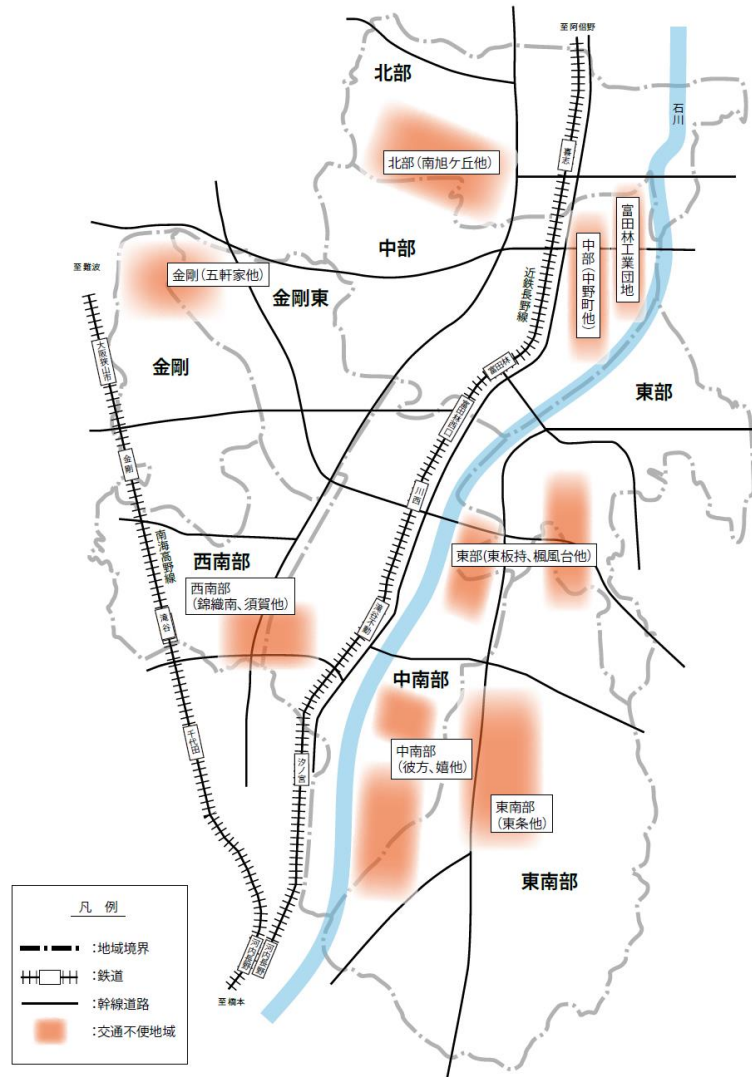


交通不便地域への取り組み状況について

令和元年度 第1回

富田林市交通会議 資料4

- 富田林市の交通不便地域とは？



【対象地域】

鉄道駅から概ね500m

バス停から概ね300m

以上離れた地域。

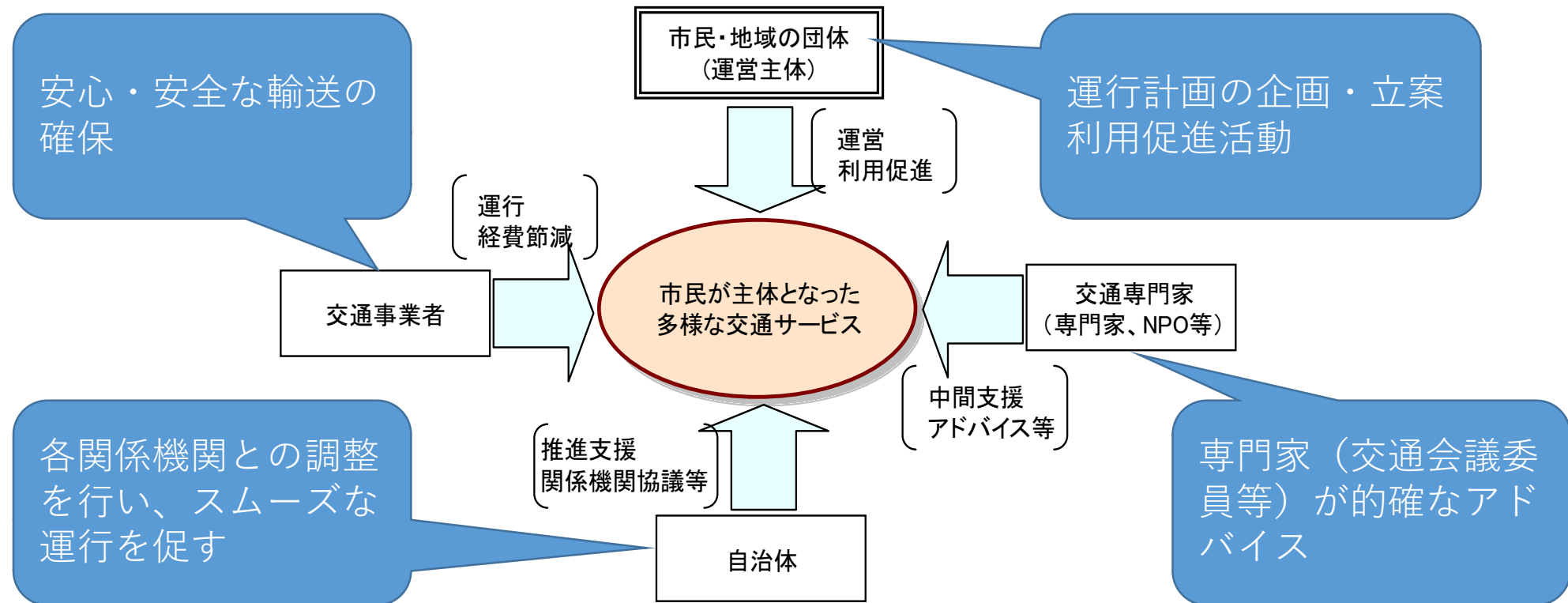
平成24年策定
本市交通基本計画にて
定義

- 北部（南旭ヶ丘他）
- 中部（中野町他）
- 金剛（五軒家他）
- 西南部（錦織南、須賀他）
- 東部（東板持、楠風台他）
- 東南部（東条他）
- 中南部（彼方、嬉他）

交通不便地域への取り組み状況について

- 本市の目指す交通不便地域対策

地域特性に応じた多様な交通サービスを導入することで、市民本位の公共交通を実現



地域が主体となり、そのくらしを支える交通サービスを実現

交通不便地域への取り組み状況について

- これまでに取り組みのあった交通不便地域

不動ヶ丘町

主催：不動ヶ丘町高齢者等生活支援プロジェクト
「ほっとらいふ」

活動地域：不動ヶ丘町

人口：601人（令和元年9月末現在、以下同じ。）

世帯数：276世帯

平成25年、高齢者のくらしを支える“移送”のあり方を検討することを目的に、不動ヶ丘町自治会内に「高齢者生活支援プロジェクト」を立ち上げ、平成26年11月、社会実験を開始。

移送のほか、住民の困りごとに対して支援をしている。

- 近鉄「滝谷不動駅」から南へ約1km
- 大規模小売店舗や病院まで4km以上
- アクセス道路が急勾配で、高齢者による徒歩での上り下りが大変



交通不便地域への取り組み状況について

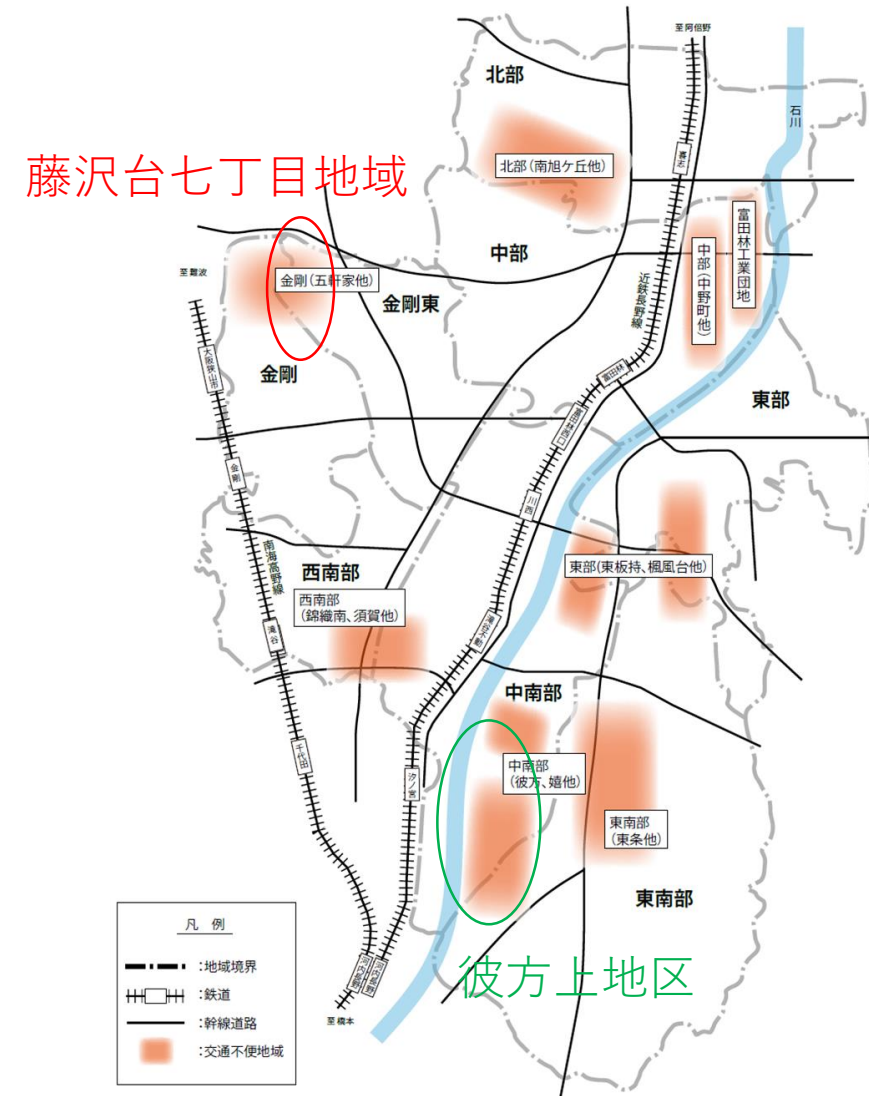
- 現在取り組み中の交通不便地域

藤沢台七丁目地域

主催：藤沢台七丁目地域公共交通促進対策協議会
活動地域：藤沢台七丁目及び新青葉丘町
人口：1,273人
世帯数：515世帯

彼方上地区

主催：彼方上7町会まちづくり協議会
活動地域：彼方上7町会（大字嬉、横山、伏見堂）
人口：1,481人
世帯数：723世帯



交通不便地域への取り組み状況について

• 藤沢台七丁目地域のこれまでの活動

経過

- 平成29年7月 勉強会開催の呼びかけを行う
- その後、新青葉丘町会も合流し、「藤沢台七丁目地域」として検討
- 平成30年1月～2月 第1回勉強会
- 平成30年3月 アンケートの実施
- 平成30年5月 第2回勉強会
- 平成30年7月 第3回勉強会
- 平成30年10月 「藤沢台七丁目地域公共交通促進対策協議会」を設置
- 平成31年2月 「ふじなな情報誌」創刊
- 令和元年6月 乗合タクシー愛称公募
- 今後、タクシー体験乗車等を踏まえ、実現に向け取り組み中



藤沢台七丁目地域勉強会（ワークショップ）の様相

交通不便地域への取り組み状況について

・藤沢台七丁目地域の現在の取り組み

啓発活動

平成31年2月に、促進対策協議会の情報誌「ふじなな情報誌」を創刊（これまでに3回発行）
 その中で、地域住民を対象に乗合車両の愛称を公募。

今後は、運行計画（案）策定の進捗状況に応じて、ウェブサイトやSNS等を活用した広報啓発や看板・のぼりの作成を予定。



みんなで支えあう

ふじなな便



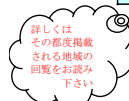
みんなの力で 実現させよう 地域交通を

藤沢台七丁目地域では、地域のくらしを支える公共交通勉強会を実施してきました。地域の町内会をはじめ、富田林市まちづくり政策部道路交通課のご指導によって皆さん方からのご意見を賜りながら、藤沢台地域公共交通促進対策協議会(促対協)を立ち上げ実現に向けスタート、現在、コース・バス停留所の選定作業に進んでいます。交通形式は、9人乗りの乗合タクシーを考えていますが、皆さんが、もっとも便利に利用できる交通形態を模索しているところであります。

私達の住む地域住民の日常生活に、少しでもお役に立てられる交通システム早期実現に当たっては皆さん方が「いつでも、いついつまでも利用する」という住民意識の高揚が欠かせません。実現すれば、色々なご利用があると考えられますが、まずは高齢のため運転免許を返納して車の運転が出来ない方、お買い物や通院、外食に出かける時に気軽に利用するとか、時間があえば子ども達が塾や習い事の行き帰り、通勤通学の利用や路線バスへの乗り継ぎにと、色々な用途に、ご利用ください。

みなさんとともに、住みよい街、住んで良かった、これからも、ずっと住み続けたい町に寄与する交通システム早期実現のため今後共、全力で頑張っていきたいと思います。皆さん方のご支援、ご協力をよろしくお願い致します。

支援して頂ける方募集しています



私達の住んでいるまちに 交通システムを 早期実現させましょう



愛称発表

地域の皆さんから 12 通のご応募を頂きました。ご応募は締め切りましたのでお知らせ致します。皆さん方のご協力ありがとうございました。下記の通りです。



No.	愛称名	理由
①	(ふじなな) 向日葵(ひまわり) 便	藤沢台七丁目だけ周るのであれば「ふじなな」を頭に。日々、地域を暖かく周ってくれるお日様に向かって咲く向日葵(ひまわり)の様に。
②	スターバス	星(スター)のようにきらきらしたバスになるように！！
③	あんなな	安(あん)全交通で七(なな)丁目まで走ってもらいたいから。
④	ふなちゃん	藤七の(ふじとなな)のかしら文字から取りました。
⑤	でかけかー	お出かけしたいと言う気持ちを大切にす様に。
⑥	バナナちゃん	場所(バナ)を問わず七丁目のバナ 仲良くゆれているイメージ。
⑦	ななちゃん	七(なな)丁目の方々が仲(なか)良く乗るから。
⑧	みのるん	地域の想いが「笑(わら)う」、皆が乗るんですをかけた。
⑨	ななスマイル	藤沢台七丁目皆が笑顔(スマイル)になれるように。
⑩	なーちゃん	ふじななっ子という感じで可愛いからです。
⑪	らくだ号	みんな楽だ、らくだの背中に乗る感じ。
⑫	乗合タクシー スマイル	乗合タクシーをみんなが笑顔(スマイル)で。

※ご応募頂きました愛称は、地域公共交通促進対策協議会の会議で発表します。優秀作品賞、佳作作品賞にかかわらず、応募者全員の皆さんに500円の図書カードを贈呈します。



私達の住んでいるまちに 交通システムを 早期実現させましょう

ふじなな情報誌を今後も積極的に配付

交通不便地域への取り組み状況について

・ 藤沢台七丁目地域によるお出かけ実験

趣旨

高齢化に伴い、地域住民のお出かけしやすい環境を作り、また、地域の機運を高めていくために、需要予測を行い、地域にふさわしい公共交通を考える資料とすることを目的とする。

ルール

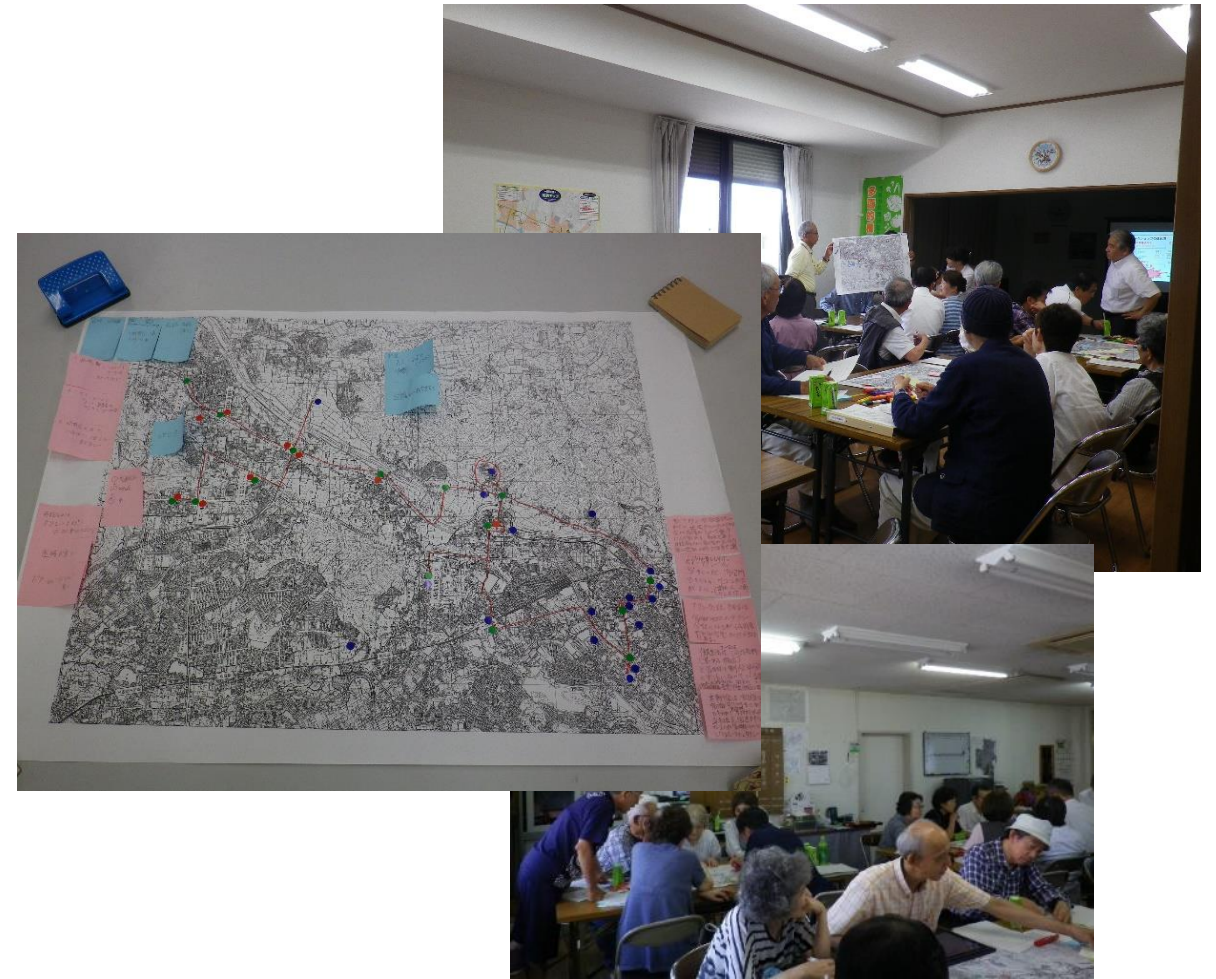
- 決まった曜日・時間・場所に集合してもらう。
- 集合完了後、タクシーを配車する。
- 1台に最大4名まで乗車。5名以上の場合は、複数の車両を配車する。
- 途中下車は不可。利用者全員、目的地まで行っていただく。
- 1台の車両の乗車人数により支払う料金の変動する。
- 帰路も、指定の時間に集合し、往路と同様に利用する。
- 往路のみ又は帰路のみの利用は可能。
- 利用者どうしで集合時間、目的地等の変更はできない。

交通不便地域への取り組み状況について

- 彼方上地区のこれまでの活動

経過

- 平成29年7月 勉強会の呼びかけを行う
- 平成30年4月 公共交通の検討を開始
- 平成30年6月～8月 第1回勉強会
- 平成30年12月 第2回勉強会
- 平成31年4月 アンケートの実施
- その後、勉強会での結果をもとに、今後の公共交通の運行を協議



彼方上地区勉強会（ワークショップ）の様様

交通不便地域への取り組み状況について

・ 彼方上地区公共交通アンケートの結果

アンケート実施概要

平成31年3月21日～4月21日

アンケート調査

令和元年5月～7月 集計

対象世帯数 570世帯

アンケート回答者 280世帯 519人

- ・ 北部（伏見堂、横山）の住民は、富田林市街への移動が見受けられる一方、汐ノ宮駅周辺及び河内長野市北部への移動もある。
- ・ 南部（嬉、桜ヶ丘住宅）の住民のほとんどは、河内長野市内へ移動され、生活拠点が河内長野駅周辺に集約される傾向。
- ・ 道路幅が狭い個所が多いため、バス車両での輸送は困難で、ワゴンタイプやセダンタイプの車両が適している。



交通不便地域への取り組み状況について

• 彼方上地区公共交通サービス導入への課題

- 地域が広範囲であるため、地域によって目的地も異なる。公共交通の導入に際し、一つの形態にまとめるための作業が難航する可能性がある。
- 地域住民の一部は未だ市に依存する傾向にあるため、「地域が主体」という意識や、公共交通導入への機運を高めていく必要がある。
- 公共交通サービスの導入手法についても、路線の運行を望むほか、タクシー割引を望む声も多い。

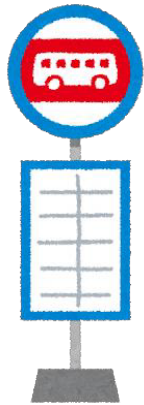
今後の検討

- 手法も含め、新たな公共交通の導入に拘らず、様々な手法の検討を行う。
- 地域住民の機運を醸成していくため、本市からも積極的に情報提供に努めていき、他市の先進事例との視察も視野に検討を入れていく必要がある。
- 今後、ニーズを把握するため、引き続きワークショップやアンケートを実施するなど、地域が主体となった取り組みを行えるよう、本市も含めた関係者でバックアップしていく。

交通不便地域への取り組み状況について

• 公共交通サービス導入に向けた財源の確保

- 公共交通も、バスやタクシーといった車両を使用するため、初期投資には車両購入費が必要。また、バス停留所の設置に伴う費用や、運転手の確保も同時に伴う。
- 運行開始後も、その経費として車両維持費（燃料代、税金、保険料、車検代等）のほか、運転手の人件費や整備費用（整備士等の人件費を含む）など、様々な費用が発生。



停留所の設置や増設には、標識柱の費用だけでは済まず、設置工事費等を含めると、高額な経費が発生する。



マイカーには、様々な維持費がかかるが、公共交通の車両にも維持費はかかる。



運転手にかかる人件費は年々高騰し、人材不足は深刻

交通不便地域への取り組み状況について

• 公共交通サービス導入に向けた財源の確保

- 交通不便地域における公共交通サービスには、沿線利用者の運賃収入だけでは、運行経費の採算が取れないため、自治体も含め交通会議の関係者が知恵を出し合いながら、運行をサポートする体制が必要。
- 交通会議の構成員だけにとどまらず、市内の民間企業などもこの取り組みに賛同してもらえよう働きかけることで、持続可能な公共交通の実現が可能。

経費の**赤字**は、自治体が負担する例が多いが…

たくさん乗って維持していこう。



事業者にもできる経費削減の方法はないか。



乗る人以外に沿線企業や住民から賛助金を募れないか。