

**河内長野市**  
**地域公共交通利便増進実施計画**

令和5年2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。

## 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
① まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築	① 将来像である「集約型連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を目指した取り組みの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広域的な視点での幹線系統の最適化の検討</li> <li>・ 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</li> <li>■ 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</li> <li>・ 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</li> <li>■ まちが活性化するコミュニティバスの運行形態の検討</li> <li>・ 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</li> </ul>
	② 他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 観光・商業分野との連携による公共交通の利用促進</li> <li>・ 観光施設と連携したお得な企画乗車券の発行</li> <li>・ 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</li> <li>・ 公共交通を利用した観光ルートの紹介</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>■ 環境に配慮した公共交通の取り組みの推進</li> <li>・ 走行時に CO<sub>2</sub> を排出しない電動バスの導入検討</li> <li>・ SDGs 視点によるマイカーから公共交通への転換の推進</li> </ul>
② 高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	③ 基幹的な公共交通と補完的な移動サービスの連携による高齢者ニーズにきめ細かに対応した移動手段の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高齢者向けの公共交通施策の改善・充実</li> <li>・ 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</li> <li>■ 高齢者ニーズに対応した運行形態の研究</li> <li>・ 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</li> </ul>

★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
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>■ 公共交通に関する新技術やサービスの情報収集</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>■ 移動を便利にする MaaS の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>■ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>■ 地域における輸送資源との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>■ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
	<p>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</p>	<p>■ 意識醸成の各種取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>■ 公共交通の多様な効果の検討（クロスセクター）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

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
------	----------------------------	---------------------------	---

## 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。

〔楠ヶ丘 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きましたが、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に、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めます。

〈JR 各社が発表した利用が少ない路線〉

【別紙1】 在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）



【別紙3】 在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）



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>



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

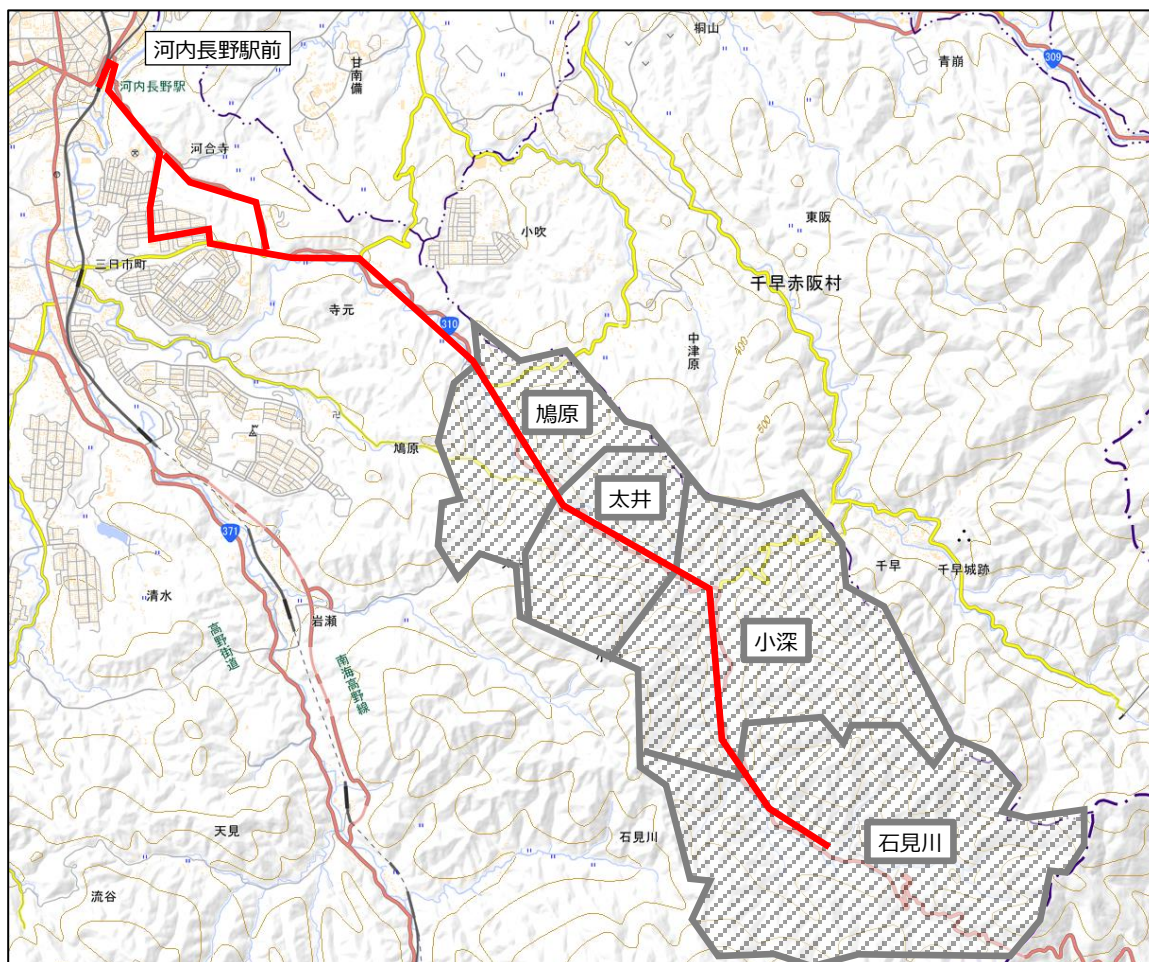
実施予定時期	令和5年度～令和9年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者、市民

## 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經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。

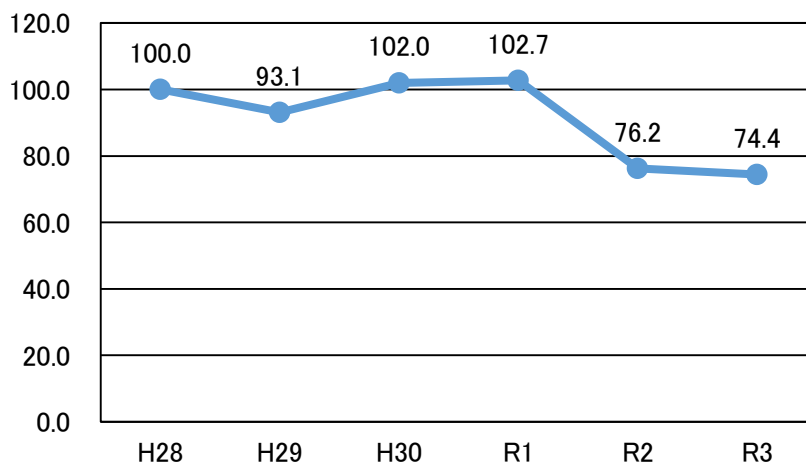


図 3.1 河内長野営業所管内のバス利用者数（H28年度のバス年間利用者数を100とした場合）

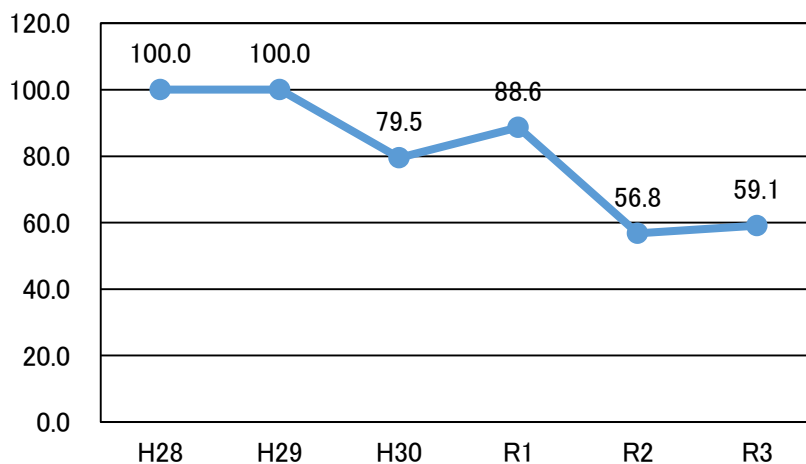
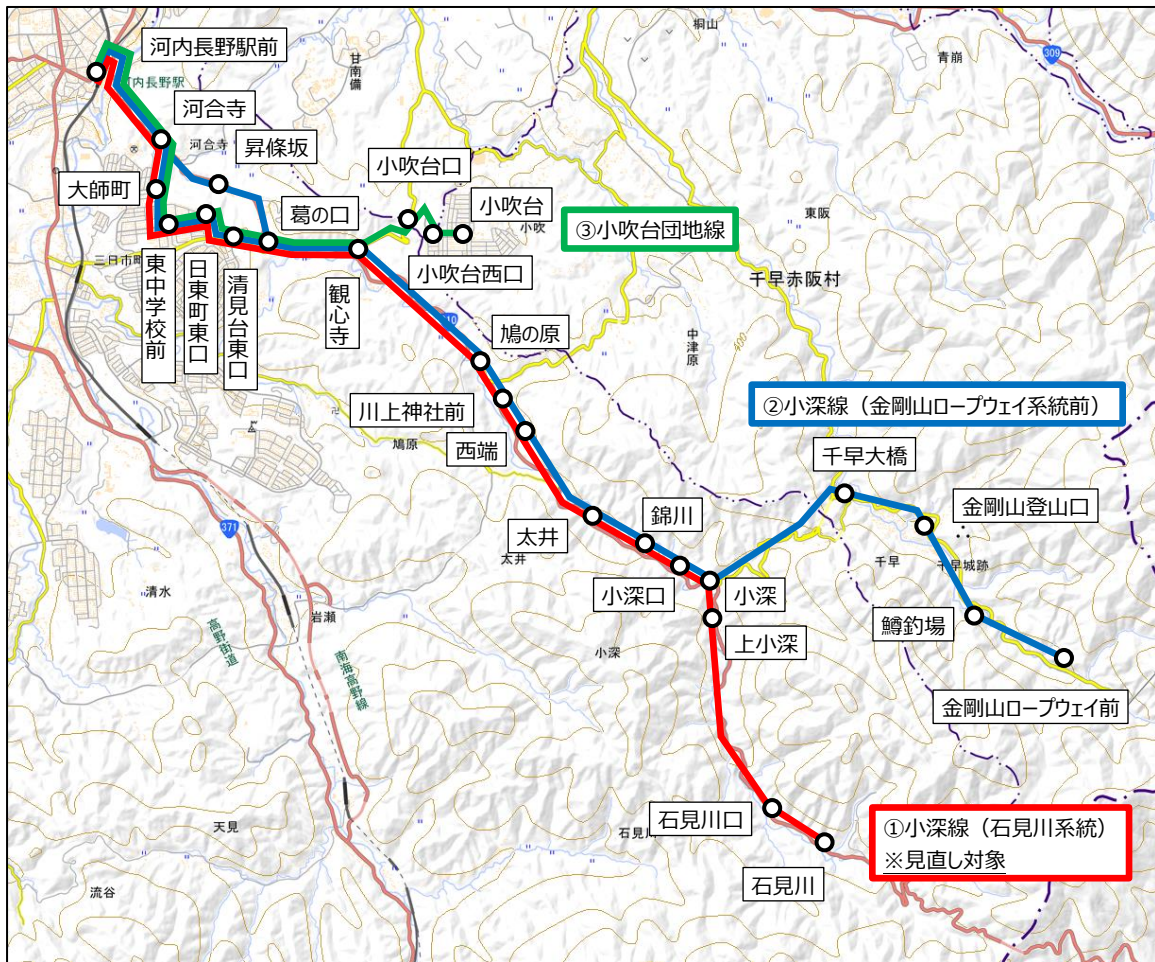


図 3.2 小深線（石見川系統）のバス利用者数（H28年度のバス年間利用者数を100とした場合）

(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、下記のとおりになっていました。

【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）					日東町經由 13.8 昇條坂經由 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					
	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		
	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 <sub>昇</sub>						
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前			35 <sub>昇</sub>	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 <sub>昇</sub>	0	15	15	15	15	15	15	15	10					
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前				30 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>							
土休日	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前		40 <sub>昇</sub>	15	15	0	0	0	0	0	0	30 <sub>昇</sub>							
	金剛山ロープウェイ前			45 <sub>昇</sub>	45 <sub>昇</sub>	30 <sub>昇</sub>	30 <sub>昇</sub>	30 <sub>昇</sub>	30 <sub>昇</sub>	30 <sub>昇</sub>	30 <sub>昇</sub>								

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	10	16	46	46	46	46	46	46	46		0	18	31	22		
	河内長野駅前 ↓ 小吹台		33	33	47														
土休日	河内長野駅前 ↓ 小吹台			50	25	25	25	25	25	25	25	25	37	20	26	9	0	2	0
	小吹台 ↓ 河内長野駅前													55	47	30	38	37	49
土休日	河内長野駅前 ↓ 小吹台		10	9	9	44	57	56	46	46	46	46	56		1	43	41		
	河内長野駅前 ↓ 小吹台			46	46										59				
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 <sub>昇</sub>
	小吹台																		

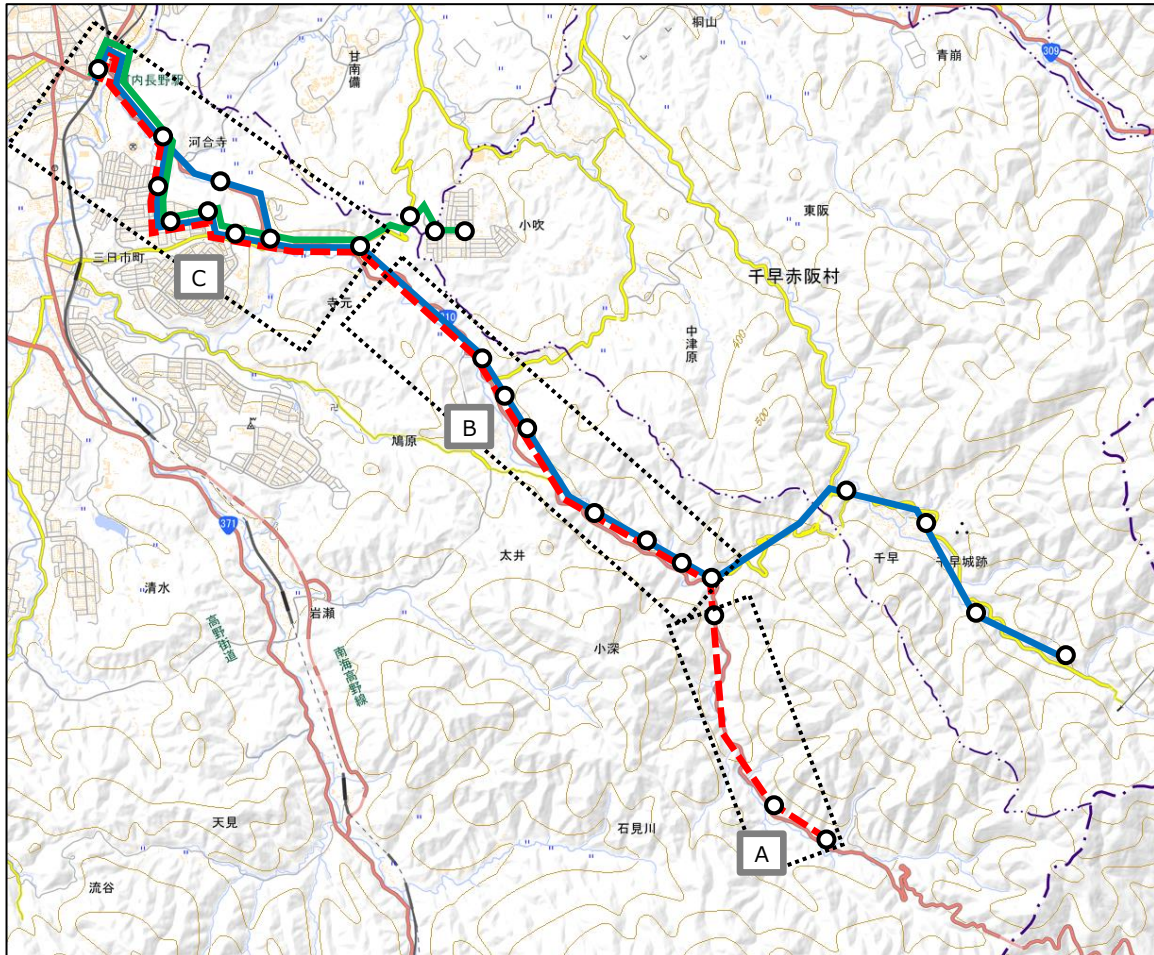
土印：土曜日のみ運行

【運賃】

									河内長野駅前	170
									河合寺	220
									昇條坂	
									大師町	170
									東中学校前	
									日東町東口	
									清見台東口	
									葛の口	170
									観心寺	
									鳩の原	
									川上神社前	170
									西端	
									太井	
									錦川	170
									小深川	
									小深	170
									上小深	
									石見川口	170
									石見川	220
									千早大橋	320
									千早大橋	410
									千早大橋	460
									千早大橋	500
									千早大橋	550
									千早大橋	600
									千早大橋	650
									千早大橋	700
									千早大橋	750
									千早大橋	800
									千早大橋	850
									千早大橋	900
									千早大橋	950
									千早大橋	1000
									千早大橋	1050
									千早大橋	1100
									千早大橋	1150
									千早大橋	1200
									千早大橋	1250
									千早大橋	1300
									千早大橋	1350
									千早大橋	1400
									千早大橋	1450
									千早大橋	1500
									千早大橋	1550
									千早大橋	1600
									千早大橋	1650
									千早大橋	1700
									千早大橋	1750
									千早大橋	1800
									千早大橋	1850
									千早大橋	1900
									千早大橋	1950
									千早大橋	2000
									千早大橋	2050
									千早大橋	2100
									千早大橋	2150
									千早大橋	2200
									千早大橋	2250
									千早大橋	2300
									千早大橋	2350
									千早大橋	2400
									千早大橋	2450
									千早大橋	2500
									千早大橋	2550
									千早大橋	2600
									千早大橋	2650
									千早大橋	2700
									千早大橋	2750
									千早大橋	2800
									千早大橋	2850
									千早大橋	2900
									千早大橋	2950
									千早大橋	3000
									千早大橋	3050
									千早大橋	3100
									千早大橋	3150
									千早大橋	3200
									千早大橋	3250
									千早大橋	3300
									千早大橋	3350
									千早大橋	3400
									千早大橋	3450
									千早大橋	3500
									千早大橋	3550
									千早大橋	3600
									千早大橋	3650
									千早大橋	3700
									千早大橋	3750
									千早大橋	3800
									千早大橋	3850
									千早大橋	3900
									千早大橋	3950
									千早大橋	4000
									千早大橋	4050
									千早大橋	4100
									千早大橋	4150
									千早大橋	4200
									千早大橋	4250
									千早大橋	4300
									千早大橋	4350
									千早大橋	4400
									千早大橋	4450
									千早大橋	4500
									千早大橋	4550
									千早大橋	4600
									千早大橋	4650
									千早大橋	4700
									千早大橋	4750
									千早大橋	4800
									千早大橋	4850
									千早大橋	4900
									千早大橋	4950
									千早大橋	5000
									千早大橋	5050
									千早大橋	5100
									千早大橋	5150
									千早大橋	5200
									千早大橋	5250
									千早大橋	5300
									千早大橋	5350
									千早大橋	5400
									千早大橋	5450
									千早大橋	5500
									千早大橋	5550
									千早大橋	5600
									千早大橋	5650
									千早大橋	5700
									千早大橋	5750
									千早大橋	5800
									千早大橋	5850
									千早大橋	5900
									千早大橋	5950
									千早大橋	6000
									千早大橋	6050
									千早大橋	6100
									千早大橋	6150
									千早大橋	6200
									千早大橋	6250
									千早大橋	6300
									千早大橋	6350
									千早大橋	6400
									千早大橋	6450
									千早大橋	6500
									千早大橋	6550
									千早大橋	6600
									千早大橋	6650
									千早大橋	6700
									千早大橋	6750
									千早大橋	6800
									千早大橋	6850
									千早大橋	6900
									千早大橋	6950
									千早大橋	7000
									千早大橋	7050
									千早大橋	7100
									千早大橋	7150
									千早大橋	7200
									千早大橋	7250
									千早大橋	7300
									千早大橋	7350
									千早大橋	7400
									千早大橋	7450
									千早大橋	7500
									千早大橋	7550
									千早大橋	7600
									千早大橋	7650
									千早大橋	7700
									千早大橋	7750
									千早大橋	7800
									千早大橋	7850
									千早大橋	7900
									千早大橋	7950

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						
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前			35	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 ↓ 河内長野駅前	56	15	10	16	46	46	46	46	46	46	46		0	18	31	22		
	河内長野駅前 ↓ 小吹台			52	57									55	47	30	38	37	49

【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】

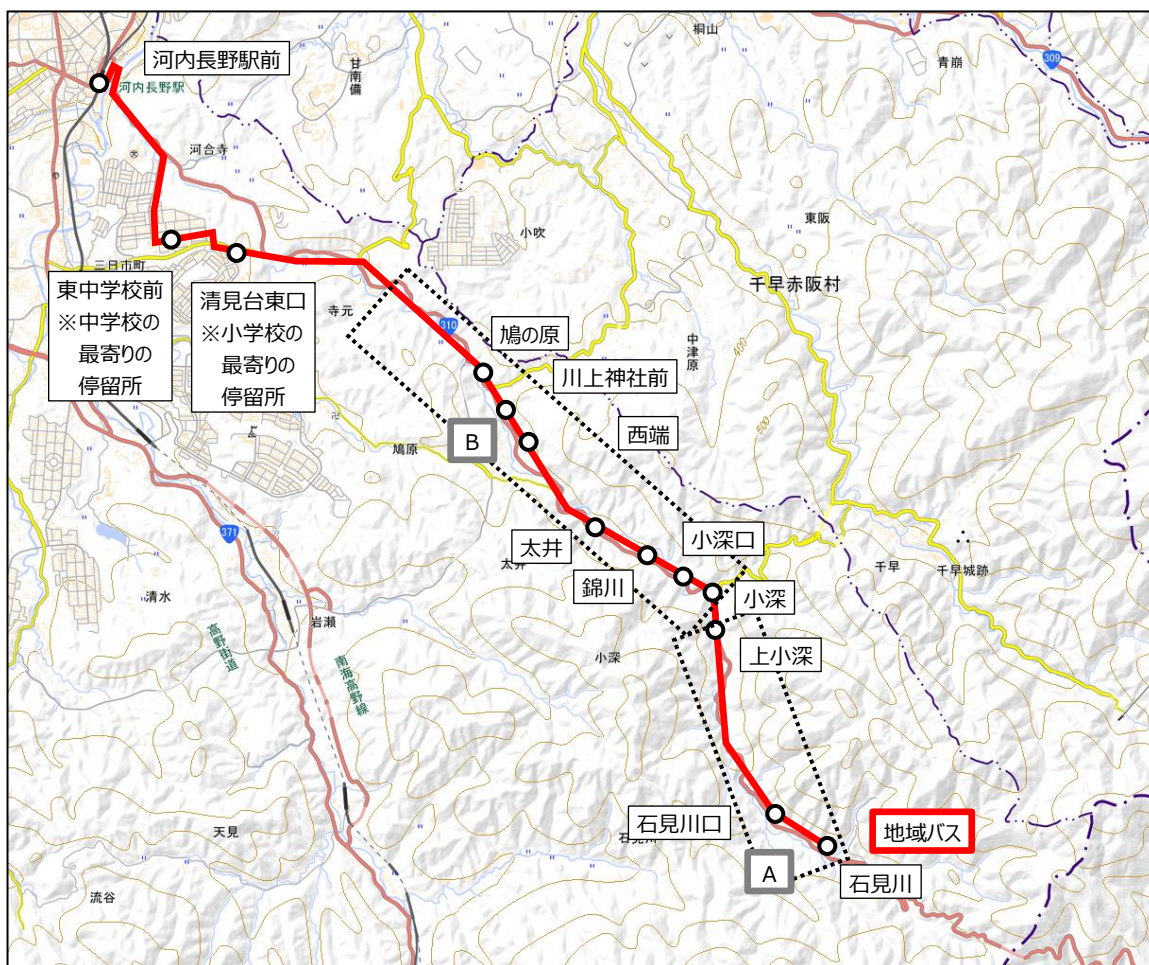
河内長野駅行き、金剛山ロープウェイ前行きがそれぞれ1便ずつしかないが、昇條坂停留所付近には住宅等がなく、利用者はほとんどいないため影響はない。

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						
	河内長野駅前 ↓ 金剛山ロープウェイ前			35	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 <sub>短</sub>	44		25				
	河内長野駅前 ↓ 石見川												5 <sub>短</sub>	8 <sub>※</sub>	34 <sub>※</sub>					
	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

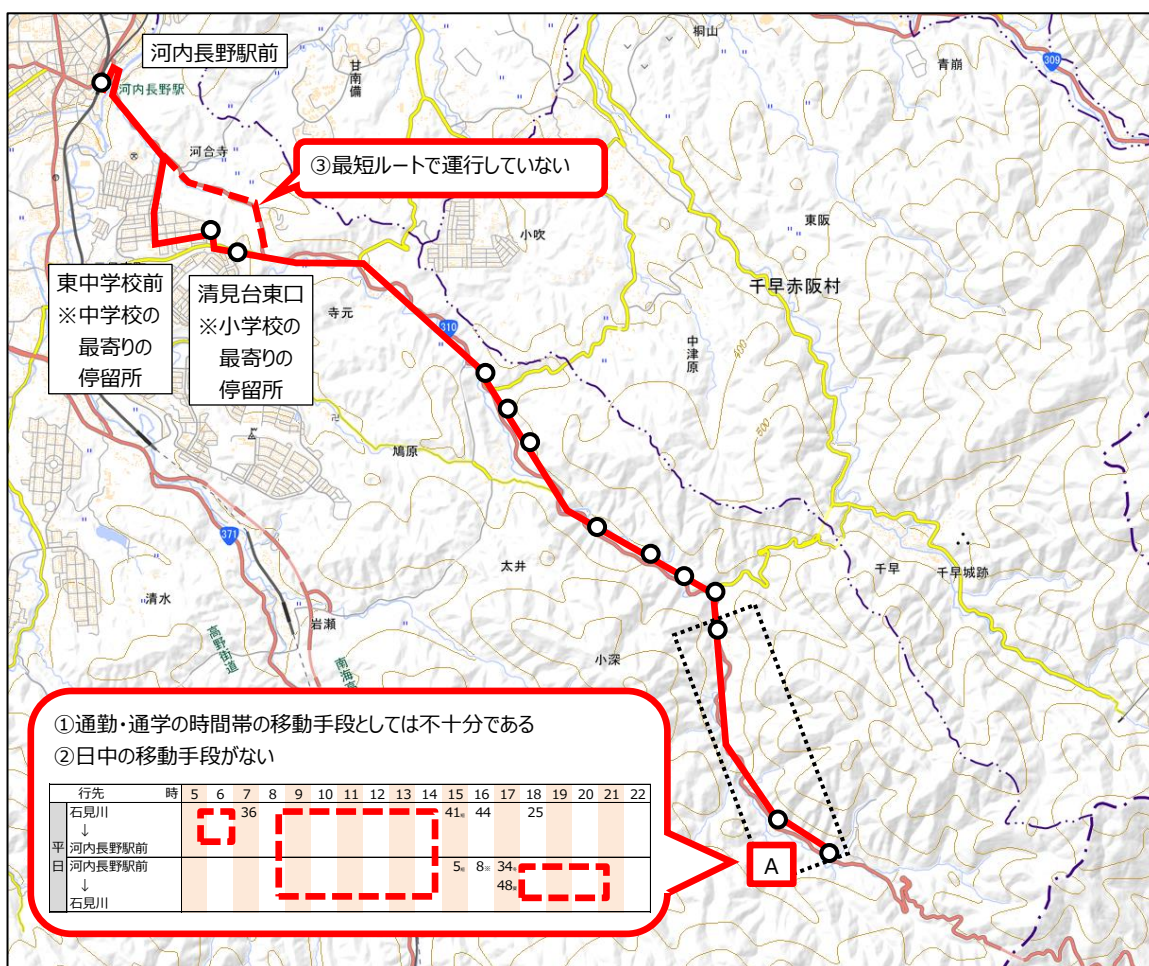


### (3) 課題

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】

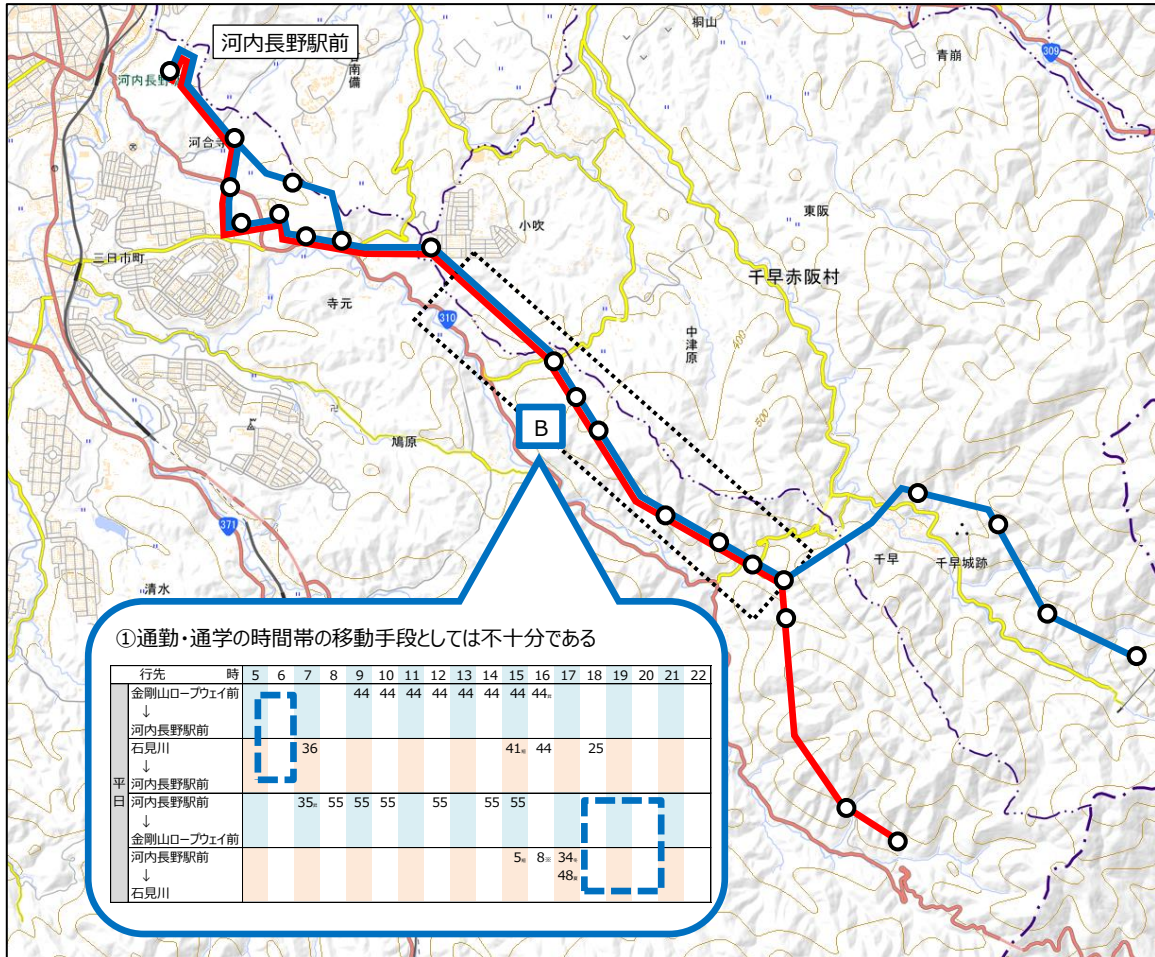
- ① 河内長野駅前行きの始発便が7時台、石見川行き最終便が17時台であり、通勤・通学の時間帯の移動手段としては不十分である。
- ② 8時台から14時台の日中の移動手段がない。
- ③ 当該地域と河内長野駅前間は最短ルートで運行していない。



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。



地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

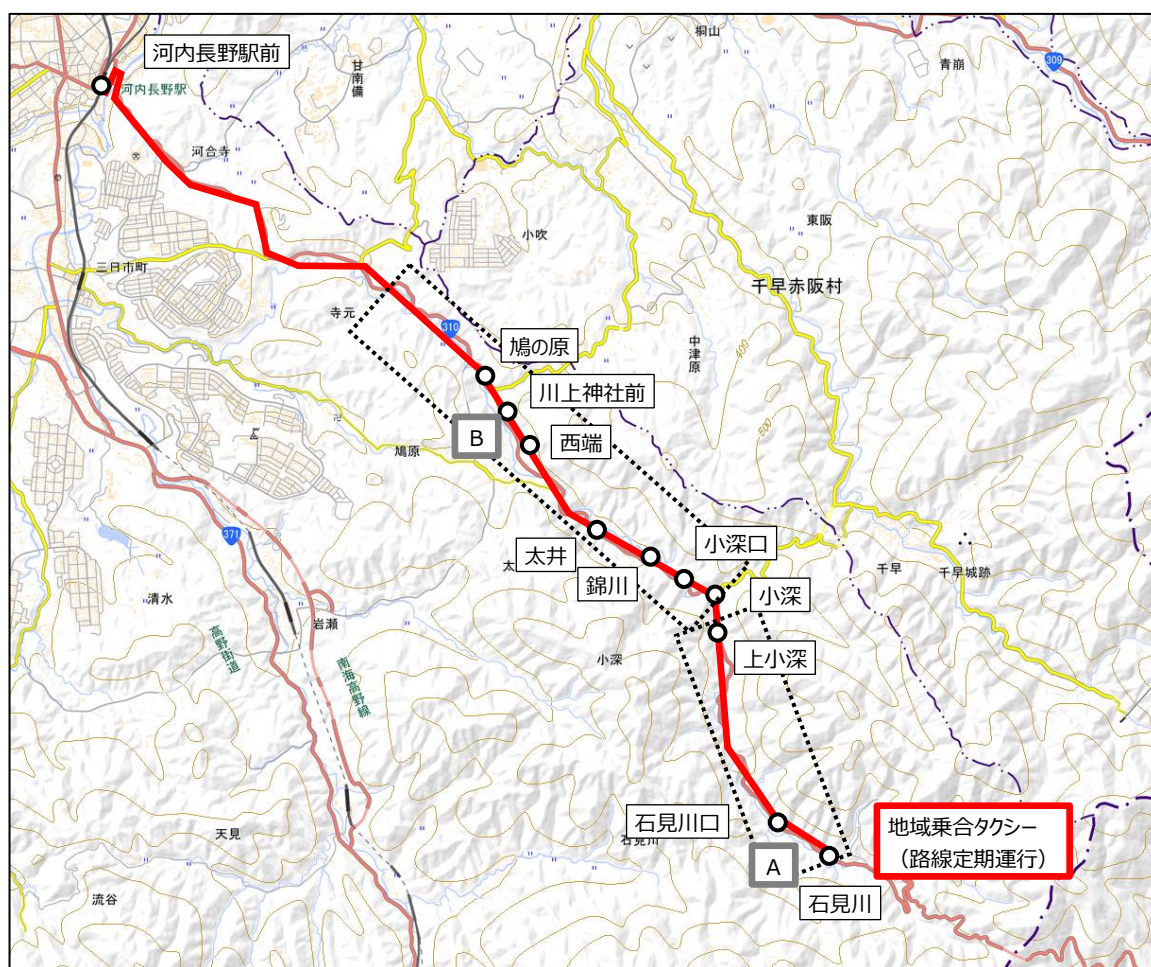
#### 4. 事業内容及び実施主体

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実行し、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】



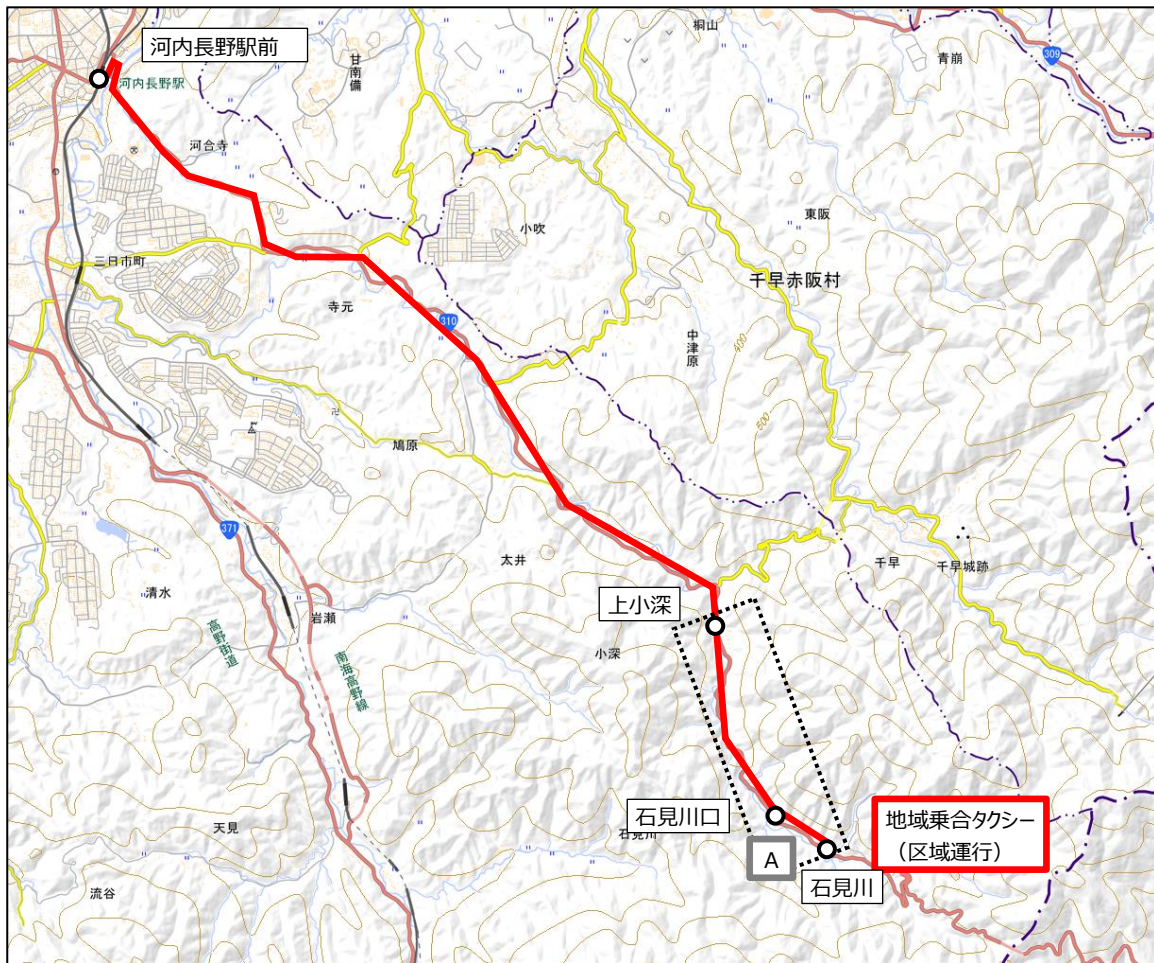
地図：国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図



## 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て、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)	経費の内訳	
		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。