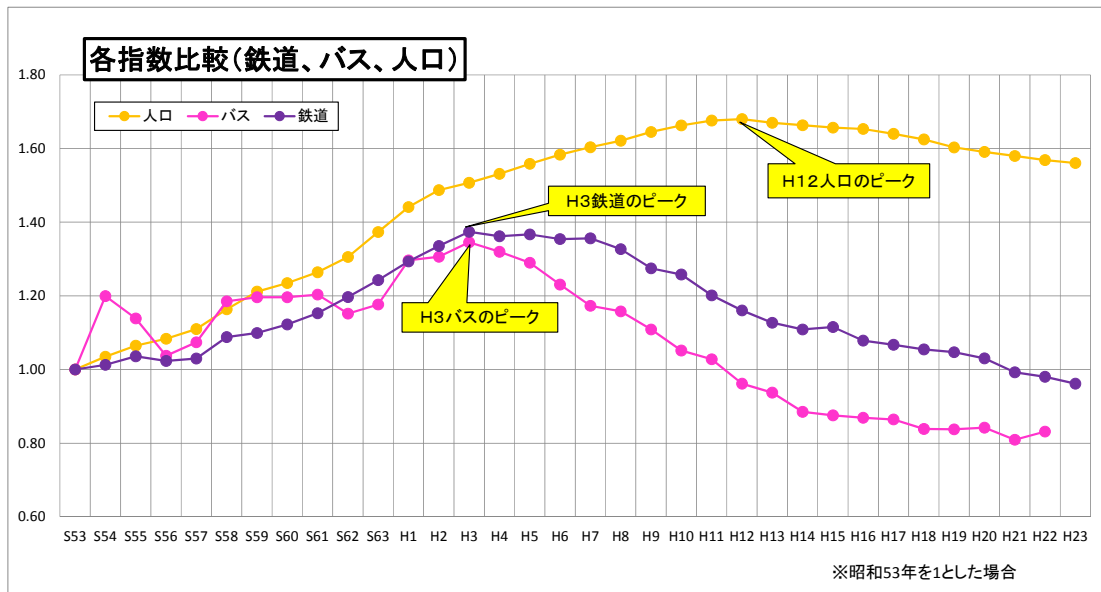


## 参考資料 1：公共交通の利用状況と市民意向

### 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。

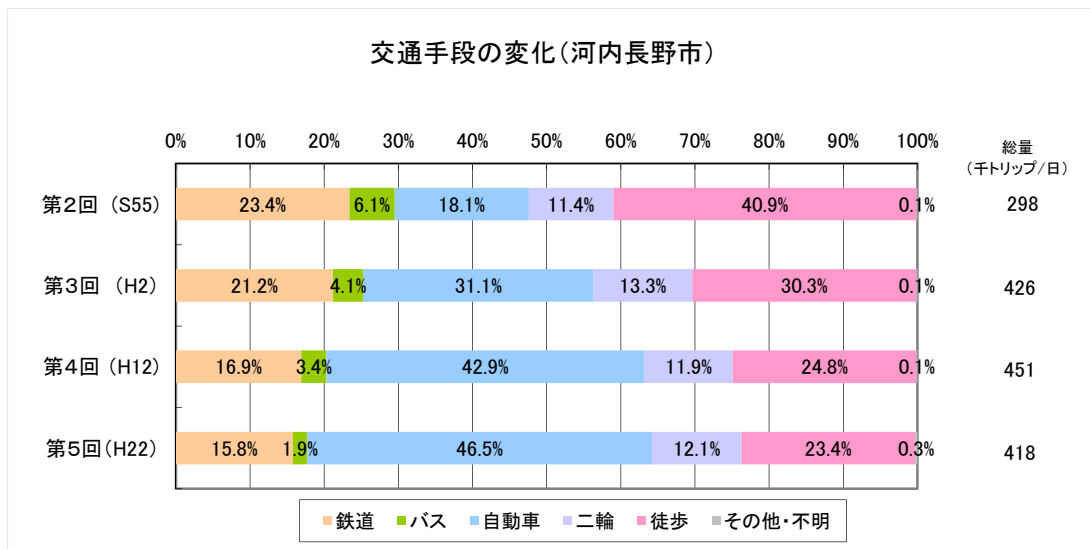


※人口、鉄道は河内長野市統計書

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。

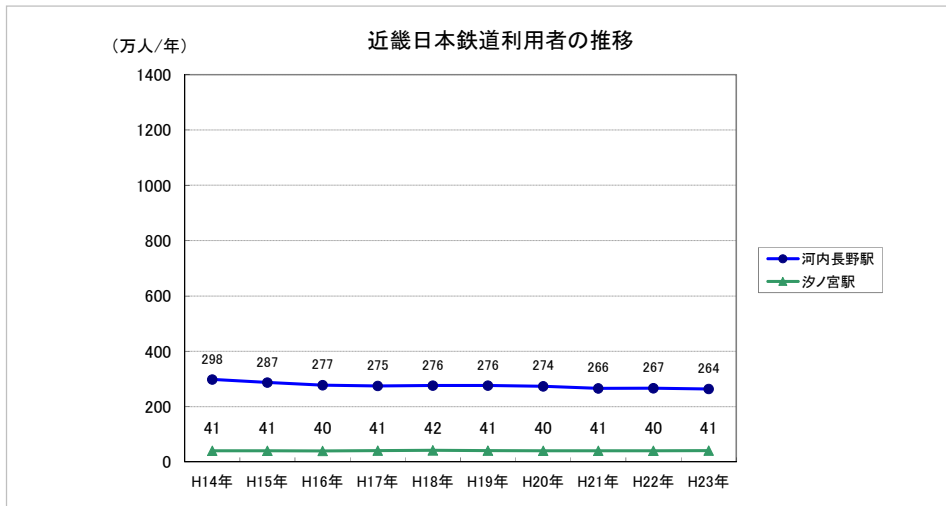
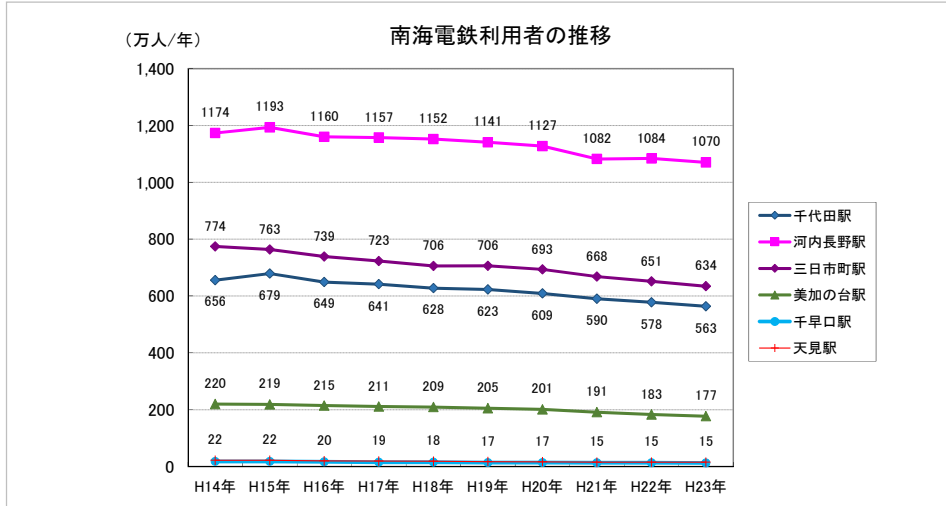


資料:第2～4回は河内長野市公共交通のあり方、第5回は近畿圏パーソントリップ調査結果

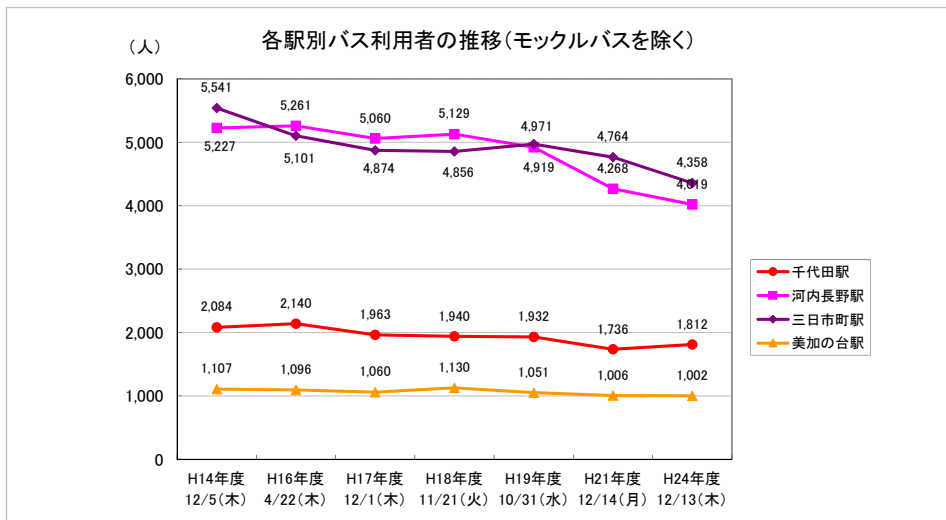
### ③ 駅別の鉄道、バス利用者数の推移

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。



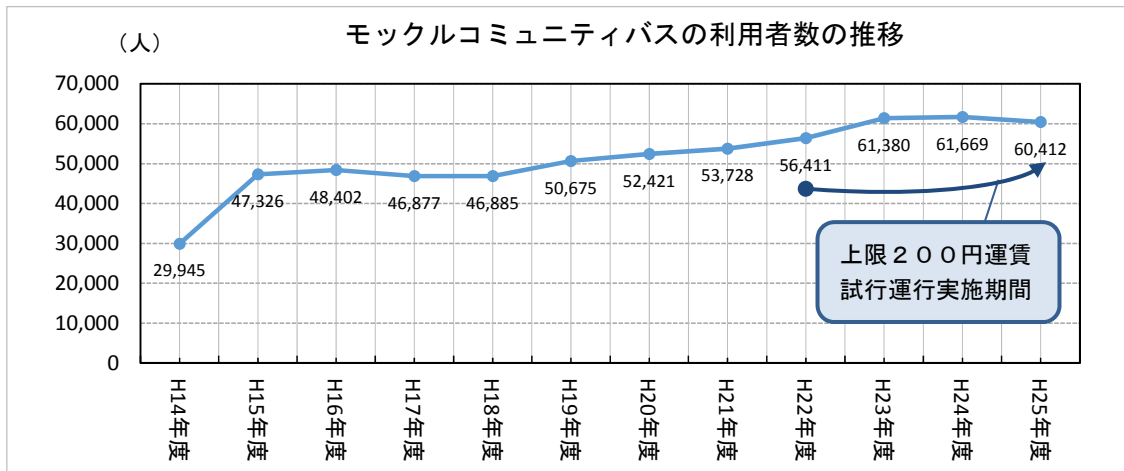
資料:河内長野市統計書



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。

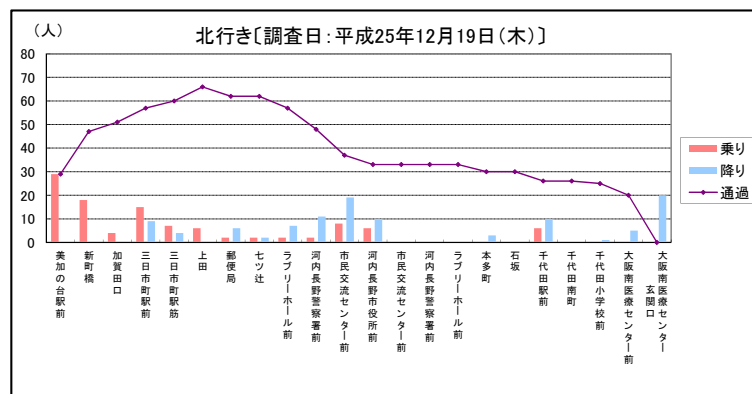
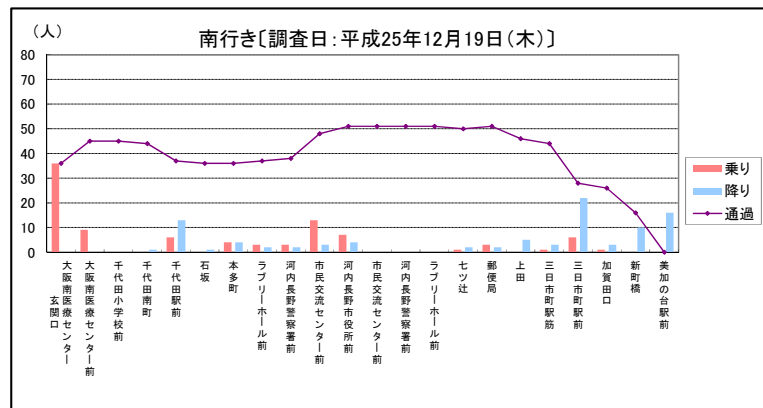


資料:河内長野市調べ

#### 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。

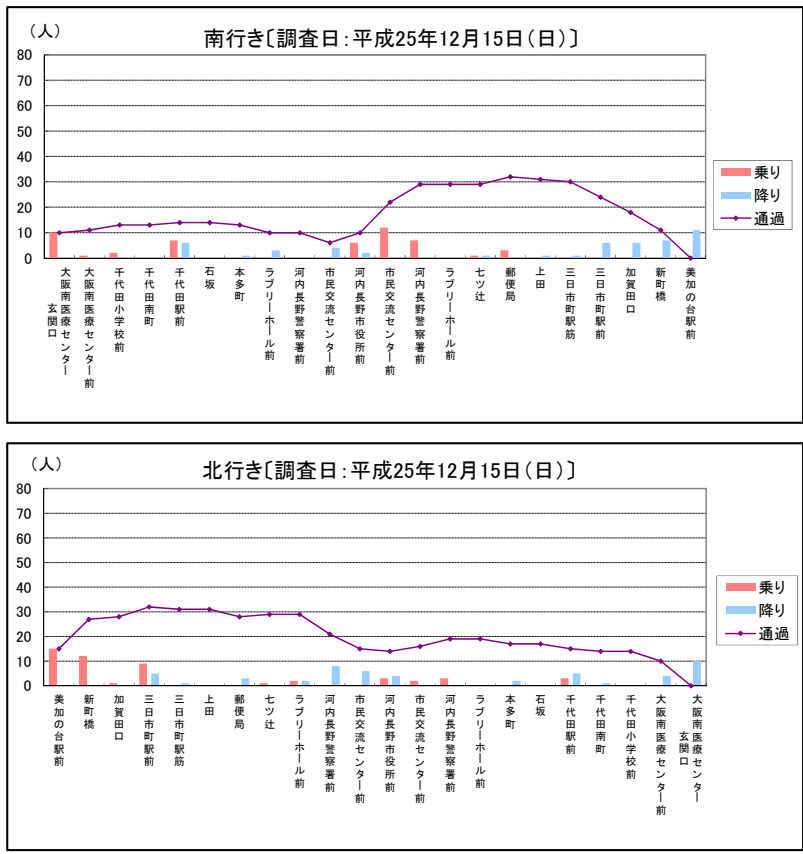
【平日】



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、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】

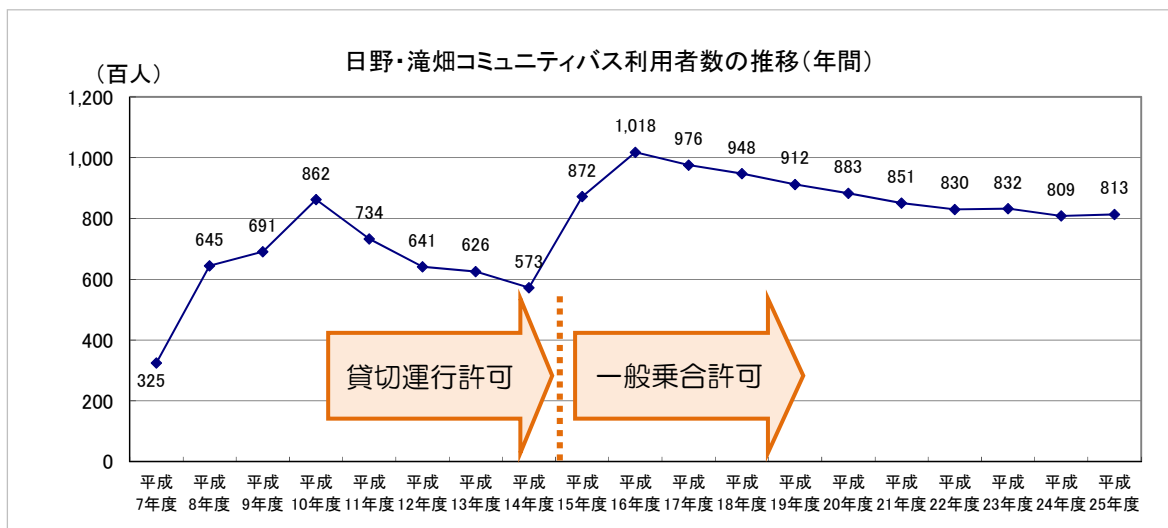


資料：河内長野市調べ

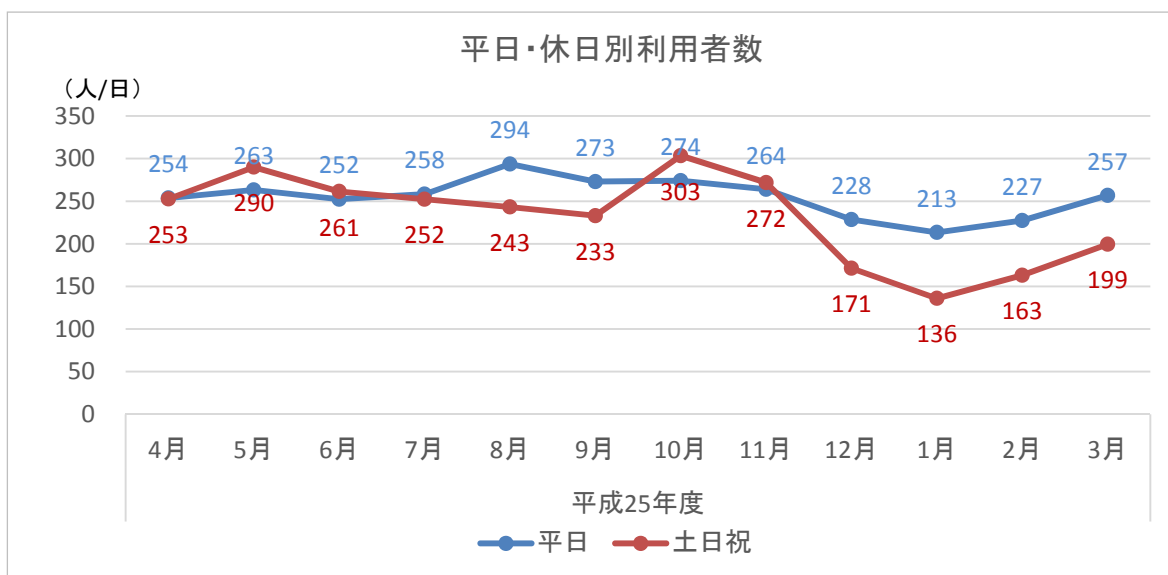
### ◎日野・滝畑コミュニティバスの利用者数の推移

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。



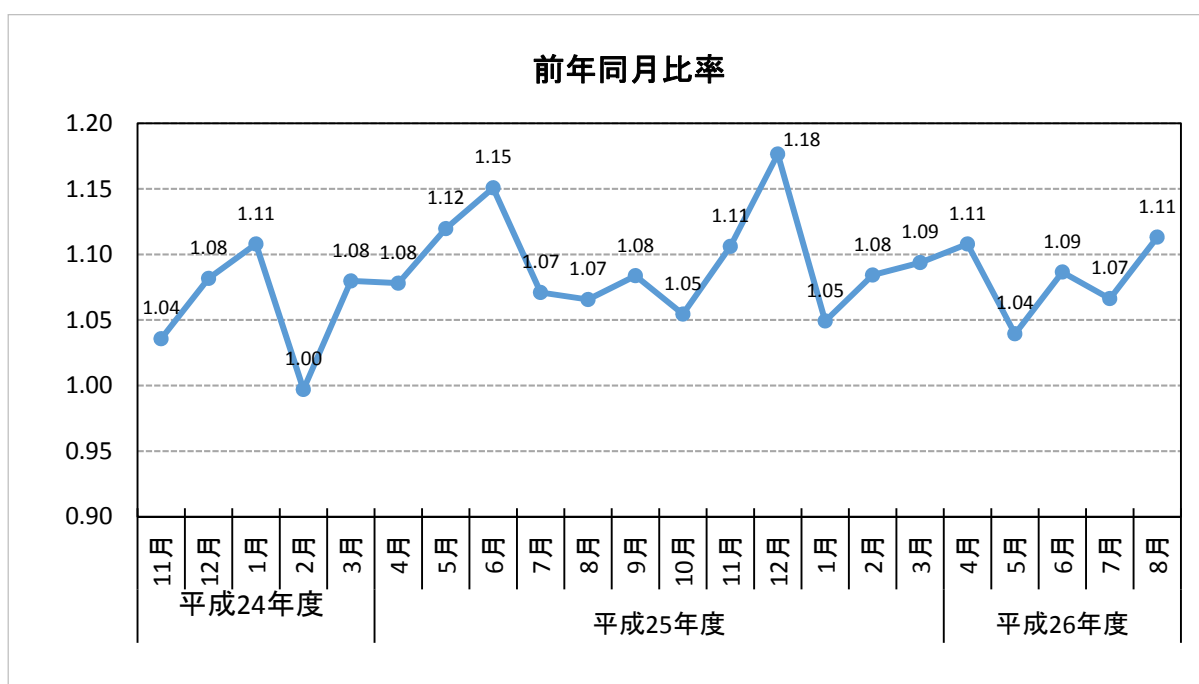
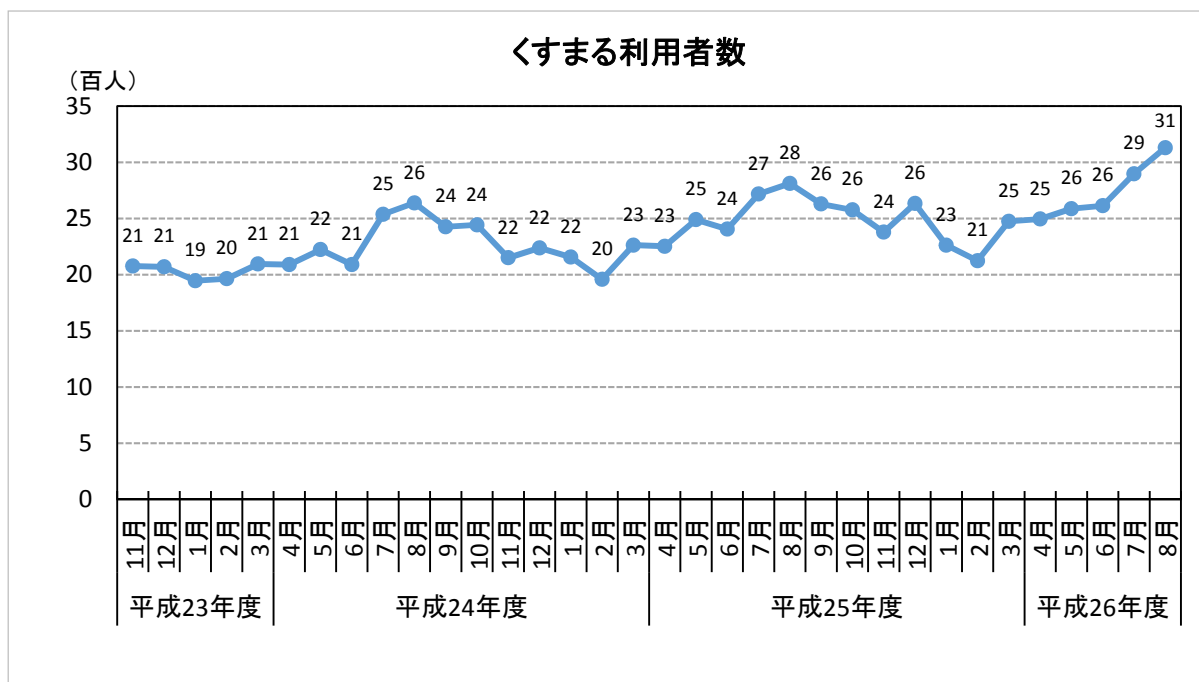
資料:河内長野市調べ



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

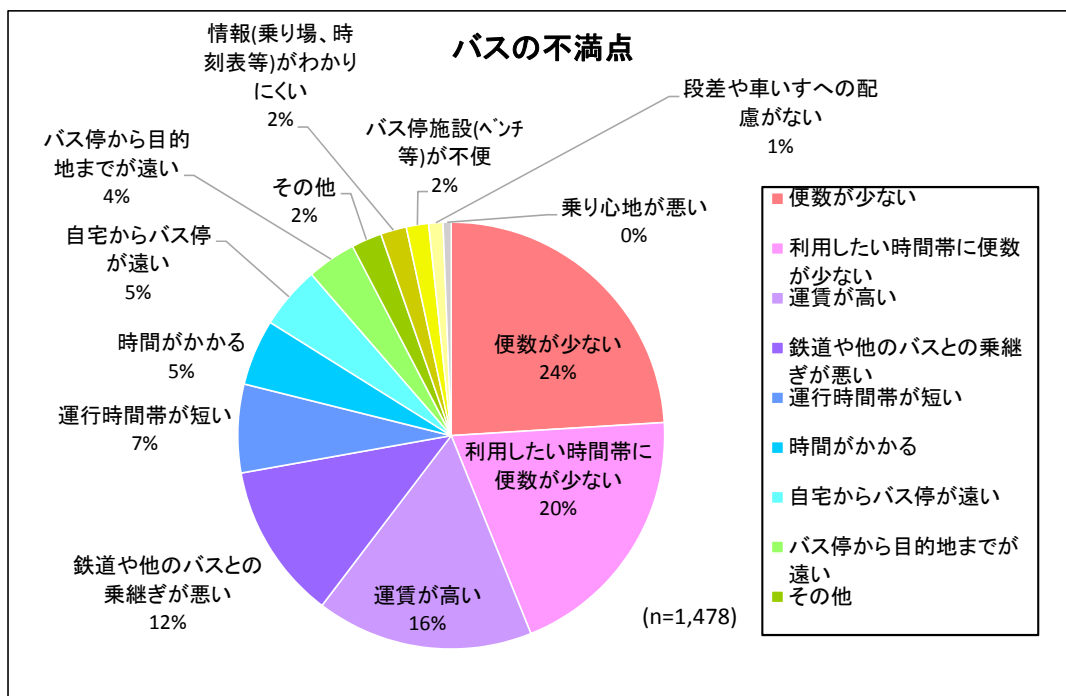
楠ヶ丘地域の乗合タクシーは、8月が最も多く、2月が最も少なくなっていますが、前年同月で比較すると1.0以上と、増加傾向となっています。



資料:河内長野市調べ

### ⑧バス利用者の不満足度

バス利用者から見た不満足度として、「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。

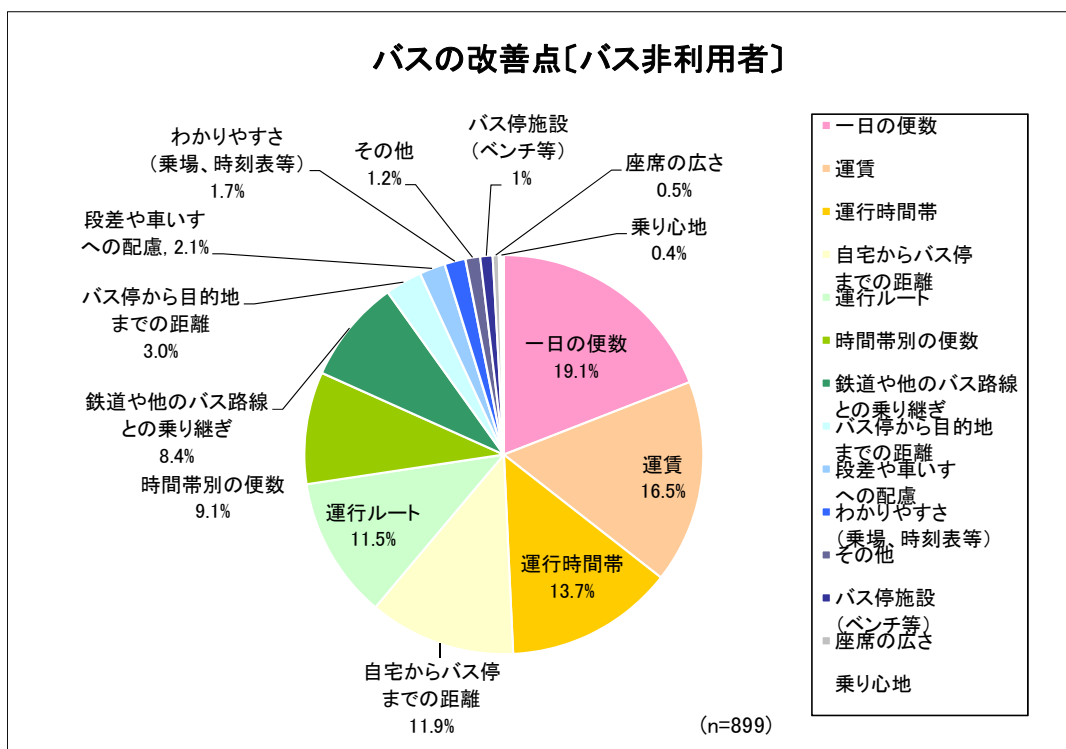


アンケートの概要: 配布数 5,000 人 (20歳以上の世帯主)  
回収数 2,388 人 (回収率: 47.76%)

資料: 河内長野市の公共交通を考えるための市民アンケート調査結果 (H18年度実施)

### 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。



アンケートの概要: 配布数 5,000 人 (20歳以上の世帯主)  
回収数 2,388 人 (回収率: 47.76%)

資料: 河内長野市の公共交通を考えるための市民アンケート調査結果 (H18年度実施)

## 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取り組みます。

### 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みます。

### 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な変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
	フォレスト三日市	三日市町駅前	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
			三日市町駅東	200m
	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 清見台東口	200m	清見台団地線
			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
			150m	日野滝畑コミュニティバス 天野山線
	河内長野ユースホテル	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。