

河内長野市地域公共交通計画【概要版】（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

◆計画策定の目的

- 河内長野市公共交通のあり方（基本方針）…平成 20 年度～
- 河内長野市地域公共交通網形成計画（実施計画）…平成 27 年度～平成 29 年度



目的：持続可能な公共交通の確保

河内長野市地域公共交通計画

◆計画の区域と期間

(1) 計画区域

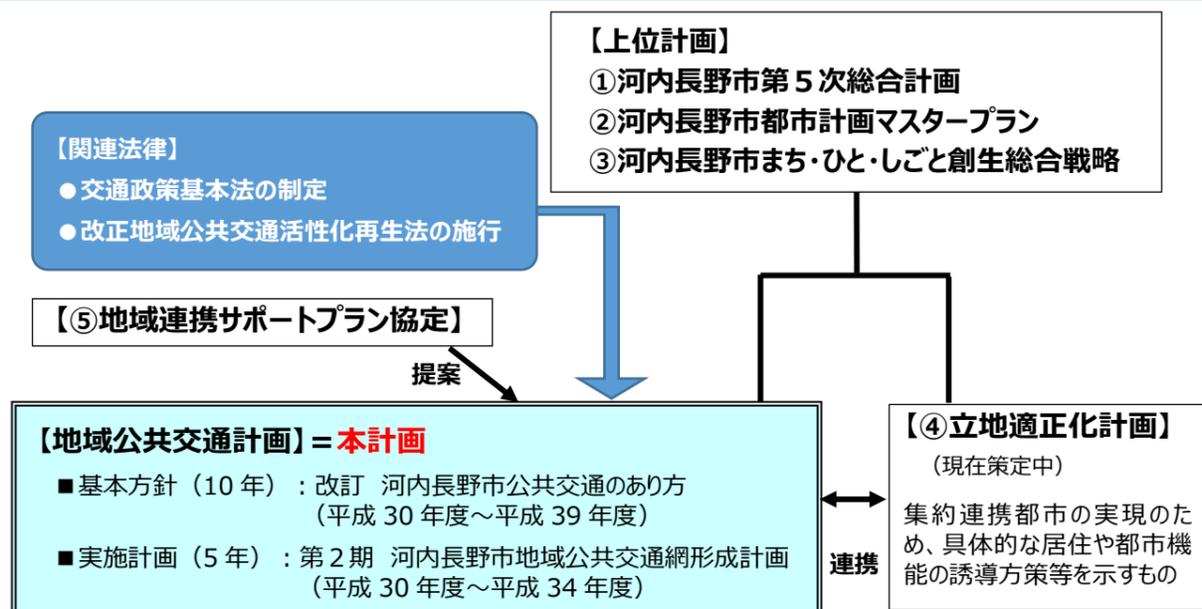
本計画では、市全域を対象とします。

(2) 計画の期間

本計画は、今後 10 年の基本方針となる「改訂 河内長野市の公共交通のあり方」と、今後 5 年の具体的な取り組みを定めた「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）	次期計画（改めて策定）
	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	
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

◆上位・関連計画と公共交通の位置付け



本計画で目指すべき公共交通の将来の姿

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

◆公共交通をとりまく課題、基本方針（改訂 河内長野市公共交通のあり方）

〔公共交通をとりまく課題〕

分類	現状・問題点	課題	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	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 ・くすまの利用者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
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）	市民意向	・平成28年度の公共交通の満足度は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、利用するかの間に約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が高い ・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、活動への参加についても、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
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）	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
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（市内関係部局との連携）	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
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	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

〔課題集約〕

全般に共通する課題

- ・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
- ・公共交通の維持・確保
- ・利用者ニーズ集約（本当に必要なものを効率的、効果的に）

まちづくりやネットワークの維持・充実に関すること

高齢化やニーズへの対応に関すること

市民意識の醸成や向上に関すること

〔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

★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”

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。

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
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 ・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	・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の関係者との協働や連携を推進	■地域住民や交通事業者等との協働や連携のための情報発信や働きかけ、ワークショップ開催等 ・過度な自動車依存からの脱却のためのPRや公共交通の利用呼びかけ ・協働の意識醸成のための勉強会やワークショップ開催 ・公共交通イベントや社会見学等を通じたモビリティマネジメントの実施

- ◆公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上
- ◆公共交通利用率・利用者数の維持
- ◆行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）
- ◆市民意識の醸成

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
	「高齢者にととの暮らしやすさ」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)	10,500千人/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	2,541千人/年 (近鉄H27年度)	2,600千人/年 (H32年度)	交通事業者提供データ	毎年
	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
行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）	くすまの収支率	76.1% (H28年度)	78.6% (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
市民意識の醸成	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

※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その交通手段利用の分担率といいます。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です。
(例) 平成27年度開催の「交通かんきょう教室」