

行政視察報告書

経済建設常任委員会委員長 吉田 企貴

1 日 に ち	令和 7 年 10 月 22 日 (水)																
2 視 察 先	大阪府河内長野市																
3 参 加 者	【委員長】 吉田企貴 【副委員長】 寺島芳枝 【委員】 玉置真一、奥村孝宏、柴田雅也、若尾敏之、林美行 【都市計画部長】 福田康仁【議会事務局】 武井かぐみ																
4 調 査 内 容	公共交通について																
5 所感、主な質疑の内容、提言事項、課題等	1. 視察に至る背景 多治見市議会において、令和6～7年度の二か年に渡って対話集会のテーマを公共交通としたことを受けて、議会として市民の声を市の政策に反映させる必要があることが議会運営委員会において確認された。こうした経緯を踏まえ、多治見市の公共交通政策についての調査・研究が本委員会の課題とされたことから、多治見市の類似団体である生駒市並びに河内長野市を視察することとなった。 2. 視察の目的 類似団体である当該市との比較を通じて、以下の点を明らかにすることを目的とした。 ①多治見市の公共交通政策が適切であるか。 ②多治見市の公共交通政策において改善すべき点。 3. 視察先の選定理由 視察先である奈良県生駒市及び大阪府河内長野市は、多治見市と同じくⅢ－3¹に分類される類似団体であり、大都市との地理的關係や盆地構造等と言った点で類似性が高く参考とすべき点が極めて多いと言える。なお、両市と多治見市との人口等を比較したものが下表である。 <table><tr><td>自治体名</td><td>人口</td><td>面積</td><td>大都市との距離</td></tr><tr><td>多治見市</td><td>10 万 3541 人</td><td>91.25 km²</td><td>名古屋駅:36 分</td></tr><tr><td>生駒市</td><td>11 万 6259 人</td><td>53.15 km²</td><td>大阪難波:20 分</td></tr><tr><td>河内長野市</td><td>9 万 6861 人</td><td>109.63 km²</td><td>大阪難波:30 分</td></tr></table>	自治体名	人口	面積	大都市との距離	多治見市	10 万 3541 人	91.25 km ²	名古屋駅:36 分	生駒市	11 万 6259 人	53.15 km ²	大阪難波:20 分	河内長野市	9 万 6861 人	109.63 km ²	大阪難波:30 分
自治体名	人口	面積	大都市との距離														
多治見市	10 万 3541 人	91.25 km ²	名古屋駅:36 分														
生駒市	11 万 6259 人	53.15 km ²	大阪難波:20 分														
河内長野市	9 万 6861 人	109.63 km ²	大阪難波:30 分														

¹ 類似団体とは、国勢調査に基づく人口と産業構造（産業別の就業人口の構成比）の2つの要素を基準として、全国の市町村を分類した際に、同じ分類になった全国の市町村を指す。多治見市が属するⅢ－3は人口が10万人～15万人、第2次と第3次産業で95%以上かつ第3次産業が65%以上の自治体で、全国に35団体ある。

4. 河内長野市の概況

河内長野市は、大阪難波まで約30分の距離にあり、大阪のベッドタウンとして発展してきた。また、鉄道駅を中心に市街地が広がっており、市の周縁部に位置する丘陵地を開発した団地によって人口が増加してきたため、地理的・規模的な特性が多治見市と特に似ていると言える。

ただし、関西地区特有の事情とも言えるが、私鉄による住宅開発がなされてきた経緯があり、市内に存在する鉄道駅の数には7駅（南海6駅、近鉄2駅、うち1駅は連絡駅）と、鉄道の利便性は多治見市よりも高い。なお、路線バスの発着がある主要駅は、このうち4駅となる。

5. 河内長野市の公共交通政策

河内長野市における公共交通手段は、通常のタクシーを除けば以下の5つがある。このうち、市として財政的措置を講じているのは路線バス、コミュニティバス、乗り合いタクシー、GSM²の4つである。

なお、河内長野市において公共交通政策を担当しているのは成長戦略局隷下の「まちのハード戦略室まちづくり推進課」になるが、公共交通の担当参事として南海電鉄から職員が出向する体制となっている。このことが当市の公共交通政策を有機的たらしめていると言えるが、その人件費については企業版ふるさと納税³を活用しているとのこと。

交通手段	事業者	運営状況	財政的措置
鉄道	南海鉄道 近畿日本鉄道	7 駅	無
路線バス	南海バス	約 30 路線	有
コミュニティバス	市 (運営は南海バス)	2 路線	有
乗り合いタクシー	楠ヶ丘自治会	1 地区	有
G S M	各自治会	4 地区	有

5. 1. 路線バス

河内長野市においても、人口減少に伴うバス需要の激減は顕著であり、減便・廃線の危機に直面している。また、需要減以上に深刻であるのが運転手不足であり、実際、河内長野市においても令和7年10月1日から路線網の見直しがあり、後述のように一部路線がコミュニティバスに代替されることとなった。

また、当市の公共交通政策において、最も重要な位置を占めるのが南海バスであり、市内の団地造成は南海グループに行っており、まちと企業とが一体となって危機感を共有している点は特筆すべきと言える。

² グリーンスローモビリティは、環境省が推進する時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。

³ 企業版ふるさと納税（人材派遣型）は、企業が派遣した人材の人件費相当額を含む事業費への寄附により、当該経費の最大約9割に相当する税の軽減を受けることができ、実質的な企業の負担は約1割まで圧縮されるというもの。

5. 1. 1. バス無料デーの実施

河内長野市においても、バスの乗車数を向上させるための政策を実施しているが、それらのうちで特筆すべきものが、「バス無料デー」の実施である。

多治見市においても平日の10時～16時までの市内路線運賃を200円にする「200円バス」を実施していたが、政策目的としては類似したものと言える。一方、多治見市の200円バスが年間を通じた平日に限ったものであったのに対し、河内長野市においては市内の大型イベント等（多治見で言うと陶器まつりのようなイベント）に合わせて市内一円のバス料金を無料にするというもの。

多治見市の200円バスも、河内長野市のバス無料デーについても、普段バスを利用しない人に利用を働き掛けるものであり、潜在的なバス需要の掘り起こしが目的と言える。両者ともに一長一短はあろうかと思うが、幅広い層の掘り起こしという観点で言えば河内長野市の施策は優れていると言えるだろう。実際、無料デー実施日は市内のバスは満車状態であったとのことであるし、イベント会場の交通混雑緩和にも相当数効果があったとのことである。

また、費用面に関しては、連動するイベントごとに異なるとのことであった。すなわち、当該イベント開催日の例年ベースでの売上から補助金額を算出し、乗降客数に関わりなく定額補助としているためである。なお、おおよそ200～300万円前後とのこと。

5. 1. 2. モックル MaaS⁴について

公共交通の利用促進や観光需要の掘り起こしのため、河内長野市では令和5年3月14日から乗換案内アプリ（ジョルダン提供）の中で、旬の情報が楽しめる機能『モックル MaaS（河内長野モード）』を提供している。また、市の補助により、4月15日からモックルチケットを通常価格「大人700円、小児350円」のところを「大人500円、小児250円」で販売しており、市内の路線バス（コミュニティバスを含む）が乗り放題となる。

5. 2. コミュニティバス（モックルバス）

市内にあるコミュニティバスは2路線が設定されているが、いずれも南海バスが運営委託を受けている。この2路線のうち、日野・滝畑コミュニティバスについては、地域の足を確保するという目的の他、市内の観光名所への接続を担っており、観光周遊バスとしての機能も兼ねている。

一方、モックルバスについては、市の北端に位置する千代田駅から南端にある美加の台駅までを南海高野線と並走する形で運行している。これは、鉄道駅の間に存在する病院や郵便局、市役所や市民交流センターと言った公共施設を繋ぐ形で停留所が設定されており、「団地→駅→目的地」という一連の流れを補完する役割を果たしていると言える。

⁴ MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、国土交通省が推進する、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

これは、河内長野市の公共交通政策が地域と鉄道駅とを結ぶ基幹交通に主眼を置いていることの延長線上であると言えるだろう。そのため、コミュニティバスと言うものの需要は旺盛であり、視察時も平日の日中にも関わらず車内は満員であり、我々が乗車したこともあるが立って乗ってもすし詰め状態であった。

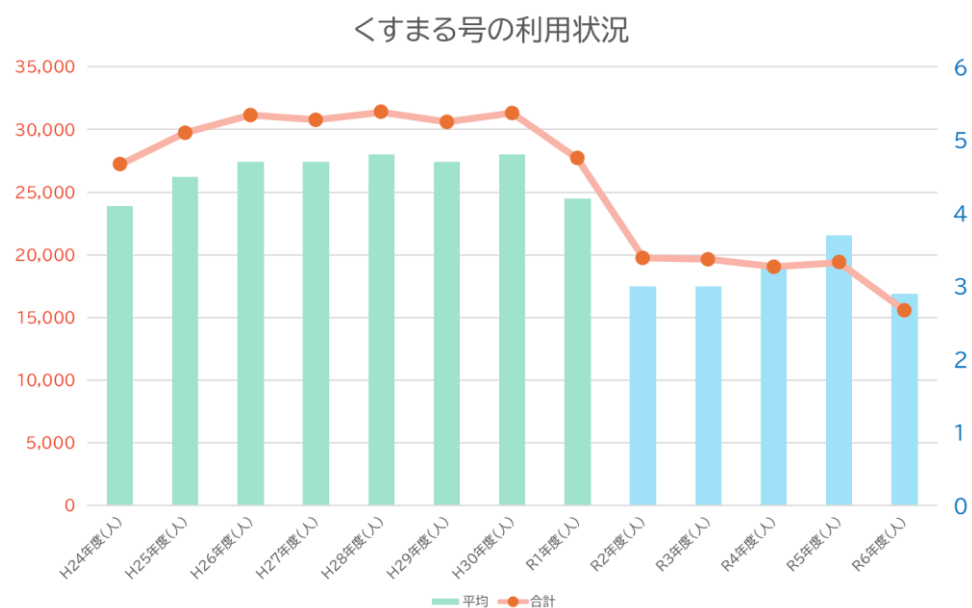
また、運転士不足を解消することを目的に、南海バスが市内の路線網の見直しを行った際、運行効率の関係から南海バス路線を廃止して、モックルバスに組み込む対応などとしたことから、需要は更に増大したとのこと。一方、一本の縦断線にエリアを統合したため、1運行に要する時間は2時間を超える上、利用者目線で言えば利便性は低下したことは否めない。

しかしながら、こうした利用度の高いコミュニティバスが存在できるのは、まちそのものをコーディネートしたのが南海電鉄グループであり、現在においても伴走型の支援を行政・企業の双方が行っているという点が大きいと言わざるを得ない。

5. 3. 乗り合いタクシー（楠ヶ丘地域乗合タクシー『くすまる』）

河内長野市では、公共交通不便地域を解消するため、平成23年11月1日より、楠ヶ丘地域において乗合タクシーの運行を実施している。住民、交通事業者、行政の協働による新たな取り組みで、地域に根付いた交通手段として、運行を継続している。

本サービスは、乗り合いタクシーとは言うものの、制度上は路線バスの形態をとっており、自治会が運営して、それを市が補助するといったイメージである。運行そのものは大阪第一交通(株)が担っており、車両はジャンボタクシー車両（10人乗り※運転手含む）、料金は1乗車300円（小学生以下100円、大人1人につき乳幼児1人は無料）となっている。



なお、「くすまる」は2018年に地域住民が継続的にPR活動や利用促進策を展開し運行を維持してきたことや、高い収支率を記録していることなどが評価され地域公共交通優良団体表彰⁵を受賞している。

⁵ 地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組み、顕著な功績のあった団体を表彰するために、国土交通省近畿運輸局で表彰している。

5. 4. 地域住民主体による移動支援事業（南花台モビリティ「クルクル」）について

令和元年度より、環境省が実施する「IoT 技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証事業」の採択を受け、大阪府、河内長野市社会福祉協議会、南花台自治協議会、関西大学、株式会社コノミヤ、株式会社 NTT ドコモ、関西電力株式会社と連携し、南花台モビリティ「クルクル」の実証事業を開始。令和 3 年度において環境省事業は終了となったが、その間に地域住民主体の運行体制を構築し、令和 4 年度以降においても地域住民の運行による移動支援事業を継続している。

本事業では地域住民主体の運営体制を構築し、南花台モビリティ「クルクル」の運転や予約受付等を地域住民が自ら行うことにより、持続可能な取組みを進めている。

車 両 名 称	南花台モビリティ「クルクル」
コンセプト	「のりあい」から、「ふれあい」へ
使 用 車 両	ヤマハ製 7 人乗り電動ゴルフカート 2 台（グリーンスローモビリティ）
運 行 概 要	オンデマンド運行：毎週月・木曜日 定時定ルート運行（自動運転）：毎週土曜日
乗 降 ポ イ ン ト	南花台地区内の電柱等約 300 箇所
運 行 拠 点	コノミヤ南花台店 1 階 「クルクル」受付拠点

6. 特筆すべき事項

河内長野市は多治見市と地形、人口、面積、まちの成り立ち、大都市との距離等において極めて類似性が高い街であった。そのため、参考になる点も多く、取り組んでいる課題等の共通点も確認された。

総じて、実施している政策も似通ってはいたものの、市内の宅地造成が南海電鉄グループによって行われてきた経緯があることから、まちの盛衰と企業の業績が直接リンクしており、いわば運命共同体として危機意識を共有している点が大きく異なっていた。その象徴が南海グループから参与として出向している職員の存在であると言えるだろう。

職員が出向していることから、市の政策と南海バスの路線計画、さらに言えば経営戦略とのすり合わせが容易であり、企業が求めている支援策と行政施策との間の齟齬が小さくなるものと考えられる。また、専門的な見地から市の公共交通政策に対してアドバイスが可能であることから、行政計画が陥りがちな机上の空論化を避けることが出来るように思われる。

また、多治見市と同じく、丘陵部を開発してできた団地が広がっており、そうした団地と駅とを結ぶ基幹交通を住民自ら確保しようとする姿勢が強く見られた。さらに、そうした意欲的な住民と国の施策を結び付けていく上での市の役割が確認できたが、これは大いに参考になるものであった。

6 写 真 等

