

(様式3)

会議の開催結果について

1 会議名	第47回河内長野市地域公共交通会議
2 開催日時	令和3年1月15日～令和3年1月27日 (書面発送～回答期日)
3 開催場所	書面開催のため、なし。
4 会議の概要	(1) 令和2年度地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー)に関する事業評価について 結果: 原案のとおり可決 委員総数24名(会長除く) 賛成24名 反対0名 (2) 南花台モビリティ「クルクル」事業報告について
5 公開・非公開の別 (理由)	書面開催のため、非公開
6 傍聴人数	書面開催のため、なし
7 問い合わせ先	(担当課名) 都市づくり部 都市計画課 公共交通係 (内線540、541)
8 その他	河内長野市地域公共交通会議規則第9条に基づき、 書面にて開催しました。

*同一の会議が1週間以内に複数回開催された場合は、まとめて記入できるものとする。

第47回 河内長野市地域公共交通会議（書面開催）の結果

会議名称	第47回河内長野市地域公共交通会議
開催方法	書面
構成委員	別紙出席者名簿のとおり
案 件	(1) 令和2年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）に関する事業評価について (2) 南花台モビリティ「クルクル」事業報告について
結 果	(1) 原案のとおり可決 委員総数24名（会長除く） 賛成24名 反対0名

河内長野市地域公共交通会議名簿

	氏名	所属・役職
1	会長 榊井 繁春	河内長野市 副市長
2	副会長 日野 泰雄	大阪市立大学 名誉教授
3	委員 伊勢 昇	和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授
4	委員 本田 泰彦	国土交通省 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
5	委員 河原 正明	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官
6	委員 松井 利公	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 公共交通計画グループ 課長補佐
7	委員 北谷 龍弥	大阪府 富田林土木事務所 地域防災担当参事兼地域支援・企画課長
8	委員 長野 健一	大阪府 河内長野警察署 交通課長代理
9	委員 秋元 克之	南海バス株式会社 企画部 企画課長
10	委員 岩佐 浩二	南海バス株式会社 営業部 営業課長
11	委員 坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表
12	委員 林 邦昭	大阪第一交通株式会社 長野営業所長
13	委員 坂部 英嗣	近鉄タクシー株式会社 南大阪総合営業所 副所長
14	委員 中野 崇	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 統括部 課長
15	委員 下垣内 力也	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長
16	監事 山田 昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長
17	委員 上野 修二	河内長野市観光協会 会長
18	委員 西尾 元嗣	河内長野市商工会 副会長
19	監事 黒田 良子	市民公募
20	委員 和田 全功	河内長野市市民保健部長
21	委員 亀井 則彦	河内長野市福祉部長
22	委員 太口 智裕	河内長野市環境経済部長
23	委員 梅谷 武博	河内長野市都市づくり部長
24	委員 大林 巖	河内長野市総務部長
25	委員 野川 弘嗣	河内長野市総合政策部長

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

資料①

協議会名:河内長野市地域公共交通会議

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
南海バス株式会社	日野・滝畑コミュニティバス	<p>【前回評価結果】 適切に事業を実施し、目標・効果が達成されたことは評価できる。 沿線施設、隣接市、観光部局及び福祉部局等とも連携し、様々な角度からの情報発信や利用促進に取り組まれており、今後はその効果検証にも取り組まれない。</p> <p>【反映状況】 実施しているそれぞれの事業において、目標指標を立てて効果検証を行ってきたが、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が大幅に減少しており、一部の指標で効果としては現れていない。</p>	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員(対前年度比)】 目標:増加(+1%) 実績:減少(△21.5%) ※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少
南海バス株式会社	日野・滝畑コミュニティバス2(奥河内くろまろの郷経由系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【対前年度比輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅抑制(△5%以内) 実績:減少(△21.0%) ※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少
南海バス株式会社	路線バス小深線2(石見川系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【対前年度比輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅抑制(△5%以内) 実績:減少(△20.8%) ※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少
南海バス株式会社	路線バス高向線1(高向起終点系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【対前年度比輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅抑制(△5%以内) 実績:減少(△20.5%) ※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少
南海バス株式会社	路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【対前年度比輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅抑制(△5%以内) 実績:減少(△17.8%) ※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少
南海バス株式会社	路線バス天野山線4(天野山起終点系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【対前年度比輸送人員】 目標:増加(+1%) 実績:減少(△45.1%) ※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少
南海バス株式会社	路線バス天野山線3(サイクルセンター系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【対前年度比輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅抑制(△5%以内) 実績:減少(△17.8%) ※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月以降の利用者は前年同月比で大幅に減少しているため、感染症収束後の利用喚起を図る施策を展開する。また、目標については、新型コロナウイルス感染症が拡大していることや、新しい生活様式(テレワーク、通販、自転車などの活用促進)への転換が推進されていることから、再度地域公共交通会議にて検討していく。

参考資料

協議会名：河内長野市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

対象路線	目標 (輸送人員)	実績			達成状況
		輸送人員		対前年度比	
		R1年度 H30.10～H1.9	R2年度 R1.10～R2.9		
日野・滝畑コミュニティバス	対前年度比+1%の増加	85,157	66,818	△ 21.5%	×
日野・滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由系統)					
路線バス小深線2(石見川系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	42,095	33,250	△ 21.0%	×
路線バス高向線1(高向起終点系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	75,698	59,933	△ 20.8%	×
路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	172,274	136,956	△ 20.5%	×
路線バス天野山線4(天野山起終点系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	16,513	13,568	△ 17.8%	×
路線バス天野山線3(サイクルセンター系統)	対前年度比+1%の増加	15,272	8,380	△ 45.1%	×

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

協議会名:	河内長野市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>河内長野市は大阪府の南東端に位置し、人口約10万4千人(令和2年9月末時点)、面積は109.63km²と府内で3番目に広い。市域の約7割を森林が占め緑豊かな環境である一方、住宅団地が点在するため公共交通は市民生活を支える大切な交通手段である。</p> <p>しかしながら、人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの変化などの要因により、路線バスやコミュニティバス等の公共交通利用者が年々減少を続けており、持続可能な公共交通を確保することが極めて厳しい状況にある。そのため、住民、交通事業者、行政などの関係者による協働の取り組みを進め、市内を運行する路線バスやコミュニティバス等の公共交通の維持・充実を図る必要がある。</p>

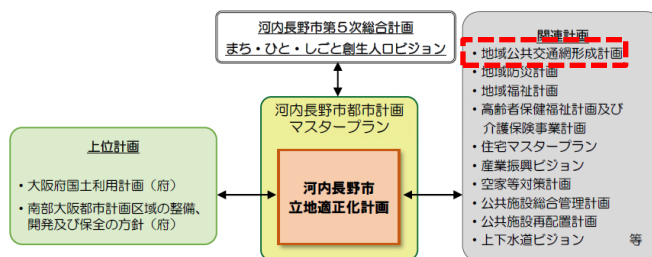
河内長野市地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

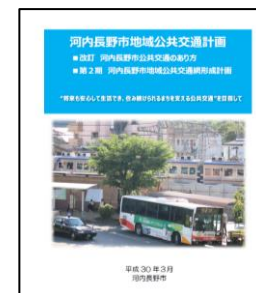
「河内長野市立地適正化計画」令和元年度策定

- 将来都市構造：「集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」
 - ・都市機能を集約した、利便性の高い魅力ある拠点の形成
 - ・地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークの確立（基幹交通軸の設定）等
- 計画目標年次：2035 年度



「河内長野市地域公共交通計画（第2期網形成計画）」平成30年度～令和4年度

- 目指すべき将来像
 - ・将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通
- 地域特性
 - ・昭和40年代以降の宅地造成によりベッドタウンとして成長
 - ・団地の大半が山間部で坂が非常に多い。
 - ・府内で3番目に面積が広く、開発団地は鉄道駅から離れている。
 - ・市内を南北に貫く鉄道駅の内、4つの駅を中心に各開発団地へバス路線網が形成されている。
 - ・自動車を中心にまちが発展し、都市機能が拡散。
- 人口動態
 - ・平成12年（約12万人）をピークに減少が続き、現在は10.4万人まで減少。
 - ・超高齢化 65～74歳 16,390人 < 75歳以上 19,891人（令和2年9月末時点）
 - ・高齢化率 65歳以上 35.0%、75歳以上の高齢者率 19.2%
- 課題
 - ・人口減少や高齢化が進展する中でのまちの活力維持につながる公共交通ネットワークの構築
 - ・高齢化の進展に対応した公共交通の実現
 - ・協働の取り組みに向けた市民意識の醸成
- 基本方針
 - ・まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築
 - ・高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現
 - ・市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進



公共交通ネットワークのイメージ図

平成31年4月1日改訂
大船橋山市

人・自然・歴史・文化輝くふれあいと創造のまち 河内長野

河内長野市

バスマップ

路線	色	区間	路線番号
1	赤	大船橋山	1
2	青	大船橋山	2
3	黄	大船橋山	3
4	緑	大船橋山	4
5	紫	大船橋山	5
6	茶	大船橋山	6
7	水	大船橋山	7
8	桃	大船橋山	8
9	紫	大船橋山	9
10	黄	大船橋山	10
11	青	大船橋山	11
12	赤	大船橋山	12
13	水	大船橋山	13
14	紫	大船橋山	14
15	黄	大船橋山	15
16	青	大船橋山	16
17	赤	大船橋山	17
18	水	大船橋山	18
19	紫	大船橋山	19
20	黄	大船橋山	20
21	青	大船橋山	21
22	赤	大船橋山	22
23	水	大船橋山	23
24	紫	大船橋山	24
25	黄	大船橋山	25
26	青	大船橋山	26
27	赤	大船橋山	27
28	水	大船橋山	28
29	紫	大船橋山	29
30	黄	大船橋山	30
31	青	大船橋山	31
32	赤	大船橋山	32
33	水	大船橋山	33
34	紫	大船橋山	34
35	黄	大船橋山	35
36	青	大船橋山	36
37	赤	大船橋山	37
38	水	大船橋山	38
39	紫	大船橋山	39
40	黄	大船橋山	40
41	青	大船橋山	41
42	赤	大船橋山	42
43	水	大船橋山	43
44	紫	大船橋山	44
45	黄	大船橋山	45
46	青	大船橋山	46
47	赤	大船橋山	47
48	水	大船橋山	48
49	紫	大船橋山	49
50	黄	大船橋山	50
51	青	大船橋山	51
52	赤	大船橋山	52
53	水	大船橋山	53
54	紫	大船橋山	54
55	黄	大船橋山	55
56	青	大船橋山	56
57	赤	大船橋山	57
58	水	大船橋山	58
59	紫	大船橋山	59
60	黄	大船橋山	60
61	青	大船橋山	61
62	赤	大船橋山	62
63	水	大船橋山	63
64	紫	大船橋山	64
65	黄	大船橋山	65
66	青	大船橋山	66
67	赤	大船橋山	67
68	水	大船橋山	68
69	紫	大船橋山	69
70	黄	大船橋山	70
71	青	大船橋山	71
72	赤	大船橋山	72
73	水	大船橋山	73
74	紫	大船橋山	74
75	黄	大船橋山	75
76	青	大船橋山	76
77	赤	大船橋山	77
78	水	大船橋山	78
79	紫	大船橋山	79
80	黄	大船橋山	80
81	青	大船橋山	81
82	赤	大船橋山	82
83	水	大船橋山	83
84	紫	大船橋山	84
85	黄	大船橋山	85
86	青	大船橋山	86
87	赤	大船橋山	87
88	水	大船橋山	88
89	紫	大船橋山	89
90	黄	大船橋山	90
91	青	大船橋山	91
92	赤	大船橋山	92
93	水	大船橋山	93
94	紫	大船橋山	94
95	黄	大船橋山	95
96	青	大船橋山	96
97	赤	大船橋山	97
98	水	大船橋山	98
99	紫	大船橋山	99
100	黄	大船橋山	100

★オススメ★ 新しくはなへ

河内長野市内 1日乗り放題
モックルカード

河内長野市千早赤松町内 1日乗り放題
ライドモックルカード

タクシーのご用命

大船橋一文通株式会社 0721-53-2753
近鉄タクシー株式会社 0570-08-9001

バスの接近情報検索

Bus LOCATION SYSTEM

バスロケーションシステム

バス乗りのQRでラクラク検索!

南海バス専用 プリペイドICカード

なっち

タッチするだけで簡単・楽チン・便利!

- 乗り降り時にタッチするだけ!
- 1枚のカードで繰り返し利用可能!
- プレミアム付でお得!
- 乗り降り手賃割引でお得!

発行 河内長野市地域公共交通会議 [お問い合わせ] 河内長野市役所 都市計画課 TEL.0721-53-1111

2

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

【網形成計画】

○評価の基本的考え方

- ・公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上
- ・公共交通利用率・利用者数の維持
- ・行政負担の軽減
- ・市民意識の醸成

○評価指標

- ・市民満足度向上「バス等の公共交通サービス」「高齢者の暮らしやすさ」
- ・鉄道・バス等の公共交通利用分担率の増加
- ・路線バス、コミュニティバス、地域乗合タクシーの各利用者数の維持
- ・コミュニティバス利用者1人あたりの行政負担額の軽減
- ・モビリティマネジメントの実施回数 等

【地域内フィーダー系統確保維持計画】

○目標

- ・住民・交通事業者・行政等、関係者による協働の取り組みを進め、輸送人員の「対前年度比+1%の増加」or「維持若しくは対前年度比△5%以内の減少」を目指す。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

<p>【地域内の公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化が進展する中でまちの活力維持に繋がる公共交通ネットワークの構築 ・高齢化の進展に対応した公共交通の実現 ・協働の取り組みに向けた市民意識の醸成 <p>【取組の主な内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス 1 日フリー乗車券の積極的なPRや SNS の活用等、観光と連携し外からの来訪者の招致活動 ・高齢者の外出支援や公共交通の利用促進を目的とした「おでかけチケット」の配布 ・市イベントでの公共交通PRブースの設置や補助路線沿線の小学校でのモビリティマネジメントの実施 ・運転免許証返納者の公共交通への円滑な転換をサポートするため、バス・タクシー利用助成券を交付 ・コロナ禍の需要喚起のため、地方創生臨時交付金を活用したバス 1 日乗り放題周遊チケットを販売 <p>【協議会の開催状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R1. 6. 21、R2. 1. 28、R2. 3. 23～R2. 3. 31（書面開催）、R2. 6. 26～R2. 7. 8（書面開催）

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域内フィーダー系統	南海バス	R1. 10. 1～ R2. 9. 30	フ	市内の生活路線7系統について補助を活用し維持を図っている。

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
モックルコミュニティバスの運行および上限200円運賃の試行等の実施	市 南海バス 地域公共交通会議	H14. 7～	既存バス路線網とのネットワーク化を図りつつ、バス全体の利便性向上のため運行。また、利用促進として上限運賃制や同伴者割引等の試行を実施。

日野・滝畑コミュニティバスの運行	市 南海バス	H7.9～	生活路線の維持のため運行。近年は沿線施設等と連携し、観光利用のPRに力を入れ維持に努めている。
岩湧線への運行補助	南海バス	H7.4～	生活路線を維持するため、運行経費の一部を市からバス事業者へ補助。
楠ヶ丘地域乗合タクシーの運行	市 第一交通 楠ヶ丘自治会	H23.11～	バスのない楠ヶ丘地域にて、公共交通不便地域問題の解消のため、乗合タクシーを3者協働（左記）で運行。
バス1日乗り放題周遊チケットの販売	市 南海バス	R2.9～R3.1	新型コロナウイルス感染症により減少した利用者の利用喚起としてチケットを発行。

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
地域主体交通の導入に向けた地元勉強会の開催支援	桐ヶ丘地域	H26～	地域の実情に合った新たな地域主体交通の導入に向けた意識醸成。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
高齢者公共交通利用促進事業	75歳以上の高齢者を対象にバス・タクシーで利用できる助成券「おでかけチケット」を配布。	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通の利用促進 ⇒タクシー利用が増えた49% ⇒ICカード新規販売（R1/H30）前年度の1.9倍 ◆高齢者外出支援 ⇒外出が増えた15% ⇒外出する楽しみが増えた29%
近隣市との連携によるホームページの充実	幹線系統で繋がっている隣接市と連携し、市ホームページにて沿線上の商業・観光施設を紹介。	<ul style="list-style-type: none"> ◆輸送人員1%増等による収支1%以上の改善（光明池行き） ⇒ R1:59.4% → R2:53.9%

バス 1 日フリー乗車券の PR や SNS の活用等による観光利用の促進	バスマップと一体型のバス 1 日フリー乗車券 P R パンプを、市内観光施設をはじめ商業店舗等に配架。市外在住者に向けては市公式 SNS を活用し、公共交通関連情報を発信。	<ul style="list-style-type: none"> ◆バスの利用促進 ◆外からの来訪者の増加 ⇒フリー乗車券発売件数 対前年度△8.0% (R2.3) ⇒日野滝畑コミバス輸送人員 対前年度△21.5% (R2.9)
モビリティマネジメントの実施	補助沿線の小学校にて、バスに関する出前講座を開催 (R2.2.18) するとともに、後日、実際に路線バスに乗り市内のバス営業所への社会見学を実施。	<ul style="list-style-type: none"> ◆輸送人員の維持 or 減少幅抑制 (対前年度比 5%以内) ⇒対前年度△17.8% (天野山線 4 R2.9)
市民によるコミュニティバスの車内アナウンスの実施	公共交通への関心や愛着を育むことを目的に、市内在住の小学生 (公募) による乗車マナーアナウンスをモックルコミュニティバス車内で放送。	<ul style="list-style-type: none"> ◆協働や当事者意識の醸成 ◆モックルコミュニティバスの維持 ⇒モックルコミュニティバス輸送人員 対前年度△18.0% (R2.9)
市広報への公共交通特集の掲載	市広報紙 (R1.10) にて、公共交通の特集を定期的に掲載することにより、実情や必要性、上手な利用方法等を発信し利用を促進。	<ul style="list-style-type: none"> ◆バス路線の維持 ◆車からの利用転換 ⇒路線バス利用実績 対前年度+0.6% (R1/H30) ⇒IC カード利用率※ (定期外) R1.9:68.6% → R2.9:72.0% ※南海バス全体
路線バス千代田線上限 200 円運賃の施行継続	利用しやすい運賃施策として、モックルコミュニティバスの上限 200 円運賃の試行を継続。また、一部ルートが輻輳する路線バスにおいても運賃格差を是正するため、同じく上限運賃の試行を実施。	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用者利便の向上による利用者数の増加 ⇒路線バス千代田線 対前年度△24.7% (OD 調査 H30.2.22、H31.2.21)

4. 具体的取組に対する評価

【補助路線に関する評価】

・新型コロナウイルス感染症の影響により、補助対象の7系統全てにおいて大幅に前年度を下回っている。中でも天野山線3はテーマパークへの利用が多いことから、その影響を1番大きく受け対前年度比45.1%、その他の系統については、対前年度比約20%前後の減少となり、目標である「対前年度比+1%の増加」や「維持若しくは対前年度比5%以内の減少」は達成できなかった。

対象路線	目標 (輸送人員)	実績		対前年度比	達成状況
		R1年度 H30.10~H1.9	R2年度 R1.10~R2.9		
日野・滝畑コミュニティバス	対前年度比+1%の増加	85,157	66,818	△ 21.5%	×
日野・滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまるの郷経由系統)					
路線バス小深線2(石見川系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	42,095	33,250	△ 21.0%	×
路線バス高向線1(高向起終点系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	75,698	59,933	△ 20.8%	×
路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	172,274	136,956	△ 20.5%	×
路線バス天野山線4(天野山起終点系統)	維持若しくは 対年度比5%以内の減少	16,513	13,568	△ 17.8%	×
路線バス天野山線3(サイクルセンター系統)	対前年度比+1%の増加	15,272	8,380	△ 45.1%	×

【幹線系統との関係】

・フィーダー補助対象の7系統については、接続する幹線系統の輸送実績に寄与するよう系統毎の輸送人員の維持を図り路線のネットワークを確保することで、利便性を向上させ、相乗効果でバス路線全体の活性化に繋げるよう努めた。

【具体の取り組みに関する評価】

- ・高齢者の外出促進や健康増進等を目的とした高齢者公共交通利用促進事業を引き続き実施するとともに、令和2年4月から高齢化により運転に不安を感じた際に公共交通へ円滑な利用転換を後押しする高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施し、高齢化の進展に対応した公共交通サービスの提供に寄与した。
- ・近隣市との連携によるホームページの充実やフリー乗車券のPR、SNSの活用等は、観光利用を促進するものであり、人口減少に伴う利用者減少に苦しむ公共交通の新たな需要喚起につながるものと考えている。
- ・モビリティマネジメントとして、小学校でバスに関する出前講座やバス営業所の社会見学を行い、公共交通を身近に感じてもらうことで、役割や必要性への理解を深め、社会全体で公共交通を支えていくという当事者意識の醸成に役立てた。
- ・3月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、当初予定していた高齢者向けのスマホ教室や小学生による乗車マナーアナウンスの車内放送の収録といった人が集まるイベントの開催を見送っている。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
<p>令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に利用者が減少し、目標を達成できていない。まずは事業継続できる体制を確保するとともに、収束後の利用喚起を実施する必要がある。</p> <p>人口減少に歯止めがきかず、長期スパンでは輸送人員の減少傾向が続いている。また、地勢的な特性として、坂道や鉄道駅から距離があるケースが多いため、75歳以上の高齢者比率が高い本市においては、今まで以上に綿密な交通ネットワークの確保が必要となっている。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の拡大により利用者が減少した交通事業者において、収束後の利用喚起を図るとともに、既存の交通サービスを確保することを目的として、バス1日周遊チケット及びタクシー初乗り運賃チケットを発行した。感染症の第2波、第3波の収束後、チケット利用を呼びかけ需要回復に努める。</p> <p>モビリティマネジメントや観光との連携による来訪者の取り込みのための情報発信などを実施し、公共交通の利用促進を図る。また、高齢者への対応として、地域の様々な輸送資源を活用し、ラストワンマイルの補完やより綿密な交通ネットワークの構築について、検討を進める。</p>

河内長野市地域公共交通会議（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況		
昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
<p>適切に事業を実施し、目標・効果が達成されたことは評価できる。</p> <p>沿線施設、隣接市、観光部局及び福祉部局等とも連携し、様々な角度からの情報発信や利用促進に取り組まれており、今後はその効果検証にも取り組まれない。</p>	<p>実施しているそれぞれの事業において、目標指標を立てて効果検証を行ってきたが、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が大幅に減少しており、一部の指標で効果としては現れていない。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月以降の利用者は前年同月比で大幅に減少しているため、感染症収束後の利用喚起を図る施策を展開する。また、目標については、新型コロナウイルス感染症が拡大していることや、新しい生活様式（テレワーク、通販、自転車などの活用促進）への転換が推進されていることから、再度地域公共交通会議にて検討していく。</p>

2. アピールポイント、特に工夫した点など

【新型コロナウイルス感染症への対応】

新型コロナウイルス感染症が拡大したことにより発出された緊急事態宣言により公共交通機関の利用者が激減したことで、交通事業者の経営状況が非常に厳しい状態に陥った。その後も政府が示す新しい生活様式（テレワーク、通販、自動車などの活用促進）の実践などにより、バス利用需要の回復については見通しが立っていない。

このような状況を勘案し、感染症の収束後の利用喚起を図るとともに、既存の交通サービスを確保することを目的として、バス1日周遊チケット及びタクシー初乗り運賃チケットを発行した。

○事業概要

- ・河内長野市内のバスが1日乗り放題になるチケットを1枚200円（通常価格650円）で販売し、バス事業者には補助金（650円×販売枚数）を交付。

予算額 81,062千円、内利用者負担24,942千円

- ・タクシーの利用時（乗降地の両方またはどちらかが河内長野市内の場合）に初乗り運賃の支払いに利用可能なチケットを200円で販売し、タクシー事業者には補助金（80円×利用枚数）を交付。

予算額 42,402千円、内利用者負担12,471千円

※事務費を含む予算総額 140,862千円

○アピールポイント

プレミアム商品券の発行に併せて実施することで、消費と移動の同時支援による相乗効果を狙ったもので、地元経済の活性化と連携した交通事業者支援を展開した。また、実施時期は9月からで、経済対策として早期の実施を実現するとともに、予算規模も全国トップクラスと言える。

○販売状況（R3.12末時点）

バスチケット：約115,000枚、タクシーチケット：約52,000枚

○参考資料

別添 プレミアム事業パンフレット抜粋

令和2年 **9月7日** 月

～令和3年1月15日(金)

河内長野市内の
郵便局にて発売!

※簡易郵便局を除く

プレミアム 事業 まるわかり ガイドブック

地域経済の活性化のため、
市民の皆様を応援する支援事業をご案内します。



その①

プレミアム付商品券
7,000円お得!

詳細はP.2へ



その②

バス1日乗り放題
周遊チケット

450円お得!



タクシー
初乗り運賃チケット

480円お得!

詳細はP.7へ

河内長野市
シンボルキャラクター
モックル

- 先着順ではありません。
- 新型コロナウイルス感染症拡大防止のため3密を避けて購入してください。

特別販売会開催!

※混雑回避のため、郵便局での販売以外に
特設の販売会場を設置しています。

開催時間(全会場共通)
10:00～18:00

① じゃんぼスクエア河内長野店1F	9月19日(土)・27日(日)・10月11日(日)
② フォレスト三日市3F	9月20日(日)・10月4日(日)
③ ノバティながの北館3F	9月21日(祝)・22日(祝)・10月3日(土)
④ 千代田ショッピングセンター2F (西友・ばんばん)	9月26日(土)・10月10日(土)・18日(日)
⑤ コノミヤ南花台ショッピングセンター1F	10月17日(土)

【注意】プレミアム付商品券やバス・タクシーチケットの購入に際し、駐車サービスはありません。
新型コロナウイルス感染症の拡大状況等によっては中止となる場合があります。



プレミアム事業 その②



バス 1日乗り放題 周遊チケット

河内長野市内の路線バス・
コミュニティバスが1日乗り放題!

有効期限なし!
混雑を回避して
好きな日に乗れる!

市内のバスが
200円で乗り放題!
450円お得!

同一日であれば
何回でも乗り降りできる!
とてもお得!



販売価格 通常販売価格 **650円** のところ

200円で販売!

購入限度 お一人様2枚まで ※先着順ではありません

使用有効期限 **有効期限なし**。※乗車日当日に限り有効
※早赤阪村(金剛山・小吹台)、大阪狭山市、
和泉市方面などは、有効区間外となります。
※空港リムジンバスは利用できません。

使い方



乗車時

後ろ扉から
乗車時に
チケットを
機械に通して
ください。



降車時

前扉から
降車時に
チケットを
機械に通して
ください。

※一部の路線では、時間帯によって前扉から乗車し、
後ろ扉から降車する場合があります。

タクシー 初乗り運賃 チケット

乗降地の両方、またはどちらかが河内長野市内
の場合の初乗り運賃の支払いに使えます!

初乗り運賃が
実質200円に!
480円お得!

令和3年
3月31日まで
使える!



販売価格 初乗り運賃 **680円** 相当に使える!

200円で販売!

購入限度 お一人様1枚のみ ※先着順ではありません

使用有効期限 **令和3年3月31日まで**
※有効期限を過ぎた場合は無効になります。

使い方

タクシー降車時に、**チケット1枚を乗務員に渡してください。**
初乗り運賃を超えた加算運賃分は、
現金もしくはプレミアム付商品券でお支払いください。

利用可能
タクシー
会社

- **大阪第一交通**
☎0570-06-0152
- **近鉄タクシー**
☎0570-06-9001

注意事項

- 販売状況に応じて、販売枚数を緩和した上で2次販売を開催することがあります。詳細は市広報にてお知らせします。
- ご購入は現金のみとなり、おでかけチケット(河内長野市高齢者バス・タクシー利用助成券)はご利用いただけません。
- 本チケットは、河内長野市内のバスやタクシーの利用喚起を目的に市がその費用の一部を助成しています。転売はご遠慮ください。万一、不正な利用が発覚した場合は、損害賠償請求する可能性があります。
- ご利用の際は、プレミアム付商品券以外の他の割引チケット等との併用はできません。
- 盗難、紛失、破損等によるチケットの再発行はできません。
- チケットの払い戻しはできません。
- タクシー初乗りチケットは、つり銭はできません。
- コピーされたものや管理番号がないものは無効です。

南花台モビリティ「クルクル」事業報告

地域住民の生活に機能し地域コミュニティを生む移動支援モデルを構築することを目的とした取り組み南花台モビリティ「クルクル」の事業実施状況について、下記のとおりご報告いたします。

	2019年度	2020年度(※1/14 現在)
運行期間	12月9日～2月27日	2020年10月12日～ ※新型コロナウイルス感染症対策の為、 3月～9月まで運行休止、10月より再開
運行形態	無償運行	
運行エリア	南花台地域内(面積:98ha)	
運行方式・ルート	地域内の電柱342本を乗降ポイントに設定し、 デマンド運行	
運行ダイヤ	月曜日と木曜日(週2回) 午前9時30分～午後4時30分	月曜日(週1回) 午前9時30分～午後0時30分頃
実証結果(乗客数)	12月142人、1月148人、2月223人	10月27人、11月52人、12月50人 ※コロナ対策として下記の対応を取っているため、利用者数は減少しています。 ・乗車定員を40%(5→2名) ・運行時間を短縮 (終了時刻16時→12時) ・乗車申込方法を限定(令和元年度に約50%を占めていたアプリ経由の申込受付を中止)

【自動化について】

■目的・経緯

移動支援のさらなる充実を図るため、地域運営スタッフの負担軽減と安全性の向上による持続可能な移動手段の確立に向けて、今年3月頃より「自動運転」の実証実験を開始することと致しました。

まず自動運転の第一歩として「電磁誘導線方式」による自動運転技術を活用致します。

この技術はゴルフ場等で長年にわたり多くの実績があり、既に他地域で公道上においても導入実績を有し、安全性の確立された技術です(運行スタッフは搭乗致します)。

市では、この実験を通じて、将来的に通信等による自動運転技術が確立された際にもスムーズに導入できるよう準備を進め、車に頼ることなく暮らし続けることができるまちを目指してまいります。

