

(様式3)

会議の開催結果について

1 会議名	第62回河内長野市地域公共交通会議
2 開催日時	令和6年1月31日 15時00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) 令和5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 (3) 河内長野市地域公共交通計画の変更について (4) 令和4年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について (5) その他 ①楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運賃改定について ②南海バス令和6年1月20日ダイヤ改正に伴う令和6年度フィーダー計画の一部変更について他1件
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62回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第62回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和6年1月31日（水） 午後3時00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	<p>（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</p> <p>（2）令和5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</p> <p>（3）河内長野市地域公共交通計画の変更について</p> <p>（4）令和4年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について</p> <p>（5）その他</p> <p>①楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運賃改定について</p> <p>②南海バス令和6年1月20日ダイヤ改正に伴う令和6年度フィーダー計画の一部変更について他1件</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第62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62回河内長野市地域公共交通会議開会の案内 新規委員の紹介
事務局	各委員の出欠状況の報告
榭井会長	<榭井会長挨拶>
政策企画課	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 議題1について説明
都市計画課 （補足説明）	都市計画課としては、既存の公共交通の維持確保を図ることを第一義とし、施策に取り組んでいます。しかし、超高齢化社会を迎え、市民の移動ニーズが変化している中で、既存の公共交通に加えて、様々な移動手段の導入が求められています。このような中で、今後新たに有償運送の導入を検討することが必要となった際の判断手順を予め定めておくことで、既存の公共交通との共存を図りつつ、市民の移動手段確保に努めたいと考えております。今後は、学識の先生方や運輸局の方にもアドバイスをいただきながら、政策企画課や地域福祉高齢課と連携して、今後自家用有償旅客運送など新たに有償での運送を導入する際のルール等について素案を作成し、令和6年度の地域公共交通会議において協議を進めていきたいと思っております。
伊勢委員	今回の延長は、今説明あったように有償運送の条件が費用負担を考えるルールを決めるまでの暫定的な形で延長ということもあり、あまり本質的な質問ではないが、この資料の3/5ページの一番下に、市が各種事業の継続性を判断する際に、受益者負担割合5割を指標とするとしており、現状、5割を超えてるという文言があります。本来、今回の延長の場合はいらない気もするが、この52.2%を計算する時には、車両整備にかかるランニングコストは支出に含めないような計算になっている。今後、人口減少に合わせてこういうサービスを導入するとなったときに、今後自治体は、その地域において、車両整備については自治体が負担して、残りの支出に対して50%というような計算でいくのかが気になります。 くすまるは、事業者さんが運行してくれているので、車両整備関係は入らないが、今後、運賃や日曜日のサービスを切り下げるということをやっていく中で、その時に同じような計算でやるのかどうかは少し疑問があります。延長に関係ないのであれば、この2行を入れると余計混乱を招くし、入れるのであれば、本当にくすまるとかと整合性とれているのかしっかり考えておいたほうがいいと思います。
政策企画課	政策企画課としましては、下里地域には、車両を備品として貸し出しをして、車両整備に関しては市の費用として負担しているが、それ以外の運行の部分を地域にお任せしているという体制を整えています。 今、市としては年間数十万円ほどの車両の整備費用を負担するのかどうかということも含めて、くすまるや、他の地域の移動支援が多くある中で、ルール作りをしていかなければならないと考えています。 先ほどの補足説明にもあったように、その部分でも地域福祉高齢課とも協議を進め

	<p>ています。移動支援という観点でどこまで市が負担するべきかどうかというところも、議論の中には入ってくると認識しております。</p>
田中委員	<p>伊勢先生のご指摘いただいた点につきまして、今回は政策企画課の方ではそういう取り組みをやろうということで、政策企画課から資料を提出いただいておりますが、来年度、市の方で都市づくり部、企画を中心に、本格運行をどういう形で認めていくか、50%以上という数字もその基準についても来年度の議論の中で決めていきたいと思っております。</p>
伊勢委員	<p>では、資料として残るかと思いますが、負担割合については延長の判断材料にはならないということよろしいですか。</p>
政策企画課	<p>はい。</p>
榊井会長	<p>ありがとうございました。 これについては、あくまで今、実証実験なので、次のステップで、この辺をどういうふうに決めていくか、非常に大事な話かなと思っています。 ありがとうございました。 その他ご意見ございませんでしょうか。</p>
日野副会長	<p>私も伊勢先生のご意見をもっともだと思っております。 都市計画課からも説明あったんですけど、これはもともと内閣府の、大阪府と本市で共同で提案していた自動運転の実装実験がスタートだったはずですよ。 それで道路に電磁コイルを埋めて、そのあとも動線を拡張されました。 そこに行き届かない部分の補完的役割として、有人による輸送をやるということだった。それを有償で進めるのに、この会議でも了解は得られている。 しかし、そうすると、将来的にどうなるのかという話ですが、単なる有償運送のあり方とか条件ということだけではなく、そもそも、自動運転との関係で、この有償運送はずっと必要なのか、セットものなのか。 例えば、下里の話がされましたけど、下里は自動運転はありませんし、無償なので、同じものではないですよ。 ですから、将来有償運送の基準を決めるということは一つあると思うが、それはそれとして、ここの地域でやられてる自動運転、この有償運送を合わせて、これを本市の公共交通の計画の中に入れるのか、本市の公共交通の網形成の中の一部として認知していくのか、そういったことも含めてどうされるのか、それによっては先ほど伊勢先生からお話がありましたが、他の、いろいろやられてることとの、合理性などのいろいろな問題をどうするのか。ここは実装事例なんてものすごい手厚く当初は国の補助もあってやられてるんですけど、それがなくなって、本市が自前で運用するようになった時に、どういう扱いをしていくのかということ、将来展望がないといけない。先ほどの特化して有償運送の基準を考えますというところだけになると、ただ全体像が見えなくなるので、そこは切り離して、両方考えていただいて、本市としてどういう方向で目指していくのか、いわゆる公共交通計画の中に位置付けていくのか、それから全体としての公共交通網の中に含めていくのか。このマップの中にもですね、くすまは入ってますよね。今の段階では、南花台クルクルはこの中には全く、記載されてないですね。 ですから、公共交通とは別サイドの企画の方でやられてる事業だということになってるんですけど、将来的に本市の市民の方々が皆さんが移動しやすい移動手段を整備していく中の一つとして、これがいいですよということで入れていくのであれば、</p>

<p>榊井会長</p>	<p>将来どうしていくのかということと、その中で有償運送をどうしていくのか。もしいろいろ広げていくなら基準もいるでしょう。</p> <p>そうではなくて自動運転でここは展開していくということであれば、そういう方向の議論になるかもしれませんが、そこを、期間延長はいいと思うんですけど、それ以降今後どうしていくのかということ、明確にしていけないと、事業者さんもいろいろ考えておられると思うので、単にこの中で言うだけでなく、事業者さんと一緒に考えていかなければ、事業者さんが本市の公共交通から手を引くようなことになると困る話です。</p> <p>将来像が見られるような形で、将来の展望を、見ていただけるとありがたい。特に質問ではありませんけど、次回以降また延長されるとかいろいろなことが出てくると思いますので、その際には、どういう扱いにするのかということ、わかりやすく説明いただけるように、お願いしたい。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>通常の公共交通と今やってるものが少し違うというのは、私も認識しています。例えばこれをどういう形にすれば、どういうふうになれば、公共交通に入るのか、いろんな課題があると思いますが、現在、ここで公共交通を担っていただいている、事業者さんのお考えを、十分入れていけなかついてお思います。これが便利になることによって、既存の公共交通があかんようになっていくというのが一番の問題です、だめだと思しますので、それについては違う位置づけでどうやっていけばいいのかというのは、企画と相談して進めて参りたいと思っております。</p> <p>よろしいでしょうか。</p> <p>それではただいまの「クルクルの有償実証実験の延長について、ご承認いただけますでしょうか。」</p> <p>はい。ありがとうございます。</p> <p>異議なしのお声をいただきましたので、それでは、次に移らせていただきます。</p>
<p>榊井会長</p>	<p>議題2 令和5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</p>
<p>榊井会長</p>	<p>議題2の令和5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、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>議題2について説明</p>
<p>榊井会長</p>	<p>はいありがとうございました。</p> <p>ただいまのご説明につきましてご質問ご意見等ございませんでしょうか。</p> <p>はい、坂本委員をお願いします。</p>
<p>坂本委員</p>	<p>南海バスの坂本です。</p> <p>モックル MaaS ですが、モックル MaaS 自体はオフピークと通常パターンですが、実態として、それ自体を理解してないお客様がいらっしゃる。画面上のバーが動いているかいないかを確認するのですが、下のモックルの絵の部分だけを見せて購入していると主張するなど、使う方も理解されていないというのが現場の実態です。そういう点をもう少し理解できるような形が望ましいと、今後検討をお願いしたい。</p>

事務局	<p>ありがとうございます。</p> <p>モックル MaaS のチケットの購入自体がまず高齢者の方にはなかなか難しいというふうにご意見を頂戴している中で、まずは周知を徹底していかないといけない。それとともに、スマホ教室の開催などを実施しながら、チケットの購入等、細かい部分のご説明をしていきたいと考えております。現場の職員の方にはご迷惑をかけるかと思いますが、市の方も周知等できることからやっていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。</p>
梶井会長	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>市の方も、みんなに教えて、高齢者向けのスマホ教室でモックル Maas を使えと、非常に便利です。オフピークやホリディもあるので、その辺をより知ってもらうこと。スマホでアレルギーという方もあるが、ご高齢の方がより知ってもらうことで、運転者さんに迷惑をかけないように使ってもらえないと、より便利なようにすべきだと思います。ありがとうございます。</p> <p>その他、ご質問、よろしいでしょうか。</p>
山田委員	<p>先ほどスマホ教室というお話がありましたが、市の方より、自治会や老人会対象に開催していただいて、ありがとうございます。</p> <p>老人クラブは現在、74 団体、6200 人がおられますけど、アンケートを昨年とりまして、スマホを使いこなしている人は 10%弱ぐらい。保持率は高いが、あまり使えないので、勉強して使えるようになりたいのが 70%強というような結果が出ております。団体向けというような形で、ぜひ公共交通会議の方でも、バス電車などの乗り方とか、ぜひ続けて頂けたらと思います。</p>
事務局	<p>スマホ教室を開催した際、出席者は、本当に一生懸命学んで覚えようとしてくださってる方が多いと感じておりますので、このようなことも含めて続けていきたいと思っております。</p>
日野副会長	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>私は使ってないので、つまらないことかもしれませんが、このモバイルチケットを銀行とかカードで自動的に引き落とされるという形ですか、チャージ型ですか。</p>
事務局	<p>クレジットカードや電子マネーで支払うというような形になっております。</p>
日野副会長	<p>JR さんも、モバイルチケットということで、一生懸命にウエスターをやった。支払方法を選ぶと言っても、私ソフト入れていますが全然分からないんですよ。その中でモバイルチケットの話が出た時に、基本的に、銀行とかカード紐付けないといけないんです。私たちもそうですけど、もうちょっと上の年配になるとそれがすごくアレルギーがある。スマホが、そういう銀行とか、カードとかに全部繋がってることに對して、ものすごく不安を持っておられる。</p> <p>だから、セキュリティの問題というか、それに対する安心感だとかいうことがある。もう一つは、要するにバーコード決済みたいな、チャージ型だったらチャージしているお金だけ、無くしてもとそれだけになる。</p> <p>繋がってしまうと、下手するとどんどん使われていってしまうみたいな心配がある。その辺のフォローも必要なのかと思います。</p> <p>使い方だけでもないんじゃないかと思うんで、その辺を安心させていただけるようなセキュリティがあるということの説明が、心配であればこういうやり方があるよみたいなことが、別途あって、フォローしていただければいいのではないかと。</p>

	<p>ちなみにこのモバイルの、先ほど 18,000 というのはこれ、アクセス数の件数ですが、モバイルチケットってのはどの程度今利用者があるかわかりますか。</p>
事務局	<p>3月から12月までの販売数としては1,155です。</p>
日野副会長	<p>それは目標人数というか、予想に対してどうなんですか。 将来的にどの程度の展開を考えているのかですか。</p>
事務局	<p>予想よりは多いです、元々このデジタルチケットの導入は、国のデジタル田園都市国家構想の補助金を使っています。 その最初の目標としましては、50、100 を売れたらいいかなというところでした。というのは、実はまだ南海バスさんの方でバス乗り放題のカード、従来の磁気カードの方も販売していただいていますし、それと並行しての販売ということになっていますので。またこのデジタルの取り組みが初めてでしたので、そこまで普及するかわからなかったところもあり、当初の予想よりも売れています。 その理由が、実はキャンペーン価格販売をやっています。市の広報や、また事業者さんに協力いただきまして、バスや電車の駅のホームでポスターを出していただいたり、SNS で発信したりとかいろいろな PR をしたということで、キャンペーン販売が結構増え、その効果もあって、予想よりは堅調に売れているという状況です。</p>
日野副会長	<p>はいありがとうございました。 事業者さんからお願いします。</p>
岩佐委員	<p>南海バス岩佐です。 今、どの程度河内長野市内のモックルカードが売れているかというと、弊社全体で、今南海バスフリーカードという1日フリーカードは、並行して通常の磁気カードもあるのですが、大体10%ぐらいがデジタルチケットです。 これに対して今モックルカードのデジタル比率は20%から30%ぐらいということで、全体平均よりは高い数字で推移しており、増加している傾向でもあります。これは河内長野市さんの方でも広報活動をやっていただいたり、弊社の方でも車内吊りなどもやっているの、よりPRすればさらに拡大していくのかなと思っています。 先ほど日野先生もおっしゃっていましたが、このバスマップの、左下のモバイルチケットのモックルチケットの4という所に、決済手段を書いているのですが、先ほどおっしゃられたクレジットカードも選択できますしチャージ式のペイペイ、Auペイとかがあります。この辺ちょっとお客様に慣れてない方は、ここそのものを何やねんっていうのはあるんですが、多様な決済手段を選択できるようなスキームにはなってます。ただやっぱり慣れてない方は多分ハードルがあると思います。宿題を頂戴したなと思っていますので、その辺りも含めて、どうすれば、さらに加速して、利用が上がるのか、市の事務局と連携しながら考えていきたいと思っています。</p>
榊井会長	<p>ありがとうございます。 その他、ご質問ご意見等よろしいでしょうか。 それでは本件につきまして、ご承認いただけますでしょうか。 また、本事業評価については、このうち、事務局より、国へ報告をいたします。その場合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。</p>

	異議なし
梶井会長	ありがとうございます。 それでは続きまして、議題 3 の河内長野市地域公共交通計画の変更について、事務局から説明をお願いします。
	議題（3）河内長野市地域公共交通計画の変更について
事務局	議題3について説明。
梶井会長	ありがとうございました。 ただいまのご説明につきましてご質問ご意見等ございませんでしょうか。 それでは本件について、ご承認いただけますでしょうか。 また本件についても、事務局より国へ申請をいたします。 その場合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によろしいでしょうか。
	異議なし
梶井会長	はい、ありがとうございます。 それでは次に移らせていただきます。 議題 4 の令和 4 年度河内長野市地域公共交通会議、決算報告について、事務局から説明をお願いします。
	議題（4）令和4年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について
事務局	議題（4）について説明。
梶井会長	続きまして、監事の山田委員から審査結果のご報告をお願いします。
山田監事	昨年 8 月 2 日監事徳竹志津枝様と私山田が審査をいたしました。その結果令和 4 年度河内長野市地域公共交通会議の歳入・歳出決算について、歳入・歳出の帳簿及び関係書類を審査したところ、全て正確かつ適正に処理されていると認められますので、ここに報告します。
梶井会長	山田監事ありがとうございました。ただいま、事務局からご説明しました令和 4 年度の決算報告の審査結果報告を山田監事よりしていただきましたが、何か質問はございませんでしょうか。
日野副会長	決算については、異論ありませんが、これは毎回申し上げていることですが、通常、いろいろな事業に対しては決算と合わせて予算があります。 なので、私たちが心配するのは、今回、国の補助の補助額が減ったので、事業費そのものが減ったというご説明がありましたが、本市としてこの計画に沿って、事業を予定した場合に、予算が半分ぐらいになっていますが、計画の策定業務について

	<p>減ったということでこうなったと思いますが、決算が少なくなったとなると、次予算の時にその決算が予算にいつてしまうことがある。</p> <p>それではどんどんその事業が縮小してしまうので、事業計画に沿って事業を展開することを想定して、必要であれば国等に、補助の申請をやっていただくのを前提として、次の予算に関しては、新たに次の予算として、策定をしていただけるようお願いしたい。</p> <p>以前、千代田線の補助に関して、千代田線の乗客が減って補助額が減ったというので、次は事業として、予算がどれだけ減らせますということがあって、そうすると事業がどんどん上手く行けば行くほど、事業費が減っていくと、新しいことがなかなかできなくなるので、うまくいったのであれば次のステップに、また新たな事業が展開できるような仕組みをぜひ考えていただきたい。</p> <p>ということで、これについては意見はございませんで、次の予算が出るときには、決算をベースにして、その予算でと展開することではなくて、計画に書かれてある事業に必要な予算を策定していただいて、くどいようですが必要であれば国に、そのつど、補助の申請などもしていただくことを前提として、作成していただければというお願いです。</p>
<p>榊井会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。</p> <p>その他、ご質問はよろしいでしょうか。</p> <p>それでは議題 4 については承認ということでよろしいでしょうか。</p> <p>異議なし</p>
<p>榊井会長</p>	<p>ありがとうございます。</p> <p>続きまして、議題 5、その他の案件の①楠ヶ丘乗合タクシーくすまるの運賃改定について、事務局からの説明の前に、運賃協議のための協議会の開催について、国から制度の説明をしていただきます。</p> <p>大阪運輸支局の大石様、お願いいたします。</p>
<p>中村委員代理 大石氏</p>	<p>大阪運輸支局輸送の大石です。</p> <p>運賃等の協議についてという資料を見ていただきますと、令和 5 年 10 月に地域公共交通会議等の話し合い方が少し変わりました。特に運賃について協議の仕方が変わりました。</p> <p>資料の主な改正点の左側に現行という四角の箱と、右側に改正後という四角の箱をご覧くださいと思います。現行というのは去年の 9 月までで、現行の中では協議運賃は地方公共交通会議で協議と書かれています。</p> <p>バスの運賃及び乗合タクシーの運賃は、本来は国の方に申請をして、かけてる費用に対して高い安いという審査を受けて、その運賃が認められる決まりですが、地域公共交通会議で話し合ったら決めれば、その運賃をそのまま使えるというような決まりになっております。</p> <p>そういった地公会議で協議をして決めた運賃を協議運賃といいます。</p> <p>これまでは、地域公共交通会議で決めればよかったんですが、これが去年の 10 月以降改正ということで、右側のように変わらして、協議の仕方を①の場と②の場とわけて、協議運賃については②の協議会で別立てで、協議をお願いしますとなっております。</p> <p>上の方の地方公共交通会議のメンバーに改正はないんですが、例えば協議運賃の協議をして意思決定をするということには行わないとなっていて、②の協議会(運賃等)という場で、この構成員の方が市町村の方、協議運賃を決めようとする事業者の方、</p>

	<p>住民の方、あるいは地方運輸支局などで、協議をすることに変わったというような背景がございます。</p> <p>もう1点その箱の下に公聴会という米印がございます、市町村（または）都道府県は、あらかじめ公聴会が必要ということです。</p> <p>ということで、協議会で協議を決める前に、公聴会など、いろんな選択肢はありますが、何かしらの形で意見を聞いてから、協議運賃を話し合いましょうと提言を示しているところです。</p> <p>今日の地域公共交通会議でこういった形でその他の項目で、ご紹介いただくことはもちろん構いませんし、いろんな意見がでるかと思いますが、最終的な意思決定は別の場で、ワーキングという形式などの協議会において決定する。</p> <p>裏面をご覧くださいますと、今申し上げたようなことが文字で並んでおりまして、概要のところには背景が書かれています。独禁法に抵触しないために構成員を限定し、地域公共交通会議とは別のかたちで開催する必要があるということで、地域公共交通会議では、複数のバス・タクシー事業者ですとか、労働組合さんですとか、或いは使用者ですとか複数の立場で、お越しになる場で、協議運賃値段を決めていただくことで、複数の売り手で値段を決めるというのは平均に懸念を生むので、1人だけにして、独禁法に抵触しない形とします。その一方で、この変更の内容で、どこを走るかとか、どこをエリアにするかという話でかかる費用で運賃というのは密接に繋がりが当然にありますので、地域公共交通会議の場で、運賃がどうなるかということ、説明という形で関連させるなどの情報を把握しながら議論が進むという方向性で進めていただきたいと思います。</p>
榊井会長	ありがとうございます。では、楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運賃改定について事務局から説明をお願いします。
事務局	議題5 その他の案件の①について説明
榊井会長	ただいまの説明につきましてご質問ご意見等ございませんでしょうか。よろしいですか。お願いします。
日野副会長	法改正のところは1点と、くすまるの説明で1点、独禁法との関係がよくわからないんですけど、それはそれとして、この後ろにあるように、パブコメや、広報誌による広報とかについては、その協議会が終わってからやるのですか、それとも協議会までに、こういうものを実施して、その意見も協議運賃の協議会で反映されるということですか。
中村委員代理 大石氏	ご意見は協議会までの間に収集することになります。
日野副会長	では、今回も実施されているという理解でよろしいか。
事務局	今回はパブコメという形ではなく楠ヶ丘地域、楠ヶ丘の自治会の皆様、代表の方が集まれる幹事会の場をお借りして説明会を実施しております。幹事会に市と事業者も参加し、周知し、意見をお聞きしました。
中村委員代理 大石氏	パブコメという言葉が一番上にありますが、実際には地域の方のご意見を聞く、自治会への説明会をするという方法も一つの部分ですので、先ほどお話いただいた手法は適切であると言えます。

日野副会長	<p>ちょっと資料を変えたほうがいいんじゃないかなと思います。 最低でも 1 と 2 はいずれ実施しなさいと、加えて 3 と 4 をやってもいいですよと書かれています。今の説明は自治会への説明をされたことをいうので、1、2がないのでは。何が最低限必要なのかということは、法改正に伴うそれに従った運用ですので、資料として出すのであれば、やったことある形でぜひお願いしたいと思うんですけど、これはそれでもいいという理解でいいですね。</p>
中村委員代理 大石氏	<p>資料のですね、右下の箱の方がシンプルでわかりやすくなってございまして、表面の右下に公聴会以外の方についているとこうなっています。 ①パブコメ、②市政広報紙、③説明会といったですね、いずれも例示となっておりますが、今回は③の方法を取って、必要な措置を講じているということで、裏面は少し見づらい点があり失礼しました。修正してまいります。</p>
日野副会長	<p>いずれかでお聞きすればいいということですね。 それでは、くすまるの方の運賃の改定ですが、今の説明で収支関係から言うと、値上げが止むを得ないということはわかりますが、他の例えばバスとか電車の運賃の値上げって言うと、大体 20 円とか 10 円という、非常に細かい値上げです。今回は 50%の値上げですね、おそらく料金の収支の関係があるんだと思いますが、第一交通さんは、デジタル化されていないということですか。回数券か現金かでの収受になるのですか。デジタル化できれば、10 円や 20 円の値上げとかにできると思うので、収支に対して合うように、細かくトライアルができると思うんです。200 円から 300 円なると、個人的にはかなり回避されるんじゃないかと思えます。収支としてはあまり変わらないか少しは増えるかもしれないが、利用者がすごく減ってしまうんじゃないかと懸念しています。 利用者が減るということはそもそもの目標・目的からすると、すごく後退してしまうことになる。第一交通さんも頑張っていただいて、地域も頑張っていただいて、みんなで盛り上げていこうとしていたが、収支の方に変わってしまって、お客さんが減ったんだけど収支はいけるような状況を作ることは、将来的にどうなのかって懸念をしまして、何かモックル Maas のような、すべてカードで利用できるというような形で、値上げ幅を抑えることが難しいでしょうか。質問ですけどいかがでしょう。</p>
小川委員	<p>運賃については、事業者側から提案した形ではないんですけど、2011 年から 12 年運行しておりますが、その間、運行経費の見直しは一切やっていなかったんですが、燃料費とか、一番は人件費の問題で、ドライバーについても、メインで 1 名が専属で乗務するような形で、もう 1 人につきましては、他のタクシードライバーに協力していただいているような状況でありますので、その間、タクシーが一台稼動しておりませんので、売り上げにご迷惑をおかけしているような状況でございますので、今回こういう形で運行経費の見直しをお願いしたという経緯があります。今現金の乗車券のみっていう形になっておりますので、タクシーの方ではペイペイとか Au ペイとかっていう形はしておりますので、今後そういう形で車両でも使用できるように検討の方を考えております。</p>
日野副会長	<p>ありがとうございます。 おそらく近隣の、路線バスと比較しても、300 円だと結構高くなるんだと思う。地域の方々が、自分たちで了解されてると思うので、運賃の値上げに関しては、今回に、特段これに議論を差し挟むものじゃないんですけど、繰り返すことになりませんが、これで利用者数が減ってしまうことをすごく懸念しています。例えばですが、</p>

	<p>また地域の方々と協議をして、収支改善に向けて、利用促進みたいなことが望めるような状況になった時に、改めて料金の改定みたいなこと可能なかということだけ、最後確認してもらいたいんですけど、いかがでしょうか。</p>
小川委員	<p>都市計画課様と今までもそういう形で、乗車券の方で、5%ですけど、割引をさせていただいていたんですけど、今回につきましても、検討する段階ではあるんですけども、300円が5枚で1500円の回数券について、割引販売という形は、検討していこうかと思っています。</p>
榊井会長	<p>改めてまた協議会を開くことも可能ですね、申請があったらどうですか。</p>
中村委員代理 大石氏	<p>協議会の場で改めて話題に出すということは構わないです。</p>
事務局	<p>はい。</p>
榊井会長	<p>ありがとうございました。 こののち、ワーキンググループについて運賃について協議をし、適正に運賃協議をして参りたいと思います。 続きまして事務局からその他の報告案件がありますので、お願いいたします。</p>
事務局	<p>報告案件説明</p>
榊井会長	<p>以上をもちまして第62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、本当にありがとうございました。 今後とも当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す。 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。</p>

南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業実証実験 の期間延長について

■期間延長の概要

令和5年1月に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6年3月31日まで実証実験として有償化のご承認をいただきました。今後の事業展開を見据えて、河内長野市における自家用有償旅客運送の要件を整理するにあたり、改めて実証事業の期間を延長したく、承認をお願いするものです。

■承認の経緯

・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。

・令和5年1月23日

令和4年度に自動運転ルートが南花台全域に延伸された。当該自動運転による移動支援の有効性を効果検証するため、令和5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、ご承認をいただく。

・令和5年11月22日(書面開催)

当初登録の有効期間である令和5年12月15日を迎え、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登録されている有償化の有効期間更新について提議し、ご承認をいただく。

■期間延長の目的

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、事業を推進してまいりました。上記のとおり令和3年12月16日に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ました。

その後、上記経緯のとおり、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、継続性が見込まれ、令和5年3月11日より自動運転ルートが延伸され、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するなど、実証事業を進める中で適宜実証期間の延長について承認いただいております。現時点では上記経緯のとおり令和5年度末までを実証実験期間として承認いただいております。

河内長野市としては、補足資料のとおり、開発団地再生のまちづくりモデルの一環として非常に大きな効果を出しており、今後の開発団地転換期における転入促進、コミュニティ継続に資する事業であることから、本格運行に向けて事業を継続したいと考えております。

つきましては、今後の展開を見据えて、河内長野市として自家用有料旅客運送の条件や費用負担について地域公共交通会議の場でルールを決めることが必要であり、それまでの期間、クルクルについて試行運行を継続したく、先に承認いただいた登録更新と時期を合わせるため、令和8年12月15日までの実証事業延長について、承認をお願いするものです。

■南花台モビリティ「クルクル」事業の目的

南花台地区において、高齢化が進むまちで、全国の開発団地に共有する地域課題解決に向け、グリーンスローモビリティによる移動支援とまちづくり(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。

地域住民主体での運行により、単なる移動支援ではなく地域コミュニティの向上を図ることができ、地域住民助け合いの機運を高める事業である。

また、自動運転技術等の先端技術を活用することにより、担い手の安全性の向上、負担軽減による地域住民主体での運行継続性の向上を図る。

■経緯

平成26年度

南花台地区において産官学民連携の地域住民主体による協働のまちづくり「咲っく南花台プロジェクト」を開始。

平成30年度

内閣府「未来技術社会実装事業」の採択を受け、自動運転等デジタル技術を活用した地域住民主体の移動支援運行体制検討を開始。

令和元年度

地域住民による助け合いの移動支援、南花台モビリティ「クルクル」の運行を開始。

※環境省事業である「IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証事業」の実証地として採択を受け実施した「開発団地におけるグリーンスローモビリティを活用したQOL(生活の質)向上モデル事業」地域住民が受付から運転、広報まで、全てを主体的に行う、デマンド方式での運行を実施。

令和2年度

地方創生推進交付金を活用し、電磁誘導方式による自動運転環境を整備し、テスト走行等を実施。

令和3年度

電磁誘導方式による自動運転技術を活用した定時定ルート運行の実証実験を開始。

デマンド運行について、地域公共交通会議の承認を受け市町村運営有償運送を開始。

令和4年度

自動運転による定時定ルート運行のルートを南花台全域に延伸。

継続運営の効果検証に向け、地域公共交通会議にて実証期間の延長承認を受ける。

令和5年度

市町村運営有償運送に際し「河内長野市南花台モビリティ「クルクル」の運行に関する条例」制定

ヤマハ発動機、地域住民による自動運転遠隔監視システムの実証検証を実施。

■今後の実証事業推進方針

令和6年度に遠隔監視システムを用いた完全無人自動運転(レベル4の自動運転)技術の導入を目指した実証事業を開始し、令和7年度万博開催に向けて、自動運転技術の向上を図る。

あわせて、現時点の自動運転ではドアツードアのオンデマンド運行は困難なため、手動運転による地域住民主体の移動支援運行と、自動運転による定時定ルート運行の並行運行を一定期間は継続しつつ、自動運転技術が向上し、より細かなルート設定が実現できた際には、デマンド運行を含めた自動運転車両による地域内移動支援実装を目指す。

■有償運行の目的

◎「クルクル」運行による市の支出および費用対効果の検証

- ・自動運転の実証事業に係る費用(電磁誘導線の保守運用等)
- ・公用車である車両の整備費

は市が負担をし、日常運行に必要な経費は460,000円(予算ベース)を想定している。

運行実績から、24万円/年間を使用料収入として想定しており、経費の52.2%の収入見込み。

※AI運行バスシステムは費用対効果を検証し、令和5年度より停止

【今年6度支出予算】

車両整備関係	法定点検・修理・清掃等	180,000円	2台分
	車両保険	470,000円	2台分
	電磁誘導線修繕費	770,000円	
合計		1,420,000円	車両提供、自動運転 実証事業は市負担

人件費	自動運転講習費	100,000円	10名予定
	自家用有償旅客運送講習費	120,000円	10名予定
通信費・消耗品費	PC・スマホ・タブレット	240,000円	
合計		460,000円	

自動運転の実証事業を除くと、地域へ車両を貸与するのみで移動支援を実施しており、開発団地再生のまちづくりモデルとして、運行継続性は高い。

実際に、本市の交通空白地である下里地区では、このモデルを横展開し、「下里クルクル」として、地域に車両を貸与するのみで、他の予算は自治会負担による運行をしている。

また、南花台モビリティ「クルクル」の利用状況は増加傾向にあり、使用料収入も今後増加が見込まれる。

◎利用者および地域に対する受益者負担の意識付け

利用者にとって、継続運行を維持するために自身が運行を支えるという動機付けに繋がるとともに、利用者以外の市民に対し、市が財政投入している事業による不公平感を解消することができる。

市が各種事業の継続性を判断する際にも、受益者負担割合5割をひとつの指標としており、現状52.2%で今後増加見込みがあることから、対外的な事業継続の説明にも適う。

■事業評価

◎開発団地の転換期において、「選ばれるまち」となるための施策

⇒先進的な技術を取り入れたモデル事業として、市内外から高い評価を受け、転換期における開発団地再生の先進的事例となっている。

・視察、取材実績

令和4年で31件、令和5年度で12件の視察・取材対応を受けている。

2022年度視察対応			
No.	日付		来訪者
1	2022年4月21日	視察	王寺町役場(王寺町長以下)
2	2022年4月26日	視察	奈良市公共交通バリアフリー課
3	2022年5月12日	取材	NHK
4	2022年5月17日	視察	和泉市
5	2022年5月19日	視察	王寺町町会役員
6	2022年6月2日	取材	C4IR
7	2022年6月8日	視察	大阪副知事
8	2022年6月24日	取材	大阪府社会福祉協議会
9	2022年6月30日	視察	奈良市地域役員
10	2022年7月4日	視察	日本郵政
11	2022年7月5日	視察	南海電鉄
12	2022年7月19日	視察	枚方市
13	2022年7月21日	視察	四條畷市
14	2022年7月28日	視察	豊能町
15	2022年8月16日	取材	朝日新聞
15	2022年8月18日	視察	池田市
16	2022年8月25日	視察	大阪都市計画局
17	2022年9月29日	視察	橋本市
18	2022年10月3日	視察	調布市自民党行政視察
19	2022年10月20日	視察	奈良県広陵町
20	2022年10月21日	視察	内閣府
21	2022年10月31日	取材	時事通信社
22	2022年11月1日	視察	国交省国土交通政策研究所
23	2022年11月10日	取材	日経BP
24	2022年11月17日	視察	茨木市
25	2022年12月1日	視察	台湾:屏東県
26	2022年12月22日	視察	佐賀県鹿島市議員団行政視察
27	2023年1月10日	視察	柏原市
28	2023年1月14日	視察	草加市
29	2023年2月9日	視察	内閣府(ミニシンボ前の現場確認)
30	2023年2月9日	視察	八幡市
31	2023年3月16日	視察	春日井市

2023年度視察対応			
No.	日付		来訪者
1	2023年5月24日	視察	ひたちなか市 議員団
2	2023年7月5日	視察	三重県明和町 議員団
3	2023年7月21日	視察	八尾市 議員団
4	2023年8月9日	視察	大阪府財務部
5	2023年8月14日	視察	吹田市(台風により中止)
6	2023年8月28日	視察	大阪府都市計画局
7	2023年9月27日	視察	内閣府企画室
8	2023年10月2日	視察	総務省
9	2023年10月26日	視察	東京都大田区議会
10	2023年12月2日	視察	大阪大谷大学
11	2023年12月15日	視察	橋本市
12	2024年1月18日	視察	相模原市
13	2024年1月31日	視察	福岡県福津市

◎交通空白地への横展開

本市の下里地区においては、地元町会に対し車両を貸し出し、通信費・消耗品費等は町会で負担をして運行を実施。車両1台の貸与(年間保守数十万円程度)で空白地問題の解消の一助となっている。

■運行概要

- ・令和5年度:市町村運営有償運送条例化
- ・運行概要詳細:以下のとおり。

1.南花台モビリティ「クルクル」運行概要（オンデマンド運行〔手動運転〕）

(1)運行概要

令和元年12月17日～
電柱約300本の乗降ポイントを活用した
オンデマンド運行
電話およびコノミヤ1階の受付拠点で受付
乗車ポイントと降車ポイントを告げて利用
市町村運営有償運送による有償運行を実現



(2)運行エリア

南花台全域 右図の青枠内

⇒団地内幹線道路走行不可区間
※赤線以外の街路を走行

(3)運行スケジュール

- 月曜日・木曜日
午前9:30～午後3:40 週2回運行
- 利用料 100円/回
- 電動カート2台を交互運行



8

3.運行実績(定時定ルート運行〔自動運転〕)

(1)電磁誘導線を利用した、自動運転運行を実装

(2)運行期間

令和3年10月16日～ ※毎週 土曜日
※A・Bルートのみ
令和3年12月までは下記スケジュールのうち、
10時便、11時便のみであったが、
令和4年1月から、午後便の運行を開始。



電磁誘導線による自動運転

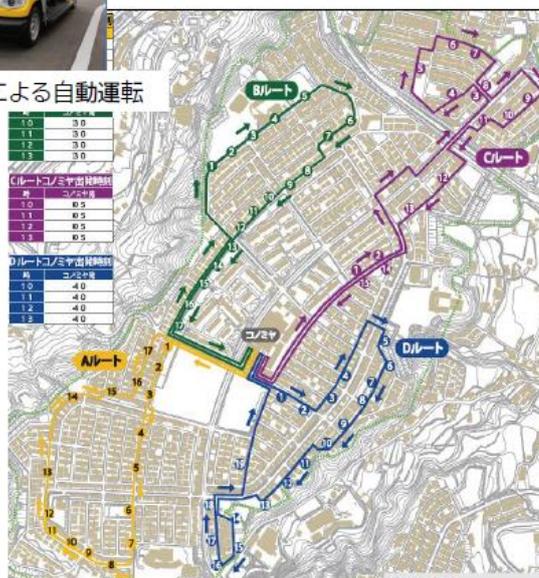
(3)運行ルート

右記、A・B・C・Dルート(総距離約9.8km)
※C・Dルートは3月11日から運行開始
※自動運転時は最高速度12km/h

(4)運行スケジュール

コノミヤ発	Aルート	Bルート	Cルート	Dルート
9時台			30分	
10時台	00分	30分	05分	40分
11時台	00分	30分	05分	40分
12時台	00分	30分	05分	40分
13時台	00分	30分	05分	40分

※11月より、Cルート9時30分運行を開始



11

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)

議題2

令和6年1月31日

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、コロナ禍における燃料費高騰に対応し、公共交通事業者に対し燃料費高騰分を支援した。また、石見川・小深・太井・鳩原地域に導入した地域バスの補完として試行運行を実施していた乗合タクシーを本格運行とし、地域の公共交通ネットワークを再構築した。そのほか、市政アンケートによるニーズを把握し、地域公共交通計画に基づいた取り組みを行っている。	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5% 実績:微増(対R4年度比+1.9%)	令和5年度は、コロナ禍における生活スタイルの変化などによる影響はあるものの、外出を控えることがなくなりつつあることから、利用者は6路線中5路線において令和4年度比で増加している。一方で、コロナ前と比較すると、6路線中5路線が依然減少しており、引き続き利用喚起を図る。併せて、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)		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5% 実績:微減(対R4年度比-1.5%)	
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	A 【輸送人員】 目標:前年度比プラス5% 実績:増加(対R4年度比+8.3%)	
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5% 実績:増加(対R4年度比+28.4%)	
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5% 実績:増加(対R4年度比+4.7%)	
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		

④ 事業実施の適切性:

- 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: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった
- C: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

⑤ 目標・効果達成状況:

- A: 事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)
- B: 事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)
- C: 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)

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

令和6年1月31日

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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>河内長野市は大阪府の南東端に位置し、人口約9.9万人(令和5年11月末時点)、面積は109.63km²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。</p> <p>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るとともに、持続可能な地域公共交通網を目指し、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・確保を図る必要がある。</p>

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R4年度比	達成状況
		(参考)R1年度 H.30.10～R1.9	R4年度 R3.10～R4.9	R5年度 R4.10～R5.9			
日野・滝畑コミュニティバス	前年度比プラス5%	85,157	67,242	68,511	△ 19.5%	+ 1.9%	×
日野・滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまるの郷経由系統)							
路線バス高向線1(高向起終点系統)	前年度比プラス5%	75,698	57,743	56,895	△ 24.8%	△ 1.5%	×
路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)	前年度比プラス5%	172,274	141,108	152,887	△ 11.3%	+ 8.3%	○
路線バス天野山線4(天野山起終点系統)	前年度比プラス5%	16,513	15,125	19,424	+ 17.6%	+ 28.4%	○
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5%	15,272	8,821	9,235	△ 39.5%	+ 4.7%	○
(参考)合計		364,914	290,039	306,952	△ 15.9%	+ 5.8%	

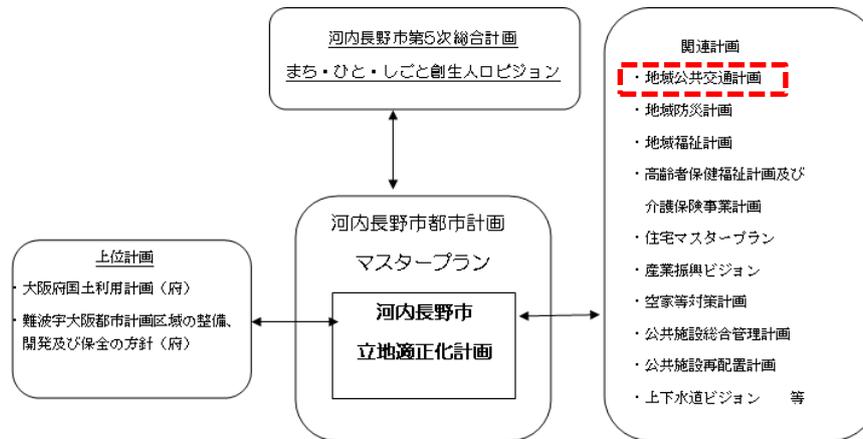
河内長野市地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

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5年改定

- 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」令和5年度～令和9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9.9万人まで減少。
 - ・超高齢化 65～74歳 15,656人 < 75歳以上 20,921人（令和5年12月末時点）
 - ・高齢化率 65歳以上 36.9%、75歳以上の高齢者率 21.1%
- 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

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

【地域公共交通計画】

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

- ・輸送人員の回復（前年度比プラス5%）

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

<p>【地域内の公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【取組の主な内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民である小学生を含め、市内の小学生にコミュニティバスの注意喚起のアナウンスに協力してもらい、公共交通を身近に感じてもらう取り組みを行った。 ・「モックル MaaS」を活用して、バスのモバイルチケットの販売を行い、市内外の移動需要を喚起し、併せて市の魅力発信を行った。 ・75歳以上の高齢者を対象に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」を配布した。 ・運転免許証を自主返納した75歳以上の高齢者を対象に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した。 ・前年度から引き続き、R5.3まで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た。 <p>【協議会の開催状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R4.10.20、R5.1.23、R5.3.20～R5.3.31（書面開催）、R5.6.30、R5.8.7～R5.8.14（書面開催）R5.11.13～R5.11.22（書面開催）、R6.1.31
--

(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
地域内フィーダ一系統	南海バス	R4.10.1～ R5.9.30	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。

【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
 利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

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。
石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの運行	市 第一交通 石見川・小深・太井・鳩原自治会	R5. 4～	通学時間帯に運行が限定される地域バスの補完サービスとして、乗合タクシーを運行。
交通事業者支援	市	R5. 1 R5. 3	コロナ禍における原油価格高騰の影響を受けてきわめて厳しい経営環境に置かれている地域公共交通事業者に対して支援を行った。

(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。	◆収支 1%以上の改善(光明池行き) ⇒ R4:50.1% → R5:51.9%
バス一日フリー乗車券のPRやモックル「MaaS」の提供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。 また、公共交通の利用促進や観光需要の喚起を図るため、乗換案内アプリ内に市内の観光や周遊に便利なモバイルチケットの販売ができる「モックルMaaS」の提供を開始。また、普及のために、通常500円のモバイルチケットを先着1000名に200円で販売した。	◆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+5%
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 対前年度+6.3%
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、利用者が減少している令和4年度と比較すると、概ね利用者は増加しており、目標である「前年度比+5%」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、生活路線では天野山線4では、コロナ前より増加しているが、その他は依然1割～2割程度の減少がみられ、観光路線（天野山線3）では4割程度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R4年度比	達成状況
		(参考)R1年度 H.30.10～R1.9	R4年度 R3.10～R4.9	R5年度 R4.10～R5.9			
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 (奥河内くろまろの畑経由系統)	前年度比プラス5%	85,157	67,242	68,511	△ 19.5%	+ 1.9%	×
路線バス高向線1(高向起終点系統)	前年度比プラス5%	75,698	57,743	56,895	△ 24.8%	△ 1.5%	×
路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)	前年度比プラス5%	172,274	141,108	152,887	△ 11.3%	+ 8.3%	○
路線バス天野山線4(天野山起終点系統)	前年度比プラス5%	16,513	15,125	19,424	+ 17.6%	+ 28.4%	○
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5%	15,272	8,821	9,235	△ 39.5%	+ 4.7%	○
(参考)合計		364,914	290,039	306,952	△ 15.9%	+ 5.8%	

【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】

- ・小学生による乗車マナーアナウンスの車内放送の収録を実施しモックルコミュニティバスの車内で放送し、公共交通への関心を持つことで、利用のきっかけづくりに努めた。
- ・「モックル MaaS」の提供を開始し、普及のために通常500円のバスモバイルチケットを先着1000名に200円で販売するなど、公共交通の利用促進や観光需要の喚起を図った。
- ・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。
- ・前年度から引き続き、R5.3まで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
<p>令和5年度においては、利用者数が増加し、概ね目標を達成したといえる。一方で、アフターコロナとなったものの、生活スタイルの変化や人口減少に歯止めがきかないことなどから、コロナ前までの回復は難しく、長期スパンでは輸送人員の減少傾向が続いている。それに加えて、乗務員不足などにより、公共交通網の維持確保が難しい状況となる中、持続可能な公共交通の確保が必要となっている。また、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手段の確保が求められている。</p>	<p>コロナ禍より引き続き厳しい経営状況である公共交通事業者への支援を実施するとともに、「モックル MaaS」の提供により観光と連携し利用喚起を図る。</p> <p>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、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。</p>

河内長野市地域公共交通会議（これまでの経緯）

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
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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5年度は概ね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。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による、新しい生活様式への転換や、乗務員不足等により現在の公共交通網の維持確保が難しくなる中で、公共交通利用喚起策を実施しつつ、事業者と協力し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。</p> <p>また、今年度から5ヶ年の取り組みを示した地域公共交通計画に基づき、市民ニーズに対応した公共交通施策を展開する。</p>

2. アピールポイント、特に工夫した点など

公共交通の利用促進や観光需要の喚起を図るため、デジタル田園都市国家推進構想交付金を活用し、乗換案内アプリ（ジョルダン提供）内に、市内の観光や周遊に便利なモバイルチケットの販売ができる機能「モックル MaaS」の提供を開始した。また、「モックル MaaS」普及のため、特設 web サイトを開設した。

○市内周遊に便利なモバイルチケットの販売を始め、市内の魅力発信のためのデジタルコンテンツを発信した。

- ・おすすめのスポット情報
- ・周遊モデルコース
- ・古地図でめぐるスタンプラリー
- ・バーチャルカンパニーツアー（会社紹介）
- ・観光地のライブカメラ映像 etc

○おすすめのスポット情報や周遊モデルコースなどの情報はアプリなしでも見るように WEB サイトを開設した。

○さらに令和5年3月14日のリリースから先着1,000枚については、『モックルMaaS』のリリースを記念してキャンペーン価格（大人・小児ともに200円）で販売

■ホリデーモックルチケット（土休日ダイヤ運行日に1日乗り放題）

■オフピークモックルチケット（平日ダイヤ運行日の10時～16時乗り放題）

○アピールポイント

モビリティ（移動）とアクティビティ（移動目的）を一つのサービスとして結び、提供するシステムの提供により、移動需要の掘り起こしと市の魅力の効果的な発信による観光需要の増加とともに、市民の公共交通利用促進を図った。

○参考資料

別添 モックルMaaSリーフレット

スマホ1つで
河内長野市を
観る! 遊ぶ! 食べる!

2023年3月
リリース!!

モックル マース MaaS

モックル
MaaS

～河内長野モード～

市内をもっと便利に、
お得に周遊するための新しいサービス

観光情報
盛りだくさん!

おすすめスポット情報
周遊モデルコース
デジタル
スタンプラリーなどの
コンテンツを発信!

おトクな
モバイルチケット!

市内周遊に便利!
いつでも買える!
スマホで使える!

JORUDAN
MOBILE
TICKET
リワードモバイルチケット

モックルチケット
発売!

河内長野市内の
バス乗り放題チケット
お得な特典付き



MaaS(マース)とは

出発地から目的地までの複数の
移動手段を組み合わせ、最適な
経路案内やチケットの予約・決済などが
一括してできるサービスのこと。
アプリをダウンロードして、
河内長野市内を便利に周遊できる
モックルMaaSを体験しよう!!

おすすめのスポット情報は
アプリなしでWEBからも
ご覧いただけます。



||モックルMaaS web サイト||



河内長野市へは
大阪市内から
電車で1本!

大人500円 小児250円
⇒

200円

先着1,000名限定! モックルチケットが

◎販売合計数1,000枚限定(数量限定のため早期終了した場合はご容赦ください)

Powered by



乗換案内

アプリはダウンロード無料! 基本機能も無料で使えます



河内長野市
KAWACHINAGANO CITY

モックル マース Maas

まだまだ知らない、河内長野市の
いいところ、見つけに行こう



今すぐ
アクセス!



||モックル Maas Web サイト||

**モバイル
チケット**

市内の移動に便利で
お得なチケットを
スマホで購入

**目的地までの
経路検索**

行きたい場所までの
ルートを、電車・バスや
徒歩でご案内

観光情報

おすすめスポット情報や
周遊モデルコースを
ご紹介

**デジタル
スタンプラリー**

古地図を見ながら、
ゲーム感覚で
河内長野を周遊

**デジタル
コンテンツ**

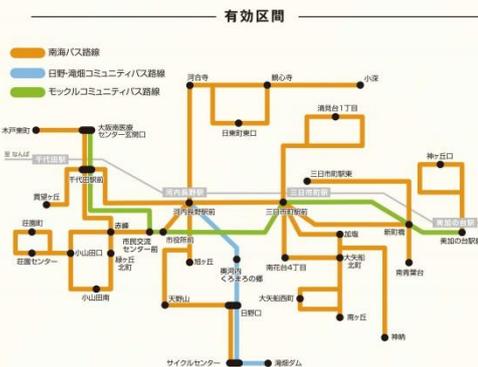
観光LIVEカメラ配信や
VRカンパニーツアーで
河内長野を深掘り



スマホで買える&スマホで乗れる!
お得がいっぱい♪

市内の移動・観光に。便利で快適なモバイルチケット

河内長野市内のバスが、乗り放題でおトク!



**オフピーク
モックルチケット**

大人 500円 小児 250円

南海バスの河内長野市内の路線とコミュニティバスが、オフピーク時間
(平日ダイヤ運行時の10時~16時)に何度も乗り降り可能です。

**ホリデー
モックルチケット**

大人 500円 小児 250円

南海バスの河内長野市内の路線とコミュニティバスが、
土曜・日曜・祝日ダイヤ運行時、1日乗り放題!

モバイルチケットの
詳しい内容はこちら!



JORUDAN MOBILETICKET

河内長野市 × 南海バス × JORUDAN CO.,LTD.

モックルMaasアプリの
利用方法
(乗換案内 河内長野モード)

まずは…
アプリをダウンロード!
(ダウンロードは無料です)



乗換案内

App Store
Google Play

※アプリのダウンロードは無料です。全ての機能をご利用いただくにはPlusモードの購入が必要ですが、お乗り換えの案内は、Plusモードの購入がなくてもご利用いただけます。Plusモードは別途料金がかかります。詳しくは、河内長野市観光局のウェブサイトをご覧ください。©2023 Kawachi Nagano City. All Rights Reserved.

STEP 1

TOP画面で
「着せ替え」を選択



STEP 2

「オリジナル」タブをタップし、
エリア着せ替えから「河内長野市」を選択



STEP 3

河内長野モードを起動
(モードボタンをタップ)



議題(3) 河内長野市地域公共交通計画の一部変更について

(地域公共交通計画 基本方針④-⑤三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)

■ 地域公共交通計画を変更する理由

- 南海バス株式会社が運行しているフィーダー申請路線について、令和5年12月16日より運行ダイヤ及び運行経路の変更を実施しています。

R2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に合わせて、計画制度と補助制度の連動化が実施され、補助系統については、地域公共交通計画に記載が必要となりました。これに伴い、フィーダー系統の運行経路の変更があった場合には、協議会の承認を得て、地域公共交通計画を変更することが必要であるためご承認を求めるものです。

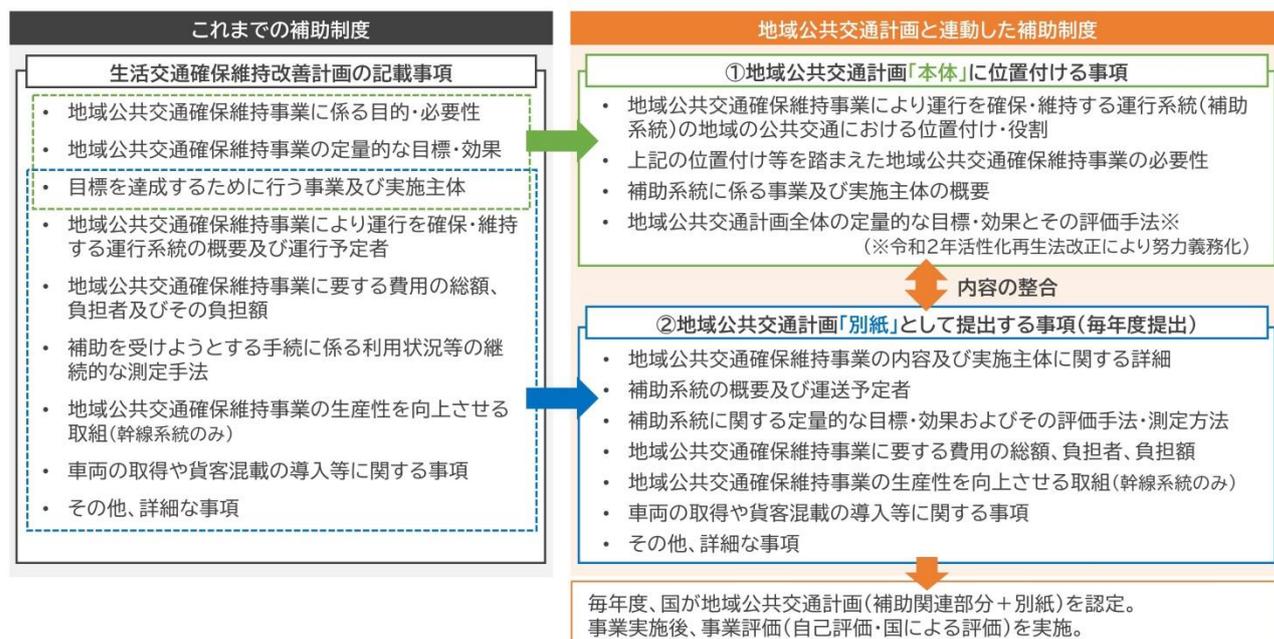
(この運行ダイヤ及び運行経路の変更に伴う、令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更については、令和5年11月の第61回河内長野市地域公共交通会議(書面開催)にて承認をいただき、変更計画を提出済です。)

■ 変更点

- 天野山線4について、全便を旭ヶ丘を経由するルートに変更する。
(別紙 議題(3)資料のとおり)

(参考):地域公共交通計画と補助制度の連動化について

(国土交通省「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」より抜粋)



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

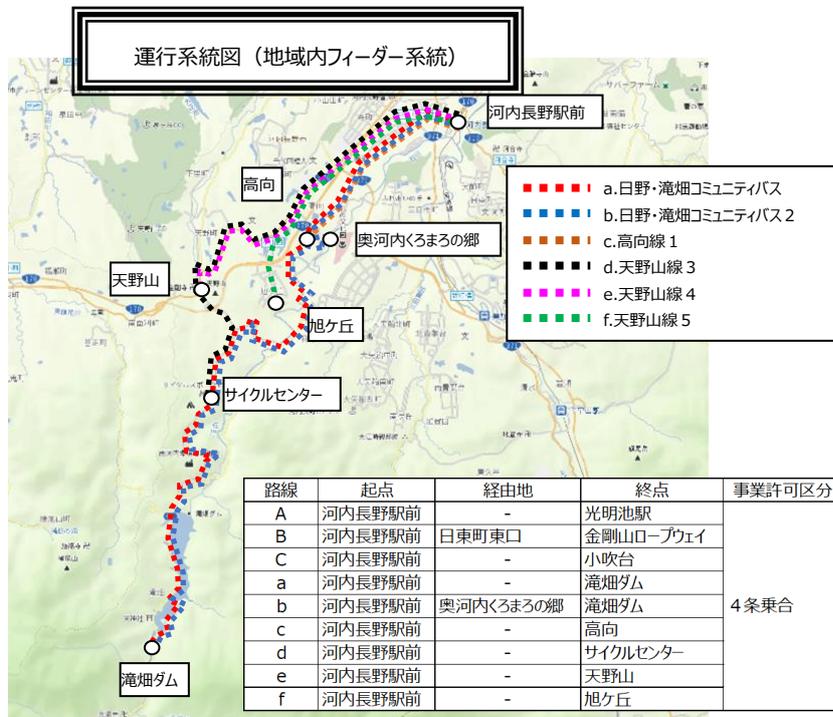
① 三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討

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

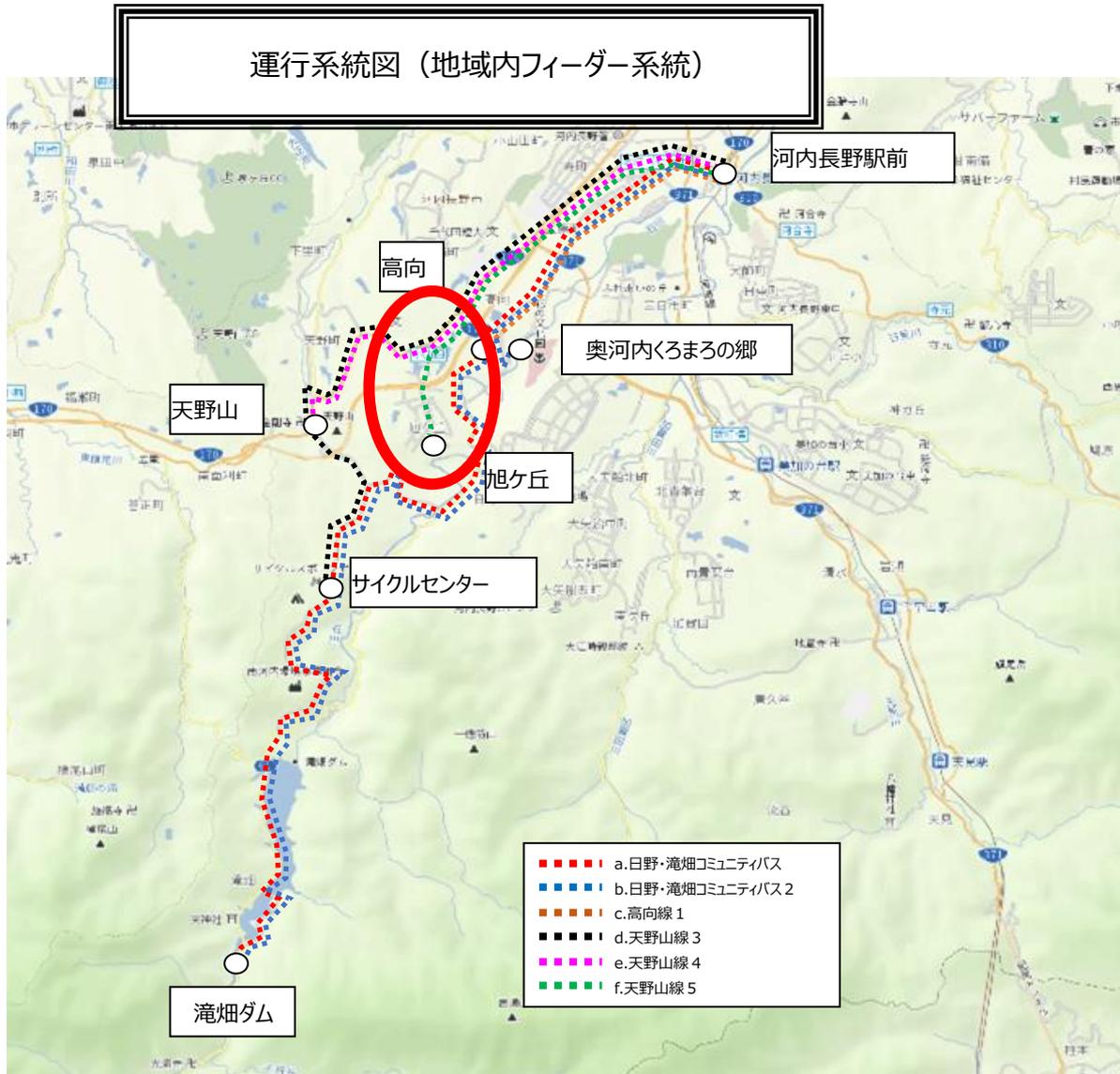
市内を通過する路線バスは赤字により維持が懸念される路線も存在しています。しかし、生活交通として存続が望ましいことから、国の補助金を活用し維持・改善を図ります。なお、本計画に位置付けている各種取り組みを進めるとともに、今後も沿線の状況や利用状況を踏まえて、継続的な改善に取り組みます。



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

拡大図



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	-	旭ヶ丘				

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

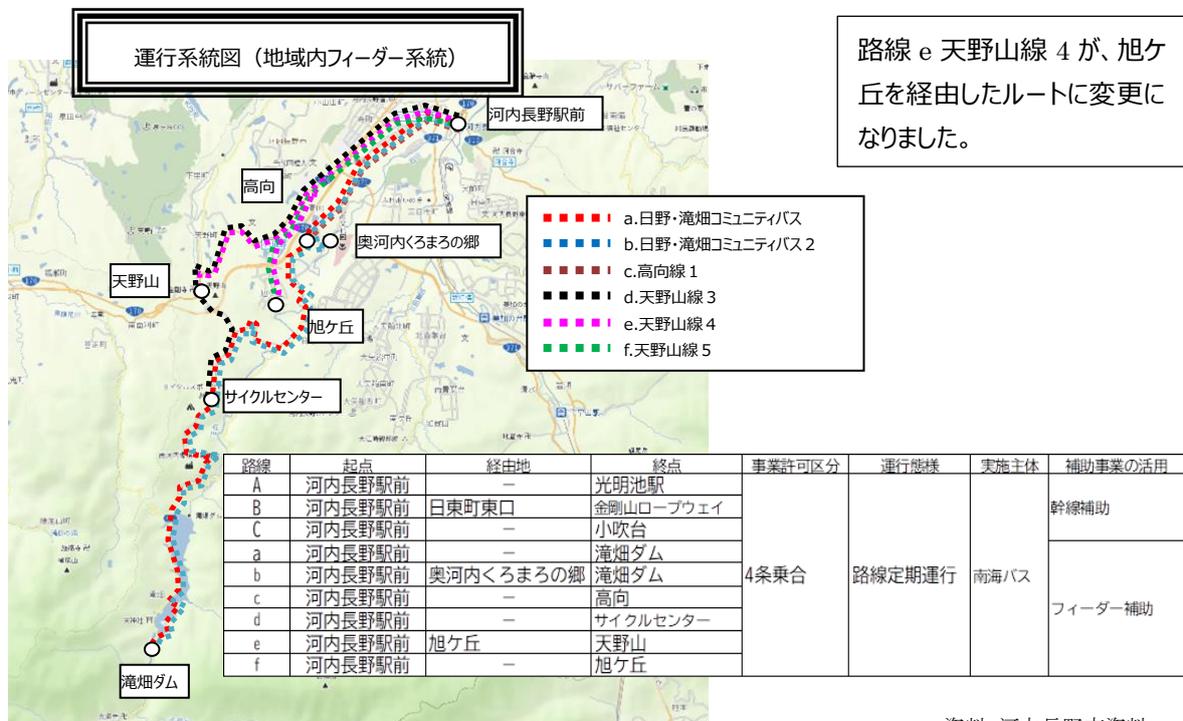
① 三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討

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

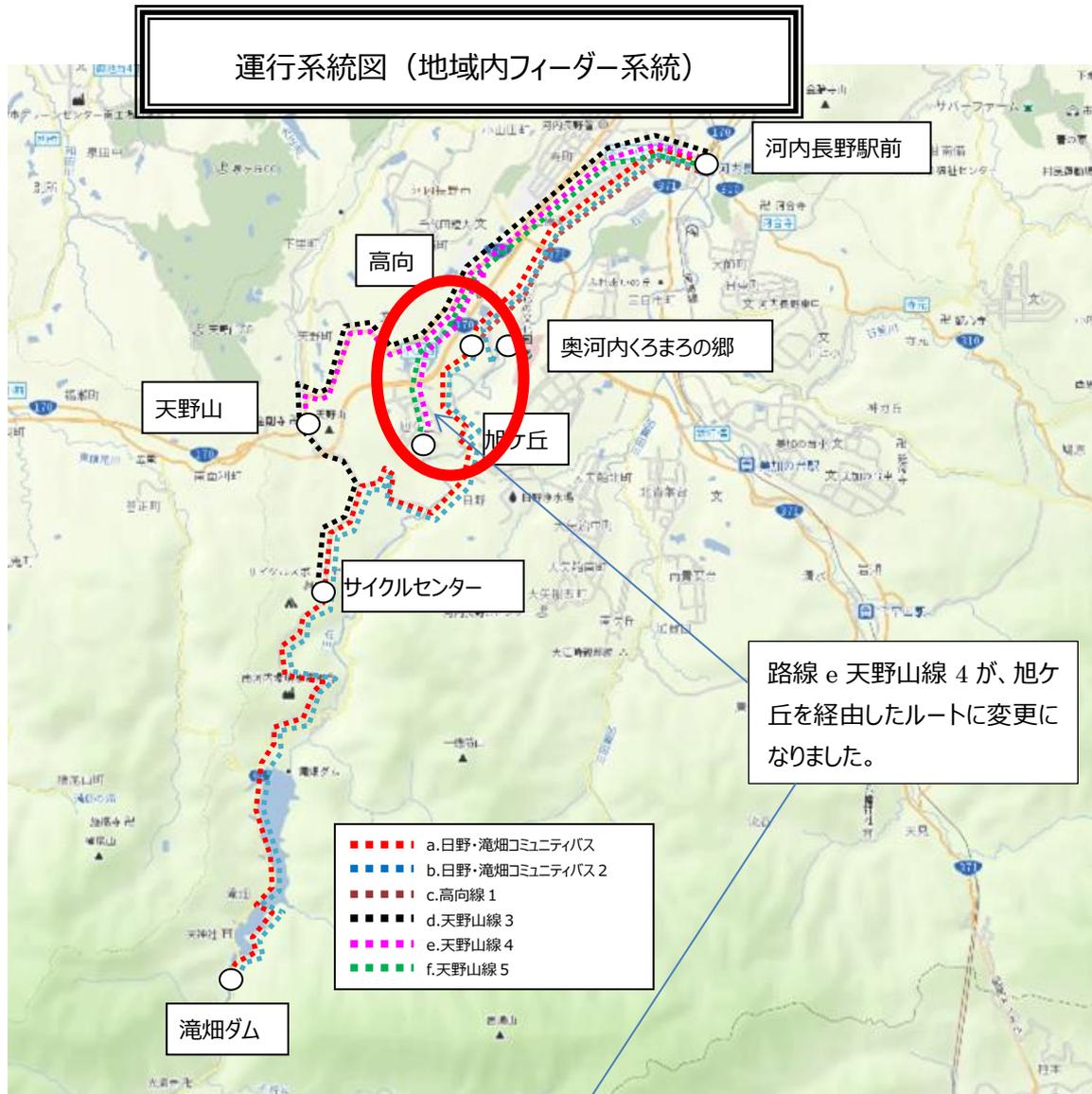
市内を通過する路線バスは赤字により維持が懸念される路線も存在しています。しかし、生活交通として存続が望ましいことから、国の補助金を活用し維持・改善を図ります。なお、本計画に位置付けている各種取り組みを進めるとともに、今後も沿線の状況や利用状況を踏まえて、継続的な改善に取り組みます。



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

拡大図



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	—	小吹谷				
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	旭ヶ丘	天野山				
f	河内長野駅前	—	旭ヶ丘				

令和4年度 河内長野市地域公共交通会議会計決算書

1 歳入

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較	説明
1	負担金	1 負担金	0	0	0	
2	補助金	1 補助金	8,869,000	4,765,952	4,103,048	市補助金：3,553,202円 国庫補助金：1,212,750円
3	繰越金	1 繰越金	0	0	0	
4	諸収入	1 雑入	1,000	0	1,000	預金利子0円
合計			8,870,000	4,765,952	4,104,048	

2 歳出

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較	説明
1	1	会議費	0	0	0	
	2	事務費	5,000	2,750	2,250	事業費振込手数料：2,750円
2	1	事業費	8,864,000	4,763,202	4,100,798	○路線バス千代田線上限200円運賃の試行運行：498,552円 ○モックルコミュニティバス上限200円運賃及び 同伴者割引の試行運行：1,053,000円 ○石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの試行運行： 637,650円 ○河内長野市地域公共交通計画策定業務：2,574,000円 ※市民まつりでのPRブース設置やコミュニティバス車内アナウ ンス等については、新型コロナウイルスの影響により実施に至 らず。
3	1	予備費	1,000	0	1,000	
合計			8,870,000	4,765,952	4,104,048	

収入総額 4,765,952 円
 支出総額 4,765,952 円
 差引残額 0 円

令和4年度河内長野市地域公共交通会議歳入歳出決算について歳入歳出差引簿及び関係証拠書類を審査したところ、全て正確かつ適正に処理されていると認められますので、ここに報告します。

令和5年8月2日
 河内長野市地域公共交通会議

監事 山田 昭儀

監事 徳竹 志津枝

三者協働による交通維持の取り組みの実施
 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運賃改定について

1 市の関わり

交通不便地対策として、運行会社である大阪第一交通(株)と協定を締結し、運行経費から運賃収入を差し引いた赤字部分について補填を行っている。

運行経費－運行収入＝赤字部分①市が負担

平成 30 年度実績:収支率約75%➡残り約 25%(約200万円)を市が負担
 令和4年度実績 :収支率約51%➡残り約49%(約356万円)を市が負担

◎税金を使って実施している事業である以上、収支率 50%(市:地域= 50:50)は他の地域との公平性の観点から今後も維持していきたい。

2 現在の運行経費について

現在の運行経費については、運行開始より消費税率の改定以外は変更せず運行を継続➡しかしながら、人件費や燃料費が高騰し、現在の経費では運行継続が困難な状況に…



大阪第一交通(株)より、令和6年4月より運行経費の値上げに関する申し出がある。

現在の利用者数では、経費値上げ後に収支率 50%を維持するには難しい。

➡既に利用促進施策(ダイヤ改正、自治会での利用促進施策等)は実施済みであり、
収支率 50%の安定した運行を継続するためには、
運行経費の値上げに伴い、くすまるの運賃についても値上げはやむを得ない。

3 現在の運賃と値上げ後の運賃について

- 現在の運賃 :大人 200 円 小児:100円
- 値上げ後の運賃(案):大人300円 小児:100円

大人の運賃1人あたり100円値上げ
 小児運賃は据え置き

※なお、運賃100円の値上げは、利用者にとって大きな負担になるため、今後も三者で協力して、利用促進に向けた取り組みを行っていく。

4 運賃協議のワーキンググループにて本件について協議

本日、交通会議終了後に実施する運賃協議のワーキンググループにて、くすまるの運賃改定に関する協議を行う。

本日運賃協議ワーキングにて、運賃改定の協議が整えば…

→令和6年4月～:くすまる運賃改定(予定)

※運賃協議のための協議会等の構成員について

令和5年10月1日より協議運賃は、道路運送法第9条第4項に規定する協議会において、協議を行う必要があります。協議会等の構成員は以下の通り定められております。

【参考】道路運送法 9条第4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調ったときは、協議が調った事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。

- 一 市町村又は都道府県
- 二 当該一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 地方運輸局長
- 四 市町村の長(又は知事)が住民の意見を代表する者として指名する者

この法律に従いまして、今回の運賃協議についてのワーキンググループの構成員は、(市)

- 河内長野市副市長 榎井 繁春
- 河内長野市都市づくり部長(公共交通所管) 田中 博行

(くすまる運行事業者)

- 大阪第一交通株式会社 営業推進室課長 小川 和彦 様

(国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局)

- 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 内田 雅之様
- 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 中村 洋一 様

(住民代表)

- 河内長野市地域公共交通会議 委員 田和辻 光晴 様
- 河内長野市地域公共交通会議 委員 徳竹 志津枝 様

以上の皆様とさせていただきます。

なお、オブザーバーとして、楠ヶ丘自治会及び楠ヶ丘地域公共交通対策委員会の代表の方も参加されます。

なお、運賃協議ワーキングでの結果については、3月書面開催予定の交通会議にてご報告させていただきます。

三者協働による交通維持の取り組みの実施
 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」

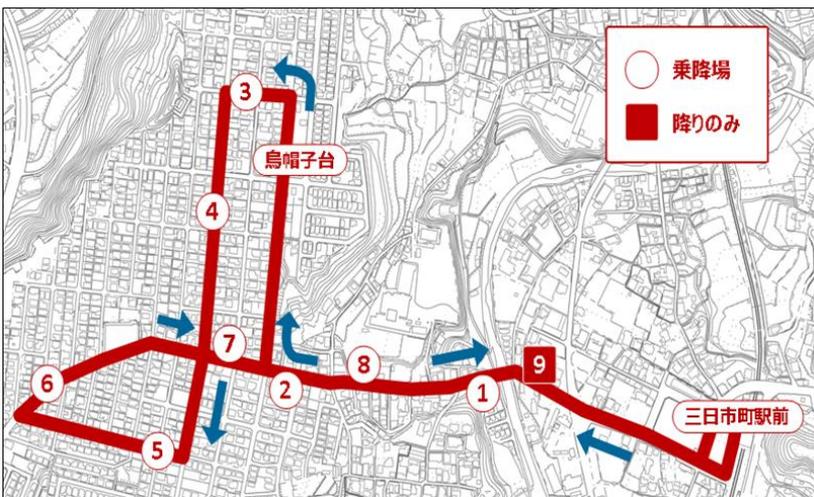
1. 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」とは

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

【運行情報】

- 日祝及び1/1、1/2は運休
- 1日18便（午前8時30分発～午後6時40分発）
- 車両：ジャンボタクシー車両10人乗り（※運転手含む）
- 運賃：大人200円、小学生以下100円（大人1人につき乳幼児1名は無料）

【路線図】



【時刻表】令和5年10月～

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	休憩	8便	9便	10便	11便	休憩	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便
三日市町駅前発	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	運休	13:00	13:30	14:00	14:30	運休	15:30	16:00	16:30	17:10	17:40	18:10	18:40
①	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32		13:02	13:32	14:02	14:32		15:32	16:02	16:32	17:12	17:42	18:12	18:42
②	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34		13:04	13:34	14:04	14:34		15:34	16:04	16:34	17:14	17:44	18:14	18:44
烏帽子台	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35		13:05	13:35	14:05	14:35		15:35	16:05	16:35	17:15	17:45	18:15	18:45
③	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36		13:06	13:36	14:06	14:36		15:36	16:06	16:36	17:16	17:46	18:16	18:46
④	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38		13:08	13:38	14:08	14:38		15:38	16:08	16:38	17:18	17:48	18:18	18:48
⑤	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40		13:10	13:40	14:10	14:40		15:40	16:10	16:40	17:20	17:50	18:20	18:50
⑥	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42		13:12	13:42	14:12	14:42		15:42	16:12	16:42	17:22	17:52	18:22	18:52
⑦	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44		13:14	13:44	14:14	14:44		15:44	16:14	16:44	17:24	17:54	18:24	18:54
⑧	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:46	16:16	16:46	17:26	17:56	18:26	18:56		
⑨	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:48	16:18	16:48	17:28	17:58	18:28	18:58		
三日市町駅前着	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50		13:20	13:50	14:20	14:50		15:50	16:20	16:50	17:30	18:00	18:30	19:00

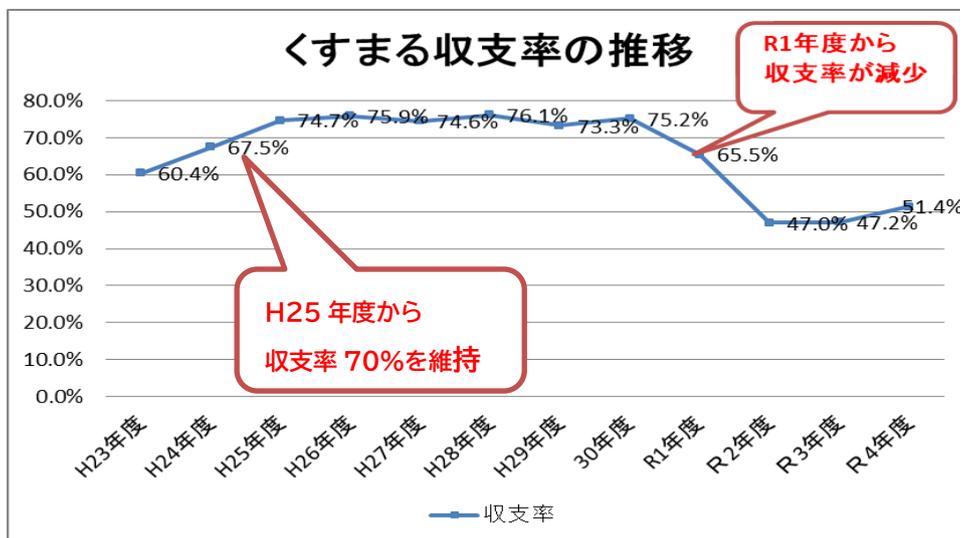
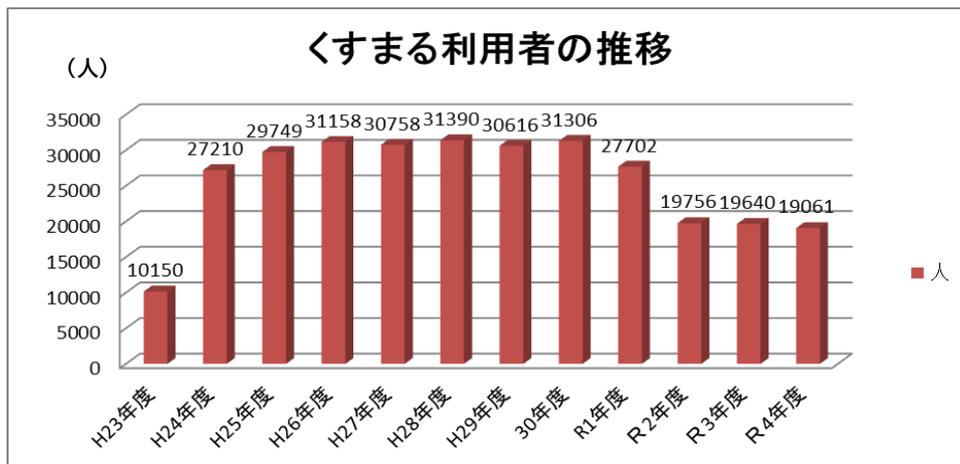
2. 現状

(1) 年間の利用者数

- 平成25～30年度までは年間利用者数約3万人を維持。
- 令和元年度緩やかに利用者数が減少していたところ、令和2年度以降コロナで急減。
- 令和3年度より1月1日、2日を運休。
- その後も収支の改善は芳しくないため、自治会の総会における地域住民からの承諾を得て令和4年9月から日祝運休に変更。
- 令和5年3月に住民アンケートを実施し、アンケート結果を踏まえて利便性向上施策を検討し、令和5年10月から特に通勤・通学客の多い17時台・18時台の便について、電車到着時間と合わせる形で、三日市町駅前の発車時刻を現在の0分・30分発から10分・40分発に変更した。

(2) 収支率

- 収支率は令和元年度から緩やかに減少傾向。
- 平成25年度以降70%を維持していた収支率が令和2・3年度は収支率50%を切っている。
- コロナの行動制限解除等により利用者数が徐々に回復したことや令和4年9月から日曜祝日の運行を見直した結果、令和4年度全体の収支率としては51.4%。(前年度と比較して4%改善)



その他 令和 6 年度フィーダー計画の一部変更について(報告)

(地域公共交通計画 基本方針④-⑤三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)

■ 変更理由

南海バス株式会社が運行する高向線1(河内長野駅前～高向)につきまして、令和6年1月20日に河内長野駅にて接続する鉄道の運行ダイヤの変更に伴い、計画運行回数に変更があるため。

■ 変更点

・高向発 13 時台 1 便増便

平日 現行 往 18 便 ・ 復 15 便 ⇒ 変更後 往 18 便 ・ 復 16 便

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 9 条および第 18 条により、軽微な変更については、地域公共交通会議における協議等の必要はないこと、また令和6年度生活交通確保維持改善計画(フィーダー)の認定申請の際に、「今後、審査過程における表現等の細かな修正や、補助事業の実施要領に規定される範囲内の軽微な運行内容の変更があった場合は、事務局に一任いただくこと」をご了承いただいていることから、事前に国土交通大臣宛変更届出書を提出済みであることをご報告いたします。

【参考】

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 抜粋】

(第1節 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)

(地域公共交通計画の変更)

第9条 活性化法法定協議会は、前条の規定により申請された地域公共交通計画に記載された地域公共交通確保維持事業の内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について当該活性化法法定協議会の議論を経て大臣の認定を受けるものとする。ただし、軽微な変更についてはこの限りでない。

(第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

(準用規定)

第18条 第5条、第7条第4項、第8条(同条第3項第一号及び第二号を除く。)から第10条まで、第11条第1項、第12条第1項、第13条及び第14条までの規定は、本節において準用する。この場合において、第10条第1項中「第6条」とあるのは「第16条」と読み替えるものとする。

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 河内長野市地域公共交通会議
住 所 河内長野市原町1丁目1番1号
代表者氏名 会長 榎 井 繁 春

地域内フィーダー系統確保維持計画変更届出書

令和6年9月26日付け国総地第83号で国土交通大臣より認定された地域内フィーダー系統確保維持計画を以下のとおり変更するので、関係書類を添えて届出します。

○ 変更日

令和6年1月20日（土）

○ 変更箇所

表1

申請番号2【高向線1 河内長野駅前～高向】 計画運行回数

○ 変更理由

南海バス株式会社が運行しております上記申請路線につきまして、令和6年1月20日に河内長野駅にて接続する鉄道の運行ダイヤの変更に伴い、申請番号2（高向線1）において計画運行回数の変更がございます。

※本届出書に、変更する事項を全て記した生活交通確保維持改善計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

令和 6年1月31日

(名称) 河内長野市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>公共交通は市民生活を支える大切な交通手段であるが、人口減少や少子高齢化、自動車への過度の依存などの要因により、路線バスやコミュニティバス等の公共交通利用者が年々減少している中、昨今の原油価格高騰により持続可能な公共交通を確保することが極めて厳しい状況にある。</p> <p>そのため、住民、交通事業者、行政などの関係者による協働の取り組みを進め、市内を運行する路線バスやコミュニティバス等の公共交通の維持・充実を図ることを目的とする。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>利用者を増やす取り組みを継続し、前年比5%増加の輸送人員の回復を目指す。輸送人員については、「別紙参考資料」のとおり。</p>
(2) 事業の効果
<p>市内各地域と本市の主要駅である河内長野駅をつなぐ路線である当該路線（日野・滝畑コミュニティバス、高向線1、天野山線5・4・3、日野・滝畑コミュニティバス2）を維持・充実させることで、自動車等を利用できない高齢者等（通勤・通学者を含む）の社会参加や普段の生活（通学、通院、買い物等）に必要な移動手段、地域の利便性（主に鉄道駅のアクセス）が確保できる。</p>
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<p>「河内長野市地域公共交通計画」に基づき、市・地域住民・交通事業者等の協働により(①)、公共交通の利用促進(②)や利用者の利便性向上(③)に向けた取り組みを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民である小学生を含め、市内の小学生にコミュニティバスの注意喚起のアナウンスに協力してもらい、公共交通を身近に感じてもらう取り組みを行う（河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者 計画 P7 参照）。— ① ・「モックル MaaS」を活用して、市内外の移動需要を喚起し、併せて市の魅力発信を行う（河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者 計画 P37 参照）。— ② ・高齢者向けスマホ教室（モックルチケットの利用方法や購入方法等、アプリの操作方法の勉強会）の開催により、モックル MaaS の周知及び利用促進を図る（河内長野市地域公共交通会議、河内長野市）。— ② ・75歳以上の高齢者を対象にバスやタクシーの利用料金が軽減される助成券（おでかけチケット）の内容を改善させ、高齢者の公共交通の利用促進や移動支援を図る（河内長野市公共交通会議、河内長野市、交通事業者 計画 P33 参照）。— ③ ・運転免許証を自主返納した75歳以上の高齢者を対象に、バス・タクシーで使用できる支援券を交付し、運転免許証返納後の公共交通への円滑な移行を促す（河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者 計画 P7 参照）。— ③
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
<p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る日野・滝畑コミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス2について、その運行に係る費用総額 44,444,436 円のうち、河内長野市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。高向線1、天野山線5、天野山線4、天野山線3は南海バス株式会社が負担している。</p>

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や収支について、数値指標による評価を実施。 ・OD調査
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
車両の取得を行わないため該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
車両の取得を行わないため該当なし
(2) 事業の効果
車両の取得を行わないため該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
車両の取得を行わないため該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
車両の取得を行わないため該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- 令和4年6月29日 第54回河内長野市地域公共交通会議
- ・河内長野市地域公共交通計画の策定について
 - ・令和5年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の認定申請について
 - ・地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて
- 令和4年8月30日 第55回河内長野市地域公共交通会議
- ・令和3年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について
 - ・河内長野市地域公共交通計画の策定について
 - ・富田林市彼方上地区公共交通の実証運行について
- 令和4年10月20日 第56回河内長野市地域公共交通会議
- ・地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて
 - ・河内長野市地域公共交通計画の策定について
- 令和5年1月23日 第57回河内長野市地域公共交通会議
- ・「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
 - ・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について
 - ・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
 - ・河内長野市地域公共交通計画の策定について
 - ・河内長野市版MaaSの進捗状況について
- 令和5年3月20日～令和5年3月31日※書面発送～回答期日
第58回河内長野市地域公共交通会議（書面開催）
- ・令和5年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の変更について
 - ・令和5年度河内長野市地域公共交通会議事業計画及び予算について
- 令和5年6月30日 第59回河内長野市地域公共交通会議
- ・河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名について
 - ・河内長野市地域公共交通会議の概要について
 - ・令和6年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の認定申請について
 - ・地域との協働の取り組みについて
 - ・モックルMaaSの取り組み状況について
- 令和5年8月7日から令和5年8月14日※書面発送～回答期日
第60回河内長野市地域公共交通会議（書面開催）
- ・令和5年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の変更について
 - ・石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシー事業内容の変更について
 - ・楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の利用率向上のための運行ダイヤの見直しについて
- 令和5年11月13日から令和5年11月22日※書面発送～回答期日
第61回河内長野市地域公共交通会議（書面開催）
- ・南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業実証実験にかかる自家用有償旅客運送の登録の有効期間の更新について
 - ・令和6年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の変更について
- 令和6年1月31日 第62回河内長野市地域公共交通会議
- ・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
 - ・令和5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
 - ・河内長野市地域公共交通計画の変更について
 - ・令和4年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について
 - ・令和6年1月20日南海バスダイヤ変更に伴う令和6年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の変更について報告予定

19. 利用者等の意見の反映状況

協議会に地域住民又は利用者の代表として公募市民、河内長野市老人クラブ連合会、河内長野市観光協会及び河内長野市商工会より各々1名が参加することにより、意見を反映させている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 大阪府河内長野市原町一丁目1番1号

(所属) 河内長野市地域公共交通会議 事務局

河内長野市都市づくり部都市計画課公共交通係

(氏名) 神保・森元・角林

(電話) 0721-53-1111 (内線 540・541)

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

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

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

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

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

令和6年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
河内長野市	南海バス株式会社	(1) 日野滝畑コミュニティ	河内 長野 駅前	日野	滝畑 ダム	往 14.8km 復 14.8km	366日	2013.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(2) 高向線1 (高向)	河内 長野 駅前	中高向	高向	往 3.5km 復 3.5km	366日	6150.5回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(3) 天野山線5 (旭ヶ丘)	河内 長野 駅前	清崎	旭ヶ丘	往 4.4km 復 4.4km	366日	7979.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(4) 天野山線4 (天野山)	河内 長野 駅前	旭ヶ丘	天野 山	往 7.0km 復 7.0km	366日	1083.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(5) 天野山線3 (サイクルセンター)	河内 長野 駅前	天野山	サイク ルセン ター	往 7.6km 復 7.6km	122日	671.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(6) 日野滝畑コミュニティ 2 (奥河内くろまろの)	河内 長野 駅前	奥河内く ろまろの 郷・日野	滝畑 ダム	往 16.2km 復 16.2km	366日	1830.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
河内長野市	南海バス株式会社	(1) 日野滝畑コミュニティ	河内 長野 駅前	日野	滝畑 ダム	往 14.8km 復 14.8km	365日	2007.5回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(2) 高向線1 (高向)	河内 長野 駅前	中高向	高向	往 3.5km 復 3.5km	365日	6144.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(3) 天野山線5 (旭ヶ丘)	河内 長野 駅前	清崎	旭ヶ丘	往 4.4km 復 4.4km	365日	7967.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(4) 天野山線4 (天野山)	河内 長野 駅前	旭ヶ丘	天野 山	往 7.0km 復 7.0km	365日	1155.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(5) 天野山線3 (サイクルセンター)	河内 長野 駅前	天野山	サイク ルセン ター	往 7.6km 復 7.6km	122日	671.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(6) 日野滝畑コミュニティ 2 (奥河内くろまろの)	河内 長野 駅前	奥河内く ろまろの 郷・日野	滝畑 ダム	往 16.2km 復 16.2km	365日	1825.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
河内長野市	南海バス株式会社	(1) 日野滝畑コミュニティ	河内 長野 駅前	日野	滝畑 ダム	往 14.8km 復 14.8km	365日	2007.5回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(2) 高向線1 (高向)	河内 長野 駅前	中高向	高向	往 3.5km 復 3.5km	365日	6143.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(3) 天野山線5 (旭ヶ丘)	河内 長野 駅前	清崎	旭ヶ丘	往 4.4km 復 4.4km	365日	7954.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(4) 天野山線4 (天野山)	河内 長野 駅前	旭ヶ丘	天野 山	往 7.0km 復 7.0km	365日	1150.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(5) 天野山線3 (サイクルセンター)	河内 長野 駅前	天野山	サイク ルセン ター	往 7.6km 復 7.6km	124日	682.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③
		(6) 日野滝畑コミュニティ 2 (奥河内くろまろの)	河内 長野 駅前	奥河内く ろまろの 郷・日野	滝畑 ダム	往 16.2km 復 16.2km	365日	1825.0回			路線定期 運行	①	河内長野駅前にて、南海バス機が 運行する補助対象地域幹線系統 「天野山線」と接続する	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

地域内フィーダー系統 運行本数

	平日ダイヤ (計21日)											
	①日野・滝畑コミュニティバス		⑦日野滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由)		③高向線1 (高向起終点)		④天野山線5 (旭ヶ丘起終点)		⑤天野山線4 (天野山起終点)		⑥天野山線3 (サイクルセンター起終点)	
	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	高向発	河内長野駅前発	旭ヶ丘発	河内長野駅前発	天野山発	河内長野駅前発	サイクルセンター発
5							36					
6		2 43			35	0 57	40	0 17		41		
7		27			16	37	50	2 25		8		
8		7			0 44	19	48	13 39	14			
9			4		30	3 48	17 55	10 39				
10				3	30	49	43	16				
11			2		28	49	23	4 46				
12			30	0	55		5	30				
13			21	25	55		5	30				
14				19	55	20	5 55	30				
15			21		55	20	24 55	17 46				
16	21			19	55	20	24 55	17 46				
17	17	13			37	15	20 55	17 42				
18	16				37	0	26 56	17 48				
19		8			9 52	27	52		9			
20	0				38	13		15	29 50			
21	38				19			1	19 37			
22							0 25 50					
23												
本数	5	6	5	5	18	15	23	25	6	2	0	0
キロ程	14.8	14.8	16.2	16.2	3.5	3.5	4.4	4.4	7.0	7.0	7.6	7.6

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

地域内フィーダー系統 運行本数

	平日ダイヤ (計171日)											
	①日野・滝畑コミュニティバス		⑦日野滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由)		③高向線1 (高向起終点)		④天野山線5 (旭ヶ丘起終点)		⑤天野山線4 (天野山起終点)		⑥天野山線3 (サイクルセンター起終点)	
	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	高向発	河内長野駅前発	旭ヶ丘発	河内長野駅前発	天野山発	河内長野駅前発	サイクルセンター発
5						59		35 59				
6		2 43			35	57	40	17		37		
7		27			16	39	52	3 26		5		
8		7			0 42	19	56	13 40	18			
9			4		30	3 50	19 55	17 40				
10				3	30	49	43	17				
11			2		28	49	23	4 46				
12			30	0	55		5	30				
13			21	25	55	15	5	30				
14				19	55	20	5 55	30				
15			21		55	20	25 55	17 46				
16	21			19	55	20	24 55	17 46				
17	17	13			37	15	21 57	17 42				
18	16				36	0	25 57	17 48				
19		8			9 51	27	51		9			
20	0				39	11		12	29 50			
21	38				18		58	1	18 36			
22							24 48					
23												
本数	5	6	5	5	18	16	23	25	6	2	0	0
キロ程	14.8	14.8	16.2	16.2	3.5	3.5	4.4	4.4	7.0	7.0	7.6	7.6

	土休ダイヤ (土曜日・日曜日・祝日・12月30日～1月3日 計84日)											
	①日野・滝畑コミュニティバス		⑦日野滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由)		③高向線1 (高向起終点)		④天野山線5 (旭ヶ丘起終点)		⑤天野山線4 (天野山起終点)		⑥天野山線3 (サイクルセンター起終点)	
	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	高向発	河内長野駅前発	旭ヶ丘発	河内長野駅前発	天野山発	河内長野駅前発	サイクルセンター発
5												
6		2 43			40	11		11		52		
7		27			30	0 48	22	19 45				
8		7			6 42	24	9	32				
9			4		18	0 36	12	33			26	
10				3	0 48	19	12	34			0 49	35
11			2		27	7 47	12	34			55	
12			30	0			5	33			55	
13			21	25			5	30			55	
14				19	5 54	30	5	30				27
15			21		54	14	5	30				55
16	21			19	51	14	5	30				
17	17	13			58	12	14 53	37				8 45
18	16				52	16	24 36	14 45				
19		8			39	11 59	23	46	58			
20	0				53		22	32 45				
21	38					12	23 58		1			
22												
23												
本数	5	6	5	5	16	17	18	18	2	1	6	5