

あかしあ台小学校区

地域内交通検討会レポート(本編)

< 2020. 10~2021. 9 >

あかしあ台小学校区まち協

(令和4年1月)

目 次

1. 背景及び目的
2. スケジュール
3. 組織
4. 地域内交通検討会の開催
第1回～第5回
5. 先進地視察
6. 交通行動アンケート調査
7. 地域内交通に関わる重点取組テーマ

背景及び目的

【背景】我が街あかしあ台小学校区のある三田市ウッディタウンは、大都市圏に通勤できる街として開発され快適に暮らせてきたが、30年を超え地域の高齢化が進展すると共に生活様式も多様化し、今まで通りの自家用車に頼る移動手段では快適に暮らしていけないことが危惧されるようになってきた。



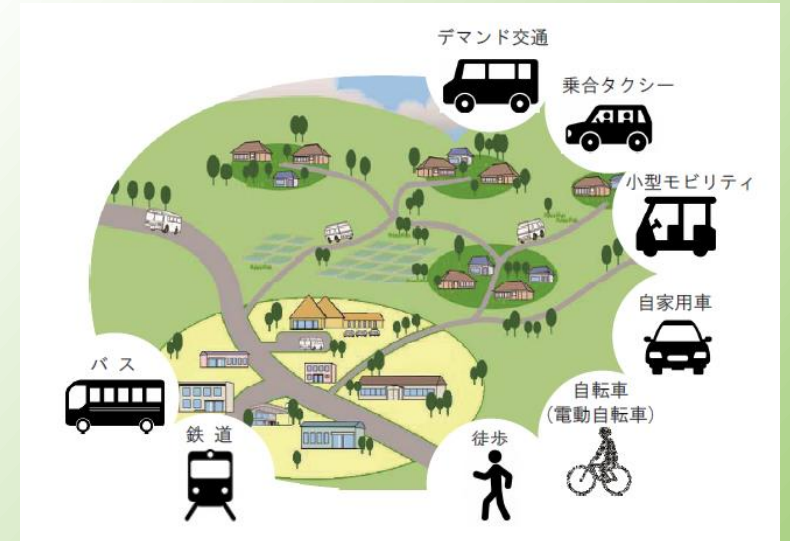
「あかしあ台小学校区地域内交通検討会」の立ち上げ

【目的】若者から高齢者まで、ずっと住み続けられるように地域で暮らしやすい地域内交通のあり方を考える。

【支援】三田市の「みんなで育てる地域内交通検討支援プログラム」による支援を受けて実施しています。

協定期間: 令和2年10月～令和4年3月
補助金 : 30万円以内

地域内交通とは



【備考】地域内交通とは、買物や通院など日常生活に必要な地域内の移動手段を確保するため、既存の公共交通を補完し、地域内の移動を支える交通手段をいう。

三田市あかしあ台小学校区 の位置・大きさ

街の大きさ(令和3年3月現在)

面積: 約140ha

人口: 8,623人

世帯数: 3,404世帯

特徴: 大阪・神戸大都市圏
通勤圏内住宅地

【代表的なセンター地区】

C: ウッディタウン中央 M: 南ウッディタウン
S: すずかけ台 A: あかしあ台
K: けやき台 Y: ゆりのき台



三田市あかしあ台小学校地区の特徴

計画的に作られた 住宅・交通路郡

戸建住宅を中心に駅近などに中高層集合住宅群が建てられ多様な世代が暮らせる住宅群。

大阪へ行くには、神姫バスでJR新三田駅まで行きJRに乗り換えて約45分、神戸へは、神戸電鉄で約55分と通勤通学に便利。



計画的に作られた 都市生活施設

大型商業施設や医療施設が神戸電鉄の2つの駅前に集中。その他、小規模の商業施設・医院とともに行政サービスや多様な世代間交流・文化活動、教育、子育て及び福祉などの生活に必要な施設等が要所に配置。



美しい街並み

街中は、美しい緑豊かな景観形成。美しい街並みの象徴として、街路樹に地名由来の「にせあかしあの木」植樹。



公共交通の現状

- ・ウッディタウンは、大都市（大阪、神戸）のベッドタウン
- バス路線は通勤客を対象にJR新三田駅向け
- 鉄道路線も同様の理由で神鉄三田駅向け
- ・ウッディタウン商店街には、主：自家用車、従：自転車又は徒歩の設定。バス路線は一部のみ。



スケジュール

年度	項目	開催日時	テーマ	内容	
令和2年度	地域内交通検討会	1回	11/21 (土)	地域交通の現状	・あかしあ台小校区の現状交通の学習。
		2回	12/12 (土)	フィールド学習	・公共交通の実体験を通じた課題の把握。
		3回	3/13 (土)	新しい地域内交通って？	・フィールド学習の振り返り。乗合交通(自家用有償旅客運送)の仕組み。
令和3年度			先進地視察(4/14)	交通行動アンケート(4/1~4/15)	
	同検討会	4回	5/16 (日)	先進地に学ぶ	・先進地視察報告。いろいろなモビリティの学習。
		5回	6/12 (土)	課題と今後の進め方	・交通行動アンケート調査報告。課題と今後の進め方に関する意見交換。
			アンケート報告全戸配布(11/下旬)	ワークショップ(10/19、11/21、12/14、2/8)予定	
	続検討会	1回	1/18 (予定)	望まれる地域内交通	・課題共有と解決策の方向性に関する意見交換。
		2回	3/15 (予定)	地域内交通のあり方	・地域内交通のあり方の提案事項に関する意見交換。

組織：地域内交通検討会メンバー(敬称略)

代表：酒井俊一 アドバイザー：田中巖 三田市交通まちづくり課：高寺千寿子他

班	氏名	住所	所属
I	岡村佳高	あかしあ台5丁	まちづくり推進員
	堀江定吉	あかしあ台1丁	地域住民
	山岡 隆	あかしあ台4丁	地域住民
	島崎淳之介	あかしあ台1丁	小学校PTA
	畑 徹二	あかしあ台1丁	あかしあクラブ
	足立学	あかしあ台4丁	自治会
II	古川裕子	さくら坂	地域住民
	坂井和子	あかしあ台5丁	地域住民
	北野一恵	あかしあ台5丁	地域住民
	外間和子	あかしあ台1丁	地域住民
	中村栄子	あかしあ台2丁	地域住民
	河本和子	あかしあ台5丁	まち協

班	氏名	住所	所属
III	達家善嗣	あかしあ台3丁	自治会
	奥田敏明	あかしあ台1丁	自治会
	奥村芳和	あかしあ台1丁	あかしあクラブ
	塩見康二	あかしあ台4丁	民生・児童委員
	内布茂光	あかしあ台1丁	民生・児童委員
	谷淵建志	あかしあ台1丁	ふれ協
IV	片岡浩二	あかしあ台5丁	まち協
	榎本公子	あかしあ台3丁	あかしあクラブ
	酒井俊一	あかしあ台4丁	まち協
	川元立志	あかしあ台5丁	まち協
	丸本健二	あかしあ台1丁	まち協
	長谷川拓三	あかしあ台1丁	まち協

(注)
令和2年
10月設
立当初の
メンバー

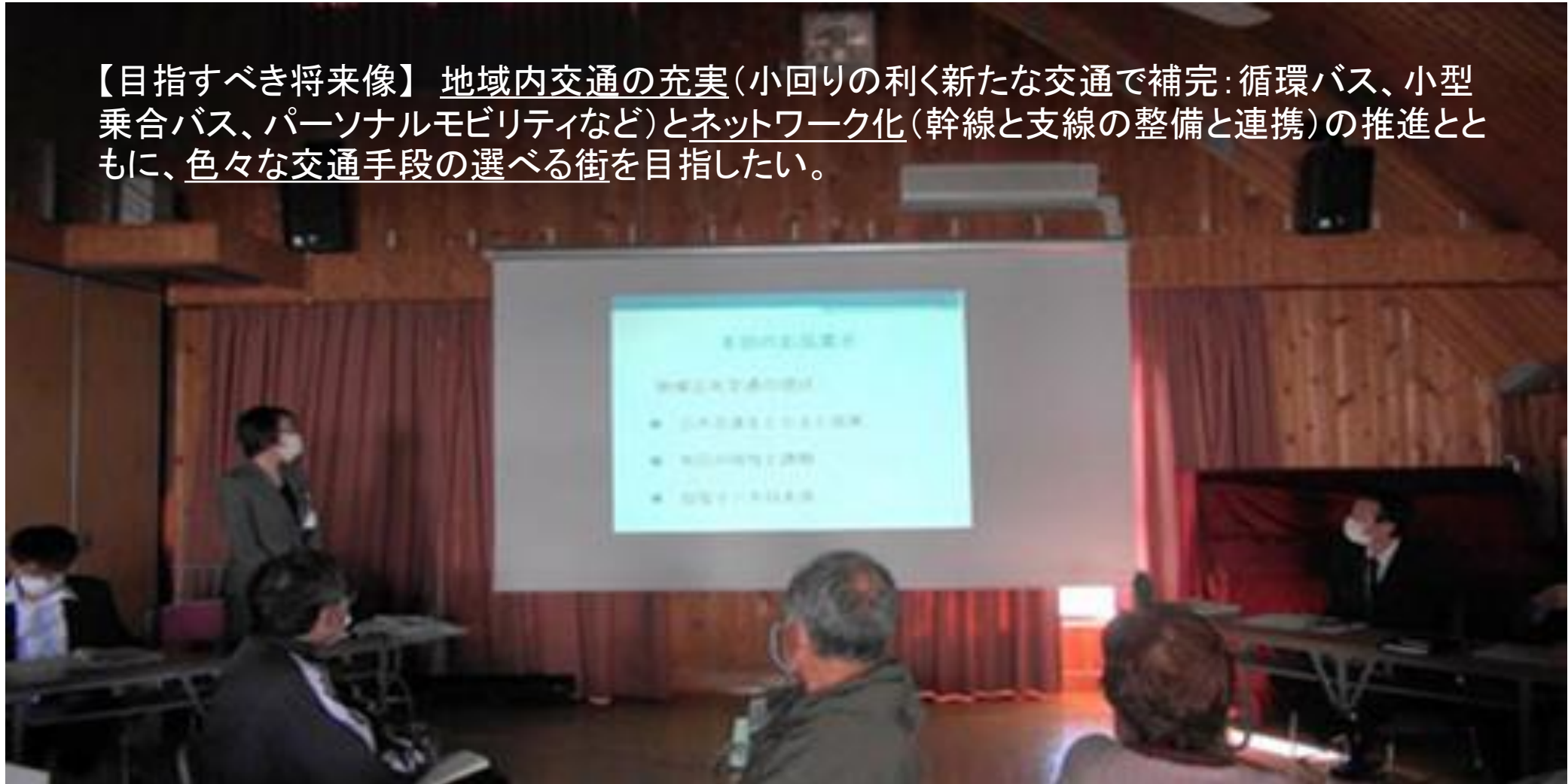
地域内交通検討会の開催

1. 第1回 R2/11/21(土) 三田市レクチャー:三田市の公共交通の現状と未来
2. 第2回 R2/12/12(土) フィールド学習:公共交通の実体験
3. 第3回 R3/3/13(土) フィールド学習発表会:フィールド学習の振り返り
専門家レクチャー:地域の足の支え方
4. 第4回 R3/5/16(日) 先進地視察報告:チョイソコいながわ(猪名川町)、
ぐるっと生瀬(西宮市)
三田市情報提供:いろいろなモビリティ
5. 第6回 R3/6/12(土) 調査報告:交通行動アンケート調査
意見交換:今後の進め方

三田市レクチャー「三田市の公共交通の現状と未来」(1)

講師：高寺課長（三田市交通まちづくり課） 2020.11.21

【目指すべき将来像】 地域内交通の充実（小回りの利く新たな交通で補完：循環バス、小型乗合バス、パーソナルモビリティなど）と ネットワーク化（幹線と支線の整備と連携）の推進とともに、色々な交通手段の選べる街を目指したい。



三田市の公共交通の現状と未来(2)

1. 人口構造の変化

(1) 三田市では、通勤需要の減少に伴い昼間移動が増大しつつある。

(2) 三田市では、各地区とも高齢化が進んでいる。ウッディタウンの進む速度が速い。そして、あかしあ台が最も速い。運転免許返納者は、ここ5～6年で約3倍。車を気軽に利用できない人が約4割居る。車を気軽に利用できない65歳以上の方の外出率はかなり下がる。

(3) 一方で、公共交通に関して、バス利用者は20年後に3割下がると推定され、サービスレベルの低下が懸念されている。又、鉄道利用者についてフラワータウン・つつじが丘の最寄駅の乗降者数は減少傾向、ウッディタウンはまだ上昇傾向。

三田市の公共交通の現状と未来(3)

2. 地区の構成と課題

(1) ニュータウンの交通手段は、他地区と較べて徒歩や自転車の割合が高い。

(2) あかしあ台地区の65歳以上について特徴をピックアップすると次の通りである。

・目的別お出かけ先について、行きたいけれども行けない人は、通院・買い物では無く、愉しみで1%程度。

・移動手段について、自動車を使う移動が半分程度(通院43%、買い物64%、愉しみ67%)を占める。公共交通のバス・鉄道は8~25%(通院25%、買い物8%、愉しみ14%)である。次に多いのが徒歩で10~20%を占める。自転車を使う人は意外と少なく5%程度。なお、タクシーについては、買い物で使う人がわずかにある程度。

・移動の問題に関して、特に問題がないとする人が75~85%(通院76%、買い物87%、愉しみ76%)となっている。これに対して、目的に行くバスや鉄道がないとする人が5%程度、並びにバスや鉄道あるが利用しにくいお金がかかるとする人が7%~15%程度(通院14%、買い物7%、愉しみ15%)ある。

(3) 良く利用される目的地 1位: イオン三田ウッディタウン店、2位: 阪急オアシス、3位: 三田市民病院、4位: イオンモール神戸北、5位: スーパーマルハチ

三田市の公共交通の現状と未来(4)

2. 地区の構成と課題(続き)

(4)公共交通による地区別カバー率 ウッディタウン地区:90%

(5)地区特性

- ・移動手段 徒歩・自転車・公共交通の利用割合が他地区に比べて高い。
- ・利便施設 地区内に店舗や病院が集積するコンパクトシティ形態。
- ・公共交通網 公共交通カバー率高いが上手く使われていないところある。
- ・良好な基盤整備 駐車場・道路など車依存型のまち形成。車運転しやすい。

(6)ワークショップ(2017~2018)でのウッディタウンについての意見の傾向

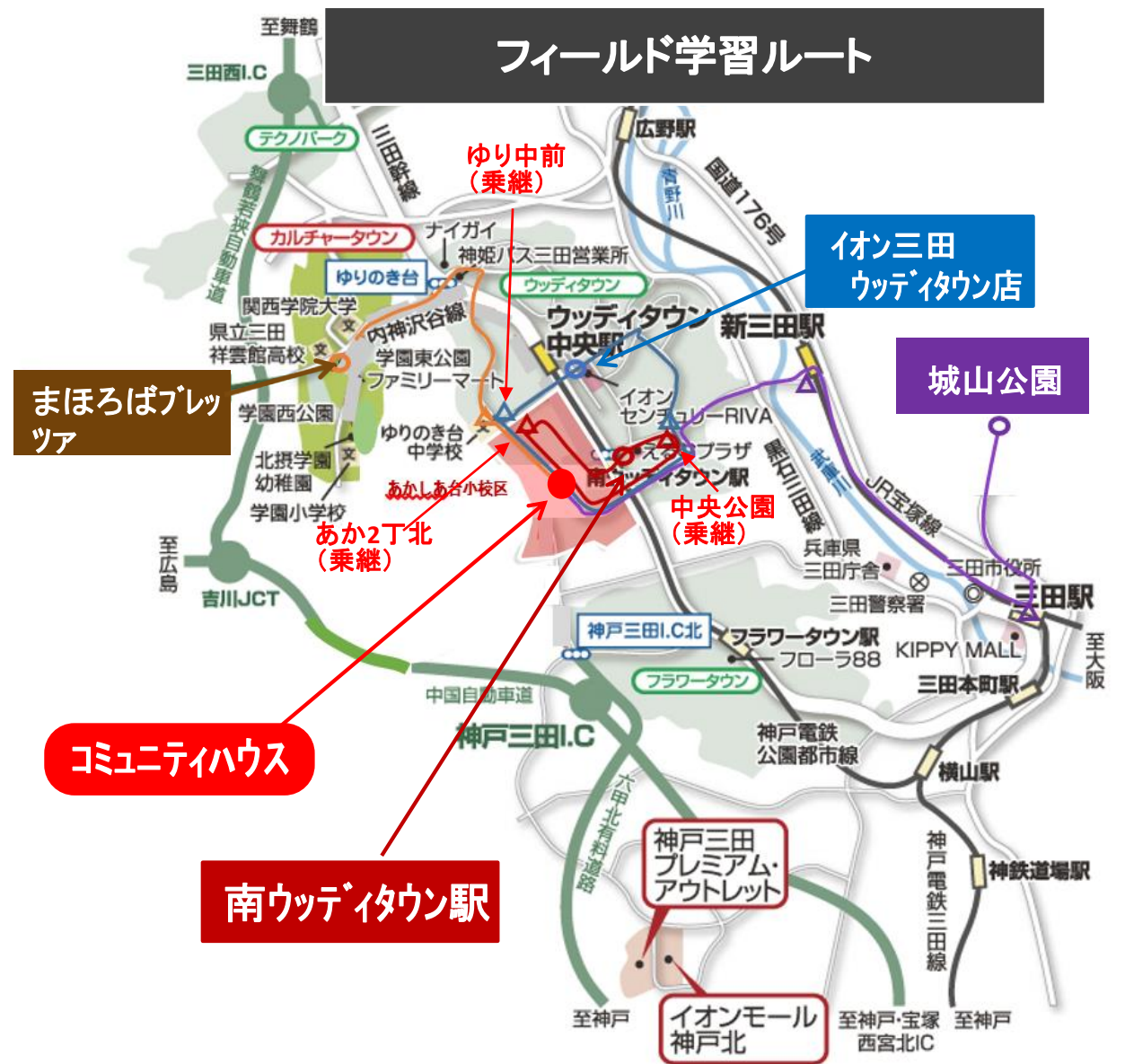
バスや鉄道を使えるようにするための悩みに関する意見が多かった。ルート複雑、どこに停まる、時刻表分かり難い、どこで乗換えなど。

→総合すると、便数よりも「行く先」、「ダイヤ(時間)」、「乗継性」の改善が必要と考えられる。

フィールド学習

2020.12.12

班	行先	ルート	所要時間
I	城山公園	コミハウス ← 41 → JR(新三田 ← 三田) ← 20他 → 城山公園	乗換2回 往路31分590円 復路50分590円 《車12分》
II	イオン三田 ウッディタウン店	コミハウス → 41(中央公園乗換43) → センチュリープラザ/イオン三田ウッディタウン店(降車なし通過) → ゆり中乗換41 → コミハウス	乗換1回 往路60分400円 (乗換ミス1本乗過ごし、降車ゆり中) 復路30分170円(乗車ゆり中から) 《車6分》
III	まほろばブレッツア	コミハウス ← 41(ゆり中乗換) 48 → 関西学院/まほろばブレッツア (注)復路:乗換待ち時間長く、ゆり中から徒歩	乗換1回 往路26分370円 復路30分200円 《車8分》
IV	南ウッディタウン駅	A:コミハウス ← 41(中央公園乗換48) → 南ウッディタウン駅 B:コミハウス ← 41(あか北2乗換48) → 南ウッディタウン駅	Aチーム 乗換1回 往路29分370円 復路25分370円 Bチーム 乗換1回 往路20分340円 復路40分340円 《車6分》



フィールド学習 I 班 「城山公園」行き

ルート : コミハウス前 ← 41 → JR(新三田 ← 3 → 三田) ← 20他 → 城山公園 乗換2回
所要時間・料金 : 往路31分590円 復路50分590円 《車12分》

【調査チームの感想など】

【感想】 健常者にとって乗り継ぎはスムーズ。
高齢者には身体的に負担大(子連れも同様)。
エレベータの利用は配置が悪く、かえって面倒。
子連れのトイレ対応も大変。

【課題又は対応策】 乗り継ぎで運賃が高額になり時間もかかる。乗り継ぎのないバス路線が新設できないか。 JR新三田駅から県道141号線を通って保健福祉センターや市役所を經由して城山公園まで行くルートがありがたい。近くには兵庫中央病院もあり、採算とれるのではないかと思った。

【その他】 バス運賃が分かりにくいとの意見があった。システム的に対策して欲しい。

【交通事業者の思い】

- ◎ 高齢者の負担軽減の取組み
ハード面ではバリアフリー化(低床車の拡大など)を推進。
ソフト面では、車内事故の防止を目的として急の付く運転しないよう運転手教育に注力。
- ◎ 乗り継ぎの料金割引の取組み
乗り継ぎの間隔が60分以内だと80円差し引くサービスを導入。
但し、NicoPa利用者だけ。今回の場合、コミハウスからバスでJR新三田駅まで行きJRに乗り継いでJR三田駅から城山方面行バスに乗られたとのこと。異なるバス停であっても乗り継ぎ間隔が60分以内なので当サービスを利用可。
- ◎ 城山公園までの直通ルートに関する件
別系統のバスと組み合わせて直通にならないかなど検討中。唯、路線バスには駅フィーダーの役割があり、電車待ちになるところでの長い路線ルートの新設は一般的には難しい。必要性を勘案して地域の方と対話しながらどうすれば良いか一緒に考えていきたい。

フィールド学習 II 班 「イオン三田ウッディタウン店」行き

ルート: コミハウス前 → 41(中央公園前乗換43) → センチュリープラザ前/イオン三田ウッディタウン店(降車なし通過) → (ゆり中前乗換41) → コミハウス 乗換1回

所要時間・料金: 往路60分400円(乗換ミス1本乗過ごし、降車ゆり中前) 復路30分170円(乗車ゆり中前から) 《車6分》

【調査チームの感想など】

【感想】 近くとはいえ、ウッディタウン内のバス移動は時間も費用もかかり大変で非現実的。

【課題又は対応策】

・乗り継ぎが円滑に出来なかった。中央公園前及びゆり中前共に乗降箇所が複数あった。運転手の説明も不適切。一便乗り遅れた。乗り継ぎの際の案内を徹底して欲しい。ルート・時刻・乗り継ぎ割引など。

・行きたいところへの直通バスがない。41系統をセンチュリープラザ前までつなげられないか。

【その他】 ウッディタウン内のきめ細かなルートの巡回バスが欲しい。

【交通事業者の思い】

◎ 総括的事項

率直な意見を頂いた。女性からで且つ地域の移動に関する大変参考になった。


◎ バス利用促進の取組み

地域内で移動するには、行きたいところにバスが直接つながっていない。そのような制約の中、999パスや地域限定の乗り放題バスを導入するなど地域の実情に合わせて利用促進に取り組もうとしている。

◎ 乗り継ぎ不便解消の取組み

乗り継ぎに際する不便解消の必要性が分った。現段階では、ウッディタウン内を移動するに当たって、どこでどのバスに乗ったら良いか分らない実情にある。改善すべきこと認識した。今後、案内板を付けるなど、ニュータウンの地域内交通が便利になる新しいサービスについて考えていきたい。

フィールド学習 Ⅲ班 「まほろばブレッツァ」行き

ルート: コミハウス←41(ゆり中前乗換)48→**関西学院/まほろばブレッツァ** (注)復路:乗換待ち時間長く、ゆり中前から徒歩 **乗換1回**
所要時間・料金:往路26分370円 復路30分200円 《車8分》

【調査チームの感想など】

【感想】 まほろば行は思ったより便利だった。

【課題又は対応策】

- ① 乗り継ぎが不便 バス停の位置やバスルートが分かりにくい。電光表示が望まれる。乗り継ぎの料金割引は納得。
- ② 999パスの継続 ニーズがあり、もっと増えると期待できるので続けて欲しい。
- ③ バス利用促進の取組み バス案内や乗り継ぎに際する待合い環境が不備。地図とリンクしたバス路線図の掲示なども必要。
- ④ 循環バスの導入 リング道路を15分毎に運行。
- ⑤ 高速バスのルート見直し 三ノ宮行及び大阪行き共に、あかしあ台を周って頂けないものか。

【その他】 車以外で移動するときの備えとして、路線バスの利便性向上に期待する。

【交通事業者の思い】

- ◎ 乗り継ぎ不便解消の取組み 現バス路線は、地域内移動のための乗り継ぎが考慮されていない。今後、見直したい。
- ◎ 999パスの取組み 3月末で終わる。今後は、フラワーなどにも広げたい。市民病院にも広げることについてニーズがあること認識できた。しばらく検証する時間をとって次に備えたい。
- ◎ バス利用促進の取組み 掲示板は、もっと分かり易いように整備したい。路線図も掲示したい。少しずつ拡大したい。電光掲示は将来的に各バス停におけるように考えたい。
- ◎ 循環バスの導入 自動運転バス実証試験に際して試行した。買い物にどれだけ使われるか期待したがさほどでもなかった。どのようにすれば利用客が増えるのか、まだ答えを見いだせていない。
- ◎ 貴重なご意見を聞く良い機会が持てた。

フィールド学習 IV班 「南ウッディタウン駅」行き

ルート Aチーム: コミハウス ← 41(中央公園前乗換48) → 南ウッディタウン駅 Bチーム: コミハウス ← 41(あか北2乗換48) → 南ウッディタウン駅 乗換1回

Aチーム 往路29分370円 復路25分370円 Bチーム 往路20分340円 復路40分340円 《車6分》

【調査チームの感想など】

Aチーム 【感想】 乗り継げば行ける。一方で、乗り継ぎに際する不安を覚えた。

【課題又は対応策】

・道路横断が長く怖い、荷物があるともっと怖い、待合場所もない(雨除け、寒さ除けできない)。環境整備が要る。

・リング道路沿いのバス停からの直通ルートが欲しい。

【その他】 乗り継ぎはJR新三田駅の方が楽か。

Bチーム 【感想】 予想外に便利。

【課題及び対応策】

・バスの連絡悪く、乗り遅れると時間がかかるので分かり易い時刻表が欲しい。

・乗り継ぎバス停の近くには横断歩道が要る。

・乗り継ぎ割引きあるも料金高くなる。

【交通事業者の思い】

◎ 総括的事項

乗り継げば行けるのを発見されたとのこと、ありがたい。しかし、どのように乗り継げば良いかサポートしたいが、なかなか難しい。乗り継ぎバスのマイ時刻表を作られている場合がある。

◎ 乗り継ぎ不便解消の取組み

・横断歩道の件。もっともと思う。バス事業者としては、地域の中でバスドライバーが模範となるよう安全運転を徹底すること。運転手に徹底した教育を行うようにしている。

・待合場所の件。不便さは理解できる。バス事業者として対応できないところ多い。まちづくりの一環として、自治体と一緒に考えていきたい。

◎ 料金割引の取組み 乗り継ぎ割引に加えて、平日の9:30～16:00の間、休日は終日、徳用券が使える。チャージする際、3割引きとなる。これを使って欲しい。なお、このサービスはニコパ会員に対してのみ。チャージはバスの中でも行える。

フィールド学習のまとめ

フィールド学習の発表会には、交通事業者（神姫バス）にも来て頂けた。地域と交通事業者及び行政が一同に会して意見交換する機会となった。大変有意義なものであった。

そして、フィールド学習及び発表会を通じて情報共有できた特筆すべきことは、次の2点。

(1) ウッディタウン内の通勤ルート以外へのバス移動は時間とお金をかけて乗継ぐ必要がありルート見直しが望まれるが、乗継ぐにしても案内サービスが不足。

(2) 交通事業者は、このような現状を解消するにあたり地域と一緒に考えていきたい意向で、地域の移動ニーズの明確化が求められている。



フィールド学習発表会

専門家レクチャー「地域の足の支え方(活用したい仕組みとその事例)」

講師: 田中アドバイザー(グローバル交流推進機構) 2021. 3. 13

主な内容は、

- ①移動が不便とはどういうこと
- ②お困りごとについてどのように捉えれば良いか
- ③お困りごとをどうやって解決するか
- ④地域主体型交通ってどういうこと
- ⑤近隣の先進事例など



地域内交通の学習

例1: 宇仁ふれあいバス(加西市) 交通空白地有償旅客運送

- ・コミバスや商業バスでは回り切れない集落の足。
- ・地域団体が住民ドライバーを確保。市の補助有り。運賃200円、2ルート。

⇒既存の公共交通と連携することで、車両・ドライバーなどの資源を有効活用できた事例

例2: ぐるっと生瀬(西宮市) 交通空白地有償旅客運送

- ・高台を中心とした住宅地の足。
- ・地域団体が運営主体、阪急タクシーに運行委託。市の補助。あり。運賃300円(小人200円)、5ルート。

⇒地域主体の取り組みでありつつ、運行の安定性や安全確保など交通事業者の強みを活かした事例

先進地視察「チョイソコいながわ」 猪名川町

2021. 4. 14



- ・総括事項：オンデマンド型乗合い有償旅客運送、ヴォクシー7人乗り2台運行、コールセンターが窓口となり希望に応じた乗降停留所・時間を案内。運行エリアは北部と南部の2地域、それぞれ直径約5km圏内。会員制。
- ・導入目的：バス(路線、巡回)運行維持困難地域の移動手段代替え及び交通不便地の足として機能。
- ・事業主体：ネットヨタ神戸、猪名川町、運行は日の丸ハイヤーに委託。
- ・運行状況：現在実証試験中。年間15,000人利用のペース。運賃は昨年無償、今年(R3.7)から、運賃300円、一部割引あり。

先進地視察「ぐるっと生瀬」 西宮市

2021. 4. 14



- ・総括事項：定時定路線型り合い有償旅客運送、ハイエース14人乗り1台運行。5ルートを平日2～6便運行。 会員制。
- ・導入目的：高台を中心とした交通不便住宅地の足として機能。
- ・事業主体：9自治会による運行協議会（地域の役割として、利用者確保（PR、学校での勉強会等）に最も注力）、事業協力：西宮市が収支不足分を補助、運行は阪急タクシーに委託。
- ・運行状況：年間24,500人利用のペース、1日100人弱の利用者がいる。運賃は300円（小人200円）。

三田市情報提供「いろいろなモビリティ」

講師: 高寺課長(三田市交通まちづくり課) 2021. 5. 16



グリーンスローモビリティ

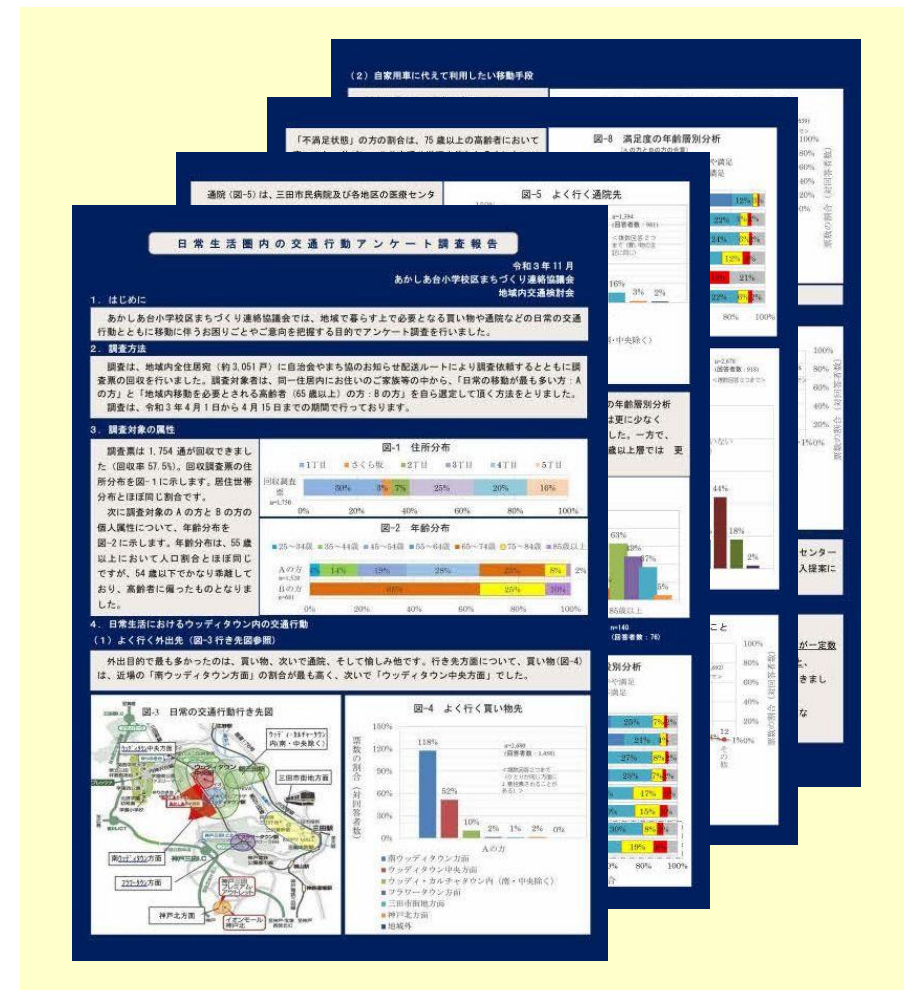
いろいろなモビリティの紹介があった。

- ① パーソナルモビリティ(車いす型)・・・春日市高蔵寺ニュータウンで実証試験
- ② パーソナルモビリティ(電動キックボード)・・・神戸市で実証試験
- ③ 超小型モビリティ(小型4輪電動車、規格が原付レベル)
- ④ グリーンスローモビリティ(4人乗り以上、電動、時速20km未満)・・・活用できる範囲が広く注目度高い。河内長野市南花台「クルクル」モビリティとして、令和元年より運行開始。停留所は地域内の電柱342本。

田中アドバイザーのコメント: 車両を知っておくことは必要だが、どうするかは最後の選択肢。誰が困っているか、地域の資源がどれだけあるか、仕組みとして何が望ましいかが第一に考えられるべきこと。

調査報告「交通行動アンケート調査」 2021. 4

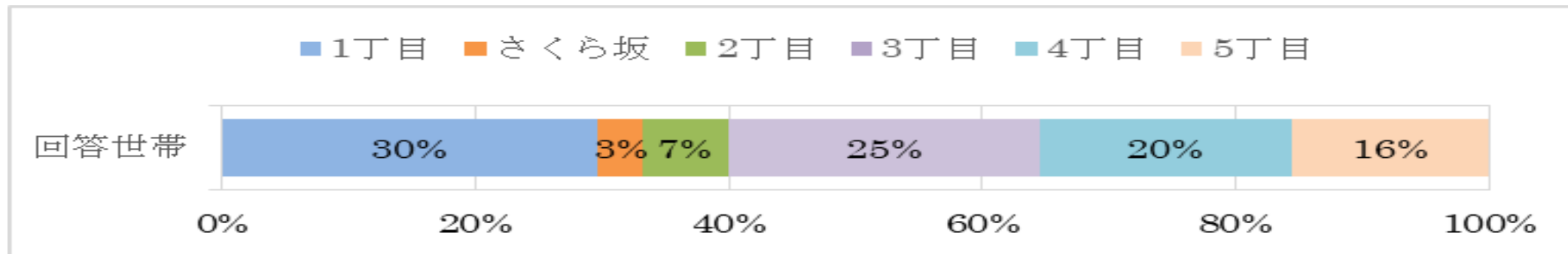
項目	内容
調査目的	三田市あかしあ台小学校区内に在住の方を対象として、 <u>日常の買い物や通院などの交通行動とともにその際の困りごとやご意向について把握する。</u>
調査方法	三田市あかしあ台小学校区内全住居宛(約3,051戸)に自治会やまち協のお知らせ配送ルートにより調査依頼及び調査票回収。
調査対象者	同一住居にお住まいのご家族等の中から、「 <u>日常の移動の最も多い方:Aの方</u> 」と「 <u>地域内利用を必要とされる高齢者の方:Bの方</u> 」を自ら選んで頂く方法をとった。
調査期間	令和3年4月1日～4月15日
回収状況	下記の通り。 <u>57.5%</u>



調査対象の属性

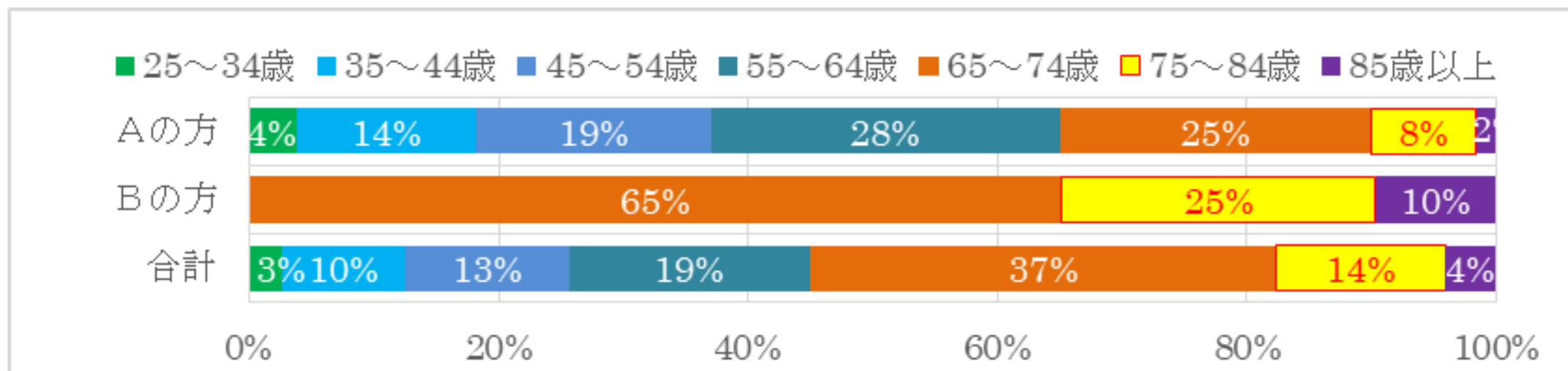
住所分布

n=1,750

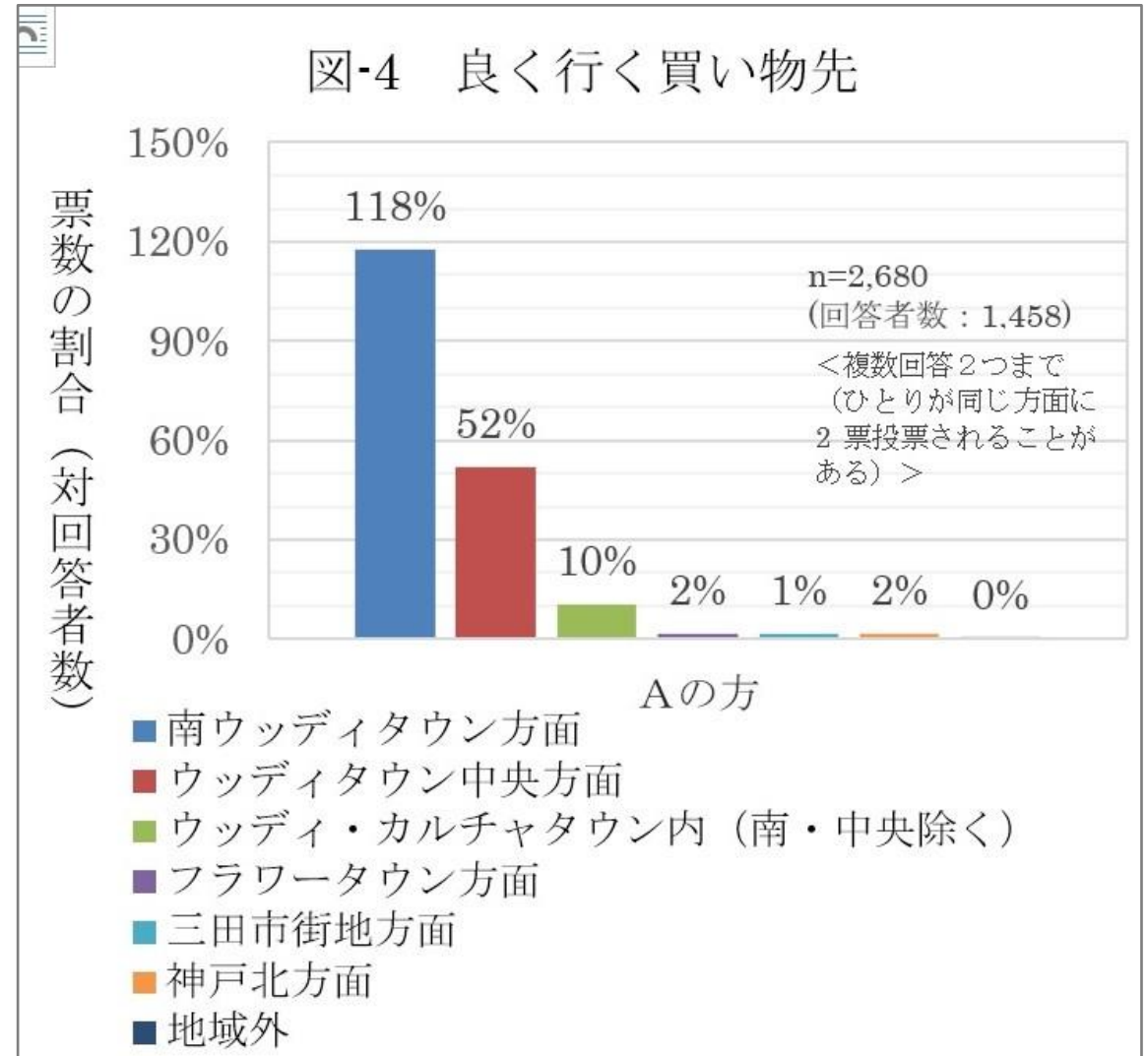
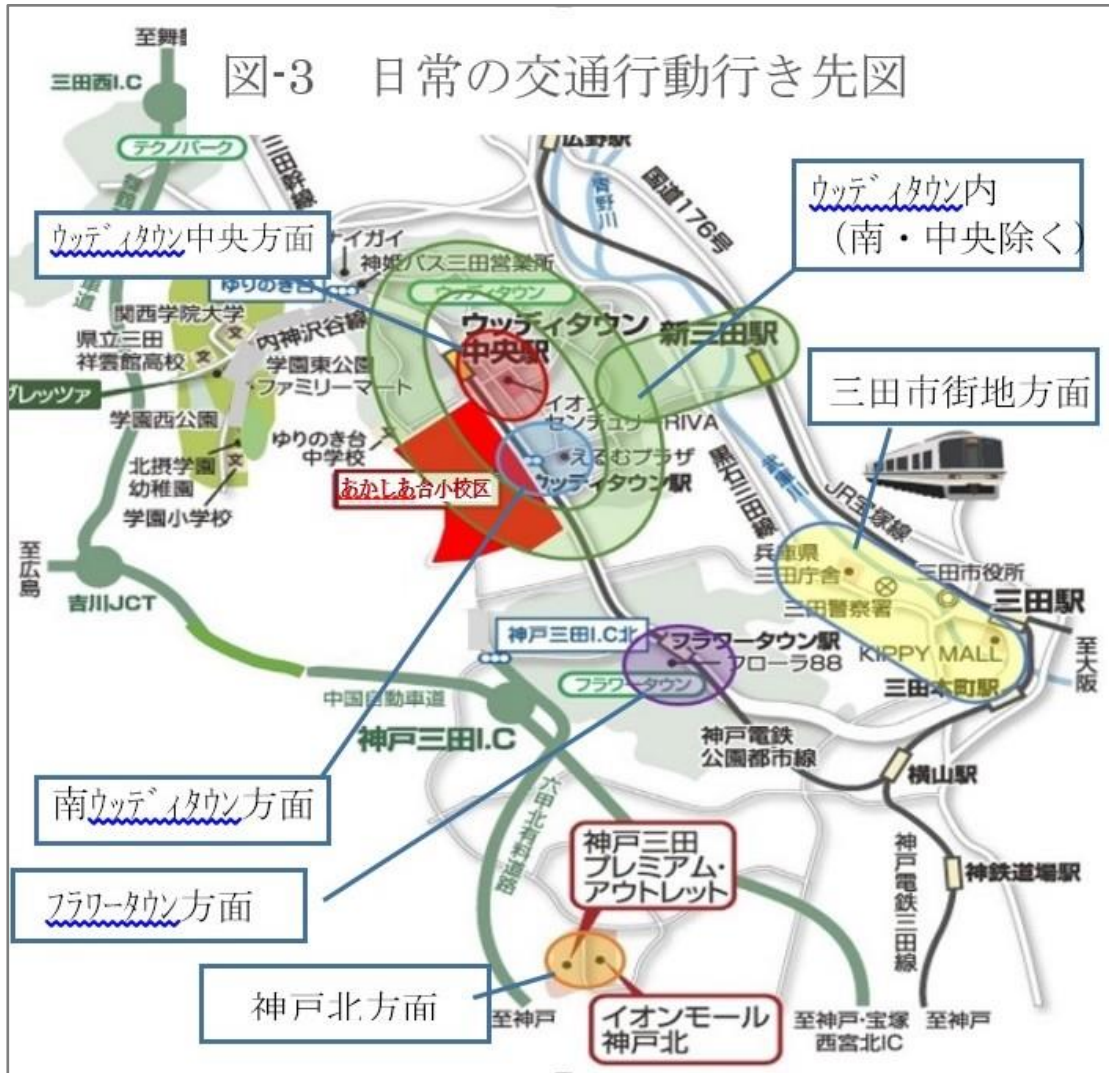


年齢分布

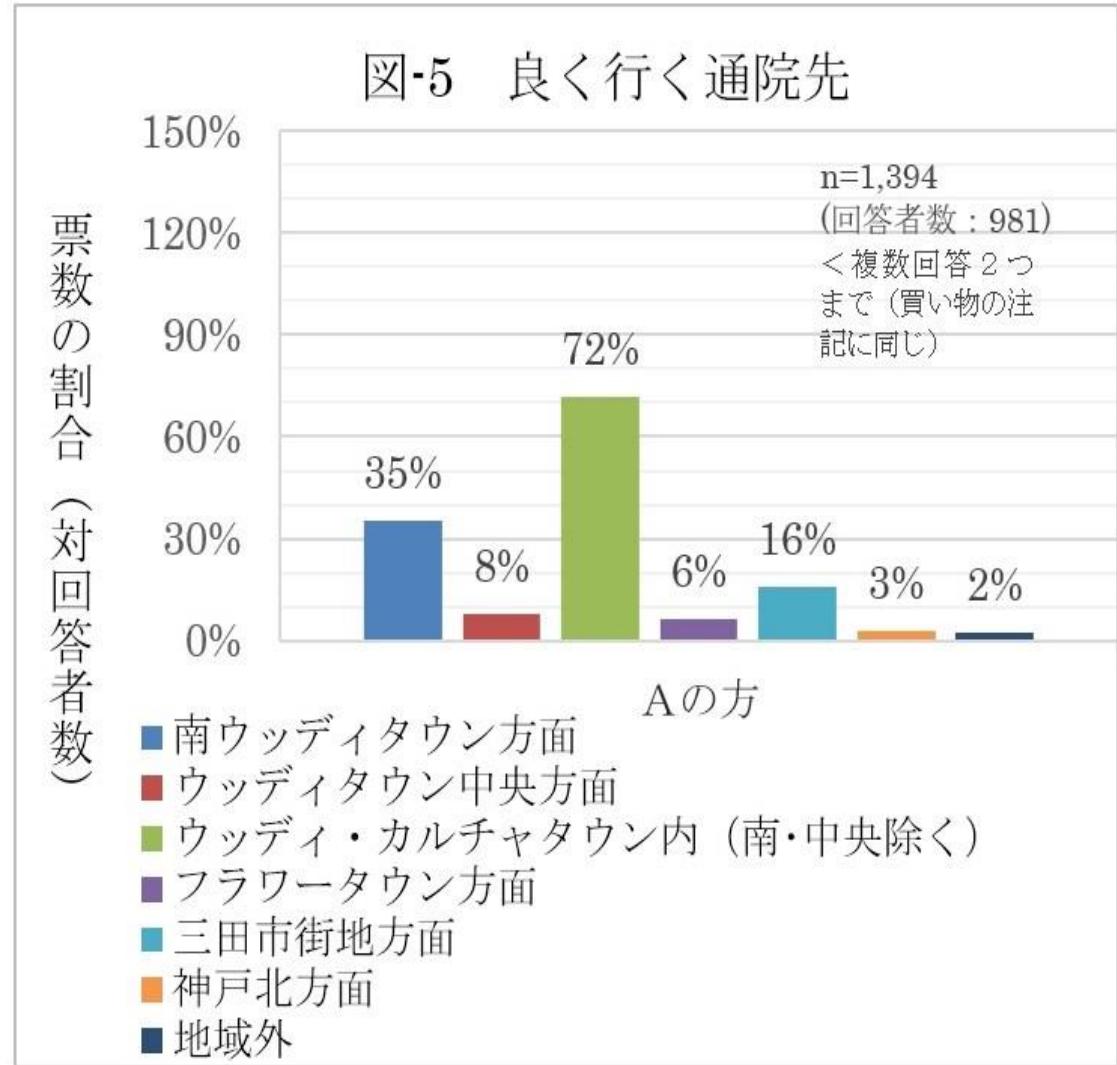
Aの方:n=1,528 Bの方:n=681



良く行く外出先(1)



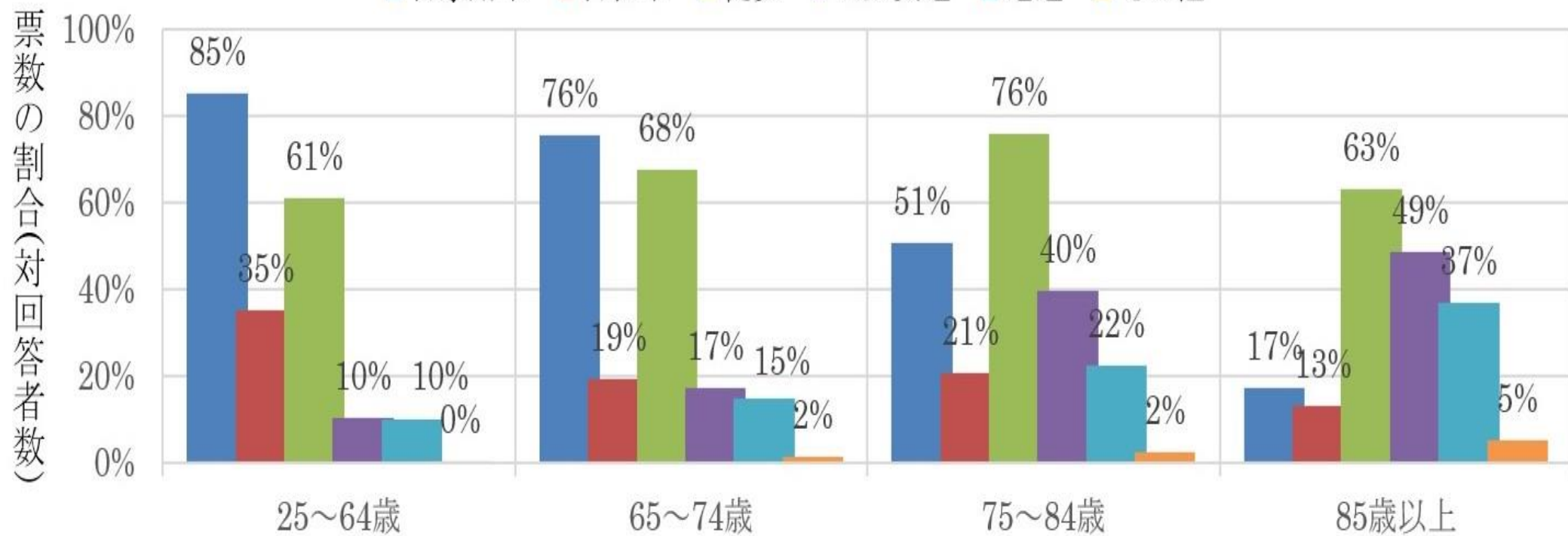
良く行く外出先(2)



良く利用する移動手段

図-6 移動手段の年齢層別分析

■自家用車 ■自転車 ■徒歩 ■公共交通 ■送迎 ■その他



<複数回答4つまで>

n=1,973
(回答者数：975)

n=1,557
(回答者数：795)

n=607
(回答者数：287)

n=140
(回答者数：76)

日常交通行動の満足度

図-7 満足度の年齢層別分析

(Aの方とBの方の合算)

- 満足
- やや満足
- やや不満足
- 不満足
- 考えたことがない

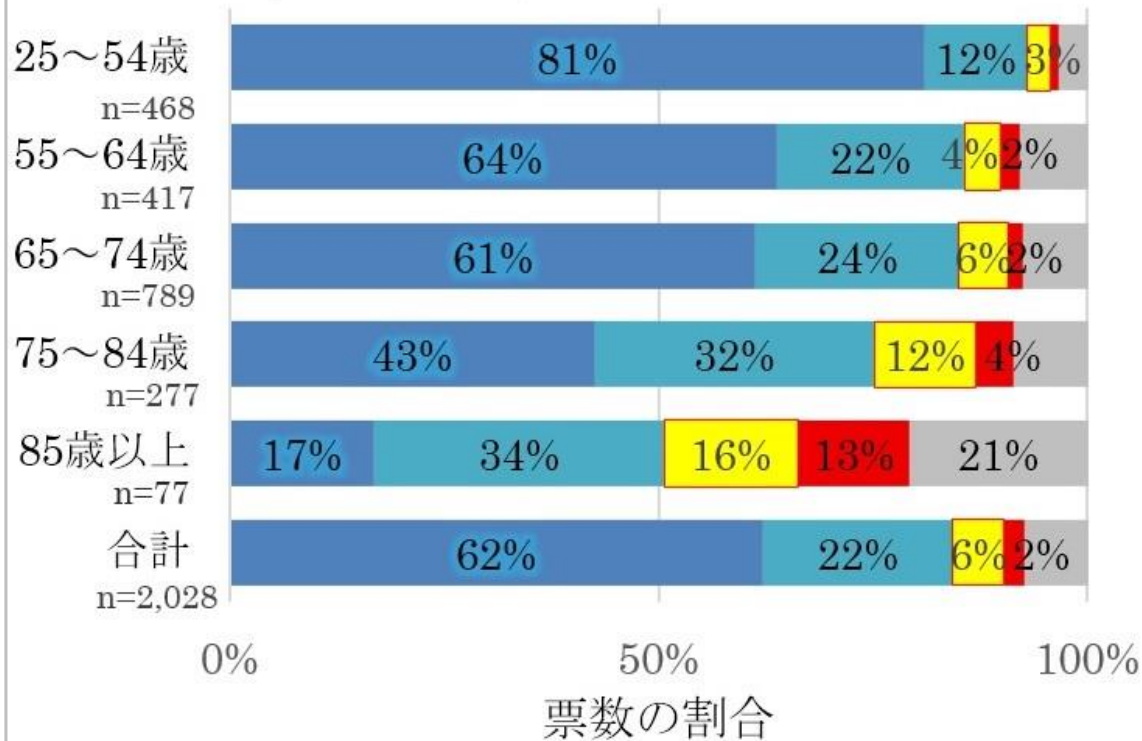
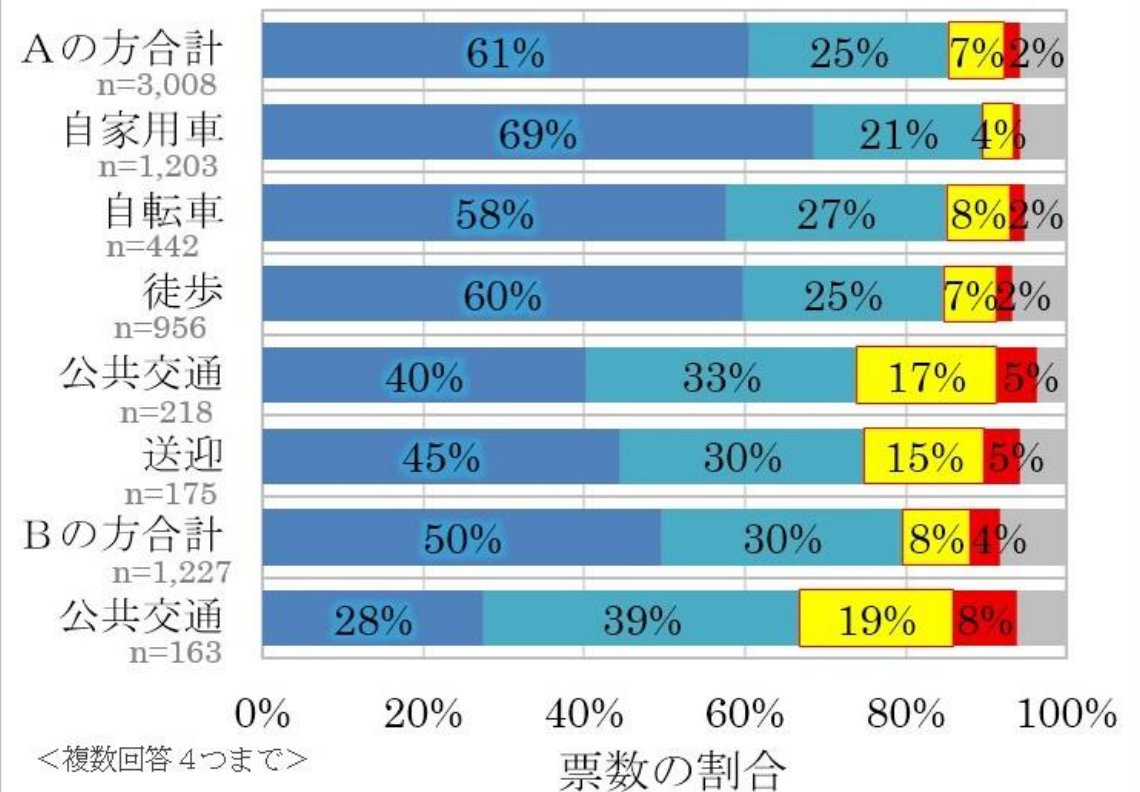


図-8 満足度の移動手段別分析

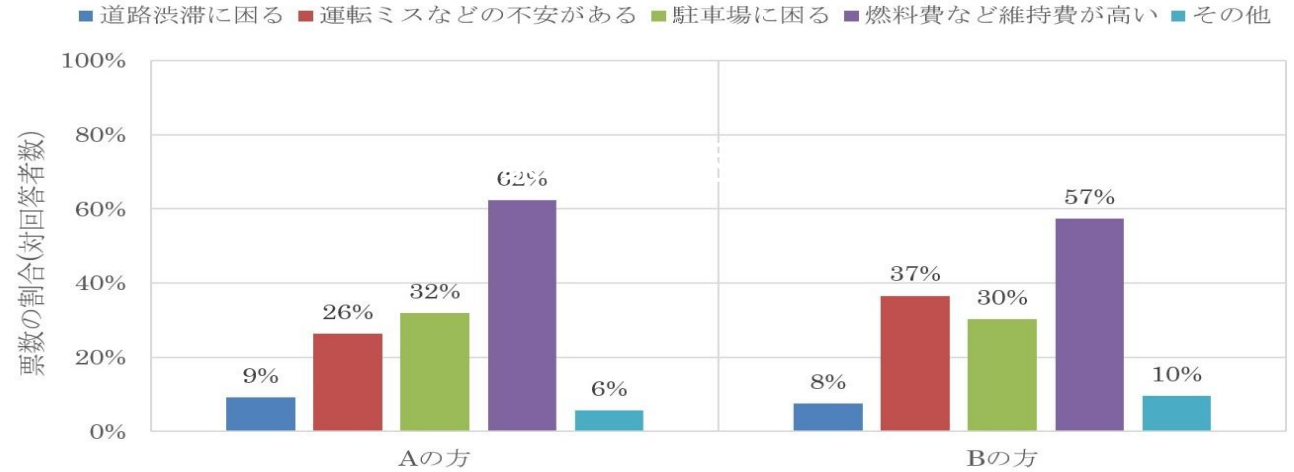
- 満足
- やや満足
- やや不満足
- 不満足
- 考えたことがない



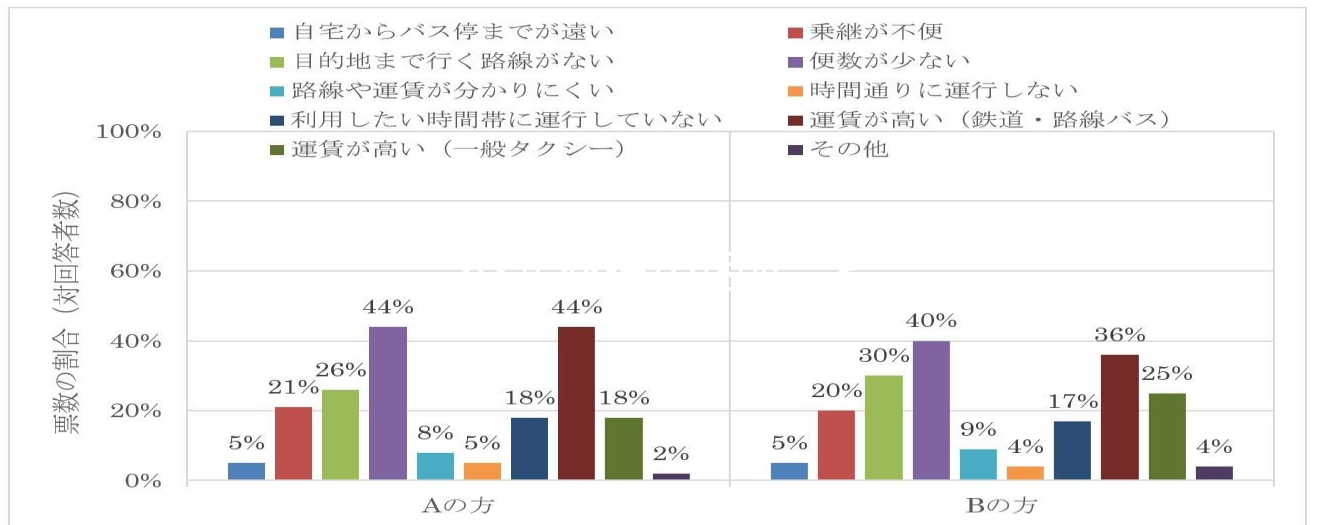
日常の交通行動の困りごと

表-1 日常の交通行動の困りごと

分類	A (外出多い) の方からの指摘	B (65歳以上) の方からの指摘
自家用車	①燃料費等維持費高い ②駐車場に困る ③運転ミスなどの不安ある	①燃料費等維持費高い ②運転ミスなどの不安ある ③駐車場に困る
自転車	①悪天時は移動しにくい ②大きな荷物運びにくい ③坂が多い ④通路に段差ある	・左記項目は同じ。多さは③→①→②→④の順。但、85歳以上では「体力面に不安ある」が2番目に多い。
徒歩	①大きな荷物運びにくい ②悪天時は移動しにくい ③坂が多い	・左記項目は同じ。多さは②→①→③の順。 ③追加：体力面に不安ある
公共交通	①便数が少ない ①運賃高い(鉄道・路線バス) ③目的地まで行く路線ない(図-9参照)	①便数が少ない ②運賃高い(鉄道・路線バス) ③目的地まで行く路線ない 追加④：運賃が高い(タクシー)
送迎	①行きたい時に行けない ②気をつかう	・左記項目は同じ。多さは、②→①の順。



回答者数	Aの方	743	Bの方	261
------	-----	-----	-----	-----



回答者数	Aの方	918名	Bの方	357名
------	-----	------	-----	------

将来を見据えてなすべきこと

図-10 将来、自家用車がない時に困ること

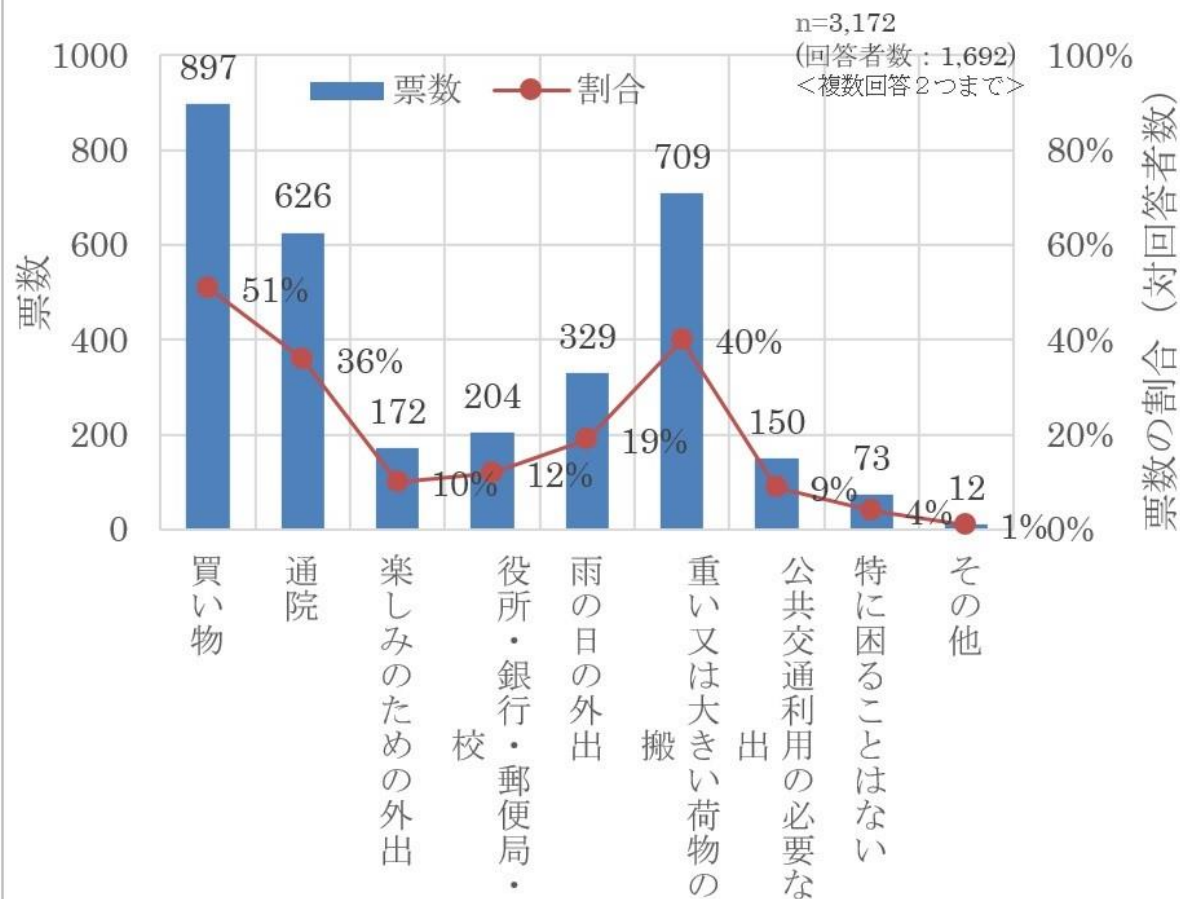
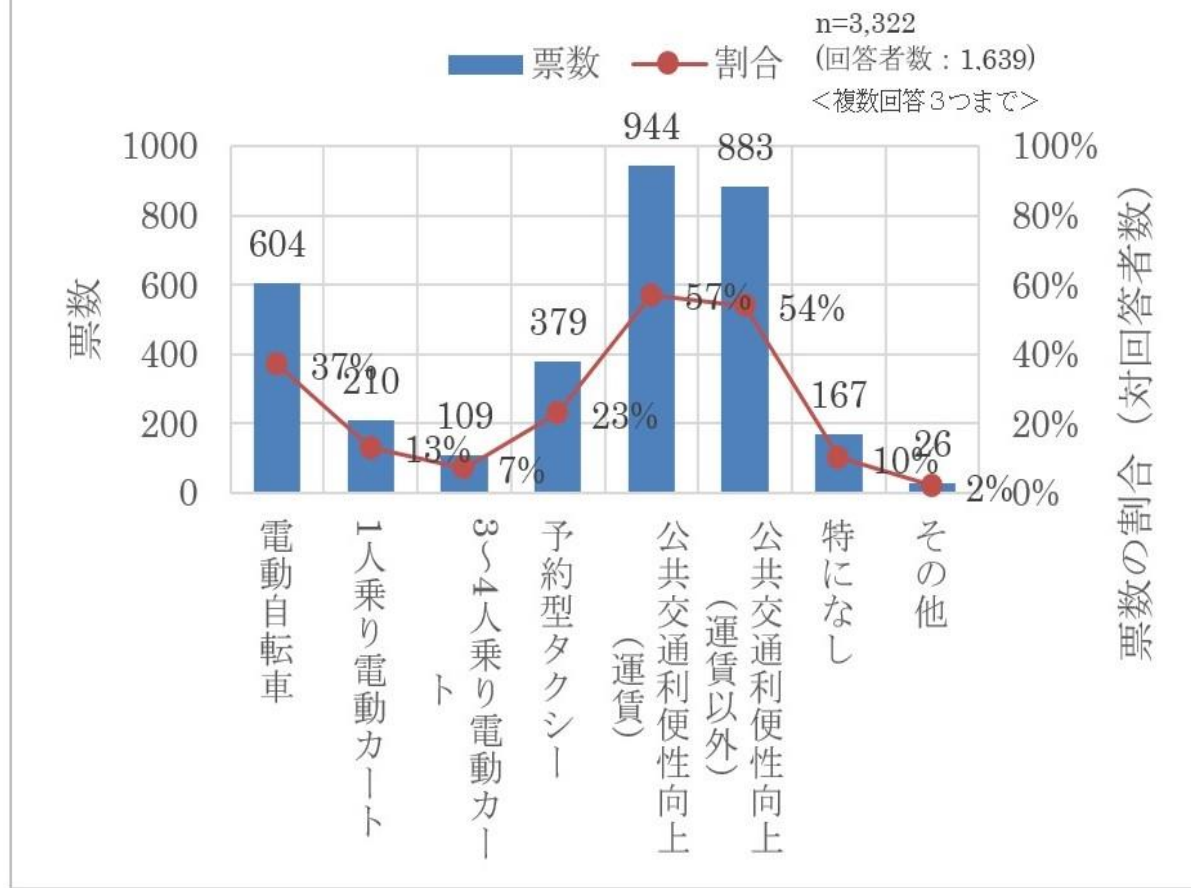
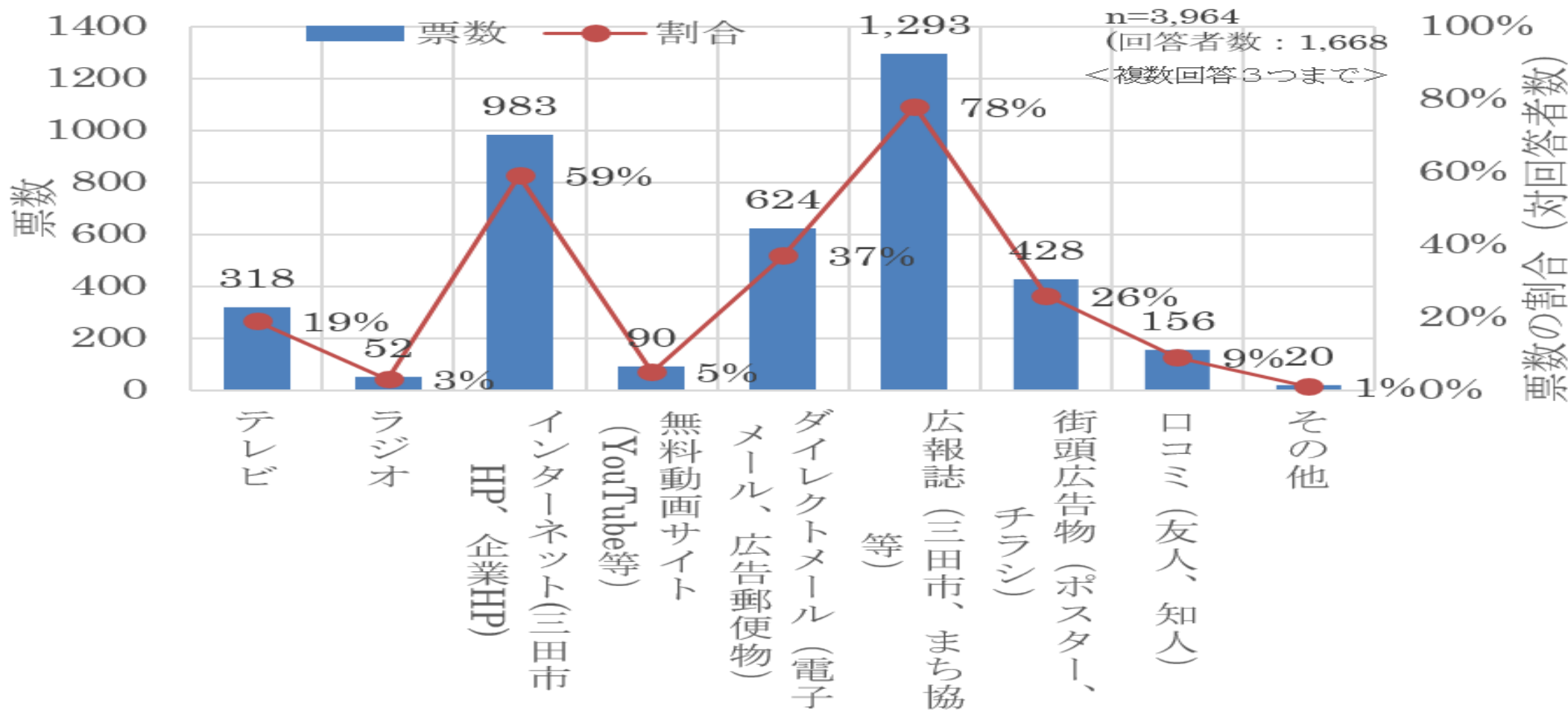


図-11 自動車に代えて利用したい移動手段



公共交通に関する情報提供

図-12 公共に関する情報提供



地域内交通に関わる重点取組テーマ

交通行動アンケート

現状における日常の交通行動の満足度については、高い水準にあることが分かった。しかし、

① 大多数の方が満足と感じておられるもののまだまだ困りごとがあること、

② 満足と感じておられない方が一定数あり、その割合は75歳以上の高齢者並びに自家用車の代わりに公共交通や送迎を使われる場合に高いこと、

③ 将来、自家用車に頼れなくなった時の備えをする必要のあること、

などの課題が浮かび上がってきた。

取組みテーマ

アンケートで浮かび上がった課題を基に、次の3つの重点取組テーマを設定。

(1) 公共交通の日常生活における利便性向上

(2) 高齢者の日常生活移動サポート

(3) ニュータウンにおける地域内交通

おわりに

ご清聴ありがとうございました。