

河内長野市地域公共交通計画（案）

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

“将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通”を目指して



平成 30 年〇月
河内長野市

目 次

1. はじめに	1
2. 河内長野市の概要	2
3. 計画の概要	3
4. 上位・関連計画と公共交通の位置付け	6
4.1 上位・関連計画と本計画の関係	6
4.2 上位・関連計画における将来像と公共交通の位置付け	7
4.3 上位・関連計画との整合性がとれた目指すべき公共交通の将来像	14
5. 公共交通に関するこれまでの取り組み	15
5.1 これまでの取り組みの経緯	15
5.2 これまでの取り組みの評価① 河内長野市公共交通のあり方	16
5.3 これまでの取り組みの評価② 河内長野市地域公共交通網形成計画	21
6. 公共交通をとりまく現状	24
6.1 人口動向	24
6.2 移動状況	30
6.3 公共交通の状況	33
6.4 公共交通をとりまく現状・問題点と課題	36
6.5 課題集約	38
7. 計画の基本方針（改訂 公共交通のあり方）	44
8. 事業の概要及び事業の実施主体（第2期網形成計画）	46
9. 目標及び目標達成状況の評価（第2期網形成計画）	69
9.1 目標及び目標達成状況の評価	69
9.2 達成状況の評価方法	70
10. おわりに	71
参考資料 1 河内長野市における公共交通をとりまく現状	参考-1
参考資料 2 公共交通に関するこれまでの取り組み実績	参考-37
参考資料 3 第 43 回河内長野市民意識調査(H28) 調査票	参考-57

1.はじめに

(1) これまでの経緯

公共交通は車の運転が困難になった高齢者や子ども等にとっては大切な移動手段というケースも多く、高齢化の進展に伴い、その重要性はますます高まっており、いかに公共交通の維持充実を図って行くかが大きな課題となっています。一方で、厳しい財政状況が続く中、持続可能な公共交通を確保していくためには、公共交通は「あれば便利」「あってあたりまえ」ではなく、「本当に必要な人」が利用しやすい移動手段として、それぞれの地域の状況に応じた公共交通サービスのあり方を検討していく必要があります。

こうしたことを背景に、本市では、これからの河内長野市の公共交通をどのように守り育てていくのか、その基本方針となる「河内長野市公共交通のあり方―市民みんなで守り育む持続可能な公共交通を目指して―」（以下、「公共交通のあり方」という。）を平成 20 年度に策定し、さらに、平成 21 年度以降はこの基本方針に基づく実施計画として「第 1 期・第 2 期河内長野市地域公共交通総合連携計画※」（以下、「総合連携計画」という。）「河内長野市地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という。）を策定し、3 期にわたり様々な取り組みを展開してきました。

(2) 計画策定の目的

平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が制定され、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、基本理念を定め、国・地方公共団体・交通事業者等の責務を明らかにすることや、交通に関する施策の基本となる事項等について定めることが求められました。さらに、平成 26 年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心となって、まちづくりや観光との連携といった地域戦略の一環として、持続可能な公共交通ネットワークの形成を進められるよう枠組みが整備されました。本市の実施計画である網形成計画も、こうした動向を受け策定したものです。

このように本市では、各計画に基づき、公共交通に関する多様な取り組みを展開してきましたが、公共交通のあり方を策定してから約 10 年が経過しようとする今、社会情勢や市民ニーズなど公共交通を取り巻く状況に変化が生じています。また、網形成計画の計画期間が平成 27 年度から 29 年度の 3 カ年で終了することから、今回、これまでの取り組みを踏まえた上で、「公共交通のあり方及び網形成計画」の改訂を実施し、引き続き、持続可能な公共交通を確保していくため、今後 10 年の長期的な展望としての基本方針と今後 5 年の具体的な取り組み施策を定めた計画を策定しました。

※平成 26 年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」の施行により、総合連携計画は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るため、網形成計画に改正されました。

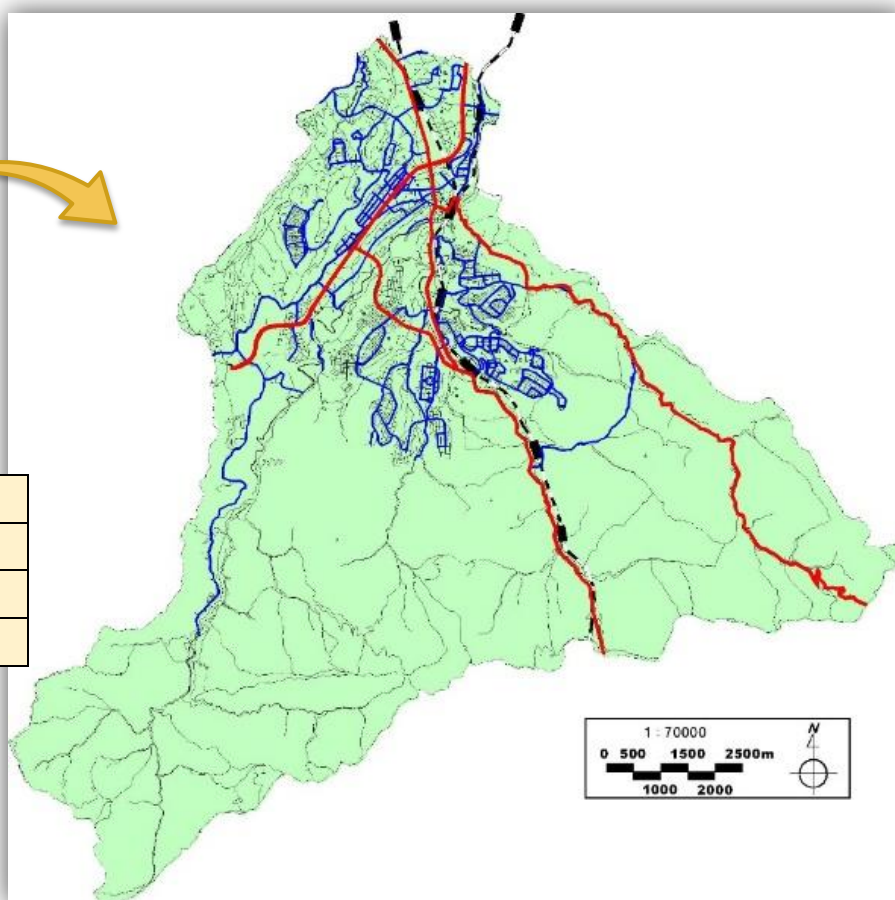
2. 河内長野市の概要

河内長野市は大阪府の南東端に位置し、東は金剛山地で奈良県、南は和泉山脈で和歌山県と接し、北を頂点とした三角形の市域を形づくっています。大阪府内で 3 番目に広い面積（109.63 km²）であり、市域の約 7 割は森林で、河川沿いに平野が開け、北に向かって河内平野に続いています。

大阪都心部まで約 30 分ということや、南海高野線が本市を南北に縦断し、さらに市北部で近鉄長野線が河内長野駅で接続するという交通機関にも恵まれていたことから、昭和 40 年前後から市域の北部や中央部の丘陵部に住宅団地が造成され、人口が急増しました。しかし、人口は平成 12 年をピークに減少し続けており、平成 29 年 12 月時点での高齢化率は約 32.8%と、大阪府内の市の中で 1 番高くなっています。



【 河 内 長 野 市 域 図 】



人口	107,280 人
世帯数	47,408 世帯
高齢化率	32.8%
面積	109.63 km ²

（平成 29 年 12 月時点）



市シンボルキャラクター「モックル」

- ★交通至便の地でありながら大自然や澄んだ空気が満喫できる！
- ★近年は、恵まれた自然や歴史・文化などの地域資源を活かし、新たな価値を創造するまち「スマートシティ」をキーワードに定住人口の維持や交流人口の増加に力を入れ、「選ばれる」まちづくりを進めているよ。→p.48 参照

3. 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

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

計画期	第 1 期	第 2 期	第 3 期	第 4 期	第 5 期
策定計画	公共交通のあり方（基本方針）			改訂 公共交通のあり方（基本方針）	
	地域公共交通総合連携計画	第 2 期地域公共交通総合連携計画	地域公共交通網形成計画	第 2 期地域公共交通網形成計画	次期計画（改めて策定）
計画期間	平成 21～23 年度	平成 24～26 年度	平成 27～29 年度	平成 30 年度～平成 39 年度	
				平成 30 年度～平成 34 年度	平成 35 年度～平成 39 年度

(3) ネットワーク形成の対象と考え方

本市の公共交通ネットワークは、主に都市間移動に利用される広域的な移動手段としての鉄道と、鉄道の端末輸送などの市内移動として利用される身近な移動手段としての路線バスやタクシーなどで構成されており、それぞれが移動特性に応じた需要に対応し、基本的には事業者自らが採算を確保する中で運営されています。

また、4 つの鉄道駅（千代田駅・河内長野駅・三日市町駅・美加の台駅）のエリアで路線バスとの結節をしながら、モックルコミュニティバスが補完的に市役所、市民交流センター（図書館）、病院などの公共施設等へのアクセス充実を図っています。

さらに、坂道と狭隘な道路が多いため、公共交通の運行がなかった楠ヶ丘地域では、地域・交通事業者・本市の 3 者協働の取り組みのもと、地域主体の乗合タクシー“くすまる”の運行が平成 23 年度から実現しています。

平成 20 年度に策定した基本方針である「公共交通のあり方」では取り組みの対象とする公共交通を、主に市域内での身近な移動手段として中心的な役割を担う“路線バスなどの輸送サービス”としてきました。

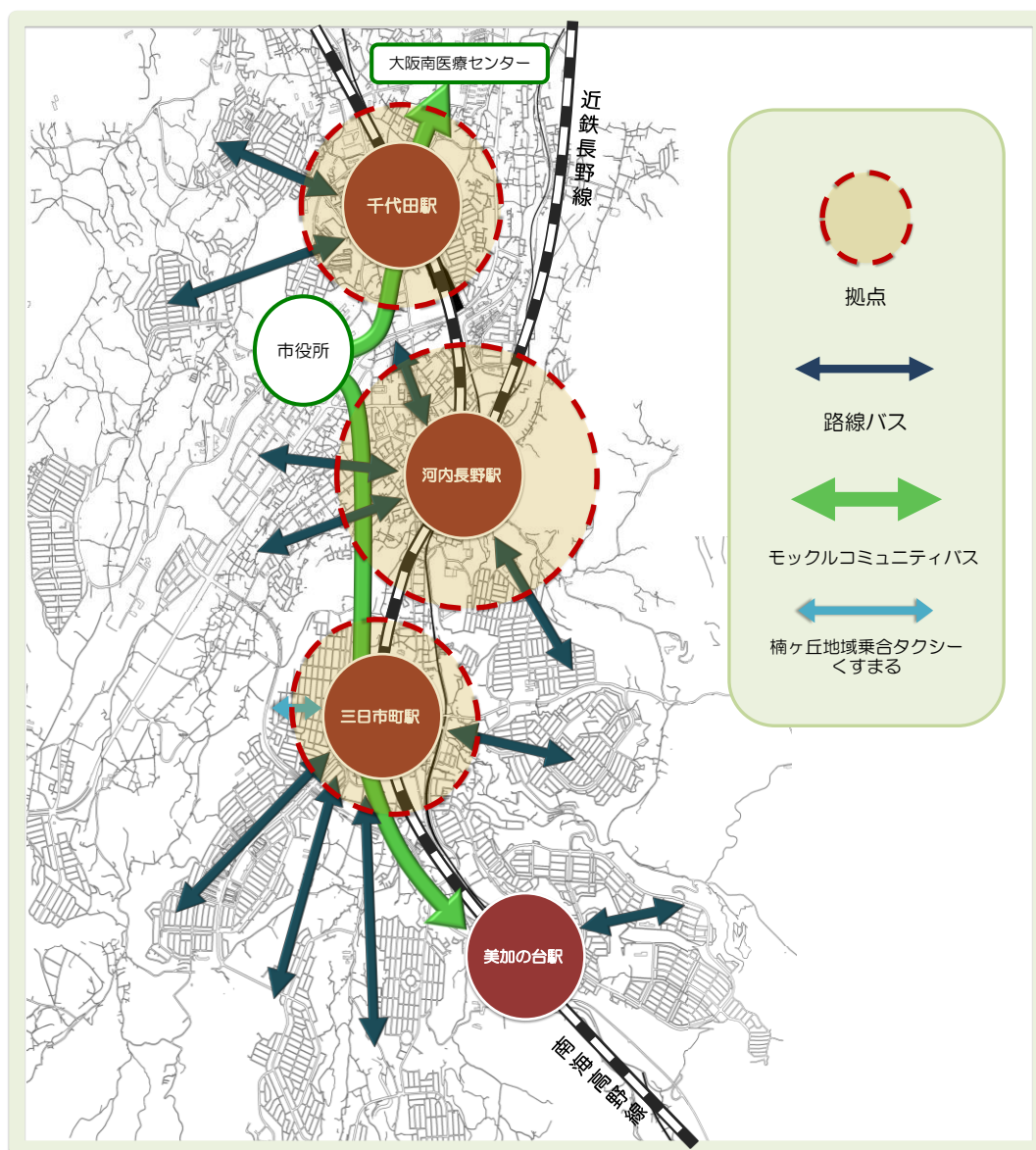
しかし、人口減少や少子高齢化が進む中で、まちの活力や賑わいを維持していくためにも、ネットワーク形成に当たっては市内の路線バスに限定せず、多様な移動手段が連携し、相互に役割を担うことが望ましいと考えられます。

このため、今回の改訂においては、市内外を結ぶ鉄道や路線バス、さらには地域主体の乗合タクシー等の移動に関わる様々な公共交通を対象とすることで、市民だけでなく市外からの来訪者にとっても利用しやすい公共交通ネットワークを形成することを目指します。

市内だけでなく市外へのネットワークの形成も意識することは、通勤通学で市外へ移動する市民が多いベッドタウンとして成長してきた本市の特性にも合致します。また、観光との連携により市外からの来訪者を呼び込み、交流人口を増やすことで、まちの活性化を考える本市のまちづくりの方向性にも合った公共交通ネットワークを目指すことができると考えます。

★本市の基本とする交通体系★

本市の交通体系は、鉄道の主要駅である千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺エリアを都市計画マスタープランにおいて拠点と位置付けており、この拠点を中心にバス路線網が形成されています。また、これらに美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、市民交流センター（図書館）、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。



★改訂版の変更点★

ネットワーク形成の対象（取り組み対象）

前計画：主に路線バス → 本計画：路線バス、市内外を結ぶ鉄道、タクシー、地域主体交通等

理由

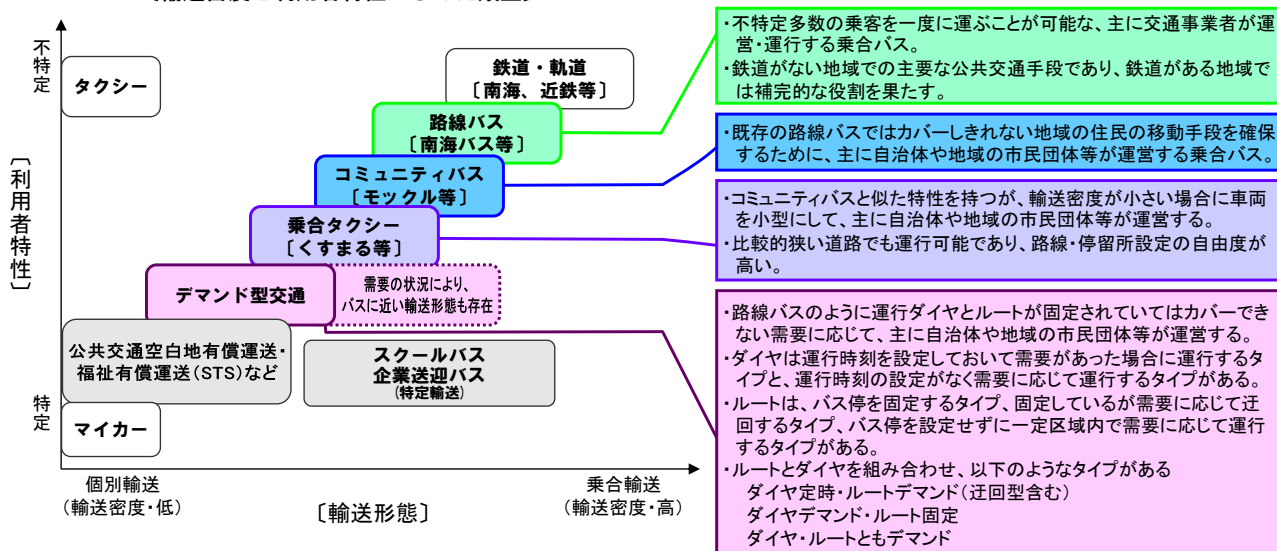
人口減少や少子高齢化が進む中で、まちの活力や賑わいを維持していくためには、市内の路線バスに限定せず、市内外を結ぶ鉄道や路線バス、さらには地域主体の乗合タクシー等の多様な移動手段が連携していくことが望ましいため。



- 市民だけでなく市外からの来訪者にとっても利用しやすい公共交通ネットワークを形成することを目指します。
- 通勤通学で市外へ移動する市民が多い本市の特性にも配慮しています。

★多様な移動手段の例★

〔輸送密度と利用者特性からみた類型〕

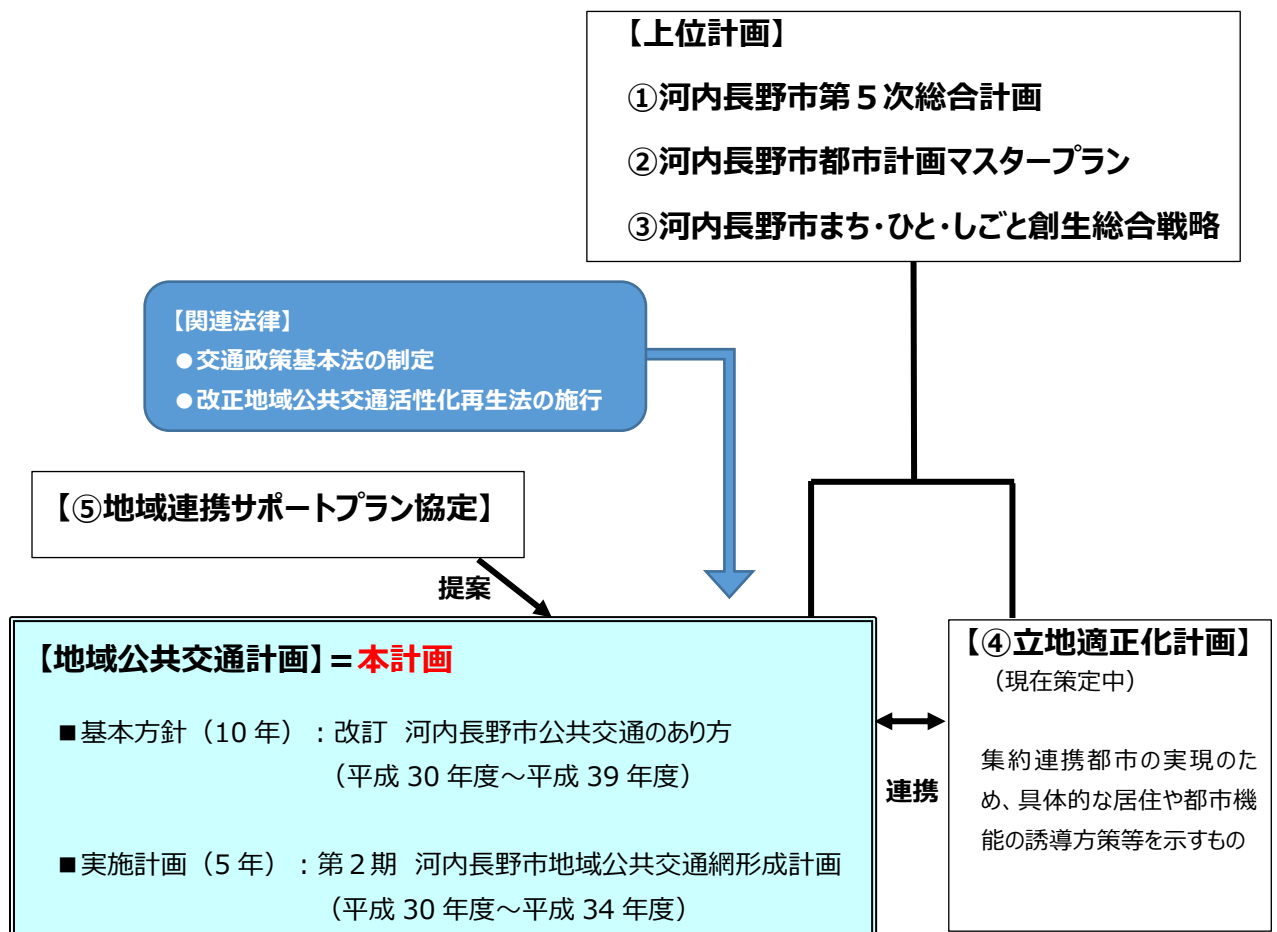


4. 上位・関連計画と公共交通の位置付け

4.1 上位・関連計画と本計画の関係

本計画に関連する上位・関連計画等として、以下の5つの計画があります。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は本計画を策定する上で前提となる上位計画であり、立地適正化計画や地域連携サポートプラン協定に基づく提案は、本計画と連携しながら策定を進めるべき関連計画等となっています。

- ① 河内長野市第5次総合計画（平成28年度～平成37年度）
- ② 河内長野市都市計画マスタープラン（平成28年度～平成37年度）
- ③ 河内長野市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年度～平成31年度）
- ④ 立地適正化計画（平成30年度を目標に策定中）
- ⑤ 地域連携サポートプラン協定に基づく提案（平成29年5月交付）



4.2 上位・関連計画における将来像と公共交通の位置付け

本計画に関連する5つの上位・関連計画等における、目指すべき将来都市像や公共交通に関する取り組みについて着目して整理します。

① 河内長野市第5次総合計画 基本構想、基本計画

◆まちづくりの基本理念

人・自然・歴史・文化など、多様な地域資源を最大限に活用しながら、成熟した都市として、人と人とのふれあいを大切に、市民の豊かな暮らしと新たな価値の創造をめざします。

◆将来都市像と都市構造

〔将来都市像〕

人・自然・歴史・文化輝く ふれあいと創造のまち 河内長野

〔将来都市構造〕

「拠点」と「ネットワーク」により構成する集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）

◆まちづくりの方向

基本目標1 「安全・安心・支えあい」の暮らしやすいまち

基本目標2 「育み・学び・思いやり」の質の高いまち

基本目標3 「潤い・快適・活力」のにぎわいのまち

分野別政策9 地域経済活力や生活利便性を高める都市基盤づくりとマネジメント
施策No.29 公共交通の充実

◆10年後のめざす姿

地域の実態に応じた交通ネットワークが整備され、市民の生活利便性が確保されています。

◆住みよさ指標

指標名	現状値(H27)	中間値(H32)	目標値(H37)
「バスなどの公共交通サービス」に関する市民満足度	12.1%	14.6%	17.1%
バス年間利用者数(現況値を100とする)	100	100	100
公共交通不便地域への支援(支援地区数)	1件	3件	3件

◆施策の展開

No.	主な取り組み			担当課
1	公共交通によるネットワーク化の推進			都市創生課
	内 容	継	・コミュニティバスの維持・充実・改善	
		継	・バス路線の維持・確保・改善	
		充 充	・地域の特性に合わせた交通手段の確保（乗合タクシーなど） ・公共交通空白・不便地域解消へ向けた取り組み	
2	公共交通サービスの充実			都市創生課
	内 容	継	・バスの利便性の向上など公共交通の利用促進策の実施	
		新	・高齢者などの移動困難者への支援	

※新(新規)、充(充実)、継(継続)

② 河内長野市都市計画マスタープラン

◆都市づくりの基本理念

理念1 魅力（地域資源）を活かした都市づくり
理念2 安心して暮らせる都市づくり
理念3 持続発展できる都市づくり

◆将来の都市像と都市構造

〔都市の将来像〕

自然・歴史文化が暮らしを彩り、多様な個性ある地域がつながりあう都市

〔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）

◆分野別方針

- 1) 土地利用の方針
- 2) 拠点・市街地整備の方針
- 3) 都市施設の整備方針
- 4) 都市環境・景観形成の方針
- 5) 都市防災・防犯の方針

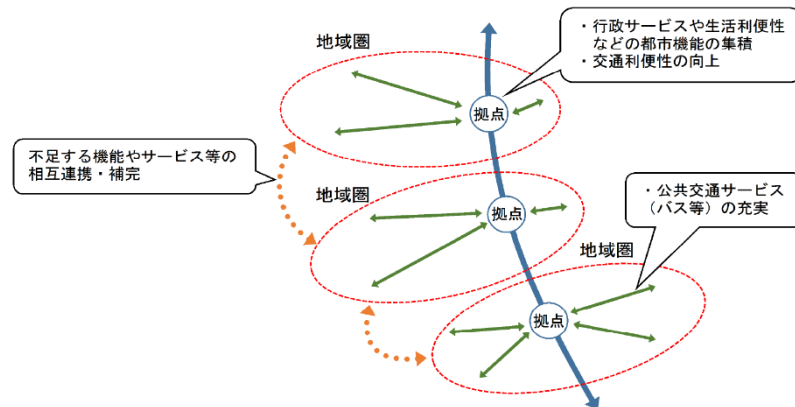
◆公共交通環境

- ①拠点を連携します
 - 拠点の核となる鉄道交通拠点
 - 拠点をつなぐバス交通路線の維持
 - 丘の拠点の交通機能の強化
- ②地域と拠点を連携します
 - 地域と拠点をつなぐ交通軸
 - 誰もが利用しやすい環境の整備
 - 公共交通の利用環境の改善
 - 地域特性に応じた交通手段
- ③市民協働による交通システムを構築します
 - 行政・市民・事業者が連携した交通システム
- ④環境にやさしい交通に転換します
 - 環境負荷の少ない公共交通利用の促進

※将来都市構造、土地利用方針、公共交通環境の整備方針を次ページ以降に示す

〔将来都市構造〕

＜拠点とネットワークにより構成される集約連携都市のイメージ＞



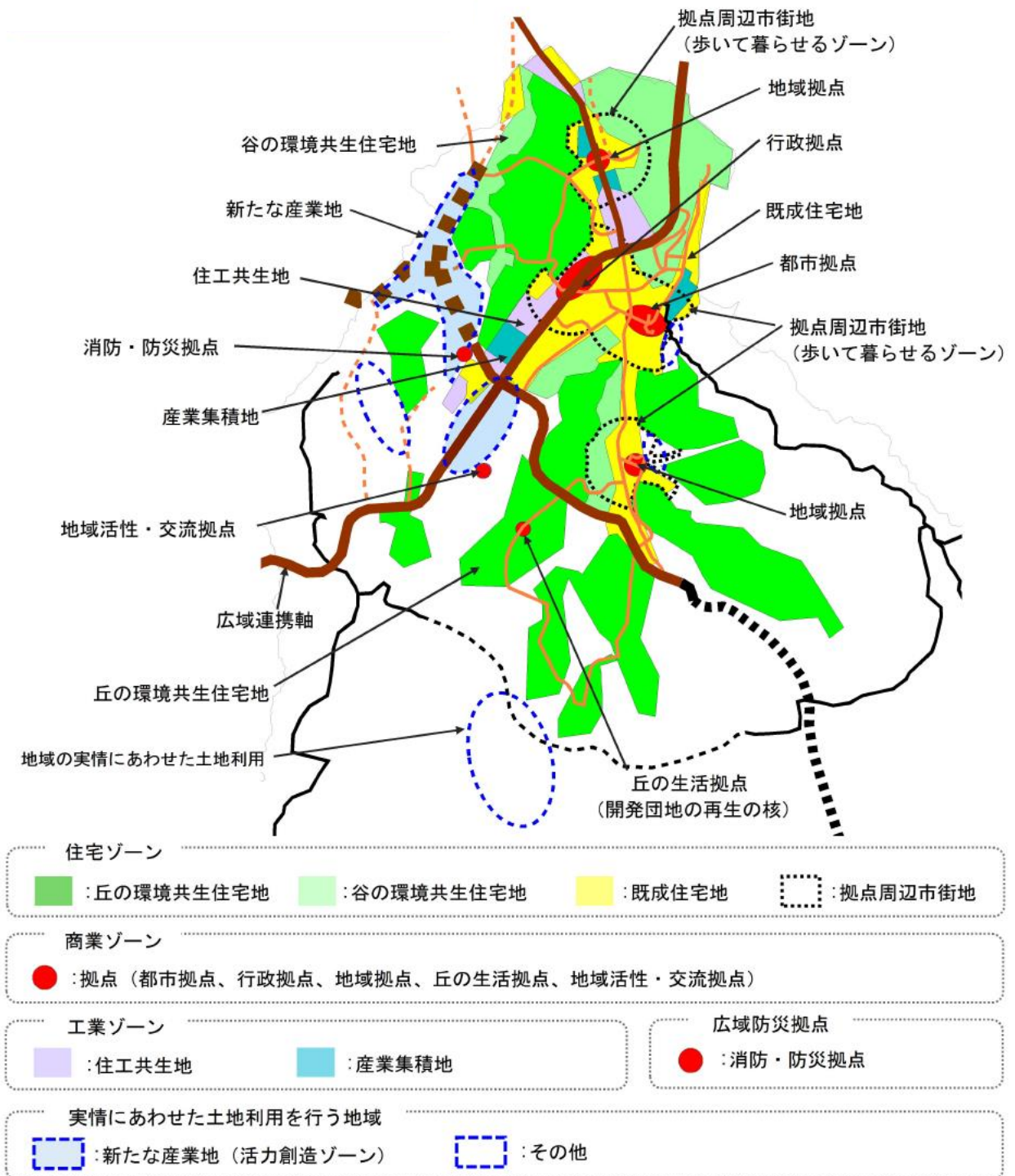
＜将来都市構造図＞



※上記の将来都市構造図は、第5次総合計画に示す都市空間概念図（P5）の「まち」「里」「森」を、5つの谷や旧市街地、丘陵地の新市街地が入り組んだ本市の特徴的な地勢になぞり示しています。

資料：河内長野市都市計画マスタープラン（平成28年3月改訂）

〔市街化区域などの土地利用方針図〕



資料：河内長野市都市計画マスタープラン（平成28年3月改訂）

将来の都市構造として、鉄道の主要駅である河内長野駅を都市拠点、千代田駅・三日市町駅を地域拠点、市役所周辺を行政拠点、奥河内くろまろの郷周辺を地域活性・交流拠点と位置付けています。公共交通の整備方針としては、これらの都市拠点、地域拠点から放射状に各拠点をつなぐバス路線網の維持を図ることとしています。また、河内長野駅・千代田駅・三日市町駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、市民交流センター、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実に図っています。

〔公共交通環境の整備方針〕

都市計画マスタープランでは、「都市施設の整備方針」の中で「公共交通環境」を位置づけており、この中で整備方針として右の4つの方針を掲げ、整備方針図を示している。鉄道駅から放射状に主要バス路線が運行されており、郊外の公共交通空白・不便地域では、地域の特性に応じ、乗合タクシー等の展開を検討することとしている。

①拠点を連携します

- 拠点の核となる鉄道交通拠点
- 拠点をつなぐバス交通路線の維持
- 丘の拠点の交通機能の強化

②地域と拠点を連携します

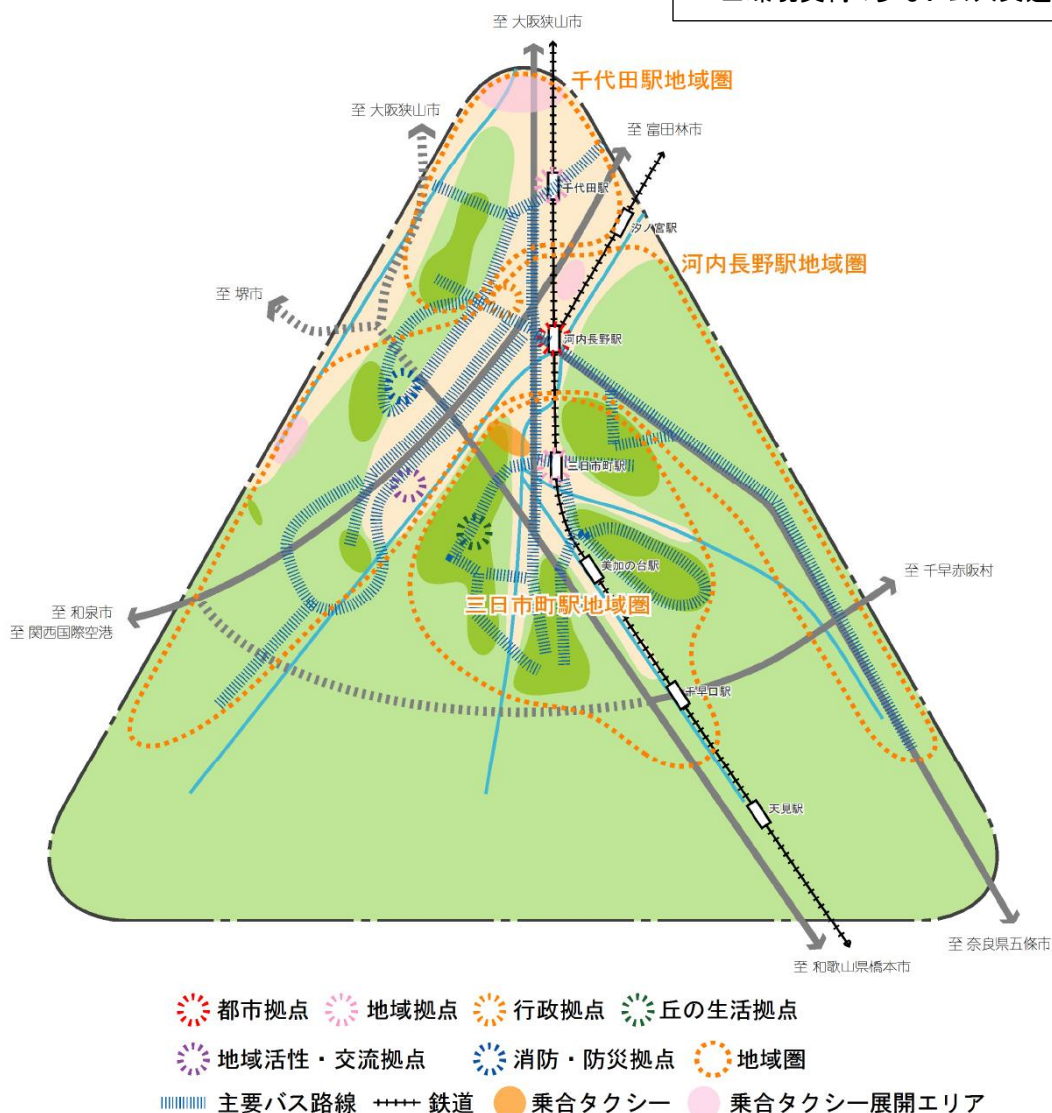
- 地域と拠点をつなぐ交通軸
- 誰もが利用しやすい環境の整備
- 公共交通の利用環境の改善
- 地域特性に応じた交通手段

③市民協働による交通システムを構築します

- 行政・市民・事業者が連携した交通システム

④環境にやさしい交通に転換します

- 環境負荷の少ない公共交通利用の促進



資料：河内長野市都市計画マスタープラン（平成28年3月改訂）

③ 河内長野市まち・ひと・しごと創生総合戦略

◆基本目標

- 1 安定した雇用を創出する
- 2 新しいひとの流れをつくる
- 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- 4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携する

施策2 暮らしやすく活力のある地域づくり

人口減少や人口構造の変化に対応するため、「集約連携都市」（ネットワーク型コンパクトシティ）の推進を図るとともに、公共交通など交通機能の充実、空き家・空き地の適正管理や有効活用、中心市街地の活性化や市街化調整区域における有効な土地利用の推進を図ります。

主な取り組み内容

- ①公共交通空白・不便地域解消及び移動困難者への対策（乗合タクシー運行など）
- ②公共交通の利用促進（バスロケーションシステムの整備など）

④ 立地適正化計画（案）平成 30 年度を目標に策定中

◆目的

集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）の実現

◆計画策定の上での着目点

例えば・・・

- ・多様な都市機能を集約した、利便性の高い魅力ある拠点の形成
- ・拠点を中心とした、歩いて暮らせる良質な居住地の形成
- ・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
- ・人とふれあい、自然や歴史を実感できる心豊かな暮らしの維持

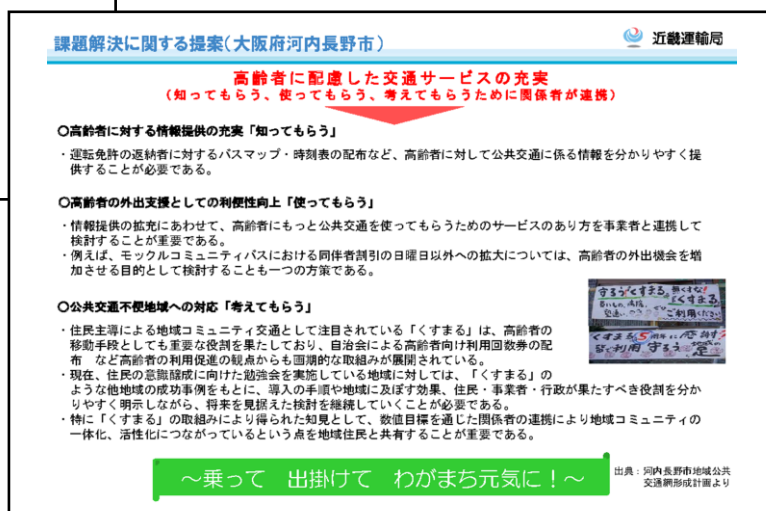
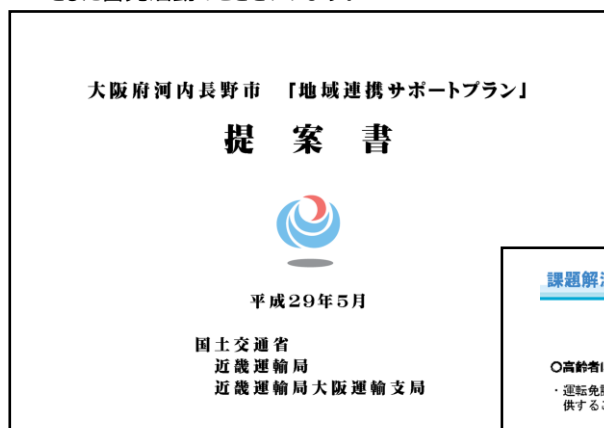
魅力ある拠点の確立と基幹公共交通軸の維持 に向けた施策を検討中

⑤ 地域連携サポートプラン協定に基づく提案について

本市では、平成 28 年 6 月に近畿運輸局と継続的に連携し、地域公共交通に関する課題を解決することを目的に「地域連携サポートプラン」協定を締結しました。そして平成 29 年 5 月、同局から本市へ課題解決に向けた方向性として、提案書の交付がありました。

提案の中では、特に府内の市の中でもトップの高齢化率から、来たる超高齢化社会に備えた取り組みの重要性が提起され、本市の課題は、「モビリティ・マネジメント※や観光施策と連携した事業の展開」と、「高齢者に配慮した交通サービスの充実」の 2 つに整理されました。

※ 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のことをいいます。



公共交通を取り巻く課題

歯止めのかからない人口減少

府下トップの高齢化率、2025年には4人に1人が75歳



これまでの利用促進策では維持発展も限界・・・
高齢者の移動環境の充実が喫緊の課題

課題



モビリティ・マネジメントや
観光施策と連携した事業の展開



高齢者に配慮した交通サービスの充実



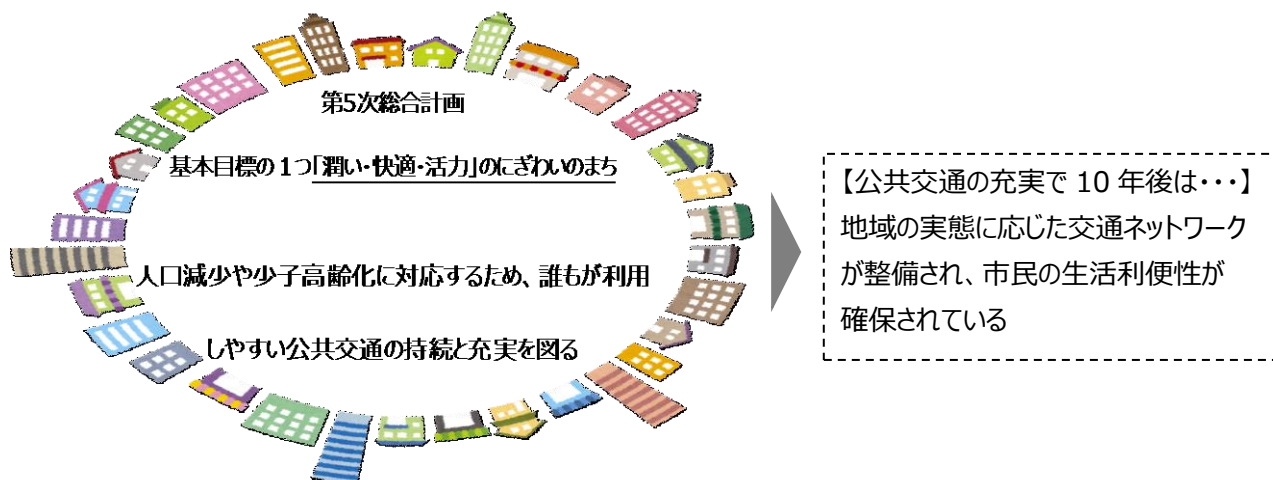
●サポートプランのポイント

今後も公共交通を守り育てていくため、観光施策と連携し、これまでの取り組みをさらに効果的に実施していくことや、高齢者へのサービス充実が提案されました。

※ P.46～の具体的な取り組み施策で、サポートプランに対応するものには  マークがついています。

4.3 上位・関連計画との整合性がとれた目指すべき公共交通の将来像

第5次総合計画



都市計画マスタープランおよび立地適正化計画案（平成30年度を目標に策定中）

都市計画マスタープランで将来都市構造として「集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」を提案。具体的の方策を示す立地適正化計画では「集約連携都市」の実現のため、居住や都市機能の誘導方策案の検討に加え、以下の観点で都市計画と公共交通の連携を検討中。

例：鉄道駅周辺に都市機能を集積し、利便性の高い魅力ある拠点的形成

- ：需要の多いバス路線を基幹公共交通に位置付け、沿線に居住誘導を図り既存路線を活性化
- ：それ以外の地域についても、地域の需要に応じた形態の公共交通サービスを維持

魅力ある拠点の確立と基幹公共交通軸の維持に向けた施策を検討中。

まち・ひと・しごと創生総合戦略

- ・人口減少や人口構造の変化に対応するため、「集約連携都市」の推進を図るとともに、公共交通など交通機能の充実を図る

地域連携サポートプラン協定に基づく提案

来たる超高齢化社会に備えた提案

- ・モビリティ・マネジメントや観光施策と連携した事業の展開
- ・高齢者に配慮した交通サービスの充実

目指すべき公共交通の将来像

施策実施により、“公共交通等により日常の移動が確保された、安心できるまち”、“高齢になりライフスタイルが変化しても生活しやすく、住み続けられるまち”が実現されるものと予想されます。そこで、目指すべき公共交通の将来像は以下のとおりとします。



“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”

5. 公共交通に関するこれまでの取り組み

公共交通に関するこれまでの取り組みを以下に示します（取り組みの詳細は参考資料 2 に示します）。

5.1 これまでの取り組みの経緯

河内長野市における公共交通に関するこれまでの取り組みの経緯は以下のようになっています。

○公共交通の基本方針及び体制

- 「河内長野市公共交通のあり方」を平成 20 年度に策定。
- 「河内長野市地域公共交通会議」を平成 21 年 5 月に設置。

○地域公共交通総合連携計画【第 1 期・第 2 期（平成 21～26 年度）】

- 「河内長野市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年度策定）」に基づき、持続発展できる公共交通を確保するための取り組みを実施。
 - ・下里地域等でのバスの試行運行*（平成 21 年度）
 - ・モックルコミュニティバス上限 200 円運賃の試行運行（平成 22 年度）
 - ・楠ヶ丘地域での乗合タクシーの試行運行（平成 22 年度）
- ※国の地域公共交通活性化・再生総合事業制度を活用
- 「第 2 期河内長野市地域公共交通総合連携計画（平成 24 年度策定）」に基づき、持続発展できる公共交通を確保するための取り組みを実施。
 - ・バスマップ、観光チラシの作成・配布*
 - ・路線バス千代田線上限 200 円運賃の試行運行
 - ・南青葉台でのフリー乗降実施
 - ・モックルコミュニティバス同伴者割引の実施など
- ※国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用

○地域公共交通網形成計画【第 1 期（平成 27～29 年度）】

- 「河内長野市地域公共交通網形成計画（平成 27 年度策定）」に基づき、持続発展できる公共交通を確保するための取り組みを実施（詳細は参考資料の P 参考-37 以降を参照）
 - ・バスマップの作成・配布*
 - ・モデル的な取り組みの他地域への啓発*
 - ・観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施*
 - ・公共交通イベントの実施*
 - ・ＩＣカードの普及促進
 - ・路線バス千代田線上限 200 円運賃の試行運行継続
 - ・バスロケーションシステム導入の検討および支援
 - ・モックルコミュニティバス 上限 200 円運賃および日曜日限定同伴者割引の試行
 - ・日野・滝畑コミュニティバス 沿線施設との連携による利用促進
- ※国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用

5.2 これまでの取り組みの評価① 河内長野市公共交通のあり方

平成 20 年度に策定した「河内長野市公共交通のあり方」に基づき、これまで 3 期にわたり様々な取り組みを展開してきました。ここでは、これまでの歩みを振り返り、本計画にどう繋げていくかを整理します。

計画期	第 1 期	第 2 期	第 3 期	第 4 期	第 5 期
策定計画	基本方針（河内長野市公共交通のあり方）			基本方針（改訂公共交通のあり方）	
	第 1 期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	第 1 期地域公共交通網形成計画	実施計画（第 2 期地域公共交通網形成計画）	次期計画（改めて策定）
計画期間	平成 21～23 年度	平成 24～26 年度	平成 27～29 年度	平成 30 年度～平成 39 年度	
				平成 30 年度～平成 34 年度	平成 35 年度～平成 39 年度

◆策定の背景

人口減少、マイカー普及、少子高齢化 → 公共交通の衰退 ← 本市の厳しい財政状況

公共交通は「あれば便利」「あってあたりまえ」ではなく、「本当に必要な人」が利用しやすい移動手段として、それぞれの地域の状況に応じた公共交通サービスのあり方を検討していく必要がある。

◆概要

基本方針：だれもが円滑に移動できる道路や施設の質的な充実と公共交通ネットワークの確立

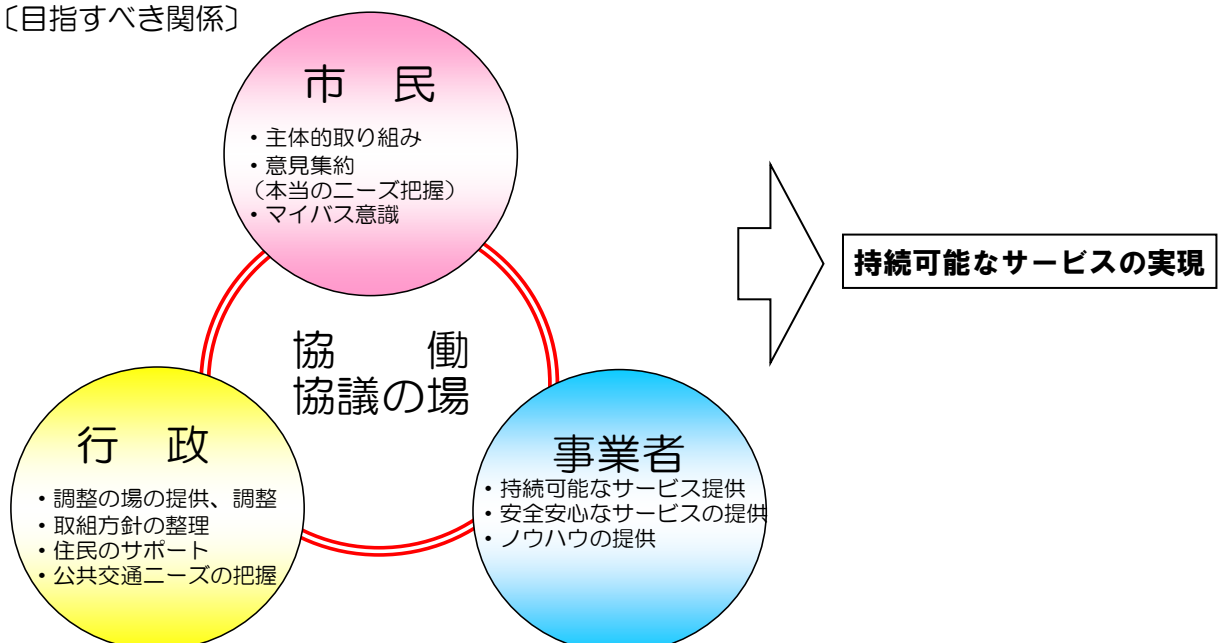
基本的な考え方：既存バス路線等の活用と連携の取れた公共交通ネットワークの確立

：協働による取り組みの推進

：「本当に必要なもの」を効率的、効果的に実施

取り組みの進め方：協働による取り組み（「要望事業」から「協働事業」への転換）

〔目指すべき関係〕



◆施策の展開スケジュール

第1段階：平成21年度～平成23年度（第1期 地域公共交通総合連携計画）

- ・公共交通に対する市民意識の向上とPR等の利用促進策。（各段階を通じて実施）
- ・市民主体の取り組みの仕組みづくりと試行的な取り組み。（交通空白地域等で住民の主体的な取り組みが行われる地域において実施）

第2段階：平成24年度～平成26年度（第2期 地域公共交通総合連携計画）

- ・試行的な取り組み成果を踏まえた他の地域への展開。

第3段階：平成27年度～平成29年度（第1期 地域公共交通網形成計画）

- ・市民意識の高まりにより、協働による持続可能な公共交通ネットワークの確立。

◆取り組み実績

① 第1段階：平成21年度～平成23年度（第1期 地域公共交通総合連携計画）

公共交通のあり方では、より良い公共交通の実現のため、今までのように交通事業者・行政へ要望する「要望事業」ではなく、地域住民・交通事業者・行政などが一体となって連携・協力を深め、社会全体で支えるという共通認識をもちながら協働で取り組む「協働事業」への転換を掲げてきました。

この考え方に基づき展開スケジュール第1段階では、公共交通空白・不便地域対策の一環として、地域主体の新たな公共交通の試行運行を地域・交通事業者・行政の3者協働による取り組みにより実現しました。この試行運行は、のちに現在の楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」（参考資料P参考-40 参照）の実現へと繋がりました。



※写真は平成22年の楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の試行運行の出発式の様子と、当時の様子が掲載された読売新聞の記事

その他の主な取り組み

- ・利用促進策として、距離制運賃だったモックルコミュニティバスで上限200円運賃の試行を開始。
- ・荘園町においてバス事業者や地域の努力、警察の協力により、フリー乗降を実現。

② 第2段階：平成24年度～平成26年度（第2期 地域公共交通総合連携計画）

第2段階では、楠ヶ丘地域乗合タクシーくすまを3者協働による取り組みの先行事例として、他地域へも展開すべく、市内の公共交通空白・不便地域に該当する自治会に対して勉強会開催の意向調査を実施しました。3自治会から勉強会開催の希望があり、内2自治会とは現在も将来にむけた備えとして公共交通を考える勉強会を継続しています。

その他の主な取り組み

- ・利用促進策として、モックルコミュニティバスにて日曜日限定の同伴者割引の試行を開始。
- ・荘園町のフリー乗降に関心を持った南青葉台でも地域の意見を集約し、バス事業者・警察の協力のもと、フリー乗降を実現。
- ・モックルコミュニティバスで上限運賃の試行に伴い、運賃不均衡となった路線バスでも上限200円運賃の試行（同一区間同一料金）を開始。

③ 第3段階：平成27年度～平成29年度（第1期 地域公共交通網形成計画）

第3段階にあたる平成27年度には、国の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業を活用し、勉強会を実施中の地域住民による“くすま体験乗車”や“先進地域との意見交換会”を実施しました。この体験乗車と意見交換会は、地域主体の新たな公共交通の実現を目指し、先進地域での実現に至るまでのプロセスやノウハウを習得するために開催したものです。結果は、楠ヶ丘地域ほど、主体性や意識が高まっておらず、時期尚早との考えから運行の実現には至りませんでした。改めて地域が主体となって取り組むという意識の芽生えがあり、この事例においては、協働の取り組みが確実に進展しています。



※写真は平成27年12月に実施したくすま体験乗車と先進地域との意見交換会の様子

その他の主な取り組み※

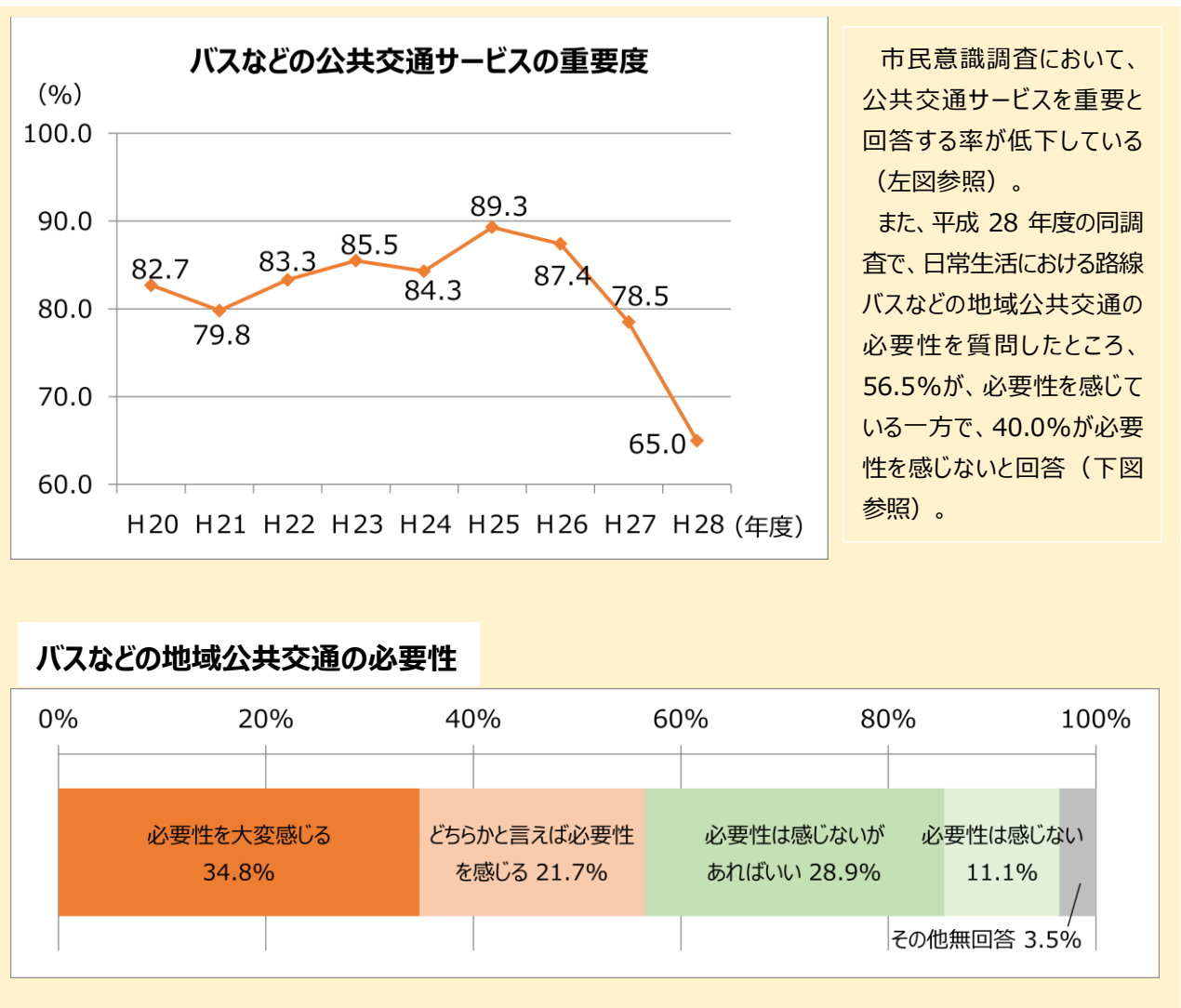
- ・勉強会の開催を希望した3自治会のうち、2自治会と勉強会を継続。
 - ・鉄道・バス事業者、国、府の協力のもと、保護者と子どもを対象に“交通かんきょう教室”を開催し公共交通の役割や大切さをPR。
 - ・交通事業者の協力を得て、市民まつり等でバスやタクシーの車両の展示等のイベントを実施。
 - ・バス1日乗り放題カードのPRチラシでは市内の事業所や店舗の協力を得て、利用特典を用意等々。
- ※網形成計画に基づく取り組みの詳細は参考資料P参考-37以降を参照

◆取り組みの評価

協働の段階としては、「楠ヶ丘地域乗合タクシーの本格運行の実現」のように地域が主体となり、積極的な市民参加が見られる協働のパターンから、「コミュニティバスの上限 200 円運賃の試行」や「フリー乗降の導入」、「交通かんきょう教室」等のように地域、交通事業者、国、警察等のより多くの協力を得た協働の形等、様々なケースがあります。いずれの取り組みも、市単独で実現したものでなく、関係者との協働により実現したものです。

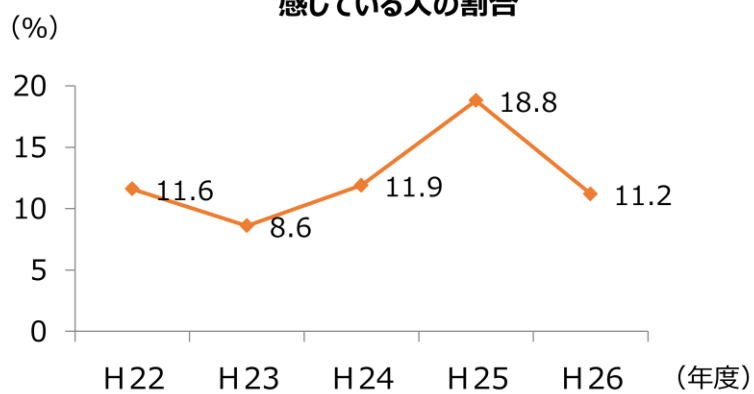
このような様々な関係者を巻き込んで一緒に取り組む仕組みができたことは、平成 20 年度に策定した「公共交通のあり方」の成果であり、協働で取り組んでいくという素地の定着が進んだと言えます。

但し、毎年実施している市民意識調査で公共交通の重要度や、市民と行政による協働が進んでいると感じるかどうか等の質問を実施したところ、結果は下表にあるように、重要と回答した人の割合は平成 28 年度に大きく下がっています。また協働が進んでいると感じている人の割合も増えていません。このことから、施策の展開スケジュールの第 3 段階にあるように、市民意識の高まりによる持続可能なネットワークの確立にまで至ったとまでは言えないのが実情です。



地域やまちづくりの活動への参加頻度（％）

	週に2～3回以上	週に1回程度	月に1回程度	年に数回程度	年に1回程度	ほとんどない	無回答
H20	3.8	4.6	11.9	29.2	10.5	37.4	2.7
H21	2.5	2.9	8.2	23.2	10.2	50.7	2.4
H22	0.8	3.5	9.6	25.0	8.9	48.3	3.9
H23	2.1	3.5	9.7	29.2	11.0	41.8	2.8
H24	3.2	5.5	11.7	28.3	6.9	40.8	3.6
H25	2.8	5.1	9.7	29.4	7.8	42.3	2.9
H26	2.1	3.7	10.0	20.1	7.0	55.4	1.8
H27	2.0	4.1	10.3	22.0	8.4	51.2	2.0
H28	1.3	2.4	8.2	17.5	8.1	57.6	4.8

市民と行政の連携や協働が進んでいると
感じている人の割合

市民意識調査結果の「地域やまちづくり活動への参加頻度」からは、参加頻度が減っていると同時に、参加がほとんどないと回答した率は増加している（上表参照）。

また、協働が進んでいると感じている割合も、平成 25 年度に一時的に増加したものの、あまり変化は見受けられない（左図参照）。

～10 年を振り返って～

公共交通は活力あるまちづくりと豊かな生活を支える社会資本であり、また、車を持たない人や子ども、高齢者等にとっては大事な移動手段です。人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの変化等により急速な公共交通利用者の減少が進む中でも維持していく必要があります。こうした中、この 10 年間は公共交通の維持を交通事業者任せにするのではなく、協働による様々な取り組みを推進することで、社会全体で支えていくという素地の定着に努めてきたと言えます。

また、くすまろのように、地域の課題に地域自らが主体となって取り組むことで、持続性の確保や地域コミュニティの活性化等の大きな効果も見られていることから、引き続き「自分たちの公共交通は自分たちで守り育てる」という意識の定着を目指し、粘り強く意識醸成を図るとともに、公共交通の役割や社会全体で支える意義を積極的に情報発信する等、**本計画においても、平成 20 年度策定の「公共交通のあり方」の基本的な考え方である「協働による取り組みの推進」を継承します。**

5.3 これまでの取り組みの評価② 河内長野市地域公共交通網形成計画

持続発展できる公共交通を確保するため、「将来のまちづくりを支えるための公共交通サービスの提供」と「公共交通サービス水準の向上」を目標に、平成 27 年度以降取り組んできた取り組みを評価し、残された課題を整理します。

計画期	第 1 期	第 2 期	第 3 期	第 4 期	第 5 期
策定計画	基本方針（河内長野市公共交通のあり方）			基本方針（改訂公共交通のあり方）	
	第 1 期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	第 1 期地域公共交通網形成計画	実施計画（第 2 期地域公共交通網形成計画）	次期計画（改めて策定）
計画期間	平成 21～23 年度	平成 24～26 年度	平成 27～29 年度	平成 30 年度～平成 39 年度	
				平成 30 年度～平成 34 年度	平成 35 年度～平成 39 年度

◆取り組み内容：取り組み一覧および個々の主な取り組みは、参考資料 P 参考-37 以降に掲載

◆取り組みの結果

目標 1：将来のまちづくりを支えるための公共交通サービスの提供

まちづくりを支えるためにも、公共交通の充実を図り、高齢者、運転免許・自動車を保有しない人等、誰もが安心して生活できる移動環境を構築し、外出の機会を増やすため、以下のような取り組みを展開してきました。

- ・総合時刻表の全戸配布
- ・バスマップ作成・配布
- ・商業・観光施設と連携したイベント情報の発信
- ・企画乗車券の PR チラシ・ポスター作成
- ・市広報でのバス特集掲載
- ・バス乗り方教室開催
- ・IC カードおよびバスロケーションシステムの導入支援
- ・コミュニティバス上限 200 円運賃試行継続
- ・日曜日限定同伴者割引 等々

結果

- ・コミュニティバス利用者数の増加
- ・企画乗車券販売数の増加
- ・市民意識調査での不満足度減少

目標 2：公共交通サービス水準の向上

高齢化の進展による身体的な負担を考え、公共交通空白・不便地域のエリア設定を見直し、その解消に努めてきました。

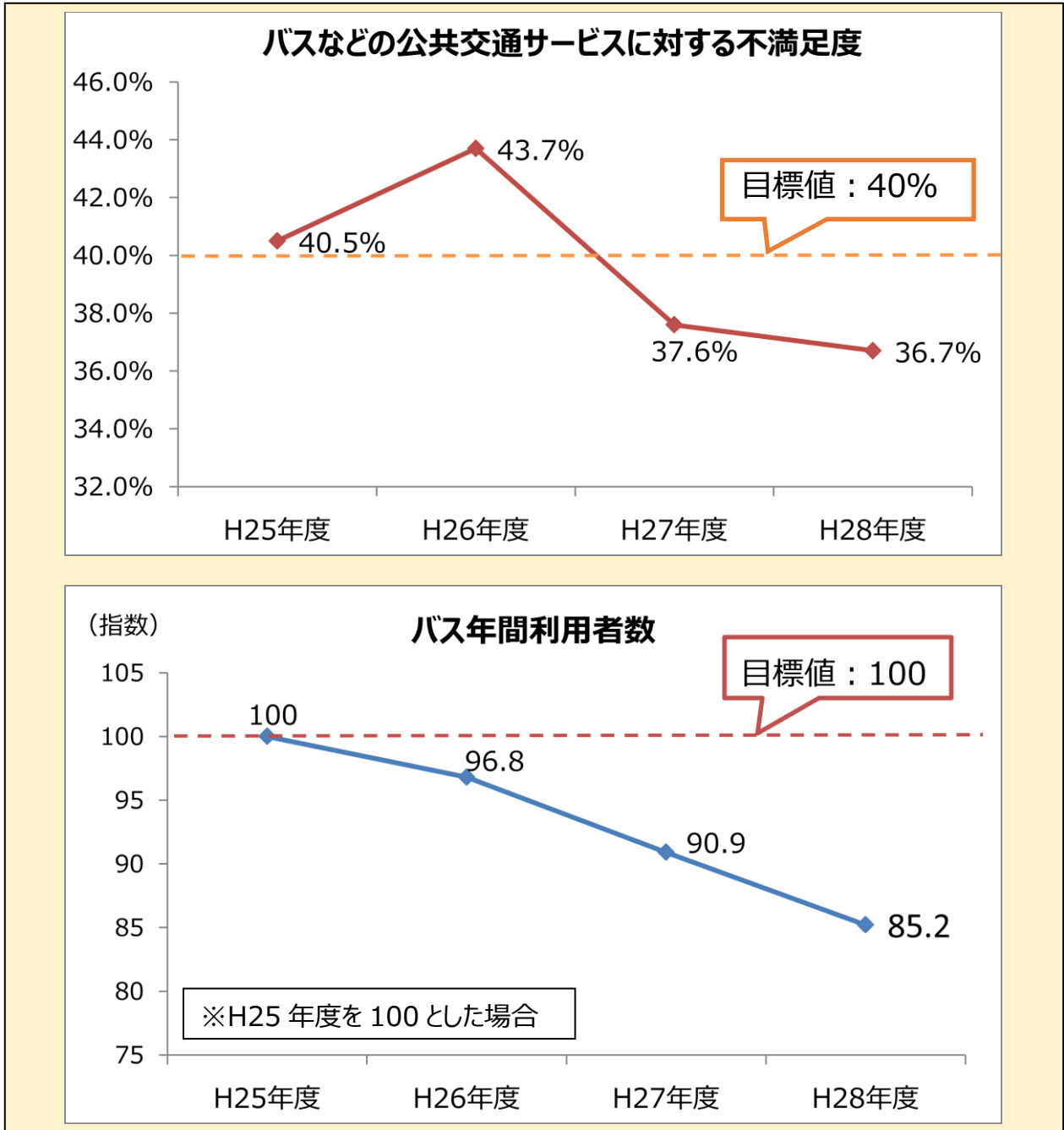
- ・市広報での勉強会の呼びかけ
- ・楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」における協働の取り組みの継続
- ・モデル的な取り組みの他地域への啓発（桐ヶ丘地域の「くすまるの乗車体験や楠ヶ丘地域との意見交換会」の開催）等々

結果

- ・地域の主体性の意識の芽生え
- ・くすまるの好成績（利用者数・収支率）の維持

◆目標の達成状況（評価指標に基づいて評価）

目標が達成できたかどうかを客観的に計る指標として、網形成計画では、「市民意識調査での公共交通サービスの不満足度を減らすこと」と「平成 25 年度のバス年間利用者数を 100 とした時に、3 年後の現状値も 100 を目指す」という 2 つの指標を設定していました。



目標	評価指標	計画実施前	目標値	実績値
①将来のまちづくりを支えるための公共交通サービスの提供	公共交通サービスへの不満足度	43.7%	40%	36.7%
②公共交通サービス水準の向上	バス年間利用者数 (平成 25 年度を 100 とした場合)	100	100	85.2

不満足度は減らすことができ目標値の 40%を切りましたが、バス年間利用者数は目標を下回りました。

不満足度の減少は、積極的な情報発信や利用環境整備により、公共交通の役割やもたらす効果、維持の重要性に一定の理解が進んだのではないかと推測できます。一方で、バス年間利用者数の減少については、個々の取り組みでは、コミュニティバスの利用者増やモックルカードの販売増という成果も見られましたが、人口減少やライフスタイルの変化等の要因により、全体的な公共交通利用者数の底上げにまでは繋がっていないのが実情です。しかし、本市は山間地に開発された団地も多く、高齢化が急速に進んでいることから、今後、身体機能の低下により車の運転に不安を感じられる方や徒歩での移動が負担になる方の増加も予想されます。その際に、公共交通の果たす役割はますます重要になってくるため、引き続き、持続可能な公共交通の確保のための継続的な取り組みが必要です。

また、交通部門ではバス 1 日乗り放題「モックルカード」の PR や上限 200 円運賃の試行、同伴者割引等の外出を応援する施策に力を入れてきましたが、あくまでも交通は手段であり、そもそも外出先や目的がなければ移動が発生することがありません。このため、交通施策の充実を図ることも大切ですが、同時にまち中に人が集まるような場所や催し等の外出の目的を作っていくというような工夫も重要です。この点については、上位関連計画である総合計画や都市計画マスタープラン等で賑わいの創出や、都市機能を集積した魅力の高い拠点をつくることを目指していますので、交通部門としては、そうしたまちづくり政策としっかり連携を図っていくことが、今後の大きな課題と言えます。

●バスを利用しない理由について●

平成 28 年度の市民意識調査でバスを利用しない理由を聞いたところ、回答の多かった順に「車・バイク等の方が便利」、「歩いて目的地へ行ける」、「便数が少なく利便性が悪い」でした。歩いて行けるケースは除いて、その他の理由のケースにおいては、次のような改善策が考えられます。

車・バイク等の方が便利 → ・公共交通の意義やメリット等の情報発信を強化し、公共交通への理解を促す。

便数が少なく利便性が悪い → ・バス事業者とともに効率的な運行の検討。
・ IC カードシステムやバスロケーションシステムの導入支援のような利用環境改善等に努める。

～今後の課題～

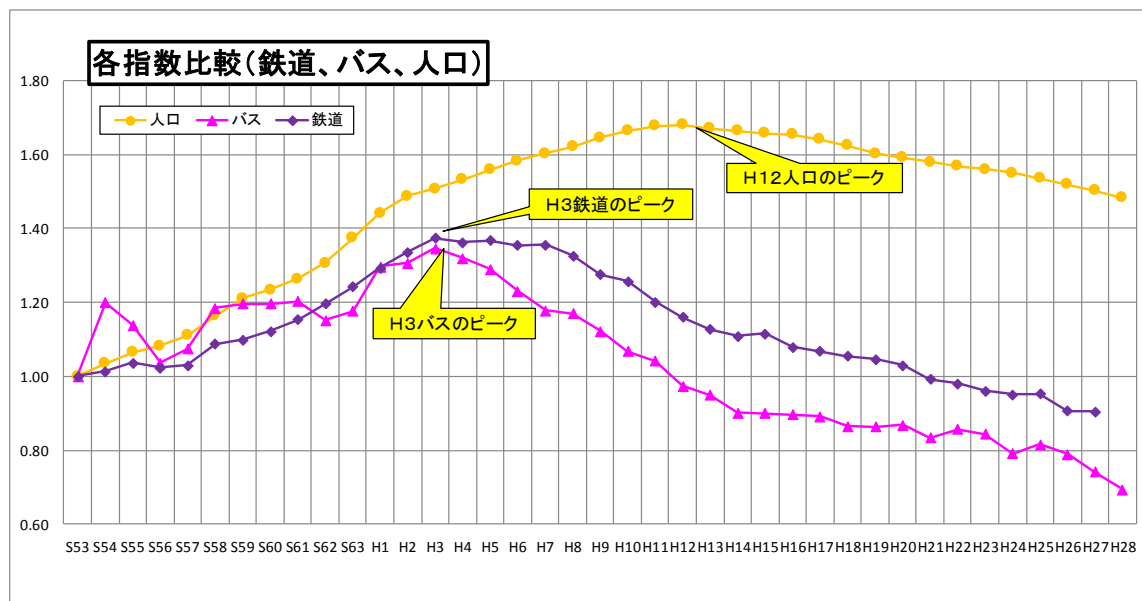
- 過度な自動車依存を防ぎ、まちの活力を維持するためにも、引き続き様々な取り組みを実施し公共交通の維持を図る。
- 利用者数の維持確保のため、高齢化や市民ニーズに対応したサービスの改善を検討する。
- 交通はあくまで移動手段のため、上位・関連計画等との密な連携を図り、外出目的や目的地等をまちづくりの中で作っていく。

6. 公共交通をとりまく現状

6.1 人口動向

① 人口、公共交通利用者数の推移

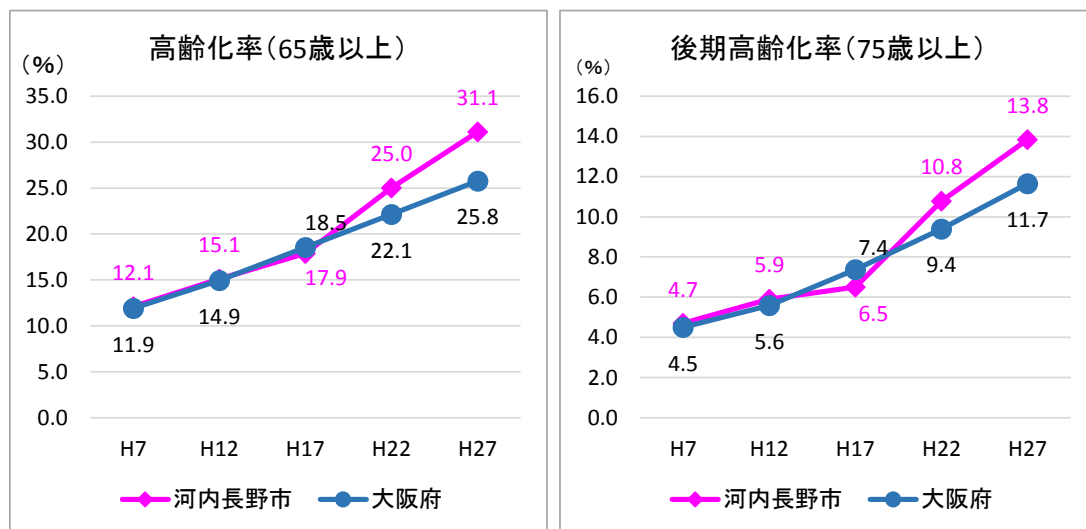
河内長野市の人口は平成 12 年以降減少しており、鉄道とバスの利用者は平成 3 年以降減少傾向となっています。平成 24 年から 25 年にかけては微増していましたが、平成 25 年以降は再び減少傾向となっています。



※ S 53 年を 1 とした場合
 ※ H 7 年からコミバス乗車数を合算
 資料：人口、鉄道は河内長野市統計書
 バスは南海バス提供

② 高齢化率の推移

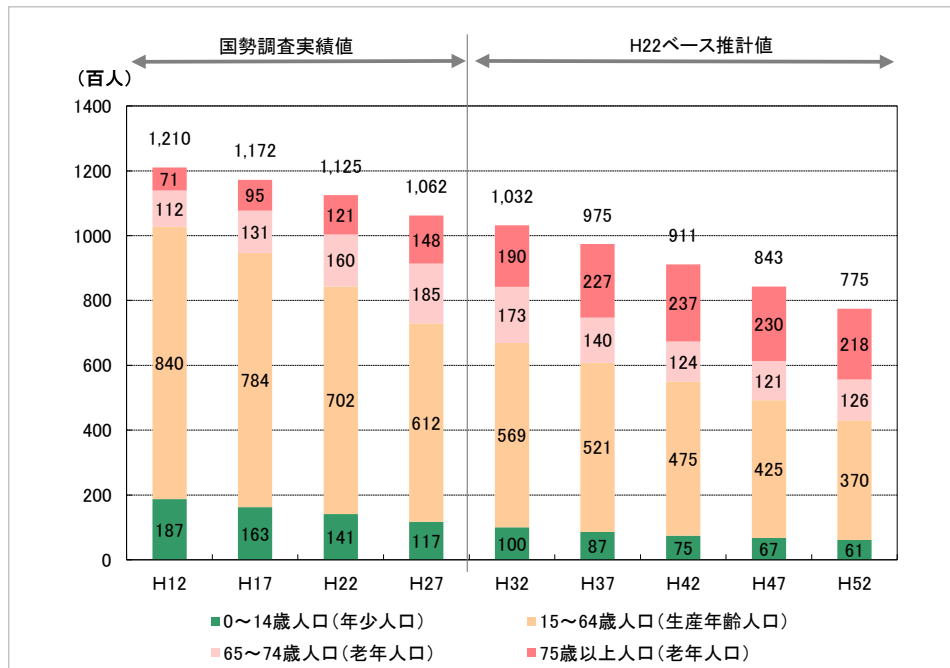
高齢化率、後期高齢化率とも上昇し続けており、平成 17 年までは大阪府と同程度となっていました。平成 22 年以降は急激に上昇して大阪府を大きく上回っています。



資料：平成 7・12・17・22・27 年国勢調査

③ 年齢3区分別人口の推移

これまで総人口は減少する一方で老年人口は増加しており、この傾向は将来も続く見通しです。

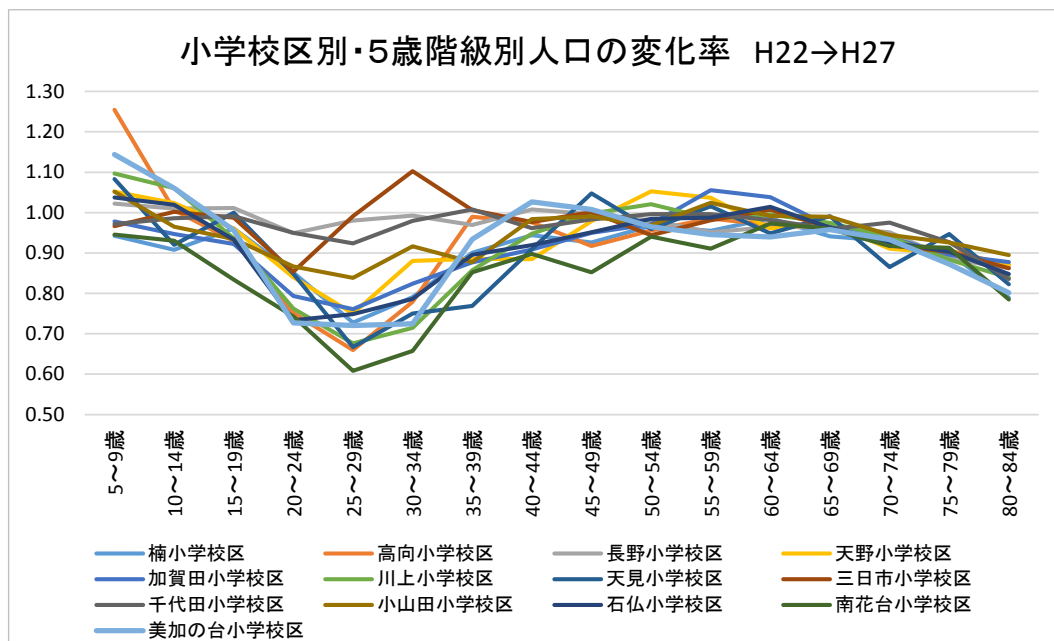
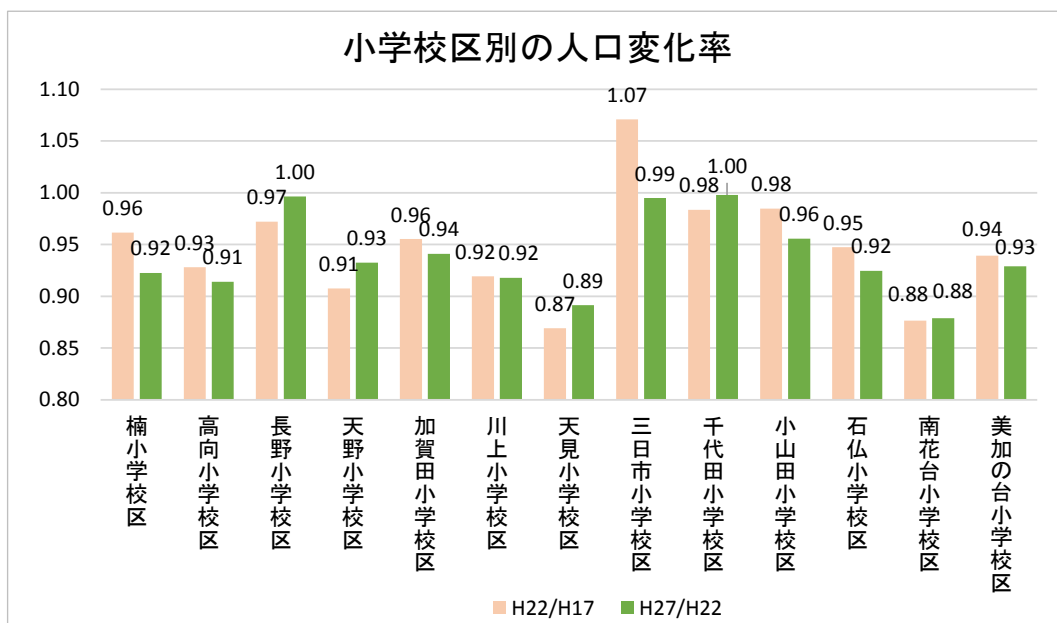


資料：平成 12・17・22・27 年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

④ 小学校区別の人口変化率

小学校区別の人口変化率は、長野小学校区（H27/H22）や三日市小学校区（H22/H17）、千代田小学校区（H27/H22）で 1.0 以上となっていますが、その他は 1.0 未満となっており、とくに天見小学校区や南花台小学校区で 0.9 を下回っています。

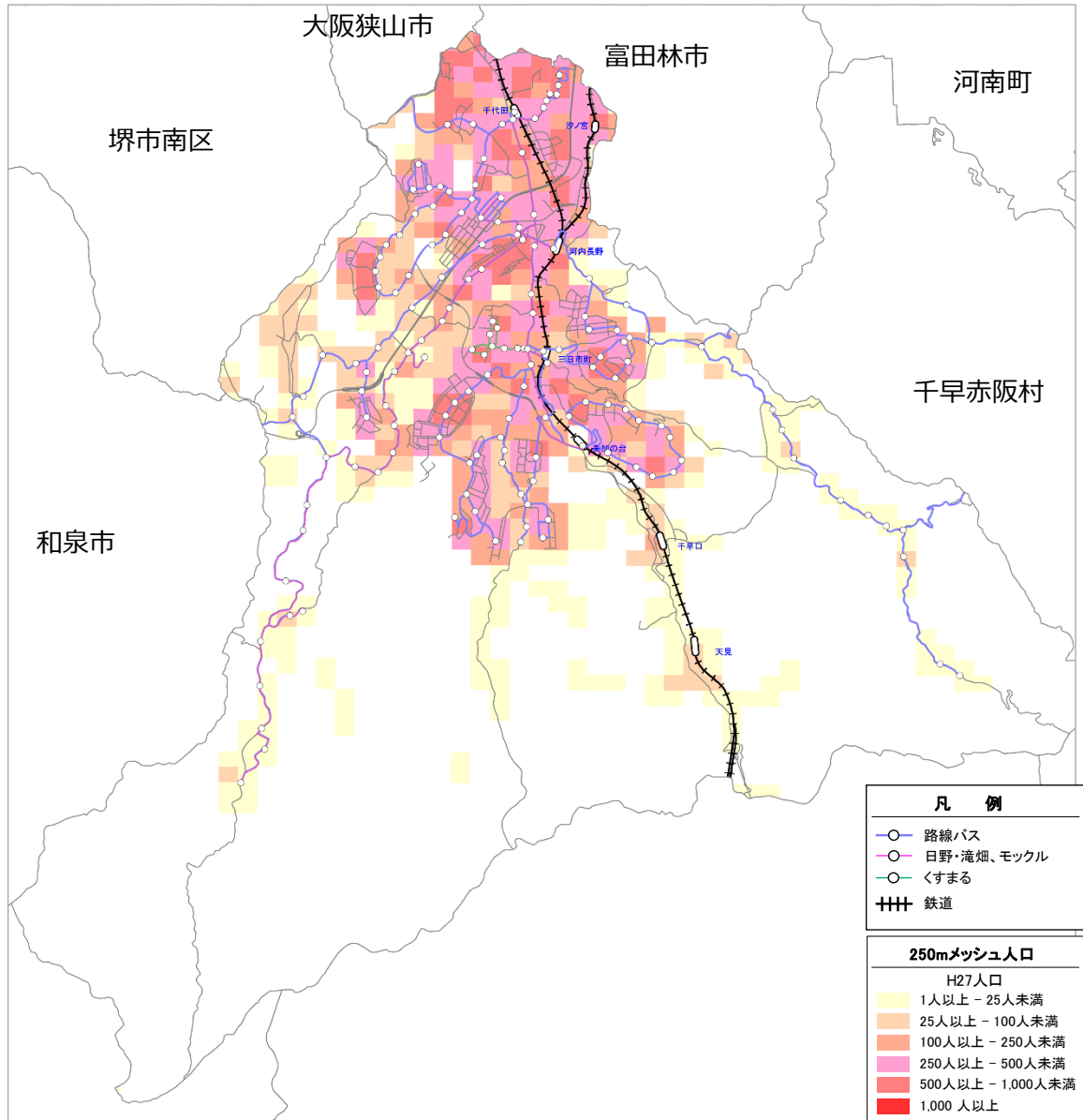
小学校区別・5 歳階級別人口の変化率（コーホート変化率※）を見ると、20～39 歳が減少している地域が多く、この年齢層は市外へ転出していると考えられますが、この年齢層に比べると 40 歳以降は増減が小さく、定住率が高いと想定されます。



⑤ 市内の人口の分布状況と変化

(1) 総人口

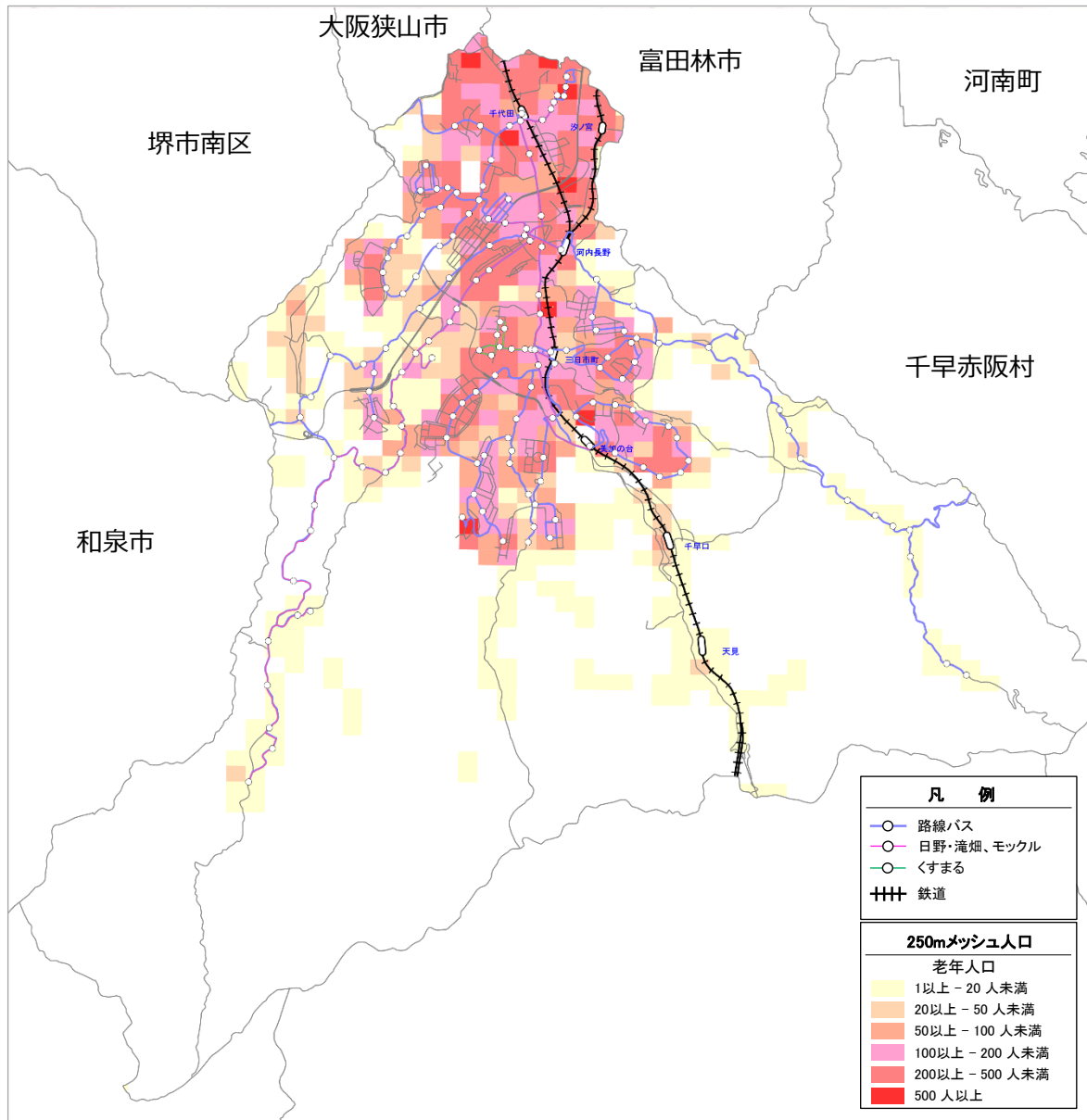
広域な市街地のうち、人口は市北部の市街地、住宅地に集積しており、山間部は密度が薄く点在する状況となっています。



資料：国土数値情報、平成 27 年国勢調査

(2) 老年人口

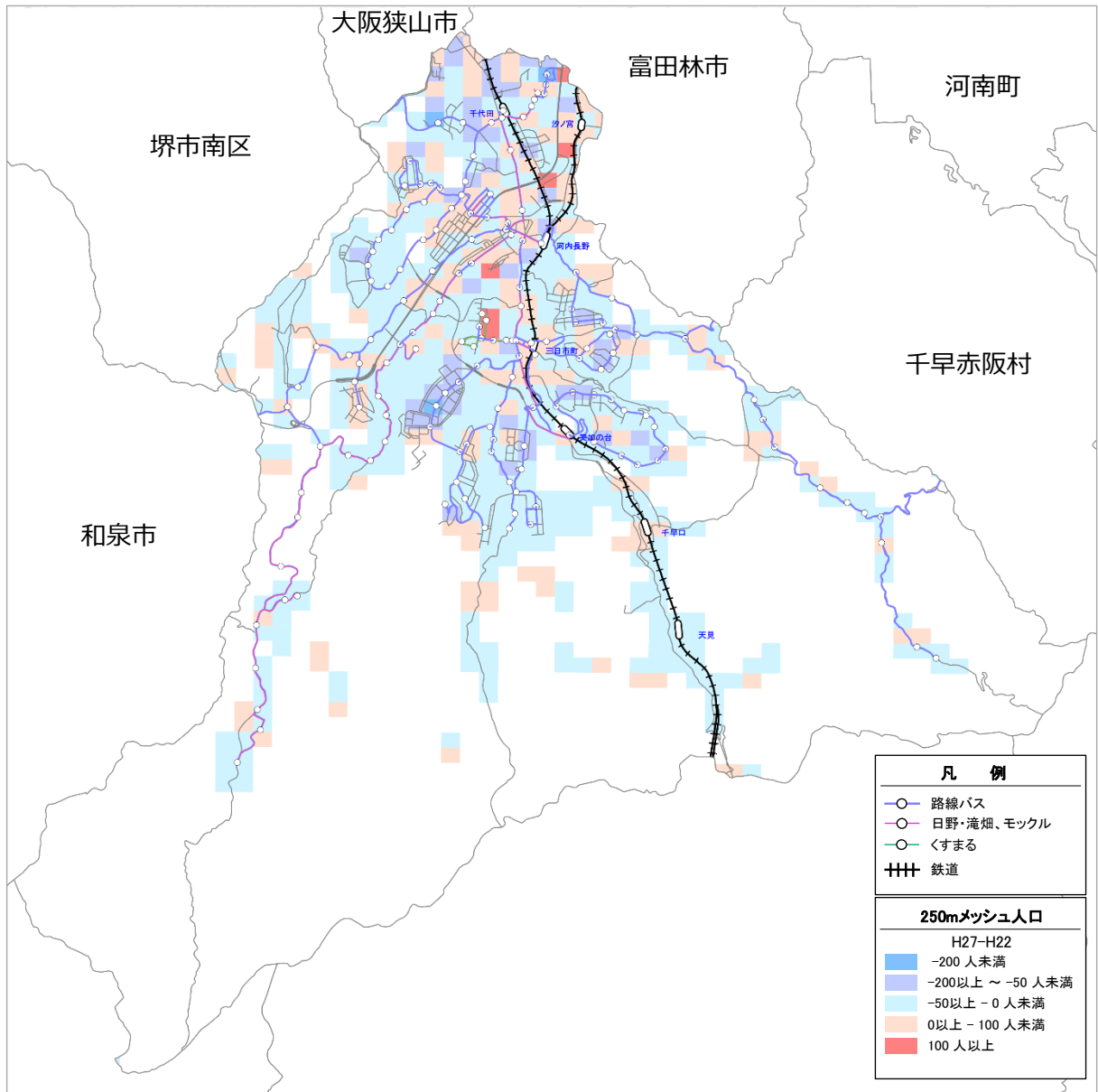
老年人口（65 歳以上人口）は総人口と同様に市北部に集積していますが、特に住宅団地に集積しており、長年定住している層が老年人口になってきていると考えられます。



資料：国土数値情報、平成 27 年国勢調査

(3) 平成 22 年から平成 27 年の変化（総人口）

平成 22 年から平成 27 年にかけての人口の変化は、一部の地域で増加しているものの、全体的には減少傾向となっています。近接した地域でも隣接したメッシュで増加と減少が両方生じています。

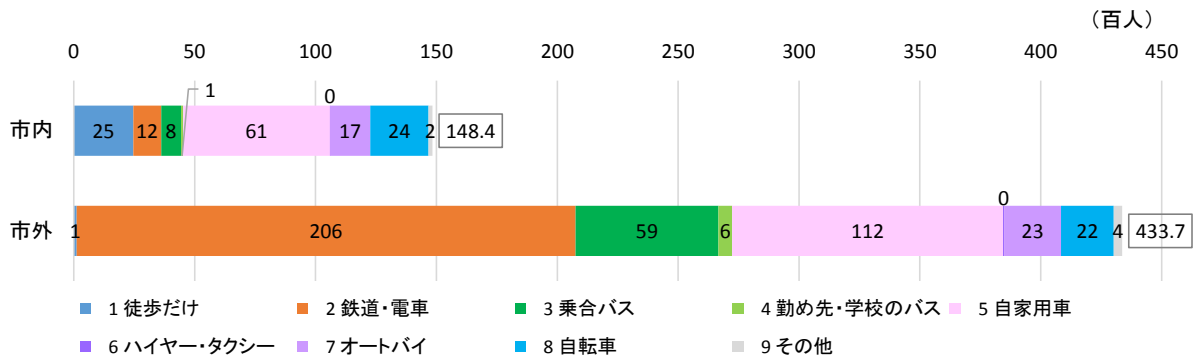


資料：国土数値情報、平成 22 年・27 年国勢調査

6.2 移動状況

① 通勤・通学の状況

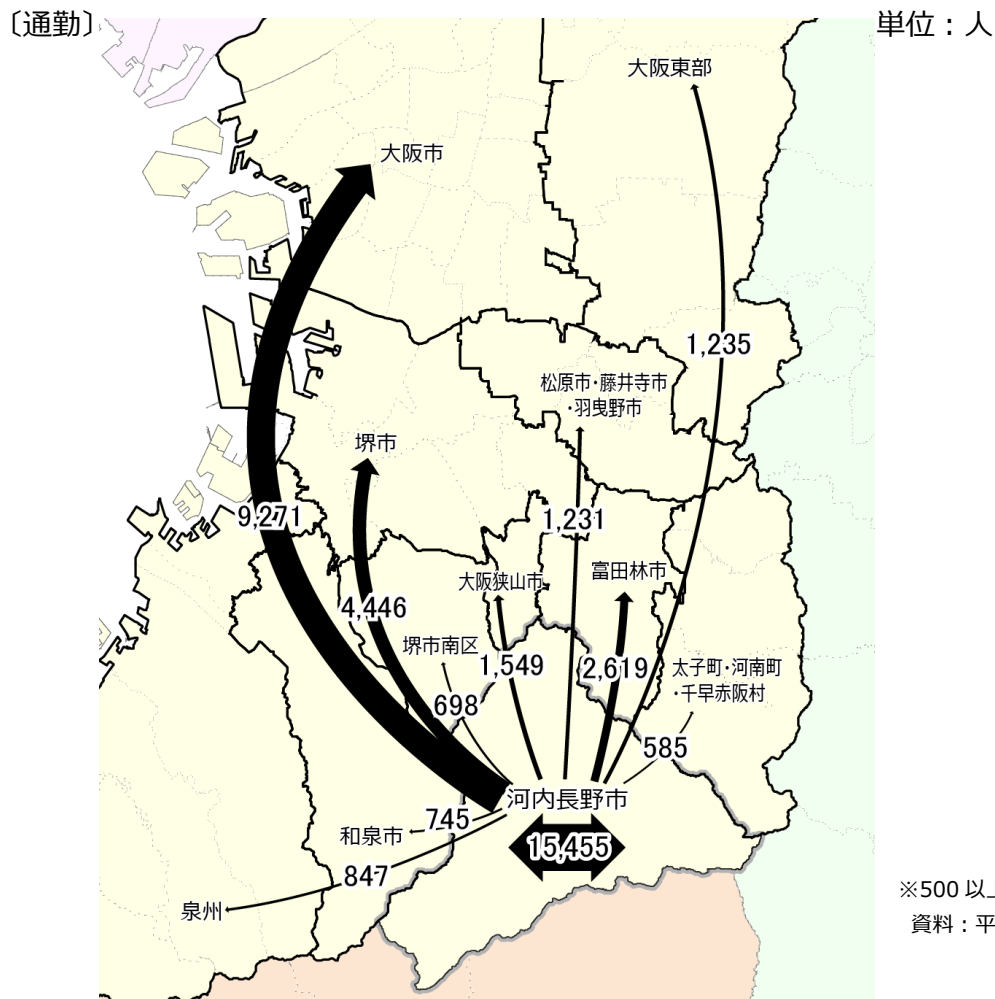
国勢調査の通勤・通学は、市内は自家用車が多く、次いで徒歩、自転車が同程度となっています。また、市外は鉄道・電車が最も多く、次いで自家用車が多くなっています。



※該当する手段を複数選択

資料：平成 22 年国勢調査

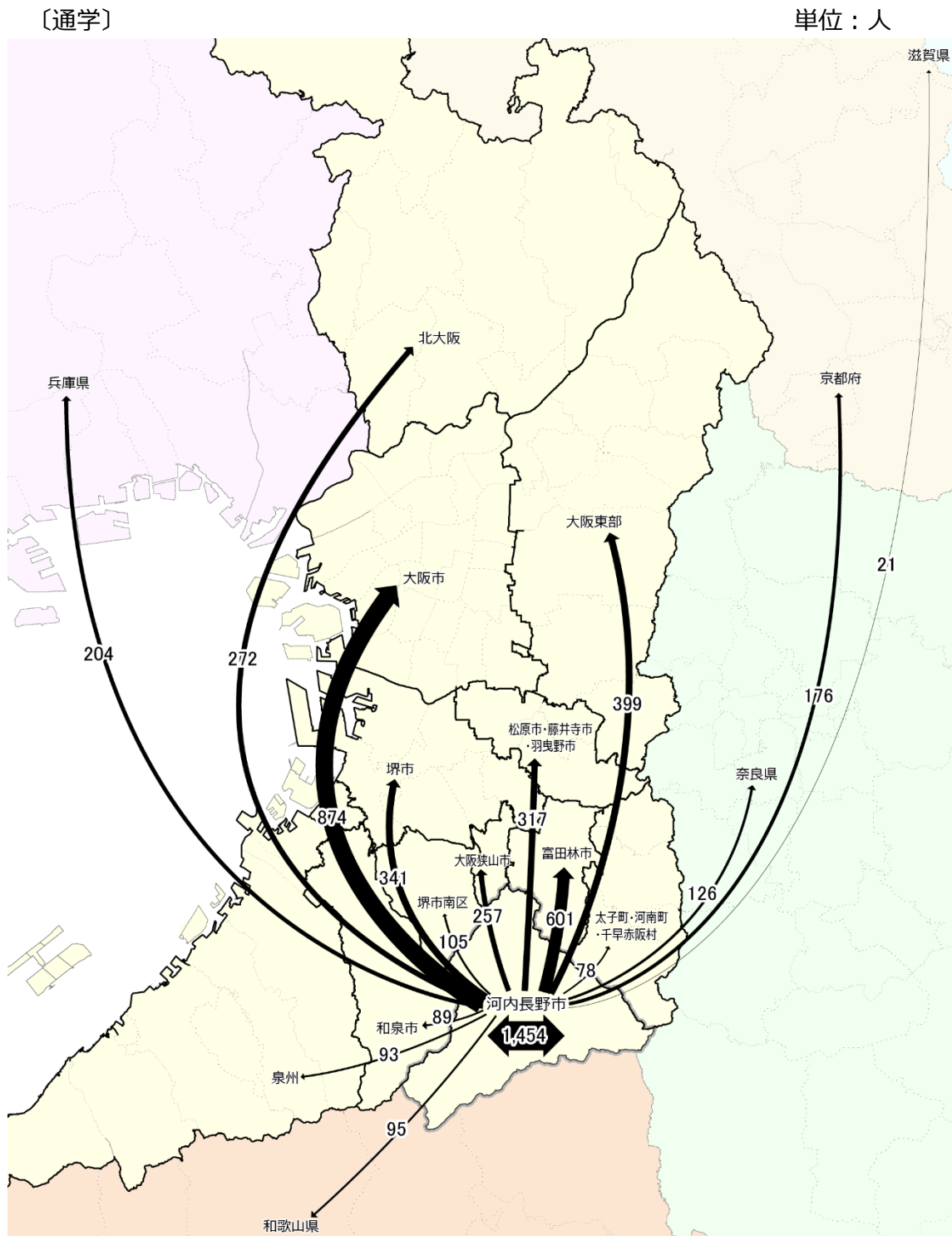
通勤先は市内が最も多いものの、市外も多く存在しています。市外は大阪市への流動が最も多く、次いで堺市、富田林市が多くなっています。



※500 以上を表示

資料：平成 27 年国勢調査

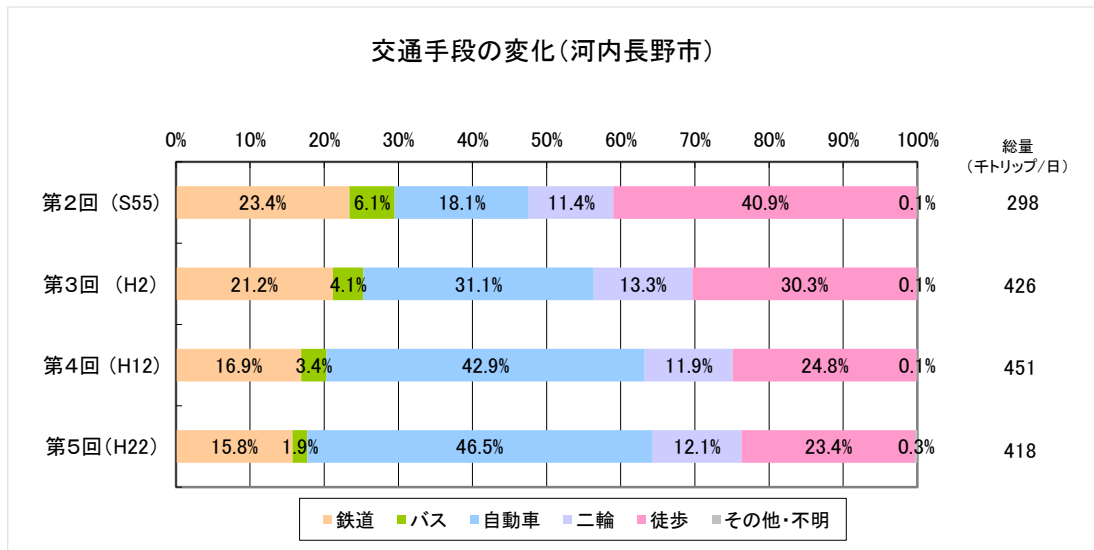
通学先は市内が最も多いものの、市外も多く存在しています。市外は大阪市に次いで富田林市が多く、少数ながら兵庫県や京都府への広域移動も見られます。



資料：平成27年国勢調査

② 交通手段分担率の変化

自動車は増加傾向にある一方、鉄道、バスの分担率は減少しており、平成 22 年で鉄道は 15.8%、バスは 1.9%となっています。



※パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、京阪神都市圏交通計画協議会が実施主体となり、「どのような人」「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、人の1日の動きのすべてをとらえるものです。人の動き（地域別・交通手段別等の交通実態）を総合的に把握する唯一の調査であり、交通計画、道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料として活用されています。

資料：第2～4回は河内長野市公共交通のあり方、第5回は近畿圏パーソントリップ調査結果

6.3 公共交通の状況

① 河内長野市における公共交通ネットワークの状況

市内では鉄道は南海電気鉄道と近畿日本鉄道が運行しており、大阪市内とを結ぶ幹線軸となっています。

路線バスは河内長野駅から光明池・泉ヶ丘（堺市、和泉市方面）や小吹台・金剛山（千早赤阪村方面）へと、市内と市外をつなぐ幹線軸が運行されています。また、鉄道駅から各開発団地へ放射状にフィーダー（支線）の路線バスが運行されており、鉄道駅まで出れば市内主要エリアへのアクセスが可能となります。さらに路線バスを補完し、美加の台駅から大阪南医療センターまでの間の公共施設等へのアクセスを高める目的でモックルコミュニティバスが本市の南北を結ぶ路線として運行しています。

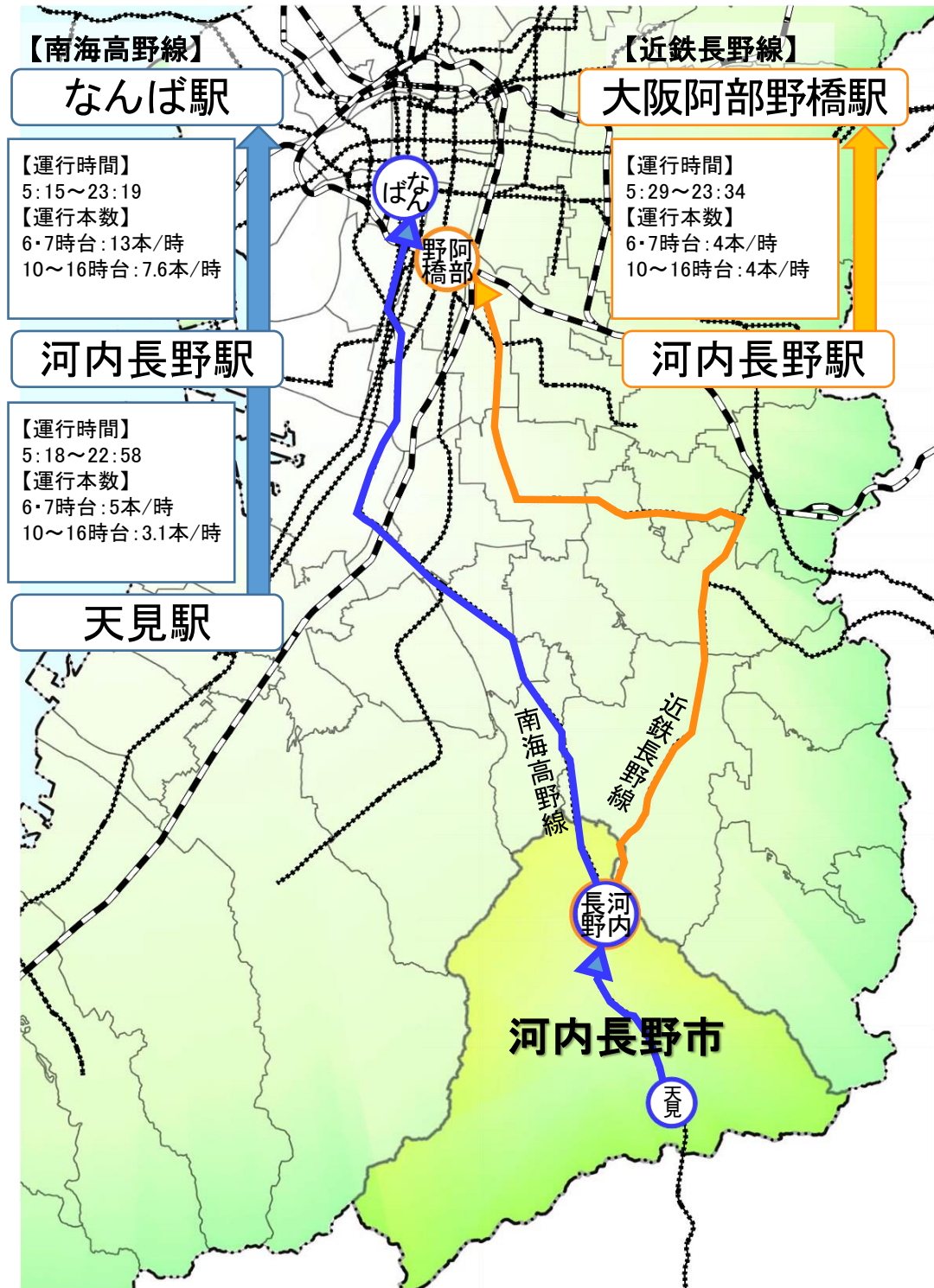


資料：河内長野市地域公共交通会議

② 公共交通の運行状況

市内の鉄道は南北に南海電気鉄道が走っており、なんば駅へつながっています。朝ピークの6, 7時台で河内長野駅⇒なんば駅は13本/時、天見駅⇒河内長野駅は5本/時となっています。また、河内長野駅以北は近畿日本鉄道が走っており、大阪阿部野橋駅へつながっています。

〔鉄道運行状況（H29.10月時点の平日）〕

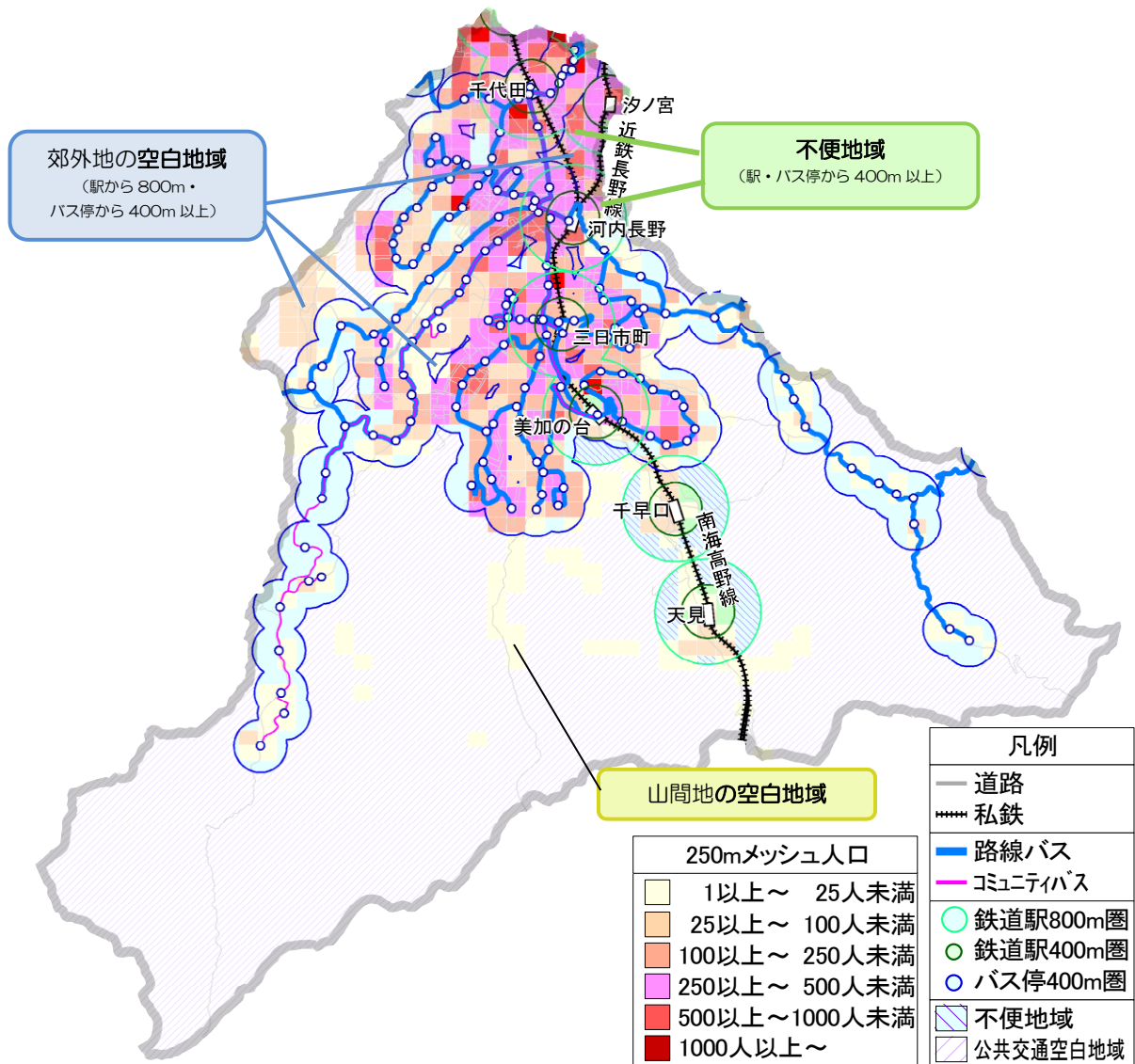


資料：南海電気鉄道 HP、近畿日本鉄道 HP

③ 河内長野市における公共交通空白・不便地域

駅から 800m、バス停から 400m以上離れた公共交通空白地域や、駅から 400m、バス停から 400m 以上離れた公共交通不便地域が、一部存在しています。

〔公共交通空白・不便地域〕



	市全域		空白地域		不便地域	
	総数	高齢者 (65 歳以上)	総数	高齢者 (65 歳以上)	総数	高齢者 (65 歳以上)
人 口	106,199 人	33,289 人	5,533 人	1,681 人	17,633 人	4,827 人
市全域の 総数に 対する比率	100%	31.3%	5.2%	1.6%	16.6%	4.5%

資料：国土数値情報（原典資料は平成 27 年）、平成 27 年国勢調査

6.4 公共交通をとりまく現状・問題点と課題

上位関連計画や公共交通の現状・問題点として以下のような状況があり、これを踏まえて以下の課題があると考えられます。（公共交通の現状は参考資料 1 にも掲載しています）

分類	現状・問題点	課題
都市構造、特性	・鉄道駅を中心に住宅地が広がり、山間部の旧集落は低密 ・山間地を切り拓き造成された開発団地では坂道が多く、市域が広いため、生活のためには何らかの移動手段が必要 ・生活に必要な都市機能がそろっている住宅地は少ない	・集約型都市構造の実現 ・公共交通の維持・確保
上位・関連計画	・総合計画、都市計画マスタープランとも、目指す都市構造は“集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）” ・基本目標の1つで“潤い・快適・活力のにぎわいのまち”を目指す ・集約連携都市実現のため、魅力ある拠点の確立と基幹公共交通軸の維持を目指す	・集約連携都市に資する公共交通の構築 ・外出先や目的の創出（上位・関連計画との密な連携が必要）
人口・高齢化	・総人口は平成12年をピークに減少している一方、高齢者人口は増加傾向 ・高齢化が急激に進行し、大阪府内の市でトップの高齢化率 ・昭和40年代の宅地開発による転入世代の高齢化 ・市内でも特に天見小学校区、南花台小学校区で人口が大きく減少 ・20～30歳代の転出率が特に多い	・人口減少の中での公共交通の維持 ・高齢化に対応した利用しやすい公共交通の構築 ・利便性の向上（定住率や定住意向の向上）
移動状況	・通勤通学は市内だけでなく、市外も多い ・市外への通勤通学手段は鉄道、自家用車、バスの順で多く、市内は自家用車、徒歩、自転車の順に多い ・交通手段のうち、鉄道・バスの分担率は減少傾向で、平成22年で鉄道は15.8%、バスは1.9% ・平日よりも休日の外出率が低く、特に高齢者は外出率が低い ・65歳未満は休日の方が平日よりも自動車分担率が高い ・駅へのアクセスはバスの他、自動車も存在している	・利便性の向上（市内外への移動） ・公共交通分担率の向上 ・高齢者の外出応援 ・外出先や目的の創出（庁内関係部局との連携）
公共交通の状況	・幹線軸となる鉄道駅からバス路線が放射状のネットワークで接続し、乗換えをすれば主要なところへ行ける ・公共交通空白・不便地域が存在 ・鉄道、バスの利用者数は減少傾向 ・モックルコミュニティバスの利用者数は3～5年前に比べて低い値に留まっており、休日は平日に比べて利用が少ない ・モックルコミュニティバスは、朝の運行時間や、路線バスとの乗継ダイヤの改善等の要望が増えている ・日野・滝畑コミュニティバスの利用者数は減少傾向が続いたが、ここ数年は観光利用増により、改善傾向がみられる	・乗り継ぎ負担の軽減 ・地域のニーズに応じた移動手段の確保 ・市民ニーズに対応した改善 ・観光との連携

分類	現状・問題点	課 題
公共交通の状況	・日野・滝畑コミュニティバスは生活利用と観光利用によって、ニーズが大きく異なる ・くすまのの利用者数は地域主体の取組みにより、過去4年間の平均収支率が75%を超えている	・利用者ニーズの集約 ・地域主体の取組みのモチベーション維持
市民意向	・平成28年度の公共交通の不満足度はH26年度と比較して36.7%と減ったものの、満足度は9.0%と低い水準のまま ・「バスに改善を望むことが実現し利便性の高いバスが運行された場合、利用するか」の問に約3割が利用すると回答 ・公共交通を不便と感じている人は山間部の地域で多く、ほぼ市全域で必要と感じられており、改善後の利用意向は山間部地域で高い ・公共交通の必要性を感じる割合は、60歳以上の年代では6～7割が必要性を感じている。一方で、20～50歳代は4割台と比較的低い ・地域のまちづくり活動への参加頻度は約6割の人がほとんどないと回答、また、活動への参画についても、希望しているのは約2割程度にとどまる ・近所付き合いの程度については、約5割の人が「あいさつ程度の付き合い」と回答し、一緒に外出をしたり、協力し合う関係にあると回答した人は約1.5割にとどまる	・公共交通満足度の向上 ・公共交通への関心を高める ・市民ニーズに対応した改善 ・潜在需要の掘り起こし ・公共交通利用者数の維持確保 ・協働への市民意識の向上 ・地域やまちづくり活動への参加意向の向上
市の財政負担	・市が関係するコミュニティバス等の運行経費は平成28年には減少しているものの、平成21年から27年にかけて増加傾向	・適正な財政負担と負担の軽減 ・公共交通利用者数の維持確保
河内長野市公共交通のあり方	・取組みの進め方として、要望型から協働で進めていくことを明記 ・取組み対象は「主に市域内での移動の中心的な役割を担う路線バス等の輸送サービス」としてきたが、10年間で地域乗合タクシーの新たな運行開始や運行の検討等が行われている ・くすまのように地域住民の積極的な参加による新たな公共交通運行に至った協働のケースや、公共交通の利用促進・情報発信等での協働のケース等、様々な段階の協働事業を推進してきた ・一方で、施策の展開スケジュールの最終段階である「市民意識の高まりにより、協働による持続可能な公共交通ネットワークの確立」の段階までには至っていない ・公共交通は活力あるまちと豊かな生活を支える社会資本	・協働への市民意識の向上 ・様々な公共交通サービスの連携 ・さらなる協働の推進 ・人口減少の中での公共交通維持 ・公共交通への関心を高める
河内長野市地域公共交通網形成計画	・コミュニティバスの利用者増やモックルカードの販売数増に裏付けられるように個々の取組みによる成果がみられる一方で、バス年間利用者数は減少 ・バスに乗らない理由は、回答が多かった順に「車・バイク等の方が便利」「歩いて目的地に行ける」「便数が少なく利便性が悪い」 ・同時に、外出目的や行き先がなければ移動は発生しないため、まち中に外出したいと思えるような賑わいや人が集まる場所が必要	・公共交通利用者数の維持確保(個々の取組みにより、相乗効果で全体的な利用者数の底上げを図る) ・市民ニーズに対応した改善 ・まちづくり施策との密な連携

6.5 課題集約

分類別に着目した現状・問題点を踏まえた課題を、公共交通の視点で以下のように分類できます。これを踏まえて、公共交通を取り巻く課題として以下の4点に課題集約します。



課題集約

- 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
- 高齢化の進展に対応した公共交通の実現
- 公共交通満足度の向上（ニーズへの対応）による利用者数の維持
- 協働の取り組みの展開に向けた市民意識の醸成

◆ 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

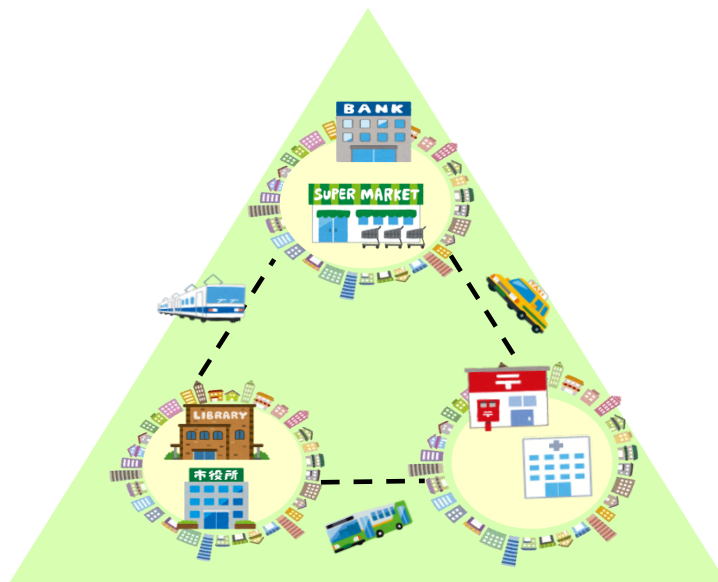
移動の際の交通手段分担率は自動車が半数弱に対して、鉄道及びバスの公共交通は2割弱と少なくなっています。公共交通が存在しない又は不便な地域は自動車への依存度が高くなり、これによって商業施設や生活関連施設等が鉄道駅周辺に集積するのではなく、幹線道路沿線等に拡散した自動車中心のまちの構造となり、ますます自動車への依存度が高くなる恐れがあります。

しかし、今後、高齢化が進行し、高齢者の自動車での移動が困難になると、公共交通の重要性が高くなることから、自動車に過度に依存しないまちの構造へと転換するとともに、公共交通を維持させていく必要があります。

そのため、今後の公共交通施策は、道路や住宅等の都市計画施策、環境面での取り組み、観光や商業施策など、様々なまちづくり施策との連携や、上位・関連計画における集約連携都市の考え方を取り入れていくことが必要になります。

本市で現在策定中の立地適正化計画では、まちのコンパクト化に向け、都市機能誘導区域、居住誘導区域が示される予定です。居住誘導区域内では、公共交通沿線に居住を集積していくことで既存路線を維持しつつ、集積に応じて、より利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。また、居住誘導区域外では、地域の需要に応じたバス等の運行維持とより効率的な運行検討に努め、持続性の確保を図っていきます。このことから、本市ではこれまで公共交通空白・不便地域の解消に取り組んできましたが、今後はメリハリを付けた取り組みが求められます。例えば、居住誘導区域内では、住民の利便性を確保するため公共交通の存続・充実を図り、居住誘導区域外では、地域の実情に応じた交通手段の確保を、導入段階は地域と行政の協働で、運営段階は地域の自助努力を中心に進めることが考えられます。

また、これまでも公共交通の維持のため、バス1日乗り放題「モックルカード」のPRやコミュニティバスの上限200円運賃の試行継続、同伴者割引の実施等の外出を応援する施策に力を入れることで、公共交通の利用促進に努めてきました。しかし、あくまで交通は手段に過ぎず、そもそも外出先や目的がなければ移動が発生することがないため、人が集まるような場所や催し等の外出の目的を作っていくというような工夫も重要になってきます。この点に関しては、上位・関連計画である総合計画や都市計画マスタープラン等で賑わいの創出や、都市機能を集積した魅力の高い拠点をつくることを目指していますので、そうしたまちづくり政策としっかり連携を図っていくことも、今後の大きな課題となっています。



◆ 高齢化の進展に対応した公共交通の実現

本市は昭和 40 年前後に開発された団地入居者の高齢化が急速に進展し、大阪府内の市でもトップの高齢化率となっています。「公共交通のあり方」の策定時から高齢化の進展を見据えて取り組んできましたが、今後も更なる高齢化の進行が見通されています。

高齢者の自動車運転中の事故が増加していること等を踏まえると、自動車ではなく公共交通での移動が望ましいと考えられますが、公共交通が利用しやすい環境になっていないと自動車に依存し続けることが懸念されます。

また、高齢者の外出率が他の世代に比べて低い傾向となっていますが、その一因として公共交通の利便性が外出のしやすさに関連していると考えられます。今後、まちの人口構成でも多数派となる高齢者の外出率を高めることは、高齢者自身の健康増進や生きがいに繋がるだけでなく、まちの活力維持にも寄与することから、高齢者が外出しやすいよう、高齢化の進展に対応した公共交通の実現が必要と考えられます。

	平成 20 年 12 月末時点	平成 29 年 12 月末時点
総人口	116,516 人	107,280 人
65 歳以上の人口	26,310 人	35,153 人
高齢化率	22.6%	32.8%

資料：河内長野市

運転免許証の 自主返納件数	平成 26 年中	平成 27 年中	平成 28 年中
	291 件	351 件	450 件

資料：河内長野警察署

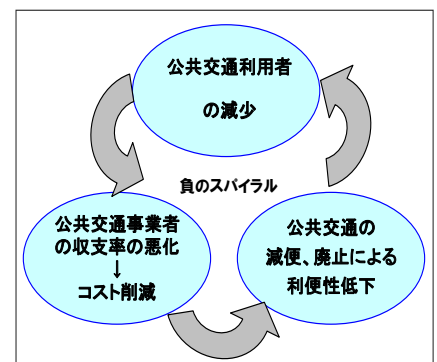
◆ 公共交通満足度の向上（ニーズへの対応）による利用者数の維持

河内長野市地域公共交通網形成計画（平成 27 年度～平成 29 年度）では、目標達成状況の評価を、「公共交通サービスへの不満足度」の低減と、総人口が減少する中で「バス年間利用者数」の現状維持と設定していました。

平成 28 年度の市民意識調査の結果では、「公共交通サービスへの不満足度」は 43.7%から 36.7%へと低減し、当初設定していた目標値 40%をクリアしています。しかし、バス年間利用者数は平成 25 年度を 100 とした場合に 85.2 と低下しており、目標値を達成できていません。不満足度は低減しつつも、利用者数維持は達成できていないことから、バスの多頻度利用者層の減少や、不満ではないがバスは利用していないといったケースが考えられます。

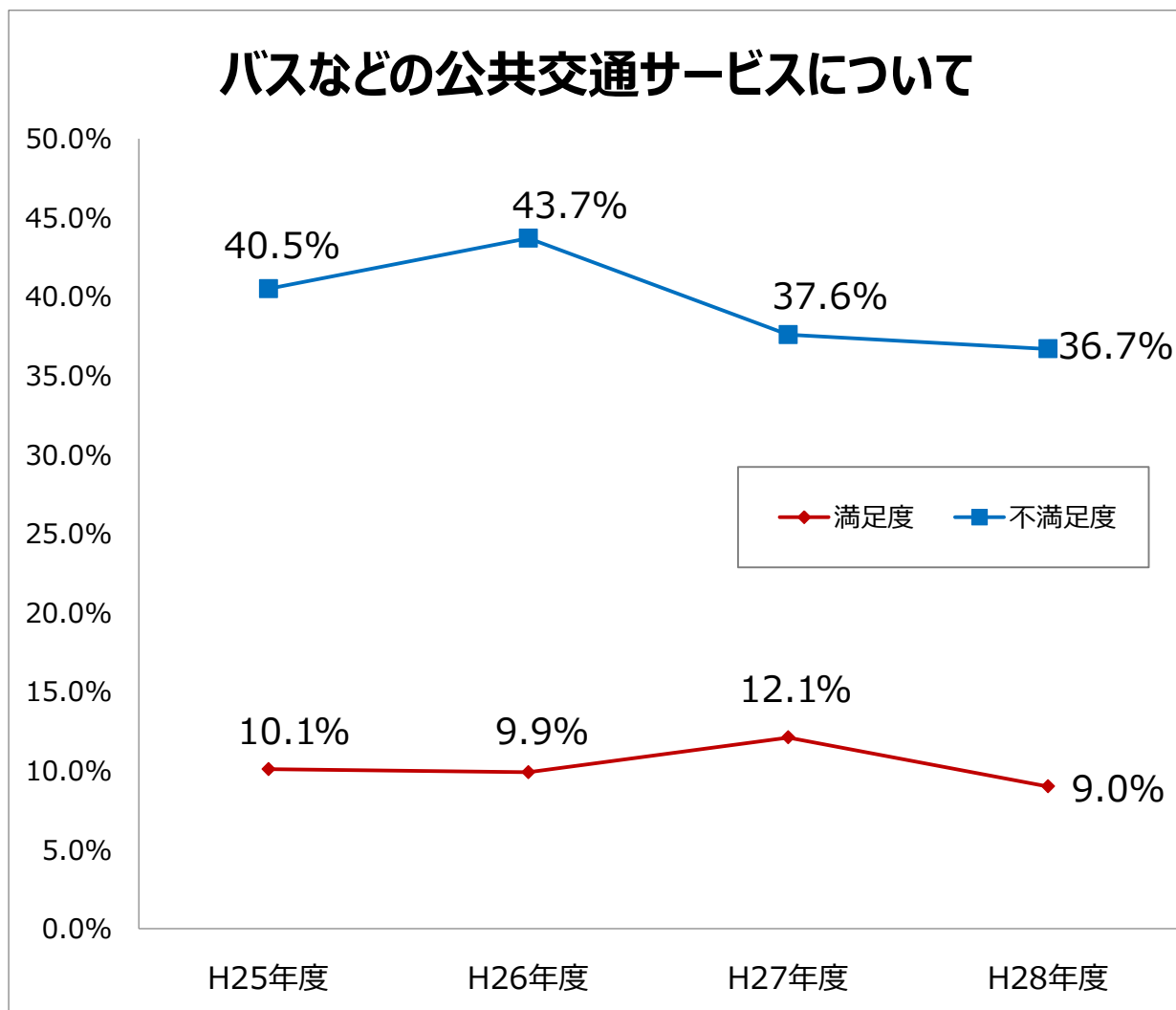
公共交通の利用者減少は、交通事業者の収支悪化→コスト削減による減便→路線廃止等による利便性の低下→さらなる利用者減少といった負のスパイラルに陥る可能性があります。そのため、満足度の向上を図り、公共交通利用者数の維持・増加も合わせて取り組みが必要と考えられます。

モックルコミュニティバスは上限 200 円運賃としてから利用者が増加したものの、近年は減少に転じた年もあり、さらなる維持・増加が必要となっています。



また、楠ヶ丘地域の乗合タクシーは、地域主体の取り組みにより、運行開始当初よりも収支率が改善しましたが、平成 28 年度時点で約 76%と収支率 100%には達しておらず、今後も継続的運行を図るため、利用者数の維持・増加が必要です。

このような状況を踏まえ、今後も公共交通利用者数を維持・増加させるためには公共交通満足度の向上が必要であり、そのためには市民ニーズに対応した公共交通の構築を図る必要があります。また、公共交通利用者数の維持を図ることで、本市の財政負担の軽減も目指します。



資料：河内長野市民意識調査

◆ 協働の取り組みの展開に向けた市民意識の醸成

平成 28 年度市民意識調査では、協働の意識把握のため、近所付き合いの程度や地域のまちづくり活動等への参加意向等について調査しました。集計結果から、地域のまちづくり活動への参加頻度は約 6 割の人が「ほとんどない」と回答しており、さらに、活動への参画希望についても、約 2 割程度の回答でした。また、近所付き合いの程度については、約 5 割の人が「あいさつ程度の付き合い」と回答し、「一緒に外出をしたり協力し合う関係にある」と回答した人は約 1.5 割に留まりました。

しかしながら、これからの公共交通は交通事業者だけで支えるものではなく、行政や地域住民も一体となり、社会全体で支えていく必要があるため、行政は市民の公共交通に対する理解と認識を深め、興味・関心を促し参加意識を高めるよう引き続き努め、交通事業者、行政、そして利用する主体としての市民が相互に理解し一体となって公共交通の課題に取り組む必要があります。

幸い、平成 20 年度に河内長野市公共交通のあり方を策定して以降、地域公共交通総合連携計画や地域公共交通網形成計画といった具体的実施計画に基づき、様々な取り組みを進める中で、公共交通の維持を交通事業者にだけ任せるのではなく、協働により取り組んでいくという素地の定着が進んできていることから、今後引き続き、協働の取り組みの展開に向けた市民意識の醸成に努めます。

協働の取り組み主体別の役割

行政、交通事業者、そして利用する主体としての市民が相互に理解し一体となって公共交通の課題に取り組むことを基本としてきた「公共交通のあり方」での考え方を踏襲し、役割は以下のとおりとします。

<行政>

- ・公共交通の社会的役割を認識し、市民に十分な周知を図るとともに、利用者増進や利用環境改善などを支援します。
- ・市民・交通事業者など関係者との協働・連携を進める場と機会の提供など調整に努めます。
- ・市民の主体的な公共交通の取り組みに対して、一体となって生活交通確保の取り組みに努めます。

<交通事業者>

- ・交通事業者として可能な限り経営効率化に努め持続的なサービスの提供に努めます。
- ・利用者の視点に立った安全で安心して利用できるサービスを提供します。
- ・専門知識・ノウハウを活かし積極的に地域公共交通の維持・発展の取り組みに参加します。

<市民>

- ・行政、交通事業者と協働して地域の公共交通は地域が主体となって支えるという意識をもって、計画段階から主体的に生活交通の課題に取り組めます。
- ・公共交通が地域の重要な移動手段であることや社会的役割を理解して、地域の取り組みへの参加や利用促進に向けて行動します。

★協働の事例★

〔参考：豊岡市の路線バス、神鍋線における取り組み〕

 神鍋線の現実	 こんな神鍋線にだれがした？
10年前と比べて・・・ 利用者も運賃収入も 半分以上に落ち込む 「負の連鎖（悪循環）」 利用者減⇒収支悪化⇒減便⇒利用者減⇒減便 ・利用者数;15.3万人→6.8万人/年 ・運賃収入;4.3千万円→1.7千万円/年	・行政の無策 ・事業者の無計画 ・住民の無関心 みんなの無責任 ⇒みんなで未来への責任を果す！ 社会実験の提案

資料：豊岡市 HP および近畿運輸局 HP

年々利用者が減少する路線バスを活性化し、次代に引継ぐため、平成 23 年 10 月から利用者の増加による路線収支改善を図る社会実験を開始。

【具体の取り組み事例】

- ・地元で利用促進組織を立ち上げ、総会では住民・事業者・市の 3 者で危機意識を共有。
- ・沿線の中学校に対し、出前講座を実施し、高校進学後の継続的なバス利用を啓発。
- ・沿線地域にて、地元住民・バス事業者・市職員の 3 者で全 760 戸に戸別訪問し利用の呼びかけ実施。
- ・朝の通勤時間帯に街頭で、バス利用の呼びかけ運動を展開。
- ・「上限 200 円バス社会実験」応援プロモーションビデオの製作。

7. 計画の基本方針（改訂 公共交通のあり方）

公共交通をとりまく課題を踏まえた基本方針を以下のように設定します。

公共交通をとりまく課題	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	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
◆高齢化の進展に対応した公共交通の実現 ◆公共交通満足度の向上（ニーズへの対応）による利用者数の維持	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
◆協働の取り組みの展開に向けた市民意識の醸成	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 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

“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”は、公共交通単独の取り組みではなく、まちづくり施策と連携して取り組むことで、さらなる効果が期待されと考えられます。そのためには上位関連計画で目指すことが位置づけられている集約連携都市を、公共交通の面からも実現を後押しするとともに、現在策定中の立地適正化計画では公共交通に関する本計画の考え方を反映することも考えられます。

また、本市では、人口減少や少子高齢化が進む中でも、まちなぎわいと活力を維持していくため、自然や歴史・文化などの地域資源を活かしながら、「地域活性・交流拠点奥河内くろまろの郷」の活用や観光振興による交流人口の増加に力を入れています。このことから、観光振興を支える公共交通の取り組みの充実も重要と考えます。

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

“高齢化の進展に対応した公共交通の実現”は、高齢者の自動車事故が増加する中で、免許返納が推進されていますが、自動車に依存せずに生活できる環境が整っていないと免許返納は難しいと考えられます。このような背景を受けて、高齢者が安心して免許返納ができる公共交通を実現することが望ましいと考えられます。

同時に、「高齢化の進展→外出率の低下→公共交通利用の減少」という高齢化社会ならではの構造的な負の連鎖を断ち切り、賑わいのあるまちを実現するためにも、本市の人口で高い割合を占める高齢者の活躍が不可欠になります。そのためにも、高齢者の移動を支援する公共交通の利用環境整備が重要と考えます。

また、“公共交通満足度の向上（ニーズへの対応）による利用者数の維持”は、公共交通の不満足度が低下してきたものの利用者数は減少していることを踏まえ、利用者数の維持には公共交通の満足度の向上が必要との考えからです。そのためには今後、公共交通を特に必要とすると考えられる高齢者や車を持たない市民等のニーズに的確に対応した公共交通を実現することが望ましいと考えられます。

人口減少・高齢化 → 外出率低下 → 公共交通利用の減少 → まちの衰退

元気な高齢者の活躍※が不可欠

※まちづくり施策で、外出先や活躍の場等の創出の検討



高齢者の移動をサポート → まちの賑わい・活性化

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

“協働の取り組みの展開に向けた市民意識の醸成”は、公共交通は交通事業者だけで支えるものではなく、行政や地域住民も一体となり社会全体で支えていく必要があるとの考えから、これまで取り組んできた課題です。協働の取り組み推進の結果は、特に楠ヶ丘地域乗合タクシーくすまろで顕著に見られますが、地域の主体性の芽生えや運行の持続性といった成果が出ています。こうした取り組みを他地域へ拡大することは、人口減少や高齢化が進む中で、日常生活の移動が困難になった場合やその備え、また、公共交通の衰退といった問題解決の糸口となるものです。このため、交通事業者等の事情や本市の財政状況等も理解してもらえるよう取り組みながら、今後も社会全体で公共交通を支える意識づくりの醸成や、地域住民や交通事業者等の関係者との協働や連携の推進を継続していくことが重要と考えられます。

以上のことから、基本方針と取り組みの方向性を以下のように設定します。

〔基本方針と取り組みの方向性〕

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	・まちづくり、観光等様々な分野との連携 ・広域的視点による近隣市や鉄道沿線地域との連携 ・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 ・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
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 ・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 ・多様な交通手段の情報収集および福祉分野との連携 ・利用環境向上の取り組みの推進 ・市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現
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	・地域の特性とニーズに応じた運行の検討 ・沿線施設や交通事業者等との連携 ・需要喚起のための公共交通情報の提供 ・市民の積極的な参加を促進する働きかけ ・社会全体で支える意識の醸成 ・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

8. 事業の概要及び事業の実施主体（第2期網形成計画）

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

★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まちづくり、観光等様々な分野との連携	・まちづくり、観光等の分野と連携した公共交通に係る取り組みの推進 
	②広域的視点による近隣市や鉄道沿線地域との連携	・周辺市と連携した広域協議による幹線系統の改善
	③人口減少による公共交通の利用者減少を見据えた、地域に応じた移動手段確保の検討	■交通事業者や運輸官庁等からの多様な情報収集 ・相乗りアプリ等を活用した移動手段確保の研究 ・自動運転によるバス運行の社会実験計画案の検討
	④鉄道・バス・乗合タクシー等の様々な公共交通サービスの連携	・乗継ぎ環境（ダイヤ・運賃・バス待合施設等）の改善等による結節点での接続性の向上
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） 
	⑥運転に不安を感じられる方が安心して免許を返納できる交通環境の整備	・公共交通の運賃割引や利用券・企画乗車券等配布の検討 
	⑦多様な交通手段の情報収集および福祉分野との連携	・新たな輸送サービスの制度創設に伴う情報収集及び検討 
	⑧利用環境向上の取り組みの推進	・バス停新設及びフリー乗降等の利用者利便の向上に資する環境整備の検討・展開 
	⑨市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現	・移動ニーズに即したモックルコミュニティバスの運行形態の改善  ・移動ニーズに即した日野・滝畑コミュニティバスの運行形態の検討

 地域連携サポートプラン協定に基づく提案に対応（P13 参照）

★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
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
	⑪沿線施設や交通事業者等との連携	・料金施策や利用特典等による利用促進の展開
	⑫需要喚起のための公共交通情報の提供	■公共交通の利用に資する各種情報の作成および発信 ・公共交通マップ、総合時刻表等の作成・配布 ・本市広報紙やホームページ、SNS等の多様な媒体の活用 ・路線や乗継、運行状況等に関する情報提供の充実
	⑬市民の積極的な参加を促進する働きかけ	・地域交通への愛着醸成のための仕組みや機会の検討
	⑭社会全体で支える意識の醸成	・本市が負担する運行経費のPR ・公共交通の取り組み状況や地域の声の発信
	⑮地域住民や交通事業者等との関係者との協働や連携を推進	■地域住民や交通事業者等との協働や連携のための情報発信や働きかけ、ワークショップ開催等 ・過度な自動車依存からの脱却のためのPRや公共交通の利用呼びかけ ・協働の意識醸成のための勉強会やワークショップ開催 ・公共交通イベントや社会見学等を通したモビリティマネジメントの実施



地域連携サポートプラン協定に基づく提案に対応（P13 参照）

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

移動は目的があって初めて発生する派生需要であり、交通単体での取り組みではなく、まちづくりや観光をはじめ、様々な分野との連携が必要になります。

● まちづくり施策との連携

河内長野市では、資源を活かして工夫を重ね、新たな価値を創造するまちを「スマートシティ」と位置付け、「スマート」をキーワードに、以下を三つの柱として、人々に「選ばれる」まちづくりを推進しています。

- 1.定住人口の維持を目指した「スマートライフ」
- 2.交流人口の増加を目指した「スマートツーリズム」
- 3.行財政改革の推進を目指した「スマートガバメント」

★スマートライフとは？

自然が豊かで子育て環境にうってつけの市の暮らしの魅力に加え、先輩住民の体験談やライフスタイルを伝え、転入・定住促進に取り組んでいます。市内に親世帯が在住している若年夫婦又は子育て世帯の住宅取得に対して親子近居同居促進マイホーム取得補助制度を実施しています。

★スマートツーリズムとは？

本市の国宝・重要文化財の数は84件（府内2位）にのびります。豊富な文化財や中世の面影をテーマに、現在（H29年度）は文化庁日本遺産の認定申請中で、地域の歴史的な魅力や資源を積極的にPRしています。



資料:河内長野市HP

公共交通は、スマートシティの実現を支えていくための手段の1つ

連携① スマートライフ～定住人口の維持を目指して～

- ・本市ホームページ等で公共交通網情報を積極的に発信（交通の利便性をPR）
- ・転入者にはバスマップや電車・バスの時刻表等の配布
- ・子育て世代の利用率が高い子ども・子育て総合センター「あいっく」や図書館等で市内移動に便利なバス・鉄道の時刻表やタクシー連絡先の張り出し等

連携② スマートツーリズム～交流人口の増加を目指して～

- ・公共交通利用促進チラシ等で“文化財の宝庫”という本市の強みを強調
- ・文化財間を結ぶ公共交通需要の調査研究
- ・日本遺産のテーマに沿った観光地へのアクセス方法の積極的な発信等



拡大



資料:河内長野市地域公共交通会議

● 観光等との連携

連携①：観光や商業等と連携した公共交通の取り組みの推進

企画乗車券バス1日乗り放題「モックルカード」のPRチラシでは、観光施設や商業施設との連携として、モックルカード利用者に対して、割引等の特典（飲食代や料金の割引等）が実施されています。今後もバス利用者にとってメリットがある連携を展開していきます。

〔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 600 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。



資料:河内長野市HP

連携②：観光や本市広報担当と連携し、公共交通アクセス情報を積極的に掲載

観光や市広報部局では、本市の魅力ある観光スポットをホームページやリーフレット、SNS 等を通じて情報発信しています。その際には、アクセス情報として積極的な公共交通情報の掲載を働きかけます。



資料:河内長野市観光協会HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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

河内長野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、周辺市にも広域に跨って運行しています。そのため、市内だけでなく周辺市と連携して、広域的な視点で周辺市や鉄道沿線地域と連携し、各路線や駅が担うべき役割検討や路線の維持確保に向けた改善が必要と考えられます。

● 周辺市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。

- ・近隣市町村との連携による沿線イベントや施設等の魅力PR活動情報の集約・発信
- ・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）」のPR

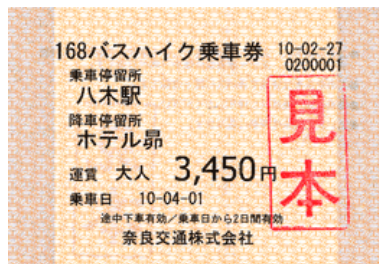
〔複数市町村に跨る広域路線の企画乗車券発行の例〕

奈良県～和歌山県を運行している八木新宮線は、166.9kmと日本一長い路線バスです。複数の市町村を跨いで運行しており、通常運賃よりも低価格で移動できる企画乗車券を発行し、沿線の立ち寄り施設をPRしています。

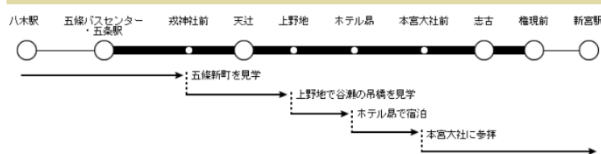


バス1日乗り放題「ワイドモックルカード」

資料：南海バス



ご利用例（乗車区間：大和八木駅から新宮駅 運賃5,250円）



168バスハイク乗車券	通常の料金（大和八木駅から新宮駅）
5,250円	2,450円+1,400円+800円+1,540円＝6,190円



資料：奈良交通 HP

実施予定時期	平成31年度～平成34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、大阪府

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

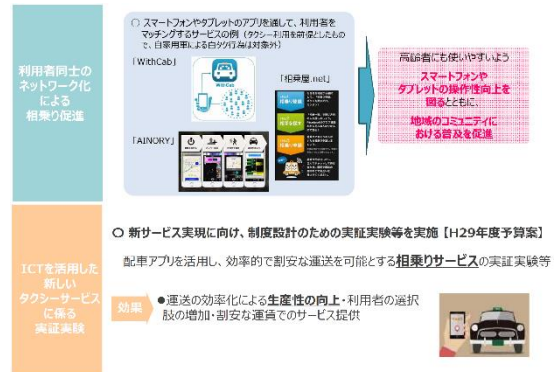
近年は公共交通や移動に関連する新技術やサービスが生まれています。国の動向等を踏まえつつ、将来を見据えて早い段階からこうした技術を活用した移動手段に着目することで、実用化の際にいち早く導入でき、人口減少時代にも移動手段の確保が可能になると考えられます。

● 相乗りアプリ等を活用した移動手段の研究

相乗りアプリやタクシー配車アプリを活用した移動サービスが生まれ、これらを活用した相乗りの社会実験が進められています。人口減少による公共交通の利用者減少を見据え、情報収集に努めます。

〔タクシーの相乗り促進(配車アプリの活用)の例〕

国土交通省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」では、中間とりまとめで具体的方策として「1. 公共交通機関の活用」の中で「タクシーの相乗り促進」として「配車アプリを活用した実証実験【平成29年度中実施】」が位置づけられています。



資料：国土交通省HP

● 自動運転によるバス運行の社会実験計画案の検討

自動運転技術が実用化に向けて検討されており、国土交通省においても検討や社会実験が進められています。こうした動向や自動運転により解決される課題を踏まえ、調査研究に努めます。

〔自動運転の取り組み〕

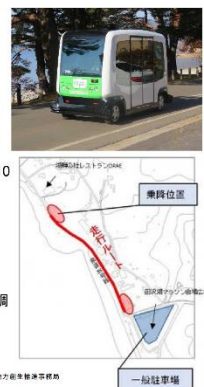
国土交通省では自動運転戦略本部が設置され、自動運転の物流や公共交通への活用戦略、インフラ整備、実用化に必要な関連制度の設計及び実証実験の実施、技術基準の策定、G7等の国際対応等自動車の自動運転に係る重要事項に関する国土交通省の方針が検討されています。

〈自動運転社会実験のイメージ〉



〈小型バスを活用した自動運転実験の取り組み例〉

- 場所：秋田県仙北市田沢湖田沢字春山地区内（田沢湖畔の片道区間約400m）
- 事業主体：内閣府、仙北市
- 運行形態：係員が乗車した上での公道での自動走行・公道を規制して実験を実施
- 車両：1台。DeNAによって用意されるEasymile社のEZ10（小型自動運転バス（定員12名））
- スケジュール：平成28年11月13日（日）9:45～11:00
- その他：
 - ・国家戦略特区（近未来特区）として実施
 - ・一般公募モニターにより自動運転への社会受容性等を調査



参考：「国土交通省戦略本部（国土交通省）が主催する「自動運転技術実証実験」」平成28年11月20日 内閣府地方創生推進事務局
http://www.kantei.go.jp/singi/teikokusen/kenkou/2016/11/20_113_jisayou.html

資料：国土交通省HP

実施予定時期	平成31年度～平成34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

市内には幹線の鉄道と支線（フィーダー）のバス路線が走っていますが、必要に応じて複数の交通手段を乗り継いで目的地へ行くことがあります。結節機能を強化することでネットワークが充実し、より利用しやすくなると考えられます。

● 乗り継ぎを考慮したダイヤの改善

鉄道⇔バスを乗り継ぐ際、ダイヤが接続していないと待ち時間が発生し、移動の負荷が大きくなります。そのため、できるだけスムーズな乗り継ぎができるよう、乗り継ぎを考慮したダイヤを検討します。

● 乗り継ぎによる料金負担を軽減する運賃設定

鉄道とバス、バスとバスを乗り継ぐ際、それぞれに初乗りの運賃がかかるため、乗り継ぎなしで乗車するよりも料金が割高になります。これを、乗り継ぎの場合は料金を割引いたり、電車とバスに乗り継ぎできる企画乗車券を発行したりすることで、乗り継ぎによる料金抵抗が緩和されると考えられます。

〔鉄道とバスの乗り継ぎ割引の例〕

琴電では、IC カード IruCa を利用した電車⇔バスの乗り継ぎが 20 円引きから 100 円引きに拡大されました。また、定期 IruCa の場合は、その日に鉄道利用がなくても全てのバス運賃が 100 円引きとなっています。



資料:高松市HP

● 結節点となるバス待合施設等の改善

乗り継ぎ環境の改善には、バスを待つ環境の改善も効果があります。雨天時や寒い時期もバスを待てる施設があると、乗り継ぎへの負担が緩和すると考えられます。

〔バス待合施設整備の例〕

福井駅西口「U-CANビル」1階に路線バスの待合所・案内所が整備されました。バス発車案内装置も設置され、待合所の中にもバスが来たことが分かるようになっています。冷暖房も完備されている他、無線LAN設備も整備されていますので、快適にバスの待ち時間を過ごしていただけます。



資料:福井市HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 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

買物や通院といった日常生活に不可欠な市域内の移動手段を確保するため、まずは既存路線バスの維持を図るとともに、モックルコミュニティバスについても、より高齢者が利用しやすい運行形態を検討します。

● モックルコミュニティバスのルート検討

市役所や病院が休みとなる日曜日は、モックルコミュニティバスの利用者が平日に比べ少ないため、従来のルートの需要を勘案しながら、より効果的な高齢者の外出促進に結びつくルートを検討します。

【河内長野のおでかけスポット】

平成26年に地域活性・交流拠点としてオープンした“奥河内くろまろの郷”は、平成29年5月に道の駅に生まれ変わりました。エリア内の体験プログラムの充実やレンタサイクルの拡大等が図られ、さらに魅力ある施設となっており、高齢者をはじめ市民や来訪者からも注目されています。

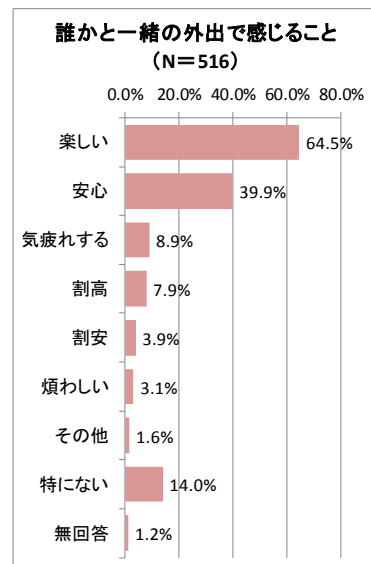
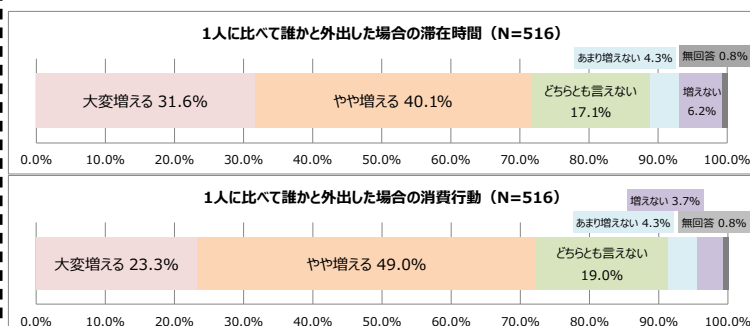


〈モックルコミュニティバス便別平均乗車人数（H27年度実績）〉

（1）北行き（美加の台駅→大阪南医療センター玄関口）								
発車時間	8:44	9:44	10:44	11:44	13:44	14:44	15:44	16:44
平日	18	19	15	13	10	6	6	5
土	10	14	11	14	9	6	5	3
日・祝	6	11	10	10	7	7	4	2
（2）南行き（大阪南医療センター玄関口→美加の台駅）								
発車時間	8:36	9:36	10:36	11:36	13:36	14:36	15:36	16:36
平日	5	9	11	13	11	9	12	10
土	4	8	8	9	8	7	7	7
日・祝	2	6	5	6	7	5	7	7

〈プチ情報～日曜日限定同伴者割引について～〉

モックルコミュニティバスで実施している利用者1人につき同伴者1名を無料とする同伴者割引は、誰かと一緒にの外出が、“外での滞在時間や消費行動の増加、健康増進、まちの賑わい創出”等の効果があることを期待し実施しています。この取り組みは、高齢者の外出支援の効果も期待できることから、今後も同様の取り組みを推進します。



資料：河内長野市HP

実施予定時期	平成30年度～平成34年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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利用者便利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

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）❤️

既に一部路線にて上限 200 円運賃やフリー乗降の導入を実施し、高齢者の移動環境の向上に努めていますが、府内トップの高齢化率から、今後、さらに高齢者の外出を支援することは、市内の交流人口増加やまちの活性化の観点からも効果が大きいと想定されます。このことから、本市の財政状況も勘案しながら、高齢者の外出機会の創出に結びつくような運賃制度や新たな企画乗車券等の導入を検討します。

さらに、高齢者が利用しやすい運行形態が実現した際には、高齢者でも馴染みやすいチラシや時刻表、バスマップ等の公共交通情報を作成し、高齢者に対する情報発信の充実も検討します。

● 高齢者も移動しやすい運賃割引制度の検討と情報発信

高齢者の外出を支援することで、社会参加を促し、健康増進や介護予防、地域経済の活性化、まち中の交流人口の増加等の様々な効果が期待できることから、高齢者が利用しやすい料金施策等の検討をします。

また、こうした取り組みを PR する際は、わかりやすくイラストで説明したり、文字サイズを大きくして、高齢者にも見やすく、理解してもらえるようにします。

〔高松市の例〕

高松市では、琴電の電車、バスで利用できる IC カード IruCa とは別に 70 歳以上の高松市民を対象に、運賃が半額になる“ゴールド IruCa”が発行されています。“高齢者の移動の利便性を向上することで、外出の機会を増やし生きがいや健康づくりに取り組む”とされています。



資料：高松市HP

〔堺市の例〕

堺市では、高齢の方の外出を支援し、公共交通の利用を促進することを目的に、満 65 歳以上の堺市民が「おでかけ応援カード」を使うことにより、市内の路線バス（南海バス、南海ウイングバス金岡、近鉄バス）や阪堺電車を 1 乗車 100 円でご利用いただける制度を実施しています。

対象者	堺市民のうち満 65 歳以上の方
利用できる日	全ての曜日 ※年間の利用可能日数は 240 日です。
利用方法	乗車時と降車時（一部路線では片方のみ）に『おでかけ応援カード（IC カード）』を読取機に 1 秒以上しっかりとタッチし、その後現金 100 円をお支払い下さい。

資料:堺市HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 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

ノンステップバスの導入（車両更新時等）❤️

本市では、市内を走行する路線バスのバリアフリー化を推進し、高齢者や身体障がい者等の路線バス利用における利便性の向上を図ることを目的に、平成 11 年からノンステップバス導入補助金を事業者に交付しています。平成 18 年 3 月時点で 76.9%だった低床化率は、平成 25 年 3 月時点では 100%に達しており、河内長野市内路線バスの全てで、ノンステップもしくはワンステップの低床化が進んでいます。

今後もバス車両の更新時には、交通事業者と連携しノンステップバスの導入を推進します。

● ノンステップバスの導入（車両更新時等）

ステップがあるバスは高齢者や障がい者等は乗車しにくい、誰もが利用しやすいノンステップバスの導入を進めます。



資料：南海バスHP

〔ノンステップバスとは？〕

床面を超低床構造として乗降ステップをなくした、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両です。また、補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズです。全ての人に使いやすい「人にやさしいバス」の代表として欧州各国では相当普及しており、わが国でも導入が進められています。



〔ノンステップバス 2.0〕

ノンステップバスは導入が進んでスムーズに乗降できるようになってきました。ただし、車内の通路には段差があり、乗客が転倒するケースもあることから、フルフラットバスを次世代の標準仕様（ノンステップバス 2.0）とすることが検討されています。

【ノンステップバスの経緯】

- H12年 交通バリアフリー法施行（導入目標：20%～25%）
バリアフリー車両への補助制度開始
- H15年 ノンステップバス標準仕様策定
- H18年 バリアフリー法施行（導入目標：30%）
- H22年 基本方針改定（導入目標：適用除外車両以外の70%）
- H24年 バリアフリー車両に係る自動車重量税・自動車取得税の特例措置開始
- H27年 ノンステップバス標準仕様改正（通路幅の拡張、フリースペースの拡張等）



【ノンステップバスの今後】

- 本年夏にノンステップバスの義務化について結論を得る予定。
- 併せてフルフラットバスを次世代の標準仕様（ノンステップバス2.0）とすべく、協議会を設置し、平成30年度末までに標準仕様を策定する。



標準仕様ノンステップバス



車内に段差

フルフラットバス
車内に段差がないため移動しやすく、車内事故の低減も期待される。

14

資料：国土交通省HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 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
------	----------------------------	---------------------------	---

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

高齢ドライバーの事故の増加が問題となっている中、運転に不安を感じ免許返納を考える高齢者が増えてきています。しかし、本市は丘陵部を切り拓いて開発された住宅団地が多いという地勢的な特徴や、急速なマイカー普及により幹線道路沿線に拡散した自動車中心のまちの構造から、免許を返納することへの不安を感じる方が多いのも実情です。

このような状況を受け、自家用車に依存しなくても安心して生活できるよう、公共交通網を確保することは言うまでもありませんが、同時に、他市でも実施しているような公共交通の運賃割引や利用券等の配布といった運転免許証の自主返納促進に寄与するような施策の調査・研究を、地元警察とも連携を図りながら進めます。

● 免許返納者を対象とした、公共交通が利用しやすくなる運賃割引や利用券・企画乗車券等の配布

運転免許証を返納した後に、料金に対する抵抗を緩和して公共交通で移動できるよう、利用しやすい運賃割引や利用券・企画乗車券等の配布を検討します。

〔兵庫県の例〕

有効な免許を返納し、「運転経歴証明書」の交付を受けられた兵庫県内に居住する 65 歳以上の方は、この証明書を提示することでバスやタクシーの乗車運賃、施設・飲食店等利用料金、商品購入などの割引を受けることができます。（平成 29 年末現在 36 自治体、226 の企業・団体等）兵庫県では高齢者が運転免許を自主的に返納しやすい環境を構築することで、免許の自主返納促進を図っています。

平成29年12月28日



高齢者運転免許自主返納サポート協議会一覧表

「加盟企業・団体226及び自治体36 合計262」

○ バス乗車運賃割引

加盟企業・団体	特長内容	問い合わせ先
神姫バス株式会社	路線バス半額（現金での利用に限る。） （高速バス、定額制バスを除く。）	(078)223-1343
神姫ゾーンバス株式会社	路線バス半額（現金での利用に限る。）	(078)994-2631
株式会社ウエスト神姫	路線バス半額（現金での利用に限る。） （高速バスを除く。）	(079)122-5180
神姫グリーンバス株式会社	路線バス半額（現金での利用に限る。）	(0780)32-1021
全信バス株式会社	路線バス半額（現金での利用に限る。） （高速バス、一部コミュニティバスを除く。）	(079)662-2131
淡路交通株式会社	路線バス半額（現金での利用に限る。） （高速バス、有料道路区間にも利用は除く。）	(0799)22-3121
阪神バス株式会社	路線バス半額（現金での利用に限る。）	(06)6418-1351
みなと観光バス株式会社（神戸市）	路線バス半額（現金での利用に限る。）	(078)645-3710

（神戸地区）

有馬御苑	昼食プラン各種（11:00～14:00）通票料金から1割引（「ねね御殿」を除く）	(078)904-3737
ねぎや後援園	1名様につき酒、ビール、ソフトドリンクをいずれか1本サービス	(078)904-0675
光通 古泉閣	古泉閣売店の1割引標準星	(078)904-0731
カフェ・ド・ボウ	ドリンク1割引（他の割引との併用不可）	(078)904-0555
高層チェックタワ	飲食代金1割引	(078)904-0512
有馬十八番	お一人様1,000円以上のご利用で1割引	(078)904-0218
ごんそば	お一人様1,000円以上のご利用で1割引	(078)903-0707

※この特典は兵庫県にお住まいの方を対象としています

資料：兵庫県HP

〔河内長野警察署における運転免許証自主返納の件数〕

高齢者の自動車運転による事故が社会問題となる中、河内長野警察署における運転免許証自主返納の件数は平成 26 年以降、増加傾向となっています。

○河内長野警察署における運転免許証自主返納件数

平成 26 年中	291 件
平成 27 年中	351 件
平成 28 年中	450 件

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、河内長野警察署、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
------	----------------------------	---------------------------	---

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

高齢者の移動手段としては、バス、タクシーなどの公共交通機関が重要な役割を担っています。他方、歩行距離の制約などの高齢者の生活実態や、公共交通機関の現状から、国では現在、公共交通を補完するボランティア団体の活動や地域の助け合いの中で、高齢者のための移動手段を確保していくためのルールや環境整備のための検討に力を入れています。今後、許可や登録を要しない地域における助け合いによる輸送のルールの明確化や条件整備も予定されていることから、情報収集に努め、既存の公共交通との有機的な組み合わせによる公共交通網の形成の可能性を検討していきます。

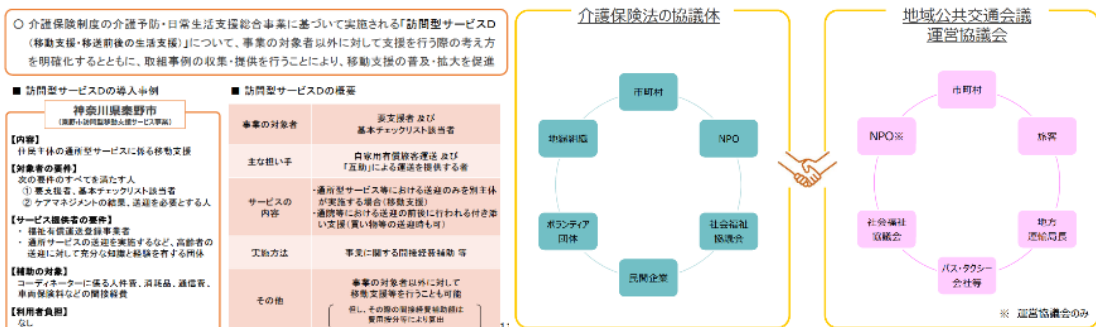
また、公共交通を使った移動は、自家用車の移動よりも運動量が増えるため、健康に良いと言われています。これまでも、福祉部局で健康づくりのためのウォーキングマップが作られていましたが、公共交通も連携して健康づくりに寄与します。

● 福祉分野と連携した公共交通・移動手段確保

福祉分野で移動支援はテーマのひとつであり、交通と福祉で連携して検討を進めます。地域の互助による活動や介護保険制度等によって行われる輸送サービスは、高齢者の移動手段の一つとして期待されることから、福祉部局と情報共有に努め、横断的な連携を図ります。

〔交通と福祉の連携の例〕

国土交通省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」では、「介護保険制度に関する移動支援サービスの活用」が挙げられており、福祉と公共交通の協議体の連携イメージが記載されています。



資料：国土交通省HP

● バス等の公共交通を使った健康づくり

福祉部局では健康づくりのため、市内の中学校区を中心に身近なところにコース設定したウォーキングマップを作成し、地域に根差したウォーキングの定着を目指しています。こうした福祉部局の取り組みにならい、ウォーキングコースにバス等の公共交通を組み合わせた遠足コースとしての活用を検討します。



資料：河内長野市 HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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
------	----------------------------	---------------------------	---

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

市民意識調査では、“バス停が遠い”といった意見が寄せられていますが、既にバスが運行している沿線地域では、バス停の新設やフリー乗降によって、バス停までのアクセス性が改善と考えられます。そのためニーズが高い地域を対象に、バス停の新設やフリー乗降の検討及び展開を進めます。

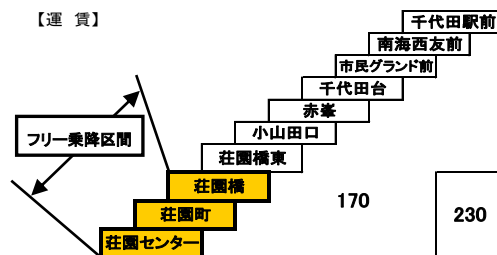
また、これまでに進めてきたバスロケーションシステムやICカードの導入支援等、利用しやすい環境整備を今後もさらに進めていきます。

● 沿線人口が多いにもかかわらずバス停が無い地域やニーズがある地域で、バス停新設の検討やフリー乗降を展開

バス停の間隔が空いた所では、新たな乗降箇所を増やすことによって利便性が向上し、バスの利用が促進される可能性があります。そこで、沿線人口が多いにもかかわらずバス停が無い地域やニーズがある地域で、バス停新設やフリー乗降の導入の効果を検討します。

〔荘園町フリー乗降区間の事例〕

荘園町では「自宅からバス停まで遠くて歩くのが大変」「タクシーのように玄関先で降ろしてもらいたい」といった声を受けて、フリー乗降区間を設定。



資料：南海バスHP

〈荘園町フリー乗降利用者の声〉

「自宅近くで自由に降りられるようになって良かった。」

〔南青葉台フリー乗降区間の事例〕

荘園町で好評だったことから、同様に通過交通が少ない南青葉台でも地域住民への説明会を実施したうえで、フリー乗降を導入。

〔バスロケやICカード導入支援の事例〕

バス停のQRコードでバスの位置がわかるバスロケーションシステムやスマートフォン用のアプリ、ICカードの導入を支援。

南青葉台地域でのフリー乗降

フリー乗降

バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度



荘園町
平成23年度実施

・ 通過交通がない
地域内での周知を徹底することで安全面の確保を図る

➡ **利用者は微増**

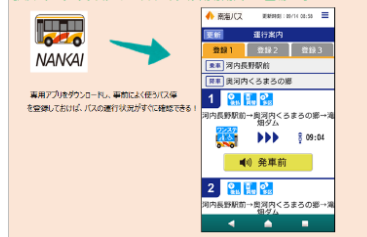


南青葉台
平成25年度実施予定

・ 同様に通過交通がない
地域住民への説明会を実施

➡ **10/26より実施**

【バスロケーションシステム ～スマートフォン専用アプリも登場！～】



南海バス専用ICカード「なっち」



資料：河内長野市

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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
------	----------------------------	---------------------------	---

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



モックルコミュニティバスは平成 14 年より既存バス路線とのネットワーク化を図りつつ、市役所・図書館等の公共施設や病院等へのアクセスを高める目的で運行してきましたが、乗込み調査からは「始発を早めてほしい」「乗車時間が長く体力的に負担に感じる」「路線バス側のダイヤ改正により、乗継ぎダイヤが合わなくなっている」と新たな市民の声も出てきました。また、運行開始から 15 年以上が経過し、車両の老朽化も進んでいることから、車両の更新時期に合せて、運行内容の充実を検討します。

● モックルコミュニティバスのルート、ダイヤ等のニーズに即した運行改善

モックルコミュニティバスは運行開始後も上限 200 円運賃や同伴者割引等サービス改善を実施してきましたが、新たな市民ニーズを踏まえて運行改善を検討します。

また、老朽化に伴うモックルコミュニティバスの車両更新時には、高齢者や障がい者等にも配慮し、今より座席を増やすとともに、手押し車や車いす、ベビーカーでも車内を移動しやすい形状の車両を検討します。

★市民の声★

- ・ ルート改善（ラプリーホール～市役所間の重複ルートを改善してほしい）
- ・ 乗り継ぎの改善（既存バスとの接続を良くしてほしい）
- ・ 便数の充実（昼間 2 時間空くのを 1 時間にしてほしい）
- ・ 始発ダイヤの繰り上げ（病院の診察開始時間に合わせ、始発を早めてほしい）
- ・ 新規ルートの運行（団地に乗り入れしてほしい、循環バスがほしい） 等々

〈現在の運行ルート〉

★外出応援のための利用促進策展開中★



① 上限 200 円運賃 ② 日曜日の同伴者割引



③ ルートが半分程度並走する路線バス千代田線でも上限 200 円運賃を適用中



資料：河内長野市HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 31 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
------	----------------------------	---------------------------	---

⑨市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現

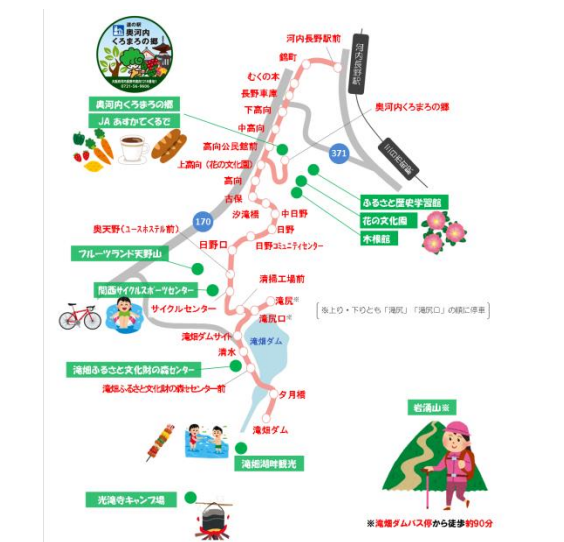
移動ニーズに即した日野・滝畑コミュニティバスの運行形態の検討

日野・滝畑コミュニティバスは、沿線上に道の駅「奥河内くろまろの郷」やレジャー・観光施設等などが点在していることを強みとして、近年は観光利用のＰＲにも力を入れることで、市外からの来訪者の利用が増えています。このように昨今は、生活路線としての役割だけでなく、レジャー路線としての役割も担いつつ、地域の活性化に貢献しています。しかし、運行時期や曜日、時間帯によって利用者数の偏りが大きく、また生活利用が観光利用かによってもニーズが異なるため、引き続きニーズ把握に努め、最適な運行形態を検討していきます。

● 日野・滝畑コミュニティバスのニーズ把握や利用状況を踏まえた運行形態の検討

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。

〈現在の運行内容〉



 アクセス

奥河内くろまろの郷は、
大阪市内から電車でびゅん!と30分の
河内長野駅→バスで15分。

 奥河内くろまろの郷へのアクセス

- 鉄道で**
- ・南海高野線 河内長野駅（南海高野線駅から約30分）
 - もしくは、
 - ・近鉄長野線 河内長野駅（近鉄河内長野駅から約35分）
- 下車後、**日野・流魂コミュニティバス** 河内長野駅西～美内町くらまの御下車（約15分）
- 日野・流魂コミュニティバスで**
- 日野・流魂コミュニティバス** 河内長野駅前7番乗降から美内町くらまの御バス停（約15分）

河内長野駅 → 滝畑ダム 方面

停留所名	発着時刻									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
河内長野駅前	9:04	11:02	12:30	13:21	15:21	16:21	17:17	18:16	20:00	21:38
鶴町	9:06	11:04	12:32	13:23	15:23	16:23	17:19	18:18	20:02	21:40
むの一本	9:07	11:05	12:33	13:24	15:24	16:24	17:20	18:19	20:03	21:41
長野車庫	9:08	11:06	12:34	13:25	15:25	16:25	17:21	18:20	20:04	21:42
下高向	9:09	11:07	12:35	13:26	15:26	16:26	17:22	18:21	20:05	21:43
中高向	9:10	11:08	12:36	13:27	15:27	16:27	17:23	18:22	20:06	21:44
高向市民館前	9:11	11:09	12:37	13:28	15:28	16:28	17:24	18:23	20:07	21:45
奥河内くまろの郷	9:13	11:11	12:39	13:30	15:30	↓	↓	↓	↓	↓
上高向（花の文化園）	9:15	11:13	12:41	13:32	15:32	16:29	17:25	18:24	20:08	21:46
高向	9:17	11:15	12:43	13:34	15:34	16:31	17:27	18:26	20:10	21:48
古保	9:19	11:17	12:45	13:36	15:36	16:33	17:29	18:28	20:12	21:50
夕海橋	9:21	11:19	12:47	13:38	15:38	16:35	17:31	18:30	20:14	21:52
中月海	9:23	11:21	12:49	13:40	15:40	16:37	17:33	18:32	20:16	21:54
日野	9:25	11:23	12:51	13:42	15:42	16:39	17:35	18:34	20:18	21:56
日野1317セナチ	9:26	11:24	12:52	13:43	15:43	16:40	17:36	18:35	20:19	21:57
日野口	9:28	11:26	12:54	13:45	15:45	16:42	17:38	18:37	20:21	21:59
奥天野（11歳以下前）	9:29	11:27	12:55	13:46	15:46	16:43	17:39	18:38	20:22	22:00
サイクルセンター	9:31	11:29	12:57	13:48	15:48	16:45	17:41	18:40	20:24	22:02
清瀬工庫前	9:33	11:31	12:59	13:50	15:50	16:47	17:43	18:42	20:26	22:04
海尻	9:39	11:37	13:05	13:56	15:56	16:53	17:49	18:48	20:32	22:10
塩尻口	9:40	11:38	13:06	13:57	15:57	16:54	17:50	18:49	20:33	22:11
海塩ダムサイト	9:41	11:39	13:07	13:58	15:58	16:55	17:51	18:50	20:34	22:12
清水	9:43	11:41	13:09	14:00	16:00	16:57	17:53	18:52	20:36	22:14
庵村ふるさと文化館の森わが郷	9:45	11:43	13:11	14:02	16:02	16:59	17:55	18:54	20:38	22:16
夕月橋	9:46	11:44	13:12	14:03	16:03	17:00	17:56	18:55	20:39	22:17
海塩ダム	9:52	11:50	13:18	14:09	16:09	17:06	18:02	19:04	20:45	22:22

滝畑ダム ➡ 河内長野駅 方面

停留所名	発着時刻											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
滝畑ダム	6:02	6:43	7:33	8:07	10:03	12:00	13:25	14:19	16:19	17:13	19:08	
夕月庵	6:05	6:46	7:36	8:10	10:06	12:03	13:28	14:22	16:22	17:16	19:11	
滝畑ふるさと文化館の隣わが宅	6:06	6:47	7:37	8:11	10:07	12:04	13:29	14:23	16:23	17:17	19:12	
湯水	6:08	6:49	7:39	8:13	10:09	12:06	13:31	14:25	16:25	17:19	19:14	
滝畑ダムサイト	6:10	6:51	7:41	8:15	10:11	12:08	13:33	14:27	16:27	17:21	19:16	
滝尻	6:13	6:54	7:44	8:18	10:14	12:11	13:36	14:30	16:30	17:24	19:19	
滝口川	6:14	6:55	7:45	8:19	10:15	12:12	13:37	14:31	16:31	17:25	19:20	
湯田工事場	6:18	6:59	7:49	8:23	10:19	12:16	13:41	14:35	16:35	17:29	19:24	
サイクルセンター	6:21	7:02	7:52	8:26	10:22	12:19	13:44	14:38	16:38	17:32	19:27	
奥太野（1-3km前）	6:22	7:03	7:53	8:27	10:23	12:20	13:45	14:39	16:39	17:33	19:28	
日野口	6:23	7:04	7:54	8:28	10:24	12:21	13:46	14:40	16:40	17:34	19:29	
日野口3.7km前	6:25	7:06	7:56	8:30	10:26	12:23	13:48	14:42	16:42	17:36	19:31	
日野	6:26	7:07	7:57	8:31	10:27	12:24	13:49	14:43	16:43	17:37	19:32	
中日野	6:28	7:09	7:59	8:33	10:29	12:26	13:51	14:45	16:45	17:39	19:34	
夕月庵	6:30	7:11	8:01	8:35	10:31	12:28	13:53	14:47	16:47	17:41	19:36	
古坂	6:32	7:13	8:03	8:37	10:33	12:30	13:55	14:49	16:49	17:43	19:38	
高岡	6:34	7:15	8:05	8:39	10:35	12:32	13:57	14:51	16:51	17:45	19:40	
上高岡（花の文化館）	6:36	7:17	8:07	8:41	10:37	12:34	13:59	14:53	16:53	17:47	19:42	
奥高岡くらまろの郷	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
高岡公民館前	6:37	7:18	8:08	8:42	10:41	12:38	14:03	14:57	16:57	17:48	19:43	
中高岡	6:38	7:19	8:09	8:43	10:42	12:39	14:04	14:58	16:58	17:49	19:44	
下高岡	6:39	7:20	8:10	8:44	10:43	12:40	14:05	14:59	16:59	17:50	19:45	
長野町中心	6:40	7:21	8:11	8:45	10:44	12:41	14:06	15:00	17:00	17:51	19:46	
むすのこ本	6:41	7:22	8:12	8:46	10:45	12:42	14:07	15:01	17:01	17:52	19:47	
餅町	6:42	7:23	8:13	8:47	10:46	12:43	14:08	15:02	17:02	17:53	19:48	
河内町駅前	6:47	7:28	8:18	8:52	10:51	12:48	14:13	15:07	17:07	17:58	19:53	

資料:河内長野市HP、奥河内くろまろの郷 HP

実施予定時期	平成 32 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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
------	----------------------------	---------------------------	---

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

本市の公共交通体系は鉄道駅から各開発団地へ放射状にバス路線網が形成され、比較的充実していますが、高齢化による身体機能の低下と共に歩行距離が縮まる等、これまでより綿密な公共交通ネットワークの検討が必要になるかもしれません。このためどのような地域でどのようなニーズがあるかを把握し、バス路線網だけでなく、様々な交通手段を有機的に組み合わせ、ニーズに応じた運行形態やサービスを地域住民や交通事業者とともに検討する必要があります。

また、実験的に運行を開始する場合においても、運行継続の条件を設定することで、目標ができることから地域のやる気の維持につながるとともに、大きな損失が出る前に撤退することも考えられます。このことから、地域のニーズにあった運行形態・サービスを検討するとともに、合わせて運行継続条件も検討します。

●地域のニーズにあった運行形態・サービスの検討

市内でも地域によって既存の公共交通の運行状況だけでなく、転入している世代や定住している世代等の居住者特性が異なっていることから、地域によってニーズも異なっていると考えられます。そのため、地域のニーズを把握するとともに、ニーズにあった運行形態やサービスを検討します。

〈地域別特性・ニーズとサービスの例〉

例1
生産年齢人口が多く通勤ニーズがあるが、通勤時間帯の運行本数が少ない

朝の通勤時間帯の駅行き、帰宅時間帯の駅からの増便等

例2
定住率は高いものの通勤世代がリタイヤし、通勤目的が減少する一方、自由目的の移動が増加

通勤時間帯は利用に応じて減便し、昼間の商業店舗の営業時間帯に増便等

●試行運行等で運行を開始する場合の継続条件の検討

地域のニーズがある場合も、始めから本格運行ではなく、試行運行を経て、試行錯誤で改善しつつ実際に利用ニーズがあることを確認した上で本格運行へ移行することが望ましいと考えられます。その際、利用ニーズが乏しいにもかかわらず運行を継続し、行政負担が大きくなるよう、試行運行段階で配慮しておく必要があります。

〈目標値設定例〉

- ・収支率平均値 ●%以上
- ・1便あたりの平均乗車人数 ●人以上
- ・平均乗車密度※ ●人以上

※ 平均乗車密度とは、1便当たりの平均利用者数で、起点から終点まで常時乗車している平均人数

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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
------	----------------------------	---------------------------	---

⑩地域の特性とニーズに応じた運行の検討

■公共交通空白・不便地域の実情に合った公共交通の検討

これまで、公共交通空白・不便地域においても移動手段を確保するべく検討してきました。今後も将来の人口減少や立地適正化計画と整合を図りつつ、ニーズが高い地域については需要量に応じて乗合タクシーやデマンド交通等を検討する等、地域に対応した交通モードを検討し、既存のネットワークと連携したネットワーク構築を検討します。また、その際には運行継続条件の検討もします。

● 公共交通空白・不便地域で地域のニーズに応じて、乗合タクシーや自助・共助による公共交通空白地有償運送等の新たな交通モードを検討

楠ヶ丘地域乗合タクシーくすまの取り組みをモデルに、地域のニーズが強く、協働で取り組み可能な地域に限定して取り組むことで、持続性も高まると考えられます。

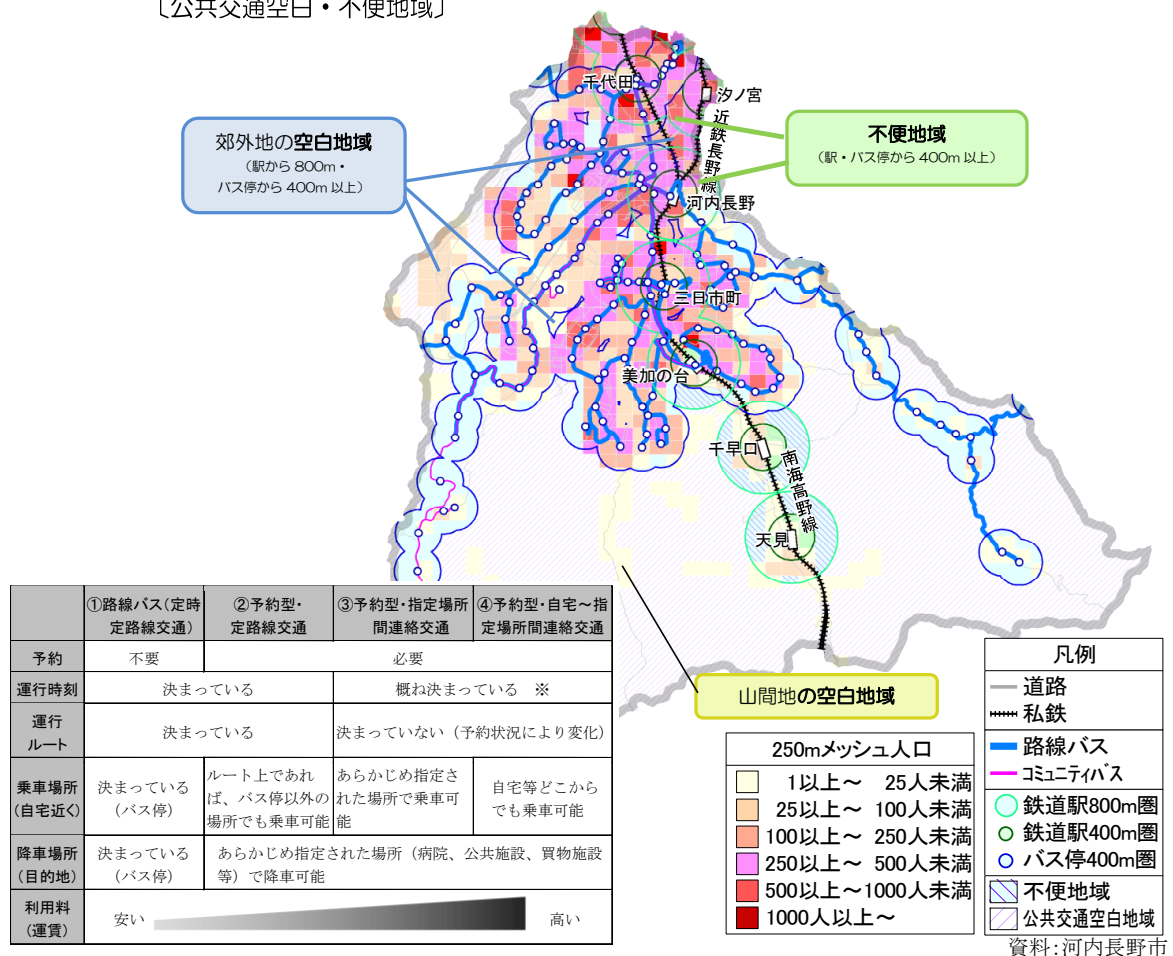
〔楠ヶ丘地域乗合タクシーの事例〕

公共交通不便地域を解消するため、平成 23 年 11 月 1 日から楠ヶ丘地域において乗合タクシーを運行。地域で P R を実施して利用者は増加し、平成 28 年度収支率は過去最高の約 76%を記録。

〈楠ヶ丘地域乗合タクシーと地域による PR の実施状況〉



〔公共交通空白・不便地域〕



実施予定時期

平成 30 年度～平成 34 年度

実施主体

河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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利用者便利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
------	----------------------------	---------------------------	---

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

人口減少が進み公共交通利用者が減少する中でも、モックルコミュニティバスは上限 200 円運賃の試行や日曜日限定同伴者割引等の実施、日野・滝畑コミュニティバスは沿線の商業・観光施設との連携による企画乗車券の P R 実施といった積極的な利用促進策を展開することで、利用者の増加を図ってきました。

今後も、上記のような利用促進策を地域公共交通会議での協議や、交通事業者との連携のもと展開していきます。

- 関係者との連携によるPRや料金施策等による利用促進の展開

これまでに様々な取り組みを実施してきましたが、こうした取り組みを拡大するとともに他地域でも展開し、利用者増加を図ります。

〈沿線施設におけるモックルカードPR〉

公共交通機関でお越しの方

■ アクセスガイド

急行でなんばから河内長野野まで約30分!!

なんや、近いやん!

関西サイクルスポーツセンター

■ 河内長野駅から当センターへお越しの方

関西サイクルへは南海バス1日乗り放題フリーカード「河内長野市内限定 モックルカード」がお得!!

発売場所 ● アンスリー河内長野店 (河内長野駅)

詳しくはこちら

・河内長野駅から関西サイクルスポーツセンターまでの行き方

南海高野線または、近鉄河内長野駅の「河内長野」駅下車。

改札口を出て、右へ進んでください。

※改札口前のアンスリー (河内長野店) にて専用 (1日限り数量) 「モックルカード」が購入できます。

■ 各種交通機関アクセス図

なんば	南海高野線 約30分	河内長野	バス 約20分
大阪阿部野橋	近鉄南大阪線 吉市 近鉄長野線 約40分		タクシー 約15分

全日利用可

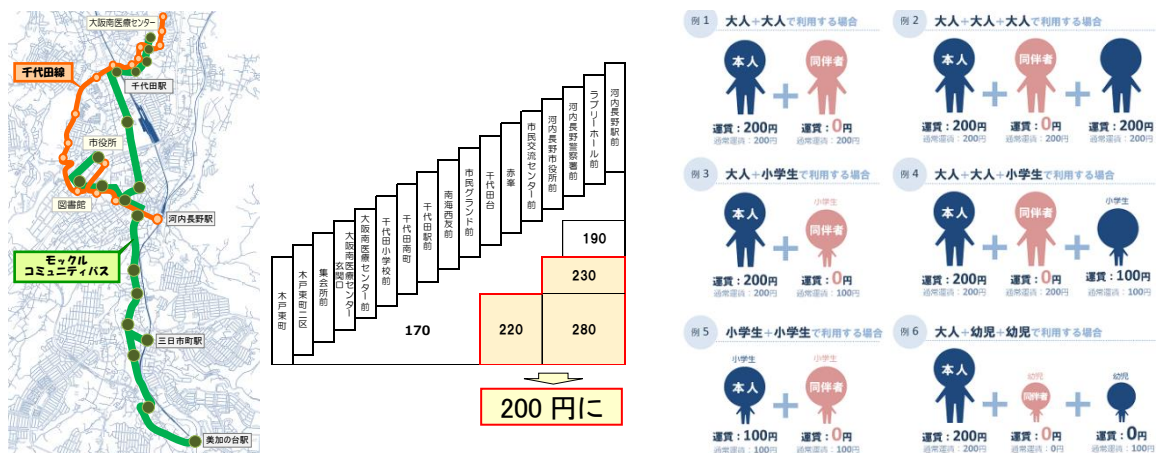
南海バス4番のりば「池田タム」に乗り、「サイクルセンター」バス下車。

土日祝のみ利用可

南海バス4番のりば「サイクルセンター」に乗り、終点下車。

資料:関西サイクルスポーツセンターHP

〈モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行〉



資料:河内長野市HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、沿線施設、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
------	----------------------------	---------------------------	---

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
- ・本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

これまでもバスマップの配布等、公共交通情報の積極的な発信に取り組んできましたが、まだ公共交通のことを十分に理解されていない可能性があります。車を運転できる人はこれまで目に留まらなかった情報が、年齢が上がるにつれて運転免許返納等を意識することで初めて目に留まるといったことも考えられるため、多様な媒体を活用して継続的に情報発信を続けることが重要と考えられます。

●公共交通マップ、総合時刻表等の作成・配布

平成25年度に地図ベースでバスの系統が把握できるマップを作成し、その後沿線施設の情報等を追加しながらバージョンアップしたバスマップを作成し、配布してきました。総合時刻表配布後のアンケートでは、バス路線図やルート、電車・バスの時刻表等の情報が欲しいや利用したいという回答が多く、今後も運行形態の変更に応じた公共交通マップ等の情報提供に努めます。

〔平成27年度に作成した総合時刻表の例〕

バスマップの他、鉄道の時刻表、鉄道駅での路線バス時刻表、モックルコミュニティバス、日野滝畑コミュニティバス等、くすまる等の情報を掲載した総合時刻表を50,000部作成し、全戸配布。

〔平成28年度に作成したバスマップの例〕

地図をベースに系統別のルートや運賃、沿線施設がわかるバスマップを10,000部作成し、市民まつり等で配布。



南海バス 時刻表

河内長野駅南口

路線	1	2	3	4	5	6
1	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50
2	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00
3	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10
4	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20
5	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30
6	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40



資料：河内長野市HP

●本市広報紙やホームページ、SNS等の多様な媒体の活用

これまでに本市の広報紙「広報かわちなが」で、乗合タクシー、フリー乗降導入等のこれまでの取り組みをPRしています。今後も、媒体によって見る人が異なると想定されることから、多様な人に情報が届くよう多様な媒体を活用してPRします。

〈広報かわちながの（平成29年3月号）〉



〈河内長野市 Facebook〉



資料：河内長野市

● 路線や乗継、運行状況等に関する情報提供の充実

近年、近畿圏全体で訪日外国人が増加する中、公共交通の情報案内充実に向けて国の支援が充実しています。こうした支援を活用しつつ、市民だけでなく、外からの来訪者にもわかりやすい情報を提供することで、移動の円滑化や利便性向上になり、利用者の増加が期待されます。

〈多言語での案内表示・情報提供の例〉



資料：京都市 HP

資料：JR 和歌山駅

資料：東京都 HP(出典元は岐阜市)

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 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
------	----------------------------	---------------------------	---

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では、これまでもバスへの関心や愛着を深めてもらうため、市内の小学生による絵画展を毎年開催してきました。関心や愛着の高まりは、楠ヶ丘地域乗合タクシーくすまの実績からもわかるように、継続的な利用へ繋がるため、例えば「バスの車内アナウンスに市民の声を採用する」や「公共交通にまつわる川柳を募集する」等、市民が楽しみながら運行に関われる仕組みや機会を引き続き検討します。

● 日頃の利用の有無にかかわらず、愛着醸成のための仕組みや地域交通に触れる機会を検討

日頃、バス等に触れる機会が少ない次世代を担う子ども達にも地域のイベント等によって、バスを認知する機会となり、将来のバス利用につながる可能性もあることから、愛着醸成につながる仕組みや機会を検討します。

〈くすま5周年記念式典(平成28年10月31日)〉



〈市民まつり（平成29年5月14日）〉



資料：河内長野市HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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利用者便利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
------	----------------------------	---------------------------	---

⑭社会全体で支える意識の醸成

本市が負担する運行経費のPR

運行経費が増加する一方で、本市の財政状況は厳しさを増しており、今後も安定的に持続した運行を続けるためには、本市が負担する運行経費の改善も意識する必要があります。このような実情を市民にも知ってもらうことで、意識醸成や協働による取り組みの推進につながると考えられます。

● 市民の危機意識や支える意識を醸成するための、本市が負担する運行経費の PR

これまでも、本市の広報紙「広報かわちながの」等で、公共交通利用者の減少等、危機的状況にあることをPRしてきましたが、さらに危機意識や支える意識を醸成するため、実際に本市が負担している運行経費の推移等をPRします。

〔補助金額推移の提示とバス利用の呼びかけ例〕
福岡県では、利用者が減少して補助金が増加している状況を提示し、「バスに乗ろう」と呼びかけるチラシを作成。



資料:福岡県HP(路線バス利用促進のための福岡県内一斉行動 啓発チラシ)

公共交通の取り組み状況や地域の声の発信

公共交通を利用者だけでなく社会全体で支える意識を醸成するためには、様々な人の目に触れ、理解して頂くきっかけづくりが必要と考えられます。そのためにも、公共交通の現状や課題、地域の取り組み等を関係者で情報共有していきます。

● 公共交通の現状や課題等の情報共有

これまで、本市の広報紙「広報かわちながの」で公共交通の危機や、乗合タクシー、フリー乗降導入等の取り組みをPRしています。今後も、多様な人に情報が届くよう多様な媒体を活用してPRします。

〈広報かわちながの（平成27年6月号）の掲載例〉



資料:河内長野市HP

実施予定時期	平成 30 年度～平成 34 年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、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
------	----------------------------	---------------------------	---

⑮地域住民や交通事業者等の関係者との協働や連携を推進

■地域住民や交通事業者等との協働や連携のための情報発信や働きかけ、ワークショップ開催等

- ・過度な自動車依存からの脱却のためのPRや公共交通の利用呼びかけ
- ・協働の意識醸成のための勉強会やワークショップ開催
- ・公共交通イベントや社会見学等を通したモビリティマネジメントの実施 

市民と協働で取り組むためには意識醸成が必要であり、そのためにはまず現状や問題を知ってもらう必要があります。また、市民意識調査でもバスを利用しない理由として“車やバイク等の方が便利”が上位に上がっていますが、電車やバスの方がメリットがあることを認識すると、電車やバスへ利用転換する可能性もあります。そのため、広報紙でのPRや公共交通イベント、社会見学等を通したモビリティマネジメント※の実施やワークショップの開催等が必要と考えられます。また、意識が醸成されている地域では、住民による地域での公共交通利用の呼びかけも考えられます。

※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。

●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

過度な自動車依存から脱却するためのPRの一つとして、自動車によるデメリットについて、健康や維持費、環境負荷等を他の交通モードと比較した結果を提示することが考えられます。

〔公共交通とマイカー通勤の健康における比較例〕
川西市では、公共交通がマイカー通勤に比べて肥満、高血圧、糖尿病のリスクが減少することを提示。

電車・バス通勤は徒歩・自転車・マイカー通勤より健康的！

通勤に電車やバスを使う人は、マイカー通勤だけでなく、徒歩や自転車で通勤する人よりも糖尿病や高血圧のリスクが低いという研究成果が2015年11月8日に米国内臓協会年次集会で発表されました。
※市川市（大阪府）の住居者5,888人の横断データより



資料：川西市HP

●協働の意識醸成のための勉強会やワークショップ開催

これまで、地域主体交通の導入を検討している地域において、先進事例の楠ヶ丘地域乗合タクシーくすまの体験乗車や意見交換会等を実施してきました。こうした地域ごとの段階とニーズに対応した、協働の意識醸成のための勉強会やワークショップを開催します。

〈楠ヶ丘地域乗合タクシーくすまの体験乗車と意見交換会の例〉



資料：河内長野市

● 公共交通イベントや社会見学等を通したモビリティマネジメントの実施

これまでも利用促進につながる公共交通イベントや社会見学等を実施してきましたが、今後もさらに利用につながる情報提供や働きかけを実施します。

〔交通かんきょう教室やバスの乗り方教室の例〕

これまでに、次世代を担う子ども達に、交通を取り巻く環境問題や電車・バス等の役割を理解してもらう「交通かんきょう教室」や、公共交通に慣れ親しんでもらうための「バスの乗り方教室」を開催。

〈交通かんきょう教室（平成 27 年 8 月 21 日）〉



資料:河内長野市

〈バスの乗り方教室(平成 27 年 11 月 20 日)〉



資料:河内長野市

〔バス営業所への社会見学の例〕

大阪市交通局では、バス営業所において小学校からの社会見学等を受け入れ、バスに触れ、知って慣れってもらう機会を設けています。本市においても南海バス河内長野営業所があることから、教育委員会と連携して、小学生等を対象とした社会見学の実施が考えられます。



まずは整備工場でリフトアップされた市バスの整備作業を見学しました。



ノンステップバスのスロープ板を引き出して、車いすの乗降時の説明を聞きました。



最後は、車庫構内を一周しました。やっぱり、ピンポンは押したい！

資料:大阪市交通局 HP

実施予定時期

平成 30 年度～平成 34 年度

実施主体

河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、地域住民、交通事業者

9. 目標及び目標達成状況の評価（第2期網形成計画）

9.1 目標及び目標達成状況の評価

基本方針と取り組みの方向性を踏まえ、目標及び指標、目標値を以下のように設定します。

公共交通の目指すべき将来像 “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”の実現を目指すことにより、公共交通自体の満足度だけでなく、それを含めた暮らしやすさの満足度の向上を目指します。また、公共交通の維持・確保や改善・向上には利用者数の維持・増加が必要不可欠となり、財政負担も適正でなければ継続的な運行や取り組みが困難となることから、これらも目標として設定します。こうした取り組みのベースとなるのは市民意識であり、意識が醸成されて行動として顕在化することで取り組みの推進となることから、市民意識の醸成も目標として設定します。

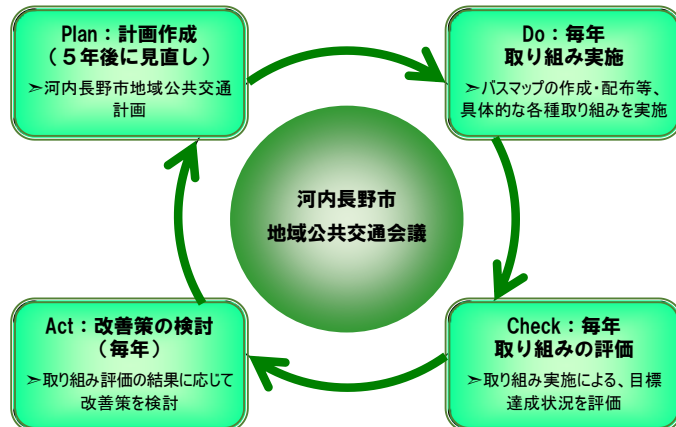
〔基本方針と取り組みの方向性を踏まえた目標〕

基本方針	取り組みの方向性	第2期形成計画の目標
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	・まちづくり、観光等様々な分野との連携 ・広域的視点による近隣市や鉄道沿線地域との連携 ・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 ・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	◆ 公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上
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 ・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 ・多様な交通手段の情報収集および福祉分野との連携 ・利用環境向上の取り組みの推進 ・市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現	◆ 公共交通利用率・利用者数の維持
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	・地域の特性とニーズに応じた運行の検討 ・利用者利便を考慮した交通事業者や沿線施設等との連携 ・需要喚起のための公共交通情報の提供 ・市民の積極的な参加を促進する働きかけ ・社会全体で支える意識の醸成 ・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	◆ 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

9.2 達成状況の評価方法

本計画は、公共交通の取り組みに関する10年間の基本方針と、5年間の具体的な取り組み施策となっていることから、毎年取り組みの進捗確認と評価指標を用いて目標の達成状況などを評価し、必要に応じて取り組みを見直し、改善します。ただし、評価指標によっては毎年入手することが困難な場合は、入手可能な年次の指標を用いて評価します。

〔評価方法〕



〔評価指標と評価の時期〕

目標	評価指標	現状	目標値	使用データ	評価の時期
公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上	「バスなどの公共交通サービス」に関する満足度	9.0% (H28年度)	15.1% (H33年度)	市民意識調査	平成34年度
	「高齢者にとっての暮らしやすさ」の満足度（65歳以上で集計）	9.7% (H28年度)	16.0% (H33年度)	市民意識調査	平成34年度
公共交通利用率・利用者数の維持	公共交通利用分担率※ (鉄道・バス)	17.7% (H22PT)	20.0% (H32PT)	パーソナルトリップ調査	平成34年頃
	河内長野駅の利用者数	10,343千人/年 (南海 H27年度) 2,541千人/年 (近鉄 H27年度)	10,500千人/年 (H32年度) 2,600千人/年 (H32年度)	交通事業者提供データ	平成34年度
	バス利用者数	100 (H28年度のバス年間利用者数を100とした場合)	100 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	日野・滝畑コミュニティバスの利用者数	81,387人/年 (H28年度)	82,000人/年 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	モックルコミュニティバスの利用者数	58,504人/年 (H28年度)	59,000人/年 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	くすまの収支率	76.1% (H28年度)	78.6% (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
行政負担の軽減 (効果的な行政投資の実現)	モックルコミュニティバス利用者1人あたりの行政負担額	313円 (H28年度)	310円 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	くすまの利用者数	31,390人/年 (H28年度)	32,000人/年 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
市民意識の醸成	「市民同士の連携や市民と行政の協働」に関する満足度	4.3% (H28)	16.0% (H33)	市民意識調査	平成34年度
	モビリティマネジメント※実施回数	0回/年 (H28年度)	1回/年以上 (H33年度)	市保有データ	平成34年度
	市民公募希望者数 (交通会議委員)	3人 (H28年度)	6人 (H32年度)	市保有データ	平成34年度

※分担率とは、全体のトリップに対するある交通手段を利用したトリップの割合をいいます。また、トリップとは人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位をトリップといい、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。

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

10. おわりに

「河内長野市公共交通のあり方」策定から 10 年が経過し、その後、第 1 期・第 2 期河内長野市地域公共交通総合連携計画や地域公共交通網形成計画等を策定し、それらで位置づけられた様々な取り組みを、地域と連携しながら取り組んできました。

バスマップは各系統のルートがわかるだけでなく、沿線施設を追加する等バージョンアップした他、鉄道やバスの時刻表を追加して冊子にした総合時刻表の全戸配布、子どもを対象とした公共交通を活用したイベント実施、先進事例のくすまろの 5 周年記念式典の開催や他地域からの視察と体験乗車など、これまでの取り組みを進化させつつ新たな取り組みも実行してきました。

しかし、市全体では総人口が減少する一方で高齢化率が上昇し、「公共交通サービスへの不満足度」は低減したものの、「バス年間利用者数」は減少傾向となっていました。

このような人口減少・高齢化を背景に、まちづくりの面では将来にわたって日常生活を維持するため、都市計画マスタープランで将来都市構造として「集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）」が提示されています。そして、その都市構造の具現化のため、現在、本市では立地適正化計画の策定を進めています。その中では、魅力を活かして安心して暮らすことができ、持続発展できる都市づくりにむけて、ある程度の都市機能や居住の集約化を検討しています。また、公共交通についても、地域の実情に応じた需要の高いバス路線を基幹公共交通として位置づけ、沿線へ居住誘導を図り、将来にわたって公共交通を維持していくための方策を検討しています。

こうしたことから、今後もこうした都市づくりの方向性を踏まえた上で、公共交通に関する取り組みを実施していくとともに、立地適正化計画を策定し、より具体的方策を示した際には、その実現を図るため連携して努力していく必要があると考えます。同時に公共交通が持つ都市づくりへの影響の大きさも考慮し、公共交通の維持の観点には言うまでもなく、賑わい創出や世代間交流といったまちづくりの一助となるような公共交通施策を目指していくことが重要と考えます。

今後、ますます課題やニーズが複雑・多様化していくことが想定されます。また、公共交通に係る新たな技術や制度も創設されと考えられることから、市民のニーズを把握しつつ、様々な関係者と連携・協働しながら、“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”の実現を目指して取り組んでいきます。