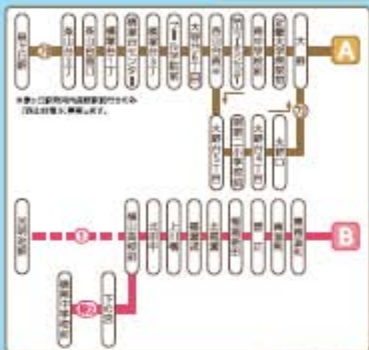


人・自然・歴史・文化輝くふれあいと創造のまち 河内長野

河内長野市
バスマップKAWACHI-NAGANO CITY
BUS MAP

河内長野市
バスローテーション
システム



お得なバス1日乗り放題!!
「モックルカード」もあるよ!!
詳しくは最前もみてね



区別	線別	終点	系統番号	のりば	運賃
河内長野駅前	—	小山田町	—	—	170円～240円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所サテライト	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
河内長野駅前	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円
	—	市役所	—	—	170円～250円

区別	線別	終点	系統番号	のりば	運賃
河内長野駅前	—	市役所	—	—	170円～290円
	—	市役所	—	—	170円～300円
	—	市役所	—	—	170円～270円
	—	市役所	—	—	170円
	—	市役所	—	—	170円～330円
	—	市役所	—	—	370円～530円
	—	市役所	—	—	170円～220円
	—	市役所	—	—	170円～270円
	—	市役所	—	—	170円
	—	市役所	—	—	190円
河内長野駅前	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円

区別	線別	終点	系統番号	のりば	運賃
河内長野駅前	—	市役所	—	—	170円
	—	市役所	—	—	170円～260円
	—	市役所	—	—	170円～260円
	—	市役所	—	—	170円～260円
	—	市役所	—	—	170円～260円
	—	市役所	—	—	170円～220円
	—	市役所	—	—	200円
	—	市役所	—	—	170円～260円
	—	市役所	—	—	560円
	—	市役所	—	—	560円
河内長野駅前	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円
	—	市役所	—	—	170円～200円

河内長野市地域公共交通会議
お問い合わせ先：河内長野市河内長野市庁舎 TEL 0721-53-1111

河内長野市地域公共交通計画（概要版）

■改訂 河内長野市公共交通のあり方
■第2期 河内長野市地域公共交通網形成計画

“将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通”を目指して

◆計画策定の目的

- 河内長野市公共交通のあり方（基本方針）…平成 20 年度～
➢ 河内長野市地域公共交通網形成計画（実施計画）…平成 27 年度～平成 29 年度

改訂

目的：持続可能な公共交通の確保

河内長野市地域公共交通計画

◆計画の区域と期間

(1) 計画区域

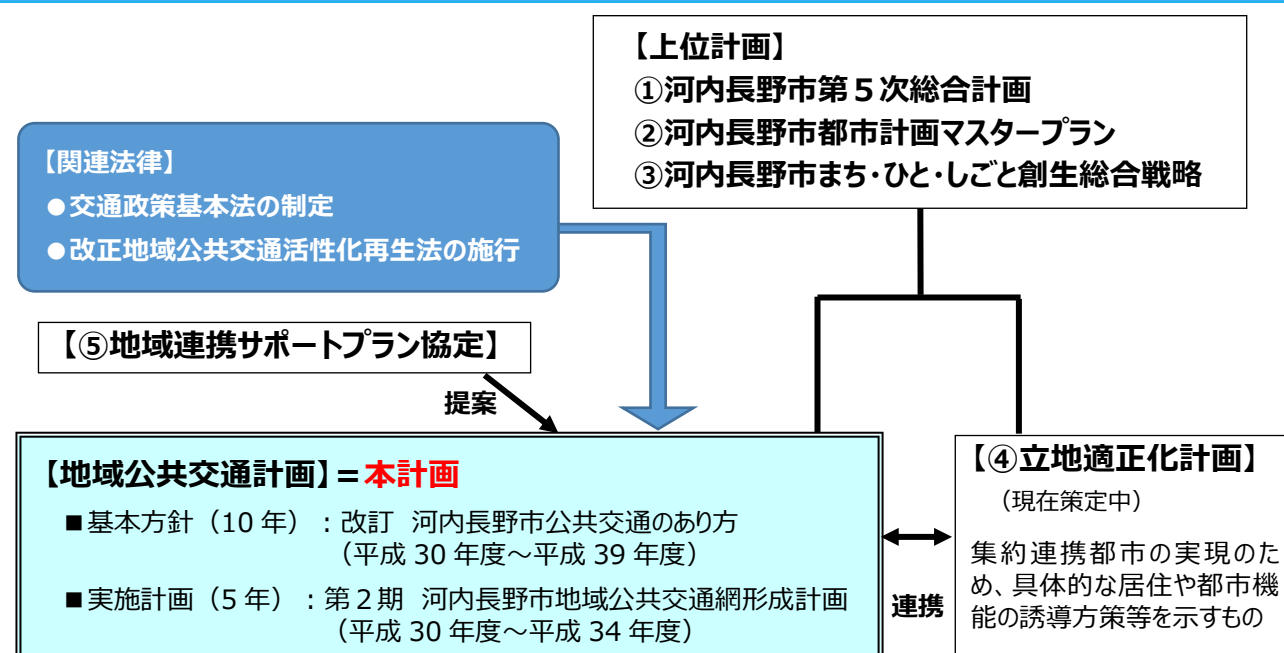
本計画では、市全域を対象とします。

(2) 計画の期間

本計画は、今後 10 年の基本方針となる「改訂 河内長野市の公共交通のあり方」と、今後 5 年の具体的な取り組みを定めた「第 2 期 河内長野市地域公共交通網形成計画」の 2 つで構成しています。

計画期	第 1 期	第 2 期	第 3 期	第 4 期	第 5 期
策定計画	公共交通のあり方（基本方針）			改訂 公共交通のあり方（基本方針）	
	地域公共交通総合連携計画	第 2 期地域公共交通総合連携計画	地域公共交通網形成計画	第 2 期地域公共交通網形成計画	次期計画（改めて策定）
計画期間	平成 21～23 年度	平成 24～26 年度	平成 27～29 年度	平成 30 年度～平成 39 年度	
				平成 30 年度～平成 34 年度	平成 35 年度～平成 39 年度

◆上位・関連計画と公共交通の位置付け



本計画で目指すべき公共交通の将来の姿

将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通

◆公共交通をとりまく課題、基本方針（改訂 河内長野市公共交通のあり方）

〔公共交通をとりまく課題〕

分類	現状・問題点	課題	分類	現状・問題点	課題
都市構造・特性	・鉄道駅を中心に住宅地が広がり、山間部の旧集落は低密 ・山間地を切り拓き造成された開発団地では坂道が多く、市域が広い ・生活に必要な都市機能がそろっている住宅地は少ない	・集約型都市構造の実現 ・公共交通の維持・確保	公共交通の状況	・日野・滝畑コミュニティバスは生活利用と観光利用によって、ニーズが大きく異なる ・くすまの利用者は地域主体の取組みにより、過去 4 年間の平均収支率が 75%を超えている	・利用者ニーズの集約 ・地域主体の取組みのモチベーション維持
上位・関連計画	・総合計画、都市計画マスタープランとも、目指す都市構造は“集約連携都市（ネットワーク型コンパクトシティ）” ・基本目標の 1 つで“潤い・快適・活力のにぎわいのまち”を目指す ・集約連携都市実現のため、魅力ある拠点の確立と基幹公共交通軸の維持を目指す	・集約連携都市に資する公共交通の構築 ・外出先や目的の創出（上位・関連計画との密な連携が必要）	市民意向	・平成 28 年度の公共交通の不満足度は H26 年度と比較して 36.7%と減ったものの、満足度は 9.0%と低い水準のまま ・バスに改善を望むことが実現し、利便性の高いバスが運行された場合、利用するか」の間に約 3 割が利用すると回答 ・公共交通を不便と感じている人は山間部の地域で多く、ほぼ市全域で必要と感じられており、改善後の利用意向は山間部地域で高い ・公共交通の必要性を感じる割合は、60 歳以上の年代では 6～7 割が必要を感じている。一方で、20～50 歳代は 4 割台と比較的に低い ・地域のまちづくり活動への参加頻度は約 6 割の人がほとんどないと回答、また、活動への参加についても、希望しているのは約 2 割程度にとどまる ・近所付き合いの程度については、約 5 割の人が「あいさつ程度の付き合い」と回答し、一緒に外出したり、協力し合う関係にあると回答した人は約 1.5 割にとどまる	・公共交通満足度の向上 ・公共交通への関心を高める ・市民ニーズに対応した改善 ・潜在需要の掘り起こし ・公共交通利用者数の維持確保 ・協働への市民意識の向上 ・地域やまちづくり活動への参加意向の向上
人口・高齢化	・総人口は平成 12 年をピークに減少している一方、高齢者人口は増加傾向 ・高齢化が急速に進行し、大阪府内の市でトップの高齢化率 ・昭和 40 年代の宅地開発による転入世代の高齢化 ・市内でも特に天見小学校区、南花台小学校区で人口が大きく減少 ・20～30 歳代の転出率が特に多い	・人口減少の中での公共交通の維持 ・高齢化に対応した利用しやすい公共交通の構築 ・利便性の向上（定住率や定住意向の向上）	市の財政負担	・市が関係するコミュニティバス等の運行経費は平成 28 年には減少しているものの、平成 21 年から 27 年にかけて増加傾向	・適正な財政負担と負担の軽減 ・公共交通利用者数の維持確保
移動状況	・通勤通学は市内だけでなく、市外も多い ・市外への通勤通学手段は鉄道、自家用車、バスの順で多く、市内は自家用車、徒歩、自転車の順に多い ・交通手段のうち、鉄道・バスの分担率は減少傾向で、平成 22 年で鉄道は 15.8%、バスは 1.9% ・平日よりも休日の外出率が低く、特に高齢者は外出率が低い ・65 歳未満は休日の方が平日よりも自動車分担率が高い ・駅へのアクセスはバスの他、自動車も存在している	・利便性の向上（市内外への移動） ・公共交通分担率の向上 ・高齢者の外出応援 ・外出先や目的の創出（市内関係部局との連携）	河内長野市公共交通のあり方	・取組みの進め方として、要望型から協働型に進めていくことを明記 ・取組み対象は「主に市内での移動の中心的な役割を担う路線バス等の輸送サービス」としてきたが、10 年間で地域集合タクシーの新たな運行開始や運行の検討等が行われている ・くすまのように地域住民の積極的な参加による新たな公共交通運行に至った協働のケースや、公共交通の利用促進・情報発信等での協働のケース等、様々な段階の協働事業を推進してきた ・一方で、施策の展開スケジュールの最終段階である「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」の段階までには至っていない ・公共交通は活力あるまちと豊かな生活を支える社会資本	・協働への市民意識の向上 ・様々な公共交通サービスの連携 ・さらなる協働の推進 ・人口減少の中での公共交通維持 ・公共交通への関心を高める
公共交通の状況	・幹線軸となる鉄道駅からバス路線が放射状のネットワークで接続し、乗換えをすれば主要なところへ行ける ・公共交通空白・不便地域が存在 ・鉄道、バスの利用者数は減少傾向 ・モックルコミュニティバスの利用者数は 3～5 年前に比べて低い値に留まっており、休日は平日に比べて利用が少ない ・モックルコミュニティバスは、朝の運行時間や、路線バスとの乗継ダイヤの改善等の要望が増えている ・日野・滝畑コミュニティバスの利用者は減少傾向が続いたが、ここ数年は観光利用増により、改善傾向がみられる	・乗り継ぎ負担の軽減 ・地域のニーズに応じた移動手段の確保 ・市民ニーズに対応した改善 ・観光との連携	河内長野市地域公共交通網形成計画	・コミュニティバスの利用者増やモックルカードの販売数増に裏付けられるように個々の取組みによる成果がみられる一方で、バス年間利用者数は減少 ・バスに乗らない理由は、回答が多かった順に「車・バイクの方が便利」「歩いて目的地に行ける」「便数が少なく利便性が悪い」 ・同時に、外出目的や行き先がなければ移動は発生しないため、まち中に外出したいと思えるような賑わいや人が集まる場所が必要	・公共交通利用者数の維持確保（個々の取組みにより、相乗効果で全体的な利用者数の底上げを図る） ・市民ニーズに対応した改善 ・まちづくり施策との密な連携

〔課題集約〕

全般に共通する課題

- ・適正な財政負担と負担の軽減
- ・公共交通利用者数の維持確保
- ・公共交通の維持・確保
- ・利用者ニーズ集約（本当に必要なものを効率的、効果的に）

まちづくりやネットワークの維持・充実に関すること

高齢化やニーズへの対応に関すること

市民意識の醸成や向上に関すること

〔基本方針〕

- ①まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築
- ②高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現
- ③利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進

★目指すべき将来の姿★

“将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通”

目標を達成するために取り組むべき事業について、基本方針別に取り組みを示します。

基本方針	取り組みの方向性	具体的な取り組み
① まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築	① まちづくり、観光等様々な分野との連携	・まちづくり、観光等の分野と連携した公共交通に係る取り組みの推進
	② 広域的視点による近隣市や鉄道沿線地域との連携	・周辺市と連携した広域協議による幹線系統の改善
	③ 人口減少による公共交通の利用者減少を見据えた、地域に応じた移動手段確保の検討	■ 交通事業者や運輸官庁等からの多様な情報収集 ・相乗りアプリ等を活用した移動手段確保の研究 ・自動運転によるバス運行の社会実験計画案の検討
	④ 鉄道・バス・乗合タクシー等の様々な公共交通サービスの連携	・乗継ぎ環境（ダイヤ・運賃・バス待合施設等）の改善等による結節点での接続性の向上
② 高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	⑤ 高齢者が利用しやすい公共交通環境の整備による外出の支援	・高齢者が利用しやすい運行形態の検討 ・運賃割引制度の検討および高齢者が馴染みやすい情報発信（チラシ、時刻表、バスマップ等） ・ノンステップバスの導入（車両更新時等）
	⑥ 運転に不安を感じられる方が安心して免許を返納できる交通環境の整備	・公共交通の運賃割引や利用券・企画乗車券等配布の検討
	⑦ 多様な交通手段の情報収集および福祉分野との連携	・新たな輸送サービスの制度創設に伴う情報収集及び検討
	⑧ 利用環境向上の取り組みの推進	・バス停新設及びフリー乗降等の利用者利便の向上に資する環境整備の検討・展開
	⑨ 市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現	・移動ニーズに即したモックルコミュニティバスの運行形態の改善 ・移動ニーズに即した日野・滝畑コミュニティバスの運行形態の検討
③ 利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進	⑩ 地域の特性とニーズに応じた運行の検討	■ 地域のニーズにあった運行形態および運行継続条件の検討 ・モデル的な取り組みの他地域への啓発 ・地域ニーズにあった運行形態の検討 ・運行継続条件の検討 ■ 公共交通空白・不便地域の実情に合った公共交通の検討
	⑪ 沿線施設や交通事業者等との連携	・料金施策や利用特典等による利用促進の展開
	⑫ 需要喚起のための公共交通情報の提供	■ 公共交通の利用に資する各種情報の作成および発信 ・公共交通マップ、総合時刻表等の作成・配布 ・市広報紙やホームページ、SNS等の多様な媒体の活用 ・路線や乗継、運行状況等に関する情報提供の充実
	⑬ 市民の積極的な参加を促進する働きかけ	・地域交通への愛着醸成のための仕組みや機会の検討
	⑭ 社会全体で支える意識の醸成	・市が負担する運行経費のPR ・公共交通の取り組み状況や地域の声の発信
	⑮ 地域住民や交通事業者等の関係者との協働や連携を推進	■ 地域住民や交通事業者等との協働や連携のための情報発信や働きかけ、ワークショップ開催等 ・過度な自動車依存からの脱却のためのPRや公共交通の利用呼びかけ ・協働の意識醸成のための勉強会やワークショップ開催 ・公共交通イベントや社会見学等を通したモビリティマネジメントの実施

- ◆公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上
- ◆公共交通利用率・利用者数の維持
- ◆行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）
- ◆市民意識の醸成

◆評価指標と評価の時期（第2期 河内長野市地域公共交通網形成計画）

目標	評価指標	現状	目標値	使用データ	評価の時期
公共交通や暮らしやすさの市民満足度の向上	「バスなどの公共交通サービス」に関する満足度	9.0% (H28年度)	15.1% (H33年度)	市民意識調査	平成34年度
	「高齢者にととの暮らしやすさ」の満足度	8.2% (H28年度)	16.0% (H33年度)	市民意識調査	平成34年度
公共交通利用率・利用者数の維持	公共交通利用分担率※ (鉄道・バス)	17.7% (H22PT)	20.0% (H32PT)	パーソントリップ調査	平成34年頃
	河内長野駅の利用者数	10,343 千人／年 (南海 H27 年度) 2,541 千人／年 (近鉄 H27 年度)	10,500 千人／年 (H32 年度) 2,600 千人／年 (H32 年度)	交通事業者提供データ	平成34年度
	バス利用者数	100 (H28年度のバス年間利用者数を100とした場合)	100 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	日野・滝畑コミュニティバスの利用者数	81,387 人／年 (H28年度)	82,000 人／年 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	モックルコミュニティバスの利用者数	58,504 人／年 (H28年度)	59,000 人／年 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	くすまの収支率	76.1% (H28年度)	78.6% (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
行政負担の軽減（効果的な行政投資の実現）	モックルコミュニティバス利用者1人あたりの行政負担額	313 円 (H28年度)	310 円 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
	くすまの利用者数	31,390 人／年 (H28年度)	32,000 人／年 (H33年度)	交通事業者提供データ	毎年
市民意識の醸成	「市民同士の連携や市民と行政の協働」に関する満足度	4.3% (H28)	16.0% (H33)	市民意識調査	平成34年度
	モビリティマネジメント※実施回数	0 回／年 (H28年度)	1 回／年以上 (H33年度)	市保有データ	平成34年度
	市民公募希望者数 (交通会議委員)	3 人 (H28年度)	6 人 (H32年度)	市保有データ	平成34年度

※全体のトリップに対するある交通手段を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率といいます。また、トリップとは人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位をトリップといい、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。

※モビリティ・マネジメントとは、1人1人のモビリティ（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等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした啓発活動です。
(例) 平成27年度開催の「交通かんきょう教室」

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

資料3

協議会名:河内長野市地域公共交通会議

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
南海バス株式会社	日野・滝畑コミュニティバス	【前回評価結果】 輸送人員目標未達成の路線については、今後利用者数の確保がますます厳しい状況になると予想される。引き続き、様々な利用促進策を講じて利用者数の維持、充実に取り組む必要がある。 【反映状況】 バスロケーションシステムの導入支援や、市広報でバスを利用したお出かけ特集、市民まつりや商工祭でバス・タクシー車両を使って公共交通の啓発を実施し、輸送人員の増加に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 A 【運行回数】 目標:現状維持→実績○ 【輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅の抑制→○ H28:82,068人→H29:83,285人	路線沿線の商業・レジャー施設と連携し、企画乗車券の特典の付与に協力してもらい、バス利用のきっかけづくりに努めた。商業・レジャー施設が点在する路線であるため、今後も沿線施設と連携しながら利用者数の増加に努めていきたい。
南海バス株式会社	日野・滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 A 【運行回数】 目標:現状維持→実績○ 【輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅の抑制→○ H28:43,037人→H29:42,501人	輸送人員は約1.2%減少しているが、人口減少率(H28.9月末 108,635人→H29.9月末 107,476人)が約1.1%であるため、減少幅を抑制できたと考えられる。山間部の集落へ向かう路線のため、需要喚起が難しいが、今後も公共交通の利用啓発に積極的に努めていきたい。
南海バス株式会社	路線バス小深線2(石見川系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 A 【運行回数】 目標:現状維持→実績○ 【輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅の抑制→○ H28:73,074人→H29:72,838人	輸送人員は約0.3%減少しているが、人口減少率(H28.9月末 108,635人→H29.9月末 107,476人)が約1.1%であるため、減少幅を抑制できたと考えられる。この路線は、輸送人員が増加している日野・滝畑コミュニティバスと並走しているため利用者が分散していると考えられる。今後も、利用者のニーズ把握に努め、互いの路線の相乗効果を図っていきたい。
南海バス株式会社	路線バス高向線1(高向起終点系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 A 【運行回数】 目標:現状維持→実績○ 【輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅の抑制→○ H28:181,019人→H29:167,850人	天野山線3、4については、沿線施設の企画乗車券の特典付与や市広報で「バスおでかけ特集」を掲載したこと等による効果もあり、利用者の増加や減少幅の抑制を図ることができた。一方、天野山線5については、他の補助路線に比べ、利用者数の減少幅が大きくなったが、今後、高齢化が進展する中で、これまで以上に公共交通を必要とするケースが増えることが想定されるため、引き続き、路線維持の重要性を発信すると同時に、バスロケの普及促進や企画乗車券のPR等を積極的にに行い、利用促進に努める。
南海バス株式会社	路線バス天野山線5(旭ヶ丘系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 A 【運行回数】 目標:現状維持→実績○ 【輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅の抑制→○ H28:16,370人→H29:16,170人	
南海バス株式会社	路線バス天野山線4(天野山起終点系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 A 【運行回数】 目標:現状維持→実績○ 【輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅の抑制→○ H28:10,871人→H29:12,554人	
南海バス株式会社	路線バス天野山線3(サイクルセンター系統)		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 A 【運行回数】 目標:現状維持→実績○ 【輸送人員】 目標:維持もしくは減少幅の抑制→○ H28:10,871人→H29:12,554人	

資料3

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

協議会名：	河内長野市地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	河内長野市は大阪府の南東端に位置し、人口約10万8千人、面積は109.63km²と府内で3番目に広い。市域の約7割を森林が占め緑豊かな環境である一方、住宅団地が点在するため公共交通は市民生活を支える大切な交通手段である。 しかしながら、人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの変化などの要因により、路線バスやコミュニティバス等の公共交通利用者が年々減少を続けており、持続可能な公共交通を確保することが極めて厳しい状況にある。 そのため、住民、交通事業者、行政などの関係者による協働の取り組みを進め、市内を運行する路線バスやコミュニティバス等の公共交通の維持・充実を図る必要がある。

目的 計画 目標 (P)

○事業の目的

公共交通の利用促進につながる取り組みを進め、市内を運行する路線バスやコミュニティバス等の公共交通の維持、発展を図る。

○計画内容

「河内長野市地域公共交通網形成計画」等に基づき、様々な公共交通の利用促進につながる取り組みを実施することにより、総合的に既存路線の維持・発展を図り自動車等を利用できない方や通勤・通学等の社会活動、買物・通院等の普段の生活に必要な移動手段を確保する。

○定量的な目標(各路線における対前年度実績)

- ・運行回数の維持
- ・輸送人員の維持もしくは減少幅の抑制

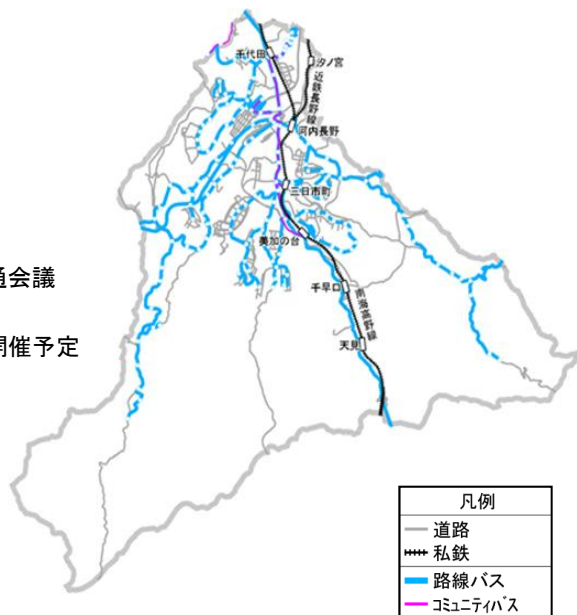
概要図・参考資料

・河内長野市の概要

- 【人口】 107,337人
- 【面積】 109.63km²
- 【高齢化率】 32.7%
- (平成29年11月末)

・河内長野市地域公共交通会議
開催状況

- 【平成29年度】 4回※開催予定



【河内長野市の公共交通網】

具体的取り組み (D)

- 「河内長野市地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通調査等事業」等に基づき、公共交通の利用促進につながる取り組みを実施(H28年10月～H29年9月)
- ・市広報にて「バスおでかけ特集」(H28年3月号)を掲載し、路線沿線施設の紹介や各施設へのアクセスについて記載し、利用促進に努めた。
 - ・市民まつり、商工祭でバス・タクシー事業者に出展して頂き、乗務員の制服を着るなどの乗務員体験等のイベントを行い、利用促進に努めた。
 - ・電車、バス、タクシーなどの市内の公共交通情報(バスロケーションシステム、タクシー案内、ICカード等)をまとめたバスマップを10,000部作成し、図書館等の市内の公共施設にて配布した。
 - ・企画乗車券(市内バス1日フリー乗車券)を利用してもらう工夫として用意している特典について、駅周辺や沿線上のより多くの商業・レジャー施設に協力をお願いし、連携することで拡充を図った(5店舗から24店舗へ)。
 - ・バス沿線施設のイベント情報を作成し、バス車内や駅前、公共施設に掲示。

取組みに対する評価 (C)

目標達成状況(H28年10月～H29年9月)

- ・運行回数：対象7系統全てで運行回数の維持ができ、目標達成。
- ・輸送人員：対象7系統のうち、6系統が目標達成、残り1系統は目標未達成。

※目標達成路線…日野滝畑コミュニティ1,2、天野山線3(サイクルセンター系統)、小深線2(石見川系統)、高向線1(高向起終点系統)、天野山線4(天野山起終点系統)

※目標未達成路線…天野山線5(旭ヶ丘系統)

自己評価から得られた課題、対応 (A)

利用促進の一環として、より多くの市民に公共交通へ親近感を感じてもらうため、バス車両を使った啓発を実施した。今後も、イベント等の機会を通じて市民に公共交通の利用促進について、より深く浸透する内容で啓発を行っていく。

小深線2(石見川系統)、高向線1(高向起終点系統)、天野山線5(旭ヶ丘系統)、天野山線4(天野山起終点系統)は山間部の集落に向かう路線のため、利用者の確保がますます難しくなっており、今後も、利用者数が減少していくことが予想される。人口減少が進む中でも、利用者数を維持もしくは減少幅を抑制するために、今後も企画乗車券のPRチラシやバスマップの配布等に取り組む、利用促進に繋げていく。

アピールポイント、特に工夫した点など

- ・市民まつりや商工祭でバス・タクシー事業者に出展して頂き、乗務員の制服を着るなどの乗務員体験等のイベントを行い、利用促進に努めた。
- ・市広報にて「バスおでかけ特集」(H28年3月号)を掲載し、沿線施設の紹介やアクセスを記載し、公共交通の利用啓発に努めた。
- ・市内のバス路線網やバスロケーションシステム、ICカード、タクシー情報等を1枚にまとめたバスマップを図書館等の市内の公共施設で配布した。
- ・企画乗車券(バス1日フリー乗車券)のPRを実施するとともに、沿線施設と連携し利用者への特典情報を掲載。特典事業者を5事業者から24事業者に拡大させた。また、配布先は公共施設だけでなく、昨年と同様に学校へ協力を要請し市内の全小中学校生へ直接配布するなど、効果がより高いと見込まれるところを選定した(企画乗車券の販売実績も増加)。さらに、市内の老人クラブ連合会へ配布した。
- ・バスロケーションシステムを市HPや広報、SNSや市民まつり等のイベントでPRし、普及促進に努めた。

※枠が足りない場合等適宜作成可、必要に応じて参考資料を添付願います。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

資料3

協議会名:河内長野市地域公共交通会議

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容】 ・これまでの取り組み評価 ・市民意識調査の分析・整理 ・交通に関する現状と課題整理 ・基本方針と取り組みの方向性の決定 ・具体の取り組み施策の検討 ・地域公共交通会議の開催等 【結果概要】 ・市の交通施策の基本方針である「河内長野市公共交通のあり方(平成20年度策定)」およびその実施計画である「河内長野市地域公共交通網形成計画(平成27年度策定)」の改訂版として、新たに今後10年の基本方針と今後5年の実施計画を「河内長野市地域公共交通計画(第2期網形成計画)」として素案の取りまとめ中。 ・今後、地域公共交通会議やパブリックコメントを経て、最終的にH30年3月に策定予定を目指している。	A ・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施される見込み	人口減少や少子高齢化が進む中で、まちの活力や賑わいを維持していくためにも、市内外を結ぶ鉄道や路線バス、また地域主体の乗合タクシー等の多様な移動手段の連携により、“将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通”を目指す。 また、同時に市の上位計画である総合計画や都市計画マスタープラン、現在策定中の立地適正化計画との整合性や連携を踏まえ計画を策定するものとし、まちづくり施策との連携や高齢化の進展等に対応した施策を中心に計画を策定中。

調査事業の概要

○調査の実施経緯

市の交通施策の基本方針となる「河内長野市公共交通のあり方」を平成20年度に策定して以降、3ヶ年毎に実施計画(総合連携計画、網形成計画)を策定し、公共交通の維持・充実に取り組んできた。今般、基本方針策定から10年が経過することや実施計画である網形成計画が平成29年度末で終了することから、新たな基本方針と具体的な取り組みを「河内長野市地域公共交通計画(第2期網形成計画)」として策定することとなった。

○調査事業を行うエリアの地域特性、公共交通の概要、問題点

昭和40年代以降の宅地開発の結果、急速に人口が増加しベッドタウンとして成長してきたが、当時の転入世代の高齢化が進み、大阪府内の市で1番の高齢化率となっている。また、山間地を切り拓いた団地では、急坂が多く、高齢化の進展により、ますます公共交通の役割の重要性が増す一方で、人口減少による利用者数の低下で維持確保が難しくなっている。

○調査結果の概要

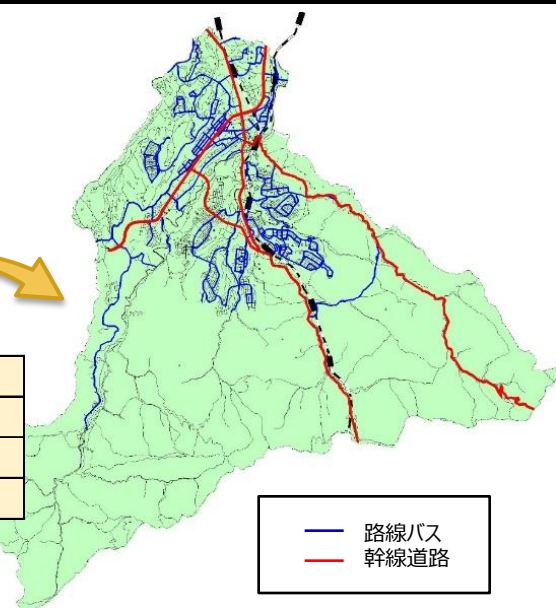
これまでの取り組みの評価や市民意識調査の分析を踏まえ、現状把握をし、課題を整理した。その上で、今後10年公共交通施策の基本方針や具体的な取り組み、目標等を地域公共交通会議での議論の中で検討し、計画を策定中。

参考資料



人口	107,337 人
世帯数	47,393 世帯
高齢化率	32.7%
面積	109.63km ²

(平成 29 年 11月時点)



— 路線バス
— 幹線道路

具体的取り組みに対する評価

○課題整理のため、これまでの取り組みの評価(10年間と直近3年間)を実施し、できたことやできなかったことの整理、さらに「できたこと」は効果検証、「できなかったこと」は原因検証する等し、今後の施策へのどう繋げていくのかの検討ができた。

○評価の結果、公共交通は社会全体で支えていくものという意識のもと、地域住民、交通事業者、市内事業者等との連携で様々な取り組みを推進してきたことが確認できた。また、同時に、成功事例である地域乗合タクシーの取り組みから、協働での取り組みの意義や効果も確認できたことから、今後10年も協働による取り組みを推進していくという意識の再確認に繋がった。

アピールポイント(特に工夫した点)

○人口減少や高齢化が進展する中で公共交通が抱える課題に対応するため、特にこれまで以上に、まちづくり施策との連携や高齢化の進展への対応に配慮した施策を充実させている。

○まちづくり施策との連携では現在、本市が力を入れている定住人口や交流人口の増加を公共交通でどのように後押しするかを検討し、「イメージ戦略として市の公共交通情報※を市内外へ発信すること」や、観光との連携では、「文化財の宝庫(現在、日本遺産認定申請中)である市の強みを活かした公共交通利用促進PRチラシの作成」等を検討している。

※ 主要鉄道駅から各開発団地へ放射線状に展開されているバス路線網や、さらにそれを補完するコミュニティバスの運行、また公共交通不便地域を運行する地域乗合タクシーの存在等といった「本市の公共交通が確保された実状」や利用促進のために実施しているコミュニティバス上限200円運賃の試行等の「公共交通サービス」等の情報

○高齢化の進展への対応としては、高齢者が利用しやすい公共交通環境の整備として、新たな運賃施策の検討やコミュニティバスの運行形態の検討等を盛り込んでいる。

生活交通ネットワーク計画等の策定に向けた方針

○人口減少や少子高齢化が進む中で、まちの活力や賑わいを維持していくためにも、市内外を結ぶ鉄道や路線バス、また地域主体の乗合タクシー等の多様な移動手段の連携により、“将来も安心して生活でき、住み続けられるまちを支える公共交通”を目指す。

また、同時に市の上位計画である総合計画や都市計画マスタープラン、現在策定中の立地適正化計画との整合性や連携を踏まえ計画を策定するものとし、まちづくり施策との連携や高齢化の進展等に対応した施策を中心に計画を策定中。