

# 第1回 河南町地域公共交通検討会議

現状と課題

平成25年7月26日

河南町

- 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。
- 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在り方を見直し、その利便性の向上を図る。
- 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考え方を示す。
- 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。
- 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示す。

# I . 河南町の概況

## ■ 地勢

- 河南町は、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。

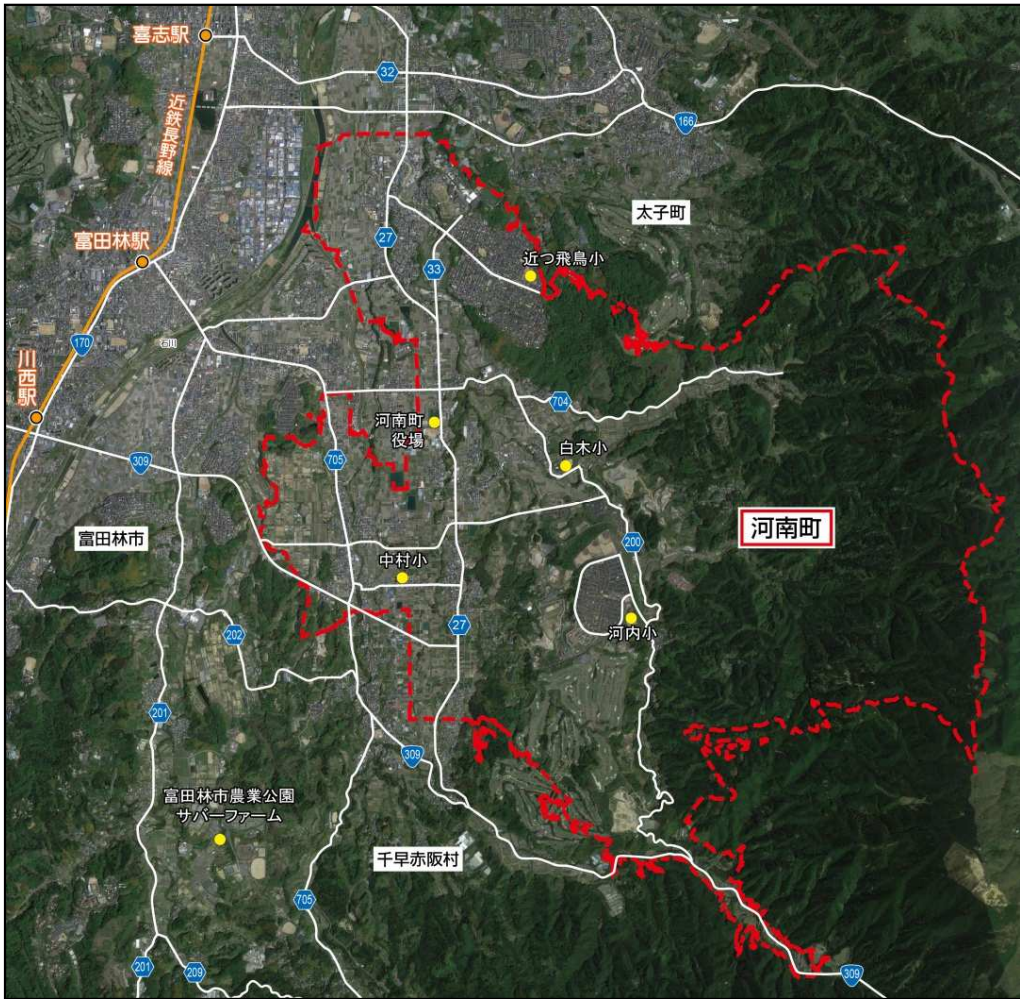


図1 河南町全域航空写真

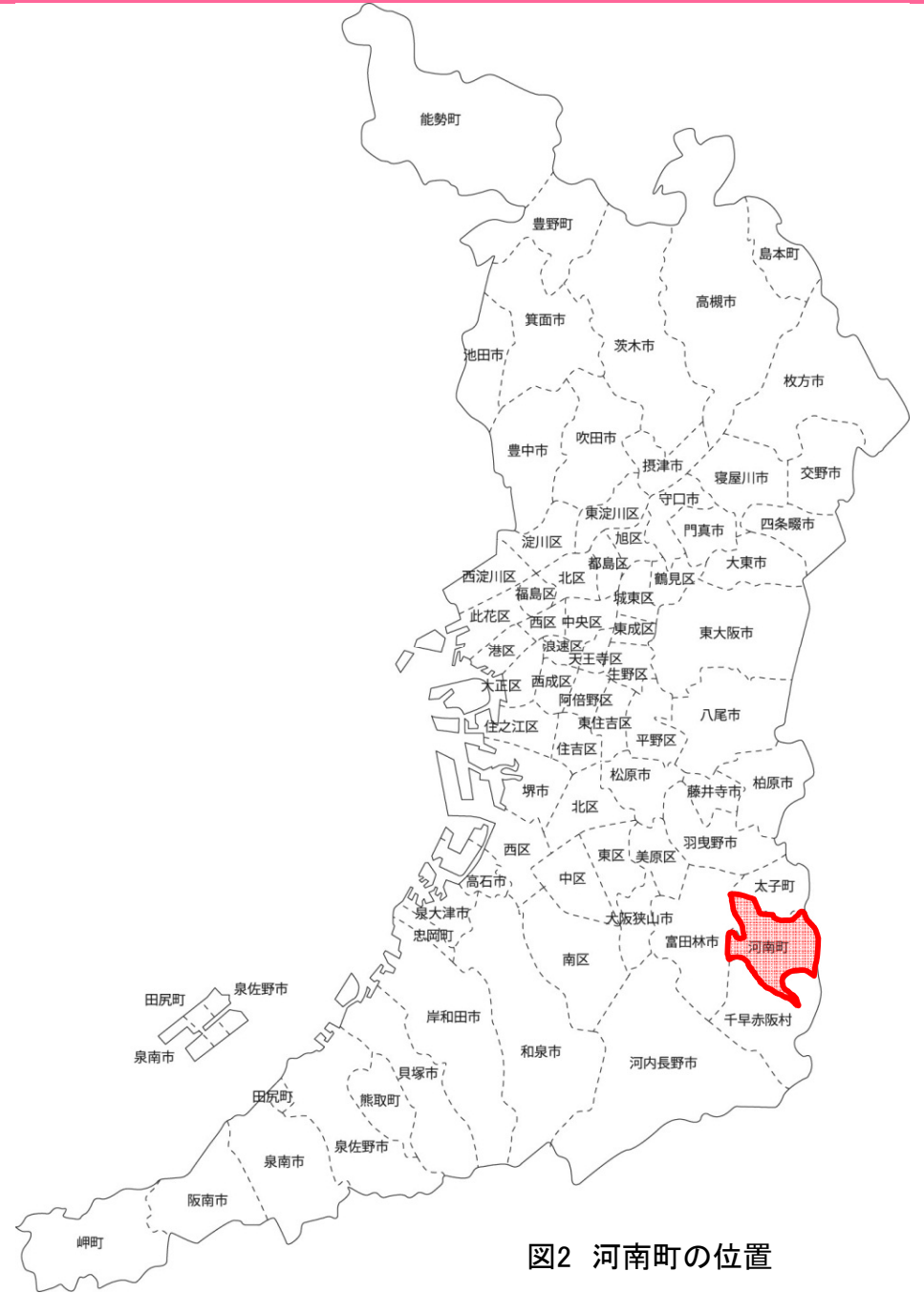
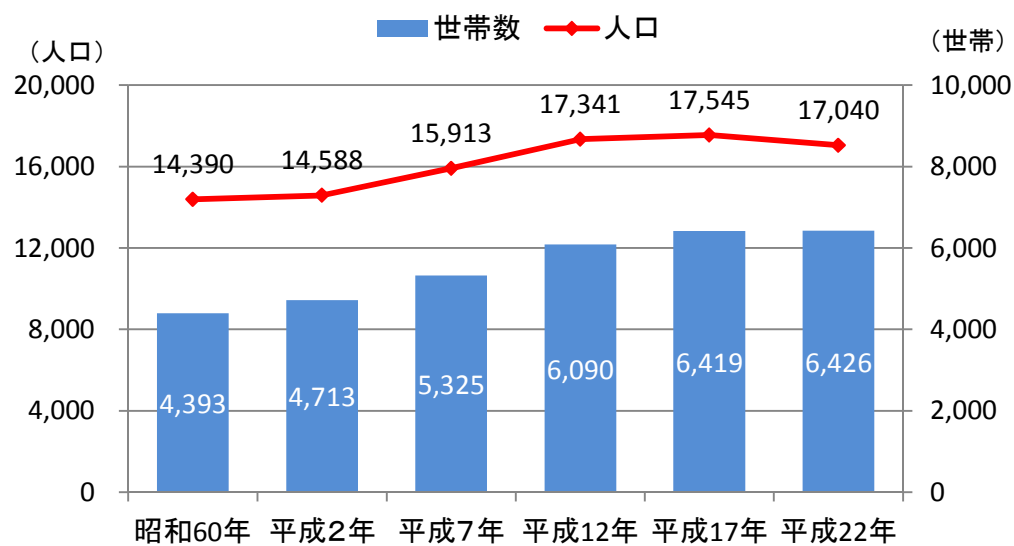


図2 河南町の位置

## ■人口及び高齢化率

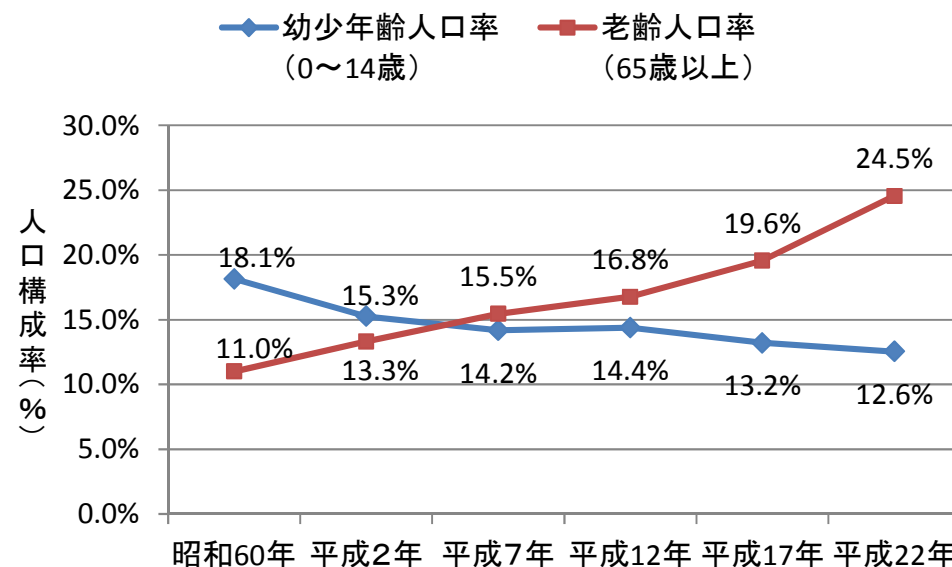
● 人口は17,000人で減少傾向、世帯数は約6,400世帯で横ばい状態にある。

● 昭和60年には高齢化率は11.0%だったが、平成22年には高齢化率は24.5%となり、超高齢社会に入っている。



出典: 国勢調査

図3 河南町の人口と世帯数の推移



出典: 国勢調査

図4 河南町の高齢化率と少子化率の推移

\* 高齢化率 (WHO定義)  
 7%~14%未満: 高齢化社会  
 14%~21%未満: 高齢社会  
 21%以上: 超高齢社会



## ■ 施設立地状況

● 町の中中部から北部にかけて、公共施設が多く立地している。

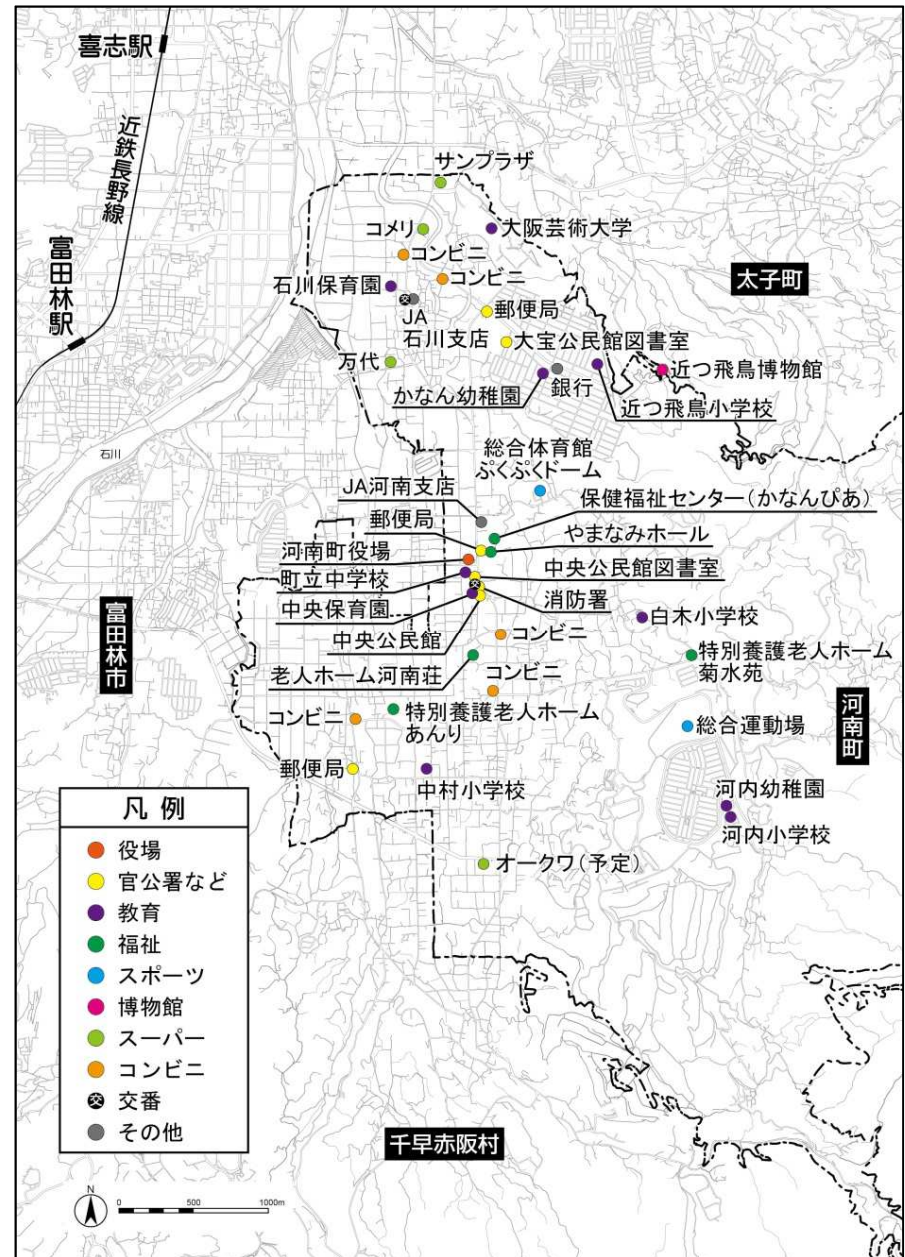
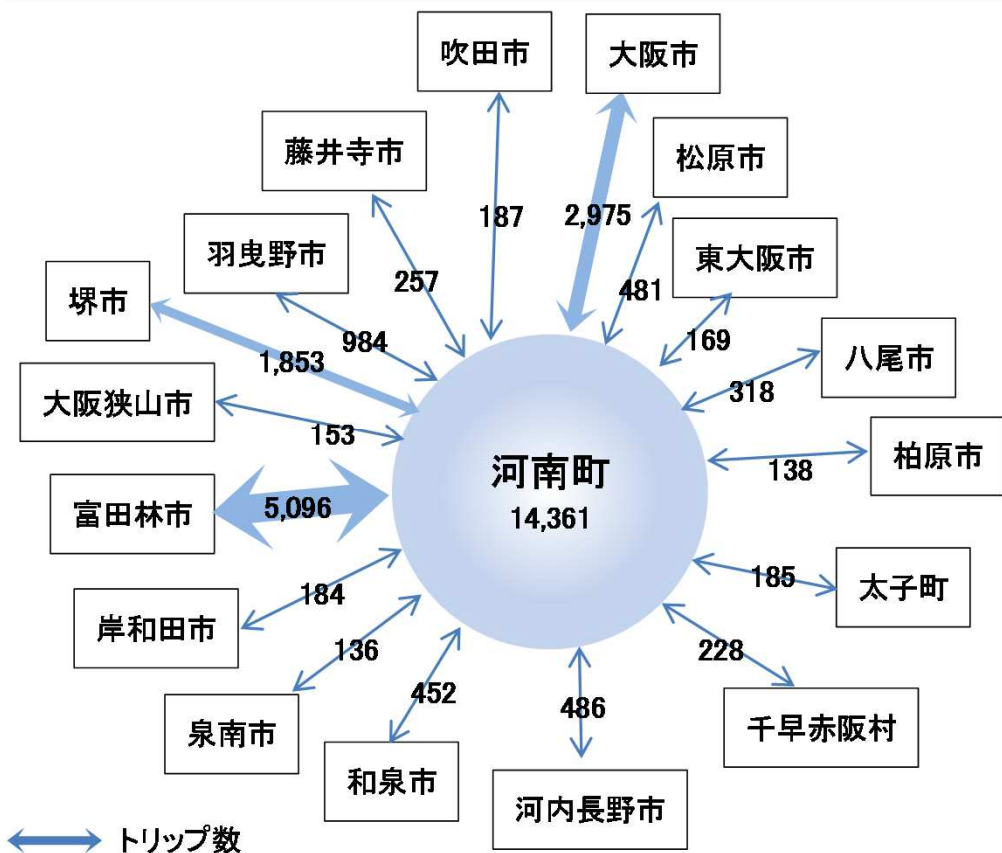


図5 施設の立地状況図

## 人の動き

### 地域間流動状況

● 河南町内の移動が約15,000トリップと最も多い。また、隣接する富田林市(約5,000トリップ)と、近距離間での移動が多い。



出典: 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図6 河南町の地域別流動量(100トリップ以上)

### 移動目的

● トリップ数は、近年増加傾向にある。  
● 特に自由目的での移動が、平成2年から平成12年で約3,700トリップ増加している。

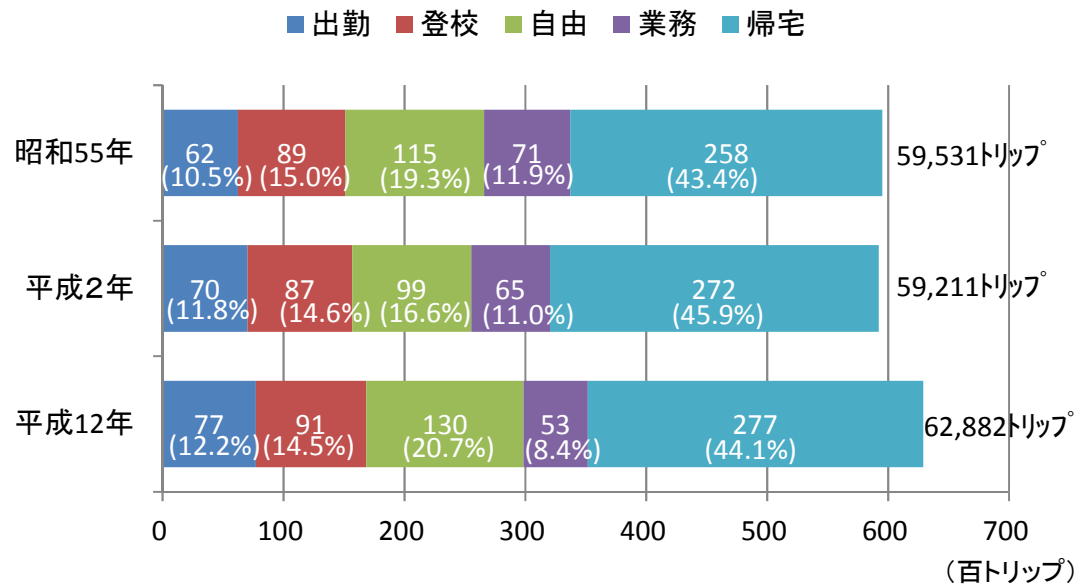


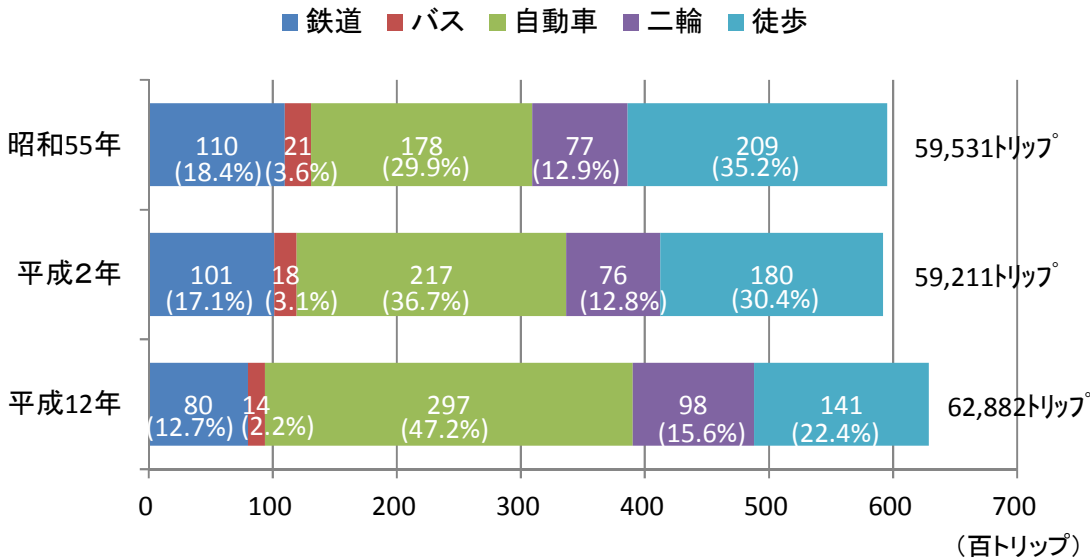
図7 河南町の移動目的の推移

## ■自動車の普及状況

### □代表交通手段

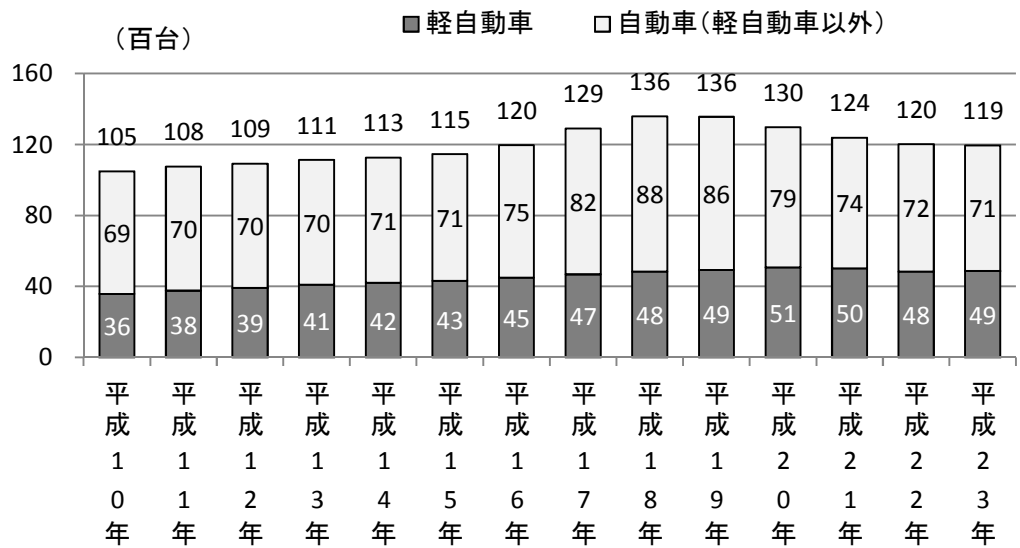
- 自動車での移動が急増しており、平成12年には移動の半分近くを自動車が占めている。

- 平成10年に比べ、軽自動車の保有台数が約1.4倍に増加する一方で、自動車(軽自動車以外)は減少傾向にある。



出典:京阪神都市圏パーソントリップ調査

図8 河南町の代表交通手段の推移



出典:大阪府統計書

図9 河南町の自動車保有台数の推移

# バス交通

## バスネットワーク

- 民間交通事業者(金剛自動車(株))によって運営される路線バスが富田林駅と喜志駅を中心としたバスネットワークを形成している。
- 集落地区とやまなみホールなどを結ぶ福祉バス(やまなみバス)が運行している。
- 大阪芸術大学では、喜志駅と大学を無料で結ぶスクールバスが運行されている(運行事業者:MK観光バス(株))。

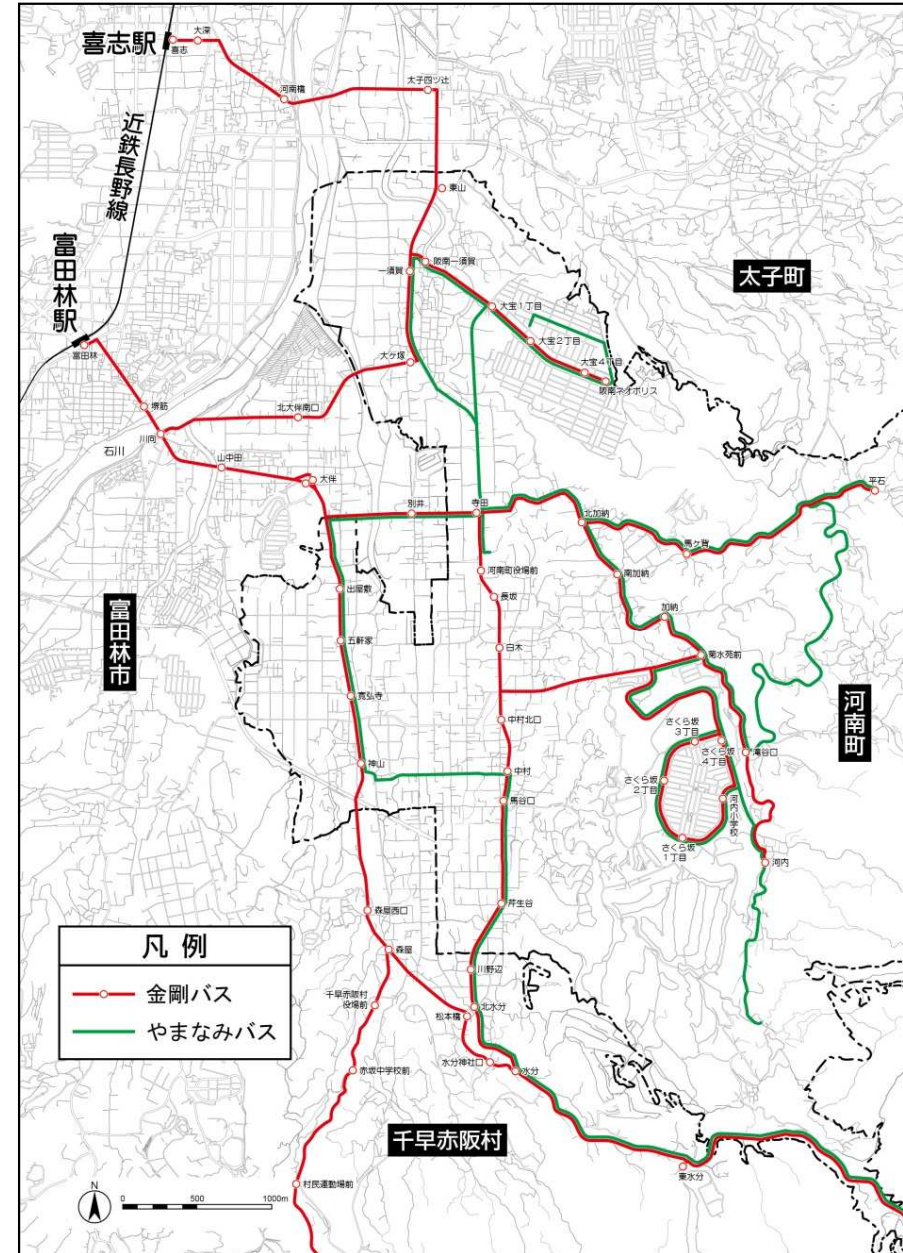


図10 バスネットワーク



## □運行本数

- 平日の運行本数の多い区間は、喜志駅～阪南ネオポリス方面、富田林駅～寺田方面、富田林駅～神山方面にかけてであり、これらの区間では平日1日で50本以上の運行サービスを展開している。
- 当然ながら、丘陵部地域においては本数が少なく、町内全体で見た場合、地域間のサービスレベルに格差がある。

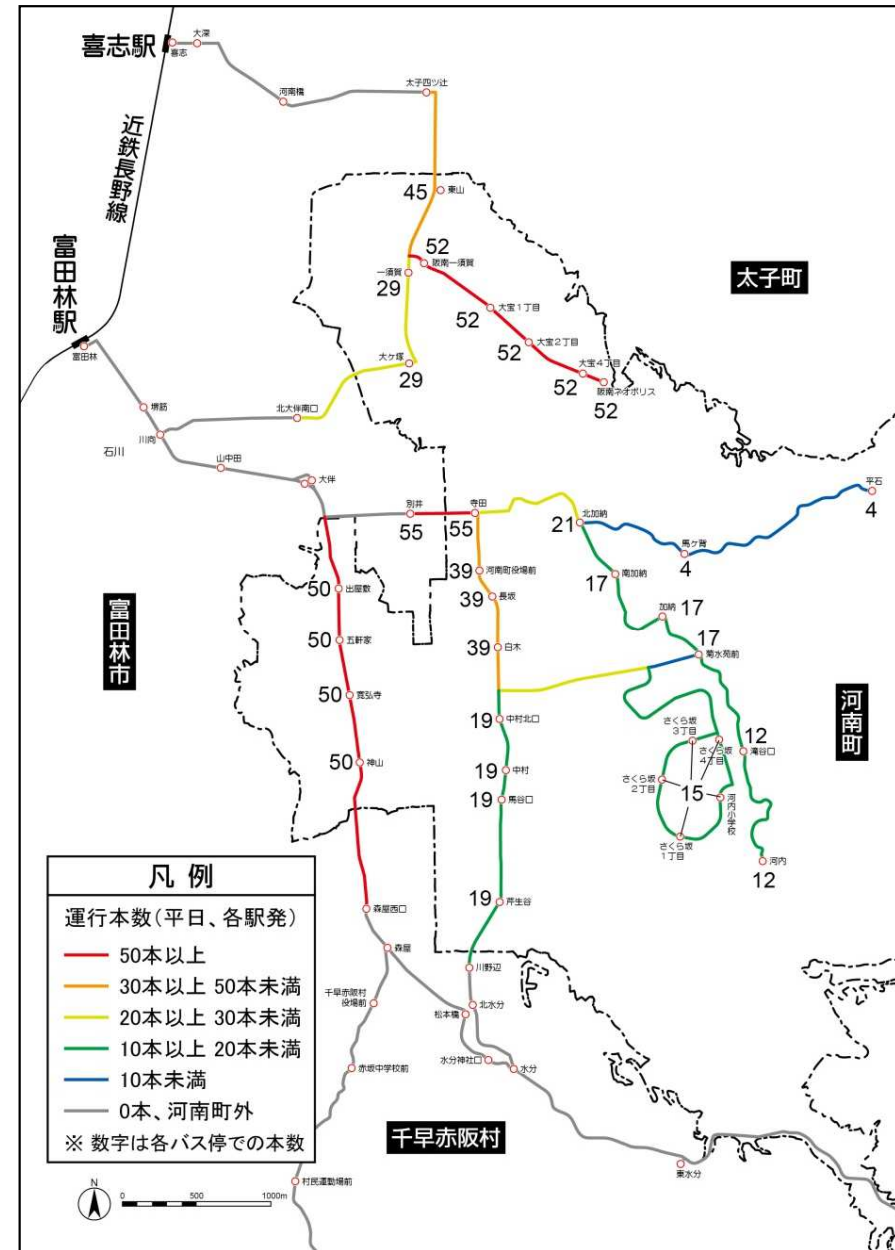


図11 平日運行本数

- 平日朝時間帯(6~7時台)での運行本数の多い区間は、喜志駅～阪南ネオポリス方面、富田林駅～寺田方面にかけてであり、これらの区間では概ね1時間に5本以上の高頻度な運行サービスを展開している。
- 一方、平日昼間時間帯(13~14時台)では本数が少なく、概ね1時間に1本程度、さくら坂地区では2時間に1本程度と、時間帯によってサービスレベル格差が著しい状態にある。

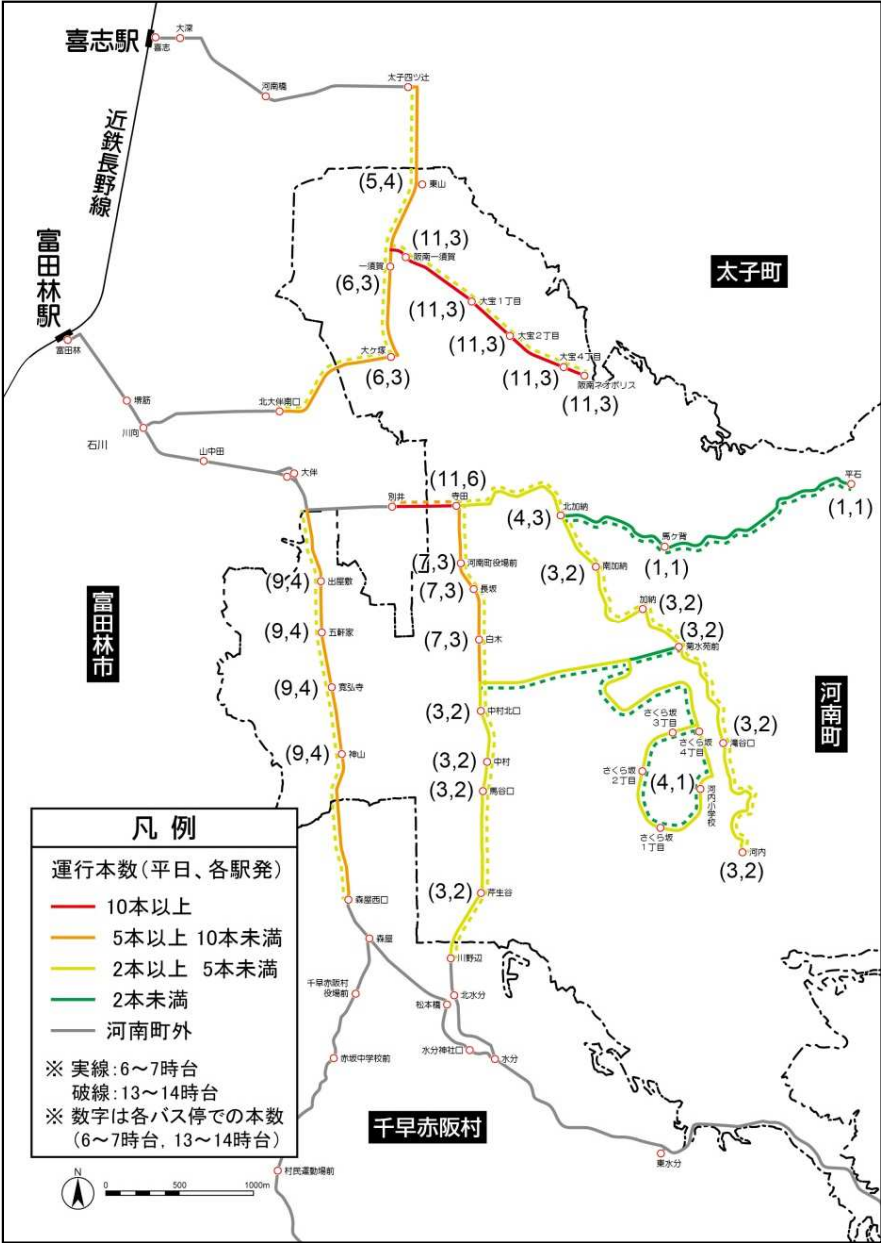


図12 平日朝・昼間時間帯運行本数

### □運賃

● 全体的に片道で250円以上する地域が多く、丘陵部地域では片道で360円する箇所も存在している。

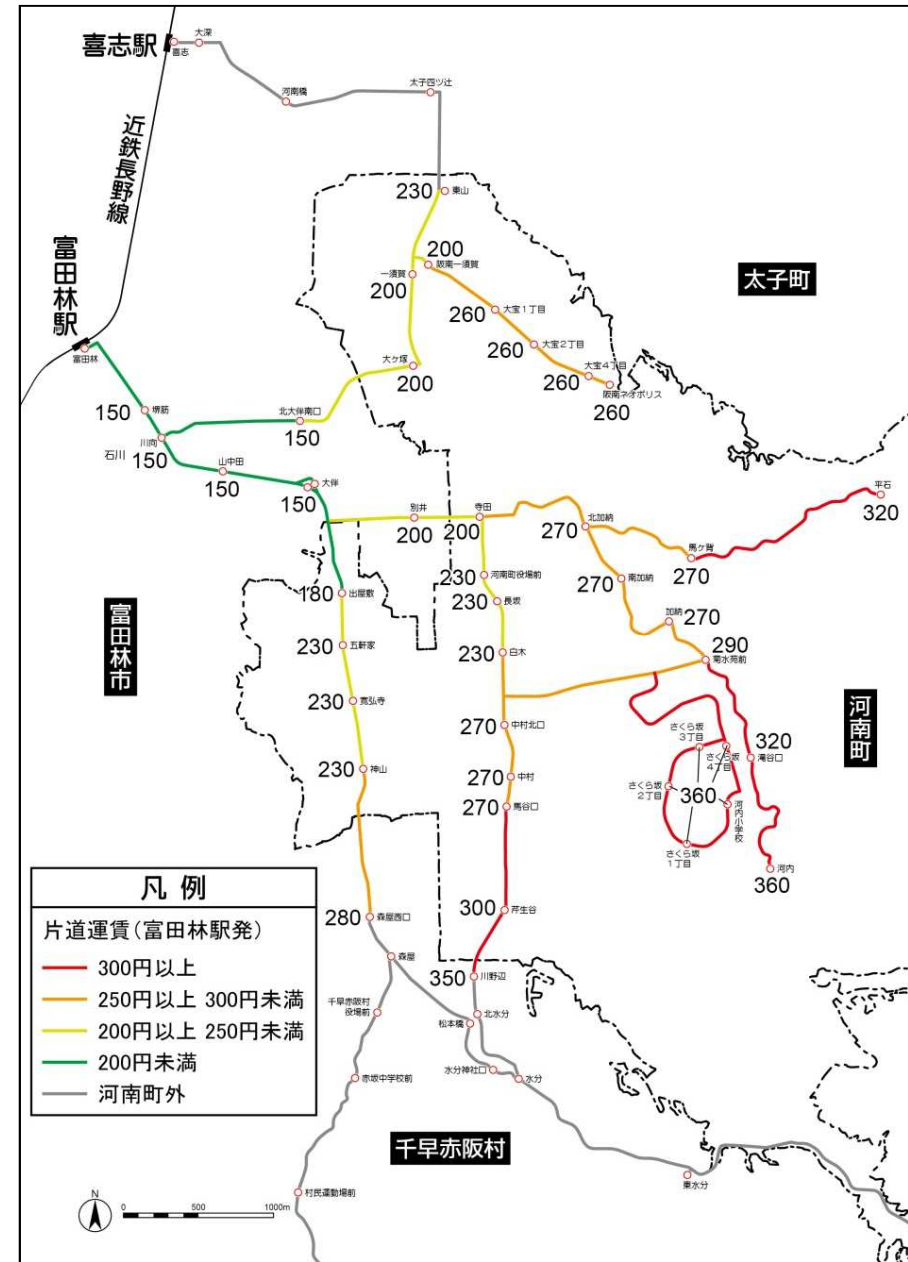


図13 運賃水準(富田林駅基準・普通運賃(片道))

## □バスサービスのカバー圏域

- 人口集積状況とバス停圏との関係を見ると、バスサービスがカバーされていない箇所が存在する。

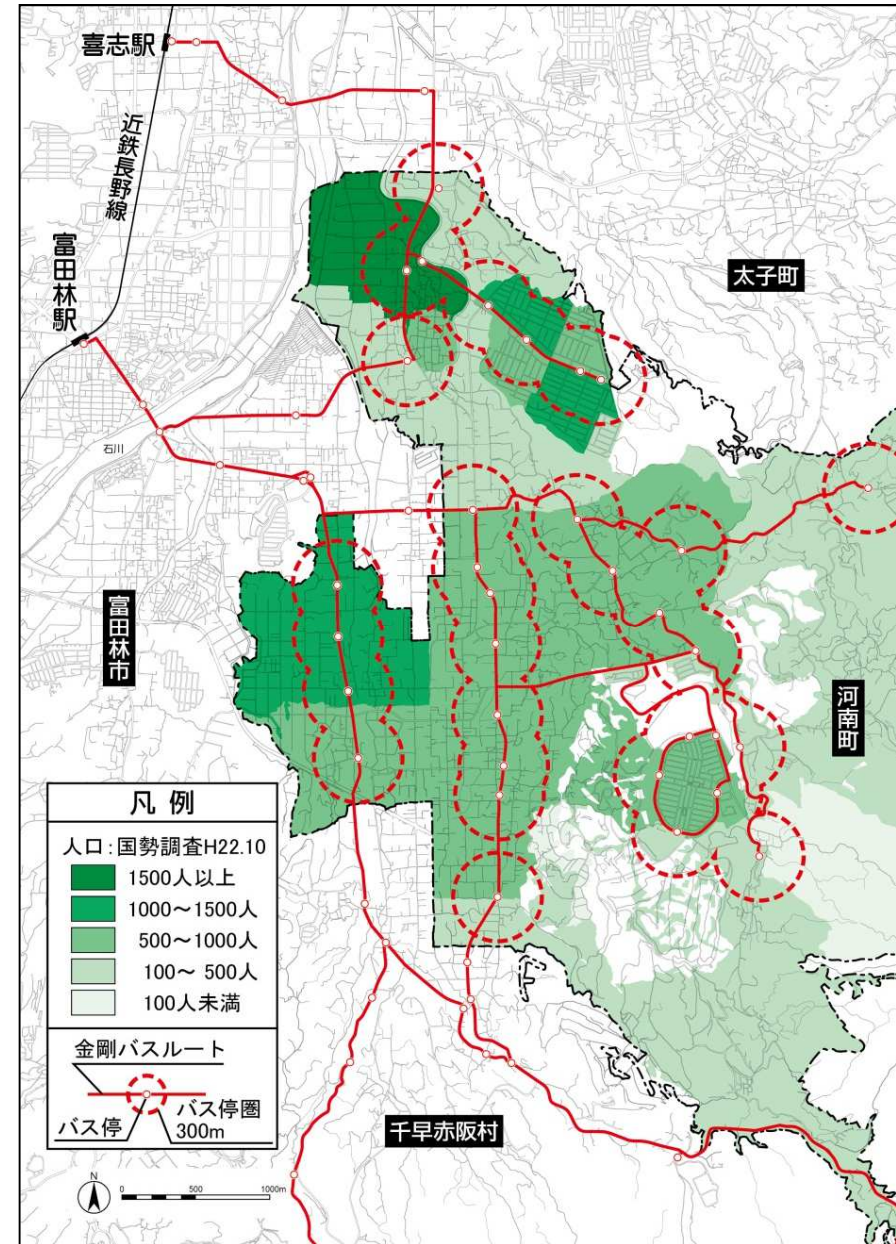


図14 人口とバス停圏との関係



## □路線バス以外のバス交通(やまなみバス)

表1 平成21年度 やまなみバス利用人数  
(延べ人数 定期運行308日)

	Aコース	Bコース	Cコース	Dコース	Eコース
コースの概要	大宝地区～やまなみホール	寺田～持尾～平石～やまなみホール	河内地区～鈴木美台・さくら坂地区～やまなみホール	大宝地区～石川地区～やまなみホール	青崩～中村地区～やまなみホール
年間利用人数	5,028	2,158	5,714	5,635	2,592
月平均利用人数	419.0	179.8	476.2	469.6	216.0
1日平均利用人数	16.3	7.0	18.6	18.3	8.4

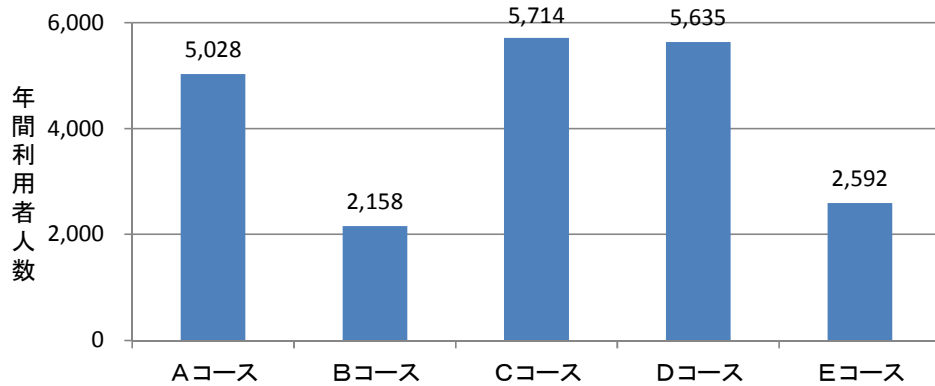


図15 平成21年度 やまなみバス利用人数

表2 やまなみバス利用人数の推移

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	増減率
平成20年度	2,107	1,910	1,970	2,130	2,142	1,882	1,998	1,977	1,780	1,749	1,945	2,051	23,641	100
平成21年度	1,974	1,893	1,879	2,054	1,913	1,732	1,694	1,600	1,585	1,468	1,602	1,733	21,127	89
平成22年度	1,547	1,466	1,575	1,712	1,500	1,522	1,540	1,568	1,428	1,371	1,408	1,455	18,092	77
平成23年度	1,446	1,451	1,418	1,470	1,327	1,306	1,326	1,585	1,262	1,344	1,527	1,631	17,093	72
平成24年度	1,427	1,564	1,462	1,548	1,494	1,415	1,257	1,334	1,073	1,058	1,122	1,250	16,004	68

\* 増減率: 平成20年度を100としたときの増減率

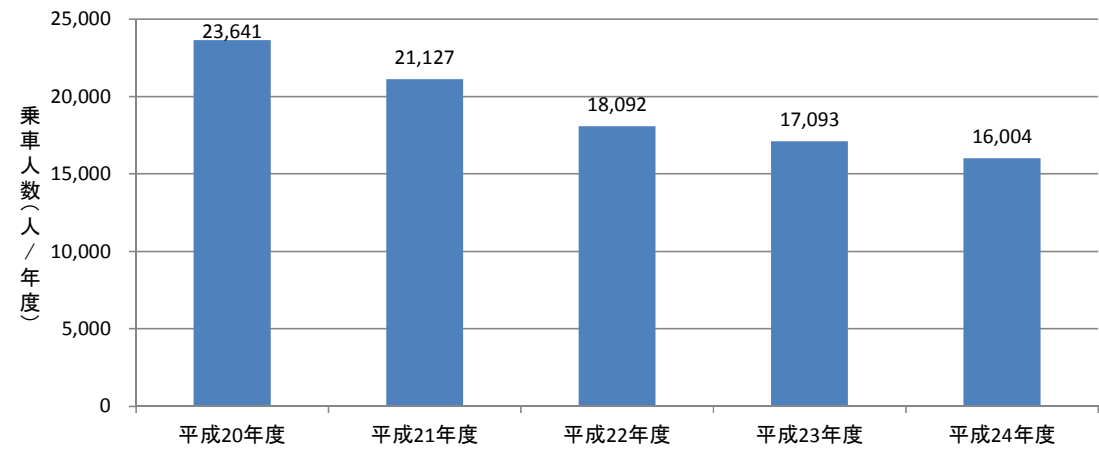


図16 やまなみバス利用人数の推移

## 交通に対する住民意識

- 大宝地区などからは、町中心部への交通アクセス向上というニーズ
- 高齢化、女性の移動、買い物等豊かな生活への欲求と交通問題、地区の衰退の可能性等の問題提起
- 特に鈴美台・さくら坂区域は交通貧困地域であり、クルマ依存からの脱却、公共交通施策の充実の要望は切実

<交通に関するアンケート調査の概要>

- 平成22年1月実施
- 調査対象:20歳以上の住民2,000名(無作為抽出)
- 回答者:990名(回収率49.5%)

表3 アンケート調査結果による地区別の課題

地区名	課題等
大宝地区 (郊外住宅団地)	・高齢化の進展と交通、町中心部へのアクセス ・町内の施設立地と住みよさ
鈴美台・さくら坂地区 (新興住宅団地)	・公共交通のサービス向上、バス利用への転換 ・施設立地と住みよさ向上
石川地区	・町中心部へのアクセス
白木地区	・町の中心としての魅力づくり ・買い物行動への対応
河内地区	・交通希薄地対策 ・福祉的視点と相互扶助
中村地区	・南部中核地区として魅力向上 ・買い物行動への対応

## Ⅱ. 地域の課題

- 一部の地域を除いて、現段階ではモビリティ（移動のしやすさ）はある程度確保されている。しかし、高齢化の進行や多様な自由目的に対応した移動手段という観点からは、今後大きな問題となっていく。
- 鉄道駅が町域になく、車社会の進展や農業を主とする地域構造から自動車利用の割合が極めて高い。
- 路線バスである金剛自動車（株）にとって、大幅な乗降客の増加が見込まれないかぎり、現行サービスを維持するものと考えられる。特に昼間時間帯において、河南町の住民が地域をあげて利用促進に努める積極的な協力体制が不可欠である。
- 町域の南北を結ぶ路線がなく、その解決のためには、今後の地域公共交通検討会議で検討していくことが不可欠である。また、高齢化や地域活性化・住環境向上のため、住民と行政が共に行動することが必要である。



- 高齢化の進展や居住エリアの拡大に伴い、住民のモビリティ確保に対して、公共性・公平性・効率性の視点から、バスネットワーク、サービスレベル、財政負担の在り方などを明確にすることが必要
- バス離れが加速する「負のスパイラル」から脱却し、バス交通を都市の装置として維持・充実していくことが必要
- 町とバス事業者が連携しながら、住民、利用者のバス利用に対するニーズに的確に対処したサービス改善の諸施策を展開していくことが必要

