

地域公共交通計画の 基本的な方針と施策・個別事業について

令和8年5月29日（金）
東大和市地域公共交通協議会（第4回）

計画策定スケジュール

第1回

持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには立地適正化計画との連携が必要であること、地域公共交通計画で記載すべき事項を確認

第2回

目指すべき都市の骨格構造に関する意見交換を行い、基幹軸の維持と拠点へアクセスするための効率的なネットワークの構築が必要であることを確認

第3回

現状・課題から基本的な方針につなげる計画全体の流れについて意見交換を行い、文言や内容を整理した上で、基本的な方針を次回再提示することを確認

| | 令和7年度 | | | | | | | | | 令和8年度 | | | | | | | | | | | |
|------------|--|----|----|-----|---------|-----|--------|----|----|-------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|
| | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
| 懇談会 協議会 | 立地適正化計画策定懇談会 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> (合同開催) 現状分析 </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> 【課題の整理・骨格構造図】 </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> 【基本方針・区域設定】 </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> 【誘導施策・防災指針】 </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> 【計画(素案)取りまとめ】 </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> 【パブコメ案に対する市の見解】 </div> </div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 懇談会 協議会 | 地域公共交通協議会 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> 現状分析 </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> 【課題の整理・骨格構造図】 </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> 【基本的な方針】 </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> 【個別事業】 </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> 【計画(素案)取りまとめ】 </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> 【パブコメ案に対する市の見解】 </div> </div> <p style="text-align: center; color: red;">公共交通に係る問題・課題を踏まえ方針を作成</p> <p style="text-align: center; color: red;">都市の骨格構造や将来像に向けた課題</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 都計審 | | | | | 第1回 | | 第2回 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 【諮問・審議】 | | 【継続審議】 | | | | | | | | | | | | | | |
| 市民意見等 | アンケート調査 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

本日の目的

本日の目的について

東大和市地域公共交通計画における

(1) **基本的な方針**をご確認・ご決定いただきたい。

----- 基本的な方針（目標年次：令和26年度） -----

将来像 暮らしを支え続ける公共交通

基本方針 ①基幹軸を担う「質の高い公共交通」をつくる

②基幹軸とつながる「暮らしに寄り添う地域内交通」をつくる

③公共交通を「使いたくなる環境」をつくる

(2) **最重点・重点施策**を中心に、施策・個別事業の方向性について
ご意見をいただきたい。

目次

| | |
|------------------------------|----|
| 1. これまでの振り返り | 4 |
| 2. 立地適正化計画×地域公共交通計画の連動した計画体系 | 14 |
| 3. 基本的な方針 | 16 |

～意見交換①～

| | |
|-----------------|----|
| 4. 施策・個別事業 | 18 |
| 5. 立地適正化計画の検討状況 | 32 |
| 6. 次回の予定 | 36 |

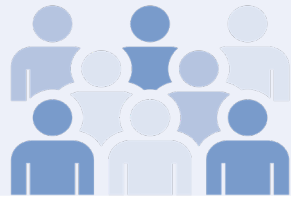
～意見交換②～

1. これまでの振り返り

(1) 第1回協議会のまとめ / 公共交通の課題

現状

人口減少に伴う利用者数の減少



運転士などの担い手の減少



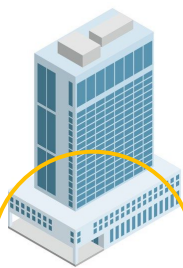
公共交通の持続的運行が困難

公共交通は、まちづくりに欠かせない大切な要素

通院



通勤



買物



通学



まちの
賑わい



活力の
創出

課題

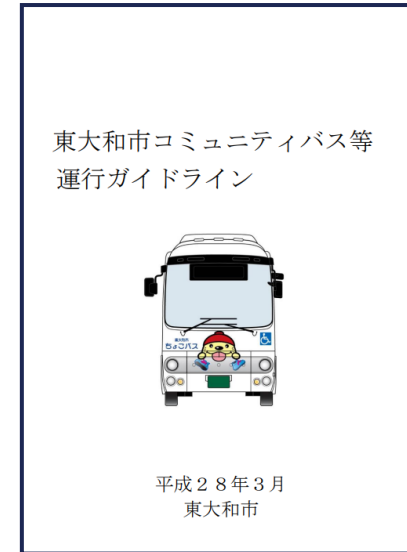
持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要

1. これまでの振り返り

(1) 第1回協議会のまとめ / 地域公共交通計画の概要

「東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン」※1を
「地域公共交通計画」に統合することを検討

※1 コミュニティバスをはじめとした地域の移動サービスについて、その導入・運行・見直しの基本的な考え方を定めたもの

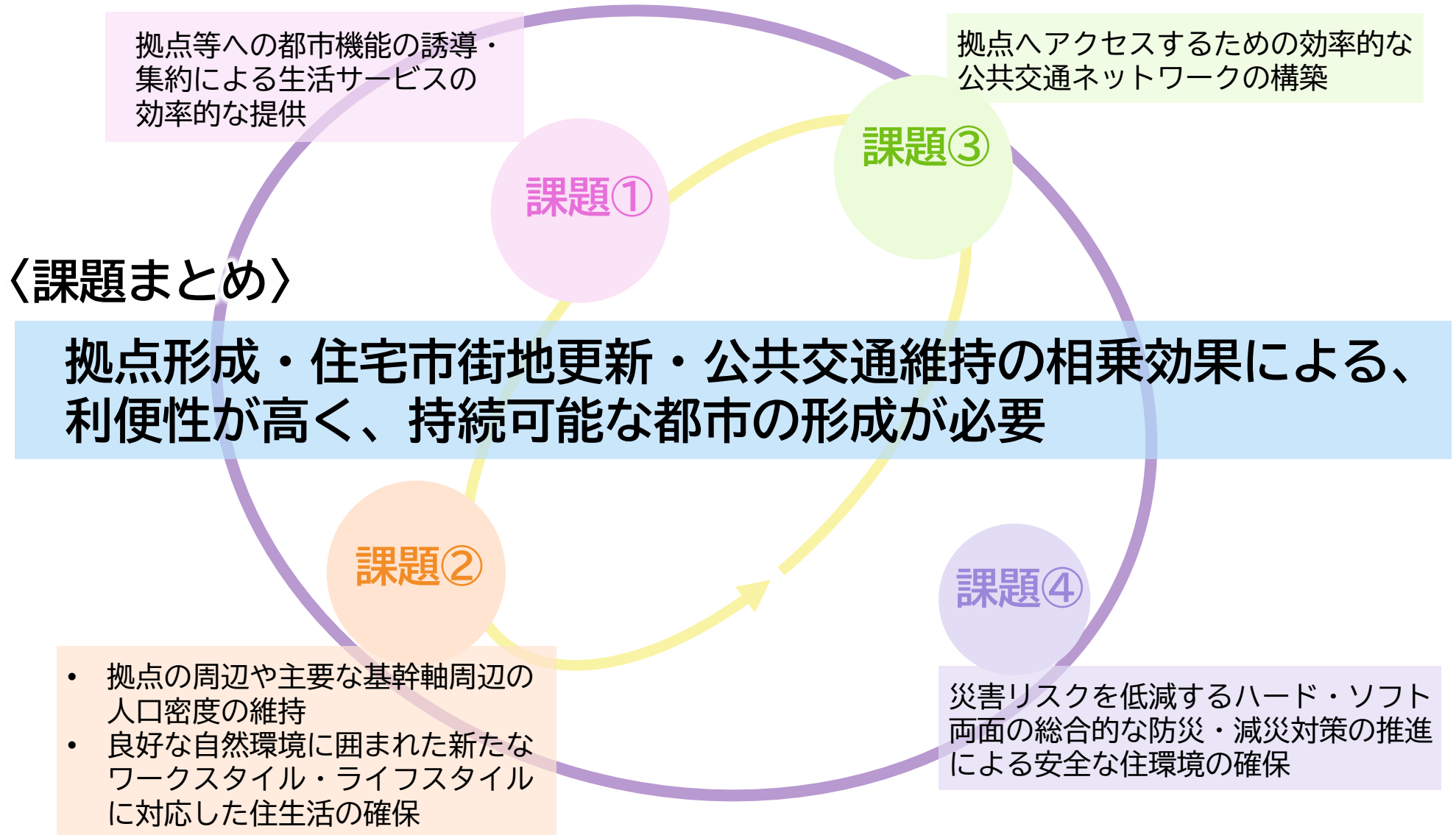


【地域公共交通計画に記載する事項】

| 記載事項 | 概要 |
|------|---|
| 1 | 基本的な方針 なぜ公共交通が必要か |
| 2 | 計画の区域 交通圏の範囲を基に計画の区域を設定 |
| 3 | 計画の目標 どのような公共交通ネットワークを構築していくのか |
| 4 | 事業及びその実施主体 目標を実現するために誰が何をするのか |
| 5 | 計画の達成状況の評価 計画の進行管理をどうやって確認して見直していくのか |
| 6 | 計画期間 原則5年（地域の実情に合わせて設定） ⇒都市マスタープランとの整合を図るため、本市では18年 |
| 7 | その他 その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載 |

1. これまでの振り返り

(2) 第2回協議会のまとめ / 目指すべき都市の骨格構造実現に向けた問題と課題



1. これまでの振り返り

(2) 第2回協議会のまとめ / 目指すべき都市の骨格構造実現に向けた取組の方向性

拠点へアクセスするための効率的なネットワークの構築

【基幹軸に位置付けたバス路線】

土地利用施策との連携などにより **必要とされる移動利便性を維持**



【基幹軸上のバス停留所等へのアクセス】

地域特性を踏まえ、



移動手段を適材適所に組み合わせ、効率的に確保

立地適正化計画で目指すべき都市の骨格構造図 (案)

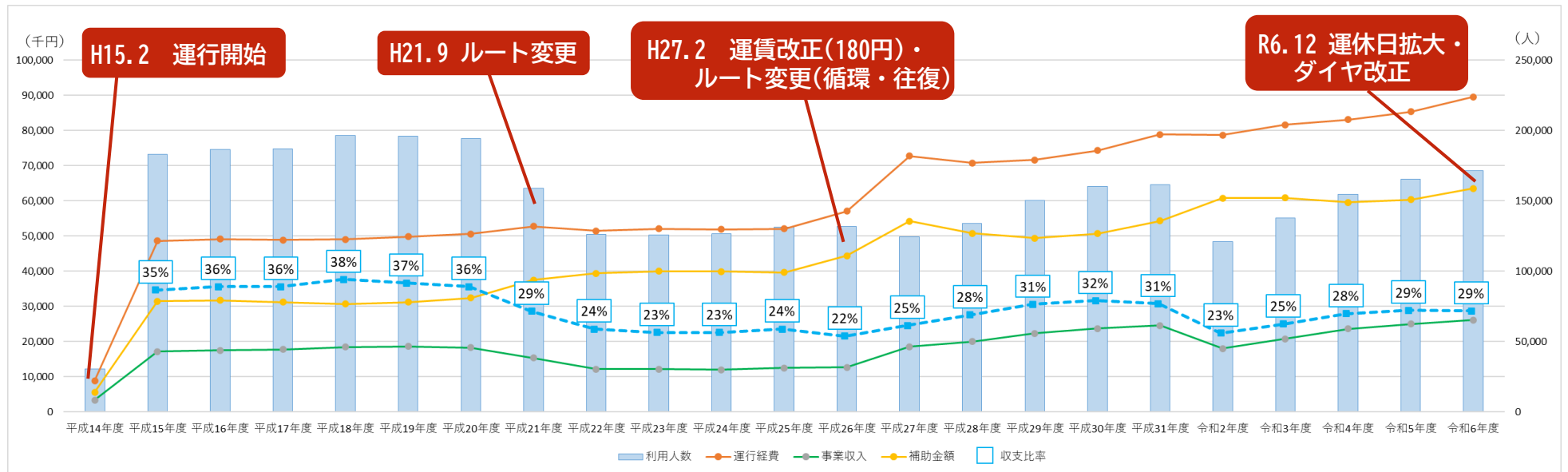


1. これまでの振り返り

(3) 第3回協議会のまとめ / これまでの市の取組

- ①コミュニティバスの運行⇒運転士不足等により現行の形のまま維持することが難しくなっている
- ②コミュニティタクシーの試行運行⇒想定した利用者数に届かず本格導入には至らなかった
- ③都営バス梅70系統の運行維持（東大和市の公共負担額 令和4～6年度 27,157千円/年）

①コミュニティバス年度別収支等状況（平成14年度～令和6年度）



②コミュニティタクシーの試行運行について



湖畔コミタク

出典：湖畔地域コミュニティタクシーの試行運行結果報告書 令和3年4月



いもたく

出典：芋窪地域コミュニティタクシー「いもたく」の報告書 令和5年12月

③都営バス梅70系統について



1. これまでの振り返り

(3) 第3回協議会のまとめ / 地域公共交通計画の策定のポイント

全体最適

「部分最適」ではなく、計画区域全体かつ地域旅客運送サービス全体の望ましいあり方に向けて、「**全体最適**」の発想で考える

適材適所

鉄軌道、バス、タクシーなどの交通機関だけでなく、超小型モビリティ、シェアサイクルなどの新しいモビリティサービスも含めて一体的に捉えて、「**適材適所**」で導入し、効率的な公共交通ネットワークを構築

総動員

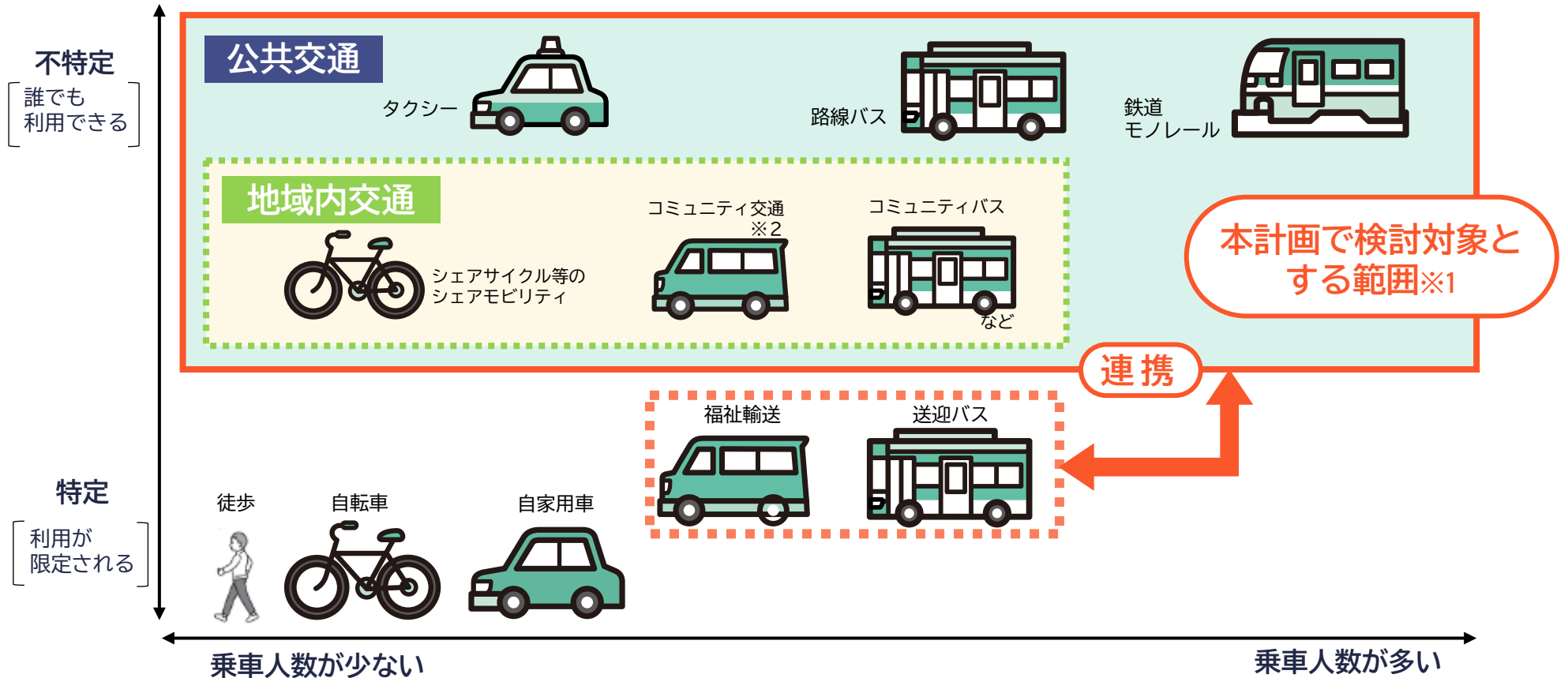
担い手不足の現状に対して、交通機関だけでなく、自家用有償旅客運送サービス、福祉輸送、病院等の送迎サービス等、地域の輸送資源を「**総動員**」し、最大限に活用



鉄軌道や一定の便数がある路線バスを軸とし、コミュニティバスやコミュニティ交通、福祉輸送などを地域特性に応じて組み合わせ、軸につなぐことで、**地域全体で移動を支える仕組み**を整えていく

1. これまでの振り返り

(3) 第3回協議会のまとめ / 地域公共交通計画で対象とする範囲



※1 複数の交通手段を繋ぐ交通結節点についても検討の範囲とする

※2 コミュニティ交通：地域が主体で検討し、市と協働で導入する
コミュニティタクシー、ボランティア輸送など

1. これまでの振り返り

(3) 第3回協議会のまとめ / コンパクト・プラス・ネットワーク(案)

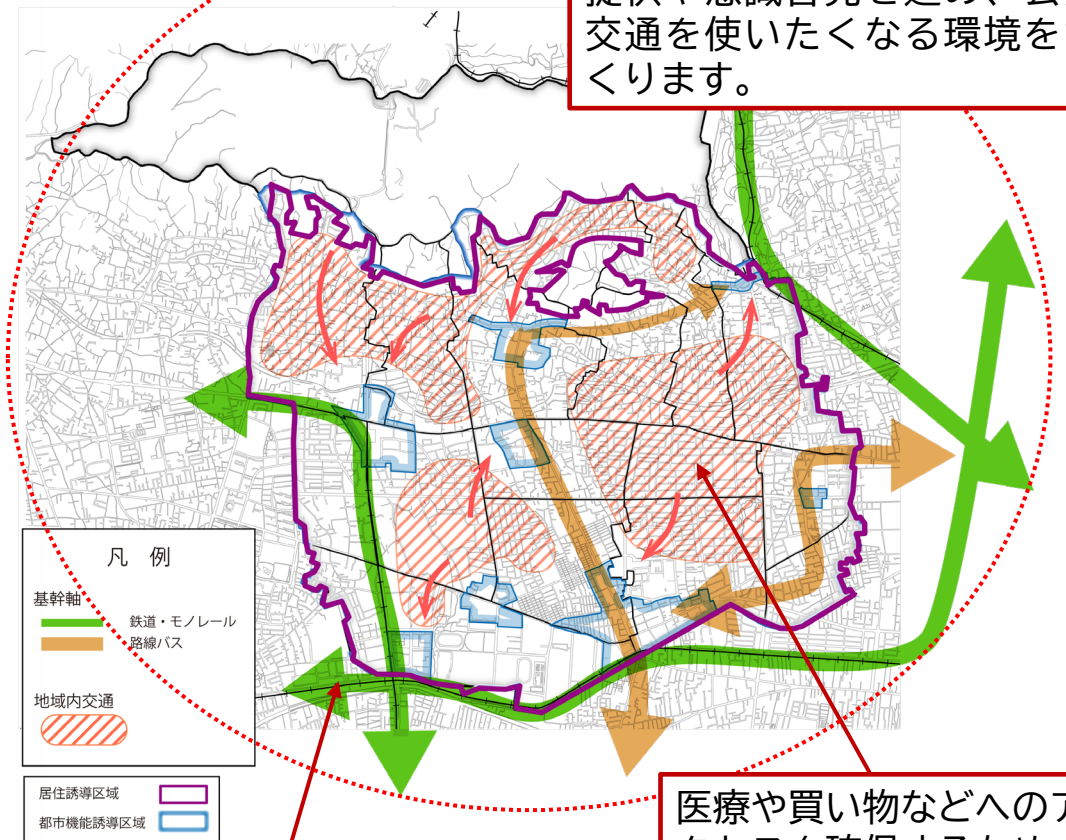
現在



東大和市におけるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方

市役所や駅周辺などの「拠点づくり」、それらをつなぐ鉄道や路線バスなどの「基幹軸の維持」、各住宅地から拠点や基幹軸の停留所までアクセスする地域内交通を確保するとともに、公共交通を使いやすく、使いたくなる環境を整えることで持続可能な都市構造への転換を目指します。

将来



公共交通の運行の実情も踏まえながら、わかりやすい情報提供や意識啓発を進め、公共交通を使いたくなる環境をつくりまします。

既存路線との役割分担や交通結節点の利便性向上、立地誘導施策との連携により基幹軸を担う質の高い公共交通をつくりまします。

医療や買い物などへのアクセスを確保するため、地域等と協働し、基幹軸とつながる地域内交通をつくりまします。

1. これまでの振り返り

(3) 第3回協議会のまとめ / 第3回協議会での主な意見

- ア. 公共交通を取り巻く状況
- イ. 基幹軸と地域内交通のあり方
- ウ. 基本方針の表現

| 記号 | 意見要旨 | 回答・対応 |
|----|--|--|
| ア | 収入は回復傾向にあるが、支出増（修繕費や人件費の増加など）により収支は厳しい。改善基準告示の影響により減便が発生しており、従前どおりの運行体制の確保が難しい状況である。令和8年7月1日から初乗り運賃180円から200円への運賃改定を予定している。 | (事務局) ガイドラインに基づき、コミュニティバス運賃は路線バス初乗り運賃に合わせることから、必要に応じて協議する。 |
| ア | サイクルポートがあまり利用されていない印象があるため、情報発信が必要である。また、コミュニティバスについても広域的な機運醸成が求められる。 | (事務局) シェアサイクルは地域内交通として位置付け、活用を促進していく方向で施策を検討する。コミュニティバスの広域的な機運醸成は事例が少ないため、情報収集等を踏まえ検討する。 (事業者) 市内の拠点へのポートの設置数は他市と比較して少なく、利便性の面で改善の余地がある。また、基幹軸との連携は利便性向上につながると思われる。 |
| イ | 基幹軸が重要であり、拠点へ向かう交通手段のあり方について検討が必要である。芋窪や湖畔におけるコミュニティ交通の取組は過去にうまくいかなかった事例もあり、接続手段の検討が必要である。 | (事務局) 効率化などを重要な考え方とし、乗り換えを含めた拠点へのアクセス確保を目指す。 |
| イ | 湖畔地域では過去にコミュニティタクシーの取組が十分に継続できなかった経緯があり、地形条件等も踏まえた適切な交通手段の検討が必要である。また、継続的に運営していくための担い手の確保が課題である。 | (事務局) 地域内交通は地域の方々と連携することが重要である。需要が小さいほど、持続可能性の確保が難しくなる面もあるため、今後も引き続き地域の方と一緒に進めていきたい。 |
| イ | 地域によって実情が大きく異なり、湖畔・清水・清原は高齢者率が高い一方で、居住形態にも違いがある。また、後期高齢化率も高く、自動車保有があっても運転者の状況など実態は様々である。地域ごとの状況を踏まえた検討が必要である。 | (事務局) ご指摘いただいた通り、地域特性は異なる。アンケートで細かく調査しているため、今後データ分析を深掘りしたい。 |
| イ | 市内でもコミュニティバスと路線バスの乗継ぎが必要なケースがある。また、「1時間に1本で少ない」という意見もある一方で、「1時間に1本でも使う」という生活パターンもある。さらに、コミュニティバスが西武バスにより運営されていることを知らない市民も多く、運行状況の公表や広報のあり方の検討が必要である。 | (事務局) 市報での対応可否は調整が必要だが、コミュニティバスの利用状況はホームページで月ごとに公表している。広報の仕方は検討したい。 |
| ウ | 将来像と基本方針の関係がわかりにくく、「地域全体」といった表現も抽象的である。また、課題・方針・施策のつながりが整理されておらず、地域差を踏まえた前提の置き方も含めた整理が必要である。 | (会長) 基本方針を示した上で個別施策につなげていく構成も考えられる。基本方針は一定程度抽象的な整理としつつ、個別事業では具体的に示す必要があり、文言についてもわかりやすく整理する必要がある。 (事務局) 有機的なつながりを意識し、整理・表現の見直しを行う。 |

1. これまでの振り返り

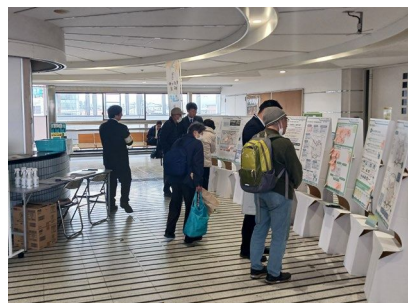
オープンハウス（令和8年3月）の開催報告 [概要]

主な意見は当日配布資料を参照

| 実施日時 | 実施会場 | 来場者数（人） | アンケート回答者数（人） | |
|-------------------------------|--------------|---------|--------------|----------|
| | | | パネルアンケート | 来場者アンケート |
| 令和8年3月13日(金) 10：00～15：00 | 東大和リビングテラス | 36 | 29 | 32 |
| 令和8年3月18日(水) 10：00～15：00 | 上北台駅 | 56 | 29 | 36 |
| 令和8年3月19日(木) 10：00～15：00 | TAIRAYA 奈良橋店 | 39 | 21 | 28 |
| 令和8年3月20日(金・祝) 10：00～12：00 | LICOPA 東大和 | 31 | 17 | 15 |
| 令和8年3月20日(金・祝) 13：30～16：00 | 市役所 | 39 | 39 | 15 |
| 合計 | | 201 | 135 | 126 |



東大和リビングテラスの様子



上北台駅の様子



TAIRAYA 奈良橋店の様子



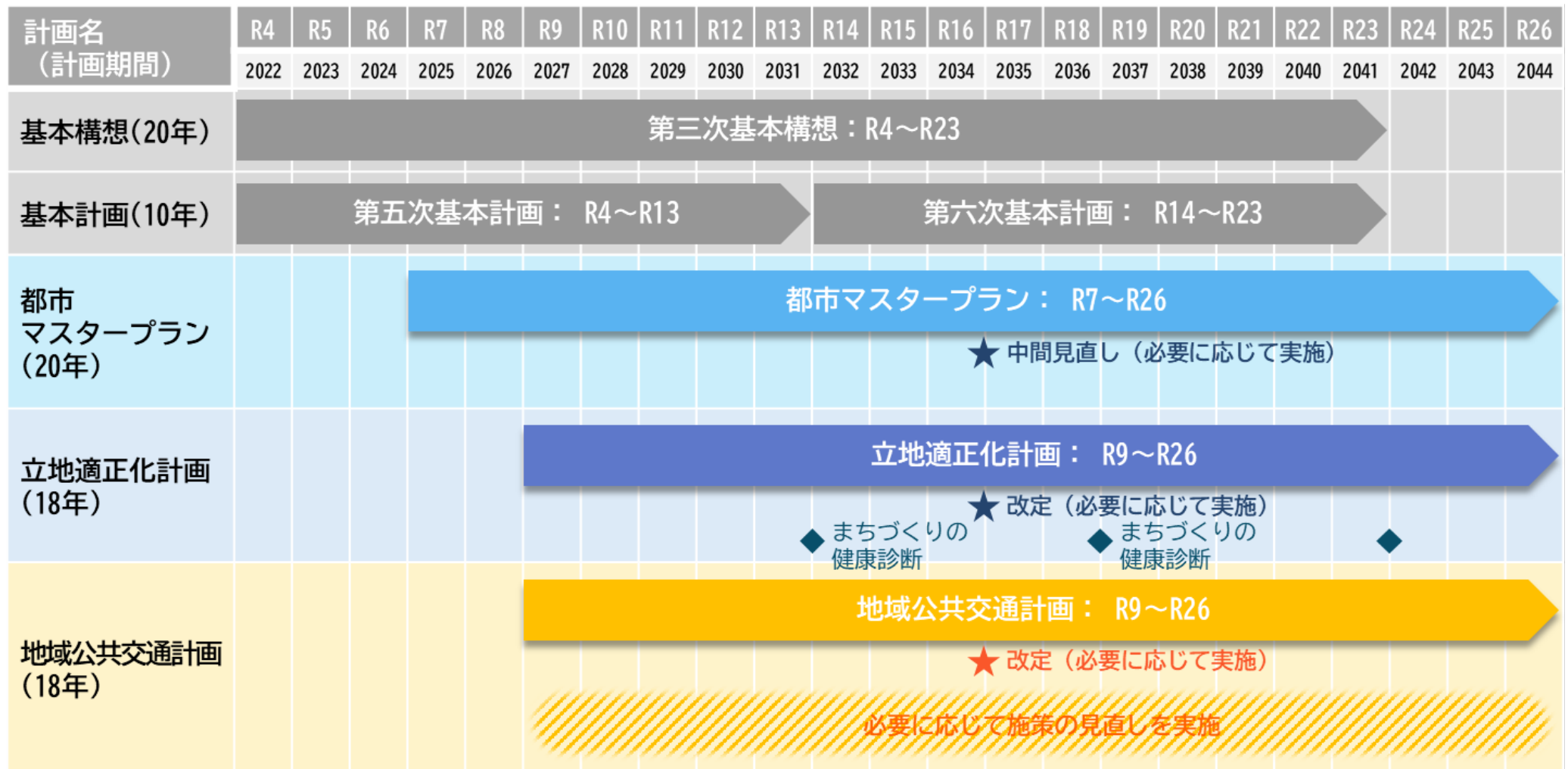
LICOPA 東大和の様子



市役所の様子

2. 立地適正化計画×地域公共交通計画の連動した計画体系

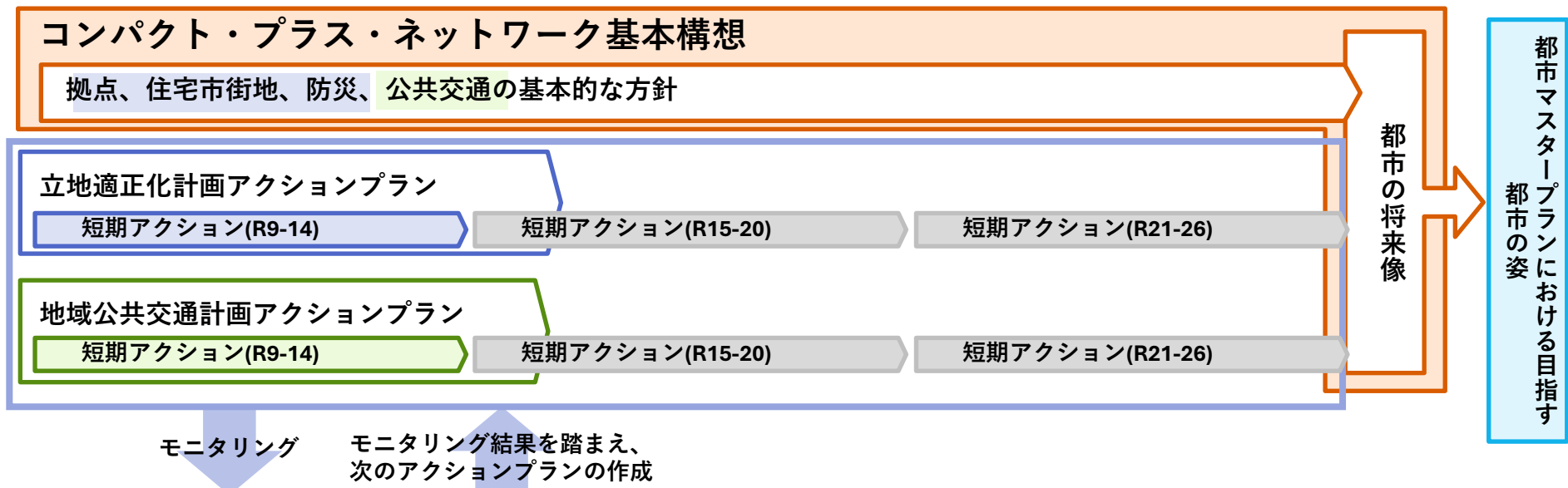
- ・都市マスタープランの計画期間に合わせるため、両計画の計画期間は18年とする
- ・都市マスタープランの中間見直し等に合わせて改定等を検討する



2. 立地適正化計画×地域公共交通計画の連動した計画体系

計画体系（案）と評価の考え方（案）

立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的な計画とするため、それぞれの計画年次と施策の具体性の違いを考慮し、コンパクト・プラス・ネットワークを実現するための「基本構想」と、基本構想に基づく両計画の短期施策を位置づけた「アクションプラン」を策定



○アクションプランについて

短期・中期については、指標の変化を適宜モニタリングすることで事業の効果を検証しながら推進することで内容を調整しつつ、期末において実施状況を評価し、次期の事業立案に反映（下記表はまちづくりの健康診断で使用される指標の項目となります。）

| 分野 | 指標（案） | 目標値（案） | 分野 | 指標（案） | 目標値（案） |
|-------|-------------|-----------------------|------|-----------------|--------|
| 拠点 | 誘導型誘導施設の不足数 | 全区域にて0件 | 公共交通 | 公共交通沿線人口割合 | ±〇〇% |
| 住宅市街地 | 居住誘導区域の人口密度 | 80人/ha以上 (可住地人口密度) | 防災 | リスクコミュニケーションの件数 | 〇〇件 |

3. 基本的な方針

基本的な方針（更新版）

将来像

暮らしを支え続ける公共交通

市民・交通事業者等と市が協働し、基幹軸を担う質の高い公共交通、暮らしに寄り添った地域内交通が連携し、それらを市民が使いたくなる環境を整えることで、暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークが構築されている状態を目指します。

基本方針①

基幹軸を担う「質の高い公共交通」をつくる

基幹軸を担う鉄道、モノレール、路線バスについて役割分担を整理します。あわせて、交通結節点の利便性向上や立地誘導施策との連携を図ることなどにより、持続可能で質の高い公共交通を確保します。

基本方針②

基幹軸とつながる「暮らしに寄り添う地域内交通」をつくる

医療や買い物等、暮らしに必要な施設へのアクセス手段を確保するため、地域等と協働し、交通資源を効率的、効果的に組み合わせることなどにより、基幹軸とつながる暮らしに寄り添う地域内交通をつくります。

基本方針③

公共交通を「使いたくなる環境」をつくる

公共交通の運行の実情も踏まえながら、公共交通の利用方法や魅力に関する情報発信、わかりやすい案内の充実、公共交通を利用し支えていく意識の啓発などを通じて、既存の公共交通をより利用しやすいものとし、公共交通を使いたくなる環境をつくります。

本日の目的（再掲）

基本方針の更新内容

東大和市地域公共交通計画における

(1) **基本的な方針**をご確認・ご決定いただきたい。

----- 基本的な方針（目標年次：令和26年度） -----

将来像 暮らしを支え続ける公共交通
基本方針 ①基幹軸を担う「質の高い公共交通」をつくる
②基幹軸とつながる「暮らしに寄り添う地域内交通」をつくる
③公共交通を「使いたくなる環境」をつくる

| | 旧（第3回協議会時点） | 新（今回） |
|-------|-------------------|-----------------------------|
| 将来像 | 地域全体で移動を支えるまち 東大和 | 暮らしを支え続ける公共交通 |
| 基本方針① | 基幹軸を維持する | 基幹軸を担う「質の高い公共交通」をつくる |
| 基本方針② | 地域内交通を基幹軸へつなげる | 基幹軸とつながる「暮らしに寄り添う地域内交通」をつくる |
| 基本方針③ | 公共交通を支える | 公共交通を「使いたくなる環境」をつくる |

4. 施策・個別事業

(※) : 最重点・重点施策

将来像：暮らしを支え続ける公共交通

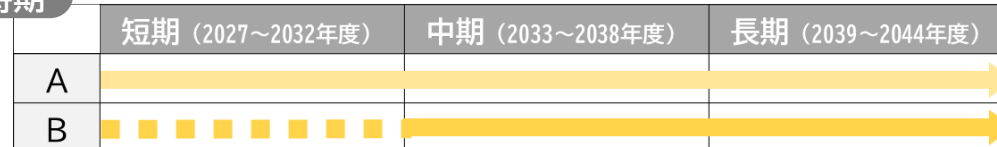
| 基本方針 | 施策 | 具体的な個別事業の例（詳細は次ページ以降に記載） |
|---|---|--------------------------------|
| 基本方針① 基幹軸を担う 「質の高い公共交通」 をつくる | 施策1：待合・乗換環境の改善(※) | 上屋・ベンチ（バス・タクシー）などの改善箇所の抽出 など |
| | 施策2：広域路線（鉄軌道、梅70系統等）のあり方についての関係者との協議(※) | 交通事業者や沿線自治体等との協議・情報交換 など |
| | 施策3：モノレール延伸を見据えた、路線バスと地域内交通のつながり方の整理(※) | 役割分担の考え方整理、結節点の考え方整理 など |
| | 施策4：運転士確保に向けた周知・支援 | 採用周知への協力、休憩環境等の課題把握 など |
| | 施策5：自転車通行空間等の整備検討 | 要望箇所の把握、バス事業者・関係機関との協議 など |
| | 施策6：コミュニティバスのルート等の見直しと既存路線との調整(※) | 再編案の検討、効果と利用者影響の整理 など |
| 基本方針② 基幹軸とつながる 「暮らしに寄り添う 地域内交通」をつくる | 施策7：公共交通空白・不便地域への対応(※) | GIS等による対象地域抽出 など |
| | 施策8：施設送迎など、地域にある移動手段の活用検討 | 関係施設ヒアリング、連携可能性の整理 など |
| | 施策9：公共ライドシェア等の制度動向の把握 | 制度調査、他市事例の把握 など |
| | 施策10：自動運転バス等の活用可能性の検討 | 自動運転バス等の事例調査、適用条件の整理 など |
| 基本方針③ 公共交通を 「使いたくなる環境」 をつくる | 施策11：公共交通マップや利用方法の情報発信の充実(※) | 紙・Webマップの更新、配布・周知方法の整理 など |
| | 施策12：利用状況のわかりやすい公表と定期的な確認・見直し | コミュニティバスの利用状況の発信、協議会への報告 など |
| | 施策13：公共交通を利用しやすい案内・環境の改善 | 乗り案内、サイン看板、車いす・ベビーカー利用案内の作成 など |
| | 施策14：バスの運行状況や乗継情報のわかりやすい提供 | バスロケーションシステム等の活用可能性整理 など |
| | 施策15：公共交通の利用促進に向けた取組の実施 | 出前講座、乗り方教室、広報・学校連携 など |

4. 施策・個別事業

基本方針①：基幹軸を担う「質の高い公共交通」をつくる

| No | 区分 | 施策 | 内容 | 個別事業の例 | 立地適正化計画との連携 | 主な主体 | 評価指標の例 | 時期 |
|----|----|----------------------------------|--|---|-------------------------------|---------------------|-------------------|----|
| 1 | 重点 | 待合・乗換環境の改善 | 東大和市駅、上北台駅等の交通結節点において、案内、待合、乗換しやすさを改善するとともに、シェアモビリティの活用も含めた結節機能の向上を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・上屋・ベンチ（バス・タクシー）などの改善箇所の抽出、優先順位付け ・シェアサイクル等のシェアモビリティポートの設置検討 ・交通結節点におけるモビリティ・ハブ設置の可能性整理 | 都市機能誘導施策との連携（拠点における交通結節機能の向上） | 市 交通事業者 | 改善箇所数、利用者満足度 | A |
| 2 | 重点 | 広域路線（鉄軌道、梅70系統等）のあり方についての関係者との協議 | 鉄軌道や都営バス梅70系統を含む広域路線について、交通事業者、沿線自治体等と連携し、役割分担・費用負担・将来のあり方を協議する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者や沿線自治体等との協議、情報交換 ・東京都等を通じた要望活動 | — | 市 沿線自治体 交通事業者 | 協議回数、費用負担の整理状況 | A |
| 3 | 重点 | モノレール延伸を見据えた、路線バスと地域内交通のつながり方の整理 | 延伸後の交通体系を見据え、基幹軸と地域内交通の役割分担を整理する。（延伸後に、路線バスや地域内交通がどのようにつながるかを整理する。） | <ul style="list-style-type: none"> ・役割分担の考え方整理 ・結節点の考え方整理 | — | 市 交通事業者 | 役割分担の再確認、役割整理案の作成 | B |
| 4 | 推進 | 運転士確保に向けた周知・支援 | 交通事業者と連携し、採用周知や働きやすい環境づくりに関する支援を行い、基幹的な公共交通サービスを支える。 | <ul style="list-style-type: none"> ・採用周知への協力 ・休憩環境等の課題把握 | — | 市 交通事業者 市民 | 周知実施回数 | A |
| 5 | 検討 | 自転車通行空間等の整備検討 | 歩行者・自転車・バス等が安全かつ円滑に移動できる通行環境の確保に向け、自転車通行空間等の整備を検討する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・要望箇所の把握 ・バス事業者、関係機関との協議 ・整備候補箇所の整理 | — | 市 交通事業者 | 整備候補箇所の整理 | B |

時期



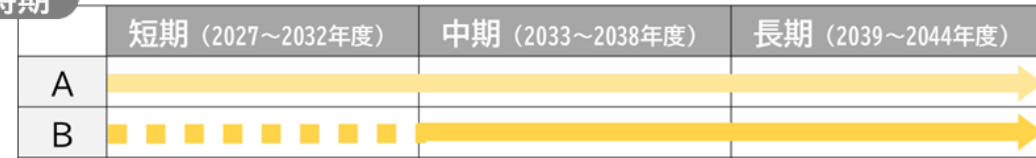
■■■■■■■■■■ 検討期間
—————→ 実施期間

4. 施策・個別事業

基本方針②：基幹軸とつながる「暮らしに寄り添う地域内交通」をつくる

| No | 区分 | 施策 | 内容 | 個別事業の例 | 立地適正化計画との連携 | 主な主体 | 評価指標の例 | 時期 |
|----|-----|----------------------------|---|---|-------------|--|---|----|
| 6 | 最重要 | コミュニティバスのルート等の見直しと既存路線との調整 | コミュニティバスについて、既存路線バスとの重複区間、再編に伴う影響地域への対応を含めて、持続可能な運行体系へ再編を検討・実施する。 | <ul style="list-style-type: none"> 再編案の検討 効果と利用者影響の整理 再編に伴う影響地域の代替手段の整理 交通事業者との協議 | — | <ul style="list-style-type: none"> 市 交通事業者 市民 | 系統別利用者数、1便当たり利用者数、重複区間率、市負担額、代替手段確保率 | A |
| 7 | 最重要 | 公共交通空白・不便地域への対応 | 公共交通空白地域と不便地域を区分し、それぞれの地域特性に応じた対応の考え方を計画に定め、その方針に基づき段階的に対応していく。 | <ul style="list-style-type: none"> GIS等による対象地域抽出 既存交通改善、必要な移動へのきめ細かな対応、新たな地域内交通等の実施検討 | 居住誘導施策との連携 | <ul style="list-style-type: none"> 市 交通事業者 市民 | 対象地域数、主要施設アクセス改善件数、高齢者人口カバー率、1便当たり利用者数、市負担額 | A |
| 8 | 検討 | 施設送迎など、地域にある移動手段の活用検討 | 医療機関、商業施設、福祉施設等の送迎資源を地域交通として活用できるか検討する。 | <ul style="list-style-type: none"> 関係施設ヒアリング 連携可能性の整理 | — | <ul style="list-style-type: none"> 市 関係施設 市民 | 協議件数、実施可否 | A |
| 9 | 検討 | 公共ライドシェア等の制度動向の把握 | 制度や安全性、担い手確保の状況を踏まえ、活用可能性を調査する。 | <ul style="list-style-type: none"> 制度調査 他市事例の把握 | — | <ul style="list-style-type: none"> 市 交通事業者 | 制度調査の実施 | B |
| 10 | 検討 | 自動運転バス等の活用可能性の検討 | 自動運転バス等を含む新たな手法を、東大和市の実情に応じて中長期的に研究する。 | <ul style="list-style-type: none"> 自動運転バス等の事例調査 適用条件の整理 | — | <ul style="list-style-type: none"> 市 交通事業者 | 事例調査の実施 | B |

時期

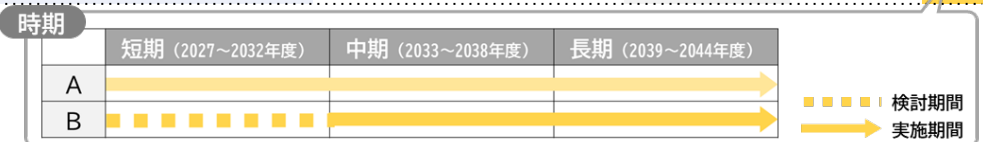


■ 検討期間
→ 実施期間

4. 施策・個別事業

基本方針③：公共交通を「使いたくなる環境」をつくる

| No | 区分 | 施策 | 内容 | 個別事業の例 | 立地適正化計画との連携 | 主な主体 | 評価指標の例 | 時期 |
|----|----|--------------------------|---|--|-------------------------------|---------------------|--------------|----|
| 11 | 重点 | 公共交通マップや利用方法の情報発信の充実 | 公共交通マップ、Web、SNS等により、公共交通の経路、利用方法、乗継方法をわかりやすく案内する。 | <ul style="list-style-type: none"> 紙・Webマップの更新 利用方法や乗継方法のわかりやすい周知 配布・周知方法の整理 | — | 市 交通事業者 | 配布件数、認知率 | A |
| 12 | 推進 | 利用状況のわかりやすい公表と定期的な確認・見直し | 施策・事業の利用状況や市負担等をわかりやすく把握し、定期的に評価・見直す。 | <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの利用状況の発信 協議会への報告 | 公共交通計画と連動した評価・検証及び計画の見直し | 市 | 評価実施回数、見直し件数 | A |
| 13 | 推進 | 公共交通を利用しやすい案内・環境の改善 | 高齢者、障害者、子育て世帯等、だれもが公共交通を利用しやすくなるよう、利用案内やバリアフリーに関する情報提供を充実する。 | <ul style="list-style-type: none"> 乗り案内、サイン看板、車いす・ベビーカー利用案内の作成 バスの乗り方教室の実施 バリアフリー対応に関する情報発信 | 都市機能誘導施策との連携（拠点における交通結節機能の向上） | 市 交通事業者 市民 | 実施回数、配布件数 | A |
| 14 | 推進 | バスの運行状況や乗継情報のわかりやすい提供 | バスロケーションシステム等を活用し、遅延や接近情報、乗継情報をわかりやすく提供することで、公共交通を利用しやすい環境を整える。 | <ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステム等の活用可能性整理 交通事業者が保有する運行情報の提供方法の整理 Web等でのリアルタイム情報提供の検討 | — | 市 交通事業者 | 情報提供の実施、閲覧件数 | A |
| 15 | 推進 | 公共交通の利用促進に向けた取組の実施 | 環境負荷の低減の視点も含めて、公共交通の利用方法や移動の工夫に関する周知・啓発を実施する。 | <ul style="list-style-type: none"> 出前講座 乗り方教室 広報・学校連携 | — | 市 交通事業者 学校等市民 | 実施回数、参加人数 | B |

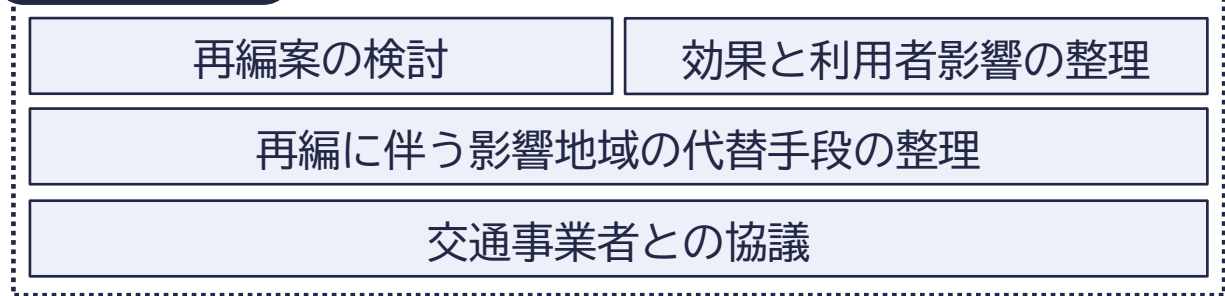


4. 施策・個別事業

【最重点施策】6. コミュニティバスのルート等の見直しと既存路線との調整

実施主体： **市** **交通事業者** **市民**

個別事業の例



内容

コミュニティバスについて、**既存路線バスとの重複区間を整理**し、利用実態や運行資源の効率的な配分等を踏まえた運行計画・停留所配置の見直し、再編に伴う影響地域への対応を含めて、**持続可能な運行体系へ再編を検討・実施する。**

立地適正化計画との連携

評価指標の例

系統別利用者数、1便当たり利用者数、重複区間率、市負担額、代替手段確保率

時期



【事例：東京都小金井市「交通ネットワーク再編事業」】

現状・課題

運転士不足を背景に、事業者よりコミュニティバスの一部路線の運行終了の申入れ

取組

コミュニティバスの継続を前提に、路線バスと合わせた交通ネットワークの再編を検討

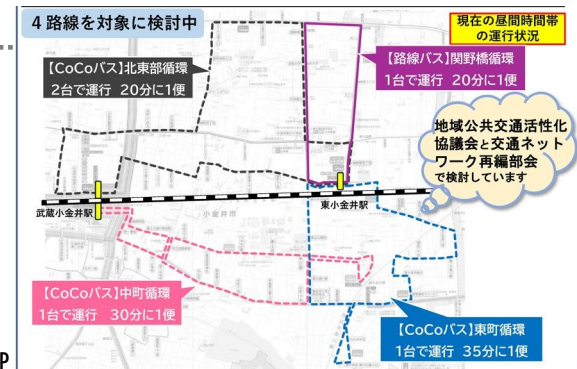
成果

必要な移動の確保と持続可能性の両立に向けた再編検討

東大和市への参考点

運転士不足を背景に、コミュニティバス単体ではなく、交通ネットワーク全体の再編として見直している点

出典：小金井市HP



4. 施策・個別事業

【最重点施策】7. 公共交通空白・不便地域への対応

実施主体：

市

交通事業者

市民

個別事業の例

GIS※等による対象地域抽出

既存交通改善、必要な移動へのきめ細かな対応、
新たな地域内交通等の実施検討

※GIS (Geographic Information System) : コンピュータ上で様々な地理空間情報を重ね合わせて表示するためのシステム

内容

公共交通空白地域と不便地域を区分し、それぞれの地域特性に応じた対応の考え方を計画に定め、その方針に基づき段階的に対応していく。

立地適正化計画との連携

居住誘導施策との連携

評価指標の例

対象地域数、主要施設アクセス改善件数、高齢者人口カバー率、1便当たり利用者数、市負担額

時期

| | 短期 (2027~2032年度) | 中期 (2033~2038年度) | 長期 (2039~2044年度) |
|---|---------------------|------------------|------------------|
| A | → | | |
| B | ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ | → | |

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ 検討期間 → 実施期間

【事例：神奈川県横浜市「山下地区ささえあいバス」】

現状・課題

起伏のある地形で最寄りのJR中山駅へのアクセスが困難

取組

地域住民が運行する山下地区コミュニティバスの実証運行を平成28年度に開始

成果

地域の自主運行の体制を整え、平成31年度から本格運行

東大和市への参考点

市内の移動の現状を踏まえ、地域住民が主体となって運営に関わり、地域内交通を支える仕組みとして展開している点

出典：神奈川新聞社



4. 施策・個別事業

〈補足〉【最重点施策】7. 公共交通空白・不便地域への対応

ア. 公共交通空白地域・不便地域の考え方

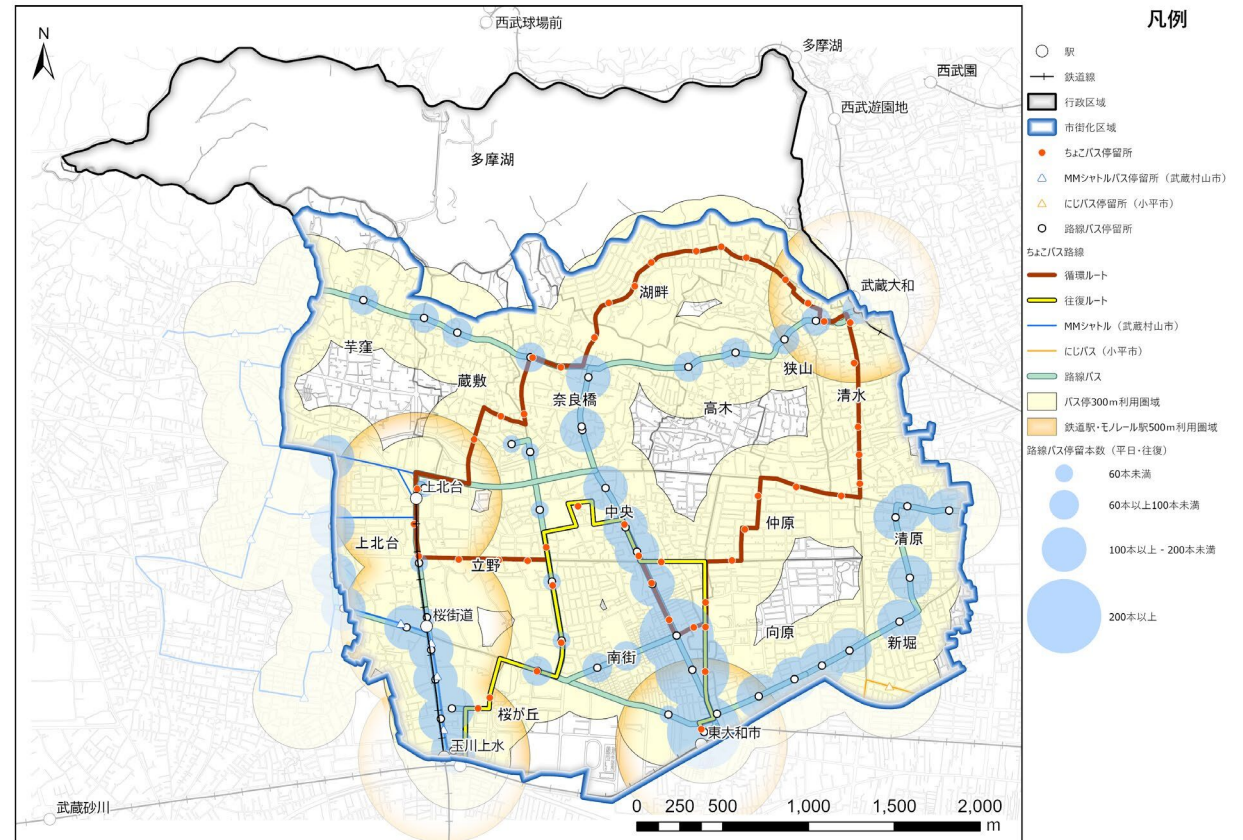
公共交通空白地域の考え方

駅・モノレール駅・バス停等から一定距離以上離れ、日常的な公共交通アクセスが不足している地域

距離基準は、鉄道駅、モノレール駅から500m、バス停留所から300m

公共交通不便地域の考え方

鉄道駅、モノレール駅又はバス停が一定距離内にあるため公共交通空白地域には該当しないものの、高低差、道路条件、その他の地域特性により、市民にとって日常生活に必要な移動手段として公共交通を実質的に利用しにくい地域



[空白地域と不便地域を分ける趣旨]

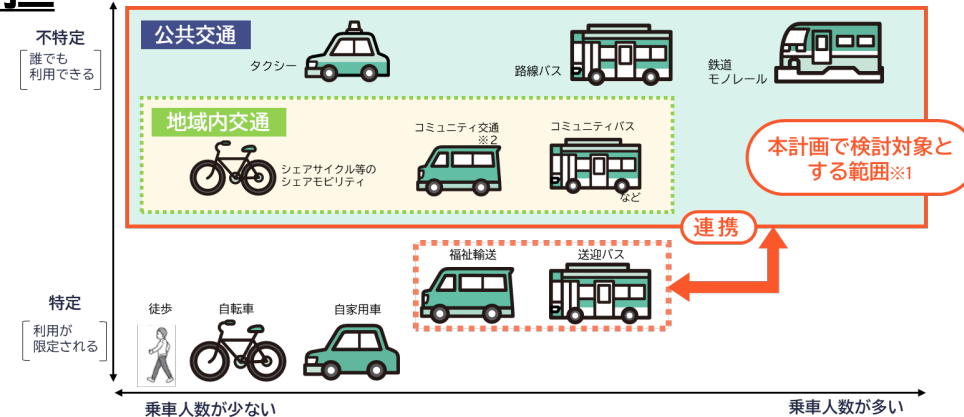
- ▶▶ 公共交通空白地域と公共交通不便地域を区分し、地域ごとの移動目的や利用実態の違いに応じて、既存交通の活用・改善、新たな地域内交通の導入その他の対応手法を適切に整理する

4. 施策・個別事業

〈補足〉【最重点施策】7. 公共交通空白・不便地域への対応

イ. コミュニティバスを含む地域内交通の役割分担

- ・ 鉄道、モノレール、路線バス：基幹軸
- ・ タクシー：特定の目的地までのきめ細かな移動に対応
- ・ コミュニティバス、コミュニティ交通、シェアモビリティ等：上記を補完する地域内交通



ウ. 公共交通空白・不便地域への対応の考え方

| | | |
|----------|-----------------------|---|
| 公共交通空白地域 | 既存交通活用 | 鉄道、モノレール、路線バス、タクシー、シェアモビリティ、施設送迎等の既存交通資源について、利用方法の周知や接続改善を図り、まずは既存交通で対応可能な移動の確保を図る。 |
| | 停留所・案内・乗継改善 | 停留所位置、待合環境、案内表示、乗継動線等を改善し、高齢者等を含めて既存公共交通を実質的に利用しやすい環境を整える。 |
| | 必要な移動へのきめ細かな対応 | 時間帯、目的、区域、対象者等を限定して、必要な移動を補う。 |
| | 新たな地域内交通 | 地域特性や需要を踏まえ、新たな地域内交通の導入を検討する。 |
| | 公共交通不便地域 | |

4. 施策・個別事業

〈補足〉【最重点施策】7. 公共交通空白・不便地域への対応

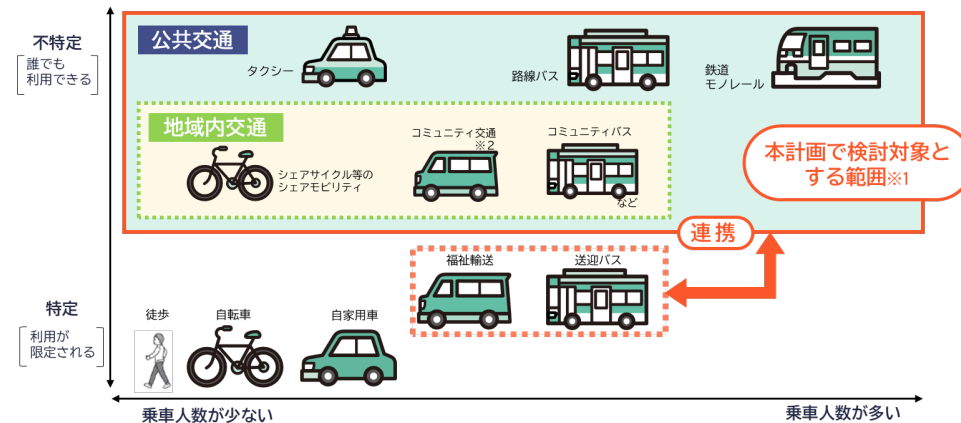
エ. 公共交通空白・不便地域への対応手法の類型

◇既存交通の活用・改善

- ・路線バス、コミュニティバス
- ・コミュニティ交通
(コミュニティタクシー、ボランティア輸送等)

◇福祉施設車両の空き時間活用

◇シェアモビリティ等



オ. 運行・見直しの基本的な考え方

現行ガイドラインの考え方を踏まえつつ、今後は収支率だけでなく、

【利用実態】 【市負担額】 【地域特性】 等を含めて総合的に判断していく方向としたい

カ. 地域・事業者・市の協働の考え方

【地域の実情把握】 【導入後の利用促進】 【検証・見直し】

▶▶ 地域が主体となり、運行事業者、市と協働して進める

4. 施策・個別事業

【重点施策】1. 待合・乗換環境の改善

実施主体： **市** **交通事業者**

内容

東大和市駅、上北台駅等の交通結節点において、案内、待合、乗換しやすさを改善するとともに、シェアモビリティの活用も含めた結節機能の向上を図る。

個別事業の例

- 上屋・ベンチ（バス・タクシー）などの改善箇所の抽出、優先順位付け
- シェアサイクル等のシェアモビリティポートの設置検討
- 交通結節点におけるモビリティ・ハブ設置の可能性整理

立地適正化計画との連携

都市機能誘導施策との連携（拠点における交通結節機能の向上）

評価指標の例

改善箇所数、利用者満足度

時期



【事例：OpenStreet株式会社「モビリティ・ハブの取組み」】

概要

モビリティ・ハブ（※一般的な定義）＝複数の交通手段を乗り換えやすくする拠点

取組

交通手段×シェアモビリティの連携 / シェアモビリティステーションの整備

成果

交通結節点の接続強化や移動のしやすさの向上、乗り換えの促進

東大和市への参考点

鉄道・バス等とシェアモビリティを組み合わせ、交通結節点における乗り換えや移動のしやすさを高めている点



出典：『都市と交通』

4. 施策・個別事業

【重点施策】2. 広域路線（鉄軌道、梅70系統等）のあり方についての関係者との協議

実施主体： **市** **沿線自治体** **交通事業者**

個別事業の例

交通事業者や沿線自治体等との協議、情報交換

東京都等を通じた要望活動

内容

鉄軌道や都営バス梅70系統※を含む広域路線について、交通事業者、沿線自治体等と連携し、**役割分担・費用負担・将来のあり方**を協議する。（※：都営バス梅70系統では、「部課長会」「係長会」を定期的を開催するなど、情報の共有を図っている。）

立地適正化計画との連携

評価指標の例

協議回数、費用負担の整理状況

時期

| | 短期（2027～2032年度） | 中期（2033～2038年度） | 長期（2039～2044年度） |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|
| A | → | | |
| B | ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ | → | |

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ 検討期間 → 実施期間

【考え方の参考例：高知県高知市「高知市地域公共交通あり方検討会」】

概要

地域公共交通のあり方について抜本的に検討するため、専門的見地から意見を聴取

取組

検討会を設置し、交通体系や費用分担のあり方を協議

成果

市街地回遊性の向上、交通空白地の解消、公共交通利用者の増加

東大和市への参考点

関係者間で将来の交通体系や費用分担を協議する考え方

(イメージ図)



出典：高知市HP

4. 施策・個別事業

【重点施策】3. モノレール延伸を見据えた、路線バスと地域内交通のつながり方の整理

実施主体： **市** **交通事業者**

内容

延伸後の交通体系を見据え、**基幹軸と地域内交通の役割分担を整理**する。（延伸後に、路線バスや地域内交通がどのようにつながるかを整理する。）

個別事業の例

役割分担の考え方整理

結節点の考え方整理

立地適正化計画との連携

評価指標の例

役割分担の再確認、役割整理案の作成

時期

| | 短期（2027～2032年度） | 中期（2033～2038年度） | 長期（2039～2044年度） |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| A | → | | |
| B | ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ | → | |

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ 検討期間 → 実施期間

【事例：モノレール沿線まちづくり構想（東大和市、武蔵村山市、瑞穂町）】

交通利便性の向上

〈対応方針〉 交通体系の見直し、交通結節機能の充実 など

良好な住環境の形成

〈対応方針〉 商業・公共施設の充実、魅力的な住まいの創生 など

活発な交流の実現

〈対応方針〉 多様な人々が来訪する仕組みづくり、観光施策の充実 など



出典：モノレール沿線まちづくり構想

4. 施策・個別事業

【重点施策】11. 公共交通マップや利用方法の情報発信の充実

実施主体： **市** **交通事業者**

内容

公共交通マップ、Web、SNS等により、**公共交通の経路、利用方法、乗継方法をわかりやすく案内する。**

個別事業の例

- 紙・Webマップの更新
- 利用方法や乗継方法のわかりやすい周知
- 配布・周知方法の整理

立地適正化計画との連携

評価指標の例

配布件数、認知率

時期



【事例：東京都小平市「小平市公共交通マップ」】

概要

市内だけでなく、近接する駅までのバス路線や停留所を分かりやすく総合的に表記

詳細

コミュニティバスやコミュニティタクシーのルート・時刻表に加え、「バスの乗り方」をイラストでわかりやすく表現

東大和市への参考点

市内外の鉄道・バス等の情報を一体的に整理し、公共交通を初めて利用する人にもわかりやすく案内している点



出典：小平市HP

4. 施策・個別事業

〈参考〉地域公共交通特定事業の活用について

地域公共交通計画に位置付ける個別事業について、必要に応じて法定の実施計画の策定や地域公共交通特定事業の活用を検討し、実現性の確保を図る

必要に応じて法に基づく制度活用を検討する

(例) 地域公共交通特定事業

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上下分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実
施計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

5. 立地適正化計画の検討状況

誘導施設の設定

■ 維持型 ○ 誘導型

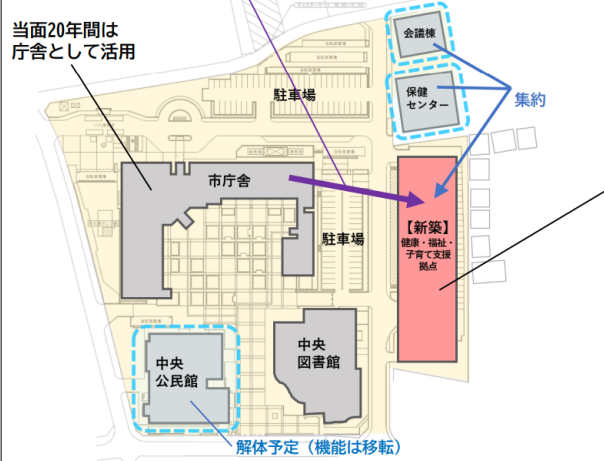
| 機能 | 施設 | 東大和市駅 周辺 | 上北台駅 周辺 | 玉川上水駅 周辺 | 市役所 周辺 | 武蔵大和駅 周辺 | 東京街道団地 地区 | 奈良橋交差点 周辺 |
|----------|--------------------------------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|--------------|--------------|
| 行政 | 市役所 | | | | ■ | | | |
| 介護 福祉 | 健康・福祉・子育て支援 の拠点施設 | | | | | | | |
| 子育て | (社会福祉協議会・子ども家庭セン ター・保健センター) | | | | ○ | | | |
| 医療 | | | | | | | | |
| 商業 | 複合商業施設 | ■ | | ■ | | | ■ | |
| | スーパーマーケット | ■ | ■ | ■ | | ○ | ■ | ■ |

※誘導施設の面積などの要件に関しては、検討を行い各拠点ごとに必要な要件付けを行う

健康・福祉・子育て支援の拠点施設

子ども未来部と健康福祉部（保険年金課除く）を拠点に移転

当面20年間は
庁舎として活用



市役所周辺の公共機能を
集約するなど、市民のための
健康・福祉・子育て支援
の拠点施設を整備

● 拠点内に集約する施設等

| 施設名 |
|--------------------------|
| ① 子ども家庭センター |
| ② 保健センター |
| ③ 社会福祉協議会 |
| ④ シルバー人材センター |
| ⑤ 休日急患診療所・医師会事務所 |
| ⑥ 教育センター |
| ⑦ 会議棟（会議室スペース） |
| ⑧ 庁舎内の課等の一部（子育て支援課、保育課等） |
| ⑨ 子ども広場・赤ちゃんふらっと |
| ⑩ 現業棟・車庫 |
| ※その他、ニーズに応じた新機能 |

※⑧は子ども未来部（子育て支援課、保育課）及び健康福祉部（地域福祉課、介護保険課、障害福祉課、生活福祉課、そえる）

※延べ面積は、5,000m²程度を想定。

- 現在の庁舎東側の庁用車駐車場の位置に、健康・福祉・子育て支援の新たな拠点施設を整備
- 拠点施設内に子ども家庭センターを整備するとともに、庁舎周辺の公共機能を集約

みんなの学校

学校を軸として周辺の公共施設を複合化し、地域の拠点「みんなの学校」を整備することで必要な機能を充実・集約して、「学び」と「集い」の魅力アップを図る。

全公共施設の集約・統合
による先駆的な再配置で
未来を切り開く！

魅力アップ！



学校を地域の全世代の
人々が安全に利用し、
過ごすことができる
地域の拠点とする

出典：東大和市「東大和市公共施設再配置計画（素案）」より一部抜粋

5. 立地適正化計画の検討状況

誘導施策

都市機能誘導施策（案）

○誘導施設の整備・立地誘導

- ・ 届出制度の運用による区域外での誘導施設整備の集約及び拡散抑制
- ・ 都市計画道路事業の推進、土地利用規制の見直し
- ・ 公共施設再編に伴う誘導施設の都市機能誘導区域内への移転・集約
- ・ 区域内市有地・公共施設跡地の利活用 など

○賑わい・交流の空間形成

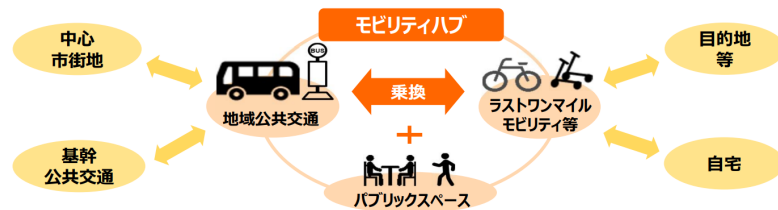
- ・ 東大和市の観光資源を活かす観光拠点施設の整備推進
- ・ 集客施設の誘導
- ・ オープンスペースや道路空間を活用したイベント実施の検討
- ・ 空き店舗活用などの業務施設の立地促進 など

○拠点における交通結節機能の向上【地域公共交通計画と連携】

- ・ 交通結節点におけるモビリティ・ハブ設置の可能性整理
- ・ バリアフリー対応に関する情報発信 など

<モビリティ・ハブとは>

モビリティハブとは、鉄道やバスなどの公共交通サービスのほか、カーシェアや電動アシスト自転車などのシェアリングモビリティサービスなど、様々な交通手段が集まる拠点となる場所を指します。



出典：国交省都市整備局「第2回施設デザインWG 事務局資料」

居住誘導施策（案）

○良好な住環境の形成

- ・ 地区計画の適切な運用と住宅ニーズに対応した規制・誘導
- ・ 農住共存に向けた生産緑地の維持による農地の保全
- ・ 住工共存に向けた地区計画等によるルールづくり
- ・ 老朽化した道路や橋梁等の都市インフラの計画的な改修
- ・ 防災指針に基づく立地規制等の検討 など

○住宅ストックの活用

- ・ 空き家の流通促進
- ・ 空き家対策の推進
- ・ マンションの適正管理の促進
- ・ 住宅団地の更新・建替え誘導 など

○豊かな住生活の推進

- ・ 子育て世帯への住宅取得支援に関する情報提供
- ・ 市域全体での身近な生活サービス施設、業務施設の立地促進
- ・ みんなの学校の整備による地域コミュニティの活性化
- ・ 公園緑地の適切な維持、活用 など

○公共交通空白・不便地域への対応【地域公共交通計画と連携】

- ・ 既存交通改善、必要な移動へのきめ細かな対応、新たな地域内交通等の実施検討 など

5. 立地適正化計画の検討状況

『具体的な取組とスケジュールの検討』

※主体の「民」は住民・事業者

| 視 点 | 分 類 | 災害種別 | | | | 施 策 | 主 体 | | | 期 間 | | | | |
|----------------|------------------|------|----|----|-------|---------------------------|------------------------|---|---|-----|----|----|--|--|
| | | 土砂災害 | 洪水 | 内水 | 地震・火災 | | 都 | 市 | 民 | 短期 | 中期 | 長期 | | |
| リスク回避 | 規制誘導 | ● | | | | 届出制度に基づく居住誘導区域内への居住誘導 | | ● | | | → | | | |
| リスク低減 (ハード) | 基盤整備 | | ● | | | 河川の改修・整備 | ● | | | | → | | | |
| | | | | ● | | 雨水幹線の整備（下水道による浸水対策） | ● | ● | | | → | | | |
| | | | | ● | | 雨水排水施設の整備 | | ● | | | → | | | |
| | | | | ● | | グリーンインフラの活用などによる雨水貯留機能の向上 | | ● | | | → | | | |
| | 建物・宅地の 安全性向上 | | | | | ● | 住宅の耐震化の促進 | | ● | ● | | → | | |
| | | | | | | ● | 防災環境向上地区の防災まちづくりの推進 | | ● | ● | | → | | |
| | | | | | | ● | 既存擁壁の安全性確保の促進 | | ● | ● | | → | | |
| | | | | | | ● | ブロック塀の安全性確保の促進 | | ● | ● | | → | | |
| | | | | | ● | | 住宅の雨水浸透施設の整備 | | ● | ● | | → | | |
| | | | | ● | | | 垂直避難を可能にする建物高さ制限の見直し | | ● | | | → | | |
| | 都市機能 維持 | | | | | ● | 無電柱化等、災害時の安全確保のための道路整備 | | ● | | | → | | |
| | | | | | | ● | 住宅密集地での空地確保の促進 | | ● | | | → | | |
| | | | | | | ● | 電気・ガス等のライフラインの耐震性強化 | | | ● | | → | | |
| | 避難の 体制の 充実 | | ● | ● | ● | ● | 学校建替え時の体育館の避難所機能の充実 | | ● | | | → | | |
| | | | | | ● | 消防水利の整備 | | ● | ● | | → | | | |
| | | | | | ● | 防災資器材・設備の充実 | | ● | | | → | | | |
| | | | | | ● | 家庭用防災機器の充実 | | ● | ● | | → | | | |

※ 黄色の網掛けの施策は、災害リスク分析を踏まえた新たな取組

5. 立地適正化計画の検討状況

『具体的な取組とスケジュールの検討』

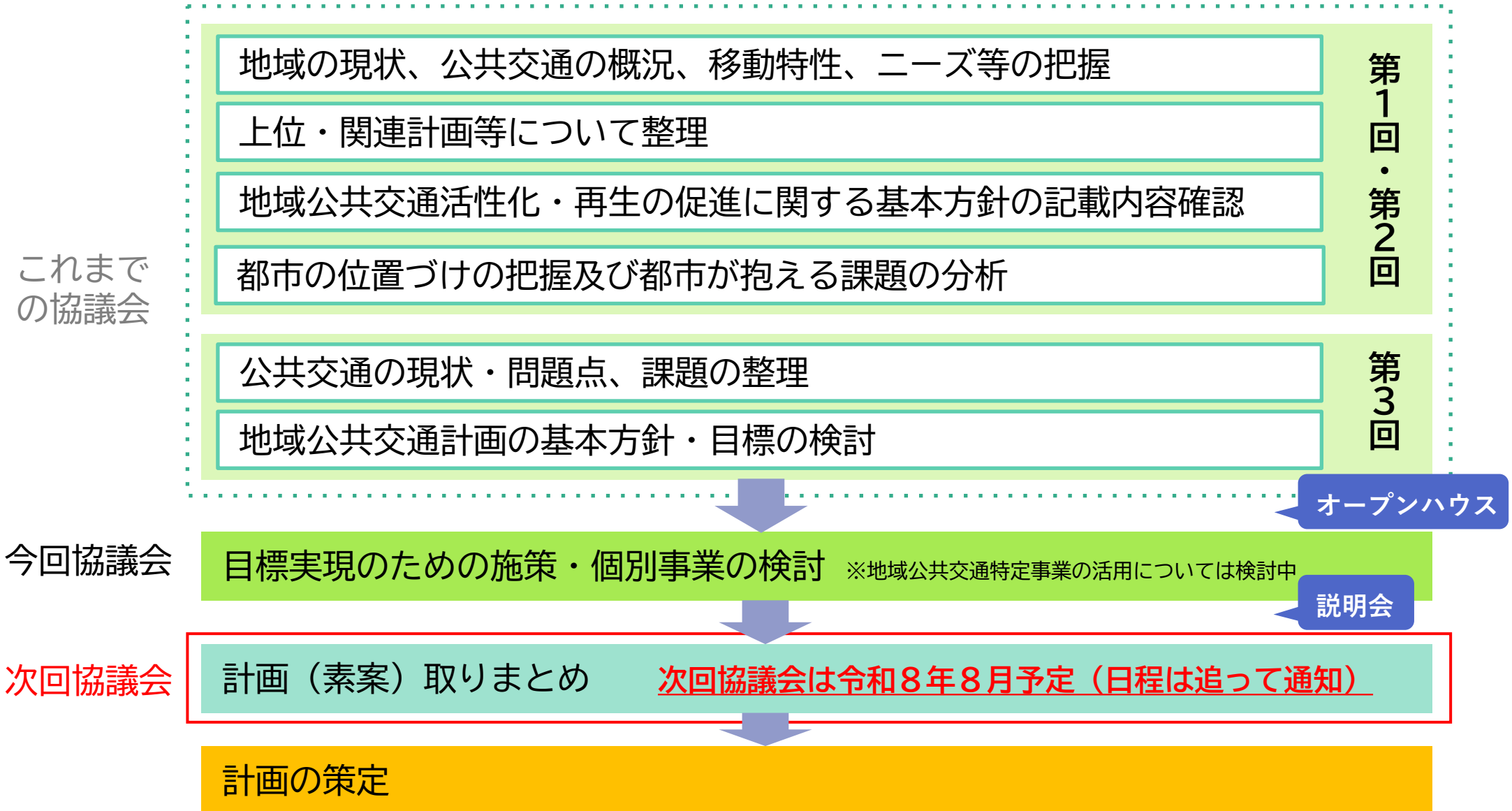
※主体の「民」は住民・事業者

| 視 点 | 分 類 | 災害種別 | | | | 施 策 | 主 体 | | | 期 間 | | |
|----------------|------------------|------|----|----|-------|----------------------|-----|---|---|-----|----|----|
| | | 土砂災害 | 洪水 | 内水 | 地震・火災 | | 都 | 市 | 民 | 短期 | 中期 | 長期 |
| リスク低減 (ソフト) | リスク コミュニケーション | ● | ● | ● | ● | ハザードマップの理解向上 | | ● | ● | → | | |
| | | ● | ● | ● | ● | 多様な媒体を通じた災害リスクの周知 | | ● | | → | | |
| | 地域 防災力の 強化 | ● | ● | ● | ● | 防災訓練の実施促進 | | ● | ● | → | | |
| | | ● | ● | ● | ● | 自主防災組織の結成促進・機能強化 | | ● | ● | → | | |
| | | ● | ● | ● | ● | 避難行動要支援者の支援体制の構築 | | ● | ● | → | | |
| | 防災 の整備 体制 | ● | ● | ● | ● | 災害時における緊急連絡体制の強化 | | ● | ● | → | | |
| | 事前 復興 | | | | ● | 復興まちづくりに向けた事前防災対策の推進 | | ● | | → | | |

※ 黄色の網掛けの施策は、災害リスク分析を踏まえた新たな取組

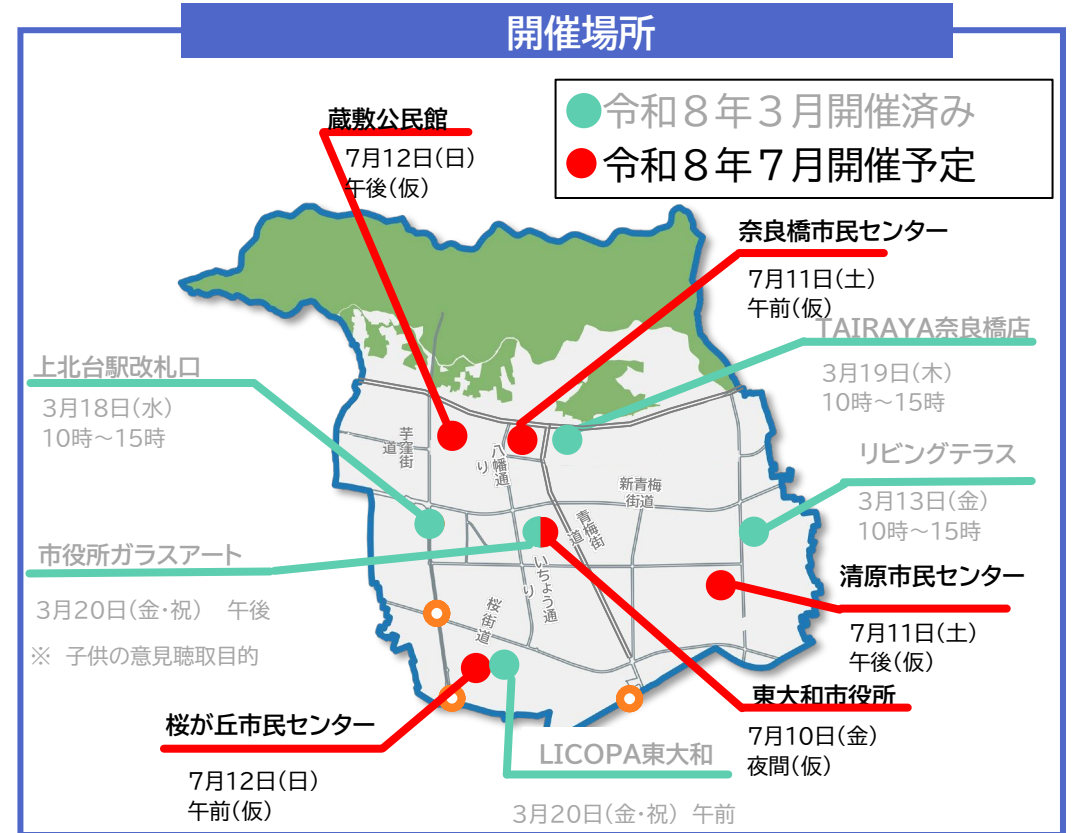
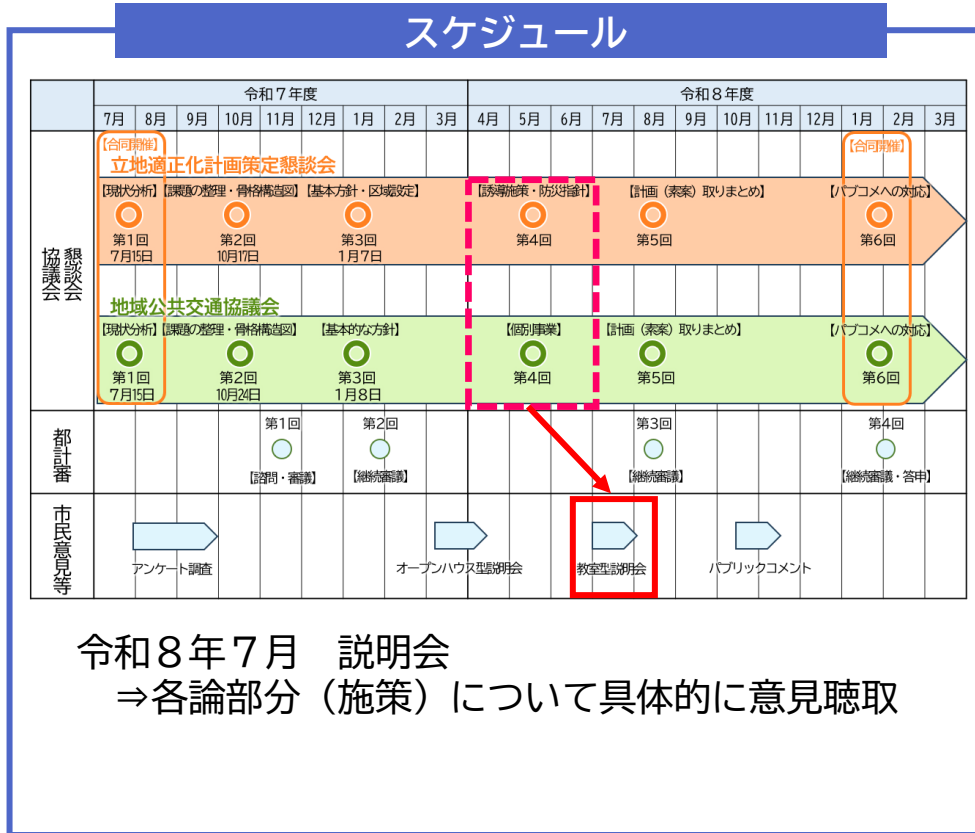
6. 次回の予定

- ・ 次回協議会までに、説明会の開催を予定（立地適正化計画と合同）



6. 次回の予定

立地適正化計画および地域公共交通計画 市民説明会概要



■主な内容

立地適正化計画及び地域公共交通計画のこれまでの検討状況について、市内の北部、南部、東部、中央部の地域ごとに設定した会場で説明会を開催し、地域住民との意見交換を行う。

本日の目的

本日ご意見をいただきたい事項

東大和市地域公共交通計画における

(1) **基本的な方針**をご確認・ご決定いただきたい。

基本的な方針（目標年次：令和26年度）

将来像 暮らしを支え続ける公共交通

基本方針

①基幹軸を担う「質の高い公共交通」をつくる

②基幹軸とつながる「暮らしに寄り添う地域内交通」をつくる

③公共交通を「使いたくなる環境」をつくる

(2) **最重点・重点施策**を中心に、施策・個別事業の方向性について
ご意見をいただきたい。