



大東市公共交通基本計画



令和3年(2021)3月

大東市街づくり部都市政策室交通政策課

< 目 次 >

はじめに.....	1
(1) 計画の趣旨と目的	
(2) 計画の区域	
(3) 計画期間	
1. 地域と公共交通の現状と問題点	2
1.1 大東市の地域の現状	
1.2 大東市の公共交通の現状	
1.3 市民アンケート調査に基づく外出の現状	
1.4 市民アンケート調査に基づく地域公共交通に関する意識と態度	
1.5 地域と公共交通の問題点	
2 大東市の将来像と公共交通の課題	23
2.1 大東市の将来像における公共交通のあり方	
2.2 上位・関連計画との連携に基づくめざすべき公共交通の将来像	
2.3 大東市における公共交通の課題	
3 大東市公共交通基本計画の基本方針	28
4 大東市公共交通の将来像	32
5 公共交通政策の体系	34
5.1 公共交通政策の取り組みの方向性	
5.2 公共交通政策の施策体系	
6 事業の概要	37
6.1 事業の概要	
6.2 重点的に取り組む具体の事業	
7 計画の推進のために	51
7.1 計画推進体制と進め方	
7.2 PDCA サイクルによる計画の進捗管理	
7.3 財源の確保と効果的活用	

はじめに

(1) 計画の趣旨と目的

私たちは、日々のくらしのなかで“移動”することが欠かせません。職場や学校に通い、買い物や病院に行くためには、安全で安心な移動手段が必要不可欠です。このためには、自家用の交通手段と公共的な交通手段の双方について、持続可能で豊かなくらしを支えるための交通体系として、そのサービスを構築することが求められます。

しかし、路線バスの廃止や減便などの公共交通サービス水準の衰退傾向が継続しているため、自家用車を自ら運転することがない市民、とくに高齢者、障害者、子ども達等にとっては、日々の買い物や通院、通学など、くらしが非常に不便な状況が生じています。一方で人口が減少していく中、路線バス等利用者減少傾向に歯止めがかからない状況下では、公共交通事業者（以下「事業者」という。）の経営努力のみで公共交通のサービス水準を維持・確保していくには限界があります。

このような状況の中で、持続可能な地域の公共交通をつくり、育て、維持していくためには、交通にかかわる各主体、すなわち、地域住民、交通事業者、そして市をはじめとした行政等の関係者が、望ましい姿を共有していくことが重要です。本計画は、地域と公共交通をとりまく環境が大きく変化する中で、公共交通のあるべき姿、参画する主体者とその役割等を明確にし、その目標に向かうための行動を示す全体計画を「大東市公共交通基本計画」として策定したものです。

策定に際しては、大東市と地域公共交通の現状を分析し、市民の皆様のご意見を聞き、問題点と課題を整理した後、関連計画や交通技術の進展なども考慮しつつ課題への対応を施策体系化するとともに、できるだけ具体的に地域公共交通に係る計画を提案しています。

(2) 計画の区域

大東市全域を対象とします。

ただし、隣接市との連携や隣接市に位置する鉄道駅へのアクセスも併せて計画の対象とします。

(3) 計画期間

計画は、10年後を目標とします。

また、計画を着実に実現していくために、短期、中期の事業を見通し、社会経済情勢の変化や交通技術の進展を見極めながら、必要に応じて柔軟に見直しを行うこととします。

- ・短期：3年
- ・中期：5年
- ・計画期間：10年

1. 地域と公共交通の現状及び問題点

1.1 大東市の地域の現状

(1) 地域の概況

大東市は、大阪府の東部、河内地方のほぼ中央に位置し、大阪都心部から約 10km の距離にあり、東は豊かな自然が息づく「金剛生駒紀泉国定公園」を境に奈良県に、西は大阪市に、北は門真市、寝屋川市、四條畷市に、南は東大阪市とそれぞれ接しています(図 1.1)。

また、市域は東西に長くなっており、地形は大きく山地・平地で構成され、東部は急峻な生駒山系の山間地、中部から西部にかけては沖積による低湿地平野となっています。



(資料:「大東市立地適正化計画」(平成 30 年 1 月、大東市))

図 1.1 大東市の位置

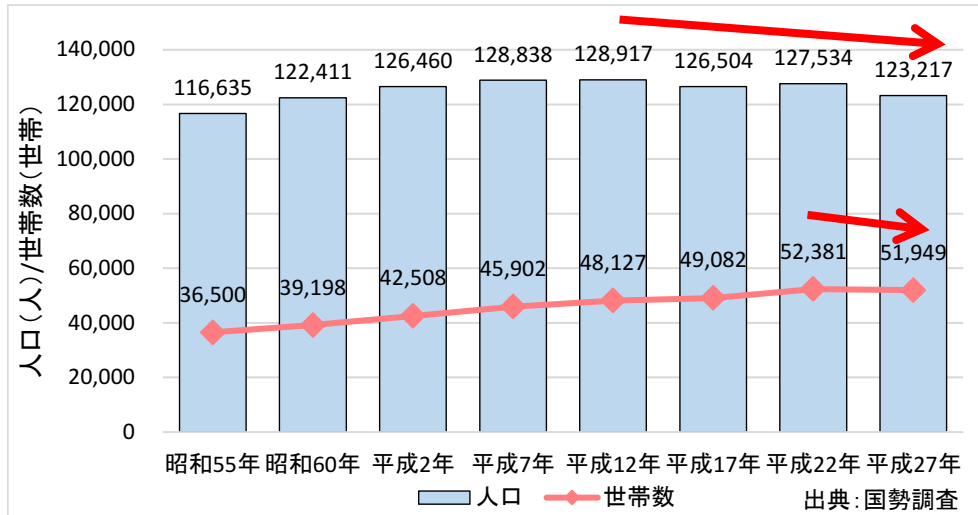
(2) 人口の推移

人口は、平成 12(2000)年の約 128,900 人をピークに減少に転じ、微減傾向が続いていましたが、この 5 年は減少傾向にあり、平成 27(2015)年で約 123,200 人となっています。世帯数も、平成 22 年まで増加傾向にありましたが、平成 27 年には減少に転じています(図 1.2)。

0～14 歳の年少人口は減少傾向にあり、割合も減少しています。15～64 歳の生産年齢人口は、平成 7 年をピークに人口、割合ともに減少している一方、65 歳以上の高齢者人口は、一貫した増加傾向にあり、平成 27 年の高齢化率は 25.6%と少子高齢化が進んでおり、とくに近年は急速な高齢化がみられます(図 1.3)。

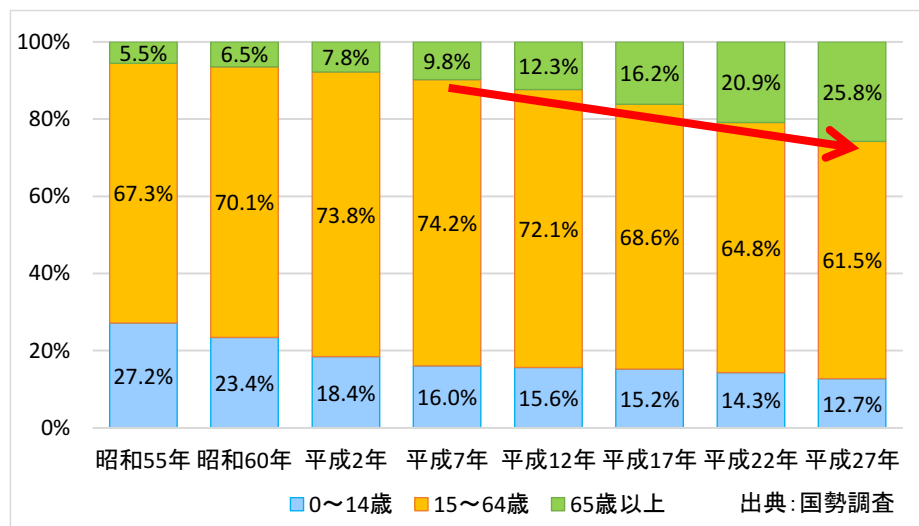
将来は、人口が約 7 割に減少し、高齢化率は約 4 割に達すると予測されており、人口減少・高齢社会は不可避の見通しです(図 1.4)。

なかでも、高齢者単身世帯及び高齢夫婦世帯は、この 15 年で 2 倍以上に増加しており、高齢者単身世帯の増加が顕著です(図 1.5)。



注). 最新の世帯数: 57,242世帯、119,681人
(大東市住民登録台帳、令和2年9月末日)

図 1.2 大東市総人口の推移



(参考)最新の年齢3区分人口

	人口(人)	構成比
65歳以上	32,568	27.2%
15~64歳	72,962	61.0%
0~14歳	14,151	11.8%
合計	119,681	100.0%

資料: 大東市住民登録台帳 (令和2年9月末日)

図 1.3 大東市の年齢3区分人口の推移

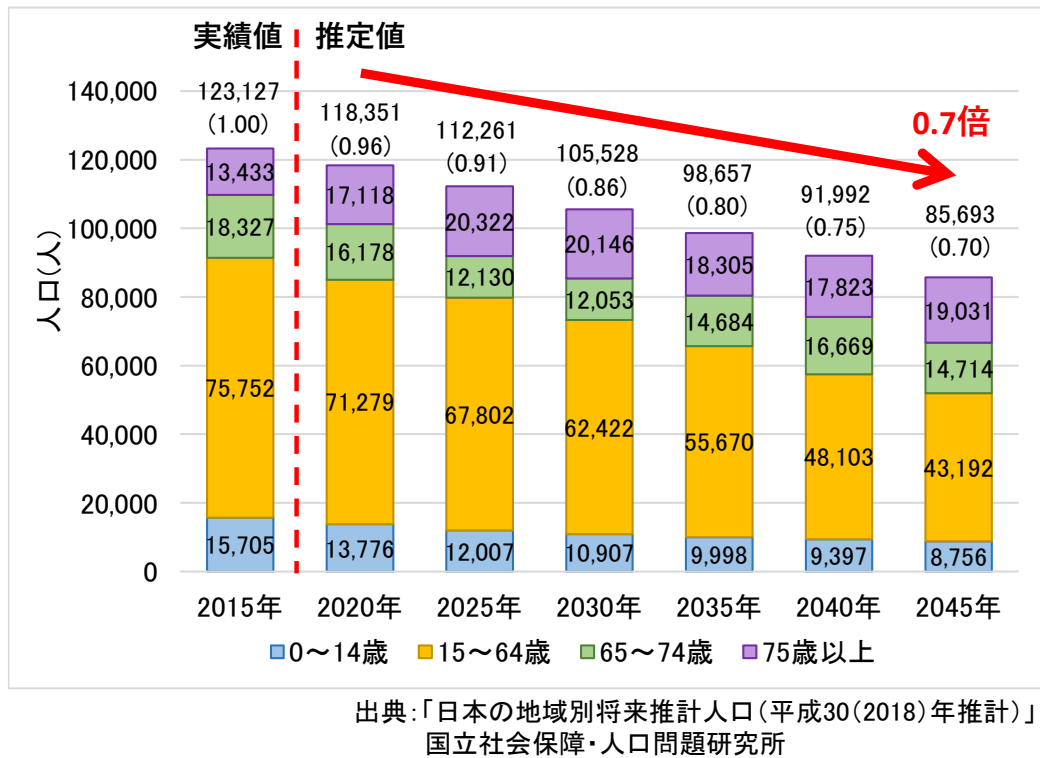
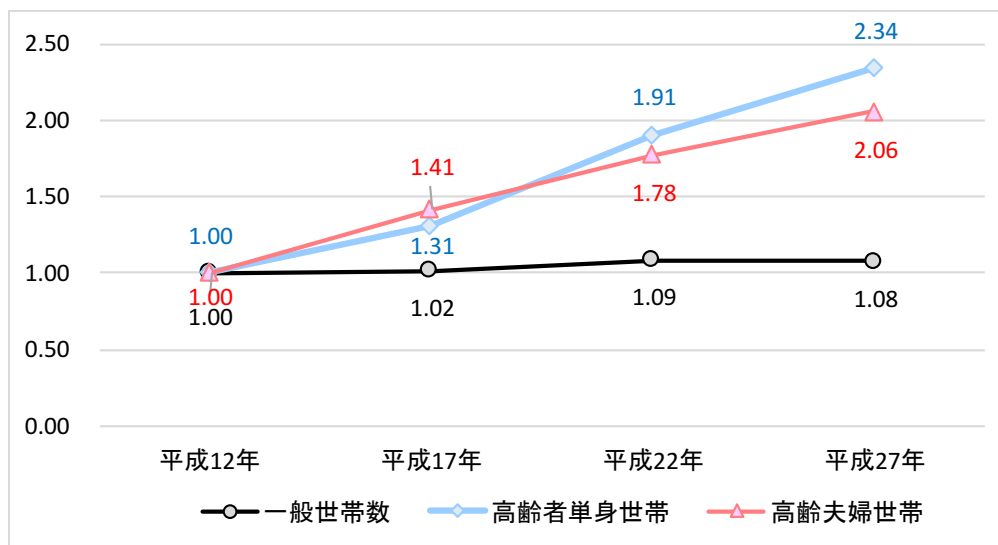


図 1.4 大東市の年齢階層別将来推定人口



出典: 国勢調査
※高齢夫婦世帯: 夫婦ともに、またはどちらかが65歳以上

図 1.5 高齢世帯の推移〔平成12年=1.00〕

(1) 公共交通ネットワークの現状

路線バスについては、民間事業者（近鉄バス、京阪バス）が運行する路線バス、及び民営バスを補完するコミュニティバスがあります。コミュニティバス4コース（南新田・朋来コース、三箇方面コース、西部方面コース、南部地域コミュニティバス）をはじめ、多くの路線バスが住道駅を起終点としてネットワークを形成しています(図 1.7)。また、急坂が多い東部地域においては、デマンド型乗合タクシーを運行しています。

【鉄道】

- JR在来線
- JR新幹線
- 私鉄

【道路】

- 高速道路
- IC

図 1.6 大東市周辺の広域交通網

- 5 -

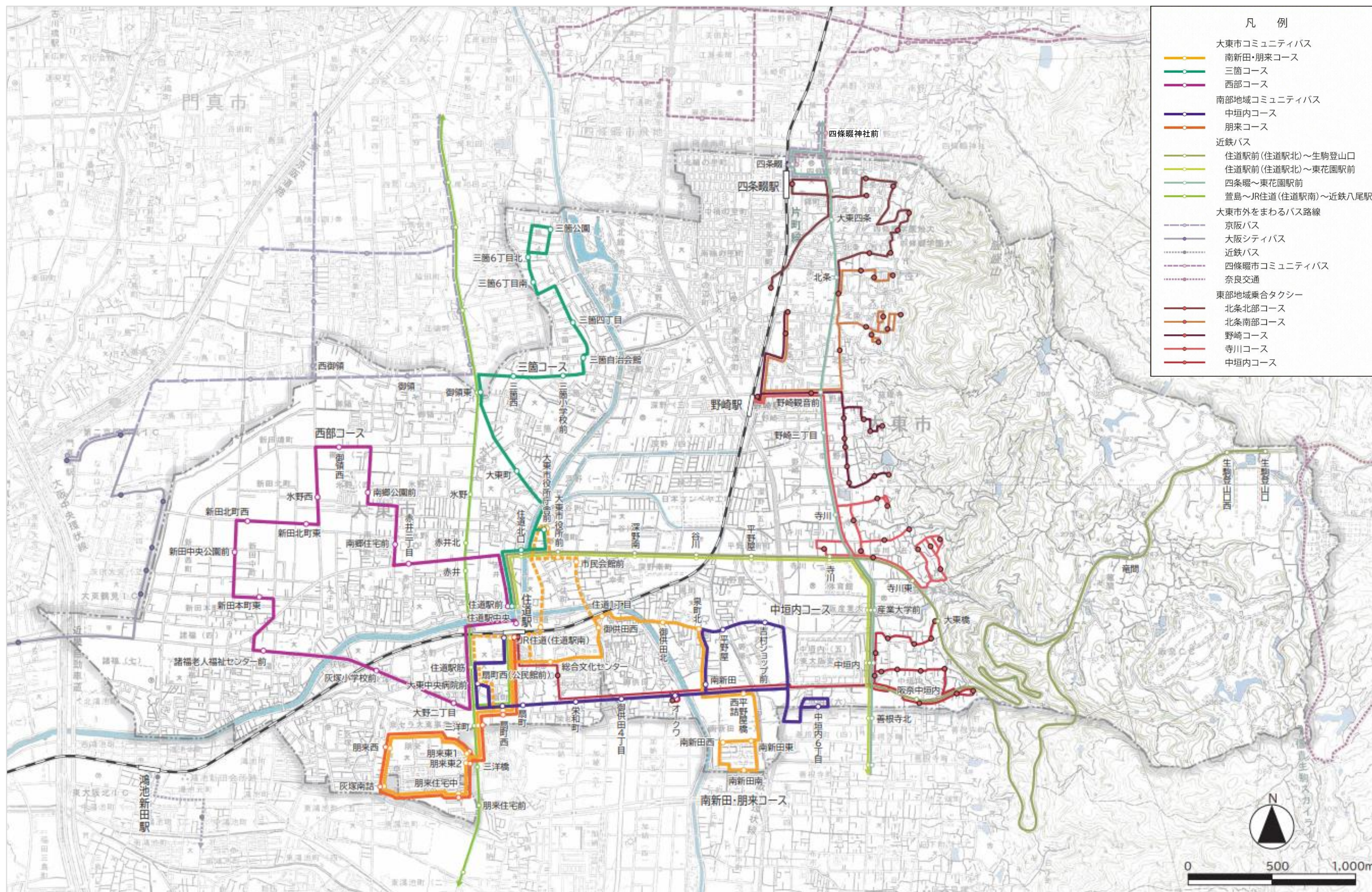


図 1.7 大東市の公共交通網図（2020 年 4 月現在）

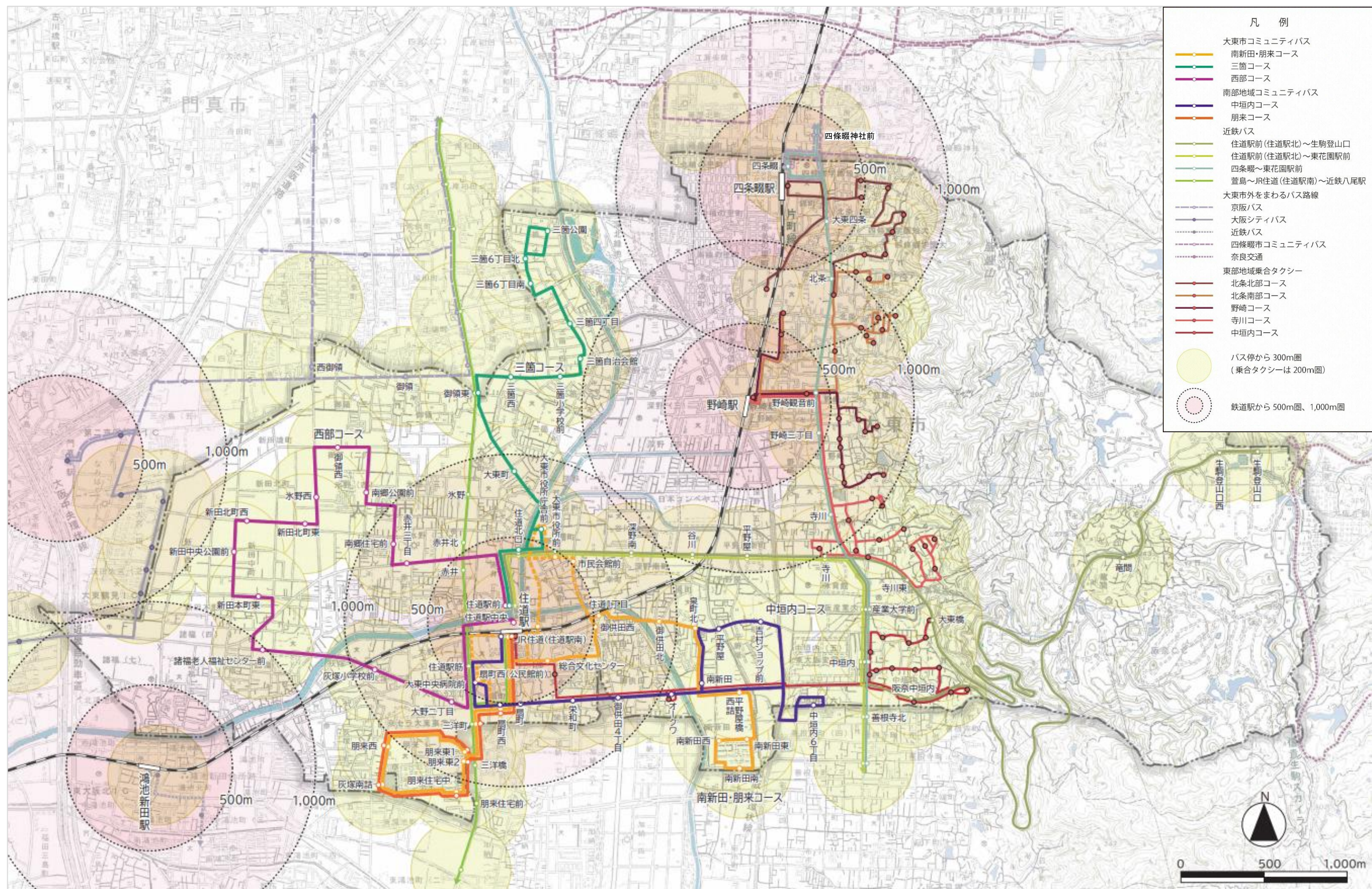


図 1.8 大東市の鉄道駅・バス停勢圏（2020 年 4 月現在）

(2) 鉄道利用の現状

大東市内に位置する鉄道駅乗車人数は、住道駅が最も多く 3 万人超/日、次いで四条畷駅：1.9 万人/日、そして野崎駅：1.1 万人/日と、いずれの駅も多く利用がされています（参考：鴻池新田駅：1.3 万人/日）。

しかし、いずれの駅も乗車人員は横ばい傾向であり、どちらかというと漸減傾向にあります（図 1.9）。

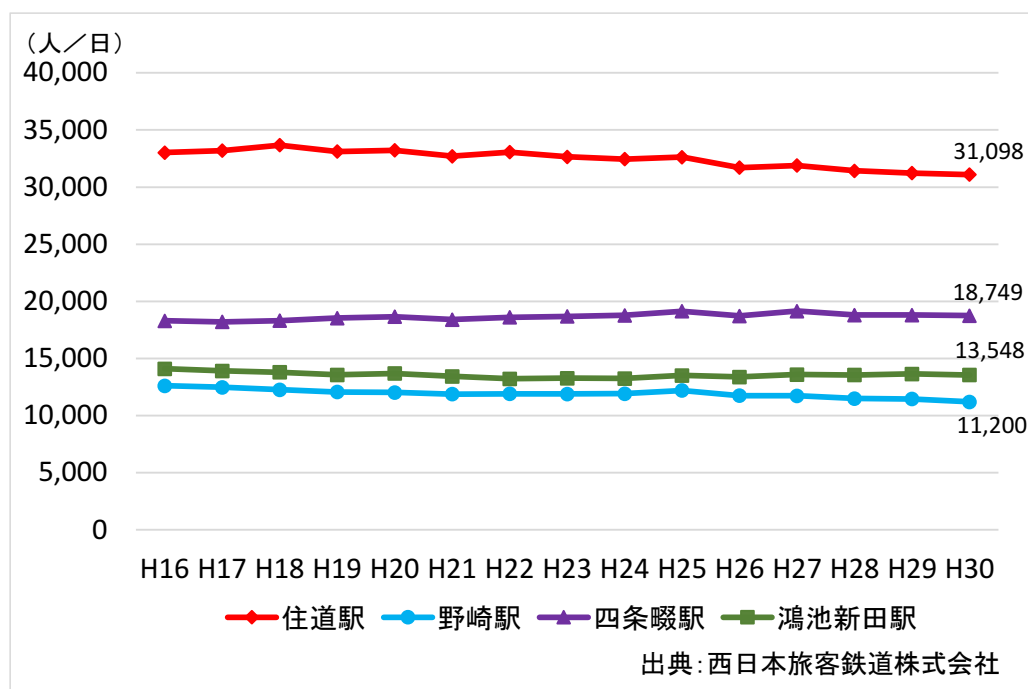


図 1.9 JR 各駅乗車人員の推移

(3) 路線バス利用の現状

大東市域では、近鉄バスが 5 路線系統、京阪バスが 3 路線系統の路線バスが運行されています。また、西部地域では、隣接する大阪市域で運行される大阪シティバスの利用もされています。

近鉄バスは、住道駅にアクセスする路線として、生駒登山口方面、東花園駅前方面、市西部を南北に萱島駅と荒本・近鉄八尾駅前方面を結ぶ路線、そして、四条畷駅と東花園駅間の市東部を南北にサービスする路線を運行しています。京阪バスは、市北西部で京阪大和田駅、古川橋駅、地下鉄門真南駅にアクセスする路線を運行しています(表 1.1)。

しかし、近年は利用者数の減少に歯止めがかからず、路線廃止や減便となっています。なかでも、近鉄バス阪奈生駒線は、年々増加する赤字の補てんがない中での路線維持が困難である旨の申し出があり、令和元年度は減便のうえ、市が負担する運行補助金も増額となっています(表 1.2)。

表 1.1 大東市域の路線バス運行状況

交通事業者	路線系統	平日	土曜	日祝日
近鉄バス	住道駅前～生駒登山口	22	19	19
	住道駅前～東花園駅前	113	109	109
	四条畷駅前～東花園駅前	119	94	94
	萱島～住道・荒本・近鉄八尾駅	49	46	42
	住道・萱島～荒本・近鉄八尾駅	104	92	82
京阪バス	御領・西御領～京阪大和田駅・門真車庫	42	33	33
	西御領～古川橋駅・地下鉄門真南駅 ^{*1)}	57	49	49
	西御領～門真団地 ^{*2)}	20	16	16

出典：近鉄バスHP、京阪バスHP(令和2年10月)

*1). 門真団地経由含む、*2). 門真団地行のみ

表 1.2 近鉄バス阪奈生駒線の運行状況

項目	単位	平/休	2018年度	2019年度	2019/2018
運行便数	一日当り(便/日)	平日	36	22	0.611
		休日	22	19	0.864
	年間(便/年)	合計	11,488	7,674	0.668
一日当り利用者数 ^{*1)}	(人/日)	平日	227	141	0.621
		休日	133	84	0.632
		合計	197	122	0.619
年間利用者数 ^{*1)}	(人/年)	平日	56,036	33,915	0.605
		休日	15,748	10,608	0.674
		合計	71,784	44,522	0.62
年間料金収入 ^{*2)}	(千円/年)		16,034	15,993	0.997
運行費用 ^{*2)}	(千円/日)		48,366	32,700	0.676
収支率	(料金収入/運行費用)		33.2%	48.9%	1.475
市運行負担金 (2019年度は暫定値)	(千円/年)		14,000 ^{*3)} (18,332)	16,707	1.193

*1). 近鉄バス(株)提供赤外線センサに基づく乗降客数をもとに、データクリーニングと2017年度乗降客数調査に基づく補正を行って推定。

*2). 近鉄バス提供資料

*3). 運行費用に対して、料金収入と市運行補助金で不足する費用は近鉄バス(株)が負担

(4) コミュニティバス利用の現状

大東市コミュニティバスは、運行開始以来利用人数は増加し、令和元年度には約 17 万人/年となっています。運行経費も平成 22 年度から平成 30 年度までは横ばいでしたが、令和元年度には、人件費や維持費の増加、車両更新などに伴い見直しを実施いたしました。市負担金は、近年の運賃収入が増加傾向にあったため、漸減傾向にありましたが、令和元年度の運行経費の見直しに伴い、増加しています(図 1.10)。

大東市コミュニティバスの収支は赤字ではありますが、収支率は 34%に達しています。路線別にみると、南新田・朋来コースの収支率は 37%、三箇コースの収支率は 41%に達していますが、西部コースは 24%と低い状況が続いています(表 1.3)。

南部地域コミュニティバスは、平成 31 年 3 月 25 日の運行開始以来、利用者数は増加傾向にあり、令和元年度の年間利用者数は 5,700 人で、収支率は 8.8%となっています(図 1.11、表 1.4)。

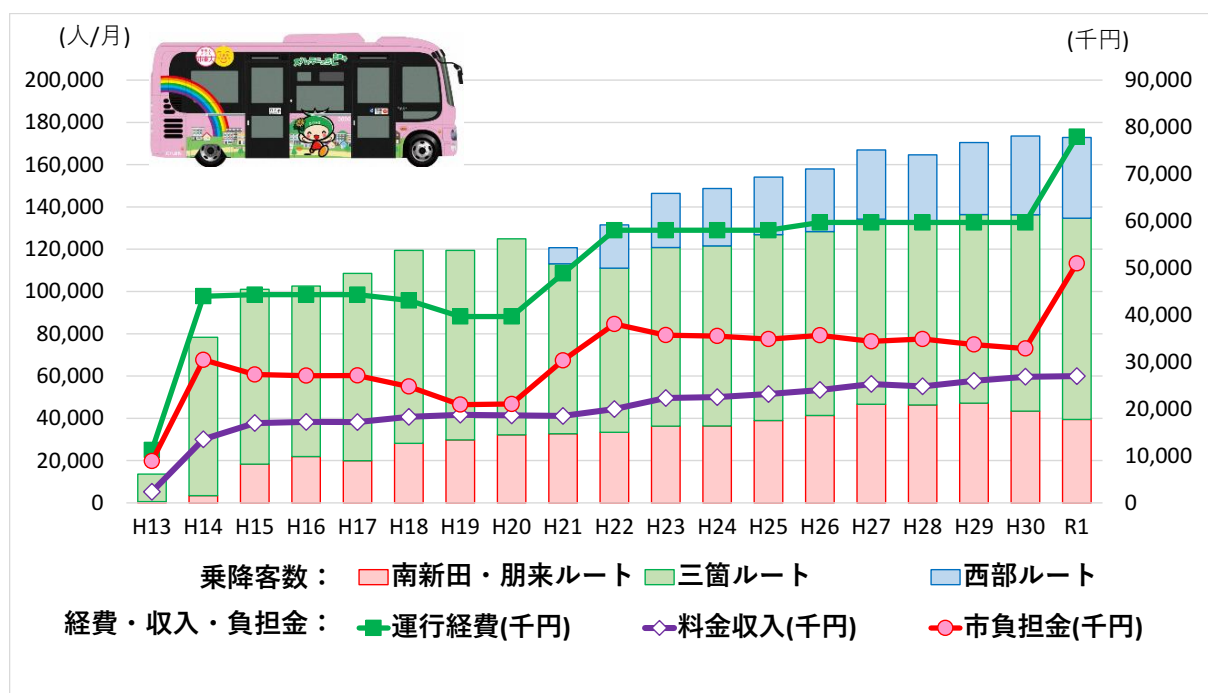


図 1.10 コミュニティバスの乗降客数・経費・収入・負担金の推移

表 1.3 大東市コミュニティバス運行・利用・収支の状況

項目	南新田・朋来コース	三箇コース	西部コース	合計
利用者数(人)	39,464	95,220	38,174	172,858
運行経費(千円)	16,257	35,171	26,522	77,950
料金収入(千円)	6,026	14,539	6,423	26,988
市負担金(千円)	10,231	20,632	20,099	50,962
収支率(%)	37.1%	41.3%	24.2%	34.6%
一人当り経費(円)	412	369	695	451

出典: 大東市資料(令和元年度)

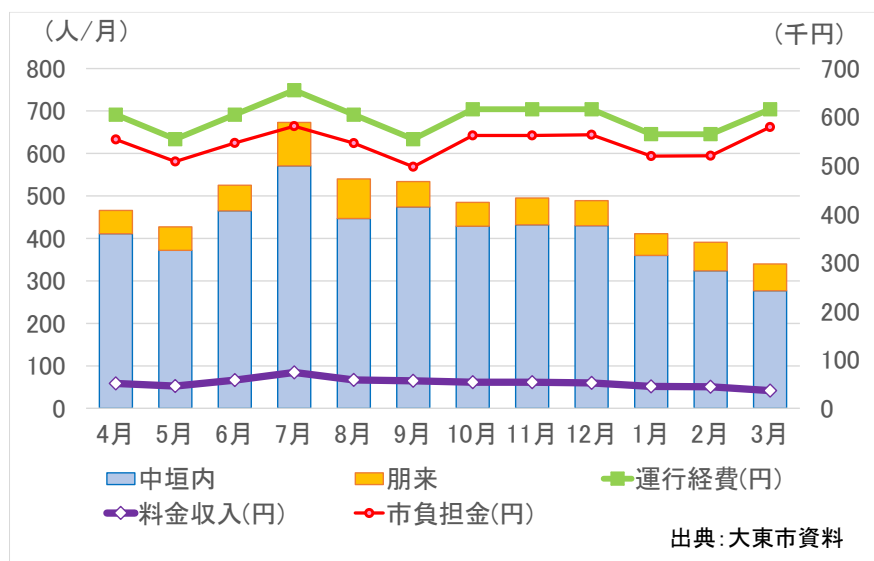


図 1.11 南部地域コミュニティバス利用者数の推移

表 1.4 南部地域コミュニティバス運行・利用・収支の状況

利用者数	5,776人
運行経費	7,172千円
料金収入	632千円
市負担金	6,540千円
収支率	8.80%
一人当り経費	1,242円

出典：大東市資料(令和元年度)

(5) 東部地域乗合タクシー利用の現状

東部地域乗合タクシーは、予定した運行枠に対して令和元年度実績で 42%、1,988 便の予約運行があり、年間 3,200 人が利用しています。1 便当たり利用者数は 1.6 人と一定の乗合がみられましたが、収支率は 7.2%にとどまっています。また、設定した 5 コースのうち、運行便数や利用者数が比較的少ないコースがみられること、ほとんど利用がない停留所が存在すること、運行便数が比較的少ない便が存在することなどの問題点も生じています(表 1.4)。

表 1.4 東部地域乗合タクシーの運行と利用状況

コース	運行便枠 (便)	運行便数 (便)	利用人数 (人)	実利用者 (人)	利用率(%)	1便当たり 乗車人数 (人/便)	運行経費 (円)	利用金額 (円)	収支率 (%)	運行負担金 (円)
北条北部	942	296	320	6	31.42%	1.1	772,912	36,320	4.7%	736,592
北条南部	942	702	1,500	44	74.52%	2.1	1,841,808	157,990	8.6%	1,683,818
野崎	942	99	124	9	10.51%	1.3	260,616	12,940	5.0%	247,676
寺川	936	481	629	28	51.39%	1.3	1,262,264	77,920	6.2%	1,184,344
中垣内	936	410	608	52	43.80%	1.5	1,076,176	91,090	8.5%	985,086
合計	4,698	1,988	3,181	139	42.32%	1.6	5,213,776	376,260	7.2%	4,837,516

出典：大東市資料(令和元年度)

(6) その他の地域公共交通の現状

市域でサービスを提供するタクシー事業所は、市所在事業所：7 事業所(136 台)、市内鉄道駅乗入れ事業所：10 事業所(514 台)であり、ある程度のサービス水準にあると考えられます。しかし、福祉車両数はそれほど多くはありません(表 1.5)。

また、大東市域をサービスする福祉有償運送事業所は 7 事業所(60 台)であり、ある程度のサービス水準にあると考えられます。しかし、大東市所在事業所は 2 事業所(5 台)であり、必ずしもサービス水準が高いとはいえません(表 1.6)。

表 1.5 大東市域をサービスするタクシー事業者の状況

項目	事業所数	届出車両数	うち福祉車両数
河北営業区域	20	828	6
うち大東市所在営業所	7	136	4
うち住道駅、野崎駅、四条畷駅乗入れ	10	514	1

出典：近畿運輸局資料(令和2年度)

表 1.6 大東市域をサービスする福祉有償運送事業者の状況

項目	事業所数	車両数	運転者数
大東市をサービスする事業所	7	60	68
大東市所在事業所	2	5	6

出典：大阪府福祉部福祉推進室資料(令和2年7月1日現在)

(7) 大東市の人の動き

大東市居住者の外出率は、京阪神都市圏や大阪府内、大阪市と比較していくぶん高い状況にあります。年齢階層別にみると、20歳～30歳台でいくぶん外出率が低下しますが、40歳～50歳台でピークに達し、その後加齢に伴って外出率は低下する傾向となっています(図 1.12)。

大東市に発着する交通の代表交通手段分担率は、京阪神都市圏や大阪府内、大阪市と比較して自転車の分担率が高くなっています。また、大阪市よりも鉄道分担率が低く自動車分担率は高いですが、大阪府内や京阪神都市圏よりも鉄道分担率が高く自動車分担率は低くなっています(図 1.13)。

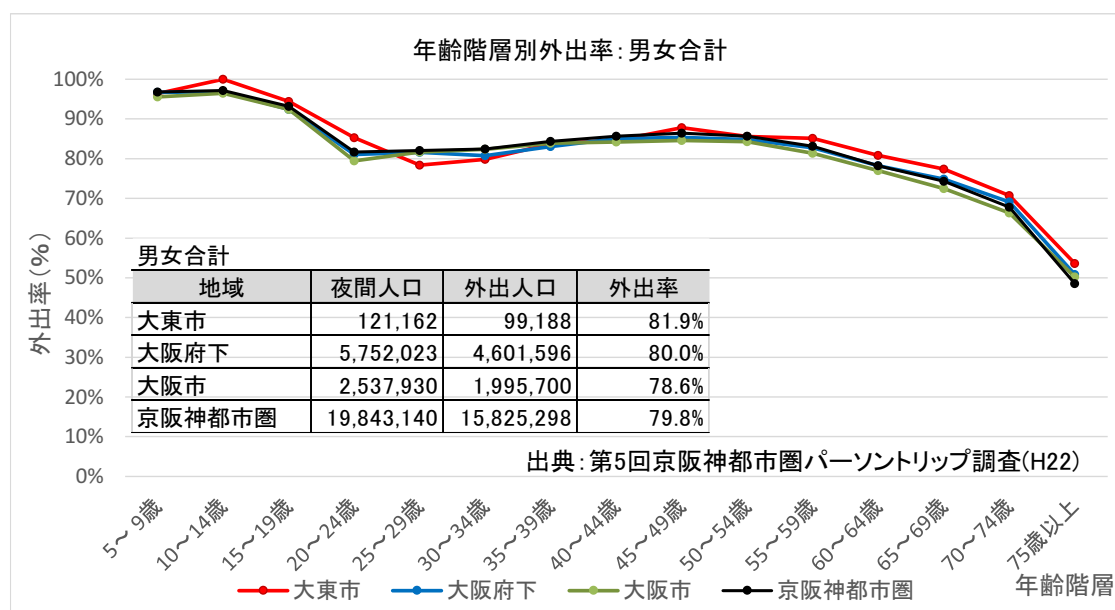


図 1.12 年齢階層別外出率（男女合計）

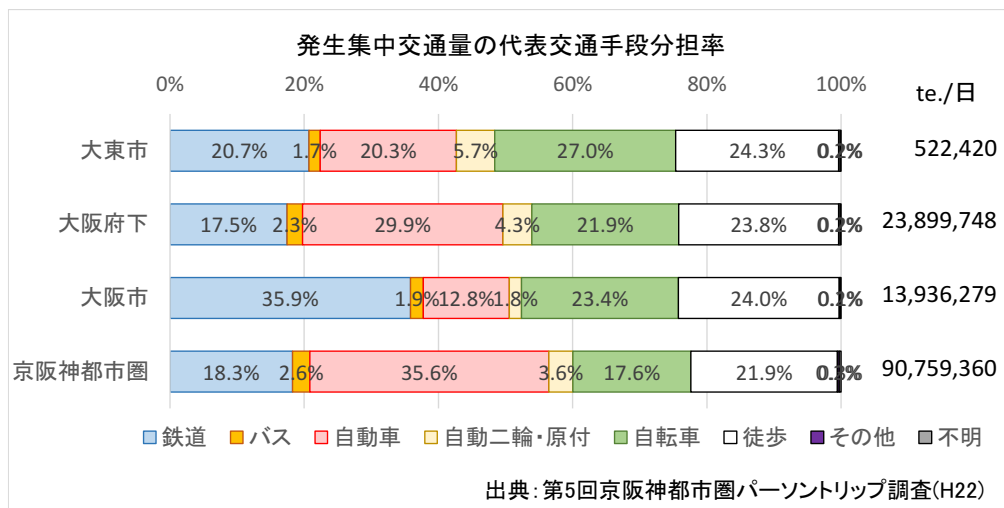


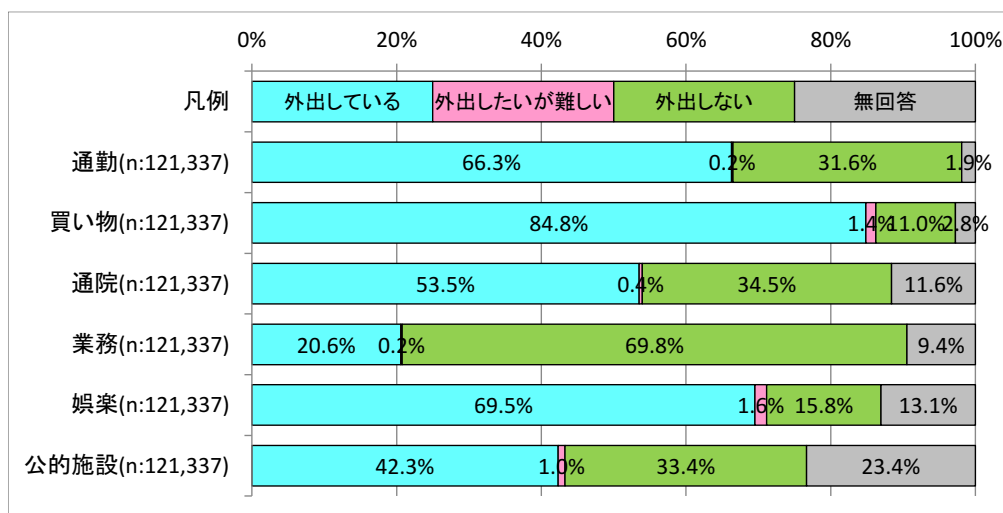
図 1.13 代表交通手段分担率

1.3 市民アンケート調査に基づく外出の現状

(1) 目的別外出状況

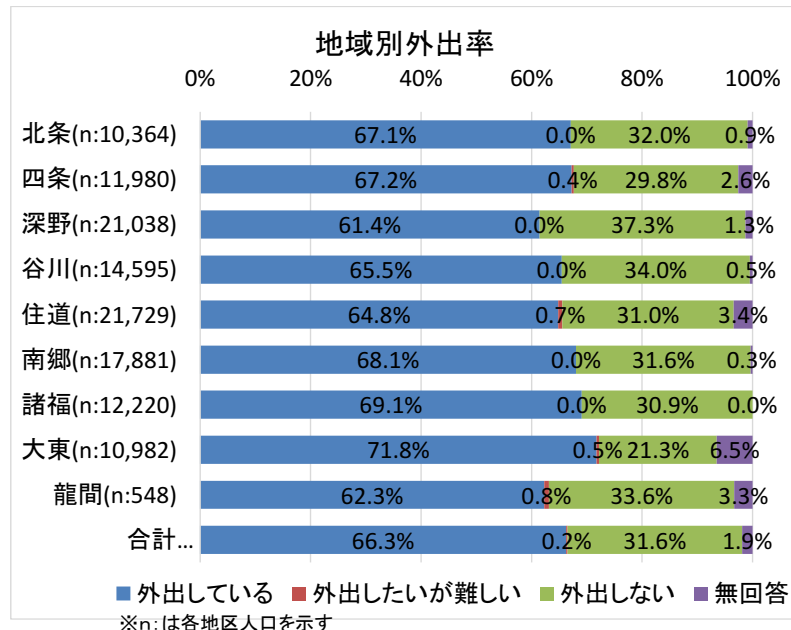
目的別外出率が最も高い目的は「買物」、次いで「娯楽」、そして「通勤」であり、「通院」も5割超となっています(図 1.14)。地域別の差はそれほど大きくなく市全域で66%ですが、深野地区、龍間地区の外出率はいくぶん低くなっています(図 1.15)。

目的別外出頻度は、通勤が0.61回/日と最も高く、次いで買物が0.37回/日、そして娯楽が0.15回/日ですが、通院は0.05回/日(20日に1回)、公的施設訪問は0.03回/日(1か月に1回)程度と、それほど高くはありません(図 1.16)。



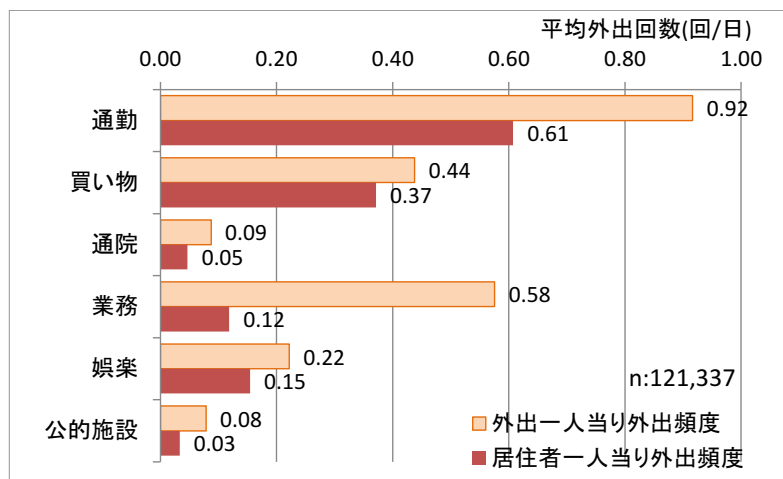
資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度
 ※通勤は通学も含む 業務は勤務中の移動

図 1.14 目的別外出状況



資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度

図 1.15 地域別外出状況



資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度

図 1.16 目的別外出頻度

(2) 外出の目的地

日常的な外出である買物と通院目的は大東市内を目的地とする外出が比較的多くなっています。一方で、業務と娯楽は大阪市及び大阪府内を目的地とする外出が比較的多くなっています(図 1.17)。

買物目的に着目して地域別目的地を見ると、いずれの地域も大東市内が最も多くなっていますが、四条、深野、大東地域では大阪府内が、谷川、南郷、諸福地域は、大阪市内も多くなっています。龍間地域は奈良県が目的地となる割合も高くなっています(図 1.18)。

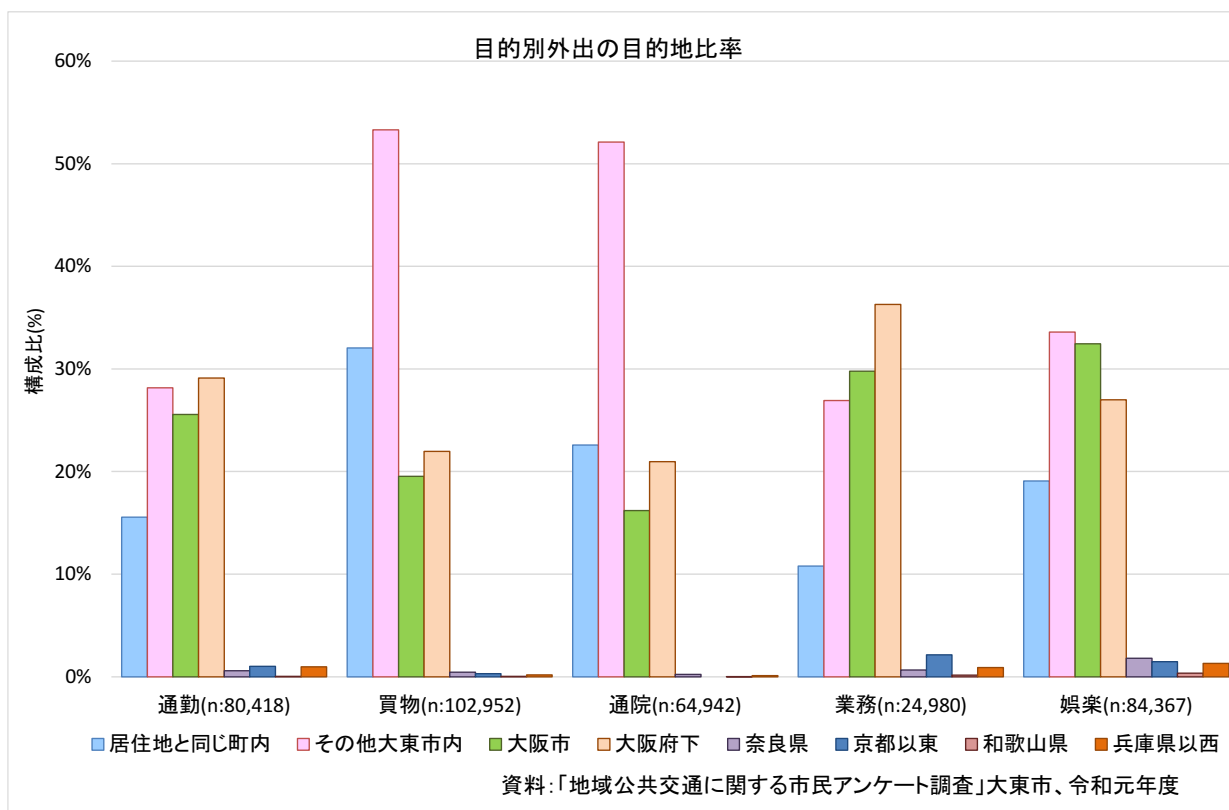


図 1.17 目的別外出目的地

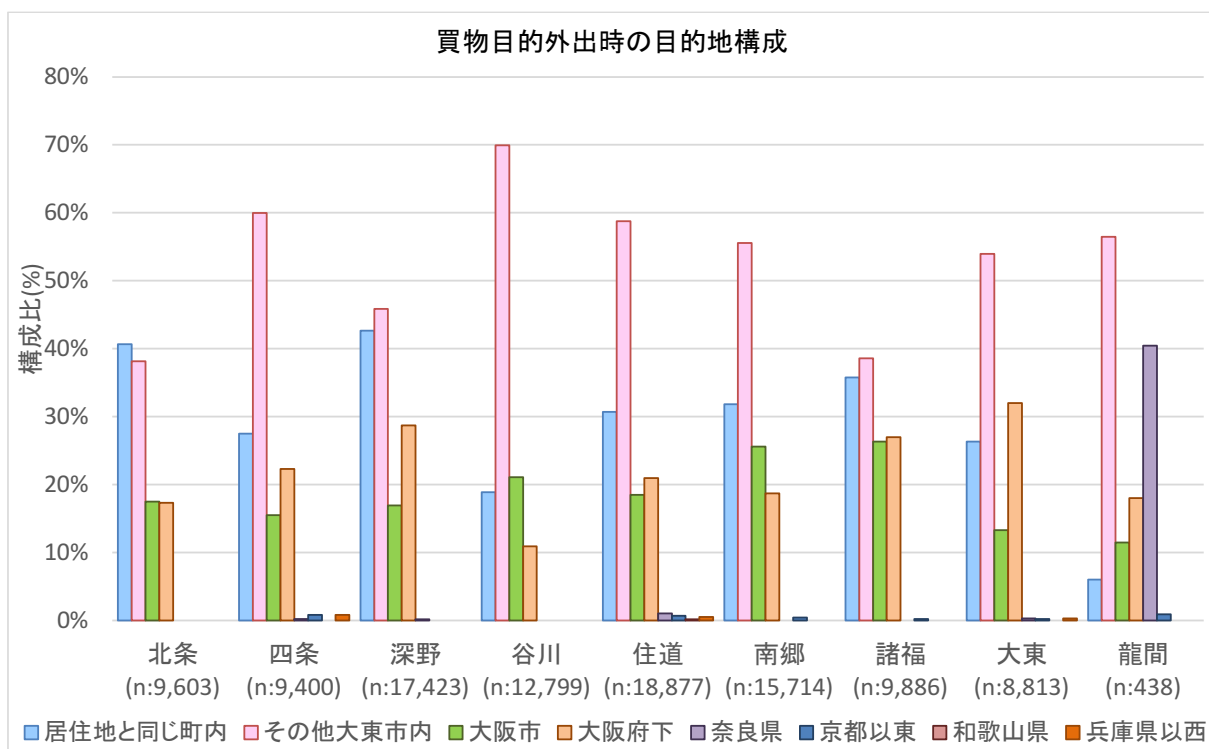


図 1.18 買物目的地域別目的地

(3) 外出の目的別手段利用率

通勤目的は、鉄道利用率が最も高く、次いで自転車利用が多いですが、買物目的、通院は、自転車利用が最も多く、次いで自動車利用が多くなっています(図 1.19)。

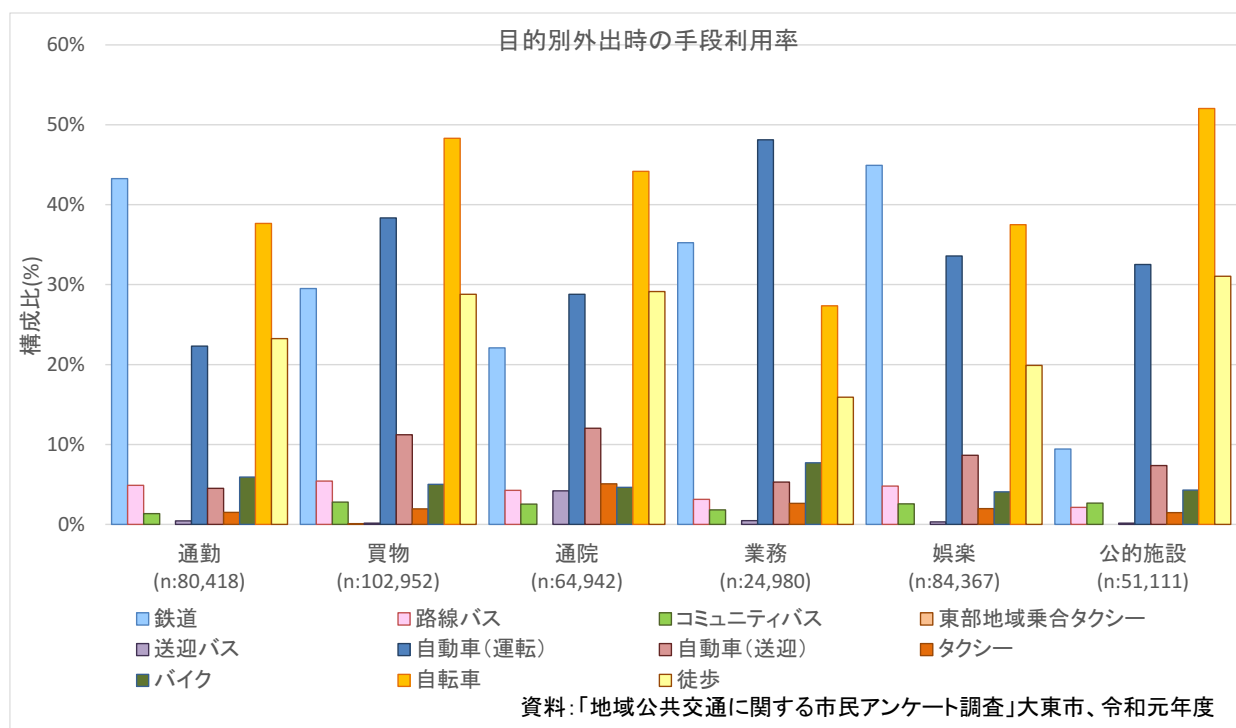
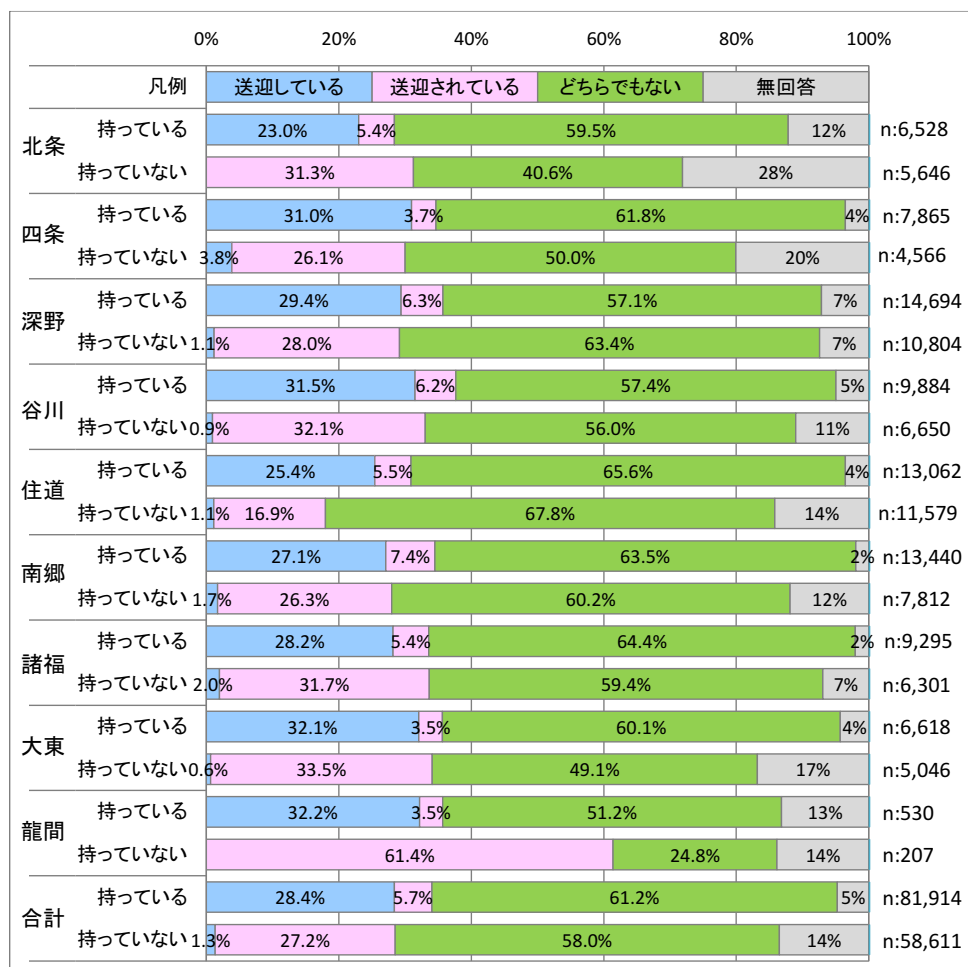


図 1.19 目的別外出時の手段利用率

(4) 自動車での送迎の実態

市全域では、運転免許保有者のうち 28%は自動車での送迎をしており、非保有者の 27%は送迎をされています。免許保有者の 6%も送迎をされています(図 1.20)。

地域別には大きな相違はありませんが、龍間地区の運転免許非保有者の約 6 割は送迎されており、逆に送迎が少ない地域は、鉄道駅に近い住道地域です。



資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度

図 1.20 地域別運転免許保有/非保有別送迎状況

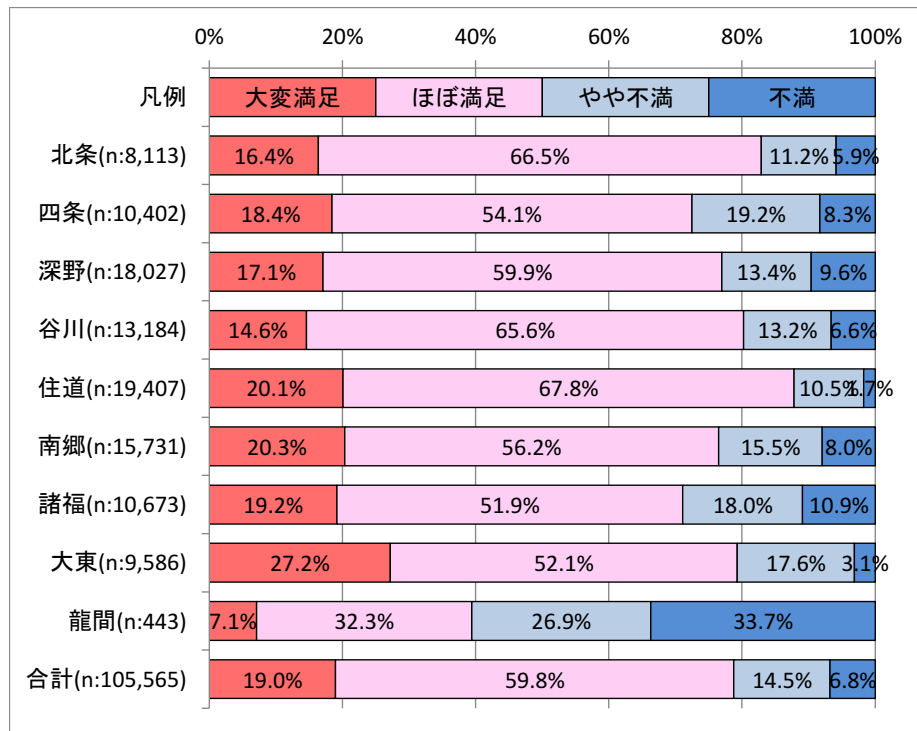
1.4 市民アンケート調査に基づく地域公共交通に関する意識と態度

(1) 外出に際しての満足度と不満の理由

市全域で、外出に際して「大変満足」と「ほぼ満足」を合わせると約 8 割に達しており、市民は概ね満足していると言えます(図 1.21)。しかし、龍間地域では何らかの不満を表明する居住者が約 6 割と、満足を上回っています。四条地域、諸福地域も、比較的満足度が低い地域として挙げられます。

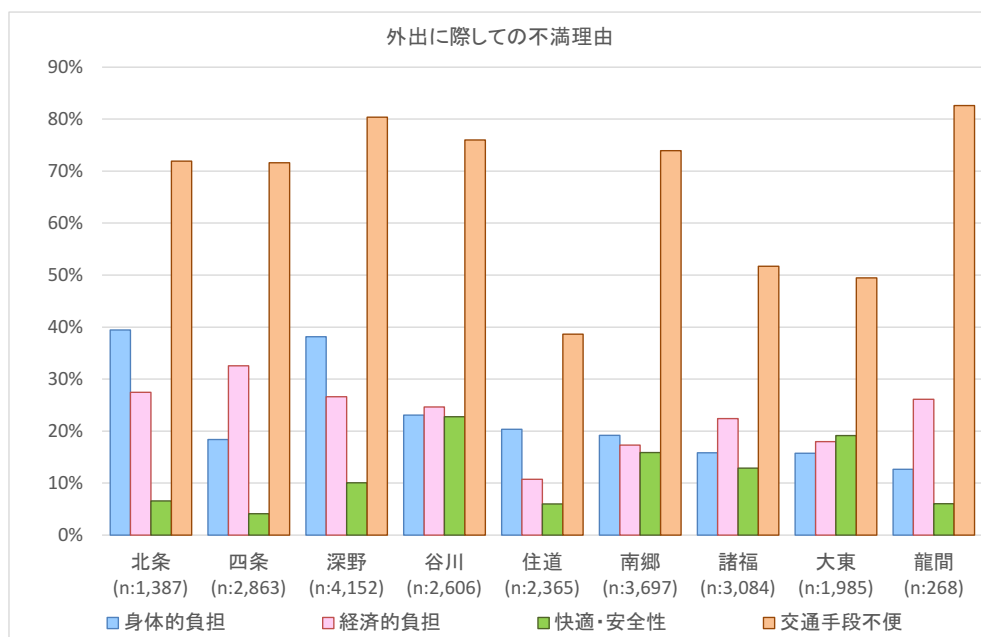
外出に際しての不満理由で最も多いのは「交通手段が不便」であり、約 7 割を占めます。鉄道駅に近い住道地域の不満理由の割合が低いことも、利便性向上は重要であることを示唆しています(図 1.22)。また、身体的負担、経済的負担も、交通手段が不便の次に指摘されています。

理想の交通手段も、約 8 割が「現状のまま」でよいとされていますが、理想の交通手段としては、鉄道、路線バス、コミュニティバスを挙げられています(図 1.23)。



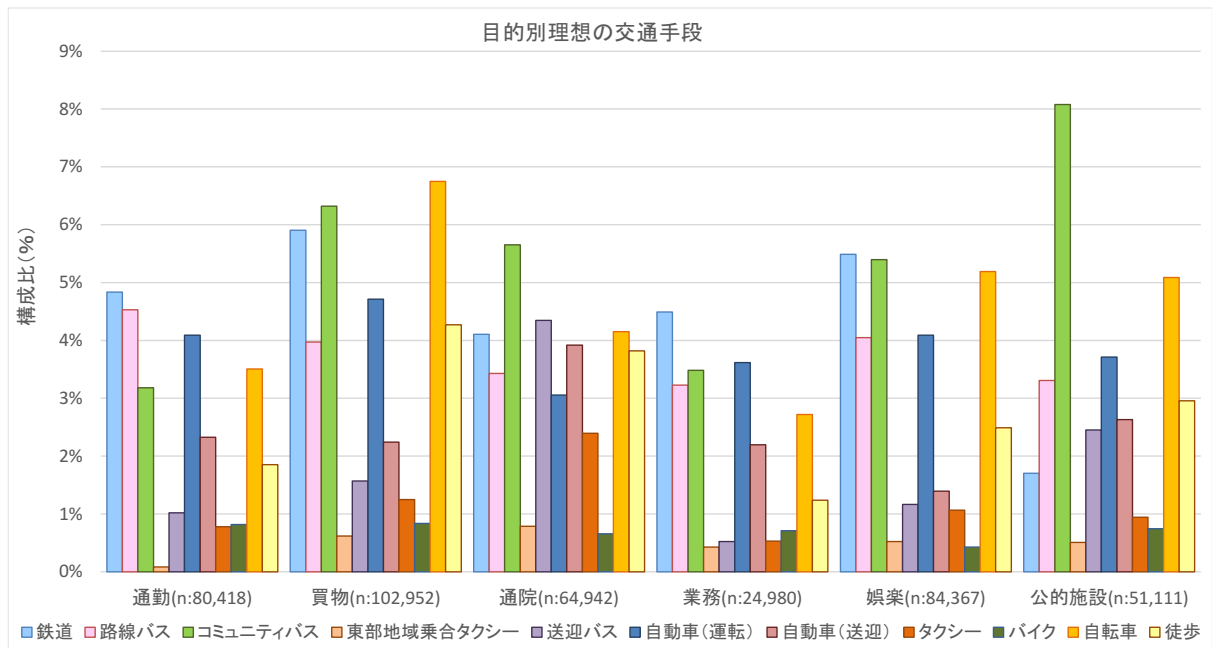
資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度
注). 無回答除く

図 1.21 地域別外出に際しての満足度



資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度
注). 外出に際しての満足度で「不満」と回答した方が対象

図 1.22 外出に際しての不満理由



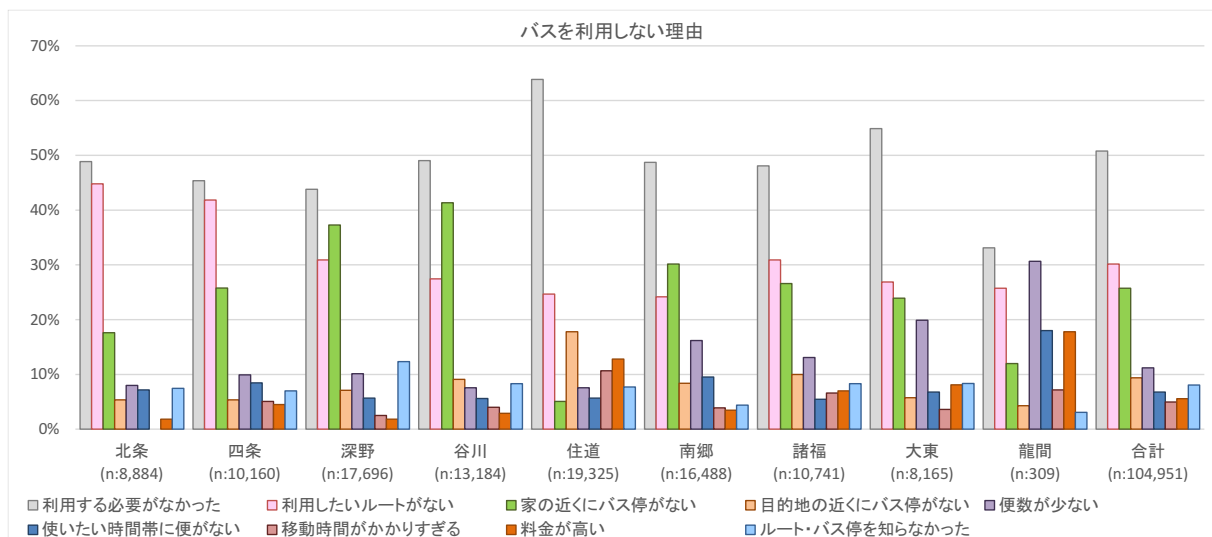
資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度

図 1.23 目的別理想の交通手段

(2) バス利用に関する意識と態度

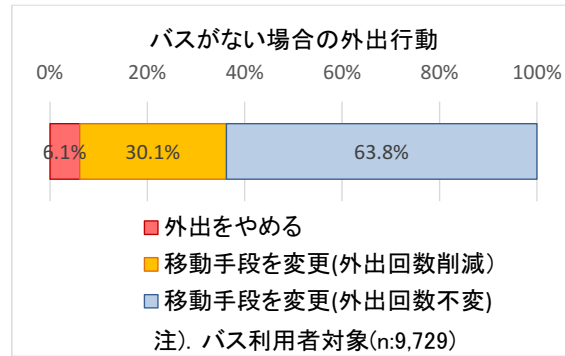
バスを利用しない理由は、市全体では「利用したいルートがない」、「家の近くにバス停がない」を挙げる方が多くなっていますが、その理由には地域固有の特性がみられます(図 1.24)。

バスがない場合の外出行動は大きく変化し、バスがない場合に外出回数が減る方は 37%に達します(図 1.25)。また、バスがない時の代替交通手段は、自転車、徒歩、タクシーが上位を占めています(図 1.25)。



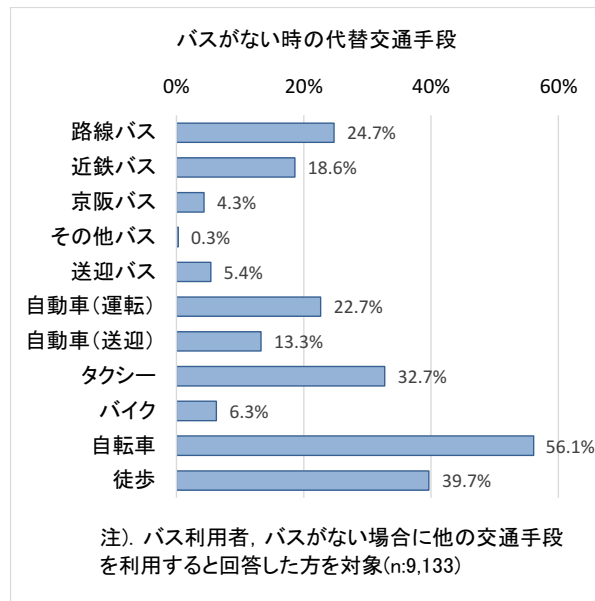
資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度

図 1.24 地域別バスを利用しない理由



資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度

図 1.25 バスがない場合の外出行動の変化



資料:「地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」大東市、令和元年度

図 1.26 バスがない場合の代替交通手段

1.5 地域と公共交通の問題点

大東市における地域と公共交通の問題点を、「少子高齢社会の到来」、「公共交通不便地域への対応」、「隣接自治体間の公共交通サービス不充足」、「地域公共交通サービス利用と市の負担のあり方」の4つを問題意識として整理します(表 1.7)。

なお、令和2年に発生した新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、人々の出控えとともに「緊急事態宣言」発令や休業要請などにより、人々の移動は大幅に減少し、移動を支える公共交通事業者の経営状況も急激に悪化して、公共交通崩壊の危機に面しています。また、ウィズコロナ時代の「新たな日常」を見通すと、自由度の高い働き方やくらしができる社会、感染症だけでなく、災害などの社会的リスクへの対応、デジタル化や社会保障などの社会変革への対応も求められます。これらの問題は、表 1.7 に整理したそれぞれの問題点にも関連し、新たな問題点としても指摘されますが、十分な検討を重ねたわけではないため、ここでは指摘するにとどめて今後の交通基本計画見直しに際して改めて整理することとします。

表 1.7 大東市の地域公共交通に係る 4 つの問題点

	分類	問題点	課題整理に向けた視点
①	少子高齢社会の到来	・人口減少などに伴う交通需要量の減少 ・高齢者などの増加に伴う移動困難者や交通事故等の増加 ・少子高齢化に伴う近親者送迎の増大による労力の増加 ・これまで自転車を利用していた高齢者が移動できない、バス停まで歩くことができた高齢者がバス停まで歩けないなどの問題が増幅	・人口減少、高齢化を見すえた公共交通の再編検討 ・高齢者の運転免許返納に関する取り組みとの連携 ・福祉有償運送、移動支援との位置づけ整理、連携した取り組み ・近親者の自動車利用送迎からの公共交通手段などへの転換 ・バリアフリー整備の充実
②	公共交通不便地域への対応	・公共交通不便地域居住者からの地域公共交通サービスの要望 ・龍間地区アクセス路線バスの継続、とくに小中学生の通学手段の確保 ・西部地区の比較的低い公共交通サービス水準 ・東部地域乗合タクシー事業の持続可能性	・地域のニーズに合った経路や運行便数の検討 ・地域公共交通の運行継続や運行改良を検討する際の、検証評価方法と継続条件等の指標の確立などの仕組みの構築
③	隣接自治体間の公共交通サービス不充足	・西部地区と大阪市間の需要に応じる地域公共交通サービス、なかでも、西部地域の産業集積エリアへは、市外からの通勤も多く、公共交通利用への要望も多い ・龍間地区と生駒市間の需要に応じる地域公共交通サービス	・近隣自治体と連携した広域ネットワーク整備の検討 ・地域のニーズに合った公共交通路線の検討、推進
④	地域公共交通サービス利用と市の負担のあり方	・コミュニティバスの利用者は増加しているものの、地域公共交通サービス収支率が低水準にある ・コミュニティバス、乗合タクシー、路線バスに投入する公的資金が継続的に増加している	・公共交通確保維持に対する市民の意識改革と利用促進の取り組み ・学校における交通環境学習の実施などのモビリティ・マネジメント^{注)}の取り組み ・市民、交通事業者、行政の連携と役割分担の明確化、及び推進体制と仕組みの確立 ・持続的な公共交通に投資する公的資金の確保

注) 「モビリティ・マネジメント」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、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。

2. 大東市の将来像と公共交通の課題

2.1 大東市の将来像における公共交通のあり方

大東市総合計画では、“**あふれる笑顔 幸せのまち大東づくり**”を基本理念として、あふれる笑顔で日々を過ごし、幸せを享受できるまちであり続けていくことをめざします。

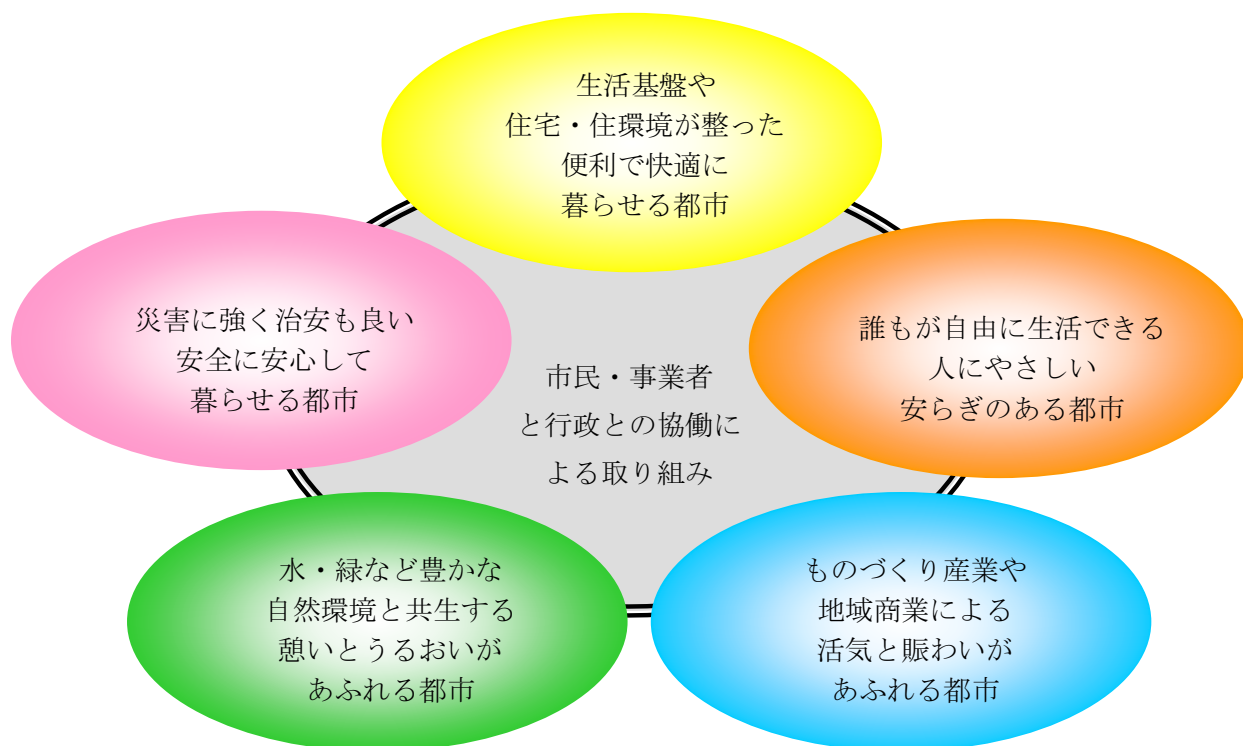
公共交通においても、この理念のもと、民間との連携や住民自治の取組みを進めるとともに、大東というまちへの満足度や期待度を高めていくことが求められます。

2.2 上位・関連計画との連携に基づくめざすべき公共交通の将来像

(1) 大東市都市計画に関する基本的な方針（大東市都市計画マスタープラン(平成 24 年 3 月)）

大東市都市計画に関する基本的な方針では、「便利で快適に暮らせる都市」、「人にやさしい安らぎのある都市」、「活気と賑わいがあふれる都市」、「憩いとうるおいがあふれる都市」、そして「安全に安心して暮らせる都市」を都市づくりのコンセプトとして設定し、めざすべき都市構造と土地利用構想を鉄道駅を中心として設定しています。

ここで、公共交通については、市域における公共交通機関などがない交通不便・空白地域の移動手段であるコミュニティバスについて、効率性・利便性の促進をめざすとともに、東部の山間地域では、集落地と平地部の市街地とを結ぶ公共交通などの移動手段の確保という課題に対応することとしています。



出典：大東市都市計画マスタープラン(平成 24 年 3 月改定)

図 2.1 「大東市都市計画に関する基本的な方針」における都市づくりのコンセプト

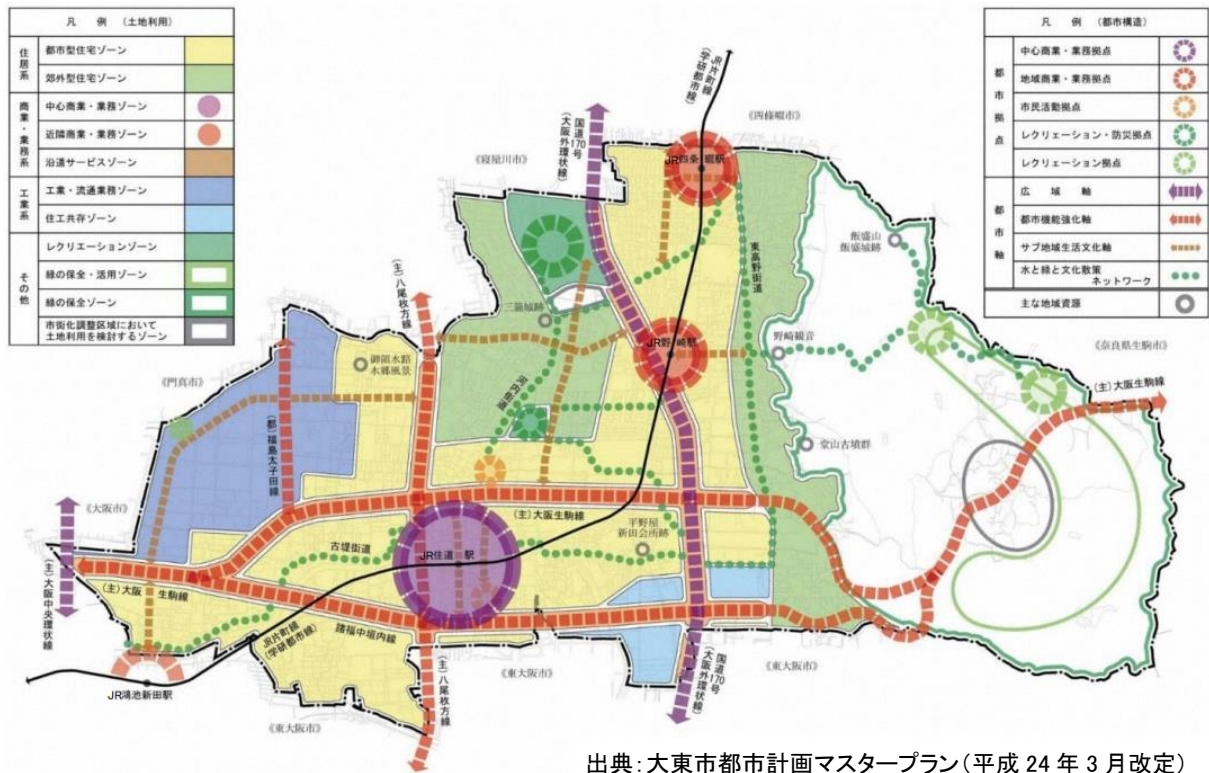
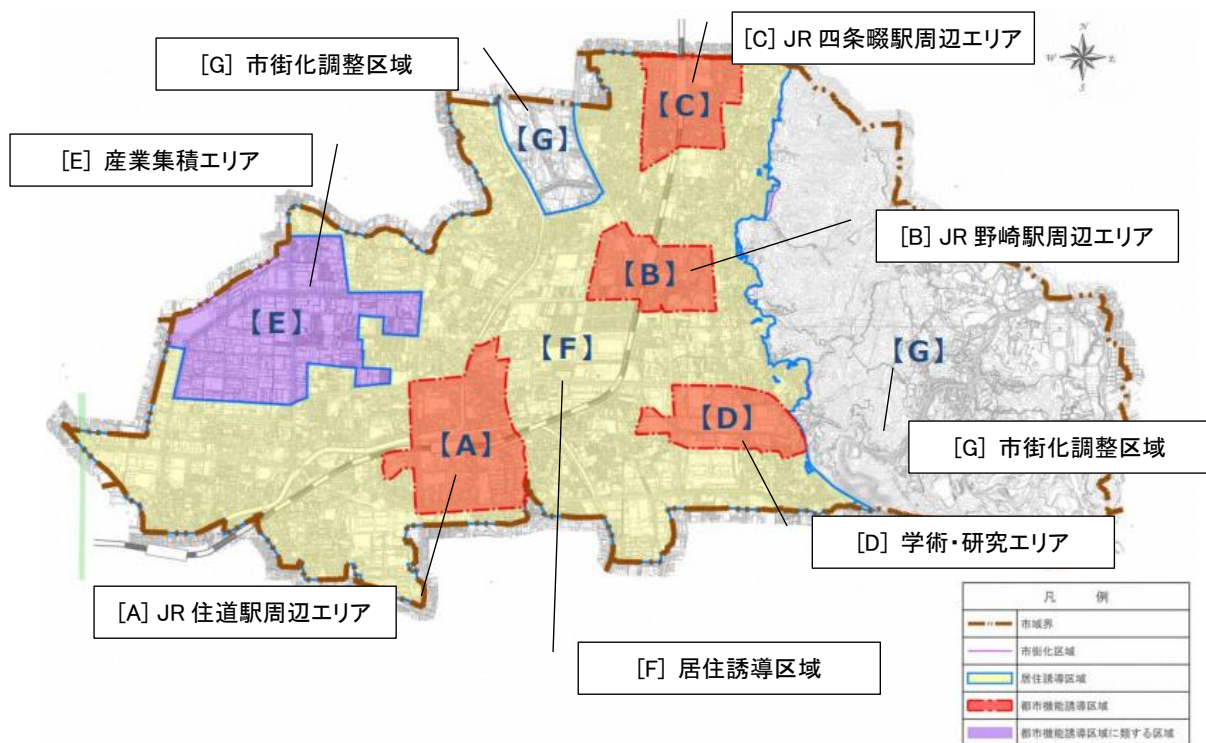


図 2.2 都市構造(都市拠点・都市軸)及び土地利用の構想図

(2) 大東市立地適正化計画(平成 30 年 1 月)

「大東市立地適正化計画」では、利便性の高い効率的な都市をめざし、生活サービス施設などの都市機能を都市の中心拠点などに集約する誘導区域を定めています。

また、都市機能における「職・住・楽」それぞれの要素を、公共交通をメインとする交通ネットワークで適切に結ぶことにより、「大東で働き、大東に住み、大東で楽しむ、子育てしやすい「職住楽」超近接のまちづくり」を実現するとともに、生活利便性の向上や都市の魅力・活力を増進させることで、市民生活の質の向上を図ることとしており、公共交通体系の見直しを検討し、東部地域における公共交通システムの提供といった施策を展開するとしています。

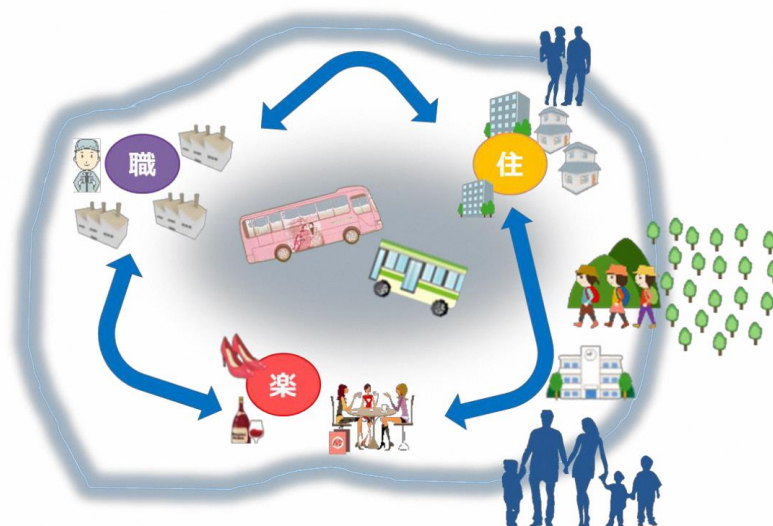


※都市計画の変更、土砂災害防止法の区域指定等に伴い、区域は変更となる可能性があります。

出典：大東市立地適正化計画（平成 30 年 1 月）

図 2.3 大東市立地適正化計画における都市機能誘導区域

【「職・住・楽」を結ぶ交通ネットワークのイメージ】



出典：大東市立地適正化計画（平成 30 年 1 月）

図 2.4 大東市立地適正化計画における交通ネットワークのイメージ

(3) 大東市地域福祉計画・障害者長期計画

「大東市地域福祉計画（第４期）」では、安全・安心なまちづくりのためには、交通手段の充実やバリアフリー化の推進が重要な要素であることをうたうとともに、「第４次大東市障害者長期計画」では、交通不便・空白地域を中心に、公共交通システムの構築を計画的に図ることとしています。

また、「みんなで支える笑顔あふれる地域共生社会」をめざすこととして、高齢者、障害者、子どもといった交通弱者が、社会参加、地域とのつながりをもちながら生活できるよう、既存の交通手段を活用しつつ、地域全体の公共交通について再検討し、市民ニーズに応じた多様な交通ネットワークの整備に努めるとともに、だれもが快適で生活しやすい交通環境のバリアフリー化をめざします。

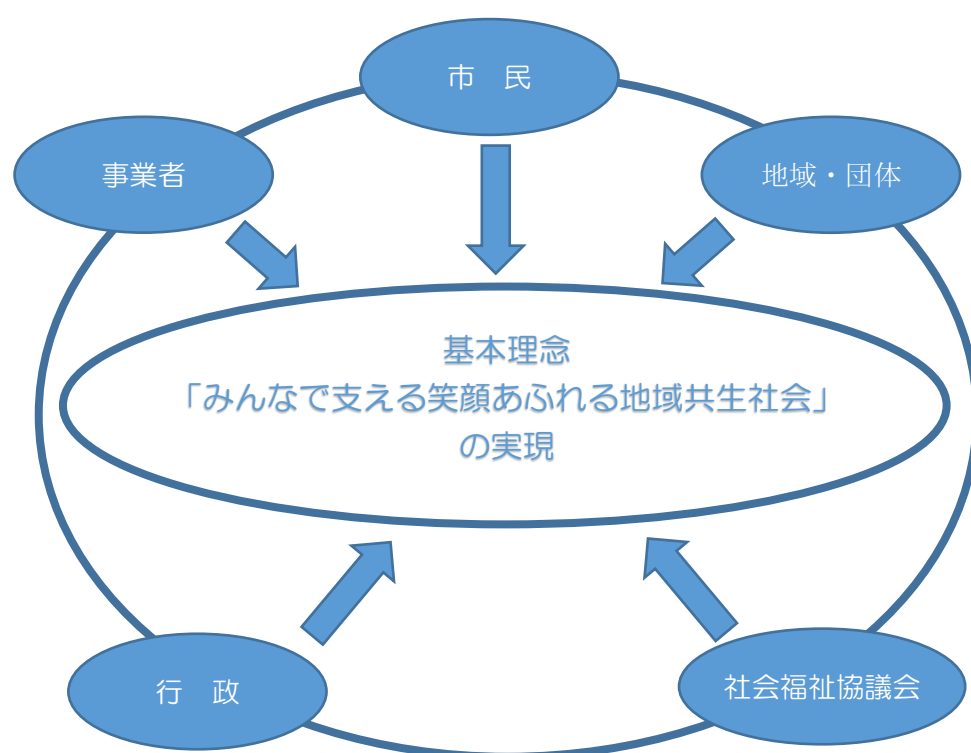


図 2.5 「大東市地域福祉計画（第４期）」における基本理念

2.3 大東市における公共交通の課題

最も大きな問題は、本格的な少子・高齢社会の到来です。地域のモビリティを支える公共交通を考えると、自由な活動が可能な市民向けの社会基盤に交通弱者への対策を加えるのではなく、高齢者・障害者だけでなく、子ども・子育て世代などの多様な交通弱者を標準としてサービスを検討するという計画プロセスが必須です。

市民の暮らし、社会経済活動、そして防災への備えなどは、隣接自治体を含めた広域的な公共ネットワークの中で形成されるため、近隣自治体と連携した広域的公共交通システムを構築していく必要があります。

なかでも、顕在する公共交通不便地域の存在、縮退する路線バス等事業を背景として、地域主体の多様な公共交通サービスの創出と維持を進めなければなりません。

このような持続可能な公共交通サービスの維持更新のためには、地域公共交通に係る市民意識の改革と利用促進の取り組みが必須であるとともに、関係主体が連携してそれぞれの役割を果たしていくという推進体制と仕組みなどの課題への対応が必要です。

なお、ウィズコロナ時代の「新たな日常」を見通すと、多くの地域公共交通に係る課題が指摘されます。感染症拡大に直面する公共交通を安心して利用していただくための対策、感染症だけでなく災害時などで命や暮らしを守るための移動の確保だけでなく、デジタル化、働き方改革などに「新たな日常」を支える地域公共交通サービスのあり方も大きな課題です。これらの課題は、図 2.6 に整理する各課題中にも散在すると考えられますが、今後の計画の見直しの中で改めて整理していくこととします。

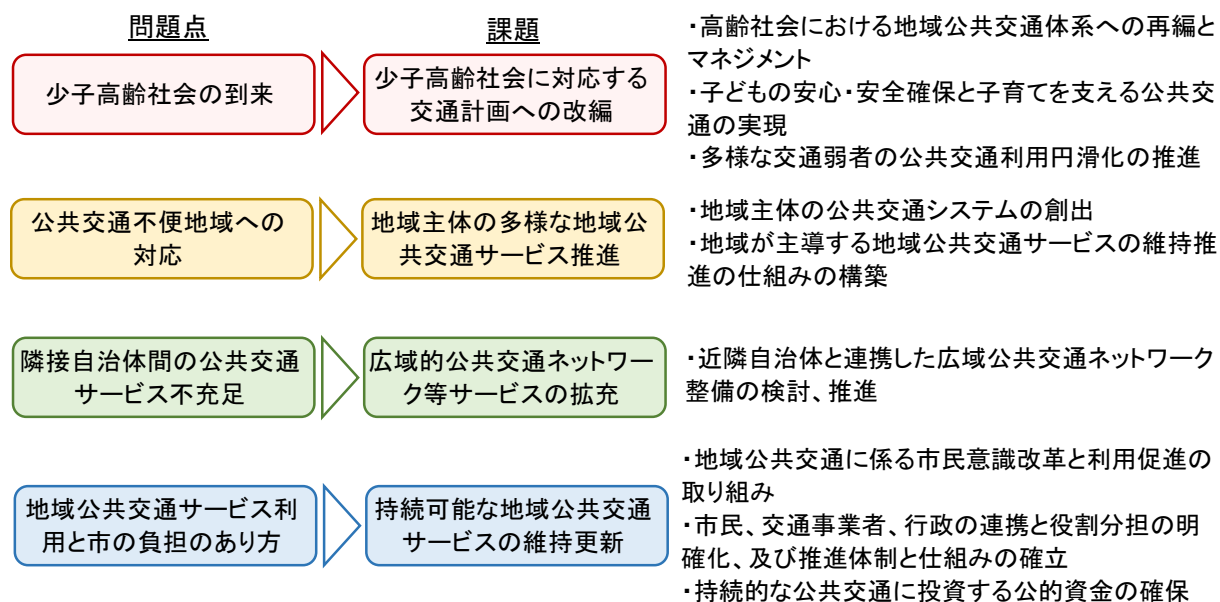


図 2.6 大東市の公共交通に係る課題

3. 大東市公共交通基本計画の基本方針

(1) 計画の位置付け

- ・本計画は、大東市総合計画に掲げる理念に即して定めるとともに、まちづくり及び公共交通に関連する諸計画との整合性を図ります。
- ・また、「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、及び「介護保険法」に基づく施策展開など、国や大阪府の施策展開との連携を図ります。

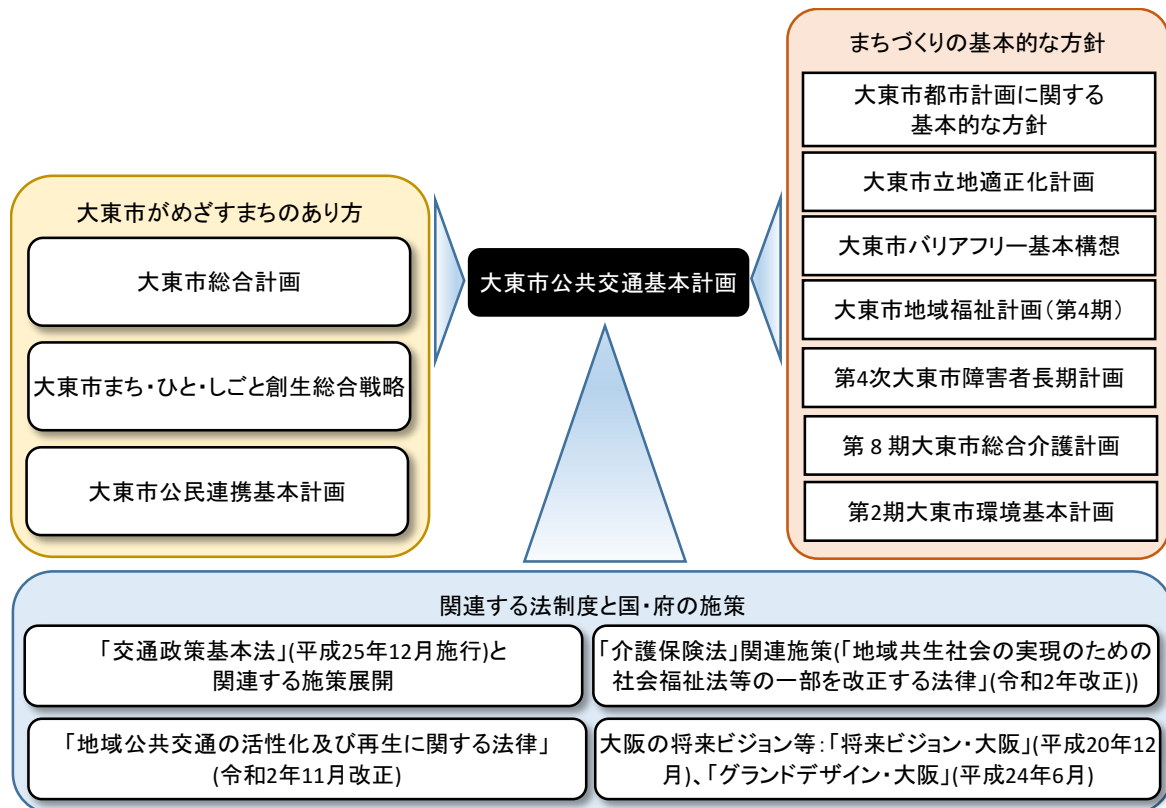


図 3.1 関連計画と本計画の関係

(2) 計画の目的

「大東市総合計画」における理念である「あふれる笑顔 幸せのまち大東づくり」をめざして、大東市の交通計画における公共交通部門として、次のような目的に基づく計画とします。

- 「大東市公共交通基本計画」の目的：

市民の視点に基づき、誰もが安心・安全に利用できる利便性の高い公共交通の実現

(3) 計画の基本方針 ～地域公共交通のあり方～

大東市における地域公共交通に係る課題を踏まえ、大東市公共交通基本計画の目的を達成するために、その基本方針を次のように設定します。

大東市地域公共交通の基本方針

① 市民の誰もが利用しやすい公共交通をめざします

- 市民の普段の外出(買物、通院、通勤・通学等)に際しては、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の多様な交通手段を活用して、不便なく利用できる地域公共交通網の拡充をめざします。
- 誰もが(高齢者、障害者、子ども、子育て世代、外国人、自動車を利用できない市民等)外出に際してわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスをめざします。

② 市民が主体となった多様な公共交通サービスの取り組みを進めます

- 地域公共交通を市民が主体となって推進し、支え育てる仕組みを構築し、協働して計画、実施、検証、改良の継続的な取り組みを進めます。
- 関連する主体者(市民・交通事業者・行政など)が協働して、地域特性に応じた多様な地域公共交通をつくり、維持していきます。

③ 安全・安心な公共交通ネットワークを構築します

- 隣接自治体と連携するとともに、鉄道駅や都市機能誘導区域と連絡して、円滑で利便性の高い広域的公共交通ネットワークの形成をめざします。
- バリアフリー、自転車利用、防災/減災など、関連する多方面の機関と連携して、多段階で安心、信頼性が高い公共交通システムの構築をめざすとともに、自動運転や MaaS といった移動サービスの高度化に向けた検討を進めます。

④ くらし・社会・経済的に持続可能な公共交通をめざします

- 多くの交通に関連する問題解決に向けて、市民の幸せをめざした公共交通を活用した教育と利用を進めるモビリティ・マネジメントの取り組みを進めます。
- 持続可能な地域公共交通システムの維持、更新のために、地域公共交通への公的負担のあり方を構築して公的資金の投入を持続するとともに、大東市地域公共交通会議の主導による継続的な PDCA を進めます。

(4) 基本目標

本計画では、大東市における公共交通基本計画の目的を達成するための 4 つの基本方針に基づいて、4 つの基本目標を定めます。

大東市公共交通基本計画は、この基本方針を踏まえて交通施策体系を策定します。

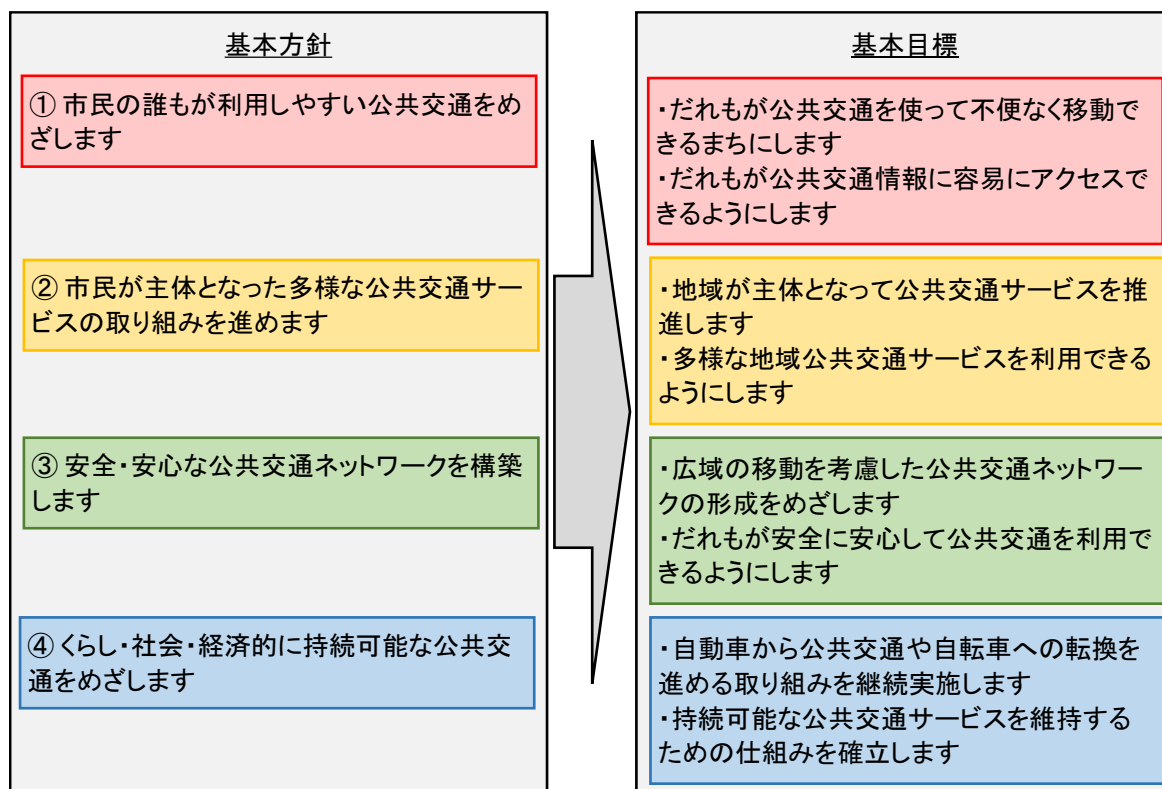


図 3.2 公共交通基本計画の基本方針

(5) 対象とする交通

本計画における“公共交通”は、主として「乗合型」の路線バスやタクシー、コミュニティバス、乗合タクシーといった不特定多数の人が利用する交通だけでなく、地域内や高齢者、障害者、子ども、子育て世代、そして地域や各種施設を利用する送迎サービスなどを含めた多様な地域公共交通システムとし、全ての市民が安心して便利に利用できる交通とします。

また、自家用有償運送、福祉有償運送、施設送迎サービス、ボランティア輸送などのコミュニティ交通については、交通事業者が公共交通を運行できなくなった場合の補完的な交通として、民間交通事業者に影響を与えない範囲で検討対象とします。

なお、駅やバス停までのアクセス交通となる徒歩・二輪車も、大東市における自転車分担率の高さを勘案して、検討対象とします。

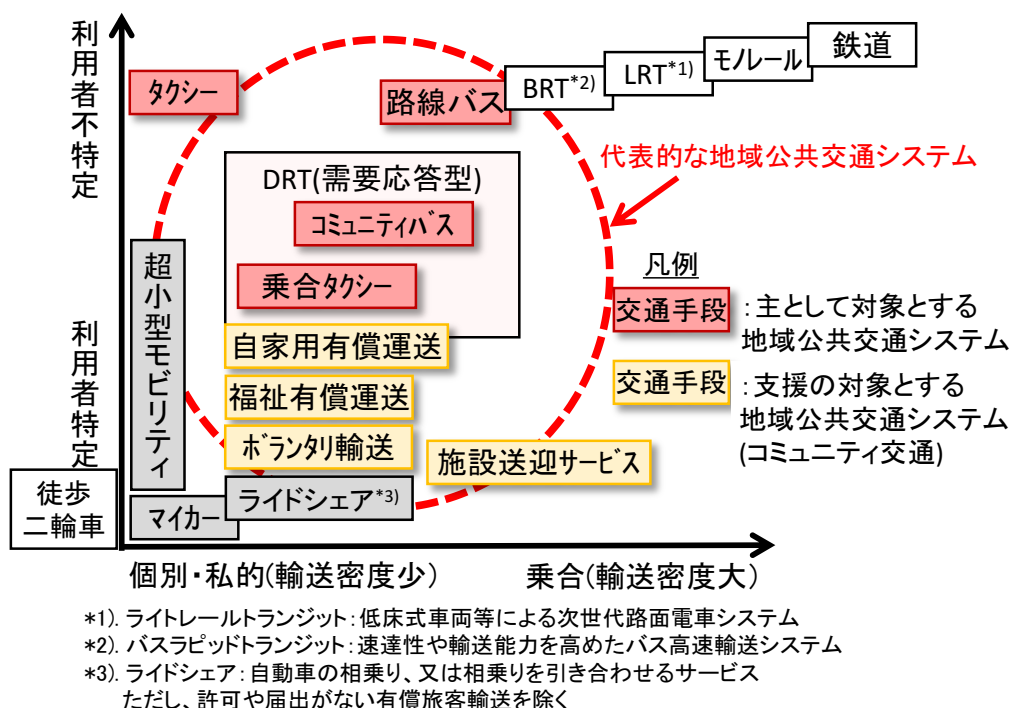


図 3.3 多様な地域公共交通サービスの範囲と例

(6) 関係主体と役割分担

- 公共交通は、「市民」・「交通事業者」・「市」それぞれが、適切な役割分担のもとに、各自の特性や強みを活かしながら、協働して取り組んでいく必要があります。
- 市は、取り組みの方向性を定め、実践するとともに、市民に情報を提供し取り組みに対する支援を行います。交通事業者は、取り組みの方向性を理解して協働、実施するとともに、適切に事業を遂行し、情報提供及び地域の実情に応じた計画の提案を行います。そして、市民は、取り組みの方向性を理解して、実施に際して協働し、市と交通事業者などの支援を受けながら主体的に事業に取り組むことを担います。

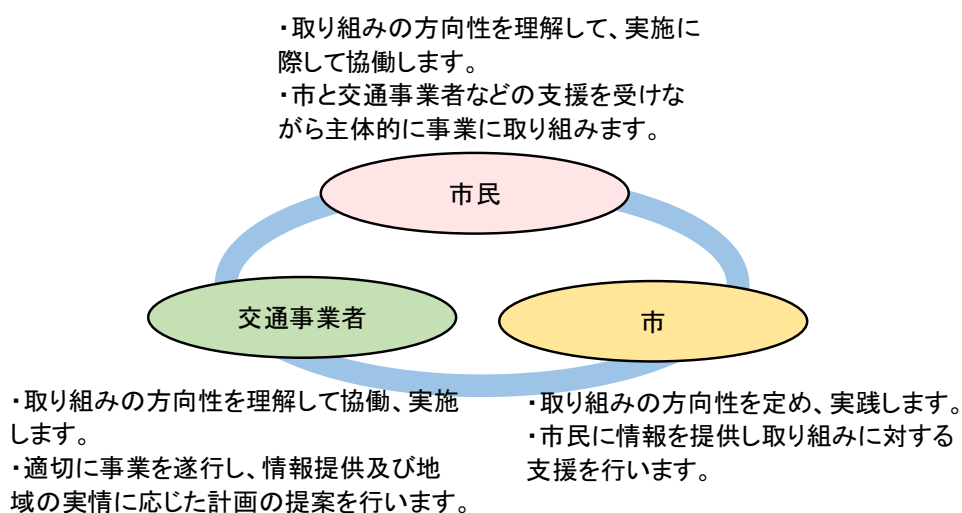


図 3.4 関係主体と役割分担

4. 大東市公共交通の将来像

「大東市総合計画」でめざす理念に基づき、市民のくらしを支えるために、大東市の地域公共交通の将来像を目標として、本計画で対象とするそれぞれの公共交通手段の活用を図ります。

また、「大東市立地適正化計画」と連携して、鉄道駅を中心として隣接自治体を含めた都市機能誘導区域間及び居住地を結ぶ公共交通ネットワークを構成します。

令和2年の新型コロナウイルス感染症拡大は、社会経済に危機をもたらし、公共交通にも大きな影響を与えました。ウィズコロナ時代は、感染症の拡大により浮き彫りになった様々な課題に対応し、リスクへの対応などの人々の命・くらしを守り抜くとともに、「新たな日常」を通じた“質”の高い社会を実現するための公共交通をめざす必要があります。このための具体の公共交通の将来像や施策については、本計画においても相当程度反映していると考えられますが、現時点での議論の蓄積は多くないため、今後の見直しに際して改めて検討して構築することとします。

表 4.1 大東市公共交通の構成と将来像

交通手段	主な役割と将来像
鉄道	市内と市外の交流を支える広域基幹交通手段として位置付け、通勤・通学をはじめとする広域的な社会経済活動の利便に資するとともに、駅の拠点機能の向上を図ります。
路線バス	市内及び周辺自治体に位置する主要鉄道駅と都市機能誘導区域、住宅地、医療・商業施設などを結ぶ主要交通手段として位置付け、市と交通事業者が連携して持続可能な運行をめざします。
タクシー	路線バス等を補完又は代替する地域公共交通サービスとして、多様な利用者ニーズを反映して、ICTの活用や柔軟な運用可能性を踏まえた様々なサービスを開発、実用化していきます。
コミュニティバス (地域バス)	公共交通不便地域と鉄道駅その他の拠点を結び、鉄道及び路線バスを補完する交通手段として位置付け、市が地域と連携して運行を維持します。利用者ニーズを勘案して路線網を継続的に見直します。
デマンド型乗合交通	バス車両では運行が難しい、又は需要量が少ない公共交通不便地域において、地域内交通手段として位置付け、地域と市が連携して既存交通との連携を図ります。原則として小型車両で予約があった場合のみ運行します。
コミュニティ交通	交通事業者による地域公共交通手段で対応が困難な場合、地域住民のふだんのくらしにおける移動を支える生活交通手段として位置付け、地域や地域団体が主体となって運行を維持します。市は地域を支援します。自家用有償運送、施設送迎サービスの活用、移動支援サービス、そしてボランティア輸送等、多様な地域公共交通手段の活用を検討します。

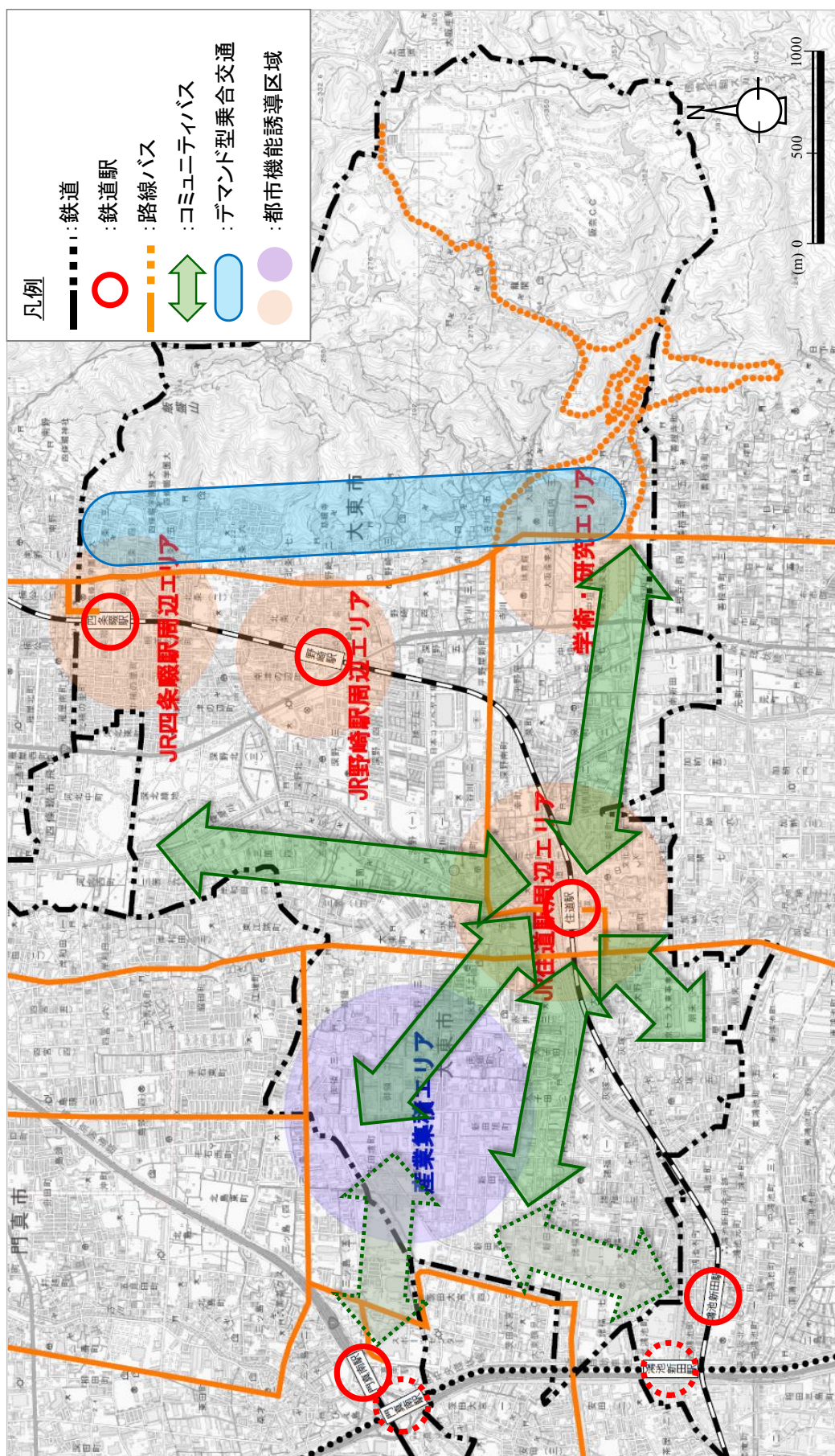


図 4.1 大東市地域公共交通の将来イメージ(令和 12 年度(2030 年度))

5. 公共交通政策の体系

5.1 公共交通政策の取り組みの方向性

(1) 公共交通政策の基本方針と取り組みの方向性

計画の基本方針に基づき、公共交通政策の取り組みの方向性を図 5.1 に示すように設定します。

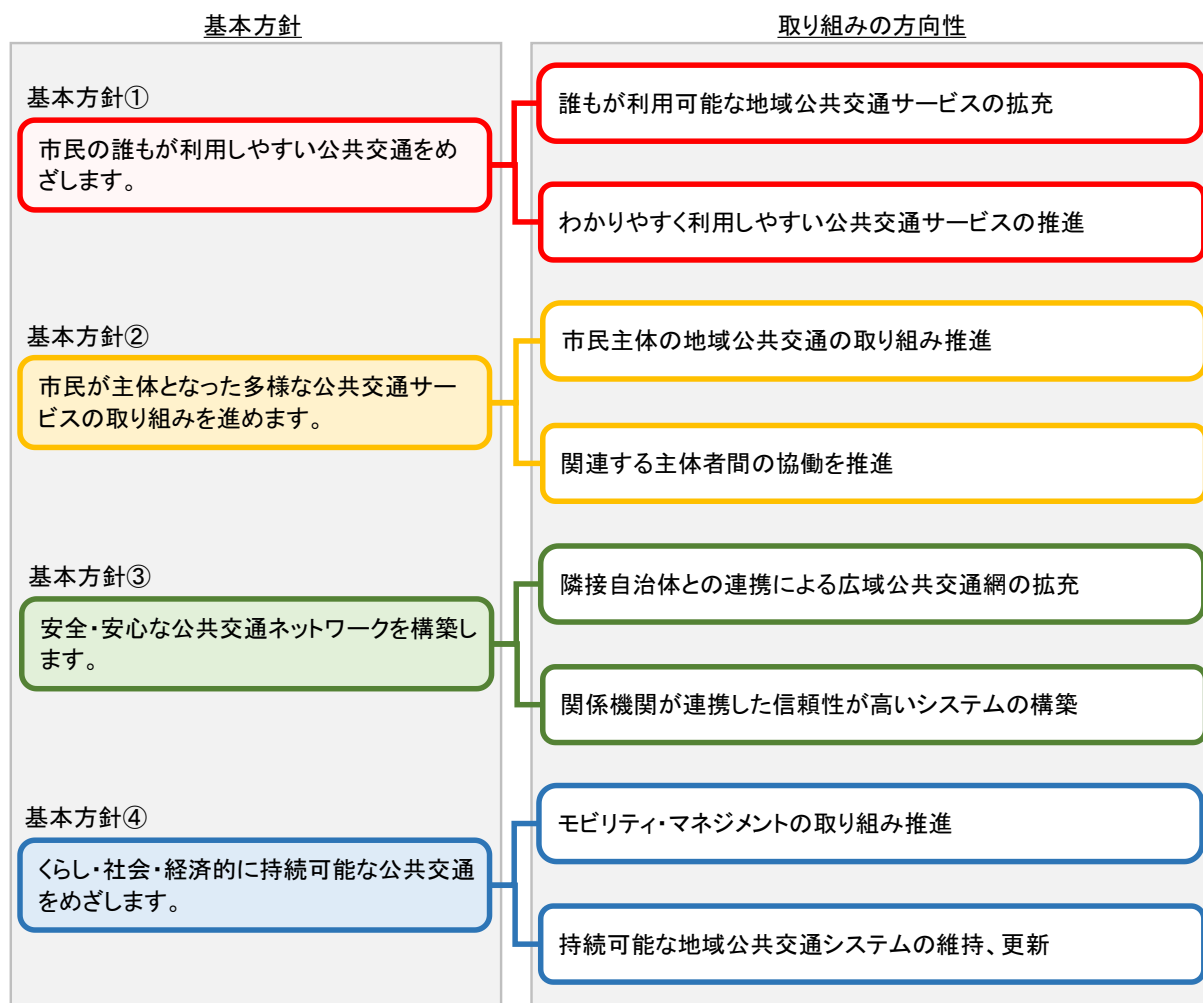


図 5.1 公共交通政策の基本方針と取り組みの方向性

(2) 基本方針に基づく取り組みの方向性

基本方針①：市民の誰もが利用しやすい公共交通をめざします

- ・ 普段の外出(買物、通院、通勤・通学等)で不便なく利用でき、交通不便地域の解消と利便性の向上をめざした地域公共交通網の拡充をめざします。ここでは、路線バス阪奈生駒線運行方法の改良を含む路線バス、コミュニティバス等の公共交通ネットワークの維持とともに、東部地域乗合タクシーの継続的な運行方法改良や、地域・団体が主体、地域特性等に応じた施設送迎サービス、ボランティア輸送等の多様な地域公共交通サービスの導入、改良を支援していきます。
- ・ また、高齢者、子ども、子育て世代、障害者、外国人など、自動車を利用できない市民等の

誰もが外出に際してわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスをめざします。利用しやすいとして、大東市の地域公共交通サービスの情報を一元化して大東市ホームページで提供する等、市民の皆様がワンストップで入手できる情報提供を行うとともに、利用しやすい料金制度の導入、高齢者をはじめとした交通弱者が利用しやすい、運行、バス停配置、そしてダイヤ等を検討します。

基本方針②：市民が主体となった多様な公共交通サービスの取り組みを進めます

- ・ 地域にとって有用な公共交通サービスは、地域や団体の特性に応じたシステムにしていかなければなりません。このために、大東市地域公共交通会議と連携して関連する主体者(市民・交通事業者・行政など)が参画する協議会を組織化し、協働して計画、実施、検証、改良の継続的な取り組みを進めることが重要です。
- ・ また、地域が発案し取り組みを進める地域公共交通システムについて、ガイドラインとなるルールを作成して取り組みを進めます。

基本方針③：安全・安心な公共交通ネットワークを構築します

- ・ 市民の生活圏における移動の利便性を確保するために、鉄道、路線バス、コミュニティバス等を含めた広域的公共交通ネットワークを形成していきます。とくに、広域的な移動の利便性を高めるため、隣接自治体に位置する鉄道駅とのアクセスを確保する公共交通システムの導入を検討します。
- ・ また、関係する組織(国・府・近隣自治体・企業等)と連携して、多階層で安心、信頼性が高い公共交通体系や防災への備えを進めることが必要であり、鉄道駅、バス停や、公共施設とその周辺地区におけるバリアフリーの推進、地域防災計画と連携した公共交通機関による広域避難や災害時の移動困難者の避難手段の確保を検討していく必要があります。
- ・ さらに、次世代交通として期待される自動運転技術や MaaS 等の新たな移動サービスの高度化に向けた検討を進めるとともに、自転車分担率が高い大東市民の外出交通特性を踏まえて、自転車走行空間の確保とネットワーク形成の検討を行います。

(3) 基本方針④：くらし・社会・経済的に持続可能な公共交通をめざします

- ・ 持続可能な公共交通システムを構築していくために、多くの交通の問題解決に向けて、公共交通機関利用などに自発的に転換することや、多様な交通手段をかしこく利用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します。ここでは、市民の幸せをめざした公共交通を活用した教育と利用を進めるマネジメントの取り組みをめざします。
- ・ また、みんなでつくり、育てる仕組みを確立して、継続的な PDCA サイクルによって持続可能な公共交通サービスの維持更新を図ることが必要不可欠です。このために、利用者及び市などの公的負担のあり方を確立して、持続可能な公的資金の投入を図り、大東市公共交通会議が主導して、計画、実施、検証、改良の継続的な PDCA サイクルを着実に進めていく必要があります。

5.2 公共交通政策の施策体系

計画の基本方針に基づき、公共交通政策の取り組みの方向性別に具体の施策を抽出列举して施策体系とします。ここで、具体の施策は、現在実施または検討している施策を優先するとともに、実施により期待される効果を抽出整理しています。

表 5.1 公共交通政策の施策体系

基本方針	取り組みの方向性	具体の施策
基本方針①:市民の誰もが利用しやすい公共交通をめざします	誰もが利用可能な地域公共交通サービスの拡充	① 交通不便地域の解消などをめざした地域公共交通網の再編 ② 路線バス阪奈生駒線運行方法の改良 ③ 東部地域乗合タクシーの継続的な運行方法改良
	わかりやすく利用しやすい公共交通サービスの推進	④ 鉄道駅におけるわかりやすい乗り換え等案内の充実 ⑤ 市ホームページにおけるワンストップ型公共交通情報提供 ⑥ 利用しやすい料金システム等の導入検討 ⑦ 乗り継ぎ利便性の高いダイヤ編成の検討
基本方針②:市民が主体となった多様な公共交通サービスの取り組みを進めます	市民主体の地域公共交通の取り組み推進	⑧ 「地域公共交通導入の手引き」の策定、運用 ⑨ 市民主体のコミュニティ交通(自家用有償運送、施設送迎サービス、ボランティア的輸送等)導入の推進
	関連する主体者間の協働を推進	⑩ 関連する主体が参加する地域協議会の組織化と協働の推進
基本方針③:安全・安心な公共交通ネットワークを構築します	隣接自治体との連携による広域公共交通網の拡充	⑪ 隣接自治体に位置する鉄道駅アクセス交通の検討 ⑫ 隣接自治体との連携による広域移動の利便性を高める公共交通の検討
	関係機関が連携した信頼性が高いシステムの構築	⑬ 鉄道駅、バス停周辺地域におけるバリアフリーの推進 ⑭ 広域災害時の交通事業者との避難協定の締結推進 ⑮ 自動運転や MaaS 時代の新たな移動サービスの高度化に向けた検討 ⑯ 自転車走行空間の確保とネットワークの形成の検討
基本方針④:くらし・社会・経済的に持続可能な公共交通をめざします	モビリティ・マネジメントの取り組み推進	⑰ 地域と連携した「大東市バスマップ」等の制作配布による利用促進 ⑱ 学校、転入者等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ⑲ 運転免許自主返納サポート制度の周知とインセンティブ付与の検討 ⑳ 自転車利用ルールやマナーの啓発の取り組み
	持続可能な地域公共交通システムの維持、更新	㉑ 地域公共交通に係る利用者負担と公的負担のあり方の検討 ㉒ 持続可能な公的資金の投入

6. 事業の概要

6.1 事業の概要

大東市地域公共交通計画の目的と将来像を達成するために、公共交通政策の施策体系に基づいて取り組むべき具体の事業を示します。

事業計画は、公共交通政策の施策体系に示す具体の施策をもとに、事業の特性を反映し、同時又は並行して実施することで効率化、合理化が図られることなどを考慮して分類して、事業の名称と概要、実施主体・関係主体、そしてスケジュールを整理しています。

また、事業の概要では、実施主体・関係主体では、当該事業を進める主体として協働、協力、支援する団体を、スケジュールとして、事業の着手、実施、検証、見直しなどのプロセスを示しています。

ここで、スケジュールは、短期・中期・計画期間に区分し、次のような考え方で事業計画を策定しています。

- **取り組みのプロセス**

- ・ 計画立案、意見調整、(試行)、取り組み実施、検証、見直し

- **事業の優先順位**

- ・ 短期：市民の認知と理解を進める取り組み、現在の地域公共交通サービスの改良、短期に着手可能で費用対効果が高い取り組みを優先して進めます。
- ・ 中期：計画と関係主体間の調整ができ次第順次取り組みを推進し、短期に実現した事業の検証、見直しを進めます。
- ・ 計画期間：原則として計画期間中に事業の具体的な計画立案を図り、実施に向けた検討を進める。実施した事業については、検証を行ったうえで見直しを進めます。

表 6.1(1/2) 事業の概要(その 1)

事業分類	事業名称	具体的な内容	実施主体・関係主体	スケジュール		
				短期(令和 3 年度～令和 5 年度)	中期(令和 6 年度～令和 8 年度)	計画期間(令和 9 年度～令和 12 年度)
1. 市内主要拠点エリアを中心とした地域公共交通網の構築	①交通不便地域の解消などをめざした地域公共交通網の再編	交通不便地域が残存する市西部地域におけるコミュニティバス「西部コース」の再編、市南部地域における「南新田・朋来コース」と「南部地域コミュニティバス」について、市内主要拠点への利便性向上に向けた再編に取り組みます。	大東市、地域住民、交通事業者	計画立案、意見調整、見直し実施	検証、随時見直し検討	検証、随時見直し検討
	②路線バス阪奈生駒線運行方法の改良	路線維持補助金を投入する路線バス「阪奈生駒線」について、龍間地区における地域公共交通の維持に向けた運行方法の改良に取り組みます。	大東市、地域住民、交通事業者	随時見直し実施	随時見直し実施	随時見直し実施
	③東部地域乗合タクシーの継続的な運行方法改良	急坂が多い市東部地域の外出を支援する東部地域乗合タクシーについては、地域と協働しながら運行の見直しを継続していきます。	大東市、地域住民、交通事業者	随時見直し実施	随時見直し実施	随時見直し実施
	⑪隣接自治体に位置する鉄道駅アクセス交通の検討	市西部地域から地下鉄や大阪モノレール利用の利便性を向上させるため、コミュニティバス「西部コース」再編と併せて門真南駅、鴻池新田駅へのアクセスを検討します。	大東市、隣接市、地域住民、交通事業者	計画立案、意見調整	事業計画検討、実施	検証、随時見直し検討
	⑫隣接自治体との連携による広域移動の利便性を高める公共交通の検討	大東市と市外間の広域交通の利便性を高めるために、隣接する自治体(大阪市、守口市、寝屋川市、四條畷市、生駒市、東大阪市)との連携により、路線バスその他の公共交通手段の検討を進めます。	大東市、隣接市、地域住民、交通事業者	計画立案、意見調整	事業計画検討、実施	随時見直し実施
2. 利用者の利便性向上に向けた案内、情報提供、及び料金システムの充実	④鉄道駅におけるわかりやすい乗り換え等案内の充実	鉄道駅における路線バスなど他手段とのわかりやすい乗り継ぎ案内情報を提供します。	大東市、交通事業者	計画立案、意見調整	事業実施	検証、随時見直し検討
	⑤市ホームページにおけるワンストップ型公共交通情報提供	市ホームページで提供する地域公共交通サービス情報提供サイトについて、鉄道、路線バス、コミュニティバスなど地域公共交通サービスの利用情報をワンストップで提供するポータル化を進めます。	大東市、地域住民、(情報提供事業者)	提供方法検討、システム改修	検証、随時見直し検討	検証、随時見直し検討
	⑥利用しやすい料金システム等の導入検討	利用者の利便性を高め、地域の活性化を図るとともに、市民の移動サービスの高度化を視野に入れて、運賃割引制度や企画乗車券などの導入を図ります。	大東市、交通事業者	随時計画立案、意見調整、導入、検証	随時計画立案、意見調整、導入、検証	随時計画立案、意見調整、導入、検証
	⑦乗り継ぎ利便性の高いダイヤ編成の検討	鉄道とバス、バス相互などの乗継利用をしやすいするために、関係機関と連携して利便性の高いダイヤ編成を検討します。	大東市、交通事業者	検証、随時見直し検討	検証、随時見直し検討	検証、随時見直し検討
3. 市民主体の地域公共交通の取り組み推進	⑧「地域公共交通導入の手引き」の策定、運用	地域特性に応じ、地域住民が主体となって地域に望ましい交通を検討、導入に向けた取り組みを円滑に進めるために、計画・運営・運行、そして利用促進等に関するガイドラインを作成します。	大東市、地域住民、交通事業者	計画策定、意見調整、見直し等実施	随時見直し実施	随時見直し実施
	⑨市民主体のコミュニティ交通(自家用有償運送、施設送迎サービス、ボランティア的輸送等)導入の推進	地域が主体となって住民の外出を支援するために、自家用有償運送、施設送迎サービス、ボランティア輸送などの多様な取り組みを推進していきます。	大東市、地域住民、(交通事業者)	計画策定、意見調整、見直し等実施	随時実施、検証	随時実施、検証
	⑩関連する主体が参加する地域協議会との協働の推進	地域が主体となって地域固有の課題に応じた取り組みを進めるために、関係主体が参加する「地域協議会」を組織化して取り組みを進めていきます。	大東市、地域住民、交通事業者	計画策定、意見調整、見直し等実施	随時実施、検証	随時実施、検証
4. 公共交通の利用を促すための取り組みと利用促進施策の展開	⑬鉄道駅、バス停周辺地域におけるバリアフリーの推進	鉄道駅、バス停周辺地域において、段差の解消等の施設整備その他のバリアフリーの取り組みを進めます。	大東市、地域住民、交通事業者	事業計画検討、随時実施	随時実施、検証	随時実施、検証
	⑰地域と連携した「大東市バスマップ」等の制作配布による利用促進	地域と協働して、利用しやすい総合的な地域公共交通利用情報を提供する「大東市バスマップ」を制作し、利用促進の取組みを合わせて配布します。	大東市、地域住民、交通事業者	作成、配布、検証	作成、配布、検証	作成、配布、検証
	⑱学校、転入者等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	小中学校、市転入者窓口等と連携して、公共交通利用を促進するためのモビリティ・マネジメントを継続的に取り組みます。	大東市、学校、地域住民	計画立案、意見調整、試行、検証	随時実施、検証	随時実施、検証
	⑲運転免許自主返納サポート制度の周知とインセンティブ付与の検討	大阪府の高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知と、免許返納時のインセンティブの充実を検討します。	大東市、交通管理者、地域住民	広報・周知、支援制度検討	広報・周知、支援制度実施、検証	広報・周知、支援制度実施、検証

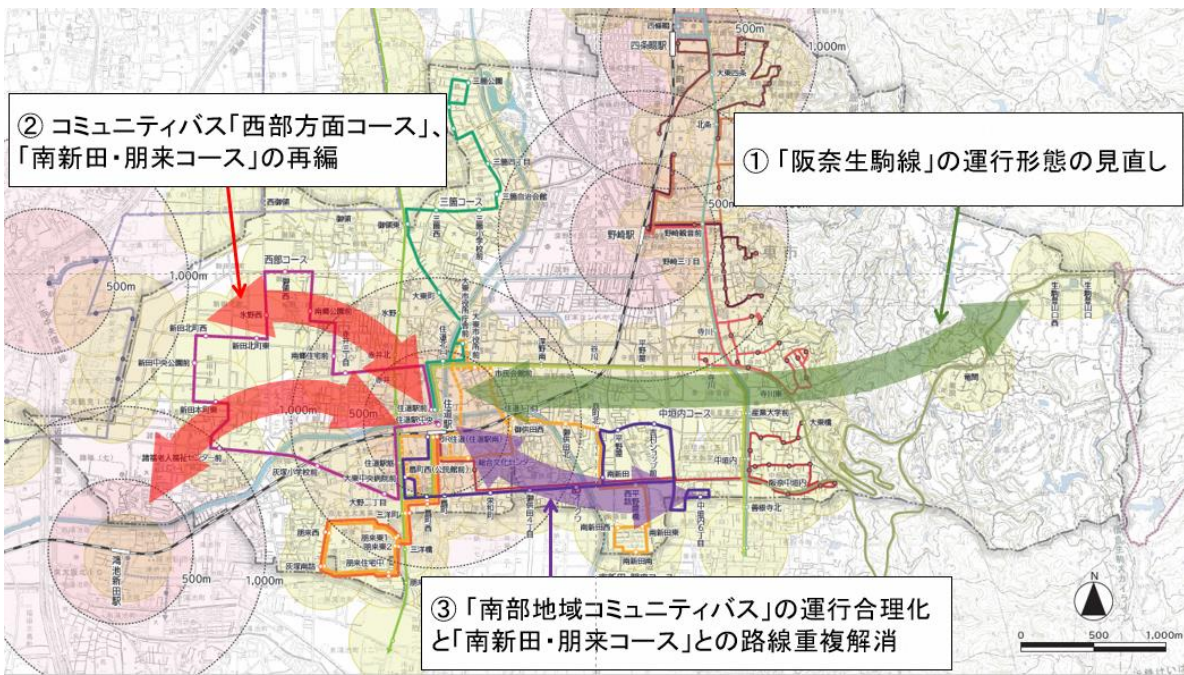
表 6.1(2/2) 事業の概要(その 2)

事業分類	事業名称	具体的な内容	実施主体・関係主体	スケジュール		
				短期(令和 3 年度～令和 5 年度)	中期(令和 6 年度～令和 8 年度)	計画期間(令和 9 年度～令和 12 年度)
5. 持続可能な地域公共交通システムの維持更新に向けた取り組み	㊴地域公共交通に係る利用者負担と公的負担のあり方の検討	今後の地域公共交通利用に係る利用者負担と公的負担のあり方を検討して、持続可能な地域公共交通サービス事業を推進します。	大東市、地域住民、交通事業者	計画立案、意見調整、見直し等実施	検証、見直し実施	検証、見直し実施
	㊵持続可能な公的資金の投入	地域公共交通に関する取り組みや維持に係る公的資金の確保に努めるとともに、適切な投資で最大の効果を発揮するように、合理的な取り組みを継続していきます。	大東市	計画立案、意見調整、実施	検証、見直し実施	検証、見直し実施
	㊶自動運転や MaaS 時代の新たな移動サービスの高度化に向けた検討	近い将来の自動運転や MaaS 時代における移動サービスの高度化を見通して、市や地域での導入に向けた調査研究を進めます。	大東市、地域住民、交通事業者	調査・研究	調査・研究、導入検討	事業実施、検証、見直し実施
6. その他の関連事業	㊷広域災害時の交通事業者との避難協定の締結推進	地域防災計画と連携した公共交通機関による広域避難や災害時の移動困難者の避難手段の確保を図ります。	大東市、地域住民、交通事業者	計画立案、意見調整	計画策定、実施	検証、見直し実施
	㊸自転車走行空間の確保とネットワークの形成の検討	自転車による移動の連続性と回遊性を高め、鉄道駅等への安全で円滑なアクセス性能を向上させるために、市内の主要拠点を結ぶ道路で、自転車通行空間の確保について検討していきます。	大東市、交通管理者、道路管理者、地域住民	計画検討、意見調整	計画策定、事業実施	検証、見直し検討
	㊹自転車利用ルールやマナーの啓発の取り組み	交通管理者が継続的に実施する交通安全への取り組みとも連携して、安全な自転車利用のルールとマナーの啓発、教育を推進します。	大東市、交通管理者、地域住民	計画策定、意見調整、実施	検証、見直し実施	検証、見直し実施

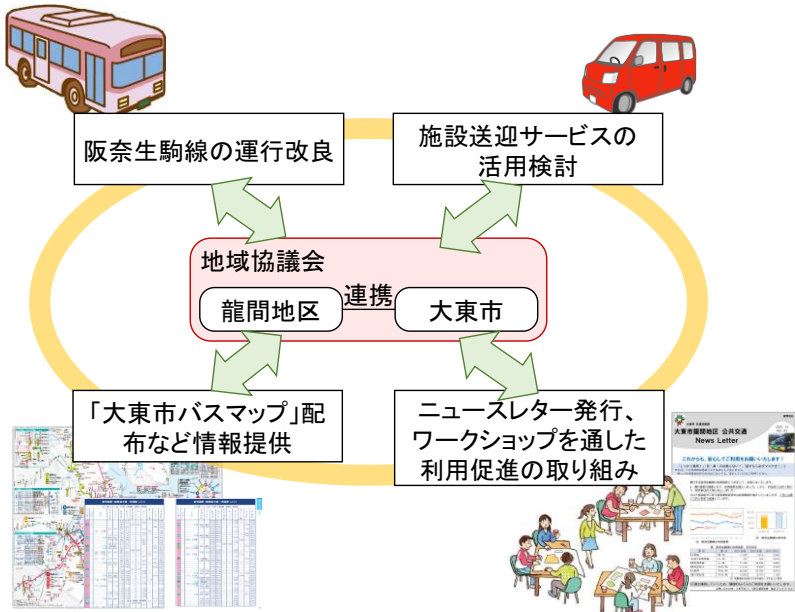
6.2 重点的に取り組む具体の事業

事業計画に示す事業のうち、短期的に重点的に取り組む具体の事業内容を以下に示します。

(1) ①交通不便地域の解消などをめざした地域公共交通網の再編

事業名称	①交通不便地域の解消などをめざした地域公共交通網の再編
分類	1. 市内主要拠点エリアを中心とした地域公共交通網の構築
■ 問題意識 ・ 鉄道及び路線バスを補完するコミュニティバスや乗合タクシー事業を実施しているため、市街化区域では交通不便地域はほとんど残っていない。 ・ 路線バス「阪奈生駒線」については、今後の運行方法について見直しの必要性がある。また、西部地域では、一部の地域でバス停までの距離が 300m を超過する地域が残っており、コミュニティバス運行への要望が寄せられている。 ・ コミュニティバス「西部方面コース」は収支率が低いこと、南部地域では、「南新田・朋来コース」と「南部地域コミュニティバス」が重なっていることから、運行合理化が求められている。 ■ 事業内容 ・ コミュニティバスのそれぞれの課題に対し、下記のような地域公共交通網再編や運行方法改良について検討を行い、沿線地域住民にとってより利用しやすく利便性の高い地域公共交通サービスの構築をめざすこととする。 ① 「阪奈生駒線」の運行形態の見直し ② コミュニティバス「西部方面コース」、「南新田・朋来コース」の再編 ③ 「南部地域コミュニティバス」の運行合理化と「南新田・朋来コース」との路線重複解消	
 地域公共交通網の再編検討イメージ	
事業実施時期	短期(令和 3 年度～令和 5 年度): 計画立案、意見調整、見直し実施
実施主体	大東市、地域住民、交通事業者

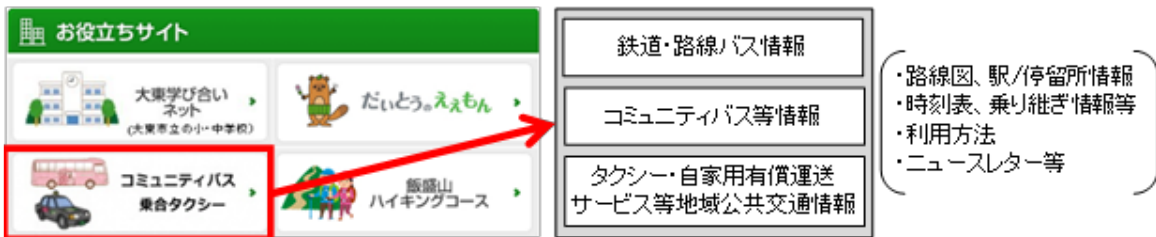
(2) ②路線バス阪奈生駒線運行方法の改良

事業名称	②路線バス阪奈生駒線運行方法の改良
分類	1. 市内主要拠点エリアを中心とした地域公共交通網の構築
■ 問題意識 ・ 路線バス「阪奈生駒線」は、近年減便が続き、令和元年度からは不足する収入の全額を路線維持補助金で対応するようになった。 ・ 龍間地域居住者からは、運行本数の増加要望とともに、小学校・中学校の通学に対応した運行や、近鉄生駒駅へのアクセスについても問題点として挙げられている。 ・ このままでは、龍間地区の公共交通サービス水準が低下して、阪奈生駒線の維持が困難になる可能性があるため、地域公共交通サービスの確保のための取り組みが必要である。 ■ 事業内容 ・ 阪奈生駒線沿線地区である「龍間地区」が主体となって、大東市と協働した地域公共交通維持のための取り組みを推進する。 ・ 取り組みは、地区が主体となり、次のような施策を組み合わせ、地域公共交通利用サービスの確保を図る。 ① 阪奈生駒線の運行改良 ② 施設送迎サービスの活用 ③ 「大東市バスマップ」配布などの情報提供 ④ ニュースレター発行、ワークショップを通じた利用促進	
 <u>地域が主体となった地域公共交通サービスに係る総合的な取り組みイメージ</u>	
事業実施時期	短期(令和3年度～令和5年度): 随時見直し実施
実施主体	大東市、地域住民、交通事業者

(3) ③東部地域乗合タクシーの継続的な運行方法改良

事業名称	③東部地域乗合タクシーの継続的な運行方法改良									
分類	1. 市内主要拠点エリアを中心とした地域公共交通網の構築									
■問題意識										
・ 現行「東部地域乗合タクシー」については、全体的に利用率、収支率ともに低く、とくに運行枠に対する利用率が低い路線、利用者数、1便当たり利用者数が低い路線、そしてほとんど利用がない停留所や便が存在するなど、利用に係る周知と合理化が望まれる。 ・ 路線の統合を含めた運行路線の見直しを含め、運行方法の改良を検討する必要がある。										
コース	運行便枠 (便)	運行便数 (便)	利用人数 (人)	実利用者 (人)	利用率(%)	1便当たり 乗車人数 (人/便)	運行経費 (円)	利用金額 (円)	収支率 (%)	運行負担金 (円)
北条北部	942	296	320	6	31.42%	1.1	772,912	36,320	4.7%	736,592
北条南部	942	702	1,500	44	74.52%	2.1	1,841,808	157,990	8.6%	1,683,818
野崎	942	99	124	9	10.51%	1.3	260,616	12,940	5.0%	247,676
寺川	936	481	629	28	51.39%	1.3	1,262,264	77,920	6.2%	1,184,344
中垣内	936	410	608	52	43.80%	1.5	1,076,176	91,090	8.5%	985,086
合計	4,698	1,988	3,181	139	42.32%	1.6	5,213,776	376,260	7.2%	4,837,516
出典:大東市資料(令和元年度)										
東部地域乗合タクシーの運行と利用状況										
■事業内容										
・ 東部地域乗合タクシー沿線地区が主体となって、大東市と協働した乗合タクシー利用推奨と運行方法改良検討のための取り組みを推進する。 ・ 北条北部コース、野崎コースは、利用率、利用者数、1便当たり利用者数ともに低水準にあるため、他コースとの統合も視野に入れて、運行路線の見直しを検討する。 ・ また、停留所別利用者数、便別利用者数の現状に基づく問題点を踏まえ、沿線地域住民との意見交換を十分に行いながら、運行方法の改良検討を継続する。 ・ これらの運行方法改良に際しては、沿線地域でする「地域協議会」に関係主体が参加して協議を行い、ワークショップやニュースレター発行などを通じた合意形成と協働を進めることとする。										
大東市東部地域乗合タクシー 2020. 6 Vol. 01 しっかり換気!! 目・鼻・口は触らない! 話すなら必ずマスクを! これを守れば、バスやタクシーも安心してご利用いただけます。 東部地域乗合タクシーは、地域の皆さまからのご要望を基に、この春に北条南部コースで停留所の新設、中垣内コースで停留所の新設や時刻の変更を行いました。 現在も新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、外出を控える生活が続く状況にあり、2月以降は利用者が減少しております。今後、普段の日常へと回帰していく中で、徐々にご利用が増えてくるものと期待しております。 「しっかり換気!! 目・鼻・口は触らない! 話すなら必ずマスクを!」を守れば、バスやタクシー利用時の感染リスクはほとんどありません。 長くご利用いただける乗合タクシーになるよう、できるだけ地域の皆さまで乗り合ってご利用ください。 【利用状況のご報告】 北条北部 利用者は、20人前後で推移 乗客数(人)										

(4) ⑤市ホームページにおけるワンストップ型公共交通情報提供

事業名称	⑤市ホームページにおけるワンストップ型公共交通情報提供
分類	2. 利用者の利便性向上に向けた案内、情報提供、及び料金システムの充実
■ 問題意識 ・コミュニティバス等の情報を市ホームページで案内するとともに、様々な媒体でコミュニティバスの情報提供に努めている。 ・しかし、利用者は、公共交通情報を、駅や停留所の時刻表を見るか、各事業者のホームページを参照して確認する他なく、シームレスな情報を取得することは困難である。交通情報提供事業者の検索サイトでは鉄道と路線バスの利用情報を得ることが可能ではあるが、コミュニティバス等の地域公共交通情報が欠落している場合も多い。 ・このため、誰もがわかりやすくワンストップで電車やバスの公共交通利用情報を取得できる環境を整備し、提供する。この場合、経路検索案内サービスに迅速に反映するために、標準的なバス情報フォーマットによるバスデータの整備を行う必要がある。 ■ 事業内容 ・市ホームページで提供する地域公共交通サービス情報提供サイトについて、鉄道、路線バス、コミュニティバスなど地域公共交通サービスの利用情報をワンストップで提供するポータル化を進める。 ・整備するバス情報は、今後の経路検索案内サービスへの迅速な展開や MaaS 等を活用した様々なサービスの提供を期待して、「標準的なバスフォーマット」に基づく整備を行う。 大東市ホームページ:TOP  大東市ホームページでの地域公共交通情報提供サイトのイメージ 「標準的なバス情報フォーマット: GTFS(General Transit Feed Specification)」とは GTFS とは、国際的に広く用いられ、国土交通省がバス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのために定めた共通フォーマットです。GTFS によるバスデータを整備することで、利用者に情報受け渡しを効率化することができ、他手段とのシームレスな案内を容易に実現できます。また、世界中の経路検索案内サービスに迅速に反映されるという特徴があります。(参考) https://www.gtfs.jp/ MaaS(マース)とは Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての 一元的なサービスとして捉える概念。スマホアプリなどを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行うことや、割引などの多様な高付加価値化によるサービス提供の統合などが期待されています。	
事業実施時期	短期(令和3年度～令和5年度): 提供方法検討、システム改修
実施主体	大東市、地域住民、(情報提供事業者)

(5) ⑥利用しやすい料金システム等の導入検討

事業名称	⑥利用しやすい料金システム等の導入検討
分類	2. 利用者の利便性向上に向けた案内、情報提供、及び料金システムの充実
■ 問題意識 ・ 大東市コミュニティバス等では、高齢者や子どもの利用に際しては半額での割引利用を可能としている。 ・ しかし、市民からは、料金制度に関する要望も多く寄せられており、利用促進や地域の活性化を図るために、利用しやすく利便性の高い、また持続可能な運行をめざす料金システムの導入等の検討を継続して実施する必要がある。 <u>コミュニティバス等料金に関する要望や意見</u> 1. 回数券、IC 乗車券等の導入：回数券、IC カード、QR コード決済等を導入してほしい 2. 企画乗車券の導入：商業施設と連携した企画乗車券、ハイキング割引乗車券、夏休み家族割引乗車券等があればうれしい 3. コミュニティバス等相互利用乗継割引の導入：コミュニティバス相互、及びコミュニティバスと乗合タクシー相互の乗継割引、路線バスや鉄道との乗り継ぎ割引を検討してほしい 4. その他割引制度の見直し：精神障害者への料金割引適用、高齢者割引対象年齢の引き上げなど 5. 料金体系の見直し：今は、コミュニティバス路線間で均一制と距離制が混在しており、ややこしく不公平であるため、料金体系の見直しを検討してほしい 6. 運行サービスに応じた料金水準の見直し：現在のコミュニティバス、南部地域コミュニティバス、乗合タクシーそれぞれの料金水準については、利用者負担と公的負担とのバランスなどを考慮して見直しをしてほしい ■ 事業内容 ・ 利用者の利便性を高め、新たな需要を創出するなど、地域の活性化を図るとともに、将来的に MaaS 等 ICT を利活用した市民の移動サービスの高度化を視野に入れて、つぎのような運賃割引制度や企画条件等、料金施策を検討して導入を図る。 課題の分類 (1) 利用しやすい料金システムなどの導入に関する課題 1. 回数券、IC乗車券などの導入 2. 各種企画乗車券の導入 3. コミュニティバス等相互利用乗継割引の導入 4-1.その他割引制度の見直し(精神障害者割引の導入) 利用しやすい料金システム等の導入検討	
事業実施時期	短期(令和 3 年度～令和 5 年度)：随時計画立案、意見調整、導入、検証
実施主体	大東市、交通事業者

(6) ⑧「地域公共交通導入の手引き」の策定、運用

事業名称	⑧「地域公共交通導入の手引き」の策定、運用
分類	3. 市民主体の地域公共交通の取り組み推進
■ 問題意識 ・ 利便性が高く持続可能な地域公共交通のシステムを実現するためには、市民をはじめとした関係主体の参画が必須であり、効率的、効果的であるとともに、市民に理解いただける取り組みでなければならない。 ・ とくに、市民が参画して地域特性や高齢化の進展による地域ニーズを反映して、医療や介護等の生活支援サービスなど、事業者等との連携・協働や地域内での自助・共助の更なる促進により、効率的、効果的な地域公共交通の実現を図るには、公平、公正な取り組みの仕組みと進め方を明示し、公表して、導入、維持管理、検証、維持、改良を進めていく必要がある。 ■ 事業内容 ・ 地域特性に応じ、地域住民が主体となって、その地域にとって必要で望ましい交通を検討して導入と取り組みを進めるために、地域の住民が中心となり、行政が支援し、交通事業者や関係者と連携しながら、計画・運営・運行、そして利用促進を進めていくためのガイドラインとして、「地域公共交通導入の手引き」を作成する。 ・ 「地域公共交通導入の手引き」では、対象とする地域、地域公共交通を定義し、取り組みの進め方と関係主体の役割を明記するとともに、次のような具体的な取り組みの進め方を明記する。 <u>地域公共交通の導入の手引きで定める項目</u> ・ 検討体制の構築 ・ ニーズの把握と既存交通サービスの評価 ・ 地域公共交通システムの計画検討 ・ 運営・運行実施の準備 ・ 運行実施・検証 ・ 運行継続・計画の見直し・休廃止の検討 など	
事業実施時期	短期(令和 3 年度～令和 5 年度):計画策定、意見調整、見直し等実施
実施主体	大東市、地域住民、交通事業者

(7) ⑨市民主体のコミュニティ交通(自家用有償運送、施設送迎サービス、ボランティア的輸送等)
導入の推進

事業名称	⑨市民主体のコミュニティ交通(自家用有償運送、施設送迎サービス、ボランティア的輸送等)導入の推進
分類	3. 市民主体の地域公共交通の取り組み推進
■ 問題意識 ・ 近年、地域公共交通を取り巻く状況は極めて深刻であり、バス路線廃止が進み、サービス水準の低下、さらには地域公共交通の確保に係る公的負担の増大など、路線バス、コミュニティバス、タクシー事業といった従来からの公共交通の利用が困難になることが懸念されている。 ・ とくに、阪奈生駒線では、交通事業者には運行費用の赤字分を全額補填しており、路線を維持する見通しが不透明となっている。他の交通事業者が運行する路線バスについても同様である。 ■ 事業内容 ・ 地域と市が連携、協働して、地域住民とくに高齢者や児童、生徒などの移動手段を確保するための取り組みを進める。 ・ ここでは、地域と市が主体となって地域公共交通を計画し、連携して、自家用有償運送や施設送迎サービスの活用、さらにはボランティア的な輸送など、自助・共助によって移動手段を確保するといった、地域が自らデザインし、輸送資源を総動員した移動手段を確保する取り組みを進める。 路線バス (定時定路線) タクシー (相乗り/貨客混載) コミュニティバス (定時定路線/デマンド) 乗合タクシー (定時定路線/デマンド) 縮退の趨勢 バス・タクシーなどによるサービスの提供が困難 自助・共助での地域交通の取り組み 自家用有償運送 (市町村又はNPO等運行) 市町村有償運送 福祉有償運送 公共交通空白地有償運送 施設送迎サービスなどの活用 スクールバス 通勤バス 通院バス 買物バス 障害福祉施設送迎 ボランティア・助け合い輸送 (地域連携) くらしの支援 病院同行支援 買物同行支援 など 市民主体のコミュニティ交通の位置づけと範囲	
事業実施時期	短期(令和3年度～令和5年度):計画策定、意見調整、見直し等実施
実施主体	大東市、地域住民、交通事業者

(8) ⑩関連する主体が参加する地域協議会との協働の推進

事業名称	⑩関連する主体が参加する地域協議会との協働の推進
分類	3. 市民主体の地域公共交通の取り組み推進
■ 問題意識 ・ 地域の実情に即した地域公共交通をめざし、維持していくためには、関係主体が有する課題を踏まえて、とくに住民が企画・運営に主体的に参画する必要があり、自らが利用することは勿論、さまざまな持続可能なサービスの実現や地域活性化が期待される。 ・ 大東市でも、「大東市地域公共交通会議」を構成して地域公共交通の取り組みを進めてきたが、地域公共交通の企画・運営・利用促進・検証等への地域住民が参画するために、「地域協議会」を組織化して、その仕組みを構築していく必要がある。 ・ あわせて、利用者たる住民が地域の公共交通サービスについて、自分自身の問題であると認識し、主体的にその維持・改善の取組に参画することが重要である。 ■ 事業内容 ・ 「大東市地域公共交通会議」において、地域固有の課題に応じて取り組みを進めるために、地域住民とともに必要となる関係主体が参加する「地域協議会」を組織化する。 ・ また、地域公共交通に係る様々な課題に対し、構築した「地域協議会」を中心に、関係主体が連携してそれぞれの主体が果たすべき役割を実行していく。 <u>地域協議会と関連主体の構成イメージ</u>	
事業実施時期	短期(令和3年度～令和5年度):計画策定、意見調整、見直し等実施
実施主体	大東市、地域住民、交通事業者

(9) ⑰地域と連携した「大東市バスマップ」等の制作配布による利用促進

事業名称	⑰地域と連携した「大東市バスマップ」等の制作配布による利用促進
分類	4. 公共交通の利用を促すための取り組みと利用促進施策の展開
■ 問題意識 ・コミュニティバスに関する情報を、ホームページで提供するとともに、路線図と時刻表を掲載したチラシを作成して沿線住民に全戸配布し、主要停留所でも配布するなど、利用の促進のための取り組みを行っている。 ・しかし、市民は、コミュニティバスだけでなく、鉄道、路線バスを含めたわかりやすく、シームレスな情報や、利用に即したその時、その場で必要な情報を要求している。 ・このため、地域や利用者の意見を反映し、地域と連携して利用促進を含めた”地域公共交通情報”の提供を行う必要がある。 ■ 事業内容 ・「大東市地域公共交通会議」において、地域固有の課題に応じて取り組みを進めるために、組織化した「地域協議会」において、利用促進につながるバスマップを作成する。 ・配布方法は、市民全世帯への各戸配布だけでなく、情報を欲している転入者や、教育の一環としての小中学校での配布など、利用促進を見通した手法を検討する。	
 「バスマップ」の例	
事業実施時期	短期(令和3年度～令和5年度):作成、配布、検証
実施主体	大東市、地域住民、交通事業者

(10) ②地域公共交通に係る利用者負担と公的負担のあり方の検討

事業名称	②地域公共交通に係る利用者負担と公的負担のあり方の検討
分類	5. 持続可能な地域公共交通システムの維持更新に向けた取り組み
■ 問題意識 ・ 大東市の地域公共交通関連予算は、平成 28 年度までは横ばいであったが、平成 29 年度からは、東部地域乗合タクシー事業、南部地域コミュニティバス事業、そして阪奈生駒線運行補助増額に伴って増加傾向にある。 ・ しかし、令和元年度予算額の水準は、一般関係予算に占める割合が 0.23%、市民一人当たり予算額は約 860 円/年/人であり、全国の同程度規模の市町村の水準からすると、中央値よりもいくぶん下回っており、必ずしも高い水準での投資をしているとは言えない。 ・ 一方で、今後の地域公共交通計画推進にあたって予想される公的資金の増加と、財政状況を勘案すると、効率的な事業推進とともに、市予算における地域公共交通への負担のあり方について、基本的な方針を設定する必要がある。 ・ なお、運行経費を利用者で賄うべきであるという受益者負担の考え方に基づくと、利用料金は相当程度高くならざるを得ない。このため、利用者負担と公的負担のバランスについては、十分な検討を行って市民の合意形成を図る必要がある。	
大東市公共交通関連予算・決算額の推移 出典：大東市資料 注) 令和元年度予算/決算では、阪奈生駒線運行補助金増額、南部地域コミュニティバス本格運行に伴う新たな負担により予算額が増加 大東市地域公共交通関連予算・決算額の推移	
事業実施時期	短期(令和 3 年度～令和 5 年度)：計画立案、意見調整、見直し等実施
実施主体	大東市、地域住民、交通事業者

7. 計画の推進のために

7.1 計画推進体制と進め方

事業を進めるにあたっては、横断的な視点か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「大東市地域公共交通会議」を構成し、それぞれが役割を分担して協働することとします。

「大東市地域公共交通会議」は、大東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。

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、地域、関連する交通事業者、市、学識経験者が参加する「地域協議会」を組織化して施策や取り組みを検討し、「大東市地域公共交通会議」に報告して事業を進めます。

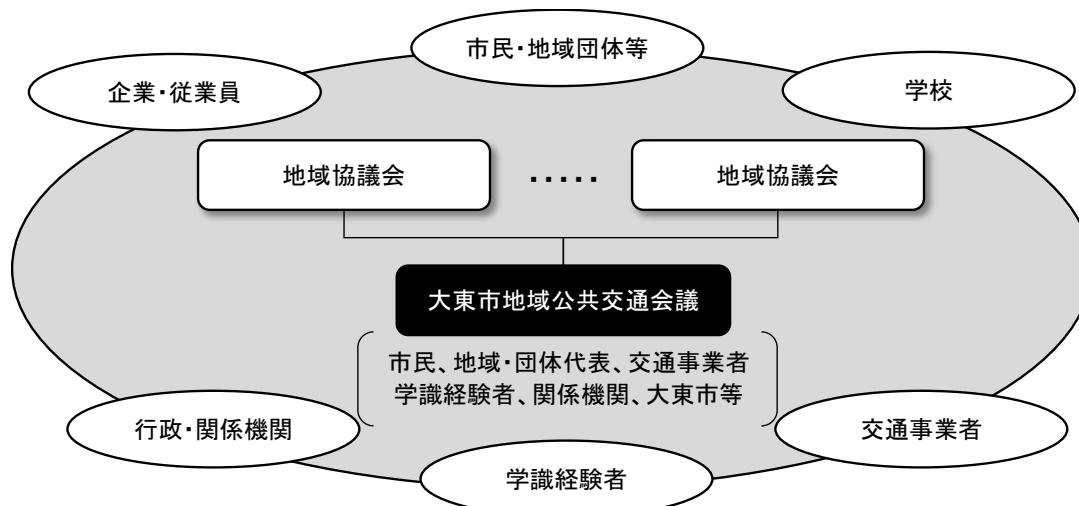


図 7.1 計画推進体制

7.2 PDCA サイクルによる計画の進捗管理

公共交通をとりまく技術や社会経済情勢は急激に変化しています。このような公共交通を取り巻く環境の変化に柔軟に対応するため、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、補足的なデータ収集や調査により目標の達成状況を確認し、必要に応じた計画の点検・見直しを行い、PDCA サイクル（計画・見直し（Plan）、施策実施（Do）、評価（Check）、施策改善（Act））による計画の着実な実現や計画の柔軟な見直しによる進行管理を行います。

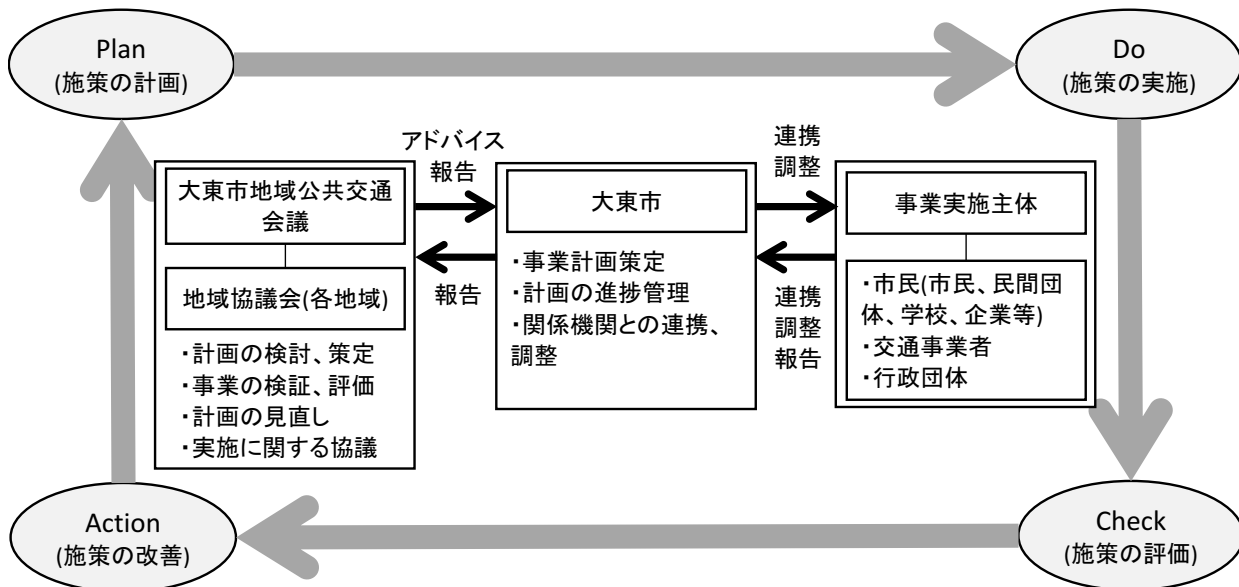


図 7.2 PDCA サイクル概念図

7.3 財源の確保と効果的活用

公共交通は人を輸送する手段として優れた方法であり、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、市の財政収支は厳しい見通しですが、社会経済情勢の変化に対応する必要があることを勘案して、地域公共交通への適切な投資で最大の効果を発揮するように、合理的な取り組みを継続していきます。

なお、持続可能な地域公共交通を実現するための公的資金を確保するには、効率的な運行の実施はもちろんのこと、地域公共交通利用料金と公的負担のあり方を設定し、大東市における財源について関係各課と調整することによって効率的配分を行うこととします。

大東市街づくり部都市政策室交通政策課

〒574-8555 大阪府大東市谷川一丁目1番1号

電話：072-870-9667 FAX：072-874-8799

E-mail：koutu@city.daito.lg.jp

印刷物番号
2-106