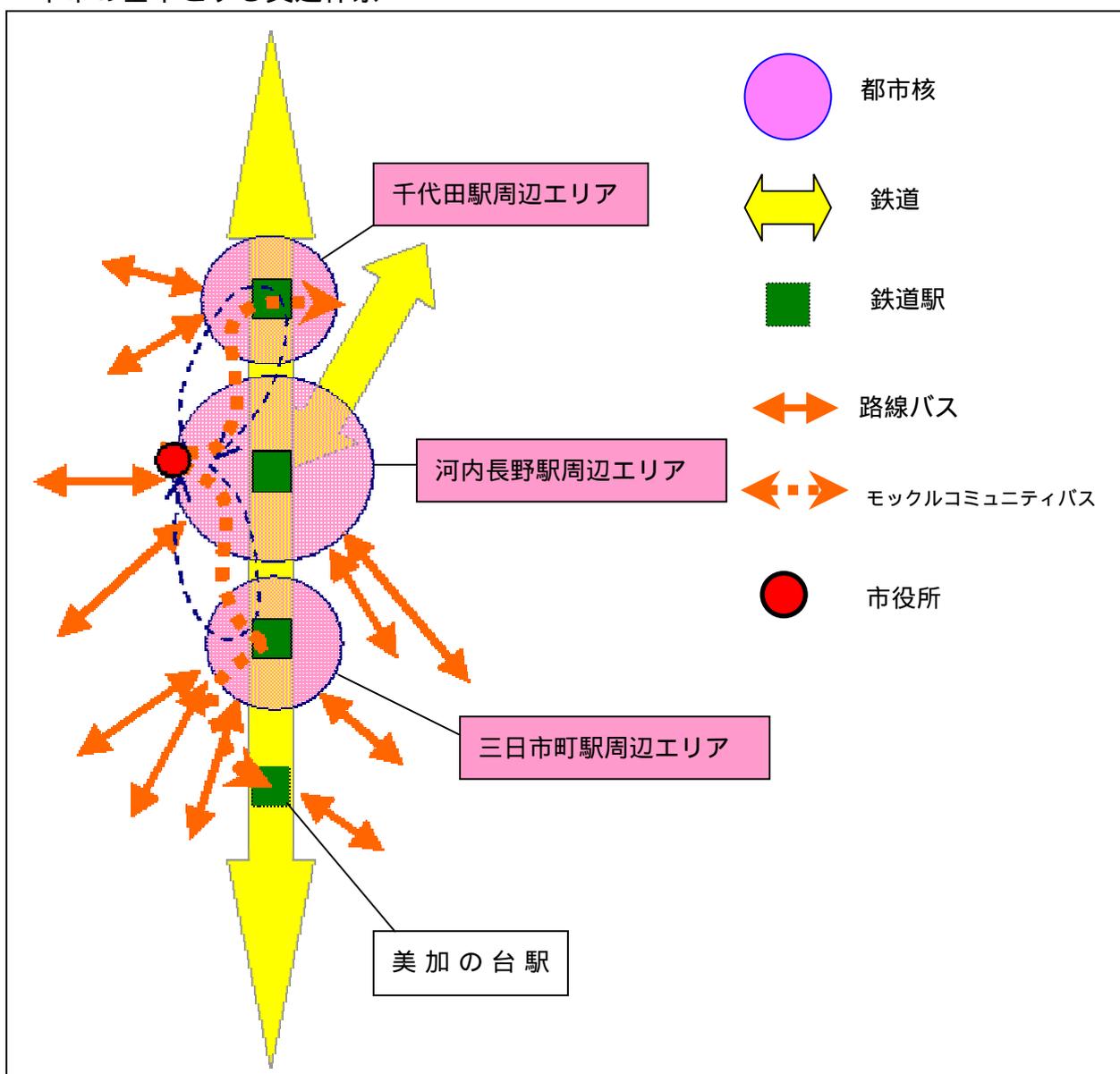
展開 3	展開1・2を踏まえた市民意識の高まりにより、協働による持続可能な公共交通ネットワークの確立
---------	---

➤ 本市の基本とする交通体系

本市の交通体系は、鉄道の主要駅である千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺エリアは、都市計画マスタープランにおいて都市核と位置付けており、この都市核を中心にバス路線網が形成されております。これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。

本市の交通体系の基本方針は、現状の都市核に公共交通が集積している交通体系の維持・充実を図り、それぞれの都市核が交通結節点として鉄道・バスなどへ円滑に乗り継ぐことができる交通体系を目指します。

<本市の基本とする交通体系>



## 2. 連携計画の区域

### ➤ 河内長野市内

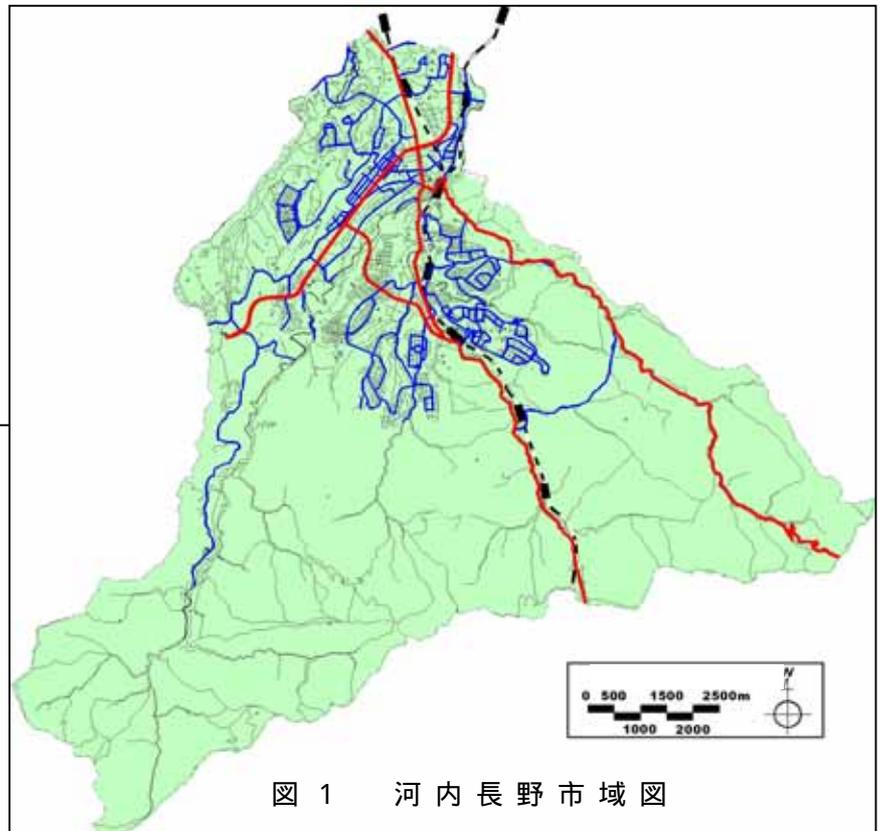


図 1 河内長野市域図

### 3. 連携計画の目標

#### バス利用者数

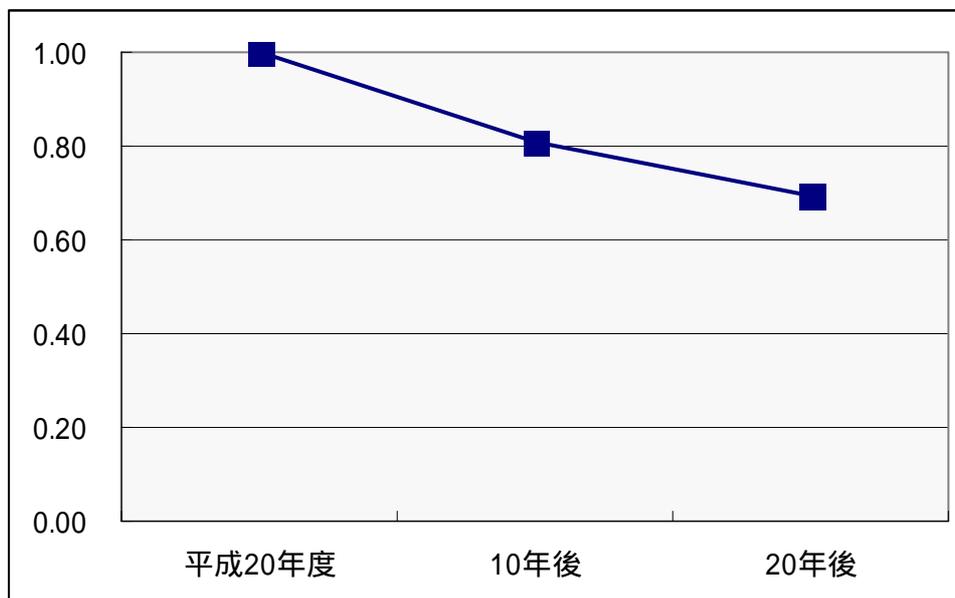
バスの利用者数は年々減少しており、平成 3 年のピーク時と比べて約 4 割減少しております。また、平成 18 年度に実施したアンケート結果によれば、平成 20 年度と比べて 10 年後には住宅団地の平均でバスの利用者が約 2 割減少する可能性があります。

この様な状況から、本計画に基づく取り組みを行うことにより、少なくとも現状(平成 20 年度)のバス利用者数以上を確保することを目指します。

- 現状(平成 20 年度)のバス利用者数以上を確保

#### < 参考 >

住宅団地での将来のバス需要予測(河内長野市の公共交通を考えるための市民アンケート調査結果より)



### 公共交通空白・不便地域の解消

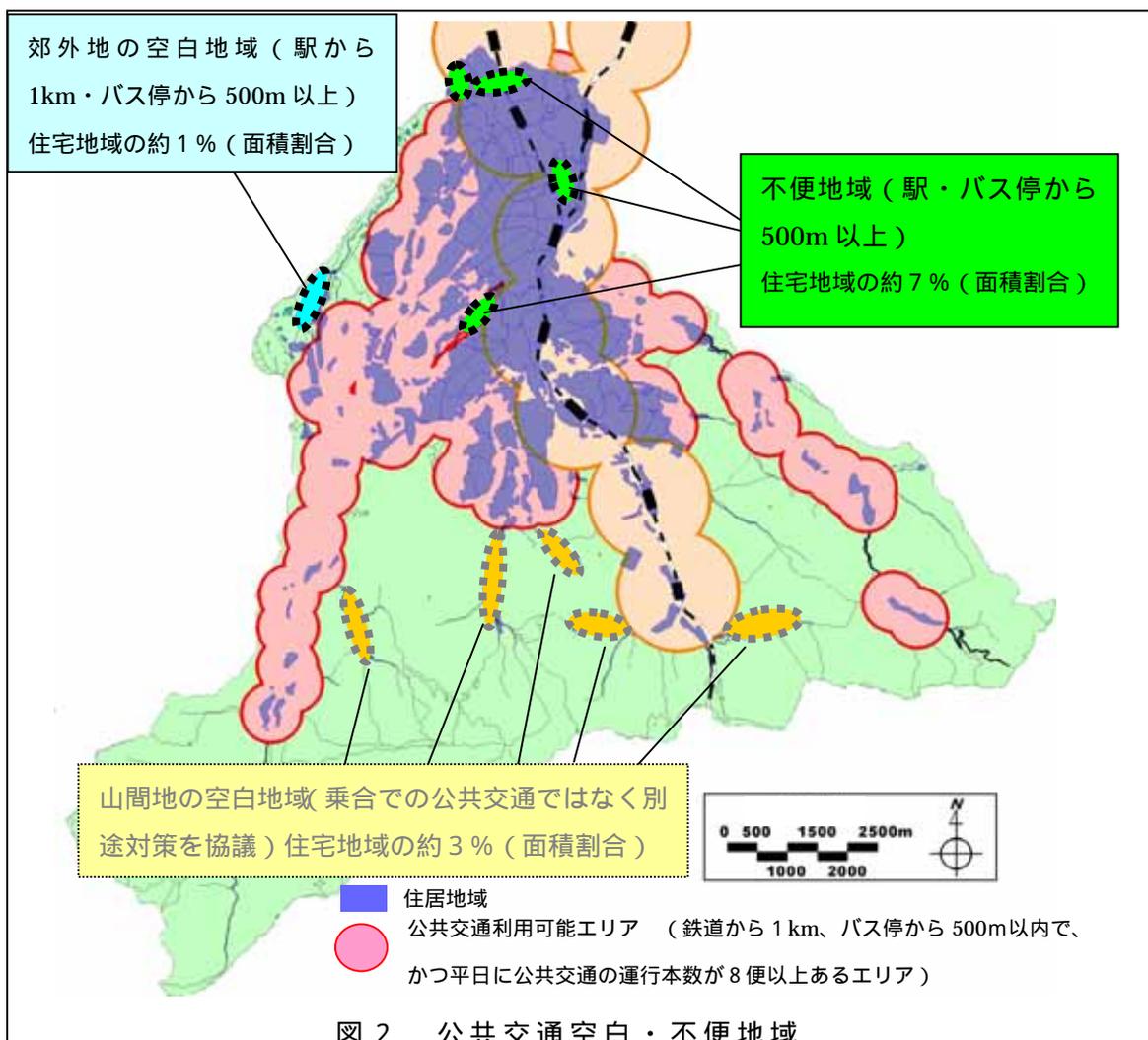
本市では、公共交通利用可能エリアは、駅から1km、バス停から500m以内で、かつ、平日に8便以上の公共交通の運行本数があるエリアと設定しており、これら以外の住宅地域は公共交通空白地域とします。

また、公共交通不便地域は、公共交通利用可能エリアですが、駅・バス停の両方から500m以上離れている住宅地域であり、駅から比較的近いものの、地形や道路条件などからバス路線が無く高齢者の方などの移動が不便な地域です。

将来的には市内の空白・不便地域の解消を図ることを目標としますが、本計画では、空白・不便地域より1地域ずつモデル地区として選定し、これらの地域に最適な運行形態等を協議し、試行運行を行い解消することを目指します。

なお、市内南部の山間地の住居地域に空白地域が点在しておりますが、これらの地域は人口も少なく乗合での公共交通が成立しない地域であることから、本計画で解消を図る地域とはせず、別途対策を協議します。

➤ (山間地除く) 公共交通空白+不便地域の割合 約8% 約6%



### 協働による取り組み体制の構築

公共交通が持続・発展していくためには、地域の公共交通に対する熱意などが重要であることから、地域住民が主体となり公共交通の改善等を検討する組織づくりを行います。

- 公共交通の検討を行う組織数 4団体

公共交通の検討を行う組織とは下記表の内容例などの活動を地域住民が主体的に行う組織のこと

目標	内容例	評価指標	
		第1次指標	第2次指標
公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ アンケートによる住民ニーズの把握</li><li>➤ ワークショップ・情報交換会の開催</li><li>➤ バス停時刻表の配布など</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 地域住民の参加度（参加人数）  など</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 高齢者の外出機会の増加</li><li>➤ 車からの乗り換え率  など</li></ul>

#### 4. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

需要に応じたバス路線の見直し

- 既存のバス路線について、地域の需要に応じた見直しを協議します。
  - ・日野・滝畑コミュニティバスの観光を意識した運行ルートの見直し
  - ・モックルコミュニティバスの運行の見直し
  - ・清見台線の運行ルートの見直し
  - ・大矢船地域の南ヶ丘線、大矢船西町線の運行ルートの見直し

実施予定時期：平成22年度～

事業主体：河内長野市地域公共交通会議・河内長野市  
南海バス(株)

公共交通空白（不便）地域の解消

- 公共交通空白地域の解消（下里・門前・中尾地区での公共交通の試行運行）

下里・門前・中尾地域の公共交通（バス）の現状は、南海バスが運行主体となったバス路線が運行されていますが、運行ルートは集落の南端の道路を運行していることから、バス停までの距離が遠い住宅が多く、特に下里地域はバス停までの距離が遠く、直線で約1.1km離れている所があり、空白地域の中でも人口が最も多い地域になります。また、高齢化による体力の低下などから車に乗れなくなる方も増加していることから、既存バス路線の活用を前提に地域に合った公共交通について協議し、試行運行を行います。

実施予定時期：平成21年度～

事業主体：河内長野市地域公共交通会議・交通事業者

- 公共交通不便地域の解消（楠ヶ丘地域での公共交通の試行運行）

三日市町駅の西側にある楠ヶ丘団地は、駅から約1km圏内にあるものの不便地域の中で最も急な坂が多い地域であり、かつ高齢化も進んでいることから、楠ヶ丘地域に合った公共交通について協議し、試行運行を行います。

実施予定時期：平成22年度～

事業主体：河内長野市地域公共交通会議・交通事業者

上記以外の公共交通不便地域については、必要に応じ協議します。

## 公共交通利用促進の実施

- ▶ 広報・ホームページなどで公共交通利用促進を実施
- ▶ 大阪府で実施しているバスエコキャンペーンの支援

昨年度は、大人1人につき小学生以下2人までの運賃が無料になるキャンペーンを11月1・2・3(土・日・祝)に実施。

実施予定時期：平成21年度～ 事業主体：河内長野市地域公共交通会議
--------------------------------------

## 公共交通を活用した取り組みの検討

公共交通の取り組みは、様々な施策と連携することが重要であることから、下記の2つの施策との連携による効果等について検討します。

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 中心市街地活性化との連携<br/>(例)駅前商店での買物に対し、公共交通利用者への割引実施の効果などを検討</li><li>▶ 観光との連携<br/>(例)観光資源と路線バスを活用した取り組みの効果などを検討</li></ul> <p>実施時期：平成22年度～<br/>事業主体：河内長野市地域公共交通会議</p> |
|---|

## 5. 連携計画の期間

平成21年度～平成23年度の3年間

## 6. 公共交通に関する会議の開催等の経過

公共交通を取り巻く様々な課題に対して、河内長野市役所庁内の関係部局(主に、企画総務部、保健福祉部、都市建設部)で構成する庁内研究会と大阪市立大学の共同により将来の需要動向を踏まえた上で、持続可能な公共交通ネットワークの確立についての調査研究を平成18年度から取り組み、これらの研究成果を踏え今後の公共交通の取り組みの指針となる「河内長野市公共交通のあり方」を平成20年10月に策定いたしました。これまでの調査研究等の主な取り組み経過は次のようになります。

平成18年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の現状と課題の把握</li> <li>・ 市民アンケートの実施による市民ニーズの把握</li> </ul>
平成19年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 河内長野市公共交通のあり方の策定に係る市民参加型ワークショップの開催  <ul style="list-style-type: none"> <li>三日市小学校区連合町会（2回）</li> <li>河内長野市商工会（1回）</li> </ul> </li> <li>・ 河内長野市公共交通のあり方（案）を策定するため、河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会を開催（3回）</li> </ul>
平成20年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 河内長野市公共交通のあり方（案）に対するパブリックコメント実施</li> <li>・ 河内長野市の公共交通のあり方を策定</li> <li>・ 河内長野市観光協会・かわちながの観光ボランティアガイド倶楽部とのワークショップ開催</li> <li>・ 三日市小学校区連合町会とのワークショップ開催</li> </ul>

あり方の概要は参考資料に添付しております。また、本文は市のホームページ上で掲載しております。

## 資 料

河内長野市地域公共交通会議規約

河内長野市公共交通のあり方（概要版）

## 河内長野市地域公共交通会議規約

### (設置)

第1条 河内長野市公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、道路運送法(昭和26年法律第183号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

第2条 交通会議の事務所は、河内長野市原町一丁目1番1号(河内長野市役所内)に置く。

### (協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1)地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2)連携計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (3)連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4)連携計画に基づく、事業の実施に関すること。
- (5)その他交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

### (組織)

第4条 交通会議の委員は次に掲げる者をもって組織する。

- (1)河内長野市副市長(河内長野市都市建設部を所管する副市長)
- (2)学識経験者
- (3)国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長が指名する者
- (4)大阪府公安委員会が指名する者
- (5)道路管理者が指名する者
- (6)地域住民又は利用者の代表
- (7)一般旅客自動車運送事業者
- (8)一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体
- (9)その他交通会議が必要と認める者
- (10)その他市長が必要と認めるもの

### (委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により交通会議の委員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

### (役員)

第6条 交通会議に次の役員を置く。

- (1)会長 1名

(2)副会長 1名

2 会長は、第4条第1号の委員をもって充てる。

3 副会長は、委員の中から会長が指名する。

(役員の職務)

第7条 会長は、交通会議を代表し、会務を統括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長が事故で欠けたとき又は会長に事故があるときは会長の職務を代理する。

(会議)

第8条 交通会議の会議(以下「会議」という)は、会長がこれを招集し、会長が議長となる。

2 会長は、会議の開催場所及び日時並びに会議に付すべき事項をあらかじめ委員に通知しなければならない。

(会議の運営)

第9条 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

2 委員は、必要に応じて代理者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

3 会議の議決は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。

4 会議は原則として公開とする。

5 前各号に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第10条 交通会議で整った事項については、交通会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第11条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、河内長野市都市建設部道路交通室交通政策課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金、諸収入をもって充てる。

(監事及び監査)

第13条 交通会議に監事を2名置く。

2 監事は委員の中から会長が指名する。

3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に

定める。

(報酬及び費用弁償)

第15条 会長の召集に応じ、協議会に出席した者は報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。

2 前項に規定する報酬の額並びに支給方法に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第16条 交通会議が解散した場合は、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(その他)

第17条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成21年5月15日から施行する。

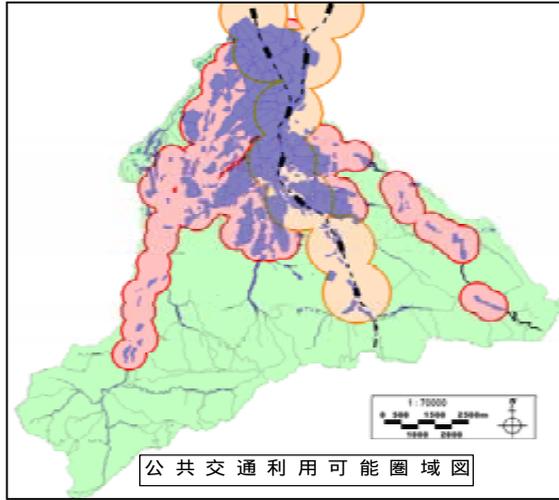
2 第5条の規定にかかわらず、最初に委嘱される委員の任期は平成23年3月31日までとする。

# 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

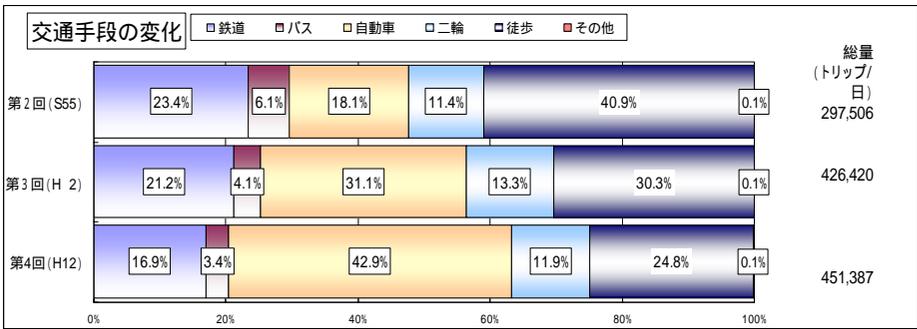
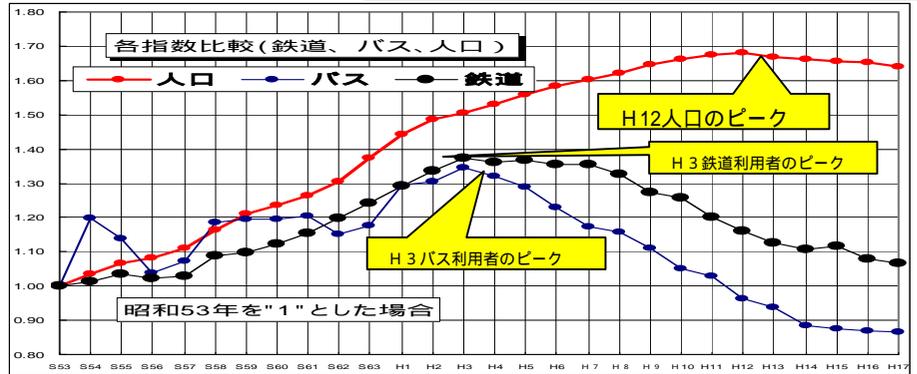
### 【公共交通利用可能圏域】

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。

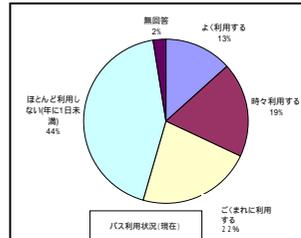


### 【車社会の進展】

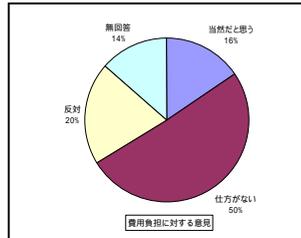
公共交通の利用者は減少し、車利用が増加しています。



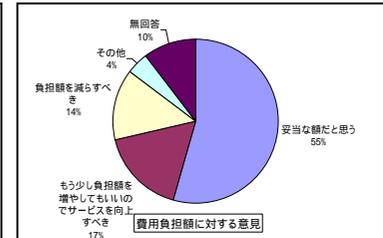
## 市民アンケート調査より



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。

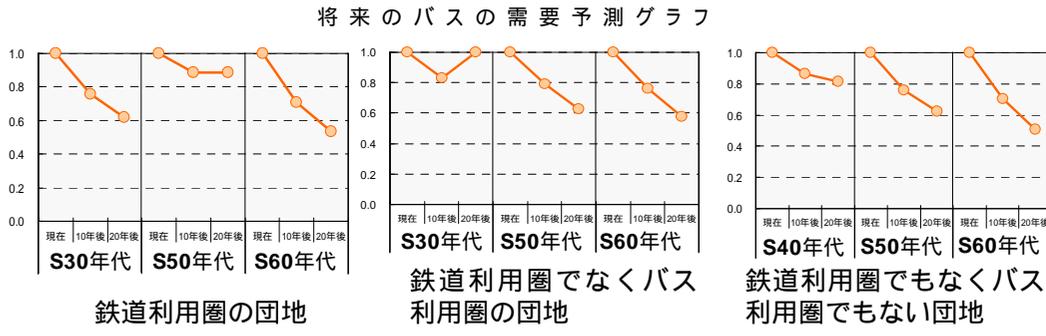


市が経費負担することについて「当然だと思う」「仕方がない」とされた方で、現在の負担額については「妥当な額だと思う」が最も多くなっている。

## 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。



**自動車に頼りすぎない社会づくりが必要!**

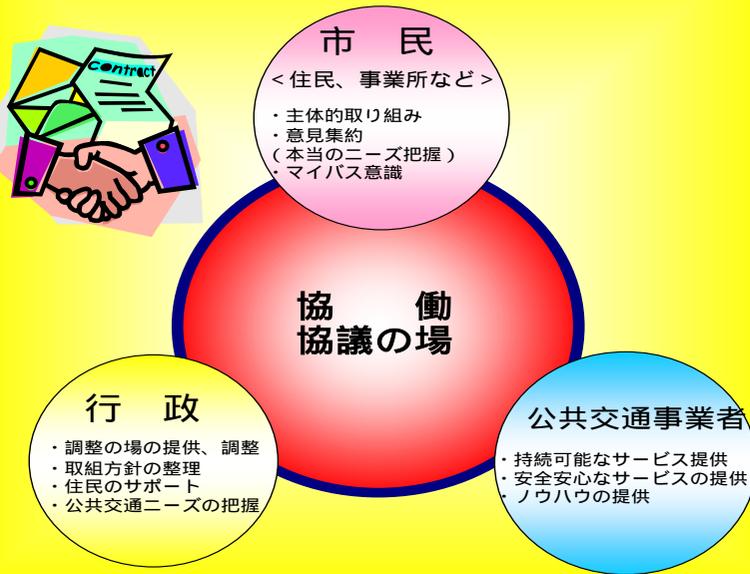
## 公共交通の取り組みの基本的な考え方

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

