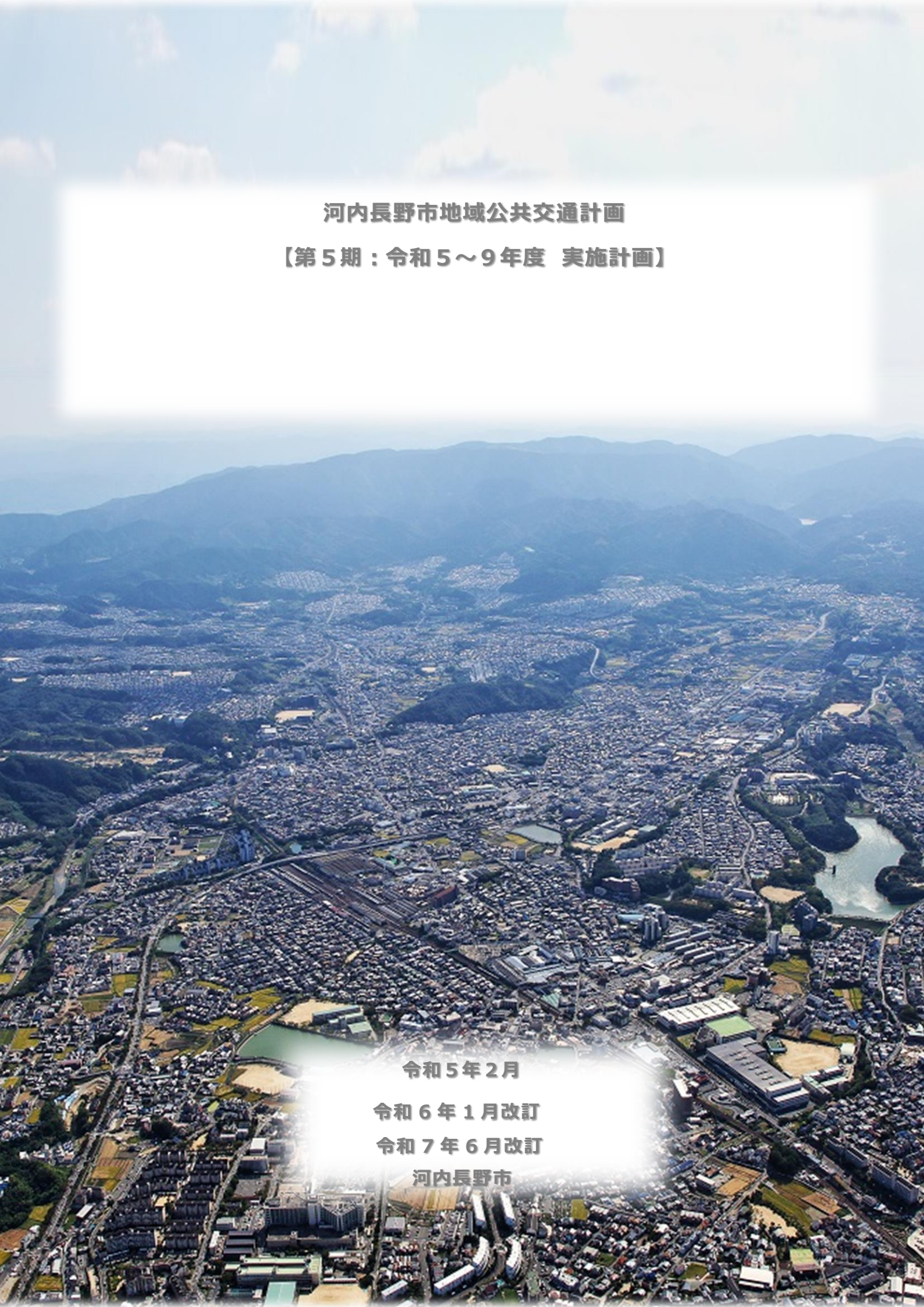


An aerial photograph of a city, likely Nagano, Japan, showing a dense urban area with a river and mountains in the background. The sky is blue with some clouds.

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

令和6年1月改訂

令和7年6月改訂

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ました。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ました。

(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】

- 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

【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
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 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M a a Sの構築 ・観光地巡回バスや二次交通の実証実験 ・日本遺産P R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	・楠ヶ丘地域乗合タクシーの三日月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
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	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（南ヶ丘） ・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
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	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・鳩泉地域バス「楠坊」の運行 ・石見川・小深・太井・鳩泉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ヶ丘における楠ヶ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、楠ヶ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、時刻表の置架
	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じたモビリティマネジメントの実施	・楠ヶ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・鳩泉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、感じる事が出来る、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：「ラプリーホール前」～「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つ。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。

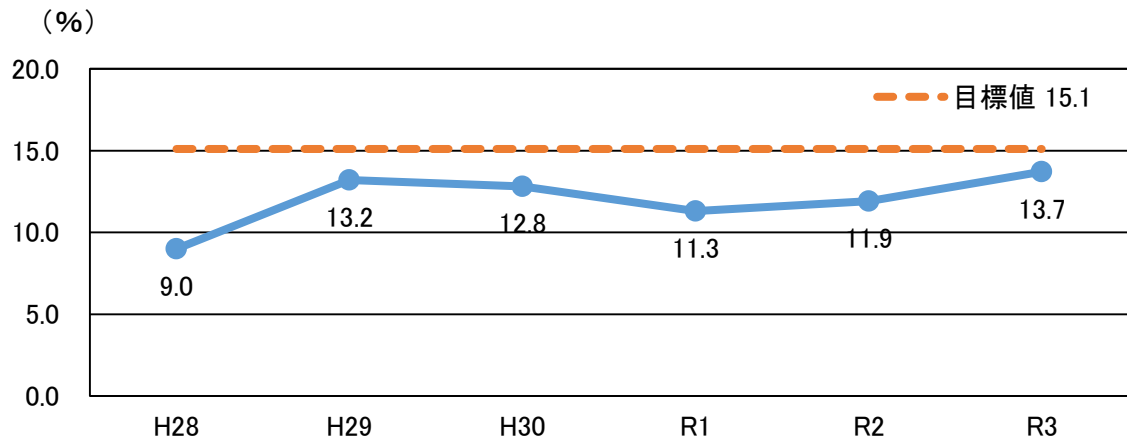
表 3.2 評価指標の推移と評価

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。

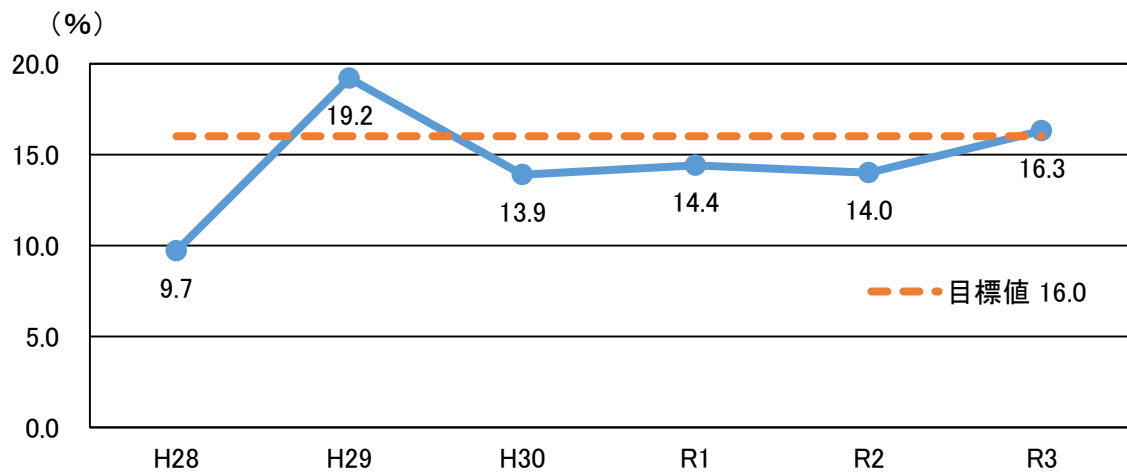
1) 公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上

「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、目標値には達していませんが、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）

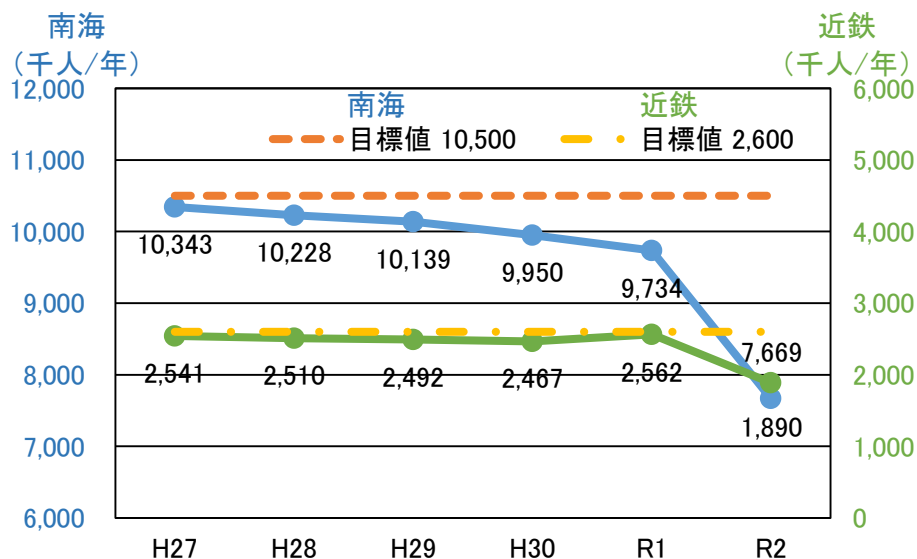
2) 公共交通利用率・利用者数の維持

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）

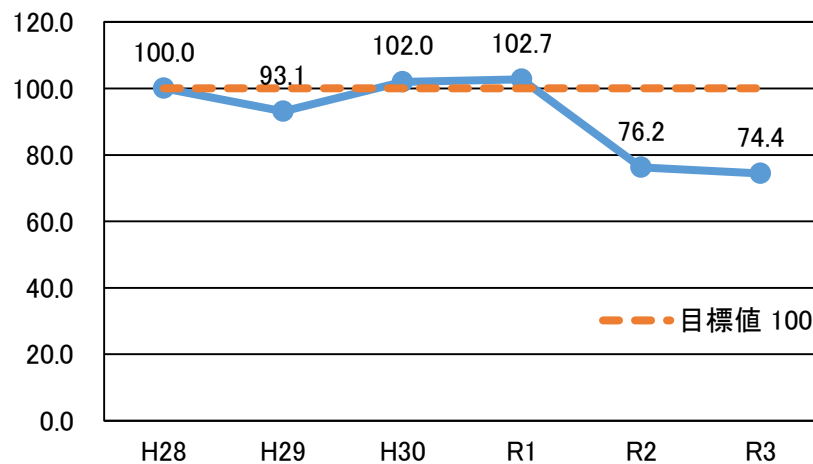
	計画実施前	目標値	実績値
公共交通利用分担率 (鉄道・バス)	17.7%	20.0%	未公開

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)



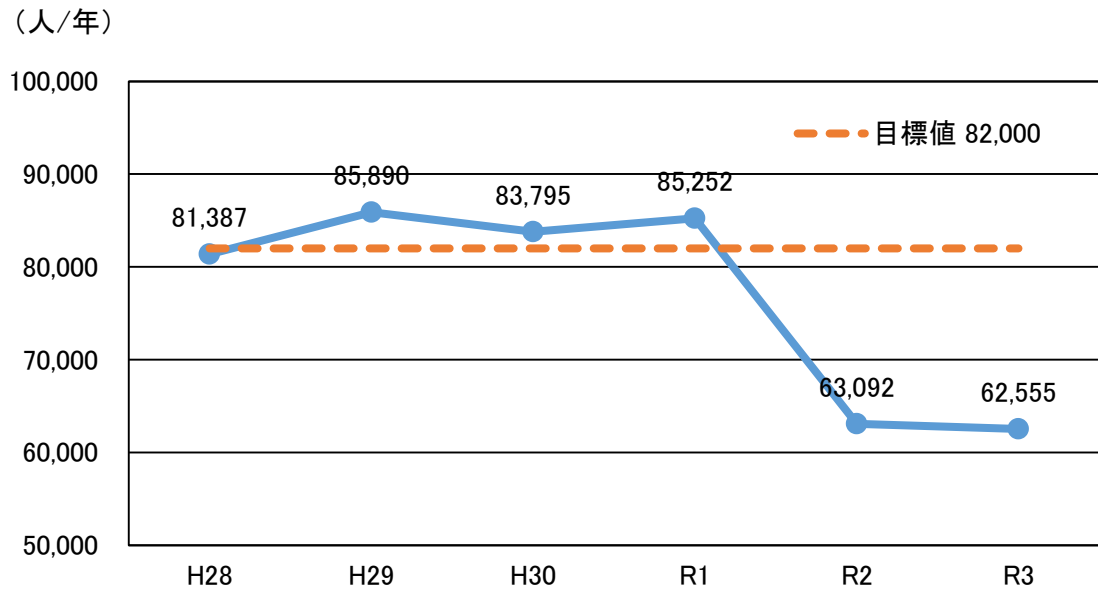
資料：河内長野市統計書

図 3.3 河内長野駅の利用者数



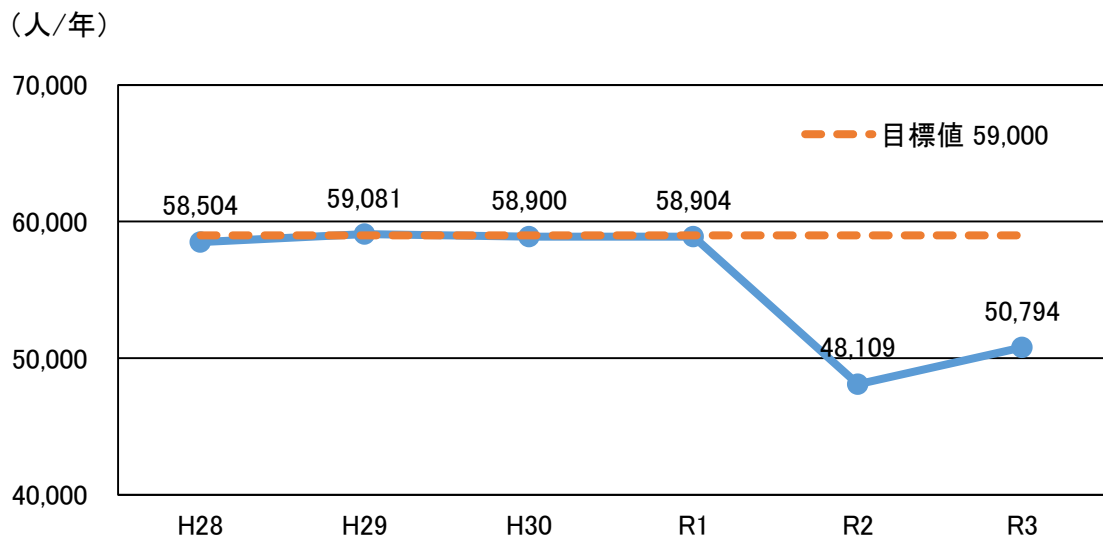
資料：河内長野市資料

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

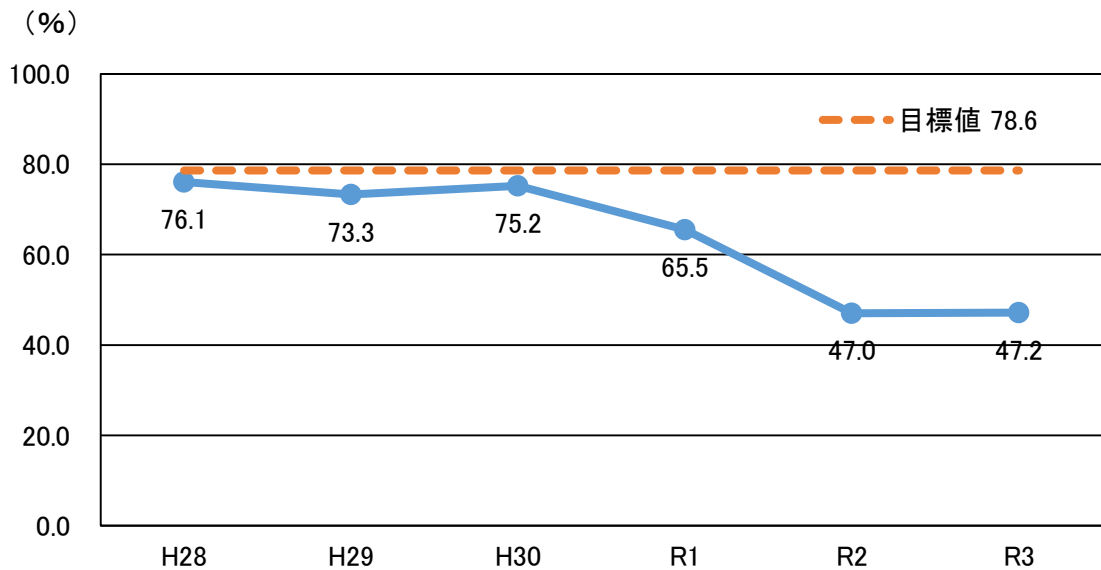


資料:河内長野市調べ

図 3.6 モックルコミュニティバスの利用者数

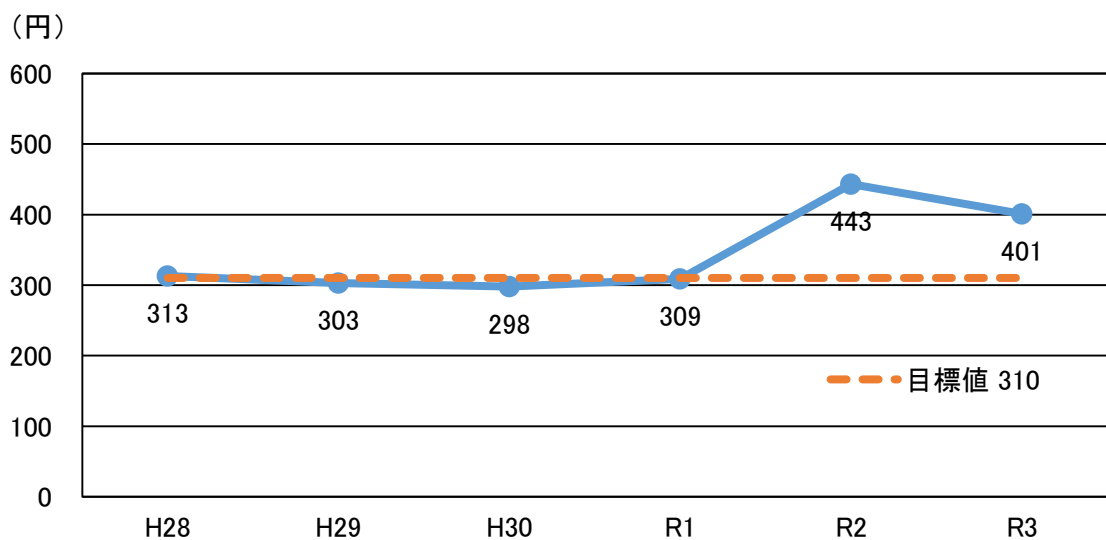
3) 行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）

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、くすまの収支率は徐々に悪化傾向にあったため、楠ヶ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、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。

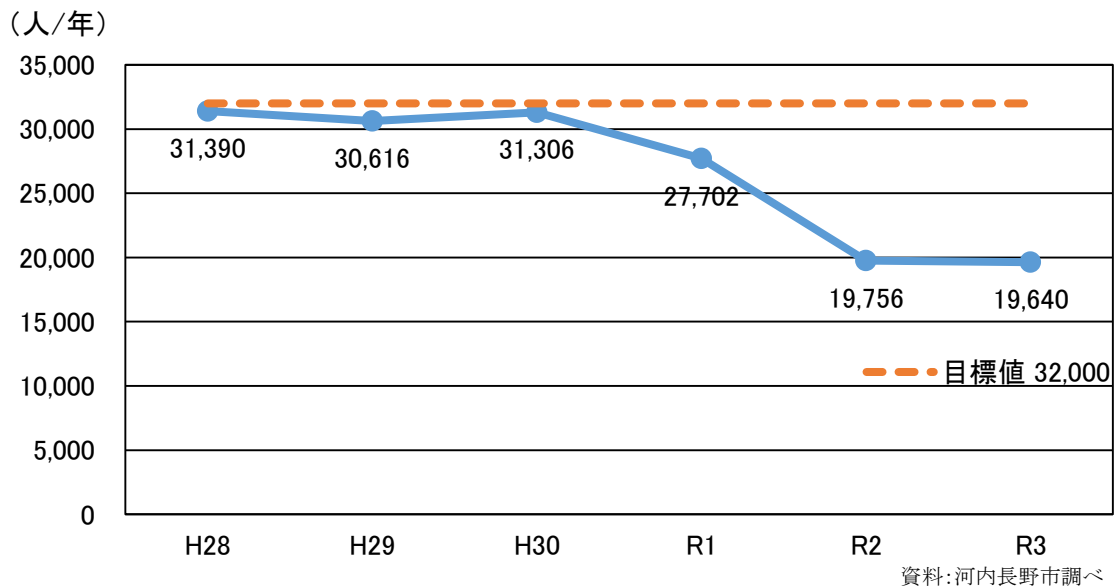


図 3.9 くすまの利用者数

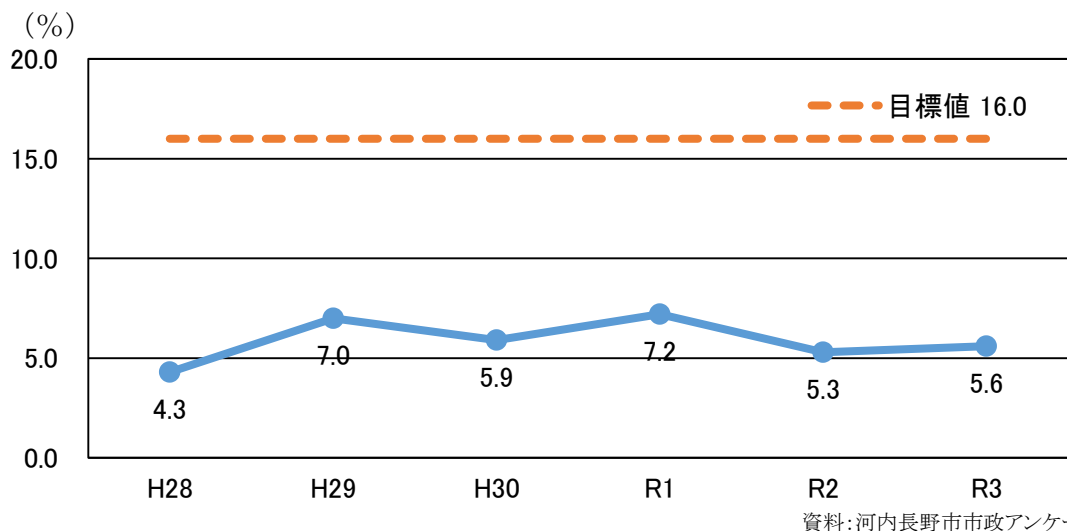


図 3.10「市民同士の連携や市民と行政の協働」に関する満足度

表 3.4 モビリティマネジメント実施回数（目標値 1回／年以上）

年度	実施内容
平成 29 年度	市民まつり 公共交通 P R ブース 商工祭 公共交通 P R 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 P R ブース 商工祭 公共交通 P R 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 P R 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、くすまろ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。

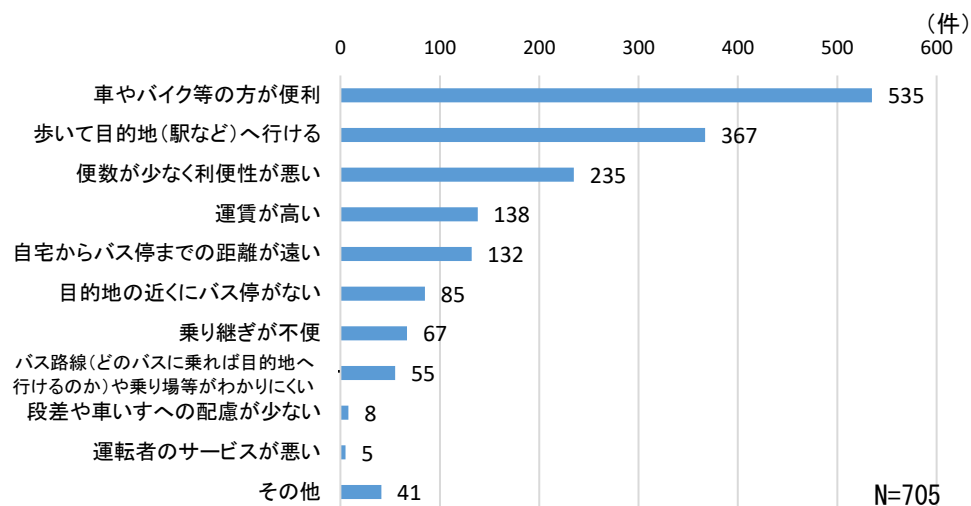
4. 市政アンケートの調査結果

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

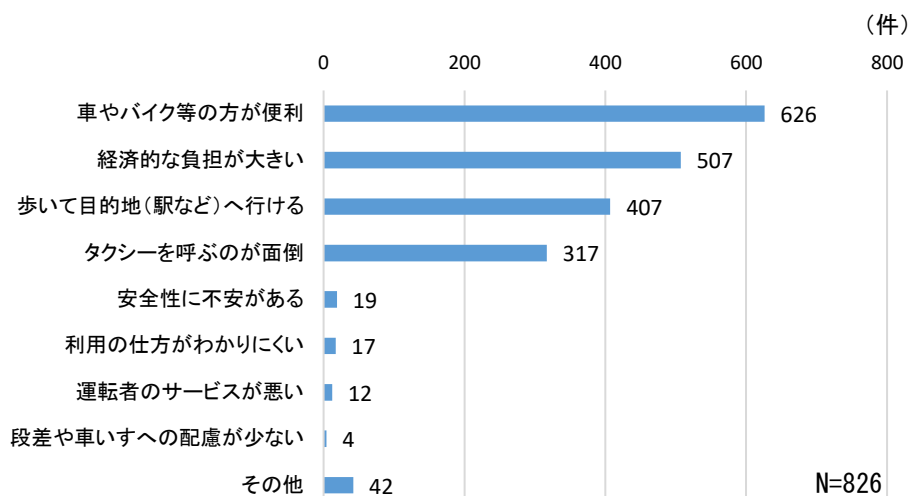
バスを利用していない理由とタクシーを利用していない理由の1位は、ともに「車やバイク等の方が便利」となっています。また、バスでは第3位以下が「便数が少なく利便性が悪い」、「運賃が高い」、「自宅からバス停までの距離が遠い」の順となっており、タクシーでは2位に「経済的な負担が大きい」が挙がっています。このようなことから、バスに対しては利便性の向上、タクシーに対しては経済的な面での対策が求められていることがわかります。

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

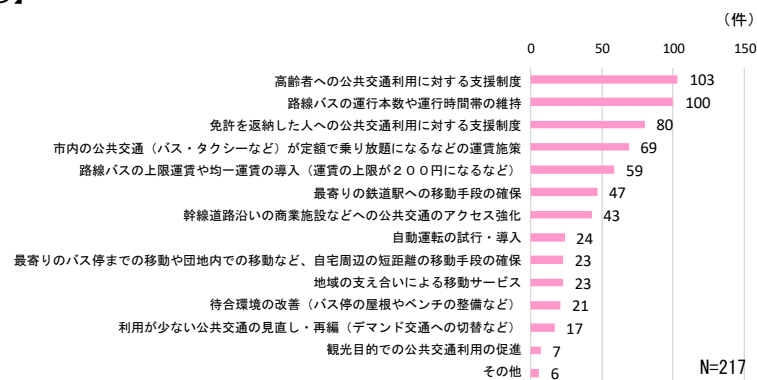
図 4.2 タクシーを利用していない理由（複数回答）

② 重要と考える公共交通施策

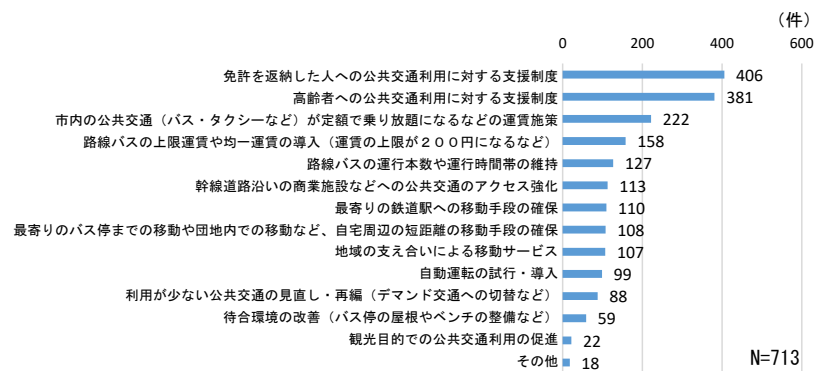
重要と考える公共交通施策についてみると、「高齢者への公共交通利用に対する支援制度」がバスを利用している方の1位、利用していない方の2位となっており、高齢者への対策が一番の課題と考えられます。そのほか、「免許を返納した人への公共交通利用に対する支援制度」がバスを利用している方の3位、利用していない方の1位、「市内の公共交通（バス・タクシーなど）が定額で乗り放題になるなどの運賃施策」が、バスを利用している方の4位、利用していない方の3位と上位となっております。

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。

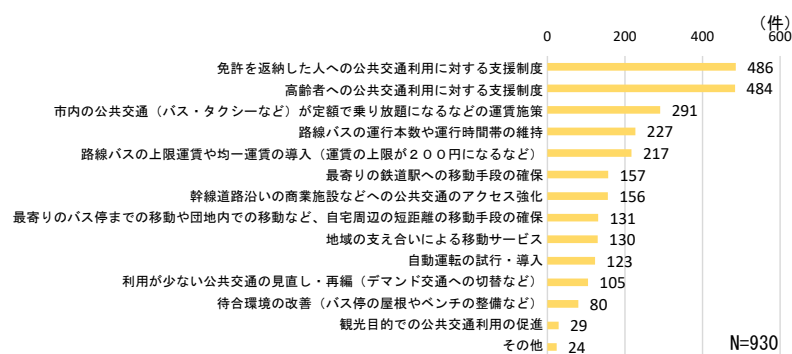
【バス利用あり】



【バス利用なし】



【合計】



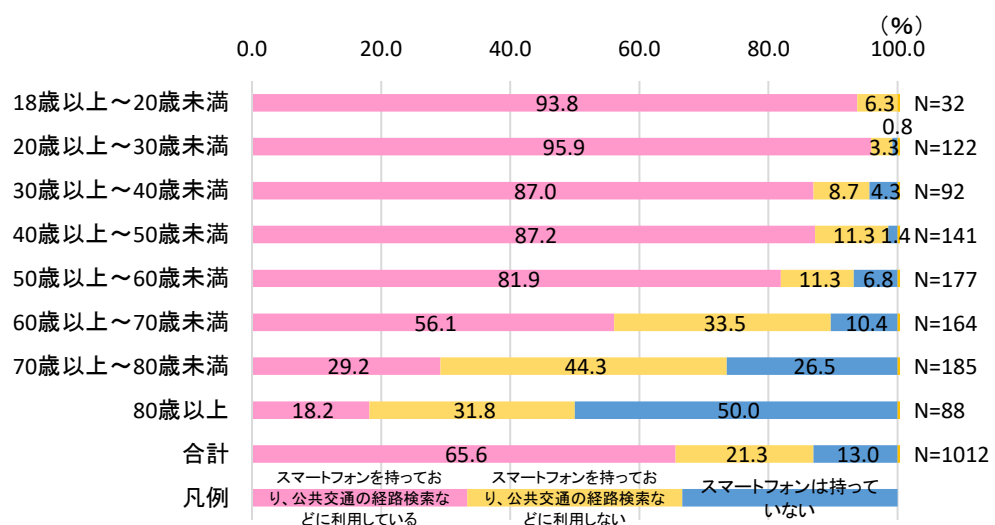
資料：令和3年度 河内長野市市政アンケート調査

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。

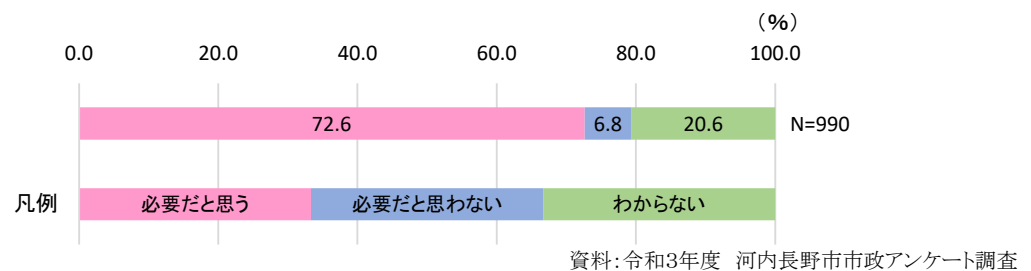


図 4.5 必要度

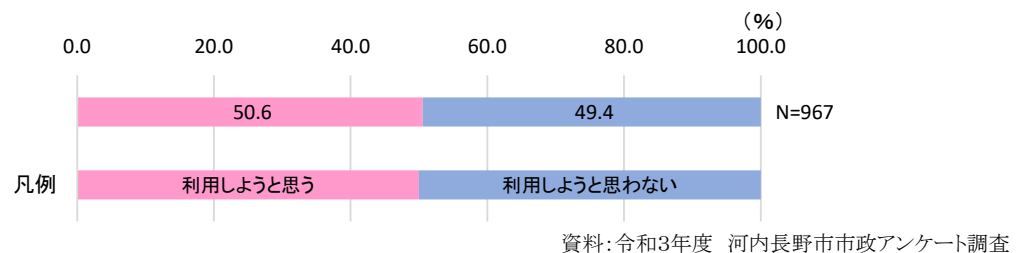


図 4.6 利用意向

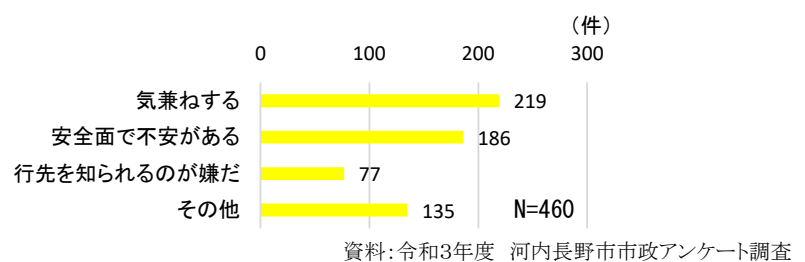


図 4.7 利用しようと思わない理由（複数回答）

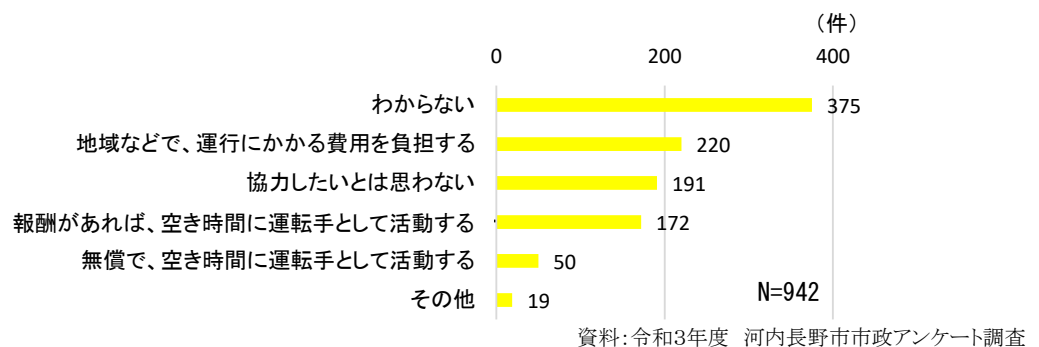
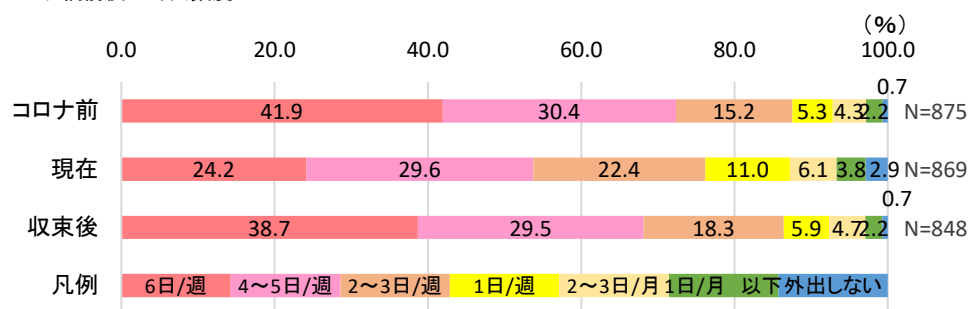


図 4.8 協力度（複数回答）

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、くすまろ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。

公共交通の課題

基本方針：H30～R9年度

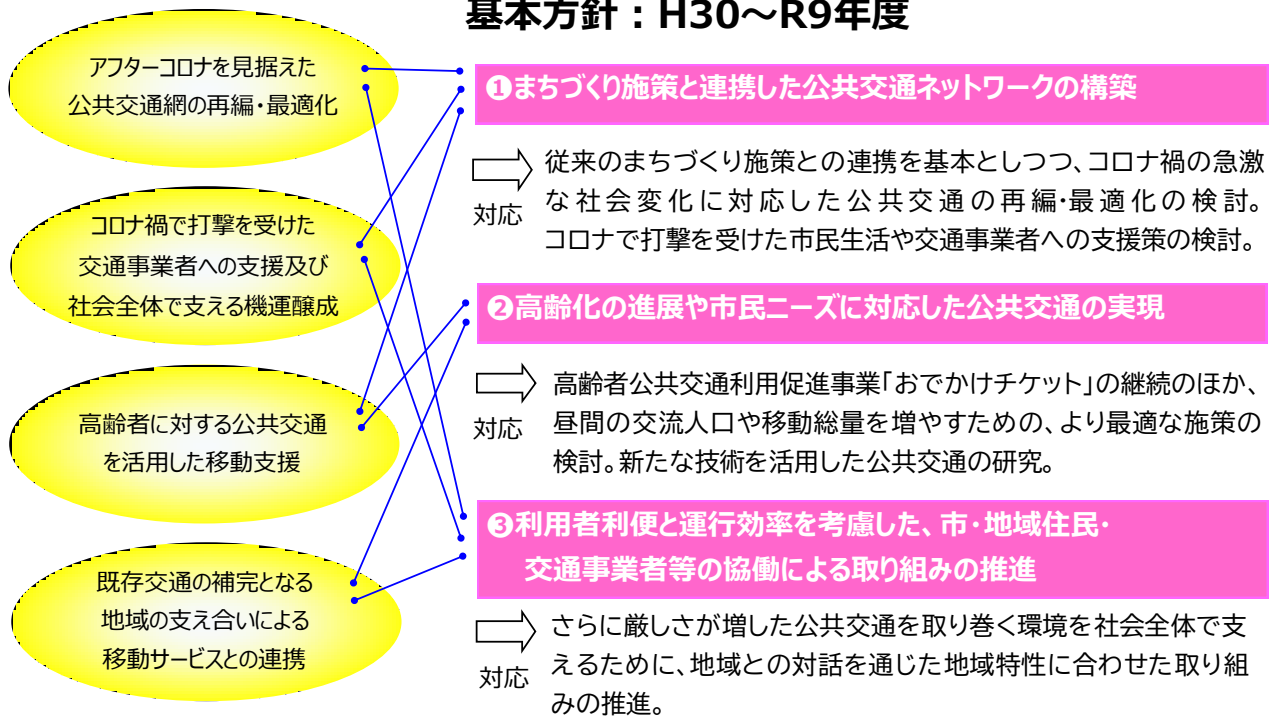


図 5.1 公共交通の課題と基本方針

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、従来の運賃施策等とはもとより、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
① まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築	・将来像である「集約型連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を目指した取り組みの推進 ・他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開
② 高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	・基幹的な公共交通と補完的な移動サービスの連携による高齢者ニーズにきめ細かく対応した移動手段の提供 ・ICTを活用したニーズ把握により高い利便性を実現した公共交通サービスの検討
③ 利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進	・三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討 ・地域住民が公共交通を「自分事」として考える意識の醸成

6. 具体的な取り組み

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	■ 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
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	■ 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
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	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の研究 ・3Dマップを活用した移動環境の実態把握による公共交通網の最適化 ・人工知能 AI により制御された自動運転技術など未来の公共交通に向けた取り組みの研究 ■ 移動を便利にする MaaS の構築 ・ルート検索、予約、決済などを一括で行いシームレスな移動を提供するとともに、乗り継ぎ割引、家族割引、サブスク（定額運賃）などお得なサービスを提供
③ 利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進	⑤ 三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討	■ 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	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 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

地域の関係者による協議の様子



〔広陵町提供〕

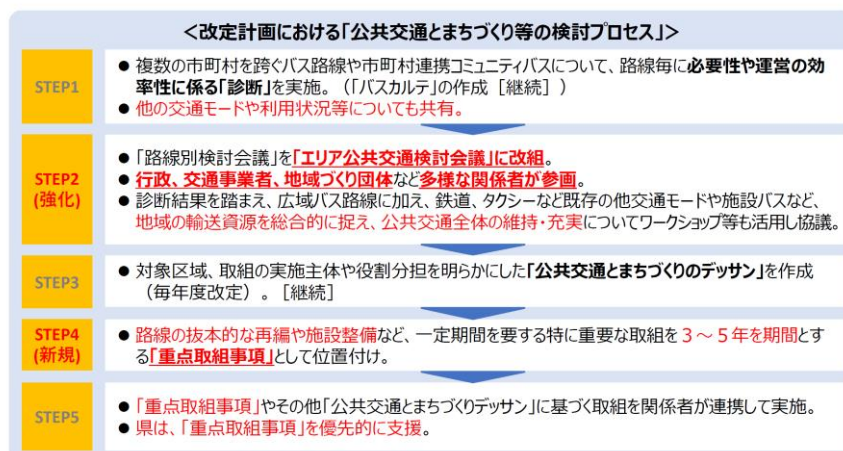
〔複数市町村に跨る広域路線の改善策検討の例〕

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。

● 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。

WS形式で関係者で協議



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

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！				
エリア	No.	店名	特典内容	住所・アクセス
河内長野市 （河内長野市観光協会 バスセンター）	1	道の駅 河内くろまろの郷	パン1個サービス！ （2.50円相当の焼売に限り）	高野1218-1 バス停「奥河内くろまろの郷」すぐ
	2	JA河内長野農産物直売所 あすかてくらで （河内長野市）	イーティンスペースにて コーヒー1杯無料！	高野1218-1 バス停「奥河内くろまろの郷」すぐ
	3	大阪府立 花の文化園	入園料100円OFF！ ※特典期間令和5年3月31日まで	高野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「上高野」徒歩約15分
	4	河内長野市立林業総合センター 本館	キット体験100円OFF！ ※木工芸・林業等の利用料は別料金、別途利用料は別途要	高野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「上高野」徒歩約15分
	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！ ※オリジナルステッカーは別途要、各施設利用料は別途要	天野前1304 バス停「サイクルセンター」すぐ
	6	滝畑湖畔観光農園組合	レストランで食事をした方に コーヒー1杯サービス！	高野1599-甲 バス停「滝畑ダム」南へ徒歩約4分
	7	菓子工房 ナボット	お買い上げ額1万円に限り プチクッキープレゼント！	高野225-4 バス停「長野車庫」すぐ

※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たいと思う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。

役小角ゆかりのコース

全所要時間：全日

コース距離12km。滝畑ふるさと文化財の森から滝畑寺を経由し天見駅まで。岩滝寺を聞いたといわれる役小角（元弘のおつね）。のちに修験道の祖として、山伏から偉れた小角ゆかりの地を訪ねてみませんか。



所要時間だけでなく系統や行先、運行間隔、運賃等も案内

役小角ゆかりのコース 概要

- [1] 9:00 河内長野駅
電車・バス 約45分 11.7km
- [2] 9:45 滝畑ふるさと文化財の森センター前 / バス停 滞在目安時間10分
徒歩 約25分 1.1km
- [3] 10:20 梨の木トンネル 滞在目安時間10分
徒歩 約70分 3.8km
- [4] 11:40 岩滝寺 滞在目安時間30分
徒歩 約5分 0.1km
- [5] 12:15 四季彩館 滞在目安時間60分
徒歩 約40分 2.2km
- [6] 13:55 行司河原分岐 滞在目安時間10分
徒歩 約70分 3.7km
- [7] 15:15 八幡神社 滞在目安時間30分
徒歩 約15分 0.9km
- [8] 16:00 天見駅

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を紹介

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・土日祝日で紹介しています。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。



出発・到着時刻、料金、路線名等が記載されている

賢治・新渡戸コース（平日）

台温泉 = 花巻温泉	岩手県交通 花巻温泉線	花巻駅前	花巻駅前	岩手県交通 高木団地線	里川口
(8:52発)	(8:55発)	(9:14着)	(9:25発)	190円	(9:35着)
540円	470円				

イギリス海岸散策（約1時間）

時
各
線
さ
れ

里川口	岩手県交通 土沢線	新渡戸記念館 入口
(10:38発)	280円	(10:45着)

花巻新渡戸記念館
（約50分）

新渡戸記念館 入口	岩手県交通 土沢線	花巻 市役所前
(11:43発)	330円	(11:55着)

やぶ屋総本店 または 景観かたん
（約1時間20分）

宮沢賢治記念館 山猫軒本店 ボランの広場 イーハートブ館 童話村 花巻市博物館

（約2時間30分）

花巻 市役所前	岩手県交通 土沢線	宮沢賢治 記念館入口
(13:33発)	360円	(13:47着)

①JR新花巻駅行き

宮沢賢治記 念館入口	岩手県交通 土沢線	新花巻駅
(16:27発)	150円	(16:29着)

②花巻温泉・台温泉行き

宮沢賢治記 念館入口	岩手県交通 土沢線	花巻駅前	花巻駅前	岩手県交通 花巻温泉線	花巻温泉 = 台温泉
(16:21発)	390円	(16:38着)	(16:53発)	(17:13着)	(17:16着)
				470円	540円

③花巻南温泉線行き

宮沢賢治記 念館入口	岩手県交通 土沢線	花巻駅前	花巻駅前	岩手県交通 湯口線	松倉温泉 = 志戸平温泉 = 渡り = 大沢温泉 = 山の神温泉 = 鉛温泉 = 新鉛温泉
(16:21発)	390円	(16:38着)	(17:10発)	530円	560円 590円 630円 680円 740円 760円

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。

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

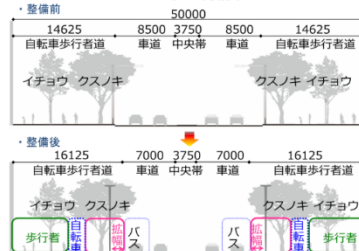


キャッスルガーデン



車両通行禁止、トランジットモール化

道路空間の再構築



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

② 他分野と有機的に連携した公共交通施策の展開

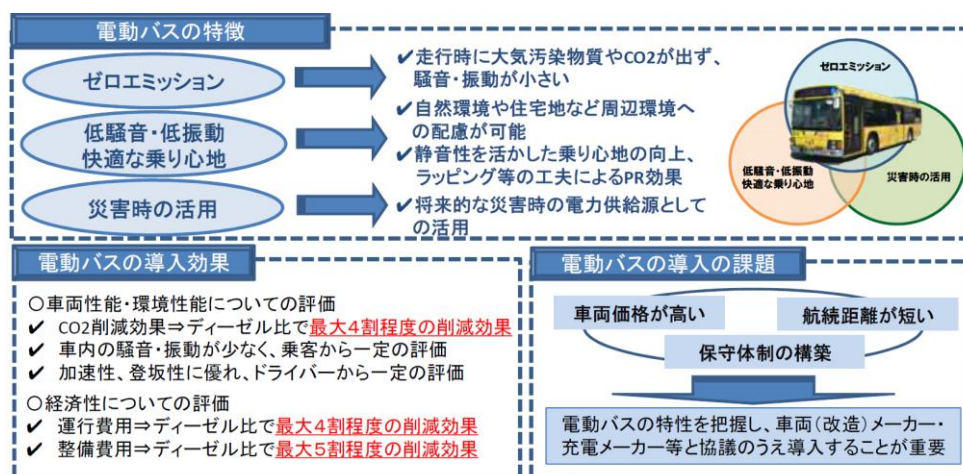
環境に配慮した公共交通の取り組みの推進

走行時に CO₂ 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、SDGs 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 CO₂ 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 CO₂ 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
			
サイズ	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	サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・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 CO₂ 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、CO₂ 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	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
------	----------------------------	---------------------------	---

③ 基幹的な公共交通と補完的な移動サービスの連携による高齢者ニーズにきめ細かく対応した移動手段の提供

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。

令和4年度 河内長野市高齢者公共交通利用促進事業 バスおでかけチケット & タクシーおでかけチケット 市内在住(令和4年4月30日時点)の75歳以上(昭和23年4月1日以前生まれ)の方にお送りしています。

令和4年度は助成内容を拡充！ コロナで影響を受けた市民生活を応援します！

本市内での乗り降りが1回無料になる**バスおでかけチケット**10枚
1回の乗車につき1人2枚まで使える**タクシーチケット200円券**10枚

- ★バス・タクシー共通券から、各々で助成券を発行！
→ チケット配布の枚数が増えます！
- ★バス車内で直接、運賃精算に使えるようになります
→ 「なっち」への交換やチャージが不要！
- ★タクシー助成券の金額が倍になります
→ 1乗車で1人につき最大400円まで助成されます。

注意事項 おでかけチケットは、ご本人のみ利用いただけます。他人に譲ったり、買ったりすることはできません。

バスおでかけチケット

直接、運賃精算に
使えるようになりました！！

利用方法
「バスおでかけチケット」を降車時に乗務員に提示のうえ、運賃箱へ入れてください。1バスおでかけチケット1枚で、河内長野市内の乗り降りが1回無料になります。

利用可能なバス（河内長野市内に限る）
南海バス、モッフルコミュニティバス、日野・海城コミュニティバス（石見川・小深・太井・扇原地域の住民の方に限り、地域バス「橋坊」でもご利用になれます。）

ご利用時のご注意
★乗車券はミシン目に沿って切り取って1枚ずつご利用ください。
2枚以上の乗車券を一度に投入されると、運賃箱が故障する原因になります。
★なっち（南海バス専用ICカード）の購入・チャージにはご利用になれません。

整理No.
バスおでかけチケット1枚ずつご利用ください
有効期限 令和5年3月末まで

100円から200円に増額！！
1乗車につき1人2枚まで利用可！

タクシーおでかけチケット

1 「タクシーおでかけチケット」を1枚ずつミシン目に沿って切り取ってください。
2 タクシー降車時に、乗務員に「タクシーおでかけチケット」（1回の乗車につき1人2枚まで利用可能）を渡し、残りの運賃をお支払いください。

利用可能タクシー（略称）連絡先

タクシー	大塚第一交通 ☎0570-06-0152	近鉄 ☎0570-06-9001	※くすまる（乗合） ☎52-2789
あじさい	☎090-8753-5309	あゆみ ☎50-1200	ありがとう ☎080-5882-9269
ウイズ	☎090-1913-9220	大瀬屋 ☎74-5540	きんこ ☎080-8532-2797
堺	☎0120-099-099	さざんか ☎090-7104-8262	とわ ☎070-2499-6018
野の花	☎090-3825-5350	ハーモニー ☎080-9172-0436	はな ☎54-2316
PAS	☎090-3279-8383	坊ちゃん ☎72-7333	おま・すいぶ ☎090-3873-0806
輪ふれ愛	☎090-3866-0793	ルビナス ☎64-0187	わだ ☎65-1293

※ 輪っけ地域乗合タクシー「くすまる」は、1回につき1枚(200円分)ご利用ください。

注意事項

- フリックが発生する場合は利用できません。
運賃を上回る金額で、1乗車につき1人2枚までご利用ください。
- 河内長野市発行の他のチケット類との併用はできません。
- 介護タクシーのうち、ケアプランに基づく通院等の移動で市外（特別通車は乗車）のタクシーサービスの利用を希望する場合は、「タクシーおでかけチケット」は利用できません。

「タクシーおでかけチケット」の上手な使い方
例 乗車運賃1,500円の場合
1人で乗る場合 2枚まで利用可
200円券 200円券 200円券
1,500円 - 400円 = 1,100円/人
3人で乗り合う場合
200円券 200円券 200円券
200円券 200円券 200円券
1,500円 - 1,200円 = 300円 1人あたり100円
みんなでお得!!

ご家族、ご近所など皆さまお誘い合わせの上、ぜひご利用ください!!

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

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。

あいあいタクシーご利用案内

このタクシーは、電話予約により自宅から町内の病院・公共施設等の目的地までご利用いただけるサービスです。満濃地域、仲南地域、琴南地域の各地域内の移動なら1回の乗車で移動できます。
目的地が地域外の場合は、役場本庁(満濃地域と仲南地域)と琴南支所(満濃地域と琴南地域)にてタクシーを乗り継いで利用できます。タクシーを乗り継いでも1回の300円で利用できます。

ご利用前 利用者登録が必要です
利用料金 1回の利用につき300円の乗車券

10回乗車相当の金額の1か月パス
※乗車券に期限はありません。
乗車券取扱事業所で販売しています。

共通バス券は1ヶ月 3,000円

「共通バス券」を利用するとデマンド乗合タクシーと路線バス(琴参バス：美合線・度所線)が自由に利用できます。共通バス券もあいあいタクシー乗車券取扱事業所で取扱いをします。事前に予約が必要です。乗車券取扱事業所にお申込み下さい。

予約受付時間 月曜日～金曜日
午前8時15分～午後4時30分

運休日 土日祝祭日、年末年始(12/29～1/3)

臨時運休日 大雨・台風・雪・路面凍結等により
運休する場合があります



ご利用いただけないサービス
大きな手荷物、車椅子は乗せられません

お問合せ

まんのう町地域公共交通協議会
(まんのう町企画課光澤) ☎ 73-0106
まんのう町商工会 ☎ 73-3711

ご予約
あいあいタクシー
予約センター
☎ (58)8080

あいあいタクシー 予約電話の仕方

利用例 (10時30分の便をご利用の場合)



お願い

あいあいタクシーは乗合タクシーですので、複数の利用者が色々な場所で乗り降りするため、待ち時間や到着時間が毎回異なります。また、天候や予約状況等により、時刻どおりに運行できない場合があります。
時刻表は、あくまでも目安に行く目安の時間です。通常のタクシーと異なりますので、時間に余裕を持って利用してください。
大雨・台風・雪・路面凍結等により運休する場合があります

あいあいタクシー 満濃地区運行時刻

満濃号	時刻
8:00	
9:00	
10:30	
11:30	
13:30	
15:00	
16:00	

●満濃地区以外で乗降可能な場所は以下のとおりです。
琴南支所・西村ジョイ・永生病院・五島眼科病院(琴南町)
(上記以外の琴南地区・仲南地区へは乗り継ぎが必須)
●その日の予約状況によりお迎えの時間が変わります。
詳しくは予約センターにお問い合わせください。



利用時刻の30分前までに予約してください。
第1便のみ前日までに予約してください。

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

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〕

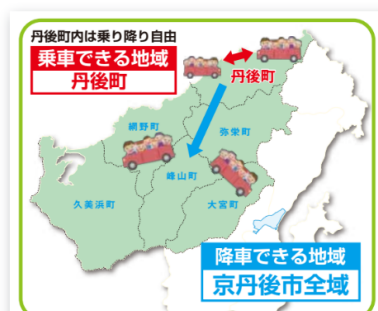
京丹後市では NPO が主体の交通空白地有償運送において、Uber のアプリを使って配車と乗車をマッチングし、住民ボランティアがドライバーとして自家用車を使って地域住民や観光客等を運ぶ「ささえ合い交通」を運行しています。

『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、以降は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

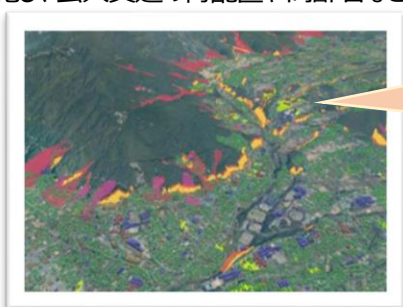
ドライバーは地元のボランティア

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

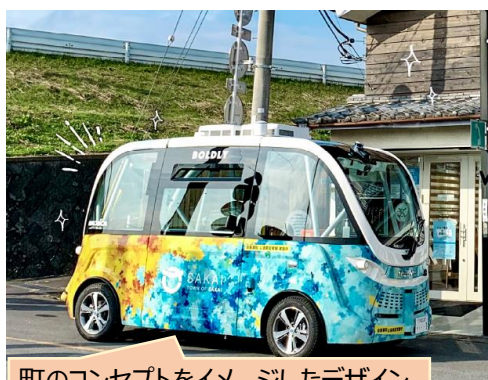
資料：国土交通省

● 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。



● 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。
- ▶ ペットを運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	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
------	----------------------------	---------------------------	---

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ることで最適な移動手段・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。

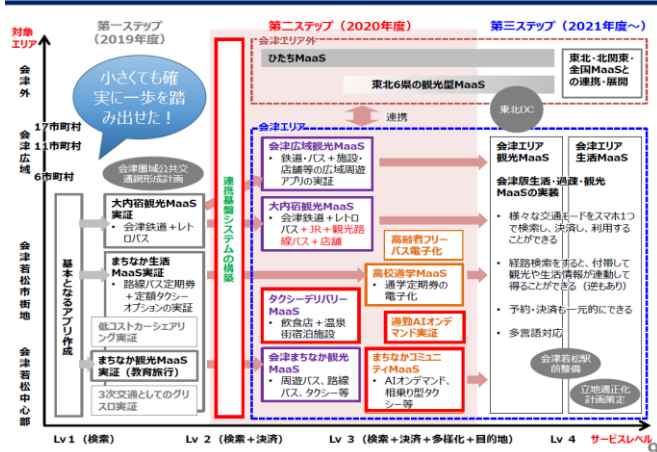
〔会津若松市における MaaS の取り組み事例〕

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

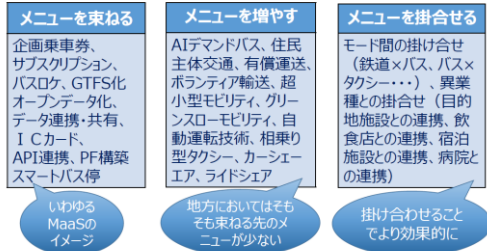
メニューを束ねる、増やす、沿線施設等も含めて掛け合わせることで、より効果が期待される

2019～2021のロードマップ



地方に求められるMaaSの取組とは？

メニューを増やすこととメニューを束ねる（さらに、メニューを掛け合わせる）ことの両輪の取組が必要となる（広義のMaaSの取組が必要）



【MaaS連携基盤構築】【まちなかコミュニティMaaS】【タクシーデリアリーMaaS】

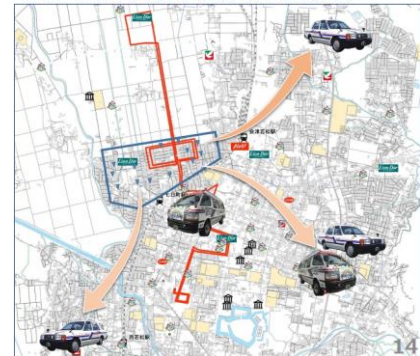
生活 MaaS 実証の例

- ★会津エリア内の「広域MaaS」「他分野×MaaS」構築に向けた連携
- ★会津エリア外のMaaSとの連携



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

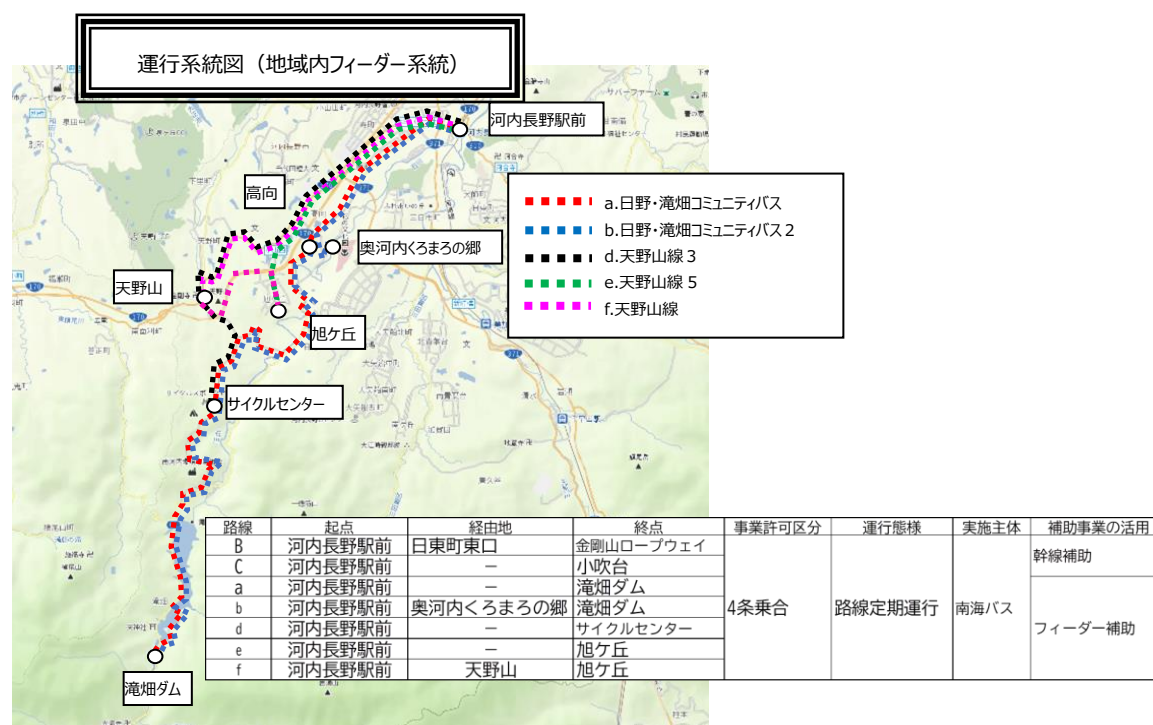
⑤三者協働による公共交通ネットワークの維持・最適化の検討

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

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

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

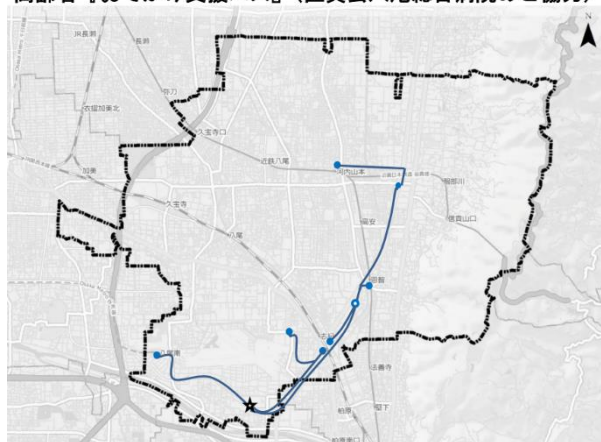
送迎バス利用にあたっての同意事項

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。

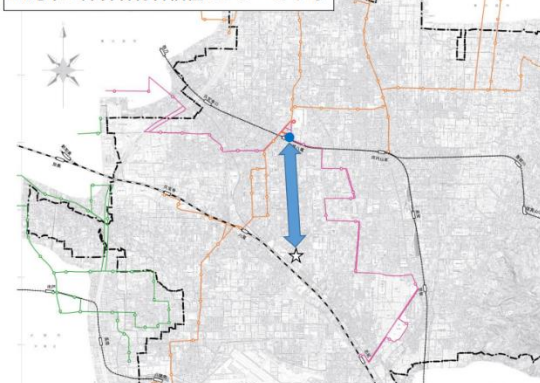
- (1) おでかけ支援バスの利用規約を遵守すること。
- (2) おでかけ支援バス実施による関係者への影響により、運行の見直し又は中止する可能性があること。
- (3) 空席状況や運行時間の遅延、運行により、乗車できない場合があること。
- (4) 交通渋滞、事故、天候等により送迎バスの運行を休止する可能性があること。
- (5) 既に満席又は送迎バス利用者が乗車することが明らかであり満席が予想される場合は、通過することがあること。
- (6) 個人での利用に限り、団体での利用はしないこと。
- (7) 乗車中は運転者の指示に従い、シートベルト着用等の安全な乗車に努めること。
- (8) 運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。



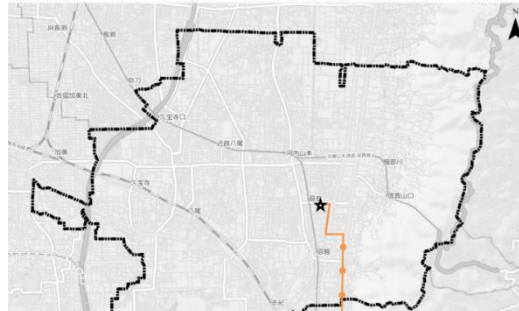
高齢者『おでかけ支援バス』（医真会八尾総合病院のご協力）



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	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）



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>



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

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。

「さあ、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。



「さあ、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)
- ❑ 電車はカッコいい篇 (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	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
------	----------------------------	---------------------------	---

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）

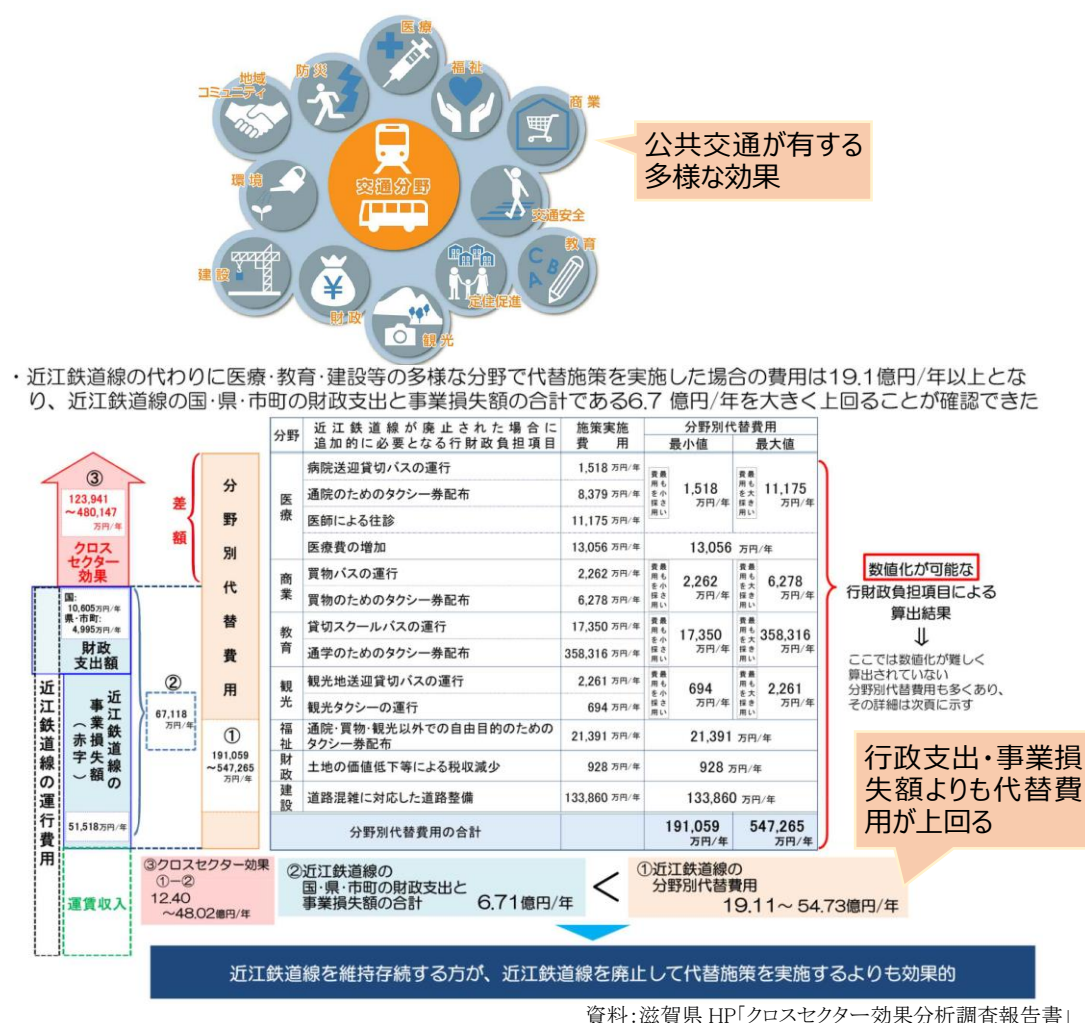
地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果を検証します。

● 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、生活に必要な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）。



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〕

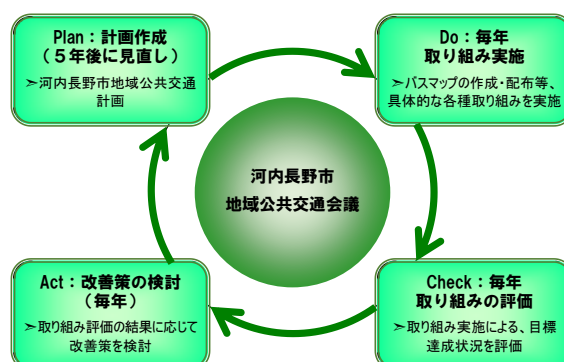


表 7.1 評価指標と評価の時期

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	くすまの収支率	47.2% (令和3年度)	66.0% (令和8年度)	交通事業者 提供データ	毎年
	モックルコミュニティバス利用者1人あたりの行政負担額	401 円 (令和3年度)	333 円 (令和8年度)	交通事業者 提供データ	毎年
	日野・滝畑コミュニティバス利用者1人あたりの行政負担額	450 円 (令和3年度)	339 円 (令和8年度)	交通事業者 提供データ	毎年
	バス路線維持に対する補助（収支不足に占める補助割合）	68.1% (令和3年度)	71.9% (令和8年度)	交通事業者 提供データ	毎年
	石見川・小深・太井・鳩原の地域バス等の100円の収入を得るために必要なコスト	※令和4年度 運行開始	158 円 (令和8年度)	交通事業者 提供データ	毎年
市民意識	くすまの利用者数	19,640 人/年 (令和3年度)	22,500 人/年 (令和8年度)	交通事業者 提供データ	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。