

河合町地域公共交通総合連携計画 (素案)

平成 25 年 3 月

河 合 町

目 次

1 計画策定の背景と目的	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画策定の目的	1
2 河合町の現況と公共交通の課題の概要	2
2-1 河合町の現況	2
2-2 公共交通に対する町民のニーズ	18
2-3 公共交通の課題	20
3 計画の基本方針（公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針） ..	21
3-1 目指すべき公共交通の将来像	21
3-2 公共交通の基本方針	24
3-3 基本方針により実現すべき公共交通の将来像のイメージ	28
4 計画の区域	29
5 計画の期間	29
6 計画の目標	30
7 目標を達成するために実施する事業	32
7-1 生活交通の確保に関する事業	32
7-2 交通結節点に関する事業	34
7-3 公共交通の利用促進方策	35
8 コミュニティバス導入に関する実証実験計画（案）	36
8-1 実証実験の手順	36
8-2 実証運行計画（案）	37
8-3 実証実験の方法	38

1 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景

近年、バス利用者の減少により、採算性の低いバス路線の休廃止や減便など、都市部を含めて公共交通の空白地地域が生じており、交通サービスの地域格差が拡大しつつあります。

本町にあっては、昭和 40 年代より大規模な住宅団地開発が進められてきましたが、本格的な少子高齢化・人口減少社会の到来を迎え、移動困難者の増加が顕在化してきています。

こうした流れを受け、町では「河合のまちの夢ビジョン」におけるまちづくりの具体的な戦略のひとつとして、バス路線再整備等の地域公共交通の確保維持改善を位置づけるとともに、学識経験者、交通事業者、関係団体、住民代表から構成される地域公共交通活性化協議会を設置し、検討を進めてきました。

また、平成 23 年 3 月には、池部駅を中心としたまちづくり協議会において、住民意向調査、交通事業者ヒアリング等を実施し、「池部駅周辺地域活性化計画」を策定したほか、平成 24 年 1 月から 2 月にかけて、高齢者、福祉バス利用者等に対する意向調査を実施するなど、町内の移動に関する課題の把握と解決に努めてきました。

本計画は、これらの背景をうけて今後の町の公共交通のあり方について検討を行ったものです。

1-2 計画策定の目的

本計画は、上記の背景を受け、町民の暮らしを支える地域公共交通について、今後も持続的に確保していくために、バス交通等のサービスレベルの向上や効率的な運行に資する施策の検討を行い、本町の特性にあった公共交通体系を構築することを、計画策定の目的としています。

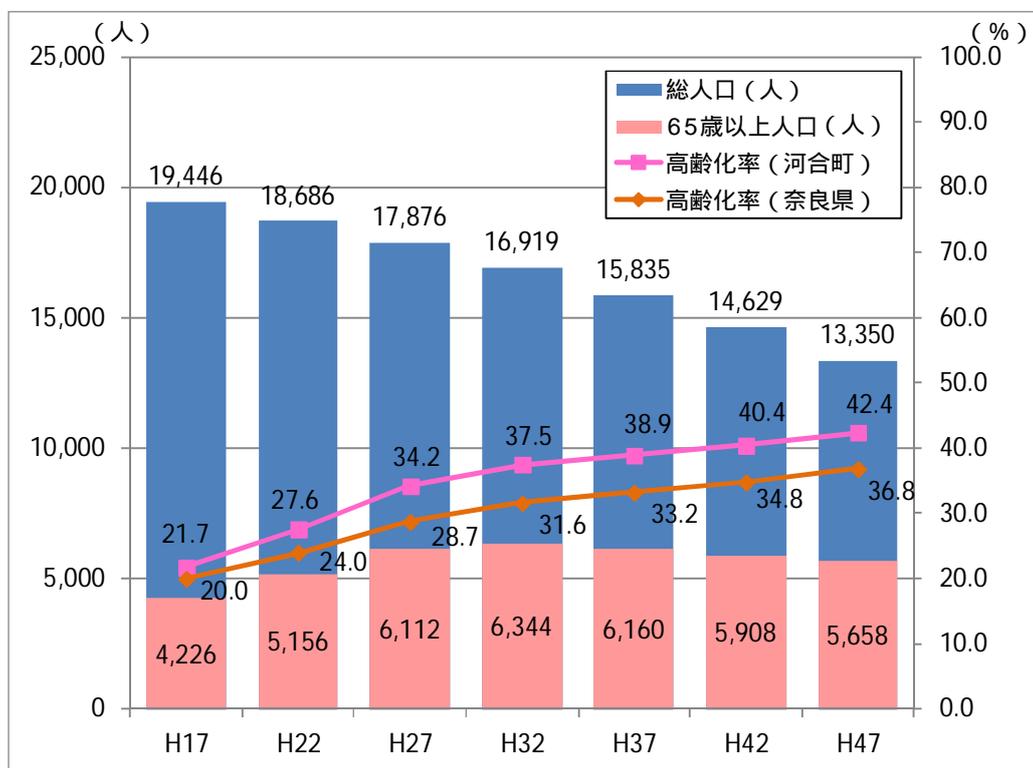
2 河合町の現況と公共交通の課題の概要

2-1 河合町の現況

2-1-1 地域の状況把握

(1) 人口動態

- ・平成 22 年国勢調査における本町の総人口は、18,531 人となっています。
- ・将来推計人口についてみると、およそ 20 年後の平成 42 年には 14,629 人と 15,000 人を割り込む予測となっています
- ・また、65 歳以上の高齢者人口は、平成 32 年に 6,344 人でピークを迎え、その後、減少に転じる予測となっています。
- ・なお、総人口が減少傾向のため、高齢化率は奈良県平均を上回る状況が続き、平成 42 年には 40% を超えるものと予測されています。

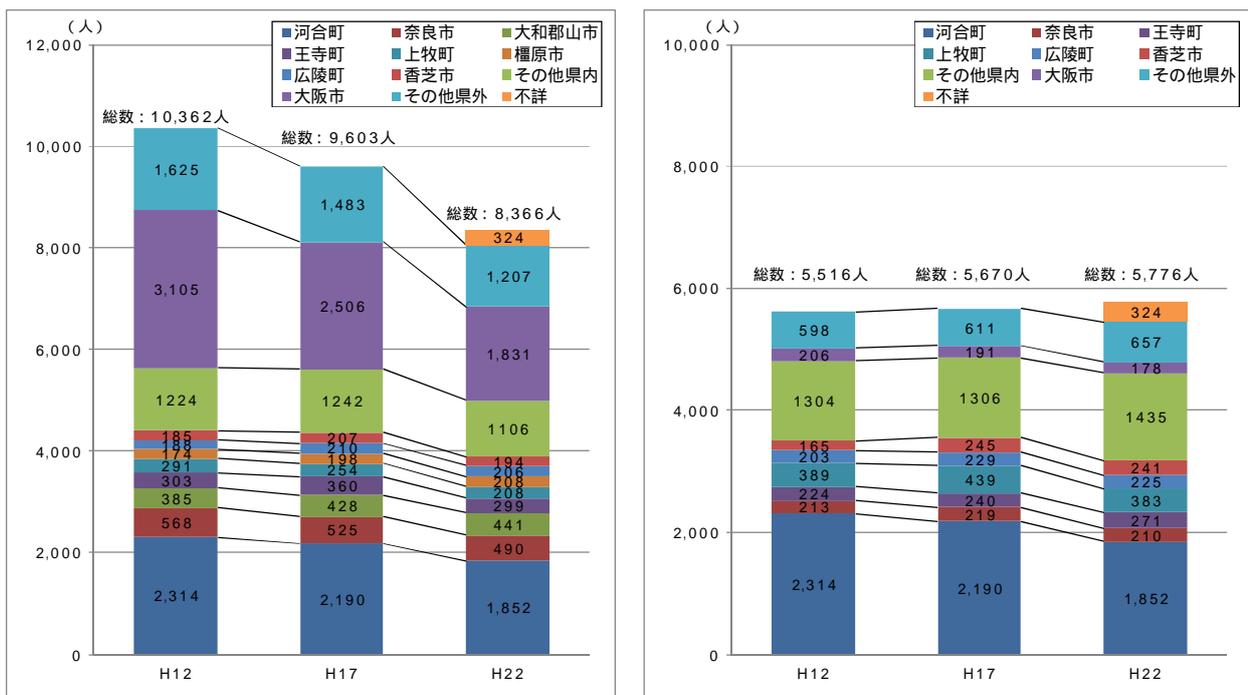


出典：国勢調査 日本の市区町村別将来推計人口

図 2.1 河合町の人口動態

(2) 通勤通学流動

- ・町内に居住する通勤・通学者数は、年々減少しており、平成 22 年では、約 8,400 人となっています。
- ・このうち河合町内に通勤・通学するのは、平成 22 年時点で 1,852 人となっています。
- ・町外での通勤・通学先は大阪市が最も多く、次いで奈良市、大和郡山市、王寺町などの近隣都市となっています。
- ・一方で、町外から河合町内へ通勤・通学する人は、約 3,900 人となっており、上牧町、王寺町などの周辺都市の居住者が多くなっています。
- ・町外からの通勤・通学者は、横ばいからやや増加傾向となっています。

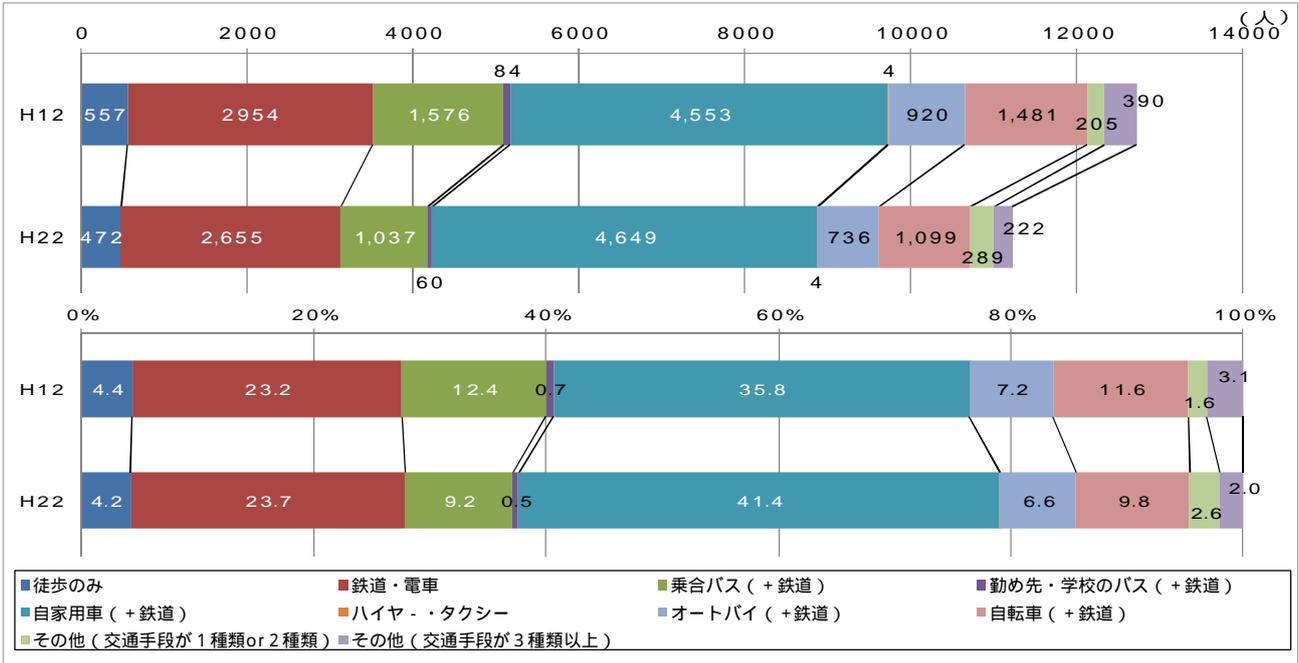


出典：国勢調査

図 2.2 町内居住者の通勤・通学先 (左) 町内就業・従業者の居住地 (右)

(3) 通勤通学時の利用交通手段

- ・本町の居住する通勤・通学者及び町外から本町への通勤・通学者の利用交通手段は、自動車が多く約4割となっています。
- ・公共交通利用者についてみると、鉄道のみ利用が約2,600人、バス利用は、約1,000人となっています。
- ・10年前と比較すると、公共交通利用者数は、減少傾向となっています。



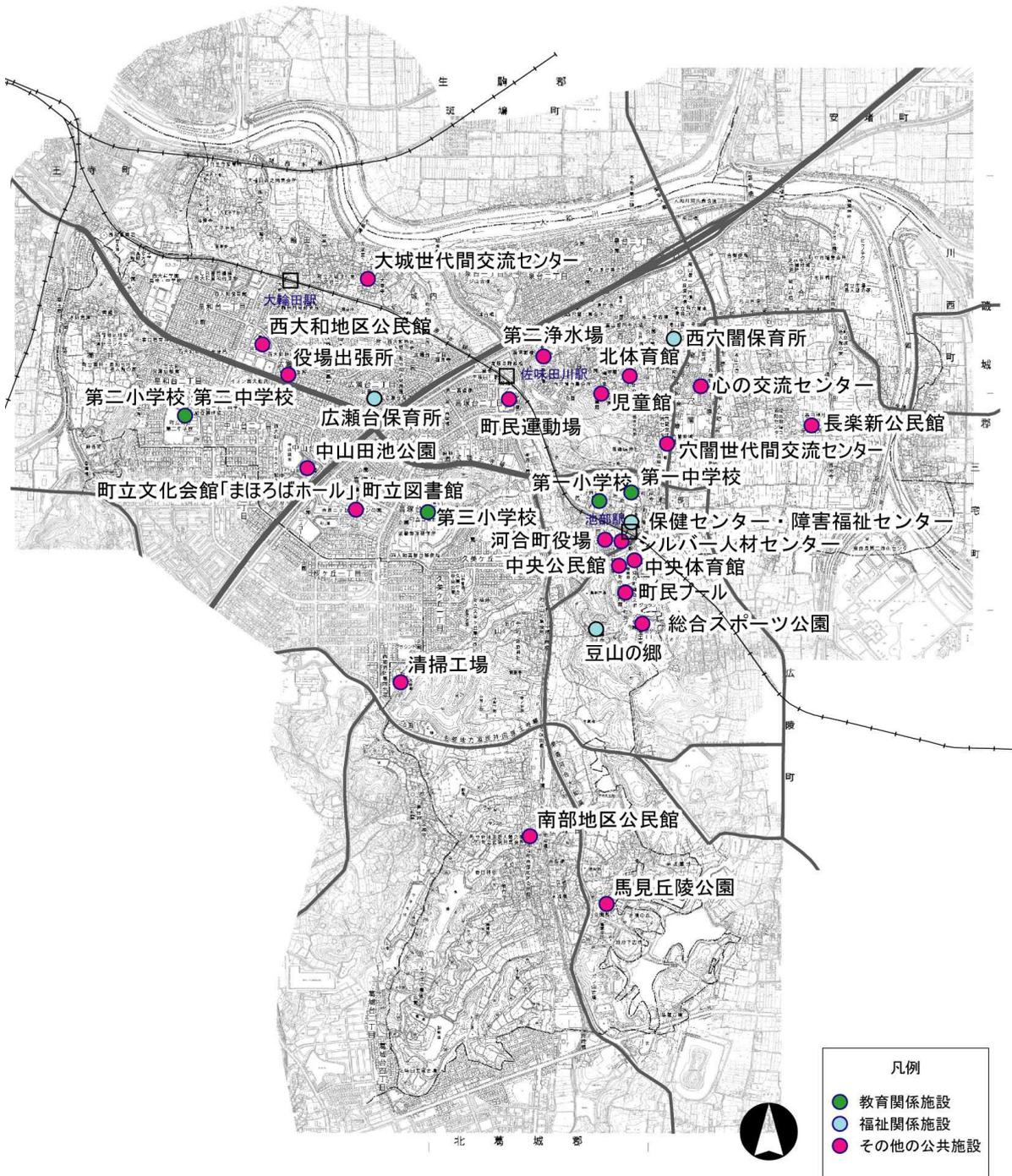
出典：国勢調査

図 2.3 通勤・通学時の利用交通手段

(4)主要施設の分布

1)公共施設

- ・池部駅周辺に町役場、保健センター、中央体育館、中央公民館、総合スポーツ公園などの公共施設が立地しています。また、高塚台1丁目には、町立文化会館「まほろばホール」、町立図書館等の施設が立地しています。
- ・西大和ニュータウン内には、役場出張所や西大和地区公民館等が立地しています。
- ・町南部には、馬見丘陵公園がありますが、その他の公共施設の立地は少なくなっています。



出典：河合町ホームページ

図 2.4 公共施設の分布

2) 主な商業施設

- ・ 町内の主な商業施設として、中山台 2 丁目、広瀬台 3 丁目に 3 店舗（イオン西大和店、サンディ奈良西大和店、キリン堂河合町店）が立地しています。
- ・ また、万代河合町店、コメリなども立地しています。

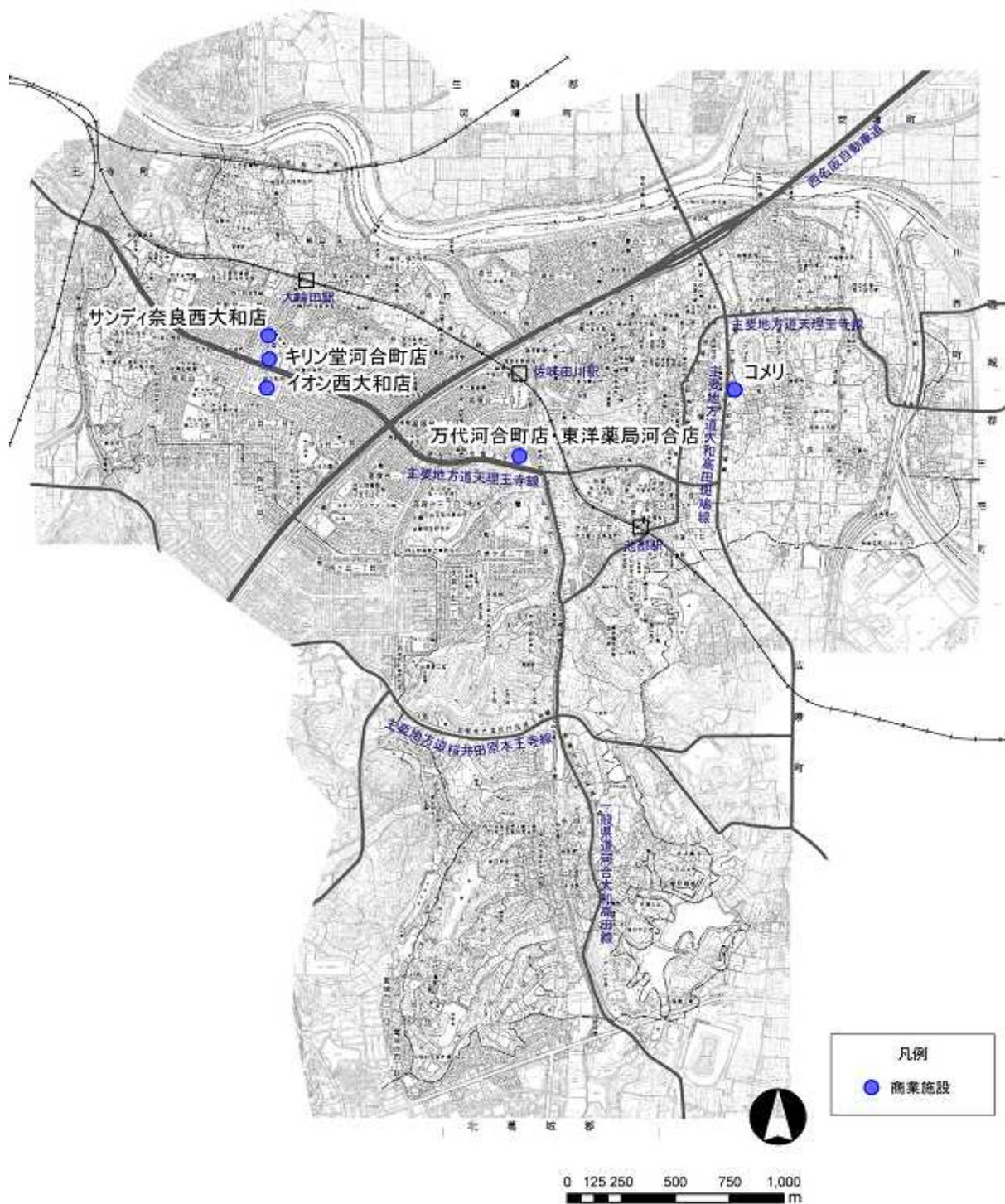
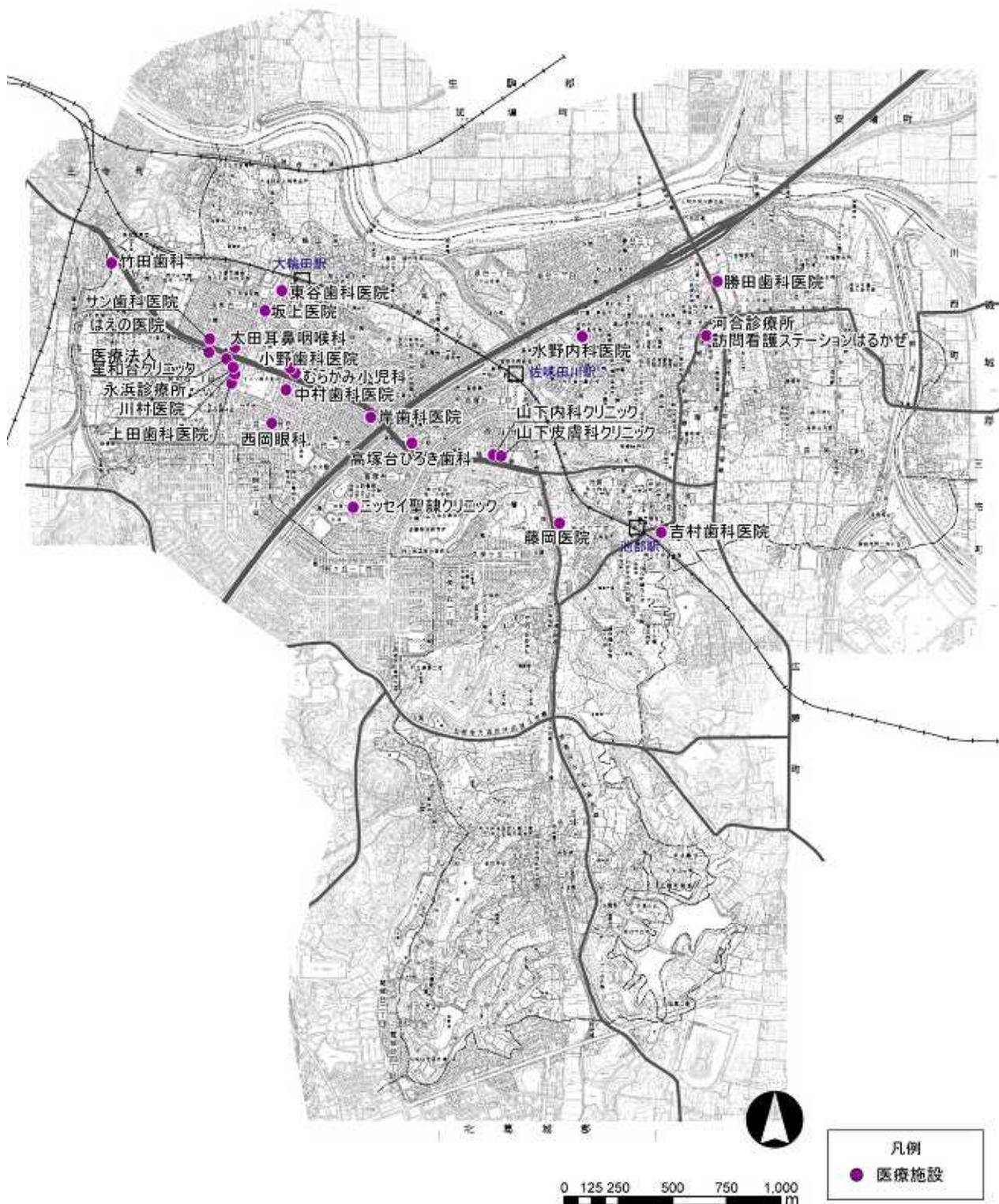


図 2.5 主な商業施設の分布

3) 医療施設

- ・ 町内の医療施設としては、25 か所の診療所が立地しています。
- ・ なお、町内の医療施設はいずれも小規模であり、救急病院等の大規模病院については、町内の立地がなく、県立三室病院（三郷町）、奈良友誼会病院（上牧町）、国保中央病院（田原本町）などを利用する必要があります。



出典：i タウンページ、県内救急告示病院・休日夜間応急診療所等一覧

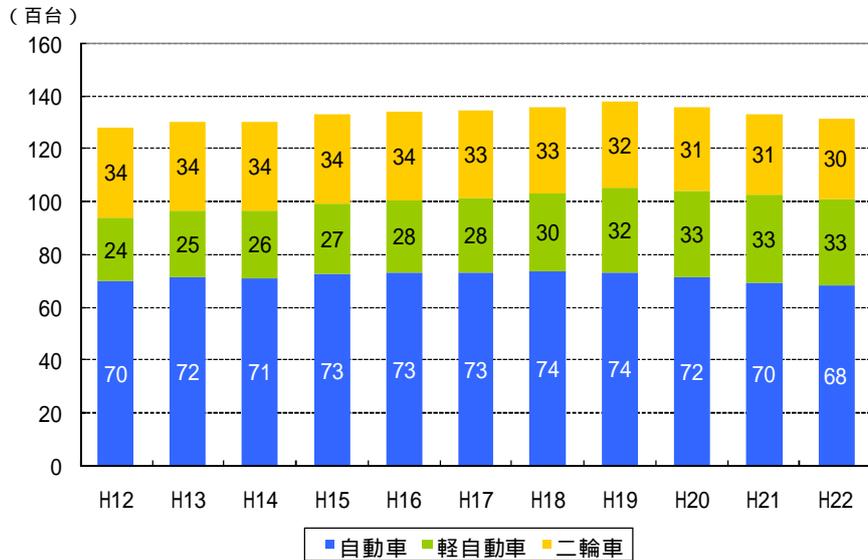
図 2.6 医療施設の分布

(5) 自家用車等の状況

1) 自動車登録台数の推移

自動車等の登録台数は、平成 22 年時点において、自動車等が約 6,800 台、軽自動車（四輪乗用、四輪貨物、小型特殊）が約 3,300 台、二輪車（原動機付自転車、二輪車、二輪小型自動車）が 3,000 台、合計約 13,100 台になっています。

平成 12 年以降の推移では、軽自動車が増加傾向である他は、横ばいから減少傾向になっています。

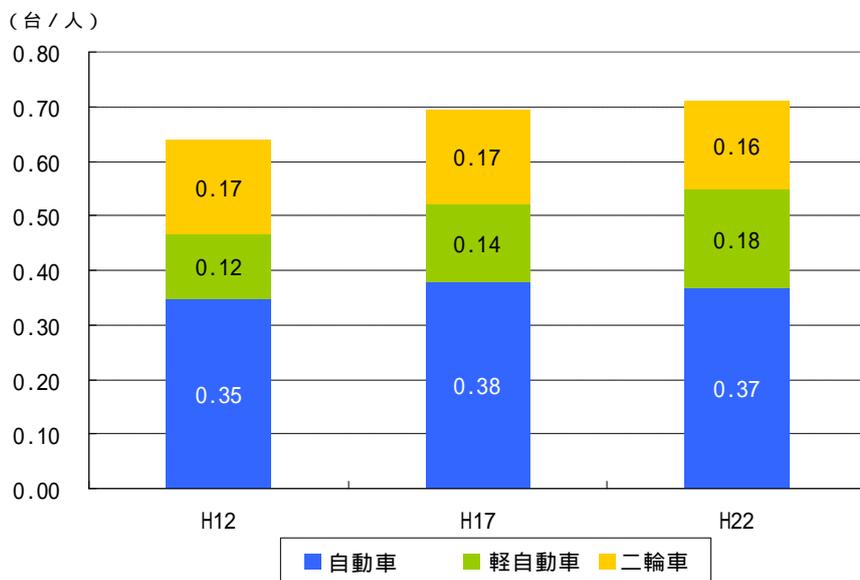


出典：奈良県統計書

図 2.7 自動車・軽自動車等の登録台数の推移（単位：百台）

2) 町民 1 人あたり登録台数の推移

自動車の保有状況を町民 1 人あたりの登録台数としてみると、自動車の総保有台数は横ばいであるものの人口が減少傾向にあるため、平成 22 年では、町民 10 人あたり約 7 台の自動車等の保有台数となっています。



出典：奈良県統計書

図 2.8 町民 1 人あたり登録台数の推移

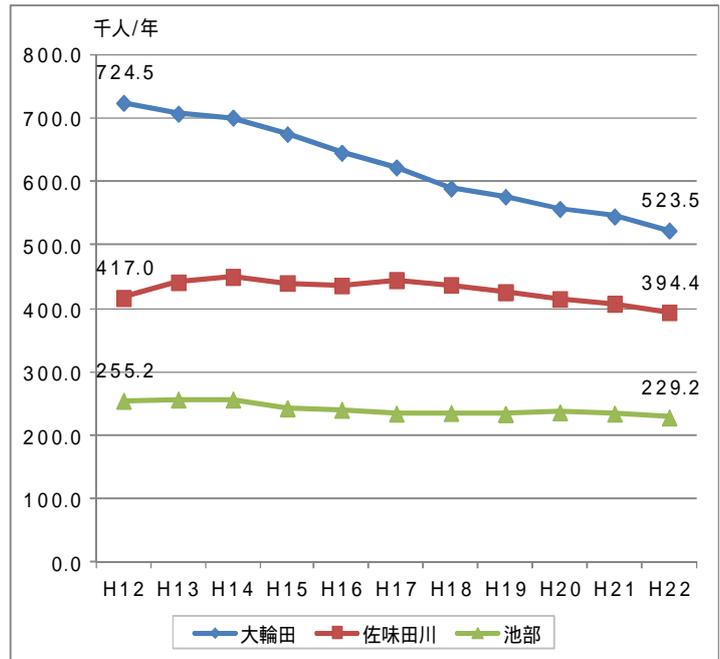
2-1-2公共交通の運行・利用状況等の整理

2-1-1 鉄道の利用状況

鉄道は町北部を近鉄田原本線（新王寺駅～西田原本駅）が運行しており、JR王寺駅（王寺町）と近鉄田原本駅（田原本町）に連絡しており、町内には、大輪田、佐味田川、池部の3駅が立地しています。

駅別の乗降客数をみると、佐味田川駅では、一時、乗降者数の増加がみられましたが、平成17年以降は、いずれの駅でも、横ばい状態から減少傾向になっています。

近鉄田原本線では、日中15分～20分間隔で運行されています。



出典：奈良県統計書

図 2.9 駅別乗降客数の伸び率

2-1-2 路線バスの運行状況

町内の路線バスは、奈良交通（株）により運行されており、北西部ではJR王寺駅から桜ヶ丘1丁目までのバス路線が、広瀬台2丁目経由及び片岡台3丁目経由の2系統で運行されています。

その他にJR王寺駅から中山台2丁目を経由して服部記念病院・近鉄五位堂駅などの上牧町方面を結ぶ路線も運行されています。

また、町南部では、馬見丘陵公園から近鉄五位堂駅までのバス路線も運行されています。

区間別の便数でみると、JR王寺～桜ヶ丘1丁目間の路線では、日中も20分に1本程度の運行本数が確保されている他、近鉄五位堂駅～馬見丘陵公園間のバスは、公園開園時の運行に限られるものの30分に1本の運行本数が確保されています。

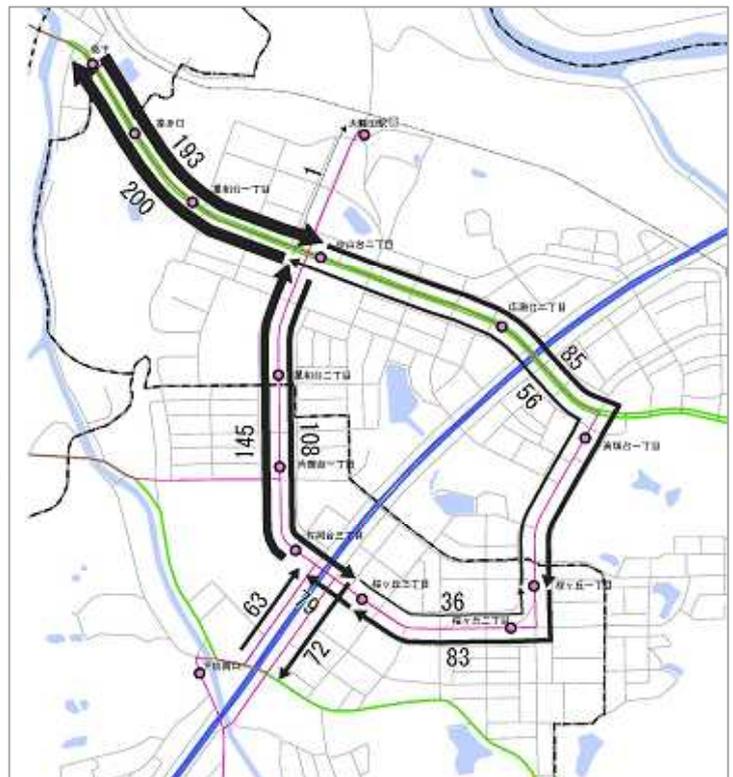


図 2.10 路線バスの区間別便数

2-1-3 公共交通サービス圏域人口

公共交通サービス圏域(鉄道駅から500m圏域及びバス停から300m圏域)内に居住する公共交通サービス圏域人口は、約11,600人となっており、町民全体の約62.6%を占めています。

また、高齢者に着目すると、公共交通サービス圏域内の高齢者人口は、約3,260人であり、河合町全体の62.9%を占めています。

町の東部や南部を中心として、町民の約4割の方が鉄道や路線バスなどの公共交通機関を利用しにくい状況となっています。

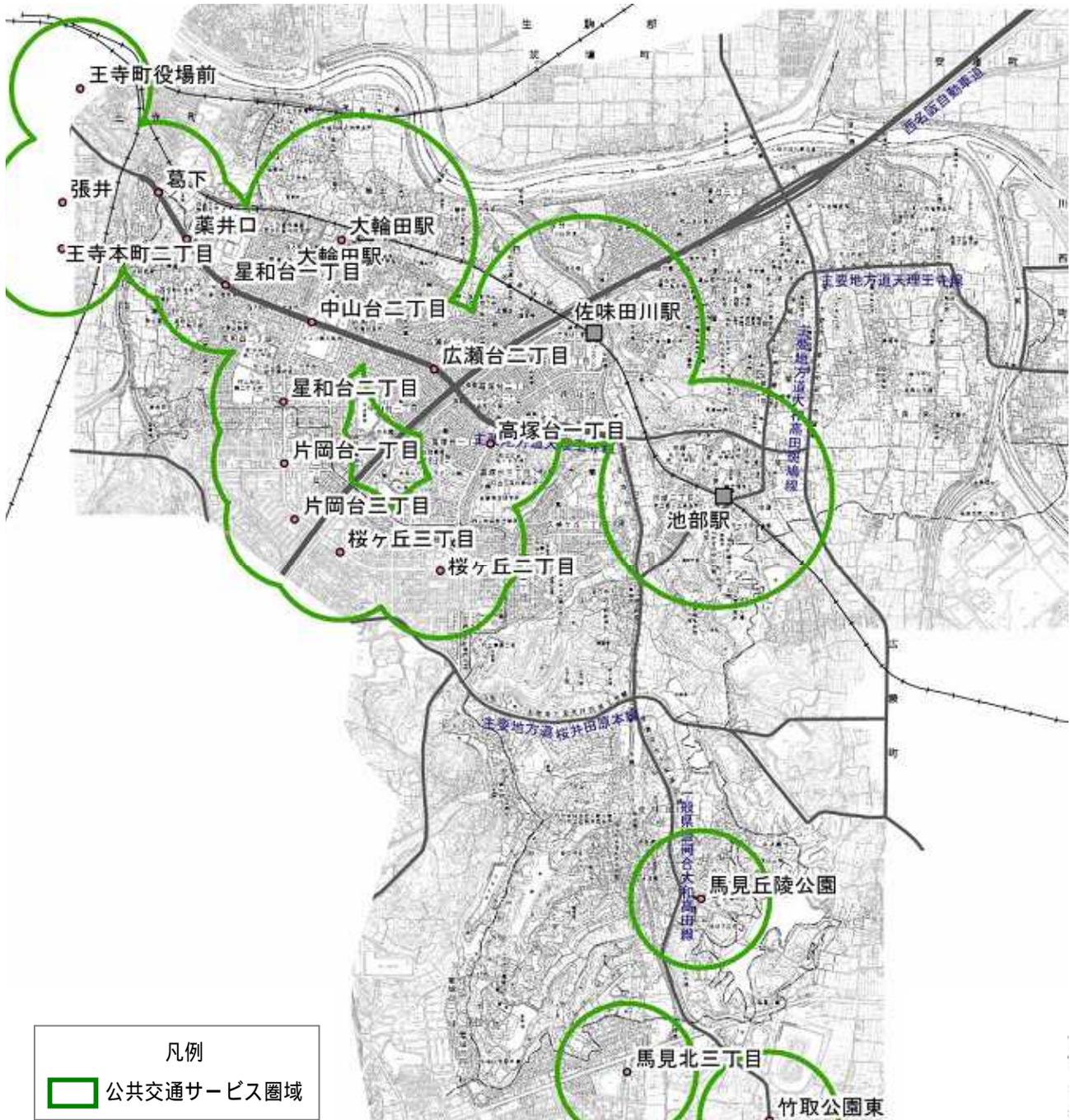


図 2.11 公共交通サービス圏域

2-1-4 豆山きずな号の利用状況

町内には、福祉施設である豆山の郷への送迎サービスのために、ワゴン車を利用した移送サービス「豆山きずな号」が運行されています。

豆山きずな号は、豆山の郷の休館日（毎週月曜日、年末年始）を除いて、町内4ルートで、1日3便運行されています。

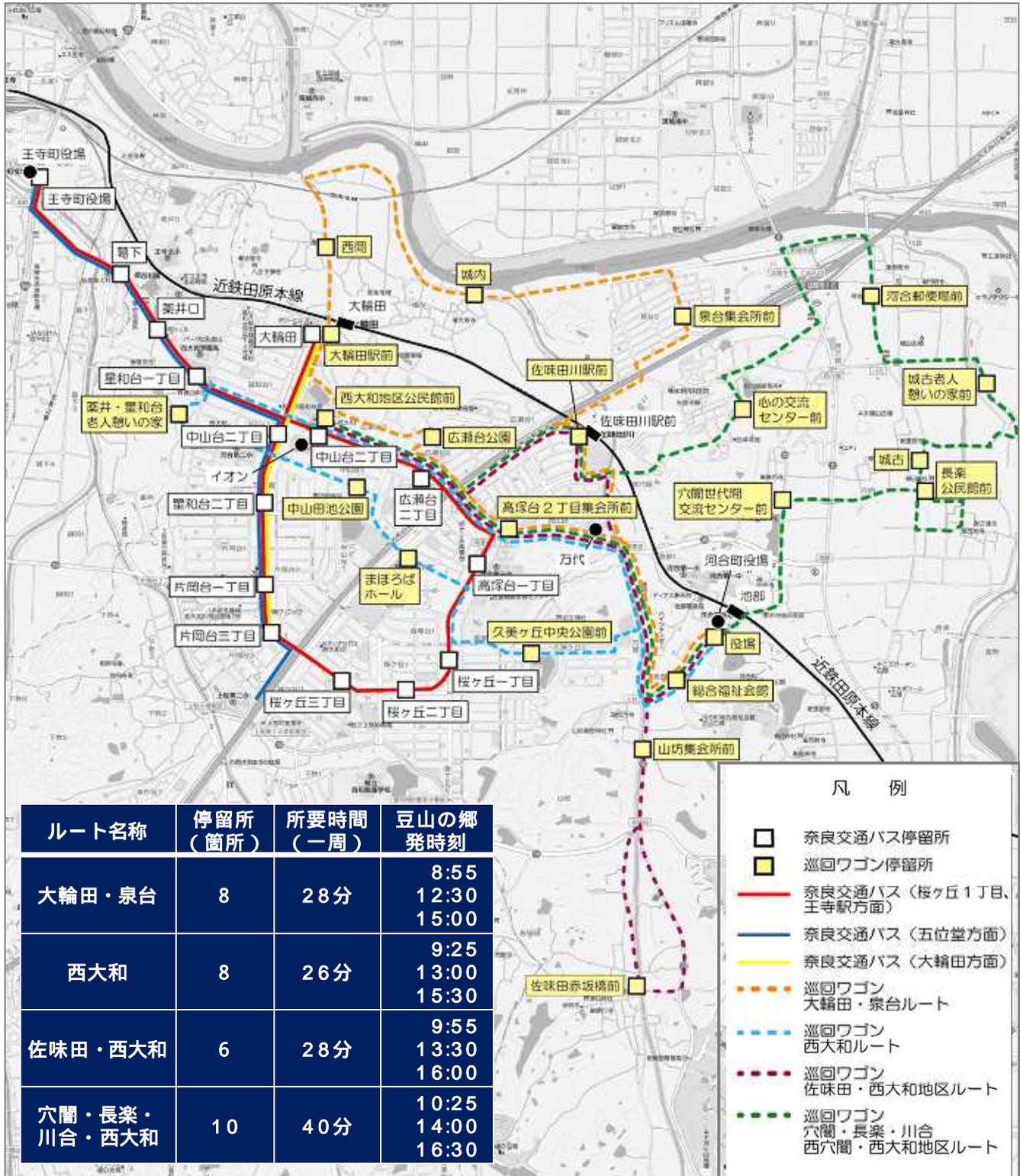


図 2.12 豆山きずな号の運行ルート

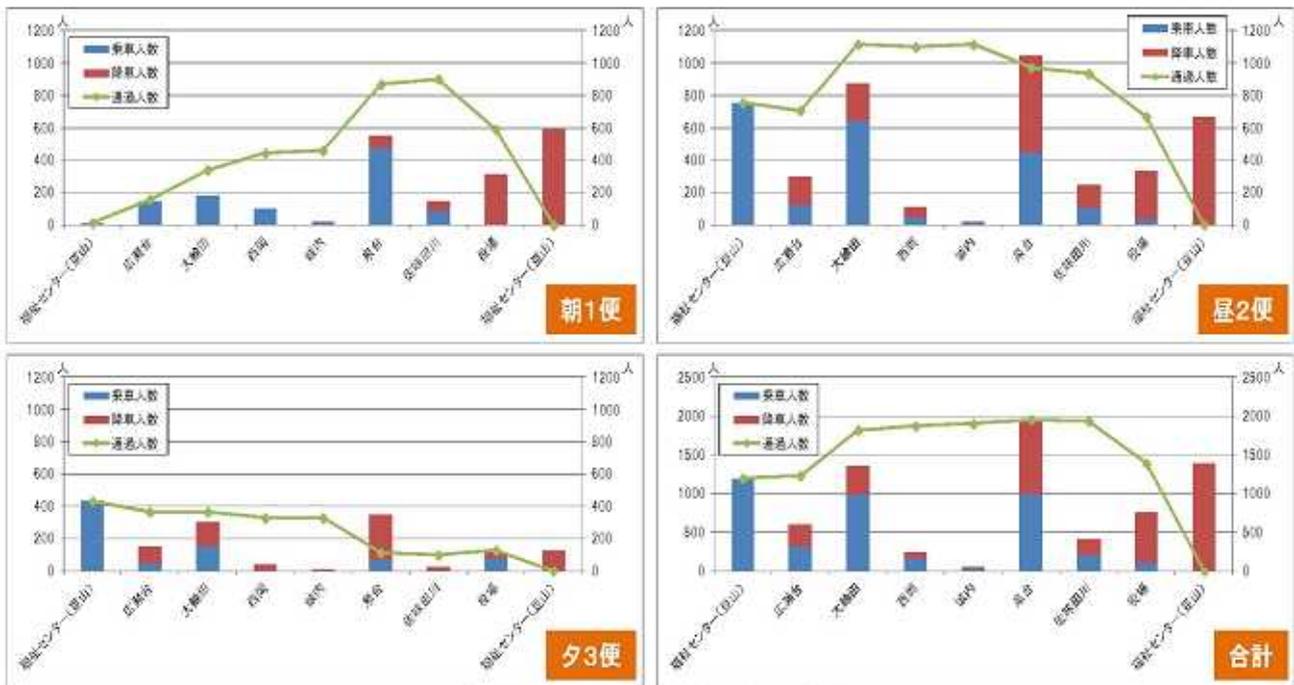
(1) ルート別の利用状況

1)大輪田・泉台ルート

年間利用者は約4千人で、便別では「昼2便」の利用が多くなっています。停留所別では「泉台」「大輪田」の乗降者が多い一方で「西岡」「城内」の利用者は少なくなっています。

利用の少ない地区は、集落内の道路幅員が狭く、地区内まで車両の乗入れが出来ないため、停留所までの距離が長くなる傾向にあり、利用が少なくなる要因として想定されます。

1日あたり利用者は、平均約13人で、最も乗車している区間で、平均約4人程度が乗車している状況です。



出典：河合町資料

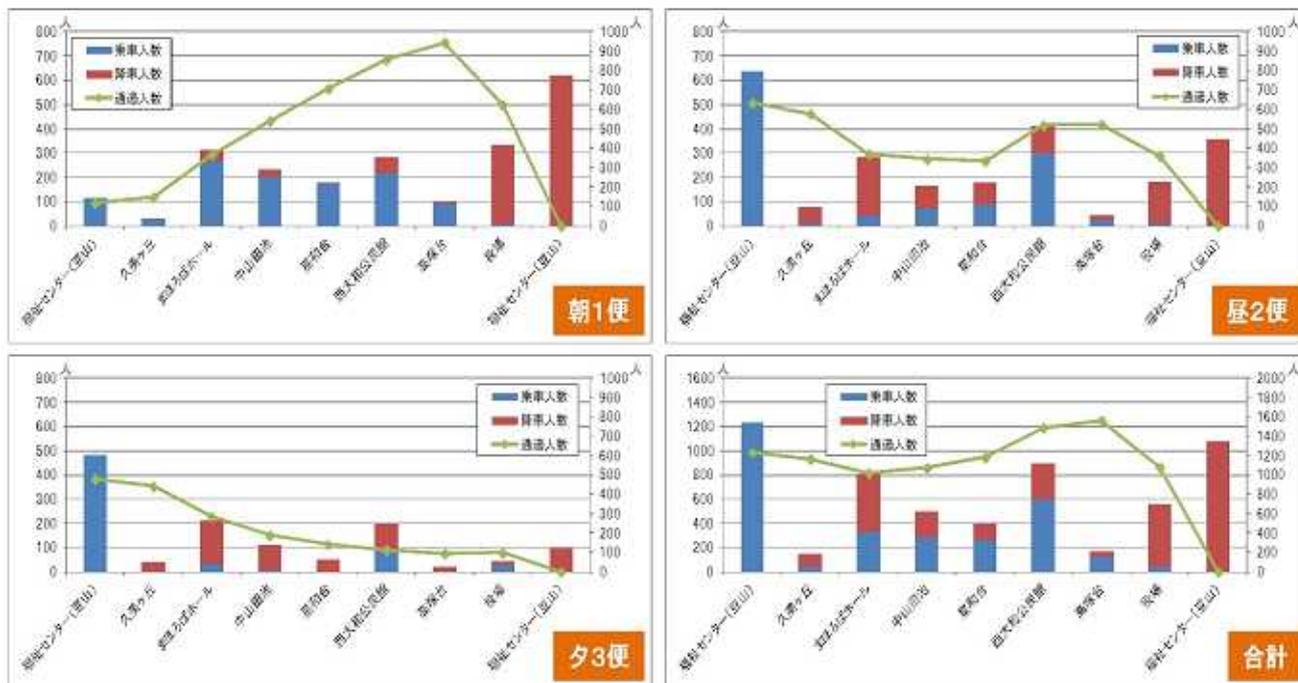
図 2.13 豆山きずな号停留所別乗降人数（大輪田・泉台ルート）

2)西大和ルート

年間利用者は約 2.9 千人で、朝・昼の便の利用が多く、夕方の便の利用者がやや少なくなっています。停留所別では「まほろばホール」「西大和公民館」等の乗降者が多くなっています。

利用の少ない停留所のうち、久美ヶ丘では降車が多く、高塚台では乗車が多いことから、豆山の郷、役場方面との移動の便利な方向の片道のみで利用されていることが想定されます。

1日あたり利用者は、平均約 10 人で、最も乗車している区間で、平均約 3 人程度が乗車している状況です。



出典：河合町資料

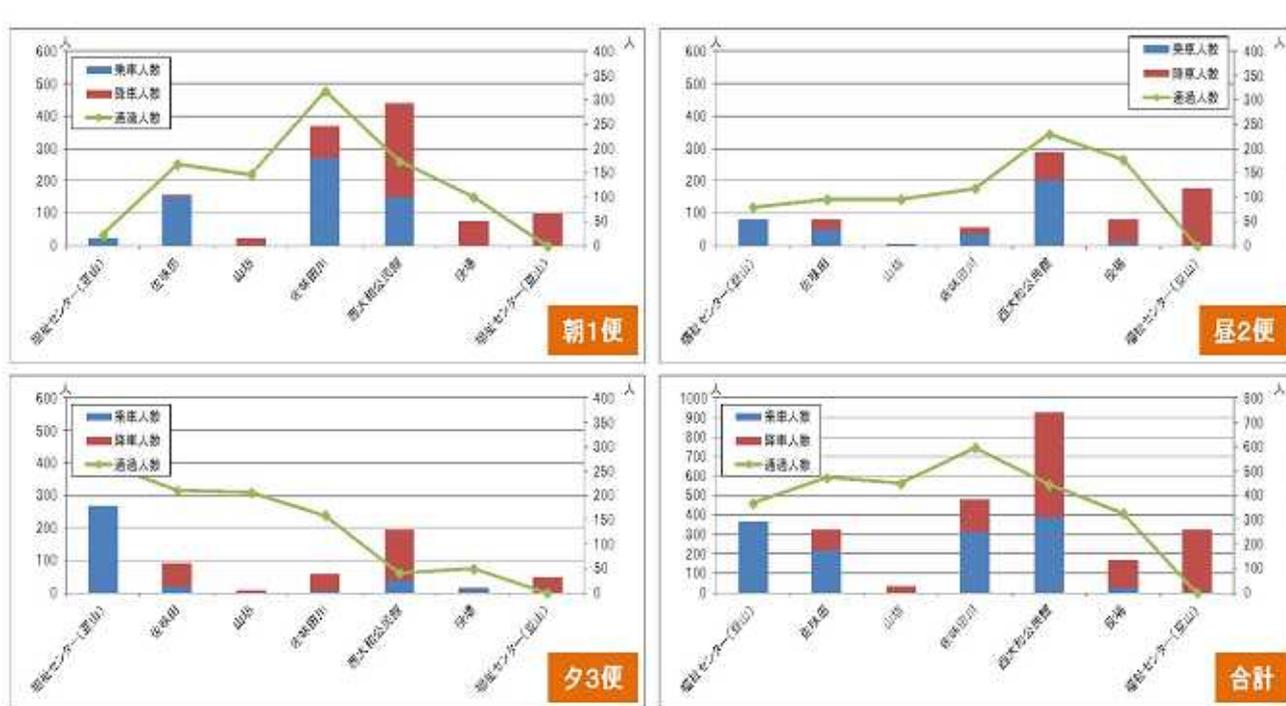
図 2.14 豆山きずな号停留所別乗降人数（西大和ルート）

3)佐味田・西大和地区ルート

年間利用者は約1.3千人で、便別では「朝1便」の利用が多くなっています。停留所別では「佐味田川」「西大和公民館」等の乗降者が多くなっています。

朝1便(9:55発)利用の「西大和公民館」での降車が多いことから、公民館での催し物の他、イオン等への買い物利用が想定される一方で、「西大和公民館」発の便は、「豆山の郷」止まりのため、乗車は少なくなっています。

1日あたり利用者は平均約4人で、最も乗車している区間で、平均1人程度の乗車となっている状況です。



出典：河合町資料

図 2.15 豆山きずな号停留所別乗降人数(佐味田・西大和ルート)

(2) 曜日別の利用状況

豆山きずな号の曜日別の利用状況をみると、休館日明けの火曜日の利用がやや高い傾向が見られるほか、その他の平日（水～金曜日）の利用は、平均して約2割弱となっています。

土日の利用者についてみると、平日より少ない傾向はみられるものの、土日のあわせた利用者合計は、全体の約2割を占める状況となっています。

表 2.1 豆山きずな号の曜日別利用状況（H21～H23）

年度合計	利用者			1日あたり利用者			構成比		
	H21	H22	H23	H21	H22	H23	H21	H22	H23
火	1,908	1,994	2,179	37.4	39.9	42.7	22.4	21.2	23.3
水	1,468	1,750	1,662	28.2	34.3	33.2	17.3	18.6	17.8
木	1,648	1,745	1,849	32.3	33.6	36.3	19.4	18.6	19.8
金	1,690	1,745	1,649	33.1	34.2	31.7	19.9	18.6	17.6
土	910	1,044	1,011	17.8	20.5	19.4	10.7	11.1	10.8
日	879	1,109	1,009	17.2	21.7	19.8	10.3	11.8	10.8
合計	8,503	9,387	9,359	27.7	30.7	30.5	100.0	100.0	100.0

表 2.2 豆山きずな号の月別・曜日別利用者数（上段）構成比（下段）

平成 23 年度実績

利用者数	H23											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
火	185	164	219	180	173	187	174	155	197	179	215	151
水	174	151	174	131	152	98	147	146	106	77	158	148
木	141	154	148	146	154	164	160	160	145	120	136	221
金	158	131	126	154	97	125	144	132	133	126	181	142
土	99	83	77	93	93	70	131	61	88	84	56	76
日	86	105	59	75	54	79	193	57	59	87	66	89
合計	843	788	803	779	723	723	949	711	728	673	812	827
構成比	H23											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
火	21.9	20.8	27.3	23.1	23.9	25.9	18.3	21.8	27.1	26.6	26.5	18.3
水	20.6	19.2	21.7	16.8	21.0	13.6	15.5	20.5	14.6	11.4	19.5	17.9
木	16.7	19.5	18.4	18.7	21.3	22.7	16.9	22.5	19.9	17.8	16.7	26.7
金	18.7	16.6	15.7	19.8	13.4	17.3	15.2	18.6	18.3	18.7	22.3	17.2
土	11.7	10.5	9.6	11.9	12.9	9.7	13.8	8.6	12.1	12.5	6.9	9.2
日	10.2	13.3	7.3	9.6	7.5	10.9	20.3	8.0	8.1	12.9	8.1	10.8
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(3) 豆山きずな号の現状と課題

豆山きずな号は、豆山の郷への送迎の他、町内の移動でも利用がみられますが、利用者の声等を踏まえると、以下のような課題があると考えられます。

【視点1】豆山の郷をはじめとした福祉施設へのアクセス性確保

豆山の郷以外の利用者は少なくなっています

町内の福祉関連施設を巡回するルート設定であるものの、利用者の多くは、「豆山の郷」の利用となっており、夕方の便は、いずれのルートも豆山の郷から帰りの需要がほとんどとなっています。

「行き」もしくは「帰り」のみの利用の多い停留所が存在

運行本数の少ない巡回ルートのため、乗車・降車の片方が多い停留所が存在し、往復では利用しにくい箇所（久美ヶ丘・高塚台・役場等）が存在しています。

利用促進策（広報活動・サービスの向上）が必要

豆山の郷以外の利用が少ないため、ルートによっては1人も乗っていない区間のある便があります。なお、利用者アンケートでは、利用者の7割がサービスに満足しているとの回答を得ているものの「すぐに利用できない」などの不満もあり、サービスの改善を求める声もあります。

町民の約8割は、豆山きずな号を利用したことがないと回答しており、広報活動や利用促進などの取り組みが必要と考えられます。

【視点2】鉄道・路線バスの公共交通空白地域への移動利便性の提供

豆山きずな号は、鉄道・バスの公共交通空白地域を走行している。

町内には、鉄道網として近鉄田原本線の大輪田・佐味田川・池部の3駅、路線バス網として西大和ニュータウン内及び馬見丘陵公園にバス停留所が設置されているものの、町南部（佐味田地区等）、町東部（川合地区、長楽地区）等は、公共交通網のサービス圏域から外れており、豆山きずな号が、公共交通網を補完する路線として機能しています。

豆山の郷発着のため豆山の郷を越える移動には利用しにくい。

豆山の郷への送迎等が主眼となっており、ワゴン車1台で4ルートを順番に運行する運行形態のため、豆山の郷以外の利用のために利用しようとする、行きもしくは帰りのいずれかが豆山の郷止まりとなり、利便性が低くなっています。

買い物需要等にも対応した運行サービスが必要

現状の豆山きずな号では、利用者が十分車両定員内に収まっているため、豆山の郷の送迎サービス以外での利用も考えられます。

時間制約の大きい通勤・通学需要への対応は、巡回型ルートは不向きのため、日中の通院や買い物等の移動への対応等が想定されます。

サービス改善には、利用者負担のあり方について検討が必要。

現行でも、年間約600万円の運行経費がかかっており、運行本数等のサービス向上にあたっては、運行経費の費用負担についても検討する必要があります。

2-2 公共交通に対する町民のニーズ

町では、平成 24 年 11 月に公共交通に関する町民アンケート（郵送配布・郵送回収方式）を実施しました。約 2,000 名の方を対象としたアンケートで、約 800 人の方にご回答頂きました。

その結果から公共交通に対する町民ニーズを整理すると次のようになります。

(1) あなたは河合町の路線バスや巡回ワゴン（豆山きずな号）を利用したことがありますか。

・路線バス、巡回ワゴンともに、町民の半数以上が「利用したことがない」と回答しており、巡回ワゴンは約 8 割が利用したことがないと回答しています。

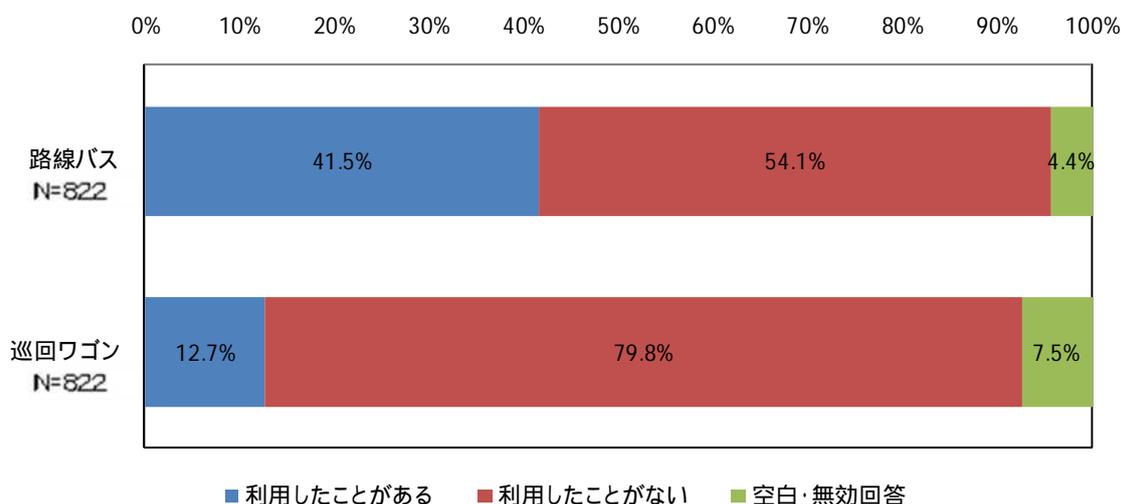


図 2.17 路線バス・巡回ワゴンの利用経験

N=341

(2) 路線バスや巡回ワゴンの利用頻度を教えてください。((1) で「利用したことがある」回答者のみ)

・路線バスや巡回ワゴンを利用している人でも、利用頻度は「年に数回」といった回答が最も多く、恒常的な利用があまりされていない状況となっています。

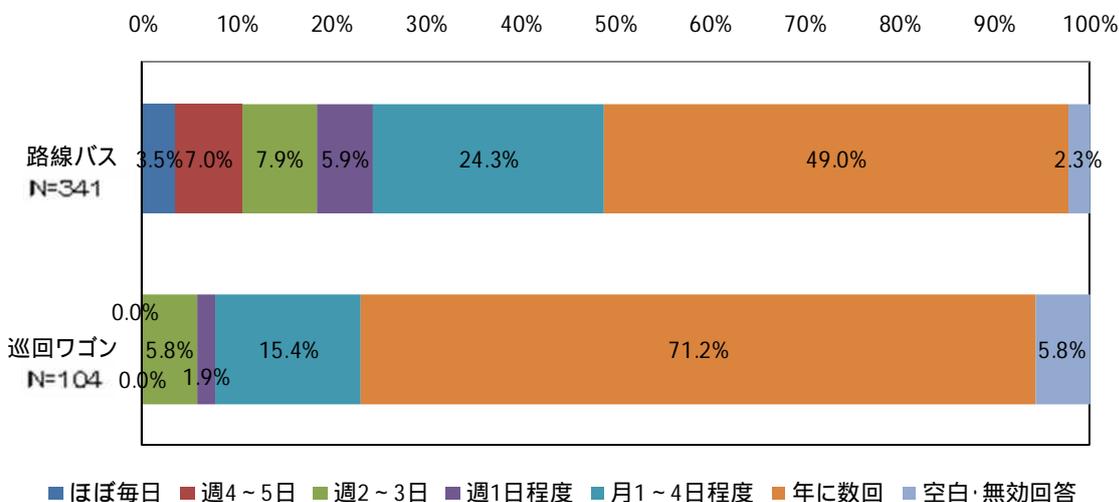


図 2.18 路線バス・巡回ワゴンの利用経験

(3) 今後、バスを利用する可能性についてお聞かせください。

- ・「今のところ、利用する可能性は無い」という回答は、全体の1/4程度となっており、バスを必要としない方は少ないものと考えられます。
- ・なお、約4割の町民が「年をとって自動車等の運転が困難になった場合、利用する可能性がある」と回答しており、将来の外出に不安を感じている方が多いことがうかがえます。
- ・また、「運行本数や運行ルートなどバスの利便性が高まった場合、利用する可能性がある」との回答も約25%あり、サービス改善が利用者の増加につながる可能性も見られます。

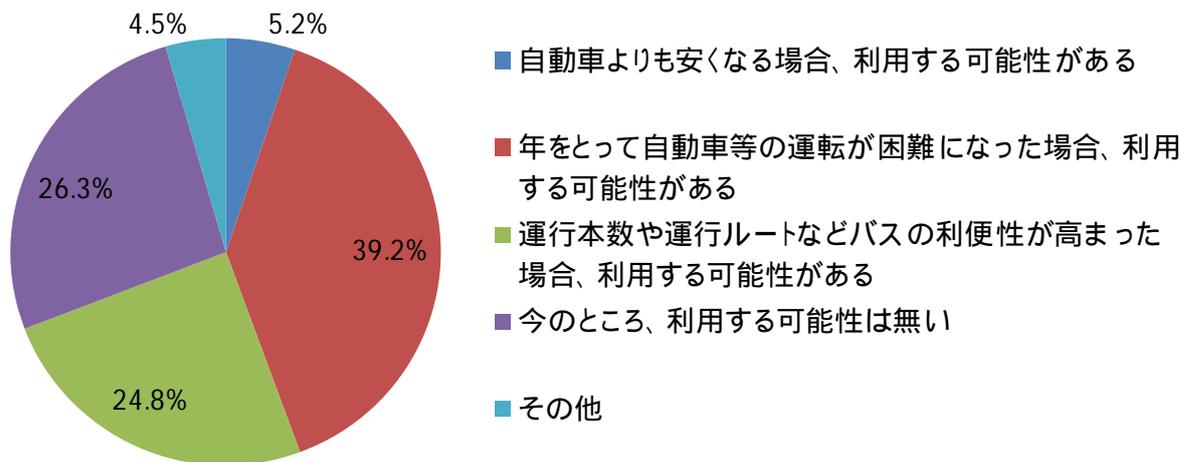


図 2.19 今後、バスを利用する可能性について

(4) 河合町が誇れる他の市町村の方にもおすすめしたい観光地や施設などを教えてください。

- ・主な意見として、「馬見丘陵公園」が317票、「廣瀬神社(砂かけ祭り含む)」が82票、「豆山の郷」が57票との結果となり、馬見丘陵公園をあげる方が非常に多くなっています。
- ・これらの施設を有効活用した町外からの観光来訪者の誘致にあたっては、これらの観光資源を結ぶ公共交通網の整備が必要と考えられます。

2-3 公共交通の課題

地域現況やアンケート調査結果からみると、本町の公共交通を取り巻く環境には、以下にあげるような課題があると考えられます。

河合町の現況及びアンケート結果の概要		考察と公共交通の検討の方向性	
人口動態	◇過去10年間で人口が約1割減少し、今後も減少傾向が続くと予測されている	◆近い将来、自動車利用や家庭内での送迎が困難になる可能性が高い	◎人口減と高齢化に対応した日常活動（外出）を支援する公共交通手段の整備
	◇高齢者人口は、今後も増加傾向が続く将来的（H42）に、高齢化率は約4割		
就業・通学	◇就業者は減少傾向が続いている	◆通勤・通学等でも利用可能な鉄道駅端末の交通手段を維持する必要がある	◎既存公共交通手段との連携 ・鉄道駅へアクセスできる公共交通手段の維持・拡充 ・交通結節点の機能強化
	◇通勤・通学手段は、自家用車、鉄道が多い		
	◇通勤・通学時のバス利用の多くは、鉄道駅までの利用となっている		
	◇通勤・通学先は、町外への移動が多い		
日常生活 主要施設 日常行動	◇町内には、小規模の診療所が立地	◆町外施設(大規模病院等)を含めた移動手段の確保が必要	◎日常の生活行動圏域を踏まえ、町外施設へのアクセスを考慮した公共交通手段の検討
	◇大規模病院は、町外への通院が必要		
	■通院は、約6割の人が町外へ通院		
	■主な通院先は、三室病院・山下内科など	◆町東部や南部の公共交通空白地域から町役場や商業施設へのアクセス交通手段の確保が必要	◎町民の移動ニーズにあわせた公共交通手段の設定による公共交通空白地域の軽減
	◇町役場は、鉄道駅に近接するものの、町東部や南部等からの公共交通手段は、巡回ワゴン等に限られる		
	◇イオン西大和店、万代河合町店などの大規模商業施設が立地		
	■買い物は、約7割の人が主に町内と回答		
■主な買い物先は、イオン・万代など			
既存公共交通サービス	◇鉄道・路線バスによるサービスが受けられない人は、河合町全体の37.4%		
自動車保有	◇軽自動車の登録台数が拡大	◆自動車の運転が、困難になった場合の代替交通手段の確保が必要	◎人口減と高齢化に対応した日常活動（外出）を支援する公共交通手段の整備
	◇人口あたりの自動車保有台数は増加傾向		
	■免許保有者の約9割は、自分で運転する		
バスの利用意向	■自動車の運転が困難になった場合、バスを利用したいとの回答が多い（約35%）	◆今後の高齢化に対応した公共交通手段が必要	
	■バスの利便性が向上した場合には、バスを利用したいとの回答もある（約21%）		
公共交通の利用状況	◇鉄道駅の乗降客数は減少傾向	◆今後も公共交通を持続させていくための利用促進策が必要（利便性の向上等）	◎鉄道・路線バスや新たな公共交通手段の設定による公共交通ネットワークの充実と移動利便性の向上
	◇過去にバス路線の廃止が行われている		
公共交通の利用経験	■路線バスの利用頻度は、高くない（月1回以上利用する人は、全体の約半数）	◆広報・啓発活動等による利用促進が必要	◎公共交通に対する広報・啓発活動の充実・強化
	■巡回ワゴンの利用頻度は、高くない（年に数回程度の利用が大多数）		
	■路線バス・巡回ワゴンともに、利用経験のある人は少ない（路線バス約4割 巡回ワゴン約1割）		
その他	■町の誇れる観光施設は、「馬見丘陵公園」	◆観光施設へのアクセス交通手段の提供が必要	◎観光客も利用できる公共交通ネットワークの整備

※現況に関するコメントは、■はアンケート調査結果、◇は統計データなどに基づく内容

3 計画の基本方針（公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針）

本計画では、本町の公共交通を取り巻く課題に加え、上位関連計画等で示される本町のまちづくりの基本理念等を踏まえ、目指すべき公共交通の将来像を設定し、それを実現するための公共交通の基本方針及び目標を設定します。

3-1 目指すべき公共交通の将来像

町民の安全・安心で活気のある生活を支援し、持続可能な公共交通網の構築を目指します。

町民の安全・安心で活気のある生活を支援する持続可能な公共交通網の実現

本町が目指すべき方向性について、「河合のまちの夢ビジョン」では、「ダイナミックに人が行き交うまち」、「にぎわいの拠点がある町」などが基本戦略として位置づけられています。

また、河合町都市計画マスタープランでは「輝きと潤いを みんなで築く 水辺の里」がまちづくりの基本理念として掲げられており、「鉄道・バスの維持・活性化」、「駅前広場の整備」等が基本的な方向として位置づけられています。

本町では、既存の鉄道・路線バスの利用しづらい公共交通空白地域も残されており、今後、人口減少・高齢化の進展が予測される中で、公共交通を取り巻く環境がより一層、厳しくなることが予想されますが、これらのまちづくりを実現していくために、町民の日常生活を安心して暮らせる（外出できる）ための持続可能な公共交通網の実現を目指します。

町外からの観光来訪客などにも対応した公共交通網の実現

「奈良県交通基本戦略」では、「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」、「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」、「持続可能な取組体制の構築」が基本方針として位置づけられています。

また、町民アンケートにおいても、町の誇れる施設として馬見丘陵公園を多くの方があげています。

これらの町内の観光資源を有効活用し、より多くの方に本町に来訪してもらうとともに、町の活性化を図っていくために、来訪者の移動手段として利用可能な公共交通ネットワークの実現を目指します。

(1) 奈良県交通基本戦略

奈良県交通基本戦略では、以下の3つの基本方針が設定されています。

(1) 「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」

通院や買物等といった日常生活に必要な移動に不安を感じることなく、県民誰もが生き生きと暮らせるよう、安心した暮らしを支えるモビリティの確保に取り組む。

(2) 「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」

来訪者の視点に立ち、移動に伴う負荷を軽減するとともに、より快適に県内を移動できるよう、地域特性に応じた交通環境の充実や観光交通のシームレス化等に取り組む。

(3) 「持続可能な取組体制の構築」

環境負荷の低い交通体系への転換や観光交通の魅力向上等を図るため、市町村、交通事業者、地域住民、地元企業、NPO等の関係者の総力の結集やP D C Aサイクルの活用等、持続可能な取組体制の構築を行う。

(2) 河合のまちの夢ビジョン

河合のまちの夢ビジョンでは、以下のとおり公共交通に関する将来像を設定しています。

表 3.1 河合のまちの夢ビジョンにおける公共交通に関する将来像（抜粋）

目標 (想い)	基本戦略 (方向付け)
「活気」 ～活気のある河合町になって欲しい～	<u>ダイナミックに人が行きかう町</u>
	<u>にぎわいの拠点がある町</u>
「絆」 ～絆でつながる河合町になって欲しい～	<u>互いに思いやり支えあう町</u>
「魅力」 ～魅力が光る河合町になって欲しい～	<u>歴史と文化が輝きを放つ町</u>

(3) 都市計画マスタープラン

河合町都市計画マスタープランでは、以下のとおり「町づくりの基本理念」、「交通網形成に関する基本方向」を設定しています。

町づくりの基本理念

輝きと潤いを みんなで築く 水辺の里

～ 夢を持つことからはじめよう 豊かな町づくり～

交通網形成の基本方向

鉄 道	<p>近鉄田原本線については、沿線の各町とも連携を図りつつ複線化、便数の増発など利便性の向上について改善を継続的に要請していきます。</p> <p>駅前広場等については、町の玄関口となることから、円滑な交通処理機能の確保と個性ある景観の創出を図ります。</p>
バ ス	<p>既存バスルートについては、関係機関の理解と協力を求めながら維持確保に努めるとともに、廃止となった路線の復活を要請します。</p> <p>また、公共施設の利用促進、交通弱者への対応、駐車場需要の軽減などから、町内巡回ワゴン車等の導入の検討など、一層の利便性向上に努めます。</p>

3-2 公共交通の基本方針

前節で設定した公共交通の将来像をもとに、本町における公共交通の確保の基本方針を設定します。

方針1 町民の日常生活（外出）を支援する公共交通手段を確保します。

町の公共交通の現状

各公共交通手段の利用状況と現在の役割	既存の「鉄道」、「路線バス」では、町外への移動利便性は確保されているものの、町内の移動手段としての機能は一部にとどまっている。 町内の公共交通手段としては巡回ワゴンが運行されているが、豆山の郷への送迎サービスが主となっているため、町内における公共交通手段としての機能は不十分である。
移動等円滑化に関する課題	<u>人口減と高齢化に対応した日常活動（外出）を支援する公共交通手段の整備</u> ・今後、人口が約1割減少し、高齢化率は40%を超える。 <u>既存公共交通手段との連携</u> ・鉄道駅へアクセスできる公共交通手段を維持、拡充する必要がある。 ・高齢化等に対応して、交通結節点（鉄道駅）の機能強化が必要
その他の課題	アンケート調査における各交通手段への不満。 【鉄道】駅が遠い、駅に行くまでの交通手段がない。 【路線バス】自宅から停留所が遠い。



公共交通の確保の基本的な考え方

公共交通による町内移動では、鉄道・路線バスが利用しづらい地域があるほか、町役場等公共施設の集中する池部地区へは、路線バスでの移動は難しい状況であるため、日常生活に必要な主要施設（商業施設、医療施設、町役場等の公共施設）へアクセスできる、町内の移動に適した新たな公共交通手段を確保（豆山きずな号の有効活用・機能の拡充）するものとします。

「鉄道」や「路線バス」に関する課題（不満の理由）として、「駅までの交通手段がない」、「自宅から停留所が遠い」などの課題があがっていることから、新たな公共交通手段は、既存の「鉄道」、「路線バス」へアクセスする端末交通手段としての役割も担えるものとします。

方針2 公共交通空白地域を解消する公共交通手段を導入します。

町の公共交通の現状

各公共交通手段の利用状況と現在の役割	町東部・南部に、鉄道、路線バスの両方のサービス圏域から離れている公共交通空白地域が存在している。 町内の公共交通手段としては巡回ワゴンが運行されているが、豆山の郷への送迎サービスが主となっているため、町内における公共交通手段としての機能は不十分である。
移動等円滑化に関する課題	<u>人口減と高齢化に対応した日常活動（外出）を支援する公共交通手段の整備</u> ・今後、人口が約1割減少し、高齢化率は40%を超える。 <u>既存公共交通手段との連携</u> ・鉄道駅へアクセスできる公共交通手段を維持、拡充する必要がある。 ・高齢化等に対応して、交通結節点（鉄道駅）の機能強化が必要 <u>町民の移動ニーズにあわせた公共交通手段による公共交通空白地域の解消</u> ・バス路線の廃止された地区等で、公共交通空白地域が発生しており、これらを解消するための公共交通サービスの導入が必要である。 <u>観光施設への交通手段として利用できる公共交通手段の整備</u>
その他の課題	アンケート調査における各交通手段への不満。 【鉄道】駅が遠い、駅に行くまでの交通手段がない。 【路線バス】自宅から停留所が遠い。



公共交通の確保の基本的な考え方

公共交通による移動において、鉄道・路線バスのいずれも利用がしづらい公共交通空白地域が、町の東部・南部を中心として発生しており、これらの地域から日常生活に必要な主要施設（商業施設、医療施設、町役場等の公共施設）へアクセスできる、公共交通空白地域を軽減する新たな公共交通手段を確保（豆山きずな号の有効活用・機能の拡充）するものとします。

公共交通空白地域を軽減するための新たな公共交通手段は、町民の移動利便性の確保とともに、観光施設への来訪者にも利用可能な公共交通手段とします。

「鉄道」や「路線バス」に関する課題（不満の理由）として、「駅までの交通手段がない」、「自宅から停留所が遠い」などの課題があがっていることから、新たな公共交通手段は、既存の「鉄道」、「路線バス」へアクセスする端末交通手段としての役割も担えるものとします。

方針3 公共交通手段間の連携と役割分担による効率的な公共交通網を実現します。

町の公共交通の現状

各公共交通手段の利用状況と現在の役割	<p>鉄道では、近鉄田原本線が王寺町や田原本町方面との基幹的な公共交通としての機能を担っている。</p> <p>路線バスでは、西大和ニュータウンから王寺駅方面への基幹的な公共交通となっているほか、上牧町、香芝市方面への路線が形成されており、町外との基幹的な公共交通となっている。</p> <p>町内の公共交通手段としては巡回ワゴンが運行されているが、豆山の郷への送迎サービスが主となっているため、町内における公共交通手段としての機能は不十分である。</p>
移動等円滑化に関する課題	<p><u>人口減と高齢化に対応した日常活動（外出）を支援する公共交通手段の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、人口が約1割減少し、高齢化率は40%を超える。 <p><u>鉄道・路線バス、新たな公共交通手段の連携による公共交通ネットワークの実現と移動利便性の向上</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通手段の有効活用を前提に、機能の重複を避けた新たな公共交通手段の導入と連携により、利便性の高い公共交通網の実現が必要 <p><u>町外施設へのアクセスを考慮した公共交通手段の検討</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・町外への買い物・通院等の移動ニーズにあわせて、既存の公共交通手段の活用や新たな公共交通手段導入による利便性の高い公共交通網の実現が必要 <p><u>観光施設へのアクセス交通手段として利用できる公共交通手段の整備</u></p>
その他の課題	<p>アンケート調査における各交通手段への不満。</p> <p>【鉄道】駅が遠い、駅に行くまでの交通手段がない。</p> <p>【路線バス】自宅から停留所が遠い。</p>



公共交通の確保の基本的な考え方

町外への公共交通手段は、現況と同様に「鉄道」、「路線バス」がその役割を担うものとします。

今後の高齢化の進展等により、病院等への通院などにおける町外施設へのアクセスにおいて、公共交通を必要とする方が増えていくことを踏まえ、「鉄道」、「路線バス」については町外への基幹的な交通手段としての利便性を強化し、その機能を維持していくものとします。

既存の公共交通機関ではカバーされていない町外施設へのアクセスについては、町内の生活交通の改善のなかで、移動ニーズ等を踏まえ中・長期的に検討をおこなっていくものとします。

方針4 人口減少や高齢化などの社会情勢に対応した持続可能な公共交通網を構築します

町の公共交通の現状

社会情勢の変化	今後、町の人口が約1割減少し、高齢化率は40%を超えると予測されている。外出時に、自ら自動車を運転する移動から公共交通による移動へ転換する高齢者が増加することが予測される。
その他の課題	人口の減少局面にあるため、交通需要そのものが減少する可能性がある。交通需要の減少は、地区によってその進捗には差があるため、定期的な公共交通網の見直し（効果的・効率的な運行に向けた再編）が必要。



公共交通の確保の基本的な考え方

今後の人口減少予測等を踏まえ、町内の公共交通を構成する各交通手段を効率的・効果的に維持していくために、個々の役割が重複しないように工夫した交通体系の形成を図ります。

適切な役割分担とともに、公共交通全体の利用を活性化するために、乗り継ぎ抵抗の軽減（バリアフリー化、乗継ぎダイヤの調整）など、利用しやすい環境の整備を図ります。

これらの役割分担と連携を通じて、高齢者をはじめとした全ての住民が公共交通により円滑に町内外へ移動が可能となるような公共交通網の形成を図ります。

将来にわたって時速的に公共交通網を維持していくために、PDCAサイクルを活用した定期的な公共交通網の見直しを行い、効率的・効果的な公共交通の維持を図ります。

3-3 基本方針により実現すべき公共交通の将来像のイメージ

公共交通の基本方針

- 方針1 町民の日常生活（外出）を支援する公共交通手段を確保します。
- 方針2 公共交通空白地域を軽減する公共交通手段を導入します。
- 方針3 公共交通手段間の連携と役割分担による効率的な公共交通手段を実現します。
- 方針4 人口減少や高齢化などの社会情勢に対応した持続可能な公共交通網を構築します

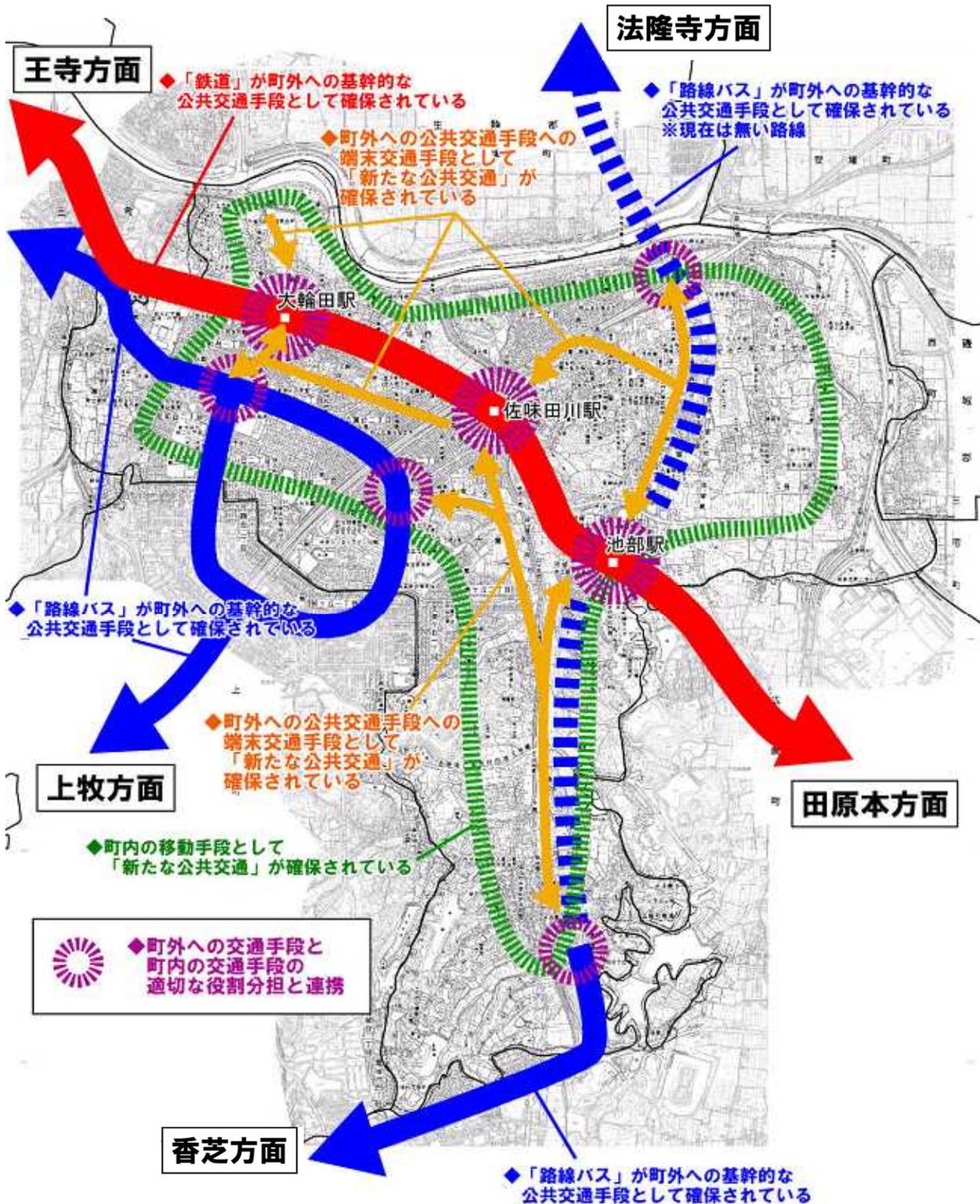


図 3.1 本町における公共交通の確保イメージ

4 計画の区域

計画の区域は、「河合町全域」とします。

5 計画の期間

計画の期間は、平成 25 年度から平成 34 年度までの 10 年間とします。

なお、そのうち平成 25 年度から平成 27 年度までの 3 年間は重点事業の実施期間として位置づけ、集中的な事業の実施に努めます。

6 計画の目標

「河合町の現況と公共交通の課題」を踏まえて設定した「目指すべき将来像」及び達成するための基本方針を受けて、「公共交通の目標」と「目標を実現するための施策」を以下のとおり設定します。

[目標 1] 公共交通空白地域の解消

公共交通空白地域に対する町内の移動利便性を確保する新たな公共交通の確保
公共交通空白地域から町外への移動を考慮した「鉄道」、「路線バス」への交通手段の提供



【施策 1】生活交通の確保に関する事業として、「新たな公共交通」の導入を行う。

評価指標（案）

- ・公共交通空白地域の面積の軽減
- ・公共交通空白地域内の人口の変化

[目標 2] 多様な公共交通の適切な役割分担と連携にもとづく公共交通網の実現

町外への移動手段と町内の移動手段の連携による効率的な公共交通ネットワークの確保



【施策 2】交通結節点に関する事業として、「鉄道」、「路線バス」と町内の移動手段である「新たな公共交通」の結節点における利便性向上施策の検討を行う。
(鉄道駅バリアフリー化、接続ダイヤの調整)

移動ニーズに応じた新たな町外施設へアクセスする公共交通の検討



【施策 3】生活交通の確保に関する事業として、町外との移動手段の充実に向けた、公共交通手段の利便性向上に資する施策（路線の新設等）を検討する。

観光来訪客の利用も想定した新たな公共交通の確保



【施策 1】生活交通の確保に関する事業として、「新たな公共交通」の導入を行うなかで、観光来訪者にも配慮した公共交通とする。

評価指標（案）

- ・新たな公共交通と鉄道・路線バスとの乗継ぎ時間の適正化
（乗継ぎ待ち時間の短縮及び適切な乗継ぎ時間で乗り継げる回数）
- ・アンケート等による来訪者の公共交通利用者数

[目標 3] 将来的に持続可能となる公共交通の実現

将来にわたっての公共交通の維持
公共交通の需要や需要の変化への対応



【施策 4】生活交通の確保に関する事業として実施する「新たな公共交通」について、需要等の変化に対応した適宜見直しを行う。（P D C Aサイクルによる路線の維持）

【施策 5】公共交通利用促進方策として、広報・P R、観光イベント等との連携により、公共交通の需要を喚起する施策や町民の理解を得る活動を実施する。

評価指標（案）

- ・定期的な公共交通に対する満足度把握
- ・定期的な路線見直しと利用者数の動向

7 目標を達成するために実施する事業

7-1 生活交通の確保に関する事業

(1) コミュニティバスの運行

事業名	コミュニティバスの運行 【重点事業】
実施主体	河合町
運行主体	交通事業者等（運行委託事業者）
事業内容	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域の解消を図る。 ・既存公共交通（鉄道、路線バス）の端末交通手段を確保する。 ・鉄道、路線バスとともに効率的な公共交通ネットワークを構築する。 ・観光客等にも利用可能な公共交通手段を提供する。 <p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・巡回ワゴン「豆山きずな号」を再編し、利便性を高めたコミュニティバスを運行する。 <p>【運行概要】</p> <p>運行形態：定時定路線運行（道路運送法第4条等）</p> <p>運行区域：河合町内</p> <p>対象者：制限なし</p> <p>運行ルート：河合町内を運行する4ルート</p> <p>運行車両数：2両（ワゴン車）</p> <p>運行時間帯：9時～17時</p> <p>運行日：平日</p> <p>運行本数：1時間に1本を想定</p> <p>利用料金：有償運行を前提で検討（200円/回等）</p>
事業箇所	河合町全域
実施期間	【短期】 平成25年度～平成27年度
備考	8.コミュニティバス導入に関する実証実験計画を参照

(2) 法隆寺方面への路線バスの運行検討

事業名	法隆寺方面への路線バスの運行
実施主体	河合町
運行主体	バス事業者等
事業内容	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在路線バスが運行していない(廃止された)JR法隆寺方面への移動手段を確保する。 <p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内からJR法隆寺方面へのバス路線の新設(コミュニティバス方式) ・上位計画においても位置づけられているほか、「公共交通の将来像」を実現する上でも必要不可欠な路線であり、住民ニーズを踏まえながら、交通事業者との協議を進める。
事業箇所	河合町内～JR法隆寺駅
実施期間	【中・長期】
備考	

(3) 町外施設への直通バス(乗合タクシー)の運行検討

事業名	町外施設への直通バス(乗合タクシー)の運行検討
実施主体	河合町
運行主体	バス事業者、タクシー事業者等
事業内容	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民の通院等の需要の高い施設(医療機関等)へのアクセス性を高める。 <p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内から町外施設への直通バスの運行を検討する。 ・運行形態等を含め、様々な可能性について検討する。 <ul style="list-style-type: none"> 路線バスとしての運行 コミュニティバスとしての運行 実証実験の中で検討 直通乗合タクシーとしての運行
事業箇所	河合町～町外主要施設(医療機関等)
実施期間	【中・長期】(未定)
備考	

7-2 交通結節点に関する事業

(1) 鉄道駅のバリアフリー化事業

事業名	鉄道駅のバリアフリー化事業
実施主体	河合町、近畿日本鉄道（株）
事業内容	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none">・高齢者や車椅子利用者等、階段や段差等によって鉄道駅を利用できない方に鉄道の利用機会を提供する。 <p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none">・町内の近鉄田原本線3駅について、バリアフリー化事業（エレベーターの設置等）を進める。
事業箇所	池部駅、佐味田川駅、大輪田駅
実施期間	（別途検討中）
備考	現在、河合町バリアフリー基本構想策定協議会にて、別途検討中のため、これらの検討結果を受けて、事業の推進を図るものとする。

7-3 公共交通の利用促進方策

(1) 河合町公共交通マップの作成

事業名	河合町公共交通マップの作成
実施主体	河合町
事業内容	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの導入（実証運行）に先立ち、河合町の公共交通に関する情報を集約したパンフレットを作成することにより、コミュニティバスをはじめ、公共交通の利用活性化につなげる。 <p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行ルート・運行ダイヤ、路線バスの運行ルート・運行ダイヤ、鉄道の運行ダイヤをとりまとめたマップ付きのパンフレットを作成する。 ・配布は主要公共施設、鉄道駅、商業施設等とする。
事業箇所	河合町全域
実施期間	【短期】 平成 25 年度～平成 27 年度
備考	コミュニティバスの実証運行にあわせて実施

(2) 利用促進方策の実施

事業名	広報活動・イベントとの連携等による利用促進方策の実施
実施主体	河合町、交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）
事業内容	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各種広報、啓発活動による公共交通利用の促進。 ・観光イベント等と連携したバス運行（増便・臨時運行等）により、公共交通の周知、理解を促し、利用促進、需要の掘り起こしを図る。 <p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以下のような事業の実施を検討する。 <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの愛称の募集 コミュニティバスの体験乗車イベントの検討 高齢者バスの導入検討 公共交通に関する情報提供 観光イベント等と連携した公共交通利用喚起方策
事業箇所	河合町全域
実施期間	【中・長期】 平成 25 年度～平成 34 年度
備考	中・長期的に継続して実施する

8 コミュニティバス導入に関する実証実験計画（案）

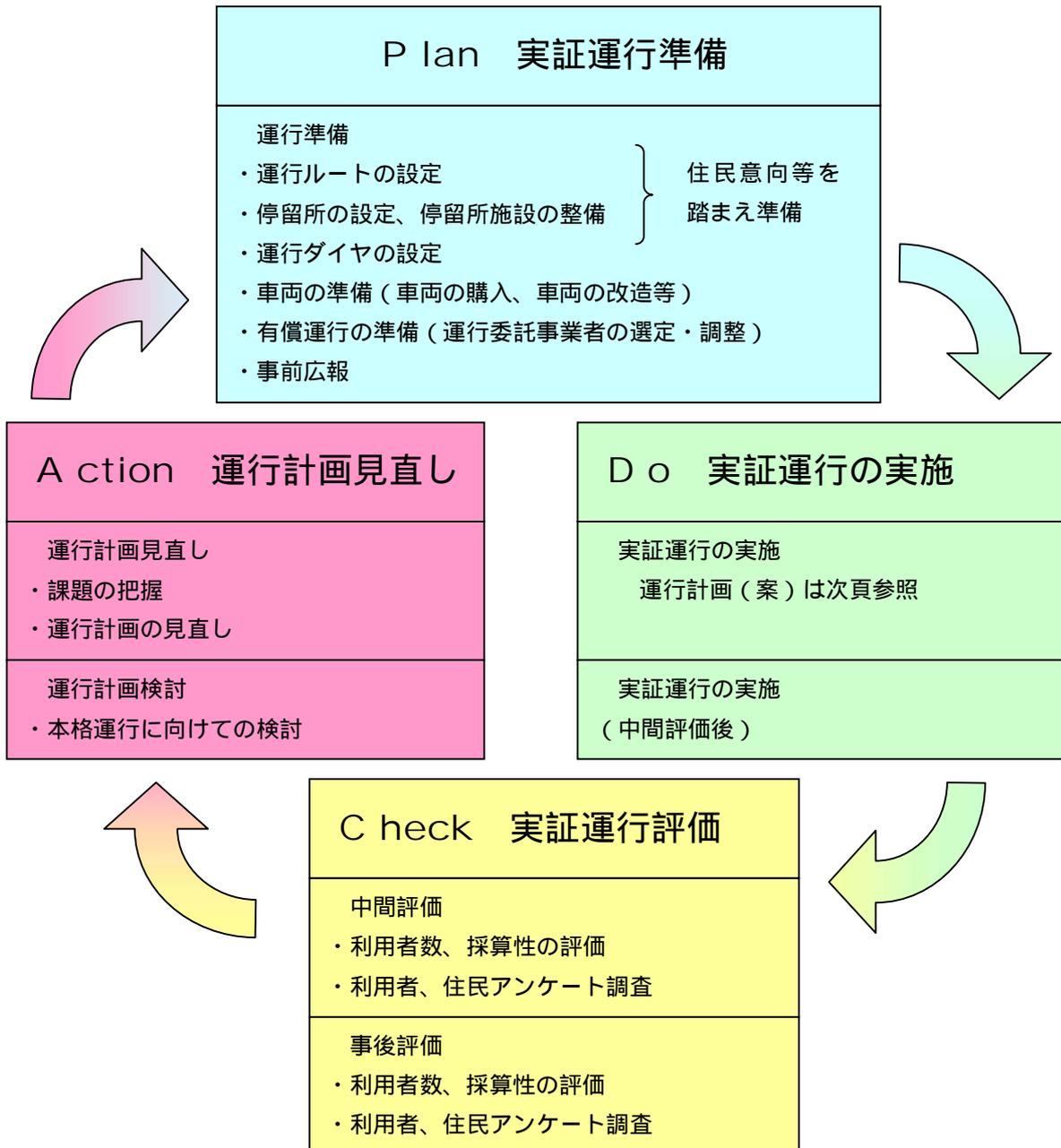
8-1 実証実験の手順

8-1-1 実証実験の目的

コミュニティバスの本格的な運行に先立ち、試験的に運行し利用者や住民の評価を踏まえて、運行ルート、運行形態等の課題を明らかにすることを目的とする。また、実際の利用者を踏まえた採算性などを検証する。

8-1-2 実証実験のフロー

実証実験は以下のとおり、P D C A サイクルを考慮して行う。



8-1-3 実証実験のスケジュール（案）

実証実験は、概ね以下のスケジュールにより行う。

表 8.1 実証実験のスケジュール（案）

	H25.4 ~ H25.9	H25.10 ~ H26.3	H26.4 ~ H26.9	H26.10 ~ H27.3	H27.4 ~ H27.9	H27.10 ~ H28.3	H28.4 ~
事前調整等	→	→					
実証運行準備		→	→				
実証運行実施			→	→			
【中間評価】				→	→		
運行計画見直し				→	→		
実証運行実施				→	→	→	
【事後評価】						→	
運行計画見直し						→	
本格運行						→	→

[凡例]

→ : 予定

→ : 継続の可能性がある期間

→ : 仮予定（H26.10以降に見直し前提）

8-2実証運行計画（案）

実証運行計画は、下記の通りとする。

表 8.2 実証運行計画（案）

項目	内容	備考
運行形態	定時定路線運行	道路運送法第4条に基づく路線定期運行
運行区域	河合町内を基本とする	運行ルート等はPDCAサイクルの中で、適宜見直す。
対象者	特に利用制限は行わない	
運行ルート	住民意向等を踏まえて設定する。	検討中の案は、別紙参照
停留所	運行ルートにあわせ、住民意向等を踏まえて設定する	現況の「豆山きずな号」停留所等を基本とし、増設する方向で検討。
運行車両数	2両（ワゴン車）	
運行時間帯	9時～17時	
運行日	平日	年末年始除く
運行ダイヤ	1時間に1本を基本として、運行ルート 住民意向等を踏まえて設定する	
運賃	有償運行（200円/回）で検討	

8-3 実証実験の方法

8-3-1 広報

以下の手段により、実証実験の広報を行う。

町ホームページ

町広報誌

パンフレット作成・配布

配布方法は主要公共施設、鉄道駅、商業施設等、高齢者全員への配布

ポスターの作成・設置

主要公共施設、鉄道駅、商業施設等

その他、本業務でとりまとめた利用促進方策を参考に実施する。

8-3-2 評価

実証運行の評価内容は、概ね以下について行う。

表 8.3 評価手法

評価方法	主な内容
利用状況調査	<ul style="list-style-type: none">・ 期間内の延べ利用者数の整理・ バス停別乗降車の調査
採算性の評価	<ul style="list-style-type: none">・ 期間内の運賃収入と運行経費の比較
利用者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">・ 満足度・ 利用頻度、利用目的、利用バス停等・ 課題、改善点（運行ルート、運行形態、運行ダイヤ等）・ 運賃に対する評価
住民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">・ 認知度・ 利用実績・ 課題、改善点等（広報活動、運行ルート、運行形態等）