（様式３）

会議の開催結果について

１　会議名	第５７回河内長野市地域公共交通会議
２　開催日時	令和５年１月２３日　１５時３０分から
３　開催場所	河内長野市役所８０２会議室
４　会議の概要	（１）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 （２）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保及び地域公共交通利便増進実施計画の策定について （３）令和４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 （４）河内長野市地域公共交通計画の策定について （５）河内長野市版ＭａａＳの進捗状況について （６）その他
５　公開・非公開の別（理由）	公開
６　傍聴人数	２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５７回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第５７回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和５年1月２３日（月）　午後３時３０分～
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	２人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	（１）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 （２）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保及び地域公共交通利便増進実施計画の策定について （３）令和４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 （４）河内長野市地域公共交通計画の策定について （５）河内長野市版 MaaS の進捗状況について （６）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第５７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５７回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 ➢ 各委員の出欠状況の報告 議題（１）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
政策企画課	➢ 議題（１）ついて政策企画課より説明。 （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）
林委員	➢ クルクルは、最終的にはどういう風になりますか。 ドア to ドアになりますか。そうなるとタクシーの意味がなくなってきます。延長ルートも結構増えていますので、この辺で終わっていただかないと、他の地域でもこれを広げられると、タクシーという公共交通事業が成り立っていきません。どういうふうな計画を立てているのか、教えていただきたいです。
政策企画課	➢ バス会社さんやタクシー会社さんとの連携が非常に重要だと思っております。今回、自動運転ルートの延伸は南花台地域内の移動という形をとらせていただいておりまして、そのまま駅に繋がっていくようなものには拡大をしていかないようにと思っております。 他の地域から、いろいろとお声をいただいているところでございますが、そちらにつきましても、バス会社やタクシー会社様との協議などを進めていきながら、一緒に協力して、地域内公共交通が、どのような形でできるのかを考えていきたいと思いますので、これからもぜひご協議のほどよろしくお願いします。 ドア to ドアの自動運転化につきましては、自動運転技術や法的制度上でもハードルが非常に高いと考えています。実際に技術的にできるようになったときに、地域住民の方とやっていけるのか、タクシー会社さんとお客様を取り合うことにならないのか、改めてご相談をしていきながら、地域住民による移動支援と、公共交通の維持継続を両輪で見ながら進めていきたいと考えております。現時点でドア to ドアは将来像としては考えていますが、どのように進めていくかについては、この地域公共交通会議も含めて、一緒に協議を進めていきたいと考えております。
林委員	➢ わかりました。ドア to ドアについてはこれから先の話になると思いますが、この問題については、当社や他の会社でも協議は必要と思われますのでよろし

	くお願いします。
桝井会長	➢ バスやタクシーなど既存の公共交通は非常に大事ですので、十分話をしながら、住民の方が少しでも便利になるような形を考えていきますので今後もご相談をさせていただきます。
日野副会長	➢ 確認も含めてですけど、自動運転については、路面に電磁コイルを埋めて、その上を誘導して走行するという形でルート設定しているもので、つまり個別の家にはいかないものです。この自動運転のルートで、アクセスできない人に対して、また別途オンデマンドで手動のドア to ドアのサービスをするものです。その両方に有償運送の認可を受けたいという理解で良いですか。
政策企画課	➢ ご意見の通り、オンデマンドの運行の継続をしていくことになりますので、そちらの有償運送と定時定ルートの自動運転による有償運送両方の実証事業の1年間の継続をお願いするものです。
日野副会長	➢ 今説明されたように、基本はこの定時定路線の自動運転がベースになっていて、それを定着できるように実験で有償サービスし、それの補完として、そこに直接アクセスできない人に別途ドア to ドアの手動の有償運送をやるということになっていると思います。 これについては、今実験という形でいろいろやっていただいているので問題はないと思いますけど、本格運行を始めるとなった時に、自動運転については経費の問題があります。今は実験ですが、将来横展開するということになると、工事費や車両費、運行費などどうするのか。それを見積もるためにも実験をされて、将来にわたってそれが本格的に実施できるかどうかを実証していく必要があります。工事などの費用を有償運送の運賃や広告サービスでどのぐらい賄えるのかということも見ていくという進め方は、元々の内閣府の実証実験の継続いうことでいいと思います。 それとは別のサービスとして実施されるオンデマンドの有償運送に関しては、今は実験ですが、将来的に固定化させようとしているのか。これを固定化するとなると、もともとは空白地域における有償だと思うので、市街地においても定着されることについては、運輸局さんの考えもお聞きしながら進めることになると思います。 今後、横展開するときに、自動運転は難しいからオンデマンドの有償運送だけしていこうという形でされることにもあるかと思います。将来どうしていくのか、運輸局さんとも相談をしていただいて、今後のことをまたこの場でも、ご報告いただければなと思っています。 本来なら、この自動運転の方で皆さんが使えるような形を目指していただい

	て、それを利用できない人については別途自動運転のところまで何らかのサポートをできるような形をとった方が、私としては良いのではないか思っています。そのあたりを今後、この１年間検証していく中で、ぜひ明確にしていただいて、ある時期に会議の中でご報告いただき、将来の展開についても、ぜひご提示いただければと思います。
政策企画課	➢ 大阪運輸支局と、日野先生にも入っていただています未来技術地域実装協議会の場は、今年度もう一度会議があるかと思いますので、そこでもご意見をただきながら、密に連絡を取っていきたいと思いますので、ぜひこれからもよろしくお願いいたします。
坂本委員	➢ ３点ほどあります。 電磁誘導線が引かれているＣルートのところです。ナンバープレートがついていますから当然普通の道を走りますが、電磁誘導線を入っている位置を見たら、白線より内側に入っていると思います。その部分を、時速何キロで走るのかが一つ目の質問です。 その上で、近づきすぎると止まるシステムがついているのかというのが二つ目の質問です。 三つ目の質問が、バスは、朝の駅行きの時間帯はどうしても気持ち的に急いでいます。自分の目の前にその自動運転の車両が入るようなことはあるのかないのか。時間帯をずらして、設定しているのかが一番気になるとことです。
政策企画課	➢ ３点それぞれご回答をさせていただきます。 １点目でございますが、まず自動運転走行中は最大時速が 12 キロとなっています。電磁誘導線は１周ルートを回らないと電気が通電しないので、このＣルートも通電させるために電磁誘導線を敷設させていただいています。このうちバス路線である市道線上は手動に切り換えてから走るというルールで進めております。手動でも時速 19 キロまでしか出ませんので、一般の車両に比べると遅く、場合によっては前の車後ろの車の方にご迷惑をおかけすることもあると思いますが、時速は 12 キロではなく、ここに対しては手動で、運行したいというふうに思っております。 ２点目については、止まるシステムはもちろんございます。前に障害物があったり、目の前に車があったりとかしますと、アラートが鳴って、緊急停止をするということになっております。この点でも、先ほどお話させていただきましたように、市道のところでは、交差点のところで、一般の車両の後ろに南花台クルクルが来ることも考えられます。エラーで止まってしまうということも起こりえてしまいますので、市道を走る時は手動で運行をするというふうにさせていただきます。

	３点目の時間につきましては、現在、土曜日に南花台でクルクルを運行しており、C、D ルートを追加するにあたりシフトを２倍にして運行をしようと考えております。時間は 10 時台から 13 時台の４時間でございます。この 10 時台から 13 時台の４時間に、今はＡ・Ｂルールだけを１台で走っているものを、車両を二倍にして、Ａ・Ｂルートをまわるものと、Ｃ・Ｄルートを回るものという形で２台で運行をしようと考えております。市道のところで南花台１丁目の北と南花台１丁目の南のところのバス停がございますので、そのあたりの時間帯でバスとかぶらない時刻表をつくれるかどうかを、来週以降に、地域の方とヤマハと一緒に、自動運転で走りながら検討していくことになります。できる限りバス会社様に、ご迷惑をおかけしないように、運行時刻表を決めていきたいと思っている次第でございます。
髙平委員	➢ Ｃルートで国道 371 号の上の高架も通られると思いますが、ここの道路区域は、河内長野市道という理解でよろしいでしょうか。
政策企画課	➢ その通りです。
髙平委員	➢ 特に大阪府の管理区域は通られていないと聞いていたのですが、気になりました。
岩佐委員	➢ 先ほど時間設定にあたって既存のバスダイヤを考慮するというお話でしたが、弊社の方でダイヤ改正をする時の調整は、どのように考えさせていただいたらよろしいですか。調整する場をいただくことは可能でしょうか。
政策企画課	➢ 地域の方と一緒に決めておりますので、事前にご調整させていただいて、それを地域の方に周知できるような形であれば、いつでも時刻変更は可能です。実際実証実験では、既存のＡ・Ｂルートにおきまして、運行時間が 12 時台までだったものを 13 時台まで延ばしたこともあり、地域の方にお伝えしながら進めさせてもらっています。
岩佐委員	➢ 変更する場合は別途協議をさせていただけたらと考えておきます。
会長	➢ その他、ご意見、ご質問ないようですので、それでは、南花台クルクルの有償化の延長については、ご承認いただくということでよろしいでしょうか。 （異議なし、承認）

	議題（６）その他　　大師町、日東町の電動カートによる移動支援の実証実験の延長について
政策企画課	➢ 議題（６）ついて政策企画課より説明。 （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）
仲村委員	➢ これは、市としてどのように支援されるわけですか。 他の地域でもして欲しいと言われている方もいると思います。もう少し明確な形でお願いしたいと思います。
政策企画課	➢ 予算的な部分でいうと、市と一緒にさせていただいているものではございません。フィールドとして、この日東町・大師町、自治会名で言うと楠翠台・楠台の自治会で、運行をさせていただいております。予算はヤマハ様のもので実証実験を実施されており、市としてはフィールドの提供や地域の方との連絡というところでご協力をさせていただいています。
仲村委員	➢ お金の問題ではなくて、実際にかかわっているので、他の地域もやって欲しいという意見があるということです。
政策企画課	➢ もちろん他の地域からも、例えば南花台と同じようなものを自分たちの地域に導入して欲しいというご意見は、今でもいただいております。この実証実験に関わらずいただいているところではございますが、地域の住民の皆様と一緒にどのような形でその地域において、公共交通と連携した運営と移動支援が実現できているかを考えていかないといけないと思います。この地域公共交通会議の先ほどの議題の中でもお話をいただいたように、タクシー会社さんやバス会社さんと一緒に連携をしていかないと、日野先生が言われたように、地域の人が勝手に移動手段をやってしまったみたいなことになると問題になります。 どのような形で合意形成を諮っていくかについては、地域の方から勉強会の開催を依頼される中で、南花台は例えばこういう形でやっており、また他の地域では別の形で実施しているなど、都市計画課や地域福祉高齢課と一緒に説明させていただいております。このような説明などをしていきながら、地域の方と一緒に公共交通の維持と移動の支援を目指していきたいというふうに考えております。
仲村委員	➢ ちょっとすっきりしないけど良いです。
坂本委員	➢ 正確な数字を出していくべきことですが、情報提供です。 河内長野駅からの便について、小深線の大師町、東中学校前、日東町というバ

	ス停のお客様の乗り降りが、このイズミヤまでいく実証実験が始まったときに極端に減っています。乗務員からの話では買い物のお客さんが乗っていないと実際に話が出ています。コロナが原因で減った部分もあるかもしれませんが、利用客が減っているのは現実的に目の当たりにして感じているところです。
岩佐委員	➢ 坂本委員からもご意見がありましたが、南海バスとしては、河内長野市域を赤字の状況の中、コロナ禍においても継続的にバスを走らせて公共交通の役割を果たしていきたいと思っています。 市からのいろいろな支援をいただきながら走っているのが実情ではありますけど、こういったものが拡大していくというのは、利用者のニーズという部分では、当然私も市民で利用者でもありますから理解はできますけれども、体系を維持して、健全に公共交通を維持していくという観点から懸念しているところであります。こういったものを、どういうふうに、位置づけていくのかを整理していかないと、最終的には先ほど、坂本委員が言われたように、公共交通からお客様が他に流れて行って、減便していき、廃線になる流れを加速させていくことになりかねないと思います。 もう少し、市で受けとめていただけたらというところを切に願っております。意見ですので、コメントは結構です。
日野副会長	➢ 今おっしゃっていただいたことはすごく大事なことで、南花台の実験のときにも、公共交通の関わりについて、明確にしていってくださいということをお願いしました。自動運転についても、バス停へアクセスするということが可能なのかどうか。バス停へのアクセスが多いような状況であれば、基本計画となる「公共交通のあり方」の中にありましたように、バスで移動するためのアクセスの交通として、公共交通網の中にも組み入れることできます。そうではなく、買い物とかローカルの移動だけであれば、地域の移動支援サービスとして、公共交通からは離れたところになるのかなと思います。 今回、実験を延長されているヤマハさんの取組について、今ご指摘があったように、公共交通とバッティングすることがあれば報告をいただかないといけないと思います。その際には南海バスさんとも協議していただいて、利用者数の変動とかも合わせて検討していただかないといけないと思います。 もう１点は前も申し上げましたが、地元の方々に、これは実験なのでこの期間が終わったらなくなりますということを明確に約束していただきたいと思います。利用者が多いから延長するという話があったので、それだけ需要があるわけです。なくなると地域の方々が役所に言ってくると思います。先ほど、仲村委員から、役所はどう関わっているのかと話がありましたけど、役所が連携し仲介していると、住民の方々は役所の方に絶対言ってくると思います。もっと継続して欲しいや何かしろと言われるのが非常に懸念されるので、前回の

	とき申し上げたように、これはあくまでヤマハがデータを取るためにやっていて、そのことに対してあの場所を提供するので、その期間だけ皆さんにご利用いただけます、終わったらなくなりますということを、再度住民の方々に説明をしておいて欲しいと思います。そうでないと、仲村委員が懸念されたようなことが起こって、他の地域からもどんどんそういう要望が上がってくことになります。これは河内長野市が過去からやっているように、地域で何かをしたいという時は、手を挙げていただいて、役所と事業者さんも含めて勉強会をして、その中で地域で何ができるかということを考え、立ち上げていく。これが基本的な進め方なので、他の地域でやっているから自分の地域もやってくれっていうのは、違うのだということをしっかりと説明していく必要があると思います。その点ぜひお願いしたいと思います。
桝井会長	➢ 様々な課題があるのは今わかりましたので、その辺も含めて、検討して対応していきたいと思います。
	議題（２）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保及び地域公共交通利便増進実施計画の策定について
事務局	➢ 議題（２）ついて事務局より説明。
	（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）
日野副会長	➢ 確認ですが、この増進計画の横長の資料について、この中で石見川などの取組を具体例として、申請しますということですけども、この地域だけが増進計画に該当するものになるのでしょうか。
事務局	➢ 今回ご提示させていただいたのは、石見川から鳩原地域に関する取り組みになります。この地域は、今回路線バスが廃止という残念な結果には決まりましたが、その代替手段としての取り組みをモデルケースとして構築するというのが計画の目的になっております。我々もこういった形で、公共交通を色々な形で、維持確保していくことが最終的な目標というふうに考えております。
日野副会長	➢ こういう場で質問することではないかもしれないですけど、これを申請したら、補助金が出ることになると思います。その補助金は、今出ている臨時交付金と同じように、特定のものだけじゃなくて、公共交通の全体のために利用するというもので、問題があるところには少し多めに配分でき、その裁量は地方自治体にあるというふうに理解しています。今回もその部分だけに補助金を充てるというわけではないという理解しています。要するにこれを例として申請をしますが、それに対して認可され、補助金が出た際にはここの事業だけにそ

	れを充てるというのではなくて、公共交通の利便性を向上させるための全体としてそれを、あてるという理解でよろしいでしょうか。
事務局	➢ 具体的に今回のこの利便増進計画を実施することによって、何が変わるのかというところですけども、こちらの会議でも何度か諮らせていただいている国のフィーダー補助の算定の方法が変わるということになっています。フィーダーの路線は赤字路線となっていまして、こういったところに手厚く充てると考えています。それがひいては河内長野市内の公共交通ネットワークの維持に繋がっていくと思っています。
日野副会長	➢ この公共交通維持のためにはいかに財源を確保するかは、大きな問題でもあるので、こういう補助事業があれば、できるだけ申請をして採択してもらって、補助金を確保することが大事だと思います。その際に、この事業だからこの事業だけに適用するというものがあるかもしれませんし、一方でその事業をベースにしているのだけども、全体の事業に充てることができるということもあると思います。今後この河内長野市の公共交通全体のサービスをどう維持していくかというときに、財源をどう確保してどう充てていくかということを考えることが非常に大事なことだと思うので、確認だけさせていただきました。
事務局	➢ 今回、補助金をいただけるということで、国の方ともいろいろと相談しながら実施したものになっております。今回の件でより親密な関係になれたと思いますので、また、国の方と、色々な補助制度を相談しながら、新たに財源が取れるようなことがあれば積極的に申請し、河内長野市内の公共交通ネットワークの維持に繋がるような取り組みをしていきたいと思っております。
会長	➢ それでは、石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーにおける路線定期運行と区域運行の本格運行への移行及び地域公共交通利便増進実施計画の策定について、ご承認いただけますでしょうか。 （異議なし、承認）
会長	➢ 本件につきましては、令和３年度から２年間かけて、自家用有償旅客運送と、地域乗合タクシー、デマンドタクシーというものが形になりました。この取り組みについては、地域住民としっかり協議を重ねた結果が、国の利便増進事業に該当するほどのものになったのではないかと思っております。ただし、今回で終わりというわけではなく、今スタートラインに立ったところでございます。引き続き、地域住民の方と、また、交通事業者の方も含め、３者協働で、より良い公共交通にしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいた

	します。 議題（３）令和４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
事務局	➢ 議題（３）ついて事務局より説明。
桝井会長	➢ 本事業評価については、この後、事務局より、国へ報告をいたします。その際の細かな表現等の修正につきましては、事務局に一任ということでよろしいでしょうか。 （異議なし、承認）
事務局	議題（４）河内長野市地域公共交通計画の策定について ➢ 議題（４）ついて事務局より説明。 （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）
日野副会長	➢ 国の指定する地域公共交通計画としてはよくできていると思います。「公共交通のあり方」の改訂も見据えての意見になりますが、何度も申し上げているように、人口減少でどんどん人が減っており、また、自動車の方が２人以上の利用だと安くて快適であり、自由度が高い。そうなってくると、公共交通をなかなか選ばなくなります。そのためには、公共交通が自家用車などの個人の所有する物と競争できるような環境を作っていかないといけない。今後、それを都市計画の面でどう対応するのか。都心には車が入れないというような規制をかけたり、例えば観光地についても今も長野県でやっているように、一旦駐車場に停めて、小型バスに乗って、その上まで上がっていくような仕組みを作ることも一つの方法だと思います。 もう一つは車の方今安い感覚があるので、公共交通の乗り継ぎ割引や、企画切符だとかそういうことをやることで、車で行くより安く、費用面でのメリットを与えることなどがあると思います。ゆくゆくは Maas という形で、具体化していくということになるので、これはぜひ事業者間で今までの垣根を乗り越えるようなことを本気で考えていただきたいです。役所での都市計画からの対応や、また事業者も含めて、車よりも公共交通の方を選ぶ環境をつくるという取り組みを、本気で進めるように是非お願いしたいです。 今回の公共交通計画は、まちづくりと連携したものをやるということですので、そこまで踏み込んではないものになっています。これはあくまで５年間の実施計画なので、あり方でそういうところをしっかりと明示して、それをいかに具体化していくかいうことを、ぜひこういう場で議論し、実現していただ

	きたいです。事業者の方々にも、今まで以上の割引などで、垣根を越えた検討をお願いしたいと思います。あくまで意見と、お願いということで、返事は結構ですので、是非よろしくお願いしたいと思います。
事務局	➢ あり方を改訂するタイミングでこういった大きな方向性を示していきたいと思います。取組を実現するには、市だけで頑張ってもできない、交通事業者だけで頑張ってもできない、地域の方だけ頑張ってもできない。やはり三者協働で取り組んでいって、壁を乗り越えていくような話になってくると思います。この会議でせっかく集まっていただいていますので、意見をいただいたり情報共有をしたり、色々な形で活用していきながら、将来に残るような公共交通ネットワークを構築していきたいと思っております。引き続きよろしくお願いいたします。
会長	➢ それでは、地域公共交通計画の策定及び計画策定に関わる委託事業の報告について、ご承認いただけますでしょうか。なお、事業報告については、この後、事務局より、国へ報告をいたします。その際の細かな表現等の修正については、事務局に一任ということでよろしいでしょうか。 （異議なし、承認）
会長	➢ 地域公共交通計画は、本会議で４回にわたりご審議いただいて参りました。すばらしい計画になっていると思いますので、計画が計画で終わらないよう公共交通施策を具現化させていってください。 議題（５）河内長野市版 MaaS の進捗状況について議題
事務局	➢ （５）ついて事務局より説明。 （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）
日野副会長	➢ 冒頭、MaaS の説明をされました。それから考えると、今回は、MaaS とは呼べないようなものだと思います。要するに、ある一つのサービスだけをやっている。例えば、映画でも会員になっていればスマホで情報が見られて、そこで予約や決済ができます。ホテルもそうですし、通販などもほぼ一緒だと思います。今は一つの乗り物に対してのサービスになっているので、本来の MaaS であれば、もっと多様な交通手段と連携をしながら、今ここでやろうとしているようなことができるようになるということが必要です。 色々なことを検証していただいて、事業者さんにも是非ご協力いただいて、路線バスやタクシー、それから鉄道だとかを含めたような総合的な形にしていか

	ないといけない。これは河内長野市だけでできるものではなく、色々な条件の壁もあると思いますので、今回はその一端として実験でされるという理解でいいのかなと思っています。 宣伝として、他のところも色々な MaaS をやっていますけど、基本的な考え方は説明されたようにしっかりと残しておいていただいた上で、将来的には河内長野市を中心として、路線バスやタクシー、鉄道も含めたような連携した本来の MaaS という形に展開していけるような形の検討をお願いしたいと思います。
事務局	➢ 補助金を活用して３年間、この MaaS ということを進めて参ります。その間には関西万博含めた関西 MaaS も大手鉄道会社の方で進められています。そういった動向を見ながら、先生が言われたように、本来の MaaS、もっと広いサービスを目指し、今回その実証実験的な要素も入れ、まずファーストステップを踏んでいきたいなと考えております。
会長	➢ MaaS を進めていこうと思うと、本市だけではなく、例えば南海バスや第一交通、南海電車も入ってくれたら一番良いとは思いますが、まず南海バス、タクシー事業者、そういうところと一緒に色々な取り組みを進めていきたいと思っています。例えばこの MaaS アプリ一つ持っていると、観光施設や河内長野に多くある神社仏閣に手軽に入れたり、何か特典があったり、河内長野のことを全く知らなくても、色々なところが最短ルートで行けたり、バスやタクシーに乗って手軽に市内一円を回れたりできると良いと思います。河内長野市には魅力的な場所が沢山ありますので、たくさん回っていただけるような形になっていければと思っています。 まだ始まったところですけども、期待していますし、私も一緒にやっていきたいと思いますので、よろしくお願いします。
事務局	議題（６）地域バス楠坊、日野・滝畑コミュニティバスのダイヤ改正について ➢ 議題（６）ついて事務局より説明。
	（各委員からの意見なし。）
会長	➢ 本日の議題は以上になります。これにて第 57 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。

議題（１）

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

■変更の概要

令和 ４ 年３月の書面会議にて実施された地域公共交通会議において、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きまして、令和５年３月 31 日までの実証実験として有償化のご承認をいただきましたが、この実証実験期間について、令和６年３月３１日まで延長していただきたく、承認をお願いするものです。

■変更の経緯

・令和３年９月２２日（書面開催）

道路運送法第７８条第２号に基づく自家用有償旅客運送としての登録制による有償化をご承認いただく。

・令和３年１２月１６日

交通空白地有償運送による有償運行を開始。

・令和４年３月３１日（書面開催）

実証期間が短く、また、コロナ収束の目途が見えない事も鑑み、令和４年度において、１年間を通した実証を実施したく、期間の延長について提議し、ご承認いただく。

■変更の目的

平成３０年度より、「大阪府・河内長野市未来技術社会実装協議会」において、自動運転による地域住民主体有償運送を目指し、事業を推進しておりました。その上で、上記経緯のとおり、まずは手動運転によるオンデマンド運行での有償運行を承認いただき、移動支援において買い物難民を支援するための有償運行について効果検証を進めた結果、有償運行でも利用者が減少することなく、継続性が見込める事が一定確認されました。

その様な中、コロナ禍において事業推進に時間を要しておりましたが、令和４年度中に自動運転ルートを延伸（※参考資料参照）し、南花台全域において、自動運転車両による定時定ルート運行を開始できる見込みとなりました。

つきましては、令和５年度において、自動運転での定時定ルート運行においてもその有効性を効果検証することを目的とし、有償化の実証事業を実施するため実証期間を延長したく、承認をお願いするものです。

■変更の詳細

変更点：有償化の実証実験期間の変更および、路線の追加

現在承認内容・・・令和３年１２月１６日 から 令和５年３月３１日 まで

路線又は運送の区域：区域「河内長野市南花台」のみ

変 更 内 容・・・令和３年１２月１６日 から 令和６年３月３１日 まで

路線又は運送の区域：４路線の追加（参考資料のとおり）

変 更 理 由・・・令和５年３月から、自動運転の延伸ルートでの運行を開始し、南花台全域で自動運転による定時定ルート運行となることから、令和５年度において自動運転に関しても有償化による実証事業を実施するため。

■その他

裏面に、有償運行後の運行実績を報告いたします。

【有償運行後運行実績】

・有償運行後も、月平均の大きな減少は見られず⇒有償運行の継続性を確認。

・月平均 100 人強の利用⇒移動支援の必要性を確認。

⇒土曜日の自動運転ルートが全域に広がることにより、より多くの利用者の増加が見込まれ、地域住民主体の自動運転技術を活用した有償運行による移動支援の継続運営の効果検証が実施できます。

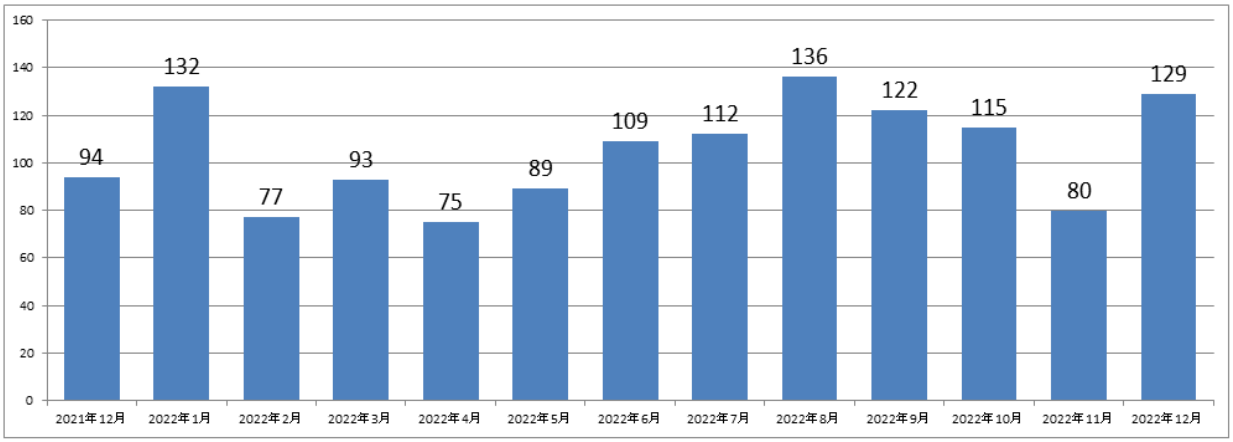
⇒次年度、合わせてサイネージ導入による広告収入や、キャッシュレスシステムの導入による利用者増を検討しており、これらの複合的な収入増により継続性を高めてまいりたいと考えております。

2021年度											
12月合計	94人	9,400円	1月合計	132人	13,200円	2月合計	77人	7,700円	3月合計	93人	9,300円
平均	11.8人/日	1,175円/日	平均乗車人数	12.0人/日	1,200円/日	平均乗車人数	9.6人/日	9,625円/日	平均乗車人数	10.3人/日	1,033円/日
12月16日	7	700	1月6日	7	700	2月3日	8	800	3月3日	11	1,100
12月17日	11	1,100	1月7日	11	1,100	2月7日	8	800	3月7日	13	1,300
12月20日	22	2,200	1月10日	12	1,200	2月10日	11	1,100	3月10日	10	1,000
12月21日	7	700	1月11日	4	400	2月14日	11	1,100	3月14日	8	800
12月23日	10	1,000	1月13日	11	1,100	2月17日	6	600	3月17日	9	900
12月24日	12	1,200	1月14日	6	600	2月21日	13	1,300	3月21日	14	1,400
12月27日	17	1,700	1月17日	19	1,900	2月24日	6	600	3月24日	6	600
12月28日	8	800	1月20日	11	1,100	2月28日	14	1,400	3月28日	14	1,400
			1月24日	24	2,400				3月31日	8	800
			1月27日	9	900						
			1月31日	18	1,800						

2022年度											
4月合計	75人	7,500円	5月合計	89人	8,900円	6月合計	109人	10,900円	7月合計	112人	11,200円
平均	9.4人/日	938円/日	平均乗車人数	9.9人/日	989円/日	平均乗車人数	12.1人/日	1,211円/日	平均乗車人数	14人/日	1,400円/日
4月4日	15	1,500	5月2日	11	1,100	6月2日	13	1,300	7月4日	7	700
4月7日	9	900	5月5日	4	400	6月6日	11	1,100	7月7日	16	1,600
4月11日	13	1,300	5月9日	11	1,100	6月9日	10	1,000	7月11日	15	1,500
4月14日	5	500	5月12日	4	400	6月13日	12	1,200	7月14日	16	1,600
4月18日	8	800	5月16日	13	1,300	6月16日	6	600	7月18日	14	1,400
4月21日	7	700	5月19日	16	1,600	6月20日	8	800	7月21日	16	1,600
4月25日	9	900	5月23日	14	1,400	6月23日	9	900	7月25日	16	1,600
4月28日	9	900	5月26日	9	900	6月27日	14	1,400	7月28日	12	1,200
			5月30日	7	700	6月30日	26	2,600			
8月合計	136人	13,600円	9月合計	122人	12,200円	10月合計	115人	11,500円	11月合計	80人	8,000円
平均乗車人数	17人/日	1,700円/日	平均乗車人数	13.6人/日	1,356円/日	平均乗車人数	12.8人/日	1,278円/日	平均乗車人数	10人/日	1,000円/日
8月1日	17	1,700	9月1日	14	1,400	10月3日	15	1,500	11月3日	5	500
8月4日	15	1,500	9月5日	14	1,400	10月6日	10	1,000	11月7日	14	1,400
8月8日	17	1,700	9月8日	14	1,400	10月10日	11	1,100	11月10日	9	900
8月11日	11	1,100	9月12日	16	1,600	10月13日	10	1,000	11月14日	12	1,200
8月15日	24	2,400	9月15日	10	1,000	10月17日	20	2,000	11月17日	13	1,300
8月18日	16	1,600	9月19日	8	800	10月20日	12	1,200	11月21日	12	1,200
8月22日	15	1,500	9月22日	15	1,500	10月24日	8	800	11月24日	4	400
8月25日	21	2,100	9月26日	14	1,400	10月27日	9	900	11月28日	11	1,100
			9月29日	17	1,700	10月31日	20	2,000			

12月合計	129人	12,900円
平均乗車人数	14.3人/日	1,433円/日
12月1日	3	300
12月5日	11	1,100
12月8日	7	700
12月12日	28	2,800
12月15日	9	900
12月19日	20	2,000
12月22日	17	1,700
12月26日	20	2,000
12月29日	14	1,400

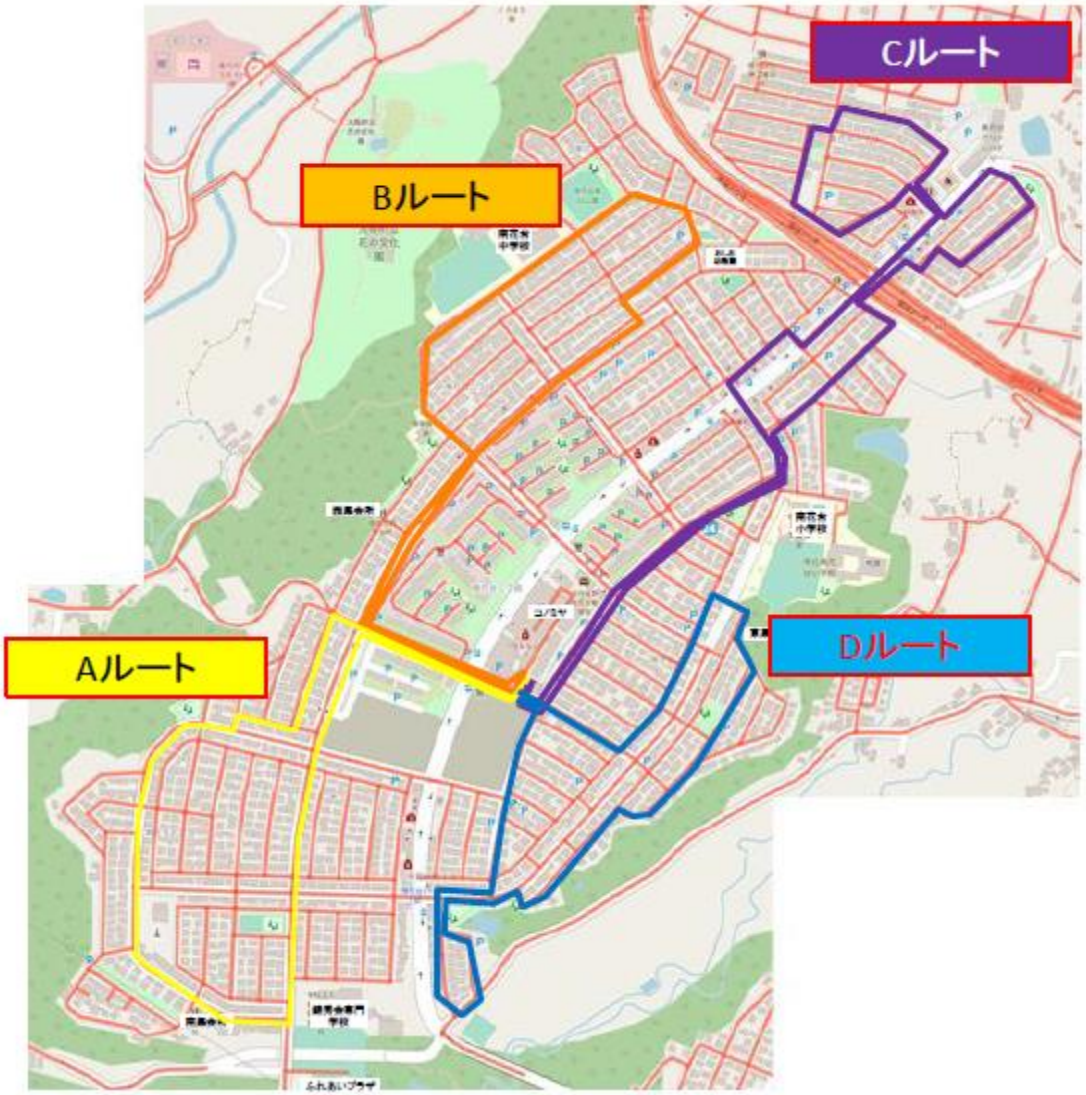
【月別利用者数グラフ】



参考資料

自動運転延伸ルート

既存の A・B ルートに追加して、下図の C・D ルートを延伸します。



議題（２）

地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保及び地域公共交通利便増進実施計画の策定について

（網形成計画　基本方針③-⑩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、既存の交通網と連携した公共交通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、持続可能な公共交通サービスの確保に努めています。

石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの令和5年度からの本格運行について

■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をし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（地域バス「楠坊」）
- 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、早朝夜間など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

  （試行運行の内容）

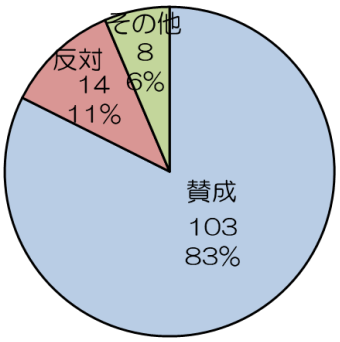
  （1）スクールバスでカバーできない通勤時間帯（平日6時台、19時台）における路線定期運行

  （2）日中（9時台～14時台）が空白となる石見川・上小深地域で、二人以上の予約がある場合での区域運行

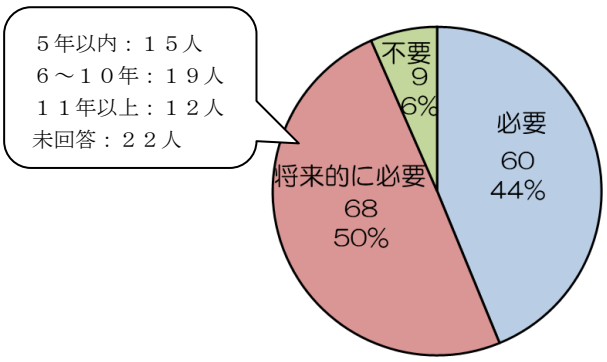
  ※前回の会議資料での「おでかけ便」で、10月～11月の期間で実施し、期間中に5回運行
- 本格運行への必須条件を「収支率50％以上」とするとともに、「乗って支える」仕組みを強化し運行を維持するために、収支率の算定については、乗合タクシー収入にスクールバス収入を加え、それでも不足する場合は自治会が負担

■乗合タクシーに関するアンケート結果　（高校生以上に配布　回収率 56.3%（151/268））

（1）収支率50％未満の場合の地域負担



（2）乗合タクシーの必要性



（3）利用するための改善案（主なもの）

項目	件数
オンデマンド	27
増便	26
予約不要	20
車両大型化	17

・収支率５０％未満の場合の地域負担への理解は８０％を超えていることから、必要性についても自分事として回答していると考えられる。

・（３）の改善案についても、本格運行する際に車両をサイズアップするなどにより解消しつつ継続検討する。

■試行運行の目標及び評価

基準項目	指標	目標	実績	評価(備考)
①利用状況	1便あたり平均利用者数	2人以上	1．56人	未達成
②収支	収支率(運賃収入等÷運行経費)	50%以上	38．3%	未達成 ※収支不足分は自治会で負担
③地域の主体性	検討会の開催回数(月平均)	1回以上	0．9回	概ね達成 検討会6回 保護者会1回 書面配布2回
④認知度	地域での取り組みの事業認知度	90%以上	88%	概ね達成

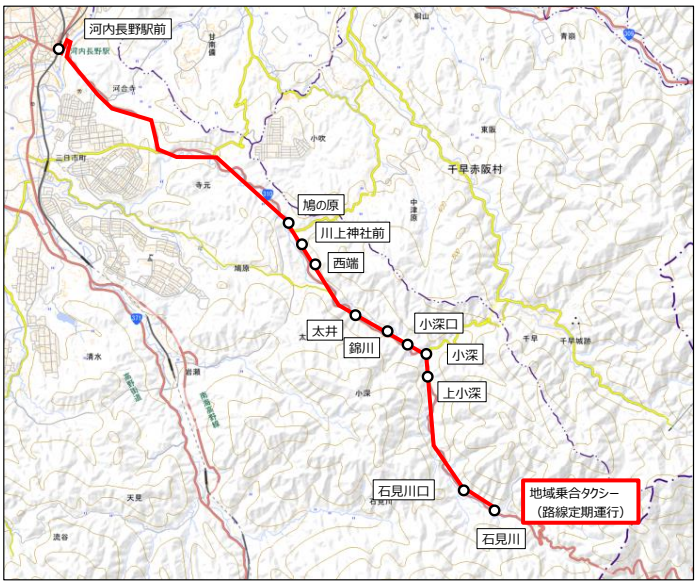
現状では目標を下回っているものの、地域の将来的なニーズによる要望も高いため、収支不足した際の自治会負担を前提に、令和5年4月から乗合タクシーを本格運行へ移行

※収入は、乗合タクシーの収入に加え、スクールバスの収入も含めることで「乗って支える」仕組みを強化し運行を維持

参考:スクールバス　1ヶ月平均利用者数　51．5人(回数券収入　約6，300円、定期券収入　2，000円)

■本格運行の内容(令和5年4月～)

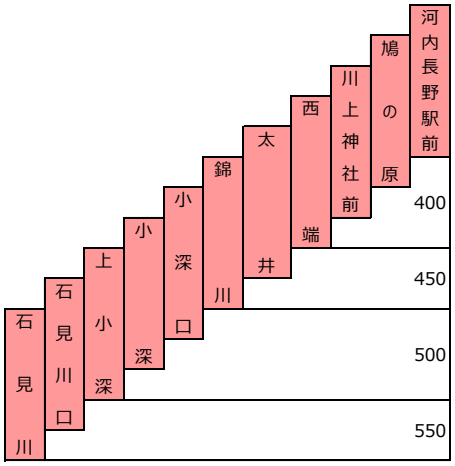
(1)乗合タクシー(路線定期運行)

項目	内容
路線図	
運行日及び運行ダイヤ	平日運行(ただし1月1日～3日は運休)

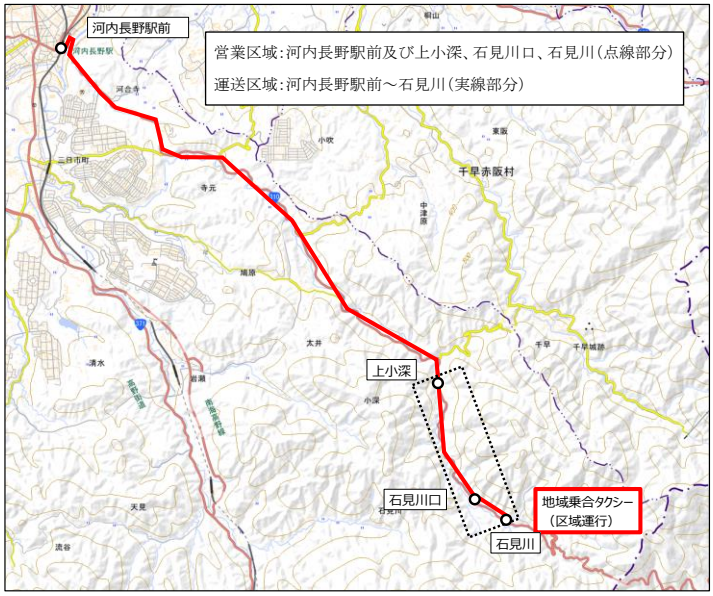
停留所	時刻
石見川	6:29
石見川口	6:30
上小深	6:34
小深	6:35
小深口	6:36
錦川	6:37
太井	6:38
西端	6:40
川上神社前	6:41
鳩の原	6:42
河内長野駅前	6:58

停留所	時刻	
河内長野駅前	19:39	
鳩の原	19:53	降車のみ
川上神社前	19:54	
西端	19:55	
太井	19:56	
錦川	19:57	
小深口	19:58	
小深	19:59	
上小深	20:00	
石見川口	20:03	
石見川	20:10	

※河内長野駅前19:39発については、鳩の原以降の停留所を降車のみとしており、
効率的な運行を行うため、河内長野駅前で利用者がいなければ運休するものとする。

運賃	 ※大人小児同額
使用車両 及び台数	ハイエース10人乗り　1台 ※既存車両（楠ケ丘地域乗合タクシー）の活用を予定しており、移動円滑化基準適用除外の認定申請を行います。

(2) 乗合タクシー（区域運行）

項目	内容
営業区域 及び 運送区間	
運賃	1回1名700円 ※大人小児同額
運行時間帯 及び運行回数	9時台～14時台の間に30分間隔で予約運行 （1時間あたり最大2便）
使用車両 及び台数	大阪第一交通（株）が所有する5人乗りタクシー車両　61台 ※タクシー車両と併用
備考	地域住民との協議により2人以上の予約で運行するものとする

■その他

石見川・小深・太井・鳩原地域における取り組みについては、河内長野市内バス路線の大幅な再編であることから、特に重点的に対応しモデルケースとして構築できるよう、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定し推進する。

（資料は、別添「地域公共交通利便増進実施計画」を参照）

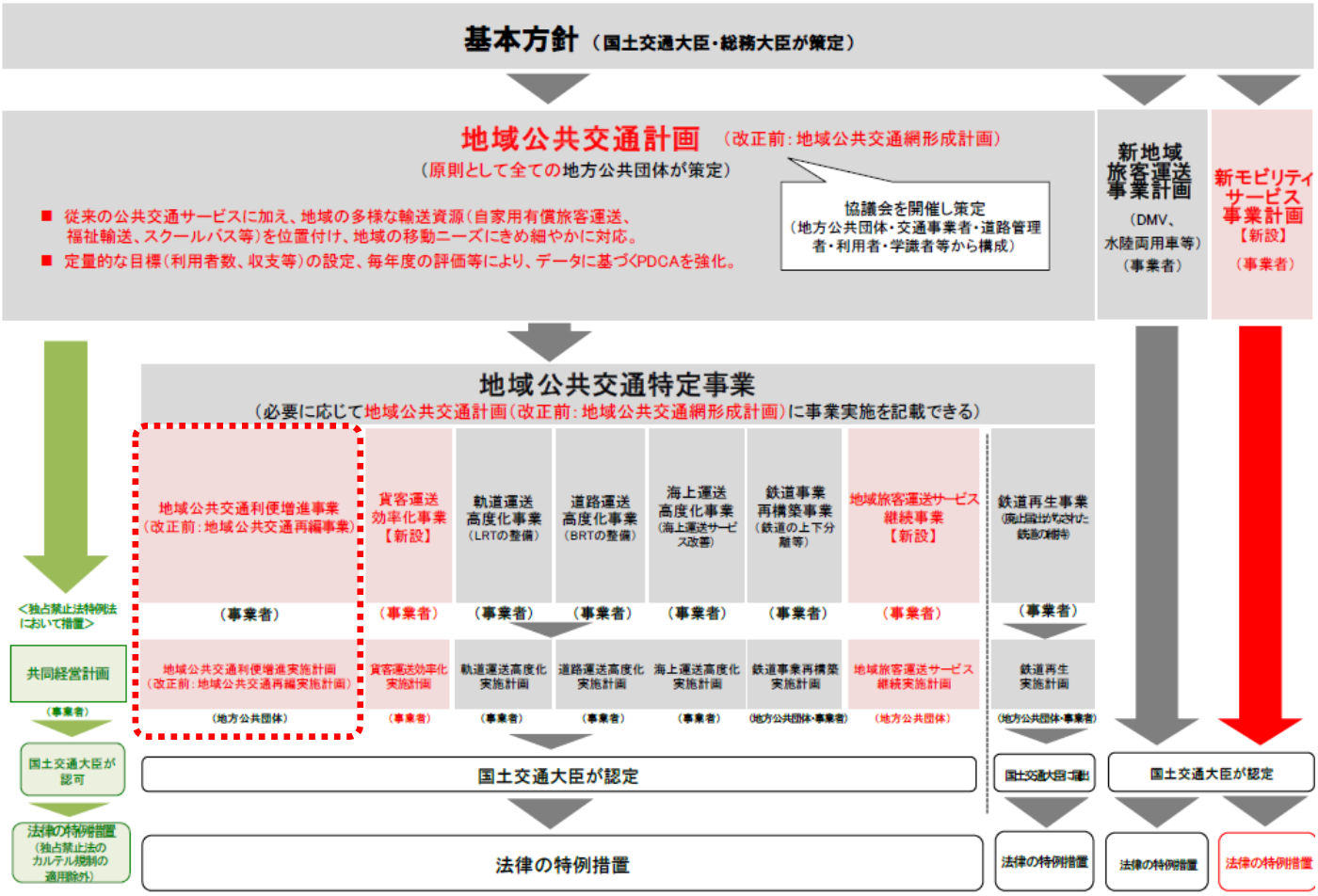
⇒ 地域公共交通利便増進事業を活用し、地域特性に応じた持続可能な運行を実現することで、市内地域公共交通ネットワークの維持に寄与

（参考）地域公共交通利便増進実施計画について

・地域公共交通ネットワークの再編やダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業（地域公共交通利便増進事業）を実施するための計画

・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の令和2年の法改正により地域公共交通利便増進事業が創設

・地域公共交通特定事業（地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業）の一つで、国の認定を受けた事業については、関係法令の特例措置や国による財政支援等を受けることができる



河内長野市地域公共交通利便増進実施計画（案）【概要版】

１．背景及び目的

地域公共交通計画（令和５年２月策定　実施期間：令和５年度～令和９年度）

【取り組みの方向性】
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
②他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開
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に対応した移動手段の提供
④ＩＣＴ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
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 ―（具体的な取り組みとして）→
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

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
（石見川・小深・太井・鳩原地域における取り組み）

大幅な再編であることから、
特に重点的に対応しモデルケースとして構築

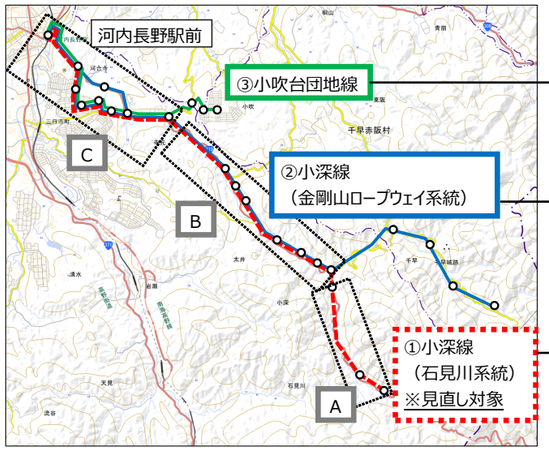
利便増進実施計画を策定
区域：石見川、小深、太井、鳩原
⇔河内長野駅前までの区域
期間：令和５年度～令和９年度

２．現状

（１）見直し前（令和４年３月末まで）の公共交通ネットワーク

【市内全域の状況】
路線バスの利用者数は減少傾向
市内を走る路線バスの大半が赤字
コロナによる利用者激減で路線の維持が限界

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再構築し、
利便性を向上



【小深線（石見川系統）の状況】
遠距離通学利用のためのルート
９時台～16時台は駅行きの便がない
沿線住民が少なく長大路線

【見直した場合（ない場合）の影響】
A区間：公共交通空白地域
B区間：通勤・通学の時間帯の移動手段なし
C区間：終日運行（影響なし）

※特に日常生活を送るうえで必要な移動が多い平日について整理

	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	小吹台		56	15	10	16	46	46	46	46	46	46	46		0	18	31	22		
	↓			33	33	47														
	河内長野駅前			52	57															
日	河内長野駅前				50	25	25	25	25	25	25	25	25	37	20	26	9	0	2	0
	↓														55	47	30	38	37	49
	小吹台																			

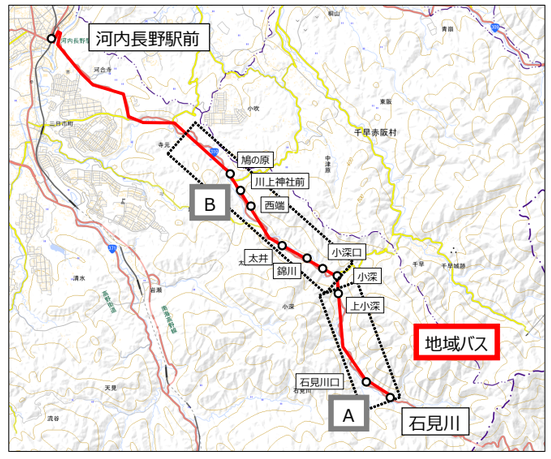
	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	金剛山ロープウェイ前						44	44	44	44	44	44	44	44						
	↓																			
	河内長野駅前																			
日	河内長野駅前				35	55	55	55		55		55	55							
	↓																			
	金剛山ロープウェイ前																			

	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川			29	36	37									37					
	↓																			
	河内長野駅前																			
日	河内長野駅前			56					43		37	50		2		12	39		24	
	↓													55						
	石見川																			

（２）通学手段の確保（令和４年４月～）

【石見川・小深・太井・鳩原地域バスの導入】
・学校活動に合わせた運行
（朝夕の通学時間帯に運行
夏期・冬期の運行パターンを組み入れ）

・地域住民も地域バスに有償で乗車可能
（事業者協力型自家用有償旅客運送）



【運行概要】
運行日：
・授業がある日（主に長期休暇を除く平日）
河内長野駅前行３便　※短縮授業時は４便
河内長野駅前発２便　※短縮授業時は３便
・クラブ活動のみの日（主に土曜日、長期休暇）
河内長野駅前行５便
河内長野駅駅発４便
車両：マイクロバス（27人乗り）
運賃：大人１乗車200円、定期券2,000円
小人１乗車100円、定期券1,000円

	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川				36								41	44		25				
	↓																			
	河内長野駅前																			
	河内長野駅前												5	8	34					
	↓														48					
	石見川																			
土休日	石見川			47		8	28		48		18									
	↓																			
	河内長野駅前				28	48			8	38										
	↓																			
	石見川																			

「平日」「土日祝」の別は、川上小学校・東中学校で「授業がある日」「クラブ活動のみの日」とし、それ以外の日は運休。
短印：川上小学校・東中学校が短縮授業のときに運行
※印：川上小学校、東中学校が短縮授業のときは、16:15東中学校前発に変更
冬印：3月～9月で川上小学校・東中学校の授業がある日に運行
夏印：10月～2月で川上小学校・東中学校の授業がある日に運行

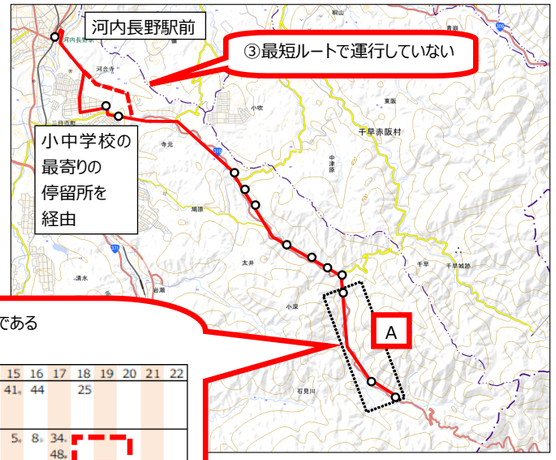
3．課題

【A区間】

①河内長野駅前行きの始発便が７時台、
石見川行きの最終便が17時台であり、
通勤・通学の時間帯の移動手段としては
不十分である。

②８時台から14時台の日中の移動手段がない。

③当該地域と河内長野駅前間は最短ルートで
運行していない。

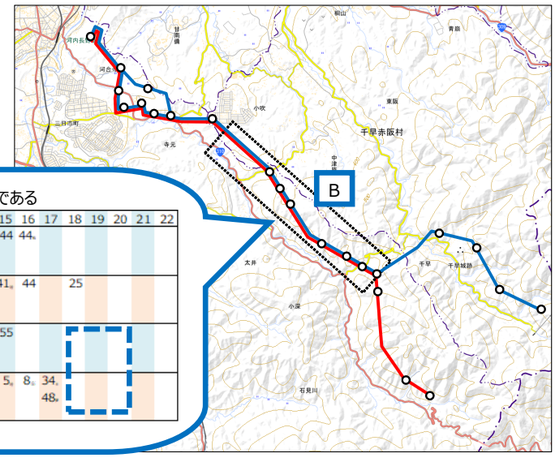


①通勤・通学の時間帯の移動手段としては不十分である
②日中の移動手段がない

	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川 ↓ 河内長野駅前			36									41	44		25				
	河内長野駅前 ↓ 石見川												5	8	34 48					

【B区間】

①河内長野駅前行きの始発便が７時台、
石見川行きの最終便が17時台であり、
通勤・通学の時間帯の移動手段としては
不十分である。



①通勤・通学の時間帯の移動手段としては不十分である

	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	金剛山ロープウェイ前 ↓ 河内長野駅前						44	44	44	44	44	44	44	44						
	石見川 ↓ 河内長野駅前			36									41	44		25				
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前				35	55	55	55		55		55	55							
	河内長野駅前 ↓ 石見川												5	8	34 48					

4．対策

①石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー（路線定期運行）

【運行概要】

運行日：平日　河内長野駅前行き　朝１便
　　石見川行き　夜１便

車両：ワゴン（10人乗り）

運賃：400円～550円

	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川 ↓ 河内長野駅前			29																
	河内長野駅前 ↓ 石見川																39※			

※印：河内長野駅前で利用者がいなければ運休

②石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー（区域運行）

【運行概要】

運行条件：９時台～14時台に30分間隔で、
　　２人以上で予約

車両：セダン、ＵＤタクシー（５人乗り）

運賃：１乗車700円

③石見川・小深・太井・鳩原地域バス

「現状維持路線」としてサービス内容を持続的に提供

【運行概要】は「２（２）」参照

5．効果

①地域乗合タクシーで需要に合わせ、また最短ルートでの運行による効率的な運行の実現

・交通モードの種類　１種→４種

・A区間における駅への９時～14時台の運行数　0本→30分間隔で予約運行

・駅までの所要時間　33分→29分

②地域バスで学校活動に合わせた運行による遠距離通学児童・生徒の利便性や安全性の向上

・運行パターン　3パターン→５パターン

③三者協働での取り組みによる持続可能性の向上

6．事業費及び河内長野市の支援内容

事業費

項目	経費（千円／年）	運賃	市負担
石見川・小深・太井・鳩原地域バス	10,452	600	9,852
石見川・小深・太井・鳩原 地域乗合タクシー（路線定期運行）	1,139	390	749
石見川・小深・太井・鳩原 地域乗合タクシー（区域運行）	68	34	34

河内長野市の支援内容

①運行費負担
　運行経費から運賃を差し引いた額を市が負担

②自治会との調整
　自治会有志による「移動手段を検討する会」を開催
　利用方法の周知や利用啓発活動の検討
　運行に関する改善案の協議

③関係機関との調整
　国・府・警察・交通事業者との調整

④地域公共交通会議の開催
　利用状況の報告
　運行に関する改善案の諮問

河内長野市
地域公共交通利便増進実施計画
（案）

令和５年３月

目　　次

１．背景及び目的……1

２．実施区域及び実施期間 ……6
（１）実施区域……6
（２）実施期間……6

３．現状及び課題……7
（１）見直し前（令和４年３月末まで）の公共交通ネットワーク……8
（２）通学手段の確保について（令和４年４月～）……13
（３）課題……15

４．事業内容及び実施主体 ……17

５．効果 ……20

６．事業費 ……21

７．河内長野市の支援内容 ……21

８．その他……22

１．背景及び目的

利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するためには、地域における公共交通ネットワークの再編のみならず、ダイヤ・運賃などのサービス面の改善を含め、地域のニーズにきめ細かく対応することが重要です。その際、不便な路線・ダイヤの改善や画一的な運賃設定の見直し等が必要となる場合には、地域公共交通利便増進実施計画を作成することができるとされています。

河内長野市においては、「公共交通のあり方（平成 29 年３月改訂）」の基本方針を踏襲しつつ、直面する課題に対応するため、「地域公共交通計画（令和５年２月策定）」で取り組みの方向性を設定するとともに、具体的な取り組みを示しています。この具体的な取り組みの一つとして掲げた「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」の中の石見川・小深・太井・鳩原地域における取り組みについては、河内長野市内バス路線の大幅な再編であることから、特に重点的に対応しモデルケースとして構築できるよう、地域公共交通利便増進実施計画を策定し推進するものです。

【地域公共交通計画における記載内容】

基本方針、取り組みの方向性及び具体的な取り組み（地域公共交通計画 P24,25）

1. 具体的な取り組み

目標を達成するために取り組むべき事業を、基本方針別に示します。

★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	取り組みの方向性	具体的な取り組み
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	■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	■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 CO_2 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
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	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に対応した移動手段の提供	■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

★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	取り組みの方向性	具体的な取り組み
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	④ＩＣＴ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	■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
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	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	■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、市・地域住民・交通事業者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	■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

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**

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

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、市・地域住民・交通事業者の三者協働による移動手段を確保します。一方、既に公共交通が運行している地域においても、情報共有や意見交換をしながら三者協働による取り組みを推進し、公共交通ネットワークの維持を図ります。

また、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します。

● 公共交通空白・不便地域における市・地域住民・交通事業者の三者協働による移動手段確保

公共交通空白・不便地域において、これまで市・地域住民・交通事業者の三者協働による移動手段の確保に取り組んできました。今後も、その他の路線バスやコミュニティバス等でカバーしきれない公共交通空白・不便地域においても、三者協働による移動手段の確保に努めます。

〔楠ケ丘　地域乗合タクシー「くすまる」の取り組み〕

運行開始から１０年を迎えた「くすまる」では、地域の状況変化等により、厳しい状況に転じた際にも、運行継続のため運行日の見直しを実施するなど、協働で改善を図っています。

10 周年を迎えた「くすまる」。
運行を維持できるよう
現在も毎月会議を開催。

資料：河内長野市資料

〔石見川・小深・太井・鳩原　地域バス「楠坊」の取り組み〕

バス路線が廃止されることを受けて、代替手段について地域住民と協議し、令和４年４月から自家用有償旅客運送による地域バス「楠坊」と地域乗合タクシー（試行運行）の運行を開始しました。引き続き、利便性が向上する取り組みを進めます。（※別途、地域公共交通利便増進事業の活用を検討します。）

【事業内容】
・利用者数に応じた交通モードの検討
・運行回数や運行時間帯の設定
・運賃や地域負担の検討

地域の小中学生が
応募した中から
決まったシンボルキャラクター
「楠坊」

資料：河内長野市資料
地図：(c) NTTインフラネット

● 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

既存の公共交通については、交通事業者の企業努力により維持されていましたが、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少し、交通事業者が苦境に立たされています。このような状況においても公共交通を維持できるよう、利用状況などの情報を市・地域住民・交通事業者の三者で共有し、また意見交換や協議する機会を設けるなど、危機感を持って公共交通の維持に取り組みます。

〈JR 各社が発表した利用が少ない路線〉

資料：JR 西日本 HP、JR 東日本 HP

● **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在り方を研究**

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外出率や公共交通利用者数は減少し、アフターコロナにおいてもコロナ以前には戻らないことが想定されます。これにより運賃収入が減少し、路線や便数の維持が厳しくなることが想定されます。そのため、運賃収入だけではなく、路線や便数の維持を図るための行政や地域等の負担のあり方を研究します。これにより、持続可能な公共交通の構築が期待されます。

〔京都府宇治市における住民負担及び三者協働による移動手段確保の事例〕

住民、交通事業者、行政の三者協定による「宇治市のりあい交通事業」により、民間バス撤退後の公共交通空白地域における地域の足を確保している。住民負担を導入し、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みを構築し、利用者増加や収支改善による事業継続を実現している。

（取組の概要）

1．多様な主体の実質的参画

（1）行政・事業者・住民の三者協働

●「宇治市のりあい交通事業」に基づき、行政・事業者・住民それぞれの役割分担を明確にした協定を締結。

●市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有。

2．創意工夫

行政だけでなく住民も負担

（1）補助金スキームの工夫

●「のりあい交通事業」によるバス等の運行に、住民負担を導入しながら、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みとし、住民の積極的な利用を促進。

負担だけでなく利用も促進

（2）利用促進

●観光客の利用も目指し、沿線観光地（三室戸寺）へのアクセス手段としてのバス利用をPR。

●子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」や、地元スーパーとの協働によるスタンプラリーを実施。

●西小倉のりあいタクシーはサポート会員制を導入。年会費を支払えば、1乗車の運賃が安くなるなど継続的な利用を促す。

3．自立性・継続性

●西小倉のりあい交通事業では、地元ラジオを利用した呼びかけ、広報にて「乗って 残そう！」の呼びかけを行い、サポート会員の加入を促す。

サポート会員数の推移　運行開始日（H29.10.10）282世帯 → （H30.3.5）311世帯 <10%増加>

宇治市のりあい交通事業の「しおり」

観光利用PRチラシ

西小倉のりあいタクシー便り

ギャラリーバス

明星レインボウバス
運賃収入推移

運賃収入増加

資料：近畿運輸局 HP

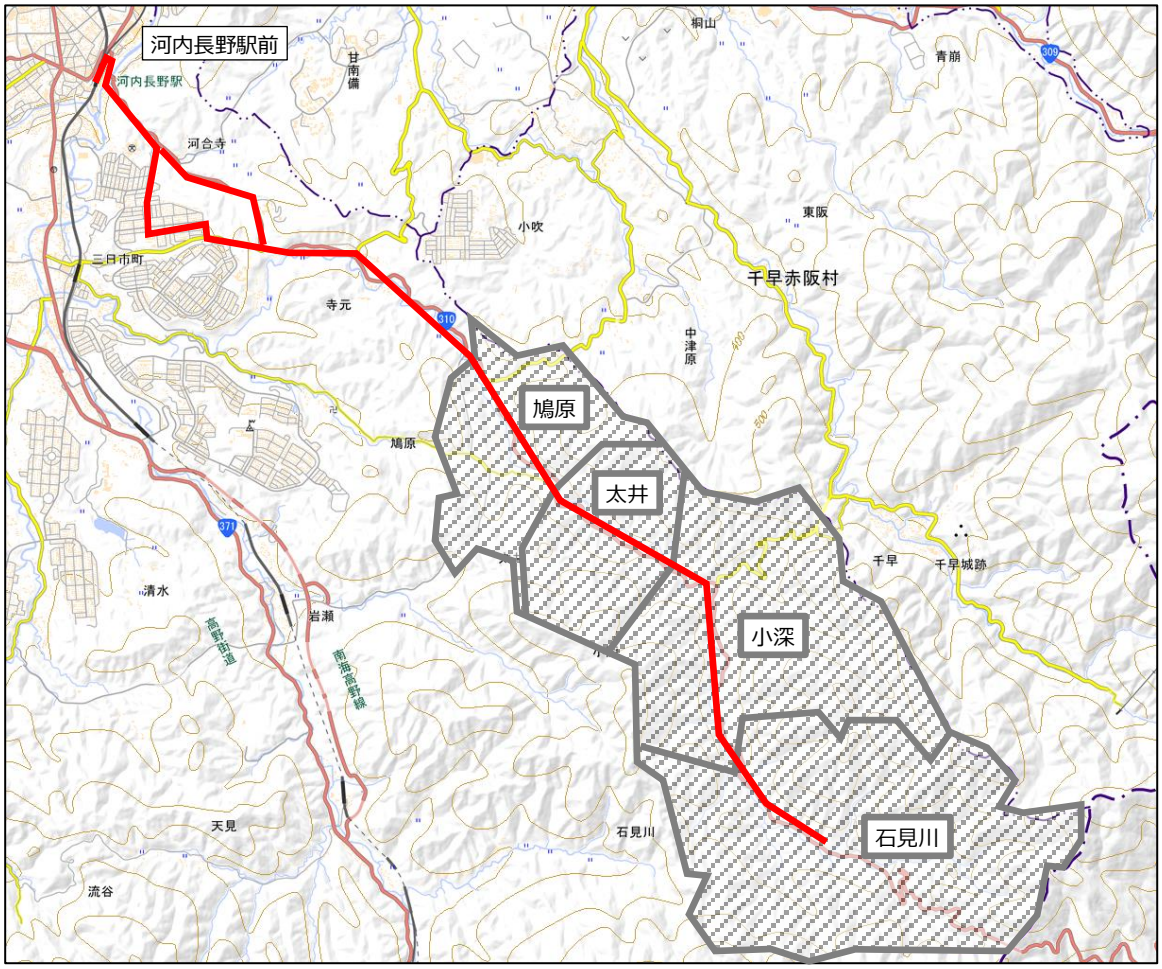
実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、市民

2．実施区域及び実施期間

（1）実施区域

実施区域は、河内長野市の東部に位置する石見川、小深、太井、鳩原全域及び本計画の実施事業により運行する路線を含む地域とします。

本計画の実施事業により運行する路線を含む地域：長野町、本町、菊水町、末広町、河合寺、大師町、日東町、清見台二丁目、寺元、鳩原、太井、小深、石見川



地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

（2）実施期間

地域公共交通計画と整合を図ることとし、実施期間は令和５年度から令和９年度とします。

３．現状及び課題

河内長野市では、地域公共交通計画においても目指すべき将来の姿として、「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」を掲げておりますが、河内長野市における路線バスの利用者数は減少傾向が続いており、市内を走る路線バスの大半が赤字路線となっている状況の中、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の維持が限界に差し掛かっています。目指すべき将来の姿を実現するためにも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、交通ネットワークを再構築することで、利便性を向上させ市民の移動手段を守る取り組みを進める必要があります。

具体的には、路線バス小深線（石見川系統）に関して、遠距離通学で利用するため小中学校を経由しており河内長野駅までの最短ルートでは無いことや、９時台から 16 時台の間は河内長野駅までの便が無いこと、更に沿線住民が少なく、また長大路線でありバス事業者単独での維持は困難になっています。

当該系統は、地域公共交通計画においてもアフターコロナにおける再編・最適化が必要な系統と位置づけており、市が主体となって路線編成を見直すことといたしました。

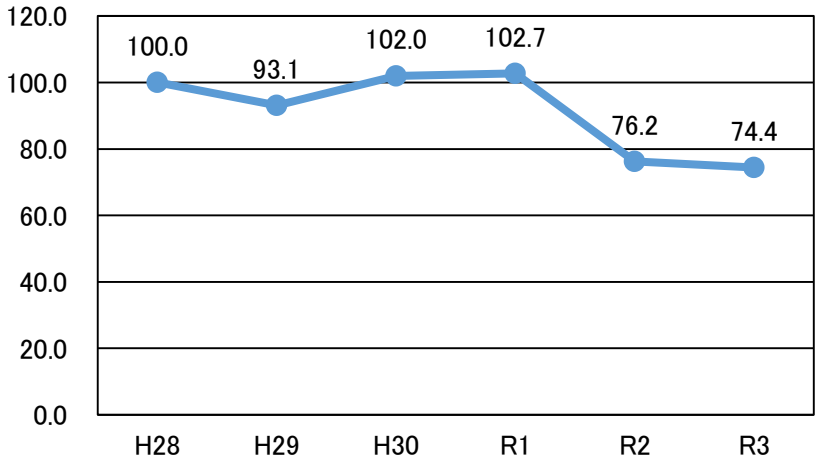


図 3.1 河内長野営業所管内のバス利用者数（H28 年度のバス年間利用者数を 100 とした場合）

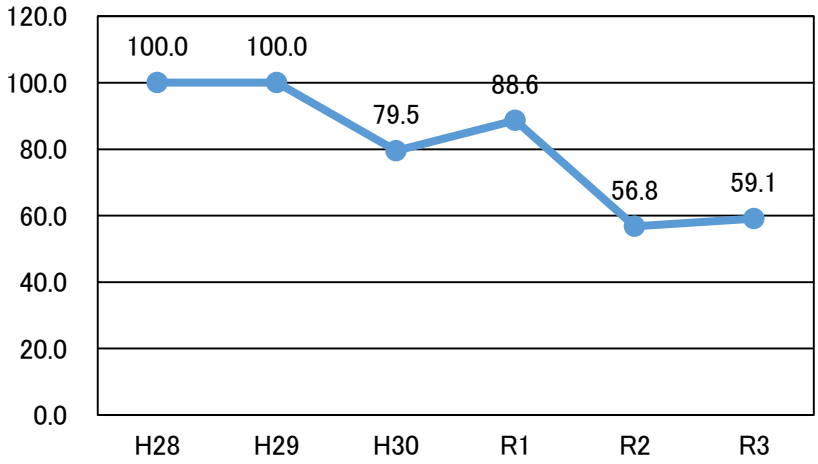
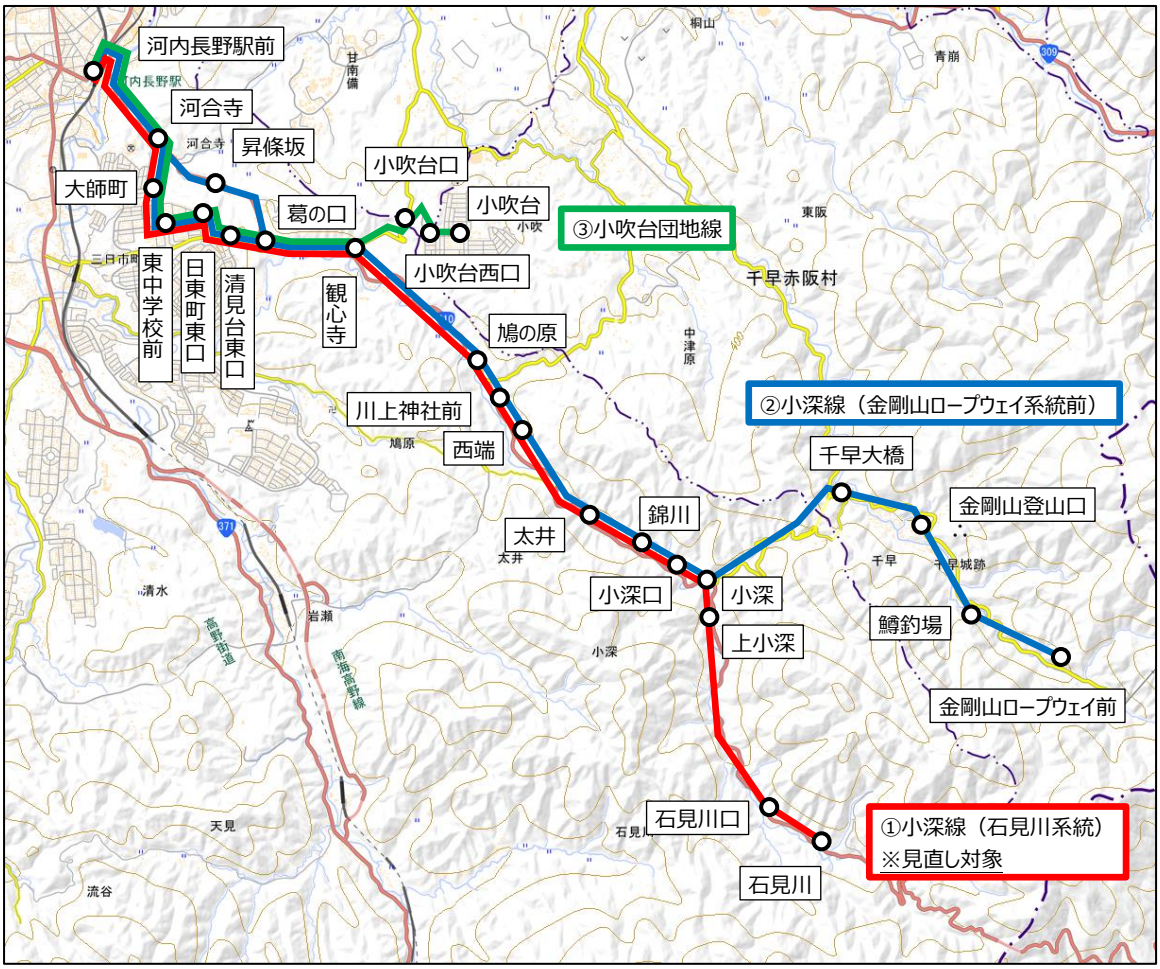


図 3.2 小深線（石見川系統）のバス利用者数（H28 年度のバス年間利用者数を 100 とした場合）

（１）見直し前（令和４年３月末まで）の公共交通ネットワーク

路線バス小深線（石見川系統）に関して、当該路線と同方向に運行している路線は、小深線（金剛山ロープウェイ前系統）、小吹台団地線があり、見直し実施前となる令和４年３月末までの運行状況については、下記のとおりとなっていました。

【路線図】



地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

【ダイヤ】

路線（系統）名	事業の種類	運行の態様	事業者名	車両	キロ程
①小深線（石見川系統） ※見直し対象	一般乗合 旅客自動車 運送事業	路線 定期運行	南海バス 株式会社	大型バス	11.2
②小深線（金剛山ロープウェイ前系統）					日東町経由 13.8 昇條坂経由 13.4
③小吹台線					5.3

①小深線（石見川系統）※見直し対象

	行先 ＼ 時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川 ↓ 河内長野駅前		29	36	37									37					
平日	河内長野駅前 ↓ 石見川		56					43		37	50*		2# 55		12	39		24	
土休日	石見川 ↓ 河内長野駅前		38	36	15		0		29							32	36		
土休日	河内長野駅前 ↓ 石見川	55						52			52		2		54		0		

#印：月火木金曜日運行（川上小学校休校日・短縮授業日は運休）

*印：水曜日のみ運行（川上小学校休校日・短縮授業日は運休）

②小深線（金剛山ロープウェイ前系統）

	行先 ＼ 時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	金剛山ロープウェイ前 ↓ 河内長野駅前					44	44	44	44	44	44	44	44昇						
平日	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前			35昇	55	55	55		55		55	55							
土休日	金剛山ロープウェイ前 ↓ 河内長野駅前				30昇	0 30昇	15 45昇	15 45昇	15 45昇	15 45昇	15 45昇	15 45昇	15	10					
土休日	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前		40昇	15 45昇	15 45昇	0 30昇	0 30昇	0 30昇	0 30昇	0 30昇	0 30昇	30昇							

昇印：昇條坂経由の金剛山ロープウェイ前行き。無印の便については、すべて日東町東口経由便です。

③小吹台団地線

	行先 ＼ 時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	小吹台 ↓ 河内長野駅前	56	15 33 52	10 33 57	16 47	46	46	46	46	46	46	46		0	18	31	22		
平日	河内長野駅前 ↓ 小吹台			50	25	25	25	25	25	25	25	25	37	20 55	26 47	9 30	0 38	2 37	0 49
土休日	小吹台 ↓ 河内長野駅前		10	9 46	9 46	44	57	56	46	46	46	46	56		1 59	43	41		
土休日	河内長野駅前 ↓ 小吹台			25	25	23	36	35	25	25	25	25	35	38	38	22	21	22	9土

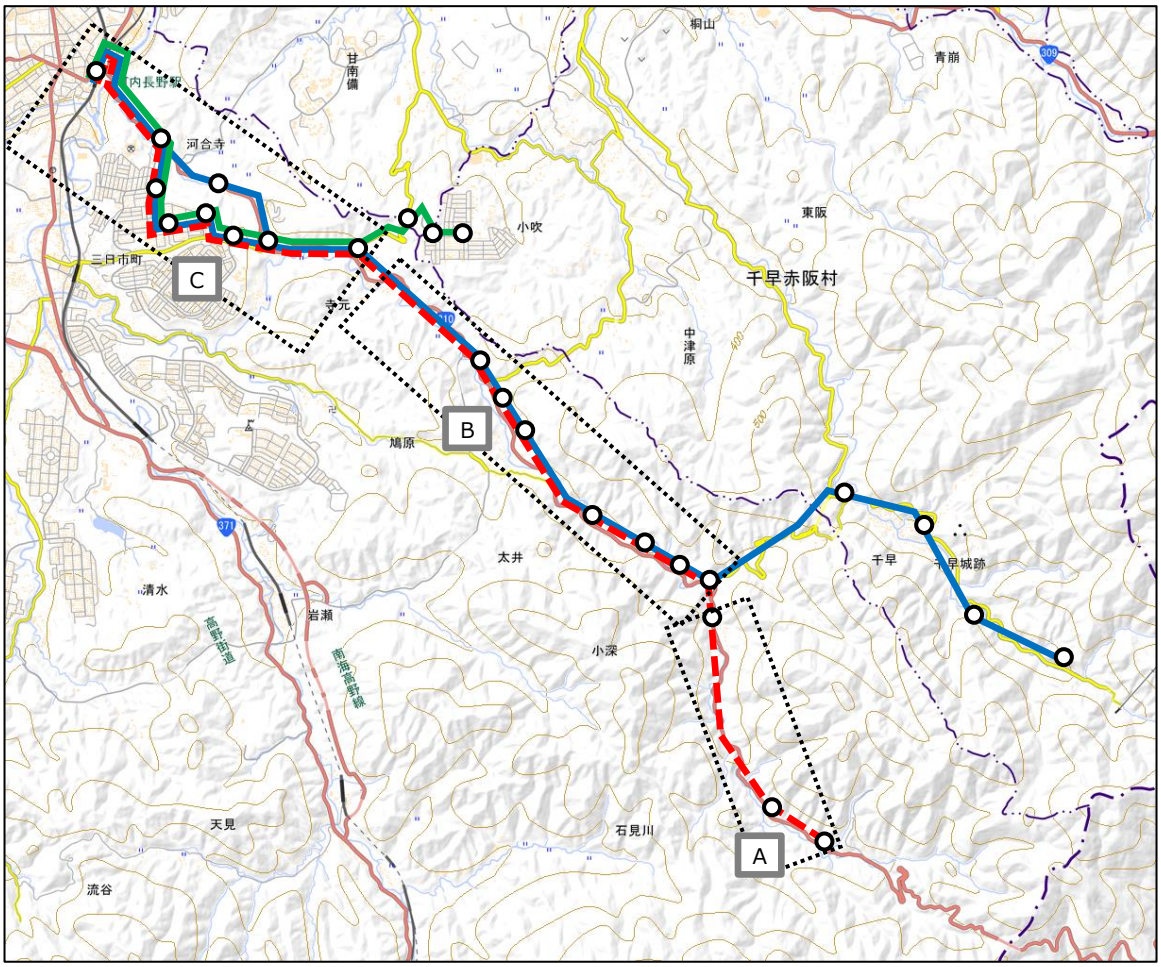
土印：土曜日のみ運行

【運賃】

	河内長野駅前	河合寺・昇條坂・大師町・東中学校前・日東町東口	清見台東口・葛の口・観心寺	鳩の原・川上神社前・西端	太井・錦川	小深口・小深	上小深	石見川口・石見川
河内長野駅前	170							
河合寺・昇條坂・大師町・東中学校前・日東町東口	220	170						
清見台東口・葛の口・観心寺	320	280	170					
鳩の原・川上神社前・西端	380	340	280	170				
太井・錦川	420	380	320	220	170			
小深口・小深・上小深・石見川口・石見川	500	460	410	320	260	170		
千早大橋	470	430	380	310	220	170		
金剛登山口	480	460	420	340	280	220	150	
鱒釣場・金剛山ロープウェイ前	530	510	480	410	340	300	180	150
小吹台口・小吹台西口・小吹台	320	280	170					

小深線（石見川系統）を見直した場合（ない場合）の影響を、次に示す路線図のＡ～Ｃの区間ごとに整理すると、以下のとおりとなります。なお、影響に関しては、特に日常生活を送るうえで必要な移動が多い平日について整理しています。

【路線図】



地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

【小深線（石見川系統）を見直した場合（ない場合）の影響】

A：公共交通がなく、公共交通空白地域となる。

利用者数：7,500 人／年

B：小深線（金剛山ロープウェイ前系統）が運行しているが、河内長野駅前行きの始発便が９時台、金剛山ロープウェイ前行きの最終便が 15 時台であり、通勤・通学の時間帯の移動手段がなくなる。

利用者数：8,000 人／年

C：小深線（石見川系統）の便がなくなるため減便になるが、小深線（金剛山ロープウェイ前系統）や小吹台団地線が運行しているため、終日移動手段は確保される。

利用者数：109,000 人／年

【C 区間のうち小深線（金剛山ロープウェイ前系統）及び小吹台団地線が運行する地域の状況】

終日移動手段は、確保されている。

	行先 ＼ 時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	金剛山ロープウェイ前 ↓ 河内長野駅前					44	44	44	44	44	44	44	44発						
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前			35発	55	55	55		55		55	55							

	行先 ＼ 時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	小吹台	56	15	10	16	46	46	46	46	46	46	46		0	18	31	22		
	↓		33	33	47														
	河内長野駅前		52	57															
	河内長野駅前			50	25	25	25	25	25	25	25	25	37	20	26	9	0	2	0
	↓													55	47	30	38	37	49
	小吹台																		

【C 区間のうち昇條坂停留所付近（小深線（金剛山ロープウェイ前系統）のみ運行する地域）の状況】

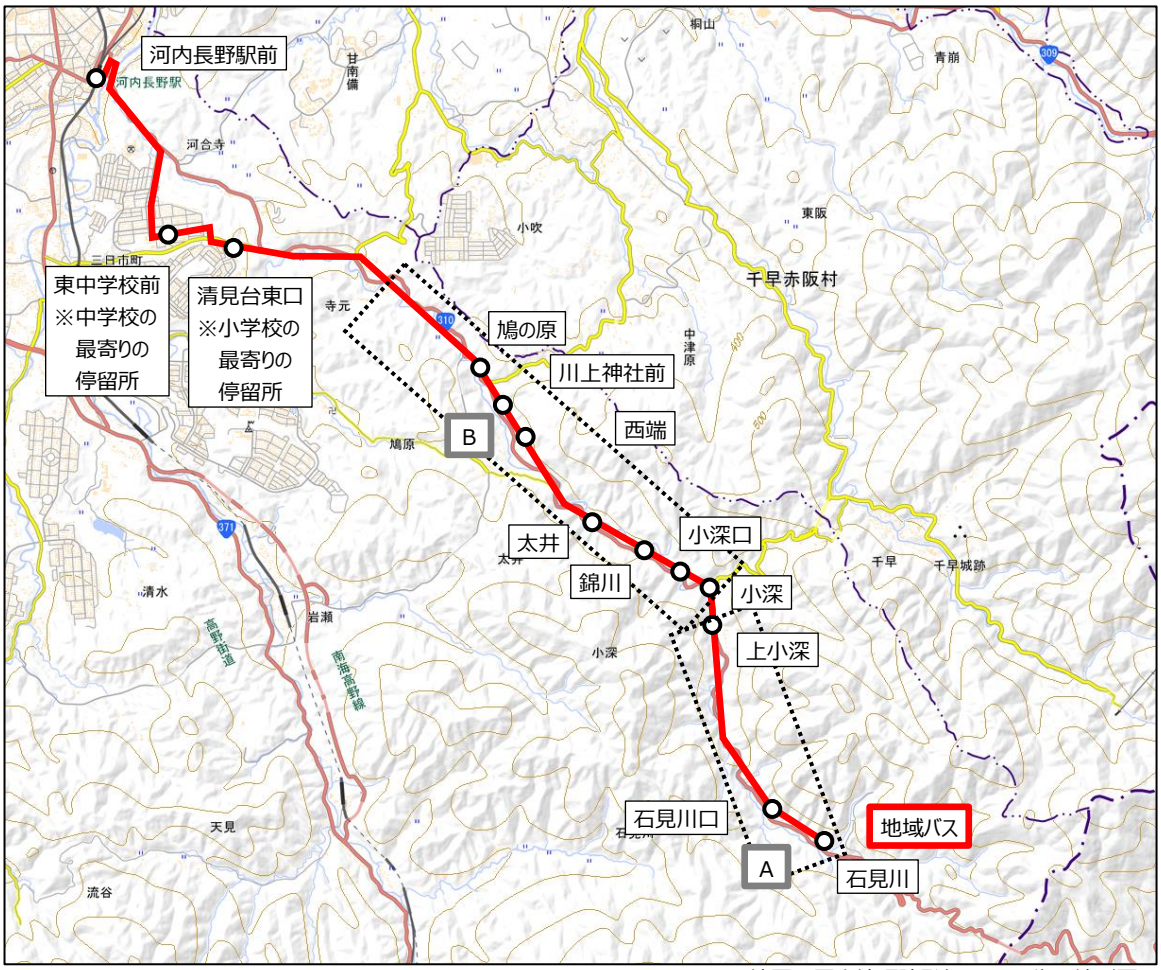
河内長野駅行き、金剛山ロープウェイ前行きがそれぞれ１便ずつしかないが、昇條坂停留所付近には住宅等がなく、利用者はほとんどいないため影響はない。

	行先 ＼ 時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	金剛山ロープウェイ前 ↓ 河内長野駅前					44	44	44	44	44	44	44	44発						
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前			35発	55	55	55		55		55	55							

（２）通学手段の確保（令和４年４月～）

小深線（石見川系統）は、鳩原・太井・小深・石見川（Ａ及びＢの地域）の遠距離通学の児童・生徒が利用していることから、まずは通学手段を確保するため市が事業者協力型自家用有償旅客運送による「石見川・小深・太井・鳩原地域バス」を、朝夕の時間帯で運行することといたしました。この地域バスは、スクールバスとしての機能を核とし、地域住民もスクールバスに有償で乗車可能とすることで、地域住民の移動手段確保にも繋げています。また、夏期・冬季の運行パターンも組み入れ学校活動に合わせた運行を行い利便性の向上と安全性の向上を図っています。運行状況等については、下記のとおりとなっています。

【路線図】



地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

【ダイヤ】

路線（系統）名	事業の種類	運行の態様	事業者名	車両	キロ程
石見川・小深・太井・鳩原 地域バス	自家用有償 旅客運送事業	路線 定期運行	河内長野市 （運行委託事業者： 南海バス（株））	マイクロバス （27 人乗り）	11.2

※「平日」「土日祝」の別は、川上小学校・東中学校の「授業がある日」「クラブ活動のみの日」とし、それ以外の日は運休
（⇒夏休みなどの長期休暇は、土日祝ダイヤで運行。土日祝でクラブ活動がない場合は運休。）

	行先 ＼ 時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川 ↓ 河内長野駅前			36								41短	44		25				
	河内長野駅前 ↓ 石見川											5短	8※	34冬 48夏					
土休日	石見川 ↓ 河内長野駅前		47		8	28		48		18									
	河内長野駅前 ↓ 石見川			28	48			8	38										

「平日」「土日祝」の別は、川上小学校・東中学校で「授業がある日」「クラブ活動のみの日」とし、それ以外の日は運休。

短印：川上小学校・東中学校が短縮授業のときに運行

※印：川上小学校、東中学校が短縮授業のときは、16:15東中学校前発に変更

冬印：3月～9月で川上小学校・東中学校の授業がある日に運行

夏印：10月～2月で川上小学校・東中学校の授業がある日に運行

【運賃】

大人（中学生以上）：乗車１回につき 200 円（※回数券制）、定期券の場合は１ヶ月につき 2,000 円

小人（小学生）　　：乗車１回につき 100 円（※回数券制）、定期券の場合は１ヶ月につき 1,000 円

未就学児　　：無料

（３）課題

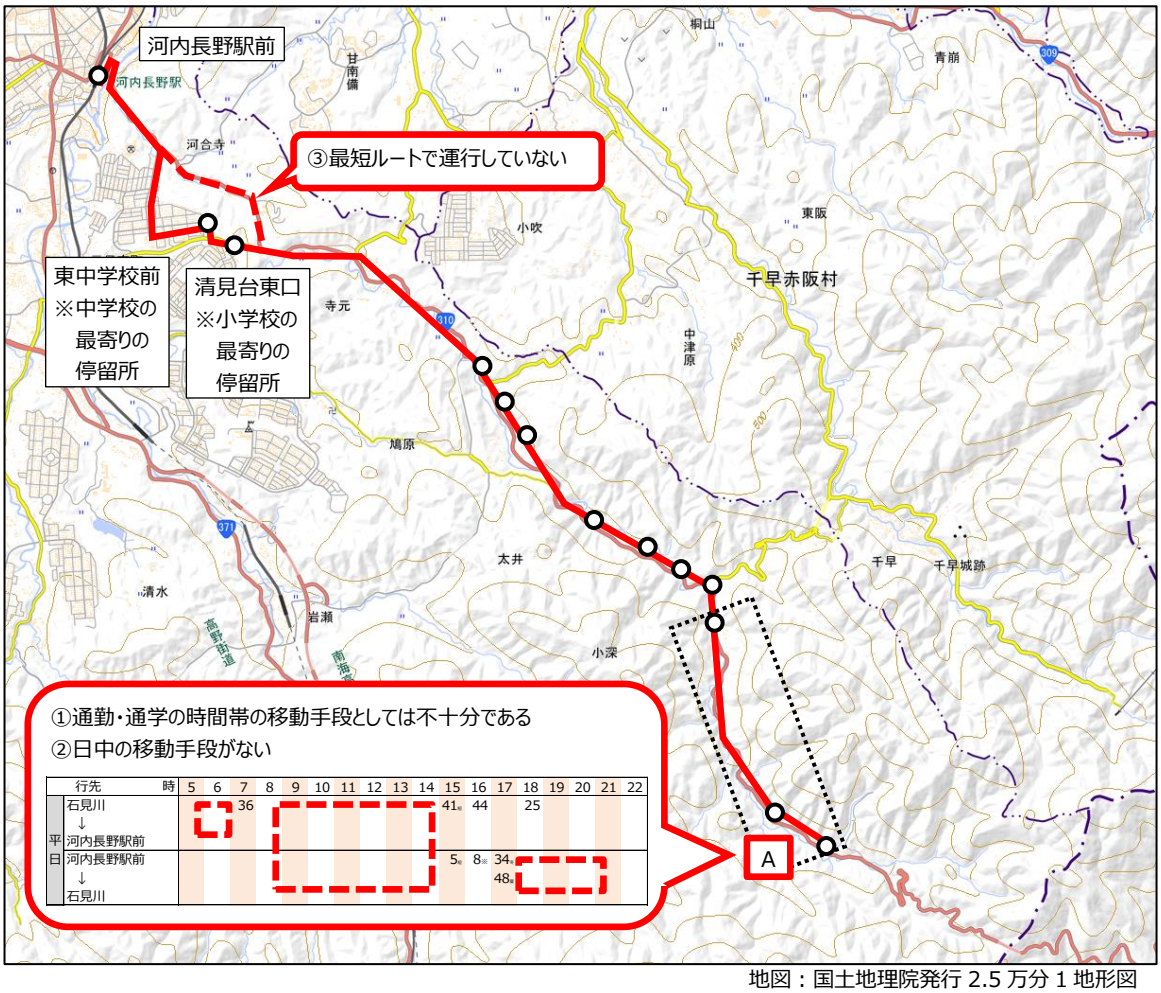
令和４年４月より石見川・小深・太井・鳩原地域バスの運行が開始しましたが、学校活動にあわせた運行となっており、児童・生徒の登下校の時間帯にしか運行しておらず、また、小中学校の最寄りの停留所を経由する必要があることから、Ａ、Ｂの区間それぞれで以下の課題があります。なお、課題に関しては、特に日常生活を送るうえで必要な移動が多い平日について整理しています。

【Ａの区間での課題】

①河内長野駅前行きの始発便が７時台、石見川行きの最終便が 17 時台であり、通勤・通学の時間帯の移動手段としては不十分である。

②８時台から 14 時台の日中の移動手段がない。

③当該地域と河内長野駅前間は最短ルートで運行していない。

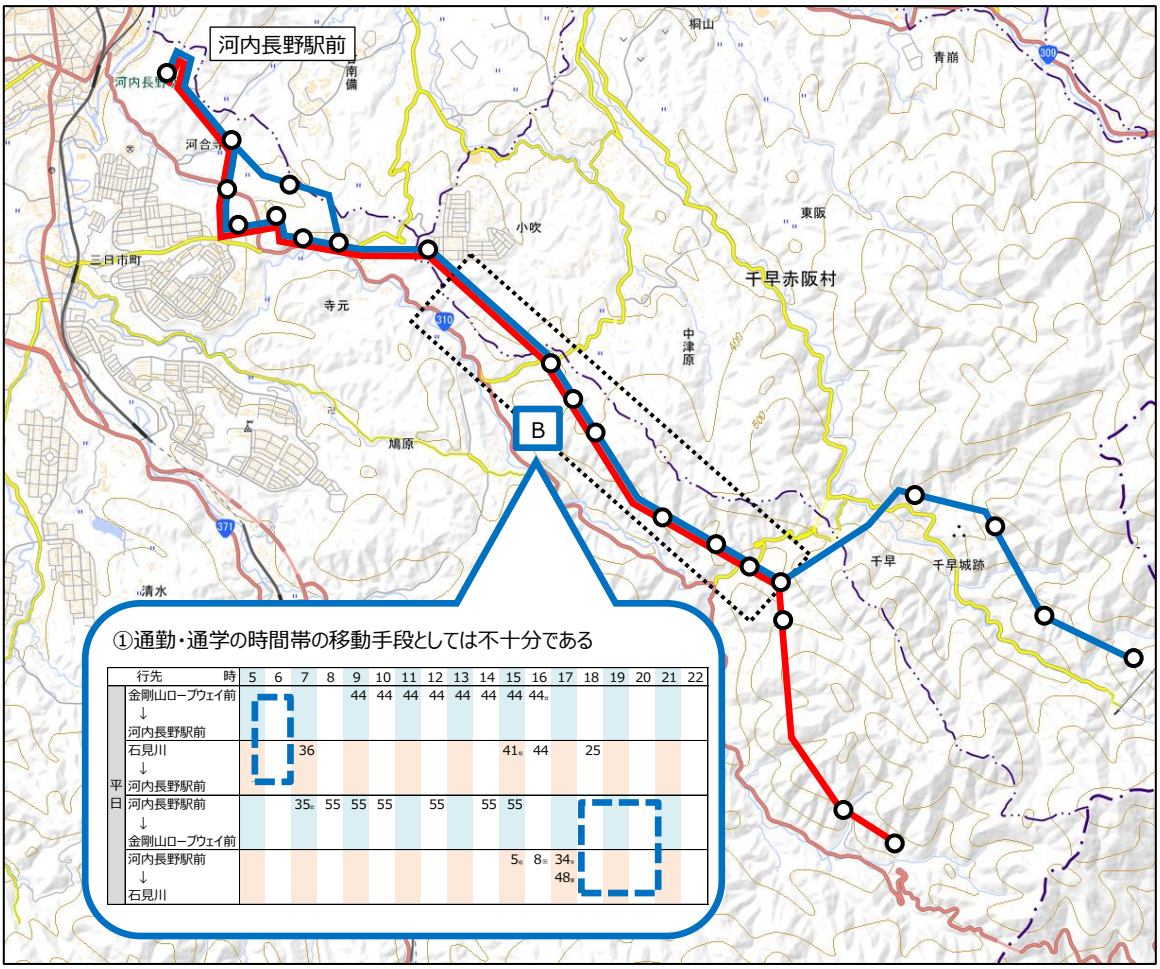


	行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川 ↓ 河内長野駅前				36								41	44		25				
	河内長野駅前 ↓ 石見川												5	8	34 48					

地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

【Ｂの区間での課題】

①河内長野駅前行きの始発便が７時台、石見川行きの最終便が 17 時台であり、通勤・通学の時間帯の移動手段としては不十分である。



	行先＼時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	金剛山ロープウェイ前 ↓ 河内長野駅前					44	44	44	44	44	44	44	44						
	石見川 ↓ 河内長野駅前			36								41	44		25				
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前			35	55	55	55		55		55	55							
	河内長野駅前 ↓ 石見川											5	8	34 48					

地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

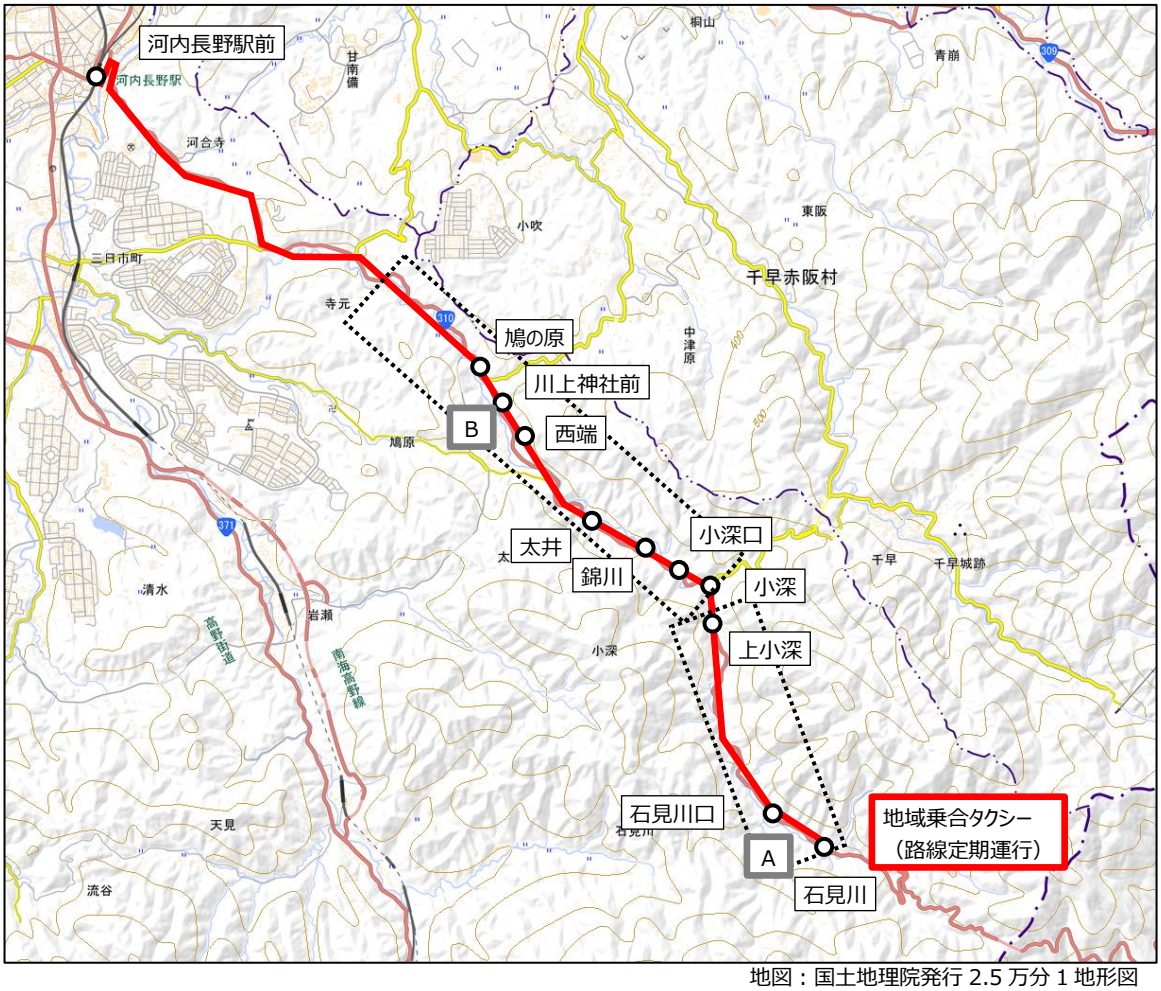
４．事業内容及び実施主体

前述の課題に対応できるよう市、地域住民、交通事業者の三者協働で検討し、令和４年４月から４ヶ月間隔での試行運行を繰り返し実施しました。このような取り組みを経て、令和５年４月からは、利便増進事業として石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの運行を開始いたします。

①石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー（路線定期運行）

A、B 区間における主に通勤・通学を対象として河内長野駅行きの便を 6 時台に、石見川行きの便を 19 時台に運行します。また、河内長野駅までの最短ルートを運行し、かつ、停留所を限定することで通勤・通学の利便性向上を図ります。

【路線図】



地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

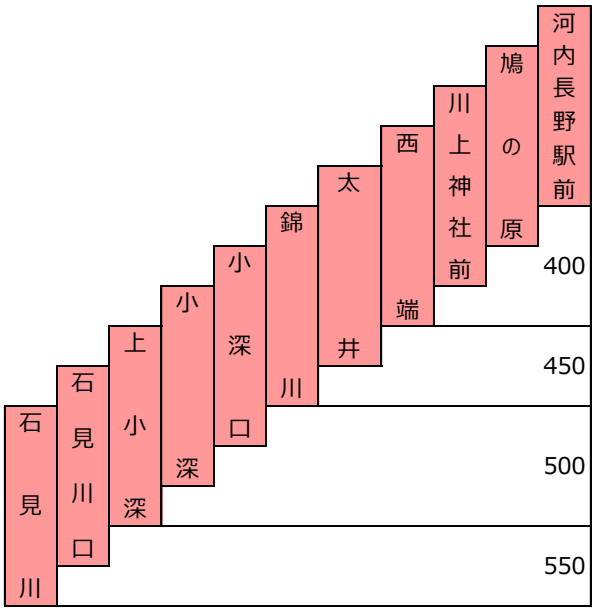
【ダイヤ】

路線（系統）名	事業の種類	運行の態様	実施主体・運行事業者名	車両	キロ程
石見川・小深・太井・鳩原 地域乗合タクシー（路線定期運行）	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	河内長野市・大阪第一交通株式会社	ワゴン（10 人乗り）	10.8

	行先　時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
平日	石見川 ↓ 河内長野駅前		29																
	河内長野駅前 ↓ 石見川															39※			

※印：河内長野駅前で利用者がいなければ運休

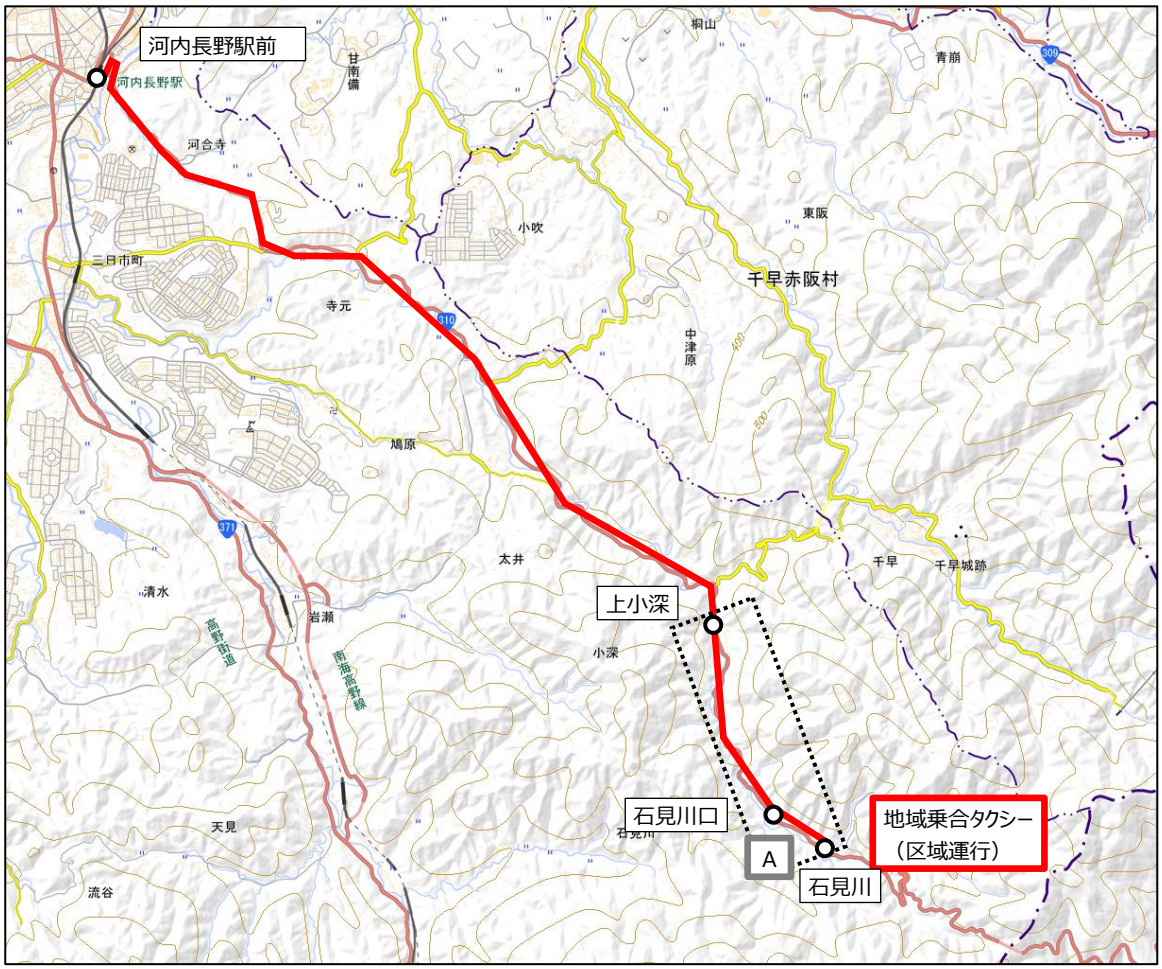
【運賃】



②石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー（区域運行）

A 区間と河内長野駅に乗降ポイントを設けデマンド運行することで、住民の移動について利便性の向上を図ります。

【路線図】



地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

【ダイヤ】

路線（系統）名	事業の種類	運行の態様	実施主体・運行事業者名	車両	キロ程	乗降ポイント
石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー（区域運行）	一般乗合旅客自動車運送事業	区域運行	河内長野市・大阪第一交通株式会社	セダン（5 人乗り） ＵＤタクシー（5 人乗り）	10.8	河内長野駅 上小深 石見川口 石見川

※９時台～１４時台の３０分間隔で予約運行
※２人以上で予約

【運賃】

乗車 1 回につき 700 円

③石見川・小深・太井・鳩原地域バス

既に令和 4 年 4 月から運行を開始している地域バスについても、地域住民の交通手段を石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーとともに相互補完的に提供しており、乗合タクシー運行と密接な関連を有するため「現状維持路線」としてサービス内容を持続的に提供していくこととし、利便増進事業の実施のために必要な事業とします。

５．効果

石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーでは、路線定期運行により通勤時間帯での移動手段を確保しつつ、日中の移動は需要に合わせて運行する区域運行を行うことで、効率的な運行が実現されます。また、「現状維持路線」としてサービス内容を持続的に提供していくこととした石見川・小深・太井・鳩原地域バスにより、学校活動に合った運行が可能となり遠距離通学児童・生徒の利便性や安全性が向上しました。

これら３つの交通モードを導入するにあたり、市、地域住民、交通事業者の三者協働で検討し、運行継続のために利用状況に応じて自治会負担を許容するスキームを構築することで、持続可能性を向上させています。

「４．①石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー（路線定期運行）」から「③石見川・小深・太井・鳩原地域バス」の事業を複合的に行うことで以下の状況になります。

①地域乗合タクシーで需要に合わせ、また最短ルートでの運行による効率的な運行の実現

・交通モードの種類

事業実施前：１種（路線バス）

事業実施後：４種（路線バス、自家用有償旅客運送、乗合タクシー(路線定期運行、区域運行)

・A 区間（石見川、石見川口、上小深）における河内長野駅への９時～14 時台の運行数

事業実施前：０本

事業実施後：30 分間隔で予約運行

・河内長野駅までの所要時間

事業実施前：33 分

事業実施後：29 分

②地域バスで学校活動に合わせた運行による遠距離通学児童・生徒の利便性や安全性の向上

・運行パターン

事業実施前：３パターン（月火木金曜日ダイヤ、水曜日ダイヤ、土休日ダイヤ）

事業実施後：５パターン（授業がある日で短縮授業の有・無×夏・冬４パターン、クラブ活動のみの日ダイヤ）

※別途臨時便の運行あり

③三者協働での取り組みによる持続可能性の向上

（参考）利用者数と供給量

①A 区間（石見川～上小深）

利用者数：7,500 人／年 ⇔ 供給量：38,500 人／年

②B 区間（小深～鳩の原）

利用者数：8,000 人／年 ⇔ 供給量：50,000 人／年

③C 区間（観心寺～河内長野駅前）

利用者数：109,000 人／年 ⇔ 供給量：691,500 人／年

利便増進事業により、以下の効果が見込まれます。これらの効果は、河内長野市が目指すべき将来の姿である「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」を実現するために、地域公共交通計画において定めた目標達成に寄与するものとなります。

①「バスなどの公共交通サービス」に関する不満足度
　22.7%以下
②「高齢者にとっての暮らしやすさ」の不満足度
　33.1%以下
③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
　158 円以下
④石見川・小深・太井・鳩原の地域バス等の利用者数
　一般利用者数 1,800 人/年以上
　（別途、遠距離通学児童生徒利用者数 2,100 人/年以上　※令和９年度時点）

6．事業費

本事業の実施に必要な資金の額及び調達方法については、以下のとおりとなります。

項目	経費（千円／年）	運賃	市負担
石見川・小深・太井・鳩原地域バス	10,452	600	9,852
石見川・小深・太井・鳩原 地域乗合タクシー（路線定期運行）	1,139	390	749
石見川・小深・太井・鳩原 地域乗合タクシー（区域運行）	68	34	34

7．河内長野市の支援内容

石見川・小深・太井・鳩原地域バス及び地域乗合タクシー（路線定期運行・区域運行）を運行するにあたって、河内長野市では以下の支援を行います。

①運行費負担

運行経費から運賃を差し引いた額を市が負担します。ただし、利用者が少なく想定した運賃収入が確保できない場合は、自治会が一部負担します。

②自治会との調整

石見川・小深・太井・鳩原の４自治会から有志を募り「移動手段を検討する会」を開催し、地域住民に対する利用方法の周知や利用啓発活動の検討を行うとともに、運行に関する改善案を協議します。

③関係機関との調整

運行する際に必要となる路線設定や停留所設置などに係る国・府・警察・交通事業者との調整を行います。

④地域公共交通会議の開催

運行してからの利用状況などを地域公共交通会議で報告するとともに、運行に関する改善案を地域公共交通会議に諮問します。

８．その他

当該計画に記載している内容（便数や運行時間帯、事業費など）は、計画策定時点の予定となっており、今後、市、地域住民、交通事業者での運行継続に向けた協議の中で、変更する可能性があります。

議題（3）

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

協議会名：河内長野市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
南海バス株式会社	日野・滝畑コミュニティバス	新型コロナウイルスワクチン接種時に利用できる高齢者バス・タクシー共通乗車券は、利用喚起に有効であったことから、引き続き実施するとともに、コロナ禍における公共交通の利用者減に対応するため、交通事業者への直接補助を実施した。 また、石見川・小深・太井・鳩原地域の公共交通ネットワークを再構築し、地域特性に応じた交通モードを導入した。 そのほか新型コロナウイルス感染症の影響や市政アンケートによるニーズを把握し、来年度から5ヶ年の取り組みを示した地域公共交通計画を策定している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【輸送人員】 目標：前年度比プラス10% 実績：微増（対R3年度比＋3.6%）	令和4年度も年間を通じて、新型コロナウイルス感染症の影響を受けているものの、全路線において利用者は令和3年度比で増加している。 一方で、コロナ前と比較すると、依然減少していることから、収束後の利用喚起を図る。併せて、今年度策定予定の地域公共交通計画に基づき市民ニーズに対応した施策を展開する。
南海バス株式会社	日野・滝畑コミュニティバス2（奥河内くろまろの郷経由系統）						
南海バス株式会社	路線バス高向線1（高向起終点系統）		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【輸送人員】 目標：前年度比プラス10% 実績：微増（対R3年度比＋7.3%）	
南海バス株式会社	路線バス天野山線5（旭ヶ丘系統）		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【輸送人員】 目標：前年度比プラス10% 実績：増加（対R3年度比＋13.8%）	
南海バス株式会社	路線バス天野山線4（天野山起終点系統）		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【輸送人員】 目標：前年度比プラス10% 実績：増加（対R3年度比＋20.7%）	
南海バス株式会社	路線バス天野山線3（サイクルセンター系統）		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【輸送人員】 目標：前年度比プラス10% 実績：増加（対R3年度比＋24.4%）	

参考資料

協議会名：河内長野市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

対象路線	目標 （輸送人員）	輸送人員			（参考）対R1年度比 （コロナ前との比較）	対R3年度比	達成状況
		（参考）R1年度 H.30.10～R1.9	R3年度 R2.10～R3.9	R4年度 R3.10～R4.9			
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 （奥河内くろまろの郷経由系統）	前年度比プラス10%	85,157	64,915	67,242	△ 21.0%	＋ 3.6%	×
路線バス高向線1（高向起終点系統）	前年度比プラス10%	75,698	53,811	57,743	△ 23.7%	＋ 7.3%	×
路線バス天野山線5（旭ヶ丘系統）	前年度比プラス10%	172,274	123,950	141,108	△ 18.1%	＋ 13.8%	○
路線バス天野山線4（天野山起終点系統）	前年度比プラス10%	16,513	12,528	15,125	△ 8.4%	＋ 20.7%	○
路線バス天野山線3（サイクルセンター系統）	前年度比プラス10%	15,272	7,093	8,821	△ 42.2%	＋ 24.4%	○
（参考）合計		364,914	262,297	290,039	△ 20.5%	＋ 10.6%	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

協議会名：	河内長野市地域公共交通会議

評価対象事業名：	地域内フィ―ダー系統確保維持費国庫補助金

地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	河内長野市は大阪府の南東端に位置し、人口約10.0万人（令和4年12月末時点）、面積は109.63㎢と府内で3番目に広い。市域の約7割を森林が占め緑豊かな環境である一方、住宅団地が点在するため公共交通は市民生活を支える大切な交通手段である。 しかしながら、人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの変化などの要因により、路線バスやコミュニティバス等の公共交通利用者が年々減少を続けており、持続可能な公共交通を確保することが極めて厳しい状況にある。そのため、住民、交通事業者、行政などの関係者による協働の取り組みを進め、市内を運行する路線バスやコミュニティバス等の公共交通の維持・充実を図る必要がある。

河内長野市地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

１．協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

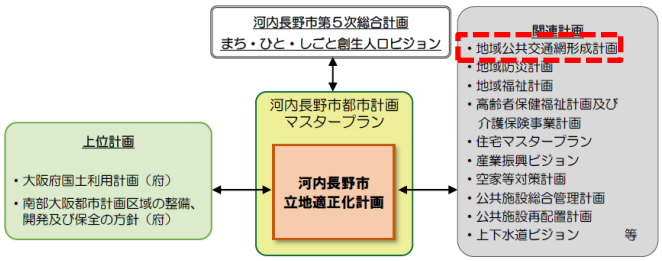
「河内長野市立地適正化計画」令和元年度策定

○将来都市構造：「集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」

・都市機能を集約した、利便性の高い魅力ある拠点の形成

・地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークの確立（基幹交通軸の設定）等

○計画目標年次：2035 年度



「河内長野市地域公共交通計画（第２期網形成計画）」平成 30 年度～令和 4 年度

○目指すべき将来像

・将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通

○地域特性

・昭和 40 年代以降の宅地造成によりベッドタウンとして成長

・団地の大半が山間部で坂が非常に多い。

・府内で３番目に面積が広く、開発団地は鉄道駅から離れている。

・市内を南北に貫く鉄道駅の内、4 つの駅を中心に各開発団地へバス路線網が形成されている。

・自動車を中心にまちが発展し、都市機能が拡散。

○人口動態

・平成 12 年（約 12 万人）をピークに減少が続き、現在は 10.0 万人まで減少。

・超高齢化　65～74 歳 14,417 人＜ 75 歳以上 22,096 人（令和 4 年 12 月末時点）

・高齢化率　65 歳以上 36.3%、　75 歳以上の高齢者率 22.0%

○課題

・人口減少や高齢化が進展する中でのまちの活力維持につながる公共交通ネットワークの構築

・高齢化の進展に対応した公共交通の実現

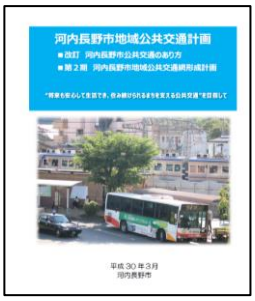
・協働の取り組みに向けた市民意識の醸成

○基本方針

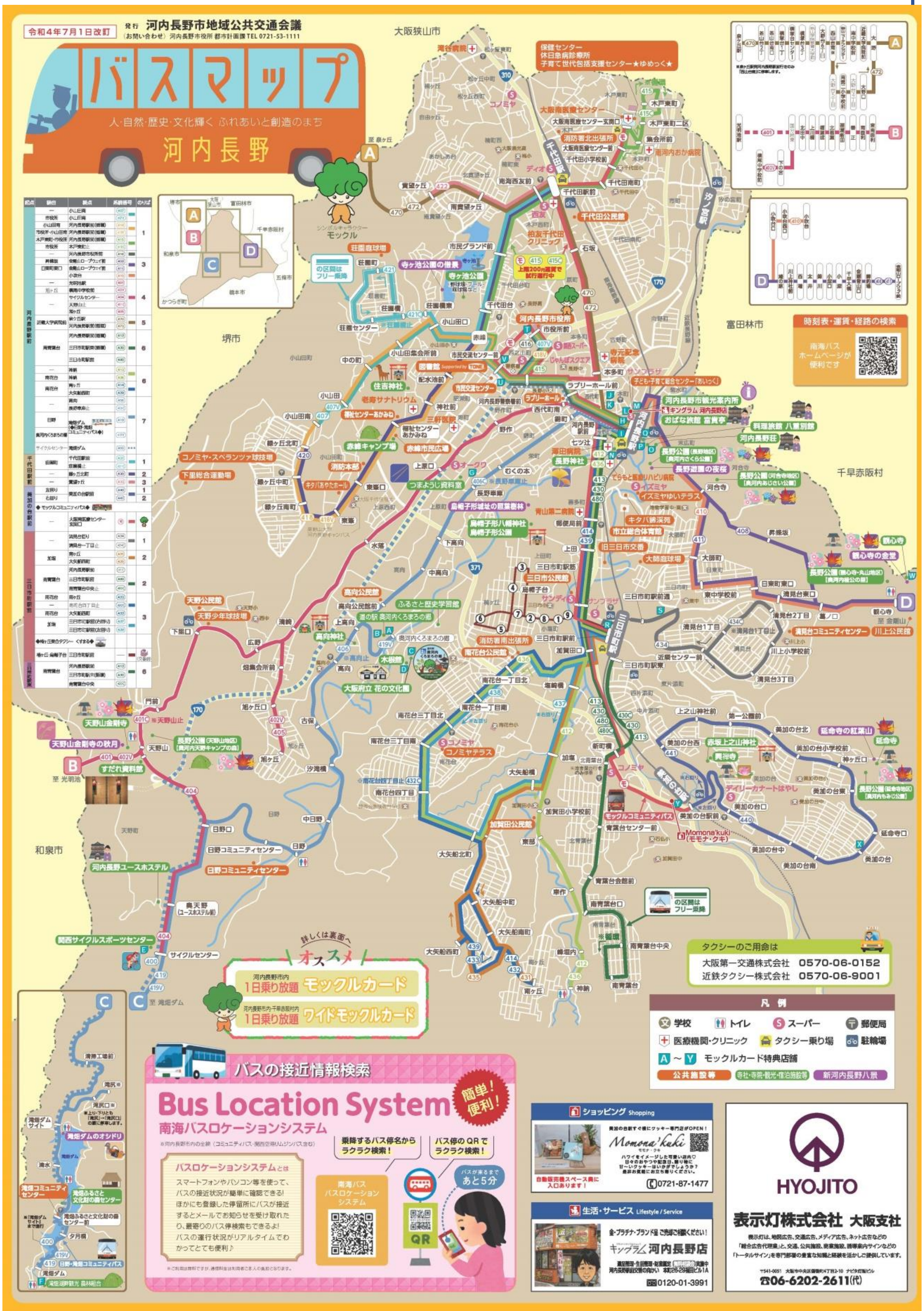
・まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築

・高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現

・市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進



公共交通ネットワークのイメージ図



２．目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

【網形成計画】

○評価の基本的考え方

・公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上

・公共交通利用率・利用者数の維持

・行政負担の軽減

・市民意識の醸成

○評価指標

・市民満足度向上「バス等の公共交通サービス」「高齢者の暮らしやすさ」

・鉄道・バス等の公共交通利用分担率の増加

・路線バス、コミュニティバス、地域乗合タクシーの各利用者数の維持

・コミュニティバス利用者１人あたりの行政負担額の軽減

・モビリティマネジメントの実施回数　等

【地域内フィーダー系統確保維持計画】

○目標

・コロナ禍における輸送人員の回復（前年度比プラス１０％）

３．目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

（１） 取組経緯

【地域内の公共交通の課題】
・人口減少や高齢化が進展する中でまちの活力維持に繋がる公共交通ネットワークの構築
・高齢化の進展に対応した公共交通の実現
・協働の取り組みに向けた市民意識の醸成
【取組の主な内容】
・バス１日フリー乗車券の積極的な PR や SNS の活用等、観光と連携し市外からの来訪者の招致活動
・高齢者の外出支援や公共交通の利用促進を目的とした「おでかけチケット」の配布
・運転免許証返納者の公共交通への円滑な転換をサポートするため、バス・タクシー利用助成券を交付
・コロナ禍の需要喚起のため、地方創生臨時交付金を活用したバス１日乗り放題周遊チケット及びタクシー初乗り運賃チケットを販売
・コロナウイルスワクチン接種の際の高齢者の移動手段の確保及び公共交通の利用促進を目的とした「高齢者バス・タクシー共通乗車券」の配布
【協議会の開催状況】
・R3.12.20、R4.1.24、R4.3.22～R4.3.31（書面開催）、R4.6.29、R4.8.30、R4.10.20、R5.1.23

（２） 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域内フィーダー系統	南海バス	R3.10.1～ R4.9.30	フ	市内の生活路線６系統について補助を活用し維持を図っている。
地域公共交通計画策定	市 地域公共交通会議	R4.4～R5.3	策	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」を実現するために、現在の河内長野市の地域公共交通に必要となる施策を示した地域公共交通計画を策定予定。

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

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
モックルコミュニティバスの運行及び上限 200 円運賃の試行等の実施	市 南海バス 地域公共交通会議	H14.7～	既存バス路線網とのネットワーク化を図りつつ、バス全体の利便性向上のため運行。また、利用促進として上限運賃制や同伴者割引等の試行を実施。
日野・滝畑コミュニティバスの運行	市 南海バス	H7.9～	生活路線の維持のため運行。近年は沿線施設等と連携し、観光利用の PR に力を入れ維持に努めている。
岩湧線への運行補助	南海バス	H7.4～	生活路線を維持するため、運行経費の一部を市からバス事業者へ補助。
楠ヶ丘地域乗合タクシーの運行	市 第一交通 楠ヶ丘自治会	H23.11～	バスのない楠ヶ丘地域にて、公共交通不便地域問題の解消のため、乗合タクシーを３者協働（左記）で運行。
石見川・小深・太井・鳩原地域バスの運行	市 南海バス 石見川・小深・太井・鳩原自治会	R4.4～	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した事業者協力型自家用有償旅客運送による地域バス「楠坊」を運行し、地域住民の移動手段を確保。
コロナ禍における交通事業者支援	市	R3.12 R4.5	コロナ禍における３密回避のため運行本数を維持するバス事業者や、利用者減等により経営が悪化している状況においても営業を続けるタクシー事業者に支援金を交付。
地域公共交通計画の策定	市	R4.4～R5.1	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」を実現するために、現在の河内長野市の地域公共交通に必要となる施策を示した地域公共交通計画を策定予定。

（３） 生産性向上の視点から取り組んだ事業

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

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

事業	取組内容	効果目標
高齢者公共交通利用促進事業	75 歳以上の高齢者を対象にバス・タクシーで利用できる助成券「おでかけチケット」を配布。	◆公共交通の利用促進 ◆高齢者外出支援
近隣市との連携によるホームページの充実	幹線系統で繋がっている隣接市と連携し、市ホームページにて沿線上の商業・観光施設を紹介。	◆輸送人員 1%増等による収支 1%以上の改善（光明池行き） ⇒ R3:50.0% → R4:50.1%
バス 1 日フリー乗車券の PR や SNS の活用等による観光利用の促進	バスマップと一体型のバス 1 日フリー乗車券 PR パンフを、市内観光施設をはじめ商業店舗等に配架。市外在住者に向けては市公式 SNS を活用し、公共交通関連情報を発信。	◆バスの利用促進 ◆外からの来訪者の増加 ⇒日野滝畑コミバス輸送人員 対前年度＋3.6%（R4.9）
市民によるコミュニティバスの車内アナウンスの実施	公共交通への関心や愛着を育むことを目的に、市内在住の小学生（公募）による乗車マナーアナウンスをモックルコミュニティバス車内で放送。	◆協働や当事者意識の醸成 ◆モックルコミュニティバスの維持 ⇒モックルコミュニティバス輸送人員 対 R3 年度＋2.6%（R4.9）
福祉部局などとの連携によるスマホ教室の開催	福祉部局などで開催するスマートフォンの使い方教室で、電車・バスの乗り換え検索やバスロケアプリの紹介を実施。	◆高齢者が利用しやすい公共交通環境の整備
モックルコミュニティバス及び路線バス千代田線上限 200 円運賃の試行継続	利用しやすい運賃施策として、モックルコミュニティバスの上限 200 円運賃の試行を継続。また、一部ルートが輻輳する路線バスにおいても運賃格差を是正するため、同じく上限運賃の試行を実施。	◆利用者利便の向上による利用者数の増加
高齢者新型コロナウイルスワクチン接種交通支援事業	新型コロナウイルスワクチン接種の際の高齢者の移動支援及び公共交通の利用促進のために、65 歳以上の市民に対しバス・タクシーで利用できる乗車券を配布。	◆公共交通の利用促進

４．具体的取組に対する評価

【補助路線に関する評価】

・新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に利用者が減少している令和３年度と比較すると、全路線において利用者は増加しており、目標である「前年度比＋１０％」を３路線において達成している。一方で、コロナ前の令和元年度と比較すると、生活路線では依然１割～２割程度の減少、観光路線（天野山線３）では４割強の減少となっている。

対象路線	目標（輸送人員）	輸送人員			（参考）対R1年度比（コロナ前との比較）	対R3年度比	達成状況
		（参考）R1年度 H.30.10～R1.9	R3年度 R2.10～R3.9	R4年度 R3.10～R4.9			
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（奥河内くろまろの郷経由系統）	前年度比プラス10%	85,157	64,915	67,242	△ 21.0%	＋ 3.6%	×
路線バス高向線1（高向起終点系統）	前年度比プラス10%	75,698	53,811	57,743	△ 23.7%	＋ 7.3%	×
路線バス天野山線5（旭ヶ丘系統）	前年度比プラス10%	172,274	123,950	141,108	△ 18.1%	＋ 13.8%	○
路線バス天野山線4（天野山起終点系統）	前年度比プラス10%	16,513	12,528	15,125	△ 8.4%	＋ 20.7%	○
路線バス天野山線3（サイクルセンター系統）	前年度比プラス10%	15,272	7,093	8,821	△ 42.2%	＋ 24.4%	○

【幹線系統との関係】

・フィーダー補助対象の 6 系統については、接続する幹線系統の輸送実績に寄与するよう系統毎の輸送人員の維持を図り、路線のネットワークを確保することで、利便性を向上させ、相乗効果でバス路線全体の活性化に繋げるよう努めた。

【具体の取り組みに関する評価】

・高齢者の外出促進や健康増進等を目的とした高齢者公共交通利用促進事業を引き続き実施するとともに、令和２年４月から高齢化により運転に不安を感じた際に公共交通へ円滑な利用転換を後押しする高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施し、高齢化の進展に対応した公共交通サービスを提供した。

・近隣市との連携によるホームページの充実やフリー乗車券の PR、SNS の活用等は、観光利用を促進するものであり、人口減少に伴う利用者減少に苦しむ公共交通の新たな需要喚起につながるものと考えている。

・令和 4 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、当初予定していた小学生による乗車マナーアナウンスの車内放送の収録といった人が集まるイベントの開催を見送っている。

・新型コロナウイルスワクチン接種の際の高齢者の移動手段の確保等を目的に市内在住の 65 歳以上の高齢者にワクチン接種券とともにバス・タクシー共通乗車券を配布し、ワクチン接種を円滑に進めると同時に、公共交通の利用促進に努めた。

５．自己評価から得られた課題と対応方針

課　　題	課題への対応方針
令和 4 年度においては、利用者数が全路線で増加し、概ね目標を達成したといえる。一方で、新型コロナウイルス感染症の影響が続いていることから、収束後の利用喚起を実施する必要がある。 また、人口減少に歯止めがきかず、長期スパンでは輸送人員の減少傾向が続いていることや地勢的な特性として、坂道や鉄道駅から距離があるケースが多く、高齢化率が高いため、今まで以上にきめ細やかな移動手段の確保が求められている。	コロナ禍における事業者支援を引き続き実施するとともに、ワクチン接種のためのバス・タクシー共通乗車券を配布するなど収束後の利用喚起を図る。 また、おでかけチケットの配布や運転免許証自主返納支援券など、高齢者の外出を促す公共交通の利用促進を引き続き実施するとともに、今年度策定予定の地域公共交通計画に基づき、市民ニーズに対応した施策を展開する。

これまでの評価に対する地域公共交通会議の対応状況

1．昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況		
昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
目標・効果について達成できなかったところはあるものの、事業実施の適切性については評価できる。 今後、現在の取組施策の効果検証や利用者ニーズの把握・分析等により、ニーズに対応した運行内容の見直しや利用促進に取り組むことで、利用者の増加につなげ、目標の達成、それによる持続可能な公共交通ネットワークが構築されることを期待する。	実施しているそれぞれの事業において、利用状況等による効果検証を行った。その結果、令和４年度は前年度より利用者が増加しており、効果としては現れている。	新型コロナウイルス感染症の影響により、新しい生活様式（テレワーク、通販、自転車などの活用）への転換がなされていることから、収束後の公共交通利用喚起策を実施する。 また、来年度から５ヶ年の取り組みを示した地域公共交通計画（現在策定中）に基づき、市民ニーズに対応した公共交通施策を展開する。

２．アピールポイント、特に工夫した点など

【新型コロナウイルス感染症への対応】

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

このような状況を勘案し、高齢者の新型コロナウイルスワクチンの接種にあたり、医療機関までの公共交通による移動手段を確保することにより、円滑なワクチン接種を推進するとともに、周辺道路及び駐車場の渋滞緩和並びに公共交通利用の需要喚起を図ることを目的とし、高齢者バス・タクシー共通乗車券を交付した。

○事業概要

・65 歳以上の市民（3 回目 35,000 人、4 回目 33,000 人）に対しワクチン接種券に併せて、市内のバス・タクシー運賃の助成が受けられる乗車券 4 回分を郵送にて配布。バス利用の場合は、1 回分の乗車運賃を助成。タクシー利用の場合は、初乗り運賃 680 円分を助成。

バス・タクシー事業者への負担金

（高齢者新型コロナウイルスワクチン接種交通支援事業負担金）

ワクチン接種３回目対応分　14,700 千円、４回目対応分 13,500 千円

○アピールポイント

65 歳以上の高齢者はワクチン接種が急がれる一方、運転免許証の自主返納等により移動手段の確保が難しい人が多いため、交通費の助成により、接種しやすい環境を確保するとともに、公共交通の利用を促進することで、厳しい状況の交通事業者への支援を図った。

○参考資料

別添　高齢者バス・タクシー共通乗車券パンフレット

管理番号.

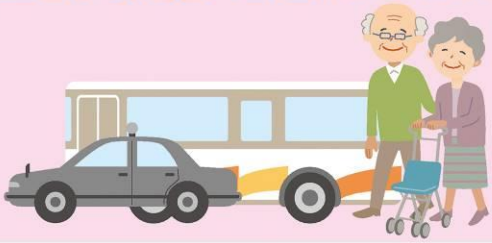
2721675a

3回目のワクチン接種を受けられる方へ

河内長野市内で利用できる
高齢者バス・タクシー共通乗車券を送付します。

本乗車券は、高齢者の新型コロナワクチン接種を円滑に進めるため、65歳以上の方の接種会場までの移動手段の確保を目的にお配りしています。ワクチン接種時の市内の移動など※に利用してください。

※日常の買物や通院等にもご利用いただけます。



■乗車券送付対象者　令和4年度中に65歳に達する市民（昭和33年4月1日以前生まれ）

■送付物　高齢者バス・タクシー共通乗車券2枚（ワクチン接種1往復分）

■有効期限　令和5年2月28日まで

■利用可能なバス・タクシー会社については裏面をご確認ください。

■乗車券の使い方（1回の乗車につき、本乗車券を1枚利用できます。）

バスで利用　⇒ 降車時に乗務員に提示の上、乗車券1枚を運賃箱へ入れて下さい。
本券1枚で河内長野市内の乗り降りが1回無料になります。
※1日乗り放題ではありません。

タクシーで利用 ⇒ 降車時に乗車券1枚を乗務員へお渡しください。初乗り運賃の支払いに利用できます。初乗り運賃を超えた差額はご自身でご負担ください。乗降地のどちらかが河内長野市内である場合に利用できます。

■ご利用時の注意点
・本乗車券を他人に譲渡することはできません。
・河内長野市発行の他のチケット類とは併用できません。
・コピーされたものは無効です。
・盗難、紛失等による再発行はできません。
・釣り銭は出ません。

問い合わせ先　河内長野市役所内 新型コロナワクチンコールセンター
TEL:0721-26-8135（受付時間:平日午前9時～午後5時30分）

【ご注意ください】
乗車券は1枚ずつミシン目に沿って切り取ってご利用ください。
バスの運賃箱に2枚以上の乗車券を一度に投入されますと、
運賃箱が故障する原因になります。

高齢者バス・タクシー共通乗車券

2枚

河内長野市 No.1
高齢者バス・タクシー共通乗車券
バス　河内長野市内のバスが1回無料。
タクシー　初乗り運賃の支払いに利用可。差額はご自身でご負担ください。
有効期限　令和5年2月28日

河内長野市 No.2
高齢者バス・タクシー共通乗車券
バス　河内長野市内のバスが1回無料。
タクシー　初乗り運賃の支払いに利用可。差額はご自身でご負担ください。
有効期限　令和5年2月28日

河内長野市地域公共交通計画（実施計画　令和5年度～令和9年度）　【概要版】

議題（４）

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	→ ■交通環境教室の実施（H30）
❶-③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	→ ■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～）
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（おでかけチケット）の実施（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事業の実施（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）
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」の運行（R4～）
❸-⑬市民の積極的な参加を促進する働きかけ	→ ■モックルコミュニティバスの車内アナウンス収録（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

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。
●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

結果：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）。など

結果：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

公共交通の課題

- 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へ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への支援策の検討。

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の連携による高齢者ニーズにきめ細かに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
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

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
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	■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	■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
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	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に対応した移動手段の提供	■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
	④ＩＣＴ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	■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
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	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	■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	■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	くすまるの収支率	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	くすまるの利用者数	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	毎年
	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。

河内長野市地域公共交通計画

【第５期：令和５～９年度　実施計画】

令和５年２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） 取り組み概要 3
（2） 主な取り組み 6
（3） 目標の達成状況及び評価 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

6. 具体的な取り組み 24

7. 評価指標及び目標 44

8. おわりに 45

参考資料１　改訂　河内長野市公共交通のあり方
　　第２期　河内長野市地域公共交通網形成計画　【概要版】
　　..... 参考-1
参考資料２　公共交通の利用状況 参考-3
参考資料３　市政アンケート 参考-16

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上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、さらには健康、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自粛やテレワーク普及、移動手段のプライベート交通志向など人々の生活様式が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います。

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います。

（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月に施行された後、平成２６年１１月、令和２年１１月※に大幅な改正が行われました。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

本市の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】

・公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上

・公共交通利用率・利用者数の維持

・行政負担の軽減（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き、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。

（1） 取り組み概要

表 3.1 取り組みの概要

：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	・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 ・交通環境教室の実施 ・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の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の実施 ・利用者の利便性の向上及びタクシー事業者の生産性の向上を目的とした相乗りアプリの研究
	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	・楠ケ丘地域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）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	・住民主体の移動支援の実施（大師町、南花台、美加の台、小山田、清見台、下里）、検討（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の利用者利便の向上に資する環境整備の検討・展開	・移動需要に合わせたバス停新設の検討 ・フリー乗降の先行事例における課題整理
	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における上限 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	■地域のニーズにあった運行形態・サービスおよ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 ・公共交通空白地域である下里地域における住民主体交通への導入支援 ・公共交通不便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等との連携	・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）の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、楠ケ丘地域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での絵画展の開催
	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と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への支援 ・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の乗り方教室の開催

（2） 主な取り組み

１） 交通環境教室の実施

■目的

マイカーの普及により公共交通手段としてのバスでの移動は、特に若年層にとってその重要性の認識、また、乗る機会も含めて決して高い状況とは言えないことから、移動手段としてのバスの重要性、楽しさ、また、エコな乗り物であることを、幼少期より啓発する。

■内容

幼稚園児とその保護者を対象に、実際の路線バス車両を活用した、見て、触れて、乗って、感じることが出来る、体験型の交通環境教室を開催した。

２） 南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業の実施

■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（おでかけチケット）の実施

■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の実施

■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の車両更新に伴う輸送量の増強及び重複ルートの解消

■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の車内で放送。

（3） 目標の達成状況及び評価

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。

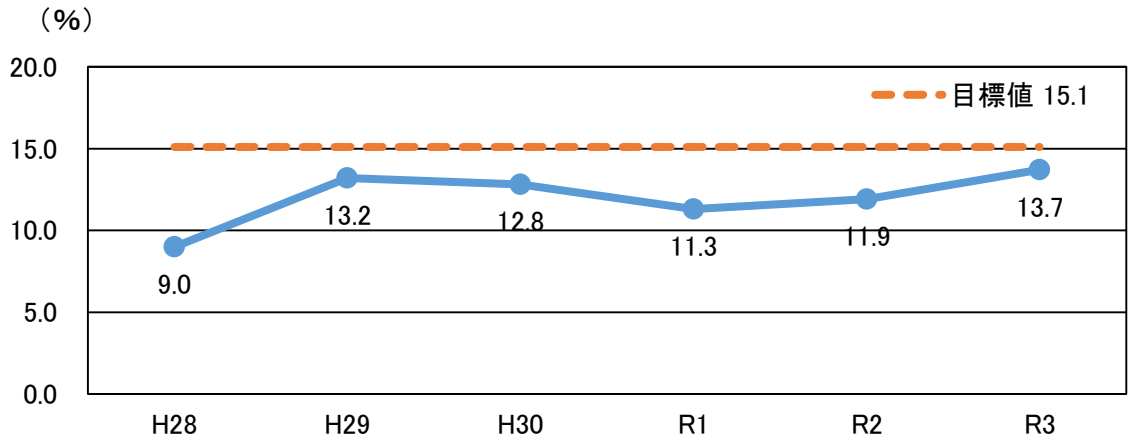
表 3.2 評価指標の推移と評価

目標	評価指標	現状	目標値	実績値（平成 30 年度～令和４年度）					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	-	-	-	-	公表後確認	
	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	7,669 1,890	-
	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	74.4	-
	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	303	298	309	443	401	-
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	0	○
	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。

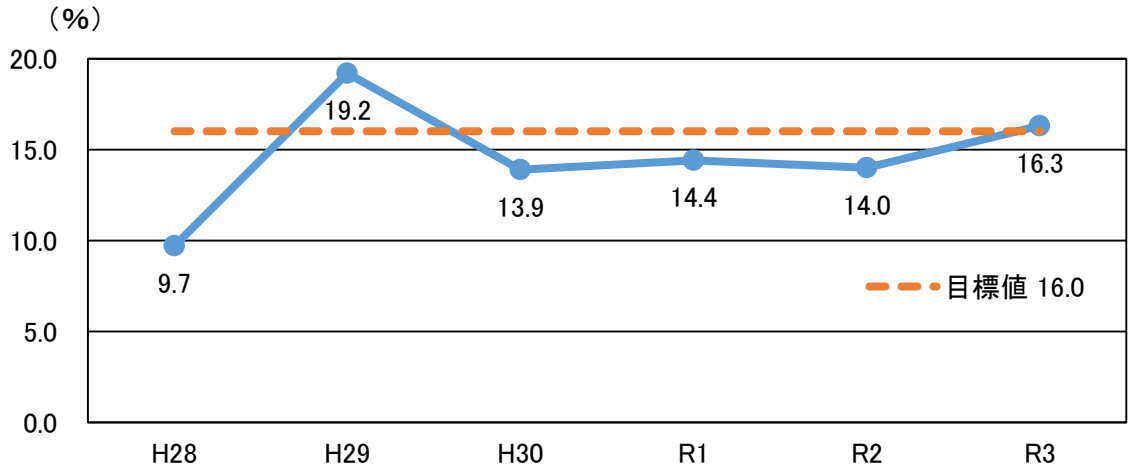
１） 公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上

「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。



資料：河内長野市市政アンケート調査

図 3.1「バスなどの公共交通サービス」に関する満足度



資料：河内長野市市政アンケート調査

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）

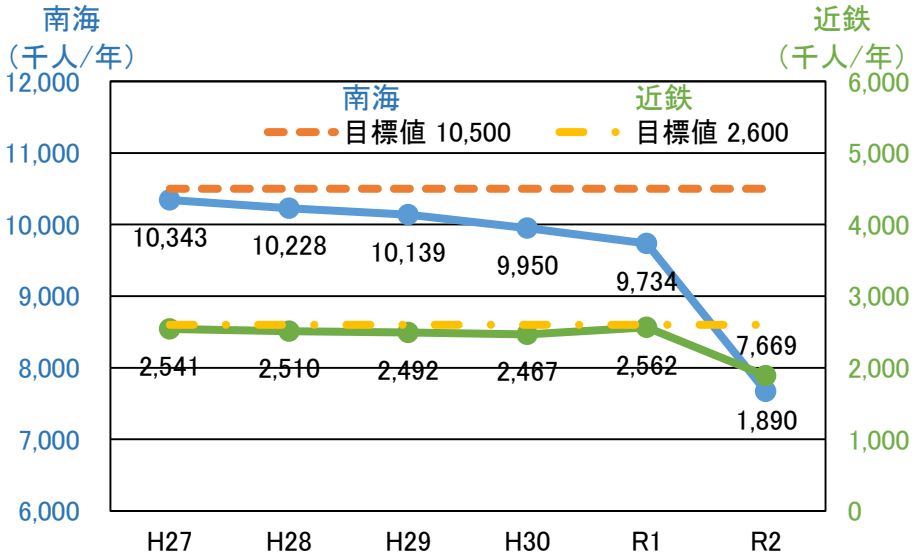
２） 公共交通利用率・利用者数の維持

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）

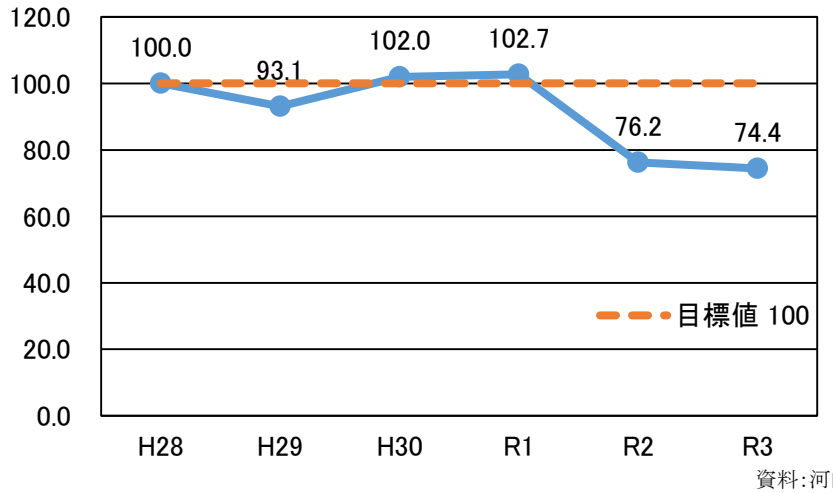
	計画実施前	目標値	実績値
公共交通利用分担率（鉄道・バス）	17.7%	20.0%	未公開

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）



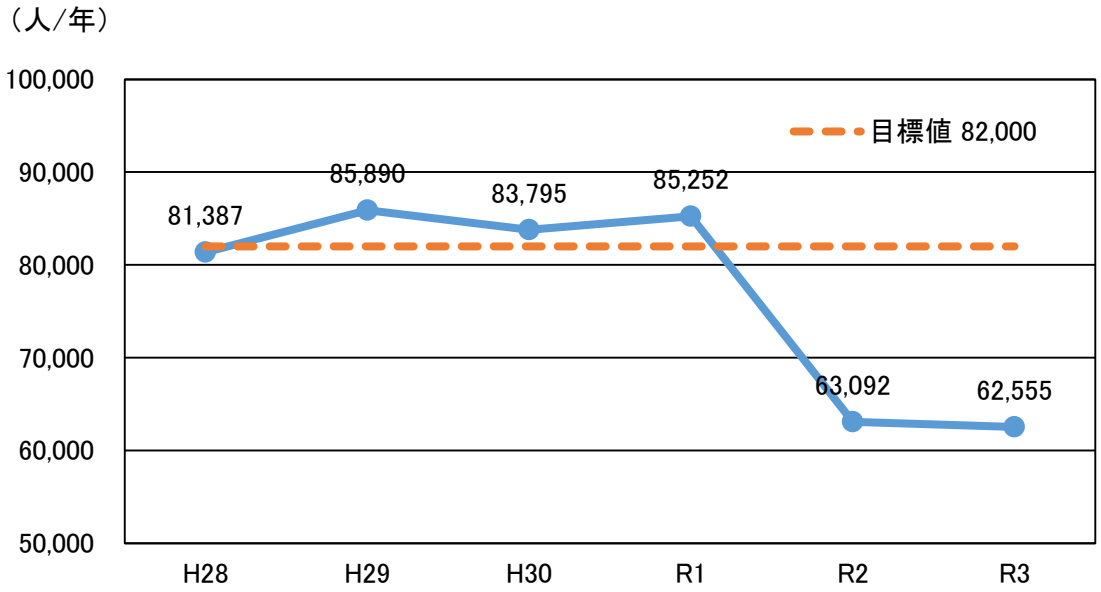
資料：河内長野市統計書

図 3.3 河内長野駅の利用者数



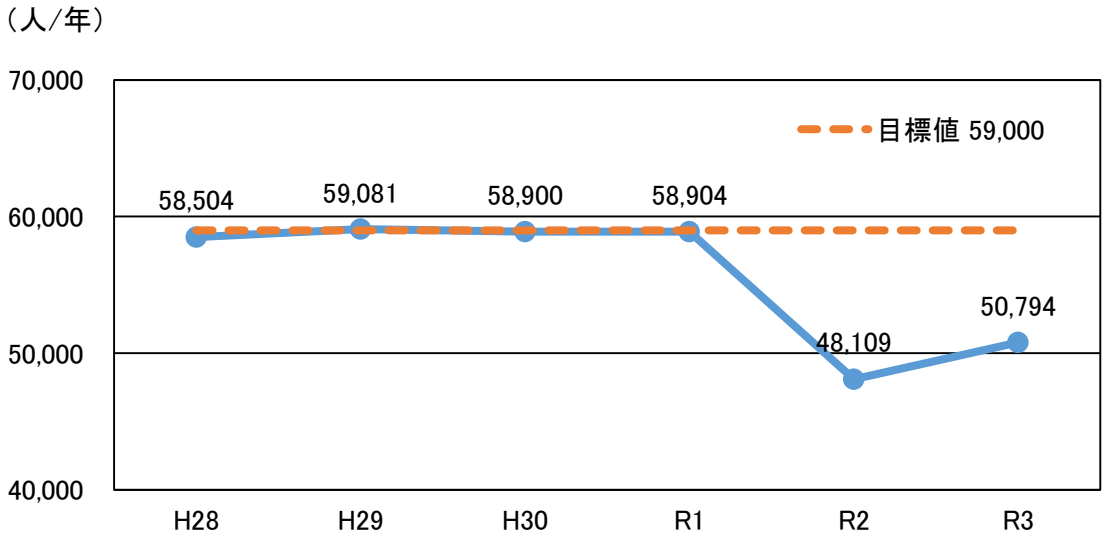
資料：河内長野市資料

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）



資料：河内長野市調べ

図 3.5 日野・滝畑コミュニティバスの利用者数

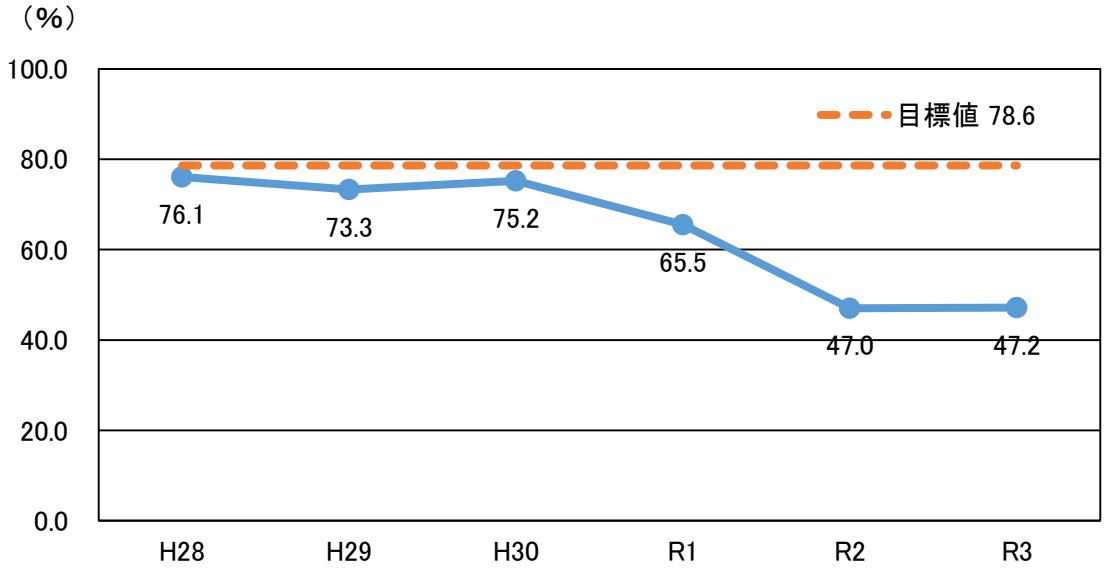


資料：河内長野市調べ

図 3.6 モックルコミュニティバスの利用者数

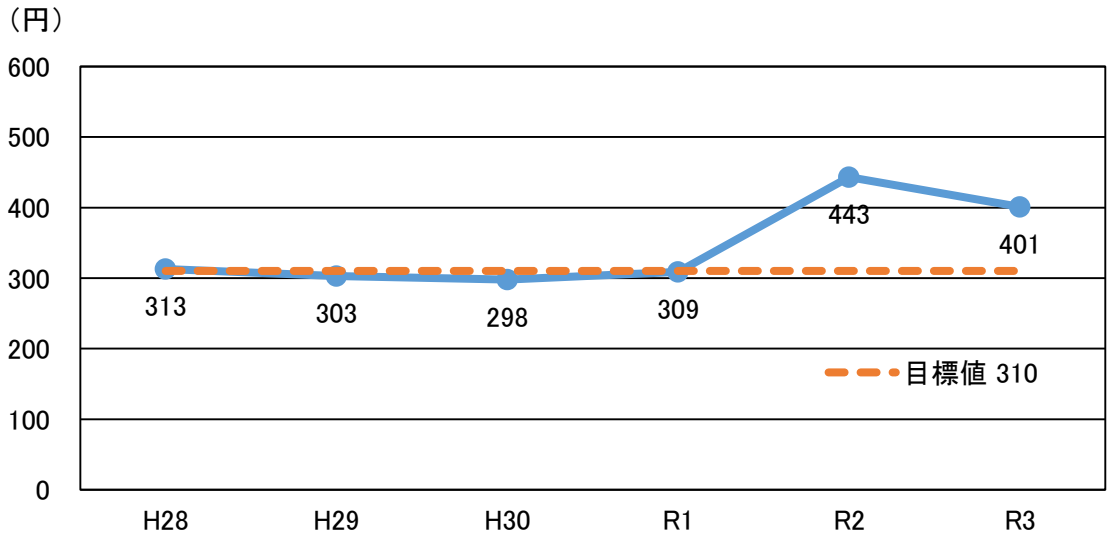
３） 行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）

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通の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います。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います。



資料：河内長野市調べ

図 3.7 くすまるの収支率



資料：河内長野市調べ

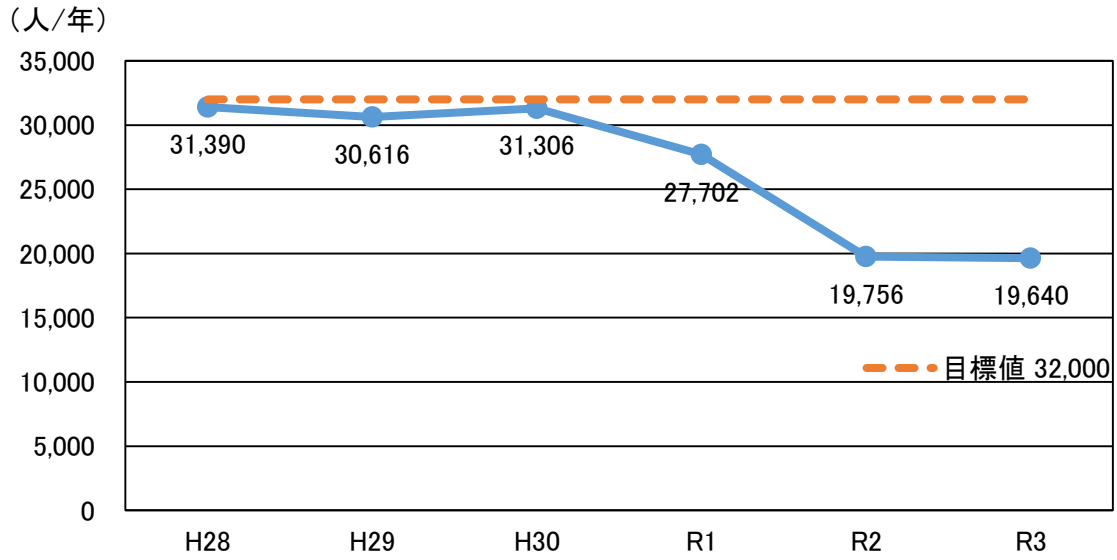
図 3.8 モックルコミュニティバス利用者１人あたりの行政負担額

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以前から減少傾向が見受けられますが、これは運行開始から約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や利用者の世代交代が進んだことや、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。

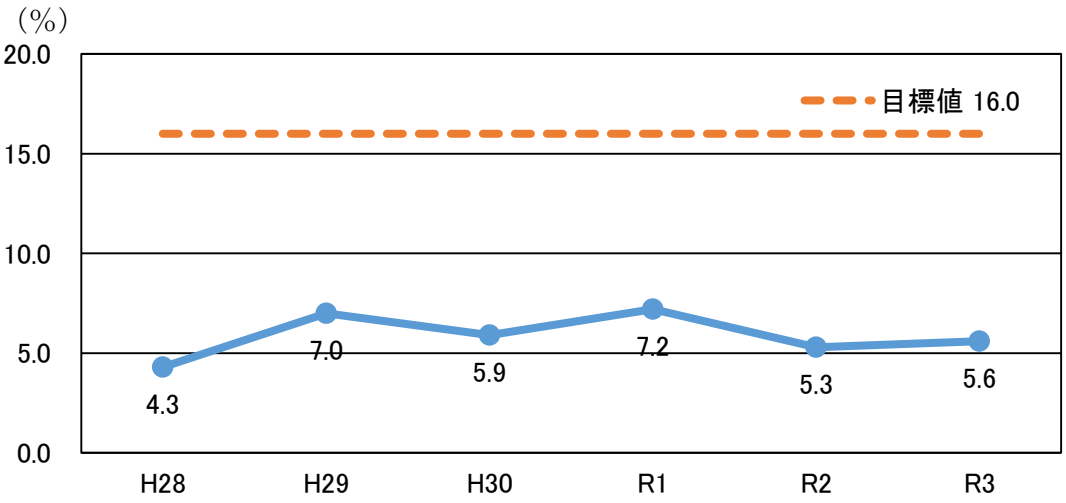
このようなことからも、モビリティマネジメント※など行政からより一層地域住民との対話をする機会を増やすなどの取り組みが必要になっていると考えられます。

※モビリティマネジメントとは、１人１人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした啓発活動をいいます。



資料：河内長野市調べ

図 3.9 くすまるの利用者数



資料：河内長野市市政アンケート調査

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	未実施

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き多様な取り組みを行い、新型コロナウイルス感染症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感染症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感染症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などによって、支える意識が希薄化している恐れもあります。

今後は、公共交通ネットワーク・サービスの維持がさらに困難になることが懸念されるため、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、交通事業者の協働で、公共交通の維持・最適化に取り組む必要があります。

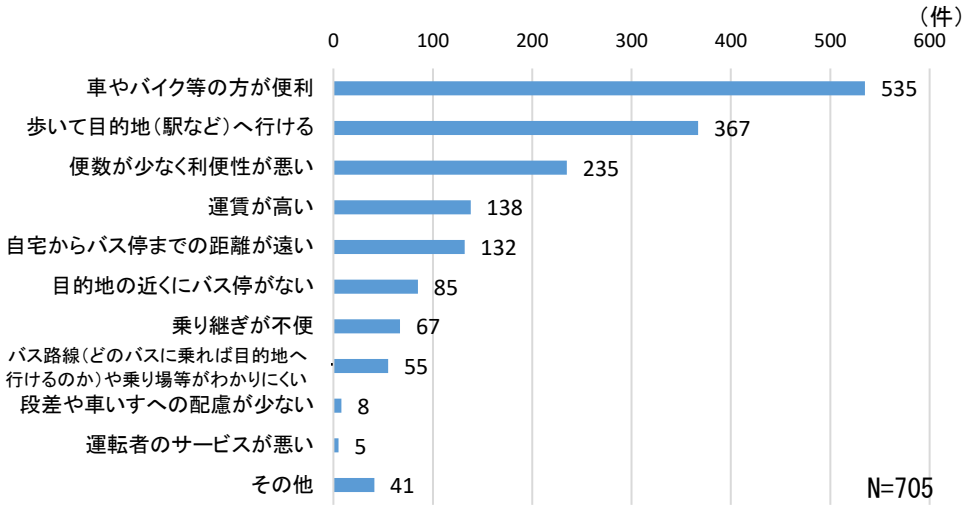
4. 市政アンケートの調査結果

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います。

① 市内でのバス・タクシーの利用について

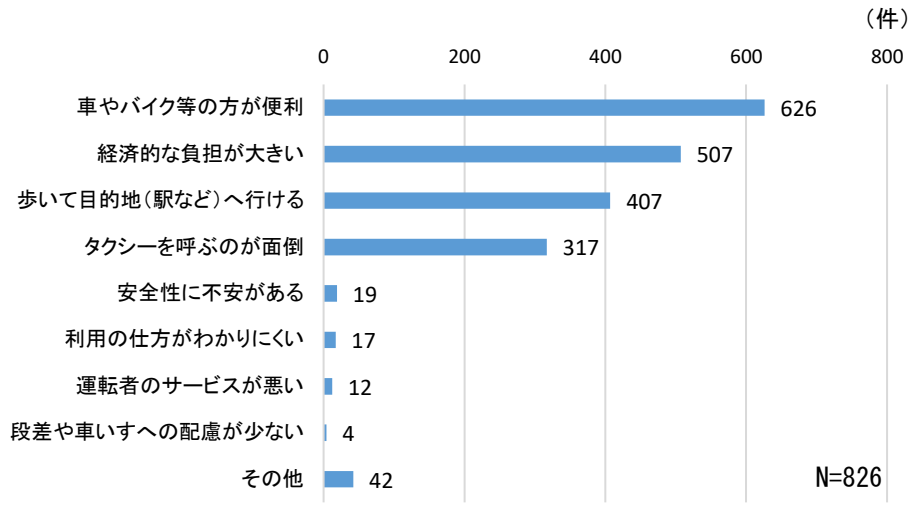
バスを利用していない理由とタクシーを利用していない理由の１位は、ともに「車やバイク等の方が便利」となっています。また、バスでは第３位以下が「便数が少なく利便性が悪い」、「運賃が高い」、「自宅からバス停までの距離が遠い」の順となっており、タクシーでは２位に「経済的な負担が大きい」が挙がっています。このようなことから、バスに対しては利便性の向上、タクシーに対しては経済的な面での対策が求められていることがわかります。

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。



資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 4.1 バスを利用していない理由（複数回答）



資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

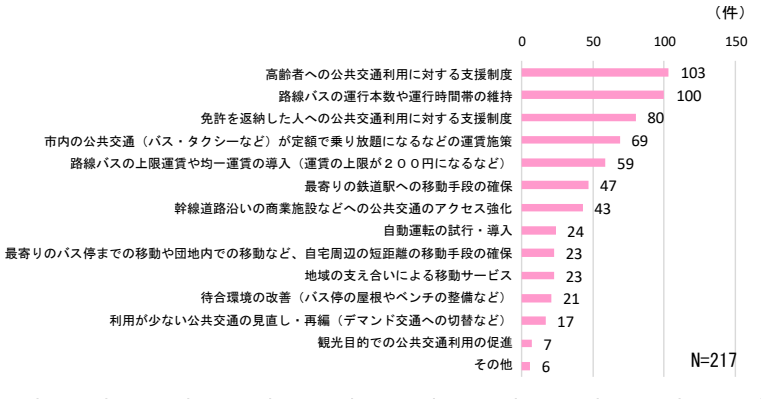
図 4.2 タクシーを利用していない理由（複数回答）

② 重要と考える公共交通施策

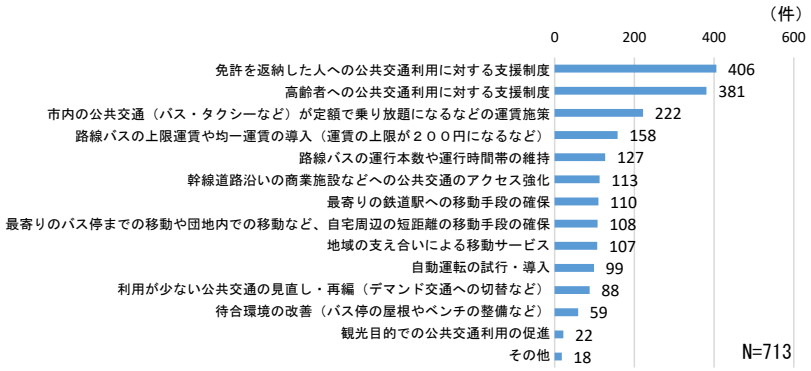
重要と考える公共交通施策についてみると、「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」がバスを利用している方の１位、利用していない方の２位となっており、高齢者への対策が一番の課題と考えられます。そのほか、「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」がバスを利用している方の３位、利用していない方の１位、「市内の公共交通（バス・タクシーなど）が定額で乗り放題になるなどの運賃施策」が、バスを利用している方の４位、利用していない方の３位と上位となっております。

また、バスを利用している方は、上記の他、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。一方、利用していない方は、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、新たな利用者の発掘に重要と考えられます。

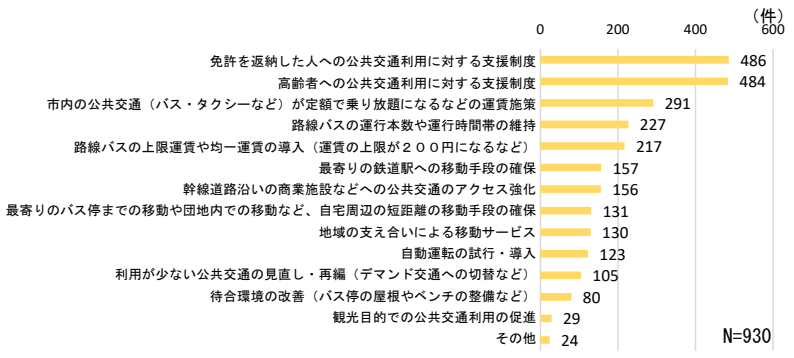
【バス利用あり】



【バス利用なし】



【合計】



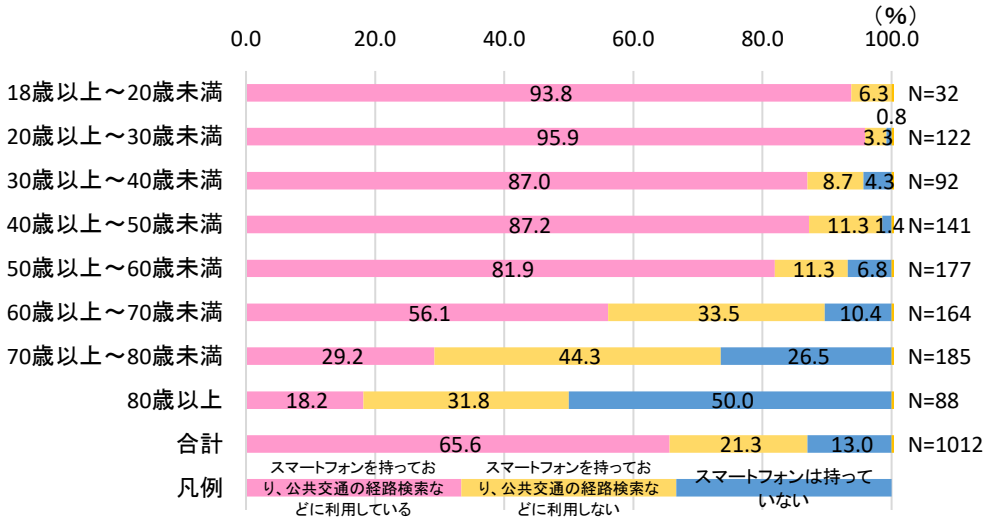
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 4.3 重要と考える公共交通施策（１～３位を回答）

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するものと考えられ、前問の第３位の定額サービスなどもスマートフォンアプリ等で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、スマートフォン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。



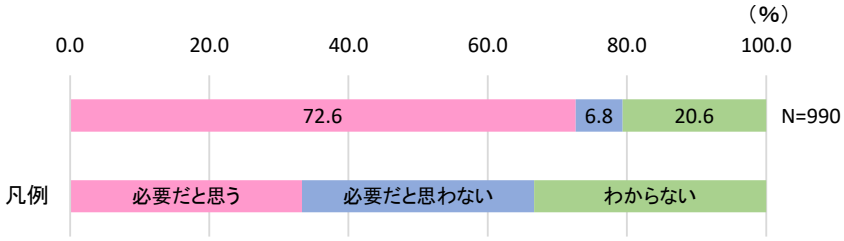
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

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

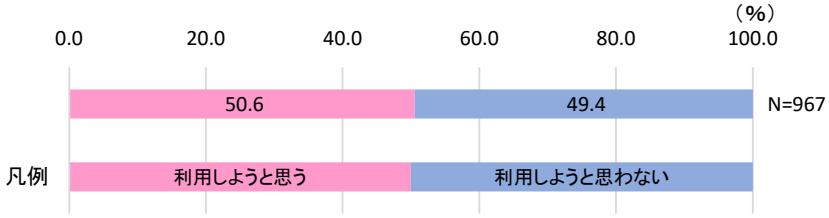
高齢化が進む地域では従来よりもきめ細かな移動サービスが求められており、こうした状況から、近年、公共交通の維持が困難な地域や地域内の短距離の移動において、地域の住民が運転手を担う、地域の支え合いによる移動サービスが注目されています。このような取り組みに関して、「必要だと思う」と回答した方は72.6%にも上っております。一方で、自らが利用するかについては、「利用しようと思う」が 50.6%、「利用しようと思わない」が49.4%となり半分に分かれる結果となりました。「利用しようと思わない」理由については、「気兼ねする」が最も多く、次いで「安全面で不安がある」が多くなっています。また、どの程度協力できるかについては、「わからない」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、生活支援活動の一環として実施されている比較的新しい取り組みであることから、今後、利用者・住民の意見やニーズを踏まえながら、公共交通との連携を検討していく必要があります。



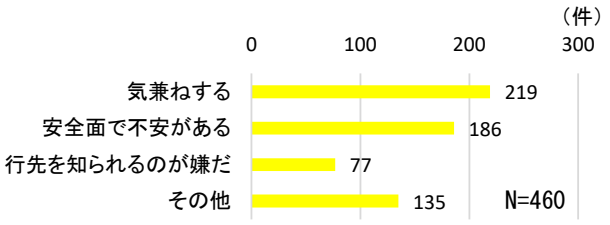
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 4.5 必要度



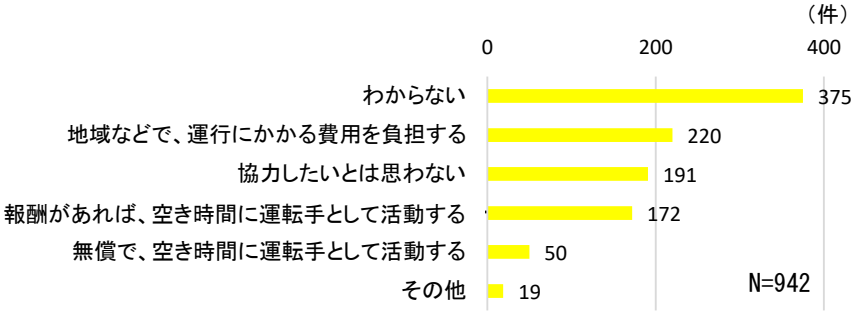
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 4.6 利用意向



資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 4.7 利用しようと思わない理由（複数回答）



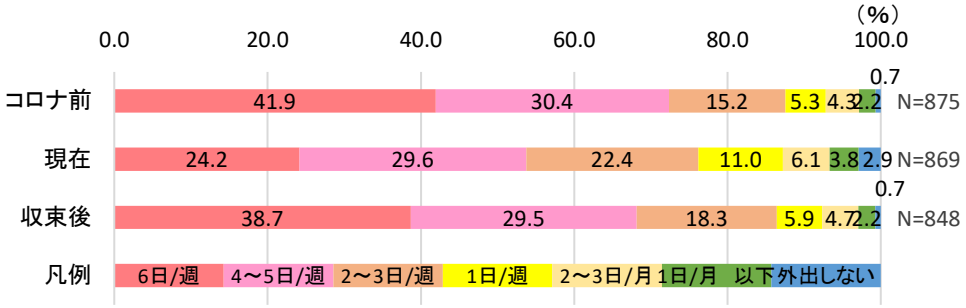
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 4.8 協力度（複数回答）

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。

コロナが収束しても、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。



資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

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いことが伺えます。

バスを利用している方のニーズは、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、新たな利用者の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です。

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です。

5. 公共交通の課題と取り組みの方向性

第２期地域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

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。
- ●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

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。など

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へ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。

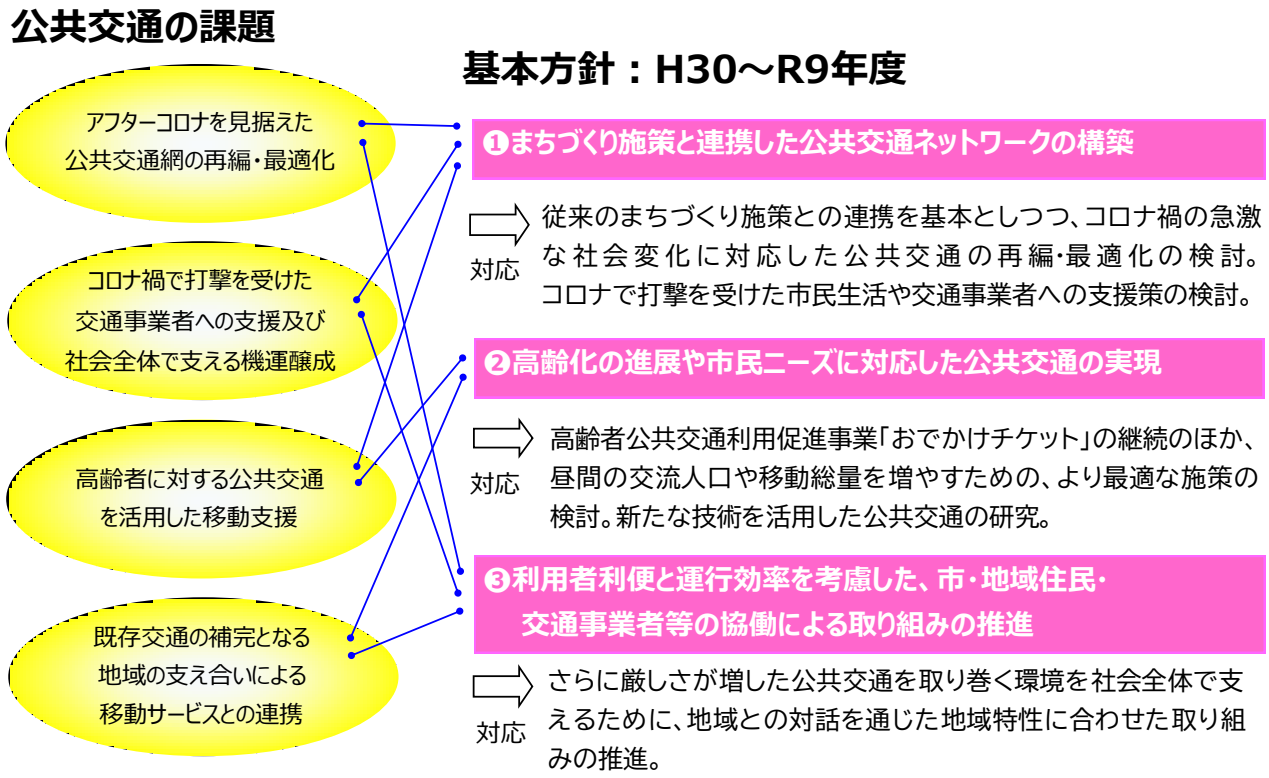


図 5.1 公共交通の課題と基本方針

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、居住誘導区域の拠点等をつなぐ軸を中心に公共交通の存続・充実を図ることで住民の利便性を確保しつつ、一方では地域の実情に応じた交通手段を展開し、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端末を活用し、詳細なニーズを把握し、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の連携による高齢者ニーズにきめ細かに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

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の連携による高齢者ニーズにきめ細かに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
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

6. 具体的な取り組み

目標を達成するために取り組むべき事業を、基本方針別に示します。

★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	取り組みの方向性	具体的な取り組み
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	■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	■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 CO_2 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
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	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に対応した移動手段の提供	■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

★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	取り組みの方向性	具体的な取り組み
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	④ＩＣＴ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	■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
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	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	■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、市・地域住民・交通事業者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	■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

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

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

広域的な視点での幹線系統の最適化の検討

市内を運行しているバスは市内で完結する路線だけではなく、周辺市町村にも広域にまたがって運行しています。そのため、河内長野市内だけでなく周辺市町村と連携して、広域的な視点で周辺市町村や鉄道沿線地域と連携し、各路線や駅が担うべき役割を検討します。

● 周辺市町村と連携した広域協議による幹線系統の改善

市内完結路線以外に、光明池・泉ヶ丘（堺市、和泉市方面）や小吹台・金剛山（千早赤阪村方面）を結ぶ路線が存在しています。こうした路線は、１自治体だけでなく、沿線で連携して取り組むことで効果が期待されます。

これまでにも、バス１日乗り放題「ワイドモックルカード（河内長野市と千早赤阪村をカバー）」が販売されたり、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するなど取り組んできましたが、さらなる改善の必要があります。

天野山線沿線観光情報

資料：南海バス

〔複数市町村に跨る広域路線の改善策検討の例〕

奈良県公共交通基本計画では、“「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化”が位置付けられ、多様な関係者が参加する「エリア公共交通検討会議」を中心に取り組みが推進されています。

地域の関係者による協議の様子

〔広陵町提供〕

WS 形式で関係者で協議

● 具体的な取組

① 広域路線バスにつき、関係者間で分析・議論を行ってきた「路線別検討会議」を、バス以外の事業者や地域の観光・まちづくりに携わる団体といったより多様な関係者が参画する「エリア公共交通検討会議」として位置付けます。これにより、鉄道、タクシー、自家用有償旅客運送、施設バス等、様々な交通モードと連携した形で路線の再編や見直しを行うなど、多様な地域の輸送資源を総合的に捉えて議論する場とします。

② 路線の抜本的な見直しや施設整備・改良など、一定期間を要する特に重要な取組を、対象期間３～５年程度の「重点取組事項」として位置付け、実現を図ります。

③ 「重点取組事項」については、「地域公共交通活性化再生法」に規定する公共交通利便増進事業の活用などを積極的に後押しするとともに、県においても積極的に支援します。

④ 現在、「路線別検討会議」がないエリアについても、関係者による「エリア公共交通検討会議」の設置を促進します。

<改定計画における「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」>

STEP1	● 複数の市町村を跨ぐバス路線や市町村連携コミュニティバスについて、路線毎に**必要性や運営の効率性に係る「診断」**を実施。（「バスカルテ」の作成［継続］） ● 他の交通モードや利用状況等についても共有。
STEP2（強化）	● 「路線別検討会議」を**「エリア公共交通検討会議」に改組**。 ● **行政、交通事業者、地域づくり団体**など**多様な関係者が参画**。 ● 診断結果を踏まえ、広域バス路線に加え、鉄道、タクシーなど既存の他交通モードや施設バスなど、地域の輸送資源を総合的に捉え、公共交通全体の維持・充実についてワークショップ等も活用し協議。
STEP3	● 対象区域、取組の実施主体や役割分担を明らかにした**「公共交通とまちづくりのデッサン」**を作成（毎年度改定）。［継続］
STEP4（新規）	● 路線の抜本的な再編や施設整備など、一定期間を要する特に重要な取組を３～５年を期間とする**「重点取組事項」**として位置付け。
STEP5	● 「重点取組事項」やその他「公共交通とまちづくりデッサン」に基づく取組を関係者が連携して実施。 ● 県は、「重点取組事項」を優先的に支援。

資料：奈良県 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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	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

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

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

立地適正化計画における居住誘導区域の拠点等をつなぐ軸を中心に、バスで生活利便施設（医療・福祉施設、商業施設）にアクセスできるよう、便数や運行ルートなど利便性向上の取り組みを推進します。

● 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し、ゆるやかな居住誘導を図る

生活利便施設へバスでアクセスできるように便数や運行ルートを改善することで、公共交通の利便性が向上し、ゆるやかな居住誘導や集約型連携都市の実現につながることが期待されます。

〔市街化区域や中心部区域の公共交通の利便性向上を図る取り組みの例〕

青森県弘前市では、地域公共交通網形成計画において、「需要に応じ、需要を創出するメリハリある運行の実施」として、市街化区域の走行キロを人口比に合わせて向上させることを目指すとともに、中心部区域の運行間隔を郊外や田園地域よりも向上させるための目安を設定しています。

② 需要に応じ、需要を創出するメリハリある運行の実施

- 都市の中心部や住宅および施設の集まりが高まる区域は高頻度で運行します。
- 運行区域や時間帯に応じてメリハリのある運行を行います。

【事業実施主体：弘前市、弘南バス他交通事業者】

コンパクトでまとまりのある市街地の形成を促進するため、都市の中心部や住宅および施設の集まりが高まる区域では、公共交通の高い利便性を確保します。

路線バスのサービスレベル（ここでは地区内の運行量、運行頻度、運行時間帯）は、以下の考え方に基づいて検討し、路線バス網全体の運行費用と収入のバランス、交通事業者の車両や人員などの資源確保の見通しなどを総合的に判断したうえで適切に設定していきます。

考え方１：市街化区域内と市街化区域外の運行量バランスを人口比に応じて見直します

- 現況の公共交通路線網（バス+相馬地区乗合タクシー+大鰐線）の市街化区域内と区域外の運行量の比率は市街化区域が 59.0%、区域外が 41.0%です。
- 市街化区域内と区域外の人口比（平成 22 年国勢調査）は、市街化区域内が 69.7%、区域外が 30.3%で、現況の運行量は人口比からすると市街化区域内の運行量が約 11 ポイント程度少ない傾向になっています。
- このことを踏まえ、再編後には市街化区域内の運行量比率を人口比程度まで高める（住宅および施設の集まりが高まる区域内の公共交通の利便性を高める）こととします。

表 6-2　市街化区域内と区域外の公共交通運行量と人口のバランス

		市街化区域内	市街化区域外	弘前市全体
現在の公共交通運行量のバランス	走行キロ（km）	1,926,396	1,337,878	3,264,274
	比　率	59.0%	41.0%	100.0%
現在の人口バランス	人口（人）	127,420	55,423	182,843
	比　率	69.7%	30.3%	100.0%

市街化区域内の人口比率は 69.7%のため、走行キロも 69.7%程度まで高める。

考え方２：路線ごとの運行区域や生活時間帯に応じた運行頻度、運行時間帯の目安を設けます

- 路線ごとの運行区域によって、運行する時間帯の目安を設定します。
- 路線ごとの運行区域と通勤通学時間帯（ピーク時）と早朝・夜間・昼間時間帯（オフピーク時）によって、運行頻度の目安を設定します。
- 土手町通りなどの中心部の道路では、複数路線の運行によって、実質的な運行間隔は数分間隔になる場合があります。

表 6-3　区域別の運行時間帯と運行間隔（頻度）の目安

区域	運行時間帯	運行間隔（頻度）	
		ピーク時間（通勤通学時間帯）	オフピーク時間（早朝・夜間・昼間）
中心部区域	6:00～21:00（発）	15 分間隔	30 分間隔
市街化区域の郊外	5:30～21:00（発）	15 分間隔	40 分間隔
田園・市町村間連絡	7:00～19:00（発）	60 分～90 分間隔	90 分～120 分間隔

中心部区域ではオフピーク時間も運行間隔 30 分を確保

資料：弘前市 HP「弘前市地域公共交通網形成計画（H28.3）」

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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

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

まちが活性化するコミュニティバスの運行形態の検討

市内には、コミュニティバスが２路線運行しています。日野・滝畑コミュニティバスは、生活路線として住民の移動手段を確保するだけでなく、近年では、沿線上に道の駅「奥河内くろまろの郷」やレジャー・観光施設などが点在していることから、観光路線としての役割を担っています。また、モックルコミュニティバスについては、既存バス路線と連絡することで、バス交通ネットワークを体系的に整備し、公共施設・医療施設などへのアクセス性を高めています。これら２路線について、最適な運行形態を検討します。

- **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**

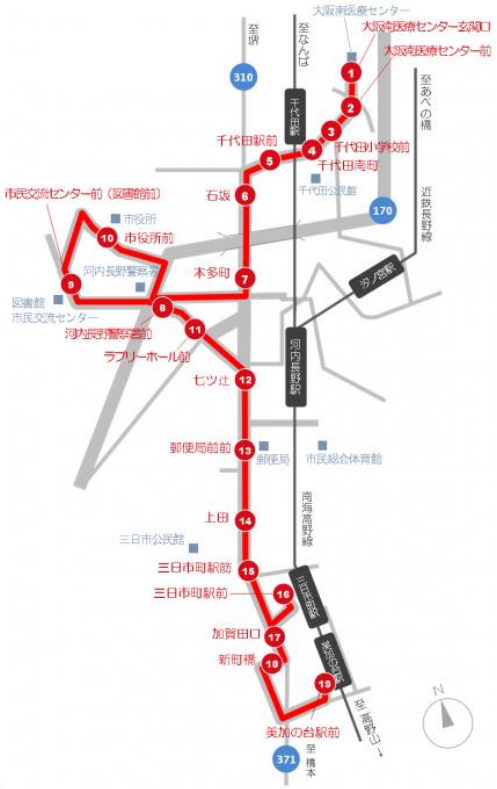
  日野・滝畑コミュニティバスは曜日やダイヤによって利用者数に偏りがあるため、利用ニーズを把握しつつ、最適な運行形態を検討します。

  モックルコミュニティバスは、上限 200 円運賃や日曜日同伴者割引を実施するなど、利用促進施策を展開し、利用者の増加を図ってきました。今後は、移動ニーズや利用状況を踏まえつつ、まちづくりの方向性と歩調を合わせ、効率的な運行形態を検討します。

〈現在の運行ルート〉

日野・滝畑コミュニティバス

モックルコミュニティバス



資料：河内長野市

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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

② 他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開

観光・商業分野等との連携による公共交通の利用促進

観光分野では、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などを行うとともに、商業分野では、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を行います。

また、まちづくりと一体となった公共交通利便性向上の事例研究を行います。

● 観光施設と連携したお得な企画乗車券の発行

観光施設の入場料割引や特典が付与され、公共交通が乗り放題のお得な企画乗車券を発行します。これまでにもバスが乗り放題で特典が付与されるモックルカード、ワイドモックルカードが発行されていますが、エリア拡大、交通手段拡大、特典拡大等さらに魅力的な企画乗車券の発行を目指すことで、観光来訪者や公共交通利用者の増加が期待されます。

〔河内長野市におけるこれまでの取り組み事例〕

河内長野市内でバスが１日乗り放題になるモックルカード（おとな 650 円）又はワイドモックルカード（900 円）を利用すると、沿線施設でパンやコーヒーのサービス、施設入場料や商品の割引等の特典が受けられます。

モックルカード または ワイドモックルカード を各窓口で提示すると

お得な特典が満載！

特典の有効期限：令和5年6月30日

エリア	No.	店名	特典内容	住所・アクセス	TEL
日野・滝畑コミュニティバス（河内長野駅前ターミナル～一部高向線含む）沿線	1	道の駅 奥河内くろまろの郷	パン１個サービス！（250円以下の商品に限る）	高向1218−1 バス停「奥河内くろまろの郷」すぐ	0721（56）9606
	2	JA大阪南農産物直売所 あすかでくるで（河内長野店）	イートインスペースにて コーヒー１杯無料！	高向1218−11 バス停「奥河内くろまろの郷」すぐ	0721（52）3733
	3	大阪府立花の文化園	入園料１００円OFF！ ※特典機関 令和5年3月31日まで	高向2292−1 バス停「奥河内くろまろの郷」徒歩約10分、またはバス停「上高向」徒歩約15分	0721（63）8739
	4	河内長野市立林業総合センター木根館	キット体験１００円OFF！ ※木工室・炭窯室の利用料は割引対象外 ※他の割引制度との併用はできません	高向1818−1 バス停「奥河内くろまろの郷」徒歩約5分、またはバス停「上高向」徒歩約15分	0721（64）8151
	5	関西サイクルスポーツセンター	入場料２０%OFF！オリジナルステッカープレゼント！ ※シルバー料金区分は割引対象外 ※施設利用料は別途必要	天野町1304 バス停「サイクルセンター」すぐ	0721（54）3101
	6	滝畑湖畔観光農林組合	レストランで食事をされた方に コーヒー１杯サービス！	滝畑1588−甲 バス停「滝畑ダム」南へ徒歩4分	0721（64）9285
	7	菓子工房 ナポット	お買い上げ頂いた方に限り プチクッキープレゼント！	錦町25-4 バス停「長野車庫」すぐ	0721（54）2055

※特典の一例

市 HP だけでなく南海バス HP や連携観光施設等でも PR

資料：河内長野市HP

● 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

市内には国宝、重要文化財、日本遺産、自然・景勝地等、様々な観光スポットが存在しており、ホームページやリーフレット、SNS 等で情報発信しています。現在も位置情報や公共交通手段等は記載されていますが、より詳細な、公共交通を利用してみようと思えるアクセス情報や上記の企画乗車券等の情報を積極的に発信していきます。これにより、観光来訪者や公共交通利用者の増加が期待されます。

〔河内長野市におけるこれまでの取り組み事例〕

河内長野市内観光協会 HP では、バスで行ける観光コースが案内されており、バスや徒歩移動の所要時間が記載されています。

所要時間だけでなく系統や行先、運行間隔、運賃等も案内

資料：河内長野市観光協会HP

● 公共交通を利用した観光ルートの紹介

公共交通が身近に存在していたり、日ごろ利用したりしていても、観光スポットの存在やアクセス手段を知らなければ来訪しない可能性があります。また、自動車を持たない層が増加傾向にある中、公共交通を利用して観光できるルート情報があれば、来訪機会につながる可能性があります。そのため、公共交通を利用した観光ルートの紹介により、市民や既存来訪者、新規来訪者の来訪機会増大や機会創出が期待されます。

〔花巻市における公共交通を活用した観光コースの紹介事例〕
花巻市では、公共交通を活用した観光コースを、２つの出発地別に５種類のコースを平日・土日祝別で紹介しています。詳細ページでは、出発・到着時刻、料金、路線名等の公共交通情報が記載されています。

資料:岩手県花巻市観光協会 HP

● 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

商業施設で買い物をすると一定時間駐車料金が無料になるサービスを提供しているケースが見られます。公共交通を利用した場合も同様に、買物客へ一定金額以上購入すれば割引券や片道無料乗車券等を配布することで、買物客や公共交通利用者が増加することが期待されます。

〔みのおキューズモールにおけるバス無料乗車券等の配布事例〕

みのおキューズモールでは、シャトルバスに乗車した際、往路で料金を支払うと復路で無料乗車券を配布しています。また、コミュニティバスを利用すると、施設で利用できるスペシャルクーポンを配布しています。

千里中央駅の1階から11番のりばへの道路横断はできませんので、地下、もしくは2階の通路より11番のりばへお越しください。
なお、北大阪急行千里中央駅からは、中央改札よりオトカリテ方面の通路へ（角に売店があります）進み、 フレッシュネスバーガー横の階段を上がると、11番のりばの近くに出られます。

往路で料金を支払うと、復路は無料乗車券をもらえる

料金のお支払い方法

千里中央駅から「みのおキューズモール」到着時に220円（小人110円）をお支払いください。その際に、お帰りの無料乗車券（当日限り有効）をお渡しさせていただきます。なお、復路（「みのおキューズモール」→「千里中央」）のみのご利用も可能ですが、「千里中央」到着時に220円（小人110円）をお支払いください。

オレンジゆずるバスでお越しのお客さまへの特典

乗車料金の割引ではないが、コミュニティバスを利用するとスペシャルクーポンがもらえる

【期間限定】2018年11月1日～2023年3月31日
【特典内容】当日ご来場の際に乗車されたオレンジゆずるバスで受け取った「乗車証明書」もしくは「1日乗車券」をインフォメーションにてご提示いただくと『みのおキューズモール限定スペシャルクーポン』をお渡しします。

注：シャトルバスの運行および無料乗車券配布は2022年9月に終了しております
資料：みのおキューズモール HP

● 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

公共交通の利便性確保や快適な歩行空間の創出を目指して導入されている駅周辺や観光スポットにおける自家用車の規制や、公共交通アクセスの向上事例を研究し、公共交通利用の促進策の検討に役立てます。

〔姫路市における取り組み事例〕

姫路市は車移動が中心となっているが、姫路駅においてトランジットモールを導入し、交通結節機能の大幅な向上を図り、公共交通サービスを向上させた。また、道路空間配分の見直しによる道路交通環境の改善（車道減少、歩道拡幅）など、 快適な歩行環境を創出した。

車両通行禁止し、トランジットモール化

解決策 【B】駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張

・一部民間敷地を活用し広場空間を拡充することにより、ゆとりのある歩行空間・環境空間・交流空間を備えた広場を実現

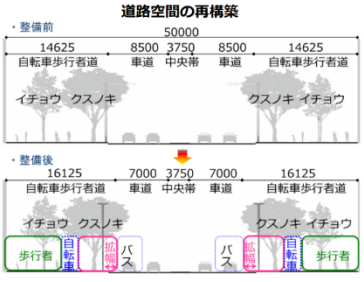
駅前広場

解決策 【D】用地交換・道路配置変更により歩行者空間等を創出

・連立事業に合わせて区画整理により駅前空間を再編整備し、さらにトランジットモール化を実現

トランジットモール

キャッスルガーデン



資料：姫路市HP、国土交通省 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、商業事業者

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

② 他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開

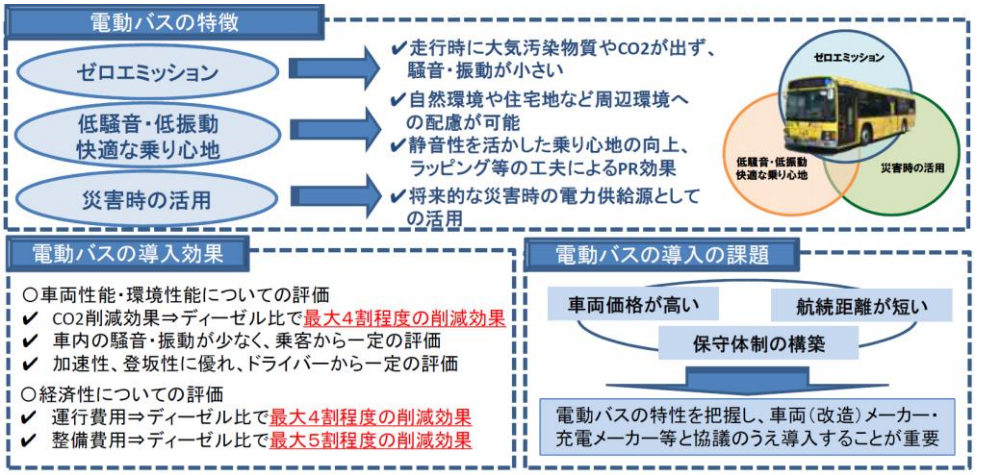
環境に配慮した公共交通の取り組みの推進

走行時に CO_2 を排出しない電動バス等の導入について、事業者と検討します。

また、SDG s の観点から、通勤や買い物などにおける移動手段をマイカーから公共交通へ転換する取り組みを推進します。

● 走行時に CO_2 を排出しない電動バス等の導入検討

2050 年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現が進められており、公共交通においてもゼロカーボンの取り組みが進められています。バス車両を電動にすることで、走行時の CO_2 は 0 となり、環境負荷軽減が期待されます。



車種	電気バス	プラグインハイブリッドバス	燃料電池バス
ｻｲｽﾞ	コミュニティバス～大型	中型	大型
動力	モーター・蓄電池	モーター・エンジン	モーター・燃料電池
特徴	ｻｲｽﾞが豊富 運用方法により必要なﾊﾞｯﾃﾘｰ容量・充電回数が変わる	1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要	1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要
車両価格	約6,000万円～1億円	約6,500万円	約1億円
航続距離	約30km～250km	EV走行約15km、HV走行300km	約200km
補給方法	普通充電、急速充電	給油所 普通充電、急速充電	水素ステーション
環境性能	◎	○	◎

資料：国土交通省「電動バス導入ガイドライン概要」

● SDGs 視点によるマイカーから公共交通への転換の推進

バスは公共交通機関として一度に多くの人を運ぶことができるため、輸送１人あたりの CO_2 排出が少ない手段です。さらに、電気バスになればその効率が上がることとなるため、マイカーから公共交通へ転換するための公共交通の利便性向上や利用促進が必要です。これにより、CO_2 の削減が期待されます。

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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

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に対応した移動手段の提供

高齢者向けの公共交通施策の改善・充実

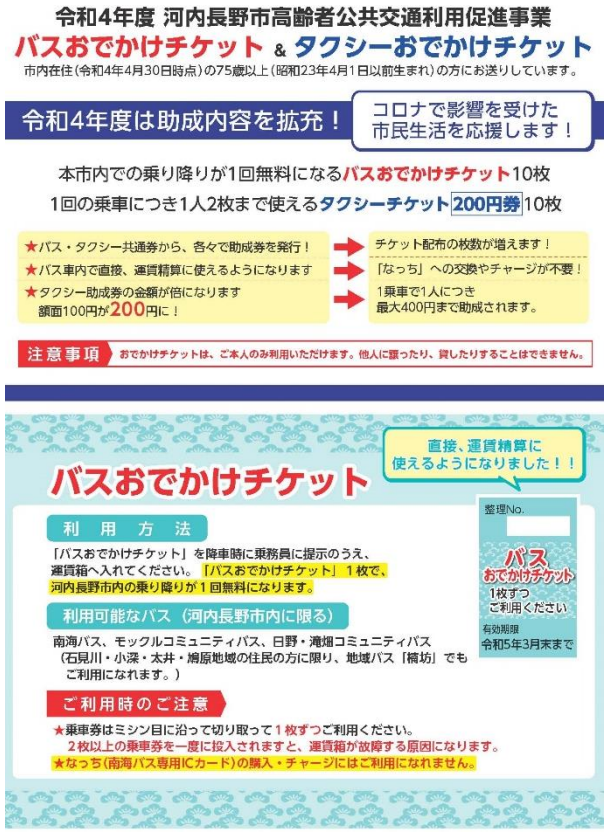
既存の高齢者公共交通利用促進事業、高齢者運転免許証自主返納支援事業の改善や新たな高齢者向け施策を検討します。

- **既存の高齢者公共交通施策の改善や新たな高齢者向け施策の検討**

  本市ではこれまでにも高齢者公共交通利用促進事業として、バスおでかけチケット＆タクシーおでかけチケットを改善しながら配布してきました。また、あわせて外出のきっかけづくりとなるよう「まちなかクーポン」も同時配布しています。こうした取り組みに対する市民要望を反映して改善するとともに、公共交通を利用して行けるお出かけ情報やイベント情報の発信や、より魅力的な特典付与等、高齢者向けの新たな施策を検討します。

〔河内長野市におけるこれまでの取り組み事例〕

令和４年度は令和３年度の取り組みを拡大し、１枚で河内長野市内のバス乗降が１回無料になるバスおでかけチケット 10 枚配布や、１乗車１人２枚まで使えるタクシーチケット 200 円券を 10 枚配布してきました。これはコロナで影響を受けた市民生活の応援でもあります。



資料：河内長野市 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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

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に対応した移動手段の提供

高齢者ニーズに対応した運行形態の研究

定時定路線型の運行形態に適さないものの移動手段の確保が必要な場合、利用者の移動ニーズに応じて柔軟な運行を行うデマンド交通などを研究します。

● 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

路線バスは定時定路線で大量輸送に適しているものの、移動ニーズが少量で多様な場合には適しておらず、ニーズに応じて柔軟に運行するデマンド交通が適していると考えられます。デマンド交通は事前予約が必要となり、スマートフォンを活用すると利便性が高い一方、高齢者はスマートフォン普及率が向上しているものの 70 歳以上では公共交通の経路検索に利用する方は３割未満に留まっていることから、電話での予約も含めて研究します。

〔電話予約型デマンド交通の例〕

まんのう町ではまんのう町地域公共交通会議が主体となり、まんのう町商工会が電話予約等の運営を担い、電話予約型のデマンド交通を運行・運営しています。

資料：まんのう町資料

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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

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

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を研究します。

また、３Ｄマップを活用した移動環境の実態把握により潜在的移動ニーズを発掘し、公共交通網の最適化を図ります。

そのほか、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を研究します。

● 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（ライドシェアなど）

ライドシェアは同じ方向への移動ニーズがある人と、乗車させてもよいドライバーのニーズをアプリでマッチングし、相乗りする仕組みであり、タクシー利用時よりも経済的負担軽減が期待されます。公共交通を補足する手段として、移動の利便性向上が期待されます。

〔京丹後市ささえ合い交通の運行事例〕

京丹後市では NPO が主体の交通空白地有償運送において、Uber のアプリを使って配車と乗車をマッチングし、住民ボランティアがドライバーとして自家用車を使って地域住民や観光客等を運ぶ「ささえ合い交通」を運行しています。

『ささえ合い交通』の運行概要

道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送の内の「交通空白地有償運送」（施行規則第49条項第1号）（※従来の「過疎地有償運送」→「公共交通空白地有償運送」から2020年名称変更）

運行主体は NPO

・**運行主体**：NPO法人 気張る！ふるさと丹後町
・**運行区域**：乗車は丹後町のみ、降車は京丹後市全体（旧6町が合併して京丹後市になった。）
・**運　　賃**：最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/kmを加算（概ねタクシー料金の半額、1台当り）
・**支払方法**：当初は「クレジットカード支払い」のみであったが、2016年12月21日から利用時に即「現金支払い」も可能となった。
・**運行時間**：午前8時～午後8時（年中無休）
・**配車方法**：スマートフォンでUber（ウーバー）のアプリを使って即時配車（事前予約は不可）。
2016年9月18日から代理サポーターが利用者に代わって配車も可能となった。
・**ドライバー**：地元住民（14名、ボランティア）
・**車　　両**：ドライバーが所有する自家用車（マイカー）を利用
・**認可標示**：各車両の側面に認可標識を標示
・**利 用 者**：丹後町住民、観光客等来訪者

ささえ合い交通の利用可能範囲

Uber を活用

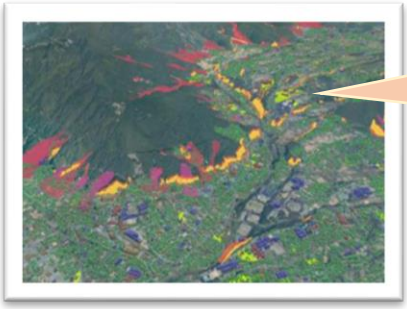
ドライバーは地元のボランティア

ドライバーの自家用車を活用

資料：NPO 法人　気張る！ふるさと丹後町 HP

● 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

３Ｄマップの活用により、新たな移動支援の必要性（例えば歩行における高低差による負担など）を可視化し、公共交通の再配置や高齢者などの生活利便の改善につながる移動手段の検討を進めます。



移動のための基礎情報（歩道有無、勾配）や移動支援の方法別に要件（幅員、段差、歩車道）を整理した３Ｄマップ

資料：国土交通省

● 自動運転バス・タクシーの導入推進

公共交通事業者のドライバーの高齢化やドライバー不足は深刻化しており、路線や便数の維持が困難になる可能性があることから、未来を見据えて、自動運転バス・タクシーの導入推進に取り組みます。自動運転が可能になれば高齢ドライバーでも事故を抑制して安全な運行が可能になったり、さらに高度な自動運転が実現すれば、無人化が可能になります。

〔茨城県境町における自動運転バスの運行事例〕

茨城県境町では国内の自治体では初の自動運転バスを導入しました。運行管理、実用化プロデュースを BOLDLY 株式会社（ソフトバンクの子会社）、車両の輸入・メンテナンスを MACNICA が行っています。車両は NAVYA 社製の NAVYA ARMA を３台導入し、境町のコンセプトである「自然と近未来が体験できるまち」をイメージしてデザインされています。

町のコンセプトをイメージしたデザイン

● 運行の詳細について

乗車料金

無料

乗車人数

8名に制限中（令和3年10月4日より）

運行時間

午前7時40分～午後4時まで　土日祝日も運行
（令和4年7月1日より）

便数

18便（令和4年7月1日より）

（同時に2台を運行し、その間に他1台の充電やメンテナンス等を行います。）

停留所数

18か所（令和4年7月1日より）

よくある質問

- 車いす利用のままバスに乗れますか。
  - スロープを装備しておりますので、そのままご乗車いただけます。
- ペットを連れたままバスに乗れますか。
  - ペットをお連れになる場合は、キャリーケースに入れてご乗車をお願いします。

ルートは住民の要望に合わせて順次拡大予定

資料：茨城県境町 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、市民

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

④ICT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

移動を便利にするMaaSの構築

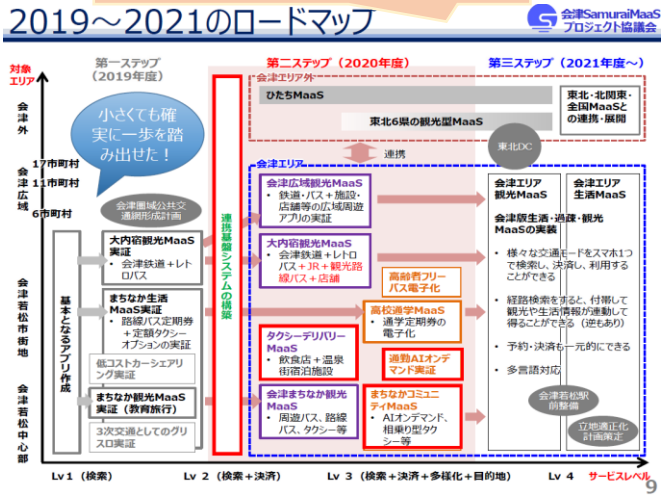
ルート検索、予約、決済などを一括で行いシームレスな移動を提供するためMaaSシステムを導入するとともに、乗り継ぎ割引、家族割引、サブスク（定額運賃）などの柔軟な運賃施策を検討します。

● MaaSの導入によるお得でシームレスな移動の実現

MaaS はアプリによりルート検索、予約、決済を一括で行うことが可能です。また、多様な手段を組み合わせて最適な移動手段・ルートを検索可能であり、シームレスな移動が可能になります。デジタル化の推進により運賃施策の選択肢が増えることから、普通運賃だけでなく、複数路線や手段を乗り継ぐ場合の割引や、家族で移動する場合の割引、定額運賃で乗り放題など多様なサービスを交通事業者と調整していきます。

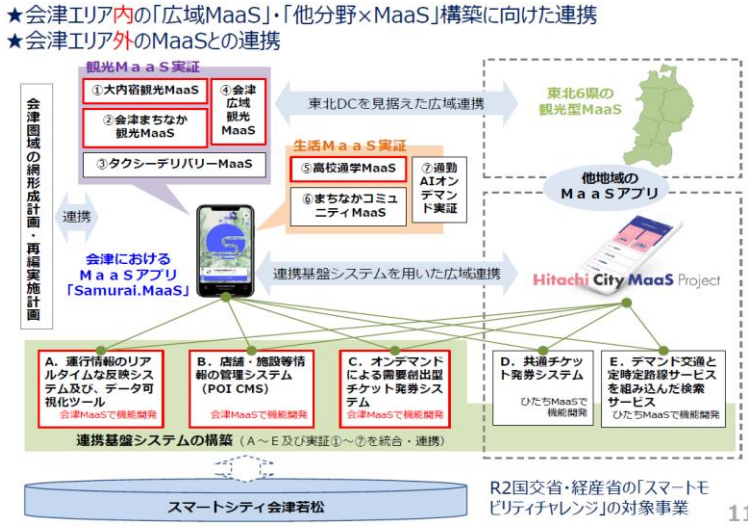
〔会津若松市における MaaS の取り組み事例〕
会津若松市では会津バス、会津鉄道、JR 東日本、福島大学、商社等で会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会を設立し、観光 MaaS や生活 MaaS の実証に取り組んでいます。

ステップに分けて、サービスの高度化、対象エリアの広域化に取り組んでいる



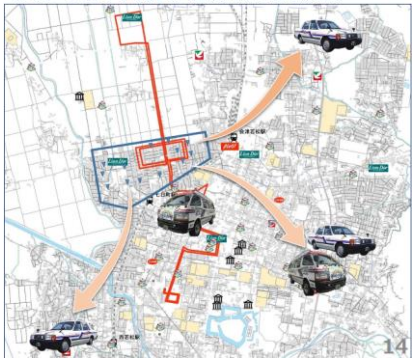
メニューを束ねる、増やす、沿線施設等も含めて掛け合わせることで、より効果が期待される

生活 MaaS 実証の例



AIオンデマンド型路線バス（ダイナミックルーティングバス）

仮想バス停をインターネットの地図上に設けておき、予約に応じてAIが複数の利用者を希望の時間に乗車できるようルーティングする新しい路線バスの運行形態。



資料：東北運輸局 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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

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

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

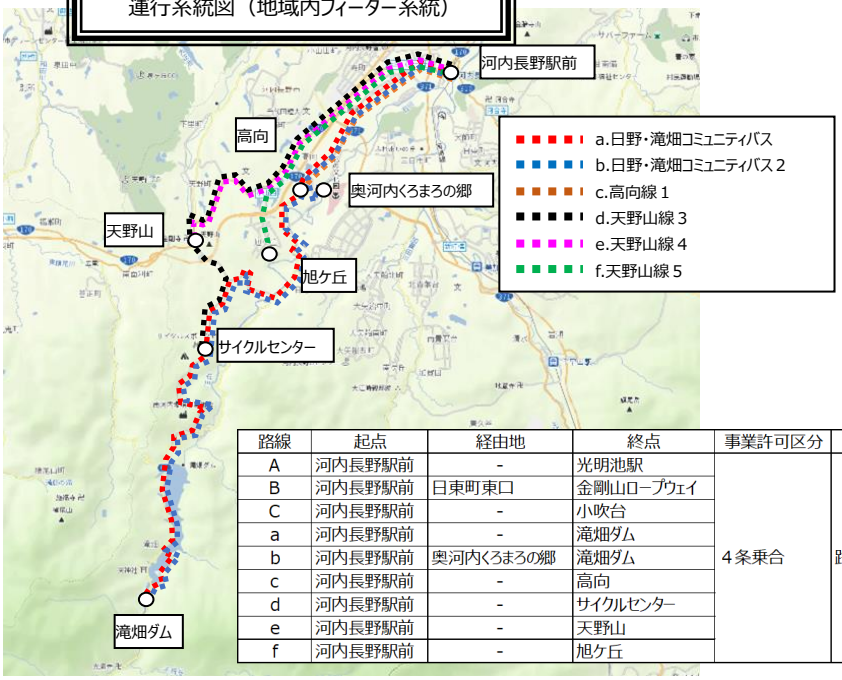
生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう国の補助金を活用し、地域公共交通の確保・維持を図ります。

● 地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の確保・維持

市内を通過する路線バスは赤字により維持が懸念される路線も存在しています。しかし、生活交通として存続が望ましいことから、国の補助金を活用し維持・改善を図ります。なお、本計画に位置付けている各種取り組みを進めるとともに、今後も沿線の状況や利用状況を踏まえて、継続的な改善に取り組みます。

運行系統図（地域間幹線系統）

運行系統図（地域内フィーダー系統）



路線	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
A	河内長野駅前	-	光明池駅	４条乗合	路線定期運行	南海バス	幹線補助
B	河内長野駅前	日東町東口	金剛山ロープウェイ				
C	河内長野駅前	-	小吹台				
a	河内長野駅前	-	滝畑ダム				フィーダー補助
b	河内長野駅前	奥河内くろまろの郷	滝畑ダム				
c	河内長野駅前	-	高向				
d	河内長野駅前	-	サイクルセンター				
e	河内長野駅前	-	天野山				
f	河内長野駅前	-	旭ケ丘				

資料：河内長野市資料
地図：(c) NTTインフラネット

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

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

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

地域における輸送資源との連携

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）の活用を検討します。

● 地域における輸送資源の活用・連携による移動確保

路線バス、コミュニティバスなどの他、地域には病院やスクールバス等各種施設が実施している送迎サービスが存在しています。既存の公共交通を阻害しない範囲で、そうした施設と合意が図れる場合は移動手段が増えることとなり、市民の移動の利便性の向上が期待されます。

〔八尾市における施設送迎バスを活用した移動支援の事例〕

八尾市では、医療施設やドライビングスクール等の送迎用バスに空席がある場合に高齢者（要利用登録）が乗車できる高齢者「おでかけ支援バス」を実施しています。

1．事業概要

この制度は、各事業所のご厚意により送迎用バスの空席を利用させていただき高齢者の方々の買い物や交通機関への移動支援を目的として実施いたします。
なお、本制度は「利用状況」や「課題」を把握するための試験運行であり、今後の本格運行を保証するものではありません。

2.利用の条件

(1) 市内在住の65歳以上の方で、ご自身で送迎バスへ乗降が可能な方
(2) 「利用規約」、「同意事項」に同意を頂き、許可証（以降「パスカード」という。）の発行を受けられた方

5.利用料金

全ルート、区間ともに無料

無料で利用可

6.利用できる日時

（1） 午前8時45分から午後5時15分の間に運行しているバス
（2） 平日のみの運行となります。（土、日、祝祭日、年末年始はご利用いただけません。）
（3） なお、当日の気象条件や事業所の都合等により運行を取りやめることがあります。

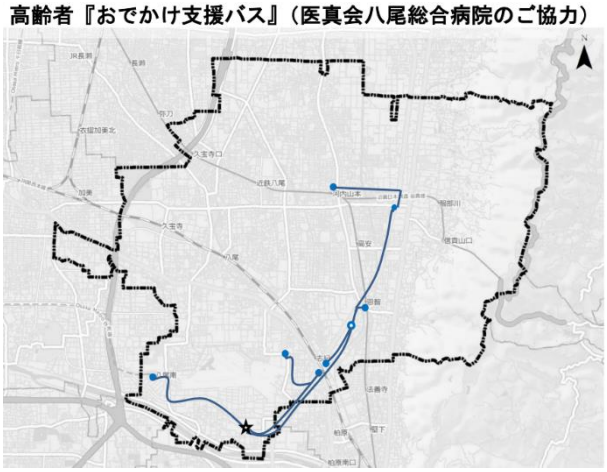
利用登録時の同意書で利用時のリスクへの同意を得る

送迎バス利用にあたっての同意事項

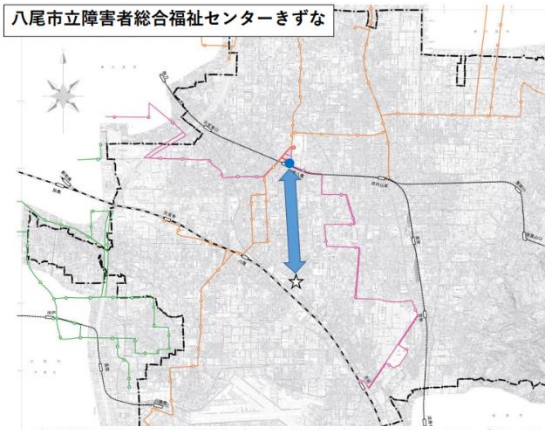
上記申請者である私は、『おでかけ支援バス』を利用するにあたり、以下のすべての内容に同意した上で、申請します。

（1） おでかけ支援バスの利用規約を遵守すること。
（2） おでかけ支援バス実施による関係者への影響により、運行の見直し又は中止する場合があること。
（3） 空席状況や運行時間の遅延、運行により、乗車できない場合があること。
（4） 交通渋滞、事故、天候等々により送迎バスの運行を休止する場合があること。
（5） 既に満席又は送迎バス利用者が乗車することが明らかであり満席が予想される場合は、通過することがあること。
（6） 個人での利用に限り、団体での利用はしないこと。
（7） 乗車中は運転者の指示に従い、シートベルト着用等の安全な乗車に努めること。
（8） 運行中に発生した事故について、運転者、協力事業者及び本市の責めに帰すべき事由がない場合は、運転者、協力事業者、及び本市は責任を負わないこと。
（9） 病院の患者等が利用するものであることを認識すること。
（10） 上記同意事項に違反した場合や、著しい迷惑行為が確認された場合は、利用許可が取り消されること。

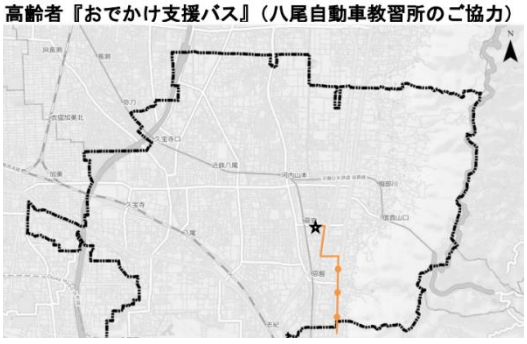
高齢者『おでかけ支援バス』（医真会八尾総合病院のご協力）



八尾市立障害者総合福祉センターきずな



高齢者『おでかけ支援バス』（八尾自動車教習所のご協力）



資料：八尾市 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、各種施設

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

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

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、市・地域住民・交通事業者の三者協働による移動手段を確保します。一方、既に公共交通が運行している地域においても、情報共有や意見交換をしながら三者協働による取り組みを推進し、公共交通ネットワークの維持を図ります。

また、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します。

● 公共交通空白・不便地域における市・地域住民・交通事業者の三者協働による移動手段確保

公共交通空白・不便地域において、これまで市・地域住民・交通事業者の三者協働による移動手段の確保に取り組んできました。今後も、その他の路線バスやコミュニティバス等でカバーしきれない公共交通空白・不便地域においても、三者協働による移動手段の確保に努めます。

〔楠ケ丘　地域乗合タクシー「くすまる」の取り組み〕
運行開始から１０年を迎えた「くすまる」では、地域の状況変化等により、厳しい状況に転じた際にも、運行継続のため運行日の見直しを実施するなど、協働で改善を図っています。

10 周年を迎えた「くすまる」。
運行を維持できるよう
現在も毎月会議を開催。

資料：河内長野市資料

〔石見川・小深・太井・鳩原　地域バス「楠坊」の取り組み〕
バス路線が廃止されることを受けて、代替手段について地域住民と協議し、令和４年４月から自家用有償旅客運送による地域バス「楠坊」と地域乗合タクシー（試行運行）の運行を開始しました。引き続き、利便性が向上する取り組みを進めます。（※別途、地域公共交通利便増進事業の活用を検討します。）

【事業内容】
・利用者数に応じた交通モードの検討
・運行回数や運行時間帯の設定
・運賃や地域負担の検討

地域の小中学生が
応募した中から
決まったシンボルキャラクター
「楠坊」

資料：河内長野市資料
地図：(c) NTTインフラネット

● 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

既存の公共交通については、交通事業者の企業努力により維持されていましたが、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少し、交通事業者が苦境に立たされています。このような状況においても公共交通を維持できるよう、利用状況などの情報を市・地域住民・交通事業者の三者で共有し、また意見交換や協議する機会を設けるなど、危機感を持って公共交通の維持に取り組みます。

〈JR 各社が発表した利用が少ない路線〉

資料：JR 西日本 HP、JR 東日本 HP

- **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在り方を研究**

　新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外出率や公共交通利用者数は減少し、アフターコロナにおいてもコロナ以前には戻らないことが想定されます。これにより運賃収入が減少し、路線や便数の維持が厳しくなることが想定されます。そのため、運賃収入だけではなく、路線や便数の維持を図るための行政や地域等の負担のあり方を研究します。これにより、持続可能な公共交通の構築が期待されます。

〔京都府宇治市における住民負担及び三者協働による移動手段確保の事例〕

　住民、交通事業者、行政の三者協定による「宇治市のりあい交通事業」により、民間バス撤退後の公共交通空白地域における地域の足を確保している。住民負担を導入し、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みを構築し、利用者増加や収支改善による事業継続を実現している。

（取組の概要）

1．多様な主体の実質的参画

（1）行政・事業者・住民の三者協働

- 「宇治市のりあい交通事業」に基づき、行政・事業者・住民それぞれの役割分担を明確にした協定を締結。
- 市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有。

2．創意工夫

行政だけでなく住民も負担

（1）補助金スキームの工夫

- 「のりあい交通事業」によるバス等の運行に、住民負担を導入しながら、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みとし、住民の積極的な利用を促進。

負担だけでなく利用も促進

（2）利用促進

- 観光客の利用も目指し、沿線観光地（三室戸寺）へのアクセス手段としてのバス利用をPR。
- 子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」や、地元スーパーとの協働によるスタンプラリーを実施。
- 西小倉のりあいタクシーはサポート会員制を導入。年会費を支払えば、1乗車の運賃が安くなるなど継続的な利用を促す。

3．自立性・継続性

- 西小倉のりあい交通事業では、地元ラジオを利用した呼びかけ、広報にて「乗って 残そう！」の呼びかけを行い、サポート会員の加入を促す。

サポート会員数の推移　運行開始日（H29.10.10）282世帯 → （H30.3.5）311世帯 ＜10%増加＞

宇治市のりあい交通事業の「しおり」

観光利用PRチラシ

西小倉のりあいタクシー便り

ギャラリーバス

明星レインボウバス
運賃収入推移

運賃収入増加

資料：近畿運輸局 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、市民

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

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

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り、公共交通を PR します。

● 地域住民が公共交通を「自分事」として考える意識の醸成

これまでにも地域住民の意識醸成として、イベント時のバス車両展示、見学会、子供の絵画の車内展示、子供による車内放送、モビリティマネジメントや広報紙での広報等、多様な取り組みを展開してきました。こうした取り組みを今後も継続するとともに、SNS などの多様化する情報発信ツールの活用も図りながら、より伝わりやすい動画作成などの新たな情報発信を行い、公共交通を PR します。

〔静岡市における PR 動画作成の例〕

静岡市では鉄道利用促進に向けて、5 種類の動画を作成しています。３０秒～６０秒とコンパクトで見る側の負担を抑え、問いかけを行いつつ利用促進を図っています。

「さぁ、電車に乗ろう！」鉄道利用促進に向けて　印刷用ページ

最終更新日：2022年6月6日

静岡市では、地域公共交通網形成計画を掲げ、皆様が将来も安心して住み続けていけるよう「持続可能な公共交通の実現」を目指しております。
しかしながら、電車など、公共交通利用は年々減少傾向にありました。加えて、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛による利用者減少は影響が大きく、現在もコロナ前までの利用者数回復には至っておりません。
そこで！！公共交通（電車）に興味を持ってもらい、多くの機会で電車を利用いただけるよう、静岡鉄道（株）・東海旅客鉄道（株）のご協力のもと、鉄道の魅力を発信する動画を作成しました。

「さぁ、電車に乗ろう！」タイトル画面

5 種類の動画を作成

- 地球に優しい電車篇（30秒 YouTube）（新規ウィンドウ表示）
- 電車はかっこいい篇（30秒 YouTube）（新規ウィンドウ表示）
- 利用しやすい篇（30秒 YouTube）（新規ウィンドウ表示）
- 車内もsmart篇（30秒 YouTube）（新規ウィンドウ表示）
- 公共交通を利用しよう篇（60秒 YouTube）（新規ウィンドウ表示）

問いかけて「自分事」としての意識を醸成

資料：静岡市 HP

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、市民

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

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

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します。

● 公共交通の多様な効果の検討（クロスセクター効果）

地域公共交通は市民や来訪者が通勤・通学、買物、通院、レジャー等で目的地へ移動する、生活に必要不可欠な移動手段であり、医療、福祉、商業、教育、観光等多様な効果（クロスセクター効果）をもたらします。そのため、公共交通を廃止した場合に新たに必要となる負担よりも、公共交通維持に実施している財政支出の方が負担が小さい可能性があります。そのため、公共交通が存在していることで、どのような効果があるか定性的に把握するとともに、分野別の代替費用の算出方法等を検討します。

〔近江鉄道におけるクロスセクター効果分析の例〕

近江鉄道でのクロスセクター効果の分析結果では、「近江鉄道線の価値は、現在の事業損失額と国・県・市町からの財政支出の合計 6 億 7,118 万円を上回る 19 億 1,059～54 億 7,265 万円と算出され、近江鉄道線を維持するための財政支出は行政分野の支出抑制に有効である」と提示されており、赤字でも維持すべきであることを明示しております（「クロスセクター効果分析調査報告書」より）。

公共交通が有する多様な効果

・近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7 億円/年を大きく上回ることが確認できた

分野	近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用 最小値	分野別代替費用 最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,518 万円/年	1,518 万円/年	11,175 万円/年
	通院のためのタクシー券配布	8,379 万円/年		
	医師による往診	11,175 万円/年		
	医療費の増加	13,056 万円/年	13,056 万円/年	
商業	買物バスの運行	2,262 万円/年	2,262 万円/年	6,278 万円/年
	買物のためのタクシー券配布	6,278 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行	17,350 万円/年	17,350 万円/年	358,316 万円/年
	通学のためのタクシー券配布	358,316 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	2,261 万円/年	694 万円/年	2,261 万円/年
	観光タクシーの運行	694 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税収減少	928 万円/年	928 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備	133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計			191,059 万円/年	547,265 万円/年

数値化が可能な行財政負担項目による算出結果
⇓
ここでは数値化が難しく算出されていない分野別代替費用も多くあり、その詳細は次頁に示す

行政支出・事業損失額よりも代替費用が上回る

資料：滋賀県 HP「クロスセクター効果分析調査報告書」

実施予定時期	令和５年度～令和９年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、市民

7. 評価指標及び目標

本計画では、公共交通の取り組みに関する１０年間の基本方針である「公共交通のあり方」に基づく実施計画として、後期５年間の具体的な取り組み施策を定めています。取り組みの評価について、以下の指標を用いることとします。

〔評価方法〕

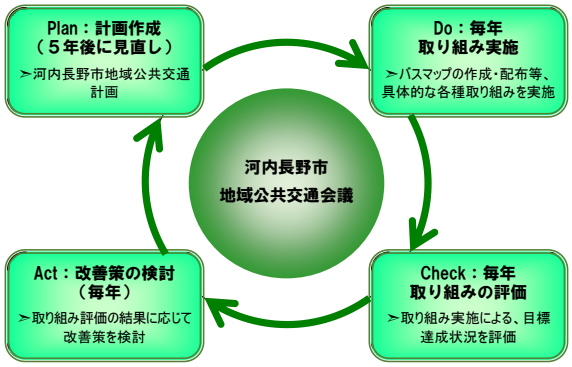


表 7.1 評価指標と評価の時期

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	くすまるの収支率	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	くすまるの利用者数	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	毎年
	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」に関する不満足度	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。

8. おわりに

河内長野市では、平成３０年３月に「河内長野市公共交通のあり方」を改訂し、「将来も安心して生活でき、住み続けられるまちづくりを支える公共交通」を将来像に掲げるとともに、前期の実施計画である「第２期地域公共交通網形成計画」に位置付けられた様々な取り組みを展開してきました。

高齢者公共交通利用促進策やコミュニティバスを活用した PR 施策や利便性向上などの取り組みで、令和元年度までは概ね順調に目標に向けて進んでいました。しかし、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通利用者は激減し、交通事業者の経営状況は深刻な状況に陥っております。併せて、かねてから課題となっている人口減少・少子高齢化による公共交通利用者の減少の影響も踏まえると、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しいものになると想定されます。このような状況においても、公共交通はまちの賑わいを促す動脈であり、日常生活に不可欠なインフラであることから、公共交通ネットワークを持続的に確保していく必要があります。

その際重要になることは、公共交通維持や利便性向上のための「財源の確保」および「公共交通とマイカーの適正な手段分担」です。財源の確保については、これまで取り組んできた利用促進や多様な連携は引き続き取り組むとしても、それだけで厳しい状況をクリアすることは限界があり、公共交通を重要な共有財産として共通認識を持ち、財政負担を含めた支えるための役割分担が必要となります。

また、本市のマイカー分担率の高さは、マイカーが公共交通に比べて、移動時間、費用等様々な面で利便性が高いことが要因と考えられます。このような状況で従来の公共交通の利用促進に取り組んでも利用者維持・向上は難しいと考えられます。公共交通とマイカーの適正分担できる環境整備に向けて、運賃面や都市整備面において公共交通の優位性を高めながら、必要に応じてマイカーとの棲み分けを図ることも検討する必要があると思われます。

公共交通とまちづくりはセットで考える必要があり、都市計画マスタープランにおいて、将来都市構造として「集約型連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を示しており、その実現を目指すため立地適正化計画を策定しています。その中で定めた居住誘導区域の拠点をつなぐ軸を中心に利便性を維持・向上するとともに、地域の実情に応じた交通を確保し、持続可能な公共交通ネットワークの確立を目指します。

今回の地域公共交通計画は、「河内長野市公共交通のあり方」の後期の実施計画として策定しましたが、ますます厳しくなる財政状況や公共交通に対する多様化するニーズを勘案すると、今後、行政・交通事業者・地域住民などの負担のあり方を踏まえ、公共交通の在り方を協議・整理し、それらを反映した公共交通の長期的な計画が必要になると考えられます。

1. 改訂　河内長野市公共交通のあり方・第２期　河内長野市地域公共交通網形成計画【概要版】

前計画期に策定した「改訂　河内長野市公共交通のあり方・第２期　河内長野市地域公共交通網形成計画」の概要版を以下に示します。公共交通のあり方については今回の計画でも踏襲しています。

河内長野市地域公共交通計画【概要版】

■改訂　河内長野市公共交通のあり方
■第２期　河内長野市地域公共交通網形成計画

“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”を目指して

◆計画策定の目的

- 河内長野市公共交通のあり方（基本方針）・・・平成 20 年度～
- 河内長野市地域公共交通網形成計画（実施計画）・・・平成 27 年度～平成 29 年度

改訂　目的：持続可能な公共交通の確保

河内長野市地域公共交通計画

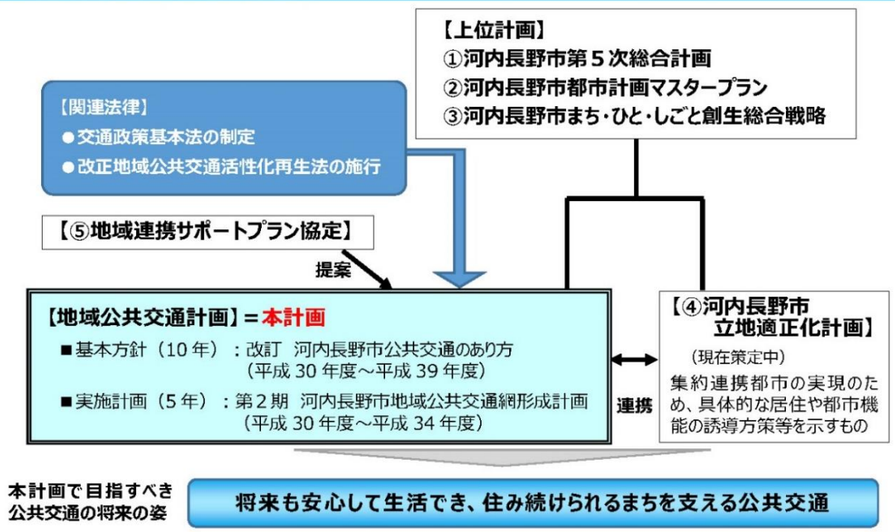
◆計画の区域と期間

（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
本計画は、今後 10 年の基本方針となる「改訂　河内長野市公共交通のあり方」と、今後５年の具体の取り組みを定めた「第２期　河内長野市地域公共交通網形成計画」の２つで構成しています。

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	次期計画（改めて策定）
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～平成 39 年度	
				平成 30 年度～平成 34 年度	平成 35 年度～平成 39 年度

◆上位・関連計画と公共交通の位置付け



◆公共交通をとりまく課題、基本方針（改訂　河内長野市公共交通のあり方）

〔公共交通をとりまく課題〕

分類	現状・問題点	課題
都市構造・特性	・鉄道駅を中心に住宅地が広がり、山間部の旧集落は低密 ・山間地を切り拓き造成された開発団地では坂道が多く、市域が広いため、生活のためには何らかの移動手段が必要 ・生活に必要な都市機能がそろっている住宅地は少ない	・集約型都市構造の実現 ・公共交通の維持・確保
上位・関連計画	・総合計画、都市計画マスタープランとも、目指す都市構造は“集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）” ・基本目標の１つで“潤い・快適・活力のにぎわいのまち”を目指す ・集約連携都市実現のため、魅力ある拠点の確立と基幹公共交通軸の維持を目指す	・集約連携都市に資する公共交通の構築 ・外出先や目的の創出（上位・関連計画との密な連携が必要）
人口・高齢化	・総人口は平成12年をピークに減少している一方、高齢者人口は増加傾向 ・高齢化が急激に進行し、大阪府内の市でトップの高齢化率 ・昭和40年代の宅地開発による転入世代の高齢化 ・市内でも特に天見小学校区、南花台小学校区で人口が大きく減少 ・20～30歳代の転出率が特に多い	・人口減少の中での公共交通の維持 ・高齢化に対応した利用しやすい公共交通の構築 ・利便性の向上（定住率や定住意向の向上）
移動状況	・通勤通学は市内だけでなく、市外も多い ・市外への通勤通学手段は鉄道、自家用車、バスの順で多く、市内は自家用車、徒歩、自転車の順に多い ・交通手段のうち、鉄道・バスの分担率は減少傾向で、平成22年で鉄道は15．8%、バスは1．9% ・平日よりも休日の外出率が低く、特に高齢者は外出率が低い ・65歳未満は休日の方が平日よりも自動車分担率が高い ・駅へのアクセスはバスの他、自動車も存在している	・利便性の向上（市内外への移動） ・公共交通分担率の向上 ・高齢者の外出応援 ・外出先や目的の創出（庁内関係部局との連携）
公共交通の状況	・幹線軸となる鉄道駅からバス路線が放射状のネットワークで接続し、乗換えをすれば主要なところへ行ける ・公共交通空白・不便地域が存在 ・鉄道、バスの利用者数は減少傾向 ・モックルコミュニティバスの利用者数は3～5年前に比べて低い値に留まっており、休日は平日に比べて利用が少ない ・モックルコミュニティバスは、朝の運行時間や、路線バスとの乗継ダイヤの改善等の要望が増えている ・日野・滝畑コミュニティバスの利用者数は減少傾向が続いたが、ここ数年は観光利用増により、改善傾向がみられる	・乗り継ぎ負担の軽減 ・地域のニーズに応じた移動手段の確保 ・市民ニーズに対応した改善 ・観光との連携

分類	現状・問題点	課題
公共交通の状況	・日野・滝畑コミュニティバスは生活利用と観光利用によって、ニーズが大きく異なる ・くすまるの利用者数は地域主体の取組みにより、過去4年間の平均収支率が75%を超えている	・利用者ニーズの集約 ・地域主体の取組みのモチベーション維持
市民意向	・平成28年度の公共交通の不満足度はH26年度と比較して36．7%と減ったものの、満足度は9．0%と低い水準のまま ・「バスに改善を望むことが実現し利便性の高いバスが運行された場合、利用するか」の問に約3割が利用すると回答 ・公共交通を不便と感じている人は山間部の地域で多く、ほぼ市全域で必要と感じられており、改善後の利用意向は山間部地域で高い ・公共交通の必要性を感じる割合は、60歳以上の年代では6～7割が必要性を感じている。一方で、20～50歳代は4割台と比較的低い ・地域のまちづくり活動への参加頻度は約6割の人がほとんどないと回答。また、活動への参画についても、希望しているのは約2割程度にとどまる ・近所付き合いの程度については、約6割の人が「あいさつ程度の付き合い」と回答し、一緒に外出をしたり、協力し合う関係にあると回答した人は約1．5割にとどまる	・公共交通満足度の向上 ・公共交通への関心を高める ・市民ニーズに対応した改善 ・潜在需要の掘り起こし ・公共交通利用者数の維持確保 ・協働への市民意識の向上 ・地域やまちづくり活動への参加意向の向上
市の財政負担	・市が関係するコミュニティバス等の運行経費は平成28年には減少しているものの、平成21年から27年にかけて増加傾向	・適正な財政負担と負担の軽減 ・公共交通利用者数の維持確保
河内長野市公共交通のあり方	・取組みの進め方として、要望型から協働で進めていくことを明記 ・取組み対象は「主に市域内での移動の中心的な役割を担う路線バス等の輸送サービス」としてきたが、10年間で地域乗合タクシーの新たな運行開始や運行の検討等が行われている ・くすまるのように地域住民の積極的な参加による新たな公共交通運行に至った協働のケースや、公共交通の利用促進・情報発信等での協働のケース等、様々な段階の協働事業を推進してきた ・一方で、施策の展開スケジュールの最終段階である「市民意識の高まりにより、協働による持続可能な公共交通ネットワークの確立」の段階までには至っていない ・公共交通は活力あるまちと豊かな生活を支える社会資本	・協働への市民意識の向上 ・様々な公共交通サービスの連携 ・さらなる協働の推進 ・人口減少の中での公共交通維持 ・公共交通への関心を高める
河内長野市地域公共交通網形成計画	・コミュニティバスの利用者増やモックルカードの販売数増に裏付けられるように個々の取組みによる成果がみられる一方で、バス年間利用者数は減少 ・バスに乗らない理由は、回答が多かった順に「車・バイク等の方が便利」「歩いて目的地に行ける」「便数が少なくて利便性が悪い」 ・同時に、外出目的や行き先がなければ移動は発生しないため、まち中に外出したいと思えるような賑わいや人が集まる場所が必要	・公共交通利用者数の維持確保（個々の取組みにより、相乗効果で全体的な利用者数の底上げを図る） ・市民ニーズに対応した改善 ・まちづくり施策との密な連携

〔課題集約〕

全般に共通する課題

- 適正な財政負担と負担の軽減
- 公共交通利用者数の維持確保
- 公共交通の維持・確保
- 利用者ニーズ集約（本当に必要なものを効率的、効果的に）

- まちづくりやネットワークの維持・充実に関すること
- 高齢化やニーズへの対応に関すること
- 市民意識の醸成や向上に関すること

〔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

◆事業の概要（第２期 河内長野市地域公共交通網形成計画）

★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”

目標を達成するために取り組むべき事業について、基本方針別に取り組みを示します。

基本方針	取り組みの方向性	具体的な取り組み
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
	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
	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の社会実験計画案の検討
	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
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）
	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
	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
	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の利用者利便の向上に資する環境整備の検討・展開
	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
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	■地域のニーズにあった運行形態およ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
	⑪沿線施設や交通事業者等との連携	・料金施策や利用特典等による利用促進の展開
	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
	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
	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
	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と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

◆目標（第２期 河内長野市地域公共交通網形成計画）

◆公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上
◆公共交通利用率・利用者数の維持
◆行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）
◆市民意識の醸成

◆評価指標と評価の時期（第２期 河内長野市地域公共交通網形成計画）

目標	評価指標	現状	目標値	使用データ	評価の時期
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% （H28 年度）	15.1% （H33 年度）	市民意識調査	平成 34 年度
	「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% （H28 年度）	16.0% （H33 年度）	市民意識調査	平成 34 年度
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% （H22PT）	20.0% （H32PT）	パーソントリップ調査	平成 34 年頃
	河内長野駅の利用者数	10,343 千人／年 （南海 H27 年度） 2,541 千人／年 （近鉄 H27 年度）	10,500 千人／年 （H32 年度） 2,600 千人／年 （H32 年度）	交通事業者提供データ	平成 34 年度
	バス利用者数	100 （H28 年度のバス年間利用者数を 100 とした場合）	100 （H33 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	81,387 人／年 （H28 年度）	82,000 人／年 （H33 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	58,504 人／年 （H28 年度）	59,000 人／年 （H33 年度）	交通事業者提供データ	毎年
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% （H28 年度）	78.6% （H33 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	313 円 （H28 年度）	310 円 （H33 年度）	交通事業者提供データ	毎年
市民意識の醸成	くすまるの利用者数	31,390 人／年 （H28 年度）	32,000 人／年 （H33 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」に関する満足度	4.3% （H28）	16.0% （H33）	市民意識調査	平成 34 年度
	モビリティマネジメント※ 実施回数	０回／年 （H28 年度）	１回／年以上 （H33 年度）	市保有データ	平成 34 年度
	市民公募希望者数 （交通会議委員）	３人 （H28 年度）	６人 （H32 年度）	市保有データ	平成 34 年度

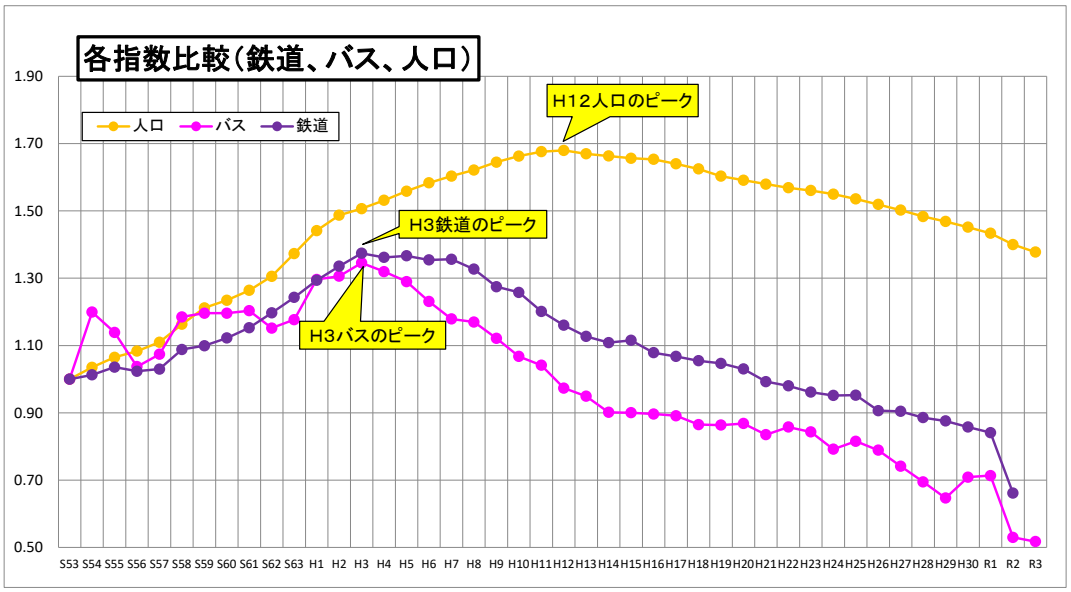
※全体のトリップに対するある交通手段を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率といいます。また、トリップとは人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位をトリップといい、移動の目的が変わるごとに１つのトリップと数えます。
※モビリティ・マネジメントとは、１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした啓発活動です。
（例）平成２７年度開催の「交通かんきょう教室」

2. 公共交通の利用状況

2.1 人口動向

① 人口、公共交通利用者数の推移

河内長野市の人口は平成 12 年以降減少しており、鉄道とバスの利用者は平成 3 年以降減少傾向となっています。鉄道は減少し続ける中、令和 2 年度は新型コロナウィルス感染症の影響を受けて大きく減少しています。バスは平成 29 年から令和元年にかけては増加していましたが、令和 2 年度は新型コロナウィルス感染症の影響を受けて減少し、令和 3 年度もさらに微減しています。

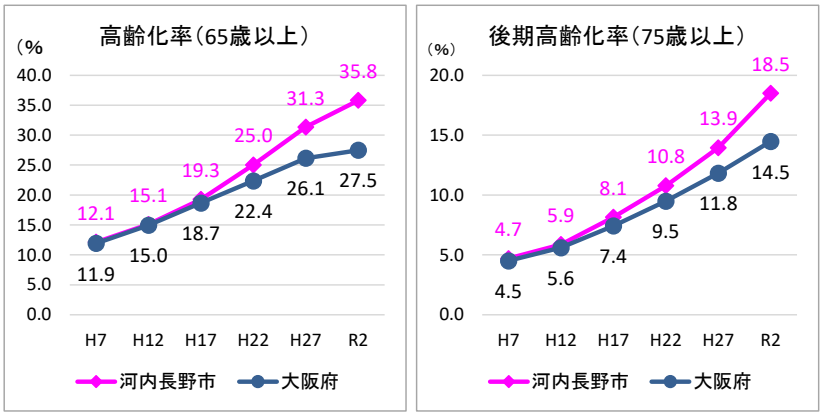


※S 53 年を 1 とした場合
※H7 年からコミバス乗車数を合算
資料：人口、鉄道は河内長野市統計書、バスは南海バス提供

図 2-1 人口、公共交通利用者数の推移

② 高齢化率の推移

高齢化率（65 歳以上）、後期高齢化率（75 歳以上）とも上昇し続けており、平成 17 年までは大阪府と同程度となっていましたが、平成 22 年以降は急激に上昇して大阪府を大きく上回っており、特に後期高齢化率は急上昇しています。

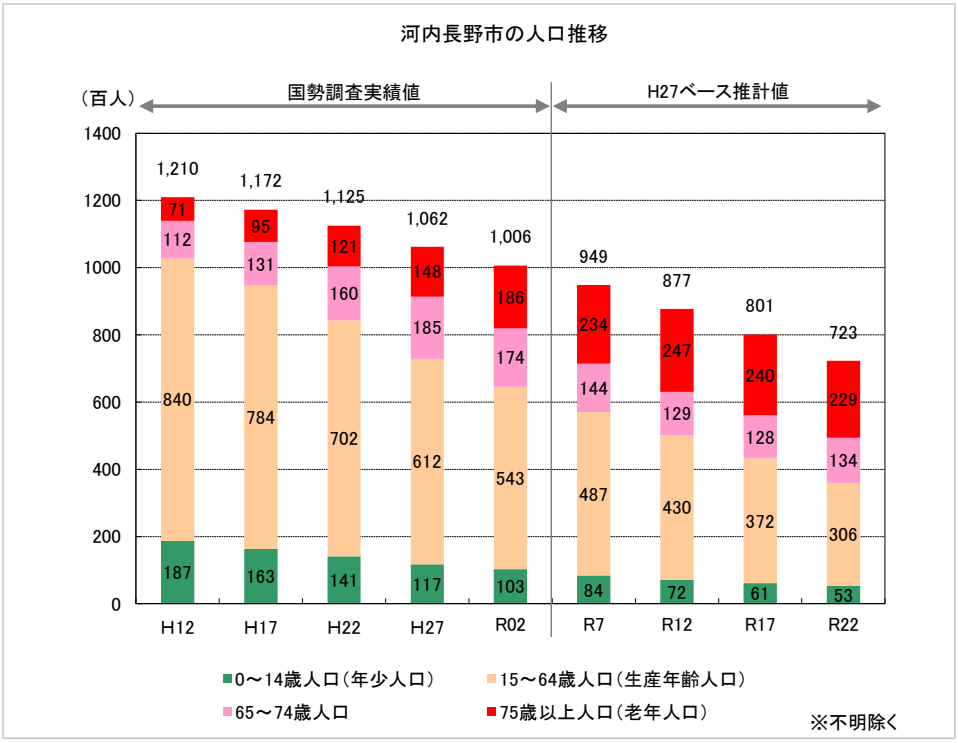


資料：国勢調査

図 2-2 高齢化率の推移

③ 年齢３区分別人口の推移

これまで総人口は減少する一方で老年人口は増加しており、この傾向は将来も続く見通しです。特に、75 歳以上人口が大きく増加していく見通しです。



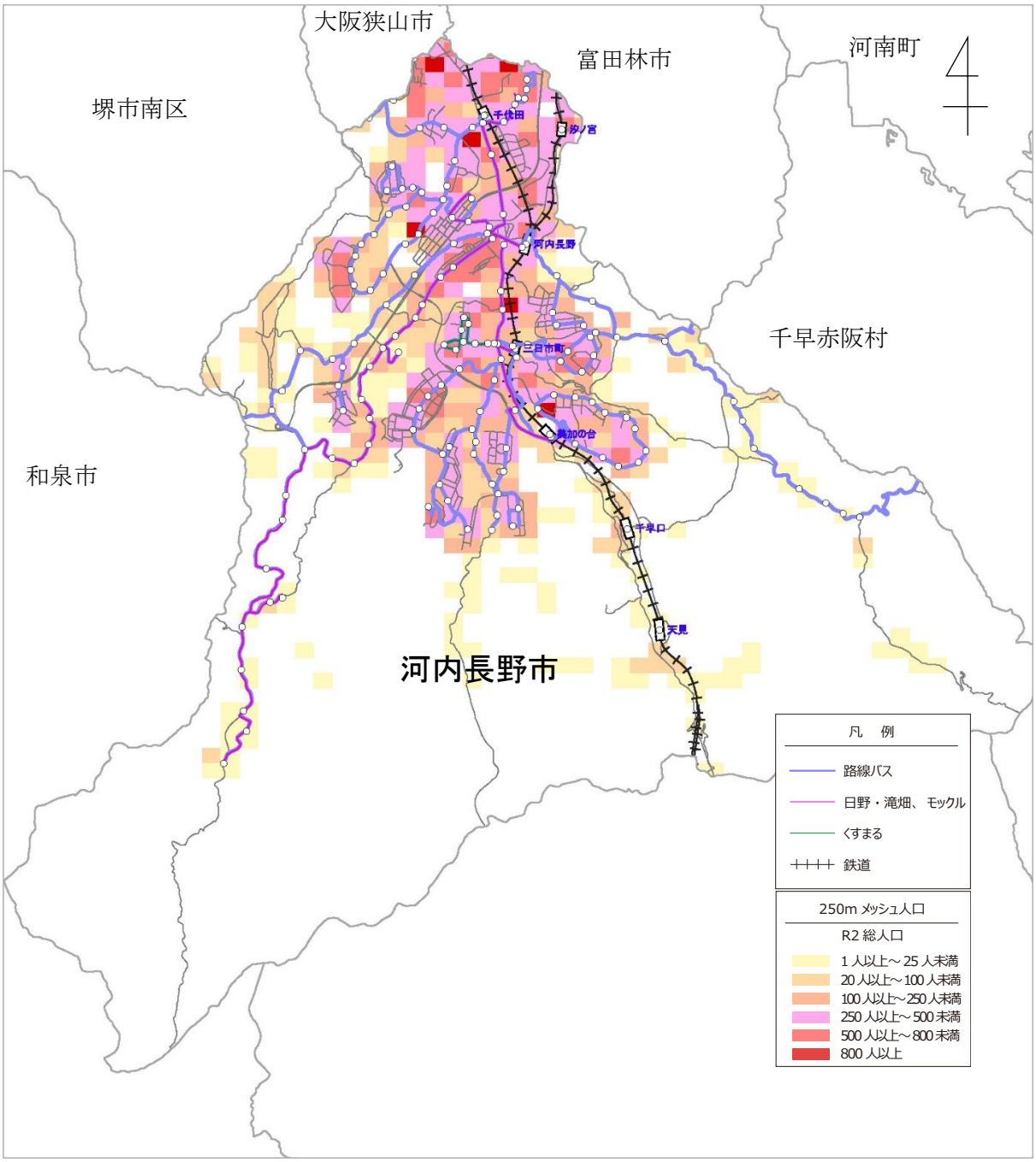
資料：平成 12～令和2年：国勢調査、令和7年以降：国立社会保障・人口問題研究所

図 2-3 河内長野市の人口推移

④ 市内の人口の分布状況と変化

（1） 総人口

広域な市街地のうち、人口は市北部の市街地、住宅地に集積しており、山間部は密度が薄く点在する状況となっています。

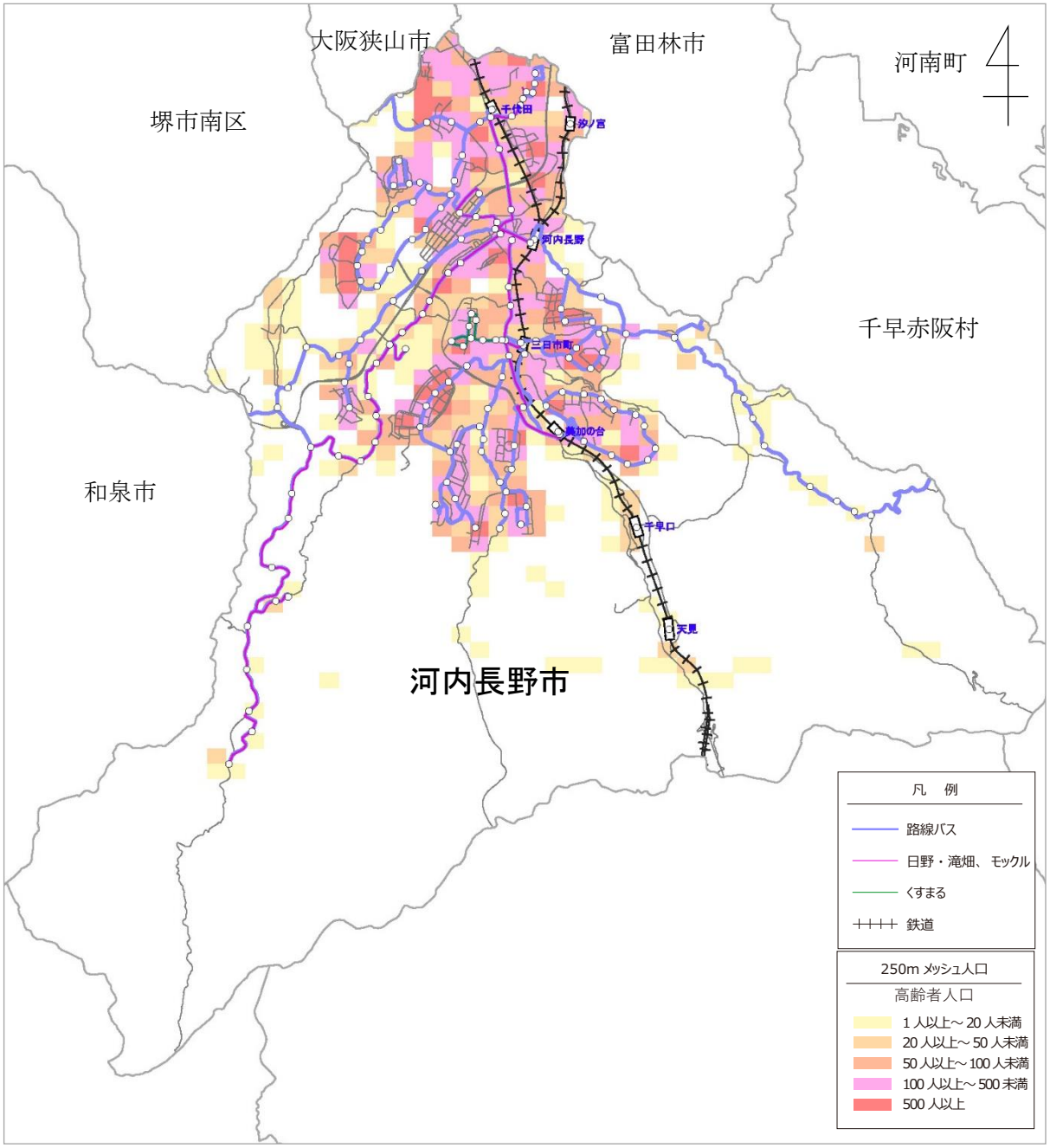


資料:国土数値情報、令和2年国勢調査

図 2-4 令和 2 年 総人口

（2） 高齢者人口（65 歳以上）

高齢者人口（65 歳以上人口）は総人口と同様に市北部に集積していますが、特に住宅団地に集積しており、長年定住している層が高齢者人口になってきていると考えられます。

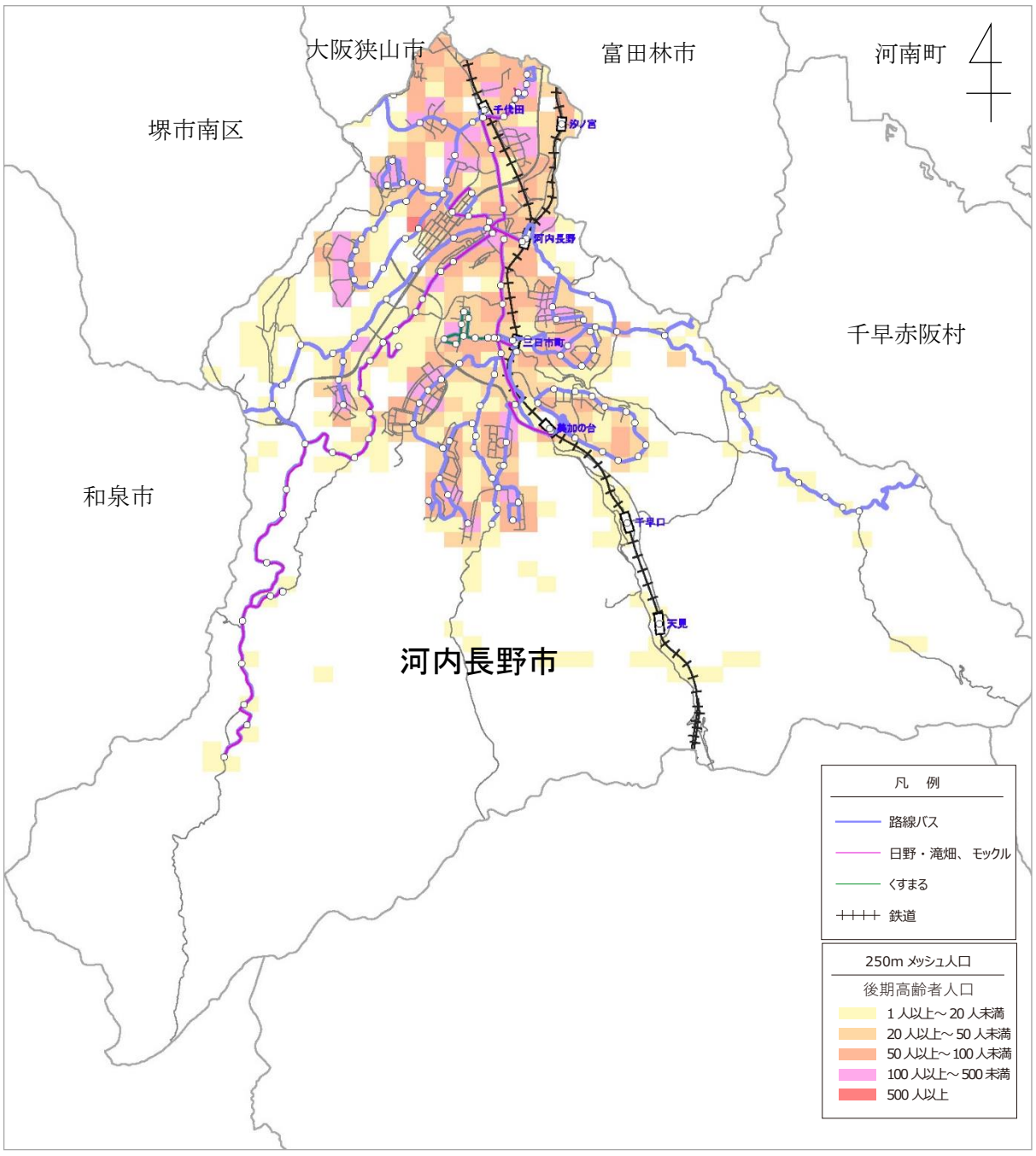


資料:国土数値情報、令和2年国勢調査

図 2-5 令和 2 年 高齢者人口（65 歳以上）

（3） 後期高齢者人口（75 歳以上）

後期高齢者人口（75 歳以上）は総人口や高齢者人口（65 歳以上）と同様に市北部に集積していますが、特に住宅団地に集積しており、長年定住している層が高齢者人口になってきており、今後も定住を想定とすると 75 歳以上人口が増加していくと考えられます。

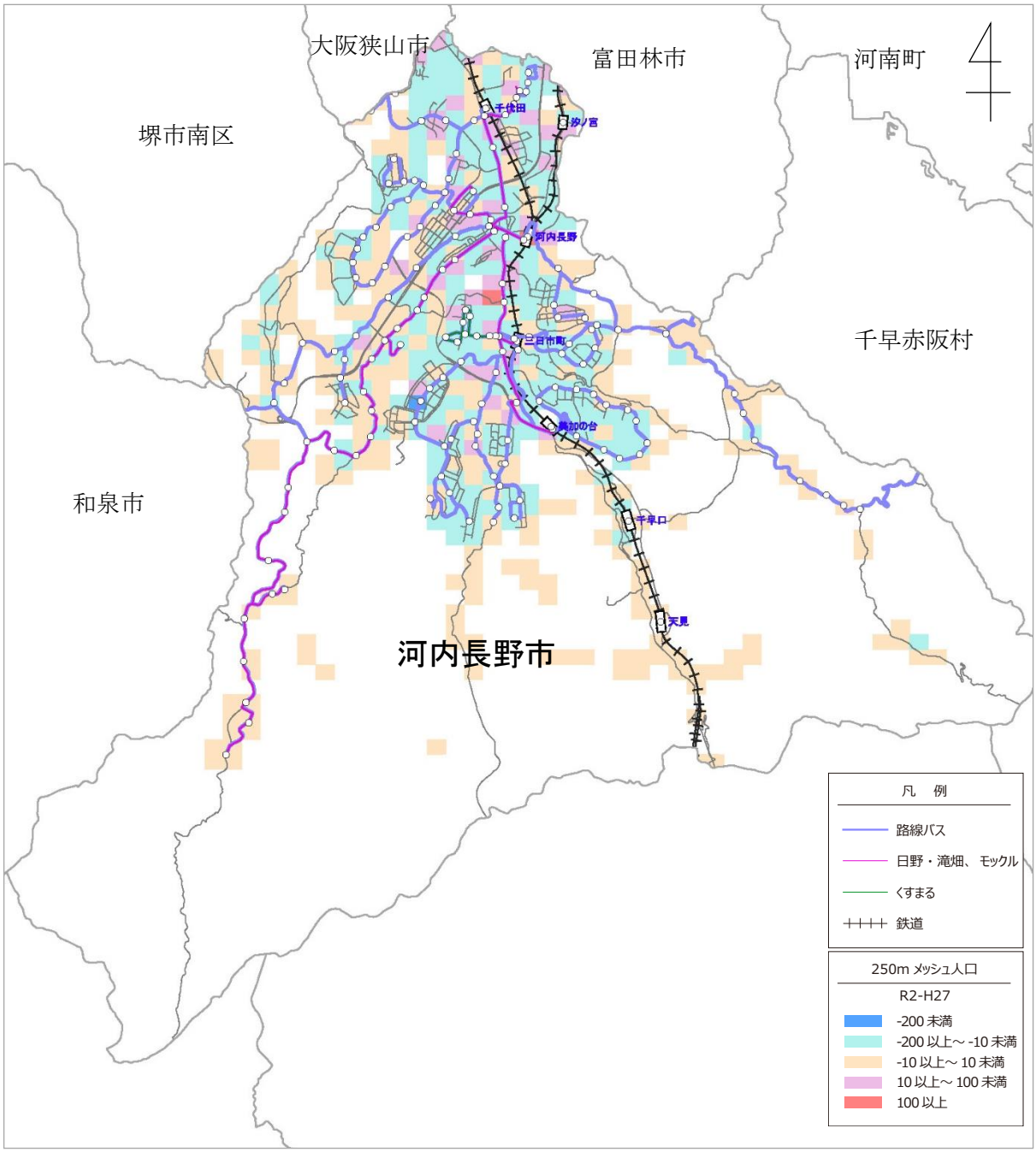


資料:国土数値情報、令和2年国勢調査

図 2-6 令和 2 年 後期高齢者人口（75 歳以上）

（4） 人口の変化（総人口）

平成 27 年から令和２年にかけての人口の変化は、全体的には減少傾向となっていますが、駅やバス路線沿線の一部で増加がみられます。ただし、近接した地域でも隣接したメッシュで増加と減少が両方生じています。

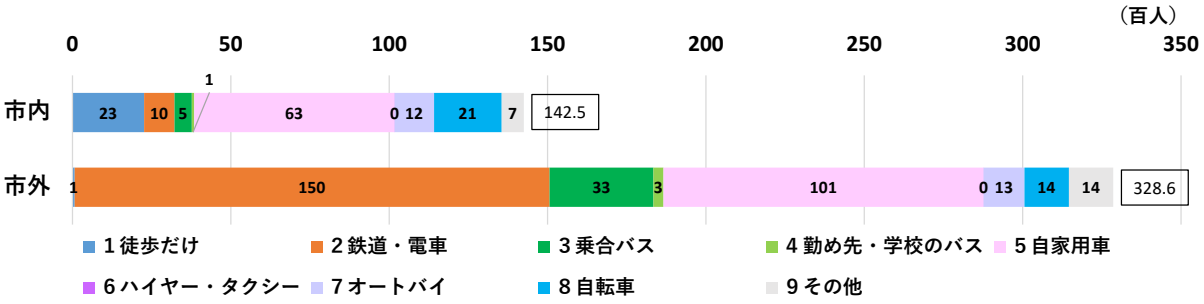


資料：国土数値情報、平成27年・令和2年国勢調査

図 2-7 人口の変化（総人口）

2.2 通勤・通学の移動状況

国勢調査（令和２年）の通勤・通学は、市内は自家用車が多く、次いで徒歩、自転車が多くなっています。また、市外は鉄道・電車が最も多く、次いで自家用車が多くなっています。

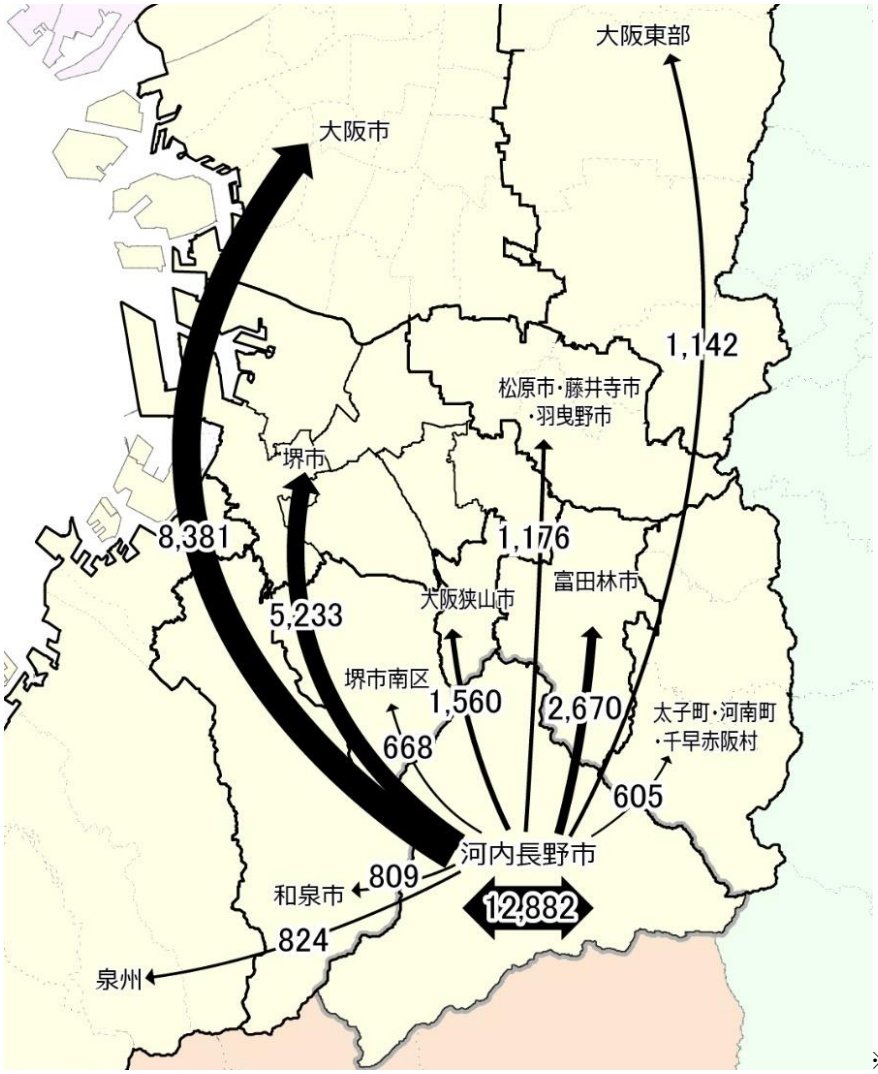


※該当する手段を複数選択
資料：令和2年国勢調査

図 2-8 令和２年 手段別、通勤・通学人口

通勤先は市内が最も多いものの、市外も多く存在しています。市外は大阪市への流動が最も多く、次いで堺市、富田林市が多くなっています。

〔通勤〕
単位：人



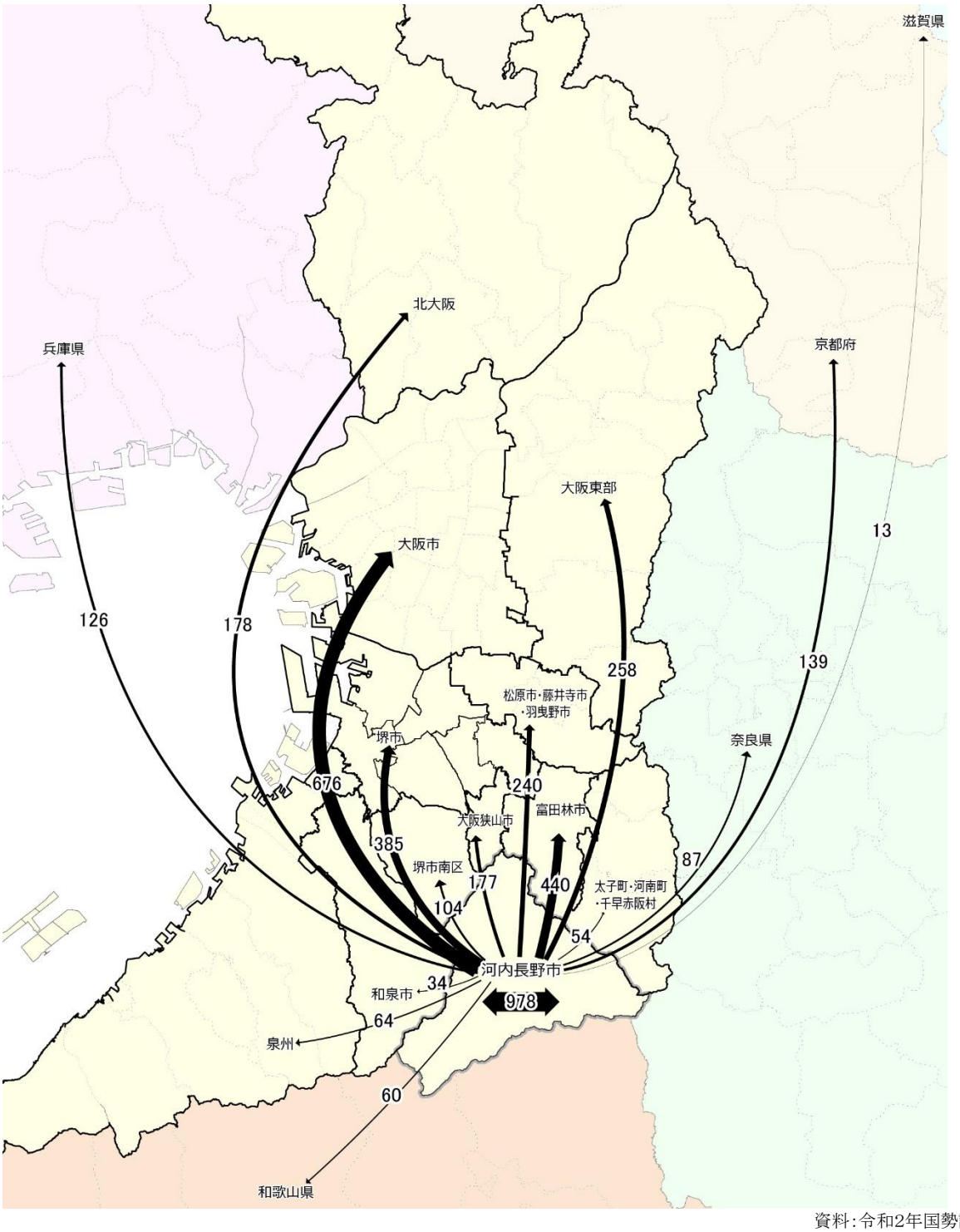
※500 以上を表示
資料：令和2年国勢調査

図 2-9 通勤人口（令和２年）

通学先は通勤と同様に市内が最も多く、市外は大阪市に次いで富田林市、堺市が多くなっています。少数ながら兵庫県や京都府への広域移動も見られます。

〔通学〕

単位：人



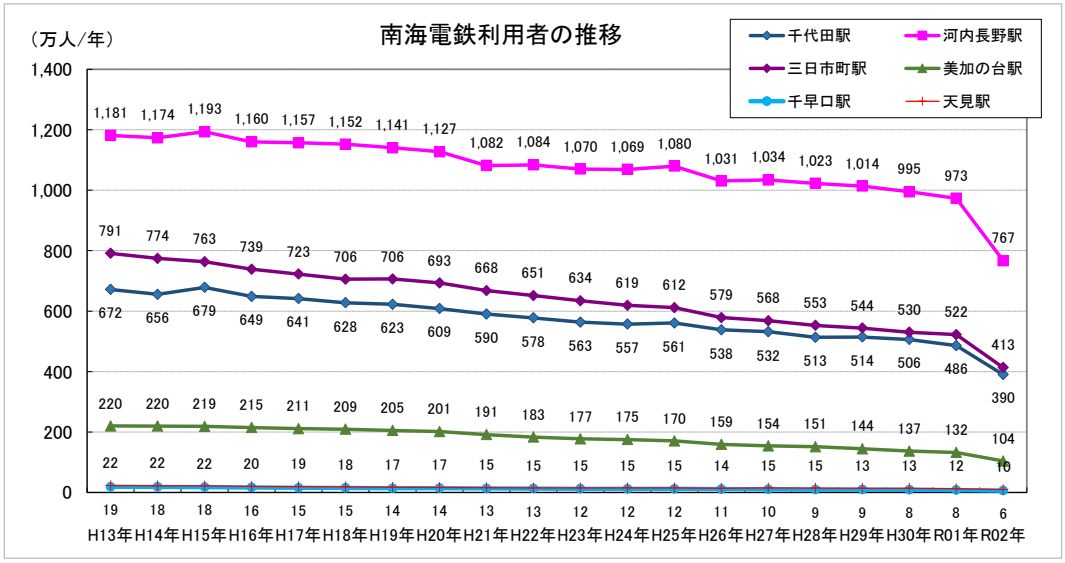
資料：令和2年国勢調査

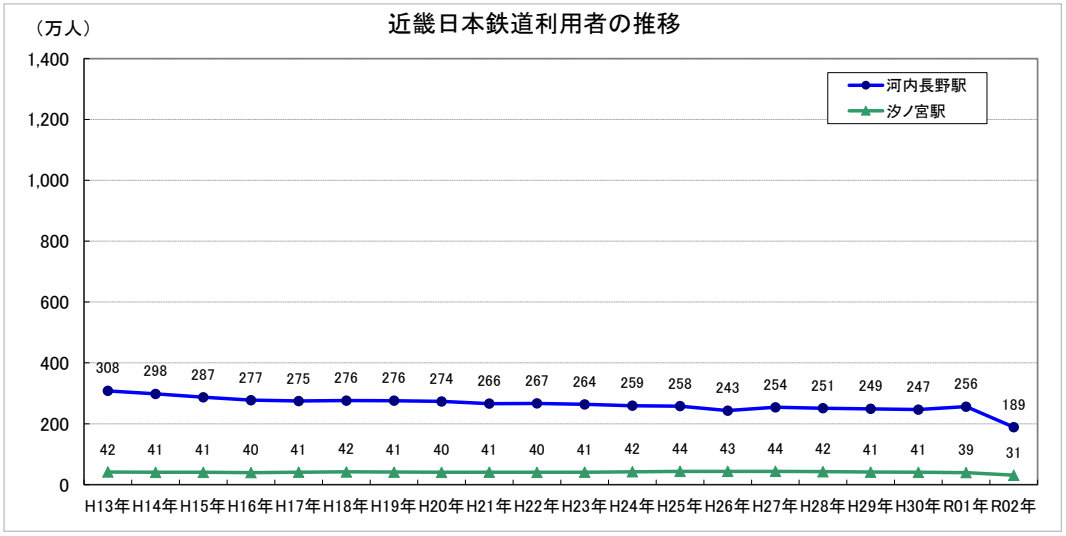
図 2-10 通学人口（令和 2 年）

2.3 公共交通の利用状況

（1） 駅別の鉄道利用者数の推移

駅別の鉄道利用者数は南海河内長野駅が最も多くなっていますが、長期的には減少傾向が続いている中、令和２年度は新型コロナウィルス感染症の影響で大きく減少しています。また、三日市町駅、千代田駅、近鉄河内長野駅も同様の傾向となっています。



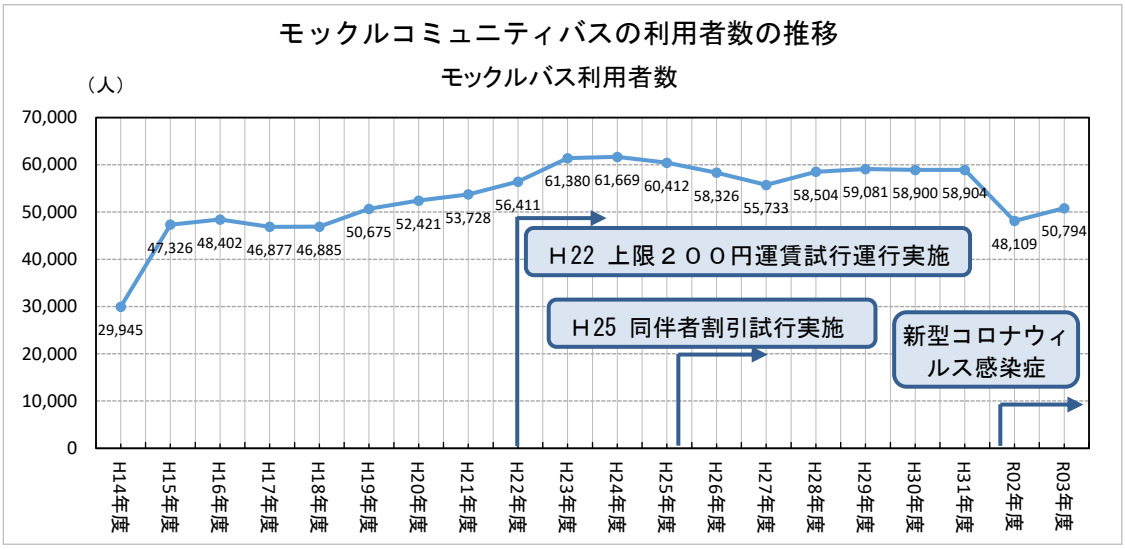


資料：河内長野市統計書

図 2-11 河内長野市内の鉄道利用者の推移

（2） モックルコミュニティバスの利用状況

モックルコミュニティバスでは、平成 22 年４月より上限２００円運賃の試行運行を実施して増加した後、近年は横ばいでしたが、令和２年度は新型コロナウィルス感染症の影響で大きく減少しました。令和３年度は微増し、やや回復しています。

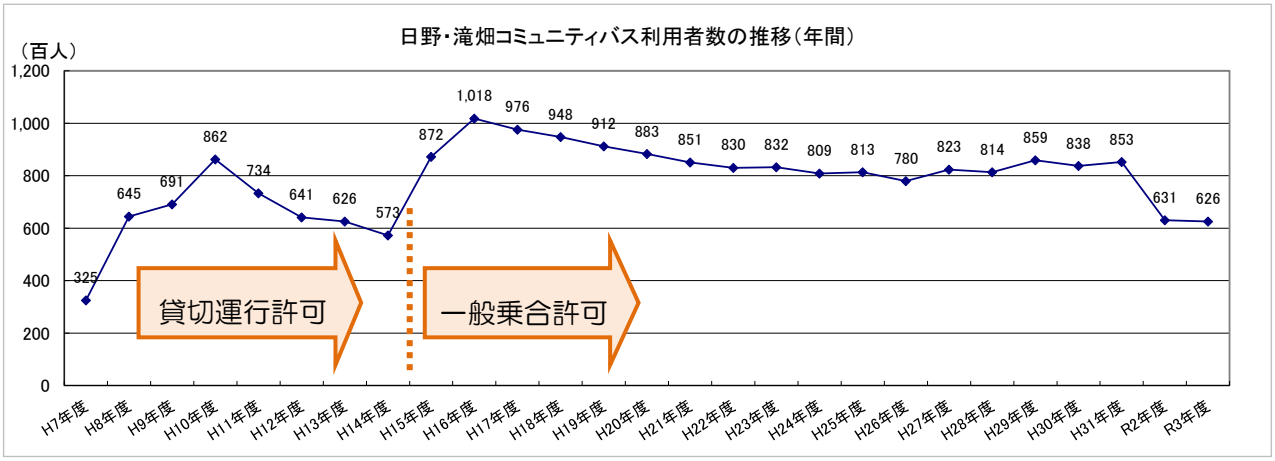


資料:河内長野市調べ

図 2-12 モックルコミュニティバスの利用者数の推移

（3） 日野・滝畑コミュニティバスの利用者数の推移

日野・滝畑コミュニティバスの利用者数は、平成 17 年度以降は、減少傾向となっているが、近年は沿線施設との連携により観光利用のＰＲを積極的に展開することにより、微増していたものの、令和２年度は新型コロナウィルス感染症の影響で減少しました。



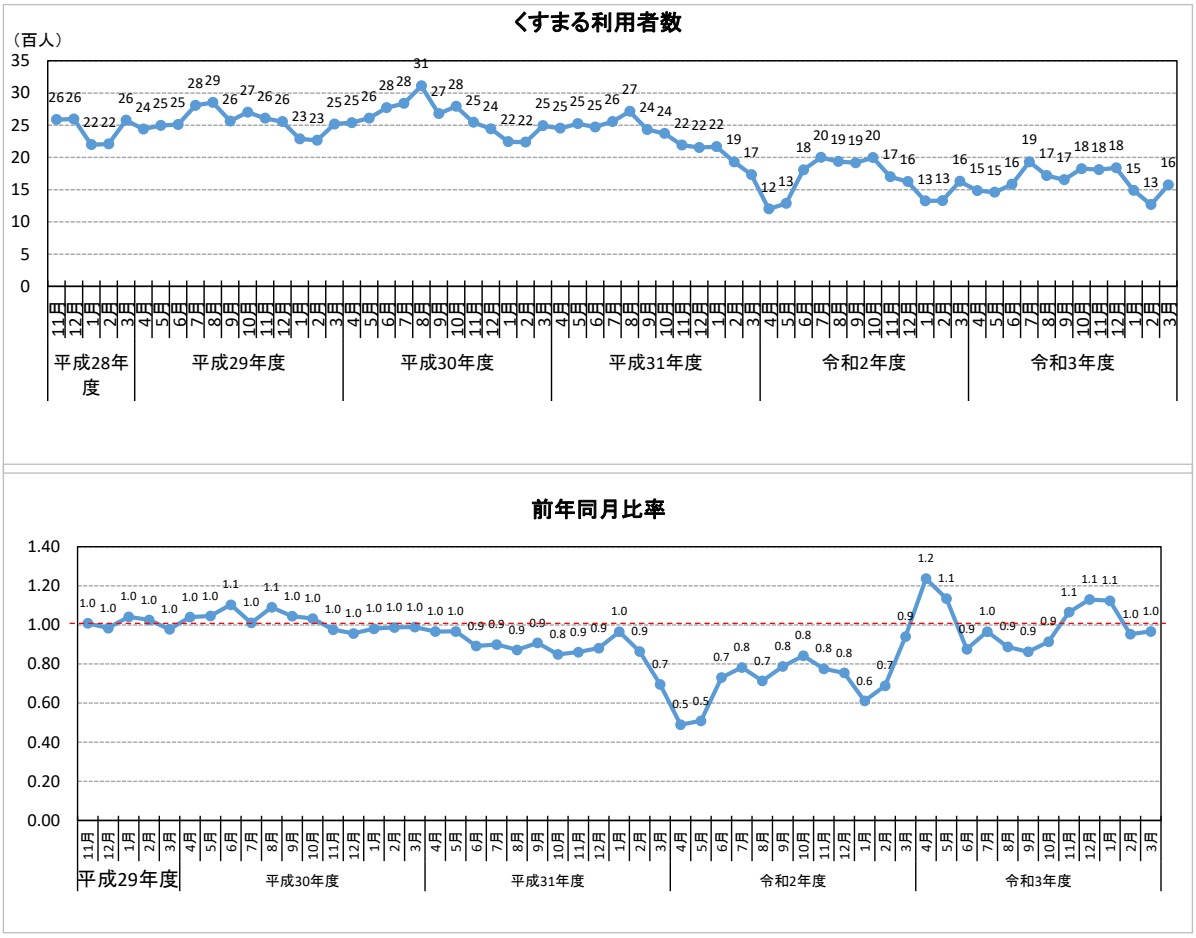
資料:河内長野市調べ

図 2-13 日野・滝畑コミュニティバス利用者の推移

（4） 楠ケ丘地域乗合タクシーの利用者数の推移

１） 利用状況〔年別・月別〕

楠ケ丘地域の乗合タクシーは、平成 31 年度から減少し始め、前年同月比率が 1.0 を下回るようになり、新型コロナウィルス感染症の影響を受けて令和２年度は大きく落ち込んでいます。令和３年度は前年同月比較をすると 1.0 を上回る月もあるものの、年間では微減となっています。

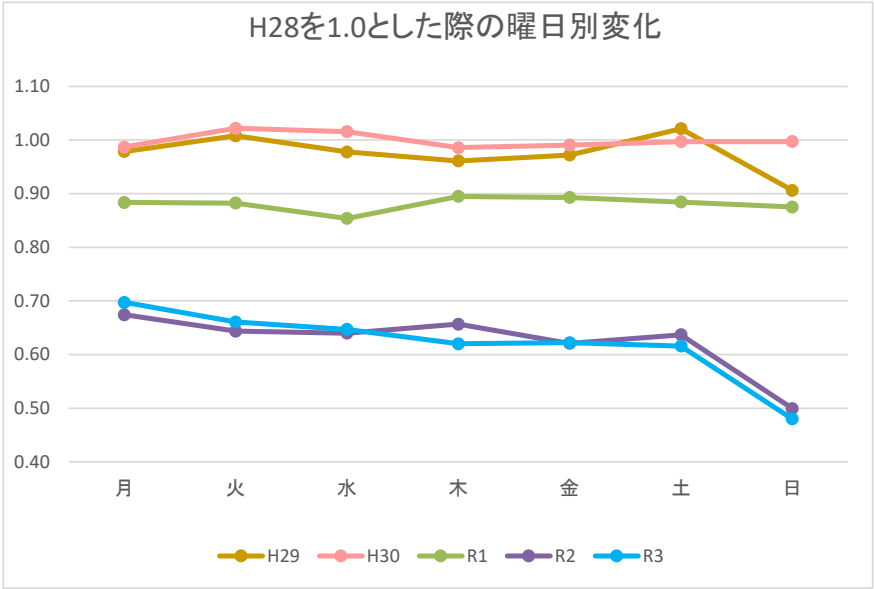


資料:河内長野市調べ

図 2-14 くすまる利用者の推移

2） 利用状況〔曜日別〕

平成 28 年の利用者数を 1.0 とした際の曜日別の変化は、新型コロナウィルス感染症の影響を受けた令和 2 年度以降は全体的に減少しているものの、月曜日は減少率が小さく、特に日曜日の減少が大きくなっています。

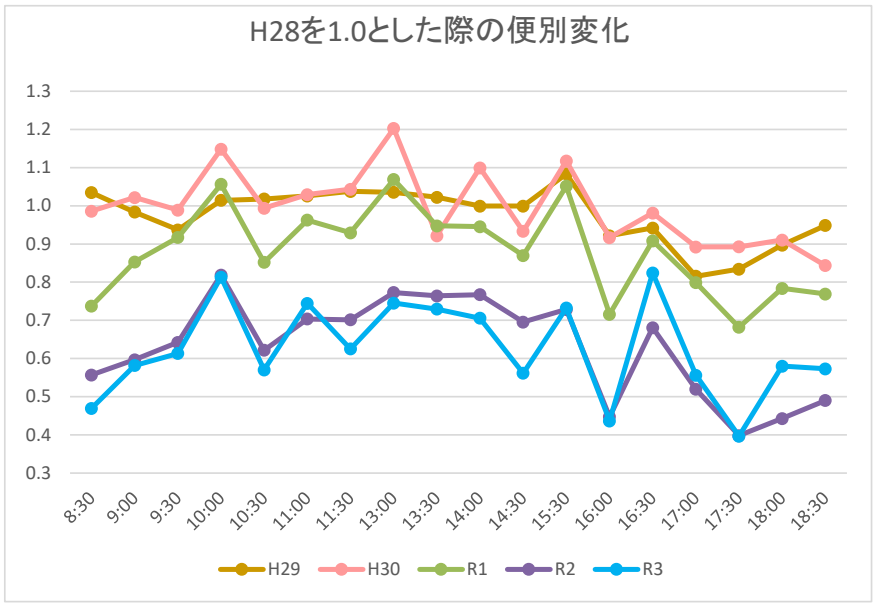


資料:河内長野市調べ

図 2-15 曜日別利用者の推移

3） 利用状況〔便別〕

平成 28 年の利用者数を 1.0 とした際の便別の変化は、新型コロナウィルス感染症の影響を受けた令和 2 年度以降は全体的に減少しているものの、10：00～16：30 の昼間時間帯は減少率が小さく、朝・夕の減少が大きくなっています。



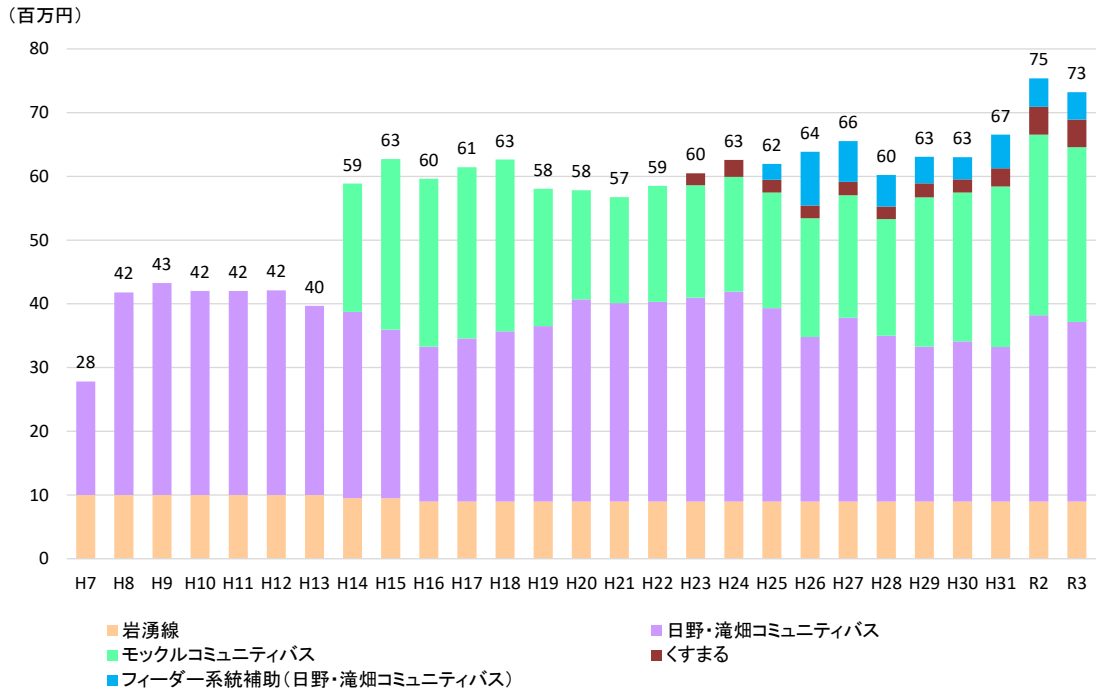
資料:河内長野市調べ

図 2-16 便別利用者の推移

（5） 行政負担額

交通政策に係る行政負担額（運行負担額）は平成 29 年度以降増加傾向となっていましたが、令和 2 年度に新型コロナウィルス感染症の影響を受けて急激に増加し、令和 3 年度は微減しています。

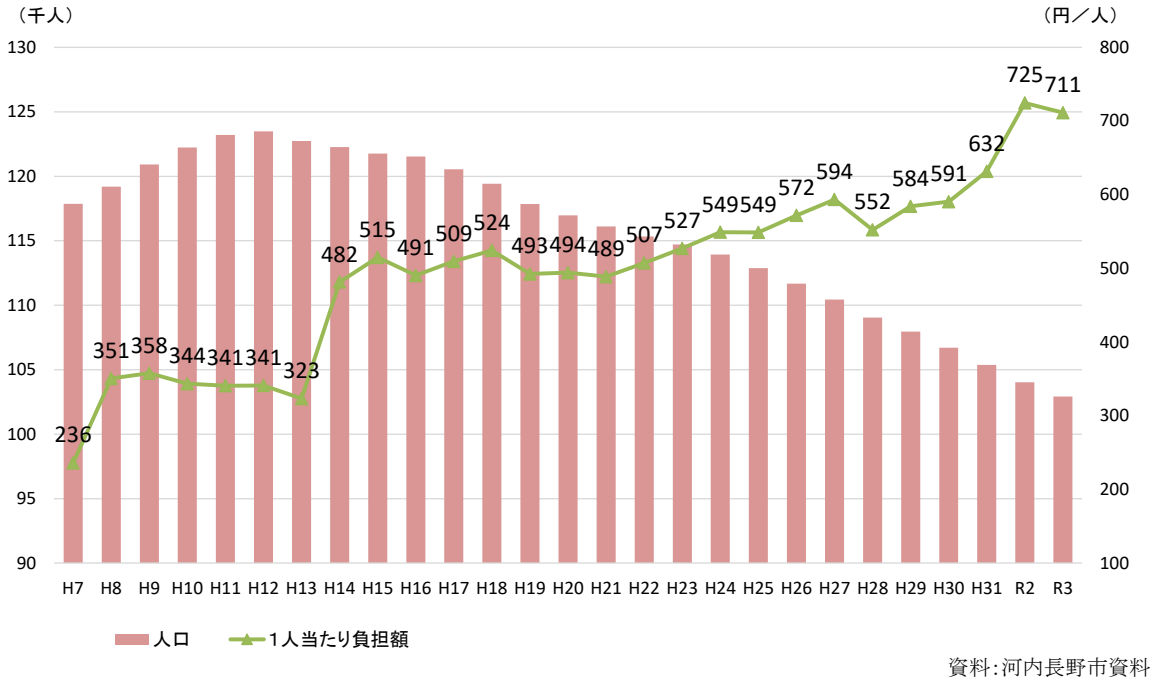
市民 1 人当たりの負担額に着目すると、行政負担額が増加する一方で人口が減少する中、平成 29 年度以降は急激に増加し、令和 3 年度は微減しています。



※フィーダー系統補助とは、国の補助（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）の１つで、地域の特性や実情に応じた生活交通ネットワークを確保・維持し、高齢者等の生活を支えるため、地域内の一定の生活交通等の運行に対して支援されるもの。

資料：河内長野市資料

図 2-17 交通政策に係る行政負担（運行負担額）



資料：河内長野市資料

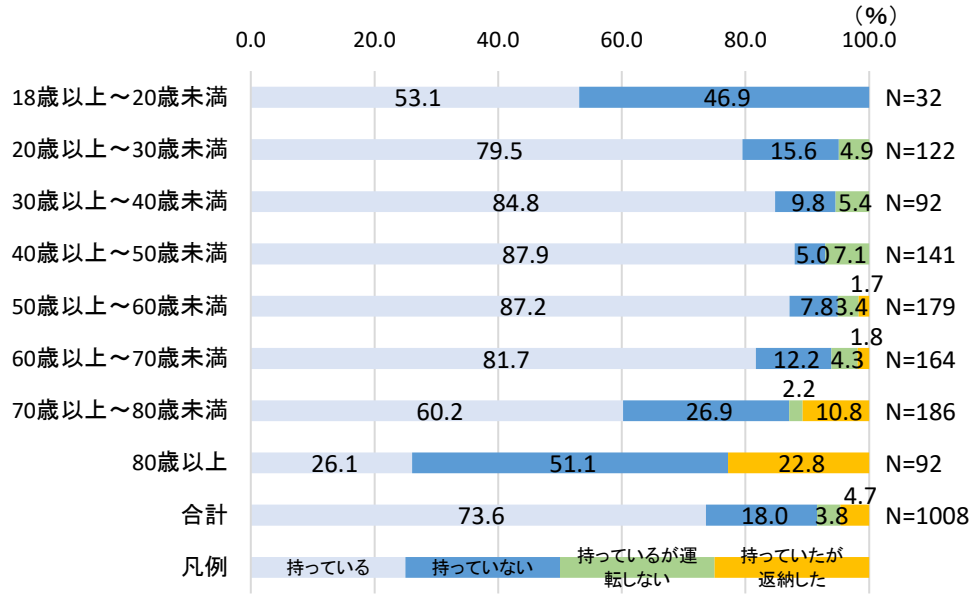
図 2-18 交通政策に係る市民 1 人あたり負担額（運行負担額）

3. 市政アンケート

（1） 交通手段について

1） 運転免許保有状況

運転免許は約 7 割が保有しているものの、20 歳未満では約 5 割、80 歳以上になると 3 割弱となっています。

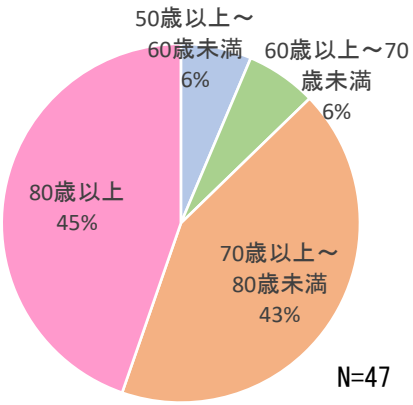


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-1 運転免許保有状況

2） 運転免許を「持っていたが返納した」と回答した人の年齢

運転免許を「持っていたが返納した」人の年齢は、70 歳以上が約 9 割となっています。

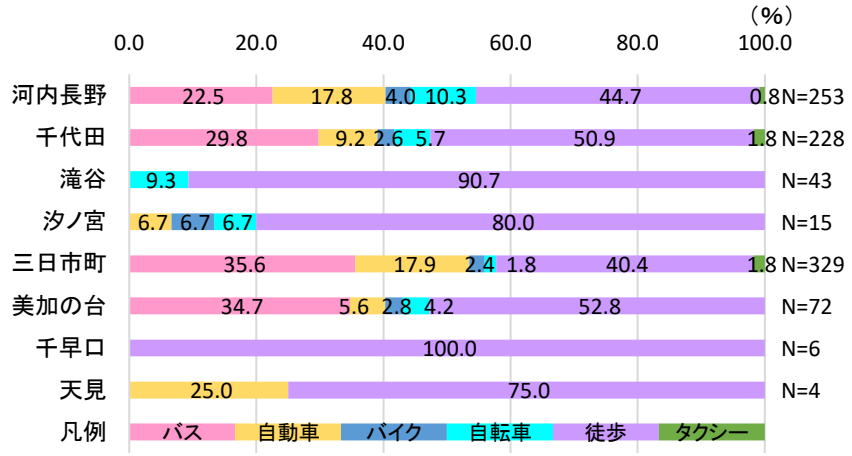


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-2 運転免許返納時の年齢

3） 最寄り駅別の駅までの主な交通手段

最寄り駅別の駅までの主な交通手段は、全体的に徒歩が多くなっていますが、三日市町駅、美加の台駅ではバスも 3 割超えており、千代田駅や河内長野駅でもバスが存在しています。また、河内長野駅、千代田駅、汐ノ宮駅、三日市町駅、美加の台駅、天見駅では自動車も存在しています。

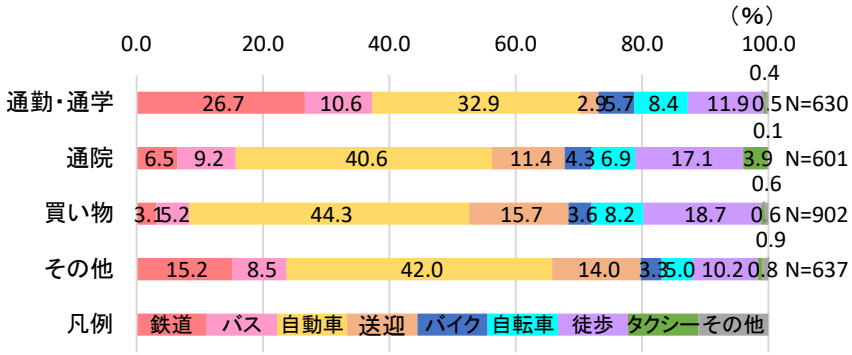


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-3 最寄り駅別の駅までの主な交通手段

4） 目的別の主な交通手段

目的別の主な交通手段は、いずれも自動車が最も多くなっていますが、通勤・通学では鉄道も 3 割弱存在しています。また、通院、買物、その他では送迎も 1 割を超えています。



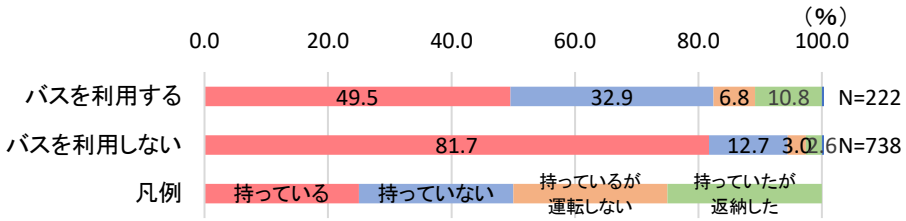
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-4 目的別の主な交通手段

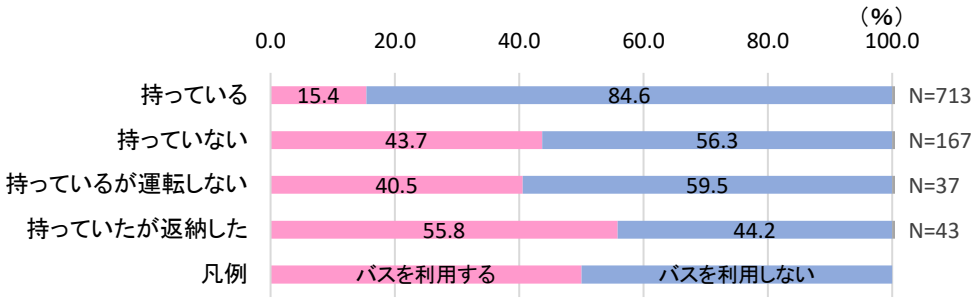
（2） 公共交通の利用状況

１） バスの利用有無別の免許保有状況

「バスを利用する」人の方が「バスを利用しない」人よりも「免許を持っていない」、「持っているが運転しない」、「持っていたが返納した」人の割合が高くなっており、これらの人には重要な移動手段と想定されます。



（参考）

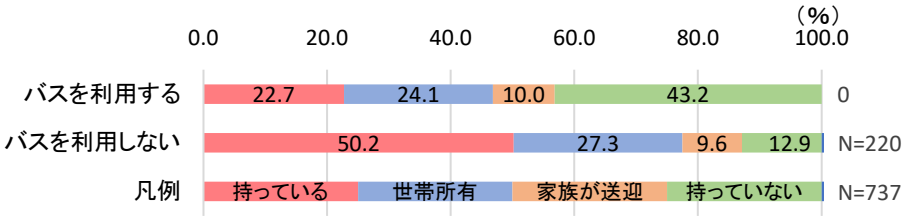


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

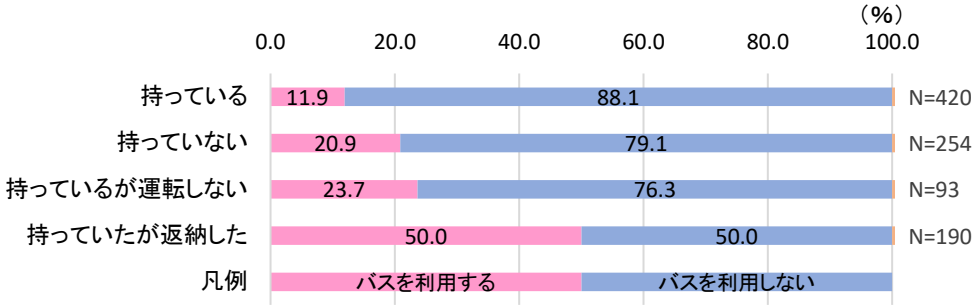
図 3-5 バスの利用有無別の免許保有状況

２） バスの利用有無別の自動車保有状況

バスを利用する人は自動車を「持っていない」人の割合が高くなっています。「家族が送迎」はバスを利用する人もしない人も同程度存在しています。



（参考）

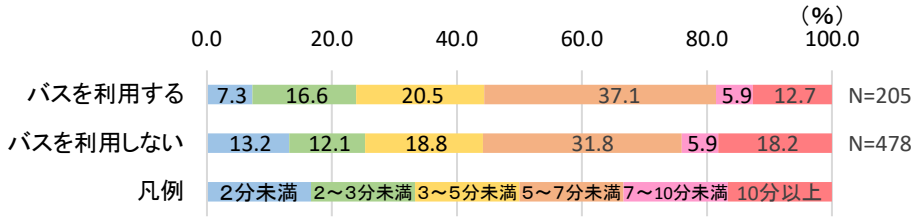


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-6 バスの利用有無別の自動車保有状況

3） バスの利用有無別の最寄りバス停への所要時間

バスの利用有無別の最寄りバス停への所要時間は、５分未満までは大きくは変わらないものの、「バスを利用しない」人は 10 分以上が多くなっています。



資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-7 バスの利用有無別の最寄りバス停への所要時間

4） バスを利用する理由

バスを利用する理由は「自宅近くにバス停がある」が最も多く、次いで「行きたい場所までルートがある」「バス以外に交通手段がない」となっています。

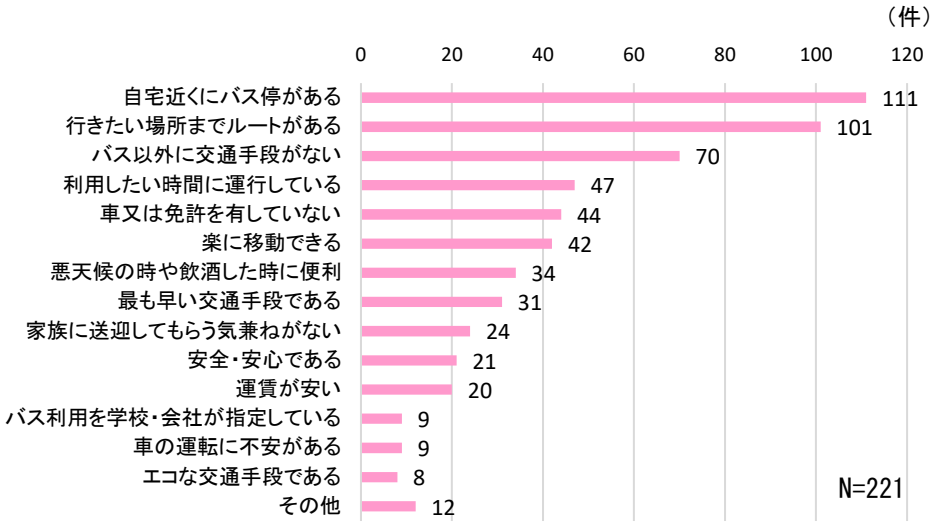
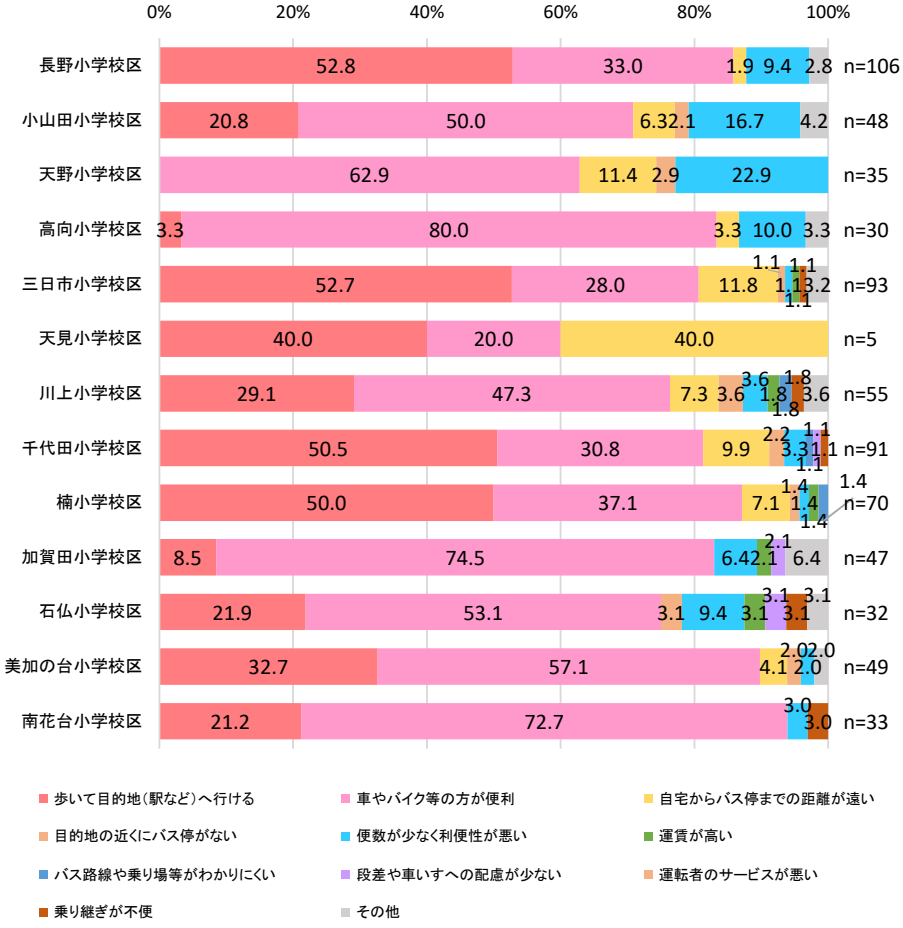


図 3-8 バスを利用する理由

5） バスを利用していない理由（１位）

バスを利用していない理由は、長野小学校区、三日市小学校区、千代田小学校区、楠小学校区では「歩いて目的地（駅など）へ行ける」が５割以上となっており、その他の小学区は「車やバイク等の方が便利」が多くなっています。天野小学校区や小山田小学校区では「便数が少なく利便性が悪い」も約２割存在しています。

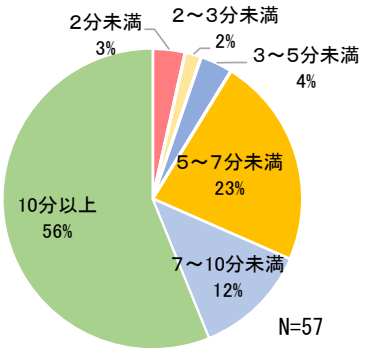


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-9 バスを利用していない理由（1 位）

6） バスを利用していない理由で、「自宅からバス停までの距離が遠い」と回答した人の所要時間

バスを利用していない理由で「自宅からバス停までの距離が遠い」と回答した人は過半数が 10 分以上となっています。

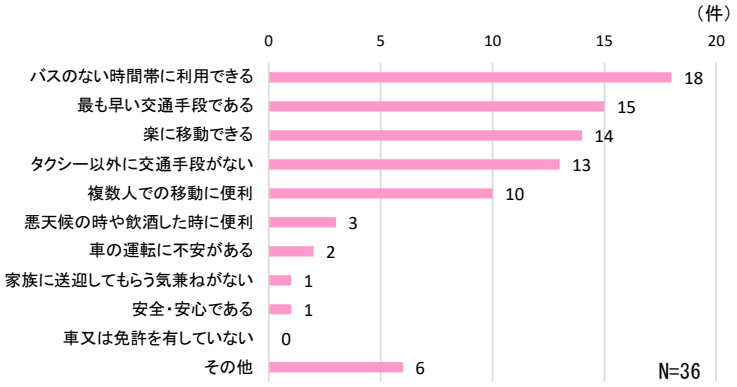


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-10 バスを利用していない理由で、「自宅からバス停までの距離が遠い」と回答した人の所要時間

7） タクシーを利用する理由

タクシーを利用する理由は「バスのない時間帯に利用できる」が最も多く、次いで「最も早い交通手段である」「楽に移動できる」となっています。

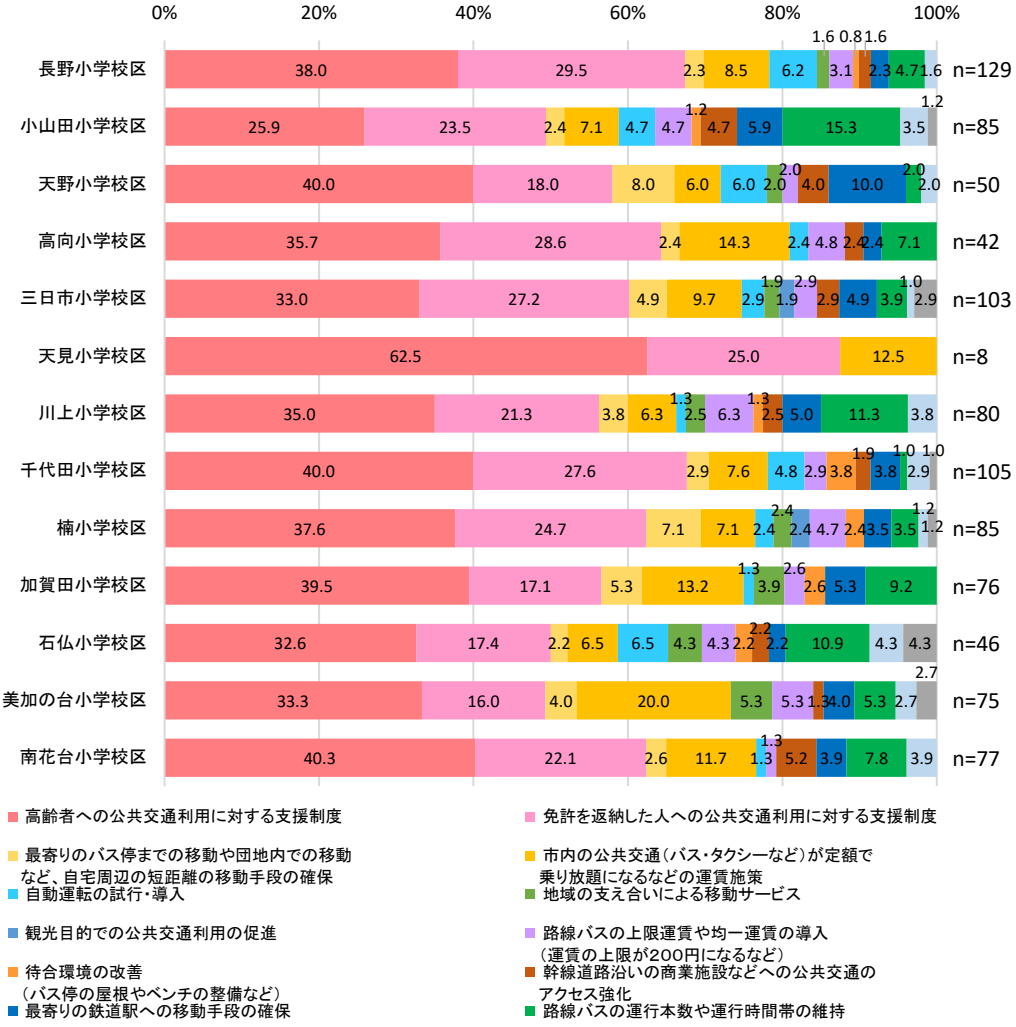


資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-11 タクシーを利用する理由

8） 重要と考える公共交通施策（１位）

重要と考える公共交通施策は、全体的には「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」、次いで「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」が多くなっています。



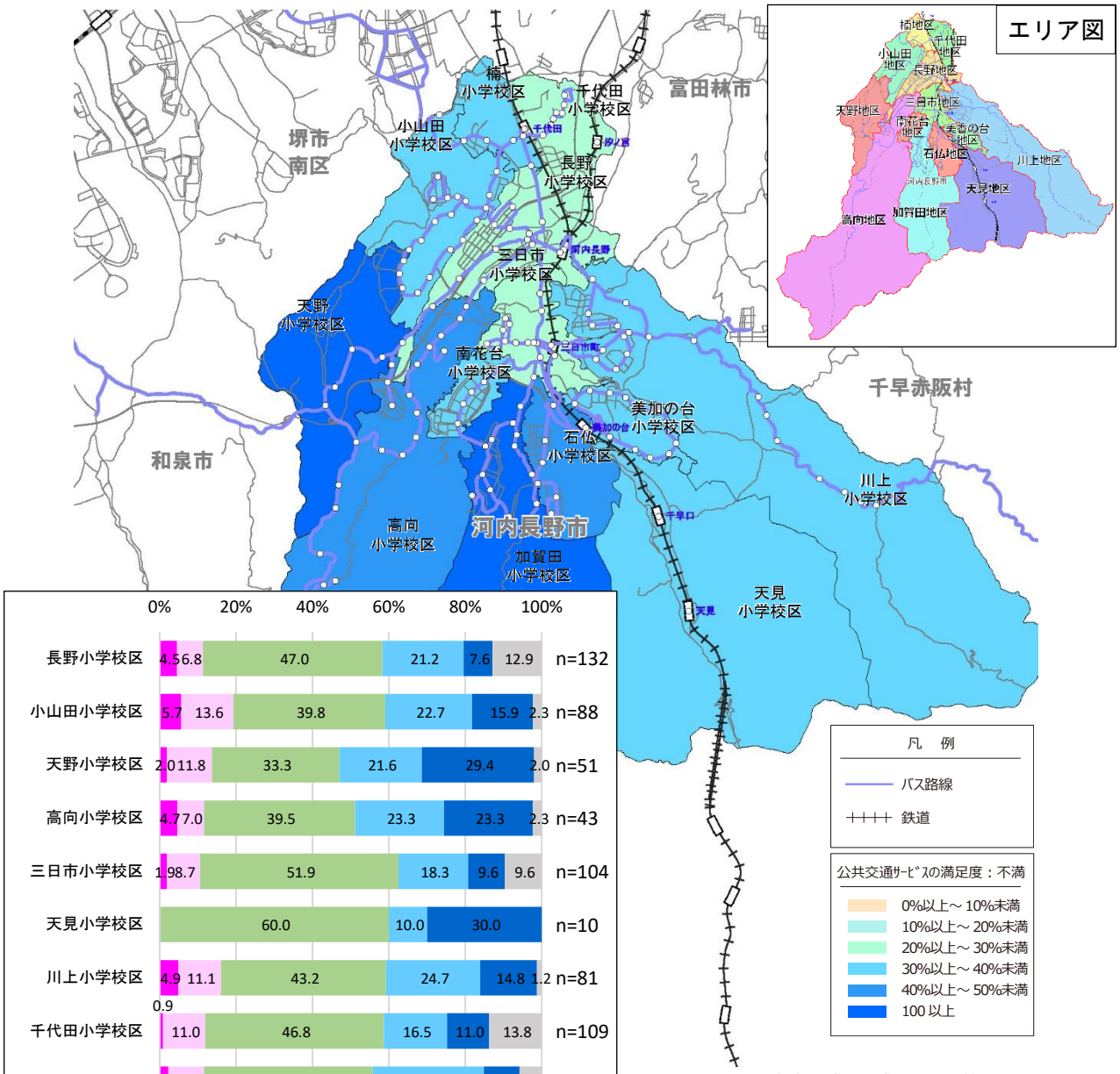
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

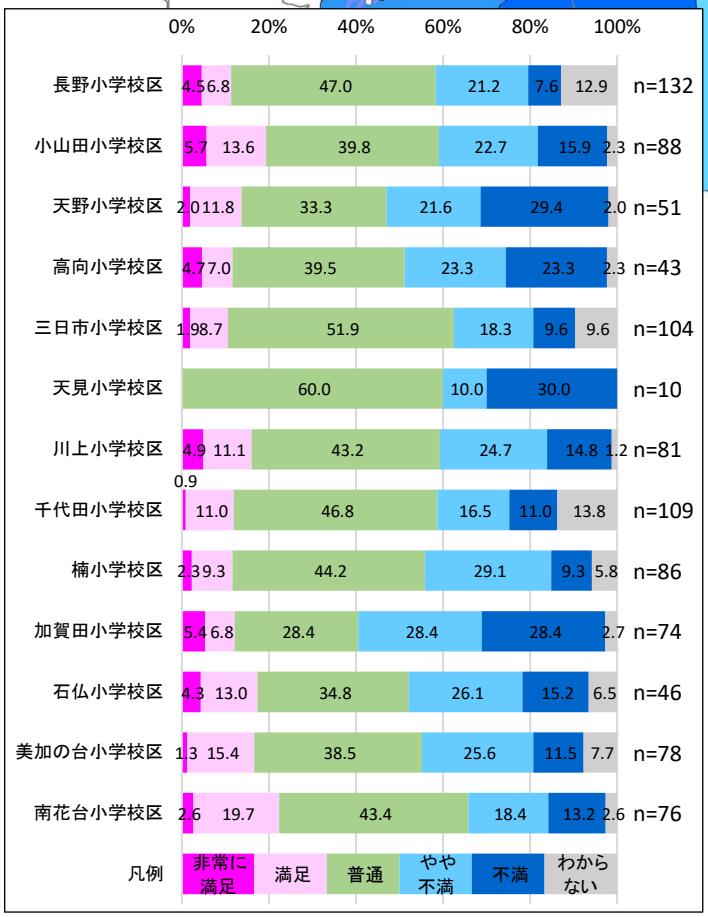
図 3-12 重要と考える公共交通施策（1 位）

（3） 公共交通の満足度・意向等

１） 公共交通の満足度

公共交通の満足度は、天見小学校区で“不満”が３割と最も多くなっており、“やや不満”を合わせると、天野小学校区、加賀田小学校区で約５割以上と高くなっています。



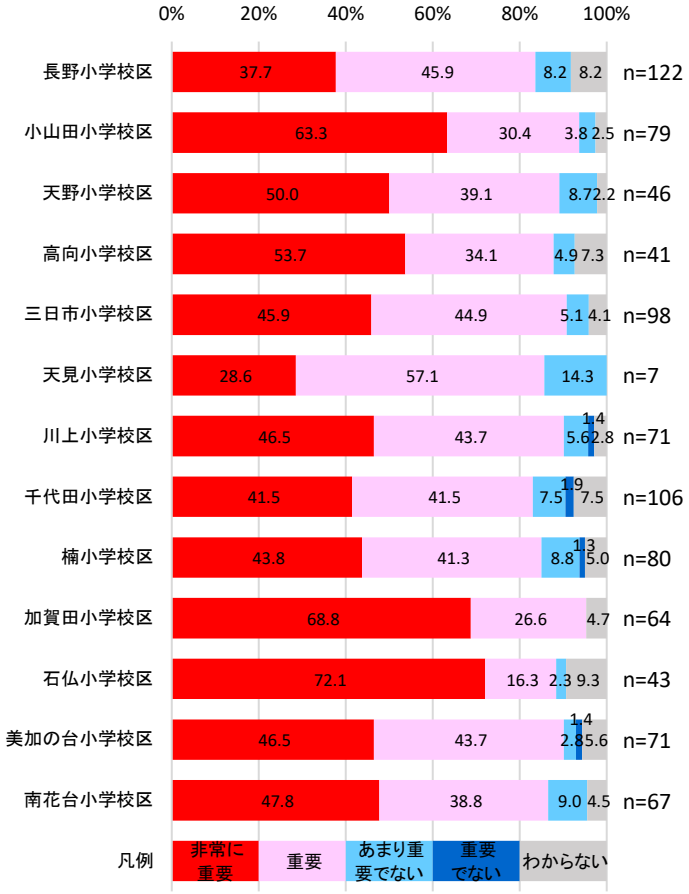


※やや不満、不満を足した値
資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-13 公共交通の満足度

2） 公共交通の重要度

公共交通の重要性は、全体的に重要と感じている小学校区が多く、小山田小学校区、天野小学校区、高向小学校区、加賀田小学校区、石仏小学校区で「非常に重要」が５割を超えています。



資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-14 公共交通の重要度

３） 小学校区別の意向

ア） 長野小学校区

長野小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「歩いて目的地（駅など）へ行ける」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「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」が多くなっています。

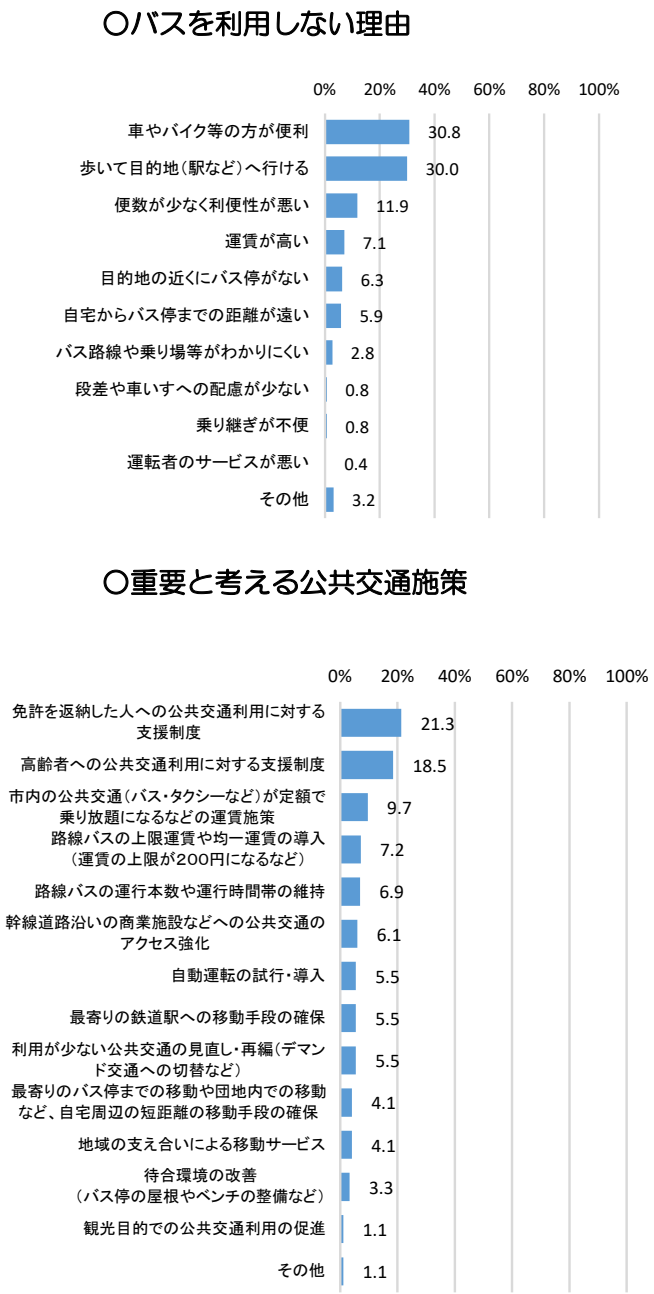


図 3-15 長野小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

イ） 小山田小学校区

小山田小学校区の「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「便数が少なく利便性が悪い」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「路線バスの運行本数や運行時間帯の維持」が多くなっています。

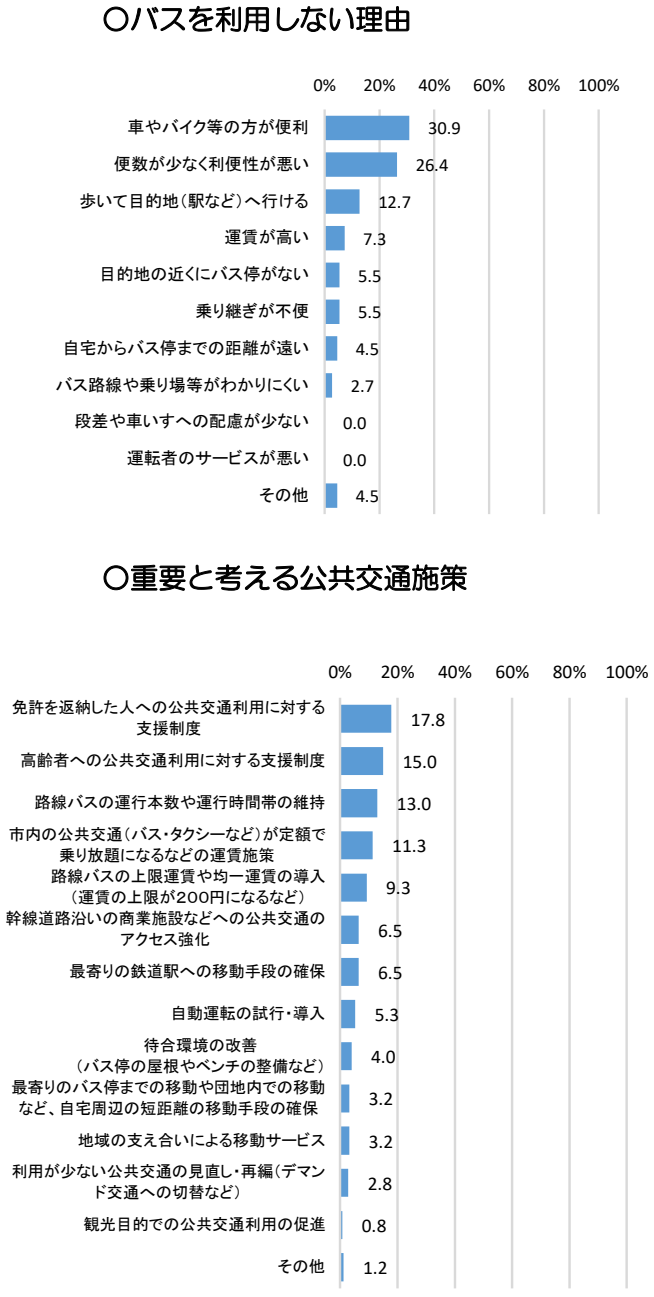


図 3-16 小山田小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

ウ） 天野小学校区

天野小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「便数が少なく利便性が悪い」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「路線バスの上限運賃や均一運賃（運賃の上限が 200 円になるなど）」が多くなっています。

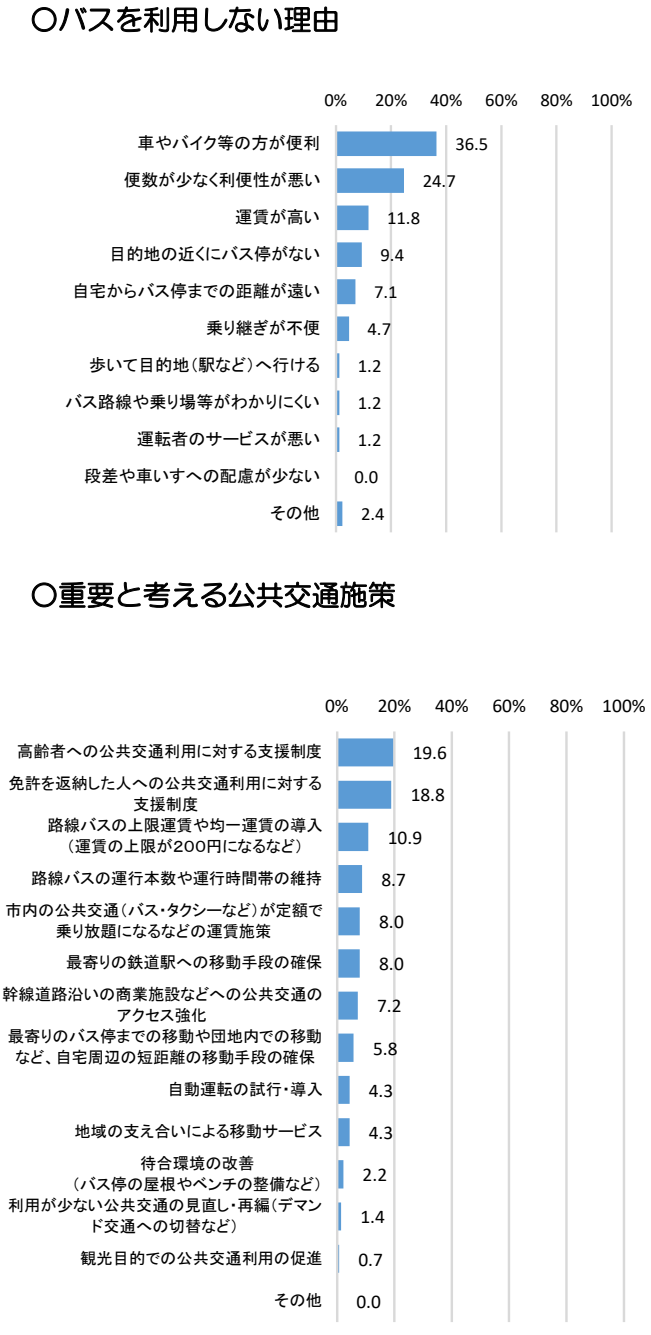


図 3-17 天野小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

エ） 高向小学校区

高向小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「便数が少なく利便性が悪い」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「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」が多くなっています。

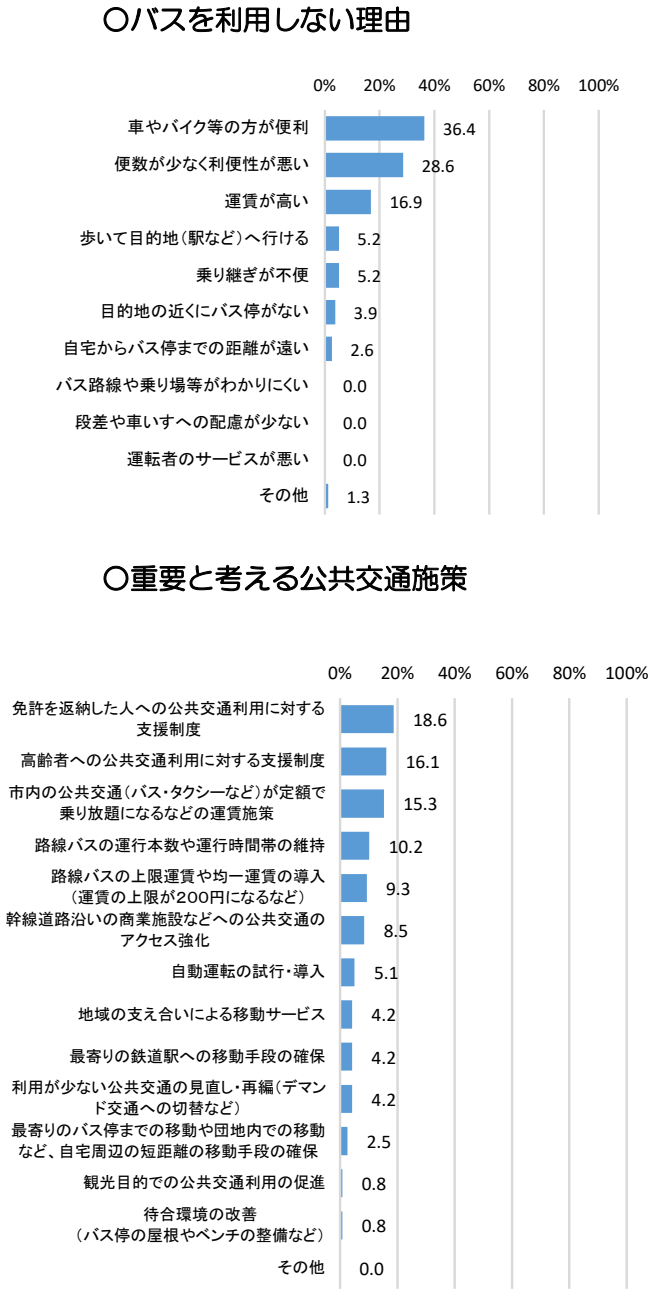


図 3-18 高向小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

オ） 三日市小学校区

三日市小学校区の「バスを利用しない理由」は「歩いて目的地（駅など）へ行ける」が最も多く、次いで「車やバイク等の方が便利」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「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」が多くなっています。

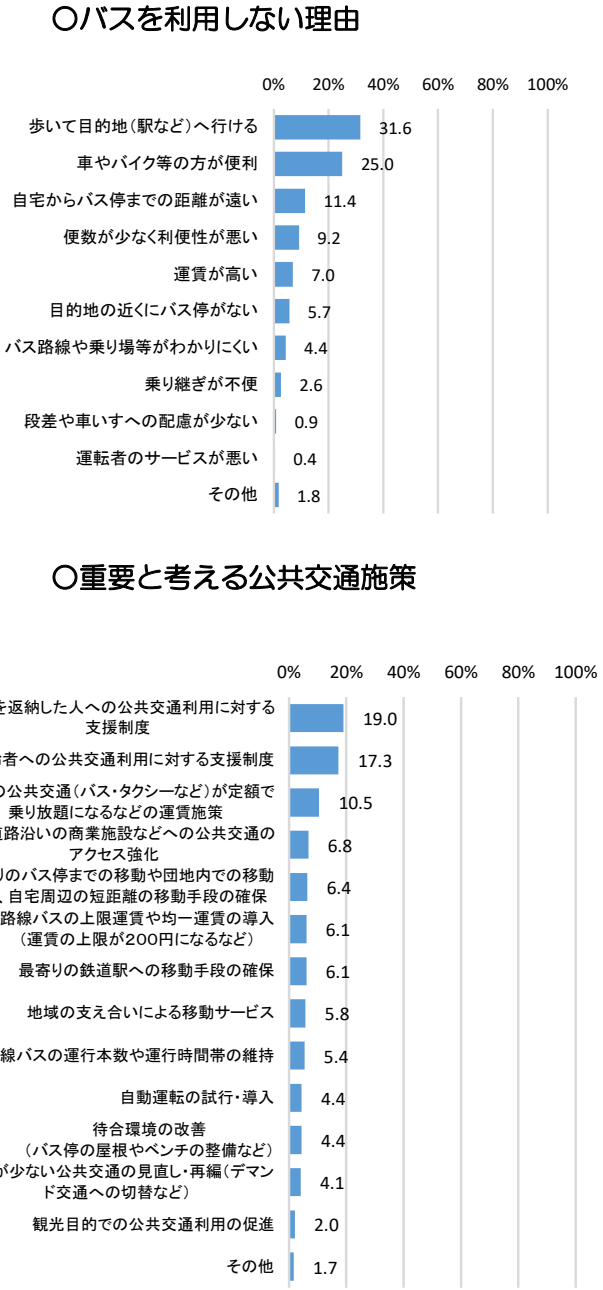


図 3-19 三日市小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

カ） 天見小学校区

天見小学校区は「バスを利用しない理由」は「自宅からバス停までの距離が遠い」が最も多く、次いで「車やバイク等の方が便利」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」が多くなっています。

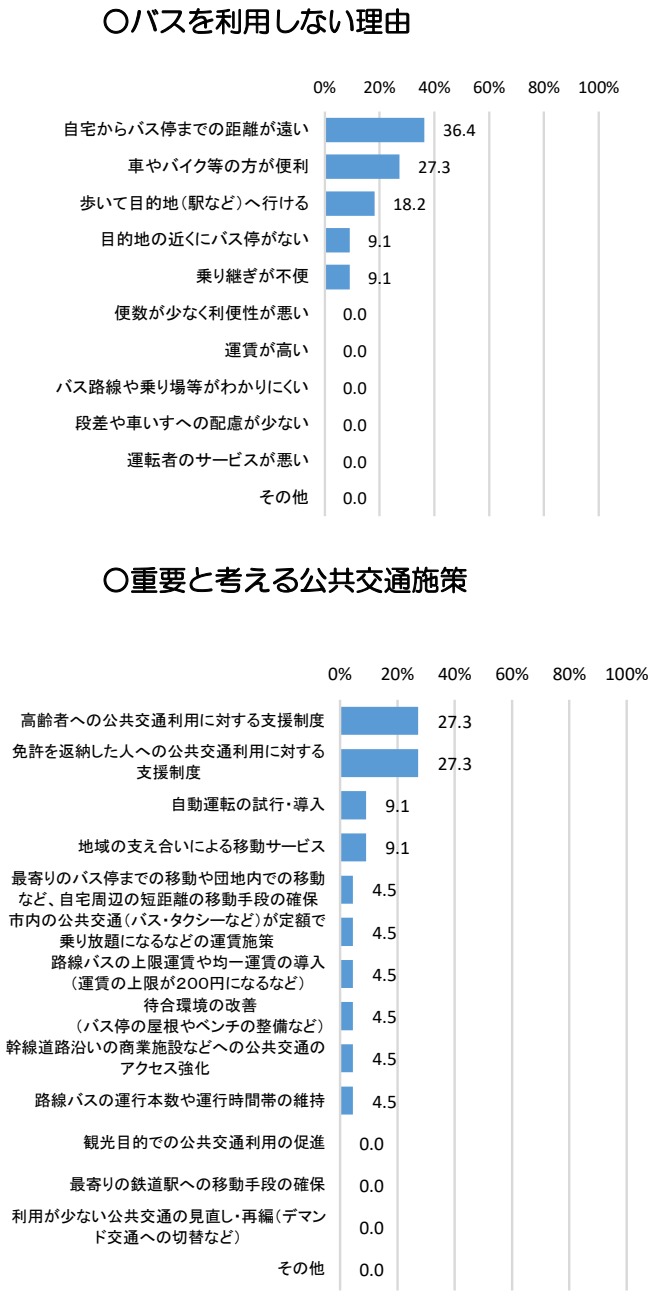


図 3-20 天見小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

キ） 川上小学校区

川上小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「歩いて目的地（駅など）へ行ける」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「路線バスの運行本数や運行時間帯の維持」が多くなっています。

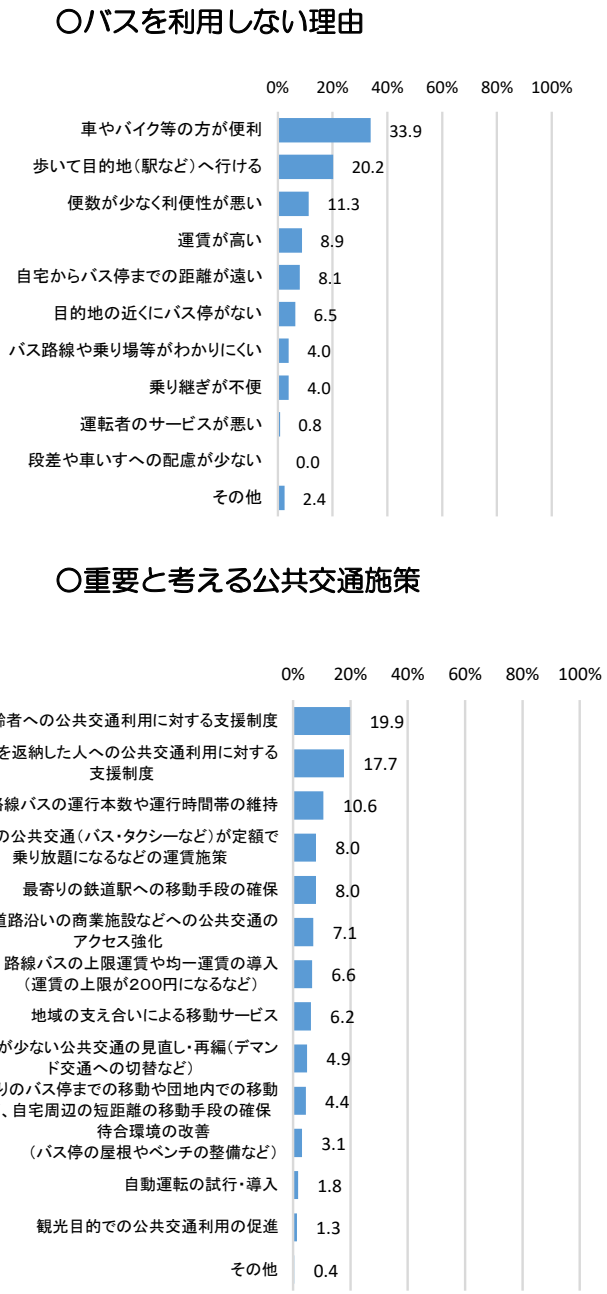


図 3-21 川上小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

ク） 千代田小学校区

千代田小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「歩いて目的地（駅など）へ行ける」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「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」が多くなっています。

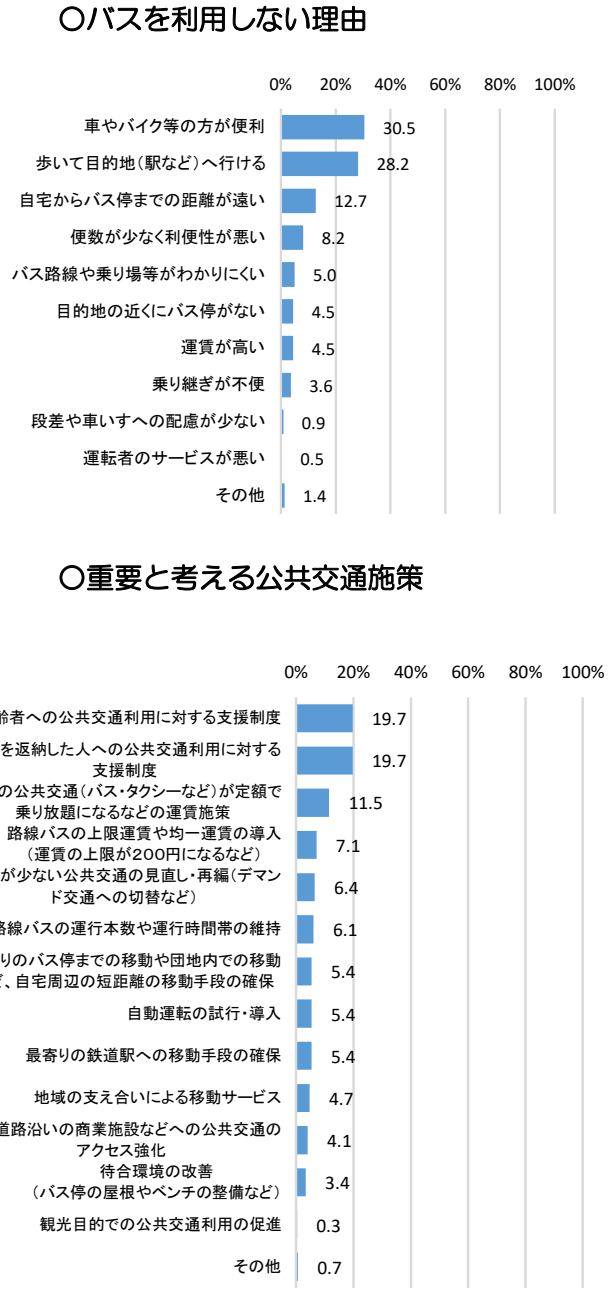


図 3-22 千代田小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

ケ） 楠小学校区

楠小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「歩いて目的地（駅など）へ行ける」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「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」が多くなっています。

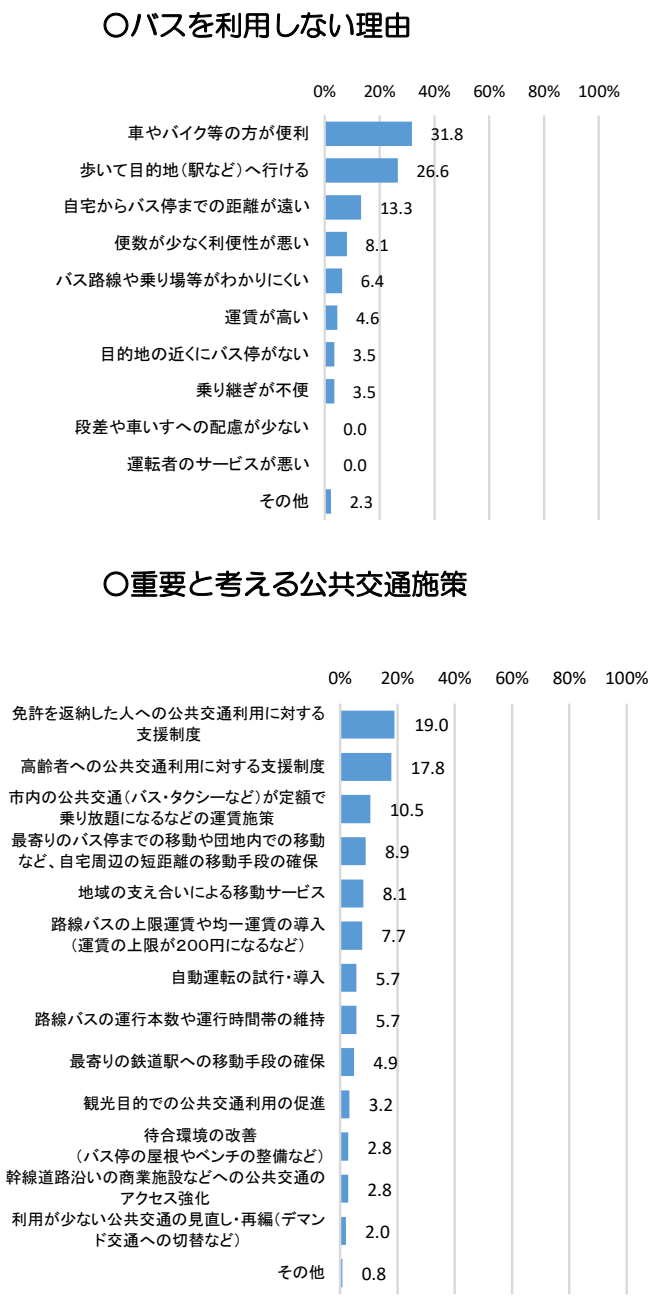


図 3-23 楠小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

コ） 加賀田小学校区

加賀田小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「便数が少なく利便性が悪い」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「路線バスの上限運賃や均一運賃（運賃の上限が 200 円になるなど）」が多くなっています。

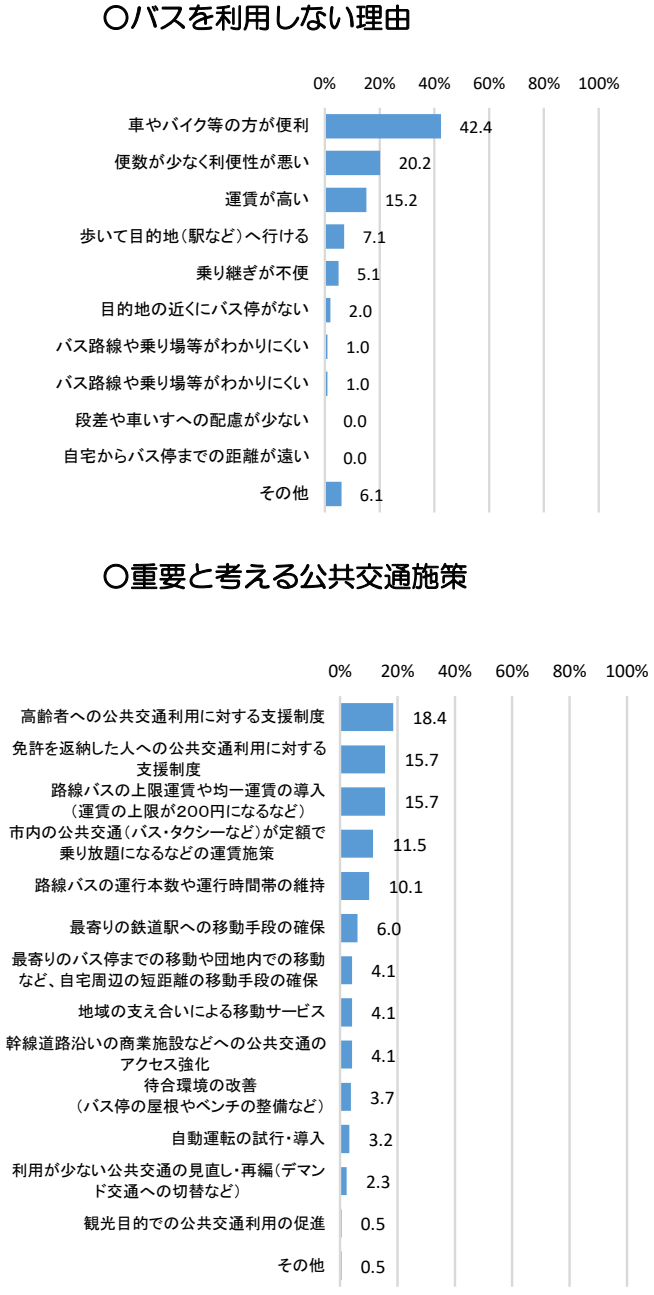


図 3-24 加賀田小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

サ） 石仏小学校区

石仏小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「便数が少なく利便性が悪い」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「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」が多くなっています。

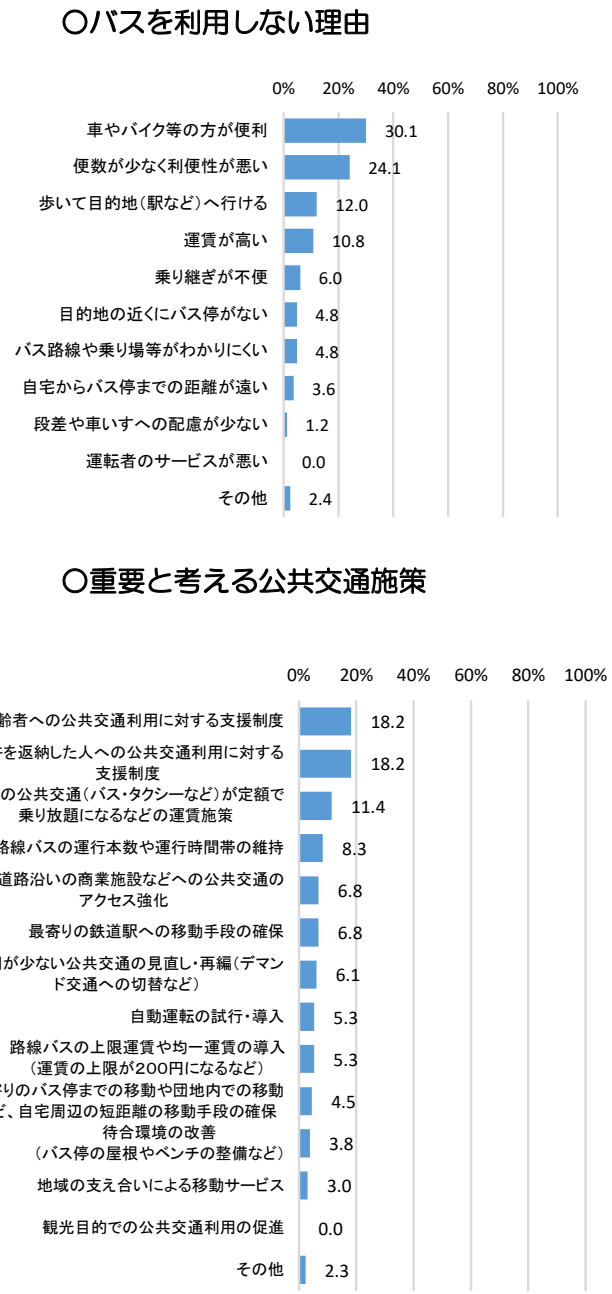


図 3-25 石仏小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

シ） 美加の台小学校区

美加の台小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「歩いて目的地（駅など）へ行ける」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「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」が多くなっています。

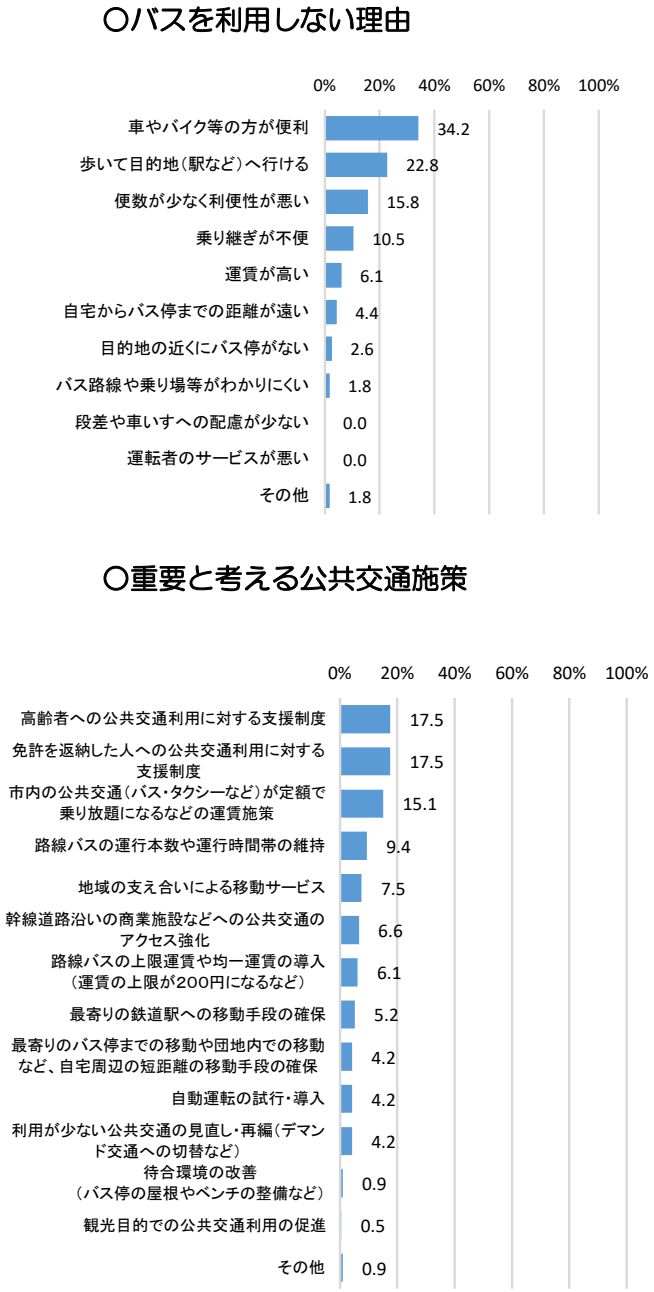


図 3-26 美加の台小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

ス） 南花台小学校区

南花台小学校区の「バスを利用しない理由」は「車やバイク等の方が便利」が最も多く、次いで「歩いて目的地（駅など）へ行ける」となっています。

「重要と考える公共交通施策」は「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」「路線バスの運行本数や運行時間帯の維持」が多くなっています。

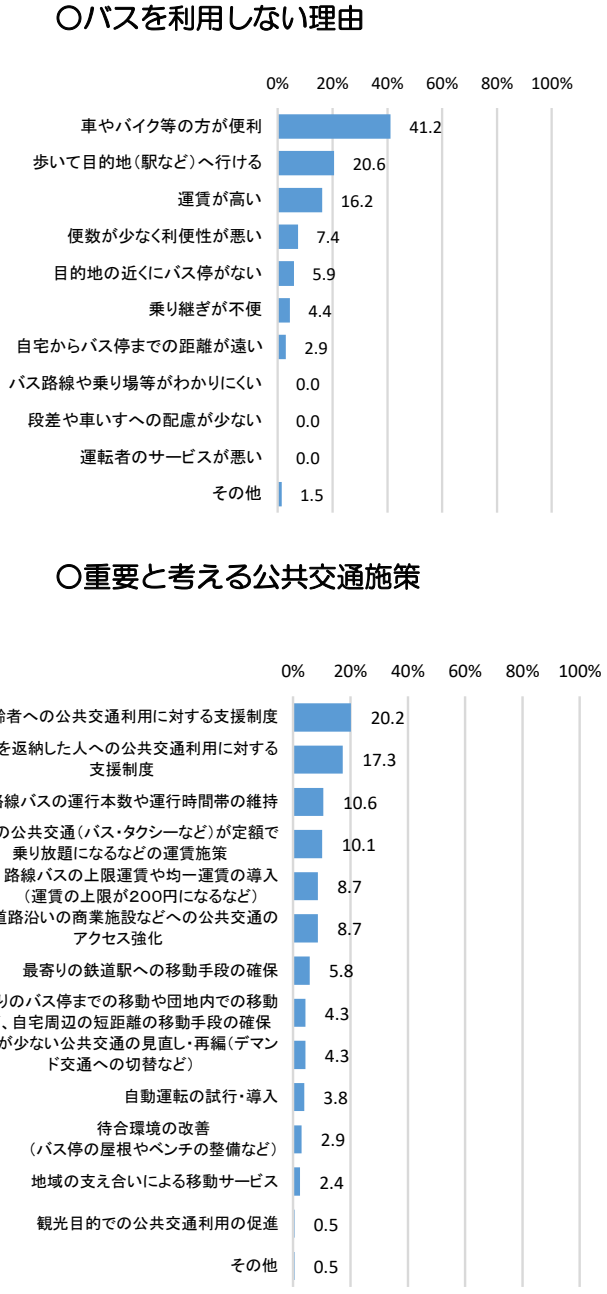
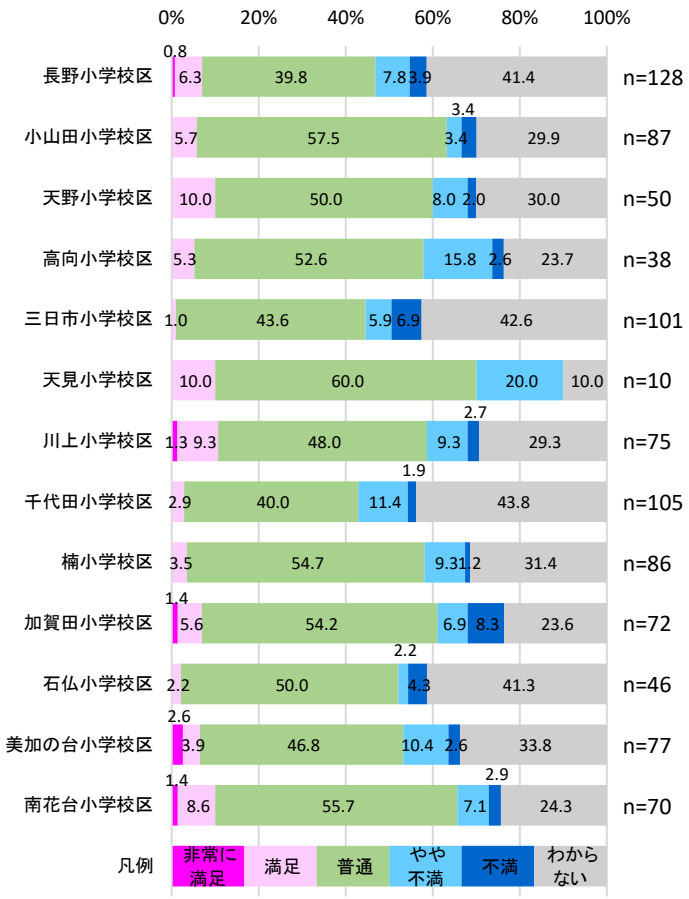


図 3-27 南花台小学校区のバスを利用しない理由、重要と考える公共交通施策

（4） 市民同士の連携や市民と行政の協働

市民同士の連携や市民と行政の協働は、全体的に「非常に満足」「満足」は少数で、「普通」「わからない」が多くなっています。



資料：令和3年度　河内長野市市政アンケート調査

図 3-28 市民同士の連携や市民と行政の協働の満足度

（参考）アンケート調査票

令和３年度　河内長野市市政アンケート調査のお願い

日頃は何かと市政の推進にご協力いただきありがとうございます。

河内長野市では、住みよい河内長野市の実現をめざして日々、行政を推進しているところですが、市民のみなさんの率直なご意見をお聴きし、各種施策をすすめるうえでの参考資料とするため、市政アンケート調査を定期的に実施しています。

今年は、テーマ＜生活状況や男女共同参画、公共交通利用に関する意識調査＞を中心に調査を行うこととしました。

みなさんのご意見は、計画策定などの参考とさせていただきますので、ぜひ、あなたの河内長野市についての率直なお考えをお聞かせください。

お忙しいこととは存じますが、アンケートの趣旨をご理解のうえ、ご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

令和３年９月

河内長野市長

○このアンケートは、18 歳以上の市民の中から無作為に 2,000 人の方々を選び、郵送でアンケート票をお送りしています。
○このアンケートには、ご本人による記入が難しい場合を除き、封筒のあて名の方がご自身でご記入ください。
○回答内容は、統計的に処理し、調査の目的以外に利用することはありません。
○アンケート結果の概要は、後日、市ホームページなどを通じてお知らせします。
○ご記入いただいたアンケート票は、無記名のまま、10 月4日（月）までに同封の返信用封筒に入れてお送りください。（切手を貼る必要はありません。）

【お問い合わせ先】
このアンケートについてのお問い合わせは、下記までお願いします。

河内長野市役所
設問　9～14　→　福祉部　生活福祉課（内線 385）
設問　15～26　→　総合政策部　人権推進課（内線 558）
設問　27～44　→　都市づくり部　都市計画課（内線 540）
上記以外の設問　→　総合政策部　政策企画課（内線 341）
（代表電話番号）　0721-53-1111
（ファックス）　0721-55-1435
（メ　ー　ル）　kikaku@city.kawachinagano.lg.jp

令和３年度 河内長野市市政アンケート　調査票

まず、回答していただくあなたご自身についておうかがいします。

A　性別をおたずねします。（自認する性別の番号に○は１つだけ）

１．男性　２．女性　３．答えたくない

B　年齢をおたずねします。（　　）内に数字を記載してください。

満（　　）歳

C　あなたの家族構成はどれですか。（○は１つだけ）

１．単身（ひとりぐらし）世帯　２．夫婦のみ世帯　３．親子２世代世帯
４．親子孫３世代世帯　５．その他（具体的に：　　）

D　あなたは、どのくらいの期間、河内長野市にお住まいですか。（○は１つだけ）

１．１年未満　２．１年～５年未満　３．５年～10 年未満
４．10 年～15 年未満　５．15 年～20 年未満　６．20 年～30 年未満
７．30 年以上

E　あなたは、現在どこ（小学校区）に住んでいますか。（○は１つだけ）

１．長野小学校区　２．小山田小学校区　３．天野小学校区
４．高向小学校区　５．三日市小学校区　６．天見小学校区
７．川上小学校区　８．千代田小学校区　９．楠小学校区
10．加賀田小学校区　11．石仏小学校区　12．美加の台小学校区
13．南花台小学校区　14．わからない（住所は：　　）

F　あなたは、現在のお住まいに来る以前はどこに住んでいましたか。（○は１つだけ）

１．ずっと現在のところに住んでいる　２．現在地以外の河内長野市内
３．河内長野市以外の南河内地域[*1]　４．堺市
５．大阪市　６．その他の大阪府
７．和歌山県　８．奈良県
９．その他の都道府県または外国（具体的に：　　）

＊１：富田林市、松原市、羽曳野市、藤井寺市、大阪狭山市、太子町、河南町、千早赤阪村

G　あなたの職業は何ですか。（○は１つだけ）

１．会社員・公務員　２．自営業
３．自由業（医師、弁護士など専門的職業）　４．パート・アルバイト
５．家事専業　６．学生
７．無職
８．派遣会社などに登録しているが、現在は働いていない
９．その他（具体的に：　　）

河内長野市での定住意向についておうかがいします。

問１　あなたは、これからも河内長野市に住みつづけたいと思いますか。（○は１つだけ）

1．ずっと今の場所で住みつづけたい
2．河内長野市内で転居したい　（転居したい地域：　　）　→問２へお進みください。
3．１．２．のどちらともいえないが河内長野市には住みつづけたい
4．特に住みつづけたいわけではないが、今のところ住みつづけるつもり　→問４へお進みください。
5．いずれ市外に移りたい（移りたい都市･地域名：　　）
6．すぐに市外に移りたい（移りたい都市･地域名：　　）　→問３へお進みください。
7．何ともいえない　→問４へお進みください。

問１で「１．ずっと今の場所で住みつづけたい」「２．河内長野市内で転居したい」「３．１．２．のどちらともいえないが河内長野市には住みつづけたい」と答えられた方におたずねします。

問２　住みつづけたい理由は何ですか。（○は２つまで）

1．生まれ育ったまちだから　2．住みなれたまちだから
3．親せきや知人がいるから　4．近所づきあいがしやすいから
5．自然環境がよいから　6．田舎の良さが残っているから
7．魅力ある歴史・文化があるから　8．教育環境がよいから
9．買い物が便利だから　10．通勤、通学に便利だから
11．医療環境がよいから　12．レジャー・娯楽施設が多いから
13．福祉サービスが整っているから　14．働く場所としての魅力が多いから
15．今後発展すると思うから　16．その他（具体的に：　　）

問１で「５．いずれ市外に移りたい」「６．すぐに市外に移りたい」と答えられた方におたずねします。

問３　市外に移りたい理由は何ですか。（○は２つまで）

1．市内で住みかえたいが、希望に合う住宅がないから　2．転勤等仕事の関係で
3．生活環境が悪いから　4．人間関係がよくないから
5．買い物など日常生活に不便だから　6．通勤･通学に不便だから
7．子どもの教育の関係で　8．その他（具体的に：　　）

すべての方におたずねします。

問４　これからも河内長野市に住みつづけるためには、どんなことが必要だと思いますか。（○は２つまで）

1．一戸建てや賃貸住宅など、ニーズにあった住環境の充実　2．市内で働ける場所の充実
3．身近な緑など自然環境の充実　4．歴史・文化を感じられる地域づくりの充実
5．隣近所など地域との良好な人間関係　6．買い物などの日常生活の便利さの充実
7．通勤・通学などの交通環境の充実　8．子どもの教育環境の充実
9．老後も安心して暮らせる福祉サービスの充実　10．その他（具体的に：　　）

河内長野市の取組についておうかがいします。

問５　次の１から 41 の各項目について、①現在の生活の中でどの程度満足していますか。また、②今後に向けてどの程度重要だと思いますか。各項目の①および②のそれぞれについて、あなたのお考えに最も近い番号に○をつけてください。（①、②それぞれについて○は１つだけ）

	項目	①現在の満足度						②今後の重要度				
		非常に満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない	非常に重要	やや重要	あまり重要でない	重要でない	わからない
安全・安心	1．防災	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	2．消防・救急	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	3．防犯	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	4．交通安全	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	5．消費者行政	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
福祉・健康	6．地域の支え合い	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	7．高齢者にとっての暮らしやすさ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	8．障がい者にとっての暮らしやすさ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	9．社会保障制度	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	10．健康づくりを進める環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
子育て・教育・生涯学習	11．児童に対する福祉	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	12．子育てのしやすさ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	13．小中学校の教育環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	14．青少年の健全な育成	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	15．各種講座や施設など生涯学習の環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	16．文化芸術活動などの環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	17．歴史文化遺産の保存・活用	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	18．スポーツ施設や活動などの環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
人権	19．人権の尊重と平和意識の高揚	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	20．男女共同参画の推進	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	21．国際交流や多文化共生社会の推進	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
環境	22．自然環境への配慮	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	23．リサイクル施策など循環型社会への取り組み	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	24．騒音・悪臭などの少なさ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	25．まちなみ・自然・歴史など景観の美しさ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
都市基盤	26．市街地の整備	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	27．住環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	28．公園や緑地などの環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	29．道路や橋などの交通網	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	30．バスなどの公共交通サービス	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	31．上下水道	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5

（つづき）

	項　　目	①現在の満足度 非常に満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない	②今後の重要度 非常に重要	やや重要	あまり重要でない	重要でない	わからない
産業	32. 商業地などの賑わい	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	33. 農林業の振興	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	34. 観光事業	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	35. 身近な場での働きやすさ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
協働・行財	36. 市民同士の連携や市民と行政の協働	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	37. 行政改革への取り組み	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	38. 適正で透明性の高い財政運営	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
人事	39. 市職員の窓口や電話等での対応	1	2	3	4	5	6					
その他	40. 都市ブランドの創出・都市魅力の発信	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5
	41. 市全体として	1	2	3	4	5	6					

問５の①現在の満足度で、「４．やや不満」「５．不満」と答えられた方におたずねします。

問６　特に不満を感じられている項目の番号を２つまで選んで、それぞれについて不満を感じる理由を記入してください。

【項目の番号】	左の項目が「４．やや不満」「５．不満」と感じる理由

すべての方におたずねします。

問７　あなたは、この１年で市内の「地域活動やまちづくり活動」*1にどの程度参加されましたか。（○は１つだけ）

＊１：「地域活動やまちづくりの活動」とは、自治会、町内会、ＰＴＡ、教育、青少年育成、環境、美化、福祉など、有償・無償を問わず、幅広い活動のことを言います。

１．週に２～３回以上	２．週に１回程度
３．月に１回程度	４．年に数回程度
５．年に１回程度	６．ほとんどない

問８　次の１から３の項目について、どのように感じていますか。各項目について、あなたの考えに最も近い番号に○をつけてください。（○は１つだけ）

項　　目	非常に感じる	やや感じる	普通	あまり感じない	ほとんど感じない	わからない
１．地域のまちづくり活動が充実していると感じている	1	2	3	4	5	6
２．河内長野市に住みつづけたいと感じている	1	2	3	4	5	6
３．河内長野市に愛着と誇りを感じている	1	2	3	4	5	6

あなたの生活状況についておうかがいします。

問９　あなたは、ふだんどのくらい外出しますか。（○は１つだけ）

１．仕事や学校で平日は毎日外出する	
２．仕事や学校で週に３～４日外出する	
３．他人と関わる活動（遊びや人づきあいなど）のときは外出する	→問 15 へお進みください。
４．ふだんは家にいるが、他人と関わらない活動（自分の趣味に関する用事など）のときだけ外出する	
５．ふだんは家にいるが、近所のコンビニなどには出かける	
６．自室からは出るが、家からは出ない	→問 10～14 へお進みください。
７．自室からほとんど出ない	

問９で「４．ふだんは家にいるが、他人と関わらない活動（自分の趣味に関する用事など）のときだけ外出する」「５．ふだんは家にいるが、近所のコンビニなどには出かける」「６．自室からは出るが、家からは出ない」「７．自室からほとんど出ない」と答えられた方におたずねします。

問 10　あなたが現在の状態になってどのぐらい経ちますか。（○は１つだけ）

１．６ヶ月未満	２．６ヶ月～１年	３．１年～３年	４．３年～５年
５．５年～７年	６．７年～10 年	７．10 年以上	

問 11　あなたが、現在の状態になったきっかけは何ですか。（○は１つだけ）

１．小学生時の不登校
２．中学生時の不登校
３．高校生時の不登校
４．大学生（専門学校生、短期大学生を含む）時等の不登校
５．受験に失敗したこと（高校・大学等）
６．就職活動がうまくいかなかったこと
７．職場になじめなかったこと
８．人間関係がうまくいかなかったこと
９．病気（病名：　　）
10．妊娠したこと
11．退職したこと
12．介護・看護を担うことになったこと
13．新型コロナウイルス感染症の影響
14．その他（具体的に：　　）
15．わからない
16．特になし

問 12　あなたは、最近６ヶ月間に家族以外の人と会話しましたか。（○は１つだけ）

１．よく会話した	２．ときどき会話した
３．ほとんど会話しなかった	４．まったく会話しなかった

問 13　あなたは、次のような相談機関等に相談したことはありますか。（○はいくつでも）

1．子ども・子育て総合センターあいっく（家庭児童相談室）	2．公共職業安定所（ハローワーク）・ジョブカフェ・地域若者サポートステーションなどの就労支援機関
3．精神保健福祉センター（こころの健康総合センター）	4．発達障がい者支援センター（アクトおおさか）
5．保健所・子ども家庭センター	6．病院・診療所
7．ひきこもり地域支援センター	8．生活困窮者向けの相談窓口
9．地域包括支援センター	10．当事者の会・家族会
11．社会福祉協議会	12．その他の施設・機関（具体的に：　　）
13．上記以外の民間の相談機関・支援機関（NPO 等）	14．相談したことはない

問 14　あなたの現在の状態について、相談するとすれば、どのような相談機関なら相談したいと思いますか。（○はいくつでも）

1．無料で相談できる	2．親身に聴いてくれる
3．精神科医がいる	4．匿名で相談できる
5．医学的な助言をくれる	6．心理学の専門家がいる
7．自宅から近い	8．同じ悩みを持つ人と出会える
9．自宅に専門家が来てくれる	10．公共機関の人や医療の専門家ではない民間団体（NPO など）
11．あてはまるものはない	12．どのような機関にも相談したくない

男女共同参画についておうかがいします。

問 15　次の１から８の項目について、男女の地位は平等になっていると思いますか。
各項目について、あなたの考えに最も近い番号に○をつけてください。
（それぞれについて○は１つだけ）

項　　目	男性のほうが非常に優遇されている	どちらかといえば男性のほうが優遇されている	平等である	どちらかといえば女性のほうが優遇されている	女性のほうが非常に優遇されている	わからない
1．家庭生活	1	2	3	4	5	6
2．職場	1	2	3	4	5	6
3．学校教育の場	1	2	3	4	5	6
4．自治会・NPO などの地域活動の場	1	2	3	4	5	6
5．政治の場	1	2	3	4	5	6
6．法律や制度	1	2	3	4	5	6
7．社会通念・慣習・しきたりなど	1	2	3	4	5	6
8．社会全体でみたとき	1	2	3	4	5	6

問 16　次の１から６の項目のような考えに対して、どのように思いますか。各項目について、あなたの考えに最も近い番号に○をつけてください。（それぞれについて○は１つだけ）

項　　目	そう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばそう思わない	そう思わない
1．夫は外で働き、妻は家庭を守るべきである	1	2	3	4
2．結婚は、個人の自由であるから、結婚してもしなくてもどちらでもよい	1	2	3	4
3．結婚しても必ずしも子どもをもつ必要はない	1	2	3	4
4．結婚してもうまくいかないときは離婚すればよい	1	2	3	4
5．希望する夫婦は別々の姓を名乗っても構わない	1	2	3	4
6．男性の子育て・介護への参画が以前より進んでいる	1	2	3	4

問 17　あなたは、次の言葉のうち、見たり聞いたりしたものがありますか。
（○はいくつでも）

1．男女共同参画社会	2．河内長野市男女共同参画推進条例
3．ポジティブ・アクション（積極的改善措置）	4．ジェンダー（社会的性別）
5．ワーク・ライフ・バランス（仕事と生活の調和）	6．DV（ドメスティック・バイオレンス）*1
7．team あごら	8．その他（具体的に：　　）
9．見たり聞いたりしたものはない	

＊1：「DV（ドメスティック・バイオレンス）」とは、配偶者や恋人など親しい人間関係の中で起こる暴力のことを言います。暴力には身体的暴力だけでなく、精神的暴力、社会的暴力、経済的暴力、性的暴力なども含まれます。

問 18　一般的に女性が職業をもつことについて、あなたのお考えに最も近いものはどれですか。（○は１つだけ）

1．女性は職業をもたないほうがよい
2．結婚するまでは、職業をもつほうがよい
3．子どもができるまでは、職業をもつほうがよい
4．子どもができても、ずっと職業をもち続けるほうがよい
5．子どもができたら職業をやめ、大きくなったら再び職業をもつほうがよい
6．その他（具体的に：　　）
7．わからない

問 19　生活の中における「仕事*1」「家庭生活*2」「地域・個人の生活*3」の優先度について、あなたの現実の生活、理想の生活に最も近い番号に○をつけてください。
（それぞれについて○は１つだけ）

項　　目	「仕事」を優先	「家庭生活」を優先	「地域・個人の生活」を優先	「仕事」と「家庭生活」をともに優先	「仕事」と「地域・個人の生活」をともに優先	「家庭生活」と「地域・個人の生活」をともに優先	「仕事」と「家庭生活」と「地域・個人の生活」をともに優先
1．現実の生活	1	2	3	4	5	6	7
2．理想の生活	1	2	3	4	5	6	7

＊1：「仕事」とは、自営業主、家族従業者、雇用者として、週１時間以上働いていることを言います。就業形態は問いません。
＊2：「家庭生活」とは、家族と過ごすこと、家事、育児、介護・看護などを言います。
＊3：「地域・個人の生活」とは、地域・社会活動（ボランティア活動、社会参加活動、交際・つき合いなど）、学習・研究（学業も含む）、趣味・娯楽、スポーツなどを言います。

問 20　今後、男性が女性とともに家事、子育て、介護、地域活動に積極的に参加していくためには、どのようなことが必要だと思いますか。（○はいくつでも）

1．男性が家事などに参加することに対する男性自身の抵抗感をなくすこと
2．男性が家事などに参加することに対する女性の抵抗感をなくすこと
3．夫婦や家族間でのコミュニケーションをよくはかること
4．年配者やまわりの人が、夫婦の役割分担等についての当事者の考え方を尊重すること
5．社会の中で、男性による家事、子育て、介護、地域活動についても、その評価を高めること
6．労働時間短縮や休暇制度を普及することで、仕事以外の時間をより多くもてるようにすること
7．男性が家事、子育て、介護、地域活動に関心を高めるよう啓発や情報提供を行うこと
8．国や地方自治体などの研修等により、男性の家事や子育て、介護等の技能を高めること
9．男性が子育てや介護、地域活動を行うための、仲間（ネットワーク）作りをすすめること
10．家庭や地域活動と仕事の両立などの問題について、男性が相談しやすい窓口を設けること
11．その他（具体的に：　　）
12．特に必要なことはない

問 21　あなたは、夫婦や恋人同士で起こる次のような行為は「暴力」だと思いますか。
（○はいくつでも）

1．平手で打つ
2．足で蹴る
3．殴るふりをして脅す
4．いやがっているのに性的な行為を強要する
5．見たくないのに、ポルノ映像やポルノ雑誌を見せる
6．何を言っても無視し続ける
7．交友関係や電話を細かく監視する
8．「誰のおかげで生活できるんだ」とか、「かいしょうなし」などと言う
9．生活費を渡さない
10．大声でどなる
11．子どもが上記 1～10 のような行為を見聞きする

問 22　あなたはこれまでに、あなたの配偶者や親しいパートナー（恋人等）から次のようなことをされたことがありますか。（それぞれについて○は１つだけ）

項　　目	何度もあった	1、2度あった	まったくない
1．殴る、蹴る、刃物を突きつけられ脅される、殴るふりをして脅されるなど（身体的暴力）	1	2	3
2．「誰のおかげで生活できるんだ」「かいしょうなし」などと言われる。無視される。大声でどなられるなど（精神的暴力）	1	2	3
3．生活費を渡さない（経済的暴力）	1	2	3
4．友人に会うことや実家に行くことを制限されたり、監視されるなど（社会的暴力）	1	2	3
5．性行為の強要、避妊に協力しない、ポルノ映像や雑誌を見せられるなど（性的暴力）	1	2	3
6．１～５の行為を子どもに見せる（児童虐待）	1	2	3

問 23　あなたは、ＤＶ（ドメスティック・バイオレンス）の相談窓口としてどのようなものを知っていますか。（○はいくつでも）

1．警察
2．人権擁護委員、民生児童委員
3．配偶者暴力相談支援センター
4．男女共同参画センターなどの市の相談窓口
5．その他の公的機関
6．民間の機関（弁護士会やカウンセリング機関、民間シェルター*1など）
7．医療関係者
8．その他（具体的に：　　）

＊1：「民間シェルター」とは、民間団体によって運営されている暴力を受けた被害者が緊急一時的に避難できる施設です。居住場所や食事等を提供し、様々な相談に応じるなど、被害者に対する援助を行っています。

問 24　あなたは、男女間における暴力を防止するためには、どのようなことが必要だと考えますか。（○はいくつでも）

1．家庭で子どもに対し、暴力を防止するための教育を行う
2．学校で生徒に対し、暴力を防止するための教育を行う
3．地域で、暴力を防止するためのイベントなどを行う
4．メディアを活用して、広報・啓発活動を積極的に行う
5．被害者が早期に相談できるよう、相談窓口を増やす
6．加害者に対し、教育を行う
7．加害者への罰則を強化する
8．暴力を助長するおそれのある情報（雑誌、コンピューターソフトなど）を取り締まる
9．その他（具体的に：　　）
10．特になし

問 25　あなたは、「男女共同参画社会」を実現するために、今後、行政はどのようなことに力を入れていくべきだと思いますか。（○はいくつでも）

1．子どものときから、学校などで、男女平等意識を育成する指導を行う
2．法律や制度の面で見直しを行う
3．国・地方公共団体の審議会委員や管理職など、政策決定の場に女性を積極的に登用する
4．民間企業・団体等の管理職に女性の登用が進むよう支援する
5．女性や男性の生き方や悩みに関する相談の場を充実させる、または提供する
6．従来、女性が少なかった分野（研究者等）への女性の進出を支援する
7．保育の施設・サービスや、高齢者や病人の施設や介護サービスを充実させる
8．男女の平等と相互の理解や協力について学習機会を充実させる
9．労働時間の短縮や在宅勤務の普及など男女共に働き方の見直しを進める
10．子育てや介護中であっても仕事が続けられるよう支援する
11．子育てや介護等でいったん仕事を辞めた人の再就職を支援する
12．男女の平等と相互の理解や協力について広報・ＰＲする
13．各メディアの性・暴力表現の規制
14．その他（具体的に：　　）
15．特になし
16．わからない

問 26　男女共同参画社会の実現にあたってご意見・ご感想がありましたら、ご自由にお書きください。

あなたが利用する交通手段についておうかがいします。

問 27　あなたは、自動車運転免許を持っていますか。（○は１つだけ）

1．持っている
2．持っていない
3．持っているが、運転しない・できない
4．持っていたが返納した

問 28　あなたは、自動車を持っていますか。（○は１つだけ）

1．自分で自由に使える自動車を持っている
2．世帯所有の自動車を使っている
3．自分で運転できないが、世帯で自動車を持っており送迎可能である
4．持っていない

問 29　あなたの最寄りの鉄道駅はどこですか。また、自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段と所要時間を教えてください。（駅名と所要時間を記入し、主な交通手段は１つだけ選択）

最寄りの鉄道駅の名称	【　　】駅
駅までの主な交通手段（○は１つだけ）	1．バス　2．自動車　3．バイク　4．自転車 5．徒歩　6．タクシー　7．その他（具体的に：　　）
駅までの所要時間	約【　　】分

問 30　あなたの最寄りのバス停留所はどこですか。また、その停留所からの自宅までの所要時間は何分ぐらいですか。（○は１つだけ選択し、１を答えた方は停留所名と所要時間を記入）

1．【　　】停留所まで徒歩で約【　　】分
2．最寄りのバス停留所まで、徒歩ではいけない距離にある
3．わからない

問 31　あなたはスマートフォンを持っていますか。また、スマートフォンを持っている場合、公共交通の経路検索などに利用しますか。（○は１つだけ）

1．スマートフォンを持っており、公共交通の経路検索などに利用している
2．スマートフォンを持っているが、公共交通の経路検索などには利用しない
3．スマートフォンは持っていない

あなたの普段の外出状況についておうかがいします。

問 32　日常生活での主な外出について、通勤・通学、通院、日常の買い物など、外出の目的別に、「頻度」「主な行き先」「主な交通手段」について、どのような状況ですか。また、「主な時間帯」については、外出する際の「行き」及び「帰り」の時間帯をご記入ください。

（例：通勤のため、朝７時頃の電車に乗っている場合→行き (午前) 午後（７）時頃）

目的	1．頻度（○は１つだけ）	2．主な行き先（○は１つだけ）	3．主な交通手段（○はいくつでも）	4．主な時間帯（時間を記入）
A．通勤・通学	1．週に６日以上 2．週に４～５日 3．週に２～３日 4．週に１日 5．月に２～３日 6．月に１日以下 7．通勤・通学で外出しない ※7の場合、右の行き先等は回答不要です。	1．千代田駅周辺 2．河内長野駅周辺 3．三日市町駅周辺 4．市役所・キックス周辺 5．消防本部周辺・奥河内くろまろの郷周辺 6．南花台地域周辺 7．河内長野市内のその他の地域 8．他市区町村 （市町村名：　　）	1．鉄道 2．バス 3．自動車（運転） 4．自動車（同乗） 5．バイク 6．自転車 7．徒歩 8．タクシー 9．その他 （具体的に：　　）	行き 午前・午後 （　　）時頃 帰り 午前・午後 （　　）時頃
B．通院	1．週に６日以上 2．週に４～５日 3．週に２～３日 4．週に１日 5．月に２～３日 6．月に１日以下 7．通院で外出しない ※7の場合、右の行き先等は回答不要です。	1．千代田駅周辺 2．河内長野駅周辺 3．三日市町駅周辺 4．市役所・キックス周辺 5．消防本部周辺・奥河内くろまろの郷周辺 6．南花台地域周辺 7．河内長野市内のその他の地域 8．他市区町村 （市町村名：　　）	1．鉄道 2．バス 3．自動車（運転） 4．自動車（同乗） 5．バイク 6．自転車 7．徒歩 8．タクシー 9．その他 （具体的に：　　）	行き 午前・午後 （　　）時頃 帰り 午前・午後 （　　）時頃
C．日常の買い物	1．週に６日以上 2．週に４～５日 3．週に２～３日 4．週に１日 5．月に２～３日 6．月に１日以下 7．買い物で外出しない ※7の場合、右の行き先等は回答不要です。	1．千代田駅周辺 2．河内長野駅周辺 3．三日市町駅周辺 4．市役所・キックス周辺 5．消防本部周辺・奥河内くろまろの郷周辺 6．南花台地域周辺 7．河内長野市内のその他の地域 8．他市区町村 （市町村名：　　）	1．鉄道 2．バス 3．自動車（運転） 4．自動車（同乗） 5．バイク 6．自転車 7．徒歩 8．タクシー 9．その他 （具体的に：　　）	行き 午前・午後 （　　）時頃 帰り 午前・午後 （　　）時頃
D．その他の外出	目的（具体的に：　　）　※記入例：（家族の送迎）			
	1．週に６日以上 2．週に４～５日 3．週に２～３日 4．週に１日 5．月に２～３日 6．月に１日以下	1．千代田駅周辺 2．河内長野駅周辺 3．三日市町駅周辺 4．市役所・キックス周辺 5．消防本部周辺・奥河内くろまろの郷周辺 6．南花台地域周辺 7．河内長野市内のその他の地域 8．他市区町村 （市町村名：　　）	1．鉄道 2．バス 3．自動車（運転） 4．自動車（同乗） 5．バイク 6．自転車 7．徒歩 8．タクシー 9．その他 （具体的に：　　）	行き 午前・午後 （　　）時頃 帰り 午前・午後 （　　）時頃

外出時のコロナによる影響についておうかがいします。

問 33　コロナ前と現在と比較して、A．外出頻度、B．交通手段の利用頻度をお教えください。また、今後、新型コロナウイルス感染症の収束後、それぞれの頻度はどうなると思いますか。（下段の＜選択肢＞から番号を選んで空欄に記入）

A．外出頻度	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 い．鉄　道	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 ろ．バ　ス	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 は．自動車（運転）	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 に．自動車（同乗）	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 ほ．バイク	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 へ．自転車	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 と．徒　歩	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 ち．タクシー	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	
B．交通手段の利用頻度 り．その他（具体的に：　　）	1．コロナ前		2．現在		3．収束後	

＜選択肢＞
1．週に６日以上　2．週に４～５日　3．週に２～３日　4．週に１日
5．月に２～３日　6．月に１日以下　7．利用しない

市内でのバス・タクシーの利用についておうかがいします。

問 34　あなたは、ふだんバスを利用していますか。（○は１つだけ）

1．利用している　→ *問 35 へお進みください*
2．利用していない　→ *問 36 へお進みください*

問 34 で「1．利用している」と答えられた方におたずねします。

問 35　あなたがバスを利用している理由は何ですか。
（理由として大きいものから順に下段の中から３つまで番号を選んで空欄に記入）

1番目		2番目		3番目	

1．行きたい場所までルートがある	2．利用したい時間に運行している
3．最も早い交通手段である	4．運賃が安い
5．バス以外に交通手段がない	6．車又は免許を有していない
7．バス利用を学校・会社が指定している	8．自宅近くにバス停がある
9．家族に送迎してもらう気兼ねがない	10．車の運転に不安がある
11．エコな交通手段である	12．安全・安心である
13．楽に移動できる	14．悪天候の時や飲酒した時に便利
15．その他（具体的に：　　）	

問 34 で「2．利用していない」と答えられた方におたずねします。

問 36　あなたがバスを利用していない理由は何ですか。
（理由として大きいものから順に下段の中から３つまで番号を選んで空欄に記入）

1番目		2番目		3番目	

1．歩いて目的地（駅など）へ行ける	2．車やバイク等の方が便利
3．自宅からバス停までの距離が遠い	4．目的地の近くにバス停がない
5．便数が少なく利便性が悪い	6．運賃が高い
7．バス路線（どのバスに乗れば目的地へ行けるのか）や乗り場等がわかりにくい	8．段差や車いすへの配慮が少ない
9．運転者のサービスが悪い	10．乗り継ぎが不便
11．その他（具体的に：　　）	

すべての方におたずねします。

問 37　あなたは、ふだんタクシーを利用していますか。（○は１つだけ）

1．利用している	→ *問 38 へお進みください*
2．利用していない	→ *問 39 へお進みください*

問 37 で「1．利用している」と答えられた方におたずねします。

問 38　あなたがタクシーを利用している理由は何ですか。
（理由として大きいものから順に下段の中から３つまで番号を選んで空欄に記入）

1番目		2番目		3番目	

1．バスのない時間帯に利用できる	2．最も早い交通手段である
3．楽に移動できる	4．複数人での移動に便利
5．タクシー以外に交通手段がない	6．車又は免許を有していない
7．家族に送迎してもらう気兼ねがない	8．車の運転に不安がある
9．安全・安心である	10．悪天候の時や飲酒した時に便利
11．その他（具体的に：　　）	

問 37 で「2．利用していない」と答えられた方におたずねします。

問 39　あなたがタクシーを利用していない理由は何ですか。
（理由として大きいものから順に下段の中から３つまで番号を選んで空欄に記入）

1番目		2番目		3番目	

1．歩いて目的地（駅など）へ行ける	2．車やバイク等の方が便利
3．タクシーを呼ぶのが面倒	4．経済的な負担が大きい
5．利用の仕方がわかりにくい	6．安全性に不安がある
7．段差や車いすへの配慮が少ない	8．運転者のサービスが悪い
9．その他（具体的に：　　）	

地域の公共交通に関する意向やあり方についておうかがいします。

―地域の支え合いによる移動サービスについて―

バスやタクシーなどの公共交通は、かねてからの利用者減少・コロナの影響による経営状況悪化・ドライバー不足など様々な問題に直面しており、市の財政も厳しくなる中で、今後、維持がますます厳しくなることが予想されます。一方で、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。

問 40　あなたは、このような移動サービスが必要だと思いますか。（○は１つだけ）

1．必要だと思う	2．必要だと思わない	3．わからない

問 41　あなたは、このような移動サービスがあれば利用しようと思いますか。
（○は１つだけ）

1．利用しようと思う	→ *問 43 へお進みください*
2．利用しようと思わない	→ *問 42 へお進みください*

問 41 で「2．利用しようと思わない」と答えられた方におたずねします。

問 42　あなたが、このような移動サービスを利用しようと思わない理由は何ですか。
（○はいくつでも）

1．気兼ねする	2．安全面で不安がある
3．行き先を知られるのが嫌だ	4．その他（具体的に：　　）

すべての方におたずねします。

問 43　あなたは、このような移動サービスについて、どの程度協力することができますか。（○はいくつでも）

1．地域などで、運行にかかる費用を負担する
2．無償で、空き時間に運転手として活動する
3．報酬があれば、空き時間に運転手として活動する
4．協力したいとは思わない
5．わからない
6．その他（具体的に：　　）

公共交通施策などについておうかがいします。

問 44　あなたが重要であると考える公共交通施策は何ですか。
（重要であると考えるものから順に下段の中から番号を選んで空欄に記入）

1番目		2番目		3番目	

1．高齢者への公共交通利用に対する支援制度
2．免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度
3．最寄りのバス停までの移動や団地内での移動など、自宅周辺の短距離の移動手段の確保
4．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
5．自動運転の試行・導入
6．地域の支え合いによる移動サービス
7．観光目的での公共交通利用の促進
8．路線バスの上限運賃や均一運賃の導入（運賃の上限が２００円になるなど）
9．待合環境の改善（バス停の屋根やベンチの整備など）
10．幹線道路沿いの商業施設などへの公共交通のアクセス強化
11．最寄りの鉄道駅への移動手段の確保
12．路線バスの運行本数や運行時間帯の維持
13．利用が少ない公共交通の見直し・再編（デマンド交通への切替など）
14．その他（具体的に：　　）

～以上、ご協力ありがとうございました～
ご記入いただいた調査票は、無記名のまま同封の返信用封筒（切手は不要）に入れて、
１０月４日（月）までにご投函ください。

協議会名：河内長野市地域公共交通会議

対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通網形成計画等の 計画策定等に向けた方針
【事業内容】 ・現状把握 ・課題整理 ・事業検討 ・計画策定 ・公共交通会議支援 【結果概要】 ・現行計画の計画の取組状況の実績や効果分析を行うとともに、前年度に実施した市民意識調査や統計データのデータ整理を行った。 ・市民意識調査に基づく利用ニーズの分析や新型コロナウイルス感染症の影響を加味した公共交通の課題分析を行った。 ・5ヶ年（令和5年度～9年度）の取り組みの方向性を定め、目標を達成するための具体的な取り組みを検討し、事業の内容や実施時期、実施する際の関係者などを整理した。 ・パブリックコメントの資料を作成し、「地域公共交通計画」として取りまとめるとともに、本計画の概要版を策定した。 ・計画策定するにあたり地域公共交通会議に必要な資料を作成した。	A	計画通り事業は適切に実施される見込み。	【基本方針❶～❸及び取り組みの方向性①～⑥】 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 ②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 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に対応した移動手段の提供 ④ICT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 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 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 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

議題(5)

河内長野市版 MaaS の進捗状況について

1. 概要

(1)名称 「モックル MaaS」

(2)内容 スマートフォン等の活用により、市内の移動手段に関する情報提供や企画乗車券の販売・決済を行い、併せて観光情報やイベントを提供するサービス

(3)目的 デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用し、デジタル技術を用いて市内外の移動需要を喚起することにより、以下の目的を達成するものとする
①市内移動の活性化による住民生活の向上→定住人口の維持
②市の魅力発信による魅力発見→交流人口の増加

(4)事業者 ジョルダン

(5)方式 アプリ・web 併用
アプリ(乗換検索、チケット販売等)と web(観光情報、デジタルコンテンツ)を効果的に連携
①ジョルダン乗換案内アプリ内に河内長野モード作成 (アプリ)
②モックル MaaS 用 web サイトの作成(web)

(6)実施時期 令和 5 年 3 月 14 日(火)(予定)
アプリダウンロード、webサイト公開、デジタルチケット販売開始

アプリ・web運用イメージ

2. 具体的な機能

(1)情報発信(アプリ)

交通機関の乗換情報の提供と地図上での観光スポットの効果的な発信

①交通機関乗換情報
位置情報を活用した交通機関の乗換検索情報を提供し、
あわせて検索結果よりデジタルチケットの提案を実施

②観光施設情報
・おすすめスポット及び観光モデルコース情報を提供

交通機関乗換情報

観光施設情報イメージ

（2）デジタルチケット販売（アプリ側）
交通機関等のデジタルチケットをアプリで購入、決済が可能

（3）デジタルコンテンツ発信（web 側）
市内の魅力を発信するデジタルコンテンツを掲載
①デジタルスタンプラリー
河内長野市内の観光スポットのスタンプラリーの実施
②河内長野の古地図
位置情報と古地図を連係させて歴史的魅力を発信
③VR を活用した市内の事業所見学
市内の工場や事業所のVR映像を公開し、市内事業者の魅力を発信
④河内長野市内ライブ映像
奥河内くろまろの郷等のライブ映像を発信

デジタルチケット

（4）その他
移動実績や利用者アンケートによりデータ収集を行い、交通・観光施策へ反映

デジタルコンテンツイメージ

各コンテンツへ

3. プロモーション
（1）アプリを活用したプロモーション
①乗換案内アプリでのバナー広告
②アプリの位置情報を利用した PR 広告

（2）広告媒体を活用したプロモーション
①ポスター掲出（バス車内等）
②チラシ配下

以　上

アプリを活用したプロモーション

設定したエリアに入ると河内長野モードへ誘導

検索結果画面にチケット等の PR を表示

石見川・小深・太井・鳩原地域バス「楠坊」のダイヤ改正について

目的：　**夏ダイヤ（3～9月）**について、クラブの終了時刻が早まったため、生徒たちの待ち時間短縮のために、改正する。

（※クラブの終了時刻によって3月～9月は夏ダイヤ、１０月～2月は冬ダイヤとしています。）

クラブの終了時刻が、18:00 から 17:45 に変更になったため、それに合わせて改正。

石見川方向	③
河内長野駅前	18:08
東中学校前※乗車のみ	18:15
清見台東口※乗車のみ	18:17
鳩 の 原	18:24
川上神社前	18:25
西 端	18:26
太 井	18:27
錦 川	18:28
小 深 口	18:29
小 深	18:30
上 小 深	18:31
石見川口	18:34
石 見 川	18:41

駅前方向	③
石 見 川	18:46
石見川口	18:47
上 小 深	18:51
小 深	18:52
小 深 口	18:53
錦 川	18:54
太 井	18:55
西 端	18:57
川上神社前	18:58
鳩 の 原	18:59
清見台東口※降車のみ	19:06
東中学校前※降車のみ	19:08
河内長野駅前	19:19

➡

石見川方向	③
河内長野駅前	17:48
東中学校前※乗車のみ	17:55
清見台東口※乗車のみ	17:57
鳩 の 原	18:04
川上神社前	18:05
西 端	18:06
太 井	18:07
錦 川	18:08
小 深 口	18:09
小 深	18:10
上 小 深	18:11
石見川口	18:14
石 見 川	18:21

駅前方向	③
石 見 川	18:25
石見川口	18:26
上 小 深	18:30
小 深	18:31
小 深 口	18:32
錦 川	18:33
太 井	18:34
西 端	18:36
川上神社前	18:37
鳩 の 原	18:38
清見台東口※降車のみ	18:45
東中学校前※降車のみ	18:47
河内長野駅前	18:58

日野・滝畑コミュニティバスのダイヤ改正について

目的：滝畑地域から西中学校へ通学している生徒の通学時刻に余裕を持ったダイヤとなるよう改正する。

出発時刻を５分程度早めることが可能

滝畑ダム→河内長野駅前方面

停留所名	発着時刻										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
滝畑ダム	6:02	6:43	7:33	8:07	10:03	12:00	13:25	14:19	16:19	17:13	19:08
夕月橋	6:05	6:46	7:36	8:10	10:06	12:03	13:28	14:22	16:22	17:16	19:11
滝畑ふるさと文化財の森センター前	6:06	6:47	7:37	8:11	10:07	12:04	13:29	14:23	16:23	17:17	19:12
清水	6:08	6:49	7:39	8:13	10:09	12:06	13:31	14:25	16:25	17:19	19:14
滝畑ダムサイト	6:10	6:51	7:41	8:15	10:11	12:08	13:33	14:27	16:27	17:21	19:16
滝尻	6:13	6:54	7:44	8:18	10:14	12:11	13:36	14:30	16:30	17:24	19:19
滝尻口	6:14	6:55	7:45	8:19	10:15	12:12	13:37	14:31	16:31	17:25	19:20
清掃工場前	6:18	6:59	7:49	8:23	10:19	12:16	13:41	14:35	16:35	17:29	19:24
サイクルセンター	6:21	7:02	7:52	8:26	10:22	12:19	13:44	14:38	16:38	17:32	19:27
奥天野(ユースホステル前)	6:22	7:03	7:53	8:27	10:23	12:20	13:45	14:39	16:39	17:33	19:28
日野口	6:23	7:04	7:54	8:28	10:24	12:21	13:46	14:40	16:40	17:34	19:29
日野コミュニティセンター	6:25	7:06	7:56	8:30	10:26	12:23	13:48	14:42	16:42	17:36	19:31
日野	6:26	7:07	7:57	8:31	10:27	12:24	13:49	14:43	16:43	17:37	19:32
中日野	6:28	7:09	7:59	8:33	10:29	12:26	13:51	14:45	16:45	17:39	19:34
汐滝橋	6:30	7:11	8:01	8:35	10:31	12:28	13:53	14:47	16:47	17:41	19:36
古保	6:32	7:13	8:03	8:37	10:33	12:30	13:55	14:49	16:49	17:43	19:38
高向	6:34	7:15	8:05	8:39	10:35	12:32	13:57	14:51	16:51	17:45	19:40
上高向(花の文化園前)	6:36	7:17	8:07	8:41	10:37	12:34	13:59	14:53	16:53	17:47	19:42
奥河内くろまろの郷	↓	↓	↓	↓	10:39	12:36	14:01	14:55	16:55	↓	↓
高向公民館前	6:37	7:18	8:08	8:42	10:41	12:38	14:03	14:57	16:57	17:48	19:43
中高向	6:38	7:19	8:09	8:43	10:42	12:39	14:04	14:58	16:58	17:49	19:44
下高向	6:39	7:20	8:10	8:44	10:43	12:40	14:05	14:59	16:59	17:50	19:45
長野車庫	6:40	7:21	8:11	8:45	10:44	12:41	14:06	15:00	17:00	17:51	19:46
むくの本	6:41	7:22	8:12	8:46	10:45	12:42	14:07	15:01	17:01	17:52	19:47
錦町	6:42	7:23	8:13	8:47	10:46	12:43	14:08	15:02	17:02	17:53	19:48
河内長野駅前	6:47	7:28	8:18	8:52	10:51	12:48	14:13	15:07	17:07	17:58	19:53

「高向」停留所
８：05 到着

５分程度
到着を早める。

約１．２ｋｍ

西中学校　８：２５始業

河内長野市地域公共交通会議　名簿

		氏名	所属・役職
1	会長	桝井　繁春	河内長野市 副市長
2	副会長	日野　泰雄	大阪市立大学 名誉教授
3	委員	伊勢　　昇	和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授
4	委員	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
5	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
6	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
7	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
8	委員	西本　学	大阪府 河内長野警察署 交通課長代理
9	委員	秋元　克之	南海バス株式会社 企画部 企画課長
10	委員	岩佐　浩二	南海バス株式会社 営業部 営業部長 兼 営業課長
11	委員	坂本　頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表
12	委員	林　　邦昭	大阪第一交通株式会社 長野営業所長
13	委員	坂部　英嗣	近鉄タクシー株式会社 南大阪総合営業所 副所長
14	委員	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
15	委員	山本　　修	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長
16	委員	山田　昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長
17	委員	上野　修二	河内長野市観光協会 会長
18	監事	西尾　元嗣	河内長野市商工会 会長
19	監事	黒田　良子	市民公募
20	委員	仲村　義郎	市民公募
21	委員	中橋　栄一	河内長野市福祉部長
22	委員	島田　俊彦	河内長野市環境経済部長
23	委員	田中　博行	河内長野市都市づくり部長
24	委員	大林　巌	河内長野市総務部長
25	委員	宮阪　晴久	河内長野市総合政策部長