（様式３）

会議の開催結果について

１　会議名	第５４回河内長野市地域公共交通会議
２　開催日時	令和４年６月２９日　１５時から
３　開催場所	河内長野市役所８０２会議室
４　会議の概要	（１）河内長野市地域公共交通計画の策定について （２）令和５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 （３）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて （４）その他
５　公開・非公開の別（理由）	公開
６　傍聴人数	０名
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	

＊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５４回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第５４回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和４年６月２９日（水）　午後３時～
開催場所	河内長野市役所　８０２会議室
公開・非公開の別（非公開とした場合はその理由）	公開
傍聴者	０人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	（１）河内長野市地域公共交通計画の策定について （２）令和５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 （３）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて （４）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第５４回 河内長野市地域公共交通会議内容	
発言者	内容（要旨）
事務局	➢ 第５４回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 ➢ 新委員の紹介（酒井委員、青野委員、髙平委員、西本委員、西谷委員、宮阪委員） ➢ 各委員の出欠状況の報告
桝井会長	➢ 会議の運営の関係で、事務局より、議題の順番の変更の連絡がありましたので、先に議題４その他で報告案件として予定しておりました下里「クルクル」の本格運行開始について、政策企画課から報告させていただきます。 議題（４）－１下里「クルクル」の本格運行開始・出発式の開催について
政策企画課	➢ 議題（４）－１について説明。 （各委員の主な発言内容および政策企画課からの回答は以下のとおり）
日野副会長	➢ 運行主体は、どこになっているのか。いわゆる地域有償ボランティアか、あるいは事業者に運行委託されているのか。また、プレの状況を見ると利用人数は少ないし、利用人数と本格運行の曜日が合っていないところがあるようにも思う。地域の方々の意見でまとめられたと思うが、今後本格運行にあたって、利用状況を見てどうしていくのか、検討するスケジュールを教えてほしい。
政策企画課	➢ 運行主体は下里町会の中に下里クルクル運営委員会というものを設置しており、地域が主体となって運行している。地域の方々がドライバーとして運行しているというような状況。また、今後火曜日と金曜日に運行するとなると、プレの利用人数とあっていないという話だが、まずはスモールスタートで週２回からスタートしようというのが地元の意向であり、それを尊重している。今後についても、引き続き下里町会が運営方針等は決定されるが、運営委員会と状況を見ながらという形で進めていく。その会議に政策企画課も入って決定していけたらと考えている。
日野副会長	➢ これは当面無償で運行されるという理解でよろしいか。
政策企画課	➢ 無償で運行です。
日野副会長	➢ 車両については、どこが購入して、寄付されているのか。
政策企画課	➢ 市の備品として貸し出しをしており、保険等にも市の予算で加入している。
日野副会長	➢ 地域で活用されるとなったときに、また他の地域でもということになったとき

	に、持続性のことを考えると、車両費、維持費、燃料費など、ずっと市が支援していかれるのか、コミュニティの中で財源確保されるのか。自分たちで守る公共交通の財源をどう確保していくかはすごく大事なことだと思っているので、何か、今回のこの件を踏まえてお考えがあればお聞きしたい。
政策企画課	➢ 今回の下里地区については、例えば、グリーンスローモビリティの電気代もかかり、置き場所等も必要だが、そちらは自治会で、ご協力いただける方がいらっしゃって、農業用の倉庫を貸していただいて、そこを車庫として使わせていただいており、電気もそこから取らせてもらっている。日々の運行のランニングコストおよび運行について、地元の方でやっていただいて、電気代等も地元で賄っていることから、今後も市として関わりはない。ただし、新たな地域でとなれば、市としても、「クルクル」をずっと貸し出すというわけにはいかないので、いろいろ諸条件がある。移動支援については「クルクル」だけが手段ではないと思っているので、いろんな形で、どういったところが地域に合っているかというところを検討しながら進めていければと思っている。
日野副会長	➢ 無償なので、送迎のサービスみたいなものになっていると思うが、これまでも福祉有償運送とか南花台で有償化を期間限定でということでやっておられる。そうなると、例えばタクシー等その他の公共交通との住み分けがすごく大事になってくる。もう一つは福祉有償運送の初期の頃に随分問題になったのは、安全性の確保の問題。例えば講習とか、無事故、無違反という運転手さんの条件で、今回は、そういった、講習等の手続きについては市の方でご指導されているということでよろしいでしょうか。
政策企画課	➢ 普通運転免許を持っていることが大前提です。さらにグリーンスローモビリティは、若干普通の車と違うので、車両製作しているヤマハさんの講習を必ず受けていただいた上で、運行運転手さんとなっていただく形で今回の運営はやっております。
桝井会長	➢ ありがとうございます。それでは、次に移らせていただきます。 議題（１）河内長野市地域公共交通計画の策定について
事務局	➢ 議題１について説明。 （各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）
山田委員	➢ 免許証自主返納に対して支援事業は大変ありがたく思っている。今後、高齢化率の上昇につれて、利用率も上がってくると思っている。ただ、免許証を返納する人は、４月にしたり、５月にしたり、12 月にしたり、人によっていろいろな時期がある。支援事業は現在、タクシーバス券等合わせて、6000 円分が支援されているが、支援券の有効期限が、年度末の３月 31 日までとなっている。従って、支援券の有効期間が長い人も短い人も現れる。これを「返納時期

	から１年」に変更すると、公共交通利用率がさらにアップすると考えるので、ぜひお願いしたい。高齢者が公共交通に、１年もあれば慣れると思うので、さらに利用数が上がるのではないかと思うので、検討してほしい。
事務局	➢ 免許返納された方への支援制度について、支援券の期間が年度末というのは自治体の会計制度上の問題で、３月 31 日までとなっている。但し、受付はいつでもできるようにしているので、例えば 12 月に返納されて、あと３カ月しか利用期間が残っていないという場合であれば、次の年度の４月に入ってから申請していただくことも可能というご案内もしている。そこは、柔軟に対応していきたいと思っている。
日野副会長	➢ 私、地域公共交通会議が４日連続あるのですが、その中でも、河内長野市が市民協働も含め、いろんな取り組みで一番進んでいる。事業としても定着しているが、そんな本市でも、くすまるを含め、コロナの問題で皆さんが公共交通の利用を控えられている。つまり一番進めていた利用促進策がなかなか難しい状況にあった。さらにロシアの侵攻だとか、それに関連してエネルギーの高騰ということも含めて、今後、公共交通に関わる費用はものすごく増えてくる。また、これまであったような、タクシーやバスの運転手さんの不足というのが、これからもあるだろう。河内長野市のように、すごく頑張っても、なかなか持続可能というか維持するのは難しい。 このようなことは、おそらく国の方でもわかっておられると思うので、今回についても臨時交付金でいろいろ、当初の使い方より、柔軟に使えるような形にやっていただけたらと思う。 計画について、令和９年度までの基本方針のあり方があるが、もう、この数年でガラッと背景にあるもの、ベースにあるものが変わってしまっている。これからの何年かはこれでいいと思うが、今後ぜひ検討すべきことというのが基本的に持続可能なサービスをどう維持するか。そのための条件が何かと言うと、今回の基本方針の５番の①に書いてあるところの、まちづくりと連携したということで言えば、いわゆる集約型、人口密度を高めて、ある居住地から、主要な施設まで、一定の需要があるような形でまちづくりをする。立地適正化を本気でやるというようなことがあると思うが、なかなか集団移転などは、難しい話だと思う。 そうすると、実際上可能性は二つあって、一つは、公共交通と私的交通の手段選択を、もう少し公共交通側を使ってもらえるようにするということ。そうするために何がいるかというと、例えば、観光地ではパークアンドライドでないといけないようにする。河内長野駅前周辺に車で入れないようにする。そういうふうにして、公共交通を使わないといけない。そういう環境をつくれば、やむを得ず車ではない、あるいは車で行ってバスに乗りかえるみたいな形が生まれるはずである。そういう手段選択を可能にするということ。 もう一つは、今は公共交通が高いという感覚がある。つまり車を使っても、昔は駐車場が高かったが、今は駐車場が安くなったので、どう考えても公共交通の方が高い感じがする。しかも複数の人数と行くと絶対高い。 ヨーロッパでは、家族に対してすごく手厚い。例えば宿泊にしても、ファミリ

	ーユースだと、ファミリールームを借りれば、シングルルームと金額はほとんど変わらない。家族で行くと、家族割はものすごく運賃が安い。河内長野市では日曜日の同伴者無料もやっていただきましたけど、要するに家族とかで移動しやすいような環境づくりをするための、運賃制度を考える。MaaS もいいが、そもそもそういうベーシックな部分を、しっかりやる。それによって人の移動を増やすというようなことが考えられると思う。 それと、そういうものができない、それをやっても大変だということも起こりうるので、そうすると次は、財源をどう確保するかということになる。一生懸命頑張って皆さん頑張ってみんな乗りましょうとやるが、結局収支改善が難しいということになってくるので、どういった財源を確保するのか。ヨーロッパ、例えばフランスやイギリスでは、交通基本法の中で通行権が認められており、公共交通は、国や地方自治体が維持するというふうに明記されている。そのためイギリスのように民営化が進んでいる国でも、最低 50%は公的財源負担で維持することとなっている。日本は独立採算で維持するということになっているため、とても大変になっている。 そういう中で、今回臨時交付金みたいな、その場しのぎでお金が出ている状態になっているが、どこかで国がしっかりと公的財源で、公共交通を維持するということをやらないといけないが、我々からすると国は遠い。そうすると、皆さん、お聞きになられた滋賀県の交通税のように、県でとか、府でとか、みんなで公共交通を守りましょう、そのためにみんなが税金を出しましょう、お金払いましょう、市税とか県民税だとかそういうもので公共交通を維持しましょうということになる。あるいは下里のように、くすまるも一部そうだが、コミュニティで、自分たちでお金を出し合って、自分たちの移動を確保しましょうということになる。そういうことをやって財源を確保することで、全体としての公共交通について、共有財産であると認識するようになる。バスを使わない人も、バスはうちの市の共有財産だというような理解をしていただければ、お金を払ってもらえる。 滋賀県の交通税も、これから議論されると思うが、もちろん、反対がたくさんあり、共通理解を深めていく必要がある。この計画の中の２番目に、「社会全体で支える機運の醸成」と書いてあるが、機運だけでは難しいので、実際にどうやってお金を集めるか、というようなことを、そろそろ本気で考えていかないといけないのではないかと思う。 できれば今後、具体的に、公共交通と私的交通の適正な手段分担が可能になるような、まちづくり政策だとか、あるいはその財源を確保するために、皆さんが共有財産だという認識を高めて、どういうふうな形で財源を確保していくのかというようなことについて、言葉だけの検討ではなくて、実際に検討していかないといけないというようなことを、この計画の中に盛り込んでいかないといけないと思っている。 今回の計画に書いてあることについては、他の市に比べてもすごく具体的だし、内容的にも、評価できるものだと思っているが、今申し上げたようなことを、ある時期には、ぜひ、計画の中に具体的に盛り込んでいただきたい。そのために、バスに乗って移動したら健康になるとか、あるいはバスに誰かと一緒に乗って移動したら、町でちょっとお金使うとか、そういうことによるクロス

	セクター効果をもうちょっと、評価をみんなでしてもらいたい。ただ、これを定量的にやるのはもう多分無理だと思う。例えば、バスに皆が乗っていくら使ったから、医療費がいくら減りましたとか介護費がいくら減りましたとかっていうのを直接的に評価するのは難しい。大きいくくりの中で、こうすればこうなるだろうという因果関係について皆さんが了解できるような調査などやっていただきたい。その結果、みんなで公共交通を守ったら、こんなふうに医療費も減るし、町もにぎわうので、いいことですよねっていうことがわかってもらえるような仕組みを作るようなことを、ぜひ事務局で検討していただければいいのかなと思っている。今のようなことを、できれば早い時期に、ぜひ計画の中に盛り込んでいただけるようにしていただきたい。
桝井会長	今回、事務局より説明がありましたとおり、基本方針となる「河内長野市の公共交通のあり方」に基づいて、５年間の具体的な取り組み施策を定めた「第２期　河内長野市地域公共交通網形成計画」が満了を迎えるということで、こちらの評価を行うとともに、次期計画に向けた方向性を示してもらいました。今後、具体的な施策を検討し、次回以降の公共交通会議の場で提示するということですので、よろしくお願いします。
	議題（２）令和５年度生活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
事務局	➢ 資料２について説明。 （各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）
日野会長	➢ 資料の３枚目のメンバー構成及び名簿について公立大学名誉教授とありますが、大阪市立大学と訂正していただきたい。
事務局	➢ 訂正させていただきます。
桝井会長	➢ ありがとうございます。それでは、議題（２）については、審議の結果、承認ということでよろしいでしょうか。また、今後、審査過程における表現等の細かな修正や、補助事業の実施要領に規定される範囲内の軽微な運行内容の変更があった場合は、事務局に一任いただくということでよろしいでしょうか。
委員	（異議なし）
	議題（３）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて
事務局	➢ 議題３について説明。 （各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）

桝井会長	➢ １つ目は新たな取組みのことで、２つ目のくすまるのこと。くすまるは河内長野の公共交通で、一番成功例の一つだと思っていたが、コロナの影響であったり、高齢化によりくすまるを大事にして毎日乗ってくれた方がご高齢で施設に入り乗られなくなったりとか、そういうちょっと寂しいところもあります。 日曜日は、今回のような形で辞めていかなければならないこともありますが、辞めることで平日の利用率が上がり、収支率も上がって、運行を続けられるような方向も考えられるかなと思っております。
日野副会長	➢ 地域でも検討会で議論されたと思うが、今、日曜祝日で使っている人、平均２人弱でいらっしゃるが、もし日曜祝日がなくなったときに、今使っておられる方々は、どういう手段で代替されるのか、という情報はありますか。
事務局	➢ 直接情報というところまでは把握できていません。
日野副会長	➢ 先ほどのように、危機感持ってもらえる可能性はあるが、逆に日曜日使ってる人がまた車で移動されたりすると、それが平日まで行くことも懸念される。もう車で行った方がいい、楽だ、みたいな。なくなるから他の手段でということになるので、そこの部分については、地元の中でも議論されると思うが、ぜひフォローしておいていただければいいと思います。
桝井会長	➢ ありがとうございます。それでは、本件における石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの８月から４ヶ月間の試行　及び　楠ケ丘乗合タクシーの日曜日・祝日の運休について、いずれも地域との協議が整っておりますので、事務局にて国への申請手続きを進めてよろしいでしょうか
委員	（異議なし）
桝井会長	➢ ありがとうございます。それでは、最後の議題（４）その他の案件としまして、最初に説明いたしました下里クルクルのほかにもう１件報告案件があるとのことですので、事務局からお願いします。 議題（４）モックルＭａａＳの導入について
事務局	議題（４）について説明 （各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）
桝井会長	➢ 私も最初 MaaS と聞いて全然わかりませんでして、今説明を聞いて、今回デジタル田園都市構想で、国の方から補助金もいただける形。実際にまだ市の方で予算組めてないが、今議会に上程して、予算委員会も通りましたので明日の本会議で正式に承認されれば、ここにあるスケジュールの通り動いていけると思っています。 公共交通で今一生懸命やっていますけども、観光部局とも、何か一緒にやって

	いければと思っています。日本遺産は、金剛寺、観心寺と取れており、そこにもやっぱりバスを使ったりタクシーを使ったり、また延命寺はなかなかバスで行けないところですので、バスを使いながら、どこか一部歩いたり、タクシーと組み合わせたり、また、そこの入場券（入山料）も一緒にセットになっているようなものも考えられる。 例えば、MaaS がなかったらもう観心寺だけ行って帰ろうかという人も、ついでに延命寺に行く、また金剛寺も行ってもらうとか。子ども連れの方であったらサイクルスポーツであったり、滝畑であったり、いろんなことに使ってもらって。バスやタクシーといった公共交通をしっかり利用しながら、観光促進に活かしてもらいたい。 今後、日本遺産をとってこの７月の末から京都博物館で、国宝展も予定しております。いろんな方、市外の方にも PR するも考えられる。MaaS は市外の方も使っていただけるのか。
事務局	➢ はい、スマートフォンで見ていただけます。チラシなどのアナログ媒体よりももっと広域で、たくさんの方に見ていただけます。
桝井会長	➢ 市外の方もいっぱい来ていただいて、観光の方がお金を落としてもらう仕組み、例えばお土産を買ったり、どこかで物を食べたりとかもして欲しい。まずは移動として、今までマイカーでパッと来てゴミだけ落として帰る人が、公共交通を使って、他で何か食べたり飲んだりして、公共交通に、少しでも役立つような施策を組めたらいいと思っております。
日野副会長	➢ MaaS の中身そのものは、前にメンバーでいらっしゃった方は、伊勢先生の講義を聞いていただいたと思う。また、国交省のものはかなり的が絞られ過ぎという感じもする。 今回のものについて、市外の方も使えるということではありましたけど目的地が河内長野市内とする輸送サービスということでよろしいか。 また、あまり広げすぎるとシステムが対応できないと思うが、参画する交通手段の提供主体はどこまでご協力いただけるのか。もちろん鉄道、バス、タクシー、それからレンタカーだとか、あるいはレンタサイクルだとか、いろいろあると思うが、どのぐらい参画されるか。参画していただかないと、全体のルート設定も、決済もできないので、それをどうするのか。 それから、観光資源と一緒に、企画運賃はやっていただいたらいいが、この機会に先ほど申し上げたが、家族割引をするのはどうか。通常、業務でどこかへ移動するというときは個人で移動するが、河内長野に限定して観光目的を主体に考えているのであれば、家族だとか誰かと一緒に来られるということを想定した方がいい。検索する際、スマートフォンで操作するときに、同伴者とか家族に対応できるようなアプリにするのかとかということもあると思う。 河内長野市を目的地として、特に観光を中心とした移動に対するサービスにするのか、それにするなら家族で来られたとか誰かと一緒に来られた方々に、サービスするのにどんな仕組みがいいのか、というようなことをぜひ考えといていただきたい。

	プロポーザルの時に、要件として並べておかないと、結局、業者がやってくれたけど使い勝手が悪くて誰も使わないとか、そうなったら困るので、その辺のところは事務局で、検討しておいていただきたいし、できれば、事前に事業者の意見なんかも聞いておいていただければいいと思います。
伊勢委員	➢ 私がイギリスに行っていた時には、まだ MaaS もそんなに進んでいなくて、バーミンガムでも、結局検索して出すチケットっていうのは、バスだけ乗れる１日乗車券か、地下鉄とバスが使える１日乗車券だったので、２回行って帰っての往復だったら、普通に ICOKA のようなもので移動したらいいぐらいのサービスで、ほとんどの人は使ってないっていう状況だった。段階踏むにしても、最終の、青写真を描きながら事業者と調整していただきたいという意味で日野先生と同じ意見です。 あと先ほどの次期計画の議題でもありましたけれど、最近高齢化してきて、バスを降りてから家までとか家からバス停までのちょっとした移動が難しくなってきたという話があったと思う。フィンランドのヘルシンキが MaaS の起源であり、あそこは、資料に書いているレベル３で、パッケージ化したサービスになっており、月額料金、例えば 6000、7000 円払うと、公共交通 30 日間使い放題とか、或いは月額料金もちょっと払うと、例えば５㎞範囲内のタクシーなら、どれだけ時間かかっても定額だとか、さらに払うと、タクシーに乗るとき 30%割引とかになる。いわゆる昔の携帯の契約みたいな感じで、パッケージ化している。そうすることで、今「クルクル」がやっているような補完を、既存のタクシー事業者と組み合わせてやることで、もしかすると「クルクル」を拡大するよりも、実はこっちの方、が適している場合もあるので、そういうのを検討いただきたい。実際にフィンランドでこれ導入したことによって、公共交通に使う料金、市民の人が使う料金が上がっているし、タクシーで移動する人が、ひと月当たりの利用が４倍に増えたということで、実は市民も便利になっているし、公共交通事業者も、経済的に良くなっている WinWin になっているっていう状況もあるので、そういう事例を少し見ながら、考えていただければというふうに思います。以上です。
事務局	➢ 日野先生のご質問２点だったと思います。目的地が河内長野を中心にして、考えたサービスなのかという点。今回の MaaS の導入は、河内長野市内の街中の交流人口を上げて、移動総量を上げて、河内長野の公共交通の活性化・街の活性化を図るということなので、目的地は河内長野中心に考えている。すでに MaaS をやっておられる自治体にもいろいろご意見も聞いて実態も聞くと、やはり外から人を呼び込む観光利用でされているところが多い。しかし、外から来られる方が使っていただける便利な MaaS での企画乗車券なんかを出すと、蓋開けたら、地域住民の方が結構使ってくださっているという例が結構見受けられる。ですので、基本はまずは外から呼び込むというところを意識したいが、同時に、市民さんにも使っていただけるような形にしていきたい。そういう意味ではしっかり運賃施策のところで交通事業者さんとまた協議もさせていただきながら、よりよい形を何かサービスで出していけたらと思っている。

	二つ目に、参画するサービスの提供主体の話は、まず今考えているのはこれまでも本市の移動手段の一番メインとなっていたバス、タクシー、あとは外から呼び込むということで鉄道とでお願いしていきたいと思うが、MaaS の考え方自体がいろんな移動手段面でレンタカーやレンタサイクルも含めて、本来はいろんな移動手段の中で最適なものを選んでいくというような話なので、公共交通に限らずそういったところも将来的には考えていかないといけないと思っている。いったん今の時点では、第一段階として、既存の公共交通の活性化という意味でも、バス、タクシー、鉄道というところをメインで、協議を進めさせていただきたいと考えています。
日野副会長	➢ 伊勢先生や会長からの話もあり、レンタカーやレンタサイクルも含めるのが本来で、いろんな手段を使えるというのが大事だと思うが、今回公共交通だけの組み合わせということになれば、せっかくだから乗り継ぎの割引を、ぜひやってもらいたい。企画の切符でもいいが、日本の公共交通の一番の問題は初乗り加算である。とにかくバスに乗って電車に乗って何かすると、全部その初乗り運賃料金払わないといけないので、これが MaaS だったら全部一括の距離制で、ここまでの移動を考えて計算してそれぞれ割り振りすれば大分割引になる。もちろん事業者さんの収入は減るが、その分利用が増えれば、取り返せることもある。実験なので失敗しないということもあるが、ぜひ利用したいなと思うサービス、例えば電車に乗ってバスに乗っていったら、割引があるとか、それから先ほどのような企画も含めて、そういうものも想定してぜひやっていただきたい。 それから今事務局から話もあったが、本来は市民も含めた人の移動のサービスとして考えるということなので、通院だとか一般的な移動に関しても適用できるようなにしていかないといけないとは思うが、今回はとりあえず、実験で、まずは成功させてもらわないといけないので、ある程度限定してやっていただくのは結構かと思う。そのために必要なことはぜひ検討しといていただければと思います。
桝井会長	➢ 他にないようでしたら、議題（４）のその他案件について終わらせていただきます。それでは、以上をもちまして、第５４回河内長野市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、本当にありがとうございました。今後とも、本市の公共交通の維持・充実に向け、皆様のご協力をお願い申し上げまして、本日の会議を終了させていただきます。 長時間にわたり、誠にありがとうございました。

河内長野市地域公共交通計画の策定について（実施計画　令和5年度～令和9年度）　【概要版】

議題（１）

１．現行計画の概要

基本方針：公共交通のあり方（基本方針　平成30年度～令和9年度）

【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

【基本方針】

❶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
❷高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現
❸利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進

実施計画：第２期地域公共交通網形成計画（実施計画　平成30年度～令和4年度）

基本方針❶～❸に中で細分化した15項目の取り組みの方向性に基づき具体の施策を展開

【主な取り組みの方向性】	【主な具体的な施策】
❶-①まちづくり、観光等様々な分野との連携 ❶-④鉄道・バス・乗合タクシー等の様々な公共交通サービスの連携	→ ■MaaS実装（R4予定）
❶-③人口減少を見据えた地域に応じた移動手段確保の検討	→ ■南花台モビリティ「クルクル」実証実験（R1～）
❷-⑤高齢者が利用しやすい公共交通環境の整備による外出支援	→ ■高齢者公共交通利用促進事業（H30～）
❷-⑥安心して免許を返納できる交通環境の整備	→ ■高齢者運転免許証自主返納支援（R2～）
❷-⑨市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現	→ ■モックルバス車両更新と運行ルート・ダイヤの見直し（H30）
❸-⑩地域の特性とニーズに応じた運行の検討	→ ■石見川・小深・太井・鳩原地域バス「楠坊」の導入（R4～）
❸-⑬市民の積極的な参加を促進する働きかけ	→ ■市内小学生によるバス車内アナウンスの導入（H30～）

令和５～9年度

実施計画を策定

２．計画に基づく取り組み概要（●）と新型コロナウィルスの影響・状況（■）及び結果

【コロナ以前 H30～R元年度】

●市民まつりやスマホ教室での公共交通利用の呼びかけや、地域との勉強会開催などの社会全体で支える意識醸成や協働による取り組みを続行。
●高齢者が移動しやすい仕組みづくりとして、新たに「おでかけチケット」をスタート。
●高齢者の交通事故増加を背景に、マイカーから公共交通への切り換えをサポートする支援制度を開始。
●市内移動の利便を維持するため、モックルバスのダイヤおよびルートの一部変更実施。　など

結果

概ね目標達成し、公共交通の維持に寄与

【コロナ禍　R2～R3年度】

■外出自粛や行動範囲の縮小、テレワークなど新たな生活様式の導入により、公共交通利用者が激減。
■感染リスクから、乗り合いとなる公共交通が敬遠される。
■人との接触機会が減り、公共交通の利用の呼びかけや地元住民との勉強会の開催も見合わせが続く。
■交通事業者の経営状況が悪化し、市内に初の廃止路線が発生。
■コロナの長期化や燃料高騰により、過去類を見ないほど、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増す。
●臨時地方創生交付金を活用し、お得なバス・タクシーチケットの販売や、ワクチン接種乗車券（65歳以上）の配布。など

公共交通の利用状況はコロナ以前の水準に回復せず

【ウィズコロナ、アフターコロナ　R4年度】

●路線廃止区間の小中学生の通学手段確保のため、自家用有償運送“楠坊”の運行を開始。
●“楠坊”の運行ではカバーしきれない早朝・夜間の通勤手段確保のため、乗合タクシーの試行を実施。
●移動ニーズの変化に合わせ、くすまるにおいては運行形態の見直し（日祝運行取りやめ）。

コロナにより移動ニーズが変化し、それに対する取り組み結果を今後検証

３．市政アンケート

・バスには利便性、タクシーには経済面での負担や高齢者や免許返納者への支援制度への要望が高い。
・公共交通の利用に際して経路検索などの際に、6割の方がスマートフォン等を利用している。
・公共交通を補完する地域の支えあい移動サービスへの関心・ニーズが高まってきている。

４．公共交通の課題と基本方針

アフターコロナを見据えた公共交通網の再編・最適化

コロナ禍で打撃を受けた交通事業者の支援及び社会全体で支える機運醸成

高齢者に対する公共交通を活用した移動支援

既存交通の補完となる地域の支え合いによる移動サービスとの連携

基本方針：H30～R9年度

❶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

⇨ 対応　従来のまちづくり施策との連携を基本としつつ、コロナ禍の急激な社会変化に対応した公共交通の再編・最適化の検討。コロナで打撃を受けた市民生活や交通事業者の支援策の検討。

❷高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現

⇨ 対応　高齢者公共交通利用促進事業「おでかけチケット」の継続のほか、昼間の交流人口や移動総量を増やすための、より最適な施策の検討。新たな技術を活用した公共交通の研究。

❸利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進

⇨ 対応　さらに厳しさが増した公共交通を取り巻く環境を社会全体で支えるために、地域との対話を通じた地域特性に合わせた取り組みの推進。

５．R5年度からの取り組みの方向性

基本方針	取り組みの方向性
❶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	・将来像である「集約型連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を目指した取り組みの推進 ・他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開
❷高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	・基幹的な公共交通と補完的な移動サービスを複合し、高齢者ニーズにきめ細やかに対応した移動手段の提供 ・ＩＣＴ技術を活用し高い利便性を実現した公共交通サービスの検討
❸利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進	・三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討 ・地域住民が公共交通を「自分事」として考える意識の醸成

議題（１）

改訂　河内長野市地域公共交通計画（素案）

【第５期：令和５～９年度　実施計画】

令和５年３月
河内長野市

目　　次

1. はじめに 1

（1） 背景 1
（2） 計画策定の目的 1

2. 計画の概要 2

（1） 計画区域 2
（2） 計画の期間 2

3. 第２期地域公共交通網形成計画における実績と評価 3

（1） 取り込みの概要 3
（2） 主な取り組みで紹介 3
（3） 主な取り組み 6
（4） 目標の達成状況の評価 8

4. 市政アンケートの調査結果 15

① 市内でのバス・タクシーの利用について 15
② 重要と考える公共交通施策 16
③ スマートフォンでの経路検索などの利用度 17
④ 地域の支え合いによる移動サービス 18
⑤ コロナ前と現在と比較しての外出頻度 19

5. 公共交通の課題と取り組みの方向性 20

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 22
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 22
③ 利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進 23

※以下今後の交通会議の議題

6. 具体的な取り組み .....

7. 目標及び目標達成状況の評価 .....

1. はじめに

（1） 背景

豊かで暮らしやすい市民生活や、個性・活力のあるまちづくりを推進するうえで公共交通は欠かせない存在になっており、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。一方で、自動車への過度な依存や人口減少・少子高齢化の進展などにより利用者の減少傾向が続いており、また、財政状況が年々厳しくなる中、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。さらに、新型コロナウイルス感染症により外出控えや新しい生活様式としてテレワークが普及したこと、移動手段がプライベート交通指向など大きく変化したことで、公共交通を取り巻く環境は一気に１０年後の課題が顕在化したと言われており、非常に深刻な状況となっております。

このようなことから市民・交通事業者・行政などの多様な関係者が連携し、地域の移動ニーズを踏まえ、自ら交通をデザインし公共交通を維持・確保していくことが重要となってきております。

（2） 計画策定の目的

国では、地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成１９年１０月に施行されたのち、平成２６年１１月、令和２年１１月に大幅な改定が行われました。この中で、全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取り組みを促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進することとされました。

河内長野市においても、これからの公共交通をどのように守り育てていくのか、その基本的な方針（マスタープラン）として、「河内長野市公共交通のあり方」を策定し、また具体的な取り組み施策を定めた実施計画により公共交通施策を推進してきました。現在の実施計画である「第２期地域公共交通網形成計画」が令和４年度で計画期間が満了するため、令和５年度からの５年間を計画年度とする「地域公共交通計画」を策定し、現在の河内長野市の地域公共交通に必要となる施策を推進します。

※令和２年 11 月 27 日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進することとなりました。

2. 計画の概要

（1） 計画区域

本計画では、市全域を対象とします。

（2） 計画の期間

本公共交通のマスタープランとなる「公共交通のあり方」は、「河内長野市第５次総合計画」、「河内長野市都市計画マスタープラン」、「河内長野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を上位計画とし、「河内長野市立地適正化計画」「地域連携サポートプラン協定」とは関連計画として連携を図りながら、平成３０年３月に改訂し、併せて平成３０年度から令和４年度までの具体的な取り組みを定めた「第２期地域公共交通網形成計画」を策定しました。

第４期の計画期間満了に伴い、今回、令和５年度から令和９年度までの具体的な取り組み施策を定めた実施計画として、「地域公共交通計画」を策定します。

表 2.1 計画の期間

計画期	第１期	第２期	第３期	第４期	第５期
策定計画	公共交通のあり方（基本方針）			**改訂　公共交通のあり方（基本方針）**	
	地域公共交通総合連携計画	第２期地域公共交通総合連携計画	地域公共交通網形成計画	第２期地域公共交通網形成計画	**地域公共交通計画**
計画期間	平成 21～23 年度	平成 24～26 年度	平成 27～29 年度	平成 30 年度～令和４年度	**令和 5～9 年度**

・公共交通のあり方（平成３０年度～令和９年度）

【目指すべき将来の姿】
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

【基本方針】
❶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
❷高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現
❸利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進

【評価指標】
・公共交通の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（効果的な行政投資の実現）
・市民意識の醸成

3. 第２期地域公共交通網形成計画における実績と評価

第２期地域公共交通網形成計画に基づいて取り組み、多様な取り組みを行いました。その実績を以下に示します。

表 3.1 取り組みの概要

（1） 取り込みの概要　　：（2） 主な取り組みで紹介

基本方針	取り組みの方向性	具体的な取り組み	実績
❶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	①まちづくり、観光等様々な分野との連携	・まちづくり、観光等の分野と連携した公共交通に係る取り組みの推進	・モックルＭａａＳの構築 ・観光地巡回バスや二次交通の実証実験 ・日本遺産ＰＲのためのバスラッピング ・環境分野と連携し、地球温暖化対策を目的とした公共交通利用の啓発 ・バスマップへの観光プランの掲載
	②広域的視点による近隣市や鉄道沿線地域との連携	・周辺市と連携した広域協議による幹線系統の改善	・市ホームページに路線バス天野山線（河内長野駅前～光明池駅）沿線観光情報を公表
	③人口減少による公共交通の利用者減少を見据えた、地域に応じた移動手段確保の検討	■交通事業者や運輸官庁等からの多様な情報収集 ・相乗りアプリ等を活用した移動手段確保の研究 ・自動運転によるバス運行社会実験計画案の検討	・南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業 ・交通手段やルートを検索し、運賃等の決済を行い、移動をシームレスにつなぐＭａａＳの研究 ・安価な運賃によるタクシー事業者の生産性向上を目的とした相乗りアプリの研究 ・新たな収入源になりうる貨客混載の研究
	④鉄道・バス・乗合タクシー等の様々な公共交通サービスの連携	・乗継ぎ環境（ダイヤ・運賃・バス待合施設等）の改善等による結節点での接続性の向上	・モックルＭａａＳの構築 ・楠ケ丘乗合タクシーの三日市町駅前停留所における上屋の設置

基本方針	取り組みの方向性	具体的な取り組み	実績
❷高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	⑤高齢者が利用しやすい公共交通環境の整備による外出の支援	・高齢者が利用しやすい運行形態の検討 ・運賃割引制度の検討および高齢者が馴染みやすい情報発信（チラシ、時刻表、バスマップ等） ・ノンステップバスの導入（車両更新時等）	・高齢者公共交通利用促進事業（おでかけチケット・まちなかクーポン）の実施 ・新型コロナウイルスワクチン接種交通支援事業の実施 ・高齢者向けスマホ教室での南海バスアプリの紹介 ・公共施設におけるバスマップ、時刻表の配架
	⑥運転に不安を感じられる方が安心して免許を返納できる交通環境の整備	・公共交通の運賃割引や利用券・企画乗車券等配布の検討	・高齢者運転免許証自主返納支援事業の実施
	⑦多様な交通手段の情報収集および福祉分野との連携	・新たな輸送サービスの制度創設に伴う情報収集及び検討	・住民主体による移動支援の実施（楠翠台、美加の台、南花台、小山田）、検討（下里、南ケ丘） ・事業者の地域貢献活動による輸送サービスの検討
	⑧利用環境向上の取り組みの推進	・バス停新設及びフリー乗降等に伴う情報収集及び検討	・美加の台における８の字運行に伴うバス停新設の検討
	⑨市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現	・移動ニーズに即したモックルコミュニティバスの運行形態の改善 ・移動ニーズに即した日野・滝畑コミュニティバスの運行形態の検討	・モックルコミュニティバスの車両更新に伴う輸送量の増強及び重複ルートの解消 ・モックルコミュニティバスのおける上限２００円運賃及び日曜日限定同伴者割引の継続実施 ・路線バス千代田線の上限２００円運賃の継続実施

基本方針	取り組みの方向性	具体的な取り組み	実績
❸利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進	⑩地域の特性とニーズに応じた運行の検討	■地域のニーズに合った運行形態・サービス及び運行継続条件の検討 ・モデル的な取り組みの他地域への啓発 ・地域ニーズにあった運行形態やサービスの検討 ・運行継続条件の検討 ■公共交通空白・不便地域の実情に合った公共交通の検討	・石見川・小深・太井・鳩原地域バス「楠坊」の運行 ・石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの試行運行 ・南花台モビリティ「クルクル」の下里地域への横展開 ・交通空白地である桐ケ丘における楠ケ丘地域乗合タクシーをモデルとした移動サービスの検討
	⑪沿線施設や交通事業者との連携	・料金施策や利用特典等による利用促進の展開	・バス１日フリー乗車券（モックルカード等）利用日に協賛店舗から特典を提供
	⑫需要喚起のための公共交通情報の提供	■公共交通の利用に資する各種情報の作成および発信 ・公共交通マップ、総合時刻表等の作成・配布 ・市広報紙やホームページ、ＳＮＳ等の多様な媒体の活用 ・路線や乗継、運行状況等に関する情報提供の充実	・ＳＮＳ（facebook、twitter、Line）での情報発信 ・ホームページでの企画乗車券などの便利情報の発信 ・モックルコミュニティバスや日野、滝畑コミュニティバス、楠ケ丘乗合タクシーの路線図 ・時刻表や利用状況の公表・公共施設におけるバスマップ、時刻表の配架
	⑬市民の積極的な参加を促進する働きかけ	・地域交通への愛着醸成のための仕組みや機会の検討	・モックルコミュニティバスの車内アナウンス収録 ・モックルコミュニティバス絵画展の開催
	⑭社会全体で支える意識の醸成	・市が負担する運行経費のＰＲ ・公共交通の取り組み状況や地域の声の発信	・広報紙における公共交通特集の掲載（市の交通対策事業の掲載、マイカーから公共交通へ転換した方のインタビュー、学識経験者のインタビュー）
	⑮地域住民や交通事業者等の関係者との協働や連携を推進	■地域住民や交通事業者等の協働や連携のための情報発信や働きかけ、ワークショップ開催等 ・過度な自動車依存からの脱却のためのＰＲや公共交通の利用呼びかけ ・協働の意識醸成のための勉強会やワークショップ開催 ・公共交通イベントや社会見学等を通したモビリティマネジメントの実施	・楠ケ丘公共交通対策委員会が主体となった乗合タクシーの継続運行 ・交通空白地である桐ケ丘地域における勉強会、楠ケ丘乗合タクシーの視察 ・石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの運行に向けた検討会の設置 ・市民まつりにおける公共交通のＰＲ ・小学校の社会見学でのバス乗り方教室の開催

（3） 主な取り組み

１） モックルＭａａＳ※の構築（令和４年度実施予定）

■目的

モビリティとまちのアクティビティを一つのサービスとして結び提供するＭａａＳシステムを実装することで、まずは、市内の各種移動手段をシームレスにつなぎ、移動がより便利で快適になることを目指す。

■内容

スマートフォンやパソコンで、目的地までの経路検索や予約・決済までできるＭａａＳアプリを構築し、関連するデジタルチケット類を販売するとともに、ＭａａＳアプリからとれる利用実績などのデータを元に市内での滞在先や移動の傾向などを分析する。

※ＭａａＳ（Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

２） 南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業

■目的

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とまちづくり（咲っく南花台プロジェクト）を一体的に推進することにより、地域循環共生圏形成の全国モデルを構築する。

■内容

・オンデマンド運行

電動のゴルフカートで、乗降ポイントを約３００箇所に設定し、運行から予約受付まで地域住民が行うオンデマンド運行。

・定時定ルート運行（自動運転）

ルート上に敷いた電磁誘導線上を、車載センサーが感知して、自動運転で走行。（停止、減速、方向指示器の点灯なども自動）

３） 高齢者公共交通利用促進事業

■目的

高齢者にバスやタクシー等で利用できる「おでかけチケット（バス・タクシー利用助成券）」を配布することにより、公共交通の利用促進、高齢者の外出機会の創出、健康増進や介護予防、地域経済の活性化市内の交流人口の増加を図る。

■内容

７５歳以上の市内在住者に「おでかけチケット」を配布。

※平成３０年度：タクシー利用助成券　100 円×10 枚
令和元年度　：バス・タクシーで利用できるチケット　100 円×10 枚
令和２年度　：バス・タクシーで利用できるチケット　100 円×10 枚
令和３年度　：バス・タクシーで利用できるチケット　100 円×10 枚
令和４年度　：バス市内１回無料券 10 枚、タクシーで利用できるチケット　200 円×10 枚

４） 高齢者運転免許証自主返納支援事業

■目的

運転に不安を感じている高齢者に運転免許証を自主返納するきっかけを提供するとともに、返納後の公共交通への移行をサポートする。

■内容

市内在住の満７５歳以上の運転免許保有者が、運転免許証を自主返納した場合に、バスやタクシー等で利用できる支援券（6,000 円相当）を進呈。

５） モックルコミュニティバス車両更新

■目的

モックルコミュニティバスは、高齢者の「バスから電車、そしてバスへの乗り継ぎの負担軽減」と市民の「主要公共施設へのアクセスの向上」を行うなど、今後も重要な生活路線として維持していく必要があることから、老朽化し耐用年数が迫っている車両を更新する。

■内容

新車導入を契機に、高齢化に対応した運行内容を充実。

・バス車両の充実：小型バス（座席数 16 名）⇒中型ノンステップバス（座席 24 名）

・重複ルートの廃止：「ラブリーホール前」～「市民交流センター前」間の重複を廃止

・ダイヤの改善：「病院に早く行きたい」等の市民ニーズに対応し、始発ダイヤを繰り上げ

６） 石見川・小深・太井・鳩原地域バス「楠坊」の運行

■目的

南海バス小深線（石見川系統）が廃線することを受けて、本路線を利用している遠距離通学の児童・生徒の通学手段や、沿線の地域住民の移動手段を確保する。

■内容

スクールバスとしての機能を核とし、地域住民も有償で乗車可能となる自家用有償旅客運送により、地域住民の移動手段を確保した。さらに、事業者協力型自家用有償旅客運送とすることで、効率的で安全なサービスを提供するとともに、交通事業者の経営の安定化を図った。

７） モックルコミュニティバスの車内アナウンス収録

■目的

小学生による乗車マナー啓発のアナウンスをバス車内で放送することにより、利用者のマナー向上や事故防止に役立てる。また、次世代を担う子ども達に、市民生活に欠かせないバスをより身近に感じてもらうことで愛着を醸成するとともに、今後の利用促進に繋げる。

■内容

事前収録した小学生による乗車マナー啓発のアナウンスをモックルコミュニティバス車内で放送する。

（4） 目標の達成状況の評価

目標を達成できたかどうかを客観的に測る指標として、公共交通網形成計画では以下の目標値を設定していました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響が大きいことから、利用者数等に関連する指標については評価対象外としました。

表 3.2 評価指標の推移と評価

目標	評価指標	現状	目標値	実績値					評価
				1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	
公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上	「バスなどの公共交通サービス」に関する満足度	9.0%	15.1	13.2	12.8	11.3	11.9	13.7	×
	「高齢者にとっての暮らしやすさ」の満足度(65 歳以上で集計)	9.7%	16.0	19.2	13.9	14.4	14.0	16.3	○
公共交通利用率・利用者数の維持	公共交通利用分担率（鉄道・バス）	17.7%	20.0	-	-	-	-	公表前	
	河内長野駅の利用者数	10,343 千人/年（南海） 2,541 千人/年（近鉄）	10,500 2,600	10,228 2,510	10,139 2,492	9,950 2,467	9,734 2,562	公表前	
	バス利用者数（H28 年度のバス年間利用者数を 100 とした場合）	100	100	93.1	102.0	102.7	76.2	公表前	
	日野・滝畑コミュニティバスの利用者数	81,387 人/年	82,000	85,890	83,795	85,252	63,092	62,555	-
	モックルコミュニティバスの利用者数	58,504 人/年	59,000	59,081	58,900	58,904	48,109	50,794	-
行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）	くすまるの収支率	76.1%	78.6	73.3	75.2	65.5	47.0	47.2	-
	モックルコミュニティバス利用者 1 人あたりの行政負担額	313 円	310	396	397	428	589	540	-
市民意識の醸成	くすまるの利用者数	31,390 人/年	32,000	30,616	31,306	27,702	19,756	19,640	-
	「市民同士の連携や市民と行政の協働」に関する満足度	4.3%	16.0	7.0	5.9	7.2	5.3	5.6	×
	モビリティマネジメント実施回数	0 回/年	1 回/年以上	3	5	5	1		
	市民公募希望者数（交通会議委員）	3 人	6 人	-	3 人	-	2 人	-	×

※評価指標のうち、利用者数等に関連する指標については、新型コロナウイルス感染症の影響が大きく評価対象外「-」としています。

１） 公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上

「バスなどの公共交通サービス」に関する満足度については、目標値には達しておりませんが、計画実施前よりも指標は上昇傾向にあると言えます。また、「高齢者にとっての暮らしやすさ」の満足度についても上昇傾向にあり、平成２９年度、令和３年度においては、目標値を上回っております。これらは、近年取り組みを始めた「高齢者公共交通利用促進事業」や「高齢者運転免許証自主返納支援事業」による効果が一定あったのではないかと推測されます。

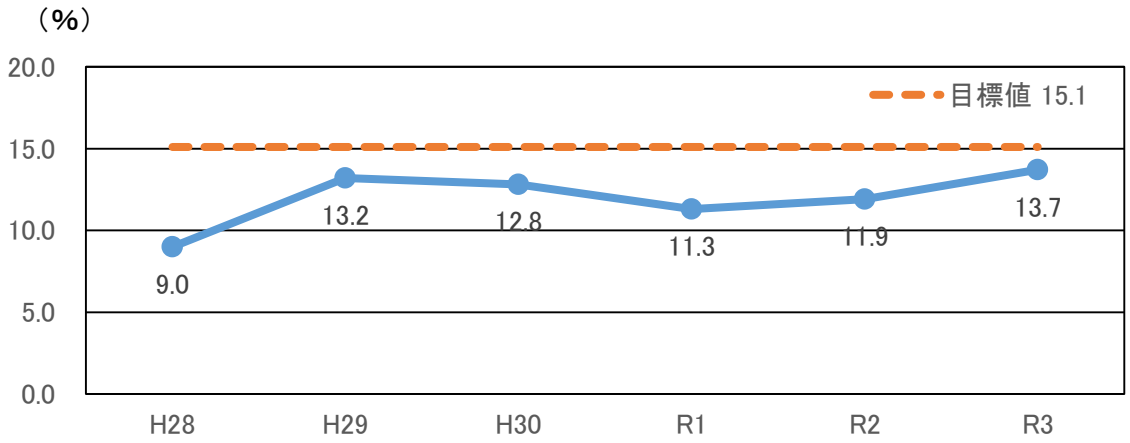


図 3.1「バスなどの公共交通サービス」に関する満足度

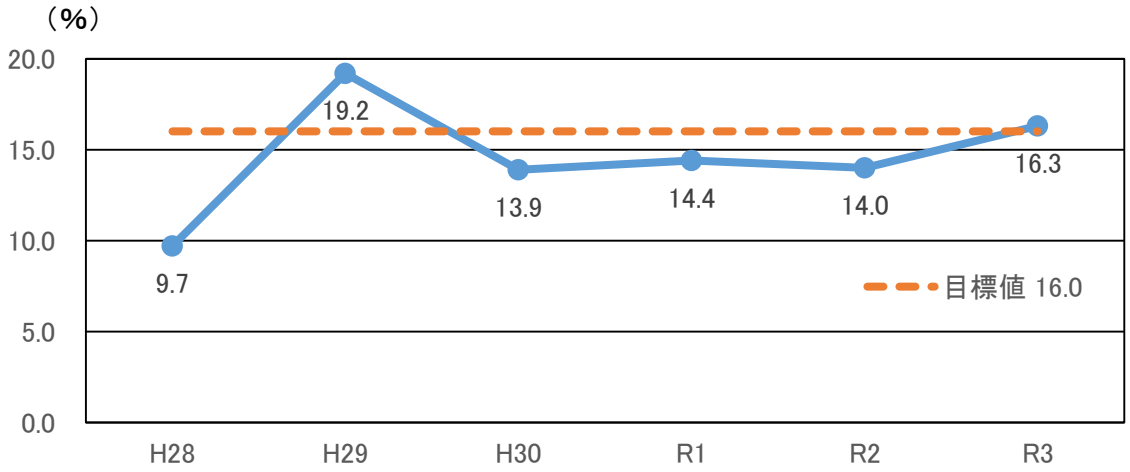


図 3.2「高齢者にとっての暮らしやすさ」の満足度（65 歳以上で集計）

２） 公共交通利用率・利用者数の維持

公共交通の利用者数に関しては、新型コロナウイルス感染症により令和２年度以降は大幅に減少しております。令和元年度以前については、鉄道の利用状況は、「河内長野駅の利用者数」の推移より減少傾向にあると言えます。これは、大阪市内などに働きに行く生産年齢人口が減少したためと考えられます。一方で、バスの利用状況については、「バス利用者数」、「日野・滝畑コミュニティバスの利用者数」、「モックルコミュニティバスの利用者数」の推移をみると、目標値を上回る年度もあり、維持できていたと言えます。バスは、河内長野市内での移動がメインとなり、日常での買い物や通院などで利用されることから、高齢化が進むにつれその需要は上がっていると考えられます。

表 3.3 公共交通利用分担率（鉄道・バス）

	計画実施前	目標値	実績値
公共交通利用分担率（鉄道・バス）	17.7%	20.0%	未公開

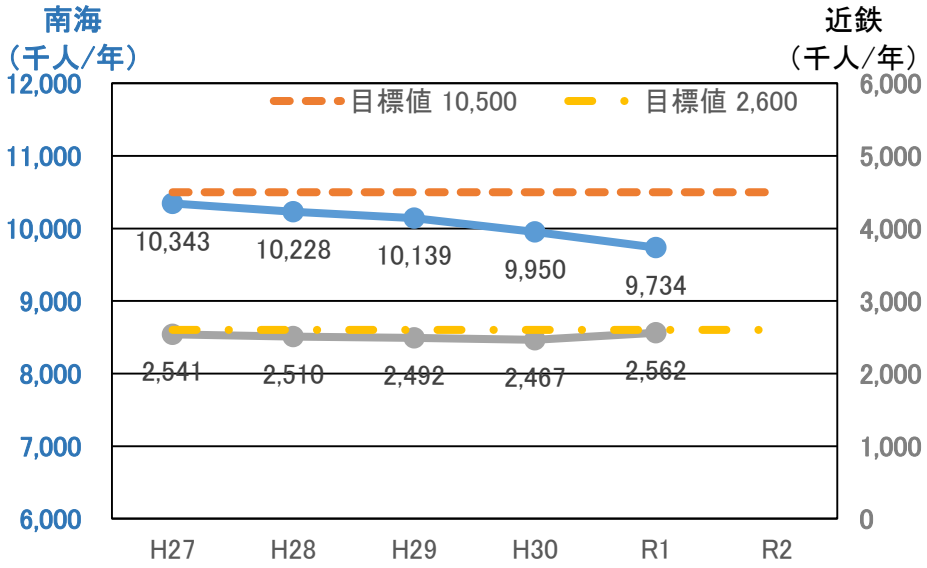


図 3.3 河内長野駅の利用者数

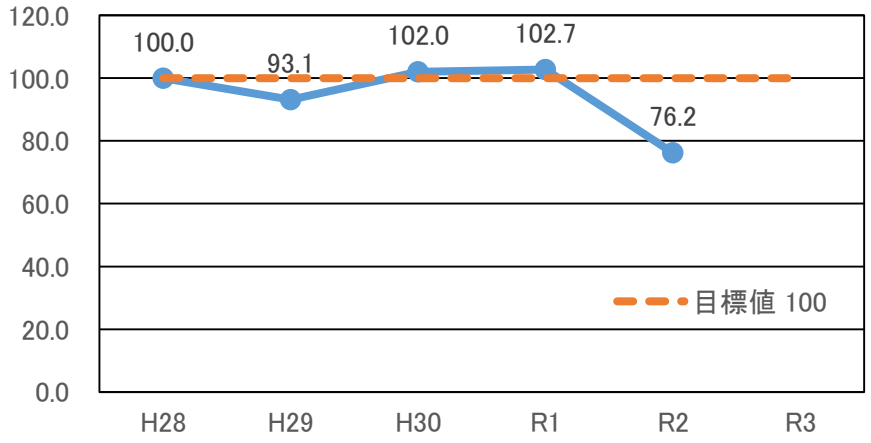


図 3.4 バス利用者数（H28 年度のバス年間利用者数を 100 とした場合）

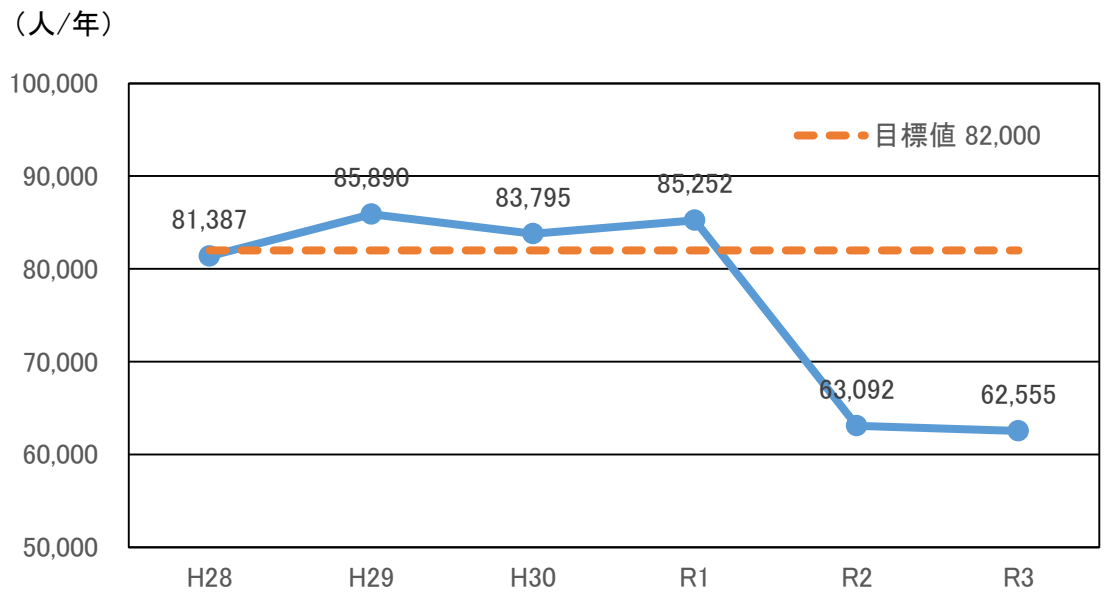


図 3.5 日野・滝畑コミュニティバスの利用者数

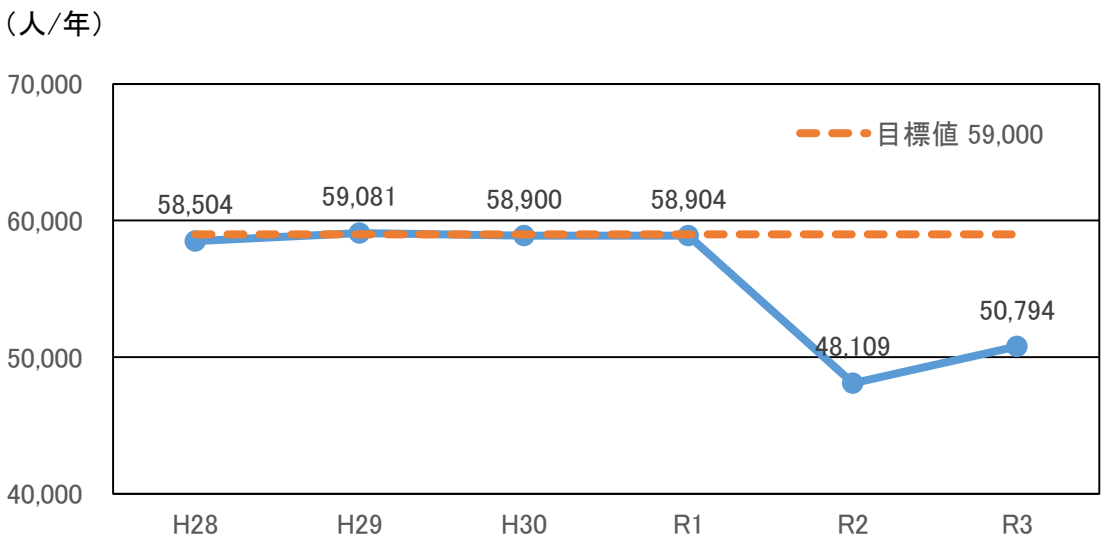


図 3.6 モックルコミュニティバスの利用者数

３） 行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）

前述のとおり令和２年度以降は新型コロナウイルス感染症により公共交の通利用者数が大幅に減少したことで、「くすまるの収支率」は低下し、また「モックルコミュニティバス利用者１人あたりの行政負担額」は増加しました。令和元年度以前に関しても、くすまるの収支率は徐々に悪化傾向にあったため、楠ケ丘自治会の公共交通対策委員会において正月を運休することなどで、行政負担を軽減し運行を継続するための対策が取られております。モックルコミュニティバスについても、利用者が徐々に減少していたことから、新たなニーズを開拓するなどの見直しが必要になっております。

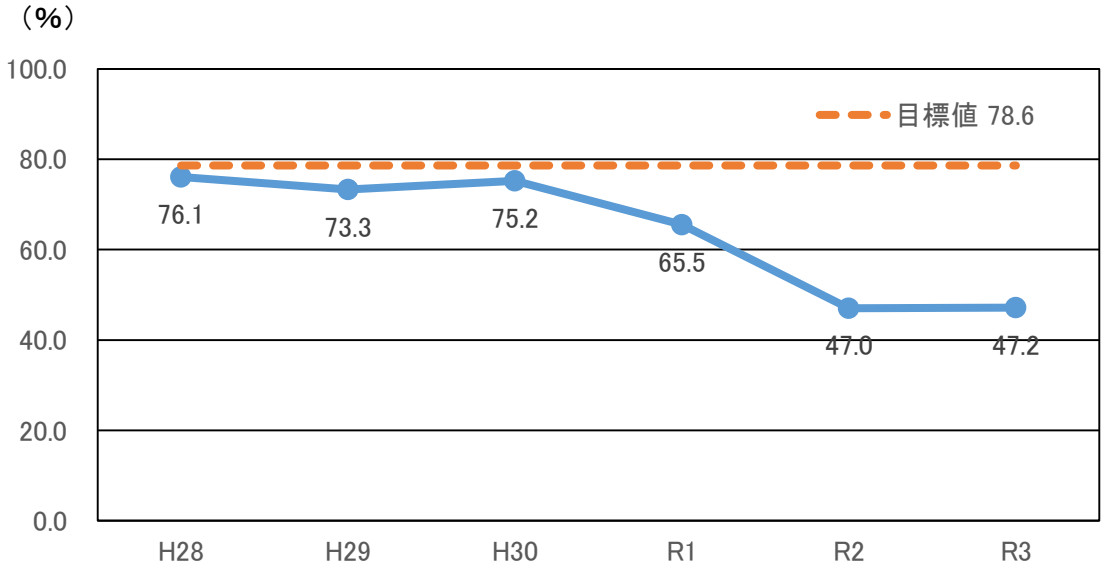


図 3.7 くすまるの収支率

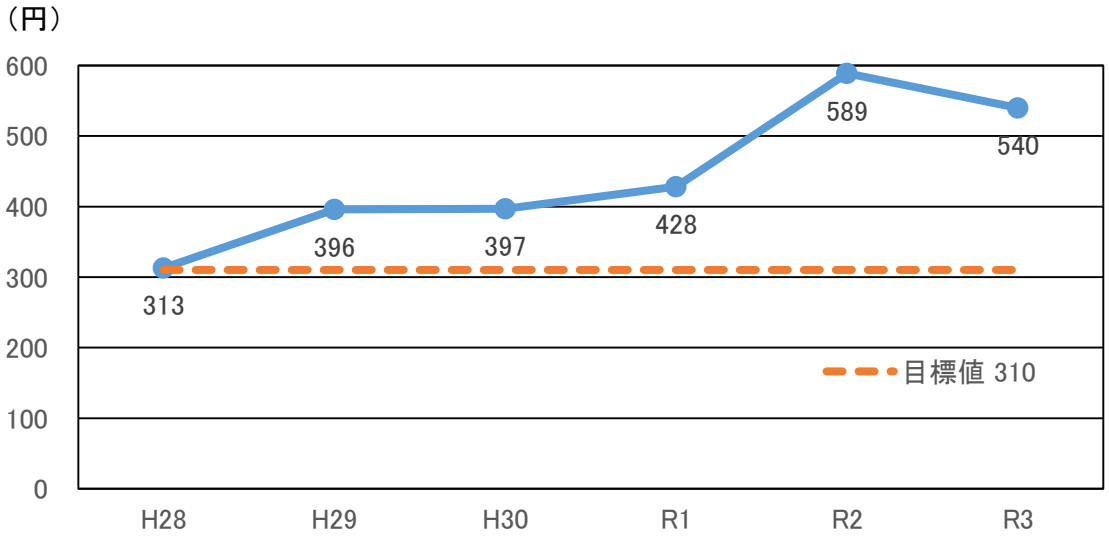


図 3.8 モックルコミュニティバス利用者１人あたりの行政負担額

４） 市民意識の醸成

くすまるの利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響が出る前の令和元年度時点で悪化してきていることに関して、くすまるが運行開始してから約１０年が経過し、くすまるの立ち上げに携わった公共交通対策委員会の役員が引退したため、地域での関心が薄れてきている可能性が考えられます。公共交通を維持していくためには、地域住民・交通事業者・行政の三者協働で考えていく必要がありますが、継続することの難しさが伺えます。また、「市民同士の連携や市民と行政の協働」に関する満足度や市民公募希望者数の状況からも、市民同士や行政との関わり方について、市民一人ひとりが「自分事」として捉え関わっていく意識が希薄になってきていると推測されます。

このようなことからも、モビリティマネジメントなど行政からより一層地域住民との対話をする機会を増やすなどの取り組みが必要になっていると考えられます。

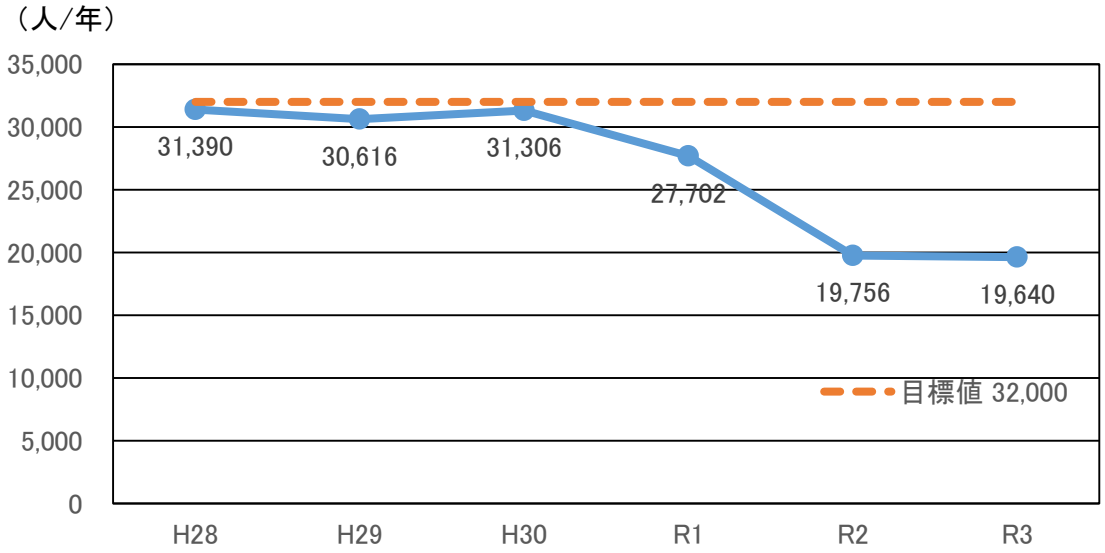


図 3.9 くすまるの利用者数

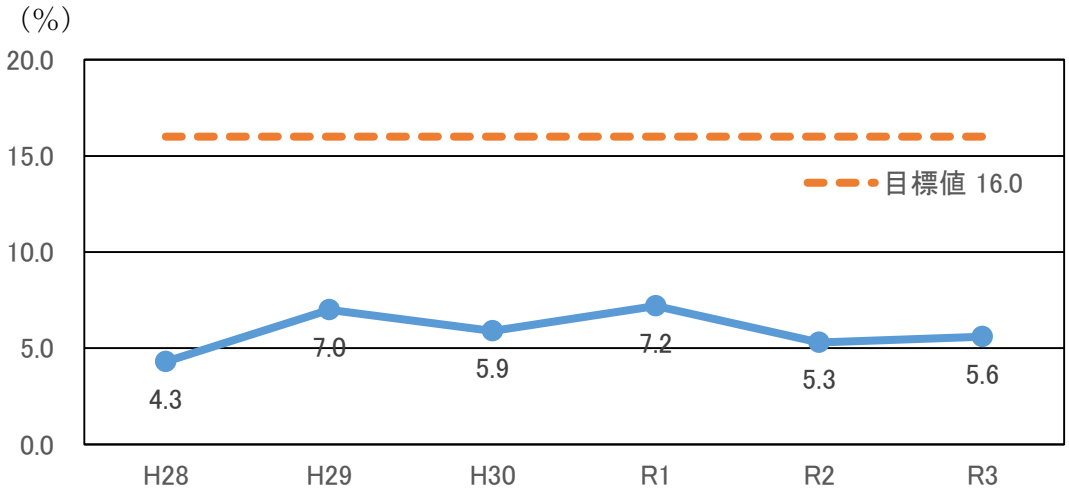


図 3.10「市民同士の連携や市民と行政の協働」に関する満足度

表 3.4 モビリティマネジメント実施回数（目標値　１回／年以上）

年度	実施内容
平成 29 年度	市民まつり　公共交通ＰＲブース 商工祭　公共交通ＰＲブース モックルコミュニティバス絵画展の開催
平成 30 年度	市民まつり　公共交通ＰＲブース 商工祭　公共交通ＰＲブース 三日市幼稚園　交通環境教室 モックルコミュニティバス絵画展の開催 モックルコミュニティバスの車内アナウンス収録
令和元年度	市民まつり　公共交通ＰＲブース 南海バス営業所　社会見学 高齢者向けスマホ教室 モックルコミュニティバスの車内アナウンス収録 モックルコミュニティバス絵画展の開催
令和２年度	高齢者向けスマホ教室
令和３年度	未定

表 3.5 市民公募希望者数（交通会議委員）

	平成 28 年度 計画実施前	平成 30 年度	令和 2 年度
市民公募希望者数 （交通会議委員）	３人	３人	２人

取り組みの総括と今後の方向性

第２期地域公共交通網形成計画に基づいて多様な取り組みを行い、新型コロナウイルスの影響を受ける以前は、目標達成に向けて概ね順調に推移していました。しかし、新型コロナウイルスの影響で不要不急の外出控えや新しい生活様式等により、外出行動や公共交通利用者が減少しています。

新型コロナウイルスの影響に対応した新たな取り組みも実施し、公共交通利用者数は回復傾向にあるものの、元の水準には戻っていません。また、くすまるは地域における担い手の引退によって、支える意識が希薄化している恐れもあります。

公共交通ネットワーク・サービスの維持が困難になることが懸念されることから、引き続き社会情勢や市民ニーズに対応しながら、まちづくり施策と連携するとともに行政、地域住民、交通事業者の協同で、公共交通の維持・最適化に取り組む必要があります。

4. 市政アンケートの調査結果

公共交通に関する市民の意見を把握するため、令和３年度の市政アンケートの一部で公共交通に関する項目の調査を実施しました。主な回答結果は以下のとおりとなっております。

① 市内でのバス・タクシーの利用について

バスを利用していない理由とタクシーを利用していない理由の１位は、ともに「車やバイク等の方が便利」が多くなっています。また、バスでは第３位以下が「便数が少なくて利便性が悪い」、「運賃が高い」、「自宅からバス停までの距離が遠い」の順に多くなっており、タクシーでは２位に「経済的な負担が大きい」が挙がっています。このようなことから、バスに対しては利便性の向上、タクシーに対しては経済的な面での対策が求められていることが分かります。

なお、「歩いて目的地（駅など）へ行ける」はコンパクトな都市の現れと捉えられます。

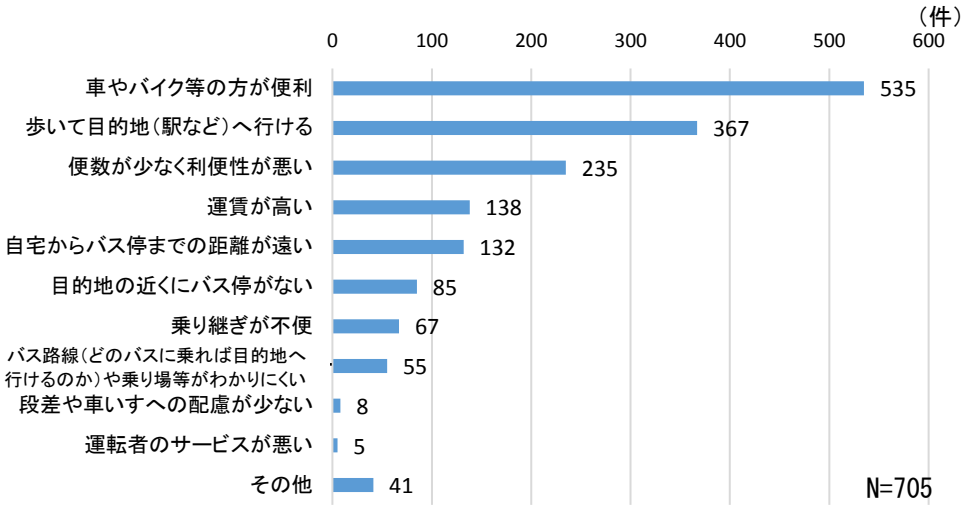


図 4.1 バスを利用していない理由

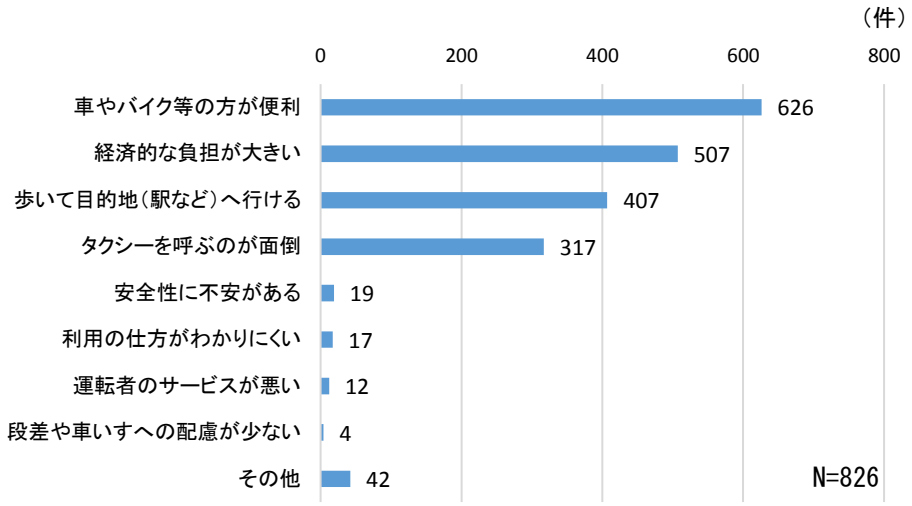


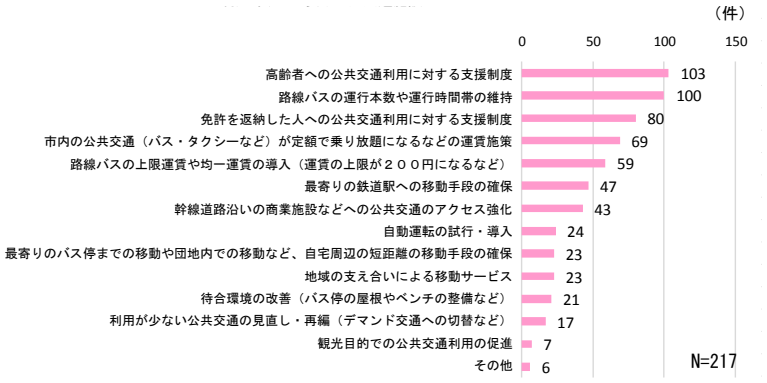
図 4.2 タクシーを利用していない理由

② 重要と考える公共交通施策

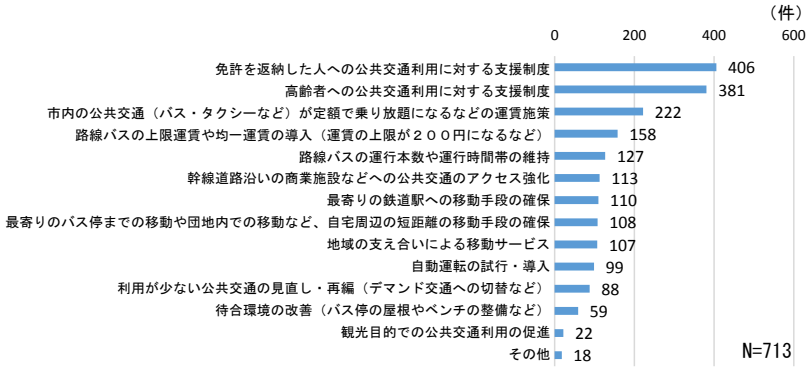
重要と考える公共交通施策についてみると、「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」がバスを利用している方の１位、利用していない方の２位と上位となっており、高齢者への対策が一番の課題と考えられます。また、「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」がバスを利用していない方の１位、利用している方の３位と上位になっています。また、「市内の公共交通（バス・タクシーなど）が定額で乗り放題になるなどの運賃施策」も上位となっており、近年広がりを見せつつあるＭａａＳへの関心が伺えます。

バスを利用している方は、路線バスの運行本数や運行時間帯、運賃も上位となっており、利用維持や頻度向上に重要と考えられます。また、利用していない方は上記の他、商業施設や鉄道駅、バス停、団地内移動等のアクセス・移動手段へのニーズも見られ、新たな利用者発掘に重要と考えられます。

【バス利用あり】



【バス利用なし】



【合計】

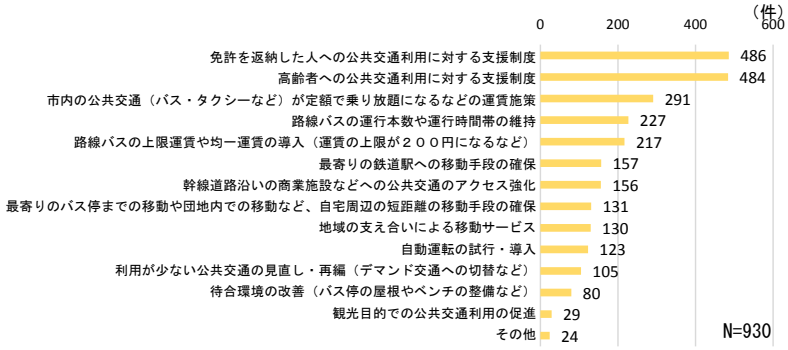


図 4.3 重要と考える公共交通施策

③ スマートフォンでの経路検索などの利用度

スマートフォンの普及率や公共交通での活用に関して、普及率は９割近くになっており、また、公共交通関係で利用している方は６割を超えています。年齢別にみても６０歳以上でもスマートフォンは普及していますが、公共交通の経路検索などに利用している割合は年齢が上がると低くなっています。

今後、電気通信事業者においても３Ｇ回線が令和８年３月で終了することが決定されており、スマートフォンの普及が一層加速されるものと考えられます。このようなことから前問の第３位（合計）でうかがえるＭａａＳについて、新たな交通サービスとして急速に普及する可能性が示唆されます。ただし、高齢者をターゲットとした取り組みに活用する際は、スマホを持っていないもしくは公共交通の経路検索などに不慣れな割合が高いことに留意する必要があります。

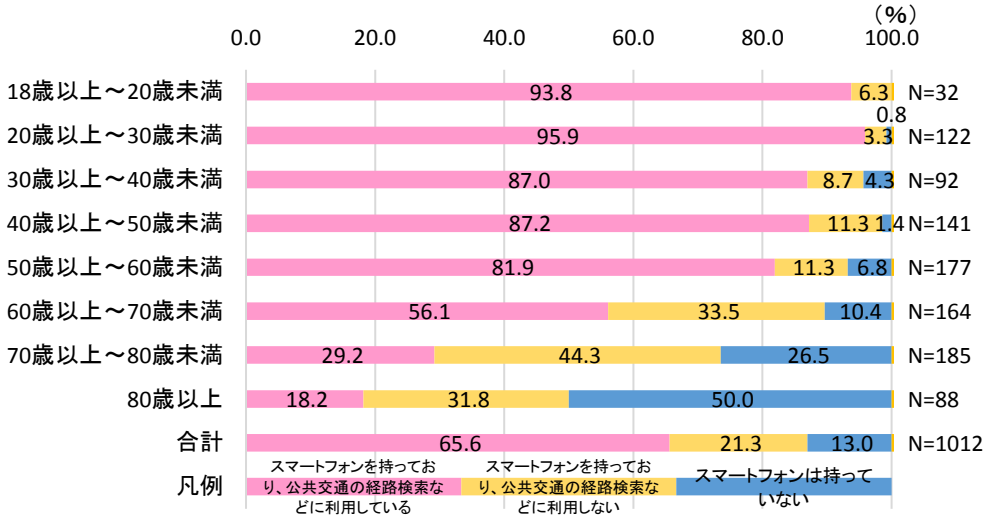


図 4.4 スマートフォンでの経路検索などの利用度

④ 地域の支え合いによる移動サービス

高齢化が進む地域では従来よりもきめ細やかな移動サービスが求められており、こうした状況から、近年、公共交通の維持が困難な地域や地域内の短距離の移動において、地域の住民が運転手を担う、地域の支え合いによる移動サービスが注目されています。このような取り組みに関して、「必要だと思う」と回答した方は72.6%にも上っております。一方で、自らが利用するかについては、「利用しようと思う」が50．６%、「利用しようと思わない」が４9.4%となり半分に分かれる結果となりました。「利用しようと思わない」理由については、「気兼ねする」が最も多く、次いで「安全面で不安がある」が多くなっています。また、どの程度協力できるかについては、「分からない」が最も多くなっています。

地域の支え合いによる移動サービスに関しては、複合型生活支援サービスの一環として実施されている比較的新しい制度であることから、今後、利用者の心理面や安全面などのケアをしていきながら、進めていく必要があります。

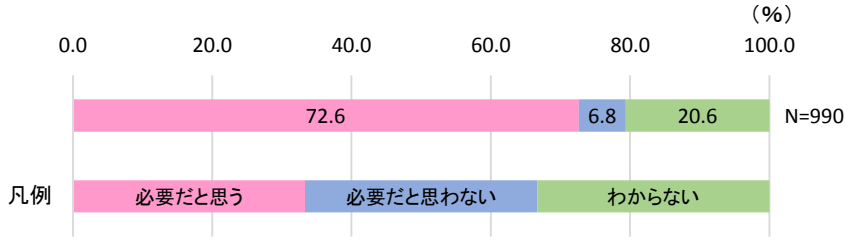


図 4.5 必要度

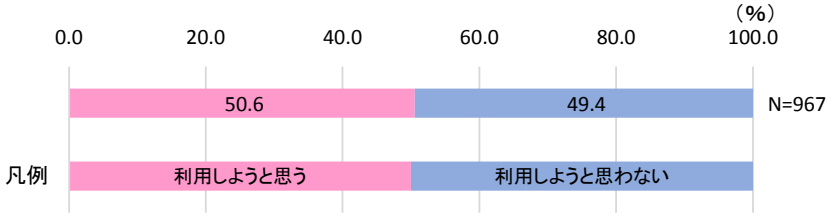


図 4.6 利用意向

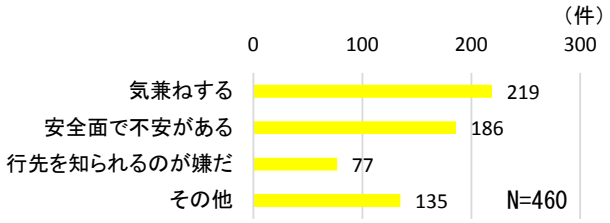


図 4.7 利用しようと思わない理由（複数回答）

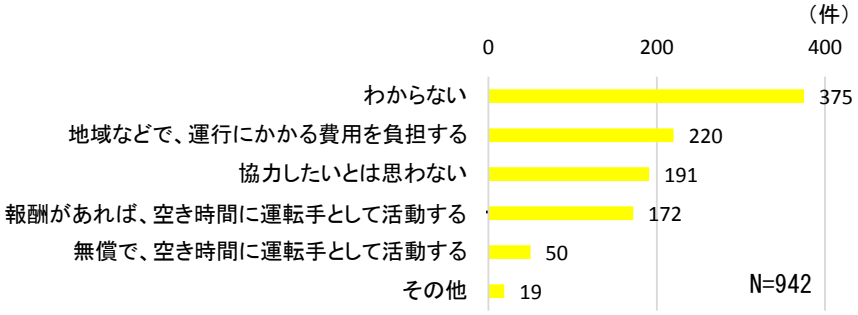


図 4.8 協力度

⑤ コロナ前と現在と比較しての外出頻度

新型コロナウイルス感染症による外出頻度への影響については、コロナ前で「週に６日以上」が 41.9%、「週４～５日」が 30.4%となっていたものが、現在はそれぞれ 24.2%、29.6%と大幅に移動を控えていると考えられます。また、コロナ収束後においても、それぞれ 38.7%、29.5%となっています。

コロナが終息しても、外出の減少やテレワークの普及などにより以前の水準には戻らないものと考えられます。

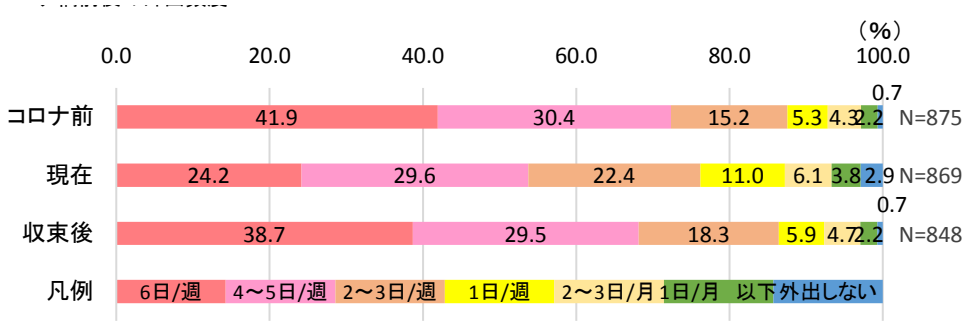


図 4.9 コロナ前、現在、収束後の外出頻度

市民意向の総括

公共交通として、免許を返納した人や高齢者への公共交通利用に対する支援が求められています。また、定額乗り放題へのニーズも高く、MaaS への関心もうかがえます。

バスを利用している方は、路線バスの運行本数や運行時間帯、運賃も上位となっており、利用維持や頻度向上に重要と考えられます。また、利用していない方は上記の他、商業施設や鉄道駅、バス停、団地内移動等のアクセス・移動手段へのニーズも見られ、新たな利用者発掘に重要と考えられます。

背景として、高齢化により長距離移動が困難になってきていることが想定されます。免許返納も高齢者が多いことから、特に高齢者への公共交通利用支援が重要と考えられます。

地域の支え合いによる移動サービスは必要と認識している人の割合が高く、今後の検討が必要です。

外出頻度はコロナ前に比べて収束後でも４～６日／週の割合が減少しており、以前の水準には戻らないと考えられ、公共交通利用者数としても影響を受けることから、需要回復に向けた取り組みが必要と考えられます。

5. 公共交通の課題と取り組みの方向性

第２期公共交通網形成計画における取り組み、新型コロナウイルスの影響・状況及び結果と市政アンケートの調査結果を踏まえ、公共交通として以下の課題があります。

計画に基づく取り組み概要（●）と新型コロナウイルスの影響・状況（■）及び結果

【コロナ以前　H30～R 元年度】

- ●市民まつりやスマホ教室での公共交通利用の呼びかけや、地域との勉強会開催などの社会全体で支える意識醸成や協働による取り組みを続行。
- ●高齢者が移動しやすい仕組みづくりとして、新たに「おでかけチケット」をスタート
- ●高齢者の交通事故増加を背景に、マイカーから公共交通への切り換えをサポートする支援制度を開始。
- ●市内移動の利便を維持するため、モックルバスのダイヤおよびルートの一部変更実施。など

結果：概ね目標達成し、公共交通の維持に寄与

【コロナ禍　R2～R3 年度】

- ■外出自粛や行動範囲の縮小、テレワークなど新たな生活様式の導入により、公共交通利用者激減。
- ■感染リスクから、乗り合いとなる公共交通が敬遠される。
- ■人との接触機会が減り、公共交通の利用の呼びかけや地元住民との勉強会の開催も見合わせが続く。
- ■交通事業者の経営状況が悪化し、市内に初の廃止路線が発生。
- ■コロナの長期化や燃料高騰により、過去類を見ないほど、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増す。
- ●臨時地方創生交付金を活用し、お得なバス・タクシーチケットの販売や、ワクチン接種乗車券（65 歳以上）の配布。など

公共交通の利用状況はコロナ以前の水準に回復せず

【ウィズコロナ、アフターコロナ　R4 年度】

- ●路線廃止区間の小中学生の通学手段確保のため、自家用有償運送“楠坊”の運行を開始。
- ●“楠坊”の運行ではカバーしきれない早朝・夜間の通勤手段確保のため、乗合タクシーの試行を実施。
- ●移動ニーズの変化に合わせ、くすまるにおいては運行形態の見直し（日祝運行取りやめ）を実施。

コロナにより移動ニーズが変化し、それに対する取り組み結果を今後検証

市政アンケート調査結果

- ・バスには利便性、タクシーには経済面での負担や高齢者や免許返納者への支援制度への要望が高い。
- ・公共交通の利用に際して経路検索などの際に、6 割の方がスマートフォン等を利用している。
- ・公共交通を補完する地域の支えあい移動サービスへの関心・ニーズが高まってきている。

公共交通の課題

①アフターコロナを見据えた公共交通網の再編・最適化

②コロナ禍で打撃を受けた交通事業者の支援及び社会全体で支える機運醸成

③高齢者に対する公共交通を活用した移動支援

④既存交通の補完となる地域の支え合いによる移動サービスとの連携

これらの課題を踏まえて、「公共交通のあり方」の基本方針ごとに、以下の対応が必要です。

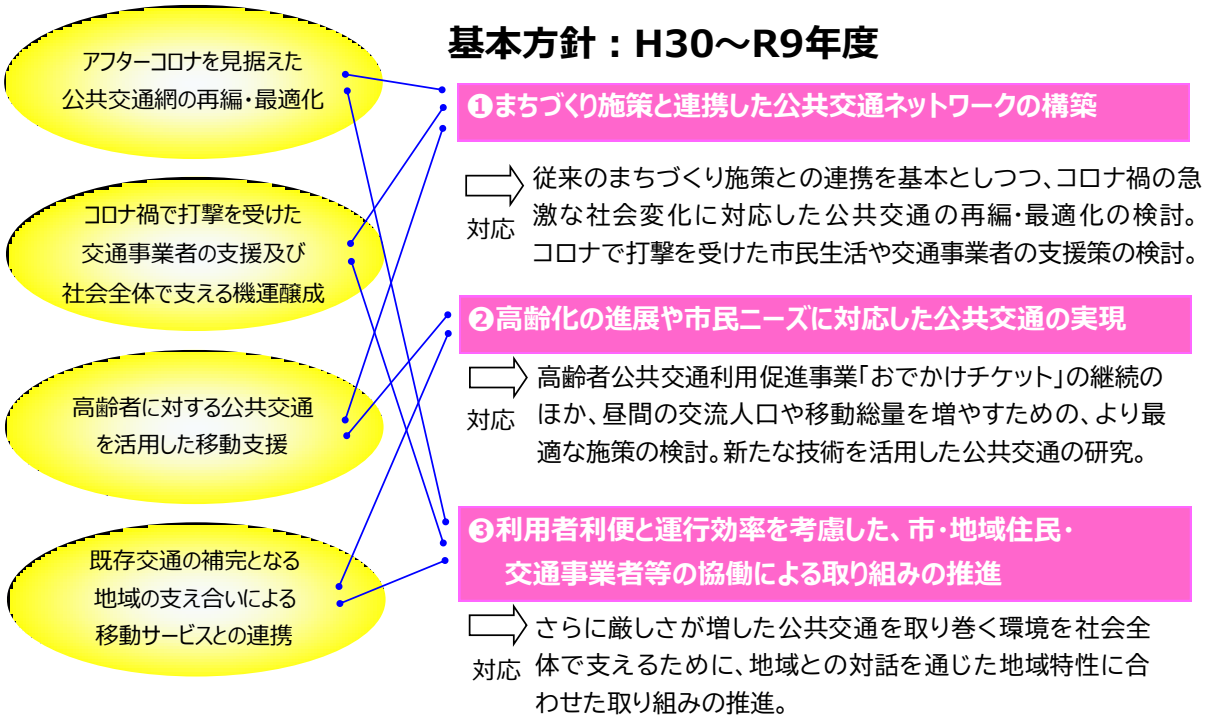


図 5.1 公共交通の課題と基本方針

前述の課題を踏まえ、「公共交通のあり方」の基本方針ごとに以下の取り組みの方向性を設定します。なお、河内長野市ではＳＤＧｓを推進すべく、これらのゴールとの関係性を意識しながら各種施策に取り組みます。

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

交通はあくまでも移動手段であり、目的にはなりえないことから、他の分野（観光、健康、福祉、教育、環境など）との連携は欠かせません。

本市では、人口減少・高齢化の進展を背景として、誰もが安心して健康で快適に生活できる環境を実現するため、「集約型連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を目指しており、まちづくり分野との連携も非常に重要と考えています。例えば、居住誘導区域内では、公共交通の存続・充実を図り住民の利便性を確保し、一方の居住誘導区域外では、地域の実情に応じた交通手段を確保し、効率的な公共交通ネットワークを構築するなど、メリハリを付けた取り組みを推進していきます。

また、アフターコロナにおいても外出需要の減少が想定される中、外出目的となる施設やイベント等と連携して公共交通が移動の際の選択肢となるよう公共交通の利便性向上や利用促進を図ることが重要です。また、本市においては、３つの日本遺産を有していることから、豊富な地域資源を活用し、観光振興を支える公共交通の役割が重要となります。さらに、近年では地球温暖化対策として、マイカーから公共交通機関への転換が注目を浴びるなど環境分野とも連携を強めています。

☞将来像である「集約型連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を目指した取り組みの推進
☞他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開

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

高齢になると、車の運転に不安を感じることから公共交通の潜在的な需要は高まりますが、実際は利便性の高いマイカーを利用した生活に慣れ、なかなかマイカーを手放せなかったり、また、駅・バス停などの交通拠点から自宅や目的地までの距離の移動が困難になったりすることから、様々な対策が必要になってきます。

一方で採算性の問題や運転手不足などから公共交通で対応できる限度もあるため、福祉的な側面から、生活支援の一環として地域住民が自ら輸送する取り組みが進められております。このような地域の支え合いによる移動サービスが、基幹的な公共交通を補完し、よりきめ細やかな移動手段を提供していくことが重要と考えます。

また、公共交通に対する市民ニーズへの対応として、従来の運賃施策等はもとより、スマートフォンなどのＩＣＴ技術を活用し、移動の効率化や簡便化、さらにコストを抑えた移動を実現することで市民生活の向上を目指します。

☞基幹的な公共交通と補完的な移動サービスを複合し、高齢者ニーズにきめ細やかに対応した移動手段の提供
☞ＩＣＴ技術を活用し高い利便性を実現した公共交通サービスの検討

③ 利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進

新型コロナウイルス感染症が公共交通へ及ぼした影響は非常に大きく、交通事業者の経営は深刻な状況に陥っていたことから、市ではプレミアム事業（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の販売）などの公共交通利用喚起施策や地域公共交通事業者への支援金の給付、また、国においても地域公共交通確保維持改善事業費補助金を増額するなどの対応を取り、公共交通の維持に努めてきました。現在は、コロナのワクチンや治療薬の開発が進んだことで日常を取り戻しつつあり、公共交通利用者数も徐々に回復してきているところです。一方で、コロナにより生活スタイルが変化しており、公共交通利用者数は完全には元の状態までは戻らないと見込まれることから、公共交通網全体を維持・最適化し、移動手段を確保していくことが必要となります。そのためには、地域特性やニーズを把握する上でも、交通事業者や行政だけではなく、地域住民が「自分事」としてとらえ、地域公共交通の意義や役割を理解し、三者協働による取り組みを推進していくことが重要と考えます。

☞三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討

☞地域住民が公共交通を「自分事」として考える意識の醸成

表 5.1 取り組みの方向性

基本方針	取り組みの方向性
❶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	・将来像である「集約型連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を目指した取り組みの推進 ・他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開
❷高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	・基幹的な公共交通と補完的な移動サービスを複合し、高齢者ニーズにきめ細やかに対応した移動手段の提供 ・ＩＣＴ技術を活用し高い利便性を実現した公共交通サービスの検討
❸利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進	・三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討 ・地域住民が公共交通を「自分事」として考える意識の醸成

議題（２）

様式第１－６（日本産業規格Ａ列４番）

第　　号
令和４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　　桝　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４年６月３０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５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や新型コロナウイルス蔓延に伴う外出自粛による路線バスやコミュニティバス等の公共交通利用者が激減している中、昨今の原油価格高騰によ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、事業者による感染拡大防止対策を継続するとともに、利用者増加の取り組みを継続させ、前年比の５％増加の輸送人員の回復を目指します。 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・充実させることで、自動車等を利用できない高齢者等（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ＰＲ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。また各種イベントなどにおいて公共交通を身近に感じてもらうためのＰＲを行い、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、第 4 回目のワクチン接種にも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た公共交通のＰＲを実施（河内長野市地域公共交通会議）するとともに、観光部局との連携としては、市のイベントや観光施設への来場方法として、公共交通機関の利用推奨に努める。また、引き続きホームページにおける沿線観光施設の紹介として、隣接市の観光施設等を含めて掲載し利用促進を図る。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）の内容を充実させて実施し、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・タクシーで使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。

コロナ後の利用喚起施策の取り組みとして令和４年年度中実装の「モックル MaaS」を活用した企画乗車券等を造成することで、利用客の回復を促す。 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
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

〇令和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

〇令和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
・ 楠ケ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

〇令和３年９月９日～令和３年９月２２日※書面発送～回答期日
第５０回河内長野市地域公共交通会議（書面開催）
・ 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の承認内容変更について

〇令和３年１２月２０日　第５１回河内長野市地域公共交通会議
・ バス路線（小深線石見川系統）の廃止に伴う代替手段の確保について
・ 下里地区におけるグリーンスローモビリティ実証実験の実施について

〇令和４年１月２４日　第５２回河内長野市地域公共交通会議
・ 石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの試行運行について
・ 令和３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
・ 高齢者公共交通利用促進事業（おでかけチケット）の見直しについて

〇令和４年３月２２日から令和４年３月３１日※書面発送～回答期日
第５３回河内長野市地域公共交通会議（書面開催）
・ 令和３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４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
・ 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実証実験の延長について

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	大阪公立大学名誉教授、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）薮田・土屋・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、この様式によらなくて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。

フィーダー系統申請　参考資料

輸送人員（人）

		日野滝畑コミュニティ（26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）		
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		
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	8,865	5,248	11,916	1,173	762		
	令和2年　11月	8,372	4,744	10,229	1,075	1,142		
	令和2年　12月	4,989	4,353	10,446	1,088	466		
	令和3年　1月	4,256	4,121	9,574	934	477		
	令和3年　2月	4,924	4,088	9,166	787	641		
	令和3年　3月	7,250	4,957	11,380	1,079	601		
	令和3年　4月	5,609	4,406	10,185	1,024	531		
	令和3年　5月	4,670	3,846	8,626	908	353		
	令和3年　6月	4,958	4,419	10,460	1,124	246		
	令和3年　7月	5,986	4,839	10,999	1,126	607		
	令和3年　8月	5,705	4,315	10,154	1,098	510		
	令和3年　9月	5,626	4,475	10,814	1,111	758		
	計	71,210	53,811	123,950	12,528	7,093		
	前年度比	106.6%	89.8%	90.5%	92.3%	84.6%		
R4年補助設定期間	令和3年　10月	7,494	4,931	11,489	1,162	803		
	令和3年　11月	7,652	4,889	11,434	1,224	1,160		
	令和3年　12月	5,662	5,443	11,871	1,243	624		
	令和4年　1月	4,208	4,013	9,963	1,045	603		
	令和4年　2月	3,884	3,671	9,453	953	493	路線平均	路線平均
	令和4年　3月	7,245	5,234	11,843	1,232	872		（日滝100%）
	計	36,145	28,181	66,054	6,858	4,556	141,794	144,305
	R2年10月～R3年3月計	38,656	27,510	62,711	6,137	4,088	139,102	139,102
	前年度比	93.5%	102.4%	105.3%	111.8%	111.5%	101.9%	103.7%
R1年度	H31年4月～R2年3月	85,252	71,922	167,686	16,600	14,052		
R3年度	R3年4月～R4年3月	68,700	54,482	127,294	13,250	7,562		
	コロナ前水準比較	80.6%	75.8%	75.9%	79.8%	53.8%		

【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	前年比5%増の輸送人員	前年比5%増の輸送人員	前年比5%増の輸送人員	前年比5%増の輸送人員	前年比5%増の輸送人員

新型コロナウィ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が、ワクチン接種の促進や緊急事態宣言、まん延防止措置の解除など行動制限が段階的に緩和されており、緩やかな回復基調が見られます。しかし、新しい生活様式の定着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。そこで目標として、前年比の5%増加の輸送人員を目指します。

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5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㈱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㈱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㈱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㈱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㈱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	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㈱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）

1. 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。
2. 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。
3. 「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。
4. 「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「〇」を記載すること。
5. 「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。
6. 「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。
7. 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。
8. 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	34,265
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	―

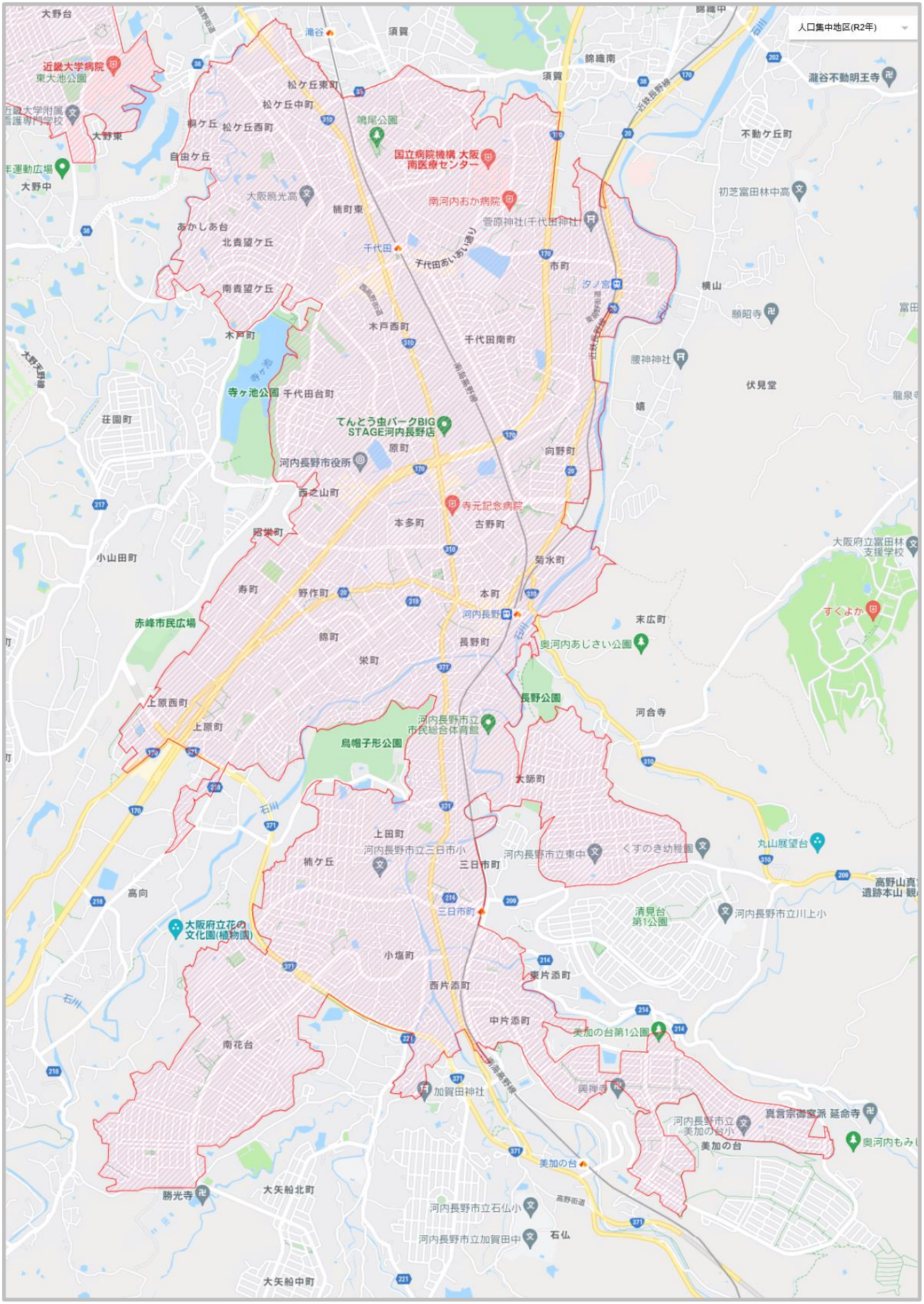
（1）記載要領

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）⑪））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）

人口集中地区（令和２年度国勢調査）



大阪府堺市南区岩室　付近

地域間幹線接続　地域内フィーダー系統一覧図

地域内フィーダー系統　運行本数

	平日ダイヤ （計243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								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　計122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

地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて

（網形成計画　基本方針❸-⑩地域の特性とニーズに応じた運行の検討）

将来の人口減少や立地適正化計画と整合を図りつつ、地域の実情に合った交通モードを検討するとともに、既存のネットワークと連携したネットワークの構築を進めています。

石見川・小深・太井・鳩原地域においては、南海バス小深線（石見川系統）が廃線することを受けて、沿線の地域住民の移動手段を確保するため、地域バス「楠坊」及び地域乗合タクシー（試行）を運行しており、また、楠ケ丘地域においては、公共交通不便地域を解消するため、地域住民・交通事業者・行政の三者協働により地域乗合タクシー「くすまる」を運行しています。

今回、石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー（試行）と楠ケ丘地域乗合タクシーに関して、持続可能な公共交通サービスになるよう検討するものです。

石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの試行延長について

■経緯

- 南海バスにおいては、不採算路線を会社全体の収益により下支えしてきたが、新型コロナウイルス感染症によりすべてを維持することが困難になったことから、小深線（石見川系統）を廃線
- 本路線については遠距離通学されている児童生徒がいることから、市でスクールバスを運行し、併せて地域住民が混乗できる事業者協力型自家用有償旅客運送という形態で運行を開始
- 一方で、スクールバスでは通学時間帯に限られることから、早朝夜間の補完サービスとして乗合タクシーの試行運行を実施し、成立するかを検証

■運行概要

（1）乗合タクシー【試行　期間：令和4年4月～7月】

①運行日時　平日2便（土日祝運休）

朝1便（石見川6：29発→河内長野駅前6：58）

夜1便（河内長野駅前19：39発→石見川20：10）

②運賃　400～550円（現金・回数券）

試行運行の目標

①1便あたり平均利用者数　：2人以上

②収支率（運賃収入等÷運行経費）：50％以上

③検討会の開催回数（月平均）　：1回以上

④地域での取り組みの事業認知度　：90％以上

※本格運行後も①②の指標は維持し続ける必要あり

（2）スクールバス【参考】

①運行日時

授業がある日（平日※長期休暇を除く）　5or7便

クラブ活動のみの日（土曜日、長期休暇）　9便

②運賃　大人200円、子供100円（回数券・定期券）

スクールバスが運行していない

6時台、19時台に乗合タクシーが運行

※平日の運行イメージ

石見川→河内長野駅前

時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
乗合タクシー		29																
スクールバス　授業がある日（平日※長期休暇を除く）			35								45	45		25～45				
スクールバス　クラブ活動のみの日（長期休暇）		50		10		30	50		20									

河内長野駅前→石見川

時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
乗合タクシー															39			
スクールバス　授業がある日（平日※長期休暇を除く）											5	5	17:30～18:10					
スクールバス　クラブ活動のみの日（長期休暇）			30	50			10	40										

■現状（目標 『①1便あたり平均利用者数2人以上、②収支率50％以上』について）

（1）利用者数　4月　59人（1便あたり平均利用者数：1．46人）

5月　62人（1便あたり平均利用者数：1．63人）

朝2人、夜1人が定期的に利用しているが、それ以外の利用者が少なく、目標である2人には0．5人程度不足している

（2）収支率

2,000 円/便となっており1便2人（運賃約 500 円×2人）の乗車があれば、収支率も50％も概ね達成する見込み

（3）地域住民の主な意見

・利用ニーズ：働いている人や学生（大学生・高校生）が少なく、早朝・夜に利用する必要がない

運賃の問題ではなく、利用ニーズ自体がない

・利便性：スクールバス・乗合タクシーとも昼間時間帯（概ね8～15 時）の運行がなく不便（石見川、小深地域）

・将来的：現行の利用者がいることや将来の免許返納等に備えて継続運行希望

■方向性・対策

（1）方向性

地元ニーズからも将来的な需要も見込まれるため、利用促進策を試行期間に実施し、目標数値達成を目指す。

（2）対策（利用促進策（案）等）

①試乗券配布

目的：今まで利用していない方の乗車を促すとともに継続利用のためのニーズの把握を行う。また乗合タクシーの再度の周知も行う。

内容：試乗券を郵送。アンケート及び利用促進の告知チラシを同封。

②増便

目的：一部でニーズのある時間帯の便の増便をすることで利用機会の促進を図る。

内容:事前予約で3名以上のみとする。

③その他

自治会のニーズ（意見、アンケート、試乗券利用状況等）を踏まえた施策を抽出・検討

収支率の改善について、50％を切る場合は自治会負担を検討

■試行について

8月からも現状と同じ便で試行運行を4ヶ月間継続するとともに、試乗券配布などの利用促進策を実施。

楠ケ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行変更（日曜・祝日運休）について

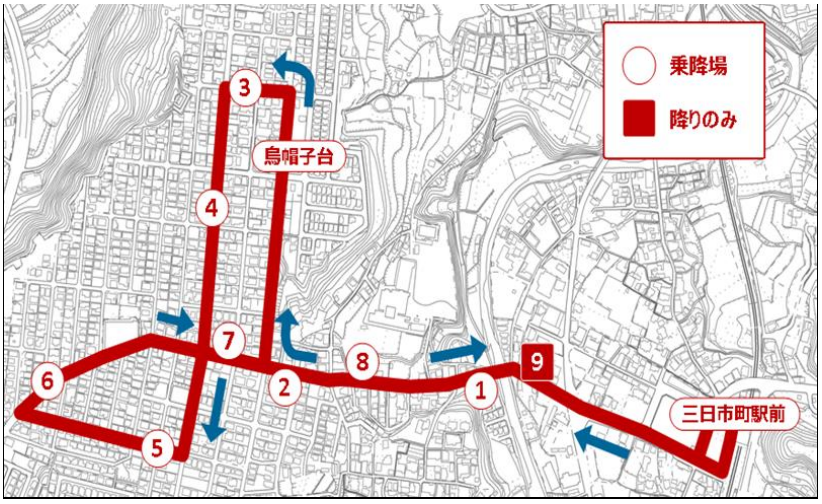
■ 楠ケ丘地域乗合タクシー「くすまる」とは

- 楠ケ丘地域…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、楠ケ丘自治会・大阪第一交通株式会社・市の3者協働による楠ケ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「楠ケ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】

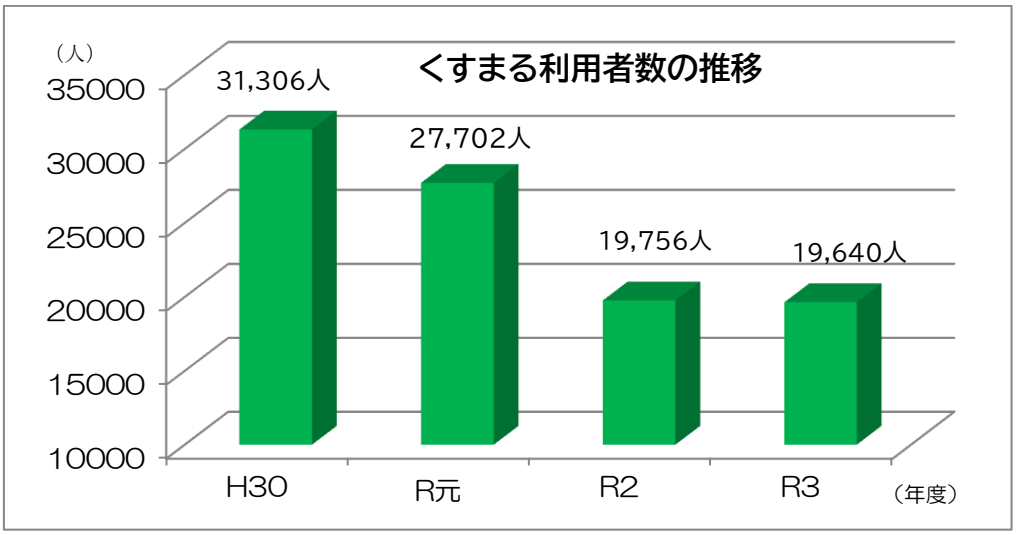


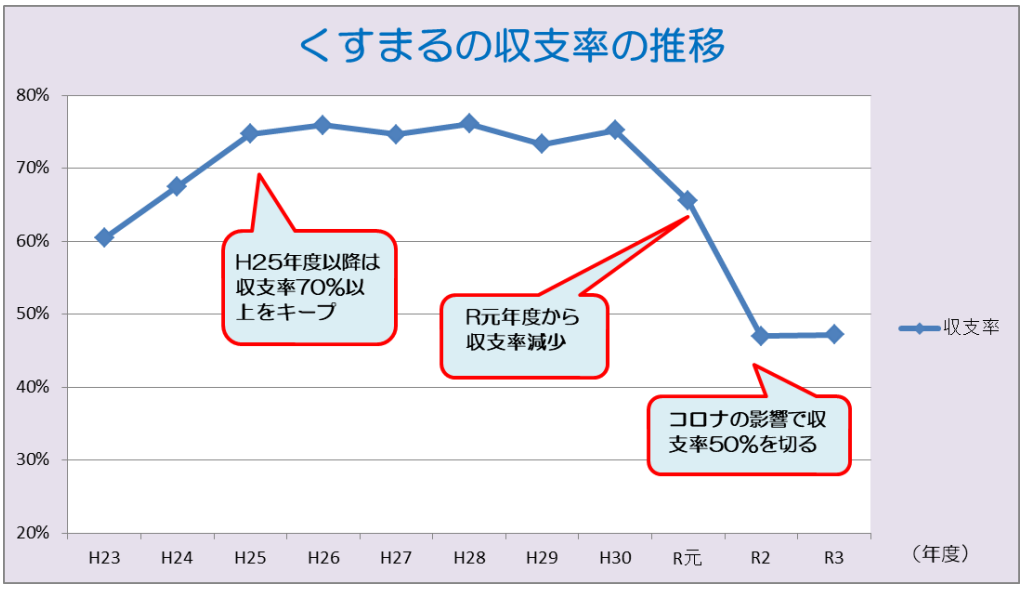
【時刻表】

	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

■ R 元年度以降の利用状況について

- R元年6月頃(コロナ前)から利用者が減少(前年同月の約1割減)
- R元年9月、市が委員会に利用者数減少を報告し、くすまる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、くすまる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る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数が回復
- 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。R3 年度も利用者が大幅に減少した R2 年度の利用者をさらに下回った。



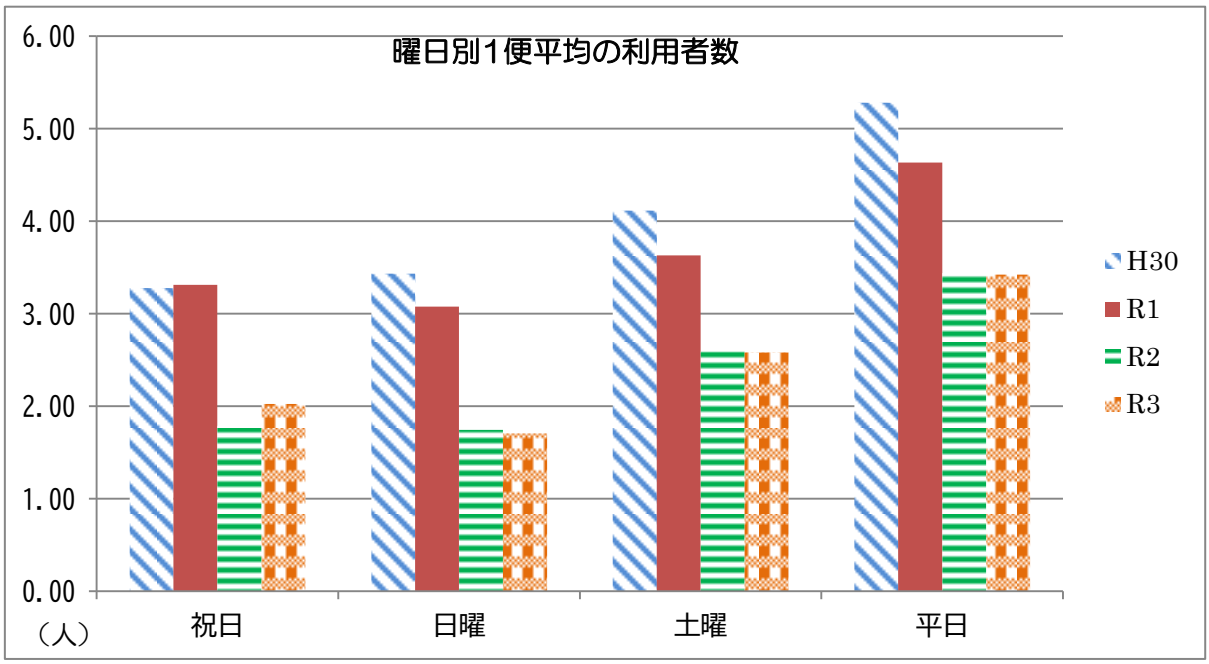


■ くすまるの運行変更(日曜・祝日運休)について

委員会では、くすまる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

- くすまるは平日と土休日でダイヤの区別がなく、1日18便、1 月 1 日、2 日を除いて、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、日祝日は、病院や閉まっていることや家族の送迎がある等の理由から利用者数が少ない状況。



（参考）１便当たり平均利用者数

	祝日	日曜	土曜	平日
H30	3.27	3.43	4.11	5.28
R1	3.31	3.08	3.63	4.63
R2	1.79	1.75	2.59	3.44
R3	2.02	1.71	2.58	3.42

★例として、令和 3 年度で考えると、祝日は 16 日、 日曜日は 50 日。
1 年間(66 日)の運行経費は、約 1,450,000 円
祝日、日曜の平均利用者数から計算した 1 年間の運賃収入は、約 420,000 円
運行経費から運賃収入を引いた 1,030,000 円の赤字解消となり、収支率は 47%から 51%へと改善される。

令和4年9月から日曜・祝日は運休とし、メリハリをつけた運行とすることで、「くすまる」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)
さらにこの運休で、くすまるは当たり前に走っているわけではなく、利用しなければなくなるかもしれないという危機感を住民一人ひとりがもつことにも繋がると考えている。

■ 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「くすまる離れ」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る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

下里 「クルクル」の本格運行開始・出発式の開催について（報告）

■目的

下里地区は、本市の公共交通空白地域（駅から800m、バス停から400m以上離れた地域（河内長野市地域公共交通計画62頁参照））として、過去から本市が地域と一体となり移動手段の確保に向けて取り組んできた地域であり、当該地区の住民から、南花台地区において実施している南花台モビリティ「クルクル」の事例をモデルとして、グリーンスローモビリティを活用した移動支援を地域住民主体によって実施したい旨の申し出があったことから、当該地区の移動手段確保を図るために実施するものです。

■「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河内長野市において、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。

■下里「クルクル」本格運行の開始について

令和３年１２月の地域公共交通会議において、令和３年度に実証実験を行う旨を報告させていただき、令和３年11月30日から令和４年１月27日までの期間で実施いたしました。

その後、開催日の都合でご報告できませんでしたが、令和４年４月18日から４月28日の期間で平日毎日のプレ運行を実施いたしました。

結果として、下記のとおり地域住民でのバス路線への接続運行の必要性を把握するに至り、地元自治会主導で運行体制を検討し、本年７月より、下里自治会による運行を開始することとなりました。

① 令和３年実証実験実施結果

（１）バス停ルート

運行月日	11月30日	12月6日	12月14日	12月20日	12月28日	1月11日	1月17日	1月25日	合計
ルート	バス停	バス停	バス停	バス停	バス停	バス停	バス停	バス停	
乗車人数合計	5	2	2	2	0	2	1	5	19

（２）コープルート

運行月日	12月2日	12月9日	12月16日	12月23日	1月6日	1月13日	1月20日	1月27日	合計
ルート	コープ	コープ	コープ	コープ	コープ	コープ	コープ	コープ	
乗車人数合計	9	3	5	6	1	2	0	4	30

※コープルートについては利用者はいたもののアンケート結果によると需要は少なかった。

② 令和４年４月プレ運行実施結果

運行月日	4/18（月）	4/19（火）	4/20（水）	4/21（木）	4/22（金）	4/25（月）	4/26（火）	4/27（水）	4/28（木）	合計
AM	0	1	2	3	1	0	1	0	0	8
PM	3	2	1	0	0	0	1	0	1	8
乗車人数合計	3	3	3	3	1	0	2	0	1	16

■出発式の開催及び今後の運行について

運行開始に伴い、下記のとおり出発式を実施します。

日時：令和４年７月17日（日）午前９時開始

場所：下里老人クラブ集会所

運行方法：毎週火・金曜日の午前に電話受付のデマンド運行を実施予定

デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用した河内長野市版「MaaS」について　議題（4）-2

■ MaaS（マース）とは？

➡ Mobility as a Serviceの略で、直訳すると“サービスとしての移動”

➡ 交通に関わる様々な課題を情報通信技術の活用で解決するという理念のもとに生まれた交通サービスの考え方の１つ。

➡ 出発地から目的地までのルート検索において、様々な移動手段を組み合わせて最適な手段が検索でき、予約や料金の決済までが一括でできることを理想とする。

■サービスレベルによる段階分け（国土交通省資料より）

レベル	サービス
レベル０	統合なしで単体のバラバラのサービス段階
レベル１	情報の統合による複数の交通モード検索の段階
レベル２	複数の交通モードのルートを単一トリップ化 （検索、予約、決済まで）
レベル３	複数の交通サービスを定額制で提供 パッケージ化して提供
レベル４	まちづくりとの連携、交通制御等による人・モノのコントロール

■MaaS導入の目的と効果

①移動利便の向上

②外出目的と一体での移動需要の創出

移動総量や交流人口の増加

まちの活性化

総合計画

●公共交通の充実●観光の振興

地域公共交通計画

●まちづくり、観光等との連携

■イメージ（スマートフォンやPCで使えるアプリの実装）

資料：仙台MaaSのサイトより引用
https://sendai-maas.jp/

★移動目的★

・おすすめのスポット情報

・周遊モデルコース

★移動手段★

・電車バスなどの
企画乗車券の販売

■今後のスケジュール案

６月　市補正予算成立

７月　アプリ構築のための事業者選定（プロポーザル方式）

８月～１月　アプリ構築／関係者協議／掲載情報の整理

２月　アプリ検証

３月　アプリ運用開始

河内長野市地域公共交通会議出席簿

	氏名	所属・役職	出欠
会長	桝井　繁春	河内長野市 副市長	出席
副会長	日野　泰雄	大阪公立大学 名誉教授	出席
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	出席
委員	中西　克之	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	出席
委員	酒井　敏一	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	代理 （齊藤氏）
委員	青野　邦男	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長補佐	欠席
委員	髙平　一哉	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	出席
委員	西本　学	大阪府 河内長野警察署 交通課長代理	欠席
委員	秋元　克之	南海バス株式会社 企画部 企画課長	出席
委員	岩佐　浩二	南海バス株式会社 営業部 営業部長 兼 営業課長	出席
委員	坂本　頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	出席
委員	林　　邦昭	大阪第一交通株式会社 長野営業所長	代理 （田中氏）
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	出席
委員	西谷　興季	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 えきまち計画推進部 課長	欠席
委員	下垣内　力也	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長	欠席
委員	山田　昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長	出席
委員	上野　修二	河内長野市観光協会 会長	欠席
監事	西尾　元嗣	河内長野市商工会 会長	出席
監事	黒田　良子	市民公募	出席
委員	仲村　義郎	市民公募	出席
委員	中橋　栄一	河内長野市福祉部長	出席
委員	島田　俊彦	河内長野市環境経済部長	欠席
委員	田中　博行	河内長野市都市づくり部長	出席
委員	大林　巌	河内長野市総務部長	出席
委員	宮阪　晴久	河内長野市総合政策部長	欠席