

8. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

形成計画の ポイント

持続発展できる公共交通を確保するための取り組み

目標を達成するために取り組むべき事業について、事業の対象別に取り組みを示します。

目指すまちのイメージ	目標	観点	対象	具体的な取り組み	記載ページ
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	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	利用促進（サービス改善）	公共交通全般	(a) バスマップの作成・配布	P27
				(b) モデル的な取り組みの他地域への啓発	P28
				(c) 公共交通イベントの実施 new!	P29
				(d) 観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施	P30
				(e) 商業施設等との連携	P31
				(f) 周辺市との連携による効率的、効果的なバス路線構築の可能性検討 new!	P31
				(g) ニーズに即した改善策の検討	P31
			路線バス	(a) IC カードの普及促進 new!	P32
				(b) 乗継運賃値下げの検討 new!	P32
				(c) 千代田線における上限 200 円運賃の試行運行継続と、他路線への展開を検討	P33
				(d) バスロケーションシステム導入の検討 new!	P34
				(e) 携帯電話等に対応した時刻表、ルート図などの提供を検討 new!	P34
				(f) 深夜バスの運行を検討	P35
				(g) 路線バスの運行を検討	P35
	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	モックルコミュニティバス	(a) 車内でのPR	P36
				(b) 市役所、バス停周辺施設、店舗等でのPR	P36
				(c) 上限 200 円運賃の本格運行への移行を検討	P37
			日野・滝畑コミュニティバス	沿線観光施設、商業施設等との連携による割引特典等を活用した利用促進	P38
			公共交通全般	ノンステップバス導入の推進	P39
			路線バス	フリー乗降導入指針の作成及びフリー乗降の展開	P40
	公共交通安全サービス水準の向上	公共交通空白・不便地域の解消	モックルコミュニティバス	同伴者割引拡大の検討	P41
			地域に合った公共交通の検討	(a) 地域主体の公共交通の運行継続条件の検討 new!	P42
				(b) 地域に合った公共交通の試行運行を検討	P43

目標 観点	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			公共交通サービス水準の向上
	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

公共交通全般

(a) バスマップの作成・配布

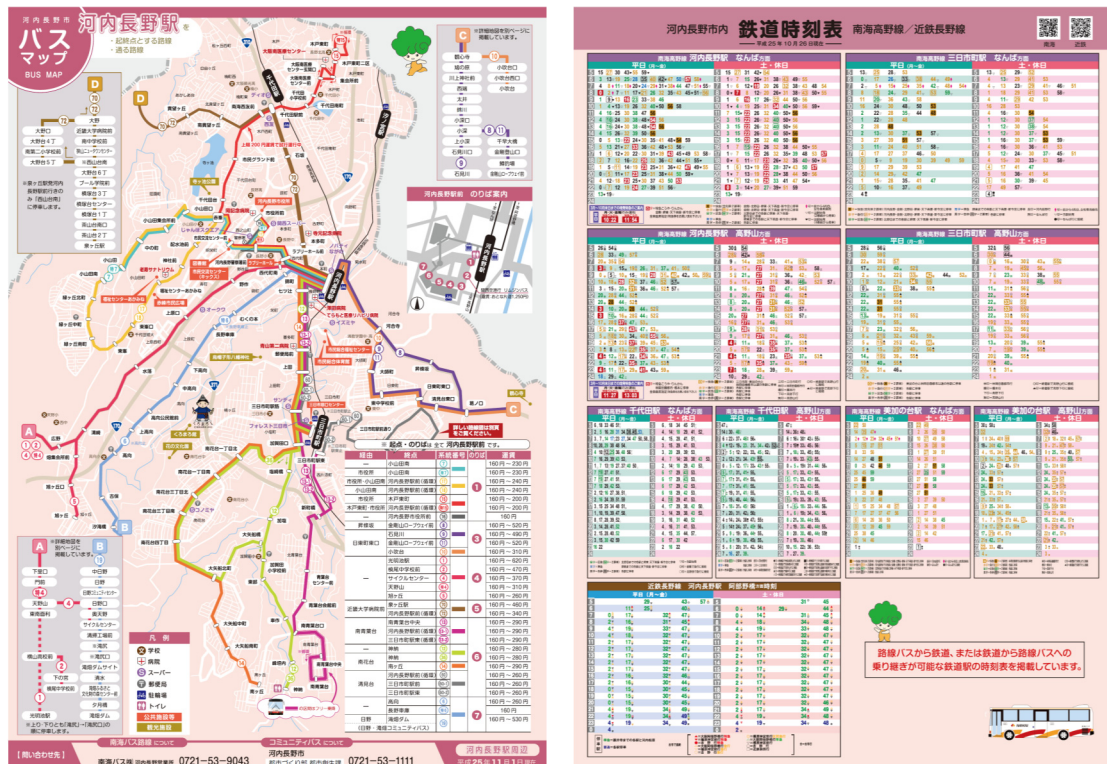
どのバスに乗ればどこへ行けるのかがわかりにくいことから、系統別のバスルートが判別できるバスマップを作成・配布します。

- 地図ベースで系統別のバスルートが判別できるバスマップを作成し、市内各所で転入者、観光来訪者等に配布

平成25年に地図ベースでバスの系統が把握できるマップを作成し、配布しました。これらの内容をさらに拡充したバスマップを作成し、配布します。

〔河内長野市で平成25年に配布したバスマップの例〕

地図ベースに発着する鉄道駅別に、系統別のルートがわかるバスマップと、バスから鉄道へ乗り継ぎ便利な鉄道駅のダイヤを配布。



出典:河内長野市HP

〈バスマップ利用者の声〉

「使い勝手が良くて、大変便利です。」(観光ボランティアの方)

実施予定時期	平成27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

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

公共交通全般

(b) モデル的な取り組みの他地域への啓発

地域主体の取り組みにより、乗合タクシー等の新規運行や公共交通の利便性向上、利用促進事例として成功している地域をモデルとして取り上げ、他地域への啓発を行います。

- 楠ヶ丘地域等の成功モデルにおける取り組みのメリットや利用者の声をPRし、実施方法等を他地域へ継承

成功モデルや利用者の声により、他地域でも取り組み意欲が向上して、波及していく可能性があることから、楠ヶ丘地域等の取り組み、メリット等をPRし、他地域への展開を図ります。

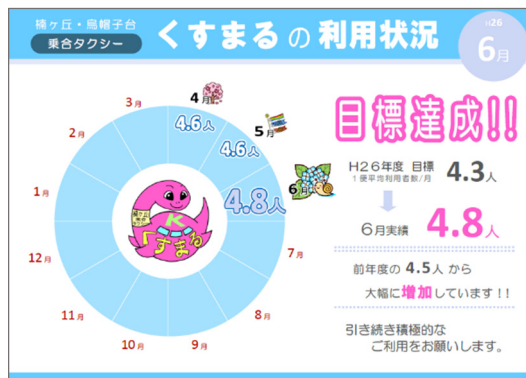
〔楠ヶ丘地域乗合タクシーの事例〕

公共交通不便地域を解消するため、平成23年11月1日から楠ヶ丘地域において乗合タクシーを運行。地域でPRを実施し、利用者数は増加傾向。

〈楠ヶ丘地域乗合タクシー実施状況〉



〈くすまの目標達成状況のPR〉



〈地域主体のPR実施状況〉



〈楠ヶ丘地域乗合タクシーの利用者の声〉

- ・くすまのが利用できるようになり、大変ありがたいと思っております。
- ・駅から楠ヶ丘の上り坂で、荷物の重いとき、体調が悪いときなど助かっております。
- ・母親が、仕事・買物・通院などで利用して助かっているの、子どもとしても喜んでます。
- ・40年来楠ヶ丘に住んでいるが、くすまのタクシーは大きな成果の一つ。くすまのタクシーで快活に利用できることは残りの人生の大切な楽しい時間のひとときです。

実施予定時期

平成27年度～平成29年度

事業主体

河内長野市地域公共交通会議

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

公共交通全般

(d) 観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施

河内長野市内は観光資源が点在しており、周遊するには移動が必要となります。そのため、観光資源と路線バスを活用した取り組みを拡充し、バスのさらなる利用促進を図ります。

● 路線バスによる観光資源へのアクセス方法やモデルルートを記載したチラシを配布

バスで観光資源にアクセスする場合は、バスの運行ルートや運行時間に合わせた行動が必要となるため、バスによるアクセス方法をPRし、市内の観光資源を活用して利用促進を図ります。

〔路線バスによる観光モデルルートのPR事例〕

奈良では木簡型フリー乗車券で乗車できるバスで行ける施設と所要時間、バスの運行頻度を記載したチラシを配布。

熊谷市は観光モデルコースに各施設の所要時間を踏まえてバスのダイヤを記載。

〈企画乗車券とセットで配布された
観光施設の行き方を掲載したチラシ〉

〈観光施設のモデルコースと各施設の
最寄バス停の出発時刻を掲載したチラシ〉



提供: 奈良中心市街地公共交通活性化協議会

出典: 熊谷市HP

実施予定時期	平成27年度～平成29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

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

公共交通全般

(e) 商業施設等との連携

奥河内くろまろの郷等、バス路線沿線の商業施設などで、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)の実施可能性のある店舗等を把握し、連携に向けて検討を行います。

● 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

商業施設はクルマ利用者に対しては駐車場を用意している一方、公共交通利用者にはメリットがないため、買い物料金を割引くなどの優待による利用促進を図るため、商業施設等との連携を検討します。

〈商業施設の一例:奥河内くろまろの郷のイメージ〉



- ・奥河内ビジターセンター
- ・地産地消レストラン
- ・バザール広場
- ・直売所(JA)

出典:河内長野市HP

実施予定時期	平成27年度～平成29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

(f) 周辺市との連携による効率的、効果的なバス路線構築の可能性検討

路線バスは河内長野市内だけではなく、市の境界を超えて周辺市域へ発着している路線があるため、周辺市と連携し、効率的、効果的なバス路線構築の可能性を検討します。

● 周辺市との連携による効率的、効果的なバス路線構築の可能性検討

住宅地と鉄道駅の配置、主要施設の立地等によって、市域を越えて移動ニーズが発生する場合があるため、周辺市と連携することにより、ニーズに的確に対応した効率的、効果的なバス路線構築の可能性を検討します。

実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

(g) ニーズに即した改善策の検討

現在、運行している路線バスやコミュニティバス等について、ニーズや利用見込みに即して、改善策を検討し、さらなる利用者増を図ります。

● 現在運行しているコミバス等について、ニーズや利用見込みに即して、具体的な改善策を検討します

第2期計画において様々な改善策を検討し、実行した結果、利用者が増加するなど一定の成果が見られています。しかし、財政負担が生じていることから、利用者増による財政負担を軽減するため、平成27年度からの3か年でニーズや利用見込みに即した、具体的な改善策を検討します。

また、今回の計画は、まちづくりの観点を取り入れ、公共交通の充実を図ることにより、元気なまちを目指すものであるため、改善策のみならず新たな公共交通網の形成なども検討します。

実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

路線バス

(a) ICカードの普及促進

平成27年度より河内長野エリアの路線バス全線でICカードシステムの利用が開始されることから、ICカードの普及促進を図り、料金支払い時の利便性向上を図ります。

● ICカードシステムの普及促進を図り、料金支払い時の利便性を向上

ICカードの導入が進み、河内長野エリアにおいても平成27年度より利用開始されることとなっています。しかし、現在はICカードをまだ持っていない人も存在していると想定されるため、ICカードの普及促進を図り、料金支払い時の利便性向上やバス降車時にかかる時間の短縮等を図ります。

また、ICカードの場合は弾力的な料金施策も可能となるため、併せて料金割引施策も検討します。

〈ICカードのイメージ〉



実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

(b) 乗継運賃引き下げの検討

乗継による料金抵抗を下げてシームレスな乗継を図るため、乗継運賃の引き下げを検討します。

● 路線バスとコミバス、鉄道等を乗り継ぐ際の運賃引き下げを検討

現在は路線バスから路線バスやコミバス、鉄道等へ乗り継ぐと、それぞれ初乗り運賃がかかります。そこで、平成27年度にICカードを導入すると、柔軟な料金システムが適用可能になることを踏まえ、シームレスな乗継を図るため、乗継運賃の引き下げを検討します。

〔路線バスから路線バスへの乗継割引のPR事例〕

神戸市では2014年4月よりICカードを利用した場合の乗継割引を実施しており、ホームページや車内広告等でPR。

〈神戸市の乗継割引チラシ〉

出典: 神戸市HP

実施予定時期	平成27年度～平成29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

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

路線バス

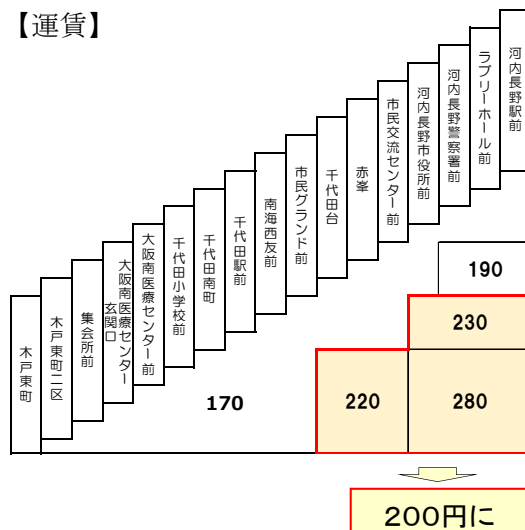
(c) 千代田線における上限200円運賃の試行運行継続と、他路線への展開を検討

千代田線における上限200円運賃の試行を継続するとともに、上限200円運賃の他路線への展開を検討します。

- 運賃の上限を設定して割り引くことにより、バス利用を促進

路線バスのうち、千代田線(河内長野駅～木戸東町)は大阪南医療センター前まで乗車すると運賃が280円でしたが、モックルコミュニティバスと競合するため、同様に上限200円運賃を試行しました。この試行を継続するとともに、他路線への展開を検討し、利用促進を図ります。

【運賃】



実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

路線バス

(d) バスロケーションシステム導入の検討

バスは道路の交通状況等によって遅延が発生し、利用者にとってはバスの現在位置がわからず、いつバスが来るのか不安になるケースがあります。そのため、バスの位置情報を提供し、運行状況に応じた行動選択が可能となるよう、利便性の向上を図ります。

● バスロケーションシステム導入の検討

情報化が進んだことにより、パソコンや携帯電話でHP等のサイトにアクセスして情報を得ることができるようになりました。これにより、各バス停ではなくサイトでバスの現在地を提供する簡易なバスロケーションシステムが構築され、導入しやすくなりました。こうした動向を踏まえて、バス利用者の利便性向上を図るため、バスロケーションシステムの導入を検討します。

〔運行情報サイトの例〕

京阪バスではバスの運行情報サイトを開設し、バスの現在地や時刻表等の情報を提供しています。

〈バスロケのPRチラシ〉



〈京阪バスの運行情報サイト〉

■大住ヶ丘西
↑
■虚空蔵谷
↑
■花住坂
↑
■松井ヶ丘一丁目
↑
■松井山手駅
↑
■あかねヶ丘
↑
■十条油小路
↑
■十条駅
↑
■大石橋
↑
■京都駅八条口

実施予定時期

平成27年度～平成29年度

出典: 京阪バスHP

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

(e) 携帯電話等に対応した時刻表、ルート図などの提供を検討

携帯電話、スマートフォンの普及や情報化の進展により、携帯電話でどこにいても時刻表やルート図が閲覧できるようになっているため、携帯電話に対応した時刻表やルート図等の情報提供を検討します。

● 携帯電話に対応した時刻表、ルート図などの情報提供を検討

これまでパソコンサイトでは時刻表やルート図などの情報を提供してきましたが、携帯電話やスマートフォンの画面サイズでも見やすい情報に変えて提供します。これにより、携帯電話を活用して、どこにいてもバスの情報が入手でき、利用者の利便性向上が図られます。

〔携帯電話対応サイトの例〕

京都市では、携帯電話に対応したバス時刻表や位置情報を提供しています。

〈携帯電話版バス位置情報〉



〈携帯電話版バス時刻表〉

○京都駅前
205
四条河原町・北大路バスターミナル行き
Kitaoji Bus Terminal Via Shijo Kawaramachi
1.平日(Weekdays)
2.土曜(Saturdays)
3.休日(Sundays & Holidays)
4.次バス
5.停留所

*印は北大路バスターミナルまでです。
#印はバリアフリー車両運行時刻です。

◇平日(Weekdays)

05:36
06:01 15 *19 23 30 #38 43 49 55
07:01 06 12 17 23 29 36 42 48 54
08:00 07 13 19 26 34 42 50 59
09:07 16 25 34 43 52
10:01 10 19 28 37 46 55
11:04 11 19 26 34 41 49 56
12:04 11 19 26 34 41 49 56
13:04 11 19 26 34 41 49 56
14:04 11 19 26 34 41 49 56
15:04 11 19 26 34 41 49 56
16:04 11 19 26 34 41 49 56
17:04 11 19 26 34 41 49 56
18:04 11 19 26 34 41 49 56
19:04 11 19 26 34 41 49 56
20:05 #15 25 35 45 55
21:15 35 55
22:05 25 40 *55
23:*10

出典: 京都市HP

実施予定時期

平成27年度～平成29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

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

路線バス

(f) 深夜バスの運行を検討

深夜バスの新たな路線の導入を検討します。

● 深夜バスの運行を検討

バスの改善点として「運行時間帯」といった要望があることから、深夜バスの運行を検討します。

現在、運行している深夜バス:

三日市町駅前発 南ヶ丘行き
三日市町駅前東発 清見台1丁目行き
美加の台駅前発 美加の台 左回り※
河内長野駅前発 旭ヶ丘行き※
※平成24年10月より運行開始

〈河内長野駅前発 旭ヶ丘行きの深夜バス〉

河内長野駅前発	
旭ヶ丘行き	
2012/10/29(月)より運行開始いたします。	
■ 深夜バス発車時刻	
河内長野駅前発	
旭ヶ丘行き	23:35 24:05 24:48 4番のりば
※河内長野駅前出発後は随車扱いのみとさせていただきます。	
※平日(月～金)のみ運行いたします。	
但し、土・休日以外にもGW(4/29～5/5)・お盆(8/13～8/16)・年末年始(12/29～1/5)は運休	
■ 路線図・運賃表※深夜運賃は普通片道運賃の2倍額となります	
● 旭ヶ丘行き(下の金額は深夜バス運賃)	
河内長野駅前	旭ヶ丘
運賃	340円 500円 540円

出典:南海バスHP

実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

(g) 路線バスの運行を検討

新規路線導入の可能性を検討します。

● 新規路線導入の可能性を検討

利用状況やニーズを踏まえて、既存路線の延伸や再編、新規運行等の新規路線導入の可能性を検討します。

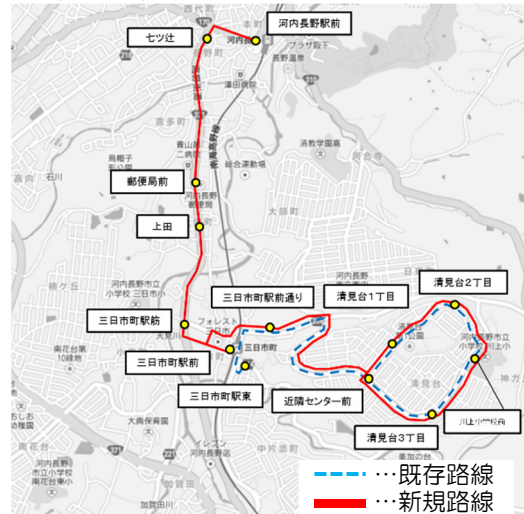
〔これまでの南海バスの取り組み〕

平成25年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)。

〈清見台団地線 運賃〉

河内長野駅前	170
セツ辻	270
郵便局前	220
上田	170
三日市町駅前	
三日市町駅前東	
近隣センター前	
清見台3丁目	
清見台2丁目	
清見台1丁目	
川上小学校	
三日市町駅前東	
三日市町駅前	

〈清見台団地線 運行ルート図〉



実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

モックルコミュニティバス

(a) 車内でのPR

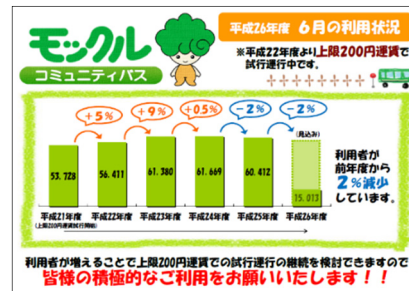
バス車内のスペースを利用してモックルコミュニティバスの利用促進を図るためのPRを実施するとともに、市内のイベント案内を掲示し、イベント来訪時のバスの利用促進を図ります。

- モックルコミュニティバスの利用者数や取り組み状況、利用を呼びかけるポスターや、市内のイベント案内を車内に掲示してPR

モックルコミュニティバスを車内でPRすることにより、利用頻度の増加が期待されます。また、路線バスなどの車内でもPRすることにより、認知度の向上や新規需要の増加が期待されます。

また、車内でイベント案内を掲示することにより、イベントに来訪する際の移動手段のバスへの転換や、新規需要によるバスの利用者増が期待されます。

〈利用促進ポスター例〉



実施予定時期	平成27年度～平成29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

(b) 市役所、バス停周辺施設、店舗等でのPR

モックルコミュニティバスが運行しているバス停周辺の施設、店舗等でコミュニティバスの利用促進を図るためのPRを実施します。

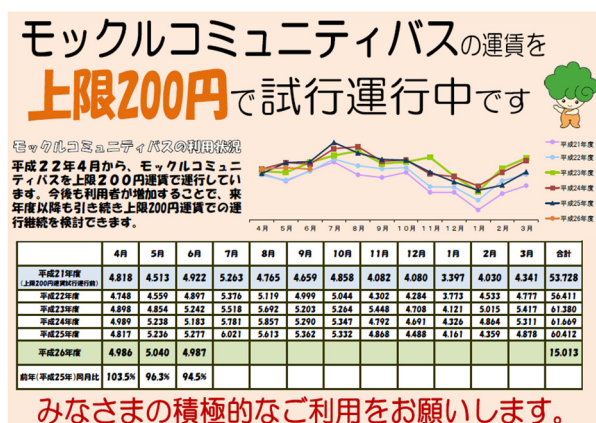
- モックルコミュニティバスの利用者数や取り組み状況、利用を呼びかけるポスターをモックルコミュニティバスが運行しているバス停周辺の施設、店舗等で掲示してPR

バス停周辺施設、店舗等でPRすることにより、認知度の向上や新規需要の増加が期待されます。

〔河内長野市役所や福岡県の事例〕

河内長野市役所、福岡県ではバス利用を呼びかけるチラシ配布やポスター掲示によるPRを実施。

〈市役所でのモックルコミュニティバスのPR例〉



〈福岡県の例〉



出典：福岡県HP(路線バス利用促進のための福岡県内一斉行動 啓発チラシ)

実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

モックルコミュニティバス

(c) 上限200円運賃の本格運行への移行を検討

平成22年度から実施しているモックルコミュニティバス上限200円運賃の本格運行への移行を検討します。

● モックルコミュニティバス上限200円運賃の本格運行への移行を検討

平成22年度から実施している上限200円運賃の試行運行以降、利用者が増加傾向になっています。しかし、河内長野市地域公共交通会議負担金は平成25年度で約130万円要していることから、さらなる利用者増を図り、本格運行への移行を検討し、上限200円運賃実施に伴う経費負担0を目指します。

〈モックルコミュニティバスの利用状況と目標〉

	見込み値						
	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	参考 目標値
利用者数	53,728人	56,411人	61,380人	61,669人	60,412人	59,143人	67,900人
利用者数前年比	2%増	5%増	9%増	1%増	2%減	3%減	10.6%増
運賃収入(千円)	10,109	8,588	9,302	9,149	9,000		10,321
運行経費(千円)	26,731	26,806	26,943	27,178	27,168		27,178
市負担金(千円) ※運行経費負担	16,622	16,622	16,622	16,857	16,845		16,857
河内長野市地域公共交通会議負担金(千円) ※上限200円運賃実施に伴う経費負担		1,596	1,019	1,172	1,322		0

試行運行

さらなる利用者増を図り、上限200円運賃実施に伴う市負担金を削減します。

実施予定時期	平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

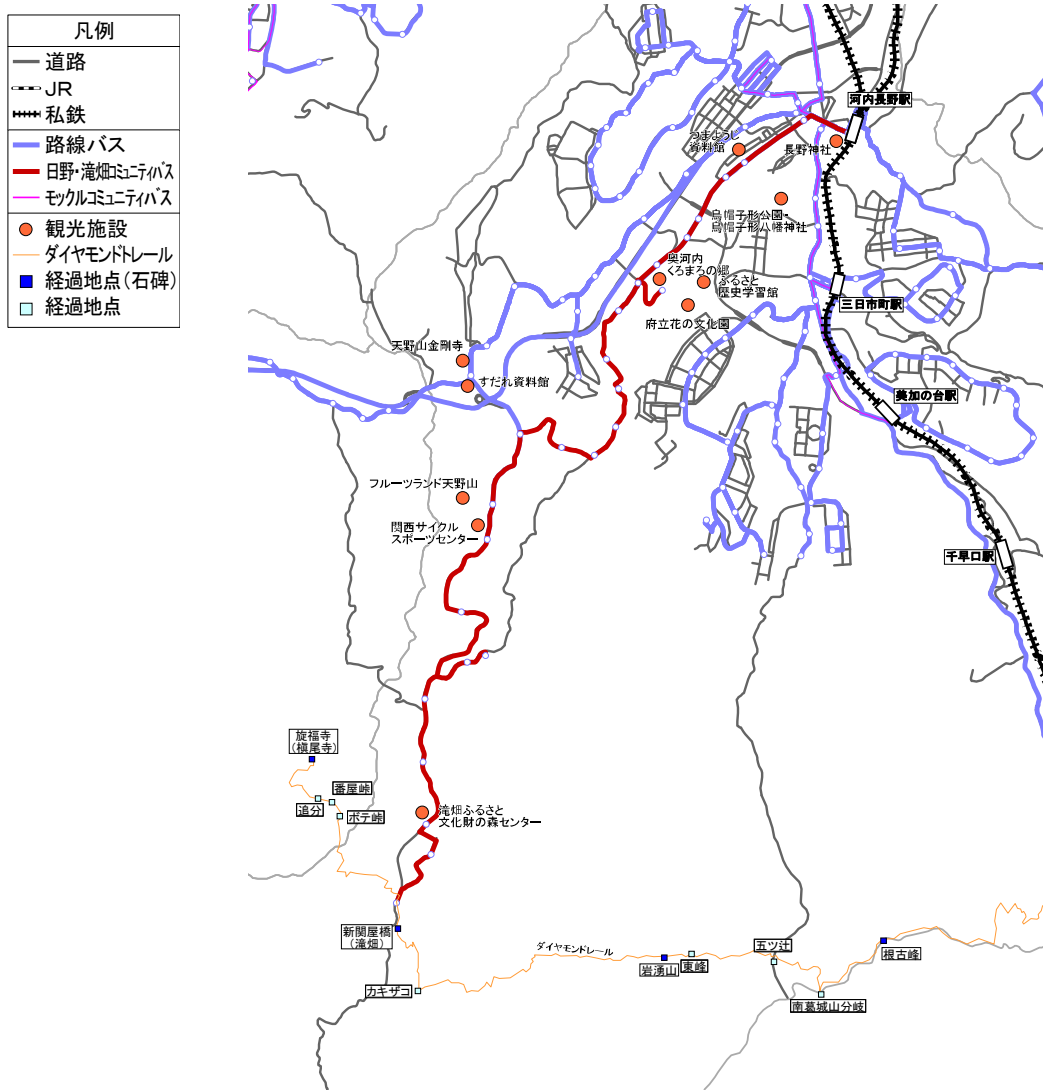
日野・滝畑コミュニティバス

沿線観光施設、商業施設等との連携による割引特典等を活用した利用促進

沿線の施設や店舗等において、バス利用者に対する入場料や買い物金額の割引、粗品進呈等のサービス実施を検討します。

- 日野・滝畑コミュニティバスの沿線にある、奥河内くろまろの郷（平成26年11月29日オープン）、花の文化園、関西サイクルスポーツセンター、湖畔観光、バーベキュー等の施設と連携し、バス利用者に対するサービス実施を検討

〈日野・滝畑コミュニティバスと沿線施設〉



実施予定時期	平成27年度～平成29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

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

公共交通全般

ノンステップバス導入の推進

ノンステップバスの導入を推進し、誰もが利用しやすいバスの実現に向けて取り組み、利用促進を図ります。

● ノンステップバス導入の推進

ステップがあるバスは高齢者や障がい者等は乗車しにくいと、誰もが利用しやすいノンステップバスの導入を進めます。



出典:南海バスHP

〔第2期計画における導入実績〕

本市においてもノンステップバスの導入に取り組み、平成24年度以降2台導入しています。

〔ノンステップバスとは?〕

床面を超低床構造として乗降ステップをなくした、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両です。また、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすでの乗降もスムーズです。全ての人に使いやすい「人にやさしいバス」の代表として欧州各国では相当普及しており、わが国でも導入が進められています。



出典:国土交通省HP

実施予定時期	平成27年度～平成29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

目標	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	公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善) 高齢者支援 世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

路線バス

フリー乗降導入指針の作成及びフリー乗降の展開

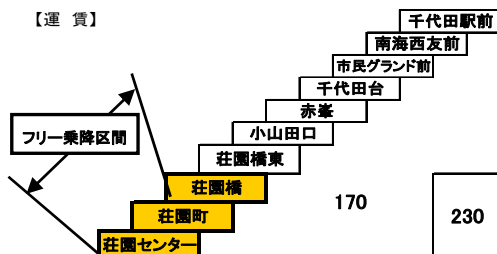
これまで荘園町や南青葉台でフリー乗降を展開してきました。そのプロセスや導入の際に配慮すべき事項等を指針として取りまとめ、適合性が高い地区において展開します。

● これまでの導入実績を踏まえて指針を作成し、フリー乗降を展開

市内のバス停は距離間隔が空いている箇所があり、乗降箇所が増えることによって利便性が向上し、バスの利用が促進される可能性があります。そこで、これまでの導入実績を元に指針を作成し、適合性が高い地区においてフリー乗降のさらなる展開を図ります。

〔荘園町フリー乗降区間の事例〕

荘園町では「自宅からバス停まで遠くて歩くのが大変」「タクシーのように玄関先で降ろしてもらいたい」といった声を受けて、フリー乗降区間を設定。



出典: 南海バスHP

〈荘園町フリー乗降利用者の声〉

「自宅近くで自由に降りられるようになって良かった。」

〔南青葉台フリー乗降区間の事例〕

荘園町で好評だったことから、同様に通過交通が少ない南青葉台でも地域住民への説明会を実施したうえで、フリー乗降を導入。

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



実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

目標 観点	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			公共交通サービス水準の向上
	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

モックルコミュニティバス

同伴者割引拡大の検討

利用者の少ない日曜日に限定して利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料としていましたが、割引実施日の拡大を検討します。

● 日曜日に限定していた同伴者割引の実施日拡大を検討

日曜日は利用者が少ないことから、日曜日に限定して利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料とした結果、利用者数が増加傾向となりました。今後は、こうした取り組みにより外出機会が増加し、交流が活発化して地域が活性化することを期待して、割引実施日の拡大を検討します。

〈同伴者割引のPRチラシ〉



〈同伴者割引の例〉

例1 大人+大人で利用する場合



例2 大人+大人+大人で利用する場合



例3 大人+小学生で利用する場合



例4 大人+大人+小学生で利用する場合



例5 小学生+小学生で利用する場合



例6 大人+幼児+幼児で利用する場合



実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

地域に合った公共交通の検討

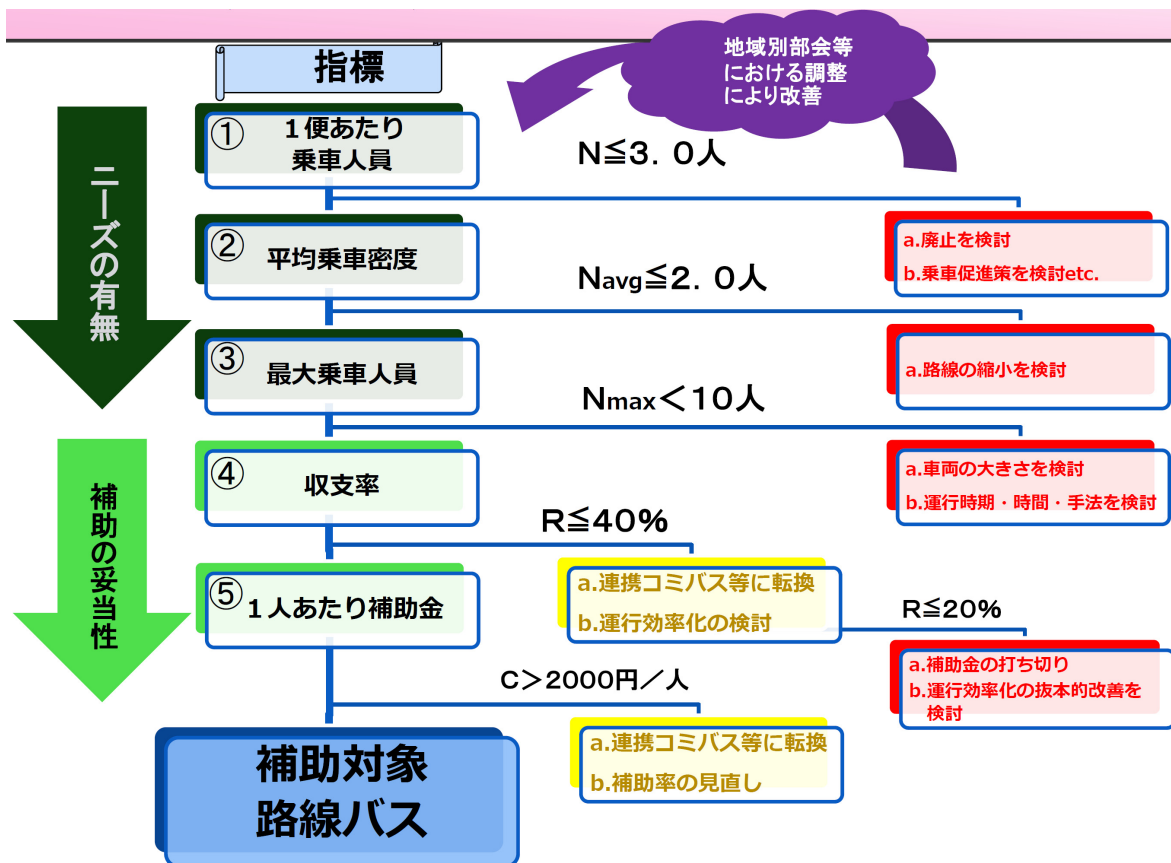
(a) 地域主体の公共交通の運行継続条件の検討

利用者が少なく収支率が低い公共交通は運行継続が不可能となることから、継続していくためには一定の利用者数や収益の確保が必要となります。今後、地域の特性や利用状況に応じた運行形態や、公共交通として運行を継続する際の条件を検討します。

● 地域に合った、地域主体の公共交通の運行継続条件を検討

路線バスは同一時間に同一方向への移動ニーズに応じて大量輸送を図るものですが、移動時間帯や方向が多様になったり、輸送量が少なくなったりすると、需要と供給のバランスが図れなくなって収支率が低くなり、運行継続が困難となります。今後、運行を継続していく際の目標という意味でも運行継続条件を定め、行政、交通事業者、地域が一体となって運行継続を図ることが望ましいと考えられることから、運行継続条件を検討します。

〈奈良県の補助対象路線バス（路線バスとして維持）の基準〉



出典:奈良県HP

実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市

目標	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			公共交通サービス水準の向上
観点	利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

地域に合った公共交通の検討

(b) 地域に合った公共交通の試行運行を検討

公共交通空白・不便地域において、地域の利便性向上及び利用促進を図るため、地域に合った公共交通についての協議を進め、試行運行を検討します。

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、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の試行運行を検討します。

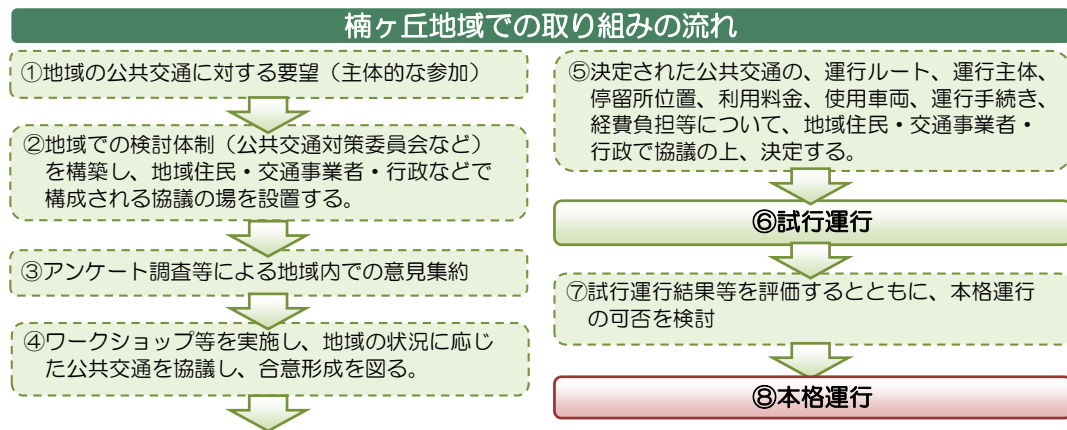


表 地域に合った公共交通の例

地域に合った公共交通の例	特徴
路線バス	・鉄道でカバーしきれない地域で、比較的大量の輸送ニーズを担うもの。 ・鉄道に比べて導入は容易だが、コミュニティバス等と比べると経費がかかる。 ・同一時刻に同一方向へ大量の輸送ニーズがある場合に適しているが、一定の輸送ニーズがなければ収支率が 100%未満の赤字となり、運行継続は困難となる。
コミュニティバス	・鉄道や路線バスではカバーしきれない、地域の交通を担うもの。 ・路線バスに比べて小型車両のため、幅員の狭い道路も運行可能。 ・運行経費は路線バスよりも安くなる傾向にあるが、一定の輸送ニーズがなければ収支率が 100%未満の赤字となり、運行継続は困難となる。
乗合タクシー	・鉄道や路線バス、コミュニティバスではカバーしきれない、地域の交通を担うもの。 ・乗車定員10人以下の小型の自動車を使用する。
デマンド交通	・定時定路線型に対して、デマンド型は予約を受けた時だけ運行する形態であり、路線や時刻を予め定めているものと、定めていないフルデマンド型がある。

(例) 公共交通空白・不便地域において、第2期連携計画（平成24年度～平成26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を行います。

実施予定時期	平成27年度～平成29年度
事業主体	河内長野市地域公共交通会議

9. 形成計画の目標達成状況の評価

1

評価指標

本計画では、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と公共交通サービス水準の向上を目標としており、これに対応して本計画に基づく様々な取り組みを実施することで、どの程度、目標を達成することができたのかを2つの指標で総合的に評価します。

平成26年度の河内長野市民意識調査では、「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）9.9%に対して、不満（やや不満＋非常に不満）が43.7%と相対的に高くなっていることから、様々な取り組みを実施することにより、まずは不満を感じる人を減らすことが必要です。

また、人口減少や高齢化の進展により、通勤・通学のバス定期利用者の減少や自動車への過剰な依存など、様々な要因から公共交通利用者の減少傾向が続く中で、利用者数の維持を目指すことは、実質的には利用者数を増やすことを意味しています。

以上のことから、「公共交通サービスへの不満足度」及び「バス年間利用者数」を指標とし、バスなどの公共交通サービスへの不満の解消とバス年間利用者数の現状維持を目指します。

目標	評価指標	現況値	目標値
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	公共交通サービスへの不満足度	43.7%	40%
目標 2: 公共交通サービス水準の向上	バス年間利用者数	100	100

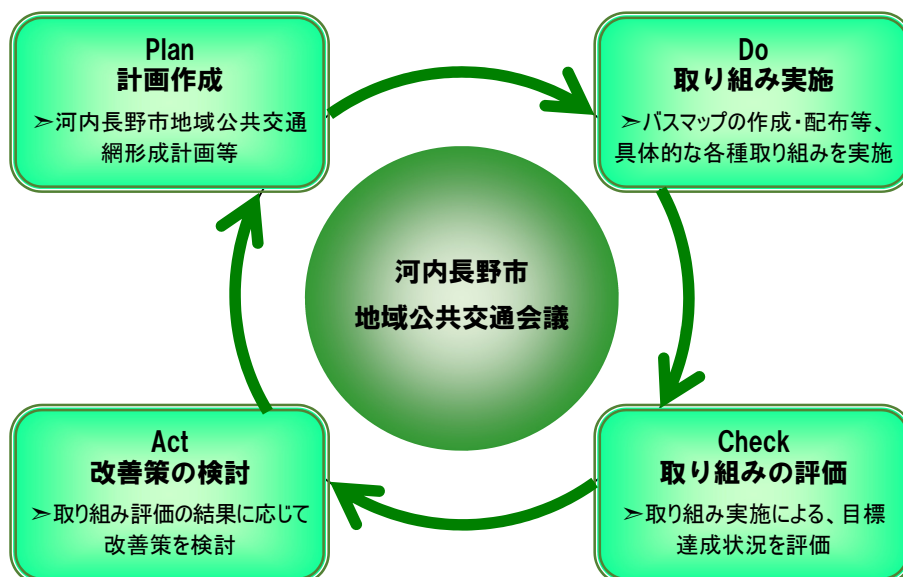
※現況値の不満足度は平成26年度河内長野市民意識調査結果、バス年間利用者数は平成25年度を100とした場合の数値

2

評価方法

本計画は目標年次が3年間と短期的であることから、評価を行う時期については計画終了時（必要に応じて随時評価）とします。また、各取り組みについては実施状況を適切に把握するため、必要に応じて進捗状況进行评估します。

評価方法については、目標の達成状況などを評価し、見直し、改善する「PDCA サイクル」の実施により、持続発展できる公共交通の確保を目指します。



10. おわりに

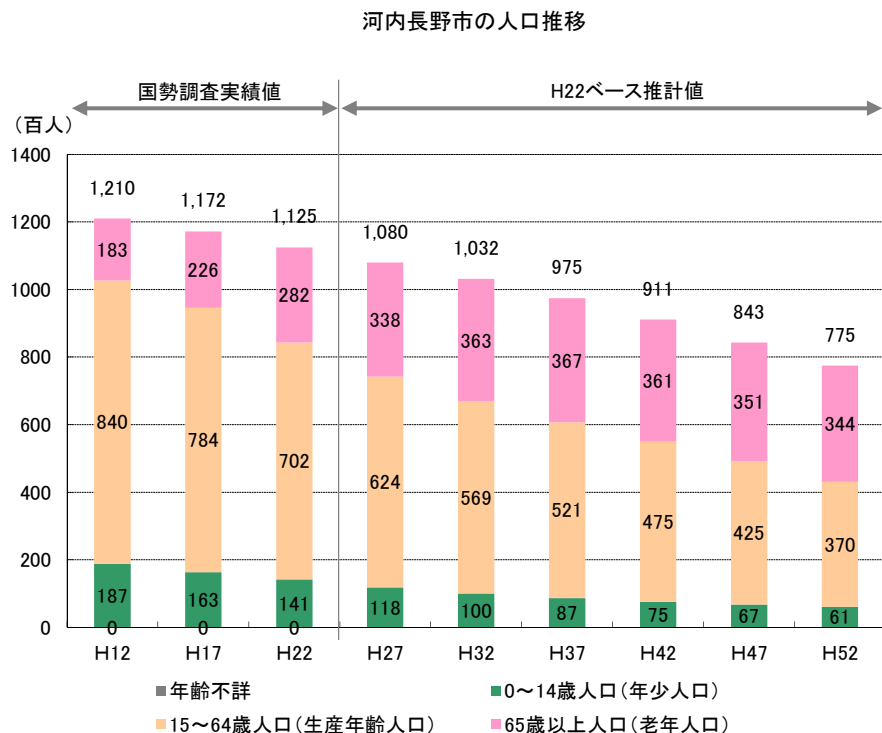
これまで、河内長野市では市民や来訪者が利用しやすい公共交通の構築や、それによる地域の交流、活性化を目指して、地域と連携しながら公共交通の維持・発展に取り組んできました。

バスマップの配布、モックルコミュニティバスの上限200円運賃や同伴者割引、楠ヶ丘地域における乗合タクシー運行や公共交通空白・不便地域での勉強会等、様々な取り組みによりモックルコミュニティバスや乗合タクシーの利用者数は増加傾向となっています。

一方で、路線バスの利用者数は減少傾向となっており、また、国立社会保障・人口問題研究所により推計された将来人口は、高齢者は微増する一方、生産年齢人口や年少人口が大幅に減少する見通しとなっています。人口が減少すると、それに伴って公共交通の利用者数も減少することが想定され、利便性が高い公共交通やバスネットワークの維持・発展が困難になると考えられます。

このような状況を踏まえて、河内長野市としての将来都市像や、それを実現するための政策を検討し、自動車に過度に依存しない、誰もが安心して生活するとともに来訪者も多く訪れ、活気あるまちづくりを目指す必要があります。こうした取り組みは交通だけではなく、総合計画や都市計画マスタープランで位置づける必要があることから、次期計画策定時に分野横断的に連携する必要があります。

また、今回の地域公共交通網形成計画は目標年次が3年間と短期的に実現可能な取り組みを検討したのですが、目指すべき将来像やまちづくり政策が明確になった後は、それらを反映した公共交通の長期的な計画が必要になると考えられます。

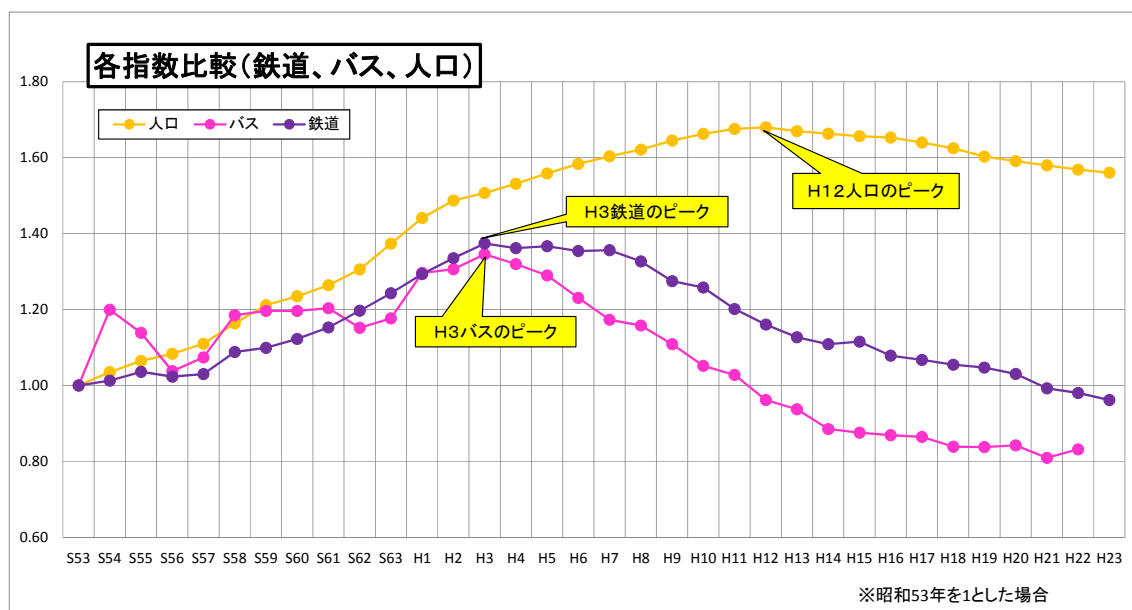


資料: 国立社会保障・人口問題研究所

参考資料 1：公共交通の利用状況と市民意向

①人口、公共交通利用者数の推移

河内長野市の人口は平成12年以降減少しており、鉄道とバスの利用者は平成3年以降減少傾向となっています。

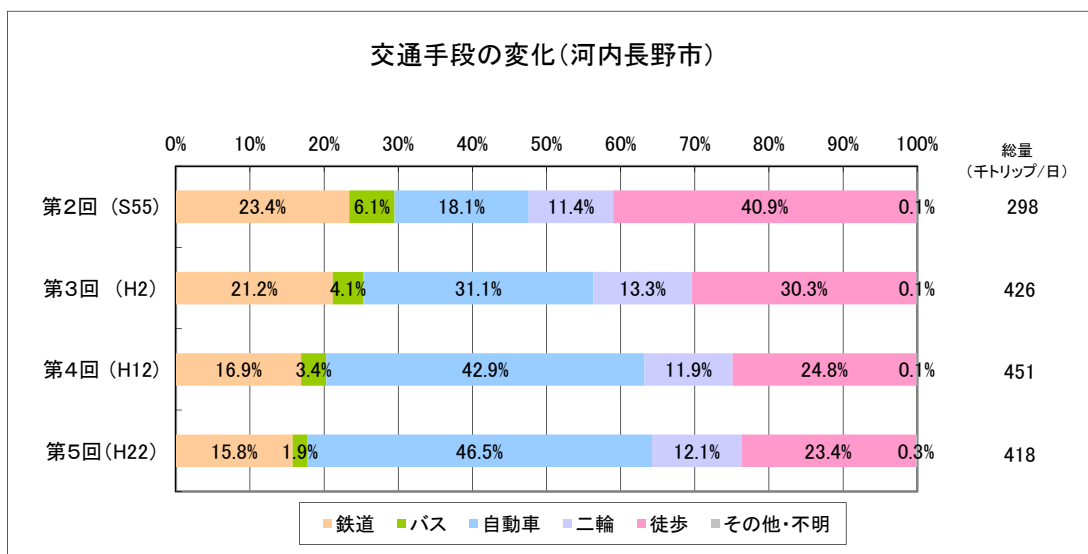


※人口、鉄道は河内長野市統計書

資料:河内長野市公共交通のあり方

②交通手段分担率の変化

自動車は増加傾向にある一方、鉄道、バスの分担率は減少しています。

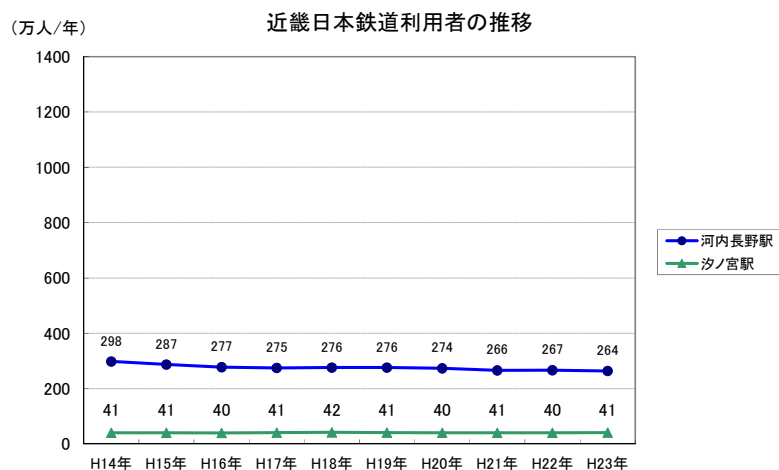
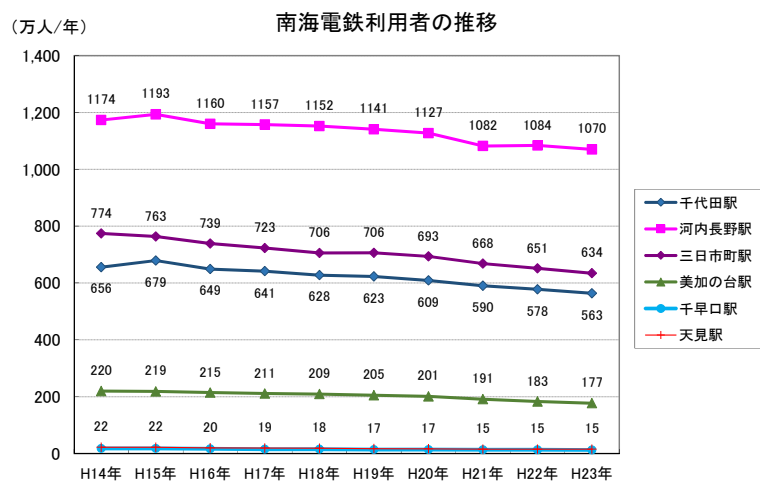


資料:第2～4回は河内長野市公共交通のあり方、第5回は近畿圏パーソントリップ調査結果

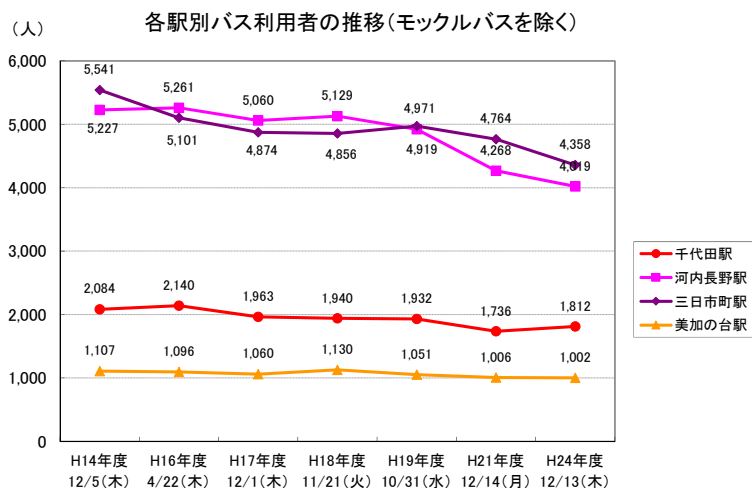
③駅別の鉄道、バス利用者数の推移

駅別の鉄道利用者数は南海河内長野駅が最も多くなっていますが、平成14年以降減少傾向となっています。また、三日市町駅、千代田駅、近鉄河内長野駅も減少傾向となっています。

バスの利用者数も全体的に減少傾向ですが、特に河内長野駅は平成19年度以降、減少しています。



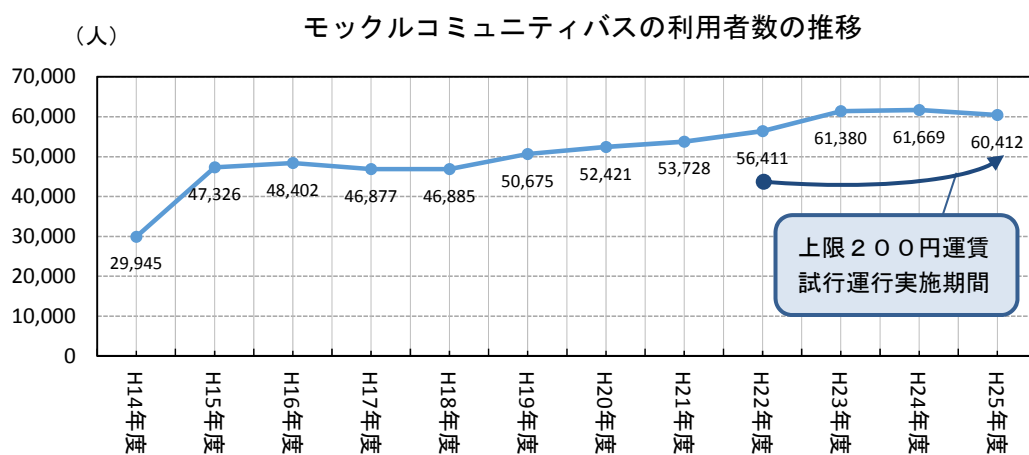
資料:河内長野市統計書



資料:南海バス

④モックルコミュニティバスの利用者数の推移

モックルコミュニティバスでは、平成22年4月より上限200円運賃の試行運行を実施し、利用者数は増加していましたが、平成24年から25年にかけては微減しています。

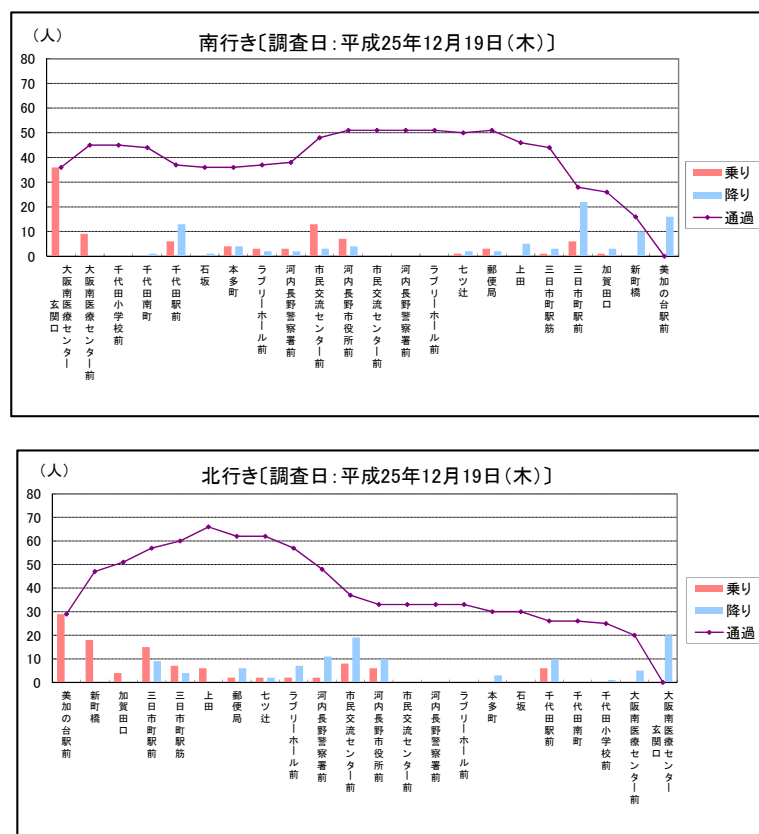


資料:河内長野市調べ

⑤モックルコミュニティバスの利用状況〔平日・休日別〕

モックルコミュニティバスは南行きは大阪南医療センター玄関口や市民交流センターで乗車が比較的多く、三日市町駅や美加の台駅、千代田駅といった鉄道駅で降車が多くなっています。また、北行きは美加の台駅、新町橋、三日市町駅での乗車が多く、大阪南医療センター玄関口、市民交流センターでの降車が多くなっています。

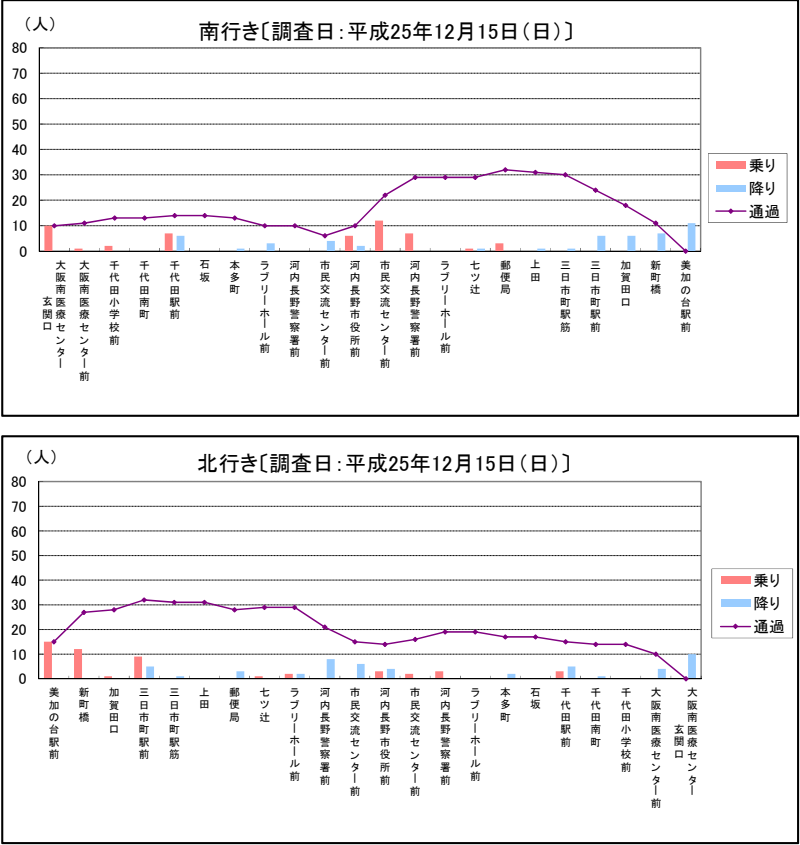
【平日】



資料:河内長野市調べ

休日は平日に比べて乗降人数が少なく、南行きは市民交流センターや大阪南医療センター玄関口での乗車が多く、美加の台駅での降車が多くなっています。また、北行きは美加の台駅や新町橋での乗車が多く、大阪南医療センター玄関口での降車が多くなっています。

【休日】

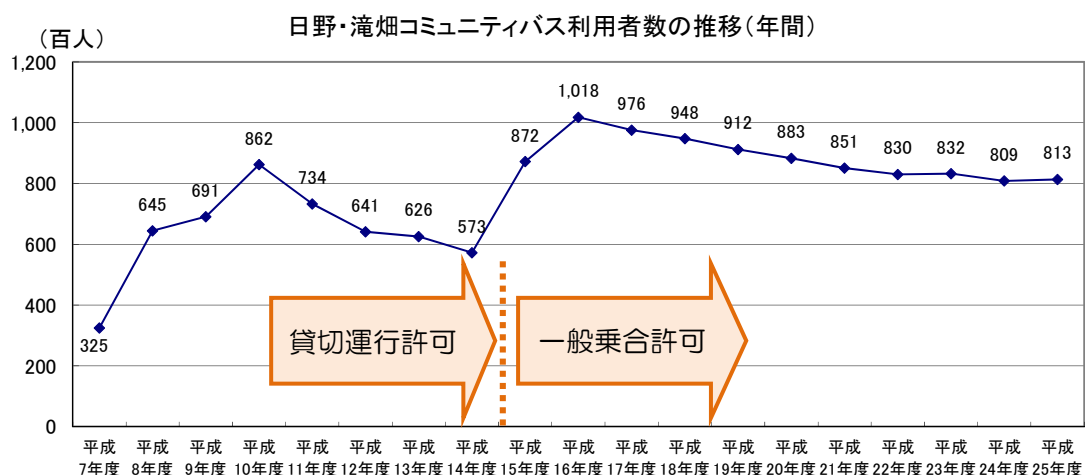


資料:河内長野市調べ

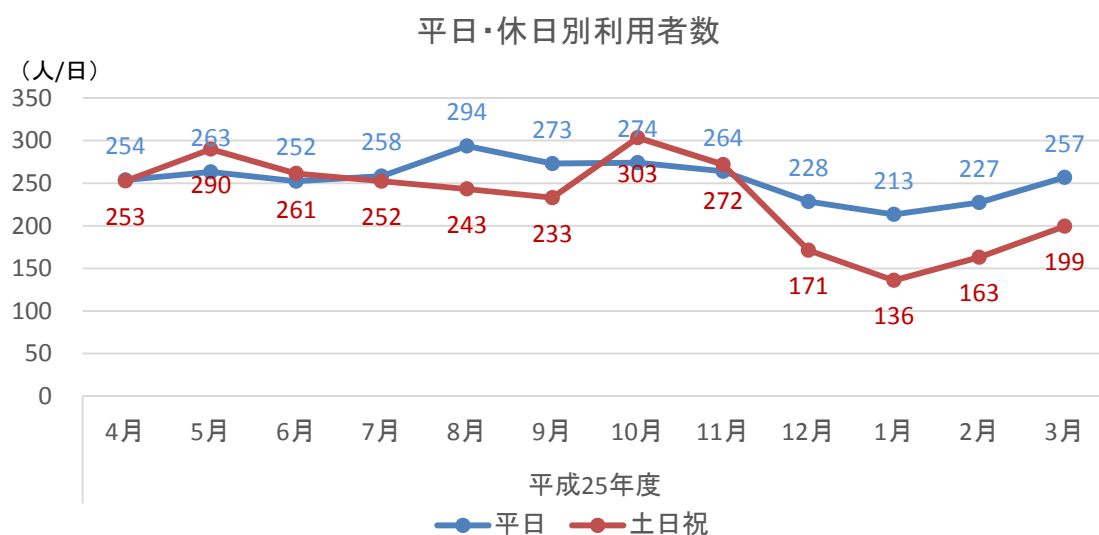
⑥日野・滝畑コミュニティバスの利用者数の推移

日野・滝畑コミュニティバスの利用者数は、平成10年度以降減少し、平成15年6月より貸切運行許可から一般乗合許可へ変更したことにより、15年度から16年度にかけては増加しています。平成17年度以降は、再び減少傾向となっていますが、平成22年度から平成23年度にかけては微増した後、平成24年度に微減となり、平成25年度には再び微増しています。

平日・休日別の利用者数は、平日は概ね200～300人/日、休日（土日祝）は10月が300人/日強と多くなる一方、12月～3月は200人/日未満と少なくなっています。



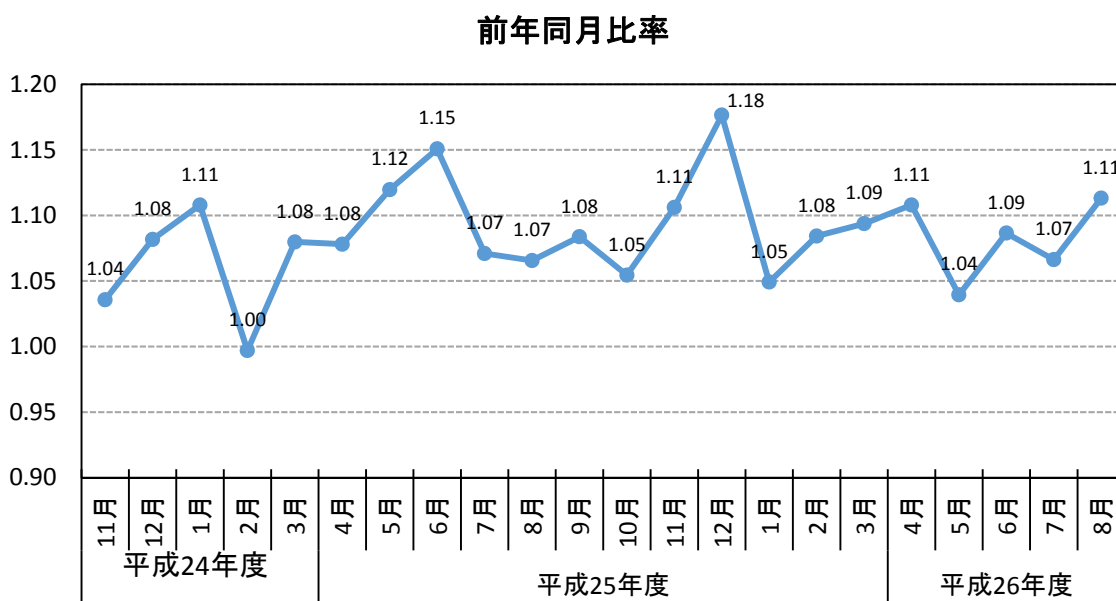
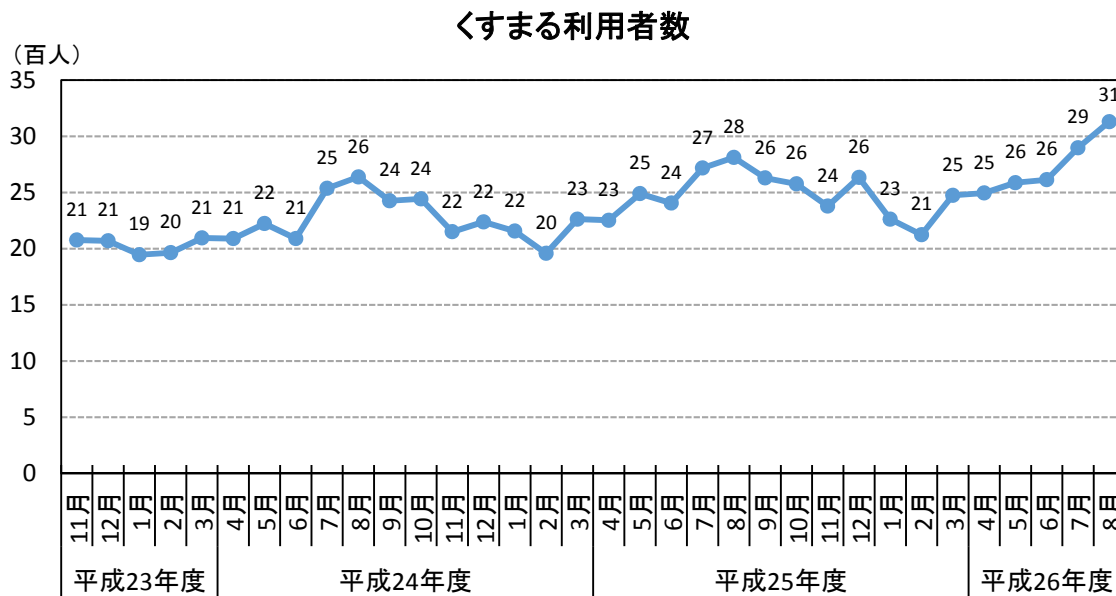
資料:河内長野市調べ



資料:河内長野市調べ

⑦楠ヶ丘地域乗合タクシーの利用者数の推移

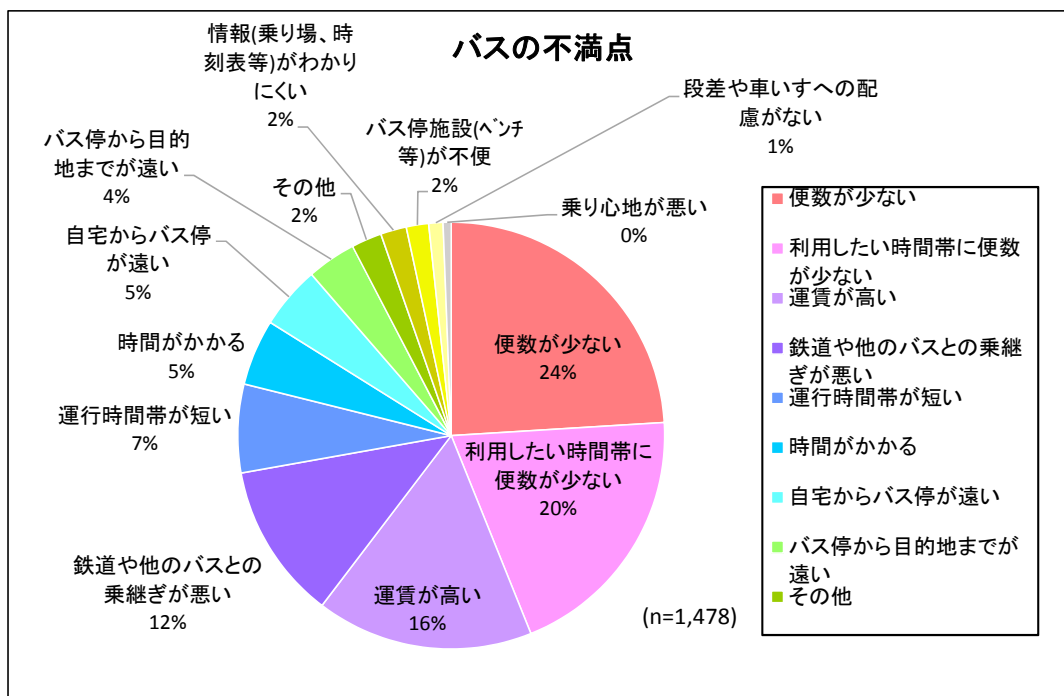
楠ヶ丘地域の乗合タクシーは、8月が最も多く、2月が最も少なくなっていますが、前年同月で比較すると1.0以上と、増加傾向となっています。



資料:河内長野市調べ

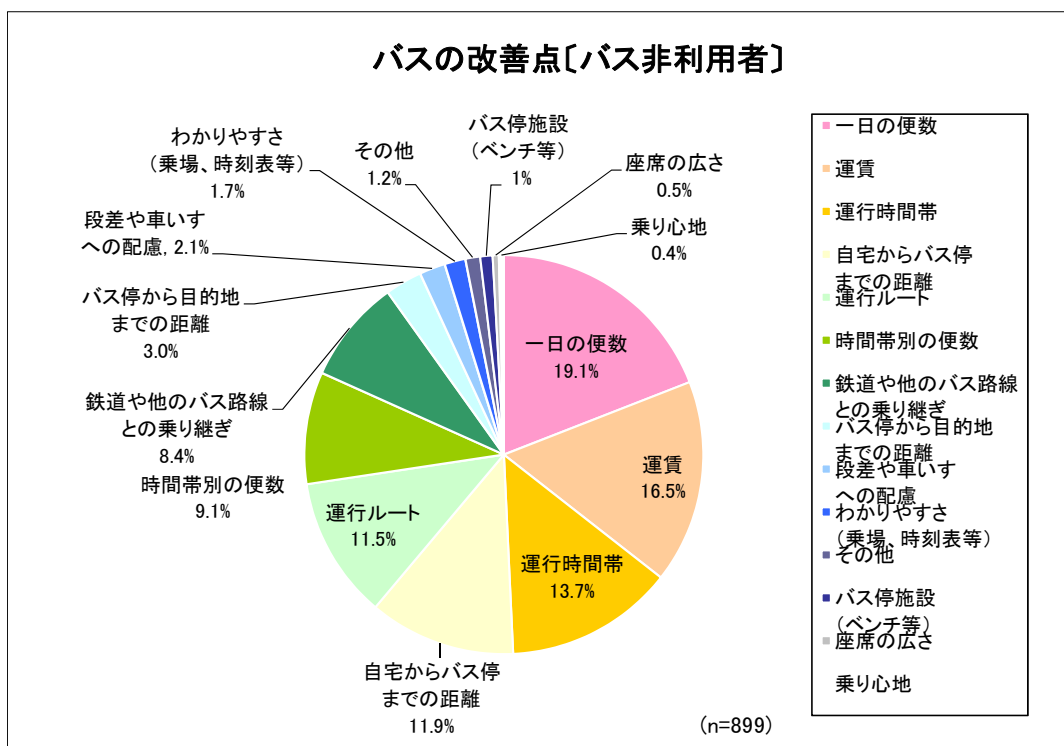
⑧バス利用者の不満度

バス利用者から見た不満度として、「便数が少ない」が約2割と最も多くなっており、次いで「利用したい時間帯に便数が少ない」「運賃が高い」となっています。



⑨バスの改善点

バスの改善点について、バスを利用していない人の意見は、「一日の便数」が約2割と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」となっています。



8-4 今後の公共交通のあり方

8-4-1 基本的な考え方（持続可能な公共交通をめざして）

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

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

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

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

このよう公共交通ネットワークの中で、市民の公共交通に対するニーズは多様化し高まっていますが、利用者は減少しているなどの多くの課題を抱えており、社会的な役割などを踏まえた上で、第 4 次総合計画の「だれもが円滑に移動できる道路や施設の質的な充実と公共交通ネットワークの確立」の実現に向け、将来も持続できる公共交通を確保するため、次の基本的な考え方で行います。

8-4-2 既存バス路線等の活用と連携の取れた公共交通ネットワークの確立

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

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

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

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

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

8-4-3 協働による取り組みの推進

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

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

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

8-4-4 「本当に必要なもの」を効率的、効果的に実施

公共交通は、利用してもしなくても「あってあたりまえ」、「あれば便利」なものではなく、「本当に必要」な人が利用しやすい移動手段として、それぞれの地域の状況に応じて多様な公共交通サービスのあり方を検討し、効率的で効果的な実施に努める必要があります。

また、公共交通に対する市民ニーズは高まっており、公共性が高い行政サービスとして公的支援も必要ですが、全てのニーズに対応することは困難であり、公共性が高い場合においても、行政の支援は、地域資源等を最大限活用し、必要最小限にとどめる必要があります。

8-5 具体的な取り組み（みんなで守り育てる公共交通をめざして）

8-5-1 公共交通の需要喚起（公共交通を支える仕組みづくり）

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

1) 公共交通を守り育てる意識づくり

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

2) 地域主体の取り組みを基本とした、協働による取り組み

- 地域生活交通の市民、事業者、行政の協働による取り組み体制の確立。

3) 持続可能な公共交通の確保の取り組み

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

8-5-2 まちづくりや地域コミュニティと連携した公共交通の確立

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

また、公共交通空白（不便）地域や坂道の多い地域などでの生活交通、あるいは公共施設

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

1) 賑わいや地域のコミュニティを支援する取り組み

- 中心市街地の活性化など他のまちづくり施策との連携
- 観光資源等を活用したバスを利用して行きたい目的づくりや見どころ情報の提供（商工会、観光協会などとの協働）
- 交通不便地域等での地域主体の公共交通確保の仕組みづくり
- 高齢者の公共交通を利用した外出の促進

2) 環境面での取り組み

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

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

※ モビリティマネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に、自発的に変化することを期待する取り組みのことで、情報提供などのコミュニケーション施策とその自発的变化をサポートする運用施策とを合わせた、ソフト的な交通施策の総称。

※ ノーマイカーデー

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

8－5－3 利用しやすい公共交通環境の確立

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

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

1) よりよい利用環境の向上の取り組み

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

公共施設等の最寄バス停留所からの概算離隔距離

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

※直近は100mより近い距離

8-6 市が経費負担するバス路線の改善

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

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

○モックルコミュニティバス

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

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

○日野・滝畑コミュニティバス

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

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

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

○岩湧線

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

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

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

河内長野市地域公共交通網形成計画【概要版】

【平成27年度～平成29年度】

～ 乗って 出掛けて わがまち元気に！ ～

資料1－2

1. 河内長野市における公共交通をとりまく現状と課題、基本方針

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	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
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	
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”

【展開スケジュール】

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）
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

【基本とする交通体系】

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。

2. 形成計画の区域と期間

【対象区域】

河内長野市全域

【期間】

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

3. 形成計画の目標

- 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
「元気なまち」をつくるには、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。
- 公共交通サービス水準の向上
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。
公共交通サービス水準向上のため、公共交通空白・不便地域を右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 〔河内長野市地域公共交通総合連携計画〕	第3期における設定 〔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1,000m、 バス停から500m以上のエリア	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500m、 バス停から500m以上のエリア	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）

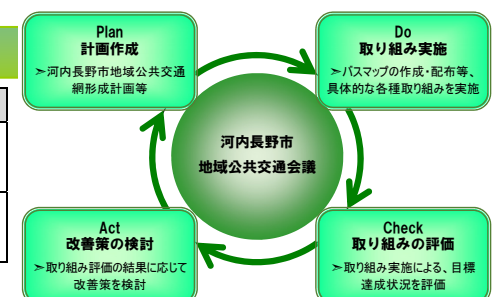
4. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

目指すまちのイメージ	目標	観点	対象	具体的な取り組み
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	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	利用促進（サービス改善）	公共交通全般	(a) バスマップの作成・配布 (b) モデル的な取り組みの他地域への啓発 (c) 公共交通イベントの実施 new! (d) 観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施 (e) 商業施設等との連携 (f) 周辺市との連携による効率的、効果的なバス路線構築の可能性検討 new! (g) ニーズに即した改善策の検討
			路線バス	(a) ICカードの普及促進 new! (b) 乗継運賃値下げの検討 new! (c) 千代田線における上限200円運賃の試行運行継続と、他路線への展開を検討 (d) バスロケーションシステム導入の検討 new! (e) 携帯電話等に対応した時刻表、ルート図などの提供を検討 new! (f) 深夜バスの運行を検討 (g) 路線バスの運行を検討
			モックルコミュニティバス	(a) 車内でのPR (b) 市役所、バス停周辺施設、店舗等でのPR (c) 上限200円運賃の本格運行への移行を検討
			日野・滝畑コミュニティバス	沿線観光施設、商業施設等との連携による割引特典等を活用した利用促進
		高齢者支援	公共交通全般	ノンステップバス導入の推進
			路線バス	フリー乗降導入指針の作成及びフリー乗降の展開
		世代間交流の機会創出	モックルコミュニティバス	同伴者割引拡大の検討
			地域に合った公共交通の検討	(a) 地域主体の公共交通の運行継続条件の検討 new! (b) 地域に合った公共交通の試行運行を検討
		公共交通サービスの向上		

5. 形成計画の目標達成状況の評価

目標	評価指標	現況値	目標値
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	公共交通サービスへの不満足度	43.7%	40%
目標2： 公共交通サービス水準の向上	バス年間利用者数	100	100

※現況値の不満足度は平成26年度河内長野市民意識調査結果、バス年間利用者数は平成25年度を100とした場合の数値



モックルコミュニティバス アンケート調査結果

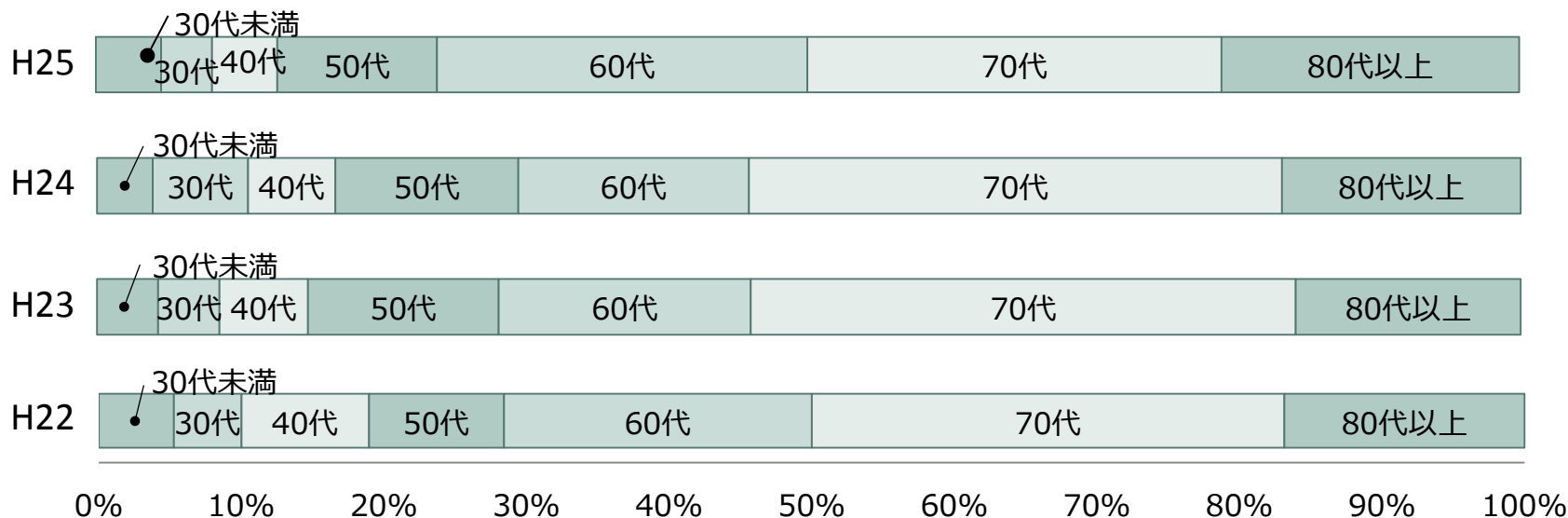
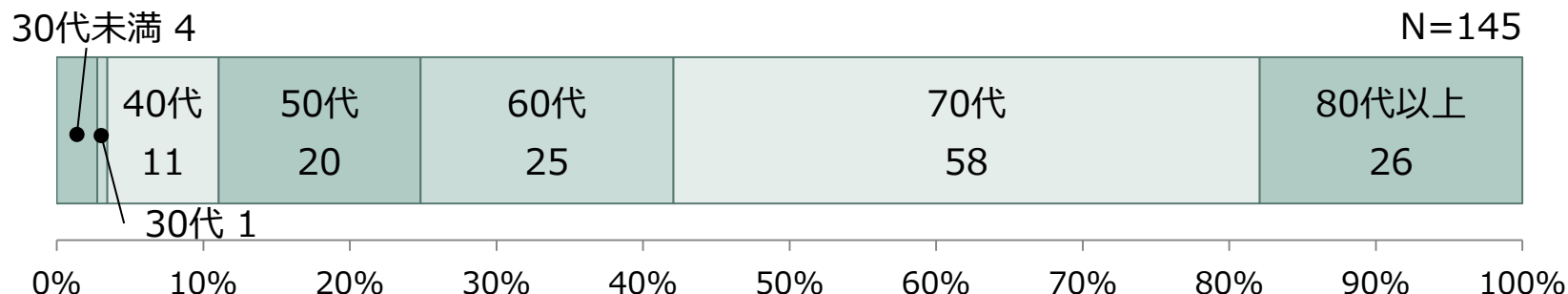
平 日

- 調査日 : 平成26年12月18日 (木曜日)
- 回答者 : モックルコミュニティバス利用者
- 回答数 : 148部 (H25 : 203部)

問 1

H25.12.18 乗込調査

年 齢



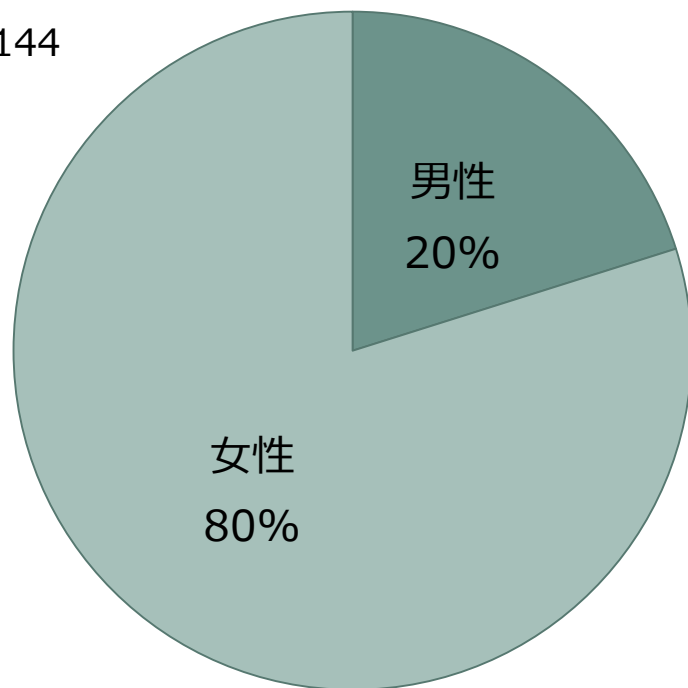
過去と同じ傾向であり、60代以上の利用者が70%以上を占める。

問2

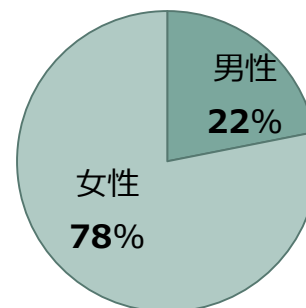
H25.12.18 乗込調査

性別

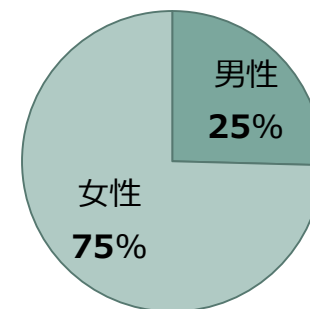
N=144



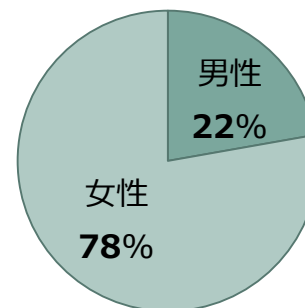
H25



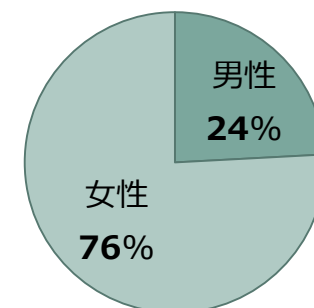
H24



H22



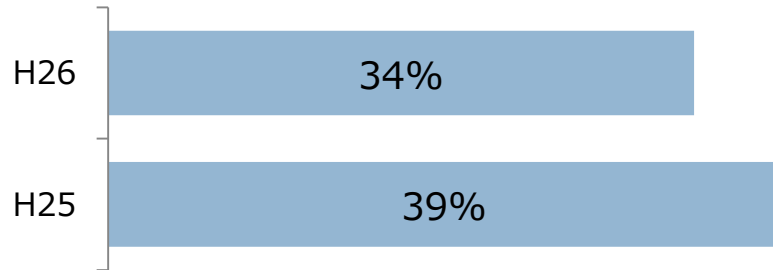
H23



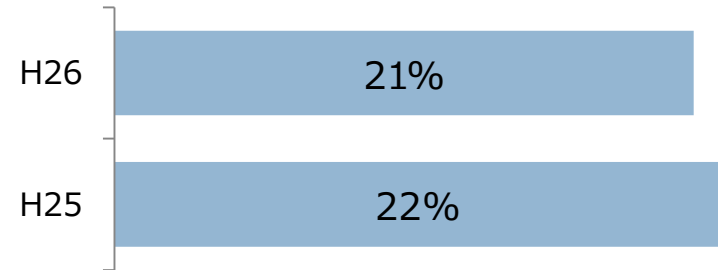
年齢についても、例年の傾向と同じく、利用者の約8割を女性が占める。

利用目的

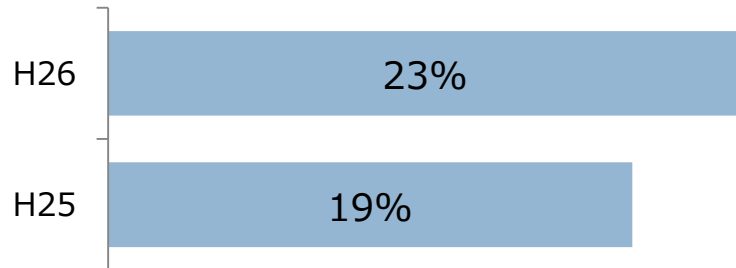
通院



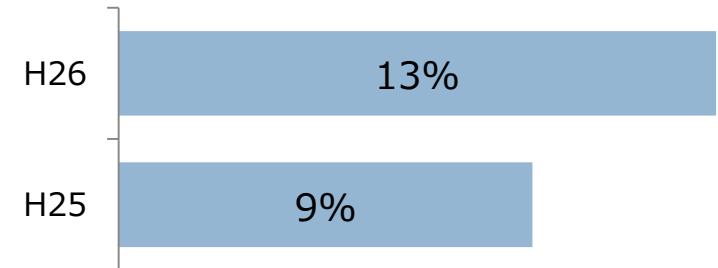
買物



公共施設



通勤



通院での利用が減少している一方、公共施設・通勤での利用は増加している。

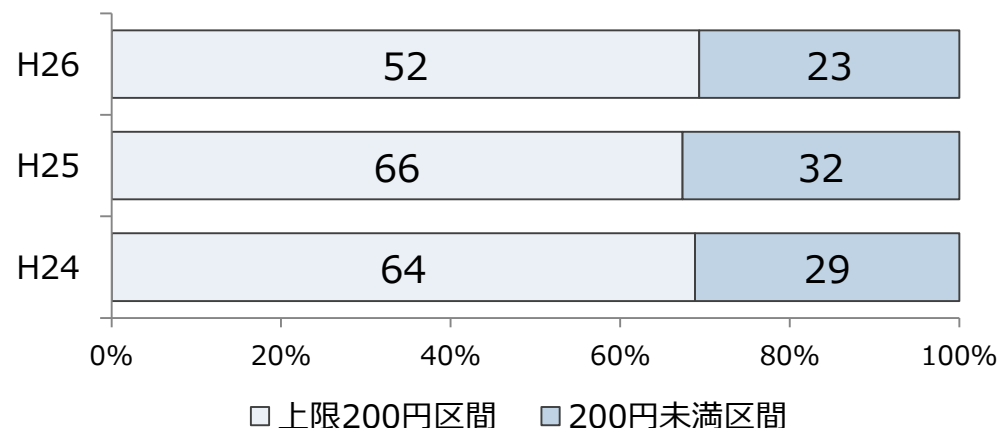
問 4

H25.12.18 乗込調査

運賃別利用状況

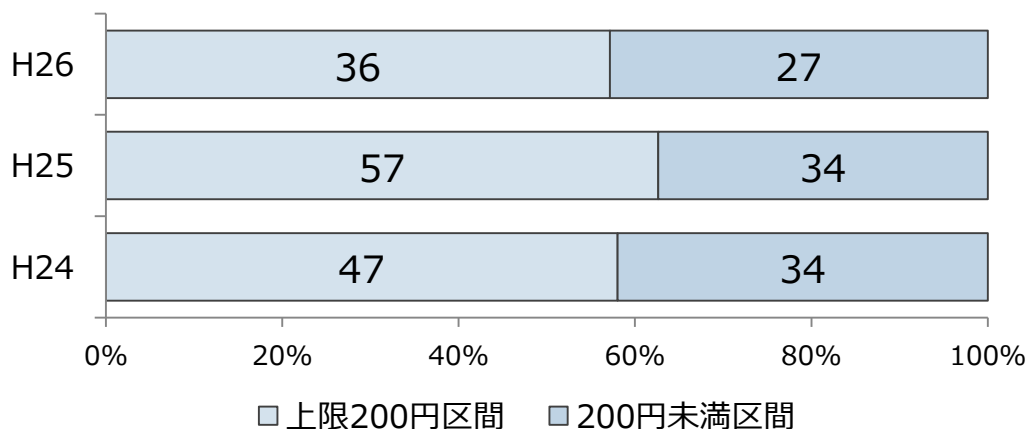
北行き

	H24	H25	H26
上限200円区間	64	66	52
200円未満区間	29	32	23



南行き

	H24	H25	H26
上限200円区間	47	57	36
200円未満区間	34	34	27



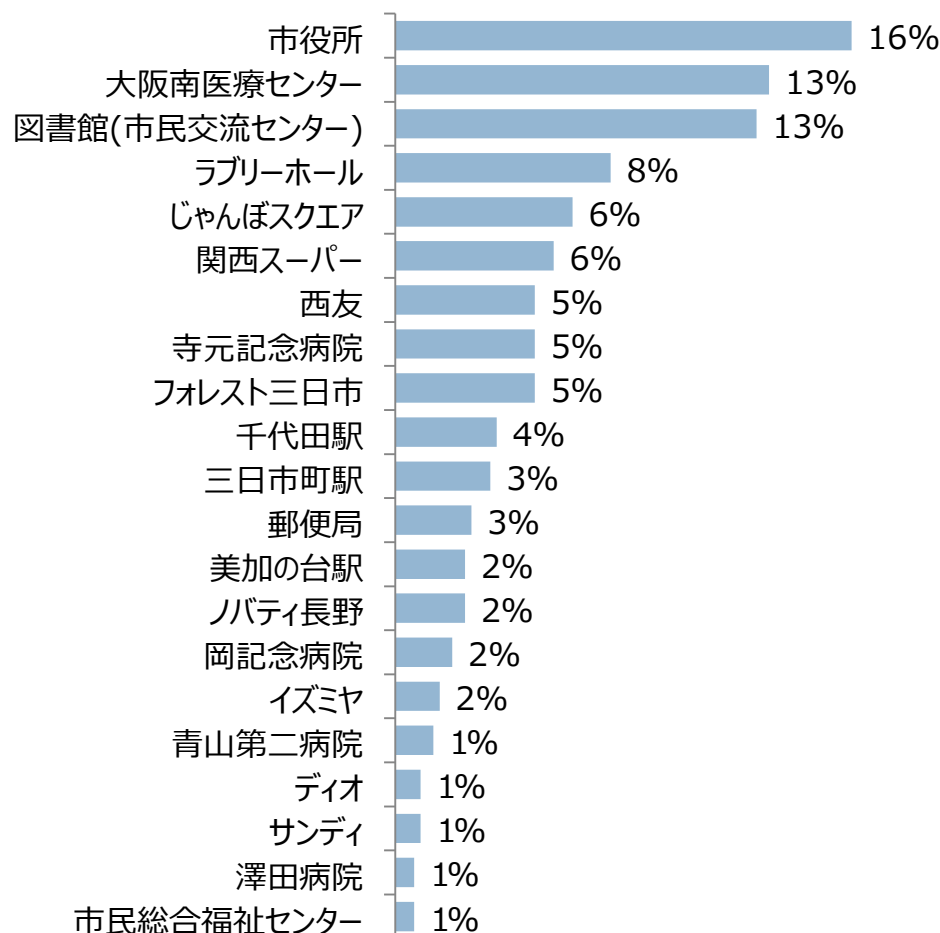
問5

H25.12.18 乗込調査

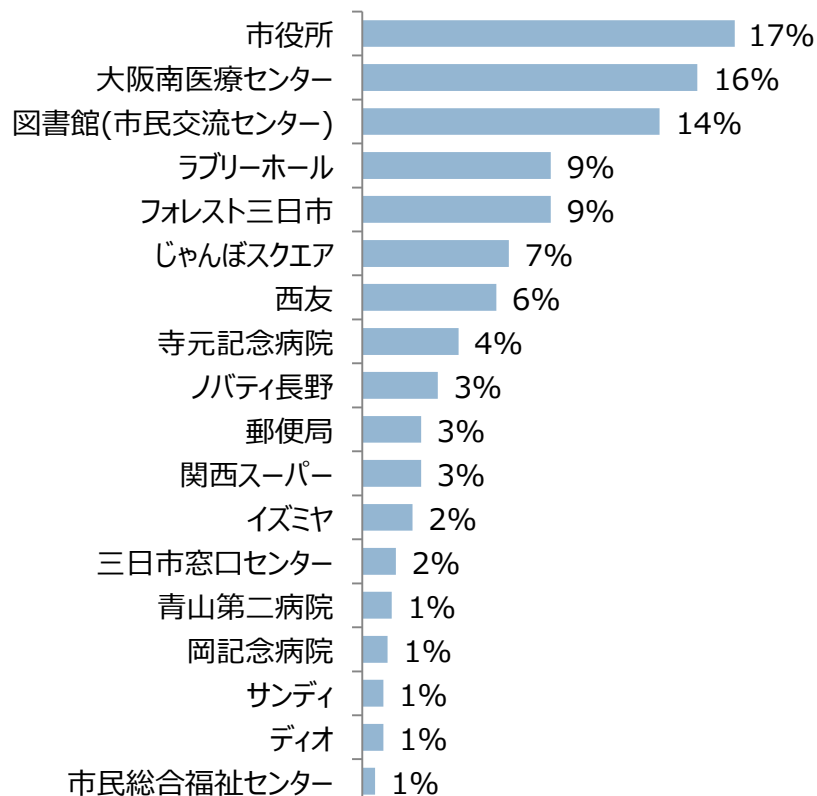
過去にモックルバスで行ったことがある

具体的な目的地

H26



H25



モックルコミュニティバス アンケート調査結果

日 曜

- 調査日 : 平成26年12月21日 (日曜日)
- 回答者 : モックルコミュニティバス利用者
- 回答数 : 96部 (H25 : 120部)

① 同伴者割引の利用状況

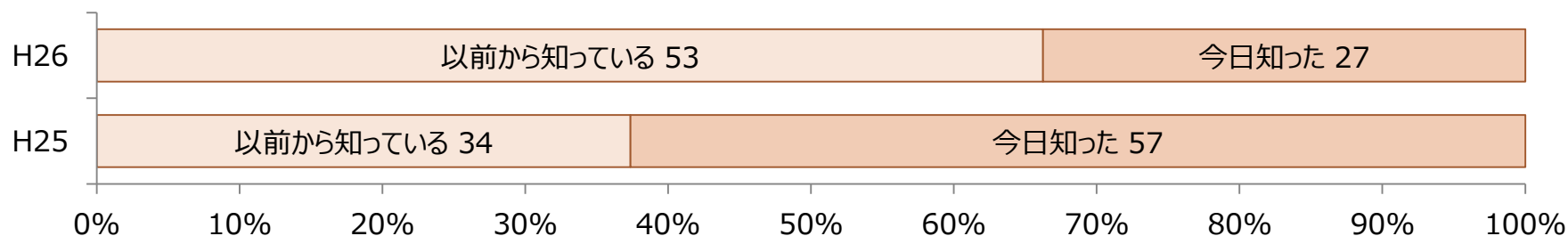
26年度	南 行 き			北 行 き			日 数
	同伴者割引の 利用者数	日 曜 日 の 乗 降 客 数	利 用 率	同伴者割引の 利用者数	日 曜 日 の 乗 降 客 数	利 用 率	
4 月	8	150 (146)	5.3%	15	233 (228)	6.4%	4 (4)
5 月	10	206 (212)	4.9%	14	303 (259)	4.6%	4 (4)
6 月	15	219 (211)	6.8%	17	244 (277)	7.0%	5 (5)
7 月	13	170 (187)	7.6%	15	225 (244)	6.7%	4 (4)
8 月	22	166 (222)	13.3%	23	223 (235)	10.3%	4 (4)
9 月	13	198 (231)	6.6%	17	284 (271)	6.0%	4 (5)
10 月	22	180 (192)	12.2%	23	246 (233)	9.3%	4 (4)
11 月	12	216 (167)	5.6%	22	346 (238)	6.4%	5 (4)
12 月	10	157 (170)	6.6%	26	227 (253)	11.5%	4 (4)
1 月	7	158 (173)	4.4%	12	201 (209)	6.0%	4 (4)
2 月	11	160 (195)	6.9%	21	275 (238)	7.6%	4 (4)
計	143	1,980 (2,106)	7.2%	205	2,807 (2,685)	7.3%	46 (46)

※()内は昨年度の数値[同伴者割引の利用者数は昨年度は計測していないため具体的な数値は不明]

日曜日の乗降客数は前年比でほぼ横ばいとなっており、同伴者割引の利用率については約7%となっている。

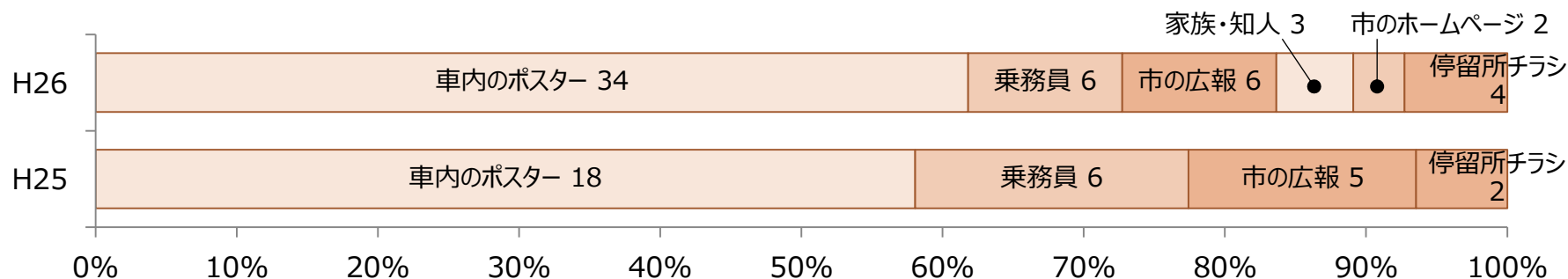
② 同伴者割引の認知度

【問6 同伴者割引を知っていたか】



● 問6で「以前から知っている」と回答した方のみ抽出

【問7 どこで知ったか】

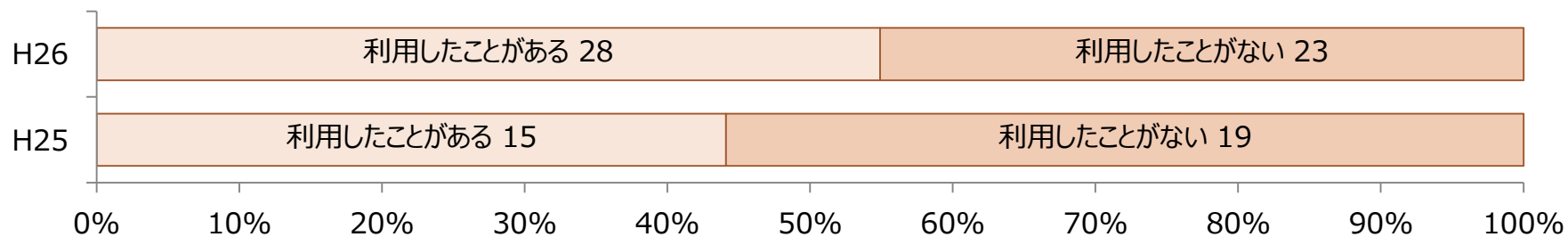


認知度は高まっており、きっかけはバス車内での認知が多数を占める。
今後の周知としては、広報紙や停留所チラシに継続的に掲載していきたい。

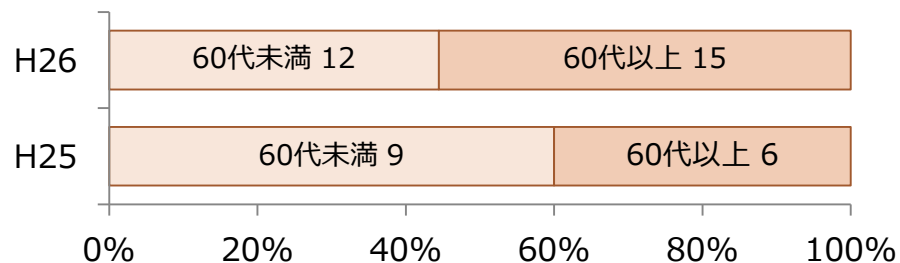
③ 同伴者割引の利用頻度

● 問6で「以前から知っている」と回答した方のみ抽出

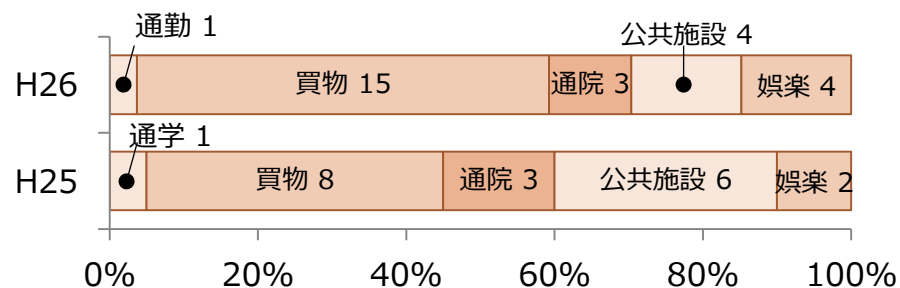
【問8 過去に同伴者割引を利用したことがあるか】



【利用したことがある方の年齢層】



【利用目的】

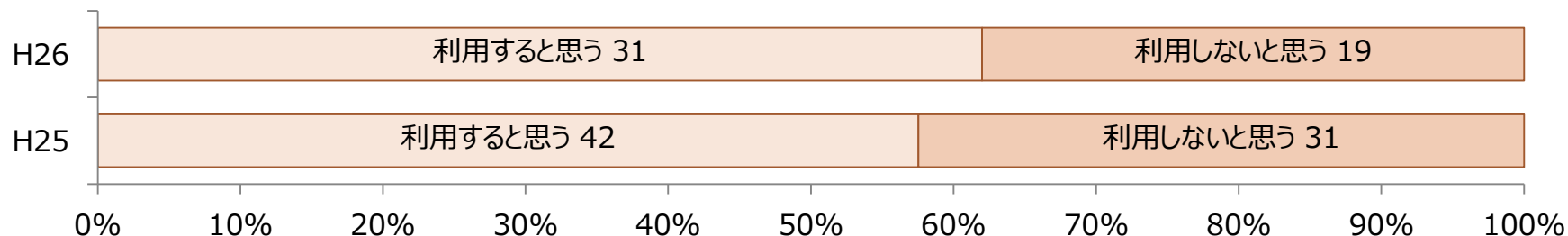


昨年度に比べ、同伴者割引の利用者数が増加しており、特に60代以上の高齢者による、買物・娯楽での利用が増えている。

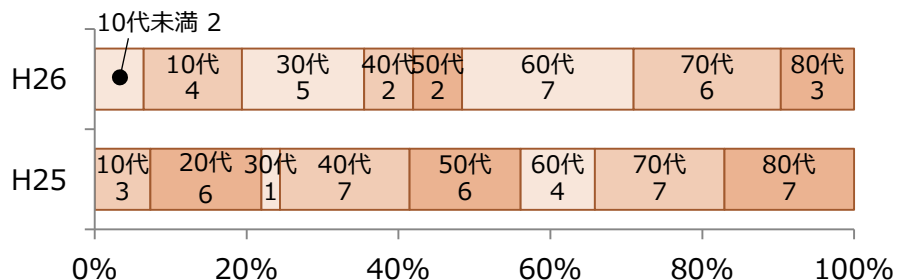
④ 同伴者割引の利用意向

● 問6で「今日知った」と回答,もしくは問8で「利用したことがない」と回答した方のみ抽出

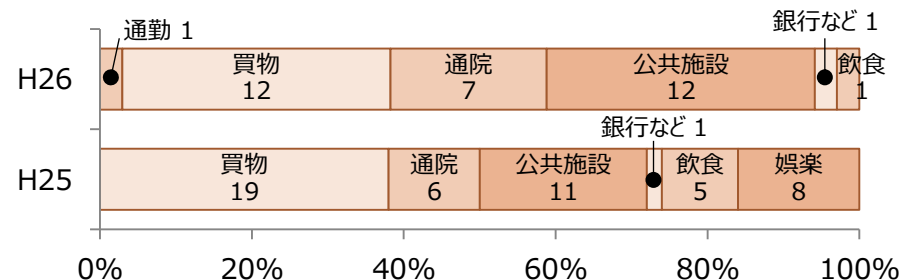
【問9 今後同伴者割引を利用するか】



【利用すると思う方の年齢層】



【利用目的】

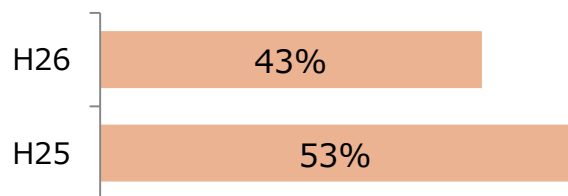


60代以上の高齢者を中心に「今後は利用すると思う」と回答した人数が増加した。今後の利用目的としては、昨年度と同じ傾向で、買物・公共施設が多数を占める。

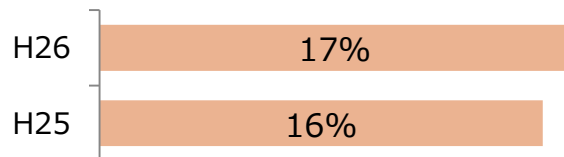
- 問8で「過去利用したことがある」と回答,もしくは問9で「今後利用すると思う」と回答した方のみ抽出

【問11 同伴者割引によって生活に変化があったか（あると思うか）】

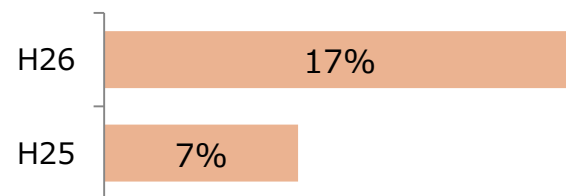
バス利用が増える



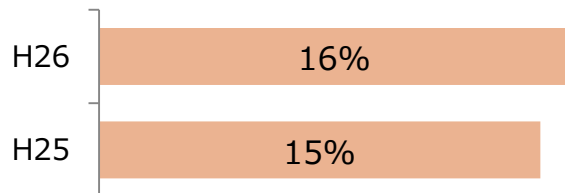
家族と過ごす時間が増える



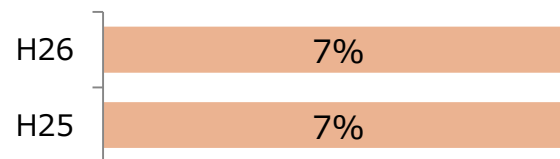
友人との交流が増える



外出頻度が増える



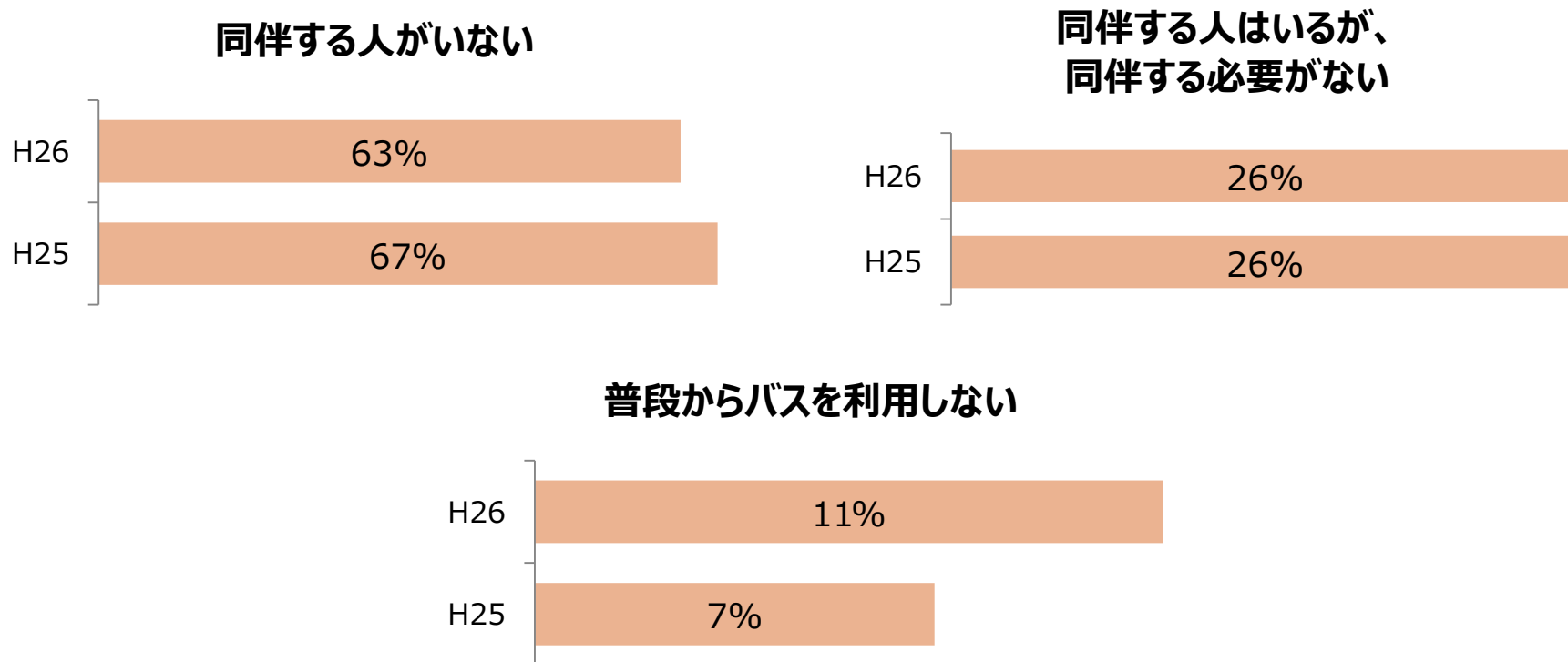
新しい外出先・外出目的が増える



全体の傾向は変わらないが、「友人との交流の増加」が昨年度より大きく増えている。

⑤ 同伴者割引を利用しない理由

【問12 同伴者割引を利用しないのはなぜか】



昨年度と同様に、「同伴する人がいない」、「同伴する必要がない」という回答が多数を占める。

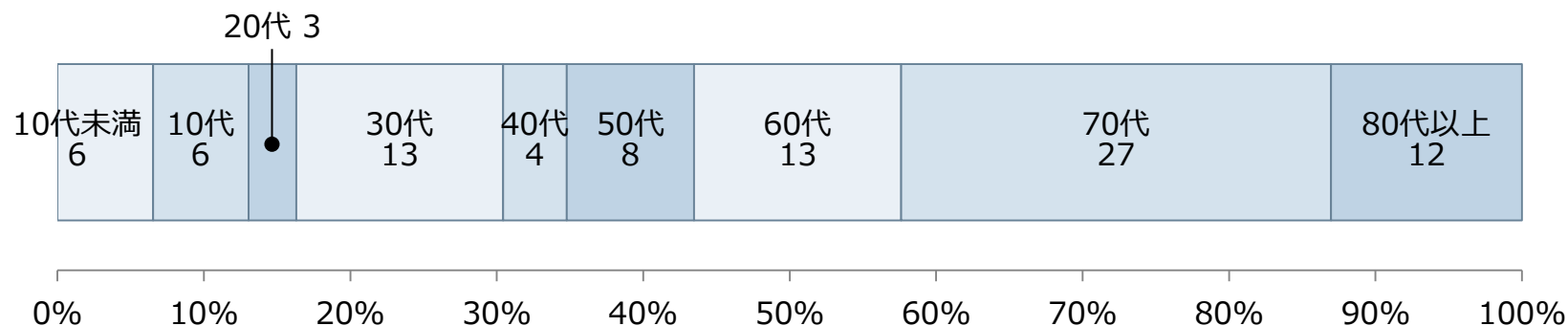
モックルコミュニティバス アンケート調査結果 － 単純集計 －

日 曜

問 1

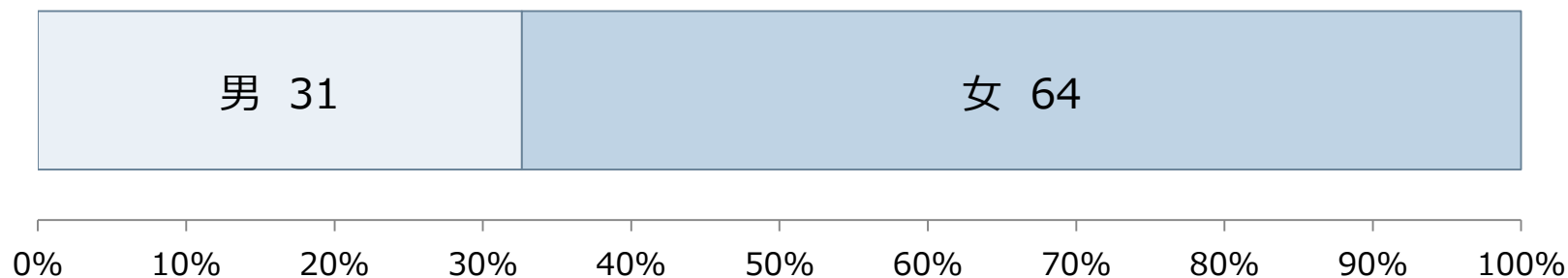
H26.12.21 乗込調査

年 齢



問 2

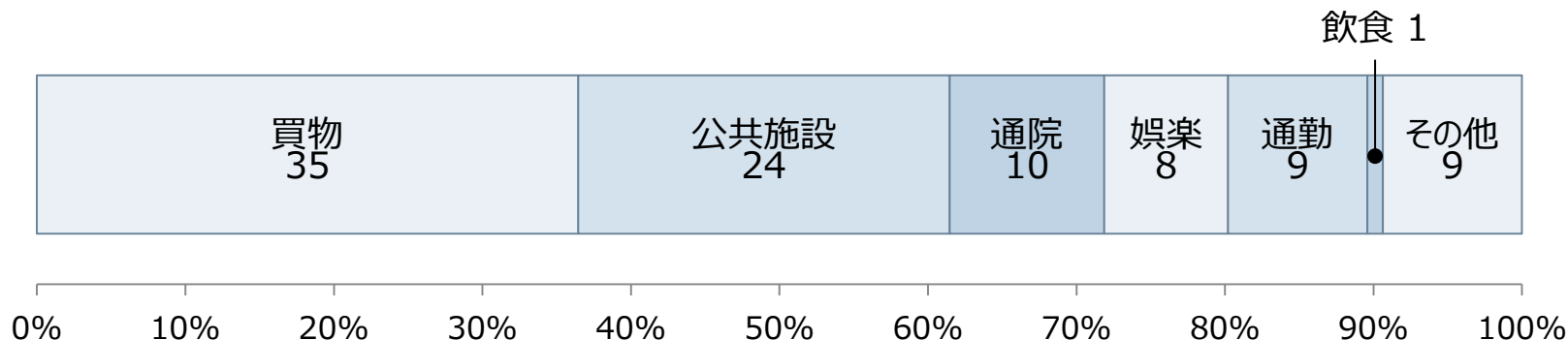
性 別



問 3

H26.12.21 乗込調査

利用目的



問 4

乗 降

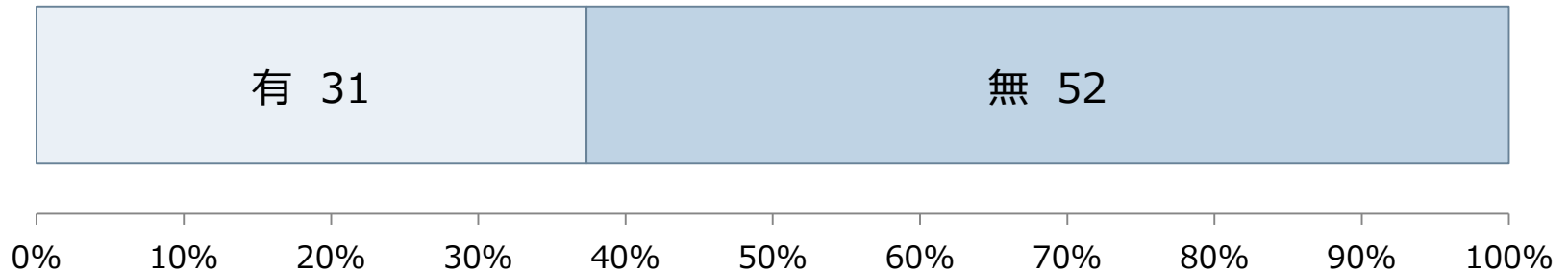
北行き
南行き

	大阪南医療センター 玄関口	大阪南医療センター前	千代田小学校前	千代田南町	千代田駅前	石坂	本多町	ラプリーホール前	河内長野警察署前	市民交流センター前	河内長野市役所前	市民交流センター前	河内長野警察署前	ラプリーホール前	セツ辻	郵便局	上田	三日市町駅筋	三日市町駅前	加賀田口	新町橋	美加の台駅前
乗り		1				1	3				1	7	2	1	3	3	3		1	4	8	12
降り	8	6		1	5		2				4	11	8	1	2	1						
乗り	9	2			2	4	2	1	10	9	1				1	1			2			
降り					5			4	2	1	1				6	3	1		4	2	4	11

問 5

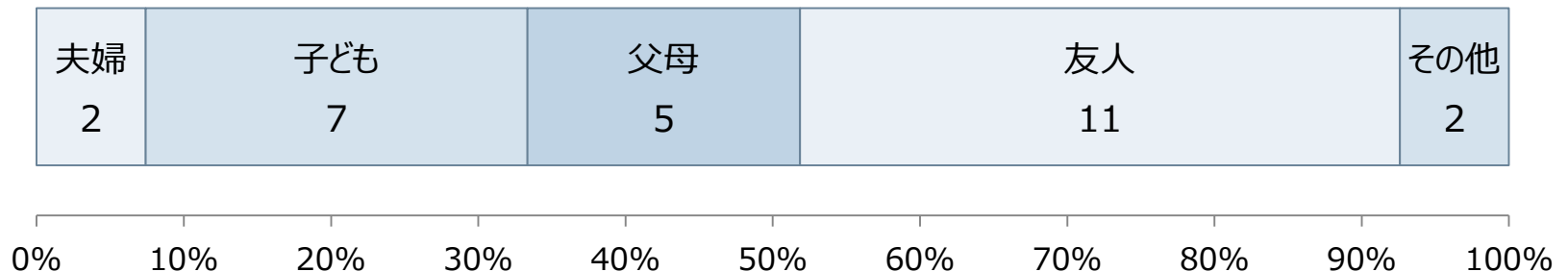
H26.12.21 乗込調査

同伴者の有無



問 5-2

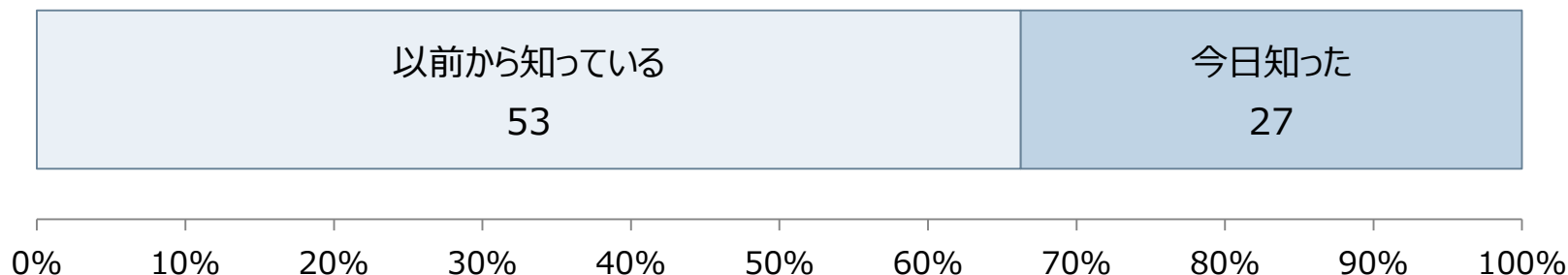
誰と（同伴者有の方）



問 6

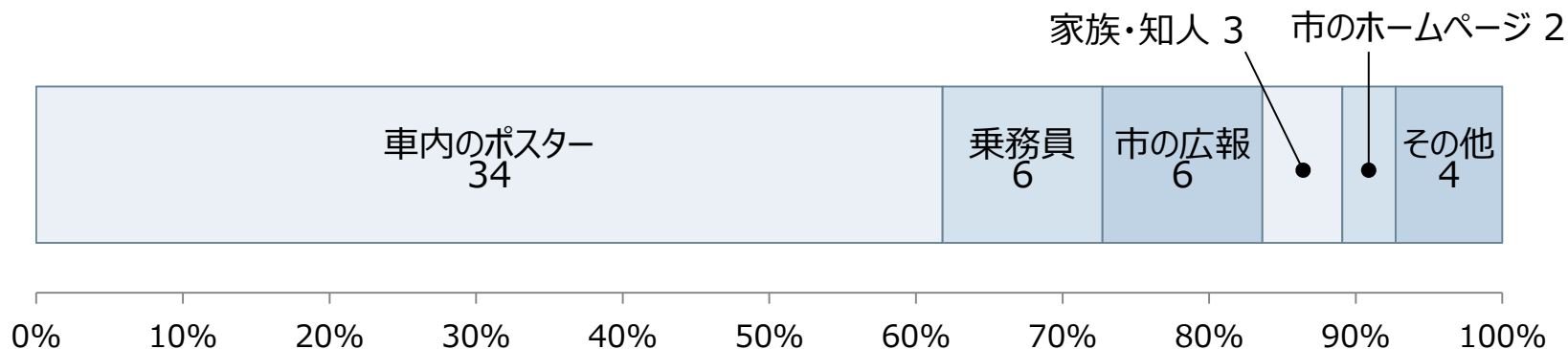
H26.12.21 乗込調査

同伴者割引を知っていましたか？



問 7

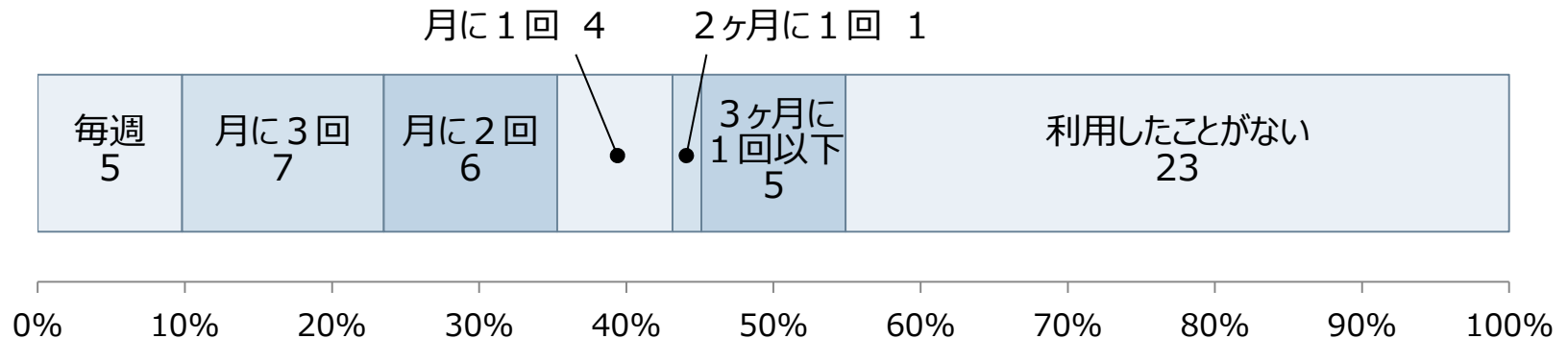
同伴者割引をどこで知りましたか？



問 8

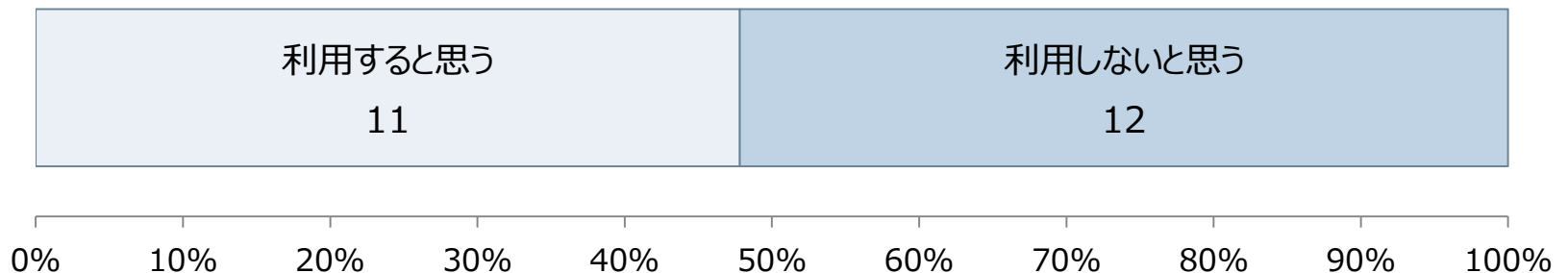
H26.12.21 乗込調査

同 伴 者 割 引 を ど の 程 度 利 用 し ま し た か ？



問 9

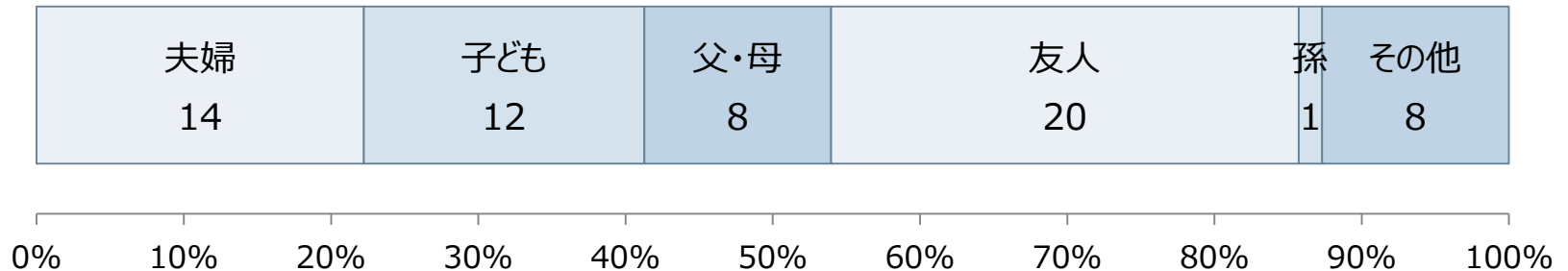
今 後 同 伴 者 割 引 を 利 用 す る と 思 い ま す か ？



問10

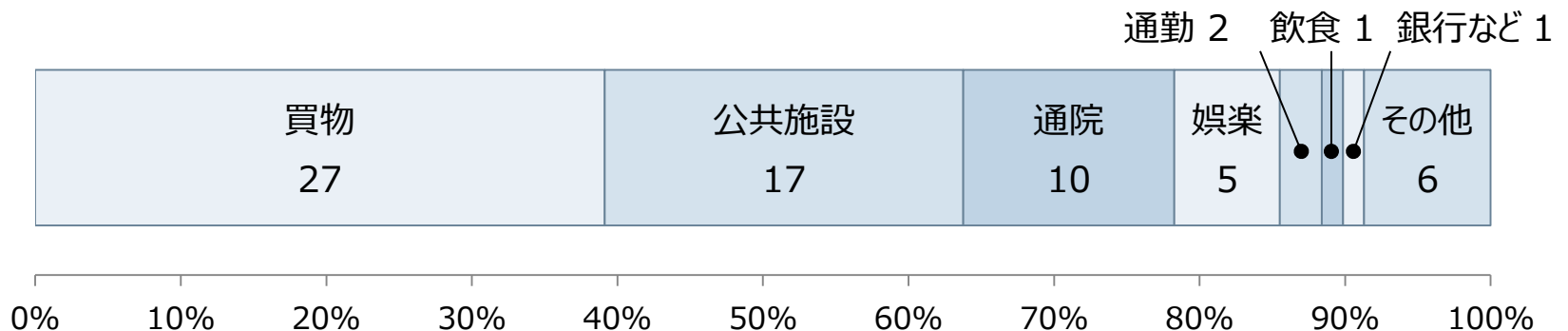
H26.12.21 乗込調査

誰と利用しますか？

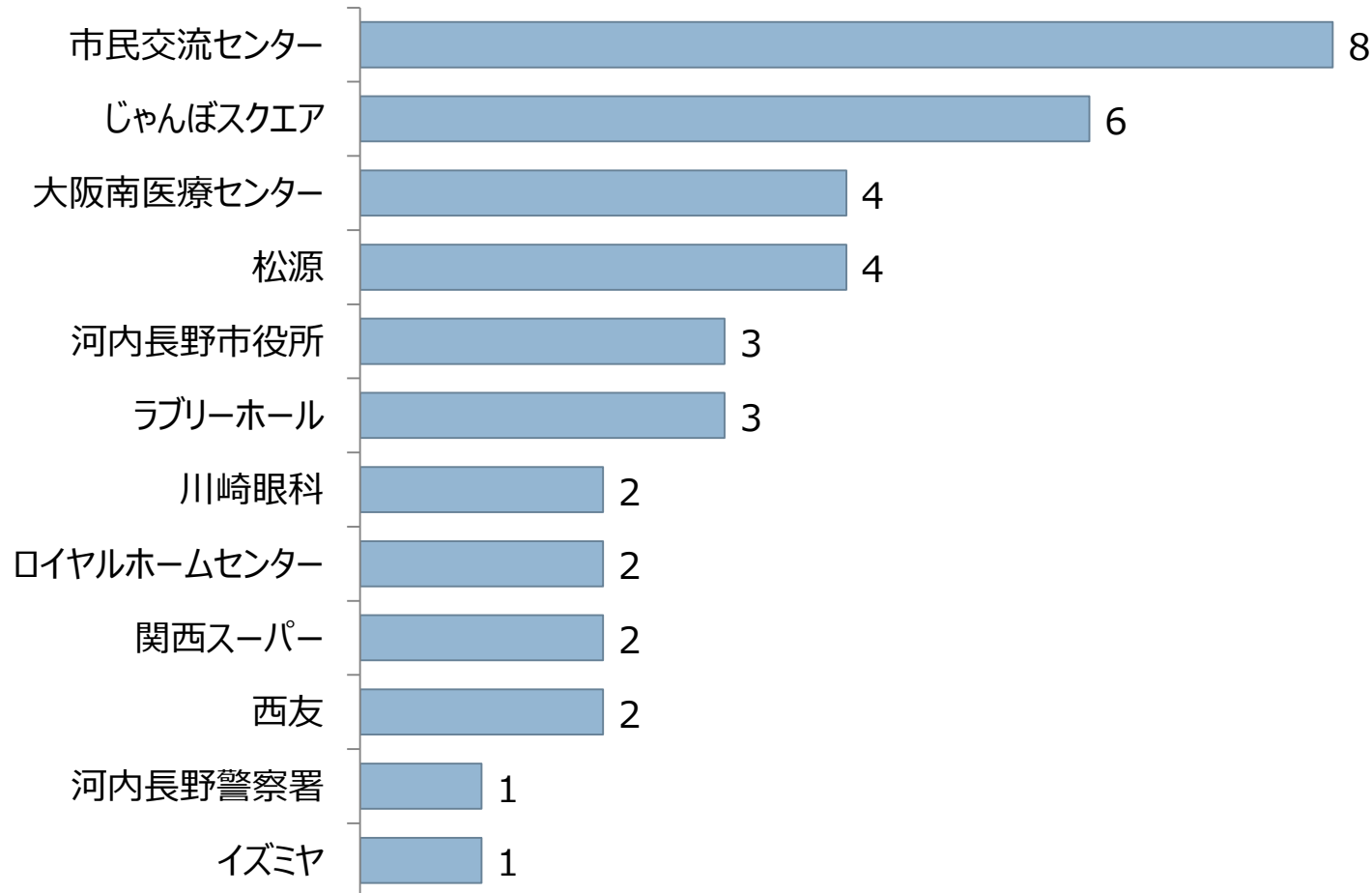


問10-2

どのような目的で利用しますか？



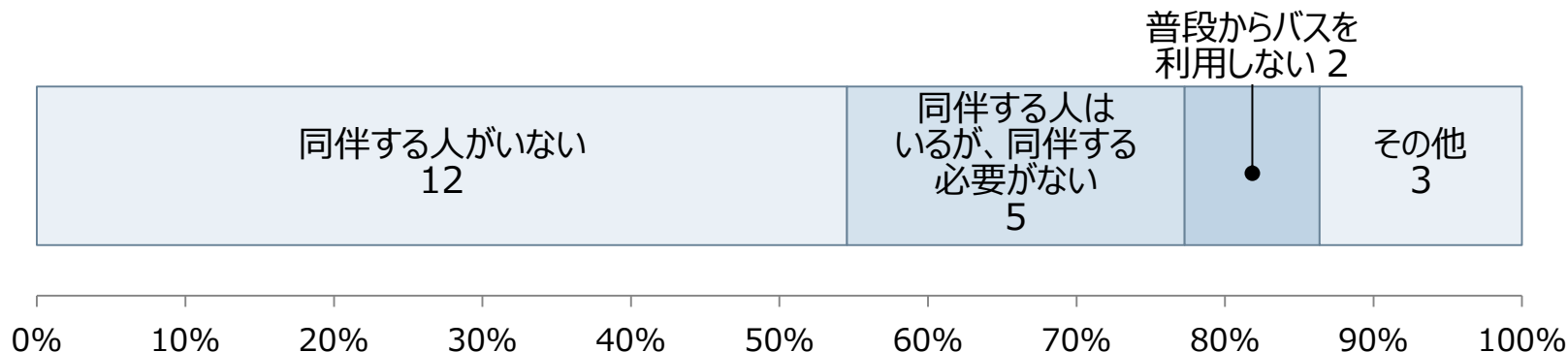
どこへ行くのに利用しますか？



問11

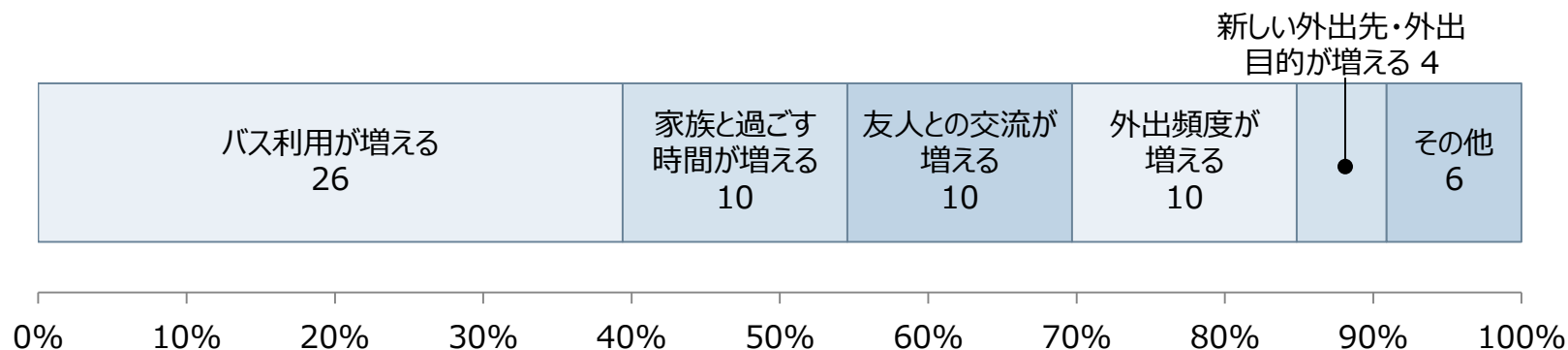
H26.12.21 乗込調査

同伴者割引によって、生活に変化がありましたか（あると思いますか）？



問12

同伴者割引を利用しないのはなぜですか？



楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）の アンケート結果について

- 実施期間：平成27年1月 ～ 2月
- 1世帯に1枚配布

	楠ヶ丘	烏帽子台	あおぞら 自治会	住所 無回答	合計
配布数	766 (788)	203 (180)	23 (23)	-	992 (991)
回収数	434 (435)	157 (55)	9 (11)	27 (29)	627 (530)
回収率	56.7% (55.2%)	77.3% (30.6%)	39.1% (47.8%)	-	57.7% (44.5%)

※（）内は昨年度の数値

啓発チラシの配布



「くまのこ」は、ご自宅でも自由に何度でもご利用いただけます。

くまのこに関するアンケート調査

問1 くまのこにご参加の理由をお聞かせください。

1 性別 ① 男性 ② 女性

2 年齢 ① 10代 ② 10代～20代 ③ 30代 ④ 40代 ⑤ 50代
⑥ 60代～74歳 ⑦ 65～74歳 ⑧ 75歳以上

3 住居 ① 賃貸住宅 ② 区 ③ 町組合 ④ おおむね自由住宅

10 性別と年齢が一致する割合 ① 性別と年齢が一致する割合です ② 1つ選択

性別年齢	男性10代	男性20代	男性30代	男性40代	男性50代	男性60代～74歳	男性75歳以上	女性10代	女性20代	女性30代	女性40代	女性50代	女性60代～74歳	女性75歳以上
男女差														

問2 参加したい理由についてお聞かせください。

4 希望する理由を教えてください。(1つ選択)

① 英語力 → ① 英語力
② 英語力 → ② 英語力

5 希望する理由を教えてください。(複数選択)

① 自由な形で英語学習している ② 英語の学習場所がない ③ 英語の勉強が苦手
④ 英単語の勉強が苦手 ⑤ 英会話の勉強が苦手 ⑥ 英会話の勉強が苦手 ⑦ その他()

6 参加したい理由を教えてください。(1つ選択)

① 英語が得意 → ① 英語 ② 英語が得意 → ② 英語 ③ 英語が得意 → ③ 英語 ④ 英語が得意 → ④ 英語 ⑤ 英語が得意 → ⑤ 英語 ⑥ 英語が得意 → ⑥ 英語 ⑦ 英語が得意 → ⑦ 英語 ⑧ 英語が得意 → ⑧ 英語 ⑨ 英語が得意 → ⑨ 英語 ⑩ 英語が得意 → ⑩ 英語 ⑪ 英語が得意 → ⑪ 英語 ⑫ 英語が得意 → ⑫ 英語 ⑬ 英語が得意 → ⑬ 英語 ⑭ 英語が得意 → ⑭ 英語 ⑮ 英語が得意 → ⑮ 英語 ⑯ 英語が得意 → ⑯ 英語 ⑰ 英語が得意 → ⑰ 英語 ⑱ 英語が得意 → ⑱ 英語 ⑲ 英語が得意 → ⑲ 英語 ⑳ 英語が得意 → ㉑ 英語 ㉒ 英語が得意 → ㉒ 英語 ㉓ 英語が得意 → ㉓ 英語 ㉔ 英語が得意 → ㉔ 英語 ㉕ 英語が得意 → ㉕ 英語 ㉖ 英語が得意 → ㉖ 英語 ㉗ 英語が得意 → ㉗ 英語 ㉘ 英語が得意 → ㉘ 英語 ㉙ 英語が得意 → ㉙ 英語 ㉚ 英語が得意 → ㉚ 英語 ㉛ 英語が得意 → ㉛ 英語 ㉜ 英語が得意 → ㉜ 英語 ㉝ 英語が得意 → ㉝ 英語 ㉞ 英語が得意 → ㉞ 英語 ㉟ 英語が得意 → ㉟ 英語 ㊱ 英語が得意 → ㊱ 英語 ㊲ 英語が得意 → ㊲ 英語 ㊳ 英語が得意 → ㊳ 英語 ㊴ 英語が得意 → ㊴ 英語 ㊵ 英語が得意 → ㊵ 英語 ㊶ 英語が得意 → ㊶ 英語 ㊷ 英語が得意 → ㊷ 英語 ㊸ 英語が得意 → ㊸ 英語 ㊹ 英語が得意 → ㊹ 英語 ㊺ 英語が得意 → ㊺ 英語 ㊻ 英語が得意 → ㊻ 英語 ㊼ 英語が得意 → ㊼ 英語 ㊽ 英語が得意 → ㊽ 英語 ㊾ 英語が得意 → ㊾ 英語 ㊿ 英語が得意 → ㊿ 英語

11 希望する理由を教えてください。(複数選択)

① 英語が得意 → ① 英語 ② 英語が得意 → ② 英語 ③ 英語が得意 → ③ 英語 ④ 英語が得意 → ④ 英語 ⑤ 英語が得意 → ⑤ 英語 ⑥ 英語が得意 → ⑥ 英語 ⑦ 英語が得意 → ⑦ 英語 ⑧ 英語が得意 → ⑧ 英語 ⑨ 英語が得意 → ⑨ 英語 ⑩ 英語が得意 → ⑩ 英語 ⑪ 英語が得意 → ⑪ 英語 ⑫ 英語が得意 → ⑫ 英語 ⑬ 英語が得意 → ⑬ 英語 ⑭ 英語が得意 → ⑭ 英語 ⑮ 英語が得意 → ⑮ 英語 ⑯ 英語が得意 → ⑯ 英語 ⑰ 英語が得意 → ⑰ 英語 ⑱ 英語が得意 → ⑱ 英語 ⑲ 英語が得意 → ⑲ 英語 ⑳ 英語が得意 → ㉑ 英語 ㉒ 英語が得意 → ㉒ 英語 ㉓ 英語が得意 → ㉓ 英語 ㉔ 英語が得意 → ㉔ 英語 ㉕ 英語が得意 → ㉕ 英語 ㉖ 英語が得意 → ㉖ 英語 ㉗ 英語が得意 → ㉗ 英語 ㉘ 英語が得意 → ㉘ 英語 ㉙ 英語が得意 → ㉙ 英語 ㉚ 英語が得意 → ㉚ 英語 ㉛ 英語が得意 → ㉛ 英語 ㉜ 英語が得意 → ㉜ 英語 ㉝ 英語が得意 → ㉝ 英語 ㉞ 英語が得意 → ㉞ 英語 ㉟ 英語が得意 → ㉟ 英語 ㊱ 英語が得意 → ㊱ 英語 ㊲ 英語が得意 → ㊲ 英語 ㊳ 英語が得意 → ㊳ 英語 ㊴ 英語が得意 → ㊴ 英語 ㊵ 英語が得意 → ㊵ 英語 ㊶ 英語が得意 → ㊶ 英語 ㊷ 英語が得意 → ㊷ 英語 ㊸ 英語が得意 → ㊸ 英語 ㊹ 英語が得意 → ㊹ 英語 ㊺ 英語が得意 → ㊺ 英語 ㊻ 英語が得意 → ㊻ 英語 ㊼ 英語が得意 → ㊼ 英語 ㊽ 英語が得意 → ㊽ 英語 ㊾ 英語が得意 → ㊾ 英語 ㊿ 英語が得意 → ㊿ 英語

問3 参加したい理由を教えてください。(複数選択)

① 英語が得意 → ① 英語 ② 英語が得意 → ② 英語 ③ 英語が得意 → ③ 英語 ④ 英語が得意 → ④ 英語 ⑤ 英語が得意 → ⑤ 英語 ⑥ 英語が得意 → ⑥ 英語 ⑦ 英語が得意 → ⑦ 英語 ⑧ 英語が得意 → ⑧ 英語 ⑨ 英語が得意 → ⑨ 英語 ⑩ 英語が得意 → ⑩ 英語 ⑪ 英語が得意 → ⑪ 英語 ⑫ 英語が得意 → ⑫ 英語 ⑬ 英語が得意 → ⑬ 英語 ⑭ 英語が得意 → ⑭ 英語 ⑮ 英語が得意 → ⑮ 英語 ⑯ 英語が得意 → ⑯ 英語 ⑰ 英語が得意 → ⑰ 英語 ⑱ 英語が得意 → ⑱ 英語 ⑲ 英語が得意 → ⑲ 英語 ⑳ 英語が得意 → ㉑ 英語 ㉒ 英語が得意 → ㉒ 英語 ㉓ 英語が得意 → ㉓ 英語 ㉔ 英語が得意 → ㉔ 英語 ㉕ 英語が得意 → ㉕ 英語 ㉖ 英語が得意 → ㉖ 英語 ㉗ 英語が得意 → ㉗ 英語 ㉘ 英語が得意 → ㉘ 英語 ㉙ 英語が得意 → ㉙ 英語 ㉚ 英語が得意 → ㉚ 英語 ㉛ 英語が得意 → ㉛ 英語 ㉜ 英語が得意 → ㉜ 英語 ㉝ 英語が得意 → ㉝ 英語 ㉞ 英語が得意 → ㉞ 英語 ㉟ 英語が得意 → ㉟ 英語 ㊱ 英語が得意 → ㊱ 英語 ㊲ 英語が得意 → ㊲ 英語 ㊳ 英語が得意 → ㊳ 英語 ㊴ 英語が得意 → ㊴ 英語 ㊵ 英語が得意 → ㊵ 英語 ㊶ 英語が得意 → ㊶ 英語 ㊷ 英語が得意 → ㊷ 英語 ㊸ 英語が得意 → ㊸ 英語 ㊹ 英語が得意 → ㊹ 英語 ㊺ 英語が得意 → ㊺ 英語 ㊻ 英語が得意 → ㊻ 英語 ㊼ 英語が得意 → ㊼ 英語 ㊽ 英語が得意 → ㊽ 英語 ㊾ 英語が得意 → ㊾ 英語 ㊿ 英語が得意 → ㊿ 英語

問4 くまのこに関する「意見」ご感想を自由に記入ください。

アンケート結果です。ご感想をください。



くすまろに乗って 地域の足をみんなで支えよう!!

はすは1回
乗ってみて!

替段、何気なく運行している「くすまろ」ですが…
地域主体の取り組みとして、全国的に見ても非常に珍しい事例であり、
大変注目されている取り組みです!!

くすまろ

★地域で愛されたキャラクター

★高年齢者でも取り上げられました!

くすまろ
延べ利用者数

運行開始後3年間で

9 万人突破!

※乗客1人につき1人

みんなで乗って

くすまろを守ろう!!

くすまろ に関する アンケート調査 について ～アンケート調査のご協力をお願い～

今後くすまろの運行を維持・発展させるための参考として、アンケート調査を実施いたします。
なお、アンケート用紙は1世帯につき1枚お配りしています。(なるべく「くすまろを利用される方」が
ご記入ください。利用者がおられない場合は、ご近所へ配入しても結構です。)

このアンケート結果は乗合タクシー運行の基礎資料として活用し、本調査以外の目的で使用することは
ありません。調査の進捗をご報告の上、ご協力の程をお願い申し上げます。

ご記入いただいたアンケート調査者は、**平成27年2月5日(木)**までに世帯単位で取りまとめの上、
各幹事に送付させていただきますようお願いいたします。

【調査主体】 横ヶ丘自治会・市内長野市

【問い合わせ先】 横ヶ丘自治会 会長 博多

市内長野市 都市衛生課 水上・鈴木・田中 (TEL: 53-1111 内線540・547)

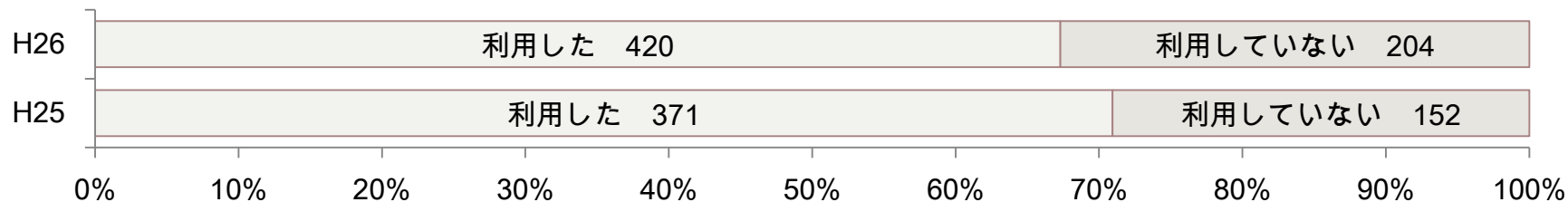
アンケート調査票

啓発チラシ

地域からの発案で、くすまるの取り組み実績や利用促進を啓発するチラシを作成し、アンケート調査票の表紙に添えて配布した。

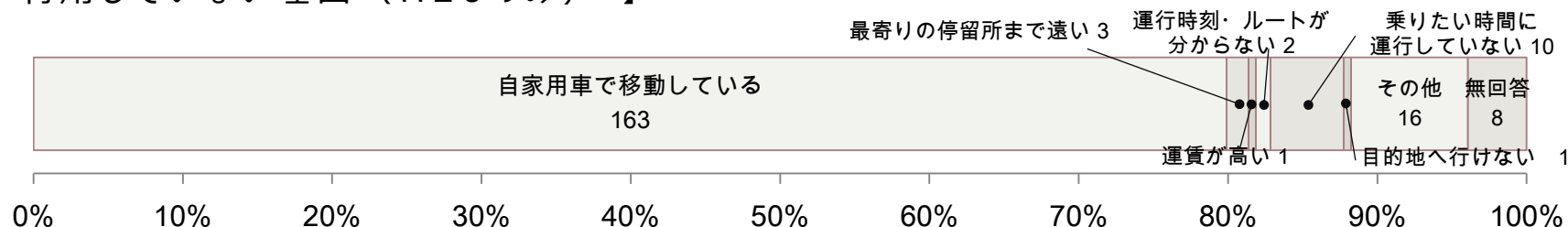
① くすまるの利用状況

【 利用の有無 】



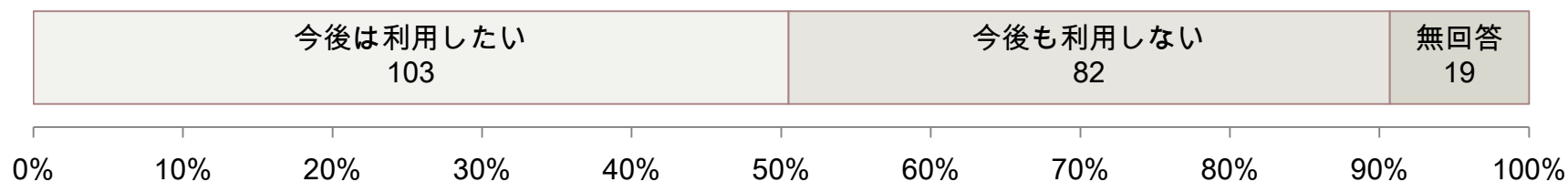
【 利用していない理由（H26のみ） 】

N=204

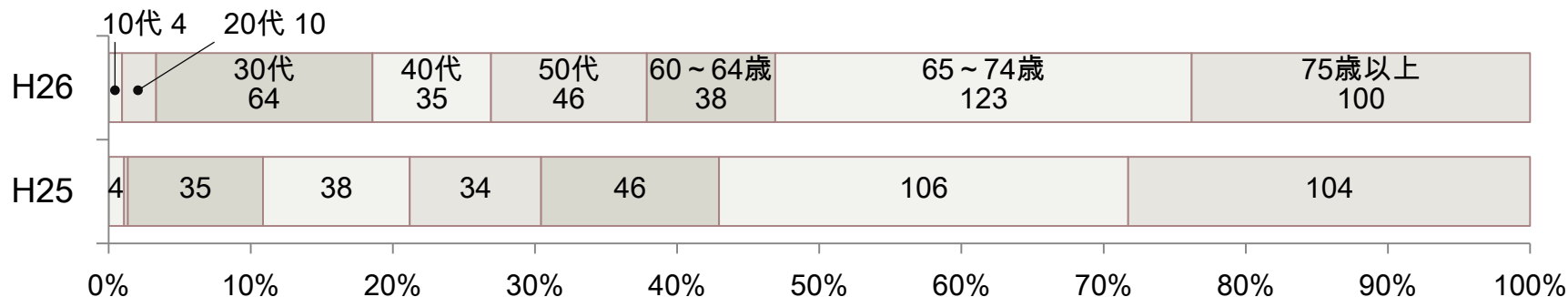


【 今後したいと思うか（H26のみ） 】

N=204

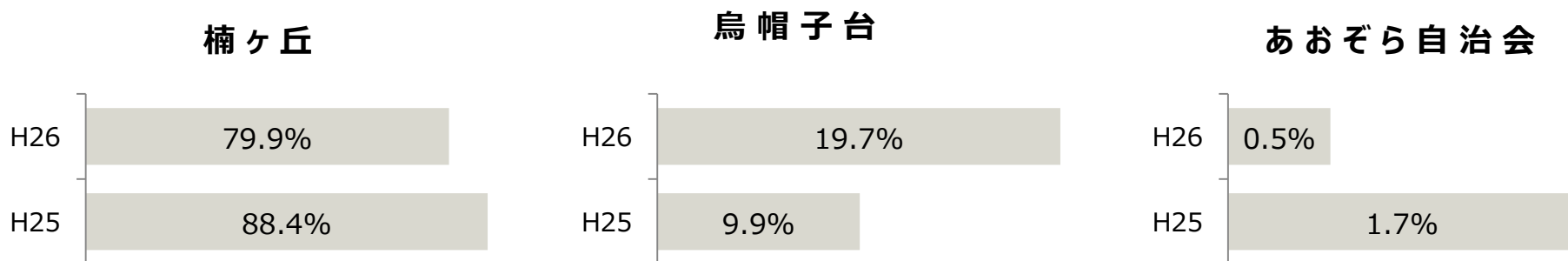


利用状況（年齢別）



昨年度より、65歳以上の高齢者の利用割合が少なく、10代～30代の若年層の利用が増加している。

利用状況（住所別）

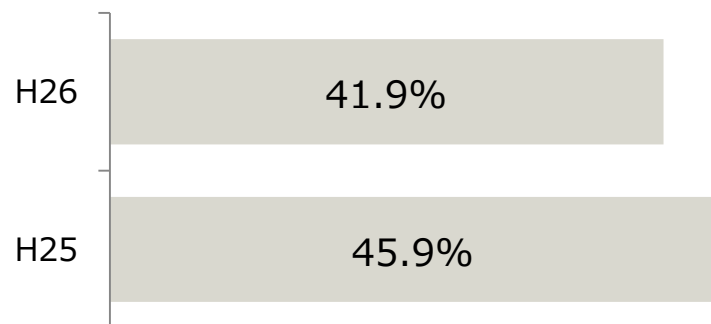


住所別の利用者数の割合は、楠ヶ丘、あおぞら自治会で減少している一方、烏帽子台地域では2倍に増加しており、若年層の利用増加につながっていると考えられる。

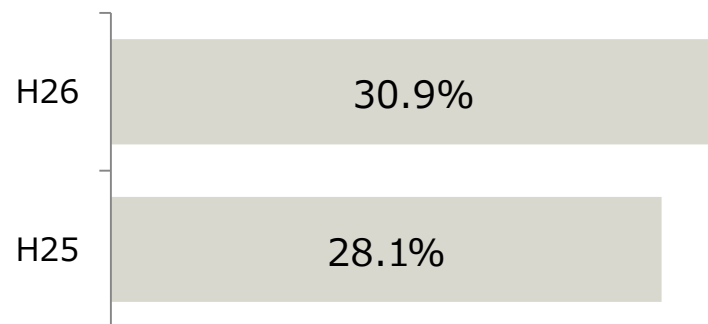
利用目的について

【 利用目的 】

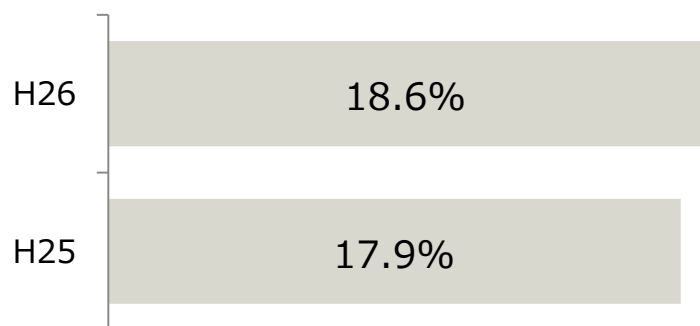
買物



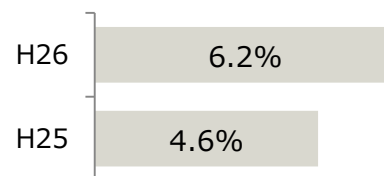
娯楽・交友



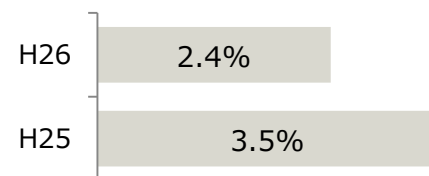
通院



通勤



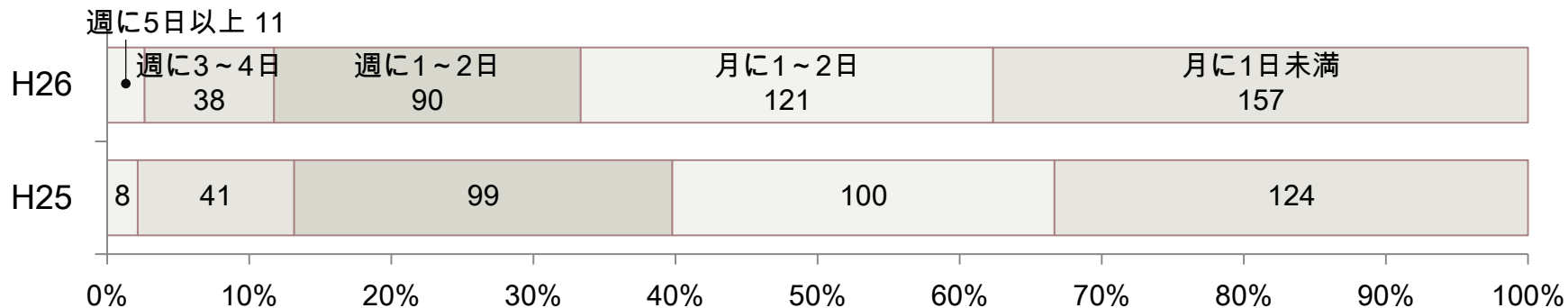
仕事・業務



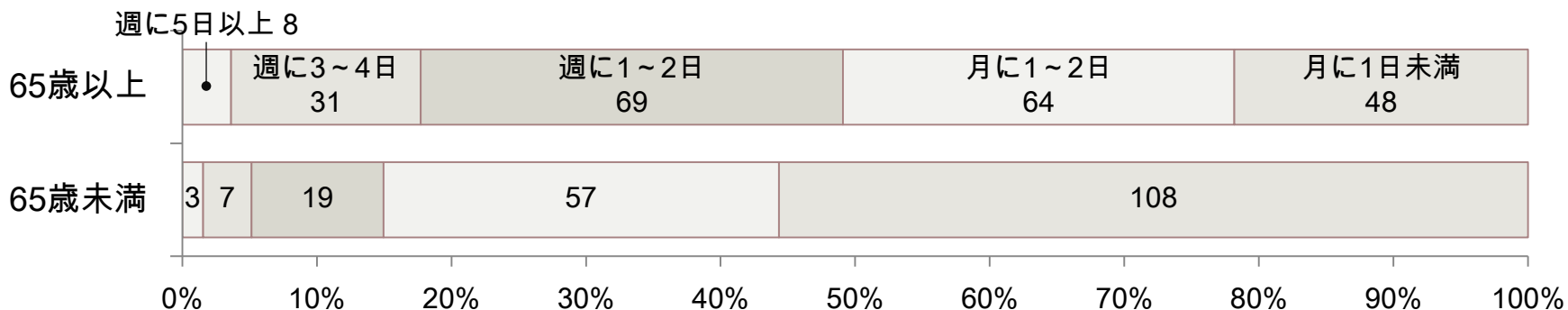
全体の利用目的としては、昨年度と同様で「買物」「娯楽・交友」「通院」が多数を占める。

利用頻度について

【 利用頻度 】



【 年齢別の利用頻度 】



昨年度と同じ傾向で、月に2日以下の利用者が多く、高齢者ほど利用頻度が高くなっている。

② 外出増加者の割合・外出増加率

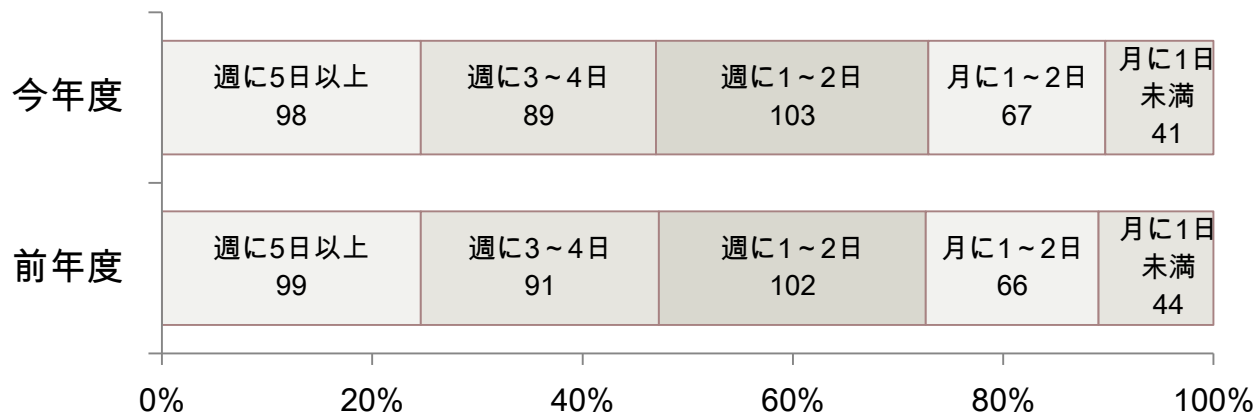
外出増加者の割合

$$\frac{\begin{array}{l} \text{「前年度から外出が増加した」と} \\ \text{回答した人数} \end{array} = 19}{\begin{array}{l} \text{くすまるを「利用した」と} \\ \text{回答した人数} \end{array} = 420} = \text{外出増加者の割合} = \underline{4.5\%}$$

- 利用者の外出頻度について、前回までは「くすまる運行前との比較」で聞いていたが、今回から「前年度との比較」に変更。
- 外出増加者の割合は、4.5%となった。

外出増加率

【 前年度と今年度の外出頻度 】



1週間当たりの
外出のべ回数

1人当たりの
外出のべ回数

$$= 1097.75 \div \text{人数} = \underline{\underline{2.76}}$$

$$= 1109.5 \div \text{人数} = \underline{\underline{2.76}}$$

週に5日以上

週に3~4日

週に1~2日

月に1~2日

月に1回未満



6×人数

3.5×人数

1.5×人数

0.5×人数

0.25×人数

1人当たりの1週間当たりの**今年度**の外出のべ回数

1人当たりの1週間当たりの**前年度**の外出のべ回数

= 100%



外出増加率

0%

前年度からの外出増加率は変わらなかった。

③ 自動車・バイク乗車頻度の減少者の割合・乗り換え率

自動車・バイク乗車頻度の減少者の割合

「前年度から自動車・バイクに
乗る回数が減った」と回答した人数

= 24

くすまるを「利用した」と
回答した人数

= 420

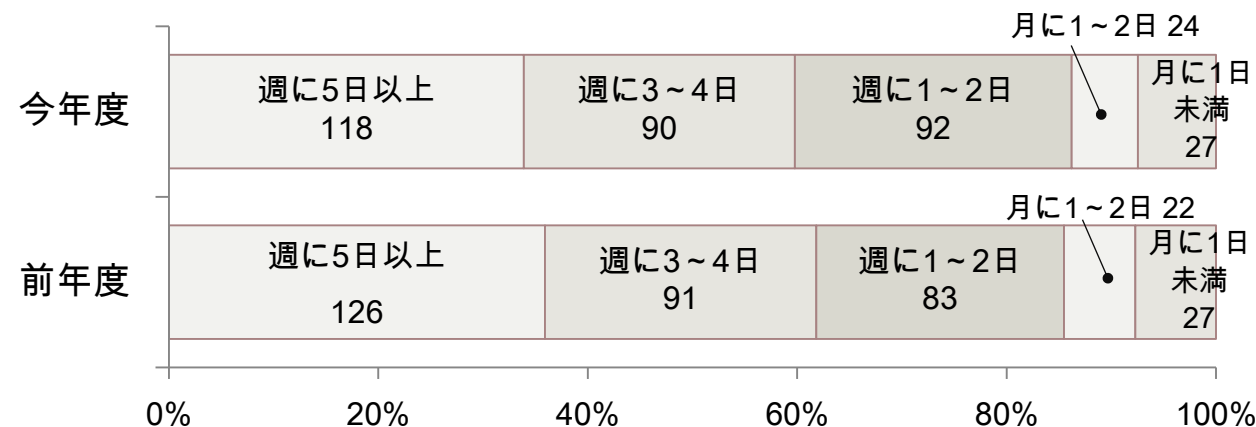
自動車・バイク乗車頻度の減少者の割合

= 5.7 %

- 自動車・バイクの乗車頻度についても、前回までの「くすまる運行前との比較」から「前年度との比較」に変更
- 自動車・バイク乗車頻度の減少者の割合は5.7%となった。

乗り換え率

【 前年度と今年度の自動車・バイクに乗る頻度 】



1週間当たりの
車・バイク利用
のべ回数

1人当たりの
車・バイク利用
のべ回数

$$= 1178.5 \text{ / 人数} = \underline{3.36}$$

$$= 1217.75 \text{ / 人数} = \underline{3.49}$$

1人当たりの1週間当たりの**今年度の**車・バイク利用のべ回数

1人当たりの1週間当たりの**前年度の**車・バイク利用のべ回数

$$= 96.3\% \rightarrow$$

乗り換え率

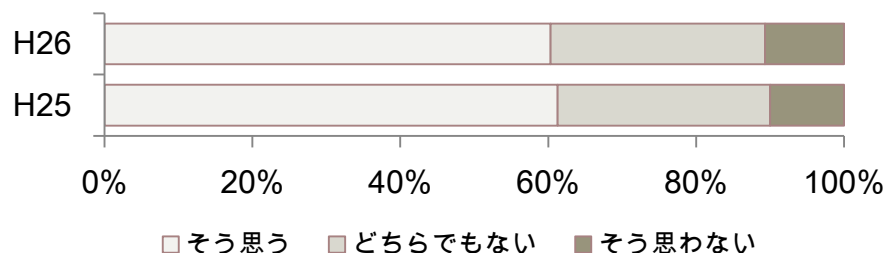
3.7%

前年度からの乗り換え率は、3.7%となった。

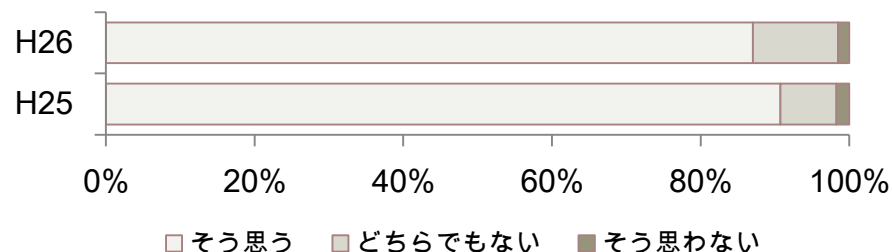
④ 利用者の意識について

【 くすまるを利用する理由 】

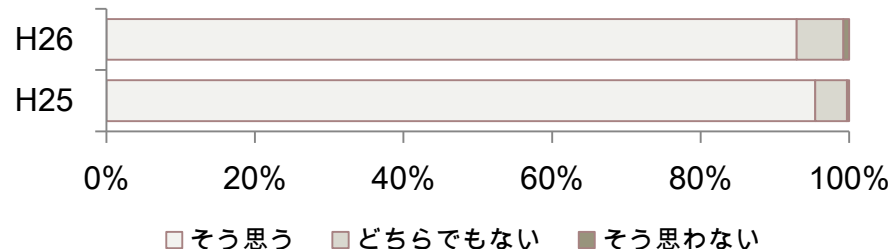
● 現在の自分にとって必要な移動手段のため



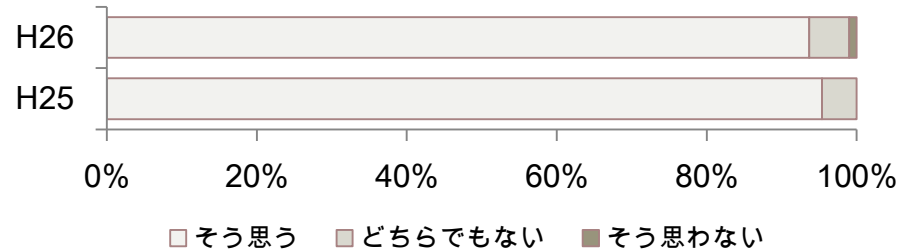
● 将来の自分にとって必要な移動手段であり、運行を維持するため



● 現在の地域住民にとって必要な移動手段であり、運行を維持するため



● 将来の地域住民にとって必要な移動手段であり、運行を維持するため



全体の傾向は昨年度と変わらず、現在の自分には必要ないが、
現在・将来の地域住民のための運行維持のために利用しているという声が多い。

⑤ 取り組みの認知度について

【地域の公共交通について、住民・事業者・市が協働で取り組んでいることを知っているか】



認知度

87.6%

H25年度：91%

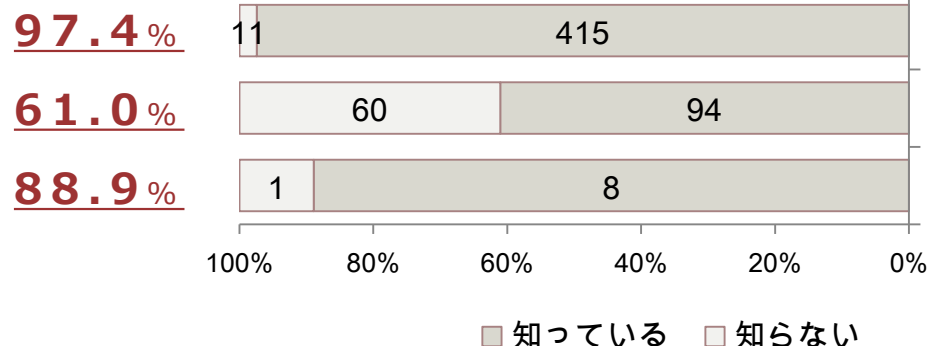
H24年度：73%

H23年度：69%

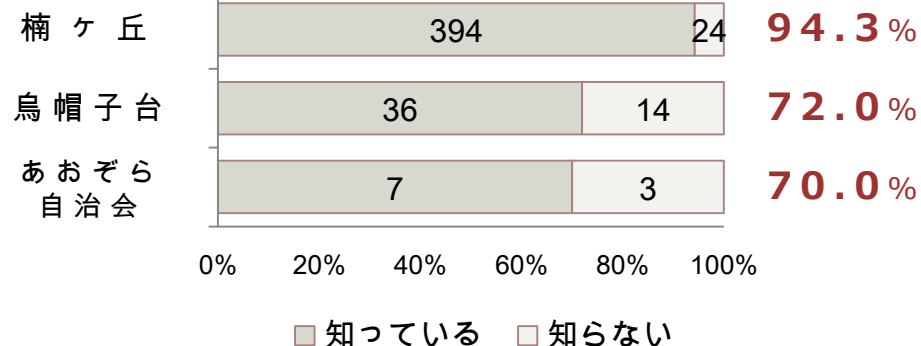
※目標：70%以上

【住所別】

H26年度



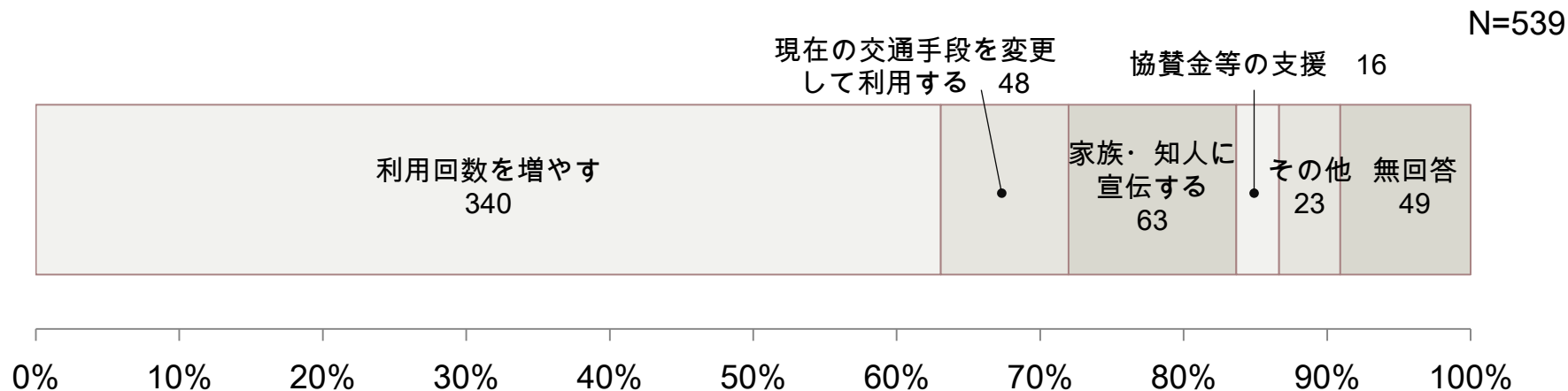
H25年度



昨年度より少し減少したが、楠ヶ丘地域のみであれば約97%と昨年度より増加している。今後は、烏帽子台での認知度向上が必要である。

⑥ 運行継続のためにしたいと思うこと

【 運行を継続させるために、したいと思うことはあるか 】



60%以上の人々が、運行を継続させるため「利用回数を増やしていきたい」と回答した。

楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行に対する評価指標（案）

資料3-2

基準項目	指標	【試行運行時】		【平成26年度】		【平成27年度】
		目標	結果	目標	結果 (4月～1月)	目標
利用状況	1便あたり利用者数	6人以上	4.3人	4.6人	4.8人	4.8人以上
事業効果	外出増加者の割合	50%以上	約37%	30%以上	4.5%	4.5%以上
	外出増加率	-	-	10%以上	0%	0%以上
	車・バイク乗車頻度の減少者の割合	20%以上	約26%	20%以上	5.7%	5.7%以上
	車・バイクからの乗り変え率	-	-	10%以上	3.7%	3.7%以上
地域の主体性	地域検討委員会等の開催数 (ワークショップ開催など)	年間6回以上	11回 (4月～12月)	年間6回以上	4回 (+利用状況等の報告を 毎月実施10回)	年間6回以上
認知度	地域での取り組みの事業の認知度	80%以上	約70%	100%	87.6%	100%
	他地域での認知度	-	-	80%	75%	80%以上
収支状況	収支率(運賃収入/運行経費)	50%以上	43%	75%以上	77%	77%以上
					アンケート数値	

**楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）
アンケート調査結果
－ 単純集計 －**

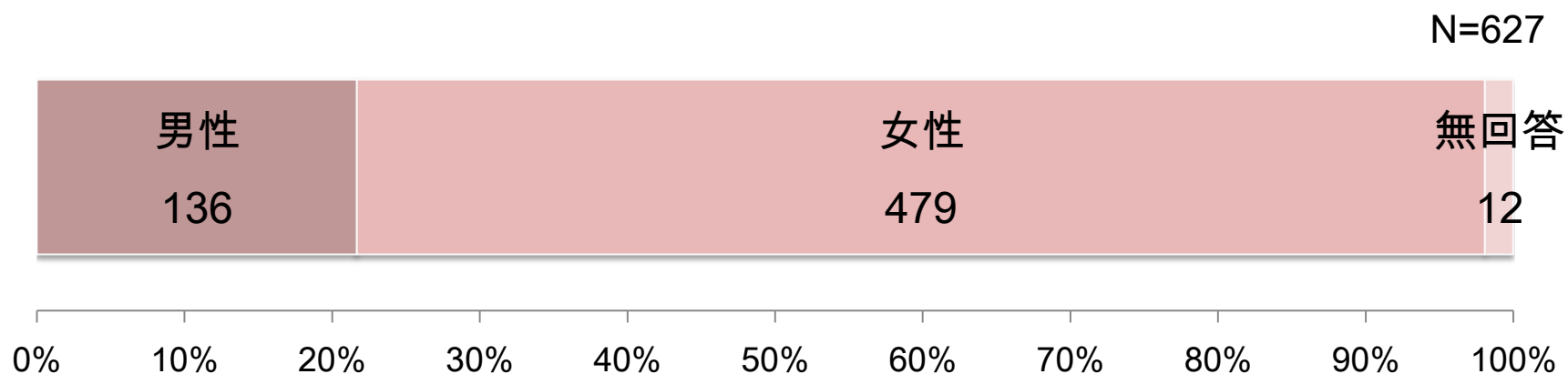
平成27年1月～平成27年2月

問 1

回答者自身について

1

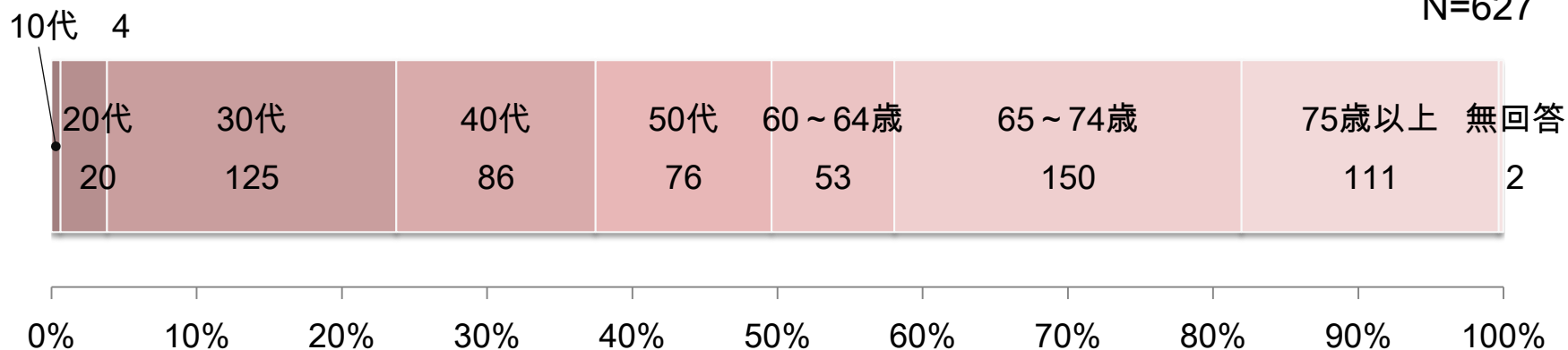
性別



2

年齢

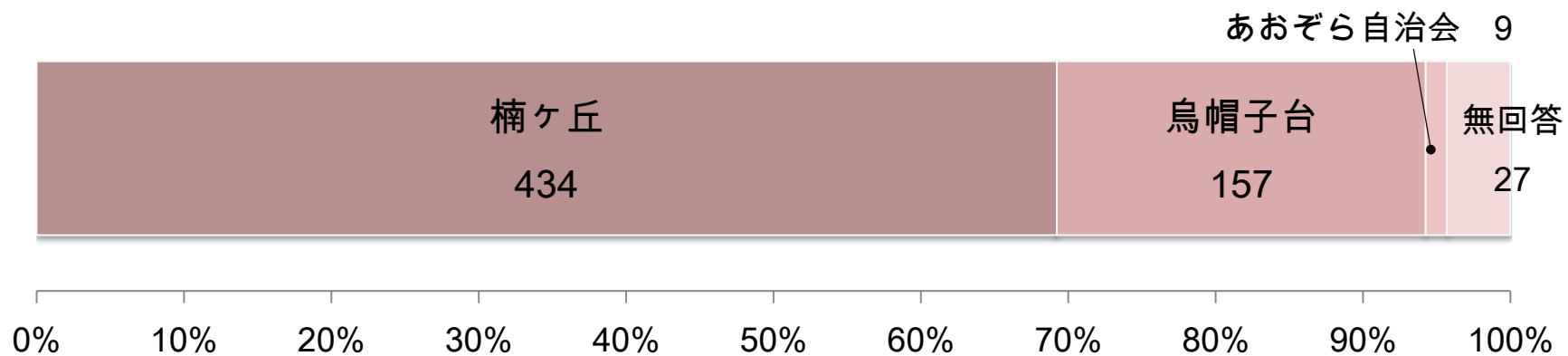
N=627



3

住所

N=627

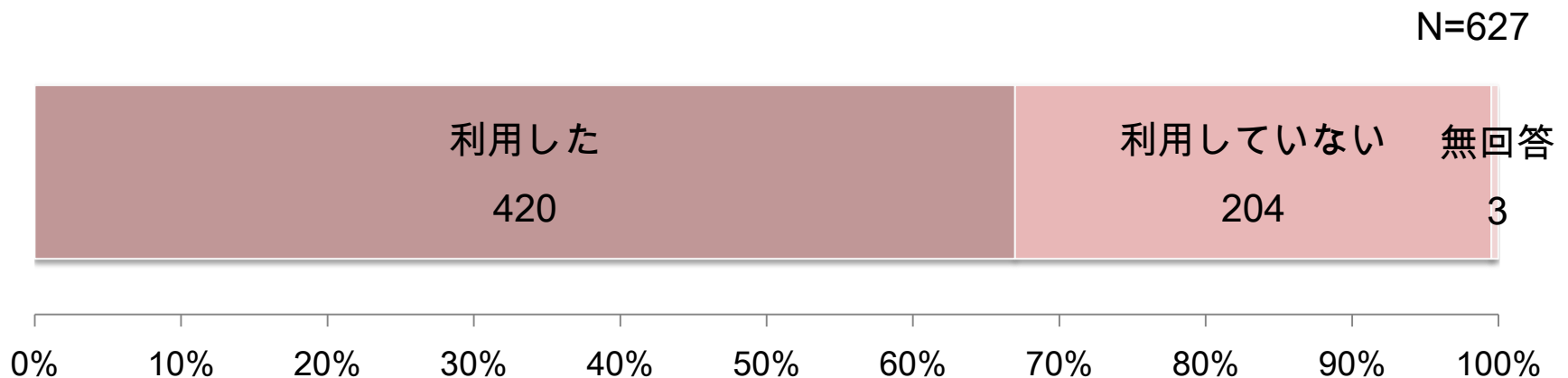


問 2

乗合タクシーの利用について

4

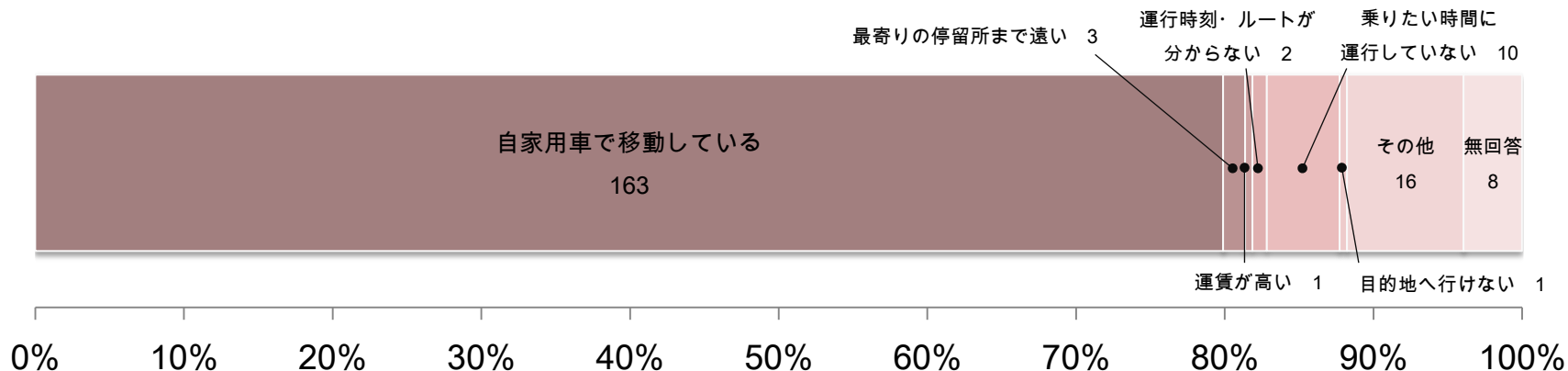
くすまるを利用しましたか？



5

なぜ利用していないのですか？

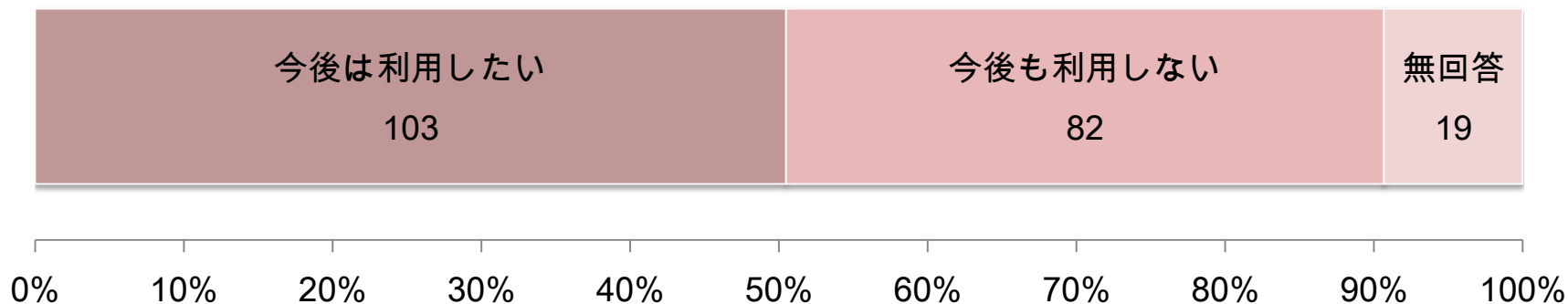
N=204



6

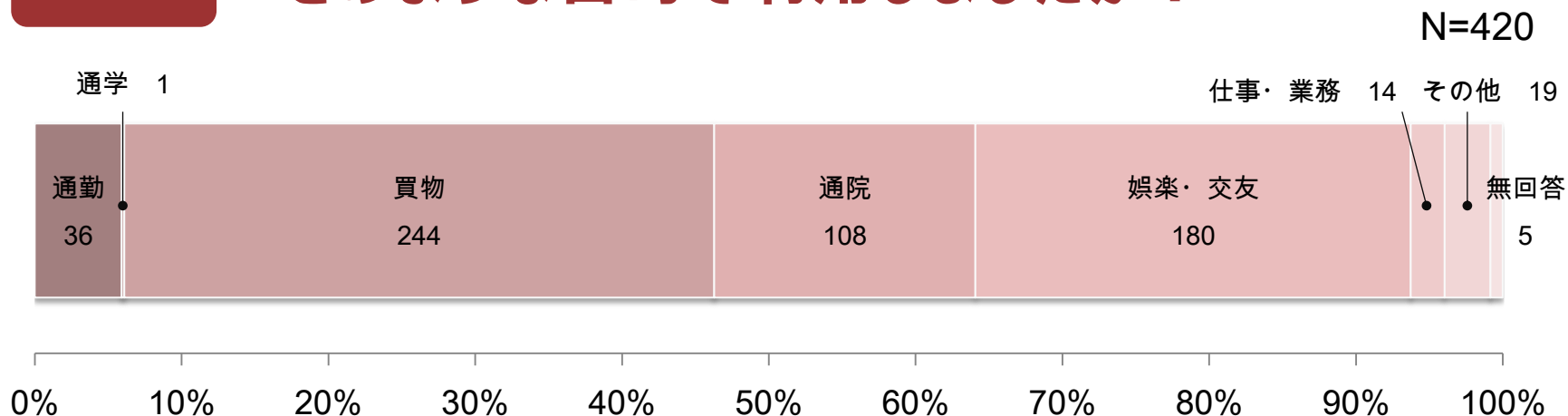
今後は利用したいと思いますか？

N=204



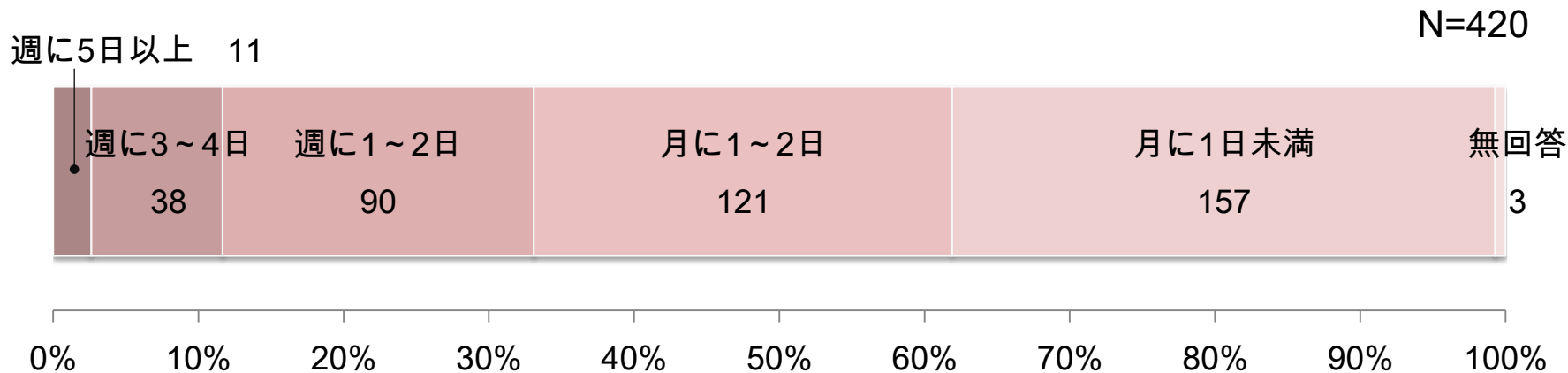
7

どのような目的で利用しましたか？



8

どのくらいの頻度で利用しましたか？

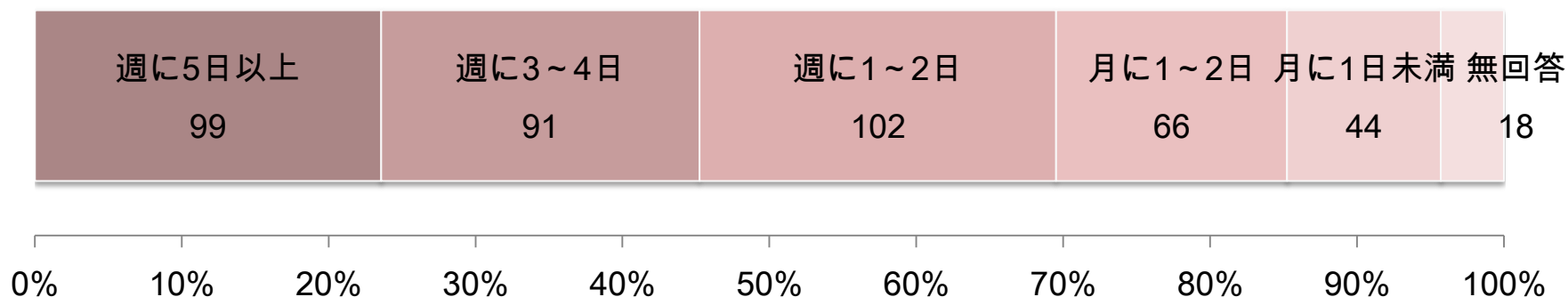


9

前年度と今年度の“外出する頻度”はどの程度ですか？

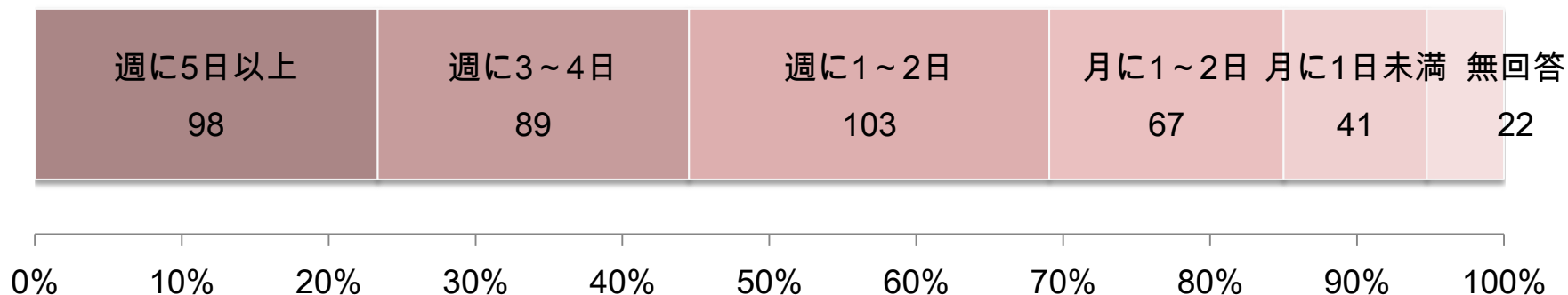
【前年度】

N=420



【今年度】

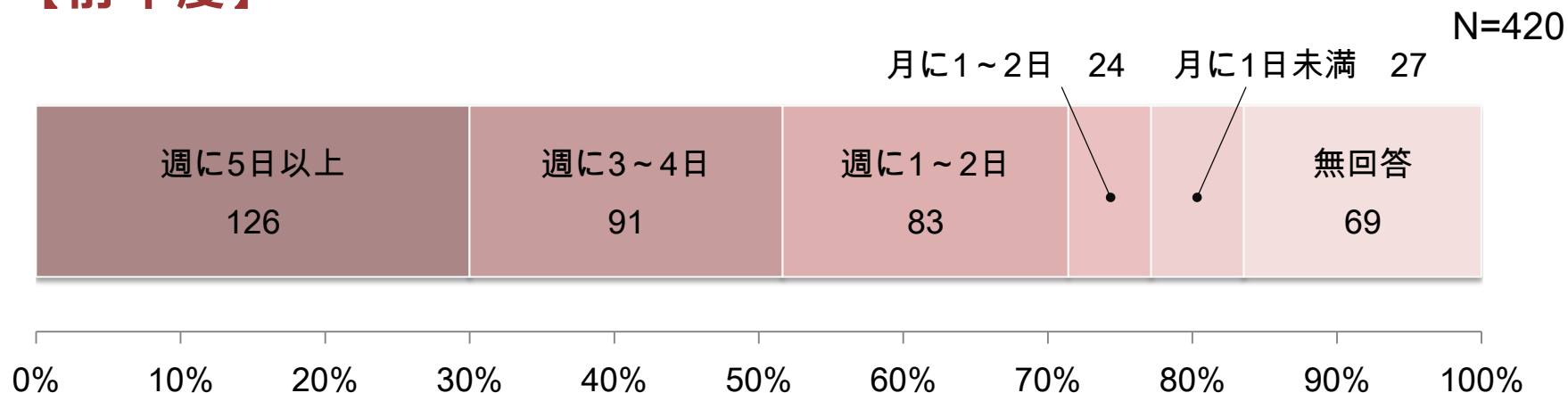
N=420



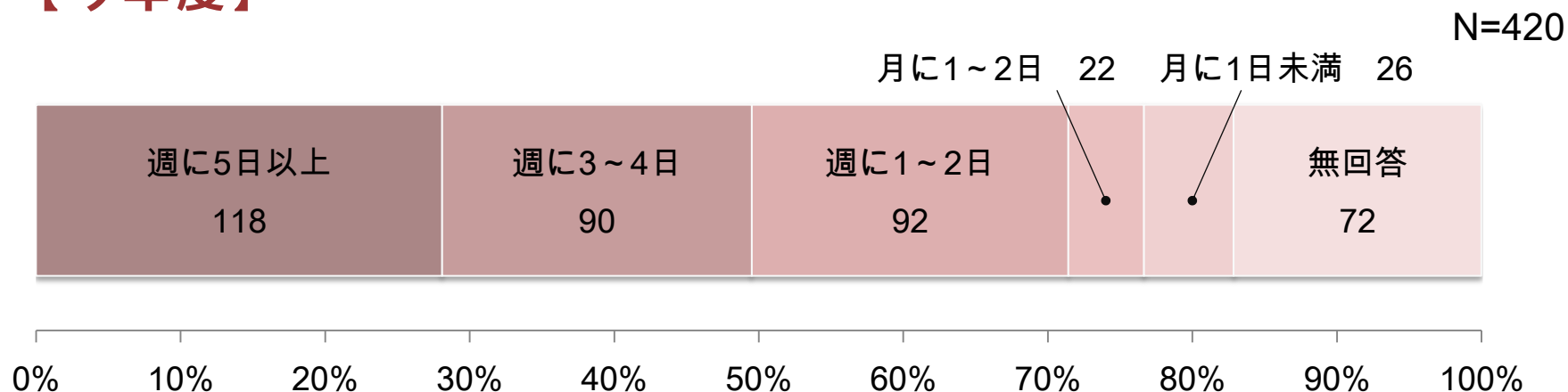
10

前年度と今年度の“自動車・バイクに乗る回数”はどの程度ですか？

【前年度】



【今年度】

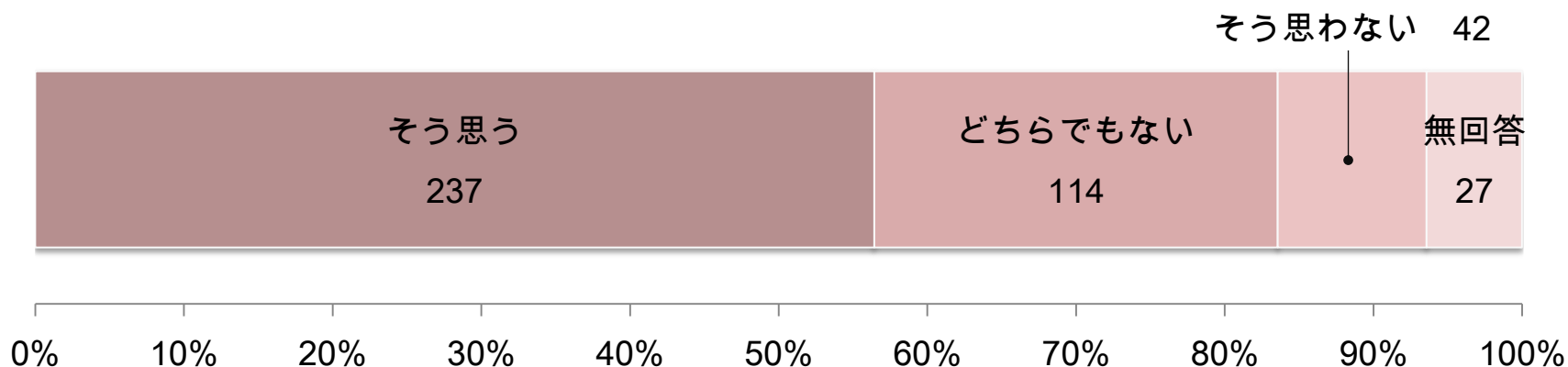


11

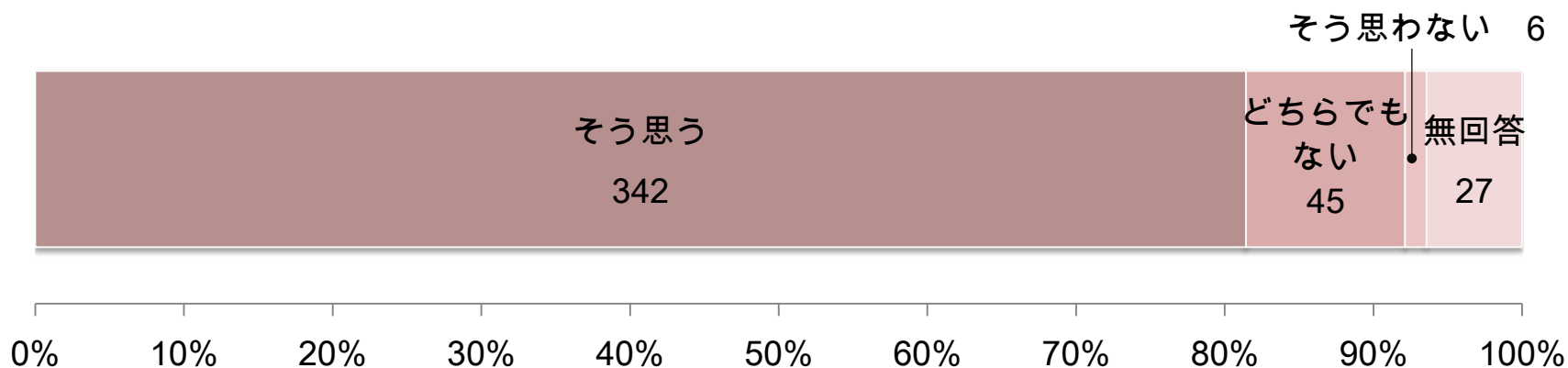
あなたはなぜくすまるを利用しているのですか？

【現在の自分にとって必要な移動手段のため】

N=420

【将来の自分にとって必要になる移動手段であり、運行を維持するため】

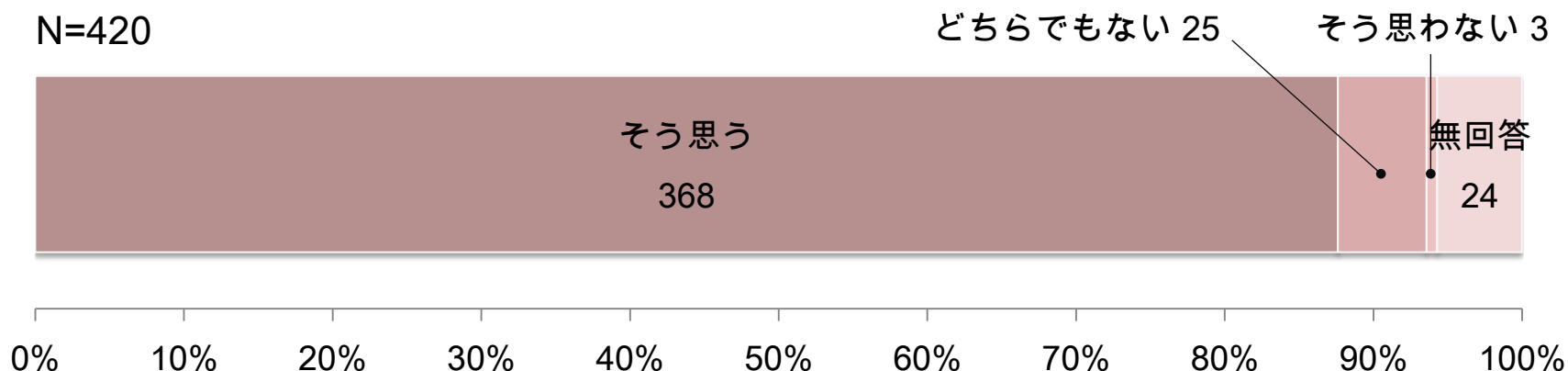
N=420



あなたはなぜくすまるを利用しているのですか？

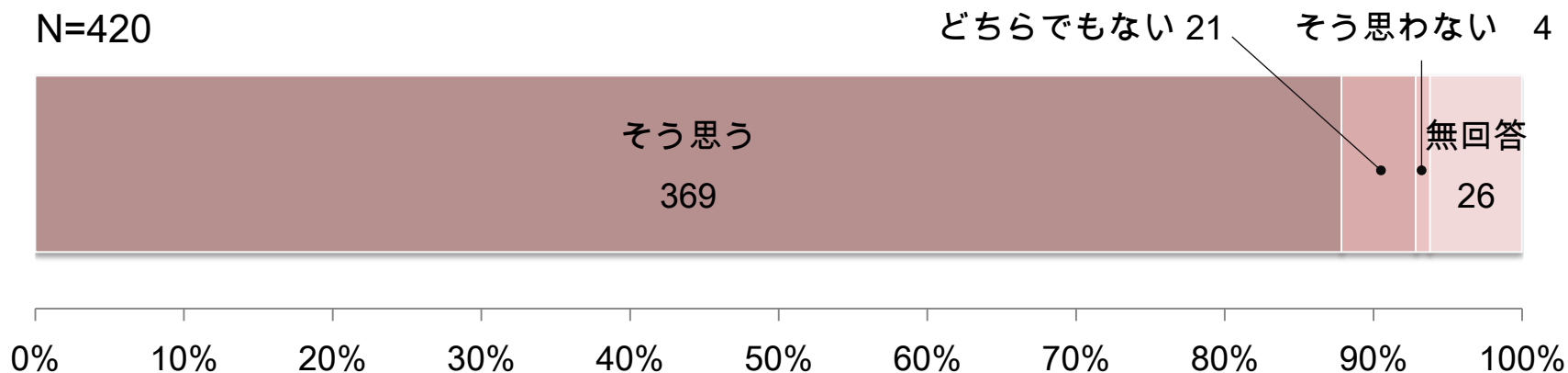
【現在の地域住民にとって必要な移動手段であり、運行を維持するため】

N=420



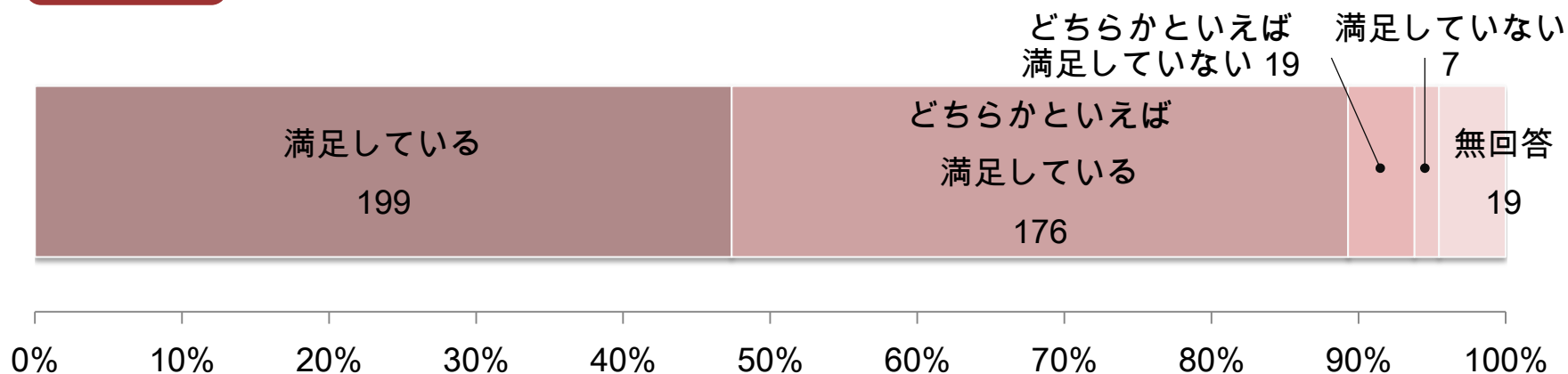
【将来の地域住民にとって必要になる移動手段であり、運行を維持するため】

N=420



12

くすまの運行について、満足していますか？

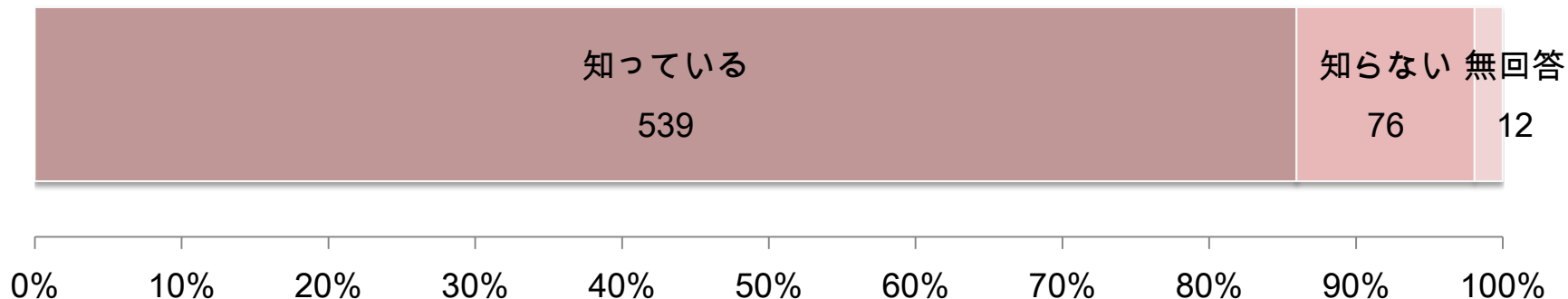


問 3

地域の公共交通の取組みについて

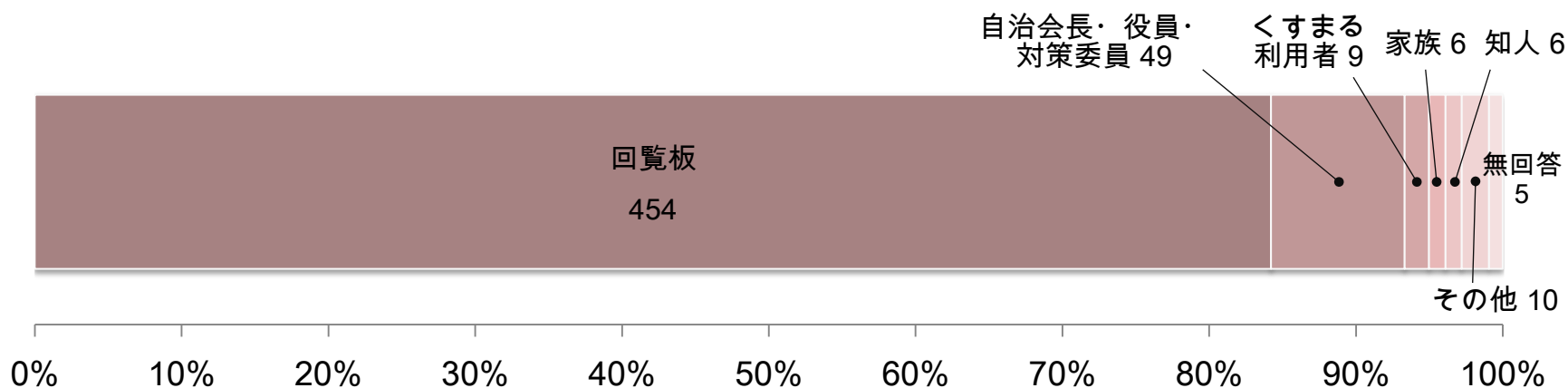
13

地域の公共交通を確保するため、住民・第一交通・市が協働で取り組んでいることを知っていますか？



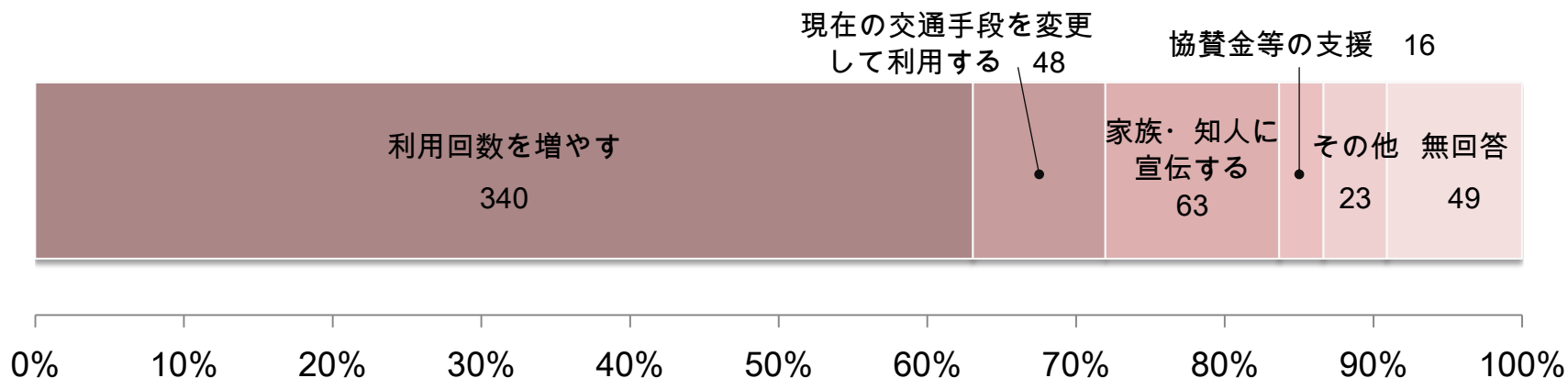
14

取り組みを何で（誰から）知りましたか？



15

くすまの運行継続のために、あなたがしたいと思うことはありますか？



問 4

くすまに関する意見・感想について

運行時間帯について

68 名

- 朝・晩の運行の本数を増やして欲しい。
- 12時から13時の運行を希望します。
- 最終19時～20時くらいまで運行できれば良いと思います。
- 最終18：30というのは少し厳しいです。たまに出かけても最終のくすまるには乗り遅れてしまいます。帰りこそくすまるに乗りたいたのですが…
- 仕事帰りや子供のクラブ活動・塾などの帰宅時間にも運行していると利用する人が増えるのではないのでしょうか。駅のロータリー付近に送迎の車であふれていますが、くすまるの運行時間が増えると助かると思います。

くすまるの運行について

36 名

- 気軽に使えるのがいい。地域に密着している雰囲気も良い。
- 第一交通タクシー・市・自治会の方々のご努力に感謝しています。
- 若い人もお互い長い目で乗合タクシーに理解協力してほしい。
- くすまるは楠ヶ丘の為に必要なことと思いますが、現在車を運転することができるので、なかなか利用できないのが現状です。

要望・提案について

28 名

- 収支報告はありますか？市からいくらか補助が出ているのかわかれば、維持するためにさらに利用が増えるのではないかと思います。
- 民間企業への協賛金を依頼する。例えば回数券の広告印刷による広告収入を得る。くすまる→モックル利用の際の割引

乗務員について

22 名

- 運転手お二人とも親切で安心して利用させていただいてます。
- 重い荷物のお客さん、身体不自由なお客さん、それぞれに手助けなさる2人のドライバーさん、行き届いた親切な行為をよく見かけます。くすまるは楠ヶ丘にとって不可欠です。

今後の運行継続について

21 名

- 自治会の方々がすごく頑張っておいて、今に至っているのも、負担金を出してでも長く続けていってもらえたら。

公共交通に関するアンケート (桐ヶ丘地域) 集計結果について

実施日：平成27年1月21日(水)～平成27年1月31日(土)

桐ヶ丘の位置



配布： **456**枚 (1人1枚：20歳以上)

回収： **394**枚 (回収率：**86.4%**)

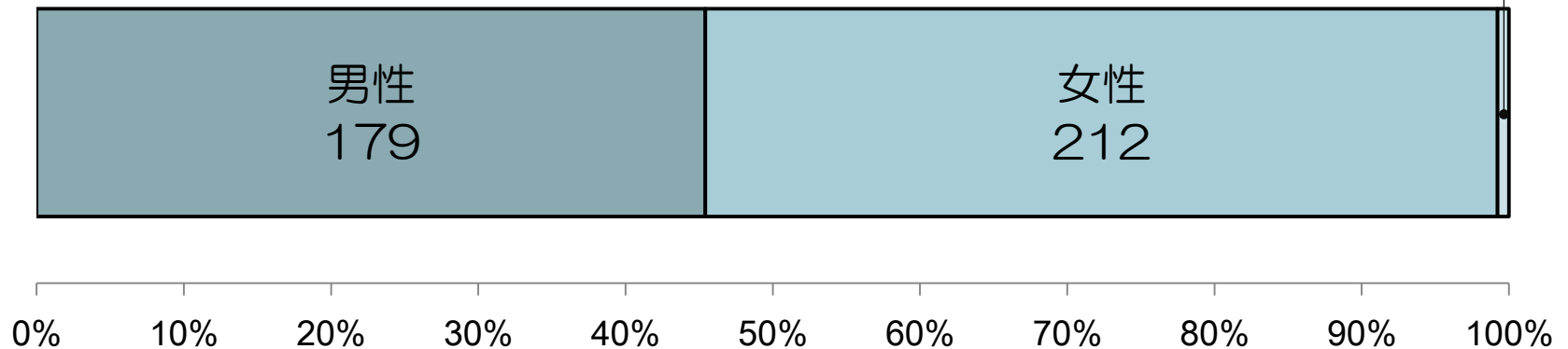
【 1 】回答者自身について

問 1 - ①

性別

N=394

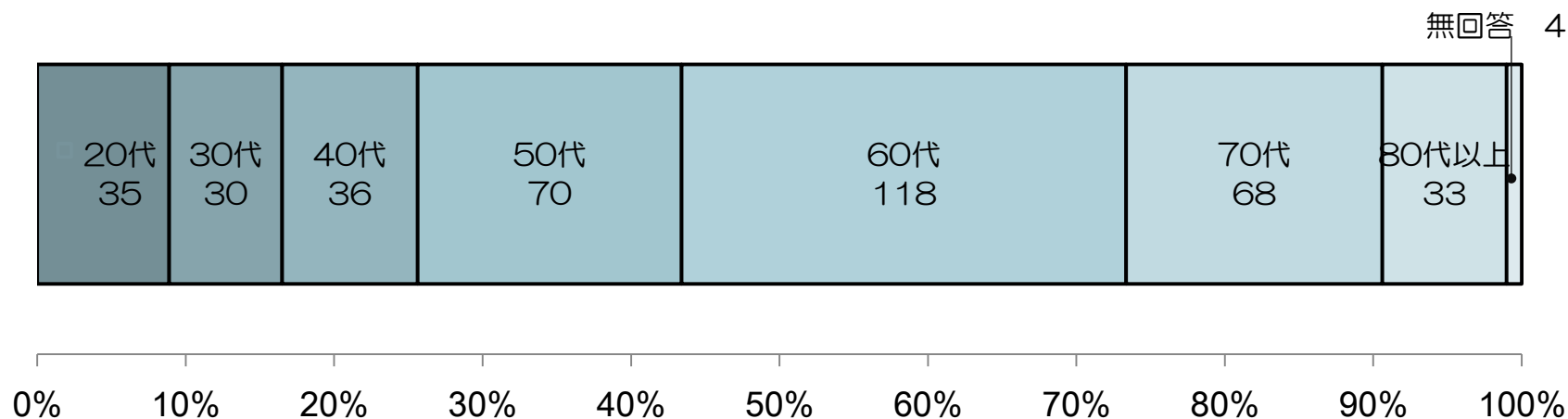
無回答 3



問1-②

年齢

N=394



問1-③

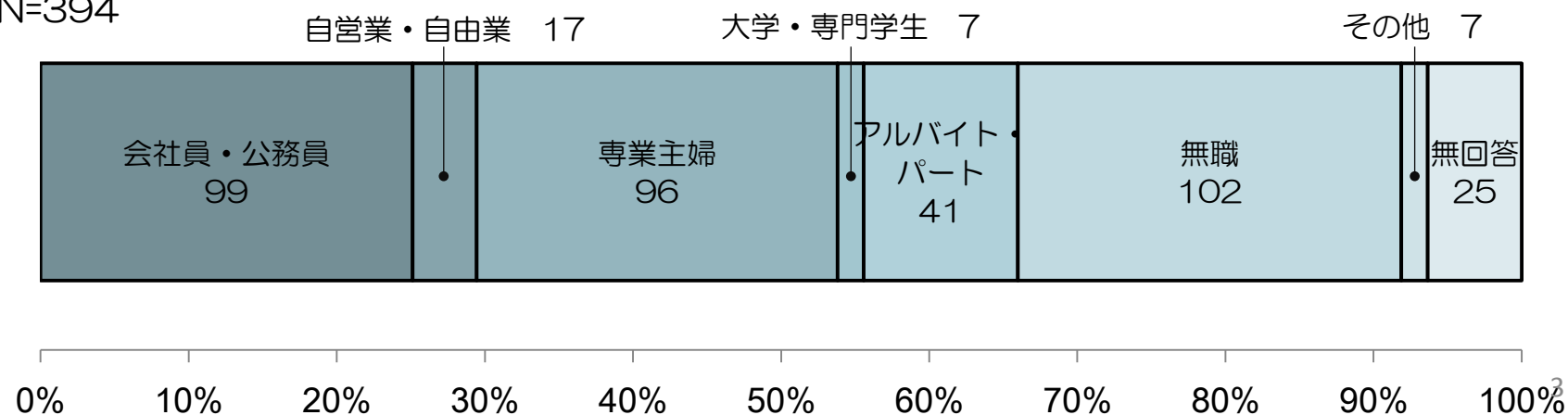
職業

○その他（7名）

コック 1名

無回答 6名

N=394

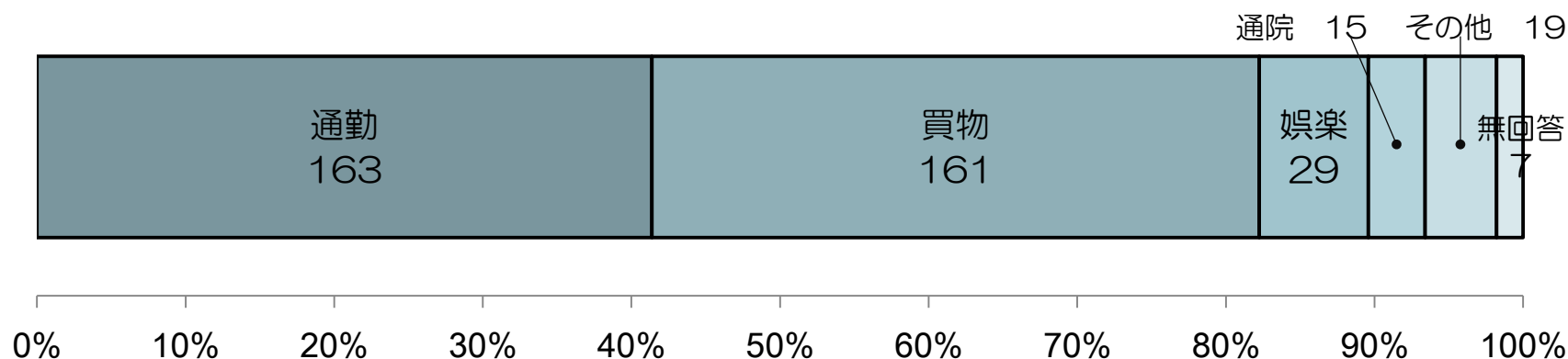


【2】回答者の外出について

問2-①

主な外出目的

N=394



○その他 (19名)

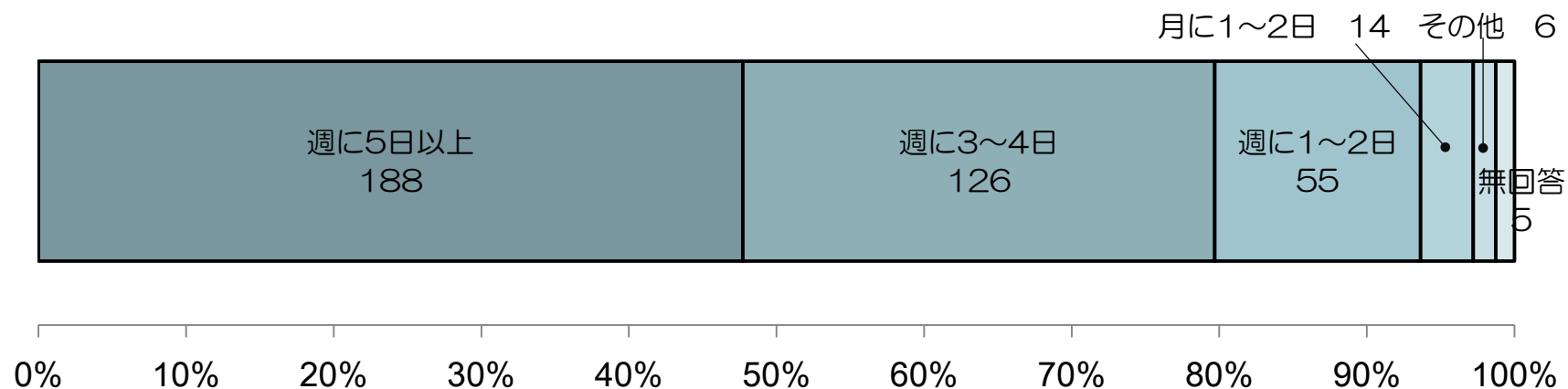
通学	4
ボランティア	2
いろいろ	2
運動	1
バイト	1

銀行	1
自営業での仕事	1
散歩	1
ハスノハナインド料理	1
無回答	5

問2-②

主な外出頻度

N=394



○その他（6名）

いろいろ

1名

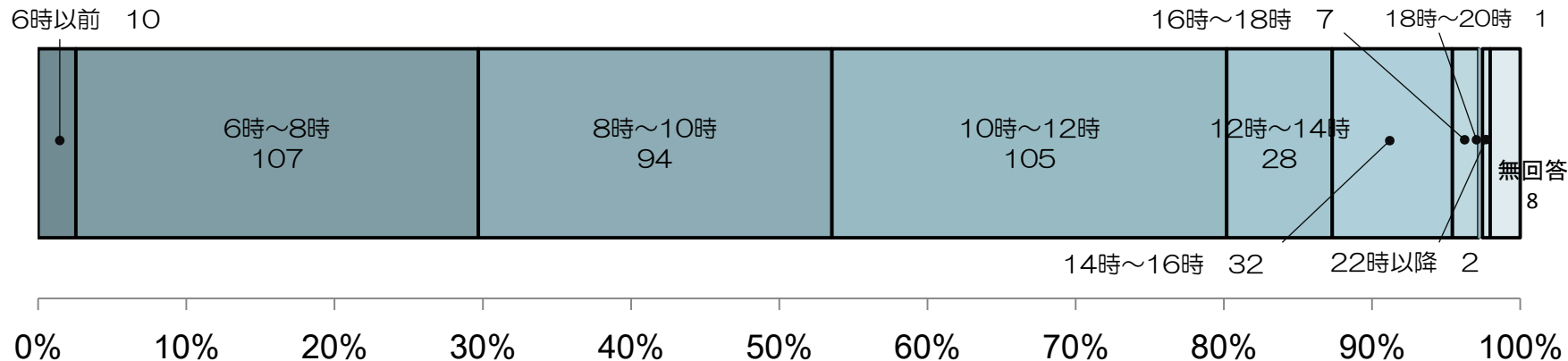
無回答

5名

問2-③

主に外出する時間

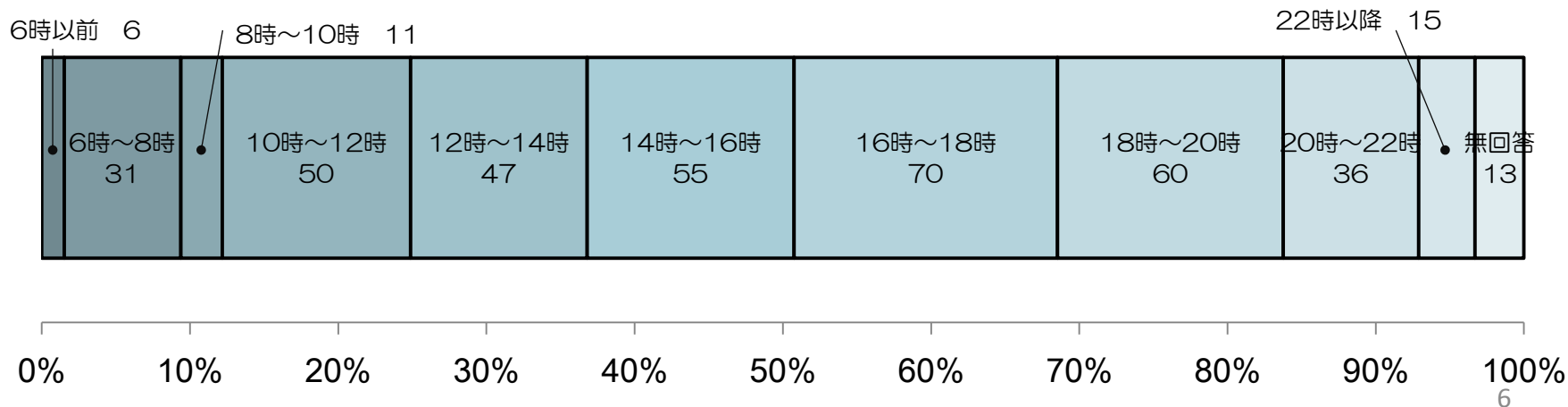
N=394



問2-④

主に帰宅する時間

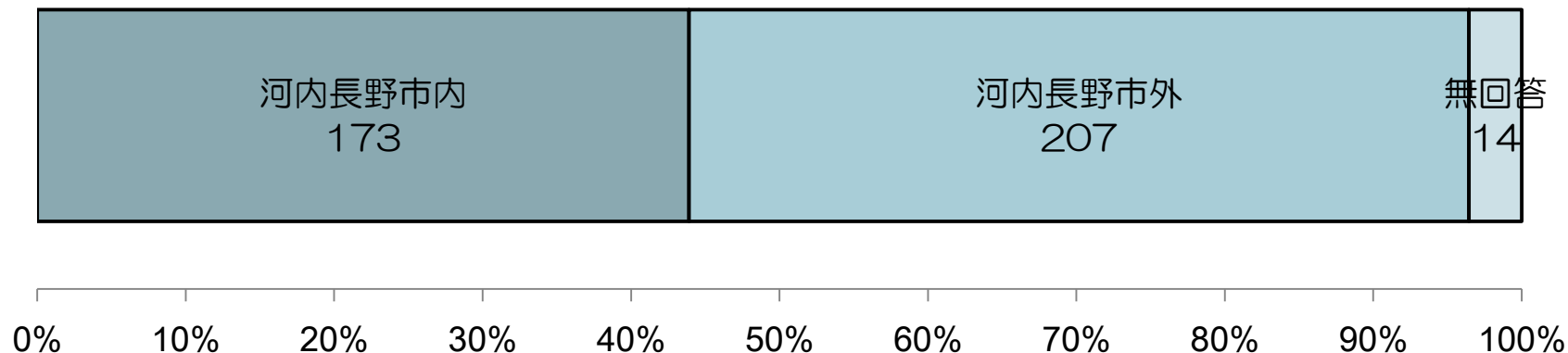
N=394



問2－⑤

主な外出場所

N=394



○ 具体的な場所

市内

- スーパー（西友、ばんばん、松源）
- 公共施設（図書館、公民館、市役所）

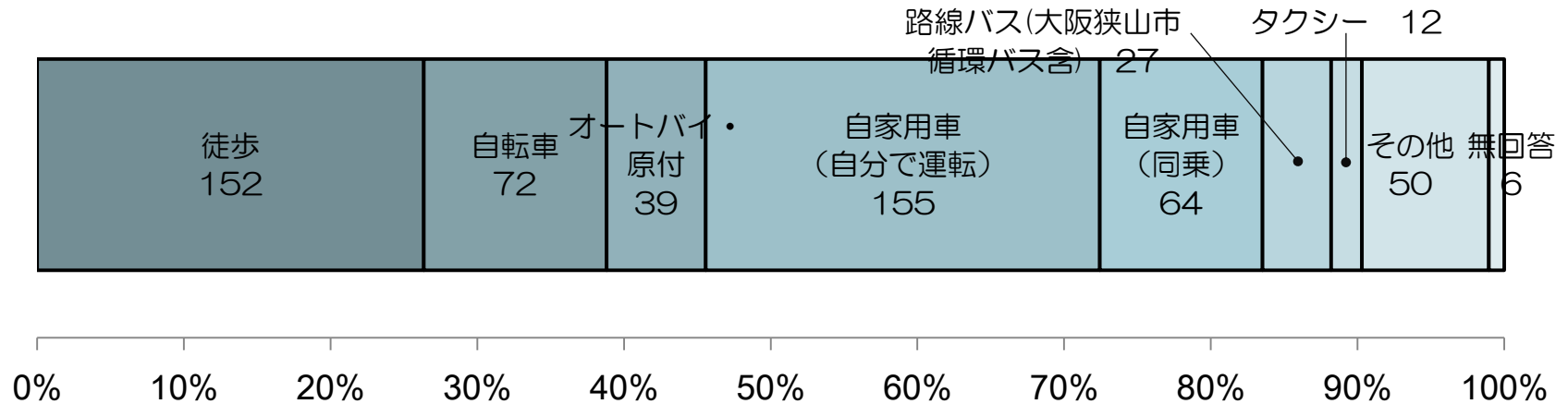
市外

- 大阪市、大阪狭山市、堺市、富田林市

問3

問2の主な交通手段

N=394



○その他 (50名)

電車

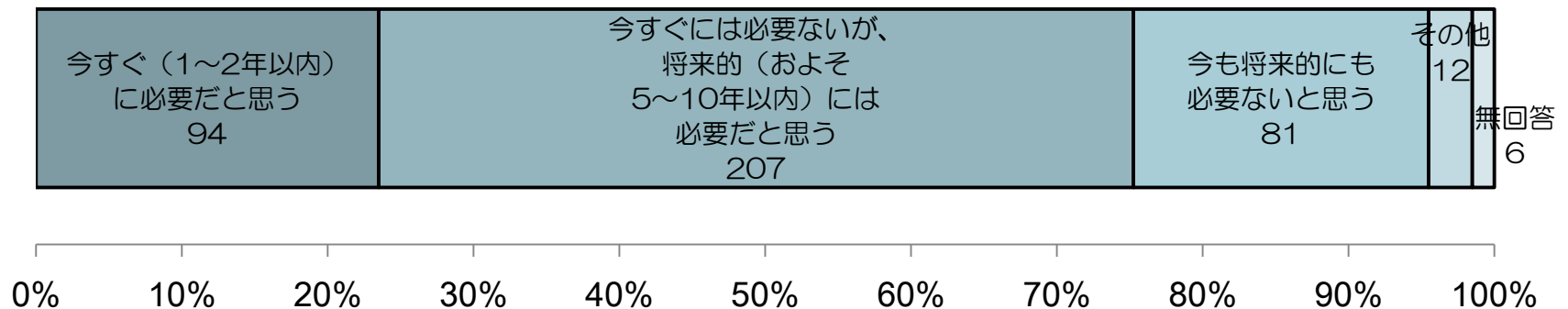
50名

【 3 】新たな地域の公共交通について

問 4

桐ヶ丘地域での新たな地域の公共交通の
必要性について

N=394

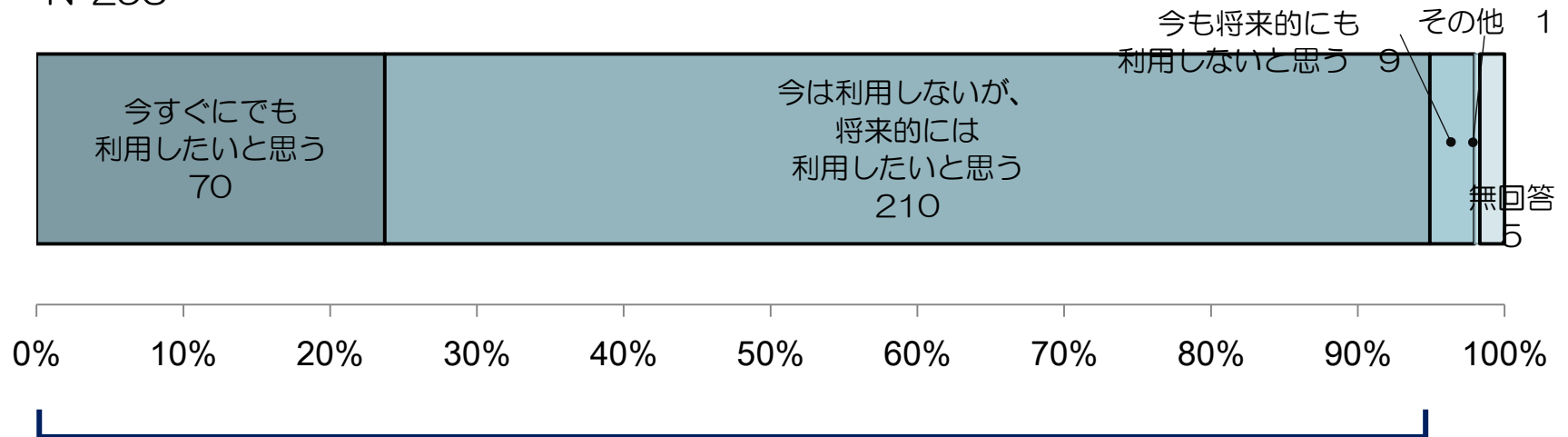


問 5 へ

問 5

桐ヶ丘地域での新たな地域の公共交通が
運行すれば、利用すると思いますか

N=295



問 6 へ

○その他（1名）

バス等であれば路線次第

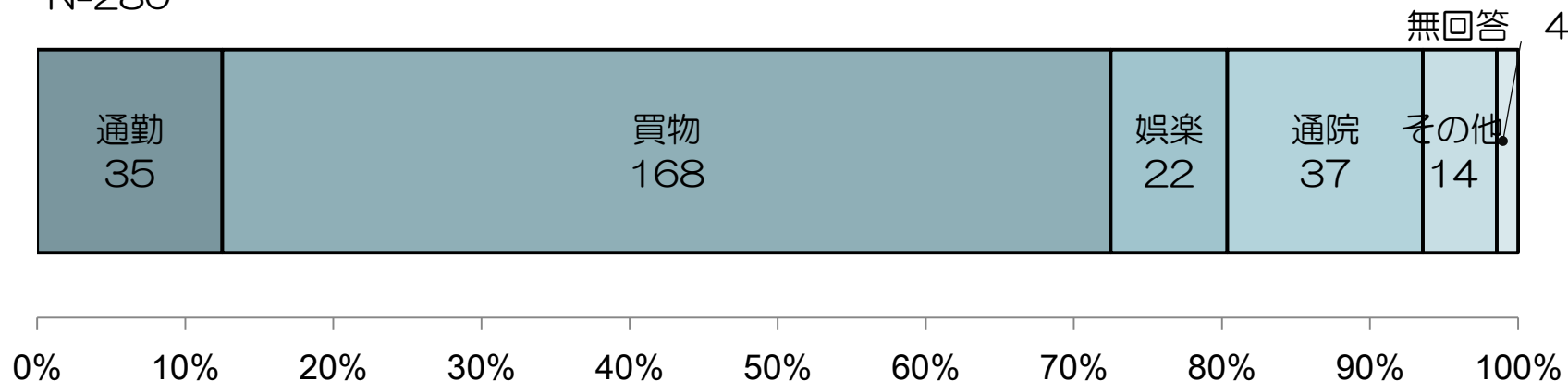
1 名

新たな地域の公共交通が運行した場合・・・

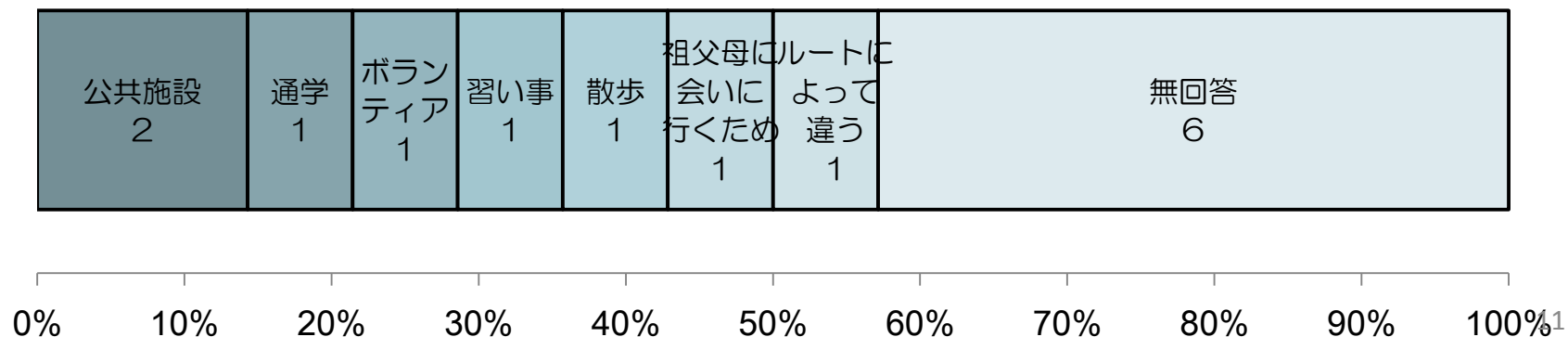
問6－①

主な利用目的

N=280



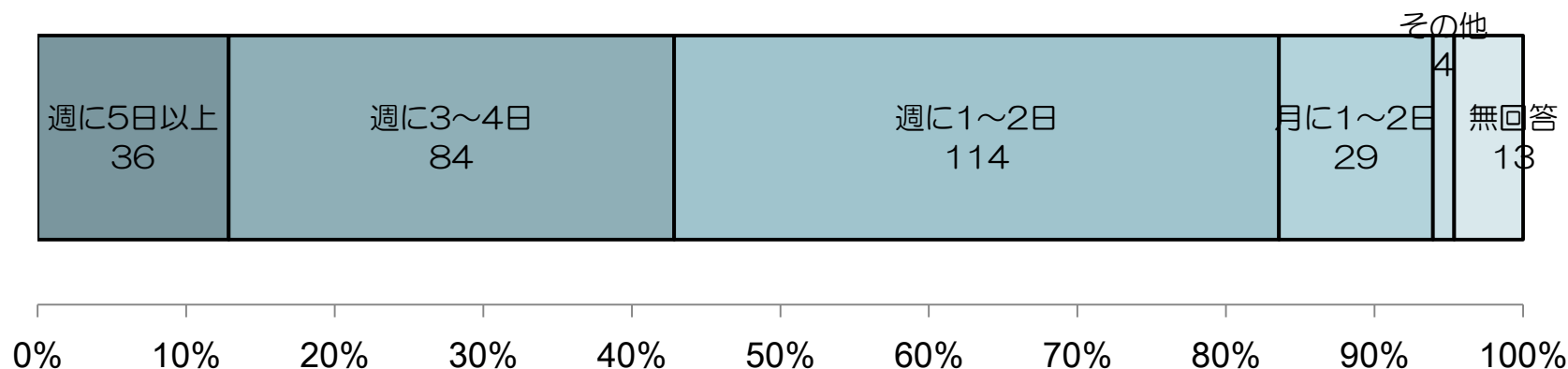
○その他（14名）



問6－②

主な利用頻度

N=280



○ その他（4名）

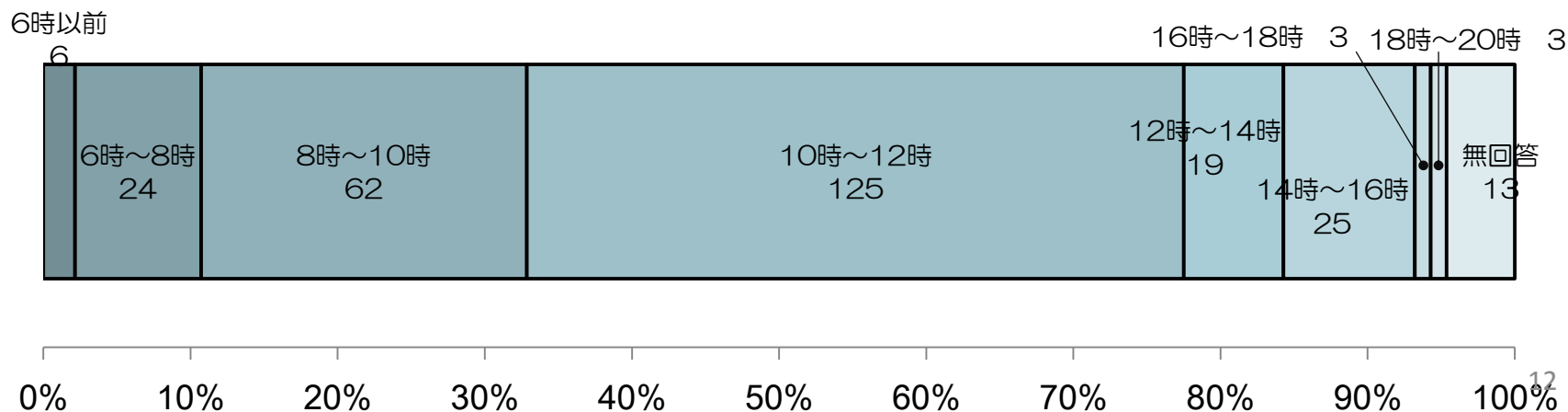
無回答

4名

問6－③

主に外出で利用する時間

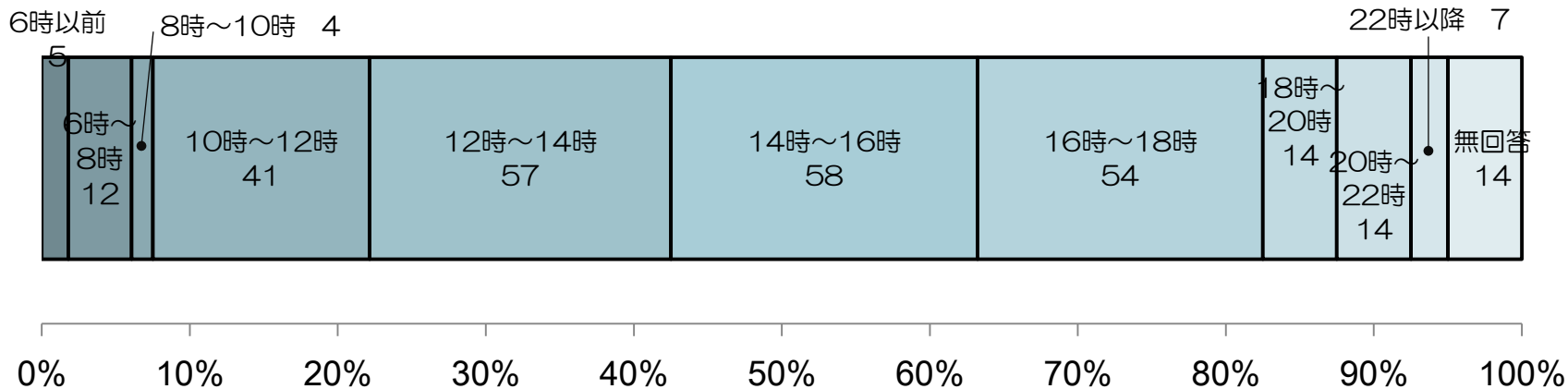
N=280



問 6 - ④

主に帰宅で利用する時間

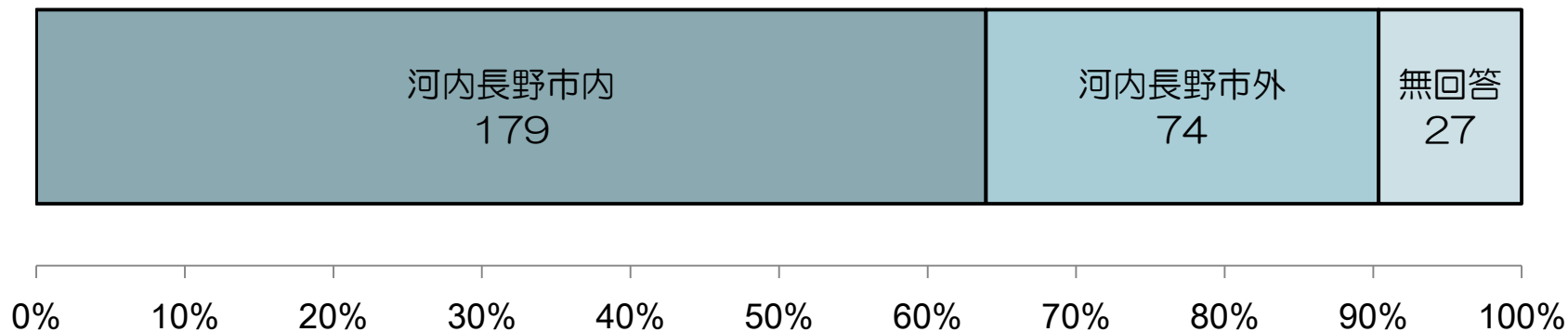
N=280



問 6 - ⑤

主な外出場所

N=280



○具体的な場所

市内

- スーパー（西友、松源、ばんばん、関西スーパー）
- 公共施設（図書館、公民館、市役所）

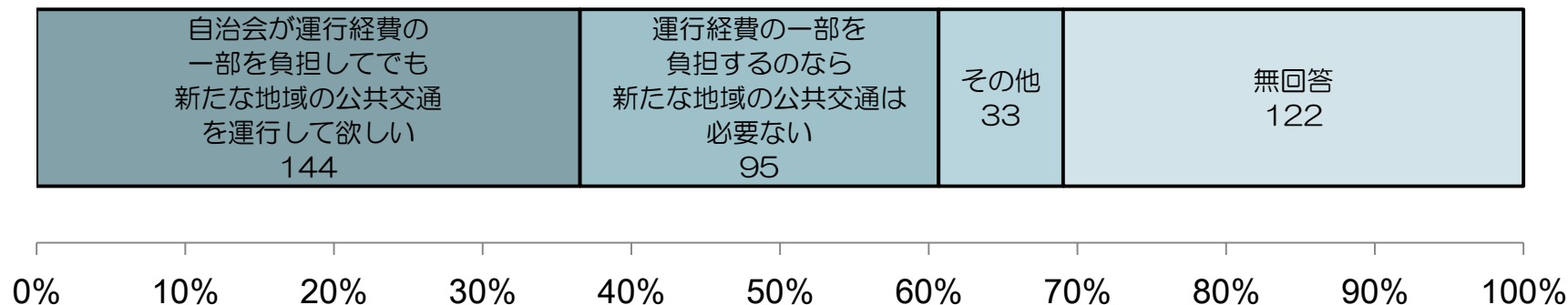
市外

- 大阪市、大阪狭山市、堺市、富田林市

問7

新たな地域の公共交通が運行する場合の 自治会による経費負担についての考え

N=394



○その他（33名）

市が負担すべき

8 名

負担する金額による

5 名

運行ルート、時間、運賃、利用者数等により異なる

4 名

どちらでもよい

2 名

その他意見

- 当自治会だけでは厳しい。他の自治会と連体とするべき。
- 利用しない人に負担させられない。
- 利用料金は当然利用者だけの負担で良いと思う。自治会とは独立して考えるべき。

問 8

公共交通に関するご意見等

新たな公共交通の運行について

26 名

- 高齢者が多いので早く運行してほしい。運賃も安く。
- 将来的に実現してほしい。
- 車を利用するため、自分自身は利用しないと思うがあれば便利と思う。
- 自治体の強力なバックアップが必要だと思います。
- 全く必要とは思いません。行政に頼る前にもっと工夫をし、いくらでも方法はあると思います。

新たな公共交通の要望・提案について

16 名

- 100円程度の料金、1時間に1本のダイヤで公共バスがほしい。
- コノミヤ・近大病院に向かうバスがあればうれしい。
- 桐ヶ丘も南海バスの延長路線を走らせてほしい。
- 桐ヶ丘発着で病院・役所・店舗・駅をむすぶような路線を望む。

公共交通全般について

8 名

- 現在、狭山がコミュニティバスを走らせており桐ヶ丘のすぐ近くを通っている。
新たに走らせるより、その一部を桐ヶ丘経由にすれば効率的だと考える。
- 助け合い運転制度。自治会でワンボックス車を購入し、運転手は自治会が努め、利用者の希望地まで搬送する。利点は路線化されていないため、行きたいところに行ける。利用者が増加するのでは？
- 河内長野市域に限定せず、大阪狭山市、富田林市と含めた広域の公共交通機関の運行も考えてほしい
- 自治会費を使うことは不公平が生じる。一部の利用したい人のみ優遇
介護保険などでタクシーチケットなどは認められないのか？

その他

5 名

- どのようなものを、どの頻度で、どこからどこへ、交通手段として考えているのか、明確にしておかないと、要・不要は判断できない。

資料5-1

平成27年度 河内長野市地域公共交通会議予算（案）

歳入予算額 6,384,000 円
 歳出予算額 6,384,000 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	6,383	
1 補助金	6,383	
1 補助金	6,383	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	6,384	

2 歳出

（単位：千円）

款 項 目	予算額	説明
1 運営費	50	
1 会議費	0	
1 会議費	0	
2 事務費	50	
1 事務費	50	
2 事業費	6,333	バス利用の手引き・バスマップの作成、配布、モックルコミュニティバス及び路線バス千代田線上限200円運賃の事業費など
1 事業費	6,333	
1 事業費	6,333	
3 予備費	1	
1 予備費	1	
1 予備費	1	
合 計	6,384	

平成27年度 地域公共交通会議予算（案）の詳細

資料5－2

メニュー	内容	事業費	積算根拠		
公共交通利用促進の啓発	バス利用の手引き・バスマップの作成、配布	1,000,000	原稿作成、印刷		
観光との連携	観光資源と路線バスを活用した取り組み（チラシの作成、配布など）の実施				
乗車運賃の割引	路線バス（千代田線）上限200円運賃の試行運行	1,519,000	上限200円運賃実施に伴う減収額の補填費用及び大阪南医療センター正面玄関延伸に伴う追加費用：1,519,000円 ・運賃上限200円実施に伴う減収額の補填費用【補填金額（最大）：1,310,000円】 ・大阪南医療センター玄関口 延伸に伴う追加費用【人件費：168,000円、燃料費：41,000円】		
乗車運賃の割引	モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行 ※上限200円運賃の実施に伴う経費増加分を補助	1,929,000	運行経費	27,592,000	平成27年度見積み額
			運賃収入	8,443,463	平成27年度収入予想額
			差額	19,148,537 ≒19,200,000	19,200,000（H27赤字額）-17,271,000（市負担額）=1,929,000（交通会議負担額）
乗車運賃の割引	同伴者割引の試行	385,000	試行期間（12ヶ月間）での負担額：日曜日の日数（52日）×日曜日1日あたりの利用者数（100人）×148円（平均単価）×1/2（同伴者無料のため）=384,800円≒385,000円		
事務費	事務費	50,000	事務費		
地域に合った公共交通の試行運行	公共交通不便地域（桐ヶ丘・自由ヶ丘・向野町）での公共交通の試行運行	1,500,000	2,000円（1便）×8便（9時から17時運行、1時間に1本、1時間休憩）×90日（3ヶ月）×1/2（収支率50%）×2地域（向野町、桐ヶ丘・自由ヶ丘）+60,000円（初期費用）=1,500,000円 ※試行期間3ヶ月、運賃収入による収支率を50%と見込んでいる。		

合計 6,383,000

第Ⅳ部門 高齢者の外出ニーズと移動支援を目指した新たなバスサービスの評価

大阪市立大学工学部 学生会員 ○長永 久美
河内長野市都市づくり部 非会員 水上 和也

大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 日野 泰雄
河内長野市都市づくり部 非会員 田中 亮

1. 研究背景と目的

高齢化が年々深刻化する中、公共交通サービスの必要性は高まっているものの、郊外住宅地の空洞化なども相まって公共交通の利用者は減少し、サービスの維持が困難になっている。このような状況の中、高齢者の外出支援を目的として、新たな公共交通サービスのあり方が問われていると言える。そこで本研究では、市民協働で様々な取組を行ってきた河内長野市で、高齢者の外出支援を目的として導入された新たな3種類のバスサービス(表-1)の利用者を対象に調査を実施し、利用状況とサービス評価の昨年度からの変化を踏まえた課題を明らかにすることで、高齢者の外出支援に対する効果評価を行うことを目的とした。

表-1 対象とするバスサービス

サービスの種類	目的	概要
I 日曜日 同伴者割引	■高齢者の移動支援 ■同伴外出機会創出	日曜日の利用者一名につき 同伴者一名を無料
II 同一区間 同一料金	■通院支援 ■料金調整による利便性向上	コミバスと同一区間の路線 バスの料金を同額にする
III フリー乗降	■高齢者移動支援 ■外出機会支援	地区内のバス停以外の乗降 の可能にする

2. 日曜日同伴者割引(サービスⅠ)の評価

モックルコミュニティバス(以下、モックルバス)利用者を対象にヒアリングとアンケート調査を行った(表-2)。ヒアリング調査のサンプル属性は、60歳以上の高齢層の割合が高く、高齢者にとってモックルバスの必要性は高いといえる(図-1)。サービス利用者の同伴相手は前年と比べ、「友人」の回答割合の増加が顕著であり、高齢者をはじめとする各年齢層の交流活性や若年層のバス利用者としての定着が期待できる(図-2)。

表-2 同伴者割引調査概要

運用開始	平成25年10月26日	
調査対象	モックルコミュニティバス	
調査方法	車内聞き取り	アンケート(郵送回収)
調査主体	河内長野市/大阪市立大学	大阪市立大学
調査時期	平成26年12月20日(日)	平成26年12月28日(日) 平成27年1月11日(日)
回収部数	96部	44部(回収率44%)
主な項目	1)個人属性(年齢・性別)	
	2)バス利用(目的・乗降場所・同伴者の有無)	
	3)同伴者割引(認知・利用状況、目的、効果、利用しない理由)	
	4)普段の外出(同伴者の有無と目的)	
	5)過去の利用回数	
	6)平日運用(賛否、利用意向、目的、利用回数、利用しない理由)	

また、平日運用については、約9割が賛成し、さらに8割以上が利用意向を示した。平日利用意向者の同伴相手は、高齢者では「夫婦」・「子供」・「孫」、高齢者以外では「夫婦」・「父母」・「子供」であり、家族との利用が高い割合を占めている(図-3)。

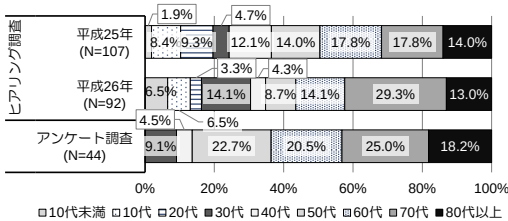


図-1 同伴者割引調査のサンプル属性

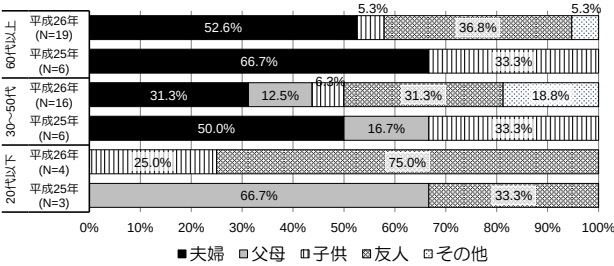


図-2 年齢別にみたサービス利用者の同伴相手

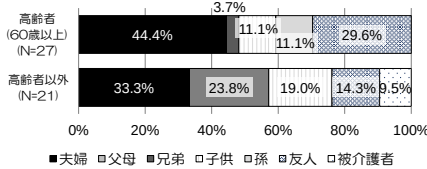


図-3 平日利用意向者の同伴相手

また、「利用意向」の属性をみるため、性別、年齢、同伴相手、目的を説明変数として判別分析を行ったところ、「夫婦」や「父母」あるいは「友人」と「公共施設」や「娯楽」、「通院」目的の利用意向が高くなった(図-4)。

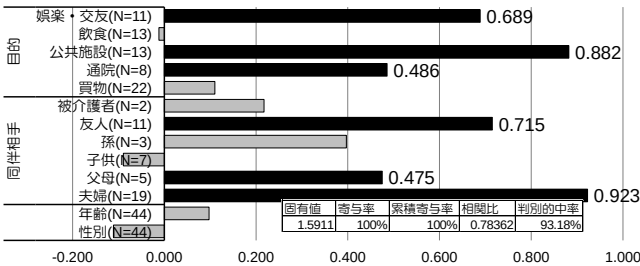


図-4 平日利用に関する判別分析

- 1) 森田・日野・松坂・田中：バスフリー乗降サービスの効果評価とその発展的課題,土木学会関西支部年次学術講演,2014.
- 2) 日野・向井・水上・森田：賑わいまちづくりに向けた高齢者支援のための新たなバスサービスの試みとその評価, 交通工学論文集, Vol.1, No. 2, pp. B18-25, 2015