

河南町地域公共交通基本計画(概要版)

平成27年3月

河南町地域公共交通検討会議

目 次

計画の概要	1
I. 区域の概況	2
1. 地勢	2
2. 人口	3
3. 交通手段	4
4. バス交通	5
II. 河南町地域公共交通基本計画	8
1. 計画概念	8
2. 地域公共交通体系	10
3. 主な施策	11
4. 河南町地域公共交通基本計画 運行路線図	14
5. 持続可能な地域公共交通の確立に向けて	15
まとめ	16

計画の概要

■計画の背景と目的

河南町では、モータリゼーション（自動車が生活必需品として普及する現象）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する一方で、公共交通機関としての役割を担ってきた路線バスは、年々利用者が減少傾向にある。また、町内には、総合保健福祉センターの無料送迎バス（やまなみバス）が運行しているが、こちらも年々利用者が減少傾向にある。

そこで、将来にわたり持続可能な地域に応じた交通システムを構築することが必要であり、人口減少と少子高齢化への対応、にぎわいのあるまちづくりの実現を図ることが重要となっている。

こうした状況を踏まえ、将来を展望した上で、みんな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基本計画」を作成するものである。

なお、本計画の目的は、次のとおりである。

- (1) 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。
- (2) 住民の移動手段の確保・充実に向けて、身近で手軽な移動手段であるバス交通のあり方を見直し、その利便性の向上を図る。
- (3) 地域の公共交通機関は、住民にとって利用しやすく、また同時に地域住民で育てていくことを目指す。
- (4) 乗継円滑化やネットワークの強化などにより、公共交通機関の利便性向上を図る。
- (5) 町が目指すまちづくりに関する計画（総合計画）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を目指す。

■計画区域

河南町内を対象とする

I. 区域の概況

1. 地勢

- 河南町は、大阪府の南東部、大阪市を中心部から約 25 km 圏に位置し、東西 6.7 km、南北 7.5 km で面積は 25.26 km² となっている。東に葛城山脈が連なり、これを背景に東から西に向けて緩やかな傾斜が続いている。町の東部は大半が山林で、田畑は西部に位置し、南から北へ帯状に延びて河内平野に連なっている。
- 丘陵部での住宅開発地（大宝、さくら坂等）が地形的に独立して立地している。
- 主な交通機関は近鉄長野線の富田林駅、喜志駅からのバス交通であり、道路では、国道 309 号や主要地方道柏原駒ヶ谷千早赤阪線がある。

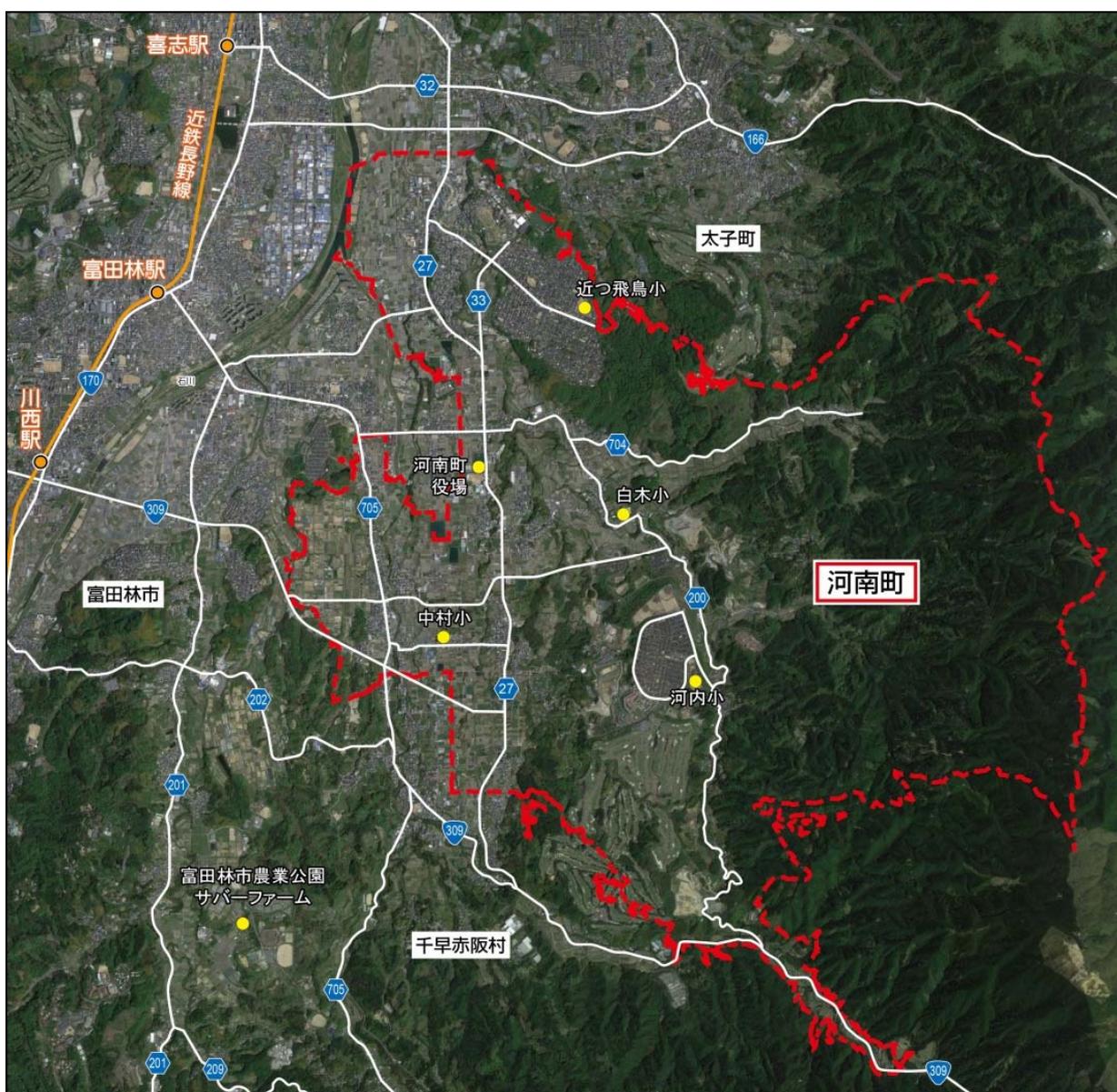


図 I-1 河南町全域航空写真

2. 人口

●平成 26 年 12 月末、人口は 16,028 人、世帯数は 6,353 世帯である。人口の推移では、平成 2 年から平成 17 年にかけて増加していたが、平成 17 年から伸びが弱まり、平成 22 年では減少している。世帯数は横ばい状態にあり、核家族化が進んでいることがうかがえる。



図 I -2 河南町の人口と世帯数の推移

●高齢化率（65 歳以上）は、昭和 60 年の 11.0%から平成 26 年には 28.8%と増加しており、近年、高齢化が進んでいる。

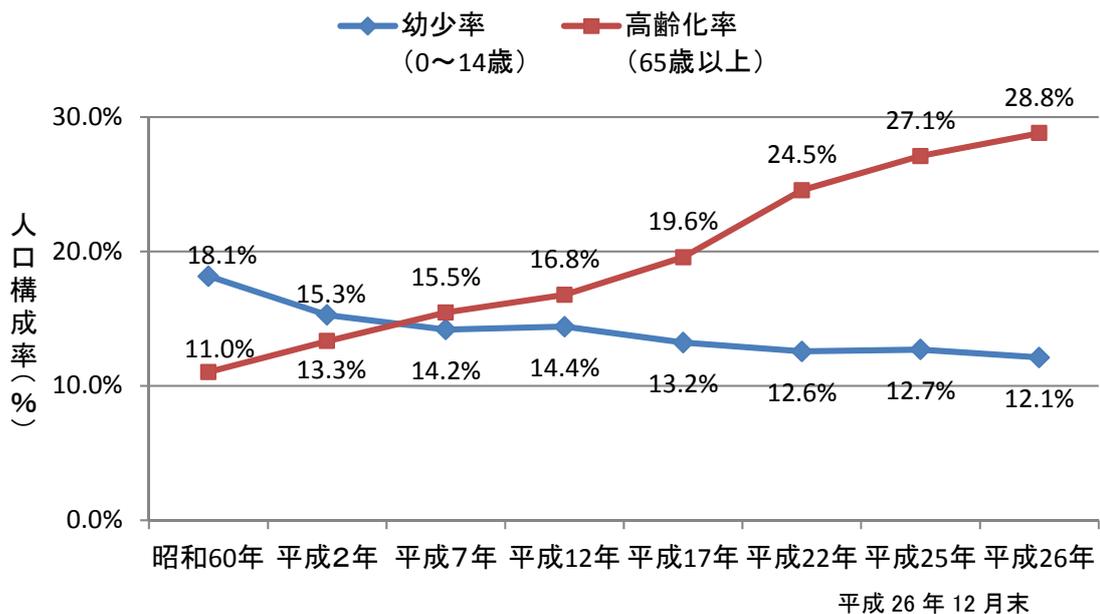


図 I -3 河南町の高齢化率と幼少率の推移

3. 交通手段

●昭和 55 年に比べて、河南町では自動車による移動が 17,000 トリップ*から 34,000 トリップと増加しており、移動の半分（54.9%）を自動車が占めている。一方、鉄道やバスなどの公共交通による移動は年々減少傾向にあり、平成 22 年には鉄道とバスをあわせて 17.2%となっている。

●南河内地域の自動車利用割合を見ると、千早赤阪村 63%が最も高く、次いで河南町 55%となっている。河南町は、南河内地域と比べて、自動車の利用割合が 17%ほど大きい。

*トリップ：交通を考える際に、人がある目的で出発地から目的地までの1回移動することを「1トリップ」という

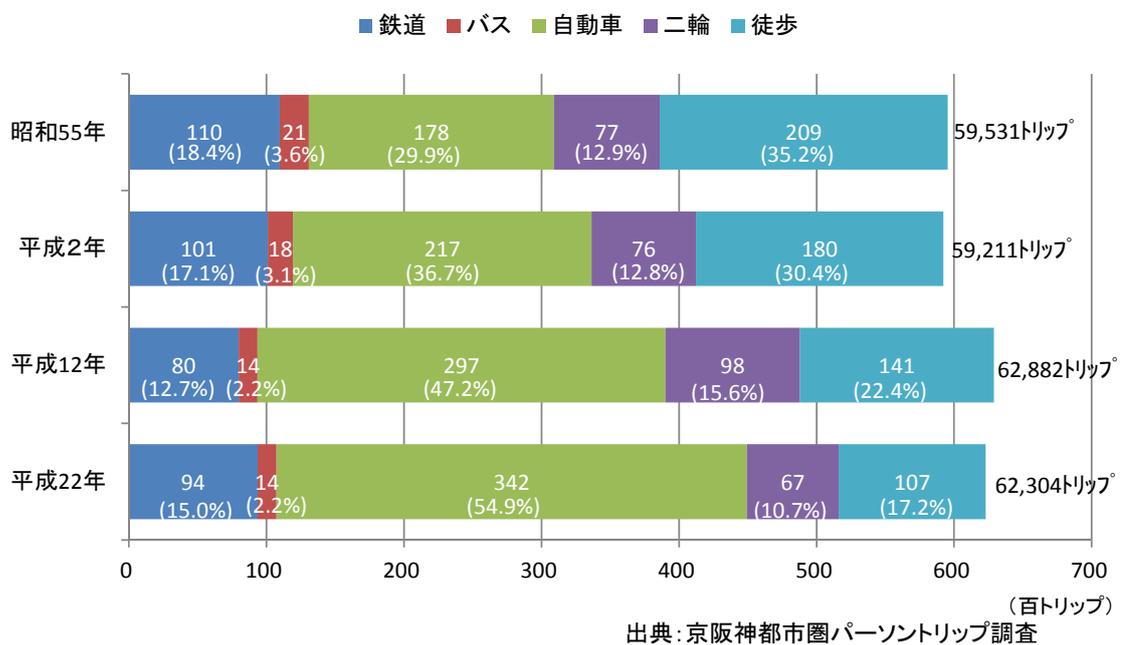


図 I -4 河南町の交通手段の推移

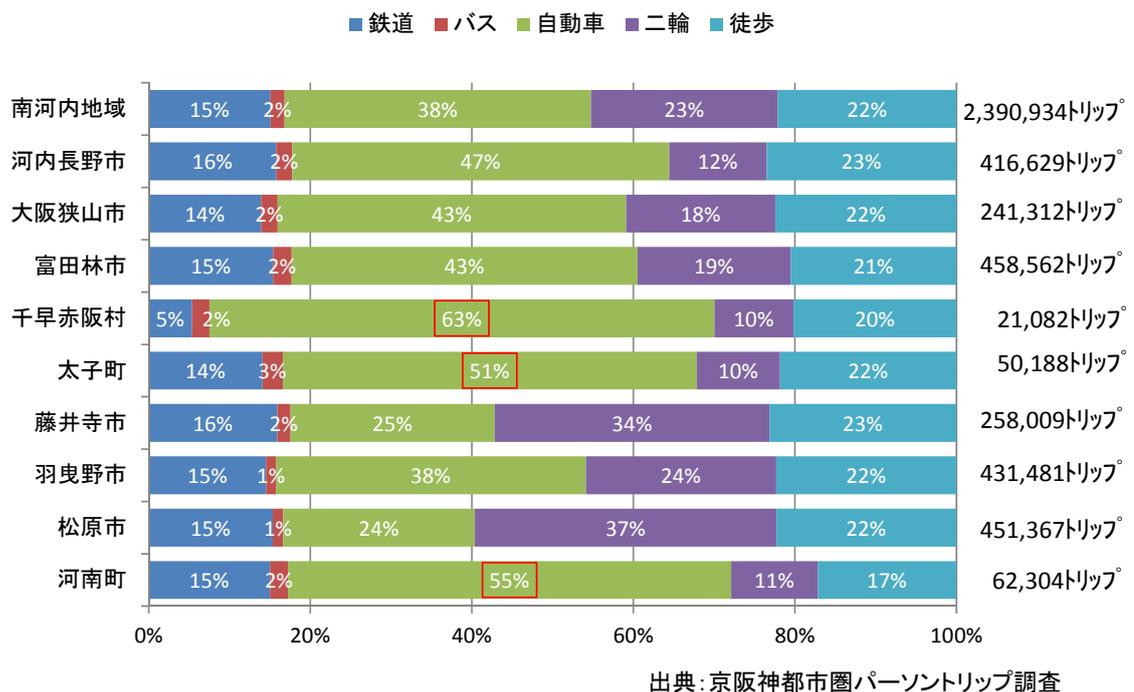


図 I -5 南河内地域の交通手段割合の状況

(2) やまなみバスの利用状況

- やまなみバスは、河南町内に点在する集落地とやまなみホールを結ぶ5コースで運行されている。

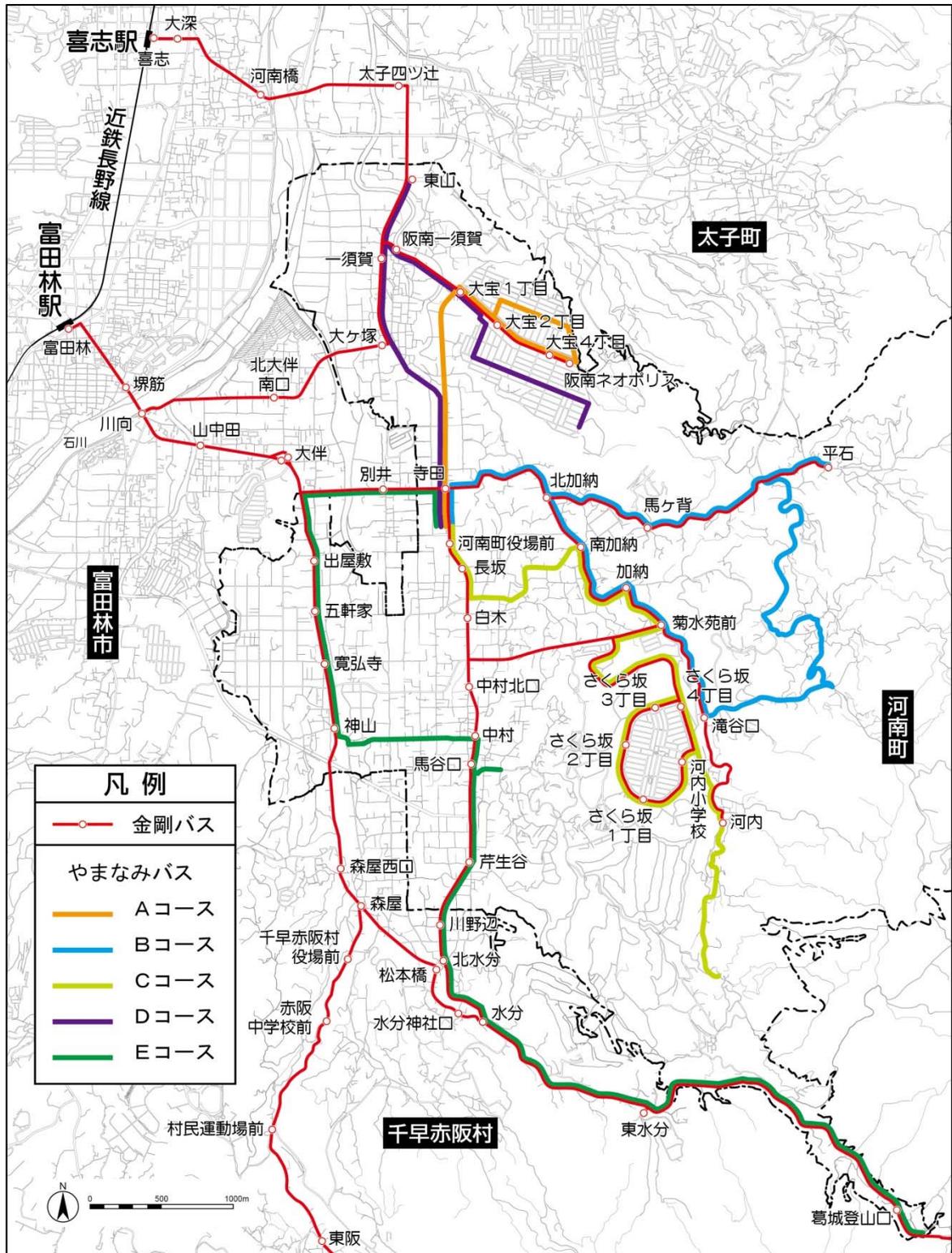


図 I-7 やまなみバスルート

●やまなみバスの利用者数を見ると、年々減少傾向にあり、平成20年度から平成25年度で49%減少（11,528人減小）している。

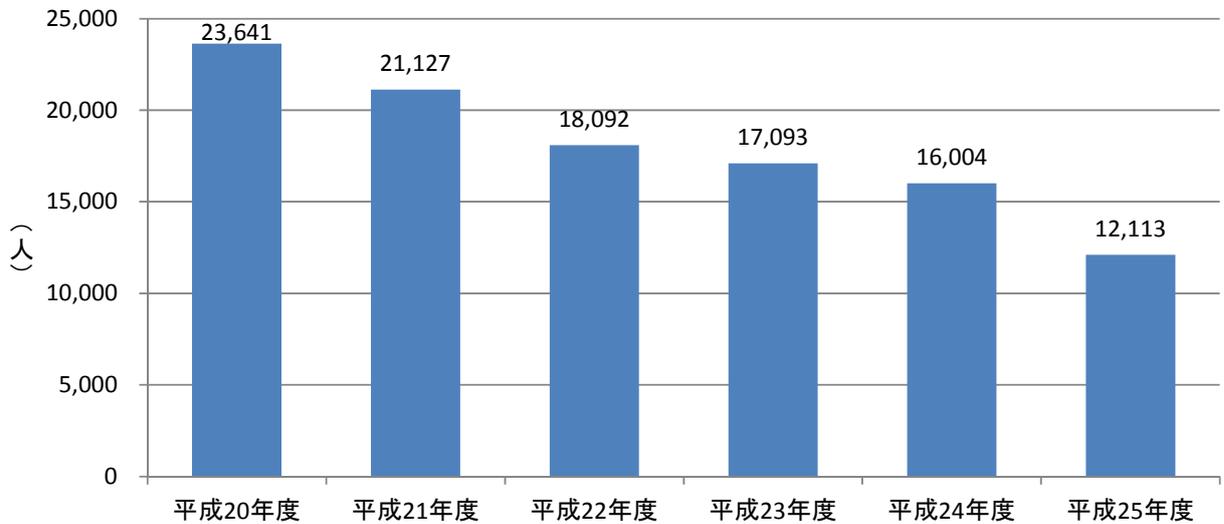


図 I-8 やまなみバス利用人数の推移

●コース別にやまなみバスの利用者数を見ると、Dコース（3,517人）が最も多く、次いでAコース（3,434人）、最も少ないコースは、Eコース（1,339人）となっている。

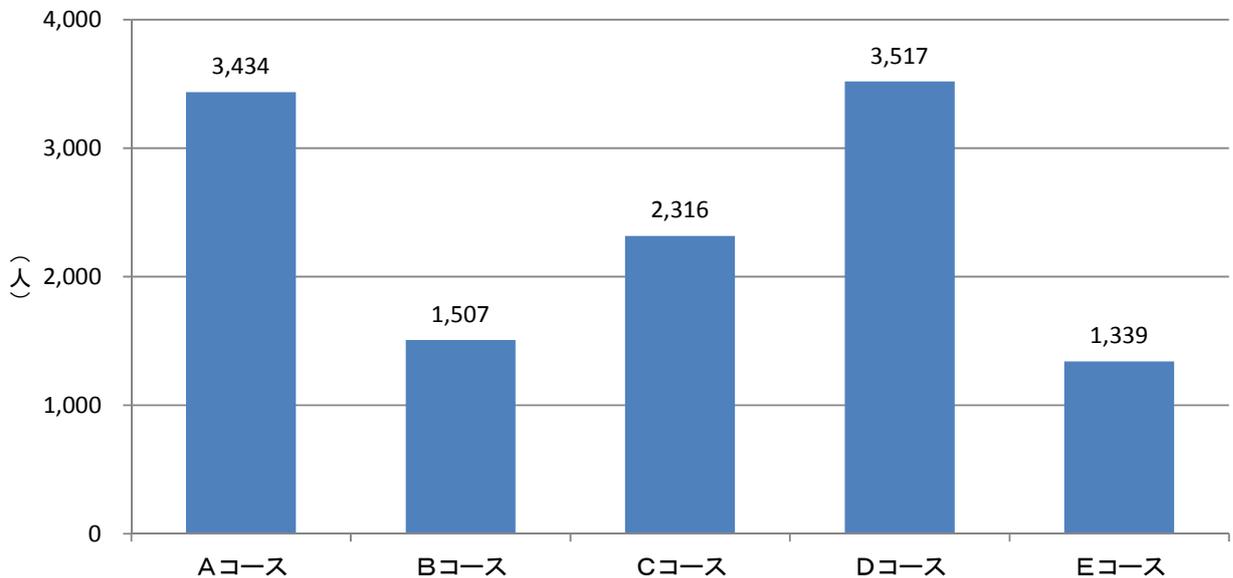


図 I-9 コース別やまなみバス利用者人数(平成25年4月～平成26年3月)

II. 河南町地域公共交通基本計画

1. 計画概念

基本理念

～本計画が目指すもの～

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、住民の生活活動を支援し、持続可能なまちづくりを目指します

- ◆住民、来訪者のためのモビリティの確保は必要であるが、ほぼ4人に1人が高齢者となった河南町では、マイカーに頼らなくとも生活できる交通手段として、バス交通が重要な役割を担うことは明らかである。
- ◆また、地球温暖化防止に向けて、地域レベルでもCO2削減への取り組みが求められており、マイカーからより環境負荷の小さい公共交通機関の利用へ住民の行動スタイルを変革していくための環境の整備が必要となっている。
- ◆移動手段として重要なバス交通が、あらゆる人々の社会的・個人的活動を展開するための土台となる都市のインフラとして、住民、企業、バス事業者、行政が共にそれを強く意識し、その機能向上を図ることが必要となっている。

基本方針

～基本理念を踏まえた本計画の基本的な方針～

方針1 大阪都市圏の郊外における公共交通の平均的サービス水準を確保する

- ◆大阪近郊都市と同程度の生活を支える交通手段の確保・維持が必要である。

方針2 区域特性に応じた最適な公共交通サービスを、住民、企業、交通事業者、行政などの協働・連携のもとに実現する

- ◆河南町は様々な特性を持った区域により成り立っており、その特性に的確に対応した地域公共交通を実現していくことが必要である。
- ◆そのために、最適な地域公共交通を構築する。
- ◆このような地域公共交通を住民、企業、交通事業者、行政が一体となって創り、守り、育て、次世代へと継承していくものとする。

方針3 住民などが主体となり、地域公共交通を維持する

- ◆住民・企業：公共交通の維持・存続に向けて積極的に参加し、具体的に行動する
- ◆事業者：事業者ならではの蓄積された運行ノウハウを最大限に発揮し、利用者本位の最適なサービスを提供する
- ◆行政：必要かつ適正なサービスの確保を担う

住民ニーズに合致したサービスの
充実と運行の効率化

住民のモビリティの持続的な確保

バス
路線
の位
置づ
け

— 駅直通の路線 —
(幹線系路線)
利用が多く、まちづくり
の上で主軸となる路線

— 町内循環路線 —
(支線系路線)
利用が比較的見込まれ、
まちづくりの上で必要な
路線 (買い物など)

— デマンド型路線 —
利用者が一部の地域、も
しくは一部の住民に限ら
れる路線やエリア

目標

河南町の都市の軸にふさわし
いサービスを維持・強化

住民生活に不可欠なモビリテ
ィを確保

住民ニーズを踏まえて、運営・
運行形態を再構築し、最低限
のモビリティを確保

主な
施策

路線バスを
改善・強化する
ための取り組み

やまなみバスを
再編する
ための取り組み

デマンド型路線を
実現する
ための取り組み

効率的なバス交通システムを構築するための取り組み
(交通結節点・乗継拠点の整備)

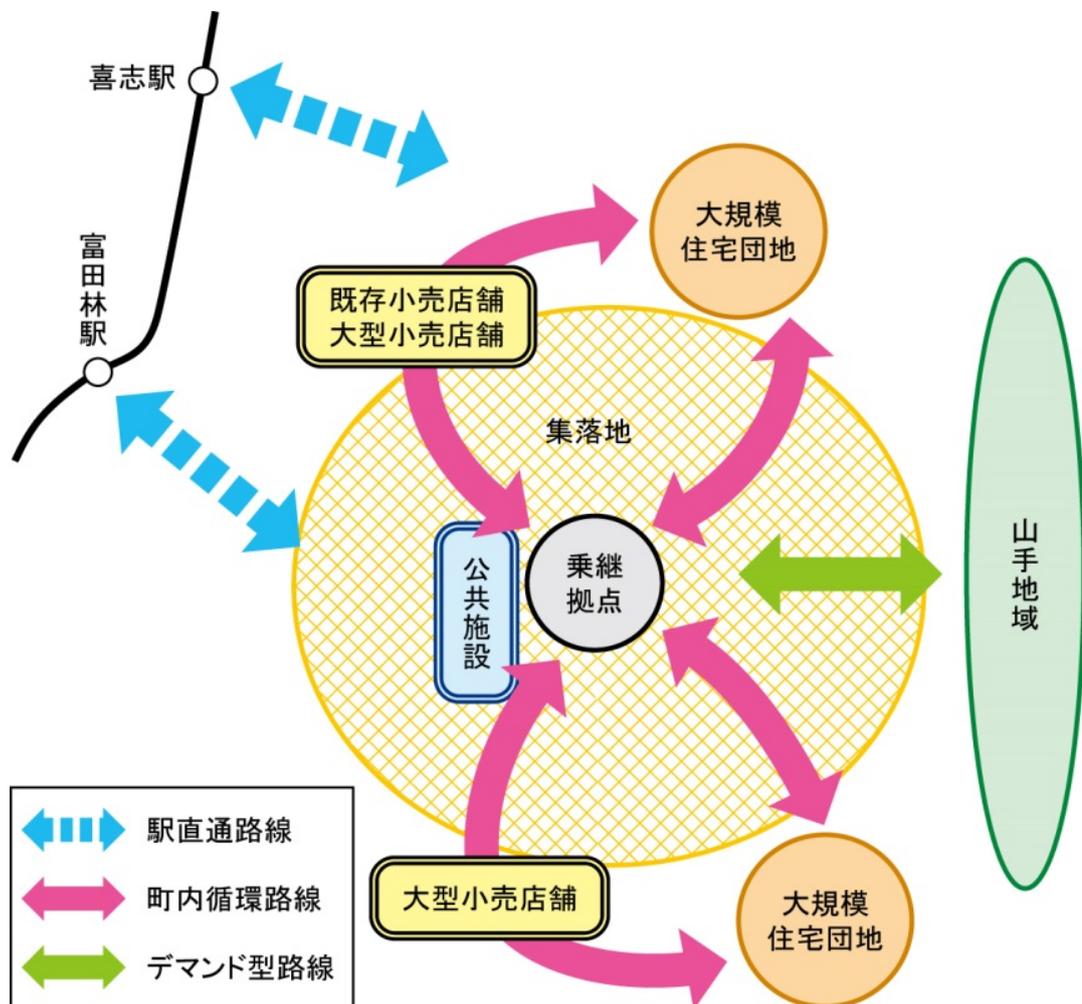
- 既存の路線バスの利用促進につながるような取り組みが必要 (交通事業者のみでは対応に限界)
- 地域公共交通を支えるには、やまなみバスの再編と適正な利用者負担が必要 (社会全体で支える仕組みの構築)

2. 地域公共交通体系

河南町の望ましい地域公共交通体系は、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、大規模住宅団地などのまとまった需要のある区域では「町内循環バス」が適しており、町内全域を対象とする「デマンド型交通」は、住宅の立地状況などから適さない。

- 河南町の地域公共交通体系は、住宅の立地状況や需要、目的などに応じた適切なサービスを提供する。
 - ・ 各区域と鉄道駅を結ぶ「駅直通路線（路線バス）」
 - ・ 大規模住宅団地や集落地などと町内の商業施設や病院、公共施設などを移動する「町内循環路線（町内循環バス）」
- 「町内循環路線（町内循環バス）」では対応していくことが困難な区域（山手地域など）へは、福祉・高齢者施策としてのデマンド型交通などの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。

- 「にぎわいのあるまちづくり」に貢献する地域公共交通
- 高齢者や若者が「住み続けられる、暮らしやすいまちづくり」に貢献する地域公共交通



図Ⅱ-1 河南町地域公共交通体系

3. 主な施策

1. 路線バスを改善・強化するための取り組み

住民

- 意識改革を行う——路線バスを利用する
 - 路線バスを利用できる場合は積極的に利用する
 - 多少の不便は我慢してでも、路線バスを利用する
- 地域公共交通やまちづくりに関する勉強会へ積極的に参加する

行政

- 公共交通情報を提供する
 - 路線マップや時刻表を作成し、住民に配布する
- 公共交通の意義を学ぶ学校教育（モビリティマネジメント）を充実する
- 地域公共交通やまちづくりに関する勉強会を開催する
- 乗継拠点の検討
 - 路線バスと循環バスの乗り継ぎをシームレス*にする

*シームレス：乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」の解消

バス事業者

- 利用者のニーズに合わせたダイヤの設定（増便や終発の繰り下げなど）

2. やまなみバスを再編するための取り組み

現行のやまなみバスを再編し、買い物、通院、公共施設利用や北部と南部の交流活動を支える循環バスを導入する。

- 生活拠点を循環することで、町内の回遊性を高め、住民のQOL*を向上させる。
- 運行期間を定めて実証運行を行い、評価と改善・見直しの検討を経てから、本格運行に移行する。

*QOL（クオリティ・オブ・ライフ）：一人ひとりの人生の内容の質や社会的にみた生活の質

3. デマンド型路線を実現するための取り組み

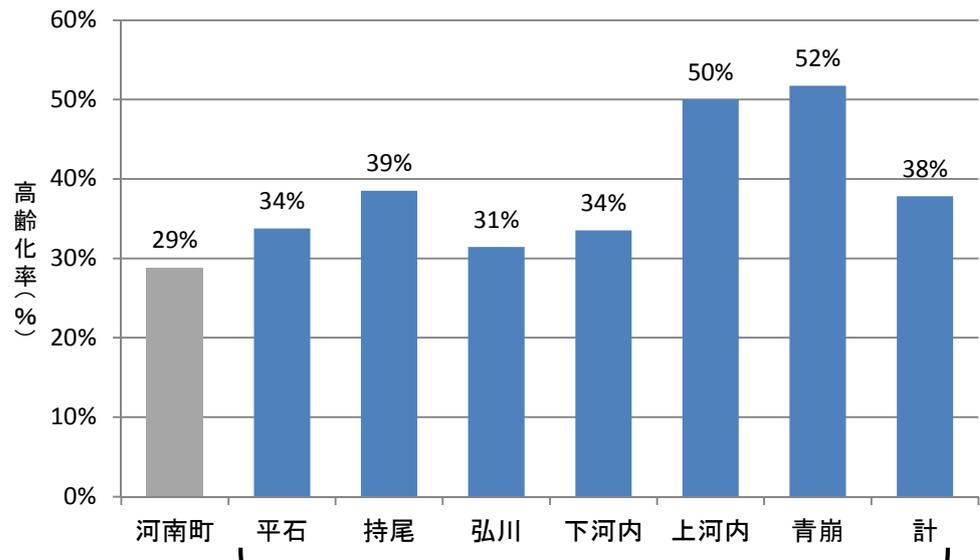
町内循環バスでカバーされない区域（平石、持尾、弘川、下河内、上河内、青崩など）については、区域の現状・特性を把握して、住民が主体となって担う最適な交通システム・組み合わせを検討する。

【例示】

- 福祉バス・タクシー
- デマンド運行
- 自家用車有償運送 など

【区域の特性】

平石、持尾、弘川、下河内、上河内、青崩は、標高が高く、高齢化率も高い区域である。



図Ⅱ-2 高齢化率の状況

平成 26 年 12 月末

4. 効率的なバス交通システムを構築するための取り組み

(交通結節点・乗継拠点の整備)

公共交通は、移動手段の確保としてのみではなく、経済活動を支え、交流や連携の基盤となるなど、まちづくりの重要な要素となる。

特にまちづくりの観点から、土地利用や施設配置との連携を図りながら、中心部の快適性・回遊性やアクセス利便性の向上を図り、まちの求心力を高めていく必要がある。

■中心部における交通結節機能の強化

→ バス交通広場のあり方検討

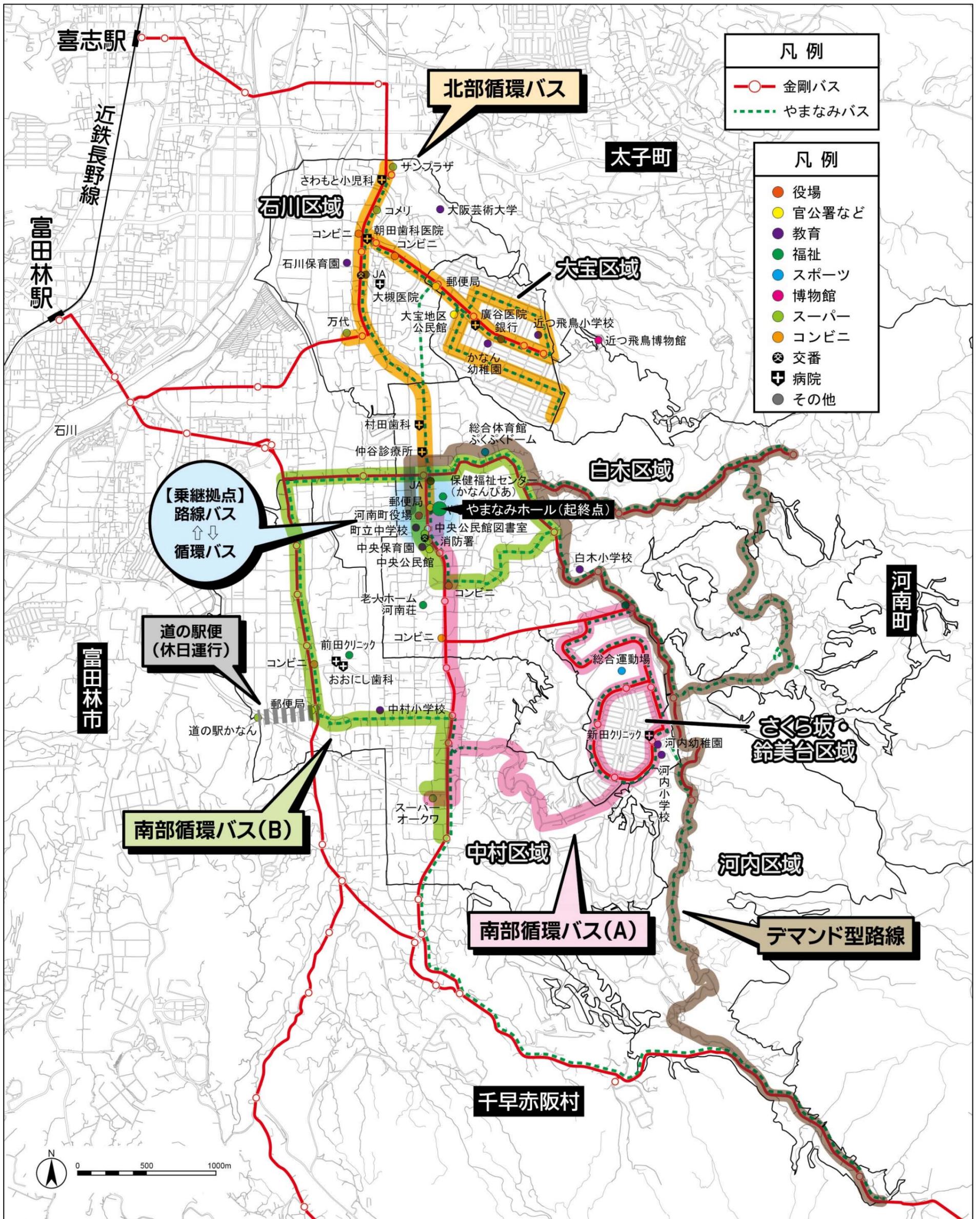
5. その他（公共交通利用促進策）

マイカーから公共交通への転換促進に向けた方策の展開を検討する。

【施策の例】

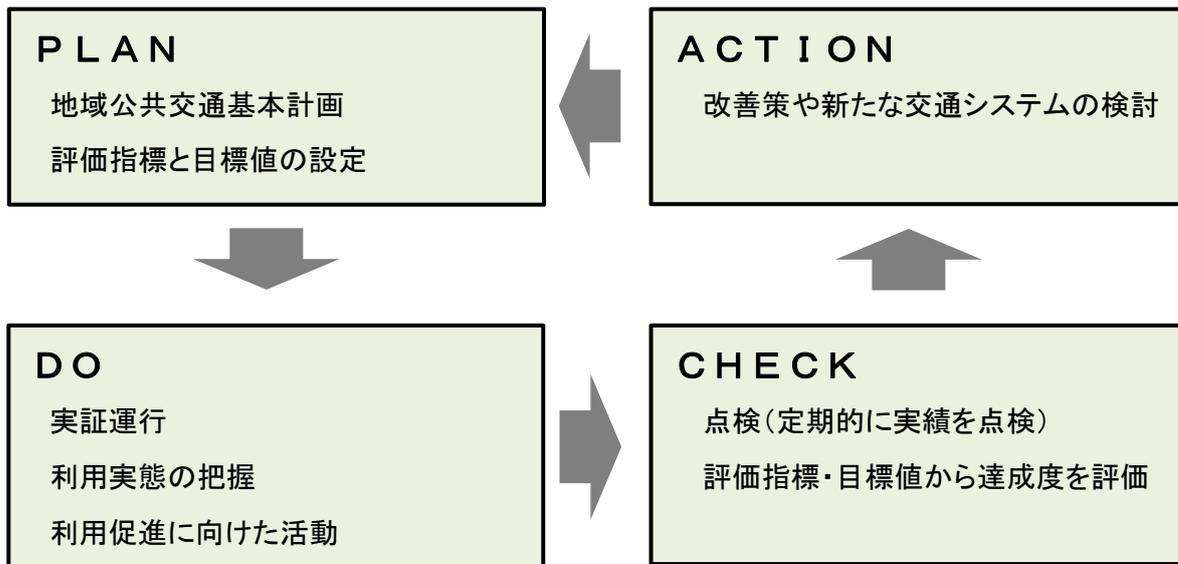
- ①公共交通体験利用や公共交通イベントの実施
 - ・ イベント実施時における循環バス利用無料券の配布など
- ②商業施設との連携施策
 - ・ 公共交通利用に対する特典・インセンティブの付与など
- ③ノーマイカーデーの実施
 - ・ 事務所や官公庁を対象として、毎月1回など日を定めた「ノーマイカーデー」の実施や、協力企業への支援・顕彰など
- ④子どものポスター作品掲示など親取り込み策
 - ・ 小学生の絵画やポスター作品などをバス車内に掲載することで、保護者や子どもが乗車するきっかけをつくり、バスに親しみを感じてもらう
 - ・ 高齢者等の川柳など作品の車内掲載をするなど
- ⑤会員制度
 - ・ 会員には週末乗り放題などの特典つき
- ⑥免許返納者への特典
 - ・ バス回数券や定期の交付など

4. 河南町地域公共交通基本計画 運行路線図



5. 持続可能な地域公共交通の確立に向けて

- 「計画を策定（Plan）した後、実証運行（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する。
- なお、実証運行期間であっても、必要に応じて運行の見直しを図りながら進めることとし、実証運行終了時、効果や目標達成状況等を総合的に評価しながら、事業方針（継続、見直し、廃止）を検討する。
- これらの事業推進に当たっては、住民や関係機関などとも連携しながら進めていく。



まとめ

本計画策定にあたっては、少子高齢化が進む中、持続可能な地域に応じた交通システムを構築することが求められていることから、交通に関する住民ニーズの把握に努め、土地利用やまちづくり、住宅立地状況などの地域構造を踏まえ、みんなで育てる地域公共交通の具体的な施策などについて検討を重ねてきた。

審議の結果、基本理念、基本方針、バス路線の位置づけ、目標、主な施策を定め、住民のニーズなどを基に運行路線図を含め本計画を策定した。

今後は、行政や交通事業者だけでなく、住民が積極的に関与した実証運行を実施し、法定協議会などを通じて事業評価（PDCAサイクル）を行い、施策の継続意志の確認と改善方策について検討していく必要がある。

- 河南町の地域構造を反映した地域公共交通計画である
- 住民の生活やまちづくりに貢献する地域公共交通計画である
- PDCAサイクル（実証運行の検証）は住民と行政が行う
- 実証運行の検証により「継続」や「見直し」を講じ、結果によっては「廃止」もあ
うる