

河南町地域公共交通基本計画

平成27年2月

河南町地域公共交通検討会議



目 次

計画の概要	1
I. 区域の概況	2
1. 地勢	2
2. 人口	4
3. 区域別人口	5
4. 施設の立地状況	7
5. 交通手段	8
6. バス交通	9
7. 自動車の普及状況	15
II. 公共交通を取り巻く課題	16
III. 河南町地域公共交通基本計画	20
1. 計画概念	20
2. 計画の要件	22
3. 地域公共交通体系	23
4. 主な施策	24
5. 河南町地域公共交通基本計画 運行路線図	27
6. 持続可能な地域公共交通の確立に向けて	28
まとめ	29
参考資料	30
1. 河南町地域公共交通検討会議規則	31
2. 河南町地域公共交通検討会議委員名簿	33
3. 河南町地域公共交通検討会議開催経緯	34

■計画の背景と目的

河南町では、モータリゼーション（自動車が生活必需品として普及する現象）の進展や道路網の整備などにより、自動車が利便性の高い移動手段として定着する一方で、公共交通機関としての役割を担ってきた路線バスは、年々利用者が減少傾向にある。また、町内には、総合保健福祉センターの無料送迎バス（やまなみバス）が運行しているが、こちらも年々利用者が減少傾向にある。

そこで、将来にわたり持続可能な地域に応じた交通システムを構築することが必要であり、人口減少と少子高齢化への対応、にぎわいのあるまちづくりの実現を図ることが重要となっている。

こうした状況を踏まえ、将来を展望した上で、みんなで育てる地域公共交通の具体的な施策を展開していくため、「河南町地域公共交通基本計画」を作成するものである。

なお、本計画の目的は、次のとおりである。

- （１）環境への負荷を軽減し、過度にマイカーに依存した状況から脱却するため、公共交通の利用促進を図る。
- （２）住民の移動手段の確保・充実に向けて、身近で手軽な移動手段であるバス交通のあり方を見直し、その利便性の向上を図る。
- （３）地域の公共交通機関は、住民にとって利用しやすく、また同時に地域住民で育てていくことを目指す。
- （４）乗継円滑化やネットワークの強化などにより、公共交通機関の利便性向上を図る。
- （５）町が目指すまちづくりに関する計画（総合計画）との整合性を図り、地域の活性化及び住民福祉の向上に寄与する公共交通を目指す。

■計画区域

河南町内を対象とする

I. 区域の概況

1. 地勢

- 河南町は、大阪府の南東部、大阪市の中心部から約 25 km 圏に位置し、東西 6.7 km、南北 7.5 km で面積は 25.26 km² となっている。東に葛城山脈が連なり、これを背景に東から西に向けて緩やかな傾斜が続いている。町の東部は大半が山林で、田畑は西部に位置し、南から北へ帯状に延びて河内平野に連なっている。
- 丘陵部での住宅開発地（大宝、さくら坂等）が地形的に独立して立地している。
- 主な交通機関は近鉄長野線の富田林駅、喜志駅からのバス交通であり、道路では、国道 309 号や主要地方道柏原駒ヶ谷千早赤阪線がある。

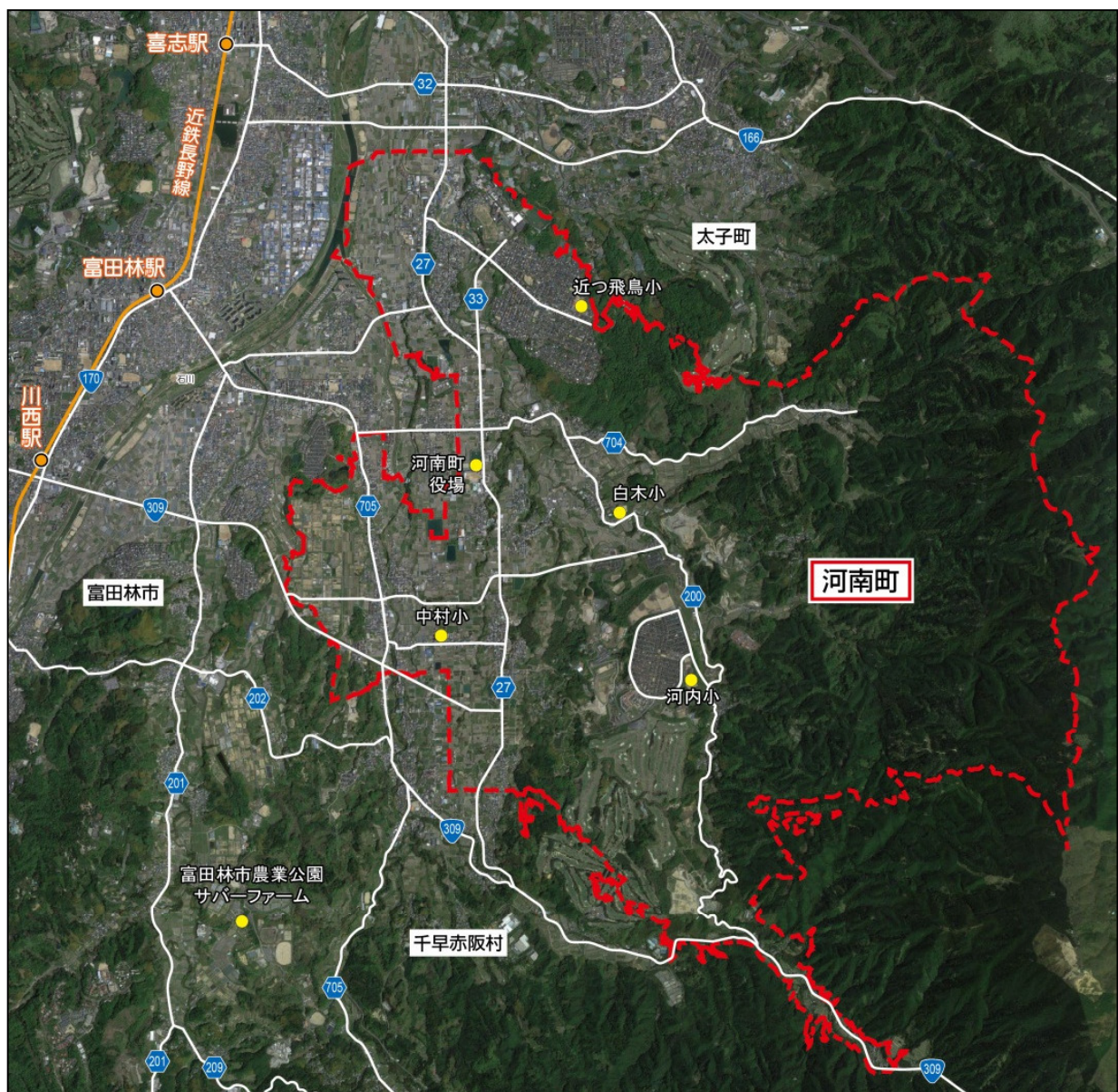


図 I-1 河南町全域航空写真

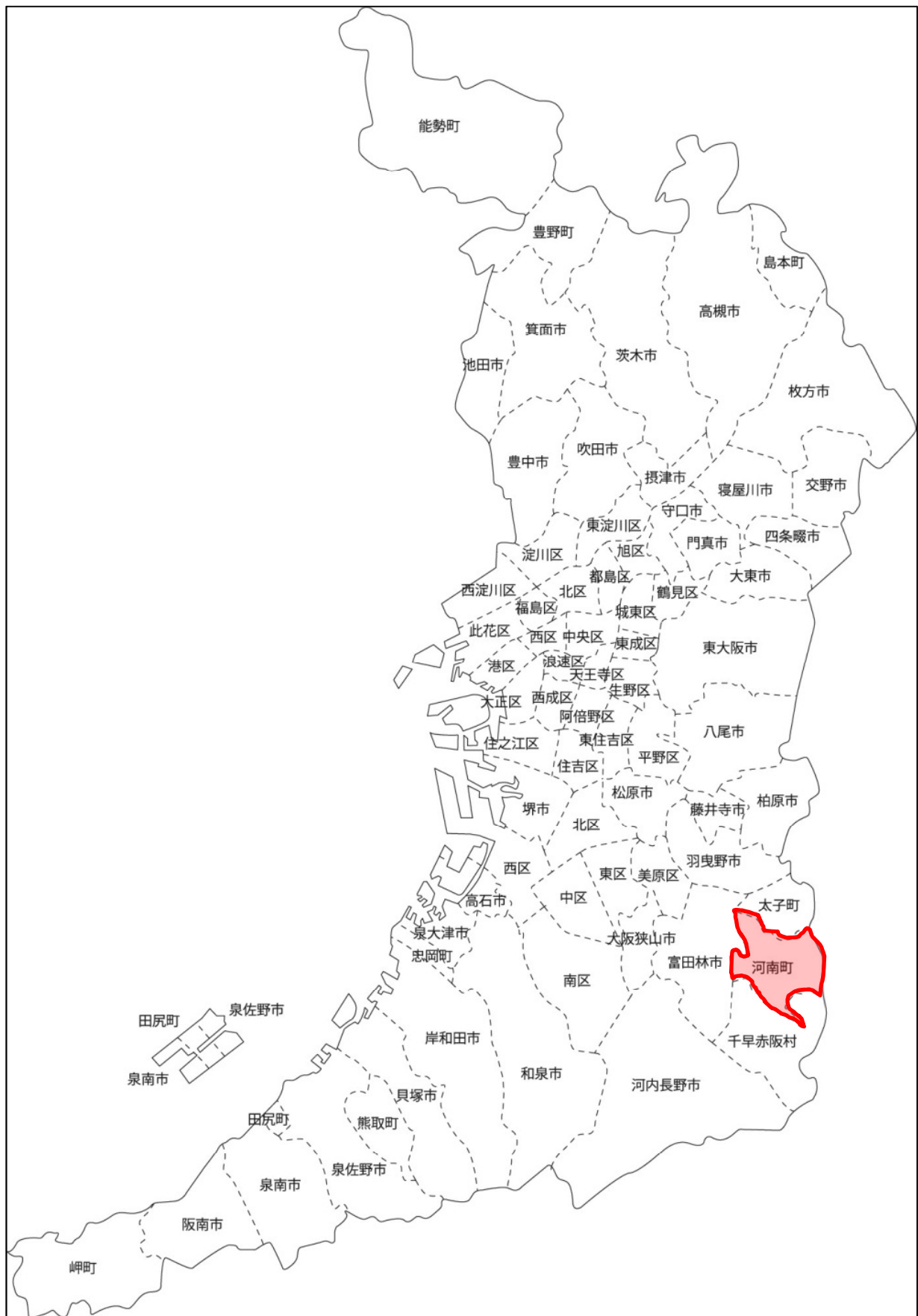


図 I -2 河南町の位置

2. 人口

●平成 26 年 12 月末、人口は 16,028 人、世帯数は 6,353 世帯である。人口の推移では、平成 2 年から平成 17 年にかけて増加していたが、平成 17 年から伸びが弱まり、平成 22 年では減少している。世帯数は横ばい状態にあり、核家族化が進んでいることがうかがえる。

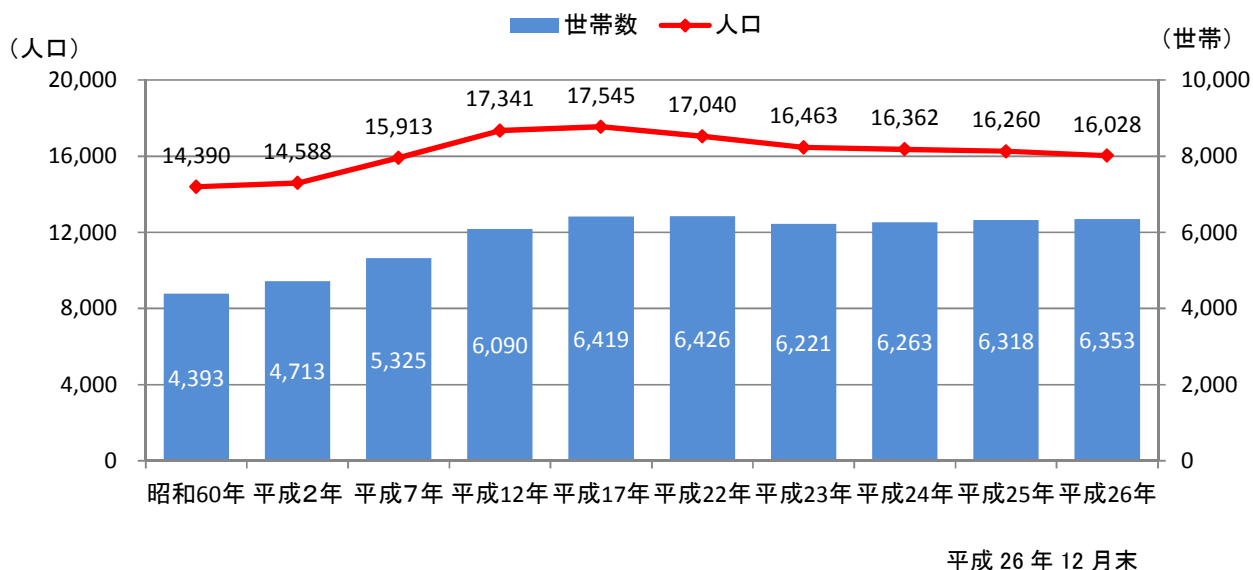


図 I-3 河南町の人口と世帯数の推移

●高齢化率（65 歳以上）は、昭和 60 年の 11.0%から平成 26 年には 28.8%と増加しており、近年、高齢化が進んでいる。

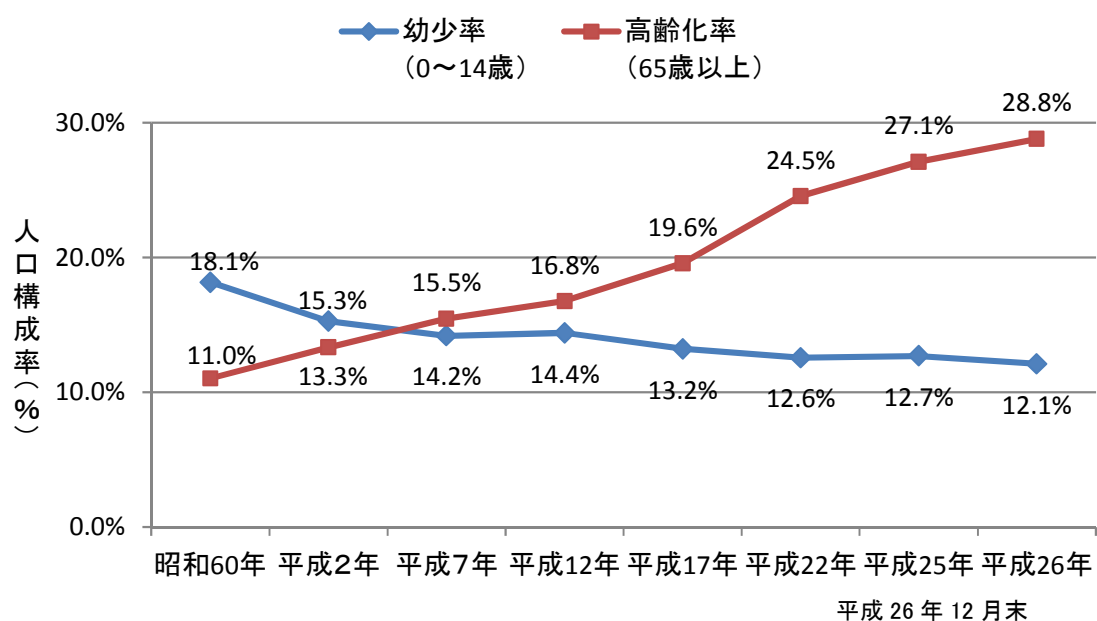


図 I-4 河南町の高齢化率と幼少率の推移

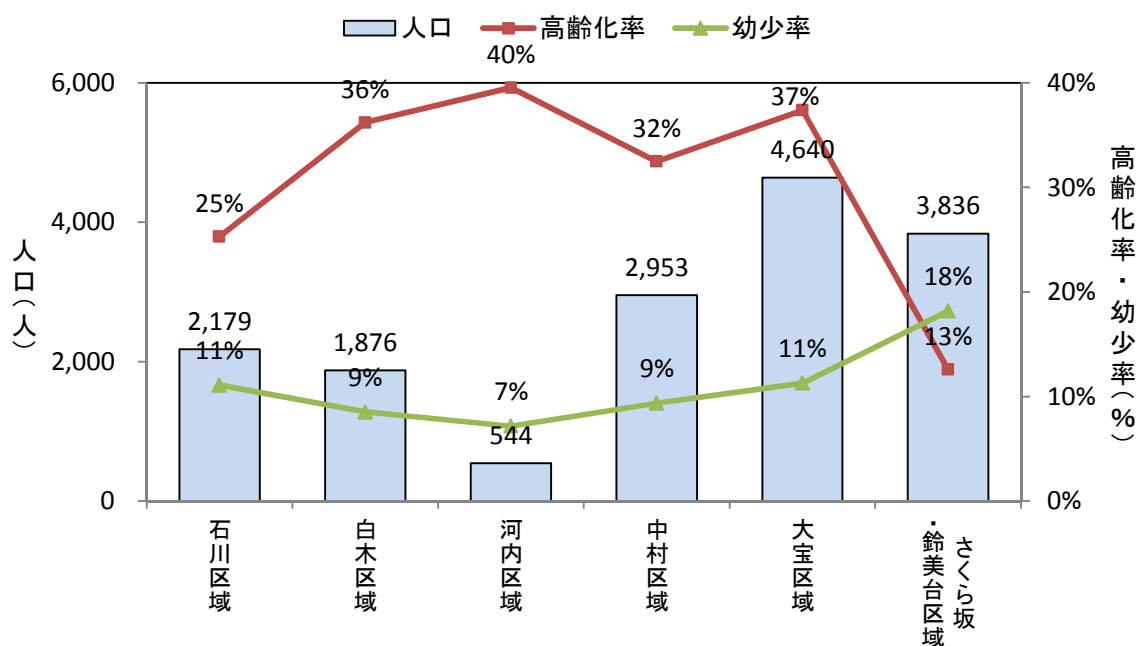
3. 区域別人口

- 区域別人口の状況は、「大宝区域」が最も多く、次いで「さくら坂・鈴美台区域」となっている。
- 区域別高齢化率の状況は、「河内区域」が最も高く、次いで「大宝区域」となっている。

表 I-1 河南町区域別の人口

	人口	幼少(15歳未満)		高齢者(65歳以上)	
		人口	幼少率	人口	高齢化率
石川区域	2,179	242	11%	551	25%
白木区域	1,876	160	9%	679	36%
河内区域	544	39	7%	215	40%
中村区域	2,953	277	9%	959	32%
大宝区域	4,640	524	11%	1,734	37%
さくら坂 ・鈴美台区域	3,836	697	18%	483	13%
合計	16,028	1,939	12%	4,621	29%

平成 26 年 12 月末



平成 26 年 12 月末

図 I-5 河南町区域別人口と高齢化率・幼少率

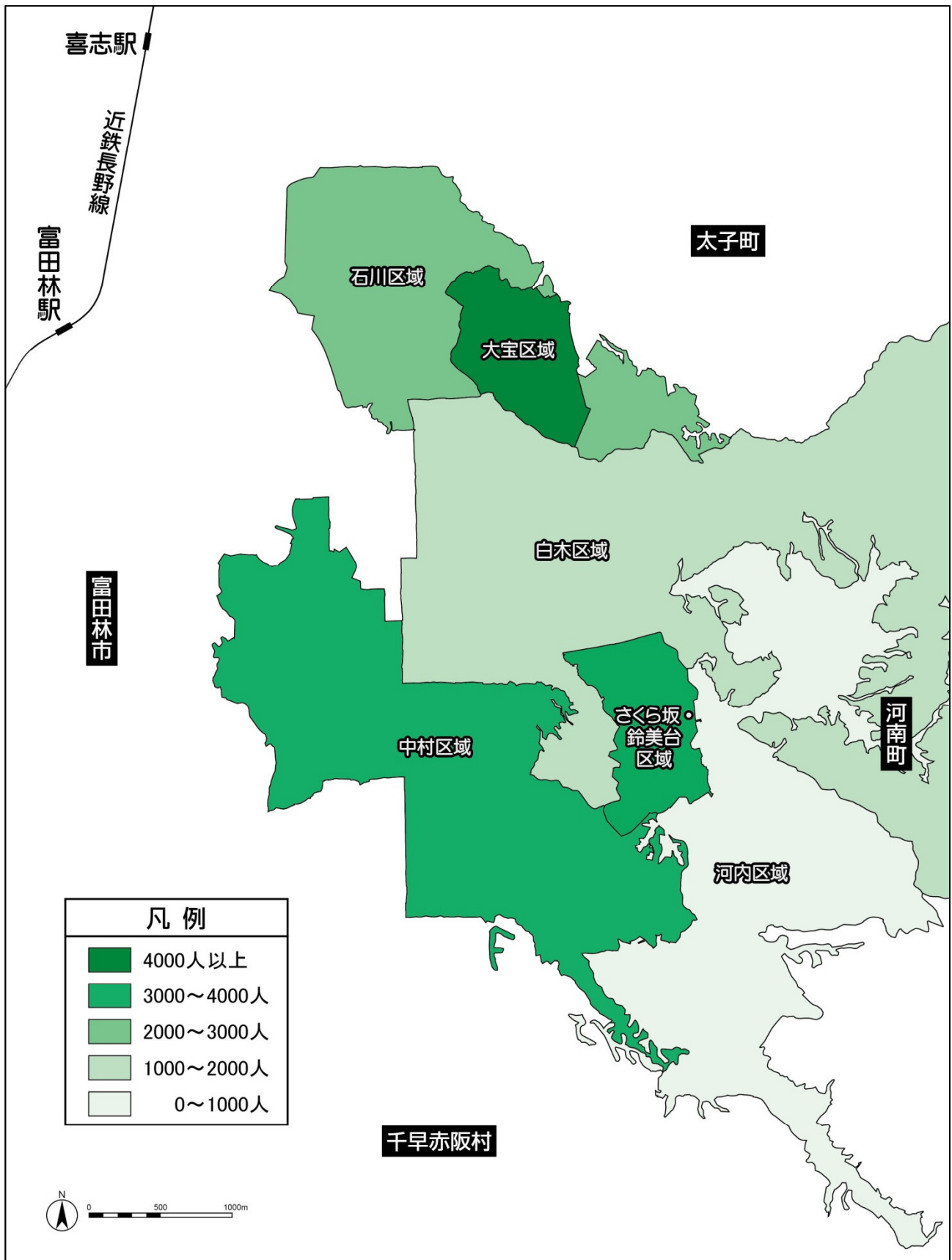


図 I -6 河南町区域別の人口

4. 施設の立地状況

●町の中部に公共施設が多く立地している。

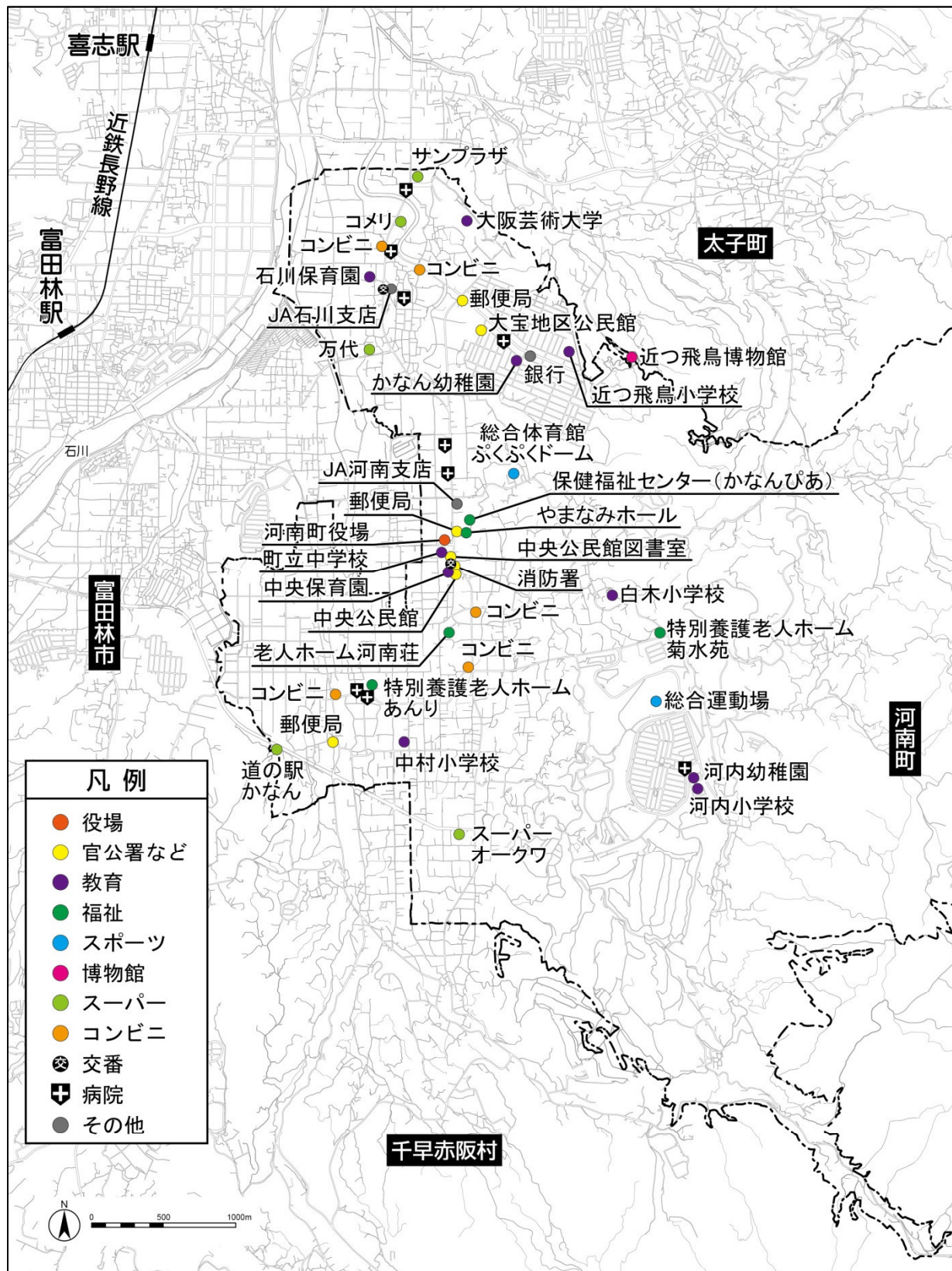


図 I-7 施設の立地状況図

5. 交通手段

●昭和 55 年に比べて、河南町では自動車による移動が 17,000 トリップ*から 34,000 トリップと増加しており、移動の半分（54.9%）を自動車が占めている。一方、鉄道やバスなどの公共交通による移動は年々減少傾向にあり、平成 22 年には鉄道とバスをあわせて 17.2%となっている。

●南河内地域の自動車利用割合を見ると、千早赤阪村 63%が最も高く、次いで河南町 55%となっている。河南町は、南河内地域と比べて、自動車の利用割合が 17%ほど大きい。

*トリップ：交通を考える際に、人がある目的で出発地から目的地までの1回移動することを「1トリップ」という

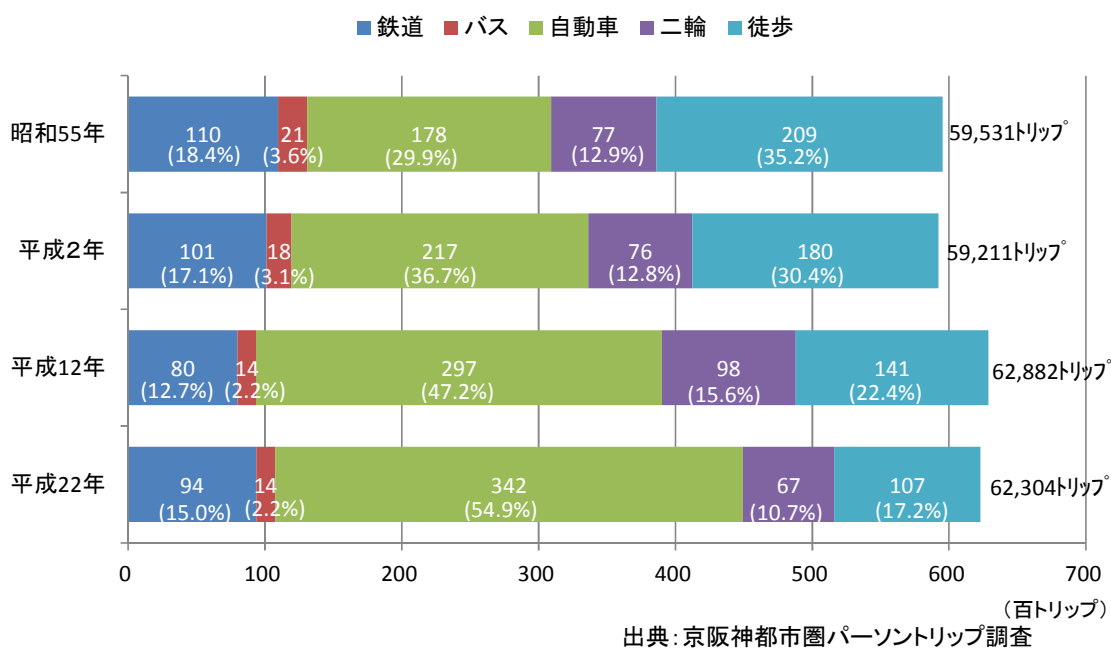


図 I-8 河南町の交通手段の推移

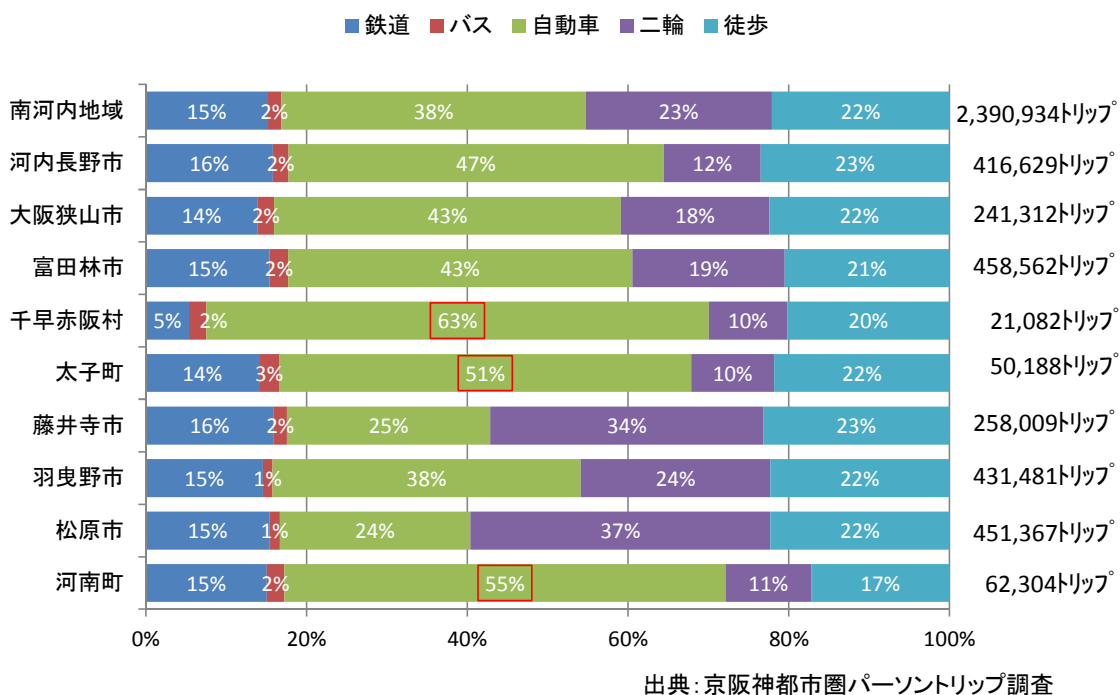


図 I-9 南河内地域の交通手段割合の状況

6. バス交通

(1) 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。
- 集落地とやまなみホールを結ぶ福祉バス（やまなみバス）が運行している。

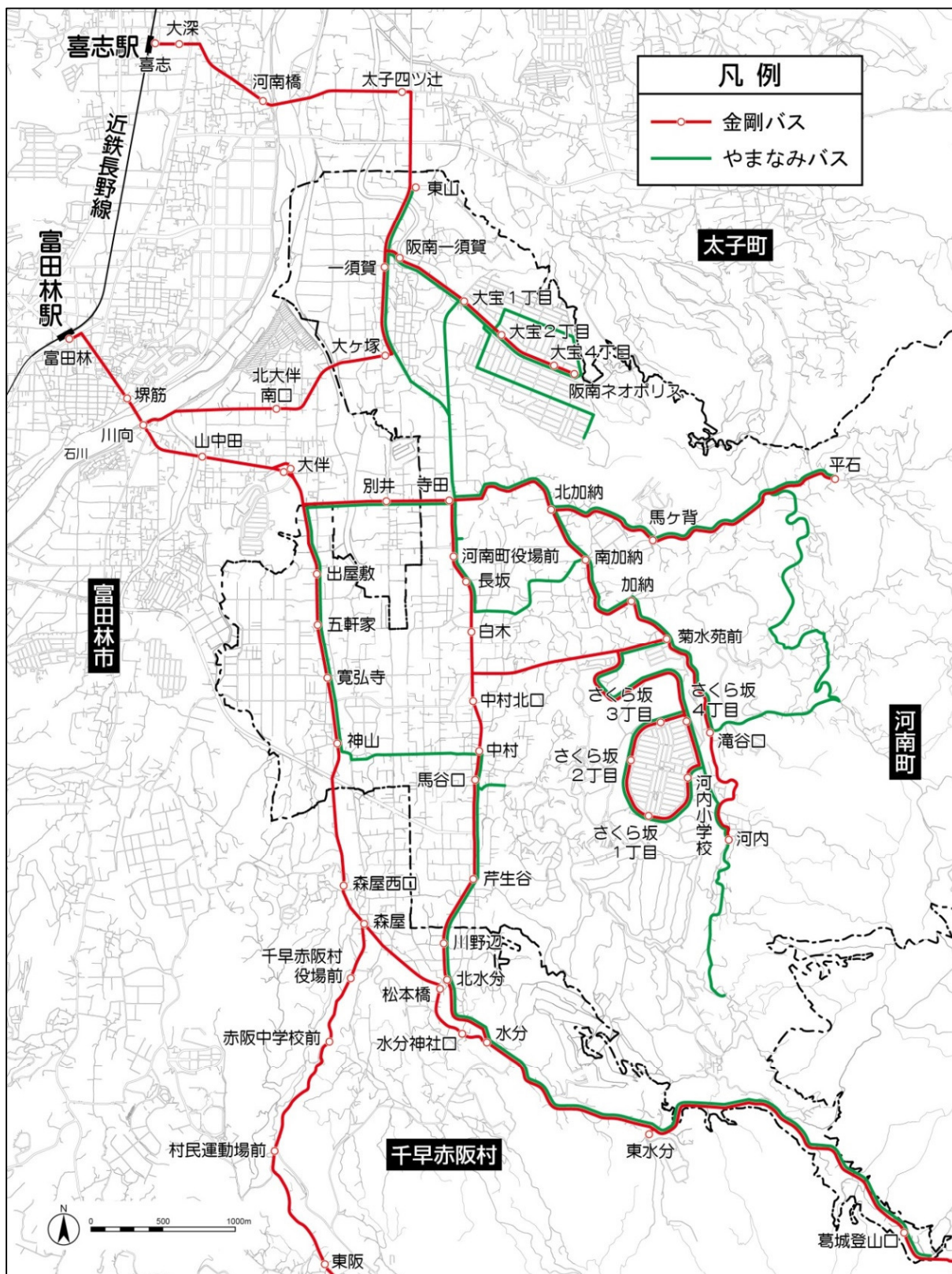


図 I-10 バスネットワーク

(2) やまなみバスの利用状況

- やまなみバスは、河南町内に点在する集落地とやまなみホールを結ぶ5コースで運行されている。

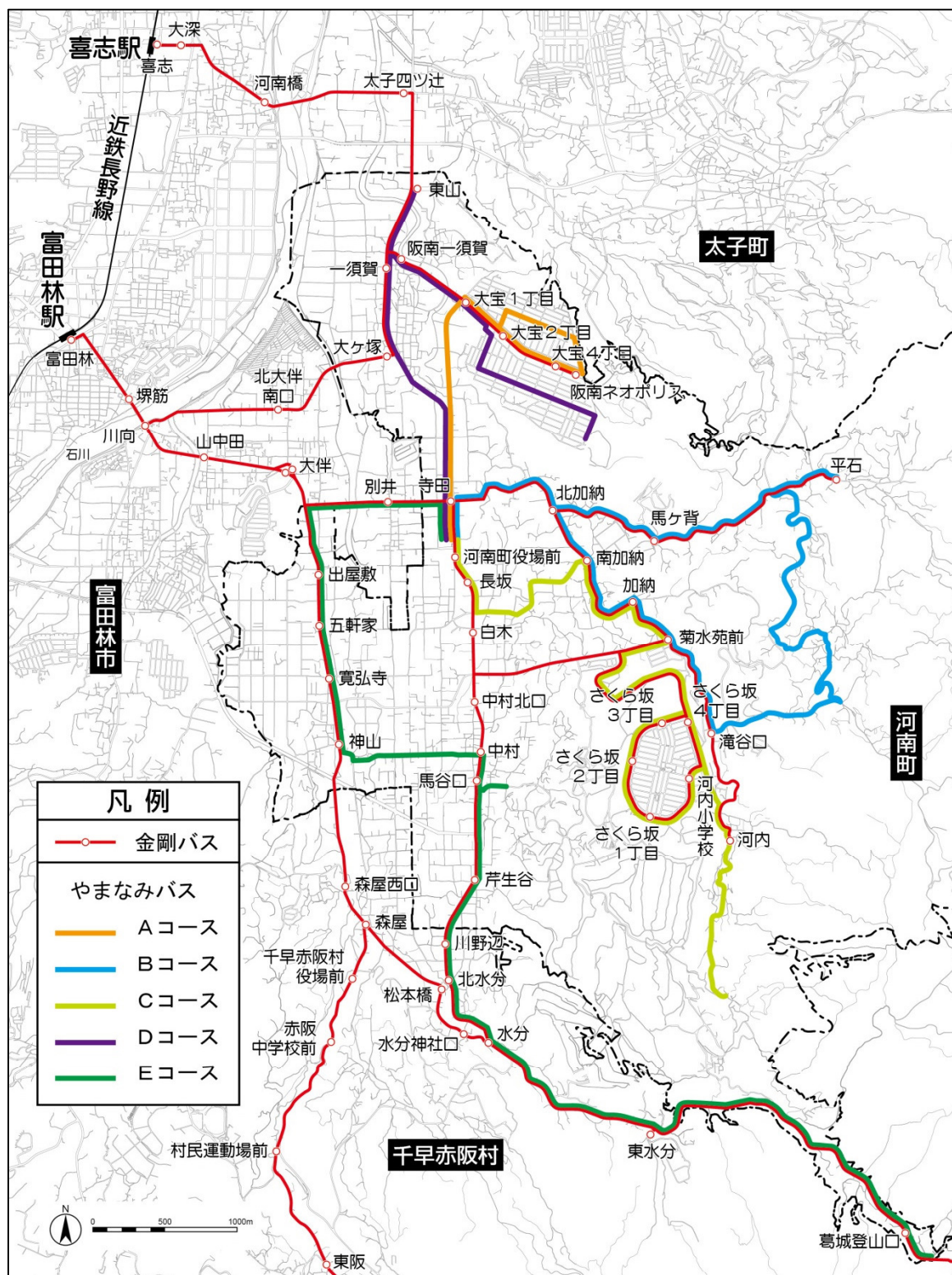


図 I-11 やまなみバスルート

●やまなみバスの利用者数を見ると、年々減少傾向にあり、平成 20 年度から平成 25 年度で 49%減少（11,528 人減小）している。

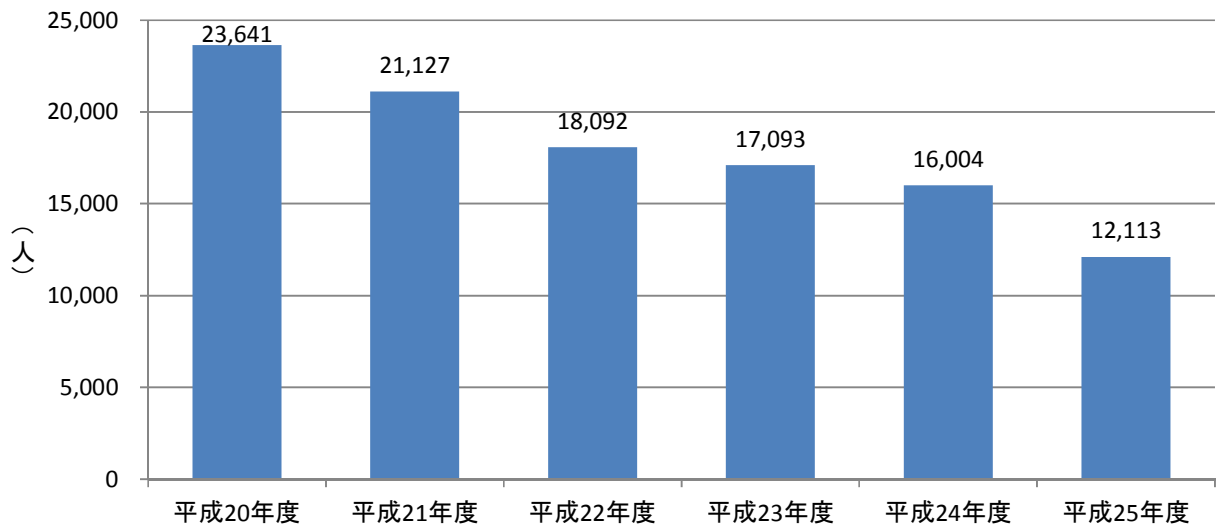


図 I -12 やまなみバス利用人数の推移

●コース別にやまなみバスの利用者数を見ると、Dコース（3,517 人）が最も多く、次いでAコース（3,434 人）、最も少ないコースは、Eコース（1,339 人）となっている。

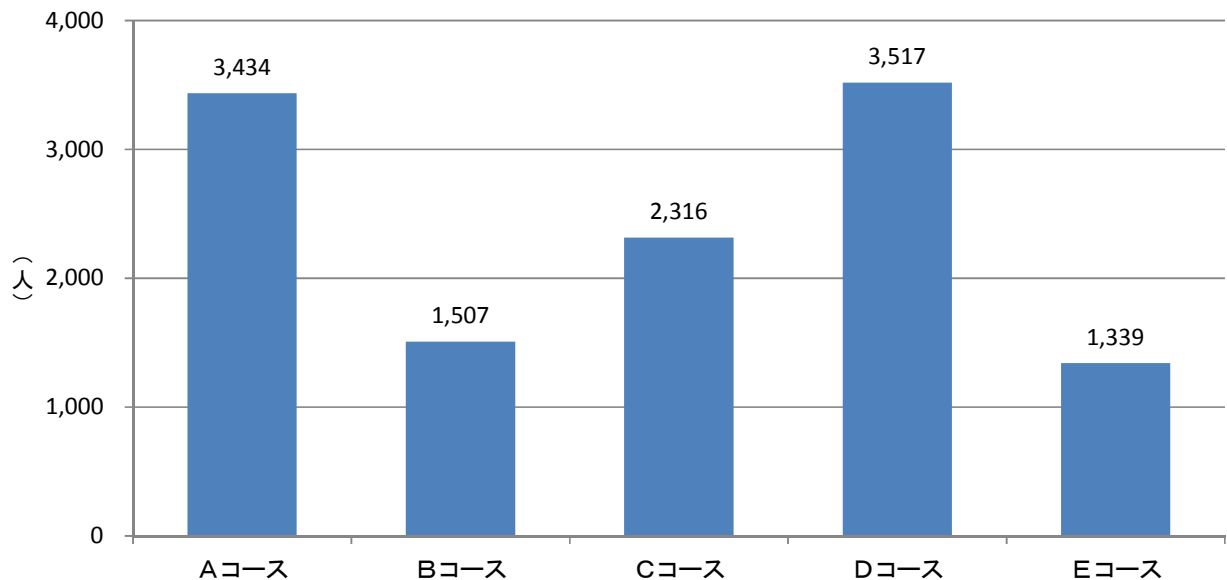
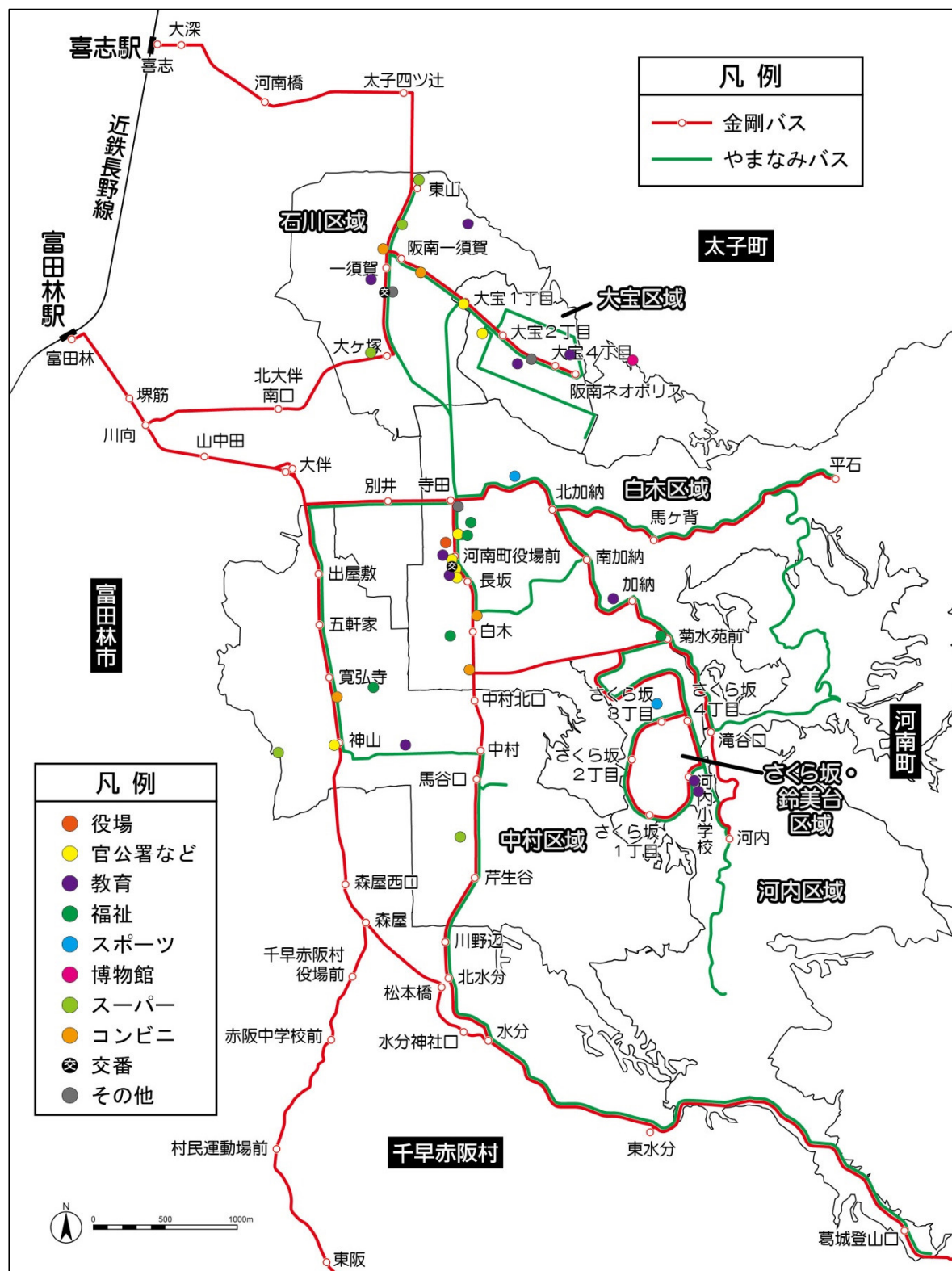


図 I -13 コース別やまなみバス利用者人数（平成 25 年4月～平成 26 年3月）

(3) 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。



(4) 運行本数

- 平日の運行本数の多い区間は、喜志駅～阪南ネオポリス方面、富田林駅～寺田方面、富田林駅～神山方面にかけてであり、これらの区間では平日1日で50本以上の運行サービスを展開している。
- 丘陵部においては本数が少なく、山間部では路線がないところがあり、町内全体で見た場合、地域間のサービスレベルに格差がある。

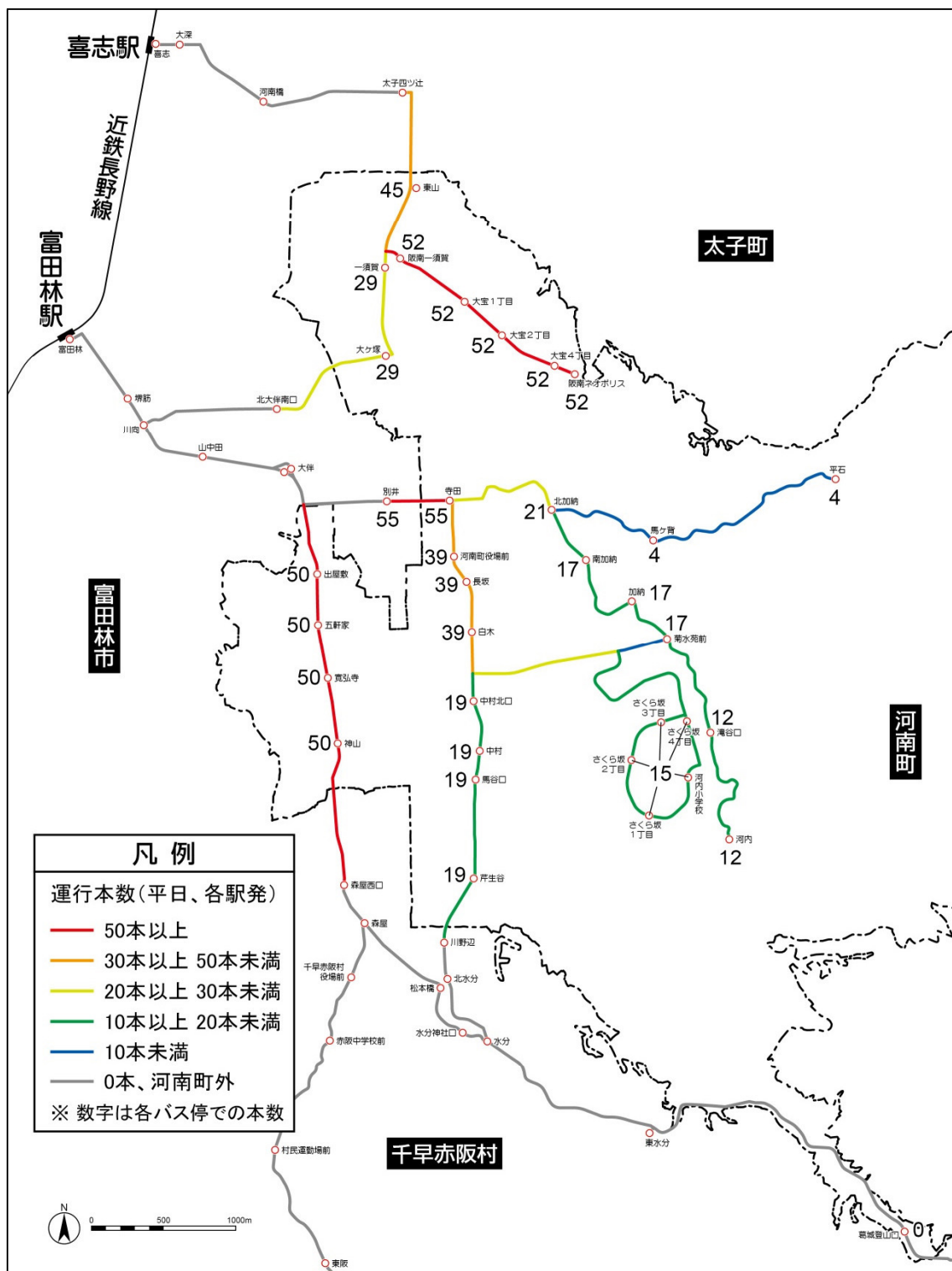
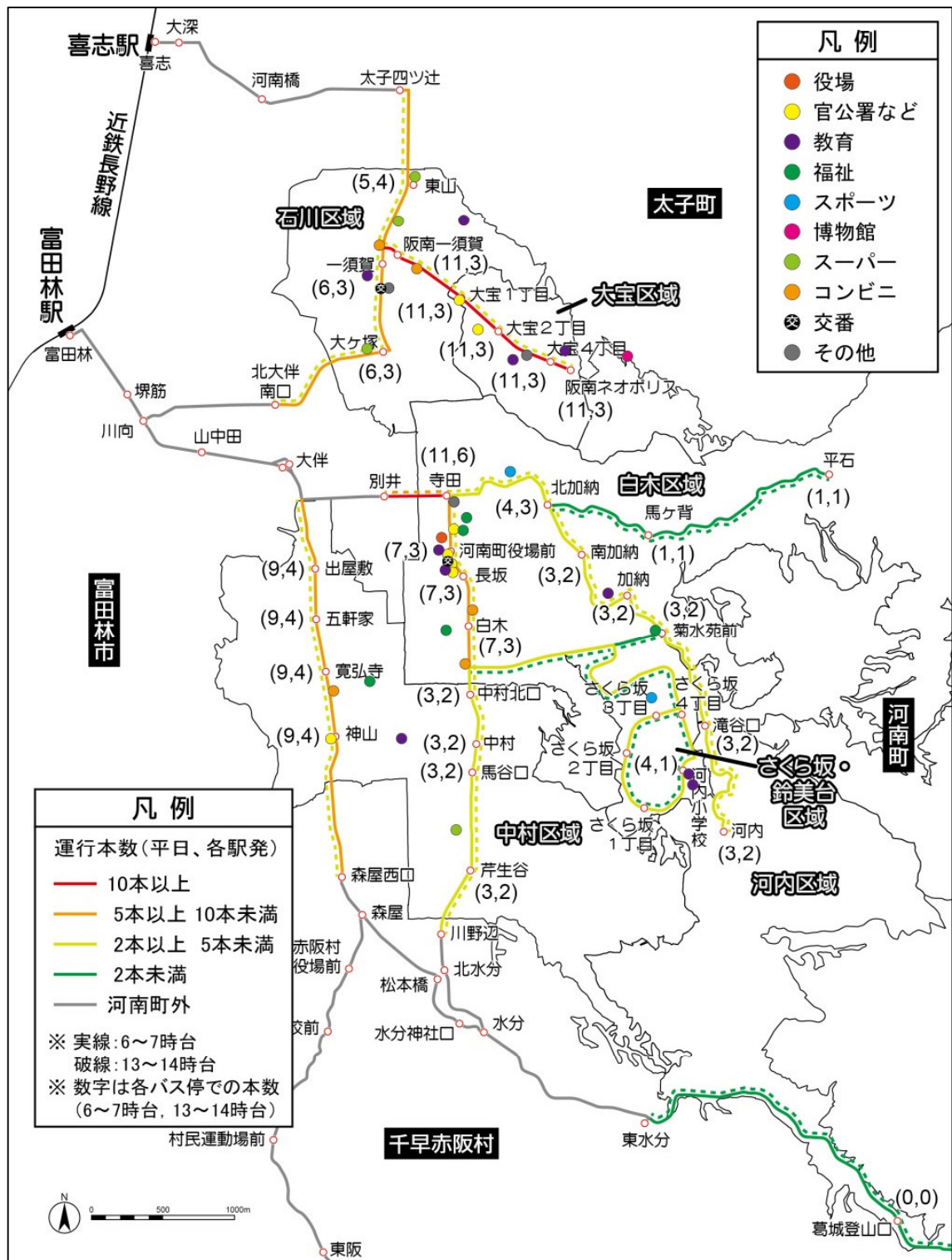


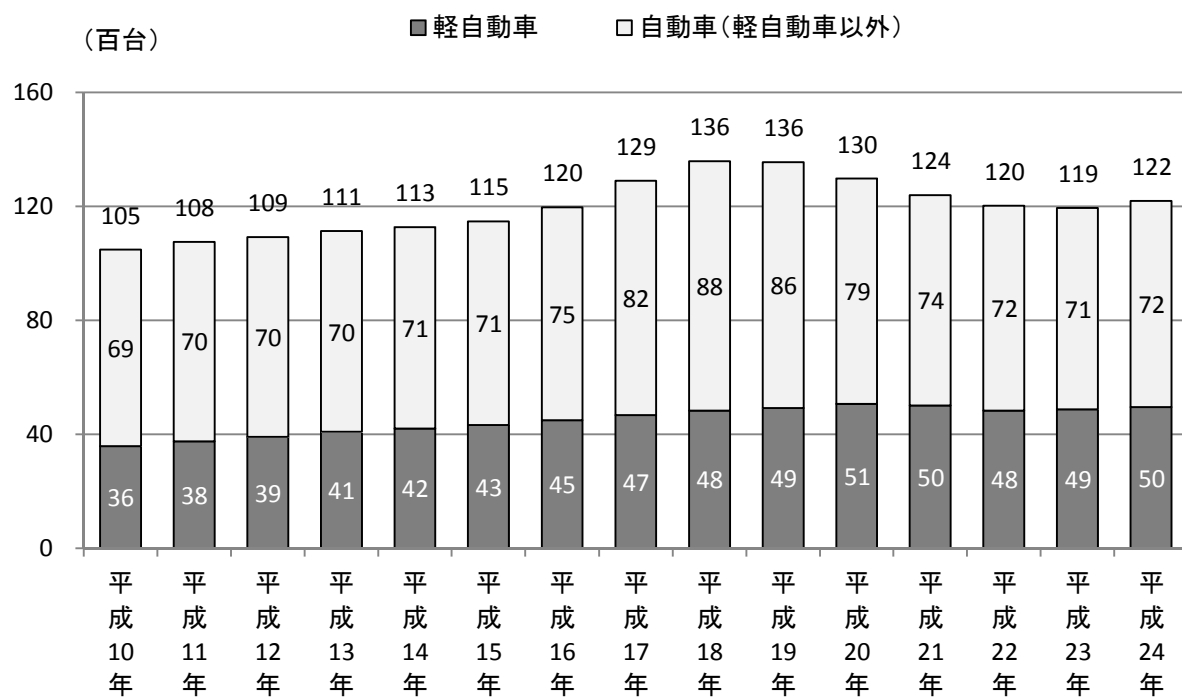
図 I-15 平日運行本数

- 平日朝時間帯（6～7時台）での運行本数の多い区間は、喜志駅～阪南ネオポリス方面、富田林駅～寺田方面にかけてであり、これらの区間では概ね1時間に5本以上の高頻度な運行サービスを展開している。
- 一方、平日昼間時間帯（13～14時台）では本数が少なく、概ね1時間に1本程度、さくら坂地区では2時間に1本程度と、時間帯によってはサービスレベル格差が著しい状態にある。



7. 自動車の普及状況

- 平成 10 年に比べ、軽自動車の保有台数が約 1.4 倍に増加する一方で、自動車（軽自動車以外）は平成 18 年をピークに減少傾向にある。



出典:大阪府統計書

図 I -17 河南町の自動車保有台数の推移

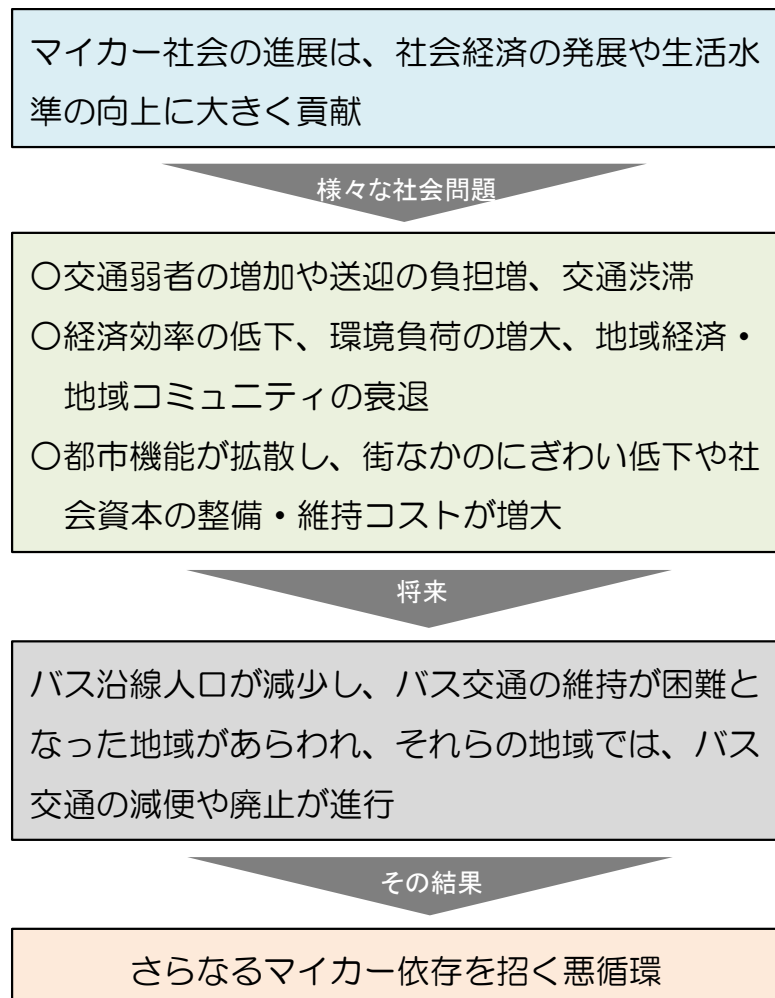
Ⅱ. 公共交通を取り巻く課題

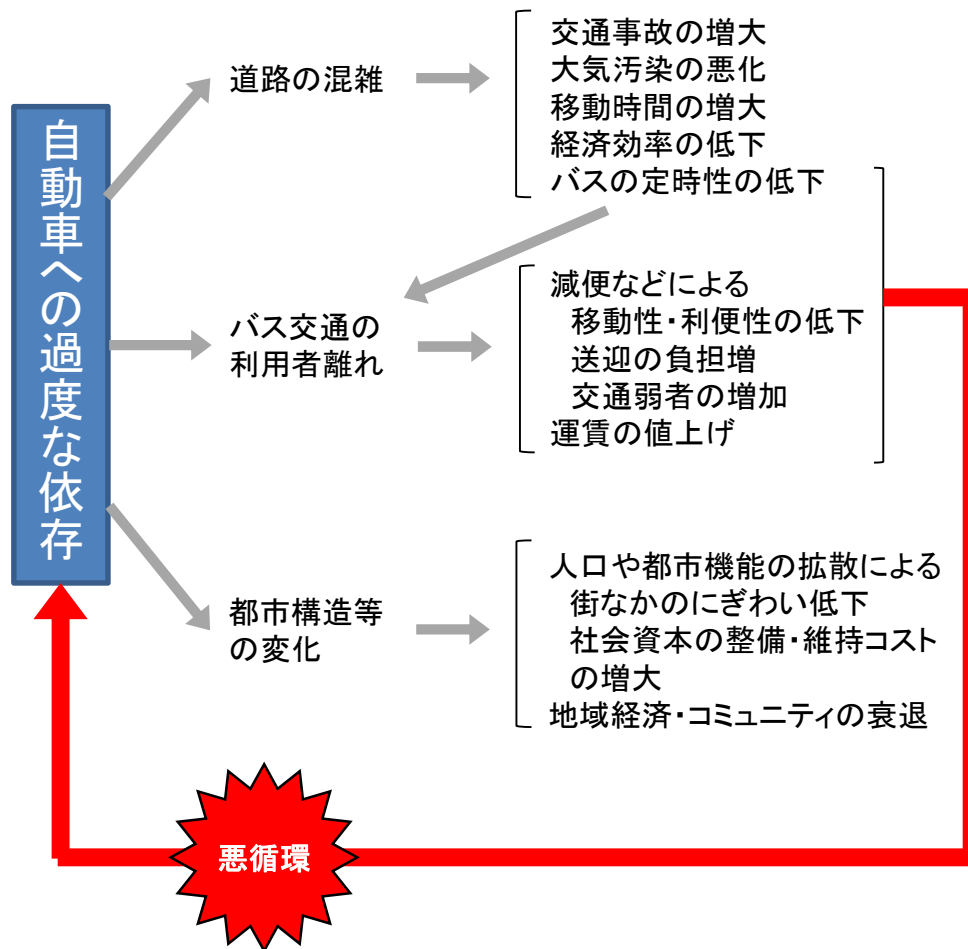
■マイカー社会の進展

河南町では、生活水準の向上やライフスタイルの多様化と相まって、マイカーを中心とした生活スタイルが進行している。

マイカー社会の進展は、社会経済の発展や生活水準の向上に大きく貢献してきたが、交通弱者の増加や送迎の負担増、交通渋滞やそれに伴う経済効率の低下、環境負荷の増大、地域経済や地域コミュニティの衰退など様々な社会問題を引き起こす。また、都市機能が拡散し、街なかのにぎわい低下や社会資本の整備・維持コストが増大する。

将来的には、バスの運行する沿線人口が減少し、バス交通の維持が困難となった地域があらわれ、それらの地域では、バス交通の減便や廃止が進み、その結果がさらなるマイカー依存を招くという悪循環を引き起こすことが予想される。



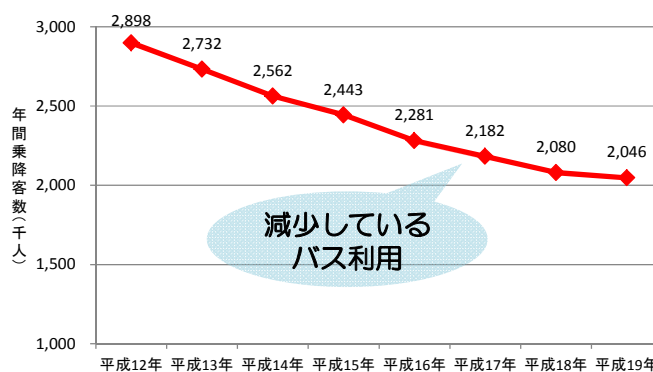
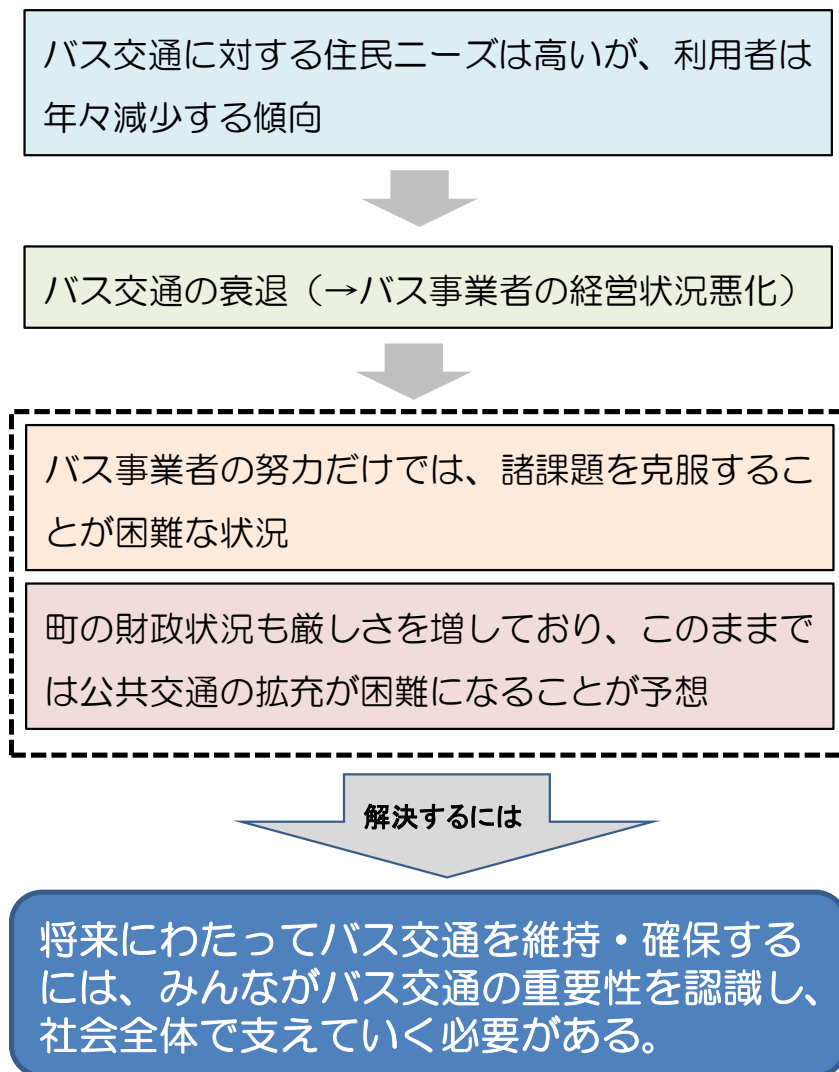


図Ⅱ-1 マイカー社会の進展による社会問題の構図

■バス交通の利用者減少

バス交通に対する住民ニーズは高いが、利用者は年々減少する傾向にあり、バス交通の衰退が危惧される。また、人口減少社会において利用者増を図ることは、バス事業者の努力だけでは、困難な状況になっている。

近年の町財政状況から将来にわたってバス交通を維持・確保するには、みんながバス交通の重要性を認識し、社会全体で支えていく必要がある。



出典：富田林市交通等バリアフリー基本構想

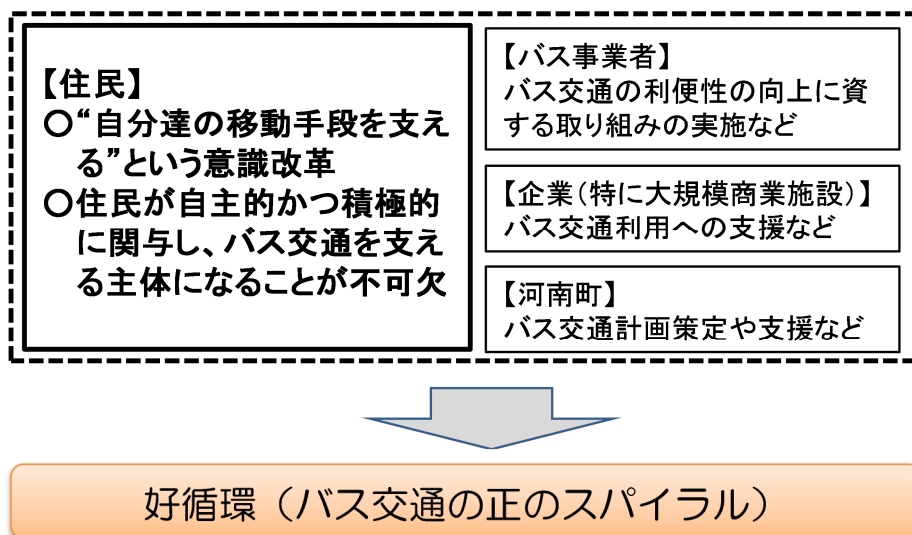
図Ⅱ-2 金剛バス乗降客数の推移

■これからの公共交通

みんながバス交通の重要性を認識し、社会全体で支えていくためには、

- 住 民 は
 - ・“自分達の移動手段を支える”という意識改革
 - ・住民が自主的かつ積極的に関与し、バス交通を支える主体になることが不可欠
- バス事業者は
 - ・バス交通の利便性の向上に資する取り組みの実施 など
- 企業は（特に大規模商業施設）
 - ・バス交通利用への支援 など
- 河南町は
 - ・バス交通計画策定や支援 など

諸施策を展開していくことが必要



Ⅲ. 河南町地域公共交通基本計画

1. 計画概念

基本理念

～本計画が目指すもの～

区域ニーズに応じたきめ細かい公共交通サービスを提供することで、住民の生活活動を支援し、持続可能なまちづくりを目指します

- ◆住民、来訪者のためのモビリティの確保は必要であるが、ほぼ4人に1人が高齢者となった河南町では、マイカーに頼らなくとも生活できる交通手段として、バス交通が重要な役割を担うことは明らかである。
- ◆また、地球温暖化防止に向けて、地域レベルでもCO2削減への取り組みが求められており、マイカーからより環境負荷の小さい公共交通機関の利用へ住民の行動スタイルを変革していくための環境の整備が必要となっている。
- ◆移動手段として重要なバス交通が、あらゆる人々の社会的・個人的活動を展開するための土台となる都市のインフラとして、住民、企業、バス事業者、行政が共にそれを強く意識し、その機能向上を図ることが必要となっている。

基本方針

～基本理念を踏まえた本計画の基本的な方針～

方針1 大阪都市圏の郊外における公共交通の平均的サービス水準を確保する

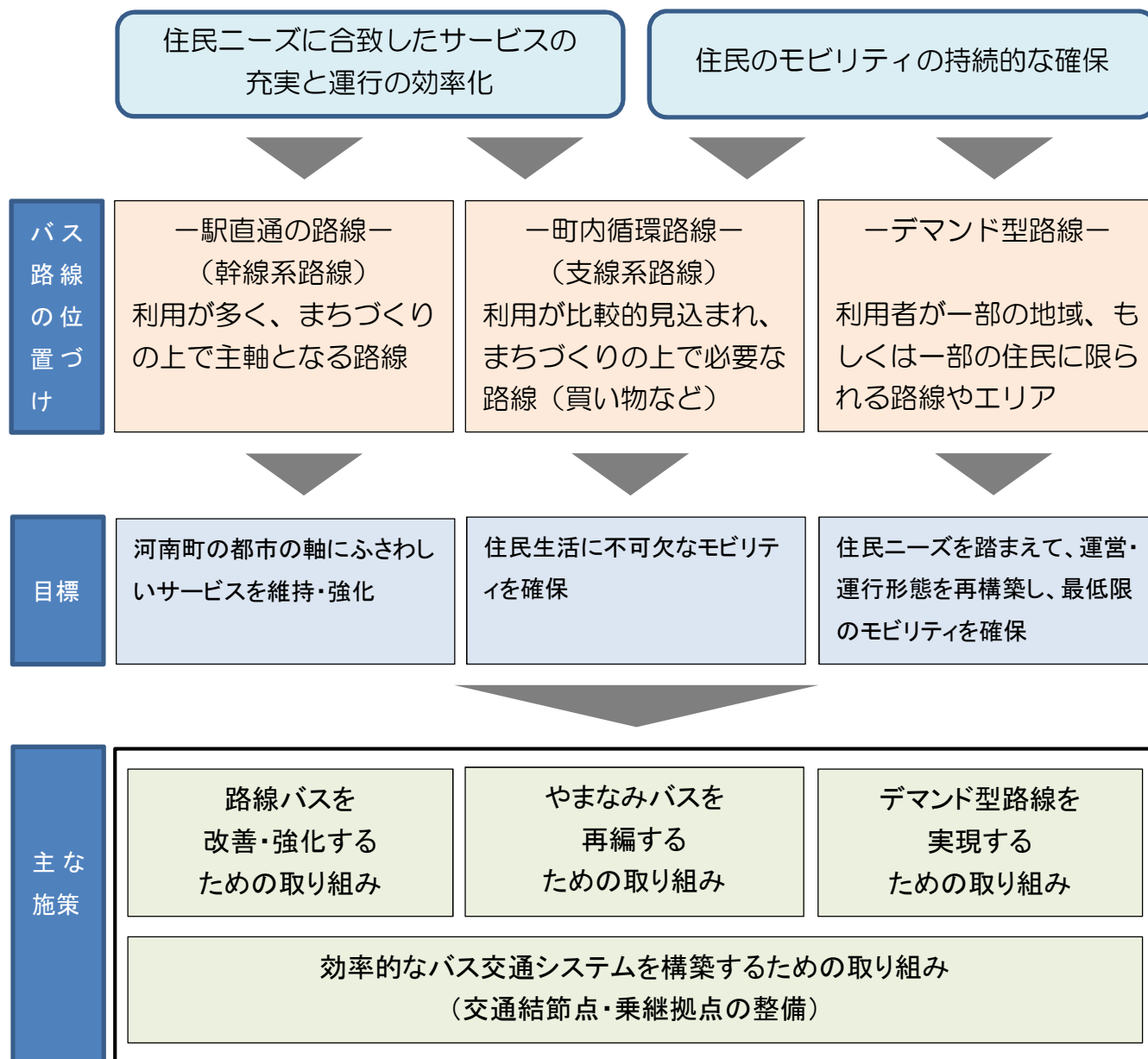
- ◆大阪近郊都市と同程度の生活を支える交通手段の確保・維持が必要である。

方針2 区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、行政などの協働・連携のもとに実現する

- ◆河南町は様々な特性を持った区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、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。

方針3 住民などが主体となり、地域公共交通を維持する

- ◆住民・企業：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：必要かつ適正なサービスの確保を担う



- 既存の路線バス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に限界)
- 地域公共交通を支えるには、やまなみバスの再編と適正な利用者負担が必要(社会全体で支える仕組みの構築)

2. 計画の要件

①住民主体の取り組み

住民は主体的に取り組み、行政がそれを支援する

- 住民は計画に対して積極的に関わる、意識を高める（できるだけ公共交通の利用を心掛ける）、勉強会へ積極的に参加する

②継続と評価の重要性

地域公共交通問題は継続的に取り組むべき重要課題

- 地域公共交通問題を常に議論できる環境を整える地域公共交通システムを適正に評価する
- 変化する地域公共交通問題に対応するためにPDCAサイクルを原則とする
- 定期的に事業評価を行い、「スクラップ&ビルド」を繰り返す
- 利用者が極端に少ない場合、路線の廃止や編成も視野に入れる（⇒評価基準の設定）

③既存資源の有効活用—実現可能なことから着手する

まずは、やまなみバスを再編し、町内の回遊性を高める「循環バス」の導入を検討する

- 買物や通院・通学などにおける「交通弱者」をサポートする
- 路線バスとの乗り継ぎを考慮し、路線バスとの共存を図る

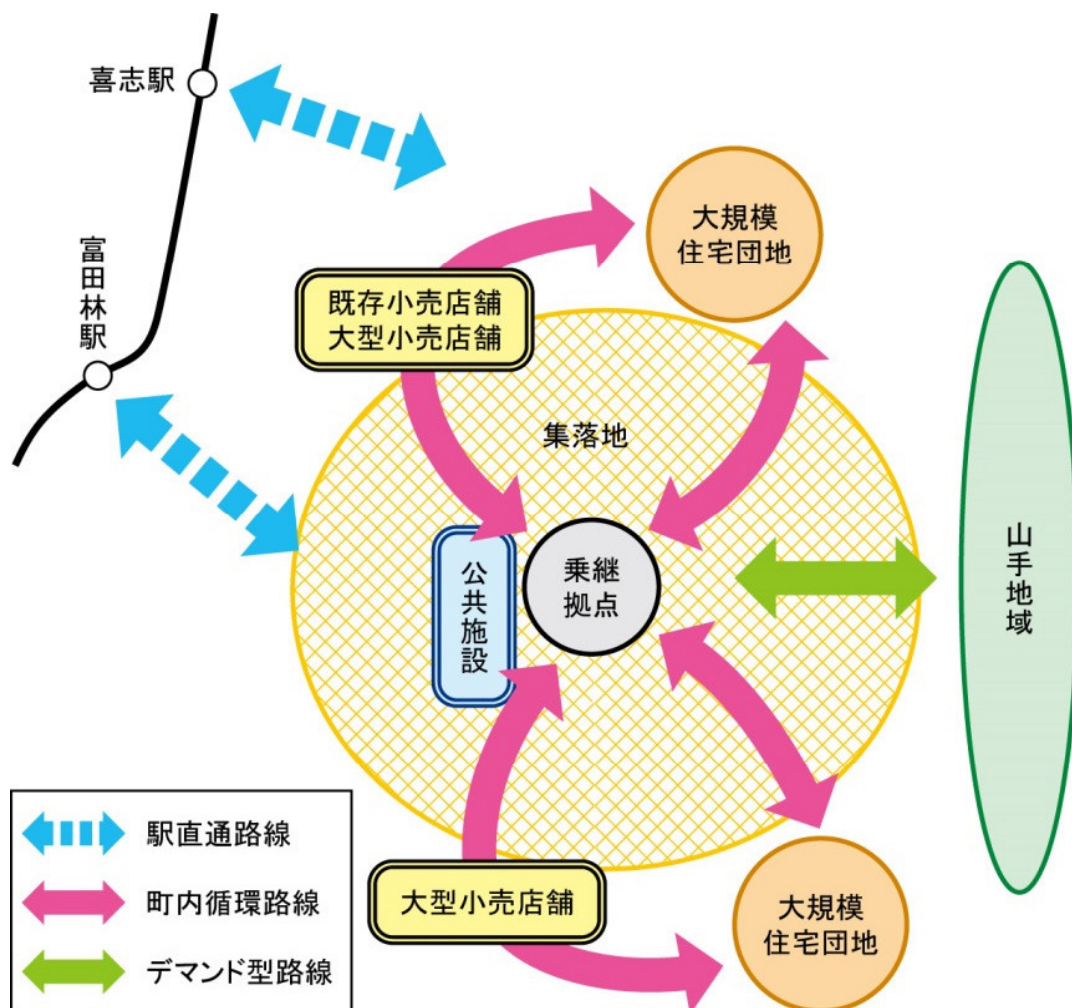
3. 地域公共交通体系

河南町の望ましい地域公共交通体系は、地域構造（大規模住宅団地と集落地、山手地域で構成）やにぎわい、交流機会の創出などを考慮すると、大規模住宅団地などのまとまった需要のある区域では「町内循環バス」が適しており、町内全域を対象とする「デマンド型交通」は、住宅の立地状況などから適さない。

- 河南町の地域公共交通体系は、住宅の立地状況や需要、目的などに応じた適切なサービスを提供する。
 - ・各区域と鉄道駅を結ぶ「駅直通路線（路線バス）」
 - ・大規模住宅団地や集落地などと町内の商業施設や病院、公共施設などを移動する「町内循環路線（町内循環バス）」
- 「町内循環路線（町内循環バス）」では対応していくことが困難な区域（山手地域など）へは、福祉・高齢者施策としてのデマンド型交通などの総合的な施策展開により対応していくことが必要となる。

■「にぎわいのあるまちづくり」に貢献する地域公共交通

■高齢者や若者が「住み続けられる、暮らしやすいまちづくり」に貢献する地域公共交通



図Ⅲ-2 河南町地域公共交通体系

4. 主な施策

1. 路線バスを改善・強化するための取り組み

住民

- 意識改革を行う——路線バスを利用する
 - 路線バスを利用できる場合は積極的に利用する
 - 多少の不便は我慢してでも、路線バスを利用する
- 地域公共交通やまちづくりに関する勉強会へ積極的に参加する

行政

- 公共交通情報を提供する
 - 路線マップや時刻表を作成し、住民に配布する
- 公共交通の意義を学ぶ学校教育（モビリティマネジメント）を充実する
- 地域公共交通やまちづくりに関する勉強会を開催する
- 乗継拠点の検討
 - 路線バスと循環バスの乗り継ぎをシームレス*にする

*シームレス：乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」の解消

バス事業者

- 利用者のニーズに合わせたダイヤの設定（増便や終発の繰り下げなど）

2. やまなみバスを再編するための取り組み

現行のやまなみバスを再編し、買い物、通院、公共施設利用や北部と南部の交流活動を支える循環バスを導入する。

- 生活拠点を循環することで、町内の回遊性を高め、住民のQOL*を向上させる。
- 運行期間を定めて実証運行を行い、評価と改善・見直しの検討を経てから、本格運行に移行する。

*QOL（クオリティ・オブ・ライフ）：一人ひとりの人生の内容の質や社会的にみた生活の質

3. デマンド型路線を実現するための取り組み

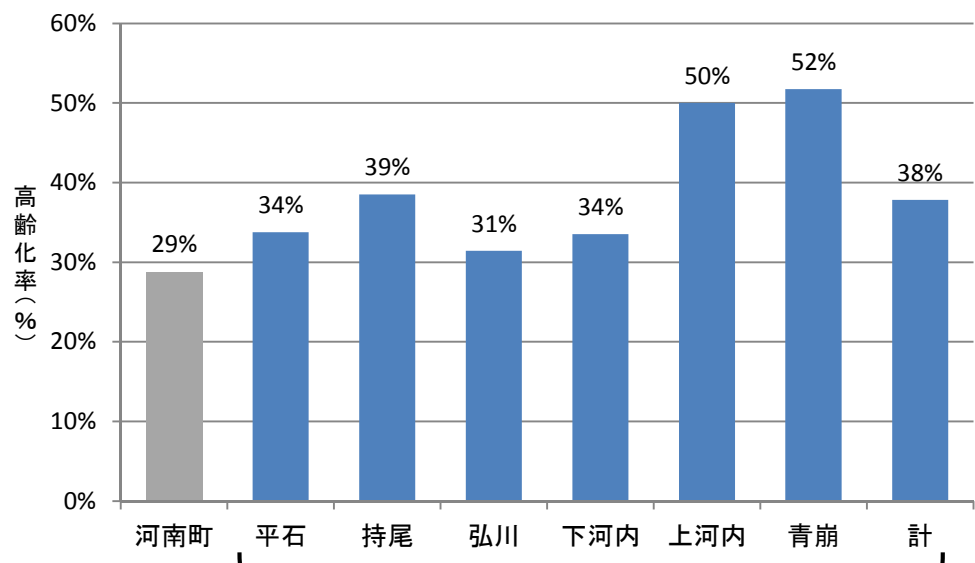
町内循環バスでカバーされない区域（平石、持尾、弘川、下河内、上河内、青崩など）については、区域の現状・特性を把握して、住民が主体となって担う最適な交通システム・組み合わせを検討する。

【例示】

- 福祉バス・タクシー
- デマンド運行
- 自家用車有償運送 など

【区域の特性】

平石、持尾、弘川、下河内、上河内、青崩は、標高が高く、高齢化率も高い区域である。



図Ⅲ-1 高齢化率の状況

平成 26 年 12 月末

4. 効率的なバス交通システムを構築するための取り組み

(交通結節点・乗継拠点の整備)

公共交通は、移動手段の確保としてのみではなく、経済活動を支え、交流や連携の基盤となるなど、まちづくりの重要な要素となる。

特にまちづくりの観点から、土地利用や施設配置との連携を図りながら、中心部の快適性・回遊性やアクセス利便性の向上を図り、まちの求心力を高めていく必要がある。

■中心部における交通結節機能の強化

→ バス交通広場のあり方検討

5. その他（公共交通利用促進策）

マイカーから公共交通への転換促進に向けた方策の展開を検討する。

【施策の例】

①公共交通体験利用や公共交通イベントの実施

- ・ イベント実施時における循環バス利用無料券の配布など

②商業施設との連携施策

- ・ 公共交通利用に対する特典・インセンティブの付与など

③ノーマイカーデーの実施

- ・ 事務所や官公庁を対象として、毎月1回など日を定めた「ノーマイカーデー」の実施や、協力企業への支援・顕彰など

④子どものポスター作品掲示など親取り込み策

- ・ 小学生の絵画やポスター作品などをバス車内に掲載することで、保護者や子どもが乗車するきっかけをつくり、バスに親しみを感じてもらう
- ・ 高齢者等の川柳など作品の車内掲載をするなど

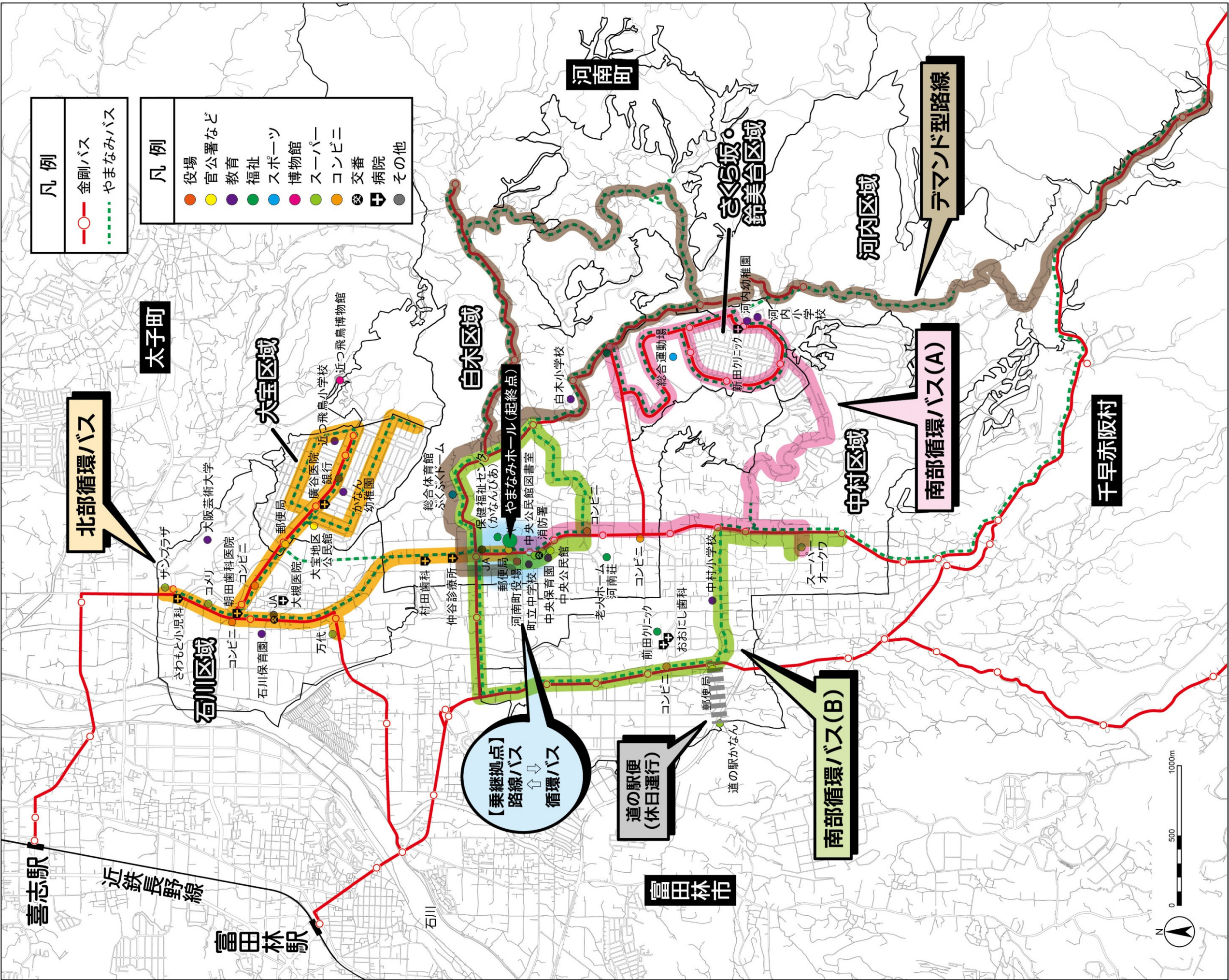
⑤会員制度

- ・ 会員には週末乗り放題などの特典つき

⑥免許返納者への特典

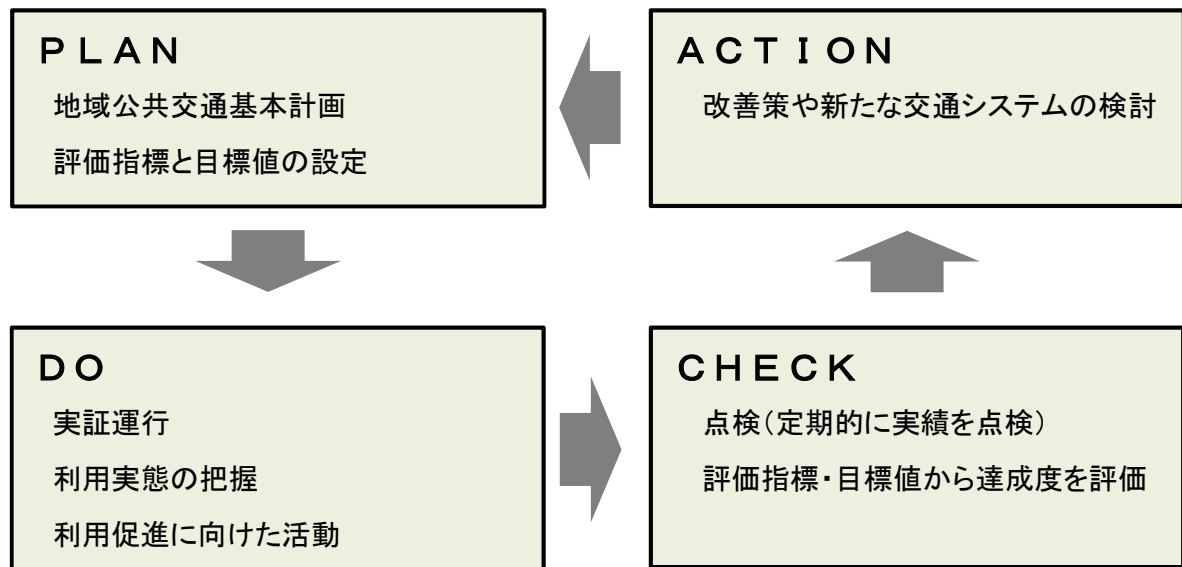
- ・ バス回数券や定期の交付など

5. 河南町地域公共交通基本計画 運行路線図



6. 持続可能な地域公共交通の確立に向けて

- 「計画を策定（Plan）した後、実証運行（Do）、評価（Check）、計画の柔軟な見直し（Action）」を行い、継続的で透明性の高い仕組みを構築する。
- なお、実証運行期間であっても、必要に応じて運行の見直しを図りながら進めることとし、実証運行終了時、効果や目標達成状況等を総合的に評価しながら、事業方針（継続、見直し、廃止）を検討する。
- これらの事業推進に当たっては、住民や関係機関などとも連携しながら進めていく。



まとめ

本計画策定にあたっては、少子高齢化が進む中、持続可能な地域に応じた交通システムを構築することが求められていることから、交通に関する住民ニーズの把握に努め、土地利用やまちづくり、住宅立地状況などの地域構造を踏まえ、みんなで育てる地域公共交通の具体的な施策などについて検討を重ねてきた。

審議の結果、基本理念、基本方針、バス路線の位置づけ、目標、主な施策を定め、住民のニーズなどを基に運行路線図を含め本計画を策定した。

今後は、行政や交通事業者だけでなく、住民が積極的に関与した実証運行を実施し、法定協議会などを通じて事業評価（PDCAサイクル）を行い、施策の継続意志の確認と改善方策について検討していく必要がある。

- 河南町の地域構造を反映した地域公共交通計画である
- 住民の生活やまちづくりに貢献する地域公共交通計画である
- PDCAサイクル（実証運行の検証）は住民と行政が行う
- 実証運行の検証により「継続」や「見直し」を講じ、結果によっては「廃止」もありうる

1. 河南町地域公共交通検討会議規則

平成 25 年4月2日規則第 32 号

(趣旨)

第1条 この規則は、河南町附属機関設置条例(平成 25 年河南町条例第1号。以下「附属機関設置条例」という。)第3条の規定に基づき、河南町地域公共交通検討会議(以下「検討会議」という。)の組織、運営その他必要な事項を定めるものとする。

(職務)

第2条 検討会議は、附属機関設置条例別表に掲げる当該担当事務の趣旨に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現のため、次の各号に掲げる事項を調査審議し、及び協議するものとする。

- (1) 地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供を図るための計画(以下「交通計画」という。)の策定及び変更に関すること。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整等に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、町長が必要と認めること。

(組織)

第3条 検討会議は、委員 15 人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、町長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 住民の代表者
- (3) 地域福祉の推進に携わる団体の代表者
- (4) 交通事業者等の代表者
- (5) 町及び関係行政機関に所属する者
- (6) 公募による者
- (7) 前各号に掲げる者のほか、町長が必要と認める者

3 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任することができる。

5 町長は、委員が心身の故障のため職務の遂行に堪えないと認める場合又は職務上の義務違反その他反社会的な行為により委員としてふさわしくない行為があると認める場合は、第3項の規定にかかわらず、解嘱することができる。

(専門委員)

第4条 第3条に掲げる者のほか、検討会議に、専門の事項を調査審議させるため必要があるときは、専門委員若干人を置くことができる。

2 専門委員は、町長が委嘱する。

3 専門委員は、当該専門の事項に関する調査審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

(役員)

第5条 検討会議に次に掲げる役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

2 役員は、委員の互選によってこれを定める。

3 会長、副会長及び監事は、相互にその職を兼ねることはできない。

(役員の職務)

第6条 会長は、会務を総理し、検討会議を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

3 監事は、検討会議の会計を監査し、その結果を検討会議に報告する。

(会議)

第7条 検討会議の会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 検討会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 検討会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(意見の聴取等)

第8条 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(報酬)

第9条 委員の報酬及び費用弁償の額は、河南町報酬及び費用弁償条例(昭和 32 年河南町条例第 49 号)の定めるところによる。

(事務所)

第10条 検討会議の事務所は、地域公共交通担当課内に置く。

(財務に関する事項)

第11条 検討会議の予算、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(検討会議の解散等)

第12条 検討会議が解散したときは、検討会議の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第13条 この規則に定めるもののほか、検討会議の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、公布の日から施行する。

(会議の招集に係る特例)

2 この規則の施行及び委員の任期満了後最初に行われる検討会議の招集は、第6条第1項の規定にかかわらず、町長がこれを行うものとする。

(委員の任期の特例)

3 この規則の規定により最初に委員となった者の任期は、第3条第3項の規定にかかわらず、平成 27 年3 月 31 日までとする。

2. 河南町地域公共交通検討会議委員名簿

種 別	団 体 名	役職	氏 名
学識経験者	特定非営利活動法人 地域デザイン研究会 理事長	会 長	平 峯 悠
	羽衣国際大学 現代社会学部 准教授		小 川 雅 司
住民の代表者	区長会 会長	監 事	槇 野 日出男
地域福祉の推進に携 わる団体の代表者	河南町社会福祉協議会 顧問		大 林 登
交通事業者等の 代表者	金剛自動車(株)		
	近鉄バス(株) 営業部乗合営業課 係長		今 村 光 伸
町及び関係行政機関 に所属する者	近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官		長 谷 潤
	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 公共交通計画G 課長補佐		浅 井 敏 彦
	河南町 副町長	副会長	生 澤 克 彦
公募による委員			柴 田 輝 和
		監 事	浅 岡 保 裕
			永 友 敬 二
その他町長が必要と 認める者	さくら坂・鈴美台地区の 地域公共交通を創る会 会長		大 城 一 郎

3. 河南町地域公共交通検討会議開催経緯

日時	会議名	内容
平成25年7月26日(金) 13時30分 町役場 4階 大会議室南	第1回検討会議	・役員の選出について ・検討会議事務局規程(案)及び検討会議財務規程(案)について ・平成25年度事業計画(案)について ・平成25年度予算(案)について ・現状と課題について
平成25年10月23日(水) 13時30分 町役場 3階 301・302会議室	第2回検討会議	・実験バス(さくらバス)運行結果について ・地域公共交通に係る現状と課題について ・課題に対応した地域公共交通のあり方・方向性について 等
平成26年1月16日(木) 13時30分 町役場 3階 301・302会議室	第3回検討会議	・先進事例について ・地域交通に関する取り組みについて ・地域公共交通体系の基本方針と基本骨格の考え方について
平成26年3月19日(水) 13時30分 町役場 4階 大会議室南	第4回検討会議	・基本計画素案について ・計画事業の今後の方針について
平成26年5月18日(日) 13時30分 かなんぴあ 2階 大会議室	～みんなで育てる地域公共交通をめざして～ 住民報告会	・基本計画素案の報告について
平成26年7月2日(水) 13時30分 町役場 4階 大会議室南	第5回検討会議	・基本計画素案住民報告会について ・平成25年度事業報告・決算報告について ・平成26年度事業計画(案)について ・平成26年度予算(案)について ・住民アンケート調査結果の概要について ・基本計画の今後の方針について 等
平成27年1月21日(水) 13時30分 町役場 4階 大会議室北	第6回検討会議	・基本計画(案)の策定について



