

河内長野市公共交通のあり方

—市民みんなで守り育くむ持続可能な公共交通を目指して—

平成20年10月
河内長野市

- もくじ -

1	背景・目的	1
2	対象とする公共交通とは	1
3	公共交通の現状	2
3 - 1	全国の状況	2
3 - 2	河内長野市の地勢の概況	3
3 - 3	人口動向	4
3 - 4	公共交通の状況	5
3 - 5	市民の移動特性	13
3 - 6	市民アンケート調査からみた移動特性	14
4	アンケート結果の分析	26
4 - 1	地区類型の流れ	26
4 - 2	分析に用いる地区分類表	27
4 - 3	分析に用いる地区分類図	28
4 - 4	居住地選択要因での公共交通の役割	29
4 - 5	生活スタイルの変遷に伴う移動ニーズの変化	31
5	将来の需要予測	34
5 - 1	モデルの考え方	34
5 - 2	居住者の生活様式変化の定義	35
5 - 3	時間経過に伴う生活様式変化に関する分析	37
5 - 4	モデルの考え方	41
5 - 5	生活様式と交通行動の関連分析	41
5 - 6	地区別時間変化を考慮した移動ニーズの将来像（推計結果）	45
5 - 7	予測結果	50
6	公共交通の課題	50
6 - 1	公共交通の利用促進（既存公共交通網の維持・充実）	50
6 - 2	公共交通空白（不便）地域など地域状況に応じた公共交通の実現	51
6 - 3	高齢化の進展などに対応した公共交通の実現	51
6 - 4	公共施設、医療施設等への利便性向上など移動ニーズの多様化への対応	51
6 - 5	持続可能な効率的で効果的な公共交通の確保	51
6 - 6	路線バスが運行しやすい道路・交通環境の整備	51
7	河内長野市の公共交通の現状と課題のまとめ	51
8	公共交通のあり方	52
8 - 1	基本方針（第4次総合計画の公共交通の位置付け）	52
8 - 2	公共交通の必要性（公共交通は将来必要ないですか）	52
8 - 3	過度な自動車依存による社会問題の解決	53
8 - 4	今後の公共交通のあり方	54
8 - 5	具体的な取り組み（みんなで守り育てる公共交通をめざして）	56
8 - 6	市が経費負担するバス路線の改善	59
9	取り組みの進め方	60
9 - 1	協働による取り組み（「要望事業」から「協働事業」への転換）	60
9 - 2	事業評価による持続性の確保（事前評価と事後評価）	66
9 - 3	施策の展開スケジュール	70
10	おわりに	70

1 背景・目的

公共交通は市民生活を支える大切な交通手段ですが、自動車の普及や少子・高齢化の進展など様々な要因から利用者の減少傾向が続いています。

中でも身近な生活交通を担っている路線バスは、平成14年2月に乗合バス事業の需給調整規制が廃止され、この規制緩和がバス事業経営への刺激となり、経営の効率化が図られてきたところですが、全国的な傾向として、人件費の抑制による経営の効率化や、更に燃料費の高騰による経費増加要因など、経営的には厳しい状況が続いており、利用者減少に伴う不採算路線での減便や廃止が顕在化しています。

このような中、市民の生活スタイルの変化にともない、自由目的の移動が増加し移動先も多様化しています。また、高齢化による身体機能の低下、核家族化の進展などにより、自動車の運転又は、家族の運転による移動機会の減少する中で、特に公共交通サービスの充実が求められています。

市としても、生活バス路線維持のため経費負担や公共施設などへの利便性向上を図るための、モックルコミュニティバス運行など公共交通ネットワークの維持・充実に努めていますが、行政サービスとしての公共交通への経費負担にも限界があります。

そのため、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、その基本的な方針としての「公共交通のあり方」を示すことにより、市民の大切な生活交通手段としての本市の実情に即した持続可能な公共交通を確保することを目的とします。

2 対象とする公共交通とは

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線と、主に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、一人での外出が困難な方の移動手段としては、福祉タクシーや介護タクシー、福祉有償運送などドアツウドアの輸送サービスが行なわれています。

公共交通のあり方としては、これらの移動手段が連携し、相互に役割を担うことを前提としますが、今回のあり方の対象とする公共交通は、これらの中でも、主に市域内での移動目的の身近な移動手段として中心的な役割を担う乗合路線バスなどの輸送サービスとします。

3 公共交通の現状

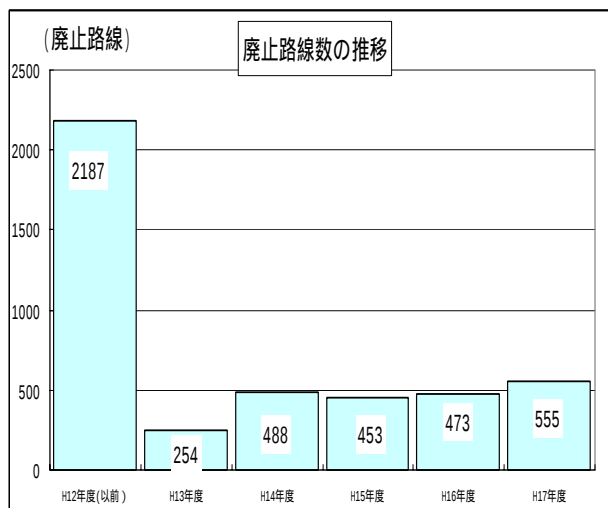
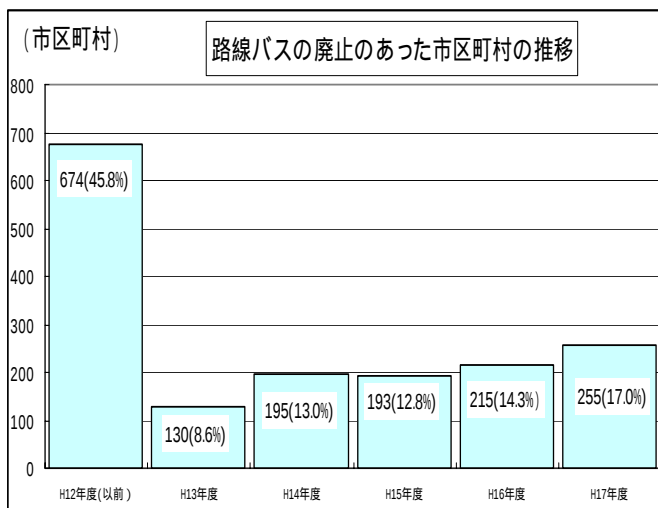
3 - 1 . 全国状況

全国的に自家用車の普及等に伴い公共交通の利用者は年々減少しており、中でも路線バス利用者は平成元年度以降で平成17年度まで全国平均で2.7%の割合で年々減少しています。

また、平成14年2月の需給調整規制の廃止を柱とする改正道路運送法施行により、新規参入は免許制に替えて、輸送の安全の確保、安定的なサービスの提供及び利用者保護に関し能力を審査する許可制とされ、退出については事業者の判断により行えるようそれまでの許可制から届出制となり原則自由化されています。

このことにより、バス事業経営への刺激となり効率化が図られるとともに需要の多い地域での一部の新たな事業参入は見られたものの、利用者減少傾向には歯止めがかからず、過疎地方を中心として不採算路線での運行本数削減や路線廃止が顕在化しており、新たな交通空白地域への対応が求められています。

一方、高齢化等に伴う公共交通以外に移動手段をもたない移動制約者への対応や、交通不便地域の解消、環境への対応、まちづくりなどを目的として市町村が主体的に運行に関わる公共交通としてコミュニティバスなど普及していますが多くの路線が不採算路線であり、厳しい地方財政の中での財政負担が課題となっています。



左図 1-1 路線バス廃止のあった市区町村数の推移
(バスの運行形態等に関する報告書：国土交通省平成19年3月)

右図 1-2 路線廃止数の推移
(バスの運行形態等に関する報告書：国土交通省平成19年3月)

平成14年度から廃止のあった市町村および廃止のあった路線数が増加傾向にあります。

3 - 2 . 河内長野市の地勢の概況

- 河内長野市は大阪府の東南端に位置し、東は金剛山地を境に奈良県と、南は和泉山脈を境に和歌山県と接し、北を頂点に三角形を呈しています。
- 市域での標高の最高地は、和泉山脈部分に924.2mがあり、また市北部の汐ノ宮町の石川河川敷に76mの最低地があります。
- 市域面積は109.61km²で、府域の5.9%を占めており、大阪市、堺市に次いで府内で3番目の面積を有しています。
- 市域の南部を中心に約7割が山地であり、東から石見川、天見川、加賀田川、石川、西除川の5つの河川が北流し、中央部から北部では、赤峰丘陵を境に西除川と石川が平坦部を北流しています。
- 5つの河川うち、4河川は市北部で合流し、石川となって、大和川に合流し、大阪湾に注いでいます。なお、西除川は、隣接大阪狭山市にある狭山池に注ぎ、以後大和川から大阪湾に注いでいます。
- 大阪市の都心部から約30kmであり、1時間圏内ということや、過去から南海高野線が市を南北に縦断し、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30年代後半頃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。
- 人口集中地区は、平成12年現在、10.6km²で、総面積の9.7%です。

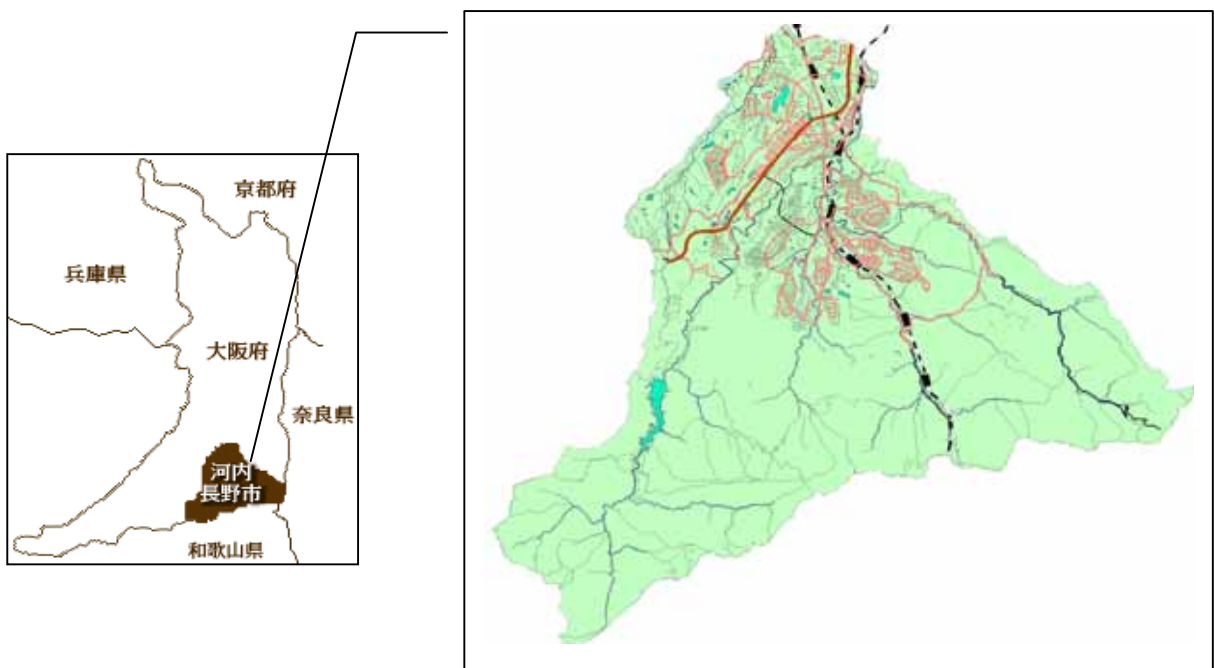


図 1-3 河内長野市域図

3 - 3 . 人口動向

- 昭和29年4月、長野町、三日市村、加賀田村、川上村、高向村、天見村が合併し、人口31,052人、世帯数6,503世帯で市制が施行しました。
- 人口は市制施行時以来、昭和49年で人口は約2倍となり、さらに、平成12年2月末の123,617人がピークとなっています。
- 前年度比率、最も人口が増加したのは、昭和42年から昭和43年にかけて前年人口比7.1%が増加しています。
- 平成13年以降は人口減少に転じ、世帯数は増加するものの、平成15年以降は約千人程度が減少しています。
- 高齢者人口は、平成18年10月に高齢化率(65歳以上)が20%に達しています。今後、平成26年には、28%を超えると予想しています。なお、3.5人に1人が65歳以上という状況になります。

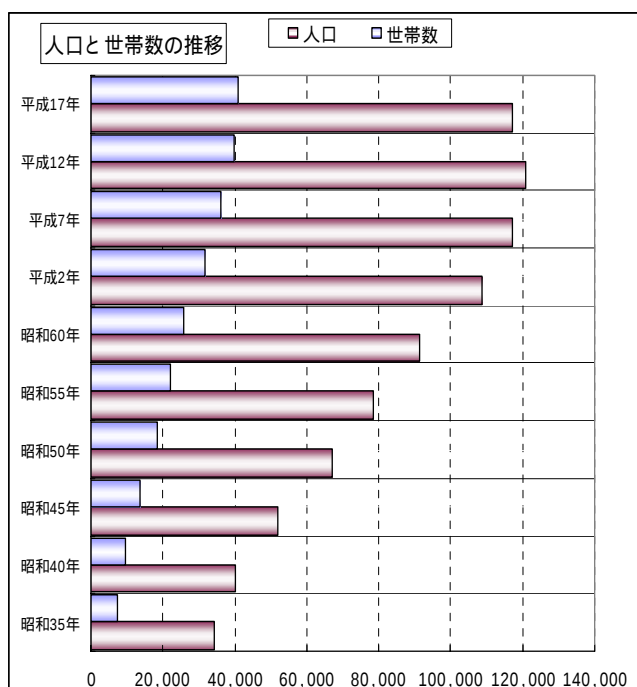


図 1-4 人口と世帯数の推移

< 国勢調査より >

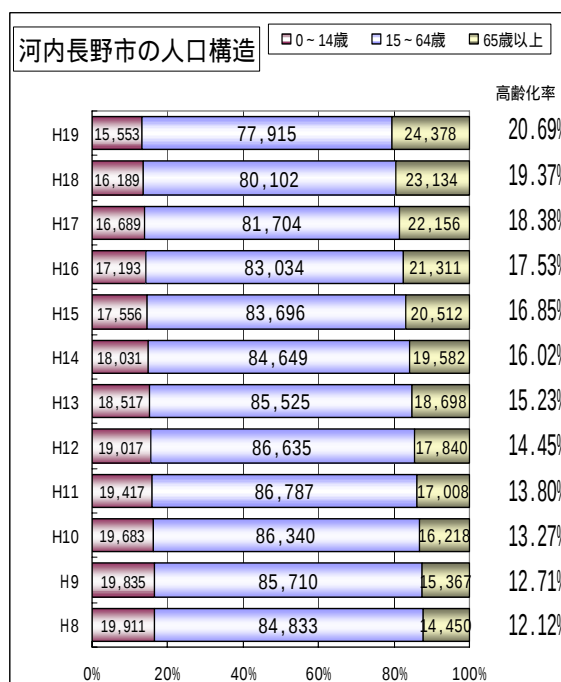


図 1-5 人口構造

< 河内長野市統計書より >

3 - 4 . 公共交通の状況

3 - 4 - 1 公共交通の現状

- 市の中央部を南北に通る鉄道線(南海電気鉄道株式会社:高野線)及び北部で分岐する鉄道線(近畿日本鉄道株式会社:長野線)は、交通軸を形成しています。
- それぞれ鉄道は、大阪市内を起点としており、南海高野線は、本市域の南に隣接する和歌山橋本市及び高野山方面へ繋がっています。
- 市域には、鉄道駅が南海高野線には6駅、近鉄長野線2駅が存在し、河内長野駅は両鉄道の共同駅です。
- 河内長野駅から関西空港まで(関西空港線)乗合バスが運行(ノンストップ)されています。
- 市域には、17の乗合バス路線があります。(関西空港線は除く)
- 乗合バス路線の市域からの路線延長は、重複を含めて、432.6Km(関西空港線を除く)あります。
- 乗合バス路線の3路線は、隣接市村を結んでいます。
- 乗合バス路線のバス停は、現在144箇所あります。(往路、復路を1箇所とする。)
- 乗合バス路線は、4つの鉄道駅を起点として、約7割が住宅団地を結ぶ路線です。
- 乗合バス路線で、市が経費を負担している路線は、河内長野駅と神納を結ぶ1路線と、乗合バス廃止路線及び新規路線を統合した河内長野駅と滝畑間に運行している日野・滝畑コミュニティバス、さらに、市の公共施設や主な民間医療施設(病院)を結び、かつ、バス事業者の乗合路線バスとの乗継などを考慮したモックルコミュニティバスの1路線があります。
- 乗合バス路線以外には、市内の鉄道駅のうち、4駅5箇所(三日市町駅東広場を含む)の常設タクシー乗場があります。
- タクシー事業者は2社あり、本市の営業管内では両社で60台の営業車両があります。

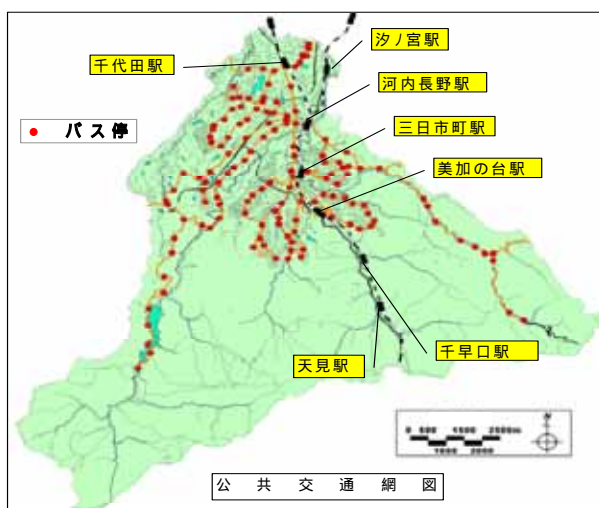


図 1-6 公共交通網図

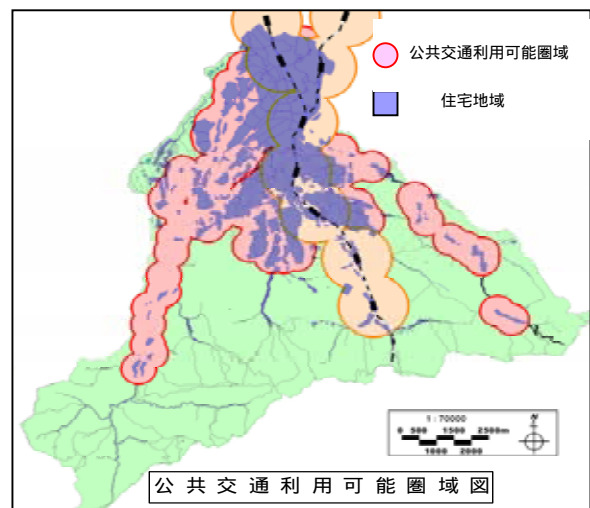


図 1-7 公共交通利用可能圏域図

公共交通利用可能圏域は、鉄道駅から半径1000m、バス停から500m圏内の地域とします。
住宅地域の約96%が公共交通利用可能圏域になります。

鉄道駅から1000m以内とした根拠は、バリアフリー法で徒歩圏の重点整備地域を、鉄道駅から500m～1000mとしているため、最大の1000m以内を徒歩圏と設定しています。バス停から500m以内とした根拠は、徒歩で、多くの方が10分以内で移動できる距離が500mであることから、バス停から500m以内の地域としています。

表 1-1 歩行者の歩行速度

歩行速度		歩行時間	バス停までの距離（ × ）
高齢者	0.8～1.3 m/sec	5～10分	240～780 m
車椅子（手動）使用者	1.1m/sec 程度		330～660 m
肢体障害者（杖使用）	0.4～0.9 m/sec		120～540 m
視覚障害者（白杖使用）	1.0～1.1 m/sec		300～660 m
健常者	1.1～1.7 m/sec		330～1,020 m

資料：「道路の移動円滑化整備ガイドライン」（国土交通省、H15.1）

3 - 4 - 2 公共交通の利用状況

- 人口は平成12年までは増加していますが、公共交通（鉄道、バス）を利用する人は平成3年をピークに減少しています。
- 鉄道利用者数では、南海高野線は、平成3年がピークですが、近鉄長野線では、平成6年がピークです。
- 鉄道駅で最も利用者の多い駅は河内長野駅です。
- 鉄道駅の減少率の高い駅は、千早口駅、天見駅です。
- その他の駅においては、5年前と比較すると全て減少しています。
- 乗合バス利用者は平成3年をピークに減少しています。
- 鉄道駅への移動は徒歩が最も多く、半数を超えています。また、バス利用は約20%です。
- 乗合バス利用者は鉄道よりも減少幅が厳しい状況にあります。
- 鉄道・乗合バス利用者は減少しているが、人口増加分は自動車に転移していると考えられます。
- 乗合バス路線利用率を市域の東西南北（河内長野駅に中心とした場合）に区分した場合、北部、東部に低く南部、西部に高くなっています。
- バス利用者は、ピーク時から約4割が減少しています。
- バス利用については、高齢者の通院利用者が増加しています。
- バス利用者が北部においては、前年比を上回るも、もともと全体利用者割合から低い。また、北部としては、昼間時間帯運行している河内長野駅泉ヶ丘線の近畿大学医学部附属病院の利用者などにより、増加しています。
- バス深夜便（三日市町駅発 11:36 24:06 24:49）南ヶ丘行が運行されています。（料金は、2倍）土日、年末年始、8月の盆は運休

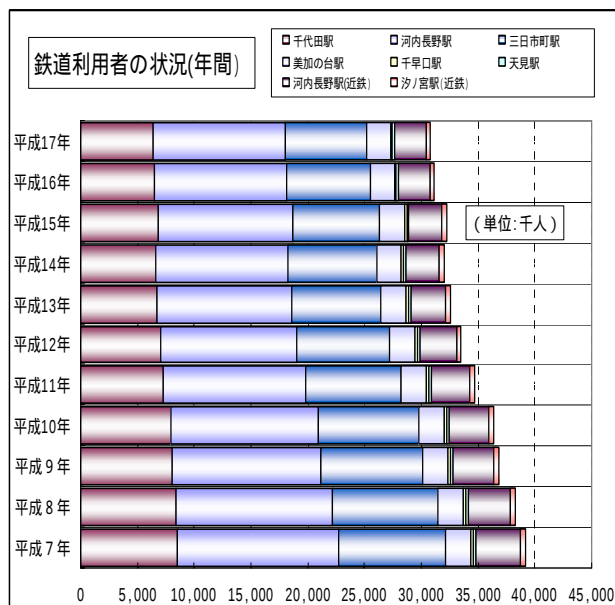


図-1-8 鉄道利用者の状況
＜河内長野市統計書より＞

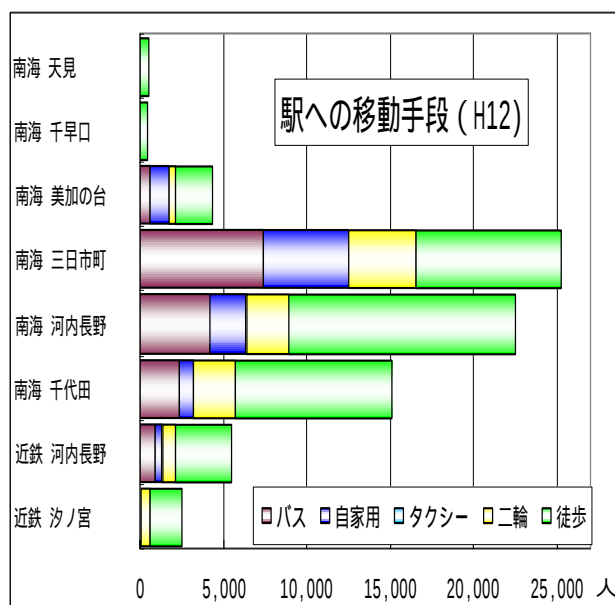


図-1-9 駅への移動手段 二輪とは自転車・バイクのこと
＜パーソントリップ調査より＞

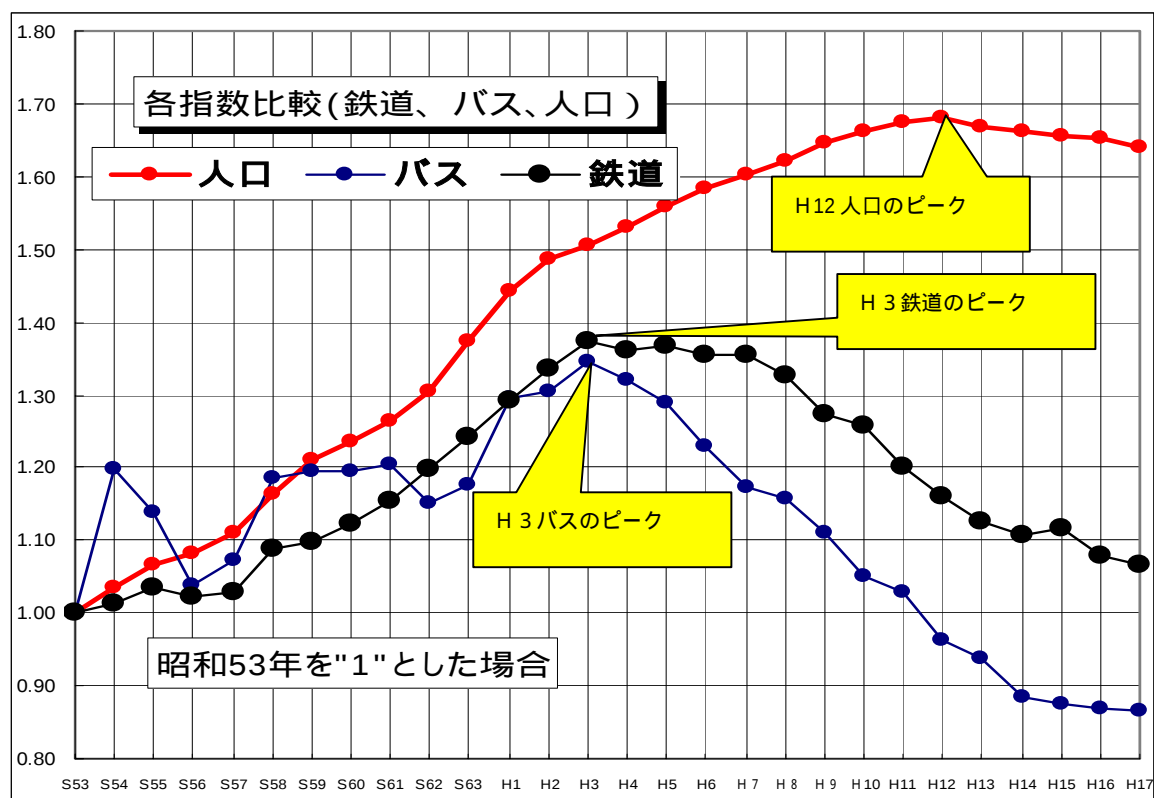


図 1-10 人口と公共交通（鉄道・バス）の推移
＜河内長野市統計書・事業者提供資料より＞

3 - 4 - 3 市が経費を負担して運行しているバス路線状況

岩湧線

河内長野駅を発着して加賀田地区を結ぶ生活路線バスで古くから運行されてきたが、平成7年に利用者減少にともないバス事業者から廃止の意向が示され市が経費を補助することにより路線維持を図っています。

運行距離：片道4.9km

便数：平日9往復（土日祝は8往復）

乗車密度：2.7（平成18年度実績）

輸送人員35,100人×一人当り乗車距離2.4km÷走行キロ
31,026.8km=2.7

表 1-2

岩湧線運行状況

区 分	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
乗車人員(千人)	55	50	48	46	46	43	40	38	37	36	36	35
補助金(千円)	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	9,500	9,500	9,000	9,000	9,000
乗車一人平均市負担金(円)	182	200	208	217	217	233	250	250	257	250	250	257

利用者数は毎年減少しており、バス事業者の負担も膨らんできています。

日野・滝畑コミュニティバス

バス事業者の高向線（河内長野～日野系統）の路線休止にともない、滝畑地区住民による自主運行バスと併せて、日野、滝畑両地区への代替生活路線バスとして平成7年9月から市が経費の赤字分を負担することで運行しました。

沿線には関西サイクルスポーツセンターや滝畑ダムなどの観光施設も多く観光路線としての一面も併せ持っています。

また、平成15年6月に貸切運行許可から一般乗合許可に変更しました。

運行距離：片道14.8km

便数：往路10便、復路9便

乗車密度：3.3（平成18年度実績）

輸送人員94,812人×一人当り乗車距離4.0km÷走行キロ
113,442.0km=3.3

表 1-3

日野・滝畑コミュニティバス運行状況

区 分	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
乗車人員(人)	32,495	64,471	69,095	86,207	73,356	64,140	62,600	57,260	87,200	101,812	97,626	94,812
運行負担金(千円)	17,817	31,795	33,257	32,000	32,000	32,126	29,686	29,240	26,446	24,295	25,554	26,699
乗車一人平均市負担金(円)	548	493	481	371	436	501	474	511	303	239	262	282

利用者数は一般路線化にともない平成15年度で増加しましたが、平成17年度からは減少しています。

モックルコミュニティバス

既存のバス路線とできる限り連絡し市役所などの公共施設や医療施設などへのアクセスを高めるため、美加の台駅と大阪南医療センターを結ぶ市負担の乗合バス路線として平成14年7月より運行しました。

運行距離：片道9.7km（平成19年4月1日より片道10.3km）

便数：往路8便、復路8便

乗車密度：3.4（平成18年度実績）

輸送人員46,885人×一人当り乗車距離4.0km÷走行キロ
55,716.8km=3.4

表 1-4

モックルコミュニティバス運行状況

区 分	H14	H15	H16	H17	H18
乗車人員(人)	29,945	47,326	48,402	46,877	46,885
運行負担金(千円)	20,130	26,753	26,323	26,865	26,961
乗車一人平均市負担金(円)	672	565	544	573	575

利用者数は横這いで推移しています。

3 - 4 - 4 バス路線の状況

表 1-5 バス路線の状況

路線名	運行系統			平成19年8月現在	
	起点	(経由)	終点		和程
天野山線	河内長野駅前	(和泉青葉)	光明池駅	往	17.7
				復	18.1
	河内長野駅前		横尾中学校前	往	10.5
				復	10.5
	河内長野駅前		サイクルセンター	往	7.6
				復	7.6
高向線 (日野・滝畑コミュニティバス)	河内長野駅前		天野山	往	5.6
				復	5.6
	河内長野駅前		旭ヶ丘	往	4.4
				復	4.4
	河内長野駅前		高向	往	3.4
				復	3.5
南青葉台線	河内長野駅前		長野車庫	往	1.7
				復	1.7
	河内長野駅前	(日野)	滝畑ダム	往	14.8
岩湧線				復	14.8
	河内長野駅前	三日月市町駅前	南青葉台	往	6.0
				復	6.0
河内長野庁舎線	三日月市町駅前		南青葉台	往	3.5
				復	3.5
美加の台団地線	河内長野駅前		河内長野市役所前	往	1.7
				復	1.7
美加の台団地線	美加の台駅前		美加の台左回り	左	5.2
	美加の台駅前		美加の台右回り	右	5.2
小深線	河内長野駅前		神納	往	5.5
				復	5.5
小吹台団地線	河内長野駅前	(昇橋坂)	金剛山ロープウェイ前	往	13.4
				復	13.4
	河内長野駅前	(日東町東口)	石見川	往	11.3
				復	11.3
	河内長野駅前	(日東町東口)	金剛山ロープウェイ前	往	13.8
				復	13.8
小山田線	河内長野駅前	(日東町東口)	小吹台	往	5.2
				復	5.2
	河内長野駅前		小山田南	往	3.6
清見台団地線				復	3.6
	河内長野駅前	(市役所・小山田南)	河内長野駅前	循環	10.3
	河内長野駅前	(小山田南)	河内長野駅前	循環	8.3
千代田線	三日月市町駅前		清見台回り	循環	4.7
	河内長野駅前	(市役所)	木戸東町	往	5.5
				復	6.0
荘園町線	河内長野駅前	(木戸東町・市役所)	河内長野駅前	往	0.0
	千代田駅前		貴望ヶ丘	往	11.5
				復	1.3
緑ヶ丘線	荘園町		千代田駅前	往	1.3
				復	0.0
	千代田駅前	荘園町	千代田駅前	往	3.1
南花台・南ヶ丘線	千代田駅前		荘園センター止	往	5.9
				復	0.0
	千代田駅前		荘園センター止	往	3.4
加塩・南ヶ丘線				復	0.0
	千代田駅前		緑ヶ丘北町	往	4.3
				復	4.3
河内長野・泉ヶ丘線	河内長野駅前	(南花台)	南ヶ丘	往	6.7
				復	6.7
	三日月市町駅前	(南花台)	南ヶ丘	往	4.8
				復	4.8
	三日月市町駅前		南花台四丁目	往	2.7
				復	2.7
モックルコミュニティバス	三日月市町駅前	(南花台)	大矢船西町	往	5.1
				復	4.3
	三日月市町駅前	(南花台)深夜	南ヶ丘	往	4.8
モックルコミュニティバス				復	0.0
	三日月市町駅前	(加塩)	南ヶ丘	往	4.1
				復	4.1
モックルコミュニティバス	河内長野駅前	(近畿大学病院前)	泉ヶ丘駅	往	10.5
				復	10.5
モックルコミュニティバス	美加の台駅前	(市役所)	医療センター玄関口	往	10.3
				復	10.3
合計17路線				計	432.6

< 市域外への路線距離も含まます >

参考 河内長野市内の路線バスの割引制度(平成 19 年 12 月現在)

バスカードに関連する割引制度（河内長野市域等での利用可能制度）＜南海バスホームページより＞

○なんかいバスカード割引

（バスカードはバス車両内および定期券発売所等で購入できます。）

1,000 円カード	1,100 円分利用できます。（小児、障害者等割引限定）
2,000 円カード	2,200 円分利用できます。
3,000 円カード	3,400 円分利用できます。
5,000 円カード	5,800 円分利用できます。

○昼間時間帯割引カード

2,000 円 2,720 円分利用できます。

（平日 10 時から 16 時の間に精算する場合、土・日・祝は終日有効）

○1 日フリー乗車券

モックルカード（河内長野市内地域限定） 600 円

南海バス全線共通 1 日フリー乗車券 1,000 円

○乗り継ぎ割引（南海バスカード＜昼間割引カードは除く＞使用時のみ）

バス乗り継ぎ時（2 時間以内）に次の区間運賃を 50 円割引（小児、身体障害者等は 20 円）で利用できます。（乗り継ぎは 1 日限度なし）

○環境定期券制度

大人通勤定期購入者は土・日・祝、年末年始（12 / 25 ~ 1 / 7）、お盆（8 / 12 ~ 8 / 16）で本人および同居家族がバス 1 回乗車：大人 100 円、小児 50 円で利用できます。（現金のみ）

通勤定期購入区間以外でも利用できます。

高齢者や障害者に対する移動支援の状況

1）高齢者に対する移動支援

- 高齢者バス等優待乗車助成事業 満 70 歳以上
- 福祉センター錦溪苑送迎バスの運行

2）障害者に対する移動支援

- 重度障害者タクシー助成事業
- 福祉センターあかみねへの送迎バスの運行

○民間公共交通事業者の移動支援

鉄 道

対象：身体障害者・知的障害者 割引率 5 割（10 円未満の端数は切り上げ）

普通乗車券は第一種の方が単独又は介護者とともに乗車する場合及び第 2 種の方が単独で乗車される場合。ただし単独で普通乗車券によって乗車する場合は、乗車距離が 100 キロを超える区間を乗車する場合のみ。

定期乗車券は、第 1 種及び 12 才未満の第 2 種の方が介護者とともに乗車する場合。ただし小児定期乗車券の割引はなし。普通回数乗車券は第 1 種の方が介護者とともに乗車する場合。

バス（コミュニティバス含む）

対象：身体障害者（身体障害者手帳の交付を受けている者及び介護者）、知的障害者（療育手帳の交付を受けた者及び介護人）、児童福祉法の適用を受ける者、児童福祉法に第 17 条・第 41 条至第 44 条に規定する諸施設により擁護又は保護を受けている者及び介護人（介護人・付添人は手帳に記載があり必要と認める場合）

精神障害者は適用なし

割引率：普通片道 50 % 引（5 円の端数は 10 円単位に切り上げ）、定期運賃 30 % 引（大人のみ適用、端数は 10 円単位に四捨五入）

タクシー

対象：身体障害者、知的障害者

割引率 1 割

福祉関係輸送サービス

市内で実施されているのは、福祉タクシー・介護タクシー・福祉有償運送事業です。

3 - 4 - 5 道路・自動車交通の状況

○本市域の道路については、南部地域が、山間地であるため、5 つの河川上流部から、それぞれの谷を連絡する道路はなく一端は、北上し、東西に移動することになります。

○国道は、170 号、310 号、371 号があります。

○国道 170 号は、市域北東部から、南西部を縦断する幹線道路です。（現在、大阪外環状線路線と旧来からの路線の 2 ルートあります。）

○国道 310 号は、市北部から、市南東部、奈良県五條市への道路です。

○国道 371 号は、本市から、市南部の和歌山県橋本市への道路です。なお、現在バイパス路線（自動車専用道）を工事中です。

○本市域においては、それぞれの鉄道駅においては、主要 4 駅（河内長野駅）においては、キッス & ライドが年々増加しています。

○平成 5 年以後から、人口の伸び以上に、登録車両の増加、免許人口が増加しています。

○登録車両と免許人口の増加とが概ね、正比例しています。

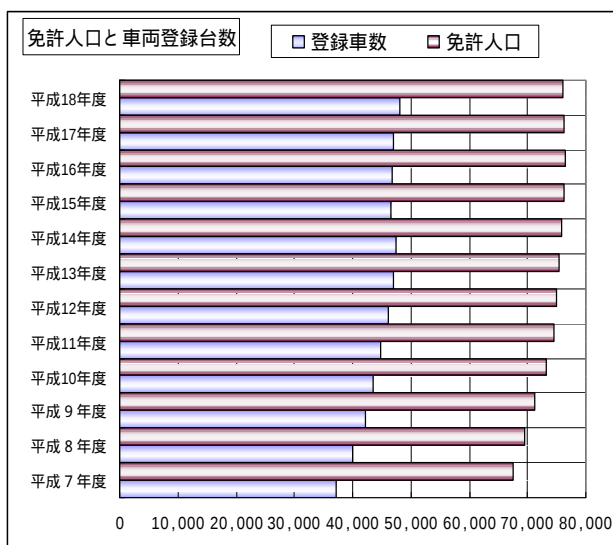


図-1-11 免許人口と車両登録台数
＜府交通白書より＞

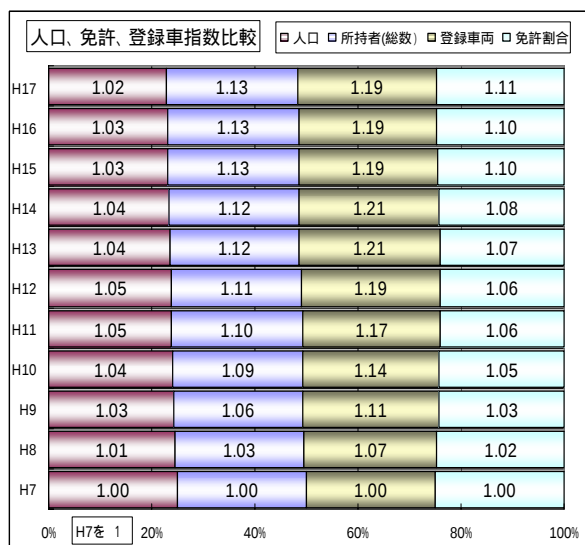


図-1-12 人口、免許、登録車両台数
＜府交通白書より＞

1-6 道路現況表

区分		国道	府道	市道
道路	延長 (m)	4 9 , 2 4 9	4 0 , 4 9 1	3 8 8 , 4 1 6
		H18.4.1	H18.4.1	H19.4.1
	面積 (㎡)	6 4 3 , 8 4 3	2 4 4 , 2 8 5	2 , 3 2 2 , 9 9 8
	舗装率 (%)	1 0 0 . 0	8 9 . 5	9 9 . 0

3 - 5 . 市民の移動特性

＜交通目的の変化＞

交通目的のうち、登校が減少し、自由目的（買物、娯楽目的等行動が拘束されないトリップ目的）が増加していることから、少子高齢化の進行と生活様式の変化が伺えます。

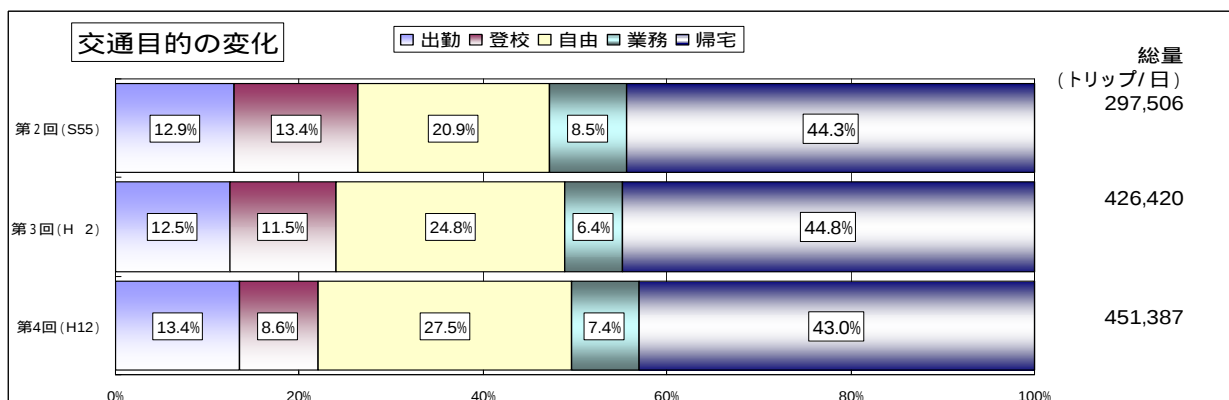


図 1-13 交通目的の変化

＜パーソントリップ調査による人の動き（S55、H2、H12のデータ比較添付）＞

パーソントリップ調査は、一定の調査対象地域内において「人の動き」を調べる調査です。

< 交通手段の変化 >

交通手段は昭和 55 年からの約 20 年間で、鉄道・バス・徒歩が減少しており、逆に、自動車が大きく増加していることから、鉄道などの利用者減少の分のほとんどが自動車に転移していると考えられます。また、総トリップ数が大幅に伸びていることからすれば、自動車のトリップ数は、昭和 55 年から、平成 12 年では、約 3.4 倍に増加しています。逆に、バス利用者については 0.84 倍と減少しています。

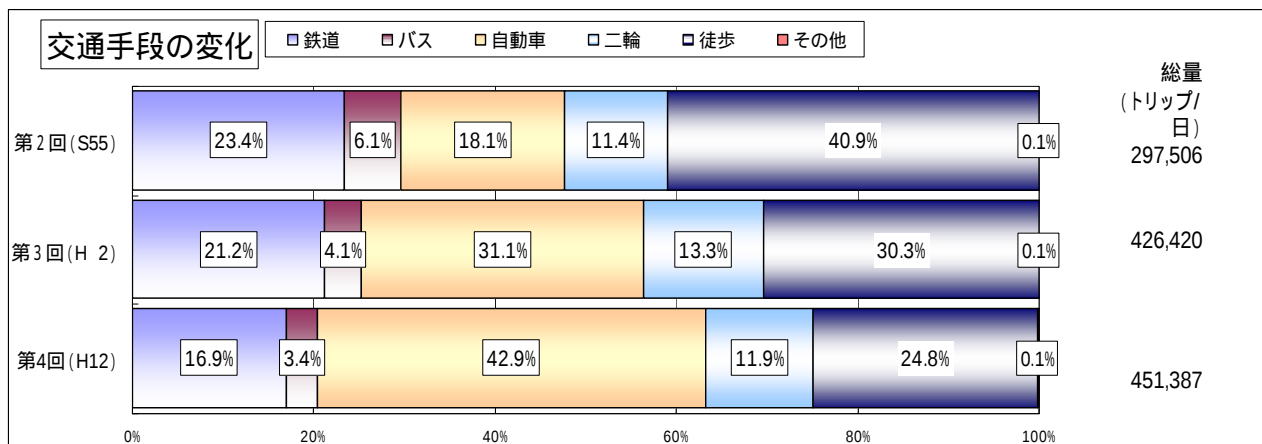


図 1-14 交通手段の変化
< パーソントリップ調査による人の動き (S55、H2、H12 のデータ比較添付) >

3 - 6 . 市民アンケート調査からみた移動特性

3 - 6 - 1 アンケート調査の概要

市民の大切な移動手段として公共交通機関は大きな役割を果たしていますが、車社会の進展などにより利用者の減少傾向が続いており、その維持・活性化が課題となっています。また、高齢化の進展や生活スタイルの変化に伴い市民の移動ニーズは多様化しており、これらに対応した交通サービスの提供など公共交通ネットワークの充実が求められています。

これらの状況を踏まえ「河内長野市の実情に即した持続可能な公共交通ネットワーク」について、大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻の日野泰雄教授の協力をいただき共同して調査研究を実施しています。

今回のアンケート調査は、この調査研究の取り組みの一つとして平成 19 年 1 月に実施したもので、市民のみなさまの交通行動の変化や評価などを把握し調査研究の資料とするものです。

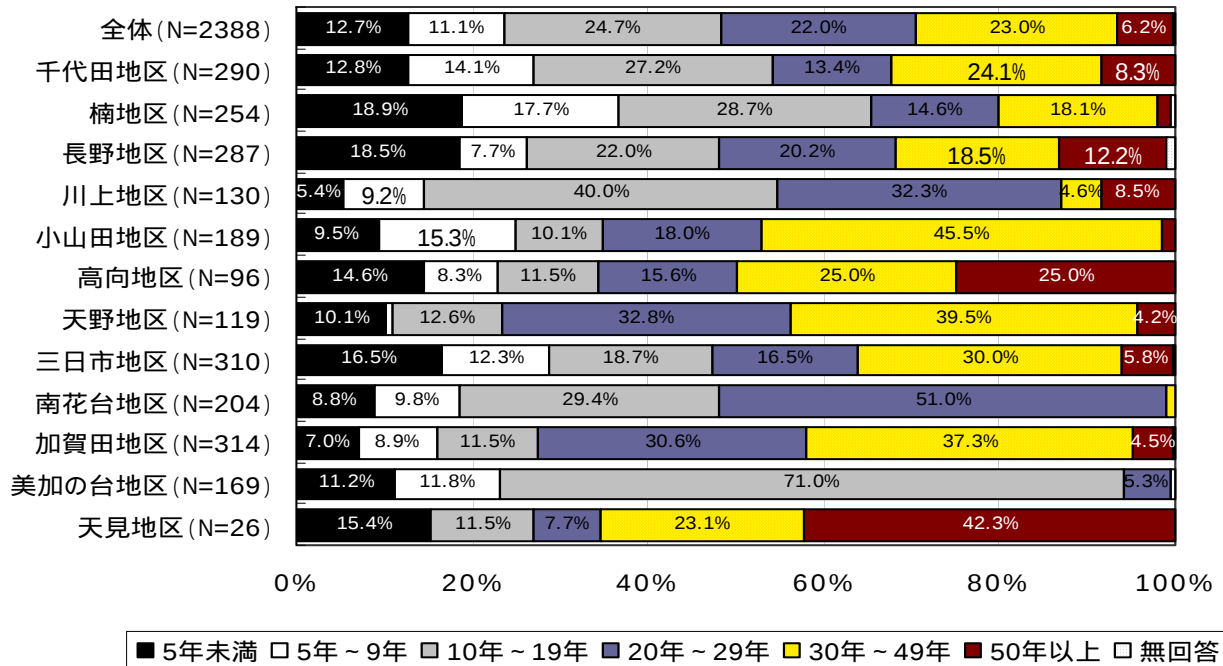
アンケートは、住民基本台帳データより無作為に抽出した満 20 歳以上<世帯主>の市民 5,000 人を対象に実施し 2,388 人の方から回答をいただき、その回収率は 47.76% となりました。

3 - 6 - 2 アンケート調査の主な結果

■ 回答者の属性

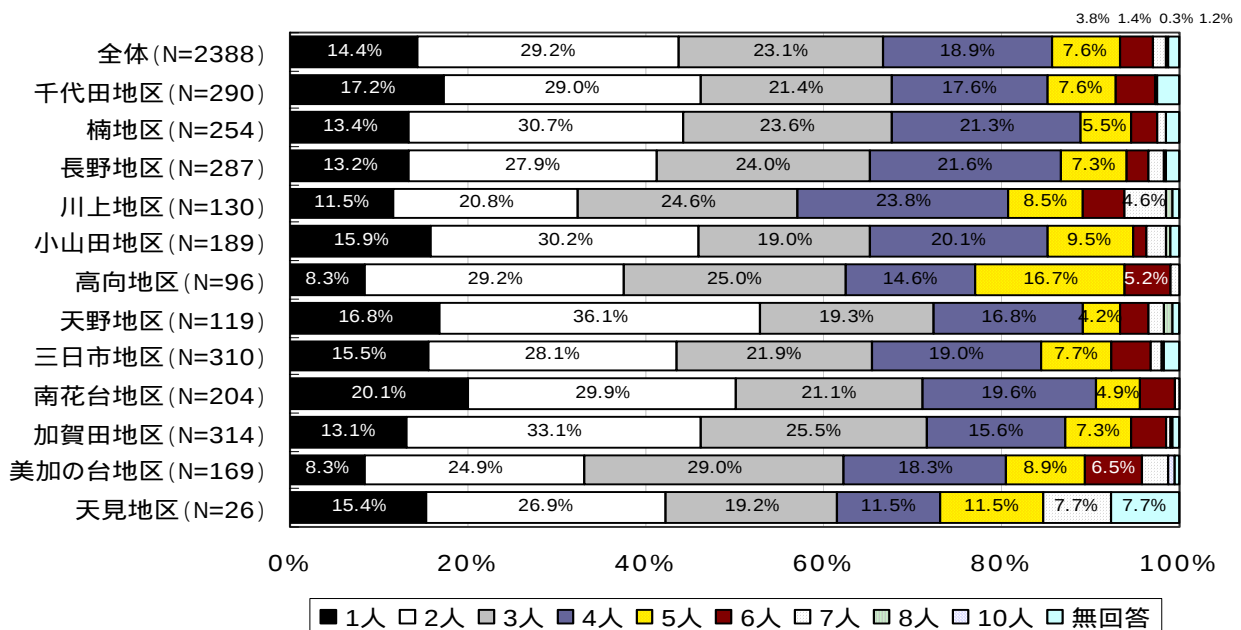
(1) 居住年数の状況

全体でみると居住年数は「10年～19年」が24.7%と最も多く、次いで「30年～49年」が23.0%、「20年～29年」が22.0%と続き、長年定住されている方が多くなっています。



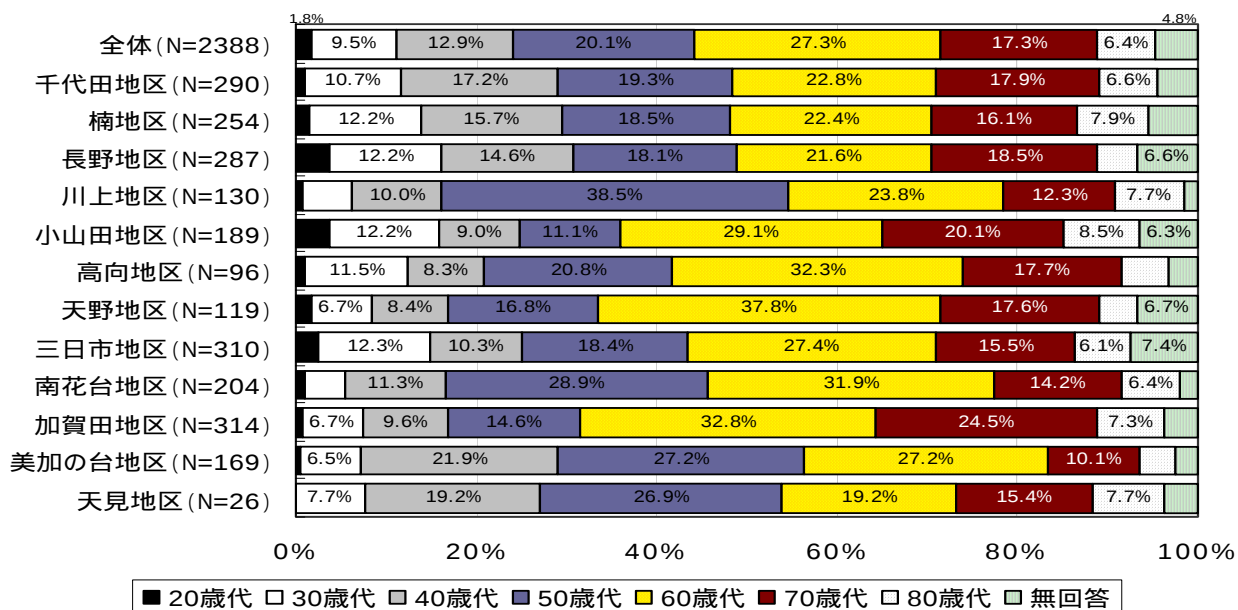
(2) 世帯構成

同居家族構成は全体では「2人」が29.2%と最も多く、次いで、「3人」が23.1%、「1人（単身世帯）」も14.4%となっており3人以下の少人数の世帯が約7割近くあります。



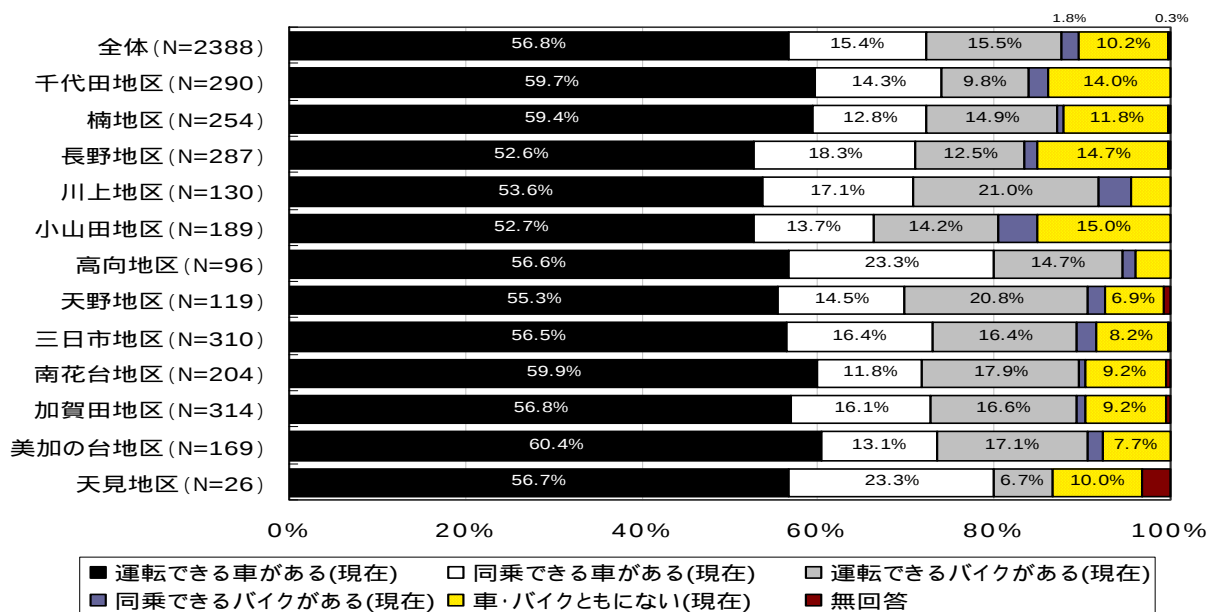
(3) 年齢（現在）

「60歳代」（27.3%）が最も多く、「50歳代」（20.1%）、「70歳台」（17.3%）と続いています。



(4) 自動車等の保有状況（現在・複数回答）

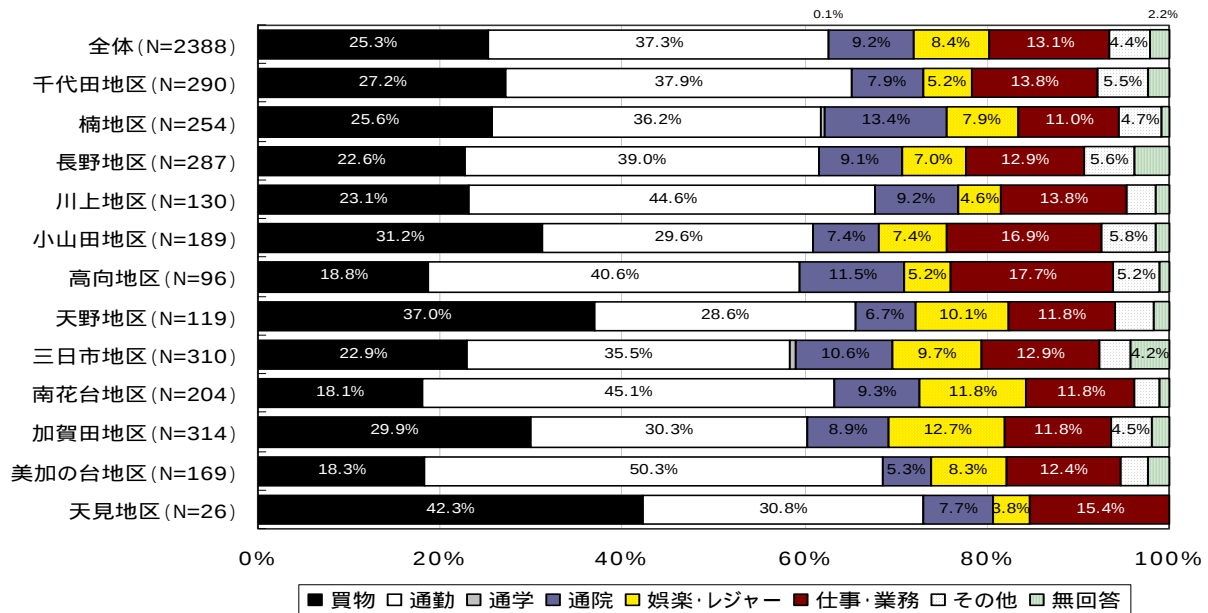
自動車・バイクの保有状況は「運転できる車がある」（56.8%）、「運転できるバイクがある」（15.5%）、「同乗できる車がある」（15.4%）の順となっており、全体として車・バイクの交通手段が利用できる割合は約9割となっています。



■ 主な外出の特徴

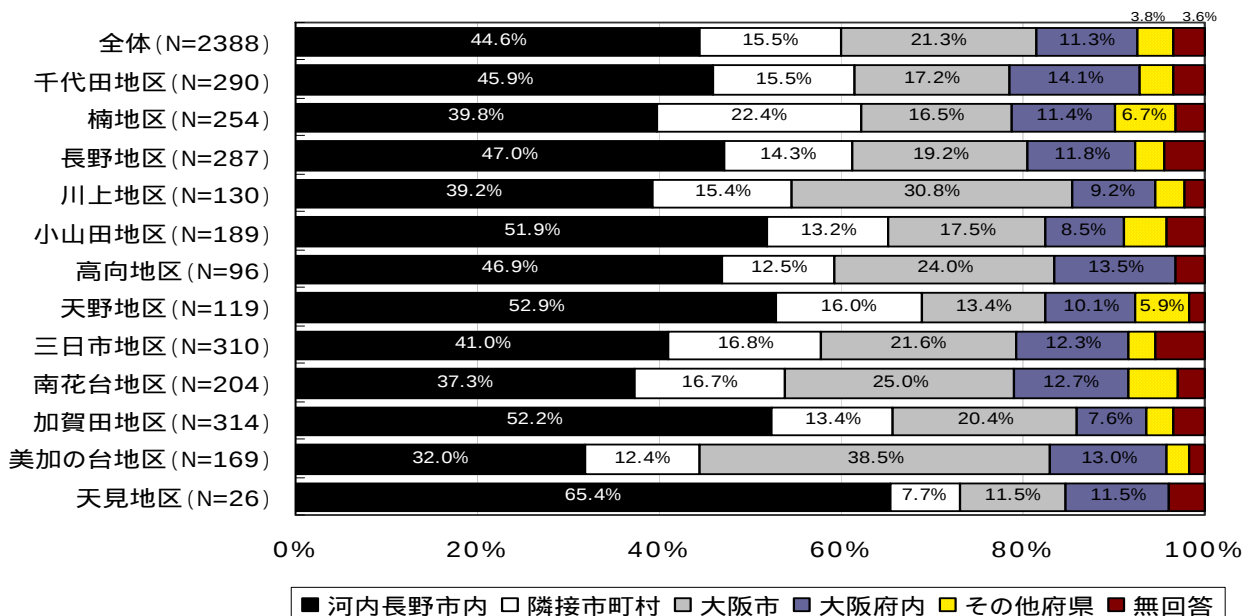
(1) 外出目的(現在)

全体では「通勤」(37.3%)、「買物」(25.3%)が6割以上を占めます。地区別では天見地区、天野地区で買物がそれぞれ42.3%、37.0%と多くなっています。



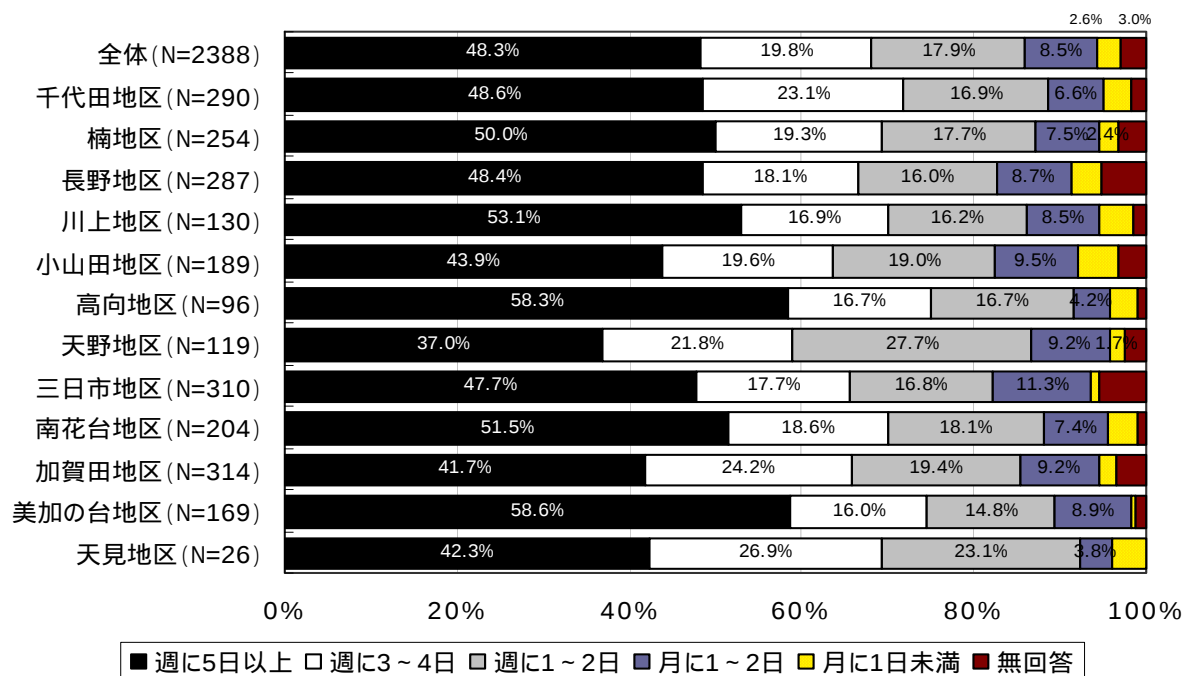
(2) 主な外出先(現在)

主な外出先として「河内長野市内」が44.6%と最も多く、「大阪市」(21.3%)が続いています。



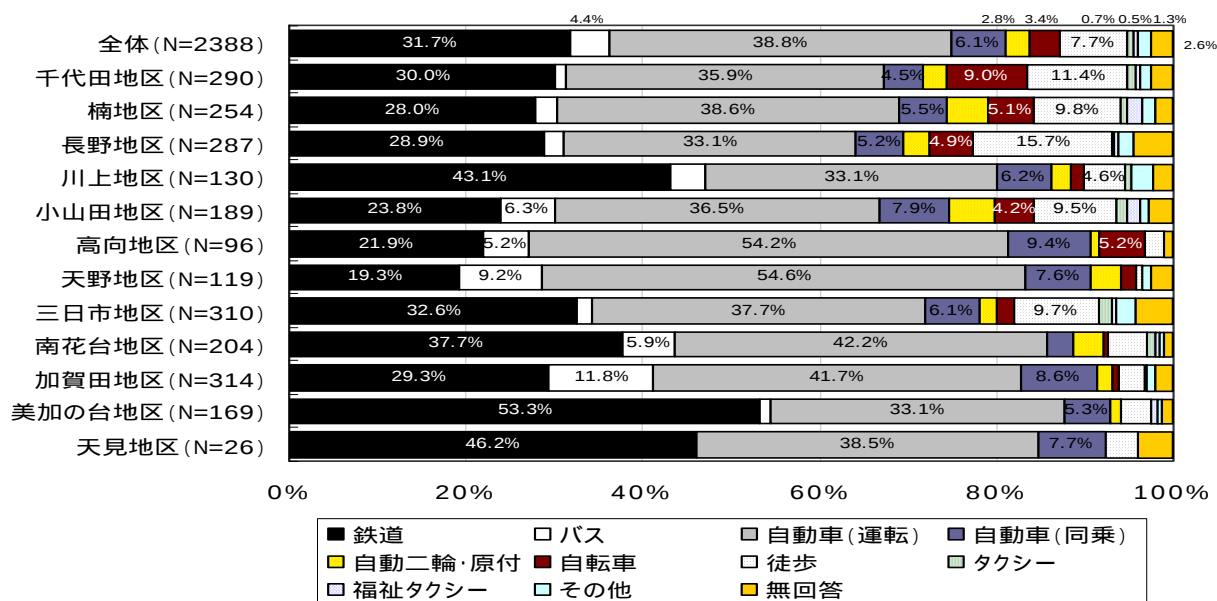
(3) 外出頻度(現在)

全体では「週に5日以上」(48.3%)が最も多く、「週に3～4日」(19.8%)「週に1～2日」(17.9%)と続き週に1日以上外出する人は約9割となっている。また、「週に3～4日」以上の外出が約7割であり、通勤、買物などの日常的移動が多いと考えられます。



(4) 主な交通手段(現在)

主な交通手段は、「自動車運転」(38.8%)が最も多く、「鉄道」(31.7%)が次いで多くこの2つの交通手段で7割以上を占める。バスは4.4%とかなり低くなっています。

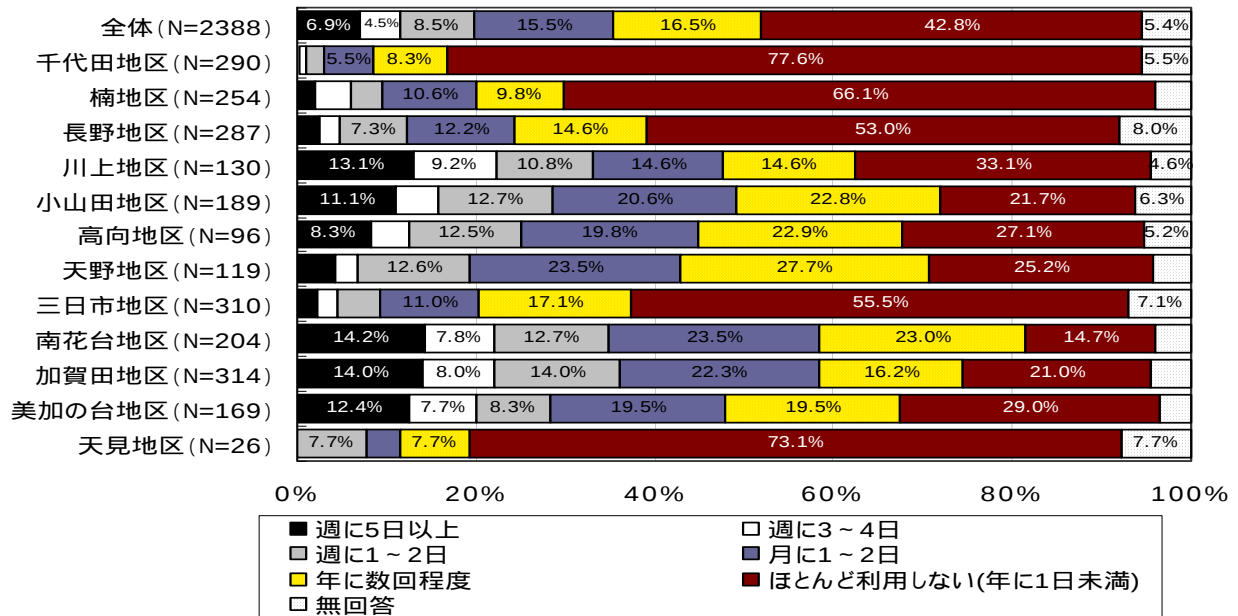


複数の交通手段を利用する場合は、最も移動距離が長い交通手段を選択

■ 路線バス利用の現状

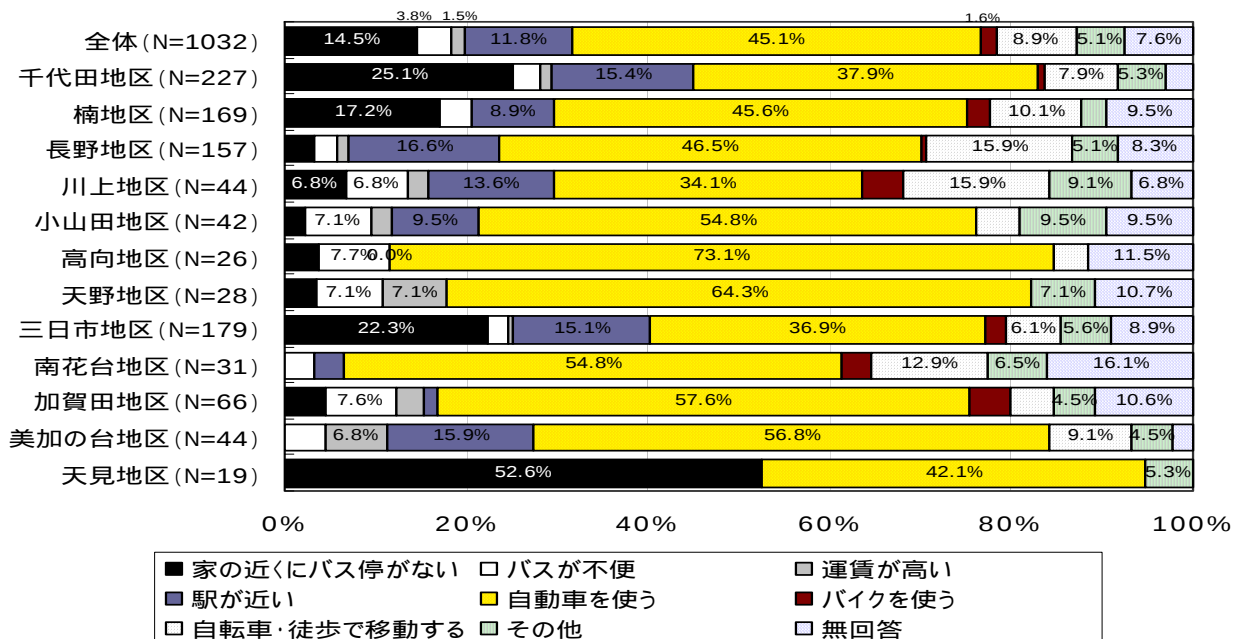
(1) バス利用頻度(現在)

全体として、「ほとんど利用しない」(42.8%)が最も多く、「年に数回程度」(16.5%)、「月に1～2日」(15.5%)と続き、週に1日以上の利用は約2割と頻度は低い状況です。地区別では、千代田地区や天見地区、楠地区、三日市地区、長野地区で「ほとんど利用しない」が多くなっています。



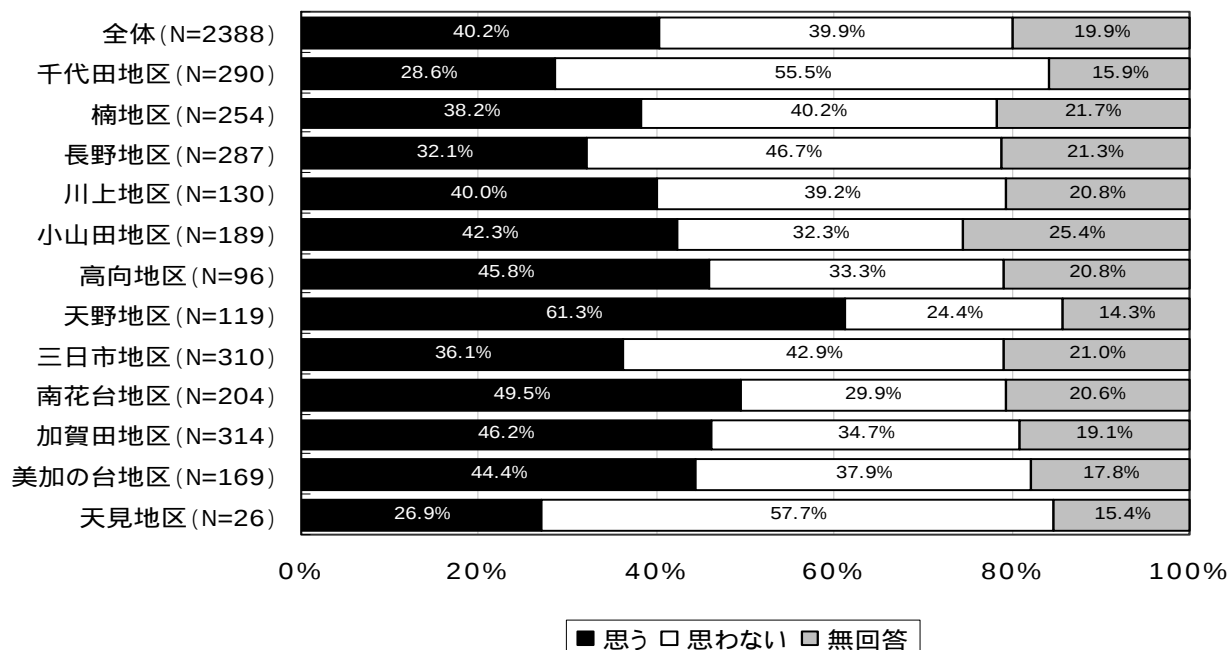
(2) 現在バスを利用しない理由

バスを利用しない人の理由は、「自動車を使う」(45.1%)が最も多く、「家の近くにバス停がない」(14.5%)、「駅が近い」(11.8%)と続いています。



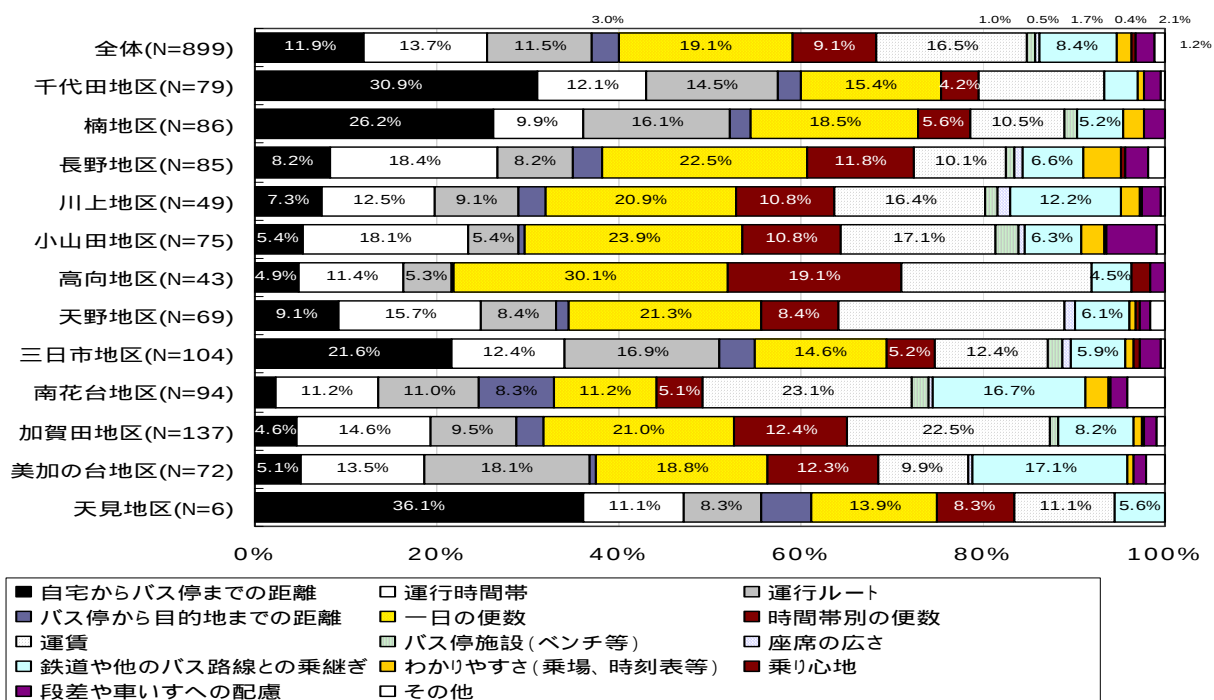
(3) バス利用意向について

バス利用意向については、「バスのサービスが改善された場合バス利用が増えると思う」・「思わない」ともに約4割となっており、改善により利用が増える可能性もあります。



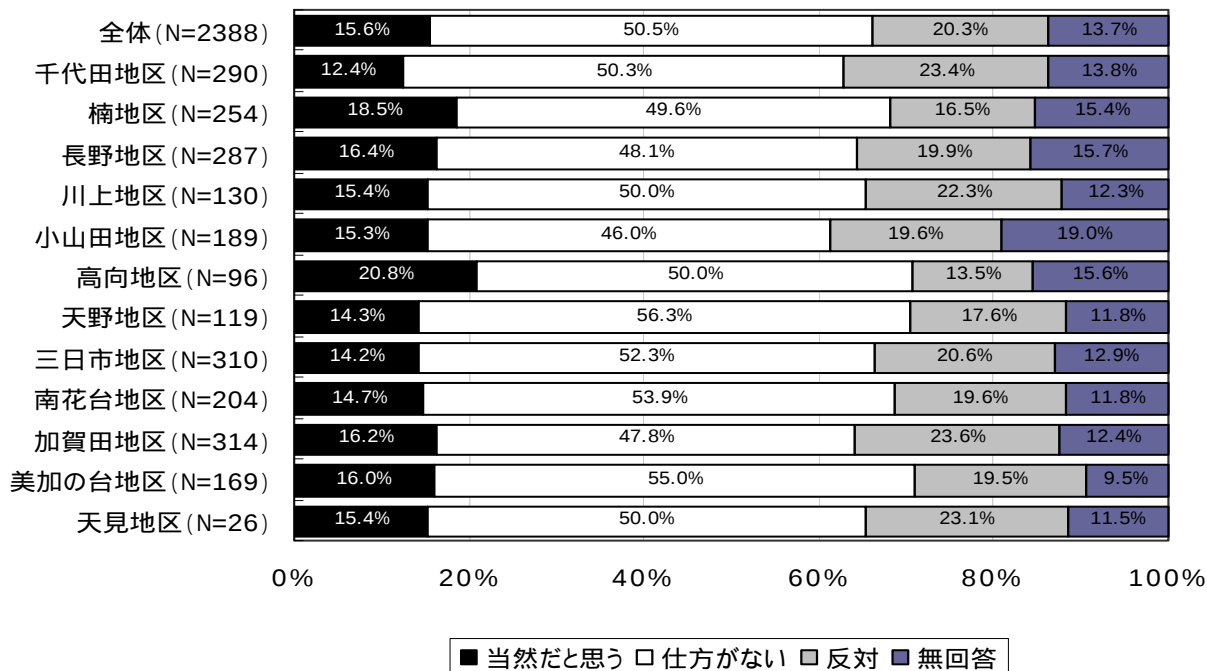
(4) バス改善点 (1~3位の選択項目)

バス利用の改善点は、「1日の便数」(19.1%)、「運賃」(16.5%)、「運行時間帯」(13.7%)、「自宅からバス停までの距離」(11.9%)、「運行ルート」(11.5%)と続いており、多様な改善点が見られます。



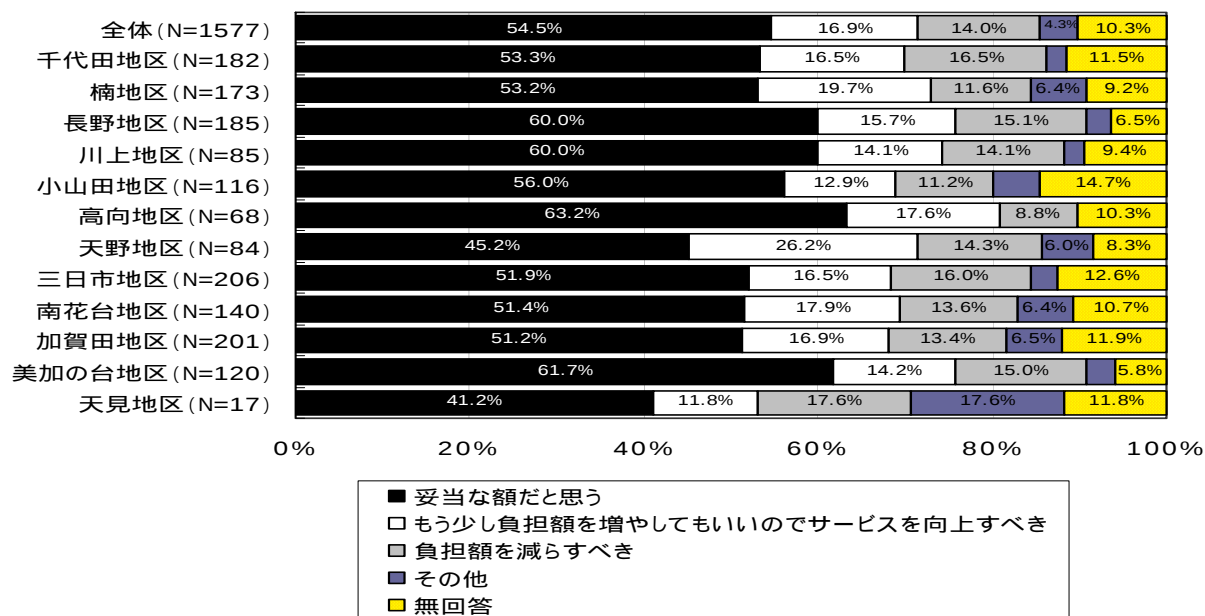
(5) 費用負担に対する意見

費用負担に関しては、「仕方がない」が50.5%で最も多い。続いて「反対」が20.3%で、「当然だと思う」(15.6%)と回答した人より多くなっています。



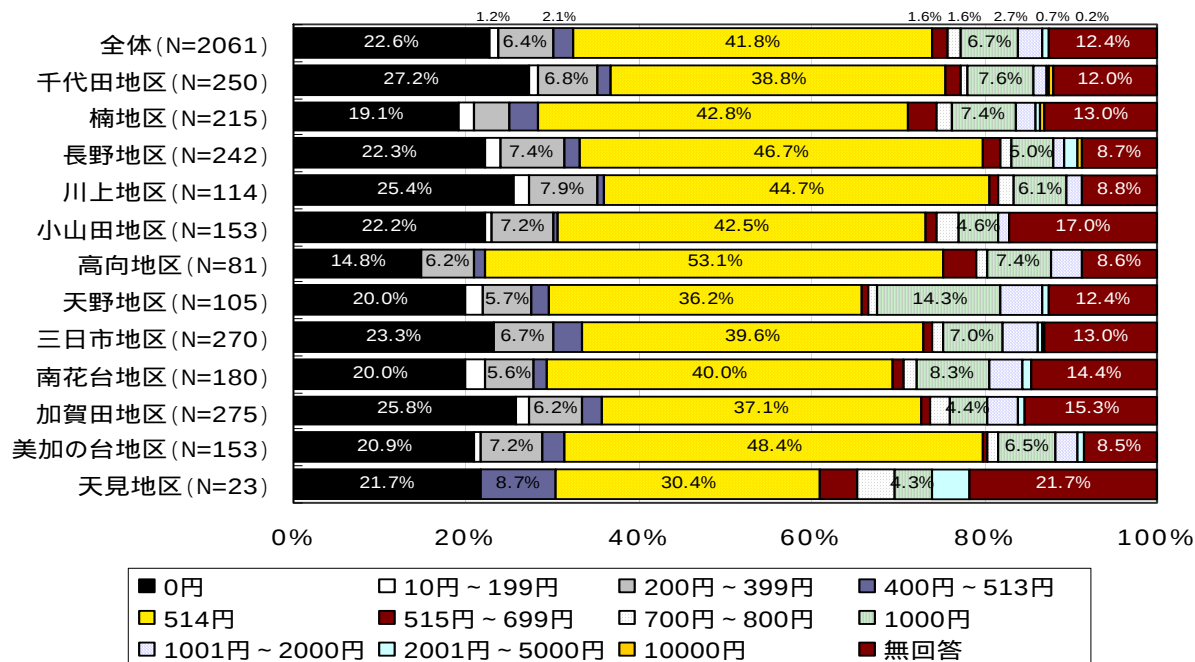
(6) 費用負担額に対する意見

市が経費を負担することについて、「当然だと思う」、「仕方がない」とされた方で、現在の負担額については「妥当な額だと思う」(54.5%)が最も多く、「もう少し負担額を増やしてもいいのでサービスを向上すべき」(16.9%)、「負担額を減らすべき」(14.0%)と続き、現状程度であれば仕方ないとの意見が多くなっています。



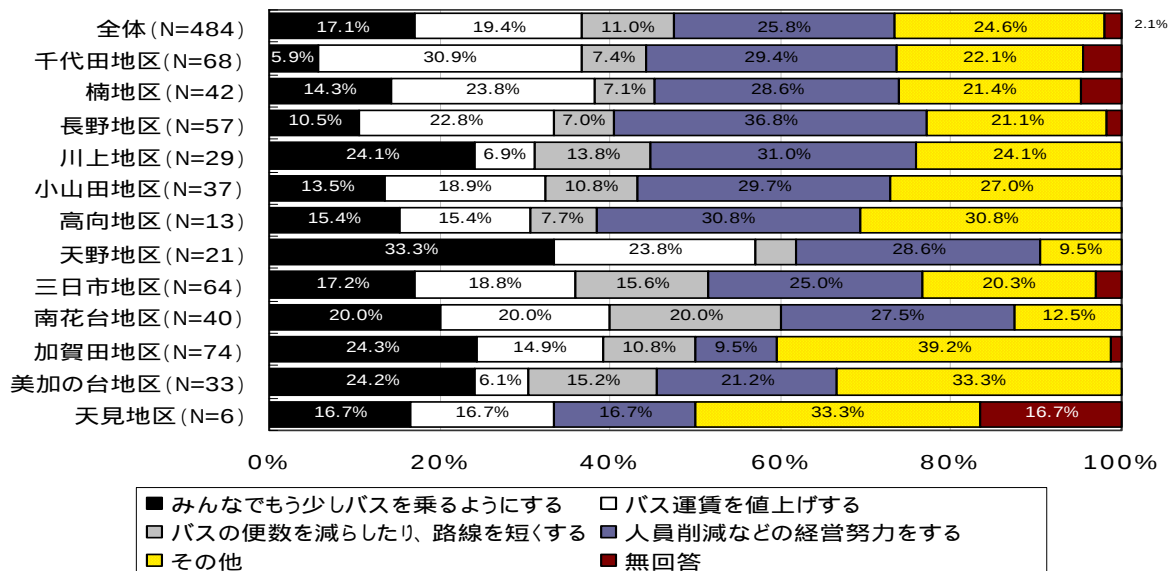
(7) 支払意思額

市民一人当たりの年間負担経費は、現在の平均額「514 円」(41.8%) が最も多く約半数となっています。また「0 円」が 22.6% となっています。



(8) 経費負担反対者の意向

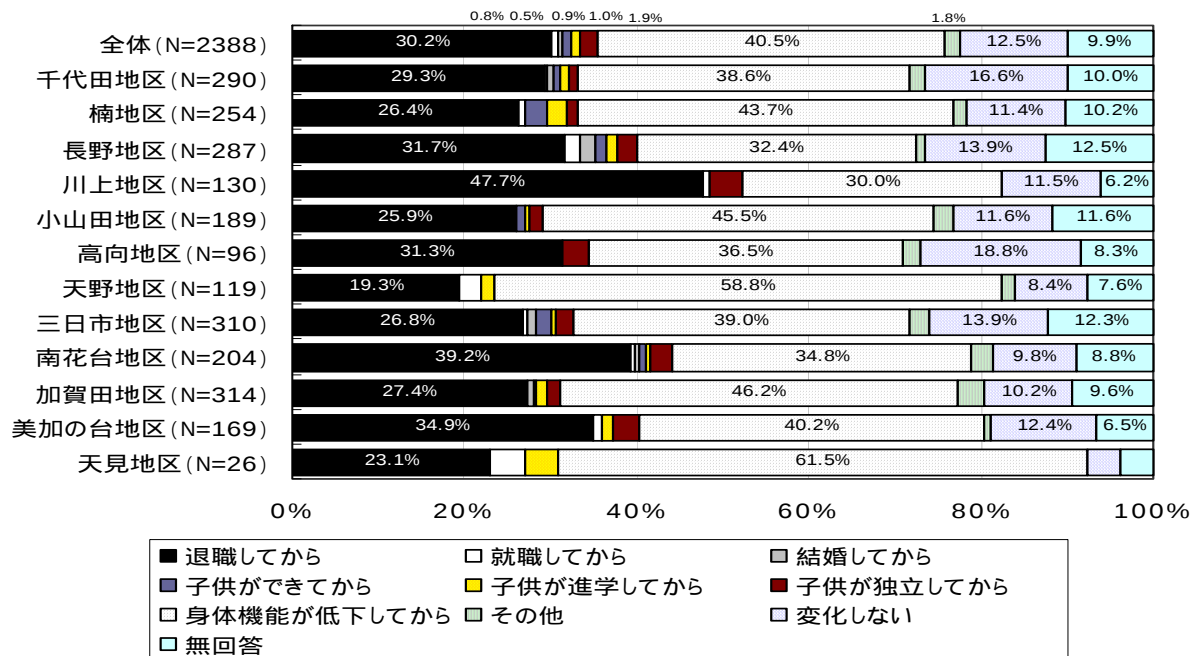
バスに対する経費負担に反対の方の、バスを持続的に運行するための意見としては、「人員削減などの経営努力をする」(25.8%) が最も多く、「バス運賃を値上げする」(19.4%)、「みんなでもう少しバスを乗るようにする」(17.1%) と続いています。



■ 将来の外出について

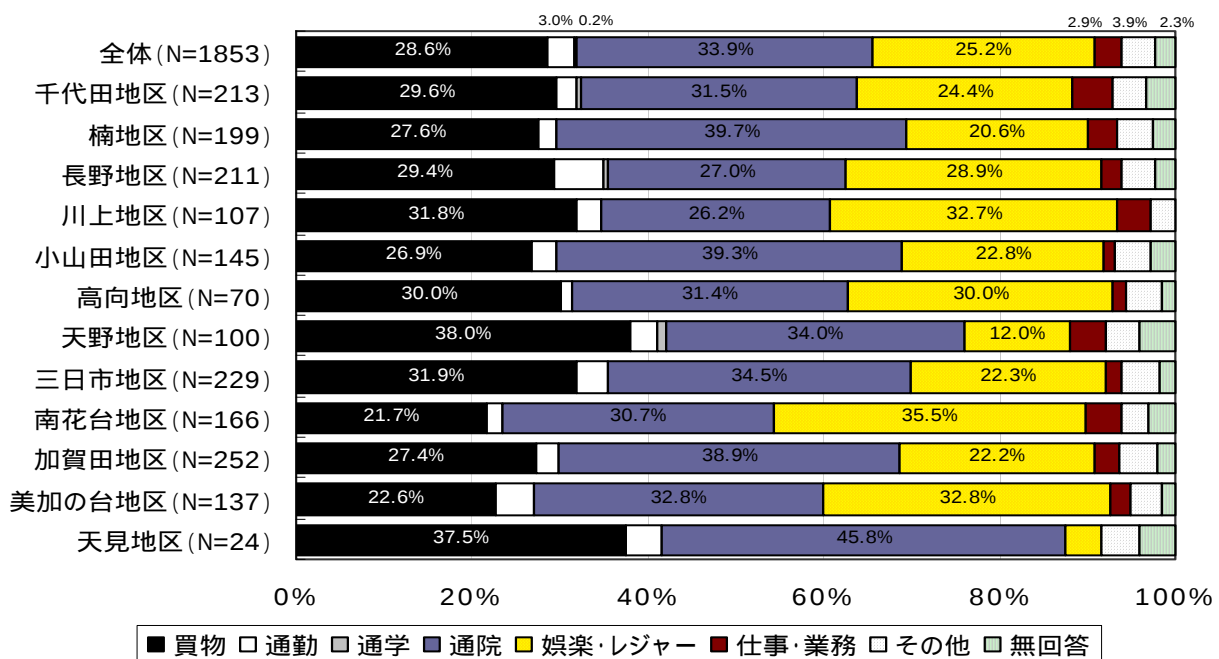
(1) 想定される外出変化の時期

外出変化は、「身体機能の低下」(40.5%)、「退職」(30.2%)によって外出が変化すると考える方が多くなっています。



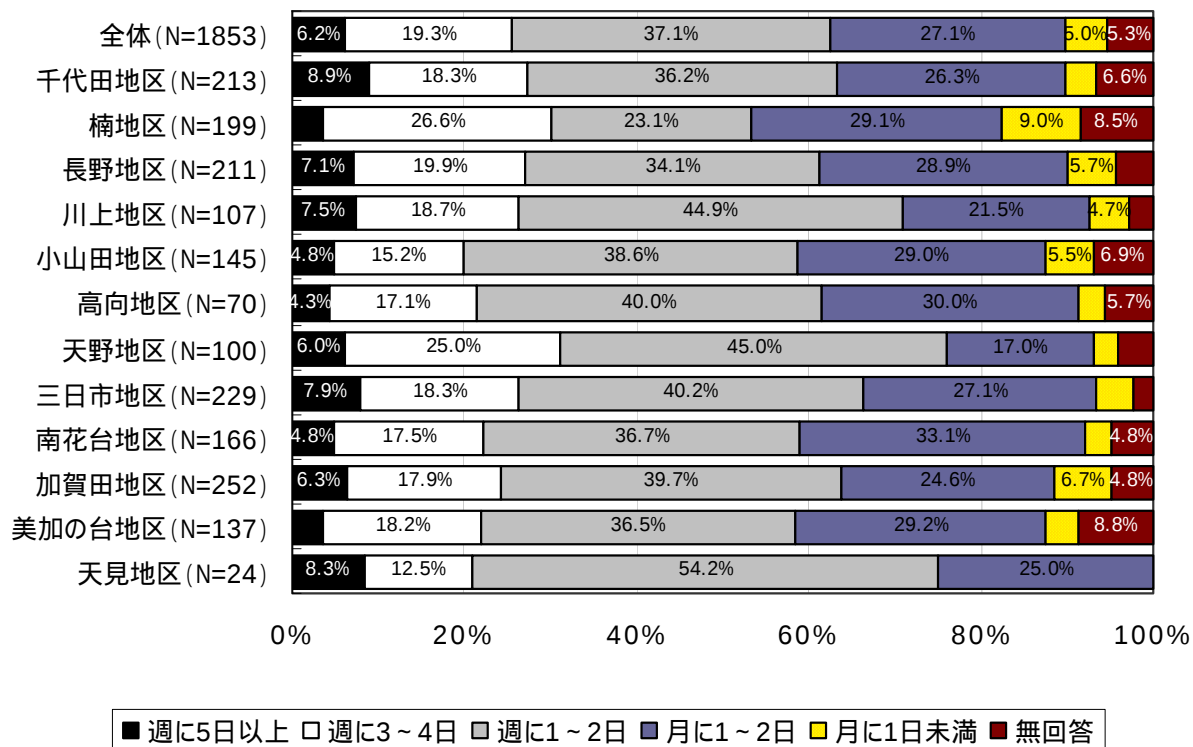
(2) 将来想定される主な外出目的

将来の外出で多くなる外出目的は、「通院」(33.9%)が最も多い。次に「買物」(28.6%)、「娯楽・レジャー」(25.2%)と続いています。



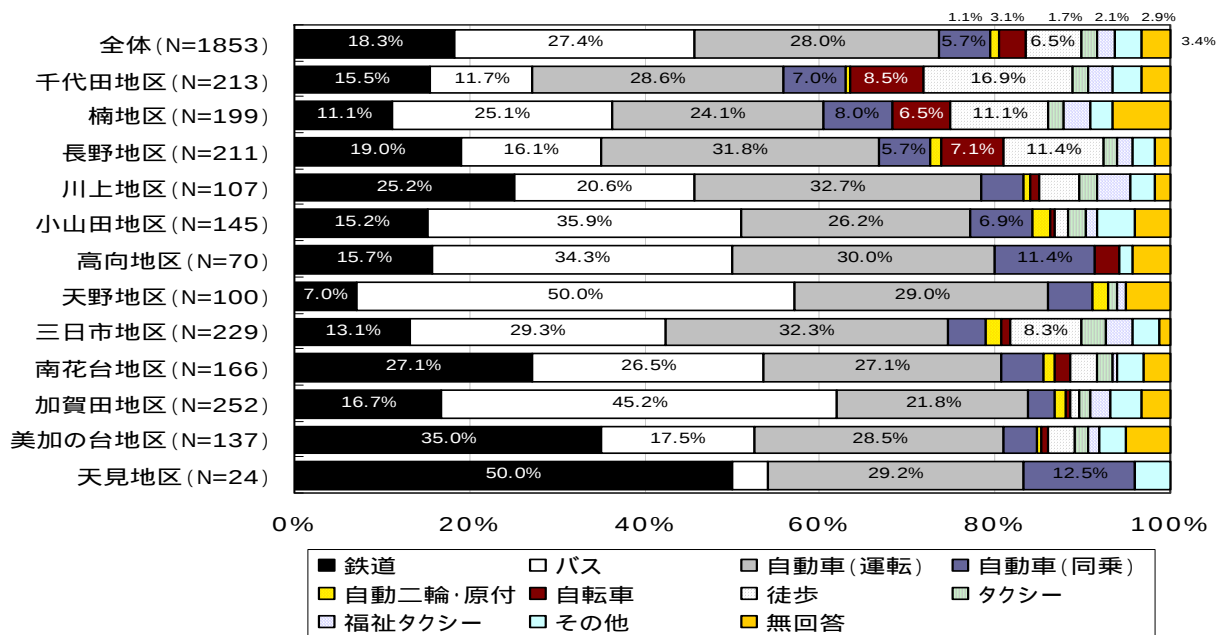
(3) 将来の外出頻度

外出頻度は「週に1～2日」(37.1%)、「月に1～2日」(27.1%)で約6割を占めています。



(4) 将来の外出の交通手段

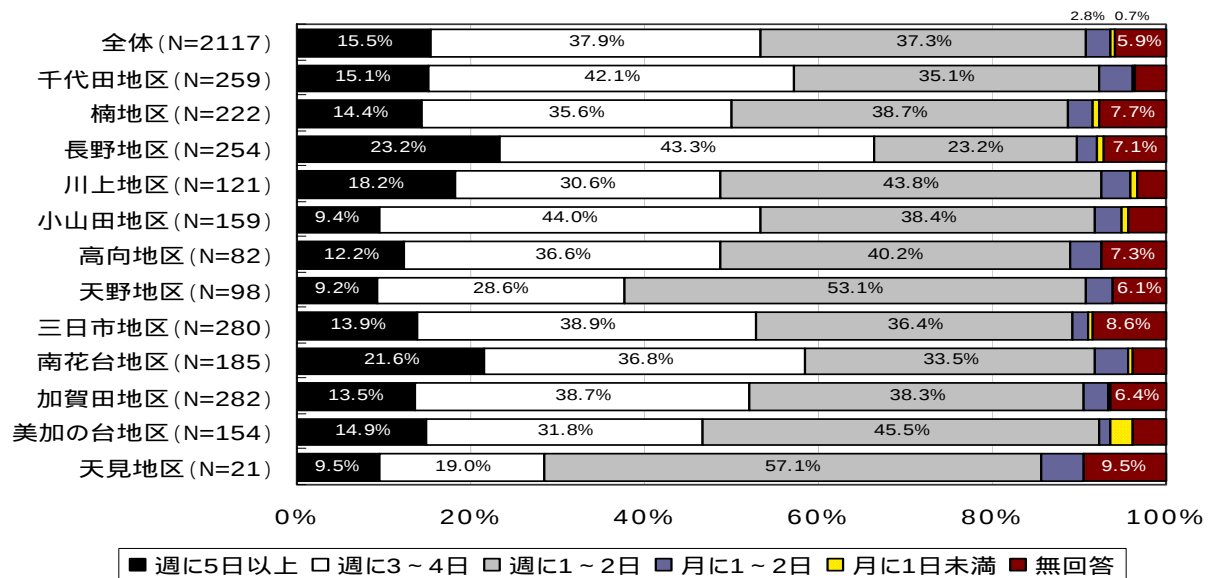
交通手段は「バス」(27.4%)、「自動車(運転)」(28.0%)が多く、「鉄道」(18.3%)が続いています。「バス」が多いのは「身体機能の低下」の外出変化理由が大きく関わっていると考えられます。



■ 日常的な買物について

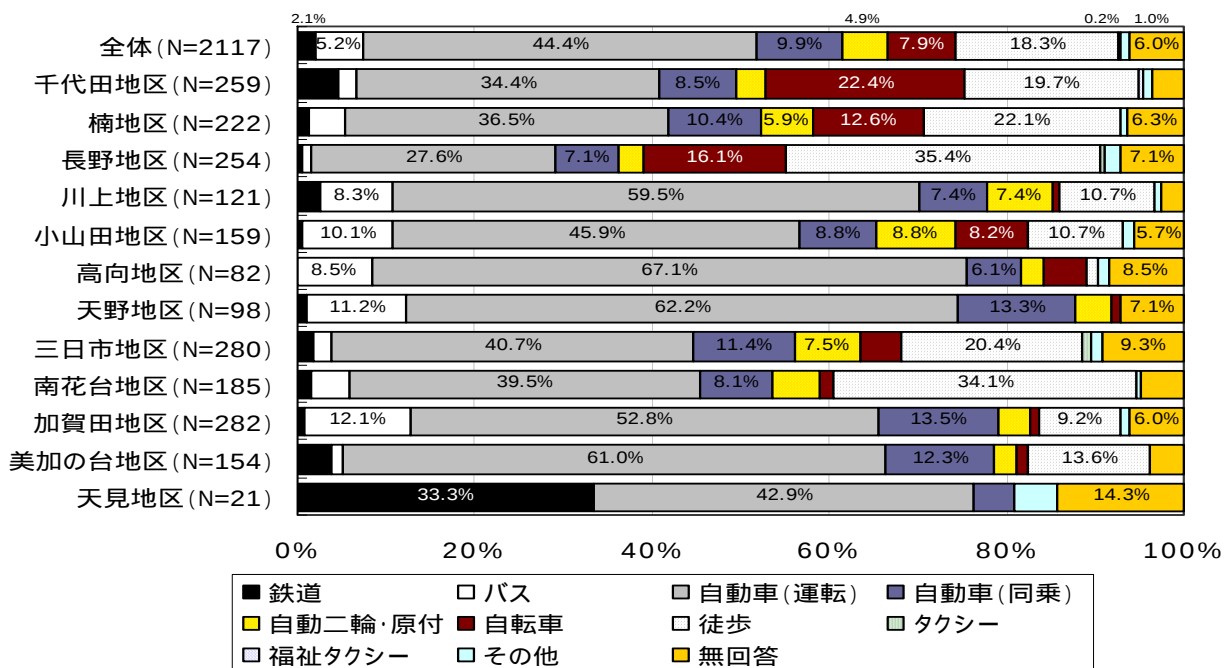
(1) 買物に出かける頻度 (現在)

「週に3～4日」(37.9%)が最も多く、「週に1～2日」(37.3%)、「週に5日以上」(15.5%)と続きます。



(2) 買物交通手段 (現在)

交通手段としては、「自動車(運転)」(44.4%)が最も多く、また、「徒歩」(18.3%)で買物する人も多く「バス」(5.2%)などの公共交通の利用は少ない状況です。



4 アンケート結果の分析

市民の移動特性として公共交通の分担率が減少し替わって自動車の利用が多くなっていることはパーソントリップ調査結果からも明らかですが、平成18年度実施のアンケート調査では、河内長野市に居住当初と現在の状況、また将来の外出についての意向を調査し、年齢や生活環境の変化でどのように交通手段や満足度などが変化するのか分析します。

更に、交通空白地域としては鉄道駅から1,000m、バス停留所からは500mを超える地域としていますが、住宅地域で見ると交通空白地域は約4%程度と少なく区域内とそれ以外との比較分析する効果が少ないことから、今回は、公共交通からの離隔に伴う利便性を明確にするため鉄道駅から700m以内の区域が50%以上の地域を「グループ」、バス停留所から200m以内の区域が50%以上の地区を「グループ」、それ以外の地域を「グループ」として公共交通の利便性による地区別の状況を比較分析しています。

4 - 1 地区類型の流れ

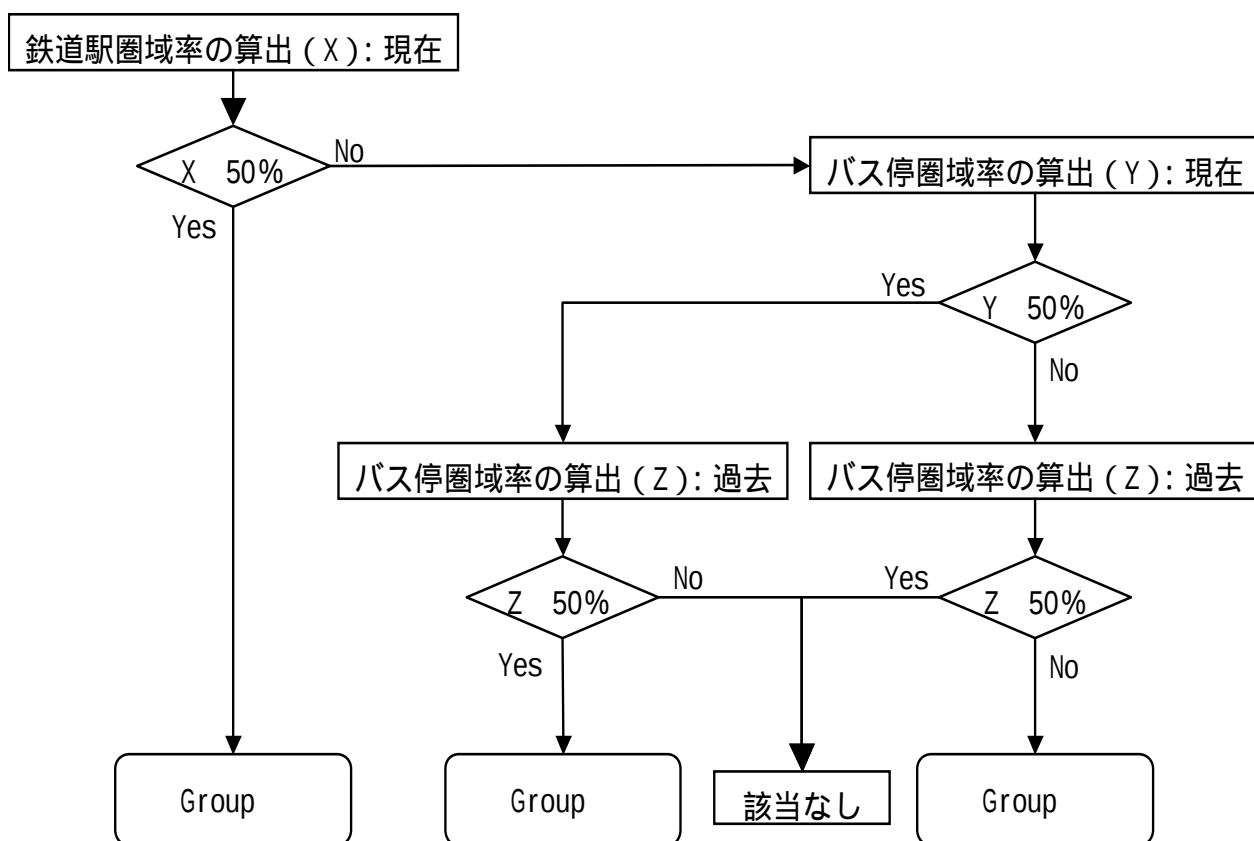


図 4-1 地区類型の流れ

4 - 2 分析に用いる地区分類表

図 4 - 2 地区分類図表

地区類型	地 区				
Group	市町	上田町	小塩町	菊水町	木戸 1 丁目
	木戸 2 丁目	木戸 3 丁目	木戸町	木戸西町 1 丁目	木戸西町 2 丁目
	木戸西町 3 丁目	清見台 1 丁目	楠町西	楠町東	汐ノ宮
	千代田南町	中片添町	長野町	西片添町	西代町
	東片添町	古野町	本町	松ヶ丘中町	松ヶ丘東町
	美加の台 1 丁目	美加の台 7 丁目	三日市町		
Group	あかしあ台 2 丁目	旭ヶ丘	上原町	大矢船中町	大矢船南町
	北青葉台	北貴望ヶ丘	木戸東町	清見台 2 丁目	清見台 3 丁目
	清見台 4 丁目	清見台 5 丁目	栄町	昭栄町	荘園町
	千代田台町	南花台 1 丁目	南花台 3 丁目	南花台 4 丁目	南花台 8 丁目
	錦町	西之山町	日東町	野作町	原町 3 丁目
	本多町	南青葉台	南ヶ丘	南貴望ヶ丘	美加の台 2 丁目
	美加の台 3 丁目	美加の台 4 丁目	美加の台 5 丁目		
Group	あかしあ台 1 丁目	天野町	天見	石見川	岩瀬
	上原西町	太井	大矢船北町	大矢船西町	小山田町
	加賀田	神ヶ丘	唐久谷	河合寺	喜多町
	桐ヶ丘	楠ヶ丘	寿町	小深	清水
	下里町	自由ヶ丘	末広町	大師町	滝畑
	高向	寺元	流谷	南花台 2 丁目	南花台 5 丁目
	南花台 6 丁目	南花台 7 丁目	鳩原	原町 1 丁目	原町 2 丁目
	原町 4 丁目	原町 5 丁目	原町 6 丁目	日野	松ヶ丘西町
	美加の台 6 丁目	緑ヶ丘北町	緑ヶ丘中町	緑ヶ丘南町	向野町
Group → Group	石仏				

地区分類については、今回の分析に用いるための分類とします。

5-6 地区別時間変化を考慮した移動ニーズの将来像（推計結果）[P45] については、それぞれの地区類型 ・ ・ より年代別（昭和 30 [40]・50・60 年代）の団地を選び推計しています。

4 - 3 分析に用いる地区分類図

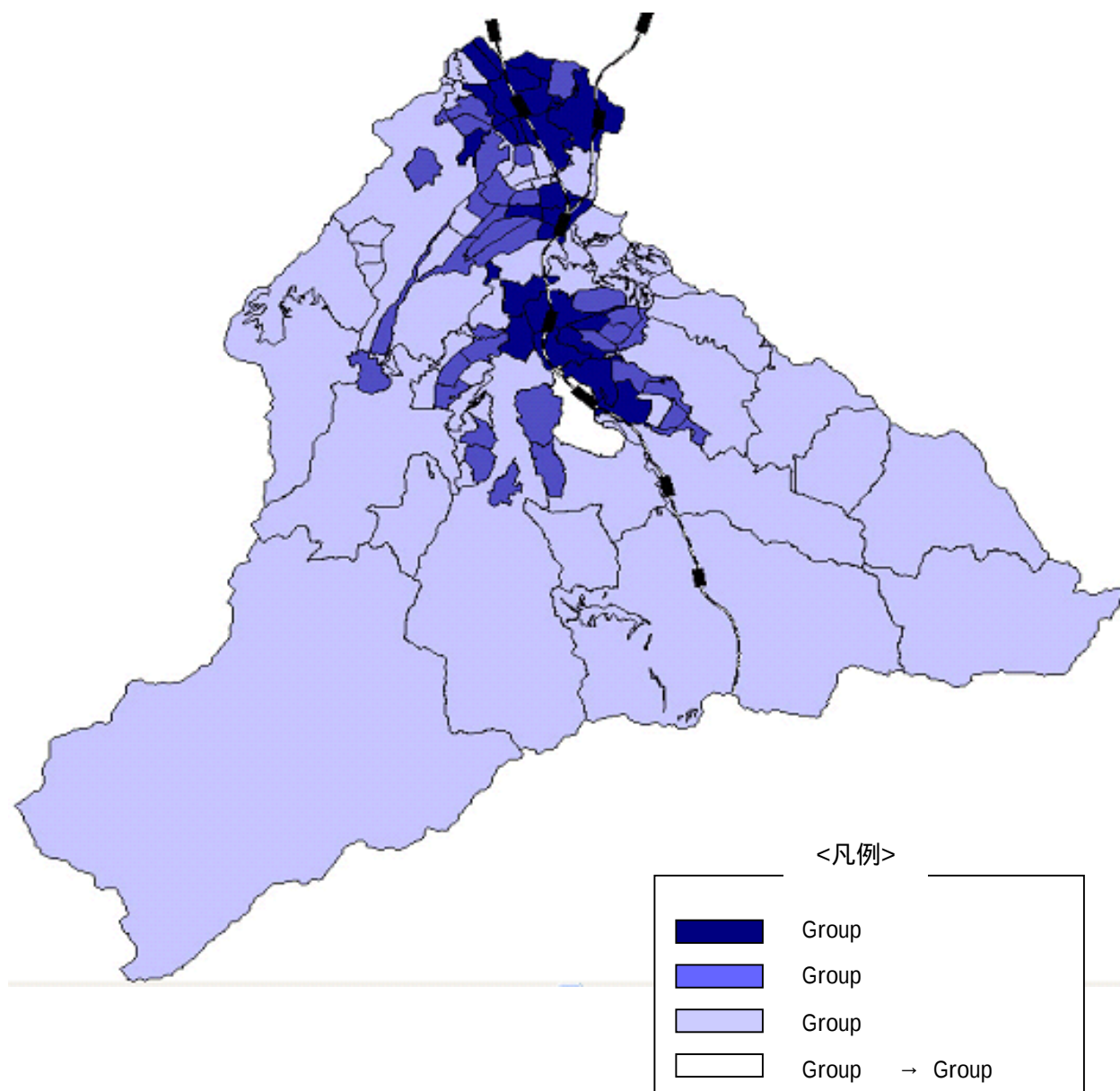


図4 - 3 地区分類図表

4 - 4 居住地選択要因での公共交通の役割

河内長野市に居住した当時の選択要因と転居希望時の居住地選定要件から公共交通の利便性が居住地選択または河内長野市での定住希望にどのように影響するのか分析します。

○居住地選択要因

居住地選択条件では、全体では「住宅環境（価格や広さ等）」（25.5%）が最も重視されていて、次いで「自然の豊かさ」（18.1%）、「鉄道の便利さ」（15.9%）と続いています。地区別では鉄道駅に近い地区では「鉄道の便利さ」が多く、遠い地区では「自然環境」が多い傾向となっています。

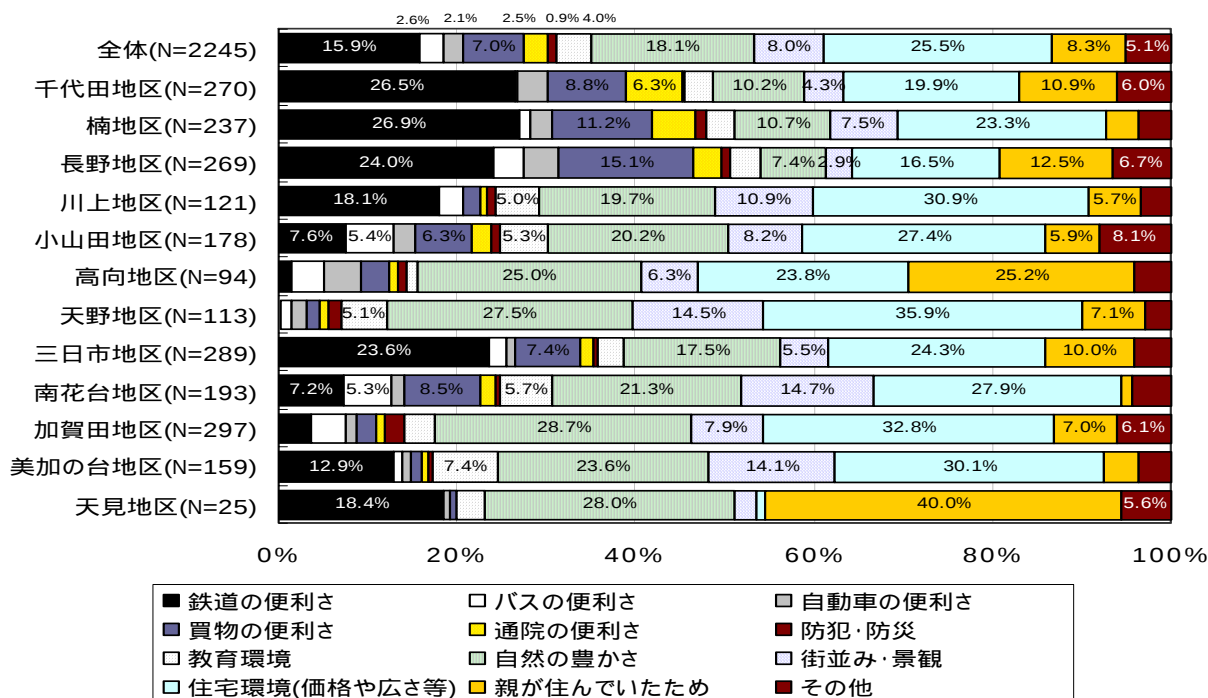


図 4-3 居住地選択要因
 <河内長野市の公共交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

○地区分類別の年齢階層別定住意向割合

地区類型別に年齢階層ごとの定住意向割合について分析した結果、鉄道もしくは路線バスといった公共交通サービスが提供されている地区については、高齢層ほど定住意向が強く、逆に若年層ほど定住意向が低くなっています。これは、第二世代と考えられる若年層の場合、親が選択した居住地であることが考えられ、そのため若年層の生活様式と現在の居住地との間に相違が生じていることが要因として考えられます。

また、前述の2つの類型に比べて交通サービス水準が低い地区類型においては、70歳代までほぼ同様の傾向を示していますが、80歳以上の高齢者においては定住意向が低下しています。これは、加齢に伴う身体機能の低下により、自動車利用が困難となり、移動手段が確保しづらくなることが要因と考えられます。

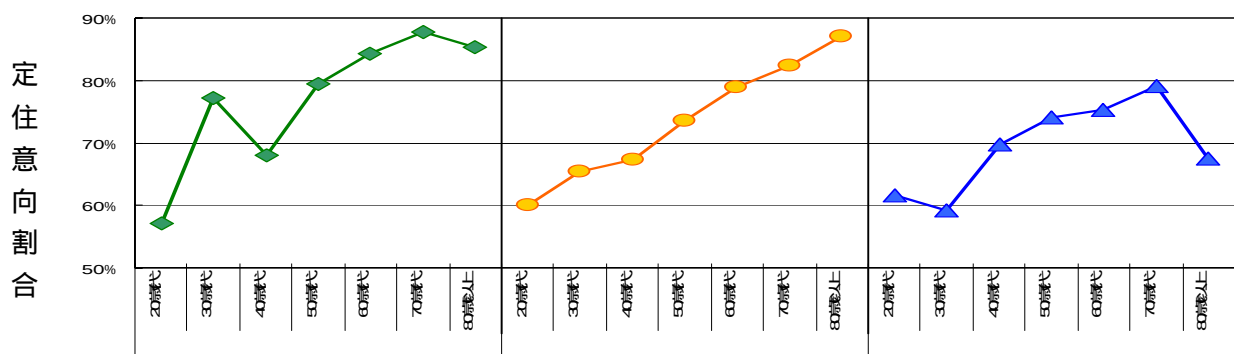


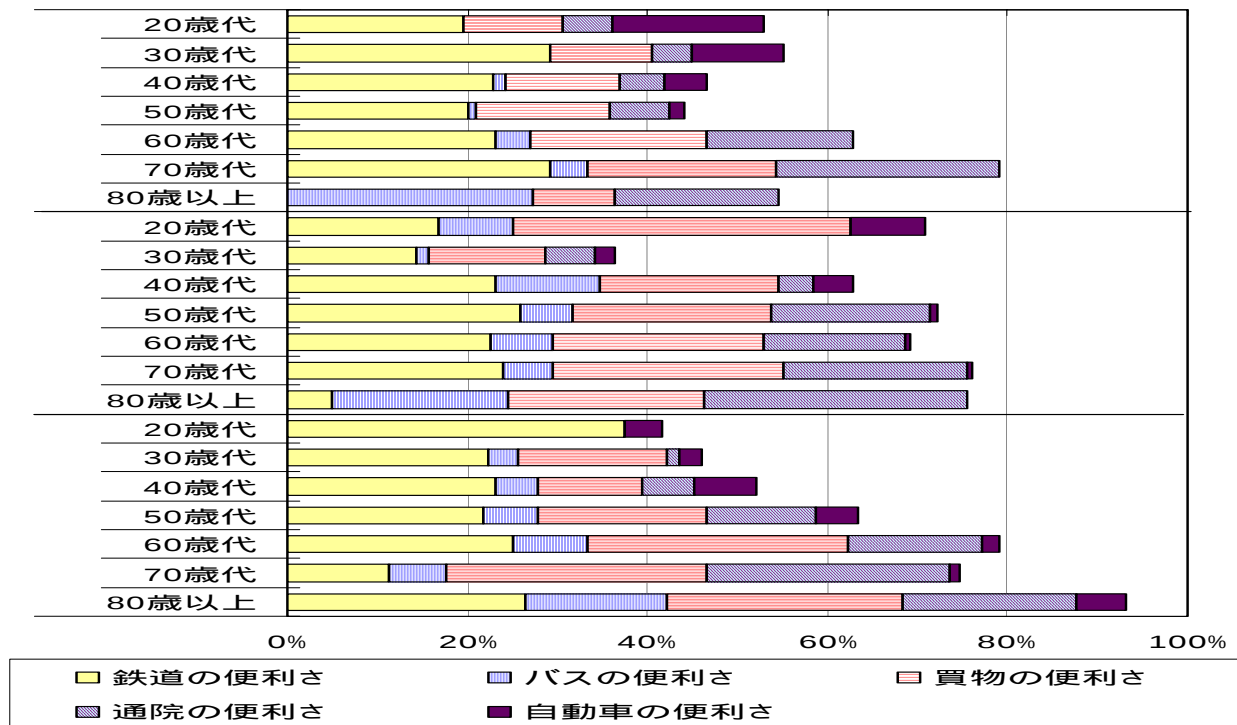
図 4-4 地区分類別の年齢階層別定住意向割合グラフ

<河内長野市の公共交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

○転居したい人の地区分類別、年齢階層別の転居地選択要因（移動関係分の割合）

このグラフは定住意向がない人だけをピックアップし、その居住者の転居地選択要因に占める移動ニーズの割合（移動に対する項目の割合）を積み上げたものです。これを見ると加齢に伴い移動の便利さを必要とする人の割合が高くなっています。

これを地区類型別に見ると においては、80歳代で約半数の人がバスを必要としていることから、退職後の移動は専ら地域内での移動が多いと考えられ、鉄道ではなくバスでの移動を考えている人が多い結果と言えます。また、 においてはバスサービスが提供されていますが、バスの便利さを求めていることから、現在のバスサービスに不満を感じていることが予想されます。最後に においては、バスよりも鉄道を求める声が多く占めるものの、バスも含めた公共交通の必要性が高いことが伺えます



転居地選択要因の割合

図 4-5 転居したい人の地区分類別、年齢階層別の転居地選択要因グラフ
<河内長野市の公共交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

4 - 5 生活スタイルの変遷に伴う移動ニーズの変化

移動ニーズの変化をもたらす生活スタイルの変遷の主なものは就職と退職となっており、更に高齢化等に伴う身体機能の低下も移動ニーズ変化の大きな要因になると考えられます。

中でも退職に伴う変化は今後の移動ニーズの動向を見るうえで大きな要因であり、この変化を分析し今後の需要を予測する基礎資料とします。

○退職に伴う移動ニーズの変化

地区特性別に退職前後の交通手段の変化を比較すると、退職後は鉄道徒歩圏内外に関わらず、どの地区においても鉄道の利用が2割以下になり、自動車(運転)が約半数を占めるようになります(図-4-6)。

これは就職とは違い、義務交通から自由交通へ変化することにより、長距離移動から短・中距離移動へと移動範囲が縮小することが原因として考えられます。そのため、Group のような駅周辺に位置する地区においては、駅周辺に集積している商業施設等移動先となる施設が利用しやすいこともあり、自転車・徒歩が約3割と他の地区の倍近くの分担率になっていると考えられます。

また、鉄道の端末交通手段についても、退職前後にほぼ同じような傾向を示しており、データ数の減少が見られるものの各地区分類ともバスの分担率が高くなっていることがわかります(図-4-7)。

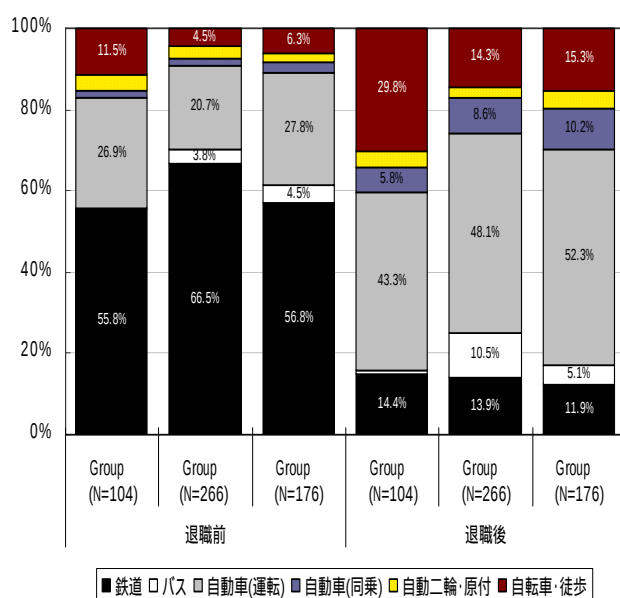


図 4-6 地区特性別にみた退職に伴う交通手段の変化

<河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

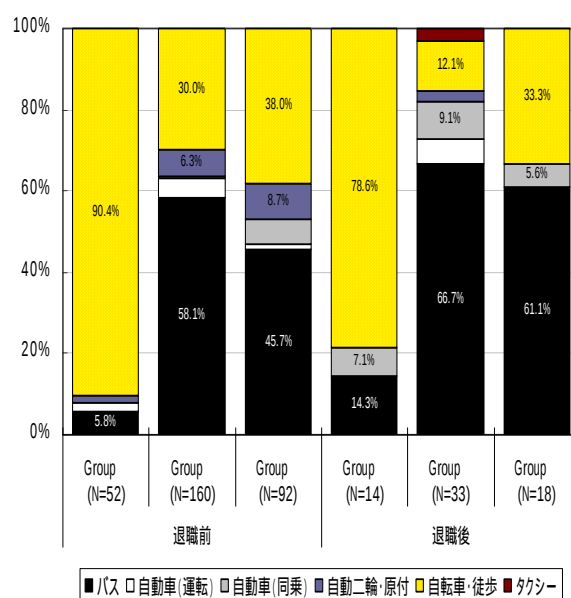


図 4-7 地区特性別にみた退職前後の端末交通手段分担率

<河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

一方、バス利用頻度をみると、鉄道駅と住宅地を結ぶ路線の多い河内長野市においては、退職後に鉄道駅への移動が極端に減るため、全体的にバスの平均利用頻度は減少しています(図-4-8)。

地区特性によってバスの利用頻度に違いはあるものの、バス利用の傾向としては学生から退職まで右肩下がり傾向になります。そのため、人口減少や少子化による影響は無視することができず、今までのような需要追従型だけではなく、潜在的もしくは新たな需要を喚起することが、今後の路

線バスを維持していく上で必要と考えられます。

また、退職後の加齢に伴う移動ニーズの変化には、地区特性によって次のような特徴がみられます(図4-9)。

- 1) いずれの地区も、退職直後に自動車(運転)分担率が高くなり、加齢とともに減少するものの、自動車(運転)からの転換される交通手段に特徴があります。
- 2) Group では、自転車・徒歩の利用率がもっとも高くなり、鉄道利用が急激に減少します。
- 3) Group では、依然として自動車(運転)が最も多いものの、バス利用も約2割と、全地区の中でもっとも分担率が高くなっています。
- 4) Group は、Group と同様に自動車(運転)がもっとも多いが、次に自転車・徒歩が多くなっています。

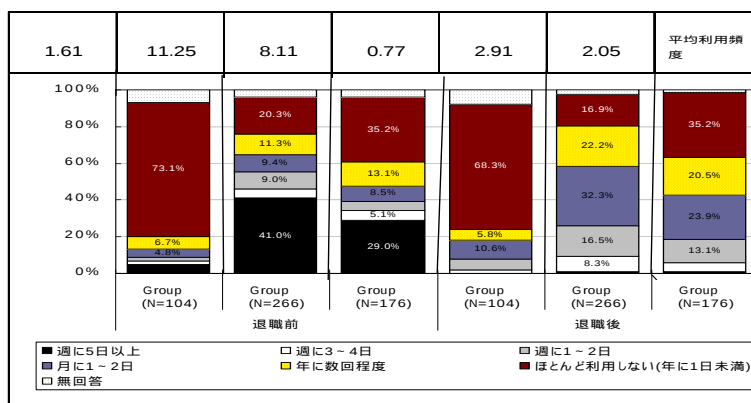


図4-8 地区特別にみた退職に伴うバスの利用頻度の変化
 <河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

バス利用頻度をみても、Group を除いて前期高齢者(65歳-74歳)から後期高齢者(75歳以上)にかけて急激に増加していることがわかります(図4-10)。

これらの分析から、退職などの生活スタイルの変化によって居住当初と現在における移動ニーズに大きな違いがみられ、その変化の特徴は公共交通の利便性による立地条件によって大きく左右されることがわかりました。

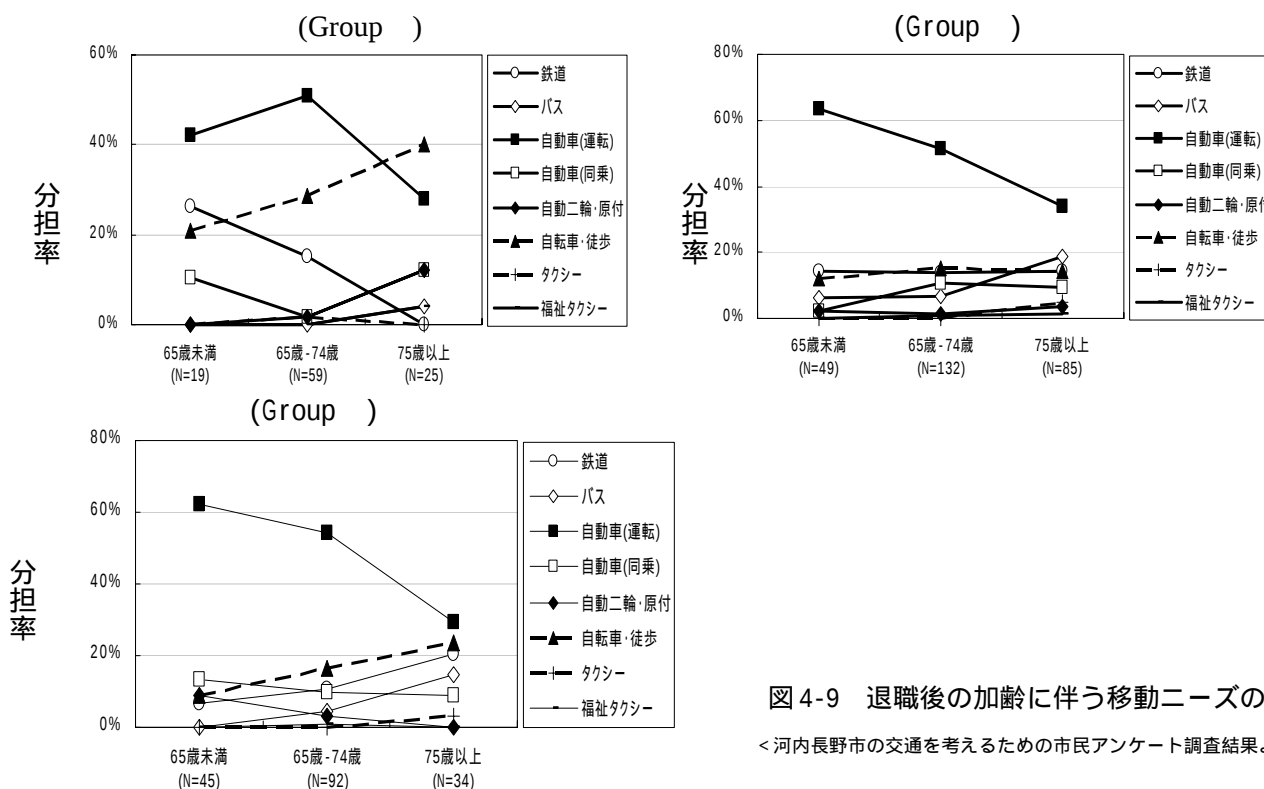


図4-9 退職後の加齢に伴う移動ニーズの変化

<河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

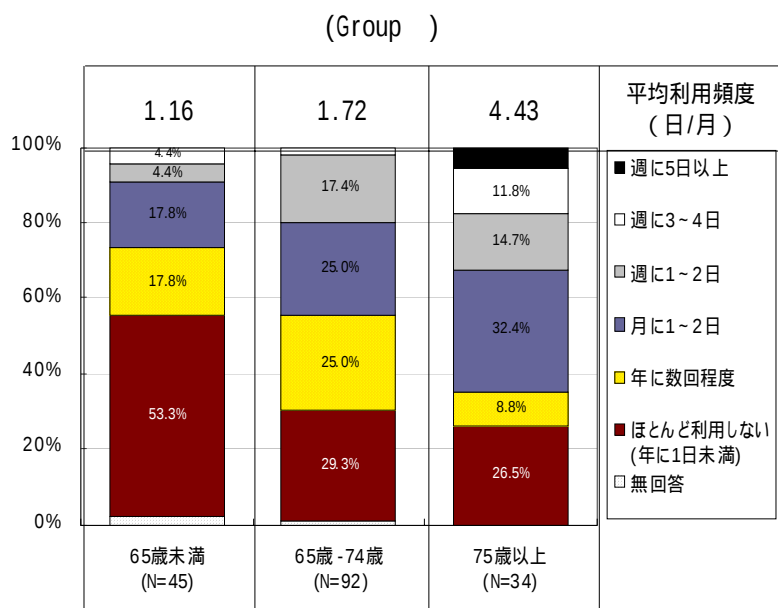
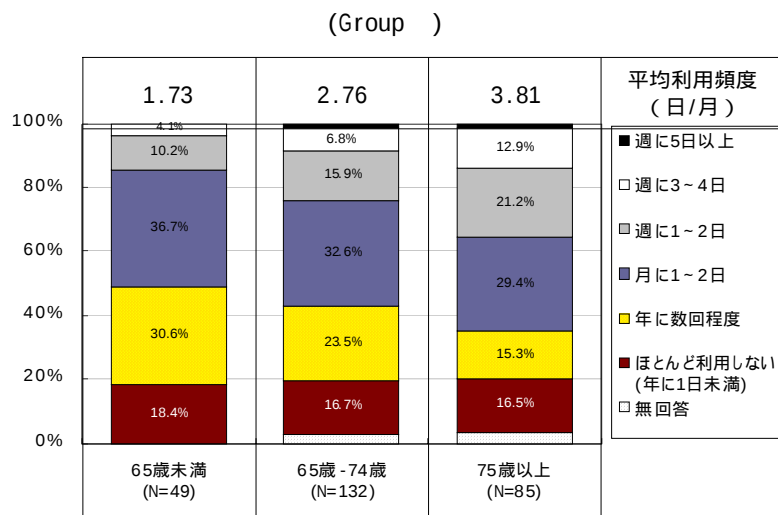
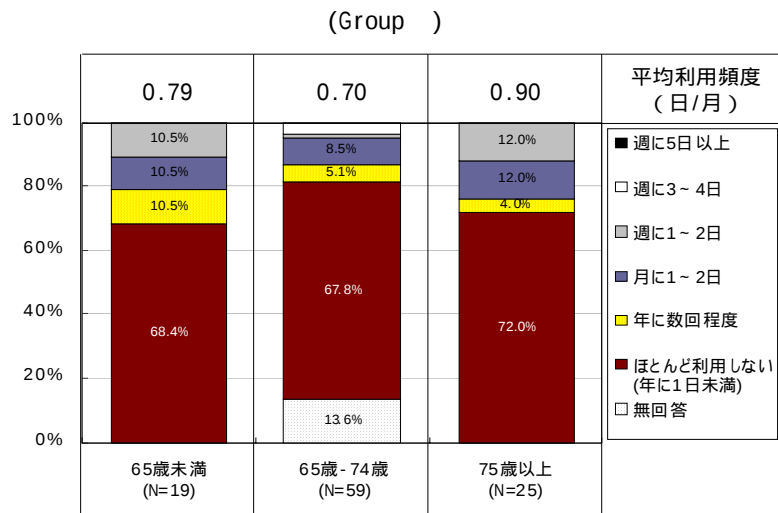


図 4 - 10 退職後の加齢に伴うバス利用頻度の変化
 < 河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より >

5 将来の需要予測

5 - 1 モデルの考え方

郊外型の住宅団地は、短期間に住宅地が造成され、同じような世代が同じ時期に入居するといった独特の特徴を持っています。そのため、造成から 30 年以上経過し住宅団地では、急激な高齢化や核家族化、世代交代等の問題に直面しています。このような急激な居住者属性変化によって、他の市街地とは異なり、住宅団地には特有のライフサイクルが存在すると考えられます。

そこで、郊外住宅団地の特有のライフサイクルを表現すべく、居住者の生活様式に着目し、時間経過に伴う生活様式の変化の特徴をモデル化し考察することで、将来の住宅団地の居住者属性を予測します。また、モデルの構築にあたっては、以下に示す表-5.1の考え方に基づいて行うこととします。具体的には、形成年度の異なる住宅団地の居住者属性構成を把握し、昭和 60 年代に形成された住宅団地を現在と設定し、昭和 50 年代を 10 年後の状況、昭和 40 年代を 20 年後の状況、昭和 30 年代を 30 年後の状況と考え、将来の居住者属性を予測します。

表-5.1 モデルの考え方

団地形成年度	団地形成からの時間経過					モデル
	S30	S40	S50	S60	現在 H17	
昭和 30 年代	●				→	30 年後の状況
昭和 40 年代		●			→	20 年後の状況
昭和 50 年代			●		→	10 年後の状況
昭和 60 年代				●	→	この時点を経現在と設定

居住者属性の推計手順は以下の図-5.1に示すとおりです。

まず、の作業では、予測地区の地区類型と形成年次を確認するとともに、市全体の現在～20 年後までの将来人口の推計結果から、現在を 1 とした場合の 10 年後、20 年後の人口指数を求めます。その後、予測対象地区の現在の人口にその指数を掛け合わせることで、将来の地区人口を推計します。

次に、の作業では、地区類型別形成年度別の生活様式変化率(扱う生活様式は 5 種類)を求め、居住者属性予測モデルを構築しました。その予測モデルから導き出される生活様式変化率にで推計した人口を掛け合わせることで、生活様式別の人口を推計し、その結果から将来の居住者属性(生活様式)構成の推計を行います。

の作業では、地区類型別の生活様式変化ごとの世帯主年齢階層別構成と各生活様式の人数を掛け合わせることで、生活様式変化ごとの世帯主年齢階層別人口を算出します。そして、生活様式変化ごとの世帯主年齢階層別人口を合計することで、各年齢層の人口を推計します。

最後に の作業では、地区類型別世帯主年齢階層別平均家族数（18 歳未満、18～64 歳、65 歳以上）と の作業で推計した世帯主年齢階層別人口をそれぞれ掛け合わせることで、3 区分の人口を推計します。

以上の推計作業を行うことで、現在～20 年後の就業状況、世帯主年齢構成、3 区分年齢階層による世帯構成の 3 つがアウトプットとして推計されます。

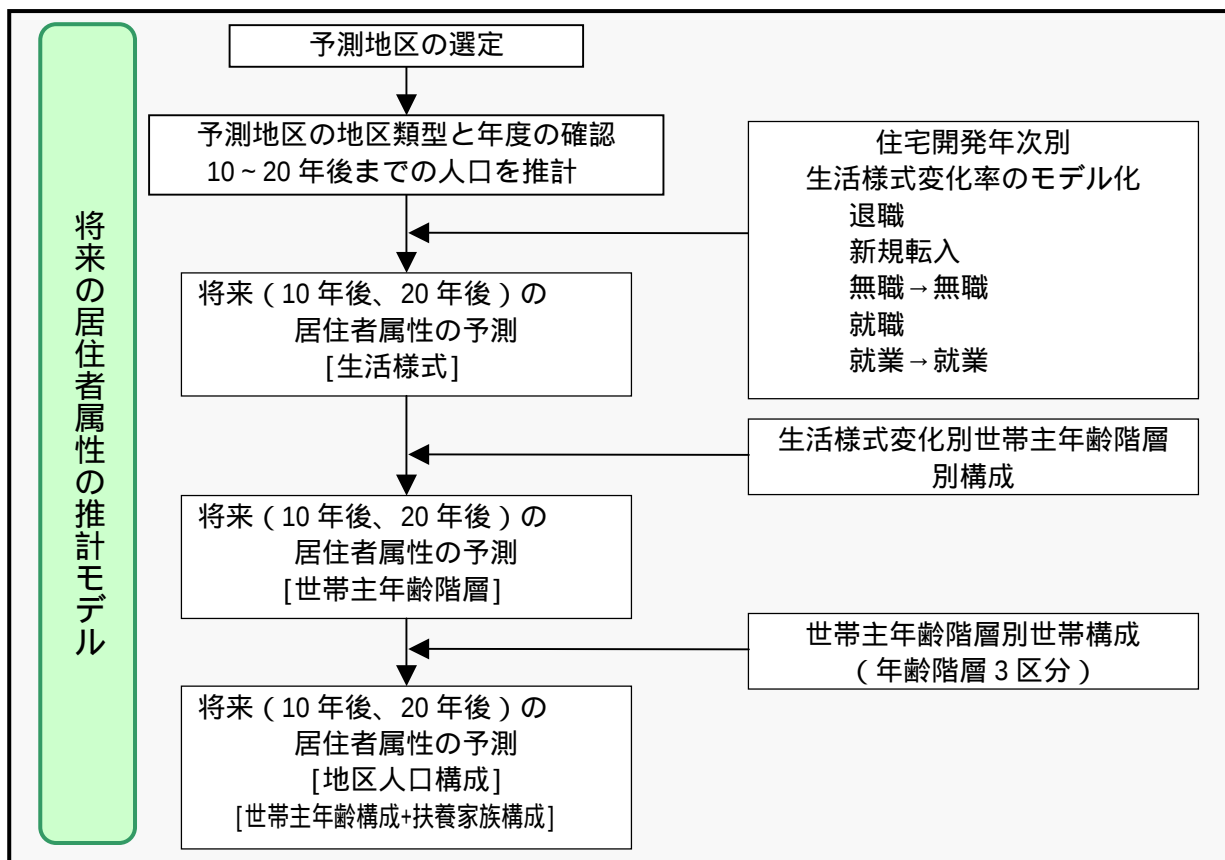


図-5.1 居住者属性の推計モデルの流れ

5 - 2 居住者の生活様式変化の定義

本モデルで扱う居住者の生活様式の変化は以下のライフステージから成り立っていると考えます（図-5.2）。

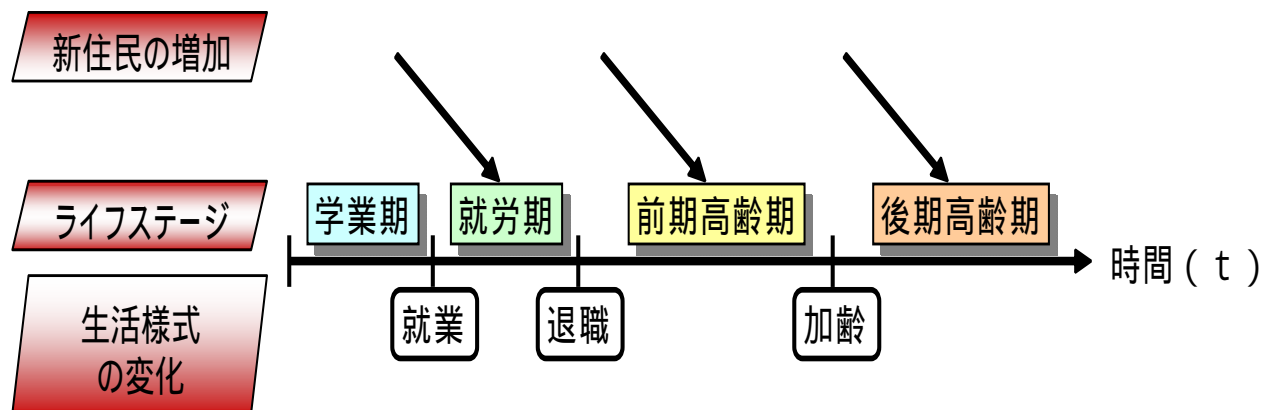


図-5.2 時間経過に伴う生活様式の変化

< 河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より >

入居時と現在の二時点比較による生活様式の変化パターンを以下に示します(図-5.3)。今回の予測では「就職」、「退職」、「加齢(無職→無職)」、「就業→就業(居住年数が6年以上で、入居時から現在まで就労期)」、「新規転入(居住年数が5年以下で入居時・現在ともに就労期)」の5つの生活様式変化指標を扱うこととします(表-5.2)。

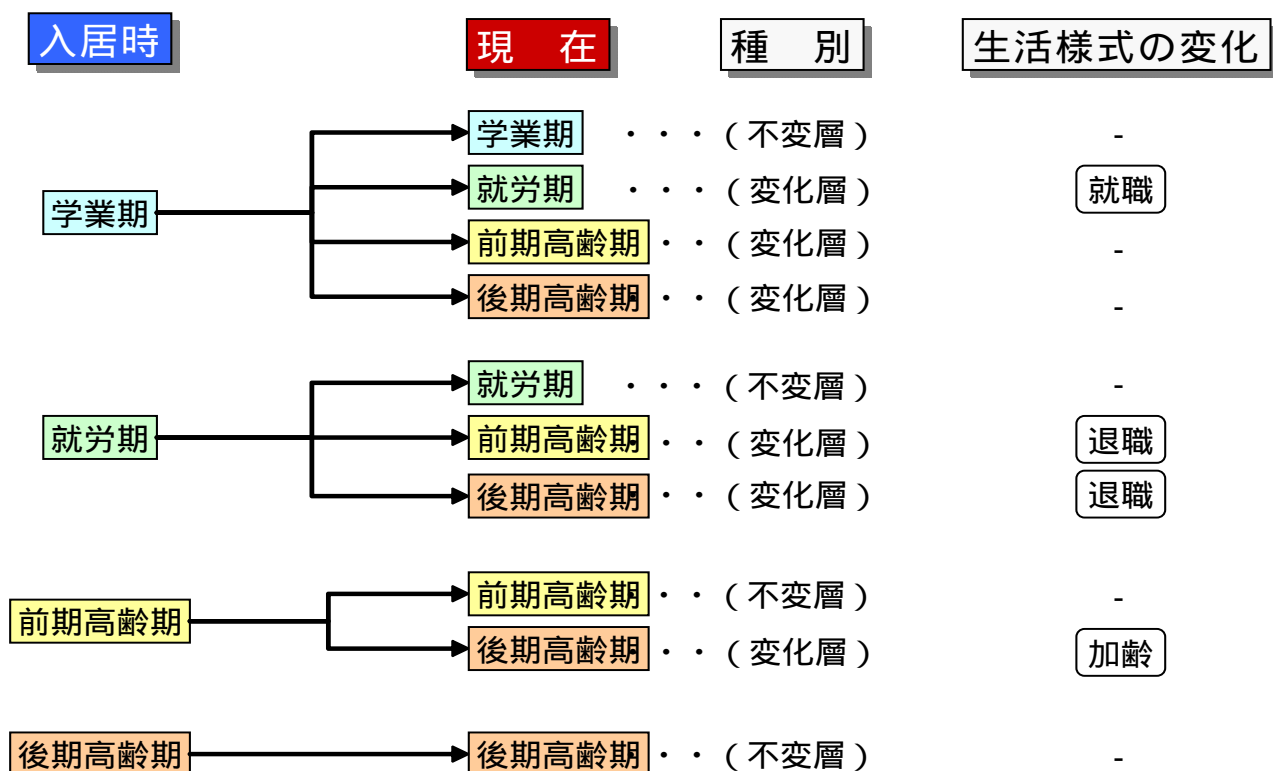


図-5.3 居住者の生活様式変化パターン

< 河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より >

表-5.2 居住者の生活様式変化の定義

生活様式変化	入居時		現在	
	職業	外出目的	職業	外出目的
就職	学生	通学	農林漁業 自営業 会社員・公務員	通勤 仕事・業務
就業→就業 (居住年数 6)	農林漁業 自営業 会社員・公務員	通勤 仕事・業務	農林漁業 自営業 会社員・公務員	通勤 仕事・業務
新規転入 (居住年数 5)	農林漁業 自営業 会社員・公務員	通勤 仕事・業務	農林漁業 自営業 会社員・公務員	通勤 仕事・業務
退職	農林漁業 自営業 会社員・公務員	通勤 仕事・業務	無職	買物・通院 娯楽・レジャー
無職→無職	無職	買物・通院 娯楽・レジャー	無職	買物・通院 娯楽・レジャー

入居時・現在ともに 65 歳以上の世帯主を指します。

5 - 3 時間経過に伴う生活様式変化に関する分析

5 - 3 - 1 地区類型別形成年度別にみた生活様式変化率

地区類型別の生活様式変化率の推移結果から次のような傾向が明らかになりました。(図-5.4)。

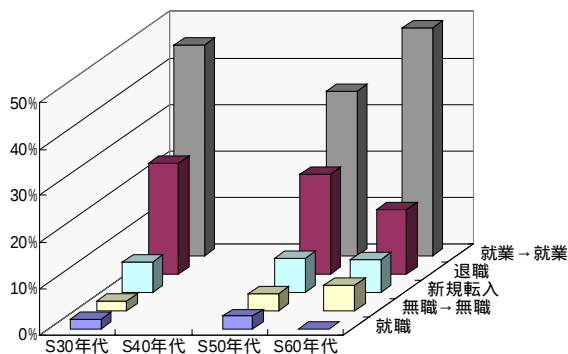
退職率の推移においては、地区特性による差異は見られず、昭和 40 年代をピークに二次曲線を描くように低下します。

新規転入については、退職と同様に地域差はみられず、どの地区特性においても 10 年ごとに上下する特徴が見られます。

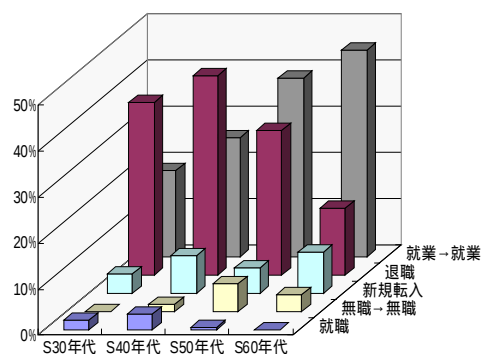
無職→無職についてみると、全体及び地区類型 では昭和 60 年代をピークに年々減少傾向を示しているのに対し、地区類型 では、昭和 50 年代をピークに曲線を描いています。また、地区類型 では新規転入と同様に、10 年ごとに上下変動するといったように、それぞれの地区類型でその推移傾向が異なります。

就職については、退職と同様の分布を示しており、昭和 40 年代をピークに低下する傾向が見られます。

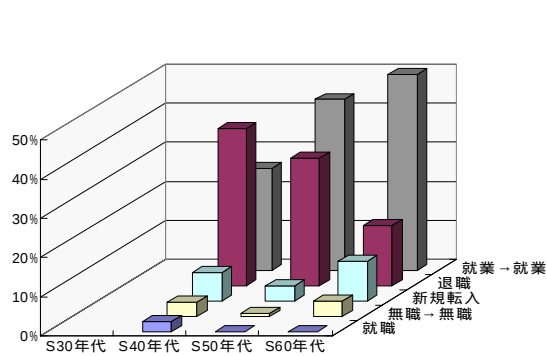
就業→就業については、地区類型 を除いて、退職とは逆に下に凸の曲線を描いています。



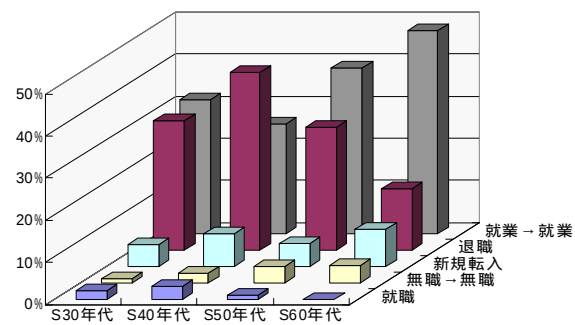
地区類型



地区類型



地区類型



全体

図-5.4 全体及び地区類型別生活様式変化率の推移

< 河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より >

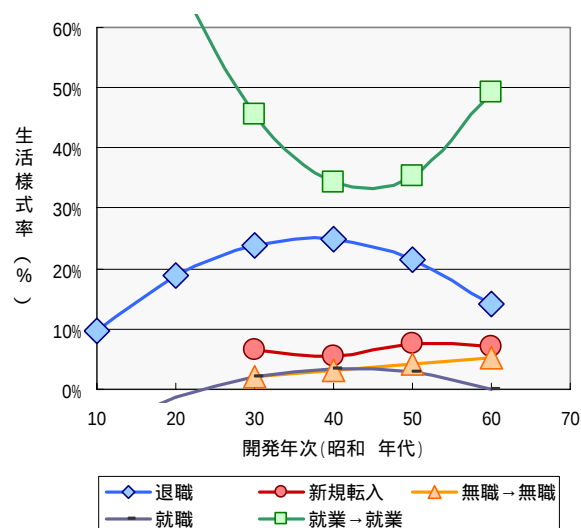
上記の分析結果から得られた知見に基づき、それぞれの形成年度ごとの各生活様式変化率の推計を行った(図-5.5)。生活様式ごとの推計方法は、

退職・就職---二次曲線により近似します。

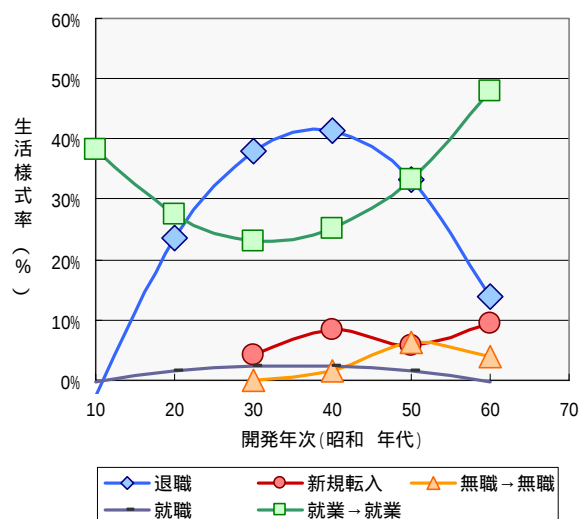
新規転入 ---新規転入は、10 年後ごとに上下変動しているが、それほど変動に幅がないため、一定値と考えます。

無職→無職---無職→無職については、それぞれが異なる特徴を示しているが、欠損データにより最適な補間推計方法の選定が困難なため、新規転入と同様に一定値と考えます。

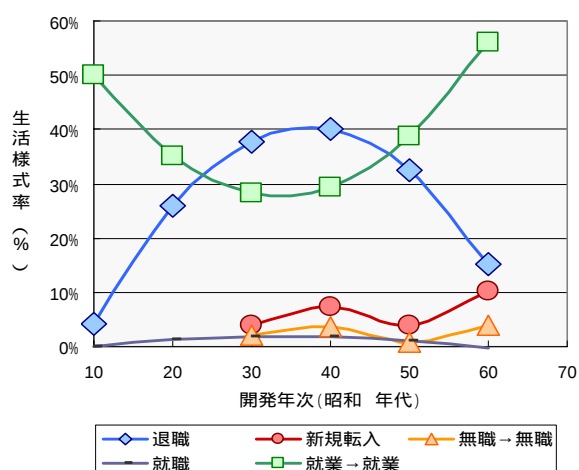
就業→就業---退職とは逆の二次曲線により近似します。



地区類型



地区類型



地区類型

全体

図-5.5 全体及び地区類型別生活様式変化率の推移

<河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

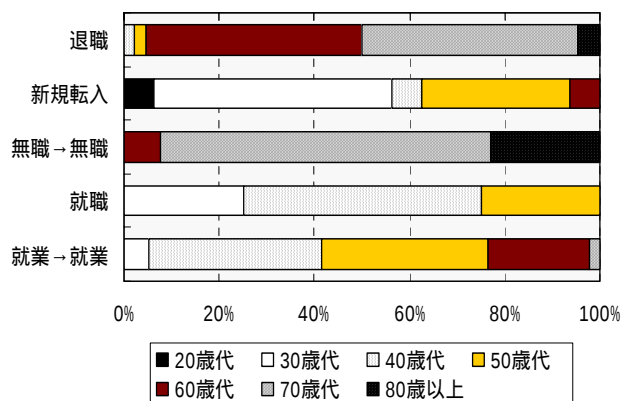
推計した曲線の特徴に基づいて、それぞれの地区類型ごとの生活様式変化率の1サイクルにかかる年数を表-5.3のように設定します。

表-5.3 1サイクルにかかる年数設定

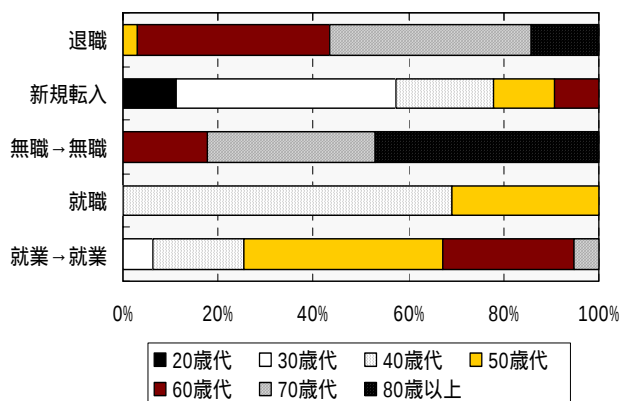
地区類型	退職	新規転入	無職→無職	就職	就業→就業
全体	40 年	30 年	30 年	50 年	50 年
	50 年			40 年	30 年
				50 年	60 年
					50 年

5 - 3 - 2 地区類型ごとの生活様式変化別にみた世帯主年齢構成

ここでは、地区類型ごとの生活様式変化別の世帯主年齢構成の結果を示します（図-5.6）。これは、将来の就業状態の予測結果に対して、掛け合わせることで、将来の世帯主の年齢構成を予測するためものです。どの地区においても、ライフステージの進行とともに高齢層の占める割合が高くなる傾向です。



地区類型



地区類型

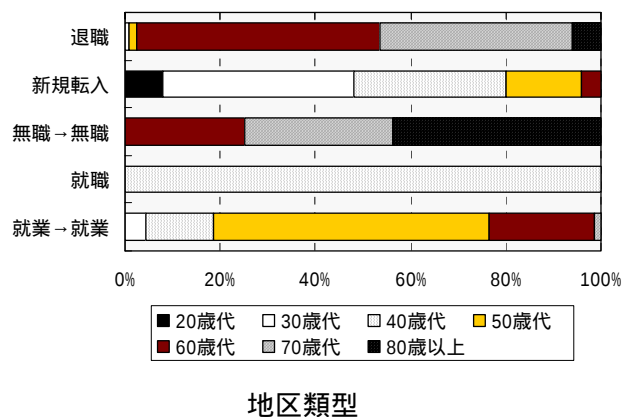


図-5.6 地区類型別の世帯主年齢階層構成

<河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

5 - 3 - 3 地区類型ごとの世帯主年齢階層別にみた年齢3区分平均家族数

ここでは、世帯主年齢階層別にみた年齢3区分のそれぞれの世帯員について計算した結果を示します（図-5.7）。これは、先ほどの、世帯主年齢階層の予測結果に掛け合わせることで、将来の世帯構成を予測するためのものです。それぞれの地区類型において、3つの年齢区分のすべてにおいて、同様の傾向を示していることが分かります。

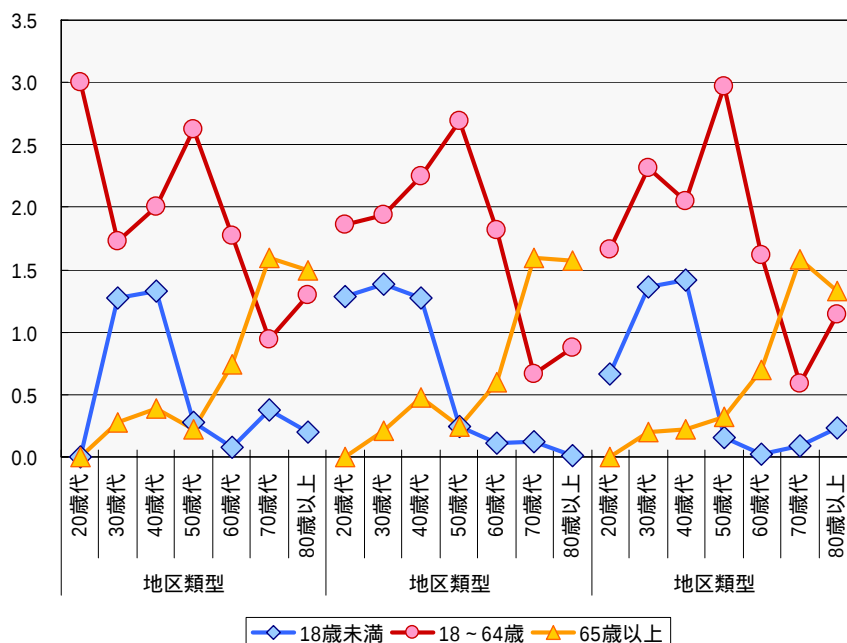


図-5.7 地区類型別の世帯主年齢階層別の世帯員構成（年齢3区分平均人数）

<河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

5 - 4 モデルの考え方

居住者属性変化に基づく移動ニーズの予測の流れを図-5-8に示します。

前章で得られた将来の居住者属性の予測（生活様式）結果を基に推計を行います。

まず、の作業では、地区類型別生活様式変化別に交通手段分担率を算出しました（代表交通手段と末端交通手段）。そして、その算出結果と居住者属性予測結果を掛け合わせることで、将来の生活様式変化別の交通手段利用者数の推計しました。

次に、の作業では、地区類型別生活様式変化別に交通手段ごとの平均トリップ数を算出し（代表交通手段と末端交通手段）、で推計された生活様式変化別の交通手段別利用者数にこの結果を掛け合わせることで、代表交通手段と末端交通手段を合計した、交通手段別のトリップ数を推計しました。

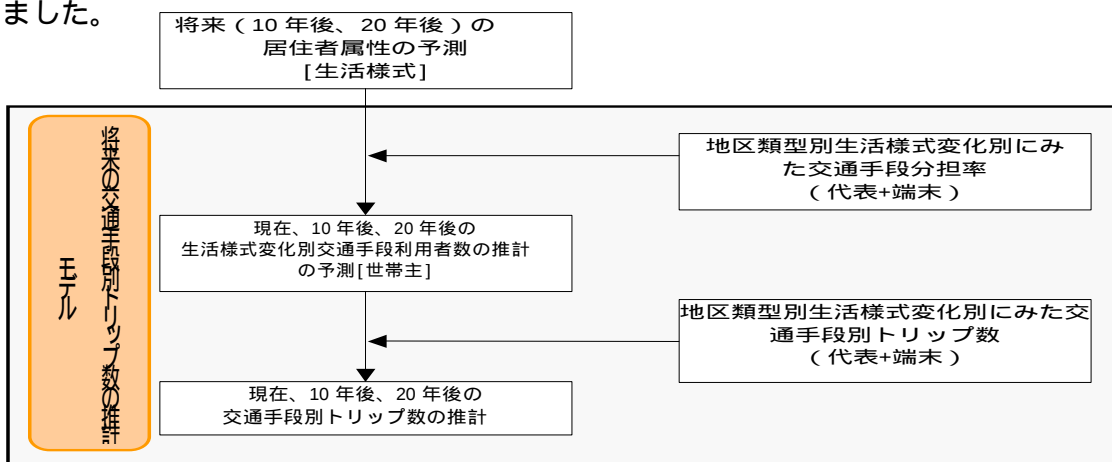


図-5.8 将来の交通手段別トリップ数推計の流れ

トリップ：人がある目的(例えば、出勤とか買い物など)を持って出発地から目的地に移動すること。

5 - 5 生活様式と交通行動の関連分析

5 - 5 - 1 地区類型別にみた生活様式と交通手段分担率

地区類型別の生活様式と交通手段分担率の関連分析の結果を代表交通手段と末端交通手段で分けて、図 5-9、図 5-10に示します。代表交通手段では、鉄道、バスともにライフステージが進むにつれて分担率が低くなるのに対して、自動車（同乗）や自転車・徒歩の分担率が高くなる傾向にあります。また、末端交通手段においては、鉄道駅圏域の地区類型 においては、退職までのライフステージでは、8 割以上が自転車・徒歩を利用しており、その他の交通手段利用は極端に低いことがわかります。しかし、鉄道駅圏域外である地区類型 と地区類型 においては、自転車・徒歩の分担率が大幅に低下し、バスの分担率が高くなります。バスの分担率はライフステージが進むにつれて高くなる傾向を示していることから、加齢に伴うバスの重要性が窺えます。

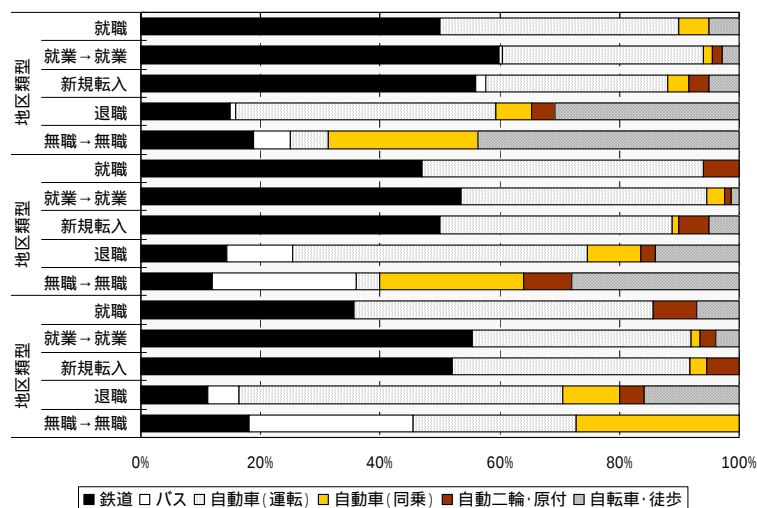


図-5.9 地区類型別にみた生活様式と代表交通手段分担率

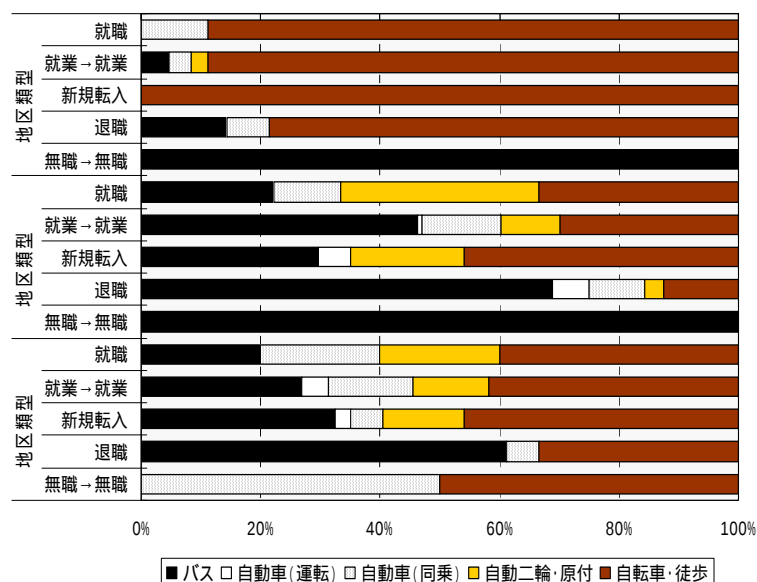


図-5.10 地区類型別にみた生活様式と鉄道端末交通手段分担率

<河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より>

5 - 5 - 2 地区類型別にみた生活様式と交通手段別トリップ数

地区類型別の生活様式と交通手段別トリップ数の関連分析の結果を代表交通手段と端末交通手段で分けて、図 5-11、図 5-12に示します。代表交通手段では、どの地区類型においても鉄道のトリップ数が高く、バスのトリップ数が低くなっています。退職に伴い全体のトリップ数は減少するものの、代表交通手段としてのバスのトリップ数はやや増加する傾向です（図-5.11）。

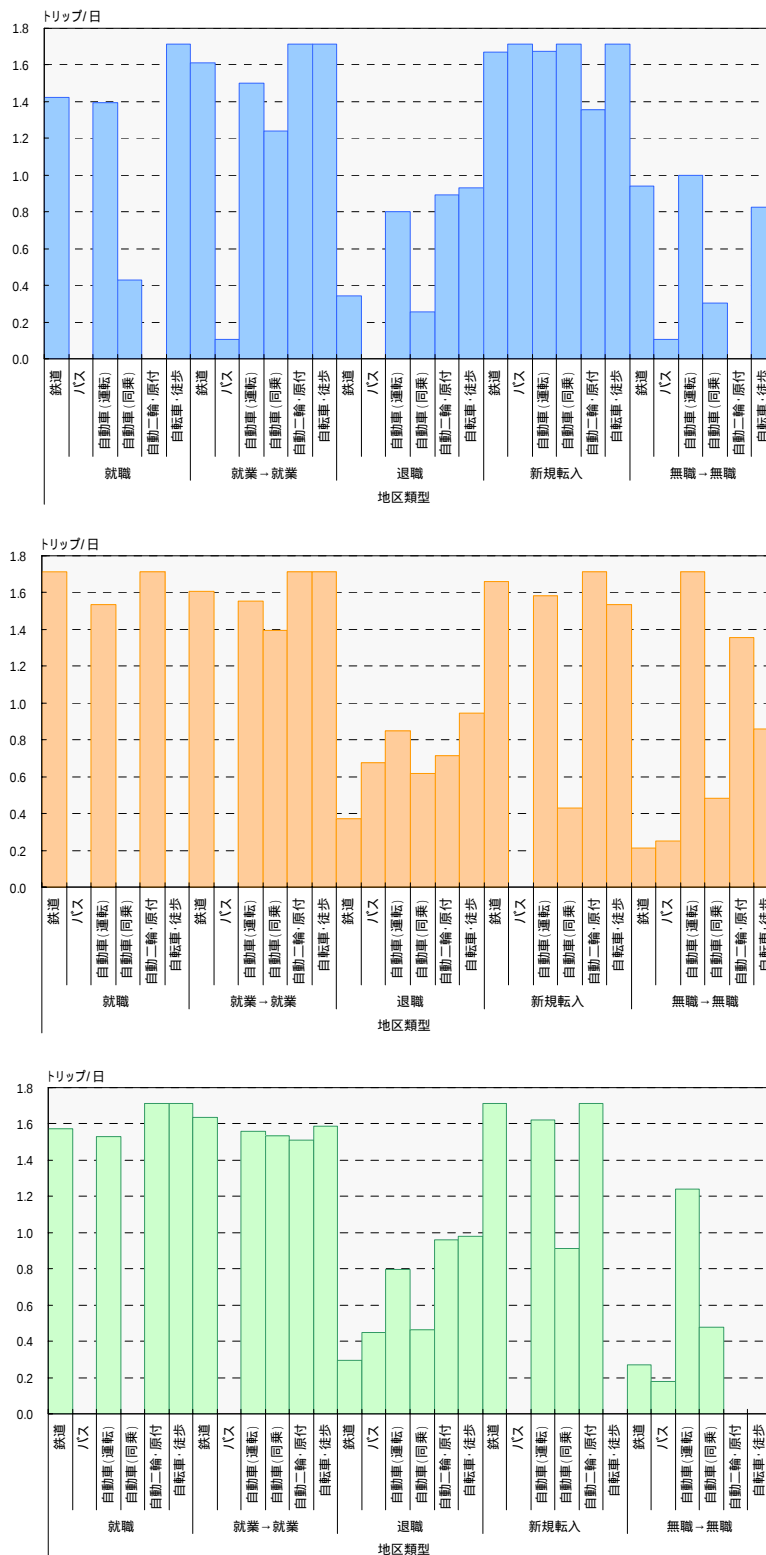


図-5.11 地区類型別にみた生活様式別の代表交通手段平均トリップ数

＜河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より＞

また、端末交通手段においては、トリップ数が0、すなわち、ある程度定期的に利用している交通手段が限られており、その多くが自転車・徒歩です。しかし、鉄道駅圏域外になると、バスを含

む多様な交通手段を利用しており、退職までのトリップ数は手段による差はあまり見られません。しかし、退職に伴う義務交通から自由交通へと移動特性が変化することによって、利用交通手段がさらに限定されるとともに、そのトリップ数も少なくなります。前述の代表交通手段の分析結果と考え合わせると、退職に伴い、外出そのものが少なくなることを示唆しています（図 5-12）。



図-5.12 地区類型別にみた生活様式別の鉄道端末交通手段平均トリップ数
 < 河内長野市の交通を考えるための市民アンケート調査結果より >

5 - 6 地区別時間変化を考慮した移動ニーズの将来像（推計結果）

5 - 6 - 1 地区類型 に属する住宅団地の推計結果

地区類型 に属する住宅団地の交通手段別トリップ数を図 5-13、図 5-14に示します。まず、外出トリップ数とバストリップ数をみると、どの住宅団地においても 20 年後まで減少する傾向にあり、特に、昭和 60 年代に形成された団地においてその傾向が強くなっています。トリップ数減少の大きな要因は人口減少によるものですが、昭和 60 年代形成団地の急激な減少は、他の 2 団地とは異なり、20 年後まで「就業→就業」が減少し続けるとともに、「退職」が増加することによる義務交通から自由交通への転換が併発することによって起こるものと考えられます。

そのため、今後、昭和 60 年代形成団地における既存のバスサービスの経営が厳しくなることが考えられます。しかし、「退職」、「無職→無職」の端末交通手段としてのバスの分担率は高く（図 5-10）、「無職→無職」においては代表交通手段としても、その他の生活様式に比べて、若干ではありますが高い値を示しています（図 5-9）。すなわち、バスの需要量そのものは減少していくものの、日常生活を営む上でのバスの必要性（生活路線としての必要性）はむしろ高くなる可能性があります。

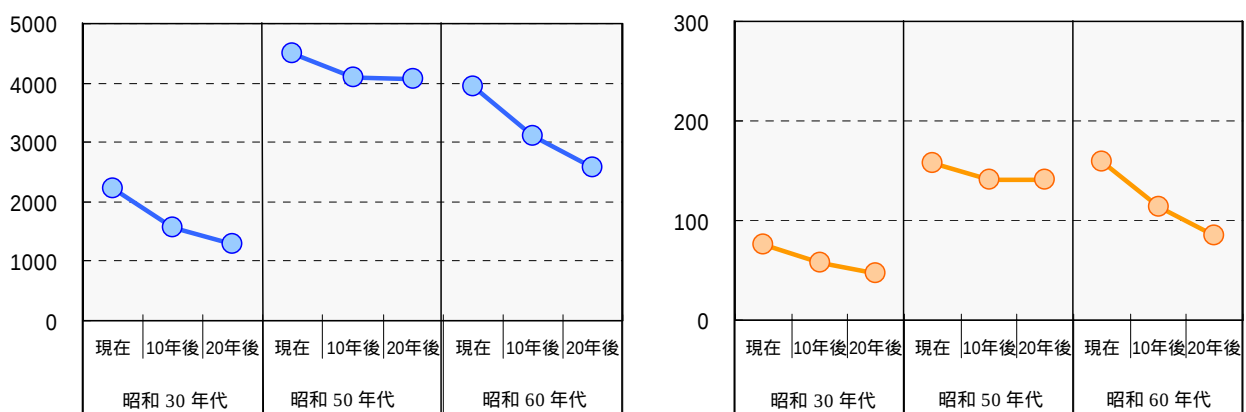
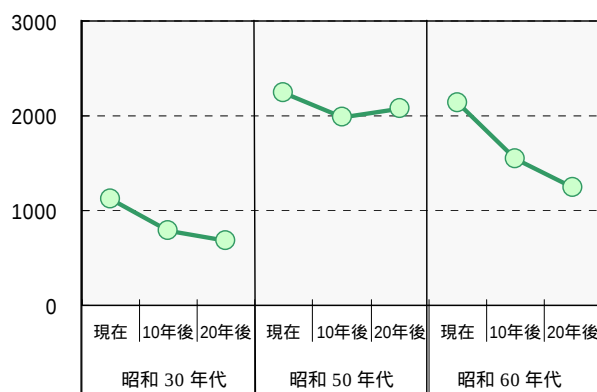
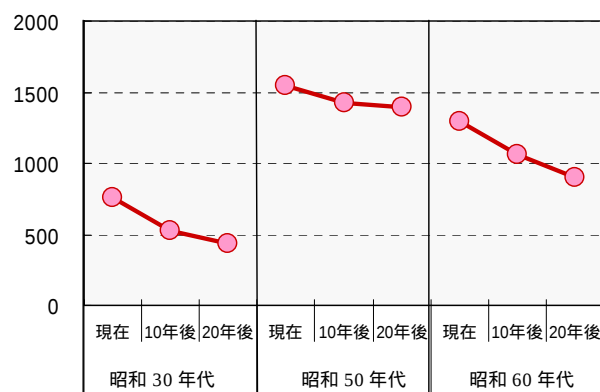


図-5.13 外出トリップ数（左）及びバストリップ数（右）の推計結果

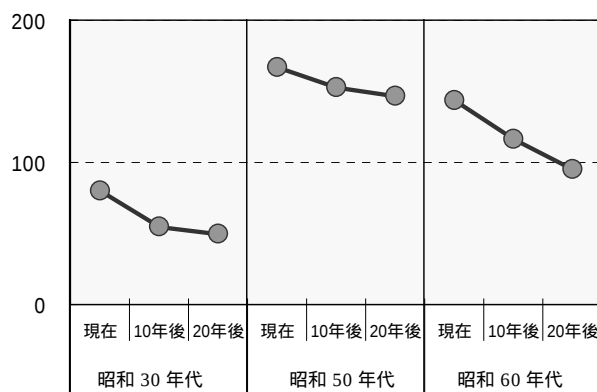
その他の交通手段をみても、全体的に減少傾向にある。昭和 50 年代形成団地では、「就業→就業」の回復により、鉄道トリップ数は一旦持ち直し、その他の交通手段でも、現在と将来において歴然たる差はありません。しかし、昭和 60 年代形成団地では、その他の交通手段においても、トリップ数にかなりの落ち込みが見られ、駅が近いにもかかわらず、自転車・徒歩でのトリップ数も同様に減少しています。これは、バスサービスのみならず、中心市街地の活性化の観点からも大変深刻な問題と考えられます。



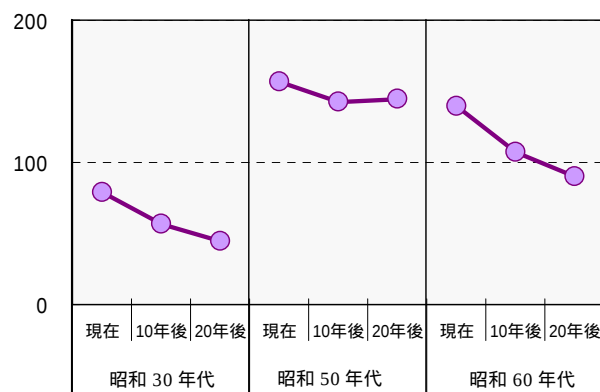
鉄道



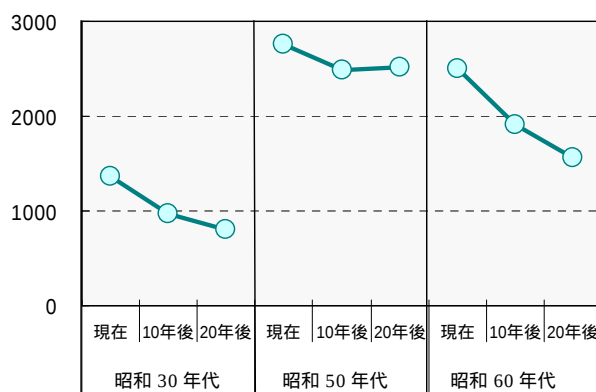
自動車（運転）



自動車（同乗）



自動二輪・原付



自転車・徒歩

図-5.14 その他交通手段別トリップ数の推計結果

5 - 6 - 2 地区類型 に属する住宅団地の推計結果

地区類型 に属する住宅団地の交通手段別トリップ数を図 5-15、図 5-16に示します。まず、外出トリップ数とバストリップ数を見ると、昭和 50・60 年代形成団地において、20 年後まで減少が続く傾向にあり、特に、昭和 50 年代形成団地においてその傾向が強くなっています。そのため、2 団地におけるバストリップ数は、現状の約半分まで落ち込むと推計されています。この 2 団地のバストリップ数を含む全体のトリップ数の減少は、先ほどと同様に 20 年後まで「就業→就業」が減少し続けるとともに、「退職」が増加することによる義務交通から自由交通への転換によって起こるものと考えられます。バストリップ数の総数はY軸を見てもわかるように、地区類型 とは異なり、かなりの需要があります。しかし、地区類型 は元々、鉄道徒歩圏外であり、バス徒歩圏の住宅団地で、団地とバスがセットで開発されていることが考えられます。すなわち、鉄道駅までの端末交通手段として、ある程度バスを利用することを前提に開発されていることが考えられます。

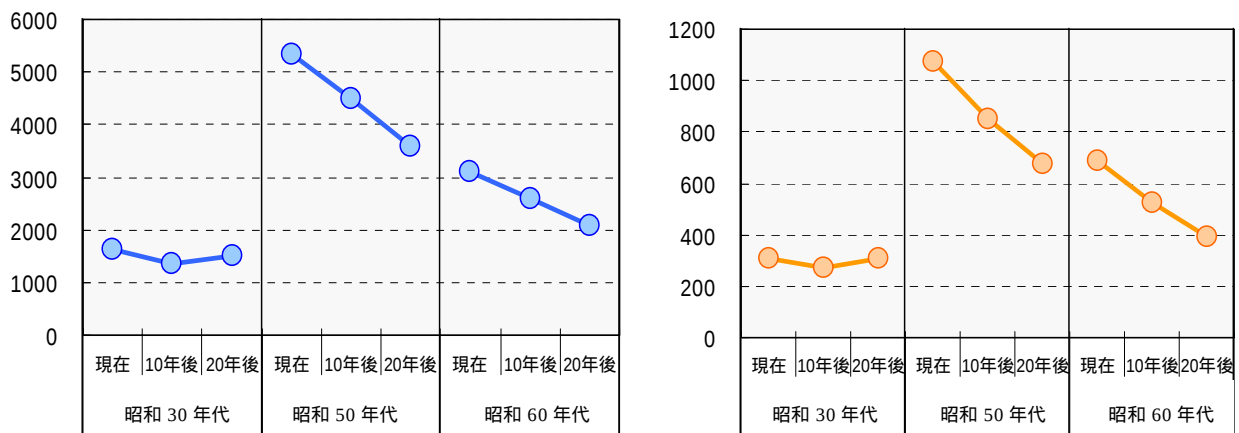
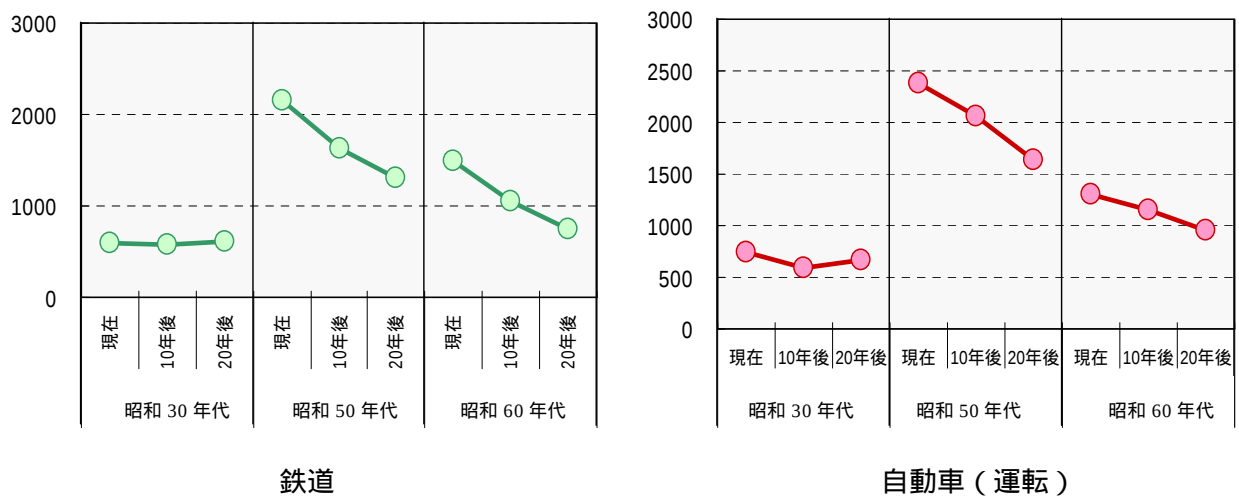


図-5.15 外出トリップ数（左）及びバストリップ数（右）の推計結果

その他の交通手段別トリップ数をも、昭和 30 年代形成団地を除いて将来減少を続けることが示されています。将来的には世代交代により、歯止めがかかることが予想されるが、昭和 60 年代形成団地においては、今後 20 年間、地区類型に関わらず、どちらも減少傾向を示しています。



鉄道

自動車（運転）

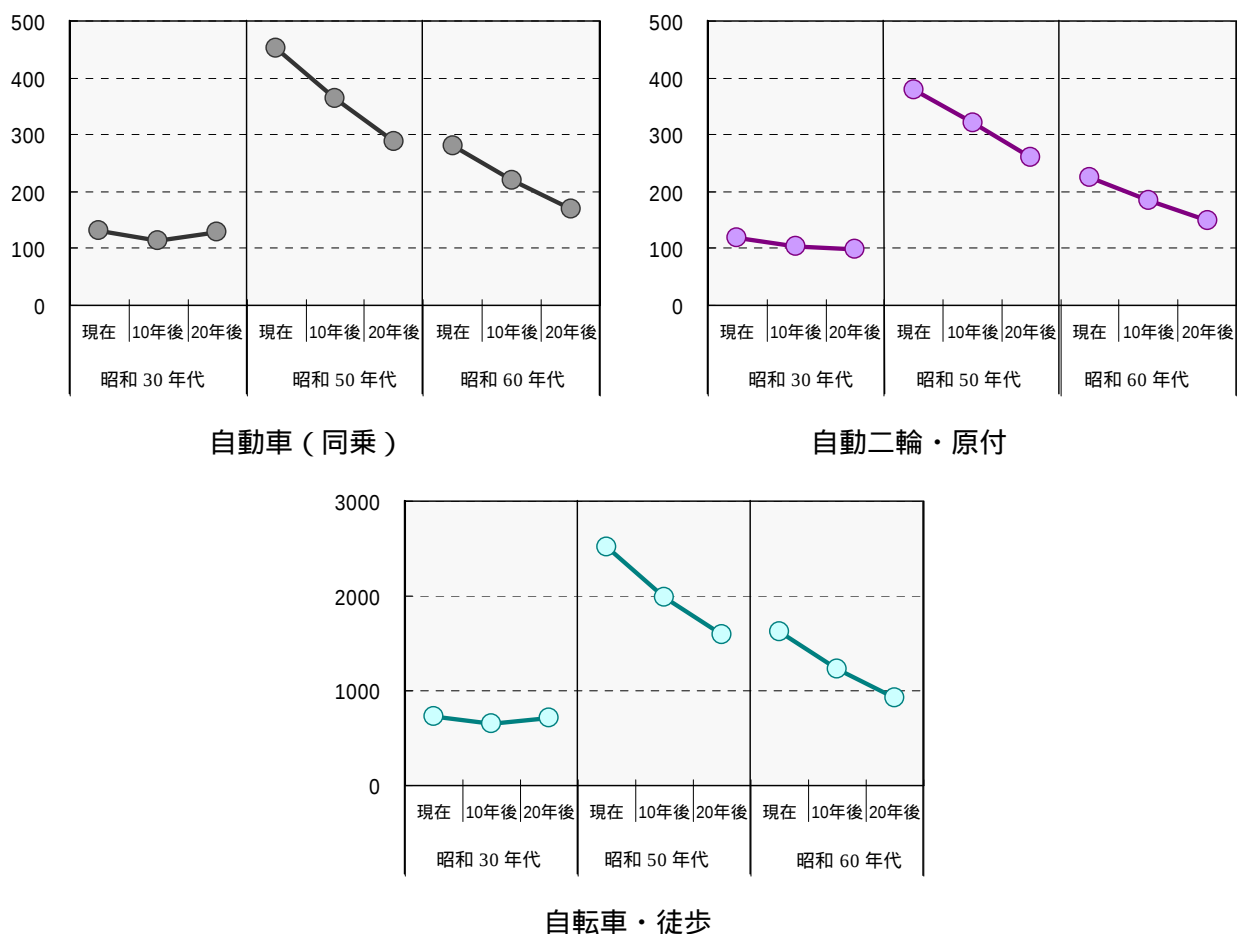


図-5.16 その他交通手段別トリップ数の推計結果

5 - 6 - 3 地区類型 に属する住宅団地の推計結果

地区類型 に属する住宅団地の交通手段別トリップ数を図 5-17、図 5-18に示します。まず、外出トリップ数とバstriップ数を見ると、どの住宅団地においても、20 年後まで減少が続く傾向にあります。昭和 50・60 年代形成団地のバstriップ数は、現状の約半分まで落ち込むと推計されています。この 2 団地のバstriップ数を含む全体のトリップ数の減少は、先ほどと同様に 20 年後まで「就業→就業」が減少し続けるとともに、「退職」が増加することによる義務交通から自由交通への転換によって起こるものと考えられます。バstriップ数の総数は、バス徒歩圏の地区類型 に比べて、需要は少ないものの、地区類型 より高いことから、少需要ではあるものの必要層が存在していることがわかります。昭和 40 年代形成団地を除く団地では、今後 20 年間は世代交代が生じにくいことから、バスの需要は今後も減少し続けるものの、高齢化によるバスの必要層が増加することが考えられます。また、この地区類型 においては、地区類型 や地区類型 に比べて、「無職→無職」における代表交通手段分担率では自転車・徒歩での移動が少なく（図 5-9）、バスや自動車（同乗）が約半数を占めます。そのため、今後の核家族化の進行により、自動車（同乗）といった移動形態が成立しづらくなった場合、バスやタクシーといった交通手段への転換が見込まれます。

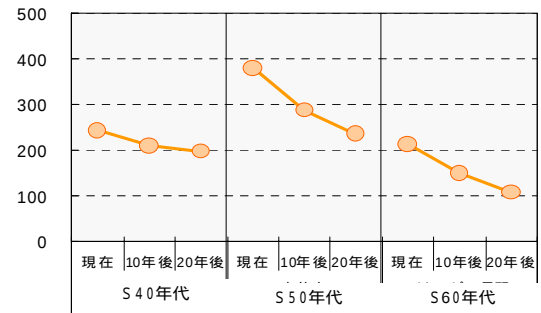
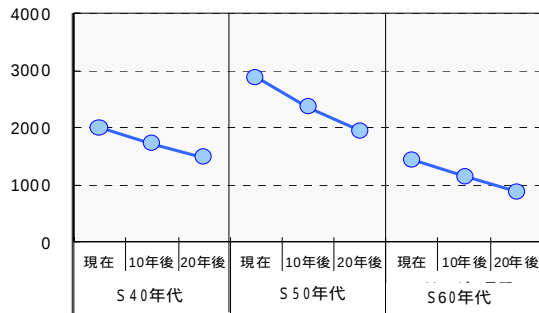
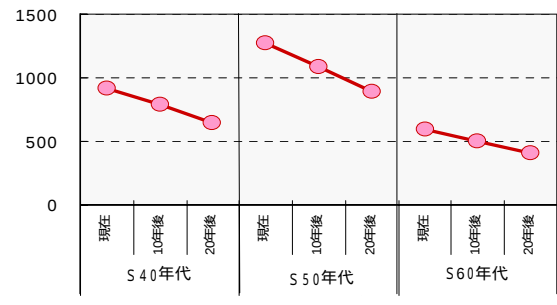
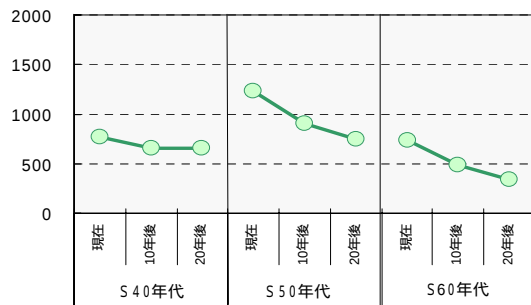
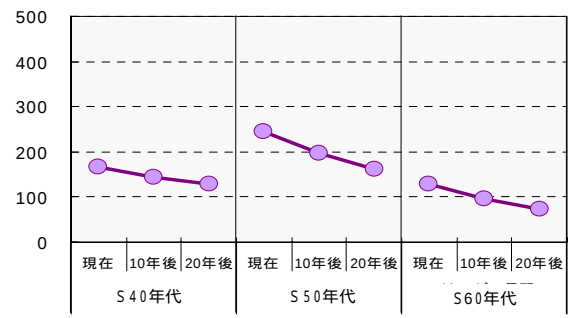
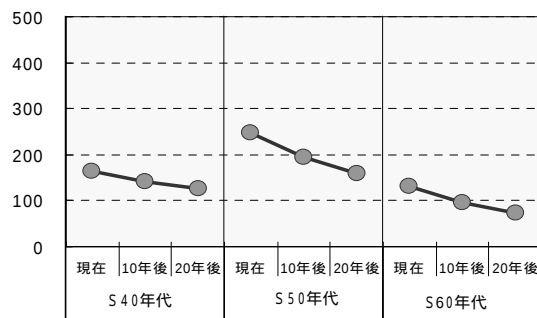


図-5.17 外出トリップ数（左）及びバストリップ数（右）の推計結果



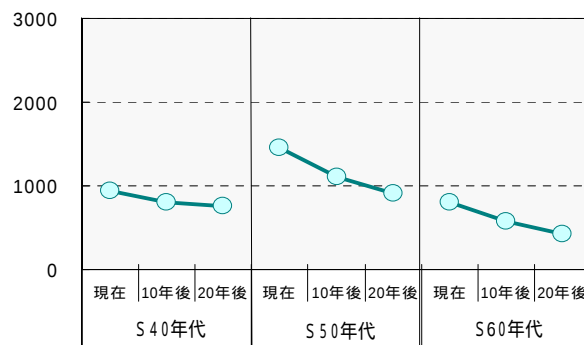
鉄道

自動車（運転）



自動車（同乗）

自動二輪・原付



自転車・徒歩

図-5.18 その他交通手段別トリップ数の推計結果

5 - 7 予測結果の概要と評価

予測結果から次のようなことがわかります

今後の人口減少を反映して地区によって異なりますが移動回数は最大 4 割減少します。

20 年後には、地区類型 の昭和 50 年代と地区類型 の昭和 30 年代で、就職や転入が増加するため、横ばいまたは増加に転じています。

バスの利用回数も同様に減少しますが、特に新しい団地では 20 年後に約 5 割程度減少することが予測されます。

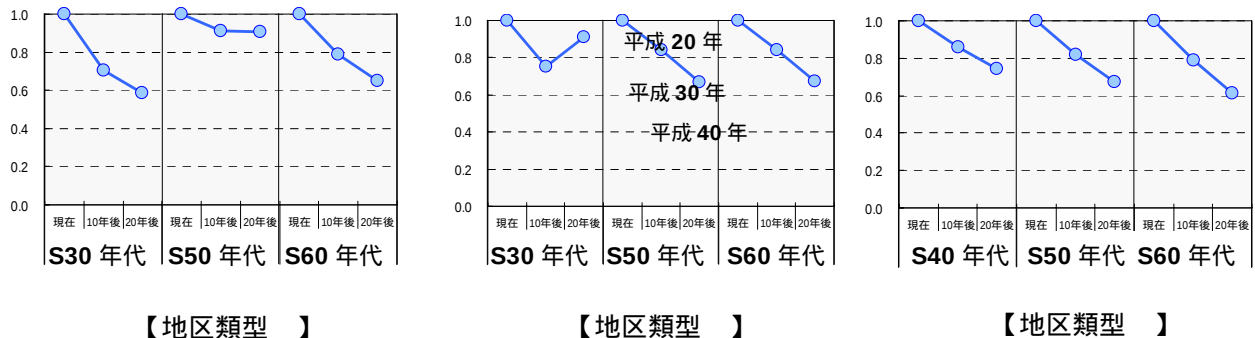


図 5-19 地区毎(類型別代表例)のトリップ数(1日の移動回数)の変化

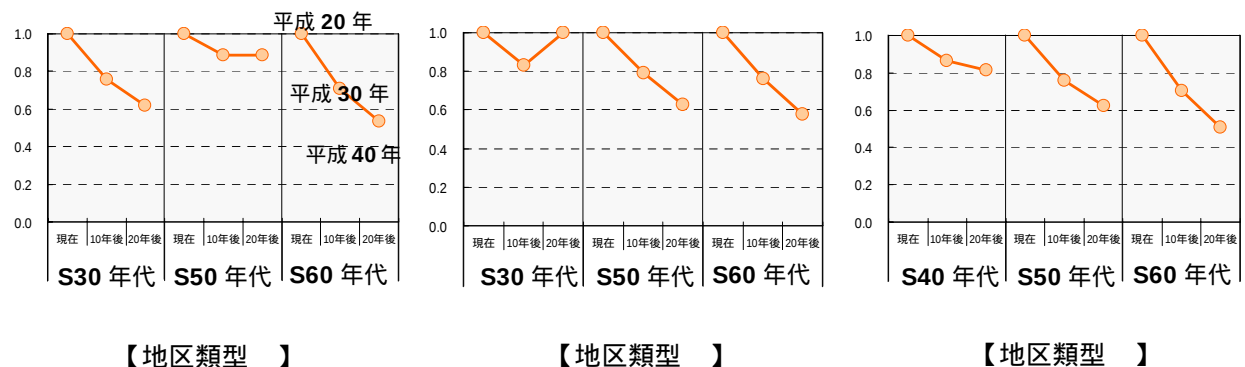


図 5-20 地区毎(類型別代表例)のバス利用トリップ数の変化

6 公共交通の課題

河内長野市の公共交通をとりまく現状やアンケート等から課題を整理すると次のようになります。

6 - 1 . 公共交通の利用促進(既存公共交通網の維持・充実)

河内長野市の路線バスなどの公共交通利用者は減少傾向が続いており、今後も人口減少や少子高齢化、自動車利用の増加など様々な要因から利用者の減少傾向が続くと予想され、減便によるサービスの低下や路線廃止による新たな空白地域が生じることも懸念されます。

また、過度な自家用車利用の増加は、大きなエネルギー消費と環境負荷の増大などの環境面の問題もあることから公共交通の利用促進を図る必要があります。

更に、街づくりと整合した持続可能な公共交通ネットワークを確保するために、需要を喚起し利用促進を図ることが課題となっています。

6 - 2 . 公共交通空白（不便）地域など地域状況に応じた公共交通の実現

市内の公共交通サービスは比較的充実していますが、鉄道駅やバス停から遠く、既存の乗合による公共交通が空白（不便）となっている地域が市内に点在しており対策が求められています。（ただし、タクシーや福祉輸送による輸送は市内一円でこなわれています。）

6 - 3 . 高齢化の進展などに対応した公共交通の実現

高齢化の進展などにともない自動車などの移動手段を持たない移動制約者が増加しており、より利用しやすい公共交通の実現が課題となっています。

6 - 4 . 公共施設、医療施設等への利便性向上など移動ニーズの多様化への対応

路線バスは鉄道駅の端末利用の需要が多いものの、生活スタイルの多様化により公共施設や医療施設利用への移動ニーズなど多様化しており、需要に応じた対応が課題となっています。

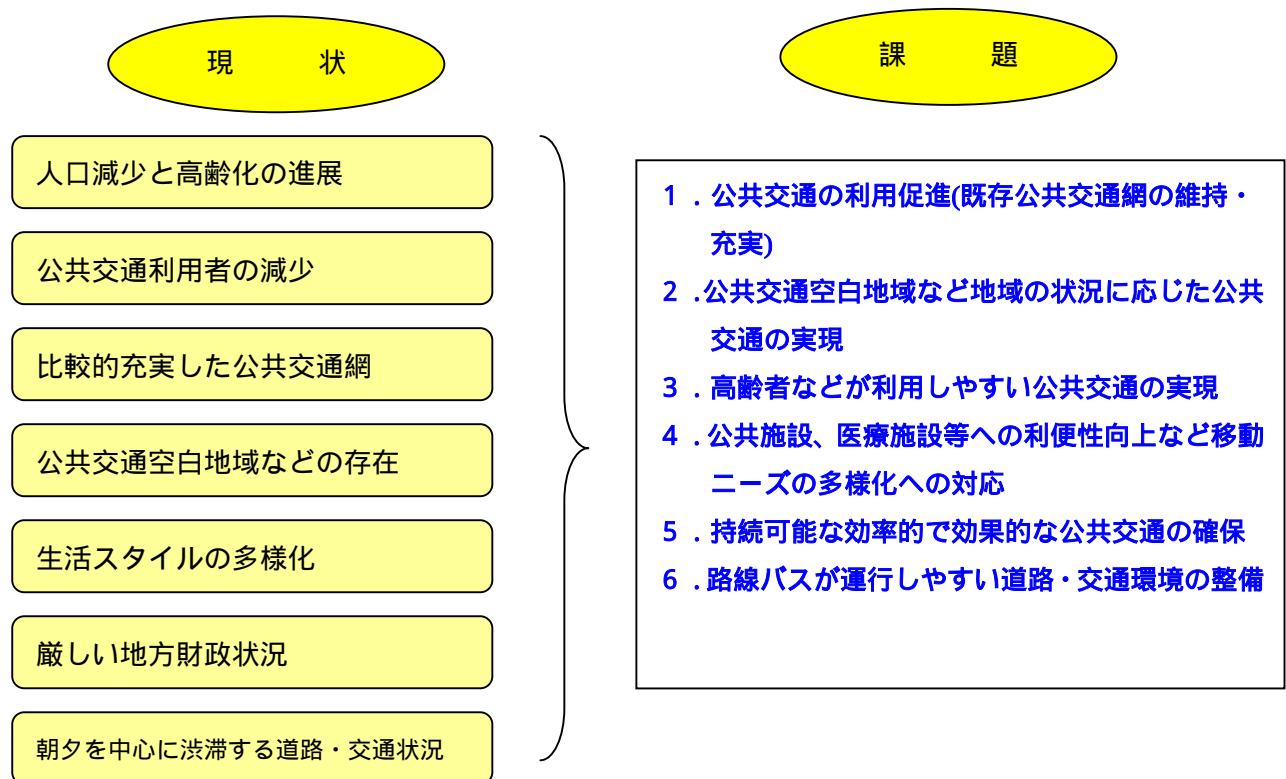
6 - 5 . 持続可能な効率的で効果的な公共交通の確保

路線バスなどの乗合による公共交通で多くの個別の需要に応えていくことには限界があり、それぞれの地域の状況に応じた本当に必要な需要に対して、限りある資源の中で持続が可能で、より効率的で効果的な公共交通の確保が課題となっています。

6 - 6 . 路線バスが運行しやすい道路・交通環境の整備

朝夕の通勤・通学時間帯を中心に渋滞する河内長野駅前周辺道路や国道371号などの路線バス走行環境の整備や比較的希薄な東西方向を連絡する道路網の整備が課題となっています。

7 河内長野市の公共交通の現状と課題のまとめ



8 公共交通のあり方

8 - 1 . 基本方針（第4次総合計画の公共交通の位置付け）

本市の第4次総合計画では、基本構想でのこれからのまちづくりの方向性として「量的拡大から質的充実への転換」、地域資源の循環による「まちの活力」の維持・充実を図ることを基本方向としたまちづくりを目指しています。

また、まちづくりの理念として、次の3点を掲げています。

- 1 . 調和と共生のまちづくり
- 2 . 元気なまちづくり
- 3 . 協働のまちづくり

この3つの理念は、まちづくりのさまざまな分野を横断する総合的な目標です。

さらに、この3つの理念を具体化するため、次の5つの「まちづくりの目標」を設定しています。

- 1) 環境調和都市
- 2) 共生共感都市
- 3) 元気創造都市
- 4) 安全安心都市
- 5) 自律協働都市

第4次総合計画を実現するための具体的な取り組みは、この5つの「まちづくりの目標」に沿った施策体系に基づき、基本計画や実施計画を通じて実施します。

特に、この基本方向などから導き出された次の3点を「重点施策」として位置付け全市的な取り組みによって第4次総合計画実現を図ることとしています。

- 1 . 資源の循環による「まちの活力」の維持・充実
- 2 . 質的充実による居住環境の魅力向上
- 3 . 市民・事業者・行政の協働の推進

公共交通においても、重点施策の「質的充実による居住環境の魅力向上」の一環として、

【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】の実現に取り組めます。

基本計画としては、「目指すまちの姿」（指標）として次の3点を位置付けています。

- ・ バスなどの公共交通サービスに満足する市民の数が増えています。
- ・ バスなどの公共交通サービスが充実しています。
- ・ 交通環境のバリアフリー化が進んでいます。

8 - 2 . 公共交通の必要性（公共交通は将来必要ないですか）

8 - 2 - 1 公共交通の社会的役割と必要性

公共交通は都市基盤としてさまざまな社会的役割を有しており、行政として将来にわたり維持充実に図る必要があります。

8 - 2 - 2 生活交通手段としての役割

公共交通は、通勤・通学・買物などの多様な生活目的の移動手段として重要な役割を果たしています。また、運転免許を持たない人や高齢者などの移動手段としてなくてはならないものです。

8 - 2 - 3 安全な移動手段としての役割

自動車の事故による死者数は乗合バスに比べて50倍近いことから、自動車から利用を転換することにより交通事故を削減し安全性の向上が図られることが期待されます。

百万輸送人キロ当たりの死者数（平成16年度）

自家用車 1 . 1 0 7 8

乗合バス 0 . 0 2 7 5

「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会報告書」

（国土交通省：平成19年6月）資料参照

8 - 2 - 4 環境問題解決への役割

路線バスから排出される二酸化炭素は、1人1km運ぶのに排出する量で比較すると自家用車の約3割であり、地球温暖化対策として二酸化炭素排出量を効果的に削減するためには、環境負荷が小さい公共交通利用を推進する必要があります。（ただし一定の利用がある場合）

二酸化炭素排出量（平成16年度）

自家用車 1 7 5 g - CO₂ / 人キロ

バス 5 3 g - CO₂ / 人キロ

「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会報告書」

（国土交通省：平成19年6月）資料参照

8 - 2 - 5 交通渋滞緩和の役割

特に朝夕を中心とする交通渋滞の緩和策として公共交通利用が大きな役割を果たすものと考えられます。

8 - 2 - 6 街づくりや健康づくりでの役割

集約型の都市形成や中心市街地の活性化などの街づくりでは、自動車中心の生活スタイルから公共交通中心の生活スタイルへの変換が必要となっています。

また、公共交通を利用することで歩く機会が増えるため、健康づくりでの面でも効果が期待されています。

8 - 3 過度な自動車依存による社会問題の解決

便利で機動力に富んだ自動車の普及に伴い、市民の移動手段が公共交通から自動車に移行していますが、過度な自動車依存は様々な社会問題を引き起こしています。

更に、公共交通の利用者は今後も減少すると予測され、このままの状況で推移すると現在のバス路線の維持も難しくなることが考えられます。

今は自動車利用に偏った生活であって公共交通が必要でなくても、本当に将来も必要ないとは言いきれません。高齢化などによりいずれは必要になることが考えられます。

このことから公共交通は将来にわたり、私たちの生活になくてはならない移動手段ということを理解

して、市民一人ひとりが公共交通を守り育てるという目標を共有化することが大切です。
過度な自動車依存による社会問題の構図

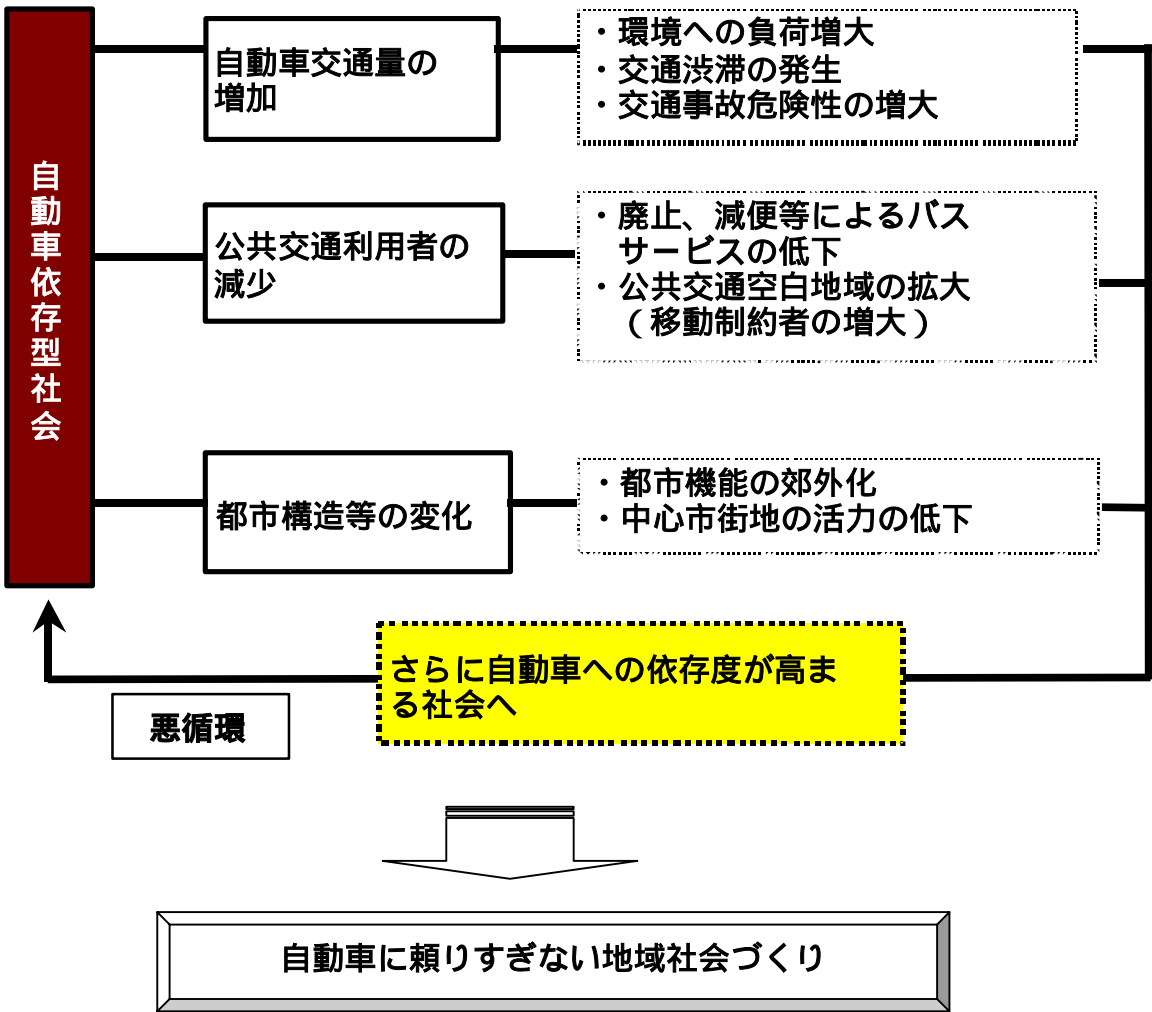


図 8-1 過度な自動車依存による社会問題の構図

8 - 4 今後の公共交通のあり方

8 - 4 - 1 基本的な考え方（持続可能な公共交通をめざして）

市内の公共交通のネットワークは、南海高野線、近鉄河内長野線の両鉄道線が南北の基幹交通軸として主に都市間移動の役割を担っています。

また、千代田駅、河内長野駅、三日市町駅、美加の台駅をターミナルとした路線バスが住宅地域を結ぶとともに、市の南北を結び公共施設などを連絡するモックルコミュニティバスは路線バスネットワークの軸としての役割を担っています。

この鉄道と路線バスのネットワークによって、鉄道駅から1 km以内とバス停留所から500 m以内の住宅地域は、市内の住宅地域の約96%であり、比較的充実しているといえます。

更に、2社のタクシー事業者が市内一円でドアツウドアの個別輸送を担っています。

このよう公共交通ネットワークの中で、市民の公共交通に対するニーズは多様化し高まっていますが、利用者は減少しているなどの多くの課題を抱えており、社会的な役割などを踏まえた上で、第4次総合計画の「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」の実現に向け、将来も持続できる公共交通を確保するため、次の基本的な考え方で取り組みます。

8 - 4 - 2 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

既存のバス路線は、現在の道路状況や需要状況から効率的で効果的な路線として、主に鉄道駅と各住宅地域を結び身近な公共交通の骨格を形成し比較的充実しています。

これらのバス路線は基本的には事業者が採算を確保することを前提で運営され、利用者の減少などの公共交通を取り巻く厳しい環境の変化に対しては、経営の効率化等によりサービスの確保に取り組んでいます。

しかし、現在の市内の路線バスでも不採算路線も多く、各路線間の収支バランスを保つことで運行されており、これが崩れることによって経営が大きく左右されることとなり、採算性に制約される事業者の取り組みだけで、新たな公共交通の課題を解決していくのは困難となっています。

このことから、利用者の減少によっては減便や廃止も懸念されることから、まずは既存バス路線の維持・充実による活用を図ることを前提にしなければなりません。

更に、新たなバス路線等を運行する場合は、既存バス路線と重複することはもちろんのことと並行する運行も避けるなど競合せず連携できることを前提に取り組みます。

8 - 4 - 3 協働による取り組みの推進

公共交通は活力あるまちづくりと豊かな市民生活を支える社会資本であり、行政がその一翼を担うことは言うまでもありません。しかし、行政と事業者だけの取り組みだけでは望ましい公共交通の実現は難しく、市民（地域）・公共交通事業者・行政の協働による取り組みにより社会全体で支えていく必要があります。

また、「地域の生活交通は地域が守り育てる」という市民意識の醸成を図り、市民の積極的な参加を前提として取り組みます。

行政は、協働による取り組みが進められるよう、また、その取り組みをより効果的にするため必要となる支援を行ないます。

8 - 4 - 4 「本当に必要なもの」を効率的、効果的に実施

公共交通は、利用してもしなくても「あってあたりまえ」、「あれば便利」なものではなく、「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て多様な公共交通サービスのあり方を検討し、効率的で効果的な実施に努める必要があります。

また、公共交通に対する市民ニーズは高まっており、公共性が高い行政サービスとして公

的支援も必要ですが、全てのニーズに対応することは困難であり、公共性が高い場合においても、行政の支援は、地域資源等を最大限活用し、必要最小限にとどめる必要があります。

8 - 5 具体的な取り組み（みんなで守り育てる公共交通をめざして）

8 - 5 - 1 公共交通の需要喚起（公共交通を支える仕組みづくり）

公共交通の利用を促進し、守り育てるためには、情報を共有し、みんなで公共交通のことを考え、育てる意識の醸成を図ることが大切です。また、市民、事業者、行政など各主体が協働による取り組みの共通認識に立って公共交通の維持・活性化を図ることが不可欠であり行政にはそのための仕組みづくりや調整機能が求められています。

1）公共交通を守り育てる意識づくり

- 地域でバスを考える機会づくり（市民参加型ワークショップ、出前講座など）
- 学校等での公共交通学習の推進（公共交通の環境面での役割など）
- 公共交通関係情報の共有化（広報、ホームページなどを通じて積極的な情報提供）
- 上手な車の使い方のPR（環境負荷の軽減、渋滞の解消、健康づくりなど）
 - バスに乗る機会づくりの推進

2）地域主体の取り組みを基本とした、協働による取り組み

- 地域生活交通の市民、事業者、行政の協働による取り組み体制の確立。

3）持続可能な公共交通の確保の取り組み

- 広告収入、企業等協賛金制度の導入などの検討
- 事前・事後評価の仕組みづくり

8 - 5 - 2 まちづくりや地域コミュニティと連携した公共交通の確立

公共交通は都市基盤として、まちづくりの重要な要素となることから、道路や住宅などの都市計画施策、環境面での取り組み、観光や商工施策など、さまざまなまちづくり施策と連携して、整合のとれたネットワークの確立を図っていく必要があります。

また、公共交通空白（不便）地域や坂道の多い地域などでの生活交通、あるいは公共施設医療施設等への利便性向上など各地域での多様な移動ニーズへの対応については、需要に見合った持続できる移動手段の可能性について、既存資源の活用と地域の主体的な取り組みを基本として、市民、事業者、行政が協働により取り組み、地域の状況やニーズに応じた地域公共交通の確保に努めます。

1）賑わいや地域のコミュニティを支援する取り組み

- 中心市街地の活性化など他のまちづくり施策との連携
- 観光資源等を活用したバスを利用して行きたい目的づくりや見どころ情報の提供（商工会、観光協会などとの協働）

- 交通不便地域等での地域主体の公共交通確保の仕組みづくり
- 高齢者の公共交通を利用した外出の促進

2) 環境面での取り組み

- バスエコファミリーなどバス利用促進施策の展開
 - モビリティマネジメントの推進
 - ノーマイカーデーの推進
- バスエコファミリー

大阪府内の路線バスで大人一人（定期券利用者は除く）に付き同伴の子ども二人まで無料となるキャンペーンで例年11月の土・日の8日間で実施されています。

モビリティマネジメント

一人ひとりのモビリティ（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・自転車等を適切に利用する方向）に、自発的に変化することを期待する取り組みのことで、情報提供などのコミュニケーション施策とその自発的变化をサポートする運用施策とを合わせた、ソフト的な交通施策の総称。

ノーマイカーデー

マイカーや業務用車両の利用を控えることで交通渋滞を緩和する施策で、大阪府では毎月20日がノーマイカーデーとなっています。

8 - 5 - 3 利用しやすい公共交通環境の確立

高齢社会の進展などに対応して、公共交通をより便利に使いやすくするため、各事業者としては、経営努力による、利用者の視点に立った運行の確保や改善を行なうことが必要です。

また、バスからバス、バスと鉄道などの乗り継ぎの利便性向上、鉄道駅や公共施設などの結節点のバリアフリー化などの環境改善を図るなど、より便利で使いやすい公共交通環境の確保を図ります。

1) よりよい利用環境の向上の取り組み

- 各駅前ターミナル等での乗り継ぎ利便性の向上
- 主な公共施設等の公共交通利用情報の提供
- わかりやすく便利な公共交通情報の提供と利用啓発
- 需要に応じたバス路線の見直し検討（市民への利用促進を図りながら、バス事業者の主体的な改善等によるサービス水準の向上を目指します。）
 - 低床バス車両の導入などバリアフリー化の推進
 - バス停等の改善（屋根・ベンチの設置など：ただし道路構造基準に適合する場合）
 - 乗務員の心のバリアフリーの醸成
- 公共交通の利用に配慮した道路・交通環境の整備

公共施設等の最寄バス停留所からの概算離隔距離

	主な施設名	最寄駅またはバス停	最寄バス停からの距離	路線名
公共施設	市役所	市役所前	直近	モックルコミュニティバス 河内長野庁舎線他2路線
	市民交流センター	市民交流センター前	直近	モックルコミュニティバス 千代田線他2路線
	ラプリーホール	ラプリーホール前	直近	モックルコミュニティバス 河内長野庁舎線他2路線
	休日急病診療所・保健センター	河内長野駅前	300m	天野山線他10線
	ノパティホール	河内長野駅前	直近	天野山線他10線
	市民総合体育館	郵便局前	500m	モックルコミュニティバス 南花台・南ヶ丘線他4路線
	河内長野郵便局	郵便局前	100m	モックルコミュニティバス 南花台・南ヶ丘線他4路線
	福祉センター錦溪苑	郵便局前	500m	モックルコミュニティバス 南花台・南ヶ丘線他4路線
	フォレスト三日市	三日市町駅前	直近	モックルコミュニティバス 南花台・南ヶ丘線他4路線
		三日市町駅東	200m	清見台線他2路線
	赤峰市民広場	福祉センターあかみね	直近	緑ヶ丘線他1路線
	あやたホール	東峯	230m	緑ヶ丘線他1路線
	みのでホール	日野コミュニティセンター前	200m	日野滝畑コミュニティバス
	くすのかホール	川上小学校前 清見台東口	200m 220m	清見台団地線 小深線他1路線
医療施設	大阪南医療センター	大阪南医療センター玄関口 大阪南医療センター前	直近 130m	モックルコミュニティバス 千代田線
	寺元記念病院	本多町	直近	モックルコミュニティバス 河内長野泉ヶ丘線
	沢田病院	河内長野駅前	200m	天野山線他10線
	岡記念病院	市役所前	直近	モックルコミュニティバス 河内長野庁舎線他2路線
	美加の台病院	美加の台駅前	210m	モックルコミュニティバス
	近大病院(大阪狭山市)	近畿大学病院前	直近	河内長野泉ヶ丘線
観光施設等	寺ヶ池公園	赤峯	直近	千代田線他3路線
	花の文化園	上高向	700m	高向線・日野滝畑コミュニティバス
	関西サイクルスポーツセンター	サイクルセンター	直近	日野滝畑コミュニティバス 天野山線
	河内長野ユースホステル	奥天野	150m	日野滝畑コミュニティバス 天野山線
	滝畑ダム	滝畑ダムサイト	200m	日野滝畑コミュニティバス
	滝畑レイクパーク	滝畑ダムサイト	800m	日野滝畑コミュニティバス
	青少年活動センター	滝畑ふるさと文化財の森センター前	200m	日野滝畑コミュニティバス
	滝畑ふるさと文化財の森センター	滝畑ふるさと文化財の森センター前	200m	日野滝畑コミュニティバス
	金剛寺	天野山	100m	天野山線
	延命寺	神ヶ丘口	700m	美加の台線
	観心寺	観心寺	200m	小深線 小吹台団地線
	四季彩館	神納	約4km	岩湧線

直近は100mより近い距離

8 - 6 市が経費負担するバス路線の改善

市が経費負担している路線バスについては、平均乗車密度は3人程度と低く、モックルコミュニティバス以外は利用者が減少しています。

このことから、利用促進のためのPRを積極的に行うとともに、特に生活路線の2路線については、地域の主体的な取り組みを促し、市民、事業者、行政が協働により利用状況にあった効率的で効果的な運行形態等の検討や、一層の利用促進に努めます。

○モックルコミュニティバス

公共施設や医療施設などを結ぶコミュニティバスとして運行しており、基幹的なバス路線として利用されています。平成14年7月の運行開始から利用者は、ほぼ横這いで推移しています。収支率は平成18年度までは約25%となっていますが、車両の減価償却が終了する平成19年度以降は約3割となります。

モックルコミュニティバスは、主な公共施設等を結び利便性の向上を図るという位置付けから、現状では路線のコース変更は難しいと考えられます。しかし、土、休日の利用が平日に比べて少ないなど効率性の面で課題があり、利用促進や運行の見直しを検討します。

○日野・滝畑コミュニティバス

日野、高向間の路線バス廃止と滝畑地区の自主運行バスの代替として平成7年度から運行しているコミュニティバスで、当初は貸切運行で日野・滝畑地区での乗り降りが原則でしたが平成15年度から一般路線化により沿線のどのバス停でも利用できるようになりました。

利用者は一般路線化に伴い一時的に増加しましたがその後は年々減少しており、収支率は平成18年度で約37%となっています。

この路線は生活交通という側面と滝畑ダム方面への観光路線としての側面があり、市が経費を負担するコミュニティバスとしての運行の継続の必要性は認められますが、沿線地域と協働して需要喚起や観光面での需要喚起による収入の増加を図り、収支面での改善を図ります。

○岩湧線

河内長野駅発着で三日市町駅前を経由して加賀田地区を結ぶ生活バス路線ですが、利用者減少に伴う不採算路線としてバス事業者から廃止の意向が示され、平成7年度から市が赤字分を補助することで運行を継続し、生活交通を維持しています。

利用者は年々減少しており、収支率も平成7年度は約5割であったのに対し平成18年度では約3割となっています。また、赤字額が市の補助額を上回っておりバス事業者の赤字負担が年々増加しています。

このことから、現状の運行形態では市の経費負担の増額が必要となっていますが、現在の運行形態が効率的かどうかの検証を行ない、地域と協働して代替措置、運行方法など経費負担の縮減に向け見直しを実施します。

9 取り組みの進め方

9 - 1 協働による取り組み（「要望事業」から「協働事業」への転換）

より良い公共交通の実現については、今までのように事業者・行政へ要望する「要望事業」から地域住民、公共交通事業者、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」への転換が必要となっています。

また、地域の状況をよく知る市民の主体的な取り組みは「自分たちの公共交通は自分たちが守り育てる」という意識の定着が、持続的な公共交通を確保するためには不可欠と考えます。

そのため、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とともに、公共交通事業者、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ことを基本とします。

なお、市域内の各事業所、国、大阪府、公安委員会など多様な関係者の連携・協力を図ります。

9 - 1 - 1 連携のあり方

地域の公共交通の課題に取り組む主体としての、市民、公共交通事業者、行政のそれぞれの立場での基本的なかわり方は次の内容とし「計画段階」、「実施段階」、「評価、改善段階」の各段階において連携を図り取り組むものとします。

○市民として

- ・行政、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みます。
- ・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することが大切です。

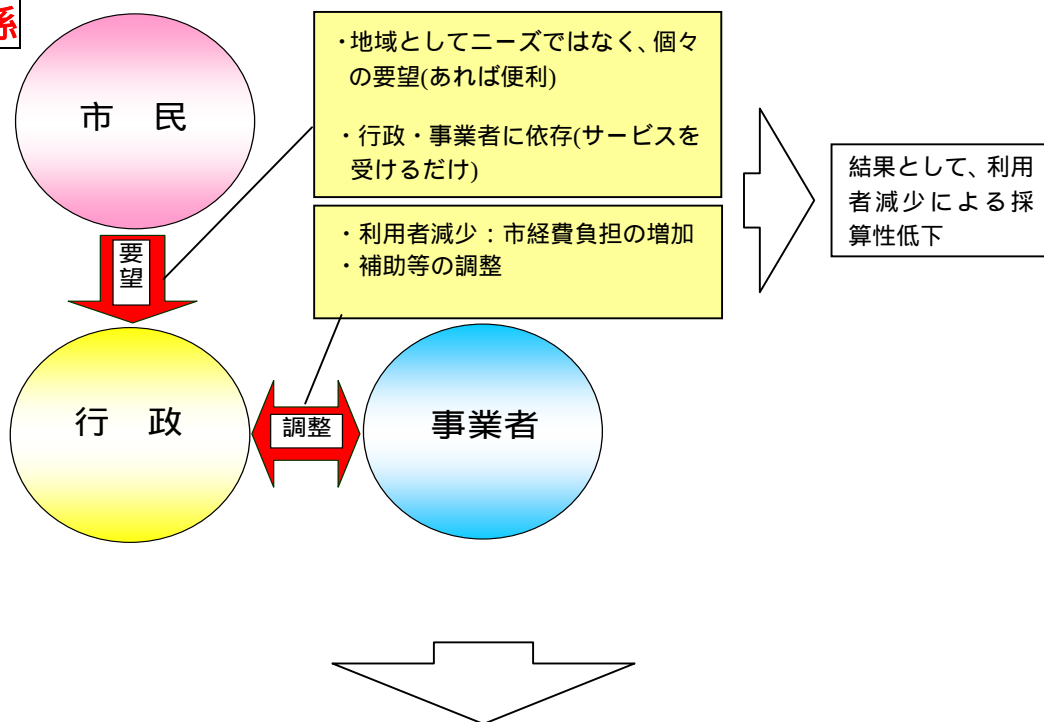
○公共交通事業者として

- ・公共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。

○行政として

- ・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・バス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。

従来の関係



「要望」から「協働」へ

目指すべき関係

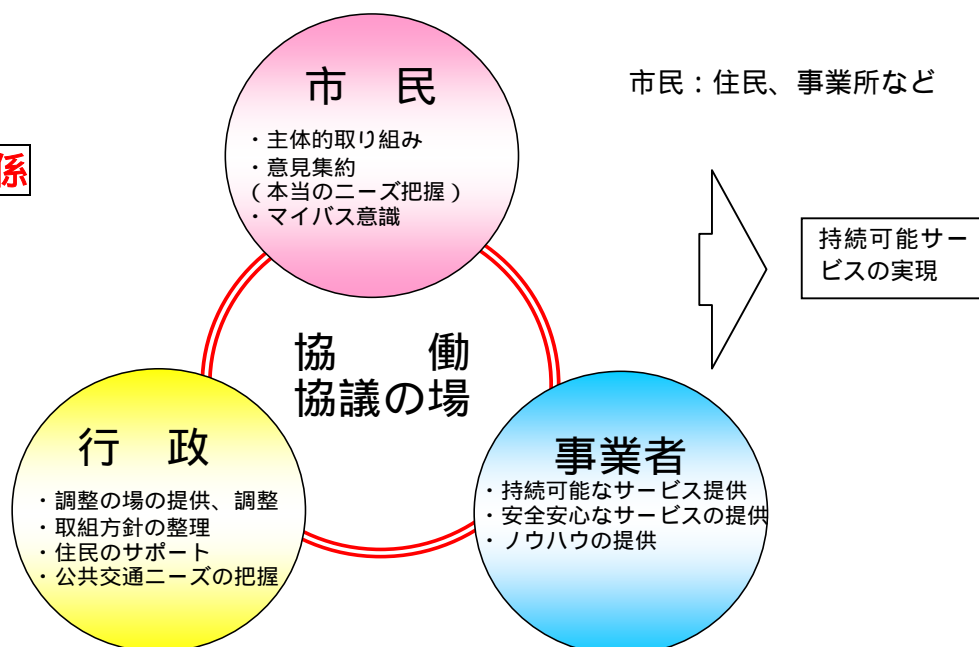


図 9-1 連携のあり方(要望型から協働型へ)

9 - 1 - 2 協働による取り組み体制

公共交通の維持・充実の取り組みについて、市民、公共交通事業者、行政などの関係者が公共交通への理解を深め、共通認識に立って合意形成を図るためには一定の体制と仕組みが必要となります。

このため、市民が主体的に取り組む地域において、地域での協議の場を設け、協働により地域の公共交通の課題の解決に取り組みます。

また、地域での協議を踏まえ市全体としての見地からの合意形成を図る協議の場を設置し、施策の総合調整を行います。

■ 地域での協議の場

地域の生活交通課題については、地域実情に詳しい地域住民が主体となって体制をつくるとともに、様々な情報を共有し、まずは地域として考え方を整理することが必要となります。

このことから、公共交通の課題に対して主体的に取り組む地域に関係者の協議する場を設け、「計画」、「実施」、「評価・改善」の各段階において市民、公共交通事業者、行政が連携し、協働による取り組みを進めます。

なお、この協議の場には必要に応じて専門的な学識経験者等の関係者が参加することとします。

主な協議内容

- ・ 連携・協働の取り組みの共通認識
- ・ 地域の課題やニーズの取りまとめと情報の共有（本当に必要な需要の把握とマイバス意識の醸成）
- ・ 地域課題の対応策の検討と合意形成
- ・ 試行運行などの具体的な内容の調整（合意形成が図れた場合）
- ・ 試行運行結果の検証・評価

■ 総合的な協議・調整の場

地域での取り組みについて、市としての総合的な協議・調整を図る場を設置し、関係者の合意形成を図ります。

また、必要に応じて道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく地域公共交通会議を設置します。

組 織 市民代表、公共交通事業者、国、大阪府、警察、市、学識経験者など

主な協議内容

- ・ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金に関する事項
- ・ 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- ・ その他これらに関し必要となる事項

■ 庁内連携の推進

公共交通施策は、まちづくり施策、環境施策、観光施策、福祉施策など他の施策と連携することとも必要であり、庁内関係部局の連携による横断的で総合的な取り組みを進めます。

■ 協働による取り組み体制

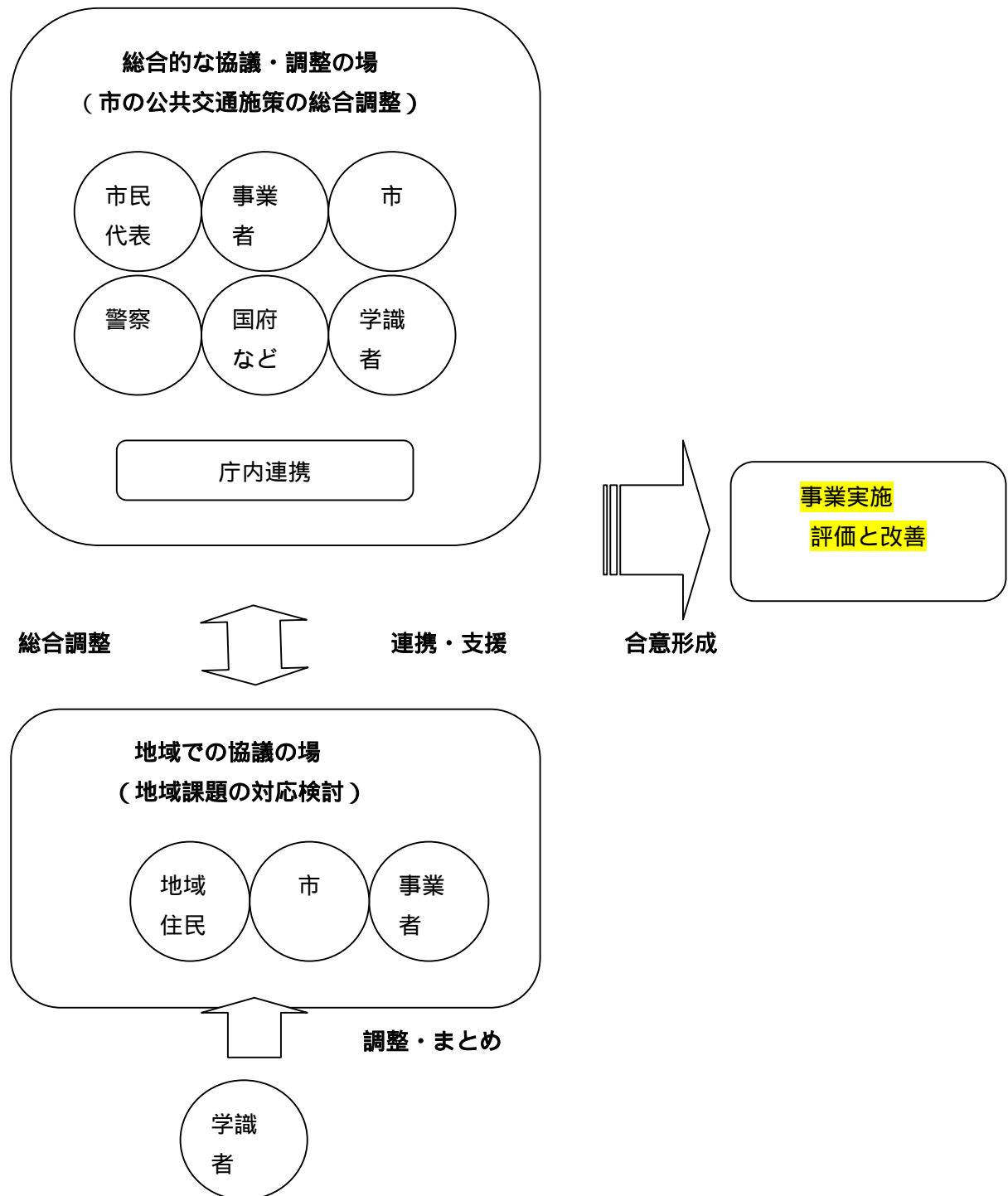


図 9-2 協働による取り組み体制

9 - 1 - 3 協働の取り組みの進め方

地域の生活交通としての公共交通の課題解決については、地域住民の主体的な取り組みを支援することを基本に協働により取り組みます。

【計画から試行の段階】

1．地域内での協働の取り組みの合意形成と体制作り

地域の公共交通の充実等に対する住民要望があり、主体的に行動している地域において、地域内での検討体制を構築するとともに、地域の主体的な取り組みを支援するため、地域住民、公共交通事業者、行政などで構成される協議の場を設置します。

2．住民意見の集約とニーズの把握

地域が主体となり「本当の需要」調査を実施するなど地域内で意見を集約します。地域内の全戸アンケート調査が基本ですが、調査規模が大きくなる場合はサンプリング調査とします。また、アンケートの配布、収集及び結果集計・分析も協働で実施することとします。

3．地域の状況に応じた公共交通を協議。

アンケート結果などを踏まえ公共交通サービスの必要性、地域住民の利用を前提とした採算性などを協議し、需要や道路状況等に応じた公共交通サービスの実現性と課題について検討します。また、ワークショップ等を実施し、種々の課題に対して相互に学習し、地域住民のマイバス意識の醸成と関係主体のかかわりについて合意形成を図ります。

4．試行運行の検討

協議された地域の公共交通課題の解決策としての公共交通サービスが一定の需要が認められ、費用対効果でも運行可能な場合は、期限を定めてまずは試行運行に向けた合意形成を図ります。（試行運転は1ヶ月～3ヶ月程度を目安とします。）

合意に至った場合は、運行ルート、運行主体、バス停位置、利用料金、使用車両、運行手続き、経費負担等について地域住民・事業者と協議します。

5．総合調整

市の総合的な協議・調整の場での協議を経て一定の要件の中で合意形成が図られた場合は、試行運行を実施します。

【試行評価から実施段階】

6．評価、改善

試行運行の状況を評価基準に基づき評価し、試行の継続・本格運行等について各協議の場で協議し合意形成を図ります。

7．本格運行

試行運行の結果の評価により本格運行の合意形成が図られた場合は、運行事業者が法的手続きに沿って運行許可などの手続きに取り組みます。なお、採算性に問題が生じる場合は、運行の必要性和地域貢献を勘案した上で、市の経費負担を含めて運行可否を検討します。

【評価・改善段階】

8．更なる効率化の推進

本格運行の状況を把握し、適宜各協議の場での評価・改善を実施し持続的な公共交通の確保を図ります。

○連携による公共交通施策推進フロー

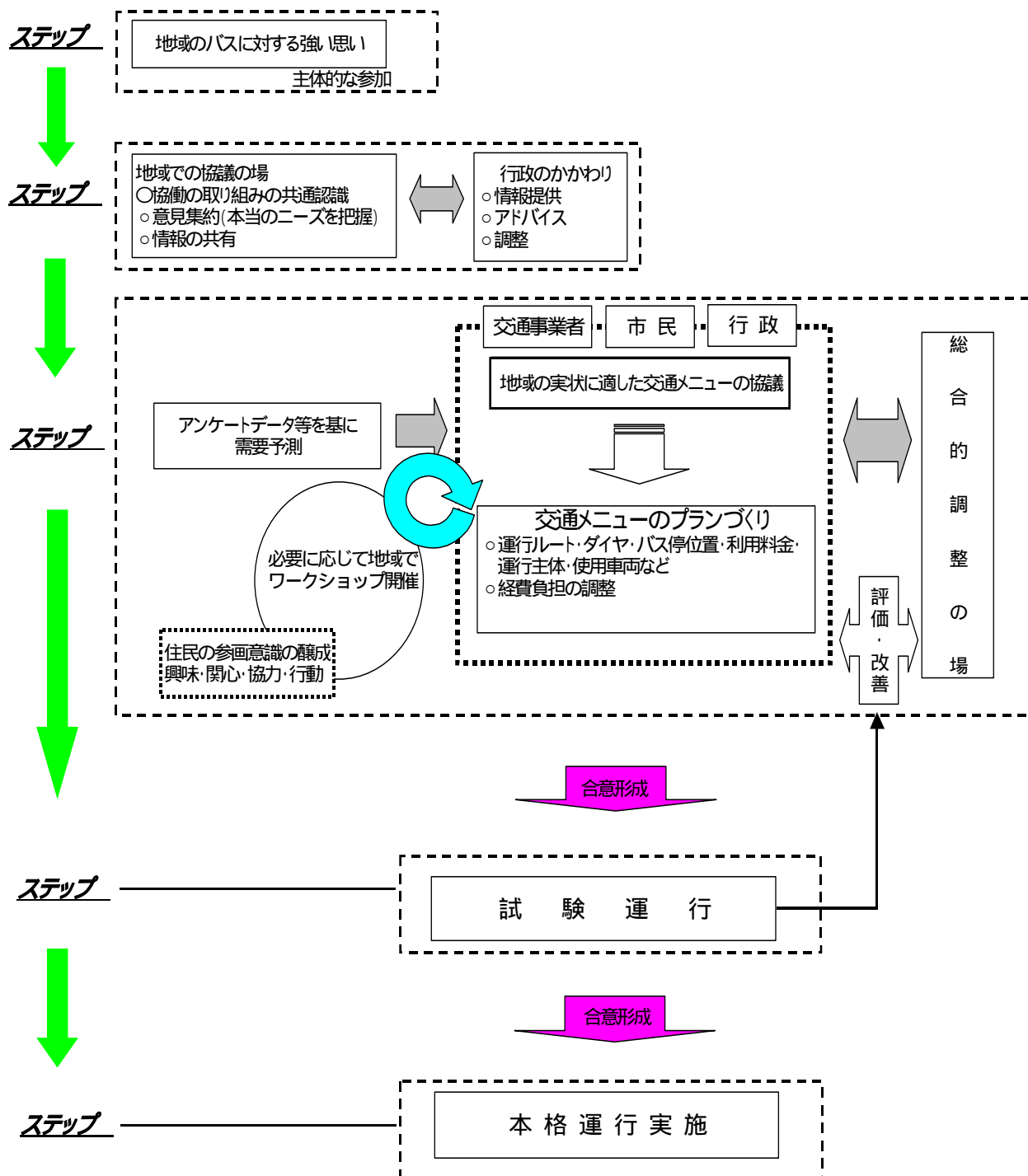


図 9-3 連携による公共交通施策推進フロー

9 - 2 事業評価による持続性の確保（事前評価と事後評価）

持続的に公共交通サービスを実施するためには、道路状況や住宅地の状況などの変化や人口動向、需要動向などその地域や社会情勢の状況に応じた効率的で効果的なサービスを提供することが求められます。

そのため、公共交通ネットワーク調査研究事業での需要予測などを踏まえ、予め公共交通サービスの必要性とその効果を予測し、事業の費用対効果や必要性を評価し、導入の可否について検討するとともに、取り組みが実施された後においてもPDCAサイクルの継続実施による検証・評価を行い、一定の評価基準を設け関係主体で協議し、事業の見直しや継続・廃止の検討を行い、より地域の状況に即した公共交通を目指します。

PDCAサイクルのイメージ

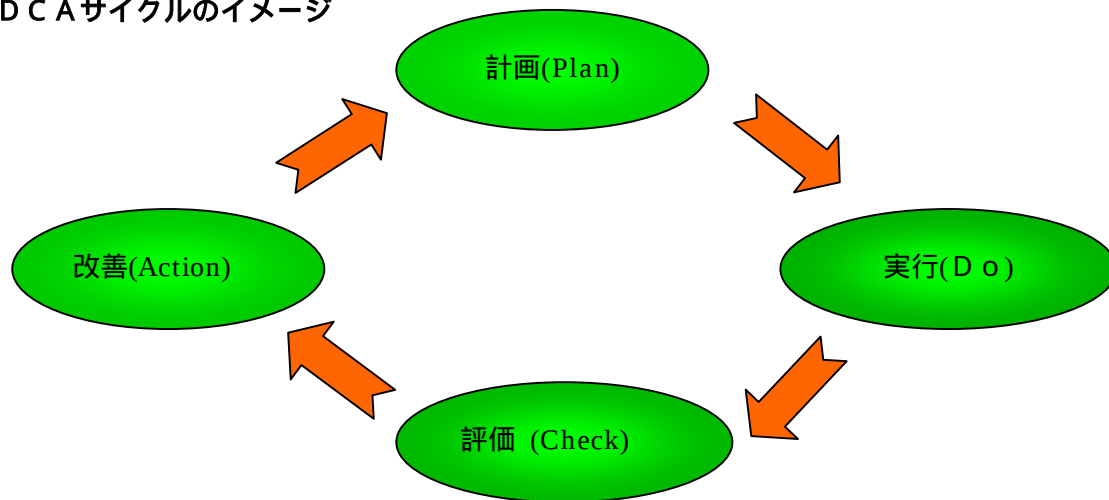


図 9-4 PDCAサイクルのイメージ

PDCA サイクル：Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action / Act（改善）の四段階からなる管理サイクルマネジメントの一つ。

9 - 2 - 1 新たな公共交通導入を考える際の視点（事前評価）

既存路線の見直しや新たな公共交通の導入を図る場合は、次の視点を踏まえて取り組みを検討します。

- 1 必要性和目的（だれを、どこへ、どのような目的のために運ぶのか）
- 2 サービス水準
- 3 費用対効果の検証（最小経費の最大効果）
- 4 安全性の確保
- 5 既存公共交通への影響
- 6 需要予測による持続性評価
- 7 行政、地域住民、事業者との協働

1．必要性と目的（だれを、どこへ、どのような目的のために）

だれを、どこへ、どのような目的のために運行するのかなど公共交通の目的を明確にするため、具体的に運行するには地域ごとの本当に必要な需要を地域として把握した上で、運行手法も含めて最も適した無駄のない効率的な公共交通サービスを実施します。

また、地域における必要性については、地域住民の参加度なども勘案して検討します。

2．サービス水準

公共交通サービスはだれもが「あれば便利」と思っていますが、乗合による公共交通サービスで全ての個々の要望に応えることは不可能であり、地域の状況に応じた、地域で支えることの出来る本当に生活に必要なサービスとしてのシビルミニマムを地域住民との調整の中で決める必要があります。

具体的なシビルミニマムは地域の状況にもよりますが、需要が少ない場合や人口密度が希薄な地域では乗合の公共交通サービスは難しいと考えられます。

これらの地域では、関係者の合意形成などが必要条件となりますが、過疎地有償運送などの個別契約での移動手段や地域内での自家用車の乗り合いによる移動などの可能性についての検討が考えられます。

また、乗合による公共交通の利用が困難な移動制約者対応については、福祉タクシー、介護タクシー、福祉有償運送によるドアツウドアの移動手段が市内で利用できます。

シビルミニマム：住民の方々がその地域で生活するための必要最低限の環境条件、生活水準のこと。主に市町村が最低限の目標としている行政サービス水準のこと。

3．対費用効果の検証（最小経費の最大効果）

平成18年度実施の公共交通に関する市民アンケート調査では、市が運行経費を負担することについて、肯定的な意見（「当然だと思う」と「仕方がない」の合計）が約66％であり、一定の理解を得ていると考えられます。

しかし、現在の市の負担額を増額してサービスを向上すべきとの意見（16.9％）より、現在の負担額が妥当（54.5％）との意見や負担を減らすべきとの意見（14.0％）の合計が約7割と多いのが現状です。

このことから、まずは市としての経費負担ありきではなく、既存資源の活用など基本的には市の負担を最小限にとどめる方策が必要となります。

負担を伴う場合でも、最小経費で最大の効果が得られるサービス形態について、住民も主体的に取り組むことにより検討し、市としての総合的な観点からサービスの享受を受けない市民のコンセンサスも得られるようにする必要があります。

また、市の経費負担が必要と認められる場合は、地域住民及び公共交通事業者へのインセンティブの導入により、より効率的で効果的な支援方法を検討します。

- ・ 地域住民及び事業所等の協賛金制度の検討
- ・ 一定の収支率から余剰金が出た場合は地域住民及び公共交通事業者に還元するなどのインセンティブの導入の検討。

インセンティブ：奨励、刺激、報償の意

4．安全性の確保

安全で安心して利用できる公共交通を提供することは必須要件であることから、事業者には過度な効率化を強いるのではなく、適正な運行でのサービス水準を向上させることが必要であり、具体的な運行を実施するには運行主体選択の重要な要件となります。

5．既存公共交通への影響

身近な公共交通の骨格を形成している現状のバス路線は市域の住宅地域の多くをカバーしており比較的充実したサービス水準を維持しています。

このことから、このサービス水準を低下させないことが基本となりますが、新たな公共交通を提供する際は、既存公共交通からの乗り換えが多い場合、既存公共交通利用者の減少を招き、結果として持続できる運行が出来なくなることが考えられることから、既存の公共交通と出来る限り競合しない運行とすることを原則とします。また、潜在需要を喚起し相乗効果で利用者の増加を目指すことが基本となります。

（影響評価手法）

アンケート調査による既存公共交通からの乗り換え需要の把握。

6．需要予測による持続性評価

現状と将来の需要を予測することにより採算面やどのようなサービスが効果的なのか検証し持続的な運行の確保に努めます。また、単に採算面等を検討するだけでなく、公共交通全体の需要動向、更には自動車からの転換など、さまざまな状況を踏まえた検討を可能とします。このことから、しっかりとした事前調査と事後評価を行い、必要な改善を行うことにより持続的な公共交通サービスの提供を実施します。

7．行政、地域住民、事業者との協働

行政、地域住民、事業者が連携し協働で取り組む合意形成のもとで実施します。

また、利用者である地域住民が当事者意識をもつことが持続できる公共交通サービスを提供するうえで重要であり、地域住民が公共交通の利用促進などの取り組みに主体的に参加することを基本とします。

9 - 2 - 2 事業評価と市の経費負担のあり方

現在の市が経費負担する路線は、旧来からの地域の通勤通学など生活交通路線バスの確保を目的とした岩湧線と日野滝畑コミュニティバス、さらに、公共施設などへの利便性の向上を目的としたモックルコミュニティバスの3路線があります。

モックルコミュニティバスは市街地部の比較的交通需要の多い地域を運行していますが昼間時間帯での運行ということもあり収支率（運行収入／運行経費）は約25％と少なく、他の2路線を含めた合計でも約30％程度となっています。

新たなバス路線などの公共交通の導入を希望される地域は市内に多くあると考えられますが、現在の状況では需要は比較的少なく、収支率は既存の経費負担路線3路線よりも低くなることも十分予想され、全ての希望に一律的に応えていくことは困難な状況です。

また、利用者の減少が続いた場合、既存の経費負担路線の収支率が悪化することや他のバス路線も廃止による新たな経費負担も考えられますが、このような市の経費負担については、平成18年度実施のアンケート調査では「仕方がないが現状程度」とする意見が多いことから、沿線地域住民など利用者の便益と市民全体が負担する経費とのバランスについて、様々な観点から総合的に判断することが求められています。

市民の生活交通手段としての公共交通を確保するための市の支援として、本当に必要な公共交通の確保のための経費負担も必要と考えますが、運行経費を軽減する検討や、経費負担ありきではなく地域住民や事業所など社会全体の支えによって運行される公共交通を目指すことが必要となっています。

そこで、市が経費負担する公共交通事業の取り組みの評価については、採算性と言う面だけでなく、生活路線バスの必要性として地域の協働の度合いも重要な視点であり、地域住民の参加度や公

公共交通分担率などの客観的に評価できる基準を設け、総合的に評価し効率的で効果的な運行の目安とします。

なお、この基準の具体的な数値は地域との協議の中でサービス水準等も勘案して決めることとし、利用促進や運行内容の適正化を地域と協働で取り組み持続できる公共交通の確保を目指します。

さらに、決められた目標を下回る場合は協働により改善に向けた取り組みを行い、改善を見込めない場合は基本的には運行廃止も含めて見直しを検討します。

しかし、目標値は廃止を前提とするものではなく、地域での公共交通を守り育てるための目標として共有する必要があります。

評価指標（案）＜表 9-1 評価指標（案）＞

基準項目	指 標	数値目標
利用実績 目標とした利用実績があるのかどうか	利用者数 （実績） 平均乗車密度（実績）	〇〇人以上 〇人以上
経費負担（必要性が認められる場合） 市の経費負担が全市的、総合的な視点で妥当かどうか	利用一人当りの負担金 （実績） 運行経費に対する収支率（実績）	〇〇円以内 〇〇％以上
利用満足度 地域での満足度が増加しているのかどうか。	利用満足度（アンケート調査） （ルート、便数、運行時間、停留所位置、車両など形態別）	〇〇％以上
地域参加度 地域の活性化やコミュニティに寄与しているかどうか。	沿線地域の公共交通利用率 今後の利用意向 （アンケート調査）	〇％以上 〇〇人以上
事業効果 新たな利用の増加状況	自動車からの乗り換え人数 高齢者等の利用増加人数 （アンケート調査）	〇〇人以上 〇〇人以上

平均乗車密度：路線の起点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数で、路線バスの運行状況の指標となっており、一般的に概ね１０人から１５人で採算が確保されます。

公共交通利用率 １日当たりの、沿線地域人口に対する利用者数割合の目標値であり、パーセントリッパ調査およびアンケート調査から市の平均的な利用率は約５％です。

一人当たり負担金 現在、市が経費負担している路線バスの利用一人当たりの負担額は平成１８年度実績で２５７円から５７５円となっています。

収支率 運行経費に対する収入の率。

利用満足度 平成１８年度実施のアンケート調査ではバス利用の満足度は４４．９％となっています。

数値目標は、地域の状況に応じて協議の場で決定します。

9 - 3 施策の展開スケジュール

公共交通を守り育てる取り組みは、市民のみなさんや公共交通事業者などと協働により合意形成を図りながら進めることとなりますが、市内の様々な公共交通に対する課題に対して一律的に対応することは困難です。

このことから、必要性や費用対効果などを踏まえ段階的に取り組みを進め、公共交通への関心が高まり社会全体で支えることにより、持続可能な公共交通ネットワークの確立を目指します。

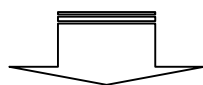
第1段階

- ・公共交通に対する市民意識の向上とPR等の利用促進施策。(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。(交通空白地域など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

- ・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

- ・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。

10 おわりに

河内長野市の公共交通施策は、この公共交通のあり方に沿って進めるものとしませんが、変化の激しい現在社会の中で公共交通を取り巻く状況も変わることも考えられます。

今後は、このあり方も状況の変化など必要に応じて見直すことを行いながら、市民のみなさんとともに公共交通を守り育てることにより、河内長野市のより良い公共交通の実現を図るものとしします。

参考資料ページ

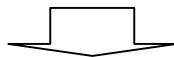
取り組み経過等について	資料 1
市民参加ワークショップの取り組み状況	資料 4
国の制度等の概要	資料 6
コミュニティバス等の導入事例	資料 10
輸送サービスの種類と特徴など	資料 13

取り組み経過等について

1 取り組み経過

公共交通を取り巻く様々な課題に対して、庁内の関係部局（主に、企画総務部、保健福祉部、都市建設部）で構成される庁内研究会と大阪市立大学の共同により将来の需要動向を踏まえた上での持続可能な公共交通ネットワークの確立についての調査研究を平成18年度から取り組んでいます。これまでの調査研究の取り組み経過は次のようになります

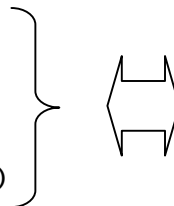
平成18年度	・ 公共交通の現状と課題の把握 ・ 市民アンケートの実施による市民ニーズの把握
--------	---



平成19年度	・ 市民参加ワークショップの実施 ・ 河内長野市公共交通のあり方懇談会の開催 ・ 河内長野市の公共交通のあり方（案）策定
--------	--

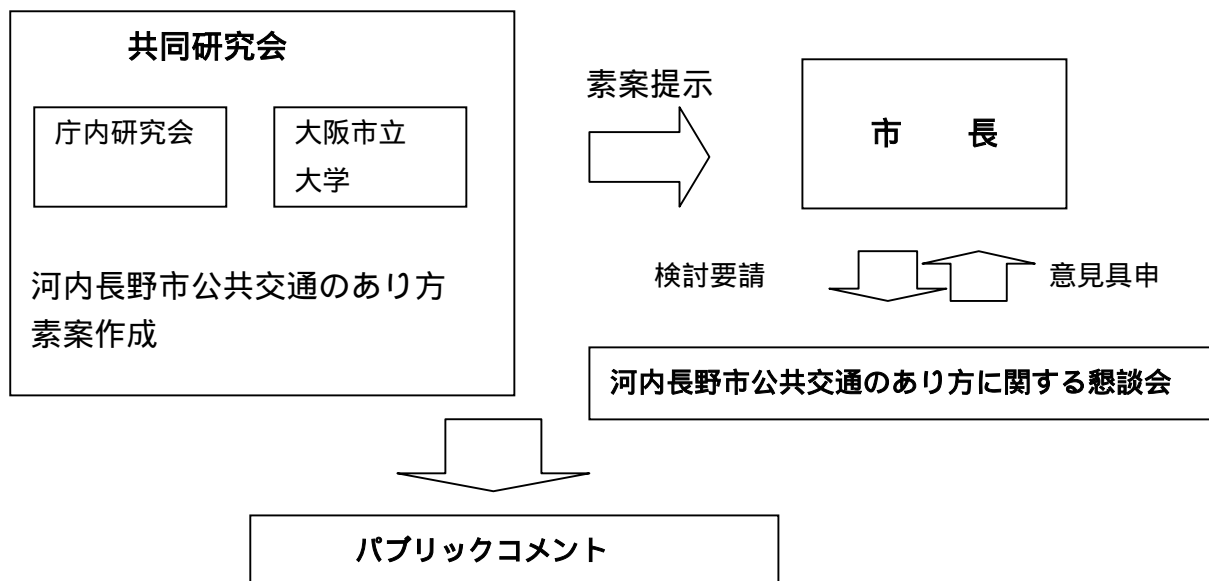
【主な共同研究内容】

地域モデル化による移動ニーズ予測
将来の予測と評価
需要予測に対応した交通サービスの検討
需要喚起の仕組み検討（住民・事業者協働）



住民・事業者等
参加ワークショップ

2 「河内長野市公共交通のあり方」の策定に向けた取り組み体制



3 「河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会」の経過

各3月実施

第1回懇談会

【議題】

- 公共交通の現状と課題について
- 市の基本的な考え方について

第2回懇談会

【議題】

- 需要予測と課題別対応方針について
- 今後の取組み方針について

第3回懇談会

【議題】

- 河内長野市公共交通のあり方（案）
- 今後の課題等について

4 河内長野市公共交通のあり方に関する設置規程

河内長野市規程第22号

河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会設置規程

（設置）

第1条 河内長野市の公共交通のあり方について協議し、公共交通政策を総合的かつ円滑に推進するため、河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会（以下「懇談会」という。）を設置する。

（協議事項）

第2条 懇談会は、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 市の公共交通政策の推進に関すること。
- (2) その他市長が特に必要と認める事項

（組織）

第3条 懇談会は、別表に掲げる者をもって組織する。

（任期）

第4条 委員の任期は、1年とし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第5条 懇談会に会長及び副会長1名を置く。

2 会長は、委員の互選によってこれを定め、副会長は委員の内から会長が指名する。

3 会長は、懇談会を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 懇談会の会議(以下「会議」という。)は、会長が召集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。

(専門部会)

第7条 会長は、必要に応じて懇談会に専門部会を設置することができる。

(事務局)

第8条 懇談会に事務局を置き、その事務局は別に定める部署において行う。

(委任)

第9条 この規程に定めるもののほか、懇談会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、公布の日から施行する。

別表(第3条関係)

市民代表 5名

公共交通関係機関の代表 3名

学識経験者 1名

5 河内野市公共交通のあり方に関する懇談会委員名簿

(順位不同)

	役 職	氏 名
会 長	大阪市立大学 教授	日 野 泰 雄
副会長	河内長野市老人クラブ連合会 会長	梶 田 忠 博
委 員	南海バス(株)総務部 部長	中 谷 靖
委 員	大阪第一交通(株)河内長野営業所 所長	池 谷 育 晃
委 員	近鉄タクシー(株)藤井寺・南河内総合営業所 所長	村 崎 隆 治
委 員	河内長野市観光協会 会長	阪 上 明
委 員	河内長野市商工会 理事	井 戸 清 明
委 員	市民公募	松 本 甫
委 員	市民公募	堂 上 明 子

市民参加ワークショップの取り組み状況

公共交通ネットワーク調査研究の一環として、市民・事業者・行政の協働の取り組みのモデルケースとして市民や事業者参加のワークショップを実施しました。

ワークショップとは

もともとは「工房」とか「作業場」の意味ですが、行政に対する市民参加の新しい手法として、参加者が共同作業により課題発見や解決方法の検討、評価などを行なう方法です。

1 市民参加ワークショップ

いずれのワークショップも大阪市立大学の日野教授が全体の進行役として進めました。また、市と事業者は情報や意見を求められた際に発言するオブザーバーとしての役割を担っています。

三田市小学校連合町会とのワークショップ

日 時 1 回目 平成 19 年 12 月 12 日（水）

2 回目 平成 19 年 12 月 26 日（水）

いずれも午後 7 時～9 時

場 所 いずれも「くすのかホール」

参加者 市民 1 回目 7 人 2 回目 11 人

バス事業者 1 回目 2 人 2 回目 2 人

大阪市立大学 1 回目 4 人 2 回目 4 人

市 1 回目 5 人 2 回目 4 人

テーマ：「バスにどのようなサービスがあればいいですか」

概 要：1 回目は参加者が 7 名と少ないことから 1 つのグループで市民がグループ内での会議の進行や記録、発表を行ない意見の交換を行なっています。

2 回目は地域やバス利用の状況で 2 つのグループに分けて 1 回目と同じく参加者がグループ内の進行を行なう方法で実施しました。

主な意見

- ・ モックルコミュニティバスを均一料金にして欲しい
- ・ バスが欲しいなら住民は遊びに行くときなどバスに乗らないといけないという意識をもつ必要がある（あればいいけど乗らないではだめ）
- ・ バスに乗ることは前近代的と思われる
- ・ たとえば 4 人集まりタクシー利用している高齢者がいるなど工夫している

- ・ 駅前のマイカー排除
- ・ バス停のベンチや上屋の整備
- ・ 出かけたくなる目的づくりが必要では
- ・ 観光資源の有効活用をしては
- ・ バス料金の割引制度などＰＲ不足（バス車両の中でＰＲしても乗らない人は分からない）
- ・ 町会で時刻表を配り配布すれば利用者が増えた。
- ・ バスが高いというイメージがある
- ・ 鉄道とバスの乗継割引制度の導入が出来ないか
- ・ バス車両を小型にしてもっと効率化を図れないか
- ・ その他具体的な運行希望ルートなどの意見

商工会とのワークショップ

日 時 平成２０年２月６日(水) 午後３時より

場 所 市役所会議室

参加者 商工会	９人
バス事業者	２人
大阪市立大学	４人
市	６人

テーマ ：都市資源を活用したバス需要喚起策について

概 要 ：２つのグループで参加者がグループ内の進行を行なう方法で実施しました。

主な意見：

- ・ 駅前の観光客が商店街等に立ち寄らない（駅前の構造的な課題もあるのでは）
- ・ イベントはある程度儲かるものでないと続かないのでは
- ・ バス利用での商店の割引は景気の低迷などから現状では難しいのでは
- ・ 観光名所などを活用しバスを利用したイベントをすればよいのでは
- ・ 車があるのでバスには乗らない
- ・ 地形と道路網から循環型のバスは運行できないのでは
- ・ バスを小型化して運行してはどうか。又は乗合タクシーのようなものに変更してはどうか
- ・ 周辺部に住民の１／３は免許証を持っていないのでバスがなくなれば困るのでは
- ・ 行政や商店と市民でもっと話し合いが必要ではないか等の意見

国の制度等の概要

国による規制緩和と地域公共交通確保のための法制度の整備が進められています。（法制度の変遷と概要）

バス事業、タクシー事業は道路運送法で規定されており、公共交通を取り巻く環境の変化に対応する法改正が実施されています。

また、公共交通活性化の新たな法律が制定されており、利害関係者が連携・協力して取り組むことが求められています。

1 道路運送法の改正概要

改正道路運送法（平成14年2月1日施行）

- ・改正趣旨：需給調整規制の廃止（規制緩和）による事業参加の推進
- ・改正内容

	改正前	改正後
参 入	路線毎の免許制 （1路線1事業者に限定）	事業者ごとの許可制 （1路線複数事業者参入可）
退 出	許可制 （市町村の事前同意取得を指導）	事前届出制（退出の6ヶ月前まで） （地域協議会において協議が整っている場合は、30日前までに届出）
運賃等	許可制	上限のみの認可制 上限を超えない範囲での事前届け出制

地域協議会：乗合バスに係る生活交通の確保方策について協議及び調整を行なう場として都道府県単位で設置されるもの：「大阪府乗合バス地域協議会」（H13.5.15 要綱施行）

構成員：国土交通省近畿運輸局 大阪府（土木部長） 各市町村長 公共交通事業者（鉄道、バスの社長等）

改正道路運送法（平成18年10月1日施行）

- ・改正趣旨：多様な形態の公共交通サービスの導入促進
- ・改正内容：一般乗合旅客自動車運送事業の対象範囲の拡大（定期定路線以外の乗合旅客の運送を行う事業も乗合事業に区分）具体的にはコミュニティバスや乗合タクシーなどの普及促進を図るためこれまで貸切事業の許可と乗合旅客の運送許可が必要な定期定路線以外の乗合旅客運送事業が乗合旅客の運送許可で事業化できるようになりました。
自家用自動車による有償運送制度の創設
市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送の登録制度が創設され、バス、タクシー事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて、地方公共団体、バス、タクシー事業者又はその組織する団体、地域住民等地域の関係者が合意していること。また、輸送の安全や旅客の利便の確保のために必要な措置を講ずると認められることなどが登録の要件となっています。

地域公共交通会議の設置（市町村レベルでの地域における公共交通のあり方の協議の

場)「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」(H18.9.15 通達 161 号)より基本的には市町村単位で設置。下記内容を協議するために設置するものとし、地域の需要に即した乗合輸送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便性の確保・向上を目的とする。

(目的・協議事項)

- ・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金に関する事項
- ・市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- ・その他これらに関し必要となる事項

地域協議会と地域公共交通会議の相違点

	地域協議会	地域公共交通会議
設置単位	都道府県	市町村(複数市町村協働も可)
協議内容	生活交通のあり方 (特に路線廃止時の対応)	地域における交通のあり方 (コミバス等の運営のあり方含む)
協議が整った 場合の効果	原則 6 ヶ月前の路線廃止の届出を 30 日前までに緩和	運賃の許可制を届出制に緩和

2 公共交通の活性化及び再生に関する法律

(平成19年10月1日施行)

地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、主務大臣による基本方針の策定、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施に必要な関係法律の特例のほか、複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する新地域旅客運送事業の円滑化を図るための鉄道事業法に係る事業許可の特例等について定める。

地域公共交通の活性化・再生の必要性

地域活性化

観光振興、活力ある都市活動

ユニバーサル社会の実現

環境・安全問題への対応

スキーム概要

基本方針（国のガイドライン）

1. 計画の作成・実施



地域公共交通総合連携計画

○ 地域の関係者が、地域公共交通の活性化・再生のために、地域総合的に検討し、合意形成を図る。



法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT、BRT整備、オムニバスタウンの推進について自治体助成部分の起債対象化
- ・その他関係法律の特例

予算等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮等

国による総合的支援

注1 LRT(Light Rail Transit)
低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT(Bus Rapid Transit)
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等



3 道路運送法での輸送サービス事業分類

道路運送法

1 道路運送法第3条：旅客自動車運送事業の種類

一般旅客自動車運送事業

イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

一般路線バス、乗合タクシーなど。いわゆるコミュニティバスもこの事業許可となる。

ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

観光バスなど

ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

タクシー（福祉タクシー含む）

2 道路運送法78条：自家用自動車による有償運送

バス、タクシー事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保

するため必要と認められる場合に市町村、NPOなどが運送主体の自家用自動車による有償運送を認めるもの。（登録制）

3 同法施行規則第48条：運送主体

運送主体：市町村、NPO、公益法人、農業協同組合、消費生活協同組合

医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会

4 同法施行規則第51条：自家用有償旅客運送の種別

市町村運営有償運送（市町村バス）

市町村が自家用有償旅客運送登録を受け自家用自動車を使用して専らその区域内の住民の運送を行うもの。

過疎地有償運送

NPOなどが過疎地域等の住民、当該地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行なう者（サービス提供を受ける者として運送主体の名簿に記載されたものに限る）などの運送を行なうもの。

福祉有償運送

NPOなどが乗車定員11人未満の自動車を使用して、他人の介助によらず移動することが困難であり、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護認定を受けた者、要支援認定を受けた者、その他障害を有する者（サービス提供を受ける者として運送主体の名簿に記載されたものに限る）等の運送を行なうもの。

河内長野市では社会福祉協議会およびNPO1団体が登録し実施している。

コミュニティバス等の導入事例

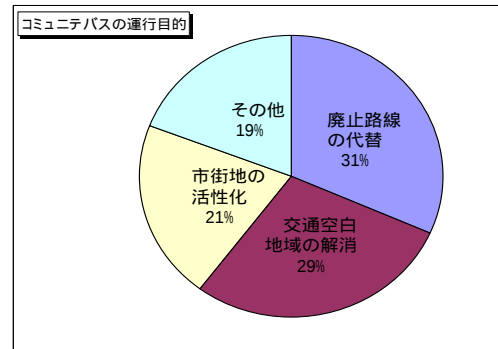
1 コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会報告書

(平成18年1月 国土交通省自動車交通局旅客課)

コミュニティバス運行目的

コミュニティバスの運行目的別では、「廃止路線の代替 (31%)」、「交通空白地域の解消 (29%)」、「市街地の活性化 (21%)」が全体の8割を占めている。

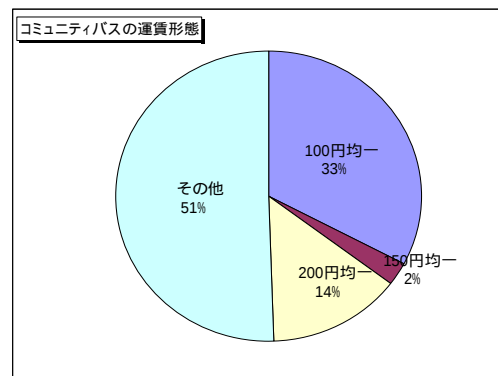
廃止路線の代替	348 件
交通空白地域の解消	313 件
市街地の活性化	225 件
その他	209 件
・買い物、通院支援	
・公共施設間移動の対策	
・交通弱者支援	
・観光振興支援	



コミュニティバス運賃形態

コミュニティバスの運賃形態は、「100円均一料金 (33%)」が最も多い。

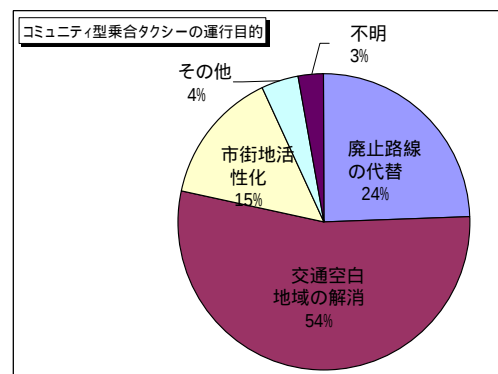
100円均一	305 件
150円均一	23 件
200円均一	132 件
その他	469 件



乗合タクシー運行目的

乗合タクシーの運行目的別では、「交通空白地域の解消 (54%)」が5割以上を占めており、次に「廃止路線の代替 (24%)」が続いている。

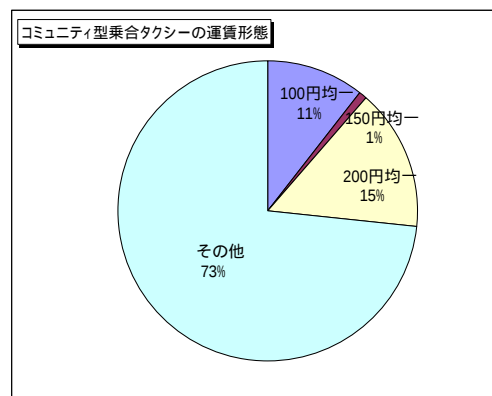
廃止路線の代替	35 件
交通空白地域の解消	77 件
市街地活性化	21 件
その他	6 件
不明	4 件
・空港アクセス対策	
・福祉輸送対策	



乗合タクシー運賃形態

乗合タクシーの運賃形態は、「その他（73%）」の占める割合が多く、運賃形態は多様化している。

100円均一	15 件
150円均一	1 件
200円均一	22 件
その他	104 件
・300円均一	
・500円均一	
・初乗り100円/キロ加算	



コミュニティバス等の導入がうまくいかなかった事例の主な原因

- ◇ 運行目的があいまい又はほとんど議論されていなかった。
- ◇ 成功事例のコピーに終始しその地域の実情を十分反映した輸送形態、路線選定、運行頻度、運賃、車両等になっていない。
- ◇ 住民や商工会議所などの地元関係者の参画が計画段階から十分になされていなかったため、住民の関心も一過性のもので終わってしまう。（愛着の不足）
- ◇ 既存のバス路線との整合性が考慮されず、結局、既存バス路線の利用者を転換させただけになってしまった。
- ◇ 運航開始後のフォローアップ体制が整っていなかった。
- ◇ 安定的な財源が不足していた。
- ◇ 地方公共団体等事業主体の関与・熱意が希薄だった。



このような事例を踏まえての検討課題

- ◇ 利用者ニーズの把握
- ◇ 地方公共団体の主体性
- ◇ 地元住民・企業・施設・地元経済団体等の計画段階からの参画
- ◇ 既存バス路線など地域交通全体との整合
- ◇ キーパーソンとなる人材の育成
- ◇ 利用者への情報提供と定期的なチェック・評価・改善体制の確立
- ◇ 環境問題など社会的要請の高い課題への対応

2. 全国の自治体の代表的コミュニティバス等の導入事例

分類	自治体	愛称	導入経過
地方公共団体が主導している事例	東京都武蔵野市	ムーバス	交通不便地域の解消を図りバス利用の促進 吉祥寺駅周辺の交通渋滞緩和の緩和および自転車からバスへの利用転換
	茨城県龍ヶ崎市	龍・ゆうバス	既存の公共交通(鉄道・バス)を最大限活用することを念頭に、民間事業者がフォローできない部分を市が対応するとの基本方針の下、昼間の生活の足となる循環型のコミュニティバスを運行
	静岡県浜松市	く・る・る	中心市街地の活性化を目的に運行
	奈良県明日香市	かめバス	中山間地域など、交通空白地域への対応
地域住民等が主導している事例	京都府京都市	醍醐コミュニティバス	京都市営バスの撤退により、交通が不便となった地域のコミュニティバス運行案を、地域住民と企業等が主体となった「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が作成し、乗合バス事業者(株サヤカバス)と契約し運行
	兵庫県神戸市	くるくるバス	○全国都市再生モデル調査にてNPO法人コミュニティ・サポートセンター神戸がバスを実験運行(運行業者:みなと観光) ↓ ○住民の熱い思いを「本格運行」につなげるため、神戸まちづくり研究所が事業を継承。 ↓ ○東灘交通市民会議を発足。バス運行実現に向けて研究・調査・議論の公開などを通じて市民合意と多面的協働を図り、平成17年住吉台くるくるバス運行開始 ↓ 「くるくるバスを守る会」が発足。市民でこのバスを守り育て、「地域の足」として未永く定着させる活動
	三重県四日市市	生活バス四日市	三重交通(株)による不採算路線の廃止後の交通空白地域に、NPO法人「生活バス四日市」の認定をうけ運行。 市は、NPO法人によるバス運行に対し財政支援(運行経費80万円/月のうち運賃収入10万円を減じた運行欠損額の1/2(30万円限度))
	愛知県小牧市	桃花台バス	ニュータウンとJR駅との間の公共交通サービス提供が実施されていなかったことから、住民が自主的に運営協議会を設置し運行開始。
	青森県鰺ヶ沢町	鰺ヶ沢・住民参加型路線バス	住民からバスの運行にあたり費用の一部を負担しても良いという意見があったため世帯当たり1ヶ月1,000円分の回数券(その後2,000円分)を地区の全世帯が購入し、赤字分を町と事業者が負担する形で運行開始
乗合タクシー	福島県南相馬市小高区	おだか - e - まちタクシー	バス路線の廃止に伴い、商工会が中心市街地の活性化を目的として、地域住民のニーズ把握を行い、タクシー会社から4台を借り、デマンドタクシーを導入した
	東京都日野市		交通不便地区の解消及び公共施設への市民の足の確保 ミニバス運行困難地域への交通機関確保 高齢者、障害者等交通弱者の外出意欲の確保
	長野県富士見町	すずらん号	町内のバス路線を全て休止し、その代わり、町・商工会と協働でデマンド交通システムを導入して狭隘道路の多い町内の交通空白エリアを解消
	愛知県三好町	さんさんバスと乗り合いタクシーのフィーダー	コミュニティバスだけでは対応できない離れた集落への移動手段として、コミュニティバスのバス停から5人乗りタクシーをデマンド運行し、低コストで住民の足を確保

(ホームページ、書籍等参照)

3. 近隣自治体のコミュニティバス導入事例

自治体	愛称	運行目的	運行形態	運賃
和泉市	オレンジバス	交通空白地域対策	運行協定 (南海ウイングバス南部㈱)	槇尾山ルート:大人300円 小児150円 西・東ルート:大人100円 小児 50円
大阪狭山市	大阪狭山市循環バス	市民の日常生活に必要な場所へのアクセスを確保する公共交通網の整備充実のため	運行協定(南海バス㈱)	おとな100円、こども50円 (障害者はおとな50円、こども30円)
羽曳野市	ウーすけ号	市民生活の利便の向上と福祉の充実を図る	自主運行	無料
松原市	ぐるりん号	市内公共施設利用者の利便向上 高齢者や障害者の社会参加促進	自主運行 (運転のみ委託)	無料
富田林市	レインボーバス	公共施設の利便性向上 高齢者等の交通利用弱者の移動手段の確保	運行経費を補助(近鉄バス㈱)	100円(小学生以下と身体障害者は50円)
箕面市	Mバス	市内交通の利便性、特に市内公共施設への交通アクセスを確保し、地域に根ざしたきめ細かな移送サービスを展開する	運行管理委託(阪急バス㈱)	無料
八尾市	愛あいバス	公共施設へのアクセス確保 公共交通空白地域の解消 交通弱者の外出支援	運行協定(近鉄バス㈱)	200円～270円

(各市へのアンケート調査より)

輸送サービスの種類と特徴など

1 運行形態別(一般路線バス)

コミュニティバス

明確な定義はないが、地方公共団体、地域住民等がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた「まち」の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと。

乗合タクシー

乗車定員11名未満の車両を用いて運行されるタクシー事業者による乗合輸送サービスで、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで運行されている。あくまでもタクシーであり座席定員以上の乗客を乗せることは出来ない。

需用が少ない地域や道路幅員が狭いところでの運行に適しており、地方公共団体、地域住民等がコミュニティバスと同様に主体的に運行する乗合タクシーも運行されている。

市町村バス(有償)

民間路線バスの廃止代替などとして、市町村が道路運送法第78・79条に基づく自家用有償旅客運送登録を受け、自家用バスを使用して専らその区域内の住民の運送を行うもの。

バス、タクシー事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要と認められる場合に自家用自動車による有償運送を認めるもの。

自家用送迎バス（無償）

自家用バス（白ナンバー登録）での無償の送迎用バスで、市町村が公共施設の連絡などで運行する場合や、企業や病院などが従業員や利用者の送迎用に運行している。道路運送法上の規制はない。

タクシー

一個の契約により乗車定員 11 人未満の車両を用いて行なうドアツウドアの輸送サービス。

過疎地有償運送

NPOなどが過疎地域等の住民、当該地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行なう者（サービス提供を受ける者として運送主体の名簿に記載されたものに限り）などの運送を行なうもの。バス、タクシー事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要と認められる場合に自家用自動車による有償運送を認めるもの。

デマンド運行：利用者の呼び出しに応じて運行する形態で、定経路で運行する場合や定経路でない場合がある。

2 福祉輸送サービスの種類と特徴

福祉タクシー

一般タクシー事業者が福祉車両を用いて行なう運送や障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送。大阪府では大阪府福祉タクシー総合配車センターによる配車サービスが実施されている。

なお、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針（平成 18 年 12 月 15 日告示）において福祉タクシーについては、「平成 22 年度までに、約 1 万 8 千台の福祉タクシーを導入する。」とされている。

平成 19 年 3 月末現在の福祉タクシーの導入状況は、9,651 台。

なお、福祉タクシー車両が新たな移動等円滑化基準への適合義務の対象となっている。

介護タクシー

介護事業者が介護サービスの利用者を病院などへ移送するサービス。

福祉有償運送

NPOなどが乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、他人の介助によらず移動することが困難であり、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護認定を受けた者、要支援認定を受けた者、その他障害を有する者（サービス提供を受ける者として運送主体の名簿に記載されたものに限り）等の運送を行なうもの。バス、タクシー事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要と認められる場合に自家用自動車による有償運送を認めるもの。

福祉バス（無償の場合が多いがコミュニティバスでは有償の場合もある）

明確な定義はないが、市町村が福祉施設への送迎バスなどで利用者を限定している場合や福

社施設などの公共施設を巡回するコミュニティバスを福祉バスと位置付けている場合もある。

3 市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送とバス、タクシー事業の相違点

	市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送	バス、タクシー事業
○運送主体	・ 市町村、NPO等の非営利主体	・ 制限なし
○使用車両	・ 自家用自動車（白ナンバー）	・ 事業用自動車（青ナンバー）
○参入制限	・ 登録制	・ 許可制
○参入条件	・ 一般旅客自動車運送事業者によることが困難 ・ 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する必要 ・ 上記について地域関係者の合意 ・ 必要な安全・利便の確保	・ 事業計画が安全を確保するため適切 ・ 事業の遂行上適切な計画 ・ 事業を適確に遂行する能力
○輸送の対価	・ 提示義務（変更命令あり） ・ 営利目的でない実費の範囲内	・ 認可制（タクシー）、上限認可制（乗合バス）、届出制（貸切バス） ・ 認可運賃・料金については適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない範囲
○運転者	・ 第二種免許を必須としない（ただし、講習の受講など一定の要件が必要）	・ 第二種免許が必要
○運行管理	・ 国家資格たる運行管理の選任は求めない。（ただし、一定の要件を満たす運行管理の責任者を選任）	・ 国家資格たる運行管理者の選任が必要

4 運行ルート形態の特徴

定経路で運行される路線バス等のルート形態としては循環運行、往復運行が一般的であり、道路運送法の改正によりデマンド運行や定経路でない運行も可能となっている。

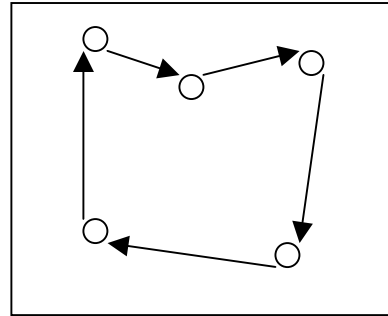
循環運行

【長所】

- ・複数の施設等が1路線で結ばれる。
- ・必要な運行車両台数が少ない

【課題】

- ・多くの施設を結び運行距離が長くなるとかえって不便になる場合が多い。
- ・近くのところに行くのに迂回が発生する。
- ・需要が少ない区間も発生する。



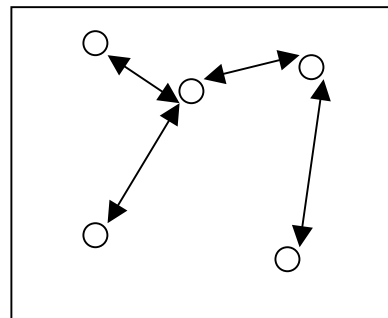
往復運行

【長所】

- ・需要に応じて施設間を効率的に結ぶことができる。

【課題】

- ・ルート数が多くなり必要な運行車両台数が増える
- ・行き先によっては乗り換えが必要になる。



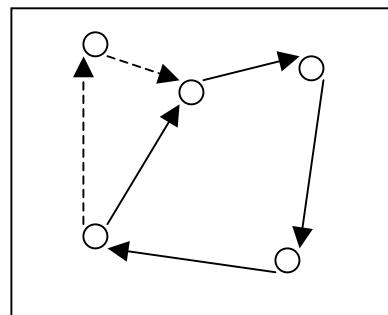
デマンド運行：利用者の呼び出し（需要＝デマンド）に応じて迂回するなど運行ルートをもその都度定める運行形態。

【長所】

- ・需要の少ないルートは需要がある時だけ運行するので効率的。

【課題】

- ・運行システムに経費を要する。
- ・乗車予約に手間がかかる。



-----➡ デマンド運行

5 交通サービス導入検討メニュー（乗合による輸送形態）

5-1 既存資源の活用メニュー

既存バス路線の見直し（コミュニティバス含む）

- ・民間事業者が運行する既存路線バス運行形態（便数、ダイヤ、ルートなど）の見直し。

【課題】

- ・公共交通事業者との合意が必要。
- ・サービスの改善に伴い需要が増加するなど採算面の確保が必要。
- ・道路状況等がバス車両の運行に適合していることが必要。
- ・コミュニティバスの場合においてもサービスの増加と負担の増加分の費用対効果の検証が必要。

送迎車両への混乗

- ・病院、自動車学校、ゴルフ場などの民間送迎車両の空いている時間帯などでの一般市民の混乗。
- ・福祉センター送迎バス等への一般市民の混乗。

【課題】

- ・民間事業所等の協力が必要。
- ・安全面での対策が必要。（保険対応等）
- ・無償での協力であれば道路運送法上の手続きは不要と考えられるが、有償の場合は道路運送法上の調整が不可欠となる。

一般タクシーの乗合利用

- ・地域住民が数名グループで一般タクシーを利用する。4名利用で近距離であればバス利用と比べても大きな差はなく、ドアツウドアの移動が可能。

【課題】

- ・地域でのコミュニティづくりが必要。
- ・同じ時間帯で同じ方向という必要がある。
- ・タクシー事業者が乗合を勧めることは出来ない。

自家用車での相乗り利用

- ・地域住民の無償ボランティアによる自家用車での相乗り送迎

【課題】

- ・地域コミュニティづくりが必要
- ・安全面での担保が難しい。（自賠責、任意保険での対応）
- ・有償とする場合はNPOを組織化し道路運送法上の手続き必要。

5-2 新たな交通サービスメニュー

一般路線バスの新設

- ・民間公共交通事業者によるバス路線の新設。

【課題】

- ・採算確保のための需要が必要。
- ・市内の需要動向から現状では実現は難しい。
- ・道路状況等がバス車両の運行に適合していることが必要。

コミュニティバス路線の新設

- ・市や地域住民などが主体的に運行するバス路線の新設。

【課題】

- ・採算の確保が必要要件ではないが費用対効果の十分な検証が必要。
- ・既存路線と競合しない整合性が必要。
- ・道路状況等がバス車両の運行に適合していることが必要。

乗合タクシーの運行

- ・定員 11 人未満のタクシー車両による乗合輸送サービス。道路が狭い地域や人口が少ない地域での生活交通の確保策などとして運行している。

【課題】

- ・9 人（運転手を含め 10 人以上）を超える乗客がいる場合は乗れないことから、9 人を超える需要が発生しないことを前提に導入する必要がある。
- ・初期経費や運行経費はバスより安価であるが最大乗車定員が 9 人で収入も少なく採算の確保が必要要件ではないが費用対効果の十分な検証が必要。
- ・既存バス路線やタクシーと競合しないことや乗継での整合性必要。

市町村バス(有償)の運行

- ・乗合バス、タクシー事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要と認められる場合に認められる自家用自動車（白ナンバー）による有償運送サービス。

【課題】

- ・公共交通事業者など地域関係者の合意形成が必要。（乗合バス、タクシーが市域の多くをカバーしており競合することから現状としては難しいと考えられる。）
- ・運行管理や登録手続き等が煩雑である。
- ・既存バス路線が廃止された場合の代替運行の可能性は考えられる。

市町村バス（無償）の運行

- ・市所有の自家用自動車による無料送迎バスの運行。現在の福祉センター送迎バスがこれにあたる。道路運送法上の規制は無い。

【課題】

- ・経費的にはコミュニティバスに比べると安価になると考えられるが、運行ルートや頻度によっては無料での運行は既存バス路線に多大な影響を与え営業バス路線網の維持が困難になることも考えられる。
- ・無償で利用できる地域とそうでない地域での不公平感が発生する。全ての地域で利用できるようにするには膨大な経費が必要となる。また、既存民間路線バス網への影響が多くなる。
- ・バス車両を管理する車庫施設や運行管理などの管理運営面でのノウハウが必要。

過疎地有償運送の実施

- ・NPOなどが過疎地等の住民、当該地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行なう者（サービス提供を受ける者として運送主体の名簿に記載されたものに限る）などの運送を自家用自動車で行なうもの。

大阪府では能勢町（運行主体：社会福祉協議会他1団体）で実施されている。

【課題】

- ・既存公共交通特にタクシー事業との競合が懸念され関係者での合意形成が必要。
- ・NPOなど事業主体の参画が必要

河内長野市公共交通のあり方

発行 平成 20 年 10 月

河内長野市

〒586-8501 大阪府河内長野市原町一丁目 1 番 1 号

TEL 0 7 2 1 - 5 3 - 1 1 1 1

FAX 0 7 2 1 - 5 5 - 1 4 3 5

編集 河内長野市都市建設部交通政策課