

畷 田 第 1 4 3 号  
平成30年7月12日

四條畷市地域公共交通会議事務局 様

四條畷市田原活性化対策本部 事務局

### 持続可能な公共交通に向けての提言書

四條畷市田原活性化対策本部（以下「対策本部」という。）では、田原地域の快適、安心、穏やかに過ごすことができる環境づくり及び他団体の先進事例を参考に、独自性に富んだまちづくりの推進を目的に、市民が主体となり活動しています。

対策本部では、地域公共交通について平成30年5月14日に南山城村、木津川市に視察を行い、別添のとおり対策本部委員でとりまとめた提言書を提出します。

なお、四條畷市地域公共交通会議事務局様におかれましては、この提言書を吉川会長様にご高覧賜りますよう依頼いたします。

問い合わせ先

四條畷市役所田原支所

0743-78-0175

# 持続可能な公共交通に向けての提言書

平成30年7月12日  
四條畷市田原活性化対策本部事務局

## 1 はじめに

四條畷田原活性化対策本部委員（以下「本部会議」という。）は、自らの意思で応募した18人の田原地域在住・在勤の地域活動に従事している者又は事業所から推薦のあった者と市長を含む行政職員で構成しています。本部会議は、平成29年11月から田原地域の快適、安心、健やかに過ごすことができる環境づくり及び他団体の先進事例を参考に独自性に富んだまちづくりを推進することを目的に活動しています。

これまで、本部会議では、田原地域在住の方を対象とした「日々の暮らしに関するアンケート調査」から得た、交通、買い物、医療などの課題の解決に向け、議論を行ってきました。第3回に開催した会議では、公共交通にテーマを絞り議論を深めるため、事前に他団体（南山城村、木津川市）の視察を行い、学んだ内容及びコミュニティバスの運行経緯・地域公共交通計画（素案）等をもとに、四條畷市で生かせる点、参考になる点を議論いたしました。

本部会議では、これまでの経過を踏まえ内容をとりまとめたうえで、四條畷地域公共交通会議に提言することといたしました。

## 2 本部会議内で理解したこと

・平成12年から平成15年度まで運行された無料の公共施設巡回バスは、路線バス（近鉄バス・京阪バス）と路線が競合しており、公共施設の巡回バスの利用者が増加する一方、路線バスの乗客が減った経過の説明を受けました。

・平成16年に平日31便（田原便19本）で運行が開始されたコミュニティバスは、地域住民の利便性を考慮し、現行、平日に往復43便運行されており、そのうち田原へ往復36便（快速便が往復16.5便含む）で運行されており、その運行経費の約50%程度を運賃収入でまかなえていることが理解できました。また、田原地域のコミュニティバスの認知度及び利用状況は高い一方で、利用頻度が極端に低い路線があることが公共交通計画（素案）の数値をもって認識することができました。

## 3 コミュニティバスの現状と課題

- （1）効率的・効果的な運行に際しての、基準等が不明確。
  - （2）運行経費、運賃収入等の収支状況が市民に伝わっていない。
  - （3）利用者の利便性向上策、利用の拡大策が不明確。
  - （4）利用者視点から見た場合、運行本数、運行経路が不十分。
- の4点にあると考え、次の提言を行います。

#### 4 持続可能なコミュニティバスに向けての提言

田原活性化対策本部では、今回の視察及び議論を経て以下の内容について提言いたします。

##### (1) 利用者視点のコミュニティバス

コミュニティバスは、市民の税金と運賃収入等で運営されています。持続可能な運行を行うためには、利用している私たち（市民）・利用されていない（できない）市民も含めて運行、利用、収支状況を分かりやすく周知し、コミュニティバスについて理解してもらうことが必要です。

また、市民から、愛され親しまれるコミュニティバスとするため、多くの市民に利用していただく必要があると考えます。そのためには、普段利用しない方に、コミュニティバスを利用していただくきっかけとなる企画が必要です。

その他には、利用者人数が少ない運行路線、現在、コミュニティバス運行がなされていない（できない）地域にあっても、公共交通を必要とされる方がいます。この方たちの利便性を配慮しつつ高齢化が進む中、持続可能な新たな運行体系の構築が必要です。

##### ① 発信

例えば、コミュニティバスを運行するに際し、ワークショップなどを取り入れ利用者の意見が反映された明確な運行基準の作成・公表。現状の利用者人数、運賃収入を含めた収支状況、公費負担割合を示すなどの発信が必要と考えます。

##### ② 企画

例えば、児童・生徒や高齢者に対しコミュニティバスの乗車体験学習会の開催、公共交通を利用した市内観光ガイドや四季のイベントの案内、1日フリー乗車券の創設、他の公共交通機関との乗り継ぎ案内、ラッピング車輛の導入などの企画が必要と考えます。

##### ③ 新運行体系

例えば、定時定路線が運行されている路線にあっても乗車人数が少ない路線、既存のコミュニティバスが走行できない地域、自宅から公共施設までの間の高低差が大きい地域に対し、予約型デマンドタクシーの導入が必要と考えます。

##### (2) 田原地域の利便性の向上

田原地域に実施した「日々の暮らしのアンケート調査」や市内2,000世帯を無作為抽出により行った「市民アンケート調査」の調査結果からも読み取れるように、田原地域は、他の地域と比較した場合、コミュニティバスの認知度、利用状況が非常に高く、生活に欠かせない交通手段の一つであり、運行本数、運行ルートの改善に対する期待が大きいです。

また、他団体では、地域の生活圏に合わせ、近隣の市町村までコミュニティバス

を運行しているところもあることから、調査研究が必要を考えます。

① 運行改善・ダイヤ調整

例えば、通勤・通学の時間帯を考慮した早朝、夜間の直行便の増便や通常時の田原台からほぼ同時刻に出発する JR 四条畷行・忍ヶ丘行の見直し、同様にほぼ同時刻に出発する JR 四条畷発・忍ヶ丘発の運行ルートの見直しが必要と考えます。

② 路線延長

例えば、既存の運行路線バスの競合を避けながら、近鉄生駒駅から JR 駅へのバス接続の検討や田原地域から近鉄白庭台駅方面への乗り入れの検討が必要と考えます。

(3) 地域公共交通を利用する者として努力する提言

持続可能な公共交通を維持するためには、事業者・行政だけの努力では継続できないものと考えます。利用者一人ひとりが公共交通事業者の活動に理解を示し、利用するよう努めていきます。