
千早赤阪村地域公共交通計画

(案)

令和6年3月

千 早 赤 阪 村

目 次

1. はじめに.....	5
1-1 計画策定の目的.....	5
1-2 計画期間.....	5
1-3 計画区域.....	5
1-4 計画の位置づけ.....	6
2. 千早赤阪村の現状	7
2-1 地域概況.....	7
2-2 人口	8
2-3 通勤・通学流動.....	10
2-4 主要施設分布	11
2-5 道路ネットワーク	18
3. 上位計画・関連計画.....	19
4. 千早赤阪村の公共交通の現状	25
4-1 村内の公共交通体系.....	25
4-2 公共交通空白地域.....	42
4-3 公共交通関連財政支出	43
4-4 公共交通に対するニーズ	44
5. 地域公共交通の課題	45
6. 計画の基本方針.....	48
6-1 基本理念と基本方針.....	48
6-2 地域公共交通の将来ネットワークイメージ	49
7. 施策・事業.....	53
7-1 実施施策・事業一覧	53
7-2 実施施策・事業の概要	55
8. 目標と評価指標.....	62
9. 計画の進め方.....	66
【参考資料】用語集	67

1. はじめに

1-1 計画策定の目的

人口の減少や超高齢社会が進行する本村において、地域活力再生の観点からも持続可能な公共交通の維持・確保が必要不可欠です。平成 27 年 3 月に「千早赤阪村総合交通計画」を策定し、平成 27 年度には定時定路線型の実証実験を実施し、その後も定時定路線型とデマンド型の実証実験や地域公共交通利用料助成事業などに取り組んできました。しかしながら、公共交通を取り巻く環境は厳しく、その後も、コロナ禍の影響などもあり、利用者の減少や乗務員不足により、令和 5 年 12 月には金剛自動車株式会社のバス事業（金剛バス）が廃止されました。そんな中、富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村で構成する 4 市町村地域公共交通活性化協議会（広域協議会）を設置し、代替となるバス路線についての検討を行い、間をおかず運行を開始しました。

これらの状況を踏まえ、将来にわたり村民がいきいきと暮らすことができるよう持続可能な公共交通体系の構築を目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、「千早赤阪村地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画期間

本計画の計画期間は、「第 5 次千早赤阪村総合計画」における計画期間を踏まえ、令和 6 年度からの 6 年間（令和 11 年度まで）とします。なお、地域公共交通と連携し現状のまちづくりを持続させることが必要であり、上位計画である「第 5 次千早赤阪村総合計画」や「第 3 次千早赤阪村都市計画マスタープラン」などの各上位計画の見直しや社会情勢の変化、関係法令の改正等にあわせ、適宜必要な見直しを行うものとします。

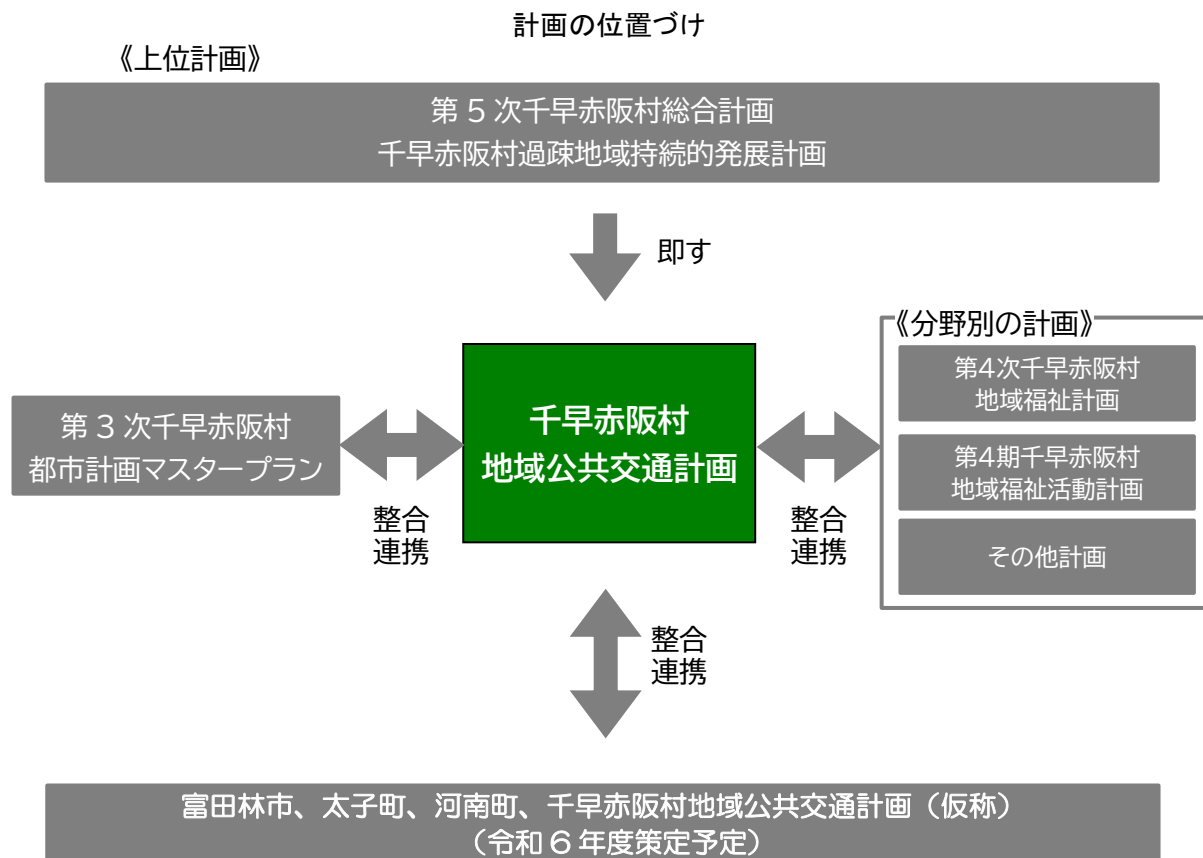
1-3 計画区域

千早赤阪村総合交通計画では、村民の通勤、通学、買い物、通院などの日常生活における移動特性を踏まえ、対象区域を千早赤阪村全域としています。

本計画においても千早赤阪村総合交通計画を踏襲し、「千早赤阪村全域」を対象とします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に基づき、まちづくりの方針である第5次千早赤阪村総合計画、第3次千早赤阪村都市計画マスタープランなどの上位関連計画を踏まえたものとします。また、令和6年度に4市町村広域協議会において策定が予定されている富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村地域公共交通計画（仮称）とも整合、連携するものとします。



2. 千早赤阪村の現状

2-1 地域概況

本村は、大阪府の南東部、南河内地域に位置し、富田林市、河内長野市、河南町、そして金剛・葛城山地を隔てて奈良県五條市、御所市と隣接する総面積は 37.3km² の村である。

大阪市内から国道 309 号を利用して車で 1 時間程度というアクセスの良さから観光地としても注目されている。また地域公共交通の基点として村と隣接する市に近鉄長野線富田林駅、近鉄長野線・南海高野線河内長野駅がある。主要な道路は、国道 309 号や一般府道富田林五条線のほか、主要地方道と府道の 4 路線であり、周辺市町及び奈良県と連絡している。

村域の 80%以上が山林・原野であり、北部（森屋、水分、川野辺など）と西部（小吹台）及び千早川に沿って市街地・集落が分布しており、このような地域特性から、公共交通は山地部において比較的長いルートになり、運行の効率性、利用機会の公平性という視点から、村内の各地域でサービス水準の格差が見られている。

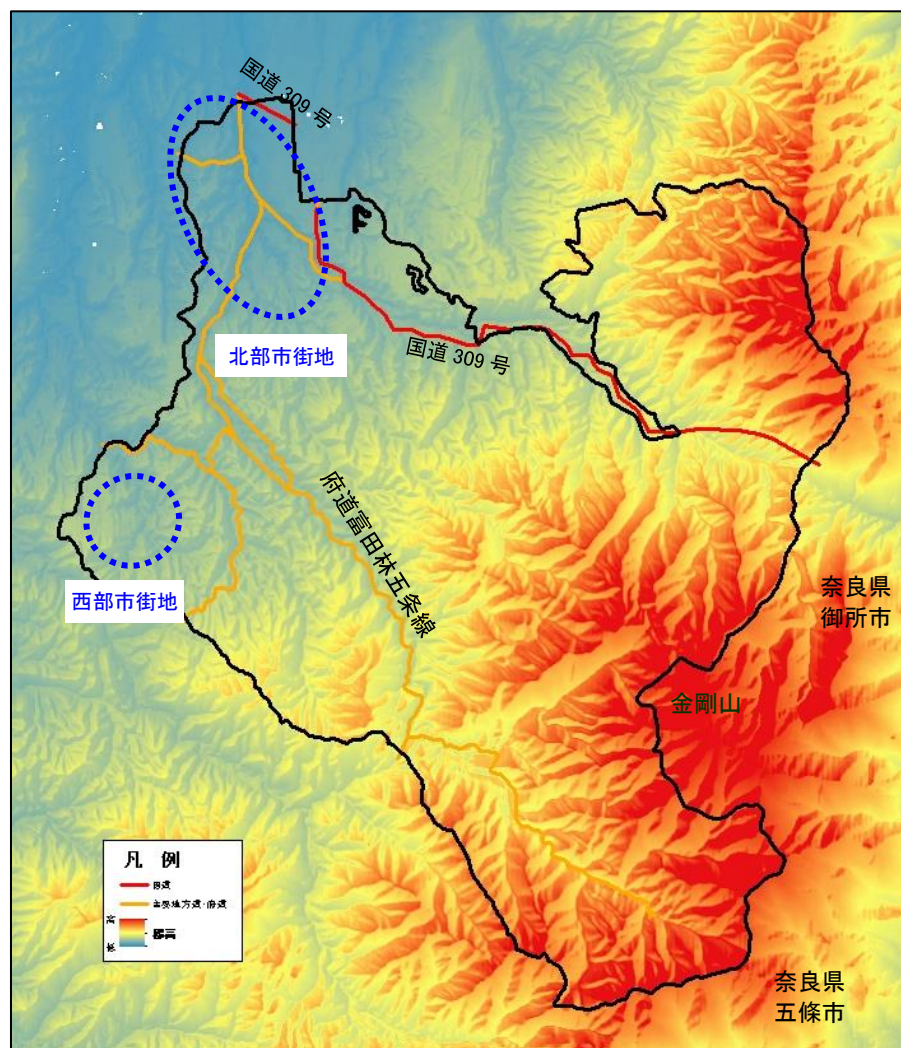


図 地域特性

2-2 人口

(1) 人口動態

本村の人口は、令和2年（2020年）に4,909人となっており、平成22年（2010年）からの10年間で1,106人（18.4%）減少している。

また、高齢化率は令和2年（2020年）に45.5%（府平均27.6%）で、平成22年（2010年）からの10年間で14.3%増加している。

このような中で、人口減少に歯止めがかからず、基幹産業である農林業の低迷などによる財政力の低下に伴い、平成26年（2014年）（3月31日公布、4月1日施行）に大阪府内で初めて過疎地域として公示されている。

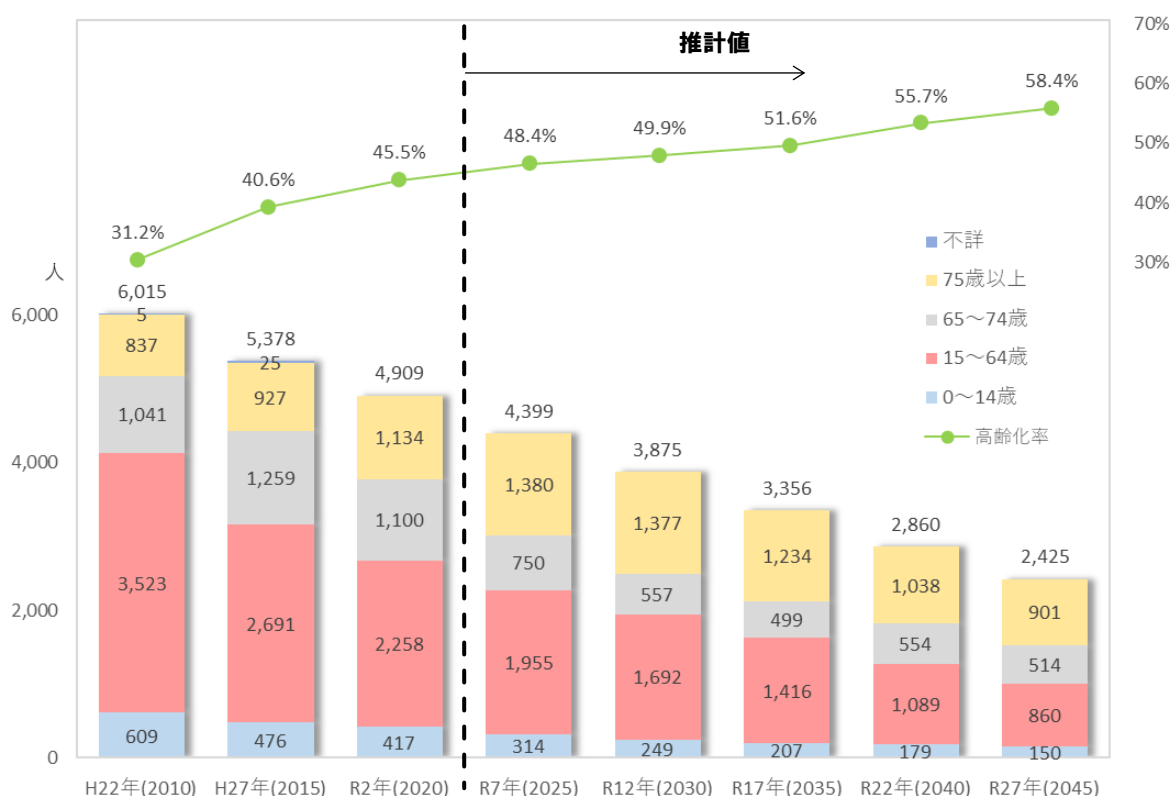


図 人口動態

※資料：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（令和5（2023）年推計）

(2) 地区別人口

本村における地区別人口を見ると、ほとんどの地区で減少傾向を示しており、特に吉年地区では大きく減少している。全人口の約36%を占めている小吹台地区においても村全体と概ね同様の減少傾向を示している。

地区別の高齢者割合は、森屋・小吹地区で35%未満と低く、中津原・吉年・千早・小吹台地区では50%を超える限界集落の危機にある。特に吉年地区では高齢者の割合が令和4年度から5年度にかけて5%程度上昇している。

そのため、地区ごとの将来需要や活力維持を踏まえた公共交通計画を考えていく必要がある。

表 地区別人口の推移

	H31	R2	R3	R4	R5	R5比率	R5/H31
森屋	1,044	1,037	1,019	1,012	987	20.4%	0.95
水分	557	554	540	525	509	10.5%	0.91
桐山	160	157	153	150	149	3.1%	0.93
川野辺	145	143	144	144	142	2.9%	0.98
二河原邊	137	141	138	137	139	2.9%	1.01
吉年	123	118	113	103	97	2.0%	0.79
小吹	267	262	257	252	244	5.0%	0.91
中津原	262	252	240	231	221	4.6%	0.84
東阪	420	416	410	390	382	7.9%	0.91
千早	238	229	218	211	210	4.3%	0.88
小吹台	1,862	1,831	1,832	1,793	1,762	36.4%	0.95
全体	5,212	5,140	5,064	4,948	4,842	100.0%	0.93

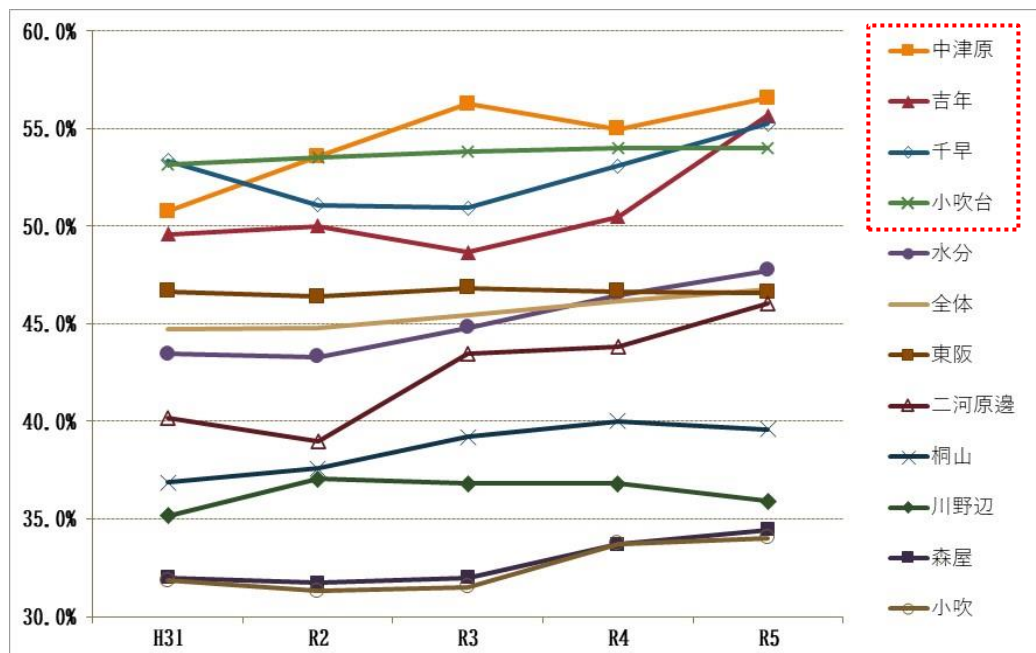


図 地区別高齢者割合の推移

※グラフの凡例は、上から R5 年度の高齢者割合の高い順としている

※資料：住民基本台帳（各年3月31日現在）

2-3 通勤・通学流動

令和2年国勢調査による通勤・通学流動状況では、村内に常住する就業者・通学者 2,510 人のうち 1,593 人（63.5%）が村外へ通勤・通学している。

村外への通勤・通学者のうち、富田林市が 342 人（21.5%）と最も多く、次いで、大阪市が 262 人（16.4%）、河内長野市が 223 人（14.0%）、堺市が 194 人（12.2%）と多くなっている。

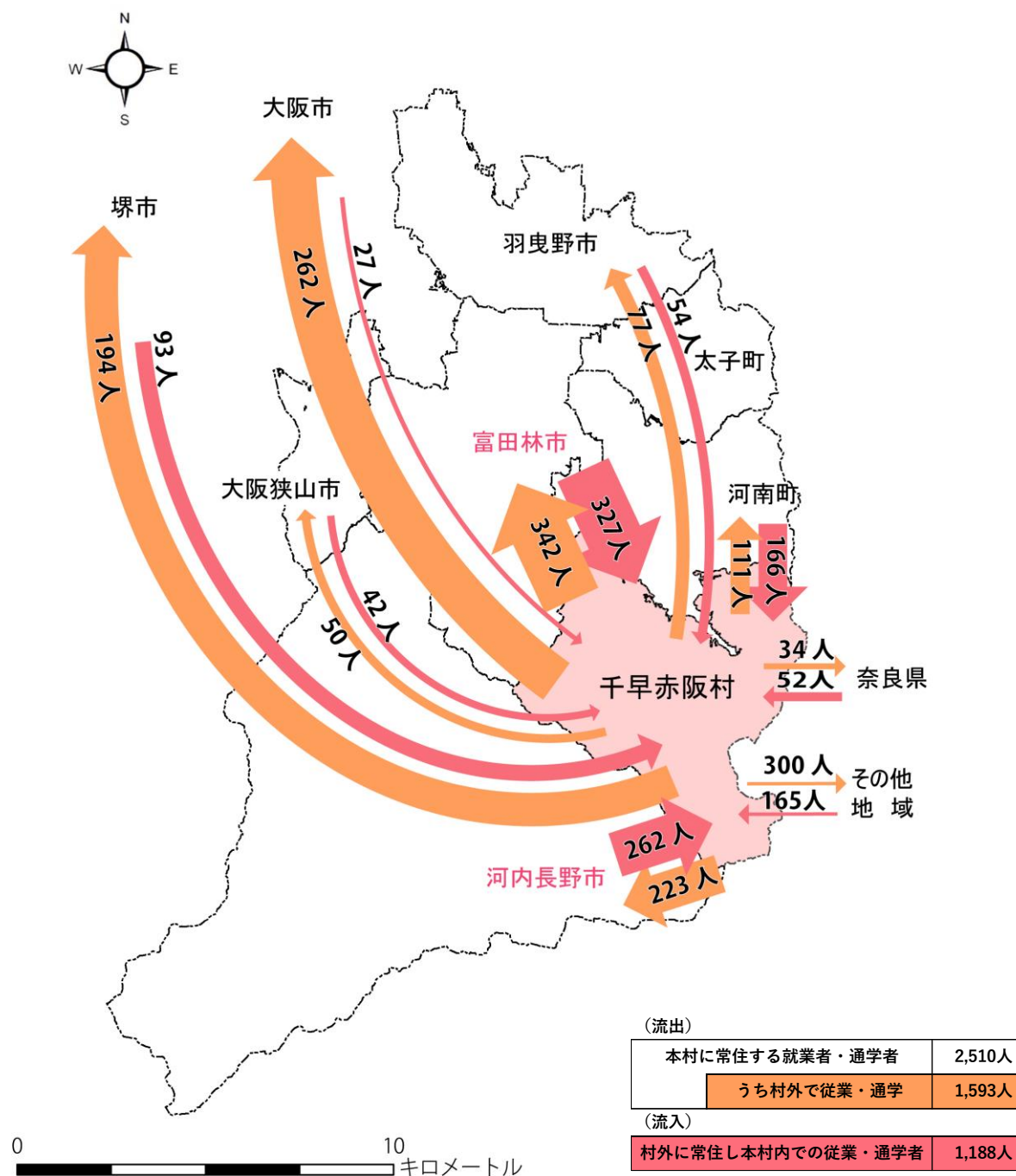


図 通勤・通学流動状況

※資料：国勢調査（R2）

2-4 主要施設分布

(1) 主要施設の分布

役場、学校、福祉施設など主な施設は、ほとんどが府道（富田林五条線、東阪三日市線）沿道や小吹台地区に集積している。また、奈良県御所市との府県境に位置する府内最高峰の金剛山は、年間を通して多くの登山客や家族連れが訪れている。

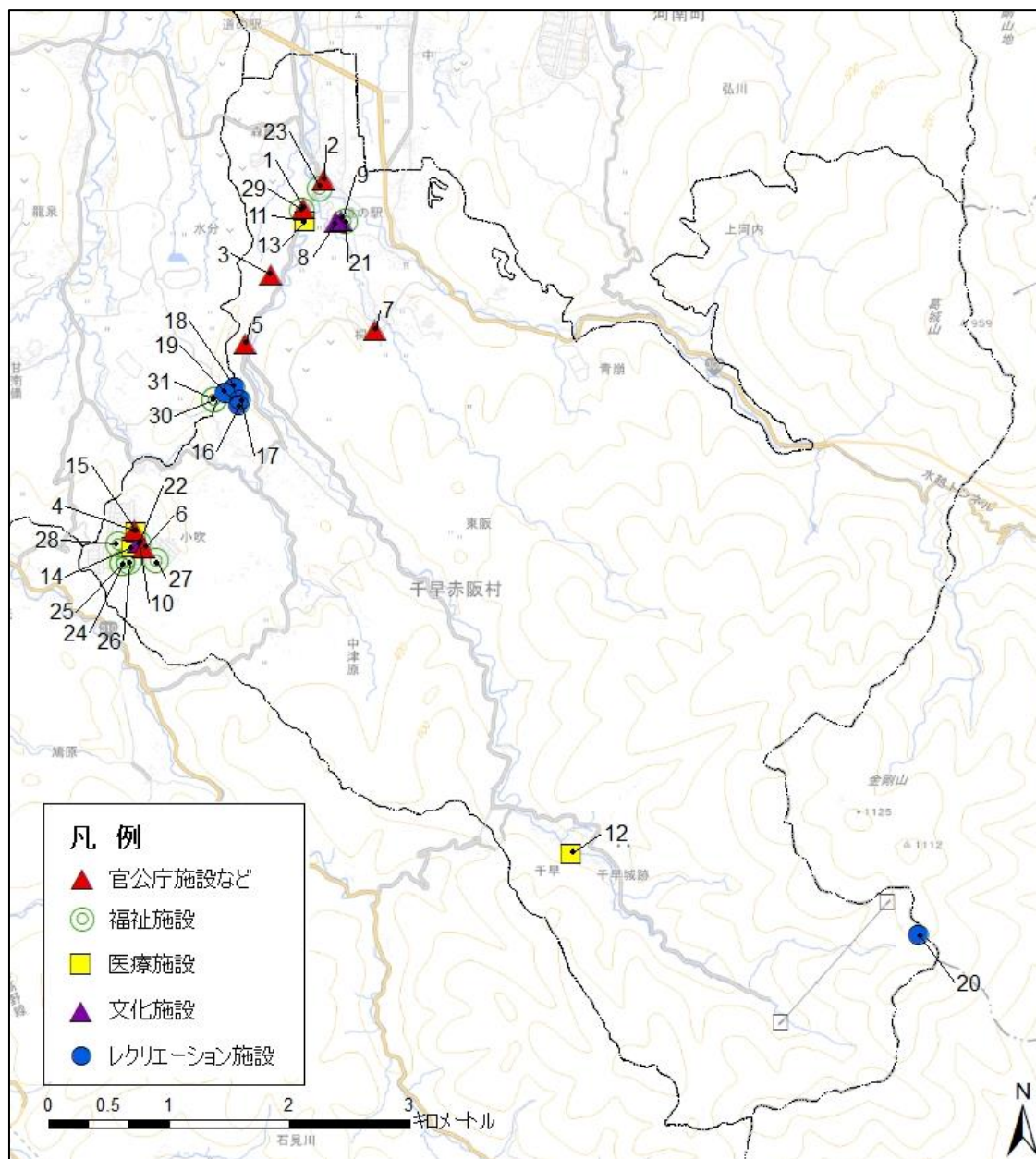


図 主要施設分布

表 主要施設 一覧

【官公庁施設等】

No	名称
1	千早赤阪村役場
2	千早赤阪村立赤阪小学校
3	千早赤阪村立中学校
4	千早赤阪村役場 小吹台連絡所
5	富田林市消防署 千早赤阪村分署
6	千早赤阪村立小吹台小学校
7	千早赤阪村立学校給食センター

【文化施設】

No	名称
8	千早赤阪村郷土資料館
9	くすのきホール
10	コミュニティホール

【医療施設】

No	名称
11	千早赤阪村国民健康保険診療所
12	千早赤阪村国民健康保険千早診療所
13	千早赤阪村立保健センター
14	吉田歯科医院
15	医療法人やすらぎ会 植田診療所

【レクリエーション施設】

No	名称
16	千早赤阪村B & G海洋センター
17	千早赤阪村B & G海洋センタープール
18	千早赤阪村立テニスコート
19	千早赤阪村立村民運動場
20	府民の森ちはや園地キャンプ場 (ちはや星と自然のミュージアム)

【福祉施設】

No	名称
21	いきいきサロンくすのき
22	いきいきサロンやまゆり
23	げんきこども園
24	マザーズハウスⅡ
25	マザーズハウスネット
26	マザーズハウスきずな
27	マザーズハウス
28	マザーズハウスはばたき
29	千早赤阪村地域就労支援センター
30	千早赤阪村の家デサービスセンター
31	特別養護老人ホーム千早赤阪春の家

(2) 主要施設の利用状況

主要施設の利用状況について、携帯電話のGPS位置情報ビッグデータを集計分析する。

※KLA（KDDI Location Analyzer）を使用し、2023年度の1年間の状況を集計

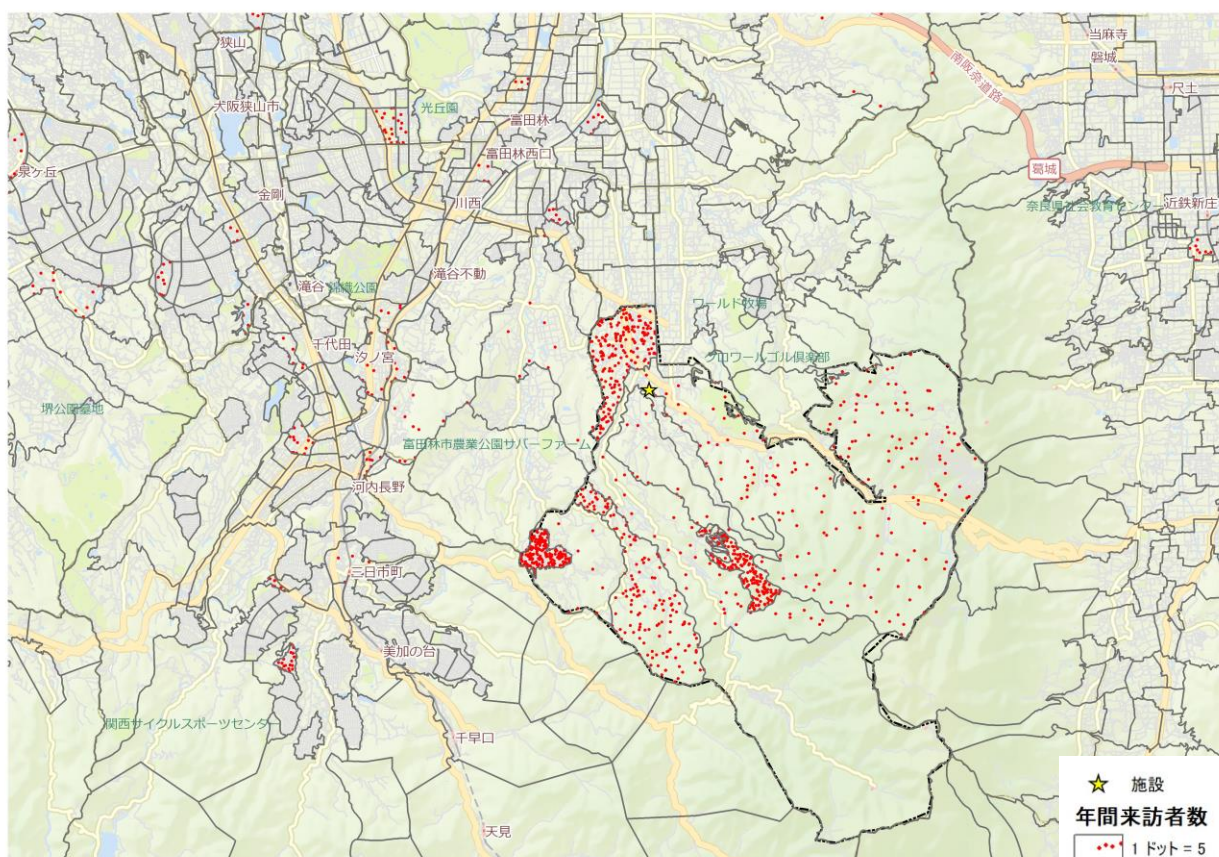
① 村内主要施設の来訪者居住地の状況

村内の主要施設の来訪者の居住地は、くすのきホールは村内からの利用が非常に多くなっているが、郷土資料館は村外からの利用も見られる。また、金剛山ロープウェイ周辺エリアは、村外からの利用が非常に多くなっている。

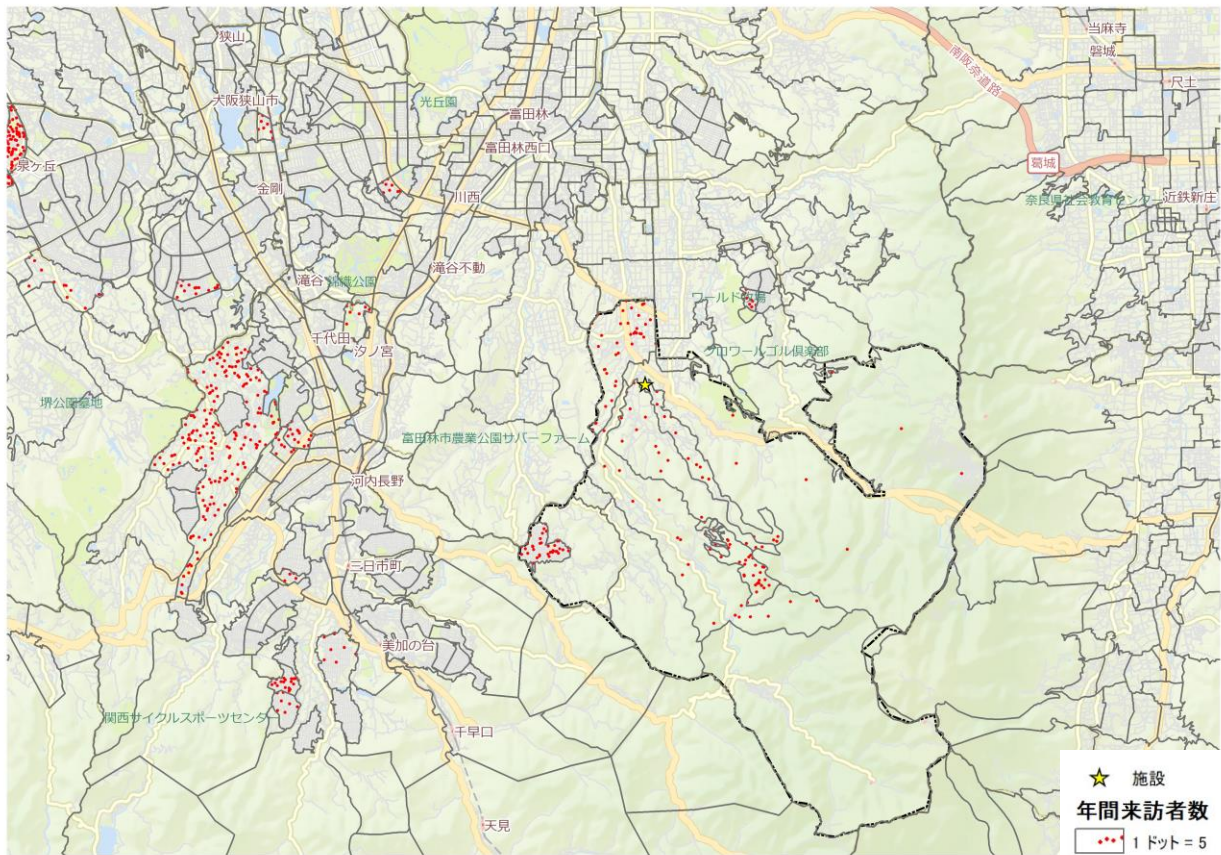
※村役場はサンプル数が少なく、ほとんどが勤務者と思われる傾向であったため対象から除外している。

【施設来訪者の居住地割合（村内主要施設）】

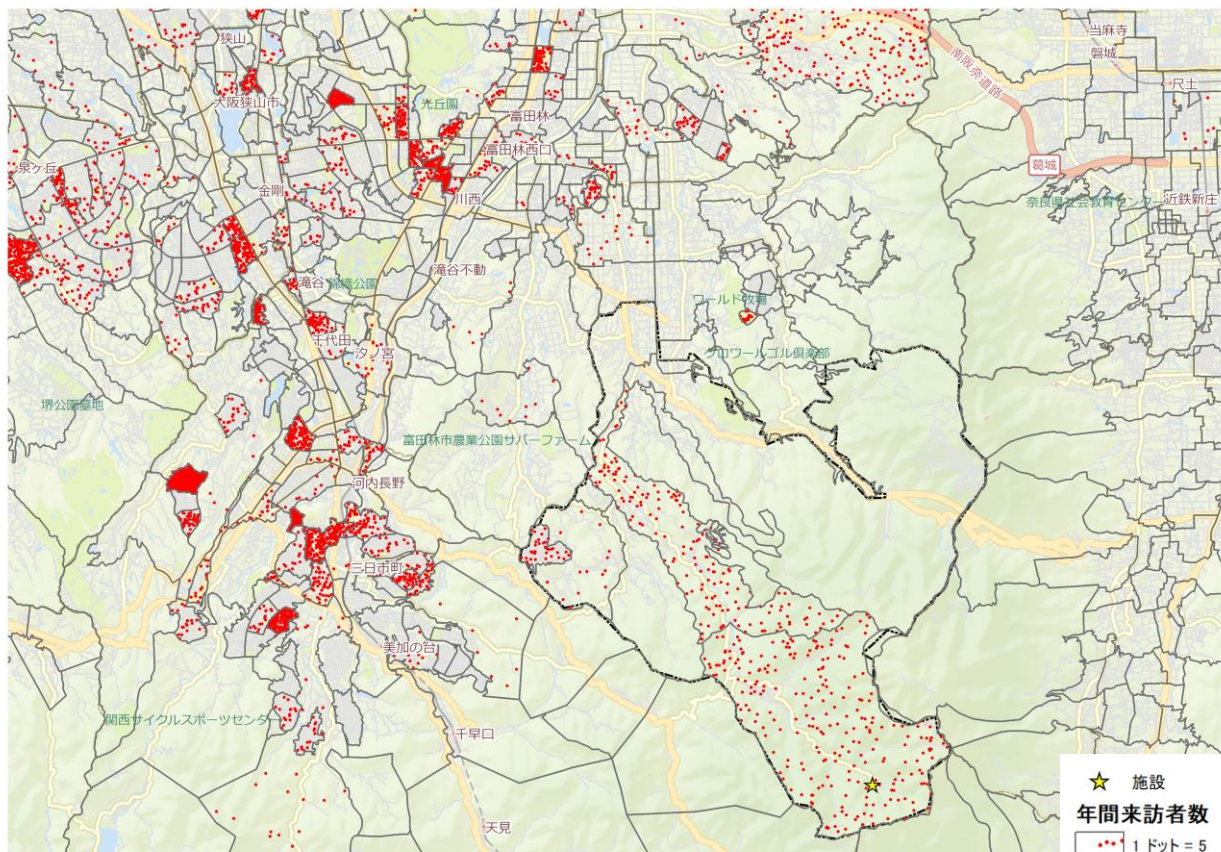
●くすのきホール来訪者の居住地割合



●郷土資料館来訪者の居住地割合



●金剛山ロープウェイ周辺エリアの居住地割合

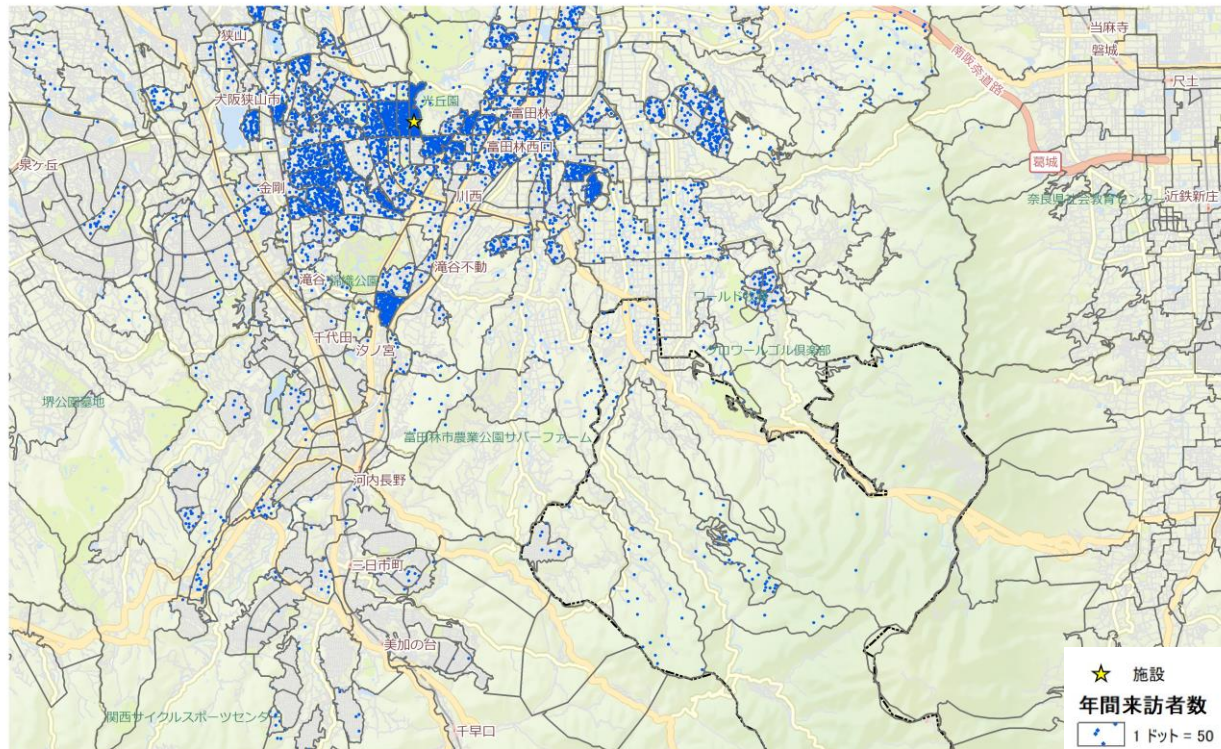


② 村外主要施設の来訪者居住地の状況

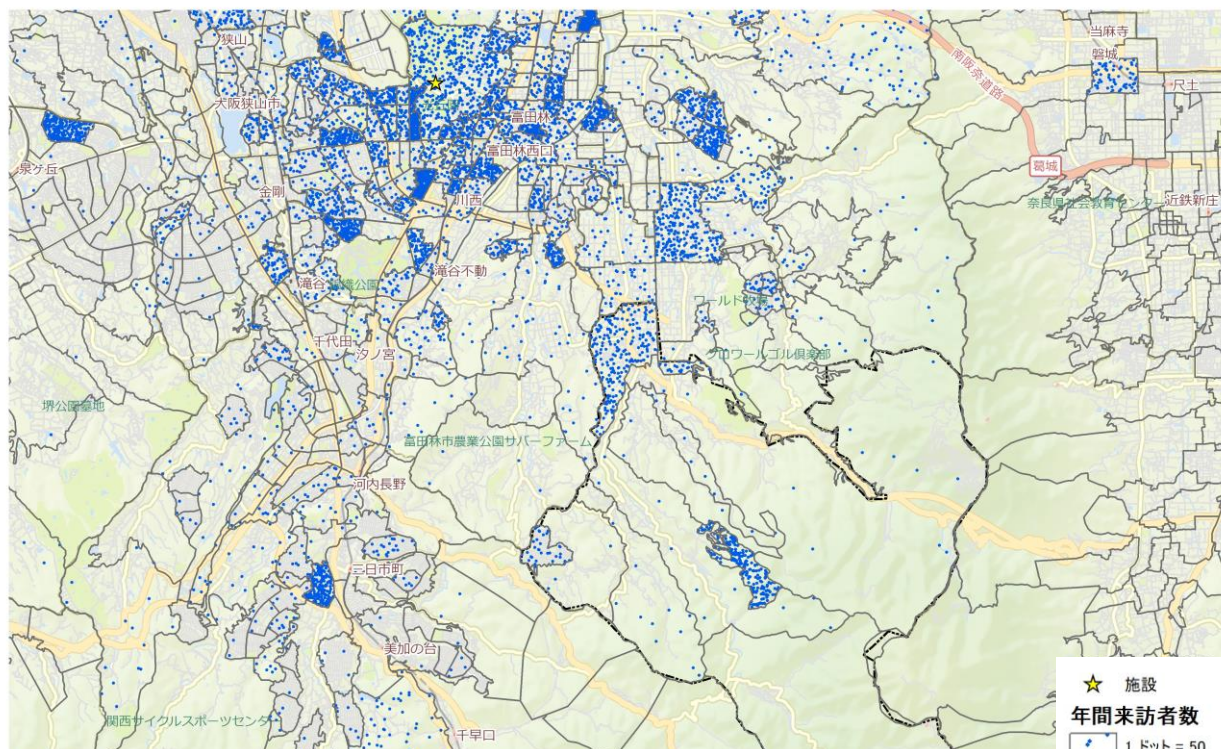
村外の主要施設の来訪者の居住地は、病院では、PL 病院への村内からの来訪が多くなっている。また、駅では、富田林駅は村内の幅広い地域からの来訪が見られ、河内長野駅は小吹台団地からの来訪が多くなっている。

【施設来訪者の居住地割合（村外主要施設）】

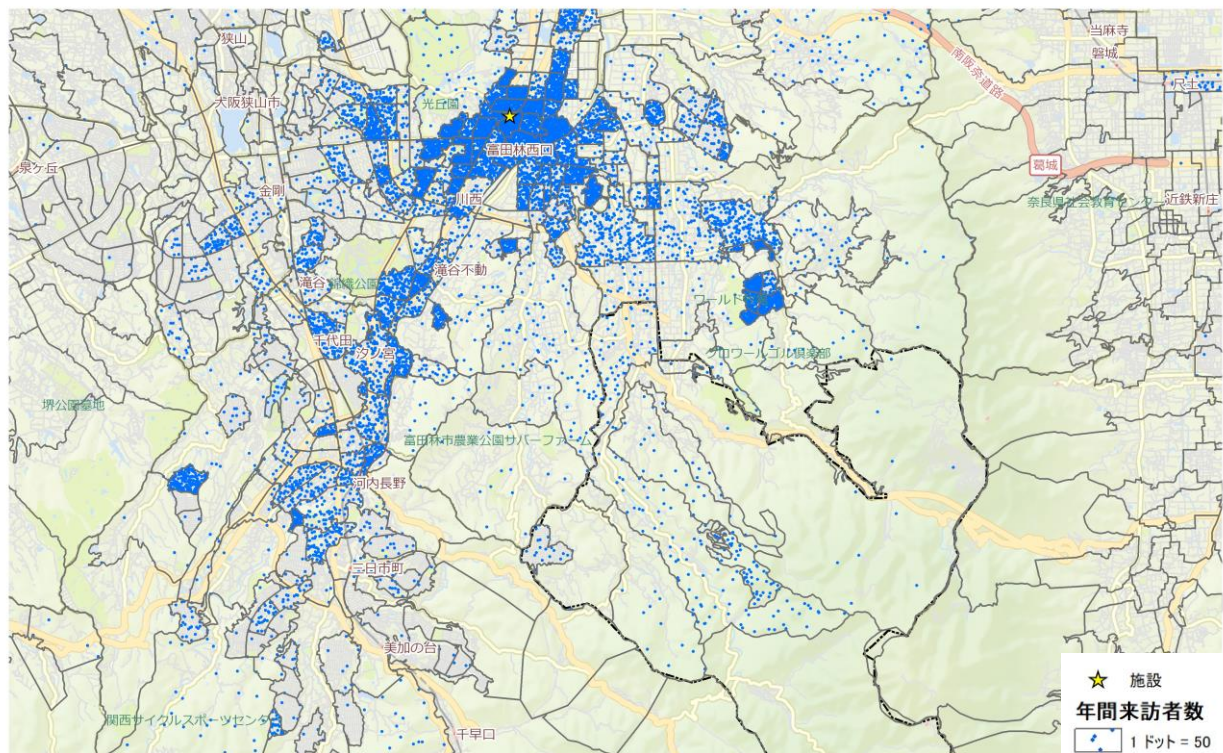
● 富田林病院来訪者の居住地割合



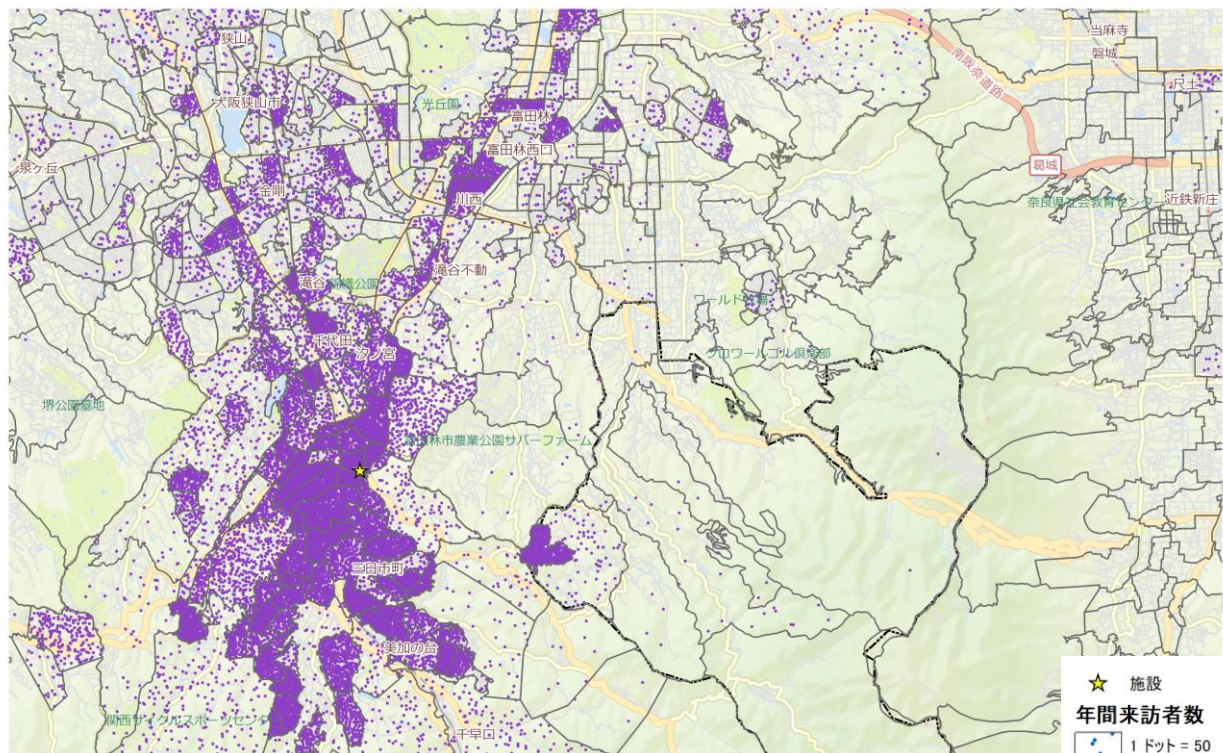
● P L 病院来訪者の居住地割合



●富田林駅来訪者の居住地割合



●河内長野駅来訪者の居住地割合

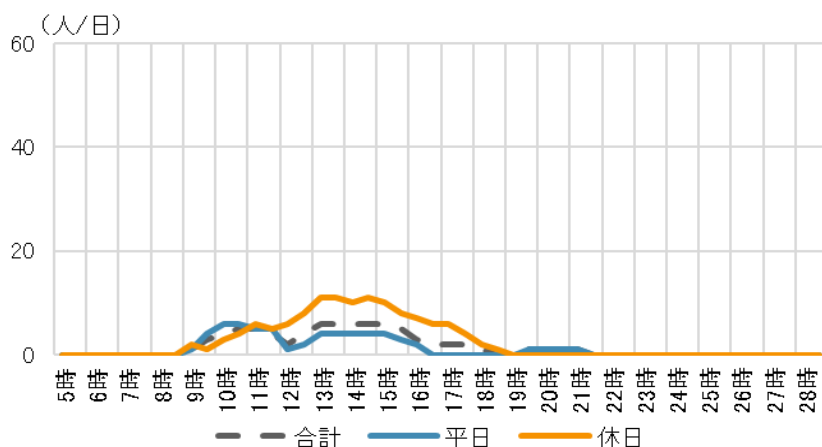


③ 村内主要施設の来訪者の時間帯推移の状況

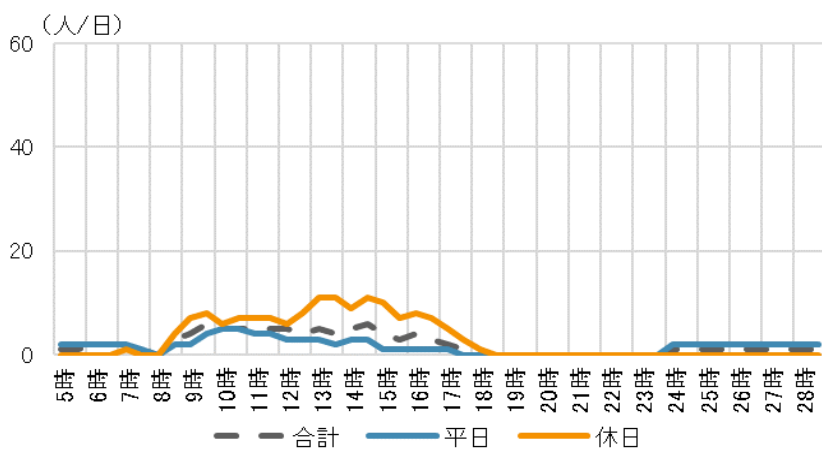
村内の主要施設の来訪者の時間帯推移は、くすのきホールと郷土資料館の平日は午前、休日は午後に多くなっている。金剛山ロープウェイ周辺エリアの平日は10時頃、休日は9時頃に最も多くなっている。いずれの施設も、休日の方が各時間帯において利用者は多くなっている。

【来訪者時間帯推移（村内主要施設）】

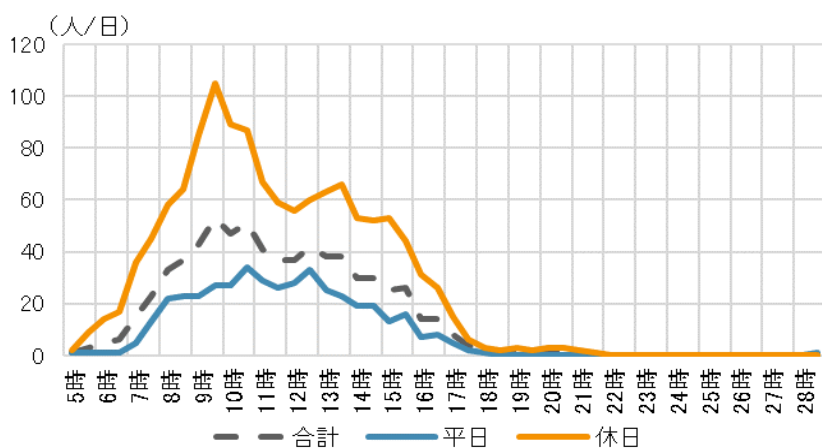
●くすのきホール来訪者の時間帯推移



●郷土資料館来訪者の時間帯推移



●金剛山ロープウェイ周辺エリア来訪者の時間帯推移



④ 村内主要施設の来訪者年齢層の状況

村内の主要施設の来訪者の年齢層は、いずれの施設も 20 代、30 代の利用が少なくなっている。また、60 歳以上の割合は、くすのきホールで約 7 割、金剛山ロープウェイで約半数と非常に高くなっている。

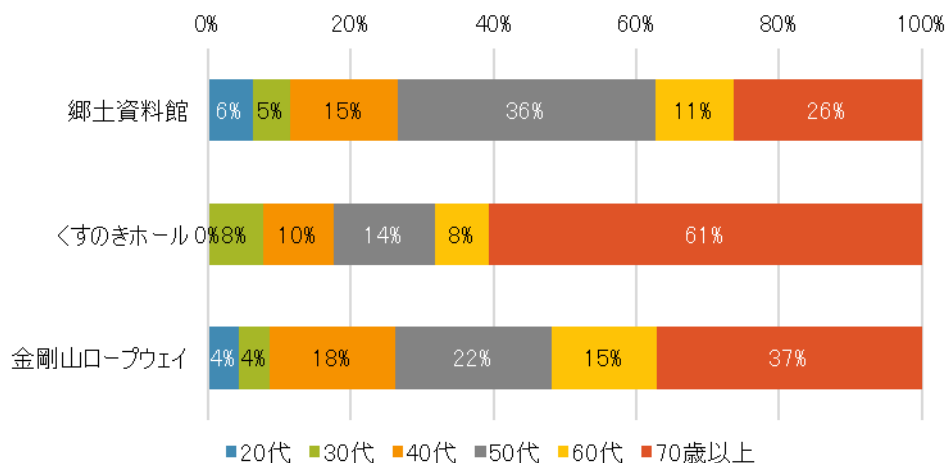


図 施設来訪者の年齢層(村内主要施設)

⑤ 病院来訪者のうち駅利用者の状況

病院来訪者のうち、駅も利用している方の状況を見ると、富田林病院では病院来訪者の約 2%、PL 病院では病院来訪者の約 3%となっている。

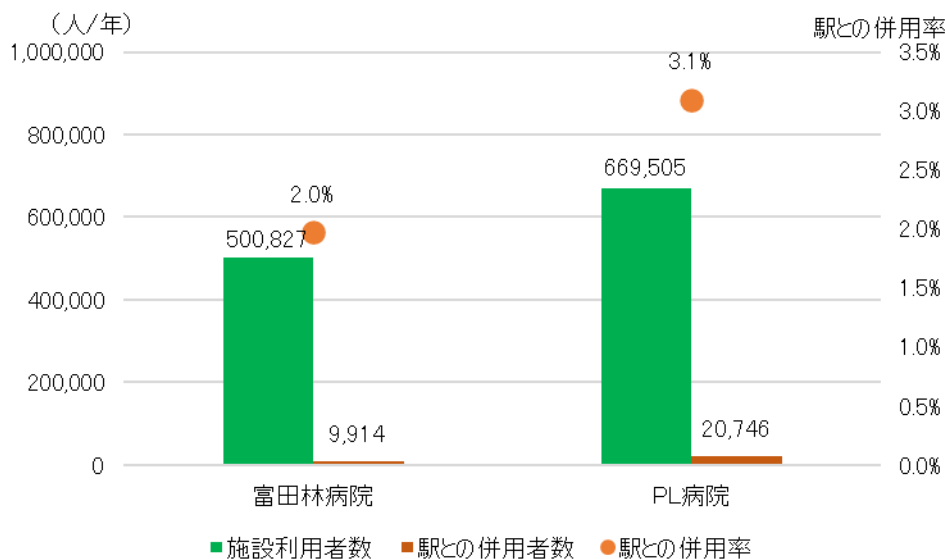


図 病院来訪者のうち駅利用者の状況

※利用者数は、KLA において位置情報を基に推計された数値であり実測値とは異なる

2-5 道路ネットワーク

国道 309 号は、大阪都心と本村とを結び、奈良県（御所市）につながる村内唯一の広域幹線道路となっている。また、府道 6 路線は、本村の各拠点を結ぶとともに、鉄道駅や隣接市町へのアクセス路線となっている。

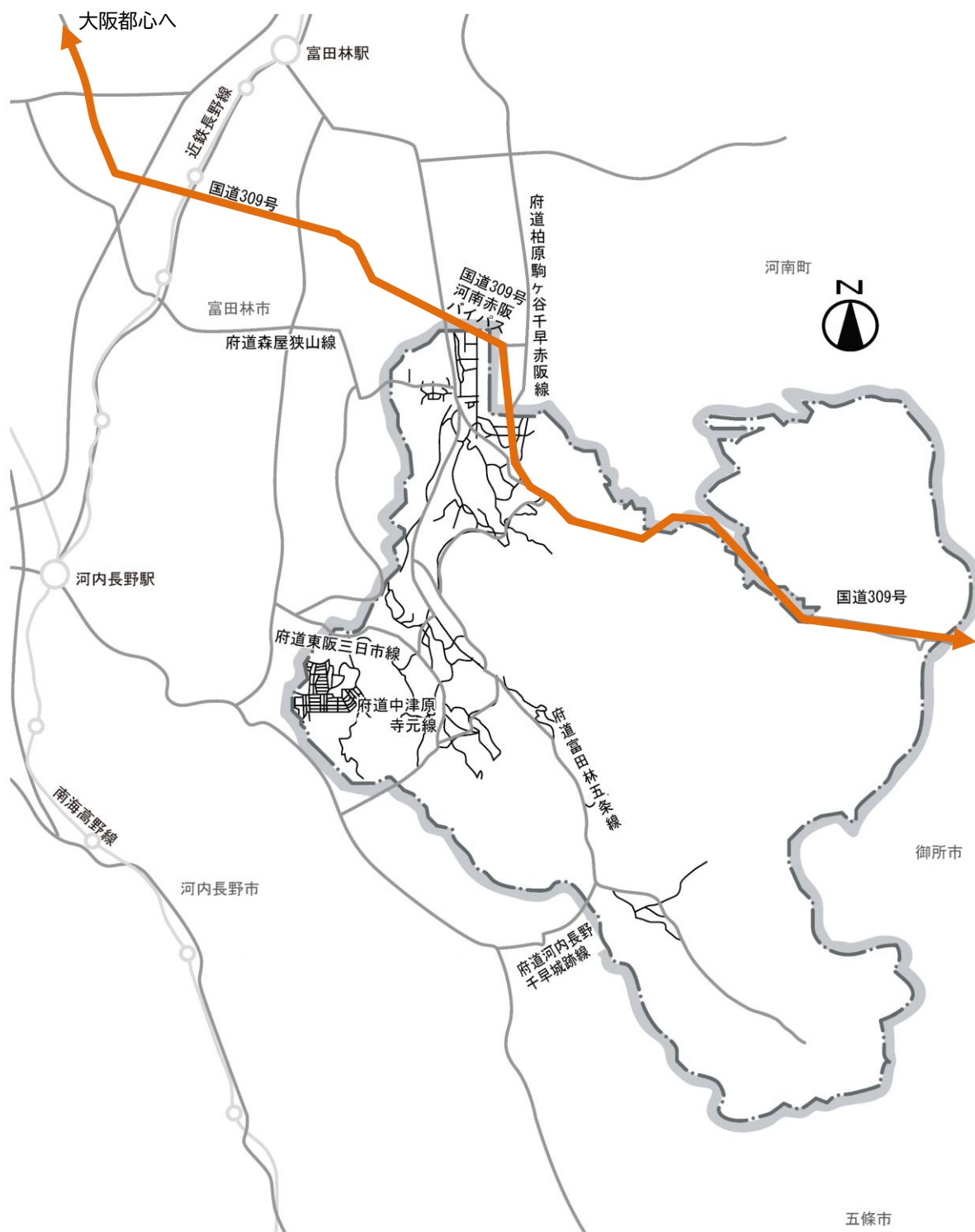


図 道路ネットワーク

3. 上位計画・関連計画

(1) 第5次千早赤阪村総合計画

(令和3年12月策定 令和4年3月発行)

●計画策定期間：令和4年度から令和11年度までの8年間

●村の将来像 元気なあいさつで みんなで創る 『唯一』と であえる 金剛山のむら

●基本目標

1. 子どもから大人まで支えあい健やかに過ごせるむら

ー子育て・健康・医療・福祉ー

2. 地域の恵みを生かした人がつながるむら

ー産業・地域振興・観光ー

3. 心の豊かさをはぐくむむら

ー教育・文化・生涯学習・人権ー

4. 自然と共生する住みよいむら

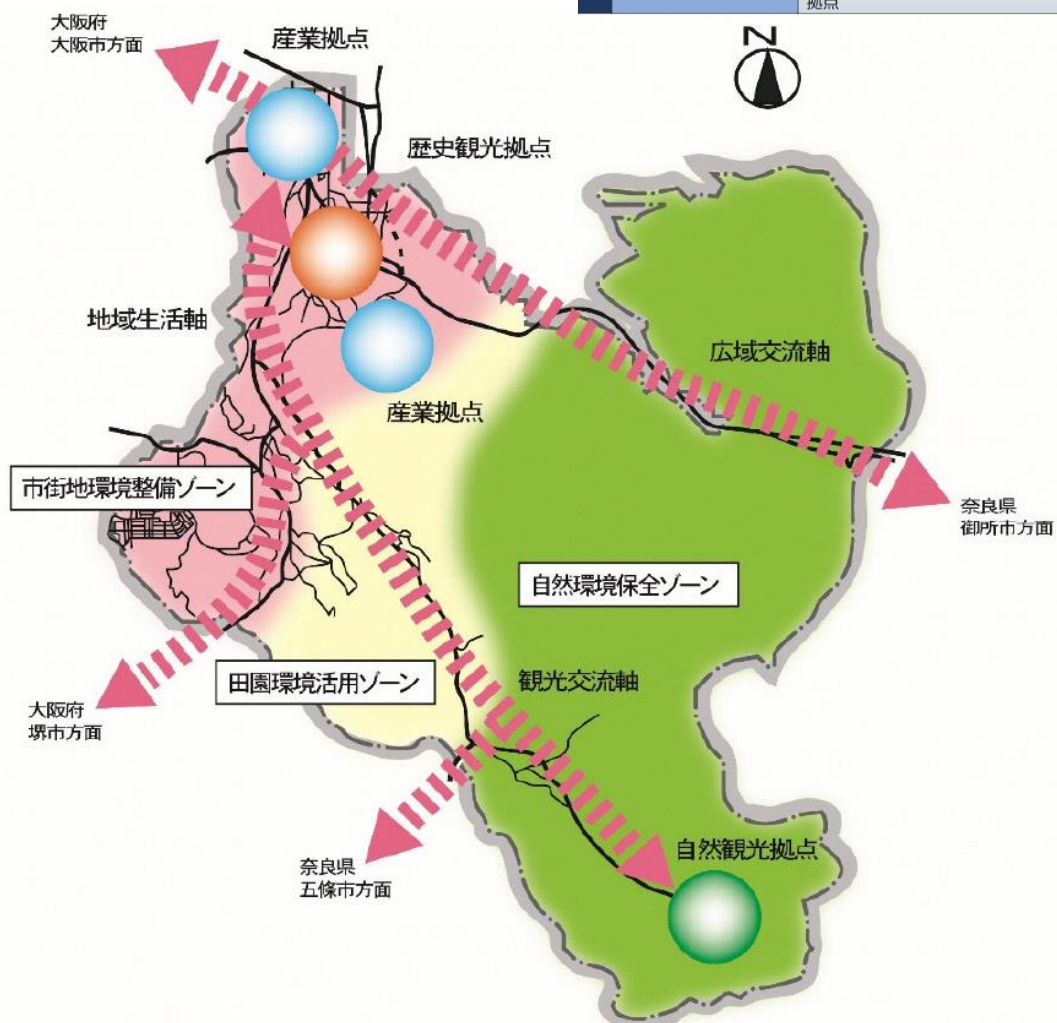
ー安全・安心・生活基盤・環境ー

5. 協働と参画による自立したむら

ー協働・行政経営ー

●土地利用方針

土地利用	市街地環境整備ゾーン	本村北側に位置し、集落地、住宅地、工場地等が集積する地域
	田園環境活用ゾーン	棚田等の農山村風景が広がる本村の中央部の山林及び田園地域
	自然環境保全ゾーン	金剛葛城山系で国定公園指定がなされている緑豊かな自然地域
軸形成	広域交流軸	国道309号(河南赤阪バイパスを含む)を中心とする大阪府中央部と奈良県御所市方面を結ぶ広域軸
	観光交流軸	本村に点在する観光施設及びレクリエーション拠点を結ぶ主に府道富田林五条線を中心とする都市軸
	地域生活軸	本村の北部市街地と西部市街地を結ぶ連絡道路で、市街地環境整備ゾーンの骨ともなる基本軸
拠点形成	産業拠点	大森地区・森屋北西部地区等の工業や商業といった都市機能の集積をめざす拠点
	歴史観光拠点	楠木正成にまつわる歴史資源が集積する地区で、交流人口の拡大をめざす拠点
	自然観光拠点	金剛山登山口及びまとまった公共施設の跡地等で、宿泊施設、レクリエーション施設、飲食施設、研修施設等の集積整備をめざす拠点



(2) 千早赤阪村過疎地域持続的発展計画（令和 3 年度～令和 7 年度）

（令和 3 年 9 月策定、令和 4 年 9 月変更）

●計画期間

- ・令和 3 年 4 月 1 日から令和 8 年 3 月 31 日までの 5 年間

●地域の持続的発展の基本方針

- ・「千早赤阪村総合計画」を本村の持続的発展のための指針
- ・「千早赤阪村総合計画」に掲げるむらづくりの基本理念・将来像・最重点目標を、地域の持続的発展のための基本方針

●地域の持続的発展のための基本目標

- ・令和 8 年度末：4,805 人（基準値：令和 3 年度末 5,604 人）

●過疎地域の持続的発展のための基本政策

公共交通の維持・確保

誰でも利用できる公共交通として、交通事業者のバス運行の便数や路線維持等、日常的な移動のための地域公共交通の確保に努めるとともに、キャッシュレス決済の導入等、村民や利用者の利便性を向上させ、公共交通の利用促進を図る。

また、公共交通空白地域についても、交通事業者、村民等地域の協力を得て、地域公共交通の維持を図る。

- ・目標：村内の公共交通機関路線延長：L=22.7km
（基準値（令和 2 年度 L=22.7km）の維持）
- ・事業計画：過疎地域持続的発展特別事業
 - 地域公共交通事業：タクシー・バス利用料の助成
 - 路線バス IC カードシステム整備事業：IC カード等システム整備補助事業

(3) 第3次 千早赤阪村都市計画マスタープラン

(平成28年6月)

- 村の将来像 みんなが集う、みんなで育む、みんなに優しい、みんなを結ぶーちはやあかさか
夢を持って子育てができる金剛山のむら〜観光力、教育力、環境力、協働力〜

●都市基盤施設の整備方針

【道路交通の整備方針】

道路整備にあたっては、円滑で有機的な都市交通の確保とともに、福祉のまちづくりにも配慮します。また、歩道の設置や道路植栽等、日常生活の安全性・利便性を考慮した交通対策を進めます。さらに、高齢者等の移動を容易にする公共交通の充実に努めます。

- (1) 軸道路の設定
- (2) 広域交通とのネットワークの形成
- (3) 村内の地域間を連絡する道路整備
- (4) 生活道路の整備
- (5) 村外と連絡する公共交通の充実

●道路交通の整備方針

1. 軸道路の設定（国道309号、府道富田林五条線等）

2. 広域交通とのネットワークの形成

○くすのきホール、郷土資料館、楠公誕生地など人の集まる「道の駅 ちはやあかさか」周辺への交通アクセスの向上を図る

3. 村内の地域間を連絡する道路整備

4. 生活道路の整備

5. 村外と連絡する公共交通の充実

○近鉄富田林駅、近鉄及び南海河内長野駅へのバスの運行の増便や運行時間の延長、新たな路線設定などについてバス会社等と連携し、バス交通の充実に努める。

○高齢者をはじめ村民の村内外への移動の利便性向上を図るため、NPO 法人等によるコミュニティバスや乗合タクシーの導入に向け調査等を実施する。

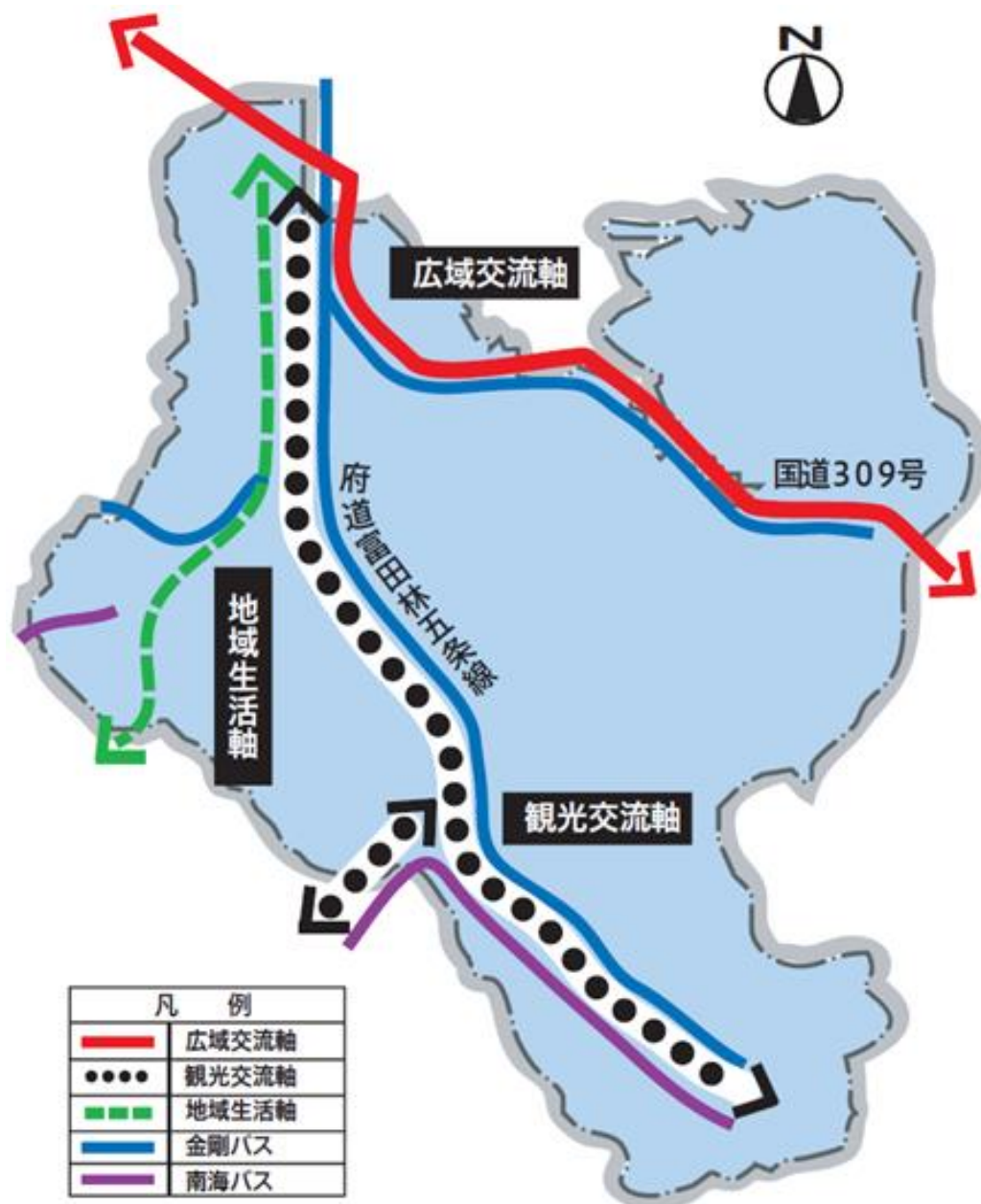


図 軸道路配置

(4) 第4次千早赤阪村地域福祉計画 第4期千早赤阪村地域福祉活動計画

(令和5年3月)

●計画策定期間：令和5年度を初年度として令和9年度までの5年間

●基本理念 子どもから大人まで支えあい健やかに過ごせるまちづくり

●基本目標

- I 地域のつながりづくり（人づくり）
- II 安心・安全の環境づくり
- III 福祉を支える力の推進（仕組みづくり）

●地域公共交通に関わる施策

(3) 住民懇談会からみる千早赤阪村の状況

②生活しているなかで困っていることは？

生活環境 など	・買い物や病院が遠い（ない） ・車がないと生活できない（移動できない）、公共交通の便が少ない（高齢になり免許返納後の生活が心配） ・空き家が増えてきていること ・自然が豊かな反面、維持が大変である（草刈り、落ち葉拾い、獣害等）
------------	---

③10年後の千早赤阪村（お住まいの地域）はどうなってほしい？

生活環境 など	・若い人に住んでもらえる（住み続けてもらえる）まち ・子育てがしやすい、子どもや子育て家庭が住みやすいまち ・自然はそのままに、通院や買い物が便利なまち ・運転できなくても移動が自由にできるまち（乗り合いタクシー、コミュニティバスの巡回など） ・高齢者が健康で長生きできるまち
------------	--

2 第3次計画の進捗状況

基本目標2 安心・安全の環境づくり

(3) みんなでつくる安全・安心のむらづくり

取組内容		評価
村	●認知症高齢者などへの対応や寝たきり高齢者の予防といった高齢者に対する支援の充実に向け、医療・保健・福祉の連携を図ります。	計画通り
	●交通網の整備不足を解消するため、送迎支援を含め、アクセス面での工夫に努めます。	一部実施
	●公共施設などのバリアフリー化を推進します。	計画通り
	●公共交通機関の整備を大阪府福祉のまちづくり条例に従い進めます。	一部実施

第4章 施策の方向と展開

基本目標2 安心・安全の環境づくり

(3) みんなでつくる暮らしやすいむらづくり

《現状と課題》

高齢になるにつれ、建物や道路、公共交通機関などにおいて、階段や小さな段差などが不便に感じるが多くなります。ユニバーサルデザインやバリアフリーといった言葉も広まっていますが、すべての施設が利用しやすい構造へと改修されたわけではありません。

徒歩や自転車、公共交通機関の利用などにおいて、安心して外出、移動できるような環境を整備して、だれもが暮らしやすいむらづくりを進めていく必要があります。

《目指すすがた》

「心のユニバーサルデザイン」を実践するむら

《施策の方向性》

アクセス面とバリアフリー環境の整備により、だれもが安全に暮らせる地域づくりに努めます。

《住民一人ひとりの地域での取組（自助・互助）》

- 公共交通機関や行政の移動サービスについての情報を積極的に収集しましょう

《社会福祉協議会や行政の取組（共助・公助）》

②アクセス向上 とバリアフリー 化	村の取組	●交通網の整備不足を解消するため、送迎支援を含め、アクセス面での工夫に努めます。 ●公共施設などのバリアフリー化を推進します。 ●大阪府福祉のまちづくり条例に基づき公共交通機関の整備に努めます。
-------------------------	------	---

4. 千早赤阪村の公共交通の現状

4-1 村内の公共交通体系

(1) 村内の公共交通

村内には、路線バスのほかタクシーがある。また、村内には鉄道はないが、最寄りには富田林駅や河内長野駅があり、路線バスと接続している。

表 村内の公共交通

種別・区間			運行時間帯等			運営/運行
路線バス	千 早 線	富田林駅⇨ 千早赤阪村立中学校前	平 日	6:15～20:32	上り下り各12便	広域協議会/南海バス
			土日祝	平日と同じ	平日と同じ	
		富田林駅⇨ 千早赤阪村立中学校前	平 日	6:55～8:59, 16:45～22:12	上り下り各7便	広域協議会/千早赤阪村
			土日祝	平日と同じ	平日と同じ	
		千早赤阪村立中学校前⇨ 金剛登山口	平 日	5:50～20:54	上り下り各12便	千早赤阪村
			土日祝	平日と同じ	平日と同じ	
	白 木 線	富田林駅⇨東水分	平 日	6:40～21:01	上り下り各6便	広域協議会/河南町
			土日祝	平日と同じ	平日と同じ	
	小 深 線	河内長野駅前⇨ 金剛山ロープウェイ前	平 日	7:30～17:20	上り下り各9便	南海バス
			土日祝	6:40～17:50	上り20便, 下り22便	
	小 吹 台 団 地 線	河内長野駅前⇨小吹台	平 日	5:56～23:05	上り20便, 下り22便	南海バス
			土日祝	6:10～22:26	上り17便, 下り16便	
タクシー		村内に事業所なし 近鉄タクシー（羽曳野市）、大阪第一交通（堺市堺区）				
鉄 道		村内に鉄道なし（富田林駅及び河内長野駅へ路線バスが接続） 富田林駅（近鉄長野線）、河内長野駅（近鉄長野線、南海高野線）				

(2) 路線バス

① 村内の路線バスネットワーク

路線バスについては、富田林駅と河内長野駅を起点として、バスネットワークが形成されている。

富田林駅からは富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村の4市町村広域協議会や、本村が主体となり千早線や白木線等のコミュニティバスが運行されている。

河内長野駅からは、南海バスが運行されている。

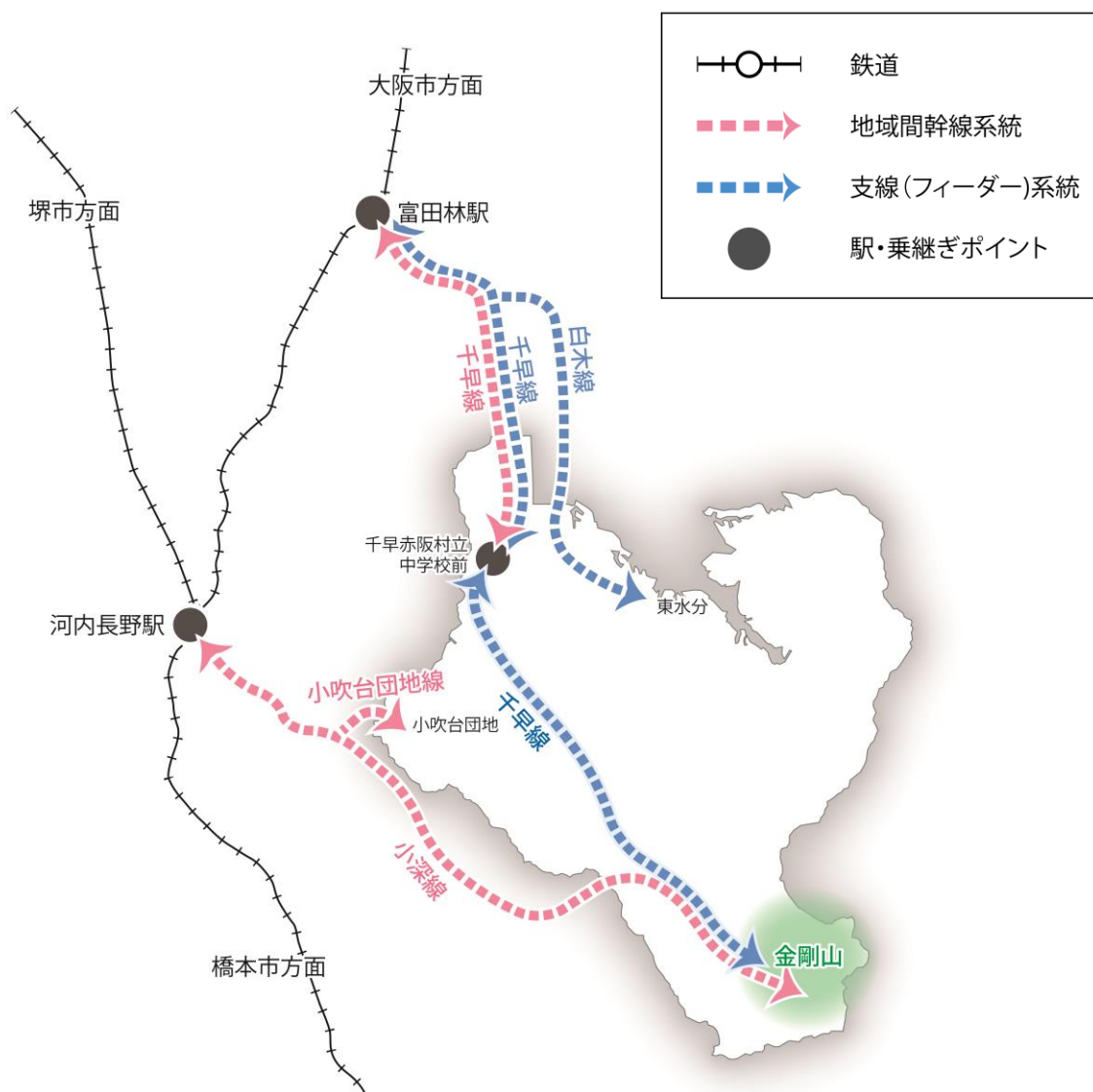


図 村内の路線バスネットワーク

村内路線バスの運行ルートは以下のとおり。

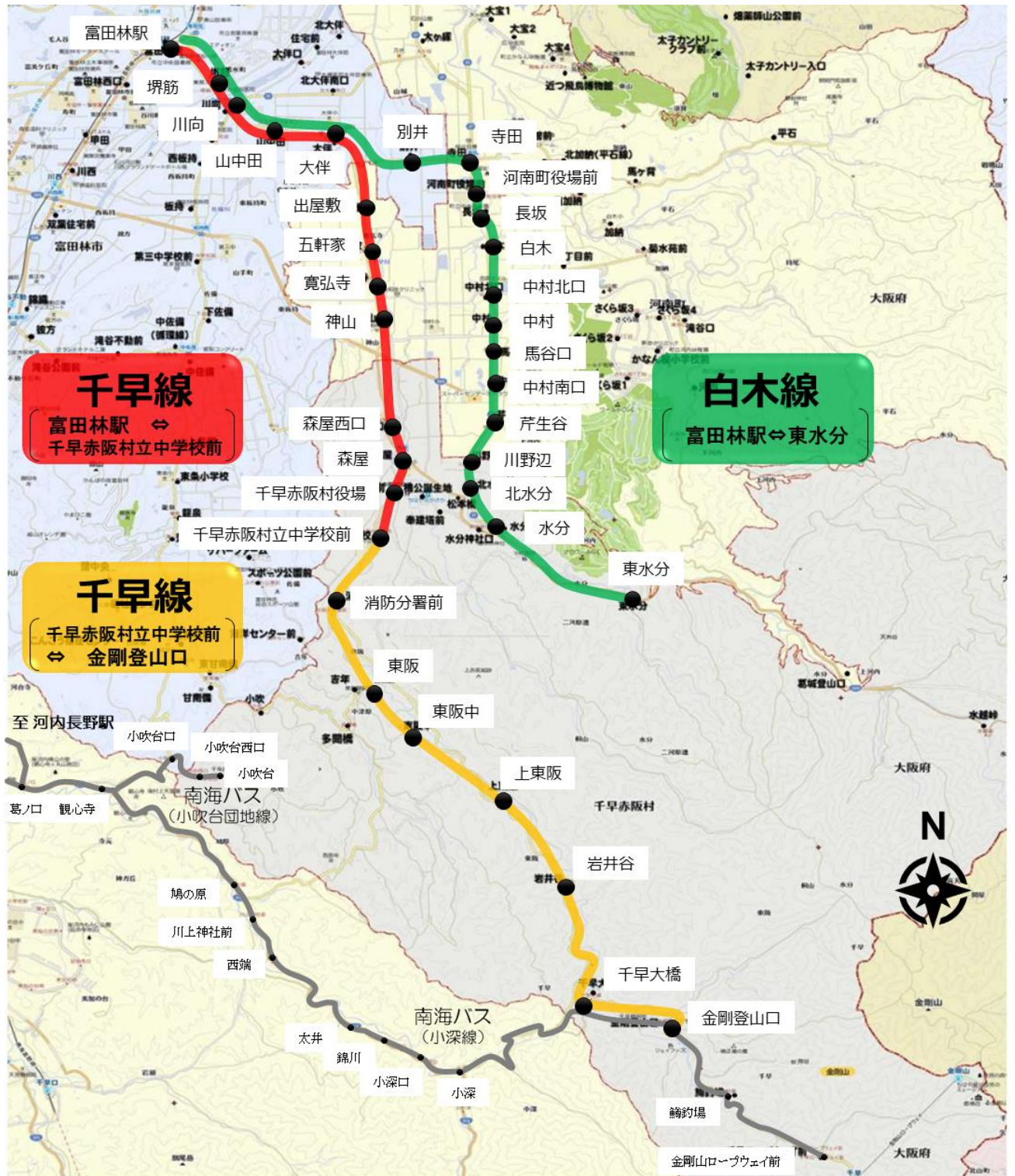


図 村内路線バスの運行ルート

表 金剛バス廃止に伴う15路線の代替交通一覧

※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は、4市町村広域協議会と表記しています。

番号	路線名	起点	金剛バス(令和5年12月20日まで)				新たな交通サービス(令和5年12月21日以降)						備考
			出発時間	便数(平日)	便数(土日休)	運行時間	便数(平日)	便数(土日休)	運営主体	運行形態	運行事業者		
①	北大半線	富田林駅	6時50分～20時5分	15便	15便	7時台～20時台	11便	11便	4市町村広域協議会	自家用有償旅客運送	河南町	石川線と一体的に運行	
②	石川線	富田林駅	平日 6時40分～20時38分 土日休 6時40分～20時35分	16便	16便	6時台～20時台	11便	11便	4市町村広域協議会	自家用有償旅客運送	河南町	北大半線と一体的に運行	
③	千早線	富田林駅	6時5分～20時50分	24便	28便	6時台～20時台	12便	12便	4市町村広域協議会	一般乗合旅客自動車運送 (路線バス)	南海バス(株)	新たな交通サービスは 富田林駅～千早赤阪村立中学校前	
						6時台～8時台 16時台～22時台	7便	7便	4市町村広域協議会	自家用有償旅客運送	千早赤阪村	新たな交通サービスは 富田林駅～千早赤阪村立中学校前	
						5時台～20時台	12便	12便	千早赤阪村	自家用有償旅客運送	千早赤阪村	新たな交通サービスは 千早赤阪村立中学校前～金剛登山口	
						7時台～20時台	6便	6便	4市町村広域協議会	自家用有償旅客運送	河南町	平石行きについては、廃止。	
⑤	白木加納循環線	富田林駅	運休中								運休中のため、廃止。		
⑥	白木線	富田林駅	6時35分～20時20分	8便	7便	6時台～21時台	上り6便 下り7便	上り6便 下り7便	4市町村広域協議会	自家用有償旅客運送	河南町		
⑦	さくら坂循環線	富田林駅	平日 5時50分～20時50分 土日休 6時 5分～20時50分	17便	16便	6時台～19時台 6時台～21時台	11循環 3循環	11循環 3循環	4市町村広域協議会	一般乗合旅客自動車運送 (路線バス)	近鉄バス(株)		
						6時台～20時台 6時台～8時台 14時台～16時台	12循環 4循環	12循環 4循環	4市町村広域協議会	一般乗合旅客自動車運送 (路線バス)	南海バス(株)	新たな交通サービスは 富田林駅～府立こんごう福祉センターを循環	
⑧	東條線	富田林駅	6時5分～20時50分	24便	23便	6時台～20時台 6時台～8時台 14時台～16時台	12循環 4循環	12循環 4循環	4市町村広域協議会	一般乗合旅客自動車運送 (路線バス)	近鉄バス(株)	新たな交通サービスは 富田林駅～府立こんごう福祉センター～甘阿閉～富田林駅	
													休止路線につき、廃止。
⑨	富田林循環線	富田林駅	休止路線									喜志駅への利用は喜志循環線に一部統合 太子線分線利用者の交通空白が生じないよ うに⑩の運行体系に移行。	
⑩	太子線	喜志駅	平日 6時 3分～20時15分 土日休 6時30分～20時15分	16便	15便	—	—	—	—	—	—		
⑪	喜志循環線	喜志駅	平日 6時15分～20時45分 土日休 6時25分～20時45分	15便	11便	6時台～20時台	15循環	15循環	4市町村広域協議会	一般乗合旅客自動車運送 (路線バス)	近鉄バス(株)		
⑫	阪南線	喜志駅	平日 6時 5分～20時45分 土日休 6時15分～20時45分	25便	24便	6時台～19時台	上り15便 下り14便	上り15便 下り14便	4市町村広域協議会	一般乗合旅客自動車運送 (路線バス)	近鉄バス(株)		
						17時台～21時台	5便	5便	4市町村広域協議会	自家用有償旅客運送	河南町		
⑬	聖和台循環線	上ノ太子駅	平日 6時26分～20時40分 土日休 8時40分～19時56分	17便	11便							廃止 (太子中央循環線へ統合)	
⑭	太子中央循環線	上ノ太子駅	平日 6時38分～19時38分 土日休 6時55分～18時38分	10便	6便	6時台～22時台	1時間に1～2便	1時間に1～2便	太子町	自家用有償旅客運送	太子町	(朝・夕)太子中央循環線 (昼)上ノ太子駅・市内循環ルート ※路線名は仮称	
⑮	畑・平石線	上ノ太子駅	7時40分～17時40分	5便	5便	6時台～20時台	1時間に1～2便	1時間に1～2便	太子町	自家用有償旅客運送	太子町	(朝・夕)清日・廻ルート (昼)①夜場・福祉センター線2回・夜場線 ③太子・夜場ルート ※路線名は仮称	

※1 金剛バスの運行時間、便数は、令和5年11月16日現在。

※2 金剛バスの出発時間は、起点(富田林駅、喜志駅、上ノ太子駅発)の出発時刻。

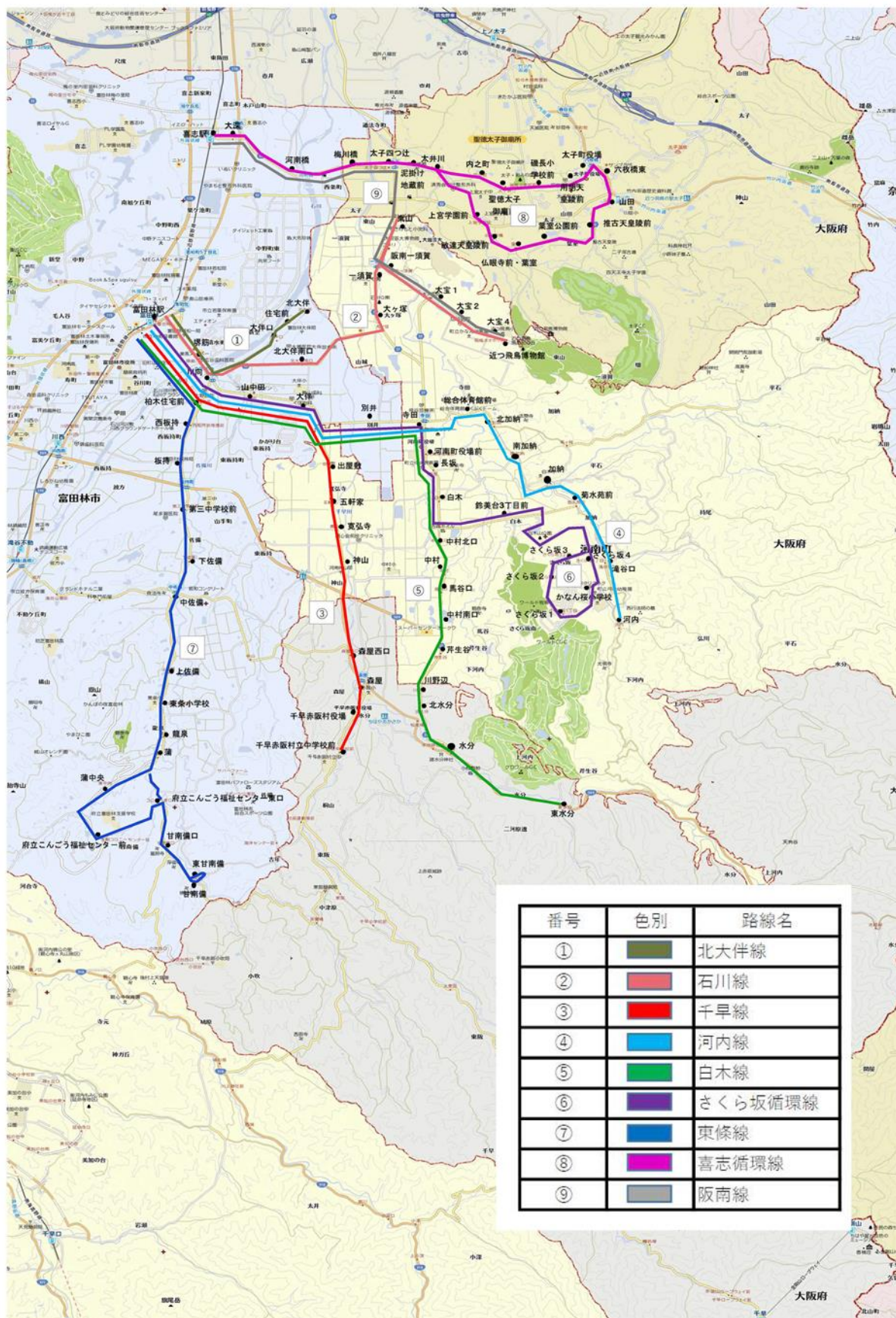
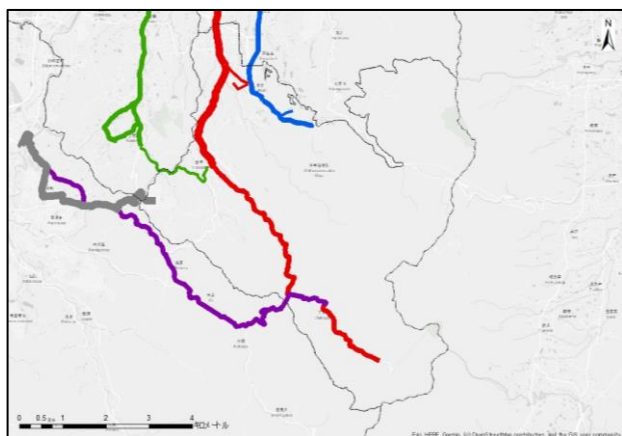


図 4 市町村広域協議会により運行されるバス路線の運行ルート

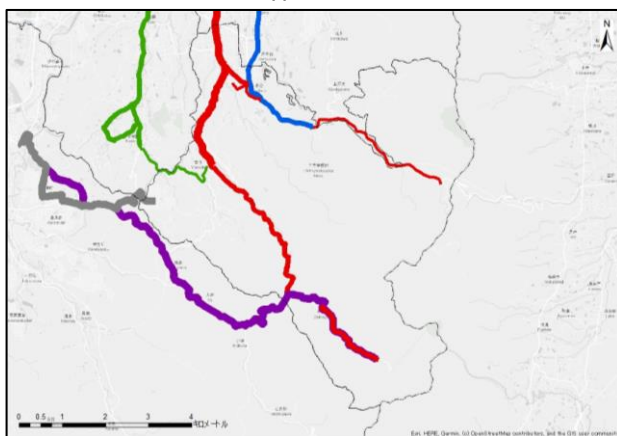
※資料：富田林市 HP

【参考資料】令和 5 年 12 月 20 日までの旧路線バスの運行概要

平日



休日

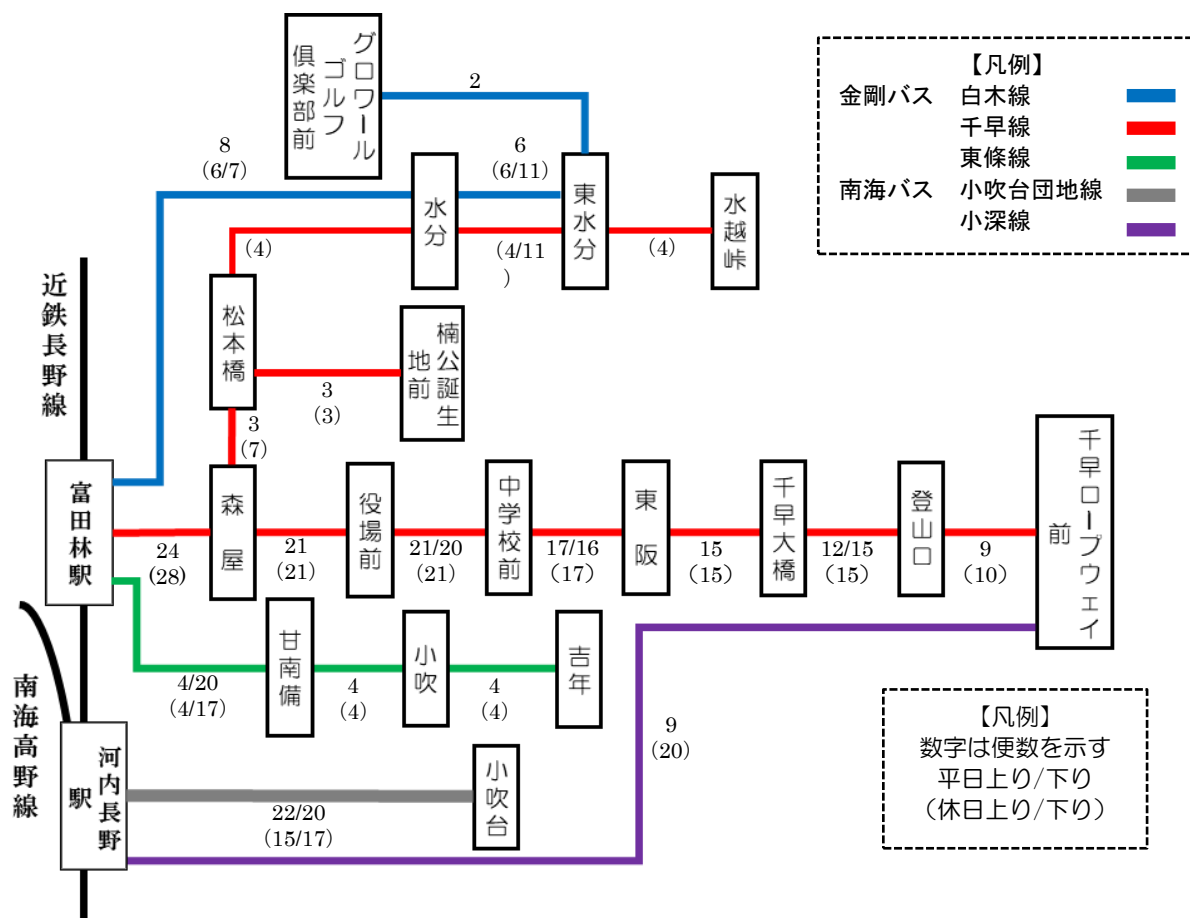


【バス路線】

- : 金剛バス(白木線)
- : 金剛バス(千早線)
- : 金剛バス(東條線)
- : 南海バス(小吹台団地線)
- : 南海バス(小深線)

【平日バス本数】

- : ~10 本/日
- : 10~30 本/日
- : 30~本/日



② 旧バス路線の利用状況

a) 調査概要

調査実施日：令和 5 年 6 月 21 日（水曜日）、令和 5 年 7 月 30 日（日曜日）

調査対象：下記、対象路線の始発便から最終便まで

■金剛バス：千早線、東條線、白木線

※R5.6.2 の大雨による土砂崩れで府道富田林五条線が通行止めとなっているため、平日の調査時に「金剛登山口」から「千早ロープウェイ前」までの区間は運休中となっている。

調査方法：【平日】添乗調査員による目視記録方式

【休日】車で調査対象バスの後を走行し、村内の各バス停での乗車数及び降車数を車内から確認

b) 路線別利用者数

東條線では、平日・休日ともに村内で乗降する利用者がゼロとなっている。白木線の村内での利用も非常に少なく、平日の利用者は村外に出る 2 名である。

・令和 5 年 6 月 21 日(水)調査 [単位:人/日]

路線名	行先	運行 本数 (便)	利用者 (人)	内 訳			1 便当たりの 平均利用者数 (人)
				村外 から (人)	村内 乗降 (人)	村外 へ (人)	
千早線	金剛山登山口他	24	95	91	4	-	3.96
	富田林駅	25	85	-	1	84	3.40
東條線	吉年	4	0	0	0	-	0.00
	富田林駅	4	0	-	0	0	0.00
白木線	東水分他	8	4	4	0	-	0.50
	富田林駅	8	2	-	0	2	0.25
合 計		73	186	95	5	86	2.55

・令和 5 年 7 月 30 日(日)調査 [単位:人/日]

路線名	行先	運行本数 (便)	利用者 (人)	1 便当たりの 平均利用者数 (人)
千早線	金剛山登山口他	28	80	2.86
	富田林駅	28	70	2.50
東條線	吉年	4	0	0.00
	富田林駅	4	0	0.00
白木線	東水分	6	0	0.00
	富田林駅	7	2	0.29
合 計		77	152	1.97

c) バス停別利用者数

千早線では、消防署前から千早大橋までの利用者が少なく、楠公誕生地前までの路線も森屋までの利用はあるが、終点までの利用は非常に少なくなっている。また東條線については平日・休日とも村内での乗降はゼロである。

・令和5年6月21日(水)調査

千早線	乗車	降車
森屋西口	25	20
森屋	19	16
千早赤阪役場	16	13
千早赤阪村立中学校前	7	4
消防署前	0	3
東阪	6	3
東阪中	0	2
上東阪	1	1
岩井谷	0	0
千早大橋	3	5
金剛登山口	9	13
鱒釣場		
千早ロープウェイ前		

千早線（楠公誕生地前）	乗車	降車
森屋西口	1	5
森屋	0	6
松本橋	0	0
奉建塔前	0	0
楠公誕生地前	1	1

東條線	乗車	降車
小吹	0	0
多聞橋	0	0
吉年	0	0

白木線	乗車	降車
川野辺	0	0
北水分	0	2
水分	2	1
ゲロール入口	0	0
ゲロール前	0	0
東水分	0	1

[単位:人/日]

・令和 5 年 7 月 30 日(日)調査

千早線	乗車	降車
森屋西	3	5
森屋	10	6
役場前	3	4
中学校前	0	0
消防署前	3	2
東阪	3	1
東阪中	0	0
上東阪	0	0
岩井谷	0	0
千早大橋	0	2
金剛登山口	15	21
鱒釣場	4	2
千早口-7°	22	18

東條線	乗車	降車
小吹	0	0
多聞橋	0	0
吉年	0	0

千早線（楠公誕生地前）	乗車	降車
森屋西口	0	1
森屋	1	1
松本橋	0	0
奉建塔前	0	0
楠公誕生地前	0	0

千早線（水越峠）	乗車	降車
森屋西	2	0
森屋	2	2
松本橋	0	0
水分	0	0
東水分	0	0
葛城登山口	0	6
水越峠	1	10
白木線	乗車	降車
川野辺	0	0
北水分	0	0
水分	0	0
東水分	2	0

[単位:人/日]

③ 平成 26 年度との比較

千早線の利用者は前回調査時に比べて 66%、白木線は 24%と減り、東條線は利用者がゼロになる結果となった。

表 平成 26 年度と令和 5 年度の比較(平日)

路線名	H26 利用者 (人/日)	R5 利用者 (人/日)	H26 に対する 割合 (%)	H26 1 便当たりの 平均利用者数 (人)	R5 1 便当たりの 平均利用者数 (人)
千早線	265	180	67.9	2.6	3.7
東條線	13	0	0	0.5	0.0
白木線	25	6	24.0	0.7	0.4

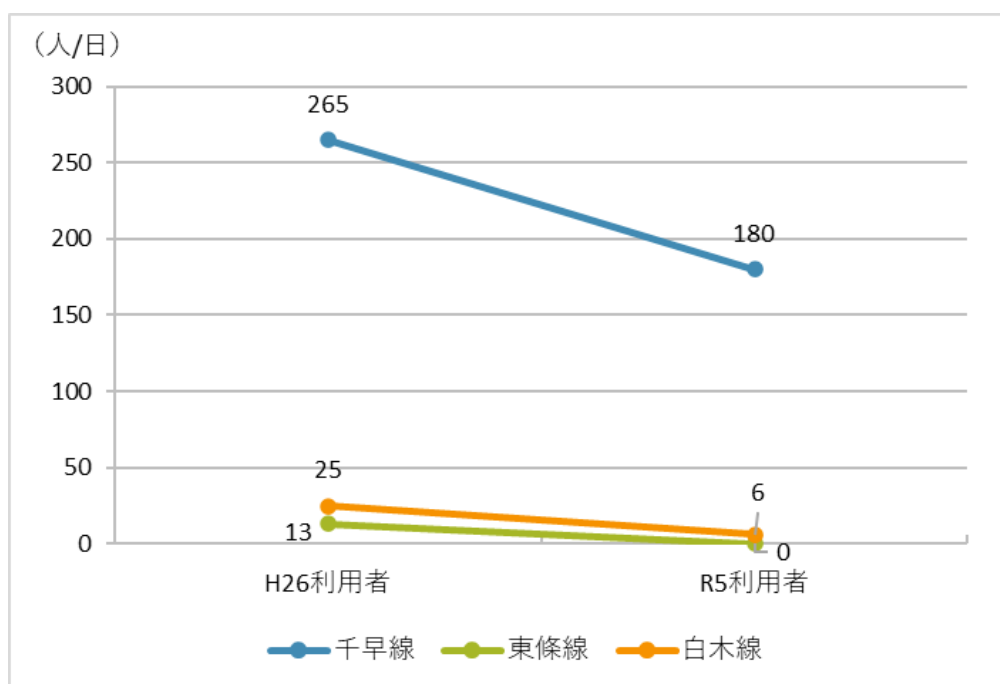


図 平成 26 年と令和 5 年の利用者数(平日)

④ 南海バスの輸送実績

ダイヤ改正があった影響か 2022 年度は 2019 年度に比べると輸送人員は小吹台団地線で 55.3%、小深線金剛山ロープウェイ（昇條坂）では 51.1%減少する結果となった。

なお、金剛山ロープウェイが 2019 年 3 月 15 日より運休となったほか、下記のダイヤ改正が実施されている。

- ・ 2020 年 4 月 1 日 小吹台土休日減便、金剛山ロープウェイ
（昇條坂経由土休日減便・日東町東口経由土休日増便）
- ・ 2020 年 7 月 11 日 小吹台平日減便、金剛山ロープウェイ
（昇條坂経由・日東町東口経由）平土休日減便
- ・ 2022 年 4 月 1 日 金剛山ロープウェイ
（日東町経由）平土休日増便

【2019 年度から 2022 年度 千早赤阪村関連輸送実績】

系統	輸送人員				2019年度と 2022年度の比較
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	
小吹台団地線	239,711	143,342	138,508	132,649	55.3%
小深線金剛山ロープウェイ（昇條坂）	78,906	31,456	31,124	40,321	51.1%
小深線金剛山ロープウェイ（日東町東口）	92,274	70,266	65,538	83,086	90.0%

[単位：人]

系統	走行距離				2019年度と 2022年度の比較
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	
小吹台団地線	125,059	90,629	87,165	86,516	69.2%
小深線金剛山ロープウェイ（昇條坂）	59,481	57,704	45,279	44,555	74.9%
小深線金剛山ロープウェイ（日東町東口）	128,360	124,524	80,310	100,536	78.3%

[単位：km]

※輸送人員については、OD 調査をおこなっていないため、千早赤阪村内の利用人員は特定できていない。

(3) その他の公共交通等

① 「いきいきサロン送迎」及び「国民健康保険診療所送迎」

本村では、「いきいきサロン送迎」や「国民健康保険診療所送迎」として、いきいきサロンや国民健康保険診療所利用者の一部を対象に、無料送迎サービスを実施している。

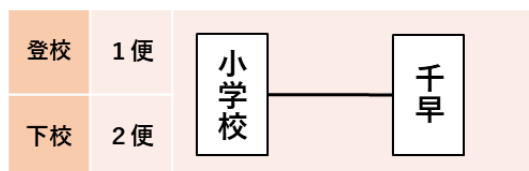
表 「いきいきサロン送迎」及び「国民健康保険診療所送迎」

	いきいきサロン送迎サービス	国民健康保険診療所送迎サービス（業務）
対 象	・いきいきサロン利用者 ・60歳以上の高齢者及び身体障害者手帳の交付を受けた人 ・介助の必要がなく移動手段のない人	千早赤阪村に住民票を持ち、村国保診療所・村国保千早診療所に受診する人で介助が必要でない人
区 間	・各地区⇄「いきいきサロンくすのき」 ・各地区⇄「いきいきサロンやまゆり」	自宅と診療所の往復（村内に限る）
利 用 方 法	・希望日の1週間前までに電話等で予約 ・原則、利用は週2回まで	利用する2日前までに診療所へ申込 （来院時に次回の予約をすることも可）
運 行 日 時	月・水・金の8:30～17:00	国民健康保険診療所の診断時間内
利 用 料	無料	無料
実 施 主 体	村社会福祉協議会	村健康課
運 行	シルバー人材センター	シルバー人材センター

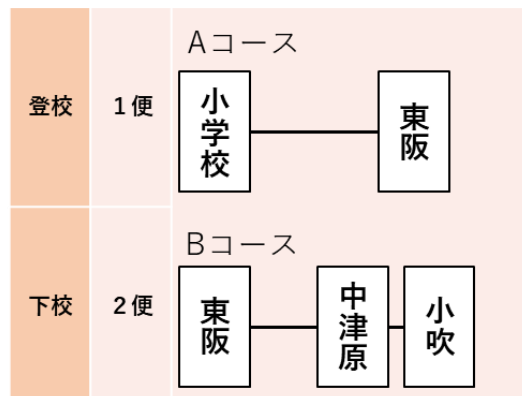
② スクールバス

本村では、赤阪小学校、千早小吹台小学校、村立中学校の児童、生徒を対象にスクールバスを運行している。

赤阪小学校（4人／77人）

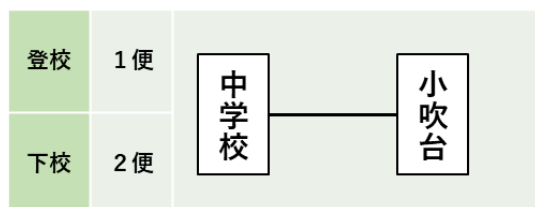


千早小吹台小学校（26人／86人）



村立中学校（9人／98人）

※定期利用者の人数



【凡例】（利用者数／全数）

- ・小学校は無料
- ・中学校は1月4,000円（1回150円）

図 村内におけるスクールバス

③ 千早赤阪村地域公共交通利用料助成事業

千早赤阪村地域公共交通利用料助成事業の申請者数は、令和元年度から比べ令和４年度では1.3倍に伸びており、中でも高齢者の申請数が多い（平成30年度は9月からの7か月の合計）。

利用交通手段はタクシーが主となっているが、南海バスが適用となった後は令和２年度では全体の38.2%だった利用数が、令和４年度では全体の47.9%となり南海バスでの利用が伸びている。村内での利用（内々利用）は少なく主に村外へ（内外利用）の移動の利用がほとんどとなった。

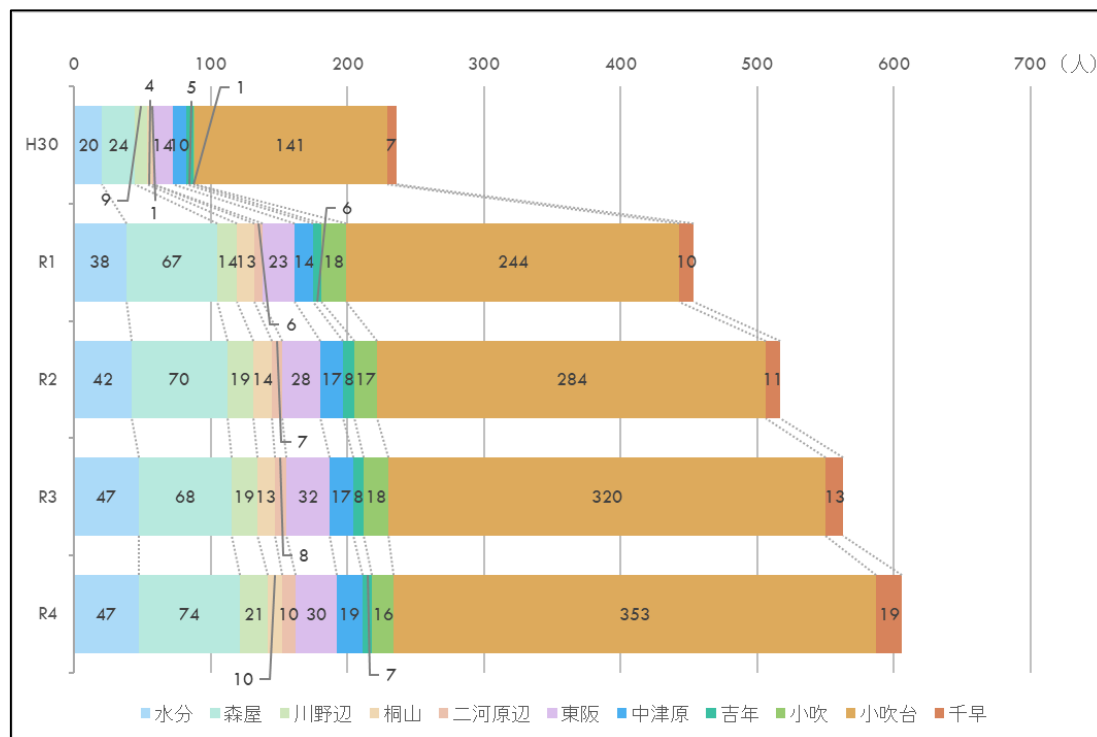
表 千早赤阪村地域公共交通利用料助成事業の概要

	H30	R元（H31）	R2	R3	R4	R5
期間	H30. 9～H31. 3 （7ヶ月）	H31. 4. 25～R2. 3 （12ヶ月）	R2. 4～R3. 3 （12ヶ月）	R3. 4～R4. 3 （12ヶ月）	R4. 4～R5. 3 （12ヶ月）	R5. 4～R6. 3 （12ヶ月）
事業者	大阪第一交通 近鉄タクシー 金剛自動車		大阪第一交通 近鉄タクシー 金剛自動車（バス、タクシー） 南海バス			
対象者	75歳以上 身体障がい者手帳１・２級 療育手帳A 精神障害保健福祉手帳１級 妊産婦（年度末2歳までの子） 運転経歴証明書					
助成区間	タクシー利用（発着のいずれかが村内）		タクシー利用（発着のいずれかが村内） バス回数券の購入（金剛自動車）、ICカードチャージ（南海バス）			
助成額	500円×２枚／月、１乗車あたり３枚まで		500円×２枚／月、１乗車あたり３枚まで（回数券購入、ICチャージ同じ）			
有効期限	年度末まで				毎月（２枚ごと）	４半期（６枚ごと）

【表申請状況】（地区別）

[単位：人]

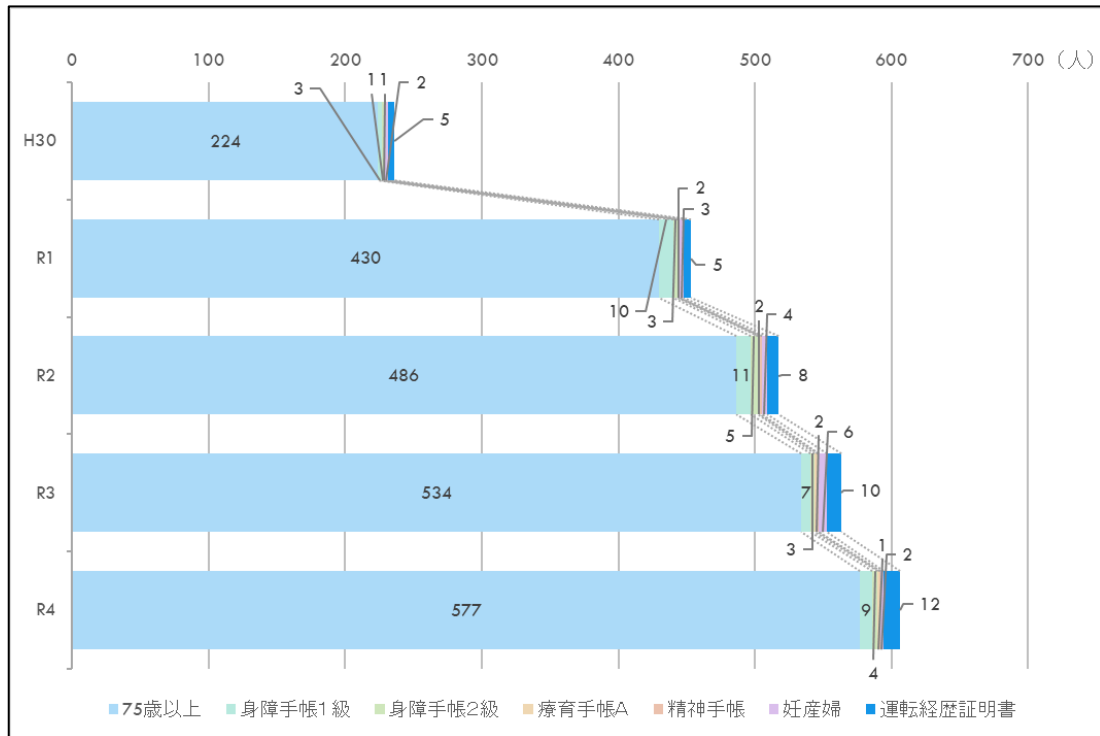
	水分	森屋	川野辺	桐山	二河原辺	東阪	中津原	吉年	小吹	小吹台	千早	合計
H30	20	24	9	4	1	14	10	5	1	141	7	236
R1	38	67	14	13	6	23	14	6	18	244	10	453
R2	42	70	19	14	7	28	17	8	17	284	11	517
R3	47	68	19	13	8	32	17	8	18	320	13	563
R4	47	74	21	10	10	30	19	7	16	353	19	606



【申請状況】（対象者別）

[単位：人]

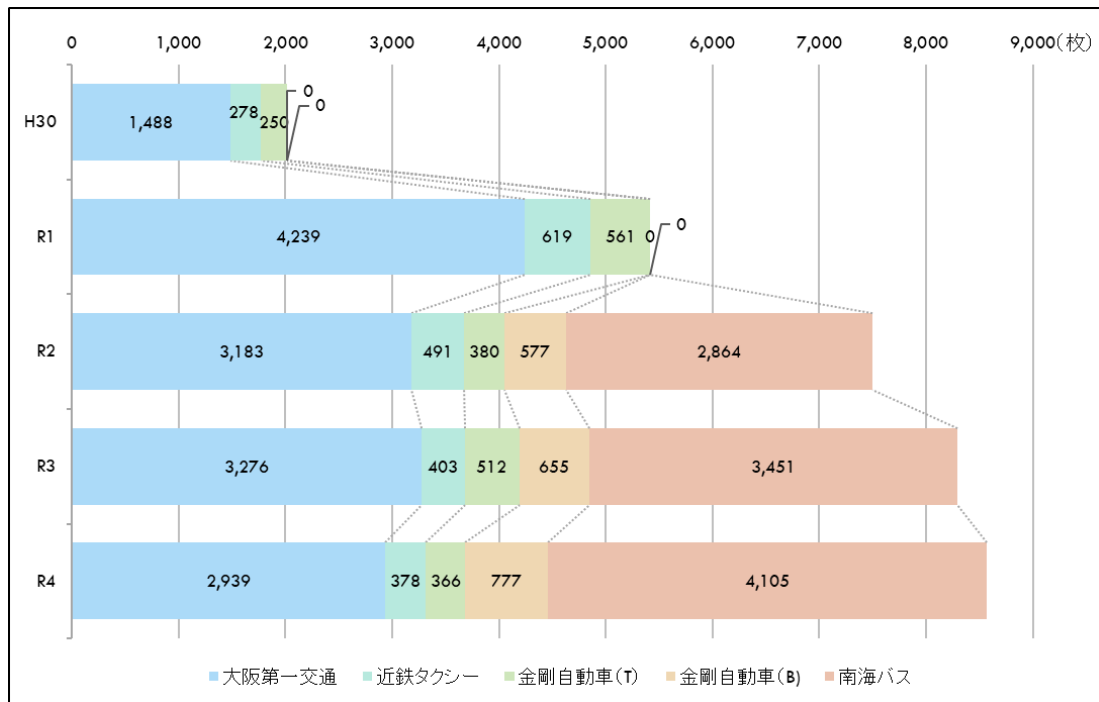
	75歳以上	身障手帳 1級	身障手帳 2級	療育手帳 A	精神手帳	妊産婦	運転経歴 証明書	合計
H30	224	3	1	1	0	2	5	236
R1	430	10	3	2	0	3	5	453
R2	486	11	5	2	1	4	8	517
R3	534	7	3	2	1	6	10	563
R4	577	9	4	1	1	2	12	606



【利用実績】（事業者）

[単位：枚]

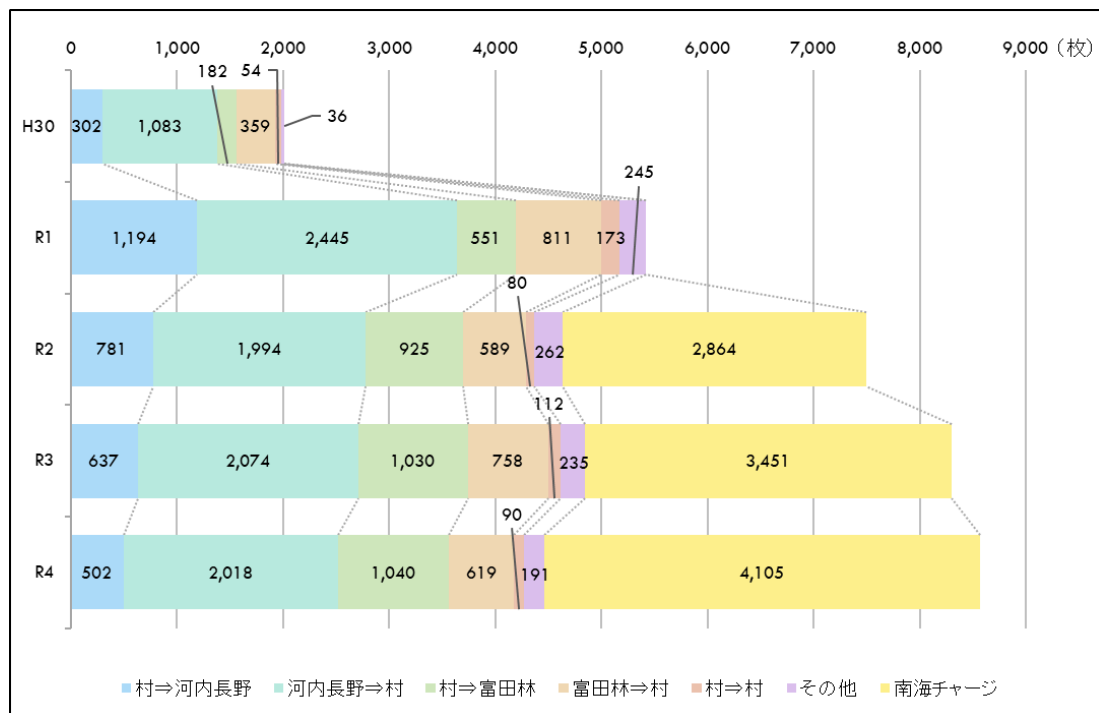
	大阪第一交通	近鉄タクシー	金剛自動車(T)	金剛自動車(B)	南海バス	合計
H30	1,488	278	250	0	0	2,016
R1	4,239	619	561	0	0	5,419
R2	3,183	491	380	577	2,864	7,495
R3	3,276	403	512	655	3,451	8,297
R4	2,939	378	366	777	4,105	8,565



【利用実績】（利用区間）

[単位：枚]

	村⇒河内 長野	河内長野 ⇒村	村⇒富田 林	富田林⇒ 村	村⇒村	その他	南海 チャージ	合計
H30	302	1,083	182	359	54	36	0	2,016
R1	1,194	2,445	551	811	173	245	0	5,419
R2	781	1,994	925	589	80	262	2,864	7,495
R3	637	2,074	1,030	758	112	235	3,451	8,297
R4	502	2,018	1,040	619	90	191	4,105	8,565



4-2 公共交通空白地域

令和2年国勢調査人口（500mメッシュ）分布とバス停利用圏域（400m圏）をみると、桐山・中津原地区などで公共交通空白地域が存在している。また、公共交通空白地域の人口は1,398人となっており、本村人口（4,909人）の28.5%となっている。

※一般的にバス停利用圏域は300～500mと言われており、ここでは400mとしている。

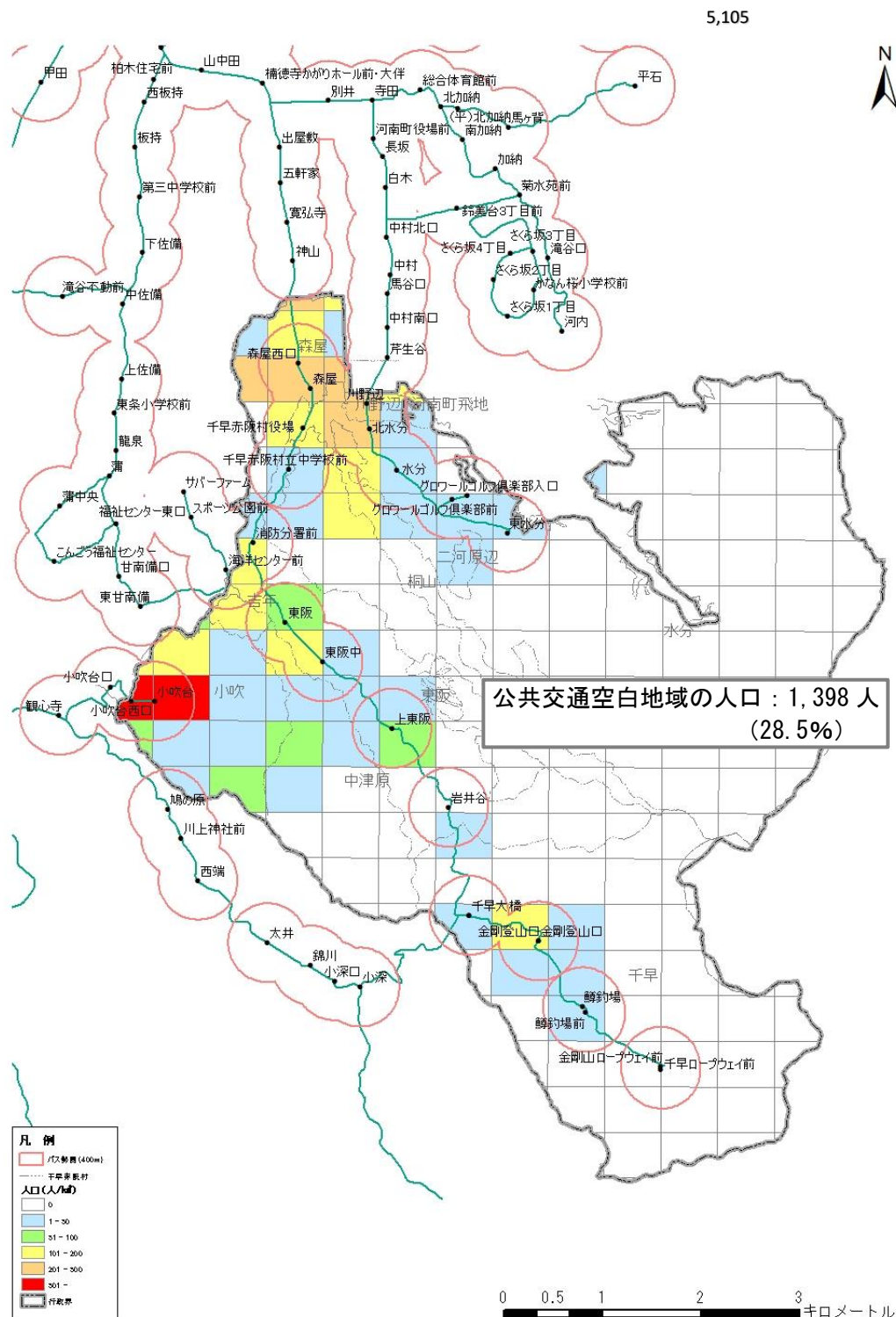


図 路線バスのバス停利用圏域

4-3 公共交通関連財政支出

金剛バス廃止により、令和5年（2023年）12月21日から、新たに4市町村広域協議会及び本村でコミュニティバスの運行開始するための補正予算25,498千円を計上しており、現時点の公共交通関連事業に関する令和5年度予算は44,507千円（いきいきサロン送迎事業除く）となっている。

支出内訳としては、本村が運行するコミュニティバスで17,659千円、4市町村広域協議会が運行するコミュニティバスで7,839千円、スクールバスで11,492千円等となっている。

表 公共交通関連財政支出

事業	内容	R5 予算額	備考
コミュニティバス （千早赤阪村）	運行委託料 バス借上料	17,659 千円	R5 補正予算 （12/21～3/31）
コミュニティバス （4市町村広域協議会）	負担金	7,839 千円	R5 補正予算 （12/21～3/31）
スクールバス	運行委託料	11,492 千円	R5 当初予算
国民健康保険診療所 送迎サービス	運行手数料	317 千円	R5 当初予算
地域公共交通利用料 助成事業	12 千円/年・人	7,200 千円	R5 当初予算
いきいきサロン送迎 事業	運行委託料	180 千円	社会福祉協議会予算

4-4 公共交通に対するニーズ

(1) 各種アンケート概要

調査名	調査日時	調査対象	有効回答数
村民アンケート	令和2年3月9日 ～令和2年3月30日	村在住 18 歳以上 1,000 人	487 人 (48.7%)
事業所アンケート	令和4年8月12日 ～令和4年8月31日	村内で活動している事業所 60 社	17 社 (28.3%)

(2) 村民アンケート結果（関連質問の抜粋）

むらづくりをする上で重点的に行うべき分野では、公共交通が34.9%と最も多くなっている。

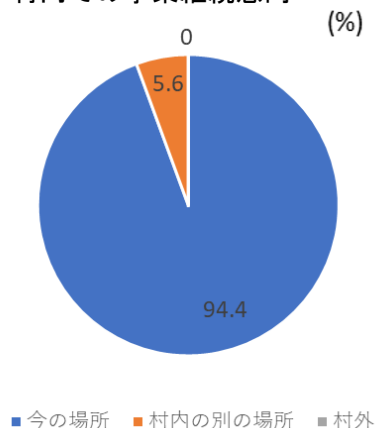
Q. むらづくりをする上で重点的に行うべき分野



(3) 事業所アンケート結果（関連質問の抜粋）

村内での事業継続意向は94.4%と非常に高いが、公共交通に関して「バスの本数が少ない」「通勤の便が悪い」といった意見がある。

Q. 村内での事業継続意向



Q. 村に足りないもの

- 道路関係
 - ・高速道路まで遠い
 - ・道路が狭く、線形不良
- 公共交通
 - ・バスの本数が少ない
 - ・通勤の便が悪い
- 情報通信
 - ・携帯の電波が弱い
 - ・Wi-Fi の選択枠が少ない
- 村外から人を呼べる施設がない

5. 地域公共交通の課題

これまでに整理した本村の現状及び上位関連計画で目指す将来像などから、本村の地域公共交通の課題について整理する。

表 現状のまとめ(1/2)

項目	まとめ
①地域特性	・大阪府の南東部、南河内地域に位置しており、大阪市内から国道 309 号を利用して車で 1 時間程度というアクセスの良さから観光地としても注目されている。 ・公共交通は山地部において比較的長いルートになり、運行の効率性、利用機会の公平性という視点から各地域でサービス水準の格差が見られる。
②人口	・人口は平成 22 年からの 10 年間で 1,106 人（18.4%）減少している。 ・高齢化率は令和 2 年に 45.5%で、平成 22 年からの 10 年間で 14.3%増加している。 ・平成 26 年に大阪府内で初めて過疎地域として公示されている。 ・地区別人口はほとんどの地域で減少傾向を示している。
③通勤通学流動	・本村に常住する通勤・通学者 2,510 人のうち 1,593 人（63.5%）が村外へ通勤・通学している。 ・村外への通勤・通学者のうち、富田林市が 342 人（21.5%）と最も多く、次いで、大阪市、河内長野市、堺市が多くなっている。
④主要施設分布	・村内における主要な施設は、概ね府道富田林五条線沿線や府道東阪三日市線周辺の市街地になどに集積している。
⑤道路ネットワーク	・国道 309 号は、大阪都心と本村とを結び、奈良県（御所市）につながる村内唯一の広域幹線道路となっている。 ・府道 6 路線は、本村の各拠点を結ぶとともに、鉄道駅や隣接市町へのアクセス路線となっている。
⑥上位関連計画	・バス路線の廃止等により、通院等の日常生活を支える交通手段の確保が課題となる地域では、代替の交通手段の確保について、検討を進める。 ・地域公共交通の確保維持にあたっては、地域の主役である市町村が主体的に取り組むとともに、府や市町村、交通関連事業者、交通施設管理者及び住民その他の関係者が連携し、協働しつつ、交通に関する施策を推進する。 ・くすのきホール、郷土資料館、楠公誕生地など人の集まる施設が集中している「道の駅ちはやあかさか」周辺への交通アクセスの向上を図る。 ・近鉄富田林駅、近鉄及び南海河内長野駅へのバスの運行の増便や運行時間の延長、新たな路線設定などについてバス会社等と連携し、バス交通の充実に努める ・高齢者をはじめ村民の村内外への移動の利便性向上を図るため、NPO 法人等によるコミュニティバスや乗合タクシーの導入に向け調査等を実施する。 ・路線バス等の路線がない交通不便地の解消を図るため、地域公共交通のネットワークの構築による利便性の向上を目指す。 ・アクセス面とバリアフリー環境の整備によりだれもが安全に暮らせる地域づくりに努める。

表 現状のまとめ(2/2)

項目	まとめ
⑦村内の公共交通体系	・村内には、路線バスのほかタクシーがある。また、村内には鉄道はないが、最寄りには富田林駅や河内長野駅があり、路線バスと接続している。 ・令和5年12月20日に金剛バスの廃止が決定し、同年12月21日より富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村の4市町村広域協議会や、本村による代替となる千早線や白木線等のコミュニティバスの運行が開始されている。 ・その他の公共交通等として「いきいきサロン送迎」や「国民健康保険診療所送迎」等の無料送迎サービスや、スクールバスが運行されている。 ・千早赤阪村地域公共交通利用料助成事業の申請者数は、令和元年度から比べ令和4年度では1.3倍に伸びており、中でも高齢者の申請数が多い。また、南海バスが適用となった後は令和2年度では全体の38.2%だった利用数が、令和4年度では全体の47.9%となり南海バスでの利用が伸びている。
⑧公共交通空白地域	・桐山・中津原地区などで公共交通空白地域が存在しており、公共交通空白地域の人口は1,398人で、本村人口(4,909人)の28.5%となっている。
⑨公共交通関連財政支出	・金剛バス廃止により、令和5年(2023年)12月21日から、新たに4市町村広域協議会及び本村でコミュニティバスの運行開始するための補正予算25,498千円を計上しており、現時点の公共交通関連事業に関する令和5年度予算は44,507千円(いきいきサロン送迎事業除く)となっている。
⑩公共交通に対するニーズ	・むらづくりをする上で重点的に行うべき分野では、公共交通が34.9%と最も多くなっている。 ・村内事業所の、村内での事業継続意向は94.4%と非常に高いが、公共交通に関して「バスの本数が少ない」「通勤の便が悪い」といった意見がある。

地域公共交通の課題

課題１：利用者ニーズに応じた交通サービスの確保

- 観光、福祉・健康、教育施策とも連携して、持続可能で最適な公共交通体系の確立が必要
- 千早線では、富田林駅から金剛登山口方面への移動に際し「千早赤阪村立中学校前」で乗換が必要であり、将来むらづくりと協調した交通結節点となる拠点機能の拡充・強化が重要

課題２：交通空白地域の解消

- 高齢者等の通院、買い物といった日常生活に伴う移動手段の確保は待ったなしの課題であり、高齢者等が安心して暮らし続けることができるよう各地域に適した移動手段の確保が必要

課題３：公共交通の利用促進

- 将来にわたり公共交通が維持できるよう、村民の公共交通に対する意識改善が必要
- 運賃システムの改善、複数の交通手段や観光施設等との連携、車両の導入等について検討が必要

課題４：財政負担の抑制

- 道路などの都市インフラ施設と同様に公共交通は、公共財に準じる社会資本であると認識が必要
- 公共交通の利用実態調査を行い、その結果を踏まえ、需要に見合った交通サービスを検討するとともに、本村の交通資源であるスクールバスとコミュニティバスの共同運行についても検討が必要
- 物価高騰といった社会経済情勢を踏まえ、適切な料金体系の検討が必要

課題５：新たなモビリティサービスへの対応

- ライドシェアや自動運転等の新たなモビリティサービスに関する、国や府の動向も視野にいて、本村の公共交通への導入に向けた取組が必要

6. 計画の基本方針

6-1 基本理念と基本方針

上位計画である第5次千早赤阪村総合計画では本村の将来像として「元気なあいさつで みんなで創る『唯一』と である 金剛山のむら」を掲げ、様々な施策を展開しています。本計画においても、この将来像を基本理念とし、「元気なあいさつで みんなで創る『唯一』と である 金剛山のむら」の実現を支える地域公共交通の確保・維持を目指します。

基本理念

元気なあいさつで みんなで創る『唯一』と である 金剛山のむら

また、千早赤阪村総合交通計画では、「みんながお出かけできる 魅力ある住みたい“むら”～わかりやすい・使いやすい・みんなで支える～」を基本方針として掲げ、地域住民と協働で支える持続可能な仕組みの構築に取り組んできました。しかし、金剛バスの撤退などにより本村の地域公共交通の維持の危機が訪れています。そこで、本計画においてはこのような状況を踏まえ、これら上位・関連計画と連携し、村民とともに本村の地域公共交通の確保・維持を図るために、以下のように3つの基本方針を定め事業を推進します。

基本方針1：日常的な生活の移動を支える持続可能な公共交通

- ・金剛バスの撤退による新たなバス路線（千早赤阪村コミュニティバス）の運行や、タクシーの利用促進などにより、村内における公共交通空白地域を解消し、山地部など日常的な生活の移動を支える持続可能な地域公共交通網の形成を図ります。
- ・高齢者等の公共交通利用料等の負担軽減を図り、利用しやすい地域公共交通を目指します。

基本方針2：つながりを強化する公共交通

- ・金剛バスの撤退など本村の実情を踏まえ、既存の公共交通を維持し続けながら、4市町村広域協議会が運行する新たなバス路線（以下「4市町村コミュニティバス」とします。）とも連携して更なる利便性向上に向け取り組み、つながりを強化する公共交通サービスの構築を目指します。
- ・金剛山登山や観光目的で村外から訪れる方々が容易に、目的地に移動できるよう、公共交通サービスの強化を目指します。

基本方針3：村民や行政、交通事業者等が協働・連携し、創り支える公共交通

- ・将来にわたり公共交通が維持できるよう、村民や行政、各事業者が協働・連携した利用促進の取組を通じて、村民の公共交通に対する意識改善を図ります。
- ・地域特性やニーズに応じた公共交通について、地域主導で創り支える生活交通手段の取組を支援します。

6-2 地域公共交通の将来ネットワークイメージ

地域公共交通ネットワークは、上位・関連計画におけるまちづくりの方針を踏まえ、公共交通網を考える上で重要となるエリアや拠点などを明確化し、それらを効果的に結ぶ軸の形成や、それらの軸を補完し、各地域の移動を支える交通網を形成するなど本村における役割を明確にし、地区特性や利用需要に応じて効率的に連携・展開した使いやすい地域公共交通網の形成を図ります。

(1) 公共交通ネットワークを形成する軸

① 広域幹線

鉄道は村外に位置しますが、本村と村外や府外など広域的な移動を支える上では重要であるため、鉄道を「広域幹線」として位置づけ、本村の地域公共交通との乗り継ぎ環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。

② 幹線

鉄道へのアクセスとなる路線バスや、金剛バスの撤退による代替路線としての活用が期待され、4市町村広域協議会が運行するバス路線を「幹線」として位置づけます。広域幹線や幹線系統どうし、支線との乗り継ぎ環境の充実や改善など、4市町村広域協議会や南海バスとも連携しつつ、利用促進を図ります。

【地域公共交通確保維持事業の必要性】

幹線のうち、下表の路線・系統は、鉄道駅と村内とを結び、通勤・通学や買物、通院等の日常生活行動だけではなく、金剛山への観光等多様な目的の移動を担う路線です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持を図る必要があります。

路線・系統	役割	確保・維持策
小深線（南海バス）	河内長野駅を発着地として、 村内外の移動を支える	地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）を活用し持続可能な運行を目指す
小吹台団地線（南海バス）		
千早線（4市町村広域協議会） ※富田林駅～千早赤阪村立中学校前	富田林駅を発着地として、村内外の移動を支える	

③ 支線

金剛バスの撤退による代替路線として広域幹線や幹線等に接続し、村内での日常的な生活の移動を支えるバス路線を「支線」として位置付け、幹線と連携した乗り継ぎ環境の充実や改善、地域特性や利用特性に応じた運行改善を繰り返し実施するなど、利用促進を図ります。

【地域公共交通確保維持事業の必要性】

支線は、村内の各拠点と幹線とを結び、通勤・通学や買物、通院等の日常生活行動に係る移動を担う路線です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持を図る必要があります。

路線・系統	役割	確保・維持策
千早線（千早赤阪村） ※富田林駅～千早赤阪村立中学校前	富田林駅を発着地として、村内外の移動を支える	地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用し持続可能な運行を目指す
白木線（4市町村広域協議会）		
千早線 ※千早赤阪村立中学校前～金剛登山口	千早赤阪村立中学校前を発着地として、村内の移動を支える	

④ 都市間・観光連携軸

村内外から本村の観光資源である金剛山までのアクセス軸を「都市間・観光連携軸」として位置付け、観光施策との連携し利用を促進します。また、幹線や支線との連携や、水越峠を経由し奈良県御所市に至る移動手段の検討等も含めた周辺市町との連携を通じ、本村への来訪者の移動を支えます。

都市間・観光連携軸	富田林駅及び河内長野駅と金剛山とを結ぶ経路 本村と奈良県御所市とを結ぶ経路
-----------	--

(2) 公共交通網を考える上で重要となる拠点・エリア

① 交通結節点・交流拠点

鉄道と幹線や支線等との交通結節点となる駅のほか、幹線と支線との乗り換え拠点となり、交流を促進するエリアを「交通結節点・交流拠点」として位置付け、鉄道事業者や4市町村広域協議会、南海バスとも連携しつつ、スムーズな乗り継ぎや待合環境、案内情報などの充実を図ります。

交通結節点・交流拠点	富田林駅、河内長野駅、千早赤阪村立中学校前
------------	-----------------------

② 移動サポートエリア

公共交通空白地域や、高齢者や障がい者、妊婦等、日常的な生活の移動においてサポートが必要となるエリアを本計画において「移動サポートエリア」として位置付け、タクシーの有効活用や新しいモビリティサービスの導入、公共交通利用助成事業等により移動を支えます。

表 公共交通運営主体等の概要

路線・系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分等	運営主体	運行事業者	補助の活用
小深線	河内長野駅	—	千早ロープウェイ前	一般乗合旅客 自動車運送 (路線バス)	南海バス	南海バス	地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 (地域間幹線系統)
小吹台 団地線	河内長野駅	—	小吹台	一般乗合旅客 自動車運送 (路線バス)	南海バス	南海バス	地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 (地域間幹線系統)
千早線	富田林駅	川向 山中田 他	千早赤阪村立 中学校前	一般乗合旅客 自動車運送 (路線バス)	4市町村 広域協議会	南海バス	地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 (地域間幹線系統)
				自家用有償 旅客運送	4市町村 広域協議会	千早赤阪村	地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 (フィーダー系統)
千早線	千早赤阪村立 中学校前	消防分署前 東阪 他	金剛登山口	自家用有償 旅客運送	千早赤阪村	千早赤阪村	地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 (フィーダー系統)
白木線	富田林駅	堺筋 大伴 他	東水分	自家用有償 旅客運送	4市町村 広域協議会	河南町	地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 (フィーダー系統)

◎地域公共交通確保維持改善事業費補助金：国が生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援しているもの

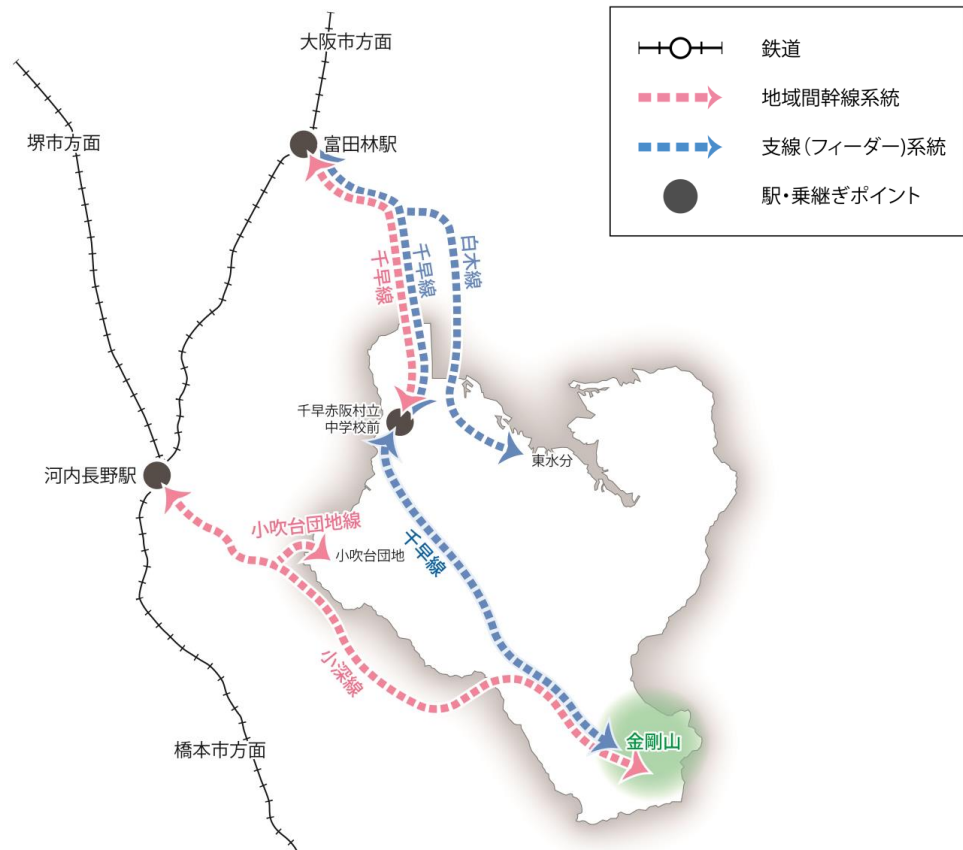


図 地域公共交通確保維持事業における位置づけ

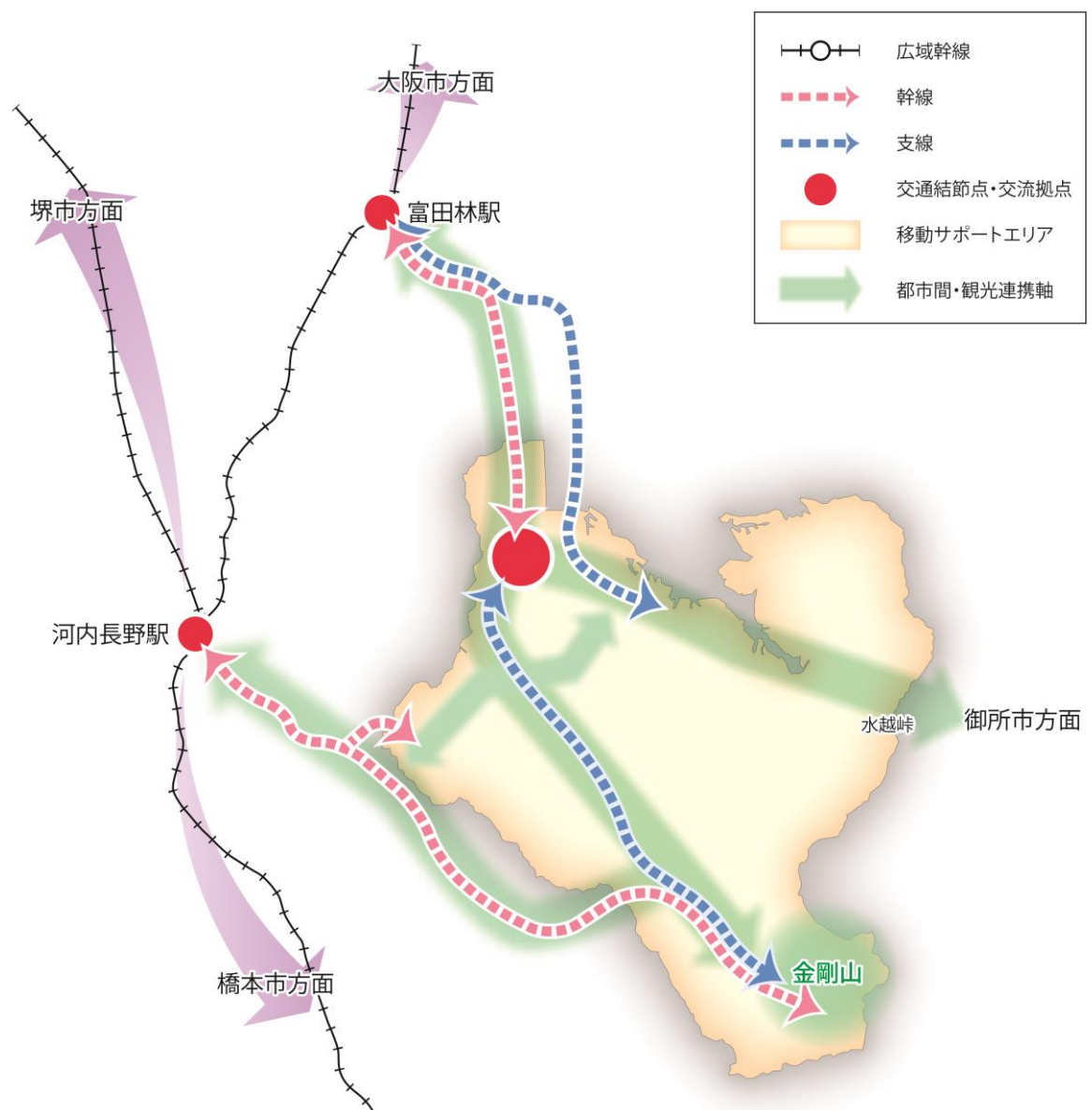


図 地域公共交通将来ネットワークイメージ

7. 施策・事業

7-1 実施施策・事業一覧

計画の3つの基本方針に沿って施策の方向性を定め、具体的な事業及び事業主体・計画期間を明確にして事業を推進します。

基本方針1：日常的な生活の移動を支える持続可能な公共交通

施策の方向性Ⅰ 持続可能な地域公共交通の構築

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
I-1 千早赤阪村コミュニティバスの運行見直し（◎）	村 交通事業者	調査・検討 →		実証・評価 →		運行 →	
I-2-1 高齢者等への移動支援（いきいきサロン送迎事業の利用促進）	施設管理者	検討 →		実証・評価 →		運行 →	
I-2-2 高齢者等への移動支援（国民健康保険診療所送迎サービス）	村	検討 →		実証・評価 →		運行 →	
I-3 小中学生への通学支援（スクールバスの運行）	村 交通事業者 施設管理者	検討 →		実証・評価 →		運行 →	
I-4 安全運行に必要な道路環境の整備	村 道路管理者 交通事業者	道路改良事業 →					

基本方針2：つながりを強化する公共交通

施策の方向性Ⅱ 拠点・地域間連携によるネットワークの形成・強化

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
Ⅱ-1 千早赤阪村コミュニティバスの補完運行見直し（◎）	村 交通事業者 4市町村広域協議会	調査・検討 →		実証・評価 →		運行 →	
Ⅱ-2 公共交通結節点の機能強化・充実検討	村 交通事業者 4市町村広域協議会	調査・検討 →					
Ⅱ-3 隣接市町と連携した公共交通ネットワークの形成（◎）	村 交通事業者 4市町村広域協議会	実施 →					

◎：地域公共交通確保維持事業

基本方針3：村民や行政、交通事業者等が協働・連携し、創り支える公共交通
施策の方向性Ⅲ 地域公共交通の利用促進

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
Ⅲ-1 交通系ＩＣカードやスマホ定期等の導入検討	村 交通事業者 4市町村広域協議会	検討・導入 →					
Ⅲ-2 複数の交通手段や観光施設等との連携検討	村 交通事業者 4市町村広域協議会	検討 →			実証		→
Ⅲ-3 広報紙やSNS等を利用した公共交通情報の発信	村	実施 →					
Ⅲ-4 公共交通を利用する機会の創出	村 施設管理者	検討 →	実施 →	適宜見直し			→
Ⅲ-5 高齢者等へのデジタル活用支援	村 村民	実施 →					

施策の方向性Ⅳ 新たな公共交通サービスの導入

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
Ⅳ-1 新たなモビリティサービスの導入検討	村・国・府 交通事業者 関係団体	検討 →					

7-2 実施施策・事業の概要

基本方針1：日常的な生活の移動を支える持続可能な公共交通

I 持続可能な地域公共交通の構築

I-1 千早赤阪村コミュニティバスの運行見直し

◆事業概要

千早赤阪村コミュニティバスの運行、いきいきサロン送迎事業、国民健康保険診療所送迎サービス及び、スクールバスの運行の担当部局と部局間での協議を行い、利用者の利便性の向上や交通空白地の縮小など検討します。

◆実施主体

- ・村、交通事業者

◆計画期間

- ・検討：令和6年度～令和7年度
- ・実証運行・評価：令和8年度～令和9年度、
- ・運行：令和10年度～

◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
千早赤阪村コミュニティバスの運行見直し	村交通事業者	調査・検討		実証・評価		運行	

I-2-1 高齢者等への移動支援（いきいきサロン送迎事業の利用促進）

◆事業概要

村内に居住する60歳以上の高齢者等を対象に、各地区といきいきサロンやまゆり・いきいきサロンくすのき間の送迎事業を行っており、今後、さらなる高齢化が懸念されていることから、移動支援が必要となる高齢者等の移動を支えるために、より効果的な送迎事業を検討します。

◆実施主体

- ・施設管理者

◆計画期間

- ・検討：令和6年度～令和7年度
- ・実証運行・評価：令和8年度～令和9年度
- ・運行：令和10年度～

◆関連し実施する調査等

- 送迎対象
村内に居住する60歳以上の方 他
- 送迎区間
各地区 いきいきサロンやまゆり
いきいきサロンくすのき
- 利用方法
事前登録、予約制
- 運行
週3回（月・水・金）AM8:30～PM5:00
（利用は週2回を限度）
- 利用料
無料
- 令和4年度実績
運行回数 125回
利用者数 218人

地区名	指定場所
森屋	森屋消防車庫前、自然休養村センター下防火水槽前、水分行き森屋バス停前
水分	音滝橋、村立保健センター前
川野辺	川野辺老人憩の家
二河原辺	二河原辺消防車庫前
桐山	桐山老人憩の家の下
吉年	吉年老人憩の家前
中津原	中津原老人憩の家、多間橋
東阪	下東阪老人憩の家、上東阪消防車庫前
小吹	小吹老人憩の家前、西恩寺
千早	千早老人憩の家前、補助食堂前
小吹台	いきいきサロンやまゆり

（資料：千早赤阪村提供）
村内におけるいきいきサロン送迎事業

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
いきいきサロン送迎事業の利用促進	施設管理者	検討		実証・評価		運行	

I-2-2 高齢者等への移動支援（国民健康保険診療所送迎サービス）

◆事業概要

村内に居住し、千早赤阪村国民健康保険診療所（保健センター内）・千早診療所を受診する人への受診時送迎サービスを実施していますが、今後、さらなる高齢化が懸念されており、受信困難者の増加が見込まれます。そこで、受診に伴う移動支援が必要となる方の移動を支えるために、より効果的な送迎事業を検討します。

◆実施主体

- ・村

◆計画期間

- ・検討：令和6年度～令和7年度
- ・実証運行・評価：令和8年度～令和9年度
- ・運行：令和10年度～

◆関連し実施する調査等

—

無料送迎を実施しています

千早赤阪村国民健康保険診療所（保健センター内）と千早診療所（千早地区）への受診時の送迎サービスを実施しています。
※チャイルドシートも用意できます。（便所あり）

診療科目：内科・小児科

無料送迎ご予約：0721-72-0038
※ご予約は診療時間内で2日前までお願いいたします（完全予約制）

千早赤阪村国民健康保険診療所の診療曜日

診療時間	月	火	水	木	金
9:00～12:00 （最終受付 11:30）	○	○	○	○	○
13:00～15:00 （最終受付 14:30）	○	○	○	○	○
15:00～18:30 （最終受付 18:15）	○	○	○	○	○
18:30～18:50 （最終受付 18:15）	○	○	○	○	○
千早診療所（千早地区） 07:40～15:30 （最終受付 15:15）	○	○	○	○	○

○ご利用にあたっての注意事項

- 送迎業務は村の指定した送迎車と送迎ドライバーのみの対応となります。お送迎の際は必ず乗客乗務員を確保いたします。
- 千早赤阪村の住民が対象です。事故などの場合は送迎の加入する保険の範囲内となります。
- 送迎所が本人の身体の状態や状況によって付き添いが必要と判断した場合は、送迎を中止させていただきます。
- 送迎業務で送迎される場合は、送迎所に必ずお越しください。
- 送迎業務に利用される場合は、送迎料金はかかりません（送迎料金はかかりません）。
- 送迎業務に利用される場合は、送迎料金はかかりません（送迎料金はかかりません）。

（出典：千早赤阪村 HP）
千早赤阪村国民健康保険診療所・
千早診療所受診時の送迎サービス

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
国民健康保険診療所送迎サービス	村	検討		実証・評価		運行	

I-3 小中学生への通学支援（スクールバスの運行）

◆事業概要

現在、赤阪小学校、千早小吹台小学校、村立中学校の児童、生徒を対象にスクールバスを運行しています。今後、ルートや輸送時間などの検討を行い、生徒の村内移動をサポートします。

◆実施主体

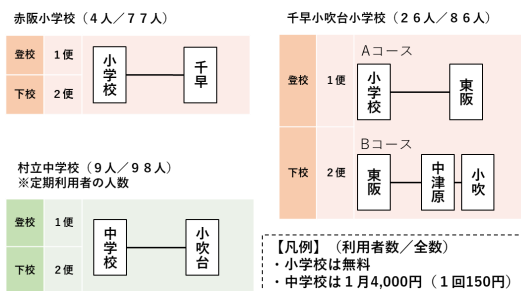
- ・村、交通事業者、施設管理者

◆計画期間

- ・検討：令和6年度～令和7年度
- ・実証運行・評価：令和8年度～令和9年度
- ・運行：令和10年度～

◆関連し実施する調査等

—



（資料：千早赤阪村提供）
村内におけるスクールバス

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
スクールバスの運行	村 交通事業者 施設管理者	検討		実証・評価		運行	

I-4 安全運行に必要な道路環境の整備

◆事業概要

冬季の路面凍結に対する凍結防止剤の散布等による安全対策や、道路管理者による府道富田林五条線の線形改良などにより、安全運行に必要な道路環境を整備します。また、道路反射鏡の設置など、必要に応じて検討し、対策を実施します。

◆実施主体

- ・村、道路管理者、交通事業者

◆計画期間

- ・道路改良事業：令和6年度～令和11年度

◆関連し実施する調査等

—

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
安全運行に必要な道路環境の整備	村 道路管理者 交通事業者						
道路改良事業							

基本方針2：つながりを強化する公共交通

II 拠点・地域間連携によるネットワークの形成・強化

II-1 千早赤阪村コミュニティバスの補完運行見直し

◆事業概要

富田林駅から千早赤阪村立中学校前まで運行している4市町村コミュニティバス（幹線）の朝夕の通勤通学時間帯での時間空白を埋めるため、同区間を千早赤阪村コミュニティバス（支線）も運行しています。今後、4市町村広域協議会等とも連携しつつ、利用実態調査等により把握した地域特性や利用状況に応じ、ダイヤや運行ルート、バス停位置等を検証し、補完運行を見直します。

◆実施主体

- ・村、交通事業者、4市町村広域協議会

◆計画期間

- ・調査・検討：令和6年度～令和7年度
- ・実証運行・評価：令和8年度～令和9年度
- ・運行：令和10年度～

◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
千早赤阪村コミュニティバスの補完運行見直し	村 交通事業者 4市町村広域協議会						
調査・検討							
実証・評価							
運行							

Ⅱ－２ 公共交通結節点の機能強化・充実検討

◆事業概要

４市町村コミュニティバス（幹線）の運行主体である４市町村広域協議会等とも連携しつつ、千早赤阪村コミュニティバス（支線）も含めた利用実態調査等より把握した地域特性や利用状況に応じ、ダイヤや運行ルート、バス停位置等を検証するとともに、交通結節点の機能強化や充実・効率化を検討します。

◆実施主体

- ・村、交通事業者、４市町村広域協議会

◆計画期間

- ・調査・検討：令和６年度～令和１１年度

◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
公共交通結節点の機能強化・充実検討	村 交通事業者 ４市町村広域協議会	調査・検討					

Ⅱ－３ 隣接市町と連携した公共交通ネットワークの形成

◆事業概要

４市町村コミュニティバスの利用実態調査を行い、広域での「地域公共交通計画」を策定することにより、隣接市町と連携した公共交通ネットワークの形成と利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・村、交通事業者、４市町村広域協議会

◆計画期間

- ・実施：令和６年度～令和１１年度

◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査



（出典：千早赤阪村 HP）
千早線（千早赤阪村立中学校前～金剛登山口方面
行き）バス 12月21日運行開始

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
隣接市町と連携した公共交通ネットワークの形成	村 交通事業者 ４市町村広域協議会	実施					

基本方針3：村民や行政、交通事業者等が協働・連携し、創り支える公共交通

Ⅲ 地域公共交通の利用促進

Ⅲ-1 交通系ICカードやスマホ定期等の導入検討

◆事業概要

千早赤阪村コミュニティバス（支線）並びに4市町村コミュニティバス（幹線）において、小銭を持つ煩わしさの軽減や、スムーズな乗降、乗り継ぎ環境の向上を図ることで利用を促進するために、交通系ICカードやスマホ定期等のキャッシュレス決済を導入します。

◆実施主体

- ・村、交通事業者、4市町村広域協議会

◆計画期間

- ・検討・導入：令和6年度～令和8年度

◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
交通系ICカードやスマホ定期等の導入検討	村 交通事業者 4市町村広域協議会						
		検討・導入					

Ⅲ-2 複数の交通手段や観光施設等との連携検討

◆事業概要

村内や周辺を運行する公共交通の運行情報やバス停等の情報が記された、観光マップの配布や観光サイトでの情報提供など、村内観光の際に公共交通を利用していただくため、観光施策と連携した取組を推進します。また、将来的なMaaSの導入も視野に、複数の交通手段や観光施設等が連携した利便性の向上も検討します。

※MaaS（Mobility as a Service）・・・移動に必要な鉄道やバス、タクシー、レンタカー、カーシェアリング、レンタ（シェア）サイクルなど、多様なモビリティの運行データをまとめ、移動の検索～予約～運賃の支払いを、手元のスマートフォンから一度に行えるようにするサービスのこと。

◆実施主体

- ・村、交通事業者、4市町村広域協議会

◆計画期間

- ・実施：令和6年度～令和8年度、実証：令和9年度～令和11年度

◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
複数の交通手段や観光施設等との連携検討（新規）	村 交通事業者 4市町村広域協議会						
		検討			実証		

Ⅲ－３ 広報紙や SNS 等を利用した公共交通情報の発信

◆事業概要

村民が公共交通の運行状況等の情報をより容易に入手できる環境を整備し、本村の公共交通の利用に対する使いやすさと利用促進を図るため、本村周辺で運行されているバス路線も含め、運行情報を広報紙や SNS 等多様な媒体により情報提供します。

◆実施主体

- ・村

◆計画期間

- ・実施：令和 6 年度～令和 11 年度

◆関連し実施する調査等

—

村の新たな交通サービスの開始について

金剛バス事業の廃止を受けて、富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村で構成する協議会（広域協議会）および村が運営する新たな交通サービスが令和 5 年 12 月 21 日（木）からスタートします。
村では、村民の通勤・通学の移動手段が最優先事項と考え、千早線・白木線の 2 路線を確保しました。

既存路線の運行方針

路線	区 間	運行時間	運行数	運行車両	支払方法	運行事業者
千早線	富田林駅⇄千早赤阪村 立中学校前	6 時台～20 時台	上り 12 便 下り 12 便	大型車両 50 人程度	定期券 現金 ICカード可	南海バス㈱
		6 時台～8 時台 16 時台～22 時台	上り 7 便 下り 7 便	大型車両 50 人程度	定期券 現金 ICカード不可	千早赤阪村
	千早赤阪村立中学校前 ⇄会館登山口	5 時台～20 時台	上り 12 便 下り 12 便	小型車両 20 人程度	定期券 現金	千早赤阪村
	会館登山口⇄千早 ロータリー前	当面の間、代替交通は確保いたしません。				
白木線	富田林駅⇄橋公園生地	当面の間、代替交通は確保いたしません。				
	富田林駅⇄水越峠 (終日のみ運行)	当面の間、代替交通は確保いたしません。				
白木線	富田林駅⇄東水分	6 時台～21 時台	上り 6 便 下り 6 便	大型車両 50 人程度	定期券 現金	河南町
東線	甘南備⇄吉年	当面の間、代替交通は確保いたしません。				

・定期券の販売について

定期券については、富田林駅前の観光交流施設きらめきファクトリーで販売を予定しています。定期券の販売代金や販売時間など、詳しい情報については、準備が整い次第、村ホームページや SNS などでお知らせします。

・回数券について

新たな公共交通では、回数券の販売はありません。
※金剛バスの回数券は、利用できませんのでご注意ください！

・ICカードなどについて

富田林駅⇄千早赤阪村立中学校前間を運行する南海バスのみ、現金のほか ICOCA、PiTaPa や、なっちカード（南海バス運営）などの交通系 IC カードを利用できます。千早赤阪村地域公共交通利用助成事業利用券でなっちカードの購入・チャージが可能です。
そのほかの区間における IC カードなどの利用は、今後検討していきます。

（出典：千早赤阪村 HP）
広報「ちはやあかさか」

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
広報紙や SNS 等を利用した公共交通情報の発信	村						
		実施					

Ⅲ－４ 公共交通を利用する機会の創出

◆事業概要

本村では村内の 75 歳以上の高齢者や妊婦等の方等が、買い物や通院等で外出する際に利用するタクシーやバスの運賃の一部を助成する「千早赤阪村公共交通利用助成事業」を実施している。今後、事業の見直しを行い、村の利用環境にあった事業を検討する。

◆実施主体

- ・村、施設管理者

◆計画期間

- ・検討：令和 6 年度、実施：令和 7 年度、適宜見直し：令和 8 年度～令和 11 年度

◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
公共交通を利用する機会の創出	村 施設管理者	検討	実施				
				適宜見直し			

Ⅲ-5 高齢者等へのデジタル活用支援

◆事業概要

デジタル機器の使い方には慣れない高齢者等に対して、様々な機会を捉えワークショップ・トレーニングプログラムを提供することでデジタルデバインド対策やデジタルリテラシーを向上させる取り組みが必要であり、加えて生活支援サポーター等を中心にサポートするスタッフ・ボランティアの育成や仕組みづくりを進めます。

◆実施主体

- ・村、村民

◆計画期間

- ・実施：令和6年度～令和11年度

◆関連し実施する調査等

—



(出典：千早赤阪村 HP)
「押忍！スマホ道場」

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
高齢者等へのデジタル活用支援	村 村民						
		実施					

Ⅳ 新たな公共交通サービスの導入

Ⅳ-1 新たなモビリティサービスの導入検討

◆事業概要

シェアサイクルやパーソナルモビリティなど、新技術を活用した新しいモビリティサービスに関する国や府の動向を見据え、関係機関と連携し、新たなモビリティサービスの導入を検討します。

◆実施主体

- ・村、国、府、交通事業者、関係団体

◆計画期間

- ・検討：令和6年度～令和11年度

◆関連し実施する調査等

—



(出典：大阪府 新モビリティ導入検討プロジェクト)
第1回検討協議会資料（令和5年12月21日）
新モビリティの導入について

実施事業	実施主体	実施スケジュール（年度）					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
新たなモビリティサービスの導入検討	村・国・府 交通事業者 関係団体						
		検討					

8. 目標と評価指標

計画の3つの基本方針に沿って、次のとおり具体的な数値目標を設定し、事業を推進するとともに、目標の達成状況を評価するための指標とします。

目標①：利用者数の確保・維持

本村の路線バス等は、村外への通勤・通学をはじめ、買い物・娯楽・観光など様々な利用がされています。しかし、近年の人口減少や高齢化の進展等の影響により、利用者数は減少傾向を示しています。そこで、観光や賑わいづくりなどにより、一定の利用者数を確保し、村内の路線を確保・維持していきます。

指標は路線バス等の利用者数とし、目標値は、令和5年度の水準を維持することを目標とします。

◆目標①-指標1：路線バス等の利用者数

指標	令和5年度 (基準値)	令和11年度 (目標値)
千早赤阪村コミュニティバスの利用者数	39千人	39千人
4市町村コミュニティバス（千早線、白木線）の利用者数	91千人	91千人
南海バス（小深線、小吹台団地線）の利用者数	256千人	256千人
計	386千人	386千人

※利用者については運行事業者の乗降データ等により計測

目標②：財政負担の軽減による路線バス等の確保・維持

今後も地域公共交通として確保・維持するために、土日祝日の運行の見直しによる効率的な運行への改善や、運賃の見直し等を実施することで、財政負担の軽減を図ります。

指標は、路線バス等への公的資金投入額と収支率の2つを設定し、目標は、令和5年度の水準より、路線バス等への公的資金投入額は10%削減、収支率は4%改善を目標とします。

◆目標②-指標2：路線バス等への公的資金投入額（村負担額）

指標	令和5年度 (基準値)	令和11年度 (目標値)
路線バス等への公的資金投入額（村負担額）	87,865千円	79,079千円 (10%削減)

※公的資金投入額（村負担額）は路線バス等を対象とし、決算等の資料により確認

◆目標②-指標3：路線バス等の収支率

指標	令和5年度 (基準値)	令和11年度 (目標値)
路線バス等の収支率（収入/支出）	21%	25% (4%増加)

※収支率は路線バス等を対象とし、決算等の資料により確認

目標③：村内の路線バス等の路線延長の維持

第5次千早赤阪村総合計画における目標と連動し、地域公共交通の確保・維持の状況を評価する指標として、村内で運行する路線バス等の路線延長を設定します。

目標値については、令和5年度の水準を維持することを目標とします。

◆目標③-指標4：村内で運行する路線バス路線等の路線延長

指標	令和5年度 (基準値)	令和11年度 (目標値)
路線バス等の路線延長	19.0km	19.0km

※路線延長については、事業者報告書等の資料により確認

目標④：キャッシュレス決済の導入による利便性の向上

千早赤阪村コミュニティバスを利用した際には、鉄道や他のバス等への乗り継ぎ利用が必要になる場合が多くなりますが、現在は現金のみにしか対応していません。そこで、各地域公共交通で利用可能なキャッシュレス決済を千早赤阪村コミュニティバスに導入し、スムーズな乗降や乗り継ぎ環境を形成するなど、地域公共交通の利便性の向上を図ることで利用促進を図ります。

指標は、キャッシュレス決済導入率とし、目標は定期券も含めたすべての料金体系への対応（100%）を目標とします。

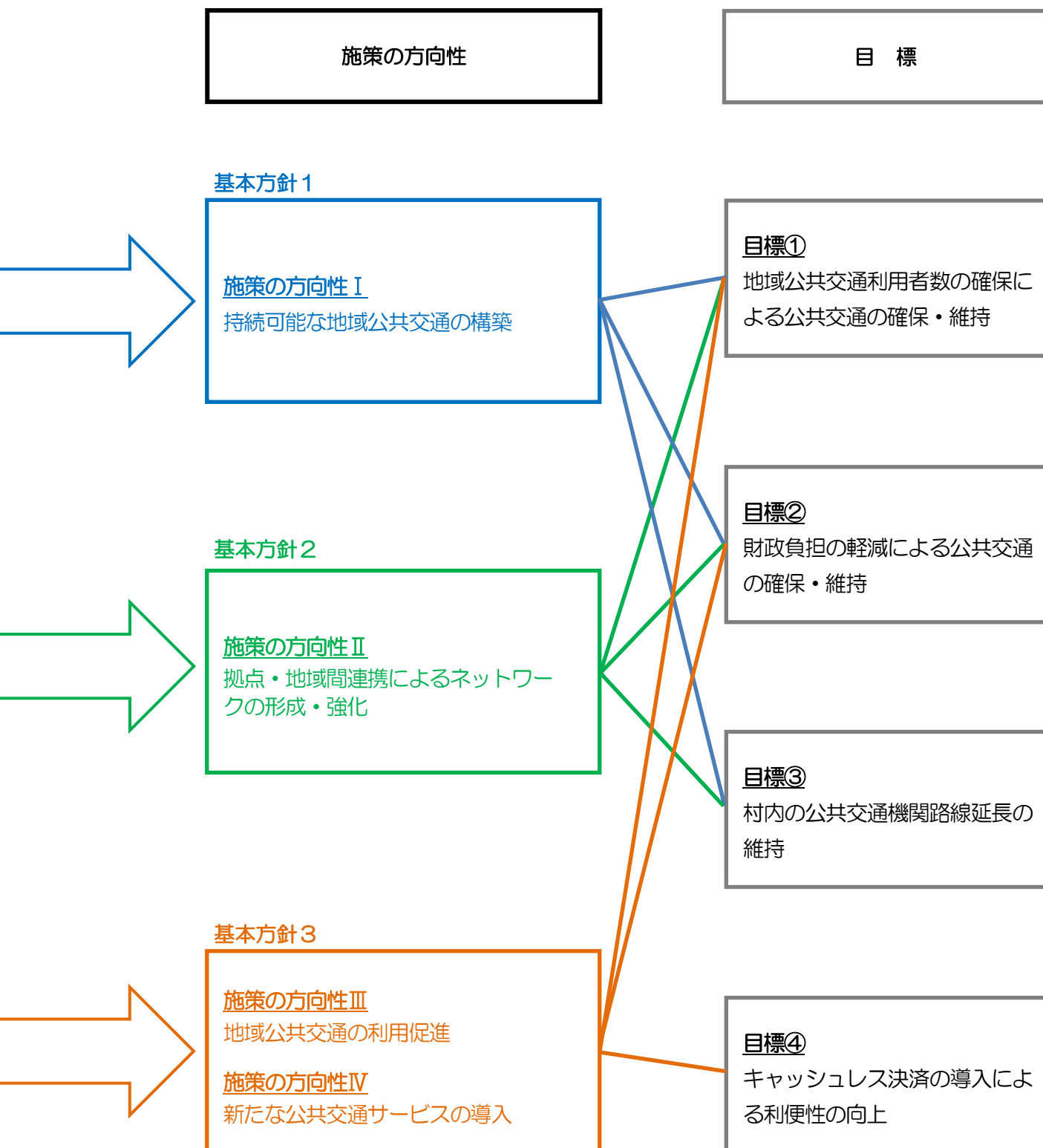
◆目標④-指標5：キャッシュレス決済導入率

指標	令和5年度 (基準値)	令和11年度 (目標値)
キャッシュレス決済導入率	0.0%	100.0%

※千早赤阪村コミュニティバスへのキャッシュレス決済の導入率は、事業の進捗により確認

【課題・基本理念と基本方針・施策の方向性・目標のつながり】





9. 計画の進め方

事業の実施にあたっては、社会情勢や村民のニーズの変化にあわせ事業内容を適宜改善することが必要です。そこで、村民や公共交通事業者、村（行政）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・計画の実施（Do）・計画の評価（Check）・計画の改善（Action）を繰り返し（PDCA サイクル）、地域公共好通協議会において、本村に最適な公共交通体系の構築に向け、地域公共交通の確保・維持・改善を図っていくものとします。

なお、このPDCA サイクルは、千早赤阪村地域公共交通協議会において、施策や取組の実施状況、目標値の達成状況を評価し、予定どおり進捗していない取組や目標が達成していない項目について検証し、改善策を検討するとともに、目標の達成状況や上位計画の改定内容を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。また、4市町村広域協議会とも連携して取り組み、必要に応じて計画の見直しを行うことで推進します。

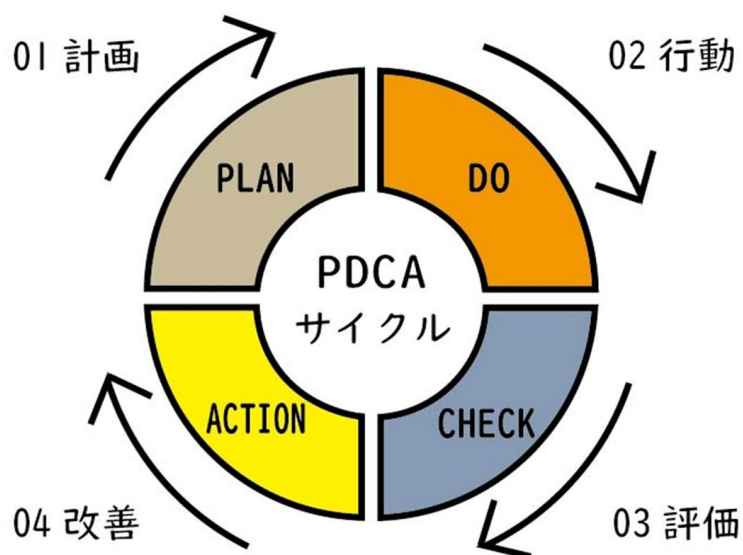


図 PDCA サイクルのイメージ

表 計画期間全体の評価スケジュール

年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
計画の立案 Plan					→ 計画見直し	
計画の実施 Do	→ 事業実施					
計画の評価 Check	→ 進捗	→ 進捗	→ 進捗	→ 進捗	→ 進捗	→ 進捗・目標
計画の改善 Action					→ 次期計画の策定検討	
備考						総合計画 目標年

【参考資料】用語集

【あ行】

—

【か行】

用 語	内 容
限界集落	過疎などによって、65 歳以上の高齢者の割合が 50 パーセントを超えるようになった集落で、社会的な共同生活を維持することが限界に近付きつつある集落のこと。
公共交通空白地域	鉄道駅や路線バスの停留所といった公共交通機関の発着場所から、一定以上の距離がある地域のこと。その基準となる距離については、一律に定義したものはないため、一般的にバス停勢力圏は、徒歩で 5 分程度以内の範囲となる 300～500mとされていることを踏まえ、本計画ではバス停から 400mの範囲としている。
交通結節点	複数あるいは異種の交通手段を相互に連絡し、乗り換え・乗り継ぎができる駅やバス停等の施設のこと。
コミュニティバス	コミュニティバスの導入に関するガイドライン（国土交通省）では、公共交通空白地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものとされている。 (1)一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。） (2)市町村自ら自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送」

【さ行】

用 語	内 容
サービス水準	車両や路線数、運行時間帯、便数、料金等の水準のこと。
シェアサイクル	自転車を共同利用する交通システムで、自転車の拠点(ポート)を複数配置し、利用者はどこかの拠点からでも借り出して、好きなポートで返却ができる。

【た行】

用 語	内 容
地域公共交通確保維持改善事業	国土交通省により、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組を支援する事業で、以下の3つの内容で構成されている。 【地域公共交通確保維持事業】 ・地域の特性に応じたバス交通や離島航路・航空路といった生活交通の確保維持を支援する事業 【地域公共交通バリア解消促進等事業】 ・快適で安全な公共交通の構築するやめ、鉄道駅等のバリアフリー化、公共交通の利用環境改善、地域鉄道の安全性向上などを支援する事業 【地域公共交通調査等事業】 ・地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画等策定の後押しするため、地域公共交通計画等の策定、バリアフリー法に基づく移動等円滑化促進方針・基本構想の策定、地域公共交通利便増進実施計画・地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく利用促進・事業評価を支援する事業
デジタルデバイド	インターネットやパソコン等の情報通信技術を利用できる者と利用できない者との間に生じる格差のこと
デジタルリテラシー	デジタル技術について十分に理解し、効果的に活用するためのスキルや能力のこと

【な行】

—

【は行】

用 語	内 容
パーソナルモビリティ	超小型モビリティのことで、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の乗り物で、電動車いす、原動機付き自転車、立ち乗り型の移動支援機器なども含まれる。
バス停勢圏	バス停に徒歩で移動できる範囲のこと。その基準となる距離については、一律に定義したものはないため、一般的にバス停勢圏は、徒歩で5分程度以内の範囲となる300～500mとされていることを踏まえ、本計画ではバス停から400mの範囲としている。
バリアフリー	高齢者・障がい者などが社会生活をしていく上で障壁となるものを除去すること、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方のこと。

【ま行】

用 語	内 容
Ma a S（マース）	Mobility as a Service の略で、移動に必要な鉄道やバス、タクシー、レンタカー、カーシェアリング、レンタ（シェア）サイクルなど、多様なモビリティの運行データをまとめ、移動の検索～予約～運賃の支払いを、手元のスマートフォンから一度に行えるようにするサービスのこと。
モビリティサービス	車両などを使い、移動手段を提供するサービスのこと。

【や行】

用 語	内 容
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。

【ら行】

—

【わ行】

用 語	内 容
ワークショップトレーニングプログラム	体験型の学習プログラムのこと。