

第2期 河内長野市地域公共交通総合連携計画

～乗ってはってん公共交通～
(発展)

【平成24年度～平成26年度】

平成24年11月

河内長野市

目 次

1. 河内長野市における公共交通をとりまく現状と課題	1
➤ 河内長野市における公共交通をとりまく現状	
➤ 河内長野市における公共交通をとりまく課題	
2. 第2期連携計画の基本方針	8
➤ 基本方針	
➤ あり方の展開スケジュール	
➤ 本市の基本とする交通体系	
3. 第2期連携計画の区域	11
4. 第2期連携計画の期間	11
5. 第2期連携計画の目標	12
6. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項	13

資料

河内長野市地域公共交通会議規約

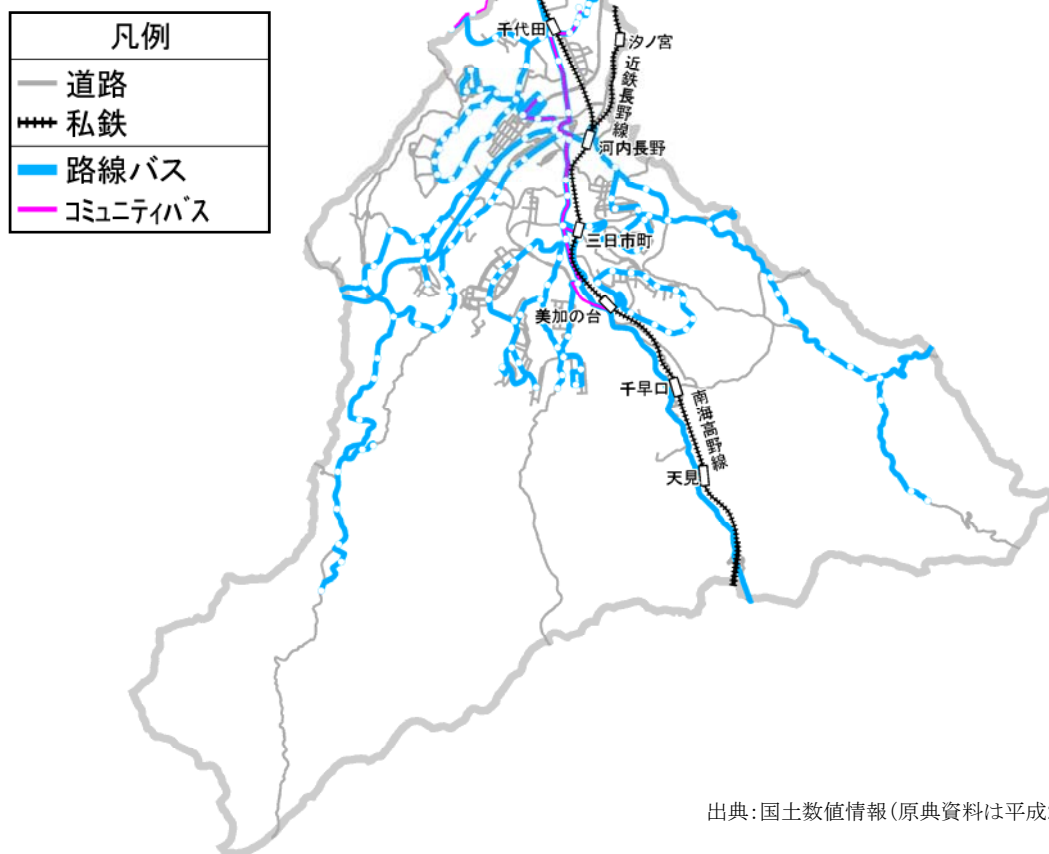
河内長野市公共交通のあり方（概要版）

1. 河内長野市における公共交通をとりまく現状と課題

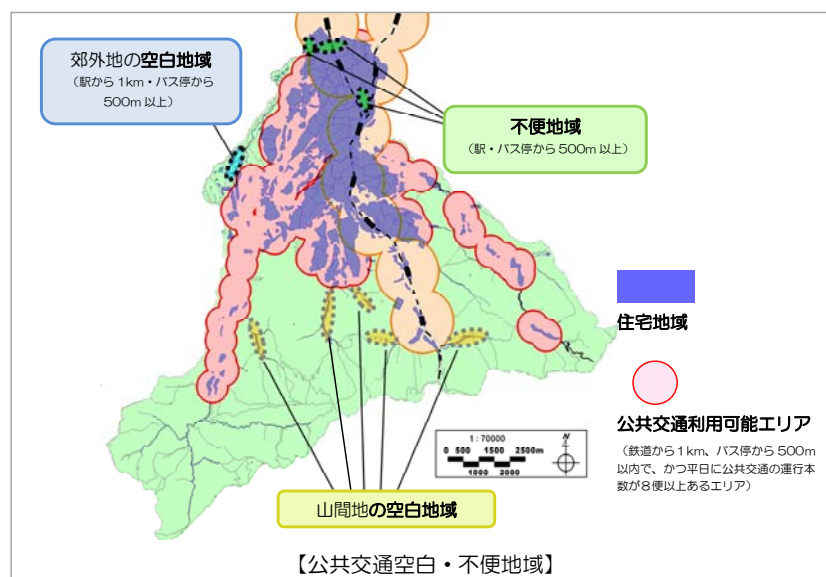
➤ 河内長野市における公共交通をとりまく現状

①河内長野市における公共交通網の状況

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バス（南海バス）が運行されていますが、一部公共交通の空白・不便地域が存在しています。

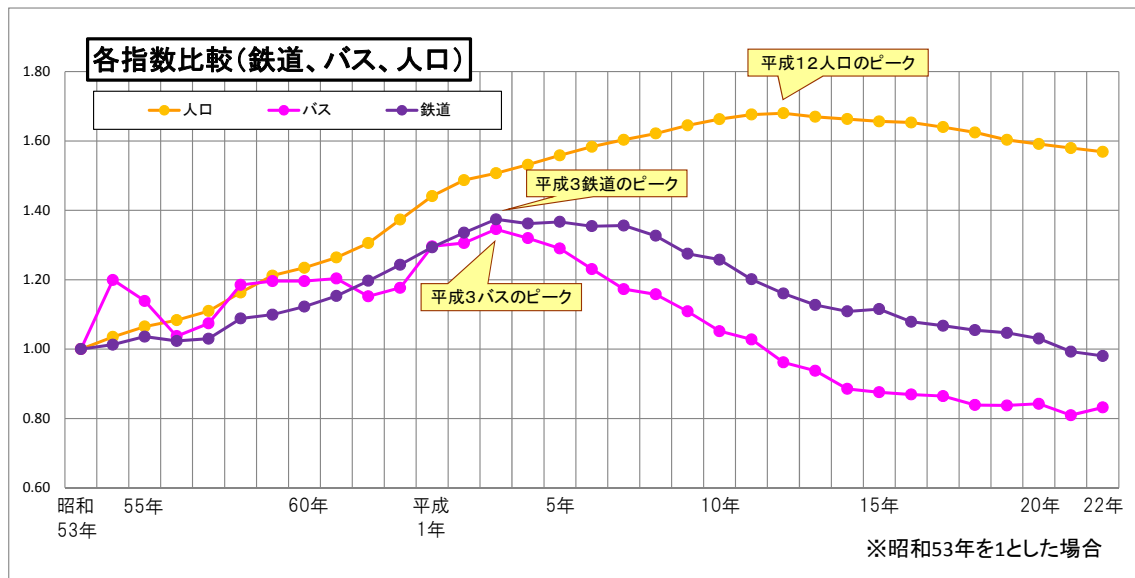


出典:国土数値情報(原典資料は平成22年)



②人口、公共交通利用者数の推移

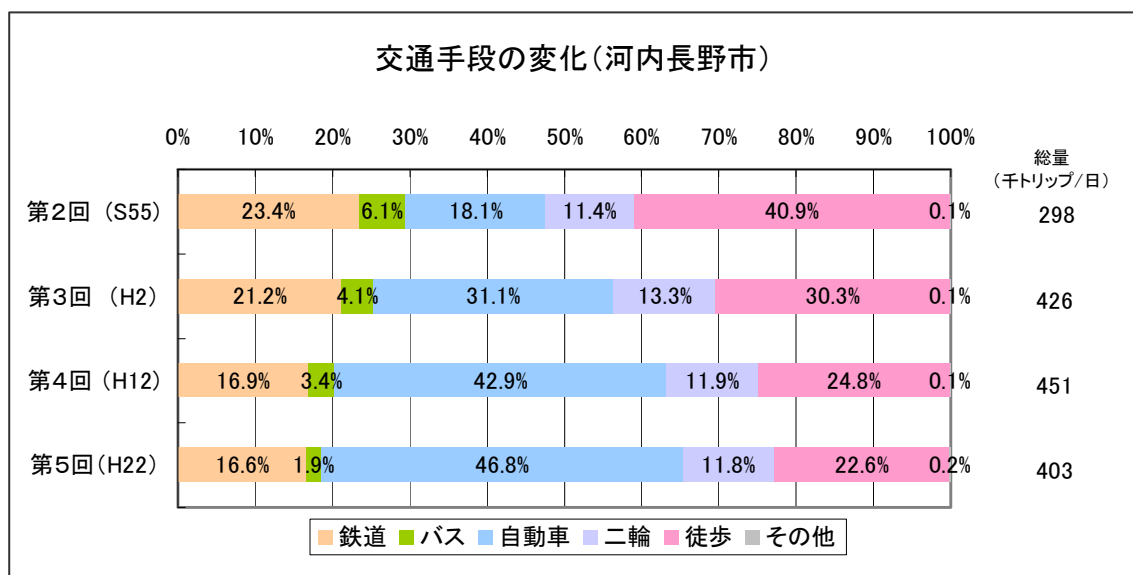
河内長野市の人口は平成12年以降減少しており、鉄道とバスの利用者は平成3年以降減少傾向となっています。



出典:河内長野市公共交通のあり方

③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。

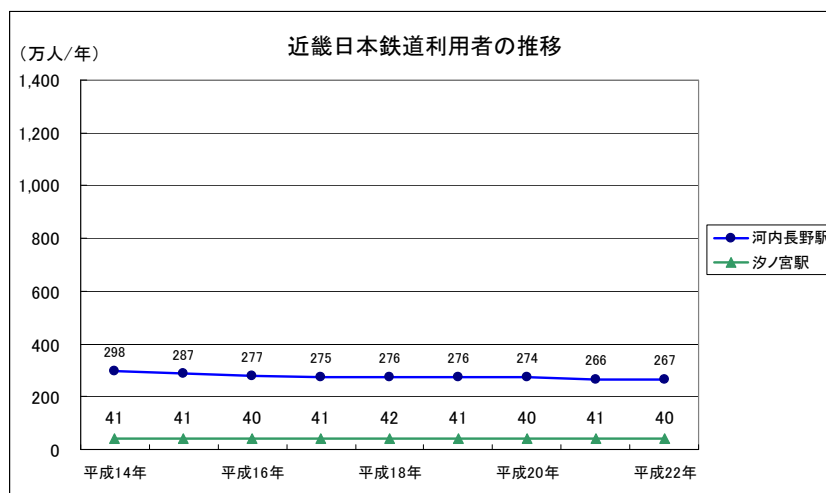
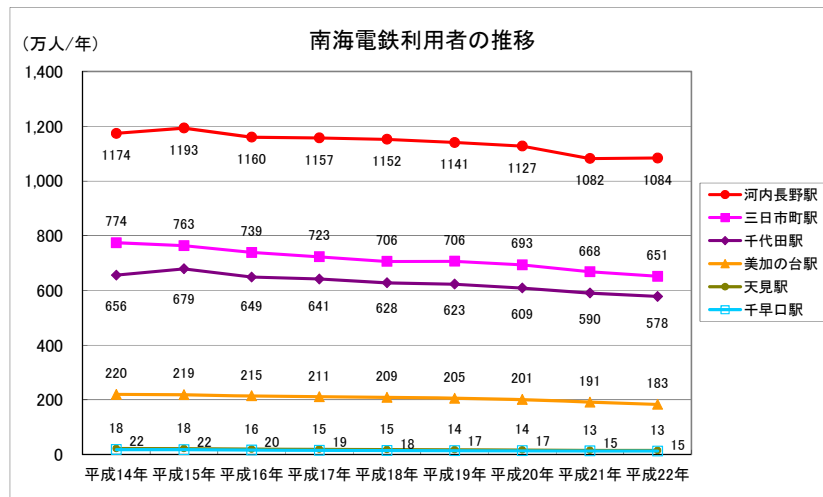


資料:第2～4回は河内長野市公共交通のあり方、第5回は近畿圏パーソントリップ調査速報版(大阪府HP)

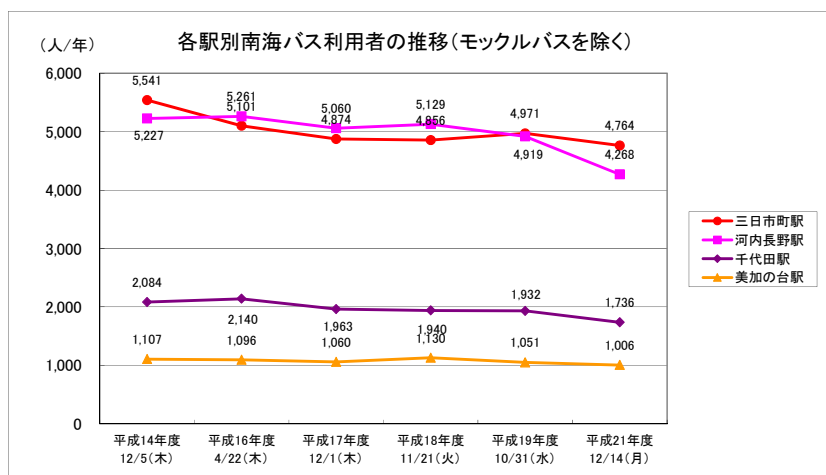
④駅別の鉄道、バス利用者数の推移

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。



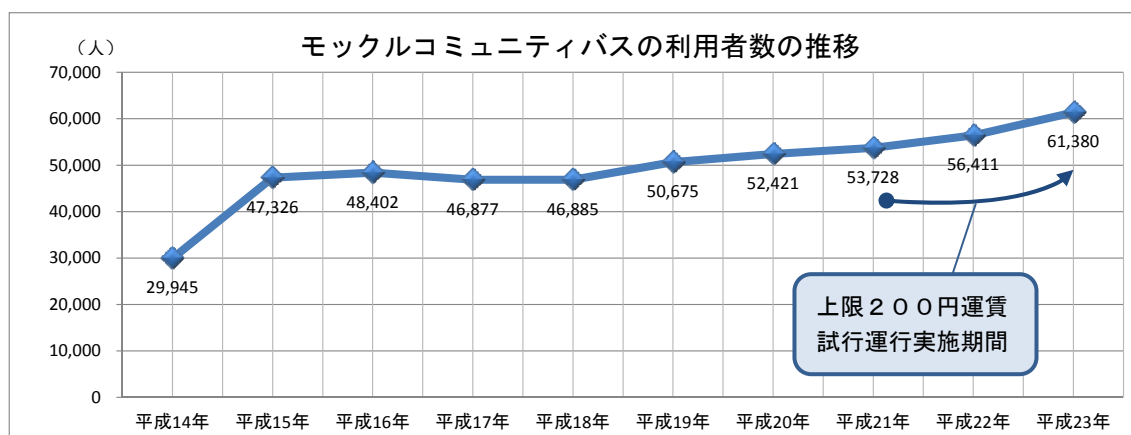
出典:河内長野市統計書



出典:南海バス

⑤モックルコミュニティバスの利用者数の推移

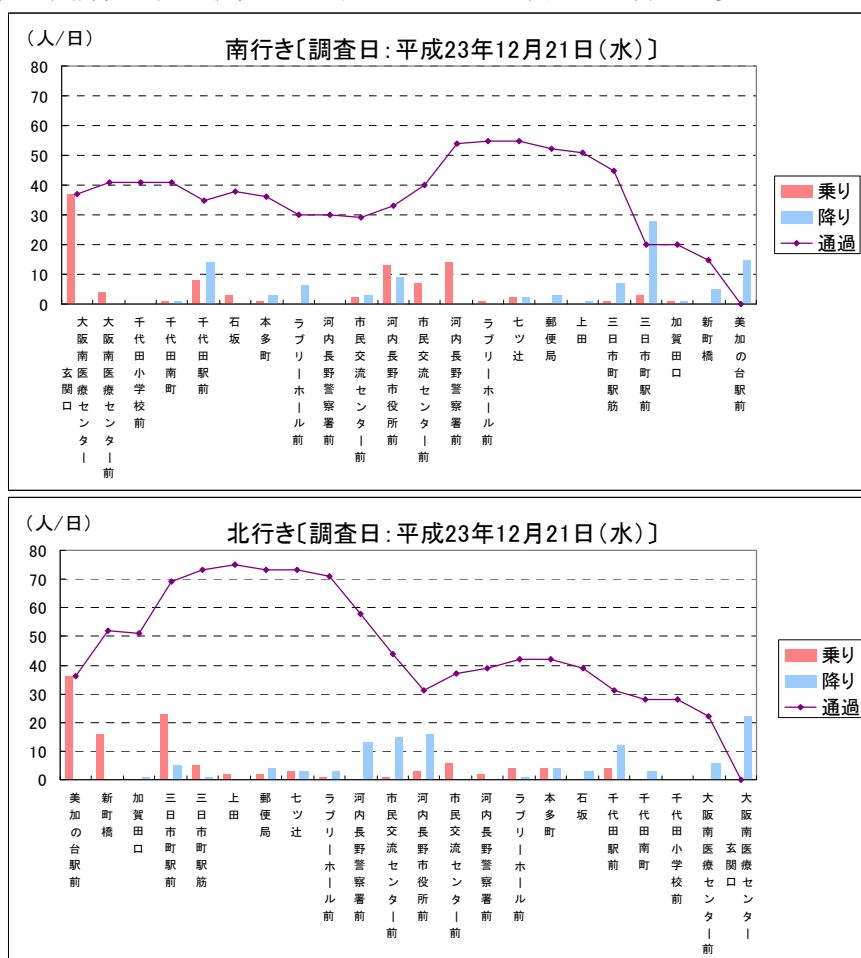
モックルコミュニティバスでは、平成22年4月より、上限200円運賃の試行運行を実施しており、利用者数は2年間でおよそ14%増加している。



資料:河内長野市調べ

⑥モックルコミュニティバスの利用状況

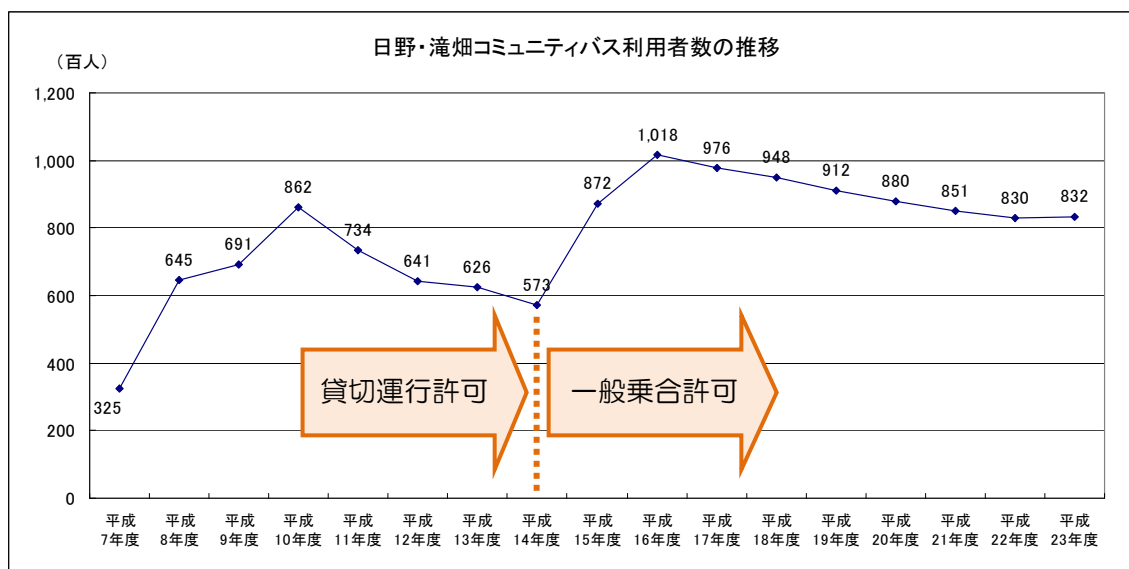
モックルコミュニティバスは南行きは大阪南医療センター玄関口や市役所、警察署で乗車比較的多く、三日市町駅や美加の台駅、千代田駅といった鉄道駅で降車が多くなっています。また、北行きは美加の台駅、新町橋、三日市町駅での乗車が多く、警察署、市民交流センター、市役所、千代田駅、大阪南医療センター玄関口での降車が多くなっています。



資料:河内長野市調べ

⑦日野・滝畑コミュニティバスの利用者数の推移

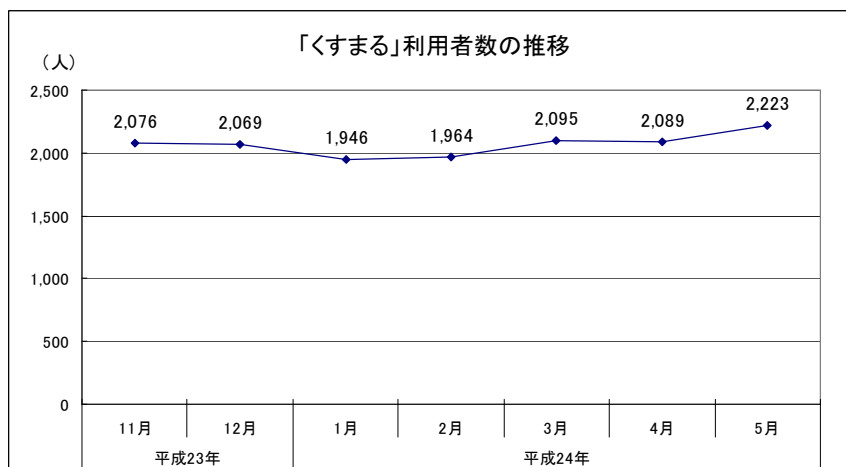
日野・滝畑コミュニティバスの利用者数は、平成10年度以降減少し、平成15年6月より貸切運行許可から一般乗合許可へ変更したことにより、15年度から16年度にかけては増加しています。平成17年度以降は、再び減少傾向となっていますが、平成22年度から平成23年度にかけては微増しています。



資料:河内長野市調べ

⑧楠ヶ丘地域乗合タクシーの利用者数の推移

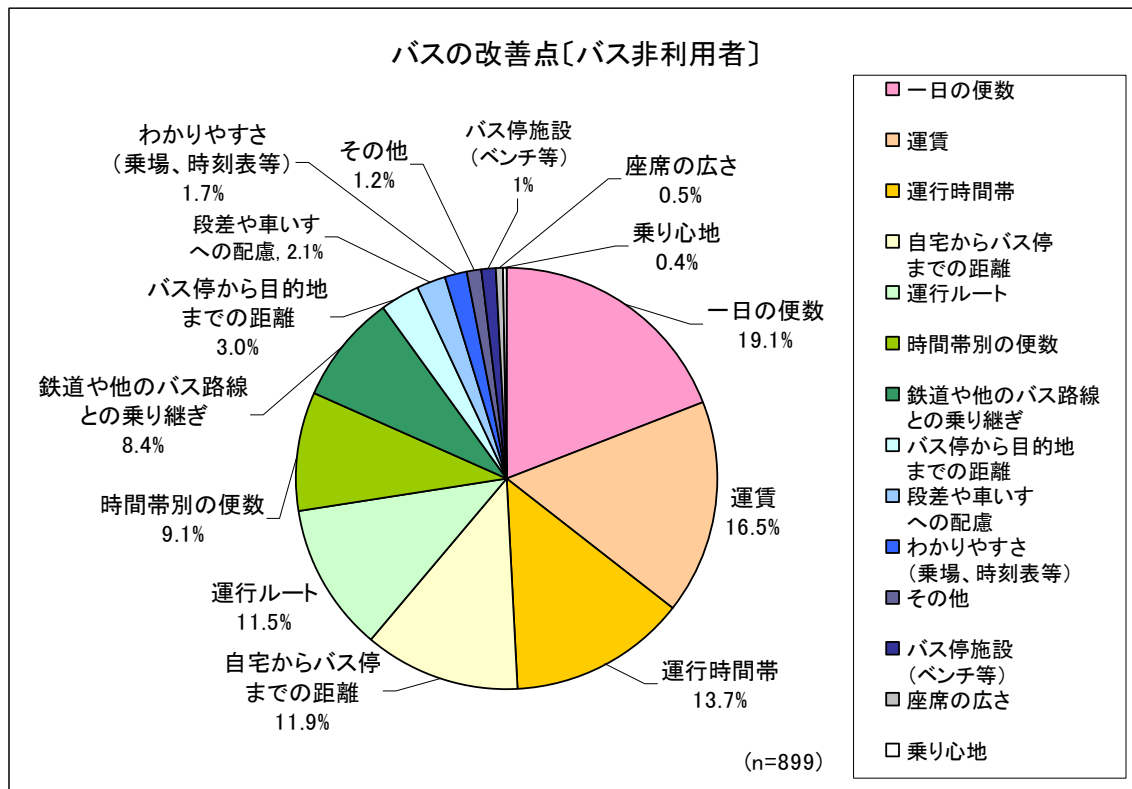
楠ヶ丘地域の乗合タクシーは、1,2月はやや減少したものの3月は増加しており、2千人前後で推移しています。



資料:河内長野市調べ

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%)

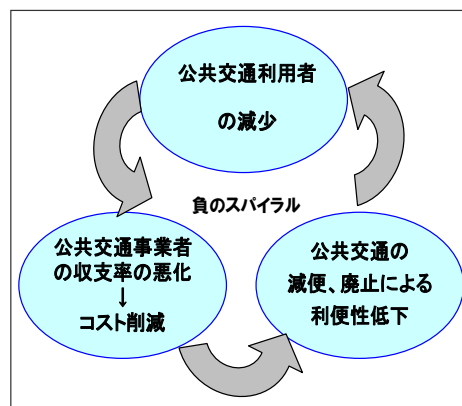
出典:河内長野市の公共交通を考えるための市民アンケート調査結果(H18年度実施)

➤ 河内長野市における公共交通をとりまく課題

◆ 公共交通利用者数の維持・発展

公共交通の利用者数は減少傾向にあります。今後人口が減少するとともに、少子高齢化に伴い通勤・通学における移動も減少すると想定されることから、ますます公共交通利用者数が減少すると考えられます。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。

そのため、今後も公共交通利用者数を維持・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

生活するためには買い物や通院等が必要であり、これには移動が生じることとなります。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が運転できない場合は、こうした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り、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。

◆ 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。これは、鉄道駅から離れている又は坂がある場所に住宅が立地している等、鉄道駅と住宅地の配置が関わっていると考えられます。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型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、自動車で移動できなくなると、公共交通の重要性が高くなることから、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、公共交通における具体的な取り組みを実施する際には、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をして、実施する必要があります。

2. 第2期連携計画の基本方針

➤ 基本方針

公共交通は市民生活を支える大切な交通手段ですが、自動車への過度の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」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年度には、このあり方に基づく、3ヵ年（平成21年度～平成23年度）の実施計画として「河内長野市地域公共交通総合連携計画」を策定し、現状（平成20年度）のバス利用者数以上を確保、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、持続発展できる公共交通の確保に努めてきました。

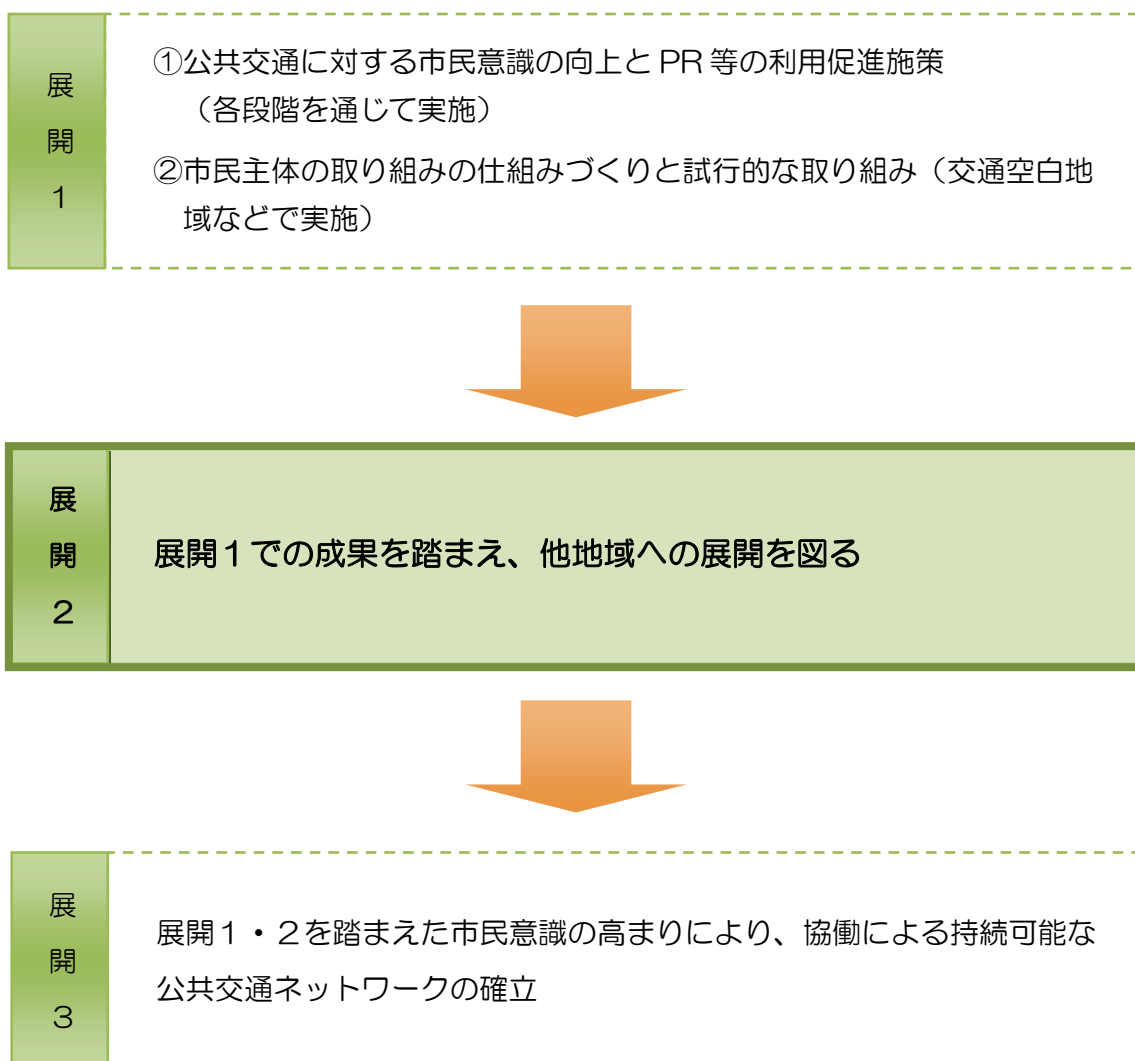
この度は、「河内長野市地域公共交通総合連携計画」の実績を踏まえて、さらなる展開を図るため、「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」として策定しました。

なお、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2に位置付けします。

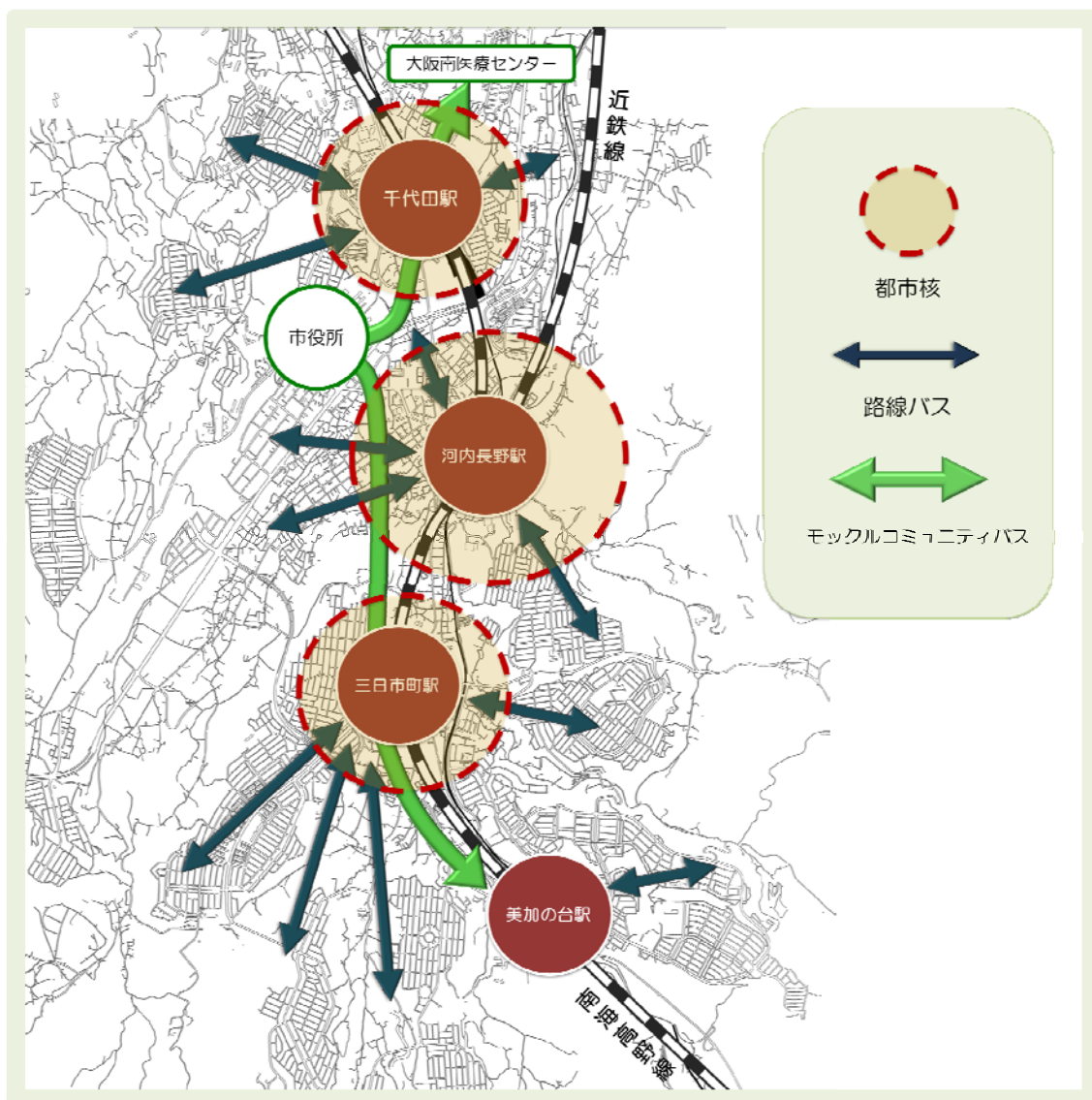
基本方針：持続発展できる公共交通を確保するための取り組み

- 公共交通利用促進策の実施
- 住民主体で公共交通の取り組みを行うことができる地域での関係者の協働による取り組みを実施→公共交通を守り育てるための事業を実施
- 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

➤ あり方の展開スケジュール



➤ 本市の基本とする交通体系

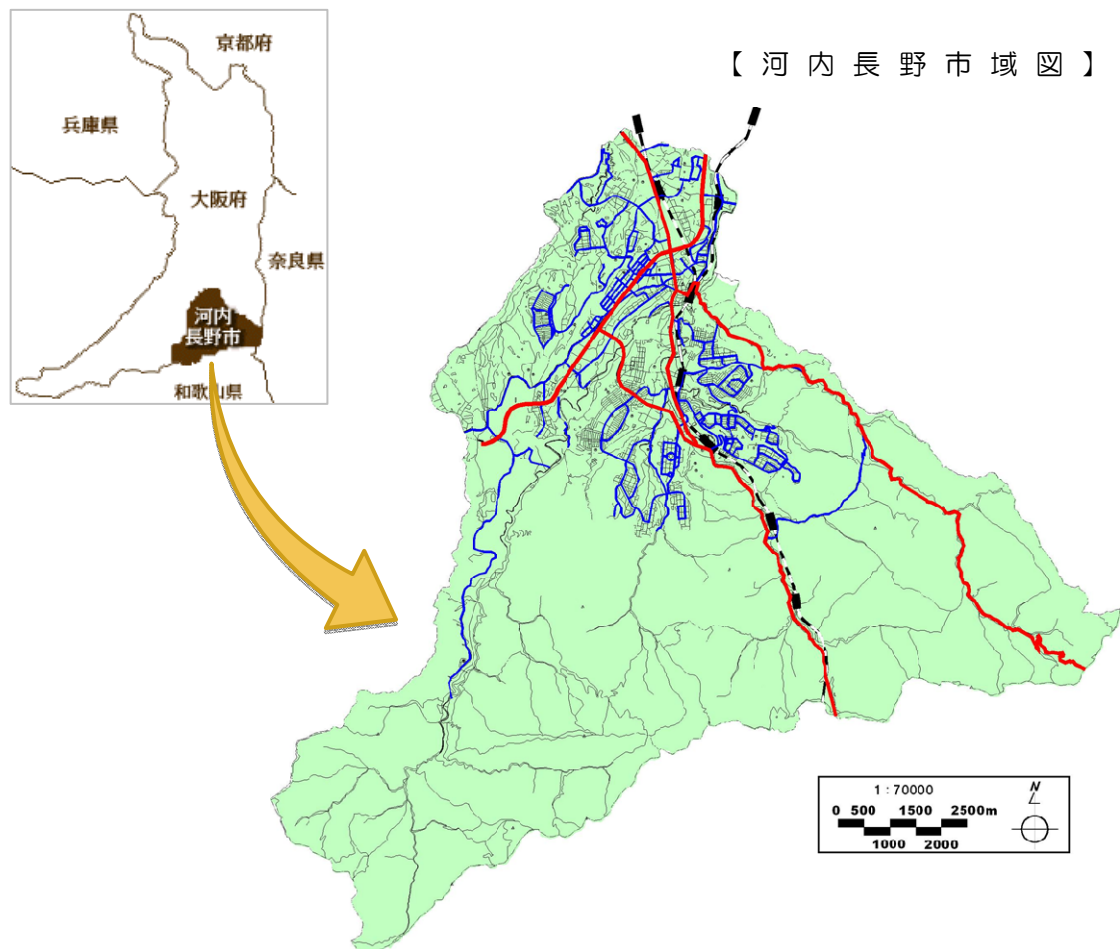


本市の交通体系は、鉄道の主要駅である千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺エリアを都市計画マスタープランにおいて都市核と位置付けており、この都市核を中心にバス路線網が形成されています。これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。

本市の交通体系の基本方針は、現状の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。

3. 第2期連携計画の区域

河内長野市全域



4. 第2期連携計画の期間

第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画の計画期間は、平成24年度～平成26年度の3年間とします。

第2期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総合連携計画			24年度	25年度	26年度
21年度	22年度	23年度			

5. 第2期連携計画の目標

1 バス利用者数の確保

バス利用者が減少傾向にある状況の中、本計画に基づく取り組みを行うことにより、少なくとも現状（平成23年度）のバス利用者数以上を確保することを目指します。

➤ 現状（平成23年度）のバス利用者数以上を確保

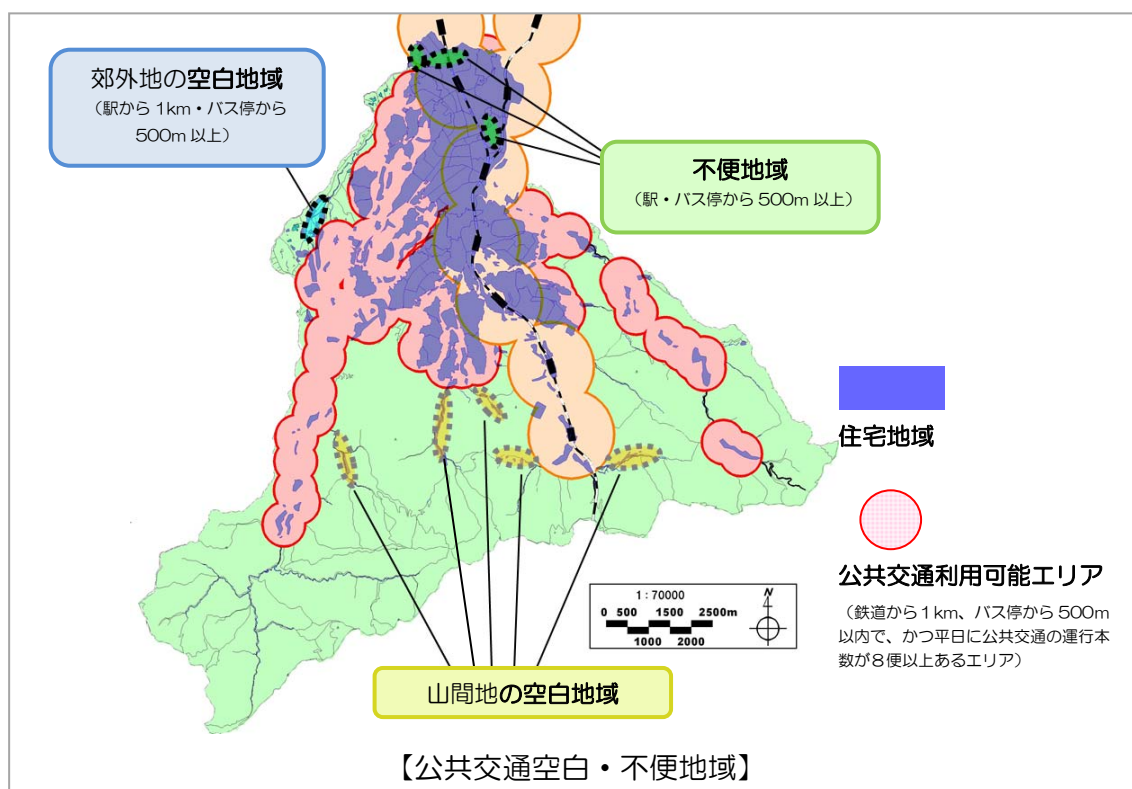
2 公共交通空白・不便地域の解消

本市では、公共交通利用可能エリアは、駅から1km、バス停から500m以内で、かつ、平日に8便以上の公共交通の運行本数があるエリアと設定しており、これら以外の住宅地域は公共交通空白地域としています。

また、公共交通不便地域は、公共交通利用可能エリアですが、駅・バス停の両方から500m以上離れている住宅地域としており、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。

本計画では、住民が主体的に取り組む要望のある空白・不便地域において、最適な運行形態等を協議し、試行運行などを行い解消することを目指します。

➤ （山間地を除く）公共交通空白+不便地域の解消



6. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

方針に沿って目標を達成するために取り組むべき事業について、事業の対象別に下記の通り取り組みを示します。

方針	計画の目標	事業対象	分類	具体的な取り組み
1. 公共交通利用促進策の実施	バス利用者数の確保	(1) 公共交通全般	①公共交通利用促進の啓発	(a) バス利用の手引きの作成、配布等
				(b) バスマップの作成・配布
				(c) モデル的な取り組みの他地域へ啓発
			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
			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
			④福祉との協力	(a) ノンステップバス導入の推進
				(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
				(c) 福祉有償運送と公共交通の連携の検討
		(2) 路線バス	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
			②乗車運賃の割引	上限200円運賃の他路線への展開を検討
			③バス乗降箇所の拡大による利便性向上	フリー乗降の展開
			④新規路線導入の検討	(a) 深夜バスの運行を検討
				(b) 路線バスの運行
		(3) モックルコミュニティバス	①利用促進PR	(a) 車内でのPR
				(b) 市役所、バス停周辺施設、店舗等でのPR
			②乗車運賃の割引	(a) 上限200円運賃の本格運行
				(b) 同伴者割引の試行
		(4) 日野・滝畑コミュニティバス	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
			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
		(5) モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス	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
2. 公共交通を守り育てるための事業を実施	公共交通空白・不便地域の解消	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

方針：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：（1）公共交通全般

分類：①公共交通利用促進の啓発

（a）バス利用の手引きの作成、配布等

バスに乗りなれていない人は、バスの乗車方法や、運行時間、運賃等がわからないために利用していない可能性があります。そのため、バスを身近に感じてもらえるよう、バスの利用方法や回数券等のお得情報を周知すると共に、バスの利点をPRします。

● バス利用の手引きと回数券等のお得情報を掲載したチラシを市内各所で配布

バス停での確認事項、バスの乗車方法、降車方法、回数券等のお得情報等を掲載したチラシを作成し、市内各所で配布して周知し、初めてバスに乗る人にもわかるようにします。

〔南海バスの例〕
南海バスHPでバスの乗車、降車する方法、バスカード等のお得情報等を案内。

南海バスHP

南海バスHP

南海バスHP

出典：南海バスHP

● 公共交通の利点を図を多用してHPやチラシでわかりやすくPR

公共交通の利点やノーマイカーデーをPRし、自動車に依存するのではなく、公共交通とのバランスがとれた適正な使い方を啓発します。

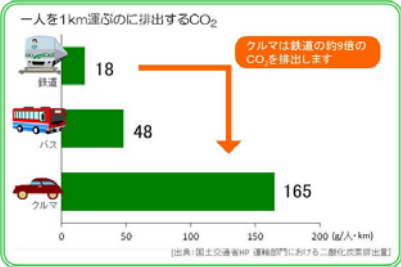
〔大阪府HPの例〕
大阪府HPで「かしこい公共交通の使い方」を紹介。

電車・バスは二酸化炭素排出量が少ない

※ 1人1kmあたりの排出量

電車・バス：約1/3
自動車：約1/3

二酸化炭素の排出を減らすために自動車をエコカーに換えることも一つの方法ですが、電車・バスなどの公共交通機関を利用することは、身近にできて地球の温暖化対策に大きく貢献できる方法の一つです。



出典：大阪府HP

実施予定時期	平成24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、交通事業者

分類：①公共交通利用促進の啓発

(c) モデル的な取り組みを他地域へ啓発

地域主体の取り組みにより、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、住民主体で取り組む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1月1日から楠ヶ丘地域において乗合タクシーを運行。

〈楠ヶ丘自治会の回覧チラシ〉

楠ヶ丘乗合タクシーたより
12月号
楠ヶ丘自治会 公共交通対策委員会

念願の乗合タクシーが運行して1カ月が過ぎました。
11月1ヶ月の乗車実績をお知らせ致します。

運行日数	合計便数	乗車人数	平均人数	
30日	540便	2,035人	1日	1便
			69.2人	3.83人

- ご利用頂きました皆さま大変有難うございました、引き続きご利用をお願い致します。
- 今年度の目標は、平均で 1日—80人 1便—4.3人です。残念ながら目標には届きませんでした。
- お知り合い、お友達、お誘い合わせてご利用下さいませ様お願い致します。
- また楠ヶ丘地区以外の方にもご利用頂きます様ご案内下さい。

三日月町駅前発、18:00 18:30の2便を増便しております
特に18:30の便のご利用をお願いします

- ◆ 自治会・交通対策委員会力を合わせて利用拡大・より便利になるよう頑張っております。
- ◆ ご要望・お気付きの事が有りましたらお気軽に各区幹事までお申し出下さい。

便利な時刻表をお配りします

- ◆ 楠ヶ丘乗合タクシー・モックルコミュニティバス・南海電車の時刻表を1枚にして作成しましたのご活用下さい。

※回覧させていただきますので各戸1枚ずつお取り下さい。

〈楠ヶ丘地域乗合タクシー実施状況〉



〈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〉

「買い物帰りで荷物が多い時や天候が悪かったりする時などに利用できるタクシーがあって、とても助かっています。」

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議

分類：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

河内長野市内は観光資源が点在しており、周遊するには自動車やバスによる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、バスの利用促進を図ります。

- 路線バスによる奥河内の観光資源までのアクセス方法や周遊観光のモデルルートに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。

〔奈良 木簡型フリー乗車券のチラシ事例〕

バスが1日乗り放題の木簡切符で行ける施設と所要時間、バスの運行頻度をコンパクトにチラシにまとめて配布。

〈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〉

木簡型一日フリー乗車券を使った主な行き方



提供：奈良中心市街地公共交通活性化協議会

実施予定時期	平成24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

分類：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

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、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に向けて検討します。

実施予定時期	平成24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

分類：④福祉との協力

(a) 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

実施予定時期

平成24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) 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

福祉施設が運行しているバスの中で、モックルコミュニティバスとバス停が近接している系統があることから、これらのバスの乗り継ぎを図るため、福祉施設との連携の可能性を検討します。

● 連携可能性がある施設に着目し、乗継を実現するための課題と方策を検討

乗り継ぎ可能な福祉施設のバスとそのバス停の位置、運行時間等を把握し、モックルコミュニティバスと乗り継ぐ場合の条件等を整理し、連携の可能性を検討します。

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、河内長野市

(c) 福祉有償運送と公共交通の連携の検討

要介護者や身体障がい者など単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対するドア・ツー・ドアの移動サービスの提供の要請も多くなっています。これについては、福祉部門が中心となって対応が行われています（福祉有償運送協議会での協議など）が、公共交通（地域公共交通会議など）との連携の可能性について検討します。

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市、河内長野市地域公共交通会議

事業対象：(2)路線バス

分類：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

路線バス全線でICカードを利用できるようにシステムの導入を検討し、バス事業者と協議・調整を行います。

● ICカードシステムを導入し、料金支払い時の利便性を向上

〈ICカードのイメージ〉

関西の交通事業者でICカードが拡大しているものの、南海バスではまだ導入されていないことから、ICカードシステムの導入を検討し、バス事業者と協議・調整を行います。

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、導入段階では併せて料金割引施策も検討します。



実施予定時期	平成24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

分類：②乗車運賃の割引

上限200円運賃の他路線への展開

モックルコミュニティバスと重複する路線の上限200円運賃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)はモックルコミュニティバスと半分程度が同じルートで、終点もほぼ同じであるにもかかわらず、大阪南医療センター前まで乗車すると運賃が270円となります。これではモックルコミュニティバスと路線バスが競合することとなることから、こうした路線についてモックルコミュニティバスと同様に上限200円運賃とし、利用促進を図ることを検討します。

【運賃】

河内長野駅前	160
ラブリール前	160
河内長野警察署前	180
河内長野市役所前	220
市民交流センター前	270
赤坂	210
千代田台	170
南海西友前	160
千代田駅前	160
千代田南町	160
千代田小学校前	160
大阪南医療センター前	160
集会所前	160
木戸東町二区	160
木戸東町	160



実施予定時期	平成24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議、南海バス

分 類：③バス乗降箇所の拡大による利便性向上

フリー乗降の展開

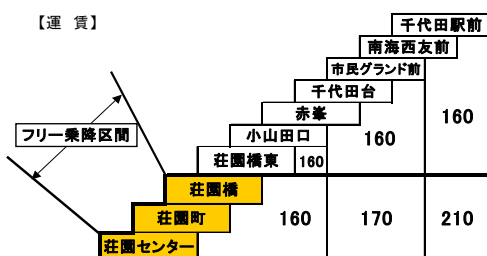
現在、荘園町で実施されているフリー乗降の他地域への展開を図ります。

● 荘園町における取り組みのメリットや利用者の声をPRし、他地域へ拡大

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ることから、他地域への展開を検討します。

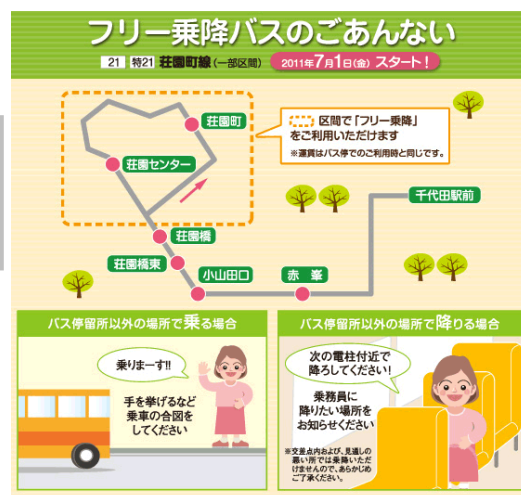
〔荘園町フリー乗降区間の事例〕

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。



〈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。」



出典：南海バスHP

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、南海バス

分 類：④新規路線導入の検討

(a) 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。

※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

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、南海バス

(b) 路線バスの運行

新規路線導入の可能性を検討します。

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、南海バス

事業対象：(3)モックルコミュニティバス

分類：①利用促進PR

(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、バスを利用してイベントに来訪する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24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。

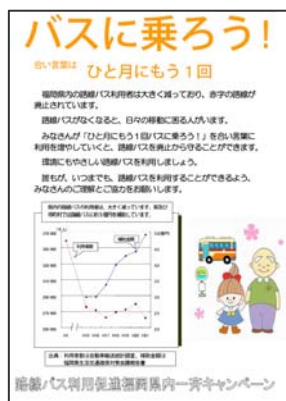
- モックルコミュニティバスの利用者数や取り組み状況、利用を呼びかけるポスターをモックルコミュニティバスが運行しているバス停周辺の施設、店舗等で掲示してPR

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。

〔福岡県、北海道旭川市の事例〕

福岡県や北海道旭川市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。

〈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)

〈北海道旭川市の例〉



出典：旭川市生活交通確保対策協議会(平成19年度第1回)資料



実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議

分 類：②乗車運賃の割引

(a) モックルコミュニティバスの上限200円運賃の本格運行

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円運賃の試行運行を本格運行へ移行します。

● モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行を本格運行へ移行

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、市の負担金は平成23年度で約100万円要していることから、さらなる利用者増を図り、本格運行へ移行し、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〉

				目標値			
	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度～
利用者数	53,728 人	56,411	61,380 人	67,900 人			本格運行
利用者数前年比	2%増	5%増	9%増	10.6%増（23 年度比）			
運賃収入（千円）	10,109	8,588	9,302	10,321			
運行経費（千円）	26,731	26,806	26,943	27,178			
市負担金（千円） ※運行経費負担	16,622	16,622	16,622	16,857			
市負担金（千円） ※上限 200 円運賃 実施に伴う経費負担		1,596	1,019	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。

本格運行

実施予定時期	平成24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議

(b) 同伴者割引の試行

利用者の少ない日曜日に限定し、利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料とします。

● 利用者の少ない日曜日に限定し、利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料化

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、利用者数の増加を目指します。これにより、今までバスを利用したことがない不慣れな人が利用するといった新規需要の誘発や、人の移動の活性化、これによるまちの活性化などが期待されます。

実施予定時期	平成24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議

事業対象：(4)日野・滝畑コミュニティバス

分類：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

農の拠点がオープン予定のため、農の拠点へアクセスするよう運行ルートの見直し、バス停位置等の検討を行い、オープン後の農の拠点の利用促進を図ります。

- 日野・滝畑コミュニティバスの経路付近に、農の拠点整備が計画されていることから、バスによるアクセスを確保するよう、運行ルートの見直し、バス停位置等の検討

日野・滝畑コミュニティバスの経路付近には現在も花の文化園が存在しているものの、最寄のバス停から施設までの距離が離れています。花の文化園付近に農の拠点の整備が計画されていますが、オープン後はバス利用での来訪もできるよう、農の拠点へアクセスするよう運行ルートの見直し、バス停位置等の検討を行います。



実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、河内長野市

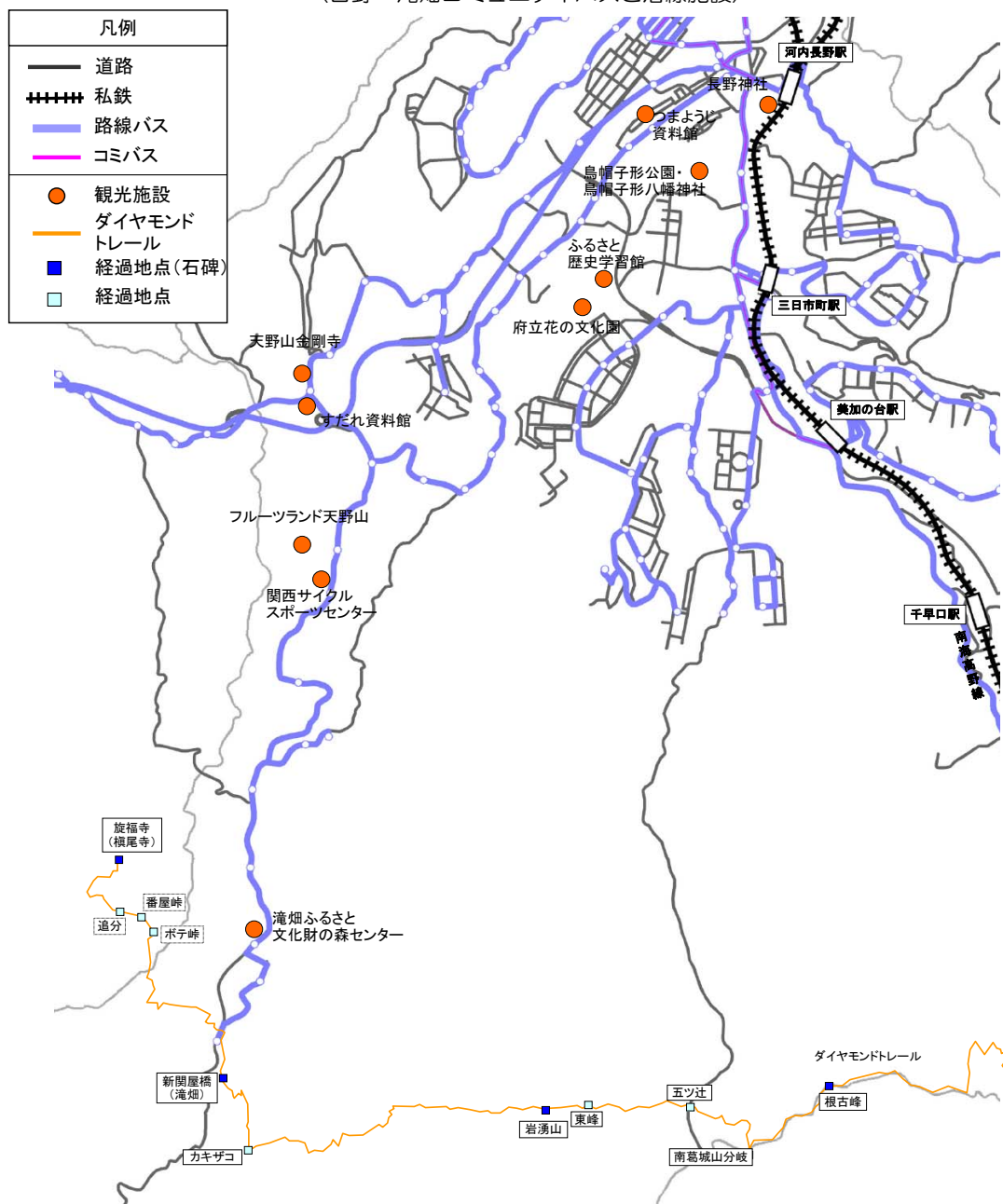
分類：②沿線施設における割引特典の実施の検討

沿線施設、店舗等とのタイアップの検討

沿線の施設や店舗等において、バス利用者に対して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24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

方針：2. 公共交通を守り育てるための事業を実施

公共交通空白・不便地域の解消

事業対象：公共交通

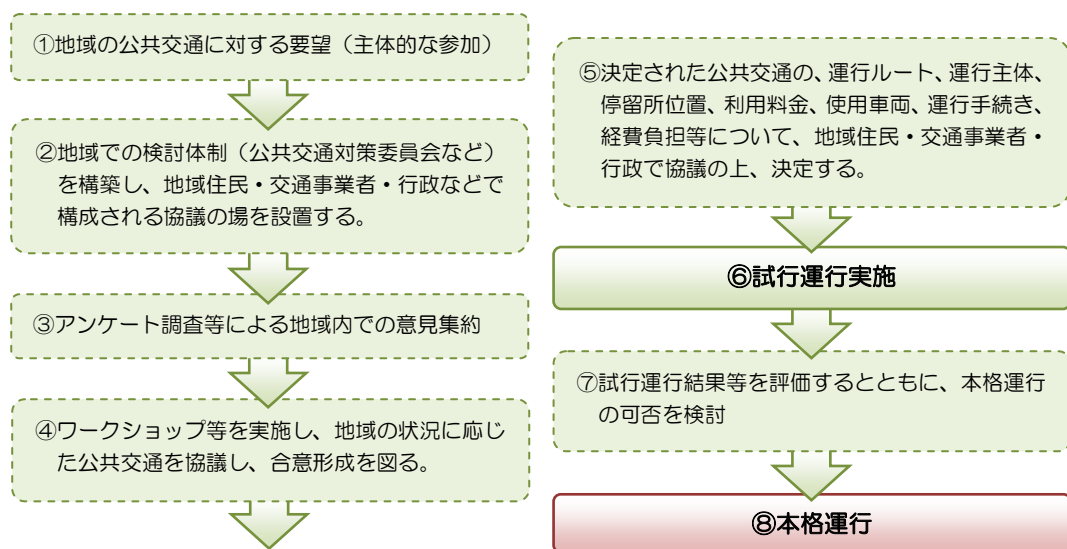
分類：地域に合った公共交通の検討

地域に合った公共交通の試行運行を検討

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。

連携計画(平成21年度～平成23年度)において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。

楠ヶ丘地域での取り組みの流れ



(例) 公共交通空白地域において、連携計画（平成21年度～平成23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24年度～
事業主体	河内長野市地域公共交通会議

資 料

○河内長野市地域公共交通会議規約

○河内長野市公共交通のあり方（概要版）

河内長野市地域公共交通会議規約

改正 平成23年12月8日

(設置)

第1条 河内長野市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

第2条 交通会議の事務所は、河内長野市原町一丁目1番1号（河内長野市役所内）に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1)地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2)連携計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (3)連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4)連携計画に基づく、事業の実施に関すること。
- (5)その他交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第4条 交通会議の委員は次に掲げる者をもって組織する。

- (1)河内長野市副市長（河内長野市都市建設部を所管する副市長）
- (2)学識経験者
- (3)国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長が指名する者
- (4)大阪府公安委員会が指名する者
- (5)道路管理者が指名する者
- (6)地域住民又は利用者の代表
- (7)一般旅客自動車運送事業者
- (8)一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体
- (9)その他交通会議が必要と認める者
- (10)その他市長が必要と認めるもの

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により交通会議の委員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第6条 交通会議に次の役員を置く。

- (1)会長 1名
- (2)副会長 1名

2 会長は、第4条第1号の委員をもって充てる。

3 副会長は、委員の中から会長が指名する。

(役員の職務)

第7条 会長は、交通会議を代表し、会務を統括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長が事故で欠けたとき又は会長に事故があるときは会長の職務を代理する。

(会議)

第8条 交通会議の会議（以下「会議」という）は、会長がこれを招集し、会長が議長となる。

2 会長は、会議の開催場所及び日時並びに会議に付すべき事項をあらかじめ委員に通知しなければならない。

(会議の運営)

第9条 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

2 委員は、必要に応じて代理者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

3 会議の議決は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。

4 会議は原則として公開とする。

5 前各号に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第10条 交通会議で整った事項については、交通会議の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第11条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、河内長野市都市建設部交通政策課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金、諸収入をもって充てる。

(監事及び監査)

第13条 交通会議に監事を2名置く。

2 監事は委員の中から会長が指名する。

3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第15条 会長の召集に応じ、協議会に出席した者は報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。

2 前項に規定する報酬の額並びに支給方法に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第16条 交通会議が解散した場合は、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(その他)

第17条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成21年5月15日から施行する。

2 第5条の規定にかかわらず、最初に委嘱される委員の任期は平成23年3月31日までとする。

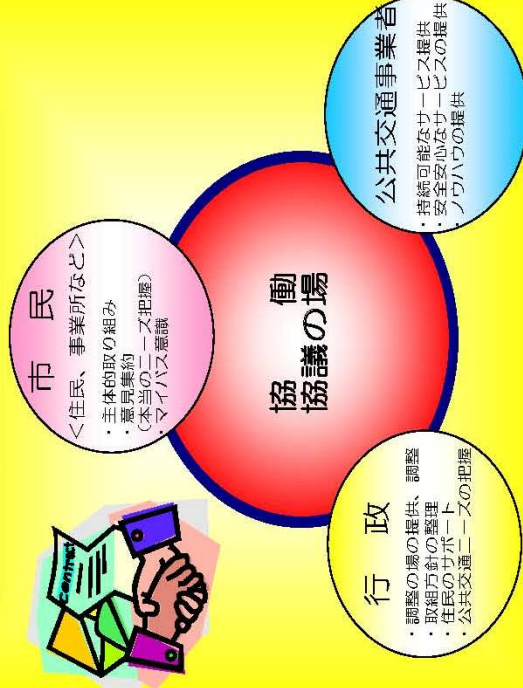
公共交通の取り組みの基本的な考え方

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

「本間に必要なもの」を効率的、効果的に実施

協働による取り組み体制



具体的な取り組み

【公共交通の需要喚起】

- 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
- 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。
- 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



【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】

- 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地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
 - 高齢者の公共交通の活用した外出の促進
- 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



【利用しやすい公共交通環境の確立】

- 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。）



展開スケジュール

展開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）
- ・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住民の主体的な取り組みが行われる地域において実施）

展開2

- ・試行的な取り組み成果を踏まえた地域への展開

展開3

- ・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

