

平成23年度
第12回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成24年3月28日（水）
午前10時から

場所 河内長野市役所 6階 602会議室

1. 開会

2. 議題

- (1) 「平成24年度河内長野市地域公共交通会議予算」(案) について
- (2) 「生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）」(案) について
- (3) 「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」(素案) について
- (4) その他

3. 閉会

資料 1

平成24年度河内長野市地域公共交通会議予算(案)

歳入予算額 3,394,000 円
 歳出予算額 3,394,000 円
 差 額 0 円

1 歳入

(単位:千円)

款 項 目	予算額	説 明
1 負担金		
1 負担金		
1 負担金		
2 補助金	3,393	
1 補助金	3,393	
1 補助金	3,393	河内長野市補助金
4 諸収入	1	
1 諸収入	1	
1 雑入	1	預金利子
合 計	3,394	

2 歳出

(単位:千円)

款 項 目	予算額	説 明
1 運営費	1,660	
1 会議費	560	
1 会議費	560	委員報酬等
2 事務費	1,100	
1 事務費	1,100	次期(仮称)「河内長野市地域公共交通総合連携計画」作成費等
2 事業費	1,733	
1 事業費	1,733	
1 事業費	1,733	モックルコミュニティバスの上限200円運賃の事業費
3 予備費	1	
1 予備費	1	
1 予備費	1	
合 計	3,394	

平成24年度 河内長野市地域公共交通会議予算(案)詳細

メニュー	内容	総事業費	国補助	市補助	積算根拠	
モックルコミュニティバスの運行見直し ※上限200円運賃の実施に伴う経費増加分を補助	上限200円運賃	1,733,000		1,733,000	運行経費 27,178,000	平成24年度見積り額
					運賃収入 8,588,492	平成22年度の運賃収入
					差額 -18,589,508	平成24年度の通常市負担額:16,857,000円(平成23年度の市負担額は16,622,000円であったが、平成24年度は燃料費があがり運行経費が235,000円増加したため、通常の市負担額を増額した。)上限200円運賃の実施に伴う増加した経費分の負担額は、18,589,508円-16,857,000円=1,732,508円≒1,733,000円
会議費	報酬費	560,000		560,000	8,000円*7人*10回=560,000円(第2期連携計画作成等のための地域公共交通会議開催回数)	
事務費	事務費	100,000		100,000		
第2期連携計画作成費	事務費	1,000,000		1,000,000	資料・議事録の作成など	
合計		3,393,000		3,393,000		

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）

平成 24 年 月 日

（名 称） 河内長野市

（代表者名） 河内長野市長 芝田 啓治 印

1. 生活交通改善事業計画の名称
河内長野市ノンステップバス導入促進計画
2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性
<p>河内長野市内において、バス運行を主に担う南海バス株式会社や関係機関が協力し、乗降性能に優れたノンステップバスを導入することにより、一層のバリアフリー化を推進する。</p> <p>河内長野市内の路線を担当する南海バス株式会社河内長野営業所におけるノンステップバス車両は9台（全車両数48台、導入比率18.8% ※平成24年2月1日現在）であり、さらに導入を推進することで、高齢者や障害者等にとって利用しやすい環境を整備する。</p>
3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果
（1）事業の目標
平成26年度中に、河内長野市内における南海バス株式会社のノンステップバス導入率を約30%にする。
（2）事業の効果
ノンステップバスは乗降口のステップがなく、誰もが乗降しやすいため、バスを利用する高齢者等にとって、移動にあたっての負担が軽減される。また、そのようなバリアフリー化の効果とともに、乗降時間が短縮されて定時運行にも効果があると期待され、バスの利用者の増加に寄与すると考えられる。
4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者
（1）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）
（内容）
<p>ノンステップバスの導入【大型（車長11m）2台／年】</p> <p>（平成24年度～平成26年度）</p>
（実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について）
<p>南海バス（株） 身体・知的 普通旅客運賃 5割、定期旅客運賃3割</p> <p>精神 設定なし</p>
（2）関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）
<p>〈バス車両の導入に係る事業〉</p> <p>事業を実施する河内長野市内を走行する車いす対応車両（ノンステップバス、ワンステップバス及びリフト付きバス）等の導入台数。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス：9台、ワンステップバス：39台、リフト付きバス：0台 ・乗合バス車両の総車両台数：48台 ※平成24年2月1日現在

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

平成24年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
移動等円滑 化推進事業	43,700 千円	3,450 千円	千円	3,450 千円	36,800 千円
	100%	7.9%	%	7.9%	84.2%
合 計	43,700 千円	3,450 千円	千円	3,450 千円	36,800 千円
	100%	7.9%	%	7.9%	84.2%

※総事業費・国費・市区町村負担については、見込額を記載。

平成23年度の要綱に基づいて算出。（車両標準価格：18,400千円）

平成25年度（翌年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
移動等円滑 化推進事業	43,700 千円	3,450 千円	千円	3,450 千円	36,800 千円
	100%	7.9%	%	7.9%	84.2%
合 計	43,700 千円	3,450 千円	千円	3,450 千円	36,800 千円
	100%	7.9%	%	7.9%	84.2%

※総事業費・国費・市区町村負担については、見込額を記載。

平成23年度の要綱に基づいて算出。（車両標準価格：18,400千円）

平成26年度（翌々年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
移動等円滑 化推進事業	43,700 千円	3,450 千円	千円	3,450 千円	36,800 千円
	100%	7.9%	%	7.9%	84.2%
合 計	43,700 千円	3,450 千円	千円	3,450 千円	36,800 千円
	100%	7.9%	%	7.9%	84.2%

※総事業費・国費・市区町村負担については、見込額を記載。

平成23年度の要綱に基づいて算出。（車両標準価格：18,400千円）

6. 計画期間

事業の名称	平成24年度				平成25年度				平成26年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
ノンステップバス の導入												

7. 協議会の開催状況と主な議論

平成24年3月28日 第12回河内長野市地域公共交通会議
本事業計画について協議し、同意を得る。

8. 利用者等の意見の反映

河内長野市身体障害者福祉会会長に、本計画を協議する第12回河内長野市地域公共交通会議にご出席いただき、同意を得る。

9. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	大阪府
関係市区町村	河内長野市都市建設部交通政策課
交通事業者・交通施設管理者等	南海バス株式会社
地方運輸局	近畿運輸局大阪運輸支局
その他協議会が必要と認める者	河内長野市身体障害者福祉会会長

『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～（新規） 23年度 305億円

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の
立ち上げ支援

広域幹線等に
限定

事後的な
補助が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

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※、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

○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

※ 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

- ・ 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
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・ 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

河内長野市移動等円滑化基本構想

（千代田駅及び美加の台駅周辺地区）

平成 23 年 1 月 策 定 分 よ り 抜 粋

VI 特定事業の内容

1. 公共交通特定事業

重点整備地区内における特定旅客施設等について実施すべき事業の内容は、次のとおりです。事業について、概ね5年以内の実施を短期、それ以上に期間を要するものを中長期として、事業の実施期間を示しています。

1-3. バス交通

特定事業の実施者：バス事業者（南海バス株式会社）

整備項目	整備の内容	短期	中長期
バス車両やバス停のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バスの導入（全車導入済：継続導入） ・バス車両内、バス停における案内の改善（業務従事者への教育の充実、徹底等を含む） 		→
バス交通の総合対策	<ul style="list-style-type: none"> ・本市公共交通のあり方に基づき維持、充実を図る 		→

バス車両については、現在のバリアフリー法の基準は満たしていますが、身体障がい者の方からノンステップバスの増便要望等もあることから、通常の運行への影響も勘案しながらノンステップバスの増便の可否等について協議します。

第2期 河内長野市地域公共交通総合連携計画

【平成24年度～平成26年度】

(素案)

平成24年 月

河内長野市

目 次

1. 第2期連携計画の基本方針
 - ▶ 基本方針
 - ▶ あり方の展開スケジュール
 - ▶ 本市の基本とする交通体系
2. 第2期連携計画の区域
3. 第2期連携計画の期間
4. 第2期連携計画の目標
5. 事業の概要及び事業の実施主体

資料

河内長野市地域公共交通会議規約

河内長野市公共交通のあり方（概要版）

1. 第2期連携計画の基本方針

➤ 基本方針

公共交通は市民生活を支える大切な交通手段ですが、自動車への過度の依存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く中、本市では、これからの河内長野市の公共交通をどのように守り育てていくのか、その基本的な方針として「河内長野市公共交通のあり方」を平成20年度に策定し、本市の実情に即した持続可能な公共交通の確保を目指しています。

平成21年度には、このあり方に基づく、3ヵ年（平成21年度～平成23年度）の実施計画として「河内長野市地域公共交通総合連携計画」を策定し、現状（平成20年度）のバス利用者数以上を確保、公共交通空白・不便地域の解消、協働による取り組み体制の構築を目標に掲げ、本計画に基づく取り組みを進め、持続発展できる公共交通の確保に努めてきました。

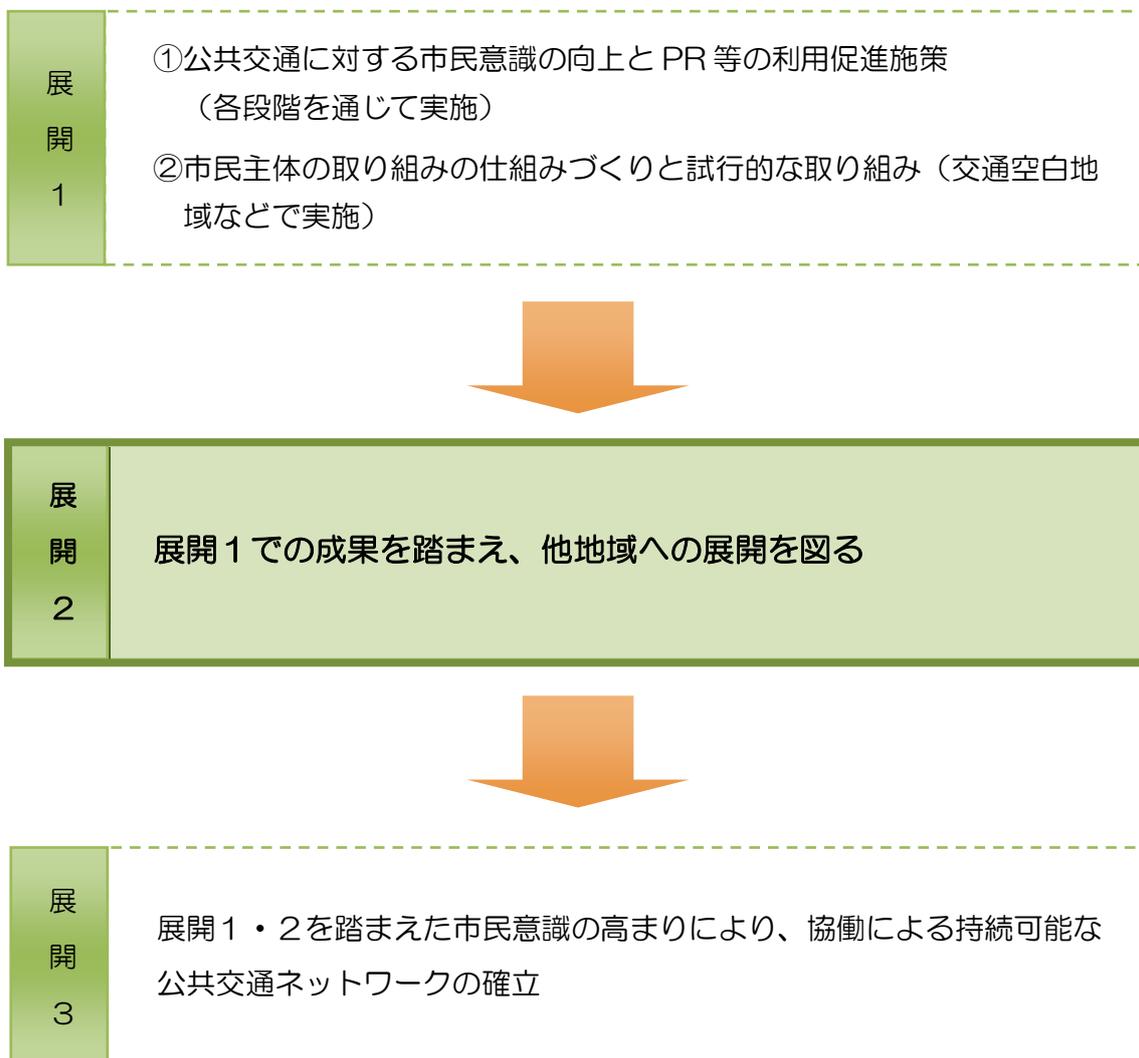
この度は、「河内長野市地域公共交通総合連携計画」の実績を踏まえて、さらなる展開を図るため、「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」として策定しました。

なお、本計画は「河内長野市公共交通のあり方」（平成20年10月策定）に基づく展開スケジュール2に位置付けします。

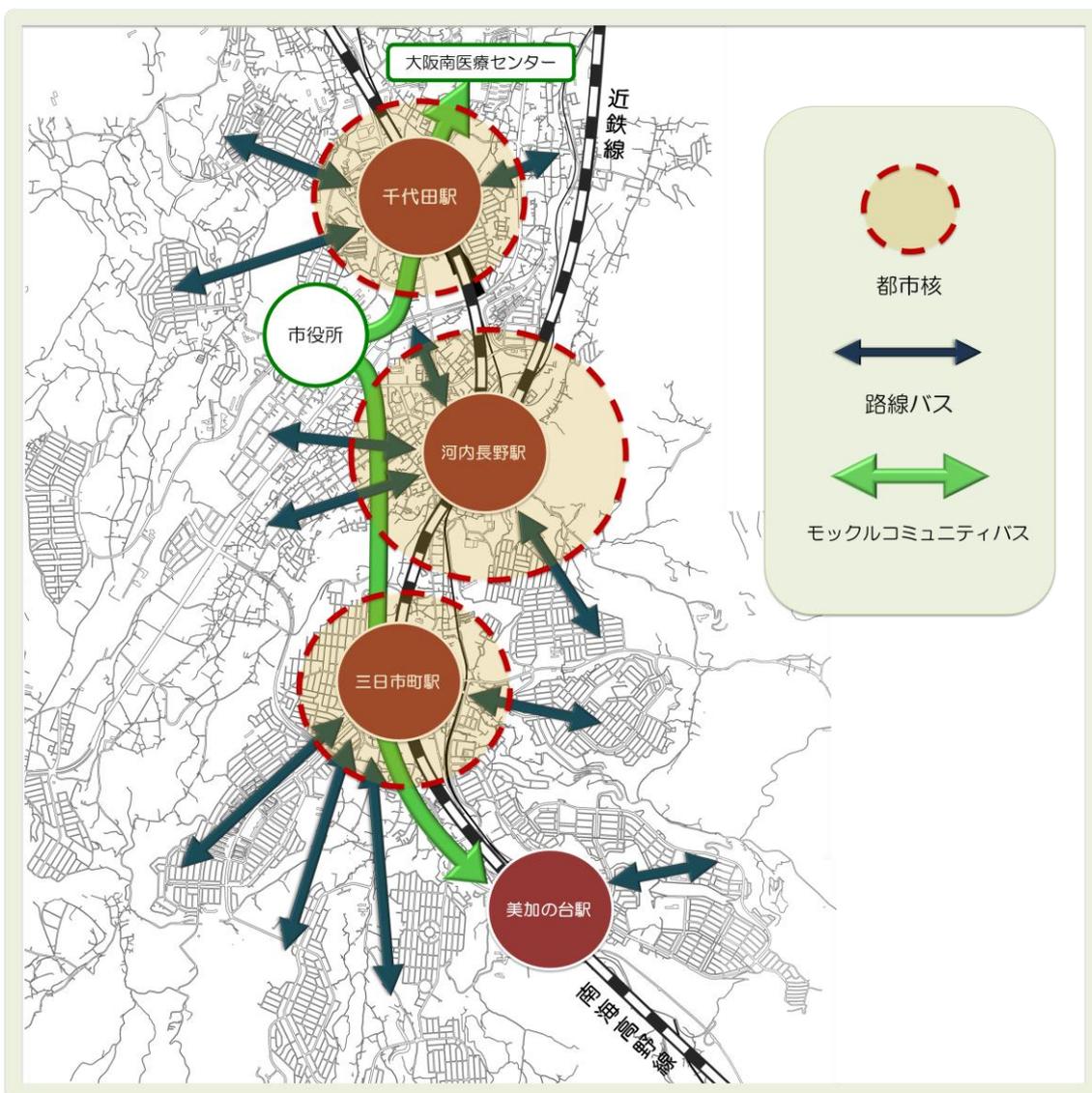
基本方針：持続発展できる公共交通を確保するための取り組み

- 現状のバス路線で課題のある地域において改善を図る
- 住民主体で公共交通の取り組みを行うことができる地域での関係者の協働による取り組みを実施→公共交通を守り育てるための事業を実施
- 公共交通利用促進策の実施

➤ あり方の展開スケジュール



本市の基本とする交通体系

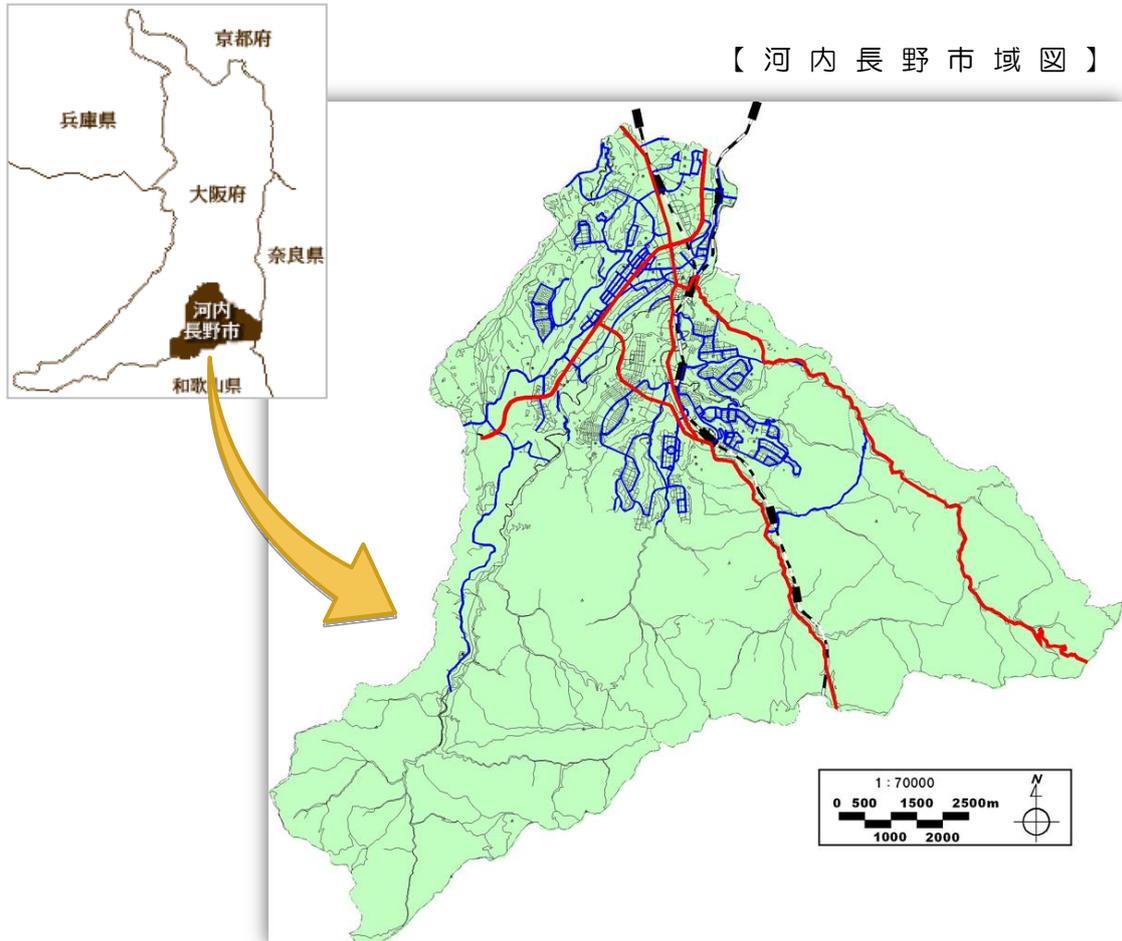


本市の交通体系は、鉄道の主要駅である千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺エリアは、都市計画マスタープランにおいて都市核と位置付けており、この都市核を中心にバス路線網が形成されています。これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。

本市の交通体系の基本方針は、現状の都市核に公共交通が集積している交通体系の維持・充実を図り、それぞれの都市核が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します。

2. 第2期連携計画の区域

河内長野市全域



3. 第2期連携計画の期間

第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画の計画期間は、平成24年度～平成26年度の3年間とします。

第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画					
河内長野市地域公共交通総合連携計画					
21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度

4. 第2期連携計画の目標

1 バス利用者数の確保

バス利用者が減少傾向にある状況の中、本計画に基づく取り組みを行うことにより、少なくとも現状（平成23年度）のバス利用者数以上を確保することを目指します。

- 現状（平成23年度）のバス利用者数以上を確保

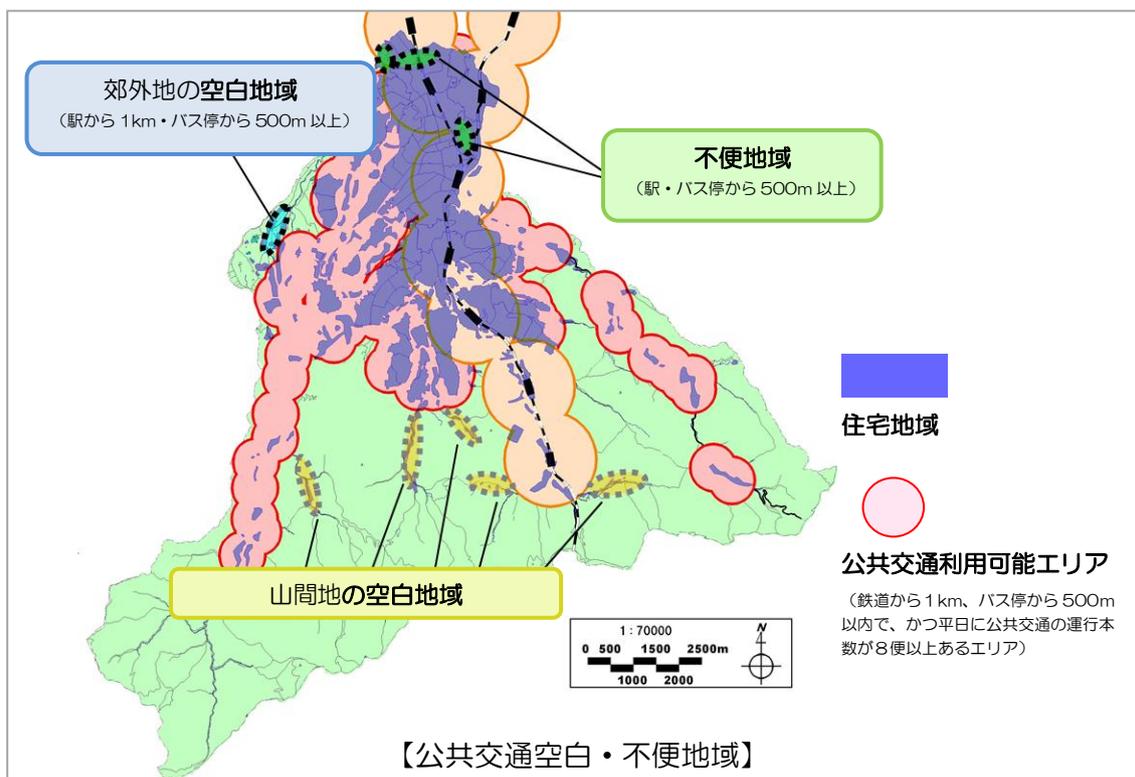
2 公共交通空白・不便地域の解消

本市では、公共交通利用可能エリアは、駅から1km、バス停から500m以内で、かつ、平日に8便以上の公共交通の運行本数があるエリアと設定しており、これら以外の住宅地域は公共交通空白地域としています。

また、公共交通不便地域は、公共交通利用可能エリアですが、駅・バス停の両方から500m以上離れている住宅地域としており、駅から比較的近いものの、地形や道路条件などからバス路線が無く高齢者の方などの移動が不便な地域です。

本計画では、住民が主体的に取り組む要望のある空白・不便地域において、最適な運行形態等を協議し、試行運行などを行い解消することを目指します。

- （山間地を除く）公共交通空白+不便地域の解消



5. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

① 需要に応じたバス路線の見直し

既存のバス路線について、地域の需要に応じた見直しを協議します。

● モックルコミュニティバスの運行の見直し



① 上限200円運賃の試行運行から本格運行へ

平成22年度から実施している上限200円運賃の試行運行を継続し、さらなる利用者増を図り、上限200円運賃実施に伴う経費負担をなくし、本格運行へ移行する。

【モックルコミュニティバスの利用状況と目標】

	目標値						
	21年度	22年度	23年度 (見込み)	24年度	25年度	26年度	27年度～
利用者数	53,728人	56,411人	60,967人	67,900人			本格運行
利用者数前年比	2%増	5%増	8%増	11.4%増(23年度比)			
運賃収入(千円)	10,109	8,588	9,239	10,321			
運行経費(千円)	26,731	26,806	26,943	27,178			
市負担金(千円) ※運行経費負担	16,622	16,622	16,622	16,857			
市負担金(千円) ※上限200円運賃実施に伴う経費負担		1,596	1,082	0			

試行運行
上限200円運賃実施に伴う市負担金をなくし、本格運行へ移行する。
本格運行

② 同伴者割引の試行

利用者の少ない日曜日に限定し、利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料とし、利用者数の増加を目指す。(バス利用に慣れる、人の移動の活性化など)

③ 車内でのPRの実施

車内のスペースを利用し、市のイベントやモックルコミュニティバスの利用促進などのPRを行う。

● 日野・滝畑コミュニティバスの観光を考慮した運行ルートの見直し

(例) 行楽シーズン限定での臨時便の試行運行

(例) 農の拠点をまわる運行ルートの検討

(例) 沿線施設などとのタイアップ(バス利用者に対する割引サービスなど)

● 既存バス路線の運行ルートの見直しなど

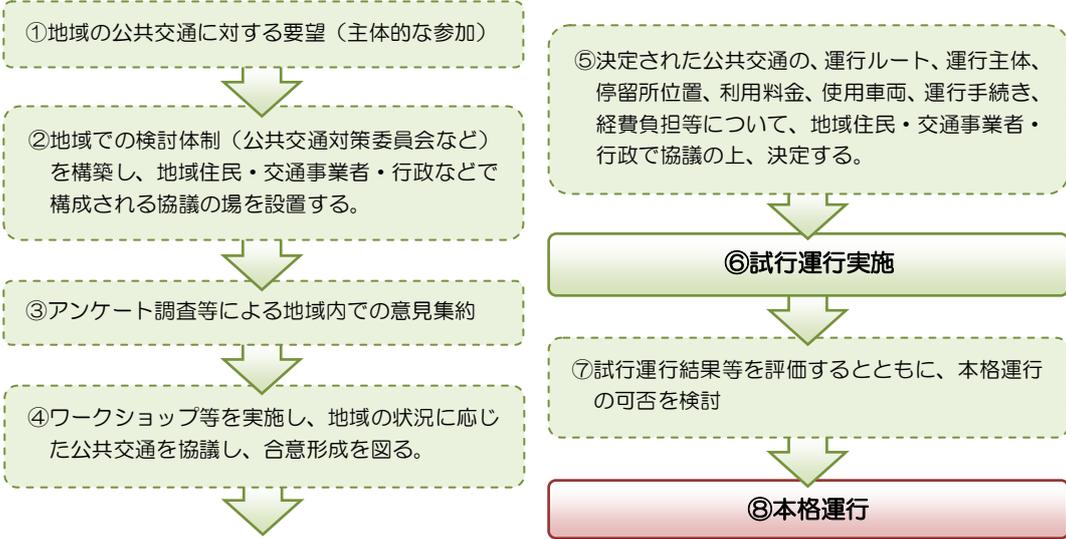
- (例) 路線バス全線へのICカードシステム導入の検討
- (例) フリー乗降の展開
- (例) 新規路線導入の検討
- (例) 上限200円運賃の他路線への展開を検討

実施予定時期	平成24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議・河内長野市・南海バス(株)

② 公共交通空白・不便地域の解消

住民が主体的に取り組む要望のある地域において、地域に合った公共交通について協議を進め、地域主体の公共交通を確保、維持します。
 連携計画（平成21年度～平成23年度）において試行運行から本格運行へ移行した楠ヶ丘地域での取り組みをモデルとします。

楠ヶ丘地域での取り組みの流れ



(例) 公共交通空白地域である下里・門前・中尾地域において、連携計画（平成21年度～平成23年度）での結果を踏まえ、引き続き地域に合った公共交通について協議し、試行運行を行います。

実施予定時期	平成24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議・河内長野市・交通事業者

③ 公共交通利用促進の啓発活動の実施

広報・ホームページなどの様々な媒体や機会を通じて利用促進につながる情報発信・提供をします。

(例) 路線バス利用の手引きの作成、配布

(例) 地域主体の取り組みをモデル化し、地域への啓発を実施

実施予定時期

平成 24 年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議

④ 公共交通を活用した取り組みの検討・実施

公共交通の取り組みは、様々な施策と連携、協力することが重要であることから、下記の施策との連携、協力による効果等について検討を行い、実施します。

● 商業施設との連携

(例) 駅前商業施設などで、公共交通の利用者に対して、特典の提供（商品・飲食代の割引など）実施

● 観光との連携

(例) 観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施

(例) 市内周遊バスマップ（ボランティアの活用も検討）

● 福祉との協力

(例) ノンステップバス導入の推進

(例) モックルコミュニティバスと福祉施設送迎バスとの乗り継ぎ

● ノーマイカーデーを利用したバス利用促進策の検討、実施

実施予定時期

平成 24 年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議・河内長野市

資 料

○河内長野市地域公共交通会議規約

○河内長野市公共交通のあり方（概要版）

河内長野市地域公共交通会議規約

改正 平成23年12月8日

(設置)

第1条 河内長野市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

第2条 交通会議の事務所は、河内長野市原町一丁目1番1号（河内長野市役所内）に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1)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・料金等に関すること。
- (2)連携計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (3)連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4)連携計画に基づく、事業の実施に関すること。
- (5)その他交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第4条 交通会議の委員は次に掲げる者をもって組織する。

- (1)河内長野市副市長（河内長野市都市建設部を所管する副市長）
- (2)学識経験者
- (3)国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長が指名する者
- (4)大阪府公安委員会が指名する者
- (5)道路管理者が指名する者
- (6)地域住民又は利用者の代表
- (7)一般旅客自動車運送事業者
- (8)一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体
- (9)その他交通会議が必要と認める者
- (10)その他市長が必要と認めるもの

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により交通会議の委員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第6条 交通会議に次の役員を置く。

- (1)会長 1名
- (2)副会長 1名

2 会長は、第4条第1号の委員をもって充てる。

3 副会長は、委員の中から会長が指名する。

(役員の職務)

第7条 会長は、交通会議を代表し、会務を統括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長が事故で欠けたとき又は会長に事故があるときは会長の職務を代理する。

(会議)

第8条 交通会議の会議（以下「会議」という）は、会長がこれを招集し、会長が議長となる。

2 会長は、会議の開催場所及び日時並びに会議に付すべき事項をあらかじめ委員に通知しなければならない。

(会議の運営)

第9条 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

2 委員は、必要に応じて代理者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

3 会議の議決は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数の場合は、議長の決すところによる。

4 会議は原則として公開とする。

5 前各号に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第10条 交通会議で整った事項については、交通会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第11条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、河内長野市都市建設部交通政策課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金、諸収入をもって充てる。

(監事及び監査)

第13条 交通会議に監事を2名置く。

2 監事は委員の中から会長が指名する。

3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第15条 会長の召集に応じ、協議会に出席した者は報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。

2 前項に規定する報酬の額並びに支給方法に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第16条 交通会議が解散した場合は、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(その他)

第17条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成21年5月15日から施行する。

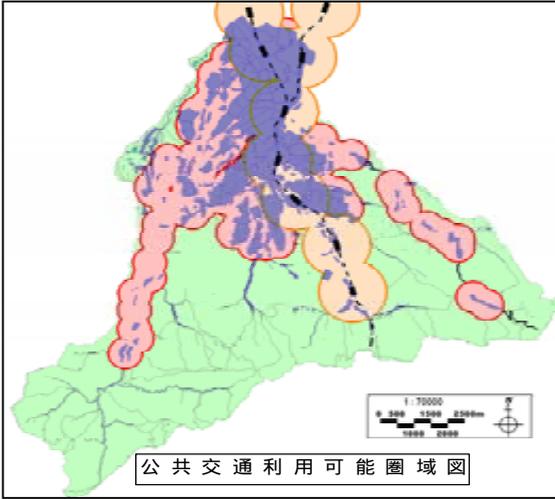
2 第5条の規定にかかわらず、最初に委嘱される委員の任期は平成23年3月31日までとする。

河内長野市公共交通のあり方の概要

河内長野市の公共交通の現状

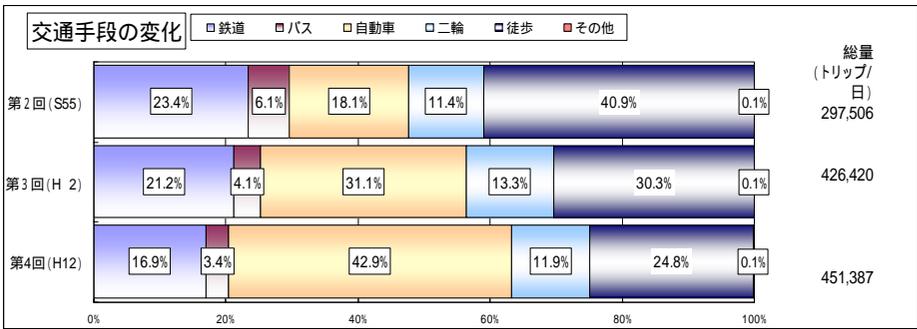
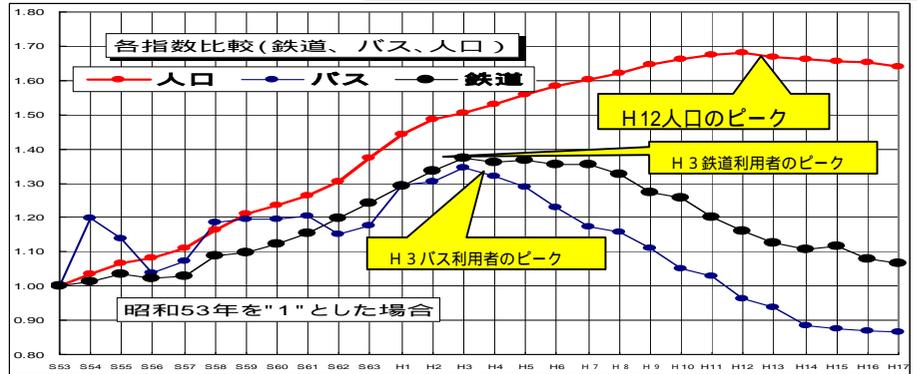
【公共交通利用可能圏域】

市内の公共交通利用可能圏域は、鉄道駅から1km、バス停から500mとした場合、住宅地域の約96%をカバーしており、比較的充実しています。

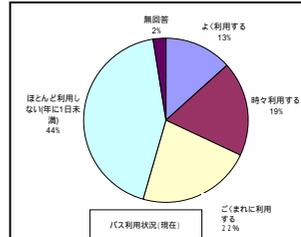


【車社会の進展】

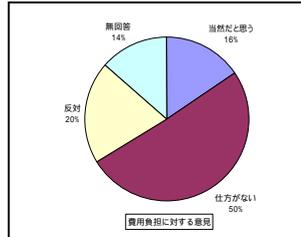
公共交通の利用者は減少し、車利用が増加しています。



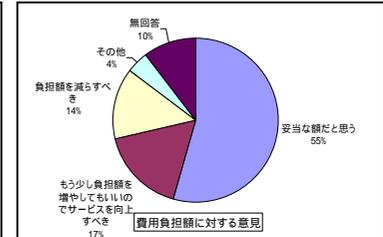
市民アンケート調査より



バスの利用状況(現在は、「ほとんど利用しない」が44%と1番多い。



費用負担に関しては「当然だと思う」「仕方がない」を合わせると約7割で、「反対」が約2割となっている。



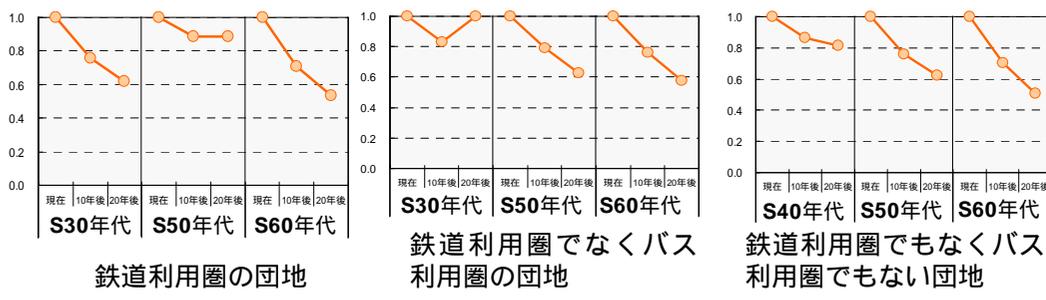
市が経費負担することについて「当然だと思う」「仕方がない」とされた方で、現在の負担額については「妥当な額だと思う」が最も多くなっている。

市民アンケート調査に基づく将来のバスの需要予測

市民アンケートから将来のバスの需要を予測をしました。団地を公共交通の利用可能圏域別に分類し、開発年時ごとに予測しています。現在を1としています

- ・バスの利用回数は今後も減少し、特に新しい団地での減少が大きいと予測されます。

将来のバスの需要予測グラフ



自動車に頼りすぎない社会づくりが必要!

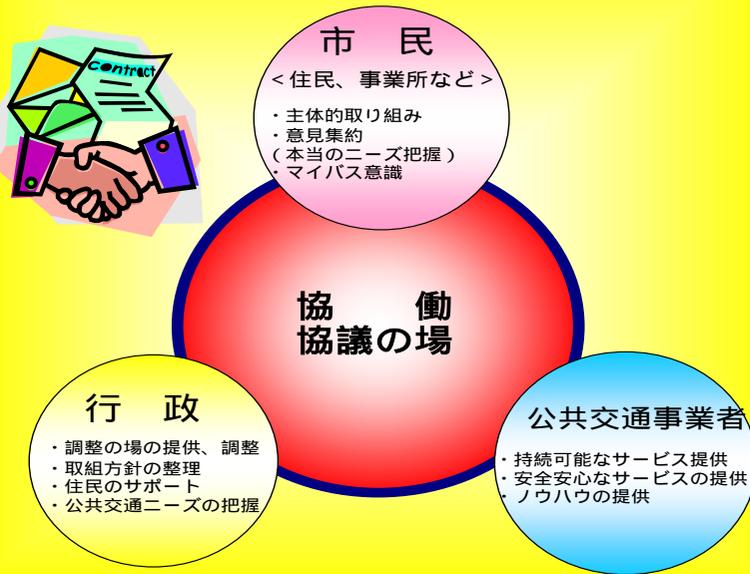
公共交通の取り組みの基本的な考え方

既存バス路線等の活用と連携の取れた公共交通ネットワークの確立

協働による取り組みの推進

「本当に必要なもの」を効率的、効果的に実施

協働による取り組み体制



具体的な取り組み

【公共交通の需要喚起】

- 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)
- 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



【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】

- 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



【利用しやすい公共交通環境の確立】

- 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。)



展開スケジュール

展開1

- ・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)

展開2

- ・試行的な取り組み成果を踏まえた他地域への展開

展開3

- ・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



参考資料

河内長野市地域公共交通連携計画

平成21年11月

河内長野市

目 次

- 1．連携計画の基本方針
- 2．連携計画の区域
- 3．連携計画の目標
- 4．事業の概要及び事業の実施主体
- 5．連携計画の期間
- 6．公共交通に関する会議の開催等の経過

資料

河内長野市地域公共交通会議規約

河内長野市公共交通のあり方（概要版）

1. 連携計画の基本方針

➤ 基本方針

本市の公共交通は、広域的な移動手段としての利用が多い鉄道と、市内移動手段としての利用が多い路線バス・タクシーなどがあり、移動特性に応じた運行を、交通事業者が主体となり実施していますが、鉄道・路線バスの利用者は、平成3年をピークに年々減少しています。特にバスについては、ピーク時と比べて約4割減少しています。さらに、平成18年度に実施したアンケート調査結果からは、高齢化などの様々な要因から利用者はさらに減少すると予測しており、20年後には最大で約5割減少する地域もあることから、このままでは現状のサービスレベルを維持することは困難な状況ですが、今後の高齢社会などを考えたまちづくりにおいて、バスなどの公共交通の必要性は確実に高まります。

市としても、公共施設などへのアクセス充実に図るためモックルコミュニティバスを運行しておりますが、財政的な面からもやはり一定の限界があることから、今後、公共交通が持続・発展していくためには、市民・公共交通事業者・行政などの関係者がそれぞれの役割を担いながら守り育てていく体制が必要になります。

このことから、本計画では住民が自分たちの公共交通を確保するための取り組みが期待できる地域において関係者の協働による取り組みを実施し、他地域に展開を図る際の協働モデルとします。

また、現状のバス路線で課題のある地域において改善を図るとともに、公共交通の利用促進を行うことで、結果として将来も持続・発展できる公共交通を確保します。

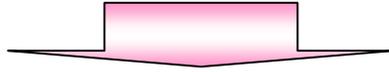
なお、本計画は「河内長野市公共交通のあり方」(平成20年10月策定)に基づく展開スケジュール1に位置付けします。

基本方針：持続発展できる公共交通を確保するための取り組み

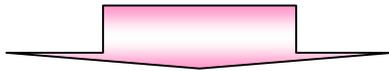
住民が主体となり公共交通の取り組みを行なうことができる地域において関係者の協働による取り組みを実施
公共交通を守り育てるためのモデル事業を実施
現状のバス路線で課題のある地域において改善を図る
公共交通利用促進の実施

<あり方の展開スケジュール>

展開 1	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 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実施)
---------	--



展開 2	展開1での成果を踏まえ、他地域への展開を図る
---------	------------------------



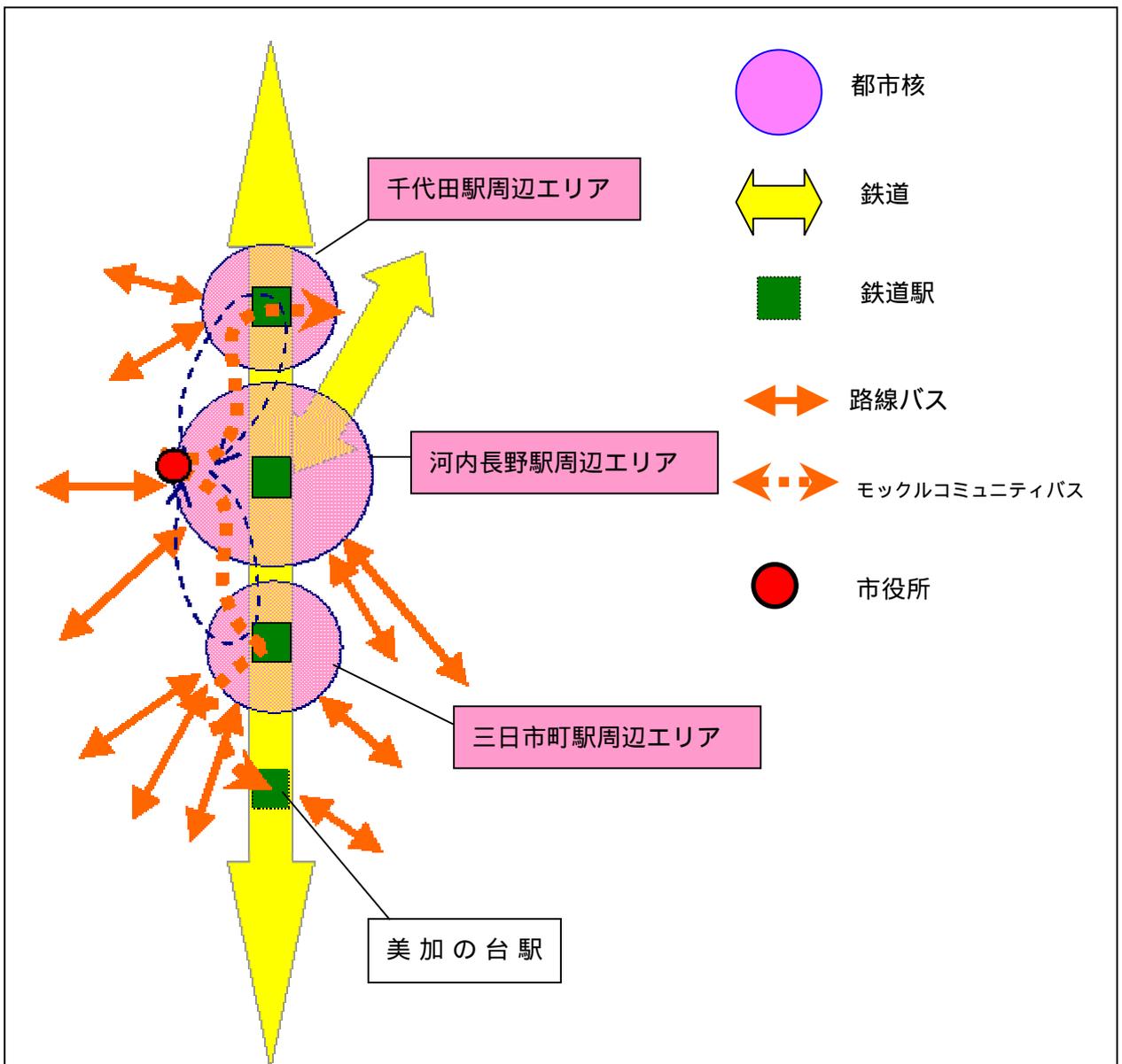
展開 3	展開1・2を踏まえた市民意識の高まりにより、協働による持続可能な公共交通ネットワークの確立
---------	---

➤ 本市の基本とする交通体系

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

本市の交通体系の基本方針は、現状の都市核に公共交通が集積している交通体系の維持・充実を図り、それぞれの都市核が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します。

<本市の基本とする交通体系>



2. 連携計画の区域

➤ 河内長野市全域

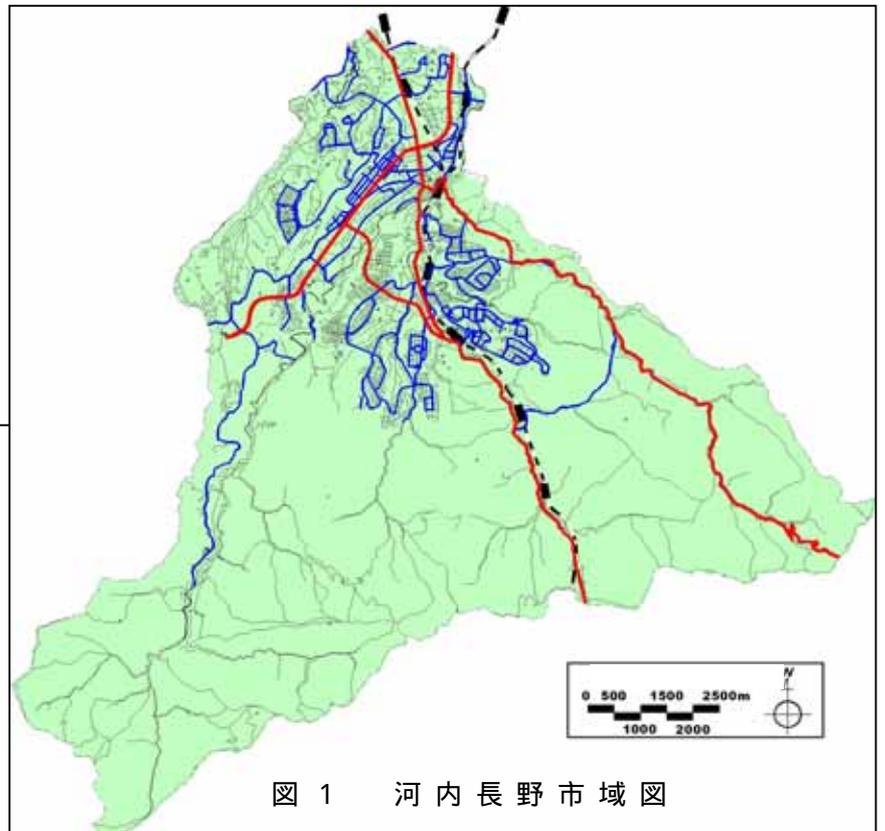


図 1 河内長野市域図

3. 連携計画の目標

バス利用者数

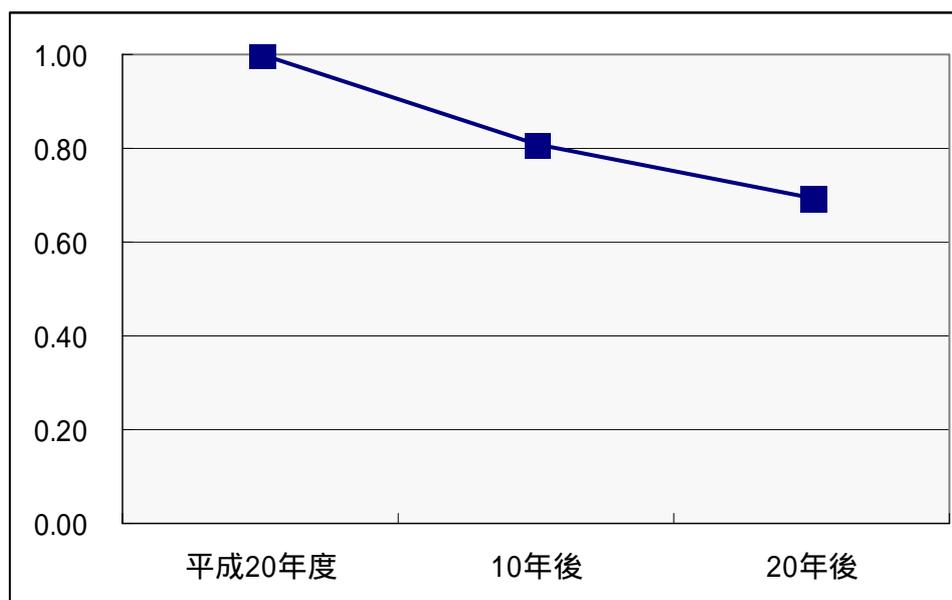
バスの利用者数は年々減少しており、平成3年のピーク時と比べて約4割減少しています。また、平成18年度に実施したアンケート結果によれば、平成20年度と比べて10年後には住宅団地の平均でバスの利用者が約2割減少する可能性があります。

このような状況から、本計画に基づく取り組みを行うことにより、少なくとも現状(平成20年度)のバス利用者数以上を確保することを目指します。

- 現状(平成20年度)のバス利用者数以上を確保

<参考>

住宅団地での将来のバス需要予測(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)



公共交通空白・不便地域の解消

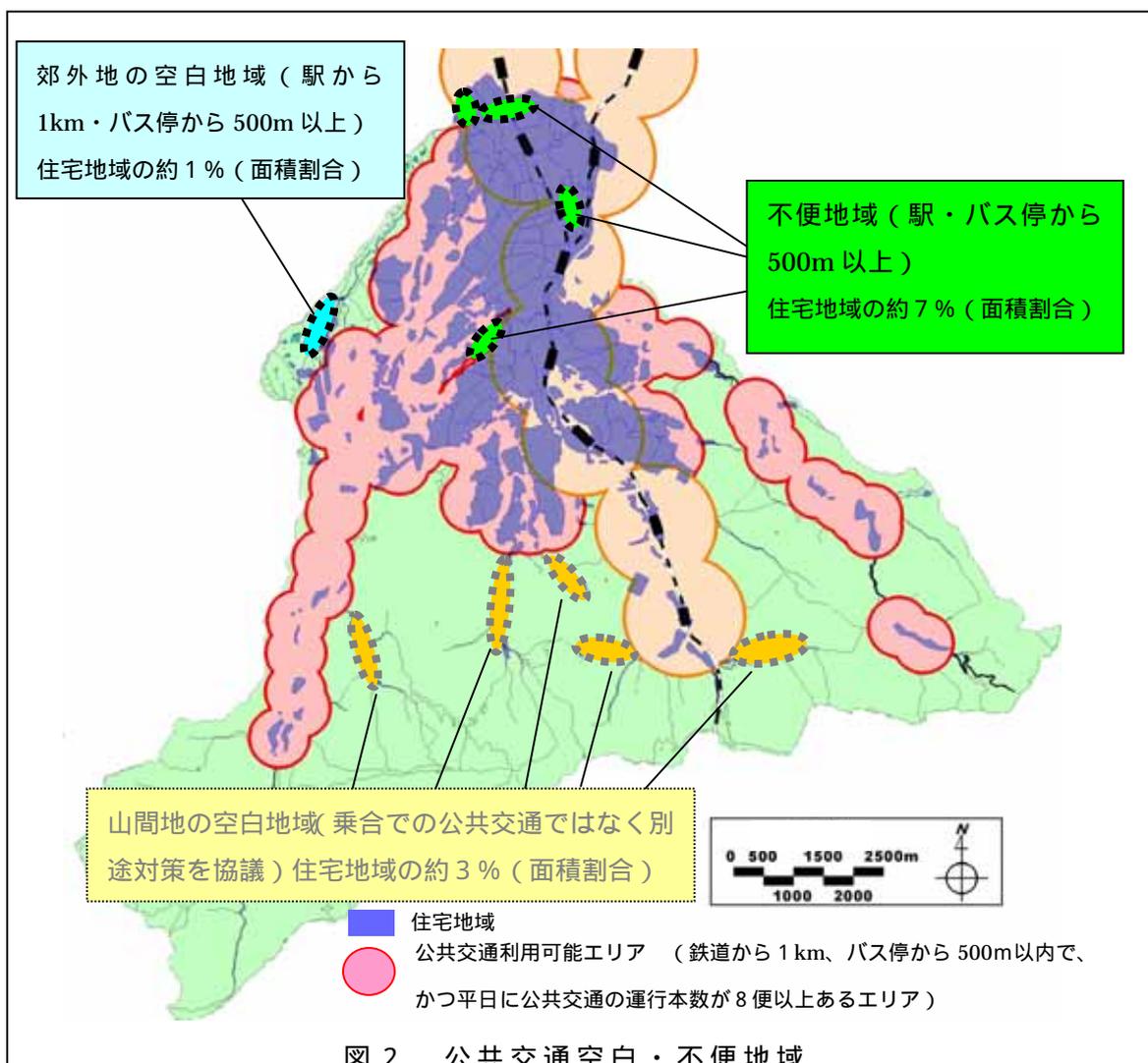
本市では、公共交通利用可能エリアは、駅から1km、バス停から500m以内で、かつ、平日に8便以上の公共交通の運行本数があるエリアと設定しており、これら以外の住宅地域は公共交通空白地域としています。

また、公共交通不便地域は、公共交通利用可能エリアですが、駅・バス停の両方から500m以上離れている住宅地域としており、駅から比較的近いものの、地形や道路条件などからバス路線が無く高齢者の方などの移動が不便な地域です。

将来的には市内の空白・不便地域の解消を図ることを目標としますが、本計画では、空白・不便地域より1地域ずつモデル地区として選定し、これらの地域に最適な運行形態等を協議し、試行運行を行い解消することを目指します。

なお、市内南部の山間地の住宅地域に空白地域が点在しておりますが、これらの地域は人口も少なく乗合での公共交通が成立しない地域であることから、本計画で解消を図る地域とはせず、別途対策を協議します。

➤ (山間地を除く) 公共交通空白+不便地域の割合 約8% 約6%



協働による取り組み体制の構築

公共交通が持続・発展していくためには、地域の公共交通に対する熱意などが重要であることから、地域住民が主体となり公共交通の改善等を検討する組織づくりを行います。

- 公共交通の検討を行う組織数 4 団体

公共交通の検討を行う組織とは下記表の内容例などの活動を地域住民が主体的に行う組織のこと

目標	内容例	評価指標	
		第 1 次指標	第 2 次指標
公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none">➤ アンケートによる住民ニーズの把握➤ ワークショップ・情報交換会の開催➤ バス停時刻表の配布など	<ul style="list-style-type: none">➤ 地域住民の参加度（参加人数） など	<ul style="list-style-type: none">➤ 高齢者の外出機会の増加➤ 車からの乗り換え率 など

4. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

需要に応じたバス路線の見直し

- 既存のバス路線について、地域の需要に応じた見直しを協議します。
 - ・日野・滝畑コミュニティバスの観光を意識した運行ルートの見直し
 - ・モックルコミュニティバスの運行の見直し
 - ・清見台線の運行ルートの見直し
 - ・大矢船地域の南ヶ丘線、大矢船西町線の運行ルートの見直し

実施予定時期：平成22年度～

事業主体：河内長野市地域公共交通会議・河内長野市
南海バス(株)

公共交通空白（不便）地域の解消

- 公共交通空白地域の解消（下里・門前・中尾地区での公共交通の試行運行）

下里・門前・中尾地域の公共交通（バス）の現状は、南海バスが運行主体となったバス路線が運行されていますが、運行ルートは集落の南端の道路を運行していることから、バス停までの距離が遠い住宅が多く、特に下里地域はバス停までの距離が遠く、直線で約1.1km離れている所があり、空白地域の中でも人口が最も多い地域です。また、高齢化による体力の低下などから車に乗れなくなる方も増加していることから、既存バス路線の活用を前提に地域に合った公共交通について協議し、試行運行を行います。

実施予定時期：平成21年度～

事業主体：河内長野市地域公共交通会議・南海バス(株)

- 公共交通不便地域の解消（楠ヶ丘地域での公共交通の試行運行）

三日市町駅の西側にある楠ヶ丘団地は、駅から約1km圏内にあるものの不便地域の中で最も急な坂が多い地域であり、かつ高齢化も進んでいることから、楠ヶ丘地域に合った公共交通について協議し、試行運行を行います。

実施予定時期：平成22年度～

事業主体：河内長野市地域公共交通会議・交通事業者

上記以外の公共交通不便地域については、必要に応じ協議します。

公共交通利用促進の実施

- ▶ 広報・ホームページなどで公共交通利用促進を実施
- ▶ 大阪府で実施しているバスエコキャンペーンの支援

昨年度は、大人1人につき小学生以下2人までの運賃が無料になるキャンペーンを11月1・2・3(土・日・祝)に実施。

実施予定時期：平成21年度～ 事業主体：河内長野市地域公共交通会議

公共交通を活用した取り組みの検討

公共交通の取り組みは、様々な施策と連携することが重要であることから、下記の2つの施策との連携による効果等について検討します。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">▶ 中心市街地活性化との連携
(例)駅前商店での買物に対し、公共交通利用者への割引実施の効果などを検討▶ 観光との連携
(例)観光資源と路線バスを活用した取り組みの効果などを検討 <p>実施予定時期：平成22年度～
事業主体：河内長野市地域公共交通会議</p> |
|---|

5. 連携計画の期間

平成21年度～平成23年度の3年間

6. 公共交通に関する会議の開催等の経過

公共交通を取り巻く様々な課題に対して、河内長野市役所庁内の関係部局(主に、企画総務部、保健福祉部、都市建設部)で構成す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、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年度から取り組み、これらの研究成果を踏まえ今後の公共交通の取り組みの指針となる「河内長野市公共交通のあり方」を平成20年10月に策定しました。これまでの調査研究等の主な取り組み経過は次のとおりです。

平成18年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 河内長野市公共交通のあり方の策定に係る市民参加型ワークショップの開催 <ul style="list-style-type: none"> 三日市小学校区連合町会（2回） 河内長野市商工会（1回） ・ 河内長野市公共交通のあり方（案）を策定するため、河内長野市公共交通のあり方に関する懇談会を開催（3回）
平成20年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 河内長野市公共交通のあり方（案）に対するパブリックコメント実施 ・ 河内長野市の公共交通のあり方を策定 ・ 河内長野市観光協会・かわちながの観光ボランティアガイド倶楽部とのワークショップ開催 ・ 三日市小学校区連合町会とのワークショップ開催

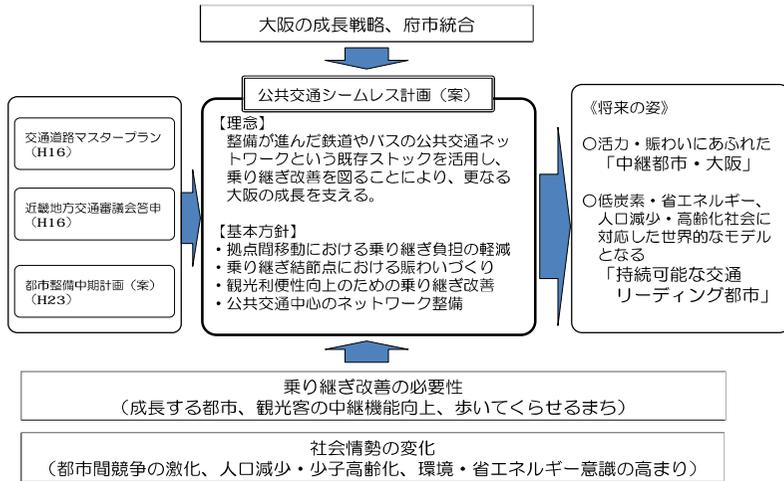
あり方の概要は参考資料に添付しています。また、本文は市のホームページ上で掲載しています。

公共交通の乗り継ぎ改善に向けた計画（案）

大阪府 平成24年3月

計画の位置づけ

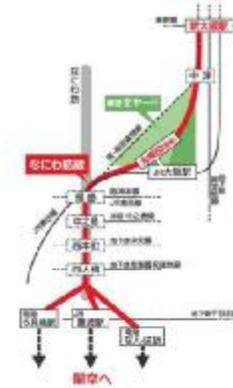
本計画は、公共交通の乗り継ぎ改善に関する方向性、基本方針を示すもの。



基本方針 ～拠点間移動における乗り継ぎ負担の軽減～

- 府内外の拠点間を短時間で円滑に移動可能な交通手段を提供することにより、経済活動を活性化させる。
- 乗り継ぎ負担の肉体的、心理的負担を軽減することにより、外出の機会を増大させる。

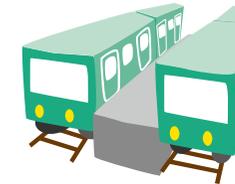
○直通運転に資する新線整備



○拠点間を結ぶバス路線の新設と走行環境整備

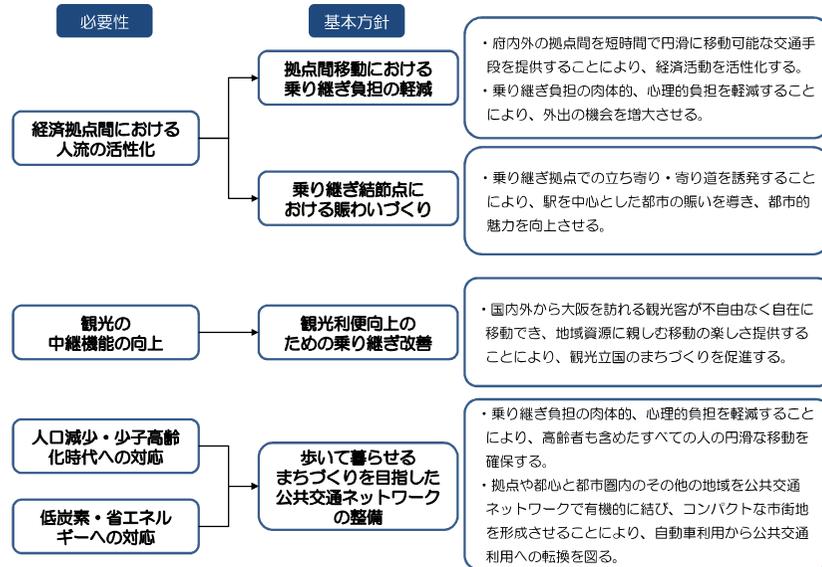


○乗り継ぎ移動距離の短縮



3

公共交通の乗り継ぎ改善の基本方針



基本方針 ～乗り継ぎ拠点における賑わいづくり～

- 乗り継ぎ拠点での立ち寄り・寄り道を誘発することにより、駅を中心とした都市の賑いを導き、都市的魅力を向上させる。

○立ち寄りを誘発する駅周辺情報の発信



○特定地域企画切符



○駅なか施設や情報案内の充実



○ICカードと商業施設の連携



○途中下車可能運賃



4

基本方針 ～観光利便の向上のための乗り継ぎ改善～

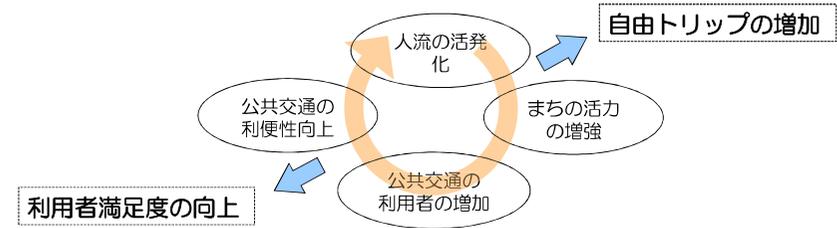
- 国内外から大阪を訪れる観光客が不自由なく自在に移動でき、観光利便向上と地域資源の発掘により楽しさを享受できる移動を提供することにより、観光立国のまちづくりを促進する。



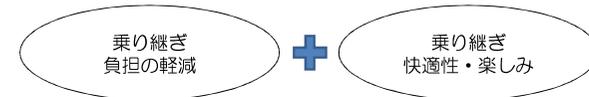
5

目指すべき成果指標と施策の考え方

- 好循環によるスパイラルアップによって、より大きな効果を発揮



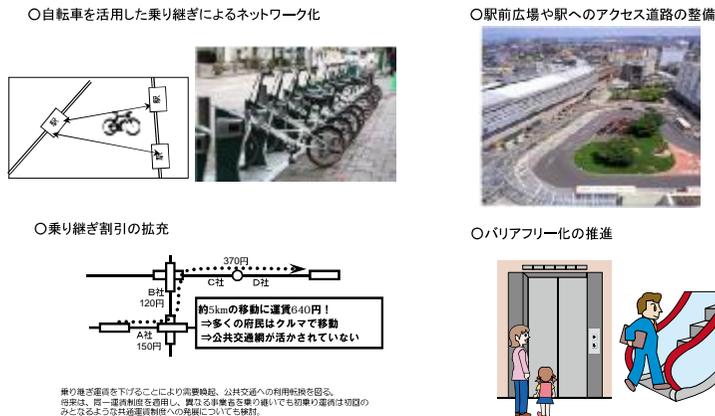
- 目標を達成するため、乗り継ぎ負担の軽減と乗り継ぎ快適性・楽しみ（負担を楽しみに変える）の両軸で対策を進める。



7

基本方針 ～歩いて暮らせるまちづくりを目指した公共交通ネットワークの整備～

- 乗り継ぎ負担の肉体的、心理的負担を軽減することにより、高齢者も含めたすべての人の円滑な移動を確保できるよう取り組む。
- 拠点や都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に結ぶことにより、自動車利用から公共交通利用への転換を図る。



乗り場を電圧を下げるにより必要経路、公共交通への利用転換を図る。乗降は、同一運賃制度を適用し、異なる事業者を乗り継いでも初乗り運賃は初回ののみとなるような共通運賃制度への発展についても検討。

6

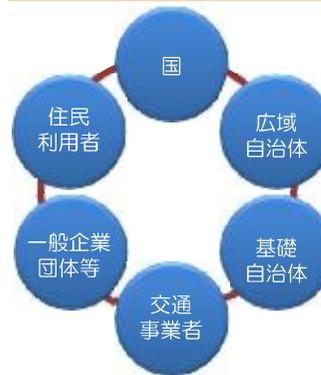
実施方策の検討

① ～役割分担の整理～

- 行政（国、広域自治体、基礎自治体）・交通事業者が責任を持って取り組むとともに、企業・地域住民等の参画を得られるよう、役割分担を整理。

② ～各種施策との連携～

- 既存の事業スキームの活用も検討しつつ、創造的な制度を構築を検討。



政策の連携

- 交通政策だけでなく、道路・観光・環境・商工振興・福祉といった多面的な行政施策を連携。

民間の連携

- 商業事業者や広告事業者と、交通事業者が連携する環境を整備することにより、民間の活動を後押しする創造的な事業スキームを構築する。

施策の連携

- モビリティ・マネジメント施策を更に推進することで、交通事業者の取り組みを後押しする。

8

公共交通の乗り継ぎ改善に向けた計画(案)の概要

※本計画案は、現在検討中のもので、今後、変更・見直しすることがあります。

計画の理念と位置づけ

計画の理念

- 本計画により、これまで大阪の発展を支えてきた鉄道やバスの公共交通ネットワークという既存ストックを最大限活用し、更なる大阪の成長を支える公共交通体系の構築を図る

目指す将来の都市の姿

活力・賑わいにあふれた

「中継都市・大阪」

- 大阪を訪れる人が、移動の負担を感じずに都市の楽しみを享受できる公共交通ネットワークにより、経済活動や賑わいが創造

世界的なモデルとなる

「持続可能な交通リーディング都市」

- 公共交通中心のライフスタイルが確立され、自家用自動車に過度に依存することなく快適に移動可能

計画の位置づけ

- 公共交通の乗り継ぎ改善の必要性和効果を、関係者間で共有
- 公共(広域自治体・基礎自治体)の役割分担について整理し、取組み指針とする
- 事業者間の調整方策・役割分担のあり方について提案
- 鉄道事業者や沿線地域の商業事業者などの多様な主体の参画を促すような仕組みを提案

計画の対象と目標年次

- 道路施策やまちづくり施策と一体的に推進していく公共交通の利便性向上や利用促進に向けた取組のうち、既存ストックの有効活用を念頭に、交通事業者や行政が協働で取り組むべき施策分野である乗り継ぎ改善を対象とする
- 概ね 30 年後の将来を見通しつつ、10 年後(2012 年～2021 年)を目標年次とし、実施可能な施策から順次取り組む

公共交通を取り巻く社会情勢の変化

都市間競争の激化

人口減少社会・少子高齢化の進行

環境・省エネルギーの意識の高まり

公共交通の現状および課題

拠点間のアクセス時間

- 拠点間へのアクセス時間は地域によって偏りがある
- アクセス時間の長い地域は乗り継ぎ回数が多く改善が必要

訪日外国人観光客の評価

- 交通機関が発達しているがゆえに複雑すぎて、外国人観光客には使いこなせない
- 包括的な情報提供等が必要

自由目的の人の動き

- 鉄道の自由目的の行き先は北部と南部で偏りがある
- 乗り継ぎなしで訪問できる地域が限られており改善が必要

利用者数の減少

- 公共交通の利用者数は減少している
- 新たな路線を整備するより、既存ストックを有効活用することが必要

機関分担と乗り継ぎ回数

- 自動車分担率が高い移動は、大阪市を中心とした環状方向
- 乗継回数が多い移動は、自動車分担率が高い

公共交通の改善要望

- 府民の公共交通に対する改善要望は、「運賃を安く」「乗り換えを便利に」「改札口などの案内を充実」

乗り継ぎ改善が必要

公共交通の乗り継ぎの現状および課題

乗り継ぎの生じる割合

- 鉄道・バスを利用する移動の 45%において、事業者間の乗り継ぎが発生
- 相互直通の割合が低く、乗り継ぎに関する移動は不可避

- 情報提供や移動経路の整備による乗り継ぎ負担の軽減が必要。

乗り継ぎに要する時間

- 移動時間の7分の1(約6分)が乗り継ぎ時間
- 乗り継ぎ時間(約6分)は、心理的には約20分に相当
- 府域の乗り継ぎ時間損失額は、年間 2,800 億円以上

- 乗り継ぎ時間の短縮が必要
- 乗り継ぎ移動の心理的負担軽減が必要。

乗り継ぎに要する費用

- 複数の鉄道事業者の路線を乗り継いだ際には、同一事業者の場合比較して、運賃が数倍になるなど、利用者の負担が大きい

- 運賃の利用者負担の軽減策が必要。

利用者ニーズ

- 乗り継ぎに対して『情報』『移動』『運賃』の各分野に対して不満の声が寄せられた

- 『情報』『移動』『運賃』の全ての分野において改善が必要。

公共交通の乗り継ぎ改善の基本方針

経済

拠点間移動における乗り継ぎ改善

- 府内外の拠点間を短時間で円滑に移動可能な交通手段を提供することにより、経済活動を活性化
- 乗り継ぎ負担の肉体的、心理的負担を軽減することにより、外出の機会を増大

乗り継ぎ結節点における賑わいづくり

- 乗り継ぎ拠点での立ち寄り・寄り道を誘発することにより、駅を中心とした都市の賑いを導き、都市的魅力を向上

観光

観光利便性向上のための乗り継ぎ改善

- 国内外から大阪を訪れる観光客が不自由なく自在に移動でき、地域資源に親しむ移動の楽しさ提供することにより、観光立国のまちづくりを促進

人口

歩いて暮らせるまちづくりを目指した公共交通ネットワークの整備

- 乗り継ぎ負担の肉体的、心理的負担を軽減することにより、高齢者も含めたすべての人の円滑な移動を確保
- 拠点や都心と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に結び、コンパクトな市街地を形成させることにより、自動車利用から公共交通利用へ転換

環境

施策の考え方

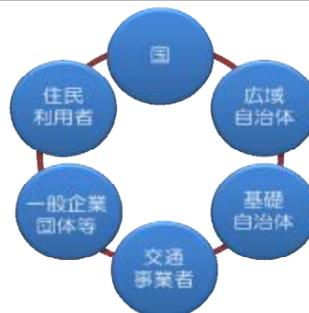
乗り継ぎ負担の軽減
乗り継ぎ快適性・楽しみ

「情報」「移動」「運賃」

実施方策の検討

～役割分担の整理～

行政(国、広域自治体、基礎自治体)・交通事業者が責任を持って取り組むとともに、企業・地域住民等の参画を得られるよう、役割分担を整理。



～各種施策との連携～ 既存の事業スキームの活用も検討しつつ、創造的な制度を構築を検討。

政策の連携

- 交通政策だけでなく、道路・観光・環境・商工振興・福祉といった多面的な行政施策を連携。

民間の連携

- 商業事業者や広告事業者と、交通事業者が連携する環境を整備することにより、民間の活動を後押しする創造的な事業スキームを構築。

施策の連携

- モビリティ・マネジメント施策を更に推進することで、交通事業者の取り組みを後押し。