

第5章 交通政策の推進

5.1 重点的に推進すべき施策

5.1.1 事業計画検討プロセス

事業計画の検討プロセスは、図 5.1.1 に示す通りです。

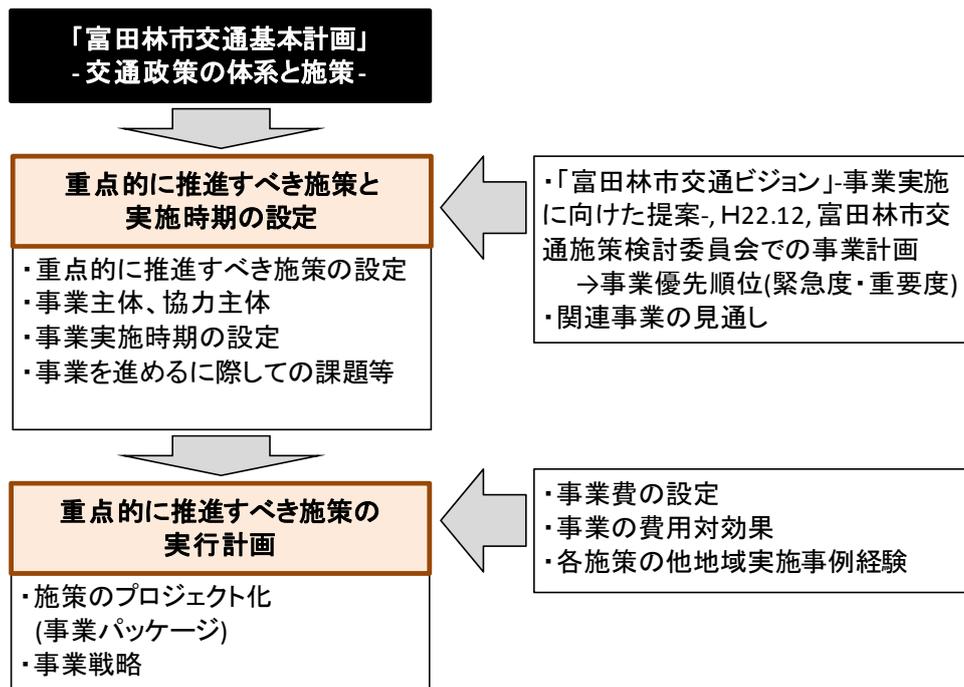


図 5.1.1 事業計画検討プロセス

5.1.2 事業計画の基本検討

(1) 事業計画の基本方針

- ・富田林市の交通の“望ましい将来の姿”を見通したうえで、実際的な事業計画を策定する。
- ・事業スケジュールは、原則として「富田林市交通施策検討委員会」(平成20年12月～平成23年3月)で提案されている「“緊急度”と“重要度”に基づく優先的に実施すべき施策」を原則とする。
- ・優先的に実施すべき施策とともに、「関連計画の事業予定」、「費用・効果」、「事業実施のしやすさ」等を総合的に評価する。

(2) 目標年度

表 5.1.1 事業スケジュールと位置付け

事業時期	事業の目標
短期: 当面5年間 (平成24～平成28年度)	緊急的かつ先導的な施策に着手し、施策の具体化をめざす。
中期: 5年後以降、10年後まで (平成29～平成33年度)	総合的に重点施策に着手して、地域公共交通サービスの具体化を進める。
長期: 10年後以降 (平成34～平成43年度)	将来の交通目標の達成を目指して、施策の事業化の検討と具体化を進める。

(3) 事業計画の要件

事業計画策定に際して考慮すべき要件を次のように設定する。

- ・地域における市民との連携による地域交通の取り組みが活性化することを最優先する。
- ・費用対効果が大きい施策は優先順位を上げるべきであり、特に低コストで実現が可能な施策については優先的に事業を行う。
- ・施策のパッケージ化で効果が大きくなると期待される施策や、先導的に施策の具体化を行うことで市民意識の変化と計画の推進が期待される施策等については、優先的に施策の具体化を行う。
- ・他部門における事業計画との整合性を図ることで、合理的かつ効果的に計画を推進できることが期待される施策については、他部門との連携を図る。

5.1.3 重点的に推進すべき施策の検討

表 5.1.2 事業計画の検討

<凡例> : 事業の取り組み開始・具体化、 : 事業化に向けた検討、 : 調査研究

区分	施策	具体の施策	事業の概要	事業実施主体	協働者	関連事業	事業化・事業実施方針	事業実施時期			課題等
								短期 (H24～H28)	中期 (H29～H33)	長期 (H34～H43)	
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	a.近鉄長野線の鉄道連続立体化を含めた高速化	近鉄長野線古市駅～河内長野駅間連続立体交差化、富田林駅～河内長野駅間複線化について、長期的課題として調査研究し、関係機関に働きかけを行う。	近鉄・沿線自治体・大阪府・国土交通省近畿運輸局、地方整備局・警察	市民・町会・市民団体・企業・商店近鉄バス・金剛バス		広域交通計画としての鉄道連続立体化と複線化の調査研究、および関係機関への働きかけを行う。	(事業化の目的が立てば取り組みを開始する)			国・府含む広域連携交通事業者の協力 用地買収 高度な財政負担	
		b.パーク・アンド・ライドの推進	近鉄長野線喜志駅、富田林駅において、パーク・アンド・ライド施策の具体化を検討する。	関係市町村・事業者・近鉄・南海	市民・町会・市民団体・自動車業・リース業・地権者	用地確保、民間の協力等に応じ、局地的な交通影響を勘案して、事業化の支援を検討する。	(事業化の目的が立てば取り組みを開始する)			用地確保 企業等の支援	
(2)交流・連携を支える路線バス網の充実	a.公共交通サービス網評価方法の確立と見直し	河南町・太子町・千早赤阪村と連携して、新たな需要予測に基づく南海・近鉄・金剛バス網の総合的評価を行い、路線バス網再編を検討、策定する。	市町村 南海バス・近鉄バス・金剛バス	市民・町会・市民団体	レインボーバスの再編、公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供等	関連する公共交通サービス施策を勘案し、関連自治体と連携して、路線バス網の総合評価を行い、路線バス網再編を検討する。	再編検討			交通事業者間の調整 市民への説明 関係者間の合意形成	
	b.金剛「中央センター前」での乗継等利便性向上	金剛「中央センター前」での、南海・近鉄・金剛バスの乗継利便性を向上させ、市域全体の路線バス利用を促進する。	市 南海バス・近鉄バス・金剛バス 開発業者・地権者	市民・町会・市民団体 イオン 商店会	レインボーバスの再編、公共交通サービス網評価方法の確立と見直し	金剛「中央センター」での乗り継ぎ利便性の向上策の社会実験を具体化し、評価を行う。	社会実験	(社会実験結果に基づき事業評価)		交通事業者の協力 用地確保 関係者間の合意形成	
	c.近鉄富田林駅～南海金剛駅間連絡路線バスサービスの提供	近鉄富田林駅～(金剛「中央センター前」)～南海金剛駅間の南海・近鉄バス相互乗り入れによるサービス水準の高い東西交通の確保を目指す。	市 南海バス・近鉄バス・金剛バス	市民・町会・市民団体	レインボーバスの再編、公共交通サービス網評価方法の確立と見直し	富田林駅～金剛中央センター～金剛駅間シャトルバス運行社会実験を具体化し、評価を行う。	社会実験	(社会実験結果に基づき事業評価)		交通事業者間の調整	
(3)コミュニティ・バスのサービスの見直し	a.レインボーバスの再編	路線バス網再編・地域公共交通サービスの提供・外出支援サービスの拡充等による市民の交通手段確保にあわせて、レインボーバスの路線見直し、運賃改定、他の交通手段への統合等の再編を検討する。	市	市民・町会・市民団体 交通事業者 支援企業	公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供、施設送迎サービスの活用等	路線バスサービス、地域に応じた公共交通サービスの提供、施設送迎サービスの活用等を踏まえて、レインボーバスの見直し再編を検討する。	改編検討	(改編検討結果に基づき再編評価)		代替交通手段の確保 サービス水準の合意 住民ニーズの捕捉	
(4)地域特性に応じた多様な公共交通サービスの導入	a.公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供	(仮)地域交通会議を構成し、市民や各種団体、NPO等が運営主体となった自主運行バスやデマンドタクシー ¹⁾ 、乗り合いタクシー ²⁾ などの道路運送法に基づく公共交通サービスを具体化する。	市 交通事業者 町会・NPO・市民団体	市民・町会・市民団体 交通事業者 支援企業	東条3公園利用・路線バス運行補助	(仮)地域交通会議を構成し、地域主体の地域公共交通サービスを計画、具体化、検証、評価する。	具体化する地区の検討	(具体化可能地域から順次取り組みを進める)		住民意識の醸成 見直しの基準設定 サービス水準の合意	
	b.施設送迎サービスの活用	市内で運行する病院・福祉施設・教育機関・民間企業等の施設送迎サービスを共同化し、地域住民の利用を図る。	市 送迎バス事業者	市民・町会・市民団体 交通事業者	レインボーバスの再編、公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供等	施設送迎サービスの統合、共同利用、地域住民利用等の活用を推進する。	社会実験	(具体化可能地域から順次取り組み)		交通事業者の協力 市のイニシアティブ 関係者間の合意形成	
(5)交通結節点の乗継利便性の向上	a.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具体化する(現状で、一部路線バスで既に実現)。鉄道事業者は、互いに連携して乗り継ぎを最適化したダイヤ編成を具体化する	市町村 南海バス・近鉄バス・金剛バス	市民・町会・市民団体	富田林駅南地区駅前広場整備	富田林駅南地区駅前広場整備に伴い、路線バスの鉄道乗り継ぎに配慮したダイヤ編成を実現する。	現状:南海バス、近鉄バスは具体化			交通事業者の協力 市のイニシアティブ	
	c.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。	市町村 近鉄・南海 南海バス・近鉄バス・金剛バス タクシー事業者	市民・町会・市民団体 送迎バス事業者	公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供、施設送迎サービスの活用等	喜志駅・富田林駅・金剛駅において、地域公共交通サービス、施設送迎サービスの駅前広場乗り入れと、バスバース配置を改編する。		(具体化可能地域から順次取り組みを進める)		交通事業者の協力 隣接市の協力	

区分	施策	具体の施策	事業の概要	事業実施主体	協働者	関連事業	事業化・事業実施方針	事業実施時期			課題等
								短期 (H24～H28)	中期 (H29～H33)	長期 (H34～H43)	
(6)外出支援サービスの拡充	a.福祉輸送サービス事業の育成	町会・NPO・公益法人との協働等により、道路運送法に基づく福祉輸送サービス事業(福祉有償運送 ³⁾ 等を育成する。	市 町会・NPO・市民団体 公益法人	市民・町会・市民 団体 交通事業者	障がい者福祉事業 (タクシー料金補助) 通所サービス負担 軽減施策(交通費補助)	関係主体に働きかけて、福祉輸送サービス事業を育成する。				関係者間の利害調整 サービス水準の合意 市民団体の育成	
	b.福祉タクシーの利用促進	福祉輸送業を営むタクシー事業者や介護事業者および市民団体と協働して、広報や利用者とのコミュニケーションにより福祉タクシー利用を促進する。	市 タクシー事業者 介護事業者	市民・町会・市民 団体・ 障がい者団体 施設・介護事業所	福祉輸送サービス 事業の育成 障がい者福祉事業 (タクシー料金補助)	福祉タクシー及び総合配車センター、介護タクシー利用情報提供を充実する。				関係者間の利害調整 交通事業者の協力	
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	a.利用しやすい「電車・バスマップ」の制作提供	市民とのワークショップにより、利用しやすい「私の(町・団体の)電車・バスマップ」と公共交通利用推奨情報ツールを制作し、全戸配布する。また、転入者には転入手続き時に提供する。	市 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス 市民・市民団体・NP O	支援企業、高校・ 大学等 観光事業者	コミュニケーション施 策による公共交通 利用促進の取組み、 市民と連携・協働 して取り組む交通	市民・転入者に、利用しやすい「電車・バスマップ」と公共交通利用推奨情報ツールを提供する。 (地域別戦略的に順次配布、転入届時に提供)				市民の参加 交通事業者の協力 公共交通情報の収集	
	b.駅・バス停における地図ベースのわかりやすいバス利用情報提供	駅・バス停に地図ベースのわかりやすいバス利用情報提供設備を整備して提供する。	市 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス 市民・市民団体・NP O	支援企業 高校・大学	富田林駅南地区駅 前広場整備	駅・バス停に、地図ベースのバス利用情報板を設置する。				交通事業者の協力 市民の参加 企業等の参加	
	c.(仮)交通情報センターの配置	市役所など公共施設に(仮)交通情報センターを配置して、広く市民に公共交通情報を提供していく。	市 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス	市民・町会・市民 団体 NPO・商工会 観光事業者	利用しやすい「電車・バスマップ」の制作 提供 市民と連携・協働し て取り組む交通	当面：公共施設の情報コーナーの活用 長期：市役所に(仮)交通情報センターを配置して情報を提供、案内する。	(仮)交通情報センター配置は、市役所 組織改編と合わせて長期的に検討。			交通事業者の協力 公共交通情報の収集	
	d.ホームページ等での「私の鉄道・バス利用経路探索」システム等の提供	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探索システムを提供する。	市 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス 情報提供事業者	NPO 大学 支援企業		情報提供事業者との連携による公共交通利用検索システム等の提供を推進する。				交通事業者の協力 公共交通情報の収集	
(2)バス停、バス車両などの改良	a.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、ベンチなど付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。	市 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス	市民・町会・市民 団体 NPO・商工会 支援企業	アドプロード事業	地域と連携して、バス停及び付属施設の改良を行い、地域が主体的に維持管理する取り組みを進める。				市民・企業の参加 交通事業者の協力 関係法令等の整理	
	b.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。	市 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス	市民・町会・市民 団体 NPO・商工会 支援企業	富田林駅南地区駅 前広場整備	広告収入などを併用して、高規格バス停の整備を推進する。	(一部実施済)			市のイニシアティブ 交通事業者の協力 関係法令等の整理	
	c.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。	南海バス・近鉄バス・ 金剛バス	市町村 国土交通省・近畿 運輸局	交通等バリアフリー 推進事業	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。	(継続取組み)			交通事業者の協力 国制度の活用	
(3)ICカード導入、運行情報提供等の推進	a.ICカードの導入促進	南海・近鉄・金剛バスに料金簡素化および乗り換え抵抗軽減などを目的としてICカードの導入を働きかける。	南海バス・近鉄バス・ 金剛バス	市民・町会・市民 団体		路線バスにICカードの導入を働きかける。	(一部検討中)			市のイニシアティブ 交通事業者の協力 国制度の活用	
	b.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	富田林駅・金剛駅で、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。	市町村 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス 送迎バス事業者	市民・町会・市民 団体	富田林駅南地区駅 前広場整備	富田林駅南地区駅前広場整備にあわせて「えきバスシステム」を検討する。				市のイニシアティブ 交通事業者の協力	

区分	施策	具体の施策	事業の概要	事業実施主体	協働者	関連事業	事業化・事業実施方針	事業実施時期			課題等
								短期 (H24～H28)	中期 (H29～H33)	長期 (H34～H43)	
(4)交通結節点及び周辺地区のバリアフリー化	a.旅客施設のバリアフリー化	関係機関と連携しながら、市内すべての鉄道駅の出入口からプラットホームに通じる経路の段差を解消する等、バリアフリー化を推進する。	市 近鉄・南海	市民・町会・市民 団体	交通等バリアフリー 推進事業	交通等バリアフリー推進事業として、鉄道事業者の協力を頂いて推進する。	(継続取組み)	→		鉄道事業者の協力	
	b.道路・駅前広場のバリアフリー化	鉄道駅のバリアフリー化と連携しながら、移動円滑化に必要な施設または工作物の設置や道路の改良を推進する。	市・大阪府 近鉄・南海	市民・町会・市民 団体	交通等バリアフリー 推進事業 富田林駅南地区駅前広場整備	交通等バリアフリー推進事業として、道路管理者、鉄道事業者が連携して推進する。	(継続取組み)	→		市のイニシアティブ 交通事業者の協力	
	c.移動空間全体のバリアフリー化	交通結節点及び周辺地区だけでなく、出発地から目的地までの移動空間全体のバリアフリーのネットワーク化を推進する。	市・大阪府 近鉄・南海 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス	市民・町会・市民 団体	交通等バリアフリー 推進事業	交通等バリアフリー推進事業として、道路管理者、鉄道事業者、バス事業者が連携して推進する。	→	(継続取組み)	→	市のイニシアティブ 交通事業者の協力 関係者の協力	
(5)利用しやすい料金施策	a.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、そしてゾーン制料金導入等、柔軟な料金施策を検討して、バス利用を促進する。	市・大阪府 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス 商工会・商業施設等	市民・町会・市民 団体 NPO・支援企業	商業活性化総合支援事業 ICカード導入に伴う 多様な料金割引施策等導入の検討	関係機関が連携して、柔軟な料金施策を検討し、導入を図る。	(社会実験)	→	→	市のイニシアティブ 交通事業者の協力 関係者間の合意	
	b.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。	市・大阪府 南海バス・近鉄バス・ 金剛バス 商工会・商業施設等	市民・町会・市民 団体 NPO・支援企業	商業活性化総合支援事業	ICカード導入にあわせて、関係機関が連携して柔軟な料金施策を検討し、導入を図る。	(社会実験)	→	→	市のイニシアティブ 交通事業者の協力 関係者間の合意	
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	a.事業所・従業員を対象としたエコ通勤等モビリティ・マネジメント ⁴⁾ 施策の推進	事業所・従業員を対象として、自動車利用抑制と公共交通利用促進をねらいとした「エコ通勤」他のコミュニケーションによる働きかけを行う。	市 事業所・団体と従業員	事業所・団体と従業員	市職員研修事業 エコアクション21の 推進	事業所・団体と連携して、「エコ通勤」、「トラベル・フィードバック・プログラム」等のモビリティ・マネジメント他のコミュニケーション施策等を推進する。	(市役所が先導し、戦略的に具体化する団体を拡大する)	→		市のイニシアティブ 事業所・団体の協力	
	b.市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進	市民・市民団体を対象として、自動車利用抑制と公共交通利用促進をねらいとした「トラベル・フィードバック・プログラム」 ⁵⁾ 他のコミュニケーションによる働きかけを行う。	市 市民(町会)・市民 団体・NPO	市民(町会)・市民 団体・NPO	交通安全事業 健康指導事業 環境家計簿の普及 利用しやすい「電車・ バスマップ」の制作 提供	町会・市民団体と連携して、「トラベル・フィードバック・プログラム」等のモビリティ・マネジメント他のコミュニケーション施策等を推進する。	(戦略的に具体化する対象地域を拡大する)	→		市のイニシアティブ 市民団体の協力	
	c.学校を対象とした「交通・環境学習」等の推進	小学校・中学校で、総合的な学習の時間や教科課程と連携した「交通・環境学習」を推進し、公共にかかわる意識や態度を醸成する。	市・大阪府、 市教育委員会、学校	小・中学校 保護者 関係機関、学識 経験者	出前講座	小学校・中学校で、総合的な学習の時間や教科課程と連携した「交通・環境学習」を推進する。		→		市のイニシアティブ 関係機関の協力 国その他の支援制度調整	
(2)自転車・歩行者空間と利用環境整備	a.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などの取り組みを進める。	市 事業所・団体と従業員、 市民(町会)・市民 団体・NPO	事業所・団体と従業員 市民(町会)・市民 団体・NPO、警察	自転車放置禁止啓 発活動等	地域団体、事業所、学校など関係機関と協働して、交通安全など啓発活動を推進する。	(継続取組み)	→		市のイニシアティブ 関係機関の協力	
	b.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。	府・市	府・市 事業者	自転車駐車場管理 事業 生活道路整備事業	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。	→	→		市のイニシアティブ 関係機関の協力	
	c.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。	市、事業者	市 事業者 支援企業	自転車利用促進と マナー啓発	ターミナル駅では、周辺地域事業所や地域団体と連携して、都市型レンタサイクルの導入を推進する。	(継続取組み)	→		市のイニシアティブ 関係機関の協力	

区分	施策	具体の施策	事業の概要	事業実施主体	協働者	関連事業	事業化・事業実施方針	事業実施時期			課題等
								短期 (H24~H28)	中期 (H29~H33)	長期 (H34~H43)	
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	a.関連する情報のデータベース化とポータルサイトの開設	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 ⁶⁾ を開設して情報を提供する。	市	市 大学 公益法人		広報事業 情報公開事業	取り組み情報のデータベース化と、ポータルサイトの開設を図る。				市のイニシアティブ事業所・団体の協力
	b.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。	市 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人	市 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人		広報事業	多様な媒体を活用した広報の展開と、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。				市のイニシアティブ関係機関・団体の協力
	c.PDCA サイクルのプロセスと対応した情報提供	PDCA サイクル ⁷⁾ 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。	市 (仮)「市交通会議」	市 大学		関連する情報のデータベース化とポータルサイトの開設	PDCA サイクルのプロセスの展開と、情報提供を推進する。				市のイニシアティブ関係機関・団体の協力
(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	a.(仮)地域交通会議の構築と市民参加、及び協働の推進	公共交通不便地域等においては、地域の特性に応じた公共交通サービスを検討する仕組みを構築し、市民参加、協働で地域公共交通サービスを実現する。	市 交通事業者 町会・NPO・市民団体 公益法人	市 交通事業者 町会・NPO・市民団体 公益法人・大学		公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供 施設送迎サービスの活用 市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進	(仮)地域交通会議の構築と市民参加、及び協働を推進する。				市のイニシアティブ関係機関・団体の協力
(3)地域・企業・学校との連携による教育、啓発の取り組み	a.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。	市、交通事業者 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人	市、交通事業者 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人		施設送迎サービスの活用 事業所・従業員を対象としたエコ通勤等モビリティ・マネジメント施策の推進 地域資源を生かした交流促進	地域団体・企業との連携と交流を促進する。				市のイニシアティブ関係機関・団体の協力
	b.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。	市 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人	市 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人・大学		学校を対象とした「交通・環境学習」等の推進 地域資源を生かした交流促進 出前講座	(仮)交通安全指導員制度の導入など、人材育成の取り組みを推進する。				市のイニシアティブ関係機関・団体の協力
(4)地域の主体者が連携した災害への取り組み	a.災害への備えの確立	災害時・避難誘導時・復旧復興時の各段階において、関係主体と連携して、移動困難者の輸送体制、交通事業者及び物流事業者の出動体制など、人とモノの輸送手段を確保するためのしくみを確立し、事前の教育訓練等の備えを行う。	市 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人	市 事業所団体 町会・NPO・市民団体 公益法人		地域防災計画の見直し	地域防災計画の見直しにあわせて、災害時・避難誘導時・復旧復興時の各段階において、関係主体と連携して人とモノの輸送手段を確保するためのしくみを確立し、教育訓練を具体化する。				市のイニシアティブ関係機関・団体の協力

- 1)「デマンドバス(タクシー)」:路線バスの形態とは異なり、電話等による(複数の)利用者の希望乗降点(バス停名若しくは拠点施設)及び乗降車時刻の要求に応じて、希望乗車点または停留所へ迎えに行く形の経路で運行する形態のバスをいいます。通常は複数の利用者に乗せるので、乗り合い型の利用形態となり、どの利用者にも著しい不便を与えることのない経路を選定して運行します。
利用者のいない停留所をパスできることから運行の効率化に結びつく利点がありますが、目的地までの所要時間が利用日によって異なる、利用者からすると乗ってみるまで目的地到着時間が分からないという欠点もあります。また、事前にバス迂回運行を申し込むシステムでは、予約の連絡に必要な施設や場合によってはオペレーターの人件費が掛かるため、一般の路線バスに比べて運行経費は高くなる場合が多いです。デマンド方式による公共交通機関の運行は、過疎地をかかえる地方自治体などで注目されています。
- 2)「乗り合いタクシー」:10人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗り合い自動車(いわゆるタクシー)。道路運送法の「特定旅客自動車運送事業」に該当する場合があります、営業する場合は国土交通省の許可が必要です。
主に深夜の交通機関がない地域や、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで、運行されています。タクシー事業者が行っており、タクシー車両を用いるためこの名前がついていますが、所定のダイヤと停車地に従って運行し、利用者はタクシーというより路線バスに近い感覚で利用することが多いです。
- 3)「福祉有償運送サービス」:高齢者や障がい者など、公共交通機関の利用や家族等による移送が困難で、移動に関して制約や困難のある人を、無償または有償で送迎するサービス。福祉車両(車イスやストレッチャーで乗り降り可能)や、ワンボックスカーなどが利用されることが多い。NPO、タクシー会社、福祉事業者などが運営している場合が多い。
- 4)「モビリティ・マネジメント」: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適切に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いいます。具体的には、コミュニケーション技術を活用して、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をいいます。
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、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」などの取り組みがあります。
- 5)「トラベル・フィードバック・プログラム」:モビリティ・マネジメントの手法の一つで、お一人お一人に自らの外出行動を記述していただき、それに対するアドバイス情報や、その人に応じた公共交通情報を提供するとともに、外出時の交通計画を立案していただくなど、外出時における交通機関利用を考えていただくプログラムのことをいいます。このプログラムに取り組んでいただくことで、自発的に公共交通利用への行動変容が促されることが知られています。
- 6)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。
- 7). 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。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。
 - ・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。

5.2 重点施策実行計画

5.2.1 事業の位置付け

計画を着実に進めていくため、前記に示す短期・中期・長期の行程を鑑みて、それぞれの期では図 5.2.1 のとおり事業の具体化をしていきます。

富田林市交通ビジョンの実現に向けて、緊急かつ重要な優先的に実現を図っていくべき施策や、先導的に施策を展開してビジョンを効果的に推進していくべき施策については、できる限り短期に取り組みを開始して早期の実現を図ることとし、その成果を検証、評価しながら、より効果的で効率的な施策への改善を図りながら、中期以降への土台を固めていくこととします。

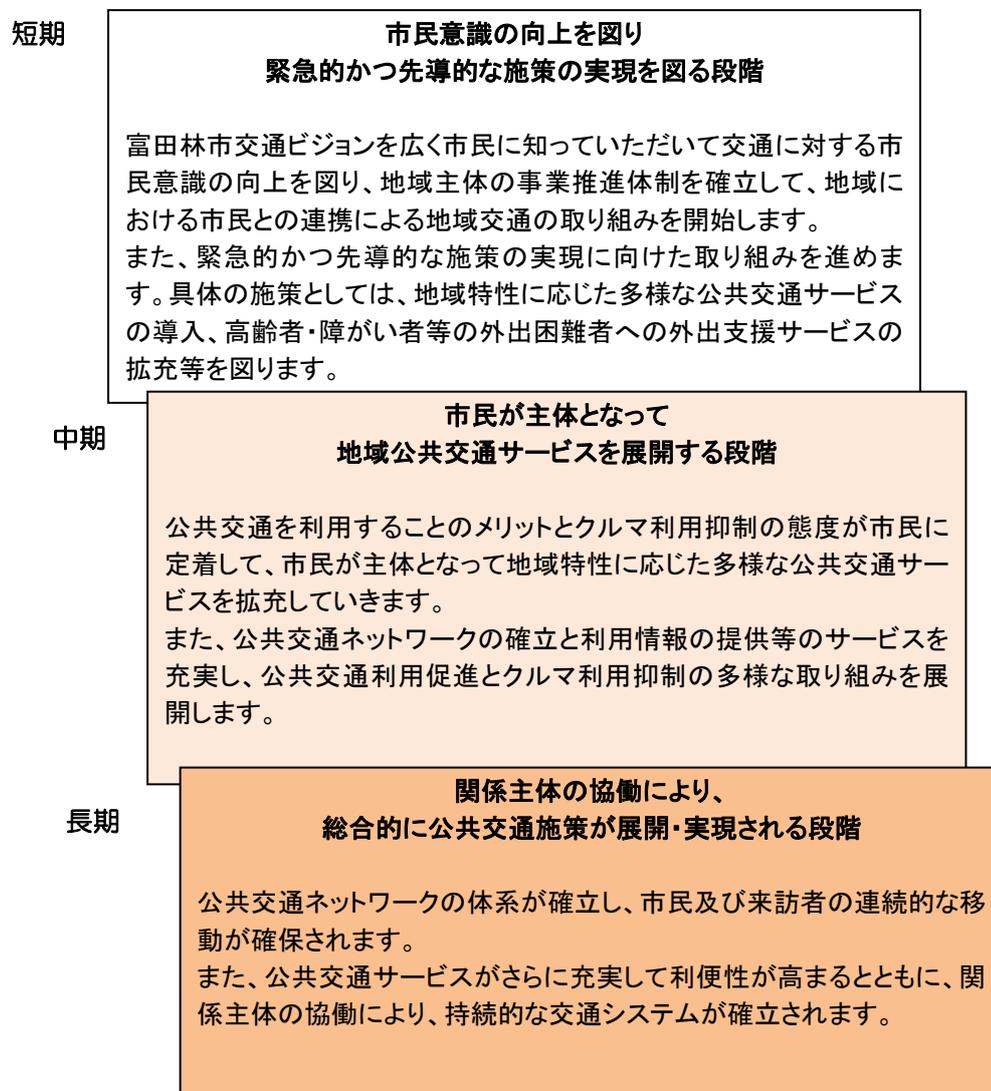


図 5.2.1 事業の具体化と位置付け

5.2.2 重点施策実行計画策定の考え方

「富田林市交通ビジョン」で提案した交通施策体系は、将来の望ましい交通の姿の全体像を示したものであり、ここでは、ビジョンを実現していくに際して、特に”重要”であると考えられる施策について、優先的に取り組んでいくべき「重点施策」として設定します。

重点施策実行計画の策定は、まず事業の中核となるべき“重点施策“を定めて施策のパッケージ化を図り、戦略的に事業を進めることとします。

これは、施策を単独で具体化するよりもパッケージ化して推進することで、より大きな効果と推進力が期待できることをねらいとしたものです。したがって、事業設定時に「事業効率」、「実現可能性」、そして「関連施策との連携」を考慮して、着実かつ効果的に事業を進めていくこととします。ここで、一貫して留意すべき事項は、「関係者が連携・協働して取り組む」ことであり、全ての主体者が“安全・安心・快適に移動できるまち”をつくっていかうという動機を維持、活性化するための施策と進め方を重視するものです。

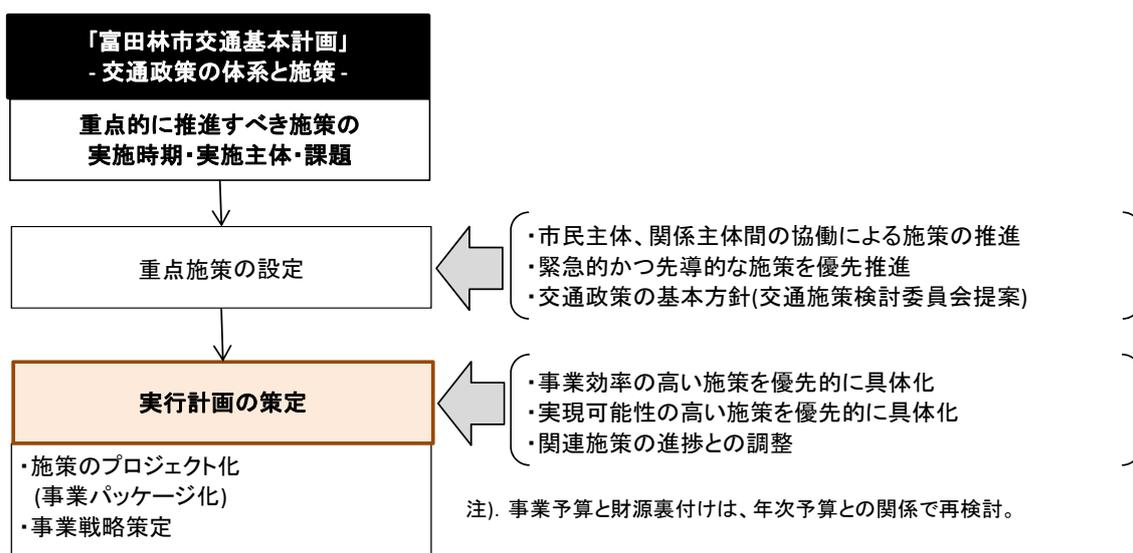


図 5.2.2 重点施策実行計画策定のプロセスと考え方

5.2.3 重点施策実行計画の策定

本交通基本計画の主題は、「すべての市民が安全・安心・快適に移動できる交通をめざして市民をはじめとした関係者が連携・協働して取り組む」ことであり、公共交通は、私たちの日常の暮らし、社会・経済活動を支え、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あるという理念に基づいています。また、公共交通は、まちの魅力と活力を創出し、環境的にも持続可能な社会の実現に大きく寄与するため、過度なクルマ利用から公共交通利用への転換を図り、公共交通利用を促進していく取り組みを重視することとします。

まず、現状で鉄道駅及び最寄りバス停のサービス圏域の外にある、いわゆる交通不便地域については、高齢者、障がい者をはじめ、児童・生徒、そして個人利用のクルマをもたない主婦層などが、自由な外出が困難となっているため、何らかの形で公共交通サービスの提供をしていくことが急務です。とくに、一人での外出が困難である高齢者や障がい者の外出を支援するための「福祉輸送サービス」については、富田林市内でサービスを提供する「福祉有償運送サービス」団体が1団体のみで、施設送迎に依存する現状を勘案すると、福祉輸送サービスの育成、拡充は、重要な課題として取り組みを進めます。

また、近年のバス利用者の減少と赤字に陥っている路線バス事業の現状を踏まえると、公共交通利用を促進していくための取り組みを重点的に具体化する必要があります。公共交通利用を促進するために、まずは公共交通情報を市民に積極的に提供するとともに、クルマ利用主体のライフスタイルから公共交通と歩くことを主としたライフスタイルへの転換を期待するコミュニケーションによる取り組みを進めます。

さらに、望ましい交通システムを構築していくためには、多様な特性を有する富田林市にとっては、地域に根差した取り組みが不可欠であり、利用する市民が主体者となって交通の問題に対していかなければなりません。これまでのように、行政や交通事業者がサービスを提供し、市民が要求するといった構造から、市民が主体となって、行政、交通事業者、そして関連機関や団体が連携、協働して取り組むという仕組みに転換していきます。

このようなビジョンの実現に向けた重要な要素を考慮して、「重点事業」を優先的に進めていきます。

ここで設定する重点施策のうち、特に緊急度が高く先導的に取り組みを展開していく施策については、いずれも短期に事業着手し、中核とする施策を中心に連携して取り組む施策のパッケージ効果に配慮しながら、原則として中期を目標に具体化をめざすこととする。

なお、これらの施策を展開、実現していくには、大きな労力と費用、そして時間が必要ですが、ここでは、各事業において複数の施策をパッケージ化して効果を高めるとともに、比較的費用が小さく効果が大きい施策、すぐに具体化に移せる施策を重点的に採用して事業化し、さらには市民をはじめとした主体者の取り組み動機を維持活性化するための施策を推進していきます。

これらを踏まえ、重点施策と連携する施策との関係を次のように整理します(表 5.2.1)。

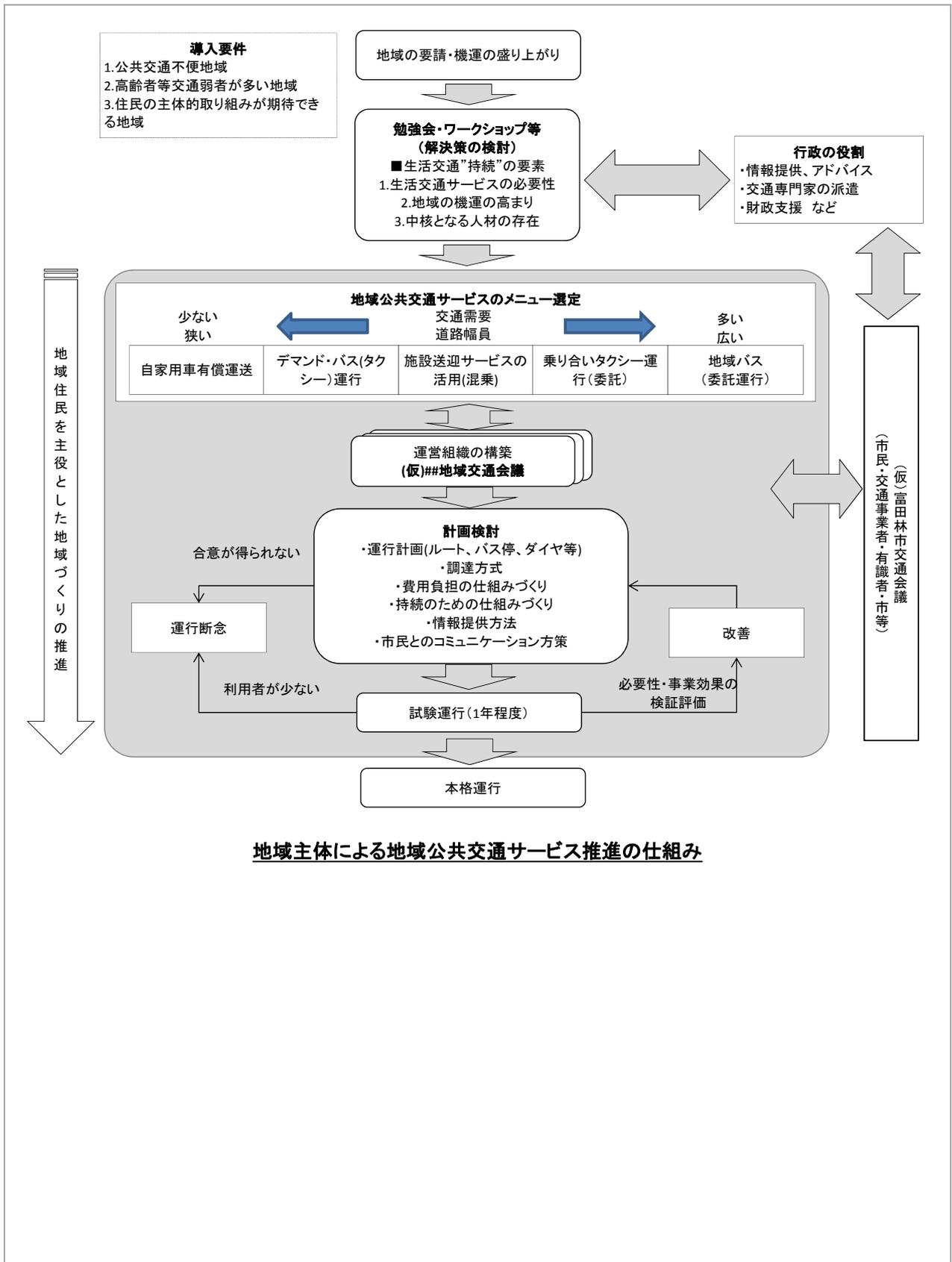
表 5.2.1 重点施策と連携する施策との関係

施策	具体の施策	連携して実施する施策
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	a.近鉄長野線の鉄道連続立体化を含めた高速化 b.パーク・アンド・ライドの推進	
(2)交流・連携を支える路線バス網の充実	a.公共交通サービス網評価方法の確立と見直し b.金剛「中央センター前」での乗継等利便性向上 c.近鉄富田林駅～南海金剛駅間連絡路線バスサービスの提供	重点施策①
(3)コミュニティバスのサービスの見直し	a.レインボーバスの再編	重点施策①
(4)地域特性に応じた多様な公共交通サービスの導入 【重点施策①】	a.公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供 b.施設送迎サービスの活用	重点施策①②
(5)交通結節点の乗継利便性の向上	a.乗継利便性に配慮したバスダイヤ編成 b.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	
(6)外出支援サービスの拡充 【重点施策②】	a.福祉輸送サービス事業の育成 b.福祉タクシーの利用促進	重点施策① 重点施策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 【重点施策③】	a.利用しやすい「電車・バスマップ」の制作提供	重点施策①④
	b.駅・バス停における地図ベースのわかりやすいバス利用情報提供	重点施策④
	c.(仮)交通情報センターの配置	重点施策③④⑤
	d.ホームページ等での「私の鉄道・バス利用経路探索」システム等の提供	
(2)バス停、バス車両などの改良	a.バス停の改良と民間活力を活用した維持管理 b.バス停の高規格化整備 c.人と環境にやさしい路線バス車両の導入促進	重点施策③
(3)ICカード導入、運行情報提供等の推進	a.ICカードの導入促進 b.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	重点施策④
(4)交通結節点及び周辺地区のバリアフリー化	a.旅客施設のバリアフリー化 b.道路・駅前広場のバリアフリー化 c.移動空間全体のバリアフリー化	
(5)利用しやすい料金施策	a.柔軟かつ多様な料金割引施策の導入の検討 b. 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	
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 【重点施策④】	a.事業所・従業員を対象としたエコ通勤等モビリティ・マネジメント施策の推進	重点施策④
	b.市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進	重点施策①③⑤
	c.学校を対象とした「交通・環境学習」等の推進	重点施策④
(2)自転車・歩行者空間と利用環境整備	a.自転車利用促進とマナー啓発 b.自転車駐車場の整備と自転車走行空間の形成 c.都市型レンタサイクルの導入による自転車利用促進	
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 【重点施策⑤】	a.関連する情報のデータベース化とポータルサイトの開設	重点施策⑤
	b.多様な媒体を活用したコミュニケーションの推進	
	c.PDCAサイクルのプロセスと対応した情報提供	重点施策⑤
(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	a.(仮)地域交通会議の構築と市民参加、及び協働の推進	重点施策①④⑤
(3)地域・企業・学校との連携による教育、啓発の取り組み	a.地域団体・企業との連携と交流の促進	重点施策⑤
	b.人材育成の取り組み推進	重点施策⑤
(4)地域の主体者が連携した災害への取り組み	a.災害への備えの確立	重点施策⑤

凡例 :重点施策と中核とする具体の施策 :連携して実施する具体の施策

【重点施策①】 地域特性に応じた多様な公共交通サービスの導入	
対象地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通不便地域：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)、中小企業団地、東部(東板持、楠風台他)、中南部(彼方、嬉他)、東南部(東条他) ・ ただし、連携して取り組む施策の対象地域は富田林市全域とする。
中核とする具体の施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通不便地域における地域に応じた公共交通サービスの提供
連携して取り組む施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近鉄富田林駅～南海金剛駅間連絡路線バスサービスの提供 (表 1.(2).c) ・ レインボーバスの再編 (1.(3).a) ・ 施設送迎サービスの活用 (1.(4).b) ・ 福祉輸送サービス事業の育成 (1.(6).a) ・ 利用しやすい「電車・バスマップ」の制作提供 (2.(1).a) ・ 市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進 (3.(1).b) ・ (仮) 地域交通会議の構築と市民参加、及び協働の推進 (4.(2).a)
内容	
<p>公共交通サービスが比較的不便地域においては、地域が主体となって、交通事業者・行政等の関係主体が相互に連携を図り、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」、「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、地域公共交通サービスの導入を図る。</p> <p>ここでは、相乗的に施策実施の効果を高め、事業促進の動機を活性化するために、「近鉄富田林駅～南海金剛駅間連絡路線バスサービスの提供検討」、「施設送迎サービスの活用」、「福祉輸送サービス事業の育成」、「コミュニティバスの再編検討」、「利用しやすい電車・バスマップ」、そして「市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進」などの施策について、連携して取り組みを進める。</p> <p>また、地域公共交通サービスの検討、実施、検証、評価、改善等を着実かつ実質的に進めていくために、市民、交通事業者、有識者、市等が参加する(仮)「##地域交通会議」を構成し、協働して運行形態や費用負担も合わせて、地域で最も望ましい公共交通サービスを整えていくこととする。</p> <p>なお、事業に着手する地域の設定に際しては、次のような要件に十分配慮する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民への積極的な情報発信 ・ 市民ニーズの十分な把握 ・ 地域の機運の醸成(コミュニケーション、勉強会等) ・ 交通専門のアドバイザー派遣 など 	

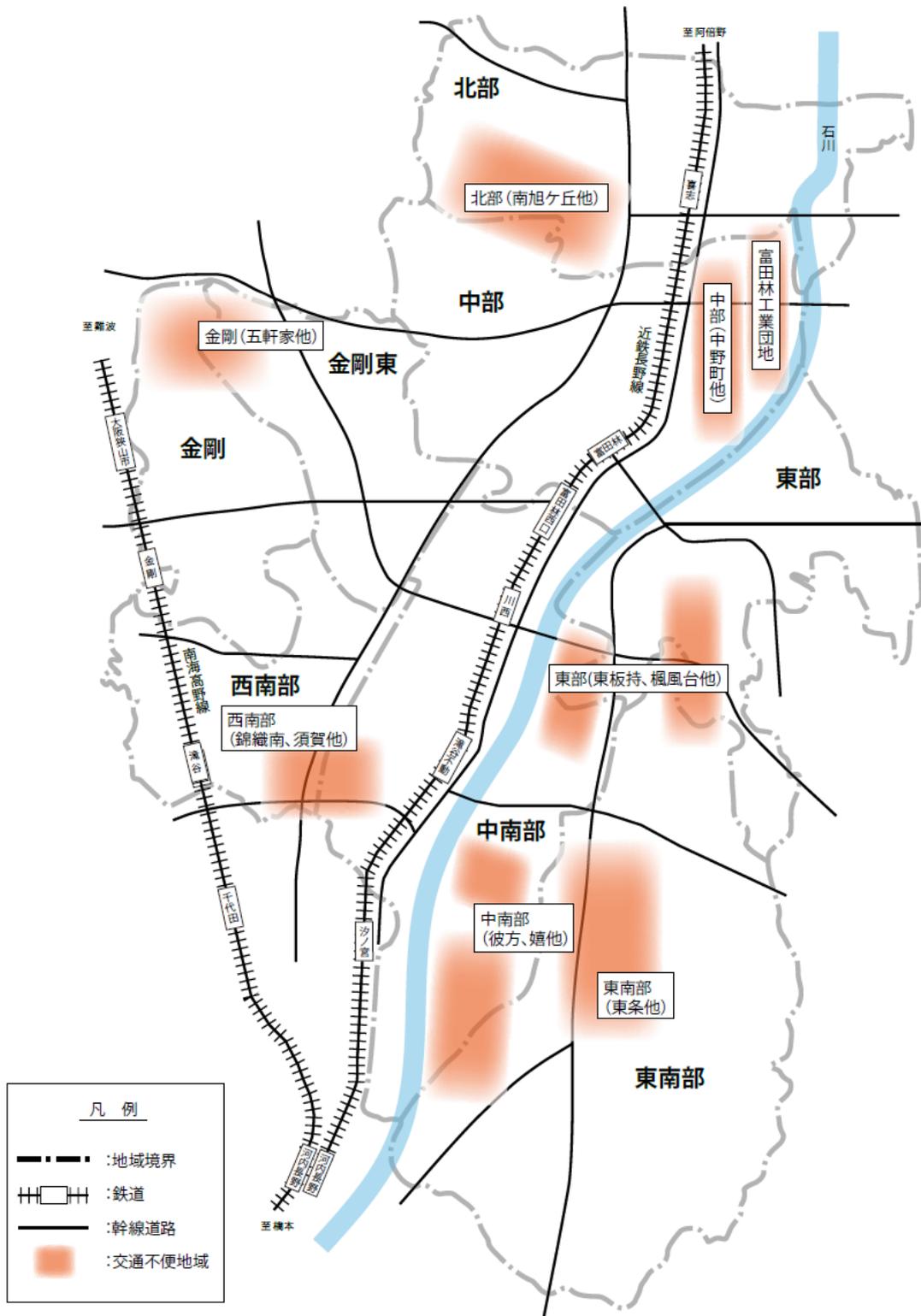
※「連携して取り組む施策」で施策名の後に付記した番号は表 5.1.2 の具体の施策を指す。



地域主体による地域公共交通サービス推進の仕組み

期待される効果

交通不便地域における地域主体の公共交通サービスの提供をはじめとしたサービスの拡充により、対象地域における公共交通利用圏域が拡大される。



富田林市における公共交通不便地域

【重点施策②】 外出支援サービスの拡充

対象地域	富田林市全域
中核とする具体の施策	・ 福祉輸送サービス事業の育成
連携して 取り組む施策	・ 施設送迎サービスの活用 (1.(4).b) ・ 福祉タクシーの利用促進 (1.(6).b)

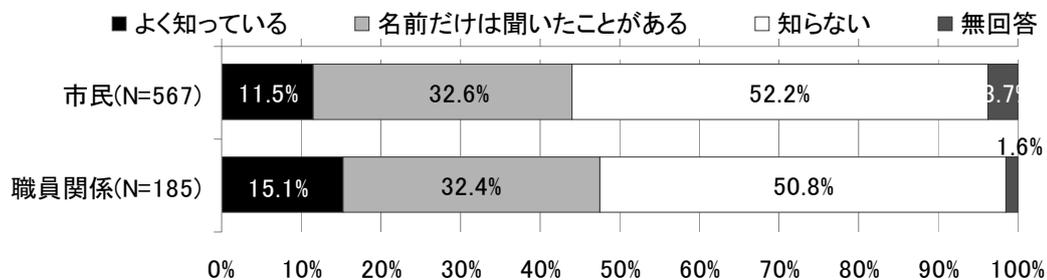
内容

本市に住所を持つ福祉有償運送サービスを提供している団体は1団体、本市を輸送サービス地域として提供している団体は6団体にとどまっており（平成23年7月現在、大阪府福祉部資料）、介助等を必要とする高齢者や障がい者等の外出を支援するサービスは、非常に少ない。

介助を必要とする高齢者や障がい者等の外出に際して、輸送サービスは必要不可欠であり、福祉有償運送サービス、ボランティアの自家用車有償運送などによるサービスの提供や現行の個別施設輸送サービスの統合による合理化等について、各施設、NPO、ボランティア市民に働きかけて、人材の育成とともに、福祉輸送サービスの充実を図っていく。連携して福祉輸送サービスの市民への展開が期待する団体としては、以下が候補として挙げられる。

- ・ 社会福祉協議会、病院、金剛福祉センターなど

また、「介護タクシー」、「福祉タクシー」の利用について、重度障がい者へのタクシー利用料金補助の維持と、『大阪福祉タクシー総合配車センター』利用情報提供を通して、福祉輸送サービス利用を促進する。



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
福祉輸送サービスの認知状況

期待される効果

福祉有償運送サービス事業の育成や、福祉タクシーなどを含めた情報提供により、介助を必要としている高齢者や障がい者、そして家族等の支援者の負担の軽減が図られる。また、障がい者や高齢者の社会参加が促進される。

【重点施策③】 公共交通利用情報提供の拡充

対象地域	富田林市全域
中核とする具体の施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用しやすい「電車・バスマップ」の制作提供 ・ 駅・バス停における地図ベースのわかりやすいバス利用情報提供
連携して取り組む施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮) 交通情報センターの配置 (2.(1).c) ・ バス停の改良と民間活力を活用した維持管理 (2.(2).a) ・ 市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進 (3.(1).b)

内容

公共交通サービスを持続可能なものとし、利用を促進するためには、市民や事業所及び従業員をはじめとした利用者を対象として、利用していただくための「公共交通利用情報提供の拡充」が不可欠である。市民アンケート調査によると、自宅最寄りバス停の場所を知らない市民は約3割に達することが知られており、公共交通の満足度はそれほど高いとはいえない。このため、誰もが気軽に利用できる、利用者の視点に立った質の高い公共交通サービスを提供するとともに、利用するための情報提供を推進する。

具体的には、関係者が協働して、路線系統、バス停、よく利用する施設情報など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。

この場合、市民が利用しやすいという視点で情報を作成することを考え、地域市民が参加したワークショップなどを通し、“私(地域住民)が使える”「##地区電車・バスマップ」の制作、提供を推進する。

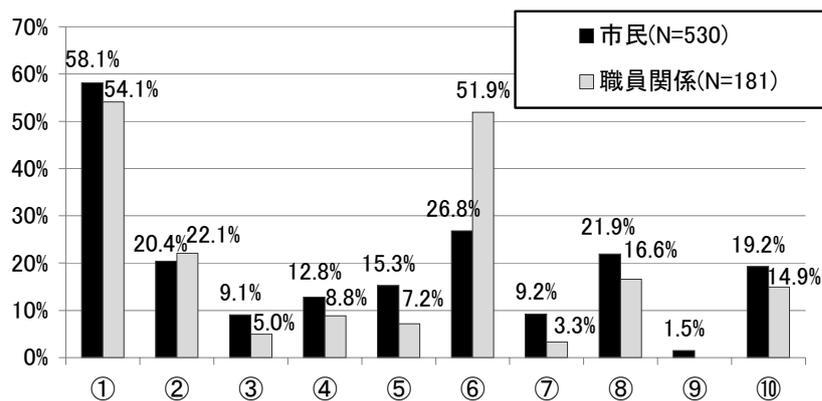
さらに、公共交通利用情報の一元化を図り、市役所などの公共施設への(仮)交通情報センター配置によって、“ここに行けば私が利用する公共交通情報がある”と、安心して利用できる情報提供を具体化していくこととする。



利用しやすい「電車・バスマップ」の例（長岡京市、八幡市、「お出かけマップ」）



ワークショップによる「おでかけマップ」制作の例（八幡市、ワークショップ）



- | | |
|---------------|--------------------|
| ①: 駅での情報 | ⑥: インターネットのウェブサイト |
| ②: バス停での情報 | ⑦: 鉄道会社やバス会社に電話をする |
| ③: 公共施設などでの情報 | ⑧: 時刻表などをメモしている |
| ④: 家族・知り合いから | ⑨: その他 |
| ⑤: 駅係員や案内所から | ⑩: あまり情報を得ることはしない |

(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
ふだんの公共交通利用情報入手方法

期待される効果

公共交通情報の入手には、駅へ行って入手するかインターネットのウェブサイトにアクセスする等に限られている。また、情報源が限られるとともに交通事業者が別々に提供しているために利用者側で使える情報に加工しなければならない等、利用しにくいものであった。

複数の電車・バス利用情報が統合され、地域の市民にとって利用しやすい公共交通情報を提供することで、公共交通機関利用が促進される。

【重点施策④】 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

対象地域	富田林市全域
中核とする具体の施策	・ 市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進
連携して 取り組む施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用しやすい「電車・バスマップ」の制作提供 (2.(1).a) ・ 駅・バス停における地図ベースのわかりやすいバス利用情報提供 (2.(1).b) ・ (仮)交通情報センターの配置 (2.(1).c) ・ 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 (2.(3).b) ・ 事業所・従業員を対象としたエコ通勤等モビリティ・マネジメント施策の推進 (3.(1).a) ・ 学校を対象とした「交通・環境学習」等の推進 (3.(1).c) ・ (仮) 地域交通会議の構築と市民参加、及び協働の推進 (4.(2).a)

内容

交通渋滞の解消、交通事故の削減、地球温暖化防止に向けた CO₂ 排出量の削減、市民の健康の増進など、多くの交通の問題解決に向けて、市民一人ひとりが、これまでの過度にクルマに依存したライフスタイルから、クルマ利用を抑制して公共交通等の利用へと、くらしの態度や習慣を変革していく、すなわち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であるモビリティ・マネジメントを推進する。

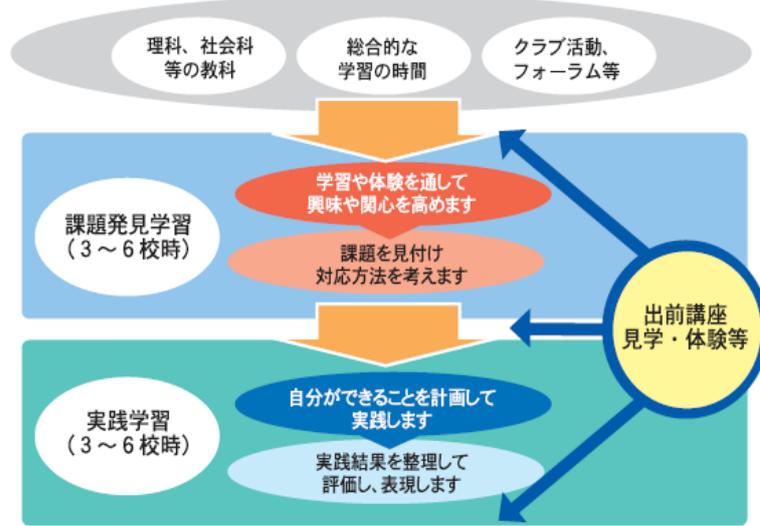
具体的には、市民や市民団体を対象としたコミュニケーション施策（トラベル・フィードバック・プログラム等の具体化）、事業所及び従業員を対象としたモビリティ・マネジメント（トラベル・フィードバック・プログラム、エコ通勤等の具体化）、学校と児童・学生を対象とした「交通・環境学習」、そしてこれらを普及していくための取り組みを推進する。

ひとりひとりがクルマの使い方を考え、
環境や社会にやさしい和泉市を実現していくための取り組みです。



(参考)トラベル・フィードバック・プログラムの実施によって、
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。
市民を対象としたモビリティ・マネジメントの取り組みの例（和泉市）

様々な教科の学習課程



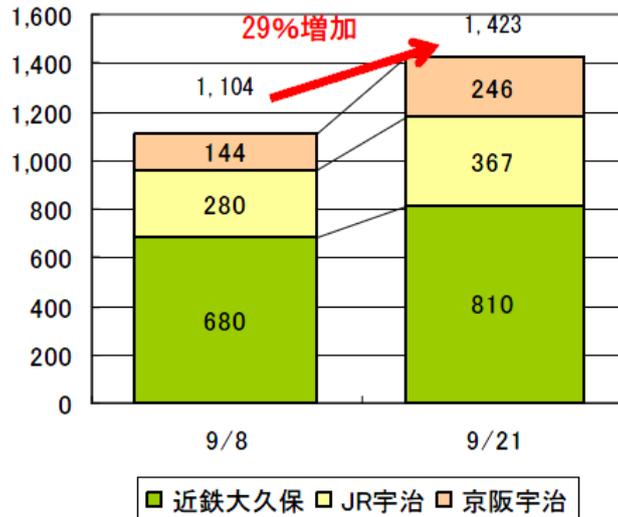
出典:「楽しく学ぶ交通と環境」2007.3 (財)交通エコロジー・モビリティ財団
 小学校の「交通・環境学習」の構成例

期待される効果

京都府宇治市の例では、事業所従業員を対象としたモビリティ・マネジメント実施後には、自動車交通量が減少し、鉄道利用者が増加するといった効果が報告されている。

モビリティ・マネジメントの取り組みを推進することで、本市の自動車交通量が削減されて交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減が図れるとともに、電車・バス利用者の増加が期待される。

(人) 鉄道: 降車人数の比較(総計: 7~9時)



事業所従業員を対象としたモビリティ・マネジメントの効果の例
 (宇治市職場モビリティ・マネジメント)

【重点施策⑤】 積極的な交通政策に係る情報公開と提供	
対象地域	富田林市全域
中核とする具体の施策	・ 多様な媒体を活用したコミュニケーションの推進
連携して 取り組む施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮)交通情報センターの配置 (2.(1).c) ・ 市民・市民団体を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進 (3.(1).b) ・ 関連する情報のデータベース化とポータルサイトの開設 (4.(1).a) ・ PDCA サイクルのプロセスと対応した情報提供 (4.(1).c) ・ (仮)地域交通会議の構築と市民参加、及び協働の推進 (4.(2).a) ・ 地域団体・企業との連携と交流の促進 (4.(3).a) ・ 人材育成の取り組み推進 (4.(3).b) ・ 地域の主体者が連携した災害への備えの確立 (4.(4).a)
内容	
<p>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あり、施策の計画から実施、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ていくこととする。</p> <p>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様々な主体が果たす役割を設定し、関連する情報のデータベース化やポータルサイト開設等による積極的な情報提供を具体化する。</p> <p>また、望ましい交通システムを構築し、維持していくために、広報誌等の紙媒体、報道機関への依頼などの市民に対する広報・啓発活動を推進するとともに、市民集会、セミナー等のイベントなどを活用して、積極的に直接的なコミュニケーションを展開するとともに、人材の育成、各種団体の連携・交流を促進する。</p>	
期待される効果	
<p>施策を推進するプロセスの透明性、説明性の向上、問題意識の共有は、パートナーシップの構築につながり、施策を進める環境が整うことも期待される。このような情報共有のためのコミュニケーションは、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が可能となる。</p> <p>なかでも、PDCA の各プロセスにおけるコミュニケーションは、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、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が期待される。</p>	

5.3 計画推進の体制

事業を進めるにあたっては、横断的な視点から具体化の施策の成果や今後の動向などを継続的に評価・検証し、改善を図りながら、着実かつ実質的に事業を進めることができるように、市民、地域団体、交通事業者、市、関係機関、そして学識経験者などが参加する(仮)「富田林市交通会議」を構成し、それぞれが役割を分担して協働することとする(図 5.3.1)。(仮)「富田林市交通会議」は、富田林市における交通施策について、計画の検討、関係機関間の調整などを行って事業を進めるとともに、検証、評価、そして見直しを含めたプロセスを実行します。このため、必要に応じて“法定協議会”としての制定を検討します。

また、公共交通サービス不便地域等において地域の公共交通サービスを進めるためには、多様な地域特性を反映した取り組みが不可欠であるため、(仮)「富田林市交通会議」のもとに、地域住民、関連する交通事業者、市、学識経験者が参加する(仮)「##地域交通会議」を構成して施策や取り組みを検討し、(仮)「富田林市交通会議」に報告して事業を進めます。

市民、事業所、交通事業者、行政それぞれが果たすべき役割を指針として表 1 に示します。事業を推進する主体は、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、より利用しやすい公共交通環境づくりを推進します。

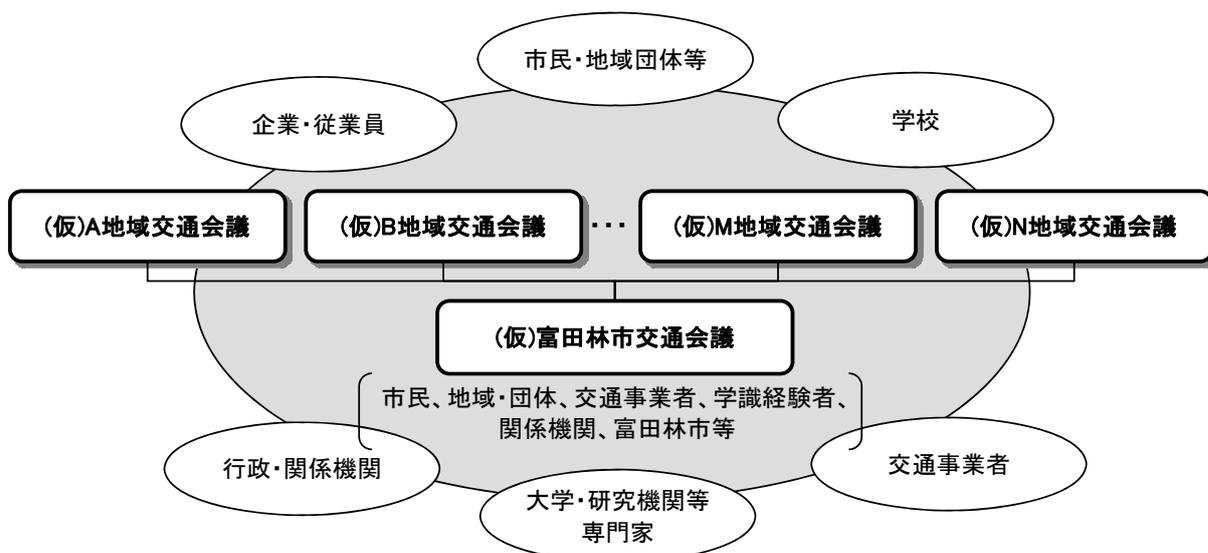


図 5.3.1 計画推進体制

5.4 交通政策関連財源の効果的活用

公共交通は人を輸送する手段として社会経済的にも優れた方法であり、公共交通に投資することは、道路と自動車交通に偏った整備に比べると、交通分野全体に対して非常に効率的です。

このため、公共交通手段を提供する交通事業者自らが輸送効率を高めていくように求めるとともに、より価値の高い交通体系の実現に向けて、交通政策関連財源の効率的活用を図っていくこととします。

また、財源確保にあたっては、富田林市における財源の効率的配分とともに、国・府の補助・助成制度などを適切に活用することによって、より効果的な事業推進を図ります。活用を検討すべき国の主な補助・助成制度を表 5.4.1 に示します。

特に、本事業計画に基づくと、重点的に短期（平成 24 年度から概ね 5 年間）に具体化すべき事業が集中するため、短期では国の補助・助成制度を十分に活用することとします。

なお、直接的な財源ではないが、病院送迎バスやスクールバス等の施設送迎バスへの地域住民の混乗利用や、公共交通を利用して商店街などで買い物をした人に対する料金割引など、地域資源の活用も含めて検討していきます。

表 5.4.1 国の主な補助・助成制度の概要

名称	概要
社会資本整備総合交付金（「都市・地域交通戦略推進事業」など）	地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援するものであり、「社会資本総合整備計画」に基づく事業の具体化に要する経費に充てることができる。
地域公共交通確保維持改善事業	「交通基本法関連施策の充実」として支援するものであり、バリアフリー化やより制約の少ない地域公共交通システム等導入、地域公共交通調査等に充てることができる。

5.5 計画の活用と見直し

より望ましい地域交通システムを実現し、交通政策を推進していくためには、地域全体で計画・実施・評価・見直しのPDCA(Plan-Do-Check-Act)サイクルに沿って柔軟かつ持続的に政策の見直しを行い、地域交通を維持、発展させていくことが必要です。

今後の社会情勢、技術革新、事業の進捗状況や財政状況などの公共交通を取り巻く環境は常に変化しています。このため、計画は固定的なものではなく、取り巻く環境の変化を考慮し、事業効果を確認したうえで、概ね5年ごとに定期的に見直すことで、現実に即したものに改善し、持続的に可能な運営を行います。

また、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。このため、施策を具体化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ので、(仮)「富田林市交通会議」で、毎年定期的に検証評価していくこととします。

なお、コミュニティバスや地域交通システム等の地域公共交通については、当面はサービスの向上と利用促進を図っていきますが、公的財源を投入することもあり、持続的に可能な運営を行うことが求められます。このため、利用状況によって運行内容の見直しなどの検討を行うことで、より効率的で利用者の要請に応える運行形態をめざします。

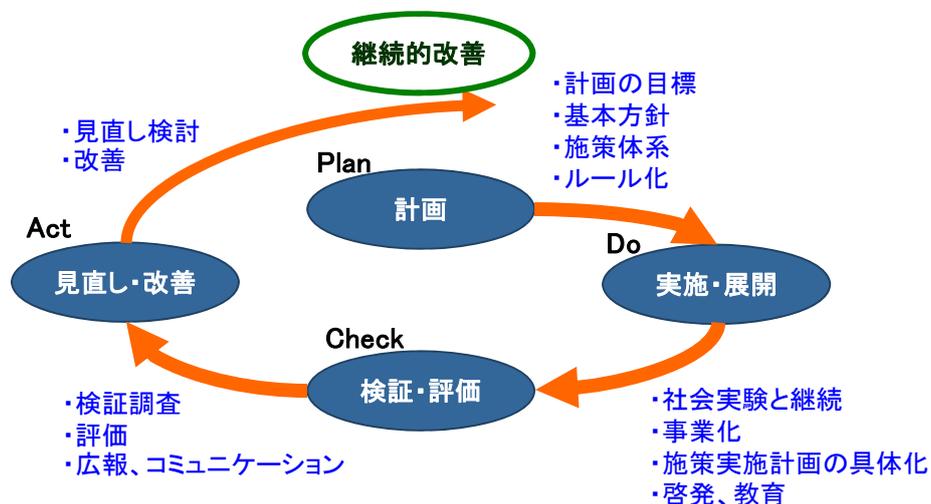


図 5.5.1 交通政策を推進する PDCA サイクル