

【概要】

平成30年2月16日（金）～平成30年3月16日（金）まで、市内の主な公共施設及び市ホームページにおいて公表し、河内長野市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの意見募集を実施しましたところ、1名から3件の貴重なご意見をいただきましたので、以下の内容別一覧のとおり整理しました。

なお、ご意見と、ご意見に対する市の考え方は次頁のとおりです。

◆ご意見の内容別一覧

内 容	計画 該当頁	意見 番号	意見数	計画への反映状況	分 類※
「8.事業の概要及び事業の実施主体（第2期網形成計画）」 の記述に関連するご意見	46～68	1	1件	ご意見の趣旨等は計画に含まれており、今後の 取り組みの参考等とすべきものとします。	参 考
ご要望、その他ご意見等	－	2、3	2件	計画に反映しないものとします。	その他

※分類について

参 考：意見の趣旨等は計画に含まれており、ご提案内容は今後の取り組みの参考等とすべきものと考えます。

その他：ご意見につきましては、計画に反映しないものとします。

◆ご意見に対する市の考え方

番号	頁	ご意見	市の考え方
1	61 63	下里グラウンドのサッカー場整備に伴いバス停を設置してほしい。 以前市役所から説明会があったが、サッカー場前までバスを走らせるとなると遠回りの為、赤字路線になってしまい、収益を上げる為、便数がこれ以上減るとの説明であった。 結局利用者数が少ないとの事であったが、実際地元に住んでいると、まず「天野山カントリークラブ」や「金剛生駒霊園」の無料バスがほぼ同じ路線を走り、ある意味客の取り合いとなっている。無料バス利用の人数を含めると需要はあると思う。 いろいろ課題などあるのかもしれませんが、例えばこの区間内での乗車下車は無料にして利用人数分だけ企業に負担してもらうなど、なんとか合併できないのか？	サッカー場へはマイカー利用率が高いため、現状としてはバス停の新設は難しいと考えます。 但し、本編 61 頁では、既存バス路線網だけでなく、様々な交通手段を有機的に組み合わせ、ニーズに応じた運行形態やサービスを地域住民とともに検討する必要性を示しています。また、63 頁では、沿線施設との連携による公共交通の利用促進の展開を示しております。 ご提案いただきました「無料バスとの合併」については、道路運送法上の問題や既存バス路線が沿線企業前まで運行していないこと、さらに企業側において無料送迎を売りに施設への誘客を図っていること等から課題が多く、ご提案内容のどおりの実現は難しいと考えております。 しかしながら、路線の効率的な運行を考える上で、このような手法の検討は有効であることから、今後の参考とさせていただきます。
2		天野方面への深夜バスが無くなって不便。	本市の公共交通ネットワーク網を考える上での参考とするとともに、ご要望としてバス事業者に届けさせていただきます。
3		長期計画になると思うが五條市へのアクセスも検討してほしい。（国道 3 1 0 号線の整備や拡幅、又はバイパス整備など）	国道 3 1 0 号の整備や拡幅、又はバイパス整備などの道路基盤の整備は、市民の移動やアクセスの向上等にとっては欠かせないものと考えます。 但し、本計画においては道路基盤の整備については対象としていないため、本市のまちづくり施策全般へのご意見として賜います。

問い合わせ先：河内長野市原町一丁目 1 番 1 号

河内長野市役所 都市づくり部 都市創生課（TEL 0 7 2 1 － 5 3 － 1 1 1 1）

平成30年度 地域公共交通会議事業費の内訳

(単位：円)

予算科目	詳細	総事業費	うち市補助	備考（河内長野市地域公共交通計画での該当項目）
2事業費 1事業費 1事業費	企画乗車券 P R チラシ・ポスターの作成等	332,000	332,000	①まちづくり、観光等様々な分野との連携 観光や商業等と連携した公共交通の 取り組みの推進
	路線バス千代田線上限200円運賃の試行の継続	280,000	280,000	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
	モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行および 日曜日限定同伴者割引の試行の継続	1,230,000	1,230,000	
事業費合計		1,842,000	1,842,000	

モックルコミュニティバスの新車導入について（バス車両・運行内容の充実）（案）

1. 新車導入の理由と導入に伴う方針

1. 理由

車両の老朽化により、現行車両の耐用年数が迫っているため。

2. 導入に伴う方針

- 高齢者の「バスから電車、そしてバスへの乗り継ぎの負担軽減」と市民の「主要公共施設へのアクセスの向上」を行うなど、今後も重要な生活路線として維持して行く。
- 新車導入に合わせ、市民や議会等からの要望でもある「高齢化に対応した運行内容の充実（バス車両・運行内容の充実）等」を図る。

2. 充実内容（バス車両）

1. バス車両の充実

■本体仕様

○中型ノンステップバス 3台（都市型）ISUZU 製

○バスの仕様

- ・都市型：定員 60 名（座席数 24 名＋立席 36 名）※運転士除く。

【参考】現行の小型バス 定員 33 名（座席数 16 名）

- ・特徴（現行の小型バスとの比較）

※着座数が増加（＋8 名）。ベビーカーや手押し車等でも乗降がしやすい。

■導入時期：平成 30 年 6 月 14 日（予定）。

■ボディカラーとデザイン

○市民（特に高齢者）にとって分かり易いカラー、デザイン



3. 充実内容（運行内容）

1. 重複ルートの廃止

- 「ラブリー」⇔「キックス」間の重複を無くす。

2. ダイヤの改善

「病院に早く行きたい」「南行きの 12 時台が欲しい」等の市民ニーズに対応し、乗り継ぎを考慮した上で、「北行きダイヤの繰り上げ」「南行きダイヤの繰り下げ」をする。

■ダイヤ改善の効果

○北行きダイヤの繰り上げ

- ・朝 1 便目、現行ダイヤより大阪南医療センター等の病院に 10 分早く着く。

○南行きダイヤの繰り下げ

- ・病院終わりの昼の時間（12 時台）に対応。

4. 路線図及びダイヤ（案）及び今後のスケジュール



○今後のスケジュール（予定）

- ◇～4月上旬：バス事業者、運輸局との調整
運行内容の最終決定
- ◇5月上旬：市広報誌でのお知らせ
- ◇5月下旬：納車
- ◇6月 9日（土）：セレモニー（試乗会）
- ◇6月14日（木）：新車による運行開始

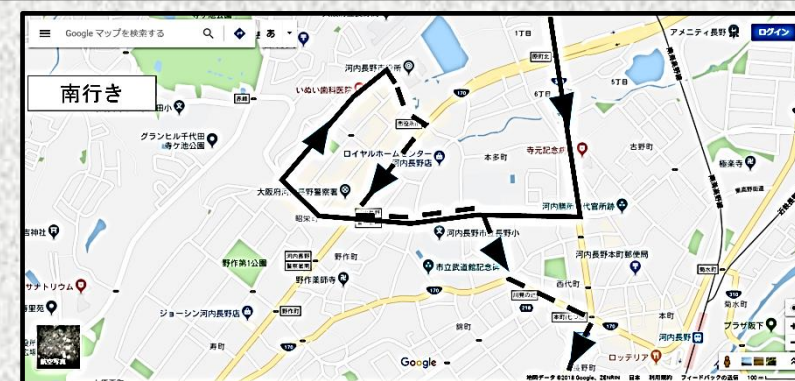
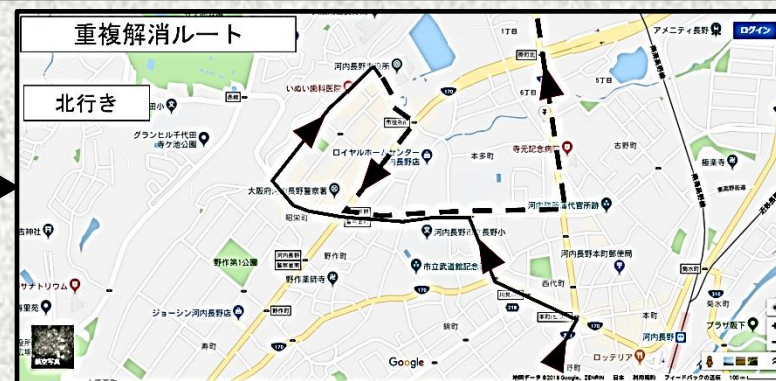
モックルコミュニティバス 新ダイヤ案

運行時間43分

北行き	所用時間	発着時刻							
		1	2	3	4	5	6	7	8
美加の台駅前	0	8:34	9:34	10:24	11:24	13:04	14:04	15:04	16:04
新町橋	3	8:37	9:37	10:27	11:27	13:07	14:07	15:07	16:07
加賀田口	2	8:39	9:39	10:28	11:28	13:09	14:09	15:09	16:09
三日月市駅前	3	8:42	9:42	10:32	11:32	13:12	14:12	15:12	16:12
三日月市駅筋	2	8:44	9:44	10:34	11:34	13:14	14:14	15:14	16:14
上田	2	8:46	9:46	10:36	11:36	13:16	14:16	15:16	16:16
郵便局前	1	8:47	9:47	10:37	11:37	13:17	14:17	15:17	16:17
セツ辻	2	8:49	9:49	10:39	11:39	13:19	14:19	15:19	16:19
ラブリーホール前	2	8:51	9:51	10:41	11:41	13:21	14:21	15:21	16:21
河内長野警察署前	2	8:53	9:53	10:43	11:43	13:23	14:23	15:23	16:23
市民交流センター前	2	8:55	9:55	10:45	11:45	13:25	14:25	15:25	16:25
河内長野市役所前	5	9:00	10:00	10:50	11:50	13:30	14:30	15:30	16:30
河内長野警察署前	3	9:03	10:03	10:53	11:53	13:33	14:33	15:33	16:33
本多町	4	9:07	10:07	10:57	11:57	13:37	14:37	15:37	16:37
石坂	2	9:09	10:09	10:59	11:59	13:39	14:39	15:39	16:39
千代田駅前	2	9:11	10:11	11:01	12:01	13:41	14:41	15:41	16:41
千代田南町	2	9:13	10:13	11:03	12:03	13:43	14:43	15:43	16:43
千代田小学校前	2	9:15	10:15	11:05	12:05	13:45	14:45	15:45	16:45
大阪南医療センター前	1	9:16	10:16	11:06	12:06	13:46	14:46	15:46	16:46
大阪南医療センター玄関口	1	9:17	10:17	11:07	12:07	13:47	14:47	15:47	16:47

運行時間43分

南行き	所用時間	発着時刻							
		1	2	3	4	5	6	7	8
大阪南医療センター玄関口	0	9:24	10:24	11:14	12:14	13:54	14:54	15:54	16:54
大阪南医療センター前	1	9:25	10:25	11:15	12:15	13:55	14:55	15:55	16:55
千代田小学校前	1	9:26	10:26	11:16	12:16	13:56	14:56	15:56	16:56
千代田南町	2	9:28	10:28	11:18	12:18	13:58	14:58	15:58	16:58
千代田駅前	2	9:30	10:30	11:20	12:20	14:00	15:00	16:00	17:00
石坂	2	9:32	10:32	11:22	12:22	14:02	15:02	16:02	17:02
本多町	2	9:34	10:34	11:24	12:24	14:04	15:04	16:04	17:04
河内長野警察署前	4	9:38	10:38	11:28	12:28	14:08	15:08	16:08	17:08
市民交流センター前	2	9:40	10:40	11:30	12:30	14:10	15:10	16:10	17:10
河内長野市役所前	5	9:45	10:45	11:35	12:35	14:15	15:15	16:15	17:15
河内長野警察署前	3	9:48	10:48	11:38	12:38	14:18	15:18	16:18	17:18
ラブリーホール前	2	9:50	10:50	11:40	12:40	14:20	15:20	16:20	17:20
セツ辻	2	9:52	10:52	11:42	12:42	14:22	15:22	16:22	17:22
郵便局前	2	9:54	10:54	11:44	12:44	14:24	15:24	16:24	17:24
上田	1	9:55	10:55	11:45	12:45	14:25	15:25	16:25	17:25
三日月市駅筋	1	9:56	10:56	11:46	12:46	14:26	15:26	16:26	17:26
三日月市駅前	3	9:59	10:59	11:49	12:49	14:29	15:29	16:29	17:29
加賀田口	3	10:02	11:02	11:52	12:52	14:32	15:32	16:32	17:32
新町橋	2	10:04	11:04	11:54	12:54	14:34	15:34	16:34	17:34
美加の台駅前	3	10:07	11:07	11:57	12:57	14:37	15:37	16:37	17:37



②高齢者の公共交通利用促進

目的

今後増加する高齢者に対し、公共交通の運賃負担軽減による公共交通の利用促進を行うことで、高齢者の外出機会の創出や、健康増進、介護予防を図るとともに、地域経済の活性化、まちなかの交流人口の増加に寄与することを目的に実施します。

内容

【事業名】高齢者公共交通利用促進事業 ※クーポンの愛称は別途検討

【実施期間】平成30年度～平成32年度（社会実験）

【対象者】75歳以上の河内長野市在住の方

【利用交通機関】市内タクシー等（※）

※楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」含む。

【割引券交付額】1人1,000円（100円割引×10枚クーポン。詳細は検討中）

【利用方法】タクシー等を利用する際に、クーポン利用で1回につき最大200円割引。ただし、楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」は、1回につき100円割引。

【事業開始時期】平成30年秋頃実施予定

皆で出かけて
まちを元気にしよう！



予算額

17,000千円（負担金）

1,200千円（印刷製本費）

1,411千円（役務費）

担当：都市づくり部 都市創生課（内線540）

交通対策特別委員会 調査報告書

平成 3 0 年 3 月

交通対策特別委員会

1. はじめに

本市の人口は、昭和40年前後からの大規模な住宅団地の開発により大幅に増加した。また、公共交通ネットワークについても、主に都市間移動に利用される広域的な移動手段としての鉄道軸と、主に鉄道駅から市内移動として利用される身近な移動手段としての路線バスやタクシーが、それぞれの移動特性に応じた需要に対応し、基本的に交通事業者自らが採算を確保する中で運営されてきた。

しかし、少子高齢化の進展等により、人口は平成12年をピークに減少に転じ、公共交通の利用者も減少傾向が続いている。特に路線バスについては、ダイヤ改正の都度、便数が減少し利便性が低下するなど、公共交通を取り巻く状況は非常に厳しいものとなっている。一方、自動車の運転への不安から、マイカーを手放す高齢者等が年々増加することが予測され、公共交通への期待が一層高まることが必至となっている。

このようなことから、市民の方々が将来も安心して住み続けられるまちをめざして、本市における今後の交通対策について本委員会において検討を行い、政策提言を行うものである。

2. 公共交通の現状と課題

市内の公共交通の現状として、特に身近な生活交通を担う路線バスは、利用者の減少に加え、人件費抑制による経営効率化や、人材不足、燃料費の高騰等による経費増加要因により、減便をせざるを得ない状況が顕在化している。しかし、高齢化による身体機能の低下、核家族化の進展などにより、自ら運転して移動する機会や、家族の運転による移動機会が減少する中、特に公共交通サービスの充実が求められている。

これまで、本市では公共交通の利用促進をめざし、モックルコミュニティバスの上限200円の試行や、日曜日限定の同伴者割引などのほか、ICカードの利用促進やバスロケーションシステムの導入支援を行うなどしてきた。更に、公共交通空白・不便地域の解消に向け、地域・交通事業者との協働の取組みにより、楠ヶ丘地域での乗合タクシーの運行などを行ってきた。

しかしながら、今後、少子高齢化の更なる進展により、現在の取組みだけでは十分に市民ニーズに対応することが難しくなっている。したがって、市民の大切な生活交通手段を確保できる持続可能な公共交通をめざし、これまでよりもさらに一歩進んだ施策として、次のとおり政策提言を行う。

3. 政策提言

【提言1】 モックルコミュニティバスの充実

モックルコミュニティバスについては、既存の路線バスと鉄道のアクセスのみで対応している南北を基軸にした交通を見直し、「主要公共施設へのアクセスの向上」「バスから電車への乗り継ぎによる移動の負担を軽減」「既存バス路線とのネットワーク化」を主目的として平成14年7月から運行が開始された。

運行から15年を経過し、社会情勢も大きく変容してきた。特に65歳以上の高齢化率は府内の市でトップとなっており、高齢者等にとって、モックルコミュニティバスは益々重要となってきた。

このため、モックルコミュニティバスは今後も継続していくことが望まれる。また、高齢化に対応した運行内容の充実を積極的に推進されたい。

〔具体例〕

①バス車両の充実

現行のモックルコミュニティバスは小型で着座数が少ないことから、高齢者等にとって負担が大きい。よって、耐用年数を迎えたバスの更新の際は、着座数の増加や、車イスでの乗降のしやすい仕様にする等の検討を行う。

②重複ルートの廃止

ラブリーホールから市役所間について、公共施設を重点的に回っているが、その分大阪南医療センターへ到着する時間が遅くなってしまっている。高齢者等にとって、運行時間があまり長くなると、体力的に負担が大きくなる。したがって、より短時間で目的地に到着するよう重複ルートを廃止する。

③ダイヤの改善

美加の台駅始発時間を早めるなどし、終点の大阪南医療センターへ到着する時間を少しでも早めるとともに、運行ルート上にある医療機関の初診時間に間に合うよう配慮することや、昼間（12時台）の運行など、利用者（特に高齢者等）の利便性の向上を高める。

④バス停の新設

バス停間の距離が長い区間については停留所を新設するなど、高齢者等にとって便利で乗りやすいモックルコミュニティバスになるようにする。

⑤高齢者等の外出支援策の検討

日曜日は、市役所も病院も休みであることから利用者数が少ない。よって、運行開始当初の主目的を見直し、日曜日については、地域公共交通会議での議論を踏まえながら、周辺のスーパー等に乗入れるといった高齢者等の外出支援策を検討されたい。

また、現在、日曜日限定で実施されているモックルコミュニティバス同伴者割引について、日曜日以外の日にも拡充する等の外出支援策を検討されたい。

【提言2】 デマンド交通の活用

路線バスの利用者数は全国各地で年々減少傾向にあり、収支が見込めない路線については、バス事業者が撤退せざるを得ない状況となってきた。

一方、住民の移動確保のために自治体が運行するコミュニティバスは、路線バスの廃止に伴い増加する傾向にある。しかし、自治体の財政負担の増加を招き、最近ではコミュニティバスの確保維持自体が困難な自治体も出てきている。

このため近年、コミュニティバスに替わる地域交通として、予約型の「デマンド交通」の導入が全国的に進んでいる。

デマンド交通については、「事業者側の実施体制」「地域の潜在的ニーズの有無」「地域住民の理解」といった課題も多い。しかしながら、今後更に増加する高齢の住民の方々の移動手段として、有効な手法の一つになり得る可能性がある。

よって、今後とも引き続き他市事例を研究するなどし、課題抽出を行いつつ、本市の実情に応じた「デマンド交通」の活用に向けて検討されたい。

【具体例】

①他市事例の研究

堺市をはじめ、既にデマンド交通を導入している自治体もある。地域性、財政規模、事業者の実施体制等、状況は様々であるが、本市と似た環境での成功事例の有無とその内容を研究されたい。

②交通事業者との連携協議

デマンド交通実施にあたっては、交通事業者の協力は不可欠である。しかし、本市内において展開するには、タクシー台数や配車システムにかかる経費の課題があり、即実施については難しいことが、先の委員会の参考人招致で明らかになった。

よって、今後とも交通事業者と連携を図り、より効率的な運行手法について、他市事例の研究結果を参考にして意見交換を継続し、本市において交通事業者による事業が成り立つか検討されたい。

【提言3】 運転免許自主返納の取組みと公共交通施策の充実

最近、高齢ドライバーによる悲惨な交通事故が多発している。警察庁でも、道路交通法の改正を行い、免許更新時に認知症の疑いのある方に対し、医療機関への受診を義務付けるなど、運転免許の自主返納を促す取組みを積極的に実施している。また、タクシー事業者の一部では、独自の取組みとして、65歳以上の方が運転経歴証明書を提示することで、タクシー乗車料金が10%割引かれる制度も出てきている。

免許返納制度は、交通事故防止を主目的に行われている事業ではあるものの、免許返納後の公共交通への利用転換を促す機会にもなることから、これら施策と連動した利用促進策の展開に取り組まれない。

[具体例]

①警察の窓口での公共交通マップの配布

高齢者の免許返納者に対し、運転経歴証明書の交付時に公共交通マップやモックルカードのPRチラシを手渡すなどし、自家用車から公共交通への利用転換を促進する。

②免許返納サポート制度等の実施

高齢ドライバーの交通事故防止のため、免許返納の動機づけや公共交通への利用転換を図るきっかけづくりを目的に、財源や効果等について研究を行った上で、免許返納者に対しバスカード等の交付を検討されたい。

③公共交通施策の充実による免許返納の促進

高齢者限定で、バス・タクシーを利用する際に一定の割引を受けることが出来るようにすることで、高齢者の外出支援、健康増進、公共交通の利用促進などにも繋がり、免許返納しやすい環境をつくることが可能になる。

よって、割引制度実施について、財政面や運用面での課題のほか、その効果等について、他市事例も参考にしながら研究されたい。