# 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】

平成27年4月 河内長野市

# 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
1 C	0. おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	P.45
参考	音資料 1:公共交通の利用状況と市民意向・・・・・・・	P.46
参き	ら 音資料 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一市民みんなで守り育くむ持続可能な公共交通を目指して一」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

展開1での成果を踏まえ、他地域への展開を図る

2

〔河内長野市地域公共交通網形成計画(第3期に該当)〕

展開

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〕

〇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

〇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

〇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

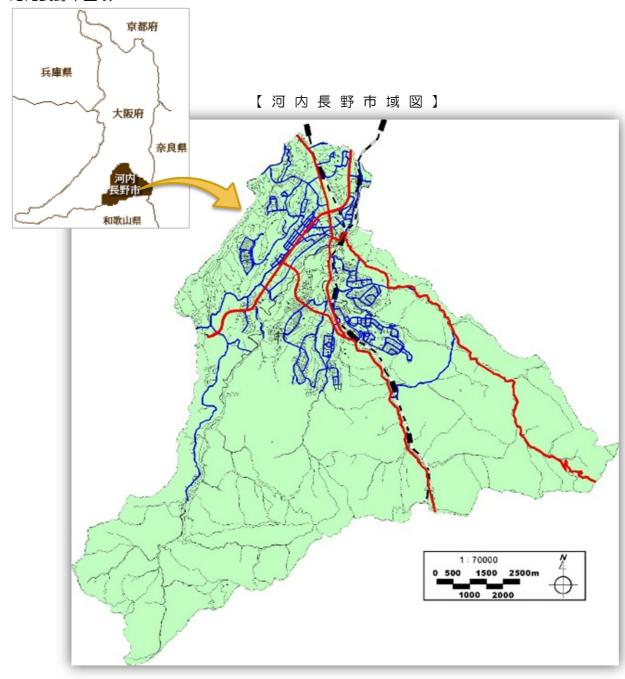
#### > 河内長野市の概要

#### 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

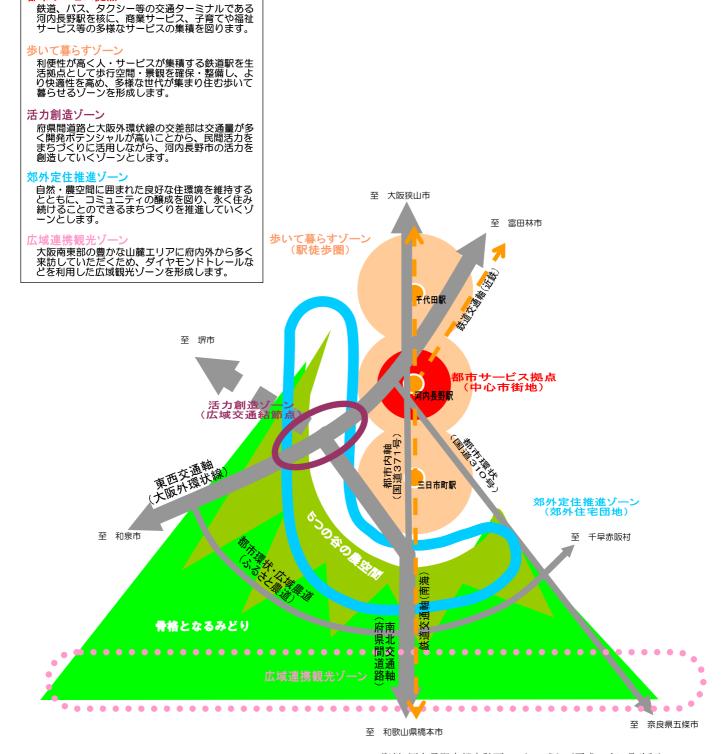


#### ②河内長野市の都市構造

拠点・ゾーンの役割

都市サービス拠点

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。

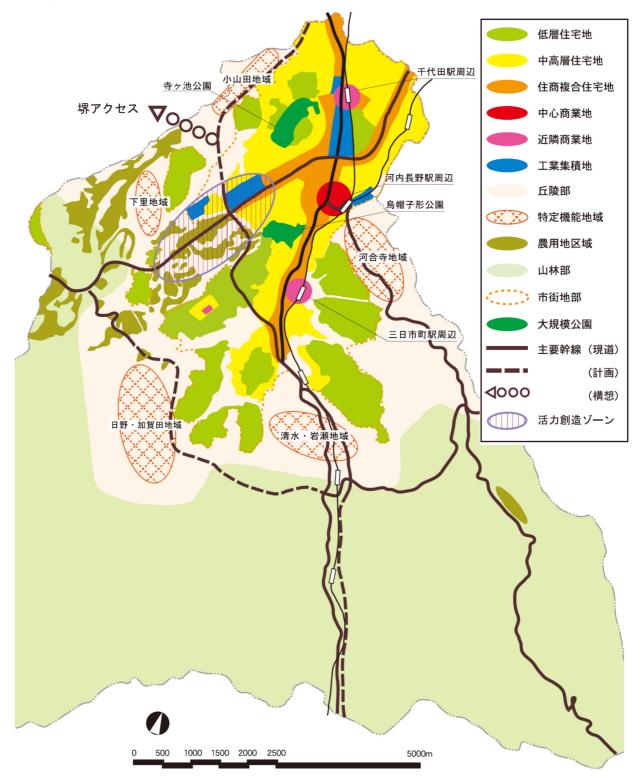


資料:河内長野市都市計画マスタープラン(平成24年3月改訂)

#### 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>

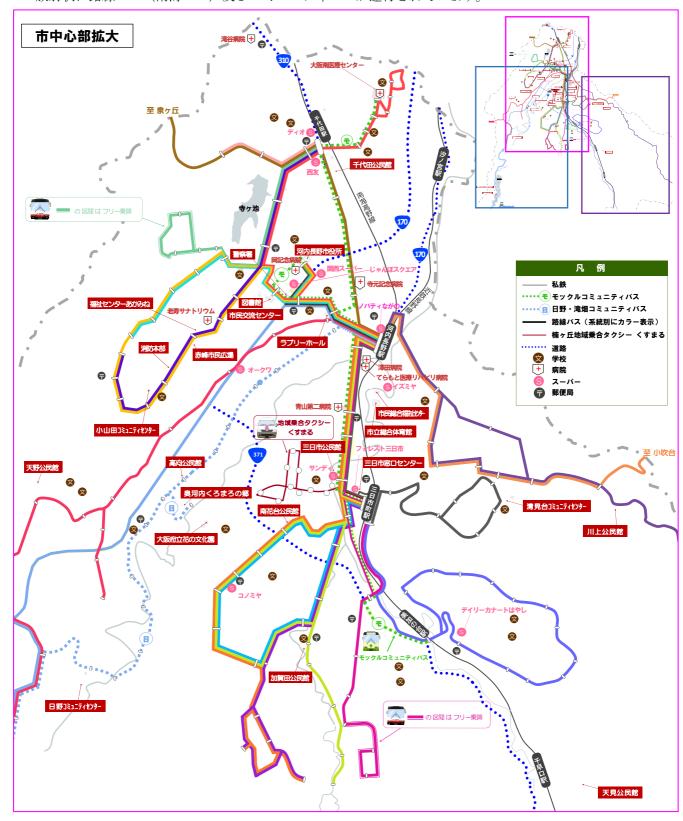


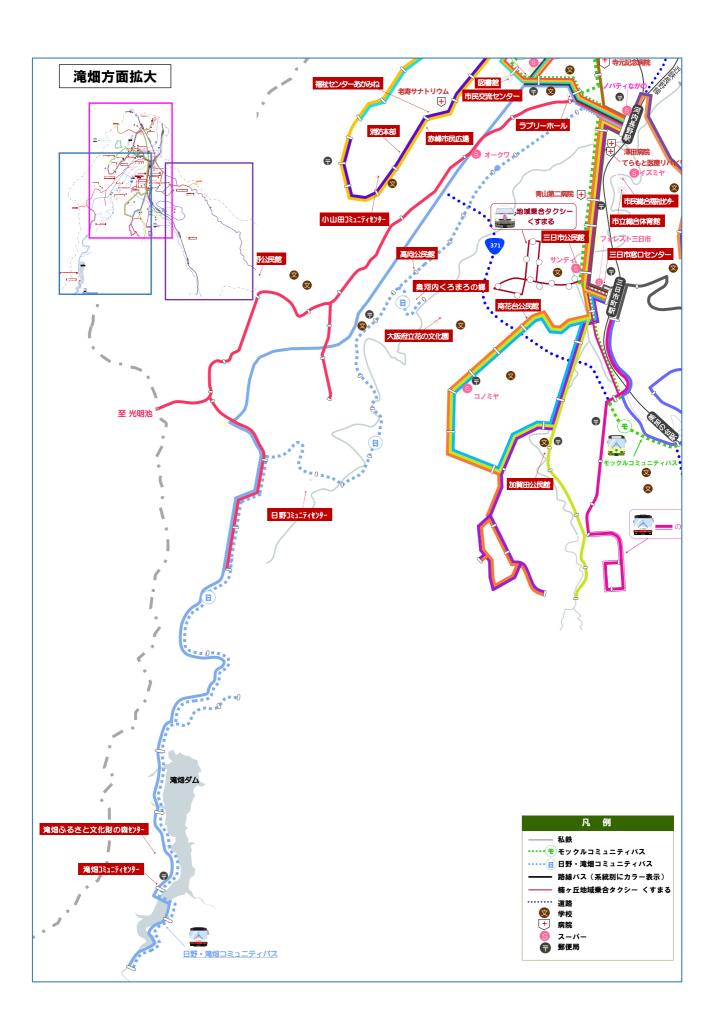
資料:河内長野市都市計画マスタープラン(平成24年3月改訂)

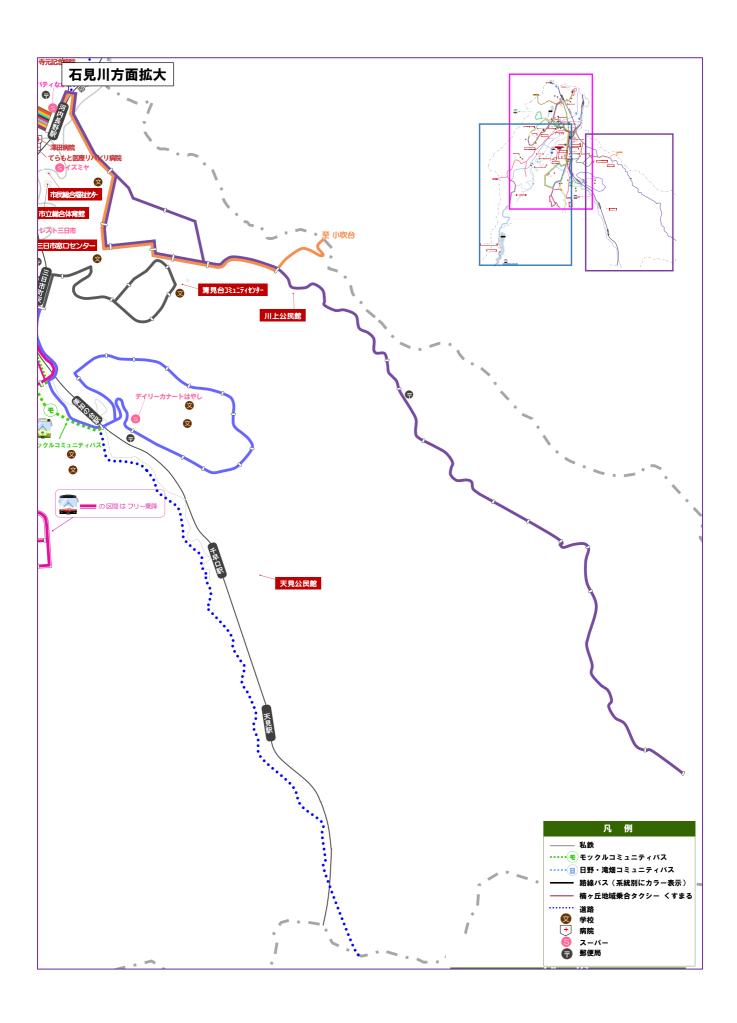
#### » 河内長野市における公共交通をとりまく現状

#### ①河内長野市における公共交通ネットワークの状況

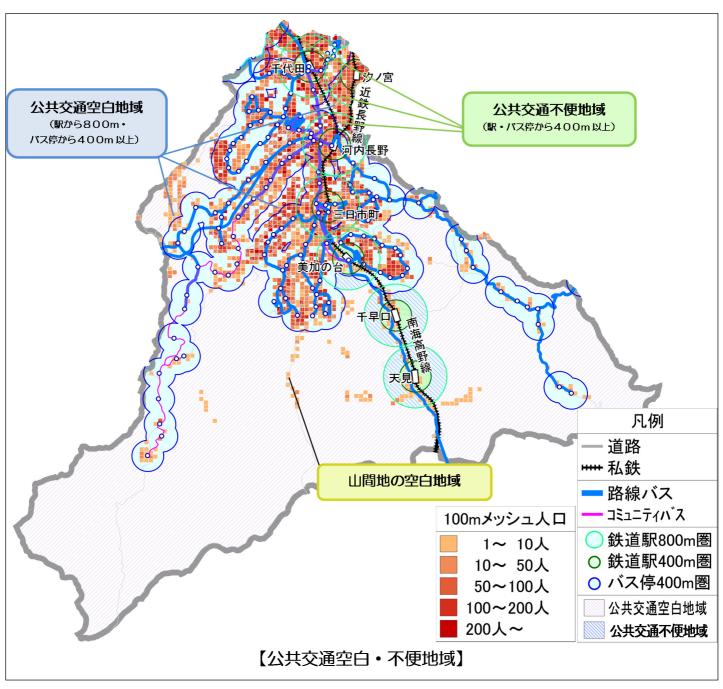
河内長野市内では鉄道は南海電気鉄道と近畿日本鉄道が運行しており、駅と郊外をつなぐように 放射状に路線バス(南海バス)及びコミュニティバスが運行されています。







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

- 〇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 k m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

- 〇平成 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。

#### 〇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。
- 〇「河内長野市地域公共交通会議」を平成21年5月に設置。

#### 〇地域公共交通総合連携計画【第1期・第2期(平成21~26年度)】

- 〇「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)
- 〇「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。)

#### 〇今後の取り組み(地域公共交通網形成計画)(平成27年度~)

〇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



#### 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<sup>\*</sup>」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。





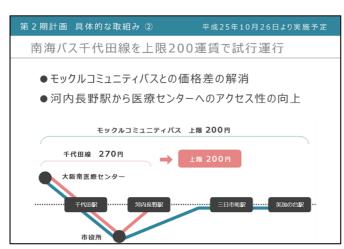
#### 2.バス旅ガイドの配布〔取り組みの全体概要 p14(1)②、③〕

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。





#### 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。







# 取り組みの全体概要と課題

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
		(a) バス利用の手 引きの作成、配布 等 <u>主な取り組み</u> 1 (b) バスマップの	<ul> <li>○平成 24 年度:検討</li> <li>○平成 25 年度:「河内長野市バスマップ」</li> <li>(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。</li> <li>○平成 26 年度:携帯性を重視し、昨年度の5枚</li> </ul>	<ul><li>○バスマップ配布による効果検証</li><li>○利用者等の改善</li><li>意向</li></ul>
	<ul><li>①公共交</li><li>通利用促</li></ul>	作成・配布 <u>主な取り組み 1</u>	一次 20 千度: 場帯 日を重視し、〒千度の3人 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。  ○平成 24 年度: 検討	<ul><li>○勉強会の継続的</li></ul>
(1)公共	進の啓発	(c)モデル的な取 り組みの他地域へ の啓発	<ul><li>○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。</li><li>※勉強会の開催募集:地域において日頃の移</li></ul>	実施
交通全般	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	(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。	源、商業施設の
	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。	拡大 ○魅力ある特典の 検討
	ス導 (b) ④福祉との ニラ 協力 施龍	(a) ノンステップバス導入の推進	<ul><li>○平成 24 年度:2 台導入</li><li>○平成 25 年度:導入見送り</li><li>○平成 26 年度:導入見送り</li></ul>	○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	<ul><li>○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。</li><li>○平成25年度:前年度同様</li><li>○平成26年度:前年度同様</li></ul>	<ul><li>○利用者等のニーズに応じた対応 策の検討</li></ul>
			○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
	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	<ul><li>○平成24年度:未検討</li><li>○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。</li><li>○平成26年度:導入を完了し、平成27年4月から利用開始。</li></ul>	○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 賃の他路 の割引 の展開を樹	上限200円運 賃の他路線へ の展開を検討 <u>主な取り組み</u> 3		○上限 200 円運賃に よる効果検証
(2)路線 バス	箇所の払大   展開	フリー乗降の 展開 <mark>主な取り組み 4</mark>	<ul><li>○平成 24 年度:導入なし</li><li>○平成 25 年度:10 月 26 日より、南青葉台にてフリー乗降実施。</li><li>○平成 26 年度:導入なし</li></ul>	<ul><li>○フリー乗降実施による効果、課題検証</li><li>○適合地区の検討と実施区間の拡大</li></ul>
	(a)深夜バス 運行を検討	(a)深夜バスの 運行を検討	<ul><li>○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。</li><li>○平成 25 年度:導入なし</li><li>○平成 26 年度:導入なし</li></ul>	<ul><li>○実現可能性がある 路線の検討</li></ul>
	④新規路線 導入の検討	(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 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〜滝畑ダム行きの土 休日の増便対応策として滝畑ダム行きの便 を新設など。	<ul><li>○路線延伸による効果検証</li><li>○実現可能性がある地区の検討</li></ul>

事業対象	分類	具体的な 取り組み	実施概要	課題
		(a) 車内での PR	<ul><li>○平成24年度:検討</li><li>○平成25年度:5月より実施</li><li>○平成26年度:継続実施</li></ul>	○継続的実施
(3) モックル	①利用促進 PR	(b)市役所、バス 停周辺施設、店 舗等でのPR	<ul><li>○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。</li><li>○平成 25 年度:継続実施</li><li>○平成 26 年度:継続実施</li></ul>	○PRによる効果 検証 ○継続的実施と実 施場所の拡大
コミュニティバス	②乗車運賃	(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	<ul><li>○本格運行基準 の検討</li><li>○利用者数の増加</li></ul>
	の割引	(b) 同伴者割引 の試行 <mark>主な取り組み 5</mark>	<ul><li>○平成24年度:検討</li><li>○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。</li><li>○平成26年度:試行継続</li></ul>	○効果検証 ○PR
	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	<ul><li>○平成24年度:検討</li><li>○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。</li><li>○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。</li></ul>	○効果検証 ○PR
(4)日野・ 滝畑コミュ ニティバス	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	<ul> <li>○平成24年度:検討</li> <li>○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、公共施設などにて配布した。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul><li>○効果検証</li><li>○連携する沿線 施設、店舗の拡大</li><li>○魅力ある特典の 検討</li></ul>
	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	<ul><li>○平成24年度:検討</li><li>○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。</li><li>○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)。</li></ul>	○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	<ul> <li>○平成24年度:検討</li> <li>○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)</li> <li>○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)</li> </ul>	○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。

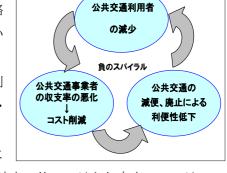
そのため、道路や住宅等の都市計画施策、環境面での取り組み、観光や商業施策など、様々なまちづくり施策と連携して、公共交通の様々な取り組みを実施する必要があります。

#### ◆ 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が、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<br/> 施策 実現のための方策<br/> 8. 交通体系 ① 公共交通ネットワークを充実する ●バスなどの公共交通サービスの維持・充実<br/> ② 交通環境を向上させる ●公共交通・道路などのバリアフリー化 ●駅周辺における放置自転車の防止

- ◆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
公共交通 ネットワーク	・公共交通空白・不便地域が存在
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	・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
	でいる・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
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

#### 課題

#### 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

#### 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

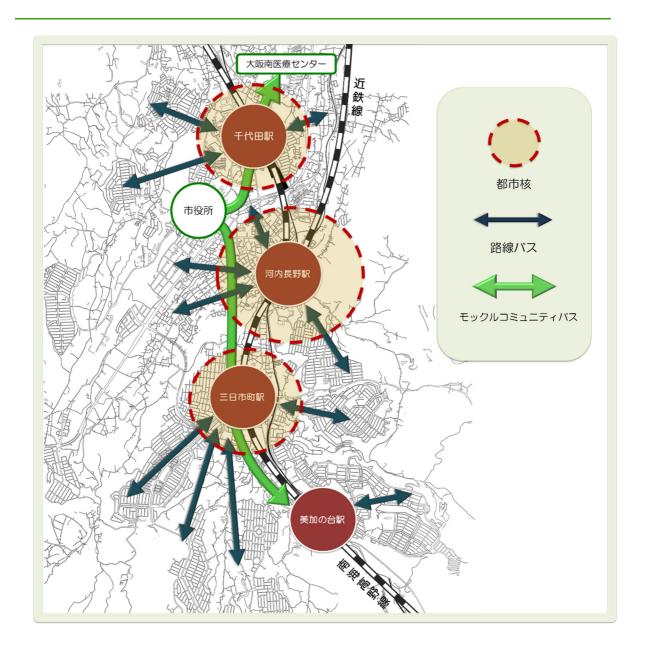
#### 基本方針:持続発展できる公共交通を確保する

- ●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

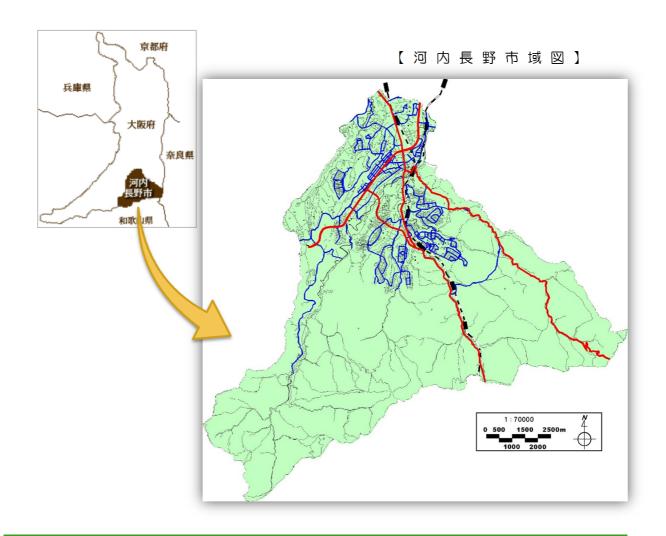


本市の交通体系は、鉄道の主要駅である千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺エリアを都市 計画マスタープランにおいて都市核と位置付けており、この都市核を中心にバス路線網が形成さ れています。これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが 結んでおり、主に市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。

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。

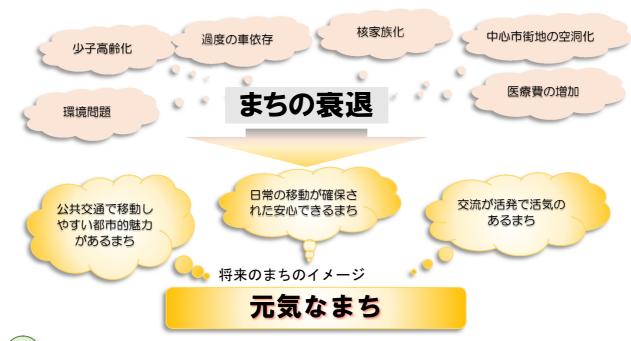
市の 計画期	第1期	第2期		第3期	
策定 計画	河内長野市地域公共交通総合連携計画		河内長野市地域公共交通網形成計画		
計画期間	平成21~23年度	平成24~26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度

#### 7. 形成計画の目標



#### 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(現場維持)

※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



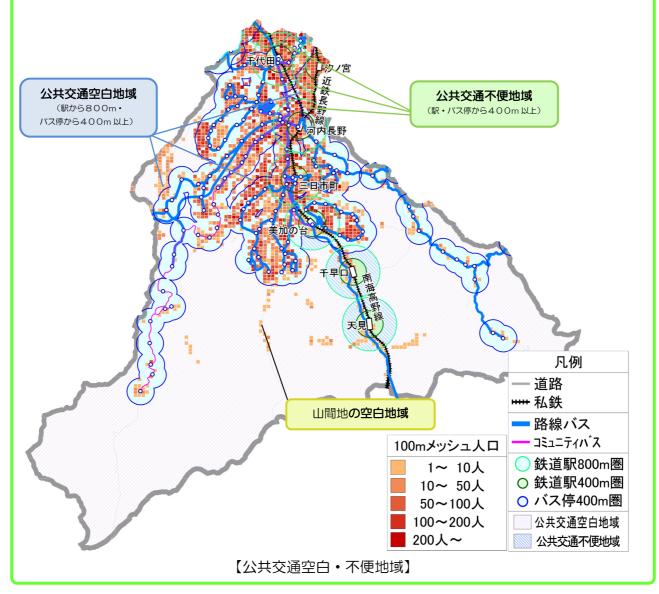
## 公共交通サービス水準の向上

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

	农 公共大型主旨 十大地域の	及关门右·
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>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>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

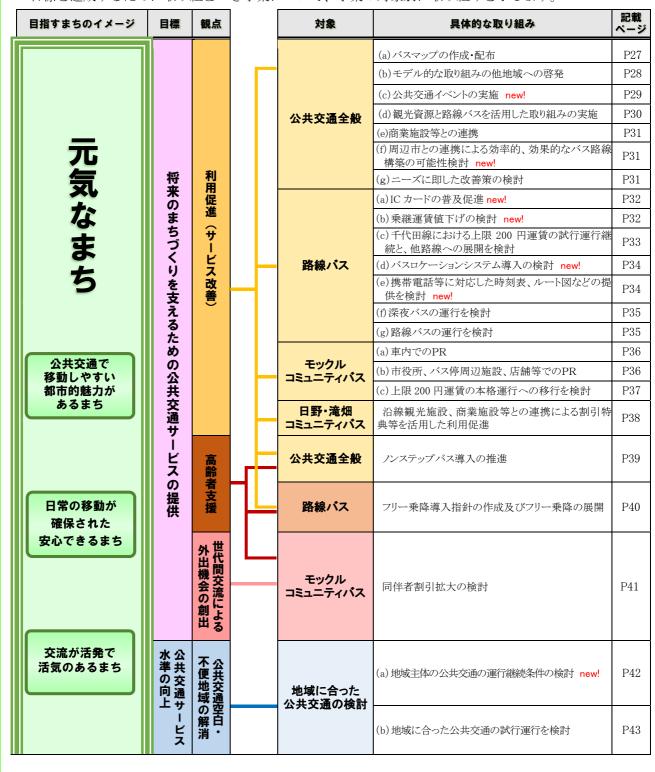


#### 8. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

# 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。



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

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

#### (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 一を運行。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〉



#### 〈くすまるの目標達成状況のPR〉





#### 東合タクシー くすまるの利用状況 4 4.6a 5 4.6 H26年度 目標 4.3人 1 6月実績 4.8人 12<sub>月</sub> 前年度の 4.5人 から 大幅に**増加**しています!! 11<sub>B</sub> 引き続き積極的な ご利用をお願いします。

#### 〈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〉

- ・くすまるが利用できるようになり、大変ありが たく思っております。
- ・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 っているので、子どもとしても喜んでいます。
- 40年来楠ヶ丘に住んでいるが、くすまるタク シーは大きな成果の一つ。くすまるタクシーで 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

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

#### (c) 公共交通イベントの実施

多くの方に公共交通に慣れ親しんで頂くために、バスの車両を活用したパフォーマンスや、交通 事業者が開催するバスイベント、イベント時のバス出展によるPRなどを実施します。

#### バス車両を活用したイベント開催や、各種イベント時にバス車両を展示する等PR

日ごろ、バスに乗車していない人も、イベントだとバスに触れやすく、親しみやすいと考えられま す。そのため、バス車両を活用したパフォーマンスや、イベント時に新型車両等を展示してPRする 等のイベント実施を検討し、まずバスを身近に感じて頂き、利用者増加を図ります。

#### 〔河内長野市における取り組みと、東舞鶴高校、バスまつり、イベント展示の事例〕

- ○河内長野市でも、これまでにイベント時のバス展示や、車内での絵画展等を実施。
- ○東舞鶴高校では書道部と連携してバス車両を活用したイベントを実施。
- ○バス事業者がバスを活用して洗車や撮影会等のバスまつりを開催し、最寄り駅から会場までバ スを運行。

#### 〈交通安全 OSAKA 春 FES 2014

in 関西サイクルスポーツセンターにおけるバス展示〉



#### 〈モックルコミュニティバス車内での絵画展〉







#### 〈バスの車体を使った東舞鶴高書道部のパフォーマンス〉



出典:舞鶴市民新聞社HP

#### 〈バスイベントの開催例(阪急バス)〉

特におすすめなのが、子供用制服を着て運転席での記念撮影! これはここでしか味わえないですね。



日時:6月1日(日)9:30~16:00 場所: 阪急阪神エムテック本社工場 (JR茨木駅と阪急茨木市駅、石橋駅と千里中央駅からバスが出ています)

出典:阪急バスHP

実施予定時期 平成27年度~平成29年度

河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者等 事業主体

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

#### (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

#### | | | 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 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) の実施可能性が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、 買い物料金を割り引くなどの優待に 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。



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ヵ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

公共交通サービス水準の向上

利用促進(サービス改善)

高齡者支援

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。



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

|--|

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

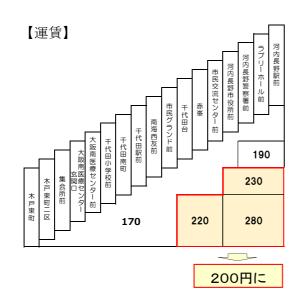
#### 路線バス

#### (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。





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

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

#### 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

情報化が進展したことにより、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

バスロケーションシステム

平成26年3月25日(火)

バスは いつ来るの? いつ着くの?

交野営業所・香里団地営業所管内運用開始!!

#### 〈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
- [\_\_] (直Q)[着]
- ■あかねヶ斤
- ■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

| 大E「HAN 京阪バス交野営業所 072-895-2233 京阪バス香里団地営業所 072-860-2121

#### (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

これまでも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等 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〉

n克都駅前 四条河原町・北大路バスターミナル行き Kitaoji Bus Terminal Via Shijo Kawara 1.平日(Weekdays) 2. 土曜(Saturdays)

3.休日(Sundays & Holidays) 4.次パス

\*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)

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

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

#### 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
- 三日市町駅東発 清見台1丁目行き 美加の台駅発 美加の台 左回り\*\* 河内長野駅発 旭ヶ丘行き\*\*
  - ※平成24年10月より運行開始

#### 〈河内長野駅発 旭ヶ丘行きの深夜バス〉



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

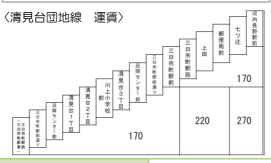
新規路線導入の可能性を検討します。

#### 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。 〈清見台団地線 運行ルート図〉

#### 〔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)。



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

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

#### (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 〈利用促進ポスター例〉

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。



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

	将来のまちづくりを支	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%增	5%増	9%增	1%增	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)※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 交通会議負担金 ※上限200円運賃実施に	(千円)		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

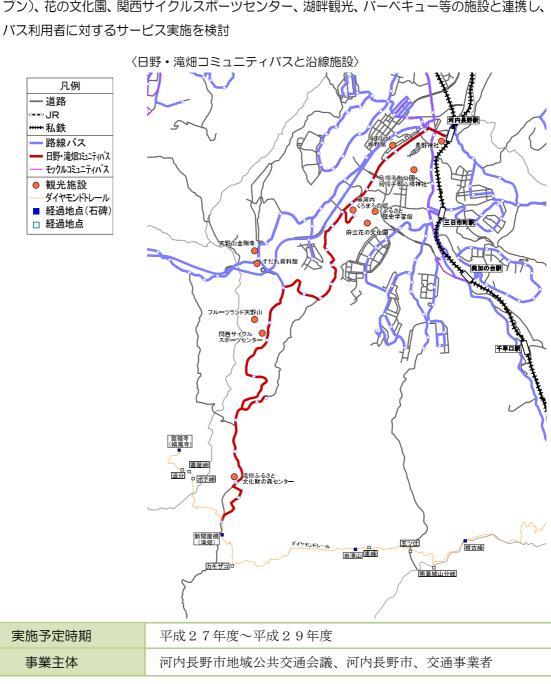
将来のまちづくりを支えるための公共交通サービスの提供			公共交通サービス水準の向上
利用促進(サービス改善)	高齢者支援	世代間交流による外出機会の創出	公共交通空白・不便地域の解消

#### 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、



公共交通サービス水準の向上

観 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 は乗車しにくいため、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

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

#### 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

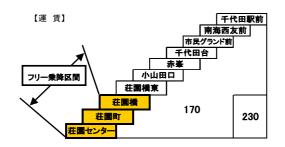
これまで荘園町や南青葉台でフリー乗降を展開してきました。そのプロセスや導入の際に配慮すべき事項等を指針として取りまとめ、適合性が高い地区において展開します。

#### ● 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。





#### 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

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



運賃:200円 通常運賃:200円

運賃: 🛛 円 通常運賃:200円

#### 大人+大人+大人で利用する場合 例 2



運賃:200円 通常運賃:200円

運賃: ∪円 通常運賃:200円

運賃:200円 通常運賃:200円

#### 大人+小学生で利用する場合 例3



運賃:200円 通常運賃:200円

運賃: 0円 通常運賃:100円

#### 例 4 大人+大人+小学生で利用する場合



運賃:200円 通常運賃:200円

運賃: 🛈円 通常運賃:200円 運賃:100円 通常運賃:100円

#### 例 5 小学生+小学生で利用する場合





運賃:100円 通常運賃:100円

運賃: 🛛円 通常運賃:100円

#### 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

	将来のまちづくりを支	公共交通サービス水準の向上		
Ļ	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

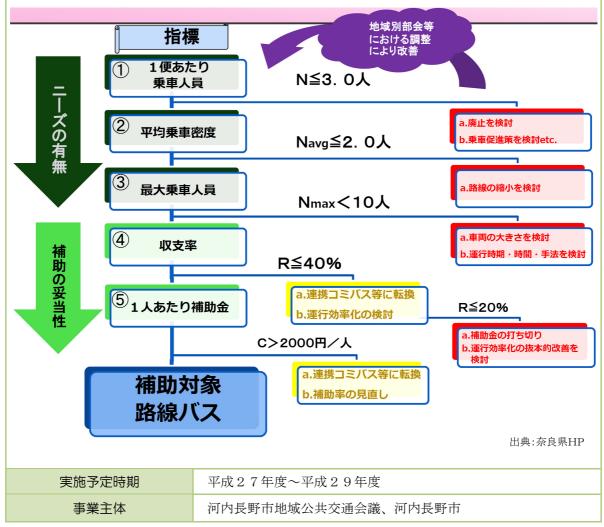
#### (a) 地域主体の公共交通の運行継続条件の検討

利用者数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〉



#### 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。

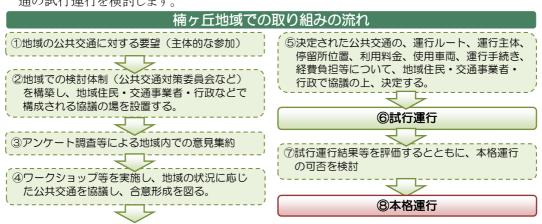


表 地域に合った公共交通の例

地域に合った 公共交通の例	特徴
路線バス	<ul><li>・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。</li><li>・鉄道に比べて導入は容易だが、コミュニティバス等に比べると経費がかかる。</li><li>・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。</li></ul>
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



#### 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度な依存など、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	公共交通サービスへの不満足度	43.7%	40%
の公共交通サービスの提供 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

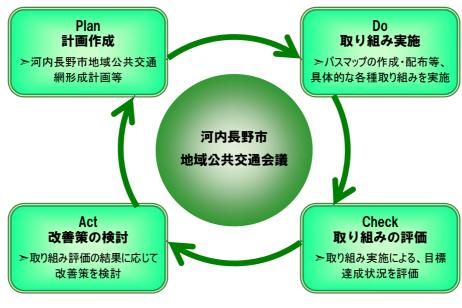
※現況値の不満足度は平成26年度河内長野市民意識調査結果、バス年間利用者数は平成25年度を 100とした場合の数値

# 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を評価します。

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

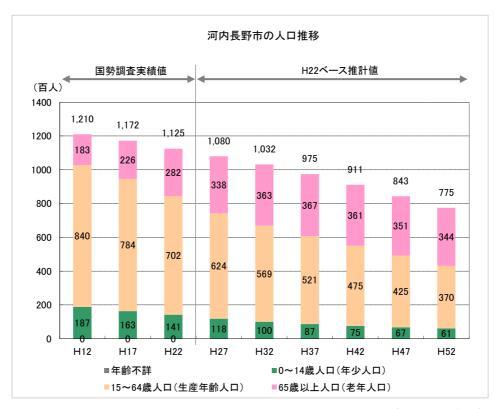
これまで、河内長野市では市民や来訪者が利用しやすい公共交通の構築や、それによる地域の交流、活性化を目指して、地域と連携しながら公共交通の維持・発展に取り組んできました。

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 討したものですが、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