

序章. 計画の概要

計画の必要性

富田林市では、急速なモータリゼーション化と少子・高齢化、人口減少社会への移行などに伴い、多くの交通に関する問題点が指摘されています。

モータリゼーション化は、戸口から戸口へいつでも自由に移動することを可能にし、くらしを豊かにしてきました。自家用車の普及により、郊外の広い家に住むことが可能になり、事業所等の立地場所の選択肢も広がり、地域によっては、自動車はくらしに欠かせない乗り物になっています。

しかし、急速なモータリゼーション化は、交通事故による損失、慢性的な交通渋滞の発生による様々な損失、幹線道路沿線の環境への影響や CO₂ 排出量の増加に伴う地球環境への影響、歩く機会の減少に伴う健康への影響、さらには電車・バスなどの公共交通利用の減少に伴う公共交通サービスの低下ももたらし、中心市街地の衰退によるくらしの利便性の低下など、負の影響が深刻化しています。

なかでも、公共交通サービスの衰退により、自家用車を自ら運転することがない市民、とくに高齢者、障がい者、そして子ども達等にとっては、日々の買い物や通院、通学など、くらしが非常に不便な地域が生じています。すでに人口減少が始まり、高齢化の進展が顕著である富田林市にとっては、自動車への過度の依存を改め、誰もが利用できる公共的な交通手段を確保することが重要な課題であり、この課題を解決することが、多くの市民の社会参加を促し、活力ある社会とまちの実現につながります。

また、自動車交通量の増大は、私たちがくらす“環境”に大きな負の影響をもたらしています。自動車が排出する大気汚染物質は、自然豊かな富田林市の居住環境に大きく影響していますし、CO₂ 排出量の増加は地球温暖化の主因であり、わが国では交通部門からのCO₂ 排出量は 20%を超え、自家用車から発生する CO₂ は増加し続けています。このため、私たちが利用する交通手段についても、自家用車の過度の利用を抑制し、公共交通機関などの利用に転換していかなければなりません。

私たちは、日々のくらしのなかで“移動”することが欠かせません。職場や学校に通い、買い物や病院に行くためには、安全で安心な移動手段が必要不可欠です。このためには、自家用の交通手段と公共的な交通手段の双方について、持続可能で豊かなくらしを支えるための交通体系とサービスを構築することが求められるとともに、目前に迫る課題に即応していかなければなりません。

一方、富田林市における地域の交通に対して、市をはじめとした「公」は、道路整備などの基盤整備や施設整備等については精力的に取り組んできましたが、地域の公共交通等については、個別の課題への対応や支援といった視点での取り組みが主であり、どちらかというと交通事業者などの「私」に頼ってきたと言わざるを得ません。しかし、残念ながら

ら公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、「私」の取り組みは限界となってきました。地域の公共交通を維持・再生し、活性化して、全ての市民の安全で安心な利用を図るためには、これまでの取り組みの枠組みだけでは困難です。また、公共交通サービスを楽しむ市民も、交通事業者などが提供するサービスを受けて、満足しない場合は要望するだけといった関与にとどまっていたのではないかと思います。

交通の問題については、日々の暮らしに際しての移動の確保や誰もが安全に安心して移動できる体系が第一義に望まれます。その実現に向けた持続可能な方策を構築していくためには、交通にかかわる各主体、すなわち、利用する地域の市民、サービスを提供する交通事業者、そして市をはじめとした行政等の関係者が、望ましい姿を共有していく必要があります。この全体計画が「富田林市交通基本計画」といえます。そして、地域の関係者が参画して、責任を持って計画し、作りあげ、利用し、そして評価、改善していく「PDCA(計画・実施・評価・改善)」による過程も含めて、総合的に交通政策を展開していくことが必要不可欠です。

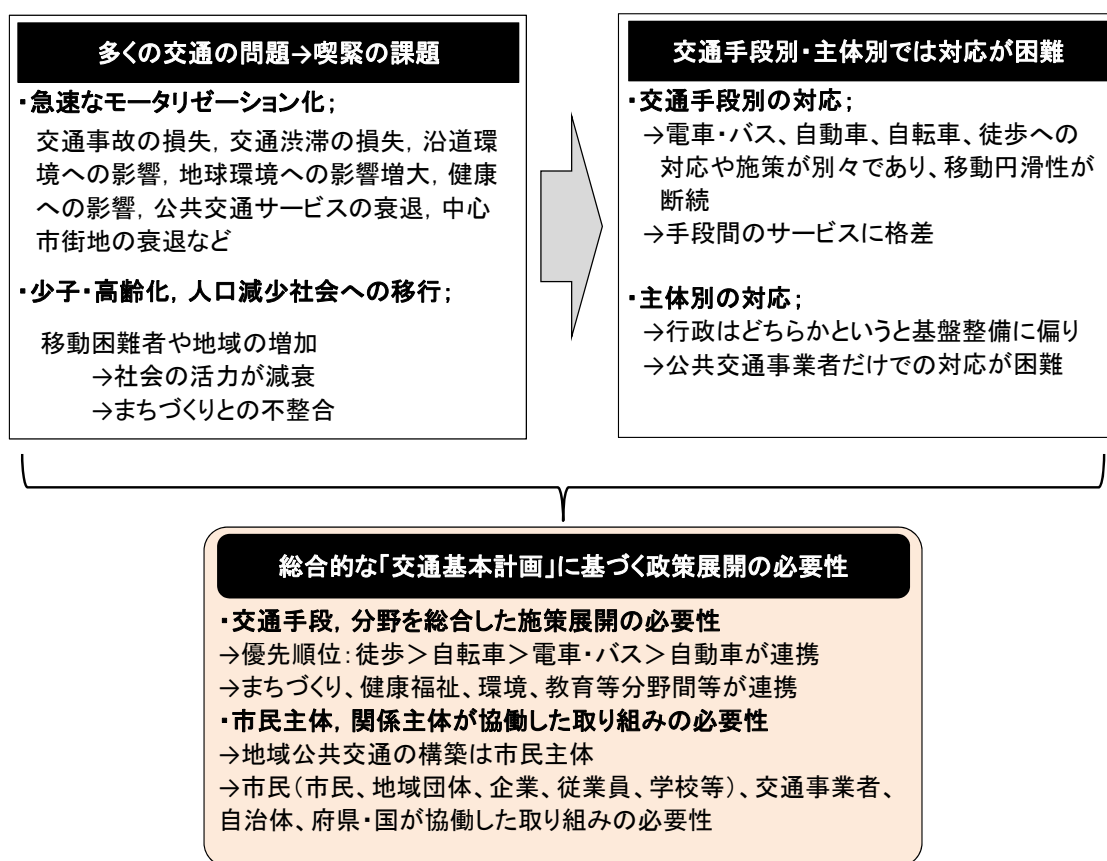


図1 「富田林市交通基本計画」の必要性

計画の位置付け

◆ 交通基本計画の位置付け

富田林市では、市民が安心していきいきとくらするように、長期的なまちづくりの計画として「富田林市総合計画(第4次：平成19年3月)」を策定して、各分野の施策を具体化して、様々な取り組みを進めています。そのなかでも、「安全で快適に暮らせるまちづくりをめざす」こととして、主に「安心して移動できるまちづくり」に関する交通施策をすすめるとしています。

「交通基本計画」では、ここで示される「安心して移動できるまちづくり」に関する施策を進めることはもちろんですが、私たちのくらしや社会・経済活動との密接なかかわりを勘案すると、「安心して移動できるまちづくり」といった範囲にとどまるべきものではありません。

たとえば、健康福祉部門では、「健康づくりの推進」においては過度な自動車利用を抑制して公共交通や“歩く”ことをすすめること、「みんなで支えあう福祉のコミュニティづくり」や「生活自立のための支援体制づくり」における高齢者や障がい者の移動支援の推進なども、交通の大きな役割の一つとして位置付けられます。また、環境部門においても、「みんなで取り組む環境にやさしいまちづくり」における自動車利用の抑制は、交通における大きな課題です。教育部門においても、「交通」にかかわる学習は、社会的なコミュニケーションや公共心を身近な実践の中で学び、身につける絶好の教材ですし、豊かな自然にはぐくまれる富田林市にとっては、身近に環境を保全し、地球温暖化防止に向けた先導的な取り組みを推進するにふさわしいテーマでもあります。さらに、まちづくりの分野は、交通と密接不可分です。交通政策は、土地利用計画や駅前の賑わいの創出とは同時に検討していかなければなりません。低密度で分散した住宅地や都市施設を整備することは、公共交通サービスを構築していくうえでは合理的ではありません。誰にとっても移動しやすく、買い物や子育てのしやすいまちには人々がたくさん集まり“賑わい”をもたらします。防災や危機への対応に際しても、避難や誘導など、交通が果たすべき役割は非常に大きいものがあります。

したがって、「交通基本計画」は、富田林市がめざすべき姿を実現することを念頭に、関連する他の分野も包含して“交通”に属する様々な施策を統合して明示するとともに、交通の分野に属する施策を関連する各種計画と整合を図りながら優越して位置付けるものです。

また、交通は、徒歩とバス及び鉄道を利用して目的地への移動や、自転車と電車を乗り継いでの移動など、交通手段相互の連携が不可分です。また、その移動は富田林市内だけにとどまらず、地域内の交通、複数の市町村にまたがる広域的な交通、あるいは国全体にかかわる交通や世界につながる国際交通など、相互にネットワークとしてつながっていくものです。これは、人の移動だけでなく、モノの移動も対象であり、人と物では異なった

取り扱いが必要です。

したがって、国・府における広域的な交通計画との連携が必要であり、周辺の密接に関連する市町村と連携した計画と施策の実施を反映するとともに、多様な関係主体が連携・協働することが必要であり前提となります。

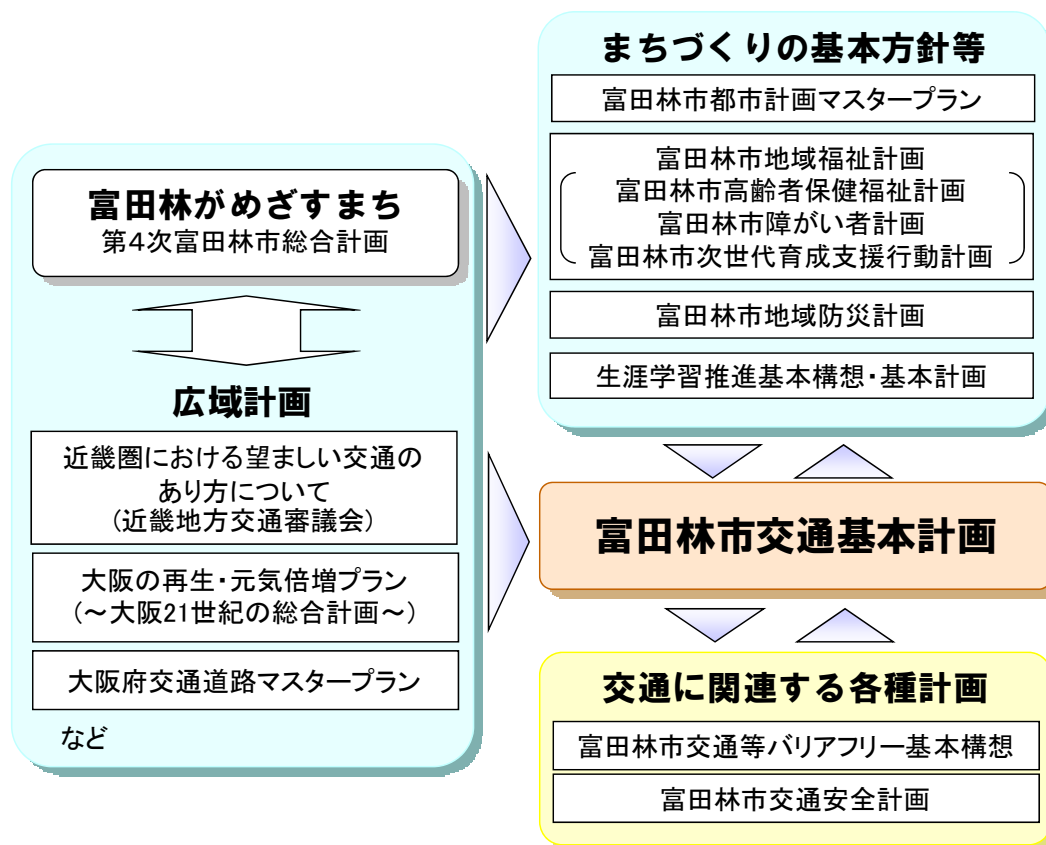


図2 「富田林市交通基本計画」の位置付け

◆ 交通基本計画で位置づけられる関係主体とその責務

交通に関係する主体は、市民（利用者）、交通事業者（鉄道・バス等事業者）、交通管理者、市、府、国など多様であり、かつ複雑です。また、それぞれの主体が関与する交通の分野、範囲、対象も異なります。

したがって、計画を実現し、持続的・効果的に活用していくためには、関係するそれぞれの主体がそれぞれの役割を着実に果たしていく事が重要であり、富田林市及び市内各地域の交通課題や地域づくりの目標を共有し、緊密な連携を図りながら、より利用しやすい交通環境づくりをすすめていかなければなりません。

このため、関係者が一同に参加する会議を構成し、計画・実施・検証評価、見直しと改善の一連のプロセスでの議論を踏まえて、交通政策を進めていきます。

表 1 関係者に期待する役割

主体	構成者	期待する役割
市民(市民、地域団体、企業、学校)	市民、地域団体、企業・従業員、学校	公共交通の直接の利用者、受益者として、交通施策の選択、計画、推進、維持、管理などに際して、積極的な参画と協働を期待します。
交通事業者	鉄道、バス、タクシー等事業者	市民、行政との連携を図り、計画の推進に向けた積極的な事業展開や創意工夫、協力を期待します。
学識経験者	大学及び研究機関の専門家	専門家として交通政策のそれぞれのプロセスで適切なアドバイスを行うとともに、関係者間の議論、協議や、市民が参加する様々な取り組みにおけるコーディネータとしての役割を期待します。
行政	市(全ての関連部課)、府、国、関係機関	関係機関と連携を図りながら、市の関連部課全ての行動指針として位置付けて、市民、交通事業者と一体となって実施に取り組みます。

計画の期間

交通基本計画では、概ね 20 年後の交通の姿を展望しつつ、10 年間で短・中期として位置付けて、重点施策を優先的に進めていきます。

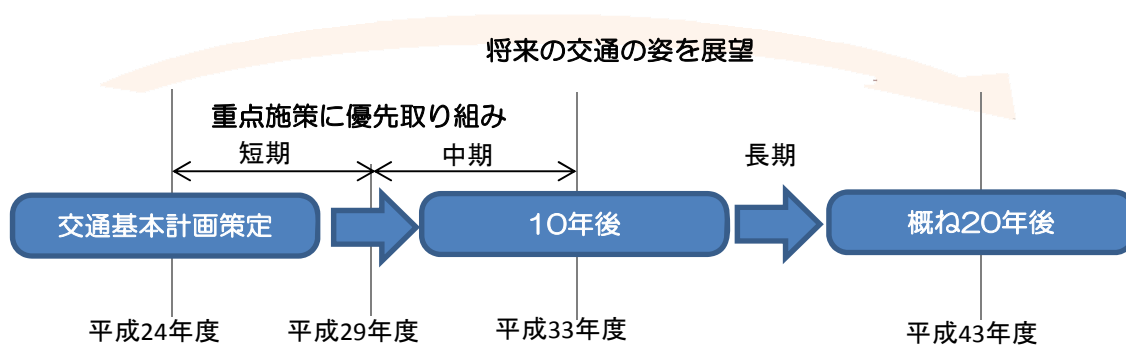


図 3 交通基本計画の期間

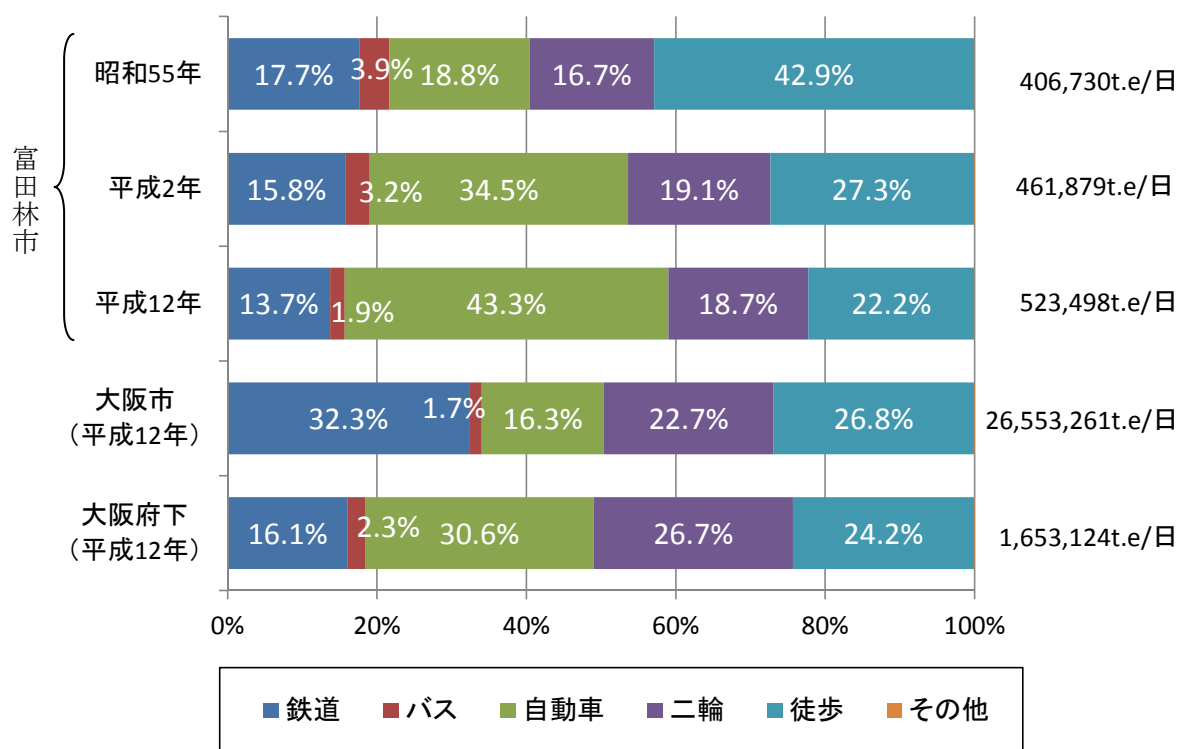
第1章 富田林市の交通の現状と課題

1.1 富田林市の交通の現状と問題意識

(1) 自動車交通の増大

富田林市に関連する交通のうち、自動車利用の割合は年々増加しています。また、外出交通に占める自動車利用の割合は(自動車分担率)、昭和55年から平成12年の20年間で19%から43%に、実に2.3倍に増加しています(図1.1.1)。これは、大阪府下の市町村の中でも最上位に位置します。

自動車交通への依存と増大は、交通渋滞、交通事故、CO₂排出量の増加などの環境問題、健康への影響、さらにはまちの活性化を阻害するなど、安全、安心で豊かなくらしの実現に大きな障害となります。



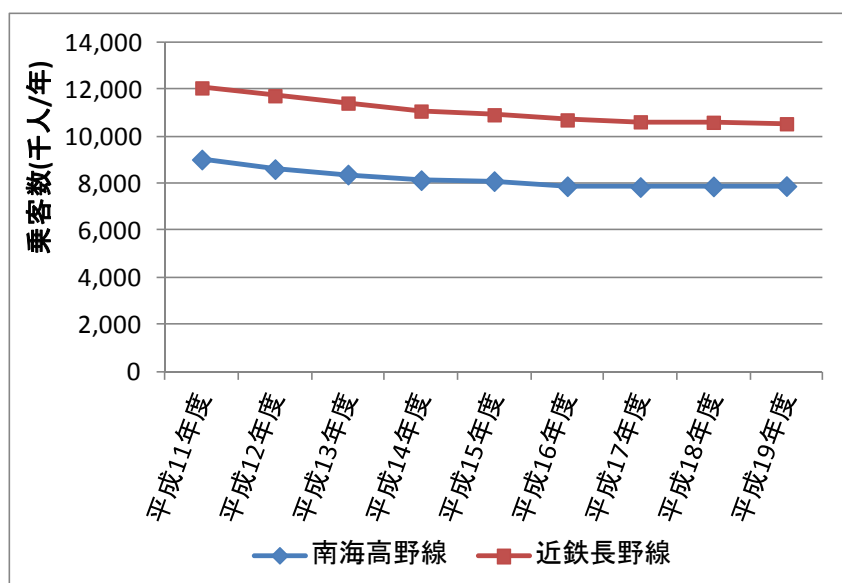
出典: 国土交通省近畿地方整備局「京阪神都市圏パーソントリップ調査」(平成12年)

図 1.1.1 富田林市における発生集中交通量の代表的交通手段分担率の推移

(2) 公共交通利用者の減少と経営の行き詰まり

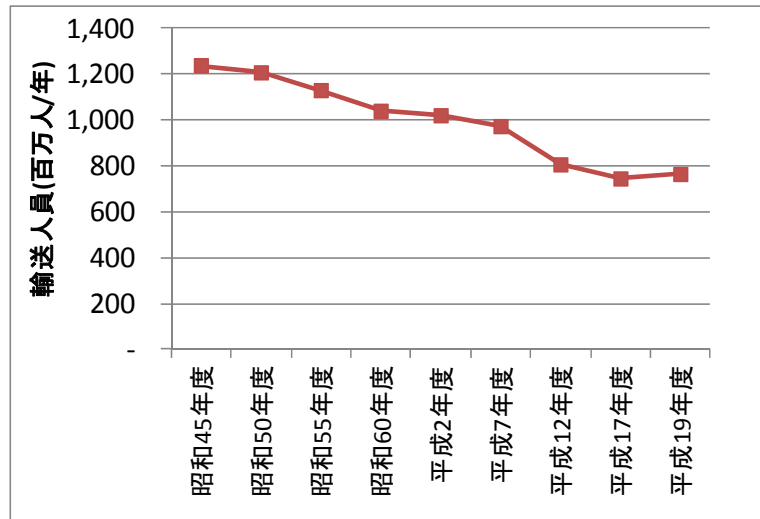
近年の富田林市の鉄道や路線バスなどの公共交通利用者数は減少しています。とりわけ、路線バスの利用者離れは深刻です。京阪神交通圏でもバスの旅客輸送人員が2007年には1970年から約4割も減少しており、交通事業者の経営が以前に比べ厳しい状態にあるものと推察されます。例えば近鉄バスでは、市内を走る3路線の輸送人員が平成12年度から平成22年度の間、約3割減少し、収支率も低迷しています(図1.1.2、図1.1.3、図1.1.4、表1.1.1)。

このため、富田林市の公共交通は運行回数の減少が進み、今後は、サービス水準の低下や路線によっては廃止も考えられ、市民生活に重大な影響を及ぼすことが懸念されます。さらには、路線バスを維持するための市の財政負担が発生することも否定できません。一方で、市民の公共交通サービスの利便性向上への要請は非常に強いため、このような公共交通利用者の減少と交通事業者の経営の行き詰まりは大きな問題です。



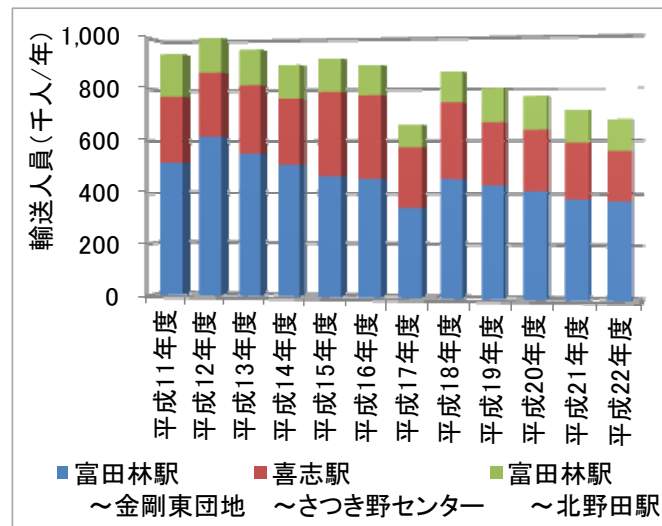
出典: 富田林市資料

図 1.1.2 富田林市内における鉄道路線の年間乗客数の推移



出典:国土交通省 交通関連統計資料集
 ※京阪神交通圏は大阪駅中心半径 50km の範囲

図 1.1.3 京阪神交通圏におけるバスの旅客輸送人員の推移



出典:近鉄バス株式会社

※輸送人員:運送収入を基に計算し算出した人員

※平成 17 年度は決算を 3 月⇒12 月決算に変更したため 9 ヶ月分

図 1.1.4 近鉄バス富田林市内路線の輸送人員の現状

表 1.1.1 近鉄バス富田林市内路線の収支率 (平成 22 年度)

路線	運行台数(平日)	収支率
富田林駅～藤沢台～富田林駅	4台	約 85%
富田林駅～津々山台～富田林駅	1台	約 55%
喜志駅～さつき野センター	3台	約 70%
富田林駅～北野田駅	2台	約 75%
レインボーバス	1台	約 25%

※収支率=運送経費に占める運賃収入の割合

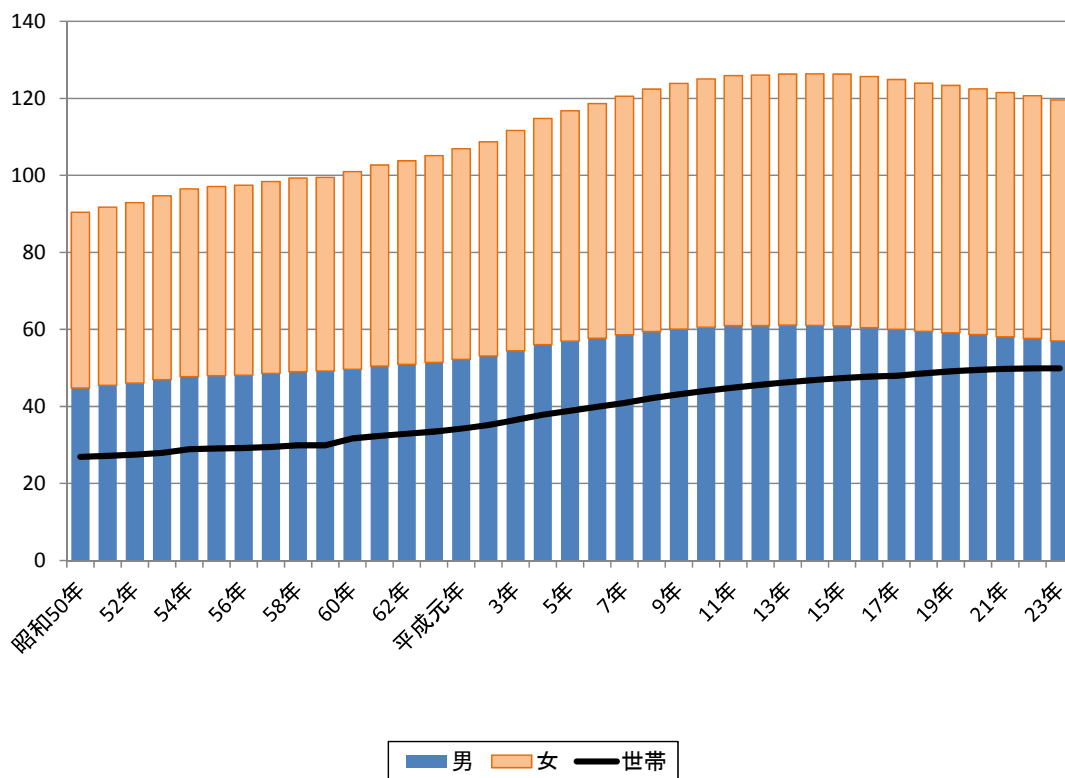
出典:近鉄バス株式会社

(3) 少子・高齢化の進展

富田林市は、大阪のベッドタウンとして市域西部に大規模な住宅地（金剛団地・金剛東団地）が建設されて人口が流入してきましたが、平成15年度を境に減少傾向ではありませんが、世帯数は増加傾向で推移しています（図1.1.5）。また、市全域の高齢化率は年々増加して既に20%を超えています（図1.1.6）。

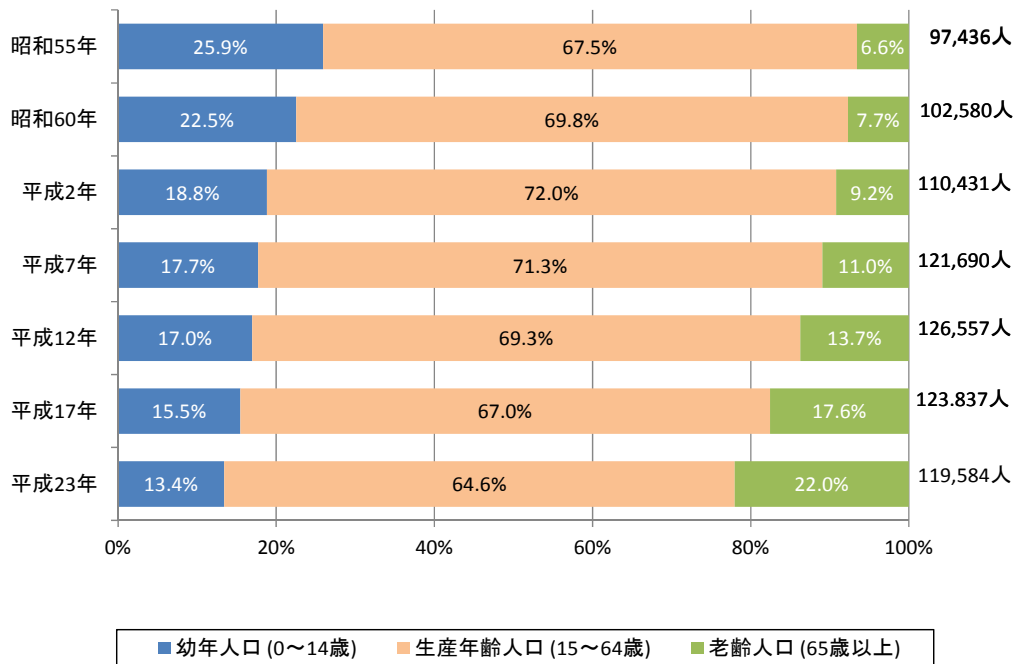
このような社会変化の中では、公共交通機関の衰退は重大な問題となります。市民アンケート調査においても、将来的に公共交通サービスに不安を抱いている方が非常に多くなっており（図1.1.7）、高齢者や障がい者、そして子どもなどの交通弱者を含めたすべての市民が安心して移動できるといった視点では、大きな問題です。

(千人・世帯)



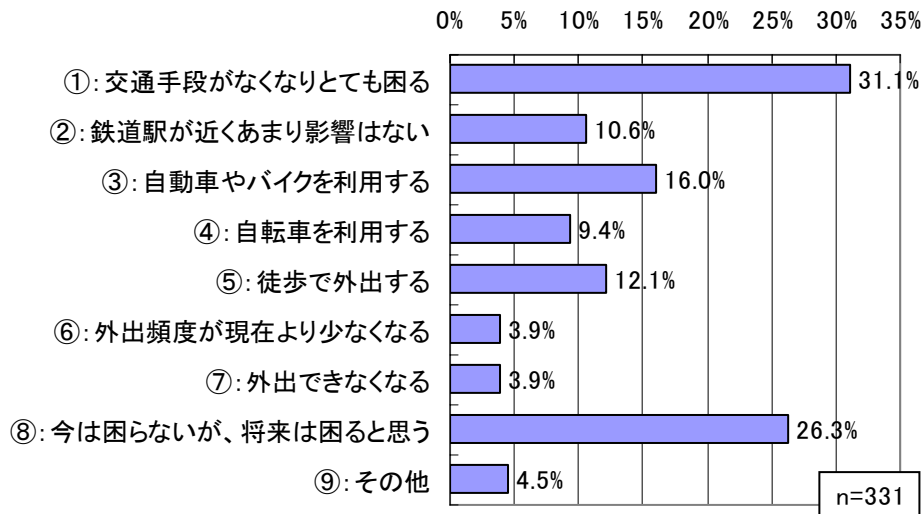
出典:富田林市統計情報(各年3月現在)

図1.1.5 富田林市の人口・世帯の推移



出典：富田林市統計情報（平成23年3月末現在）

図 1.1.6 富田林市における高齢化率の推移



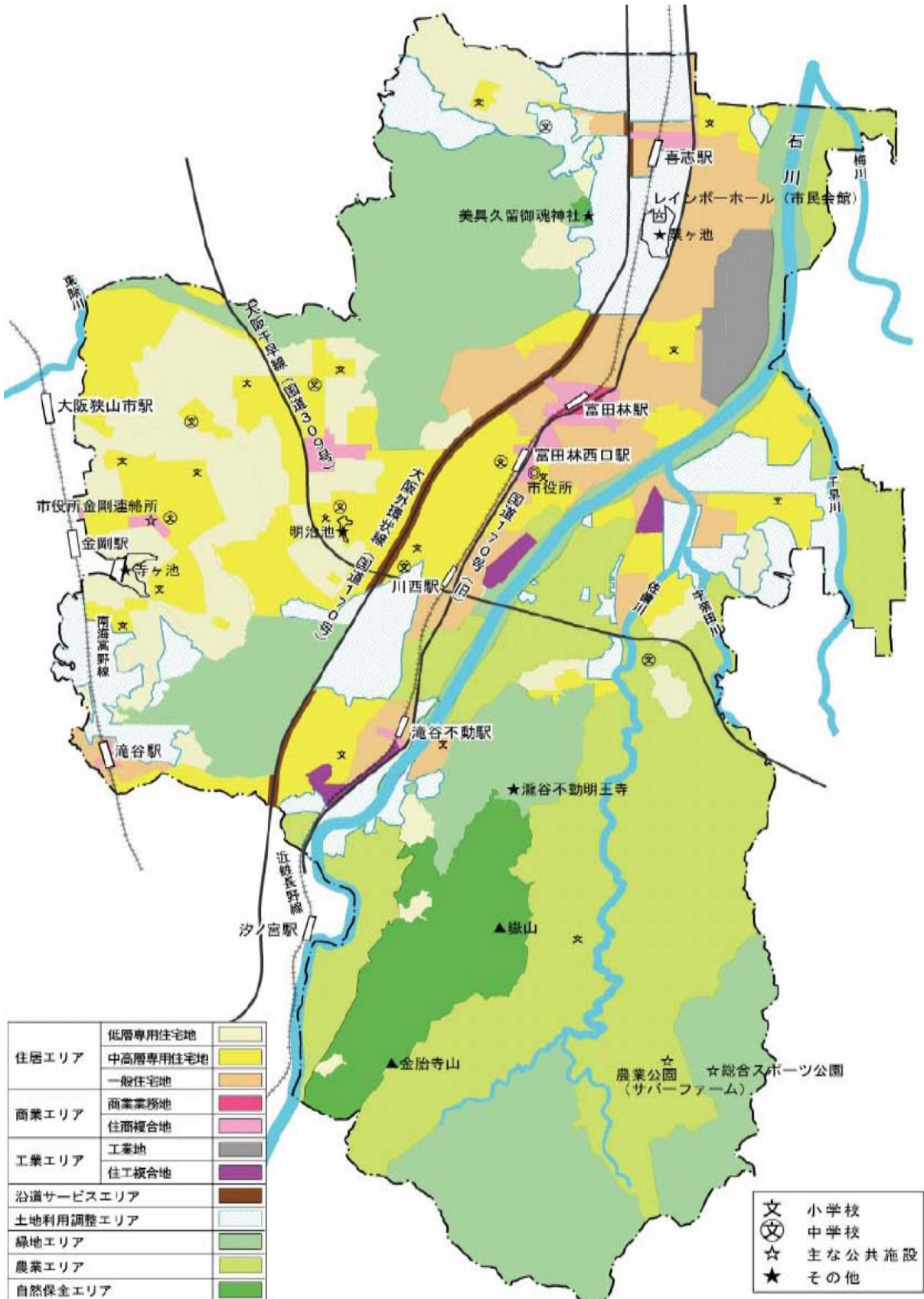
出典：平成20年市民アンケート調査結果

図 1.1.7 市民意識：バスがなくなったときの対応

(4) 多様な地域特性

富田林市は、金剛団地・金剛東団地のようなニュータウン、旧市街地、東部の市街化調整区域に散在する小規模住宅地、そして農業ゾーンや緑地ゾーン、さらには工業団地など、多様な土地利用がなされており、全ての地域を同じ水準で路線バスを確保することは難しいと考えられます（図 1.1.8）。

特に人口が集積していない地域などでは、路線バスの利便性向上を求める意見が多いものの、運行は効率が悪く経営的にも困難である場合が多く、路線バスが維持できないといった問題があります。



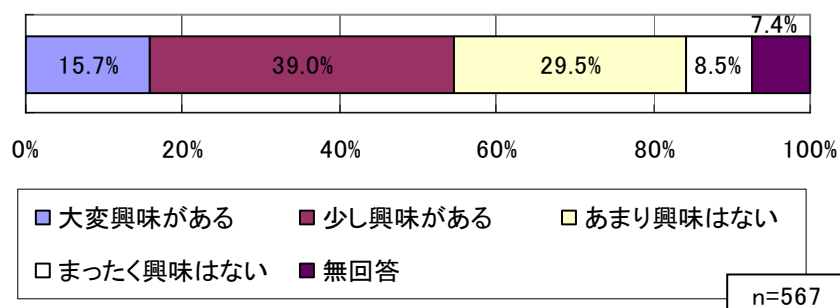
出典:「富田林市都市計画マスタープラン」平成18年度改定

図 1.1.8 土地利用方針図（用途地域）

(5) 市民の公共への関心の高まり

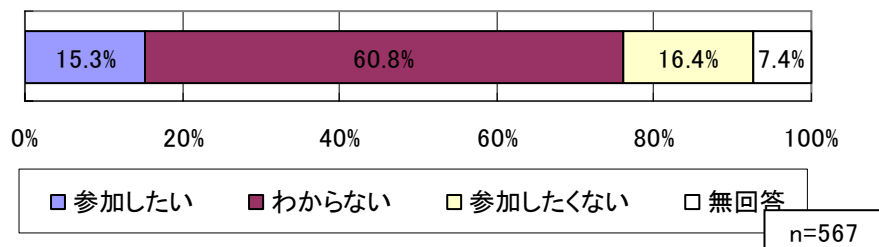
市民アンケート調査結果からは、市民のまちづくりや公共交通に関する関心が高く、まちづくりや交通問題への参加を希望される方も多く、行政と市民の果たすべき役割を明確にして協働した取り組みを進めます（図 1.1.9、図 1.1.10）。

その関心の内容は、主に「高齢者・障がい者の移動手段の確保」、「公共交通の利便性の向上」であり（図 1.1.11）、市民の公共への関心の高まりに対応していく必要があります。



出典:平成20年市民アンケート調査結果

図 1.1.9 市民意識：まちづくり・公共交通に対する興味



出典:平成20年市民アンケート調査結果

図 1.1.10 市民意識：年齢階層別まちづくり・交通問題への参加意思

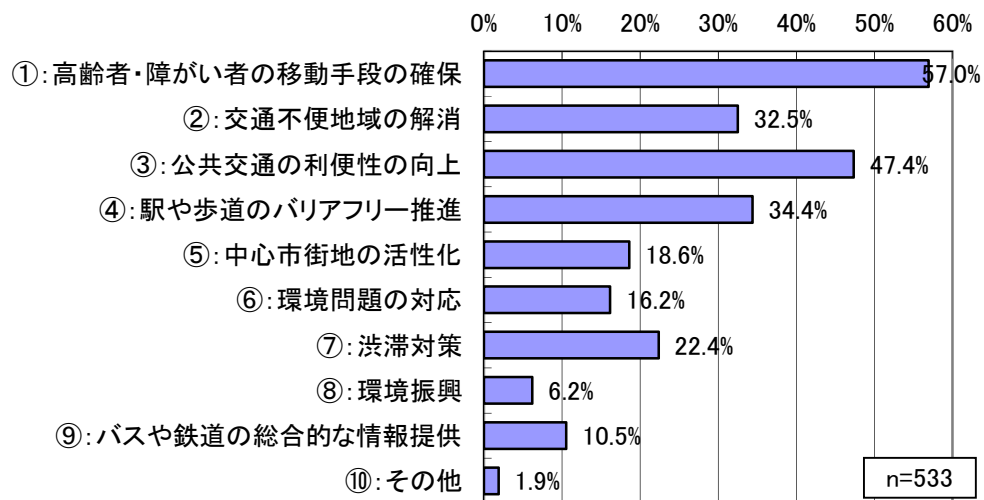


図 1.1.11 市民意識：市に取り組んで欲しい課題

1.2 富田林市における交通課題

課題 1. すべての市民の円滑な移動の確保

市民は、「高齢者・障がい者の移動手段の確保」、「駅や歩道のバリアフリー推進」、「交通不便地域の解消」、そして「公共交通の利便性の向上」が主要な課題であると考えており、すべての市民の円滑な移動を確保する事が最も優先すべき課題であるといえます。

課題 2. 公共交通の維持・利用促進

多くの市民が現在の公共交通サービスに不安を抱いている一方で、関係機関が連携して便利な公共交通サービスを構築すべきであるとしているため、公共交通を守り、育て、利用を促進する取り組みが必要です。また、公共交通の利便性に係る情報については、周知があまりなされていないため、利用促進のためにも情報提供のあり方や方法を見直す必要があります。

課題 3. 自動車利用の抑制

自動車交通に起因する様々な問題の解決に向けて、自動車利用を抑制するための取り組みが必要です。自動車利用のみを前提としたまちづくりから公共交通を重視したまちづくりに転換するとともに、市民一人ひとりが過度なクルマ利用習慣から適正なクルマ利用習慣に転換していくための方策が必要です。

課題 4. 地域特性に応じた多様な施策展開

富田林市は地域によって土地利用が大きく異なり、交通特性や公共交通の利用状況、交通やまちづくりに関する意識にも違いがあるため、地区ごとの特性に応じて交通施策を検討していく必要があります。

課題 5. 市民との連携・協働

市民の「まちづくりや公共交通への興味」は相当高いものの、必ずしも協働の理念が十分浸透しているわけではないため、交通とまちづくりの重要性、協働の大切さを周知し、市民の交通に対する意識を深めていただくことが必要です。また、市民は、行政に総合的な交通施策を求めており、行政と市民が双方向で情報や意見を交換できる場を設置するとともに、協働して取り組みを進めるしくみを構築する必要があります。

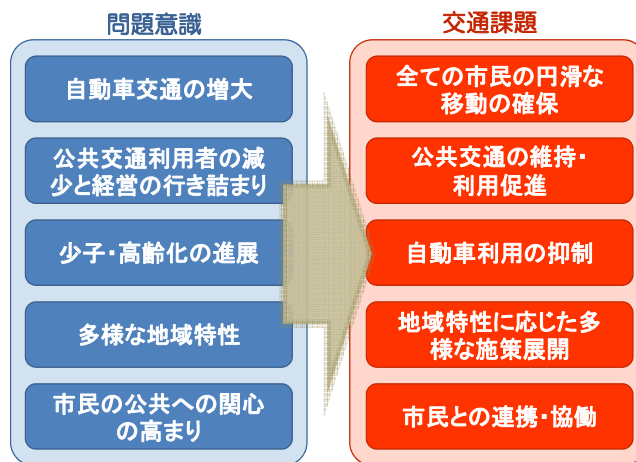


図 1.2.1 富田林市における交通問題と課題の関係

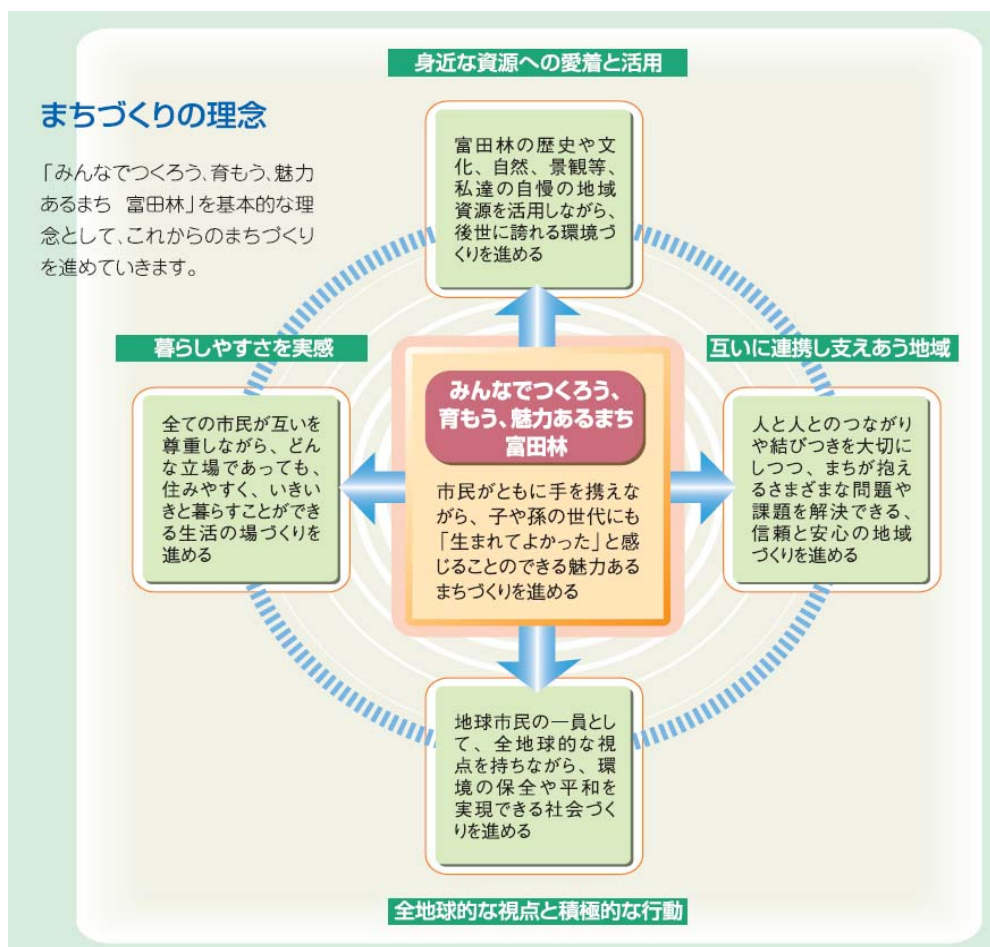
第2章 計画がめざす姿とあり方

2.1 計画がめざす姿

「第4次富田林市総合計画」では、「みんなでつくろう、育もう、魅力あるまち富田林」を基本的な理念として、これからのまちづくりを進めていくこととしています(図2.1.1)。

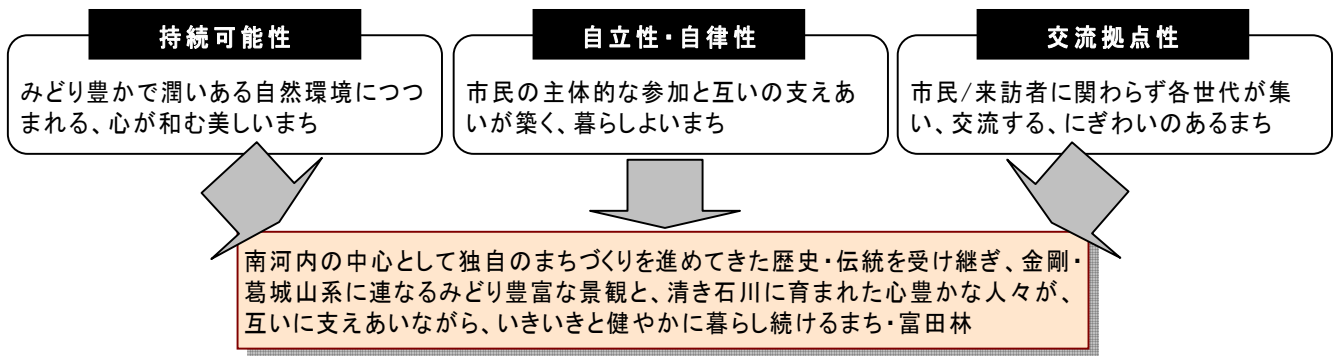
また、富田林の将来像を「南河内の中心として独自のまちづくりを進めてきた歴史・伝統を受け継ぎ、金剛・葛城山系に連なるみどり豊富な景観と、清き石川に育まれた心豊かな人々が、互いに支えあいながら、いきいきと健やかに暮らし続けるまち・富田林」と定め(図2.1.2)、まちの発展を促すため、「市街地ゾーン」、「緑地ゾーン」、「農業ゾーン」、そして「自然保全ゾーン」の4つのゾーンに区分し、総合的な土地利用の実現を図ることとしています(図2.1.3)。

計画では、総合計画で示される富田林の将来像である「みんなでつくろう、育もう、魅力あるまち富田林」を交通基本計画におけるめざす姿として位置付けて、取り組みを進めることとします。



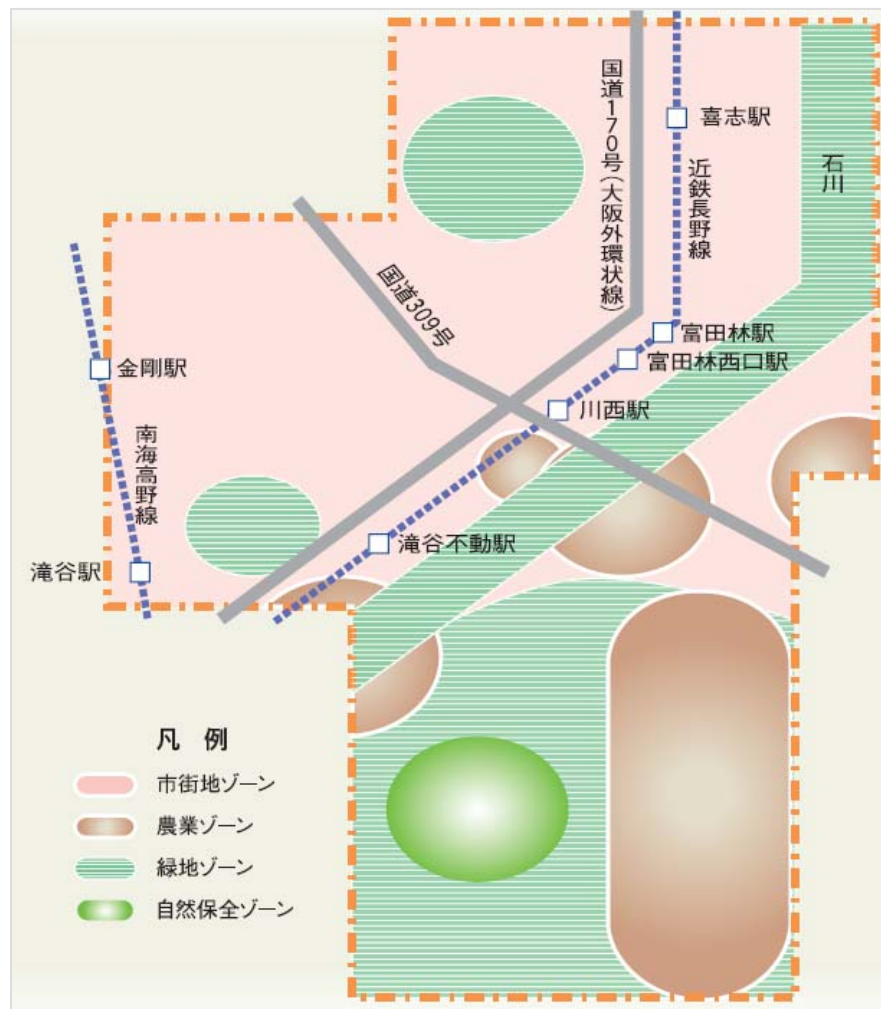
資料:「第4次富田林市総合計画」

図 2.1.1 富田林のまちづくりの理念



資料:「第4次富田林市総合計画」

図 2.1.2 富田林の将来像



資料:「第4次富田林市総合計画」

図 2.1.3 富田林の将来土地利用構想

2.2 富田林市の交通政策のあり方

交通は、私たちの日常の暮らし、社会・経済活動と密接な関係にあり、暮らしを支え、真に豊かさを実感できる社会を築くために必要不可欠なものです。

したがって、富田林がめざすまちづくりの理念に基づいて総合的な交通政策の基本方針を定め、将来的にしっかりとした目標を設定して、すべての市民と行政が協働して交通施策を推進していく必要があります。

また、富田林のめざすまちの姿を実現していくためには、密接に関係する交通政策のあり方を図 2.2.1 のように定めて、具体の交通施策に反映していく必要があります。

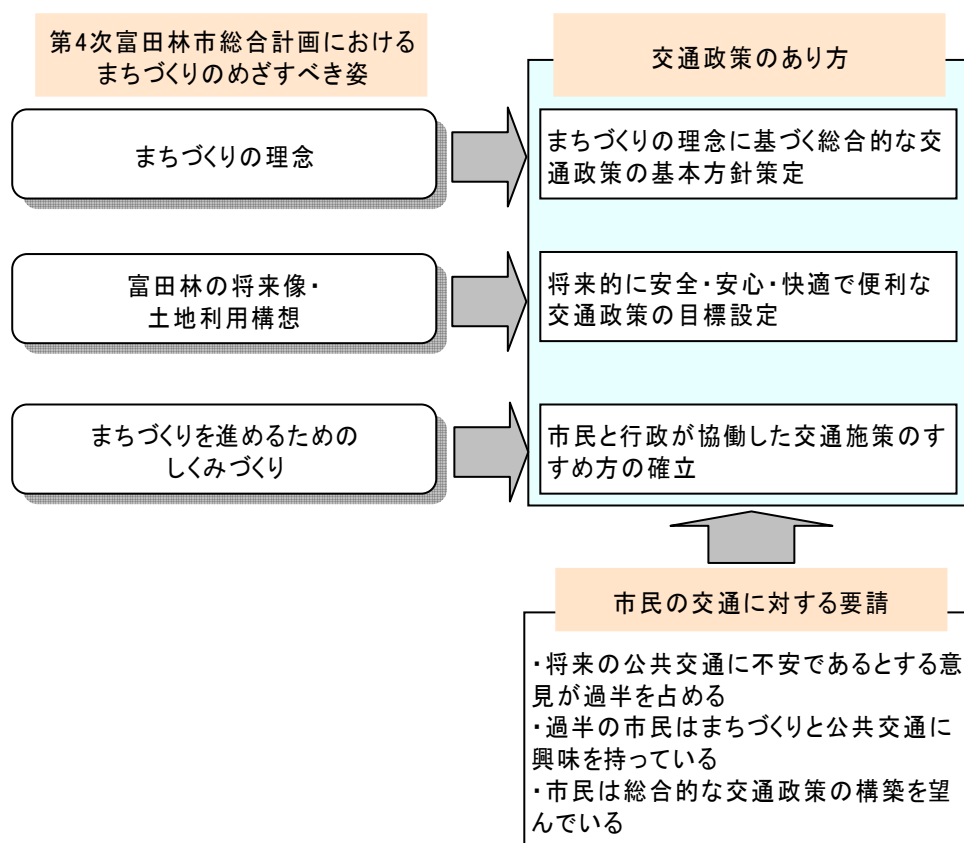


図 2.2.1 交通政策のあり方