

平成24年度

第15回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成24年10月24日（水）

午後3時30分から

場所 河内長野市役所 602会議室

1. 開会

2. 議題

- (1) 「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」(案) に対する  
パブリックコメントの実施結果
- (2) 河内長野市内のバス輸送の現状について
- (3) 大阪府における公共交通に関する取り組みについて
- (4) 地域公共交通施策に係る国の取り組みについて
- (5) その他

3. 閉会

第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメント意見一覧

資料 1

【概要】  
 平成24年8月1日(水)～8月31日(金)まで、市内の主な公共施設及び市ホームページにおいて公表し、第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの意見募集を実施しましたところ、7名（10件）の貴重なご意見をいただきました。ご意見の内容を踏まえ、市及び本市地域公共交通会議において検討しましたところ、計画修正の必要な箇所はありませんでした。  
 なお、これらのご意見と、ご意見に対する市の考え方は下記のとおりです。

NO	ご意見	市の考え方	公表可否
1	モックルバス運行の改善について、同バスの最高運賃200円は好評のため、利用者が増加傾向にあります。更なる改善を以下に要請します。 (1)大阪南医療センターを利用する人が多く、始発の同センター玄関口着が9時35分を過ぎるため、始発時刻を現状よりせめて、30分早める。	モックルコミュニティバスは、既存のバス路線とのネットワーク化を図り、主に市役所・キックス・病院などの公共施設へのアクセスの充実を図る目的で運行しております。平成22年度からは、上限200円運賃の試行運行を実施し、利用者数は増加しております。  本計画においては、モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行から本格運行への移行を目指すとともに、モックルコミュニティバスと半分程度が同じルートで、終点もほぼ同じ（大阪南医療センター付近）である路線バス千代田線にモックルコミュニティバスと同様に上限200円運賃の導入を検討し、路線バスとの有機的な連携によるバス利用の促進を図りたいと考えております。  ご意見いただきました内容については、モックルコミュニティバスの利用促進を図るための取り組みを実施していく上での参考にさせていただきます。	可
	(2)大阪南医療センター玄関口発11時36分から13時36分まで、2時間待ちは困る。12時36分発を運行する。		可
	(3)私は三日市町駅前から始発に乗車しますが、すでに満席になっており、途中乗車も多く、満員の運行状況になっており、高齢者が多く、席の譲り合いになっている。始発と次発の間に1便を増やす。		可
	(4)キックスにおける講演会等の開始時刻が2時が多く、北行のモックルバスでは遅刻になっており、運行時刻を(1)のようにする必要はある。		可
2	モックルバスが、今は美加の台～国道371号を通過して大阪南医療センターに行っていますが、南北青葉台～南ヶ丘～大矢船～南花台～市役所（公共施設）へのルートを作ってほしい。	本市のバス路線は、千代田駅・河内長野駅・三日市町駅を中心として放射線状に形成されており、これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅周辺をモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所・キックス・病院などの公共施設へのアクセス充実を図っております。  本市の交通体系の基本方針は、都市計画マスタープランで都市核と位置付けている千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺にバスなどの公共交通を集積し、これらの都市核を交通結節点として鉄道・バスなどへ円滑に乗り継ぐことができる交通体系を目指すことを基本としております。	可
3	団地と団地を結び、商業・公共施設へ連絡するバスを新設してほしい。この場合、できるだけ安い運賃となるように工夫をしてください。例えば、商業施設で買物をすれば運賃の割引券を発行するなど。 （同旨4件）  （運行例） ◎美加の台→北青葉台→南青葉台→南ヶ丘→大矢船→南花台→上原→KICCS→市役所→河内長野駅	バスサービスの多様化が求められてきていることは十分認識しておりますが、自動車への過度の依存や少子高齢化の進展などといった社会的要因から、公共交通利用者の減少傾向が続く中、既存バス路線の維持・充実が当面の重要な課題となっております。  本計画においては、バス利用者数の確保、公共交通空白・不便地域の解消を目標とし、持続発展できる公共交通を確保するために様々な事業を考えており、いただいたご意見については取り組みを実施する中で参考にさせていただきます。	可
4	河内長野市は広大な山間部に多くの団地を造り、高野線（千代田、河内長野、三日市町、美加の台各駅）の駅からバス路線をつないで発展してきましたが、昨今、高齢化が進んでいろんな問題が生じています。 私達も「三日市地域公共交通を考える会」を今年1月に発足させて6町の会合をもって、市南部地域の公共交通を考えていますが、市として公共交通についていろいろ検討されていることはとても重要なことと思い、注目しているところです。 是非、私達の「考える会」の意見も取り入れていただき、地元住民の意見も十分取り入れて的確な提言をまとめていただきたいと思えます。 高齢化が進むと乗用車を手放す人が増え、公共交通を利用するはずですが、便利な公共交通にしないと利用者が減ります。 モックルバスや楠ヶ丘の乗合タクシーが増えているのは、その表れでもあります。それぞれ目的も路線も異なりますが、地元住民にとって便利なモックルバス、路線バス、福祉バスを系統的に走らせることによって利用者も増加傾向になると思えます。 市が財政的援助をすることも重要ですが、私共の地元住民の意見も十分取り入れながら進められることを切望いたします。	公共交通の利用を促進し、持続可能な公共交通を確保するためには、情報を共有し、みんなで公共交通のことを考えることが大切でありますので、それぞれの地域の事情にとらわれすぎずに、市域全体の移動手段について考える必要があります。  市としては、そのような地域での議論の場づくりに努めてまいりますので、基本的な考え方をご理解の上、積極的に参加していただきたいと考えております。	可

ご意見の提出者 7名（個人6、団体1）

ご意見の数 10件（個人9、団体1）

第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメント意見一覧

**参考資料**  
(前回分)

【概要】

平成24年8月1日(水)～8月31日(金)まで、市内の主な公共施設及び市ホームページにおいて公表し、第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの意見募集を実施しましたところ、7名(10件)の貴重なご意見をいただきました。ご意見の内容を踏まえ、市及び本市地域公共交通会議において検討しましたところ、計画修正の必要な箇所はありませんでした。

なお、これらのご意見と、ご意見に対する市の考え方は下記のとおりです。

NO	ご意見	市の考え方	公表可否
1	モックルバス運行の改善について、同バスの最高運賃200円は好評のため、利用者が増加傾向にあります。更なる改善を以下に要請します。 (1)大阪南医療センターを利用する人が多く、始発の同センター玄関口着が9時35分を過ぎるため、始発時刻を現状よりせめて、30分早める。	路線バス千代田線は、河内長野駅前8時33分発の便があり、それに乗りますとモックルコミュニティバスの北行より約30分早く大阪南医療センター前に着きます。 この千代田線は、モックルコミュニティバスと半分程度が同じルートで、終点もほぼ同じであることから、本計画において、モックルコミュニティバスと同様に上限200円運賃を検討することとしています。	可
	(2)大阪南医療センター玄関口発11時36分から13時36分まで、2時間待ちは困る。12時36分発を運行する。	増便については、利用者の増加につながりますが、その分の経費(車両、運転手)も増えることとなります。増加した経費を賄えるほどの利用者増が見込めるかどうか、現状では難しいと考えております。 路線バス千代田線は、大阪南医療センター前発、河内長野駅前発の便が12時6分にあります。この千代田線は、モックルコミュニティバスと半分程度が同じルートで、終点もほぼ同じであることから、本計画において、モックルコミュニティバスと同様に上限200円運賃を検討することとしています。	可
	(3)私は三日市町駅前から始発に乗車しますが、すでに満席になっており、途中乗車も多く、満員の運行状況になっており、高齢者が多く、席の譲り合いになっている。始発と次発の間に1便を増やす。	利用者数の多い時間帯の増便は、当然利用者の増加につながりますが、その分の経費(車両、運転手)も増えることとなります。増加した経費を賄える程の利用者増が見込めるかどうか、現状では難しいと考えております。	可
	(4)キックスにおける講演会等の開始時刻が2時が多く、北行のモックルバスでは遅刻になっており、運行時刻を(1)のようにする必要はある。	各個別の講演会等の開始時刻にモックルコミュニティバスの運行時刻を合わせることは難しいと考えております。 本計画においては、モックルコミュニティバスの利用促進を図る具体的な取り組みを進めてまいります。	可
2	モックルバスが、今は美加の台～国道371号を通過して大阪南医療センターに行っていますが、南北青葉台～南ヶ丘～大矢船～南花台～市役所(公共施設)へのルートを作してほしい。	モックルコミュニティバスは、既存のバス路線とのネットワーク化を図り、主に市役所・キックス・病院などの公共施設へのアクセス充実を図るため、平成14年より運行しております。 ご意見いただきましたモックルコミュニティバスを青葉台等の住宅団地内にも運行するとすれば、他の住宅団地からも同様のルート変更の要望があるため、それぞれを網羅すると、上記にも述べたとおりモックルコミュニティバスのコンセプトである既存バス路線とのネットワーク化が図れなくなること、また、多くの地域を経由するため運行時間が長くなることなど、多くの課題があることから、住宅団地内への運行は難しいと考えております。	可
3	団地と団地を結び、商業・公共施設へ連絡するバスを新設してほしい。この場合、できるだけ安い運賃となるように工夫をしてください。例えば、商業施設で買物をすれば運賃の割引券を発行するなど。 (同旨4件)  (運行例) ◎美加の台→北青葉台→南青葉台→南ヶ丘→大矢船→南花台→上原→KICCS→市役所→河内長野駅	本市のバス路線は、千代田駅・河内長野駅・三日市町駅を中心として放射線状に形成されており、これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅周辺をモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所・キックス・病院などの公共施設へのアクセス充実を図っております。 本市の交通体系の基本方針は、都市計画マスタープランで都市核と位置付けている千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺にバスなどの公共交通を集積し、これらの都市核を交通結節点として鉄道・バスなどへ円滑に乗り継ぐことができる交通体系を目指すことを基本としております。 また、本文P17には商業施設との連携について記載し、例えば、公共交通利用者には買い物料金を割引くなど、公共交通利用による買い物の魅力向上のため、バス路線沿線の商業施設との連携を検討していきたいと考えております。	可
4	河内長野市は広大な山間部に多くの団地を造り、高野線(千代田、河内長野、三日市町、美加の台各駅)の駅からバス路線をつないで発展してきましたが、昨今、高齢化が進んでいるような問題が生じています。 私達も「三日市地域公共交通を考える会」を今年1月に発足させて6町の会合をもって、市南部地域の公共交通を考えていますが、市として公共交通についていろいろ検討されていることはとても重要なことと思ひ、注目もしているところです。 是非、私達の「考える会」の意見も取り入れていただき、地元住民の意見も十分取り入れて的確な提言をまとめていただきたいと思ひます。 高齢化が進むと乗用車を手放す人が増え、公共交通を利用するはずですが、便利な公共交通にしないと利用者が減ります。 モックルバスや楠ヶ丘の乗合タクシーが増えているのは、その表れでもあります。それぞれ目的も路線も異なりますが、地元住民にとって便利なモックルバス、路線バス、福祉バスを系統的に走らせることによって利用者も増加傾向になると思ひます。 市が財政的援助をすることも重要ですが、私共の地元住民の意見も十分取り入れながら進められることを切望いたします。	公共交通の利用を促進し、持続可能な公共交通を確保するためには、情報を共有し、みんなで公共交通のことを考えることが大切でありますので、公共交通に関する情報につきましては、ホームページ、広報などを通じて積極的に提供してまいります。 また、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、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、地域の状況やニーズに応じた公共交通の確保に努めてまいります。	可

ご意見の提出者 7名(個人6、団体1)

ご意見の数 10件(個人9、団体1)

## 河内長野市内のバス輸送の現状について

## 1. 23 年度の一般乗合バス輸送状況

	南海バス 全体	前年比 (%)	河内長野市	前年比 (%)
人員 (千人)	34,876	101.1	4,434	98.1

## 2. 南海バス株式会社の取り組み内容

## (1) 増収策

- 高速バス利用促進策の実施
- 関西空港の LCC (格安航空会社) 就航に伴う新規需要への対応
- 路線バスにおける新規路線の開設及び需要の見込まれる箇所での増便の実施並びに新たな需要を喚起する策の検討
- 大阪市交通局路線の管理受託の拡大
- 不動産事業の拡大

## (2) 費用削減策

- 運行ダイヤの効率化による費用の削減
- 路線バスの運行管理業務を子会社へ移管継続
- アイドリングストップによる燃料費の削減
- 諸経費の削減

## (河内長野市内関連)

- 23 年 7 月 ・ 荘園町線の一部区間内における「フリー乗降制度」実施  
(お客さまの利便向上を図り、利用者増を目的として実施)
- 23 年 7 月 ・ 「河内長野・千早赤阪 1 日フリーカード(ワイドモックルカード)」の発売  
(河内長野・千早赤阪駅エリアへの観光誘致を目的として実施)
- 24 年 1 月 ・ 河内長野・狭山ニュータウン線の効率化  
(旅客の利便性を最大限維持しつつ、路線の効率化を図った)
- 24 年 10 月 ・ 河内長野リムジンの第 2 ターミナル(LCC 専用ターミナル)への延伸  
・ 深夜バスの運行を開始(美加の台循環・河内長野駅～旭ヶ丘)

以 上

# 資料 3

## 大阪府における公共交通に関する取組みについて

大阪府 都市整備部交通道路室

平成24年10月24日

# 1 公共交通シームレス化計画（案）

## 「公共交通シームレス化計画(案)」の検討

～利用者にとって利便性の高いネットワークを目指して～

- 「情報」「移動」「運賃」等公共交通利用における継ぎ目(シーム)をできるだけ軽減し、利用者にとってさらに利便性の高い公共交通ネットワークを目指す計画を策定します。
- 平成24年度は実証実験による効果検証を行うとともに、アクションプランの策定を行います。

### 情報のシームレス化

事業者間を超えた乗り継ぎ時の情報・案内の充実を図るため、公共交通運行情報の相互発信等改善策の実施について検討。



### 移動のシームレス化

ターミナル等の乗り継ぎ移動・待ち時間等の負担を軽減するため、駅やその周辺、列車運行の改善等の乗り継ぎ改善策の実施について検討。



### 運賃のシームレス化

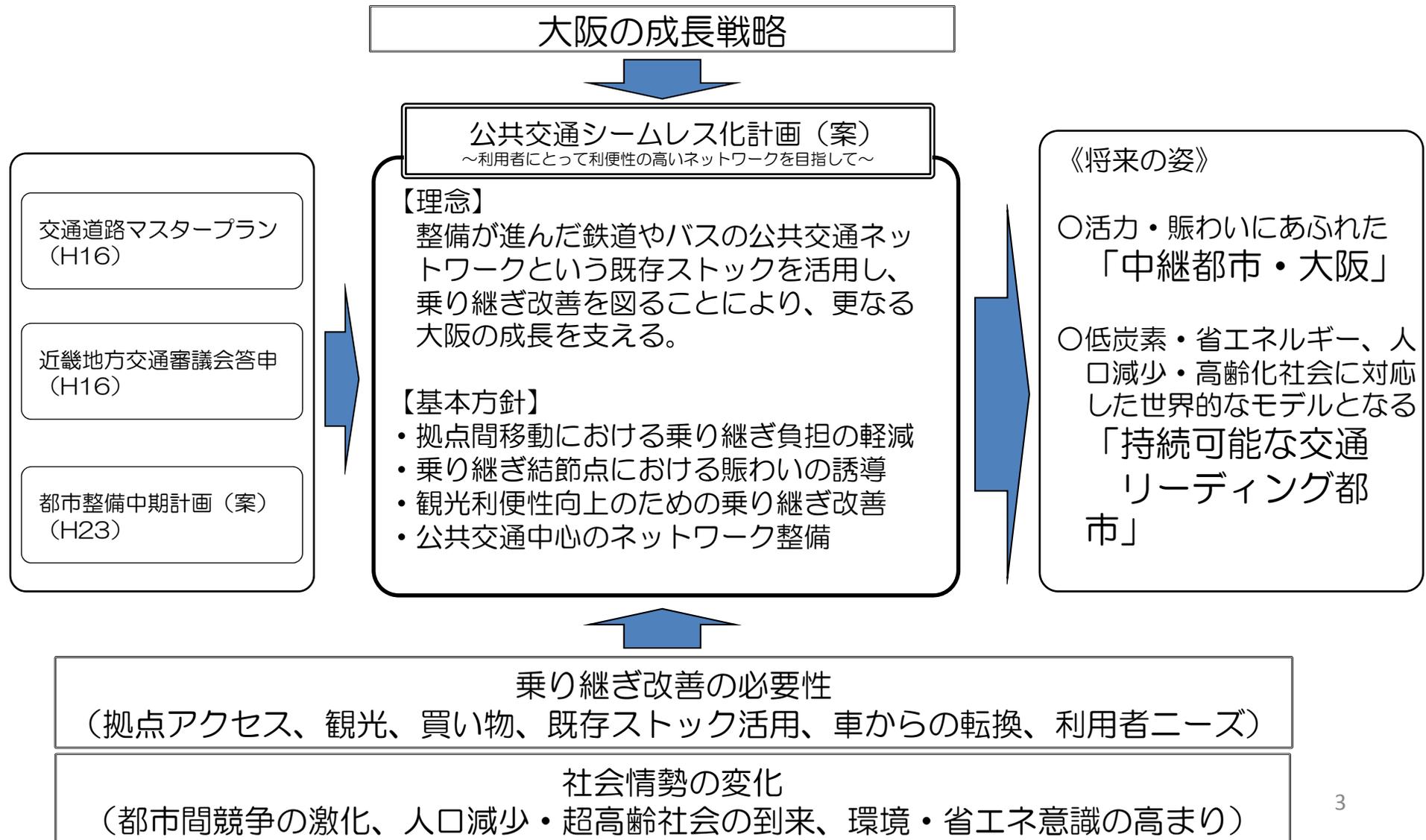
乗継ぎ時の運賃加算等負担の軽減方策の検討や観光など新たな需要を誘発するための企画きっぷ等の実施について検討。



# 公共交通シームレス化計画（案）

～利用者にとって利便性の高い公共交通ネットワークを目指して～

- 本計画は、公共交通の乗り継ぎ改善に関する方向性、基本方針を示すもの。



## 2 公共交通乗り継ぎ改善の実証実験

公共交通の乗り継ぎ改善について、施策実施による効果等を把握し、今後の展開について検討するため、以下の箇所で実証実験を行っています。

### ①乗換検索ができる公共交通情報システム

#### 「乗換案内 検サケット」 試行運用(千里中央駅)

駅構内などにおいて、デジタルサイネージ(電子看板)を活用し、鉄道やバスの発車時刻・乗換案内を行います。タッチパネル操作により目的地までの乗り換え検索が可能であるとともに、地域情報などの公共情報も併せて発信可能です。

- ・千里中央駅周辺3箇所に設置
- ・平成24年3月より試行運用開始、現在効果検証中



北大阪急行 千里中央駅



大阪モノレール 千里中央駅



バスターミナル前  
(せんちゅうパル)

# ①乗換検索ができる公共交通情報システム 「乗換案内 検サクト」 試行運用(千里中央駅)

3月26日 (月) 11:02

千里中央 のりば案内

バス発車時刻表

種別	方面	発車時刻	のりば
阪急バス	白鳥、阪急西 桜白 箕曲、新船	11:03	11 のりば
阪急バス	海防二丁目 桜白 桃山台駅前・千里岩塚前	11:05	4 のりば
阪急バス	北藤白沼池、桜井谷 理由 豊中→旭ヶ丘	11:05	2 のりば
阪急バス	阪大北、小野原西五丁目 理由 関西学院千里国際キャンパス	11:06	6 のりば
阪急バス	高緑丘 理由 少路二丁目・豊中	11:07	3 のりば
阪急バス	海防二丁目、青山台二丁目 理由 北千里	11:08	8 のりば

電車・モノレール発車時刻表

種別	方面	発車時刻	のりば
北急	なかもず	11:06	のりば
モノレール	大阪空港	11:07	のりば
北急	なかもず	11:14	のりば

乗換案内を見る

のりば・発車時刻案内

3月26日 (月) 11:11

千里中央 乗換案内

出発日 2012年3月26日 (月)

所要時間 28分 (乗車22分 徒歩6分)

片道金額 420円 乗換回数 1回

11:30 千里中央/阪急バス のりば案内

11:43 11:49 東豊中団地前/阪急バス

11:58 新船塚三丁目/阪急バス

終了 乗換案内の最初に戻る ひとつ前に戻る

乗換検索

大阪府

かしこい公共交通の使い方

-環境を考えた使い方-編

公共交通機関を利用することは、地球温暖化対策に大きく貢献できる方法の一つです。

1km移動する際に排出される 1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量(g)

・『クルマ』は『鉄道』の約9倍  
・『クルマ』は『バス』の約3倍

一人を1km運ぶのに排出するCO<sub>2</sub>

交通手段	CO <sub>2</sub> 排出量 (g)
鉄道	18
バス	48
クルマ	165

クルマは鉄道の約9倍のCO<sub>2</sub>を排出します

おかけには、電車・バスのご利用をお願いします

詳しくは [かしこい公共交通の使い方](#) 検索

自治体情報など

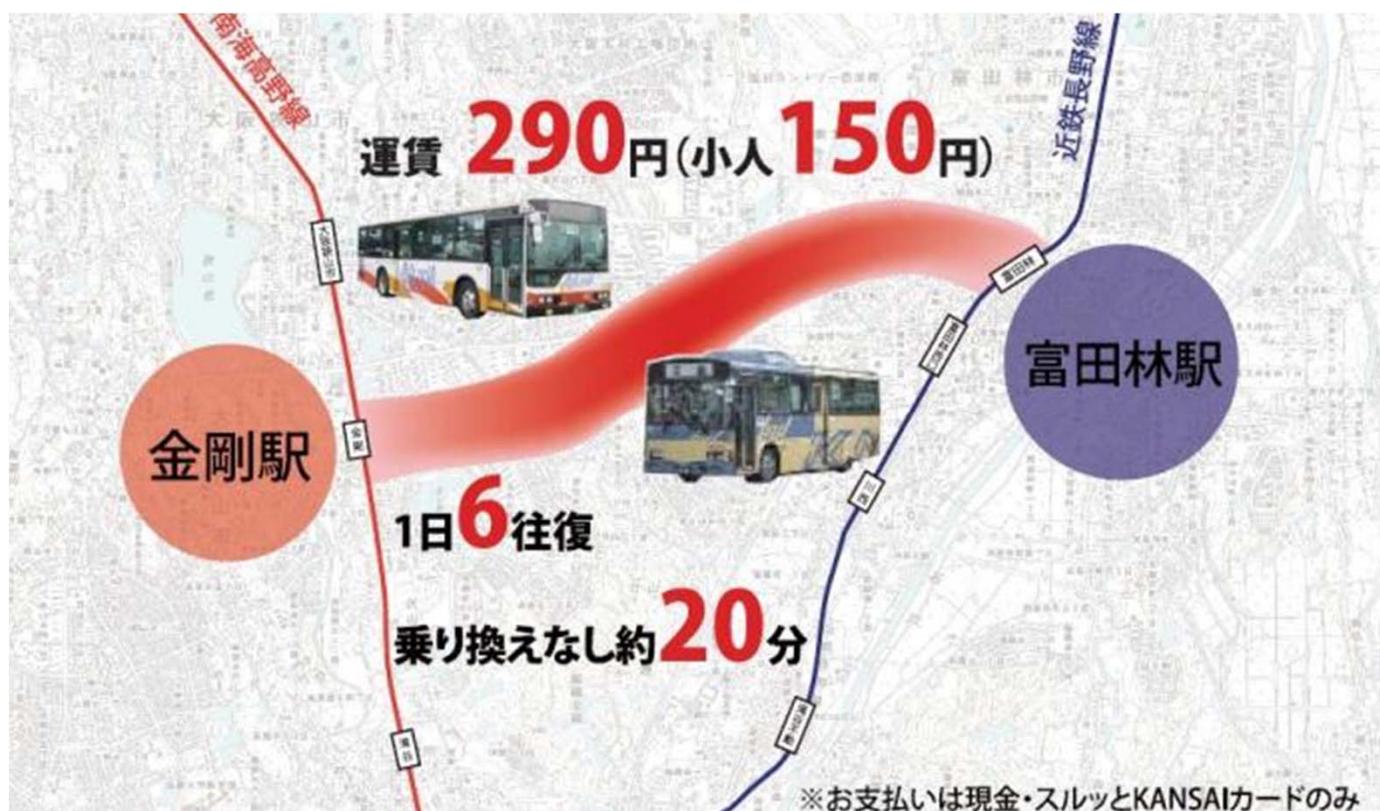
## ②近鉄富田林駅・南海金剛間の急行バス運行による 乗り継ぎ改善実証実験

近鉄富田林と南海金剛の両駅間にはバス路線がありますが、2社のバスを乗り継ぐ必要があります。そこで、両駅を結ぶ急行バスを運行することにより、その需要等を把握し、今後のバス路線検討に活用するものです。

### ○実施内容

近鉄富田林駅・南海金剛駅間を直接結ぶ急行バスを1日6往復運行

実験期間:平成24年10月1日(月曜日)から平成24年12月31日(月曜日)



## ②近鉄富田林駅・南海金剛間の急行バス運行による 乗り継ぎ改善実証実験



※富田林駅前発金剛駅前行きは10:30~16:30の毎時30分富田林駅前発

### ③高速道路を走行するバス路線を活用した乗り継ぎ改善 実証実験(交野市)

高速道路(第二京阪道路)を走行する幹線バス路線について、途中のバス停における鉄道・バスとの連携を強化し利便性を向上するため、企画乗車券の発行や乗り換え案内の充実を行う実証実験を実施します。

#### ○企画乗車券の内容

直Q京都(京都交野なんば線、なんば～交野～京都駅を結ぶ路線バス)をなんば(OCAT)又は京都市内から交野まで2回乗車でき、京阪バスの路線バス(星田地区・香里交野地区)を何回でも乗車できる企画乗車券を期間限定で発売。

- ・発売額 1,300円(大人用のみ発売)
- ・発売枚数 2,000枚限定(売切れ次第終了)
- ・発売期間 平成24年11月1日(木曜日)から  
平成25年3月31日(日曜日)
- ・有効期限 上記発売期間のうち、好きな1日間
- ・販売場所 直Q京都(京都交野なんば線)車内ほか



### ③ 高速道路を走行するバス路線を活用した乗り継ぎ改善実証実験（交野市）



**なんば⇄交野⇄京都**  
(OCAT) (京阪交野市駅・JR河内船場駅) (京都駅/八条口)  
 乗り換えなし！観光車両でゆったり移動！



座席定員制

**バスに乗って ☆星のまち交野☆**  
かたのぶらり  
**周遊乗車券**  
(星田地区・香里交野地区)



**直Q京都（京都交野なんば線）と  
交野市周辺の京阪バスの  
フリー乗車券がセット**



直Q京都(京都交野なんば線)  
なんば・京都～交野 2回乗車券

京阪バスの路線バス  
(星田地区・香里交野地区)フリー乗車券

**1,300円**  
(大人用のみ発売)

**限定 2,000枚**



**乗車券の発売場所** 直Q京都(京都交野なんば線)車内、京都駅/八条口・枚方市駅・香里園駅の京阪バス車内  
 交野駅前協賛店、交野中央協賛店、都津駅前協賛店、香里堂工会、星田駅前協賛店

**お問い合わせ先** 交野市都市計画課：(072-892-0121(平日9:00～17:00))  
 京阪バス：交野営業所 (072-895-2233) 京田辺営業所 (0774-63-6700)

**発売期間** 平成24年11月1日(木)～平成25年3月31日(日)

**有効日** 上記有効期間のうち、好きな1日間

**公共交通シームレス化の推進に向けた実証実験（交野市）**  
 実施機関：大阪府、交野市、京阪バス 協力機関：交野市商業連合会、交野市星のまち観光協会

織姫ねっと 

### 3 公共交通利用促進の取り組み

#### 各種キャンペーン等における公共交通利用の呼びかけ



バスに関するキャンペーン

## 家族でお出かけ節電キャンペーン

7月2日(月)～9月7日(金)の平日 (8月13日～15日は除く)

大阪府では関西広域連合の一員として府民の皆様にも節電へのご協力をお願いしています。  
今年の夏は、お得で楽しい「クールスポット(※)」にでかけて、お家のエアコンをOFFにしよう！  
※クールスポットとしてキャンペーンに参加の施設においても、設定温度28℃など、節電にご協力いただいています。

**遊ぶ**

プールや遊園地では、  
特典付チケット発売など

**見る**

博物館や美術館では、  
入館料無料や割引など

**買う**

百貨店や  
ショッピングモールでは、  
各種割引サービスなど



**食べる**

レストランでは、  
カキ氷半額や飲食代割引  
など

節電キャンペーンにおける  
公共交通利用呼びかけ



詳しい情報はホームページをご覧ください。

モットキットと一緒に

検索



お出かけには、電車・バスのご利用をお願いします。お得な情報は

かしこい公共交通

検索



# 大阪府Webページにおける公共交通に関する情報提供

大阪府 Osaka Prefectural Government

トップページ 健康・福祉 <5>し・環境 産業・労働・まちづくり 教育・文化

ホーム > 産業・労働・まちづくり > 交通・道路 > かしこい公共交通の使い方(リニューアルしました)

かしこい公共交通の使い方(リニューアルしました)

**公共交通機関に関する情報**

- 環境を考えた使い方
- 維持費を考えた使い方
- 健康を考えた使い方
- 事故を考えた使い方
- 大阪の広域対策
- OSAKAバスナビ
- お徳な乗車券情報
- バスのお徳な乗車(経路検索)
- OSAKAシェアサイクルナビ
- バイク・軽車両情報
- ご意見・その他
- アンケートに答える

かしこい公共交通の使い方

電車やバスなどの公共交通機関は、地球環境にやさしく、わたしたちの暮らしに  
 かしこながら、自動車が増えた今、わたしたちは買い物や通勤に自動車を利  
 用し、  
 確かに自動車は便利な乗り物ですが、自動車に頼りすぎる生活は、地球環境を  
 自動車に頼りすぎず、かしこく公共交通を使えば色々な良いことがありますよ！  
 このページでは、公共交通の良さを紹介しますので、ぜひご覧ください。  
 『かしこい公共交通の使い方』をマスターして、公共交通の良さを再発見してみま

かしこい公共交通の使い方

ここで  
 みんなも環境や健康のことを考えてみることで、『かしこい公共交通の使い方』

**環境を考えた使い方**  
 電車・バスはCO2排出量が  
 少なく、エコな乗り物です…

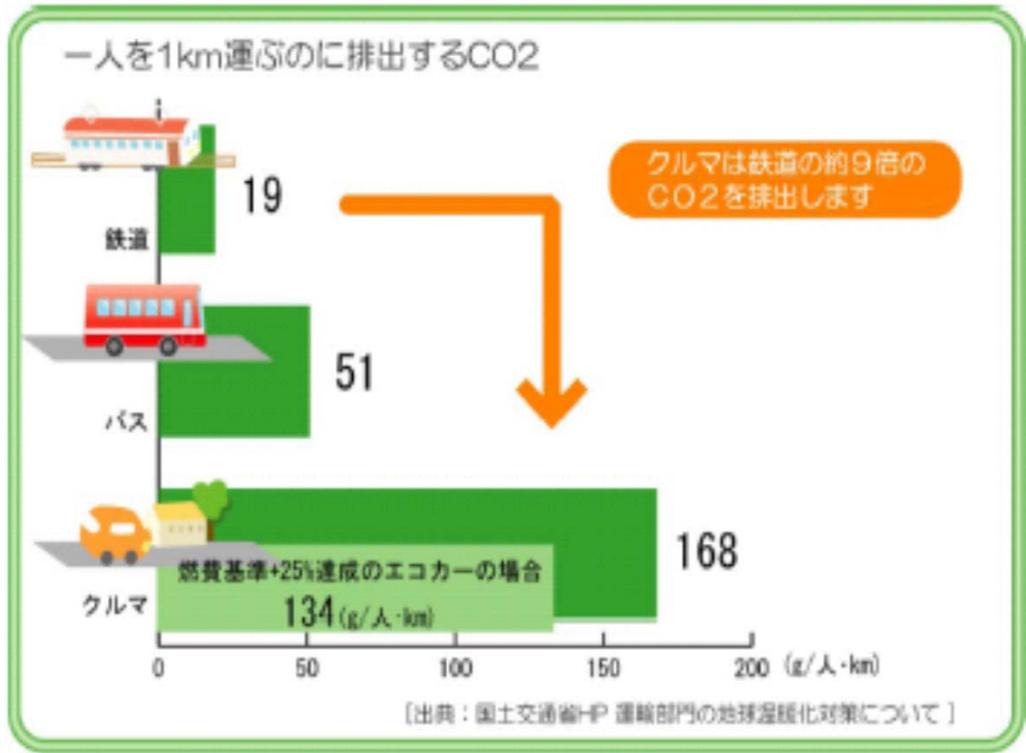
**健康を考えた使い方**  
 公共交通機関を使って  
 ダイエット…

**維持費を考えた使い方**  
 電車・バスに乗る方が高くつく  
 と思われがちですが…

**事故を考えた使い方**  
 交通マナーを高めて、自動車  
 の事故を防ぎましょう…

公共交通の魅力を再発見

公共交通機関では、市民の方に親しみやすいだけでなく、色々なことに取り組んでいます。  
 そのような取組の内容を紹介し、公共交通の魅力を発信しているブログをご紹介しますので、あ  
 りてはいかがでしょうか。



Webページにおいて、大阪の交通の状況を分かりやすくお伝えするとともに、公共交通のメリットも紹介し、日常の交通手段を考えるきっかけを提供。

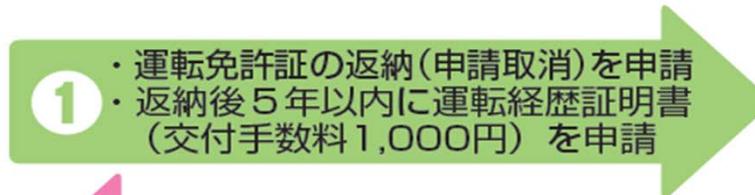
# 高齢者運転免許自主返納サポート制度

大阪府では、交通事故の数が全体的に減っているなか、高齢ドライバー（65歳以上の人）による交通事故は、10年前（平成14年）の約1.5倍になっています。

高齢者の交通事故防止対策の一環として、運転免許証を自主返納し運転経歴証明書の交付を受けた大阪府在住の65歳以上の方が、サポート企業や店舗において様々なサービスを受けることができる「高齢者運転免許自主返納サポート制度」を実施しています。



大阪府在住で運転免許証の自主返納を希望する65歳以上の方



門真運転免許試験場  
光明池運転免許試験場  
大阪府下の警察署  
（大阪水上警察署を除く）



サポート企業等

運転経歴証明書を見せると、  
様々な特典があります！！

（ご家族や同伴者が対象に含まれる場合もあります）

※平成24年4月1日以前に交付された運転経歴証明書も可

## 資料4

# 地域公共交通施策に係る国の取り組みについて

- (1) 陸上交通に係る補助の制度概要について (P1~5)
- (2) 広域自治体担当者会議の実施について (P6)

【第15回 河内長野市地域公共交通会議資料】

平成24年10月24日

国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局

# 『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～ 24年度 332億円(前年度比1.09)

生活交通の存続が危機に瀕している地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害を解消

## 地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(注)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

＜効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路や、離島航空路 **新規** の島民割引運賃の取組等も補助＞

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： **地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク**、離島航路・航空路の**確保・維持** 等



○市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な**地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持** 等



○東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援 **(※)**

(注) 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

## 地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

### バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、  
鉄道駅、旅客  
ターミナルの  
バリアフリー化  
等を支援



### 利用環境の改善

バリアフリー化されたまちづくりの  
一環として、LRT、BRT、ICカード  
の導入等公共交通  
の利用環境改善  
を支援



### 地域鉄道の 安全性の向上

地域鉄道の安全性  
向上に資する設備  
整備等を支援

## 地域公共交通 調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等
- ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援 **(※)**

(※) 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される26億円を含む。**新規**

# 陸上交通の確保維持事業

地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通等の運行について一体的に支援する。

## ○地域間幹線系統

- ・ 地域間幹線バス系統のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画<sup>(※1)</sup>に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者

主な補助要件(\*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(都道府県単位)
- ・ 従前の地バス補助の要件緩和  
(距離要件(10km要件)の廃止、複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和)
- ・ 事前内定方式<sup>(※2)</sup>への変更

## ○地域内フィーダー系統

- ・ 地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダ路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画<sup>(※1)</sup>に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者  
自家用有償旅客運送者

主な補助要件(\*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統など過疎地域をはじめとする交通不便地域の移動確保を目的とするもの
- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(市町村単位)
- ・ バス停共有等により幹線交通と接続しているもの
- ・ 新たに運行を開始、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統

### 補助の上限

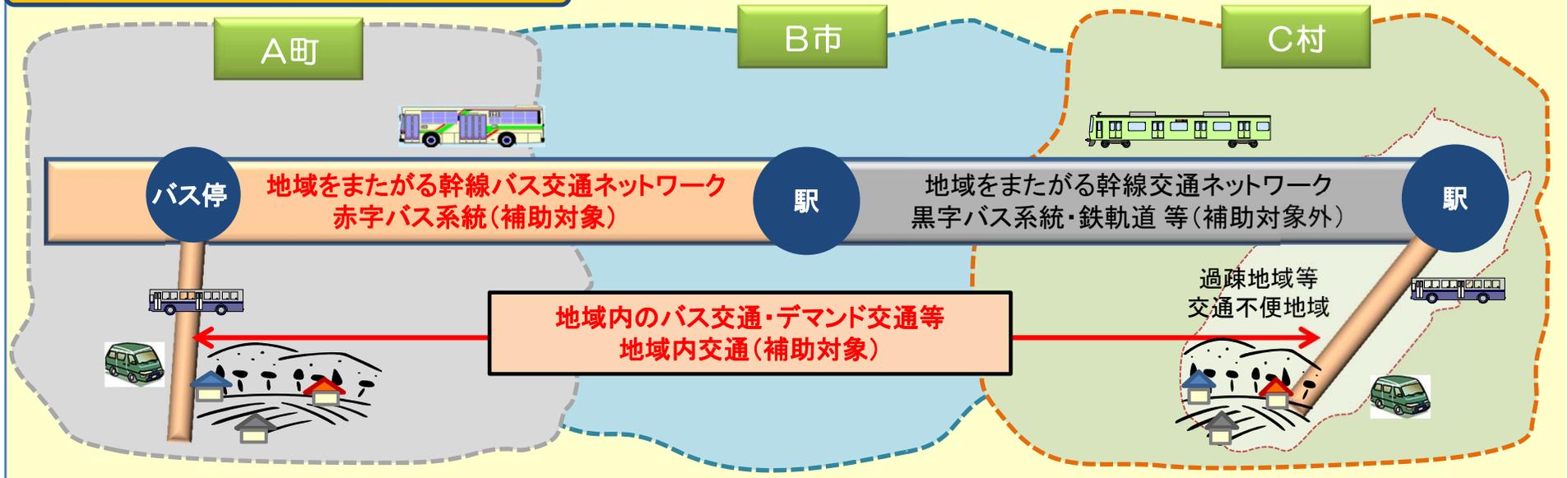
- ・ 地域内生活交通への補助総額は、地域間生活交通への補助総額の50%以内
- ・ 各市町村ごとの補助額は、上記総額の範囲内で、市町村ごとの状況に応じて設定される想定上限額の範囲内で実費を補助

(※1) 生活交通ネットワーク計画：地域の協議会の議論を経て策定される補助対象ネットワーク交通等に関する計画

(※2) 事前内定方式：国は事業開始前に事業内容の妥当性(標準的な経費等)を確認して補助額をあらかじめ内定

# 補助対象となるバス交通ネットワークの要件(イメージ)

## 補助対象となるバス交通のイメージ



## 地域をまたがる幹線バス交通ネットワークに対する補助の主な要件

- ・複数市町村にまたがる系統であること。(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること。
- ・経常赤字が見込まれること。 等

## 地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」  
： 補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること。
- ・幹線アクセス性 : 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性 : 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。 等

# 「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定の考え方 (地域内フィーダー系統確保維持事業)

- 「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定については、  
地域の様々な実情に応じて柔軟に指定することができます。  
【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」口②(2)】

## 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統



### Point

#### 地域の実情に応じて運輸局長指定

- ・高低差の大きい郊外団地
- ・川により分断されている地域
- ・サービスレベルが極めて低い 等

交付要綱の別表6「補助事業の基準」口②(2)の規定に示す「半径1キロメートル以内のバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港に存しない集落、市街地」は、あくまで指定理由の一つの例示

### 地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件 〈交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統の場合〉

- 次のいずれかの交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダ系統であること。
  - ① 法律に基づく過疎地域等の地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること
  - ② 交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保を目的とした幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること。
- 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。【幹線アクセス性】
- 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。【サービスの充実性】
- 経常赤字が見込まれること。 等

# 地域の計画について～協議会と地域の公共交通に係る計画の関係等について～

## 生活交通ネットワーク計画

### 陸上交通

地域間幹線系統  
確保維持計画  
(3年計画)

協議会or都道府県等

地域内フィーダー系統  
確保維持計画  
(3年計画)

協議会or市町村等

### 離島航路(航空路)

離島航路確保維持計画  
(3年計画)

協議会or都道府県等

### バリア解消促進等事業

生活交通改善事業計画

都道府県主催協議会

or

市町村主催協議会

or

事業単位協議会  
(駅、空港等)

※各計画は分野毎に作成することも可

※陸上交通に係る計画のうち地域間幹線系統確保維持計画と地域内フィーダー系統確保維持計画を別に作成することも可(この場合、両協議会において計画の情報の共有を行うこと。)

※上記中の都道府県・市町村協議会については、事業内容に応じた主催主体の組合わせ等が可能

### ○地域協議会の考え方

【メンバー】 地方公共団体(都道府県・市町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等又は地方航空局) 等  
(陸上交通及び離島航路の地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画は、関係する都道府県及び市町村がともに参加)

※地域・分野毎の分科会の設置や複数市町村による合同協議会の設置も可能とする。

※既存の類似協議会(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等)の活用も可能とする。

※住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経て計画を策定することとする。

# 広域自治体担当者会議の実施について

## ① 広域自治体担当者会議とは

### 【開催経緯】

- (1) 以前、大阪府内のバス事業者のブロックごとに実施した意見交換会において、既存路線バスの維持、コミュニティバスの運行について、どの自治体も苦慮されている状況。
- (2) 国の補助制度についてどのように活用していくべきか、自治体からの意見、要望を確認する必要あり。



- (3) 各自治体間で、地域公共交通にかかる意見交換・情報交換を行う場が存在しない。

大阪運輸支局が事務局となり、各地域ブロック単位で、学識経験者・事業者・自治体・国の担当者が集まり、地域公共交通について情報共有、議論を深める場として「広域自治体担当者会議」を開催。

## ② 開催実績と今後の予定

平成23年度 北河内地域交通施策担当者業務連絡会議の開催(平成23年11月16日実施)  
学識経験者(日野教授)、自治体(大阪府、枚方市、寝屋川市、守口市、門真市、交野市、四条畷市、大東市)  
事業者(京阪バス、大阪バス協会)、国(近畿運輸局、大阪運輸支局)の担当で構成。

平成24年度 泉北・南河内地域交通施策担当者会議(仮)を開催予定(平成24年12月中旬頃予定)  
昨年度の出席者に加え、泉北周辺自治体(堺市、富田林市、大阪狭山市、河内長野市、和泉市、  
泉大津市、岸和田市)の担当者に参加の呼びかけを行う。

# 地域公共交通確保維持事業により 運行を確保・維持する運行系統一覧図



～ 凡例 ～

①	(南海バス) 美木多線 (横山高校～堺東駅前)
②	(南海バス) 美木多線 (横山高校～西区役所)
③	(南海バス) 美原金岡線
④	(南海バス) 美原初芝線
⑤	(南海バス) 天野山線
⑥⑨	(南海バス・近鉄バス) 北野田・多治井線
⑦	(南海バス) 父鬼線
⑧	(近鉄バス) 北野田さつき野線
⑩	(近鉄バス) 北野田線 (富田林系統)