

目次

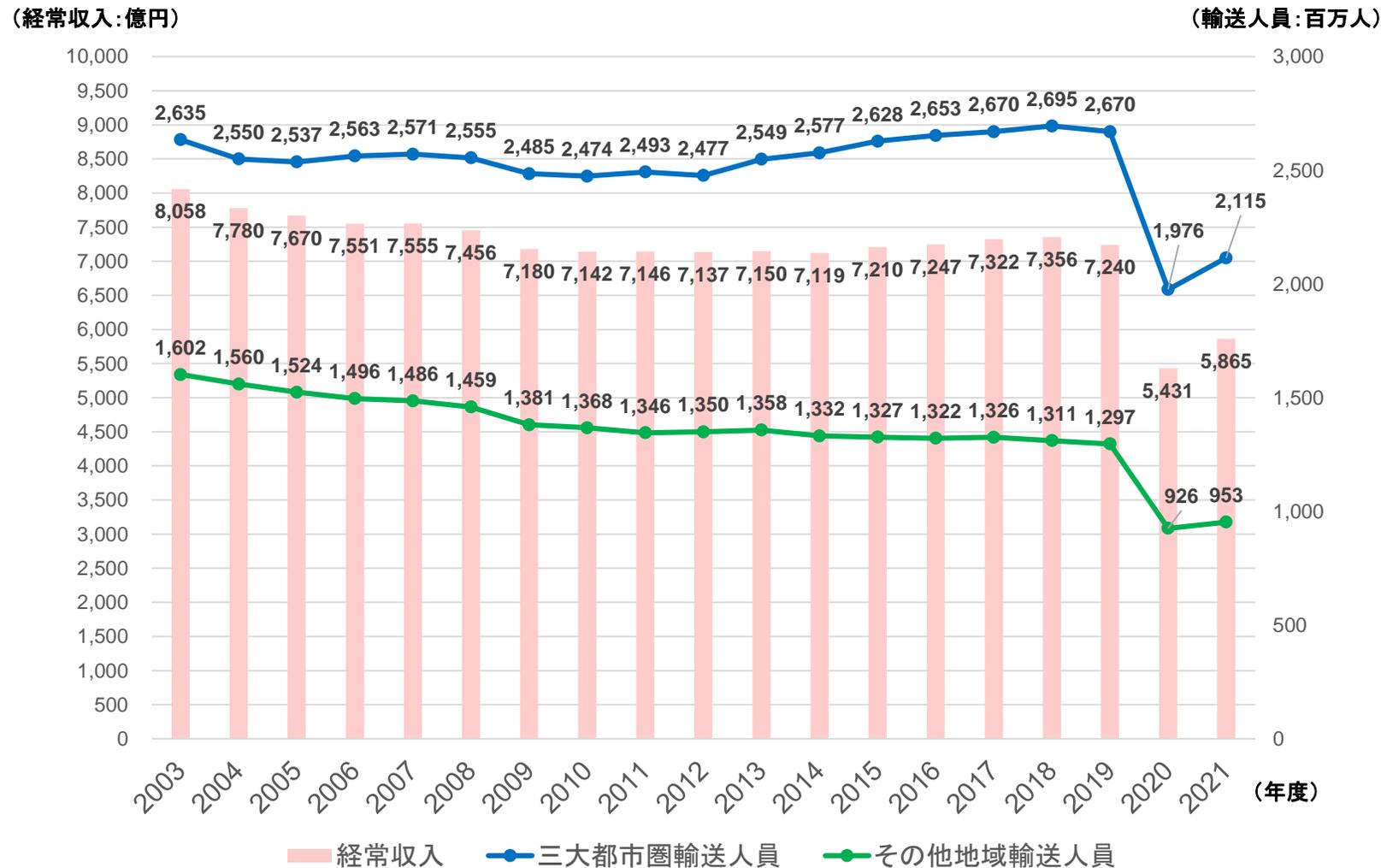
令和5年度 第1回
広域協議会 資料6

1. 地域公共交通を取り巻く環境について
2. 金剛自動車株式会社の子バス事業廃止公表に至るまでの経過について
3. 新たな公共交通の検討について
4. 新たな交通サービスの運行に必要な広域協議会での協議事項について

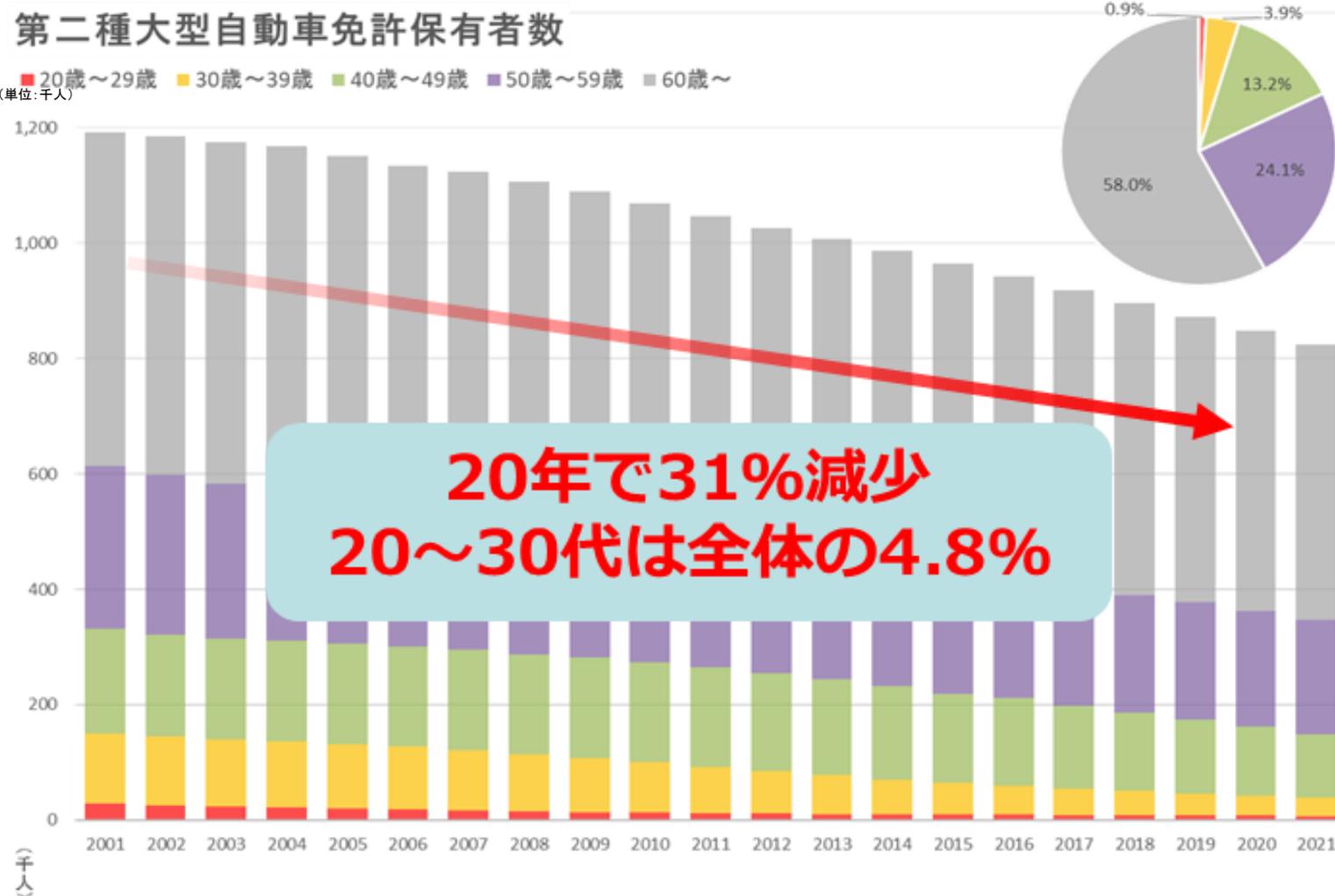
1. 地域公共交通を取り巻く環境について

近畿運輸局 自動車交通部 旅客第一課

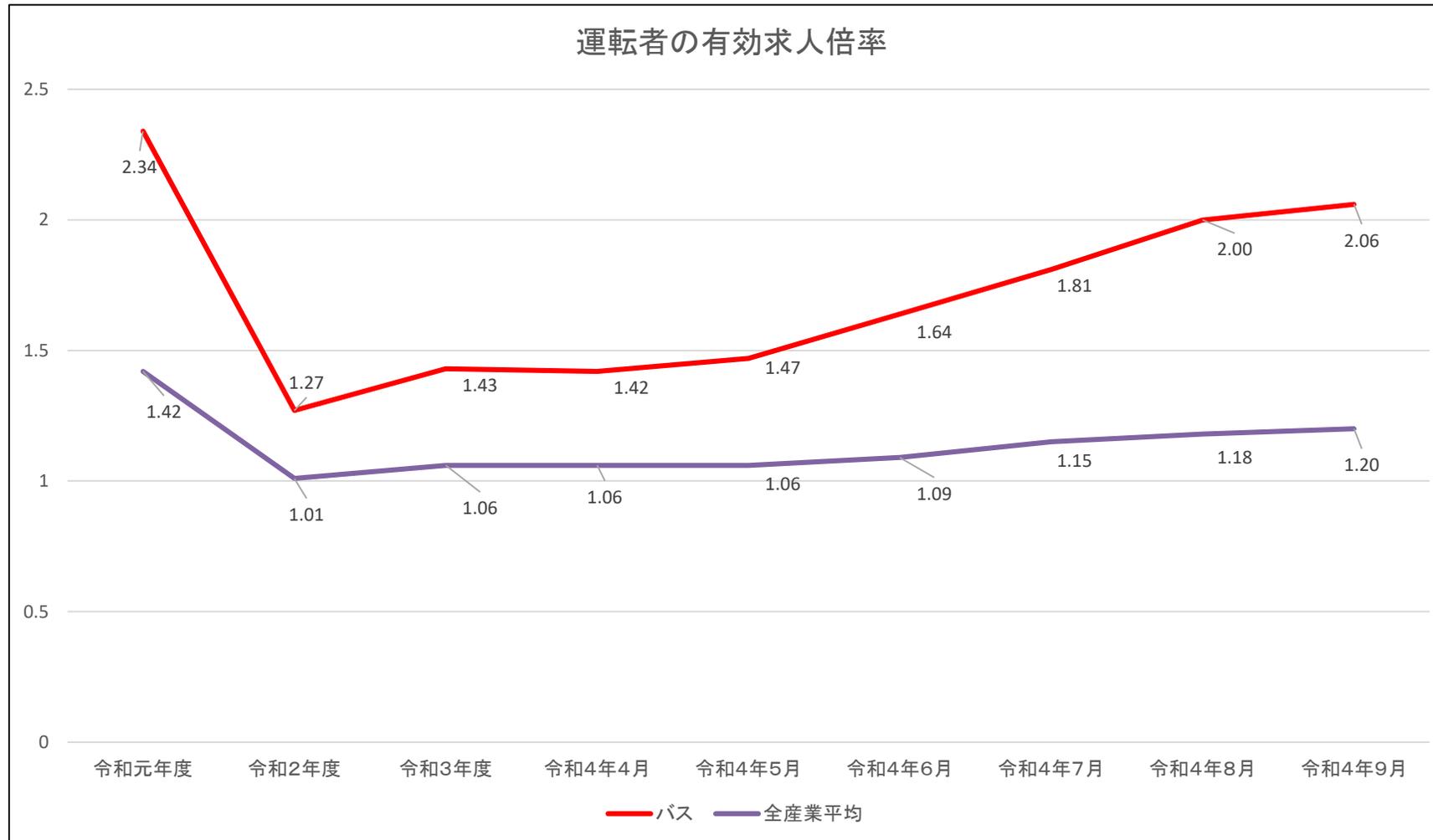
2003年度以降、経常収入は減少傾向であり、2020年度にはコロナ禍の影響もあり、経常収入及び輸送人員が大きく減少しており、極めて厳しい状況となっている。



バス事業



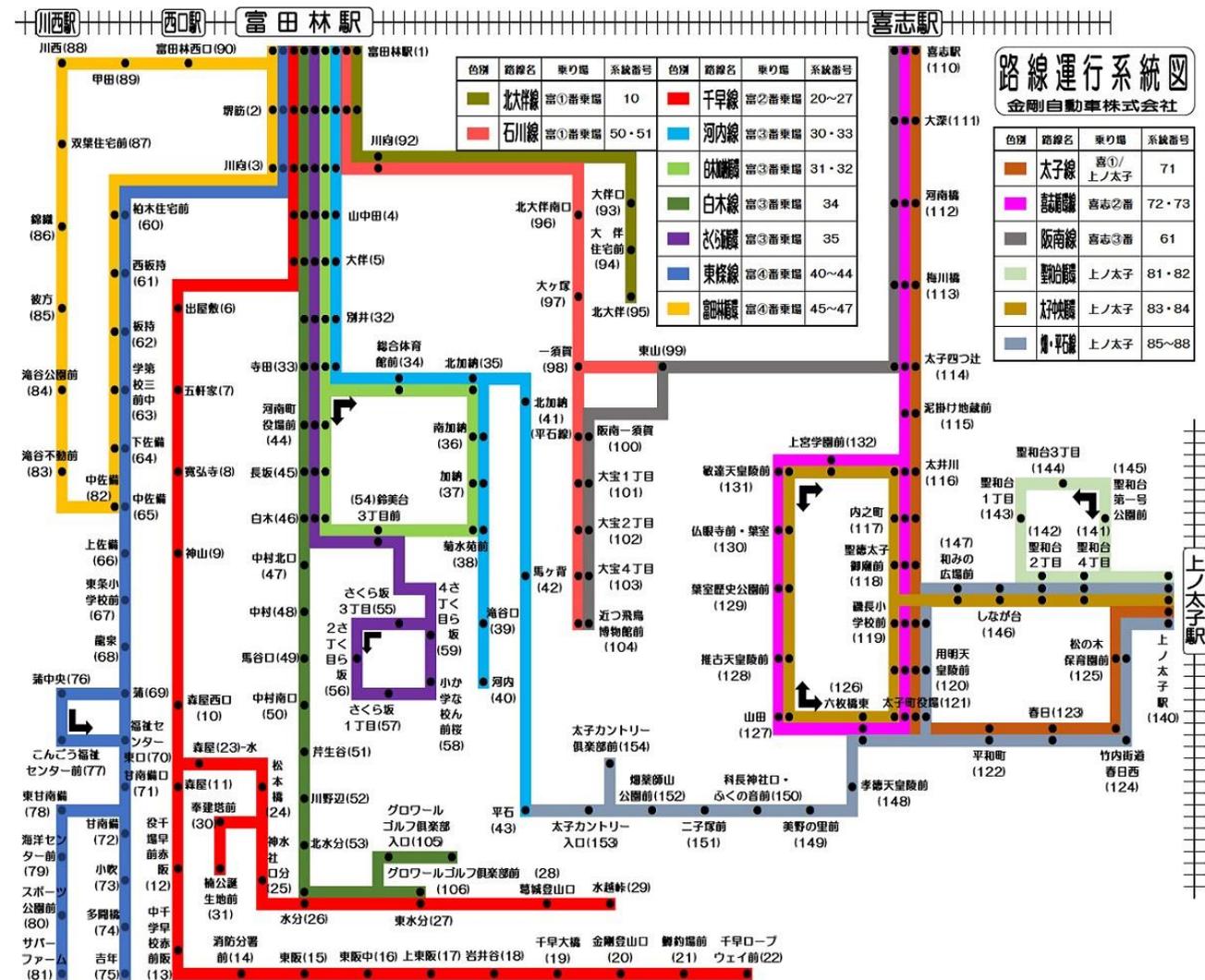
自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2～3倍。



厚生労働省「職業安定業務統計」

2. 金剛自動車株式会社のバス事業廃止公表に至るまでの経過について

金剛バスとは、金剛自動車株式会社(本社：富田林市本町18番17号)が運営する一般乗合旅客運送事業、いわゆる路線バスで、近鉄喜志駅、近鉄富田林駅及び近鉄上ノ太子駅を起点として、4市町村(富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村)内を運行する路線バスである。



金剛バス路線図
(金剛自動車(株)ウェブサイトより抜粋)

2. 金剛自動車株式会社の子バス事業廃止公表に至るまでの経過について

- 令和4年11月21日(月) 乗務員不足により、平日ダイヤとして運行する日についても、土日祝ダイヤでの運行を開始する。
- 令和5年2月21日(火) 深刻化する乗務員不足に対応するため、土日祝ダイヤからさらに減便したダイヤにて運行を開始する。
- 令和5年5月19日(金) 4市町村、近畿運輸局、大阪府が、金剛自動車株式会社より、路線バス事業廃止の意向を受ける。また併せて、乗務員の離職を防ぐため、自社が公表するまで非公表とするように申し入れを受ける。
- 令和5年6月13日(火) 金剛自動車株式会社に対し、沿線4市町村から財政支援も含めた何らかの形で路線維持、事業継続の要請を行う。

2. 金剛自動車株式会社ของ巴士事业废止公表に至るまでの経過について

令和5年6月30日(金) 金剛自動車株式会社がタクシー事业を废止される。

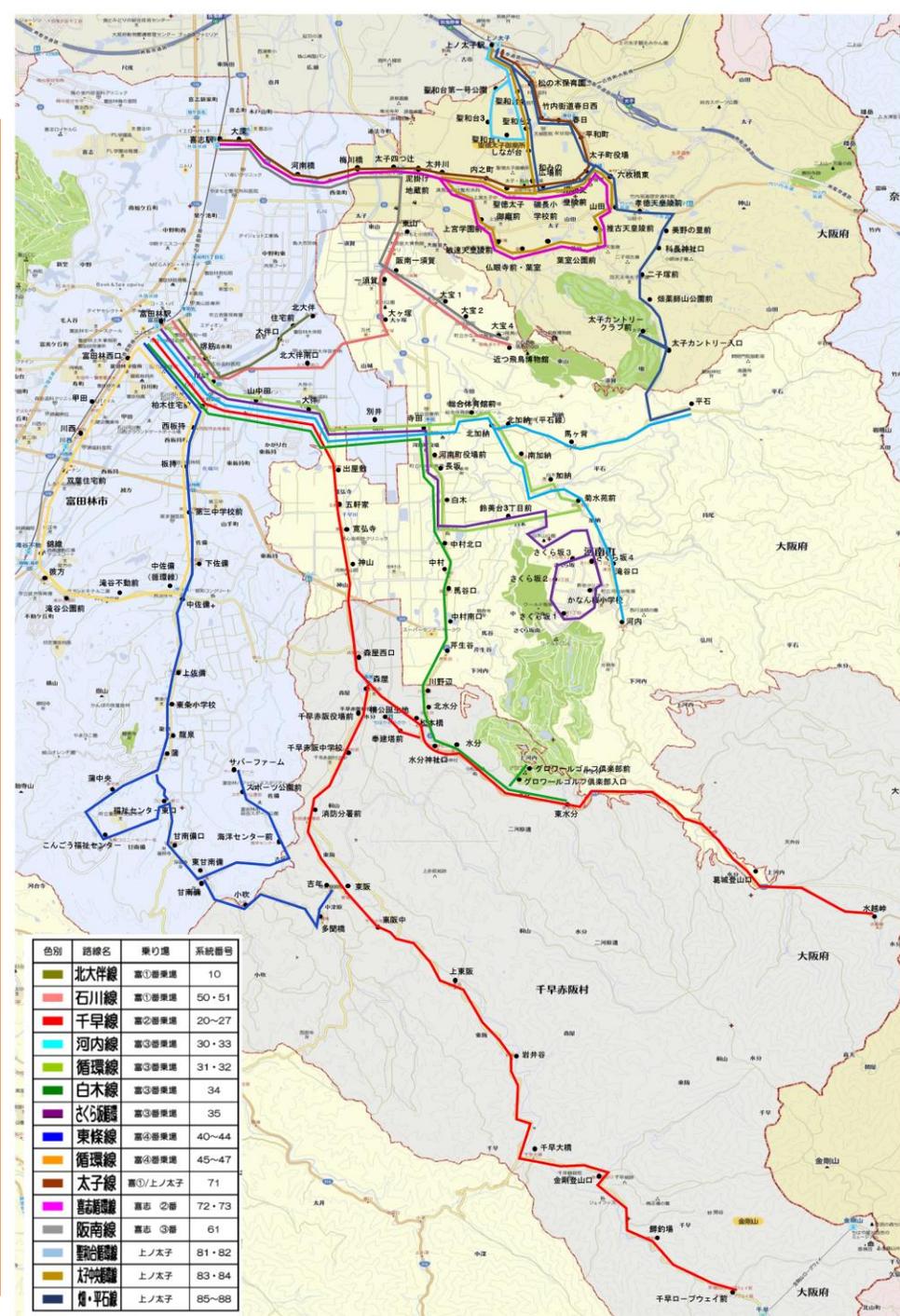
令和5年9月 8日(金) 金剛自動車株式会社から4市町村に対し、令和5年12月20日(水)をもって路线巴士事业を废止する旨の通知書を提出される。

令和5年9月11日(月) 金剛自動車株式会社が、路线巴士事业废止の公表をされる。

3. 新たな公共交通の検討について

○現在の金剛バスの運行状況について

- 運行路線数 - 計15路線(1路線は運休中)
- 全路線の輸送人員 - 約110万人
(R4年4月～R5年3月)
- 運行便数 - 平日280便、土日休242便(R4実績)
- 市町村別人口
富田林市-約11万人(うち沿線人口約2.7万人)、
太子町約1.3万人、河南町約1.5万人、
千早赤阪村約5千人
- 全路線の沿線人口 - 約6万人



3. 新たな公共交通の検討について

○路線バス事業者への運行等協力依頼について

令和5年9月12日(火) 金剛バスの代替交通について、近鉄バス株式会社・南海バス株式会社に対し運行等協力依頼を行った。

令和5年9月15日(金) 近鉄バス株式会社・南海バス株式会社より、運行等協力依頼に対する回答があった。

主な内容

- ・バス業界を取りまく環境は、非常に厳しい状況であり、既存の路線バス運営に支障が出ないことを前提に可能な範囲での協力をする。
- ・協力にあたっての前提条件として、「自治体コミュニティバス」方式とする。

3. 新たな公共交通の検討について

○「自治体コミュニティバス」方式とは

民間のバス事業者が直営で運行する路線バスとは違い、事業主体は自治体であり、運行にかかる初期費用及び運行経費を自治体が負担し、運行については、民間の交通事業者に委託する方式

○新たな公共交通の検討について

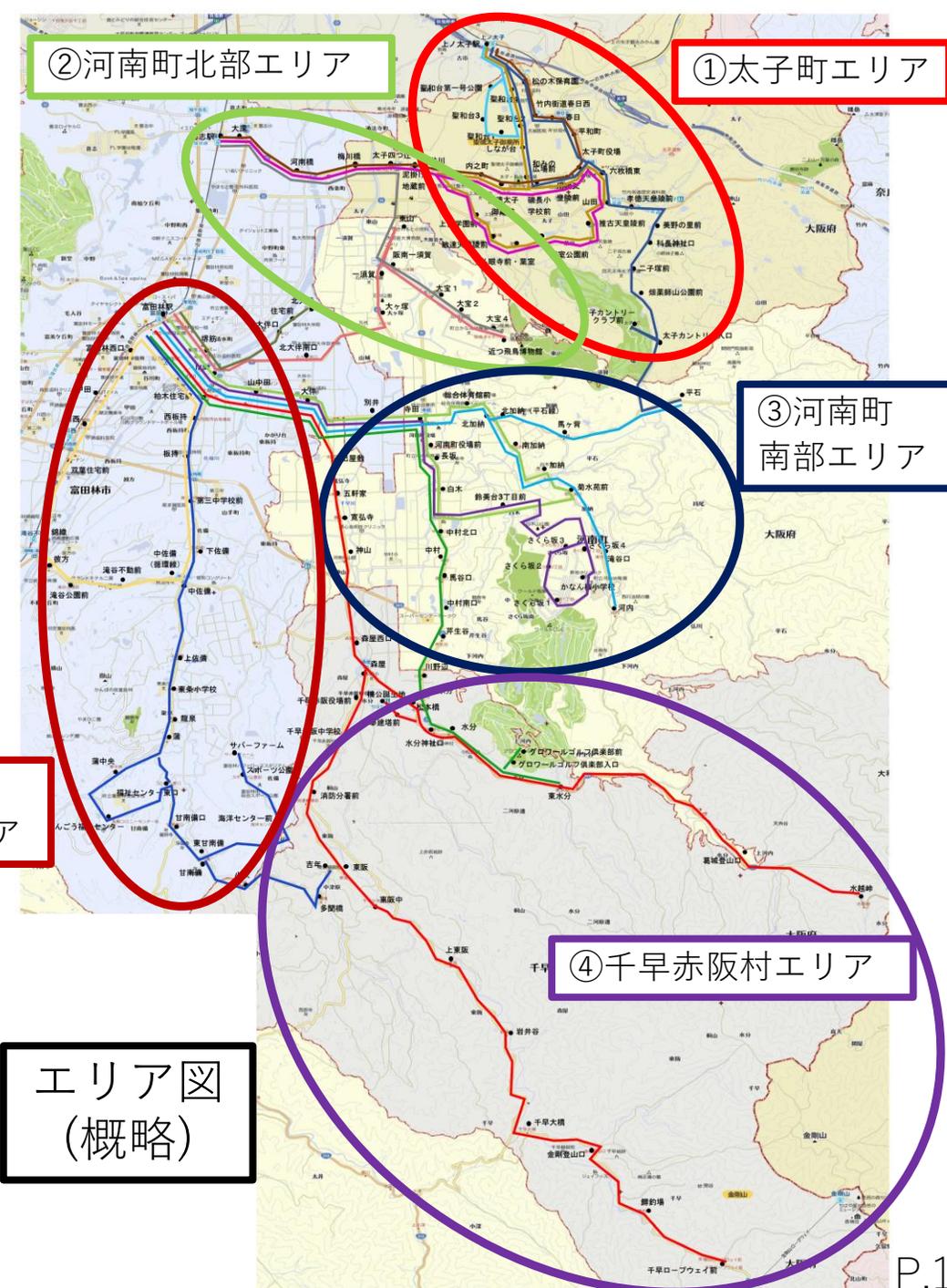
金剛バスについては、地域住民の日常生活において欠かせない移動手段であることから、廃止後は途切れることがない代替交通の確保が必要である。

しかしながら、利用者減少に伴う経営環境の悪化、2024年問題をはじめとするバス乗務員の不足、燃料費高騰等による運行経費の増大、運行車両の確保などの問題があり、全ての路線を維持することは非常に難しいと考えている。まずは、金剛バスが廃止となる12月20日の翌日以降の代替交通を確保するべく、金剛バスの全路線のうち、代替交通として優先して確保する路線について、検討を進めるものである。

3. 新たな公共交通の検討について

金剛バスの運行エリアについて、利用客数や地形的な観点から5つにエリアを分ける。

- ①太子町エリア (19万人)
- ②河南町北部エリア (25万人)
- ③河南町南部エリア (24万人)
- ④千早赤阪村エリア (16万人)
- ⑤富田林市東南部エリア (26万人)



3. 新たな公共交通の検討について

○5つのエリアへの路線の運行の考え方について

- ・ 鉄道駅と各エリアを結ぶ路線の検討

4市町村により、エリアごとに優先して確保する路線の抽出を行った。

優先して確保する路線については、大量輸送が必要であり、路線バスの運行協力事業者と協議を行っていく。

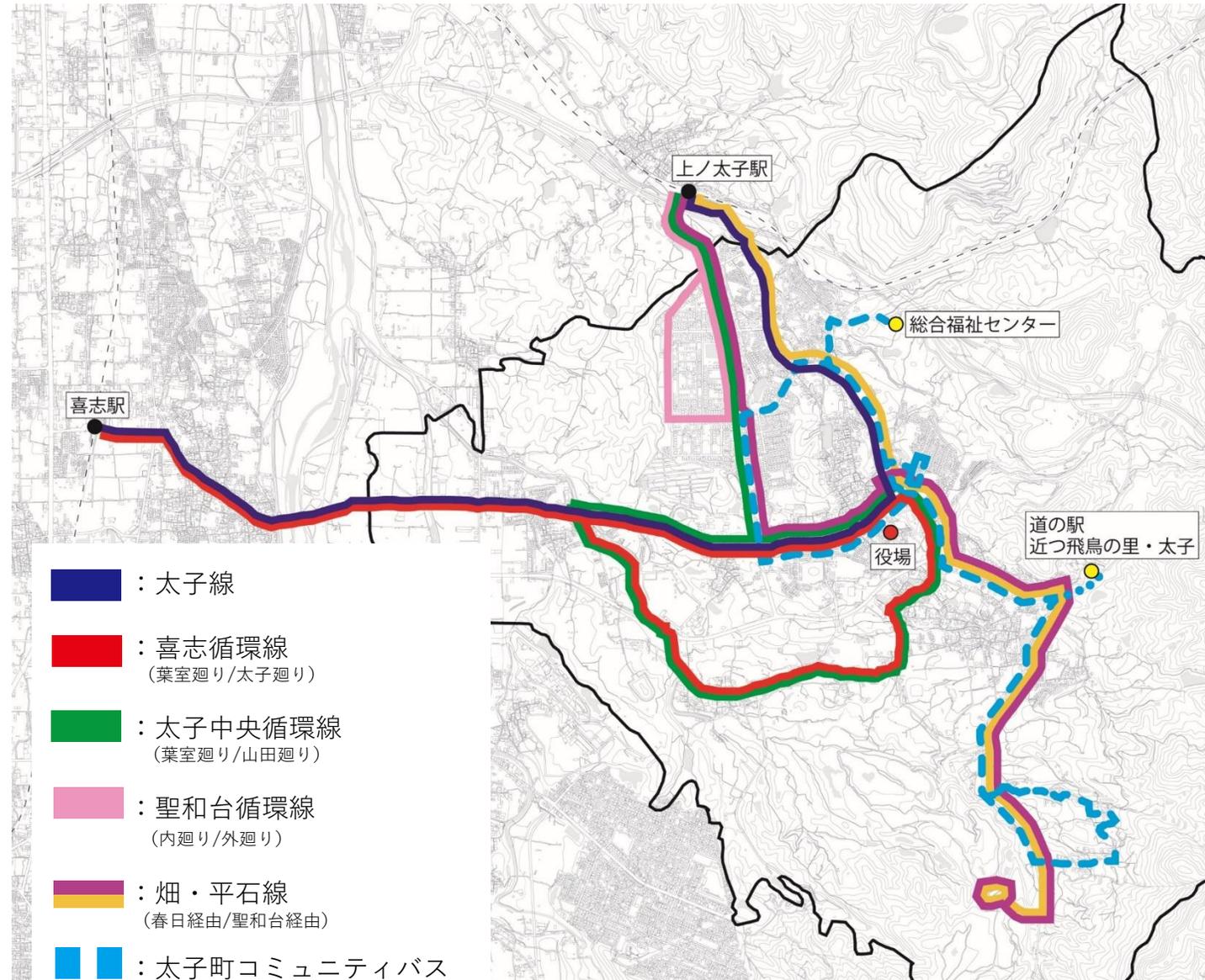
輸送人員の少ない路線については、路線バスの運行形態だけではなく、自家用有償旅客運送や乗合タクシーなど、様々な交通サービスを含めて検討を行っていく。

■太子町エリアの金剛バス路線と路線別乗車数

路線名	運行本数	合計	乗車数	1便あたりの乗車数
太子線	上ノ太子駅前⇒喜志駅前: 16本	32 本	247 人	7.7 人
	喜志駅前⇒上ノ太子駅前: 16本			
喜志循環線	葉室廻: 8本	15 本	212 人	14.1 人
	太子廻: 7本			
太子中央循環線	葉室廻: 5本	10 本	47 人	4.7 人
	山田廻: 5本			
聖和台循環線	右廻: 8本	17 本	17 人	1.0 人
	左廻: 9本			
畑・平石線(春日経由)	(暫定ダイヤのため運行なし)	0 本	0 人	0.0 人
畑・平石線(聖和台経由)	上ノ太子駅前⇒太子カントリー倶楽部: 5本	10 本	17 人	1.7 人
	太子カントリー倶楽部⇒上ノ太子駅前: 5本			

※2023年7月12日(水) 実態調査結果より

→太子線、喜志循環線の利用が多くを占める

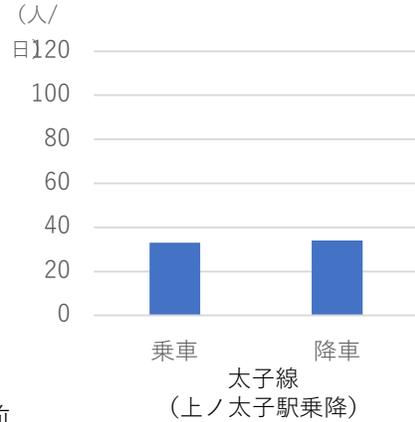


太子町エリア 太子線・喜志循環線について

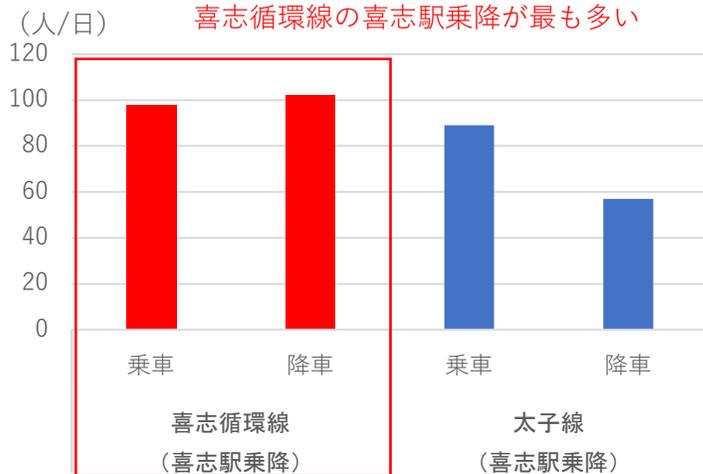
■喜志駅発の2路線（太子線、喜志循環線）

○駅前バス停の乗降者数

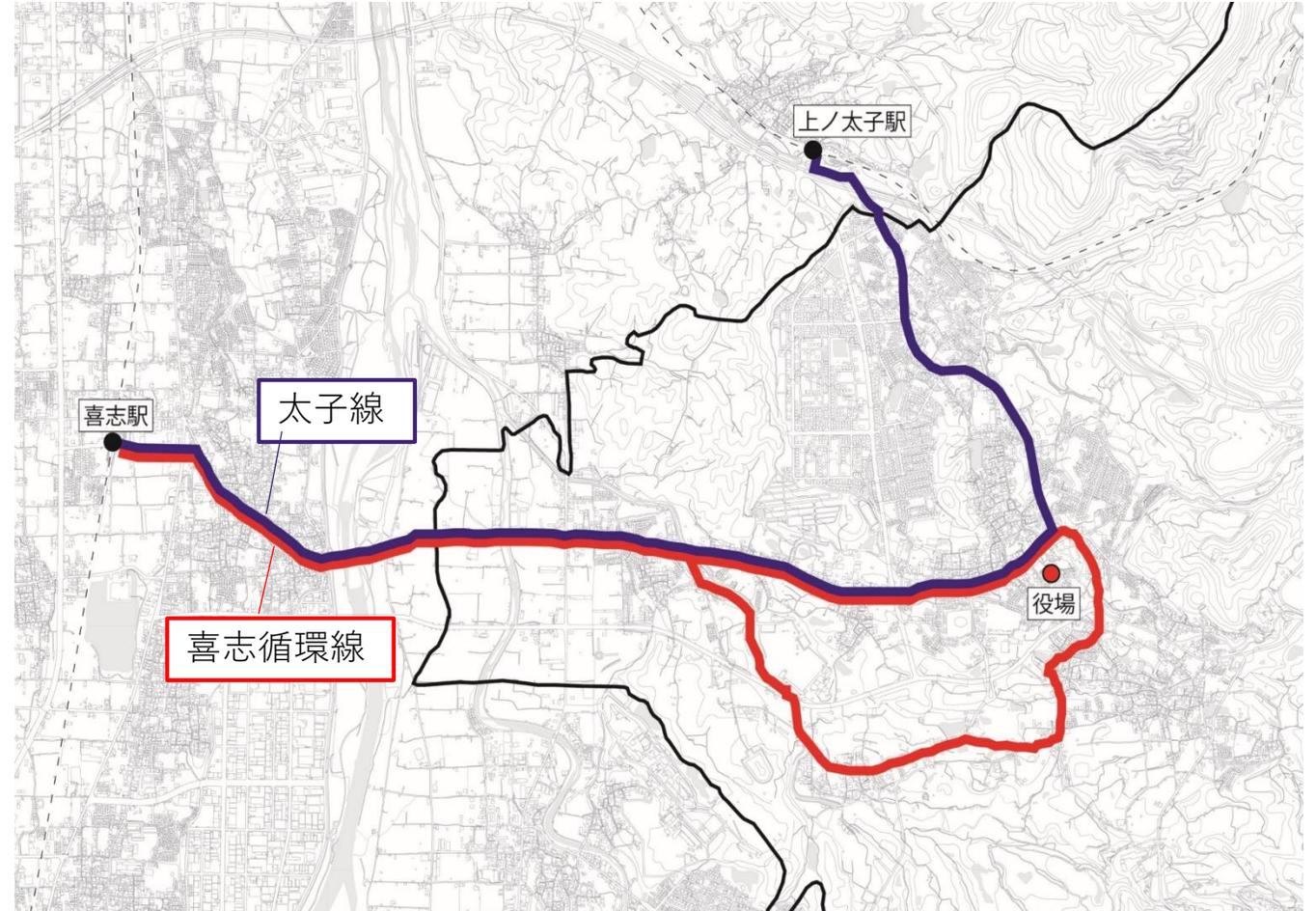
・上ノ太子駅前



・喜志駅前



※2023年7月12日（水）実態調査結果より



- ・上ノ太子駅と喜志駅の利用者数を比較すると、喜志駅の利用者数が多い。
- ・喜志駅の利用者数は喜志循環線が多い

喜志循環線が必要となる

上ノ太子駅については単独協議会（太子町地域公共交通会議）で今後協議

3. 新たな公共交通の検討について

○河南町北部エリア

府立近つ飛鳥博物館を
含む北部エリア

○輸送人員(R4/4~R5/3)

— 阪南線 - 約16万人

— 石川線 - 約9万人



河南町北部エリア

3. 新たな公共交通の検討について

○河南町南部エリア

河南町役場を含む南部エリア

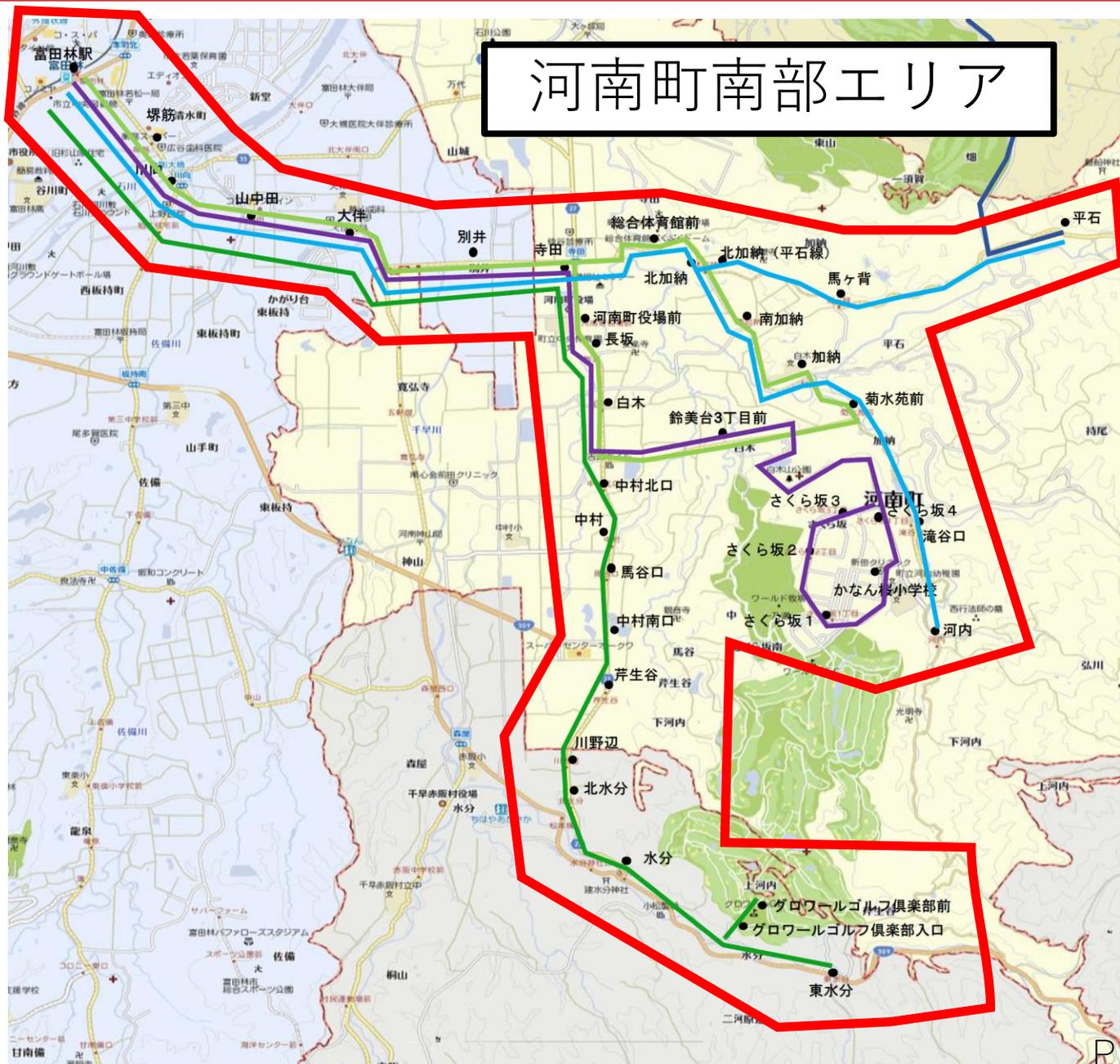
○輸送人員(R4/4～R5/3)

■ さくら坂循環線 - 約14万人

■ 白木線 - 約5万人

■ 河内線 - 約4万人

■ 白木加納循環線 - 約0.8万人



3. 新たな公共交通の検討について

- 河南町（輸送人数が最も多い路線）
北部エリア 「阪南線」
南部エリア 「さくら坂循環線」 ⇒ 路線バス協力事業者
- 河南町（その他の路線）
北部エリア 「石川線」 ⇒ 路線バス協力事業者
南部エリア 「白木線」 ⇒ or 自家用有償旅客運送 ⇒ 自家用有償旅客運送
「河内線」
- 河南町自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）・・・町域内限定
↓
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での協議

3. 新たな公共交通の検討について

・ 河南町乗降 O D 調査結果

< 平日 >

路線名	1日の便数	1日の利用者数
阪南線	50便	430人
石川線	32便	173人
さくら坂循環線	17便	369人
白木線	16便	137人
河内線	16便	102人

- 【1回目調査】 平日：令和5年7月18日（火） 阪南線、さくら坂循環線
休日：令和5年7月16日（日） //
- 【2回目調査】 平日：令和5年9月 5日（火） 石川線、白木線、河内線
休日：令和5年9月 3日（日） //

3. 新たな公共交通の検討について

○千早赤阪村エリア

千早赤阪村役場を含むエリア

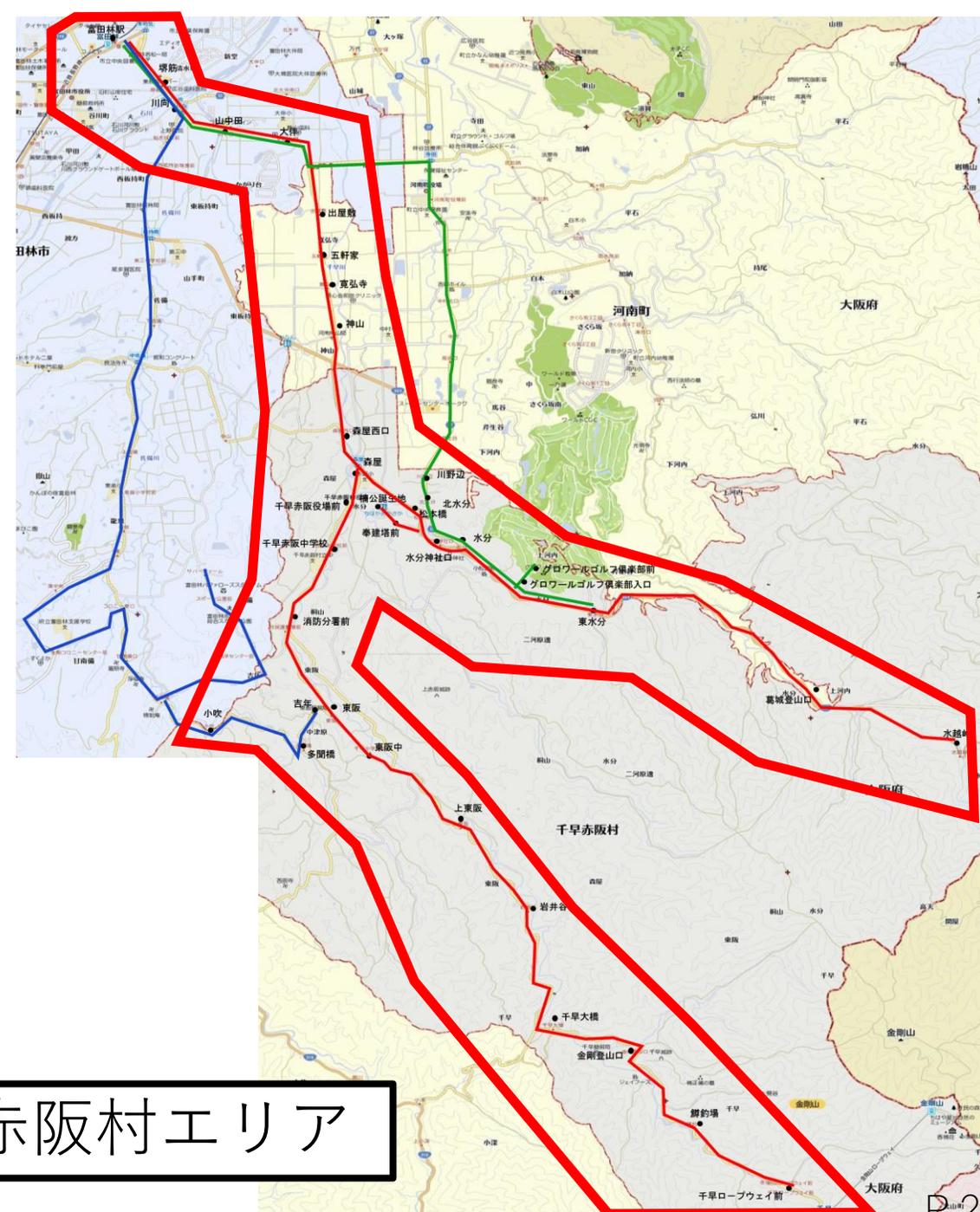
○輸送人員(R4/4~R5/3)

— 千早線 — 約16万人

— 東條線の一部

— 白木線の一部

千早赤阪村エリア



4. 金剛バスの各エリアについて

千早赤阪村エリア

村内の金剛バス路線

路線名	系 統
千早線	千早ロープウェイ前方面行
	楠公誕生地前行
	水越峠行
東條線	吉年行
白木線	東水分行
	グロワールゴルフ倶楽部行



令和4年度路線別輸送人員(R4/4~R5/3)

- 千早線 — 約16万人
- 東條線 — 約 5万人
- 白木線 — 約 6万人

4. 金剛バスの各エリアについて

千早赤阪村エリア

- 千早線の千早ロープウェイ方面行は、村の中心地を通り村域を縦断し金剛山へアクセスする路線であり運行本数が多い
- 一方、富田林駅から千早ロープウェイまでは運行距離が約16kmと長く、運行時間は約40分を要する
- 村民が通勤・通学に利用されるのは、千早線と白木線の2路線である

村内における金剛バス運行状況

() の数字は村内における運行距離、運行時間、停留所数を内数で示したものの

路線	系 統	運行時間帯	運行数	運行距離	運行時間	停留所数
千早線	富田林駅⇔千早ロープウェイ方面	6:05~21:37	22	約16km (約12km)	約40分 (約27分)	22箇所 (13箇所)
	富田林駅⇔楠公誕生地	10:35~19:50	3	約7km (約3km)	約20分 (約8分)	14箇所 (5箇所)
	富田林駅⇔水越峠(休日のみ運行)	8:20~16:56	4	約13km (約8km)	約31分 (約19分)	17箇所 (8箇所)
東條線	富田林駅⇔吉年	9:50~20:15	4	約11km (約2km)	約29分 (約6分)	21箇所 (3箇所)
白木線	富田林駅⇔東水分	6:35~21:08	6	約9km (約3km)	約23分 (約6分)	19箇所 (4箇所)
	富田林駅⇔グロウゴルフ倶楽部	7:20~17:11	2	約9km (約2km)	約23分 (約6分)	20箇所 (5箇所)

新たな公共交通の方向性

- 村民の通勤・通学の移動手段を確保することが最優先
- 朝夕については、現在の金剛バスの運行本数と同程度確保



<優先的に代替交通を検討すべき路線>

■ 千早線（千早ロープウェイ方面行） ➡ 路線バス協力事業者へ

■ 白木線（東水分行、グロワールゴルフ倶楽部行）

4. 金剛バスの各エリアについて

千早赤阪村エリア

【参考資料】OD表

金剛バス利用状況調査（千早赤阪村）

調査日：令和5年6月21日（水）始発～最終

対象路線：村内を運行する金剛バス3路線5系統

千早線 富田林駅⇔金剛登山口方面※

富田林駅⇔楠公誕生地前

白木線 富田林駅⇔東水分

富田林駅⇔グロワールゴルフ倶楽部

東條線 富田林駅⇔吉年

※「金剛登山口」～「千早ロプウェイ前」6/2の大雨による土砂崩れで運休

白木線

O		D 到着ゾーン							発生量
		富田林駅	富田林市	河南町	水分	グロワール			
出発ゾーン	富田林駅		26	30	1	0			57
	富田林市	35	2	5	0	0			42
	河南町	39	3	3	3	0			48
	水分	1	1	0	0	0			2
	グロワール	0	0	0	0	0			0
集中量		75	32	38	4	0	-	-	149

千早線

O		D 到着ゾーン								発生量
		富田林駅	富田林市	河南町	森屋	水分	東阪	千早	道の駅	
出発ゾーン	富田林駅		58	60	44	16	8	12	1	199
	富田林市	40	3	5	2	0	1	1	0	52
	河南町	69	5	0	1	0	0	1	0	76
	森屋	42	2	1	0	0	0	0	0	45
	水分	18	1	0	0	0	0	4	-	23
	東阪	5	1	0	0	1	0	0	-	7
	千早	11	1	0	0	0	0	0	-	12
	道の駅	1	0	0	0	-	-	-	-	1
集中量		186	71	66	47	17	9	18	1	415

東條線

O		D 到着ゾーン					発生量
		富田林駅	富田林市	河南町	吉年		
出発ゾーン	富田林駅		32	-	0		32
	富田林市	25	14	-	0		39
	河南町	-	-	-	-		-
	吉年	0	0	-	0		0
							-
							-
集中量		25	46	-	0	-	71

3. 新たな公共交通の検討について

○富田林市東南部エリア

- ・ 富田林市の東南部のエリア

○輸送人員(R4/4～R5/3)

■ 東條線 - 約18万人

■ 北大伴線 - 約7.4万人

■ 富田林循環線 - 休止中

また、この路線以外に、月に1回、瀧谷不動尊の縁日に運行している路線(約0.2万人)がある。

富田林市
東南部エリア



富田林市東南部エリアについて

○金剛バス（東條線・北大伴線）の利用者状況調査結果について

路線名	調査日	運行本数	乗車数	1便あたりの乗車数
東條線	令和5年7月 5日(水曜)：平日	24本	391人	16.3人
東條線	令和5年7月 2日(日曜)：休日	23本	169人	7.3人
北大伴線	令和5年6月22日(木曜)：平日	15本	112人	7.5人
北大伴線	令和5年7月 9日(日曜)：休日	15本	76人	5.1人

※富田林市による調査結果より

富田林市東南部エリアについて

■ 東條線 利用者数が約18万人と多い路線で、約50人の児童が通学として利用



路線バス協力事業者と協議

■ 北大伴線 利用者数が約7.4万人で、主に住宅団地の住民の通勤・通学等で利用



代替交通の確保に向け、広域協議会で協議が必要

また、月に1回、瀧谷不動尊の縁日に運行している路線がある。



3. 新たな公共交通の検討について

○まとめ（鉄道駅と各エリアを結ぶ路線について）

- ・ 太子町エリア ⇒ 喜志循環線
- ・ 河南町北部エリア ⇒ 阪南線
- ・ 河南町南部エリア ⇒ さくら坂循環線
- ・ 千早赤阪村エリア ⇒ 千早線
- ・ 富田林市東南部エリア ⇒ 東條線

まずは、上記の5路線について、路線バス協力事業者と運行協議を進めていく。
これ以外の路線については、代替交通の確保に向け、引き続き協議していく。

3. 新たな公共交通の検討について

○「自治体コミュニティバス」方式の運行経費について(R4年度実績を参照)

例) さくら坂循環線の年間運行経費 (1 k m 当たり 6 0 0 円と想定し営業距離より算出)

運行経費： $15.8 \text{ km} \times 19 \text{ 便} \times 365 \text{ 日} \times 600 \text{ 円/km} = 6,580 \text{ 万円(想定)}$

【14万人利用の場合】

運賃収入

運賃 $270 \text{ 円} \times 14 \text{ 万人} = 3,780 \text{ 万円}$

自治体負担

$6,580 \text{ 万円} - 3,780 \text{ 万円} = 2,800 \text{ 万円}$

【10万人利用の場合】

運賃収入

運賃 $270 \text{ 円} \times 10 \text{ 万人} = 2,700 \text{ 万円}$

自治体負担

$6,580 \text{ 万円} - 2,700 \text{ 万円} = 3,880 \text{ 万円}$



さくら坂循環線

4. 新たな交通サービスの運行に必要な広域協議会での協議事項について

○新たな交通サービスの運行に必要な事項について

- ①運行形態（一般乗合自動車運送事業、自家用有償旅客運送 等）
- ②運行態様（路線定期運行、路線不定期運行、区域運行）
- ③路線または区域
- ④使用車両（バス車両／11人以上、タクシー車両／10人以下）
- ⑤運行計画（維持すべき運行本数等）
- ⑥バス停（従来のバス停使用、新たに設置するバス停等）
- ⑦運賃

○運輸局への認可申請期間について

概ね1ヶ月（協議会にて協議が調うことが前提）

4. 新たな交通サービスの運行に必要な広域協議会での協議事項について

○次回の広域協議会に向けて

- ・ 路線バス協力事業者との協議路線については、
①運行形態、②運行態様、③路線または区域、④使用車両、
⑤運行計画、⑥バス停、⑦運賃
を協議していく。
- ・ また、路線バス協力事業者との協議路線以外の路線、及び、輸送人員の少ない路線については、路線バスの形態だけではなく、地域の実情を考慮し、自家用有償旅客運送や乗合タクシーなど様々な交通サービスの検討を行っていく。