柏原市
公共交通のあり方検討
報告書

令和７年（2025 年）４月

柏原市

柏原市公共交通あり方検討報告書
目次

1. 柏原市公共交通のあり方検討報告書について …… 1
1.1 背景と目的 …… 1
1.2 本報告書の位置付け …… 2
1.3 対象区域 …… 2
2. 公共交通を取り巻く主な現状 …… 3
2.1 人口 …… 3
2.1.1 人口の推移 …… 3
2.1.2 年齢階層別人口割合の推移 …… 3
2.1.3 地域別年齢別人口 …… 4
2.1.4 町丁目別高齢者人口割合 …… 4
2.2 施設立地の状況 …… 5
2.2.1 公共施設 …… 5
2.2.2 主な生活利便施設 …… 5
2.3 まちづくり …… 6
2.3.1 道路ネットワーク …… 6
2.3.2 スマートインターチェンジの整備 …… 6
2.3.3 （仮称）市民交流センターの整備 …… 7
2.4 観光と農産物 …… 8
2.4.1 文化財・観光資源及び公園等の状況 …… 8
2.4.2 亀の瀬地区での取組 …… 9
2.4.3 農産物 …… 10
2.5 市内を運行する公共交通等の概況 …… 11
2.5.1 公共交通ネットワーク …… 11
2.5.2 鉄道 …… 12
2.5.3 路線バス …… 13
2.5.4 タクシー …… 14
2.5.5 市内循環バス「きらめき号」 …… 15
2.5.6 スクールバス運行事業 …… 22
2.5.7 柏原病院送迎循環バス …… 22
2.5.8 タクシー料金助成事業 …… 23
2.6 移動ニーズ …… 24
2.6.1 パーソントリップ調査による人の移動状況 …… 24
2.6.2 移動に対する市民の意識 …… 29
2.6.3 市内循環バス「きらめき号」の利用者ニーズ …… 33
2.7 交通空白地の状況 …… 36

2.7.1 考え方…… 36
2.7.2 交通空白地の状況…… 36
3. 公共交通に関する課題の整理…… 37
3.1 課題① 効率的で継続できる公共交通の運営 …… 37
3.2 課題② 外出しやすい環境づくり…… 38
3.3 課題③ 限りある輸送資源の効率化・効果的な公共交通のあり方の検討 …… 38
3.4 課題④ 新たな利用促進 …… 39
3.5 課題⑤ 公共施設の統合やまちづくりを支える交通の検討 …… 39
4. 目指すべき姿と将来像の設定…… 40
4.1 目指すべき姿 …… 40
4.2 公共交通に関する目標 …… 41
4.3 柏原市における公共交通の考え方…… 42
4.4 柏原市における公共交通の将来像…… 43
4.5 取り組むべき施策イメージ …… 45
4.5.1 目標1 機能的なまちづくりを支える地域公共交通ネットワークの形成 …… 46
4.5.2 目標2 分かりやすく、安心して、利用できる公共交通環境の構築 …… 51
4.5.3 目標3 地域公共交通を多様な関係者の連携・協働により、
創り・守り・育てる意識の醸成 …… 54
5. 今後の取組…… 57

1.　柏原市公共交通のあり方検討報告書について

1.1　背景と目的

地域公共交通は、地域住民の日常生活を支える重要なインフラです。しかし、人口減少や少子高齢化に伴う利用者の減少、運転手不足などにより、多くの自治体でその維持が課題となっています。大阪府内でもバス路線の廃止が相次いでおり、富田林市を中心に南河内地域で運行していた金剛自動車（金剛バス）は、令和5年12月に路線バス事業を廃業しました。

本市は、東西約7km、南北約7kmと比較的コンパクトな市域を持ち、大和川が市域を二分する形で東から西に流れ、石川が南から合流しています。柏原地域は主に一般市街地で構成され、柏原駅周辺には市内最大の商業業務地が分布しています。また、旧国道170号と区域区分界の間には集落地が広がっています。国分地域は大和川沿いや西名阪自動車道周辺に工場地があり、東側には金剛山系に連なる山地が広がり、山林や畑が分布しています。堅上地域は生駒山系の山々がそびえ、大部分が山林となっています。

本市の公共交通は、JR大和路線、近鉄大阪線、近鉄道明寺線の3路線が運行し、本市が運営する無料の市内循環バス「きらめき号」や近鉄バス（大阪教育大線）、タクシーがあります。市内循環バス「きらめき号」は、平成9年（1997年）に多くの路線バスが廃止された際、交通手段を確保する代替バスとして運行を開始しました。また、高齢者や障がい者の外出支援、人的交流や地域活性化、市民の公共施設や駅へのアクセス向上を目的として、平成10年（1998年）にコミュニティバスとして運行を開始しました。しかし、運行開始以来、部分的な変更は行われているものの、大きな見直しは実施されていません。

一方、さらなる人口減少に伴う利用者の減少や公費負担の増大が見込まれる中、鉄道駅や都市拠点と市内各地域を結び、住民生活の快適さを維持することが求められていることから、公共交通の抜本的な見直しが喫緊の課題となっています。

こうした背景を踏まえ、令和5年度から令和6年度にかけて「公共交通のあり方検討」を実施し、本市における公共交通の現状や課題を整理するとともに、公共交通の目指すべき姿に資する基本的な考えを明らかにしました。今後は、これを基に公共交通に関する『マスタープラン』として「（仮称）柏原市地域公共交通計画」を策定し、具体的な取組を進めていきます。

1.2　本報告書の位置付け

移動手段は、住民の生活に欠かせない重要なサービスであり、住民生活を支えるのみならず、地域の持続可能性にも大きく影響します。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）が、令和2年（2020年）11月に改正され、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。

こうした状況を踏まえ、「第５次柏原市総合計画」及び「柏原市都市計画マスタープラン」など上位計画や関連計画と整合を図りつつ、本市における公共交通の現状や課題を整理するとともに、公共交通の目指すべき姿に資する基本的な考えを柏原市公共交通のあり方検討報告書として明らかにするものです。今後は、本市においても「地域公共交通計画」の策定に着手し、公共交通施策の効果的な推進に努めます。

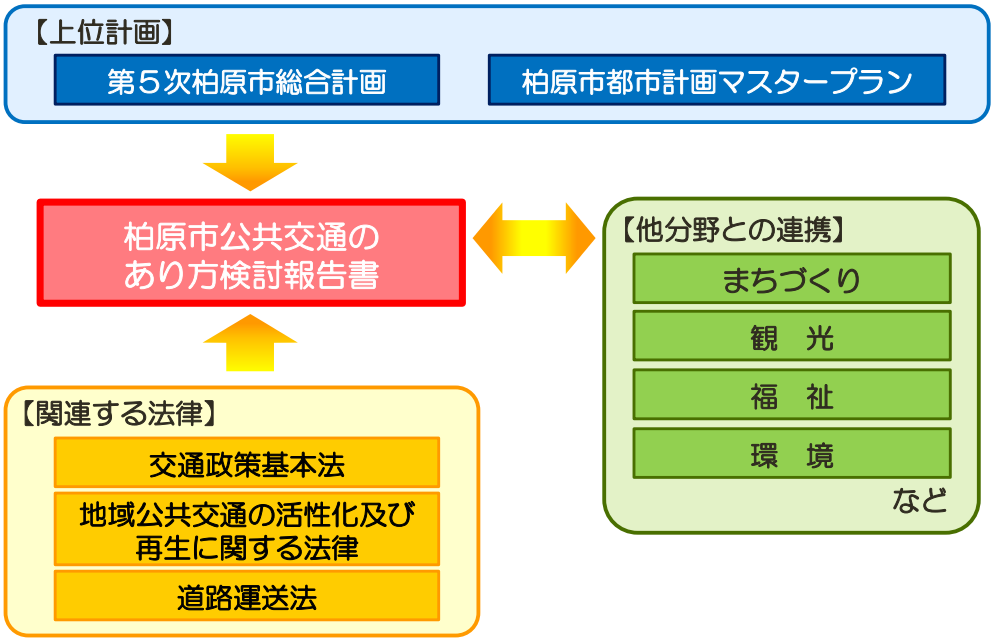


図 1.1　柏原市公共交通のあり方検討報告書の位置付け

1.3　対象区域

対象とする区域は、「柏原市全域」とします。

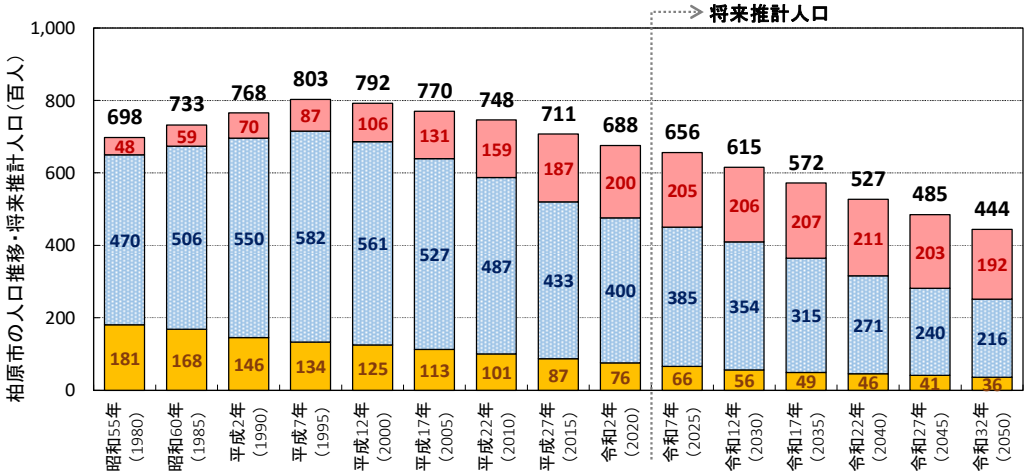
2.　公共交通を取り巻く主な現状

2.1　人口

2.1.1　人口の推移

人口は、平成7年（1995年）の約80,303人をピークに減少傾向であり、令和2年（2020年）では68,775人となっています。

今後も生産年齢人口（15～64歳）の減少とともに、人口が減少するものと予測され、将来はさらに高齢化が進行するものと予測されています。



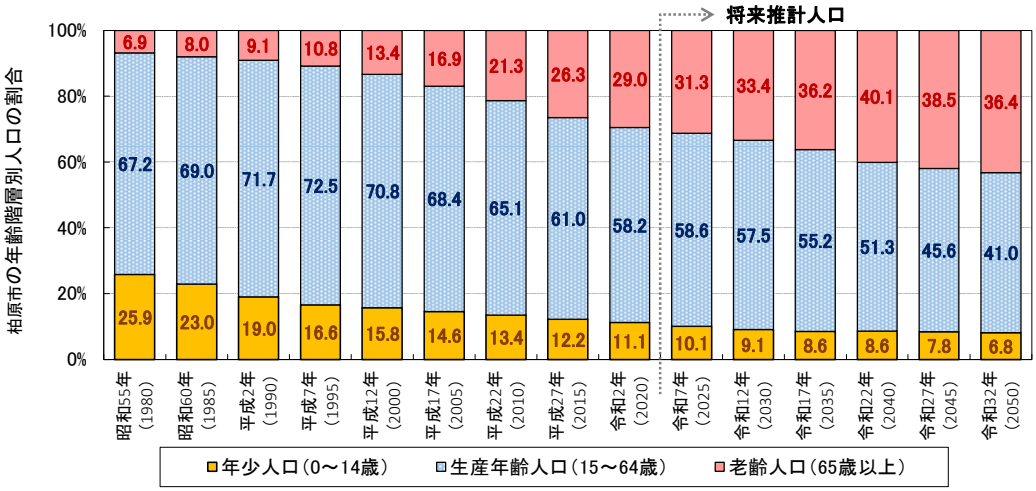
出典：国勢調査（昭和 55 年（1980 年）～令和 2 年（2020 年））、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果（令和 5（2023）年 12 月推計）（令和 7 年（2025 年）以降が該当）

図 2.1　年齢 3 区分別人口の推移と将来推計

2.1.2　年齢階層別人口割合の推移

高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、令和2年（2020年）時点で29.0%と、超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。

年少人口（0～14歳人口割合）は減少傾向にあり、令和2年（2020年）時点では11.1%となっています。今後も少子高齢化が進行するものと予測されています。

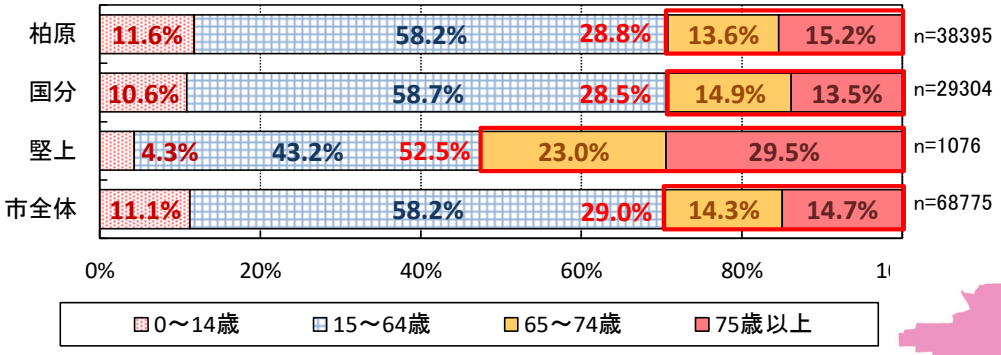


出典：国勢調査（昭和 55 年（1980 年）～令和 2 年（2020 年））、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果（令和 5（2023）年 12 月推計）（令和 7 年（2025 年）以降が該当）

図 2.2　年齢 3 区分別人口割合の推移と将来推計

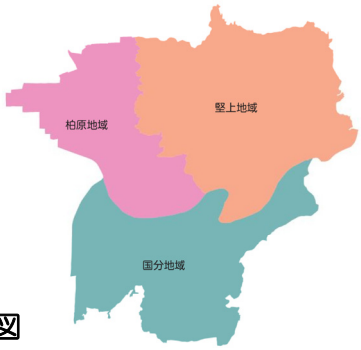
2.1.3　地域別年齢別人口

地域別の状況をみると、14歳以下の年少人口の割合は、堅上地域が他の地域と比べると低く、65歳以上の高齢者人口の割合は、堅上地域では53%となるなど、市域全域で高齢化率が29%となっています。



※令和２年（2020 年）　10 月１日現在
出典：国勢調査（令和２年（2020 年））

図 2.3　地域別年齢構成割合

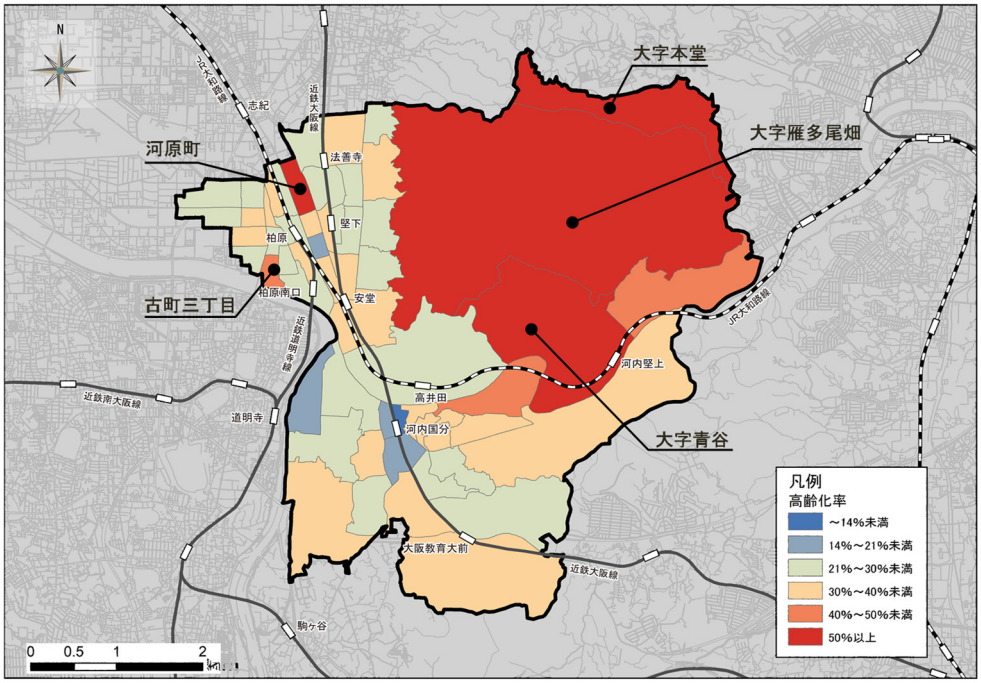


【参考】地域区分図

出典：柏原市都市計画マスタープラン（令和４年（2022 年）３月改定 柏原市）

2.1.4　町丁目別高齢者人口割合

町丁目別の高齢者人口割合を見ると、大字本堂が約72.2%と最も高く、次いで河原町が約56.6%、大字雁多尾畑が約53.5%、大字青谷が約50.9%、古町三丁目が約47.3%です。堅上地域全域において、町丁目別の高齢者人口割合が50%以上となっています。



※令和２年（2020 年）　10 月１日現在出典：国勢調査（令和２年（2020 年））

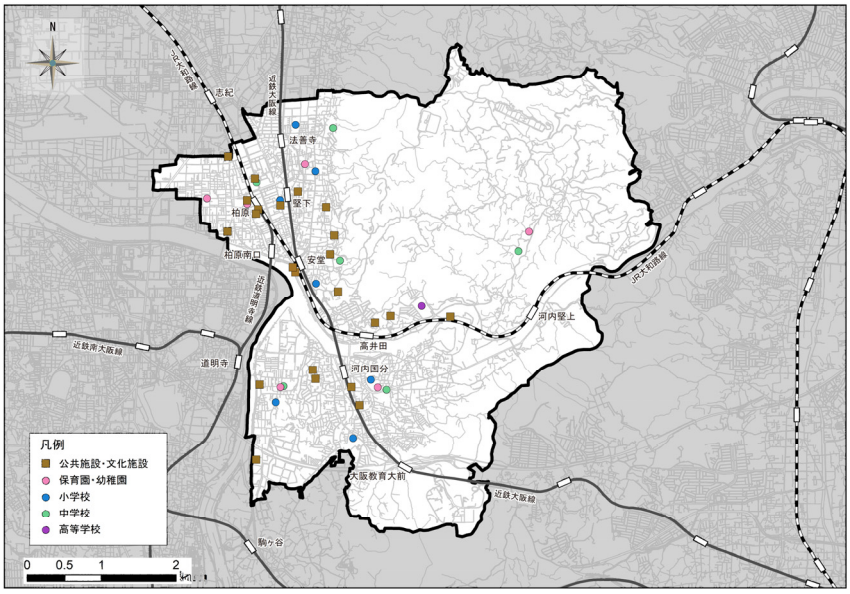
図 2.4　町丁目別高齢者人口割合

2.2　施設立地の状況

2.2.1　公共施設

柏原駅、堅下駅、河内国分駅の周辺をはじめ、市内に様々な施設が立地しています。

市のほぼ中心に市役所が立地し、柏原地域には健康福祉センターオアシス、国分地域には老人福祉センターやすらぎの園が立地しています。



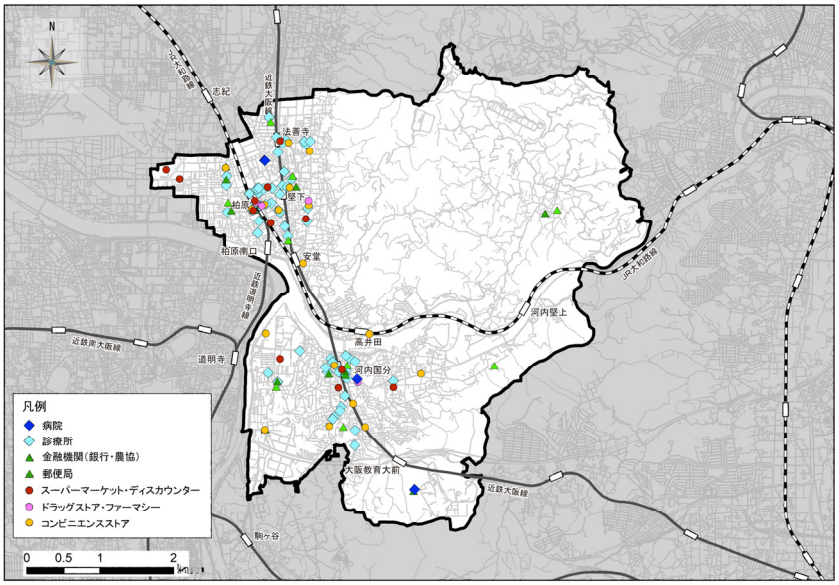
出典：柏原市資料

図 2.5　公共施設の立地状況

2.2.2　主な生活利便施設

柏原駅、堅下駅、河内国分駅の周辺をはじめ、市内に買い物施設（スーパーマーケット等）や医療機関（病院・診療所）が立地しています。

金融機関は14施設、郵便局は9施設が町内に立地しています。



※令和６年（2024 年）12 月現在

出典：医療情報ネット HP（厚生労働省）、一般社団法人全国銀行協会 HP、JA バンク HP、株式会社ゆうちょ銀行 HP、日本全国スーパーマーケット情報 HP、タウンページ HP

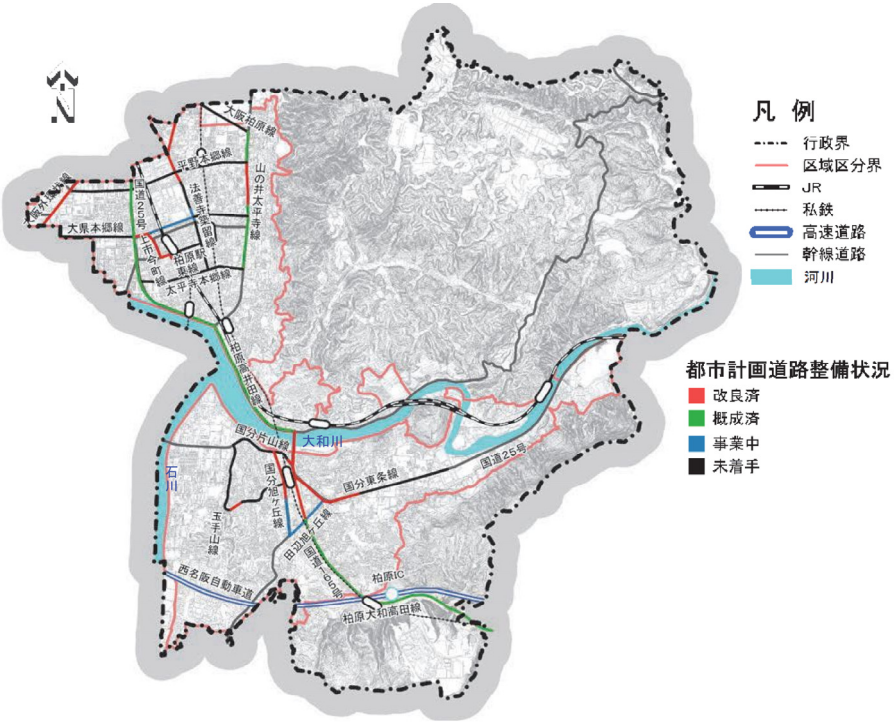
図 2.6　主な施設の立地状況

2.3　まちづくり

2.3.1　道路ネットワーク

西名阪自動車道・国道25 号・国道165 号・旧国道170 号・堺大和高田線・柏原駒ヶ谷千早赤阪線などにより、八尾市・藤井寺市・羽曳野市、奈良県香芝市・王寺町・三郷町など周辺都市に対し非常に高いアクセス性を有しています。

一方で、市内の東西移動が都市計画道路の未整備区間によって妨げられているほか、慢性的に交通渋滞が発生する区間が見られます。



出典：柏原市都市計画マスタープラン（令和４年（2022 年）３月改定 柏原市）

図 2.7　道路ネットワーク

2.3.2　スマートインターチェンジの整備

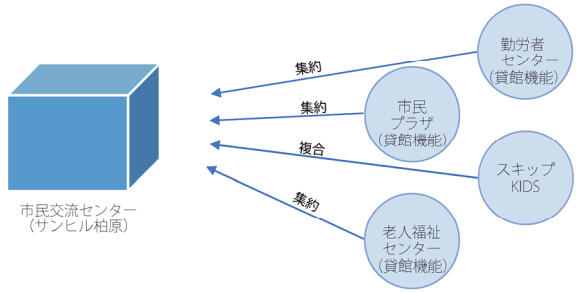
都市計画マスタープランでの将来都市構造において、西名阪自動車道を「広域連携軸」と位置づけており、検討中のスマートインターチェンジの新設によるアクセス性の向上等、本市の広域的なネットワークを担う基盤としての活用を図るとしています。

国土交通省は、令和６年９月にスマートインターチェンジの高速道路会社への事業許可及び準備段階調査着手について発表し、このうち西名阪自動車道（近畿自動車道天理吹田線）の藤井寺IC～香芝IC間において、大阪府内で初めて柏原市が新規準備段階調査着手箇所に決定されました。

※スマートインターチェンジとは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリアから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、専らETCを搭載した車両が通行することを目的としたインターチェンジです。

2.3.3　（仮称）市民交流センターの整備

柏原市公共施設等再編整備基本計画（令和5年（2023年）10月）に基づき、「老人福祉センターやすらぎの園（旭ヶ丘）」及び「健康福祉センターオアシス（保健センター、子育て支援センタースキップKIDS、地域福祉センター）（大県）」の集約・複合化による統廃合・機能再編により、遊休施設である「サンヒル柏原（安堂町）」を多世代交流拠点「（仮称）市民交流センター」として、令和8年度（2026年度）の開館予定で整備が進められています。



出典：（仮称）市民交流センター整備工事　基本設計（令和６（2024 年）７月　柏原市）

図 2.8　集約・複合化のイメージ（左）と（仮称）市民交流センター内観イメージ（右）

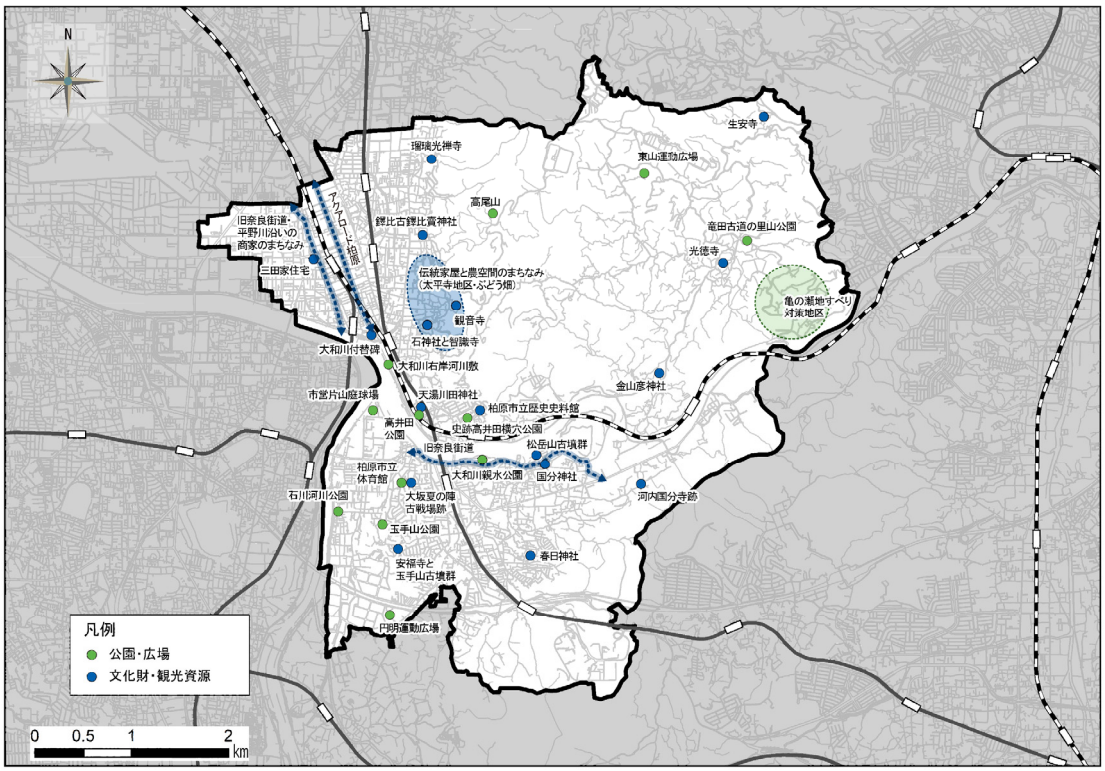
2.4　観光と農産物

2.4.1　文化財・観光資源及び公園等の状況

柏原地域は、太平寺地区において、伝統家屋と農空間のまちなみが残り、業平道等の歴史資源も存在し、旧奈良街道、平野川（了意川）沿いの今町・古町・上市地区では商家の歴史的建物が残されています。

国分地域は、旧奈良街道・玉手山古墳群・春日神社等の歴史ある施設が点在しています。

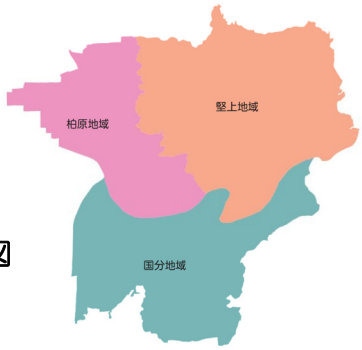
堅上地域は、様々なレクリエーションやスポーツが体験できる竜田古道の里山公園等が配置されています。また、亀の瀬を中心に「龍田古道・亀の瀬」「葛城修験」が令和2年（2020年）6月に日本遺産に認定されています。



※柏原市都市計画マスタープラン（令和４年（2022 年）３月改定 柏原市）をもとに作成

図 2.9　文化財・観光資源及び公園等の状況

【参考】地域区分図



出典：柏原市都市計画マスタープラン（令和４年（2022 年）３月改定 柏原市）

2.4.2　亀の瀬地区での取組

令和2年（2020年）6月に日本遺産に認定された「龍田古道・亀の瀬」のうち、亀の瀬地区は、昭和6年に大規模な地滑りが発生し、推定移動土塊量約1,500万m^3に及ぶ大規模な地すべり土塊の安定化を確保するため、昭和35年から地すべり防止対策の事業を開始し、平成23年に主な対策工事が完成しています。

地すべり被害状況やメカニズムなどを模型やパネルで説明する亀の瀬地すべり歴史資料室が国土交通省により整備されています。

平成20年（2008年）には、明治時代に建設された旧大阪鐵道亀瀬隧道が当時のままの状態で発見され、プロジェクションマッピングによる誘客活動が取り組まれています。

国土交通省では、「インフラツーリズム魅力倍増プロジェクト」を立ち上げ、全国のインフラツーリズムを行っている地区からモデル地区を選定し、知見を全国に展開していくことを目的に社会実験を実施しており、令和5年（2023年）8月に亀の瀬地すべり対策が選定されています。

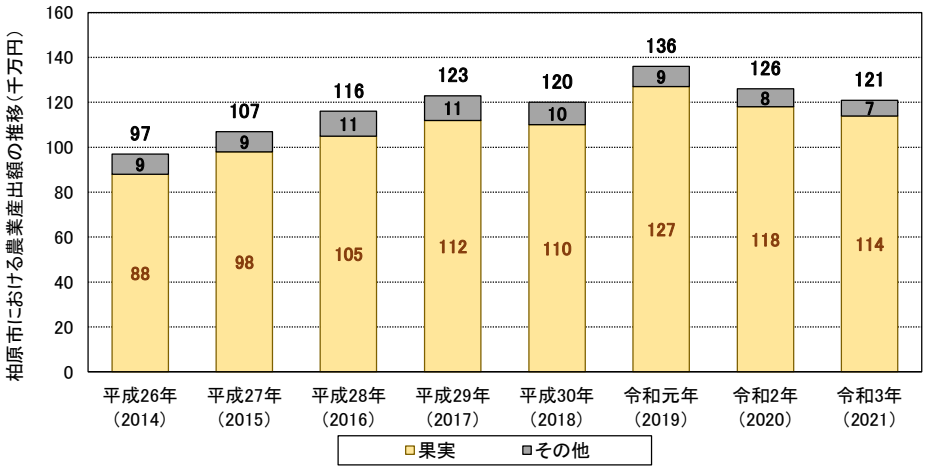
出典：柏原市ホームページ（「日本遺産柏原市」PR 用フリー素材集）

図 2.10　亀の瀬　　図 2.11　旧大阪鐵道亀瀬隧道

2.4.3　農産物

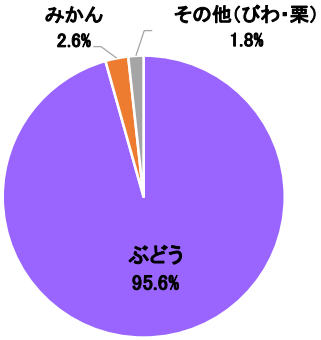
農業産出額の推移は、令和元年（2019年）をピークに減少傾向にあります。農業産出額の9割以上は果実を占め、その多くは「ぶどう」となっています。

大阪府内におけるぶどうの農業産出額は、全43市町村中、柏原市が2位となっています。



出典：市町村別農業産出額（推計）

図 2.12　農業産出額の推移



出典：市町村別農業産出額（推計）

図 2.13　農業産出額における果実の内訳
（令和３年（2021 年））

表 2.1　大阪府内におけるぶどう産出額
（令和３年（2021 年）、上位５位）

	ぶどう産出額（千万円）	順位	
		府内	全国
羽曳野市	159	1	25
柏原市	109	2	40
太子町	51	3	68
交野市	13	4	165
大阪狭山市	9	5	206

出典：市町村別農業産出額（推計）

2.5　市内を運行する公共交通等の概況

2.5.1　公共交通ネットワーク

鉄道は、ＪＲ大和路線と近鉄大阪線、近鉄道明寺線の3路線があり、合計10駅が設置されています。柏原駅はＪＲ大和路線と近鉄道明寺線の共同使用駅（駅の管轄はＪＲ）です。

バス交通は、柏原市が運行し無料で乗車できる市内循環バス「きらめき号」と、大阪教育大学周辺を運行する路線バス（近鉄バス）があります。

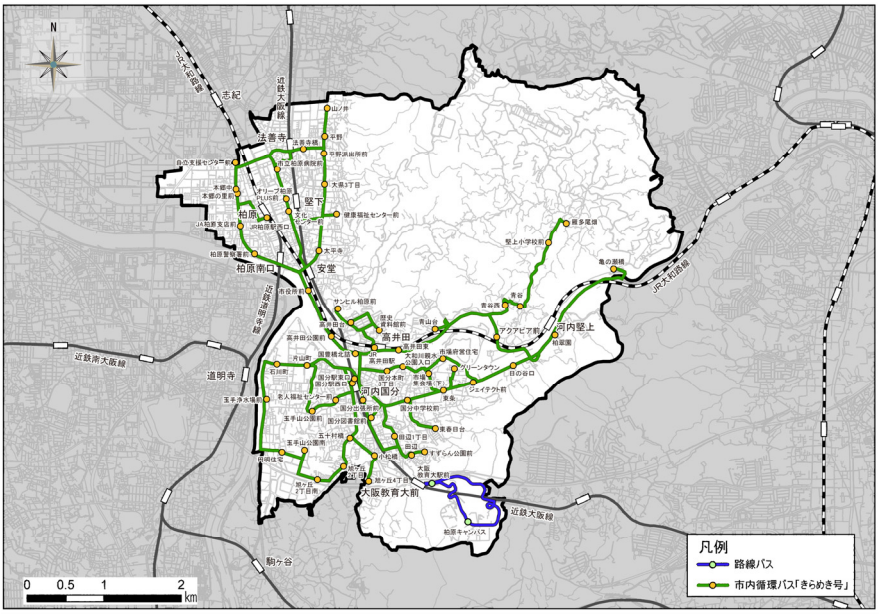


図 2.14　柏原市の公共交通ネットワーク

●ＪＲ大和路線（柏原駅）

●近鉄大阪線（安堂駅）

●市内循環バス
「きらめき号」（国分駅東口）

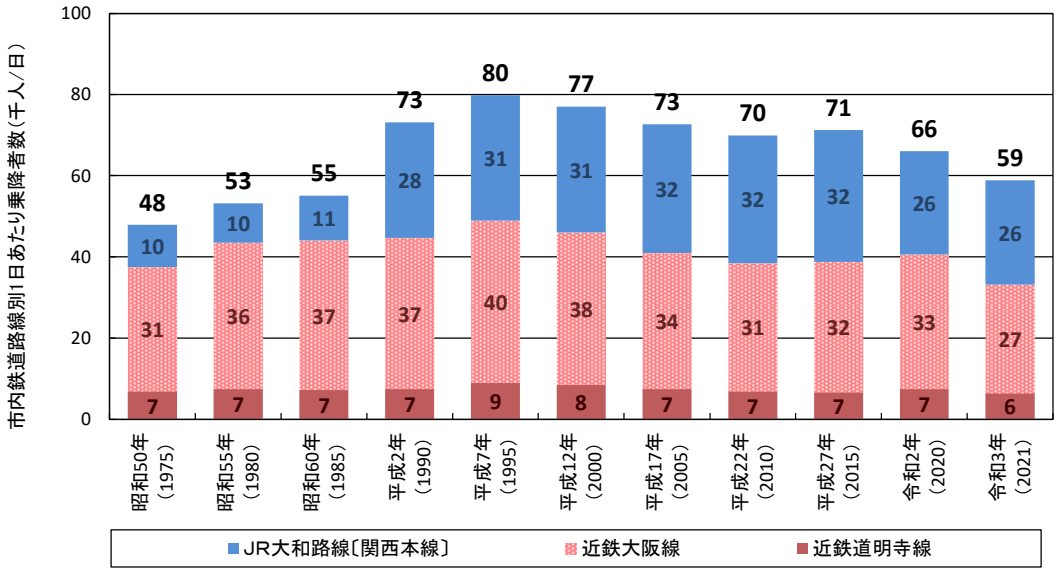
2.5.2　鉄道

JR大和路線の乗降者数の推移は、平成7年（1995年）から平成27年（2015年）にかけて横ばい傾向にありましたが、令和2年（2020年）に約2割減少しており、令和3年（2021年）で約26,000人/日です。

近鉄大阪線は、平成7年（1995年）をピークに減少傾向にあり、令和3年（2021年）で約27,000人/日です。

近鉄道明寺線は、JR大和路線柏原駅と近鉄南大阪線道明寺駅を結ぶ路線であり、概ね横ばい傾向にあり、令和3年（2021年）で約6,000人/日です。

JRは、平日の朝夕通勤時間帯に運転している通勤特急「らくラクやまと」が令和7年（2025年）3月のダイヤ改正より、柏原駅に停車することになりました。



※ＪＲは乗車人数の2倍を乗降者数とする。
※近鉄線のうち、昭和50年（1975年）、55年（1980年）は乗車人数の2倍を乗降人員とする。
※ＪＲ高井田駅　昭和60年（1985年）8月29日開業
※近鉄大阪線 大阪教育大前駅　平成3年（1991年）12月6日開業
※大和路快速及び区間快速（大阪環状線との直通運転）　令和元年（1989年）3月運行開始
出典：大阪府統計年鑑（昭和50年度（1975年度）～令和4年度（2022年度））

図 2.15　市内鉄道路線別乗降者数の推移

2.5.3　路線バス

路線バスは、近鉄大阪教育大前駅と国立大学法人大阪教育大学柏原キャンバスを結ぶ路線（大阪教育大線：大阪教育大前駅～柏原キャンパス）を近鉄バス運行しています（※うち2便は柏原キャンパス→大阪教育大前駅→国分駅前を運行）。

大阪教育大学の最寄り鉄道駅である近鉄大阪教育大前駅から大阪教育大学への通学便として、平日のみ運行しています。

・大阪教育大前駅

大阪教育大前駅　　2023年04月03日

時刻	柏原キャンパス　行き	国分駅前　行き
	月曜～金曜日用	
7	50	
8	5　19　34	
9	0　18　39	
10	7　20　39	
11	39　57	
12	17　39	18
13	2　18　49	
14	18　52	
15	18	
16	2　23　55	
17	14　39　57	
18	16　37	55

備考 近鉄バス八尾営業所 Tel 072－949－4681(8:30～20:00)

【運休日】土曜日・日曜日・祝日

720-1

柏原キャンパス行き：28 便/日
国分駅前行き：２便/日

・柏原キャンパス

柏原キャンパス　　2023年04月03日

時刻	大阪教育大前駅　行き
	月曜～金曜日用
7	58
8	13　27　52
9	12　29　58
10	15　33
11	26　50
12	国14　26　57
13	12　44
14	10　43
15	12　57
16	18　44
17	9　33　52
18	11　32　国51

備考 近鉄バス八尾営業所 Tel 072－949－4681(8:30～20:00)
「国」印は、大阪教育大前駅を経由して国分駅前までまいります。

【運休日】土曜日・日曜日・祝日

718-1

大阪教育大前駅行き：28 便/日
（うち国分駅前まで運行：２便/日）

出典：近鉄バス株式会社ホームページ（2023年4月3日改正）

図 2.16　路線バス（大阪教育大線）時刻表

2.5.4　タクシー

柏原市は河南交通圏が営業区域です。河南交通圏（柏原市、松原市、藤井寺市、羽曳野市）における営業所数と配置車両数を見ると、本市にはタクシー事業者や営業所が存在しません。また、河南交通圏では、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める地域として、準特定地域（特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法）に指定されています。

市内主要駅で待機しているタクシーは、羽曳野市に営業所がある近鉄タクシー1社のみです。他の公共交通機関が運行していない時間帯における地域住民の生活の移動や来訪者等に即時対応可能な移動手段としての役割を担っています。

表 2.2　河南交通圏におけるタクシー事業者、営業所及び配置車両数

		事業者（社）	営業所数（カ所）	配置車両数（両）
河南交通圏	全体	3	3	153
	柏原市	－	－	－
	松原市	1	1	36
	藤井寺市	－	－	－
	羽曳野市	2	2	117

※令和３年（2021 年）３月 31 日時点

出典：大阪におけるタクシー事業の現況（令和４年（2022 年）１月　一般社団法人大阪タクシー協会）

2.5.5　市内循環バス「きらめき号」

(1)　運行概要

市内循環バス「きらめき号」は、柏原市が直営で運行、無料で乗車可能であり、市内各地域と公共施設及び鉄道駅を結ぶルートで循環しています。

土曜日・日曜日・祝日・振替休日・市役所の年末年始の休日（12月29日から翌年1月3日）を除き、毎日運行しています。

運行時間は、概ね8～16時台ですが、路線バス（国分駅前～雁多尾畑間）の廃止代替として運行している堅上地域では、通勤・通学及び帰宅時間帯を含む6～18時台で運行しています。

出典：柏原市資料

図 2.17　市内循環バス「きらめき号」の運行ルート

(2)　これまでの主な経緯

市内循環バス「きらめき号」は、平成9年（1997年）に路線バスが市内の多くの路線を廃止したことによる交通手段を確保するための代替バスとして、また高齢者や障がい者の外出支援、人的交流および地域の活性化、市民の公共施設や駅へのアクセス向上のため、平成10年（1998年）10月にコミュニティバス（公共施設循環福祉バス）として運行を開始しています。

利用者の増加に伴い平成13年度（2001年度）には1台増車、平成18年度（2006年度）には路線バス（国分駅前～雁多尾畑間）の廃止に伴う代替バスとして1台増車、また同年、老人福祉センター専用送迎バスを廃止し、市内循環バスとして運行するために1台増車し、マイクロバス4台で運行しています。

平成26年度（平成26年10月）には、マイクロバスが入れない地域へ小型車両（ワンボックス）を配置し、計5台体制で主要な公共施設および駅へのアクセス充実を図っています。

令和5年（2023年）2月に柏原市地図情報システム（公開型GIS）を活用したバスロケーションシステムを導入し、市内循環バス「きらめき号」1～5号車までの走行位置情報を確認できます。また、4月に交通状況等によりバスの運行が大幅に遅れた際に、運行状況をお知らせする機能を追加しています。

図 2.18　市内循環バス「きらめき号」

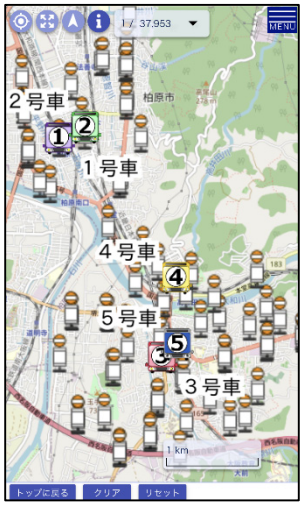


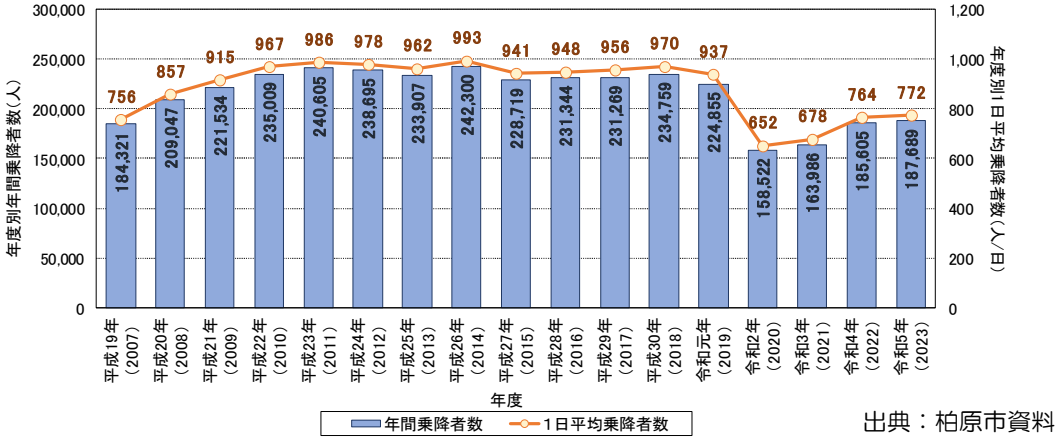
図 2.19　柏原市地図情報システム（公開型 GIS）を活用した
バスロケーションシステムによる市内循環バス「きらめき号」走行位置情報の案内状況

(3)　市内循環バス「きらめき号」の現状

1)　市内循環バス利用者数の推移

市内循環バス「きらめき号」の乗降者数の推移を見ると、平成 19 年度（2007 年度）から平成 23 年度（2011 年度）にかけて増加傾向を示したのち、平成 24 年度（2012 年度）から令和元年度（2019 年度）にかけて概ね横ばい傾向にありましたが、令和 2 年度（2020 年度）には新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、乗降者数が大きく減少しています。

令和 2 年度（2020 年度）以降は、増加傾向となっており、令和 5 年度（2023 年度）の乗降者数が約 188,000 人、1 日平均乗降者数が約 770 人/日です。



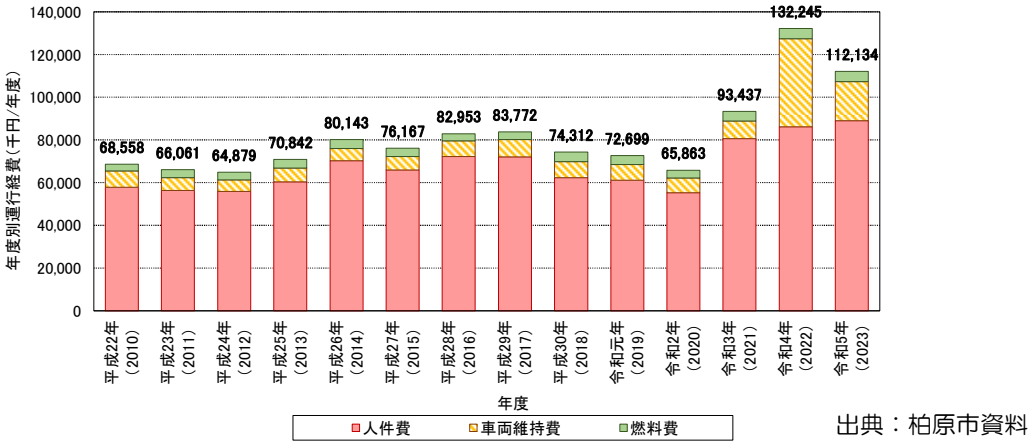
出典：柏原市資料

図 2.20　市内循環バス「きらめき号」乗降者数の推移

2)　市内循環バス運行経費の推移

市内循環バス「きらめき号」の運行経費の推移を見ると、平成 22 年度（2010 年度）から令和 2 年（2020 年度）は概ね横ばい傾向でしたが、令和 3 年度（2021 年度）以降は、専任の乗務員が増員となったため、増加傾向にあります。さらに、令和 4 年度（2022 年度）には、バスロケーションシステムの車載に係る費用が発生したため、運行経費が増加しています。

運行経費の内訳を見ると、各年度ともに概ね人件費が 8 割以上を占めています。



出典：柏原市資料

図 2.21　市内循環バス「きらめき号」運行経費の推移

3) 乗降場所別乗降者数

市内循環バス「きらめき号」の乗降場所別乗降者数を見ると、国分駅東口が約 523 人/日と最も多く、次いでＪＲ高井田駅が約 132 人/日、市役所前が約 70 人/日、老人福祉センター前が約 62 人/日、国分駅西口が約 60 人/日、市立柏原病院前が約 53 人/日です。

鉄道駅や公共施設がある停留所が上位を占めています。

表 2.3　乗降場所別乗降者数（令和 5 年度（2023 年度）1 日平均）

順位	停留所名称	乗降者数（人/日）	乗車人数（人/日）	降車人数（人/日）	1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	鉄道駅	公共施設
1	国分駅東口	523.2	275.3	247.9	○	○	○	○	○	◎	
2	JR高井田駅	131.6	68.4	63.2	○	○	○	○		◎	
3	市役所前	70.4	36.0	34.4	○	○	○	○			◎
4	老人福祉ｾﾝﾀｰ前	62.1	25.2	36.9	○	○	○	○			◎
5	国分駅西口	60.3	22.5	37.8	○	○	○			◎	
6	市立柏原病院前	53.2	24.6	28.6	○	○	○	○			◎
7	田辺	53.2	25.9	27.2			○				
8	青山台	39.6	19.9	19.7				○			
9	雁多尾畑	35.2	19.5	15.8				○			
10	玉手浄水場前	30.2	16.3	13.9	○	○	○				
11	東春日台	29.4	14.0	15.4			○				
12	市場府営住宅	29.2	15.3	13.9					○		
13	東条	24.1	12.8	11.3			○				
14	小松橋	23.7	13.0	10.7	○	○	○				
15	青谷	21.6	9.7	11.9				○			
16	市場集会所（下）	21.5	12.6	8.9					○		
17	文化センター前	19.2	3.8	15.4	○	○		○			◎
17	国分中学校前	17.3	7.5	9.8			○				
19	歴史資料館前	16.2	4.8	11.4				○			◎
20	玉手山公園前	15.4	3.3	12.0	○	○	○				◎
21	JR柏原駅西口	14.1	7.9	6.2	○	○				◎	◎
22	玉手山公園南	13.8	7.0	6.8	○	○	○				◎
23	旭ヶ丘２丁目	13.2	7.2	6.0	○	○	○				
24	自立支援センター前	12.8	7.8	5.1	○	○	○				◎
24	健康福祉センター前	12.1	5.6	6.6	○	○	○				◎
26	国分図書館前	11.7	4.8	7.0			○				◎
27	グリーンタウン	11.2	6.1	5.2					○		
28	円明住宅	11.0	6.3	4.7	○	○	○				
29	アクアピア前	10.9	5.5	5.4				○			
30	日の谷口	10.7	6.6	4.1			○				
31	堅上小学校前	10.6	5.4	5.2				○			
32	太平寺	10.1	5.6	4.5	○	○	○				
33	片山町	9.4	4.6	4.8	○	○	○				
34	柏翠園	9.4	5.5	3.9			○				
35	オリーブ柏原PLUS前	8.9	6.2	2.7	○	○		○			
36	五十村橋	8.5	4.2	4.2	○	○	○				
37	JA柏原支店前	8.1	3.6	4.4	○	○	○				
38	高井田台	6.8	2.4	4.5				○			
39	旭ヶ丘４丁目	6.6	4.3	2.3	○	○	○				
40	法善寺橋	6.1	3.2	3.0	○	○	○				
41	ジェイテクト前	6.0	3.3	2.8			○				
42	すずらん公園前	5.9	4.6	1.3					○		
42	石川町	5.9	2.5	3.4	○	○	○				
44	旭ヶ丘2丁目南	5.1	2.7	2.3	○	○	○				
45	平野派出所前	4.7	2.1	2.6	○	○	○				
46	青谷西	3.8	2.5	1.3				○			
47	大県３丁目	3.8	1.8	2.0	○	○	○				
48	高井田公園前	3.7	2.3	1.4	○	○	○	○			
48	国豊橋北詰	3.4	0.7	2.7	○	○	○	○			
50	国分出張所前	3.2	0.0	3.2			○				◎
50	平野	3.0	1.6	1.4	○	○					
52	山ノ井	2.5	1.5	1.0	○	○					◎
53	高井田東	2.5	1.2	1.3				○			
54	田辺１丁目	2.5	2.1	0.3					○		
54	本郷中	2.0	1.2	0.8	○	○	○				
56	柏原警察署前	1.6	1.1	0.5	○	○	○				
56	サンヒル柏原前	1.5	0.6	0.8				○			◎
58	大和川親水公園入口	1.2	0.4	0.8					○		
59	亀の瀬橋	0.3	0.2	0.2			○				
60	国分本町3丁目	0.1	0.1	0.0					○		
-	合計	1,545.0	772.5	772.5	-	-	-	-	-	-	-

4)　OD*集計

車載 AI カメラによるデータによるＯＤを見ると、ＪＲ高井田駅→国分駅東口が約 16 人/日と最も多く、次いで国分駅東口→ＪＲ高井田駅が約 11 人/日、国分駅東口→田辺が約９人/日、国分駅東口→老人福祉センター前が約８人/日です。

国分駅東口を起終点とした利用が多くを占めています。

国分駅東口⇔ＪＲ高井田駅間の利用が上位を占めており、鉄道間（ＪＲ大和路線⇔近鉄大阪線）の乗継利用が想定されます。

表 2.4　OD 集計（上位 30 位）
（令和 4 年（2022）11 月～令和 5 年（2023 年）10 月）

順位	利用区間		利用者（人/日）
	起点	終点	
1	JR高井田駅	国分駅東口	15.5
2	国分駅東口	JR高井田駅	11.0
3	国分駅東口	田辺	8.6
4	国分駅東口	老人福祉センター前	7.4
5	市役所前	国分駅東口	6.7
6	国分駅東口	市役所前	6.6
7	国分駅東口	市立柏原病院前	5.4
8	市場府営住宅	国分駅東口	5.3
9	田辺	国分駅東口	5.2
10	国分駅東口	文化センター前	5.0
11	青山台	JR高井田駅	4.8
12	国分駅東口	市場府営住宅	4.7
13	市場集会所(下)	国分駅東口	4.5
14	市立柏原病院前	国分駅東口	4.3
14	老人福祉センター前	国分駅東口	4.3
16	国分駅東口	国分駅東口	4.2
17	国分駅東口	青山台	4.0
18	国分駅東口	東春日台	3.4
19	小松橋	国分駅西口	3.2
20	雁多尾畑	JR高井田駅	3.0
21	青山台	国分駅東口	2.8
21	JR高井田駅	青山台	2.8
23	市立柏原病院前	老人福祉センター前	2.5
24	国分駅東口	市場集会所(下)	2.4
24	国分駅東口	小松橋	2.4
26	国分駅東口	歴史資料館前	2.3
26	東春日台	国分駅東口	2.3
27	東条	国分駅東口	2.2
28	JR高井田駅	歴史資料館前	2.0
28	国分駅東口	玉手山公園前	2.0
30	グリーンタウン	国分駅東口	1.9

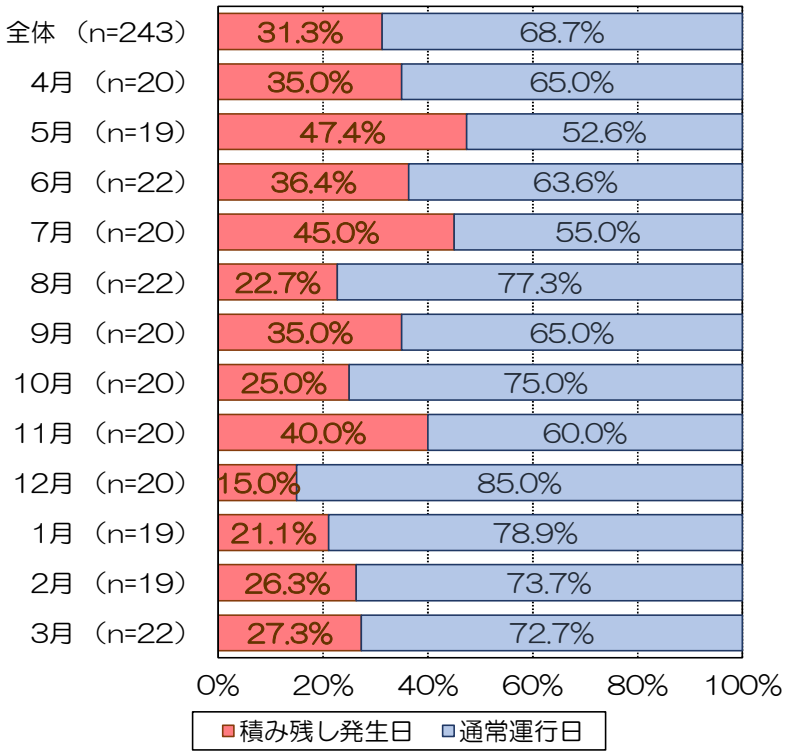
出典：柏原市資料

＊OD とは、利用者毎の乗車地（O：Origin）と降車地（D：Destination）がわかるデータのことを示す。

5)　積み残し*発生状況

市内循環バス「きらめき号」運行時に積み残しが発生するケースが見受けられます。

運行日に対して積み残しが発生する日の割合をみると、年間運行日（令和４年度は243 日）に対して約 31%（76 日）を占めます。月別で見ると、５月、７月及び 11 月では積み残し発生日の割合が 40%以上を占めています。



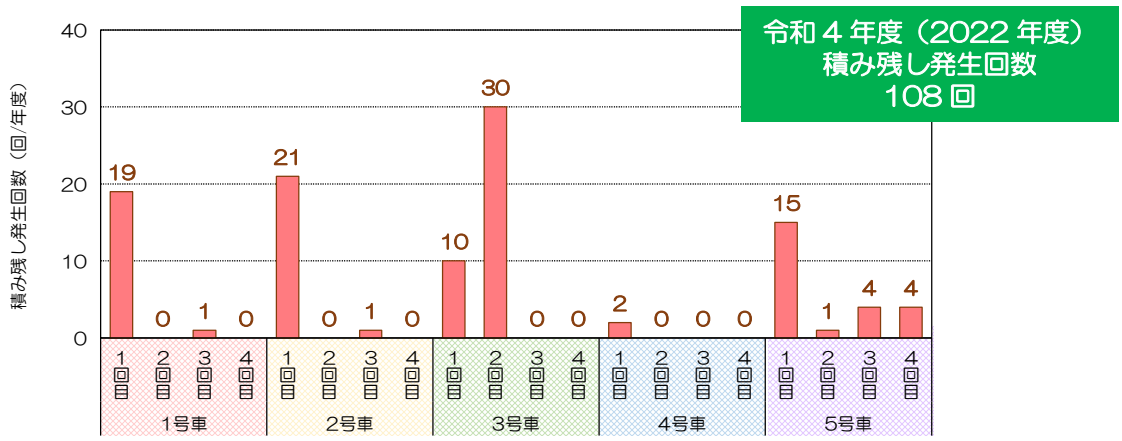
※グラフ中の（n=00）は市内循環バス「きらめき号」の運行日を示す。

出典：柏原市資料

図 2.22　運行日に対する積み残し発生日の割合（令和４年度（2022 年度）実績）

＊積み残しとは、市内循環バス「きらめき号」が定員オーバーにより、利用者の乗車をお断りせざる得ない事象が発生した場合のことを示す。

積み残しが発生した回数を運行車両別で見ると、３号車２回目が 30 回と最も多く、次いで２号車１回目が 21 回、１号車１回目が 19 回、５号車１回目が 15 回となっています。



出典：柏原市資料

図 2.23　運行車両別積み残し発生回数（令和４年度（2022 年度）実績）

積み残しが発生した回数を停留所別で見ると、国分駅東口が 44 回/年度と最も多く、次いで市場集会所（下）が 15 回、国分駅西口が 10 回、旭ヶ丘４丁目及び田辺がともに９回、小松橋が７回です。

乗降者数が多い国分駅東口をはじめ、国分地域及び柏原地域の高井田周辺の中間停留所において、積み残しが発生しています。

表 2.5　停留所別積み残し発生回数（令和４年度（2022 年度）実績）

（単位：回/年度）

停留所名称	積み残し発生回数	1号車	2号車	3号車	4号車	5号車
国分駅東口	44	5	1	31		7
市場集会所（下）	15					15
国分駅西口	10	10				
旭ヶ丘4丁目	9		9			
田辺	9			9		
小松橋	7		7			
五十村橋	3	1	2			
ＪＲ高井田駅	2	1	1			
高井田公園前	2	2				
グリーンタウン	1					1
旭ヶ丘２丁目	1		1			
高井田東	1				1	
国豊橋北詰	1		1			
市役所	1	1				
青山台	1				1	
田辺1丁目	1					1
合計	108	20	22	40	2	24

出典：柏原市資料

2.5.6　スクールバス運行事業

通学時の安全確保及び通学時間の短縮を図るため、遠距離通学する児童を対象に、堅上小学校では登下校各2便、堅下南小学校は登校のみ1便のスクールバスを運行しています。

堅上小学校・堅上中学校は、9年間を見通したカリキュラムに基づく教育を実施する小中一貫校であり、市内全域を通学区域（校区）とした小規模特認校に指定されています。

2.5.7　柏原病院送迎循環バス

市立柏原病院では、市立柏原病院へ来院される方の通院手段となるよう、主に市内循環バス「きらめき号」が運行できない地域を運行する「柏原病院送迎循環バス」を平成19年（2007年）4月から運行しています。

14人乗りのワゴン車で運行しており、無料で利用することができます。

市立柏原病院へ向かう、行き便は予約制で4ルートがあり、午前と午後の各1便を運行しています。

帰り便は予約不要で、午前4便、午後6便があり、市内全域の最寄りまで運行しています。

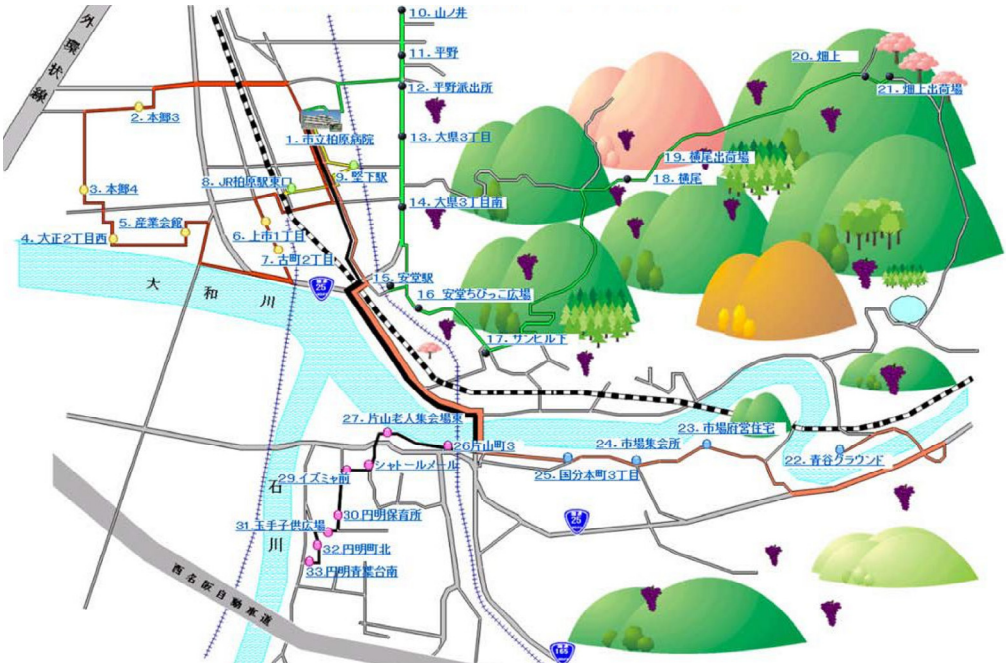
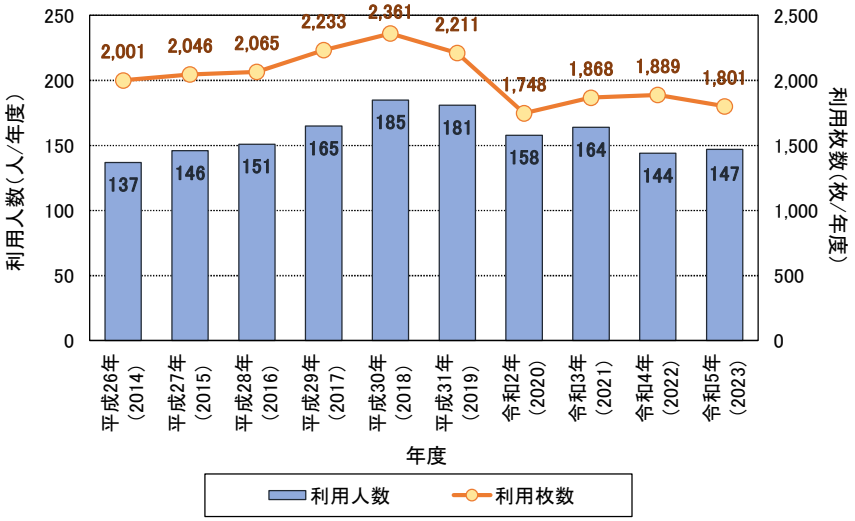


図 2.24　柏原病院送迎循環バスルート図

2.5.8　タクシー料金助成事業

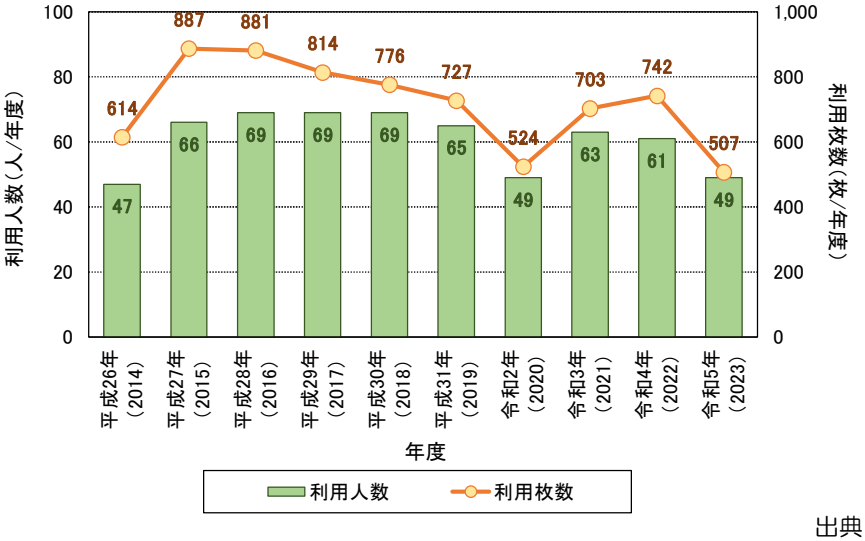
在宅の重度障害者（児）に対し、生活行動範囲の拡大と社会参加を促進するため、利用するタクシーの初乗り運賃の一部を助成する「重度障害者タクシー利用助成事業」を行っており、令和5年度（2023年度）で147人、1,801枚の利用があります。

車椅子使用者等で一般の交通手段を利用することが困難な重度の身体障害者に対し、生活行動範囲の拡大と社会参加を促進するため、利用するリフト付き福祉タクシーの初乗り運賃の一部を助成する「重度身体障害者リフト付きタクシー利用助成事業」を行っており、令和5年度（2023年度）で49人、507枚の利用があります。



出典：柏原市資料

図 2.25　重度障害者タクシー利用助成事業の利用状況



出典：柏原市資料

図 2.26　重度身体障害者リフト付きタクシー利用助成事業の利用状況

2.6　移動ニーズ

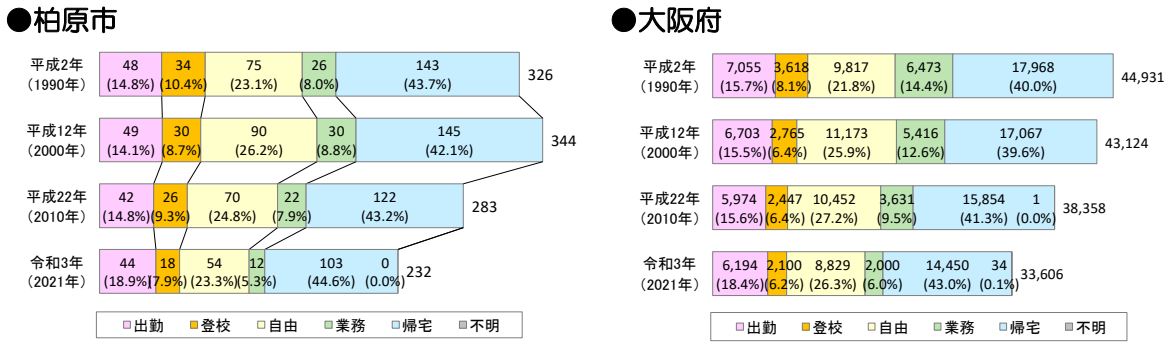
2.6.1　パーソントリップ調査による人の移動状況

(1)　発生集中量の状況

本市の発生集中量の推移を見ると、平成12年（2000年）をピークに減少傾向にあります。

移動目的をみると、令和3年（2021年）は平成22年（2010年）と比べて、出勤目的は概ね横ばい傾向ですが、自由目的をはじめ、登校、業務、帰宅ともに減少しています。

大阪府全体と比較すると、令和3年（2021年）は概ね同じ傾向となっています。



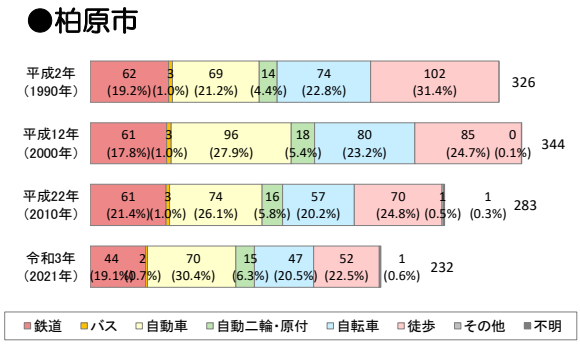
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

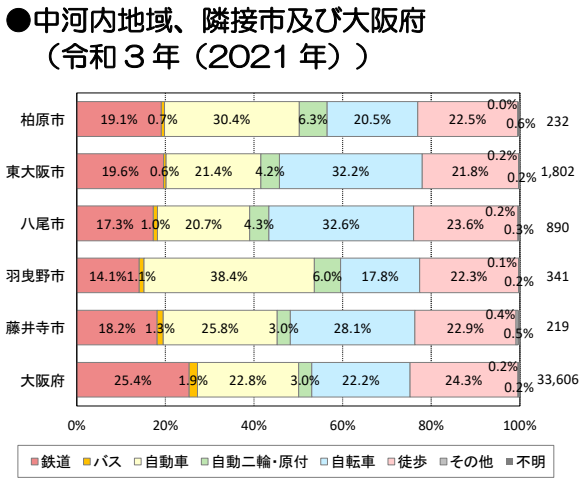
図 2.27　本市及び大阪府における目的別発生集中量の推移

(2)　代表交通手段の状況

本市における発生集中量の推移を代表交通手段別に見ると、令和3年（2021年）は平成22年（2010年）と比べて、鉄道の分担率が減少し、自動車の分担率が増加しています。

自動車の分担率は、中河内地域、隣接市及び大阪府と比較すると、羽曳野市に次いで高い状況にあります。鉄道の分担率は、東大阪市に次いで高く、バスの分担率は藤井寺市、羽曳野市、八尾市の次であり、大阪府全体と比べると低くなっています。



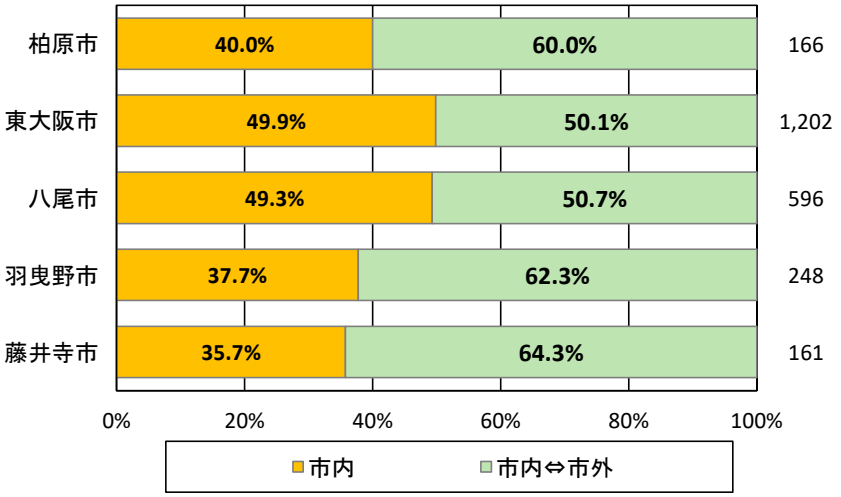


※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.28　代表交通手段別発生集中量の推移（左）と
中河内地域、隣接市及び大阪府における代表交通手段別の分担率（右）

(3)　市内々と市内外の移動状況

中河内地域及び隣接市における移動について、市内々と市内外に分けて見ると、本市の市内外での移動が占める割合は約60%であり、藤井寺市、羽曳野市に次いで3番目に高い状況です。



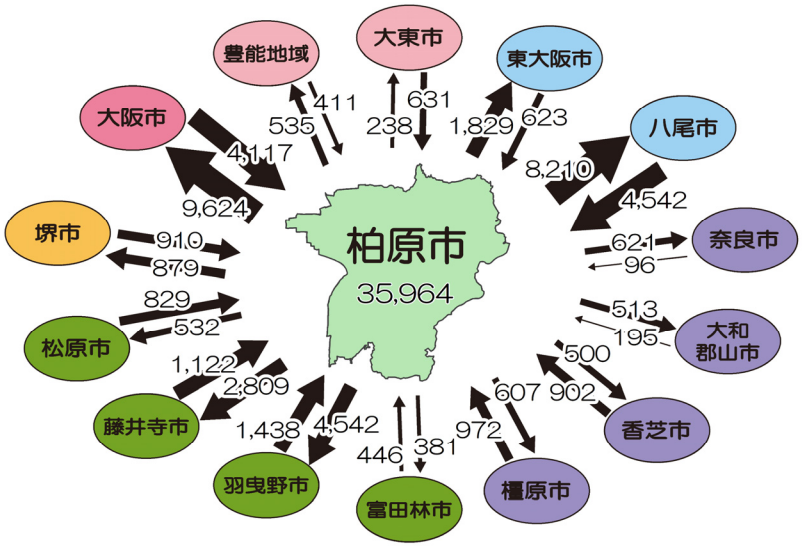
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.29　中河内地域及び隣接市における市内々と市内外の移動の構成比

(4)　市内外の移動状況

本市を起終点とする市外との移動状況（帰宅・不明を除く）を見ると、「大阪市」との移動が最も多く、次いで「八尾市」、「藤井寺市」、「羽曳野市」、「東大阪市」の順です。

そのうち、本市を起点とする移動（帰宅・不明を除く）の目的をみると、本市から大阪市、八尾市、羽曳野市、東大阪市への移動では「出勤」が半数以上を占めています。一方で、本市から藤井寺市への移動では、「自由」が約5割以上を占めており、大阪市、八尾市、羽曳野市、東大阪市とは異なった結びつきとなっています。



※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.30　市内外との移動状況

表 2.6　柏原市を起終点とした移動目的の構成比

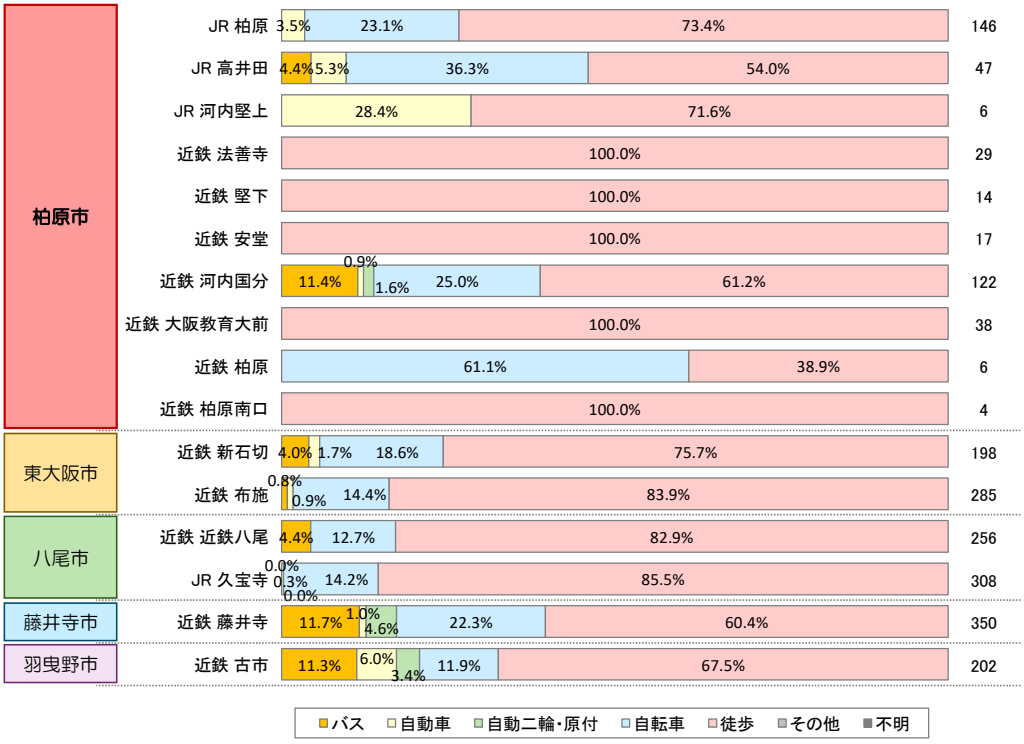
起点	→	終点	総トリップ数（トリップ/日）	移動目的構成比			
				出勤	登校	自由	業務
柏原市	→	大阪市	9,624	70.1%	11.4%	13.5%	5.0%
	→	八尾市	8,210	57.3%	1.3%	33.8%	7.6%
	→	藤井寺市	2,809	33.9%	0.0%	49.9%	16.2%
	→	羽曳野市	1,438	54.2%	0.0%	45.8%	0.0%
	→	東大阪市	1,829	55.9%	25.7%	11.6%	6.8%
大阪市	→	柏原市	4,117	47.0%	5.8%	32.4%	14.7%
八尾市	→		4,542	31.2%	7.7%	55.2%	5.9%
藤井寺市	→		1,122	50.4%	6.1%	43.6%	0.0%
羽曳野市	→		2,380	55.3%	19.4%	25.3%	0.0%
東大阪市	→		623	69.3%	0.0%	14.0%	16.7%

※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

(5)　鉄道駅端末交通手段の状況

鉄道駅端末交通手段の分担率は、市内の多くの各鉄道駅において、徒歩が多く占めている。

近鉄河内国分駅は、近隣市の主要駅の中でもバスの分担率が高くなっています。また、JR柏原駅及びJR高井田駅は近隣市の主要駅の中でも自転車の分担率が高い状況にあります。



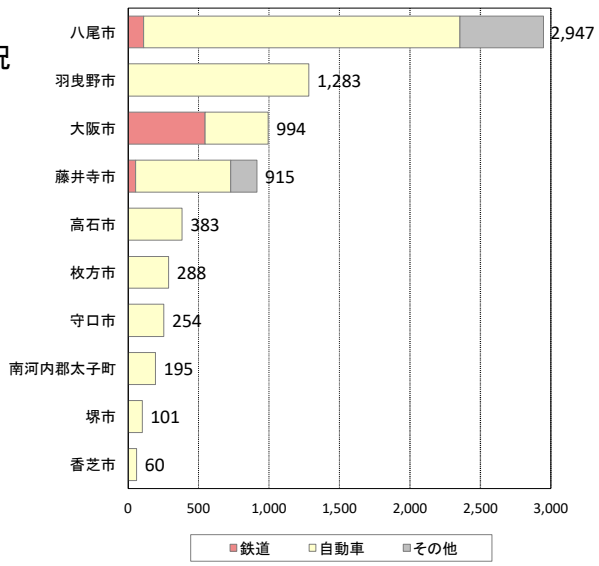
※柏原市以外の鉄道駅は中河内地域及び隣接市の主要鉄道駅
※グラフ右側の数値は合計値（単位：百トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.31　鉄道駅端末交通手段の分担率（令和３年（2021 年））

(6)　休日のトリップの状況

1)　本市への代表交通手段別トリップの状況

本市への休日のトリップの大半は、柏原市に隣接する市や大阪市が大半を占め、交通手段は自動車が中心です。大阪市からの利用交通手段は、鉄道利用が他の市と比べ多くなっています。

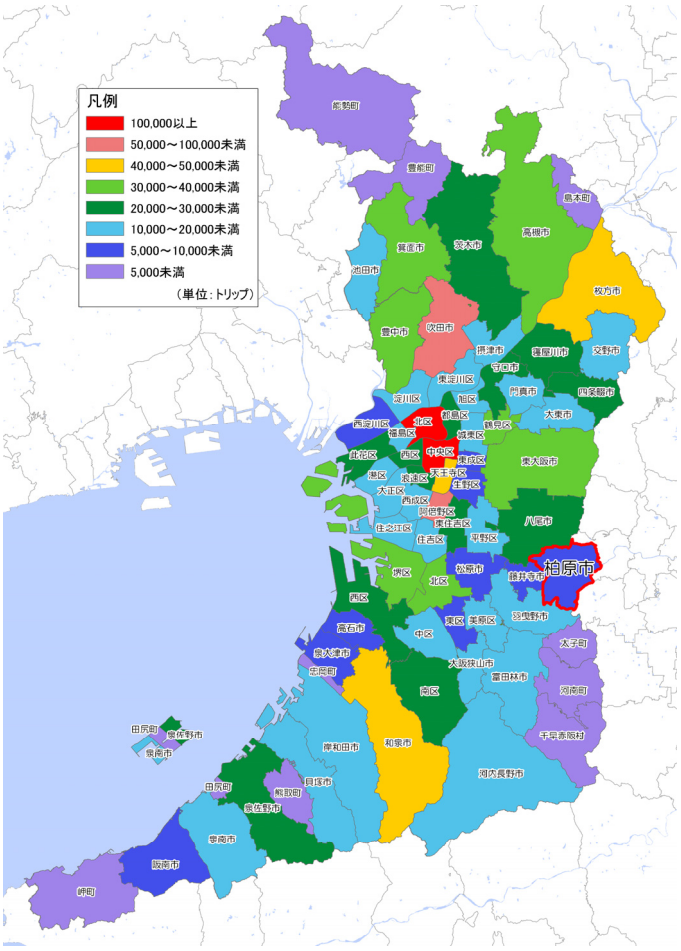


※グラフ右側の数値は合計値（単位：トリップ/日）
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.32　本市への休日の代表交通手段別トリップ（上位 10 市町）

2)　来訪状況

本市への集客・観光等による休日のトリップは、中河内地域で比較すると、大規模商業施設が立地する東大阪市や八尾市と比べ少なくなっています。

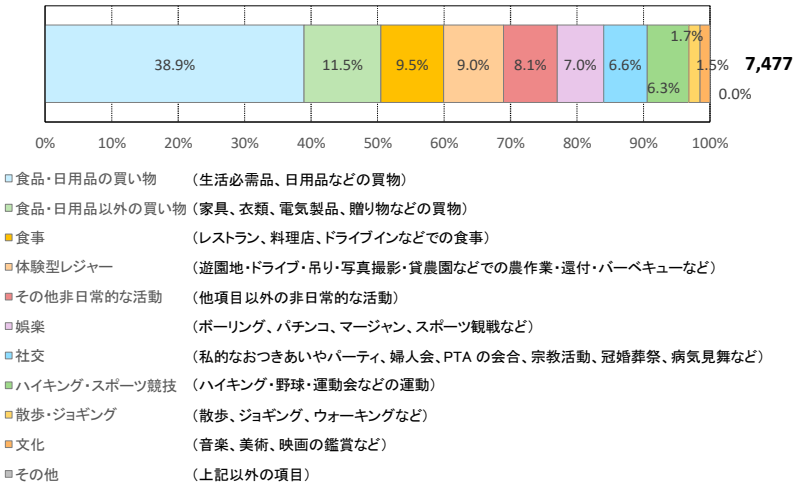


※大阪府に居住する市区町村から市区町村へのトリップのうち、自由目的（買い物、観光等）に該当する目的のみを集計
※生成原単位（単位：トリップ／人日）＝各市区町村から他市区町村へのトリップ数／各市区町村の夜間人口
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.33　休日における市区町村別の来訪トリップ（自由目的のみ）

3)　柏原市への来訪目的

本市への休日トリップの来訪目的は、食品・日用品の買い物、食品・日用品以外の買い物、食事が半数を占めています。



※グラフ右側の数値は合計値（単位：トリップ/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.34　本市への来訪目的別休日トリップ（本市着のトリップ合計）

2.6.2　移動に対する市民の意識

皆様の日常の移動実態や交通需要、公共交通の利用状況を把握し、市内の公共交通の見直しに活用することを目的とした住民アンケート調査を実施しました。

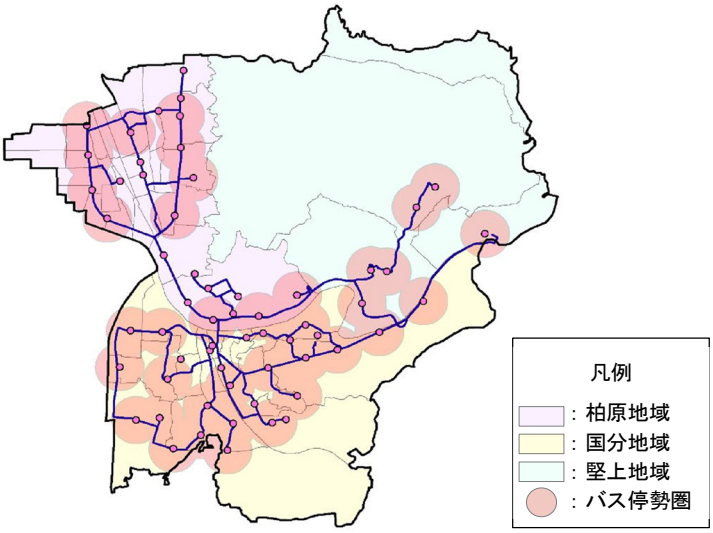
(1)　住民アンケート実施概要

住民アンケートは、次の方法により調査を実施しています。

表 2.7　住民アンケートの実施概要

調査対象	在住歴が６ヶ月以上の 15 歳以上の市民
調査方法	住民基本台帳からの無作為抽出による郵送配布、郵送回収
調査規模	柏原地域、国分地域、堅上地域およびバス停勢圏の内外で、年齢別の人口構成に応じて計 3,000 部を分配
調査期間	令和６年（2024 年）３月４日（月）～3 月 22 日（金）
回収部数	1,233 票（41.2%）
調査項目	普段の外出状況、市内の公共交通の利用状況、公共交通への税負担や必要性、将来の外出について、運転免許の自主返納（65 歳以上）、個人属性

●住民アンケートにおける地域区分の設定



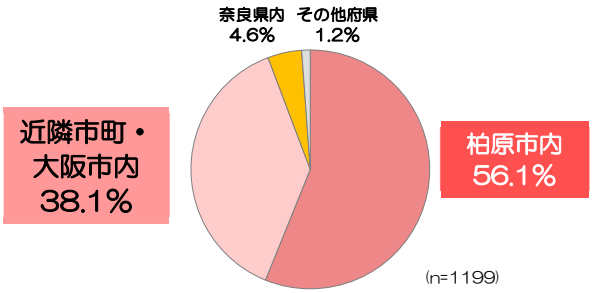
※バス停勢圏：市内循環バス「きらめき号」の乗降場所の利用が期待される範囲として、の乗降場所から半径 300m を設定。ただし、バス停勢圏の設定は、日中に市内主要施設へ向かう本数が 1 時間あたり概ね 1 本以上ある乗降場所を対象とした。

(2)　普段の外出状況（平日）

【外出先（平日）】

外出先は、「柏原市内」が約56%、「近隣市町・大阪市内」が約38%です。

●普段の外出先（平日）



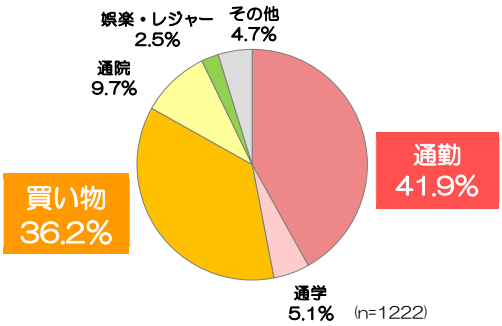
【外出目的（平日）】

平日における普段の外出目的は、「通勤」が最も多く、次いで「買い物」、「通院」の順です。

外出目的を年齢別にみると、「通勤」の割合は25歳～34歳から55歳～64歳にかけて、「通学」は24歳以下、「買い物」及び「通院」は高齢になるにつれて高くなっています。

外出目的を主な外出先別にみると、近鉄河内国分駅周辺及びＪＲ柏原駅・近鉄堅下駅周辺では「買い物」の割合が高く、その他柏原市内、大阪市及び八尾市では「通勤」が高くなっています。

●普段の外出目的



●普段の外出目的（年齢別）

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	回答者数
全体(n=1222)	41.9%	5.1%	36.2%	9.7%	2.5%	4.7%	100.0%
24歳以下(n=43)	25.6%	65.1%	7.0%	0.0%	2.3%	0.0%	100.0%
25歳～34歳(n=27)	74.1%	7.4%	18.5%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
35歳～44歳(n=65)	73.8%	1.5%	18.5%	4.6%	0.0%	1.5%	100.0%
45歳～54歳(n=96)	83.3%	0.0%	15.6%	0.0%	0.0%	1.0%	100.0%
55歳～64歳(n=106)	66.0%	0.0%	27.4%	3.8%	1.9%	0.9%	100.0%
65歳～69歳(n=112)	37.5%	0.9%	47.3%	4.5%	2.7%	7.1%	100.0%
70歳～74歳(n=142)	19.0%	0.0%	59.2%	14.1%	4.2%	3.5%	100.0%
75歳以上(n=328)	5.5%	0.0%	56.1%	24.7%	4.3%	9.5%	100.0%

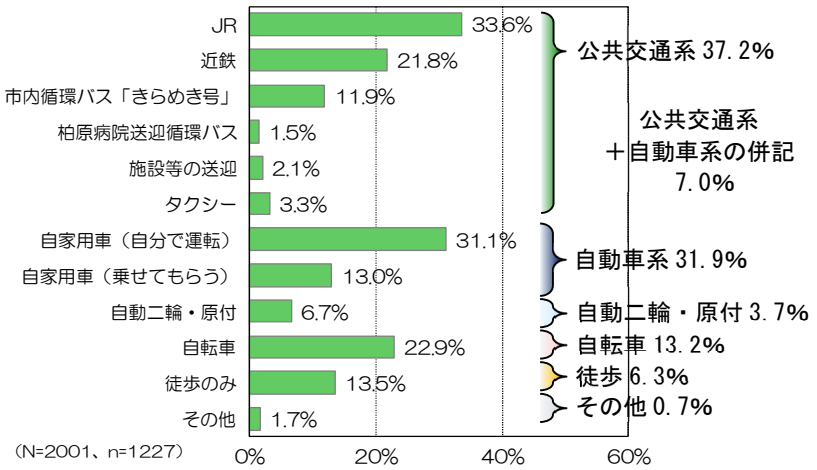
●普段の外出目的（主な外出先別）

		通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	回答者数
全体(n=1222)		41.9%	5.1%	36.2%	9.7%	2.5%	4.7%	100.0%
	近鉄河内国分駅周辺(n=268)	20.1%	2.2%	59.7%	10.8%	1.1%	6.0%	100.0%
	JR柏原駅・近鉄堅下駅周辺(n=192)	19.3%	2.1%	54.2%	16.7%	3.1%	4.7%	100.0%
	その他柏原市内(n=179)	38.5%	1.7%	36.9%	11.7%	2.2%	8.9%	100.0%
近隣市町・大阪市内(n=456)		66.2%	8.6%	15.1%	4.6%	3.1%	2.4%	100.0%
	大阪市(n=172)	72.7%	9.3%	9.3%	1.7%	4.7%	2.3%	100.0%
	八尾市(n=127)	59.1%	4.7%	24.4%	6.3%	3.9%	1.6%	100.0%
その他大阪府内(n=72)		75.0%	19.4%	4.2%	0.0%	0.0%	1.4%	100.0%
奈良県内(n=55)		45.5%	5.5%	38.2%	5.5%	3.6%	1.8%	100.0%

【外出先への交通手段分担率（平日）】

主な外出先への交通手段分担率は、公共交通系の割合が約37%で最も高く、自動車系（自分で運転＋乗せてもらう）が約32%、市内循環バス「きらめき号」が約12%です。

●主な外出先への交通手段

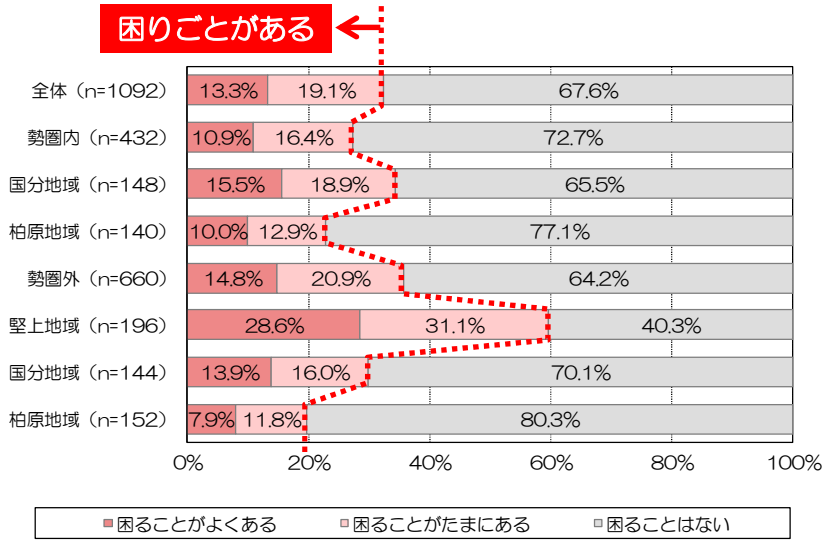


※ 公共交通系、自動車系、公共交通系＋自動車系の併記、自動二輪・原付、自転車、徒歩、その他の構成比は、代表交通手段に基づいて集計したものを示す。
代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を示すものであり、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順としている。

(3)　外出時の困りごと

外出時の困りごとの有無を住まいの地域別でみると、「困ることがある（困ることがよくある＋困ることがたまにある）」の割合は堅上地域が他の地域と比べて高くなっています。

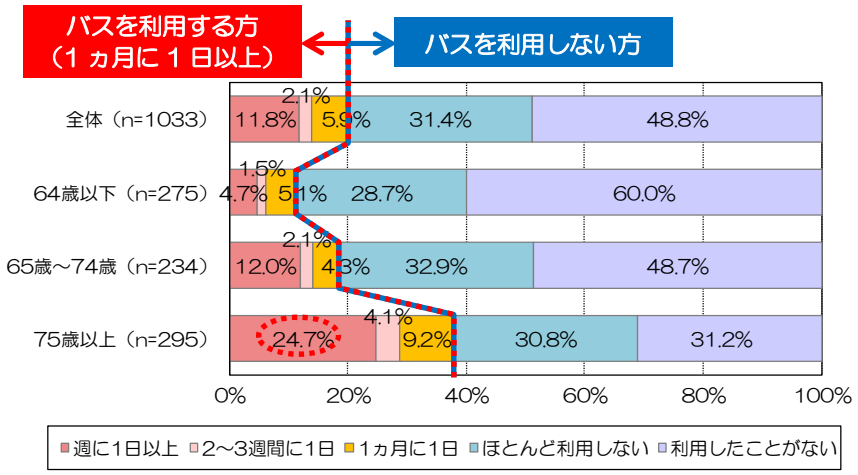
●外出時の困りごとの有無（住まいの地域別）



(4)　市内循環バスの利用状況

市内循環バスの利用の有無は、「1ヵ月に1日以上利用する方（週に1日以上＋2～3週間に1日＋1ヵ月に1日）」の割合が約20%であり、「利用したことがない」が約49%です。年齢別でみると、75歳以上は「1ヵ月に1日以上利用する方（週に1日以上＋2～3週間に1日＋1ヵ月に1日）」の割合が高くなる傾向にあります。

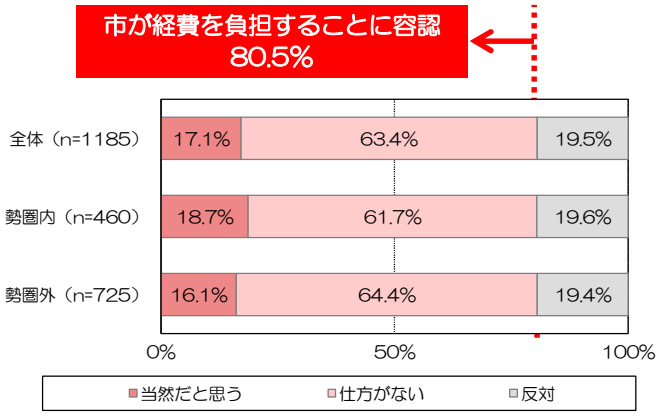
●市内循環バスの利用状況（年齢別）



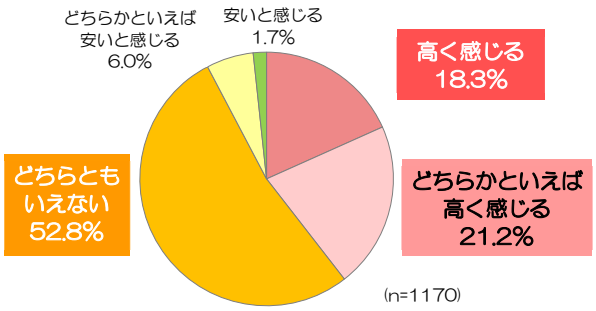
(5)　市がバスの運行経費を負担することについて

バスを維持・充実させるために市が運行経費を負担することについては、回答者の約8割が容認しています。勢圏内及び勢圏外ともに大きな違いは見受けられません。また、柏原市がバスの運行経費を負担する金額については、「どちらともいえない」の割合が約53%と最も高く、次いで「高く感じる（高く感じる＋どちらかといえば高く感じる）」が約40%を占めています。

●バスを維持・充実させるために
市が運行経費を負担することについて



●柏原市がバスの運行経費を
負担する金額について



(6)　今後の地域公共交通に対する財政負担の考え方について

今後の地域公共交通に対する財政負担の考え方については、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」の割合が約45%と最も高く、次いで「利用が少ない路線や区間は、廃止や減便等の縮小を図ることにより、市の財政負担を減らすべき」が約24%です。

バス利用の有無別でみると、「これまで通り財政負担を続け、現在と同様のサービスを維持すべき」の割合はバスを利用する方が高く、「利用が少ない路線や区間は、廃止や減便等の縮小を図ることにより、市の財政負担を減らすべき」はバスを利用しない方が高くなっています。

地域公共交通の取り組む方向別でグループ分けをすると、「サービスの向上を図るべき」は、バスを利用する方で約7割、バスを利用しない方で約6割を占めています。

●今後の地域公共交通に対する財政負担の考え方について

	市民負担や財政負担を増やしても、今以上にサービスの向上を図るべき	現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき	これまで通り財政負担を続け、現在と同様のサービスを維持すべき	利用が少ない路線や区間は、廃止や減便等の縮小を図ることにより、市の財政負担を減らすべき	市内循環バス「きらめき号」は廃止すべき	回答者数
全体(n=1142)	11.8%	45.0%	15.1%	23.9%	4.2%	100.0%
バスを利用する方(n=188)	19.1%	50.0%	22.3%	8.5%	0.0%	100.0%
バスを利用しない方(n=775)	11.1%	45.7%	13.2%	25.7%	4.4%	100.0%

	サービスの向上を図るべき	現在と同様のサービスを維持すべき	利用が少ない路線や区間は、廃止や減便等の縮小を図るべき	市内循環バス「きらめき号」は廃止すべき	回答者数
全体(n=1142)	56.8%	15.1%	23.9%	4.2%	100.0%
バスを利用する方(n=188)	69.1%	22.3%	8.5%	0.0%	100.0%
バスを利用しない方(n=775)	56.8%	13.2%	25.7%	4.4%	100.0%

2.6.3　市内循環バス「きらめき号」の利用者ニーズ

市内循環バス「きらめき号」利用者の利用実態やニーズを把握することを目的に、バス利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。

(1)　バス利用者アンケート実施概要

バス利用者アンケートは、次の方法により調査を実施しています。

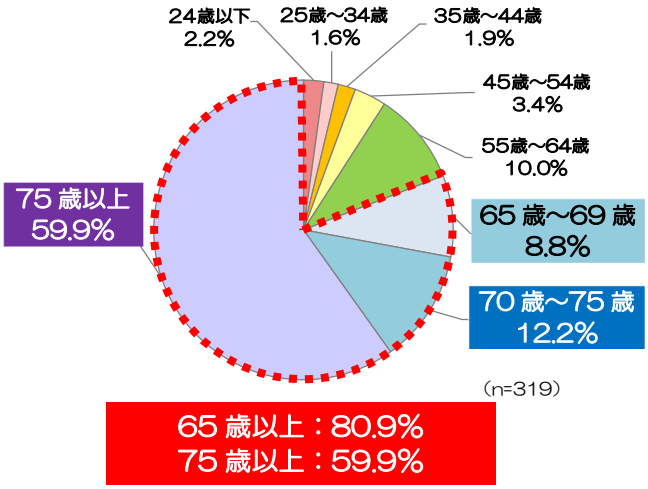
表 2.8　バス利用者アンケートの実施概要

調査対象	市内循環バス「きらめき号」利用者
調査方法	・きらめき号 1～4 号車：バス車内にて、乗車した方に調査票を手渡し ・きらめき号５号車：国分駅東口乗降場所にて降車する方に調査票を手渡し ・柏原市役所および国分駅東口のバス待合室に調査票を設置（3 月 12 日～22 日）
調査期間	令和 6 年（2024 年）3 月 12 日（火）、13 日（水）
配布・ 回収部数	・配布部数：634 部 ・回収部数：327 部（51.6%）
調査項目	市内循環バス「きらめき号」の利用状況、満足度と改善要望、公共交通への税負担や必要性、運転免許の自主返納（65 歳以上）、個人属性

(2)　市内循環バス「きらめき号」利用者の状況

利用者アンケート回答者の年齢構成は、「65歳以上」が約8割、「75歳以上」が約6割を占めています。

●回答者の年齢

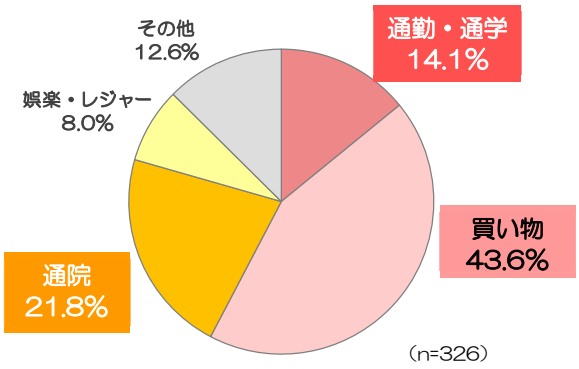


(3)　利用目的と主な行き先

市内循環バスの利用目的は、「買い物」が4割以上と最も多く、次いで「通院」が2割以上、「通勤・通学」が1割以上です。

主な行き先は、買い物目的では河内国分駅及び柏原駅周辺のスーパー、通院では市立柏原病院が最も多く、河内国分駅や柏原駅周辺の医療施設も見受けられます。

●利用目的



●主な外出先

順位	買い物目的の行き先
1	ライフ国分店
2	食品館アプロ国分店
3	サンプラザ柏原店
4	スーパーマルヒ国分店

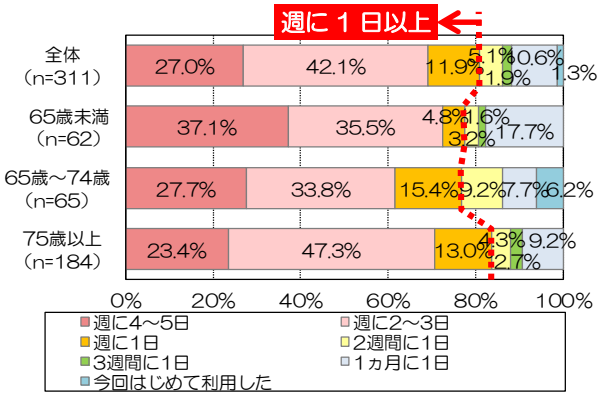
順位	通院目的の行き先
1	市立柏原病院
2	さかいペインクリニック
3	医療法人久野歯科医院
3	医療法人徳洲会全南病院
3	ほりもと内科消化器クリニック
3	まつもと耳鼻咽喉科

(4)　利用頻度

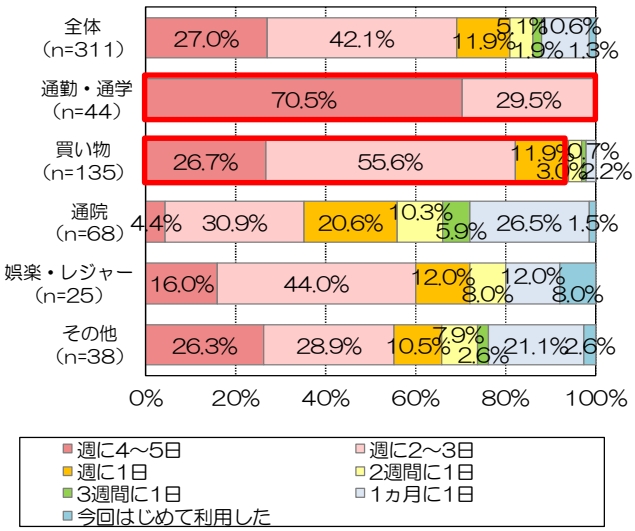
主な外出先への外出頻度を年齢別にみると、いずれの年齢でも7割以上が「週に1日」以上の頻度で利用している。ほぼ毎日利用している「週に4～5日」の割合は、65歳未満で多くなっています。

外出目的別にみると、「通勤・通学」目的では「週に2～3日」以上が100%を占めている。「買い物」目的では、9割以上が「週に1日」以上の頻度で利用しています。

●主な外出先への利用頻度（年齢別）



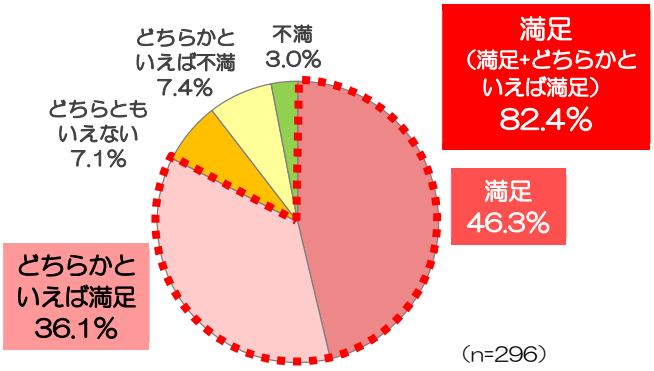
●主な外出先への利用頻度（外出目的別）



(5)　市内循環バス「きらめき号」の満足度

市内循環バスの満足度（満足+どちらかといえば満足）の割合は約80%となっています。

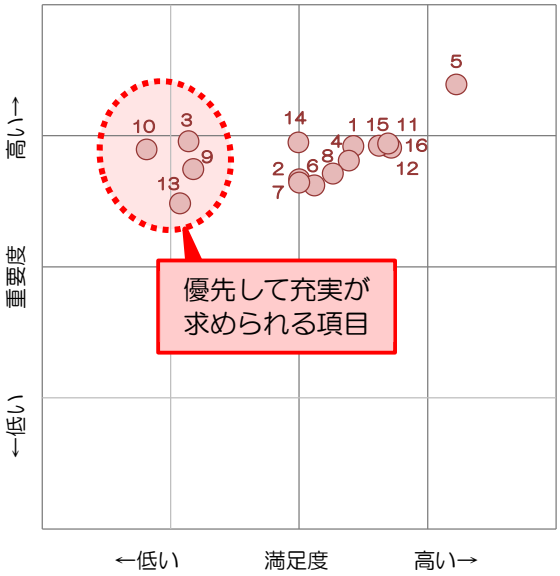
●市内循環バス「きらめき号」の満足度



(6)　市内循環バス「きらめき号」での移動に対する改善要望

改善項目の満足度と重要度をみると、満足度が低く重要度が高い「優先して充実が求められる項目」として、バスのルート、運行本数、乗降場所の待合環境などが挙がっています。

●市内循環バス「きらめき号」の移動に対する満足度と重要度

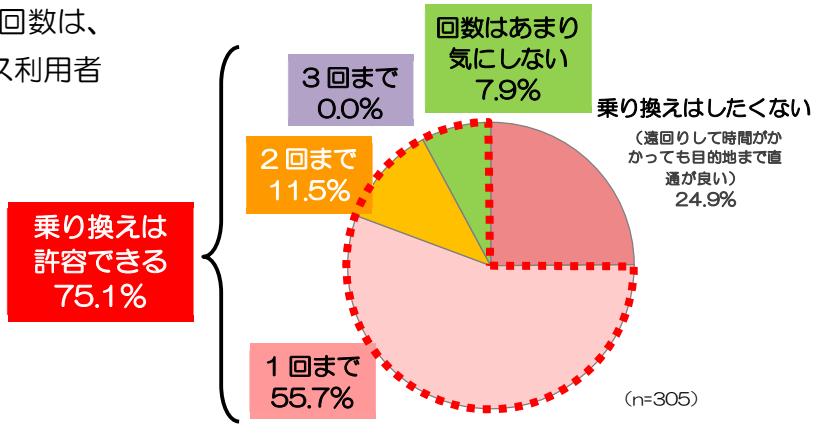


1	目的地まで遠回りせずに行くことができる
2	地域内をくまなくバスが巡回している
3	バスのルートや運行頻度
4	バスが遅れることなく目的地へ行ける
5	目的地までバスで安全に行ける
6	市内循環バス「きらめき号」同士の乗継利用
7	鉄道（JRや近鉄）との乗継利用
8	始発便の運行時間帯
9	終発便の運行時間帯
10	1日の運行便数
11	自宅からバス停までの距離
12	降りたバス停から行き先までの距離
13	乗降場所にベンチ・屋根等がある
14	路線,時刻表の案内の見やすさ・わかりやすさ
15	バスの乗り降りのしやすさ
16	乗務員の接客態度

(7)　許容乗り換え回数

バス利用時に乗り換え可能な回数は、「乗り換えは許容できる」がバス利用者の7割以上を占めています。

●許容可能な乗り換え回数



2.7　交通空白地の状況

2.7.1　考え方

交通空白地は、一般的には国が「交通に対する基本的な需要が適切に充足される地域」として定めた鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた地域とされています。

本市における交通空白地については、「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成26年8月 国土交通省都市局都市計画課）に記載されている基準を参考に、鉄道駅勢圏（800m）及びバス停勢圏（300m）を設定し、検討を行いました。

2.7.2　交通空白地の状況

本市における交通空白地は、柏原地域の本郷周辺、国分地域の円明町及び旭ヶ丘周辺、堅上地域の雁多尾畑及び本堂周辺において見受けられます。なお、今回設定した鉄道駅勢圏（800m）及びバス停勢圏（300m）の圏域内においても、道路勾配、線路、河川等の地形的な要因により、高齢者等にとっては、公共交通を利用しづらい地域も存在します。

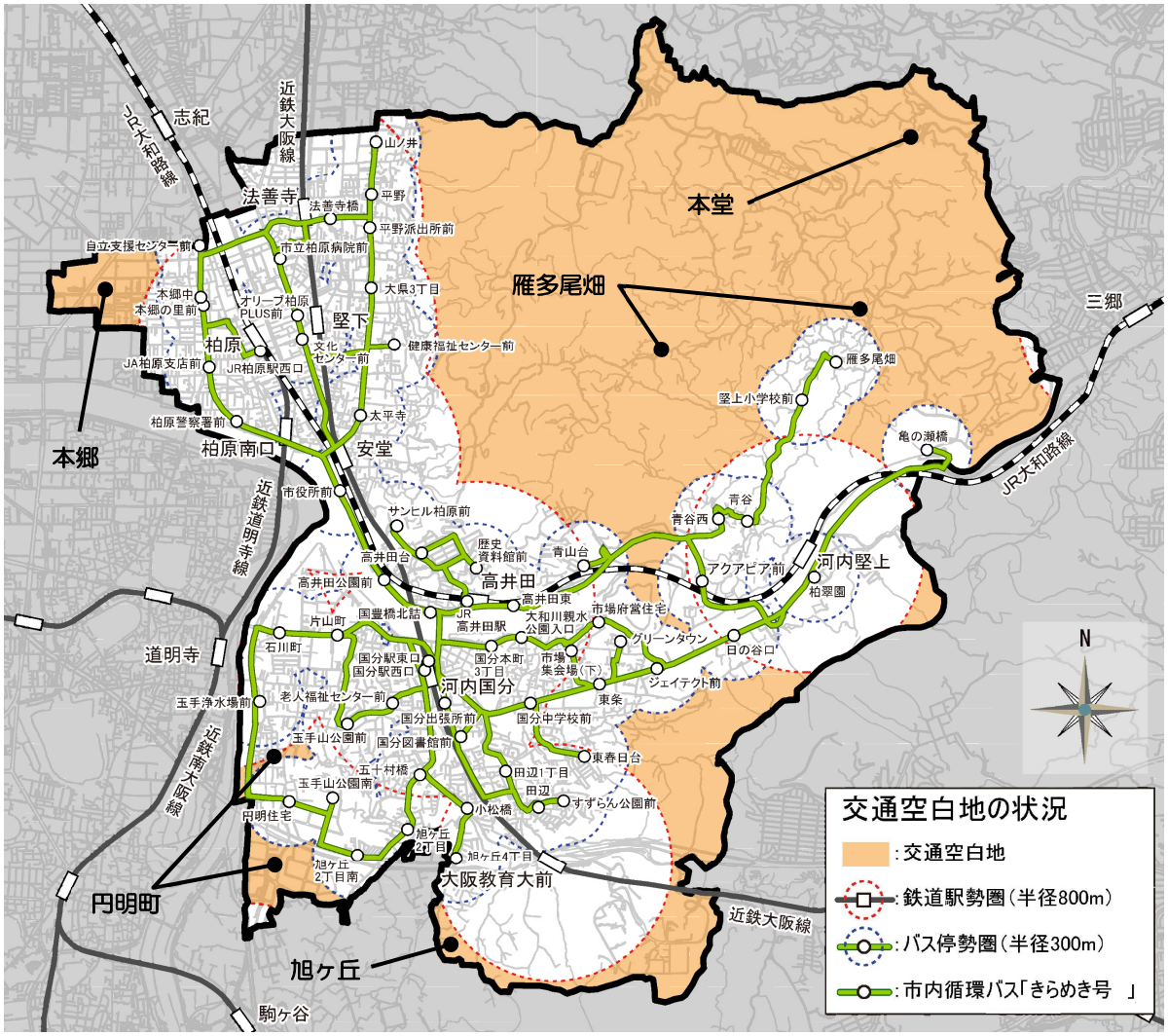


図 2.35　柏原市における交通空白地の状況

3.　公共交通に関する課題の整理

3.1　課題①　効率的で継続できる公共交通の運営

○わかりやすい路線網への見直し

⇒市内循環バス「きらめき号」は、各地区の要望に応え、繰り返し変更が行われた結果、運行ルートが複雑でわかりにくく、一運行あたりの距離や時間が長くなっています。移動実態を踏まえ、分かりやすく利用しやすい路線網への見直しが求められます。

○効率的な運行の実現

⇒市内循環バス「きらめき号」は、利用が多い区間と少ない区間があるにも関わらず、5号車のルート以外では、全てマイクロバスで運行しています。また、利用者の集中により、積み残しが発生するケースも見受けられます。限られた財源の中で、満足度を高めるための効率的な運行の実現に向けた見直しが求められます。

○サービスの充実と持続可能な運営

⇒「きらめき号」が運行していない地域の移動手段確保や、運行日の拡大、来訪者に対応した輸送体系の整備が求められます。市内循環バス「きらめき号」の運行経費（令和5年度：約11,213万円/年）を踏まえ、公共交通サービスの充実と持続的な運営の両立を図るため、民間事業者への運行委託や有料化を含めた検討が必要です。

市内循環バス「きらめき号」の充実

- 路線網の見直し
- 効率的な運行の実現に向けた見直し
- 運行エリアの拡大
- 運行日の拡大
- 来訪者の二次交通としての活用

運行にかかる経費

- 令和５年度（2023 年度）の運行経費が 11,213 万円/年

運賃体系

- 市内循環バス「きらめき号」：無料
- 柏原病院送迎循環バス：無料
- 乗用タクシー：有償（距離制）

「公共交通サービスの充実」と「継続的なサービス提供」の両立を図るため、市内循環バス「きらめき号」の有料化を含めた検討が必要

3.2　課題② 外出しやすい環境づくり

市内の移動においては、若年者は主に鉄道駅、高齢者は市役所、市立柏原病院、老人福祉センター等を起終点とした利用が多く、市民生活の質を高めるためには、市民の移動ニーズに応じた交通体系の構築が求められます。

具体的な課題を以下に示します。

○都市拠点へのアクセス確保

⇒市内主要拠点であるＪＲ柏原駅・近鉄堅下駅・近鉄安堂駅周辺及び近鉄河内国分駅周辺へのアクセス確保が求められます。

○医療機関へのアクセス確保

⇒本市の二次医療機関は、市立柏原病院（法善寺）の1施設のみであり、市民は地域外の医療機関を利用する機会も想定されます。市内の医療機関アクセスをはじめ、市外医療機関アクセスのサポートも求められます。

○通学等での鉄道駅へのアクセス向上

⇒市内には府立高校がなく、幅広い教育の機会を求めて、市外に通う生徒・学生が多いため、鉄道駅までのアクセス利便性向上（堅上地域をはじめとした鉄道駅アクセス手段の維持、自転車利用環境の維持・拡充等）が求められます。

市内の各地域に住んでいても移動手段が確保され、生活圏の拡大と生活の質を重視した公共交通環境づくりが求められます。

3.3　課題③ 限りある輸送資源の効率化・効果的な公共交通のあり方の検討

○乗務員不足による運行規模の縮小が懸念

⇒公共交通は、財源となる税収の減少だけでなく、公共交通に携わる担い手となる乗務員確保が困難な状況あり、安全運行や労務環境を考慮すると、乗務員数に応じた路線規模への縮小が避けられないことが推察されます。すでに、乗務員不足が要因で、バス路線の減便・廃止及びバス事業者の撤退が進んでおり、本市においても影響を受ける可能性があります。

○公共交通の効率化・統合の検討

⇒現在、市内循環バス「きらめき号」と柏原病院送迎循環バスの一部運行エリアが重複しています。限られた財源を効率的・効果的に生かせるよう、各事業を実施する組織・部署間で利用実績や調査結果をもとに効率化や統合に向けた検証・評価を進める必要があります。

○新たな交通システムの活用可能性の検討

⇒現状の交通体系では対応できない多様な移動ニーズに応えるため、新たな交通システムの導入可能性を検討し、安全・安心な運行の継続を図ることが求められます。

3.4　課題④　新たな利用促進

市内循環バス「きらめき号」は、利用対象を制限しておらず、誰でも利用できます。しかし、高齢者の利用が多くを占めており、若年層が利用しづらい雰囲気があるとの声が寄せられています。また、買い物の荷物を持っての乗降のしづらさや、ベビーカー利用者の乗車のしにくさなどの課題もあります。このような利用環境の改善を図るとともに、新たな利用者層の獲得に向けた利用促進策も求められます。

3.5　課題⑤ 公共施設の統合やまちづくりを支える交通の検討

○人口減少に伴う公共施設の再編と管理の課題

⇒人口減少及び税収の減少により、市内の各地域に同水準の施設整備や全ての既存施設を維持管理することが困難になります。各種活動の実施も一定規模の集約が求められ、学校や市民活動施設等についても地域との協議を経て統合が進む可能性があります。

○施設再編に伴う移動手段の確保

⇒令和5年（2023年）10月に策定された「柏原市公共施設等再編整備基本計画」に基づき、既存施設の集約・複合化による統廃合・機能再編により、遊休施設である「サンヒル柏原」を多世代交流拠点「（仮称）市民交流センター」として、令和8年度（2026年度）の開館予定で整備が進められています。

このような施設の再編に対応し、統合後の施設への移動手段を確保することで、市民の日常生活の利便性を維持していくことが重要です。

○持続可能なまちづくりの実現

⇒広域的な都市機能の拡散は、中心市街地の一層の衰退を招くだけではなく、「まち」の質の低下と防災、防犯、子育て環境等の多様な問題を深刻化させます。また、都市施設の維持管理、福祉サービス等の行政コストの増大にもつながる恐れがあります。持続可能なまちづくりを実現するためには、市街地のコンパクト化が不可欠です。そのためには、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化が求められます。

4.　目指すべき姿と将来像の設定

4.1　目指すべき姿

上位計画や関連計画、本市における交通の課題を踏まえ、公共交通に関する目指すべき姿を以下のとおり定めます。

広く市民が利用可能な公共交通ネットワークのあるまち
～誰もが移動しやすく、住み続けられる地域公共交通の実現に向けて～

【まちの将来像と公共交通の方向性】

- 第５次柏原市総合計画では、「利便性と快適性の高い住みよいまち」をまちづくりの目標に掲げ、公共交通の充実を施策の一つに位置づけています。公共交通のビジョンとして「広く市民が利用可能な公共交通ネットワークのあるまち」を掲げています。したがって、柏原市における公共交通の目指すべき姿は、このビジョンを踏襲するものとします。

【まちづくりと公共交通の役割】

- 「公共施設等再編整備基本計画」における再編整備プランに基づき、市内拠点を結ぶネットワーク化を検討し、住民や来訪者の交流を促進する公共交通サービスの構築が求められます。

【高齢化社会への対応】

- 高齢者の増加を見据え、日常生活を支える公共交通サービスの充実が必要です。

【上位・関連計画との整合によるネットワークの構築】

- 上位・関連計画との整合を図り、本市の地域特性や住民・来訪者のニーズに対応した公共交通ネットワークを構築します。

【持続可能な公共交通の実現ための協力体制】

- 持続可能な公共交通網の構築には、行政・交通事業者・住民が連携し、それぞれが担う役割を認識したうえで主体的に取り組むことが重要です。

【本市における公共交通の位置付け】

- 本市では、公共交通を「社会的なインフラ（＝基盤）」として位置づけます。

4.2　公共交通に関する目標

目指すべき姿「広く市民が利用可能な公共交通ネットワークのあるまち」の実現に向けて、本市における交通の課題を踏まえ、公共交通に関する目標を以下のとおり定めます。

目標１　機能的なまちづくりを支える地域公共交通ネットワークの形成

- まちづくりと地域公共交通ネットワークの形成は一体的に進めるべきであり、相互に作用することで、人口減少の歯止めや高齢化に伴う問題の解決につながり、活力ある魅力的なまちの実現をめざします。

目標２　分かりやすく、安心して利用できる公共交通環境の構築

- 利用者の安全性・快適性の向上をはじめ、路線図や時刻表等の分かりやすい情報提供、市内の公共交通を補完する移動が期待できる自転車の活用等、利用環境の改善について、検討を進めます。これにより、高齢者や障がい者をはじめとする市民とともに、市外の来訪者にも安心して利用できる公共交通体系の構築をめざします。

目標３　多様な関係者の連携・協働による公共交通の維持・発展

- 公共交通の維持・発展には、行政及び交通事業者だけでの取組では限界があるため、市民や地域の関係者、事業者、行政などがそれぞれの役割を認識し、協働することが不可欠です。このような連携を通じて、公共交通を「創り・守り・育てる」意識の醸成をめざします。

4.3　柏原市における公共交通の考え方

柏原市の公共交通は、主に不特定多数の方が利用できる移動手段である鉄道、市内循環バス「きらめき号」、路線バス（近鉄バス大阪教育大線）、乗用タクシーがあります。

公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段の確保、交通不便地域でのニーズの対応が強く求められます。また、高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、介護予防、地域活性化への寄与も期待されます。

これらの公共交通と合わせて、あわせて、グリーンスローモビリティ、パーソナルモビリティ、シェアモビリティ（カーシェアリング・シェアサイクル・ライドシェア等）、MaaS（Mobility as a Service）、自動運転などの新技術の活用も必要に応じて図ります。

主に不特定多数の方が利用できる移動手段（バス、タクシー等）によるサービスの提供が難しい場合には、地域の特性や移動手段の適合性を十分踏まえながら、主に特定の方が利用できる移動手段である福祉有償運送、民間等による施設送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））の連携についても検討を進めます。

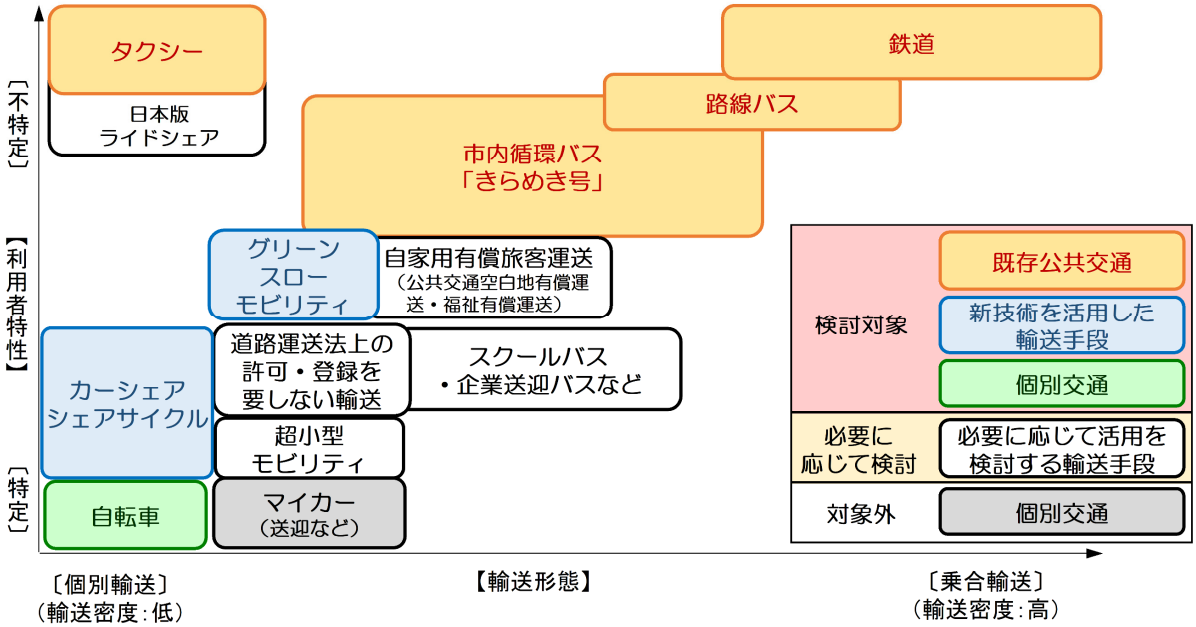


図 4.1　利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

●公共交通と福祉交通の役割分担

・公共交通：自力で乗降できる方や介助者との同乗により利用できる方等を対象とし、利用者を限定せず、誰でも乗車できる交通（鉄道・市内循環バス「きらめき号」・路線バス・タクシー等）

・福祉交通：介護認定を受けていたり、障害を持っていたりするため、乗降場所までの移動が困難、もしくは乗降に介助が必要である人を対象として、輸送と介助が一体となったドア to ドアの移動を行うもの（福祉有償運送、タクシーチケットの補助等）

4.4　柏原市における公共交通の将来像

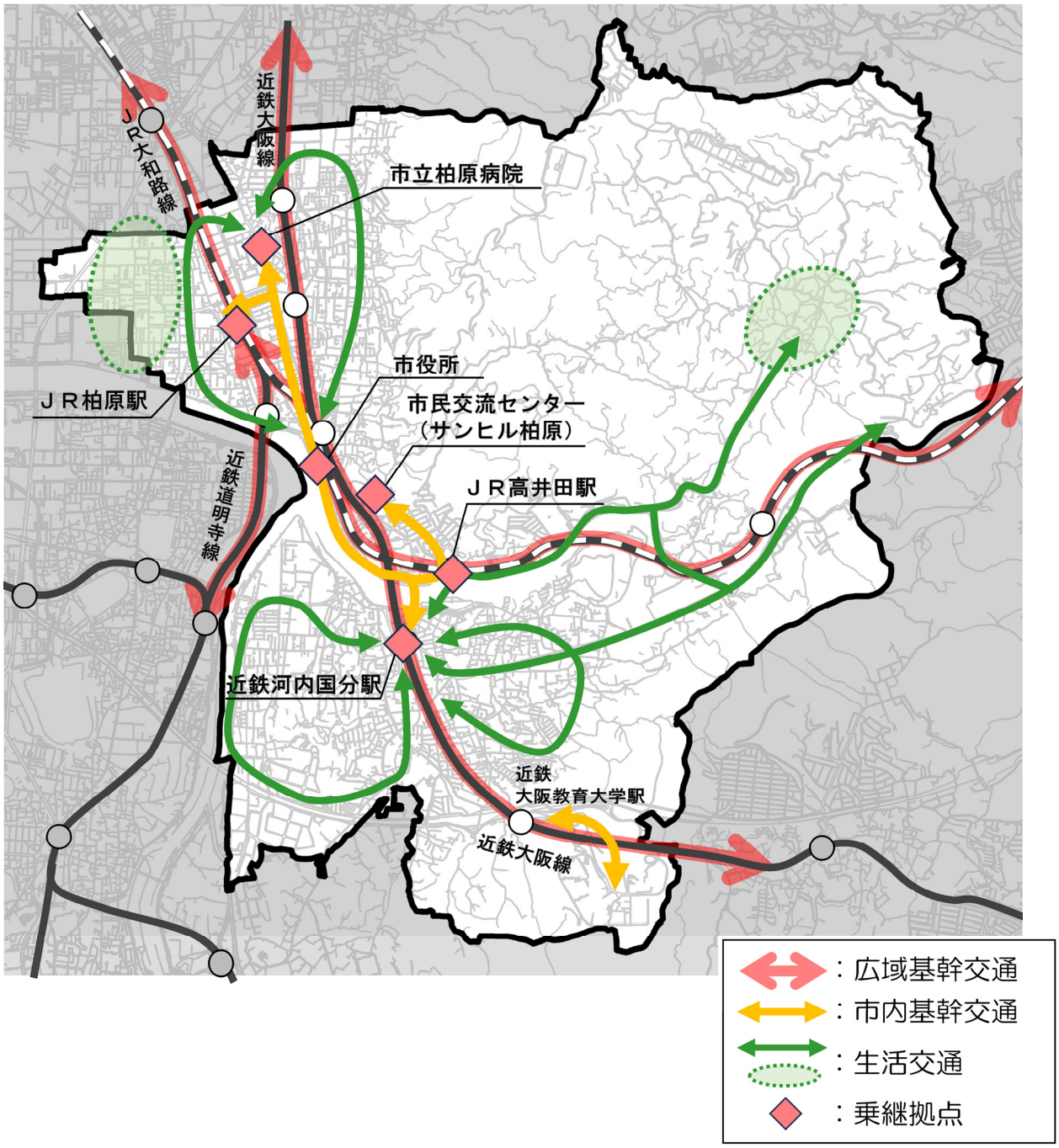
各交通モードの機能を最大限に発揮するためには、各交通モード単独による利便性や生産性の向上だけではなく、各交通モード間で役割を分担しながら、地域全体の連携強化を図る必要があります。

また、市内には道路事情により、市内循環バス「きらめき号」の乗り入れが困難な地域や高低差があり、市内循環バス「きらめき号」の利用が困難な方や地域も存在します。このような事情にも対応できるよう、新たな交通システムを活用した移動手段の検討も行い、効率的で利便性の高い公共交通とすることをめざします。

本市の公共交通は、現状の運行状況や役割を踏まえ、「広域基幹交通（鉄道）」、「市内基幹交通（バス）」、「生活交通」に機能分類し、階層的なネットワークを構築します。

また、「乗継拠点」を設けることで、広域基幹交通、基幹交通、生活交通の接続性を高め、効率的かつ効果的なネットワーク形成を図るものとします。

機能分類	役割	対象
広域基幹交通	○ 市内と他都市を結び、本市の骨格を形成する重要な役割を担い、広域的な公共交通の軸として、通勤・通学をはじめとした多様な目的による市民や来訪者等の移動を支えます。	• 鉄道（ＪＲ大和路線、近鉄大阪線、近鉄道明寺線）
市内基幹交通	○ 本市の都市拠点と市内各地域を結ぶ市内の骨格を形成するとともに、鉄道駅間のフィーダー機能としての役割を担い、市民や来訪者等の移動を支えます。	• 市内循環バス「きらめき号」 • 路線バス（近鉄バス大阪教育大線）
生活交通	○ 主に市内各地域と最寄りの拠点を結ぶ役割を担い、市民生活を支えます。 ○ 市内循環バス「きらめき号」の乗り入れが困難な地域での生活圏内の移動を支え、最寄り鉄道駅等の拠点へのアクセス手段としての機能を担い、市民生活を支えます。 ○ タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯をはじめとした市民や来訪者等の移動ニーズに応じたドア to ドアの輸送が対応可能な移動手段として、市民や来訪者等の移動を支えます。 ○ シェアモビリティ、スクールバス、個別施設や企業等の送迎バスについては、公共交通ではないものの、地域の輸送資源として、連携や協働に向けて検討します。	• 市内循環バス「きらめき号」 • 新たな交通システム • タクシー　等
乗継拠点	○ 広域基幹交通、市内基幹交通及び生活交通間の乗継拠点で、待合空間の整備・乗継情報等の機能強化を図るべき拠点として位置付けます。	• 市役所、市民交流センター（サンヒル柏原）、市立柏原病院 • 鉄道駅（近鉄河内国分駅、JR 高井田駅、JR 柏原駅）



※現時点で想定される考え方を示したものであり、関係機関等との協議・調整が必要である。

図 4.2　柏原市における公共交通の将来ネットワークイメージ

4.5　取り組むべき施策イメージ

柏原市における公共交通が目指すべき姿「広く市民が利用可能な公共交通ネットワークのあるまち」を実現するために、必要な3つの目標に対する施策の方向性を以下に示します。

目標１　機能的なまちづくりを支える地域公共交通ネットワークの形成

- 方向性①　市内循環バスの見直し
- 方向性②　新たな交通システムの導入
- 方向性③　地域の輸送資源との連携・協働に向けた検討
- 方向性④　新技術の導入・活用の検討

目標２　分かりやすく、安心して、利用できる公共交通環境の構築

- 方向性⑤　バス利用環境の改善
- 方向性⑥　分かりやすい情報提供の実施
- 方向性⑦　公共交通を補完する自転車利活用に向けた検討

目標３　地域公共交通を多様な関係者の連携・協働により、創り・守り・育てる意識の醸成

- 方向性⑧　公共交通を支える仕組みづくり
- 方向性⑨　公共交通利用に向けた意識啓発
- 方向性⑩　交通事業者との連携による乗務員の確保

図 4.3　施策の体系

4.5.1　目標１　機能的なまちづくりを支える地域公共交通ネットワークの形成

(1)　方向性①　市内循環バスの見直し

市内循環バス「きらめき号」は、運行開始以来、大きな見直しが行われておらず、下図（図 4.4）に示すような課題が生じています。

そのため、柏原市公共施設等再編整備基本計画（令和５年（2023 年）10 月）に基づき、多世代交流拠点「（仮称）市民交流センター」の令和８年度（2026 年度）の開館に合わせて、市内循環バス「きらめき号」の運行内容を見直す予定です。

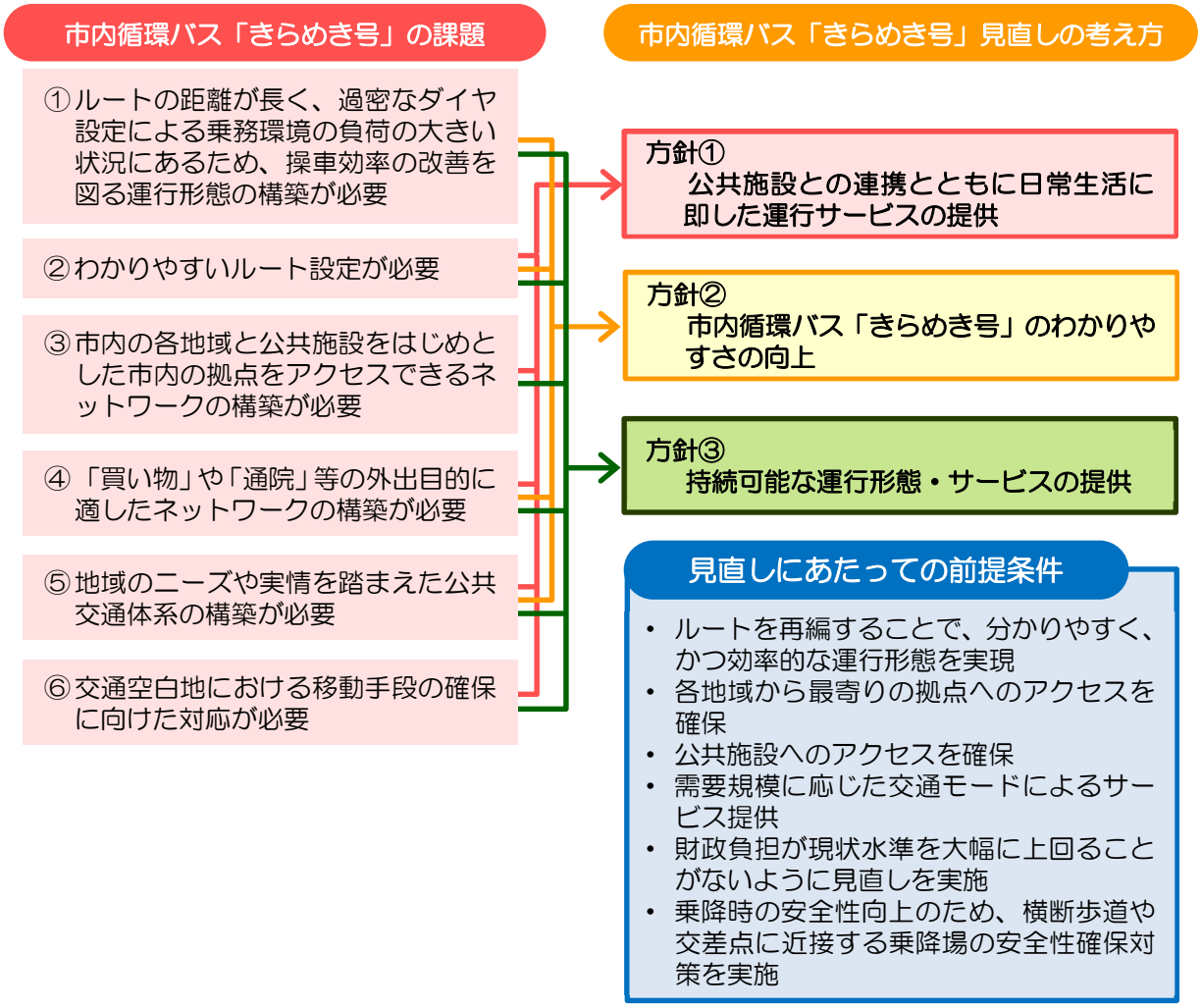


図 4.4　市内循環バス「きらめき号」に関する課題を踏まえた見直しの考え方

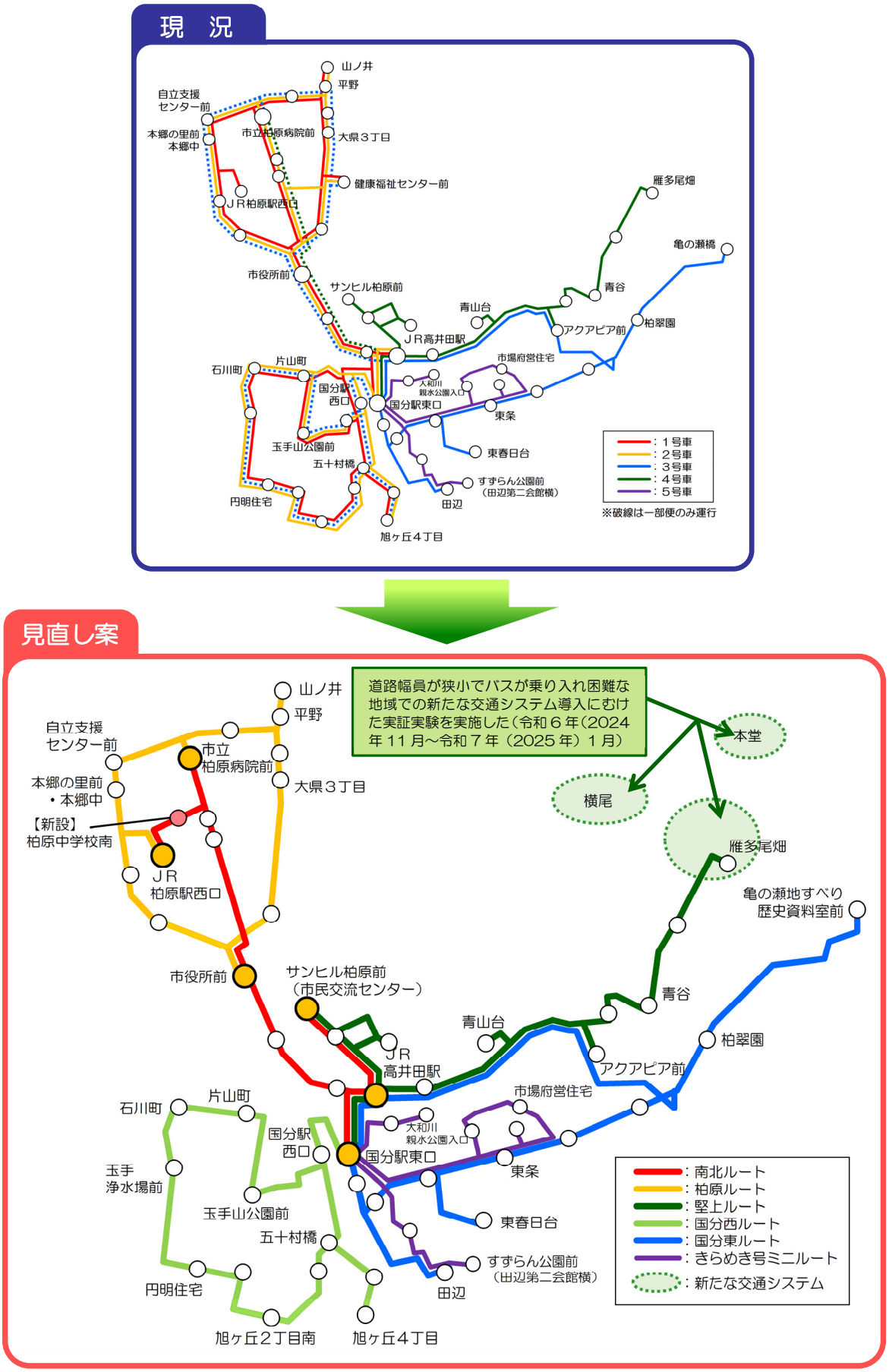


図 4.5　見直し案のルート設定案

(2)　方向性②　新たな交通システムの導入

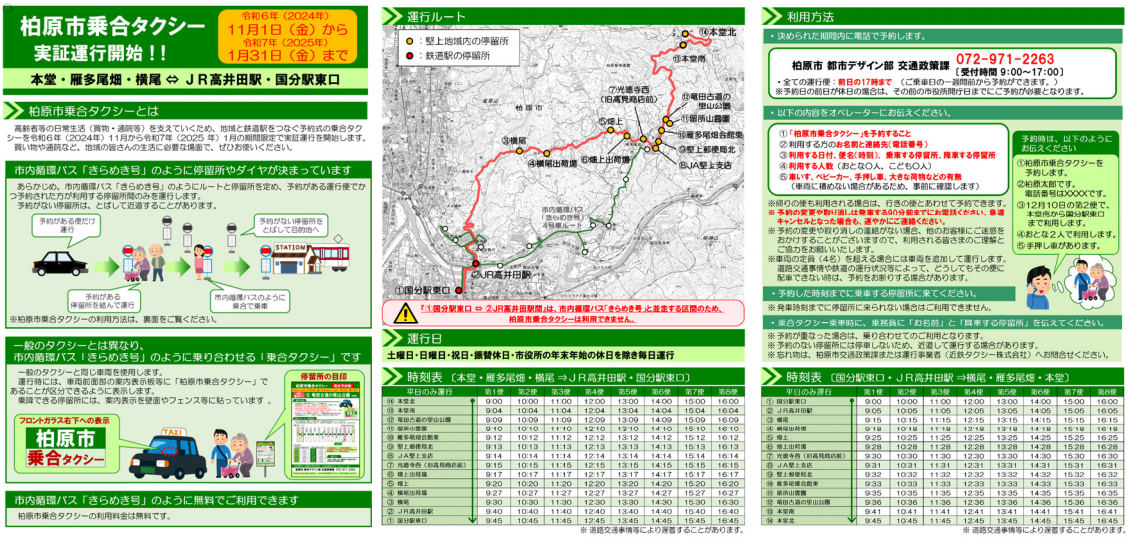
鉄道駅や市内循環バス「きらめき号」の乗降場所からの距離がある「交通空白地」の利便性を向上させるため、新たな交通システムの導入を検討します。地域の実情に応じた適切な手段を導入し、既存の公共交通を補完する形で運行を検討します。

【柏原市での取組】堅上地域での柏原市乗合タクシー実証運行の実施

堅上地域に広く存在する交通空白地において、地域と主要鉄道駅をつなぐ予約制の乗合タクシーの実証運行を令和６年（2024 年）11 月から令和７年（2025 年）１月までの期間限定で実施している。柏原市乗合タクシーは、あらかじめ、市内循環バス「きらめき号」のようにルートと停留所を定め、予約がある運行便でかつ予約された方が利用する停留所間のみを運行するもので、一般のタクシーと同じ車両を活用して運行している。

実証運行期間中の利用者は 377 人、1 便あたりの利用者数は 1.85 人/便であり、半数以上の運行便が乗合利用となっている。

●柏原市乗合タクシー実証運行の案内チラシ



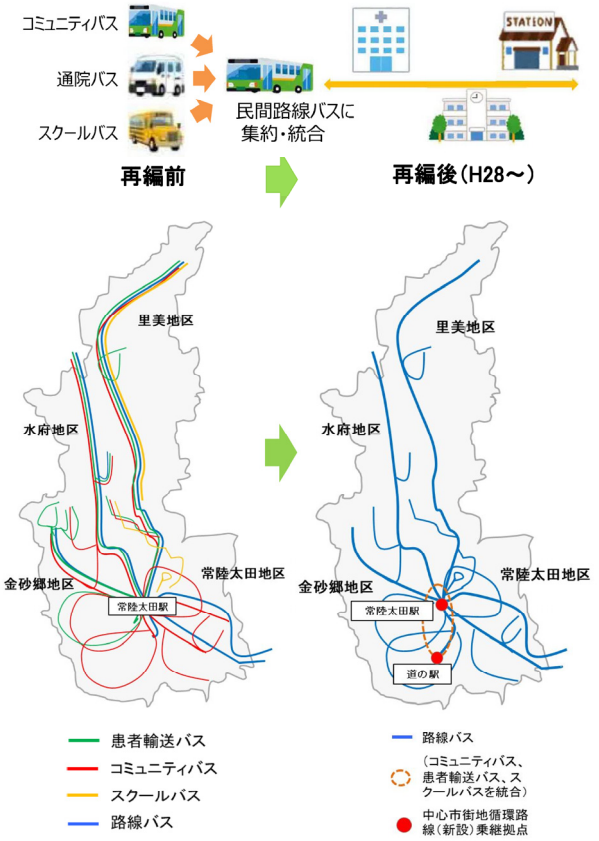
(3)　方向性③　地域の輸送資源との連携・協働に向けた検討

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（地域交通法）に基づき、持続可能な公共交通の整備が求められています。本市では、鉄道・市内循環バス「きらめき号」・タクシー等の既存の交通手段を最大限活用しつつ、地域の輸送資源（送迎バス、スクールバスなど）を有効活用する方法を検討します。

【事例】スクールバス・患者輸送バス等を路線バスへの集約（茨城県常陸太田市）

常陸太田市では、路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加していた。平成28年（2016年）10月から、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合し、運賃体系の見直しを行い、輸送リソースの効率化と公的負担抑制を実現している。

●常陸太田市における地域公共交通の再編



出典：国土交通省資料

【事例】送迎バスの空席を活用した高齢者「おでかけ支援バス」の運行（八尾市）

八尾市では、各事業所が運行する送迎用バスの空席を活用し、高齢者の方々の買い物や交通機関への移動支援を目的として、平成29年（2017年）から利用状況や課題を把握するための試験運行を実施している。

市内在住の65歳以上の方で、ご自身で送迎バスへ乗降が可能な方で、許可証の発行を受けた方が利用できる。

(5)　方向性④　新技術の導入・活用の検討

近年、自動運転等の新型輸送サービスや ICT を活用した MaaS などの公共交通サービスの技術が進化しており、交通事故の削減や渋滞の解消、乗務員不足の対応が期待されています。本市においても、新技術の動向を継続的に調査し、試験導入を含めた活用を検討します。

【参考】MaaS（マース：Mobility as a Service）とは

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものである。

出典：日本版 MaaS の推進 HP（国土交通省）

【参考】新型輸送サービスとは

MaaS に統合可能なサービスのコンテンツとしての、シェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による交通サービス等のことである。

●主な新型輸送サービスの特性

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
・**都市部の交通空白地域**や、多様で不確実な移動ニーズがある**観光地**での活用が期待	・高齢化が進む**地方部**や**観光地**での活用が期待	・狭い路地の多い**大都市の密集地域**や**観光地**の移動に適合	・近年急速に進む**運転者不足への対応**として、自動運転の活用が期待
提供：NTTドコモ			

出典：国土交通省資料

4.5.2　目標２　分かりやすく、安心して、利用できる公共交通環境の構築

(1)　方向性⑤　バス利用環境の改善

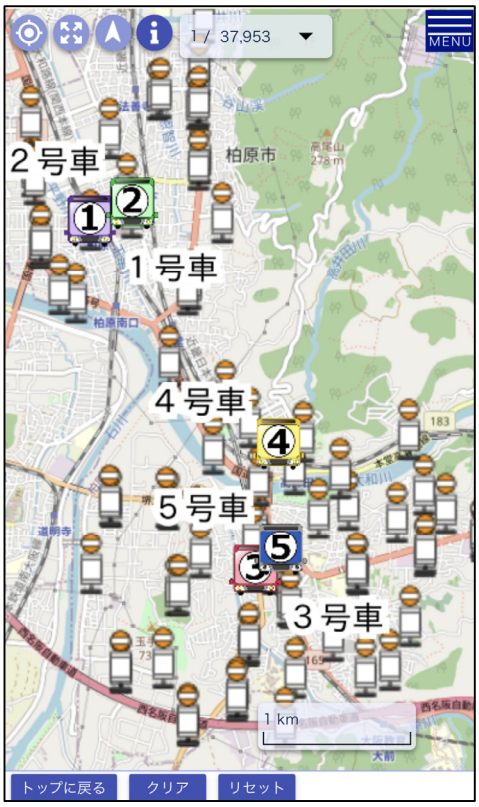
市内循環バス「きらめき号」の乗降場所の多くは上屋やベンチが設置されておらず、住民から設置を求める要望が多く寄せられています。しかし、バス待ち環境の整備は、コストや設置場所の制約もあるため、交通結節点や医療機関、商業施設、公共施設などの利用状況を踏まえ、高齢者や障がい者などだれもが利用しやすいバス待ち環境の改善策や運行情報の提供方法を検討します。

また、市内循環バス「きらめき号」の車両は、バリアフリー対応がされていないため、バリアフリー化に向けた検討も進めます。

【柏原市の取組】バスロケーションシステムを活用したバス運行情報の提供

令和５年（2023 年）２月に柏原市地図情報システム（公開型 GIS）を活用したバスロケーションシステムを導入し、市内循環バス「きらめき号」1～5 号車までの走行位置が確認できる。また、同年 ４ 月に交通状況等によりバスの運行が大幅に遅れた際に、運行状況をお知らせする機能を追加している。

●バスロケーションシステムによる市内循環バス「きらめき号」走行位置情報



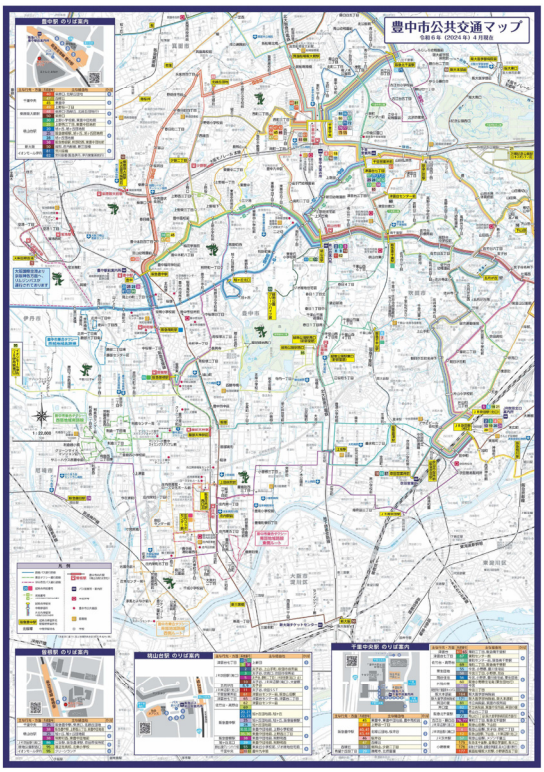
(2)　方向性⑥　分かりやすい情報提供の実施

公共交通は地域住民だけでなく観光客等の来訪者など、全ての利用者にとって使いやすいものである必要があります。誰もが簡単に運行情報を入手できるよう、公共交通マップの作成、ホームページ、デジタルサイネージ等の多様なツールの活用を検討します。また、経路や行き先、乗り継ぎ案内等について、デザインや表記等を工夫し、わかりやすく利用しやすい案内表示に改善します。さらに、市内循環バス「きらめき号」乗降場所周辺の施設と連携して待合スペースの確保や情報提供も検討します。

【事例】公共交通マップ作成・配布（豊中市）

豊中市では、「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」に取り組んでおり、バスをはじめとした公共交通をもっと身近な移動手段として利用できるよう、路線バスや豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」などの情報を掲載した公共交通マップを作成している。

●豊中市公共交通マップ



出典：豊中市 HP

(3)　方向性⑦　公共交通を補完する自転車利活用に向けた検討

自転車は鉄道やバスの公共交通ネットワークを補完する身近な移動手段です。本市では、自転車の駐輪環境や通行空間の整備を含め、自転車の活用方法を検討します。また、レンタサイクルやシェアサイクルを手軽で利便性の高い移動手段として活用する方法も検討します。

【事例】シェアサイクル事業の本格化（豊中市）

豊中市では、令和元年（2019 年）11 月から市域中南部を対象にシェアサイクルの実証実験を開始している。その後、効果を市全域で把握するため、令和 3 年（2021 年）11 月に実証実験のエリアを市全域へ拡大しました。実証実験では、公共交通を補完する効果などが確認されたことから、令和 4 年（2022 年）11 月より本格運用に移行している。

また、シェアサイクルの利便性を向上させるため、サイクルポートを公共施設や民間施設の用地だけでなく、道路空間や都市公園内にも設置している。

●道路空間や都市公園内に設置されているシェアサイクルポート

【阪急曽根駅東サイクルポート】

【服部緑地西口サイクルポート】

出典：豊中市 HP

4.5.3　目標３　地域公共交通を多様な関係者の連携・協働により、創り・守り・育てる意識の醸成

(1)　方向性⑧　公共交通を支える仕組みづくり

多様な主体による参画を促進するため、停留所周辺の民間事業者と連携し、利便性向上に取り組む仕組みを検討します。また、住民主体で地域に必要な交通を考え、行政が支援する仕組みや公共交通事業に係る協賛金制度の導入、ふるさと納税を含む寄付についても検討します。

【事例】「バスまちスポット」・「まち愛スポット」登録制度（埼玉県）

埼玉県では、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として協力いただく登録制度を導入している。対象施設では、利用者が協力施設であることが分かるように、ステッカーが掲出されている。

・バスまちスポット：バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね 50m 圏内）
・まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね 500m 圏内）

出典：埼玉県 HP

【事例】大東市コミュニティバス等運行事業協賛制度（大東市）

大東市では、大東市コミュニティバス、大東市南部地域コミュニティバス、および大東市東部地域乗合タクシーの運行事業に係る協賛制度を、令和６年度（2024 年度）から実施している。

協賛金は 1 円以上であれば金額の制限はなく、賛同する路線を指定して協賛することができる。また、1 回の申込みで 1,000 円以上を協賛した方のうち、希望する方は、ホームページやニュースレター等に氏名や事業所名を掲載することが可能である。

出典：大東市 HP

(2)　方向性⑨　公共交通利用に向けた意識啓発

過度な自動車利用から適度な自動車利用へと、無理のない範囲での転換を促すため、バスやタクシーの乗り方の周知などを図るとともに、公共交通の利用を推進するイベント実施や、広報誌・イベントを活用した公共交通の運行状況や利用促進策を紹介するなど、住民の意識啓発の推進策について検討します。

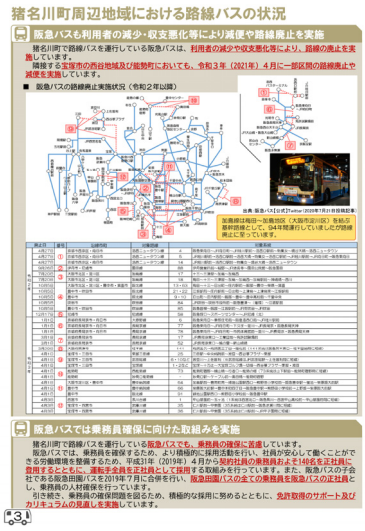
【事例】モビリティ・マネジメント教育の実施（兵庫県川西市）

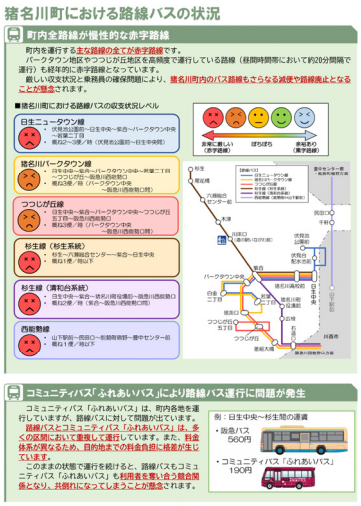
川西市では、平成 18 年（2006 年）から学識者と鉄道・バス事業者との協働により、地域の財産でもあるバスを使って、公共マナー・交通安全・環境問題等を知り、バスの大切さを学ぶモビリティ・マネジメント教育を市内の小学校を対象に継続的に実施している。

出典：兵庫県川西市 HP

【事例】公共交通利用促進広報誌の発行（兵庫県猪名川町）

猪名川町では、公共交通の厳しい現状・問題点や、交通事業者・猪名川町による取組の状況を伝え、かつ公共交通利用促進を促す広報資料を作成・配布することで、住民の公共交通に対する意識や考え方の醸成を図るものとして、公共交通利用促進広報誌を令和３年（2021 年）10 月から発行している。





出典：兵庫県猪名川町 HP

(3)　方向性⑩　交通事業者との連携による乗務員の確保

全国的に公共交通の乗務員不足が深刻化しています。本市の公共交通を維持し、安全な移動手段を確保するため、交通事業者と連携し、乗務員の確保や育成に取り組みます。また、公共交通の魅力を発信し、乗務員の確保につながる施策を検討します。

【事例】ハローワークや交通事業者との連携による就職セミナーの開催（豊中市）

豊中市では、一般社団法人大阪バス協会および阪急バス株式会社の人事担当者から、バス業界やバス運転士の仕事に関する説明するセミナーをハローワーク池田、池田市、箕面市、豊能町、能勢町、大阪府の共催により、バス運転士職業理解セミナーを開催し、人材確保に向けた取組を行っている。

出典：豊中市 HP

5.　今後の取組

公共交通の目指すべき姿である「広く市民が利用可能な公共交通ネットワークのあるまち」の実現に向け、具体的な施策案の検討を進めていきます。また、柏原市公共施設等再編整備基本計画（令和5年（2023年）10月）に基づき、多世代交流拠点「（仮称）市民交流センター」の令和8年度（2026年度）の開館に合わせて、市内循環バス「きらめき号」の見直しを実施する予定です。

さらに、今後の公共交通施策を効果的に推進するため、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスのあり方を明確にするマスタープランとして、「（仮称）柏原市地域公共交通計画」の策定にも着手していきます。

柏原市公共交通のあり方検討報告書

発　　行：柏原市都市デザイン部交通政策課
発行年月：令和７年（2025 年）４月

〒582-8555　大阪府柏原市安堂町１番 55 号
TEL：072-972-1501（代表）
http://www.city.kashiwara.osaka.jp/