

1 計画の概要

1-1. 計画策定の目的

- ・近隣市町村と連携し、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、地域公共交通の利便性向上を図る
- ・地域公共交通をまち全体で育てていき、マイカー依存からの脱却や環境負荷軽減に取り組む
- ・地域公共交通を維持するため、既存の交通形態だけでなく新たな技術を組み込んだモビリティサービスの実現を目指す

1-2. 計画の位置付け

本計画の策定にあたっては、「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。

1-3. 計画区域

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も共通し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. 計画期間

本計画の計画期間は、令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間とする。
※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踏まえ、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

■緩やかな人口減少と高齢化

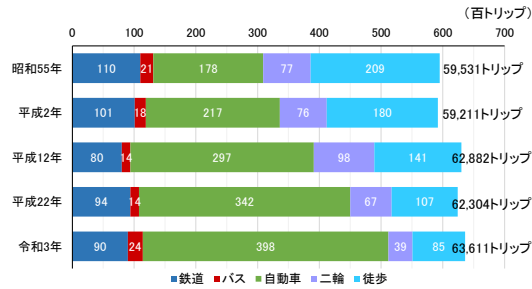
町内高齢化率31%(R2時点)で、もっとも高齢化が進んでいるのは山間部。

■河南町の移動習慣は自動車を中心(PT調査結果)

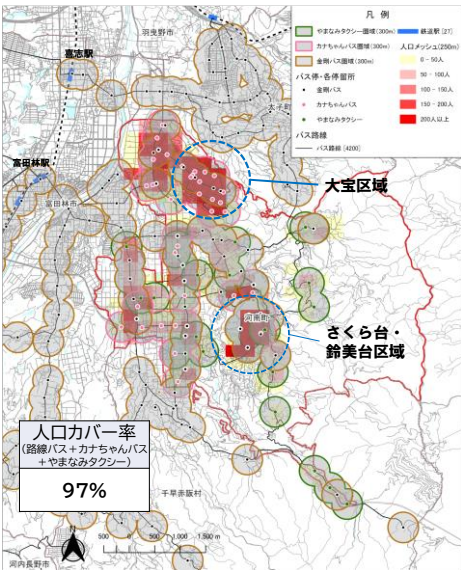
カナちゃんバス・やまなみタクシーのサービス以降、「バス」での移動は増加。しかし依然として自動車の利用が圧倒的に多い。

■高い自動車保有率と分散した施設立地

町内の自動車保有率は高く、世帯当たり1.6台。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)から遠い施設が多い(スーパー、公共施設等)



河南町PT調査結果(S55~R3)



地域公共交通人口カバー率(R2)

2-2. 交通の実態(R5.12.20まで)

■カナちゃんバス・やまなみタクシー利用者数は増加傾向

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で一時利用者は減ったものの、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。

■民間路線バスは町外の鉄道駅を結ぶ重要路線

町内の団地からアクセスする路線の需要が非常に高い。

■町内の地域公共交通の人口カバー率は97%(R2)

路線バス・カナちゃんバス・やまなみタクシーの3種類で町内をまんべんなくカバーしている。

2-3. 新たな公共交通

■金剛自動車(株)のバス事業廃止

金剛バスの鉄道駅に接続する幹線路線は特に町民にとって欠かせない地域公共交通手段であり、事業廃止後の移動手段を隣接市町村で確保するため、近隣4市町村で4市町村協議会を組成。

新たな地域公共交通体系の形成

河南町内の地域公共交通一覧

公共交通名	路線系統	運営主体・担当
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	事業主体:河南町
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	事業主体: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)	事業主体:4市町村協議会 事業担当:河南町
路線バス(近鉄バス)	阪南線 さくら坂循環線	事業主体:4市町村協議会 事業担当:近鉄バス
路線バス(南海バス)	広域路線(千早線)	事業主体:4市町村協議会 事業担当:南海バス
自家用有償バス	広域路線(千早線)	事業主体:4市町村協議会 事業担当:千早赤阪村

3 公共交通を取り巻く課題

3-1. 現状と課題の整理

	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

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

目指すべき将来の姿

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

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

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。地域公共交通のサービス水準低下を防ぐため、公共交通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。

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

町内中心部の乗継拠点に各地域を繋ぐ機能を持たせ、町民の移動習慣を維持・促進する施策を中心に展開。地域の特性に応じ、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議論する環境の整備、地域公共交通システムを適正に評価できる施策も展開していく。

基本方針3

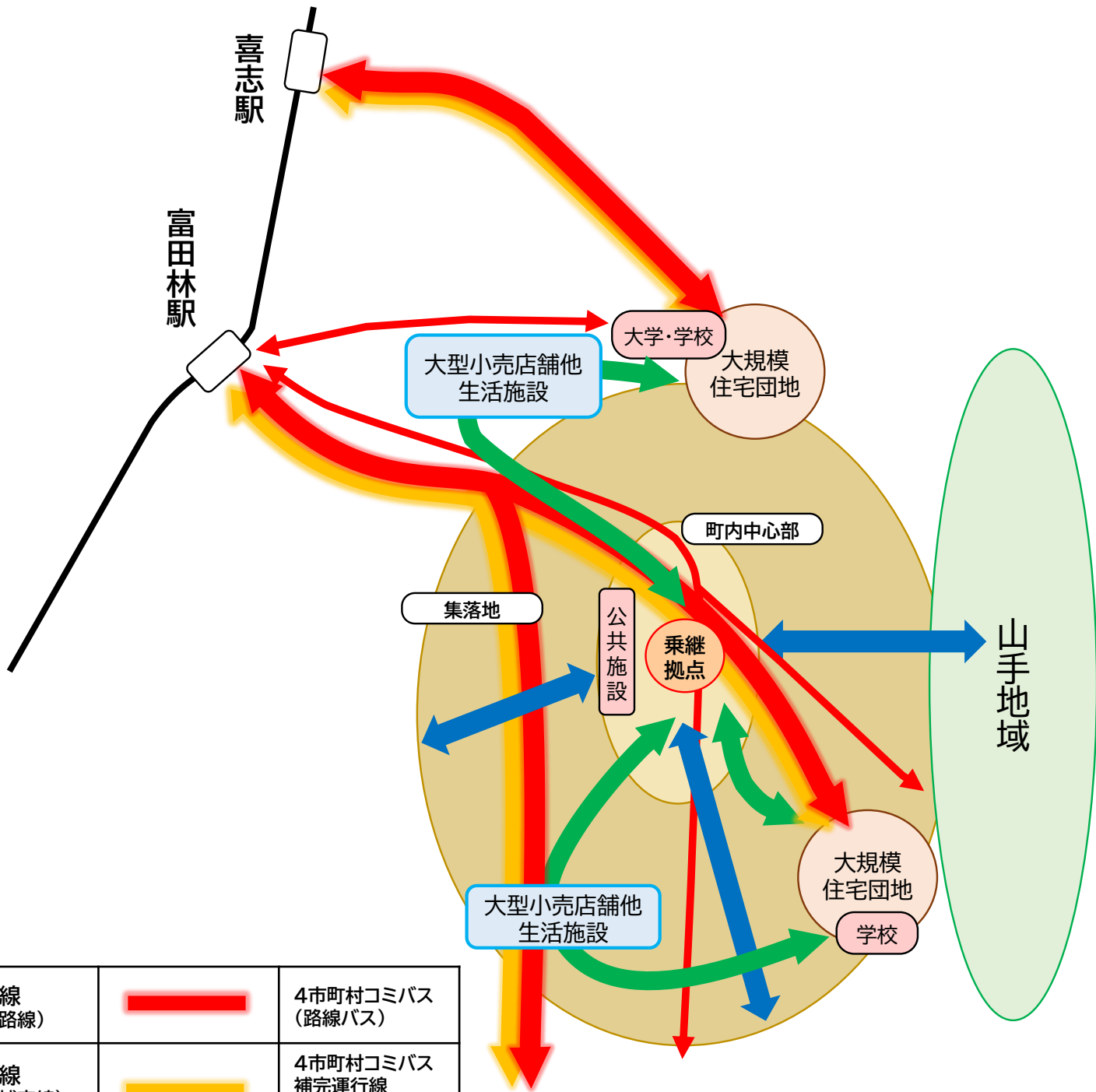
新たなモビリティサービスの推進

高齢化する町内住民に向け、ラストワンマイルに活用可能な新技術（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る。また、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)

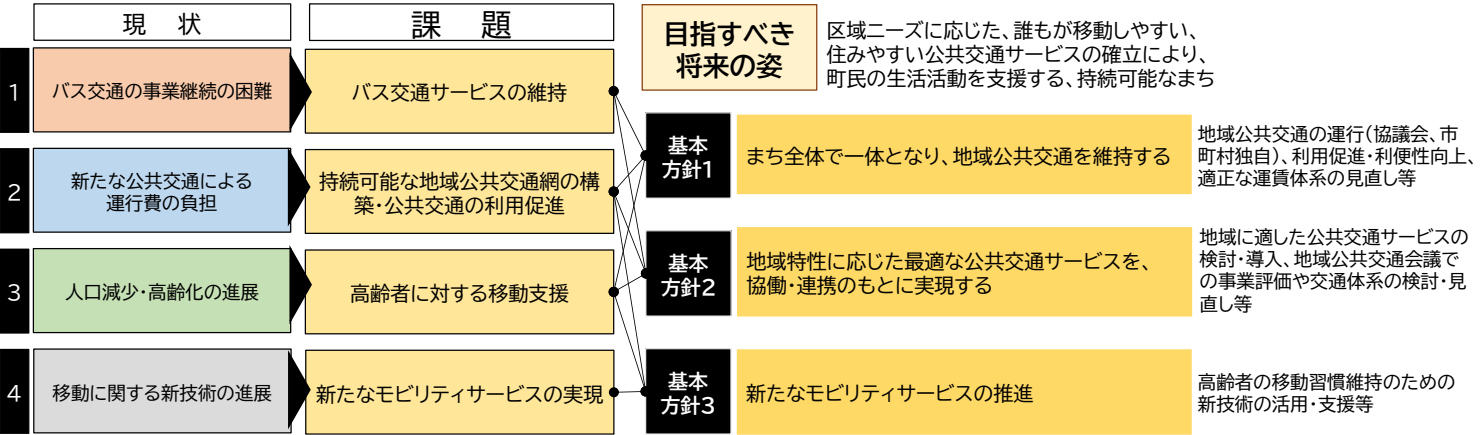
位置付け	運行形態	路線等	役割	確保・維持
地域公共交通	（地域内幹線） 幹線路線 路線バス 4市町村コミバス	【駅直通路線】 ● 阪南線 ● さくら坂循環線 ● 千早線	各区域と鉄道駅を結ぶ幹線路線（駅直通路線）。地域公共交通ネットワークのうち、地域から鉄道駅（近鉄 富田林駅・喜志駅）への主要な移動を担い、町内外のアクセスの重要な主軸を担う。また、駅での他のバス路線への接続などの役割もあり、支線の役割もある。	広域協議会で連携を強めるとともに、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	支線路線 地域内フィーダー路線 自家用有償 4市町村コミバス	【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、支線の役割もある。	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 ○ 白木線 ○ 河内線	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。 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。	
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。

公共交通ネットワーク(概念図)



幹線路線 (駅直通路線)		4市町村コミバス (路線バス)
支線路線 (駅直通補完線)		4市町村コミバス 補完運行線 (自家用有償)
支線路線 (駅直通支線路線)		4市町村コミバス 駅直通支線路線 (自家用有償)
支線路線 (町内循環路線)		カナちゃんバス
		やまなみタクシー
その他の移動資源		公共施設・学校・病院等の移動資源

4-3. 施策体系・施策内容



本計画の目標達成に向けて、各方針に基づき事業・施策を実施・推進していく。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。

方針1 まち全体で一体となり、地域公共交通を維持するための取り組み

1-1	4市町村コミバス(駅直通路線)の運行	「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」による4市町村コミバスの運行
1-2	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	補完運行線及び駅直通支線路線の運行(自家用有償旅客運送バス等)の運行
1-3	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
1-4	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、公共交通利用促進キャンペーン、総合窓口の設置等の検討や情報発信
1-5	公共交通の利用促進策	買い物・おでかけチケットの世帯配布、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
1-6	まち全体での継続に向けた取り組み	バス車内広告の掲示による収入の確保、公共交通サポーター制度、ふるさと納税の活用、回数券・定期券(4市町村コミバス)、バス乗務員確保に向けた対策
1-7	利便性の高い運行形態の模索	交通系ICカードシステムの導入、スマホ定期券の導入、バスの安全な運行管理のための車両確保、バス待ち環境・バス停の猛暑対策
1-8	適正な利用者負担性と利便性・満足度向上のための施策	4市町村コミバスの運行形態・料金体系の見直し、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)

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ための取り組み

2-1	利便性の高い運行形態の模索【利便増進事業】	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)
2-2	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	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)
2-3	最適なサービス形態検討	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
2-4	地域公共交通会議の開催	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。やまなみタクシーのサービス形態や地域公共交通全体の見直し等を検討・改善

方針3 新たなモビリティサービスの推進のための取り組み

3-1	効率的な運行形態の模索	バスロケーションシステムの導入、配車システム等を駆使した移動支援ツール
3-2	ラストワンマイルへの新技術の活用	グリーンスローモビリティ・自動運転モビリティの活用
3-3	利用者数の少ない地域への新たな路線の検討	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
3-4	脱炭素社会の実現に向けた情報発信	パンフレット等の作成

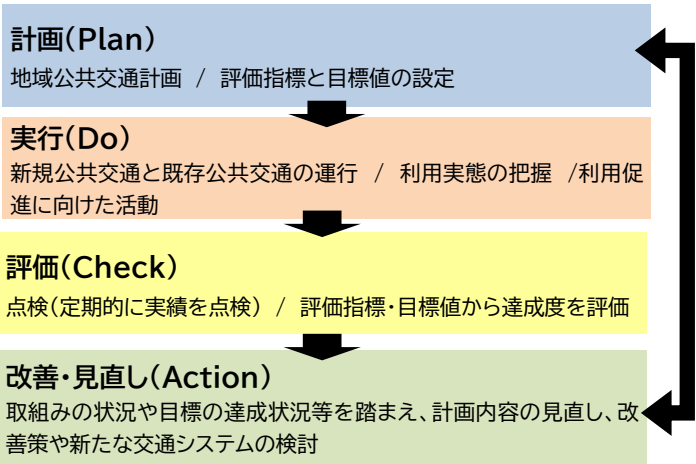
4-4. 持続可能な地域公共交通の確立に向けて

(1)施策推進に向けた体制

本計画の進捗管理については、PDCAサイクルにより確認を行い、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。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き、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。

また、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。



(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。

本計画の評価指標					
項目	評価基準		現状値	目標値	評価方法
費用効率面	収支率	町内循環線 ●町内循環線	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	町内循環線 ●町内循環線	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	
立地サービス面	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か月間においての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