

第3章 交通政策の基本方針

富田林市の交通に係る課題、及び富田林市のまちづくりの理念と将来像に基づいて、「すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち」をめざして、交通政策の基本方針を図3.1.1のように定めて取り組んでいきます。

(1) 関係者が連携・協働して取り組む交通

交通は、地域住民の日常の暮らしに密接に関係しており、その活性化・再生にあたっては、市民・地域・企業・交通事業者・行政が連携、協働して、より望ましい交通体系やサービスをつくり、施策を継続的に進めていく必要があります。

(2) すべての市民が安全・安心・快適に移動できる交通

市民の多様なライフスタイルやニーズに見合った住みやすくくらしやすさが実感できるまちづくりを展開するため、誰もが公共交通を利用して必要な移動が可能な交通サービスの提供など、すべての市民の暮らしを支える交通体系とサービスを構築していく必要があります。

(3) 円滑な移動・活動を支える交通

富田林市の土地利用を考慮して中心的市街地等との交流・連携を図るネットワークを形成するとともに、複数の交通手段を利用するときの乗り換え、乗り継ぎを便利にするなど、市内の円滑な移動・活動を支える交通サービスの構築が必要です。

(4) まちの魅力・活力を創出する交通

近鉄富田林駅と伝統的建造物群を擁する市の中心地域では、人が歩き回遊できる交通空間の整備や情報案内の充実を図るなどの都市来訪魅力の向上をめざすとともに、歴史、文化、伝統、自然環境などの地域資源へのアクセス性能の向上を図ります。また、市民の日常的な交流と、文化、芸術、スポーツなどの活動を活性化させるため交通施策が必要です。

(5) 環境にやさしい交通

クルマ社会化は、沿道環境への影響だけでなく、CO₂排出量も増加の一途をたどっているため、自動車利用の適正化や公共交通機関利用の促進を図るなど、環境的に持続可能な交通をめざし、環境にやさしい交通を進める必要があります。

(6) 地域の特性に対応した交通

「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」といったそれぞれの地域が互いに特徴を持ちながら望ましい土地利用の実現を図るため、交通政策についても、より快適な歩行者空間を提供する地域を設定するなど、地域の特性に応じた交通体系やサービスを構築していく必要があります。

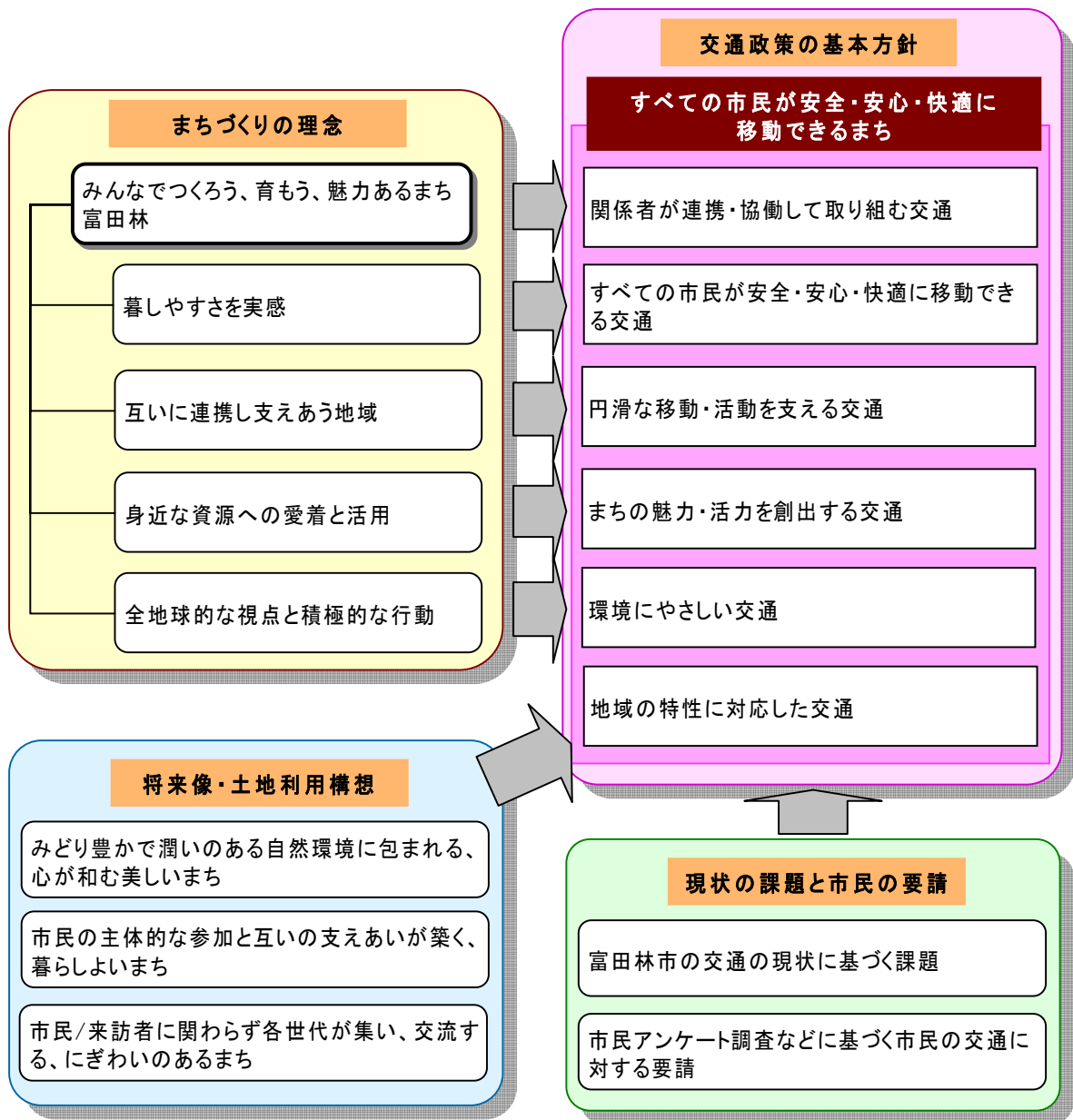


図 3.1.1 交通政策の基本方針

第4章 交通政策の体系と施策

4.1 交通政策の体系

富田林市の将来像を見通して、交通政策の基本方針に基づき、交通政策の体系を「交通手段」や「交通空間」に着目して、表 4.1.1 に示すように体系化します。

ここでは、総合計画に示される施策の大綱と施策体系と、これに基づいて推進されている各部門計画において位置付けられる交通政策との連携も図ることとします。

なお、交通政策の体系を整理するに際して、「交通施設整備」については、既に富田林市総合計画に基づいて「都市計画マスタープラン」(平成 19 年改定)で計画が策定されており、基本的にはこれを踏襲することとし、交通政策の体系では「交通施設整備計画」は既計画として位置付けます。

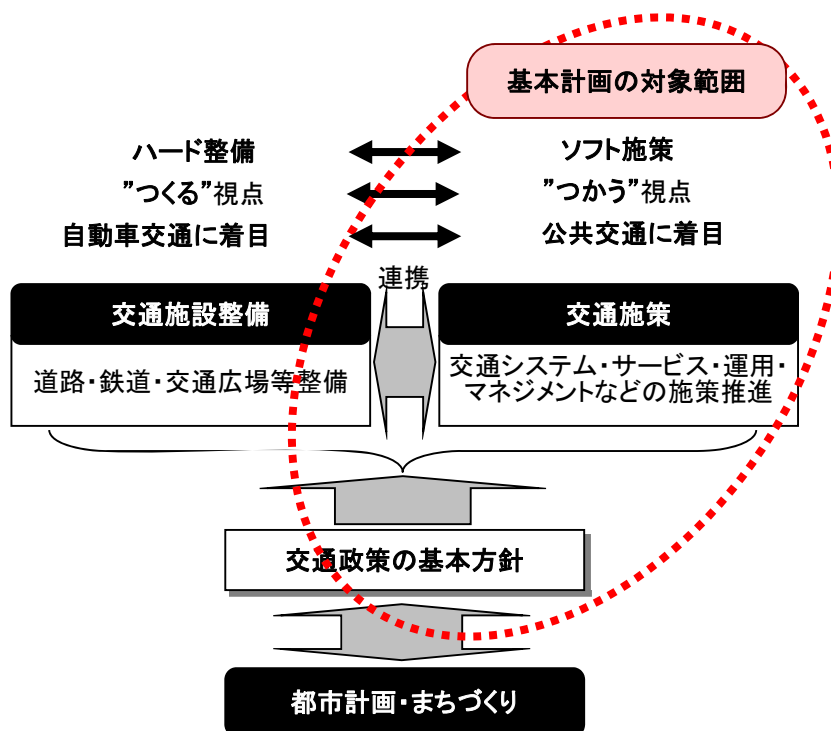


図 4.1.1 交通基本計画において主に対象とする交通政策と施策

表 4.1.1 交通政策の体系

交通政策の基本方針						交通政策の区分	交通施策	(参考) 関連する既存交通施策が示されている各種計画
関係者が連携・協働して取り組む交通	すべての市民が安全・安心・快適に移動できる交通	円滑な移動・活動を支える交通	まちの魅力・活力を創出する交通	環境にやさしい交通	地域の特性に対応した交通			
○	○	◎	◎			公共交通ネットワークの拡充	(1)鉄道と連携した広域アクセス性の向上	都市計画マスタープラン、地域防災計画
○	○	◎	◎				(2)交流・連携を支える路線バス網の充実	都市計画マスタープラン
○	◎	○			○		(3)コミュニティ・バスサービスの見直し	
○	◎	◎			◎		(4)地域特性に応じた多様な公共交通サービスの導入	都市計画マスタープラン
○	◎	◎					(5)交通結節点の乗継利便性の向上	都市計画マスタープラン
○	◎	◎			○		(6)外出支援サービスの拡充	地域福祉計画、バリアフリー等基本構想
○	◎		○			利用しやすい交通システムの確立	(1)公共交通利用情報提供の拡充	バリアフリー等基本構想
○	◎		○		○		(2)バス停、バス車両などの高規格化	バリアフリー等基本構想
○	◎	○	○				(3)ICカード導入、運行情報提供等の推進	
○	◎	○	○				(4)交通結節点及び周辺地区のバリアフリー化	地域福祉計画、バリアフリー等基本構想
○	◎	○	○		○		(5)利用しやすい料金施策	
○				◎		自動車利用の抑制と公共交通利用促進	(1)コミュニケーション施策によるクルマ利用抑制と公共交通利用促進の取り組み	
○	◎		◎	◎	○		(2)自転車・歩行者空間と利用環境整備	都市計画マスタープラン、交通安全計画
◎	○					市民と連携・協働して取り組む交通	(1)積極的な交通政策に係る情報公開と提供	
◎	◎			○	◎		(2)地域における市民との連携による地域交通の取り組み	地域福祉計画
◎	◎			○			(3)地域・企業・学校との連携による教育、啓発の取り組み	地域福祉計画、交通安全計画、生涯学習推進基本計画

◎ : 主に期待する効果
○ : 派生して期待される効果

4.2 交通施策

4.2.1 公共交通ネットワークの拡充

(1) 鉄道と連携した広域アクセス性の向上

ア) 施策の概要

富田林市と大阪都心間の広域的なアクセス性能を高めるために、近鉄長野線と南海高野線の 2 つの鉄軌道を基幹として、鉄道駅と市内の市街地間を結ぶ路線バス網を合わせた公共交通ネットワークを形成します(図 4.2.1.1)。

ここで、鉄道駅と都市拠点(主核)間及び隣接する市町村の都心間を結ぶラインを幹線として位置付け、鉄道駅端末バスや地域特性に応じた多様な交通サービスなどを地域バスとして位置付けて、全ての市民が利用できる公共交通ネットワークを構築していきます(表 4.2.1.1)。

富田林市に関連する人の流動量：365 千トリップ/日のうち、富田林市と市外間の流動量は 205 千トリップ/日と 56%を占めており、南河内以外との間でも 114 千トリップ/日：31%と、広域間で移動する交通の割合は相当大きい。なかでも、通勤トリップは、関連する人の流動量：56 千トリップ/日のうち約 8 割に相当する 45 千トリップ/日が富田林市外関連であり、5 割を超える 30 千トリップ/日が南河内以外関連トリップである(第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査、平成 12 年)。

したがって、このような大量の広域間交通に対しては、近鉄長野線及び南海高野線を基幹として路線バスと連携した公共交通ネットワークを形成して、円滑かつ高速なサービスを確保する事が重要であるとともに、隣接する市町村間を連絡する幹線としての路線バス運行サービスの向上に努める必要がある。

また、富田林市の都市構造からすると、富田林駅、金剛駅を中心とした都市拠点、および他の鉄道駅を中心とした拠点へのアクセスを確保し、地域特性に応じた多様な地域バス等とあわせて、全ての市民が公共交通を利用した移動が可能となるような公共交通ネットワークを構築していく事が必要である。

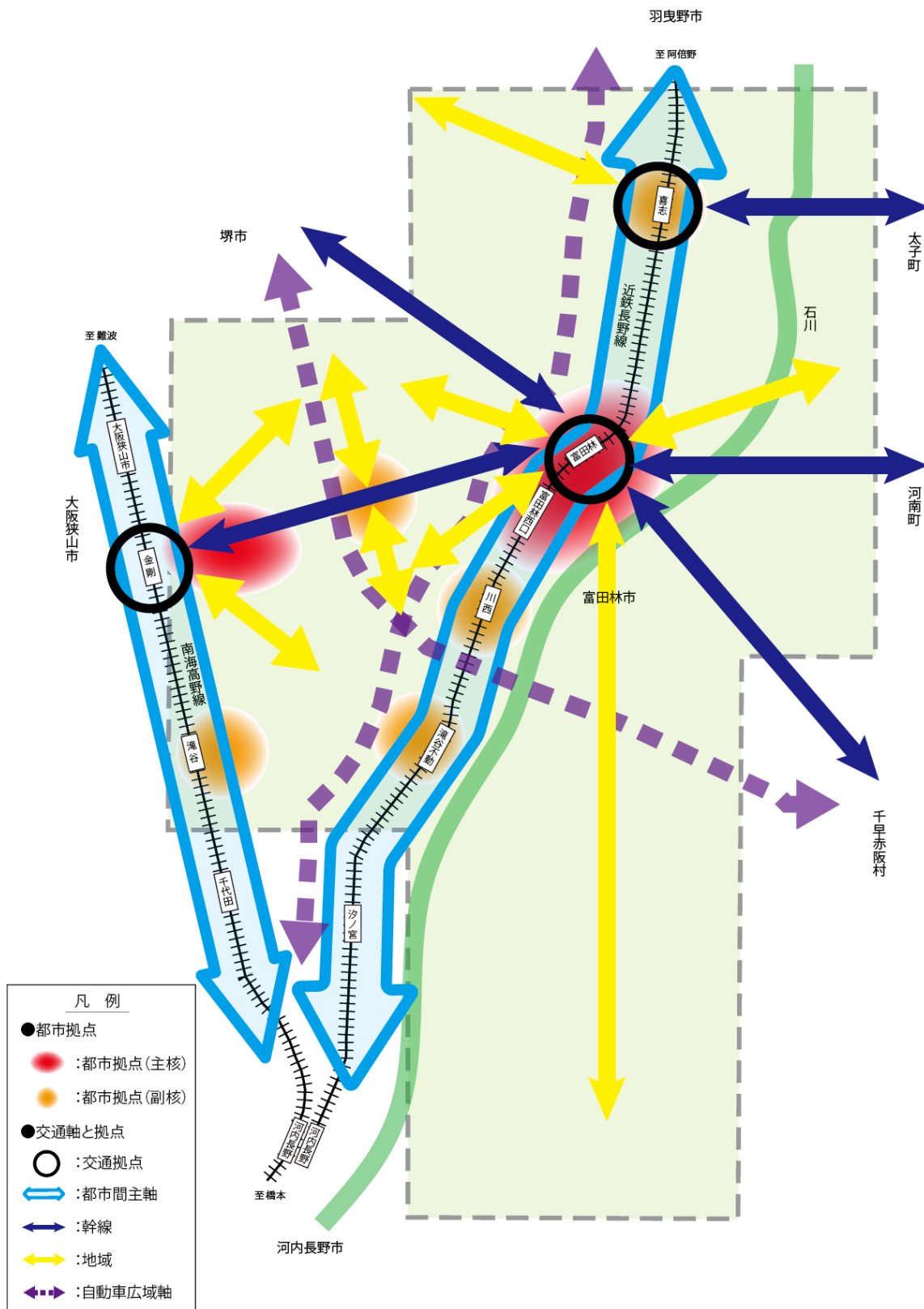


図 4.2.1.1 富田林市の公共交通ネットワーク体系

表 4.2.1.1 富田林市の公共交通ネットワークの構成

分類	公共交通手段	施策の方向性	具体の交通施策
都市間主軸	鉄軌道 (近鉄長野線, 南海高野線)	富田林市の鉄軌道は、阿倍野、難波等の大阪都心・広域交通結節点と直結しており、市民の広域アクセス性能を向上させるため、近鉄長野線の連続立体化を含めた高速化などの働きかけをしていきます。	・鉄道連続立体化を含めた高速化 (近鉄長野線)
幹線バス	幹線路線バス	鉄道駅と隣接市町村の地域拠点間を連絡して広域アクセス性能を向上させるとともに、本市都市拠点と隣接市町村間および沿線の本都市街地間の地域間交通の速達性と需要に応じたバス路線を充実していきます。	・ 定時性、速達性に優れた 幹線路線バス運行 (喜志駅⇄太子町、河南町間) (富田林駅⇄堺市、河南町、千早赤阪村間)
		本市の東西の都市拠点(主核)を連絡し、沿線の都市拠点及び市街地と鉄道駅及び都市施設が集積する地区へのバスによる移動を行いやすくするため、速達性と需要に応じた路線バスサービスの実現に向けた検討を行います。	・ 富田林駅⇄金剛地区都市拠点⇄金剛駅間の東西を結ぶ路線バス運行
地域バス	鉄道端末バス	市街地(生活地)から鉄道駅や都市拠点間を直結する駅端末交通サービス路線を維持、充実していきます。	・ 日常生活の利便性を確保する 鉄道端末路線バスサービスの向上 (喜志駅、富田林駅、金剛駅)
	コミュニティバス	レインボーバスについては、市民の公共施設などの都市施設へのアクセスの確保と公共交通不便地域の解消という目的を勘案し、公共交通ネットワーク体系の構築にあわせて、市財政への過度の負担のあり方も含めて、見直していきます。	・レインボーバスの見直し
地域公共交通システム	地域特性に応じた多様な交通サービス	路線バスの運行が困難な地区や利用者に対しては、地域の特性に応じた運行形態や小型バスの導入など、地域・交通事業者・行政が連携を図りながら、地域や市民が主体となった多様な交通サービスの導入を検討していきます。	・ 地域特性に応じた 多様な交通サービスの拡充 (デマンドバス、乗り合いタクシー運行、施設送迎バスの活用等)
	外出支援サービス	外出時に通常の公共交通機関利用ができない市民に対して、通院や日常生活に係る移動を支援するサービスを拡充していきます。	・ 外出支援サービスの拡充 (福祉輸送、介護タクシー等)

イ) 具体の施策

① 近鉄長野線鉄道連続立体化を含めた高速化

富田林市と大阪市都心間を移動する交通を対象として、広域的なアクセス性能を高めることを目標として、近鉄長野線の連続立体化を含めた高速化を図る。

富田林市の公共交通機関の基幹ネットワークとしては、南海高野線と近鉄長野線が位置づけられる。南海高野線は、複線で金剛駅に急行が停車することで、富田林市と大阪都心間（南海電鉄難波駅間）が接続されている。しかし、近鉄長野線は、富田林駅～河内長野駅間が単線であることも一因として、富田林市内には各駅停車しか停車することがなく、ダイヤ編成にも制約が大きくなっている。このため、富田林駅と大阪都心間（近鉄阿部野橋駅間）の所要時間は、金剛駅～難波駅間の所要時間と比べると、相当大きな乖離が存在する。

このような背景から、富田林市東部地域と大阪市都心間を移動する交通を対象として、「近鉄長野線連続立体交差化を長期的視点に立ったまちづくりとして研究する」と、富田林市総合計画でも位置づけられている。

「近鉄長野線鉄道連続立体化を含めた高速化」の具体的な施策としては、表 4.2.1.2（上段）が挙げられる。

② パーク・アンド・ライドの推進

大量の広域間交通の速達性を実現しようとした場合は機関となる鉄道の高速化を実現するとともに、駅を拠点とした路線バスと連携した公共交通ネットワークを形成して運行サービス水準の向上を図る必要がある。

また、多様な駅端末交通と鉄道との連携を強化する必要があり、現状の端末交通手段分担率などを考慮して、広域交通での自動車交通の分担率が削減できるパーク・アンド・ライド¹⁾などを検討する。

パーク・アンド・ライドの推進を図る駅の候補は、表 4.2.1.2（下段）のとおりとする。

表 4.2.1.2 鉄道と連携した広域アクセス性の向上の具体的な交通施策

具体の交通施策	施策の内容
近鉄長野線鉄道連続立体化を含めた高速化	・近鉄長野線富田林駅～河内長野駅間複線化 ・近鉄長野線古市駅～河内長野駅間連続立体交差化
パーク・アンド・ライドの推進	・近鉄長野線喜志駅、富田林駅におけるパーク・アンド・ライドの推進

1). パーク・アンド・ライド:

マイカーを最寄り駅に駐車(パーク)し、電車に乗って(ライド)会社まで通勤するシステムで、交通混雑の緩和や交通公害の抑制を図ることを目的としています。

(2) 交流・施策を支えるバス路線網の充実

ア) 施策の概要

市民の日常生活で発生する移動に対して、都市拠点等の都市施設が集積する地区への路線バスによる移動を行いやすくするため、市街地と鉄道駅周辺の都市拠点間を連絡し、速達性と需要に応じたバス路線網を充実していきます(図 4.2.1.2)。

路線バスサービスは、市民が利用しやすいように、パターンダイヤ、定時制の確保、サービス時間帯や運行頻度の確保などのサービス水準の向上に努めるとともに、行政・市民・交通事業者などが協働して、利用促進を図ります。

また、路線バス事業者の経営は相当程度厳しい状況にあり、利用者数の減少が継続すると、近い将来に路線バスが維持できなくなる可能性が否定できないため、これに備えます。

市民の日常生活における移動の特性や市民の要請からすると、路線バス利用の主な目的は、通勤・通学といった定型的な移動とともに、買い物、趣味・娯楽、そして通院・通所などであり、目的地施設が集積する鉄道駅周辺の都市拠点への移動を行いやすくするように、路線バス網を面的に浸透させる必要がある。

このため、市街地においては路線バスサービスを提供して都市拠点間との連絡を確保することを原則とし、路線バス網の充実を図ることとする(図 4.2.1.2)。

また、路線バスサービスは、市民に利用していただくことを第一義とし、次のようなサービス水準の確保に努めることとする。

➤ 鉄道駅・バスサービスの目標

- ・ サービス圏域：駅勢圏・バス停圏域で市街地の大半をカバー
- ・ 利用者にとって最適なダイヤ編成：パターンダイヤ²⁾、パルスタイムテーブル³⁾、サービス時間帯の確保、可能な範囲での多頻度運行など
- ・ 結節点における連続性の確保
- ・ わかりやすい情報提供

2). パターンダイヤ：

毎時刻、ある一定時間間隔で同じ形態のダイヤ(種別、行き先など)が繰り返されるダイヤのこと。利用者にとっては最小限のことを覚えておけばよいため、わかりやすい時刻表である。

3). パルスタイムテーブル：

一定間隔の脈動が次々と伝わっていくようなイメージで構成された時刻表。特に、パターンダイヤ接続により公共交通機関相互の乗継ぎ待ち時間を短縮し、公共交通機関の利便性を向上するシステムをいう。

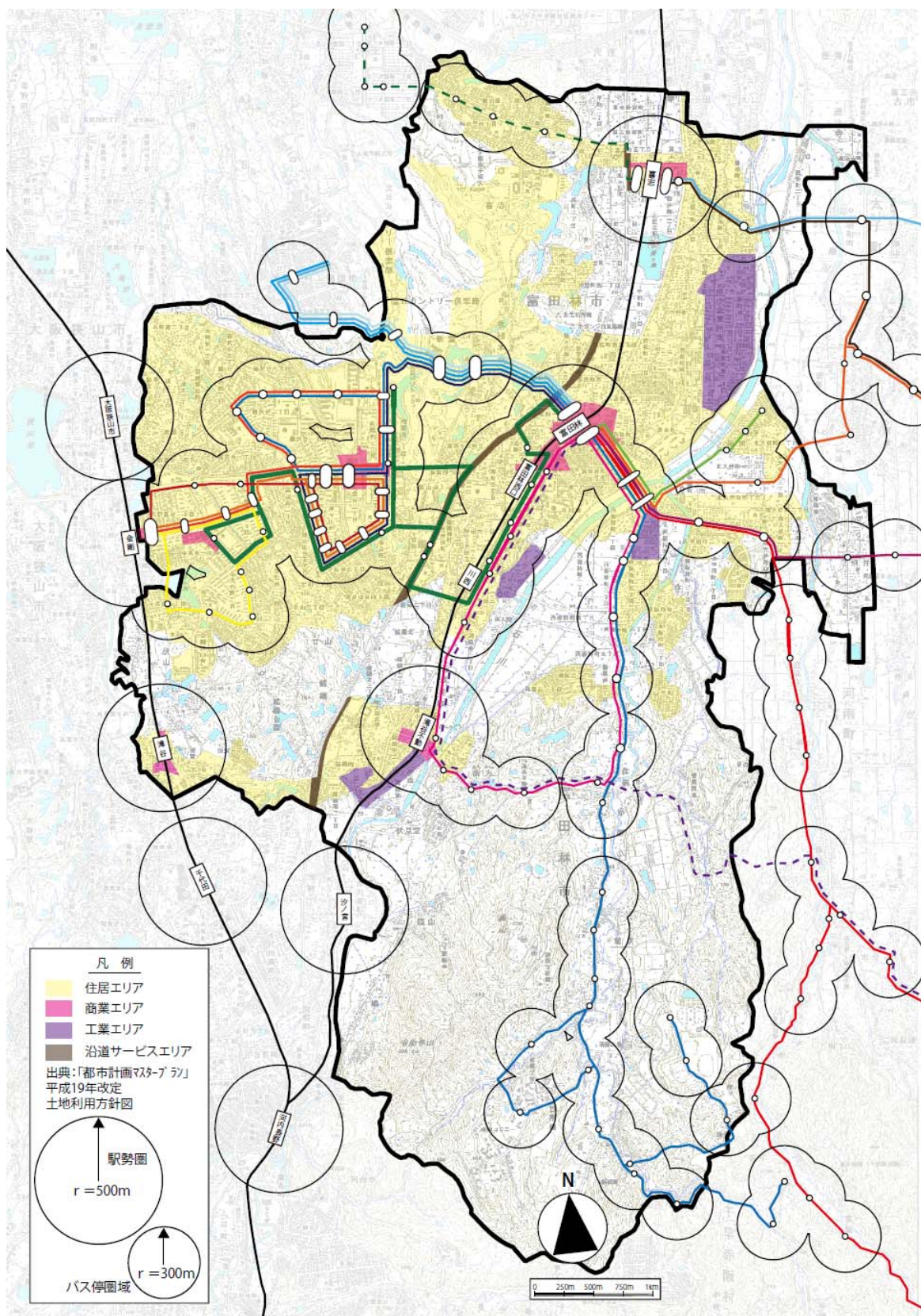


図 4.2.1.2 市街地と路線バス網

イ) 具体の施策

前記図 4.2.1.2 に示す公共交通ネットワーク体系と現状の路線バスを対応させると、現行の路線バス網は公共交通ネットワーク体系を概ね満足しているといえる。

したがって、今後は、鉄道駅・バスサービスの目標に掲げた利用しやすい公共交通サービス水準を向上させることが必要である（これらは、交通施策体系における「公共交通ネットワークの拡充」のその他の施策と「利用しやすい交通システムの確立」における各施策で具体的な事業を検討する）。

(3) コミュニティ・バスサービスの見直し

ア) 施策の概要

現行のコミュニティ・バス：レインボーバスは、利用者数の低迷が継続しており、市補助金による負担とのバランスも勘案して、抜本的に見直しが必要です(表 4.2.1.3)。

見直しは、市民の公共施設などの都市施設へのアクセスの確保と公共交通不便地域の解消というコミュニティ・バスの目的を勘案し、公共交通ネットワーク体系の構築にあわせて、市財政への過度の負担のあり方についても検討していきます。

富田林市コミュニティ・バス：レインボーバスは、「市民の公共施設へのアクセス・サービスを提供すること、及び交通不便地域の解消」を目的として平成 15 年度に 4 系統の運行を開始したが、利用者数の伸び悩みに伴う市補助金負担が市財政に与える影響が過大となったため、平成 17 年度から 1 系統に縮小されて運行を継続している。

しかしながら、依然として利用者数は減少傾向にあり、平成 20 年度の収支比率は約 25% と低迷し、利用者一人当たりの市補助経費も 240 円に達している(表 4.2.1.3)。現在の収支比率からすると、全便満席で運行したとしても収支比率は 1 に達しないことは明らかであり、市民の 3 割程度はレインボーバスの維持に市が補助することに理解を示しているが、一方では同程度の市民は負担額と財政出動とのバランスについて考えるべきであるとしており、厳しい市財政状況からすると、利用者数の低迷が継続する中での運行継続に対する市民の理解が得られなくなるといった状況も容易に推察される(図 4.2.1.3)。

また、運行ルートについても、見直しを求める意見が約 3 割近くを占めているため、再編等を含めた見直しの検討もしていく必要がある(図 4.2.1.4)。この場合は、「富田林駅⇄金剛地区都市拠点⇄金剛駅間を直結する路線バス運行」などの路線バス拡充とあわせて、運行系統を検討するとともに、現在 100 円である運賃も含めた抜本的な見直しを検討していくことが必要である。

なお、現行レインボーバス運行の課題を列挙すると、次のとおりである。

- ・ 冗長な運行経路：利用者にとっての利便性は低い。
- ・ 公共施設巡回型経路：利用者は出発地と目的地間のピストン移動が主。
- ・ 低サービス水準：8 便/日

したがって、本交通ビジョンで位置付けて構築する「公共交通ネットワークの体系化」において、コミュニティ・バスの目的と役割を再検討し、必要性を含めた見直しを検討する。

表 4.2.1.3 レインボーバスの運行実績指標

年度	乗車人数 (人/年)	一日当り 乗車人数 (人/日)	1便当り 乗車人数 (人/便)	市補助額 (万円)	料金収入 (万円)	運行経費 (万円)	収支比率 (収入/経費)	一人当りの補助 経費 (円)	備考
平成15年度	64,430	179		5,738	772	6,629	0.116	306	4系統
平成16年度	66,631	185		5,888	779	6,636	0.117	291	
平成17年度	63,949	178		4,232	672	4,527	0.148	287	1系統に縮小
平成18年度	65,877	183	23	1,569	600	2,472	0.243	238	
平成19年度	62,473	174	22	1,596	573	2,492	0.230	256	
平成20年度	61,443	171	21	1,488	572	2,309	0.248	242	

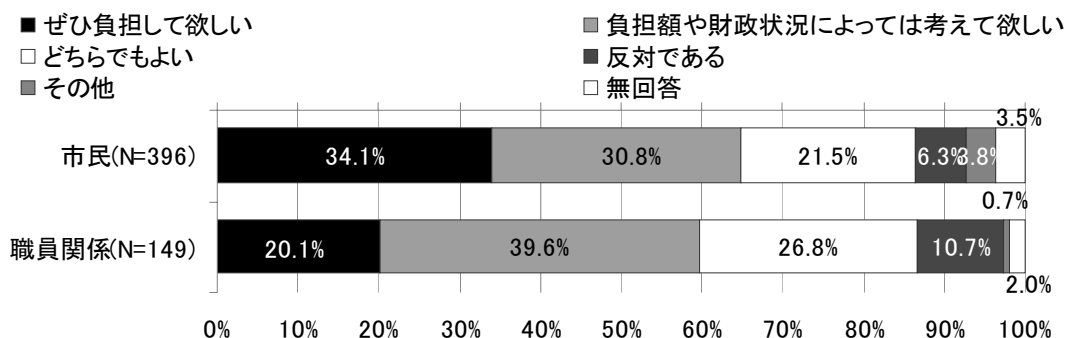
注1.平成17年度補助額には、廃止に伴う停留所撤去費用や途中解約による経費を含む。

注2.運行状況

運休日：12/30～1/4

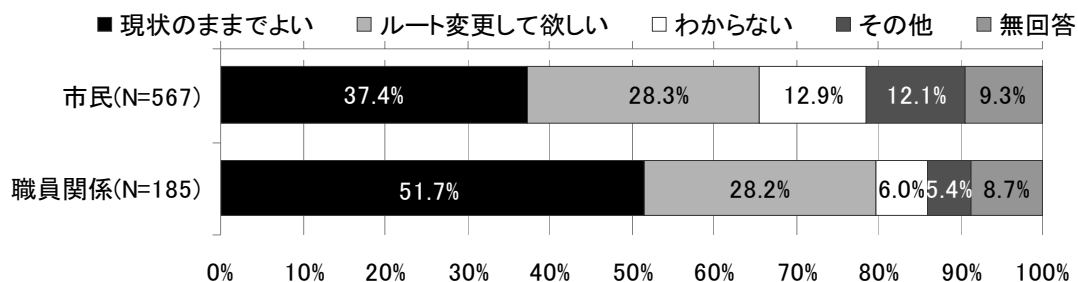
料金

大人：	100	円	
小人：	50	円	乳幼児：無料
障がい者：	50	円	
運行距離：	62.712	km	
運行経路：	1	経路	
	8	便	



出典：平成20年市民アンケート調査結果

図 4.2.1.3 レインボーバス維持のために市が経費を負担することに対する意見



出典：平成20年市民アンケート調査結果

図 4.2.1.4 運行ルートに対する意見

(4) 地域特性に応じた多様な交通サービスの導入

ア) 施策の概要

公共交通サービス不便地域においては、地域・交通事業者・行政が相互に連携を図りながら、地域特性に応じて運行形態などの工夫をした交通サービス、たとえば「フリー乗降が可能な地域バス」、「DRT⁴⁾」、「デマンドバス」、「乗り合いタクシー」、「施設送迎サービス」の活用など、地域市民が主体となって運行する交通サービスの導入を図ります(表 4.2.1.5)。

富田林市では、低密度な市街地や土地利用調整エリア、緑地エリア、農業エリア等が広がっており、需要量が少ないこと等により、駅勢圏、路線バスのバス停圏でカバーされない“公共交通サービス不便地域”などが残存する(表 4.2.1.4、図 4.2.1.5)。

公共交通サービスの現況と市民の要請等からも、いくつかの地域がその対象候補地域として挙げられる。これらの地域は、路線バスの運行は採算が非常に困難であるため、「フリー乗降が可能な地域バス」、「DRT」、「デマンドバス」、「乗り合いタクシー」、そして「スクールバス」や「施設送迎バス」、「事業所通勤バス」など、施設送迎サービスの活用等もあわせて、市民が主体的に計画し、交通事業者と連携を図り、行政が支援するなどの協働で多様な交通サービスの導入を検討する必要がある。

対象とする多様な交通サービスの例を表 4.2.1.5 に示す。

また、このような交通サービスの導入は、地域市民が主体となって推進する事が不可欠であり、行政の関係機関との調整などの支援、交通計画に係る専門家のアドバイスや支援、交通事業者の運行に係る経費節減などの協力といった強い推進力のあるしくみづくりが必要である(図 4.2.1.6)。

表 4.2.1.4 公共交通サービスが比較的不便な地域の例

分類	地域
低密度な市街地	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)
工業エリア	中小企業団地
土地利用調整エリア、緑地エリア、農地エリアなど	東部(東板持、楠風台他)、中南部(彼方、嬉他)、東南部(東条他)

4). DRT:

Demand Responsible Transport(デマンド レスポンシブル トランスポート)の略。路線が決まっており、需要ごとにバス停を決めて運行する公共交通機関である。丁度、バスとタクシーの中間に位置する。

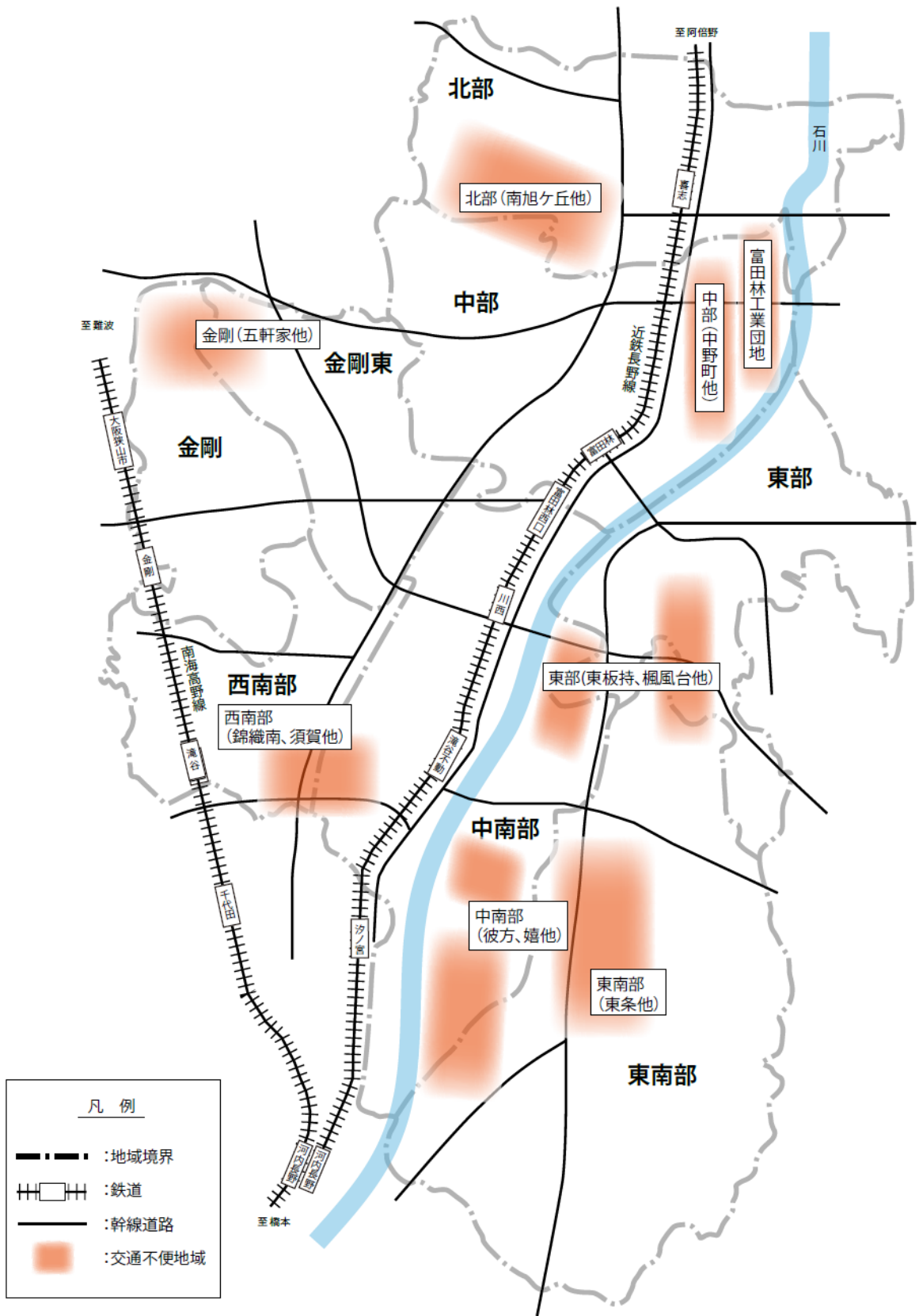


図 4.2.1.5 公共交通サービス不便地域

表 4.2.1.5 検討対象とする多様な交通サービス例

分類	交通サービス
地域バス	フリー乗降が可能な地域バス、DRT、デマンドバスなど
乗り合いタクシー	デマンドタクシー、乗り合いタクシーなど
ボランティア輸送	市民によるボランティア輸送
施設送迎サービス	福祉輸送サービス、施設送迎バス、スクールバス、事業所通勤バスなど

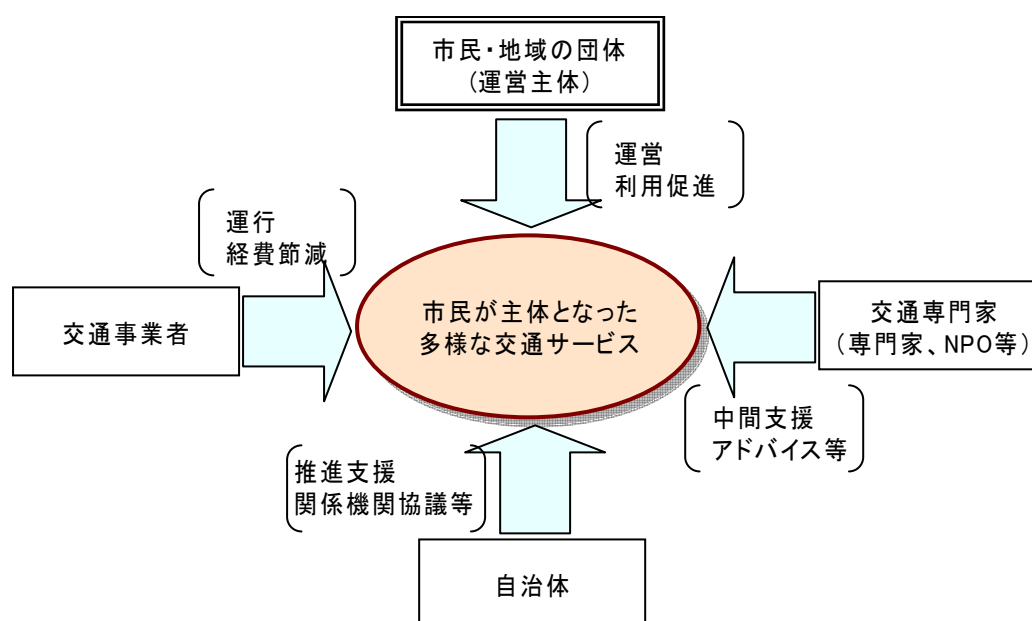


図 4.2.1.6 市民が主体となって運行する交通サービス推進のしくみ

イ) 対象とするサービスの目標

ここで対象とする公共交通サービスは、現況における“公共交通サービス不便地域”である。

したがって、一般的な民間交通事業者による路線バスの導入は、運賃収入による路線運営を維持することが困難であることを前提として、サービスの供給を検討する必要がある。

交通政策の基本方針からすると、「すべての市民が安全・安心・快適に移動できる交通」、そして「円滑な移動・活動を支える交通」を目指すこととしており、市民が社会的な活動をするための機会を保障するという意味では、異論のないところである。

しかしながら、一方では、市内で画一的なサービス水準を目標とすることは、当該サービス事業の維持、継続という視点では、非効率的となる場合があるため、当該地域特性に基づき、居住者が主体となって「保障すべき人々とその活動」、「活動機会の獲得地点」を選定して、保障すべきサービス水準を設定する必要がある。

ここで、「保障すべき人々とその活動」及び「活動機会の獲得地点」は、表 4.2.1.6 に示す考え方に基づくことが妥当であると思われるが、具体的には、当該地域の市民が参画して設定していくことが必要である。

表 4.2.1.6 保障すべき人々とその活動、及び活動機会の獲得地点選定の考え方

保障すべき人々 (主に自らが利用する自家用車を持たない市民)	その活動	活動機会の獲得地点
児童・生徒	通学/帰宅(クラブ活動等にも配慮)	小学校、中学校、高等学校(最寄り鉄道駅)
高齢者	通院、日常的な買い物、鉄道駅へのアクセス	病院、商業施設、最寄り鉄道駅
主婦	通院、日常的な買い物、鉄道駅へのアクセス	病院、商業施設、最寄り鉄道駅

(5) 交通結節点の乗継利便性の向上

ア) 施策の概要

より利用しやすく利便性の高い公共交通ネットワークを形成するために、結節点においては、鉄道とバス、バス相互の乗継利便性を向上させるための施策を推進します(表4.2.1.7)。

公共交通の利用に際しては、出発地から目的地まで継ぎ目のない利用が望ましく、バス利用実態からしても、鉄道との乗継ぎ利用が最も多く、バス相互間の乗継利便性向上への要請も相当程度見受けられる。

このため、バス利用の利便性を高め、公共交通利用を促進するために、結節点においては、鉄道とバス及びバス相互の乗継利便性向上のための施策を推進する必要がある。

イ) 具体の施策

① 施策の対象駅

富田林市では、以下の駅を結節点として乗継利便性の向上を図ることとする。

- ・ 近鉄長野線:喜志駅、富田林駅
- ・ 南海高野線:金剛駅

② 具体の施策

具体的な乗継ぎ利便性向上施策として、表4.2.1.7に示す施策を実現していくこととする。

まず、乗り継ぎ利便性に配慮した鉄道・バスダイヤ編成は、乗り継ぎ時間を最適化したダイヤ編成を行うことで、利用者へのサービスを向上させるものである。

表 4.2.1.7 乗り換え利便性向上施策

施策	概要
乗継利便性に配慮したバスダイヤ編成	路線バス事業者は、鉄道(南海高野線・近鉄長野線)との乗り継ぎを最適化したバスダイヤ編成を実施する(現状で、一部路線バスで既に実現)。
乗継利便性を最適化した鉄道・バスダイヤ編成	鉄道及び路線バス事業者は、互いに連携して、乗り継ぎを最適化した鉄道及びバスダイヤ編成を実施する(現状で、一部路線バスで既に実現)。
ターミナル駅におけるバスバース配置の改編等による乗継利便性の向上	喜志駅・富田林駅・金剛駅においては、路線バス・施設送迎バス等を含めた駅前広場等でのバスバース配置を改良して、乗り継ぎ利便性の向上を図る。

(6) 外出支援サービスの拡充

ア) 施策の概要

福祉輸送サービス事業を育成して外出支援サービスを拡充し、要介助者の外出を支援します。

また、福祉輸送サービスの拡充と連携して、福祉タクシーの利用を促進します。

イ) 具体の施策

福祉輸送サービスとは、公共交通機関の利用や家族等によって移送することが困難で、移動に関して制約や困難のある人を、有償で送迎するサービスである。

平成18年の道路運送法の改正により、社会福祉協議会やNPO等が実施する移送サービスは「福祉有償運送」として法的制度として位置づけられることとなり、各地でサービスの広がりが見られている。

福祉輸送サービスは、次のような意義があり、今後の拡充が期待されている。

- ・受診や通所介護サービス利用を可能に、または円滑にする。
- ・若年障がい者の通勤や通学や通所を可能に、または円滑にする。
- ・介護家族の精神的身体的負担を軽減する（リフレッシュを含む）。
- ・障がい者や要介護高齢者の外出機会を提供し、QOLを維持、ひきこもりを予防する。
- ・軽負担のサービス提供により、利用者の生計維持を助ける。
- ・移動制約者が外出し消費活動を行うことで、地域経済やコミュニティを活性化する。

しかし、富田林市では、「福祉有償運送」サービスを提供する事業者は1者のみであり、今後関係機関が協働して育成していく必要がある。

なお、富田林市では、福祉輸送サービスの現状を鑑みて移動制約者を対象とした「タクシーチケット」配布事業を実施している。このため、当面は、「タクシーチケット」を活用した福祉タクシーの利用を促進する。

◆ 福祉輸送サービスとは

平成18年10月道路運送法改正により、この福祉有償運送は道路運送法第79条許可に基づく移送サービスとして位置づけられました。

(1) 運送形態

「福祉有償運送」とは、道路運送法第78条第2号に規定されているタクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合、NPO法人や社会福祉法人等の非営利法人が運営協議会の合意を得て、実費の範囲内で対価を得て行う移動支援系サービスです。

運営協議会とは、自治体関係者・輸送事業関係者・障がい者当事者・有識者等からなる基本的に市町村単位で作られる協議機関です。

(2) 運送主体の要件

特定非営利活動法人(NPO法人)、社会福祉法人、商工会議所、商工会、医療法人、農業協同組合、消費生活組合が行うこと

(3) 運送の対象

法人や団体の会員として登録された以下に掲げる者及びその付添人

- ① 身体障がい者福祉法第4条 に規定する身体障がい者
- ② 介護保険法第19条に規定する要介護認定もしくは要支援認定を受けている者
- ③ その他肢体不自由、内部障がい、知的障がい、精神障がいその他の障がいを有する者

(4) 運転者の要件

第1種運転免許保有者あるいは第2種運転免許保持者であって、「その効力が過去2年以内において停止されていない者」であることの要件は、地域の実情に応じて運営協議会において定めることができるものとする。ただし、2年未満の期間とすることはできません。さらに、第1種保持者については、福祉有償運送運転者講習を修了または受講予定があること、が求められています。

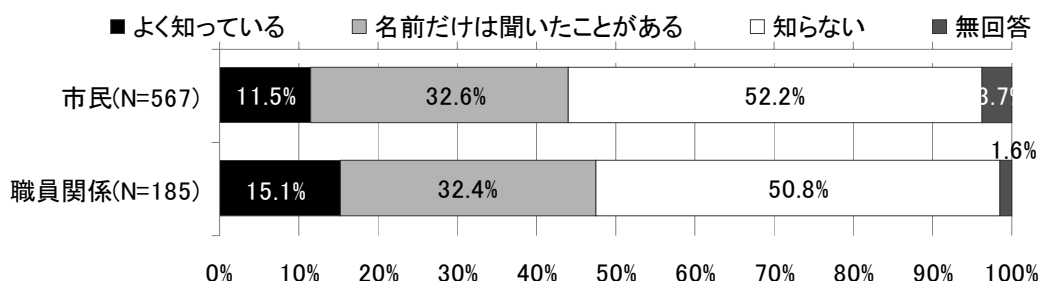
(5) 損害賠償措置

対人8000万円、対物200万円以上の任意保険もしくは共済(搭乗者傷害を対象に含むものに限る。)に加入していること又は加入する計画があること

(6) 運送の対価

運送の対価は、当該地域のタクシー運賃の上限運賃額、公共交通機関の状況等地域の特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定されるものである事が必要です。

「営利に至らない範囲」については、当該地域のタクシー運賃の上限運賃額(輸送の実態を踏まえ時間制によるものも含む。)のおおむね 2 分の 1 を目安に、地域の特性等も踏まえ勘案されます。



出典:「市民の交通手段に関する実態調査」平成20年度、富田林市

図 4.2.1.7 福祉輸送サービスの認知状況

4.2.2 利用しやすい交通システムの確立

(1) 公共交通利用情報提供の拡充

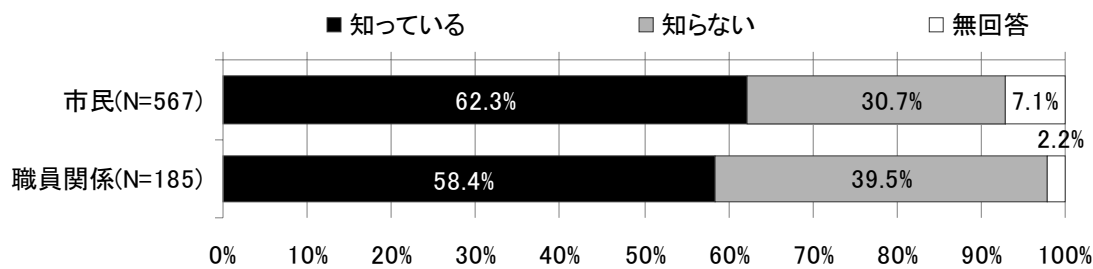
ア) 施策の概要

「わかりやすくシームレスに電車とバスを利用できる公共交通情報」を作成して、適切な媒体で全ての市民に提供します(表 4.2.2.1、表 4.2.2.2)。

電車・バスが利用しやすい交通システムとして確立されるためには、“わかりやすくシームレス(継ぎ目のない情報)”である事が必要である。

市民アンケート調査結果でも、居住地の最寄バス停を知らない市民が相当程度存在することがわかっており(図 4.2.2.1)、携帯電話サイトなどは存在すらほとんどの市民が知らないといった状況であるため、まずは市民の皆様は公共交通の情報、特にバスやバスと電車のシームレスな情報を提供する事が必要である。

また、その情報は、利用が可能であり、利用してみようと思える情報を作成し、適切な媒体で提供しなければならない。



出典:「外出に関する市民アンケート調査」平成 21 年 3 月、富田林市

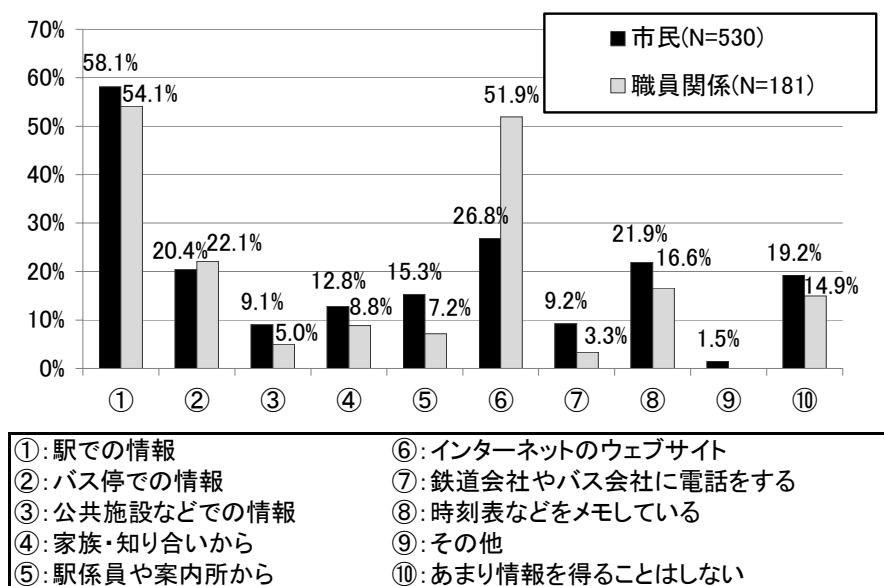
図 4.2.2.1 最寄バス停の認知度

イ) 具体の施策

はじめに、地域には複数の公共交通機関が存在し、それらを適切に選択して利用しなければならないが、現状では各交通事業者がそれぞれ独自に提供するにとどまっており、利用者は必要な情報をそれぞれの交通事業者に連絡などして入手しなければならない。利用者が適切に選択し、シームレスな乗継情報を簡単に入手できるよう、地域の公共交通情報を統合して提供する事が必要である。

情報の内容のうち、電車については、駅をターミナルとして情報が提供されており、路線・時刻表もホームページその他で提供されているが、バスの情報及びバスと電車を乗り継いで利用する情報については、現状では必ずしも十分であるとはいえない(図 4.2.2.2)。

表 4.2.2.1 にわかりやすくシームレスなバス情報作成の方針を提示する。また、これらの情報を適切な媒体で提供する事が必要であり、今後提供を検討する公共交通情報提供媒体と内容を表 4.2.2.2 に示す。



(複数回答有り)

出典:「外出に関する市民アンケート調査」平成 21 年 3 月、富田林市

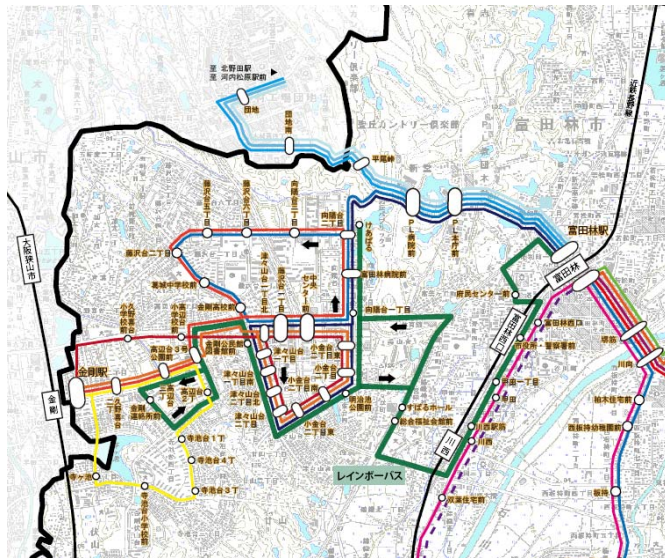
図 4.2.2.2 普段の公共交通利用情報入手方法

表 4.2.2.1 わかりやすくシームレスなバス情報作成の方針

基本的な方針	概要
地域の公共交通情報の統合	地域に存在する複数の公共交通情報を別々に提供する現状では、不便で情報入手にも大きな労力が必要である。 地域の公共交通情報は、統合して提供する必要がある(図 4.2.2.3)。
地図ベースの路線系統表示	そのバスは、どこを経由してどこに行くのかといった情報は、時刻表の目的地だけではわからない。また、模式的な系統図だけでも、目的地に行くにはどのバス停で降りればよいか不明、どれくらいかかるかもわからない。 したがって、路線系統図は、地図をベースとした表示が求められる。
経路・所要時間がわかる情報	時刻表だけでは、経路や所要時間がわからない場合が多く、利用をためらってしまう情報が多く見受けられる。 目的地に近い路線系統と降車バス停を容易に確認でき、所要時間の目安も入手可能な情報を提供する必要がある。
パターンダイヤ表示	(バスサービス水準の向上に係る課題でもある) 覚えやすく安心して利用できるパターンダイヤ表示による時刻表の提供が望まれる。
パルスタイムテーブル表示	サービス本数が少なく、複数の目的地や経由地が存在する路線の場合は、パルスタイムテーブルがよりわかりやすい情報表示の方法である(図 4.2.2.4)

表 4.2.2.2 今後提供を検討する公共交通情報提供媒体と内容

媒体	情報提供の概要
利用しやすい「電車・バスマップ」の制作提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線系統、バス停、よく利用する施設情報等が掲載された地図ベースの「電車・バスマップ」を制作して提供する(図 4.2.2.5)。 ・ 地域や団体が利用しやすい「私の”まち(団体)“の電車・バスマップ」の制作、提供を支援していく(図 4.2.2.6)。
駅、バス停におけるわかりやすくシームレスな情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅、バス停における「地図ベースの路線系統情報」等のわかりやすい時刻表表示を推進する(図 4.2.2.7)。
シームレスな個別公共交通利用経路検索システムの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出発地から目的地までのシームレスな個別公共交通情報利用経路検索システムの開発と提供を検討する(図 4.2.2.8)。



地図上に複数のバス事業者の路線系統を表示する例



1つのバス停で複数のバス事業者
が利用できる例

図 4.2.2.3 統合した情報提供の例

※ 印は、12/30、12/31、1/1～1/3及び日祝日運休。 高 印は、網野高校全日登校日に運行。

路線番号	52	44	51	44	44	52	44	48	51	44	44	51	44	44
		※				※		高						
峰山駅前	7:54	8:30	10:00	10:42	12:15	13:00	13:50	14:35	15:55	16:45	17:30	18:00	19:15	
峰山案内所	7:54	8:30	10:00	10:42	12:15	13:00	13:50	14:35	15:55	16:45	17:30	18:00	19:15	
杉谷下	7:55	8:31	10:01	10:43	12:16	13:01	13:51	14:36	15:56	16:46	17:31	18:01	19:16	
杉谷上	7:56	8:32	10:02	10:44	12:17	13:02	13:52	14:37	15:57	16:47	17:32	18:02	19:17	
丹後中央病院前	7:57	8:33	10:03	10:45	12:18	13:03	13:53	14:38	15:58	16:48	17:33	18:03	19:18	
峰山	7:58	8:34	10:04	10:46	12:19	13:04	13:54	14:39	15:59	16:49	17:34	18:04	19:19	
吉原	8:00	8:36	10:06	10:48	12:21	13:06	13:56	14:41	16:01	16:51	17:36	18:06	19:21	
赤坂工業団地前	8:01	8:37	10:07	10:49	12:22	13:07	13:57	14:42	16:02	16:52	17:37	18:07	19:22	
赤坂	8:02	8:38	10:08	10:50	12:23	13:08	13:58	14:43	16:03	16:53	17:38	18:08	19:23	
石丸	8:04	8:40	10:10	10:52	12:25	13:10	14:00	14:45	16:05	16:55	17:40	18:10	19:25	
生の内	8:05	8:41	10:11	10:53	12:26	13:11	14:01	14:46	16:06	16:56	17:41	18:11	19:26	
郷	8:08	8:44	10:14	10:56	12:29	13:14	14:04	14:49	16:09	16:59	17:44	18:14	19:29	
高橋	8:10	8:46	10:16	10:58	12:31	13:16	14:06	14:51	16:11	17:01	17:46	18:16	19:31	
網野駅前	8:13	8:49	10:19	11:01	12:34	13:19	14:09	14:54	16:14	17:04	17:49	18:19	19:34	
網野橋	8:14	8:50	10:20	11:02	12:35	13:20	14:10	14:55	16:15	17:05	17:50	18:20	19:35	
御陵	8:14	8:50	10:20	11:02	12:35	13:20	14:10	14:55	16:15	17:05	17:50	18:20	19:35	
網野口	8:15	8:51	10:21	11:03	12:36	13:21	14:11	14:56	16:16	17:06	17:51	18:21	19:36	
網野	8:16	8:52	10:22	11:04	12:37	13:22	14:12	14:57	16:17	17:07	17:52	18:22	19:37	
網野本町	8:17	8:53	10:23	11:05	12:38	13:23	14:13	14:58	16:18	17:08	17:53	18:23	19:38	
網野中学校前	8:18	8:54	10:24	11:06	12:39	13:24	14:14	14:59	16:19	17:09	17:54	18:24	19:39	
網野高校前	8:19	8:55	10:25	11:07	12:40	13:25	14:15	15:00	16:20	17:10	17:55	18:25	19:40	
小浜	8:20	8:56	10:26	11:08	12:41	13:26	14:16	15:01	16:21	17:11	17:56	18:26	19:41	
丹後ふるさと病院前	8:21	8:57	10:27	11:09	12:42	13:27	14:17	15:02	16:22	17:12	17:57	18:27	19:42	
桃山			10:24					14:59			17:54			
福祉センター前			10:25					15:00			17:55			
溝川			10:28					15:03			17:58			
島津			10:29					15:04			17:59			
琴引浜	8:24	9:00	10:33	11:12	12:45	13:30	14:20	15:08	15:55	16:25	17:15	18:03	18:30	19:45

本数が少なく複数の経路
や経由地が存在する路線
系統の場合にわかりやす
い時刻表表示の例

出典：丹後海陸交通株式会社

図 4.2.2.4 パルタイムテーブルの例



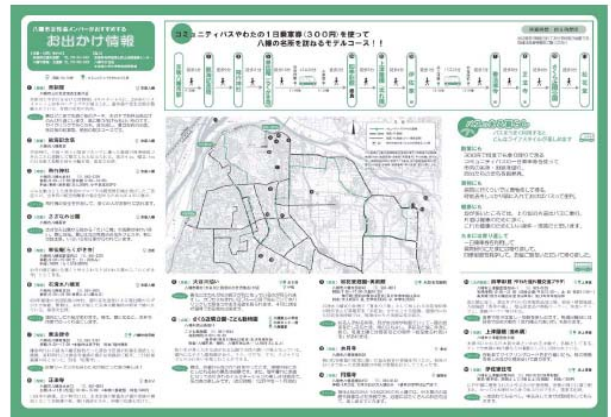
▲紙封筒

▲タブロイド判

▲紙フォルダ



▲長岡京市版 お出かけマップ (一部)



▲八幡市版 お出かけマップ (一部)

出典:長岡京市、八幡市、「お出かけマップ」

図 4.2.2.5 利用しやすい「電車・バスマップ」の例



ワークショップによる「お出かけマップ」制作の例

出典:八幡市ワークショップ

図 4.2.2.6 地域や団体が利用しやすい「私の」まち(団体) “の電車・バスマップ”制作の例



出典:六地蔵駅周辺案内図

図 4.2.2.7 駅における地図ベースの路線系統情報提供の例

ウィンドウ内「出発地に設定」を左クリックで、下欄に出発地名が表示、出発地として設定

出発地設定

手段	所要時間	費用	CO2排出量	カロリー消費量	利用方法
電車・バス	徒歩 約9分 バス 約3分 徒歩 約7分 合計 約19分	大人 190円	1,59g-CO2	7Kcal	南海バス かつが野線、を利用して「万町弘法寺前」で下車し、「和泉シティプラザ(市役所出張所)」まで徒歩で移動します。 【かつが野二丁目】バス(待機時間を要してください)。 [出発地] かつが野二丁目 [バス停] 万町弘法寺前 [到着地] 和泉シティプラザ(市役所出張所)
タクシー	約13分	約160円	312g-CO2	2Kcal	
クルマで	約13分	約22円	233g-CO2	3Kcal	
自転車	約13分	-	0g-CO2	28Kcal	
徒歩	約27分	-	0g-CO2	99Kcal	

出典:和泉市個別公共交通情報提供システム

図 4.2.2.8 出発地から目的地までのシームレスな公共交通利用経路検索システムの例

(2) バス停、バス車両などの改良

ア) 施策の概要

バス停の周知と提供情報の質を高めるとともに、バス待ちの快適性を高めるため、バス停留所の改良及び高規格化整備を行い、その維持管理を推進します。

また、バリアフリーな乗降や快適な車内空間を形成するために、人にやさしく、環境に配慮したバスシステムを導入し、利用促進を図ります(表 4.2.2.3)。

イ) 具体の施策

居住地最寄バス停位置を知らない市民が相当程度存在する一方で、歩行者から見えにくいバス停留所設置状況や、ほとんど役に立たない当該バス停時刻表表示だけのバス停情報など、利用者に使っていただくためのバス停への改良の必要性がある箇所が相当程度存在する。このようなバス停については、歩行者側からすぐに認識できるバス停留所名称表示や、時刻表と地図ベースの路線系統図表示などの必要最小限の改良を速やかに実施する必要がある。

また、バス停は人が溜まる空間でもあり、利用者が比較的多い停留所などでは、快適なバス待ち空間、コミュニケーションを活性化できる快適な空間をめざして、上屋やベンチ付バス停などの高規格化整備を図る必要がある。このためには、整備や維持管理に民間活力の導入を推進する。

バリアフリーな乗降や快適な車内空間は利用促進の必須条件であり、市内の路線バス事業者には導入を推進しているところであるが、今後も、ノンステップバス及びハイブリッドバス(ハイブリッド・ノンステップバス)の導入を促進していく必要がある。

表 4.2.2.3 バス停、バス車両などの改良

施策	概要
バス停の改良と民間活力を活用した維持管理	停留所案内板、時刻表等情報提供、ベンチなど附属施設の改良を進め、地域への委託による維持管理を行う(図 4.2.2.9)。
バス停の高規格化整備	広告収入などを併用して、上屋、ベンチ、大型バス利用情報板などを備えた高規格バス停の整備を進める(図 4.2.2.10)。
人と環境にやさしい路線バス車両の導入促進	路線バス車両に、人と環境にやさしいハイブリッド・ノンステップバスの導入を促進する。

・バス停への広告掲示に関する規制緩和が平成 15 年 1 月に施行され、バス停への広告掲示とその広告収入による整備が可能である。

平成 18 年 12 月に施行された「高齢者、障がい者等の移動円滑化の促進に関する法律」(通称：バリアフリー新法)にあわせて定められた基本方針では、平成 22 年における移動円滑化の目標が示されており、ノンステップバス車両の割合を約 30%とする事が定められている。



図 4.2.2.9 バス停改良のイメージ



図 4.2.2.10 バス停留所の高規格化イメージ

(3) ICカード導入、運行情報提供等の推進

ア) 施策の概要

ICカードの導入は、利用者にとって多くのメリットがあり、利便性の向上と集客力の向上が期待されることから、関係主体と連携して導入を推進します。また、ICカードの導入に伴い、乗継割引などの多様な料金サービスを検討して、利用促進を図っていきます(表 4.2.2.4(上段))。

さらに、主要な鉄道駅ターミナルでは、ターミナルから発車するバスの発車時刻や行き先に応じた乗り場、そして主要施設への行き方などの総合的な情報提供を推進するシステムを導入します(表 4.2.2.4(下段))。

イ) 具体の施策

鉄軌道やバスへのICカード(PiTaPa(スルッとKANSAI)等)の導入は、料金精算の簡素化による乗降時間の短縮や他の交通モードとの乗継運賃の割引制度の導入による費用負担の軽減、物販店や観光施設、駐車場等での決済、あるいは商業施設等と連携して運賃の一部を買い物客に還元するサービスの提供(エコポイント制度等)などといったさまざまなメリットが期待される。利用者や交通事業者、企業等の利便性向上と集客力の向上などが期待できることから、ICカード化を促進する。また、ICカードの導入で、乗継割引などの料金施策の導入が可能となり、利用促進施策としての多様な料金サービスの導入により、利用促進を図る。

なお、ICカードの導入にあたっては、システム導入に係る整備財源の確保(国・地方自治体の補助財源の確保や交通事業者における設備投資の意欲等)、運賃割引の拡大による減収分の対応、あるいは連携する交通事業者や企業の拡大などが課題であるが、廉価なICカードシステムの開発が期待されることから、軽負担での導入を検討する。

さらに、バスターミナルとなる主要駅では、鉄道との乗り換え情報の提供が必要である。バスターミナルから発車するバスの、発車時刻、行き先に応じた乗り場、目的地停留所、そして主要な施設へのバスでの行き方が簡単にわかるシステムの導入を検討する。

表 4.2.2.4 ICカード導入、運行情報提供等の推進施策

施策	概要
ICカードの導入促進	バスへのICカードの導入は、料金清算の簡素化に伴う乗降時間短縮、割引制度の導入による負担軽減、商業施設との連携による還元サービス(エコポイントなど)、そして集客力の向上などが期待できることから、交通事業者に導入を働きかける(図 4.2.2.11)。また、ICカード導入に伴い、乗継割引などの多様な料金サービスの導入により、利用促進を図る。
ターミナル駅でのリアルタイム・バス情報システムの整備	喜志駅・富田林駅・金剛駅では、リアルタイムのバス運行情報、その他の総合的な情報を提供するシステムの導入を図る(図 4.2.2.12)。

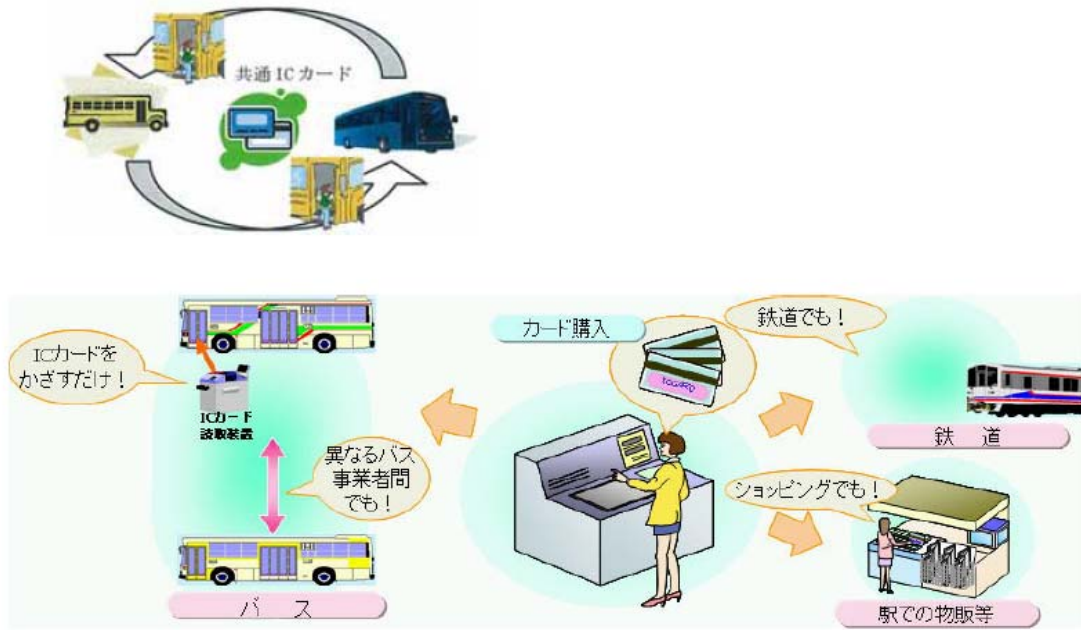


図 4.2.2.11 IC カードシステムのイメージ

のりば	発車時刻	行き先・系統	経由・主な施設	路線	周辺地図・バス路線図
1	15:32	56 伊川谷駅	免許試験場・神戸学院大学・長坂 7年前 → 05黒橋 → 06人形小学校前 → C		
1	15:33	朝霧駅前	大蔵谷清水 朝霧駅前 → 05大寺 → 06大寺2丁目 →		
3	15:35	16 赤羽	明石市民病院口・井出 駅前公民館前 → 05東洋学園前 → 06		
3	15:37	市役所前	新前		
2	15:38	車庫前	国道西新町 道西駅前 → 05黒川 → 05黒川前		
1	15:40	57 学園都市駅	免許試験場・神戸学院大学・上脇 天行前 → 05黒橋 → 06人形小学校前 →		
1	15:40	明舞団地	朝霧3丁目・明舞センター前 丸形駅前 → 05大寺 → 06大寺2丁目		
2	15:43	13 さざんか療護	高津橋 調布公民館前 → 05新方 → 06西河原		

あかし 都心循環バス (社会福祉運行) 「ちょいのりバス」 (タコメ・タイム)

金・土・日・祝およびGW・お盆期間中に運行

大人200円 (小人100円) | 1日フリーバス500円

明石のたまご屋 紹介します。

16:00 先発
16:35 次発
15:40 先発
16:20 次発

あかし新な循環バス「ちょいのりバス」
明石駅 (南口のりば) 発車時刻表

出典:あかしiびじょん

図 4.2.2.12 ターミナル駅での総合的な運行情報等提供の事例

(4) 交通結節点及び周辺地区のバリアフリー化

ア) 施策の概要

富田林市では、近鉄「富田林駅」及び「富田林西口」とその周辺地区を対象として「富田林市交通等バリアフリー基本構想」を策定して、安全で快適な交通環境の推進と移動空間全体のネットワーク化を進めています。

今後は、市内全駅を対象として、鉄道駅と周辺地区の都市拠点におけるバリアフリーを推進していきます。

イ) 具体の施策

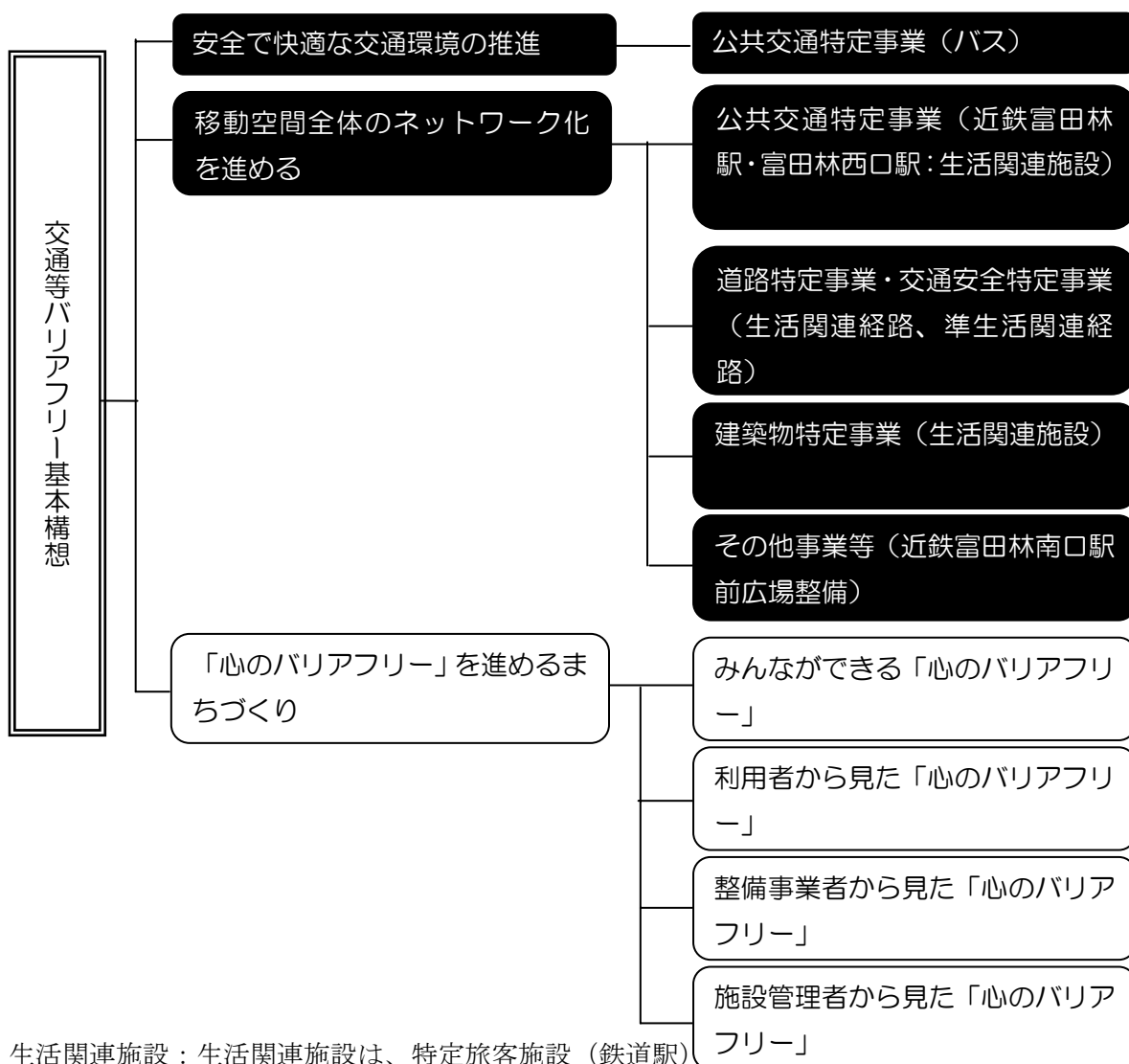
富田林市では、「富田林市交通等バリアフリー基本構想」を策定し、関係機関に働きかけて着実にバリアフリー化を推進している(参考)。

ここでは、同基本構想に基づいて事業を推進していくとともに、さらに出発地から目的地までのシームレスな移動を確保していくために、移動空間全体のバリアフリーネットワーク化を進めることとする(表 4.2.2.5)。

表 4.2.2.5 バリアフリー化推進施策

施策	概要
旅客施設のバリアフリー化	国と連携しながら交通事業者などが行うバリアフリー化を支援する。鉄道駅については、市内の全ての鉄道駅の出入口からプラットホームに通ずる経路について、エレベーターやスロープにより高低差を解消していく。
道路・駅前広場のバリアフリー化	公共交通のバリアフリー化などと連携しながら、移動円滑化のために必要な施設又は工作物の設置および道路の構造の改良に取り組む。
移動空間全体のバリアフリー化	電車・バス等の交通機関、駅・ターミナル・駅前広場などの交通結節点、及び周辺地区の道路におけるバリアフリー化とともに、主要点地区物のバリアフリー化を推進し、移動空間全体のバリアフリーのネットワーク化を進める。

(参考)【富田林市交通等バリアフリー基本構想】



生活関連施設：生活関連施設は、特定旅客施設（鉄道駅）等が利用すると想定され、移動等円滑化事業を短期または長期を目標に実施する予定の施設とします。

生活関連経路：生活関連施設を結ぶ経路で、すでに移動等円滑化基準を満足する経路、目標年次である平成 22 年までに移動等円滑化基準を満足すべき経路、平成 22 年以降も含めて長期の対応を行う経路として設定します。

準生活関連経路：本地区の一体的なバリアフリー歩行空間を形成する上で重要であると位置づける施設を結ぶ経路で、既に移動等円滑化基準を満足する経路、目標年次である平成 22 年までに移動等円滑化基準を満足すべき経路、平成 22 年以降も含めて長期での対応を検討する経路、及び地形などの状況により、移動等円滑化基準を満足できないが、バリアフリー整備を進める経路として設定します。

■安全で快適な交通環境の推進

すべての人が安全で快適に歩き、移動できるよう交通環境のバリアフリー化を進めるとともに、鉄道やバスなどの公共交通の利便性、快適性を高める。

1) 公共交通特定事業（バス）

- 誰もが利用しやすいバス利用環境の確保。
- 誰もが分かりやすい案内施設の改良、整備。
- バスの乗務員のサポートマナーの向上。

【整備内容】

- ・ノンステップバスの導入促進

■移動空間全体のネットワーク化を進める

建築物や公共交通機関の旅客施設といった単体だけでなく、それを結ぶ駅前広場や道路といった移動空間全体のバリアフリーネットワークの形成を図る。

1) 公共交通特定事業（近鉄富田林駅・富田林西口駅：生活関連施設）

- 円滑な鉄道利用動線を確保し、適切な維持管理を行う。
- 誰もが円滑に利用できる改札関連施設への改良、整備を行う。
- 誰もが安全に利用できるホームへの改良、整備を行う。
- 誰もが見て、聞いてわかりやすい情報関連施設の改良、整備を行う。
- 誰もが快適に利用できる駅関連施設（トイレ等）の改良、整備を行う。
- 駅員のサポートマナーの向上を目指す。

【整備内容】

- ・券売機の改良（蹴込み部の設置・見やすくする）
- ・改札口に視覚障がい者誘導用チャイムの設置
- ・誘導用ブロックの適切な配置（ホーム）
- ・触知図による情報案内施設の充実
- ・多機能トイレへの改良

2) 道路特定事業・交通安全特定事業（生活関連経路）

- 誰もが安全で安心して利用できる歩行空間を確保する。（生活関連経路）
- 出来るだけ歩きやすい歩行空間への改善を図る。（準生活関連経路）
- 誰もが寺内町らしさを感じ、歩きやすい歩行空間を確保する。（準生活関連経路）

【整備内容】

◆旧国道 170 号

- ・歩道の拡幅（現道路幅員内で前出し可能区間については、短期を目標年次とする。）
- ・セミフラット式構造への歩道改良

◆富田林五条線

- ・セミフラット式構造への歩道改良（歩道設置区間については、短期を目標年次とする。）

◆本町 11 号

- ・セミフラット式構造の歩道設置
- ・交通規制（一方通行化）

3) 建築物特定事業（生活関連施設）

- 誰もが利用しやすい建築物を目指す。

【整備内容】

◆市役所

- ・市役所入口スロープの改良
- ・分かりやすい情報案内板の設置

◆ダイエー富田林店

- ・エレベーターの設置検討
- ・利用動線バリアフリー化（案内板の設置）

4) その他事業等（近鉄富田林駅南口駅前広場整備）

- 円滑な鉄道、バス、タクシーの利用動線を確保する。
- 誰もが分かりやすい案内施設の改良、整備を行う。

(5) 利用しやすい料金施策

ア) 施策の概要

利用者の利便性を向上させるために、公共交通機関の柔軟かつ多様な料金割引の導入や、商業施設などと連携した買物ポイントの付与、買物特典、乗車料金割引や乗車券進呈などの施策を、関係機関・団体と協力して進めます(表 4.2.2.6)。

イ) 具体の施策

利用者の利便性を向上させて公共交通機関利用を促進するために、関係機関・団体のご協力をいただいて、柔軟かつ多様な料金割引施策の導入を検討する必要がある。

まず、他路線、他機関との乗継運賃割引制度の導入による費用負担の軽減について、関係団体の協力をいただきながら検討を進める。

また、商業施設などと連携して運賃の一部を買い物客に還元するサービスについても、買物ポイントの付与、買物特典、乗車料金割引や乗車券進呈など、利用者の公共交通機関利用動機を活性化する工夫について、検討を進める。

これらの柔軟かつ多様な料金割引施策については、料金支払いの簡素化や乗降時間短縮等の効果も期待して、IC カード化(PiTaPa(スルッと KANSAI)等)の導入による合理化も合わせて検討を進める必要がある。

表 4.2.2.6 利用しやすい料金施策

施策	概要
柔軟かつ多様な料金割引施策の導入の検討	乗継割引、地域商業施設などと連携した特典付与等の実現を働きかけ、バス利用を促進する。
ゾーン・均一料金体系への改編検討	市民に分かりやすく、使いやすい料金体系を目指す。市内均一料金、ゾーン料金制への改編などを検討する。
IC カード導入に伴う柔軟かつ多様な料金割引施策等導入の検討	IC カードを活用した乗継割引、地域商業施設などと連携した特典付与等の実現を働きかけ、バス利用を促進する。

4.2.3 自動車利用の抑制と公共交通利用促進

(1) コミュニケーション施策によるクルマ利用抑制と公共交通利用促進の取り組み

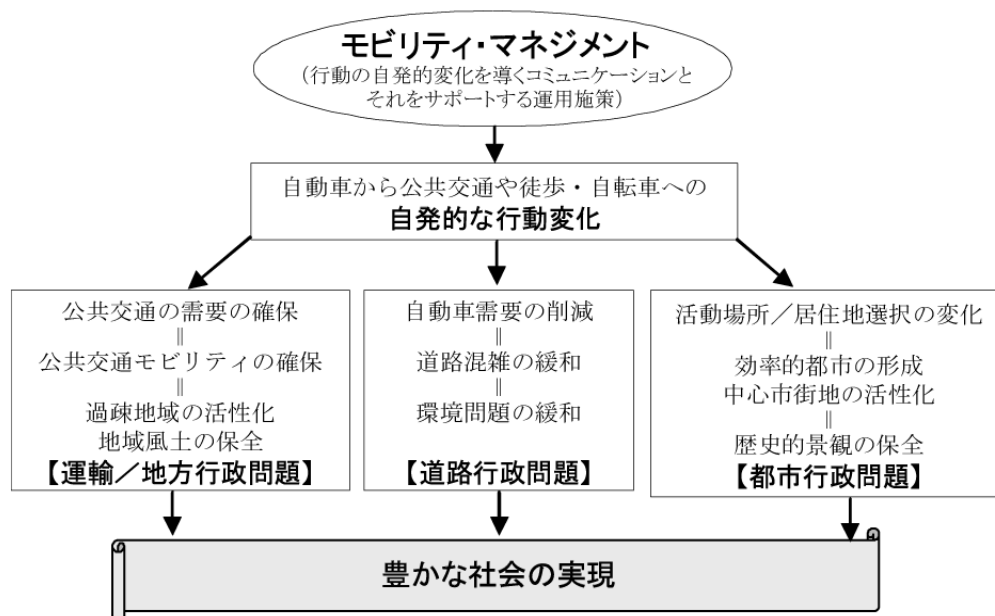
ア) 施策の概要

多くの交通の問題解決に向けて、自動車利用を抑制して公共交通機関利用などに自発的に転換することを期待する取り組み:モビリティ・マネジメントを推進します。

具体的には、市民や市民団体、事業所及び従業員を対象としたコミュニケーション施策とモビリティ・マネジメント、学校と児童・学生を対象とした「交通・環境学習」や「交通安全教育」、そしてこれらを普及していくための取り組みを進めていきます。

モビリティ・マネジメント(Mobility Management, 略称MM)とは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々やさまざまな組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味する。具体的には、コミュニケーション施策を中心として、さまざまな運用施策、システムの導入や改善、それらの実施主体の組織の改変や新たな組織の創出などを実施しつつ、持続的に展開していく一連の取り組みである。

一人ひとりが、“かしこいクルマの使い方”を心がけ、地域のよりよい環境のために、より多くの人がいっしょになってこの問題を考えていき、ライフスタイルを変えていくことが望まれる(図 4.2.3.1)。



(藤井, 2005 より)²⁾

図 4.2.3.1 モビリティ・マネジメントの目標

イ) 具体の施策

モビリティ・マネジメントには、市民や団体を対象としたコミュニケーション施策（例：トラベル・フィードバック・プログラム）、事業所及び従業員を対象としたモビリティ・マネジメント、学校における「交通・環境学習」や「交通安全教育」などの取り組みがあり、今後は、市民のライフスタイルの変容を期待して、着実かつ継続的な取り組みとして実施していくこととする（図 4.2.3.2～図 4.2.3.5）。

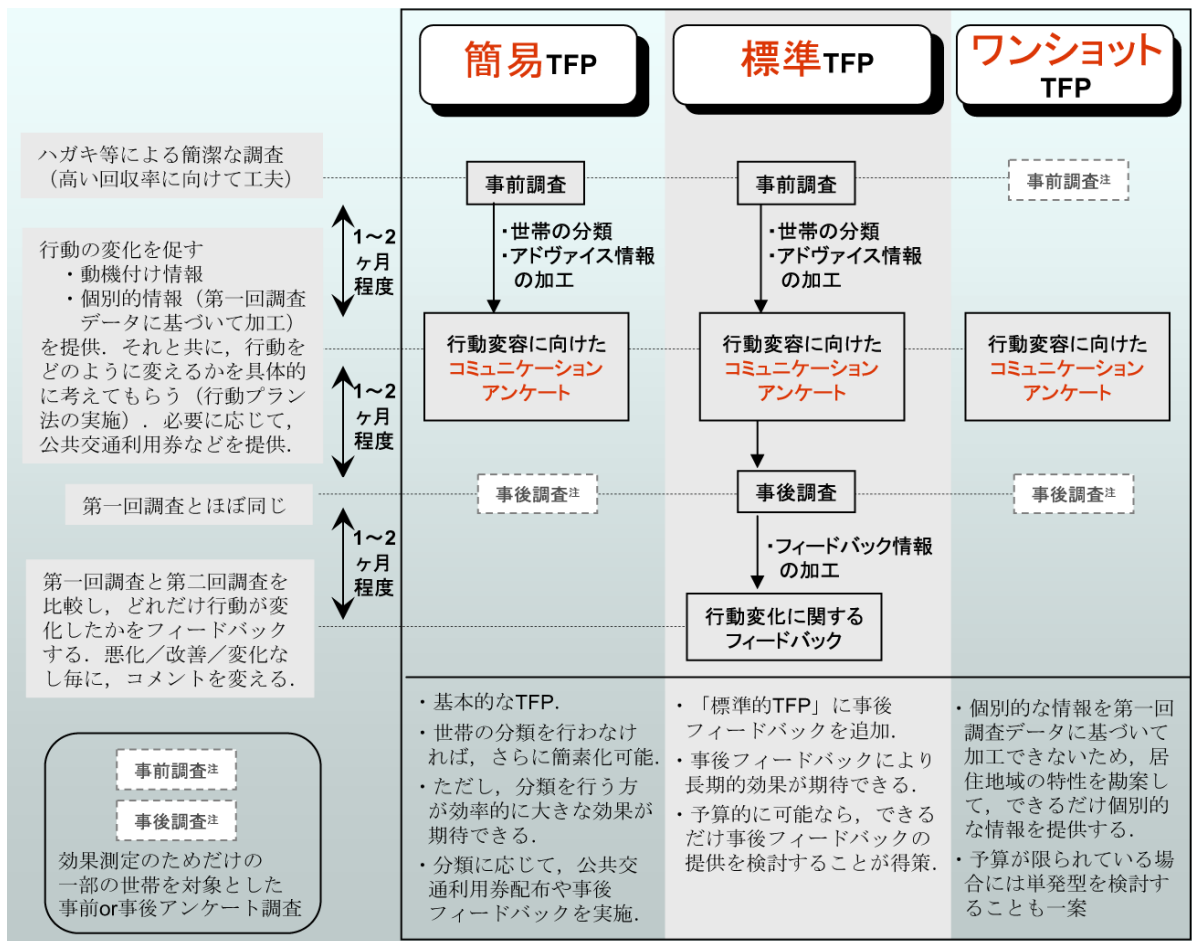
居住地におけるMM
— 「世帯」を対象としたコミュニケーション
(狙い: 全般的な交通行動変容)

職場におけるMM
— 「職場の職員」を対象としたコミュニケーション
(狙い: 通勤+業務交通の行動変容)

学校におけるMM
— 「小学校・中学校」のMM的授業の実施
(狙い1: 児童の長期的行動変容)
(狙い2: 児童の家族の即時的な行動変容)

出典: 藤井

図 4.2.3.2 モビリティ・マネジメントの体系



(参考)TFP の実施によって、自動車利用率が数%~30%削減された事が多数報告されている。

出典:「モビリティ・マネジメントの手引き」

図 4.2.3.3 市民・団体などを対象とした TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)例

A. テクノステージまちづくり協議会の取り組み

1 事業所だけでは難しい取り組みを、**共同で実施**します。

- ① かしこいクルマの使い方を推進する体制や仕組みを構築（既に協議会では「交通部会」を構成、8割の事業所で担当者を設置）
- ② 公共交通機関利用情報の作成、提供
- ③ 共同エコドライブ研修
- ④ シャトルバスの共同運行

B. 事業所の取り組み

かしこいクルマの使い方をすすめる施策を推進していただきます。

- ・マイカー通勤の禁止や制限
- ・自転車通勤手当
- ・公共交通機関利用情報の提供
- ・低公害車の導入
- ・エコドライブの推奨・研修
- ・関連会社、協力会社への協力呼びかけ
- ・相乗り通勤の推奨 など

既に、様々な取り組みを実施していただいています。

行政等の支援

事業所の皆様の取り組みを支援します。

- ・「かしこいクルマの使い方」に関する情報を提供します。
- ・計画・実施に際しての支援をいたします。
- ・取り組み事業所を公表します。

C. 従業員の取り組み

「かしこいクルマの使い方を考えるプログラム」に参加していただきます。

- ① 簡単なアンケート形式で「かしこいクルマの使い方」について考えていただきます。
- ② 考えていただいた「かしこいクルマの使い方工夫」を実践し、取り組み結果を確認します。

事業所の担当者様には、参加者の募集・案内などをお願いします。



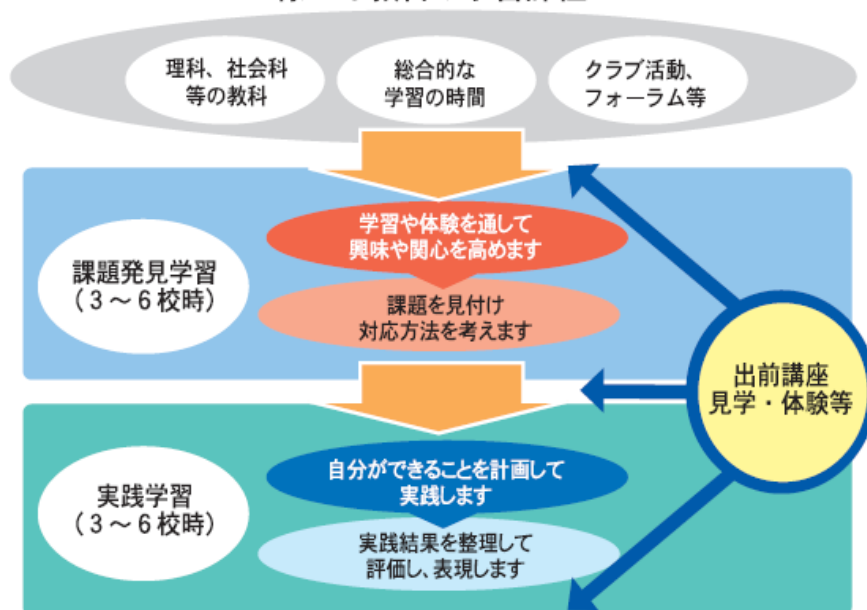
「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト」検討委員会

テクノステージまちづくり協議会
和泉市、大阪府、国土交通省、
環境省、和泉警察署、
大阪市立大学、南海バス(株)

出典：和泉市資料

図 4.2.3.4 事業所及び従業員を対象としたモビリティ・マネジメントの例

様々な教科の学習課程



教材のタイプ	教材名称
課題発見型	私たちの校区の空気を調べよう
	私たちのまちはどのように変わってきたのだろう
	地球温暖化を知っていますか
	交通ゲーム
実践型	かしこいクルマの使い方を考える
	ふだんのくらしのなかで CO ₂ をへらそう
	みんなが使う「電車・バスマップ」をつくろう
	電車・バスはみんなの乗り物
	おでかけ日記(トラベル・フィードバック・プログラム)
	買い物ゲーム(フードマイレージ)
ふりかえりと情報発信・アクション用教材	

出典:「楽しく学ぶ交通と環境」2007.3 (財)交通エコロジー・モビリティ財団

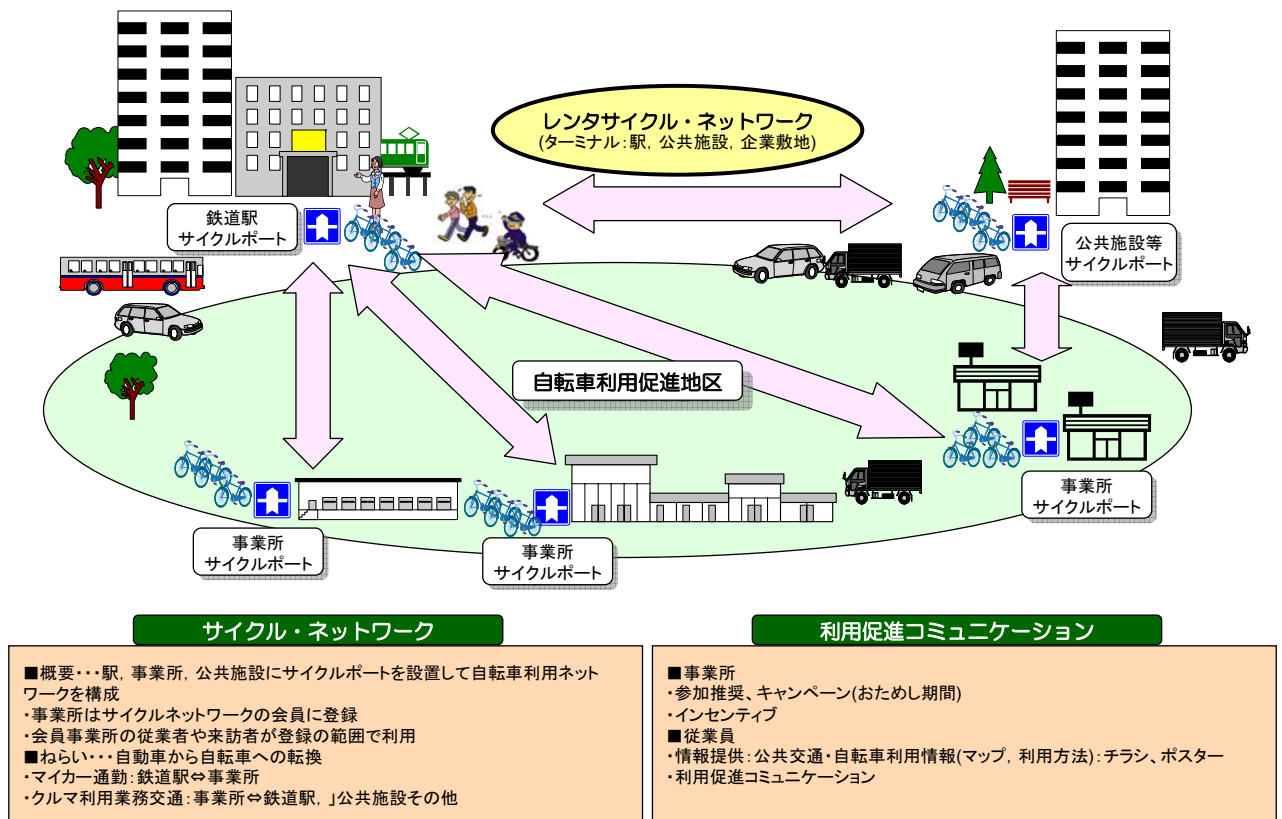
図 4.2.3.5 小学校の「交通・環境学習」の構成と教材例

(2) 自転車・歩行者空間と利用環境整備

自転車を環境に優しい交通手段の一つとして位置付けるとともに、公共交通利用促進を図るため、自転車走行空間の確保、自転車利用環境の向上、適正な利用と推進に向けた仕組みづくりを進めます(表 4.2.3.1)。

表 4.2.3.1 自転車・歩行者空間と利用環境整備等施策

施策	概要
自転車利用促進とマナー啓発	地域団体、事業所、学校、関係機関と協働して、自転車利用促進とマナー啓発(自転車安全教育)などの取り組みを進める。
自転車駐車場の整備と自転車走行空間の形成	鉄道駅における自転車駐車場の整備、鉄道駅周辺地区や住宅地域における自転車走行空間の形成に向けた検討を進める。
都市型レンタサイクルの導入による自転車利用促進	ターミナル駅では、周辺地域事業所や団体と連携して、ターミナル駅と周辺地域を含めた圏域でのレンタサイクルの導入を推進する(図 4.2.3.6)。



出典: 大阪市港区資料

図 4.2.3.6 都市型レンタサイクルシステムのイメージ

4.2.4 市民と連携・協働して取り組む交通

(1) 積極的な交通政策に係る情報公開と提供

ア) 施策の概要

市民、交通事業者、自治体などの関係主体が連携・協働して望ましい交通政策を進めていくためには、それぞれが持っている情報を共有することが必要不可欠です。

交通政策を進めるための各主体間の情報のギャップを埋めるために、計画から実施、評価、見直しと改善のそれぞれのプロセスのなかで情報を共有するために、「情報公開」と「情報提供」を推進するしくみと取り組みを確立します(表 4.2.4.1)。

イ) 具体の施策

市民は、本当は何を問題としているかといったことが十分に把握されないと適切な対応を検討することができないことや、行政の問題意識が十分に伝わっていないために市民の誤解を招くこともある。

たとえば、実態を把握する方法としては、地域で生活する市民の生の声を聞くことは非常に有効である。これは、政策を進めるプロセスの透明性、説明性の向上、問題意識の共有、パートナーシップの構築につながり、政策を進める環境が整うことも期待される。また、大学や研究機関が持っている知見は、交通政策を進める際に活用可能な情報を含んでいるが、これらの知見は市民や行政が存在を知らない場合や、それらにアクセスできる環境になっていない場合もある。

このようなギャップを埋めることが各主体相互の理解を深め、真の政策論議を進めるとともに、市民の理解と協力を得て、本当に必要な施策を実施していくことにつながる(図 4.2.4.1)。

なかでも、PDCA サイクルは、関係主体者間で計画とその実行過程を共有し、それに対する各主体の認識の相互理解を助け、建設的な議論を促す下地を整える効果が期待できます。施策を実施した結果と成果及びそのときの問題を継続的に情報発信することにより、施策の改善により貢献することとなる。

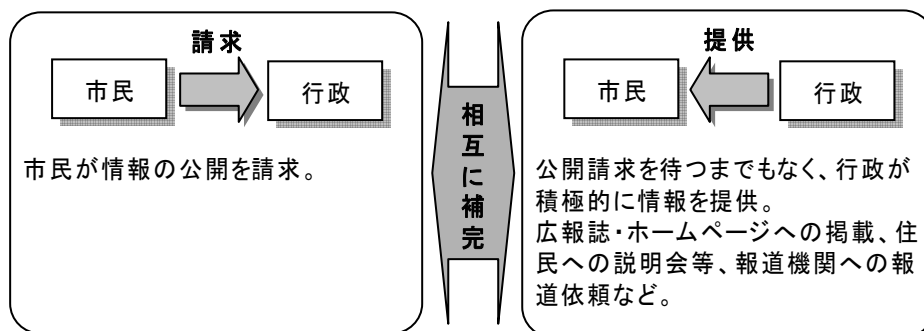


図 4.2.4.1 「情報公開」と「情報提供」

表 4.2.4.1 情報公開と情報提供施策

施策	施策の概要
関連する情報のデータベース化とポータルサイト ⁵⁾ の開設	交通政策に係る情報や議論、取り組み等の情報をデータベース化するとともに、ホームページ等ポータルサイトを開設して情報を提供する。
多様な媒体を活用したコミュニケーションの推進	広報紙その他の紙媒体、マスコミ等への報道依頼、インターネット等、多様な媒体を活用した広報を展開するとともに、市民集会、セミナーその他のイベントなどを活用して、積極的にコミュニケーションを展開する。
PDCA サイクル ⁶⁾ のプロセスと対応した情報提供	PDCA サイクルのそれぞれのプロセスで、適切かつ継続的な情報の提供と働きかけを行う。

5).ポータルサイト

- ・ インターネット上のウェブ(WWW)にアクセスするときの入口となるウェブサイトのこと。
- ・ 元々ポータルとは、港(port)から派生した言葉で、門や入口を表し、ニュース、オンライン辞書、オークション、メールサービスなどのサービスを利用者に提供する。

6). PDCA サイクル

- ・ PDCA サイクル(Plan-Do-Check-Act Cycle)という名称は、サイクルを構成する次の4段階の頭文字をつなげたものである。
- ・ Plan (計画): 従来の実績や将来の予測などをもとにして計画を作成する。
- ・ Do (実施・実行): 計画に沿って事業を行う。
- ・ Check(点検・評価): 事業の実施が計画に沿っているかどうかを確認する。
- ・ Act (処置・改善): 事業が計画に沿っていない部分を調べて処置をする。
- ・ この4段階を順次行って1周したら、最後の Act を次の PDCA サイクルにつなげ、螺旋を描くように一周ごとにサイクルを向上(スパイラルアップ、spiral up)させて、継続的な事業改善をしていく。

(2) 地域における市民との連携による地域交通の取り組み

ア) 施策の概要

路線バスの採算性が低い地域や公共交通不便地域においては、地域の特性に応じた公共交通サービスを検討しなければなりません。地域の交通需要の特性やモビリティに係る要請は、その地域で生活する市民が最もよく知っており、利用するのも市民であるため、地域が主体的に地域特性に応じた最適な地域交通システムの導入を検討し、行政をはじめとした関係主体が支援する取り組みを推進します。

また、市民にとってより望ましい交通政策を進めるためには、行政、市民、交通事業者などの各関係主体それぞれが、政策の計画、実施、評価、見直しと改善の事業過程で、果たすべき役割を分担し、協働した取り組みを行うことが必要です。このため、それぞれの過程における市民参加と協働のしくみを構築して取り組みを進めます。

さらに、市と交通事業者が災害時における行動計画についての協定の締結を検討するなど、災害時における、避難、支援、復旧・復興活動を交通事業者と効果的な連携と信頼ができるための環境づくりを行います。

イ) 具体の施策

地域の交通システムは、長期的に安心して住み続けられるまちづくりを目指すものであるが、ニュータウン、旧市街地、市街化調整区域の住宅地、そして工業団地や幹線道路沿線立地など、多様な地域特性を有する富田林市においては、一様な公共交通網を形成することは効率的ではない。とくに、低密度な住宅地が広がる市街化調整区域の住宅地への路線バス運行は、需要の少なさからして経営的には大きな負担が生じる。このため、公共交通不便地域や経営的に路線バスの運行が極めて困難となる地域においては、地域の特性に応じた公共交通サービスを検討しなければならない。

この場合、地域の交通需要の特性やモビリティに係る要請は、その地域で生活する市民が最もよく知っており、利用するのも市民であること、地域交通システムは移動手段を確保するだけでなく、地域のコミュニティ作りや活性化に資するものであり、市民の快適な生活を支えるものであることを勘案し、地域交通の計画検討、維持・管理や整備・運営などについては、当該地域の市民や企業が主体者となって、行政及び交通事業者が支援する取り組みを推進していくことが望ましいと考えられる（図 4.2.4.2）。

このため、地域公共交通サービスの検討にあたっては、「(仮)富田林市交通会議」のもとに「(仮)地域交通会議」を構成して、市民参加と協働を推進していくことが望ましいと考えられる。

さらに、市と交通事業者が災害時における行動計画についての協定の締結を検討するなど、災害時における、避難、支援、復旧・復興活動を円滑に進めるために、事業者と平常時から連携、信頼できる環境づくりを目指す（図 4.2.4.3）。

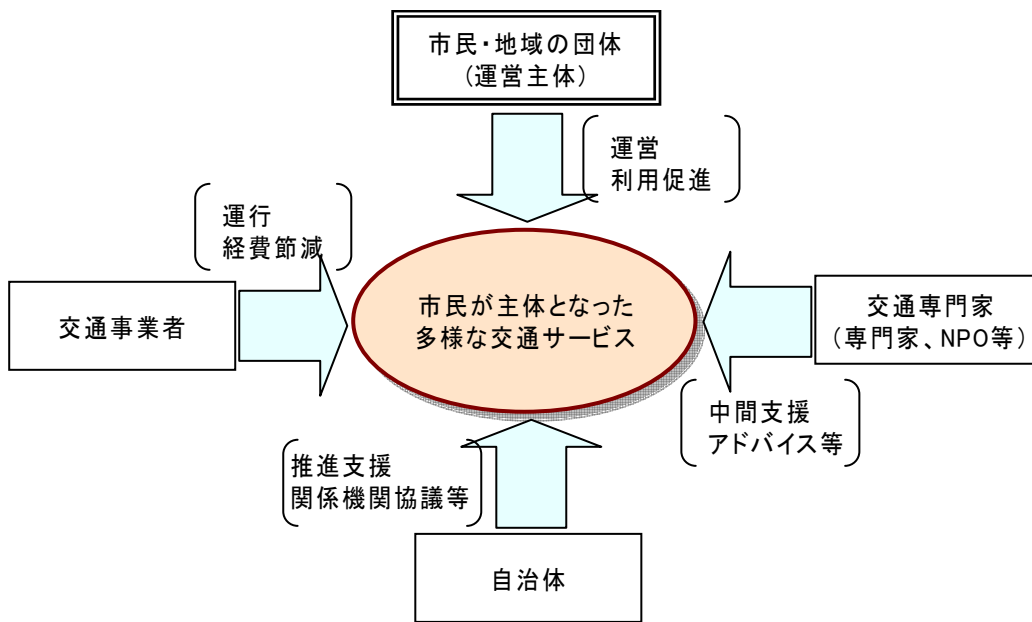


図 4.2.4.2 地域の交通サービス推進のしくみと役割

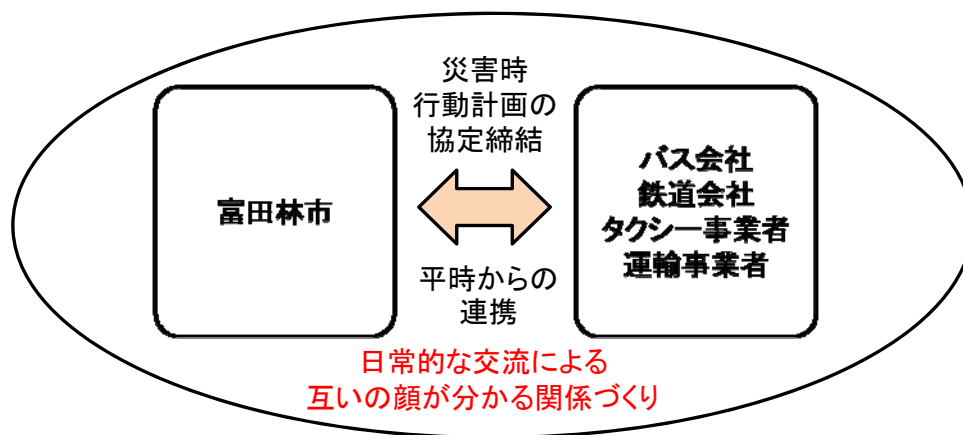


図 4.2.4.3 災害に対しての市と事業者の連携イメージ

(3) 地域・企業・学校との連携による教育、啓発の取り組み

ア) 施策の概要

すべての市民にとって望ましい交通システムを構築し、維持していくためには、利用する主体者である市民が日常的に利用し、地域交通の課題を自主的に発見、対応、解決していく必要があります(表 4.2.4.2)。

このために、地域・団体・事業所・学校などの市民活動を進めるさまざまな主体が果たす役割を設定して、これらの市民に対する広報・啓発活動を推進するとともに、コミュニケーションを活性化し、人材の育成、各種団体の連携・交流を促進していきます(表 4.2.4.3)。

イ) 具体の施策

表 4.2.4.2 市民活動を活性化するための取り組み

施策	施策の概要
地域団体・企業との連携と交流の促進	町会、市民団体、NPO、PTA、事業所等の各種団体が相互に交流できる場を設定し、意見交換、連携、交流を促進する。
人材育成の取り組み推進	コミュニティのリーダーとしての資質向上を図る講座や研修会など、人材育成の取り組みを進める。

表 4.2.4.3 市民活動の主体と役割

市民活動の主体	施策の概要
地域団体	地域には、町会、各種団体、NPO などのさまざまな社会活動団体があるため、これらの団体が有する知恵や知見、技術、組織力を活用し、公共交通利用促進のためのコミュニケーション施策の推進、情報提供ツール制作その他の取り組みを進める。
企業	それぞれの企業の特徴に応じて、企業が推進する望ましい交通をめざした取り組みの推進、コミュニケーション施策を活用した従業員のエコ通勤やその他の取り組みを進める。
学校	小学校、中学校では、各学年の教科課程に応じて“交通”に関連する学習と交通安全教育を推進する。このため、教師、交通の専門家、行政が協働して教材を開発、導入して普及する。 大学などの高等教育機関と連携して、小・中学校の“交通”に係る学習支援など教育の充実を図る。