

平成26年度

第26回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成27年3月30日（月）

午後3時から

場所 河内長野市役所 701会議室

1. 開会

2. 議題

- （1）「河内長野市地域公共交通網形成計画」の承認について
- （2）モックルコミュニティバスのアンケート結果等について
- （3）楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）のアンケート結果等について
- （4）公共交通に関するアンケート（桐ヶ丘地域）の結果等について
- （5）「平成27年度河内長野市地域公共交通会議予算」（案）について
- （6）その他

3. 閉会

河内長野市地域公共交通網形成計画

～ 乗って 出掛けて わがまち元気に！ ～

【平成27年度～平成29年度】

目 次

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・	P.1
2. 河内長野市における公共交通をとりまく現状・・・	P.3
3. これまでの取り組みと課題・・・・・・・・	P.10
4. 形成計画の基本方針・・・・・・・・	P.18
5. 形成計画の区域・・・・・・・・	P.23
6. 形成計画の期間・・・・・・・・	P.23
7. 形成計画の目標・・・・・・・・	P.24
8. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項・・・・・・	P.26
9. 形成計画の目標達成状況の評価・・・・・・・・	P.44
10. おわりに・・・・・・・・	P.45
参考資料 1：公共交通の利用状況と市民意向・・・・・・	P.46
参考資料 2：河内長野市公共交通のあり方・・・・・・・・	P.53

1. はじめに

➤ これまでの経緯

公共交通は市民生活を支える大切な交通手段ですが、自動車への過度な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―市民みんなで守り育む持続可能な公共交通を目指して―」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年以降、このあり方に基づく実施計画として「河内長野市地域公共交通総合連携計画」の第1期、第2期を策定し、バス利用者数の確保、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てきました。

特に、モックルコミュニティバスは上限200円運賃を試行し、利用者が増加している全国的にも珍しい事例です。また、地域主体の取り組みにより、楠ヶ丘地域において乗合タクシーを運行し、利用者の好評を得ています。

【参考：河内長野市公共交通のあり方】※詳細は参考資料に掲載

◆今後の公共交通のあり方

- ・基本的な考え方(持続可能な公共交通をめざして)
- ・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

◆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)

- ・公共交通の需要喚起(公共交通を支える仕組みづくり)
- ・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
- ・利用しやすい公共交通環境の確立

◆市が経費負担するバス路線の改善

➤ 河内長野市地域公共交通網形成計画策定にあたって

これまでに公共交通の各種取り組みを行ってきましたが、近年は、さらなる人口減少や高齢化が進む中、地域の活力を維持・強化するためには、都市核に各種機能を集約したコンパクトなまちづくりを推進するとともに、公共交通ネットワークの確保、利便性の高い公共交通の確保が喫緊の課題となっています。こうした取り組みで、高齢者や、運転免許・自動車を保有しない人等、誰もが安心して生活できる移動環境が構築でき、外出機会が増えることによって交流が活性化することが期待されます。

また、市民だけでなく来訪者にとっても利用しやすい公共交通を構築し、交流人口が増加することにより、地域としての活性化が期待されます。

一方で、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が平成26年2月に閣議決定され、地域公共交通総合連携計画は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正されました。

その背景として、「地域公共交通の維持、改善が交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの」とされています。

今回、こうした動向に対応し、これまでの取り組み実績や課題等を踏まえて、さらなる展開を図り、持続発展できる公共交通を確保するため、本市の第3期計画となる「河内長野市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

本計画では、さらなる公共交通の発展を図るため、これまでの取り組みを踏まえた今後3年間の取り組み施策を検討するとともに、公共交通サービス水準の向上を図りました。地域公共交通の持続発展は様々な効果が期待されますが、本計画では特にまちづくりや地域の活性化に主眼を置いて作成しました。

➤ あり方の展開スケジュール

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3に位置付けます。

〔第1期 河内長野市地域公共交通総合連携計画〕

展
開
1

- 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）
- ②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）



〔第2期 河内長野市地域公共交通総合連携計画〕

展
開
2

展開1での成果を踏まえ、他地域への展開を図る



〔河内長野市地域公共交通網形成計画（第3期に該当）〕

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

〔国の動き〕

- H19年度：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H20年度：「地域公共交通活性化・再生総合事業」創設
 - ※地域公共交通総合連携計画（法定計画）の策定経費や計画に定める事業に要する経費を補助
- H23年度：「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）」創設
- H25年度：「交通政策基本法」公布・施行
- H26年度：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」公布・施行
 - ※地域公共交通総合連携計画について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正

2.河内長野市における公共交通をとりまく現状

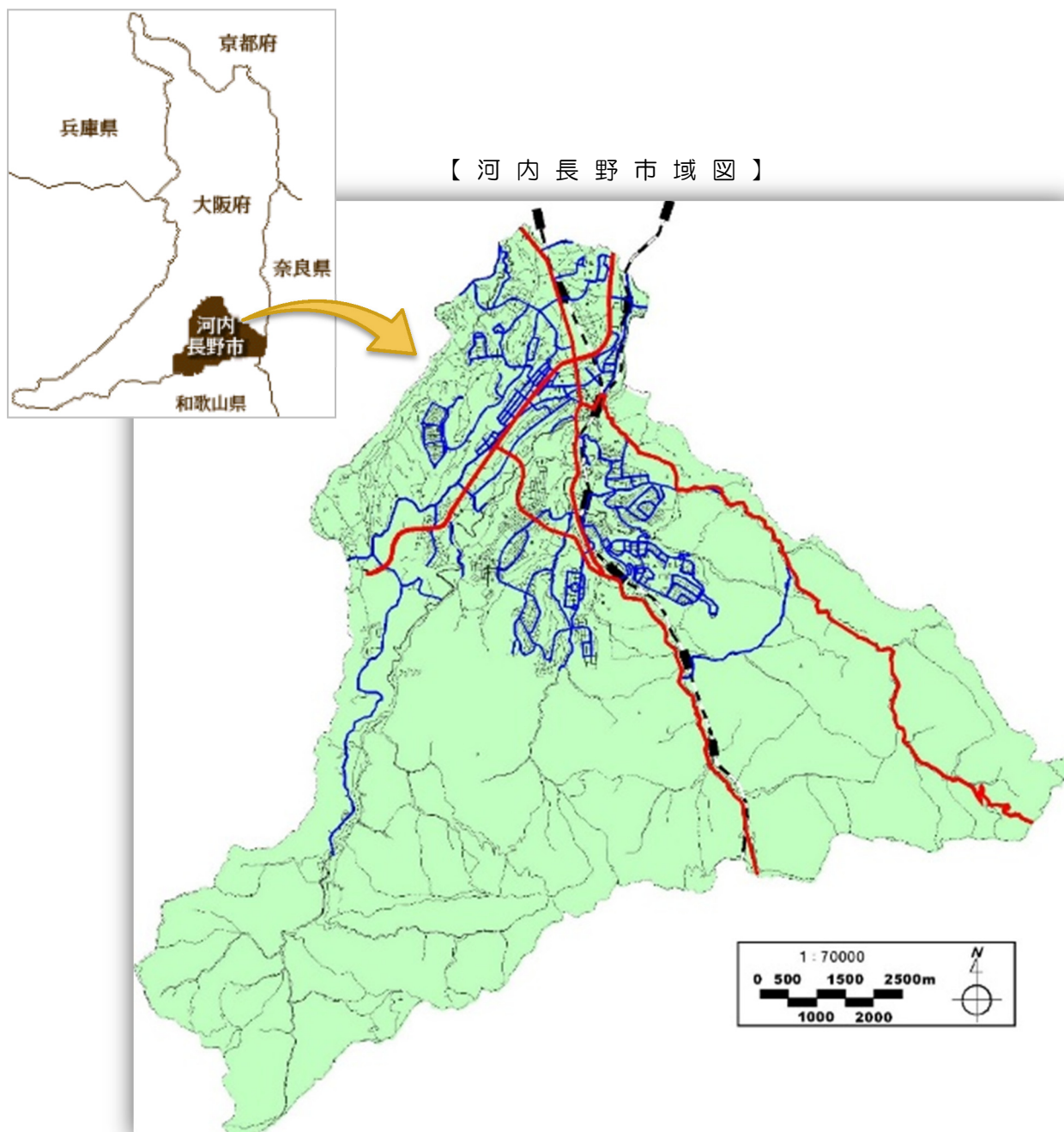
➤ 河内長野市の概要

①河内長野市の位置

河内長野市は大阪府の南東端に位置し、東は金剛山地で奈良県、南は和泉山脈で和歌山県と接し、北を頂点とした三角形の市域を形づくっています。大阪府内で3番目に広い面積であり、市域の7割は森林で、河川沿いに平野が開け、北に向かって河内平野に続いています。

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、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。

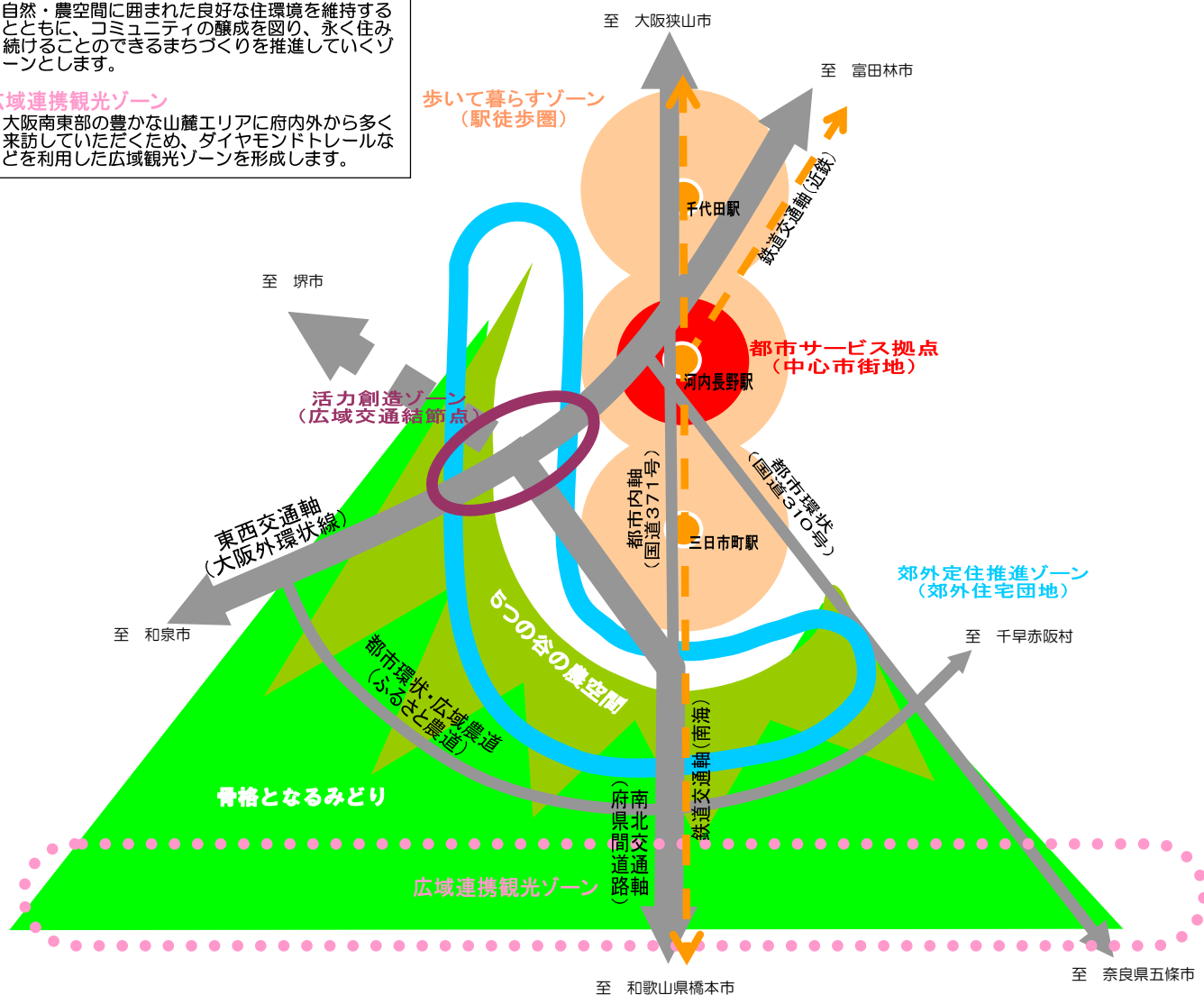
河内長野市全域



②河内長野市の都市構造

都市計画マスタープランでは第4次総合計画で掲げる将来像「みんなで創ろう 潤いめぐる緑と文化の輝くまち 河内長野」を踏まえて、基本理念を「良好な住環境の維持・向上」、「地域内循環システムの形成」、「地域産業の再生・ものづくり支援」とし、その実現のための都市構造として、以下のイメージを掲げています。

拠点・ゾーンの役割
都市サービス拠点 鉄道、バス、タクシー等の交通ターミナルである河内長野駅を核に、商業サービス、子育てや福祉サービス等の多様なサービスの集積を図ります。
歩いて暮らすゾーン 利便性が高く人・サービスが集積する鉄道駅を生活拠点として歩行空間・景観を確保・整備し、より快適性を高め、多様な世代が集まり住む歩いて暮らせるゾーンを形成します。
活力創造ゾーン 府県間道路と大阪外環状線の交差部は交通量が多く開発ポテンシャルが高いことから、民間活力をまちづくりに活用しながら、河内長野市の活力を創造していくゾーンとします。
郊外定住推進ゾーン 自然・農空間に囲まれた良好な住環境を維持するとともに、コミュニティの醸成を図り、永く住み続けることのできるまちづくりを推進していくゾーンとします。
広域連携観光ゾーン 大阪南東部の豊かな山麓エリアに府内外から多く来訪していただくため、ダイヤモンドトレールなどを利用した広域観光ゾーンを形成します。

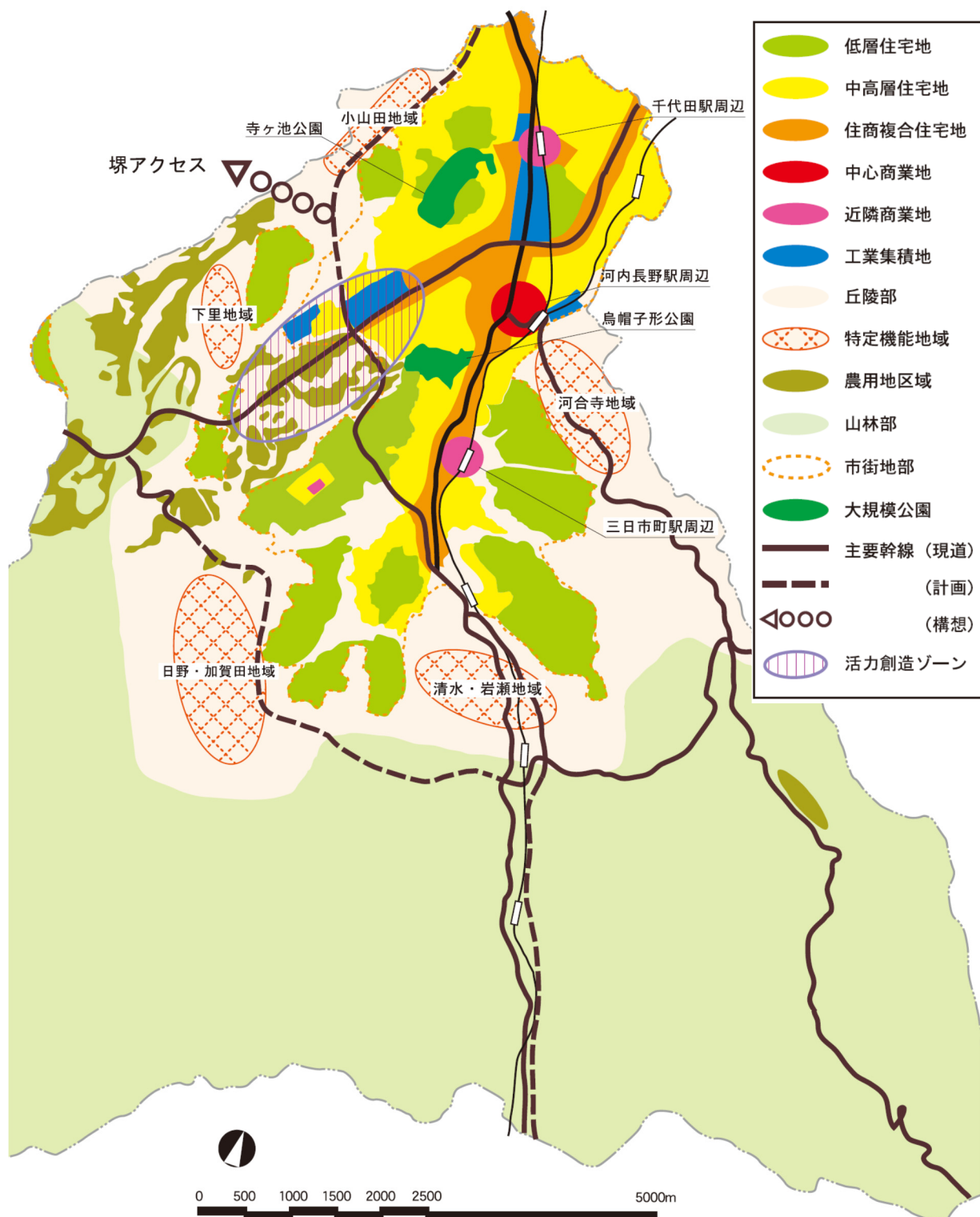


資料:河内長野市都市計画マスタープラン(平成24年3月改訂)

③土地利用方針

都市計画マスタープランでは、市域を市街地部、丘陵部、山林部の3つに区分して、各々について方針が定められています。また、3区分それぞれで地域資源が循環するとともに、3区分どうしが互いにかかわり合いながら、市域全体としての循環性を高めていくことを目指しています。

<土地利用方針>

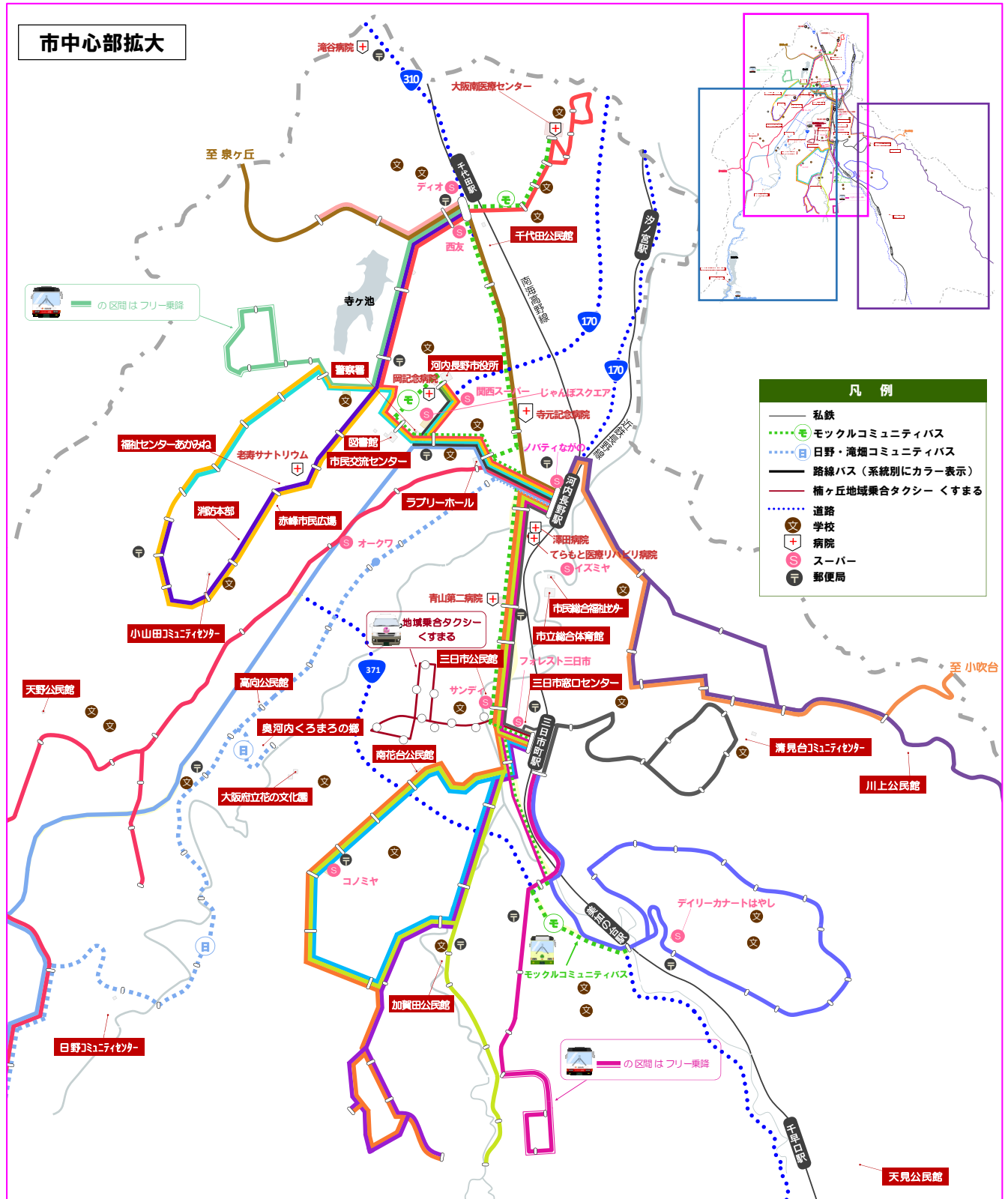


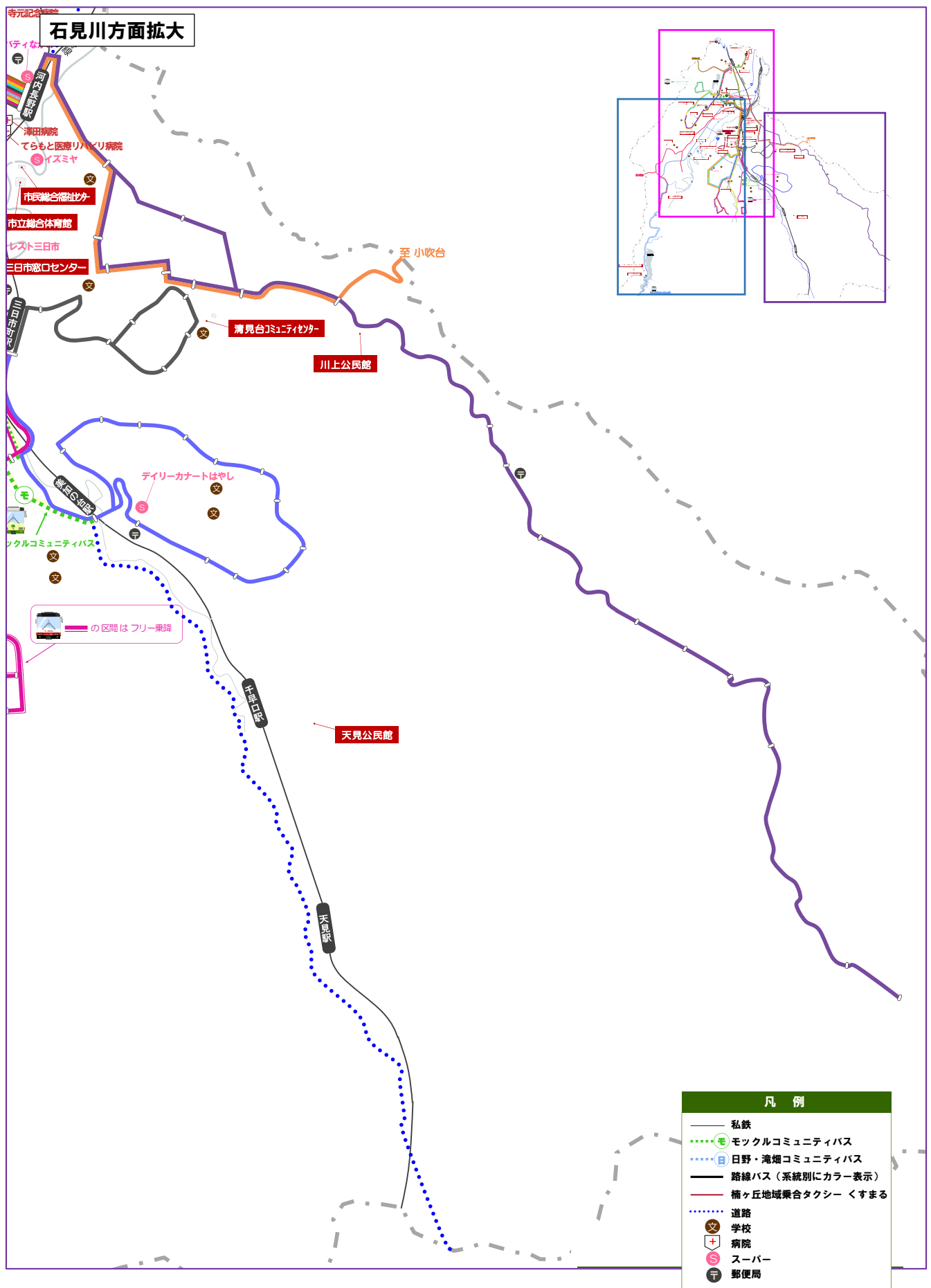
資料:河内長野市都市計画マスタープラン(平成24年3月改訂)

➤ 河内長野市における公共交通をとりまく現状

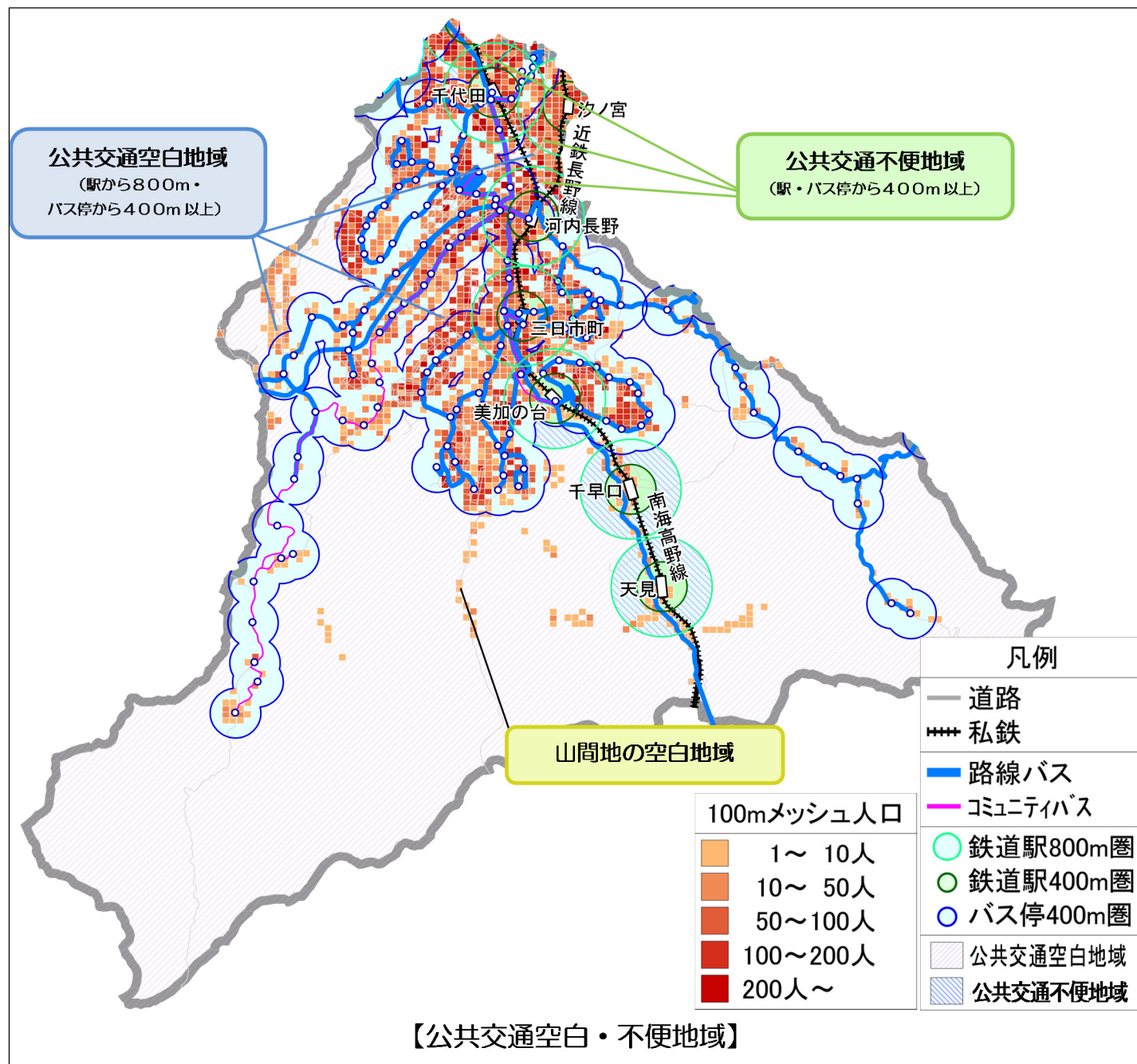
①河内長野市における公共交通ネットワークの状況

河内長野市内では鉄道は南海電気鉄道と近畿日本鉄道が運行しており、駅と郊外をつなぐように放射状に路線バス（南海バス）及びコミュニティバスが運行されています。





しかし、駅から 800m、バス停から 400m以上離れた公共交通空白地域や、駅から 400m、バス停から 400m以上離れた公共交通不便地域が、一部存在しています。



※100mメッシュはH22 国勢調査 500mメッシュ人口を元に算出

資料:国土数値情報(原典資料は平成22年)

3. これまでの取り組みと課題

➤ これまでの取り組みの経緯

河内長野市における公共交通に関するこれまでの取り組みの経緯は以下のようになっています。

◆現状

- 本市では民間住宅開発とともに、主に鉄道駅と住宅地を結ぶ路線バスの運行を開発者とバス事業者の協力により実施。（鉄道駅から半径 1 km 以内とバス停から半径 500m 以内の公共交通利用圏域は、住宅地域の約 96%）
- 路線バス利用者は平成 3 年をピークに年々減少傾向が続いている。

◆取り組み

○路線維持及びコミュニティバスの運行

- 平成 7 年度から路線維持のため南海バスの岩湧線に補助。日野・滝畑コミュニティバスの運行。
- 平成 14 年度から公共施設等のアクセス向上を図るモックルコミュニティバスの運行。

○公共交通の基本方針及び体制

- 「河内長野市公共交通のあり方」を平成 20 年度に策定。
- 「河内長野市地域公共交通会議」を平成 21 年 5 月に設置。

○地域公共交通総合連携計画【第 1 期・第 2 期（平成 21～26 年度）】

- 「河内長野市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年度策定）」に基づき、持続発展できる公共交通を確保するための取り組みを実施。
 - ※国の地域公共交通活性化・再生総合事業制度を活用
 - ・下里地域等でのバスの試行運行（平成 21 年度）
 - ・モックルコミュニティバス上限 200 円運賃の試行運行（平成 22 年度）
 - ・楠ヶ丘地域での乗合タクシーの試行運行（平成 22 年度）
 - 「第 2 期河内長野市地域公共交通総合連携計画（平成 24 年度策定）」に基づき、持続発展できる公共交通を確保するための取り組みを実施。
 - ※国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用
 - ・バスマップ、観光チラシの作成・配布
 - ・路線バス千代田線上限 200 円運賃の試行運行
 - ・南青葉台でのフリー乗降実施
 - ・モックルコミュニティバス同伴者割引の実施など
- （※詳細は後述の第 2 期河内長野市地域公共交通総合連携計画における取り組みと課題をご参照ください。）

○今後の取り組み（地域公共交通網形成計画）（平成 27 年度～）

- これまでの取り組み実績や課題等を踏まえて、さらなる展開を図り、持続発展できる公共交通を確保するため、「河内長野市地域公共交通網形成計画」を策定。
本計画では、①将来のまちづくりを支えるための公共交通サービスの提供、②公共交通サービス水準の向上を目標とした各種取り組みを進めることにより、「元気なまち」を目指す。

※公共交通利用者数、バス利用者数等の各種データについては、参考資料 1 に掲載しています。

➤ 第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画における取り組みと課題

1 主な取り組みの紹介

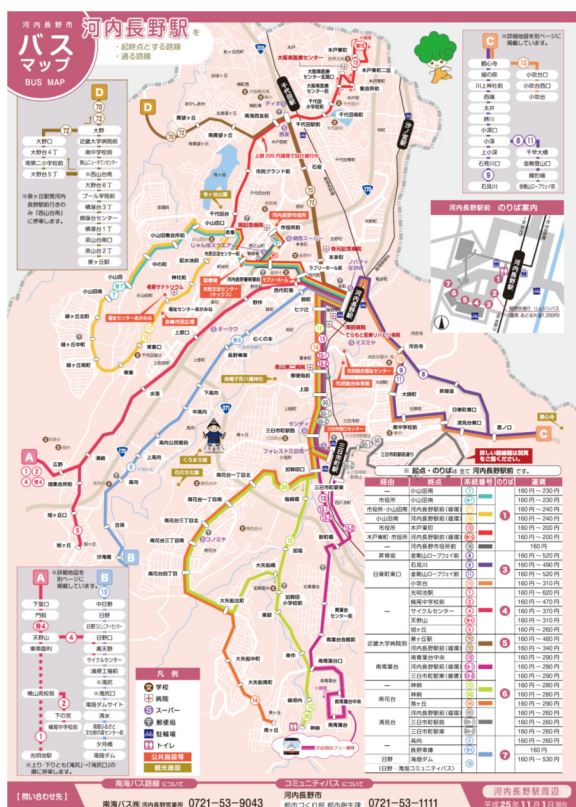
第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画の中で実現した、主な取り組み5件について紹介します。

1. バスマップの作成・配布
2. バス旅ガイドの配布
3. 千代田線上限200円運賃
4. フリー乗降
5. 同伴者割引

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金※」も活用しました。
※「地域協働推進事業計画」及び「地域内フィーダー系統確保維持計画」を策定し、バス利用者数の維持・発展のための施策に国の補助制度を活用しました。

1. バスマップの作成・配布〔取り組みの全体概要 p14 (1) ① (b)〕

平成25年度に「河内長野市バスマップ」(1部5枚綴り・クリアファイル入り)を50,000部作成し、平成25年の11月号広報紙に折り込み全戸配布するとともに、転入者に窓口にて配布しました。



河内長野市内 鉄道時刻表 南海高野線・近鉄長野線			
河内長野駅 高野山方面			
平日・土曜	平日・土曜	平日・土曜	平日・土曜
1 15 25 35 45 55	2 15 25 35 45 55	3 15 25 35 45 55	4 15 25 35 45 55
5 15 25 35 45 55	6 15 25 35 45 55	7 15 25 35 45 55	8 15 25 35 45 55
9 15 25 35 45 55	10 15 25 35 45 55	11 15 25 35 45 55	12 15 25 35 45 55
13 15 25 35 45 55	14 15 25 35 45 55	15 15 25 35 45 55	16 15 25 35 45 55
17 15 25 35 45 55	18 15 25 35 45 55	19 15 25 35 45 55	20 15 25 35 45 55
21 15 25 35 45 55	22 15 25 35 45 55	23 15 25 35 45 55	24 15 25 35 45 55
25 15 25 35 45 55	26 15 25 35 45 55	27 15 25 35 45 55	28 15 25 35 45 55
29 15 25 35 45 55	30 15 25 35 45 55	31 15 25 35 45 55	32 15 25 35 45 55
33 15 25 35 45 55	34 15 25 35 45 55	35 15 25 35 45 55	36 15 25 35 45 55
37 15 25 35 45 55	38 15 25 35 45 55	39 15 25 35 45 55	40 15 25 35 45 55
41 15 25 35 45 55	42 15 25 35 45 55	43 15 25 35 45 55	44 15 25 35 45 55
45 15 25 35 45 55	46 15 25 35 45 55	47 15 25 35 45 55	48 15 25 35 45 55
49 15 25 35 45 55	50 15 25 35 45 55	51 15 25 35 45 55	52 15 25 35 45 55
53 15 25 35 45 55	54 15 25 35 45 55	55 15 25 35 45 55	56 15 25 35 45 55
57 15 25 35 45 55	58 15 25 35 45 55	59 15 25 35 45 55	60 15 25 35 45 55
61 15 25 35 45 55	62 15 25 35 45 55	63 15 25 35 45 55	64 15 25 35 45 55
65 15 25 35 45 55	66 15 25 35 45 55	67 15 25 35 45 55	68 15 25 35 45 55
69 15 25 35 45 55	70 15 25 35 45 55	71 15 25 35 45 55	72 15 25 35 45 55
73 15 25 35 45 55	74 15 25 35 45 55	75 15 25 35 45 55	76 15 25 35 45 55
77 15 25 35 45 55	78 15 25 35 45 55	79 15 25 35 45 55	80 15 25 35 45 55
81 15 25 35 45 55	82 15 25 35 45 55	83 15 25 35 45 55	84 15 25 35 45 55
85 15 25 35 45 55	86 15 25 35 45 55	87 15 25 35 45 55	88 15 25 35 45 55
89 15 25 35 45 55	90 15 25 35 45 55	91 15 25 35 45 55	92 15 25 35 45 55
93 15 25 35 45 55	94 15 25 35 45 55	95 15 25 35 45 55	96 15 25 35 45 55
97 15 25 35 45 55	98 15 25 35 45 55	99 15 25 35 45 55	100 15 25 35 45 55

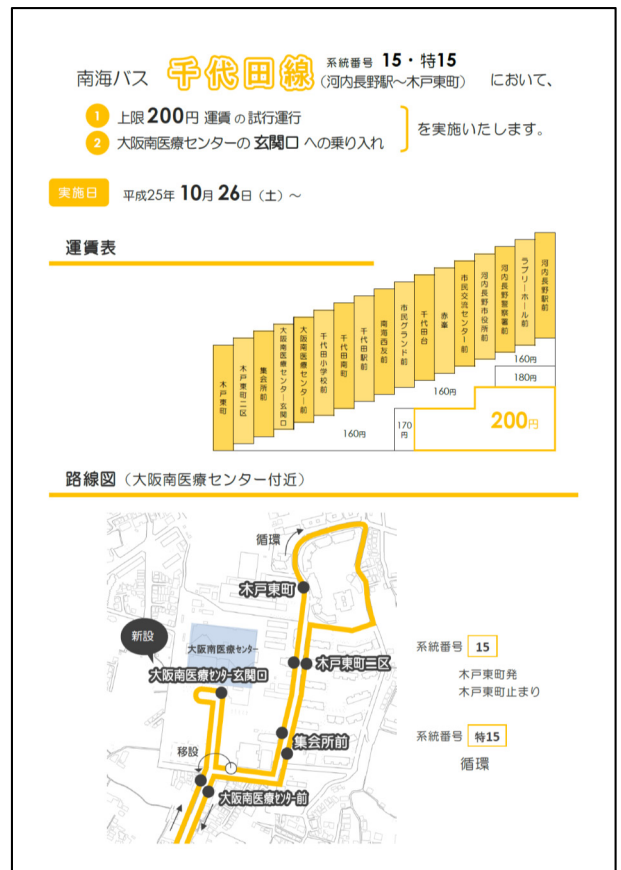
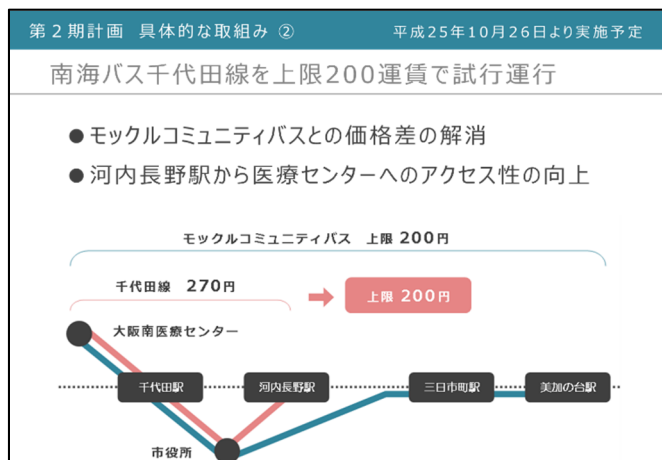
2.バス旅ガイドの配布〔取り組みの全体概要 p14 (1) ②、③〕

平成25年度に「河内長野市バス旅ガイド」(チラシ)を5,000部作成し、駅、観光案内所、観光施設、公共施設などにて配布しました。



3.千代田線 上限200円運賃〔取り組みの全体概要 p15 (2) ②〕

モックルコミュニティバスの上限200円運賃との価格差を解消するために、南海バスの千代田線においても、平成25年10月26日より上限200円運賃での試行運行を実施しました。



4.フリー乗降〔取り組みの全体概要 p15（2）③〕

バス乗降箇所の拡大による利便性向上を図るため、荘園町で好評だったフリー乗降を、平成25年10月26日より南青葉台でも新規に実施しました。

第2期計画 具体的な取り組み ③ 平成25年10月26日より実施予定

南青葉台地域でのフリー乗降

フリー乗降
バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度

荘園町 平成23年度実施 	・通過交通がない 地域内での周知を徹底することで安全面の確保を図る ➡ 利用者は微増
南青葉台 平成25年度実施予定 	・同様に通過交通がない 地域住民への説明会を実施 ➡ 10/26より実施

平成25年 9月22日
南海バス株式会社

フリー乗降バスの利用について

○実施日
平成25年10月26日(土)
○南青葉台線 フリー乗降実施区間



○バスに乗車していただく方法
(1) バス停留所以外の場所でお待ちいただく場合
タクシーを利用する時と同じように乗車の合図をしてください(例:手を挙げていただく)
バスが停車できる安全な場所でお待ちください

(2) バス停留所でお待ちいただく場合
※これまでと同じ方法です

(3) バスの運行予定時刻
最寄「停留所」に掲出されている時刻表を参考にしてください

○バスから降車していただく方法
(1) バス停留所以外の場所以降車いただく場合
乗務員に降車を希望される場所を指示してください。
(2) バス停留所以降車いただく場合(これまでと同じ方法です)
バス停留所手前で降車ボタンを押してください。

○スムーズな運行に関するお願い
(1) バスをご利用の皆様へ
①スムーズな運行のため、あらかじめ「小銭」・「バスカード」・「定期券」をご準備ください。
②乗務員にわかりやすく「乗車」または「降車」の意思表示をしてください。
③お立ちのお客さまは「吊り革」または「手すり」をしっかりと持ちください。
(車内事故防止にご協力ください。)

(2) 自家用車・バイク等をご利用の皆様へ
①停留所以外の場所でバスが停車することがあるため追突等にご注意ください。

5.同伴者割引〔取り組みの全体概要 p16（3）②（b）〕

平成25年10月26日より、利用者数が少ない日曜日に限定して、モックルコミュニティバスの利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料とするサービスの試行を実施しました。

第2期計画 具体的な取り組み ① 平成25年10月26日より実施予定

モックルコミュニティバス同伴者割引の実施

- モックルバスの日曜日の利用者数は平日の半数程度
- 高齢者等の外出の促進

↓

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、利用者数の増加を図る

本人	運賃	200円	+	同伴者	運賃	0円
通常運賃：200円				通常運賃：200円		

日曜日のモックルバスを2人で利用すると...
1人無料!!

各種サービスとの併用

- バスカード
- 定期券
- × 環境定期券制度
- 幼児の運賃制度 (1人目:無料、2人目~:小児運賃)
- × 障がい者割引

実施期間 平成25年 10/27(日) → 平成26年 3/30(日)

対象者 日曜日のモックルコミュニティバス利用者

利用方法 降車の際に「同伴者」であることを乗務員にお伝えください。

- 利用者本人、同伴の方は必ず同じ停留所で乗降してください。
- 利用者と同伴者の運賃が異なる場合、運賃の安い方を割引対象とします。
- 同伴者が複数名の場合、運賃の高額な方を割引対象とします。

第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画で策定した取り組みの全体概要について、取り組み概要と課題を示します。

1. 公共交通利用促進策の実施

計画の目標：バス利用者数の確保

事業対象	分類	具体的な取り組み	実施概要	課題
(1) 公共交通全般	① 公共交通利用促進の啓発	(a) バス利用の手引きの作成、配布等 主な取り組み 1	○平成 24 年度：検討 ○平成 25 年度：「河内長野市バスマップ」(1 部 5 枚綴り・クリアファイル入り)を 50,000 部作成し、平成 25 年の 11 月号広報紙に折り込み全戸配布するとともに、転入者に窓口にて配布した。	○バスマップ配布による効果検証 ○利用者等の改善意向
		(b) バスマップの作成・配布 主な取り組み 1	○平成 26 年度：携帯性を重視し、昨年度の 5 枚綴りから 1 枚に情報を集約したものを 50,000 部作成し公共施設・観光施設、バス車内などにて配布した。	
		(c) モデル的な取り組みの他地域への啓発	○平成 24 年度：検討 ○平成 25 年度：勉強会の開催募集の際に、楠ヶ丘地域の取り組みを参考資料として送付した。 ※勉強会の開催募集：地域において日頃の移動に不便を感じている方々の移動手段の確保に向け、現状を把握し、問題点の整理や解決策の検討を行うことを目的とする勉強会の開催を希望する団体を募集した。 ○平成 26 年度：希望団体と勉強会を開催した際に、楠ヶ丘地域の取り組みやメリットを説明し、モデル地域の啓発を図った。	○勉強会の継続的实施
	② 観光との連携	観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施 主な取り組み 2	○平成 24 年度：検討 ○平成 25 年度：「河内長野市バス旅ガイド」(チラシ)を 5,000 部作成し、駅、観光案内所、観光施設、公共施設などにて配布した。	○バス旅ガイド配布による効果検証 ○連携する観光資源、商業施設の拡大
	③ 商業施設との連携	商業施設等と連携した特典の提供等の検討 主な取り組み 2	○平成 26 年度：昨年度と同様に「河内長野市バス旅ガイド」(チラシ)を 20,000 部作成し、駅・観光案内所、観光施設、公共施設などにて配布した。	○魅力ある特典の検討
	④ 福祉との協力	(a) ノンステップバス導入の推進	○平成 24 年度：2 台導入 ○平成 25 年度：導入見送り ○平成 26 年度：導入見送り	○継続的推進
		(b) 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の検討	○平成 24 年度：モックルコミュニティバスと福祉センター送迎バスとの時刻表をまとめたものを作成し、福祉センターにて掲示している。 ○平成 25 年度：前年度同様 ○平成 26 年度：前年度同様	○利用者等のニーズに応じた対応策の検討
		(c) 福祉有償運送と公共交通の連携の検討	○平成 24 年度：検討 ○平成 25 年度：検討 ○平成 26 年度：検討	

事業対象	分類	具体的な 取り組み	実施概要	課題
(2)路線 バス	① 料金支払い時の利便性向上	IC カードシステム導入の検討	○平成 24 年度:未検討 ○平成 25 年度:南海バスと導入について協議し、3 月の河内長野市地域公共交通会議にて、生活交通改善事業計画(利用環境改善促進等事業)を審議の上、策定。 ○平成 26 年度:導入を完了し、平成 27 年 4 月から利用開始。	○ICカードの普及促進につながる料金割引施策等の検討
	② 乗車運賃の割引	上限 200 円 運賃の他路線への展開を検討 主な取り組み 3	○平成 24 年度:南海バス、大阪南医療センターと運行について協議。 ○平成 25 年度:10 月 26 日より、南海バスの千代田線において、上限 200 円運賃での試行運行を実施。 ○平成 26 年度:試行運行継続	○上限 200 円運賃による効果検証
	③ バス乗降箇所の拡大による利便性向上	フリー乗降の展開 主な取り組み 4	○平成 24 年度:導入なし ○平成 25 年度:10 月 26 日より、南青葉台にてフリー乗降実施。 ○平成 26 年度:導入なし	○フリー乗降実施による効果、課題検証 ○適合地区の検討と実施区間の拡大
	④ 新規路線導入の検討	(a) 深夜バスの運行を検討	○平成 24 年度:10 月 29 日より、南海バスの美加の台駅発 美加の台 左回り、河内長野駅発 旭ヶ丘行きの運行開始。 ○平成 25 年度:導入なし ○平成 26 年度:導入なし	○実現可能性のある路線の検討
		(b) 路線バスの運行	○平成 24 年度:導入なし ○平成 25 年度:10 月 26 日より、南海バスの清見台団地線において、一部時間帯の河内長野駅前への路線延伸実施(新規路線の導入)。 ○平成 26 年度:11 月 29 日より、南海バスの美加の台団地線において、一部時間帯の三日月市町駅東への路線延伸。一部時間帯の大矢船西町から南花台経由河内長野駅前行きの新設。河内長野駅～滝畑ダム行きの日休日の増便対応策として滝畑ダム行きの日休日を新設など。	○路線延伸による効果検証 ○実現可能性のある地区の検討

事業対象	分類	具体的な取り組み	実施概要	課題
(3) モックルコミュニティバス	①利用促進PR	(a) 車内でのPR	○平成 24 年度: 検討 ○平成 25 年度: 5 月より実施 ○平成 26 年度: 継続実施	○継続的実施
		(b) 市役所、バス停周辺施設、店舗等でのPR	○平成 24 年度: 利用促進を図るため、市役所、公共施設等に利用者数や取り組み状況、利用を呼びかけるポスターを掲示し、PR を実施。 ○平成 25 年度: 継続実施 ○平成 26 年度: 継続実施	○PRによる効果検証 ○継続的実施と実施場所の拡大
	②乗車運賃の割引	(a) 上限200円運賃の本格運行	○平成 24 年度: 試行運行継続実施 ○平成 25 年度: 試行運行継続実施 ○平成 26 年度: 試行運行継続実施 ※平成 22 年度より試行運行中	○本格運行基準の検討 ○利用者数の増加
		(b) 同伴者割引の試行 主な取り組み 5	○平成 24 年度: 検討 ○平成 25 年度: 10 月 26 日より、日曜日に限定して、モックルコミュニティバスの利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料とするサービスの試行実施。 ○平成 26 年度: 試行継続	○効果検証 ○PR
(4) 日野・滝畑コミュニティバス	①運行ルートの見直し	農の拠点をまわる運行ルートの検討	○平成 24 年度: 検討 ○平成 25 年度: 庁内関係部署及び南海バスとともに、運行ルートの変更について協議。 ○平成 26 年度: 地域活性・交流拠点「奥河内くろまろの郷」の秋のオープンに伴う運行ルート変更の実施。	○効果検証 ○PR
	②沿線施設における割引特典の実施の検討	沿線施設、店舗などとのタイアップの検討	○平成 24 年度: 検討 ○平成 25 年度: 花の文化園及び関西サイクルスポーツセンターとタイアップし、割引特典を掲載した「河内長野市バス旅ガイド」(チラシ)を5,000部作成し、駅、観光案内所、観光施設、公共施設などに配布した。 ○平成 26 年度: 25 年度同様チラシの作成において、さらなる沿線施設、店舗などとのタイアップを進め、割引特典の充実を図った。	○効果検証 ○連携する沿線施設、店舗の拡大 ○魅力ある特典の検討
(5) モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス	利用促進及び自主財源の確保	有料広告を掲載した時刻表・ルート図の作成及び配布、バス車内への有料広告掲載	○平成 24 年度: 検討 ○平成 25 年度: 「河内長野市バスマップ」にて、コミュニティバスのルート、運賃などの情報を掲載した。 ○平成 26 年度: 河内長野市地域公共交通会議にて、バスマップと併せて、協議、検討を進め、作成、配布(有料広告の掲載はスペースの関係などから見送った)。	○効果検証

2.公共交通を守り育てるための事業を実施

計画の目標：公共交通空白・不便地域の解消

事業対象	分類	具体的な取り組み	実施概要	課題
公共交通	地域に合った公共交通の検討	地域に合った公共交通の試行運行を検討	○平成 24 年度: 検討 ○平成 25 年度: 2 月から 3 月にかけて、地域において日頃の移動に不便を感じている方々の移動手段の確保に向け、現状を把握し、問題点の整理や解決策の検討を行うことを目的とする勉強会の開催を希望する団体の募集をした。(不便地域 3 箇所: 該当自治会等 11 団体) ○平成 26 年度: 希望団体と勉強会を開催した。(5 月: 1 団体、6 月: 1 団体、7 月: 1 団体、1 月: 1 団体、3 月: 1 団体)	○勉強会の推進による地域の主体性向上

➤ 河内長野市における公共交通をとりまく課題

河内長野市ではこれまでに様々な取り組みを実施してきましたが、依然として以下のような課題が残されています。

◆ まちづくりとの連携

河内長野市においては、移動の際の交通手段分担率は自動車が半数弱に対して、鉄道及びバスの公共交通は2割弱と少なくなっています。公共交通が存在しない又は不便な地域は自動車への依存度が高くなり、これによって商業施設や生活関連施設等が鉄道駅周辺に集積するのではなく、幹線道路沿線等に拡散した自動車中心のまちの構造となり、ますます自動車への依存度が高くなる恐れがあります。

しかし、今後、高齢化が進行し、高齢者の自動車での移動が困難になると、公共交通の重要性が高くなることから、自動車に過度に依存しないまちの構造へと転換するとともに、公共交通を維持・発展させていく必要があります。

そのため、道路や住宅等の都市計画施策、環境面での取り組み、観光や商業施策など、様々なまちづくり施策と連携して、公共交通の様々な取り組みを実施する必要があります。

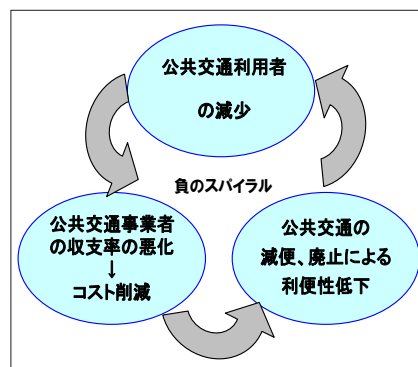
◆ 公共交通利用者数の維持・増加による公共交通の発展

公共交通の利用者数は減少傾向にあります。利用者数の減少により、交通事業者の収支が悪化し、コスト削減による減便、路線廃止等によって利便性が低下し、さらに利用者が減少するといった負のスパイラルに陥る可能性があります。

モックルコミュニティバスは上限200円運賃としてから利用者が増加したものの、近年は減少に転じており、さらなる維持・増加が必要となっています。

また、楠ヶ丘地域の乗合タクシーは、地域主体の取り組みにより、運行開始当初よりも収支率が改善しましたが、平成25年度時点で約75%と収支率100%には達しておらず、今後も継続的運行を図るため、利用者数の維持・増加が必要です。

このような状況を踏まえ、今後も公共交通利用者数を維持・増加させ、公共交通のネットワークや利便性を維持・発展させていくことが課題となります。



◆ 公共交通空白・不便地域の解消

市内には公共交通空白・不便地域が存在していますが、これらの地域では車を運転できない住民は、生活に必要な移動や外出機会が制約されることとなります。地域として存続していくためには交通手段の確保が必要不可欠であるため、既存の公共交通のネットワークを維持するとともに、ニーズに対応した見直し・再編や、公共交通空白・不便地域へ新たに公共交通を導入する等、公共交通空白・不便地域を解消していくことが課題となります。

4. 形成計画の基本方針

➤ 上位関連計画における将来像と公共交通の位置づけ

公共交通に関する上位関連計画として、以下の3つの計画があります。ここでは、目指すべき将来都市像や公共交通に関する取り組みに着目して整理します。

- ①第4次河内長野市総合計画（平成18年度～平成27年度）
- ②河内長野市都市計画マスタープラン（平成24年3月～平成27年度）
- ③河内長野市公共交通のあり方（平成20年10月策定）

①第4次河内長野市総合計画

◆まちづくりの理念

- (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」

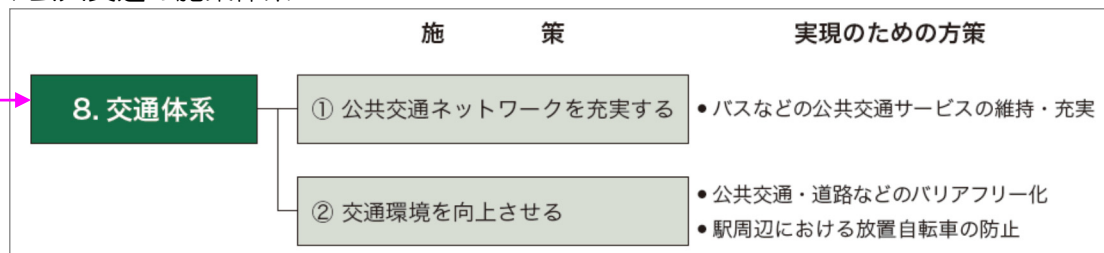
◆都市の将来像

みんなで創ろう 潤いめぐる 緑と文化の輝くまち 河内長野

◆まちづくりの目標

- 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

◆公共交通の施策体系



◆目指すまちの姿

- 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」に関する市民満足度）
- バスなどの公共交通サービスが充実しています
（バス営業キロ数）
- 交通環境のバリアフリー化が進んでいます
（バリアフリー基準の適合率）

②河内長野市都市計画マスタープラン

◆都市の将来像と基本理念

- 「良好な住環境の維持・向上」
- 「地域内循環システムの形成」
- 「地域産業の再生・ものづくり支援」



◆都市施設の整備方針

- 1) 交通施設について
- 2) 公園・緑地について
- 3) 下水道・治山・治水について
- 4) その他の公共公益施設について

◆交通施設の整備方針

A 交流と連携を図る道路網の整備

- (1) 広域幹線道路の整備
- (2) 市域幹線道路の整備
- (3) 身近な道路の整備

B 安全で快適な交通環境の整備

- (1) 安全で災害に強い道路の整備
- (2) 人にやさしい道路の整備
- (3) 景観形成に配慮した道路の整備

(4) 公共交通機関の整備

◆公共交通に関する方針

「環境への負荷が少ない公共交通機関の整備を促進し、利用増進を図ります。」

- ・エレベーターの設置や安全性の高い整備など、駅舎やその周辺のバリアフリーなどの改善を図ります。
- ・利便性向上を図るため、市民等の利用実態にあった運行形態（ダイヤなど）を交通事業者に要請します。
- ・乗り降りしやすい低床バスなどの導入を促進します。
- ・公共交通ネットワークのあり方を検討します。

③河内長野市公共交通のあり方

◆基本方針

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

◆公共交通の必要性

①公共交通の社会的役割

- ・生活交通手段としての役割
- ・安全な移動手段としての役割
- ・環境問題解決への役割
- ・交通渋滞緩和の役割
- ・街づくりや健康づくりでの役割

②過度な自動車依存による社会問題の解決

◆今後の公共交通のあり方

- ・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

◆具体的な取り組み

- ・公共交通の需要喚起（公共交通を支える仕組みづくり）
- ・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
- ・利用しやすい公共交通環境の確立
- ・市が経費負担するバス路線の改善

➤ 公共交通の観点から、施策実施により目指す「元気なまち」のイメージ

上位関連計画等を踏まえて、公共交通の観点から各種施策を実施することにより、目指す“元気なまち”のイメージは以下のとおりです。

“元気なまち”

- ・公共交通で移動しやすい都市的魅力がある”まち”
- ・日常の移動が確保された安心できる”まち”
- ・交流が活発で活気のある”まち”

➤ 現状・問題点と課題を踏まえた基本方針

上位関連計画や公共交通の現状・問題点と課題を踏まえて、基本方針を以下のように設定します。

分類	現状・問題点	課題
公共交通ネットワーク	・公共交通空白・不便地域が存在	まちづくりとの連携 ・既存の鉄道網や地形等を踏まえ、自動車に過度に依存しないまちの構造へ転換することが必要 ・公共交通の維持・発展のためには道路や住宅等の都市計画施策、観光や商業施設など、様々なまちづくり施策との連携が必要
人口	・総人口は平成 12 年をピークに減少 ・将来は人口減少しつつ高齢者人口が増加する見通し	公共交通利用者数の維持・増加による公共交通の発展 ・人口は減少するが、公共交通の利便性を確保するためには、利用者数の維持・増加が必要 ・市民や来訪者が利用しやすい公共交通を構築し、発展を図る
公共交通利用者数	・鉄道、バスとも平成 3 年をピークに減少傾向 ・モックルコミュニティバスは増加傾向となっていたが、近年減少傾向に転じている ・モックルコミュニティバスは、休日は平日に比べて利用者数が少ない ・日野・滝畑コミュニティバスは平成 17 年度以降減少し、平成 22 年度以降は微増と微減を繰り返している ・楠ヶ丘地域の乗合タクシーは前年同月に比べて増加傾向	
交通手段	・交通手段分担率は、自動車が増加し、鉄道、バス、徒歩が減少傾向	公共交通空白・不便地域の解消 ・地域が存続するためには、免許や自動車を持たない市民も安心して生活できる移動環境の確保が必要
市民意向	・バスの改善点は、「一日の便数」が最も多くなっており、次いで「運賃」「運行時間帯」「自宅からバス停までの距離」「運行ルート」の順に多い	

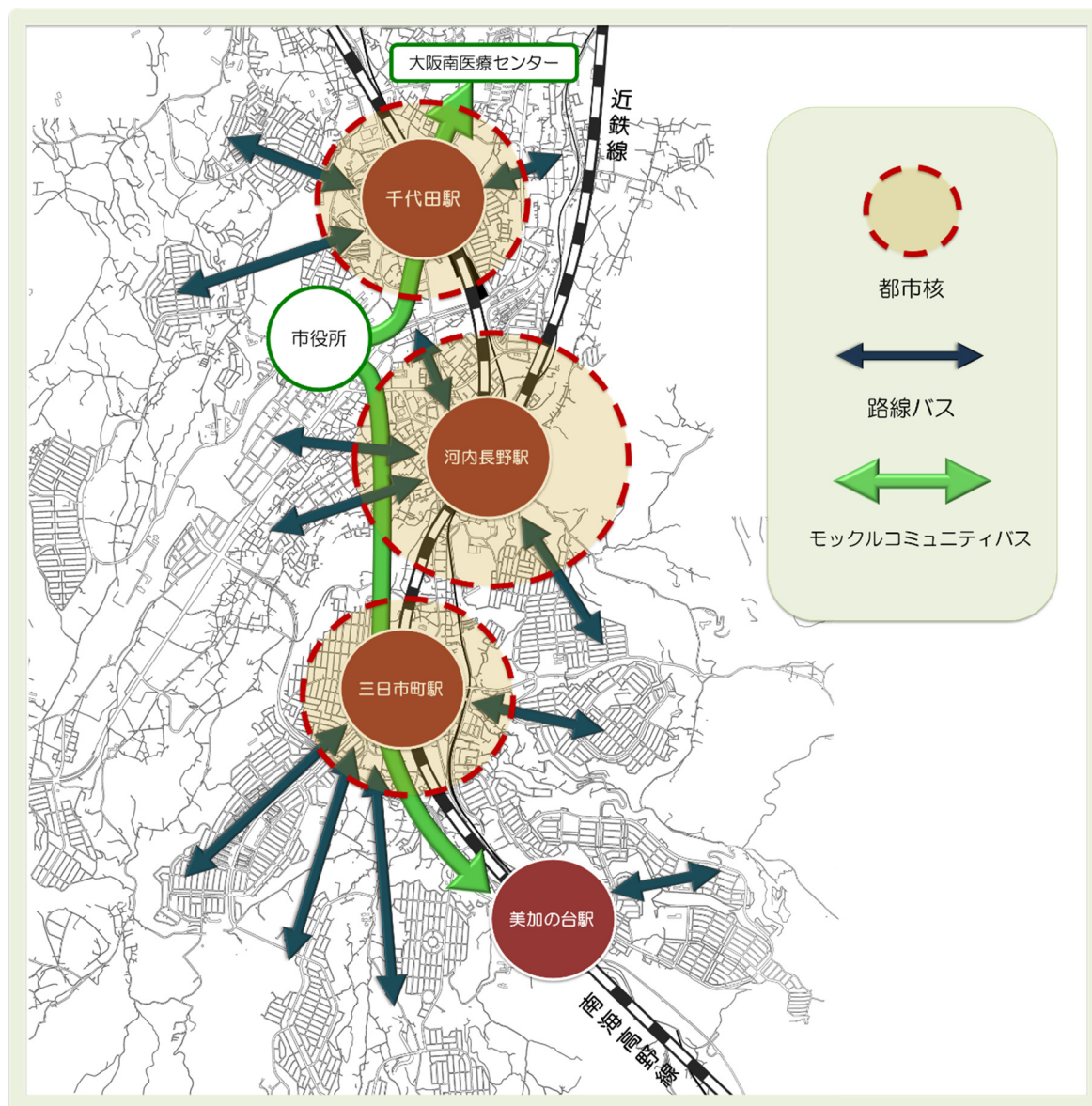
基本方針：持続発展できる公共交通を確保する

- 少子高齢化等の動向を踏まえた、誰もが利用しやすい公共交通を目指した利用促進
- 関係者（住民・交通事業者・行政など）との協働による地域主体の公共交通等の確保
- 地域別まちづくりと一体化した公共交通のあり方の検討

公共交通の観点から、施策実施により目指す“元気なまち”のイメージ

- 公共交通で移動しやすい都市的魅力がある”まち”
- 日常の移動が確保された安心できる”まち”
- 交流が活発で活気のある”まち”

➤ 本市の基本とする交通体系

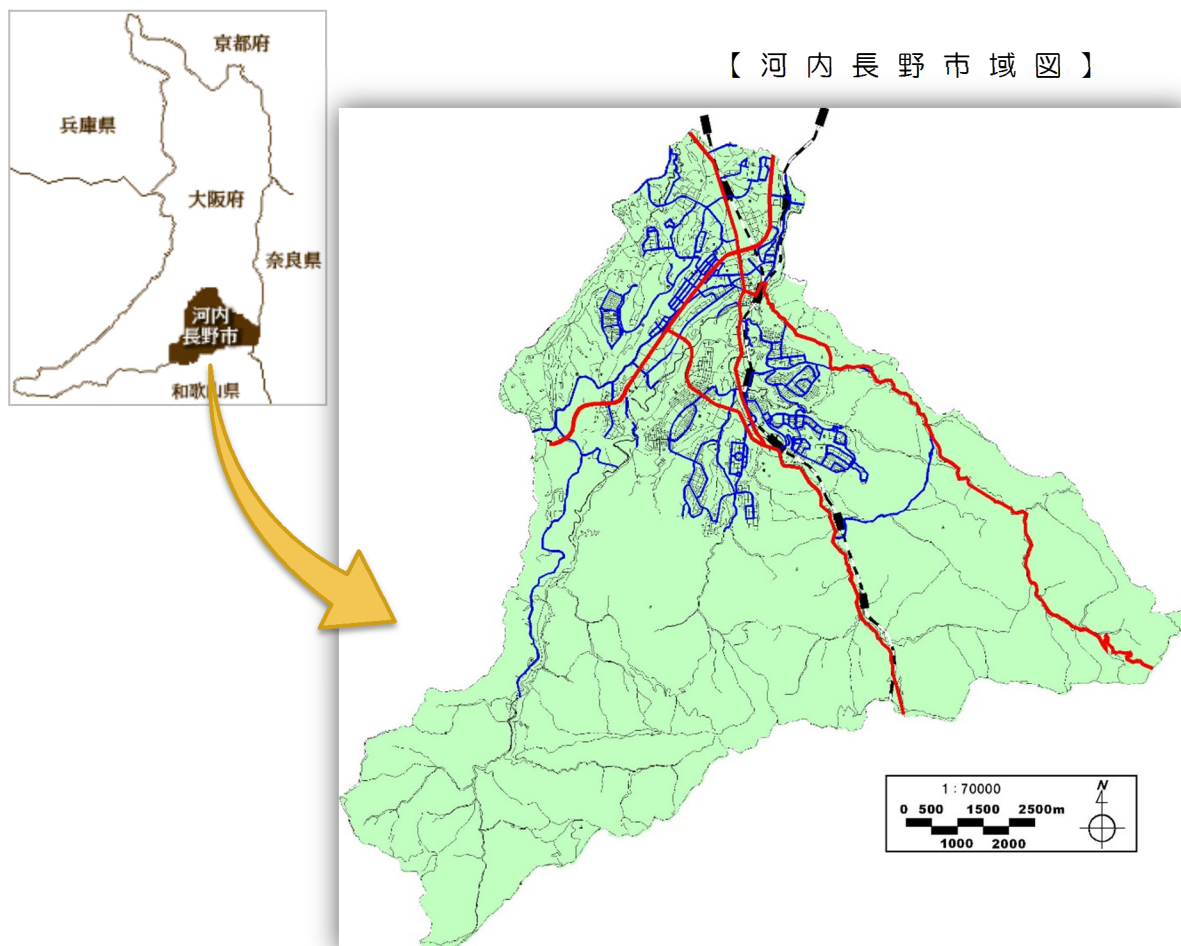


本市の交通体系は、鉄道の主要駅である千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺エリアを都市計画マスタープランにおいて都市核と位置付けており、この都市核を中心にバス路線網が形成されています。これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。

本市では、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。

5. 形成計画の区域

河内長野市全域



6. 形成計画の期間

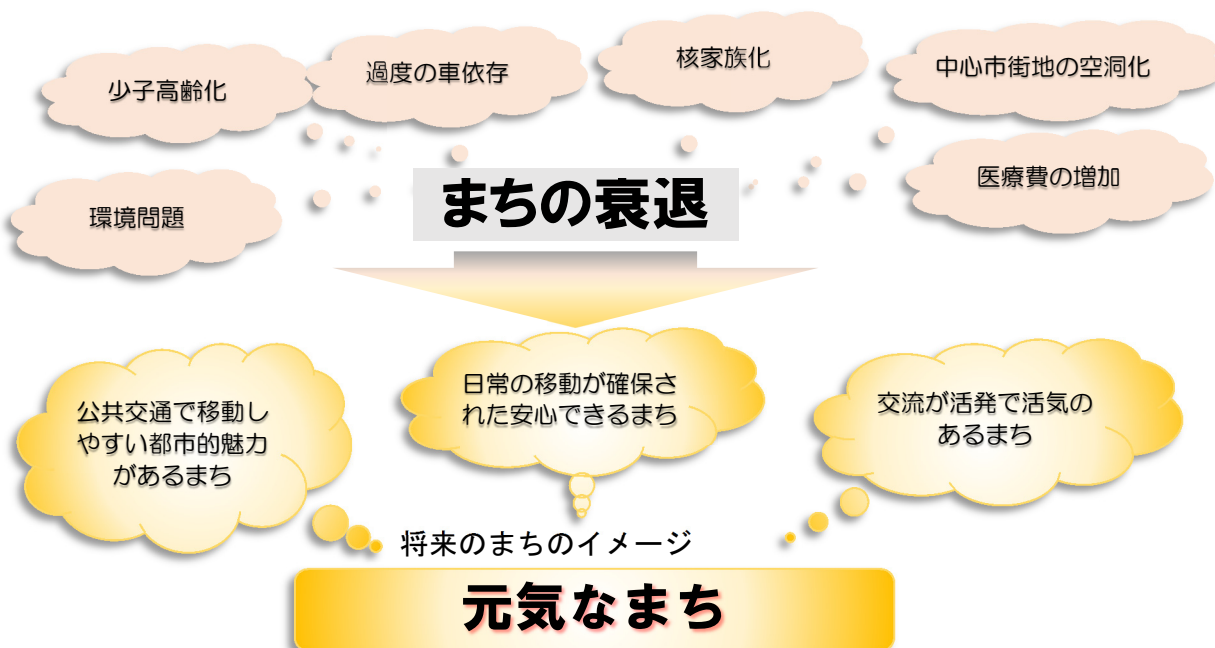
本市の第3期計画となる「河内長野市地域公共交通網形成計画」の計画期間は、平成27年度～平成29年度の3年間とします。

市の計画期	第1期	第2期	第3期		
策定計画	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網形成計画		
計画期間	平成21～23年度	平成24～26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度

7. 形成計画の目標

1 将来のまちづくりを支えるための公共交通サービスの提供

少子高齢化が進展する中、「元気なまち」をつくるには、高齢者、運転免許・自動車を保有しない人等、誰もが安心して生活できる移動環境を構築し、外出の機会を増やすことが必要です。そのため、利用促進、高齢者の移動支援、世代間交流につながる公共交通サービスの提供を目指します。



2 公共交通サービス水準の向上

本計画では、住民が主体的に取り組む公共交通空白・不便地域において、最適な運行形態等を協議して試行運行などを行い、公共交通空白・不便地域の解消を目指します。

公共交通空白地域は公共交通利用可能エリア外の地域であり、公共交通不便地域は公共交通利用可能エリアですが、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。

なお、上記に加えて「平日に8便以上の公共交通の運行本数がある駅、バス停」と条件を設定していますが、平成26年度末時点では、市内の鉄道、バスともこの条件を満たしています。

➤ (山間地を除く) 公共交通空白 + 不便地域の解消

公共交通空白地域：駅から800m、バス停から400m以上のエリア

公共交通不便地域：駅から400m、バス停から400m以上のエリア

▶ **目標値：市民の公共交通サービスへの不満足度を平成26年度の43.7%から平成29年度40%とする
平成25年度のバス年間利用者数を100とした場合に平成29年度100とする(現状維持)**

※平成26年度河内長野市民意識調査において、「バスなどの公共交通サービス」の満足度は満足(非常に満足+やや満足)が9.9%、不満(やや不満+非常に不満)が43.7%であり、重要度は重要(非常に重要+やや重要)が87.4%
※河内長野市の人口は平成22年から25年にかけて約24百人(人口の2%)減少しており、今後もこの傾向が続く可能性が高い

形成計画の ポイント

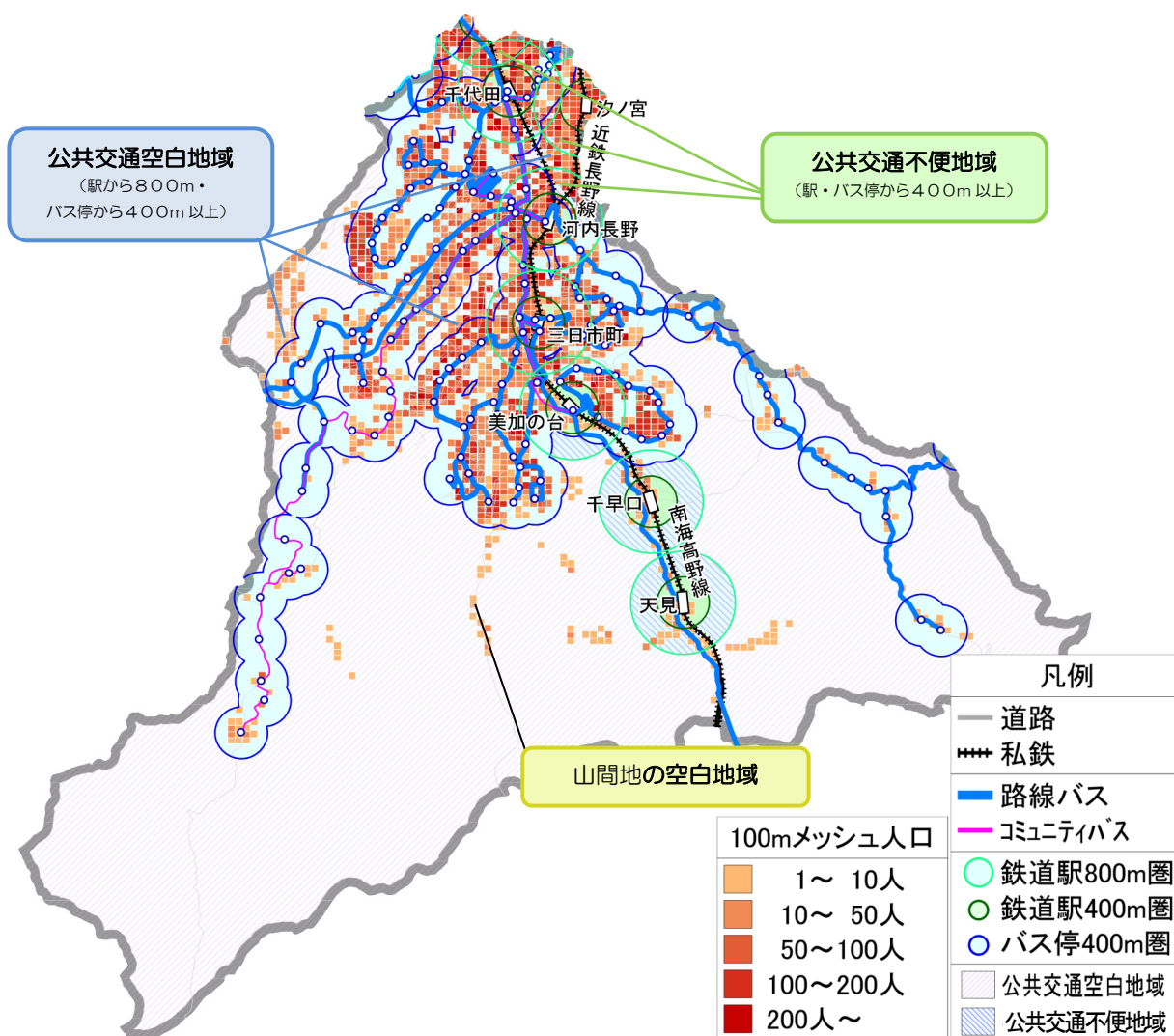
公共交通サービス水準の向上

近年、さらなる高齢化の進展により、鉄道駅やバス停までの徒歩移動が困難となっていると考えられることから、今回の計画より、サービス水準の向上を図るため、解消を図るべき公共交通空白・不便地域のエリア設定を下記のように見直すこととしました。

表 公共交通空白・不便地域の変更内容

項目	第1期、第2期における設定	第3期における設定
	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網形成計画
公共交通空白地域	駅から <u>1,000m</u> 、 バス停から <u>500m</u> 以上のエリア	駅から <u>800m</u> 、 バス停から <u>400m</u> 以上のエリア
公共交通不便地域	駅から <u>500m</u> 、 バス停から <u>500m</u> 以上のエリア	駅から <u>400m</u> 、 バス停から <u>400m</u> 以上のエリア

※河内長野市内は鉄道、バスとも平日に8便以上の公共交通の運行本数がある



【公共交通空白・不便地域】