

令和6年度 第4回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和7年2月7日（金）午後3時00分～午後5時00分
会場：すばるホール 2階 小ホール

●出席委員 22名

北川副会長、中村委員（オンライン出席）、釈迦戸委員（荻屋氏が代理出席）、江藤委員（オンライン出席）、近藤委員（オンライン出席）、石田委員、南野委員、西田委員、湯口委員、宮本委員（オンライン出席）、谷埜委員、森委員、松崎委員、小川委員、宮崎委員、嶋原委員、東委員、廣谷委員、松山委員（オンライン出席）、小野委員、辻本委員、北浦委員

●欠席委員 7名

松田会長、大上委員、松田委員、松永委員、猪阪委員、大久保委員、中西委員

●事務局 産業まちづくり部長及び交通政策室長ほか同室職員

●公開・非公開の別 公開

●傍聴人数 12名

●会議次第及び議事要旨

案件

1. 地域公共交通導入マニュアル策定に向けた検討について
事務局より資料1及び参考資料1に基づき説明を行った。
2. 交通不便地域における取組状況の報告について
事務局より資料2に基づき説明を行った。
3. 東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験について
事務局より資料3に基づき説明を行った。
4. 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の報告について
事務局より資料4に基づき説明を行った。
5. その他
・ 次回の交通会議の開催について
事務局より次回の交通会議の開催について説明を行った。

●資料

- | | |
|-------|--|
| 別紙1 | 委員名簿 |
| 資料1 | 地域公共交通導入マニュアル策定に向けた検討について |
| 資料2 | 交通不便地域における取組状況の報告について |
| 資料3 | 東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験について |
| 資料4 | 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の報告について |
| 参考資料1 | 地域公共交通導入マニュアル（素案） |
| 参考資料2 | 彼方上地区におけるタクシーを活用した実証実験の案内（案） |
| 参考資料3 | 彼方上地区におけるタクシーを活用した実証実験のタクシー券（案） |

●議事録

案件 1 地域公共交通導入マニュアル策定に向けた検討について

事務局	(資料 1 スライド 1) 地域公共交通導入マニュアルについては、令和 5 年 7 月 25 日に開催された令和 5 年度第 2 回富田林市交通会議において、作成をしていくことで協議済みであり、参考資料 1「地域公共交通導入マニュアル(素案)」はその際にお示ししているが、会議開催後、金剛バスの廃止等、地域公共交通を取り巻く状況に大きな変化があったことから、再度議題としてお諮りするものである。 (資料 1 スライド 2) 公共交通を取り巻く状況は厳しく、利用者の減少及び収支率の悪化、また、2024 年問題と称されるタクシー・バス乗務員の不足という全国的な問題を抱えており、公共交通サービスを維持・確保することが難しい状況となっている。 本市においては、本市東部及び太子町、河南町、千早赤阪村を運行していた金剛バスが令和 5 年 12 月 20 日に廃止されたことにより、代替交通を早急に確保するため、本市及び近隣市町村で構成する、「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」を設置し、コミュニティバスを運行することになった。 (資料 1 スライド 3) 公共交通を取り巻く状況が厳しさを増す中、本市では「交通不便地域の解消」と「住民の高齢化に伴う移動困難者への支援」という本市が抱える課題の解決を目指すため、「住民主導での地域公共交通サービスの導入」を推進するにあたり、その基準となるマニュアルとして「地域公共交通導入マニュアル」を作成するものである。 住民主導での地域公共交通サービスの導入を目指す団体を「地域協議会」とマニュアルの中で定義しているが、すでに本市では 3 つの地域協議会が活動されており、それぞれの取り組みの蓄積から得られたノウハウを基に、新たに地域公共交通を導入しようとする地域に向けたマニュアルとしての使用を想定している。 (資料 1 スライド 4) なお、地域公共交通導入マニュアルの作成については、「富田林市地域公共交通計画」93 ページ、「基本的な方針Ⅱ地域特性に応じた多様な地域公共交通サービスの導入」、「Ⅱ－A 地域主導の地域公共交通の導入」において取組内容として明記されている。 (資料 1 スライド 5) 地域公共交通導入マニュアルの主な構成(案)は資料 1 のスライド 5 のとおりである。また、「事業の検討開始から本格運行までの流れ」として、スライド 6 からスライド 10 において、地域、市、交通事業者の活動の流れを具体的にお示ししている。 この流れについては、既存の地域協議会の実績を元に作成したもののだが、あくまで一例であり、地域の実情とあわない部分が出て
-----	--

くと思われるため、その都度柔軟に対応するものである。

「事業の検討開始から本格運行までの流れ」について順に説明する。

(資料1 スライド6)

①本市への事前相談

地域公共交通導入の検討を開始するにあたり、地域から本市に対し事前相談をしていただく。本市は地域からの相談を受けて、地域の実情を伺う。

②地域ニーズの把握

地域で移動にお困りの方がどのくらいおられるのかや、どのような点で困っておられるのかの判断材料とするため、地域においてアンケート調査等で地域の実情を把握していただく。

本市は地域の活動と並行して、専門家を交えてアンケート調査の項目や結果の分析について地域と一緒に考える。

検討の結果、地域公共交通導入の必要性があるようなら次のステップに進む。導入の可能性が薄い場合は、ボランティアや地域での助け合いといった福祉的な活動により、地域の足を確保することが考えられる。

③検討体制の構築（地域協議会の立ち上げ）

本格的な検討を進めていくにあたり、地域のとりまとめ役であり、本市との窓口となる地域協議会を立ち上げていただく。

地域協議会の立ち上げについては、リーダー的役割の方が地域におられる場合もあれば、そういった立場の方がおられない地域があり、その場合どのように対応するかが課題である。

(資料1 スライド7)

④ワークショップの開催)

⑤全住民対象のアンケートの実施

実証運行の運行計画（案）を作成するために、地域の具体的な移動ニーズを把握していただく。

ここでは、地域住民の移動手段や目的、家族構成、自家用車の保有状況など、より具体的に地域の実情を深掘りし、潜在的なニーズ把握に努めるものである。特に、ワークショップでは参加者間で情報共有もできるので、機運醸成のきっかけづくりにもなる。

(資料1 スライド8)

⑥運行計画（案）の作成

地域の具体的な移動ニーズが把握できれば、これらのデータをもとに、⑥運行計画（案）を作成する。

⑦地域による機運の醸成

⑧利用促進策や収支向上策の検討・実施

運行計画（案）の作成と並行して、地域協議会では、⑦地域による機運の醸成、⑧利用促進策や収支向上策の検討・実施をしていただく。

地域住民に対し公共交通導入に向けた働きかけ、例えば地域内の機

関誌の発行等を通じた情報共有や、店舗や医療機関などの近隣の事業者に対する協力の働きかけ等である。

(資料1 スライド9)

⑨富田林市交通会議での協議

運行計画(案)の作成後、⑨富田林市交通会議にて内容を協議し、実証運行について審議を行う。協議の結果、実証運行の実施について承認されたら、⑩運行事業者の選定に進む。

⑩運行事業者の選定

⑩運行事業者の選定は本市にて事務を行う。運行事業者は、運輸局に対し認可申請を行う。

⑪実証運行の実施

運輸局から認可が下りれば⑪実証運行を実施する。

実証運行では、その成否により将来の本格運行の是非に大きく影響するため、地域協議会では、運行主体として運行に係る問い合わせや地域内の調整等、全般に係る実務的な対応、また、⑦地域の機運醸成及び⑧利用促進策や収支向上策について、きめ細かく実施していただくことが重要である。

併せて、本市も地域が取り組みやすいよう、その支援を行いながら、運行にかかる財政支援を行う。

運行事業者においても、そのノウハウを生かし、安全運行はもちろんのこと、経費削減の努力、地域及び本市との協議しながら利用促進も務めていただけたらと考えている。

(資料1 スライド10)

⑫実証運行の結果の検証

実証運行の終了後、専門家を交えて結果の検証を行う。

検証の結果、利用者が少なく収支率が低ければ本格運行に進むことが難しいため、再度、地域の実情を調査し、運行計画を修正したうえで、再度の実証運行、または実証運行の可能性を探るための実証実験を行い、地域への公共交通導入の可能性を探っていく。

ただし、本市からの財政支援は最長、通算で3年度までとする。

⑬富田林市交通会議での協議

⑭運行事業者の選定

⑮本格運行

実証運行の結果、利用者が十分におり、収支率も高いとなれば、⑬富田林市交通会議での協議、⑭運行事業者の選定を経て、⑮本格運行に進む。

以上が、事業の検討開始から本格運行までの大まかな流れである。

(資料1 スライド11)

令和5年度第2回富田林市交通会議にて、参考資料1「地域公共交通導入マニュアル(素案)」に対し委員からいただいた意見は次のとおりである。

- ・ 住民が主体的にどのように行動したらいいかが分かりにくい

	め、フローチャートなどを使用して分かりやすくしてほしい ・ 福祉有償運送や交通空白地有償運送について分かりやすく説明を入れてほしい これらのご意見を反映して参考資料 1 を修正・追記して次回の交通会議にてたたき台をご提示できたらと考えている。 その他、マニュアルに盛り込む項目として、 ・ 地域協議会の担い手がいない場合の支援について考えている。 事務局からの説明は以上である。
北川副会長 (議長)	地域公共交通導入マニュアルは、地域が公共交通を導入する際にどのように動けばいいかを示したマニュアルであり、既にいくつかの自治体で策定されているものである。マニュアルの素案について現時点で分かりにくい部分や足りない箇所があれば修正し、次回の交通会議にてたたき台をお示しする予定である。
中村委員	資料 1 のスライド 10 にて、本格運行が不可能な場合として、注意書きで「ただし、市からの財政支援は最長、通算で 3 年度まで」とある部分についての補足になるが、実証運行を実施する場合、運輸局に道路運送法第 21 条に基づく許可申請をすることになり、道路運送法第 21 条許可は運行期間が原則 1 年以下で、自治体からの要望があれば最大で通算 3 年、運行ができるというものである。

案件 2 交通不便地域における取組状況の報告について

事務局	(資料 2 スライド 1) 地域公共交通の導入に向けて取り組まれている、彼方上地区、南旭ヶ丘町地域及び藤沢台七丁目地域の取組状況について順にご説明する。 (資料 2 スライド 2) 彼方上地区の目次である。 (資料 2 スライド 3) 彼方上地区は、令和 6 年 3 月時点で、地域の人口は 1, 357 人、世帯数は 699 世帯、高齢化率は 42.6%となっている。 (資料 2 スライド 4・スライド 5) スライド 4 とスライド 5 を併せて説明する。 「既存のタクシーを活用した実証実験」については、令和 6 年 11 月 8 日に開催した前回会議において協議し、ご承認いただいている。 既存のタクシーを活用した実証実験とは、タクシー券を乗車時に利用することで、タクシーの運賃を割引きする制度である。 具体的には、利用者には各町会の役員を通じて事前にタクシー券を配付し、運賃支払時にタクシー券を乗務員に渡すことで、運賃を割引くものである。
-----	--

利用可能なエリアは、河内長野駅または汐ノ宮駅と彼方上地区との相互区間、及び、彼方上地区内を発着とする場合のみ有効である。期間は約２か月間を想定し、時間帯は午前９時から午後５時まで、タクシー券利用後運賃は大人１人３００円で、タクシー運賃との差額は市が負担するものである。

(資料２ スライド６)

今回の実証実験について、実証実験エリア内に河内長野市が含まれることから、令和７年１月２９日に開催された河内長野市地域公共交通会議にて、今回の実証実験について報告を行った。

今後、実証実験の結果を基に、第２回実証運行や本格運行の実施可能性について検討を行い、引き続き、河内長野市地域公共交通会議に情報提供するとともに、必要に応じて河内長野市地域公共交通会議にて協議をお願いする必要があることを説明した。

(資料２ スライド７)

今後のスケジュールは、令和７年４月頃までに、彼方７町会まちづくり協議会及び本市交通会議にて、タクシー事業者やその他関係機関と実証実験の内容について協議し、また、利用促進のためのＰＲ・啓発活動などを並行して行う。

準備が整い次第、既存のタクシーを活用した実証実験を開始し、実証実験終了後、結果の分析を行い、第２回実証運行の運行計画（案）を策定し、第２回実証運行の実施に向け、協議を進めていく。

彼方上地区における取組状況についての説明は以上である。

(資料２ スライド８)

続いて、南旭ヶ丘地域における取り組み状況について説明する。

(資料２ スライド９)

南旭ヶ丘町地域は、令和６年３月時点で地域の人口は９８５人、世帯数は４４８世帯、高齢化率は３４．０％で、鉄道駅や路線バスの停留所から離れているのが特徴である。

(資料２ スライド１０)

これまでの経過として、令和５年４月の立ち上げ以降、河内長野市楠ヶ丘地域の乗合タクシー「くすまる」の視察、アンケート調査やワークショップ開催など、本格的に新しい公共交通の導入について検討を進めているところである。

現在は、実証運行の運行計画（案）の作成に向けて、住民アンケート調査の内容を検討している。

(資料２ スライド１１)

実証運行計画のたたき台についてお示ししている。

実証運行の目的としては、南旭ヶ丘町地域における公共交通の実現の可能性を検証し、かつ、公共交通に対する機運を高めながら、本格運行に向けての判断材料とするものである。

北川副会長 (議長)	車両は乗客４人乗りの中型タクシーを想定しており、運行ルートは右図のとおりで、南旭ヶ丘町と喜志駅及び富田林駅方面へそれぞれ交互に往復するルートを想定している。 運行方式は定時定路線型で、運行期間は約２か月を想定している。 運行日時と料金は、今後実施予定の住民アンケート調査を経て決定する予定である。 (資料２ スライド１２) 早ければ、令和７年度に実証運行を実現できればと考えており、先ほどご説明した実証運行計画のたたき台をもとにアンケート調査を実施した上で、実証運行計画（案）の作成を進めていく。 地域では、住民に対して公共交通の導入に関する周知を行い、機運醸成を図っているところである。 また、本市においては、実証運行計画（案）の作成に向けて必要な運輸局や警察署などの関係機関との協議を進めているところである。 南旭ヶ丘町における取組状況についての説明は以上である。 (資料２ スライド１３) 続いて、藤沢台七丁目地域の取り組みについて説明する。 (資料２ スライド１４) 藤沢台七丁目地域は令和６年３月時点において、地域の人口は１，２１９人、世帯数は５１５世帯、高齢化率は２８．７％で、藤沢台地域の中で唯一バス停留所から離れた位置にあるのが特徴である。 (資料２ スライド１５・スライド１６) これまで地域公共交通の導入に向けた各種の取り組みを進めてこられたが、新型コロナウイルス感染症の影響により一時取り組みを中断されていた。令和５年より取り組みを再開され、今後の進捗については、その都度、本会議において報告する。 案件２「交通不便地域における取組状況の報告について」事務局からの説明は以上である。 案件１で説明のあった地域公共交通導入マニュアルの内容の基礎になる、既に地域公共交通導入に向けて取り組まれている地域の活動内容についての報告である。現在、３つの地域が地域公共交通導入に向けて取り組みを進められている。 彼方上地区については、１回目の実証運行の結果を検証したところ、本格運行に進むことが難しいと判断されたため、２回目の実証運行に向けて、再度の実証運行の実施前に実証実験を実施するという段階である。今回の実証実験を実施するにあたり、河内長野駅への乗り入れを検討しているため、河内長野市の交通会議にてその旨をご説明したものである。 南旭ヶ丘町地域については、１回目の実証運行に向けて準備を進め
-----------------------	---

南野委員	ており、アンケートやワークショップを重ねて、最終的な運行計画を検討している段階である。 藤沢台七丁目地域についてはアンケートやワークショップ等を引き続き実施しながら、どのように取り組みを進めていくか検討されている。 説明で分かりづらい部分があったため、2点伺いたい。彼方上地区の取り組みで説明のあった、タクシーを活用した実証実験については、取り組みを進めている3つの地域すべてでやるのか。それとも、今回は彼方上地区だけの実施になるのか。
北川副会長 (議長)	今回は彼方上地区だけである。
南野委員	承知した。もう1点は実施時期についてだが、実証実験及び実証運行は、各地域で一斉に実施するのか？それとも各地域が実施時期を見極め次第、それぞれにおいて実施するのか。
北川副会長 (議長)	各地域で実施時期を見極めて個別に実施するものと考えている。確かな実施時期は明言できないが、現時点では令和7年度中に実施予定で取り組みを進めている。実施に先立って利用促進を行うため、その時期も見極めながら、ということになる。

案件3 東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験について

事務局	(資料3 スライド1) 東西交通の円滑な移動に向けての可能性と課題を探るため、南海バス及び近鉄バスを乗り継いだ際に必要な運賃を割り引く実証実験を行うもので、令和6年11月8日に開催した前回会議にて、実証実験を行うことについて協議済みである。 (資料3 スライド2) この実証実験は、「富田林市地域公共交通計画」にて定めている事業メニューである。 本計画では、本市が目指すべき将来像として、「すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち」としており、基本的な方針1-Aの取組内容として、「路線バスの乗り継ぎ割引制度の導入」について明記されている。 右側にある図の下欄に記載のあるスケジュールの内容を見ていただくと、令和6年度中に協議・検討を進め、令和7年度中に検討結果に基づき実施することとされている。このスケジュールに基づき、令和7年度の実施を目指して、検討を進めているところである。ただし、本件については、予算措置や今後の交通会議での検討状況により実施時期や内容が変更となる可能性があるため、あくまで案として、現時点で考えている実証実験の内容についてご説明する。 (資料3 スライド3)
------------	---

路線バスの乗り継ぎ割引実証実験の概要案になっている。内容については前回会議にてご説明をしているため、すべての項目についての詳細な説明は差し控える。

実証実験を行う目的は、東西交通の円滑な移動に向けての可能性及び課題を探るため、南海バス・近鉄バスを乗り継いだ時に必要な運賃を割り引く実証実験を行うものである。

また、現在レインボーバスの便数が9便から3便に減便となっていることにより、路線バスを乗り継いで利用されている利用者に対し、レインボーバスに変わる交通手段としての利用する場合、費用面を低減できるものと考えている。

「販売額（利用者負担額）」については、今後、本会議やバス事業者との協議を重ねる中で決定するものであるため、「チケット1枚あたり290円から540円の範囲内で設定」と考えている。

具体的には、近鉄バスの片道運賃である290円より高く、現状乗り継いだ際に係る540円より低い金額を想定している。

（資料3 スライド4）

富田林駅前から近鉄バスに乗り、途中、藤沢台6丁目のバス停で南海バスに乗り換えて金剛駅前まで移動する場合の乗り継ぎの例である。

各バス会社の平日ダイヤから、朝6時台、昼12時台、夕方18時台をピックアップしてまとめたものが右の表になる。

おおよそ一時間に3本バスが出ており、10分程度の待ち時間で乗り継ぎが可能である。

（資料3 スライド5）

先ほどとは逆で、金剛駅前から南海バスに乗り、途中、中央センター前のバス停で近鉄バスに乗り換えて、富田林駅前まで移動する場合の乗り継ぎの例である。

金剛駅からは一時間に6～7本バスが出ているが、途中の乗り継ぎをして、富田林駅前へ向かう便は一時間に3本から4本となる。

また、時間帯によってまちまちだが、10分から20分程度の待ち時間で乗り継ぎが可能である。

（資料3 スライド6）

乗継割引制度の利用は以下のとおりのイメージで考えている。

利用者は、バス利用前にスマホにて電子チケットのセット券を購入し、バス乗車後に、乗車するバスの電子チケットを有効化する。乗り継ぎのために降車する際、バス乗務員に、有効化済みの画面を提示し、バス乗務員は目視にて確認をする。

バスを乗り継いだ後、先ほど同様、残りのバスの電子チケットを有効化し、降車時にバス乗務員に画面を提示する。

補足事項として、最初の出発地と最終の目的地は、金剛駅前もしくは富田林駅前ではない、途中のバス停でも利用ができるものとして考えている。また、乗り継がず、片方のバス会社のみ利用はできないものとして想定している。

実証実験の内容については、交通会議の審議の結果や今後の関係機

北川副会長 (議長)	関との協議など、検討状況により変更となる可能性があることを申し添える。 「案件３ 東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験について」の事務局の説明は以上である。 料金についての補足になるが、富田林駅前から金剛駅前までバスを乗り継いで行く場合、現状、合計で５４０円かかる。 この金額よりも安い価格で乗り継ぎのチケットを販売するということである。販売額は現時点では決まっていないため、１枚当たり２９０円から５４０円の範囲内としている。現状の金額の５４０円よりも販売額を安く設定し、差額を市で負担する、という仕組みである。 資料３のスライド４にある通り、富田林駅前から金剛駅前まで向かうのに藤沢台６丁目のバス停留所で乗り継いだ場合、大体１０分程度で乗り換えが可能である。また、スライド５にある通り、先ほどとは逆に、金剛駅前から富田林駅前まで向かう際に中央センター前バス停留所で乗り換えた場合は最長で２０分程度で乗り換えが可能であるということが分かる。 前回の交通会議では、スマートフォンで事前に電子チケットを購入し、有効化した画面をバス乗務員に見せる、という使い方が少し難しいのではないか、と懸念するご意見も挙がっていた。 スマートフォンの使い方教室等があればその中で電子チケットの購入方法についても説明できないか等、何らかの対応を検討する必要があると思う。
西田委員	はじめにバスに乗った際に電子チケットを有効化し、乗り継いだ後にもう片方の電子チケットを有効化する、という方法を考えておられるが、もう少し簡単な方法はないものか。
事務局	セット券での販売を考えているため、その場合は、やはりそれぞれのチケットを有効化するという作業が必要になる。有効化した後は、一定時間経過後に使用済みとなり、再利用が出来なくなる。
北川副会長 (議長)	例えば、スライド６の利用イメージの中で、「④乗車後の有効化」は必要なのか。
事務局	セット券なので各チケットの有効化は必要になってくると思われるが、使いやすい仕組みのほうが利用者の利便性も向上するため、システム上の問題もあるが、もう少し簡素化できる方法がないか再度検討する。
西田委員	資料３のスライド５で金剛駅前から中央センター前のバス停留所で乗り換えて富田林駅前まで向かう案が示されているが、逆方面に向かう場合として、富田林駅前から中央センター前で乗り換えて金剛駅前まで向かうことは可能なのか。

事務局	ルート上、周回して余分に一周してしまうことになると思われるが、乗り継ぐことは可能である。
西田委員	資料３のスライド４で例として示されていた藤沢台６丁目のバス停留所は、屋根はあるが囲いもなく、この時期に外で１０分間バスを待つのは大変であるため、中央センター前のバス停留所で逆方面に行く際にも乗り継ぎができるのかと気になって質問した。
北川副会長 (議長)	乗り継ぎの際のバス停留所の環境も利用のしやすさという点で大切な要素である。 本件については、引き続き、事務局及びバス事業者で内容を検討していただくようお願いする。

案件４ 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の報告について

事務局	(資料４ スライド１) 令和７年１月２３日に開催された第３回富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という）の案件についてご報告するものである。 案件としては、地域公共交通計画の素案、令和６年度補正予算、令和７年度予算、金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の設置、令和６年度地域公共交通確保維持事業の事業評価、金剛ふるさとバス専用ウェブページのリニューアルが主な内容である。 (資料４ スライド２) 地域公共交通計画の素案についてご報告する。この地域公共交通計画は、４市町村が共同で策定するもので、金剛ふるさとバスをメインとした計画として位置付けるものである。 地域公共交通計画の素案の概要として、計画の目的は、「本地域の住民が将来にわたり安心して暮らし続けられる地域づくりの実現に向けて、４市町村間を運行する金剛ふるさとバスを含む、広域的な公共交通網のあり方を検討するとともに、その維持・活性化に向けた具体的事業を示す計画として策定する。」と整理した。 計画の区域は、「富田林市内・太子町内・河南町内・千早赤阪村内」の全地域としており、計画の期間は、「令和７年度～令和１１年度の５箇年」である。 また、本計画の位置づけとして、「各市町村の上位・関連計画や個別の地域公共交通計画との整合を図り、各市町村の地域公共交通計画と連携した計画」とした。 最後に、今後のスケジュールとして、現在実施中のパブリックコメントを経て、令和７年３月２７日に開催予定の第４回協議会での承認後、３月末での策定を予定している。 (資料４ スライド３) 令和６年度補正予算と、令和７年度予算についてご報告する。 令和６年度補正予算については、
-----	--

- ・ 事務費に関して、当初想定以上の費用がかかったことにより、事業費から補てんするため
- ・ 令和7年度予算に基づく事務を令和6年度中に執行できるようにするため

の2点の理由から行ったものである。

また、令和7年度予算については、令和7年度における協議会の運営、金剛ふるさとバス運行の実施に必要な予算として、2億9,754万円を調整した。

内訳は、協議会の運営にかかる経費が458万7千円、金剛ふるさとバス運行にかかる経費が2億9,295万3千円である。

なお、これらの予算は、本市を含む4市町村からの負担金を財源とするものである。

(資料4 スライド4)

金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の設置についてご報告する。金剛ふるさとバスの利用促進について、よりきめこまかく議論ができるよう幅広い方々の意見を柔軟に取り入れていくため、「金剛ふるさとバス利用促進検討分科会」を設置する。

委員構成は、学識経験者、運行事業者、住民代表、4市町村職員など、金剛ふるさとバスをどうすれば利用してもらえるのか様々な観点で意見を持つメンバーでの構成を検討している。

この分科会では、1日フリー乗車券の販売や駅前デジタルサイネージの設置、利用促進にかかる情報発信など具体的な検討事項について審議する予定である。

なお、先ほどご説明した委員構成については、住民代表として、富田林市交通会議から市民委員を1名指名いただきたい旨、地域公共交通活性化協議会からご依頼があった。

委員の指名については、本日ご欠席されている会長に代わり、副会長においてご指名いただきたいので、よろしくお願い申し上げます。

(資料4 スライド5)

令和6年度地域公共交通確保維持事業の事業評価についてご報告する。

協議会では、地域公共交通計画の策定に係る業務に対して、業務費用の2分の1の国庫補助を受けており、令和7年1月末時点での策定業務に対する事業評価を行い、国土交通省に報告する必要があることから、その内容について審議を行った。

事業評価の内容については、住民アンケート、OD調査、ワークショップ等の各種調査や課題の整理、地域公共交通計画の素案の作成など、これまでに実施した事業の結果の概要を記載した。

次に、事業実施の適切性については、調査事業が計画どおり適切に実施されたため、事業実施の適切性は「A」とした。

最後に、計画策定等に向けた方針については、広域で連携して「利用される公共交通」を目指すこと、地域全体で公共交通を支えていく体制の構築を目指すこと、を記載した。

	(資料4 スライド6、スライド7) 最後に、金剛ふるさとバス専用ウェブページのリニューアルについてご報告する。 協議会事務局である富田林市のウェブサイトのトップページに、金剛ふるさとバス専用ウェブページのリンクを設置した。 リニューアル内容としては、金剛ふるさとバス専用ウェブページを一新し、知りたい情報のページにリンクできるようにした。 また、金剛ふるさとバスの魅力発信として、観光スポットやイベントを紹介するページを現在作成している。 さらに、忘れ物をしたときの対応などが分かるように問い合わせ先一覧を作成した。 スライド6の左下にあるQRコードをスマートフォンで読み取ると、リニューアルしたウェブサイトの確認ができるため、お時間があるときにご覧いただければと思う。 案件4「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の報告について」について事務局からの説明は以上である。
南野委員	広域版の地域公共交通計画の素案について事務局より説明があったが、今後の方針として、金剛ふるさとバスは旧金剛バスのルートを継承するのか。それとも、新たなルートで運行するのか。 また、「金剛ふるさとバス」という名称について、旧金剛バスの名称を継承した印象だが、この名称は継続して使用するのか。
事務局	広域版の地域公共交通計画の素案において運行ルートが変わるのかというご質問に対しては、旧金剛バス時代から引き続き通勤、通学の需要があるため、基本的には旧金剛バス時代のルートを継承する必要があるということで、素案の中でも基本的な目標の中に路線をできる限り維持すると定めている。 金剛ふるさとバスという名称については、沿線住民に対し公募をして決定した名称であることから、今後も継続して使用したいと考えている。
北川副会長 (議長)	資料の中で説明があったが、金剛ふるさとバス利用促進検討分科会を設置するにあたり、本会議から1名を委員として推薦するということで、会長が不在であるため、代わりに副会長である私から、西田委員を指名したいと考えている。

案件5 その他

事務局	次回の交通会議については令和7年4月18日(金)午後1時30分からの開催を予定している。場所及び案件については決まり次第案内を送付する。
北川副会長 (議長)	事務局から次回の交通会議の予定についてアナウンスがあったが、まだ時間があるため、この機会に交通事業者からご意見をいただきたいと思う。

谷埜委員	南海バスとしては、特に案件３の路線バスの乗り継ぎ割引について、今後、富田林市と実証実験に向けて協議を重ねていくものと認識している。冒頭、北川副会長からもお話があったが、どの業界も人手不足な中で、我々バス事業者も深刻な乗務員不足である。新規で移動ニーズがあったとしても収支を見込めないと運行開始が難しい中で、案件３の実証実験は、今ある公共交通を乗り継ぎという形で有効活用することを考えるものであり、今の時代に非常に合致しているのではないかと思う。実証実験の結果については注視していきたいと考えている。
小川委員	大阪第一交通としては、一昨年に運賃改定があり、２０年以上続いた５千円以上は半額という遠距離割引が無くなり、ドライバーの運賃収入が上がったこともあって、人員については改善してきている。 富田林市が運行範囲に含まれる河南Ｂ交通圏においては、金剛タクシーさんが廃止になり、現状は当社と近鉄タクシーさんの２社で運行している。金剛タクシーさんが廃止になった分、台数は減ってしまっているが、稼働を増やすことで地域の足の確保に努めている。 彼方上地区の既存タクシーを活用した実証実験については、当社の営業エリアではこのような内容での取り組みは無いため、実証実験の結果をデータで分析して、次回の実証運行に繋げていけたらと思う。当社も各地域で実証運行に協力をさせていただいているが、なかなか本格運行には繋がっていない。準備に時間をかけて、地域内での周知や利用促進をすることが大切だと思う。 地域の方も、まずは一度利用をしないと継続して利用するのは難しいため、説明会や回覧板等、さまざまな方法があるとは思いますが、地域の方全員に周知をし、実証実験の際に数多くタクシーを利用していただき、移動の際にタクシーという選択肢を頭の中に思い浮かべていただけたら、タクシー業界としてもありがたいと考えている。
北川副会長 (議長)	地域への周知についてはタイミングを見計らって実施していきたいと思う。
宮本委員	当社としては、運転士不足が続く中で、一昨年に運賃改定をし、それを原資にした待遇改善を実施し、運転士の離職止めを図っている。採用活動にも引き続き力を入れており、最近では２種免許を持たない応募者の方も増えているが、現役の運転士による十分な教習の必要があり、育成までに時間がかかっている状況がある。 今後、運転士数が限られてくる中で、ご利用状況等をみながら、バス路線のダイヤ見直し等も発生しうる。できるだけ利用者を増やすため、案件３の路線バス乗り継ぎ割引施策についても、注視していきたいと思っている。

以上