

第49回 河内長野市地域公共交通会議次第

日 時 令和3年6月30日（水）午後2時30分から
場 所 河内長野市役所802会議室

1. 開会

2. 委嘱状交付

3. 河内長野市長挨拶

4. 委員等の紹介

5. 河内長野市地域公共交通会議会長挨拶

6. 議題

（1）河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名について

（2）河内長野市地域公共交通会議について

（3）新型コロナウイルス感染症が公共交通へ及ぼした影響について

（4）令和4年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の認定申請について

（5）楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行変更（正月運休）について

（6）南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業の有償化について

（7）アフターコロナを見据えた公共交通網の再構築について

（8）その他

7. 閉会

○河内長野市地域公共交通会議規則

平成 2 5 年 1 月 2 5 日

規則第 3 号

改正 平成 2 6 年 3 月 3 1 日規則第 2 3 号

平成 2 7 年 3 月 2 7 日規則第 8 号

令和 3 年 2 月 1 2 日規則第 1 1 号

令和 3 年 6 月 2 1 日規則第 3 5 号

(趣旨)

第 1 条 この規則は、河内長野市附属機関設置条例（平成 2 4 年河内長野市条例第 3 5 号）第 2 条の規定により設置する河内長野市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の組織、運営その他必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 1 9 年法律第 5 9 号）第 5 条に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び変更の協議に関すること。
- (3) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 交通計画に基づく、事業の実施に関すること。
- (5) その他交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議の委員は、26人以下とする。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長が指名する者
- (3) 大阪府公安委員会が指名する者
- (4) 道路管理者が指名する者
- (5) 地域住民又は利用者の代表
- (6) 一般旅客自動車運送事業者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体
- (8) 河内長野市副市長（都市づくり部を所管する副市長）
- (9) その他交通会議が必要と認める者
- (10) その他市長が必要と認めるもの

（委員の任期）

第4条 委員の任期は、2年以内とし、再任を妨げない。ただし、役職等により交通会議の委員となっている委員がその役職等を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（役員）

第5条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名

2 会長は、第3条第2項第8号の委員をもって充てる。

3 副会長は、委員の中から会長が指名する。

(役員の職務)

第6条 会長は、交通会議を代表し、会務を統括する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長が欠けたとき又は会長に事故があるときは会長の職務を代理する。

(会議)

第7条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長がこれを招集し、会長がその議長となる。

- 2 会長は、会議の開催場所及び日時並びに会議に付すべき事項をあらかじめ委員に通知しなければならない。

(会議の運営)

第8条 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

- 2 委員は、必要に応じて代理者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 3 会議の議決は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。
- 4 会議は原則として公開とする。

(会議の特例)

第9条 会長は、緊急の必要があり、かつ、交通会議を開催する時間的余裕がない場合又はやむを得ない事由のある場合は、議事の概要を記載した書面を各委員に回付し、その賛否を問い、交通会議の会議に代えることができる。

- 2 前条第3項の規定は、前項の場合において準用する。

(協議結果の尊重義務)

第 10 条 交通会議で整った事項については、交通会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第 11 条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 交通会議の事務局は、別に定める部署において行う。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委任)

第 12 条 この規則に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、公布の日から施行する。

(任期の特例)

2 第 4 条の規定にかかわらず、この規則の施行前に河内長野市地域公共交通会議規約により委員となっていた者の任期は、平成 25 年 3 月 31 日までとする。

附 則 (平成 26 年 3 月 31 日規則第 23 号)

この規則は、平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

附 則 (平成 27 年 3 月 27 日規則第 8 号)

この規則は、平成 27 年 4 月 1 日から施行する。

附 則 (令和 3 年 2 月 12 日規則第 11 号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (令和 3 年 6 月 21 日規則第 35 号)

(施行期日)

- 1 この規則は、公布の日から施行する。

(経過措置)

- 2 この規則による改正後の河内長野市地域公共交通会議規則第4条の規定は、この規則の施行の日以後に委員となる者に適用し、同日前に委員となっている者については、なお従前の例による。

河内長野市地域公共交通会議規約

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、河内長野市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

第2条 交通会議の事務局は、河内長野市都市づくり部都市計画課に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 形成計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (3) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 形成計画に基づく、事業の実施に関すること。
- (5) その他交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第4条 交通会議の委員は、河内長野市地域公共交通会議規則（平成25年河内長野市規則第3号。以下「規則」という。）第3条第2項の規定により委嘱又は任命されている委員をもって組織する。

(委員の任期)

第5条 委員及び補欠委員の任期は、規則第4条の例による。

(役員)

第6条 交通会議に会長及び副会長各1名を置き、それぞれ規則第5条の規定により就任した会長及び副会長がその任に当たる。

(規則の準用)

第7条 役員の職務、交通会議の会議及び会議の運営は、規則の例による。

(協議結果の尊重義務)

第8条 交通会議で整った事項については、交通会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第9条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金、諸収入をもって充てる。

(監事及び監査)

第11条 交通会議に監事を2名置く。

2 監事は委員の中から会長が指名する。

3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第13条 交通会議が解散した場合は、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(その他)

第14条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成25年3月5日から施行する。

附 則

この規約は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

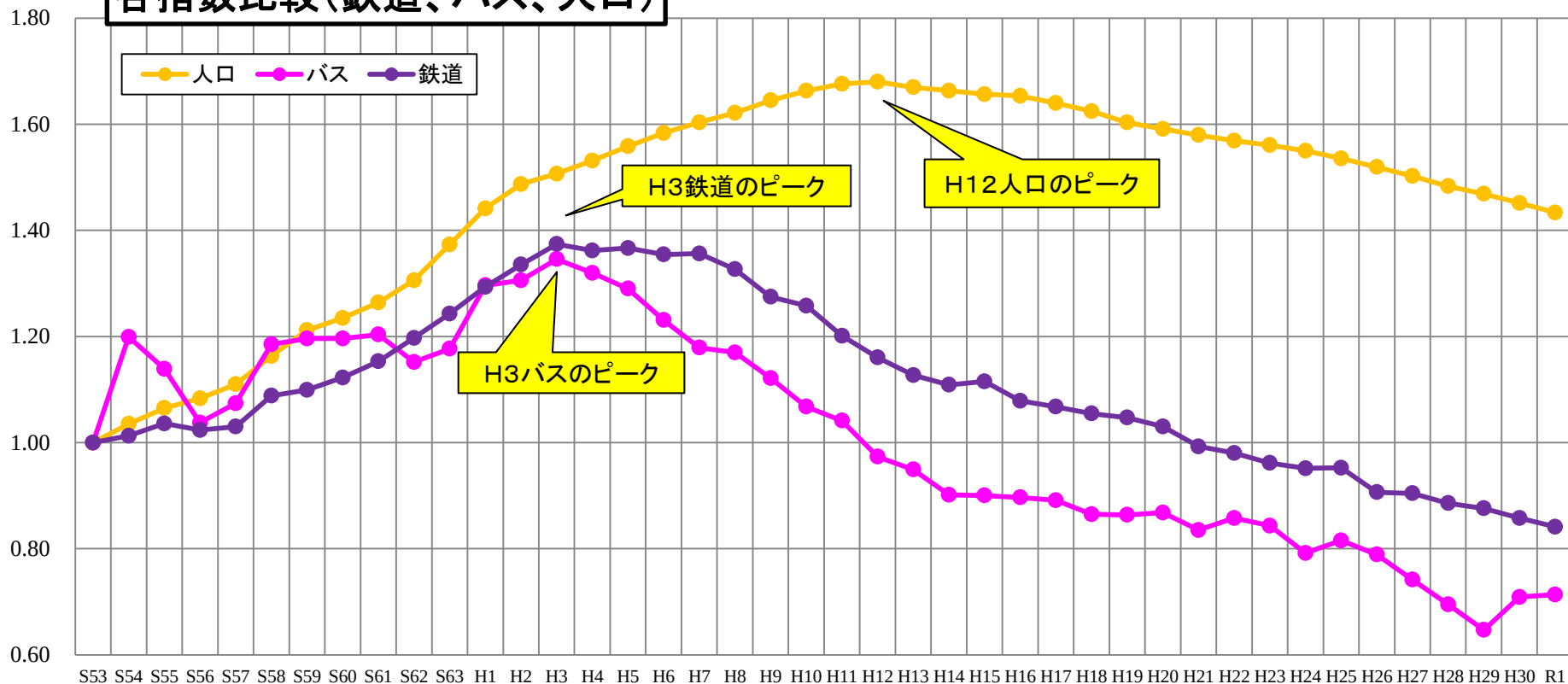
この規約は、平成31年4月1日から施行する。

河内長野市地域公共 交通会議について

河内長野市の公共交通利用者の推移

（昭和53年の数値を1とした場合）

各指数比較（鉄道、バス、人口）



少子高齢化・人口減少 → 本市の実情に即した持続可能な公共交通の確保・維持が必要

平成20年度

基本方針策定 持続発展できる公共交通の確保

平成21年度

河内長野市地域公共交通会議設置

平成21年度～29年度

3期にわたり
実施計画を展開

- 道路運送法および地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- 市の附属機関

平成30年度～

河内長野市地域公共交通計画

方針①

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

方針②

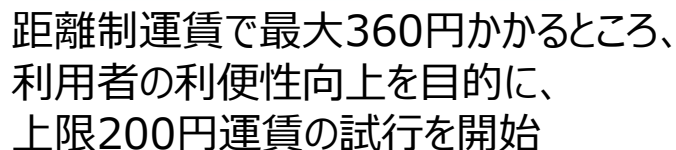
高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現

方針③

市・地域住民・交通事業者等の協働による取組の推進

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

同伴者割引（日曜日限定）



“誰かと一緒にの外出” が、
外での滞在時間や消費行動の増加、
健康増進、まちのにぎわい創出へ

フリー乗降区間の設定

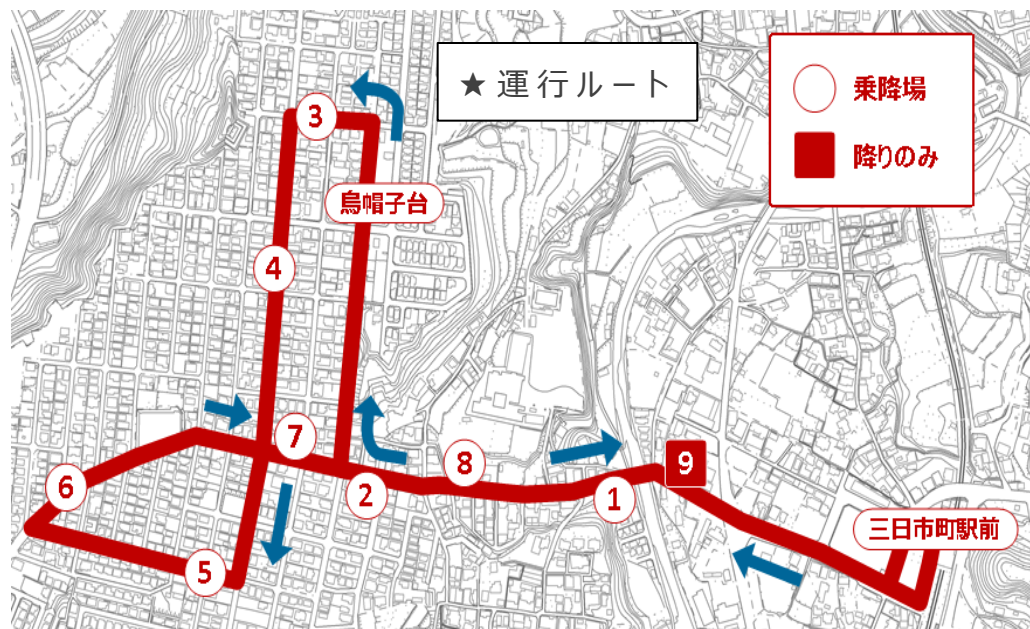
- H23年7月～莊園町線の一部区間
- H25年10月～南青葉台線の一部区間

※「フリー乗降」とは指定された区間内であれば、
停留所以外の場合でも乗降できるバスの利用方法。



地域乗合タクシー運行支援や公共交通不便地域対策

★ バスがなかった楠ヶ丘で地域が主体的
に取組み実現した楠ヶ丘地域
乗合タクシーくすまる★



先行事例として、他地域の課題解決
にも貢献！

● くすまるの運行に取り組んでいる楠ヶ丘自治会
では、地域の実情にあった公共交通の確保を検討
している他地域との意見交換会にも協力し、課題
整理や運行実現に向けた具体的な取組みなど
を紹介し、他地域の課題解決にも貢献。

市広報紙での公共交通特集

市ホームページ・Facebookの活用



[illegible]

議題(3) 新型コロナウイルスが公共交通に及ぼした影響について

■ 市内公共交通の状況

- ・ コロナ禍での外出自粛により公共交通の利用は激減
- ・ 生活スタイルの変化(テレワークの浸透・通勤手段の切替など)⇒コロナ収束後も完全には戻らない可能性
- ・ バスでは R2 年7月と R3 年4月にダイヤ改正(減便)実施、タクシーでは乗務員の一部休業等を実施

■ 本市の取り組み

国からの地方創生臨時交付金を活用し、以下の事業を実施

- ・ バス1日乗り放題周遊チケット・タクシー初乗り運賃チケット販売事業(令和2年9月～令和3年3月)
地域経済の活性化および公共交通の需要回復を目的として、市内のバスが1日乗り放題になる「バス1日乗り放題周遊チケット」及びタクシーの初乗り運賃680円の支払いに使用できる「タクシー初乗り運賃チケット」を1枚200円で販売

【販売実績】

	発行枚数	販売枚数	販売率	利用率
バス1日乗り放題周遊チケット	124,000枚(人口×2枚×6割)	115,586枚	93%	80%
タクシー初乗り運賃チケット	62,355枚(人口×1枚×6割)	57,419枚	92%	

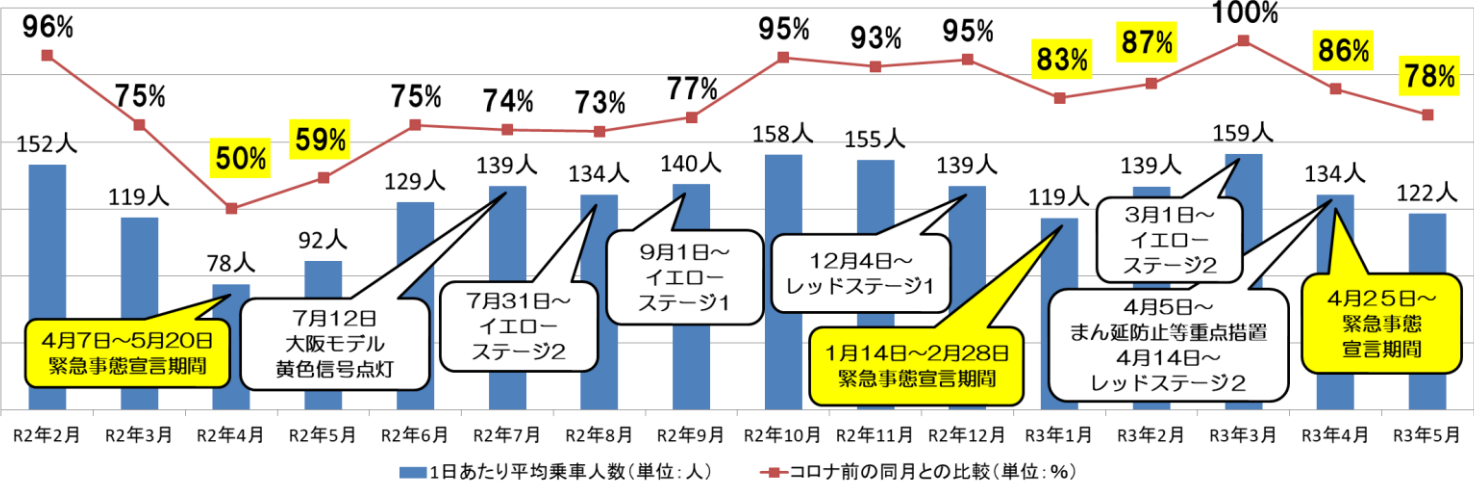
- ・ 高齢者バス・タクシー共通乗車券配布事業(令和3年4月～)
ワクチン接種の支援および公共交通の利用促進を目的として、65歳以上の市民(約 38,000人)を対象に、市内のバス運賃(1回分)の支払い、もしくはタクシーの初乗り運賃680円の支払いに利用できる「高齢者バス・タクシー共通乗車券」をワクチン接種券に同封し送付

■ 公共交通の利用状況の推移(コミュニティバス等を例に)

＜モックルコミュニティバス＞

- ・ 年間乗車人数 R1年度:58,904人 → R2年度:48,109人 (82%)
- ・ 1人あたりの行政負担額 H28年度:313円 → R2年度:443円 ※車両減価償却費を除く

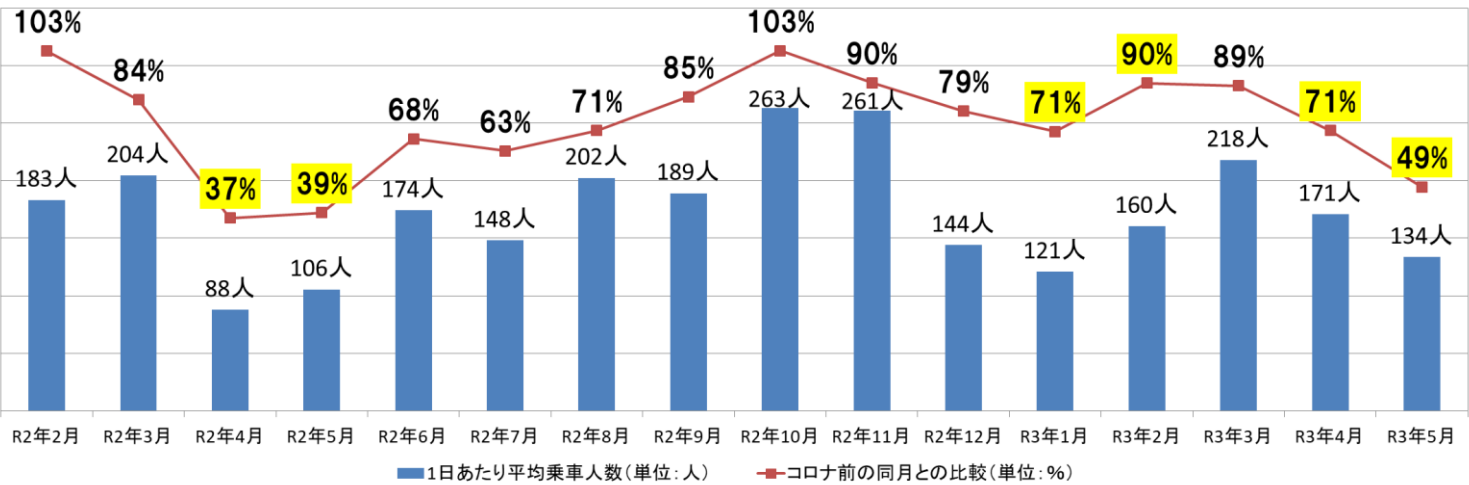
モックルコミュニティバス 1日あたり平均乗車人数 及び コロナ前※の同月との比較 ※H31年2月～R2年1月



＜日野・滝畑コミュニティバス＞

- ・ 年間乗車人数 R1年度:85,252人 → R2年度:63,092人 (74%)

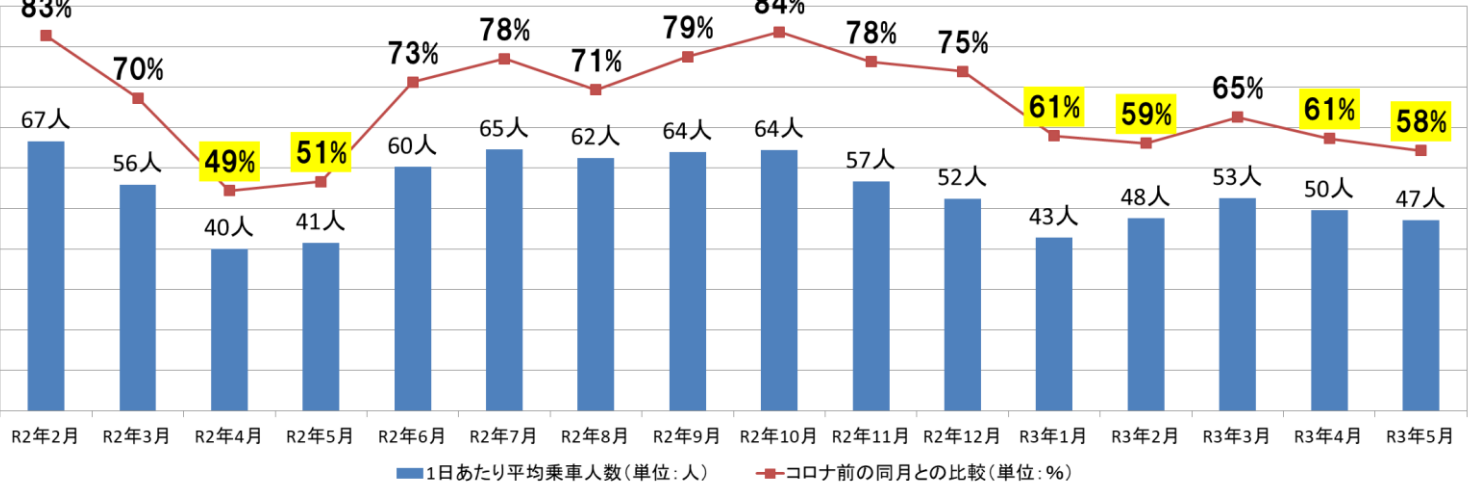
日野・滝畑コミュニティバス 1日あたり平均乗車人数 及び コロナ前※の同月との比較 ※H31年2月～R2年1月



＜楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」＞

- ・ 年間乗車人数 R1年度:27,702人 → R2年度:19,756人 (71%)
- ・ 収支率 過去3年の平均:71% → R2年度:47%

楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」 1日あたり平均乗車人数 及び コロナ前※の同月との比較 ※H31年2月～R2年1月



番 号
令和 年 月 日

国土交通大臣 殿

河内長野市地域公共交通会議
河内長野市原町一丁目 1 番 1 号
会 長 梶 井 繁 春

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和 3 年 月 日

（名称）河内長野市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画の名称
令和 4 年度地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
公共交通は市民生活を支える大切な交通手段であるが、人口減少や少子高齢化、自動車への過度の依存などの要因により、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・充実を図ることを目的とする。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標
新型コロナウイルス感染症の拡大により外出自粛や在宅勤務の増加により公共交通機関の利用者が激減している。引き続き、事業者による消毒などの感染拡大防止対策を徹底するとともに、前年度比プラス 10% まで輸送人員の回復を目指す。 輸送人員については、「別紙参考資料」のとおり
（2）事業の効果
市内各地域と本市の主要駅である河内長野駅をつなぐ路線である当該路線（日野・滝畑コミュニティバス、高向線 1、天野山線 5・4・3、日野・滝畑コミュニティバス 2）を維持・充実させることにより、自動車等を利用できない高齢者など（通勤・通学者を含む）の社会参加や普段の生活（通学、通院、買い物等）に必要となる移動手段、地域の利便性（主に鉄道駅のアクセス）が確保できる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
「第 2 期河内長野市地域公共交通網形成計画」に基づき、公共交通を身近に感じてもらうイベントや社会見学等を通じたモビリティマネジメントの実施など公共交通の利用促進、及び企画乗車券の P R や公共交通情報の積極的な発信等に努め利便性の向上に向けた取り組みを実施する。また、市民まつり等のイベントにおいて公共交通を身近に感じてもらうためのブースを設置し、利用促進に努める。（河内長野市地域公共交通会議、交通事業者） また、直近の事業評価（一次評価）を踏まえ、65 歳以上の市民にワクチン接種券の送付に併せ、バス・タクシー共通乗車券を配布し、高齢者のワクチン接種における移動手段の確保とともに、公共交通の利用喚起を図る。 さらに、二次評価での沿線施設との連携として、沿線の小中学校生を対象に、バスマップ等を用いて公共交通の P R を実施（河内長野市地域公共交通会議）し、隣接市・観光部局との連携としては、引き続きホームページに路線バスの沿線紹介として沿線の観光施設等を隣接市を含めて掲載する。福祉部局との連携としては、75 歳以上の高齢者を対象にバスやタクシーの利用料金が軽減される助成券（おでかけチケット）を配布し、高齢者の公共交通の利用促進や移動支援を図る。 そのほかに、沿線住民である小学生を含め、市内の小学生にコミュニティバスの注意喚起のアナウンスに協力してもらい、公共交通を身近に感じてもらう取り組みを行う（河内長野市地域公共交通会議、交通事業者）。また、運転免許証を自主返納した 75 歳以上の高齢者を対象に、バス・タクシーで利用できる支援券を交付し、運転免許証返納後の公共交通への円滑な移行を促す。 以上の取組を実施することによる相乗効果について、継続的に確かめていく。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
別表1のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
日野・滝畑コミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス2は河内長野市負担 高向線1、天野山線5、天野山線4、天野山線3は南海バス株式会社負担
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
申請番号1～6：南海バス株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
補助対象事業者が乗合バス事業者（南海バス株式会社）のため該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
改正後の国際観光振興法に基づく外客来訪促進計画が策定されていないため、該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5のとおり
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
車両の取得を行わないため該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
車両の取得を行わないため該当なし
(2) 事業の効果
車両の取得を行わないため該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
車両の取得を行わないため該当なし

16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
車両の取得を行わないため該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（１）事業の目標
該当なし
（２）事業の効果
該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
○令和２年３月２３日～令和２年３月３１日 ※書面発送～回答期日 第４５回河内長野市地域公共交通会議（書面開催） - 令和元年度河内長野市地域公共交通会議事業計画の変更（令和元年度予算の補正）について - 令和２年度河内長野市地域公共交通会議事業計画（案）について ○令和２年６月２６日～令和２年７月８日 ※書面発送～回答期日 第４６回河内長野市地域公共交通会議（書面開催） - 令和元年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について - 令和２年度生活交通確保維持改善計画の変更について - 令和３年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の認定申請について ○令和３年１月１５日～令和３年１月２７日※書面発送～回答期日 第４７回河内長野市地域公共交通会議（書面開催） - 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 - 南花台モビリティ「クルクル」事業報告について ○令和３年３月１９日から令和３年３月３１日※書面発送～回答期日 第４８回河内長野市地域公共交通会議（書面開催） - 令和２年度河内長野市地域公共交通会議事業計画の変更及び予算の補正について - 令和３年度河内長野市地域公共交通会議事業計画及び予算について ○令和３年６月３０日 第４９回河内長野市地域公共交通会議 - 新型コロナウイルス感染症が公共交通へ及ぼした影響について - 令和４年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の認定申請について - 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行日数の変更（正月運休）について - 南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業の有償化について - アフターコロナを見据えた公共交通網の再構築について

21. 利用者等の意見の反映状況	
協議会に地域住民又は利用者の代表として公募市民、河内長野市老人クラブ連合会、河内長野市観光協会及び河内長野市商工会より各々1名が参加することにより、意見を反映させている。	
22. 協議会メンバーの構成員	
学識経験者	大阪市立大学名誉教授、和歌山工業高等専門学校准教授
国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長が指名する者	大阪運輸支局総務企画部門、大阪運輸支局輸送部門
大阪府公安委員会が指名する者	大阪府河内長野警察署交通課
道路管理者が指名する者	大阪府富田林土木事務所
地域住民又は利用者の代表	河内長野市老人クラブ連合会、河内長野市観光協会、河内長野市商工会、公募市民
一般旅客自動車運送事業者	南海バス株式会社、大阪第一交通株式会社、近鉄タクシー株式会社
河内長野市副市長（都市づくり部を所管する副市長）	副市長
一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体	南海バス株式会社労働組合
その他交通会議が必要と認める者	大阪府、南海電気鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社
その他市長が必要と認めるもの	河内長野市市民保健部長、福祉部長、環境経済部長、都市づくり部長、総務部長、総合政策部長

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）大阪府河内長野市原町一丁目1番1号

（所 属）河内長野市地域公共交通会議 事務局

（河内長野市都市づくり部都市計画課公共交通係）

（氏 名）土屋・宮本・神保

（電 話）0721-53-1111（内線540・541）

（e-mail）koutuu@city.kawachinagano.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

輸送人員(人)

		日野滝畑コミュニティ (28年11月より日野滝畑コミュニティ(2も含む))	高向線1(高向起終点系統)	天野山線5(旭ヶ丘系統)	天野山線4(天野山起終点系統)	天野山3(サイクルセンター系統)
30年補助設定期間	平成29年 10月	6,767	6,581	13,712	1,242	1,115
	平成29年 11月	8,798	6,291	13,761	1,255	1,576
	平成29年 12月	5,817	5,587	13,814	1,264	659
	平成30年 1月	4,808	5,629	12,967	1,139	686
	平成30年 2月	5,184	5,185	12,333	1,096	643
	平成30年 3月	8,117	6,431	13,978	1,440	1,362
	平成30年 4月	7,729	6,717	15,110	1,437	1,961
	平成30年 5月	8,113	7,057	14,911	1,475	1,684
	平成30年 6月	7,226	7,162	14,731	1,405	1,007
	平成30年 7月	6,373	6,511	14,518	1,526	869
	平成30年 8月	9,050	6,258	13,850	1,296	1,500
	平成30年 9月	6,240	6,363	13,142	1,196	1,224
	計	84,222	75,772	166,827	15,771	14,286

R1年補助設定期間	平成30年 10月	8,351	6,788	15,187	1,557	1,313
	平成30年 11月	8,055	6,733	14,812	1,505	1,362
	平成30年 12月	5,453	6,107	14,333	1,268	873
	平成31年 1月	4,636	5,902	13,223	1,176	646
	平成31年 2月	4,986	5,717	12,467	1,282	653
	平成31年 3月	7,583	6,405	14,713	1,211	1,290
	平成31年 4月	7,187	6,382	14,831	1,390	1,550
	令和元年 5月	8,458	6,368	14,468	1,379	2,596
	令和元年 6月	7,680	6,478	14,539	1,406	964
	令和元年 7月	7,261	6,556	15,867	1,547	964
	令和元年 8月	8,806	6,187	13,766	1,312	1,761
	令和元年 9月	6,701	6,075	14,068	1,480	1,300
	計	85,157	75,698	172,274	16,513	15,272
前年度比		101.1%	99.9%	103.3%	104.7%	106.9%

R2年補助設定期間	令和元年 10月	7,912	6,347	14,334	1,427	1,029
	令和元年 11月	8,673	6,006	14,294	1,476	1,170
	令和元年 12月	5,645	5,912	14,521	1,586	623
	令和2年 1月	5,279	5,612	13,428	1,326	723
	令和2年 2月	5,314	5,070	11,972	1,117	629
	令和2年 3月	6,336	4,929	11,598	1,154	743
	令和2年 4月	2,630	3,310	6,995	772	194
	令和2年 5月	3,271	3,135	6,532	465	450
	令和2年 6月	5,222	5,085	11,166	1,073	498
	令和2年 7月	4,588	5,428	11,641	1,245	543
	令和2年 8月	6,275	4,190	9,809	874	833
	令和2年 9月	5,673	4,910	10,667	1,053	945
	計	66,818	59,933	136,956	13,568	8,380
前年度比		78.5%	79.2%	79.5%	82.2%	54.9%

R3年補助設定期間	令和2年 10月	8,148	5,119	11,506	1,168	755
	令和2年 11月	7,828	4,616	9,717	1,049	1,098
	令和2年 12月	4,462	4,207	9,812	1,056	448
	令和3年 1月	3,745	4,011	9,060	911	462
	令和3年 2月	4,493	4,005	8,703	766	633
	令和3年 3月	6,757	4,887	10,905	1,072	596
	計	35,433	26,845	59,702	6,022	3,992
R1年10月～R2年3月計		39,159	33,876	80,147	8,086	4,917
前年度比		90.5%	79.2%	74.5%	74.5%	81.2%

【目標・効果における追記事項】

運行回数	現状維持	現状維持	現状維持	現状維持	現状維持
輸送人員	前年度比プラス10%	前年度比プラス10%	前年度比プラス10%	前年度比プラス10%	前年度比プラス10%
新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月以降は全路線において輸送人員(前年同月比)が減少しております。ワクチン接種が進んでいますが、依然として、緊急事態宣言の発令や感染リスクによる外出自粛により、今後も輸送人員は低い水準で推移すると見込まれます。そこで前年度比プラス10%までの回復を目指します。					
その他:事業者の取組み 河内長野駅前でのPR活動(ポケット時刻表の配布など)を行い、利用者数の維持確保の取り組みに努める。					

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和4年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
河内長野市	南海バス株式会社	(1) 日野滝畑コミュニ ティ	河内 長野 駅前	日野	滝畑 ダム	往 14.8km 復 14.8km	365日	2007.5回		路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス圏が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(2) 高向線1 (高向)	河内 長野 駅前	中高向	高向	往 3.5km 復 3.5km	365日	6144.0回		路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス圏が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(3) 天野山線5 (旭ヶ丘)	河内 長野 駅前	清崎	旭ヶ丘	往 4.4km 復 4.4km	365日	7906.0回		路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス圏が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(4) 天野山線4 (天野山)	河内 長野 駅前	清崎	天野 山	往 5.6km 復 5.6km	365日	790.0回		路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス圏が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(5) 天野山線3 (サイクルセンター)	河内 長野 駅前	天野山	サイク ルセン ター	往 7.6km 復 7.6km	365日	671.0回		路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス圏が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(6) 日野滝畑コミュニティ2 (奥河内くろまろの郷)	河内 長野 駅前	奥河内く ろまろの 郷・日野	滝畑 ダム	往 16.2km 復 16.2km	365日	1825.0回		路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス圏が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③

- (注)
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
 - 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
 - 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
 - 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
 - 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
 - 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
 - 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
 - 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	河内長野市
-------	-------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	27,791
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
河内長野市地域公共交通網形成計画	平成27年4月	—
第2期河内長野市地域公共交通網形成計画	平成30年3月	—

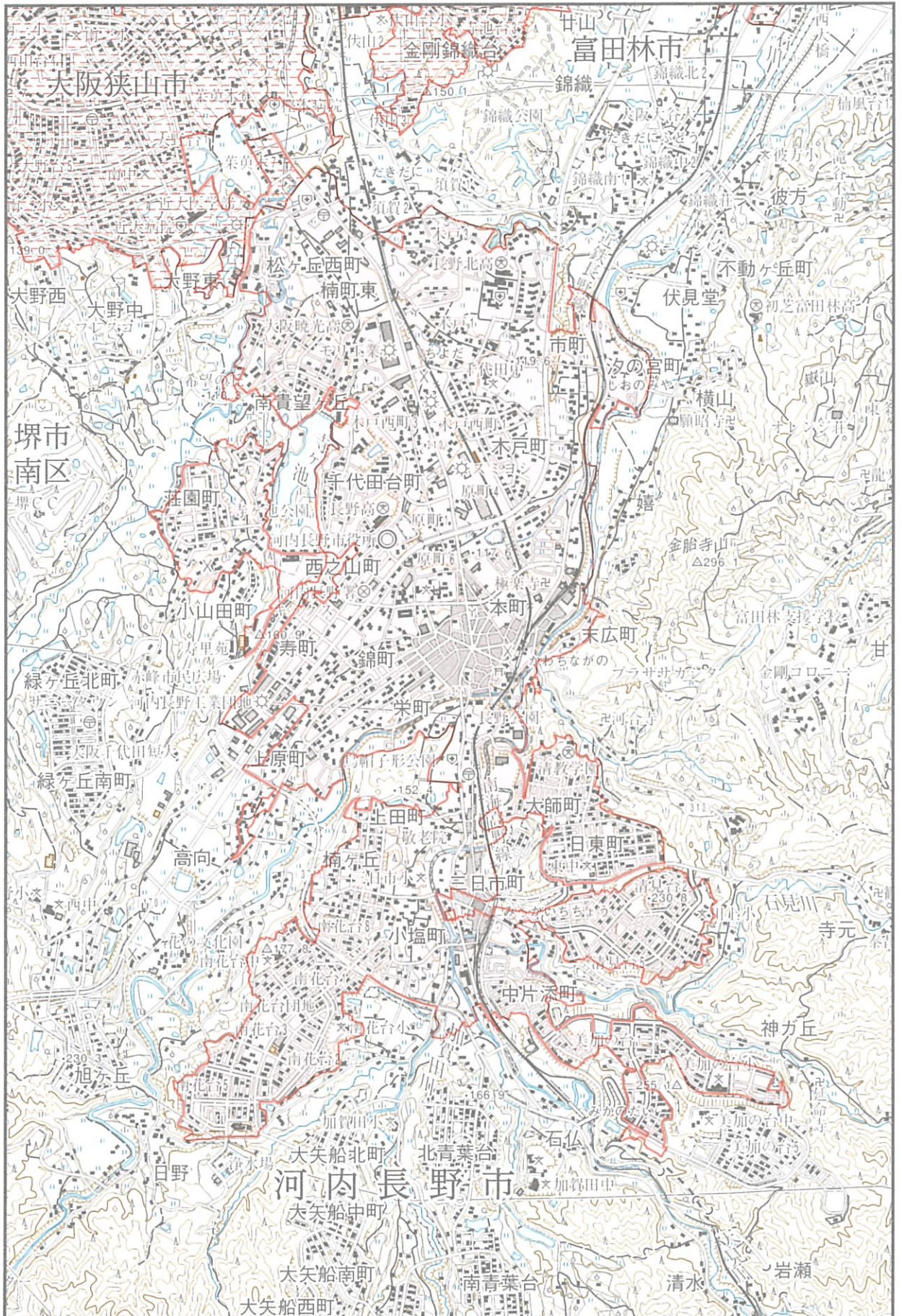
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）①））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

216 河内長野市 Kawachinagano-shi





地域間幹線接続 地域内フィーダー系統一覽図

【凡例】

- 天野山線1(河内長野駅前～光明池駅)※地域間幹線系統
- 日野滝畑コミュニティバス(河内長野駅前～滝畑ダム)
- 高向線1(河内長野駅前～高向)
- 天野山線5(河内長野駅前～旭ヶ丘)
- 天野山線4(河内長野駅前～天野山)
- 天野山線3(河内長野駅前～サイクルセンター)
- 日野滝畑コミュニティバス2(河内長野駅前～奥河内くろまろの郷～滝畑ダム)



地域内フィーダー系統 運行本数

	平日ダイヤ											
	①日野・滝畑コミュニティバス		⑥日野滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由)		②高向線1 (高向起終点)		③天野山線5 (旭ヶ丘起終点)		④天野山線4 (天野山起終点)		⑤天野山線3 (サイクルセンター起終点)	
	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	高向発	河内長野駅前発	旭ヶ丘発	河内長野駅前発	天野山発	河内長野駅前発	サイクルセンター発
5							36					
6		2 43			35	0 17 57	40	0 17		44		
7		33			16	37	50	2 25		11		
8		7			0 44	19	48	13 39	14			
9			4		30	3 48	17 55	10 39				
10				3	30	49	43	16				
11			2		28	49	23	4 46				
12			30	0	55		5	30				
13			21	25	55		5	30				
14				19	55	20	5 55	30				
15			21		55	20	24 55	17 46				
16	21			19	55	20	24 55	17 46				
17	17	13			37	15	20 55	17 42				
18	16				37	0	26 56	17 48				
19		8			9 52	27	52		9			
20	0				38	13	50	15	10			
21	38				19				19			
22							0 25 50					
23												
本数	5	6	5	5	18	16	24	24	4	2	0	0
キロ程	14.8	14.8	16.2	16.2	3.5	3.5	4.4	4.4	5.6	5.6	7.6	7.6

	土休ダイヤ（土曜日・日曜日・祝日・12月30日～1月3日・8月13日～15日）											
	①日野・滝畑コミュニティバス		⑥日野滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由)		②高向線1 (高向起終点)		③天野山線5 (旭ヶ丘起終点)		④天野山線4 (天野山起終点)		⑤天野山線3 (サイクルセンター起終点)	
	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	高向発	河内長野駅前発	旭ヶ丘発	河内長野駅前発	天野山発	河内長野駅前発	サイクルセンター発
5												
6		2 43			40	11		11		58		
7		33			30	0 48	22	19 45				
8		7			6 42	24	9	32				
9			4		18	0 36	12	33			28	
10				3	0 40	19	12	33			0 49	35
11			2		27	0 47	12	34			55	
12			30	0			5	34			55	
13			21	25			5	30			55	
14				19	5 55	30	5	30				27
15			21		55	16	5	30				55
16	21			19	51	13	5	30				
17	17	13			54	12	16 54	40				8 45
18	16				53	12	25 38	17 46				
19		8			40	11	24	48				
20	0				54	0	24	48				
21	38					12	25					
22												
23												
本数	5	6	5	5	16	17	17	17	0	1	6	5

議題（５） 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行変更（正月運休）について

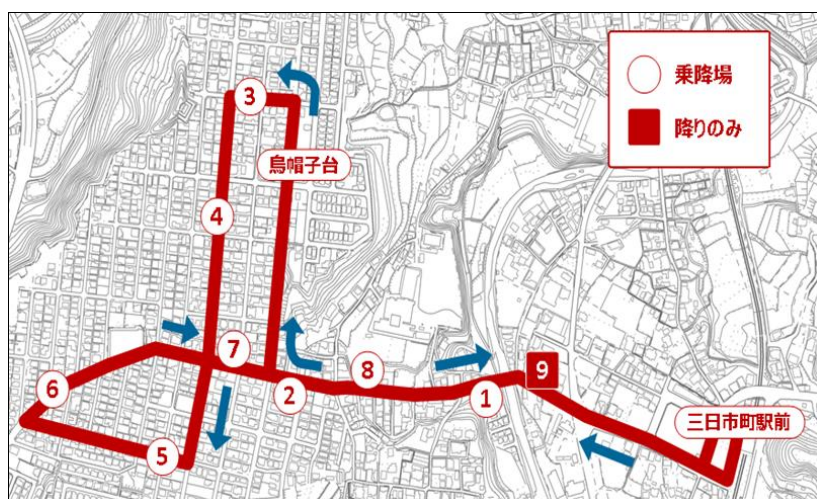
■ 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」とは

- 楠ヶ丘地域…急峻で道幅が狭い道路事情によりバス等の運行がなく、高齢者等の外出が困難な状況
⇒ 地域住民の声が発端となり、楠ヶ丘自治会・大阪第一交通株式会社・市の3者協働による楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行が実現（H23 年度～）
- 地域では自治会内に「楠ヶ丘公共交通対策委員会」（以下「委員会」とする）を設置⇒利用促進策等に継続的に取り組める体制を確保

【運行情報】

- 年中無休 / 1日18便（午前8時30分発～午後6時30分発）
- 車両：ジャンボタクシー車両（10人乗り ※運転手含む）
- 運賃：大人200円、小学生以下100円（大人1人につき乳幼児1名は無料）

【路線図】

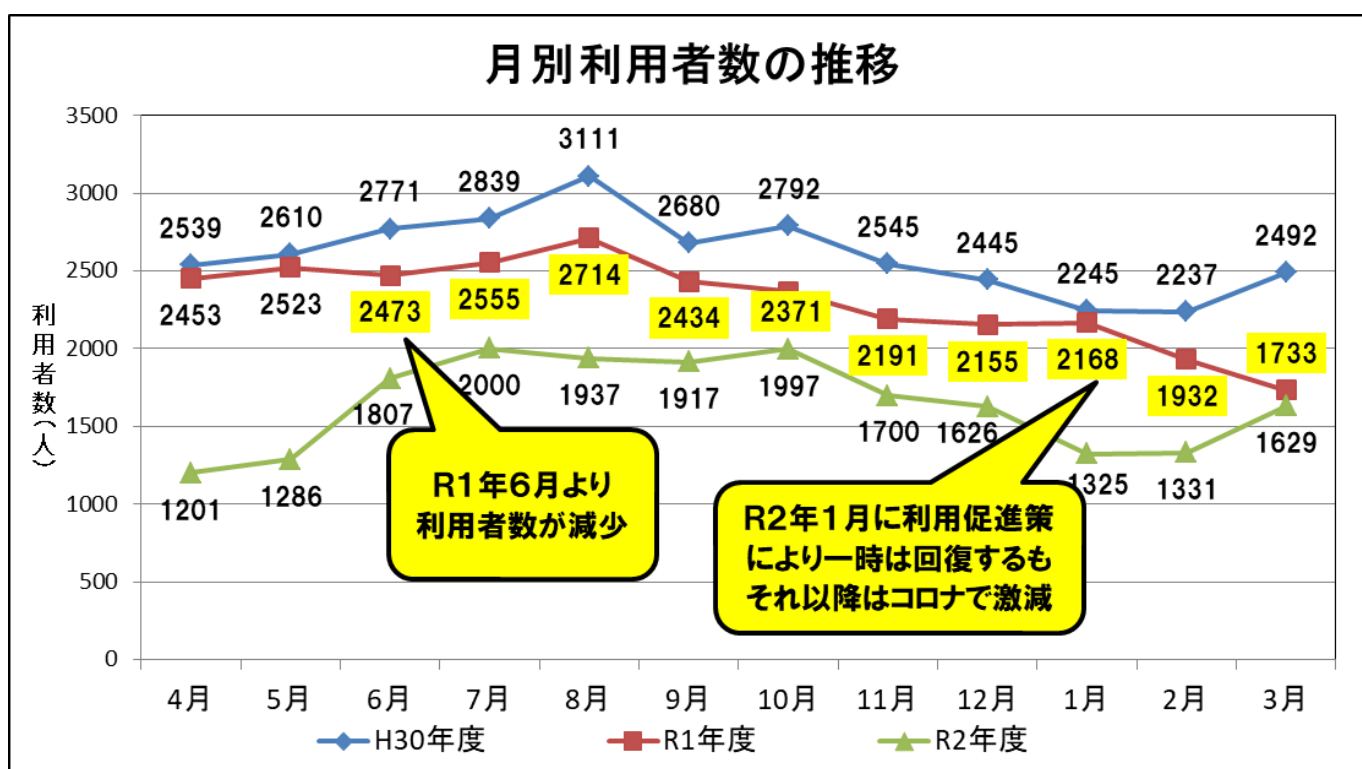


【時刻表】

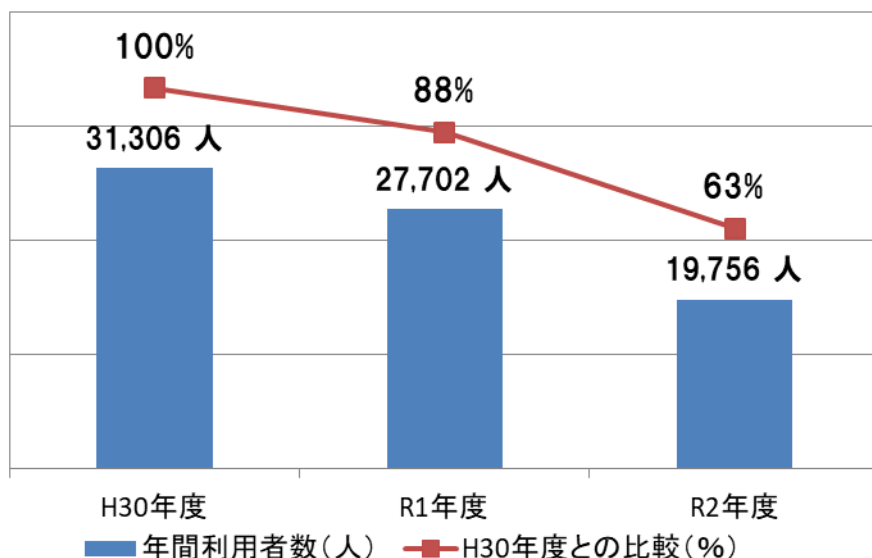
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	休憩	8便	9便	10便	11便	休憩	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便
三日市町駅前発	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	運休	13:00	13:30	14:00	14:30	運休	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
①	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32		13:02	13:32	14:02	14:32		15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32
②	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34		13:04	13:34	14:04	14:34		15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34
烏帽子台	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35		13:05	13:35	14:05	14:35		15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35
③	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36		13:06	13:36	14:06	14:36		15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36
④	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38		13:08	13:38	14:08	14:38		15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38
⑤	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40		13:10	13:40	14:10	14:40		15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40
⑥	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42		13:12	13:42	14:12	14:42		15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42
⑦	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44		13:14	13:44	14:14	14:44		15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44
⑧	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46		13:16	13:46	14:16	14:46		15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46
9	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48		13:18	13:48	14:18	14:48		15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48
三日市町駅前着	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50		13:20	13:50	14:20	14:50		15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50

■ R1 年度以降の利用状況について

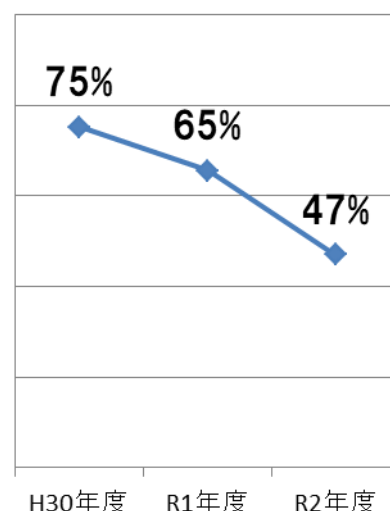
- R1年6月頃(コロナ前)から利用者が減少(前年同月の約1割減)
- R1年9月、市が委員会に利用者数減少を報告し、くすまろの積極的な利用を呼びかけ(減少の理由について、委員会で出た意見)
 - 数名のヘビーユーザーが、高齢により施設へ入所したり、子どもの家へ引っ越したためではないか?
 - 最近は高齢者でも自家用車を保有・運転する人が多く、くすまろの新規需要に繋がらないのでは?
- ⇒ 住民の世代交代が進む中で、新たな高齢者の世代がくすまろの利用から離れてしまっている可能性
- その後も利用減少が続いたことから、委員会において「いつもの利用+2回」を合言葉に、チラシの配布等による利用の呼びかけを実施 ⇒ R2 年1月については前年同月とほぼ同じ水準まで利用者が回復
- しかしながら、R2年2月以降はコロナの影響により利用者数が再び減少



年間利用者数の推移 及び H30年度との比較



収支率の推移



■ くすまの運行変更(正月運休)について

委員会では、くすまを今後も継続していくため、ニーズに合わせた運行形態の変更による収支改善についても検討を実施

- くすまは平日と土休日でダイヤの区別がなく、1日18便、年中無休で運行←ダイヤを分かりやすくすることで、利便性向上による利用促進につなげるのが狙い
- 一方で、年末年始や土日祝日は、病院や商業施設が閉まっている等の理由から利用者数が少なく、特に年始(1月1日、1月2日)は恒常的に利用が少ない状況



毎年1月1日及び1月2日は運休とし、メリハリをつけた運行とすることで、「くすま」の持続性を高めていくとする運行改善案を委員会において作成(自治会の総会における地域住民からの承諾済)

【参考】1便あたり平均利用者数(過去5年度)

	1便あたり平均利用者数				
	1月1日	1月2日	年間	平日	土日
H28年度	1.9人	2.2人	4.8人	5.2人	3.8人
H29年度	1.9人	2.8人	4.7人	5.1人	3.7人
H30年度	1.8人	2.9人	4.8人	5.2人	3.8人
R1年度	1.3人	1.9人	4.2人	4.5人	3.3人
R2年度	0.2人	1.7人	3人	3.3人	2.2人

■ アフターコロナのあり方について

- コロナ禍の外出自粛により、住民の「くすま離れ」が加速している可能性が高い
- 今後、高齢者等の移動手段としてくすまを継続していくためには、地域における一層の利用喚起はもちろんのこと、需要にあった運行形態へかたちを変えていくことが必要

南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業の有償化について

1. 事業概要について

■目的

本取組みは、令和元年12月7日より南花台エリアに限定した地域住民主体の移動支援として低速電動ゴルフカートを活用し、オンデマンド運行を無償にて運行してまいりました。

南花台モビリティ「クルクル」は単なる移動支援にとどまらず、地域コミュニティにつながるとともに、助け合いの意識が高まり、運営に参加したスタッフの生きがいにもつながることから、まちづくりの基礎となる活動となっています。

この事業は河内長野市第5次総合計画後期基本計画で新たに位置付けたSDGsの理念より、誰一人取り残さないきめ細やかな移動支援の実現を目指すものであり、生活の利便性を高め、車に頼ることなく暮らし続けられるまちづくりを推進するものです。

■運行の特徴

【特徴1】地域住民主体で社会福祉協議会支援による運行

(地域住民の約60名が「運行チーム」「広報チーム」「予約受付チーム」の三つのチームに分かれて運行)

【特徴2】AIを活用した予約システムによる効率的な運行

【特徴3】地域内の電柱287本を乗降ポイントとしたドアツードアのデマンド運行

【特徴4】環境に配慮した低速電動ゴルフカートを使用

(速度19km/h以下・電動ゴルフカート7人乗り2台)

【特徴5】低床で乗り降りがしやすく、オープンで開放感のある乗り物

■南花台モビリティ「クルクル」の役割及び公共交通機関との連携

高齢化が急激に進む南花台エリア内で、体の不自由等あらゆる理由により、移動が困難な住民が増加しています。そのような方の短距離移動を支援することにより、生活の利便性を高めるとともに、外出機会を増やしコミュニティを創出して健康的な生活を誘導できる移動支援です。

バスやタクシーなどの公共交通機関の利用とは異なる日常的な短距離移動(1km以内程度)運行を維持するとともに、免許返納を推進し、公共交通機関と共存できる移動手段を引き続き検討を進めてまいります。

■これまでの実績

	2019年度	2020年度	2021年度
運行期間	2019年12月9日～ 2020年2月27日	2020年10月12日～ 2021年1月11日、 2021年3月15日～ ※新型コロナウイルス感染症対策の為、緊急事態宣言等を受けて運行を休止。	～2021年4月19日 ※3度目の緊急事態宣言より4月20日より運行休止。 ※2021年7月5日～再開予定。
運行ダイヤ	月曜日と木曜日 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 合計513名	10月27人、11月52人、12月35人、 1月14人、3月42人 合計170名	4月44人
		※コロナ対応による運行制限実施 ・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(アプリ経由の申込受付を中止)	

2. 有償化について

■目的

移動支援の継続的な運営を図るため、有償化して財源確保を図り、スタッフの有償ボランティア化による担い手の創出と自立運営を目指します。

一方で、地域の仕事を地域の活動として捉え、そこから生まれた地域の収益を原資とした地域通貨の仕組みを構築します。

ボランティアポイント・健康ポイントと連携した仕組みの中で、当該移動支援の継続的運営を図ります。

■有償化の概要

《価格》100 ポイント「モックルコイン」／回 = 100 円相当

※距離、時間に関わらず、一回の乗降で一回の支払いとする。

《決済方法》キャッシュレスシステム カード／アプリ方式

※今年度は㈱トラストバンクが運営する地域通貨プラットフォームサービス「chiica（チーカ）」を活用予定

・「クルクル」に取り付けた QR コードの読み取りによる支払い。

・クルクル添乗員によるバーコード読み取り方式での支払い。

■今後のスケジュール

令和 3 年 6 月 : 公共交通会議付議（本日）

令和 3 年 7 月 : 大阪運輸支局へ申請

令和 3 年 8 月 : 運行スタッフの有償運送講習受講

令和 3 年 9 月～ : クルクル（手動運転）での有償運送実装

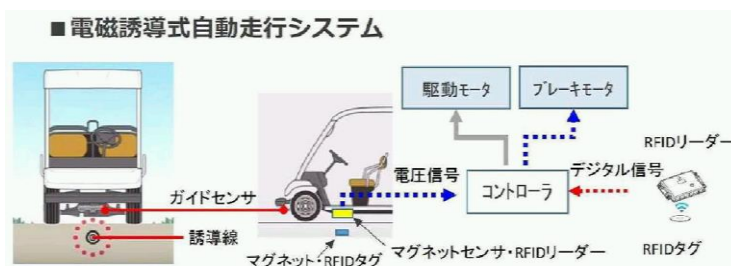
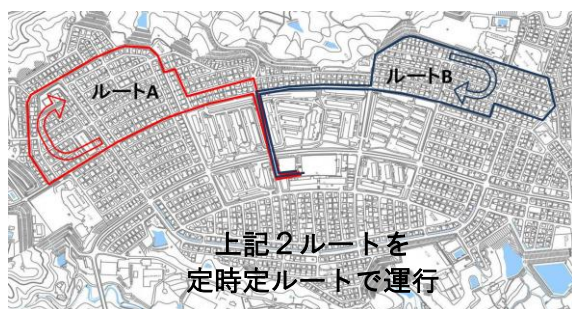
3. その他報告事項について【自動運転実証事業】

■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」が両立する持続可能な移動支援の仕組み構築を目指します。

自動運転の第一歩として、ゴルフ場等で長年にわたり多くの実績を持ち、現段階において公道における自動運転走行可能な唯一の技術である「電磁誘導方式」により進め、十分な検証を行いながら、将来的には、完全自動運転化を目指して取り組みます。

市では、2 月に電磁誘導線埋設など設備の設置及びメーカーのテスト走行を完了しました。4 月には運行メンバー募集及び運転講習会を行い、現在は運転トレーニングを実施しており、運行方法、開始時期を検討中です。



■今後のスケジュール

令和 3 年 6 月 21 日～ : 運行メンバーによる運転練習・デモ走行を実施

令和 3 年 7 月中旬～ : 自動運転実証運行

（月・木以外の曜日で運行を予定 当面は無償運行を想定）

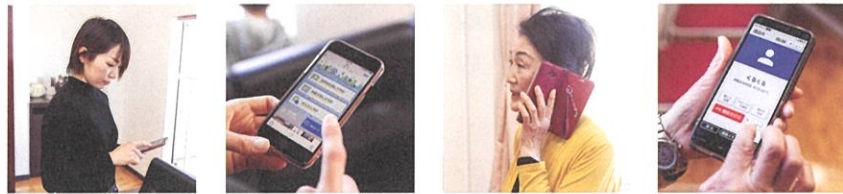
3ステップの 利用方法

配車予約番号 ☎ 0721-62-5123

「クルクル」の利用方法は、「呼ぶ」「待つ」「乗る」の3ステップ。
お電話でもスマホアプリでも、お好きな方法でお申し込みください。

1 呼ぶ

配車予約は、スマホアプリもしくはお電話で。初回のみ利用登録が必要になりますのでご注意ください。



スマホアプリや利用者登録についてのお問い合わせは、〈コノミヤ〉1階の運営拠点でも受け付けています。

2 待つ

予約時に指定された番号のついた看板が乗り場です。クルクルが来るまで、のんびりお待ちください。



停車場を示す緑の看板は、すっかり南花台の風景になりました。

3 乗る

たいへんお待たせしました。クルクルが完全に停止してから、スタッフの誘導にそってご乗車ください。



乗り降りの際は安全第一で。



気候条件や社会情勢などの理由により、やむを得ず予約方法を制限することがあります。あしからずご了承ください。

わたしたちが 支えています

「クルクル」は、地域住民が主体となり、3つのチームが連携して運行しています。生い立ちも職業も異なるみなさんですが、住民どうしが支え合えるまちをつくらうという思いは同じです。

🚗 運行チーム



谷口さん

田中さん

運転手とその隣で予約状況の確認などを行い運行をサポートする補助者が、2人1組で運行しています。ハンドルを握る田中さんは「利用者さんとの会話も大切にしています」と語ります。

📷 広報チーム



坂田さん

チラシやポスターなどの広報物を制作し、情報発信しています。リーダーの坂田さんは「どうすればクルクルの取り組みを多くの方々に知っていただけるか、工夫しながら取り組んでいます」

📞 予約受付チーム



伊藤さん

「年配の方が多いので、分かりやすい説明を心がけています」というリーダーの伊藤さん。電話や窓口で受け付けた予約情報を運行チームに伝達し、スムーズな運行を支えています。

突然ですが

運営スタッフ募集中！

「クルクル」を一緒に運営していただける方を募集しています。必要なのは、やる気だけ！お気軽にお問い合わせください。

本事業は、環境省が実施する「IoT技術を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入事業」の採択を受け、大阪府、河内長野市、河内長野市社会福祉協議会、南花台自治協議会、関西大学、コノミヤ、NTTドコモ、関西電力の連携により、高齢化が進むまちで、脱炭素化の住民意識を高めながら、全国のオールドニュータウンに共通する地域課題の解決に向け、グリーンスローモビリティ（環境にやさしい電動モビリティ）の運行と、まちづくりを一体的に推進することによる地域循環共生圏形成の全国モデルを構築することを目指すものです。

お問い合わせ 河内長野市役所 総合政策部 政策企画課 ☎ 0721-53-1111 河内長野市社会福祉協議会 ☎ 0721-65-0133



クルクルで お出かけしませんか？

クルクルをめぐる人々
「呼ぶ」「待つ」「乗る」の利用方法
わたしたちが支えています



のんびり、楽しく、いかへん？
クルクル

Shall we ride? クルクルをめぐる人々。

乗る人も運行する人も、
みんな南花台で暮らす人たち。
その原動力は、「お互いさま」の精神です。



乗り物好きの
息子も喜んでます。

道行く人と 声を掛け合う楽しさ

7丁目の山口さん

2才になって、できることが日に日に増えている湊くん。お出かけも楽しみのひとつですが、はしゃぎすぎて帰りには疲れてしまうことも。そんなとき頼りになるのがクルクルです。母の麻美さんは「すれ違う人と交流できるところが楽しいですね」と話してくれました。



「クルクル」の 感染予防対策

多くの方に使っていただく「クルクル」だから、コロナ禍でもできる限りの対策を。その多くは、関わる人たちの善意と技術で実現しています。



飛沫防止はもちろん、「取り外しのしやすさや、走行時のばたつき防止まで考慮にいれました」という宮西さん。

ないものは、つくります

各シートの間には、ビニール製の飛沫防止シートを設置しています。実はこちら、広報チームの宮西さんの設計で手づくりしたものなんです。長年のメーカー勤務で設計を担ってこられたご経験の賜物で、多彩な人材が暮らす南花台の特徴が、こんなところにも発揮されています。



車両後部には荷物用のラック。
お買い物の商品はもちろん、
ベビーカーだって積みちゃいます。

家の近くまで
来てもらえるから
助かるわ。

買いすぎても安心

かたかべ
6丁目の片伯部さん

「南花台の隅々まで来てもらえるのがうれしいですね」と、「クルクル」の長所を言い当ててくれた片伯部さん。舞踊と一緒に習っているお友達のみなさんも、たくさん買い物しても安心と、喜んでいそうです。



側面のビニールシートを下ろして
雨と寒さを防ぎます。

免許返納をきっかけに 「クルクル」デビュー

1丁目の赤嶺さんご夫婦

高齢化を理由に運転免許証を返納した茂さん（左）。ご自宅がコノミヤから遠いため、妻の美智子さんの買物に付き添って荷物を運んでいます。「醤油とか牛乳を買うと、途中で3回くらい休まないといけないのよ」という美智子さんたちにとって、クルクルはなくてはならない移動の足になりました。

移動に欠かせない
存在です。



困っている人は ほっとけない

運行チームの山口さんと姫岡さん

みなさんご利用
お待ちしております。

タブレットの操作も
覚えちゃいました。



持ち前の明るい笑顔を振りまきながら日々「クルクル」のハンドルを握る山口さん（左）。坂道を休み休み歩いている人を見かけたら、「次は乗ってね」と声をかけているそうです。

添乗員の姫岡さんは、利用者の乗降を手伝いつつ、タブレット端末による利用予約のチェックに目を光らせます。「利用者さんから〈ありがとう〉と言われると、やっていてよかったなって思います」

<車両スペック>

全長：3,960 mm 全幅：1,350 mm 全高：1,850 mm
定員：7名 最高速度：19 km/h
駆動方式：バッテリー（CO2 排出量 90%削減）※
※ガソリン車との比較

乗車前のお願いです

乗車前には、手指消毒と検温をお願いしています。乗車いただくまで、ちょっとだけ余分に時間がかかりますが、ご理解とご協力をお願いします。



シュッとひと吹き。消毒液はス
タッフがご用意します。



コーティングのおかげで、いつ
もピカピカのクルクルです。

見た目も中も美しく

〈車のお手入れ専門店 DaCapo〉を営んでいる野田隆広さんは、南花台在住。「クルクル」の取り組みに共感され、ボディの汚れ防止コーティングと車内の抗菌加工という専門分野で協力いただきました。

地域の輸送に係る課題解決のため市町村等が行う期間を限定した
社会実験としての自家用自動車による有償運送の取扱いについて
(概要)

令和 3 年 6 月
国土交通省自動車局
旅客課

1. 背景

地域における移動手段の確保は重要な課題であるが、その解決のため市町村等が行う、地域の移動需要を把握するための自家用自動車を用いた輸送に係る実証実験については、それが有償性を帯びる場合は、たとえ短期間である等極めて限定的なものであっても道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）に基づく許可又は登録等の手続が必要であり、このために、無償での実証実験に切り替えるなど、真に輸送の需要を予測し、持続可能性を検証するための実証実験を行えないといった支障が生じているところ。

また、地域で移動に困難が生じているにもかかわらず、市町村等がその人員等の都合上、法に基づく旅客自動車運送事業の許可・自家用有償旅客運送の登録等に要する手続を迅速に遂行できず、適時に移動手段の確保ができないといった支障が散見されるところ。

このため、市町村等が期間を限定し、地域の関係者間の協議の下、本格的な運送の開始に先駆けて地域の移動需要を把握するために行う自家用自動車による有償での実証実験について、地域の移動手段の確保のための必要性や緊急性に鑑みて、法第 78 条第 3 号の「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に該当するものとし、同号の有償運送の許可の対象として取扱うこととして、その許可基準等を定めることとする。

2. 概要

(1) 許可基準

- ① 許可の対象となる運送の態様が、以下のものであること。
 - ・ 運送主体は、法第 78 条第 2 号に規定する市町村、特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者であること。
 - ・ 運送主体が、自ら使用権原を有する自家用自動車を用いて、地域の移動手段を確保するための期間を限定した社会実験のため、原則として一の市町村の区域内において運送を行うものであること。
 - ・ 旅客の範囲は、道路運送法施行規則第 49 条各号の範囲内であること。
 - ・ 運送の対価は、旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範

圈内であり、合理的かつ旅客にとって明確なものであること。

・ 運送期間は、当該運送の開始日から起算して1年以内であること。

- ② 申請者及び役員が、所要の欠格事由に該当しないこと。
- ③ 有償運送の実施に当たり、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）に定める地域公共交通会議、運営協議会又は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に定める協議会等（以下、「協議会等」という。）において、当該有償運送が一般旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者による運行の実施に先立って行う社会実験であり、有償運送終了後の運行のあり方については、改めて協議会等において協議して決するものであることを前提に、所要の協議が調っているものであること。
- ④ 許可された運送期間の延長等を含む許可事項の変更には改めて許可が必要であり、協議会等において協議が調っていることが必要であること。ただし、運送期間の延長にあたっては、延長後の運送期間の満了日が延長前の運送開始日から起算して1年を超えてはならない。

（2）許可に付する条件

- ① 名称等や使用する自動車を変更し、又は当該有償運送を廃止する場合は、遅滞なく届出なければならないこと。
- ② 運送期間の延長、旅客の範囲、運送区間若しくは区域、運送の対価、一般旅客自動車運送事業者の協力の有無又は協力する一般旅客自動車運送事業者の変更は、許可を受けて行わなければならないこと。
- ③ 運送の対価の利用者への説明、運転者の選任、運行管理の責任者の選任その他運行管理の体制の整備、運転者への指導、整備管理の責任者の選任その他整備管理の体制の整備、事故発生時の対応に係る責任者の選任その他連絡体制の整備、苦情処理の体制の整備については、法第78条第2号に定める自家用有償旅客運送に準じて行うこと。
- ④ 使用する自家用自動車の両側面には、所要の標章を表示すること。
- ⑤ 法令及び本条件に違反した場合は、許可を取り消すことがあること。
- ⑥ 許可書は、運送期間終了後遅滞なく返納すること。

（3）申請手続き

- ① 申請者は、運輸支局長に所要の有償運送許可申請書を提出するものとする。
- ② 有償運送許可申請書には、次の書類を添付する。
 - ・ 定款等の書類（申請者が市町村の場合を除く。）
 - ・ 路線図又は区域図
 - ・ 欠格事由に該当しない旨を証する書類（申請者が市町村の場合を除く。）
 - ・ 協議会等において協議が調っていることを証する書類
 - ・ 使用する自動車についての使用権原を証する書類

- ・運行管理、整備管理、事故発生時及び苦情処理の体制に係る事項を記載した書類
- ・許可条件の遵守に係る宣誓書

③ その他変更届出等の手続きについて、所要の規定を整備することとする。

(4) 許可書の交付

運輸支局長は、申請に係る許可をするときは、申請者に対し許可書を交付することとする。

(5) 標準処理期間

1ヶ月とする。ただし、この規定による有償運送が短期間で限定的に実施されることに鑑み、概ね2週間程度を目安として迅速に処理するよう努めるものとする。

(6) その他所要の規定の整備

3. 今後のスケジュール（予定）

公 布 令和3年7月下旬

施 行 令和3年7月下旬

現状

コロナ前から、河内長野市内を走る路線バスの約9割が赤字。
コロナ禍の公共交通利用激減で、
路線の維持が限界に差し掛かっており、
現状のままではバス路線網が崩壊しかねない。

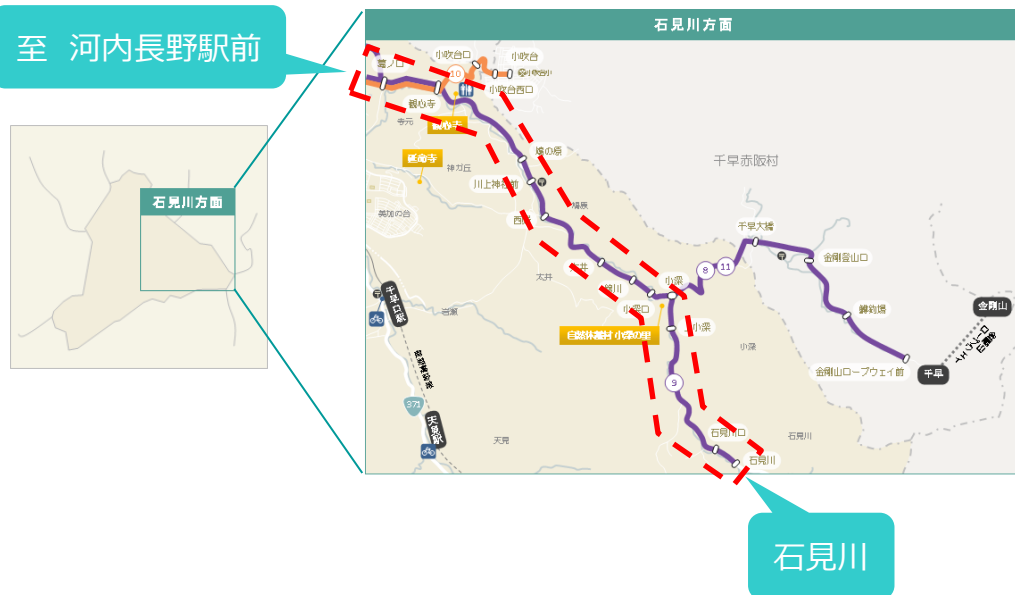
対応方針

特に需給がアンバランスな路線について、
地域の需要や特性に合った運行になっているかを検証し、
必要に応じて交通モードを見直す。

効果

市全体の交通ネットワークを再構築することで、
市民の移動手段を守る。

小深線（石見川系統）



石見川→河内長野

時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
平日		29	36	37									37				
土休日		38	36	15		0	29								32	36	

⇒ 4 便

⇒ 7 便

河内長野→石見川

時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
平日		56					43		37	*50		#2 55		12	39		24
土休日	55						52			52		2		54		0	

⇒ 8 便

⇒ 6 便

#: 月火木金曜日運行（川上小学校休校日・短縮授業日は運休）

*: 水曜日のみ運行（川上小学校休校日・短縮授業日は運休）

状況

- ・運行距離が片道11.2kmあり、運行経費が高む
- ・小中学校の遠距離通学で利用
- ・利用の大半は遠距離通学利用者
一般の利用は数名程度

バス事業者
単独での維持は困難

課題（地域の要望）

- ・路線廃止の場合、
児童・生徒の通学手段の確保
- ・通勤利用している人の移動手段の確保
- ・車の運転ができないようになった時の
移動手段がなくなることの不安への対応

対応方針

- ・遠距離通学で利用している小中学校の
移動手段の確保が最優先
- ・通学利用に一般利用を併せることにより、
地域の移動手段も確保

小深線（石見川系統）

再構築（案）

番号	案	概要	運行主体	メリット	デメリット
①	混乗可能な スクールバス （交通空白地 有償運送）	車両：市がリース 運行：事業者に委託	市	・学校の行事に合わせた柔軟な運行が可能。 ・需要に応じたダウンサイジングによる最適化。 ・普通交付税による財源措置あり。	・路線バスとの並走区間が発生。 ・有償化スキームの構築が必要。
②	タクシー	市が用意したタクシーに乗合う	タクシー事業者	・学校の行事に合わせた柔軟な運行が可能。 ・需要に応じたダウンサイジングによる最適化。 ・運行主体が交通事業者。	・現状は車両が複数台必要になり非効率。 ・路線バスとの並走区間が発生。
③	路線バス継続 （モックルバス活用）	現行の運行を効率化した上で、市が赤字補填し路線を維持	南海バス	・バス交通の面的ネットワークが維持される（ICカード、定期券、乗り放題券の適用等）。 ・運行主体が交通事業者。	・大型輸送の限界になったところに市が赤字補填しても抜本的な対策につながらない。 ・単なる赤字補填としての公費支出では将来の持続性に限界がある。

検討結果

利用実績や沿線人口分布より大型バス車両による輸送には適さないことから、市が用意したマイクロバスで通学利用を核とした新たな運行①に切り替える。

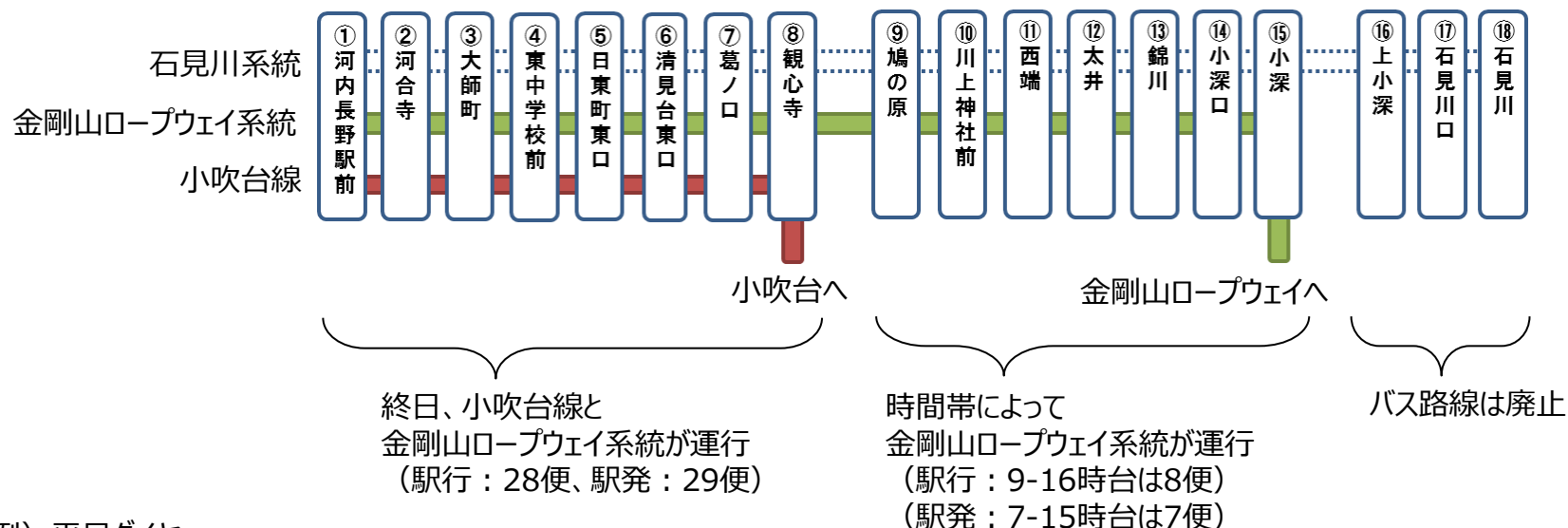
- ・児童・生徒の通学手段の確保
- ・地域の混乗化

課題

- ・既存の路線バスが走っている区間があり、競合問題を解決する必要がある
- ・有償運送する場合には、運賃の金額設定、収受方法などの調整が必要

小深線（石見川系統）

（参考）路線バスとの並走区間の住み分け



（例）平日ダイヤ

河内長野駅前行

時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
石見川発		29	36	37									37					
金剛山ロープウェイ発					44	44	44	44	44	44	44	44						
小吹台発	56	15 33 52	10 33 57	16 47	46	46	46	46	46	46	46		0	18	31	22		

河内長野駅発

時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
石見川行		56					43		37	*50		#2 55		12	39		24	
金剛山ロープウェイ行			35	55	55	55		55		55	55							
小吹台行			50	25	25	25	25	25	25	25	25	37	20 55	26 47	9 30	0 38	2 37	0 49

今後の課題

既存のバス路線が残る区間については、
市が代替手段を講じることで
既存路線と競合しない仕組みの検討が必要

路線バスとの並走区間の住み分け