

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】

- 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
- 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
- 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

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）

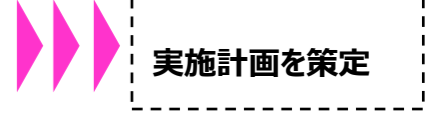
基本方針①～③の中で細分化した15項目の取り組みの方向性に基づき具体的な施策を展開

【主な取り組みの方向性】

- ①-①まちづくり、観光等様々な分野との連携
- ①-③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
- ②-⑤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
- ②-⑥安心して免許を返納できる交通環境の整備
- ②-⑨市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現
- ③-⑩地域の特性とニーズに応じた運行の検討
- ③-⑬市民の積極的な参加を促進する働きかけ

【主な具体的な施策】

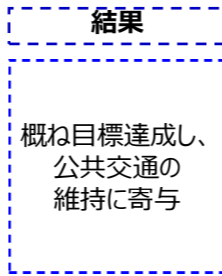
- ■交通環境教室の実施（H30）
- ■南花台モビリティ「クルクル」による移動支援事業の実施（R1～）
- ■高齢者公共交通利用促進事業（おでかけチケット）の実施（H30～）
- ■高齢者運転免許証自主返納支援事業の実施（R2～）
- ■モックルコミュニティバスの車両更新に伴う輸送量の増強及び重複ルートの解消（H30）
- ■石見川・小深・太井・鳩原地域バス「楠坊」の運行（R4～）
- ■モックルコミュニティバスの車内アナウンス収録（H30～）



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

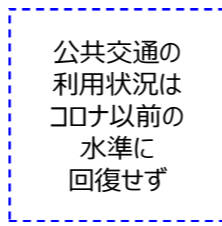
【コロナ以前 H30～R元年度】

- 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。
- 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



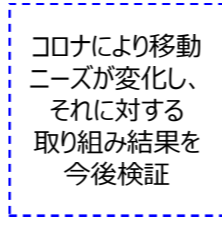
【コロナ禍 R2～R3年度】

- 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。
- 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。
- 国の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



【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）。など

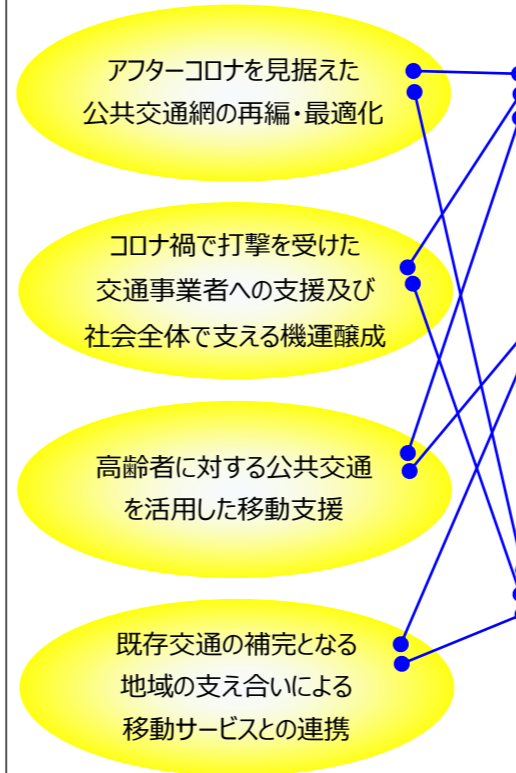


3. 市政アンケート

- ・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

公共交通の課題



基本方針：H30～R9年度

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

従来のも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への支援策の検討。

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。

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

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
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	・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	・基幹的な公共交通と補完的な移動サービスの連携による高齢者ニーズにきめ細かく対応した移動手段の提供 ・ICTを活用したニーズ把握により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	・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

6. 具体的な取り組み		
基本方針	取り組みの方向性	具体的な取り組み
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	① 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広域的な視点での幹線系統の最適化の検討 ・移動需要に応じたより広域視点での事業者・周辺自治体との連携や、路線や駅が担うべき役割を検討 ■ 居住誘導区域の拠点等をつなぐ軸を中心に公共交通の利便性を向上 ・公共交通による生活利便施設（医療・福祉施設、商業施設）へのアクセス利便性向上の取り組みの推進 ■ まちが活性化するコミュニティバスの運行形態の検討 ・移動ニーズや利用状況を踏まえつつ、まちが活性化するよう日野・滝畑コミュニティバスやモックルコミュニティバスのルート、ダイヤ、運賃等の運行形態を検討
	② 他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開	<ul style="list-style-type: none"> ■ 観光・商業分野との連携による公共交通の利用促進 ・観光施設と連携したお得な企画乗車券の発行 ・観光スポットへの公共交通アクセス情報の積極的な発信 ・公共交通を利用した観光ルートの紹介 ・商店街や商業施設等で買物をした人に対して商業事業者と連携した買物客への公共交通利用割引サービスの検討 ・まちづくりと一体となった公共交通利便向上の事例研究 ■ 環境に配慮した公共交通の取り組みの推進 ・走行時にCO2を排出しない電動バスの導入検討 ・SDGs視点によるマイカーから公共交通への転換の推進
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	③ 基幹的な公共交通と補完的な移動サービスの連携による高齢者ニーズにきめ細かく対応した移動手段の提供	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者向けの公共交通施策の改善・充実 ・既存の高齢者公共交通利用促進事業、運転免許証自主返納支援事業の改善や新たな高齢者向け施策の検討 ■ 高齢者ニーズに対応した運行形態の研究 ・利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うデマンド交通などの研究
	④ ICTを活用したニーズ把握により高い利便性を実現した公共交通サービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通に関する新技術やサービスの情報収集 ・スマートフォンを利用した経済的負担軽減や利便性向上が見込まれる公共交通サービスの研究 ・3Dマップを活用した移動環境の実態把握による公共交通網の最適化 ・人工知能AIにより制御された自動運転技術など未来の公共交通に向けた取り組みの研究 ■ 移動を便利にするMaaSの構築 ・ルート検索、予約、決済などを一括で行いシームレスな移動を提供するとともに、乗り継ぎ割引、家族割引、サブスク（定額運賃）などお得なサービスを提供
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	⑤ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統補助金）の活用 ・生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう国の補助金を活用し、地域公共交通を確保・維持 ■ 地域における輸送資源との連携 ・既存の公共交通を阻害しない範囲で、各種送迎輸送（病院、介護施設、企業（従業員用）、スクールバス、宿泊施設等）の活用を検討 ■ 三者協働による移動手段の確保及び負担のあり方の研究 ・公共交通空白・不便地域において、地域住民・交通事業者・行政の三者協働による移動手段を確保 ・既存の公共交通の維持に向けた三者協働による取り組みの推進 ・持続可能な公共交通を構築するために、運賃収入（収支率）と行政や地域等との負担のあり方を研究
	⑥ 地域住民が公共交通を「自分事」として考える意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 意識醸成の各種取り組み ・これまでの取り組み（バス展示、見学会、絵画展・車内放送、モビリティマネジメント、広報紙での広報等）に加え、動画作成など新たな情報発信を行うことによる公共交通のPR ■ 公共交通の多様な効果の検討（クロスセクター） ・地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果を検証

7. 評価指標及び目標					
区分	評価指標	現状	目標値	使用データ	評価の時期
市民満足度	「バスなどの公共交通サービス」に関する不満足度	25.2% (令和3年度)	22.7% (令和8年度)	市政アンケート	令和9年度
	「高齢者にとっての暮らしやすさ」の不満足度	35.6% (令和3年度)	33.1% (令和8年度)	市政アンケート	令和9年度
公共交通利用者数	河内長野駅の利用者数	7,669千人/年 (南海 令和2年度) 1,890千人/年 (近鉄 令和2年度)	9,300千人/年 (南海 令和7年度) 2,500千人/年 (近鉄 令和7年度)	交通事業者提供データ	令和9年度
	バス利用者数	100.0 (令和3年度のバス年間利用者数を100とした場合)	131.1 (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	日野・滝畑コミュニティバスの利用者数	62,555人/年 (令和3年度)	81,000人/年 (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	モックルコミュニティバスの利用者数	50,794人/年 (令和3年度)	56,000人/年 (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
行政負担	くすまの収支率	47.2% (令和3年度)	66.0% (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	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	401円 (令和3年度)	333円 (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	日野・滝畑コミュニティバス利用者1人あたりの行政負担額	450円 (令和3年度)	339円 (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	バス路線維持に対する補助（収支不足に占める補助割合）	68.1% (令和3年度)	71.9% (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	石見川・小深・太井・鳩原の地域バス等の100円の収入を得るために必要なコスト	※令和4年度運行開始	158円 (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	市民意識	くすまの利用者数	19,640人/年 (令和3年度)	22,500人/年 (令和8年度)	交通事業者提供データ
市民意識	石見川・小深・太井・鳩原の地域バス等の利用者数（児童・生徒を除く）	※令和4年度運行開始	1800人/年 (令和8年度)	交通事業者提供データ	毎年
	「市民同士の連携や市民と行政の協働」不満足度	11.0% (令和3年度)	10.0% (令和8年度)	市政アンケート	令和9年度
	市民公募希望者数（交通会議委員）	2人 (令和2年度)	6人 (令和8年度)	市保有データ	令和9年度

※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出る前の95%で一律に設定しています。