

第2回 河南町地域公共交通検討会議

- ◆地域公共交通に係る現状と課題
- ◆課題に対応した地域公共交通のあり方、方向性

平成25年10月23日

河南町

① 地域公共交通についての認識を共有する

- ◆ 日本の各地でどのような取り組みがされているか
- ◆ どのような問題・課題があるか

② 河南町の公共交通の現況を明確にする

- ◆ 河南町の交通サービスの水準はどの程度か
- ◆ 課題及び問題は何か、誰が解決するのか（行政、住民、交通事業者等）

③ 河南町地域公共交通の方向性を議論する

- ◆ 河南町における地域公共交通の方向を議論するため、いくつかの選択肢を提示する

I. 全国での地域公共交通に関する事例報告

■コミュニティバスの事例

(行政負担がないor少ない)

自治体名	名称	運行概要	乗車人数 人/日	年間収支(百万円)			
				運行収入	協賛金	広告収入	行政負担
当別町	当別ふれあいバス	大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス	46	8	22		20
栗山町	町営バス	事業者撤退後の町営バス運行と都市再生モデル事業の実施	89	5			36
土浦市	キララちゃん	NPO運営によるまちづくり活性化バス	322	13		3	26
市原市	あおばす	自治体経費負担・地域住民主体のコミュニティバス	149	13		1	7
文京区	B-ぐる	地域密着都市型コミュニティバス	1,163	38	6		16
八王子市	山間地域でのバス路線	住民負担による山間地域でのバス路線運行	20	不明	住民負担: 1万円/年・世帯		
檜原村	デマンドバス「やまびこ」実証運行	既存の路線バスに結節するフィーダー(支線)交通の導入	23	1			11
川崎市	コミュニティバス	自治会運営の自治会会員向けコミュニティバス	72	不明	自治会費		
南砺市	市営バス	市町村合併に対応した路線再編	283	14			80
金沢市	金沢ふらっとバス	都心部の生活交通とまちなかの活性化に対応したコミュニティバス	1,894	66			55
伊那市	イーナちゃんバス	利便性の高い市街地型コミュニティバス	219	7			9
掛川市	スローライフバス	中心市街地循環バス	563	19			23
豊山町	とよやまタウンバス	町外の拠点への運行により需要確保	146	12			30
四日市市	生活バスよっかいち(S-BUS)	地域のNPO法人による路線バス運営	100	0.1	0.5		0.3
津市	ぐるっと・つーバス	商業施設とのタイアップによるNPO運営のバス	46	2	0.5		0.4
松阪市	鈴の音バス	地元企業や市民の協賛を得て運行するコミュニティバス	247	0.8	1.3		1.4
名張市	あららぎ号	市と地区住民の役割分担によるコミュニティバス運行	40	0.2			2.3
綾部市	あやバス	旧事業者の経営破たんから短期間での路線網の構築	575	46			29
神戸市	住吉台くるくるバス	住民が主体となり創り守られるマイバス	142	不明			0
高松市	まちバス	商店街主導で駅と商店街を結ぶ100円バス	104	4	5	4	0
有田町	町内巡回バス「有田町コミュニティバス」	観光を視野に入れたコミュニティバス	168	4			10

出典: 地域公共交通の活性化・再生への事例集(国土交通省)

■乗合タクシーの事例

 (行政負担がないor少ない)

自治体名	名称	運行概要	乗車人数 人/日	年間収支(百万円)			
				運行収入	協賛金	広告収入	行政負担
帯広市	あいのりタクシー	町内会・老人会等の要望を聴き運行に生かすデマンドタクシー	11	2			7
石巻市	いない号	地域住民の経費一部負担による乗合タクシーの導入	56	7	1(地元負担)		2
川西町	デマンド型乗合タクシー	運営の工夫により財政負担の少ないデマンド型交通の導入	38	4			7
二本松市	巡回福祉車両「ようたすカー」	福祉型乗合タクシーにより高齢者等の移動手段を確保	28	3			9
米原市	まいちゃん号	エリアの特性に応じたデマンド方式導入	60	2			4
広島市	やぐちおもいやりタクシー	住民参加・復路運賃の商業施設負担と、ノウハウの展開	40	不明	有り		0
長崎市	乗合タクシー(丸善団地地区)	斜面市街地への小型車両による乗合タクシー運行	223	14			0

出典: 地域公共交通の活性化・再生への事例集(国土交通省)

Ⅱ. 交通の現状についての認識の共有

■ 区域別人口及び高齢化率

- 区域別の人口及び高齢者は、大宝区域が最も多い。

表1 河南町区域別の人口と高齢者数

	人口	幼少(15歳未満)		高齢者(65歳以上)	
		人口	幼少率	人口	高齢率
石川区域	2,186	239	11%	529	24%
白木区域	1,930	185	10%	665	34%
河内区域	556	39	7%	213	38%
中村区域	3,014	297	10%	946	31%
大宝区域	4,647	558	12%	1,646	35%
さくら坂・ 鈴美台区域	3,858	732	19%	449	12%
合計	16,191	2,050	13%	4,448	27%

平成25年9月末現在

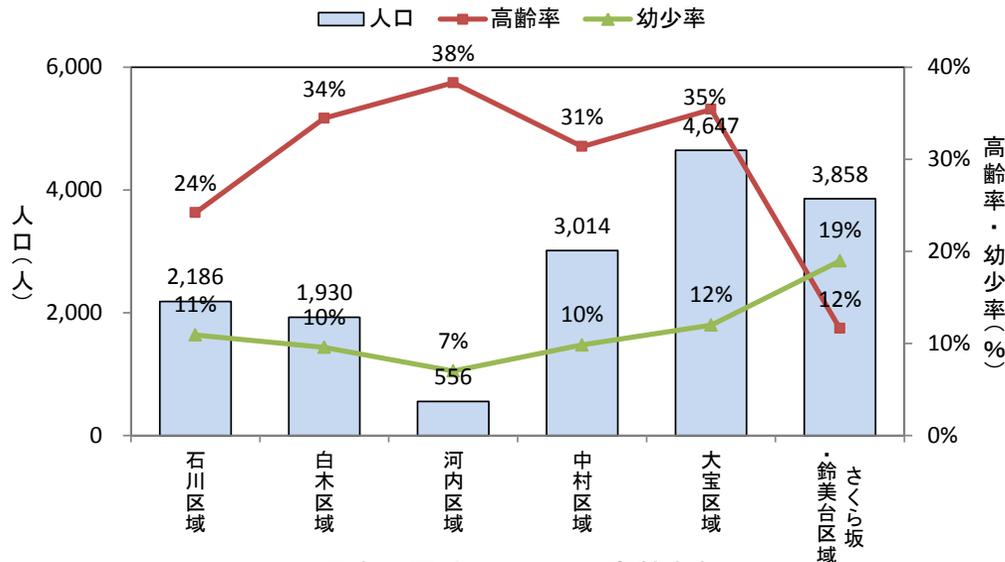


図1 河南町区域別の人口と高齢者数

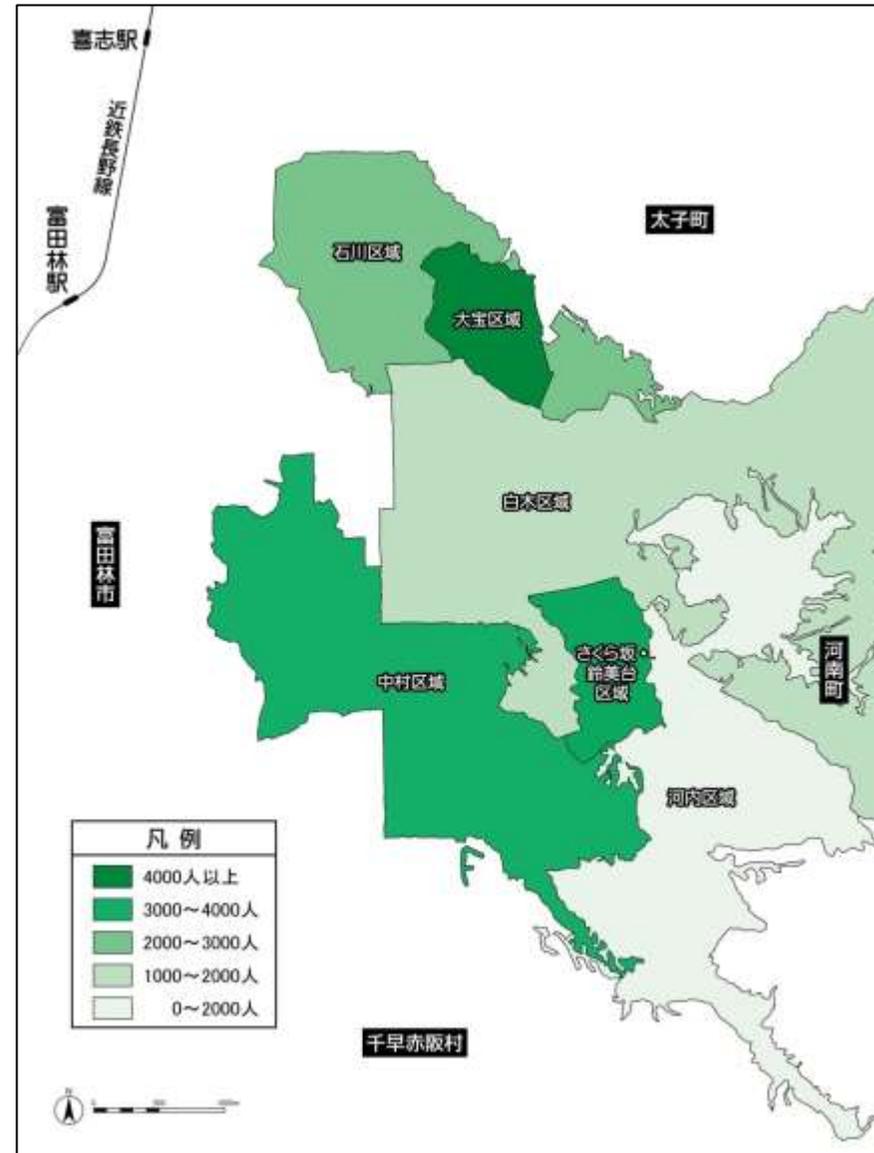


図2 河南町区域別の人口

■バス交通

□バスネットワーク

- 民間交通事業者(金剛自動車(株))によって運営される路線バスが富田林駅と喜志駅を中心としたバスネットワークを形成している。
- 集落地区とやまなみホールなどを結ぶ福祉バス(やまなみバス)が運行している。
- 大阪芸術大学では、喜志駅と大学を無料で結ぶスクールバスが運行されている(運行事業者:MK観光バス(株))。

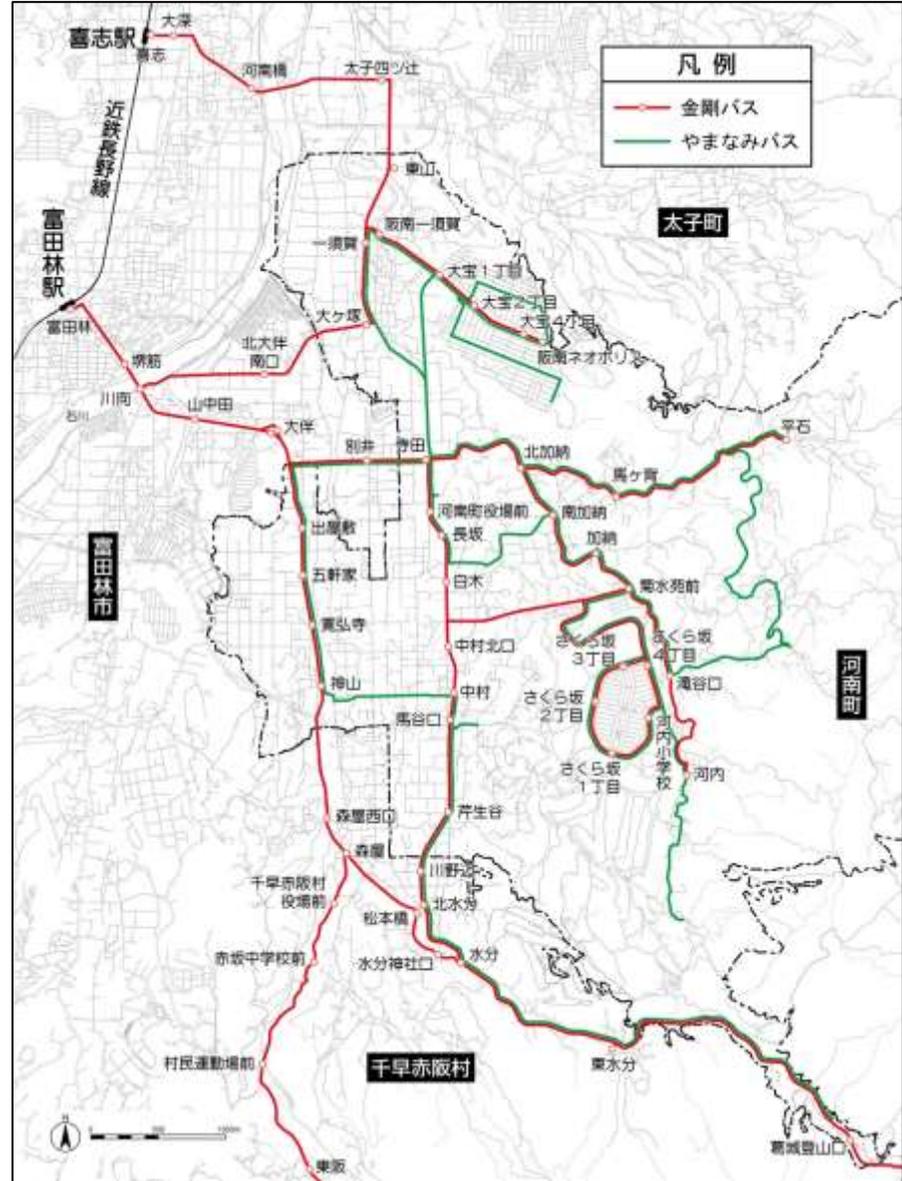


図3 バスネットワーク

□やまなみバスの利用状況(平成24年9月～平成25年8月)

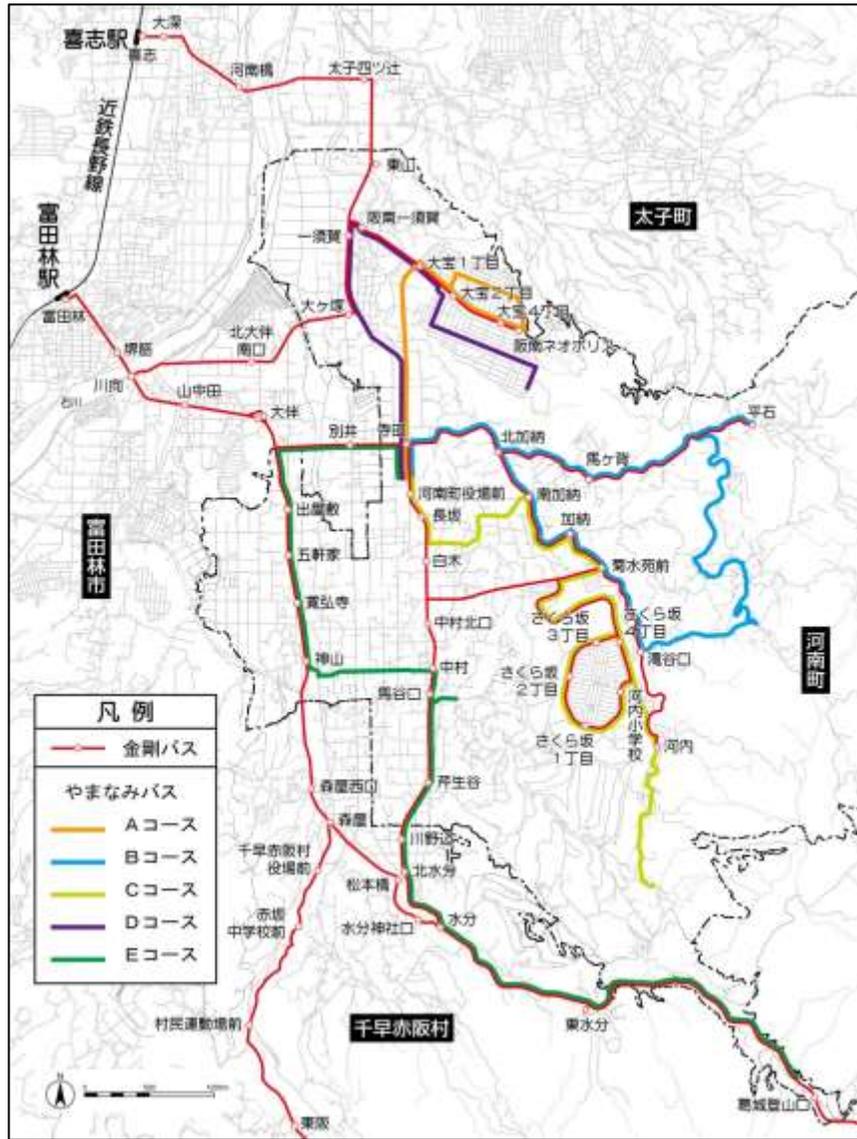


図4 やまなみバスルート

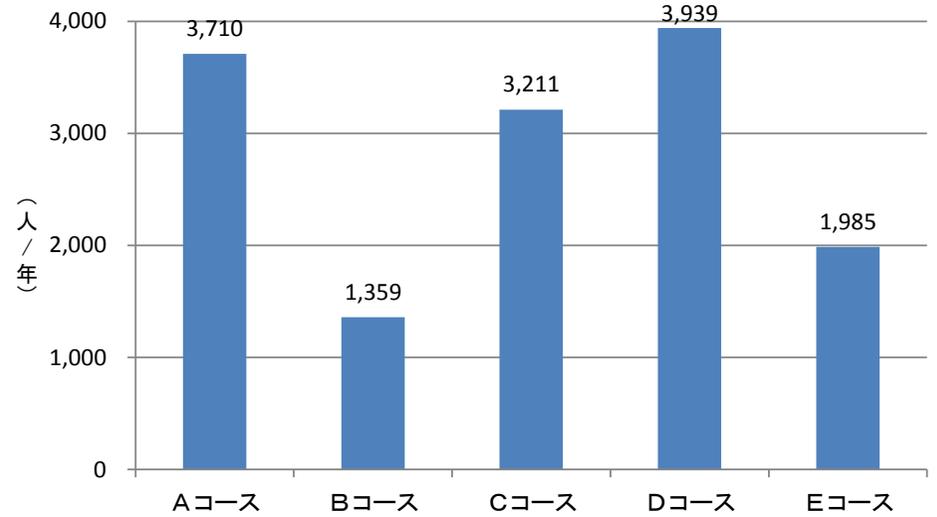


図5 やまなみバス利用者人数(年間)

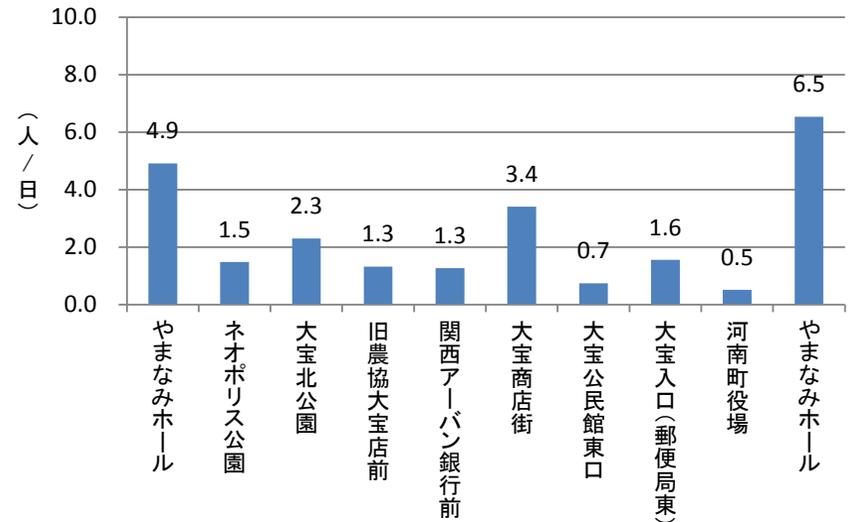


図6 Aコース乗降者数(1日)

□やまなみバスの利用状況(平成24年9月～平成25年8月)

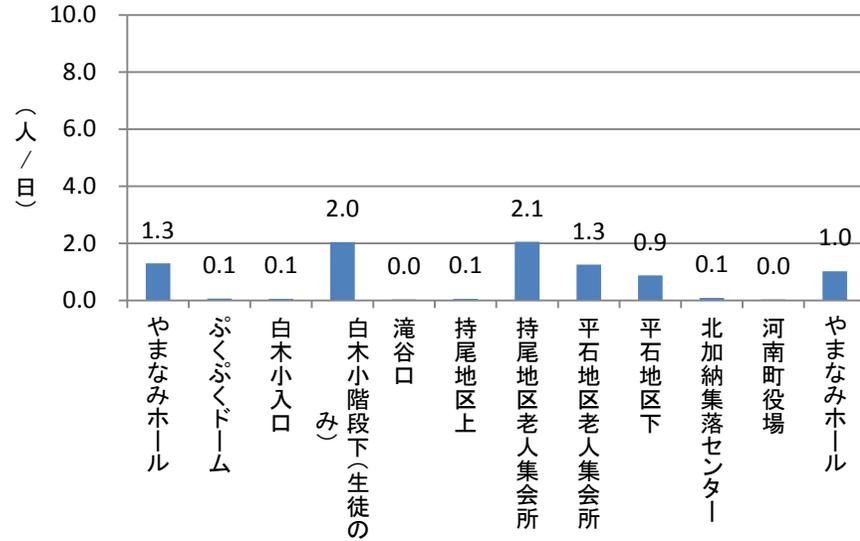


図7 Bコース乗降者数(1日)

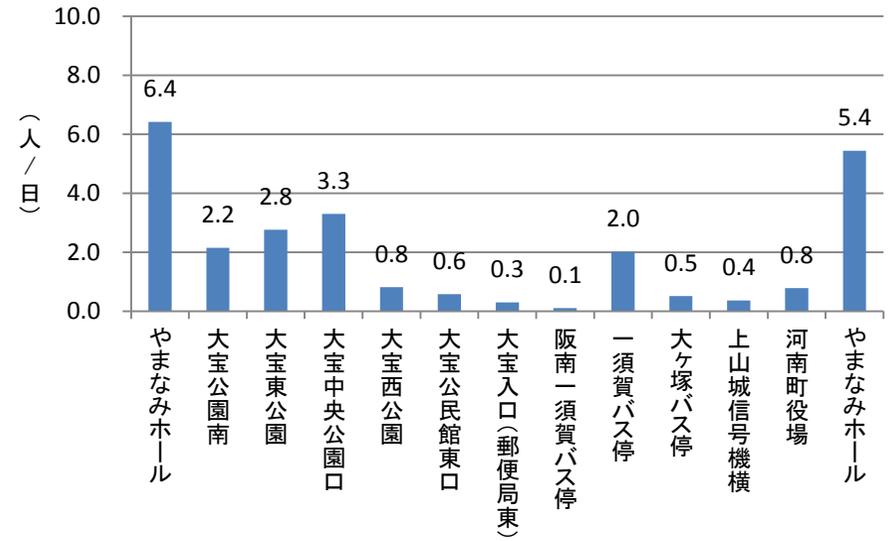


図9 Dコース乗降者数(1日)

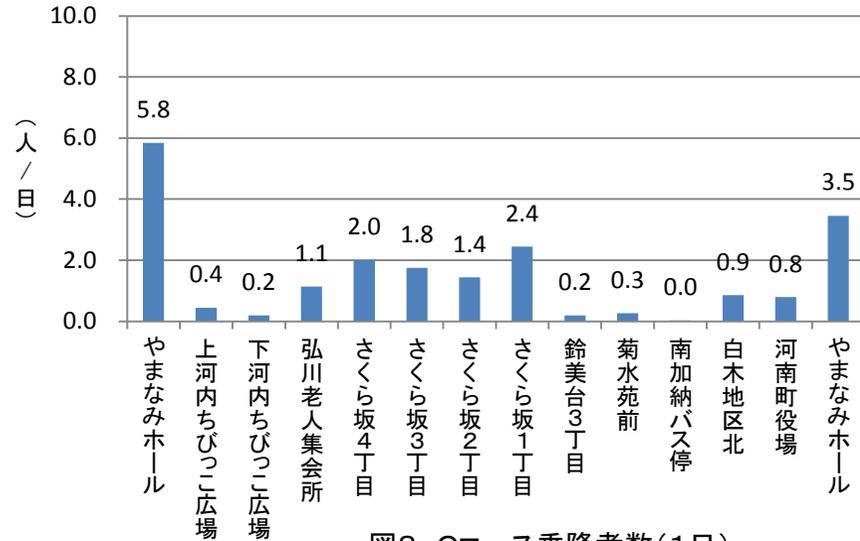


図8 Cコース乗降者数(1日)

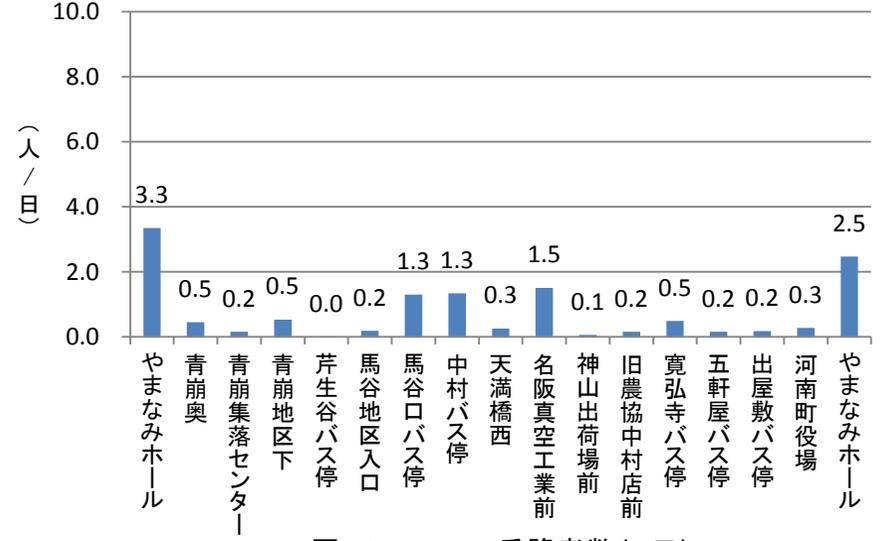


図10 Eコース乗降者数(1日)

□施設とバス路線

- 町内の主要な施設立地状況とバスネットワークの関係を見ると、基本的には、多くの施設はバス路線沿線に立地している。

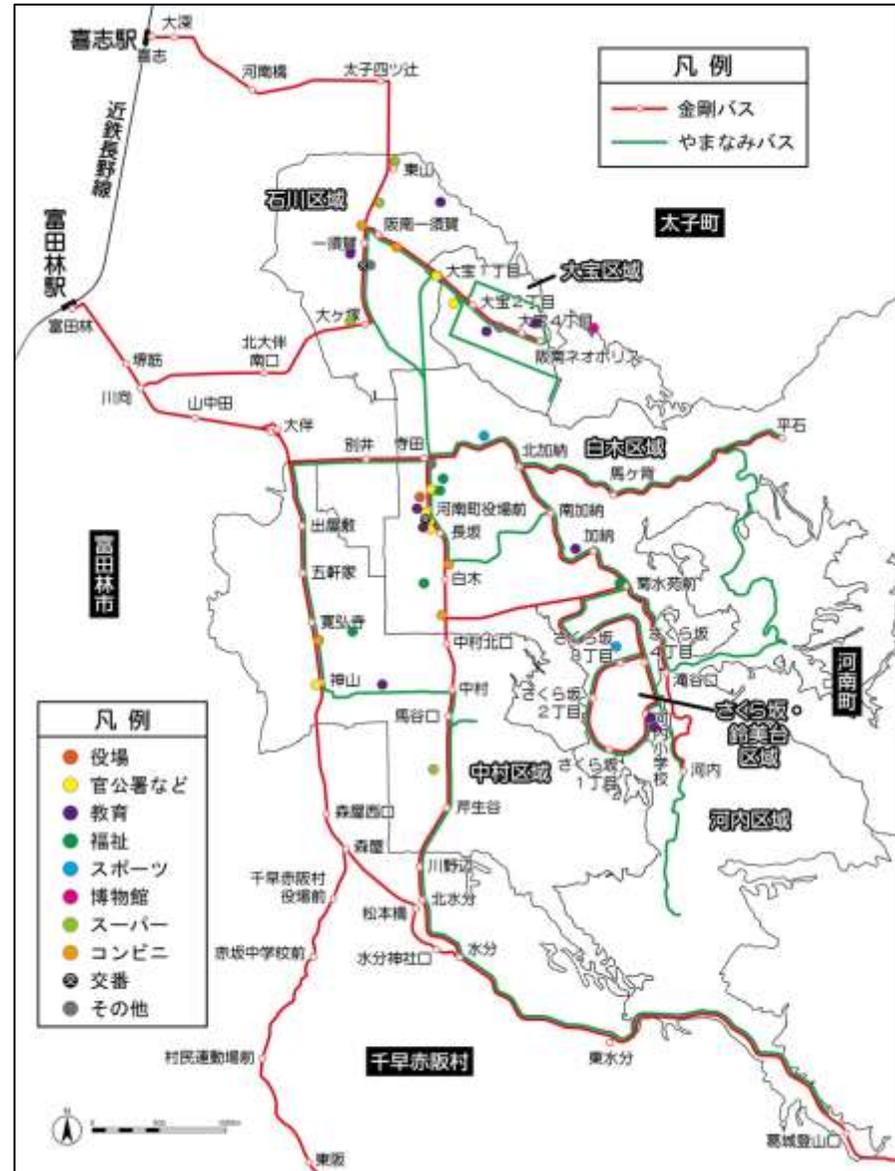


図11 バスネットワークと町内主要施設
第2回 河南町地域公共交通検討会議



図12 平日運行本数



図13 平日朝・昼間時間帯運行本数

バス停の標高

- さくら坂・鈴美台区域のバス停と役場では標高差が約150mに及ぶところもある。

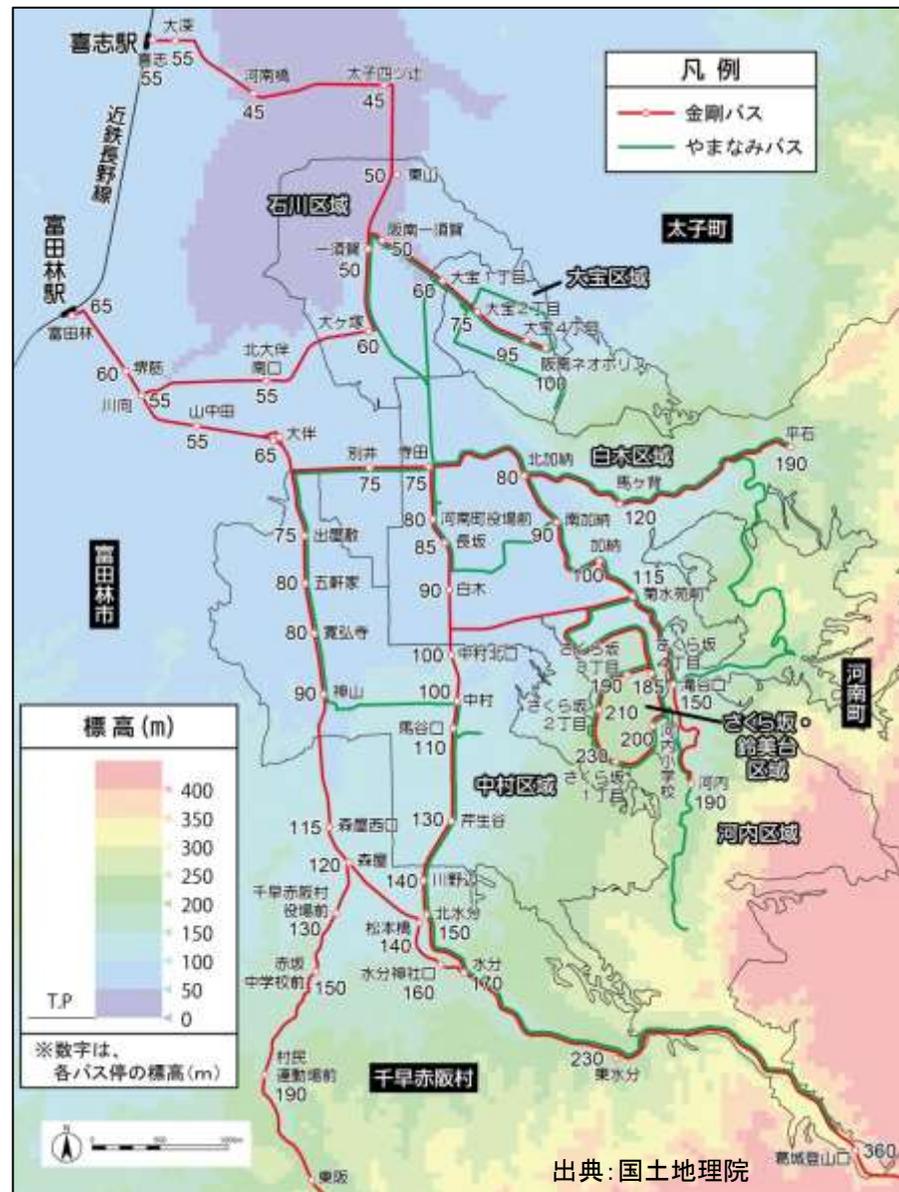


図14 バス停の標高
第2回 河南町地域公共交通検討会議

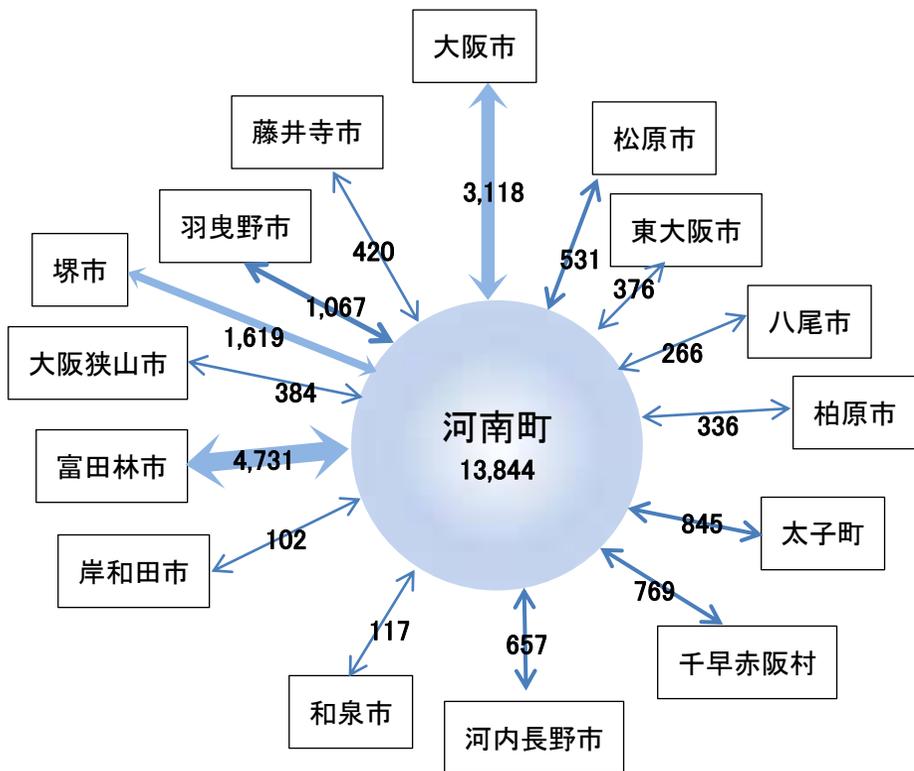
人の動き

地域間流動状況

- 河南町内の移動が約14,000トリップと最も多い。また、隣接する富田林市(約5,000トリップ)と、近距離間での移動が多い。

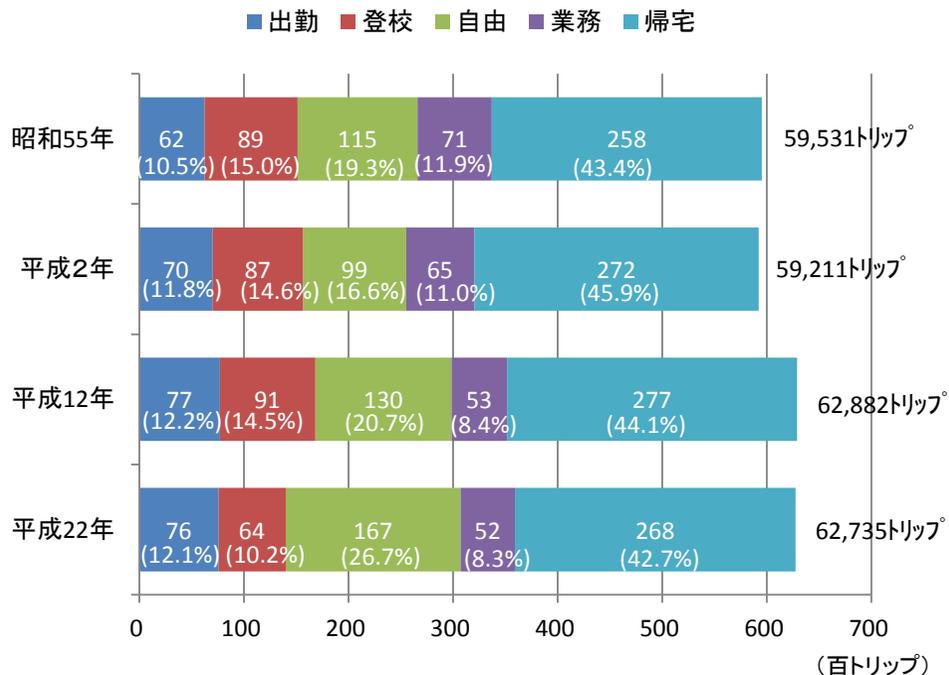
移動目的

- トリップ数は、近年変化はほとんどない。
- 特に自由目的での移動が、平成2年から平成22年で約6,800トリップ増加している。



出典: 第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図15 河南町の地域別流動量(100トリップ以上)



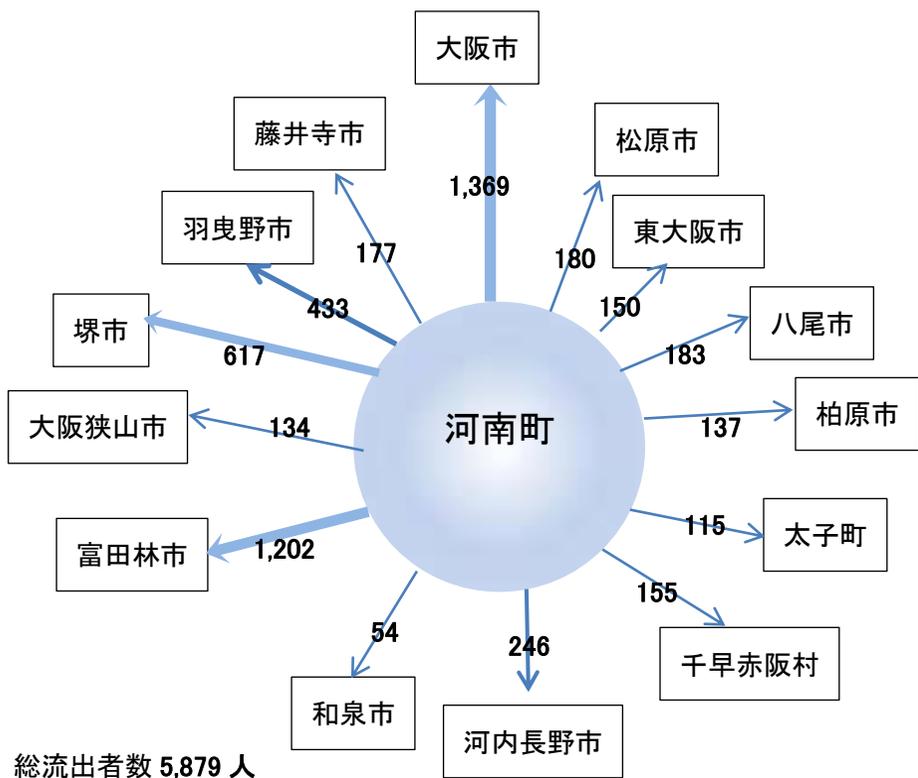
出典: 京阪神都市圏パーソントリップ調査

図16 河南町の移動目的の推移

□通勤通学流出入者数

● 河南町からの通勤通学先としては、河南町を除くと大阪市が約1,400人と最も多く、続いて富田林が多い。

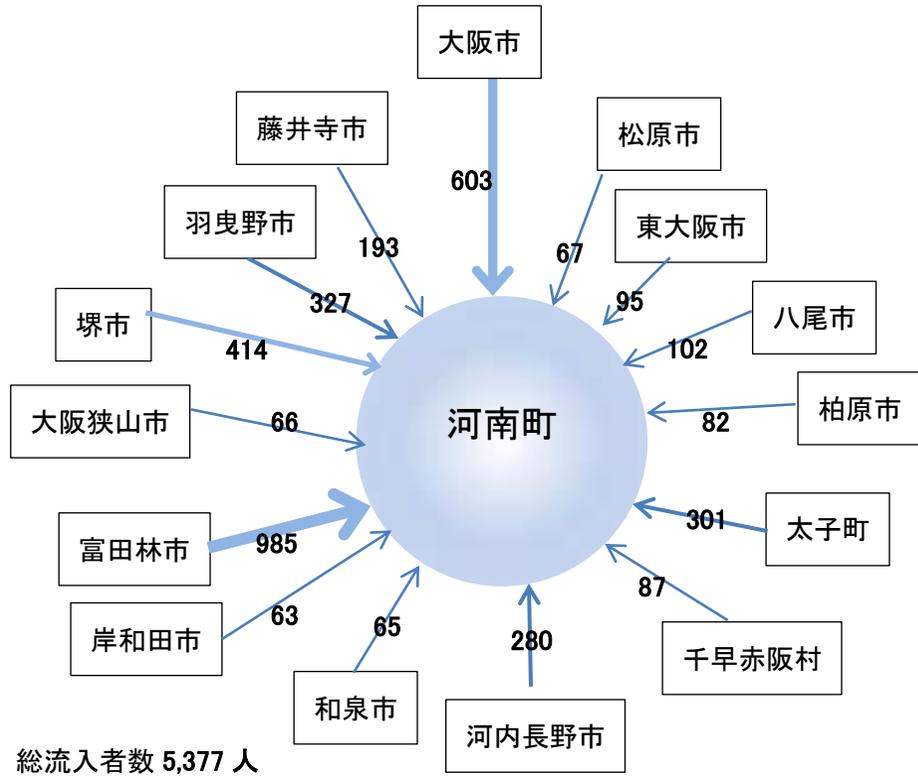
● 河南町への通勤通学に対する常住地としても、富田林、大阪市が多い。



(50人以下は掲載していない)

出典: 国勢調査(H22)

図17 河南町からの通勤通学者数(目的地市町村別)



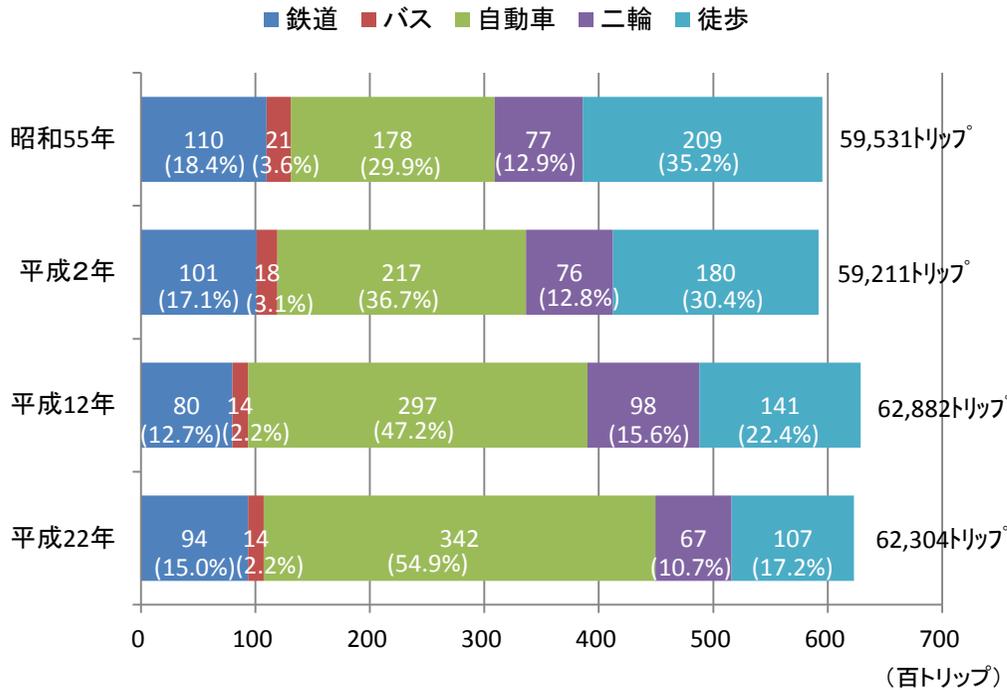
(50人以下は掲載していない)

出典: 国勢調査(H22)

図18 河南町への通勤通学者数(出発地市町村別)

□代表交通手段

● 自動車での移動が増加しており、平成22年には移動の約55%を自動車が占めている。

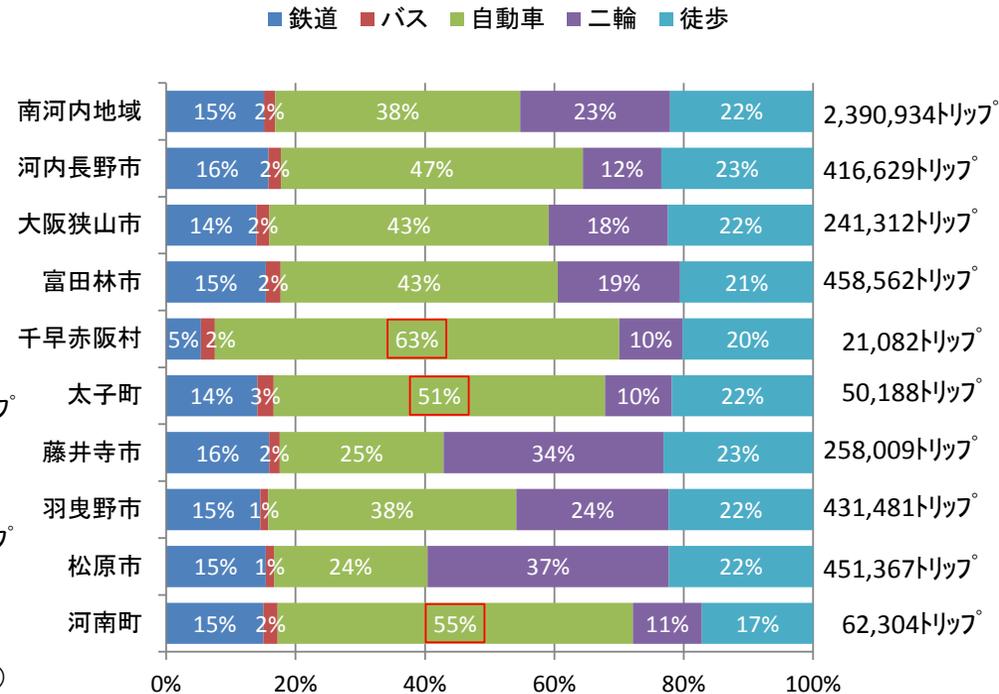


出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査

図19 河南町の代表交通手段の推移

□南河内地域の代表交通手段

● 自動車の利用割合を見ると、千早赤阪村63%が最も高く、次いで河南町55%、太子町51%となっている。

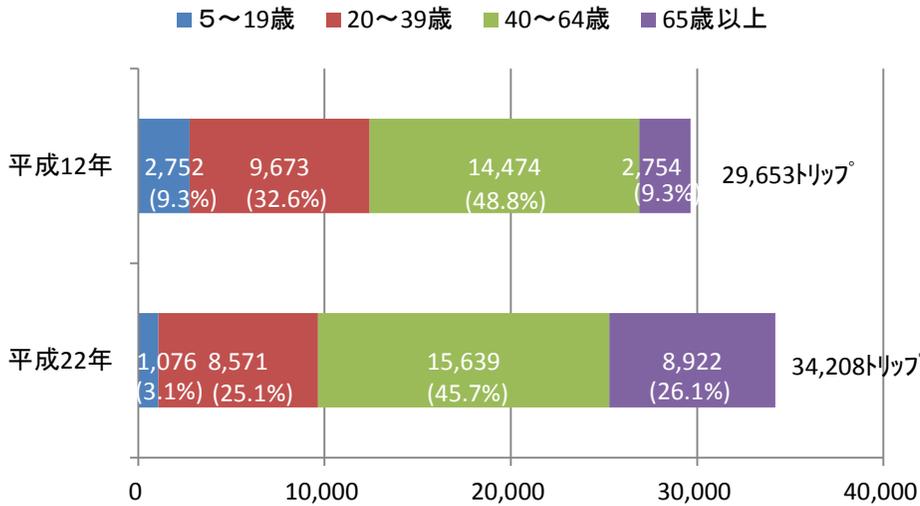


出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査

図20 南河内地域の代表交通手段割合の状況

□年齢別自動車利用特性

- 自動車に着目すると、年々その利用者増加する中で、特に高齢者の利用割合が増加しており、平成22年には約3割が高齢者の利用となっている。



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査

図21 河南町の年齢別自動車利用の推移

【区域の概況】

- 人口、高齢者数ともに大宝区域が最も多く、高齢化率は河内区域が最も高い。
- 全体的には人口は**減少傾向へ突入し、高齢化も進展**している

【交通の概況】

①バス交通

- 路線バス(金剛バス)は、**運行本数、運賃など路線間の格差が非常に大きい。**
- 福祉バス(やまなみバス)の利用者数は**減少傾向。**
- **乗降場所の利用者数に大きな差がある。**「利用者減少→サービス低下→さらなる利用者減少」の負のスパイラルを断ち切る必要がある。

②人の動き

- 通勤通学は、富田林、大阪市が相互流動ともに多い。
- **自動車の利用割合が増加傾向。**特に高齢者の自動車利用割合が増加傾向。

■平成22年度 パートナースhip事業における分析結果

□河南町における交通の評価

- 一部の地域を除いて、現段階ではモビリティ(移動のしやすさ)は一定程度確保されている。しかし、高齢化の進行や多様な自由目的に対応した移動手段という観点からは、今後大きな問題となっていく。
- 鉄道駅が町域になく、車社会の進展や農業を主とする地域構造から自動車利用の割合が極めて高い。また、中核的施設や中核軸がないことが、これまで町内移動における交通問題を顕在化させておらず、鉄道駅への交通問題意識のほうが高かった。
- 路線バスである金剛自動車にとって、大幅な乗降客の増加が見込まれないかぎり、サービス向上は不可能であろう。特に昼間時間帯において、河南町の住民が地域をあげて利用促進に努める積極的な協力体制が不可欠。
- 従来から大宝区域と河南町役場周辺を結ぶ路線がなく、その解決のためには、今後の町行政や総合計画での位置づけが不可欠である。中村区域への大型小売店舗の立地予定に伴い、交通の流れは若干変化するものの、基本的には変わらない。
- 高齢化や地域活性化・住みよさの追求のため、住民と行政が共に行動することが必要である。

出典：河南町における地域公共交通（平成22年7月）

交通に関するアンケート調査(平成22年1月実施)

河南町における交通の評価

- 平成22年1月実施(調査票送付)
- 調査対象:20歳以上の住民2,000名(無作為抽出)
- 回答者:990名(回収率49.5%)

利用駅

- 大宝区域は「喜志駅」が圧倒的に多い。バス路線の関係と思われる。
- 石川区域は「喜志駅」と「富田林駅」、ほぼ半々である。

表2 区域別アンケート回収状況

	回答者数
石川区域	113
白木区域	120
河内区域	33
中村区域	186
大宝区域	268
さくら坂・鈴美台区域	255
区域不明	15
計	990

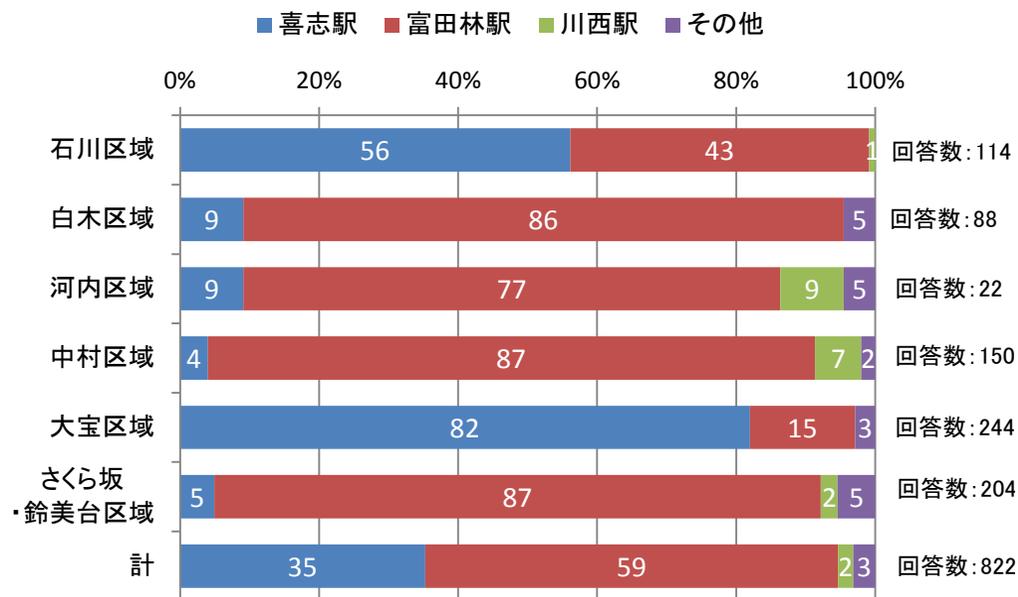


図22 利用駅の割合

□駅までの交通手段

● 石川区域、大宝区域、さくら坂・鈴美台区域が「路線バス利用」が40%程度に上る。

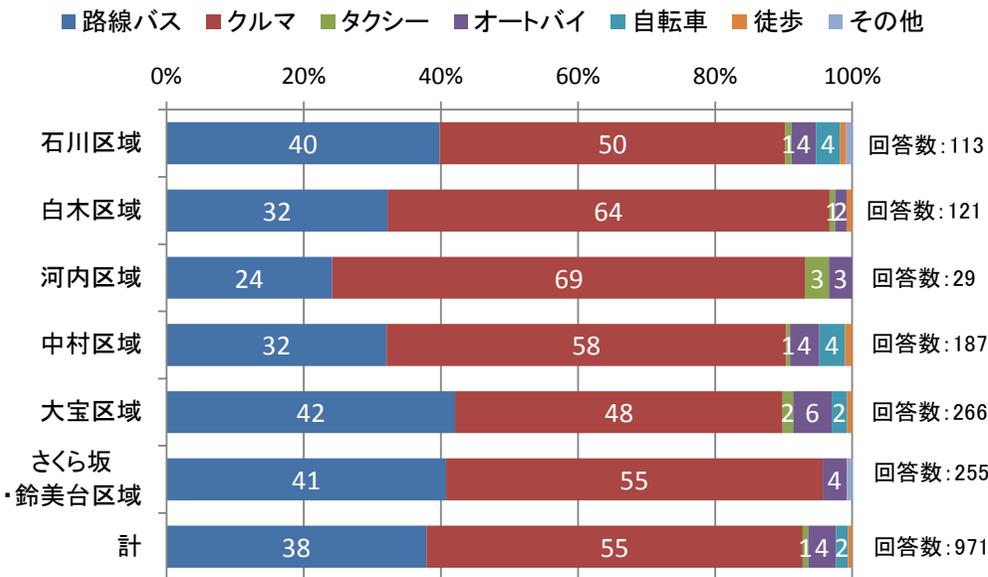


図23 駅までの交通手段

□バスへの転換可能性(駅まで車など利用の方)

● 全体的な意見は、「バスが便利になれば利用する」ということだが、河内区域は「クルマが便利でバス利用に変えない」の意見が48%を占める。

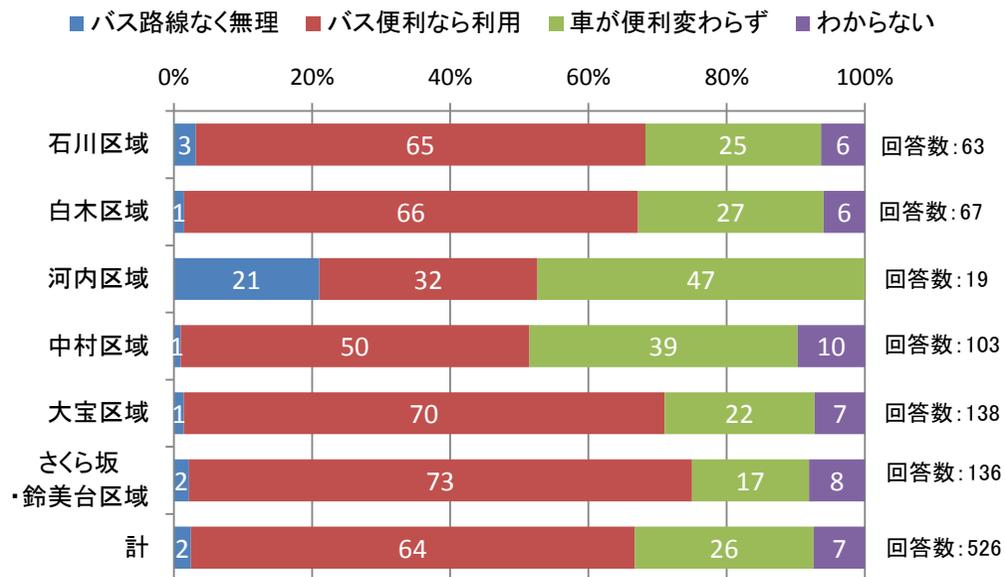


図24 バスへの転換可能性

□駅までバス利用者によるバス改善点(第1位)

● 各区域とも「便数増」を改善点にあげている。

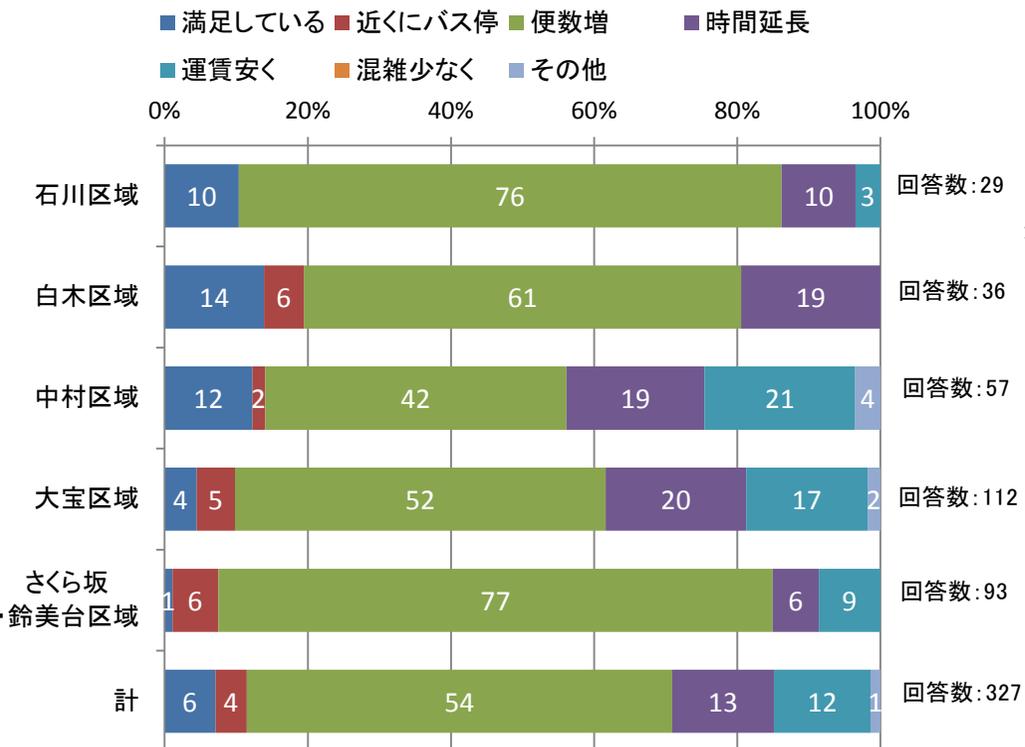


図25 駅までバス利用者によるバス改善点

□買い物の行き先

● 石川区域、大宝区域は、「町内」が多い。
 ● 白木区域、中村区域、河内区域は「富田林」が多い。
 ● さくら坂・鈴美台区域は、「その他」が多い。

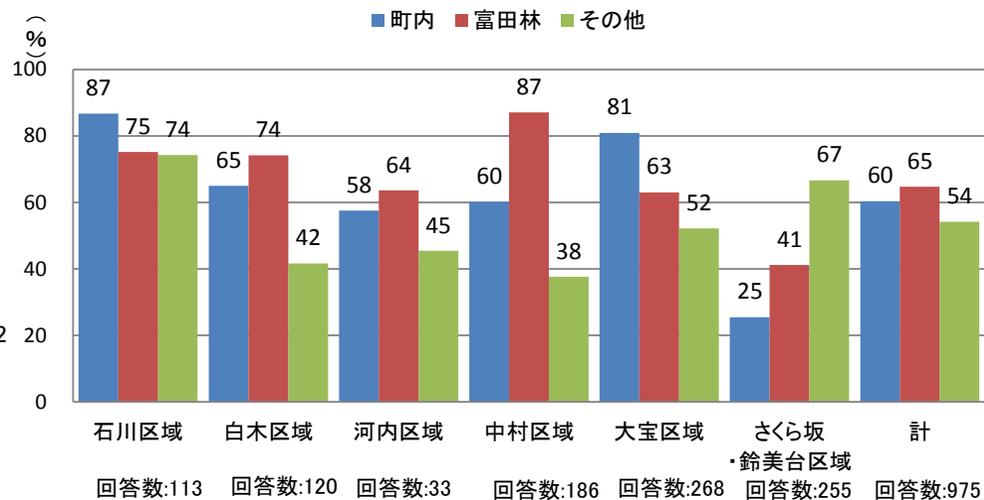


図26 買い物の行き先

□買い物での交通手段

- 町内、富田林とも、全区域とも「クルマ」が圧倒的に多い。(80%を超える)
- 町内では、石川区域が「徒歩」が20%を占める。
- 富田林での買い物の場合、「路線バス利用」の割合が、町内に比べ倍の12%を占める。

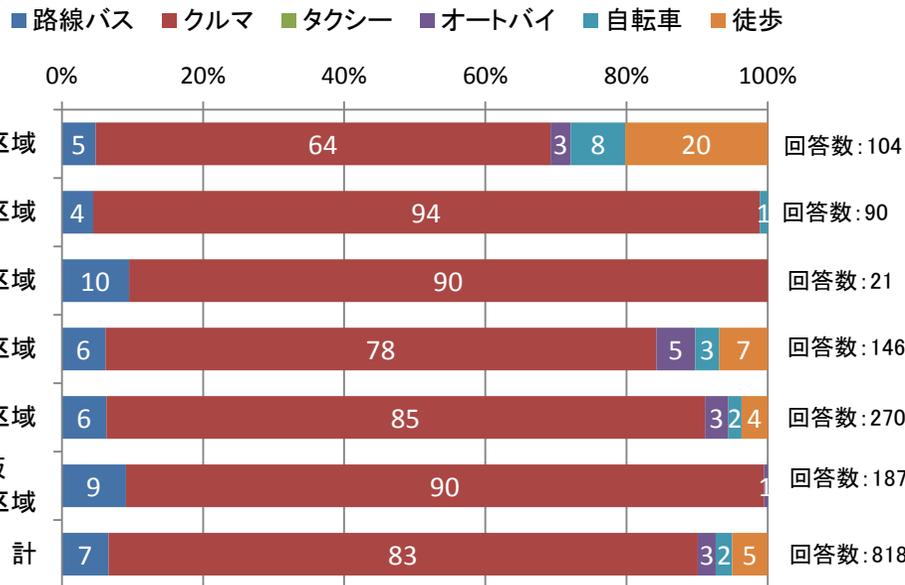


図27 町内での買い物での交通手段

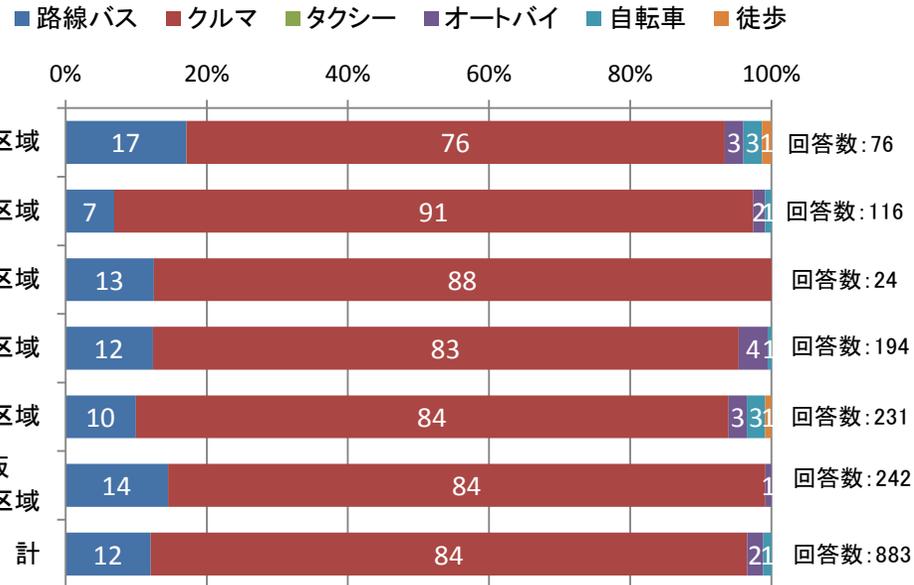


図28 富田林での買い物の交通手段

□病院・医療施設への交通手段

●ほとんどの区域で、「クルマ」での移動が多い。

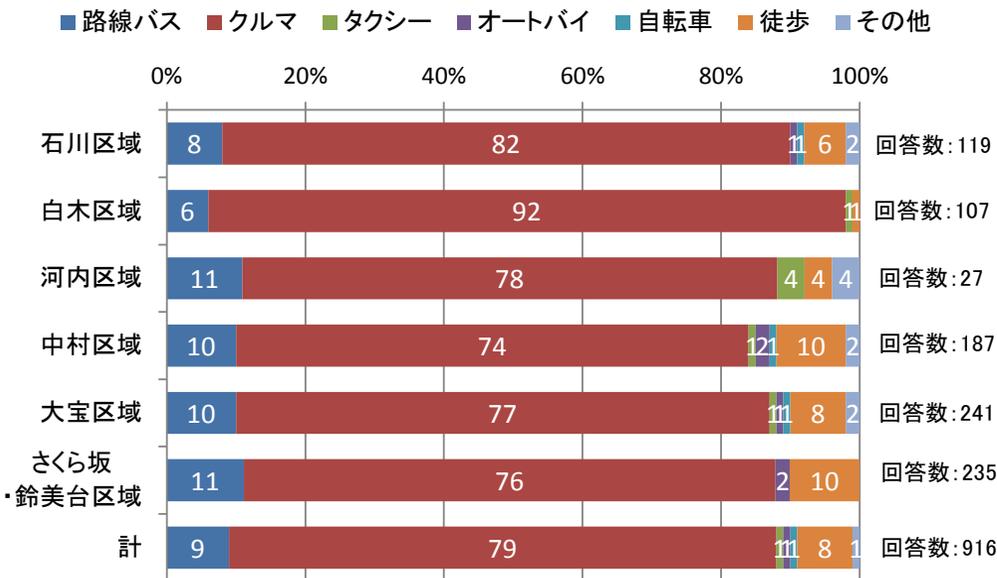


図29 病院・医療施設への交通手段

□町内中心部の公共施設への交通手段

●ほとんどの区域で、「クルマ」での移動が多い。

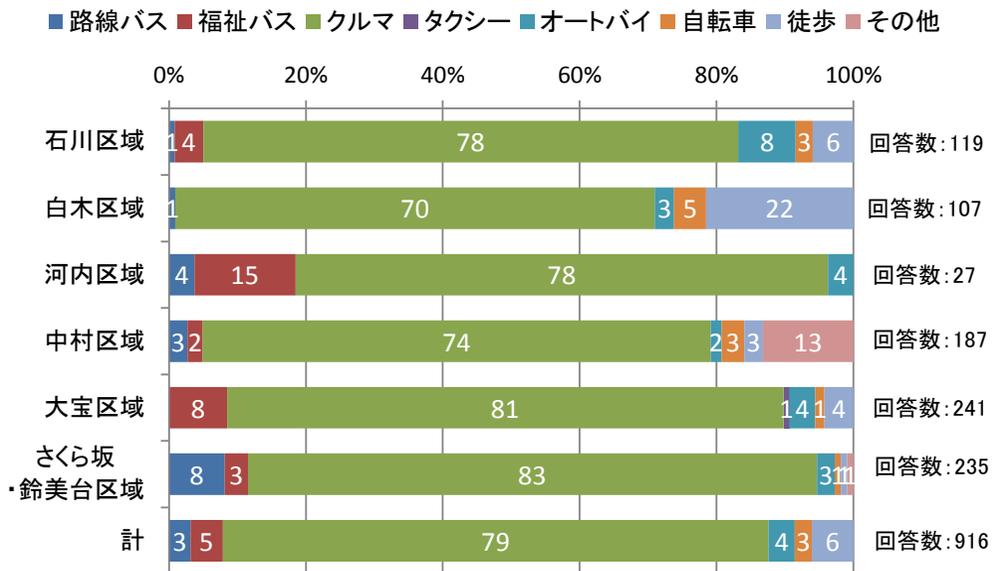


図30 町内中心部の公共施設への交通手段

□町内中心部への交通サービスのあり方

●「福祉バスの充実」のニーズが多い。

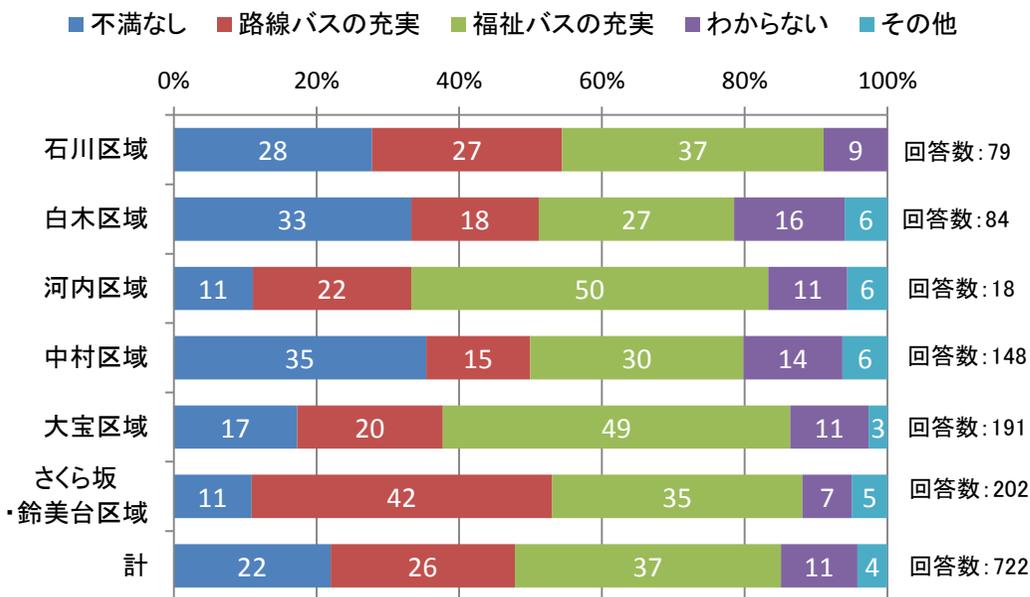


図31 町内中心部への交通サービスのあり方

【利用駅】

- 区域の立地やバス路線に関係があり、「石川区域、大宝区域」は「喜志駅」の利用が多く、その他の区域は「富田林駅」が多い。

【駅までの交通手段】

- 各区域とも「クルマ」利用が約5割以上を占めるが、「石川区域、大宝区域、さくら坂・鈴美台区域」では「路線バス」が約4割を占める。

【バスへの転換可能性（駅までクルマ利用の方）】

- 全般的に「バスが便利になれば利用する」と回答した割合が約5割以上を占める（河内区域を除く）。

【バス改善点】

- 各区域とも「便数増」を改善点にあげている。

【交通手段】

- 各区域とも「買い物や病院・医療施設、公共施設」へは、「クルマ」での移動が多くを占めている。

【交通サービスのあり方】

- 各区域とも「路線バス、福祉バスの充実」が約5割以上を占める。

■河南町の公共交通の必要性

□評価指標の選定

表3 評価指標の一覧

評価指標	内容
指標名	
老年人口	・65歳以上人口数 ・65歳以上人口の割合
一人あたりのバス運行本数	・区域内バス停の運行本数 ・合計／総人口
住民ニーズ	・利用意向数 ・利用意向意見割合
主要な施設までの距離・高低差	・区域から主要な施設までの距離・高低差

□ 老年人口

- 65 歳以上人口(老年人口)が多いほど、また老年人口が区域別人口に占める割合(老年人口割合)が高いほど、公共交通運行の必要性が高い区域となる。
- そこで、両者の順位を算出し、足し合わせて、「老年人口」の指標の順位とした。この値が低いほど必要性が高い区域となる。

指標1 老年人口

移動制約者である老年(65 歳以上)人口が多い区域、また老年人口の割合が高い区域ほど、公共交通運行の必要性が高い。

算出式: 老年人口(順位) = 老年人口数順位 + 老年人口割合順位

老年人口数 = 65歳以上人口

老年人口割合 = 65歳以上人口 / 区域別人口

表4 老年人口総合順位

	老年人口数		老年人口割合		順位合計	総合順位
	人口	順位(A)	割合(%)	順位(B)	(A+B)	
石川区域	529	4	24%	5	9	5
白木区域	665	3	34%	3	6	2
河内区域	213	6	38%	1	7	4
中村区域	946	2	31%	4	6	2
大宝区域	1,646	1	35%	2	3	1
さくら坂・鈴美台区域	449	5	12%	6	11	6

□一人あたりのバス運行本数

- 区域内の各バス停におけるバス運行本数の合計を区域人口で除し算出した。人口あたりのバスのサービスレベルを示し、少ないほど公共交通運行の必要性が高い区域となる。

指標2 一人あたりのバス運行本数

一人あたりのバス運行本数が少ない区域は、バスサービスレベルが低いため公共交通運行の必要性が高い。

算出式：一人当りバス運行本数 = Σ バス停の運行本数 / 区域人口

表5 一人あたりのバス運行本数総合順位

	バス停数 (箇所)	本数 (本)	人口あたりの運行本数 (本/人)	順位
石川区域	4	155	0.07	4
白木区域	9	235	0.12	6
河内区域	2	24	0.04	2
中村区域	8	276	0.09	5
大宝区域	4	208	0.04	2
さくら坂・鈴美台区域	6	92	0.02	1

□住民ニーズ

- 町内中心部への交通サービスのあり方に関する設問に対して、「路線バス及び福祉バスの充実」と答えた回答者を「利用意向がある」とし、サンプル数で除した割合を住民ニーズとした。

指標3 住民ニーズ

住民ニーズが高い区域ほど、公共交通運行の必要性が高い。

算出式：路線・福祉バスの充実意見を示した回答数 / サンプル数

表6 住民ニーズ総合順位

	バスの充実意見数		バスの充実意見割合		順位合計	総合順位
	回答数	順位(A)	割合(%)	順位(B)	(A+B)	
石川区域	38	5	63.3	4	9	4
白木区域	50	4	45.3	5	9	4
河内区域	13	6	72.2	2	8	3
中村区域	64	3	44.5	6	9	4
大宝区域	132	2	69.1	3	5	2
さくら坂・鈴美台区域	156	1	77.2	1	2	1

□主要な施設までの距離・高低差

● 区域の集会所から主要な施設までの距離・高低差を計測する。主要な施設までの距離が遠い・高低差がある(アクセス性が悪い)区域ほど、公共交通運行の必要性が高い区域となる。

指標4 主要な施設までの距離・高低差
 主要な施設までの距離が遠い・高低差がある(アクセス性が悪い)区域ほど、公共交通運行の必要性が高い。

算出式: 地図上で、集会所から主要な施設までの距離・高低差を計測

表7 役場までの距離・高低差総合順位

	役場までの距離		役場との高低差		順位合計	総合順位
	距離(m)	順位(A)	高低差(m)	順位(B)	(A+B)	
石川区域	2,000	4	20	4	8	3
白木区域	650	6	5	5	11	6
河内区域	4,200	1	130	1	2	1
中村区域	1,600	5	25	3	8	3
大宝区域	2,600	3	0	6	9	5
さくら坂・鈴美台区域	3,500	2	130	1	3	2

表8 中学校までの距離・高低差総合順位

	中学校までの距離		中学校との高低差		順位合計	総合順位
	距離(m)	順位(A)	高低差(m)	順位(B)	(A+B)	
石川区域	2,000	4	20	4	8	3
白木区域	500	6	5	5	11	6
河内区域	4,100	1	130	1	2	1
中村区域	1,500	5	25	3	8	2
大宝区域	2,600	3	0	6	9	5
さくら坂・鈴美台区域	3,400	2	130	1	3	2

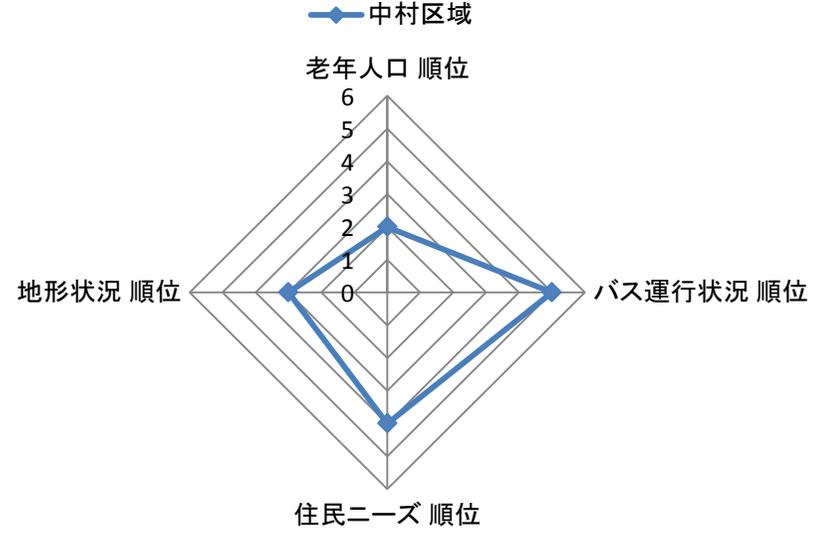
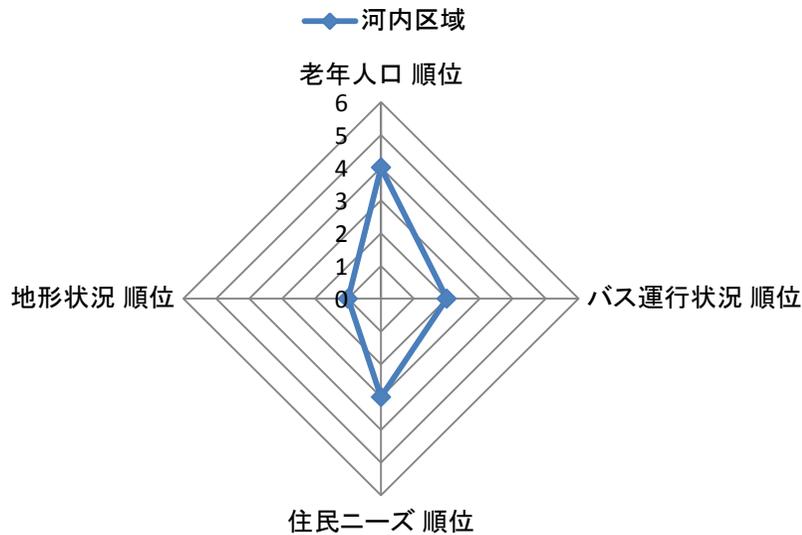
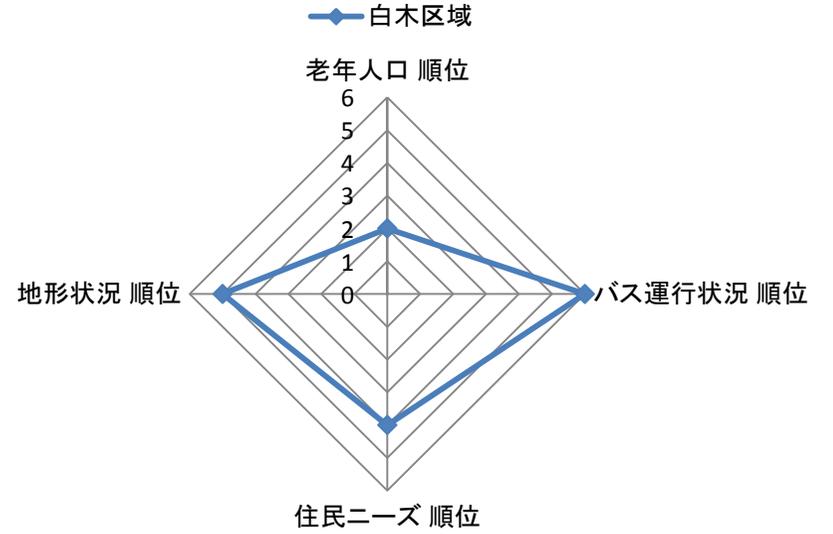
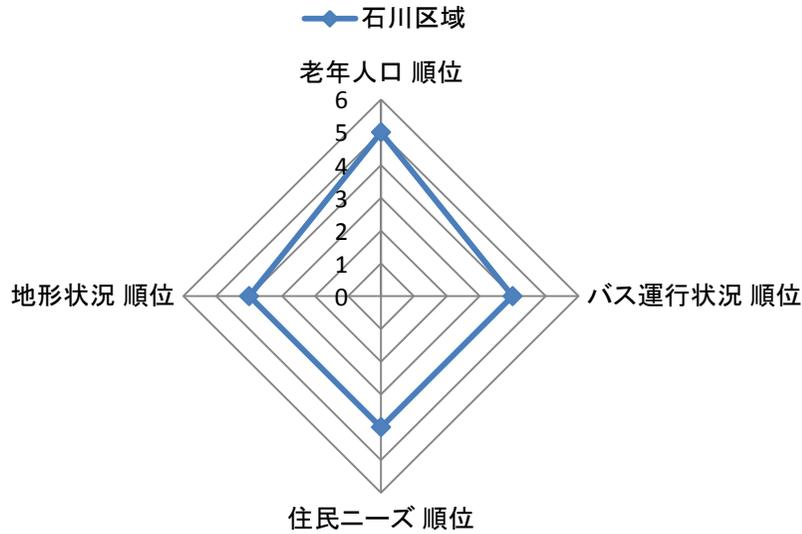
表9 万代(商業施設)までの距離・高低差総合順位

	万代までの距離		万代との高低差		順位合計	総合順位
	距離(m)	順位(A)	高低差(m)	順位(B)	(A+B)	
石川区域	750	6	20	4	10	5
白木区域	2,300	4	5	5	9	4
河内区域	5,600	1	130	1	2	1
中村区域	3,300	3	25	3	6	3
大宝区域	2,000	5	0	6	11	6
さくら坂・鈴美台区域	4,800	2	130	1	3	2

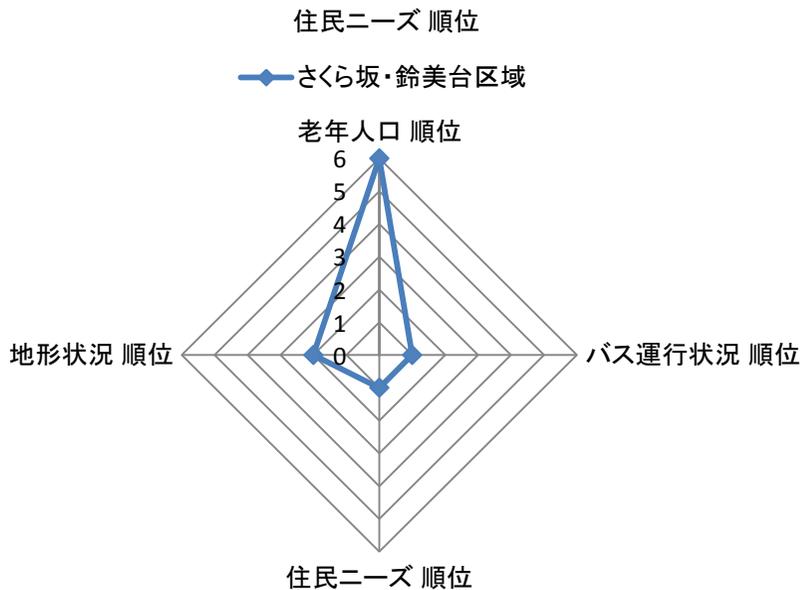
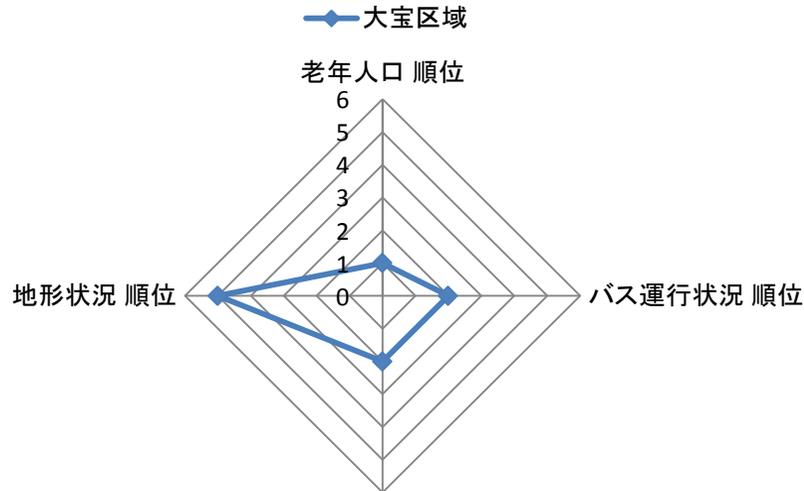
表10 主要な施設までの距離・高低差総合順位

	目的までの距離・高低差			順位合計 (A+B+C)	総合順位
	役場	中学校	万代		
	順位(A)	順位(B)	順位(C)		
石川区域	3	3	5	11	4
白木区域	6	6	4	16	5
河内区域	1	1	1	3	1
中村区域	3	2	3	8	3
大宝区域	5	5	6	16	5
さくら坂・鈴美台区域	2	2	2	6	2

区域別評価



□区域別評価



【石川区域】

- 他区域と比べ高齢者は多くないが、町内公共施設等へアクセスするためのサービスが必要

【白木区域】

- バス停から近い区域は駅等へのアクセスは問題はないが、その他のところでは対応が必要(高齢者も多い)

【河内区域】

- 高低差が大きく、路線バスの運行本数も少なく、駅等へアクセスするためのサービスが必要

【中村区域】

- 高低差が大きく、高齢者も多く、路線バスの運行本数も少なく、駅等へアクセスするためのサービスが必要

【大宝区域】

- 高齢者も多く、路線バスの運行本数も少なく、住民バスニーズも高く、町内公共施設等へアクセスするためのサービスが必要

【さくら坂・鈴美台区域】

- 高低差が大きく、路線バスの運行本数も少なく、住民のバスニーズも高く、町内公共施設等へアクセスするためのサービスが必要

基本理念

～河南町地域公共交通計画が目指すもの～

持続可能な地域を目指して、地域ニーズに応じたきめ細かい公共交通サービス（オーダーメイド）を「手段」として、住民の活動機会を保証し、地域づくりに寄与する

基本的な方針

～地域公共交通充実のための考え方（基本姿勢）を明確にする～

方針1 大阪都市圏の近郊都市における公共交通の平均的サービス水準を確保する

- ◆行政は、住民のために保障しなければならないとされる最低限度の生活環境基準の確保が基本である。
- ◆そのためには、近郊都市と同程度の生活を支える交通手段の確保・維持が必要である。

方針2 地域特性に応じた最適な公共交通サービスを、住民、企業、交通事業者、行政等の協働・連携のもとに実現する

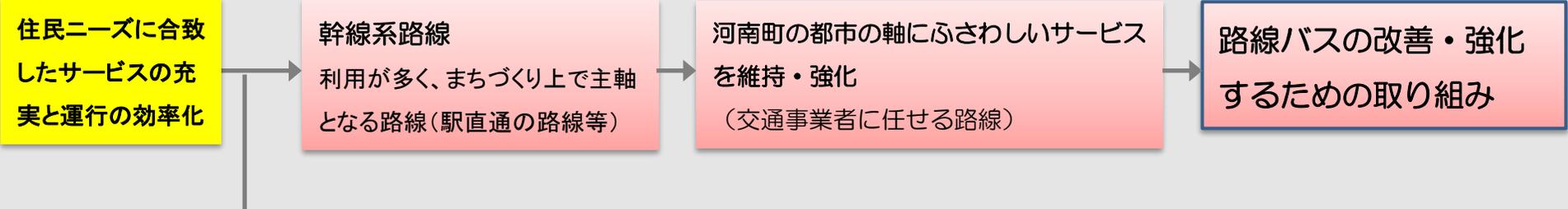
- ◆河南町は様々な特性を持った地域により成り立っており、その特性に的確に対応した地域公共交通を実現していくことが必要である。
- ◆そのために、地域間の最適な地域公共交通を構築する。
- ◆このような地域公共交通を住民、企業、交通事業者、行政が一体となって創り、守り、育て、次世代へと継承していくものとする。

～地域公共交通を社会全体で支える仕組みを構築する～

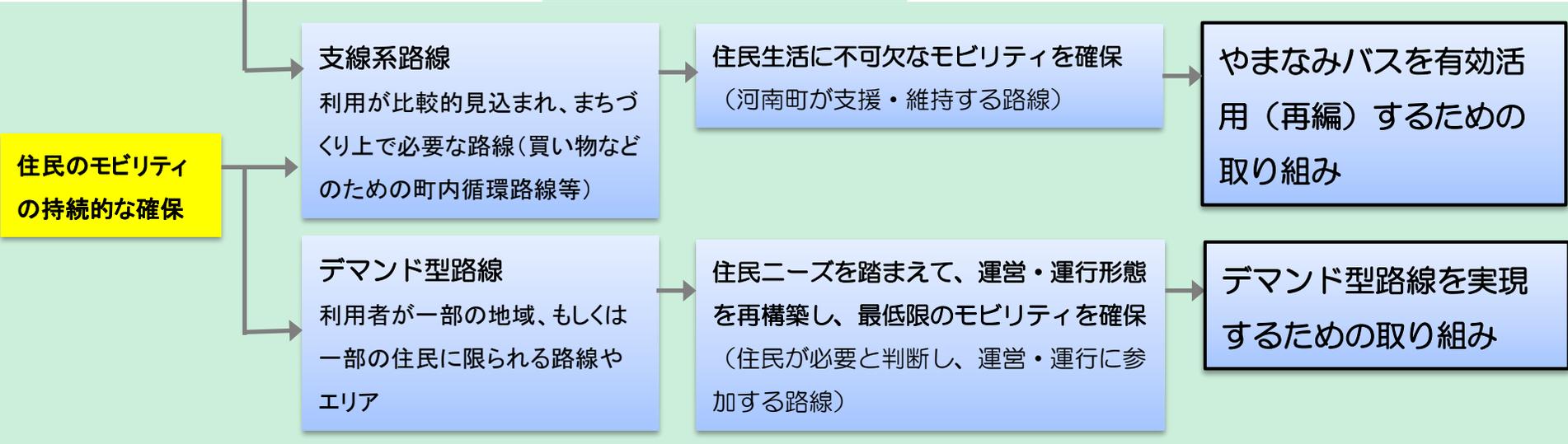
方針3 住民等が主体となり、バス運行・地域交通を維持する（事業主体・費用負担・運営等）

- 住民・企業 : 地域の公共交通の維持・存続に向けて積極的に参加し、具体的に行動する
- 事業者 : 事業者ならではの蓄積された運行ノウハウを最大限に発揮し、利用者本位の最適なサービスを提供する
- 行政 : 住民の移動手段を保証し、必要かつ適正なサービスの確保に主体的役割を担う

河南町地域公共交通の考え方(地域特性に応じた適正な地域公共交通:オーダーメイド)



- ◆既存の**バス路線の利用促進**につながるような取り組みが必要(交通事業者のみでは対応不可能)
- ◆地域公共交通を支えるためには、**地域公共交通の再編**と**適切な利用者負担**が必要(**社会全体で支える仕組み**の構築)



支線系路線

やまなみバスを有効活用(再編)するための取り組み

- ・やまなみバス(路線定期運行型)の有効活用により、地域の公共交通サービスを補完する
 - 金剛バスの運行充実を期待しつつ、それを補完し地域の利便性向上のための地域バスを運行する
- ・「支線系路線」としてバス利用のサービスを充実する
- ・河南町内循環バスを運行する(買い物、通院、公共施設、通学等)
 - 地域拠点や生活拠点での回遊性を高め、地域内での日常生活に利便性を高める
- ・大規模店舗等と連携した新たなバスサービスを検討する
 - 宅配サービス、お客の送迎、買い物ポイント、運賃割引 など

デマンド型路線

デマンド型路線を実現するための取り組み

- ・路線デマンドバスを導入する(基本路線が決まっており、予約のある場合にのみ運行)
- ・オンデマンド型乗合タクシーを導入する(利用者の希望に合わせて、運行時刻・運行経路を決めて運行)
 - 高齢者を中心に生活を支える交通手段を確保することが必要
 - 地域公共交通が提供すべき最低限の生活環境基準を維持・確保することが必要 など

幹線系路線

路線バスの改善・強化するための取り組み

- ・富田林駅等と交通結節点・乗継拠点を結ぶシャトル便の運行(「多系統少便型」から「少系統多便型」へ)
- ・川西駅等への新規バス路線の整備
 - 需要に応じたバス路線の構築
- ・直行快速便(朝・夕)を中心としたバス本数の増加
- ・バス路線の終発の繰り下げ(あるいは深夜乗合バス・タクシー等)
- ・鉄道駅と連携したダイヤ改善 など

交通結節点・乗継拠点

効率的なバス交通システムを構築するための取り組み

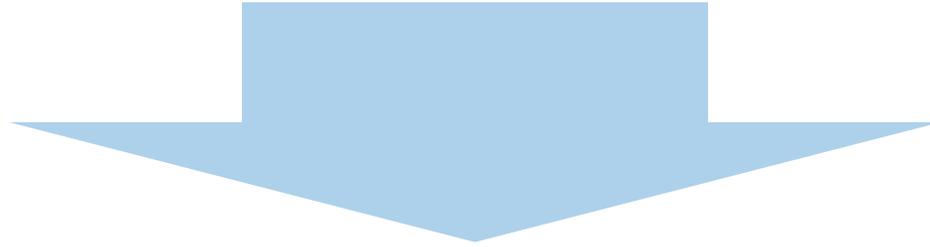
- ・河南町の中核拠点を交通拠点として位置づけ、金剛バス及び地域バスの乗り継ぎ拠点とする。さらに商業・生活・人々の交流集散拠点とする
- ・交通拠点は河南町の玄関・顔・駅とするとともに生活拠点として土地利用を図る など

適正な地域公共交通を実現するための共通事項

- ・バス路線網を再編し、金剛バス及び地域バスを一体としてその充実を図る
- ・「利用してみようかな」と思えるバスに（マイカーだけに頼らず、バスも利用してみようと思える動機づくり）
 - ノーマイカーデーの実施
 - 住民の自発的な行動変化を導く情報提供 等
- ・バス待ち環境などの基本サービスの充実
- ・バス利用の心理的抵抗を軽減する案内情報の充実
- ・バス利用を促す啓発活動を、住民・行政と協働に実施
- ・ノンステップバス車両の充実
- ・ICカードの導入
- ・サイクル・アンド・バスライドの実施 など

- ◆既存の**バス路線の利用促進**につながるような取り組みが必要（交通事業者のみでは対応不可能）
- ◆地域公共交通を支えるためには、**地域公共交通の再編と適切な利用者負担**が必要（**社会全体で支える仕組み**の構築）

既存のバス路線の利用促進に向けて、住民、行政、関係機関、交通事業者と協働・連携して「総力戦」で臨む



以上のいずれの選択肢を実行するにあたって、河南町の施策として位置づけられるとともに、住民、行政、関係機関の理解と全面的な協力がなければ達成できない

～ 住民が創る地域公共交通 ～