

令和6年度 第2回富田林市、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 協議資料

現状分析・各種調査結果の報告、公共交通の課題について

－ 目次 －

1. 地域の現状・地域公共交通の現況	1
2. 調査内容	5
3. 住民アンケート調査結果	5
4. 学生アンケート調査結果	12
5. OD調査結果	13
6. ワークショップ結果	18
7. 関係者ヒアリング調査結果	20
8. 現状分析・調査結果等を踏まえた課題・取組の方向性	21

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事務局

令和6年10月23日(水)

人口推移・高齢化分布

- 富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村(以下、「本地域」という)はH12年以降、人口の減少に加えて高齢化率(65歳以上の割合)の上昇が予想されている。
- 高齢化率の分布状況は、主に南西部において高い高齢化率(50%以上)となっており、高齢化社会に向けた公共交通サービスの重要性が高まっている。
- 今後の高齢化の進行により、自動車を運転できない及び運転できなくなった高齢者等の移動手段の確保・維持が重要となる。

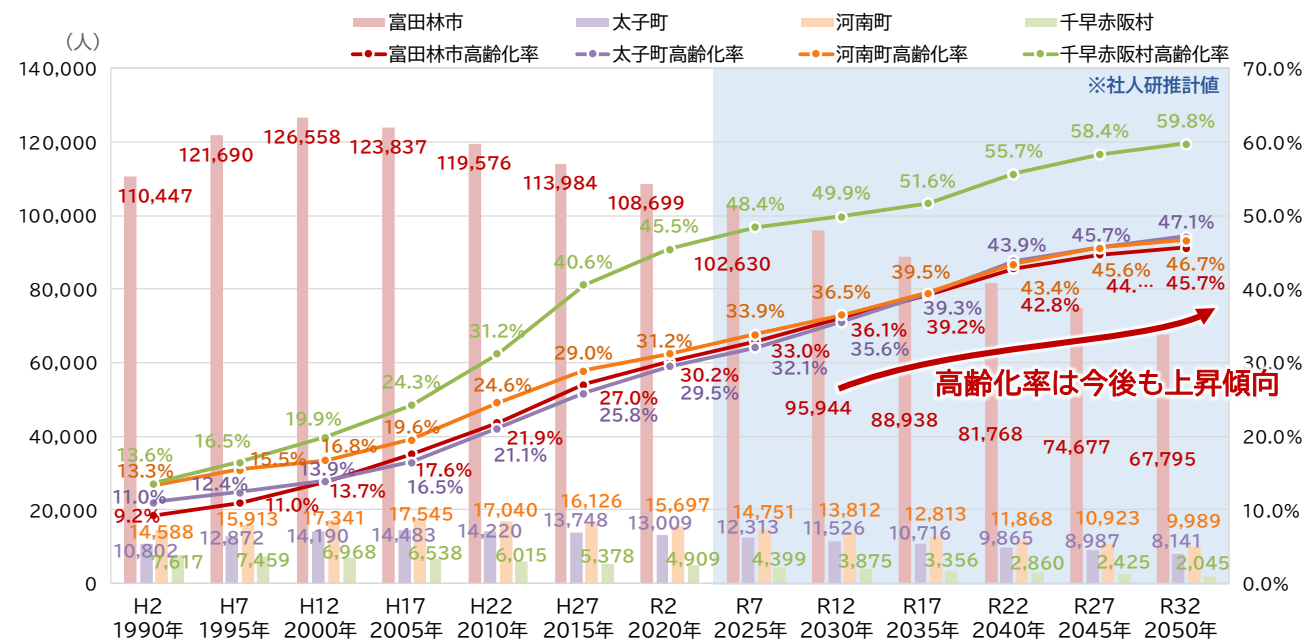


図 総人口と高齢化の推移
出典 国勢調査(S55～R2)、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計(H30.3)

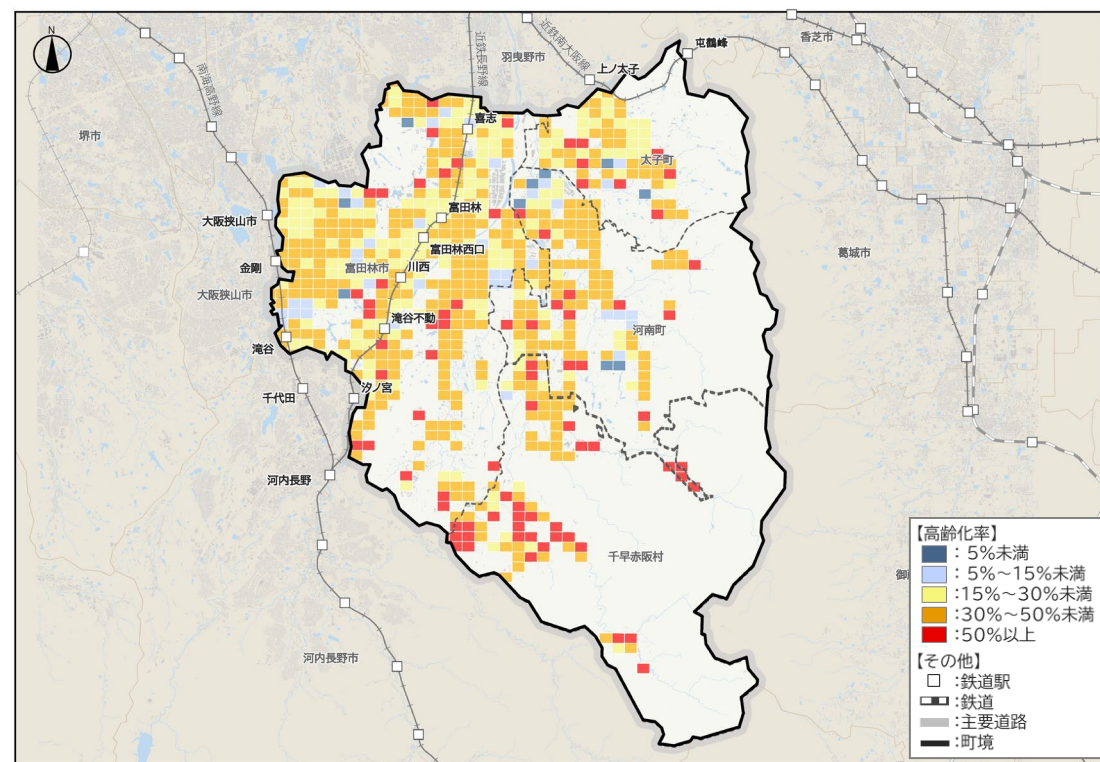


図 高齢化率の分布状況
出典 国勢調査人口メッシュ(R2)

2024年問題に伴う交通事業者への影響

- 働き方改革関連法の施行により、2024年4月から自動車の運転業務の時間外労働の上限規制が適用されたことで、公共交通においては乗務員が不足し、利用の少ない時間帯での減便や路線・系統の廃止など、既存サービスを維持できなくなることが懸念されている。
- 既存サービスの維持にあたっては、乗務員の確保に加え、地域の需要・必要性の確認や廃止・減便時の代替手段など、地域の利用実態に沿った見直しが必要となる。



上位・関連計画との位置づけ

- 将来の公共交通ネットワークの全体像を示すうえで、各市町村の上位関連計画や個別の地域公共交通計画との整合を図りながら本計画を定める。

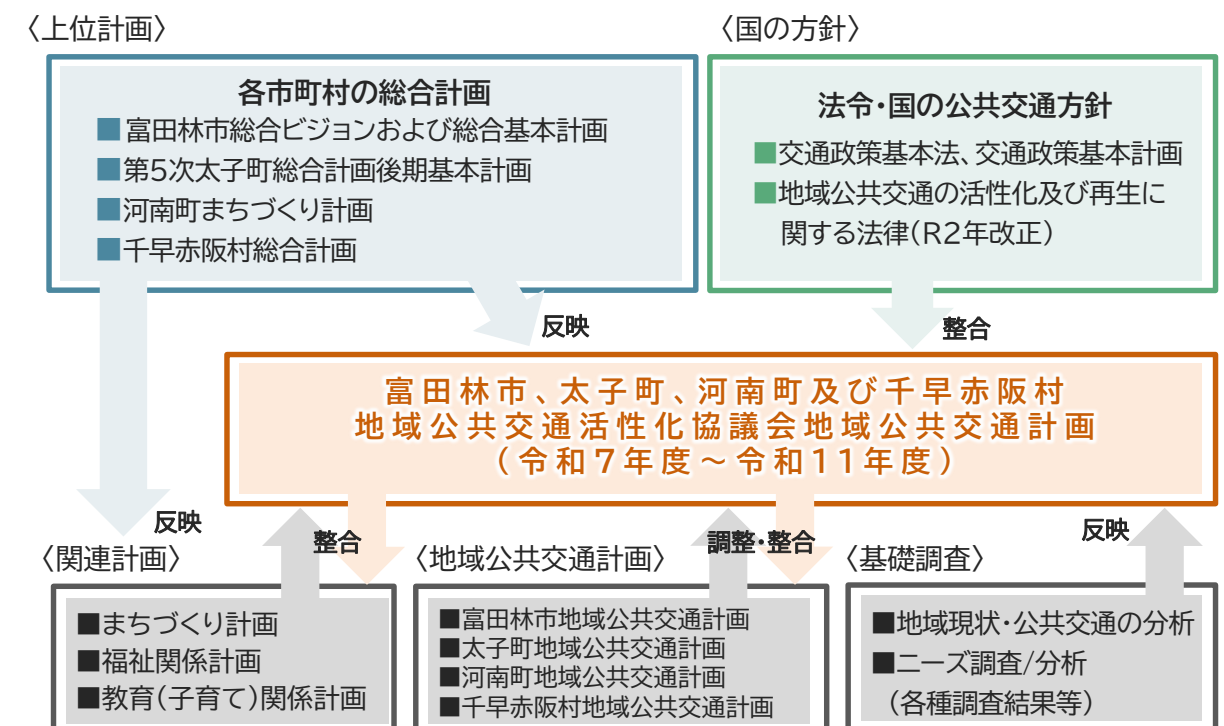


図 本計画の位置づけ

● 地域公共交通の現況

- 地域内の公共交通は、富田林市の南北には鉄道が配置され、羽曳野市方面に近鉄長野線、堺市方面に南海高野線が運行している。
- バス運行については、近鉄バス、南海バスが運行しており、コミュニティバスである金剛ふるさとバスは、本地域の主要交通基盤として4市町村の地域間を運行している。
- その他、各市町村において地域内を巡るコミュニティバスが運行するなど、多様な輸送資源が存在している。

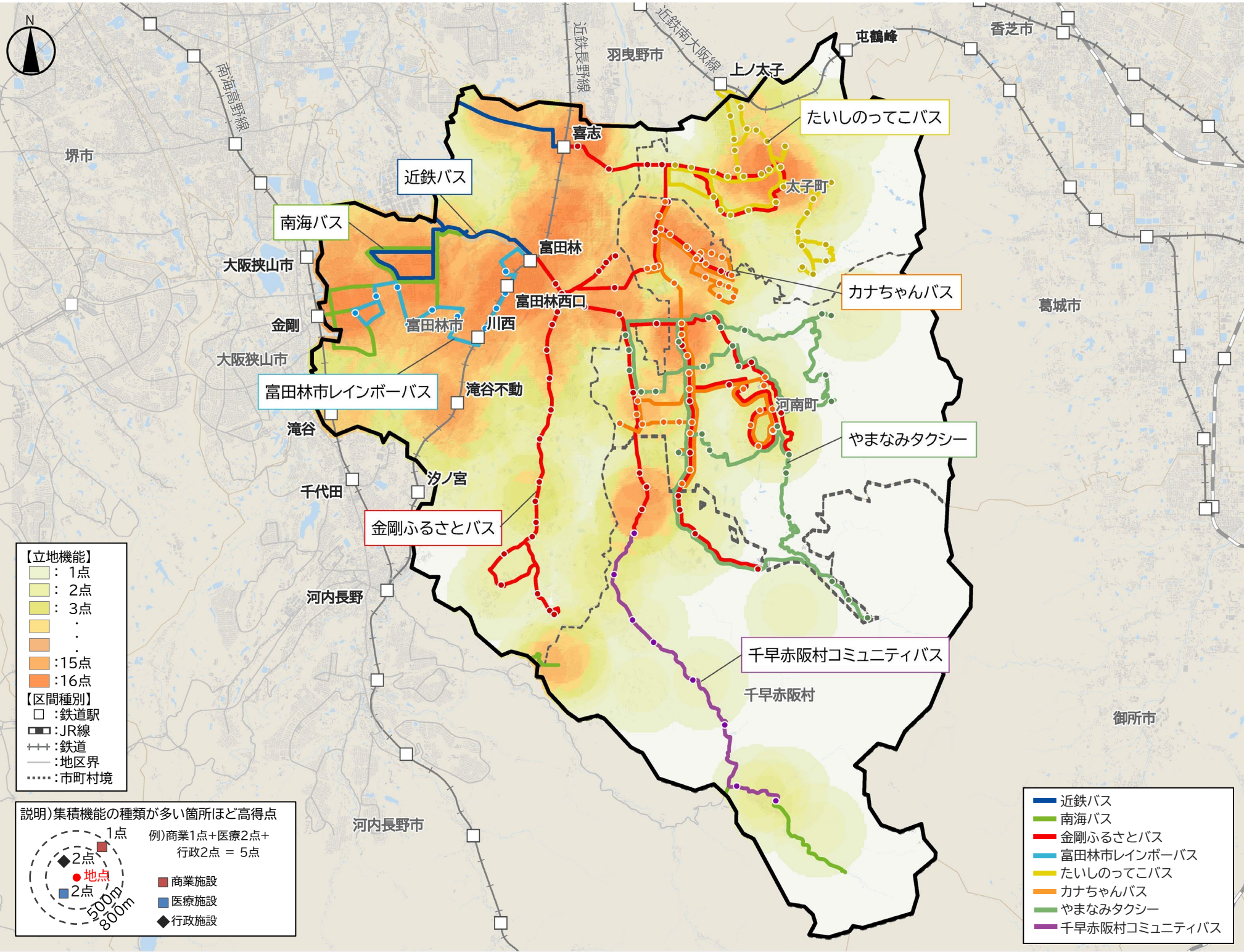


図 地域内公共交通の運行路線図

金剛ふるさとバス

北大伴線	富田林駅～川向～北大伴
石川線	富田林駅～大ヶ塚～近つ飛鳥博物館前
千早線	富田林駅～大伴～千早赤阪村立中学校前
河内線	富田林駅～寺田～河内
白木線	富田林駅～白木～東水分
さくら坂循環線	富田林駅～白木～富田林駅
東條線	富田林駅～府立こんごう福祉センター前～富田林駅 富田林駅～甘南備口～富田林駅
喜志循環線	喜志駅～太井川～太子町役場～喜志駅
阪南線	喜志駅～東山～近つ飛鳥博物館前

鉄道

近鉄長野線	喜志駅、富田林駅、富田林西口駅、川西駅、滝谷不動駅
南海高野線	金剛駅、滝谷駅

路線バス

近鉄バス	金剛東団地線、北野田線、富田林線
南海バス	金剛東団地線、PL病院線、小吹台団地線、小深線他※

※一部抜粋

その他コミュニティバス

富田林市レインボーバス	富田林駅前～金剛連絡所前
たいしのってこバス	太子中央循環線、上ノ太子駅町内周回線他※
カナちゃんバス	北部、南部
やまなみタクシー	A、B
千早赤阪村コミュニティバス	千早赤阪村立中学校前～金剛登山口

※一部抜粋

● 鉄道(近鉄長野線・南海高野線)

- 地域内の鉄道(近鉄長野線・南海高野線)における駅の輸送人員※の推移は、令和1年度まで微増の傾向にあったが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、2路線ともに平成30年度比約72%～77%程度減少しており、2路線ともに令和3年度以降の輸送人員は、概ね横ばいとなっている。
- 地域外・府外への広域移動を支える幹線交通として既存公共交通サービスの維持が重要である。

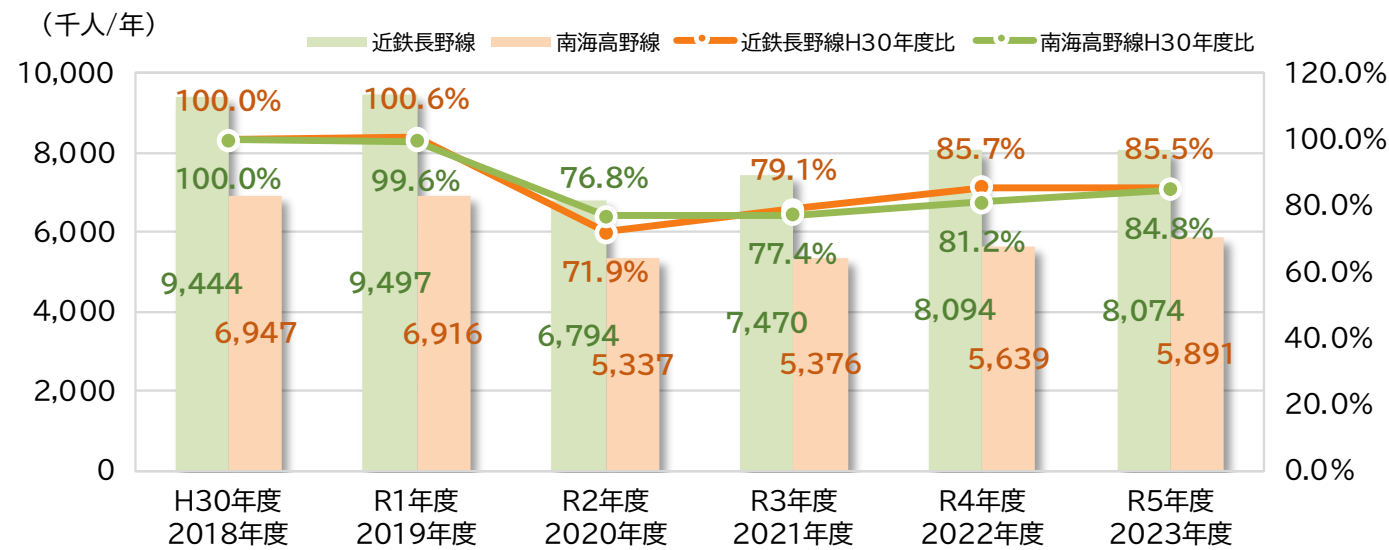


図 鉄道(近鉄長野線・南海高野線)の輸送人数※の推移

出典 活性化協議会提供データ

※輸送人員(近鉄長野線：喜志駅、富田林駅、富田林西口駅、川西駅、滝谷不動駅
南海高野線：金剛駅、滝谷駅)

● 路線バス(近鉄バス・南海バス)

- 市街地の駅や住宅地、病院などの主要施設間を結び運行している路線バス(近鉄バス・南海バス)輸送人員の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、2路線ともに平成30年度比80%程度減少しているが、2路線ともに令和3年度以降の輸送人員は、微増傾向となっている。
- 市街地の回遊性を高める交通手段として利便性向上と更なる利用促進が重要である。

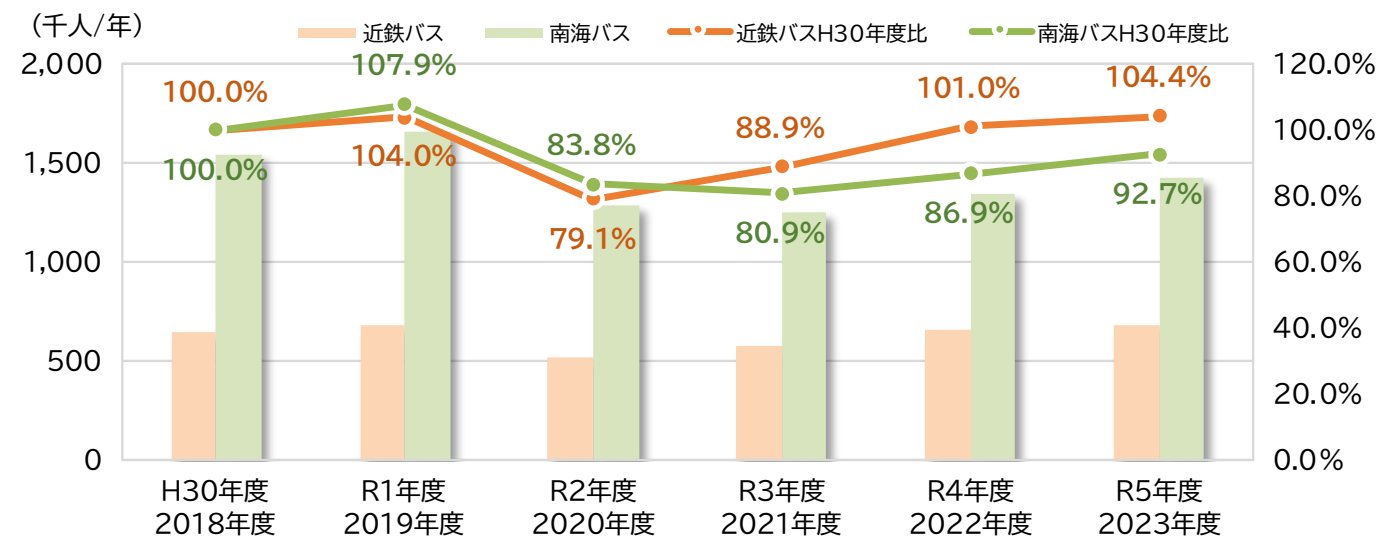


図 路線バス(近鉄バス・南海バス)の輸送人員の推移

出典 活性化協議会提供データ

● 金剛ふるさとバス

- 金剛ふるさとバスの1日あたりの輸送人数の推移は、増減を繰り返している。
- 収支状況については、さくら坂循環線、阪南線では、収支率が55%を超えているが、一方で北大伴線、河内線では収支率が20%を下回るなど、路線ごとでばらつきがある。
- 地域住民の地域外への移動手段を将来にわたって維持していくためにも、地域間幹線交通として金剛ふるさとバスの運行維持に向けた取組が重要である。

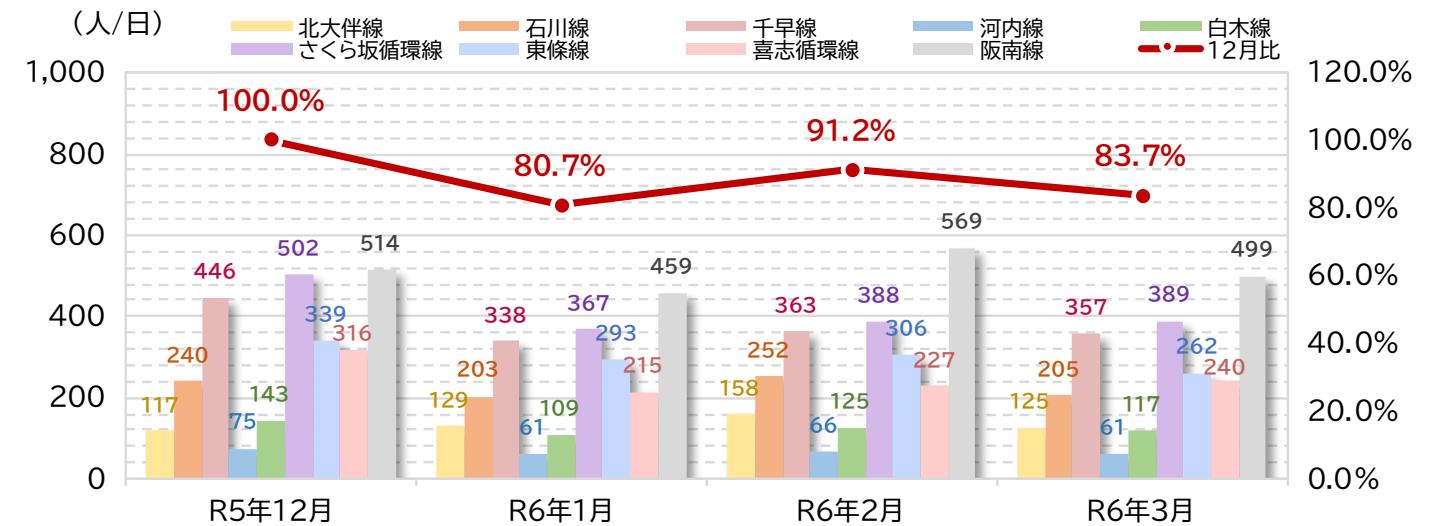


図 金剛ふるさとバスの1日あたりの輸送人数の推移

出典 活性化協議会提供データ

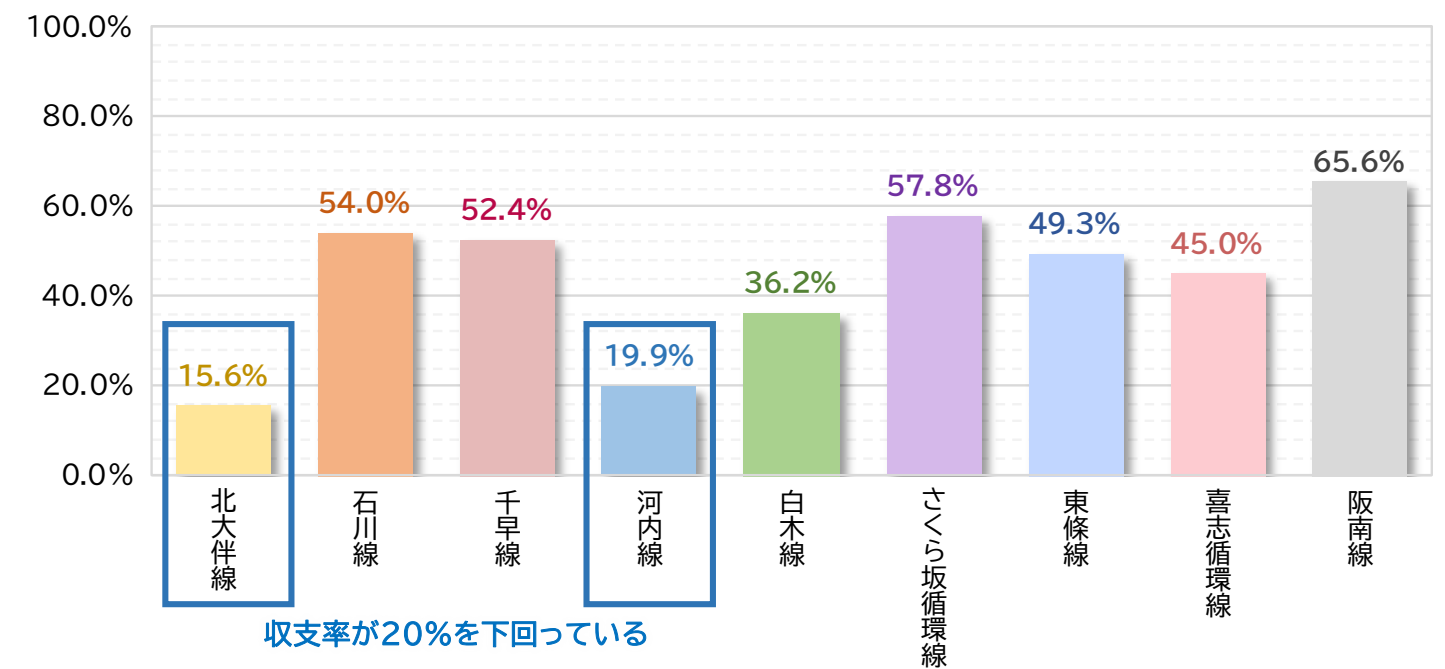


図 金剛ふるさとバスの収支状況

出典 活性化協議会提供データ

● 富田林市レインボーバス

- 駅や市役所などの富田林市内の主要施設間を結んで運行している富田林市レインボーバスの輸送人員の推移は、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、平成30年度比65.1%と減少している。令和5年度では、便数が9便から3便へ減便したことによる輸送人員の変動がみられる。
- 富田林市内の移動を支える交通として、既存公共交通サービスの維持が重要である。

※便数が

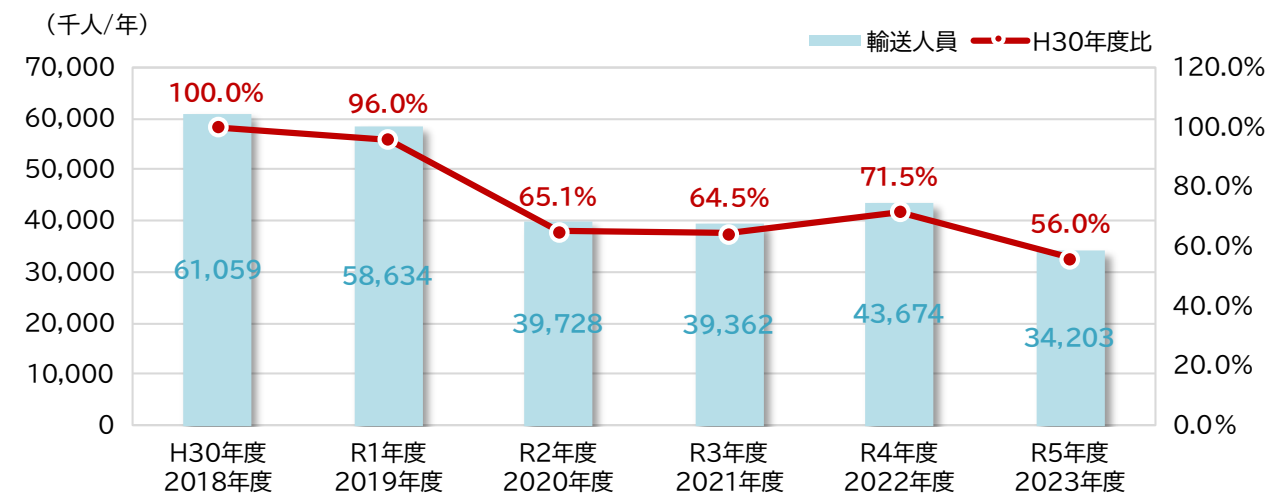


図 富田林市レインボーバスの輸送人員の推移

出典 富田林市提供データ

● たいしのってこバス

- 学生の通学などを支えている他にも、駅や町役場などの太子町内の主要施設間を結んで運行しているたいしのってこバスの輸送人員の推移は、金剛バスの廃止に伴い、令和5年12月21日より上ノ太子駅へ接続するなど、新たなシステムが運行開始され、輸送人員が増加している。
- 太子町内の移動を支える交通として、既存公共交通サービスの維持が重要である。

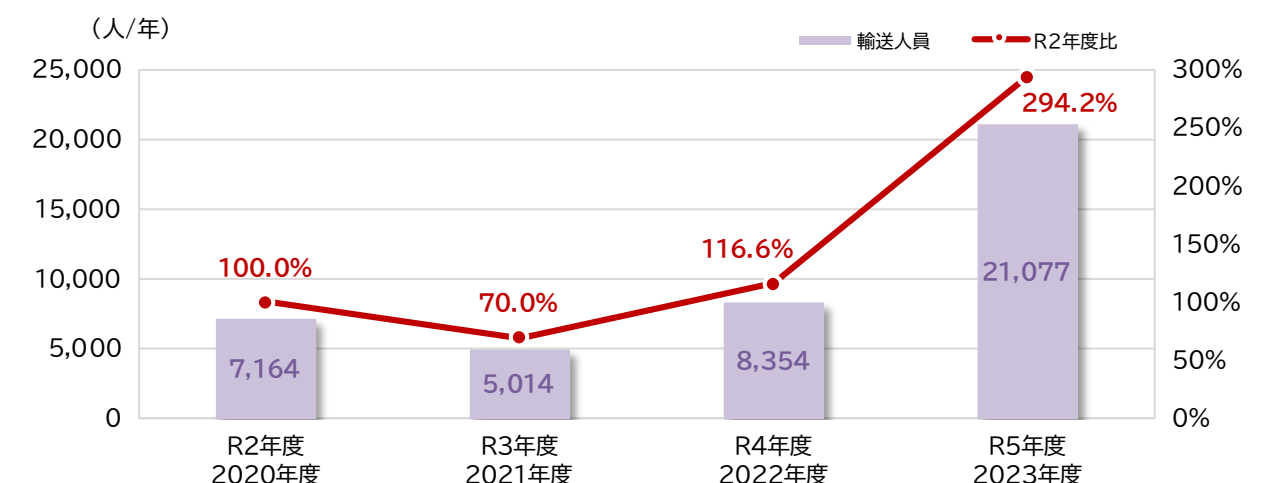


図 たいしのってこバスの輸送人員の推移

出典 太子町提供データ

● カナちゃんバス・やまなみタクシー

- 駅や町役場などの河南町内の主要施設間を結び、運行しているカナちゃんバス・やまなみタクシーの輸送人員の推移をみると、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、両者ともに令和2年度は平成31年度比の50%～87%まで減少している。しかし、金剛バスの廃止に伴い新たなシステムが運行開始され、輸送人員が増加している。
- 河南町内の移動を支える交通として、利便性向上と更なる利用促進が重要である。

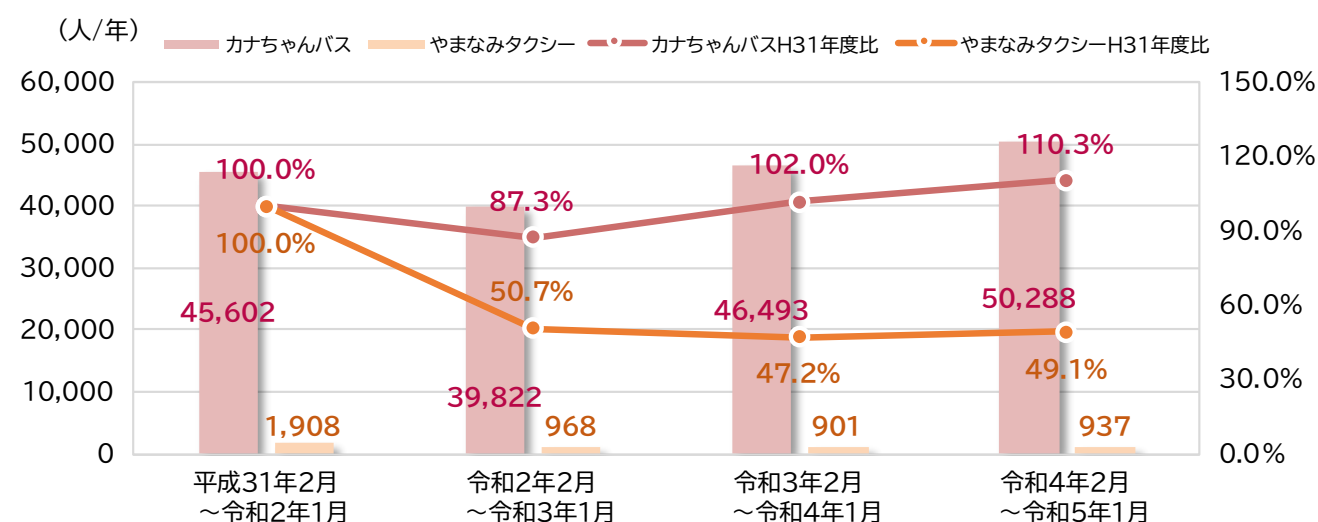


図 カナちゃんバス・やまなみタクシーの輸送人員の推移

出典 河南町提供データ

● 千早赤阪村コミュニティバス

- 金剛ふるさとバス千早線の終着駅である「千早赤阪村立中学校前」から登山口を結んでおり、観光客の移動を支える千早赤阪村コミュニティバスの輸送人員の推移をみると、概ね横ばいとなっている。
- 村内の観光地への交通手段として利便性向上と更なる利用促進が重要である。

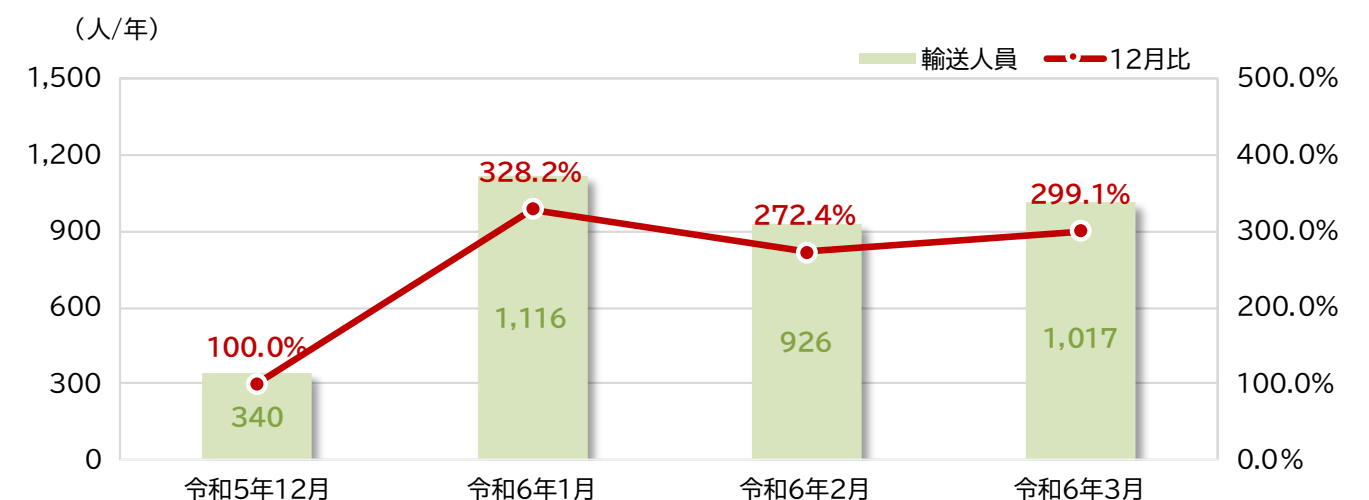


図 千早赤阪村コミュニティバスの輸送人員の推移

出典 千早赤阪村提供データ

調査内容

- 地域内の住民のニーズ・特性や公共交通利用者、交通事業者等の関係者等を把握し、現状の公共交通を取り巻く問題・課題抽出のために、様々な実態調査を実施した。以下に調査内容を示す。

表 調査内容

調査項目	実施方法・内容等
1.住民アンケート調査	■ 対 象 : 富田林市(金剛ふるさとバス沿線地域)、太子町、河南町及び千早赤阪村在住の2,000人 ■ 調査方法 : 郵送によるアンケートの配布・回収 ■ 回収票数 : 回収率 32.9%(2,000票配布に対して658票回収) ・富田林市 34.1%(900票配布に対して307票回収) ・太子町 35.9%(440票配布に対して158票回収) ・河南町 24.8%(500票配布に対して124票回収) ・千早赤阪村 35.6%(160票配布に対して57票回収) ■ 内 容 : 地域住民の生活行動パターンや公共交通ニーズの把握等
2.学生アンケート調査	■ 対 象 : 《高校》 河南高等学校 金剛高等学校 ※高校は1年生のみが対象 富田林中学校・高等学校 初芝富田林中学校・高等学校 富田林支援学校 上宮太子高等学校 《大学》 大阪大谷大学 大阪芸術大学 ■ 調査方法 : 郵送とWEBによるアンケートの配布・回収 ■ 回 答 数 : 1,113票 ■ 内 容 : 通学実態や日常の移動状況、公共交通の利用状況等
3. OD調査	■ 対 象 : 《コミュニティバス》 金剛ふるさとバス 富田林市レインボーバス たいしのってこバス カナちゃんバス 千早赤阪村コミュニティバス 《乗合タクシー》 やまなみタクシー ■ 調査方法 : 調査員の乗り込みによる調査票配布方式のOD調査 QRコード(Web回答)配布方式のアンケート調査 ■ 内 容 : バス利用者の特性、改善意向等
4.ワークショップ	■ 対象地域 : 富田林市(「山中田・大伴地区」「東条地区」)、河南町(「大宝地区」「さくら坂地区」)、太子町、千早赤阪村 ■ 調査方法 : グループごとに分かれて意見交換 ■ 内 容 : 地域交通の実情、外出時の困りごとや公共交通サービスの改善要望 等
5.関係者ヒアリング調査	■ 対 象 : 交通事業者 6者(鉄道・バス・タクシー事業者) 地域内主要施設 4者(商業施設・病院) 関連部署 ■ 調査方法 : 直接面談方式の聞き取り調査または書面調査 ■ 内 容 : 事業者が持つ問題意識、まちづくりとの連携可能性等

調査概要

- 地域にお住まいの方の日常生活行動の特定、公共交通の利用見込みが高いターゲット層の分析などを行うため、地域内在住の2,000人を対象とした郵送型アンケート調査を実施した。

表 調査概要

項目	集計条件
調査対象	富田林市(金剛ふるさとバス沿線地域)、太子町、河南町及び千早赤阪村在住の2,000人
調査方法	郵送によるアンケートの配布・回収
調査期間	令和6年8月2日(月)～8月16日(金) ※一部は8月23日(金)まで実施
回収率	回収率 32.9%(2,000票配布に対して658票回収)

回答者属性

- 回答者属性は以下の通りである。

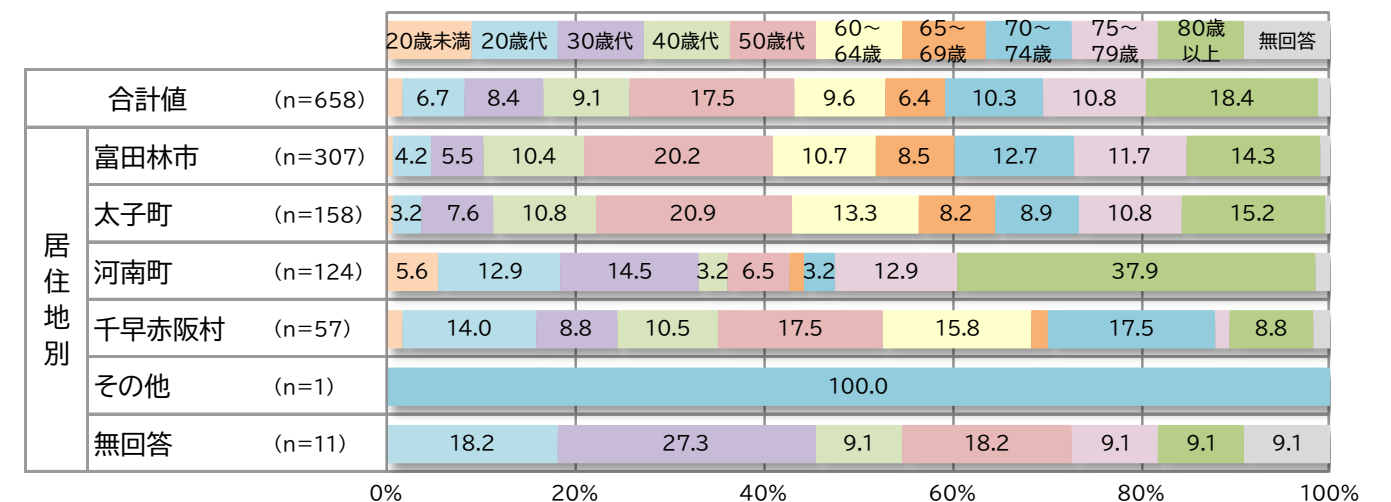


図 回答者の年代別割合

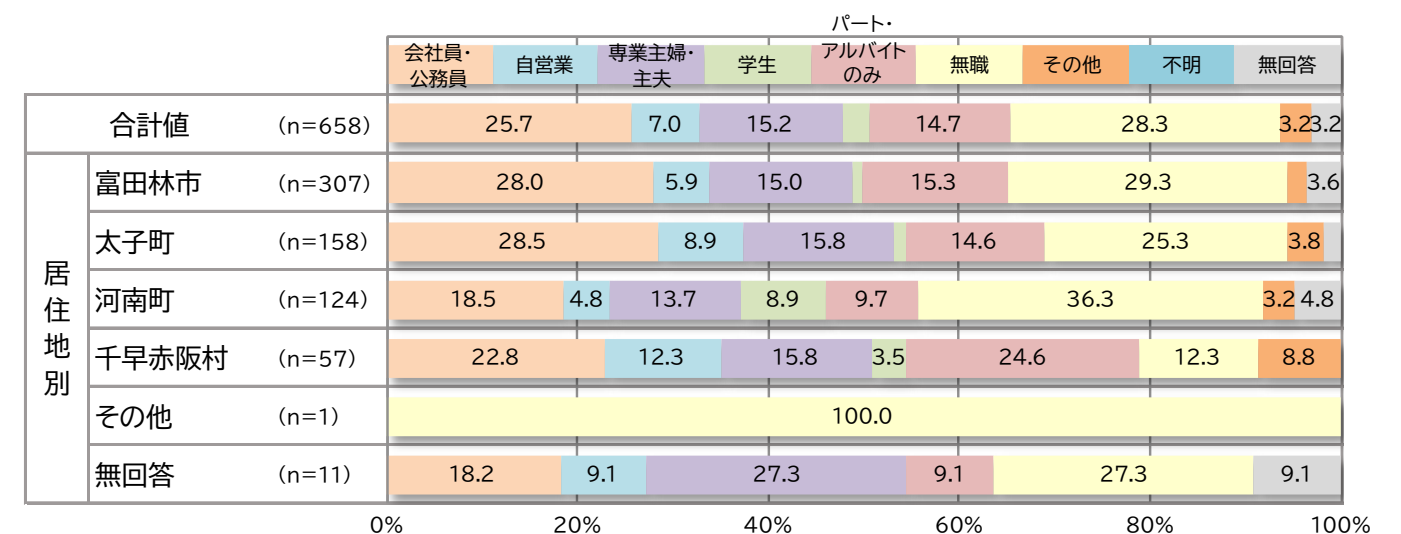


図 回答者の職業別割合

公共交通の利用状況

(1) 居住地別の公共交通利用状況

- 鉄道の利用状況は、どの地域でも「利用しない」が最も多く、「月1日以下」が次いで多い。また、どの地域も「週5日」が約6～10%占めており、通勤・通学で鉄道を利用していることが窺える。
- 路線バス・コミバスの利用状況は、全体では「利用しない」が約50%を占めているが、河南町では、「月2～3日以上」が12.9%と他の地域に比べて高くなっている。
- タクシーの利用状況は、どの地域でも「利用しない」が60%程度占めており、「月1日以下」が次いで高い。

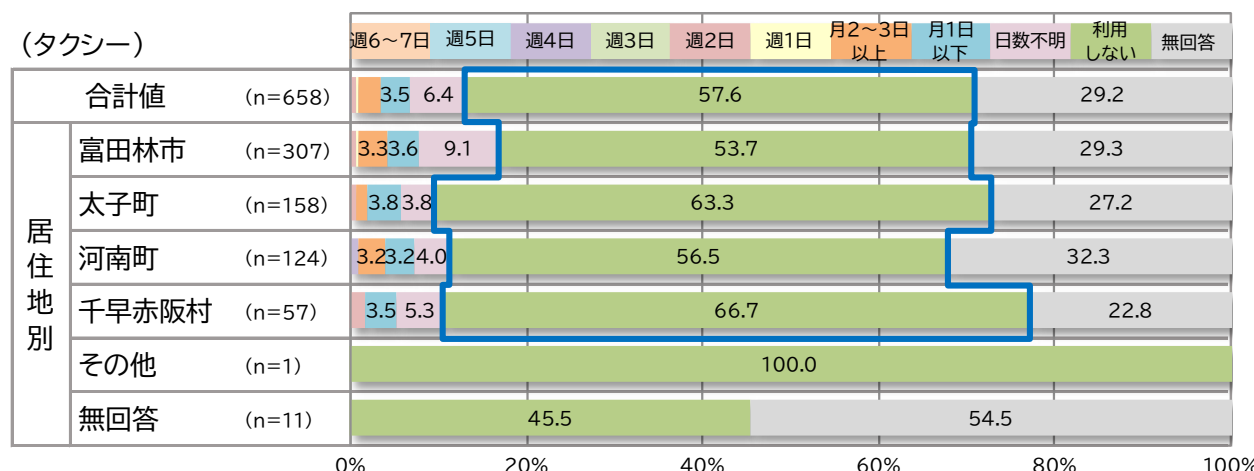
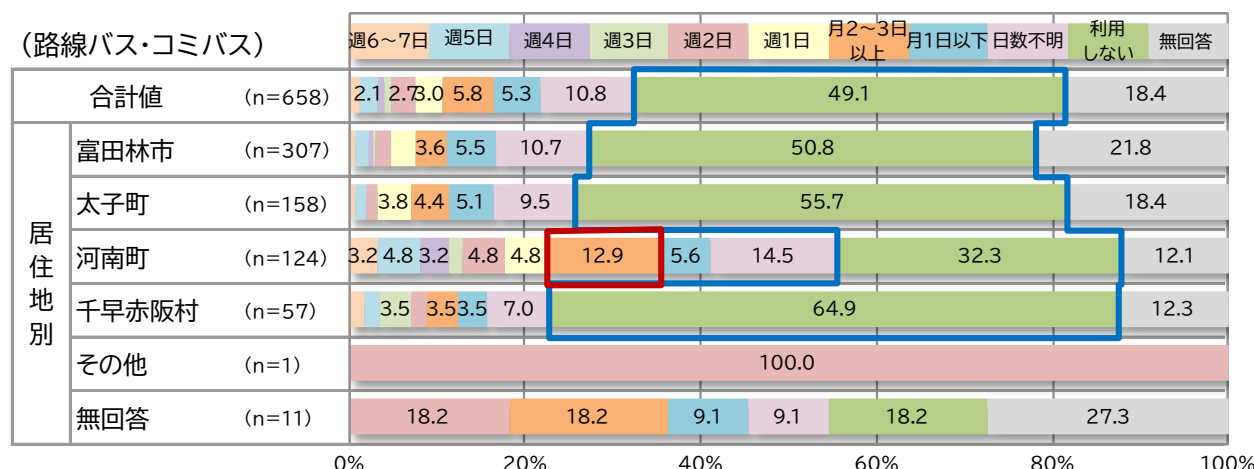
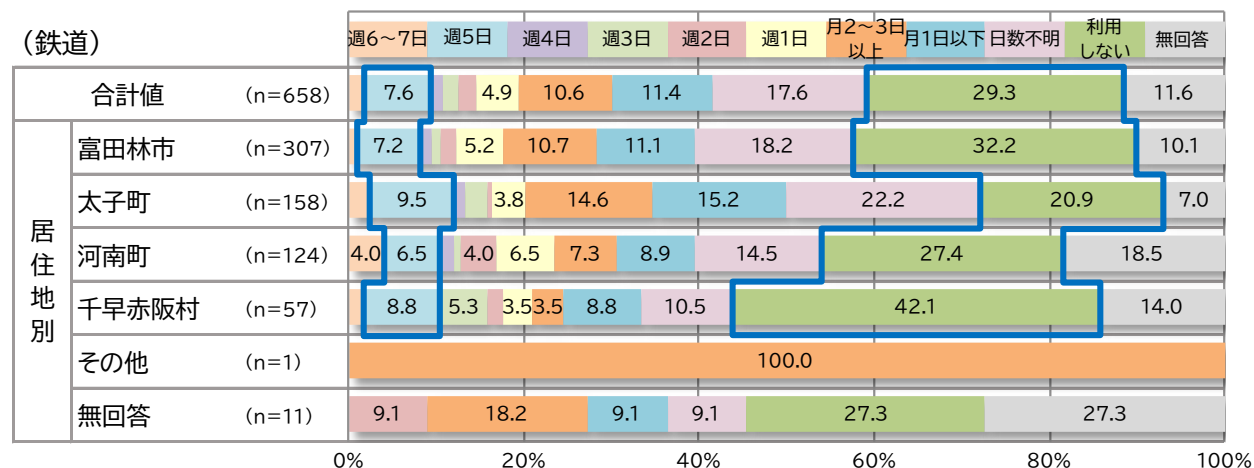


図 居住地別の公共交通利用状況

(2) 公共交通利用時間帯

- 公共交通の利用時間帯では、どの地域でも出発時間では7時台～10時台で多くっており、帰宅時間では11時台から徐々に利用が増えるといった傾向がみられる。

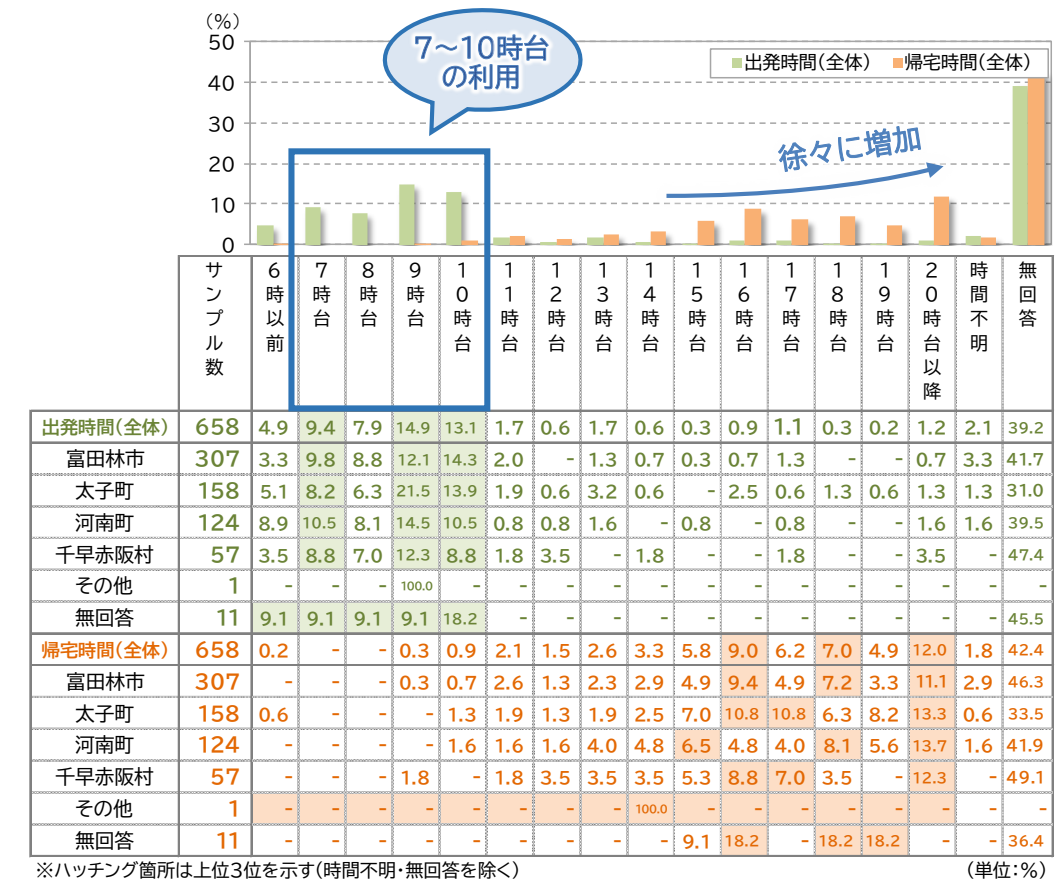


図 公共交通利用時間帯

(3) 本地域の公共交通サービスの満足度

- 本地域の公共交通サービスの満足度については、全体の16.9%が「満足・やや満足」と回答しているが、37.1%は「不満・やや不満」と回答している。不満を感じる理由としては、「運行本数が少ない(59.0%)」が最も多い。

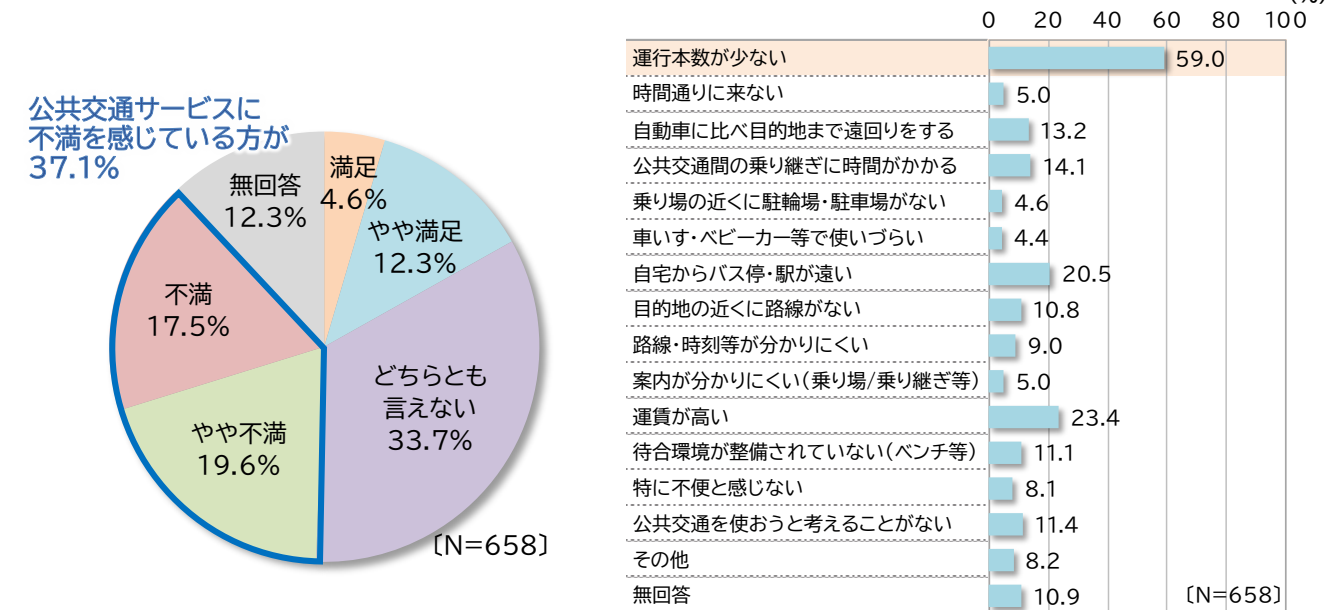


図 公共交通サービスの満足度

図 公共交通サービスに対して不満を感じていること
※複数回答のため、合算値は100%を超える

地域住民の生活行動

(1) 通勤・通学の生活行動

●通勤・通学では、地域内が37.8%、地域外(主に大阪市)への通勤・通学が42.7%となっている。交通手段は、自家用車の利用割合(35.5%)が最も多く、公共交通の利用割合は、27.6%で鉄道への乗り換えが多い。

【通勤・通学の移動需要】

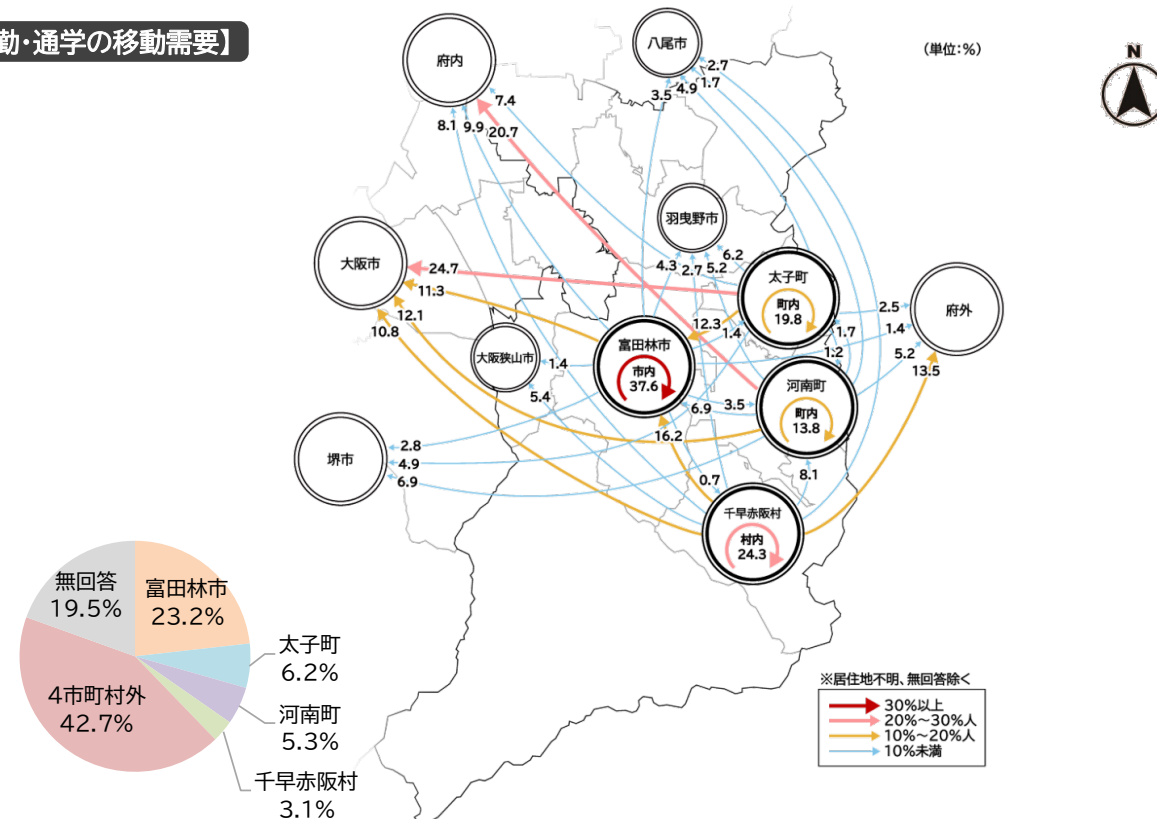


図 通勤・通学の移動需要

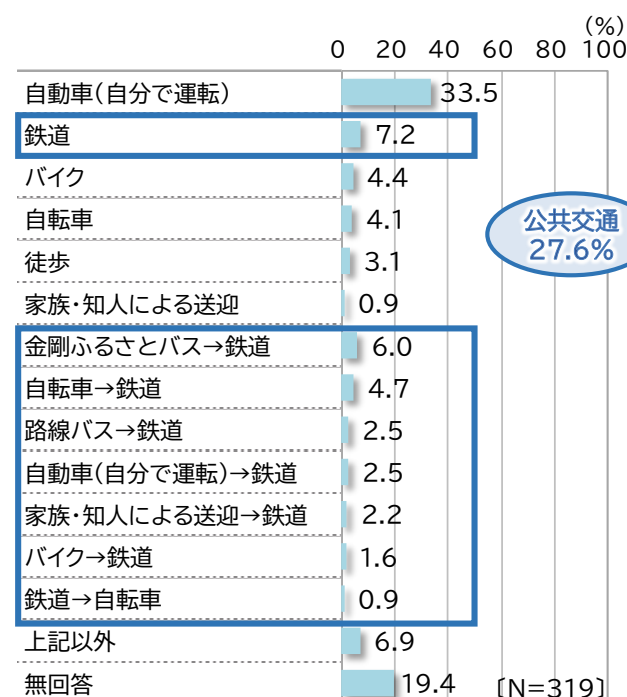


図 通勤・通学時の交通手段

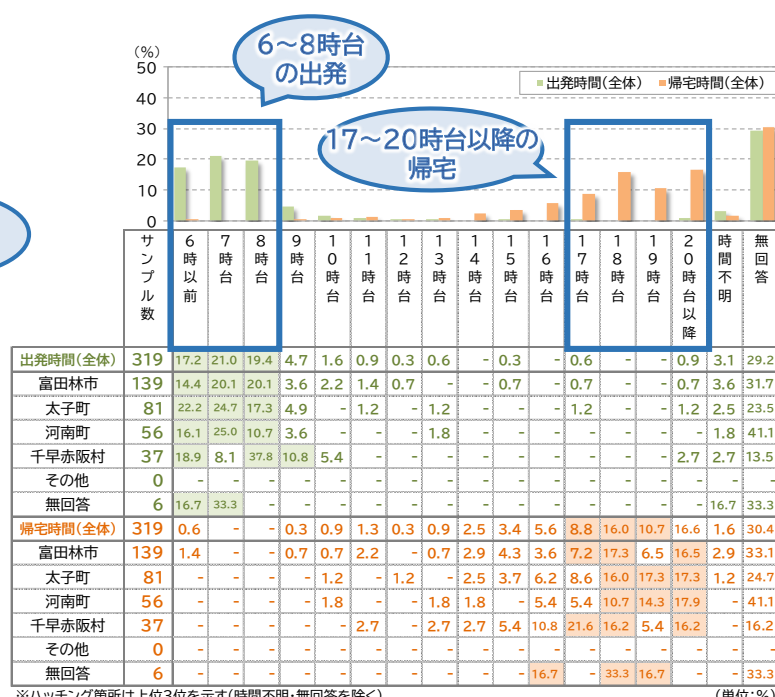


図 通勤・通学時の移動時間

(2) 買い物の生活行動

●買い物では、地域内での移動が多いが、千早赤阪村においては、河南町への移動が多い。交通手段は、自家用車の利用割合(47.4%)が最も多く、公共交通の利用割合は、6.8%となっている。

【買い物の移動需要】

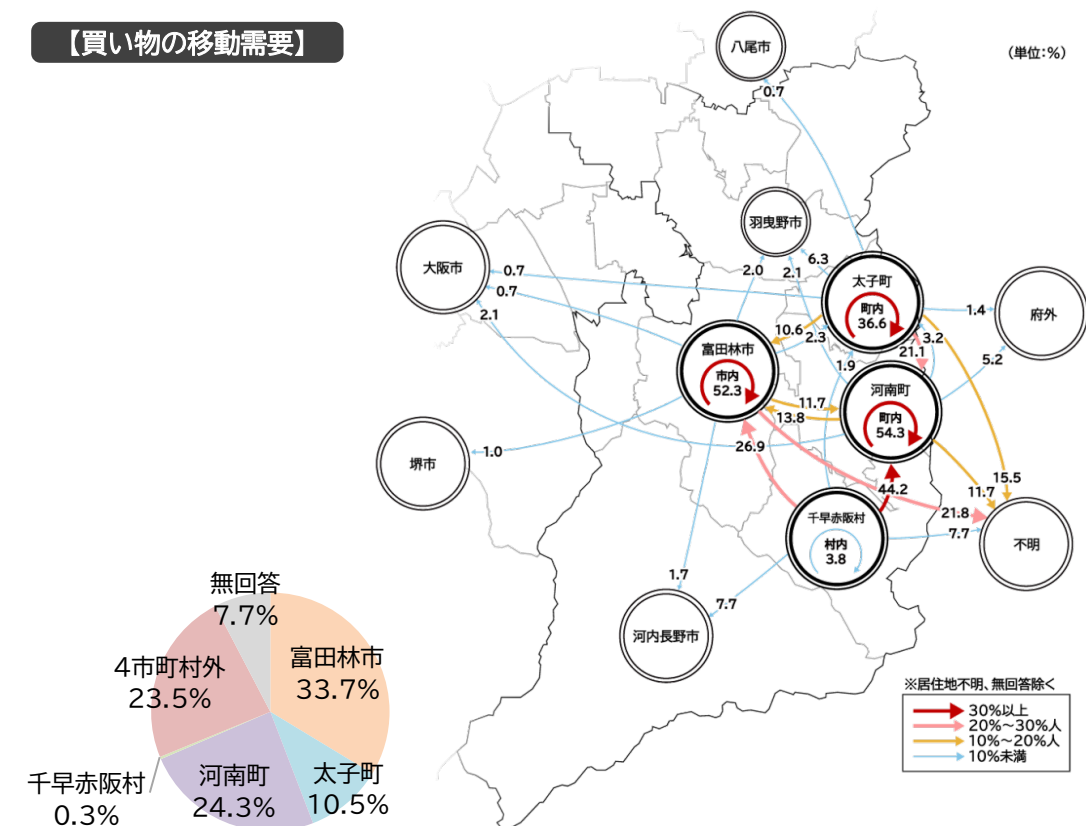


図 買い物の移動需要

〈主な買い物先上位5施設〉

- 万代 河南町店(65票)
- オークワ 河南店(57票)
- トライアル 富田林店(56票)
- サンプラザ 山中田店(42票)
- サンプラザ 太子店(31票)

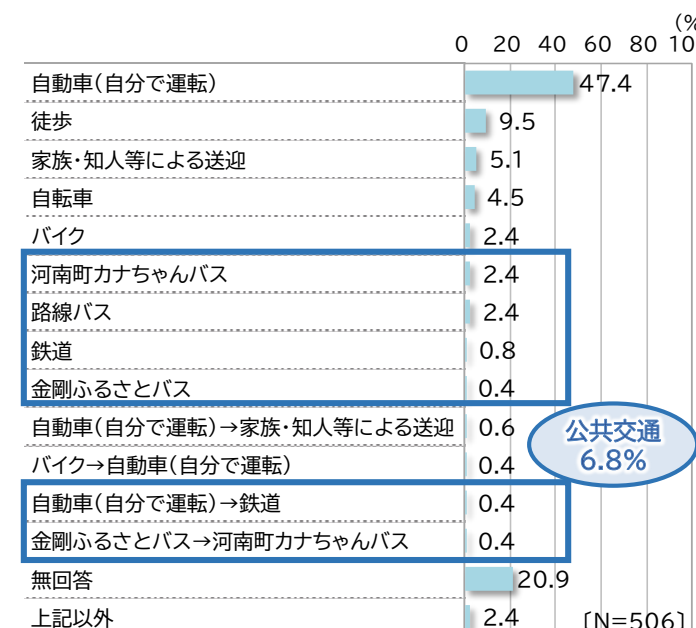


図 買い物時の交通手段

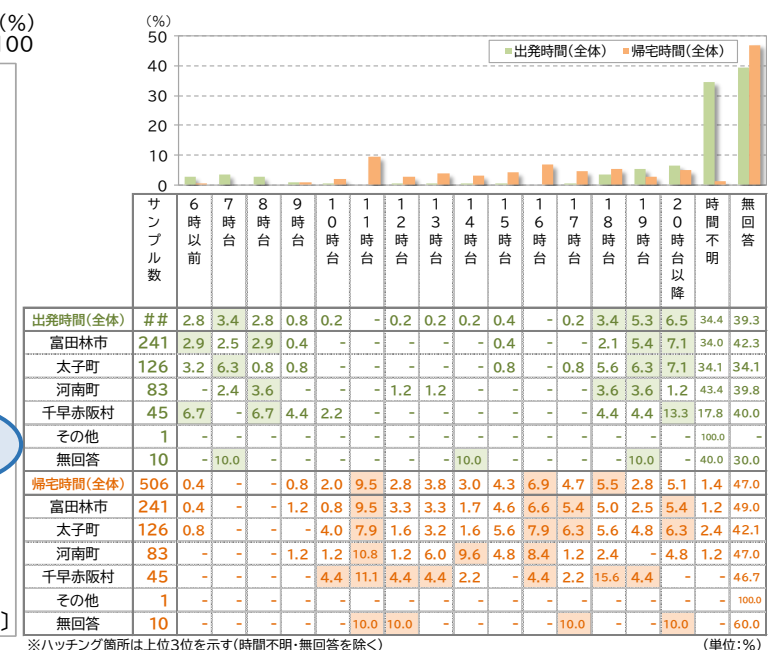


図 買い物時の移動時間

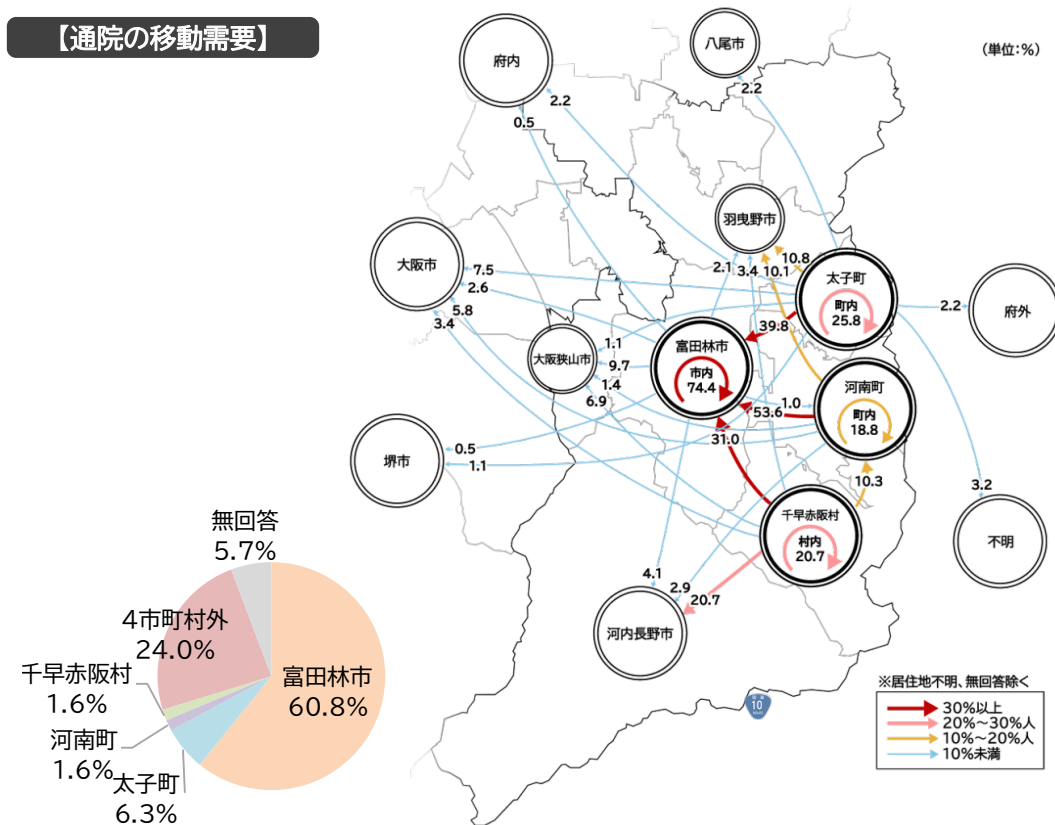
03 住民アンケート調査結果

令和6年度 第2回富田林市、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

(3) 通院の生活行動

●通院では、地域内が42.1%、地域外(主に堺市)への通院が49.3%となっている。交通手段は、自家用車の利用割合(40.3%)が最も多く、公共交通の利用割合は8.3%となっている。

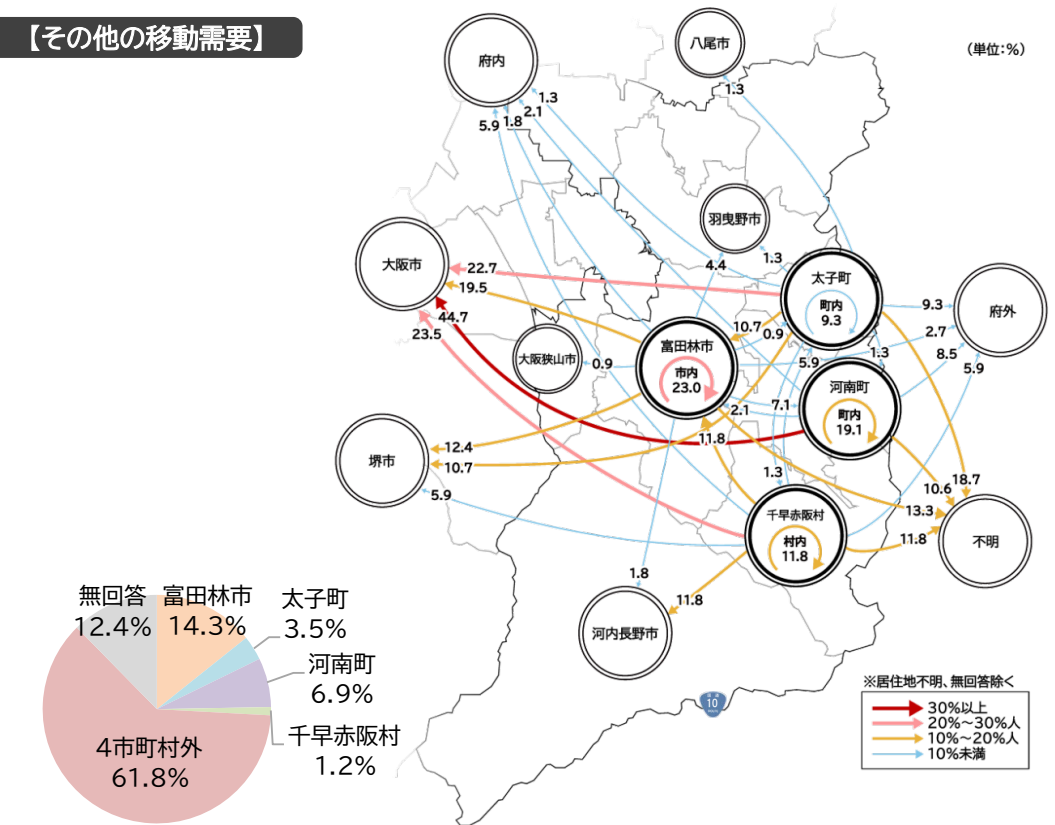
【通院の移動需要】



(4) その他外出(娯楽や趣味、遊び等)の生活行動

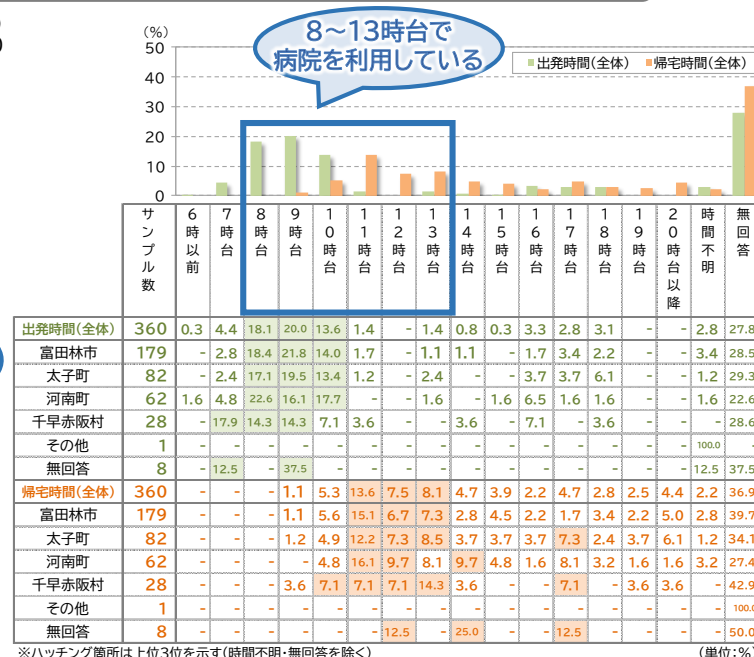
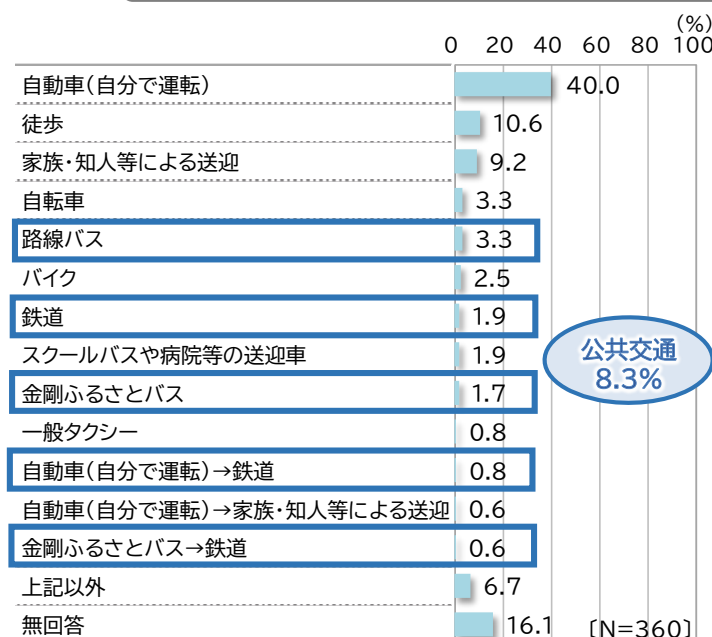
●その他外出では、地域内が26.0%、地域外(主に大阪市、堺市)への移動が47.3%となっている。交通手段は、自家用車の利用割合(42.3%)が最も多く、公共交通の利用割合は28.9%となっている。

【その他の移動需要】



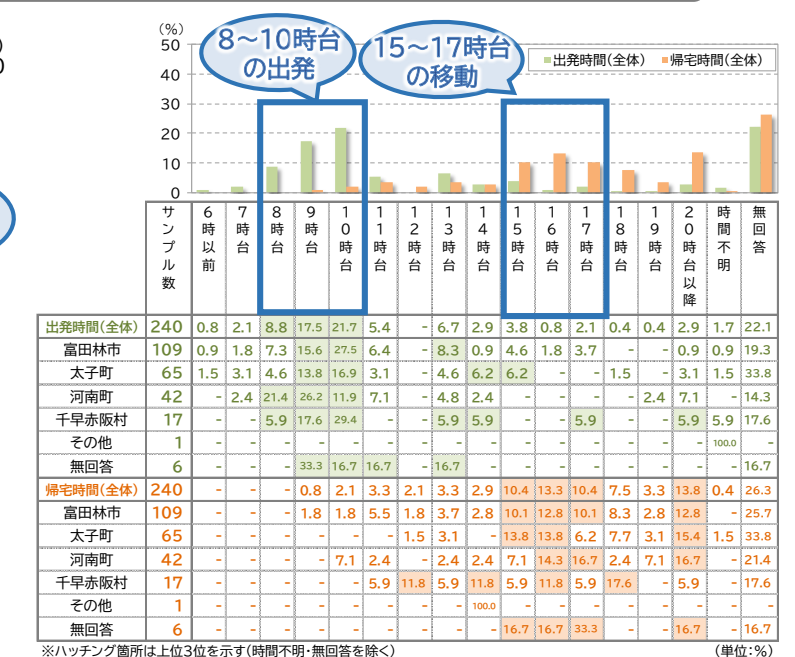
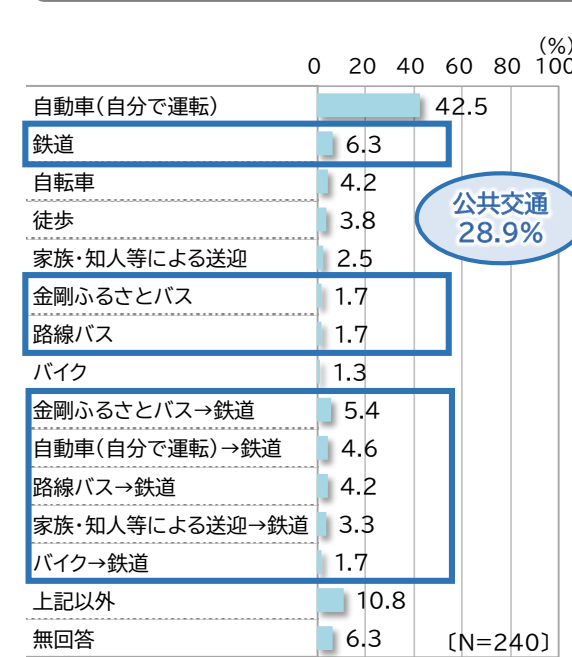
〈主な通院先上位5施設〉

- PL病院(64票)
- 富田林病院(53票)
- 近畿大学病院(22票)
- 大槻医院大伴診療所(14票)
- 新堂診療所(13票)
- 大阪南医療センター(9票)



〈主なその他外出(娯楽や趣味、遊び等)先上位5施設〉

- ららぽーと堺(17票)
- あべのハルカス(16票)
- かなんぴあ(10票)
- あべのキューズモール(7票)
- 近鉄百貨店(7票)



参考: 人流データ分析

●携帯端末を活用したGPS位置情報ビックデータの人流分析により、地域住民の主な外出行動となる買い物・通院として利用される施設への移動実態(来訪者の属性・居住地)を分析。携帯端末の分析にあたって、「KDDI Location Analyzer」を使用。

表 調査概要

項目	集計条件		
対象施設	主な買い物先	①万代河南町店 ②スーパーセンターオークワ河南店 ③スーパーセンタートライアル富田林店	
	主な通院先	①PL病院 ②富田林病院 ③近畿大学病院	
集計期間	2023年4月1日～2024年3月31日(1年間)		
滞在時間	15分以上60分以下の滞在	年代	20代、30代、40代、50代、60代、70歳以上
時間帯	5:00～24:00	性別	男性・女性

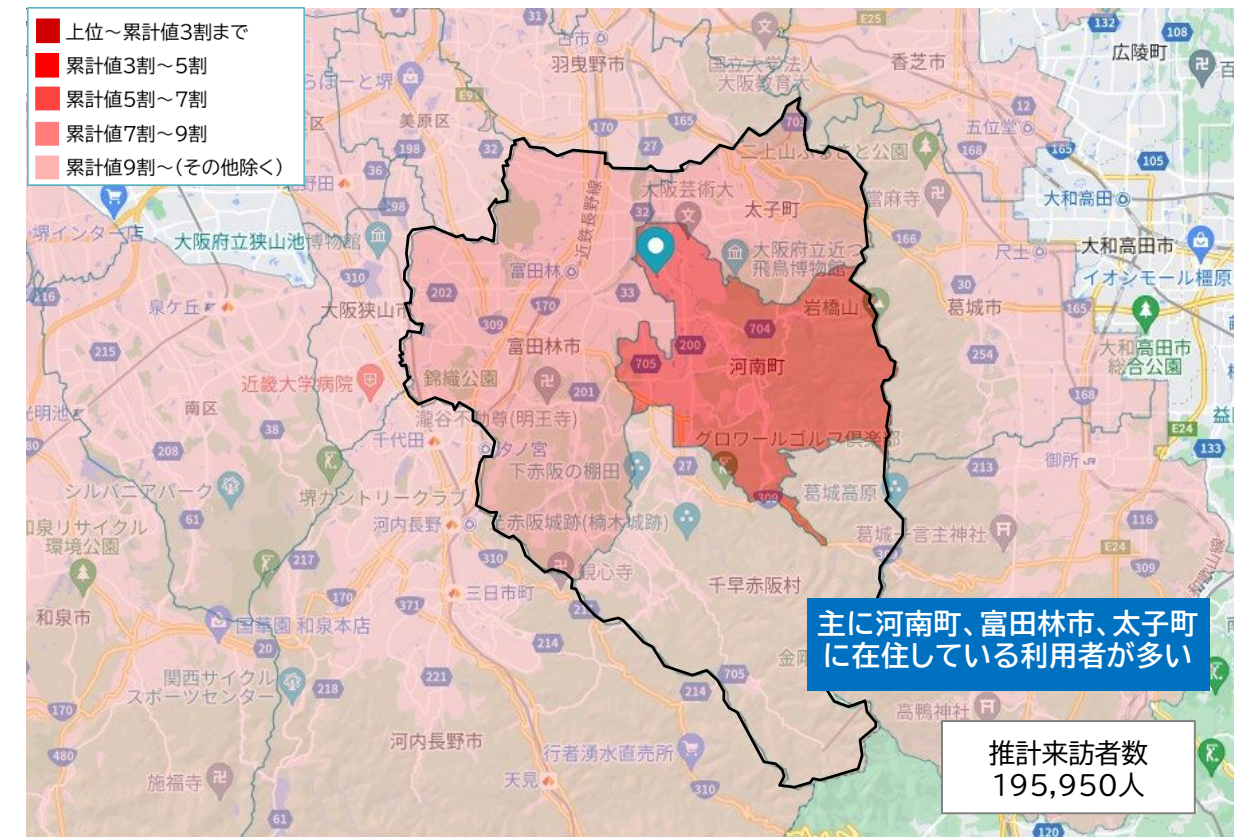
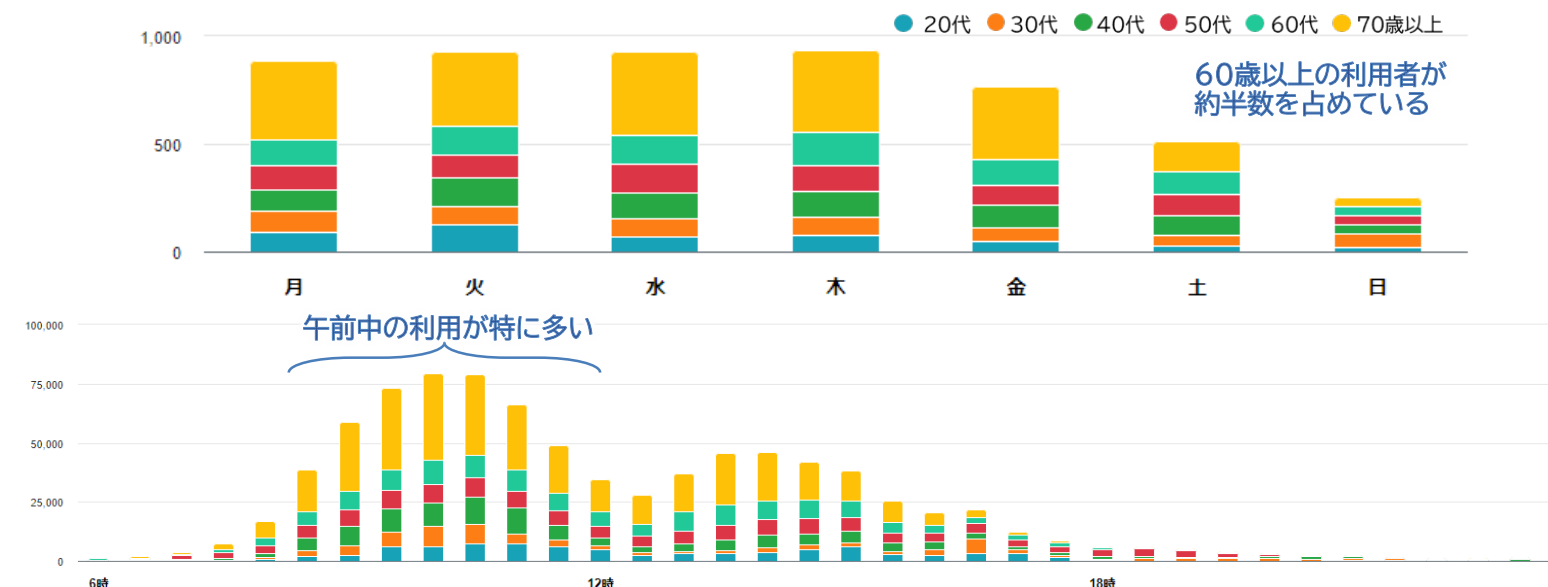
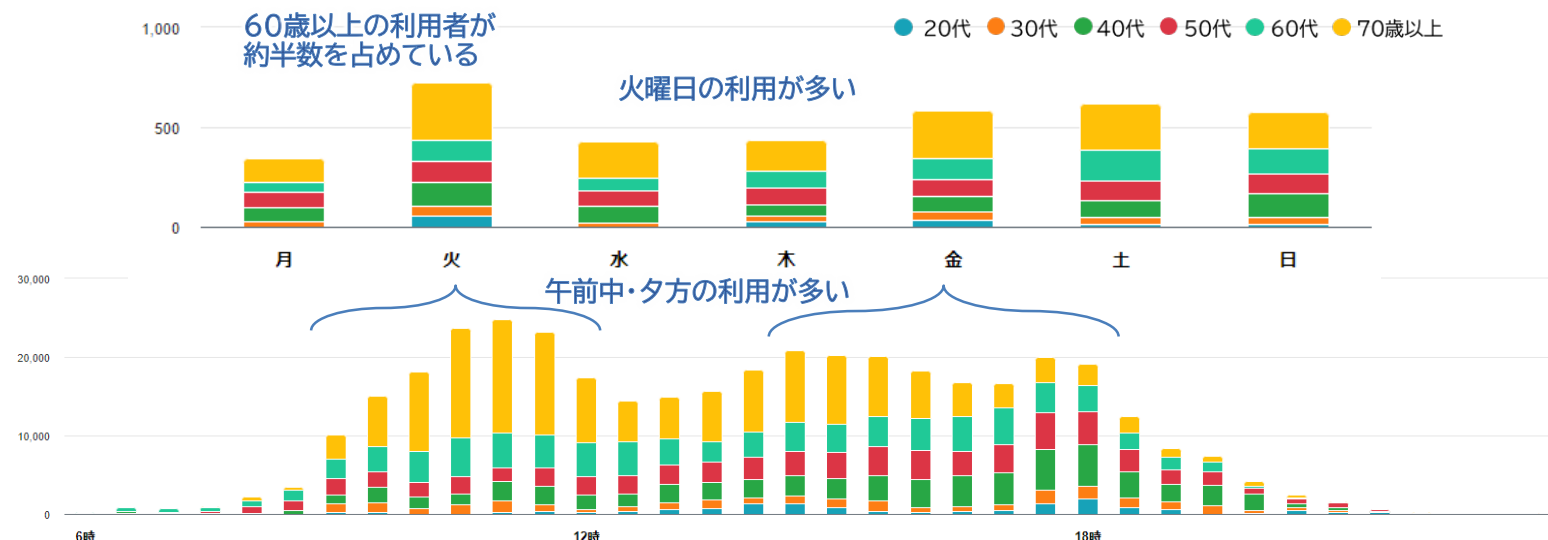


図 万代河南町店の来訪者居住地(市町村別)

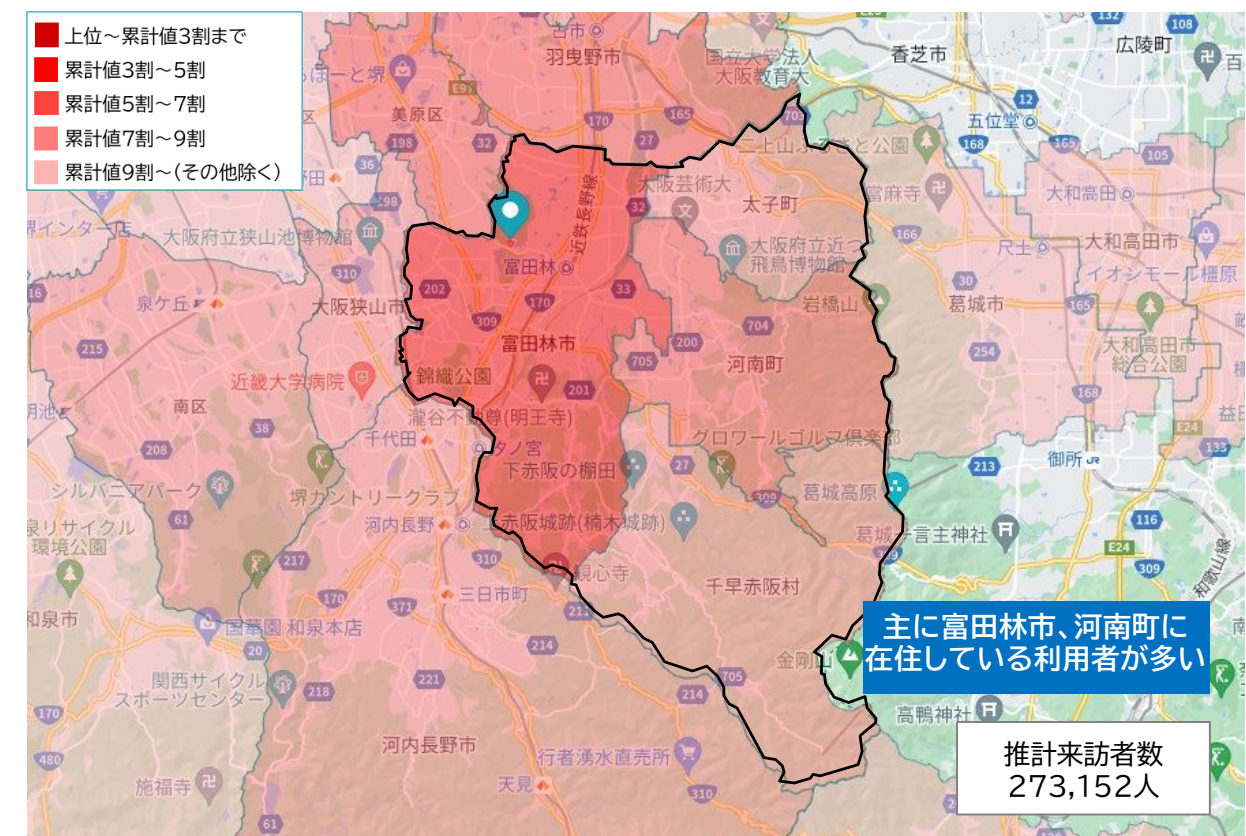


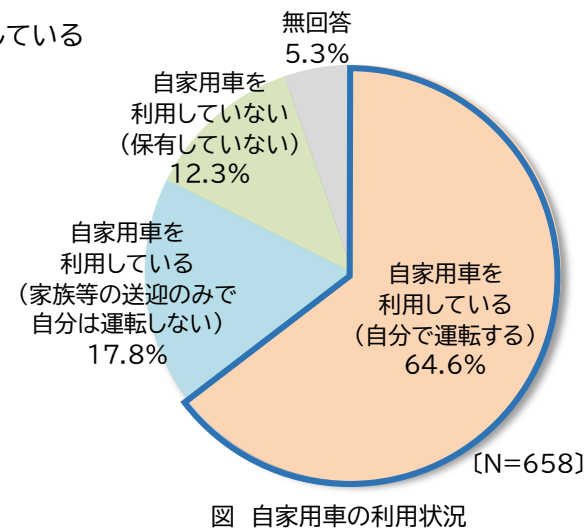
図 PL病院の来訪者居住地(市町村別)

● 自家用車の利用状況

- 地域住民の自家用車の状況は、64.6%が「自家用車を利用している（自分で運転する）」と回答している。

〈自家用車を利用する理由(自由意見)〉

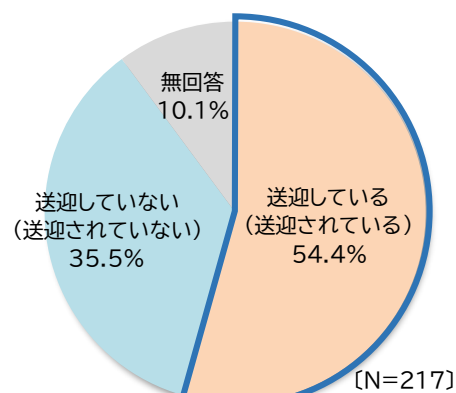
- ・バスの運賃より駐車場料金の方が安い
- ・自宅から最寄りのバス停までが遠い
- ・バスだと電車との接続が良くない
- ・バスの最終便に間に合わない



● 子育て世代の子供の送迎状況

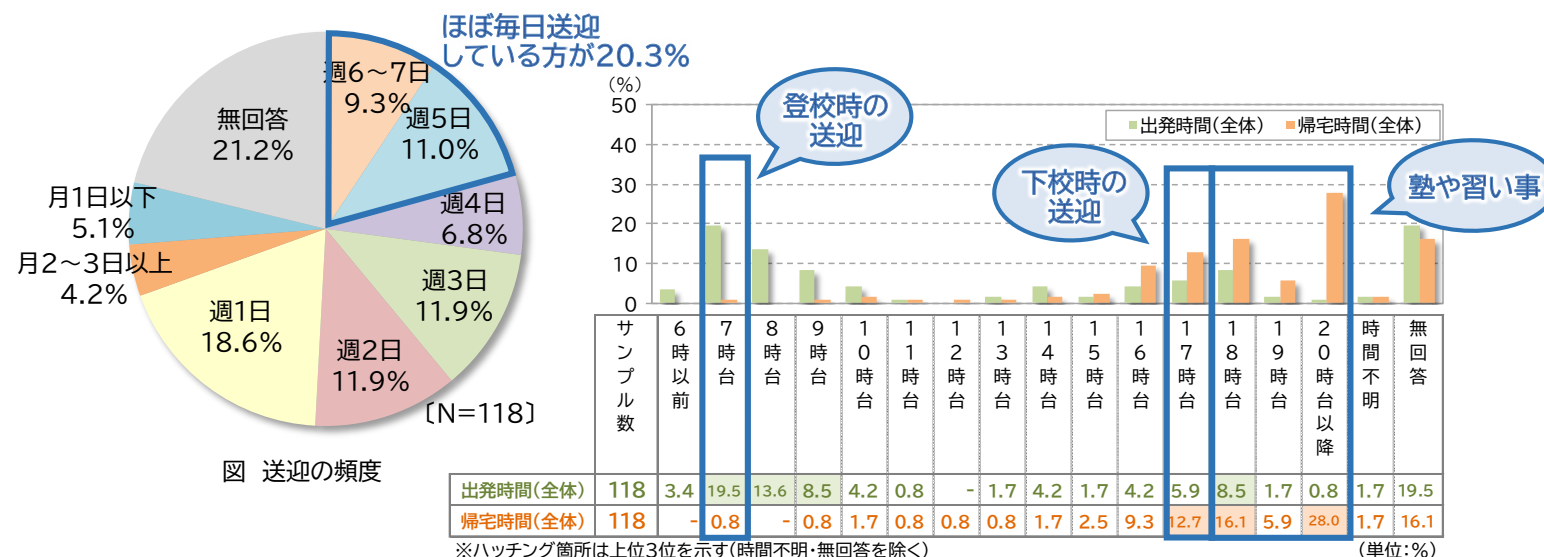
(1) 子供の送迎実態

- 子育て世代の子供の送迎状況は、54.4%が「送迎している（送迎されている）」と回答している。



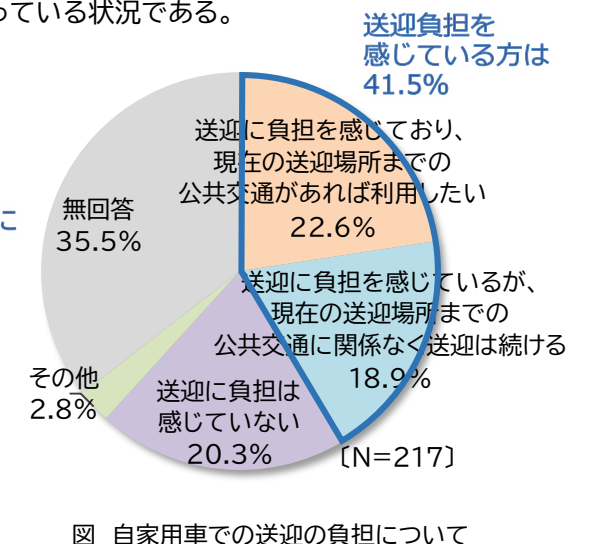
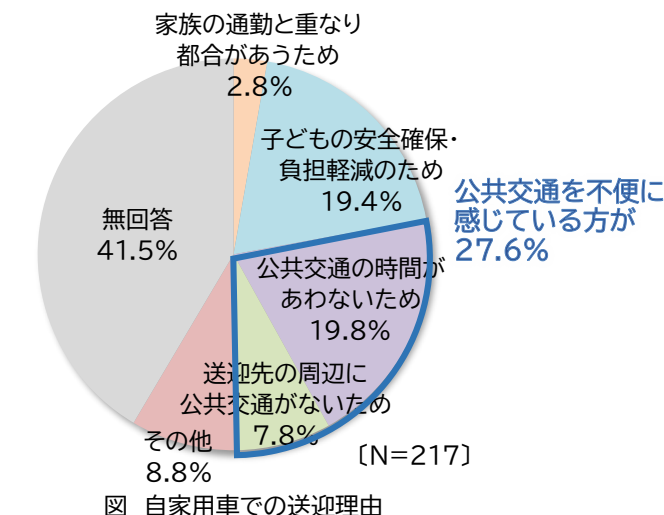
(2) 子供の送迎頻度・時間

- 送迎頻度は、ほぼ毎日(週6~7日、週5日)が20.3%となっており、通学のほか、塾や習い事が想定される。
- 送迎出発時間は「7時台」(19.5%)が最も多く、送迎帰宅時間は「20時台以降」(28.0%)が最も多い傾向にある。



(3) 送迎に負担を感じている子育て世代の存在

- 送迎する理由として「公共交通の時間があわないため(19.8%)」が最も多く、「子どもの安全確保・負担軽減のため(19.4%)」が次いで多くなっている。
- 一方で、送迎負担を感じている方が全体の41.5%と約半数となっている状況である。



● 金剛バスの廃止に伴う移動の変化

- 金剛バスの廃止に伴う移動の変化は、「変わらない」が約70%、「変わった」が約20%とである。
- 金剛バスの代替手段としては、全体を見ると「家族・知人等による送迎」、「徒歩」の順に割合が高い。河南町は他の地域と比べて、「家族・知人等による送迎(67.9%)」の割合が高い。また、千早赤阪村は他の地域と比べて、「自動車(自分で運転する)(33.3%)」の割合が高い。

		変わった	変わらない	無回答
合計値 (n=658)		22.0	68.7	9.3
居住地別	富田林市 (n=307)	20.5	68.4	11.1
	太子町 (n=158)	24.7	69.0	6.3
	河南町 (n=124)	22.6	64.5	12.9
	千早赤阪村 (n=57)	21.1	77.2	
	その他 (n=1)		100.0	
	無回答 (n=11)	27.3	72.7	

図 金剛バス廃止による移動手段の変化状況

		徒歩	自転車	バイク	自動車 (自分で運転)	家族・知人等による送迎	外出しなくなった	その他	無回答
合計値 (n=145)		34.5	20.7	3.4	24.8	40.7		17.9	13.1
居住地別	富田林市 (n=63)	44.4	28.6	4.8	22.2	30.2		12.7	17.5
	太子町 (n=39)	48.7	25.6	5.1	30.8	41.0		12.8	7.7
	河南町 (n=28)	10.7	3.6	10.7		67.9		35.7	10.7
	千早赤阪村 (n=12)	8.3			33.3	41.7		25.0	8.3
	その他 (n=0)								
	無回答 (n=3)				100.0				33.3

図 金剛バス廃止による代替移動手段

※複数回答のため、合算値は100%を超える

● 地域の財政負担・今後の取り組みへの意向

(1) 公共交通サービス事業の継続意向

- 公共交通サービス事業の維持における国や府、地域の財政負担への考えは、「運賃見直しにより運行サービスを継続して欲しい」、「財政負担を増やして、運行サービスをより充実させて欲しい」が合わせて63.4%を占めており、運行サービスの継続や改善を求める意向がみられる。

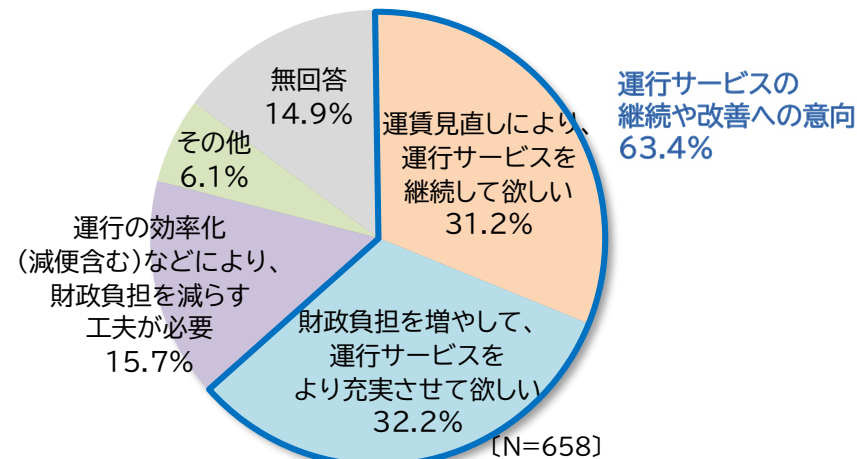


図 地域の財政負担のあり方

▶▶運賃の見直しや財政負担を増額により、現状の公共交通サービスをより充実させることが求められている

(2) 公共交通の必要性に関する地域住民意向

- 公共交通の移動手段としての必要性については、全体の91.6%が必要と思うと回答しており、移動手段としての重要性が窺える。
- 公共交通の維持のために今後、積極的に利用しようと思う意向については、全体の65.0%が利用しようと思うと回答しているが、24.8%は利用しようと思わないと回答している。
- 公共交通の利用体験企画の参加意向については、全体の34.0%が参加しようと思うと回答しているが、52.3%は利用しようと思わないと回答している。

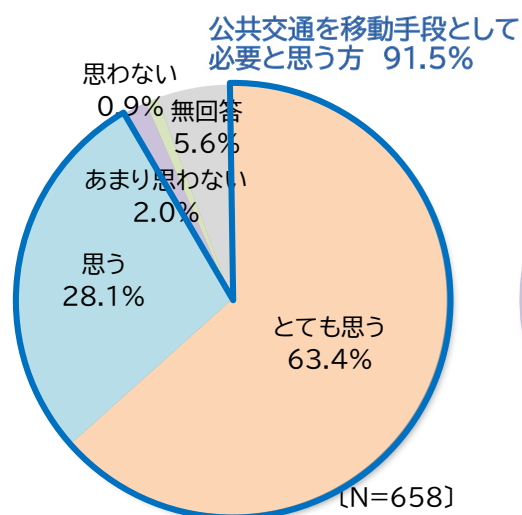


図 公共交通の必要性

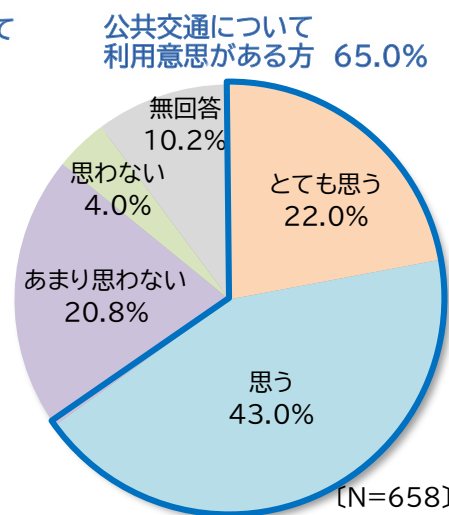


図 公共交通の維持に向けた利用意向

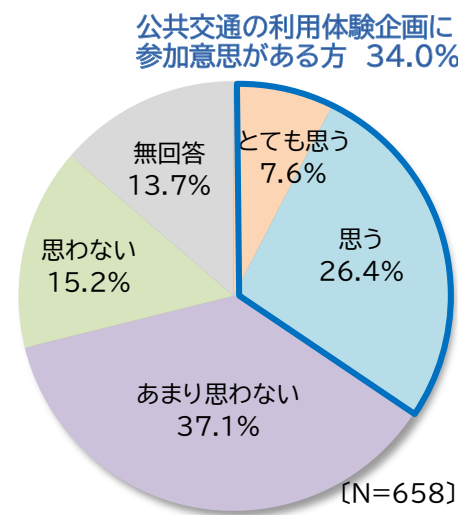


図 公共交通の利用体験企画の参加意向

(3) 公共交通の維持・利用向上のための考え

- 公共交通の維持・利用向上のための考えは、「鉄道・バス等の乗り継ぎしやすい運行の改善(ダイヤの見直しなど)」(56.2%)が最も多く、次いで「高齢者にとっても使いやすい車両での運行(ノンステップ・低床バスなど)」(41.0%)となっている。
- 上記のほか、「ICカードや割引制度の普及など、バスの利便性を高める(広報・PR含む)」や、「利用しやすい乗り場環境(待ち合い・情報提供)の整備・乗降場の拡充(29.8%)」など、利便性の向上を求める意見があげられている。

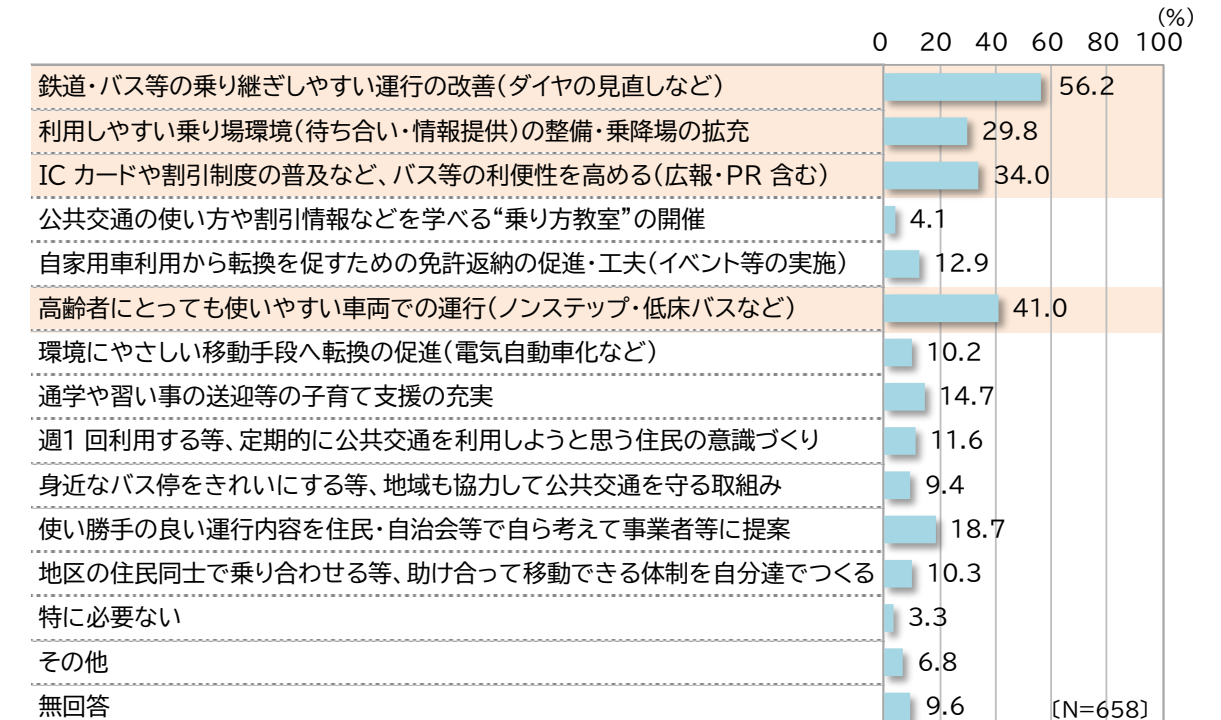


図 公共交通の維持・利用向上のための考え

※複数回答のため、合算値は100%を超える

● その他公共交通等に関するご意見(抜粋)

公共交通に関するご意見	
富田林市	・自宅から最寄りのバス停が遠いため、 利用したくても利用できない。
富田林市	・ 本数が少ない ので、片道切符状態になり利用できない。
富田林市	・バスの運行が少ない時間帯は、 タクシーなどの代替手段を運行してほしい。
太子町	・今の太子町内のバスの行き先や本数では、 免許返納したくてもできない。
太子町	・鉄道とバスの連携等、 生活と直結した行き先 を考え直してほしい。
太子町	・ シニア割引を設ける など、利用したい人が利用しやすいように工夫してほしい。
河南町	・坂が多いので、 バス停に乗降を支えるものや屋根等を設置してほしい。
河南町	・ 通勤・通学の時間帯、深夜帯 の便を増やしてほしい。
河南町	・事前購入が出来る 回数券・定期券の販売 してほしい。
千早赤阪村	・ 村内と買い物先への巡回バス を午前と午後2本ずつ(行き・帰り分)運行してほしい。
千早赤阪村	・ 最寄りのバス停までが遠く、坂道が多い ので歩くのが大変。
千早赤阪村	・ タクシーチケットが利用しづらく 、タクシーの利用形態の見直しが必要。

調査概要

- 学生の通学実態や日常の移動状況、公共交通の利用状況や公共交通を利用しない要因などを把握し、まちの魅力向上のための大きな要因となる公共交通の利便性向上に向けた施策検討に反映する。※Web回答あり

表 調査概要

項目	集計条件
調査対象	地域内の高校・大学へ通う学生
調査方法	郵送とWEBによるアンケートの配布・回収
調査期間	令和6年9月2日(月)～9月6日(金) ※一部学校は9月13日(金)まで実施
回答数	1,113票

登下校時の通学手段

- 登下校時の通学手段では、登校時・下校時ともに「自転車」が56%程度であり最も多い。公共交通については、登校時・下校時ともに「鉄道」が約90%を占め、コミュニティバス・乗合タクシーはほとんど利用されていない。
- 公共交通の利用目的については、「遊び」「通学」とともに33.2%と日常利用が多い。
- 下校時に乗車する駅については、「富田林西口駅」(47.3%)が最も多い。
- 通学時に乗車するバス路線では、「南海バス」(24.8%)が最も多く、「スクールバス」(17.5%)、「近鉄バス」(13.9%)が次いで高い。金剛ふるさとバスについては、全路線合わせて12.5%利用されている。

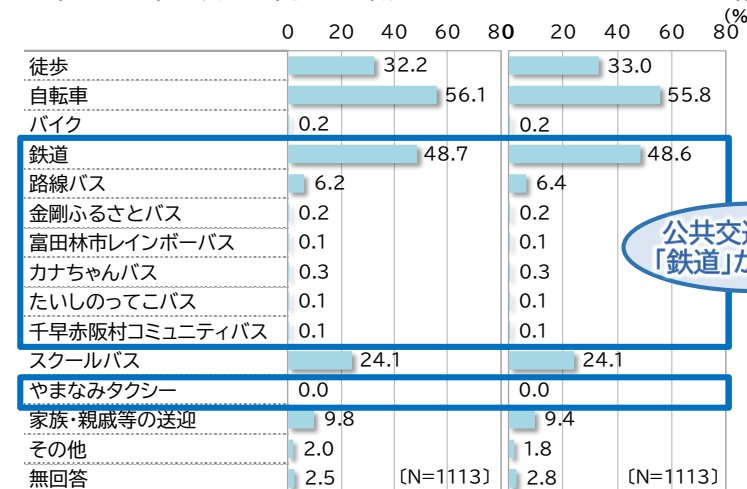


図 登下校時の交通手段

※複数回答のため、合算値は100%を超える

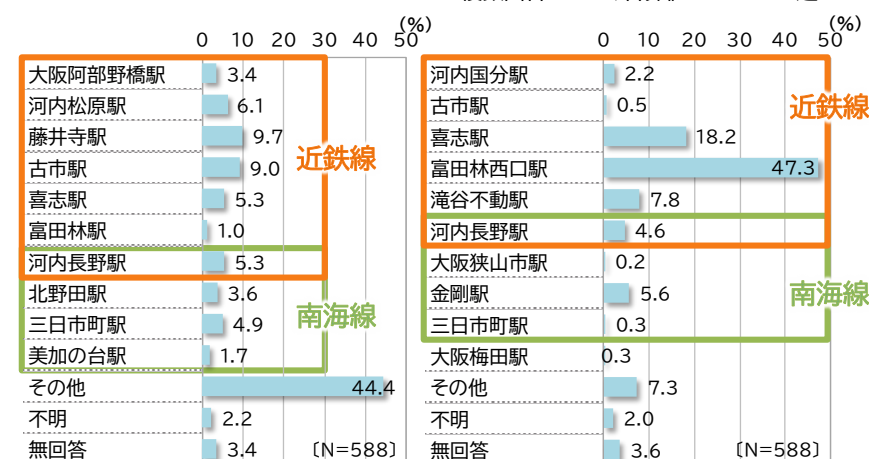


図 下校時に乗車する駅

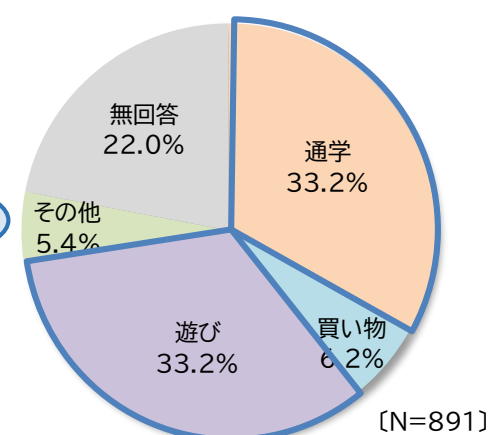


図 公共交通の利用目的

※公共交通を利用すると回答した方のみ

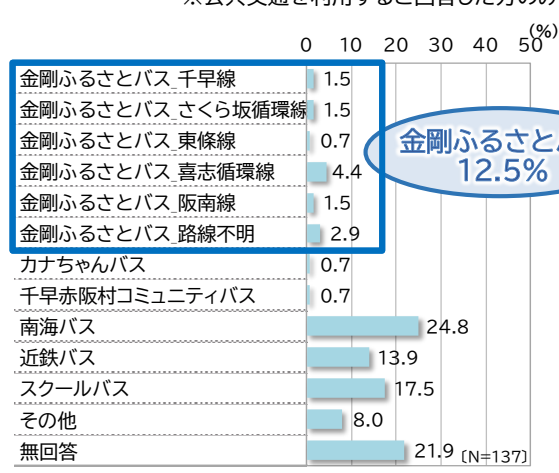


図 通学時に乗車するバス路線

運行内容に関する満足度・認知状況

- 満足度については、鉄道、バスともに「満足」、「普通」が80%程度を占める一方で、鉄道よりバスの方が不満と感じている方が多くなっている。
- 現在、公共交通を利用していない方が利用する条件としては、「運行本数の増便」(66.8%)が一番多い。

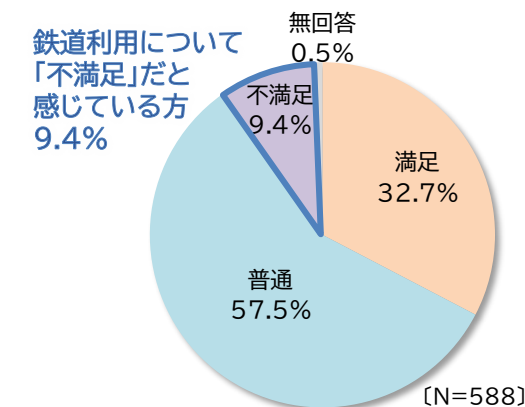


図 鉄道利用についての満足度

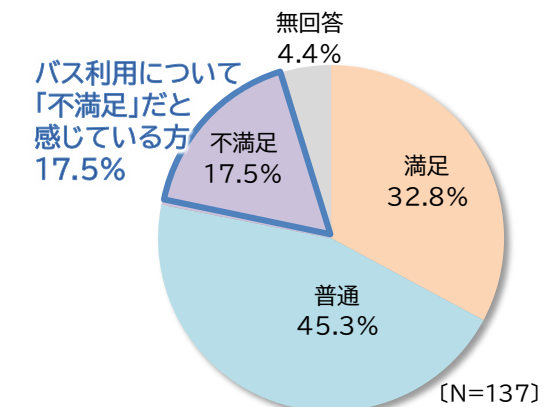


図 バス利用についての満足度

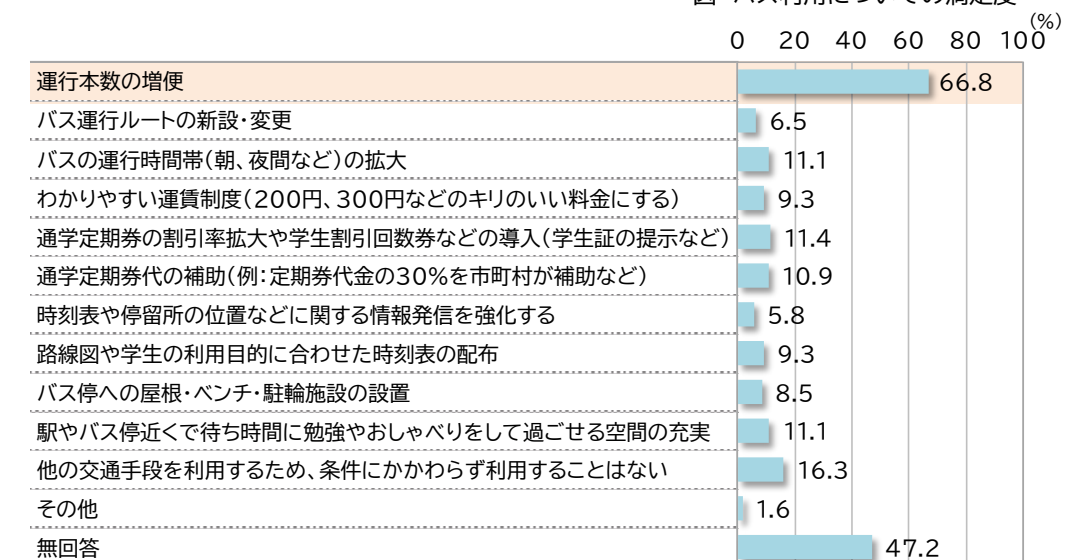
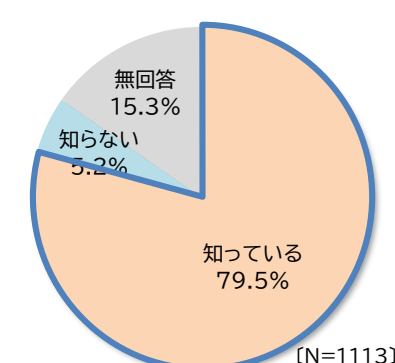


図 公共交通を利用する条件

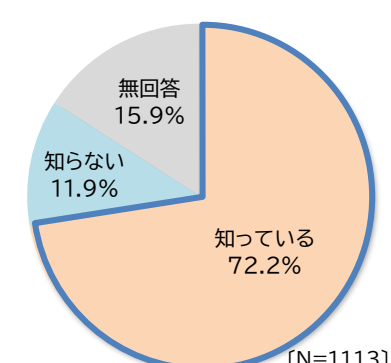
※複数回答のため、合算値は100%を超える

- 公共交通の運行情報の認知状況に関しては、全ての項目で「知っている」が60～80%を占めているが、利用に結びついていないのが現状である。

①自宅から最寄りの駅・バス停



②学校から最寄りの駅・バス停



③自宅から学校までの運行状況

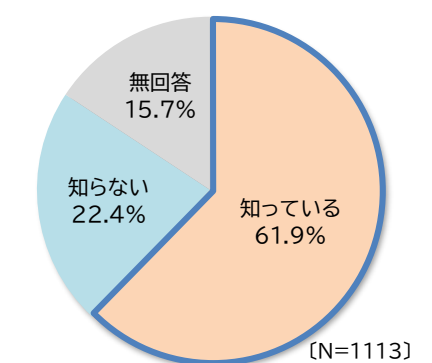


図 公共交通の運行情報の認知状況

調査概要

- 住民の日常の外出移動の実態や公共交通の利用状況を把握しつつ、金剛バスの廃止の影響等を定量化し、提供サービスと利用者ニーズの乖離を把握することで、サービス改善内容の検討材料として整理した。

表 調査概要

項目	集計条件
調査対象	○コミュニティバス：金剛ふるさとバス、富田林市レインボーバス、たいしのってこバス、カナちゃんバス、千早赤阪村コミュニティバス ○乗合タクシー：やまなみタクシー
調査方法	○調査員の乗り込みによる調査票配布方式のOD調査 ○QRコード(Web回答)配布方式のアンケート調査
調査期間	令和6年9月5日(木)、6日(金)、7日(土)、8日(日)

金剛ふるさとバスの利用状況

- 便別では、午前中の利用が約半数であり、午前中のうち約7割が9時以前の便を利用している。
- 1便あたりの利用者数は、平日約9人/便、休日約6人/便程度である。

路線	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	便数	乗車人員	便あたり
北大伴線	8	6	5	18	11	3	2	2	0	0	0										22	100	4.5
石川線	9	15	11	12	7	4	3	5	1	1	0										22	138	6.3
千早線	18	23	19	13	17	5	14	6	5	3	7	2	9	9	5	1	3	0	1		38	329	8.7
河内線	16	5	1	2	3	2															12	63	5.3
白木線	18	12	18	6	10	2															13	152	11.7
さくら坂循環線	28	34	35	33	24	12	9	15	21	26	22	14	14	23	20	18					16	348	10.9
東條線	6	14	26	51	43	30	19	10	28	18	1	36	9	28	26	13	6				17	364	10.7
喜志循環線	29	27	24	20	13	7	10	5													15	236	7.9
阪南線	25	25	30	20	21	13	12	17	17	19	12	11	11	11	6	4	0	4	6	2	39	538	13.8

図 便別利用者数(平日)

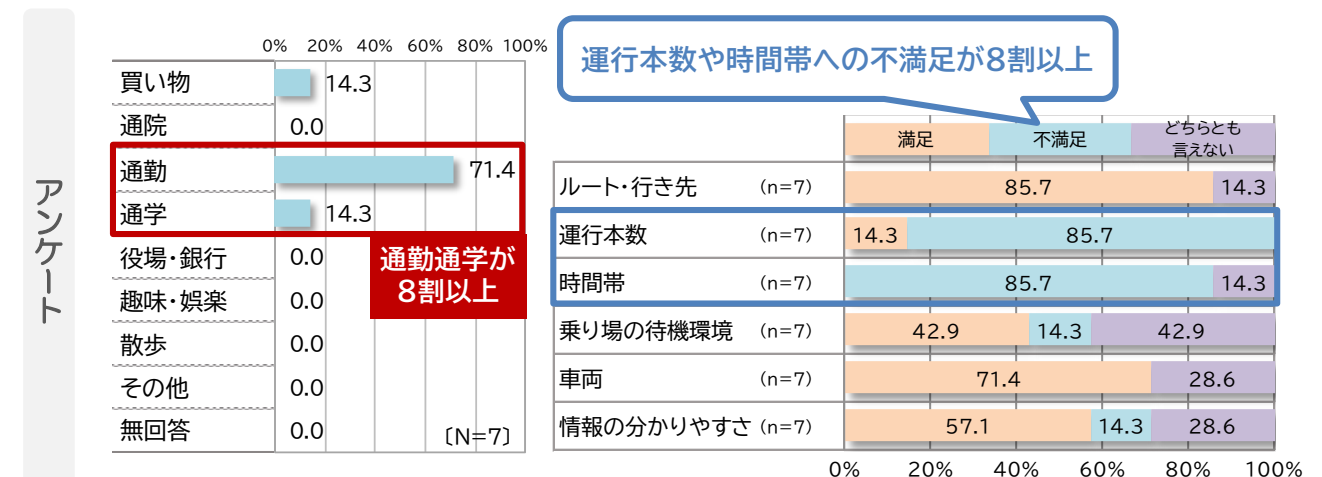
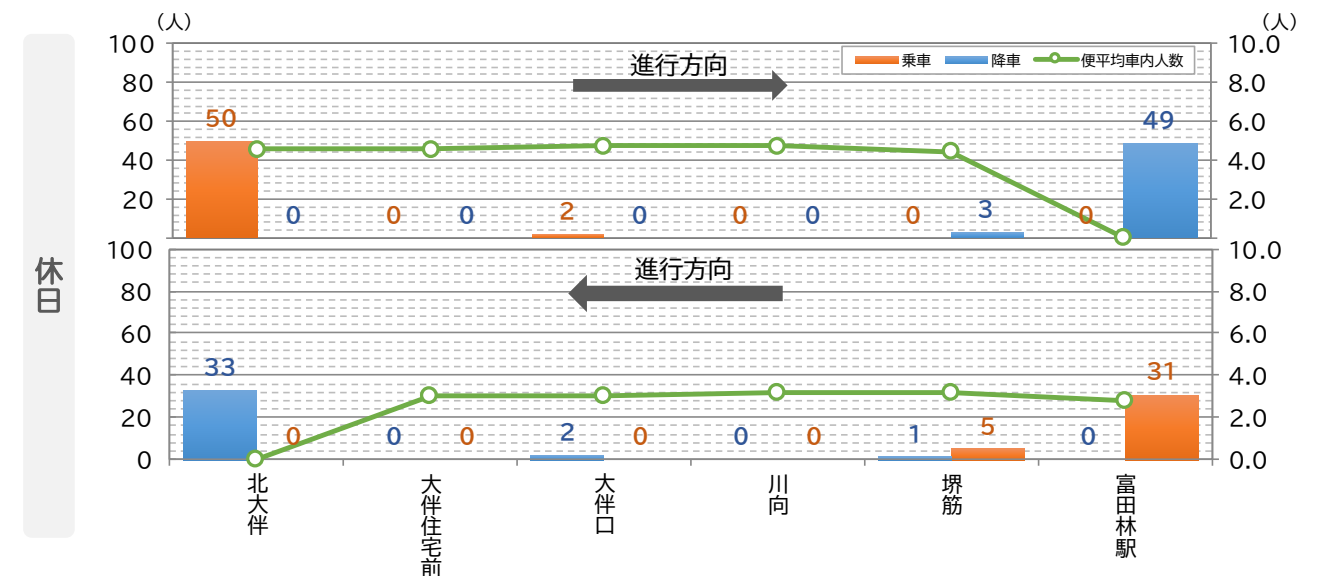
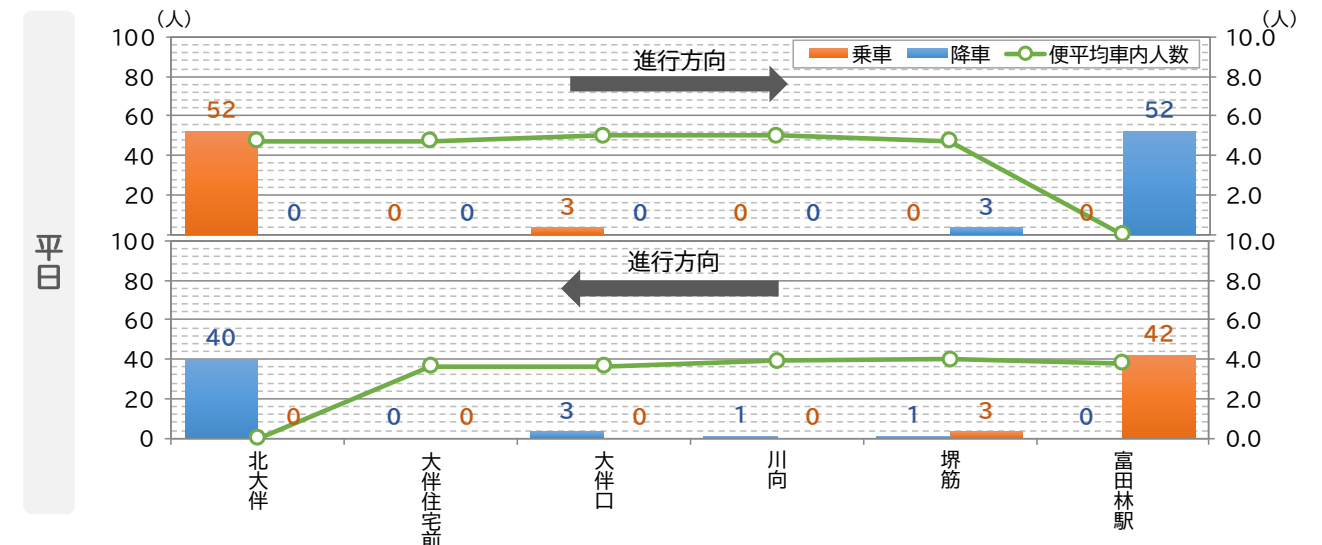
路線	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	便数	乗車人員	便あたり
北大伴線	5	2	3	11	15	7	3	1	4	1	0										22	88	4.0
石川線	4	3	17	10	15	12	4	5	2	0	0										22	121	5.5
千早線	4	4	0	2	8	9	9	5	5	2	7	5	3	4	2	0	0	0	1		38	155	4.1
河内線	6	5	5	10	2	0															12	52	4.3
白木線	5	6	13	4	5	2															13	84	6.5
さくら坂循環線	6	4	7	13	6	11	3														16	270	8.4
東條線	2	9	10	8	13	13	18	14	8	16	1	5	9	12	5	3	10				17	156	4.6
喜志循環線	15	13	21	21	26	37	14	20													15	253	8.4
阪南線	3	5	8	6	8	14	16	13	14	12	8	16	13	9	4	5	2	7	2	3	39	353	9.1

図 便別利用者数(休日)

OD調査結果(路線別)

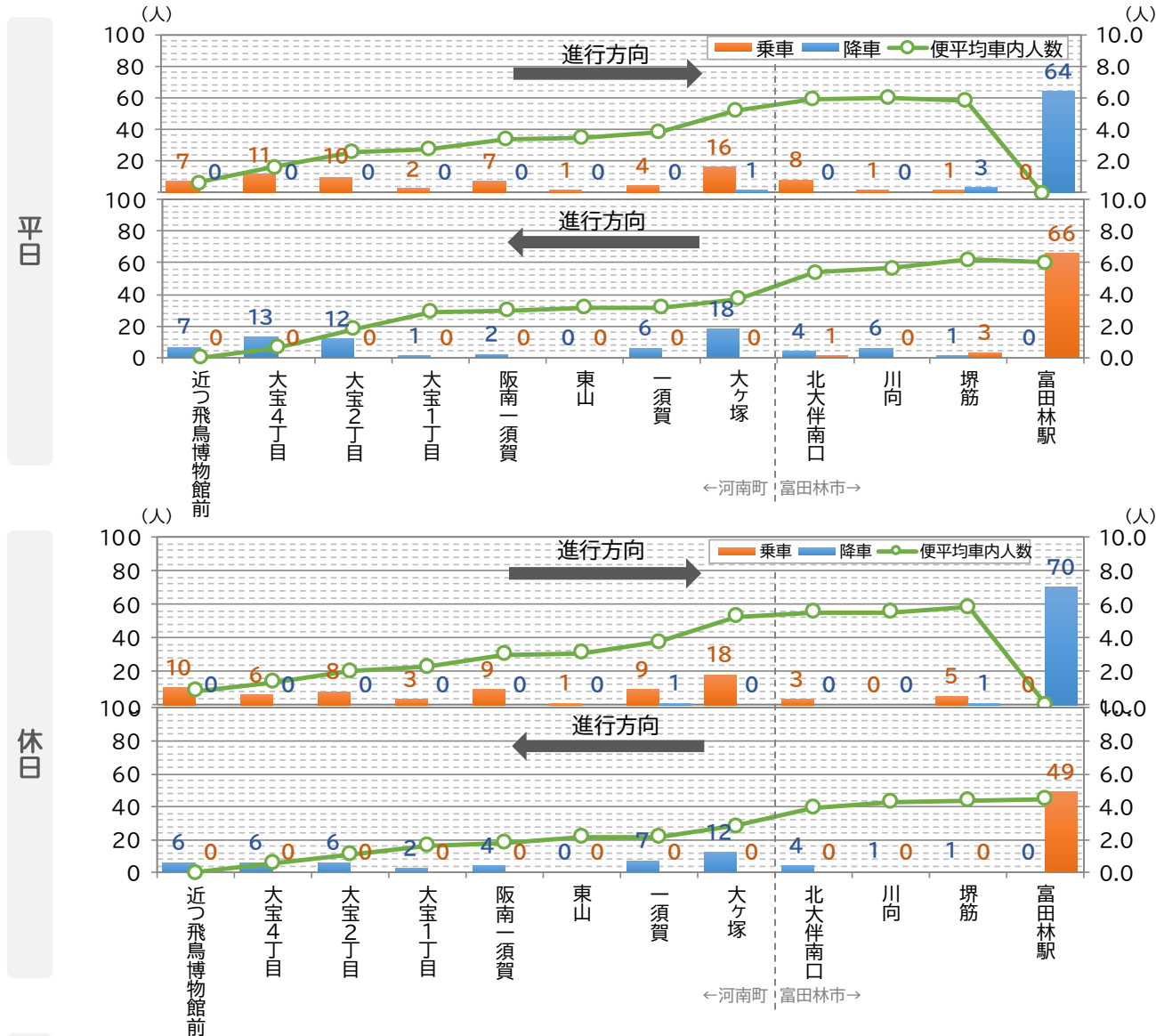
北大伴線

- 北大伴線は、富田林市の府営富田林楠住宅と富田林駅を結ぶ路線であり、通勤・通学利用が多くみられる。停留所別では、北大伴と富田林での乗降が多く、経由する停留所(大伴住宅前や川向等)における乗降は少ない傾向である。

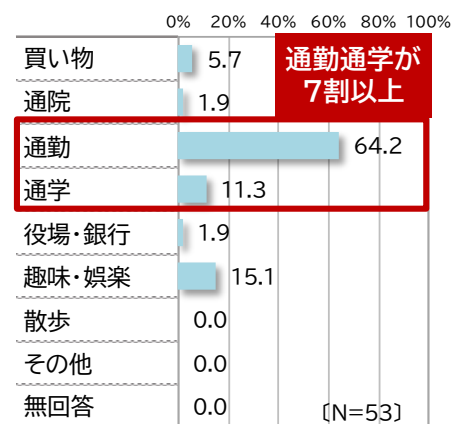


石川線

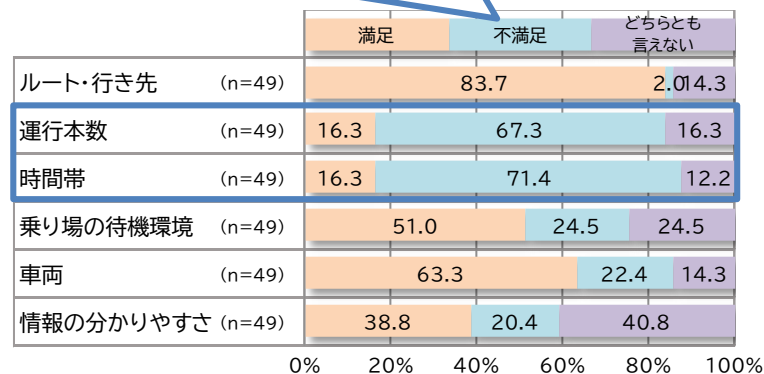
●石川線は、河南町の大宝地区と富田林駅を結ぶ路線であり、通勤・通学利用が多くみられる。停留所別では、富田林について大ヶ塚の乗降が多く、他路線と同ルート上の停留所(東山や大宝一丁目等)は利用が少ない傾向である。



アンケート

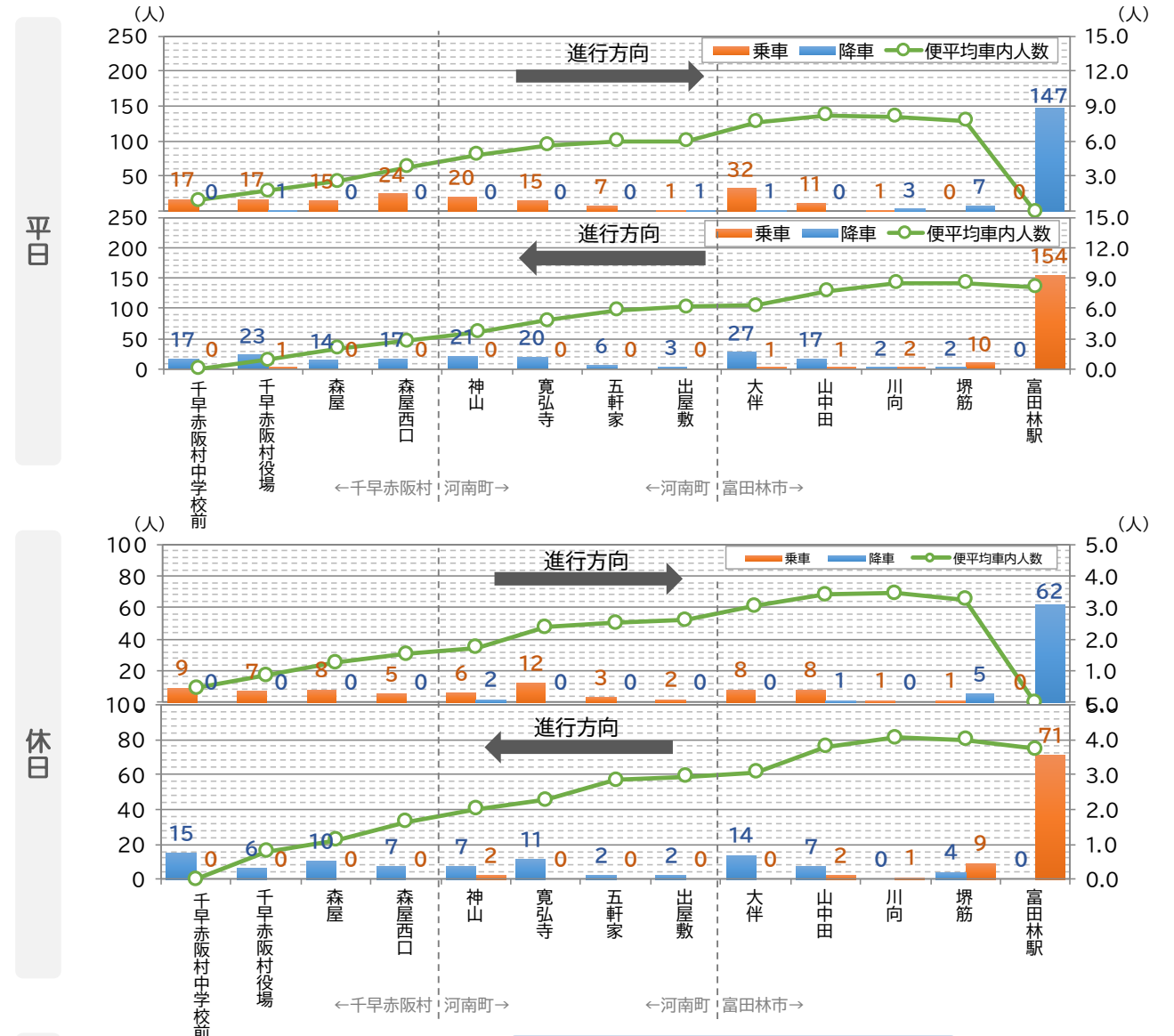


運行本数や時間帯への不満が約7割

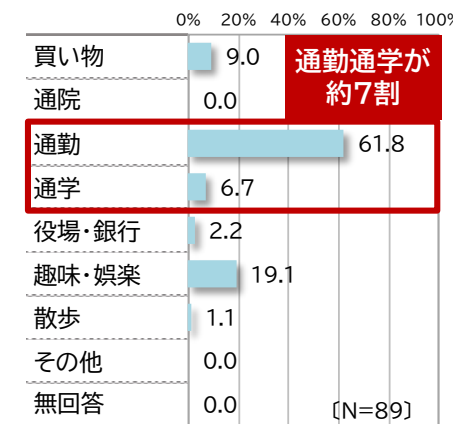


千早線

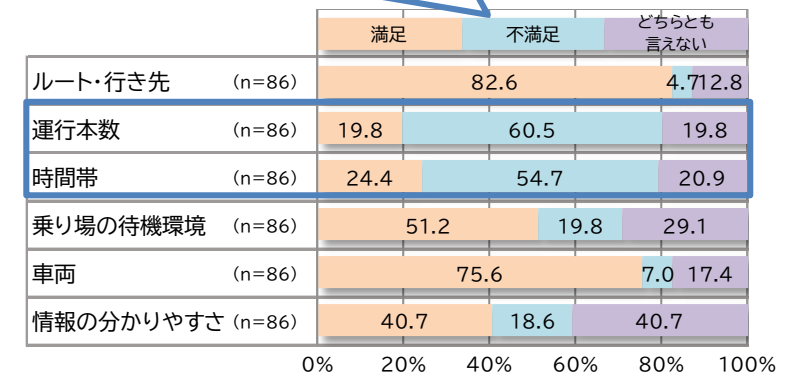
●千早線は、千早赤阪村の中学校や役場から河南町を経由し、富田林駅を結ぶ路線であり、通勤・通学利用が多くみられる。平日の利用(主に通勤・通学)が休日の約2倍と多く、千早赤阪村での乗降もみられている。



アンケート

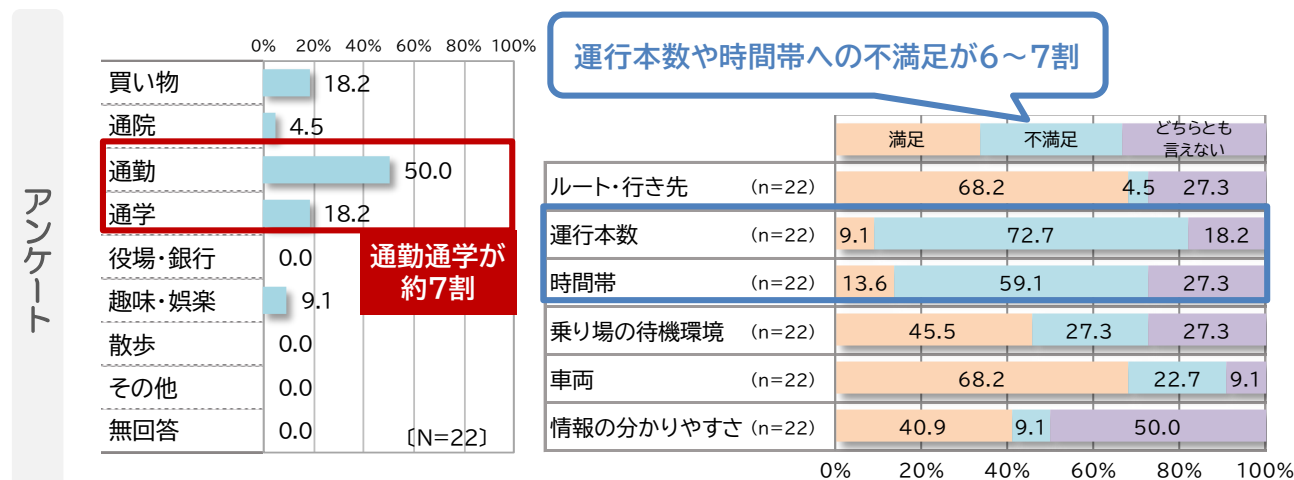
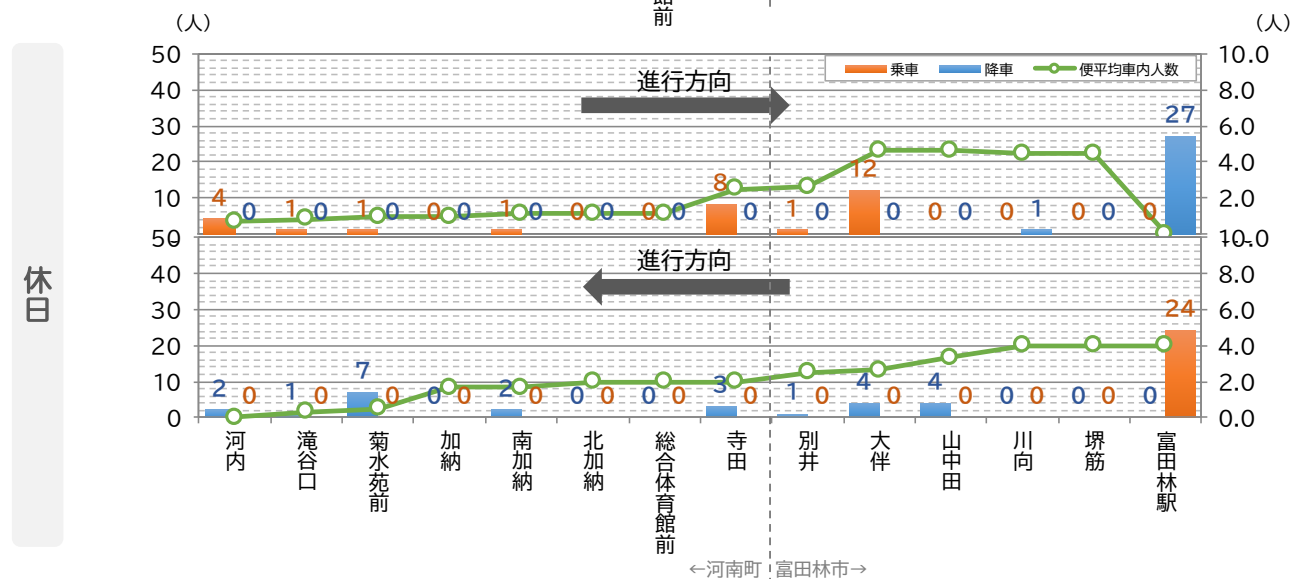
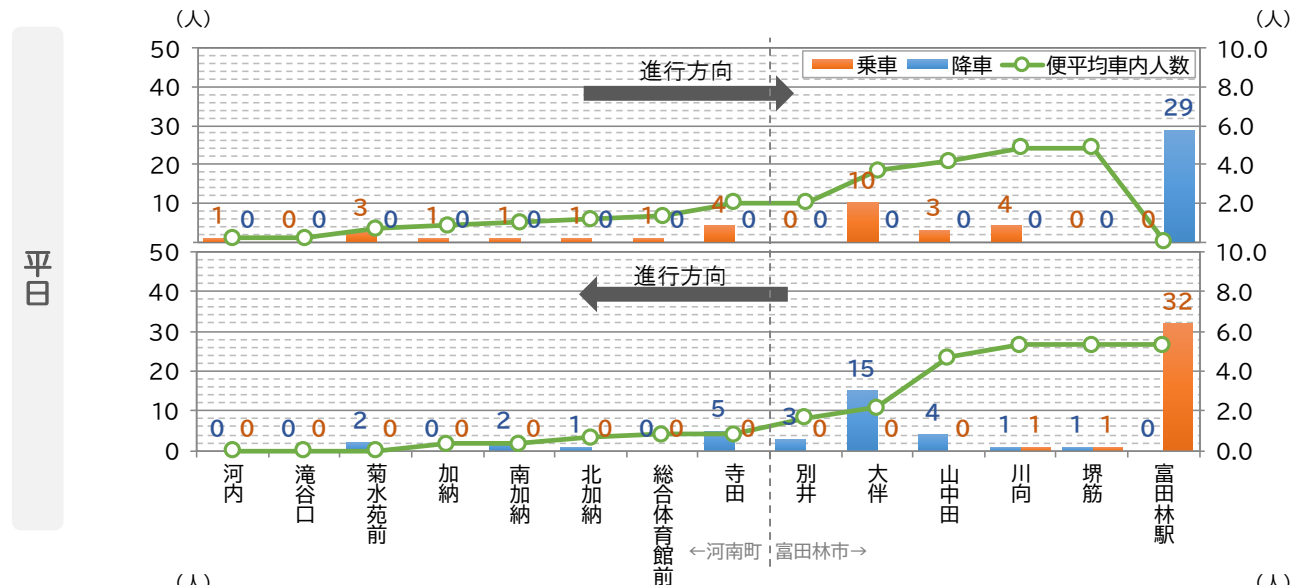


運行本数や時間帯への不満が約6割



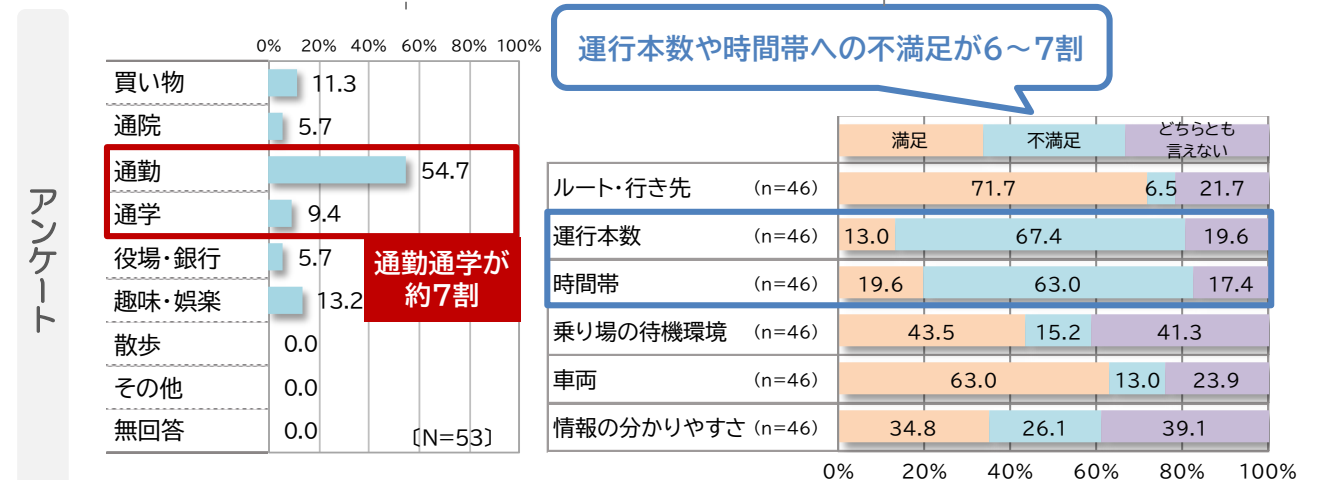
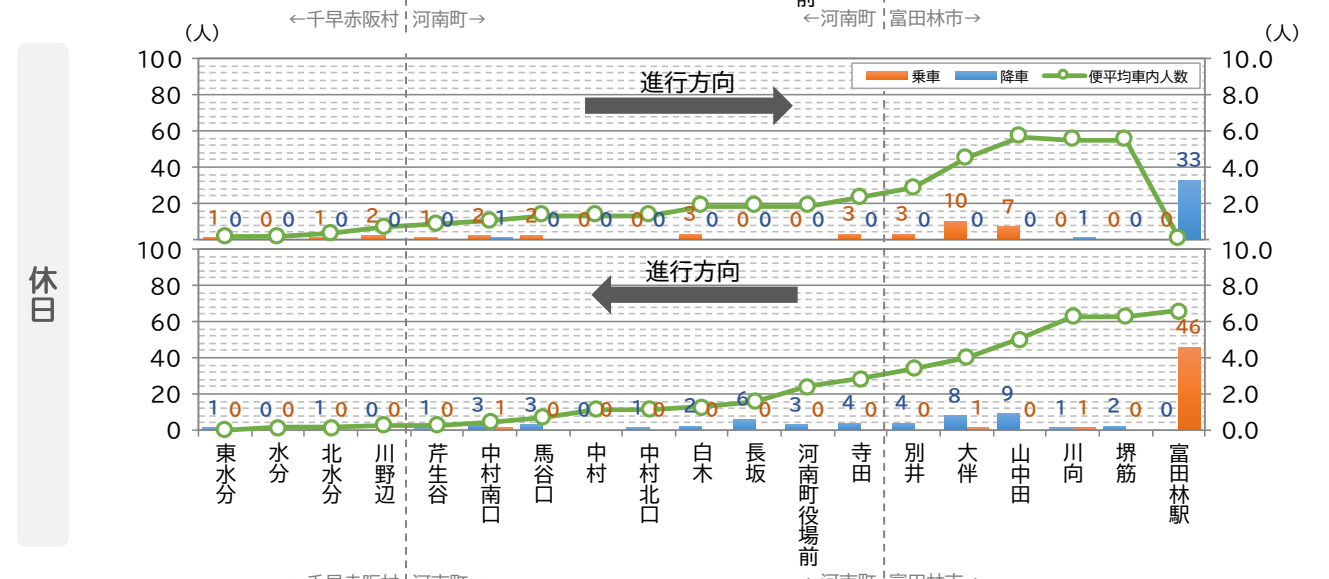
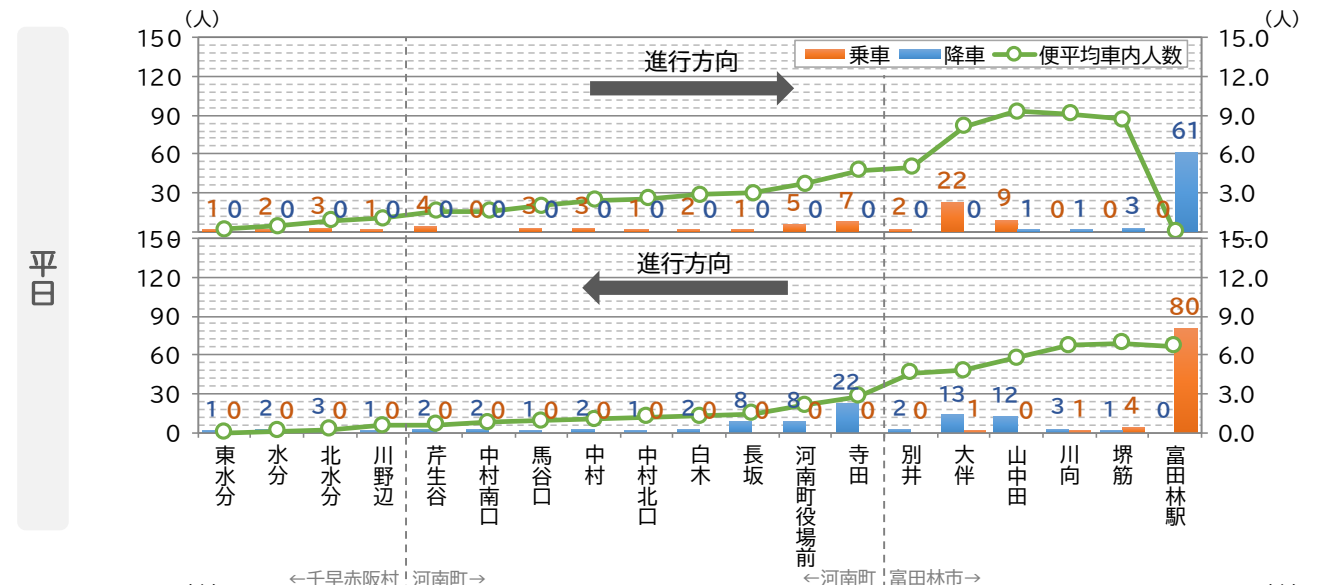
河内線

●河内線は、河南町と富田林駅を結ぶ路線であり、通勤・通学利用が多くみられる。停留所別では大伴の乗車が多い、一方で河内や滝谷口等の終点付近の乗降は少ない傾向である。



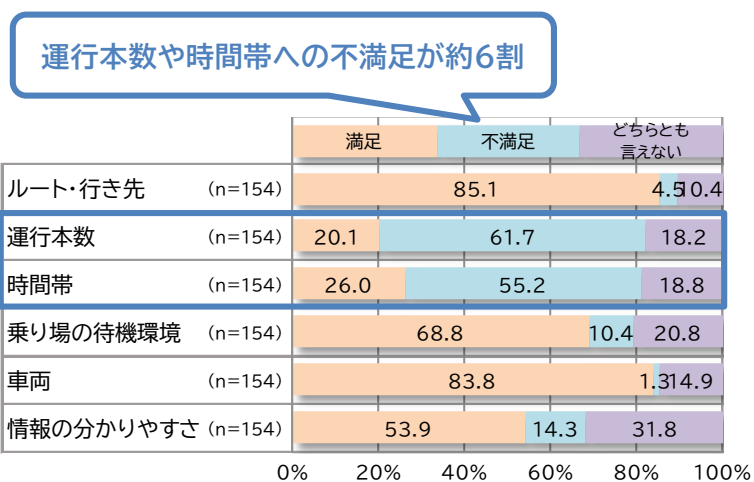
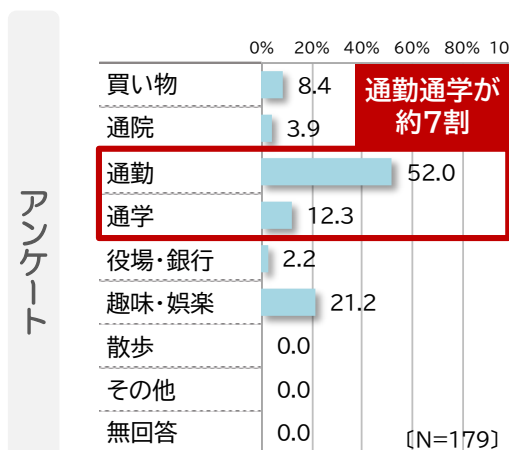
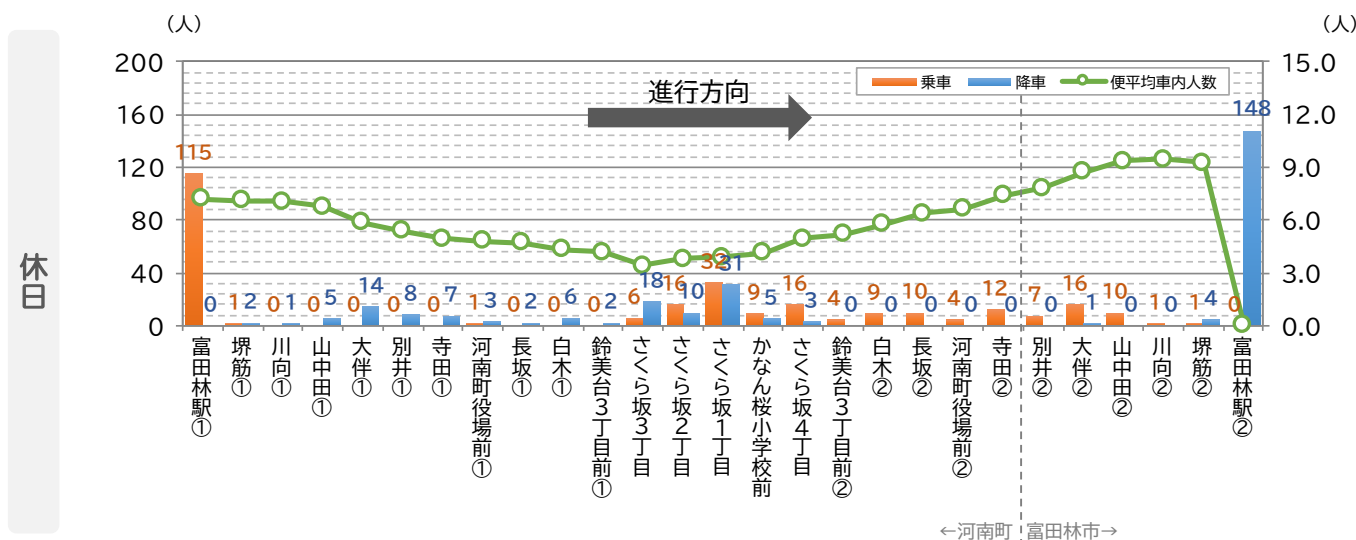
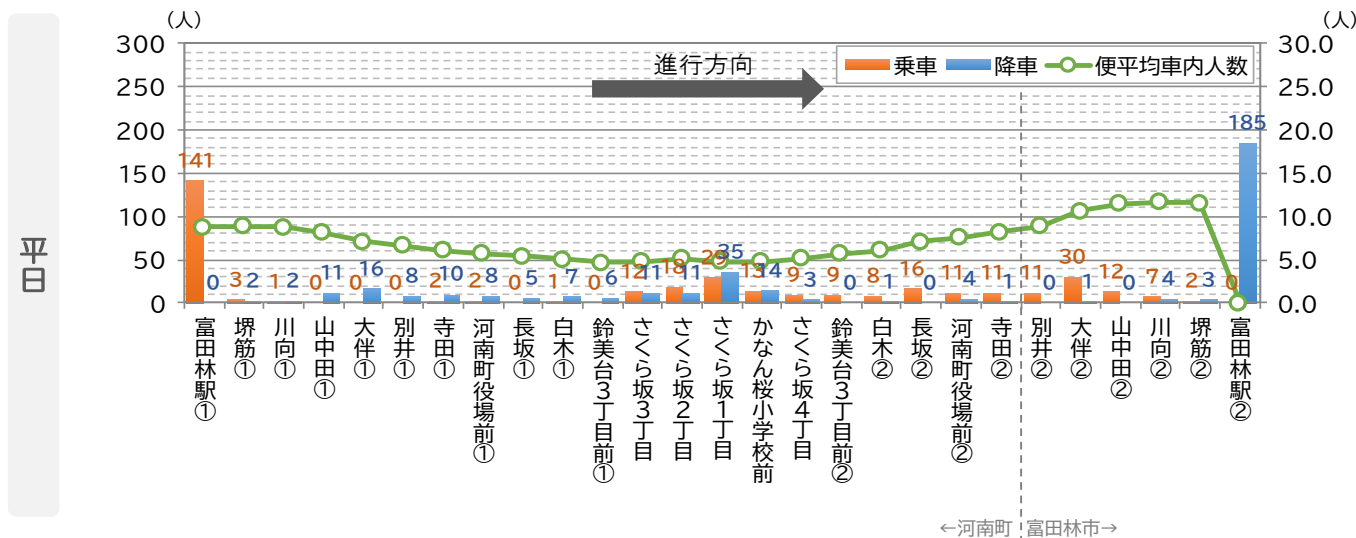
白木線

●白木線は、千早赤阪村の東水分から河南町を経由し富田林駅を結ぶ路線であり、通勤・通学利用が多くみられる。停留所別では、寺田や大伴等、富田林市内の乗降は多い、一方で千早赤阪村内の利用は少ない傾向である。



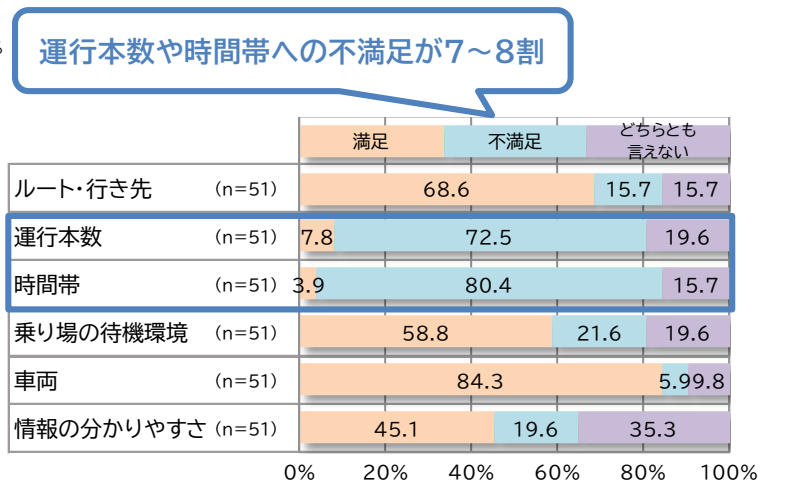
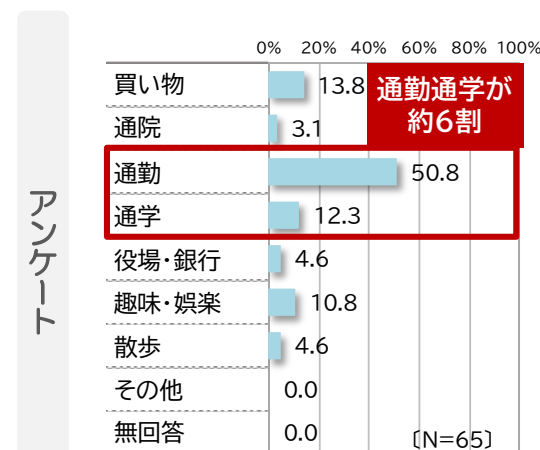
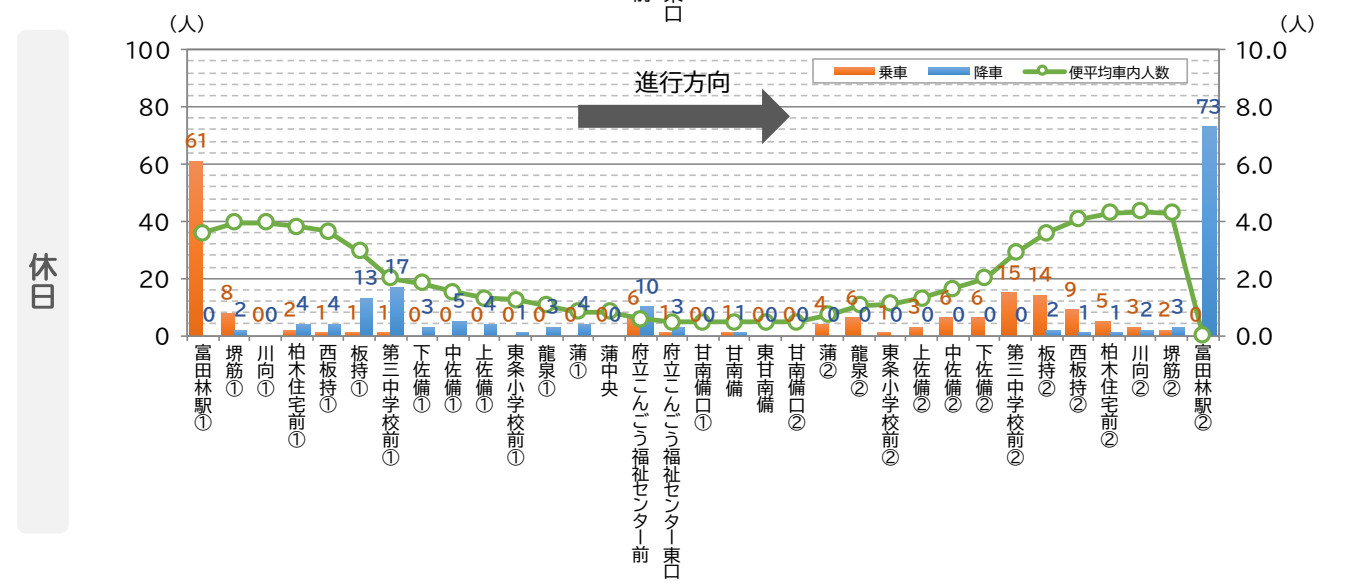
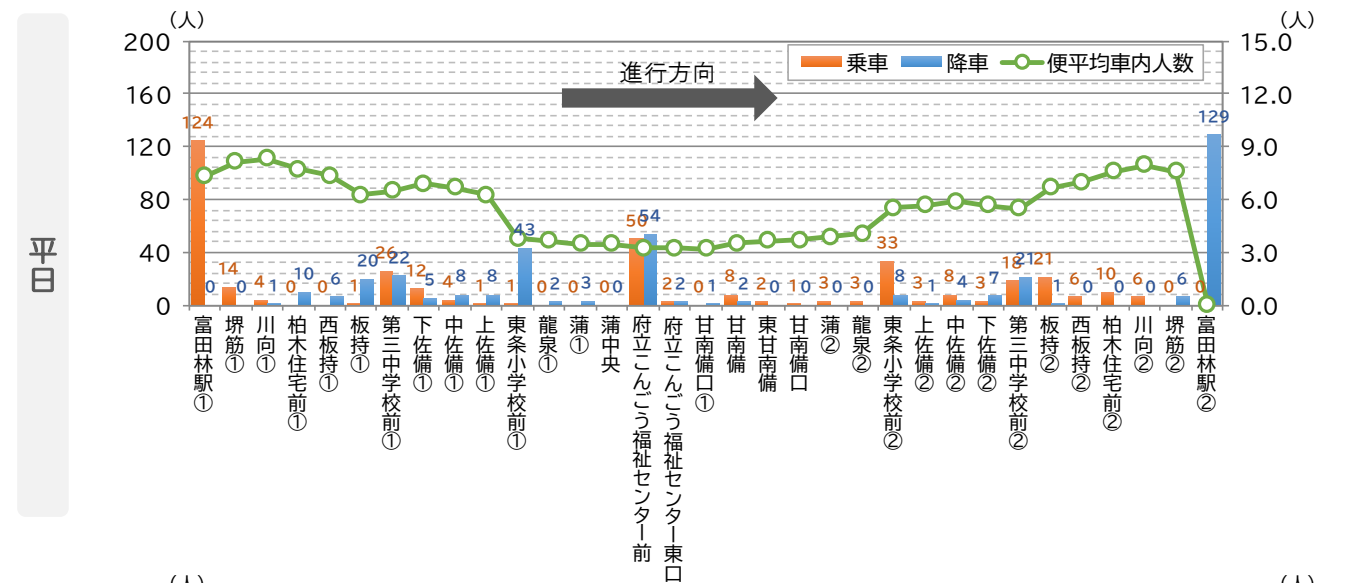
さくら坂循環線

●さくら坂循環線は、富田林駅を起終点として河南町のさくら坂住宅団地を循環する路線であり、通勤・通学や趣味・娯楽と日常利用が多くみられる。さくら坂住宅団地周辺のさくら坂一丁目やさくら坂二丁目等の乗降が多い。



東條線

●東條線は、富田林駅を起終点として富田林市南部の甘南備を循環する路線であり、通勤・通学や買い物の日常利用が多くみられる。停留所別では、東条小学校前や第三中学校前、府立こんごう福祉センター前での乗降が多い。

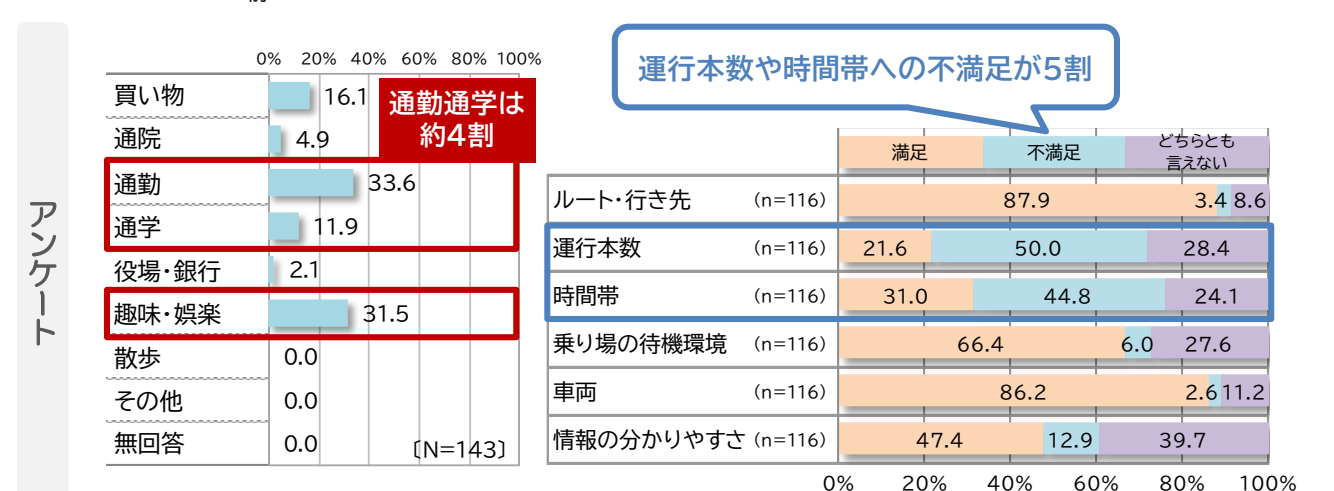
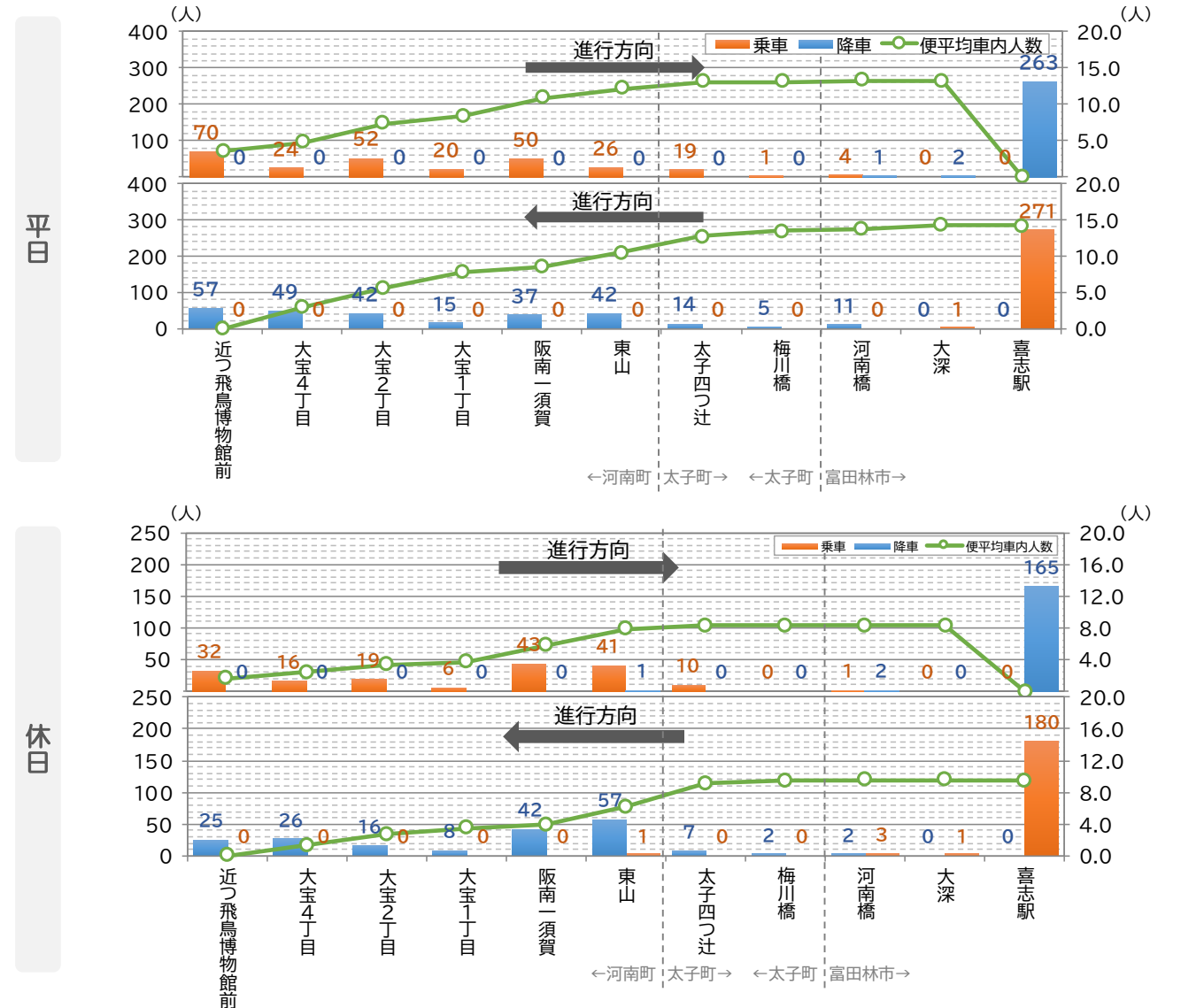
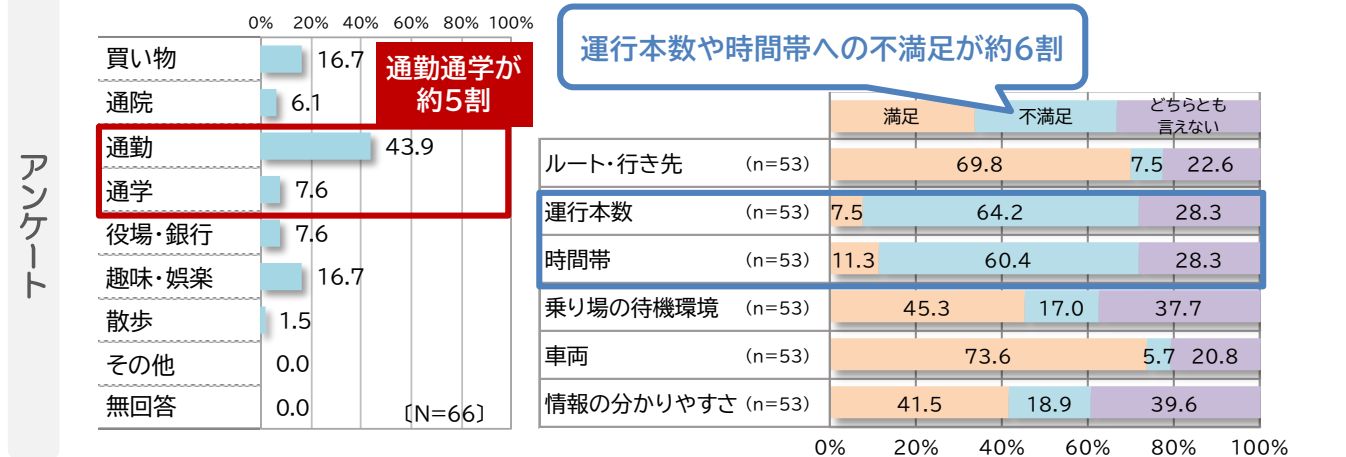
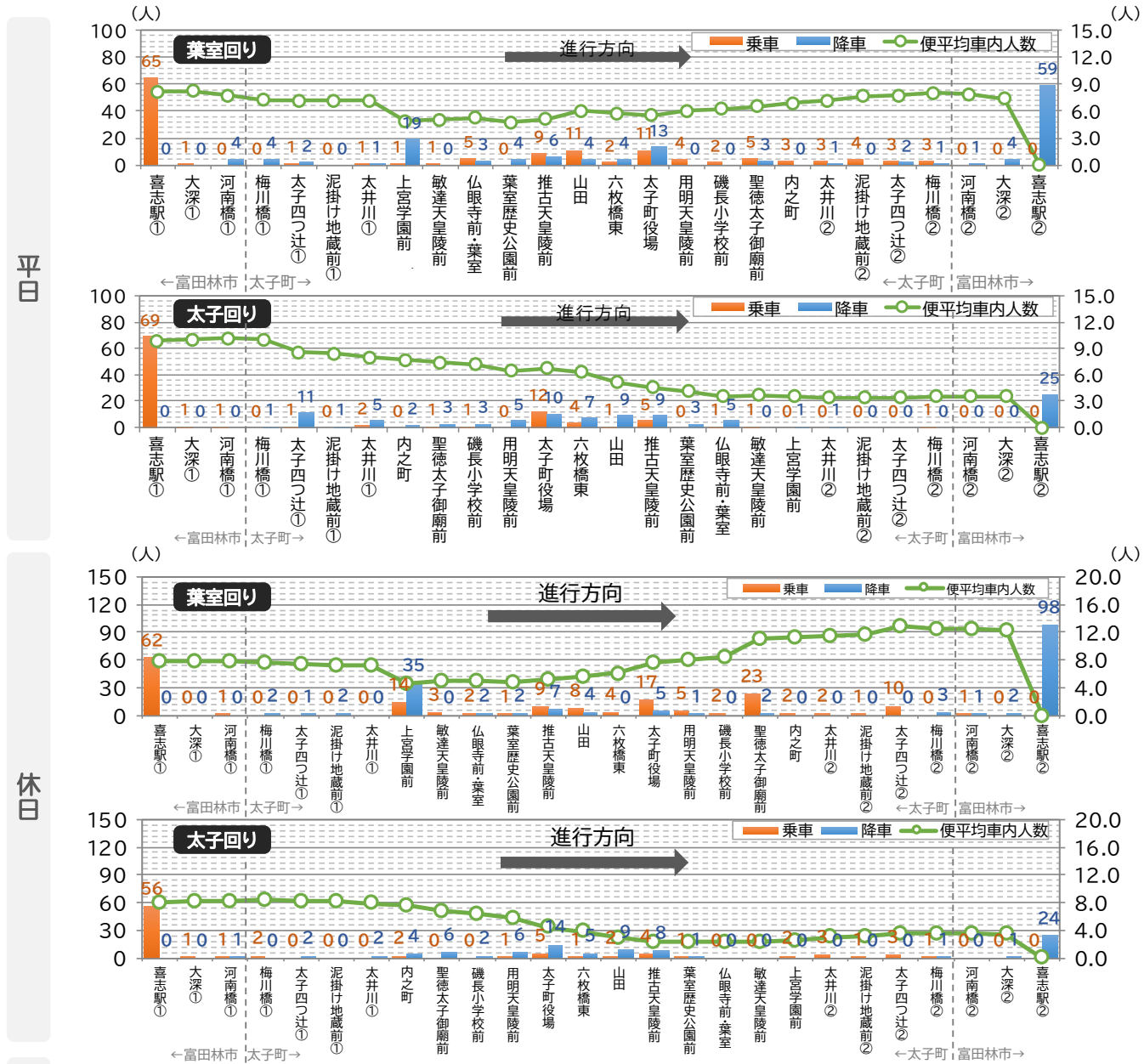


喜志循環線

●喜志循環線は、喜志駅と起終点として太子町内を循環する路線であり、通勤・通学のほか、買い物や趣味・娯楽と日常利用が多くみられる。停留所別では、葉室回りでは上宮学園前、太子回りでは太子町役場での乗降が多くみられる。

阪南線

●阪南線は、河南町の大宝住宅団地と喜志駅を結ぶ路線であり、通勤・通学や買い物、趣味・娯楽と日常利用が多くみられる。停留所別では、起終点の喜志駅と近つ飛鳥博物館前の乗降が多く、梅川橋や河南橋、大深の利用は少ない。



調査概要

- 地域内で現状移動に困っていることや将来の移動に不安が生じていること、現状のサービスに対する要望などのアンケート調査で拾いきれない直接的な意見を収集した。

表 調査概要

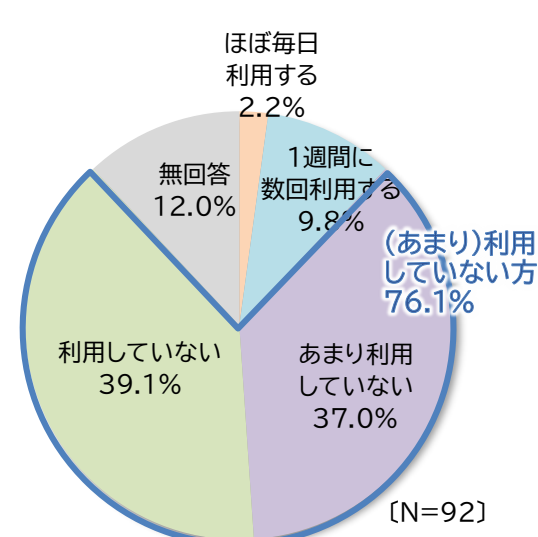
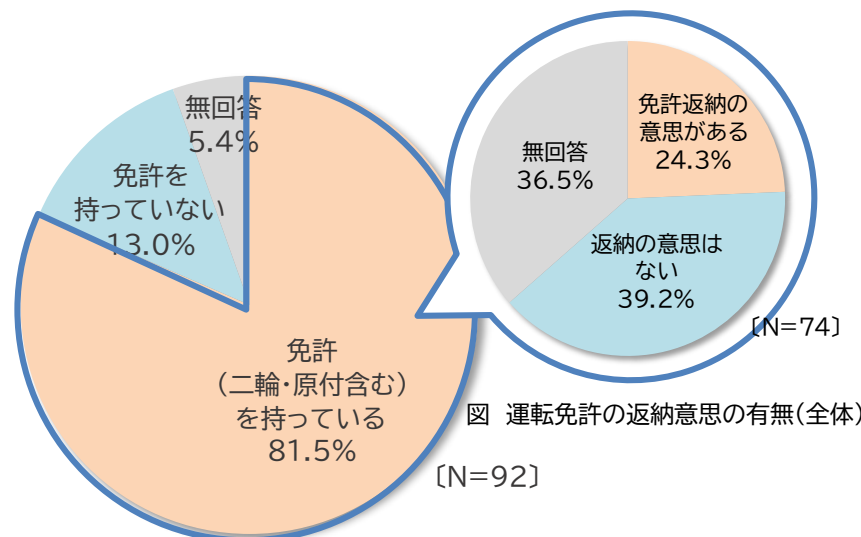
項目	集計条件			
実施概要	○千早赤阪村	9月8日(日)	14:00~15:30	@くすのきホール
	○太子町	9月19日(木)	19:00~20:30	@万葉ホール
	○河南町(喜志駅発着地域)	9月21日(土)	10:00~11:30	@かなんぴあ
	○河南町(富田林駅発着地域)	9月21日(土)	14:00~15:30	@かなんぴあ
	○富田林市(東条地区)	9月29日(日)	10:00~11:30	@グリーンピア東条
	○富田林市(山中田・大伴地区)	9月29日(日)	14:00~15:30	@かがりの郷
調査方法	グループごとに分かれて意見交換			

ワークショップ参加者の属性

- ワークショップ参加者の属性は、以下のとおりである。

		20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80歳以上	無回答
合計値 (n=92)		4.3	4.3	7.6	7.6	14.1	32.6	5.4	21.7			
居住地別	富田林市(東条地区) (n=14)	14.3	7.1	7.1	14.3	28.6	14.3	7.1	7.1			
	富田林市(山中田・大伴地区) (n=12)	8.3	8.3	8.3	25.0	25.0	8.3	16.7				
	太子町 (n=18)	22.2	22.2	11.1	33.3	11.1						
	河南町(喜志駅発着地域) (n=21)	9.5	4.8	23.8	57.1	4.8						
	河南町(富田林駅発着地域) (n=21)	9.1	18.2	54.5	9.1	9.1						
	千早赤阪村 (n=11)	6.3	6.3	12.5	50.0	12.5	12.5					

図 年齢(地域別)



千早赤阪村

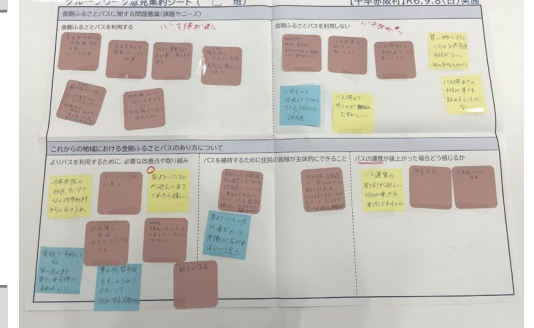
金剛ふるさとバスに関する問題意識

- 利用している
 - ・車で移動するよりも、バスに乗り移動の方が気が楽
- 利用していない
 - ・バス停が遠く、歩くのが難しい
 - ・バス停まで歩く時間と車での目的地までの所要時間がほぼ同じ
 - ・運行本数が少なく、乗りたいと思う時間帯に便がない
 - ・小吹台には運行していない

これからの地域における金剛ふるさとバスのあり方について

- 利用促進のための必要な改善点や取り組み
 - ・運行本数の増便する
 - ・オンデマンド交通の導入する
 - ・小吹台や交通空白地域と役場間のルートの新設する
 - ・住宅地など細かなネットワーク内を運行するルートの新設する
 - ・金剛山への直通の運行ルートを新設する
 - ・タクシーチケットを金剛ふるさとバスでも利用できるようにする
- 維持するために住民が主体的にできること
 - ・車よりバスの方が楽だということを周知する
 - ・できるだけバスを使用する(バスの時刻に合わせて行動する)

意見集約シート



WS様子



太子町

金剛ふるさとバスに関する問題意識

- 利用している
 - ・待ち時間が長い
 - ・路線バスとコミバスの乗り継ぎの運賃が高い
- 利用していない
 - ・上ノ太子駅へのルートがない
 - ・時刻表の見方が分かりづらい
 - ・地形的に坂が多く、バス停まで歩けない
 - ・バス運賃よりも駅の最寄りの駐車場料金の方が安い
 - ・乗りたいと思う時間にバスが無く、最終バスが早い

これからの地域における金剛ふるさとバスのあり方について

- 利用促進のための必要な改善点や取り組み
 - ・上ノ太子駅へのルートの新設
 - ・バスの最終便の時間を遅くする
 - ・バスが駅に到着する時間と電車出発時間を整合させる
 - ・コミバスとの時間調整により町内移動しやすくする
 - ・バスに乗った回数をポイント化して、割引などに適用する
 - ・サービス向上のために運賃を上げる
- 維持するために住民が主体的にできること
 - ・地域の情報交換場所として利用する

意見集約シート



WS様子



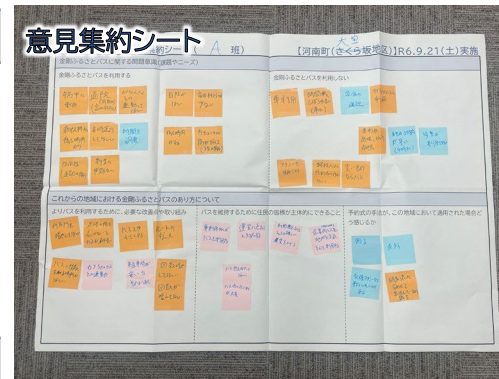
河南町(喜志駅発着地域)

金剛ふるさとバスに関する問題意識

- 利用している
 - ・カナちゃんバスとの接続ができていない
 - ・乗り遅れると1時間も待つことになる
- 利用していない
 - ・早朝、深夜の便が少ない(最終バスが早い)
 - ・屋根や椅子などがなく、待ち合い環境が良くない
 - ・目的地までの路線がない

これからの地域における金剛ふるさとバスのあり方について

- 利用促進のための必要な改善点や取り組み
 - ・カナちゃんバスとの接続を考慮した時刻表の設定
 - ・バス運賃を駐車場料金より安くする
 - ・停留所の増設、運行ルートの見直し
 - ・運行情報を分かりやすく住民に周知する
 - ・電子決済対応機器の設置
 - ・需要に応じた車両サイズの変更
- 維持するために住民が主体的にできること
 - ・サービスを良くするためには受益者負担を許容する考えを持つ
 - ・口コミで利用者の増加を図る



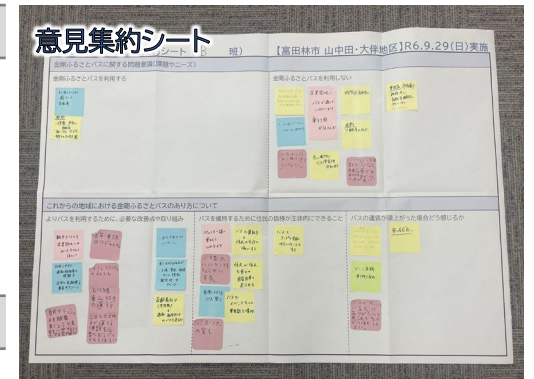
富田林市(東条地区)

金剛ふるさとバスに関する問題意識

- 利用している
 - ・バスの最終便が早すぎる
 - ・行きにバスを利用するが、帰りに時間的にバスを利用できない
- 利用していない
 - ・バスのステップが高いため、乗降できない
 - ・自分が外出したい時間にバスの運行便がない

これからの地域における金剛ふるさとバスのあり方について

- 利用促進のための必要な改善点や取り組み
 - ・通院や買い物に適した巡回ルートを考える
 - ・車両を小型にして、家の近くまで送迎してくれる便を設定する
 - ・サバーファームが再開するので、運行ルートを新設する
 - ・お不動さんまでのバス路線を復活させる
 - ・バス停を増設する
 - ・河南町～千早赤阪村の運行ルートの設定
 - ・深夜帯の運行便を設定する
- 維持するために住民が主体的にできること
 - ・自家用車の代わりに、なるべく使うように意識する
 - ・運行路線や便数が増えるなら、値上げも許容する



河南町(富田林駅発着地域)

金剛ふるさとバスに関する問題意識

- 利用している
 - ・電車やカナちゃんバスとの運行時間と合わない
 - ・バス運賃が高い
- 利用していない
 - ・乗りたいと思う時間に運行していない
 - ・バス停までが遠い
 - ・バス運賃より駐車場料金の方が安いから

これからの地域における金剛ふるさとバスのあり方について

- 利用促進のための必要な改善点や取り組み
 - ・時間設定の工夫(学生の登下校に合わせたダイヤ)
 - ・免許返納者へのメリットとなるサービスの提供
 - ・さくら坂～かなんぴあ間、さくら坂～オークワ(買い物先)の運行
 - ・ICカードを利用できるようにする
 - ・イベントなどで認知度を上げる
- 維持するために住民が主体的にできること
 - ・定期を買うなど、できる限り利用する
 - ・住民同士で誘い合って一緒に利用する
 - ・サービスが悪くならないと利用できない



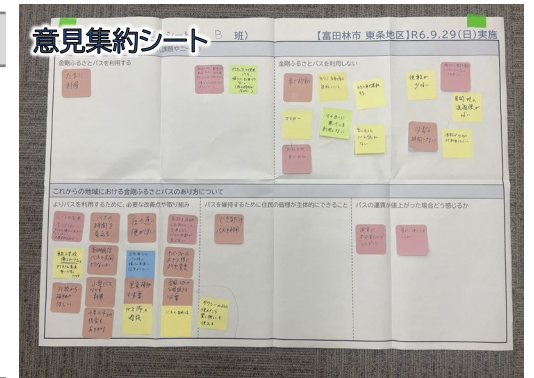
富田林市(山中田・大伴地区)

金剛ふるさとバスに関する問題意識

- 利用している
 - ・富田林駅でのバス待ちが大変(待つ場所が無い)
 - ・バス停の案内が分かりにくい
- 利用していない
 - ・通勤で利用するが、便数が少ないので、電車とのアクセスが悪い
 - ・バスの最終便が早い
 - ・便数が少なく、利用したい時間と運行時間が合わない
 - ・企業団地にバスが通っていない

これからの地域における金剛ふるさとバスのあり方について

- 利用促進のための必要な改善点や取り組み
 - ・バス待ち環境の改善(ベンチ屋根の設置、広い場所)
 - ・朝夕(通勤・退勤時間)に企業団地への運行ルートを設定
 - ・平日と土休日で必要に応じて運行便数を変える
 - ・区間定期制度などで、一定区間では乗り降り自由にする
 - ・高齢者向けの運賃割引を導入する
- 維持するために住民が主体的にできること
 - ・地域の集まりでバスの利用について話す
 - ・バスの維持の方が重要で、値上げした方が良いという考え



調査概要

- 本事業における実施主体としての協力や、PDCAの構築に向けた連携の可能性を検証するため、交通事業者・施設関係者・関連部署へのヒアリングにより、事業者がもつ問題意識、施設来訪者の移動手段や公共交通の利用実態等を把握し、具体事業への反映を行う。※Web回答あり

表 調査概要

項目	集計条件
調査対象	○交通事業者 6者(鉄道・バス・タクシー事業者) ○地域内主要施設 5者(商業施設・病院) ○関連部署
調査方法	直接面談方式の聞き取り調査または書面調査
調査期間	令和6年8月上旬～10月上旬

交通事業者(鉄道・バス・タクシー)

鉄道事業者(近畿日本鉄道株式会社・南海電気鉄道株式会社)

- 〈運行上の課題〉
- ・乗務員不足は慢性的であるが、サービスを提供するために駅員を削減しながら現況維持を行っている
 - ・少子高齢化による利用者減により採算が取れず、民間企業単独では路線の維持が難しくなっている
- 〈他の交通事業者との連携・タイアップ等の利用促進のための取り組み〉
- ・官公庁より補助金をいただき、待合室の壁面等、美装化に取り組んでいる
 - ・鉄道・バスのダイヤ改正を同時期に行い、鉄道・バスの円滑な乗り継ぎができる取り組みを実施している
- 〈行政と事業者で協力していくべきこと、事業者として取り組んでいきたいこと〉
- ・バリアフリー設備の新設や更新等が必要と考える
 - ・不採算路線の整理、統合だけでなく、新たな交通モードによる沿線住民の利便性向上策の検討

バス事業者(近鉄バス株式会社・南海バス株式会社)

- 〈運行上の課題〉
- ・乗務員の確保が急務(特に南部地域は高齢化で厳しい)
 - ・富田林市駅のロータリーが狭いため、バス車両が待機できない
- 〈他の交通事業者との連携・タイアップ等の利用促進のための取り組み〉
- ・利便性の向上に向け、ICカード決済の普及は急務だと考える
 - ・人材確保に向けて、運転体験会の実施や高卒の免許取得支援を行っている
- 〈行政と事業者で協力していくべきこと、事業者として取り組んでいきたいこと〉
- ・利用促進に向けて、やはりバス停までの移動手段の確保・充実が必要と考える
 - ・関西MaaSや自動運転等、最新技術を用いた取り組みも重要である

タクシー事業者(近鉄タクシー株式会社・大阪第一交通株式会社)

- 〈運行上の課題〉
- ・フル稼働で行っていた中、2024年問題があり、運転時間が減少し、減少分の時間を誰がカバーするのか
 - ・地域人口の減少は深刻であるが、いかに若手に移動手段として選択肢の1つと認識してもらえるか
- 〈他の交通事業者との連携・タイアップ等の利用促進のための取り組み〉
- ・人材確保に向けて乗務員の紹介等、説明会を実施している
- 〈行政と事業者で協力していくべきこと、事業者として取り組んでいきたいこと〉
- ・市町村の要望(乗合タクシー等)があれば、協力できることであれば前向きに検討する
 - ・お年寄りが引きこもってしまい健康状態も悪化していかないよう、公共交通を利用しつつ、外出できるような支援が必要と考える

地域内主要施設(商業施設・病院)

商業施設(カインズ太子店・スーパーセンターオークワ河南店)

- 〈公共交通利用者から寄せられる要望〉
- ・コミュニティバス、私営バスの本数を増やしてほしい
- 〈公共交通をより多く利用してもらうために課題に思うこと〉
- ・運行便数の不足
 - ・自転車で来店される方はほとんどいないため、バス運行を充実させること
 - ・最終バスが早く、バスを利用して来店したい方が来店できない
- 〈公共交通における利用促進の取組みと連携できる内容について〉
- ・店舗の周辺に商業施設を誘致する
 - ・金剛バスの廃止に伴い、廃止となった路線の復活

病院(PL病院・富田林病院・国民健康保険診療所)

- 〈公共交通利用者から寄せられる要望〉
- ・送迎バスルートが地域内全てを網羅しているわけではないため、送迎ルートや停留所の新設
 - ・帰り時間によっては、「これを逃すと1時間待たなければならないので急いで欲しい」と要望がある
- 〈公共交通をより多く利用してもらうために課題に思うこと〉
- ・送迎バスの運行ルートや便数を増やすことが必要と思うが、経営的につり合いが取れない
 - ・運行本数が少なく、不便なため、自転車やタクシー利用が増え、バス利用者数の更なる減少を進めている
- 〈公共交通における利用促進の取組みと連携できる内容について〉
- ・病院の送迎バスのバス停を、公共交通バスの停留所と同じ場所に設置できるようにする
 - ・バス乗り場まで歩くことが難しい人も多いため、少人数でオンデマンド方式の交通の導入

関連部署

※10月～11月中実施

地域公共交通をとりまく現状

① 人口減少・高齢化社会の進行と自家用車依存の生活様式

- 人口減少・高齢化社会に伴い、高齢化率が高い区域が広範囲に分布
- 地域住民の自家用車の利用状況は82.4%(送迎も含む)と、自家用車に依存した生活がうかがえる
- 自動車を自ら運転できない方や運転できなくなった高齢者等の移動手段の確保・維持が重要

② 交通事業者の人員不足の深刻化

- 働き方改革関連法の施行により、2024年4月から運転手に対する時間外労働の上限規制が適用
- 生産年齢人口の減少に伴う乗務員数の減少、人材確保に向けた取り組みが急務

③ 他市町村への移動需要

- 目的別(通勤・通学、買い物、通院等)において、他市町村への移動需要は半数以上であり往来が活発
- 鉄道駅へ接続する地域間幹線交通(金剛ふるさとバス)の9路線は、主に通勤・通学における需要がみられる

④ 需給バランスが悪い路線の存在

- 金剛ふるさとバスは、路線ごとに輸送人員と収支の差があり、収支率が低い路線が複数存在する
- 行政負担の増加により持続可能な運行への懸念

⑤ 利便性の低い環境(乗継の配慮、乗り場・待合環境)

- 公共交通を利用しない理由に、「既存公共交通との乗り継ぎのしにくさ」が挙げられる
- 「バス停が遠い」「待合環境が良くない」とバス待ち環境に関する改善ニーズがある

⑥ 移動ニーズとの乖離による公共交通利用の低下

- 本地域の公共交通サービスの満足度では37.2%が「不満・やや不満」と回答
- 公共交通を利用しない理由に、「運行本数が少ない」や「運賃が高い」と運行サービスへの不満が挙げられる

⑦ 継続した公共交通のサービス提供を要望する声

- 「運賃見直しや行政負担の増加により運行サービスを継続して欲しい(63.7%)」、「公共交通の移動手段としての必要性がある(91.6%)」と、公共交通サービスの重要性がうかがえる
- 送迎者の約半数が送迎の負担を感じつつも、「公共交通の時間があわないため送迎を行っている(19.9%)」と回答

今後取り組むべき課題

1 人口減少・高齢化社会に伴う交通弱者増加への対応

- 安心して暮らせる公共交通基盤の整備
- 将来を見据えて公共交通を適度に使って暮らす習慣の定着 など

2 乗務員不足・2024年問題に応じた既存地域公共交通の見直し

- 労働時間の見直しに対応したサービスの適正化
- 公共交通の担い手の確保 など

3 地域間幹線交通(金剛ふるさとバス)のサービス維持

- 生活に必要な各機能(商業、医療等)が集まる拠点、鉄道駅と生活拠点を結ぶネットワークの維持
- 広域連携によるサービスの維持、利用促進等による利用者の増加 など

4 各地域の利用実態に応じた交通サービスの構築

- 需給バランスの最適化、路線や料金の見直しを含めた運行内容の見直し
- 利用低迷路線・エリアの解消、利用実態に応じたサービスの改善・効率化 など

5 各交通モード間の接続向上による円滑な交通体系の確保

- 買い物・通院行動に合わせた既存ネットワークの再編、ダイヤの見直し
- 既存公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、充実した待合環境の改善 など

6 ターゲット層に合わせた公共交通サービスの充実・利用促進

- 学生に向けた定期購入に関する割引、高齢者乗車割引の検討
- マイカー通勤者への公共交通の利用促進、観光客への情報発信 など

7 公共交通を知って使ってもらおうきっかけづくりの促進

- 教育・福祉等の他分野と交通分野の連携促進
- 需要の取りこぼしの解消による負担感の軽減
- 住民が地域公共交通について“自分ごと”として考える機会の創出 など