

平成 21 年度
第 3 回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成 21 年 11 月 24 日 (火)
午後 2 時 30 分から
場所 河内長野市役所 8 階 802 会議室

1 開会

2 議題

- (1) 河内長野市地域公共交通連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果及び河内長野市地域公共交通連携計画の承認について
- (2) 平成 21 年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請について
- (3) その他

3 閉会

河内長野市地域公共交通連携計画(案) に対するパブリックコメント意見一覧

番号	パブリックコメント	市の考え方
1	楠ヶ丘地区で試験運行の計画がありますが、ルートを選定次第では利用客が変動すると思います。道幅の関係、バスの方向転換場所の関係で地区内を網羅するのは困難だと思います。ルート計画が決まる前に地区の意見を集約してください。美加の台周回バスを三日市発美加の台右回り、美加の台駅行き、反対ルートのバスにすれば西片添の利用客が見込め、美加の台から三日市駅への送迎自動車を減らせるのではないかと？(マンション2号館前のバス停を少し動かさねばなりません) 郵便局に行きたい、病院に行きたい、市役所、図書館に行きたいという人のため三日市駅ー河内長野ー市役所間に小型のシャトルバスを。三日市で運賃が今と変わらない乗り継ぎ券を出して(大阪市のゾーンバス参考) 三日市駅で乗り継ぎを可能に。三日市でスーパーの買い物ぐらひは大目にみては？ 大型バスを長野まで運行しても乗客は少なく、本数が多い。交通渋滞の原因でもある。	本文P8に楠ヶ丘地域での試行運行計画を記載しておりますが、運行ルートや運行形態等については、地域との協働により合意形成を図りながら実施して参ります。なお、合意形成の進め方として本文P7の③に記載しておりますような地域の検討組織を立ち上げ、地域の実情に即した公共交通について意見集約などを図って参りたいと考えております。さらに、本文P9には公共交通を活用した取り組みの検討について記載しており、例えば公共交通を利用し買物をした場合の割引実施の効果などを検討します。また、三日市-河内長野ー市役所間の小型バスの運行につきましては、現在モックルコミュニティバスを運行しております。本文の修正は行ないません。
2	桐ヶ丘地域へのバス運行について(同旨42件)	本計画において、桐ヶ丘地域は、駅・バス停から共に500m以上離れているエリアが多い地域である「公共交通不便地域」の1つとして位置付けており、市内では、桐ヶ丘地域と同じような不便地域が住宅地域の約7%存在しております。また、駅から1km・バス停から500m以上離れている「公共交通空白地域」は住居地域の約4%存在しております。将来的にはこれらのエリアの解消を図ることを目標としておりますが、本計画においては、まずは、公共交通空白地域と不便地域の中から1地域ずつを対象とし地域に合った公共交通を確保する取り組みを地域と協働で行なっていく予定であり、これらの取り組みの成果に基づき他の不便地域などへの展開を図って参りたいと考えております。本文の修正は行ないません。
3	土・日・祝(自家用)以外は、殆どバスです。緑ヶ丘～千代田に関しては別に今までどおりで問題ありませんが、河内長野～緑ヶ丘北町(市役所経由)に関してですが、何年か前から今のルートになっていると思いますが、おそらくこちらの自治会の申し出でそうなったと記憶しております。市役所を循環してもらうと役所に用事がある時は便利だという発想でしょうが、そうそう市役所に用事はないはずで。そして何人の人が利用されていますか？(ここで伝えたいのは用事もないのに役所を回ると3分～5分～6分は予定時刻よりどの便も遅れてます。)細かく言うと駅まで10円高いです。時季とか内容によって用事が重なる(人数にもよるが)ようでしたら、役所からキックスが自治会に出張してもらうシステムをとればいいと思っております。度々利用して、いつも感じている事を素直に記しました。	ご意見の南海バスの小山田循環(市役所経由)については、運行ルート上に市役所やキックスなどの市民利用の多い公共施設が近くにあることから、できるだけ多くの方に利用して頂くため、平日の昼間時間帯はそれらを経由し、河内長野駅とを結ぶ運行ルートの設定にしていると事業者より聞いております。しかしながら、短所としては市役所を経由するため目的地への最短距離での移動性が低下してしまいますが、上記にも述べましたとおり、公共交通が持続していくためには多くの方の利用が必要となりますのでご理解願います。また、バスの定時制の確保につきましては、渋滞などの道路環境の影響などもありますことから、定時制が確保し易い道路環境の改善などにも努めて参ります。本文の修正は行ないません。

河内長野市地域公共交通連携計画(案) に対するパブリックコメント意見一覧

番号	パブリックコメント	市の考え方
4	芝田河内長野市長は「市民の皆さんのご理解とご協力を支えに、『河内長野市で子どもを育てたい』『河内長野に住みたい』『河内長野を終のすみかになりたい』と言っていただけるまちづくりにまい進する(’09.5.4「朝日新聞」「大阪の明るい未来のために」)と、公約しています。その市長の公約実行について駄場中大臣議員が、9月市議会代表質問で、「公共交通に市が責任を持ち、交通弱者が移動する権利を市が保障することと質問しました。この質問は大矢船の多くの住民の考えと一致します。私は今年5月に、大矢船町づくり委員(町づくり)会会長さんから、当委員会への出席の機会をいただき、杉田聡著『買物難民』の「役所もディベロッパーも公営住宅を作り、分譲住宅を売ったら後の問題は住人に任せてしまう」(P.62)の通りになっていると紹介しました。私たちは、河内長野市10万都市建設に高額ローンを支払ってきたと話しました。出席された委員さんは大変熱心に聞いていただき、委員長さんからは「全面的に応援する」との激励をいただきました。「計画案」の「需要に応じたバス路線の見直し」をしていくためには、「本市の基本とする交通体系」を聖域と固執しては、「見直し」は十分なものが出来ません。大矢船住民の場合、南ヶ丘線の河内長野駅前行1時間に3運行のひとつは、南花台からバイパス→上原町→市役所終点(河内長野駅前終点にすると、現在の2路線と重複)の運行する。	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・ラブリーホール・図書館・病院などへのアクセス充実を図っております。本市の目標とする交通体系は、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電車・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ます。なお、本計画のP8「需要に応じたバス路線の見直し」については、地域住民・交通事業者・行政などの関係者の協働により合意形成を図り、将来も持続・発展できる公共交通を確保して参りたいと考えております。 本文の修正は行ないません。
5	桐ヶ丘も老人の町となり、車に乗れない人達も増えてきました。循環バスの運行もあれば便利ですが、それよりもタクシー利用が楽にできる方が住民は有難いと思います。以前のようにタクシー、バス、電車の補助券を発行してください。バスの年間経費に比べてずっと節減になると思います。別件ですが、現在7～9時の運行規制も地区外まで歩いてからタクシーに乗るのて困っています。	ご提案のタクシー・バス・電車の補助券に関しましては、担当部局によれば平成20年度末に本市財政健全化プログラムの実施に伴い事業廃止しているとのことです。本計画では、市民・交通事業者・行政など関係者の協働により、多くの方が利用しやすい公共交通について検討して参ります。 また、桐ヶ丘地区の交通規制の解除は地域住民の合意に基づき警察署への申請が必要になると聞いております。 本文の修正は行ないません。

河内長野市地域公共交通連携計画(案) に対するパブリックコメント意見一覧

番号	パブリックコメント	市の考え方
6	1. 現在のバス路線のほとんどは、開発された住宅地と駅を結ぶ、通勤を主とした路線である。住宅地開発後、何十年とたった現在では、駅だけでなく、住宅地間、商業地などを循環する公共交通が必要である。モックルバスも駅での接続を主としているが、住宅地を通す必要がある。 2. P3では、乗り継ぎを基本とされているが、乗り継がない工夫が必要である。(時間のロス、高齢者への負担が大きくなる) 3. P9では、中心市街地活性化との連携が提案されていますが、ここでも駅が中心になっています。確かに駅周辺が賑わうのは大切ですが、現在かなりの飲食店、スーパー、電気製品量販店、式場などで賑わっている外環沿い(上原交差点)の各施設と連携し、買い物客に対し、公共交通利用者への割引実施の効果を検討してはどうか。 4. 前項と関連して具体的な提案は、◎南が丘～大矢船～南花台～バイパス～上原交差点～キックス～市役所～河内長野駅といったバス路線の新設、あるいは現行路線の経路変更を検討してはどうか。 5. 市は、市民が安全で安心して外出できる町作りのために、事業者への過度な気配りではなく、市民の要望を積極的にくみ取り、本当に安く、便利で、何度でも利用したくなるような公共交通の実現を期待する。	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、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ことをコンセプトに運行しております。ご提案頂きましたモックルコミュニティバスを住宅団地内に運行するとなれば、公平性の観点からすべての住宅団地内を運行する必要があります。また、乗り継ぎを無くすためには、多くの人の目的地を結ぶ必要があることから運行時間・ルートが長くなり、結果として不便な乗り物になってしまう可能性があります。したがって、本市の目標とする交通体系は、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電車・バスなどへ円滑に乗り継ぐことのできる交通体系を目指します。 さらに、本文P9には公共交通を活用した取り組みの検討について記載しており、例えば公共交通を利用し買物をした場合の割引実施の効果などを検討します。 誰もが住み良い街にするためには、その街に関わる多くの方が協力しまちづくりを進めていくことが重要であることから、本計画では、地域住民・交通事業者・行政などの関係者の協働で、より良い公共交通を確保して参ります。本文の修正は行ないません。
7	○大矢船西町からのバスルート見直しについて、昼間帯西町から南花台回りのルートが今なくなっています。病院やコノミヤへの買い物に行くにも困っている人が多いときいています。是非前のように南花台ルートにもどしてほしいです。 ○日野滝畑コミュニティバスの運行も滝畑からの帰り 平日は2時、3時のバスがありません。ハイキングに行っても帰りが困ります。	ご意見の2路線については、本計画のP8需要に応じたバス路線の見直しにおいて、地域住民・交通事業者・行政などの関係者の協働による取り組みにより改善を図って参りたいと考えております。本文の修正は行ないません。

意見に対する回答 60人 60件 (12件:本人の意思による公表不可)

NO	パブリックコメント
1	楠ヶ丘地区で試験運行の計画がありますが、ルートの選定次第では利用客が変動すると思います。道幅の関係、バスの方向転換場所の関係で地区内を網羅するのは困難だと思います。ルート計画が決まる前に地区の意見を集約してください。美加の台周回バスを三日市発美加の台右回り、美加の台駅行き、反対ルートバスにすれば西片添の利用客が見込め、美加の台から三日市駅への送迎自動車を減らせるのではないかと（マンション2号館前のバス停を少し動かさねばなりません）郵便局に行きたい、病院に行きたい、市役所、図書館に行きたいという人のため三日市駅－河内長野－市役所間に小型のシャトルバスを。三日市で運賃が今と変わらない乗り継ぎ券を出して（大阪市のゾーンバス参考）三日市駅で乗り継ぎを可能に。三日市でスーパーの買い物ぐらいいは目玉にみては？ 大型バスを長野まで運行しても乗客は少なく、本数が多い。交通渋滞の原因でもある。
2	私たちが居住する地域の桐ヶ丘ですが、現在、交通便などにおいてとても不便な地域であります。また、高齢化が進んでおり、自家用車で出かけるということにしても、全員が可能ではなく、なかなか、市の行事、市役所、図書館、など市民が最低限利用できる場所、利用しなくてはならない場所へ行くのにも、とても不便です。自転車に乗って、現在、若い者は遠くまで出たりはしておりますが、雨の場合、また小さい子がいる場合はとても不便で、できれば桐ヶ丘住民が積極的に、市の施設や行事に参加利用できるよう、コミュニティバスを通すなど早急に検討していただきたく思います。実際、現在私は、小さい子がいながら桐ヶ丘に住んでますが、出かけるとなると車か、自転車で、なかなか三日市など保健センター（子供の予防接種や検診）へ行くのにも、車や自転車がなければ、少し遠い駅まで歩いて、電車に乗っていかないといけなかったりしてとても不便です。このままでは、桐ヶ丘に住む人がどんどん、必要にせまられて退去していかざるを得ない状況になり、危機を迎えていると思います。実際なんとかやっていってる状況ですが、市民としてバスを利用したり最低限の移動手段を確保していただけるよう、御検討よろしくお願いします。桐ヶ丘は河内長野市の端にあたり、小学校も楠小学校となっておりますが徒歩でもかなりの距離があり、また通学路の道もせまくてとても危険を感じております。学校へ行く手段としてバスを利用できたりもあわせて検討いただけたらと思います。
3	当団地（桐ヶ丘）は、公共交通不便地域にあり、病院、駅、スーパー等主な施設に行くにも車がなければ極めて不便な場所です。従って自家用車を所有しない人、運転できない人高齢者の方にとってはコミュニティバスが循環してくれることは、地域住民のかねてからの念願だと思います。以上の事情をご賢察の上ご検討をお願いします。
4	桐ヶ丘周辺はバスがないので運転できない高齢者は大変不自由しています。
5	当団地（桐ヶ丘住宅）は市役所・公共施設・病院・駅・スーパー等主な施設に行くにも交通の便もなく、とくに高齢者はどうしても自家用車が必要になって参ります。実は私、腰、足を痛め現在限られた範囲で運転しておりますが年の故かこのところ運転が面倒と感ずるようになり、こんな時バスが通っておれば思い切り良く運転を止めることを決断できると思います。当団地も建設後30年近く経過し、高齢者も多くなり私と同じような考え方も多々あると存じます。何卒よろしくご検討の程お願いします。
6	高齢化が進み車のない家、ひとり住い、常々何かあった時どうしようと不安を抱いておられる方がたくさんおられます。朝7:00から9:00迄車輛通行規制になっておりタクシーも呼べない状態では本当に困ってしまいます。どうか（桐ヶ丘住宅に）、バスを通していただけますようお願い申し上げます。
7	買い物、駅迄が不便です。今は單車を利用していますが、年をとりましたら單車も乗れなくなります。又、桐ヶ丘もお年を召された方も多くなりました。それに坂道が多くて自転車では無理な所もあります。よろしく御願います。

NO	パブリックコメント
8	バスが走っていないくて不便です。(桐ヶ丘地域から) 駅まで20分以上歩かなければなりません。金剛や河内長野方面へのバス線を開通してください。
9	住宅内で店をしております関係で、御高齢の方に限らず不便を感じていらっしゃる声は良く聞きます。公共の用事、もちろん日常の買物等片道はタクシーを利用されたりでそれ以上の出費が重なっています。桐ヶ丘住宅に限らず隣接したライオンズマンション等二十数年目経ちますと、高齢化して片方をなくされたりで足がなくガマンしていらっしゃいます。「外に出る回数も自然と少なくなります」とおっしゃってます時には和泉富田林線を走っているバスを利用されたりしていらっしゃるようですが、狭山、金剛方面です。河内長野住民には利用価値はありません。是非、御検討の程、よろしくお願い致します。この用紙をお渡しして説明した方々みなさん、表情がパーッと明るくなりました。
10	桐ヶ丘地区から、市役所、キックス、ラプリーホール、河内長尾駅へ行こうとするには最寄駅南海線滝谷・千代田駅へは徒歩ではかなり遠いので高齢者にとっては不便でまっています。どうぞ解消して下さい。
11	(桐ヶ丘地域から) 千代田駅か金剛駅までのバス便があれば良い。
12	足腰も悪く高齢の者は滝谷駅へ行くにも坂がえらく又病院(近大その他)も交通の便がなく困っております。出来るならば(桐ヶ丘地域より) 近大廻りから泉北方面へ行けるバスをお願いします。
13	この桐ヶ丘に引越して来た当時はまだ今よりも若く色々な面で余り負担もありませんでした。60歳をすぎ(主人はまだ上) 今、私は車にも運転免許証が無いため乗っていません。3年程前、大きな病気をして入院通院が重なった時はとても大変でした。それでなくても医者代がかかる上タクシーに乗って移動するのはたいへんでした。これからもっともっと高れい化して買い物や役所へ行くにも桐ヶ丘に住んでいる以上とてもたいへんだなと感じています。現にそんな理由で引っこされた方もいます。主人も今は車で運転出来ますがこれから先はわかりません。以前、生協に行く時に桐ヶ丘からバスが出たことがありそれはとても便利でした。重たい荷物も負担に感じません。今はその生協のバスもなくなってしまいました。上記の事情よろしくお願いします。
14	若き時桐ヶ丘は駅より徒歩圏であることが最大の魅力で住宅購入に至りましたが、30年経て役所・病院・スーパーへの買物など、日々の生活が往復1～2時間の「歩く」こととなりたつことに不安を感じる様になってきました。当団地約200世帯もあと数年弱で半数弱が60～70才以上の高齢者世帯になるであろうことも予想されます。公共交通連携計画を広報で知り、桐ヶ丘住宅が河内長野公共交通不便地域であることも加味しコミュニティーバスの循環など「住人の足」を確保する方向へご配慮の程お願い致します。たくご検討の程重ねてよろしくお願い申し上げます。
15	当地域(桐ヶ丘)は市役所、キックス等へは車がなければとても行きづらい所です。高齢化に伴い、自転車・バイク・車等の利用も無理になり参加したい行事にも足の便を考えできないことも多々出てくることが考えられます。コミュニティバスの運行をご検討を頂ければと思います。

NO	パブリックコメント
16	当地域(桐ヶ丘地域)はバスの通行が無い地域です。家に自家用車を所有していない者や運転できない者にとって交通手段は歩く、自転車などになってしまいます。そして、坂が多く、高齢になるにつれ不安になります。コミュニティバスの計画をしていただければ安心した生活ができると思います。是非この機会にご検討をよろしくお願い致します。
17	当地(楠ヶ丘)は大阪狭山市に隣接している為かどうも河内長野市の行政サービスがおざなりになっている様な気がする。市内循環無料バスも是非当地にも廻してもらいたい。市役所に行くにも車がなければどれ程時間経費を要するか。行政で検討して欲しい。
18	日常生活では今の所、病院、市役所、スーパー等主人の運転で出かけております(私は無免許)。将来のことを考えますと運転できなければ不便この上なく、徒歩か公共交通機関を利用するしかありません。近くまでバスが循環する様になれば有難く思います。ぜひ、検討していただく様お願い致します。
19	土・日・祝(自家用)以外は、殆どバスです。緑ヶ丘～千代田に関しては別に今までどおりで問題ありませんが、河内長野～緑ヶ丘北町(市役所経由)に関してですが、何年か前から今のルートになっていると思いますが、おそらくこちらの自治会の申し出でそうなったと記憶しております。市役所を循環してもらうと役所に用事がある時は便利だという発想でしょうが、そうそう市役所に用事はないはずで、そして何人の人が利用されていますか？(ここで伝えたいのは用事もないのに役所を回ると3分～5分～6分は予定時刻よりどの便も遅れてます。)細かく言うと駅まで10円高いです。時季とか内容によって用事が重なる(人数にもよるが)ようでしたら、役所からキックスが自治会に出張してもらうシステムをとれば良いと思っています。度々利用して、いつも感じている事を素直に記しました。
20	自治会内(桐ヶ丘住宅地内)へのモックルバス配線 必要場所への往訪には交通機関へ時間を要する。現状で高齢化が一段と進む中何か対策が必要と考える。現在運転のモックルの配線を見直し自治会内への検討願いたい。
21	年を重ねてくると車の運転も危険度が増しますので、桐ヶ丘にも市内バスを一日三回程度巡回して欲しいです。
22	今のところあまり不便性を感じては居ませんでした(主人が(70才)まだ車を運転してくれていますので足には困っていません。だからと云っていつまでも頼れる保障はありませんね。この桐ヶ丘は河内長野の北の端にあって坂道の多い所です。駅、スーパー、役所、公共施設、病院に行くには車が無ければ極めて不便な場所です。高齢者世帯が多くなり、車を手放す家庭も多く出て来ると考えられます。お金に余裕の有る方はタクシー利用されるでしょうが年金暮らしの私共はそうはいきません。コミュニティバスが循環していただければこんな強い味方はいません。むづかしいことではございますがご検討をお願いします。

NO	パブリックコメント
23	年と共に車の運転がづらくなります。また車の経費は高くなります。バスが近くにあれば本当に助かります。バスは安全ですし安価です。また、将来的にもバスへの依存度は更に大きくなります。ご近所の方々もやがてすぐに高齢者です。なにとぞ、バスの配車をお願い致します。「桐ヶ丘」にバスが出入して頂けることをどうぞ真剣にお取り上げ下さいますようお願い申し上げます。
24	現在、車を所有しておりません。現時点では買物等徒歩で千代田駅周辺に行っておりますが、大変苦痛です。コミュニティバスが(桐ヶ丘住宅に)巡環してくれれば助かります。コースとしては下記を希望します。 千代田駅-貴望ヶ丘-桐ヶ丘-310号-千代田駅-ラブリーホール-市役所
25	芝田河内長野市長は「市民の皆さんのご理解とご協力を支えに、『河内長野市で子どもを育てたい』『河内長野に住みたい』『河内長野を終のすみかになりたい』と言っていただけるまちづくりにまい進する(09.5.4「朝日新聞」「大阪の明るい未来のために」)」と、公約しています。その市長の公約実行について駄場中大臣議員が、9月市議会代表質問で、「公共交通に市が責任を持ち、交通弱者が移動する権利を市が保障する」と質問しました。この質問は大矢船の多くの住民の考えと一致します。私は今年5月に、大矢船町づくり委員(町づくり)会会長さんから、当委員会への出席の機会をいただき、杉田聡著『買物難民』の「役所もディベロッパーも公営住宅を作り、分譲住宅を売ったら後の問題は住人に任せてしまう」(P.62)の通りになっていると紹介しました。私たちは、河内長野市10万都市建設に高額ローンを支払ってきたと話しました。出席された委員さんは大変熱心に聞いていただき、委員長さんからは「全面的に応援する」との激励をいただきました。 「計画案」の「需要に応じたバス路線の見直し」をしていくためには、「本市の基本とする交通体系」を聖域と固執しては、「見直し」は十分なものが出来ません。大矢船住民の場合、南ヶ丘線の河内長野駅前1時間に3運行のひとつは、南花台からバイパス→上原町→市役所終点(河内長野駅前終点にすると、現在の2路線と重複)の運行する。
26	地域公共交通連携計画(案)に対する意見書 上記所在地(桐ヶ丘地区)に居住する河内長野市民です。 桐ヶ丘地区内を循環する「循環バス」の運行依頼の件 《理由》生活上、公共交通機関の利用に非常に不便な立地にある。 1、住民の高齢化により外出時の負担(年々苦痛に感じる) 2、市民税等の負担に対する不公平な恩恵 3、病院・公共施設等に外出時 常に不便を感じている。 ・南大阪医療センター (滝谷駅迄徒歩15分・電車・徒歩15分) ・河内長野市役所 (滝谷駅迄徒歩15分・電車2駅・バスに乗継) ・千代田分室 (滝谷駅迄徒歩15分・電車・徒歩) ・千代田(眼科・皮膚科等) (滝谷駅迄徒歩15分・電車・徒歩) 上記等の理由により早期に「桐ヶ丘地区」を循環するバスの運行をお願いしたい。
27	桐ヶ丘は最寄り駅(滝谷)まで徒歩15分もかかり、バス停はと言うと北貴望ヶ丘のロータリーまで急な坂道を登って行かなければなりません。年寄りにはきついと思います。私が平日勤めている為、母が市役所やキックスに行く時はタクシーを毎回呼ばないと行けないのです。 バスが通る様になりましたら、車に乗れない高齢者や子供達にとって、とても便利になると思いますので、ぜひ桐ヶ丘にバス停を作っていただける事を強く希望します。

NO	パブリックコメント
28	現在は自家用車の運転ができていますが、今後のことを考えると、いつまで自家用車を自分で運転することができるか定かではなく、とても不安です。今回話が進み、仮にバスの運行が決定したとしても、運行が始まるのは3年後以降になるそうなので、高齢化を考えると、3年後にどのようなになっているか、不明であるし、その時に慌てても間に合いません。 以上の理由から、桐ヶ丘内の循環バスの運行を、ぜひとも御一考いただきたく存じます。宜しく願います。
29	現在住んでいる桐ヶ丘は、車がないと とても 生活が不便な所です。市役所やラプリーホールなどの公共施設・病院・スーパー等にバスが循環してくれば、便利になり、利用する人も多くなると思います。我が家も 現状は車を利用しておりますが、高齢になれば バスを利用したいと考えます。桐ヶ丘にバスが循環してくれる様 ご検討ください。
30	当地区(桐ヶ丘)は、高齢者だけでなく主婦の方をはじめ、自家用車を所有していない人、また昼間は夫の通勤のために車がない人もいます。近大病院、公共施設、スーパーへの買物などへ行くときに、自家用車がないと不便な地域です。理由は、桐ヶ丘のすべての出入口やその周辺が、急勾配な坂道で囲まれており、高齢の方々はもちろんのこと、主婦も含めて自転車で走行しにくい等の事情があるからです。若い子供たちは親元を離れ、頼りにできない場合も多いと思います。 以上の理由から、桐ヶ丘内の循環バスの運行を、ぜひとも御一考いただきたく存じます。宜しく願います。
31	当地区(桐ヶ丘)は、高齢化が進み、足腰が弱っている方や、自家用車の運転をすることが辛くなっている方々が増えてきています。今後この問題は、ますます重要な問題へと発展していくと思われます。病院(近大も含めて)、公共施設、スーパーへの買出しなどへ行くときに、自家用車がないと不便な地域であります。なぜなら、桐ヶ丘の車の出入り口、近大病院へ行く為の道、電車へ乗る為の最寄り駅である滝谷へ行くための道でさえも、急勾配な坂道が多数あり、高齢の方々には大変負担が大きく、桐ヶ丘内の循環バスの運行を、ぜひとも御一考いただきたく存じます。若い子供たちは親元を離れ、それぞれの生活を他の地区でしているのが、大多数の現状であると思います。泉北ニュータウンが泉北オールドタウンと言われるようになっていくことからご理解いただけたと思いますが、桐ヶ丘が今後、オールドタウン化してしまう(既になっているかもしれませんが?)可能性は十二分にあり、バスの循環サービスをぜひともお願いしたく存じます。 不景気で財政難であり、河内長野市の職員の皆様には、大変ご迷惑をおかけして、申し訳なく思っていますが、なにとぞ上記のような事情をご賢察の上、ご検討いただきますように、お願い申し上げます。
32	私達の桐ヶ丘地域も老人が増えてきました。市場や病院通い等日常の交通利用にバスを通して頂ければ幸いです。 又、タクシーが午前9時迄入れません。住宅入口まで歩いていかなければならず困っています。御配慮宜しくお願い致します。
33	河内長野市桐ヶ丘に住んでおりますが、市の中心からとり残された僻地の様です。駅までは遠く、バスは通っていない、この機会にコミュニティバスを走らせて下さい。若い人には不自由がないでしょうが、高齢になると大変です。願いがかないます様祈ってます。
34	桐ヶ丘も老人の町となり、車に乗れない人達も増えてきました。循環バスの運行もあれば便利ですが、それよりもタクシー利用が楽にできる方が住民は有難いと思います。以前のようにタクシー、バス、電車の補助券を発行してください。バスの年間経費に比べてずっと節減になると思います。 別件ですが、現在7～9時の運行規制も地区外まで歩いてからタクシーに乗るので困っています。
35	桐ヶ丘地区も高齢化が進み、通院・買物等に利用していた乗用車、自転車の運転が危険を伴う様になってきました。そこで一日も早くコミュニティバスの運行を希望します。

NO	パブリックコメント
36	当桐ヶ丘地区は公共交通不便地域にあり、市役所はじめ公共施設、病院、駅、スーパー等に行くにも、車を利用する以外極めて不便な場所である。又、住民の中には、高齢者夫婦生活も多く、上記場所に行くに、タクシーを利用せざるを得ない人が多く見受けられます。 当地域にコミュニティバスの循環が実現すれば、住民の生活がより便利になり、特に高齢者にとっては、生活範囲も広がり、従前より熱望していることであります。 以上の事情を ご箇条の上、ご検討をお願いします。以上
37	当団地(桐ヶ丘)はAM7:00～AM9:00迄の間 交通規制があり、タクシー等が進入出来ない為、不便なので解除して欲しい。解除出来ない場合はコミュニティバスが循環する等検討して欲しい。
38	当団地(桐ヶ丘)にコミュニティバスが走る案が出ていたと聞きましたのでFAXいたします。子どもが小さい時、車がなくて急に熱がでて タクシーも来てくれず、雨の中幼い子ども2人連れて行ったことがあります。まして、今は大人になり車を乗りますが 今度は出かけた時に車が出払っていて歩くことがあります。その時にもう少しバスが近くまで来てくれていたらなあーと何回も思います。それにいつまで車が運転できるんだろうと当団地は高年齢の方もふえてきました。そうすると 当団地はとても不便です。また 1人1台の時代ですが 家の事情でそうもいかず、もし増やしても路上駐車が増えてしまいます。交通安全のためにも 避けたいと思います。CO₂を減らすためにも どうか 検討してくださいますようお願いいたします。
39	当団地は、公共交通不便地域で市役所、公共施設はもちろん、病院、スーパー、駅等に行くのに、車の運転をしない人にとっては すごく不便な場所です。 この地域も、30年近くなり、高齢者世帯が多くなる為、これからの事を考えてコミュニティバスが循環していただけたら助かります。ご検討をお願いします。
40	当地域は公共交通不便地域にあり、公共施設や病院、駅、スーパー等の施設に行くにも車が無ければ極めて不便な立地にあります。また当団地(桐ヶ丘)は建設以来30年近く経過しており、住民の平均年齢も高齢化進んでおり、安全で安心して住めるインフラ整備を整えていく必要があります。従い、年寄りが車を使わなくても良い住環境となるようコミュニティバスが当団地に循環戴けるよう運行ルートの見直しを切望します。
41	是非とも バスの運行を希望いたします。桐ヶ丘に横浜から引越してきてから 18年が経ちましたが、この18年間 交通や生活に不便を感じる事が多くありました。市役所、保健所、病院、スーパーマーケットなど行くのに 駅(滝谷)にでてから電車ののってまた歩くかバスに乗るかで子供が小さいときなど大変でした。 今は車を運転して行くことが出来るようになりましたが、運転できない人は ひと苦労でしょうと思います。近所の人達は、高齢者が多く、一人で出かけることが出来なくなり、不自由のようです。何とか私達の生活を少しでも良くしていただけますようお願い致します。
42	桐ヶ丘は滝谷駅に行きますには国道・踏切がありますので2箇所ですっかりかかりますと20分余りがかかります。駅が踏み切り手前からあがれる様にしてほしいものといつも思っていました。バスが通るようになればこんなうれしい事はありません。どうぞよろしくお願いします。
43	南海高野線「滝谷駅」まで徒歩15分という魅力に引かれ居住するようになり25年を迎えます。しかし、買物、公共施設利用、病院への通院と年を重ねるごとに苦痛になってまいりました。あかしあ台、自由が丘ライオンズマンション、又、桐ヶ丘にも新しい家が開発され人口は増えております。住みやすい便利な環境を整備して欲しいと思っています。是非ミニ路線バスを運行してください。

NO	パブリックコメント
44	駅・バス停の両方から500m以上離れている住宅地域なので高齢者にとっては大へん移動が不便な地域です。住宅内をバス路線があればよいのですが、これからの高齢者を応援する為にも必要だと思います。
45	桐ヶ丘にバスの乗り入れの検討をお願いします。桐ヶ丘地区は近くにバス停もなく駅まで徒歩15分かかりどこへ行くにも駅まで歩かなければなりません。高齢化も進み高齢者にとって不便な地域となっています。是非ともこの機会に桐ヶ丘にバス停をつくるようお願い致します。
46	1. 現在のバス路線のほとんどは、開発された住宅地と駅を結ぶ、通勤を主とした路線である。住宅地開発後、何十年とたった現在では、駅だけでなく、住宅地間、商業地などを循環する公共交通が必要である。モックルバスも駅での接続を主としているが、住宅地を通す必要がある。 2. P3では、乗り継ぎを基本とされているが、乗り継がない工夫が必要である。(時間のロス、高齢者への負担が大きくなる) 3. P9では、中心市街地活性化との連携が提案されていますが、ここでも駅が中心になっています。確かに駅周辺が賑わうのは大切ですが、現在かなりの飲食店、スーパー、電気製品量販店、式場などで賑わっている外環沿い(上原交差点)の各施設と連携し、買い物客に対し、公共交通利用者への割引実施の効果を検討してはどうか。 4. 前項と関連して具体的な提案は、◎南が丘～大矢船～南花台～バイパス～上原交差点～キックス～市役所～河内長野駅といったバス路線の新設、あるいは現行路線の経路変更を検討してはどうか。 5. 市は、市民が安全で安心して外出できる町作りのために、事業者への過度な気配りではなく、市民の要望を積極的にくみ取り、本当に安くて、便利で、何度でも利用したくなるような公共交通の実現を期待する。
47	私が住んでいる住宅街には、公共交通の不便地域になっております。市役所、公共施設、病院やスーパー、駅までも高齢者にとっては、車を利用しなければとても不便な環境です。自家用車を所有していない世帯や運転不能な方にとっては、コミュニティバスが巡回してもらえることが地区住民の以前の希望することです。 今後 当住宅地の住民の高齢化がますます進み、車の運転を止め、公共交通(バス)を利用し、また、便利になった際には、地球環境のためにもマイカーを手放し、バス利用に切りかえる方も、増えると考えられます。 これからの点からも、当住宅への公共交通連携計画のご検討を要望いたします。
48	○大矢船西町からのバスルート見直しについて、 昼間帯西町から南花台回りのルートが今なくなっています。病院やコノミヤへの買い物に行くにも困っている人が多いときいています。是非 前のように南花台ルートにもどしてほしいです。 ○日野滝畑コミュニティバスの運行も滝畑からの帰り 平日は2時、3時のバスがありません。ハイキングに行っても帰りが困ります。

地域公共交通活性化・再生総合事業について

1 地域公共交通の活性化・再生に関する法律 ～平成19年10月施行～

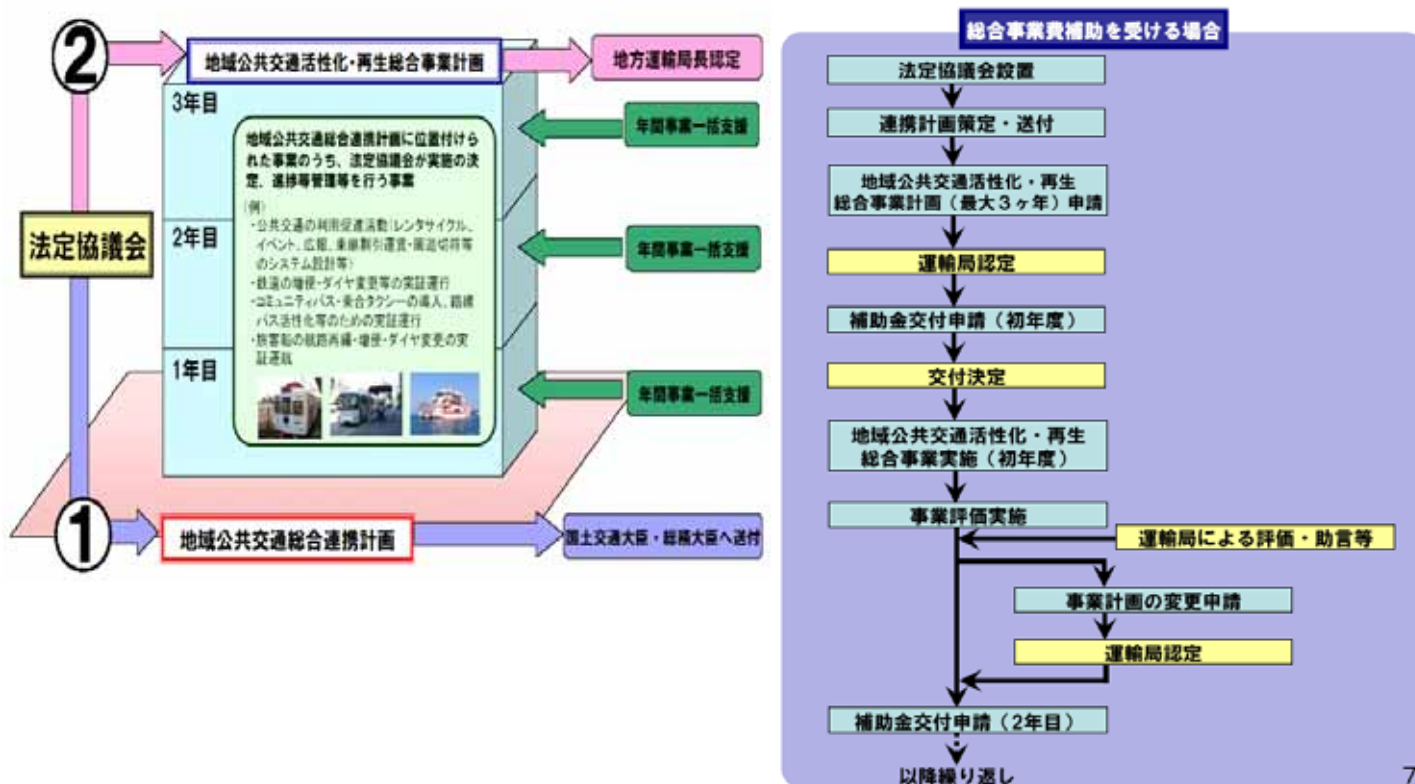
地域公共交通は経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への対応等我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、その活性化・再生は喫緊の課題となっている。こうした状況を踏まえ、平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設された。

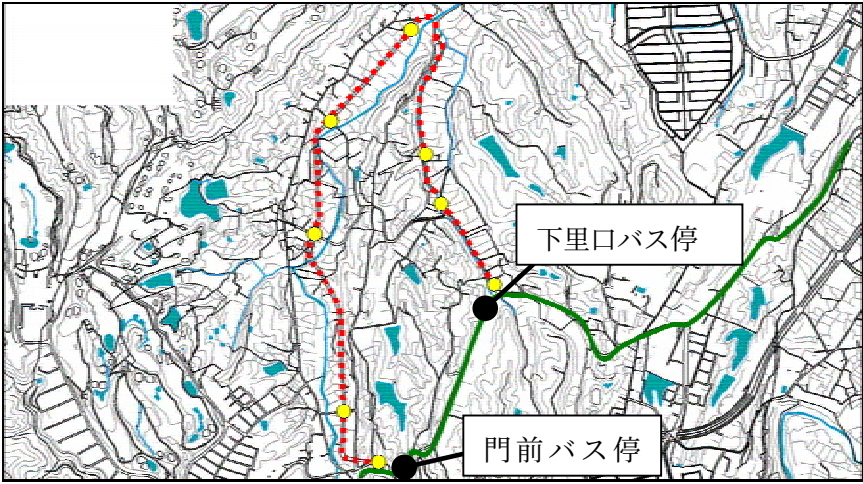
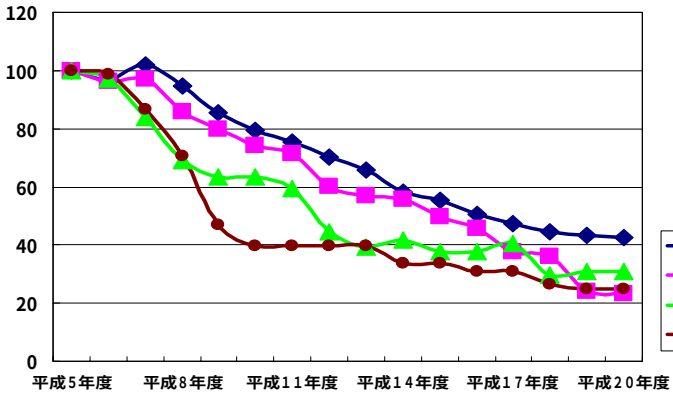
2 「地域公共交通活性化・再生総合事業」の概要

事業内容	地域公共交通総合連携計画に定める事業に要する経費 ・鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船の実証運行（運航） ・車両関連施設整備等（バス等車両購入費等） ・公共交通の利用促進活動（レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計等） ・その他地域の創意工夫による事業 補助率 1/2（河内長野市の場合）
補助対象事業者	地域公共交通活性化及び再生に関する法律第6条に規定する協議会（法定協議会） → 「河内長野市地域公共交通会議」

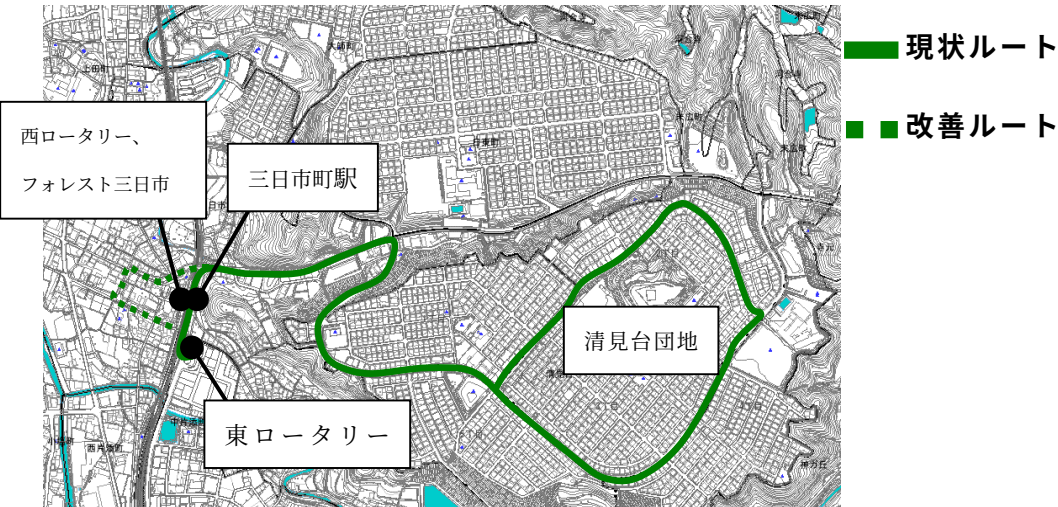
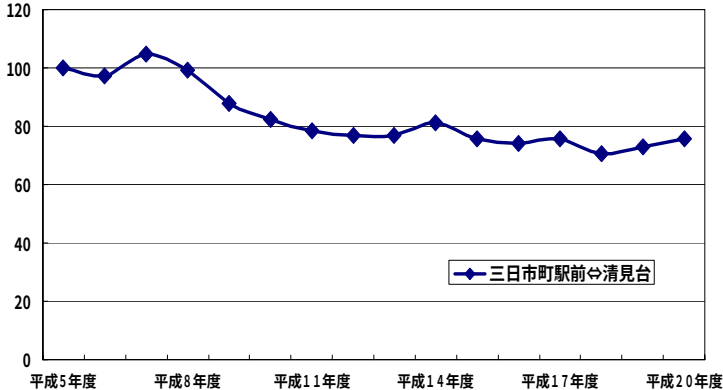


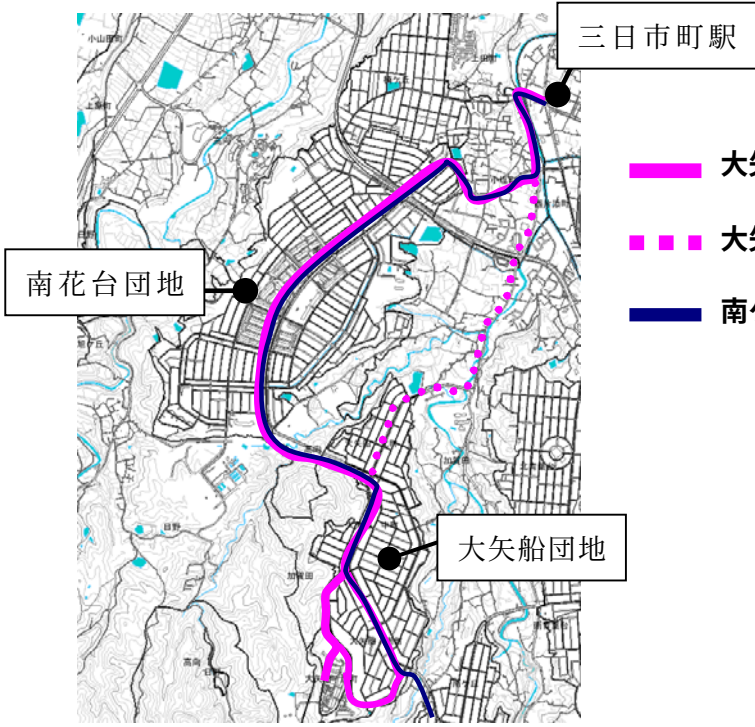
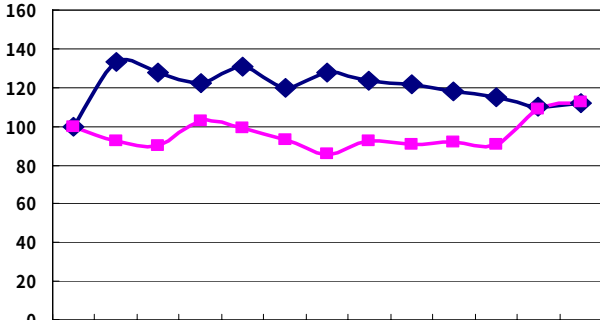
平成21年度に連携計画に基づく取り組みを実施することから、国の支援を受けるため事業計画の申請を行う。

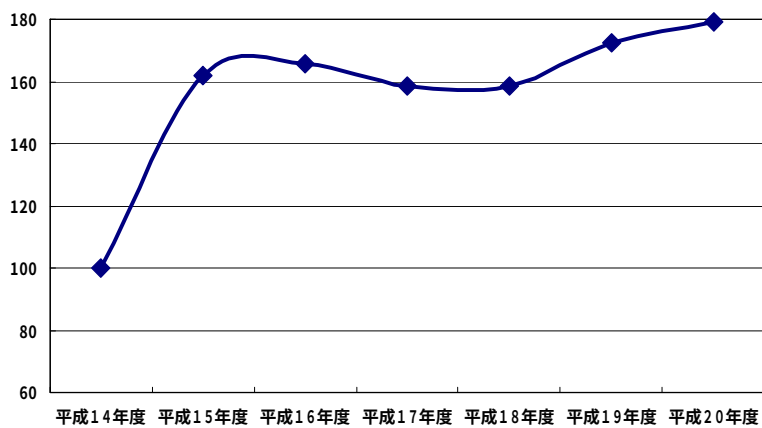
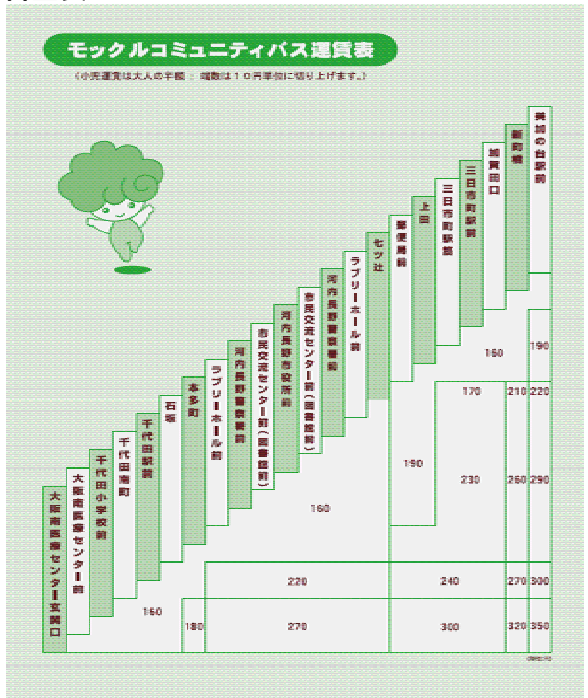


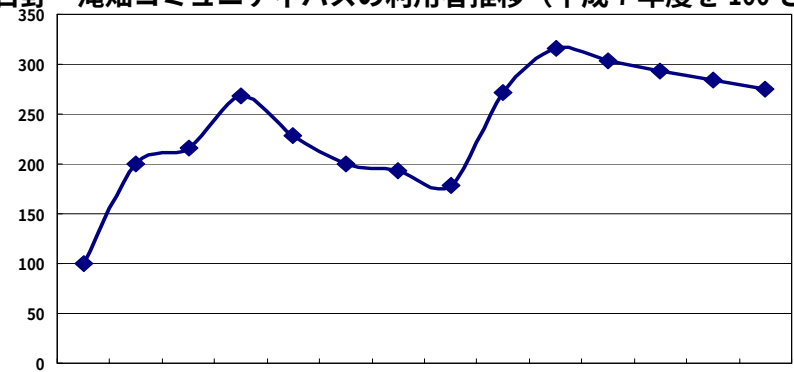
事業の名称	下里・門前・中尾地域での試行運行
連携計画の位置付け	公共交通空白地域の解消
現 状	下里・門前・中尾地域は、南海バスが運行主体となったバス路線が地域の南側の道路を運行しているが、バス停までの距離が遠い住宅が多く、特に下里地域はバス停までの距離が遠く、直線で約 1.1km 離れている所がある。 また、高齢化が進行していることから、既存バス路線の活用を前提に地域に合った公共交通について協働で取り組み試行運行を実施する。 【参考】 地域人口:約 900 人(平成 20 年 12 月末現在) 高齢化率:約 26%(平成 20 年 12 月末現在)
事業概要	下里・門前・中尾地域の公共交通確保 将来は既存バス路線の活用を想定し、試行運行期間は小型バスを地域内に運行し、既存バス路線へ乗り継ぐ（又は既存バス路線から試行バスに乗り継ぐ）運行とする。 乗り継ぎ拠点は、主に下里口バス停で接続する。 平成 21 年度：試行運行（1～3 月） 平成 22 年度：試行運行の分析・評価・協議 平成 23 年度：本格運行の手続き（4～12 月）、本格運行実施（3 月）
備 考	<試行運行ルート>  ■ 試行ルート ■ 現状バスルート ● 既存バス停 ● 試行運行の乗降場 下里口バス停 門前バス停 <下里・門前・中尾地域を運行するバスの利用者推移> (平成 5 年度を 100 とした場合)  ◆ 河内長野駅前⇄光明池 ■ 河内長野駅前⇄槇尾中学校 ▲ 河内長野駅前⇄サイクルセンター ● 河内長野駅前⇄天野山

事業の名称	楠ヶ丘地域での試行運行
連携計画の位置付け	公共交通不便地域の解消
現 状	三日市町駅の西側にある楠ヶ丘団地は、駅から約1 km圏内に位置しているものの、急な坂が多く道路も狭隘であるため団地内にバスは運行しておらず、近年は高齢化も進んでいる。 【参考】 団地人口:2,587 人(平成 20 年 12 月末現在) 高齢化率:約 24%(平成 20 年 12 月末現在)
事業概要	楠ヶ丘地域の公共交通確保 道路が狭隘でかつ勾配も急な箇所が多いため、10 人以下の車両を活用し地域の状況に応じた運行形態による試行運行を行う。 平成 22 年度:試行運行 (7～9 月) 試行結果の評価など (平成 22 年 10 月～平成 23 年 5 月) 平成 23 年度:本格運行の手続き(6～12 月)、本格運行実施 (3 月)
備 考	<楠ヶ丘団地の周辺図>  バスルート バス停 三日市町駅 楠ヶ丘団地

事業名	南海バス清見台線の需要に応じた見直し																																		
連携計画の位置付け	需要に応じたバス路線の見直し																																		
現 状	清見台団地は三日市町駅の東側に位置し、団地人口は約 5,000 人で（平成 20 年 12 月末現在）、南海バス清見台線が三日市町駅前東ロータリーから発着している。 平成 18 年度には、三日市町駅前再開発事業により西ロータリーが整備され、公共施設・商業施設などが入る再開発ビル「フォレスト三日市」も西ロータリーに隣接して建設された。 清見台団地住人は主にフォレスト三日市を買物などで利用しているが、東ロータリーからフォレスト三日市まで約 200m 離れていることから、特に買物利用の高齢者がバス停までの距離が遠いため、昼間時間帯に西側ロータリーから清見台線のバスを発着して欲しいとの要望がある。 【参考】 団地人口:5,075 人(平成 20 年 12 月末現在) 高齢化率:約 15%(平成 20 年 12 月末現在)																																		
事業概要	三日市町西側ロータリーから昼間時間帯の清見台線発着 平成 22 年度：住民・バス事業者・行政などで協議 平成 23 年度：本格運行の手続き（4～12 月）、本格運行実施（3 月）																																		
備 考	<改善ルート案>  <清見台線の利用者推移(平成 5 年度を 100 とした場合)>  <table border="1"> <caption>清見台線の利用者推移 (平成 5 年度を 100 とした場合)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数 (推定)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成 5 年度</td><td>100</td></tr> <tr><td>平成 6 年度</td><td>98</td></tr> <tr><td>平成 7 年度</td><td>105</td></tr> <tr><td>平成 8 年度</td><td>100</td></tr> <tr><td>平成 9 年度</td><td>88</td></tr> <tr><td>平成 10 年度</td><td>85</td></tr> <tr><td>平成 11 年度</td><td>80</td></tr> <tr><td>平成 12 年度</td><td>78</td></tr> <tr><td>平成 13 年度</td><td>78</td></tr> <tr><td>平成 14 年度</td><td>82</td></tr> <tr><td>平成 15 年度</td><td>78</td></tr> <tr><td>平成 16 年度</td><td>75</td></tr> <tr><td>平成 17 年度</td><td>78</td></tr> <tr><td>平成 18 年度</td><td>72</td></tr> <tr><td>平成 19 年度</td><td>75</td></tr> <tr><td>平成 20 年度</td><td>75</td></tr> </tbody> </table>	年度	利用者数 (推定)	平成 5 年度	100	平成 6 年度	98	平成 7 年度	105	平成 8 年度	100	平成 9 年度	88	平成 10 年度	85	平成 11 年度	80	平成 12 年度	78	平成 13 年度	78	平成 14 年度	82	平成 15 年度	78	平成 16 年度	75	平成 17 年度	78	平成 18 年度	72	平成 19 年度	75	平成 20 年度	75
年度	利用者数 (推定)																																		
平成 5 年度	100																																		
平成 6 年度	98																																		
平成 7 年度	105																																		
平成 8 年度	100																																		
平成 9 年度	88																																		
平成 10 年度	85																																		
平成 11 年度	80																																		
平成 12 年度	78																																		
平成 13 年度	78																																		
平成 14 年度	82																																		
平成 15 年度	78																																		
平成 16 年度	75																																		
平成 17 年度	78																																		
平成 18 年度	72																																		
平成 19 年度	75																																		
平成 20 年度	75																																		

事業名	南海バス大矢船西町線、南ヶ丘線の需要に応じた見直し																																										
連携計画の位置付け	需要に応じたバス路線の見直し																																										
現 状	大矢船団地は三日市町駅から南に直線で約 2.3km に位置しており、地域内には 3 つのバス路線（①大矢船西町線、②南ヶ丘線（南花台経由）、③加塩線）が運行している。 大矢船西町線について、朝夕は南花台経由で三日市町駅まで運行しているが、昼間時間帯は加塩を経由し駅まで至るルートになっているため、昼間の南花台へのアクセスを望む声がある。 【参考】 団地人口:4,390 人(平成 20 年 12 月末現在) 高齢化率:約 25%(平成 20 年 12 月末現在)																																										
事業概要	大矢船地域の需要に応じたバス路線の見直し 平成 22 年度：住民・バス事業者・行政などの関係者で協議 平成 23 年度：本格運行の手続き（4～12 月）、本格運行実施（3 月）																																										
備 考	<大矢船西町線・南ヶ丘線の運行ルート>  <南ヶ丘線（南花台経由）と大矢船西町線の利用者推移（平成 8 年度を 100 とした場合）> <table><thead><tr><th>年度</th><th>南ヶ丘線 (南花台経由)</th><th>大矢船西町線</th></tr></thead><tbody><tr><td>平成 8 年度</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>平成 9 年度</td><td>135</td><td>95</td></tr><tr><td>平成 10 年度</td><td>130</td><td>90</td></tr><tr><td>平成 11 年度</td><td>140</td><td>105</td></tr><tr><td>平成 12 年度</td><td>125</td><td>100</td></tr><tr><td>平成 13 年度</td><td>135</td><td>95</td></tr><tr><td>平成 14 年度</td><td>140</td><td>90</td></tr><tr><td>平成 15 年度</td><td>125</td><td>85</td></tr><tr><td>平成 16 年度</td><td>130</td><td>95</td></tr><tr><td>平成 17 年度</td><td>125</td><td>90</td></tr><tr><td>平成 18 年度</td><td>120</td><td>95</td></tr><tr><td>平成 19 年度</td><td>115</td><td>90</td></tr><tr><td>平成 20 年度</td><td>110</td><td>110</td></tr></tbody></table>	年度	南ヶ丘線 (南花台経由)	大矢船西町線	平成 8 年度	100	100	平成 9 年度	135	95	平成 10 年度	130	90	平成 11 年度	140	105	平成 12 年度	125	100	平成 13 年度	135	95	平成 14 年度	140	90	平成 15 年度	125	85	平成 16 年度	130	95	平成 17 年度	125	90	平成 18 年度	120	95	平成 19 年度	115	90	平成 20 年度	110	110
年度	南ヶ丘線 (南花台経由)	大矢船西町線																																									
平成 8 年度	100	100																																									
平成 9 年度	135	95																																									
平成 10 年度	130	90																																									
平成 11 年度	140	105																																									
平成 12 年度	125	100																																									
平成 13 年度	135	95																																									
平成 14 年度	140	90																																									
平成 15 年度	125	85																																									
平成 16 年度	130	95																																									
平成 17 年度	125	90																																									
平成 18 年度	120	95																																									
平成 19 年度	115	90																																									
平成 20 年度	110	110																																									

事業名	モックルコミュニティバスの改善
連携計画の位置付け	需要に応じたバス路線の見直し
現 状	モックルコミュニティバスは、平成 14 年 7 月から市と南海バスの協定により運行しており、主に市役所・図書館・病院などの公共施設へアクセスし、近年は利用者が伸びている。 現在は 160 円～350 円の距離に応じた運賃を採用している。 【参考】 平成 20 年度乗車人員：52,421 人 平成 20 年度市負担額：17,093 千円
事業概要	モックルコミュニティバスの上限 200 円運賃の試行運行 試行期間：平成 22 年 4 月 1 日～平成 24 年 3 月 31 日まで
備 考	<モックルコミュニティバスの利用者推移（平成 14 年度を 100 とした場合）>  平成14年度 平成15年度 平成16年度 平成17年度 平成18年度 平成19年度 平成20年度 <モックルコミュニティバスの料金表> 

事業の名称	日野・滝畑コミュニティバスの改善																												
連携計画の位置付け	需要に応じたバス路線の見直し																												
現 状	日野・滝畑コミュニティバスは平成7年度に日野・滝畑地区の貸切運行としてスタートした。平成15年度に一般乗合運行に変更し、現在は河内長野駅前～日野地域～滝畑地域を結ぶ地域の生活交通であるが、近年利用者は減少傾向である。 また、沿線には滝畑ダムや関西サイクルスポーツセンターなどの観光スポットがあるが、大阪府立花の文化園は最寄りの「上高向バス停」から約700m離れている。 【参考】 平成20年度乗車人員：88,036人 平成20年度市負担額：31,717千円																												
事業概要	花の文化園への延伸 平成22年度：花の文化園への延伸にかかる協議 平成23年度：本格運行の手続き（4～12月）、本格運行実施（3月）																												
備 考	<日野・滝畑コミュニティバス運行ルート改善案>  上高向バス停 河内長野駅 花の文化園 滝畑ダム <日野・滝畑コミュニティバスの利用者推移（平成7年度を100とした場合）>  <table border="1"> <caption>日野・滝畑コミュニティバスの利用者推移（平成7年度を100とした場合）</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者推移（指数）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成7年度</td><td>100</td></tr> <tr><td>平成8年度</td><td>200</td></tr> <tr><td>平成9年度</td><td>220</td></tr> <tr><td>平成10年度</td><td>270</td></tr> <tr><td>平成11年度</td><td>230</td></tr> <tr><td>平成12年度</td><td>200</td></tr> <tr><td>平成13年度</td><td>190</td></tr> <tr><td>平成14年度</td><td>180</td></tr> <tr><td>平成15年度</td><td>270</td></tr> <tr><td>平成16年度</td><td>320</td></tr> <tr><td>平成17年度</td><td>300</td></tr> <tr><td>平成18年度</td><td>290</td></tr> <tr><td>平成19年度</td><td>280</td></tr> </tbody> </table>	年度	利用者推移（指数）	平成7年度	100	平成8年度	200	平成9年度	220	平成10年度	270	平成11年度	230	平成12年度	200	平成13年度	190	平成14年度	180	平成15年度	270	平成16年度	320	平成17年度	300	平成18年度	290	平成19年度	280
年度	利用者推移（指数）																												
平成7年度	100																												
平成8年度	200																												
平成9年度	220																												
平成10年度	270																												
平成11年度	230																												
平成12年度	200																												
平成13年度	190																												
平成14年度	180																												
平成15年度	270																												
平成16年度	320																												
平成17年度	300																												
平成18年度	290																												
平成19年度	280																												

平成21年 月 日

国土交通省 近畿運輸局長 殿

申請者 河内長野市地域公共交通会議

代表者 会長 向井 一雄

河内長野市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書

地域公共交通活性化・再生総合事業計画の認定を下記のとおり申請します。

記

申請者	申請者名：河内長野市地域公共交通会議
	代表者名：会長 向井 一雄
	構成員：河内長野市副市長、市民代表、学識経験者、近畿運輸局大阪運輸支局、大阪府交通道路室、大阪府富田林土木事務所、大阪府河内長野警察署交通課、南海バス、南海バス労働組合、大阪第一交通(株)、近鉄タクシー(株)、河内長野市老人クラブ連合会、河内長野市観光協会、河内長野市商工会
連絡先（事務局等）	所在地（都道府県名も記載）： 〒586-8501 大阪府 河内長野市 都市建設部 道路交通室 交通政策課
	担当者名：中野 篤志
	T E L：0721-53-1111
	F A X：0721-55-1435
	E-mail：nakano-a@mbox.city.kawachinagano.osaka.jp

1. 地域公共交通総合連携計画の名称

河内長野市地域公共交通連携計画

2. 河内長野市市地域公共交通活性化・再生総合事業計画の目的

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）第5条に基づく河内長野市地域公共交通連携計画の円滑かつ確実な実施を確保するため、同計画において実施することとされた事業の円滑かつ確実な立ち上げについて、同計画の計画期間の3年間に於いて、特に同法第6条に基づく協議会が、地域公共交通活性化・再生総合事業による支援を活用し取り組む事業について、計画的かつ効率的・効果的な実行を確保することを目的に、河内長野市地域公共交通活性化・再生総合事業計画（「総合事業計画」）として以下のとおり取りまとめた。

3. 総合事業計画の全体事業計画

（1）全体事業計画の目標

（目標）

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るが、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おり、特にバスについては、ピーク時と比べて約4割減少している。また、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あるが、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ってくる。このような状況の中、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ることから、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する。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併せて実施することで、結果として将来も持続・発展できる公共交通を確保する。なお、本市の目指す交通体系は、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す。

（評価事項）

- ・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
- ・公共交通空白（不便）地域の解消
- ・公共交通に対する住民意識の向上

(2) 全体事業計画の事業スケジュール

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印(←→)、または横棒線(——)で記載。

事業の名称	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 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
需要に応じたバス 路線の見直し		モックルコミュニティバスの上限 200 円運賃の試行 日野・滝畑コミュニティバスの改善の協議 清見台線の改善の協議 南ヶ丘線、大矢船西町線の改善協議	本格運行の手続き 4~10 本格運行の手続き 4~10 本格運行の手続き 4~10
下里・門前・中尾 地域でのバスの試 行運行	試行運行 1~3	試行運行の 分析・評価・協議	本格運行の手続き 4~10
楠ヶ丘地域でのタ クシー車輛を活用 した試行運行		協議 4~7 試行運行 7~9 分析・評価・協議 22.10~23.10	本格運行の手続き 11~3
公共交通利用促進 の実施	バスエコキャンペーンの協力 11 月	バスエコキャンペーンの協力 11 月 広報誌への公共交通関連記事掲載 4 月	バスエコキャンペーンの協力 11 月 広報誌への公共交通関連記事掲載 4 月
公共交通を活用し た取り組みの検討		観光との連携の検討 中心市街地活性化との連携の検討	

本
格
運
行

(3) 全体事業計画の事業費等			
事業の名称	総事業費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
需要に応じたバス 路線の見直し	7,200千円	3,600千円	3,600千円
下里・門前・中尾 地域でのバスの試 行運行	6,150千円	3,075千円	3,075千円
楠ヶ丘地域でのタ クシー車輛を活用 した試行運行	4,248千円	2,124千円	2,124千円
小計	17,598千円	8,799千円	8,799千円
4. 総合事業計画の各年度事業計画			
4-1. 初年度(平成21年度)事業計画			
(1) 事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実行主体	評価事項
下里・門前・中尾地 域でのバスの試行 運行	下里・門前・中尾地域で既 存バス路線の活用を前提に 既存バス路線へのフィーダ ーバスの試行運行を行う	河内長野市地域 公共交通会議 南海バス(株)	・公共交通の空白(不便)地 域の解消 ・公共交通に対する住民意識 の向上
公共交通利用促進 の実施	大阪府で実施しているバス エコキャンペーンの協力と 広報誌等を活用した公共交 通利用促進	河内長野市地域 公共交通会議	・現状(平成20年度)以上 のバス利用者数確保
(2) 事業費等			
事業の名称	総事業費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
下里・門前・中尾地 域でのバスの試行 運行	4,500千円	2,250千円	2,250千円
小計	4,500千円	2,250千円	2,250千円

4-2. 2年度（平成22年度）事業計画			
(1) 事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
需要に応じたバス路線の見直し	・モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行 ・日野・滝畑コミュニティバスの改善協議 ・清見台線の改善協議 ・南ヶ丘線、大矢船西町線の改善協議	河内長野市地域公共交通会議・河内長野市・南海バス(株)	現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
下里・門前・中尾地域でのバスの試行運行	下里・門前・中尾地域での試行運行の分析・評価・協議を行う	河内長野市地域公共交通会議 南海バス(株)	・公共交通の空白（不便）地域の解消 ・公共交通に対する住民意識の向上
楠ヶ丘地域でのタクシー車両を活用した試行運行	楠ヶ丘地域での試行運行及び試行運行の分析・評価・協議を行う。	河内長野市地域公共交通会議・タクシー事業者	・公共交通の空白（不便）地域の解消 ・公共交通に対する住民意識の向上
公共交通利用促進の実施	大阪府で実施しているバスエコキャンペーンの協力と広報誌等を活用した公共交通の利用促進	河内長野市地域公共交通会議	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
公共交通を活用した取り組みの検討	中心市街地活性化と観光資源を活用した公共交通の取り組みを検討する	河内長野市地域公共交通会議	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
(2) 事業費等			
事業の名称	総事業費 （見込み）	国費 （見込み）	地域の負担 （見込み）
需要に応じたバス路線の見直し（モックルの上限200円運賃の試行）	2,400千円	1,200千円	1,200千円
楠ヶ丘地域でのタクシー車両を活用した試行運行	4,248千円	2,124千円	2,124千円
小計	6,648千円	3,324千円	3,324千円

4-3. 3年度（平成23年度）事業計画			
(1) 事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
需要に応じたバス路線の見直し	・モックルコミュニティバスの上限200円運賃の試行 ・日野・滝畑コミュニティバスの本格運行の手続き ・清見台線の本格運行の手続き ・南ヶ丘線、大矢船西町線の本格運行の手続き	河内長野市地域公共交通会議・河内長野市・南海バス(株)	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
下里・門前・中尾地域でのバスの試行運行	下里・門前・中尾地域の本格運行の手続き	河内長野市地域公共交通会議・南海バス(株)	・公共交通の空白（不便）地域の解消 ・公共交通に対する住民意識の向上
楠ヶ丘地域でのタクシー車両を活用した試行運行	楠ヶ丘地域試行運行の分析・評価・協議及び本格運行の手続き	河内長野市地域公共交通会議・タクシー事業者	・公共交通空白（不便）地域の解消 ・公共交通に対する住民意識の向上
公共交通利用促進の実施	大阪府で実施しているバスエコキャンペーンの協力と広報誌等を活用した公共交通の利用促進	河内長野市地域公共交通会議	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
公共交通を活用した取り組みの検討	中心市街地活性化と観光資源を活用した公共交通の取り組みを検討する	河内長野市地域公共交通会議	・現状（平成20年度）以上のバス利用者数確保
(2) 事業費等			
事業の名称	総事業費 （見込み）	国費 （見込み）	地域の負担 （見込み）
需要に応じたバス路線の見直し	4,800千円	2,400千円	2,400千円
下里・門前・中尾地域でのバスの試行運行	1,650千円	825千円	825千円
小計	6,450千円	3,225千円	3,225千円