

河南町地域公共交通計画 (案)



令和 6 年 5 月

目次

1 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置付け(上位計画)	2
1-3 計画区域.....	4
1-4 計画の対象.....	4
1-5 計画の期間.....	4
2 地域及び公共交通の現状	5
2-1 地域特性.....	5
(1) 地理的特性.....	5
(2) 人口	7
(3) 施設位置	13
2-2 公共交通の実態(R5.12.20 まで)	15
(1) 公共交通の交通体系・路線網.....	15
(2) カナちゃんバス・やまなみタクシー	17
(3) 路線バス(民間事業者・金剛自動車(株))	21
(4) 利用推移.....	27
(5) 運賃	34
(6) 交通不便地域(人口カバー率)	35
(7) 公共交通以外の地域輸送資源.....	38
(8) 路線バスの廃止	40
2-3 新たな公共交通.....	41
(1) 交通体系・路線網.....	41
(2) 交通不便地域(人口カバー率)	47
(3) 新技術による支援の検討	48

3 公共交通を取り巻く課題	49
3-1 現状の整理と課題の検討	49
3-2 新たな公共交通による運行経費の負担(事業の継続性)	50
3-3 人口減少と高齢化の進展	51
3-4 新技術の進展	52
 4 河南町地域公共交通計画	 53
4-1 目指すべき将来の姿・基本方針	53
(1) 目指すべき将来の姿	53
(2) 基本方針	54
4-2 地域公共交通体系(公共交通ネットワーク)	55
(1) 地域公共交通体系と役割分担	55
(2) 路線の維持確保に関する考え方	56
(3) 公共交通ネットワーク	58
4-3 施策体系・施策内容	60
4-4 持続可能な地域公共交通の確立に向けて	66
(1) 施策推進に向けた体制	66
(2) 評価指標及び目標値	67
(3) 計画の進捗管理	67

1 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

河南町は、大阪府の郊外都市として都市開発と人口流入が続いてきた住宅都市で、車社会の進展や農業を中心とする地域構造から自動車利用の割合が極めて高い地域特性を持っている。そのため、近年のモータリゼーションの進展や道路網の整備などにより、自動車が利便性の高い移動手段として定着している一方で、河南町ではマイカーに頼らずとも生活ができる交通手段の充実を目指してきた。

そして、住民・来訪者の町内の交通手段を充実させる地域公共交通として誕生した「カナちゃんバス」「やまなみタクシー」の運行に、町民と行政との協働で取り組み続け、平成 31 年 2 月に実証実験から本格運行に移行し、今日ではカナちゃんバス・やまなみタクシーは町内の移動手段として重要な役割を担っている。

しかし車社会からの転換を目指す反面で、社会の人口減少と少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症拡大におけるライフスタイルの変化、地域公共交通の担い手不足等の様々な要因により、地域公共交通をとりまく状況は厳しさを増している。町内で運行する民間路線バスである金剛自動車(株)のバス事業廃止はまさにこういった様々な要因によるものであり、令和 5 年 12 月に「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」により代替交通として、4市町村のコミュニティバスの運行に取り組むこととなった。

今後、河南町は町民の日常的な移動手段の確保のため、近隣市町村の鉄道駅までの路線接続や町内循環路線を持続可能な地域公共交通として、将来にわたり継続・維持していかなければならない。そして、人口減少・少子高齢化、コロナ禍による社会様式の変容や人材不足等に向き合いながら、誰もが移動しやすく、住みやすいまちづくりの実現を、地域公共交通を通じて形成することが重要となっている。

こうした状況を踏まえ、まち全体で育てる地域公共交通の具体的な施策を展開していくため、「河南町地域公共交通計画」を策定するものである。

1-2 計画の位置付け(上位計画)

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で、市町村での策定が努力義務に位置付けられている法定計画として策定する。

策定にあたっては、「河南町まちづくり計画」(令和 3 年策定)及び河南町都市計画マスタープラン(令和 3 年策定)を本計画の上位計画とし、他分野の計画と整合を図ることとする。

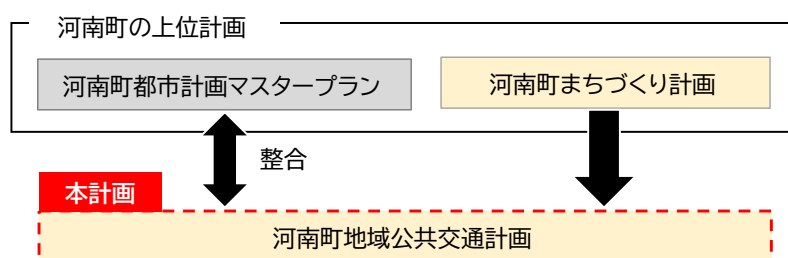
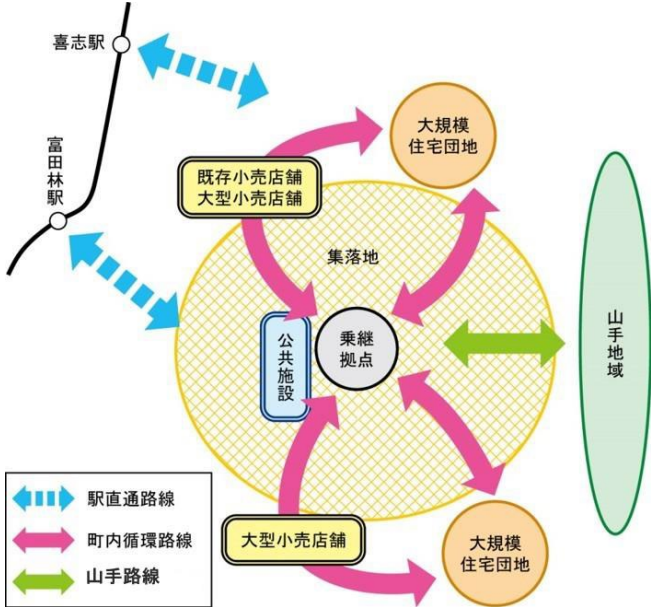


図 1-1 上位計画との位置付けイメージ

① 河南町まちづくり計画

計画	河南町まちづくり計画(2021～2025) 来てよし、住んでよしの『あ・な・ば』かなん
策定	令和 3 年 3 月
計画期間	令和 3(2021 年)年度から令和 7(2025 年)年度までの 5 年間
本計画に関連する項目の概要(抜粋)	(施策 NO.4) 快適で賑わいのあるまち 町民が快適な生活を送るためには、地域にあったインフラの整備や産業の発展が重要とし、地域公共交通の整備を位置づけている。 ■目標値 コミュニティバスの利用者の目標値:60,000 人(現状値:46,585 人) (施策 4-6)地域公共交通の充実 ■現状と課題 高齢化が進行し、運転免許証を返納するなどして自家用車を運転しない高齢者が増える中、こうした高齢者が外出して様々な活動に参加できるようにすることは、「快適でにぎわいのあるまち」の実現には不可欠であり、そのためには、地域公共交通の充実が重要です。 ■施策の展開 地域公共交通の充実のため、以下の取組みを進めます。 ・地域公共交通について、利便性向上や収益率の改善に向け、地域の実情や利用者ニーズを踏まえて、路線バスとの連携、路線やダイヤなどの運行形態のあり方を検討するとともに、バリアフリー化を進めます。 ・技術の発展を踏まえ、自動運転などの新たな運行形態について研究します。

② 都市計画マスタープラン

計画	河南町都市計画マスタープラン-都市計画に関する基本的な方針-
策定	令和3年3月
計画期間	令和3(2021年)年度から令和12(2030年)年度までの10年間
本計画に関連する項目の概要(抜粋)	計画において、まちづくりの目標として「都市基盤施設が整備されたまち」を掲げ、高齢化社会の進行に備えた地域公共交通の改善や公共交通機関の整備を行い、都市基盤施設が整備されたまちをめざすとしている。 (河南町のまちづくりの将来像) 自然と歴史と共に生きる「あ・な・ば」なまち ■(まちづくりの方針) 3-3.都市基盤施設等の整備方針 (2)交通関連の整備方針 住民、来訪者のためのモビリティの確保は必要であり、マイカーに頼らずとも生活ができる交通手段として、河南町地域公共交通のカナちゃんバスとやまなみタクシーは、重要な役割を担っています。これからも、区域ニーズに応じたきめ細かい公共交通サービスを提供することで、町民の生活活動を支援し、持続可能なまちづくりをめざします。 また、時代とともに急速に変化するIT技術と融合させ、地域公共交通も地域に見合ったサービスを提供し、<u>より利便性の高い交通手段の充実</u>を図ります。  【河南町地域公共交通体系】

1-3 計画区域

本計画の計画区域は、河南町内を対象とする。また、本町は周辺隣接市町村と一体となった公共交通ネットワークを形成していることから、区域外についても周辺隣接市町村と連携し検討する。

1-4 計画の対象

本計画の対象とする交通手段は、町内のバス・タクシーとする。なお、町外の交通結節点である隣接市町村の鉄道は計画検討の対象とする。

1-5 計画の期間

本計画は計画期間を令和 6(2024)年度から令和 10(2028)年度までの5年間とする。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて計画の見直しを行う。

2 地域及び公共交通の現状

2-1 地域特性

(1) 地理的特性

河南町は、大阪府の南東部、大阪市の中心部から約 25km 圏に位置し、東西 6.7km、南北に 7.5km で、面積は 25.26 km²となっている。東に葛城山脈が連なり、最高で 860m の高度、最低で 40.2m と東から西にかけて緩やかな傾斜が続いている。

町の東部は山林が大半で、町域の3分の1の山地部が金剛生駒紀泉国定公園に指定されている。また、西部には田畑が位置し、南部から北部に帯状に河内平野が連なっている。

葛城山系を源とする水越川は、千早川と合流して西部を流れ、梅川は中央を貫き北流し、石川を経て大和川に注いでいる。土地利用は、面積の過半を山林が占め、農地、水面を加えて緑地系が4分の3を占めているが、丘陵地においては住宅団地が造成されている。また、小規模な開発による住宅地の形成もみられる。



図 2-1 河南町の位置

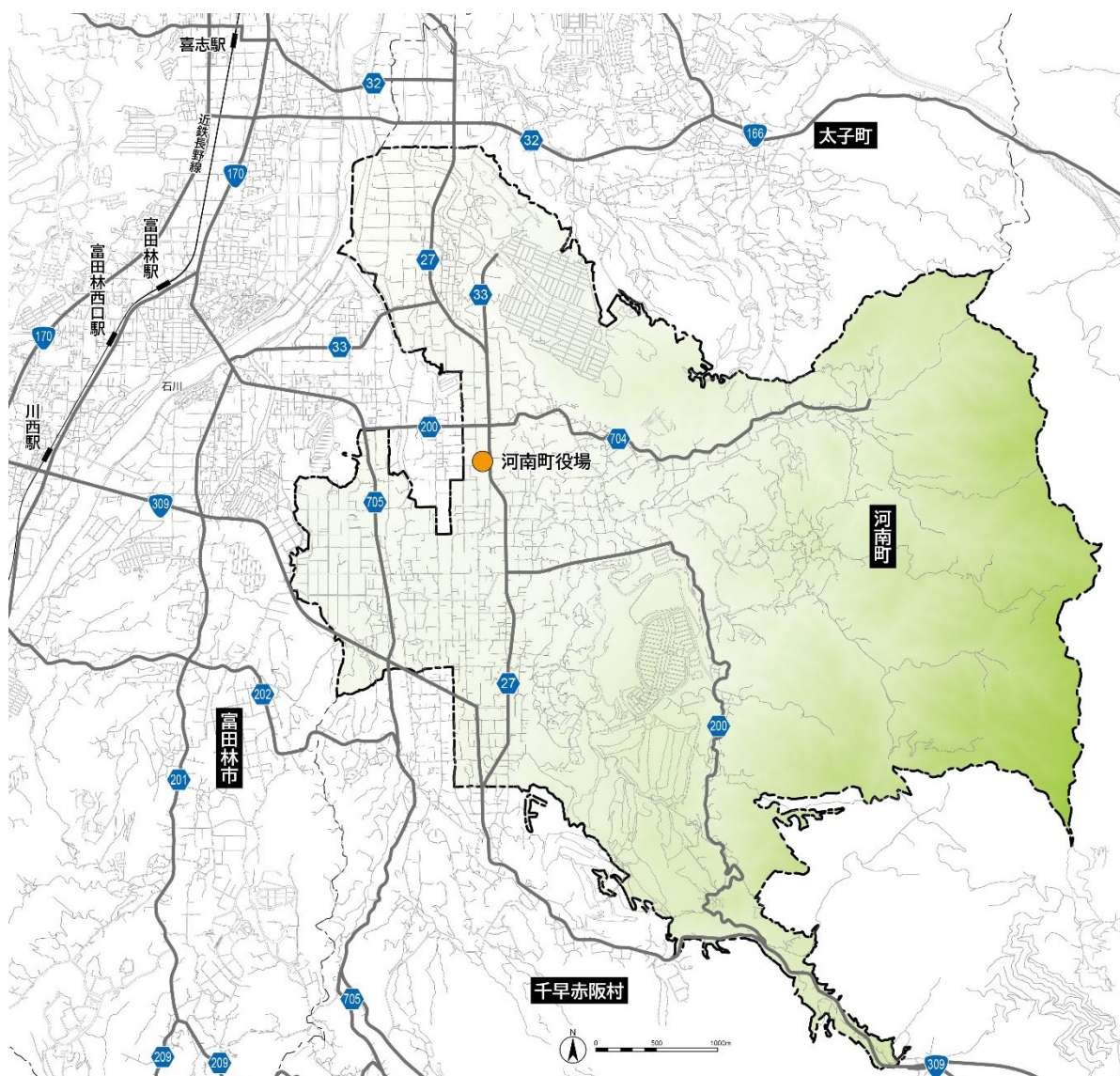


图 2-2 河南町全域图

(2) 人口

① 人口構造

河南町の人口は令和2年時点で 15,697 人、世帯数は 6,392 世帯であり、平成17年度をピークに人口は減少傾向が続いている。

高齢化は緩やかに進行しており、町内では 31%（令和2年時点）、最も高齢化が進んでいるのは山間に位置する南東部の河内区域及び白木区域である。丘陵部に大宝区域及びさくら坂区域の住宅開発地が立地しているため、人口が集中しているエリアとなっている。

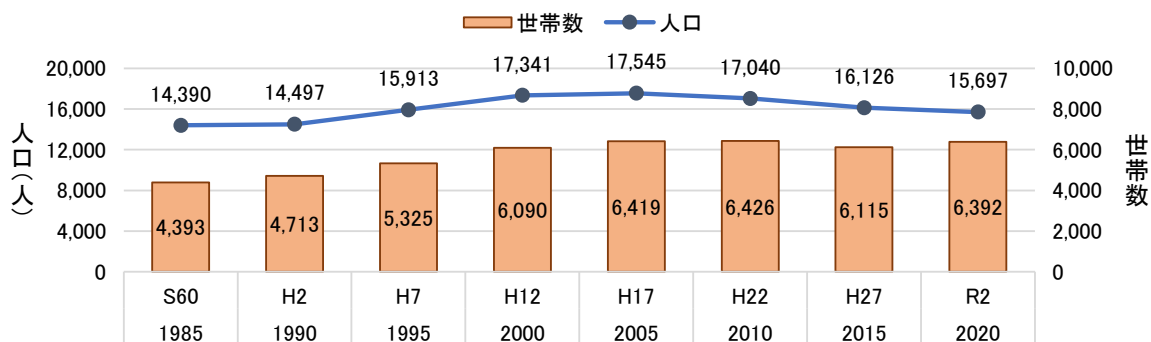


図 2-3 町内の人口・世帯推移

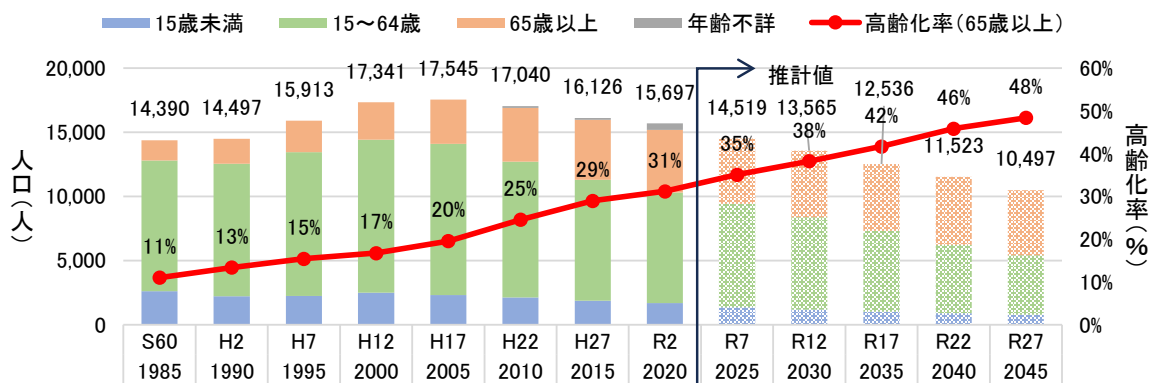


図 2-4 人口推移と将来推計

出典：(昭和 60 年～令和 2 年)国勢調査/(令和 7 年以降)国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果(平成 30 (2018)年推計)

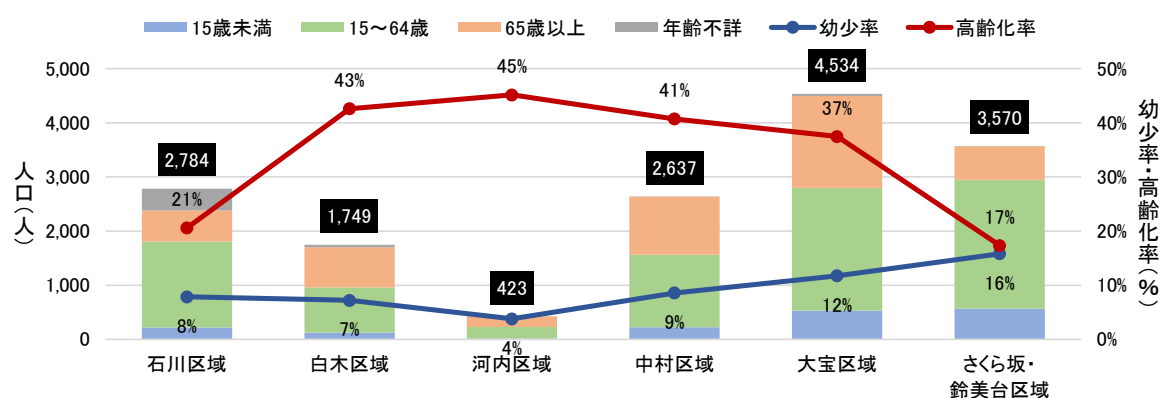


図 2-5 町内地区別の人口と年齢層

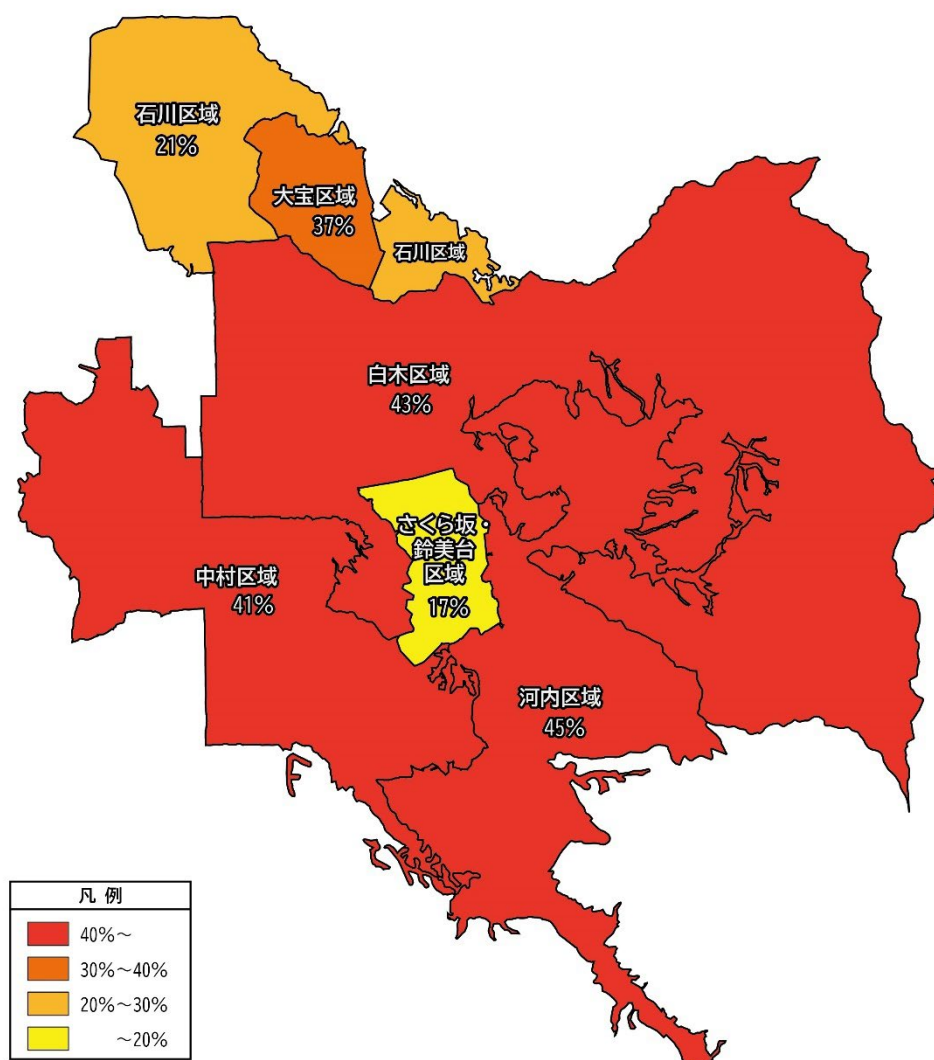


図 2-6 町内地区別の高齢化率

② 地域毎における流動等

昭和55年からの推移では、河南町内は自動車による移動が増加しており、移動の過半以上を自動車が占めている状況は変化していない。

経年的に電車(鉄道)による移動は減少している一方で、バスによる移動が令和3年調査時には増加した。これは、河南町内の「カナちゃんバス」「やまなみタクシー」のサービスの結果が反映されているとみられる。

南河内地域の自動車利用割合を見ると、千早赤阪村の64%が最も多く、次いで河南町が63%、太子町が56%となっている。南河内地域全体に比べ自動車の利用が圧倒的に多いことと、徒歩の比率の低さが特徴となっている。

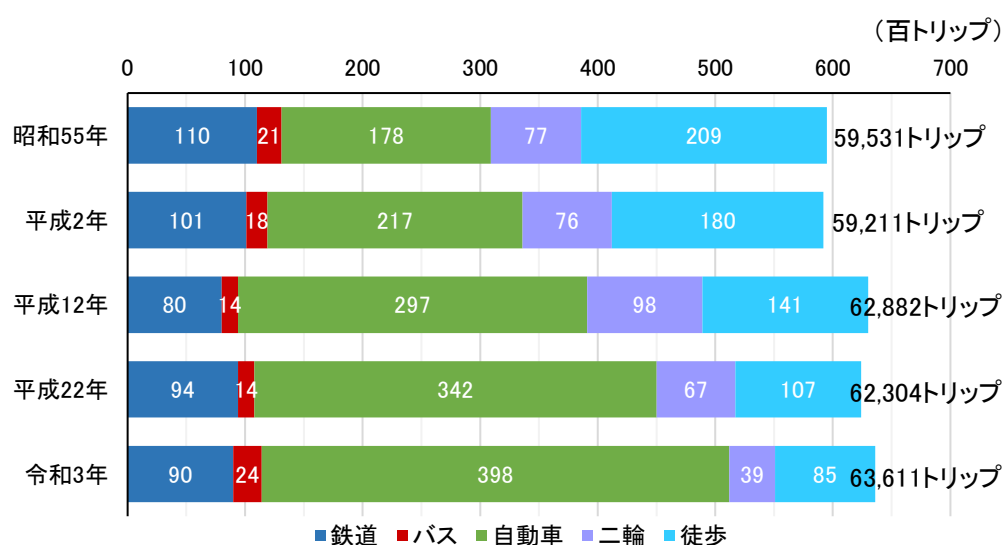


図 2-7 河南町の交通手段の推移

出典:京阪神都市圏パーソントリップ調査

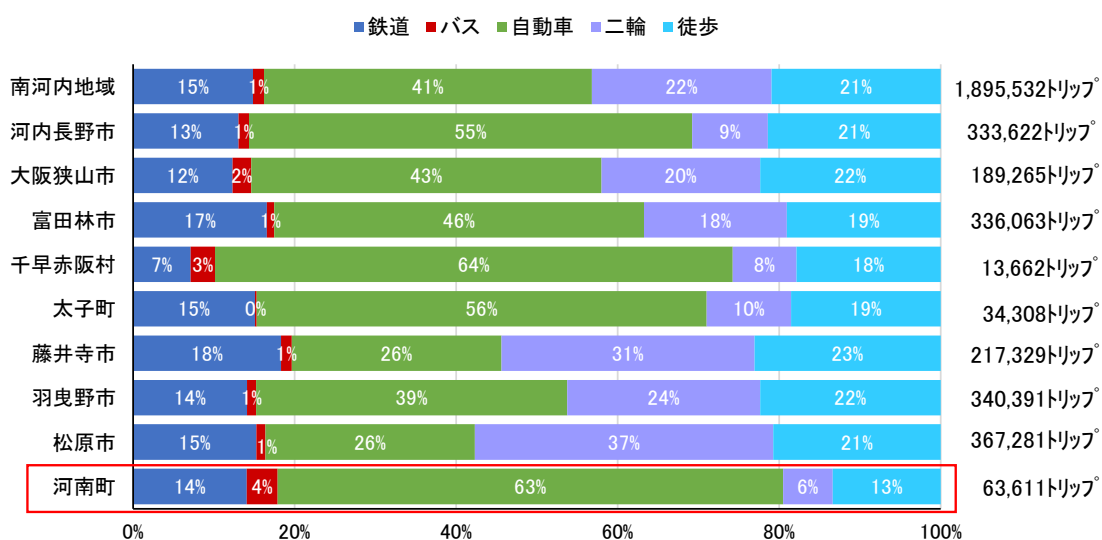


図 2-8 南河内地域の交通手段割合の状況

出典:京阪神都市圏パーソントリップ調査

③ 自動車保有台数

河南町の自動車の普及状況は、平成18年をピークとして、減少傾向にある。軽自動車の保有台数はその中でも増加傾向が続いている。車両の保有台数は多く、地域全体で自動車依存地域とみられる。

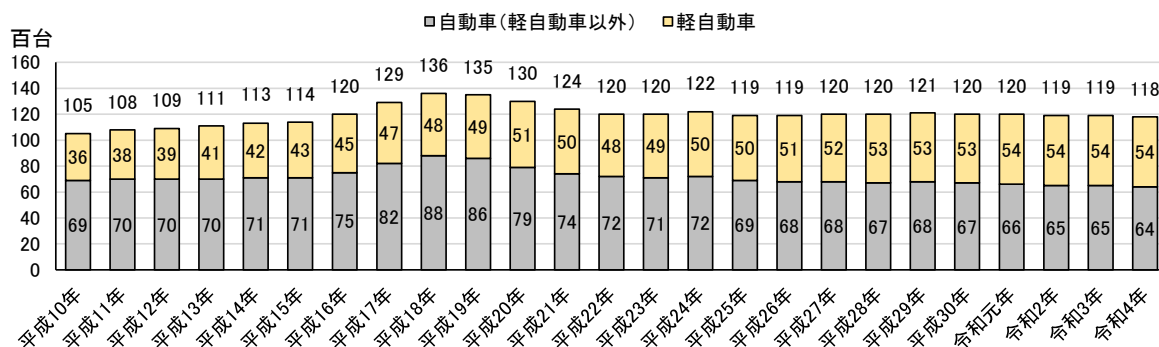


図 2-9 河南町の自動車保有台数の推移

出典:大阪府統計書

大阪府域全体の乗用車の普及台数は、0.82 台/世帯(令和2年時点)だが、河南町は軽自動車が 0.84 台/世帯、乗用車が 0.77 台/世帯となっている。軽自動車及び乗用車の合計台数を世帯当たりで除すと、河南町は 1.6 台/世帯となる。その中でも平成22年以降には、軽自動車は乗用車の保有台数を越し増加している。

以上から、河南町は相対的に自動車保有台数が多く、地域公共交通サービスがある中でも日常生活の移動に関しては、マイカー依存と考えられる。

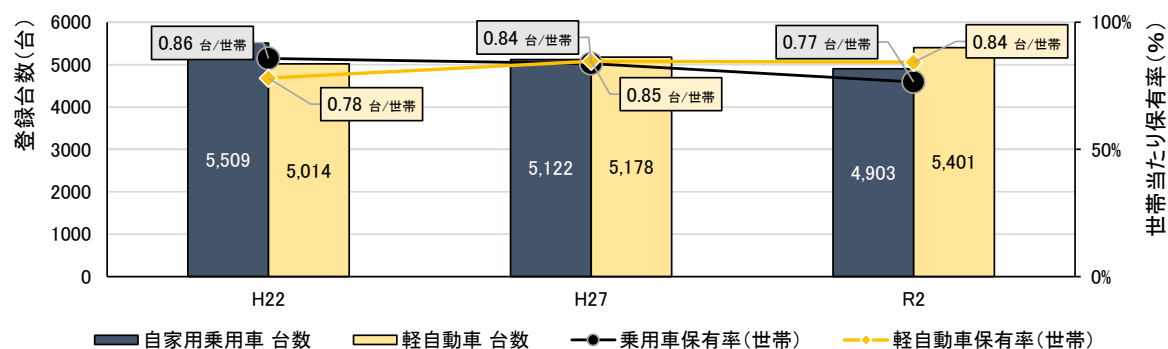


図 2-10 河南町の乗用車・軽自動車の世帯当たり保有台数の推移

出典:大阪府統計書及び河南町統計書

④ 道路ネットワーク

町内の主な主要道路は、国道 309 号や主要地方道柏原駒ヶ谷千早赤阪線が位置している。交通量が最も多いのは河南町役場前を通過する府道柏原駒ヶ谷千早赤阪線であり、町内の南北の骨格を担っている。

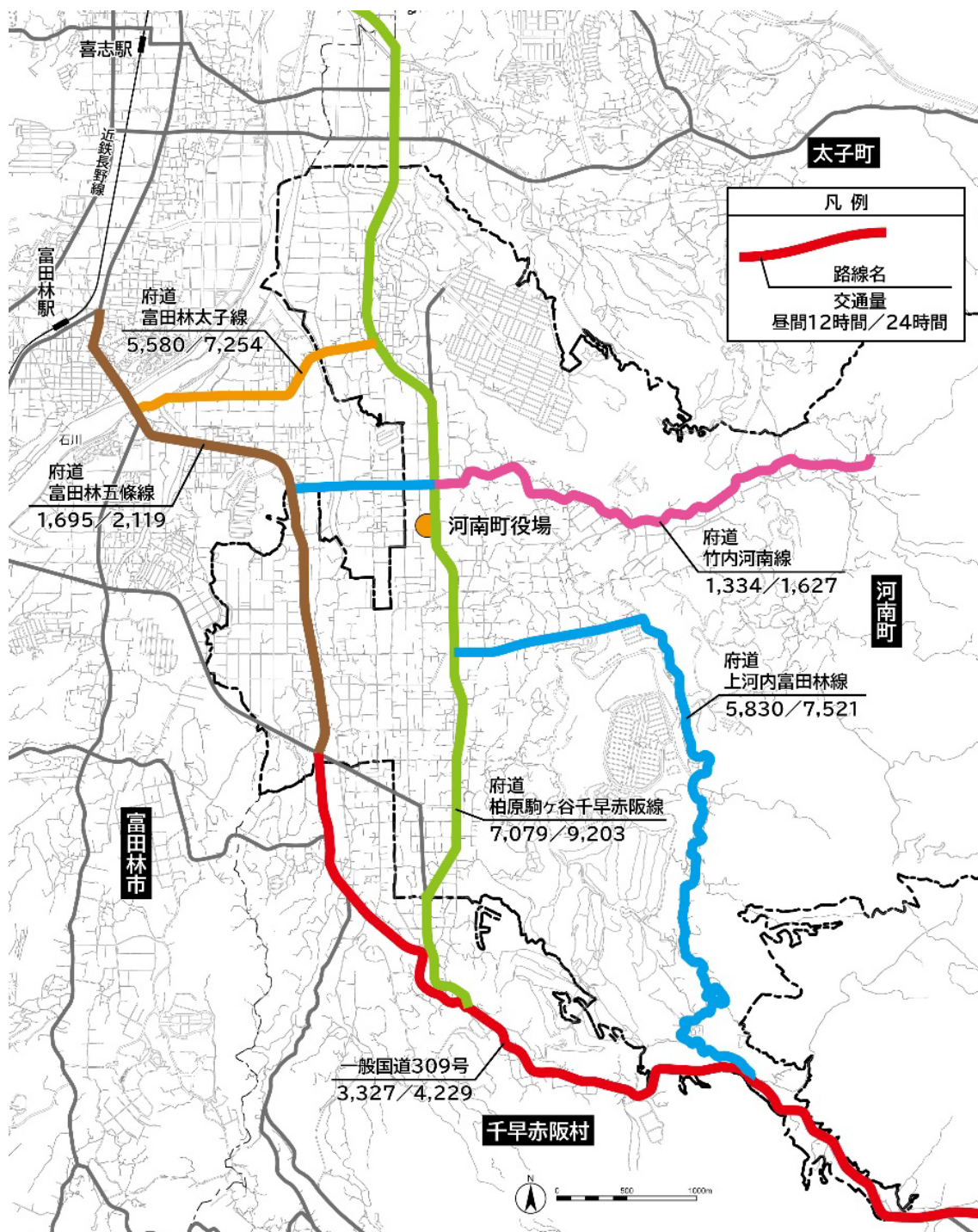


図 2-11 主要道路網図

表 2-1 主要道路交通量

No.	路線名	交通量観測地点地名	自動車交通量(上下合計:台)						昼間12時間 の大型車混入 率(%)
			昼間12時間			24時間			
			総数	大型車	小型車	総数	大型車	小型車	
①	一般国道309号	南河内郡河南町上河内	3,323	588	2,735	4,229	744	3,485	17.7
②	府道 柏原 駒ヶ谷千早赤阪線	南河内郡太子町太子	7,079	1,172	5,907	9,203	1,531	7,672	16.6
③	府道 富田林太子線	南河内郡河南町山城	5,580	350	5,230	7,254	635	6,619	6.3
④	府道 上河内 富田林線	南河内郡河南町白木	5,830	1,005	4,825	7,521	1,277	6,244	17.2
⑤	府道 竹内河南線	南河内郡河南町加納	1,334	93	1,241	1,627	123	1,504	7.0
⑥	府道 富田林五條線	南河内郡河南町神山	1,695	212	1,483	2,119	268	1,851	12.5

出典:河南町統計書

(3) 施設位置

町内の施設は、町役場を中心とした中央エリアに集中しているほか、スーパー・病院・学校等は分散して立地している。町内には大阪芸術大学のほか、教育施設は中学校まで全5校立地している。観光施設は大阪府立近つ飛鳥博物館があるほか、登山ルートとして平石峠から金剛葛城山系の稜線を縦走する自然歩道(ダイヤモンドトレール)にアクセスできる。

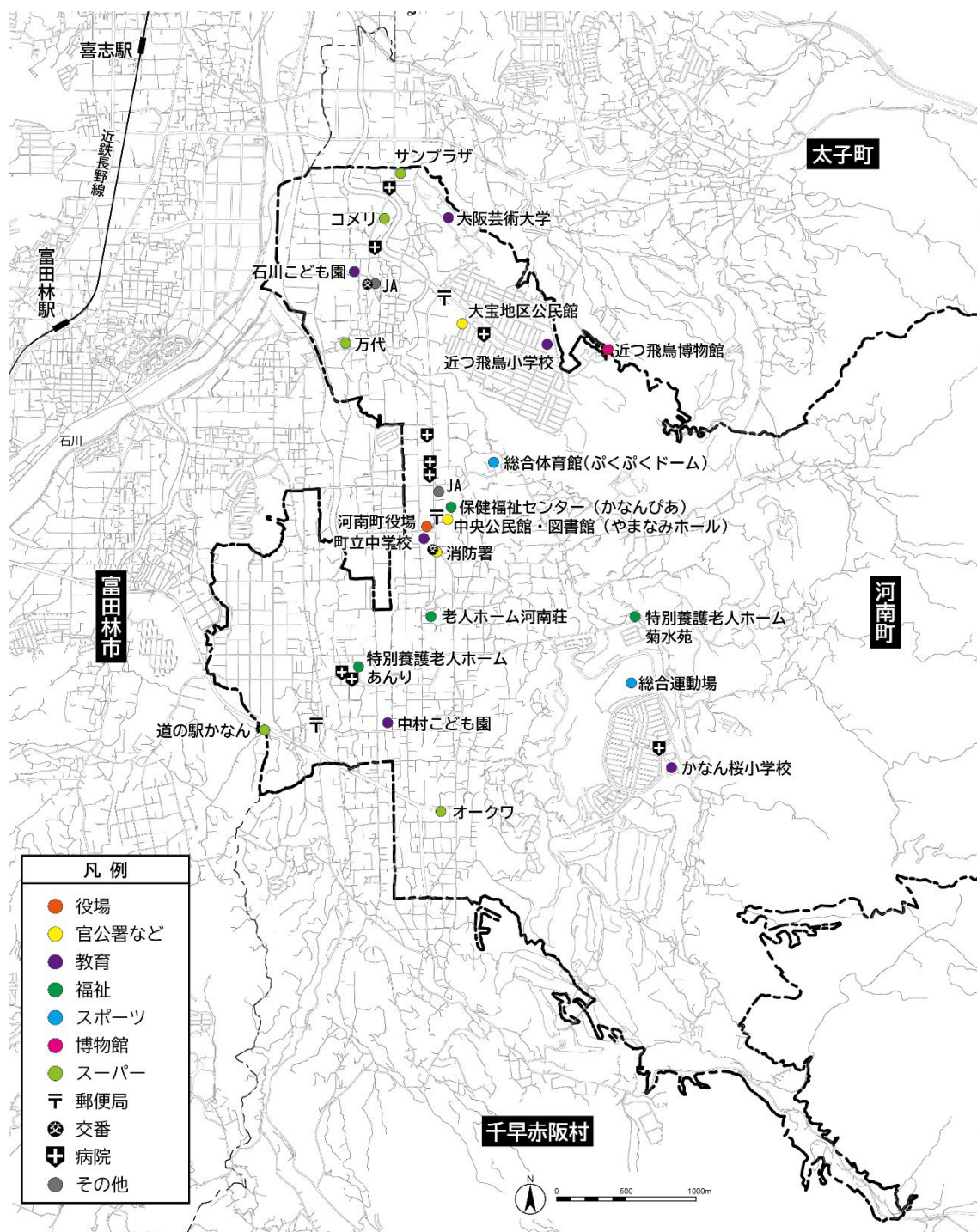


図 2-12 施設位置

施設周辺 500mを徒歩圏域と設定し円を描くと、一部居住エリアに対して空白地が発生する。特にスーパー等は団地エリアの一部(鈴美台・さくら坂区域)からは遠くに立地しているため、日常的に長距離移動が発生する状況になっている。

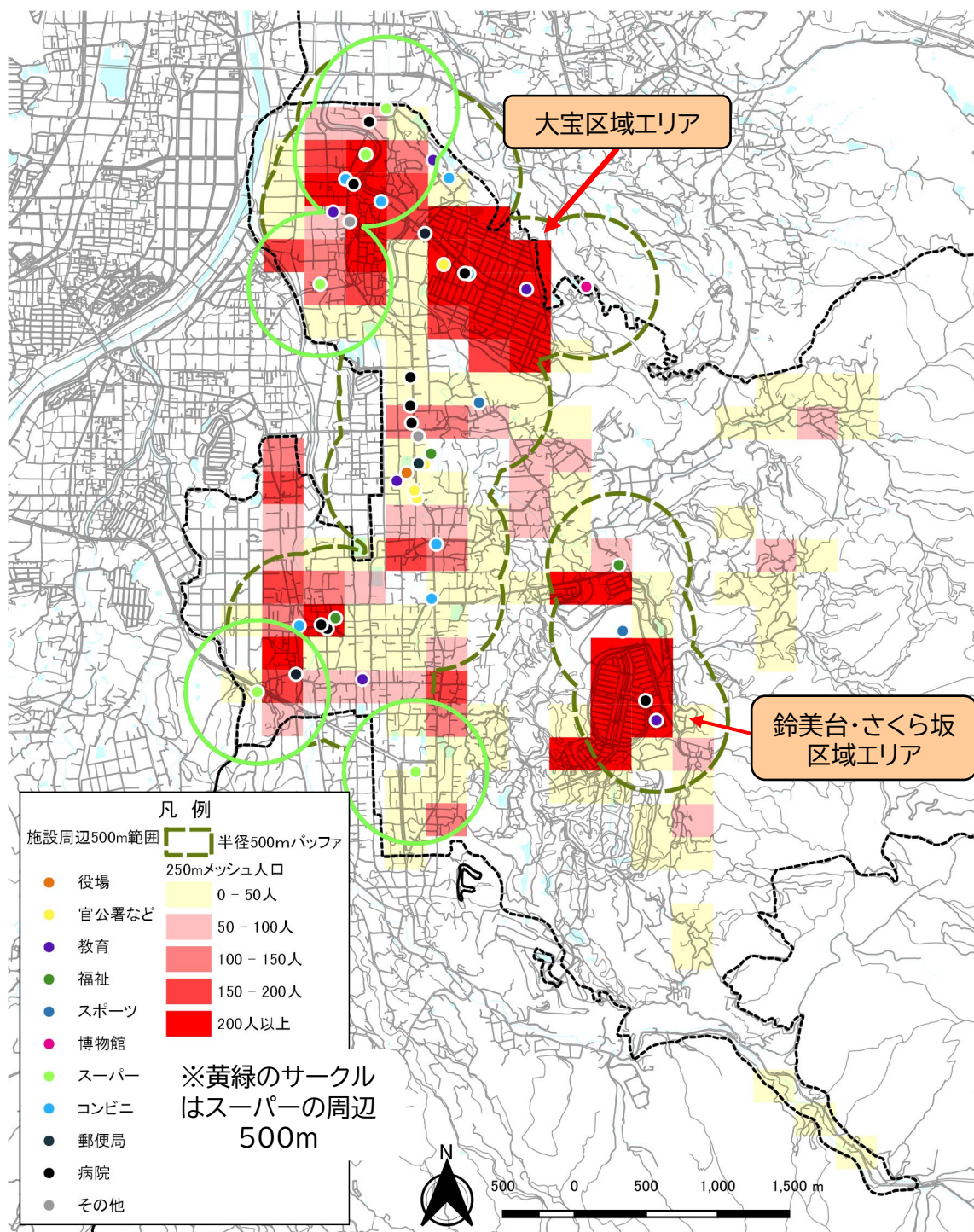


図 2-13 施設圏域図(半径 500 メートル)

2-2 公共交通の実態(R5.12.20 まで)

(1) 公共交通の交通体系・路線網

河南町内の移動は、自動車・バス交通・タクシー・自転車・徒歩等のいずれかであり、一部スクールバス・病院送迎バス等も運行されている。一方で、自動車保有率の高さから見られるとおり、町内外の移動には自動車が大きく寄与している。

主な公共交通機関は鉄道の近鉄富田林駅及び喜志駅からのバス交通であり、町内ではバス交通及びタクシーが運行されている。更に、町内を循環運行している「カナちゃんバス」「やまなみタクシー」は平成28年から実証実験を開始、平成31年2月に本格運行を開始し、令和5年で本格運行5年目を迎える。

表 2-2 河南町内で運行している公共交通(3種類)

公共交通名	車両写真など	路線系統
カナちゃんバス		町内循環 ・北部ルート ・南部ルート
やまなみタクシー		町内循環 ・A ルート ・B ルート
路線バス 金剛バス (事業者:金剛自動車(株)) (※令和5年12月20日まで)		石川線 千早線 河内線 白木加納循環線 白木線 さくら坂循環線 阪南線

出典:河南町HP、金剛自動車HP

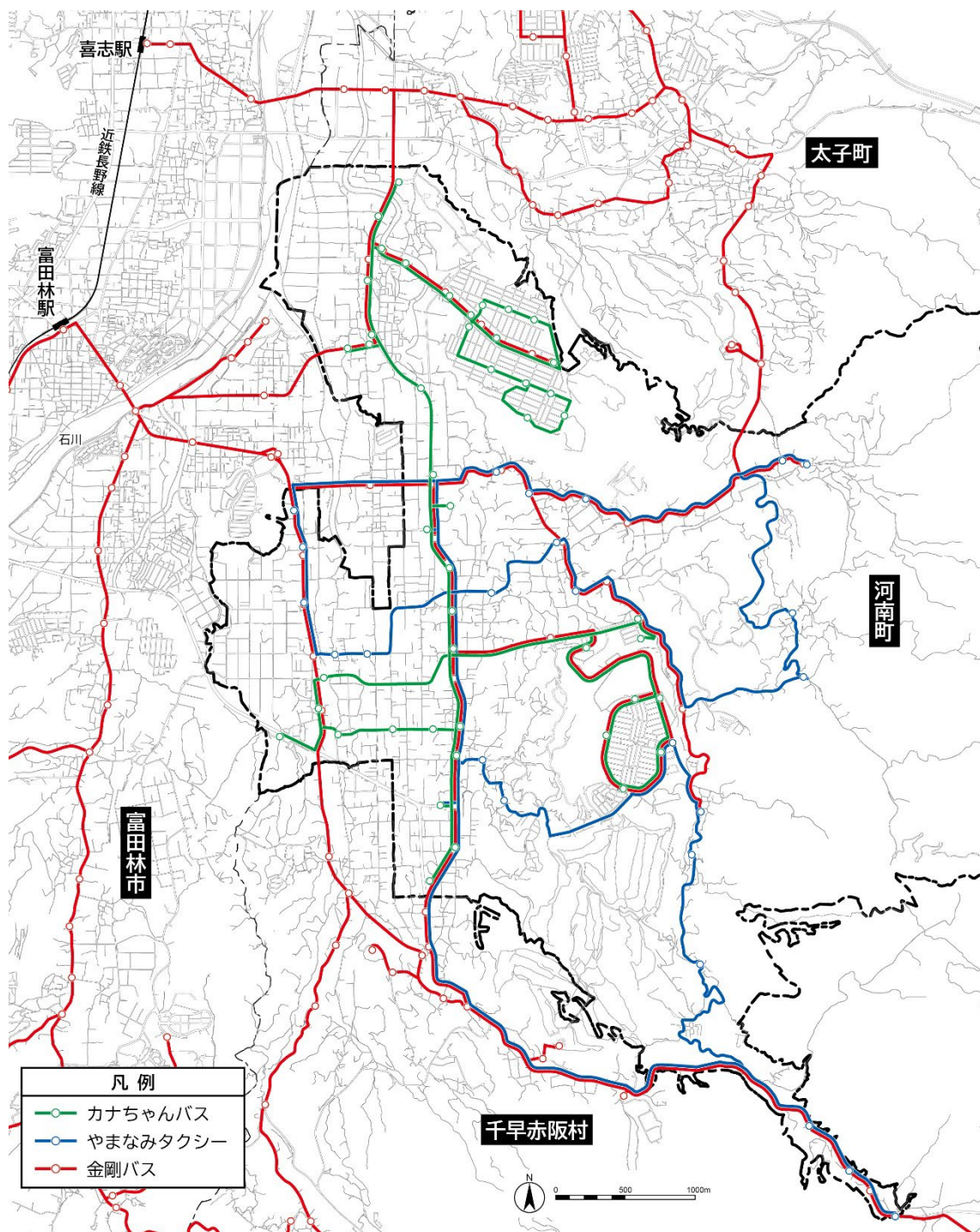


図 2-14 河内町内で運行している公共交通の路線網(R5.12.20 まで)

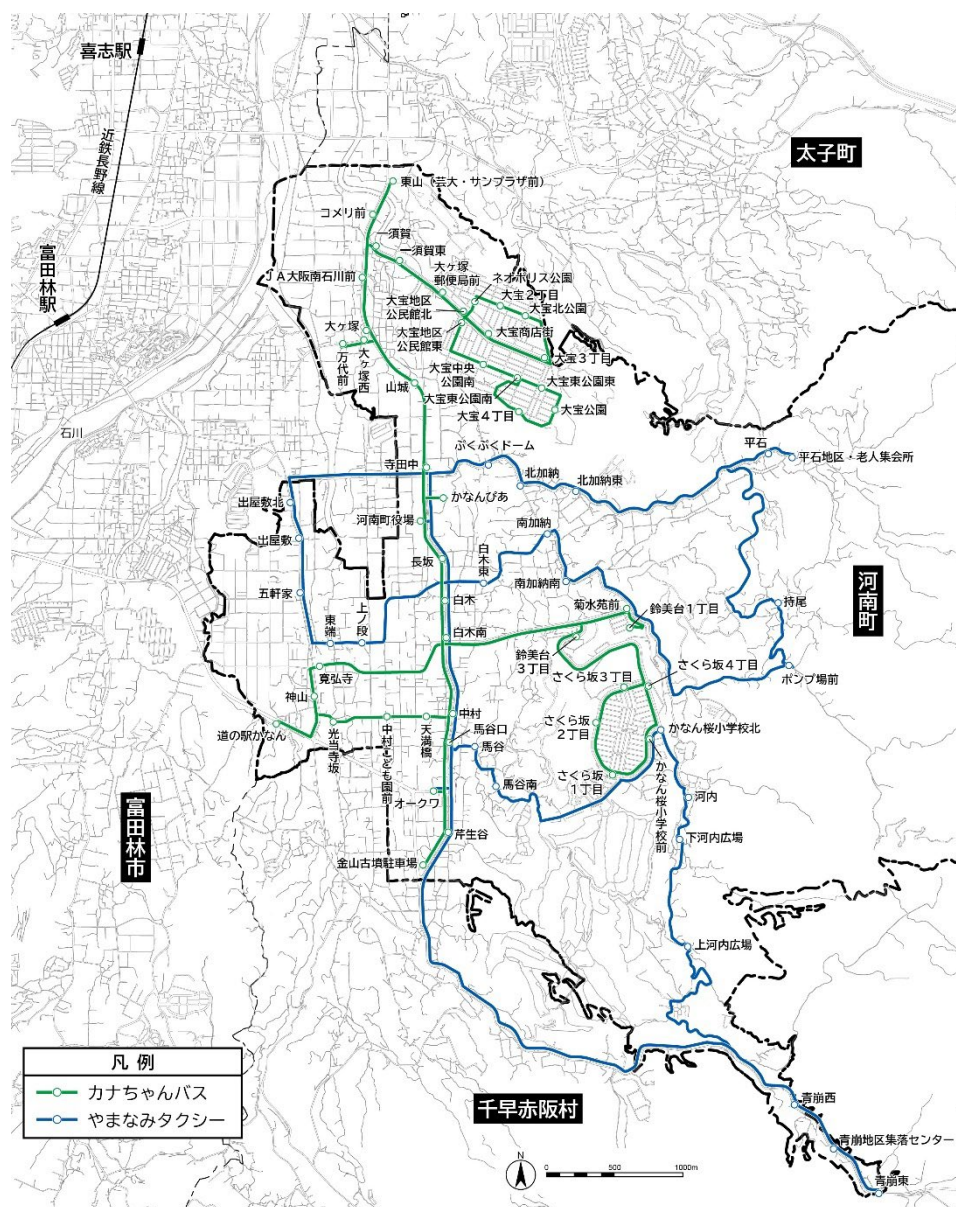
(2) カナちゃんバス・やまなみタクシー

河南町内を運行しているカナちゃんバス・やまなみタクシーの路線は、循環ルートを2種ずつ設定している。

かなんぴあ(河南町総合保健福祉センター(河南町大字白木 1371 番地))を起終点駅とし、カナちゃんバス・やまなみタクシーはかなんぴあをハブ(乗換え拠点)として、乗り継ぎ券でルートを跨ぎ町内を自由に行き来することが可能である。

また、カナちゃんバス・やまなみタクシーから民間路線バスの乗換えについては、以下のように利用者が工夫をされ、富田林駅や喜志駅に乗り換えを行っている。

- 「かなんぴあ」から「寺田」→路線バス→富田林駅
- 「神山」→路線バス→富田林駅
- 「東山・芸大サンプラザ前」→路線バス→喜志駅
- 「出屋敷北」から「北大伴」→路線バス→富田林駅



① 路線一覧

表 2-3 カナちゃんバス・やまなみタクシー運行概要

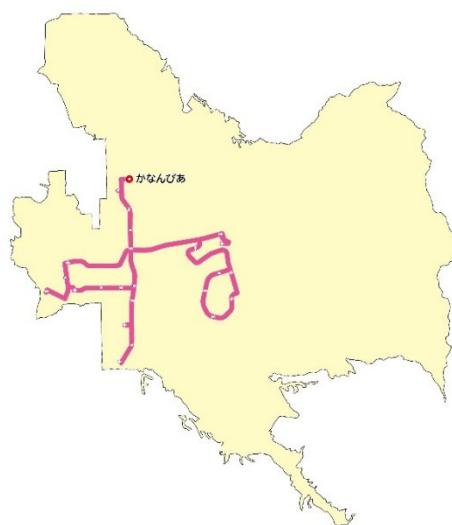
形態	ルート名	起点・終点	経由	運行本数(1日)
カナちゃんバス	北部ルート	かなんびあ	東山	12 本 (毎日運行)
	南部ルート		さくら坂 1 丁目	
やまなみタクシー	A ルート※		南加納	4 本 (火・水・木・金曜日)
	B ルート※		青崩	

※A ルートは一部で富田林市、B ルートは一部で千早赤阪村を通過するが、停留所は同市町村内に設定していない。

カナちゃんバス



北部ルート



南部ルート

やまなみタクシー



A ルート



B ルート

図 2-16 カナちゃんバス・やまなみタクシールート別図

② 取り組み経過

平成28年以前の河南町では、「やまなみバス」という福祉バス(無償)が町内を循環運行する交通サービスを実施していた。町内の移動においてバスサービス充実のニーズが高かったことを受け、町内を循環するコミュニティバスと、山手地域を結ぶコミュニティタクシーの2種の運行形態に再編成を行い、カナちゃんバス・やまなみタクシーは誕生した。

3年間の実証実験を重ね、平成31年2月に本格運行がスタートした後も、地域公共交通に関しての町内会議を通じて毎年事業評価を行い、改善に取り組んでいる。

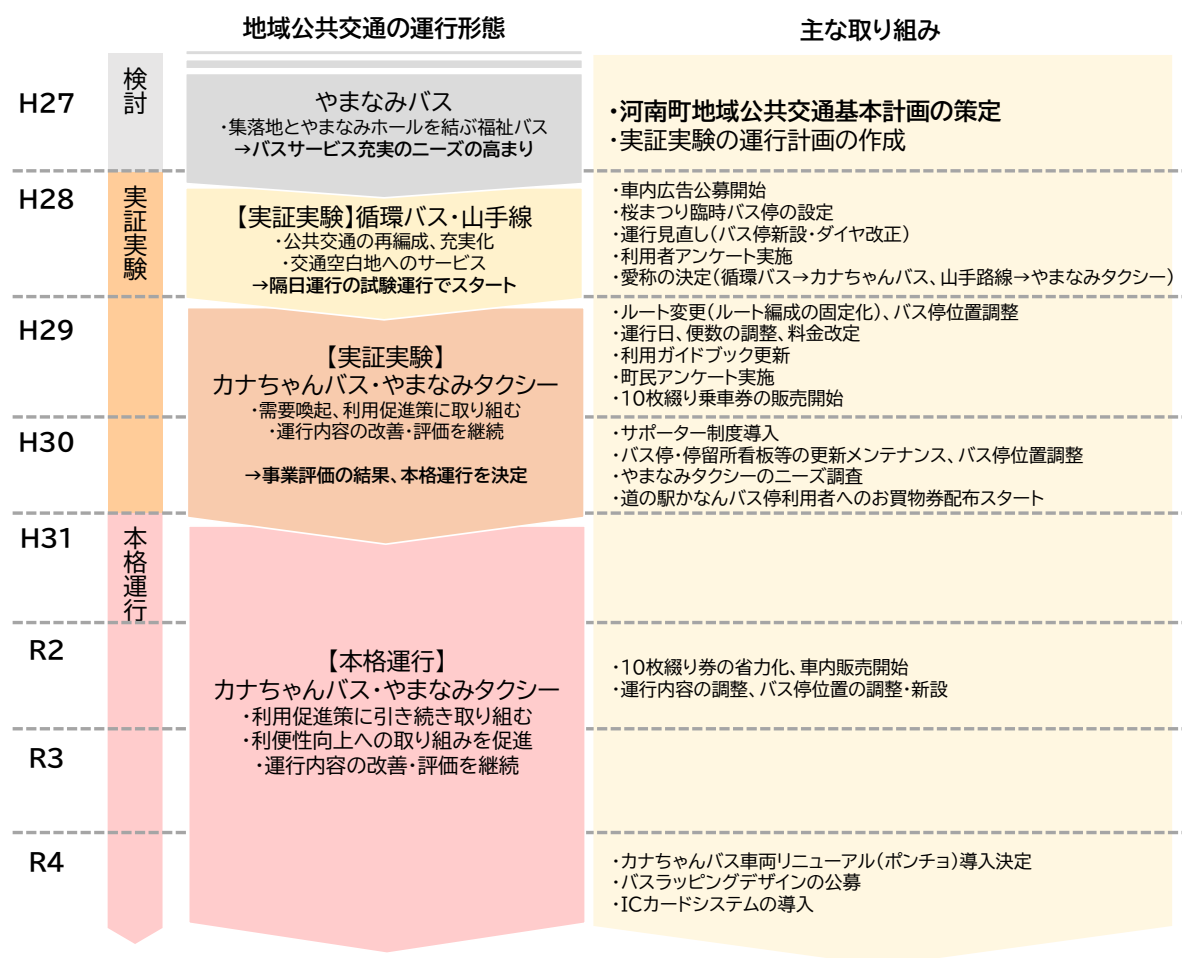


図 2-17 カナちゃんバス・やまなみタクシーの取り組み経過

参照:河南町地域公共交通評価会議資料

表 2-4 地域公共交通の運行形態の変遷

形態	運行車両参考写真	概 要																		
やまなみバス	 マイクロバスタイプ	『やまなみバス』は福祉バスのため、当初は利用者が限定されていたが、その後一般利用可能になった。 平成23年度には、やまなみホールまでの停留所での乗降自由化の検討がなされ、最終的に簡易的なコミュニティバスとして本格運用されていた。																		
循環バス・山手路線	 マイクロバスとセダン型乗用車	やまなみバスの再編成として、循環バスとタクシーの2つの形態で実証実験がスタート。 【運行内容】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>循環バス運行内容</th><th>山手路線運行内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行日</td><td> ●北部循環バス：毎日運行 ●南部循環バス(A)：月・水・金曜日 ●南部循環バス(B)：火・木・土曜日 ●南部循環バス(日曜便)：日曜日 ※いずれも年末年始は運休 </td><td> 月・水・金曜日 ※いずれも年末年始は運休 </td></tr> <tr> <td>運行時間帯</td><td>午前8時台～午後7時台</td><td>午前8時台～午後5時台</td></tr> <tr> <td>運行頻度</td><td> 1時間に1本(12便/日) ※南部循環バス(日曜便)は2時間に1本 </td><td>2時間に1本(5便/日)</td></tr> <tr> <td>運賃</td><td> ●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。 </td><td> ●大人(中学生以上)：200円/回 ●小人(小学生以下)：100円/回 別途割引制度あり。 </td></tr> <tr> <td>運行車両</td><td>マイクロバス</td><td>セダン型乗用車</td></tr> </tbody> </table>	項目	循環バス運行内容	山手路線運行内容	運行日	●北部循環バス：毎日運行 ●南部循環バス(A)：月・水・金曜日 ●南部循環バス(B)：火・木・土曜日 ●南部循環バス(日曜便)：日曜日 ※いずれも年末年始は運休	月・水・金曜日 ※いずれも年末年始は運休	運行時間帯	午前8時台～午後7時台	午前8時台～午後5時台	運行頻度	1時間に1本(12便/日) ※南部循環バス(日曜便)は2時間に1本	2時間に1本(5便/日)	運賃	●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。	●大人(中学生以上)：200円/回 ●小人(小学生以下)：100円/回 別途割引制度あり。	運行車両	マイクロバス	セダン型乗用車
項目	循環バス運行内容	山手路線運行内容																		
運行日	●北部循環バス：毎日運行 ●南部循環バス(A)：月・水・金曜日 ●南部循環バス(B)：火・木・土曜日 ●南部循環バス(日曜便)：日曜日 ※いずれも年末年始は運休	月・水・金曜日 ※いずれも年末年始は運休																		
運行時間帯	午前8時台～午後7時台	午前8時台～午後5時台																		
運行頻度	1時間に1本(12便/日) ※南部循環バス(日曜便)は2時間に1本	2時間に1本(5便/日)																		
運賃	●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。	●大人(中学生以上)：200円/回 ●小人(小学生以下)：100円/回 別途割引制度あり。																		
運行車両	マイクロバス	セダン型乗用車																		
カナちゃんバス・やまなみタクシー	  マイクロバスから低床小型バスへ  ジャパンタクシー型乗用車	平成29年に愛称が決定し、循環バスは「カナちゃんバス」に、山手路線は「やまなみタクシー」となる。 運行日数の増加、ルート編成が固定化されたほか、運行時間帯や料金の改定等の調整がなされた。 令和5年春にカナちゃんバスは車両をリニューアルし(日野ポンチョ)、乗車定員は33名に増えた。 【運行内容】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>カナちゃんバス(循環バス) 運行内容</th><th>やまなみタクシー(山手路線) 運行内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行日</td><td> ●北部ルート：毎日運行 ●南部ルート：毎日運行 ※いずれも年末年始は運休 </td><td> 火・水・木・金曜日 ※いずれも年末年始は運休 </td></tr> <tr> <td>運行時間帯</td><td>午前7時台～午後6時台</td><td>午前9時台～午後4時台</td></tr> <tr> <td>運行頻度</td><td>1時間に1本(12便/日)</td><td>2時間に1本(4便/日)</td></tr> <tr> <td>運賃</td><td> ●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。 </td><td> ●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。 </td></tr> <tr> <td>運行車両</td><td>マイクロバス → ポンチョ(バスラッピング)</td><td>ジャパンタクシー型乗用車 他</td></tr> </tbody> </table> ※赤字は主な変更点	項目	カナちゃんバス(循環バス) 運行内容	やまなみタクシー(山手路線) 運行内容	運行日	●北部ルート：毎日運行 ●南部ルート：毎日運行 ※いずれも年末年始は運休	火・水・木・金曜日 ※いずれも年末年始は運休	運行時間帯	午前7時台～午後6時台	午前9時台～午後4時台	運行頻度	1時間に1本(12便/日)	2時間に1本(4便/日)	運賃	●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。	●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。	運行車両	マイクロバス → ポンチョ(バスラッピング)	ジャパンタクシー型乗用車 他
項目	カナちゃんバス(循環バス) 運行内容	やまなみタクシー(山手路線) 運行内容																		
運行日	●北部ルート：毎日運行 ●南部ルート：毎日運行 ※いずれも年末年始は運休	火・水・木・金曜日 ※いずれも年末年始は運休																		
運行時間帯	午前7時台～午後6時台	午前9時台～午後4時台																		
運行頻度	1時間に1本(12便/日)	2時間に1本(4便/日)																		
運賃	●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。	●大人(中学生以上)：100円/回 ●小人(小学生以下)：50円/回 別途割引制度あり。																		
運行車両	マイクロバス → ポンチョ(バスラッピング)	ジャパンタクシー型乗用車 他																		

(3) 路線バス(民間事業者・金剛自動車(株))

① 路線一覧(R5.12.20 事業廃止)

河南町内を運行する路線バスは、主たる目的地(起点)が近鉄長野線の富田林駅及び喜志駅であり、運行ルートは河南町を超えて近隣市町村に接続する路線がほとんどである。

河南町を運行・通過する路線バス系統は7路線ある。白木線さくら坂循環(接続先:富田林駅)はさくら坂・鈴美台区域を循環するように運行し、阪南線(接続駅:喜志駅)は大宝区域エリアをカバーしているなど、人口集中エリアにあわせて運行ルートが設定されている。

詳細の利用実態を把握するため、河南町内を運行する路線のうち、石川線・河内線・白木線・白木線さくら坂循環・阪南線の5路線のOD調査を計画策定前に実施した。

表 2-5 河南町内を運行・通過する金剛バス路線一覧(令和5年11月時点)

路線名		系統No.	起点	経由	終点
1	石川線	50	富田林駅	大ケ塚	東山
		51	富田林駅	大ケ塚	近つ飛鳥
2	千早線	20	富田林駅	森屋西口	千早ロープウェイ
		21	富田林駅	森屋西口	金剛登山口
		22	富田林駅	森屋西口	東阪
		23	富田林駅	森屋西口	千早赤阪中
		24	富田林駅	森屋西口	水越峠
		26	富田林駅	森屋西口	東水分
		27	富田林駅	森屋西口	楠公誕生地
3	河内線	30	富田林駅	寺田	河内
		33	富田林駅	寺田	平石
4	白木加納循環線 (※運休中)	31	富田林駅	白木(循)	富田林駅
		32	富田林駅	加納(循)	富田林駅
5	白木線	34	富田林駅	寺田	東水分
		34	富田林駅	寺田	グロワールゴルフ倶楽部前
6	白木線 さくら坂循環 (さくら坂循環線)	35	富田林駅	さくら(循)	富田林駅
7	阪南線	61	喜志駅	太子四つ辻	近つ飛鳥

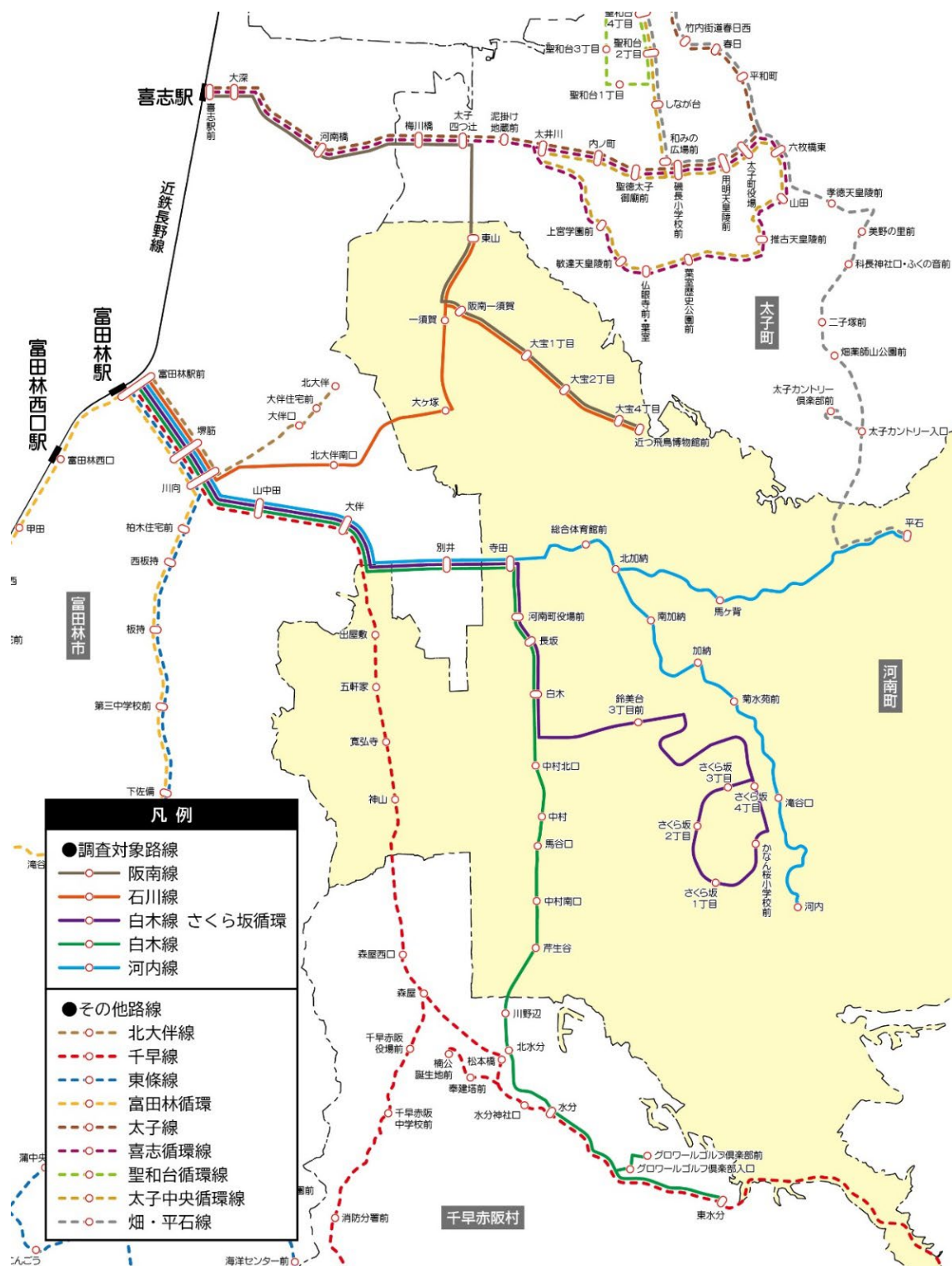


図 2-18 金剛バス路線図(OD 調査路線)

※本年度 OD 調査を実施した路線を、実線で示した。

② OD 調査結果

②-1 乗降人数まとめ(1日計)

乗降人数が多い路線は、阪南線、石川線、さくら坂循環であった。乗降人数が少ない路線は、白木線、河内線であった。

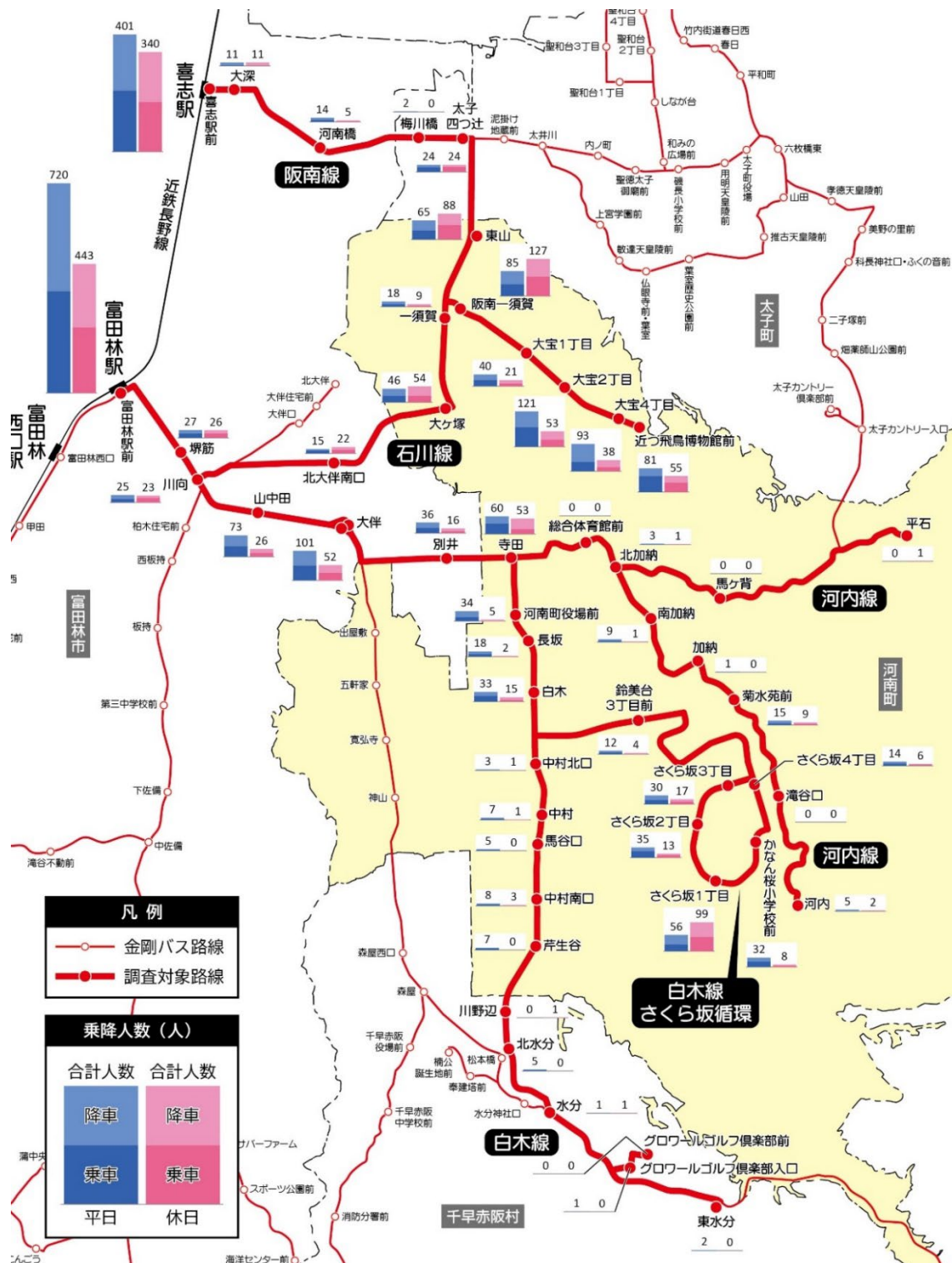


図 2-19 乗降人数まとめ

表 2-6 調査日時

調査対象	平日調査日	休日調査日
阪南線、白木線(さくら坂循環)	令和5年7月18日(火)	令和5年7月16日(日)
石川線、白木線、河内線	令和5年9月5日(火)	令和5年9月3日(日)

②-2 1日計の乗車人数

表 2-7 一日計の乗車人数一覧

路線名		平日	休日
阪南線	喜志駅前 → 近つ飛鳥博物館前	214	171
	近つ飛鳥博物館前 → 喜志駅前	216	192
石川線	富田林駅前 → 近つ飛鳥博物館前	77	57
	近つ飛鳥博物館前 → 富田林駅前	79	57
	富田林駅前 → 東山	4	10
	東山 → 富田林駅前	13	9
白木線	富田林駅前 ↔ さくら坂循環	369	253
	富田林駅前 → 東水分	43	18
	東水分 → 富田林駅前	51	16
	富田林駅前 → グロワールゴルフ倶楽部前	17	運行なし
	グロワールゴルフ倶楽部前 → 富田林駅前	26	運行なし
河内線	富田林駅前 → 河内	49	18
	河内 → 富田林駅前	42	19
	富田林駅前 → 平石	6	18
	平石 → 富田林駅前	5	9
計		1,211	847

②-3 1便あたりの乗車人数

表 2-8 一便あたりの乗車人数一覧

路線名		便数		1便あたりの乗車人数	
		平日	休日	平日	休日
阪南線	喜志駅前 → 近つ飛鳥博物館前	25	24	8.6	7.1
	近つ飛鳥博物館前 → 喜志駅前	25	24	8.6	8.0
石川線	富田林駅前 → 近つ飛鳥博物館前	13	13	5.9	4.4
	近つ飛鳥博物館前 → 富田林駅前	13	13	6.1	4.4
	富田林駅前 → 東山	3	3	1.3	3.3
	東山 → 富田林駅前	3	3	4.3	3.0
白木線	富田林駅前 ↔ さくら坂循環	17	16	21.7	15.8
	富田林駅前 → 東水分	6	7	7.2	2.6
	東水分 → 富田林駅前	6	7	8.5	2.3
	富田林駅前 → グロワールゴルフ倶楽部前	2	0	8.5	0.0
	グロワールゴルフ倶楽部前 → 富田林駅前	2	0	13.0	0.0
河内線	富田林駅前 → 河内	6	6	8.2	3.0
	河内 → 富田林駅前	6	6	7.0	3.2
	富田林駅前 → 平石	2	2	3.0	9.0
	平石 → 富田林駅前	2	2	2.5	4.5

③ 運行本数

路線バスのうち、平日の運行本数の多い区間は、喜志駅～近つ飛鳥博物館前、富田林駅～河南町役場方面にかけてであり、一部区間では平日で50本以上の運行サービスがある。丘陵部、山間部ともに路線が少ないところがあり、地域間のサービスレベルに格差が出ている。

休日の場合、駅で発着する路線は変わらず一日50本以上運行しているが、それ以外のエリアでは運行本数が減少するため、利便性は休日の方が低下する。

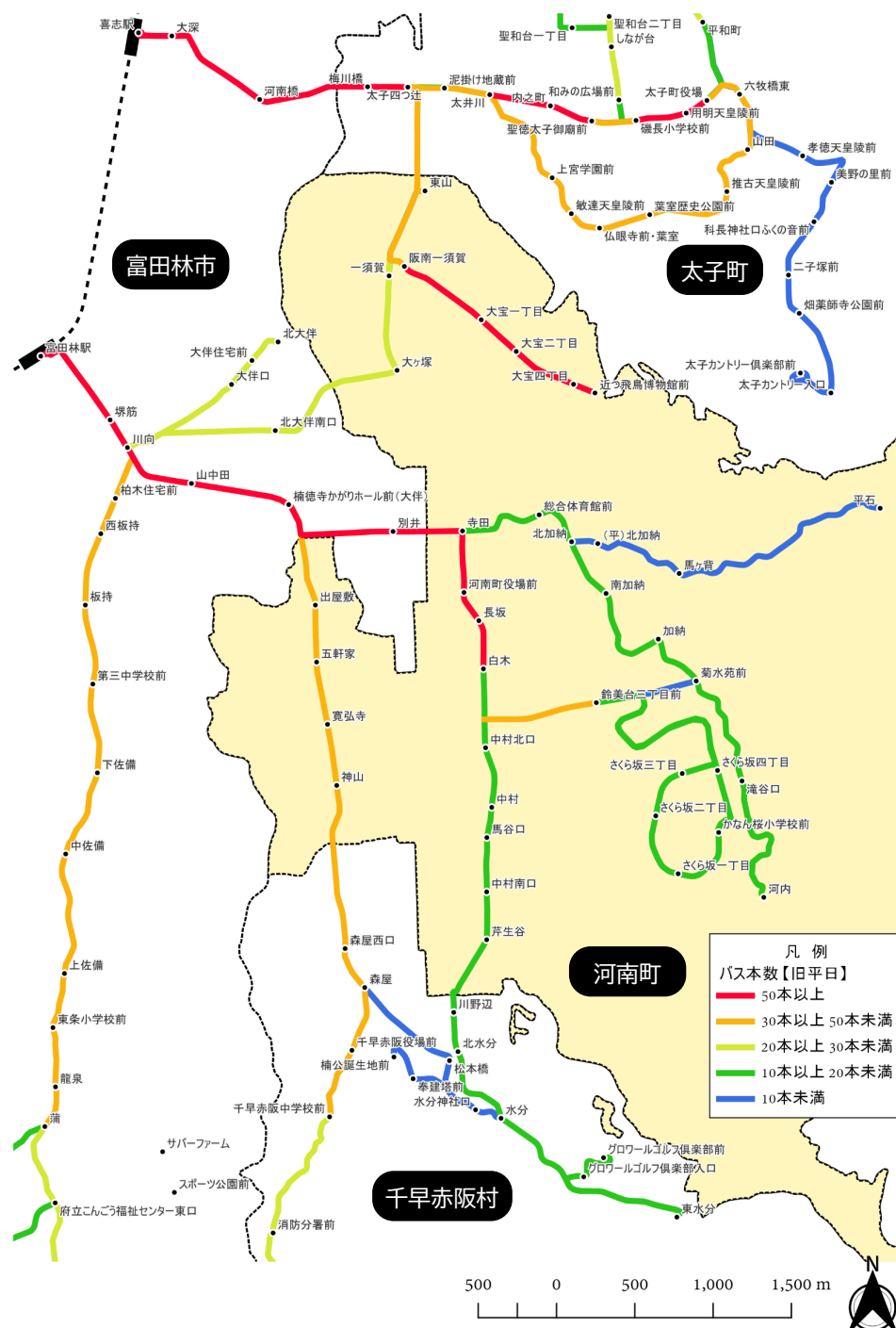


図 2-20 平日運行本数

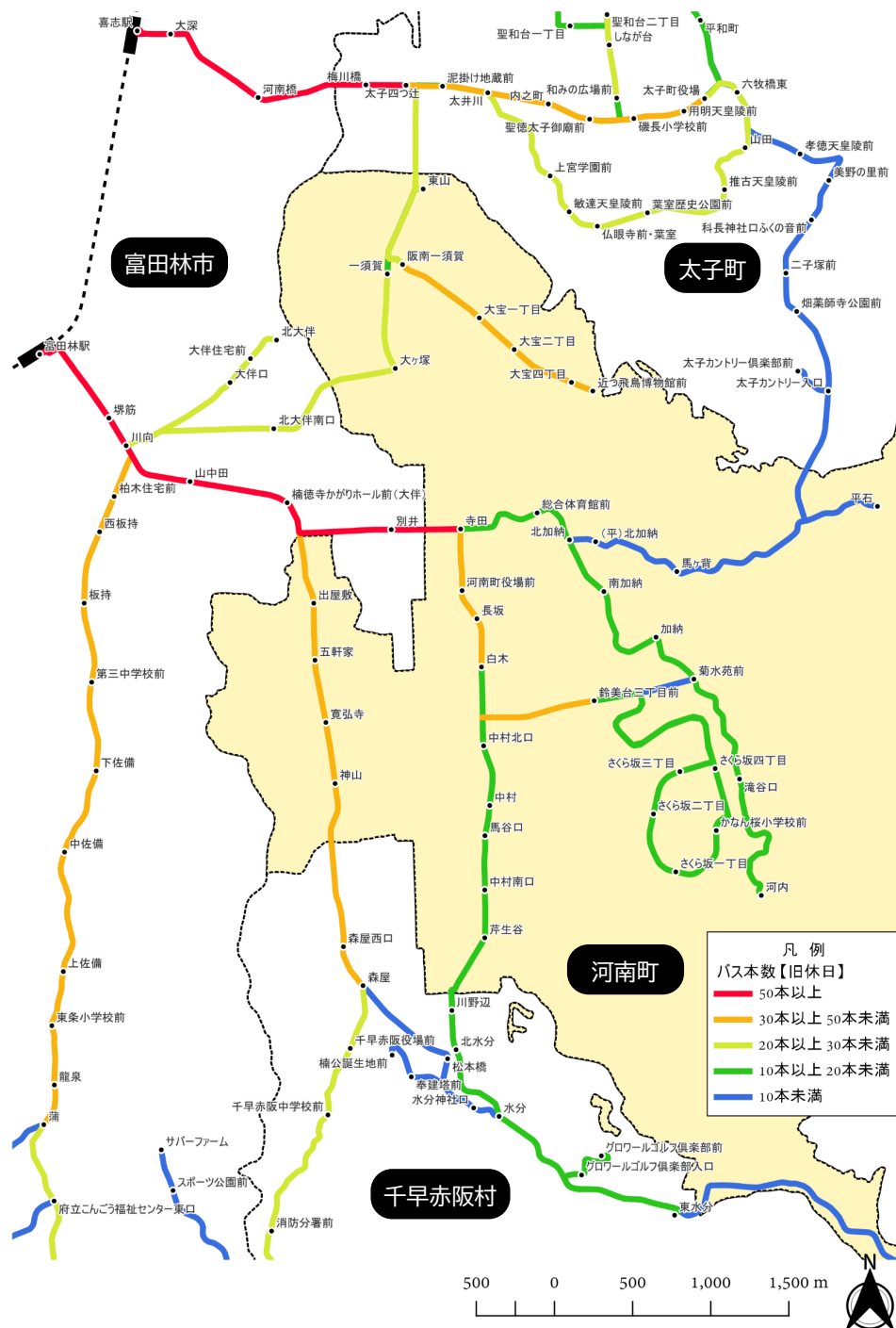


図 2-21 休日運行本数

(4) 利用推移

① カナちゃんバス・やまなみタクシー

河南町のカナちゃんバス・やまなみタクシーは、令和5年で本格運行5年目を迎え、2つのサービスを合わせた年間利用者数を見ると、増加傾向で推移している。

令和2年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、外出自粛・施設の閉鎖等により利用者は一時減少したものの、令和4年度には利用者数の総累計が年間5万人を超え、町内移動において欠かすことのできない地域公共交通になっている。

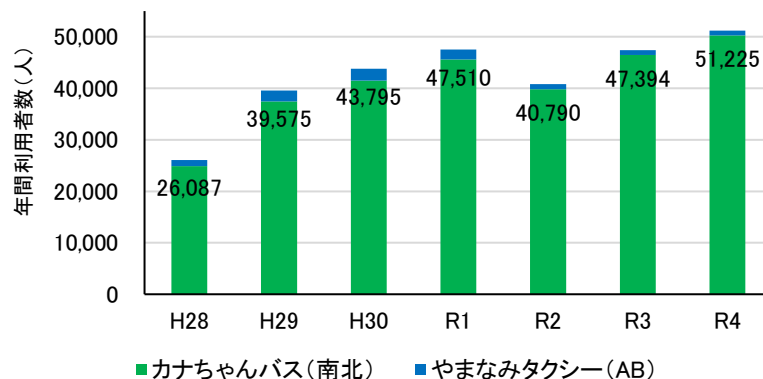


図 2-22 カナちゃんバス・やまなみタクシーの年間利用者数(総計)

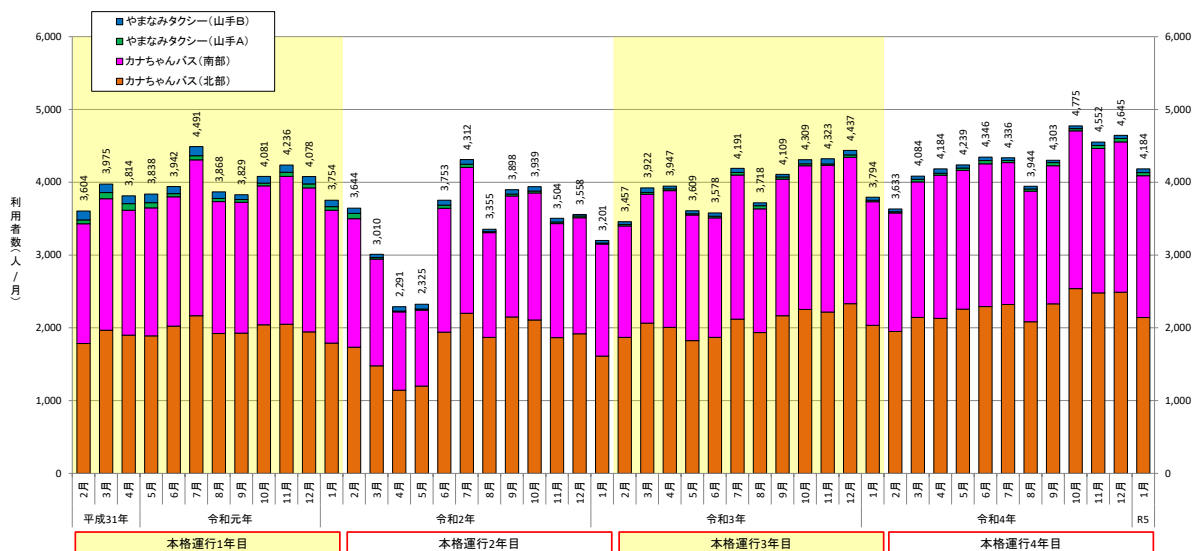


図 2-23 カナちゃんバス・やまなみタクシーの月別利用者数(本格運行後)

①-1 カナちゃんバス

カナちゃんバスの利用者推移は、令和2年の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言時に一時的に利用者が減少していたものの、翌年に利用者数は令和元年の水準に回復している。需要は東山・大阪芸術大学、大宝区域へアクセスする『北部ルート』の方が利用者数の伸びがあるものの、南北共に利用者数は増加し続けている。

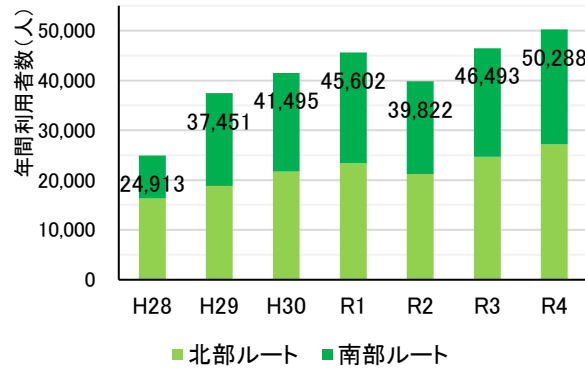


図 2-24 カナちゃんバスの年間利用者数(総計)

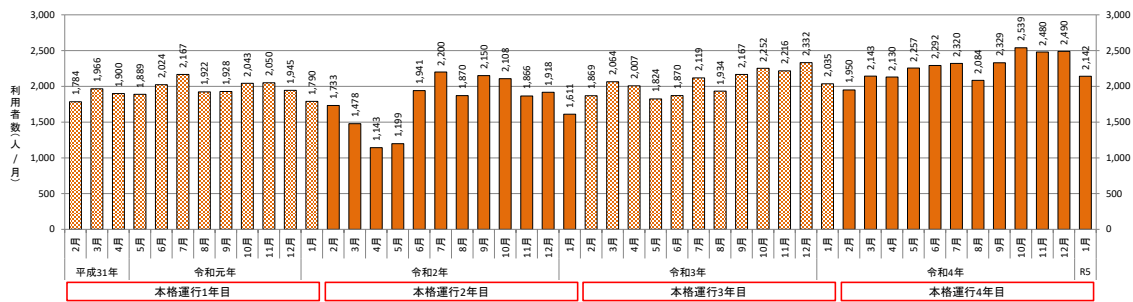


図 2-25 カナちゃんバス月別利用者数(北部ルート)

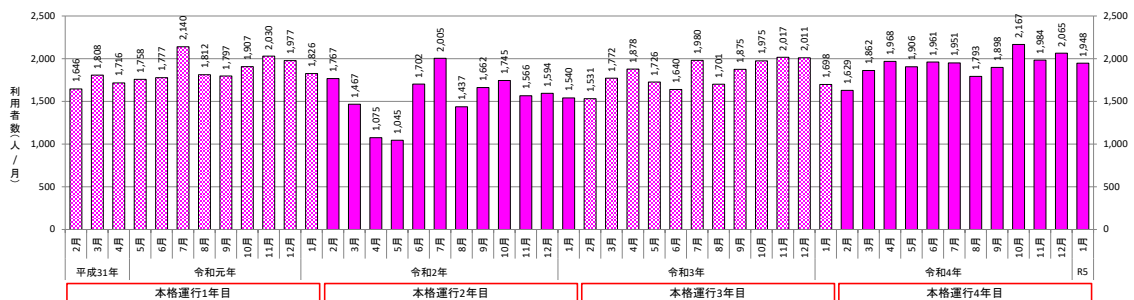
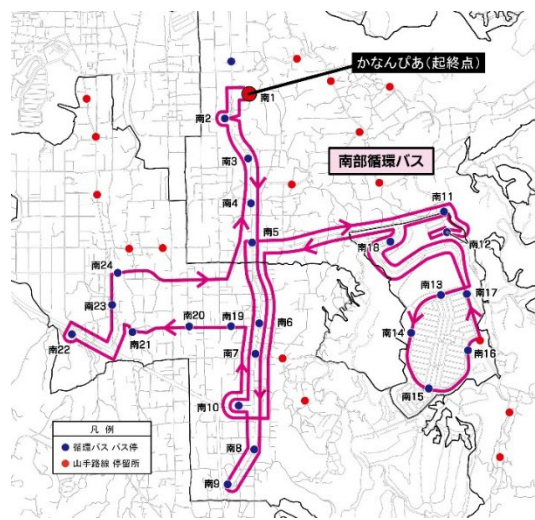


図 2-26 カナちゃんバス月別利用者数(南部ルート)

頻繁に利用されている停留所は、起終点である「かなんびあ」、「オークワ」や「万代前」といったスーパーの停留所、そして「東山」(大阪芸術大学前)が良く利用されており、またさくら坂・大宝団地内の停留所でも多くの乗降がみられる。



北部ルート



南部ルート

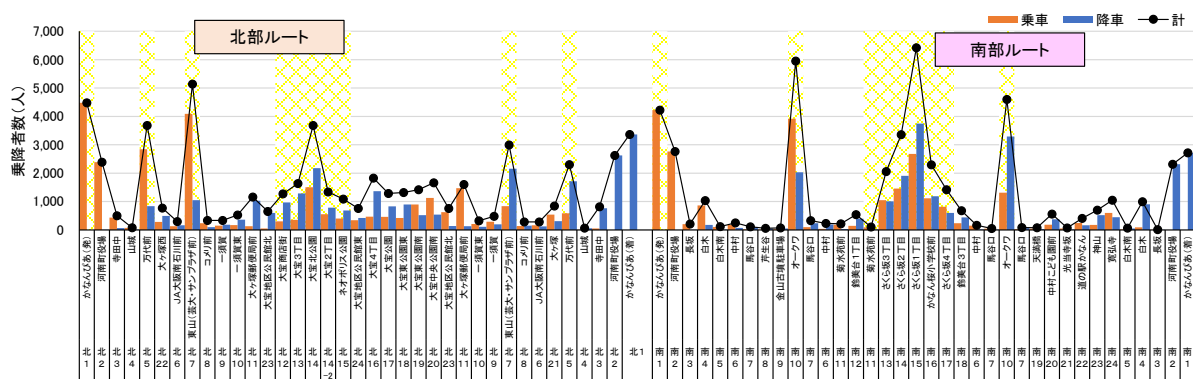


図 2-27 バス停別乗降客数(累計 R4.2～R5.1、左:北部ルート/右:南部ルート)

出典:河南町地域公共交通評価会議資料

①-2 やまなみタクシー

やまなみタクシーの利用者推移は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた令和2年に利用者数が半減し、その後も減少したまま推移している。貴重な山手区域と中心街の周辺部へのアクセスを担う路線として運行を継続し、居住者減少・高齢化が進むエリアにもサービスを提供している。

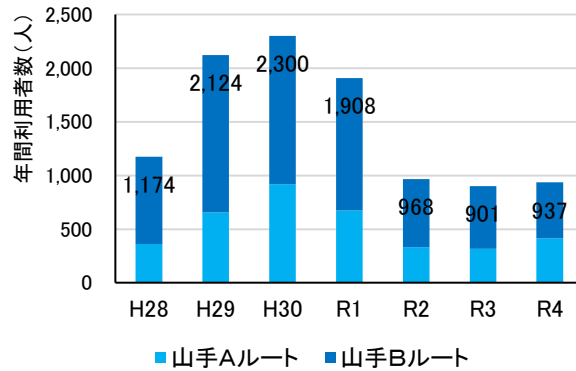


図 2-28 やまなみタクシー年間利用者数(総計)



図 2-29 やまなみタクシー月別利用者数(A ルート)

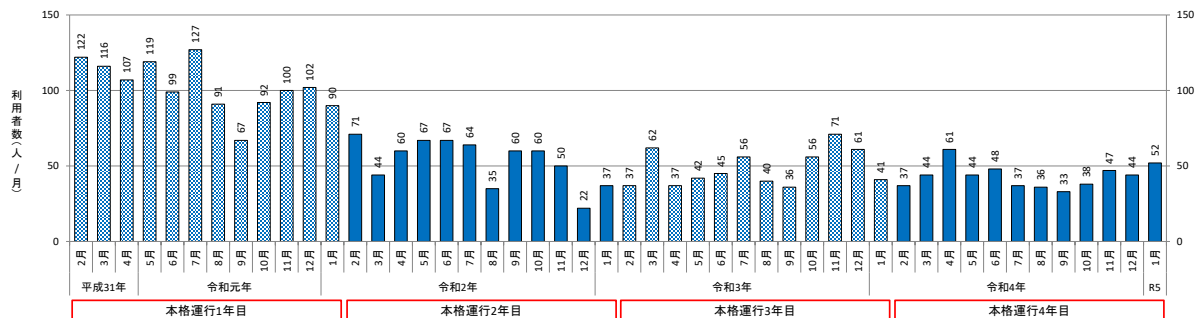


図 2-30 やまなみタクシー月別利用者数(B ルート)

起終点である「かなんびあ」でやまなみタクシーはカナちゃんバスとの乗り継ぎが可能であるが、タクシー単体での日常的な利用を想定し、「河南町役場」「オークワ」等の施設が停留所に設定されている。頻繁に利用されている停留所は、先述の施設の停留所の他、「南加納南」や「東端」「河内」といった町内中心部から離れた集落地域の乗降が多くみられる。

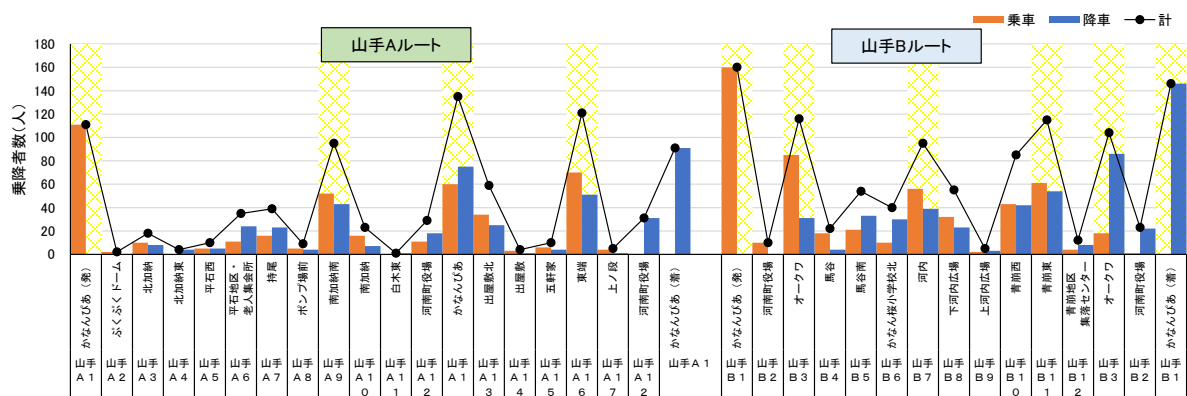
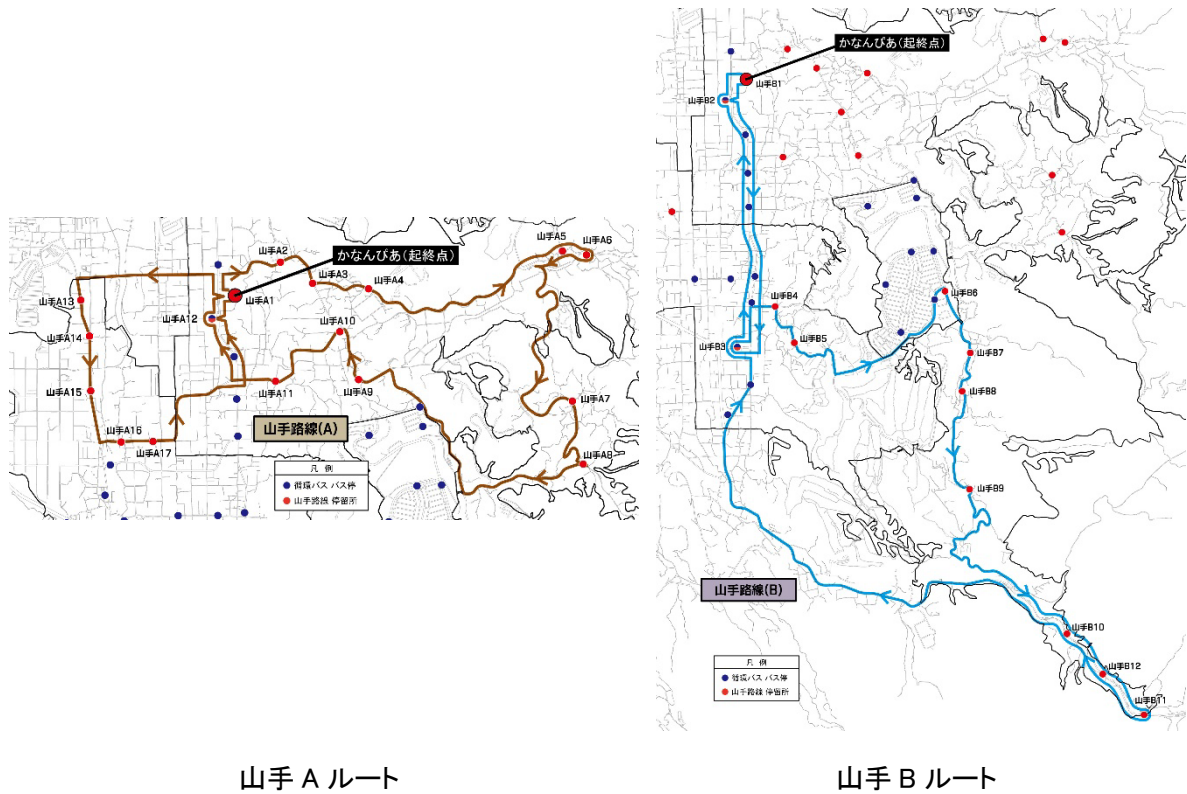


図 2-31 やまなみタクシーバス停別利用者数(累計累計 R4.2～R5.1、左 A ルート/右 B ルート)

出典:河南町地域公共交通評価会議資料

② 路線バス(金剛バス)

金剛バスは、近鉄喜志駅、近鉄富田林駅及び近鉄上ノ太子駅を起点として4市町村(河南町、富田林市、太子町、千早赤阪村)内を運行する路線バスである。金剛自動車株式会社(本社は富田林市に位置する)が運営していた。

運行路線は15系統(うち1路線は運休中)あり、そのうち7路線が河南町内を運行・通過している。7路線の令和4年度の年間利用者数は計65万人である(千早赤阪エリアを始点とする千早線を含む)。

その中でも、さくら坂・鈴美台区域を運行する白木線さくら坂循環(接続先:富田林駅)は年間13.5万人の利用、大宝区域エリアを運行する阪南線(接続駅:喜志駅)は16.7万人の利用があり、この2路線は町内でも主幹を担う路線となっている。

表 2-9 金剛バスの運行実績(R4.4~R5.3の一年間)

エリア	路線名	金剛バス 輸送人数実績(R4.4~R5.3)	平日便数	休日便数
河南町南部	河内線	41,355	4.1	14
	白木加納循環線	8,097	0.8	3
	白木線	56,082	5.6	16
	さくら坂循環	135,175	13.5	19
河南町北部	石川線	88,152	8.8	25
	阪南線	166,809	16.7	25
千早赤阪	千早線	155,509	15.6	39
計		651,179	65	147

単位:人

単位:万人

単位:便

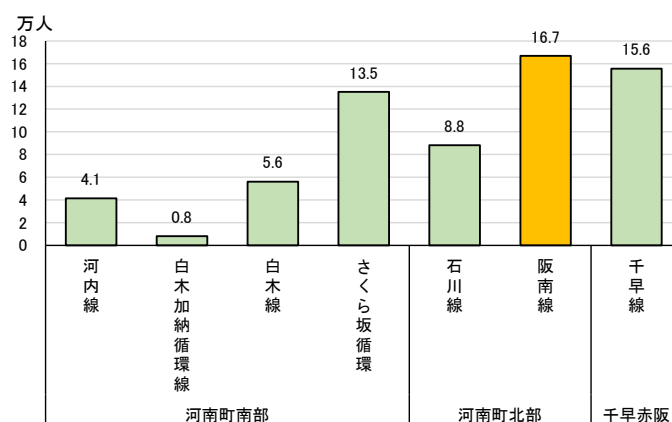


図 2-32 運行実績のグラフ(R4.4~R5.3の一年間)

※黄緑は富田林駅発着、黄色は喜志駅発着を示す。

出典:富田林、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会資料

金剛バスの経年の利用者推移について、平成27年及び令和5年に実施した OD 調査の結果を路線ごとに比較した。平成27年の調査当時は運行本数が多く、特に平日は休日よりもダイヤが多く設定されていた。

表 2-10 OD 調査時の運行本数(往復計)

路線名		平成27年		令和5年		増減率	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
阪南線	喜志駅前～近つ飛鳥博物館前	69	54	50	48	72%	89%
白木線	富田林駅前～さくら坂循環	16	16	17	16	106%	100%
	富田林駅前～東水分	38	26	12	14	32%	54%
石川線	富田林駅前～近つ飛鳥博物館前	36	34	26	26	72%	76%
	富田林駅前～東山	22	10	6	6	27%	60%
河内線	富田林駅前～河内	24	20	12	12	50%	60%
	富田林駅前～平石	4	2	2	2	50%	100%

主要駅からの乗降客数の結果では、令和5年時には平成27年と比較し、利用者が減少している。平日は全路線で減少しており、その増減率は路線全体で平成27年度比の57%である。(休日はイベント開催や観光需要等の状況から一部で増加している結果となった)

金剛バスの運行本数は令和5年度には、運転手不足が要因で平日・休日ともに同じ本数へ縮小している。運行本数の減少による利便性の低下から、利用者数減少が進行し、より事業が縮小傾向に向かっていったと推察される。

表 2-11 路線ごとの OD 調査結果の比較

路線名		H27		R5		増減率	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
阪南線	喜志駅前～近つ飛鳥博物館前	657	719	430	363	65%	50%
白木線	富田林駅前～さくら坂循環	374	200	369	253	99%	127%
	富田林駅前～東水分	243	80	94	34	39%	43%
石川線	富田林駅前～近つ飛鳥博物館前	191	216	156	114	82%	53%
	富田林駅前～東山	71	20	17	19	24%	95%
河内線	富田林駅前～河内	179	99	91	37	51%	37%
	富田林駅前～平石	26	2	11	27	42%	1350%
計		1,741	1,336	1,168	847	57%	67%

※休日の変化率の総平均は、白木線さくら坂循環と河内線平石行きを抜いて求めた

(5) 運賃

河南町のカナちゃんバス・やまなみタクシーは均一料金を採用しており、一回の乗車で大人100円、小人は50円で利用できる。10枚綴り券での販売を行っており、定期券等の販売は行っていない。

表 2-12 カナちゃんバス・やまなみタクシー運賃表

片道 大人料金	片道 小人料金	発着：かなんぴあ	
		カナちゃんバス	やまなみタクシー
100	50	北部ルート・南部ルート どこで乗降しても統一料金	Aルート・Bルート どこで乗降しても統一料金

また、路線バス(金剛バス)の運賃は以下のとおりであり、定期券・回数券を販売している。

表 2-13 金剛バス運賃一覧(令和5年11月現在)

片道 大人料金	片道 小人料金	発着：富田林駅			発着：喜志駅
		千早線	白木・河内線	石川線	阪南線
160	80	堺筋・川向・山中田・楠徳寺かがりホール前(大伴)・柏木住宅・西板持・板持		堺筋・川向・北大伴南口	大深・河南橋・梅川橋・太子四つ辻
170	90				
190	100	出屋敷			
210	110		別井・寺田	大ヶ塚・一須賀・阪南一須賀	東山・阪南一須賀
220	110				
240	120	五軒家・寛弘寺・神山	河南町役場・長坂・白木・総合体育館前	東山	
270	140			大宝1・2・4丁目・近つ飛鳥博物館前	大宝1・2・4丁目・近つ飛鳥博物館前
280	140		中村・馬谷口・加納・北/南加納・馬ヶ背		
290	150	森屋西口・森屋・千早赤阪村役場前			
300	150		菊水苑前・鈴美台3丁目		
310	160		中村南口・芹生谷		
330	170	千早赤阪村中学校前	滝谷口・平石		
360	180	松本橋・水分・奉建塔神社口・楠公生誕地前	川野辺・北水分・水分		
370	190				
380	190		河内・さくら1・2・3・4・かなん桜小学校		
400	200	東水分	東水分		
～	～	～			
590	300	鱒釣場前・千早ロープウェイ			

出典：金剛自動車 HP

(6) 交通不便地域(人口カバー率)

令和2年度の国勢調査の人口(250m メッシュ)と町内の公共交通の圏域(バス停留所に徒歩で到達可能である周辺 300m)を重ね合わせた人口カバー圏域を見ると、路線バス、カナちゃんバス、やまなみタクシーのカバー圏域は、町内の人口の 97%をカバーしている(ただし金剛バスの事業廃止前まで)。山手エリアは路線バスと共にやまなみタクシーがカバーしている。

人口の多いエリアは、3つのサービスで重複する(南西エリア)。特に人口密度の多い、大宝区域及びさくら坂・鈴美台区域は、路線バスとカナちゃんバスがカバーしている。

【人口カバー率の算出方法】

・令和2年国勢調査の250mメッシュ人口データが、公共交通のカバー圏域が過半数以上かかるメッシュの人口の総和を、河南町全域のメッシュの総人口で除して算出した。

・カバー圏域は、鉄道駅から半径800m、バス停留所から半径300mの範囲とした。

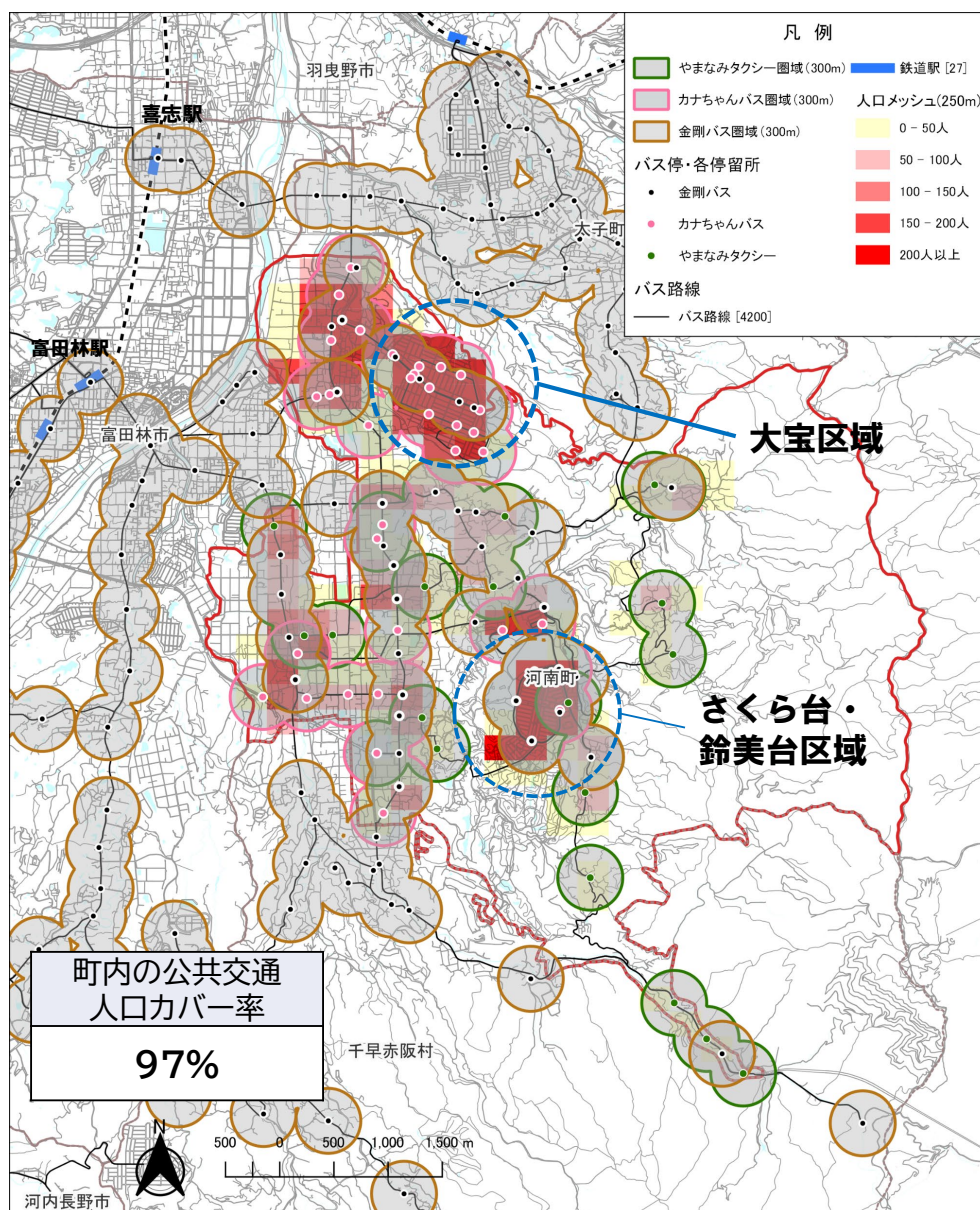


図 2-33 町内の公共交通人口カバー圏域と人口メッシュ

出典: R2 国勢調査及び各公共交通データ

① 路線バス(金剛バス)

路線バス(金剛バス)のサービスは、河南町の人口の82%をカバーしている。一部、交通空白地が分布しているが、空白地部分はカナちゃんバス及びやまなみタクシーの停留所が配置されている。

一方で、鉄道駅の富田林駅及び喜志駅にアクセスするのは路線バスだけであり、町外への移動において路線バスのサービスは欠かせない状況となっている。山間部は一部路線が延伸しているが、人口分布が見られる末端まで伸びていない状況であった。

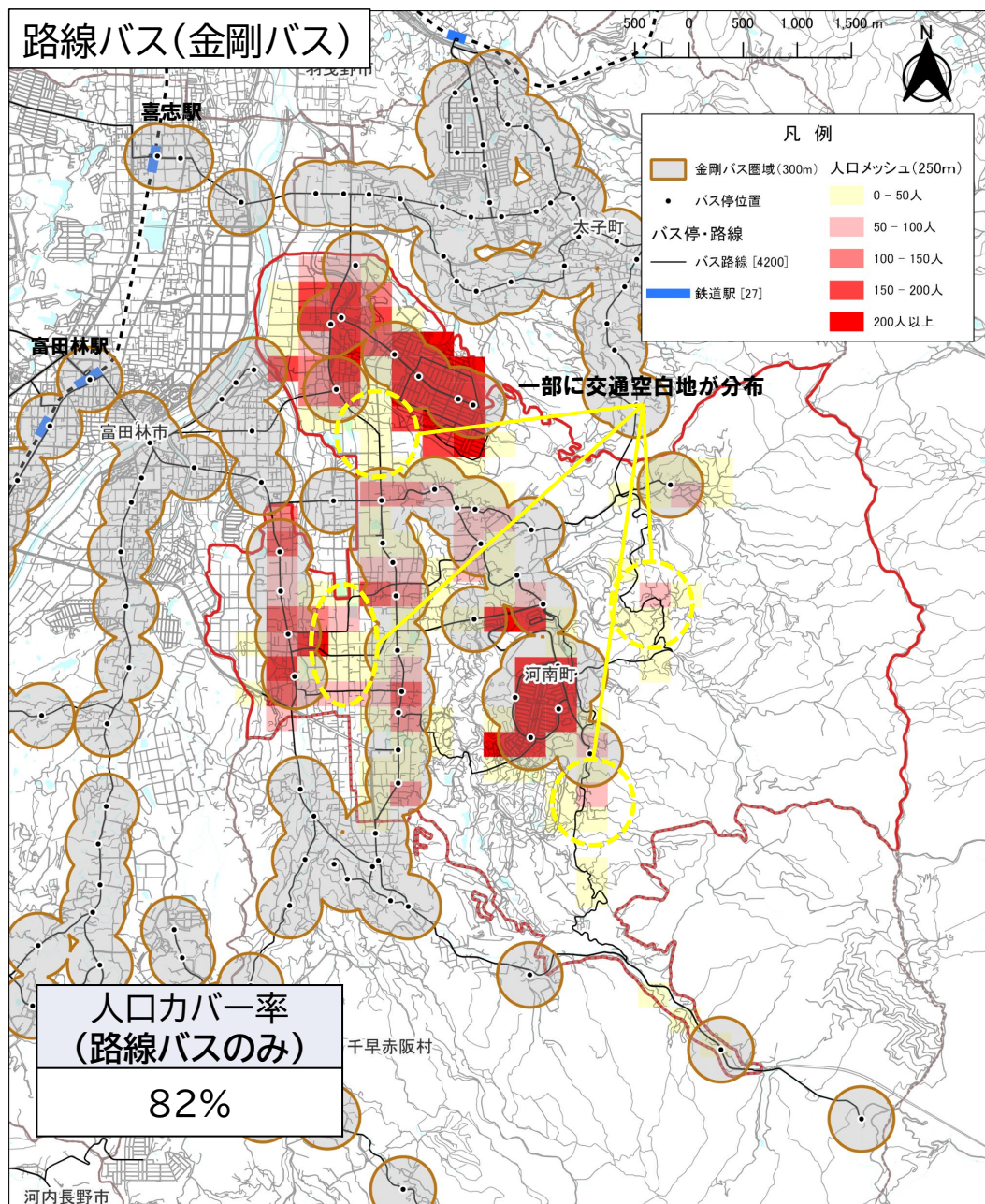


図 2-34 路線バス(金剛バス)のみの町内人口カバー率

② カナちゃんバス・やまなみタクシー

町内の公共交通であるカナちゃんバス及びやまなみタクシーのカバー圏域を合わせると、河南町の人口の95%をカバーしている。

一方で、町外に出る路線はないため、富田林駅及び喜志駅に向かう場合は、路線バスへの乗り換えが発生する状況となっている。

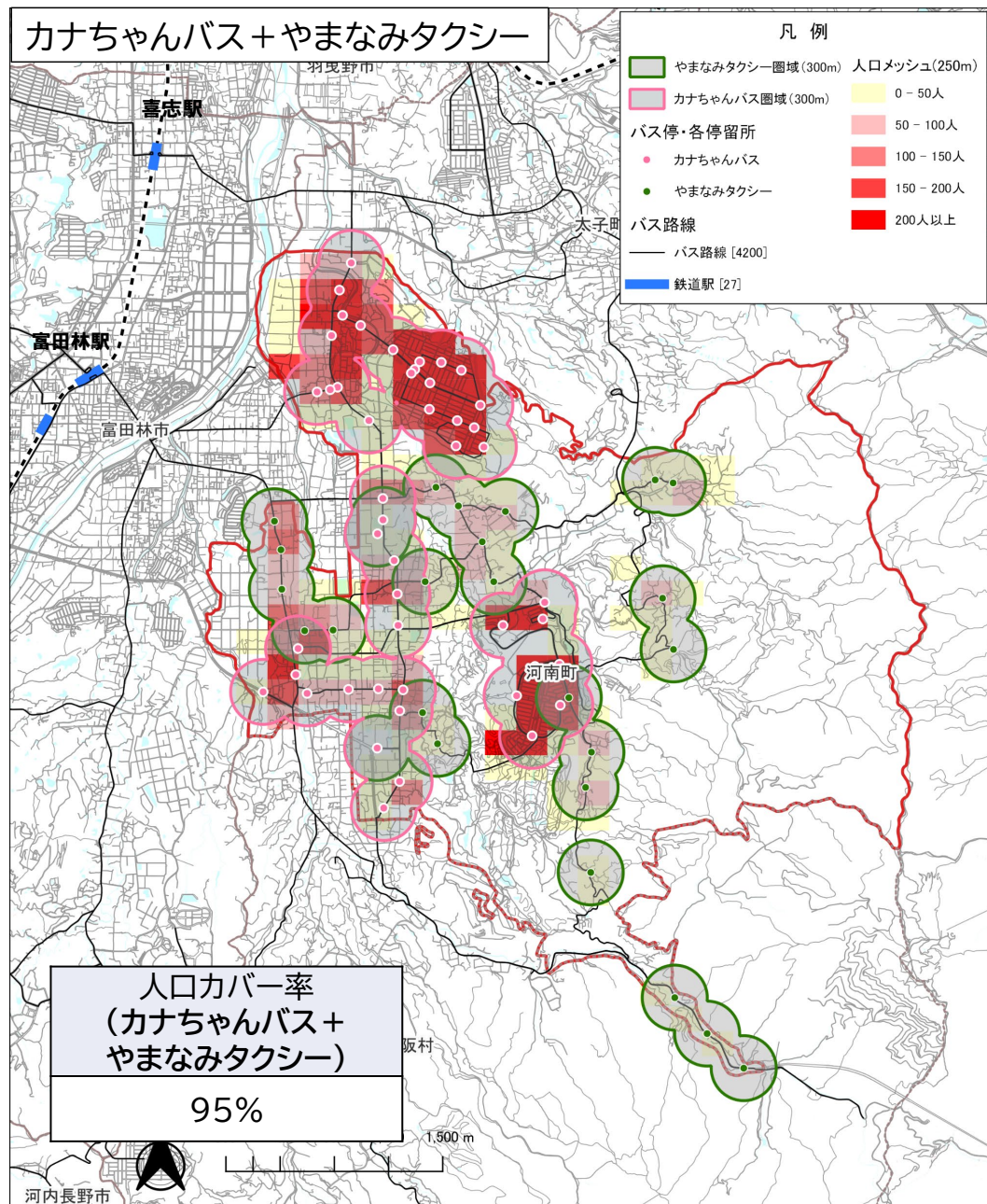


図 2-35 カナちゃんバス及びやまなみタクシーの町内人口カバー率

(7) 公共交通以外の地域輸送資源

河南町内では公共交通以外の地域輸送資源としてスクールバス等があるが、こども園・小学校のスクールバス、大阪芸術大学のシャトルバスが運行している。また、病院送迎バスのほか、福祉支援制度として、外出支援や移動支援などが実施されている。

表 2-14 河南町内で運行している送迎バス等

種別	送迎バス詳細
かなん桜小学校	登下校にスクールバスを運行。7号車までルートが設定されている。
近つ飛鳥小学校	登下校にスクールバスを運行。3ルート設定されている。
中村こども園	通園バスを3台運用している。
大阪芸術大学	・喜志駅～大阪芸術大学間(無料) ・梅田～大阪芸術大学間(定期や乗車券を購入)

表 2-15 河南町内で運行している主な福祉移動サービス

種別	詳細
河南町社会福祉協議会 「河南町ラクチンライフサポート事業」(外出支援)	外出支援(訪問型サービス D)として、支援該当者を対象に運転ボランティア(講習あり)が通院や買い物等(町内限定)の外出支援を行っている。
河南町 障がい者福祉 「地域生活支援事業」(外出支援)	外出時にガイドヘルパーを派遣し、円滑な移動の支援を行っている。

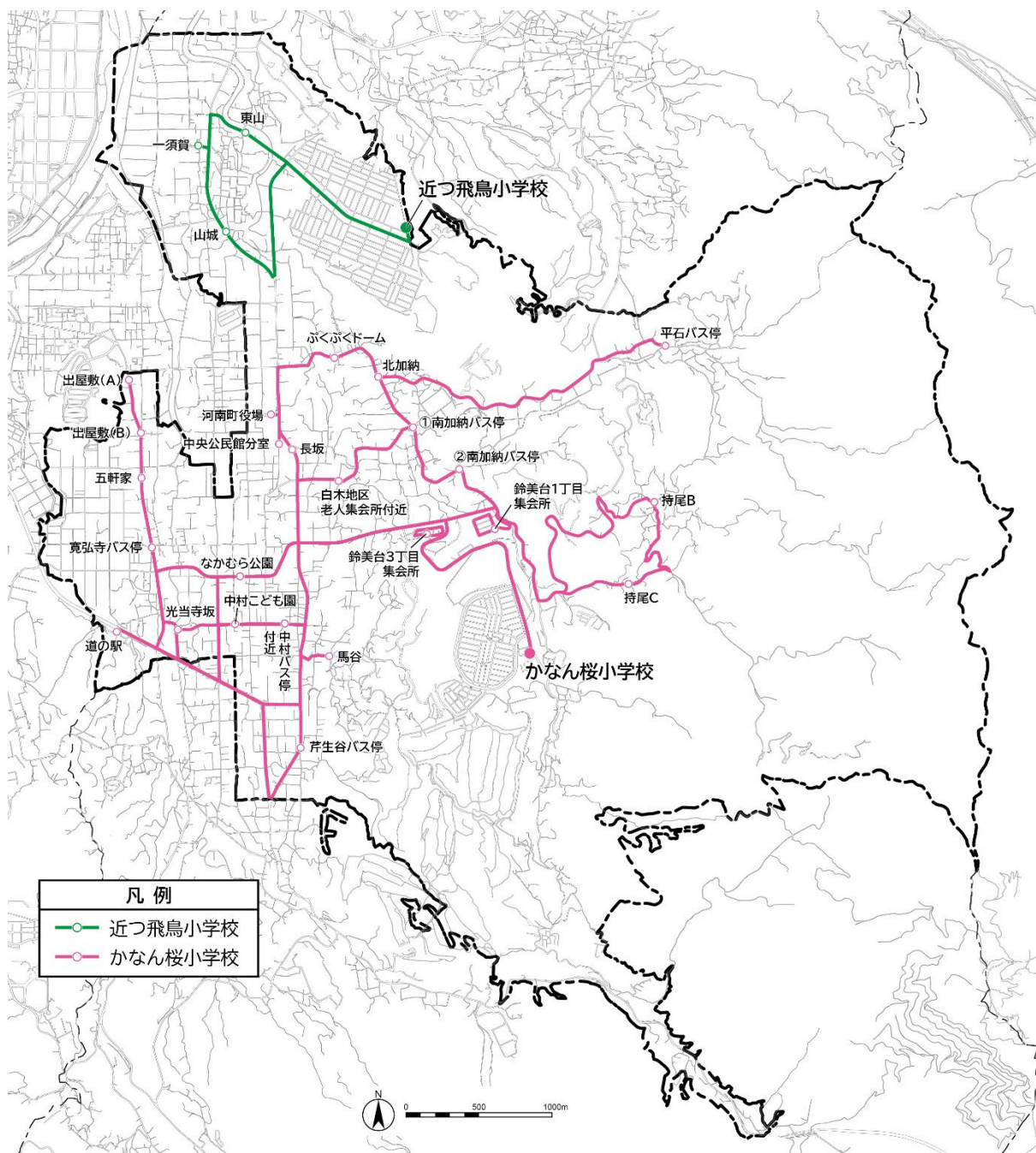


図 2-36 スクールバスの運行ルート(2校)

(8) 路線バスの廃止

河南町内では、カナちゃんバス・やまなみタクシー・路線バス(民間事業者による)の3つの地域公共交通が運行されていたが、路線バス運営事業者である金剛自動車株式会社は、乗務員(バス運転手)不足等の課題から事業継続の限界に達し、令和5年12月20日付で金剛バスの事業廃止が決定した。

金剛バスのサービス沿道の市町村である河南町、富田林市、太子町、千早赤阪村の4市町村は上記決定に伴い、広域協議会を組織するとともに、代替公共交通サービス((仮称)4市町村コミバス)を実施することとなった。

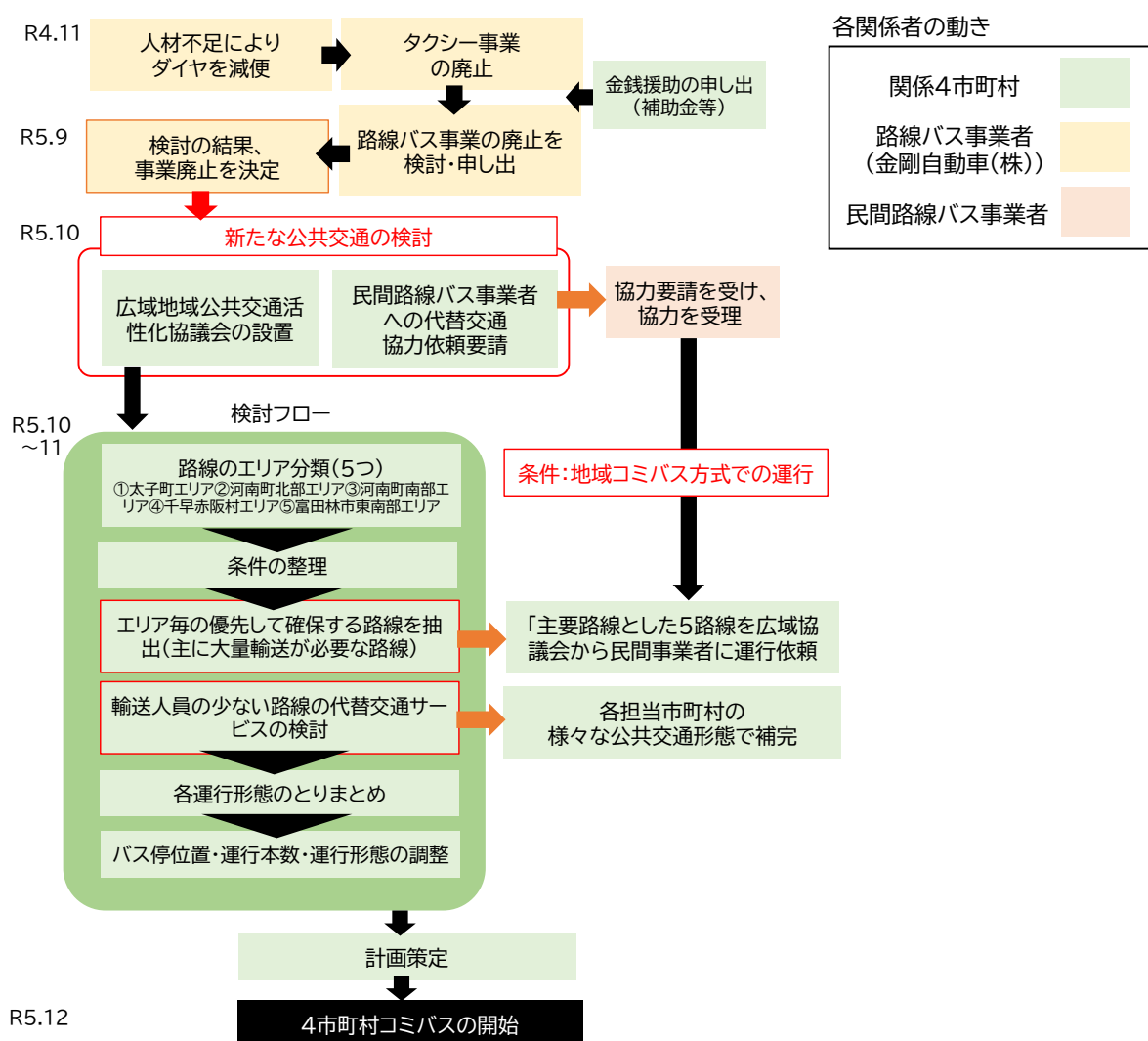


図 2-37 公共交通の切り替え経緯について

2-3 新たな公共交通

(1) 交通体系・路線網

① 地域公共交通一覧

金剛バスの事業廃止後の交通手段の確保のため、令和5年12月21日より、「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会(広域協議会)」が運営主体となり、路線バス事業の維持確保を図ることとなった。

新たな公共交通は、『(仮称)4市町村コミバス』として、自治体コミュニティバス方式により運行している。広域協議会に対し各市町村から運営負担金を支出することによって、広域協議会は民間路線バス事業者へ委託を行い、主に需要の大きい地域内の幹線路線とする路線(さくら坂循環線、阪南線、千早線等)は運行される。また、減少したバス本数の補完運行及び小さな需要の路線については自家用有償旅客運送で路線を運行している。

表 2-16 新たに河南町内で運行している公共交通一覧(3種類)

公共交通名		車両写真など	路線系統
河南町コミュニティバス 「カナちゃんバス」			町内循環 ・北部ルート ・南部ルート
河南町コミュニティタクシー 「やまなみタクシー」			町内循環 ・Aルート ・Bルート
路線バス 4市町村コミュニティバス 「(仮称)4市町村コミバス」	河南町自家用有償バス	 	広域路線 (阪南線、石川線、河内線、白木線、さくら坂循環線)
	近鉄バス		阪南線、さくら坂循環線
	南海バス		千早線
	千早赤阪村自家用有償バス		千早線

出典:河南町 HP、広域地域公共交通活性化協議会会議資料

表 2-17 広域協議会で取り決められた交通一覧

路線名			金剛バス				新しい公共交通						通過エリア
			系統No.	起点	平日	休日	平日	休日	運営主体		事業者	運行形態	
1	北大伴線	二路線で 一体的に 運行	10	富田林駅	15	15	11	11	4市町村広域協議会	河南町	自家用有償	富田林	
2	石川線		50	富田林駅	16	16	11	11				河南町北部	
			51										
3	千早線		20	富田林駅	24	28	12	12	4市町村広域協議会	南海バス	一般乗合旅客(路線バス)	千早赤阪	
			21										
			22				7	7	4市町村広域協議会	千早赤阪村	自家用有償		
			23										
			24				12	12	千早赤阪村	千早赤阪村	自家用有償		
			26										
	27												
4	河内線		30	富田林駅	8	8	6	6	4市町村広域協議会	河南町	自家用有償	河南町南部	
			33										
5	白木加納循環線		31	富田林駅	運休中		廃止					河南町南部	
			32										
6	白木線		34	富田林駅	8	7	6	6	4市町村広域協議会	河南町	自家用有償	河南町南部・千早赤阪	
			34										
7	さくら坂循環線		35	富田林駅	17	16	11	11	4市町村広域協議会	近鉄バス	一般乗合旅客(路線バス)	河南町南部	
			3				3	4市町村広域協議会	河南町	自家用有償			
8	東條線		40	富田林駅	24	23	12	12	4市町村広域協議会	南海バス	一般乗合旅客(路線バス)	千早赤阪・富田林	
			41										
			42				4	4	4市町村広域協議会	近鉄バス	一般乗合旅客(路線バス)		
			44										
9	循環線		45	富田林駅			廃止					富田林	
			46										
			47										
10	太子線		71	喜志駅	16	15	喜志循環線に統合・他路線で運行を補完						太子町
11	喜志循環線		72	喜志駅	15	11	15	15	4市町村広域協議会	近鉄バス	一般乗合旅客(路線バス)	太子町	
			73										
12	阪南線		61	喜志駅	25	24	15	15	4市町村広域協議会	近鉄バス	一般乗合旅客(路線バス)	河南町北部	
			4				4	4市町村広域協議会	河南町	自家用有償			
13	聖和台循環線		81	上ノ太子駅	17	11	廃止					太子町	
			82										
14	太子中央循環線		83	上ノ太子駅	10	6	8	7	太子町	太子町	自家用有償	太子町	
			84				11	12	太子町	太子町	自家用有償		
15	畑・平石線 →春日・畑線		85	上ノ太子駅	5	5	6	6	太子町	太子町	自家用有償	太子町	
			86				9	7	太子町	太子町	自家用有償		
			88				2	4	太子町	太子町	自家用有償		

出典: 広域地域公共交通活性化協議会会議資料

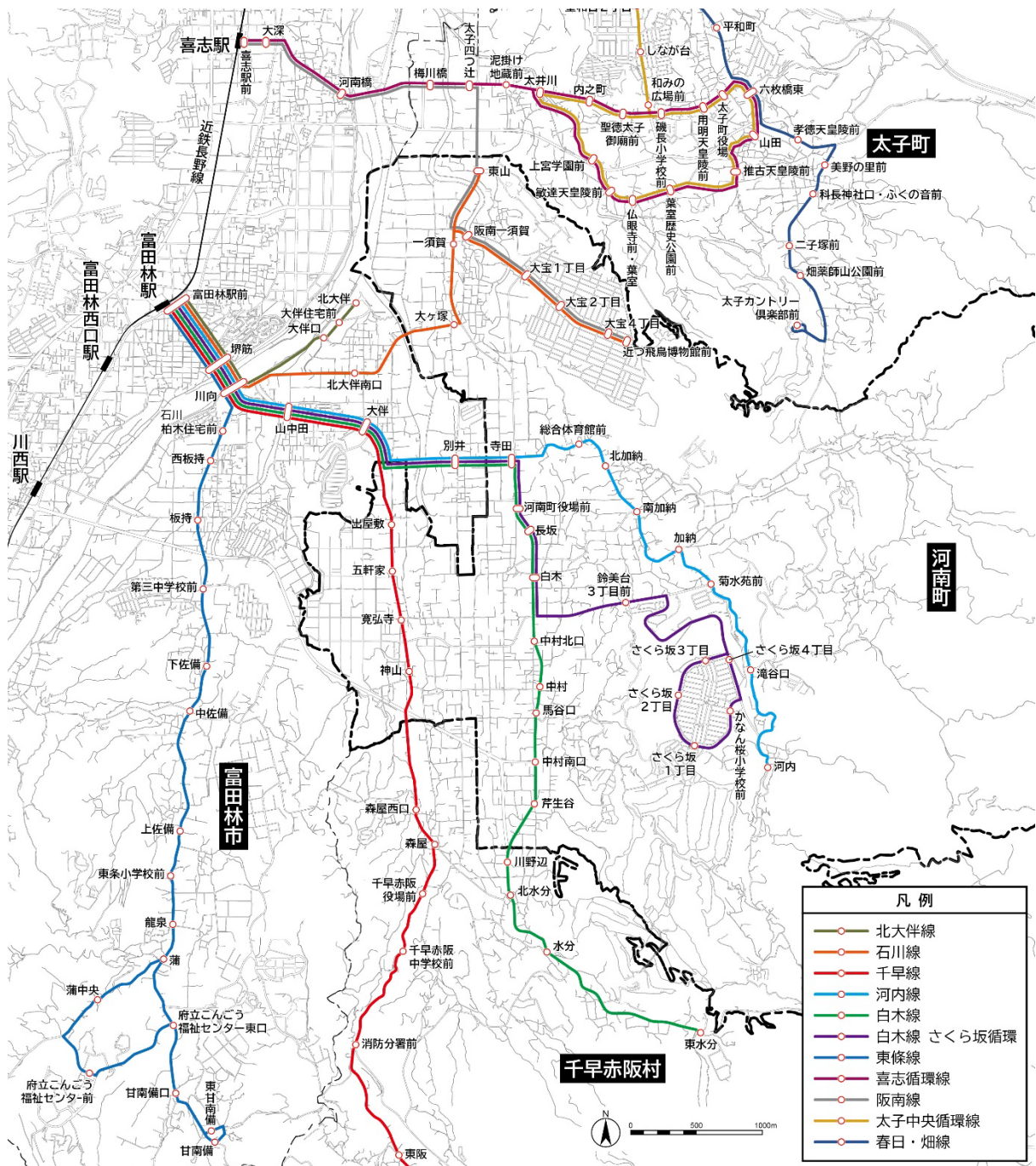


図 2-38 4市町村コミバス運行ルート

出典: 広域地域公共交通活性化協議会会議資料

② 運賃

カナちゃんバス・やまなみタクシーの運賃について変更はなく、大人100円、小人50円のまま運行を継続する。一方、4市町村コミバス路線の運賃は金剛バスの料金を引き継いでおり、車両や運行形態(路線バス・自家用有償等)が異なった場合でも金額は金剛バスと同額としている。

また、4市町村コミバスの路線について、定期券の販売は観光交流施設きらめきファクトリー(富田林市本町19番8号)で行っており、回数券の販売は行っていない。また、一部では交通系ICカードの利用が出来ない車両で運行している場合がある。

表 2-18 カナちゃんバス・やまなみタクシー運賃表

片道 大人料金	片道 小人料金	発着: かなんぴあ	
		カナちゃんバス	やまなみタクシー
100	50	北部ルート・南部ルート どこで乗降しても統一料金	Aルート・Bルート どこで乗降しても統一料金

表 2-19 4市町村コミバス運賃表

片道 大人料金	片道 小人料金	発着: 富田林駅			発着: 喜志駅
		千早線	白木線/河内線/さくら坂 循環線	石川線	阪南線
160	80	堺筋・川向・山中田・楠徳寺 かがりホール前(大伴)	堺筋・川向・山中田・楠徳寺 かがりホール前(大伴)	堺筋・川向・北大伴南口	大深・河南橋・梅川橋・太子 四つ辻
170	90				
190	100	出屋敷			
210	110		別井・寺田	大ヶ塚・一須賀・阪南一須賀	東山・阪南一須賀
220	110				
240	120	五軒家・寛弘寺・神山	河南町役場・長坂・白木・総 合体育館前	東山	
270	140			大宝1・2・4丁目・近つ飛鳥 博物館前	大宝1・2・4丁目・近つ飛鳥 博物館前
280	140		中村・中村北口・馬谷口・加 納・北加納・南加納		
290	150	森屋西口・森屋・千早赤阪村 役場前			
300	150		菊水苑前・鈴美台3丁目		
310	160		中村南口・芹生谷		
330	170	千早赤阪村中学校前	滝谷口		
360	180		川野辺・北水分・水分		
370	190				
380	190		河内・さくら1・2・3・4・かなん 桜小学校前		
400	200		東水分		

③ 運行本数の変化

③-1 4市町村コミバス

4市町村コミバス全体の運行本数(路線バス・補完路線・自家用有償バスの総計)について整理を行った。鉄道駅まで接続する路線は、朝・夕の運行本数が維持できるように調整を行ったため、総数として本数の減少は抑えられている。一日の運行本数を、金剛バスと4市町村コミバスで比較すると、平日は35本の減少・休日は20本の減少となり、約7~8割のサービスを維持していると考えられる。

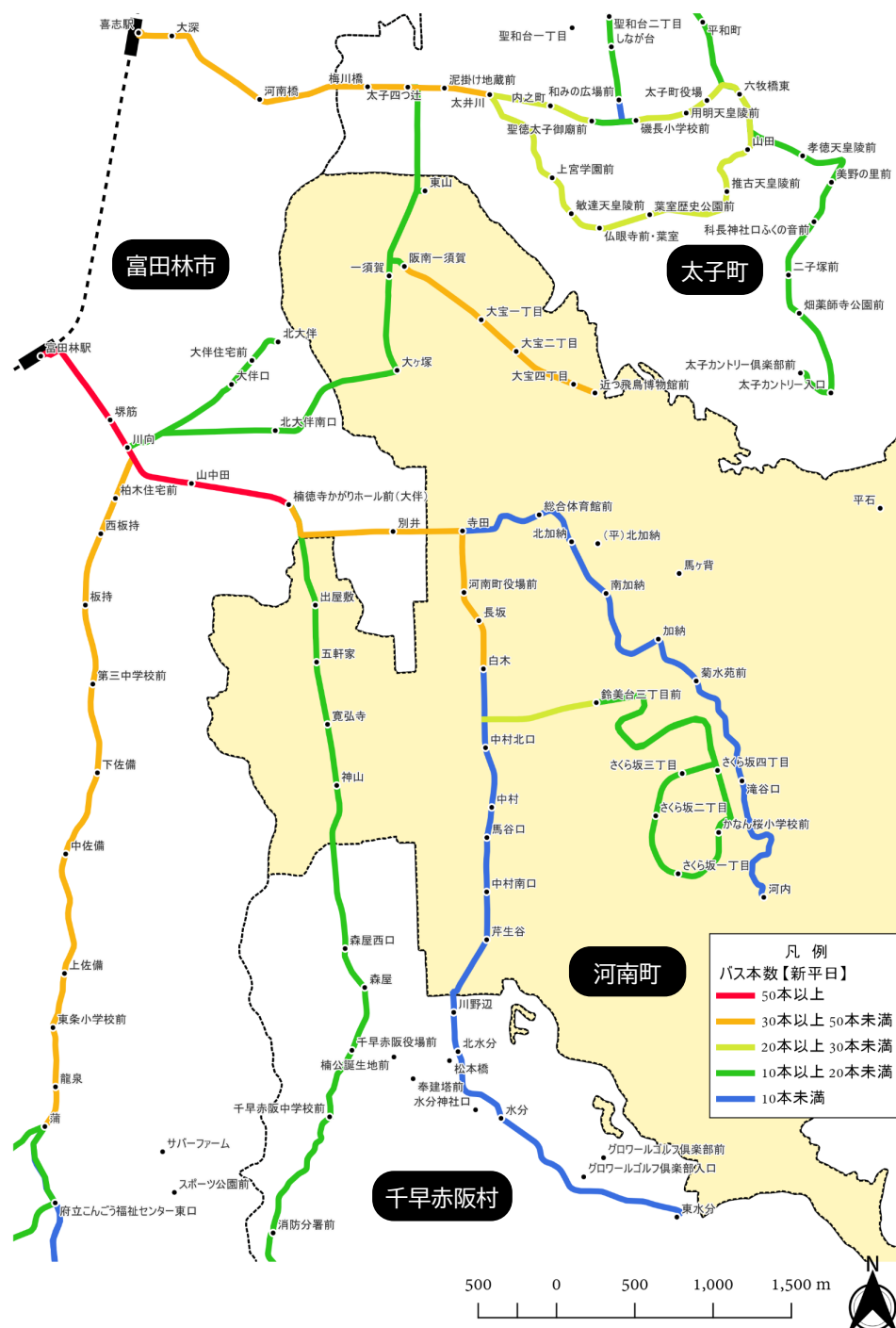


図 2-39 平日・休日のおよその運行本数

③-2 カナちゃんバス・やまなみタクシー

周辺市町村への接続路線を維持する一方で、町内循環線は減少しており、一日10本未満に減少している。

4市町村コミバスの運行本数を確保するため、カナちゃんバスを朝・夕に減便する対応を取り、カナちゃんバスの一部の利用者に影響が生じている。加えて、山間部・山手区域(北加納～平石、東水分以南)についてはバス路線が確保されなかったため、やまなみタクシーがその役割を担うことになっている。

表 2-20 カナちゃんバス・やまなみタクシーの運行内容の変化(R5.12.21以降)

形態	ルート名	起点・終点	経由	運行本数(一日)
カナちゃんバス	南部ルート	かなんびあ	さくら坂1丁目	12本→8本 (毎日運行)
	北部ルート		東山	
やまなみタクシー	Aルート		南加納	4本 (火・水・木・金曜日)
	Bルート		青崩	

カナちゃんバスの運行の変更について



図 2-40 カナちゃんバスの運行の変更について

出典: 河南町 HP

(2) 交通不便地域(人口カバー率)

金剛バスの事業廃止を受け、地域公共交通として4市町村コミバス(路線バス)、カナちゃんバス、やまなみタクシーの3つ交通形態とも河南町が事業主体となり関わることとなった。

路線バスの変化に伴い、4市町村コミバスへの切り替え後の人口カバー率について整理を行った。

山間部及び千早赤阪村付近南側はバス路線が廃止されているが、その代わり、やまなみタクシーが担うこととしている。そのため、町内全体のカバー率には大きな変化が無く、町内の人口の97%のカバーを維持している。

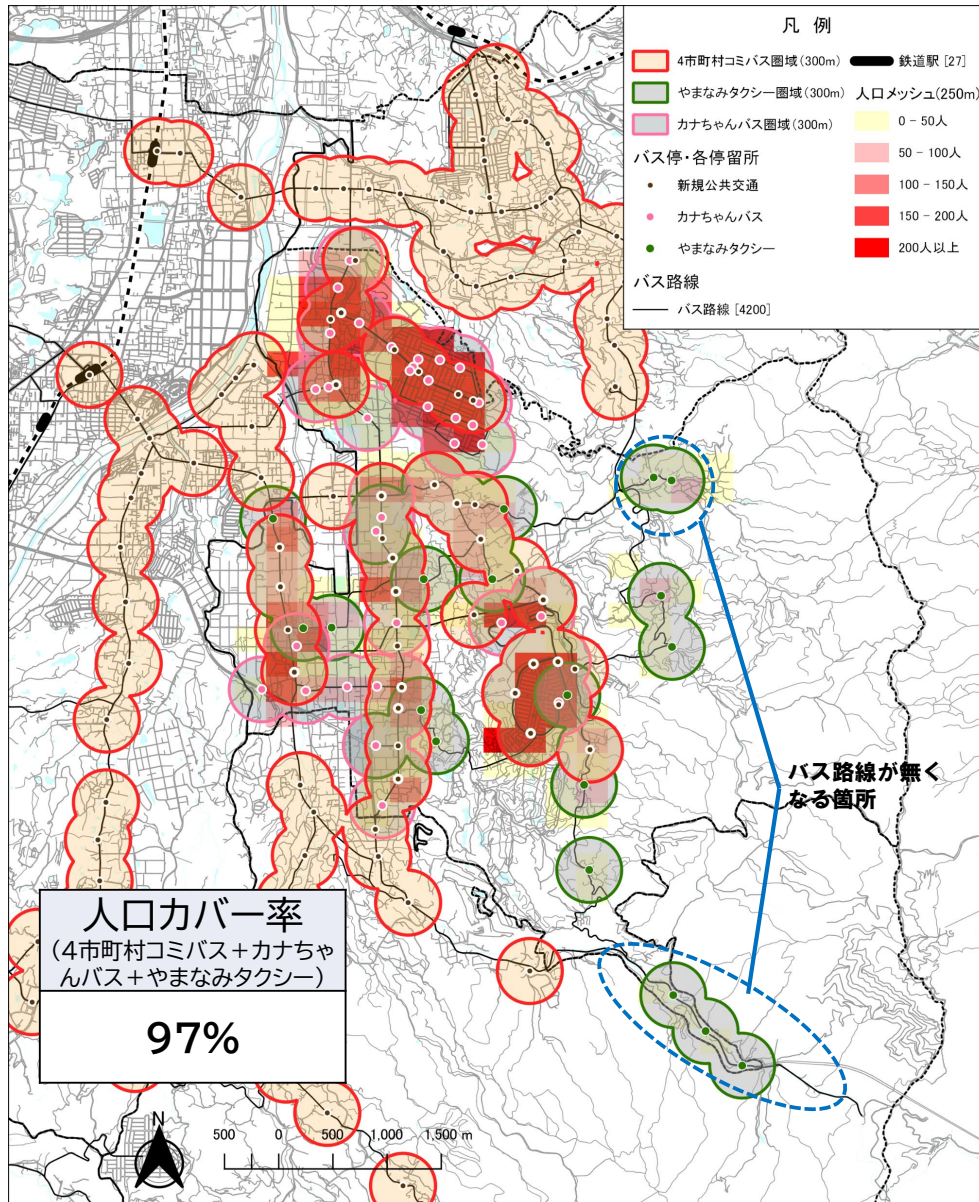


図 2-41 町内の公共交通人口カバー圏域と人口メッシュ(4市町村コミバス)

出典: R2 国勢調査及び各公共交通データ

(3) 新技術による支援の検討

モビリティに関わる新技術の発展によって、これまでインターネット接続による車両ロケーションシステムの開発や、AI による経路検索・予約機能など、利便性向上に貢献する機能は日本社会に浸透してきた。今後は、ライドシェア等のシェアリングサービス、モビリティの低炭素化、自動運転技術など新技術がさらに発展していき、地域公共交通を取り巻く環境は変化を続けている。

金剛バスの事業廃止を受け、大阪府は大阪・関西万博で供用する自動運転バス(レベル 4 を想定)を万博レガシーとして南河内地域で活用するという取り組みを検討している。この「自動運転技術」における「レベル 4」は、運行中は人間の遠隔監視などを除き、人間の介入を一切前提としない水準であり、運転士不足や過疎地への地域公共交通網の維持という課題の対応策として期待されている。

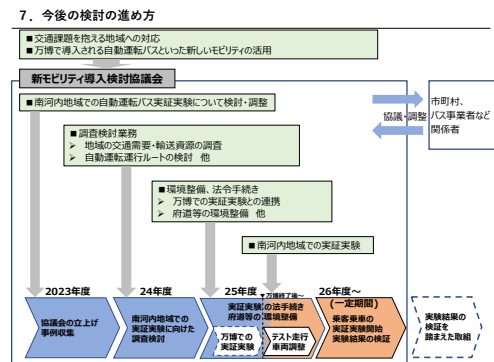
そのため、大阪・関西万博において自動運転バスの運行を行った、その技術や実証結果を活かして、各地域での本格的な導入を目指している。

【参考】先進的モデル事業としての新モビリティ導入の実証実験

新モビリティ導入検討協議会では、南河内地域を先導的モデル事業とし、自動運転バスの実証実験をフィードバックし、持続可能な地域公共交通の確保に向けた市町村の取り組みを促進していくこととして進めている。(令和5年12月時点)



万博で使用する予定の車両



導入までの検討フロー

出典: 第1回新モビリティ導入検討協議会会議資料、大阪 Metro

3 公共交通を取り巻く課題

3-1 現状の整理と課題の検討

河南町の地域公共交通を取り巻く下記の8つの項目で町内の状況及び環境の変化を整理した。また、現状を4つの項目に整理を行い、本町が地域公共交通計画において対応すべき課題を検討した。

(1) 緩やかな人口減少と高齢化

町内は緩やかに人口減少が進行しており、平均高齢化率は31%(令和2年時点)で、山間部・山手区域が最も高齢化が進行している。高齢者を含む交通弱者の移動手段として、公共交通の維持・支援は今後更に必要とみられる。

(2) 河南町の移動習慣は自動車を中心

カナちゃんバス・やまなみタクシーのサービス開始以降、パーソントリップ調査において「バス」での移動は増加している。しかし、依然として自動車の利用が圧倒的に多い現状がうかがえる。

(3) 高い自動車保有率と分散した施設立地

河南町内の自動車保有率は高い水準である。町内の人口が集中する団地(大宝区域、鈴美台・さくら坂区域)は、スーパーや公共施設等が遠く、日常的に自動車利用が多いと推察される。

(4) カナちゃんバス・やまなみタクシー利用者数は増加傾向

町内移動において欠かすことのできない地域公共交通として、年間約5万人の移動を支える。

(5) 民間路線バスは町外の鉄道駅を結ぶ重要路線

令和5年12月まで運行していた金剛バスは、町内団地区域と鉄道駅を結ぶ路線の需要が特に高かった。カナちゃんバス・やまなみタクシーは「町内循環線」であるため、民間路線バスは町内外を結ぶ重要な路線となっている。そのため、金剛バス事業廃止後の新たな公共交通の検討においても、路線を確保することが最優先となった。

(6) 町内の地域公共交通の人口カバー率は97%(令和2年時点)

路線バス・カナちゃんバス・やまなみタクシーにより町内をバランスよくカバーしている。

(7) 新技術の発展と社会実装への期待

金剛バスの事業廃止を受け、大阪府が万博時の自動運転バスを南河内地域で活用するという取り組みを検討するなど、新技術により地域公共交通の課題に対応する動きが見られている。従来の公共交通の運営だけでなく、新技術への対応がより求められる可能性が有る。

(8) 金剛バスの事業廃止

金剛バスの事業廃止によって、町内の公共交通網を見なおすとともに、近隣市町村と連携をしながら新たな公共交通(4市町村コミバス)を構築することとなった。運転手不足や「2024年問題」等への対応など、運営する行政自体も厳しい状況に直面している。

	現 状	課 題
1	バス交通の事業継続の困難 バス運転手不足、「2024年問題」等への対応など、厳しい状況に直面	バス交通サービスの維持 交通サービスの廃止・縮小に備え、町内のバランスの調整、各関係者と連携し持続可能な交通サービスの構築が必須
2	新たな公共交通による運行費の負担 4市町村コミバス運行のため、事業費を新たに負担。地域公共交通全体の運行経費が増加	持続可能な地域公共交通網の構築・公共交通の利用促進 積極的な公共交通の利用の推進、路線バスの運賃体系の見直しなど、公共交通網維持に必要な施策の展開が必要
3	人口減少・高齢化の進展 河南町全体の高齢化率は31%であり、3人に1人が高齢者。高齢者を含む交通弱者の移動手段として公共交通の維持・支援は今後更に必要	高齢者に対する移動支援 地域公共交通や移動支援策等で住み続けられる、暮らしやすいまちを構築することが必要
4	移動に関する新技術の進展 モビリティやサービスの進化を受け、従来の公共交通の運営だけでなく新技術への対応が求められる可能性が有る	新たなモビリティサービスの実現 新たな技術による交通形態の導入の検討や、脱炭素社会の実現に向けての取り組みも必要

図 3-1 現状と課題の整理

3-2 新たな公共交通による運行経費の負担(事業の継続性)

現状① バス交通の事業継続の困難

路線バス運転手数は、現在深刻な担い手不足に直面している。その背景には、労働環境(年収、労働時間、雇用形態)が厳しいことや、コロナ禍で落ち込んだ乗客数が完全に切り切れていないこと、燃料費高騰への収益面での打撃の影響など様々な要因が重なっているとみられている。金剛バスも例外でなく、様々な状況に加えて起きた運転手不足が事業廃止に至る決定的な打撃となった。

また、この先ドライバーの時間外労働に年間 960 時間の上限が課される「2024 年問題」への対応として、都市部でも路線の減便・廃止を判断するバス事業者が更に増える可能性が見込まれる。担い手不足の短期的な解決は難しく、各都市におけるバス交通のサービス維持に影響を与えている。

課題① バス交通サービスの維持

河南町では金剛バスの事業廃止を受け、新しい公共交通のサービスを開始したが、サービスを維持していく上で、同じ人手不足の状況であることは変わらない。また鉄道駅へ行く幹線路線の本数確保のため、カナちゃんバスを朝夕の便を減便して幹線路線の車両とするなど、町内の朝夕の移動需要への影響が出ている。

3つの地域公共交通サービスのバランスを調整しながら、将来にわたり維持し、町内・近隣市町村と共に持続可能な交通サービスとして構築していくことが課題に挙げられる。

現状② 新しい公共交通による運行経費の負担(利用者の減少)

カナちゃんバスややまなみタクシーは令和元年まで利用者が増加傾向だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年には利用者数が減少した。カナちゃんバスについては利用者が回復傾向・増加をしている一方で、やまなみタクシーについては利用者数の回復がないまま運行を続けている。このような状況の中、金剛バスの代替交通を確保するため、河南町及び関係市町村は新しい公共交通の運行経費を新たに負担、河南町では公共交通に関する財政負担が一気に増す状況となっている。

河南町は自動車保有率が高く、生活水準の向上やライフスタイルの多様化と相まって、マイカーを中心とした生活スタイルが浸透している。マイカー社会の進展は、生活水準の向上に資する一方で、公共交通の利用者数の伸び悩み、道路の交通渋滞やそれに伴う経済効率の低下、環境負荷の増大、地域経済や地域コミュニティの衰退などに影響を与えている。そのため、町民の町内外の移動に対して、マイカー利用から積極的に公共交通の利用を推進する必要性に迫られている。

課題② 持続可能な地域公共交通網の構築・公共交通の利用促進

河南町では新しい公共交通・カナちゃんバス・やまなみタクシーの3種の地域公共交通網を維持継続していくため、持続可能な交通網として構築していくこと、積極的な公共交通の利用を推進していくことが課題に挙げられる。

また、金剛バスから引き継いでいる現在の路線バスの運賃体系については、赤字運営から脱却して持続可能な運営を行うには、運賃値上げはやむをえない。今後、利用状況を見定めながら、適正な運賃体系を構築していく必要がある。

3-3 人口減少と高齢化の進展

現状③ 人口減少と高齢化の進展

バス交通に対する町民ニーズは高いが、利用者は人口減少と共に年々減少する傾向にある。バスが運行する沿線人口が減少し、バス交通の維持が困難となった地域が現れると、能動的な移動手段を持たない人(高齢者・交通弱者・運転免許を所持していない人たち)の生活の利便性がますます低下することが懸念される。

河南町は高齢化率が31%(令和2年度)となっており、高齢者を含む交通弱者の移動手段として公共交通の維持・支援は今後も求められると予想される。

課題③ 高齢者に対する移動支援

河南町の人口減少と高齢化を鑑み、公共交通を必要とする高齢者は増えると考えられる。能動的な移動手段を持たずとも、地域公共交通や移動支援策等で高齢者が住み続けられる、暮らしやすいまちを構築することが課題に挙げられる。

3-4 新技術の進展

現状④ 移動に関する新技術の進展

近年、自動運転やシェアリングサービス、電動化等の技術の発展により、自動車を含めた多種多様なモビリティが進化している。脱炭素社会の実現に向けたモビリティの電動化、人口過疎地域における自動運転実装に向けた実証実験、シェアリングサービス解禁のための法改正等の動きが見られ、従来の公共交通の運営においても、新技術の流れの影響を受けると考えられる。

また、モビリティの進化だけでなく、AI 技術を活用したオンデマンド予約システムの開発、MaaS における移動資源の連携サービスの進展もみられており、河南町においても新たな技術への対応が求められる可能性がある。

課題④ 新たなモビリティサービスの実現

この先の人口減少・高齢化社会においては、従来の運営方法では公共交通を維持することが困難となる恐れが考えられるため、ラストワンマイルに対する新たなモビリティの活用、オンデマンドサービスを用いた利便性の高い公共交通の形態の導入や、自動運転バスによる事業運営の省力化等を積極的に検討しなければならない。

また、脱炭素社会の実現に向けても、CO₂ 排出量を削減していくための施策として新たなモビリティサービスにより理想的な社会を形成していくことが必要となる。

4 河南町地域公共交通計画

4-1 目指すべき将来の姿・基本方針

(1) 目指すべき将来の姿

河南町の公共交通の現状と課題を踏まえ、本計画で本町が目指すべき将来の姿を次のように定める。

区域ニーズに応じた、誰もが移動しやすい、住みやすい公共交通サービスの確立により、町民の生活活動を支援する、持続可能なまち

- 近隣市町村と連携しながら、バス路線を持続可能な地域公共交通ネットワークとして確保・維持する。
- 町民の移動手段の確保・充実に向けて、乗継円滑化やネットワークの強化などにより、身近で手軽な移動手段であるバス交通の利便性の向上を図る。
- 地域公共交通は、地域町民が一体となって育てていくことを目指す。
- 環境への負荷を軽減し、過度にマイカーに依存した状況から脱却するため、公共交通の利用促進を図る。また、自動運転やグリーンスローモビリティ等の新たな技術を組み込んだ新たなモビリティサービスの実現を目指す。
- 町が目指すまちづくりに関する計画(まちづくり計画)との整合性を図り、地域の活性化及び住民福祉の向上に寄与する公共交通の実現を目指す。

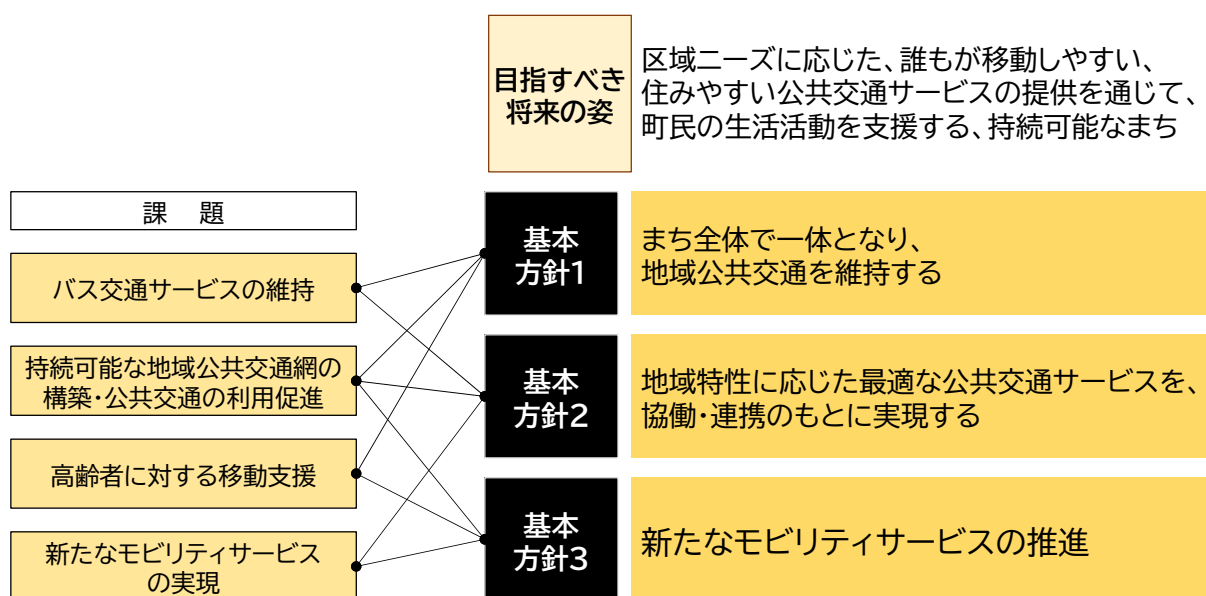


図 4-1 課題と将来の姿・基本方針

(2) 基本方針

基本方針 1 まち全体で一体となり、地域公共交通を維持する

河南町では、これまではカナちゃんバス・やまなみタクシーを中心に施策を実施してきたが、近隣市町村と共に運行する路線バス(4 市町村コミバス)が新たに加わったため、カナちゃんバス・やまなみタクシーと更なる連携活用を促し、地域公共交通全体を維持しなければならない。

まち全体で地域公共交通を支えるという考えを持ち、あらゆる主体である町民・企業・バス事業者・行政が地域公共交通の利活用・維持に向けて、積極的に取り組める施策を展開する。

また、地域公共交通のサービス水準が低下しないよう、公共交通の利用促進策を中心に、利便性向上・満足度向上に資する施策も同時に実施していくこととする。

基本方針 2 地域特性に応じた最適な公共交通サービスを、協働・連携のもとに実現する

河南町の地域は大規模住宅団地と集落地・山手地域で構成されており、町内循環路線で対応していくことが困難な地域には、それぞれの需要に適した公共交通サービス(福祉・高齢者施策としての外出支援等)を検討・実施するといった、総合的な施策展開により対応していくことが必要となる。

加えて、移動サービスの異なるそれぞれの地域を繋ぐ機能を町内中心部の乗継拠点に持たせることで、町民の移動習慣を維持・促進する施策を中心に展開していく。

また、地域の特性に応じて最適な公共交通サービスを導入するため、地域公共交通問題を常に議論できる環境を整え、地域公共交通システムを適正に評価できる施策も展開する。

基本方針 3 新たなモビリティサービスの推進

高齢化する町内住民の移動習慣を維持するための適切な施策を展開するため、バス停までのラストワンマイルに対する新技術(グリーンスローモビリティ、自動運転車両等)や運行方法・サービスの導入について検討を進めていく。

加えて、脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の小さな地域公共交通を利用する生活スタイルを推進する利用促進策も併せて展開していく。

4-2 地域公共交通体系(公共交通ネットワーク)

(1) 地域公共交通体系と役割分担

河南町では、近隣市町村との鉄道やバスを介した往来、住宅の立地状況や需要、移動目的などに応じた適切なサービスを提供できる公共交通ネットワークを形成する必要がある。

また、地域構造(大規模住宅団地と集落地、山手地域で構成)やにぎわい、交流機会の創出などを考慮すると、町内中心部に乗継拠点を置き、幹線路線と町内循環路線が乗継拠点を介して相互に移動可能な交通ネットワーク体系を目指す。

河南町の地域公共交通体系は、以下のとおりに役割分担を行う。

表 4-1 地域公共交通体系と役割分担

位置付け		運行形態	路線等	役 割	確保・維持
地域公共交通	幹線路線（地域内幹線）	路線バス 4 市町村コミバス	【駅直通路線】 ● 阪南線 ● さくら坂循環線 ● 千早線	各区域と鉄道駅を結ぶ幹線路線（駅直通路線）。地域公共交通ネットワークのうち、地域から鉄道駅（近鉄 富田林駅・喜志駅）への主要な移動を担い、町内外のアクセスの重要な主軸を担う。また、駅での他のバス路線への接続などの役割もあり、支線的役割もある。	広域協議会で連携を強めるとともに、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	支線路線（地域内フィーダー路線）	自家用有償 4 市町村コミバス	【補完運行線】 ● 阪南線 ● さくら坂循環線 ● 千早線（千早赤阪村）	4 市町村コミバスの幹線路線である、需要の大きな駅直通路線を支えるため、朝夕のラッシュ時等の需要が見込まれる際に幹線路線の補完の役割を担う。また、駅での他のバス路線への接続などの役割もあり、支線的役割もある。	広域協議会で連携を強めるとともに、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
		自家用有償 4 市町村コミバス	【駅直通支線路線】 ○ 石川線	鉄道駅と町内拠点を結ぶ小さな需要の支線路線。阪南線と接続。	
			○ 白木線 ○ 河内線	鉄道駅と町内を結ぶ小さな需要の支線路線。さくら坂循環線と接続。	
	コミュニティバス コミュニティタクシー	【町内循環線】 ● カナちゃんバス ・ 南ルート ・ 北ルート ● やまなみタクシー ・ A ルート ・ B ルート	町内の主要な施設・区域を循環する支線路線であり、町民の生活に係る移動を中心に支える役割を担う。バス路線がない交通空白地にもアプローチし、町内の移動を円滑にするとともに、鉄道駅にも接続する。	町内の移動環境・利便性の向上等の取り組みにより、路線の効率化・活性化を目指す。国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。	
その他	補助的交通	地域の輸送資源	● スクールバス ・ 病院送迎バス ・ 福祉移動支援 等	町内外の通学・通院・日常生活における移動を支え、地域公共交通を補完する役割を担う。	町内の移動需要に柔軟に取り組めるよう関係者の連携深化を目指す。

(2) 路線の維持確保に関する考え方

地域内幹線	
4 市町村コミバス 【駅直通路線】	● 阪南線 ● さくら坂循環線 ● 千早線
4 市町村コミバス【駅直通路線】は本町内外の拠点を連絡し、近隣市町村に位置する鉄道駅への移動を中心に、通勤・通学、買物、通院等の日常生活に係る移動の主軸を担っている。また、町外からの観光や余暇活動等、多様な目的での移動も担っており、本町だけでなく近隣市町村においても重要な役割を担う路線である。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)による支援、近隣市町村との連携強化を図り、持続可能な路線の確保・維持に努める必要がある。	

地域内フィーダー路線	
4 市町村コミバス 【補完運行線】(自家用有償)	● 阪南線 ● さくら坂循環線 ● 千早線(担当:千早赤阪村)
4 市町村コミバス【補完運行線】は本町内外の拠点を連絡する【駅直通路線】を補完し、近隣市町村に位置する鉄道駅への移動を中心に、通勤・通学、買物、通院等の日常生活に係る移動を補助する役割を担う。乗換え拠点で【駅直通路線】へ接続し広域の移動も可能で、本町だけでなく近隣市町村にとっても重要な役割を担う路線である。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー補助)による支援、近隣市町村との連携強化を図り、持続可能な路線の確保・維持に努める必要がある。	
4 市町村コミバス 【駅直通支線路線】(自家用有償)	○ 石川線 ○ 白木線 ○ 河内線
4 市町村コミバス【駅直通支線路線】は本町内の移動を中心に、通勤・通学、買物、通院等の日常生活に係る地域の移動手段としての役割を担っている。乗換え拠点で【駅直通路線】へ接続しより広域への移動も可能とするなど、幹線路線を補完する欠かせない路線である。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー補助)による支援、近隣市町村との連携強化を図り、持続可能な路線の確保・維持に努める必要がある。	
コミュニティバス・コミュニティタクシー 【町内循環線】	● カナちゃんバス 北ルート/南ルート ● やまなみタクシー A ルート/B ルート
【町内循環線】(カナちゃんバス・やまなみタクシー)は、町中心部・山間部・集落地と町内主要施設等を循環し、町民の日常生活に係る移動を中心に支える重要な路線である。バス路線がない交通空白地にもアプローチし、町内の移動を円滑にするとともに乗換え拠点で【駅直通路線】やその他の路線に接続し、広域な移動も可能とするなど、幹線路線を補完する欠かせない路線である。 一方で、やまなみタクシーは、河南町が運行を交通事業者へ委託し、運行経費の一部を負担している。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー補助)による支援を新たに受け、持続可能な路線の確保・維持に努める必要がある。 また、近隣市町村と取り組む路線バスのサービスとのバランスを、関係者間での協議・調整を行っていくことに加えて、交通ネットワークの利便性・効率性の向上を目指す目的から、路線の見直し、再編に取り組む必要がある。	

表 4-2 地域公共交通の事業概要

種 別	路線系統名	起点	経由地	終 点	乗継拠点	事業許可区分	運行態様	実施主体	運行主体	補助事業の活用			
4市町村コミバス 【駅直通路線】	● 阪南線	喜志駅	太子四つ辻	近つ飛鳥	東山	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者	幹線補助			
	● さくら坂循環線	富田林駅	さくら坂1丁目	富田林駅	寺田								
	● 千早線	富田林駅	出屋敷	千早赤阪中学	神山								
4市町村コミバス 【補完運行線】	● 阪南線	喜志駅	太子四つ辻	近つ飛鳥	東山	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町(委託)	ファイダー補助			
	● さくら坂循環線	富田林駅	さくら坂1丁目	富田林駅	寺田								
	● 千早線	富田林駅	出屋敷	千早赤阪中学	神山				千早赤阪村(委託)				
4市町村コミバス 【駅直通支線路線】	○ 河内線	富田林駅	寺田	河内	寺田	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町(委託)	ファイダー補助			
	○ 白木線		寺田	東水分	寺田								
	○ 石川線		大ケ塚	近つ飛鳥	東山								
【町内循環線】 コミュニティバス カナちゃんバス	● 北ルート	かなんびあ	東山	かなんびあ	寺田・東山	自家用有償旅客運送	路線定期運行	河南町	河南町(委託)	ファイダー補助			
	● 南ルート		さくら坂1丁目		寺田・神山								
	Aルート		南加納		寺田	4条乗合			交通事業者				
	● Bルート		青崩		寺田								

(3) 公共交通ネットワーク

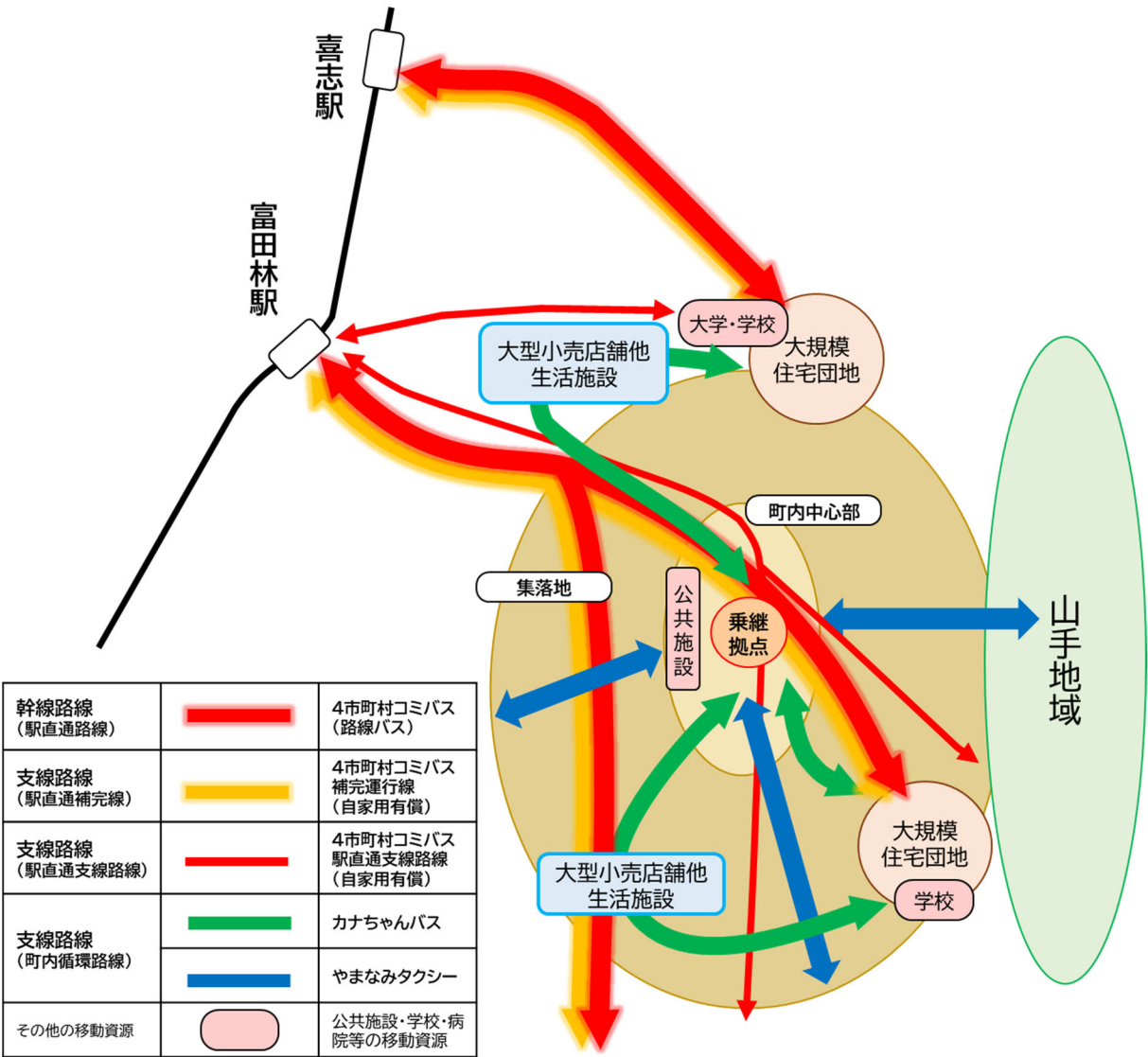


図 4-2 公共交通ネットワーク(概念図)

4-3 施策体系・施策内容

本計画の目標達成に向けて、各方針に基づき実施・推進していく事業・施策を整理する。各取り組み内容においては、各実施主体が連携・協働を図りながら進めていくこととする。

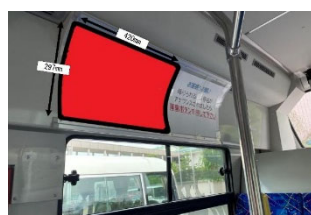
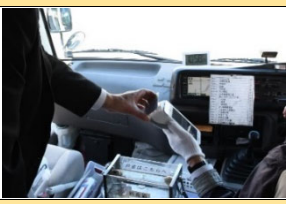
基本方針 1 まち全体で一体となり、地域公共交通を維持する

【事業内容】

■4市町村コミバス(駅直通路線)の運行…広域協議会による4市町村コミバスの運行		
■4市町村コミバス(駅直通路線)を補完する支線路線の運行…補完運行線(自家用有償旅客運送バス等)の運行、駅直通支線路線(自家用有償旅客運送バス等)の運行		
■町内循環路線による町内移動環境の維持・確保…カナちゃんバス・やまなみタクシーの継続運行		
4市町村コミバス(駅直通路線)の運行		
事業 内容	「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」(広域協議会)にて計画した、「(仮称)4市町村コミバス」を関係市町村・各関係者と共に運行し、地域の需要に応じた住民の生活に必要な移動手段を維持・確保する。	実施主体:広域協議会 協力:バス事業者
		実施スケジュール:継続
4市町村コミバス(駅直通路線)を補完・補助する支線路線の運行		
事業 内容	4市町村コミバスのうち、需要の大きな駅直通路線を支えるため、朝夕のラッシュ時等の需要が見込まれる際は、自家用有償旅客運送で駅直通路線の補完を行う。また、駅直通支線路線の運行により、町内の各区域の住民の生活に必要な移動手段を維持・確保する。	実施主体:広域協議会 協力:町民・企業
		実施スケジュール:継続
町内循環路線による町内移動環境の維持・確保		
事業 内容	町内の移動手段として定着しているカナちゃんバス・やまなみタクシーについて、運行内容の評価・検討・見直しをしながら、継続運行を行っていく。	実施主体:河南町 協力:町民・企業
		実施スケジュール:継続



【取り組み施策】

■公共交通利用促進のための教育・啓発活動…地域公共交通に関するモビリティマネジメント、 <u>公共交通利用促進キャンペーン</u> 、 <u>総合窓口の設置等の検討や情報発信</u>			
■公共交通の利用促進策… <u>買い物・おでかけチケットの世帯配布</u> 、10枚綴り券(カナちゃんバス・やまなみタクシー)、新規パンフレット作成、登山客・観光客への利用推進			
■まち全体での継続に向けた取り組み…公共交通サポーター制度、ふるさと納税の活用、 <u>バス車内広告の掲示</u> 、回数券・定期券(4市町村コミバス)、 <u>バス乗務員確保に向けた対策</u>			
■利便性の高い運行形態の模索… <u>交通系ICカードシステムの導入</u> 、 <u>バスの安全な運行管理のための車両確保</u> 、 <u>バス待ち環境・バス停の猛暑対策</u>			
■適正な受益者負担性と利便性・満足度向上のための施策… <u>4市町村コミバスの運行形態・料金体系の見直し</u> 、利便性の高い運賃制度の導入(サブスクリプション制度等)			
【カナちゃんバス・やまなみタクシー】道の駅かなん お買い物券の配布			
施策内容	道の駅かなんで使用できるお買物券を配布。カナちゃんバスを利用するきっかけづくりとして取り組んでいる。		実施主体:河南町 協力:町民・企業
			実施スケジュール:継続
【カナちゃんバス】車内広告の掲示			
施策内容	カナちゃんバス(南・北の計2台)の車内に広告を掲載できるようにし、ひと月単位、一枠ずつ販売している。これまでにサマージャンボ宝くじ、道の駅かなんの広告を掲示してきた。		実施主体:河南町 協力:企業
			実施スケジュール:継続
【カナちゃんバス】交通系ICカードシステムの導入			
施策内容	カナちゃんバスでは、利用者からの要望をきっかけに、利便性向上を図るため交通系ICカードシステムを導入している。		実施主体:河南町 協力:バス事業者
			実施スケジュール:継続
【カナちゃんバス】バス待ち環境・バス停の猛暑対策			
施策内容	大阪府の補助金を活用し、カナちゃんバスのバス停にミスト発生装置やプランターへの植樹といった猛暑対策を実施している。		実施主体:河南町 協力:バス事業者
			実施スケジュール:継続

総合窓口の設置等の検討や情報発信		
施策 内容	運行に関する質問や要望などを受け付けられるような環境整備を検討するとともに、利用者の利便性向上のため、ホームページや SNS などを活用した情報発信を積極的に行う。	実施主体: 広域協議会、河南町、バス事業者
		実施スケジュール: 短期
地域公共交通の利用促進		
施策 内容	交通手段の維持・確保のため、イベント・キャンペーンなどの実施による公共交通への関心を高めるとともに、利用者増に向けた取り組みを実施する。	実施主体: 広域協議会、河南町、バス事業者
		実施スケジュール: 短期
【路線バス】車内・車外広告の掲示		
施策 内容	運行車両の車内・車外に掲載する有料広告を募集し、路線運行の運賃収入以外にも適正な収入の確保に努める。	実施主体: 広域協議会 協力: バス事業者、企業
		実施スケジュール: 短期
【路線バス】スマホ定期券・交通系ICカードシステムの導入		
施策 内容	サービス開始時、4市町村コミバスでは紙定期券及び現金のみでの支払いとしており、今後の利用者の利便性向上のため、スマートフォンで利用できる定期券やICカードシステムの導入を検討する。	実施主体: 広域協議会 協力: バス事業者
		実施スケジュール: 短期
【路線バス】バスの安全な運行管理		
施策 内容	4市町村コミバスは一部応急措置的に使用年数が経過している路線バス車両で運行しているが、今後の円滑な故障・修繕の対応及び安全な運行を行うため、環境に配慮し、かつ利用者数に応じた新たな車両の導入を検討する。	実施主体: 広域協議会
		実施スケジュール: 中長期
適正な利用者負担としての料金体系の見直し		
施策 内容	物価上昇が進む社会情勢の中、公共交通サービスの提供に要するコストについて、サービスの質やサービスの公共性、サービスを利用している需要などを総合的に考慮しつつ、公共交通が果たす価値に見合った適正な利用者の負担額等を検討する。また、利便性向上となる運賃制度等を模索する。	実施主体: 広域協議会、河南町 協力: バス事業者・町民・企業
		実施スケジュール: 中長期
バス乗務員確保に向けた対策		
施策 内容	令和6年4月から時間外労働の上限規制が課される「2024年問題」により、更なるバス乗務員（運転手）確保が必要となっている。広報誌やウェブサイト等での情報掲示による啓発を行政から支援するとともに、乗務員の労働環境向上に資する支援策を検討する。	実施主体: バス事業者、広域協議会、河南町
		実施スケジュール: 中長期

基本方針 2 地域特性に応じた最適な公共交通サービスを、協働・連携のもとに実現する

【取り組み施策】

■利便性の高い運行形態の模索… <u>乗り換え環境の改善(乗継拠点(町内バスターミナル)、ハブ&スポークバス停の整備の検討)</u>		
■買物や通院・通学などにおける「交通弱者」サポート、既存資源の有効活用… <u>スクールバス、福祉支援(外出支援)の継続・有効活用(カナちゃんバスの減便対応としてのスクールバスの一般混乗)</u>		
■最適なサービス形態検討… <u>町全体の交通手段の見直し、やまなみタクシーサービス形態の見直し・ルートの変更検討</u>		
■ <u>地域公共交通会議の開催</u> …変化する地域公共交通問題に対応するために、PDCAサイクルを原則として評価・検証/評価会にて定期的に事業評価を行い、あらゆる主体で現状・課題の状況把握		
乗換え結節点による乗り換え環境の改善		
施策 内容	路線バス・カナちゃんバス・やまなみタクシーのすべての地域公共交通の乗り換え環境を改善するため、乗換え結節点であるバスターミナルを町内中心部に整備する。	実施主体:河南町 協力:町民・企業・バス事業者
		実施スケジュール:中長期
高齢者・交通弱者へのサポート		
施策 内容	町民の移動習慣を維持・促進するため、福祉支援(外出支援)として地域生活支援事業(移動支援・日中一時支援)でガイドヘルパー等の派遣を行っている。	実施主体:河南町 協力:町民・企業
		実施スケジュール:継続
地域公共交通会議の開催		
施策 内容	河南町内の地域公共交通に関する会議の開催に加え、近隣3市町村とは「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」にて、相互に協働しながら4市町村コミバスの運営を担う。	実施主体:河南町、広域協議会 協力:町民・企業・バス事業者
		実施スケジュール:継続

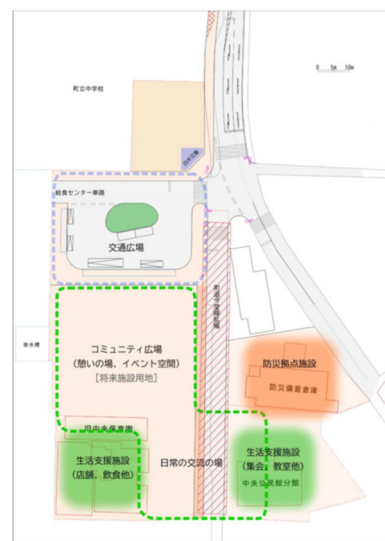
【路線バス・町内循環バス・タクシー】全体の交通手段の見直し		
施策 内容	通勤通学の移動手段を確保するために、路線維持することを目的に運行を開始した。運行開始後、利用者の利便性向上のため、路線、運行形態、運行便数や頻度などOD調査による利用状況を把握し、より利用しやすい公共交通の実現に努めるため改善していく。また、利用者の少ない地域についても、必要となる適切な移動手段を確保するため、ニーズ調査などを実施するなど、調査研究する。	実施主体：広域協議会、 河南町 協力：町民・企業・バス事業者
		実施スケジュール：中長期
【やまなみタクシー】サービス形態の見直し・ルートの変更検討の実施		
施策 内容	やまなみタクシーのサービス形態について、新たなサービスへの転換等の検討を続けていく。また、今後利用者推移において、極端に少なくなっている場合、路線の見直しや変更等、次世代技術の導入(自動運転・ライドシェア等)等も視野に入れる。	実施主体：河南町 協力：町民・企業
		実施スケジュール：中長期

町中心地区再編整備基本構想（交通拠点機能その他の町中心部への誘導）

地区整備イメージパース（平面図）



町中心地区再整備では、中核的機能である交通拠点機能に加え、防災拠点機能及び生活支援機能を導入し、計画対象地区の効率的な土地利用を誘導する。



地区計画概要図



交通広場 車両動線図

基本方針 3 新たなモビリティサービスの推進

【取り組み施策】

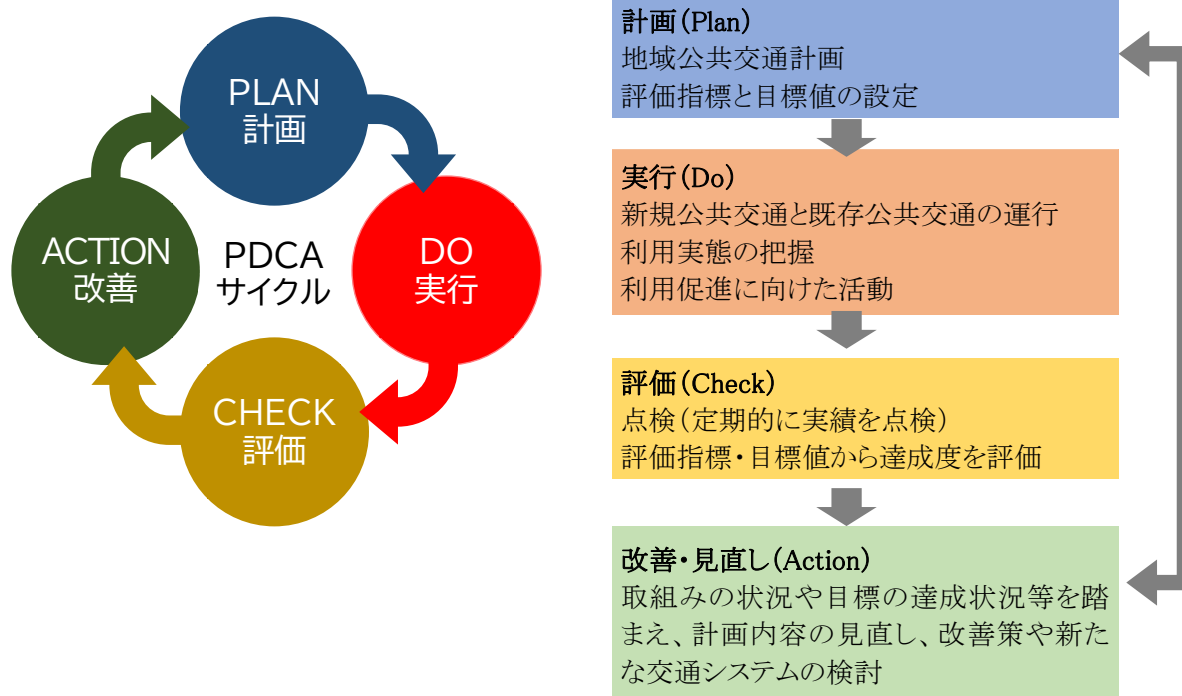
■効率的な運行形態の模索…<u>バスロケーションシステムの導入</u>、配車システム等を駆使した移動支援ツール ■ラストワンマイルへの新技術の活用…<u>グリーンスローモビリティ・自動運転モビリティの活用</u> ■利用者数の少ない地域への新たな路線の検討…<u>自動運転モビリティ・ライドシェア制度等の活用、AI オンデマンド技術を活用した運行方法の検討</u> ■脱炭素社会の実現に向けた情報発信…<u>パンフレット等の作成</u>		
バスロケーションシステムの導入		
施策内容	地域公共交通全体の更なる利便性の向上と、区域に適した効率的な運行形態を検討するため、IoT 技術を活用しバスロケーションシステムを路線バス等に導入する。	実施主体: 広域協議会、河南町 協力: バス事業者 実施スケジュール: 中長期
グリーンスローモビリティ・自動運転モビリティの活用		
施策内容	高齢者にとって負担が大きい徒歩数分の距離の「ラストワンマイル」に対し、グリーンスローモビリティや自動運転技術などの新たな技術を積極的に活用し、高齢者の外出機会を創出し、支援する。	実施主体: 広域協議会、河南町 協力: バス事業者 実施スケジュール: 長期
AI オンデマンド技術を活用した運行方法の検討		
施策内容	AI オンデマンド技術による配車システムなど最新の技術を活用し、効率的に予約受付・配車できる運用方法の検討を行う。	実施主体: 河南町 協力: 町民・企業・バス事業者 実施スケジュール: 中長期
【路線バス・町内循環バス・タクシー】パンフレット等の作成		
施策内容	新たな公共交通(4 市町村コミバス)の運行がスタートしたことを受け、河南町の地域公共交通パンフレットを更新する。地域公共交通の利用促進だけでなく、公共交通を利用する生活スタイルの推進など、脱炭素社会の実現に向けて情報発信を行う。	実施主体: 河南町 協力: バス事業者 実施スケジュール: 短期

4-4 持続可能な地域公共交通の確立に向けて

(1) 施策推進に向けた体制

本計画の進捗管理については、前計画を継承し、「計画を策定(Plan)した後、行政及び交通事業者により運行(Do)、評価(Check)、計画の柔軟な見直し(Action)」を行い、継続的で透明性の高い仕組みを構築していく。

PDCAサイクルの実施の中で、施策の効果や目標達成状況等を定期的に評価しながら、事業方針を検討していく。これらの事業推進にあたっては、町民や関係機関などとも連携しながら進めていくものとする。また、社会情勢の変化や関連計画等の改訂等、必要に応じて計画の検証や見直しを実施する。



(2) 評価指標及び目標値

個別の運行による利用者の利便性向上による評価に加え、河南町全体から見た公共交通の総合的な評価を行うことが可能で、持続的な交通体系の形成に資する指標を設定する。

- 公共交通の課題解決につながっていることを評価する
- 地域の状況変化を素早く把握できる指標を設定する
- 評価に係るデータ取得の負担を考慮して設定する

表 4-3 本計画の評価指標と目標値

項目	評価基準		現状値	目標値	評価方法
費用効率面	収支率 (運行費用に対する 運賃収入割合)	町内循環線 ●町内循環路線	14.8% (R4)	10～15%以上	年間実績
		駅直通路線 ●駅直通路線 ●補完運行線 ●駅直通支線路線	—	20～25%以上	
	行政負担額 (運行費用に対する 行政負担額)	町内循環線 ●町内循環路線	30,631 千円 (R6予算額)	現状以下	年間予算額
		駅直通路線 ●駅直通路線 ●補完運行線 ●駅直通支線路線	127,095 千円 (R6予算額)	現状以下	
立地 面	公共交通人口カバー率		97% (R2)	現状維持	国勢調査 GIS データ
利用 状況 面	年間利用者数	4市町村コミバス	推計:738,984 人 (※1)	現状維持	年間実績 (年度ごと)
		カナちゃんバス	推計:33,525 人 (※2)	現状維持	
		やまなみタクシー	937 人 (R4)	現状維持	

※1:R5.12.21～R6.1.20 の 1 か月間における利用者数から年間利用者数を推計

※2:R4年間実績 (R4.2～R5.1) を運行本数 8 本/日の場合で年間利用者数を推計

(3) 計画の進捗管理

なお、各施策の進捗の状況や今後の社会経済情勢の変化等に応じて、確認すべき新たな視点や指標を追加する等、地域公共交通協議会で検討しながら、柔軟に施策の進捗管理を行っていく。