

(様式3)

会議の開催結果について

1 会議名	第69回河内長野市地域公共交通会議
2 開催日時	令和8年1月26日 15時30分から
3 開催場所	河内長野市役所802会議室
4 会議の概要	審議案件 (1) 「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）にかかる事業評価」について (2) 「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（幹線）にかかる事業評価」について 報告案件 (3) 「リ・デザイン」後の影響調査及び今後の対応について（報告） (4) その他
5 公開・非公開の別 (理由)	公開
6 傍聴人数	0名
7 問い合わせ先	(担当課名) 成長戦略局 成長戦略部 まちのハード戦略室 まちづくり推進課 移動支援・公共交通グループ (内線406・403)
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69回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第69回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和8年1月26日(月) 午後3時30分～
開催場所	河内長野市役所 802会議室
公開・非公開の別 (非公開とした 場合はその理由)	公開
傍聴者	0人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<p>審議案件</p> <p>(1)「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー)にかかると事業評価」について</p> <p>(2)「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業(幹線)にかかると事業評価」について</p> <p>報告案件</p> <p>(3)「リ・デザイン」後の影響調査及び今後の対応について(報告)</p> <p>(4)その他</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第69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69回河内長野市地域公共交通会議開会の案内
事務局	議題1：「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）にかかる事業評価」について（事務局による説明）
日野副会長	<p>【質疑応答】</p> <p>事業評価の今後の対応方針としては、次の3点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通ネットワーク構築を目指す ・生産性の向上する施策を検討する ・市民ニーズに対応した公共交通施策を展開する <p>市民ニーズの把握の仕方には、課題がある。</p> <p>生産性という言葉については共通理解が不足している可能性がある。</p> <p>この2点について補足説明を求めたい。</p> <p>また、市民ニーズと持続可能なネットワークは必ずしも一致するわけではないため、その乖離を防ぐ必要がある。</p>
事務局	<p>生産性の向上は補助の目標達成のためのバスの利用促進や運転手不足等の課題への対応を含めた取り組みを事業者と協力して実施する。</p> <p>市民ニーズは市民の声や、アンケートを通じて把握していきたい。</p>
日野副会長	<p>生産性向上、乗車効率が言われることがある。一便あたりの人数を増やして効率を上げるようなミスリードをしないで考えて頂きたい。一般の生産性向上はなじみがない。今のところは収支状況を改善し利用者を増やしていのを目指すのと、生産性の向上ということに対して精査しておいてもらいたい。</p> <p>あと福祉移送サービスをネットワークとして含めておいて良いか。</p>
事務局	福祉輸送は公共交通ネットワークからは外れて、福祉として対応する。
藤原委員	<p>フィーダーや幹線は運行費の補助金になっている。この補助金はこのように事業評価してもらおう。その結果を次年度、令和9年度の計画に反映させようとする形で評価してもらっている。今やっているのは協議会での自己評価、その自己評価を運輸支局に送ってもらって、近畿運輸局が評価を行っている。</p>

会長	<p>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、本事業評価については、この後、事務局より国へ報告をいたします。その際の細かな表現等の修正については、事務局に一任ということによろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
事務局	<p>議題2：「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（幹線）にかかる事業評価」について（事務局による説明）</p> <p>(質問無し)</p>
会長	<p>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、本事業評価については、この後、事務局より国へ報告をいたします。その際の細かな表現等の修正については、事務局に一任ということによろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
事務局	<p>議題3：「リ・デザイン」後の影響調査及び今後の対応について（報告） (事務局による説明)</p>
安岡委員	<p>Web 調査で一部、今後の情報が明らかになったときに市として改善策を進めていくのか、決められているのか</p>
事務局	<p>この結果からどういった対応をするのか、3月4月の交通会議で提示させて頂きたい。</p>
田中委員	<p>通勤が出来なくなったのはまずい。通学用途もあるので確認したら。</p>
日野副会長	<p>今のデータだけでなく、2か月後、3か月後の利用者数がどう変化するのかデータがあるとわかりやすいのではないかと、南海バスさんとして開示できないのか</p>
中井委員	<p>どの路線のどの区間もあるので、利用者数を開示できるか市と協議させてもらう。</p>
日野副会長	<p>路線が変わっているので、一緒ではないが、エリア、区間。利用者数等でだ</p>

	<p>してもらえれば。</p>
<p>中井委員</p>	<p>路線、場所については詰めていきたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>今回のバス再編は、深刻な運転士不足を背景に事業者との協議を重ねた結果、10月に実施された。バス停を1つも廃止しなかった点で、市内移動のセーフティネットとしての機能は維持できたと市は評価している。一方で、通勤が不便になったという市民の声も寄せられており、すべての要望に応えることは難しい状況にある。</p> <p>再編の影響を検証するにあたり、アンケート結果だけでは主観的な「不便さ」が強調されやすいため、客観的なデータ分析が必要とされている。利用減が便数削減によるものなのか、リ・デザインによる利用者構造の変化なのか、判断は容易ではない。</p> <p>Web アンケートでは「外出が減った」と回答した人は3.1%で、回答者は50代を中心に比較的若い層が多かった。しかし、バス利用者の多くは高齢者であり、紙調査を行えば結果が変わる可能性があるため、総合的な検証が求められる。</p> <p>今後、市としては間接的な利用促進だけでなく、市民生活を支える移動ネットワークを公金の使い方としてどう支えるかも検討していく方針である。</p>
<p>会長</p>	<p>市としては、これまでの減便や路線の見直しによって、市民の通勤・通学や日常生活の移動にどのような影響が出ているのかを丁寧に把握したいと考えている。移動手段がタクシーや自家用車、近隣住民の助けなどに変わっている可能性もあるが、持続可能な公共交通の確保は重要な課題である。</p> <p>特に、空き家活用による若い世代の転入促進を進めるうえで、移動手段の充実が町に住むかどうかを左右する大きな要素となるため、公共交通の維持・確保は市にとって最優先の課題と認識している。</p> <p>今後は南海バスや第一タクシーとも連携しながら、移動手段の確保策を検討していく。また、今回実施したアンケートは地域や属性ごとにクロス集計し、次回の公共交通会議で報告できるよう準備を進めている。</p>
<p>事務局</p>	<p>議題4：「リ・デザイン」以降の取組について（報告） （事務局による説明）</p>
<p>会長</p>	<p>今回のバスの再編について、南海バスさんより再編の効果や状況について、教えていただけますか。</p>

中田委員	効果としましては、収支の具体的な数値は出せていないが、路線を効率化したので、運転手の不足については緩和している。
平委員	10月18日バス無料デーに知らずに乗った。整理券は取るかどうかわからなかった、バスの中に掲示が無かった、わかりにくかった。 ICカードをかざしている人も居た。周知が不足していたのではないかと整理券は人数を把握するために取るのか
事務局	整理券は、市内路線に正しく乗っているかを証明するために取ってもらっている。
平委員	混雑していて、前から後ろからも降りていたのでその対策も。
事務局	周知します。
藤原委員	目的が市内の活性化、協力店が増えたかどうか、把握しているのでしょうか
事務局	まだやっている途中で全部が分からない。くろまろの郷では初日37人来店した。観光案内所のスタンプラリーの用紙は2000枚置いている中の半分が使われている。
田中委員	バス乗っていなくても現地に行けば特典があるのか。QRコードでバスに乗ったら特典があるのか、あれば良いなと思ったのが1点。もう1点、難しいのは分かっているが、市外路線は除外されているが、幹線は隣接市まであるので、横の自治体と何か協力して出来る方策を考えてもらえればうれしい。フィーダー、幹線の利用促進につながる。
事務局	バス無料デーの使いやすさを優先したので何も持たずに乗られることとした。高齢者の使い勝手を考えて何もしなかった。市外路線については、金剛山行きで対応に課題があることから実施していない。しかし他市とは協議を続けていかないといけないと考えている。
田中委員	市外については難しいのは分かった上での質問でしたので、検討いただければと思います。 ターゲットについては、高齢者に向けて考えられていたのか、若い方、バスに乗られていない方の利用を増やしていくための施策なのか。それでいくと

事務局	<p>若い人に向けて QR コードをつけるとヒットするのではないかと、ターゲットは明確にしておいた方が良いのではないかと。</p> <p>ターゲットは明確にして実施していきたいと思います。</p>
岩井委員	<p>今の土1、3、バス無料デーの顕著な効果にびっくり。モックルバスだけでも5倍から8倍の伸び率を示しているのは、どこから来るのかという驚きを感じている。個人的には、当初期待して無かったというか、推移としてはあんまり変わらんやろと思っていたのですが、蓋を開けてみると運賃との相関関係が如実に出ているのかなと感じがして、もし今の時点で分かる事があれば教えて頂きたい。その伸びた理由はどこら辺にあるのかな。今分かっている中でどんな年齢の方々が、どんな家族構成の方々が、どんな所にいっているのか知りたいな、結果が分かるのが随分先なので、その辺の事が今わかる事があれば教えてもらいたい。</p>
事務局	<p>数値的なものではないが、私一度端から端まで乗らせてもらったが、その時結構聞いたのが探検に来たと聞いた。無料になると気になっていたバスに乗る。降りる所は人それぞれでキックスで降りられる方も居られるし、駅間の三日市町駅から河内長野駅そして千代田駅が多いかな。お試しということで夫婦であったり家族であったり、ただこれは乗ってみた感想なので、後ほど正確な結果がでると思います。</p>
岩井委員	<p>詳しくわかってくるんですかね、先程のアンケートありましたよね、ちょっとは分かるんですかね。</p>
事務局	<p>人流データによると、バス無料デー（第1・第3土曜）には70代高齢者の移動が活発化していることが分かった。今回は高齢者だけでなく家族連れの利用も期待して土曜日に設定したが、実際には無料をきっかけに高齢者の利用が多くなった印象がある。一方で、家族連れが「モックルバスに乗ること自体を目的に」往復する例も見られ、まち中の移動活性化という点では一定の効果があったと考えている。</p> <p>ただし、無料でなくなった場合に利用が維持されるかどうかは検証が必要だとしている。</p>
岩井委員	<p>アンケートの問7で聞いてはるので、アンケート調査の詳細が分かれば、この辺も出てくるかと思うので、期待してます、詳しく知りたいので。</p>

日野副会長	<p>他自治体の無料施策はイベント連動型が多く、回数券の利用率などで効果を測っている。一方、河内長野市の無料デーは規模が大きく費用もかかるため、どれだけ効果があったかを丁寧に検証する必要がある。特に南海バスのデータが含まれていない現状では議論が難しく、コミュニティバスだけでなく路線バスの増減も比較できるようデータ提供をお願いしたいと思います。</p> <p>当日に利用が大きく増えるのは「乗ってみたかった」という潜在需要が顕在化した可能性があり、無料でなければ乗らない層が一定数いることも示唆される。また、家族連れの利用には子どもがバスに親しみ、将来の利用者育成につながるという長期的な狙いも他地域では見られるが、そこまでの効果はまだ評価できていないとしている。</p> <p>歩留まり効果をどこまで評価に含めるかを検討する必要があります。また、連携先サービスの利用状況についても、これまでの「乗ってみた感想」といった主観的な声だけでは客観性に欠けるため、協力店舗から利用データを提供してもらえようをお願いしたい。例えば、くろまるさんの「100人中39人来店」のような数値データがあると分析に役立つため、今後はそのようなデータ提供をお願いしたい。</p> <p>鉄道利用者が増えているというデータの出所が分からないため、各鉄道事業者の乗降客数など、客観的な根拠を確認する必要があります。もし鉄道利用が増えているのであれば、地域全体の移動量が増加していることになり、事業の効果を総合的に評価する材料になると思うんです。将来に向けて、費用をかけても取り組む価値があると示すためにも、可能であれば次回に向けてそうしたデータを整理してほしい。また、南海バスさんにも利用者数などのデータ提供をお願いしたい。</p>
岩井委員	<p>お金が掛かるのは分かるので、ただ、この件と公共交通のあり方がどこかでつながってくると感じがする。この件は交通機関の在り方に一石を投じると思うかもしれない。ただ、ネックになるのは費用。市民感覚として、需要としてこれだけの取組は、これだけ顕著な効果を出すんだということに非常に感心しました。</p>
井本委員	<p>先程から何回も出ているのだが、バスの交通側からみると、バス無料デーをやることによって、バスに触れ合ってもらう、普段乗らない方に乗ってもらう。興味を持ってもらって小さい子が将来運転手になりたいなと思ってもらうという所になってくると思うので、その長期的な、先程データの話しもありましたけど、無料デーをやる前とやった後でバスに乗っている方、無料デーの時だけ跳ね上がったの数も大事だとおもうのですが、長期的にデータを整</p>

事務局	<p>理してもら、無料デーをやる前よりやってから利用者が増えてます等の長期的な目で検討してもらったらありがたいのが一点。</p> <p>もう一つが、興味をもって物凄い数が乗ってもらって驚いている。せっかく興味があって乗ってもらっているのに、バスの中で今の地域交通がこんな大変なことになっている、運転手さんが不足している。あまりバスに関わっていない人にすれば知らない、知られてない情報だと思うので、その辺の発信のチャンスで、啓発の場として活用してもらえればと思います。</p> <p>やっている間は、しっかりデータを取って検証していきたい。</p>
田中委員	<p>アンケートの問7で、バス無料デーをどこで知りましたかとの問いがあるが、この例以外で周知されたところはあるのか。</p> <p>私今日 JR とモックルバスに乗ってきたが、このポスターはみてないな。鉄道さんに協力を頼むなら鉄道さんの施設になるのか、あと小中高の学校の方に御協力頂くとか、この会議に色んな現場の方が来られているので、その方たちに協力頂くとかが良いと思いました。</p>
会長	<p>市のバス無料デーは、物価高騰対策の交付金を活用し、従来の移動支援（バス・タクシー補助）では利用者が限定されるため、市民全体が使える施策として実施した。</p> <p>市長としては、普段バスを使わない人にも一度利用してもらい、バスの便利さを実感してもらうことで、公共交通の利用促進につなげたいという狙いがあった。実施の結果、市外からの来訪者増や、これまで乗っていなかった市民の利用が確認され、バスが生活の中で役立つことを感じてもらえたと評価している。</p> <p>効果が高かったため、次年度以降の継続については、現在の予算編成や国の物価高騰対策を踏まえて検討中で、最終的には議会の判断となる。今後も今回の取り組みを検証し、公共交通の充実につなげていきたいとの考えが示されている</p>
会長	<p>ありがとうございます。ほかにないようでしたら、以上をもちまして、第69回河内長野市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございました。今後とも、本市の公共交通の維持・充実に向け、皆様のご協力をお願い申し上げまして、本日の会議を終了させていただきます。長時間にわたり、ありがとうございました。</p>

第69回 河内長野市地域公共交通会議次第

日 時 令和8年1月26日（月）午後3時30分から

場 所 河内長野市役所802会議室

1. 開会

2. 議題

審議案件

（1）「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）にかかると事業評価」について

（2）「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（幹線）にかかると事業評価」について

報告案件

（3）「リ・デザイン」後の影響調査及び今後の対応について（報告）

（4）その他

3. 閉会

令和7年度 河内長野市地域公共交通会議名簿

	氏名	所属・役職
1	会長 谷ノ上 浩久	河内長野市 成長戦略局長
2	副会長 日野 泰雄	大阪市立大学 名誉教授
3	委員 伊勢 昇	和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授
4	委員 田中 郁代	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官
5	委員 栗原 岳志	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官
6	委員 井本 昌彦	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長補佐
7	委員 安岡 政光	大阪府 富田林土木事務所 地域防災担当参事兼地域支援・企画課長
8	委員 原 将	大阪府 河内長野警察署 交通課長代理
9	委員 中田 幸宏	南海バス株式会社 企画課長
10	委員 中井 俊宏	南海バス株式会社 営業課長
11	委員 浅尾 聖二	南海バス株式会社 労働組合代表
12	委員 小川 和彦	大阪第一交通株式会社 営業推進室課長
13	委員 西本 一樹	近鉄タクシー株式会社 南大阪総合営業所 助役
14	委員 西谷 興季	南海電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 統括部 課長
15	委員 森 憲一	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長
16	委員 山田 昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長
17	監事 望月 教佳	河内長野市観光協会 会長
18	委員 西尾 元嗣	河内長野市商工会 会長
19	監事 岩井 仁	市民公募
20	委員 平 美輝	市民公募
21	委員 和田 理市	河内長野市総務経営局財務資源部長
22	委員 坂ノ上 洋	河内長野市都市環境安全局都市サステナ部長
23	委員 河上 太一	河内長野市成長戦略局成長戦略部長
24	委員 阪本 英之	河内長野市こどもの未来とウェルビーイング推進局まちインクルーシ部長

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 1

令和8年1月26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	<p>運転免許証自主返納支援券や「モックルMaaS」など、公共交通の利用促進の取り組みを引き続き実施する。</p> <p>また、将来の公共交通網の再構築に向けての移動需要を把握するため、R6.10.1～11.29までの60日間</p> <p>①「地域拠点循環バス」実証ルート運行、</p> <p>②「河内長野デジタルきっぷ」バス・電車の共通デジタル乗車券を活用した実証実験を実施する。</p>	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1% 実績:減少(対R6年度比-7.0%)
南海バス株式会社	日野・滝畑コミュニティバス2(奥河内くろまるの郷経由系統)		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1% 実績:横ばい(対R6年度比±0.0%)
南海バス株式会社	路線バス高向線1(高向起終点系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【輸送人員】 目標:前年度比プラス1% 実績:減少(対R6年度比-5.8%)
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1% 実績:増加(対R6年度比+6.9%)
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1% 実績:増加(対R6年度比+12.1%)
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		

参考資料

議題 1

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R6年度比	達成状況
		(参考)R1年度 H.30.10～R1.9	R6年度 R5.10～R6.9	R7年度 R6.10～R7.9			
日野・滝畑コミュニティバス	前年度比プラス1%	85,157	74,610	69,424	△ 18.5%	△ 7.0%	×
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)							
路線バス高向線1(高向起終点系統)	前年度比プラス1%	75,698	58,434	58,446	△ 22.8%	+ 0.0%	×
路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)	前年度比プラス1%	172,274	161,557	152,168	△ 11.7%	△ 5.8%	×
路線バス天野山線4(天野山起終点系統)	前年度比プラス1%	16,513	26,192	27,998	+ 69.6%	+ 6.9%	○
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1%	15,272	11,002	12,330	△ 19.3%	+ 12.1%	○
(参考)合計		364,914	331,795	320,366	△ 12.2%	△ 3.4%	

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8年1月26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
----------	----------------------

<p>地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)</p>	<p>河内長野市は大阪府の南東端に位置し、人口約9.7万人(令和7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>
-------------------------------------	--

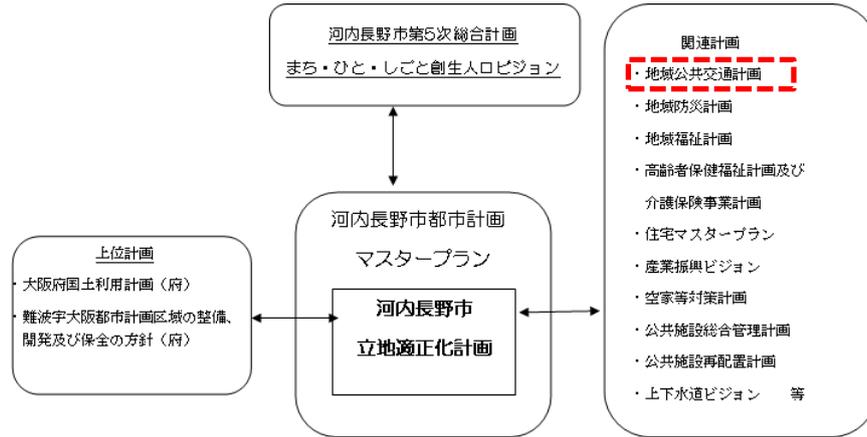
河内長野市地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

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9.7万人まで減少
 - ・超高齢化 65～74歳 14,364人 < 75歳以上 22,182人（令和7年11月末時点）
 - ・高齢化率 65歳以上 37.8%、75歳以上の高齢者率 22.9%
- 課題
 - ・人口減少や高齢化が進展する中でのまちの活力維持につながる公共交通ネットワークの構築
 - ・高齢化の進展に対応した公共交通の実現
 - ・協働の取り組みに向けた市民意識の醸成
- 基本方針
 - ・まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築
 - ・高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現
 - ・市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進



公共交通ネットワークのイメージ図

令和6年2月1日改訂 発行 河内長野市都市計画課 TEL.0721-53-1111

バスマップ

河内長野

人・自然・歴史・文化輝く ふれあいと創造のまち

大新狹山市

大新海浜センター
日曜・祝日限定
子育て世代特定バスセンター大新まっくろ

路線	色	区間	バス
1	赤	大新駅前 - 大新駅前	1
2	青	大新駅前 - 大新駅前	2
3	緑	大新駅前 - 大新駅前	3
4	黄	大新駅前 - 大新駅前	4
5	紫	大新駅前 - 大新駅前	5
6	茶	大新駅前 - 大新駅前	6
7	桃	大新駅前 - 大新駅前	7
8	水	大新駅前 - 大新駅前	8
9	紫	大新駅前 - 大新駅前	9
10	黄	大新駅前 - 大新駅前	10
11	赤	大新駅前 - 大新駅前	11
12	青	大新駅前 - 大新駅前	12
13	緑	大新駅前 - 大新駅前	13
14	黄	大新駅前 - 大新駅前	14
15	紫	大新駅前 - 大新駅前	15
16	茶	大新駅前 - 大新駅前	16
17	桃	大新駅前 - 大新駅前	17
18	水	大新駅前 - 大新駅前	18
19	紫	大新駅前 - 大新駅前	19
20	黄	大新駅前 - 大新駅前	20
21	赤	大新駅前 - 大新駅前	21
22	青	大新駅前 - 大新駅前	22
23	緑	大新駅前 - 大新駅前	23
24	黄	大新駅前 - 大新駅前	24
25	紫	大新駅前 - 大新駅前	25
26	茶	大新駅前 - 大新駅前	26
27	桃	大新駅前 - 大新駅前	27
28	水	大新駅前 - 大新駅前	28
29	紫	大新駅前 - 大新駅前	29
30	黄	大新駅前 - 大新駅前	30
31	赤	大新駅前 - 大新駅前	31
32	青	大新駅前 - 大新駅前	32
33	緑	大新駅前 - 大新駅前	33
34	黄	大新駅前 - 大新駅前	34
35	紫	大新駅前 - 大新駅前	35
36	茶	大新駅前 - 大新駅前	36
37	桃	大新駅前 - 大新駅前	37
38	水	大新駅前 - 大新駅前	38
39	紫	大新駅前 - 大新駅前	39
40	黄	大新駅前 - 大新駅前	40
41	赤	大新駅前 - 大新駅前	41
42	青	大新駅前 - 大新駅前	42
43	緑	大新駅前 - 大新駅前	43
44	黄	大新駅前 - 大新駅前	44
45	紫	大新駅前 - 大新駅前	45
46	茶	大新駅前 - 大新駅前	46
47	桃	大新駅前 - 大新駅前	47
48	水	大新駅前 - 大新駅前	48
49	紫	大新駅前 - 大新駅前	49
50	黄	大新駅前 - 大新駅前	50

乗って残そう公共交通！みなさん一人ひとりが少しでも多く公共交通を利用し、未来に残していきたい！

バス1日フリー モックルカード

市内の路線バスやモックルコミュニティバス、日野・海堤コミュニティバスをご利用頂けます！

大人 650円

小児 330円

大人 900円

小児 450円

河内長野市都市計画課 TEL.0721-53-9043

バスの接近情報検索

Bus Location System

南海バスロケーションシステム

バスロケーションシステムとは、スマートフォンのアプリを使って、バスの位置や到着時刻をリアルタイムで検索できるシステムです。バスが近づくと音が鳴り、到着時刻も表示されます。また、バスが到着すると、バスがどの停留所を通過しているのかもわかります。

大新第一交通株式会社 0570-06-0152

近鉄タクシー株式会社 0570-06-9001

5

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1%）

【地域間幹線系統確保維持計画】

○目標

- ・収支1%以上の改善

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

【地域内の公共交通の課題】

- ・人口減少や高齢化が進展する中で、まちの活力維持に繋がる公共交通ネットワークの構築
- ・高齢化の進展に対応した公共交通の実現
- ・協働の取り組みに向けた市民意識の醸成

【取組の主な内容】

- ・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。また、「モックル MaaS」を普及のために、通常より安価でモバイルチケットを販売するキャンペーンを期間限定で実施した。
- ・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バス・タクシー利用助成券「おでかけチケット」を配布した。(R7.3まで)
- ・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。
- ・「モックル MaaS」の利用促進のため、デジタルを敬遠しがちな人（高齢者を想定）に対してスマホ教室を実施した。

【協議会の開催状況】

令和7年1月29日(水) 河内長野市地域公共交通会議

(1) 富田林市からの報告事項

- (2) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）にかかる事業評価について
- (3) 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行ルート等の変更について
- (4) 令和5年度河内長野市地域公共交通会議会計監査結果について
- (5) 公共交通網リ・デザインを見据えた情報収集のための実証実験結果について
- (6) 石見川・小深・太井・鳩原地域バス「楠坊」のダイヤ及び運賃の改定等に伴う地域公共交通利便増進実施計画の変更について

令和7年3月26日(水)～令和7年3月31日(月) 河内長野市地域公共交通会議（書面開催）

(1) 令和7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7年5月30日(金) 河内長野市地域公共交通会議

- (1) 河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名
- (2) 河内長野市地域公共交通会議の概要
- (3) 公共交通網リ・デザインの概要
- (4) 令和8年度地域間幹線系統確保維持計画について
- (5) 令和8年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）について
- (6) 報告事項

令和7年8月4日(月) 河内長野市地域公共交通会議

- (1) 「リ・デザイン」の詳細について
- (2) 「リ・デザイン」後の影響調査について
- (3) 「バス無料デー（仮称）」の実施について
- (4) 令和6年度会計監査の結果について
- (5) 南花台モビリティ「クルクル」に係る自動運転の有償化開始について

令和 8 年 1 月 26 日(月) 河内長野市地域公共交通会議

- (1) 「令和 7 年度地域公共交通確保維持事業（フィーダー）にかかる事業評価」について
- (2) 「令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業（幹線）にかかる事業評価」について
- (3) 「リ・デザイン」後の影響調査及び今後の対応について（報告）

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域内フィーダー系統	南海バス	R6. 10. 1～ R7. 9. 30	フ	市内の生活路線 6 系統について補助を活用し、維持を図っている。
地域間幹線系統	南海バス	R6. 10. 1～ R7. 9. 30	幹	天野山線：河内長野駅前～光明池駅（天野山） 小深線（日東町東口系統）：河内長野駅前～金剛山ロープウェイ前（日東町東口） 小吹台団地線：河内長野駅前～小吹台（日東町東口）

【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。
公共交通網リ・デザインを見据えた情報収集のための 実証実験	市、南海 電鉄、南 海バス、 河内長野 市社会福 祉 協 議 会、一富 士ケータ リング株 式会社	R6. 10～R6. 11	市内公共交通網の再編を検討するため、最新の移動需要の把握及びデータ収集のための実証実験を実施。具体的には、コミュニティバスの新規ルートでの実証運行および河内長野市内の電車とバスの両方で使えるデジタル乗車券の導入実験を実施した。

(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。(R7.3まで)	◆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) ⇒(収支率)R4:50.1% → R5:51.9% → R6:48.64% → R7:48.63%
「モックル MaaS」のPRやモックル「MaaS」の普及による観光利用の促進	バスマップと一体型の「モックル MaaS」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。 その普及のために、期間限定で通常大人700円、小児350円のモバイルチケットを大人500円、小児250円で販売するキャンペーンを実施するとともに、スマホ初心者向けのスマホ教室を開催した。	◆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+4%
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+2%
モックルコミュニティバス及び路線バス千代田線上限200円運賃の試行継続	利用しやすい運賃施策として、モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行を継続。また、一部ルートが輻輳する路線バスにおいても運賃格差を是正するため、同じく上限運賃の試行を実施。	◆利用者利便の向上による利用者数の増加
路線バス運転体験会	市、バス事業者及び本市にホームタウンを置く女子サッカーチームとが協力し、路線バス運転体験会を実施。 サッカーチームの選手に実際のバス運転体験を通じて、バス運転手の魅力を発信してもらうことで、バス運転士確保を図った。	◆路線バスの運転手の採用促進

4. 具体的取組に対する評価

【補助路線に関する評価】

(フィーダー)

- 令和6年と比べると、全体の輸送人員は減少しているものの、目標である「前年度比+1%」を達成した路線が2路線ある。この2路線については令和3年度から増加が続いている。一方、コロナ前の令和元年度と比べると、生活路線のうち天野山線4は当時より増加しているが、その他の路線では依然として1割～2割程度の減少が見られる。

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R6年度比	達成状況
		(参考)R1年度 H.30.10～R1.9	R6年度 R5.10～R6.9	R7年度 R6.10～R7.9			
日野・滝畑コミュニティバス	前年度比プラス1%	85,157	74,610	69,424	△ 18.5%	△ 7.0%	×
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)							
路線バス高向線1(高向起終点系統)	前年度比プラス1%	75,698	58,434	58,446	△ 22.8%	+ 0.0%	×
路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)	前年度比プラス1%	172,274	161,557	152,168	△ 11.7%	△ 5.8%	×
路線バス天野山線4(天野山起終点系統)	前年度比プラス1%	16,513	26,192	27,998	+ 69.6%	+ 6.9%	○
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1%	15,272	11,002	12,330	△ 19.3%	+ 12.1%	○
(参考)合計		364,914	331,795	320,366	△ 12.2%	△ 3.4%	

(幹線)

- 幹線系統については、目標を達成したのは、小深線のみとなった。小吹台団地線については、目標に届かなかったものの、収支率は改善し、輸送人員も増加している。また、天野山線は輸送人員が減少したが、収支率はほぼ横ばいであることから、次年度以降さらに生産性向上に向けた計画通りに取り組んでいくことで、目標達成を目指す。

対象路線	目標 (収支)			対R6年度比	達成状況	(参考)輸送人員 R6年度(人)	(参考)輸送人員 R7年度(人)
		R6年度 R5.10～R6.9 (円)	R7年度 R6.10～R7.9 (円)				
天野山線	前年度比プラス1%	34,898,478(収入) 71,749,424(支出)	35,489,308(収入) 72,978,150(支出)	△ 0.01%	○	146,873	137,228
小深線(日東町東口系統)	前年度比プラス1%	31,546,346(収入) 43,025,946(支出)	34,917,934(収入) 44,337,360(支出)	+ 5.44%	○	84,737	83,532
小吹台団地線	前年度比プラス1%	33,115,058(収入) 37,143,563(支出)	34,307,946(収入) 38,297,117(支出)	+ 0.43%	○	141,358	143,931
(参考)合計						372,968	364,691

【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」の普及のために、通常大人700円、小児350円のバスモバイルチケットを大人500円、小児250円で販売するキャンペーンを実施するなど、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の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ている。

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7年度においては、フィーダーは輸送人員の増加を目標としており、5路線中2路線が微減、3路線が微増となり、一部の路線では目標を達成した。少子高齢化や人口減少に歯止めがきかないことなどから、路線によってはコロナ前までの回復は難しい。</p> <p>一方で、幹線は目標を収支1%の改善としており、目標値としては、1路線のみの達成となったが、ほかの2路線も、増加もしくはほぼ横ばいの収支となっており、取り組みの効果はみられる。</p> <p>燃料高騰や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喫緊の課題である。</p> <p>また、地勢的な特性として、坂道が多く、駅から住宅団地まで距離があるため、徒歩での移動は難しい地域が多い。高齢化が進む中で、今まで以上にきめ細やかな移動手段の確保が求められている。</p>	<p>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」の利用促進を継続し、バスの利用促進を図る。さらに、観光と連携することで、利用喚起を図る。</p> <p>また、運転免許証自主返納支援制度など、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し、地域公共交通計画に基づき、事業者と連携しながら施策の展開を図る。</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（フィーダー）

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。</p> <p>その結果、令和7年度は前年度より利用者が減少しているが、一部の路線については増加が続いている。</p>	<p>燃料高騰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む。</p> <p>また、令和5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>

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況（幹線）

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・効果について達成している系統も多く、昨年度より輸送人員、収支が改善していることは評価できる。</p> <p>収支が減少している系統について、ほかの取り組み事例も参考にし、効果のある生産性向上の取組について十分に検討し、引き続き利用促進に努められたい。</p>	<p>事業者と連携し、様々な利用促進施策を実施した。</p> <p>その結果、令和7年度は3路線中1路線が目標値を達成し、残り2路線のうち、1路線についても収支の改善が見られ、もう1路線については利用者は減少したものの、事業者の努力もあり、収支はほぼ横ばいに抑えられた。</p>	<p>燃料高騰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、引き続き生産性向上の取組を検討していく。</p> <p>令和8年度からは路線バスの再編が実施されるため、利用者の動向や市民ニーズを確認し、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

○『モックル MaaS』のキャンペーンとして通常大人 700 円（小児 350 円）のモバイルチケットをキャンペーン価格大人 500 円（小児 250 円）で販売

■モックルチケット（市内エリアを1日乗り放題のフリーチケット）

○高齢者などデジタルが苦手な人に対してスマホ教室を実施。

○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導入により、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や市民の公共交通の利用促進を図った。

○参考資料

別添 モックル MaaS、バスマップでのモックルチケットの紹介。モックルコミュニティバス実証ルート運行、河内長野デジタルきっぷの周知ポスター。

河内長野市内の移動・観光に便利で快適!

モックルチケット

河内長野市内バスモックルチケット
2026年2月28日(土)まで

大人 700円 → 500円
小児 350円 → 250円
※対象路線「河内長野市内の路線バスとコミュニティバス」

2026年2月28日(土)まで

スマートフォンで買ってスマートフォンで乗れる!
24時間いつでも買える!
河内長野市内バス1日乗り放題!

河内長野市内バス無料デー

土1・3

バス乗りホ!

実施日
令和7年10月・令和8年3月の
第1・第3土曜日
10/4-18 11/1-15
12/6-20 1/3-17
2/7-21 3/7-21

有効区間

詳しくはこちら!

モバイル専用モックルチケットの買い方

- 1 乗換案内アプリ(リアルダウ)のトップ画面でチケットを選択
- 2 チケット購入タブの中から「モックルチケット」を選択
- 3 「モックルチケット」の画面で、「このチケットを購入する」を選択
- 4 購入人数、決済手段を選択。注意事項、利用規約を確認し、「次へ」を選択
- 5 選択した内容(チケットの種類、購入人数、決済手段)を確認した上で、「ご購入内容を確認する」を選択

注意事項

1.ダウンロードは無料ですが、通信にかかる費用はご利用者負担となります。
2.チケット購入には利用者登録が必要です。
3.チケットには有効期限があります(ご購入後90日間)。
4.チケットは購入した端末でのみご利用できます。
5.支払い方法はクレジットカードやQRコードなどの電子決済に限りません。
6.払い戻しは「チケットを使う」ボタンを押していない場合に限りります。(チケット1枚ごとに100円の払い戻し手数料が発生します)。
7.複数人分まとめて購入されると1人ずつは使用できません。同時乗車のみ利用可。

モバイル専用モックルチケットの使い方

- 1 乗換案内アプリのトップ画面でチケットを選択し、[MYチケット]に保存された購入済みチケットを選択します。
- 2 「チケットを使う」を選択
- 3 「河内長野市内モックルチケット」を選択
- 4 バス乗車の精算時に、この画面を乗務員に提示

※利用中のチケットは、カーブ上の時刻表示が左右に動きます。

チケットの詳しい内容はこちら!

アプリはダウンロード無料! 基本情報も無料で使えます!

JORDAN MOBILETICKET

©2024 JORDAN CO., LTD. 河内長野市 河内長野デジタルきっぷ

モックルチケットに関するお問い合わせ TEL 0721-53-1111

天野山線系統図



小深線・小吹台団地線



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

議題2

令和8年1月26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: 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線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) 天野山線	河内長野駅前～光明池駅(天野山経由)	□前回の事業評価結果 目標を達成している系統も多く、昨年度より輸送人員、収支が改善していることは評価できる。 収支が減少している系統について、他の取組事例も参考にし、効果ある生産性向上の取組について十分に検討し、引き続き利用促進に努められたい。 □具体的な取組内容 ・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 ・「モックルMaaS」において販売するバスモバイルチケットを割引価格で販売するキャンペーンを実施。さらに、スマートフォン教室を実施し、普及に努めた。 ・バス運転体験会を実施。市とバス事業者が河内長野市に拠点を置く女子サッカーチームと連携し、選手に運転体験をしてもらうことで、バス運転手の魅力を発信し、運転手不足解消を図った。 ・バスロケーションシステムを導入し、事業者HPや関係自治体へPRチラシを配布した。 ・「バス沿線おでかけガイド」(バス利用観光マップ)の英語版を新たに作成し、関係自治体の各施設で配布した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【収支】 (目標)1%以上の改善 【参考】輸送人員6.6%減少 (実績)0.01%減少	
南海バス(株) 小深線(日東町東口系統)	河内長野駅前～金剛山ロープウェイ前(日東町東口)	・地域公共交通計画を策定、又は策定に向けた協議会を設置し、各系統の課題を再度検討し、維持に努めた。 (参考・千早赤阪村の取組) ・日常生活の利便性と住民福祉の向上を図ることを目的に、千早赤阪村地域公共交通利用料助成事業において村内在住の75歳以上の方や妊産婦などを対象にバスやタクシーの利用料金の一部を助成。なっちカードが廃止となり料金チャージに利用ができなくなったので、南海バスサービス券と引換え可能な事業に転換した。 補助金額12,000円(500円チケット×年間最大24枚)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 【収支】 (目標)1%以上の改善 (実績)5.44%増加 【参考】輸送人員1.4%減少	□今後の改善点、対応生産性向上に取り組むことで利用者数の維持・増加に努めていく。 □更なる取組の検討 ・デジタル技術を活用した取組などにより、高齢者や障がい者の公共交通利用促進事業やバス利用者の負担軽減、観光との連携による利便性向上を実施する。 ・バス利用に関するPR等を実施し、利用促進を図る。
南海バス(株) 小吹台団地線	河内長野駅前～小吹台(日東町東口)	・地域公共交通計画を策定、又は策定に向けた協議会を設置し、各系統の課題を再度検討し、維持に努めた。 (参考・千早赤阪村の取組) ・日常生活の利便性と住民福祉の向上を図ることを目的に、千早赤阪村地域公共交通利用料助成事業において村内在住の75歳以上の方や妊産婦などを対象にバスやタクシーの利用料金の一部を助成。なっちカードが廃止となり料金チャージに利用ができなくなったので、南海バスサービス券と引換え可能な事業に転換した。 補助金額12,000円(500円チケット×年間最大24枚)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 【収支】 (目標)1%以上の改善 (実績)0.43%増加 【参考】輸送人員1.8%増加	

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和8年1月26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:	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線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)	少子高齢化やマイカーの普及により、特に地方部においては、乗合バスが営利サービスとして成り立たなくなっている現状から、地域住民の生活交通手段を確保する必要がある。 このため、地域住民の生活交通手段として不可欠な乗合バスの確保維持を行うことを目的とする。

輸送人員の推移

申請番号	事業者	運行系統 運行系統名	H30			H31			R2		R3		R4		R5		R6		R7		
			輸送人員	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	輸送人員	前年度比	目標	達成状況
2	南海バス	天野山線	184,118	182,347	99.0%	153,643	84.3%	138,973	90.5%	149,650	107.7%	139,782	93.4%	146,873	105.1%	137,228.0	93.4%	輸送人員 1%の増加	未達	コロナ禍以降の新しい生活様式の定着、沿線人口の減少および運行回数の減回により旅客が減少し昨年度比▲6.6%となった。	
3	南海バス	小深線(日東町東系統)	127,462	88,757	69.6%	76,674	86.4%	52,447	68.4%	81,258	154.9%	83,103	102.3%	84,737	102.0%	83,532.0	98.6%	輸送人員 1%の増加	未達	コロナ禍以降の新しい生活様式の定着および沿線人口の減少により、旅客が減少し昨年度比▲1.4%となった。	
4	南海バス	小吹台団地線	231,029	229,788	99.5%	192,439	83.7%	147,451	76.6%	154,650	104.9%	143,383	92.7%	141,358	98.6%	143,931.0	101.8%	輸送人員 1%の増加	達成	コロナ禍からの反動増や生産性向上の取組により対前年比+1.8%となった。	
									計	385,558	-	366,268	95.0%	372,968	101.8%	364,691	97.8%				

注) 本資料に示す輸送人員は、計画に添付する「運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表」(様式1-5)における「輸送人員」となっている。
 算出方法) 【南海バス・近鉄バス】(現金、カード)運賃箱のカウンター (定期券)年1回、平・土・日に実施する調査をもとに1年分を推計
 【和歌山バス那賀】乗務員による乗降者数のカウント

収支率の推移

申請番号	事業者	運行系統名	H30		H31		R2		R3		R4		R5		R6		収支率	前年度比	目標	達成状況	備考
			収支率	前年度比	収支率	前年度比	収支率	前年度比	収支率	前年度比	収支率	前年度比	収支率	前年度比	収支率	前年度比					
2	南海バス	天野山線	41,838,646	41,216,940	-1.48%	64,890,300	-5.49%	63,547,376	-3.85%	65,340,437	0.03%	33,862,431	1.84%	71,749,424	-3.27%	35,489,308	-0.01%	収支率1%以上の改善	未達	運賃改定の実施で経常収入は前年度に比べ増加したが、人件費や諸費用の高騰により経常費用が大幅に増加したため、収支率は▲0.01%となった。	
			68,733,503	69,405,257	60.87%	59.39%	53.89%	50.05%	50.07%	51.91%	48.64%	48.63%	48.63%								
3	南海バス	小深線(日東町東系統)	27,602,295	19,220,321	-4.83%	34,108,347	-5.91%	29,862,126	11.46%	33,448,747	18.09%	37,305,772	3.40%	43,025,946	-8.31%	34,917,934	5.44%	収支率1%以上の改善	達成	人件費や諸費用の高騰により経常費用が大幅に増加したものの、運賃改定の実施や観光利用の増加により経常収入が前年度に比べ増加し、収支率は+5.4%となった。	
			46,447,624	35,206,874	59.43%	54.59%	48.68%	60.14%	78.23%	81.63%	73.32%	78.76%									
4	南海バス	小吹台団地線	42,103,915	41,877,733	1.04%	35,070,914	-3.77%	31,043,322	-3.67%	31,509,892	12.27%	32,554,304	3.38%	33,115,058	-12.12%	34,307,946	0.43%	収支率1%以上の改善	未達	人件費や諸費用の高騰により経常費用が大幅に増加したものの、運賃改定の実施や輸送人員の増加により経常収入が前年度に比べ増加し、収支率は+0.4%となった。	
			45,756,656	45,002,671	92.02%	93.06%	89.29%	85.62%	97.90%	101.28%	89.15%	89.58%									
			111,544,856	102,314,994	-0.92%	86,646,938	-5.72%	80,806,062	-0.34%	90,394,396	6.70%	96,867,726	2.91%	99,559,882	-6.39%	104,715,188	1.76%				
			160,937,783	149,614,802	69.31%	68.39%	62.66%	62.32%	69.02%	71.92%	65.53%	65.53%									

注) 本資料に示す収支率は、計画に添付する「交付申請書」(様式1-5)における「上段:経常収益、中段:経常費用」となっている。

「リ・デザイン」後の影響調査及び今後の対応について(報告)

1. 「リ・デザイン」後の影響調査について

令和7年10月の河内長野市公共交通網「リ・デザイン」実施後の具体的な影響や潜在的ニーズを把握し、今後の施策立案に資する基礎資料を得ることを目的として、影響調査を実施した。

① 調査の概要

下記調査の併用とし、調査内容は共通とする。(調査票は別紙参照)。

調査方法	調査対象・規模等
郵送による無作為抽出調査	<ul style="list-style-type: none"> ・住民基本台帳から抽出した3,000人(18歳以上) ・令和7年12月8日送付、12月26日回答期限 ・インターネットによる回答も選択可
自由回答調査	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外の誰でも回答可能 ・実施期間：令和7年11月28日～12月25日 ・施設留置調査・Web調査等により実施

② 調査結果

(1) 回答状況

調査方法	回答件数	備考
郵送による無作為抽出調査	1,388件	うちWeb回答：340件、回答率：46.3%
自由回答調査	447件	
合計	1,835件	

(2) 集計・分析

現在、受託者(有限会社OMK)において集計等を実施中。今後、中間報告(速報値)として単純集計結果が1月30日、最終報告として調査報告書が2月27日までに受託者から提出される予定。

【参考】郵送による無作為抽出調査(Web回答分)回答状況

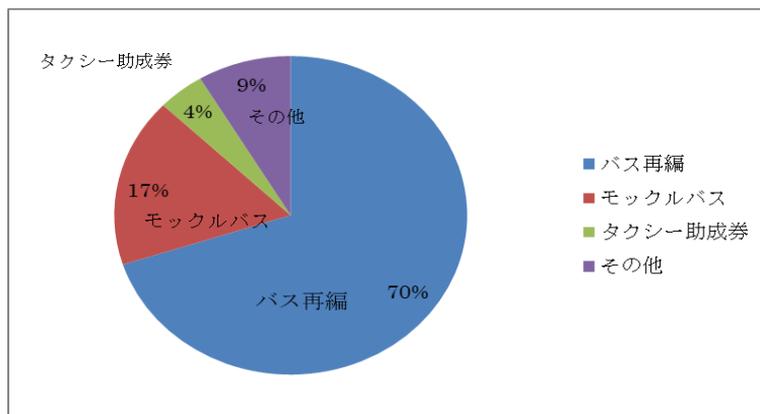
- ・バス利用実態の変化について
再編前後で「バスの利用頻度が減少した」と答えた人の割合は約1割で、一部利用者において、主に利用する乗降バス停の変化も見られる状況。
- ・外出頻度及び交通手段別利用頻度の変化について
再編前後で「外出頻度が減少した」と答えた人の割合は3.2%で、交通手段別では、鉄道・路線バスの利用頻度が減少し、タクシー・自動車・自転車の利用頻度が増加している状況。
- ・日常生活の変化について
13.8%が日常生活の満足度が低下したと回答。
- ・自由意見の概要
自由意見は約180件寄せられ、バスの「路線維持」「利便性の向上」に関する意見が多くなっている。

2.市民からの声について

バス路線再編について市民からの電話、メール等による意見。

全体の傾向

- バス再編：49件
- モックルバス：12件
- タクシー助成券：3件
- その他：6件



意見の多かった区間

- 小山田・緑ヶ丘⇒市役所・河内長野駅を結ぶ区間。
- 南部団地⇒河内長野駅を結ぶ区間。

主な内容

	河内長野駅、市役所、図書館	大阪南医療センター
小山田、緑ヶ丘、荘園町	<ul style="list-style-type: none"> 乗換え発生により時間や費用が増加し、これまで通院している病院への通院が難しくなった。 市役所、図書館へバスでよく行っていたが、直通で行けなくなり、時間も費用も増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換え発生により、費用負担増加。また、千代田駅での乗換えは、距離があるので、高齢者に負担。
南部団地（北青葉台、南青葉台、南ヶ丘、大矢船、南花台など）	<ul style="list-style-type: none"> モックルバスを運行してほしい。 河内長野駅近くの病院に通院しているが、乗換え発生により、時間も費用も増加。転院も考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> モックルバスを運行してほしい。 朝の診察に間に合わないので、モックルバスを増便してほしい。
三日市町駅	<ul style="list-style-type: none"> 通勤で使っていたが、モックルバスの運行のみになり、時間が合わずバスで通勤できなくなった。 	
高向	<ul style="list-style-type: none"> 通勤で使っていたが、高向線廃止により、時間が合わず、バスで通勤できなくなった。 	
近大病院	<ul style="list-style-type: none"> 廃止になるなら、代替手段を検討してほしい。 	

3.今後の取組について

路線再編後の影響調査の結果を踏まえ、どの地域にどのような問題が生じているのかを分析し、対応について検討してまいります。

影響調査の結果が出ましたら、委員の皆さんに共有いたします。

路線バス再編に伴う生活実態の変化に関するアンケート調査

アンケート調査ご協力をお願い

市民のみなさまには、日頃から市政に対し、ご理解とご協力をたまわりありがとうございます。さて、本市内では、令和7年10月1日にバス運転士不足等により路線バスの再編が行われました。

本調査は、路線バスの再編に伴う市民の生活実態の変化を把握することで、この度の路線バスの再編について評価を行うとともに、本市のより良い公共交通について検討するためのものです。

みなさまには大変お忙しいところ誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和7年12月

※本調査は、令和7年12月3日現在の情報を基に対象者を無作為に抽出し、送付しています。
※本調査にご記入いただきました内容につきましては、すべて統計的に処理いたしますので、
回答された方にご迷惑をおかけすることは決してありません。

【問い合わせ先】

河内長野市成長戦略局成長戦略部 まちのハード戦略室まちづくり推進課
移動支援・公共交通グループ（電話：0721-53-1111(内線403・406)）
受付時間：午前9時から午後5時30分まで（土・日・祝休日、年末年始を除く）



■同封しているもの

①アンケート調査票（この用紙）：1部、②返信用封筒（細長い茶封筒）：1枚

■アンケートご記入にあたってのお願い

あて名となっているご本人がご記入ください。
ただし、ご本人による記入が困難な場合は代筆していただいて構いません。

■アンケート回答期限

誠に勝手ではございますが、**令和7年12月26日(金)**までにご回答ください。

■アンケート回答方法

アンケート調査票を同封の返信用封筒に入れて、郵便ポストに投函してください。
なお、返信用封筒に切手は必要ありません。

※インターネットによる回答方法も選択できます。

下記 URL を入力するか、QRコードを読み込み、ID、パスワードを入力してログインしてください。

<https://form.qooker.jp/Q/auto/ja/redesign5/redesign5/>
ID： パスワード：



裏面からご回答ください。

問1 あなたご自身について

問 1-1 あなたの住所を にご記入ください。

河内長野市

※町丁目まで記入(可能であれば番地まで全てご記入ください)

問 1-2 あなたの年齢を にご記入ください。

歳

問 1-3 あなたの性別を教えてください。(どれか1つに○)

1. 男性 2. 女性 3. 回答しない

問 1-4 あなたの職業を教えてください。(あてはまるもの全てに○)

1. 会社員・公務員 2. 農林漁業 3. 自営業(2以外) 4. パート・アルバイト
5. 家事専業 6. 大学生 7. 専門学校生 8. 高校生
9. 無職 10. その他(具体的に: _____)

問 1-5 あなたの介護認定の状況を教えてください。(どれか1つに○)

1. 受けていない 2. 要支援1 3. 要支援2 4. 要介護1
5. 要介護2 6. 要介護3 7. 要介護4 8. 要介護5

問 1-6 あなたの世帯構成について教えてください。(どれか1つに○)

1. 一人暮らし 2. 夫婦のみ世帯 3. 二世帯世帯(夫婦と子など)
4. 二世帯世帯(夫婦と親など) 5. 三世帯世帯(親と子と孫など)
6. 兄弟姉妹・親戚 7. その他(具体的に: _____)

問 1-7 あなたを含めて同居されている人数を にご記入ください。

15歳未満 人 15～64歳 人 65～74歳 人 75歳以上 人

問 1-8 どのくらいの時間なら無理せずに歩き続けることができますか？(どれか1つに○)

1. 歩けない 2. 3分程度 3. 6分程度 4. 9分程度 5. 12～15分
6. 16～20分 7. 21～25分 8. 26～30分 9. 31～45分 10. 46分以上

問 1-9 自動車やバイク、自転車等の保有状況について教えてください。(あてはまるもの全てに○)

1. 自分が運転する自動車がある 2. 家族に乗せてもらう自動車がある
3. 自分が運転するバイクがある 4. 家族に乗せてもらうバイクがある
5. 自分が運転する自転車がある 6. 自分が運転する電動カートがある
7. その他の交通手段を保有している(具体的に: _____)
8. いずれも保有していない

問2 あなたのご自宅の周辺環境について

問 2-1 自宅から最寄りの鉄道駅までどのくらいの距離がありますか？（どれか1つに○）

1. 200m 以内 2. 201～300m 3. 301～500m 4. 501～800m 5. 801m～1km
6. 1～2km 7. 2～3km 8. 3～4km 9. 4～5km 10. 5km 以上

問 2-2 自宅から最寄りの地域公共交通の停留所(南海バス、モックルコミュニティバス、日野滝畑コミュニティバス、楠坊、くすまる、クルクル)までどのくらいの距離がありますか？
（どれか1つに○）

1. 100m 以内 2. 101～200m 3. 201～300m 4. 301～400m 5. 401～500m
6. 501～600m 7. 601～700m 8. 701～800m 9. 801m～1km 10. 1km 以上

問 2-3 自宅から最寄りのバス停(南海バス、モックルコミュニティバス、日野滝畑コミュニティバス)までどのくらいの距離がありますか？（どれか1つに○）

1. 100m 以内 2. 101～200m 3. 201～300m 4. 301～400m 5. 401～500m
6. 501～600m 7. 601～700m 8. 701～800m 9. 801m～1km 10. 1km 以上

自宅の最寄りのバス停名を にご記入ください。

バス停名

本市では、令和7年10月1日にバス路線の再編が行われました。

問 3 ～ 問 6 では、あなたの日常生活に対する再編の影響をおたずねします。

問3 バスの利用実態の変化について

ここでは、再編前後の市内でのあなたのバス(南海バス、モックルコミュニティバス、日野滝畑コミュニティバス)の利用実態について、おたずねします。

問 3-1 バスの利用頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く利用しない	



問 3-2 ～ 問 3-3 の回答について

問 3-1 において、「11. 全く利用しない」を選ばれた時期(再編前や再編後)の回答欄に記入する必要はありません。

なお、再編前と再編後の両方とも「11. 全く利用しない」を選ばれた方は、問 3-4 へお進みください。

問 3-2 バスの主な利用目的に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	(番号)	(その他は具体的に)	再編後	(番号)	(その他は具体的に)
	1. 通勤	2. 通学		3. 買い物	4. 通院
5. 趣味・娯楽・習い事	6. 役所・銀行・郵便局	7. その他			

問 3-3 主に利用する乗降バス停に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ具体的にご記入ください。

再編前	(乗車バス停)	再編後	(乗車バス停)
	(降車バス停)		(降車バス停)

問 3-4 バスを利用していない方にお聞きします。

バスを利用していない理由は何ですか？バスを利用していない時期について、その理由を具体的にご記入ください。

再編前	再編後

問 4 主な外出の変化について

問 4-1 主な外出目的に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	(番号)	(その他は具体的に)	再編後	(番号)	(その他は具体的に)
	1. 通勤	2. 通学		3. 買い物	4. 通院
5. 趣味・習い事	6. 役所・銀行・郵便局	7. その他	8. 全く外出しない		



問 4-2 ~ **問 4-5** の回答について

問 4-1 において、「8. 全く外出しない」を選ばれた時期(再編前や再編後)の回答欄に記入する必要はありません。

なお、再編前と再編後の両方とも「8. 全く外出しない」を選ばれた方は、**問 6** へお進みください。

問 4-2 その主な外出先はどこですか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	(番号)	(その他は具体的に)	再編後	(番号)	(その他は具体的に)
	1. 河内長野市内	2. 隣接市町村		3. 大阪市	
4. 大阪府内(1.と 2.と 3.は除く)	5. その他府県(2.は除く)				

問 4-3 そこへはどのくらいの頻度で外出しますか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満		

問 4-4 そこへ行くのに全体の所要時間はどのくらいかかりますか？

再編前と再編後について、それぞれ具体的にご記入ください。

再編前	時間	分	再編後	時間	分
	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>

問 4-5 そこへは主にどの交通手段で行きますか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

※河内長野市内の移動に利用する交通手段のうち、利用距離が最も長い交通手段を選んでください。

再編前	(番号)	(その他は具体的に)	再編後	(番号)	(その他は具体的に)
1. 鉄道			2. 南海バス		3. モックルコミュニティバス
4. 日野滝畑コミュニティバス			5. 楠坊(鳩原～石見川)		6. くすまる(楠ヶ丘)
7. クルクル(南花台・日東町・大師町・下里町)			8. タクシー		9. 自動車(運転)
10. 自動車(同乗)			11. バイク(運転)		12. バイク(同乗)
13. 自転車			14. 徒歩		15. その他

問 5 外出頻度及び交通手段別利用頻度等の変化について

問 5-1 外出頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く外出しない	

問 5-2 鉄道の利用頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く利用しない	

問 5-3 南海バスの利用頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く利用しない	

問 5-4 モックルコミュニティバスの利用頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く利用しない	

問 5-5 日野滝畑コミュニティバスの利用頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く利用しない	

問 5-6 タクシーの利用頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く利用しない	

問 5-7 自動車を運転する頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く運転しない	

問 5-8 自動車に乗せてもらう(同乗する)頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前		再編後	
1. 週に6日以上	2. 週に4～5日	3. 週に2～3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く同乗しない	

問 5-9 バイクを運転する頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後		
1. 週に6日以上	2. 週に4~5日	3. 週に2~3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く運転しない	

問 5-10 バイクに乗せてもらう(同乗する)頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後		
1. 週に6日以上	2. 週に4~5日	3. 週に2~3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く同乗しない	

問 5-11 自転車の利用頻度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後		
1. 週に6日以上	2. 週に4~5日	3. 週に2~3日	4. 週に1日
5. 2週間に1日	6. 3週間に1日	7. 1か月に1日	8. 2か月に1日
9. 3か月に1日	10. 3か月に1日未満	11. 全く利用しない	

問 5-12 一日あたりの歩行量に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後		
1. 10,000歩以上	2. 9,000~9,999歩	3. 8,000~8,999歩	4. 7,000~7,999歩
5. 6,000~6,999歩	6. 5,000~5,999歩	7. 4,000~4,999歩	8. 3,000~3,999歩
9. 2,000~2,999歩	10. 1,000~1,999歩	11. 1~999歩	12. 歩かない

問 6 日常生活の変化について

問 6-1 日常生活の満足度に変化はありましたか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後			
1. 大変満足	2. やや満足	3. 普通	4. やや不満	5. 大変不満

問 6-2 自分には人との付き合いがないと感じることがありますか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後		
1. 常にある	2. 時々ある	3. ほとんどない	4. 決してない

問 6-3 自分は取り残されていると感じることがありますか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後		
1. 常にある	2. 時々ある	3. ほとんどない	4. 決していない

問 6-4 自分は他の人たちから孤立していると感じることがありますか？

再編前と再編後について、それぞれ該当する番号を選んでご記入ください。

再編前	再編後		
1. 常にある	2. 時々ある	3. ほとんどない	4. 決していない

問 7 バス無料デーについて

本市では、令和7年10月～令和8年3月までの6ヵ月間、毎月第1・3土曜日に「D o ! D o ! 土1・3バス乗りホー～河内長野市内バス無料デー～」を実施しています。

問 7-1 バス無料デーはご存じでしたか？（どれか1つに○）

1. 知っていた	2. 知らなかった
----------	-----------

→ **問 7-2** へ → **問 8** へ

問 7-2 どこで知りましたか？（あてはまるもの全てに○）

1. 市の広報紙	2. 公共施設のパンフレット
3. 公共施設内のポスター	4. バス車内のポスター
5. 市のホームページ	6. 南海電鉄フリーペーパーNatts10月号
7. 市の SNS (LINE、facebook)	8. その他(具体的に:)

問 7-3 バス無料デーを実施する前は、第1・3土曜日にどのくらいバスを利用していましたか？（どれか1つに○）

1. 月に2日	2. 月に1日	3. 2か月に1日	4. 3か月に1日
5. 4か月に1日	6. 5か月に1日	7. 6か月に1日	8. 6か月に1日未満
9. 全く利用しない			

問 7-4 バス無料デーをどのくらい利用しましたか？（どれか1つに○）

1. 5日以上	2. 4日	3. 3日	4. 2日	5. 1日	6. 利用していない
---------	-------	-------	-------	-------	------------

問 7-5 バス無料デーに対するあなたの評価を教えてください。（どれか1つに○）

1. 大変評価する	2. やや評価する	3. 普通	4. やや評価しない
5. 全く評価しない	6. 分からない		

問 7-6 バス無料デーを実施する前と比べて、バス無料デー終了後のあなたの土曜日におけるバスの利用頻度はどのように変化すると思いますか？（どれか1つに○）

1. 増えると思う 2. 変わらないと思う 3. 減ると思う

問 7-7 バス無料デーを利用した方にお聞きします。

バス無料デーを利用してどこへ行きましたか？具体的な行き先を□にご記入ください。

※行き先が複数ある場合は、複数ご記入ください。

具体的な行き先

問 8 その他

問 8-1 バス停に駐輪場を設置したり、バス停近隣の生活関連施設（スーパーやレストラン、コンビニ等）にバス利用者用の駐輪場ができれば、あなたのバスの利用は増えると思いますか？（どれか1つに○）

1. 無料であれば増える 2. 料金次第ではあるが、有料でも増える 3. 増えない

問 8-3 へ

問 8-2 へ

問 8-4 へ

問 8-2 1回あたりいくらであれば、駐輪場を利用しますか？
支払っても良いと思う金額を□にご記入ください。

1回あたり □ 円

問 8-3 あなたのバスの利用頻度はどのくらいになると思いますか？（どれか1つに○）

1. 週に6日以上 2. 週に4～5日 3. 週に2～3日 4. 週に1日
5. 2週間に1日 6. 3週間に1日 7. 1か月に1日 8. 2か月に1日
9. 3か月に1日 10. 3か月に1日未満

問 8-4 バス停近隣の生活関連施設（スーパーやレストラン、コンビニ等）に無料のバス待ちスペースができれば、あなたのバスの利用は増えると思いますか？（どれか1つに○）

1. 増える 2. 増えない

問 8-5 へ

自由記述欄 へ

問 8-5 あなたのバスの利用頻度はどのくらいになると思いますか？（どれか1つに○）

1. 週に6日以上 2. 週に4～5日 3. 週に2～3日 4. 週に1日
5. 2週間に1日 6. 3週間に1日 7. 1か月に1日 8. 2か月に1日
9. 3か月に1日 10. 3か月に1日未満

自由記述欄（公共交通について思うこと、今後の公共交通の維持に必要なことなど、ご自由にお書きください。）

「リ・デザイン」以降の取組について(報告)

市民の方には、リ・デザイン後の新しい路線やダイヤに慣れていただき、今後の利用につなげていくため、また、市外の方にはイベントなどと連携することで、市内の活性化を目的に、河内長野市内を運行するバスに終日無料で乗車できるキャンペーン「^ドDO!^ドDO!^土1・3^いち・^{さん}3バス乗りホー！」を実施した。

- ① **実施日** 令和7年10月から令和8年3月までの第1・第3土曜日
- ② **対象者** 市民および市外からの来訪者
- ③ **対象路線** 河内長野市内を運行する南海バス、モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス、楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」
※但し、市内乗車・市内降車の場合に限ります。(市をまたぐ小深線、小吹台団地線、こんごう福祉センター線の3路線については、河内長野市内で乗降する場合のみ無料)。

④ 同時開催企画

【バス無料デー限定特典】

バス無料デー実施の第1・第3土曜日限定で、「道の駅 奥河内くろまろの郷」など市内の観光スポットや協力店舗で特典付与。

【重ね捺しスタンプラリー】

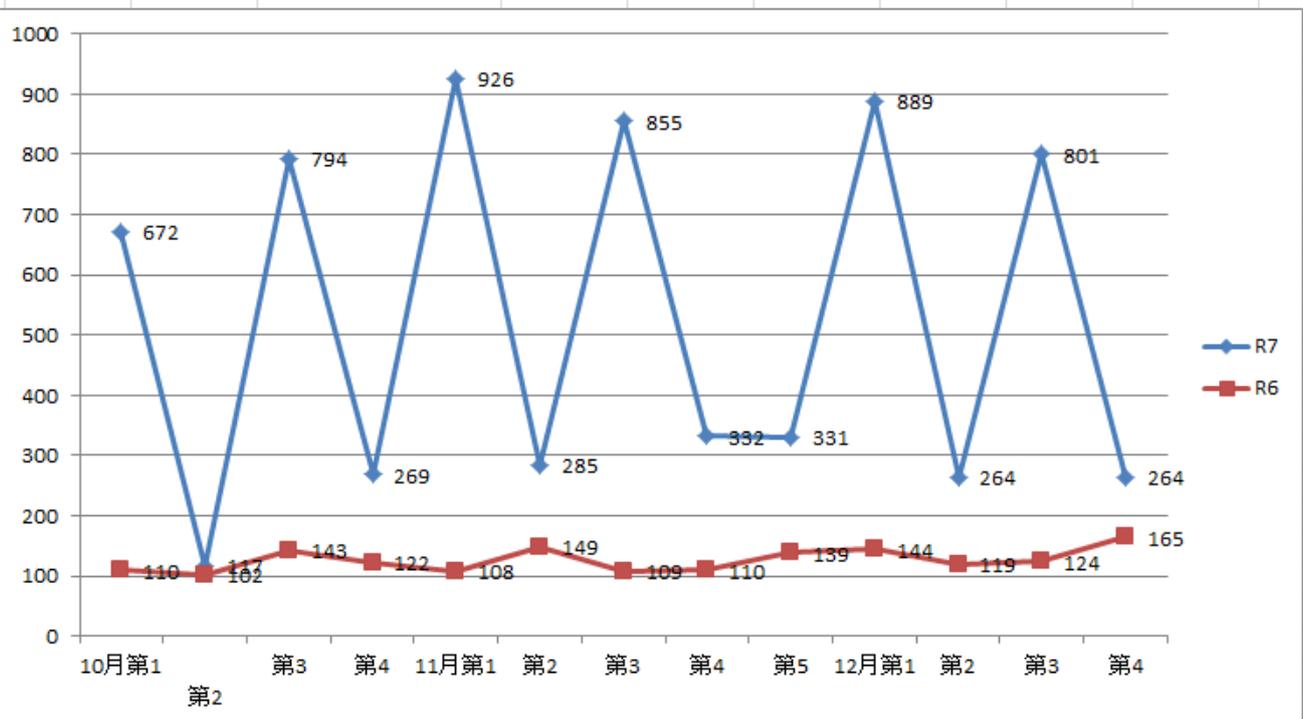
市内の観光スポット5ヶ所でスタンプの重ね捺しをすると、国宝をモチーフとしたカードが完成するスタンプラリーを実施。

無料デー実施日の乗車人員

【モックルコミュニティバス】再編後（R7.10～R7.12）の乗車人数前年比 249.5%

		R7	R6	前年比
無料デー	10月第1	672	110	611%
通常	第2	117	102	115%
無料デー	第3	794	143	555%
通常	第4	269	122	220%
無料デー	11月第1	926	108	857%
通常	第2	285	149	191%
無料デー	第3	855	109	784%
通常	第4	332	110	302%
通常	第5	331	139	238%
無料デー	12月第1	889	144	617%
通常	第2	264	119	222%
無料デー	第3	801	124	646%
通常	第4	264	165	160%

モックルコミュニティバス（R7.10～R7.12）土曜日の前年度比較
（人）

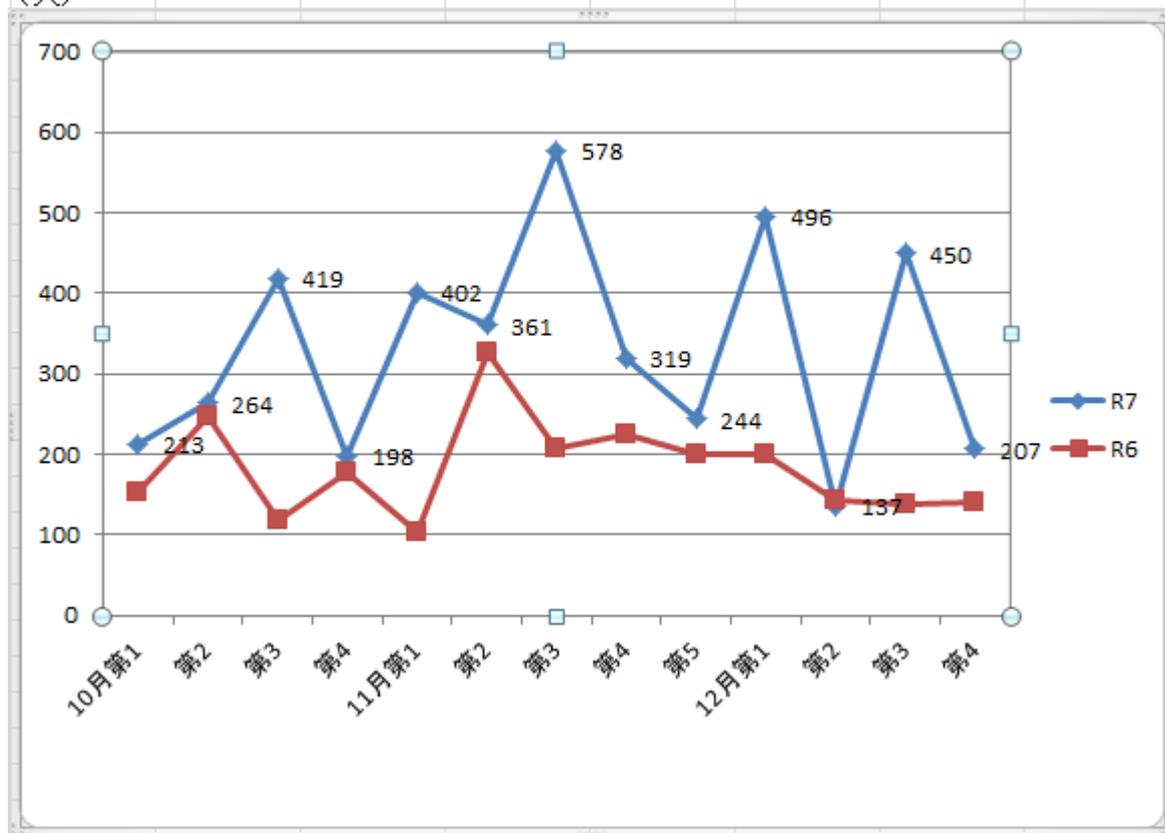


【日野滝畑コミュニティバス】

再編後（R7.10～R7.12）の乗車人数前年比 124.8%

		R7	R6	前年比
無料デー	10月第1	213	154	138%
通常	第2	264	247	107%
無料デー	第3	419	118	355%
通常	第4	198	177	112%
無料デー	11月第1	402	104	387%
通常	第2	361	326	111%
無料デー	第3	578	208	278%
通常	第4	319	225	142%
通常	第5	244	200	122%
無料デー	12月第1	496	200	248%
通常	第2	137	142	96%
無料デー	第3	450	138	326%
通常	第4	207	141	147%

日野・滝畑コミュニティバス（R7.10～R7.12）土曜日の前年度比較
（人）



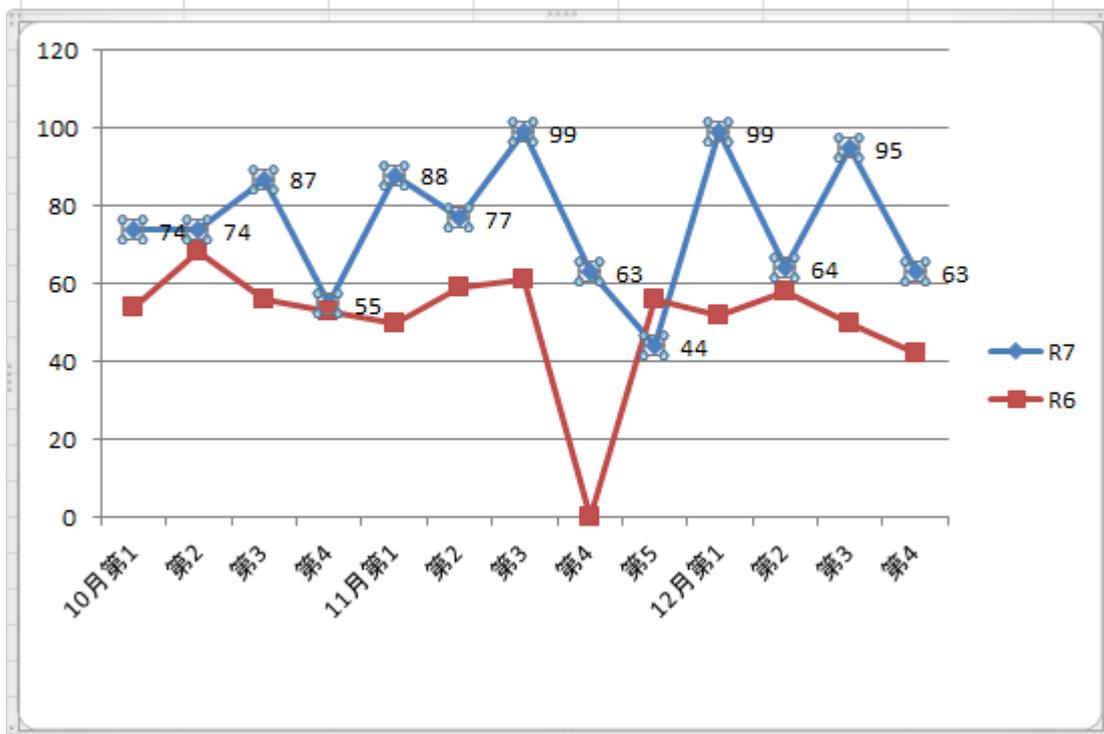
【楠ヶ丘乗合タクシーくすまる】

R7.4～R7.12 の乗車人数 前年比 107.9%

		R7	R6	前年比
無料デー	10月第1	74	54	137%
通常	第2	74	68	109%
無料デー	第3	87	56	155%
通常	第4	55	53	104%
無料デー	11月第1	88	50	176%
通常	第2	77	59	131%
無料デー	第3	99	61	162%
通常	第4	63	運休	-
通常	第5	44	56	79%
無料デー	12月第1	99	52	190%
通常	第2	64	58	110%
無料デー	第3	95	50	190%
通常	第4	63	42	150%

←前年は祝日のため運休

楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」(R7.10～R7.12) 土曜日の前年度比較 (人)



○無料デー実施日の利用者数は、それ以外の土曜日に比べて利用者は、モックルで約 3.1 倍程度、日野滝畑コミュニティバスは、1.7 倍増加。くすまろは 1.4 倍増加。

○一方で、モックルコミュニティバスでは、特に、河内長野市役所から三日市町駅間について、一部の便で過度な混雑が発生。⇒12 月、1 月は、同区間で増便対応。

○また、無料デー当日の鉄道利用者についても、無料デー以外の土曜日と比較して、8%程度増加していることから、市外からの誘客にもつながっていると見られる。