

金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画



【本編】

令和7年(2025年)3月

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

あいさつ



大阪府の南東部に位置する富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村の4市町村の地域内では、およそ100年の間、金剛自動車株式会社がバス事業(金剛バス)を展開し、4市町村の住民の生活はもちろん、4市町村外からの来訪者の観光など、様々な場面でその移動を支えてくれました。

しかしながら、昨今の路線バス業界を取り巻く環境は年々厳しくなり、少子高齢化や車社会の進展等による利用者数の減少に加え、慢性的な乗務員不足などが積み重なった結果、金剛バスは、令和5年12月20日にその長い歴史に幕を閉じることとなりました。

そこで、4市町村では金剛バスに代わる新たな公共交通を導入するべく、「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、当協議会は、令和5年12月21日から、従来の金剛バスのサービスをできる限り継承した新たな公共交通「金剛ふるさとバス」の実施主体として、この地域での運行を担うこととなりました。

この「金剛ふるさとバス」という名称は、金剛山を眺める4市町村ならではのネーミングであること、特にこれまで金剛バスに親しんでこられた高齢者に永く愛される”言葉の響き”をもつものであること、という思いが込められており、4市町村の住民の皆様からの投票により選ばれた特別な愛称です。

このたび、当協議会では、4市町村間を結ぶこの「金剛ふるさとバス」を、4市町村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欠かすことのできない、地域間幹線と位置付け、「みんなが安全、安心、快適に移動できる次世代へつなぐ公共交通を目指す」という将来像を具現化するため、「地域公共交通計画」を策定いたしました。

当協議会としましては、この計画を通じて4市町村が手を携え、すべての住民が移動しやすいより良いまちづくりや持続可能な地域公共交通の実現に向けてしっかりと取り組み、「金剛ふるさとバス」が末永く親しみを持って利用していただける地域公共交通となるよう努力してまいりたいと考えております。

結びにあたりまして、本計画の策定にあたり、ご尽力を賜りました当協議会委員の皆様をはじめ、アンケート調査やワークショップなど様々な形でご協力いただきました住民の皆様及び関係各位に心より感謝申し上げます。

令和7年3月

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 会長
(富田林市長)

吉村 善美

01 はじめに	<u>1</u>
1 計画策定の趣旨	1
1-1 計画の背景	1
1-2 計画の目的	1
2 計画の区域	2
3 計画の期間	2
4 計画の位置付け	2
4-1 位置付け	2
4-2 上位・関連計画	3
02 地域の概況・地域公共交通の現状	<u>10</u>
1 地域公共交通の現状	10
1-1 地域公共交通のネットワーク概況	10
1-2 各交通モードの現状	13
1-3 各市町村による地域公共交通施策の現状	25
2 社会情勢の変化・地域特性	31
2-1 地理的特性	31
2-2 人口動態・分布	32
2-3 移動特性	33
2-4 運転免許保有・返納状況	38
2-5 交通事業者を取り巻く環境	39
3 地域公共交通をとりまく現状と課題	40
03 基本方針及び計画の目標	<u>42</u>
1 目指すべき将来像	42
2 計画の基本的な方針	42
3 計画の目標・目標指標(KPI)	46
04 目標を達成するための実施事業	<u>50</u>
1 事業の実施体系	50
2 事業内容及びスケジュール・実施主体	51
05 計画の推進	<u>60</u>
1 事業スケジュール(全体)	60
2 計画の推進体制	61
3 事業推進の評価	62

01 はじめに

1. 計画策定の趣旨

1-1 計画の背景

① 本地域の交通状況

- 本地域は、富田林市・太子町・河南町・千早赤阪村の1市2町1村で構成された生活圏として発展を遂げてきました。
- 本地域の公共交通機関は、鉄道、路線バス、各市町村のコミュニティバス、その他民間タクシー等があり、特に金剛バスは、4市町村を結ぶ唯一の公共交通機関として、住民の通勤・通学や買い物、通院に利用されるなど、安心して暮らし続けられる地域づくりに欠かすことのできない社会基盤として位置づけられていました。しかしながら、利用者数の減少や慢性的な乗務員不足など、交通事業者を取り巻く現状により、令和5年12月20日をもって金剛バスの運行が廃止となりました。
- 住民の日常生活における移動手段を確保するため、4市町村が連携し、事業者の協力のもと、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立し、令和5年12月21日より“金剛ふるさとバス”が従来の金剛バスのサービスを継承する形で運行を開始しました。

② 地域公共交通の維持・確保が厳しい状況

- 本地域では、今後人口の減少にあわせて高齢化率の上昇が予想されています。高齢化が進めば、自動車を運転できない人や自主的に運転免許を返納する人が増加し、自家用車に代わる交通手段として地域公共交通を必要とする住民が増えることが予想されます。一方で、自家用車依存の定着等を要因とした公共交通の利用減少、利用減少に伴うサービスの衰退、乗務員不足の深刻化など、民間の交通事業者が収益を確保できる公共交通の運営を担う構造が難しくなっています。さらに、働き方改革関連法の施行に伴う交通事業者の労働時間の短縮により、更なるサービス縮小に拍車をかける事態に陥っています。
- 厳しい財政が予想される中、現状のサービスを維持できない可能性が危惧されているため、4市町村や多様な関係者が連携・交流を図りながら、“地域全体”で地域公共交通を支えるなど、将来にわたり持続可能な地域公共交通の再構築が求められています。

③ まちづくりと一体となった公共交通施策の必要性

- こうした状況の下、国では令和2年11月27日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法）」の一部が改正され、コンパクトなまちづくりとの連携、地域輸送資源の総動員、地域全体を見通したネットワークの再構築、多様な関係者の連携・協働等を進めるための「地域公共交通計画」を行政が中心となって作成することによる地域公共交通の活性化・再生を目指しています。

1-2 計画の目的

- 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「金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画」として策定します。

2. 計画の区域

- 本計画区域は、大阪府南河内地域の内、
富田林市内・太子町内・河南町内・千早赤阪村内
の全域と定めます。



図 計画の区域

3. 計画の期間

- 計画の対象期間は、社会・経済状況の変化に応じた地域公共交通の改善を図る期間を考慮したうえで、
令和7年度～令和11年度の5箇年とします。

4. 計画の位置付け

4-1 位置付け

- 将来の公共交通ネットワークの全体像を示すうえで、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ながら本計画を定めます。

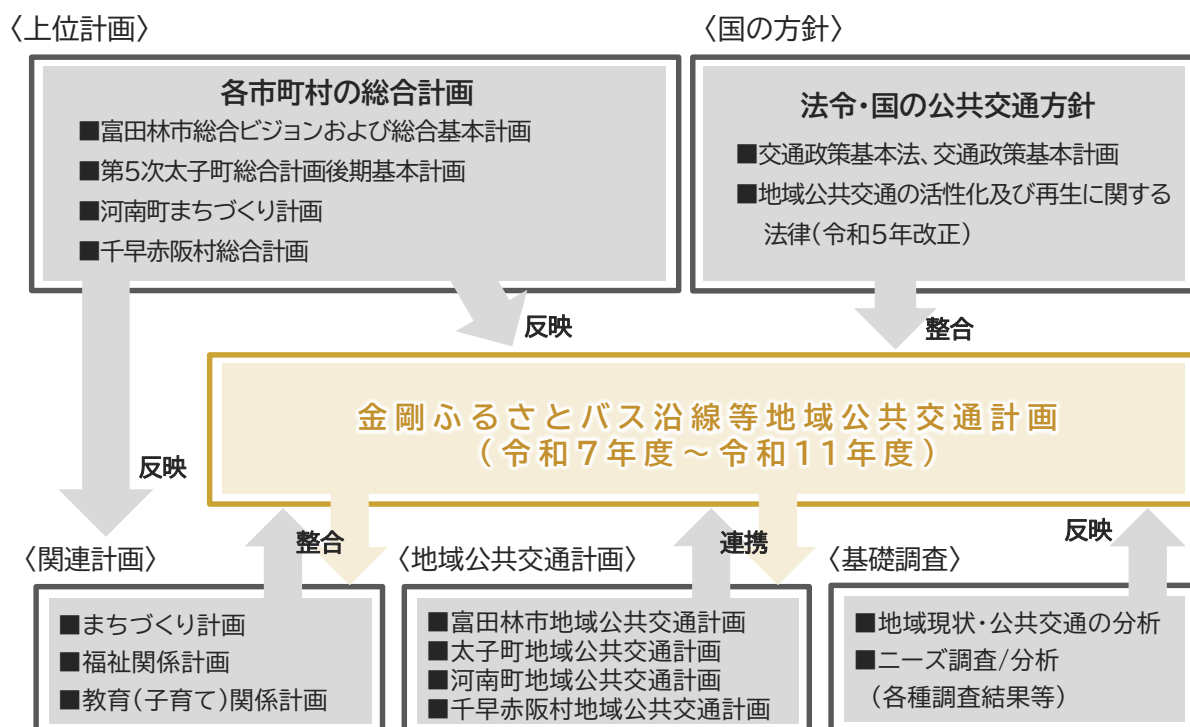


図 本計画の位置づけ

4-2 上位・関連計画

- 本地域の都市計画マスタープランの都市計画方針を踏まえるとともに、各市町村が独自に策定した地域公共交通計画と整合を図ります。また、他分野（観光、商業、福祉等）と連携した取組も目指します。

① 富田林市

（１）富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画（平成２９年３月策定）

将来像：『ひとがきらめく！自然がきらめく！歴史がきらめく！

みんなでつくる 笑顔あふれるまち 富田林』

〈まちづくり〉

- ＜基本施策＞ 主体的な市民参加と協働によるまちづくり
- ＜戦略的施策＞ 新しい人の流れを生む魅力の発信と愛着の醸成
- ＜分野別施策＞
 1. 未来への希望を育む子育て・教育（子育て環境/教育の充実/学びの環境）
 2. みんなで支え合う健やかで心豊かな暮らしづくり（健康・医療/福祉/共生社会）
 3. 魅力のあふれるまちのにぎわいづくり（産業活性化/観光の振興）
 4. 安全・安心で美しく快適なまちづくり（防災・防犯/快適な暮らし/公共交通/環境保全）
- ＜経営的施策＞ 将来を見据えた持続可能な行財政運営の推進

〈地域公共交通関連〉

高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通網の形成や、移動しやすい環境づくりのためのバリアフリー化を進めるとともに、交通マナーの啓発や、交通安全対策の充実に向けた取組を推進

1. 公共交通の充実
 - ・公共交通事業者等の関係機関との連携を強化し、市民の公共交通の利用促進
 - ・地域の特性に応じた公共交通の導入に向けた支援に取り組み、移動困難者が抱える課題の解決
2. 交通環境の整備
 - ・市民が安心して移動できるように、道路や歩道を整備するとともに、市内駅舎におけるバリアフリー化を促進

（２）富田林市都市計画マスタープラン（平成３１年３月策定）

まちの将来像：『歴史・文化・自然が調和する都市 富田林

～ 次世代につなぐ安全・安心・快適なまち ～』

〈まちづくり〉

1. 都市の活力あふれる持続可能なまちづくり
2. あらゆる世代が住みたい・住み続けたいまちづくり
3. 安全・安心に暮らすことのできるまちづくり
4. 寺内町や石川などの地域資源を活かしたまちづくり
5. みんなで手を取り合う協働のまちづくり

〈地域公共交通関連〉

＜基本方針＞ 公共交通機関を中心とした交通ネットワークを形成するとともに、新たな交通システム等の導入を検討し、だれもが移動しやすく、歩いて暮らせるまちづくり

1. 公共交通ネットワークの維持・向上
 - ・鉄道を基幹的な公共交通として、鉄道駅と市内を結ぶ路線バス網を合わせた公共交通ネットワークを形成
 - ・鉄道駅周辺においては、鉄道とバス、バス相互の乗継利便性の向上を図り、駅舎のバリアフリー化等について事業者と協議を進める。
 - ・東西交通のあり方について検討するとともに、交通不便地域においては、地域・交通事業者・行政が相互に連携を図りながら、地域住民が主体の交通サービスの導入
2. バス交通の維持・向上
 - ・速達性と需要に応じたバス路線網について検討
 - ・交通不便地域や公共施設を経由しない地域等におけるコミュニティバス（レインボーバス）のあり方について検討
3. バス利用環境の向上
 - ・バス停留所の改良及び高規格化整備を行い、その維持・管理を推進
 - ・時刻表やバス停の周知等、公共交通利用情報の提供に努めるとともに、提供情報の質的向上

(3) 富田林市立地適正化計画(令和5年3月策定)

基本方針:『歴史・文化・自然と共存し、コンパクトに暮らせるまち 富田林』
～ 次世代につなぐ安全・安心・快適なまち ～

〈まちづくり〉

1. 若者世代が住みたい、子育てしやすいまちづくり
2. 高齢者が健康で安心して暮らし続けられるまちづくり
3. 職住一体・近接のまちづくり

〈地域公共交通関連〉

- | | | |
|------------------|----------------|---------------|
| 1. 交通結節機能の強化 | 2. 公共交通の利便性の向上 | 3. 交通不便地域における |
| ・拠点における交通結節機能の向上 | ・公共交通の維持 | 移動手段の確保 |
| ・都市機能集約と公共交通の連携 | ・公共交通の利用促進 | ・地域主体型交通の導入 |
| ・都市計画道路の整備推進 | ・幹線バス軸の形成 | ・既存の輸送資源の活用 |
| ・バスターミナルの機能強化 | ・交通弱者の外出支援 | |

(4) 富田林市地域公共交通計画(令和5年3月策定)

将来像:『すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち』

〈課題〉

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| ・誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの実現 | ・地域特性に応じた移動サービスの構築 |
| ・市民が円滑に移動するための地域公共交通ネットワークを維持・活性化 | ・交通手段(主体)ごとの適正な役割分担 |
| ・自動車に依存しない生活環境・移動環境の構築 | ・市民(地元企業含む)・交通事業者、行政の連携 |

〈基本方針〉

- I. 誰もが安心・安全・快適に生活するための地域公共交通ネットワークの形成
- 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
- III. 地域公共交通への理解醸成と利用
- IV. 地域住民・交通事業者・行政が一体となった地域公共交通サービスの維持

(5) 第2期富田林市まち・ひと・しごと創生総合戦略～デジタル田園都市国家構想の実現に向けて～ (令和3年7月策定、令和6年3月追加掲載)

〈目指すべき方向性〉

1. 若い世代の子育て・定住の場としてのまちづくり
2. まちのにぎわいと雇用を支える経済基盤の強化
3. 人口減少・高齢化に対応した時代にあったまちづくり

〈重点交通施策〉

- 移動しやすいまちづくり
- ・高齢化が進む中で、公共交通の充実を図り、移動しやすいまちづくりを進めることが課題であり、南北に走る大阪外環状線を境に、ニュータウン地区が位置する西部と旧市街地や農業集落地帯が広がる東部の相互を直接つなぐ交通網は十分とは言えず、公共交通にアクセスしにくいエリアも存在している中で、近畿運輸局との「地域連携サポートプラン」協定による提案書の内容を踏まえ、市や交通事業者、有識者等が参画する「富田林市交通会議」において地域公共交通計画を策定し、地域特性に応じた多様な交通サービスの導入に向けた検討・取組を進める。

〈重要業績評価指標〉

- 地域交通サービスの検討を開始した地域:2地域(平成31年度)⇒5地域(令和8年度)

(6) 富田林市観光ビジョン(令和2年3月策定)

基本理念:『来るたび発見! とんだばやし 住んでも発見! とんだばやし』

〈目指すべき方向性〉

1. 若い世代の子育て・定住の場としてのまちづくり
2. まちのにぎわいと雇用を支える経済基盤の強化
3. 人口減少・高齢化に対応した時代にあったまちづくり

〈地域公共交通関連〉

- 受入体制の充実
- ・観光客の利便性向上のため、二次交通の整備・充実や、受け入れ環境の整備を検討
- 観光による人や地域とのつながり
- ・観光に関わる担い手のネットワークの構築に向けて検討

(7) 第4次富田林市障がい者計画(平成30年3月策定)
第7期富田林市障がい福祉計画・第3期富田林市障がい児福祉計画(令和6年3月策定)

基本理念:『障がいのある人もない人も ともに生き ともに理解し合い ともに参加できるまち 富田林』

▽第4次富田林市障がい者計画

〈地域公共交通関連〉

- 誰もが暮らしやすい福祉のまちづくり
(方向性) 移動・交通対策の推進
 - ・鉄道やバス路線等の公共交通機関は、障がいのある人の行動範囲を広げる大切な移動手段であるため、利用しやすい環境を整備
 - ・交通安全対策を充実することで、安心して街中を移動できる施設整備の充実を図るとともに、障がいのある人に対する移動支援の充実を図る
- (取組) 移動支援施策の充実
 - ・障がいのある人の外出の機会を推進するために、NPO等による福祉有償運送の活用や福祉タクシー、車いすの貸し出し、自動車の操向装置の改造等、障がいのある人が地域で移動しやすい環境を整備

▽第7期富田林市障がい福祉計画・第3期富田林市障がい児福祉計画

〈地域公共交通関連〉

- 行動援護
 - ・知的障がいまたは精神障がいによって行動上著しい困難があるため、常時介護が必要な人に対して、行動する際に生じる危険を回避するために必要な援助や外出時の移動支援を行う。
- 移動支援事業
 - ・社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出の際の移動を支援

(8) 第4期富田林市地域福祉計画(令和4年3月策定)

基本理念:『一人ひとりの幸せと地域の理想を実現する 富田林』

〈基本目標〉

- 4 安心できる環境

〈地域公共交通関連〉

- (基本施策) 日常生活における安心できる環境づくり
 - ・誰もが安全で利用しやすい公共交通網や移動しやすい環境づくり(バリアフリー化等)のため、関係機関との連携・支援を進めていきます。
- (個別施策) 移動支援の体制整備
 - ・外出や移動困難に起因して、高齢者や障がいのある人等に社会参加への意欲低下が生じることのないよう、公共交通事業者をはじめ、各種団体との連携などにより移動手段の確保に努めます。

(9) 富田林市第2期SDGs未来都市計画(令和5年3月策定)

2030年のあるべき姿:『いのちが輝き みんなで理想を追求する 魅力と活力あふれるまち富田林』

〈目指すべき方向性〉

1. いのち輝く富田林の実現
2. マルチパートナーシップによる増進型社会の実現
3. 地域資源を活かし繋ぐ魅力的で活力あふれるまちの実現

〈地域公共交通関連〉

- 安全・安心で美しく快適なまちづくり
(目標)
公共交通(路線バス・コミュニティバス)利用者数 2,897千人(令和4年)⇒3,000千人(令和7年)
- (方向性)
・市民が快適で暮らしやすく、住み続けたいまちとなるよう、ユニバーサルデザインに基づく都市空間の形成や、高齢化のさらなる進行も見据えた、誰もが利用しやすい公共交通網の形成を推進する。

② 太子町

(1) 第5次太子町総合計画後期基本計画(令和3年3月策定)

将来像:『人と自然と歴史が交流し 未来へつなぐ 和のまち “たいし”』

〈基本目標〉

1. ころろ健やかで、元気に暮らせるまちづくり(医療/福祉/健康)
2. 支え合い、安心して暮らせるまちづくり(安心・安全/都市基盤/環境)
3. 活力と魅力にあふれる、個性豊かなまちづくり(産業/雇用/観光)
4. 豊かな自然・歴史とともに育つ、誇りあるまちづくり(人権/教育/文化)
5. みんなで歩む協働のまちづくり(協働/行政経営/情報化)

〈地域公共交通関連〉

○地域公共交通の利便性向上、充実、利用促進

(施策)

- ・利用状況や利用者の意向を踏まえ、利便性の向上に向けた取組を進める
- ・高齢者の生活に必要な公共交通の充実を図るため、運行方法の見直しなどによる、利用促進を図る

(2) 太子町都市計画マスタープラン(平成30年3月策定)

将来像:『人と自然と歴史が交流し 未来へつなぐ 和のまち “たいし”』

〈基本目標〉

1. 既存資源を活かしたコンパクトなまちづくり
2. 自然・歴史と調和した豊かな住環境をめざすまちづくり
3. 交流とにぎわいが生まれるまちづくり
4. 安心・安全に暮らし続けるまちづくり
5. 協働によるまちづくり

〈地域公共交通関連〉

○住民意向

- ・公共交通機関の利便性に対する要望が高く、バスについて、本数の増加、町内主要施設を巡るなど経路の見直しといった意見がある。

○都市基盤施設等の整備方針

- ・通勤・通学をはじめとする住民生活の利便性や安全性の向上を図り、産業活動の円滑化のため広域的な交通基盤の確立をめざす。

(3) 太子町地域公共交通計画(令和6年6月策定)

将来像:『住民のくらしやまちづくりの土台となる 持続可能な地域公共交通の実現』

〈課題〉

- ・地域にあった交通の形成
- ・持続に向けた取り組み
- ・需要への対応
- ・観光分野との連携
- ・高齢者等の外出低下への対応
- ・関係者との協働による取組体制の構築

〈目標〉

1. 地域にあった持続可能な地域公共交通網の形成
2. みんなで支える地域公共交通
3. 地域公共交通を活用した多様な人の交流

(4) 太子町観光まちづくりビジョン 後期(令和4年3月策定)

将来像:『近つ飛鳥の里の魅力を伝える聖徳太子のまち“たいし” ～我が宝は和が宝～』

〈基本理念〉

- 地域に対する誇りと愛着を太子町内外の人の心に育む
- 「和」の精神をもって近つ飛鳥の里の魅力を創造
- (目標) 持続可能な「観光まちづくり」の推進⇒「くらしの舞台」として選ばれるまち

〈地域公共交通関連〉

- コミュニティツーリズムの展開
- ・「(仮称)太子のまち歩き」の仕組みの検討
- 観光スポットの紹介だけでなく、観光まちづくりガイド及び観光まちづくりサポーターが中心となって、「太子町ファン お勧めの町の面白さ・楽しみ方」を紹介するもの
- 誰もが安全で安心な環境整備
- ・訪日外国人旅行者の受け入れ環境整備
- 国内外からの多様な来訪者を想定し、アプリケーションやQRコード等の情報通信技術を有効に活用しながら、太子町内にある案内看板等の多言語表記化を図るとともに、ガイドや観光施設における通訳機材の活用を検討

(5) 第3期太子町地域福祉計画・太子町地域福祉活動計画(令和3年3月策定)

基本理念:『みんなが支え合いつながるまち -たいし-』

『すべての住民が安心していきいきと暮らせるまち』

〈基本目標〉

1. 必要な支援につながる体制づくり
2. 必要な支援が行き届く体制づくり
3. いつまでも暮らせる地域づくり
4. 地域福祉活動の担い手づくり

〈地域公共交通関連〉

- すべての人が住みやすい生活環境づくり
- 誰もが安心して安全に外出できるよう、道路・歩道をはじめ、公共施設や交通機関等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を進めるとともに、安心して暮らし続けられる移動手段の検討を行う。
- ・多様な移動手段の創出と支援の強化
- 地域公共交通の実施状況を確認しつつ、多様な移動手段の創出と、地域における助け合い・支え合いによる移動サービスに対する支援の強化を行う。

③ 河南町

(1) 河南町まちづくり計画(令和3年3月策定)

都市像:『来てよし、住んでよしの「あ・な・ば」かなん』

〈基本理念〉

1. 安全・安心に住めるまち
2. 子育てと教育のまち
3. みんなが生涯活躍できるまち
4. 快適で賑わいのあるまち
5. 自然と歴史に囲まれたまち
6. 一歩先を行くまち

〈地域公共交通関連〉

- 運転免許証を返納するなどして自家用車を運転しない高齢者が増える中、こうした高齢者が外出して様々な活動に参加できるようにするために、地域公共交通の充実が重要。
- (目標) コミュニティバス等の利用者数 46,585人⇒60,000人
- (施策)
- ・地域公共交通について、利便性向上や収益率の改善に向け、地域の実情や利用者ニーズを踏まえ、路線バスとの連携、路線やダイヤなどの運行形態のあり方を検討するとともに、バリアフリー化を推進する。
- ・技術の発展を踏まえ、自動運転などの新たな運行形態について研究する。

(2) 河南町都市計画マスタープラン(令和3年3月策定)

まちづくりの将来像:『自然と歴史と共に生きる「あ・な・ば」なまち』

〈まちづくりの目標〉

1. 安全で安心して暮らせるまち
2. 都市基盤施設が整備されたまち
3. 活力ある産業基盤が整備されたまち
4. 参画と協働をすすめるまち

〈地域公共交通関連〉

- ・鉄軌道駅がなく、町内の公共交通機関として役割を担ってきた路線バスが、年々利用者が減少傾向にあることを受け、将来にわたり持続可能な地域に応じた交通システムを構築することが必要である。
- ・人口減少と少子化への対応、にぎわいのあるまちづくりの実現を図ることが重要で、住宅の立地状況や需要、目的等に応じた適切なサービスの提供を図ることを目的に、各地区と鉄道駅を結ぶ駅直通路線は、民間の路線バスが担い、大規模住宅団地や集落地等と町内の商業施設や医療機関、公共施設等を結ぶ町内の路線はカナちゃんバスが町内循環バスとして担い、ともに共存共栄していく。
- ・町内循環バスでは対応していくことが困難な区域(山手区域等)へは、定時定路線でのやまなみタクシーの運行を行う。
- ・地域公共交通とIT 技術と融合させ、地域に見合ったサービスを今後も提供していき、より利便性の高い交通手段の充実を図る。

(3) 河南町地域公共交通計画(令和6年5月策定)

将来像:『区域ニーズに応じた、誰もが移動しやすい、住みやすい公共交通サービスの確立により、町民の生活活動を支援する、持続可能なまち』

〈課題〉

- ・バス交通サービスの維持
- ・持続可能な地域公共交通網の構築・公共交通の利用促進
- ・高齢者に対する移動支援
- ・新たなモビリティサービスの実現

〈基本方針〉

- I. まち全体で一体となり、地域公共交通を維持する
- II. 地域特性に応じた最適な公共交通サービスを、協働・連携のもとに実現する
- III. 新たなモビリティサービスの推進

(4) 第4期河南町地域福祉計画・河南町地域福祉活動計画(令和5年3月)

基本理念:『地域をつなぐ 思いやりの心が育む あたたかいまち かなん』

～共生による住みよい・助け合いの地域づくり～』

〈基本目標〉

1. みんなで安心して暮らせる住みよい地域づくり
2. みんなが思いやりの心を持って助け合い・支え合う仕組みづくり
3. みんながお互いを理解し、交流できるまちづくり

〈地域公共交通関連〉

- 福祉活動の移動手段の確保
- ・公共交通網の利便性の向上を検討するとともに、公共交通機関を利用することが困難な人に対する移動支援の充実を検討するなど、全町的な移動の利便性の向上を図る。
- (取組) 住み慣れた地域で暮らしていくための移動手段の確保
- ・地域福祉活動への参加を促すためには参加高齢者の移動手段を確保する必要があり、より利用しやすい地域公共交通への改善や有償ボランティアやご近所の助け合いによる移動支援など、地域ぐるみで福祉活動への移動手段の確保に努める。
- ・町外の病院への送迎などについても検討を進める。

④ 千早赤阪村

(1)第5次千早赤阪村総合計画(令和3年12月策定)

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(ここせ)のむら』

〈まちづくりの基本目標〉

1. 子どもから大人まで支えあい健やかに過ごせるむら(子育て/健康/医療/福祉)
2. 地域の恵みを生かした人がつながるむら(産業/地域振興/観光)
3. 心の豊かさはぐくむむら(教育/文化/生涯学習/人権)
4. 自然と共生する住みよいむら(安全/安心/生活基盤/環境)
5. 協働と参画による自立したむら(協働/行政経営)

〈地域公共交通関連〉

- 利用しやすい、移動しやすい、バス路線を維持し、持続可能な公共交通の実現
- ・公共交通機関が少なく、村内に日用品を買い求めることができる商業施設も少ないことから、生活の利便性を望む声が多く聞かれている。生活の利便性が向上することで、人口の流出を抑制することができることも考えられる。
- ・村内の公共交通機関路線延長の現状値を維持する。

(2)第3次千早赤阪村都市計画マスタープラン(平成28年6月改正)

むらの将来像:『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～』

〈むらの現状からみた課題〉

1. 安全で安心して暮らせるむらづくりの推進 ～安全・安心～
2. 良好な都市基盤施設等の整備推進 ～道路・建設～
3. むらの個性と魅力の発揮と発信 ～歴史・自然～

〈むらづくりの姿勢〉

1. 村民参画の推進
2. 広域連携・広域ネットワークの確保
3. 官民連携の推進

〈地域公共交通に関する方針〉

- 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。

(3)千早赤阪村地域公共交通計画(令和6年6月策定)

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』

〈課題〉

- ・利用者ニーズに応じた交通サービスの確保
- ・公共交通の利用促進
- ・交通空白地域の解消
- ・新たなモビリティサービスへの対応
- ・財政負担の抑制

〈基本方針〉

- I. 日常的な生活の移動を支える持続可能な公共交通
- II. つながり強化する公共交通
- III. 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

(4)千早赤阪村過疎地域持続的発展計画(令和5年9月変更)

〈地域公共交通関連〉

- 交通施設の整備、交通手段の確保
- ・村民の誰もが安心安全に外出できるよう、公共交通の運行を維持する等、交通手段の確保
- (課題)民間の定期路線バスは、自家用車の増加と人口の減少によって利用者の減少が続き便数も減少している。また、村内には路線バスの空白地域もあることから、超高齢社会の中、地域の実情に対応した持続可能な公共交通体系を村民と協働で構築することが必要
- (対策)・誰でも利用でき、持続可能な公共交通として、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。
- ・公共交通空白地域でも、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の基準値の維持
- (事業計画)
- 地域公共交通事業
- ・タクシー・バス利用料の助成、地域公共交通計画の策定・実施

02 地域の概況・地域公共交通の現状

1. 地域公共交通の現状

1-1 地域公共交通のネットワーク概況

- 本地域には、富田林市の南北に近鉄長野線及び南海高野線、太子町の北部に近鉄南大阪線が運行しています。また、バス運行については、近鉄バス、南海バスが運行しており、コミュニティバスである金剛ふるさとバスは、本地域の主要交通基盤として4市町村の地域間を運行しています。
- その他、各市町村において地域内を巡るコミュニティバスが運行するなど、多様な輸送資源が存在しています。

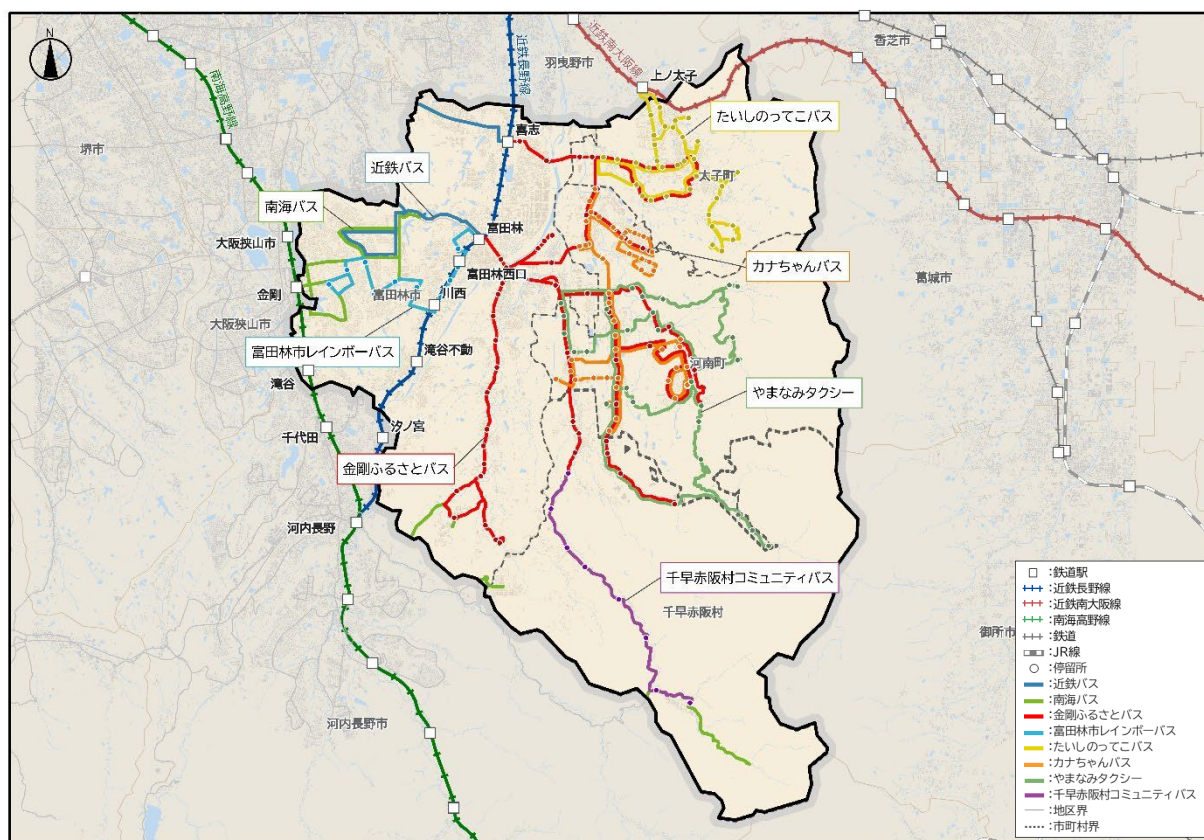


図 本地域の公共交通ネットワーク

Point

広域的な移動

地域内の移動

多様な輸送資源の存在

表 鉄道の運行状況(令和6年11月1日現在)

路線名	駅名	方面	平日	土日祝
			総発車本数	総発車本数
近鉄長野線	喜志駅	阿部野橋	91本	75本
		河内長野	93本	78本
	富田林駅	阿部野橋	91本	75本
		河内長野	76本	76本
	富田林西口駅	阿部野橋	75本	75本
		河内長野	76本	76本
	川西駅	阿部野橋	75本	75本
		河内長野	76本	76本
	滝谷不動駅	阿部野橋	75本	75本
		河内長野	76本	76本
近鉄南大阪線	上ノ太子駅	阿部野橋	65本	62本
		橿原神宮前	65本	60本
南海高野線	金剛駅	難波	193本	183本
		橋本	184本	169本
	滝谷駅	難波	104本	94本
		橋本	109本	100本

表 路線バスの運行状況(令和6年11月1日現在)

路線名	運行エリア	運行状況		
		平日	土曜	日祝
■近鉄バス				
金剛東団地線・35	富田林駅前～金剛東団地～富田林駅前	22便	21便	20便
金剛東団地線・36	富田林駅前～PL病院正面玄関前～金剛東団地～富田林駅前	28便	19便	-
金剛東団地線・37(上り)	富田林駅前～PL病院正面玄関前	6便	4便	-
金剛東団地線・37(下り)	PL病院正面玄関前～富田林駅前	6便	4便	-
北野田線・40,44(上り)	富田林駅前～平尾峠(～北野田駅前)	19便	19便	17便
北野田線・43,44(下り)	(北野田駅前～)平尾峠～富田林駅前	18便	18便	17便
北野田線・41(上り)	富田林駅前～平尾峠(～河内松原駅前)	1便	1便	2便
北野田線・41(下り)	(河内松原駅前～)平尾峠～富田林駅前	2便	2便	2便
富田林線・96	喜志駅前～梅の里住宅西(～さつき野センター北)	48便	26便	26便
■南海バス				
金剛東団地線・257	金剛駅前～藤沢台～向陽台～金剛駅前	71便	55便	55便
金剛東団地線・258,258C	金剛駅前～津々山台～小金台～金剛駅前	44便	41便	41便
金剛東団地線・259	金剛駅前～津々山台～小金台～金剛駅前	7便	-	-
金剛団地線・260	金剛駅前～寺池台～高辺台～金剛駅前	48便	34便	34便
PL病院線・461	金剛駅前～寺池台～高辺台～PL病院	6便	4便	-
PL病院線・462	金剛駅前～小金台～PL病院～向陽台～藤沢台～金剛駅前	6便	4便	-
PL病院線・461,461C	PL病院～向陽台～藤沢台～金剛駅前	6便	4便	-
こんごう福祉センター線・450(上り)	(河内長野駅前～)府立こんごう福祉センターかなびのさと前	11便	11便	11便
こんごう福祉センター線・450(下り)	府立こんごう福祉センターかなびのさと前(～河内長野駅前)	11便	11便	11便
小吹台団地線・410(上り)	(河内長野駅前～大師町～)小吹台口～小吹台	22便	16便	16便
小吹台団地線・410(下り)	小吹台～小吹台口(～大師町～河内長野駅前)	20便	17便	17便
小深線・408(上り)	(河内長野駅前～昇條坂～)千早大橋～金剛山ロープウェイ前	1便	14便	14便
小深線・408(下り)	金剛山ロープウェイ前～千早大橋(～昇條坂～河内長野駅前)	1便	8便	8便
小深線・411(上り)	(河内長野駅前～日東町～)千早大橋～金剛山ロープウェイ前	8便	8便	8便
小深線・411(下り)	金剛山ロープウェイ前～千早大橋(～日東町～河内長野駅前)	8便	12便	12便

表 コミュニティ交通の運行状況(令和6年11月1日現在)

交通モード	路線名	運行エリア	運行状況	
			平日	休日
金剛 ふるさと バス	北大伴線	富田林駅～北大伴	11便	11便
		北大伴～富田林駅	11便	11便
	石川線	東山～北大伴南口～富田林駅	1便	1便
		富田林駅～北大伴南口～近つ飛鳥博物館前	11便	11便
		近つ飛鳥博物館前～北大伴南口～富田林駅	10便	10便
	千早線	富田林駅～大伴～千早赤阪村立中学校前	19便	19便
		千早赤阪村立中学校前～大伴～富田林駅	19便	19便
	河内線	富田林駅～別井～河内	6便	6便
		河内～別井～富田林駅	6便	6便
	白木線	富田林駅～別井～寺田	1便	1便
		富田林駅～別井～東水分	6便	6便
		東水分～別井～富田林駅	6便	6便
	さくら坂循環線	富田林駅～別井～白木～さくら坂4丁目～富田林駅	12便	12便
		富田林駅～別井～白木～さくら坂4丁目	2便	2便
		さくら坂3丁目～白木～別井～富田林駅	2便	2便
	東條線	富田林駅～府立こんごう福祉センター前～甘南備～富田林駅	4便	4便
		富田林駅～府立こんごう福祉センター前～富田林駅	11便	11便
		府立こんごう福祉センター前～富田林駅	1便	1便
		富田林駅～府立こんごう福祉センター前	1便	1便
	喜志循環線	喜志駅～河南橋～太子町役場～喜志駅	15便	15便
	阪南線	喜志駅～河南橋～東山～近つ飛鳥博物館前	19便	19便
近つ飛鳥博物館前～東山～河南橋～喜志駅		20便	20便	
富田林市レインボーバス		富田林駅前～金剛連絡所前～富田林駅前	3便	3便
たいし のってこバス	春日・畑線	上ノ太子駅前～太子カントリー倶楽部前	6便	6便
		太子カントリー倶楽部～上ノ太子駅前	6便	6便
	太子中央循環線	上ノ太子駅前～聖徳太子御廟前～上ノ太子駅前	5便	4便
		上ノ太子駅前～磯長小学校前～上ノ太子駅前	3便	3便
	上ノ太子駅町内周回線	上ノ太子駅前～松の木保育園～上ノ太子駅前	6便	7便
		上ノ太子駅前～聖和台4丁目～上ノ太子駅前	5便	5便
	畑・山田役場線	太子町役場～畑薬師山公園前～太子町役場	3便	3便
	総合福祉センター役場線	太子町役場～用明天皇陵前～太子町役場	3便	2便
		太子町役場～いわき台～太子町役場	3便	2便
	太子・役場線	太子町役場～梅川橋～太子町役場	2便	4便
カナちゃん バス	北部	かなんぴあ～大宝地区公民館北～かなんぴあ	8便	8便
	南部	かなんぴあ～さくら坂3丁目～かなんぴあ	8便	8便
やまなみ タクシー	A	かなんぴあ～平石地区・老人集会所～かなんぴあ	4便	-
	B	かなんぴあ～青崩東～かなんぴあ	4便	-
千早赤阪村コミュニティバス		金剛登山口～千早赤阪村立中学校前	12便	12便
		千早赤阪村立中学校前～金剛登山口	12便	12便

1-2 各交通モードの現状

① 鉄道(近鉄長野線・南海高野線)

(1) 路線網

- 本地域では、近畿日本鉄道株式会社と南海電気鉄道株式会社が運行を行っています。
- 近鉄長野線は、喜志駅、富田林駅、富田林西口駅、川西駅、滝谷不動駅の5駅、近鉄南大阪線は上ノ太子駅が立地しており、南海高野線では金剛駅、滝谷駅の2駅が立地しています。

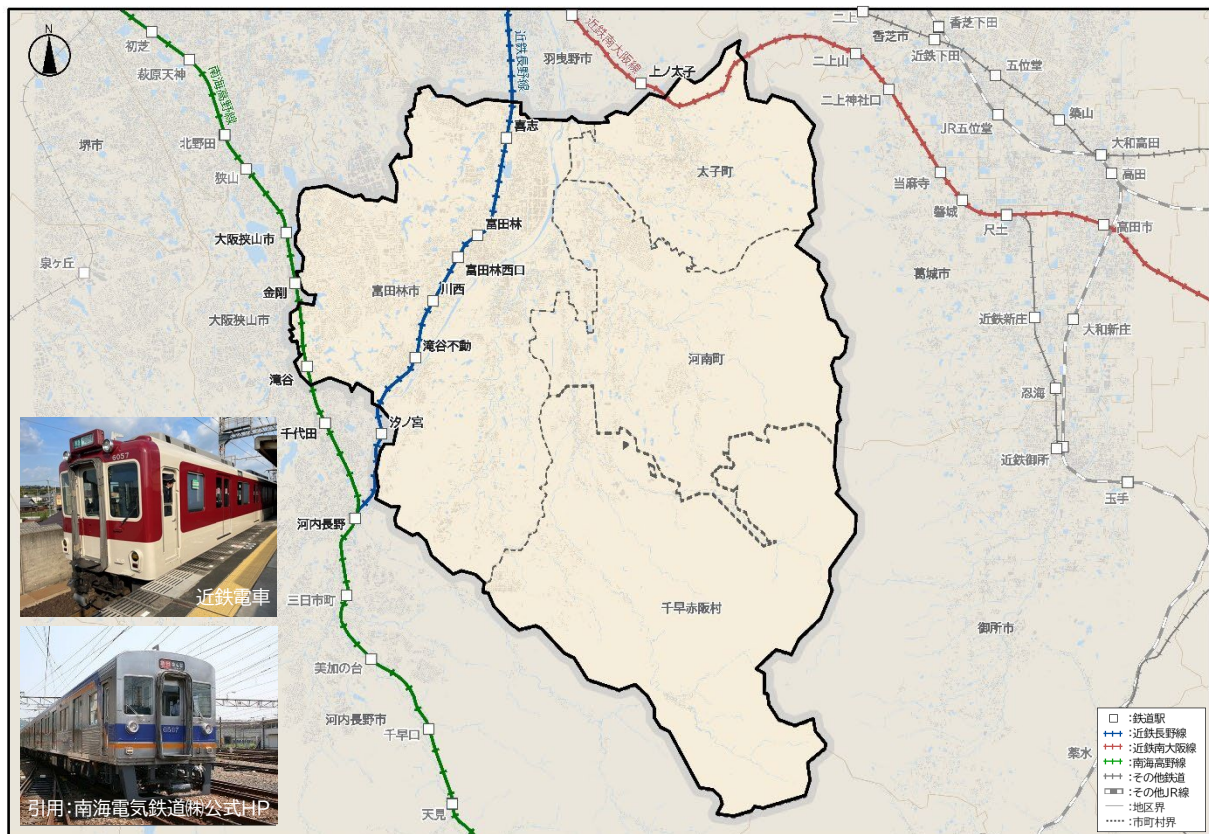


図 路線図(鉄道)

(2) 輸送人員

- 本地域に関連する鉄道駅(近鉄長野線:喜志駅、富田林駅、富田林西口駅、川西駅、滝谷不動駅、近鉄南大阪線:上ノ太子駅、南海高野線:金剛駅、滝谷駅)の輸送人員の推移は、3路線ともに令和3年度以降の輸送人員は、概ね横ばいとなっています。
- 地域外・府外への広域移動を支える幹線交通として、今後も鉄道の維持が重要となります。

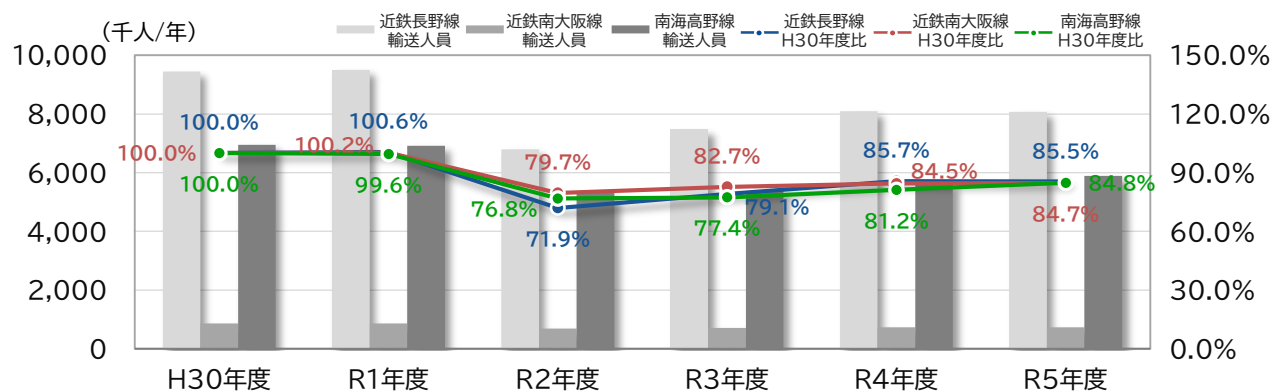


図 鉄道駅の輸送人員の推移

(3) 鉄道利用者の特徴

- 鉄道利用者は、20～64歳において「週5日」や「週6～7日」など日常における利用(主に通勤利用)がみられます。

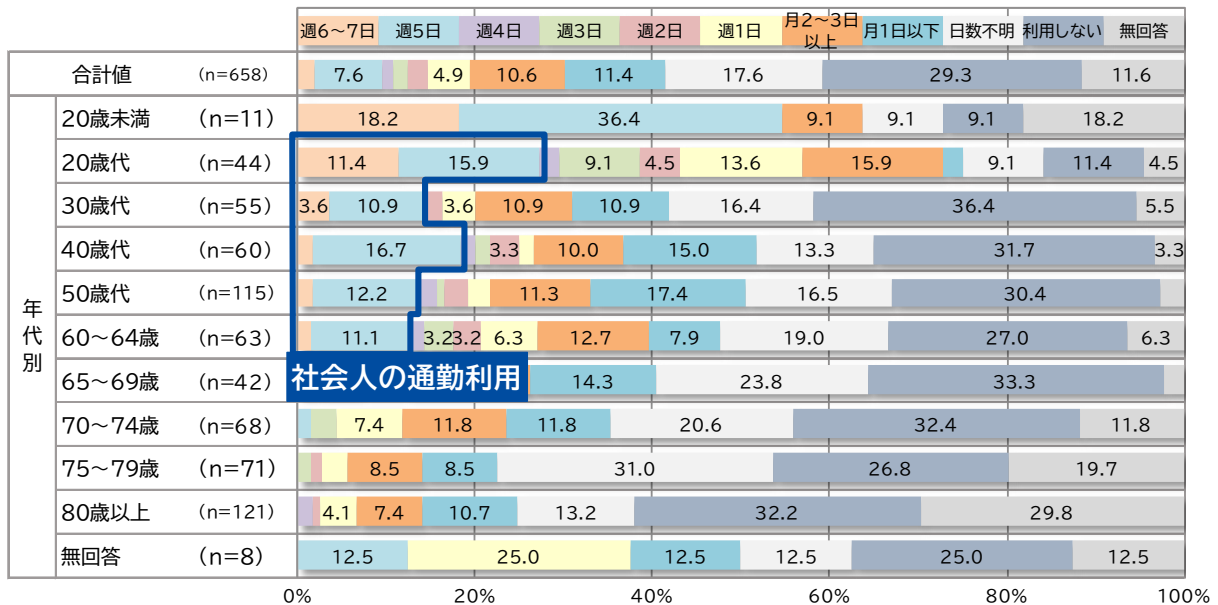


図 鉄道の利用頻度

出典: R6住民アンケート調査

(4) 鉄道の維持・利便性向上に向けた有効な取組ニーズ

- 利用者から挙げられるニーズでは、「運賃や定期代の値下げ」や「バスへの乗り継ぎ時間が短い」など、運行内容に関する意見が挙げられており、今後継続した利用を促進するためには、利用者の視点に落とし込んだサービスへの改善が重要です。

〈利用者の改善ニーズ〉

- 学生の定期代を安くしてほしい。
- バスが駅に到着する時間と電車出発時間を整合させる

住民意見



出典: ワークショップ

〈関係者による改善意見〉

- 鉄道とバスとの乗り継ぎについては、高齢者の方の移動も鑑みて、少し長めに時間を設けても良いと考える

事業者



出典: 関係者ヒアリング

Point

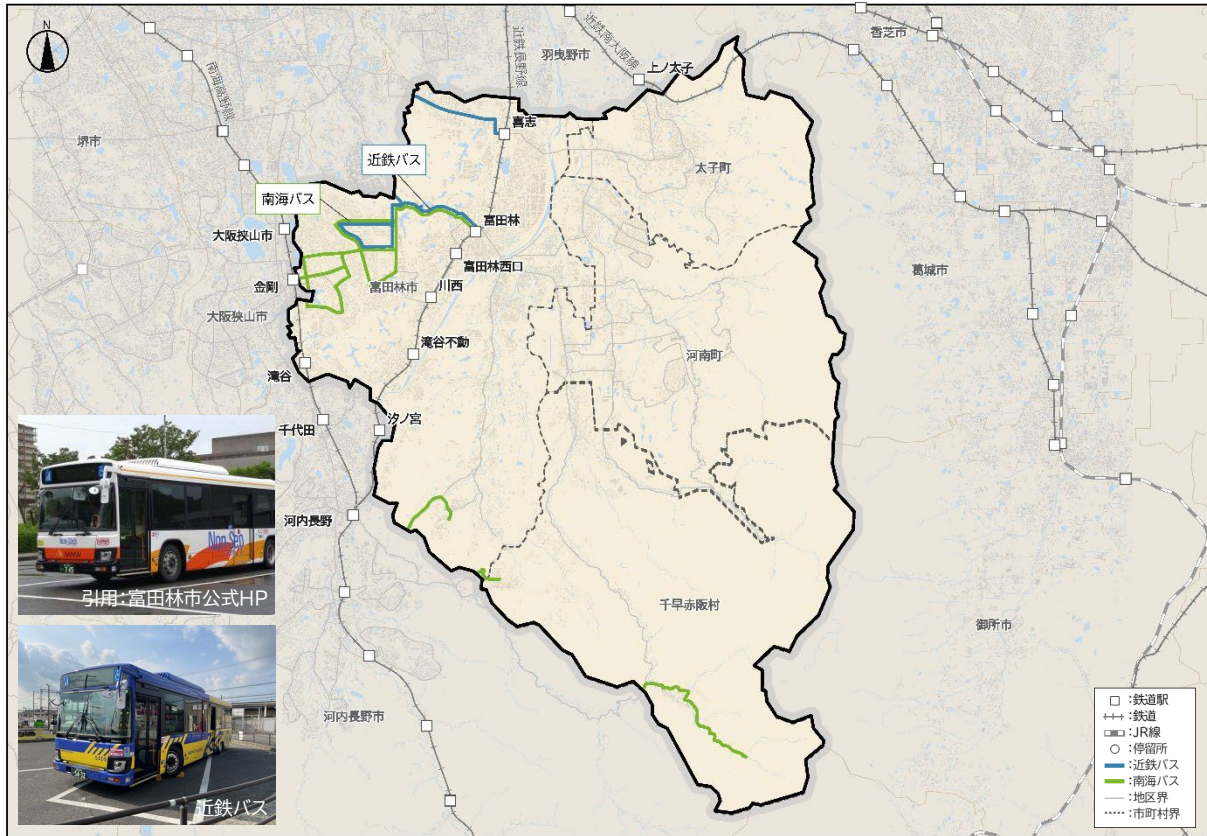
通勤・通学における需要

利便性の向上

② 路線バス(近鉄バス・南海バス)

(1) 路線網

- 本地域には、路線バス(近鉄バス、南海バス)が18系統運行しており、市街地の駅や住宅地、病院などの主要施設間を結び、通勤・通学や、通院・買い物等の日常生活に利用されています。



(2) 輸送人員

- 路線バス(近鉄バス・南海バス)の輸送人員の推移は、2路線ともに令和3年度以降の輸送人員は、微増傾向となっています。
- 市街地の回遊性を高める交通手段として利便性向上と更なる利用促進が重要となります。

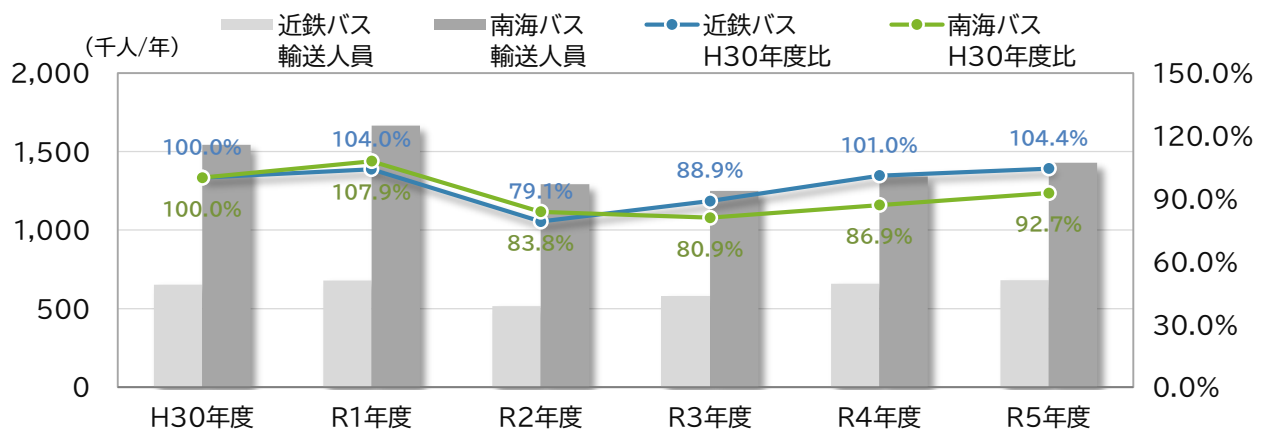


図 路線バスの輸送人員の推移

③ 金剛ふるさとバス

(1) 路線網

- 金剛ふるさとバスは、4市町村間の移動を支える地域交通として令和5年12月21日から運行を開始し、現在計9系統が運行しています。会社員や学生の通勤・通学などを支えている他にも、地域内の主要な施設間を結んで運行しています。

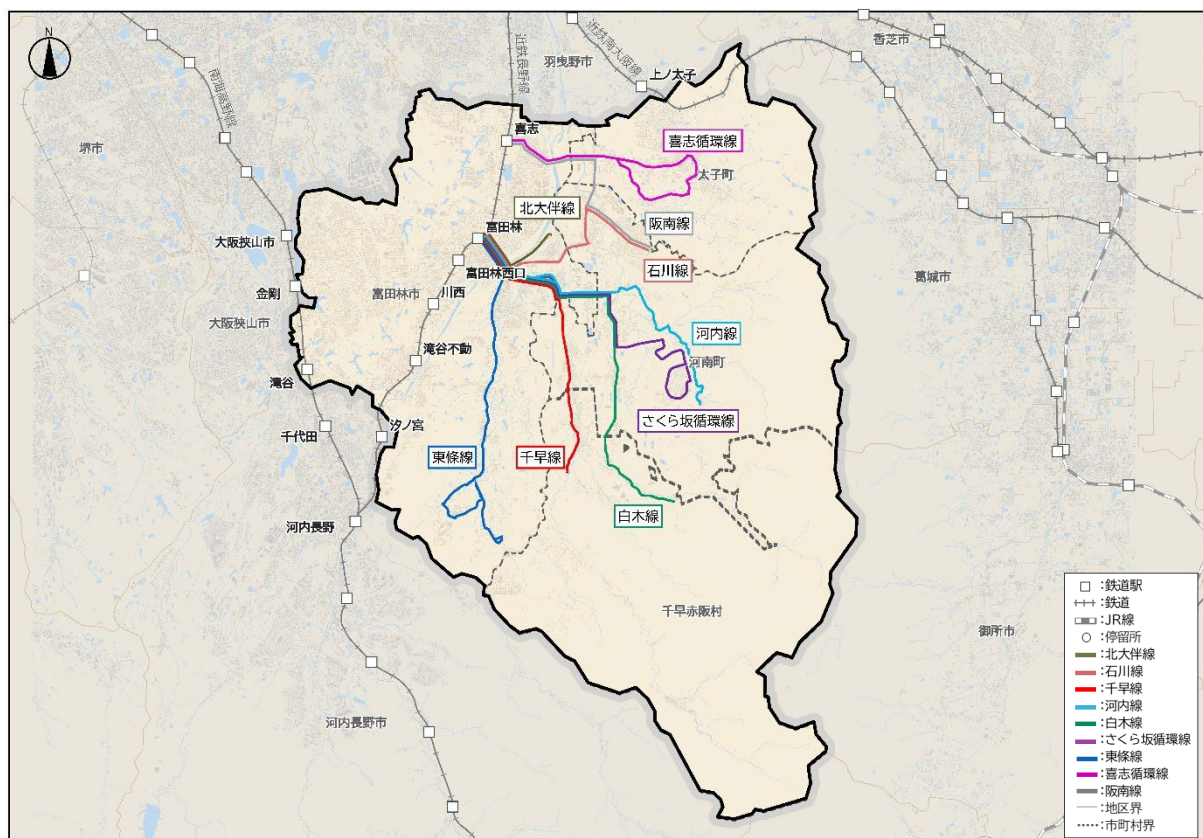


図 路線図(金剛ふるさとバス)

Topic 金剛バスの撤退

金剛自動車株式会社は大正14年に設立し、昭和12年から富田林市、河南町、太子町、千早赤阪村において路線バス事業の運行を開始しました。

しかし、全国的な少子高齢化の進行や新型コロナウイルス感染症といった、公共交通を取り巻く環境の変化に伴い、利用者数の減少に加え、乗務員不足が顕著となってきました。

金剛自動車株式会社は、ダイヤの改定や減便など、利用実態・経営状況を踏まえた運行の見直しを行いつつ、地域住民の日常生活における移動手段が困難なものとならないよう、運行を継続していましたが、当時運行していたバス路線を維持するために必要な乗務員数を大幅に下回った状況が長く続き、令和5年9月11日に路線バス事業の廃止を発表され、同年12月20日に幕を閉じることとなりました。



引用:富田林市公式HP

(2) 輸送人員

- 金剛ふるさとバスの1日あたりの輸送人員の推移は、増減を繰り返しています。

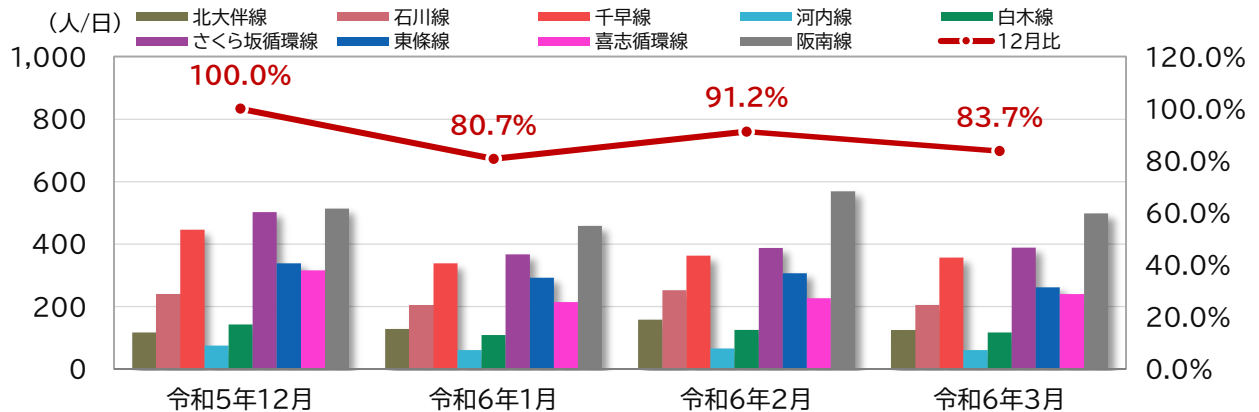


図 金剛ふるさとバスの輸送人員の推移

(3) 収支状況

- 収支状況については、さくら坂循環線、阪南線では、収支率が55%を超えていますが、北大伴線や河内線では収支率が20%を下回るなど、路線ごとでばらつきがみられます。
- 地域住民の地域外への移動手段を将来にわたって維持していくためにも、金剛ふるさとバスの運行維持に向けた取組が重要となります。

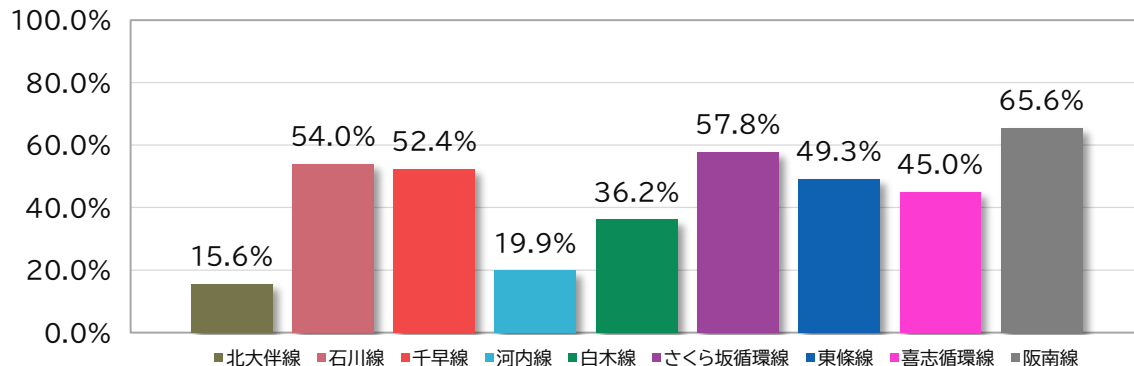


図 金剛ふるさとバスの収支状況

Point

路線ごとに利用実績・収支率の格差

行政負担増加の懸念

(4)金剛ふるさとバスの利用者特徴

1)利用者の特性

- 利用者の特性をみると、会社員・公務員、学生の割合が高く、通勤・通学の需要が大きいことがうかがえ、更なる利便性の向上を図る必要があります。また、地域間で協力しながら金剛ふるさとバスの利用を促進していくことが重要です。

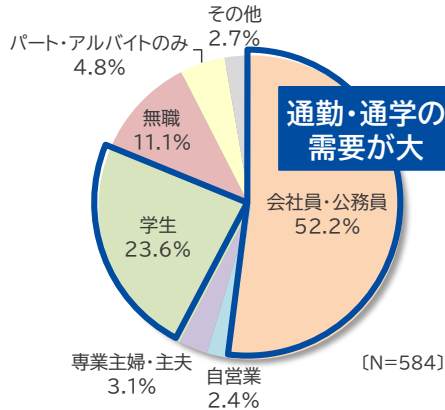


図 利用者の職業

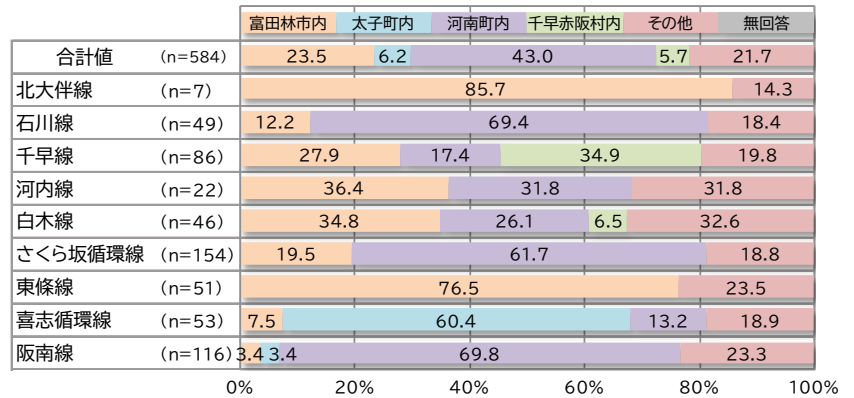
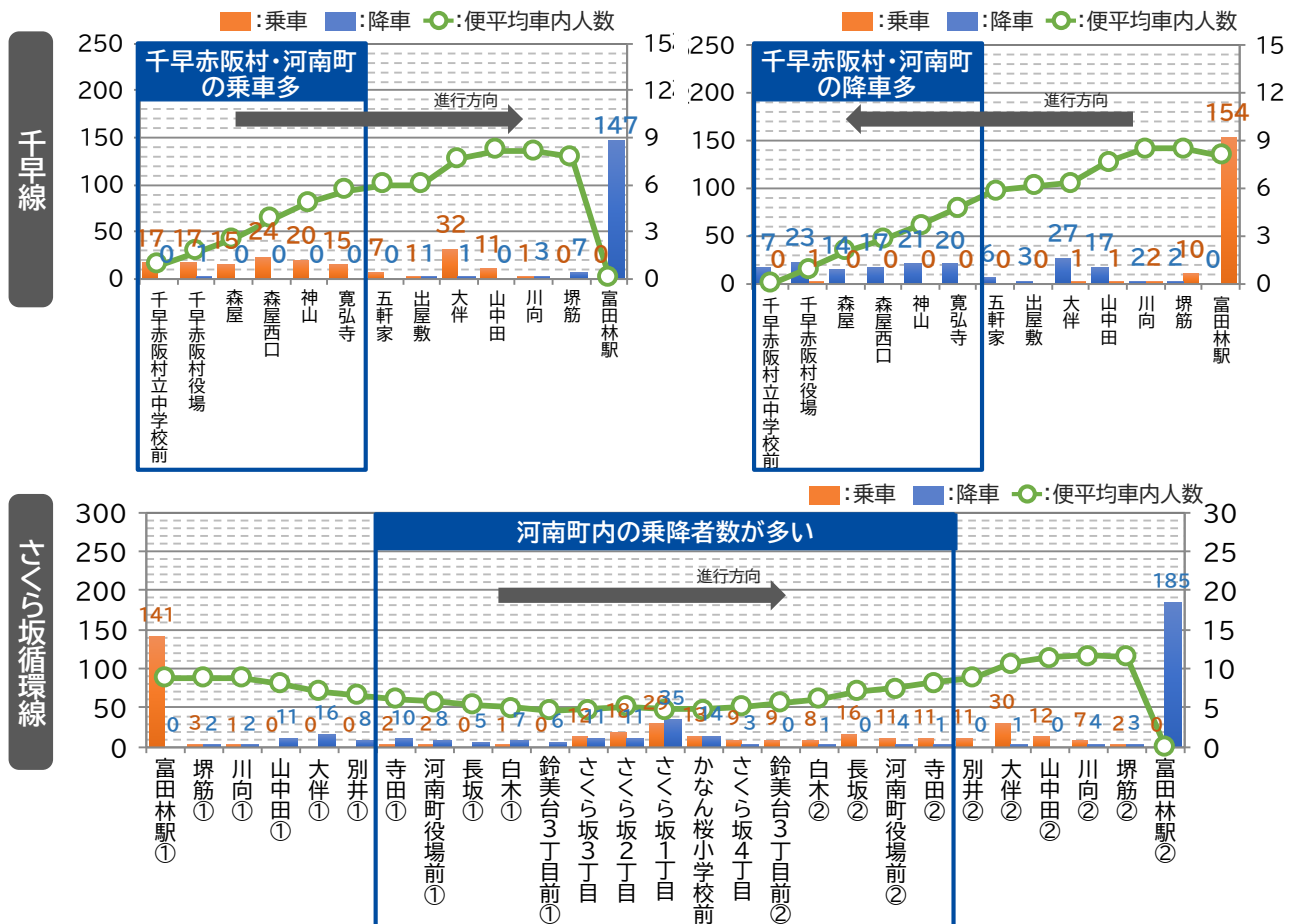


図 地域別の利用路線

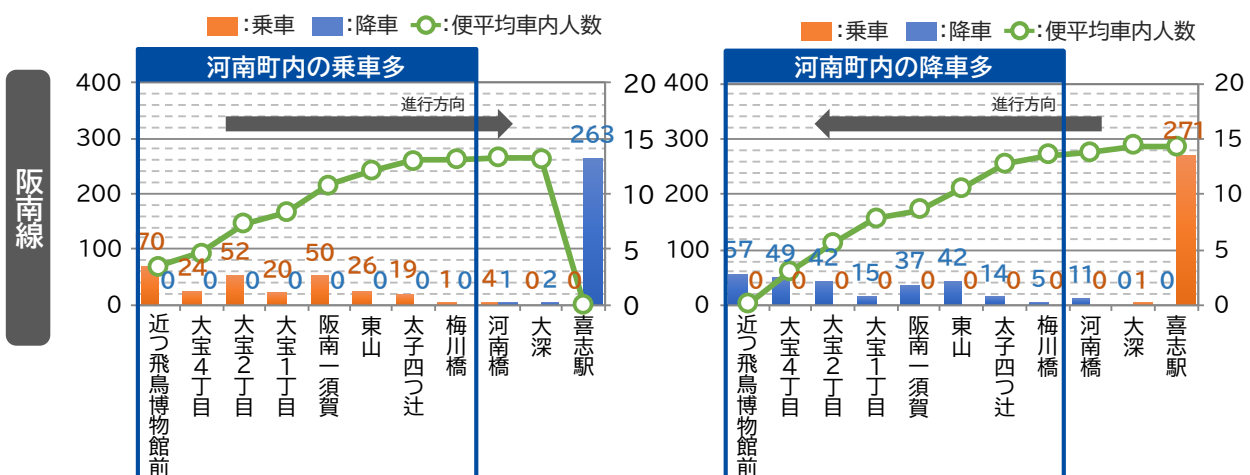
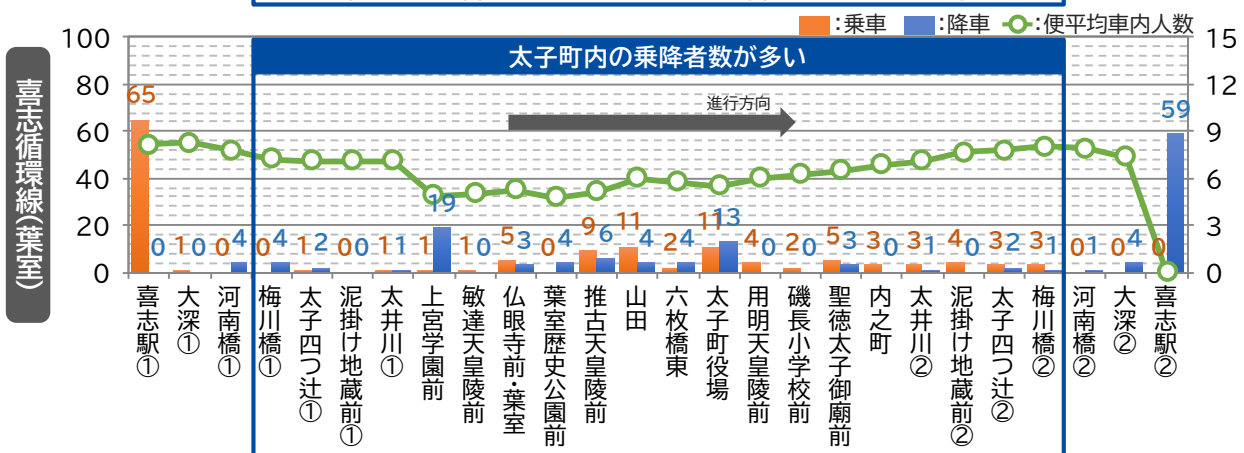
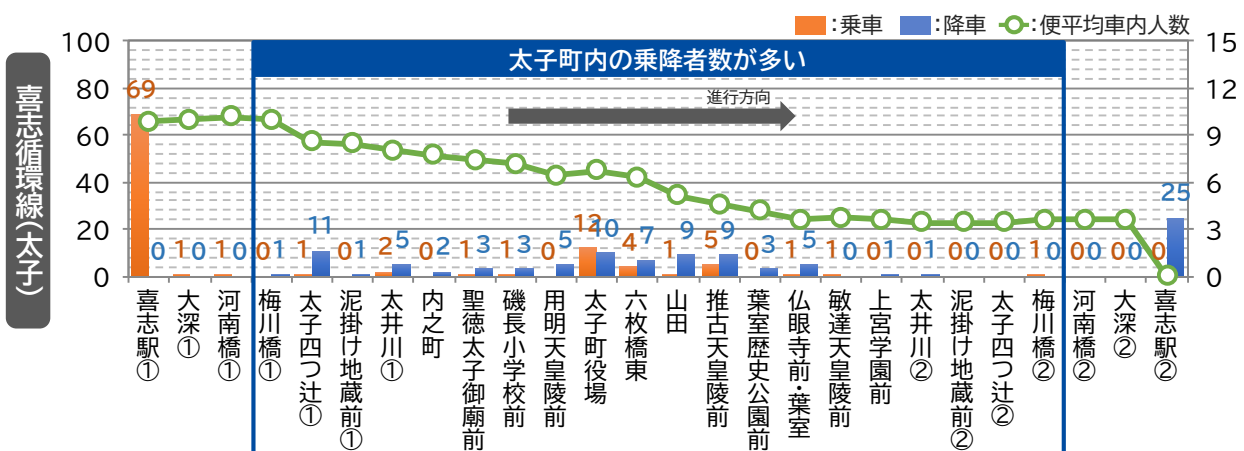
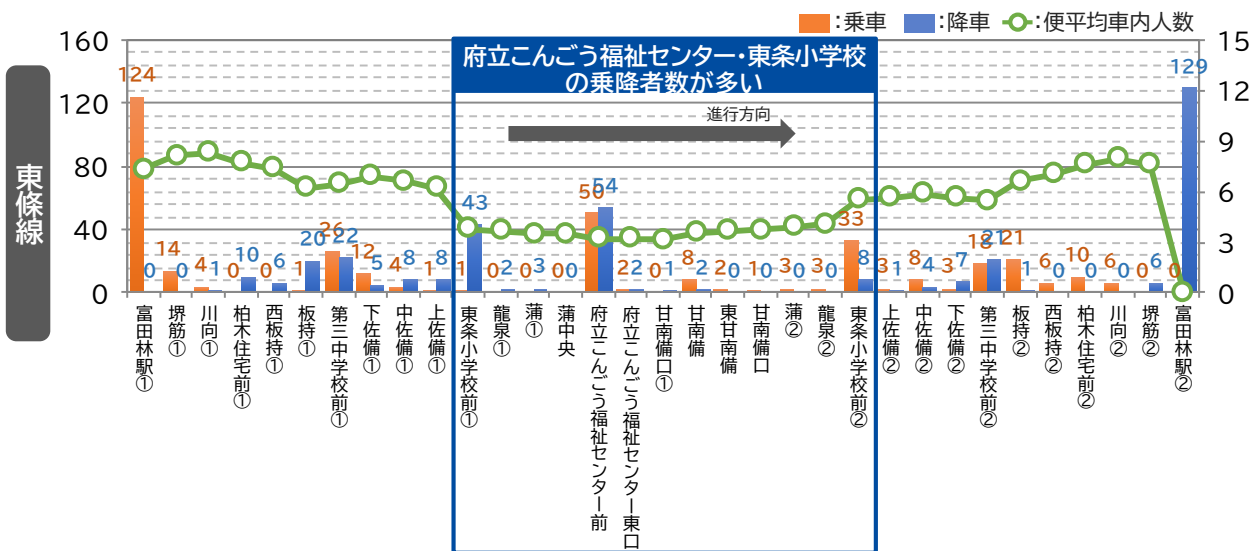
2)路線ごとの利用状況

- 便別・停留所別利用状況では、路線が経由する地域ごとに乗降の特徴が見られ、利用者の利用特性に沿った運行内容の見直しや最適化が必要です。



※特に利用の多い5路線(千早線・さくら坂循環線・東條線・喜志循環線・阪南線)を掲載

出典:OD調査



※特に利用の多い5路線(千早線・さくら坂循環線・東條線・喜志循環線・阪南線)を掲載

出典:OD調査

(5)金剛ふるさとバスの維持・利便性向上に向けた有効な取組ニーズ

1)利用実態に沿ったサービスの見直し

- 金剛ふるさとバスは、9路線それぞれの利用実態や利用者の特徴は異なります。例えば、北大伴線の停留所別利用状況では、始発・終着点である北大伴、富田林駅バス停での利用は多いですが、その間の区間のバス停の利用が少なくなっています。
- 一方で、利用者からは「運行便数が少ない」「最終便が早い」といった運行便数の増加を求める意見も挙げられることから、利用者の生活行動に合わせた運行時間帯の設定を図るなど運行体制の見直しにより利便性の向上を図る必要があります。

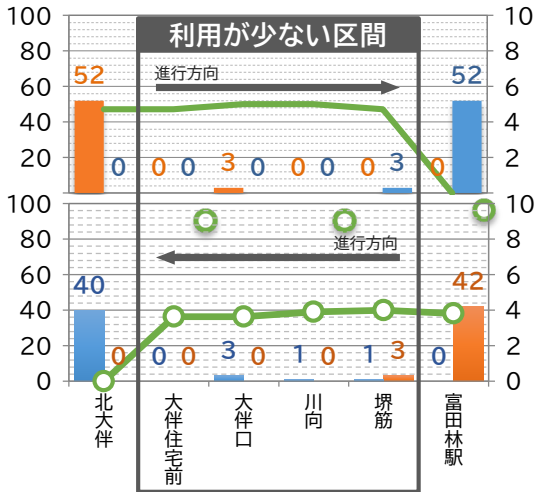


図 停留所別利用状況(北大伴線)
出典:OD調査

住民意見

＜利用者の改善ニーズ＞

- 目的地への直通ルートがない。
- バス停の待機場所を広くしてほしい。
- 使いたい時間帯に運行している便がない。
- 最終便が早く、帰宅時にはタクシーを使うしかない。
- 通院や買い物に適したルートではない。
- ベンチや屋根などがなく、バス待ち環境が悪い。
- 北大伴線を、循環路線にしてほしい。

出典:ワークショップ

2)利便性の向上

- 引き続き乗降状況や利用者ニーズに応じて停留所の増設や配置の見直しのほか、決済方法の柔軟化や割引制度の導入、車両台数の最適化を行うなど、利用者に寄り添った見直しを続けていくことが重要です。

住民意見

＜利用者の改善ニーズ＞

- バス停まで歩くのが難しい。
- 乗り継ぎがしにくい。
- ICカードを利用できるようにしてほしい。
- バス停を増設してほしい。
- 高齢者の運賃減額割引を導入してほしい。

出典:ワークショップ

		満足	不満足	無回答
運行内容	(n=61)	83.6	6.6	9.8
予約方法	(n=61)	60.7	26.2	3.1
運行時間帯	(n=61)	63.9	23.0	3.1
利用料金	(n=61)	93.4	6.6	
停留所位置	(n=61)	85.2	11.5	3.3
運行車両	(n=61)	59.0	26.2	4.8
周知	(n=61)	75.4	9.8	14.8

0% 20% 40% 60% 80% 100%

図 金剛ふるさとバスの満足度(利用者回答)
出典:OD調査(Webアンケート)

④ 富田林市レインボーバス

(1) 路線網

- 富田林市では、コミュニティバスの「富田林市レインボーバス」が、駅や市役所などの富田林市内の主要施設間を結び、1日3便が運行しています。



図 路線図(富田林市レインボーバス)

(2) 輸送人員

- 富田林市レインボーバスの輸送人員の推移は、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、平成30年度比65.1%と減少しています。令和5年度では、9月に運賃改定等の実施、12月からは金剛ふるさとバスの補完運行のため、便数が9便から3便へ減便したことによる輸送人員の変動がみられます。
- 富田林市内の移動を支える交通として、既存公共交通サービスの維持が重要と考えられます。

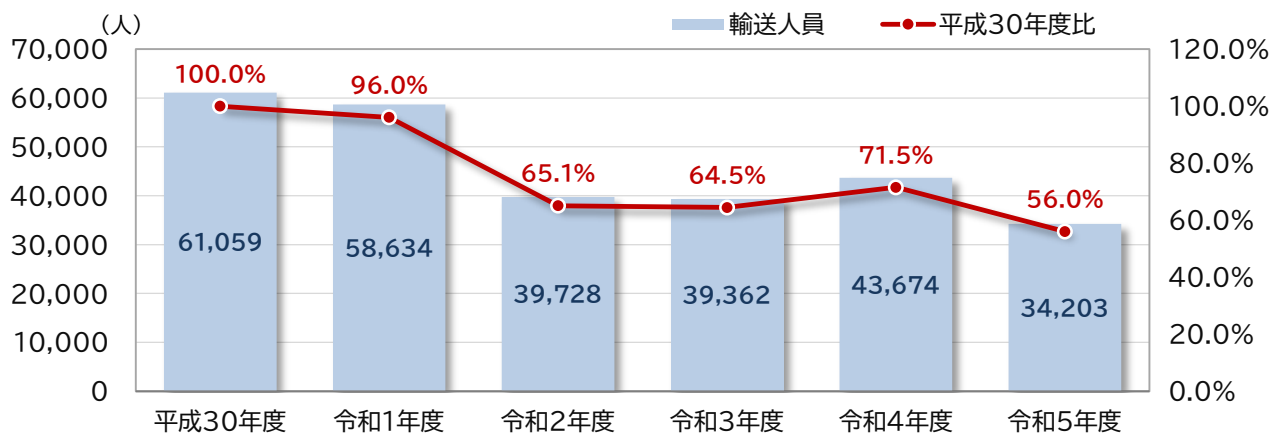


図 富田林市レインボーバスの輸送人員の推移

⑤ たいしのってこバス

(1) 路線網

- 太子町では、コミュニティバスの「たいしのってこバス」が、上ノ太子駅や太子町役場など太子町内の主要施設間を結んで運行しています。また、令和5年12月21日に金剛ふるさとバスの運行開始とともに、新たに4系統が運行開始となり、現在は計6系統が運行しています。



図 路線図(たいしのってこバス)

(2) 輸送人員

- たいしのってこバスの輸送人員の推移は、金剛バスの廃止に伴い、令和5年12月21日より上ノ太子駅へ接続するなど、新たな系統が運行開始され、輸送人員が増加しています。
- 太子町内の移動を支える交通として、既存公共交通サービスの維持が重要となります。

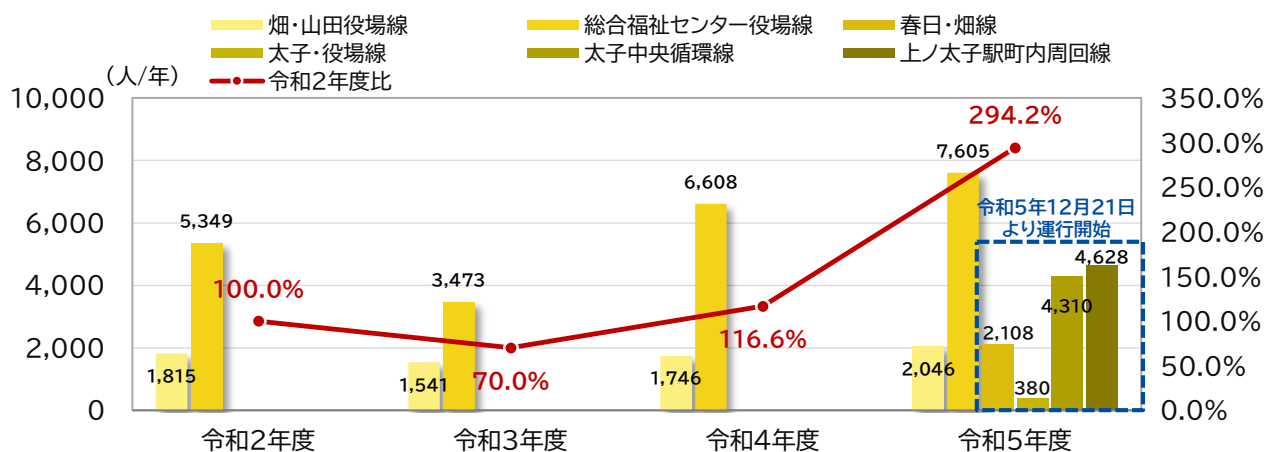
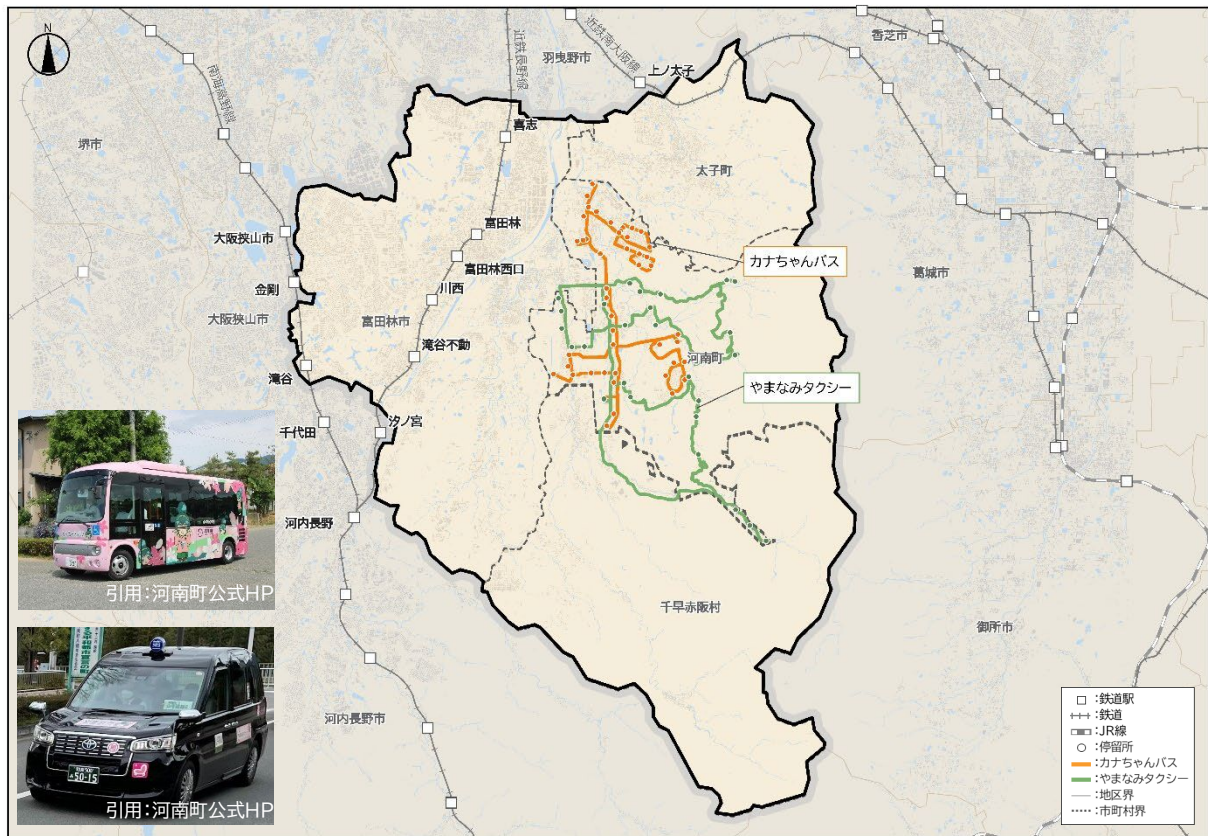


図 たいしのってこバスの輸送人員の推移

⑥ カナちゃんバス・やまなみタクシー

(1) 路線網

- 河南町では、コミュニティバス「カナちゃんバス」と乗合タクシー「やまなみタクシー」が、商業施設や病院、役場などの公共施設を経由するかたちで町内を循環しています。(カナちゃんバスは1日8便、やまなみタクシーは火曜日～金曜日までの各日で4便が運行)



(2) 輸送人員

- カナちゃんバスとやまなみタクシーの輸送人員の推移は、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、両者ともに令和2年度は平成31年度比の50%～87%まで減少しましたが、金剛バスの廃止に伴い新たな系統が運行開始され、輸送人員が増加しています。
- 河南町内の移動を支える交通として、利便性向上と更なる利用促進が重要となります。

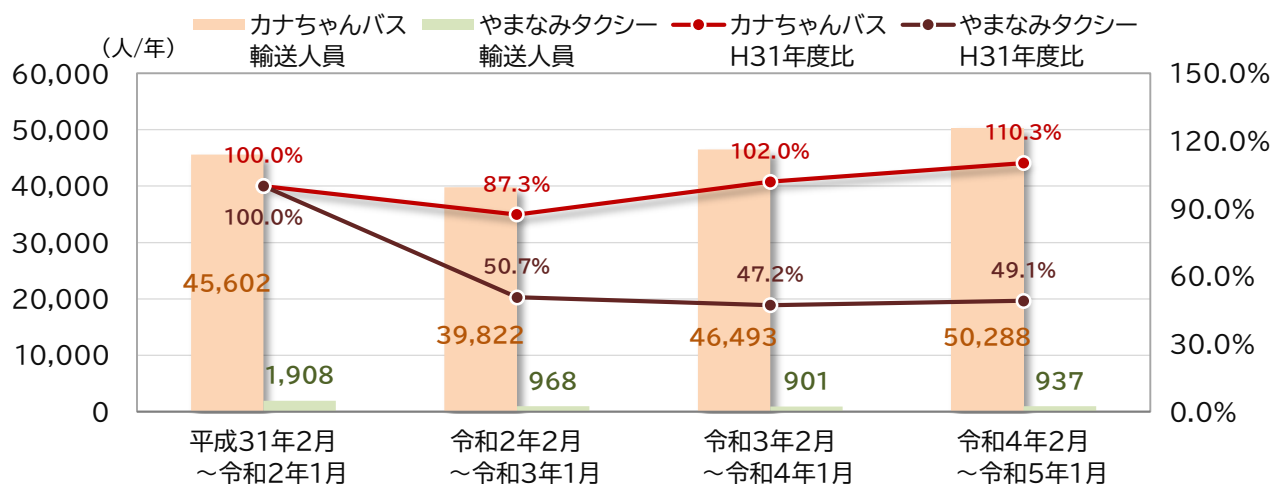


図 カナちゃんバス・やまなみタクシーの輸送人員の推移

⑦ 千早赤阪村コミュニティバス

(1) 路線網

- 千早赤阪村では、「千早赤阪村コミュニティバス」が金剛ふるさとバスとともに運行が開始され、金剛ふるさとバス千早線と接続するバス停の「千早赤阪村立中学校前」から登山口を結んでおり、観光客の移動を支えています。



図 路線図(千早赤阪村コミュニティバス)

(2) 輸送人員

- 千早赤阪村コミュニティバスの輸送人員の推移をみると、概ね横ばいとなっていますが、村内の観光地への交通手段として利便性向上と更なる利用促進が重要です。

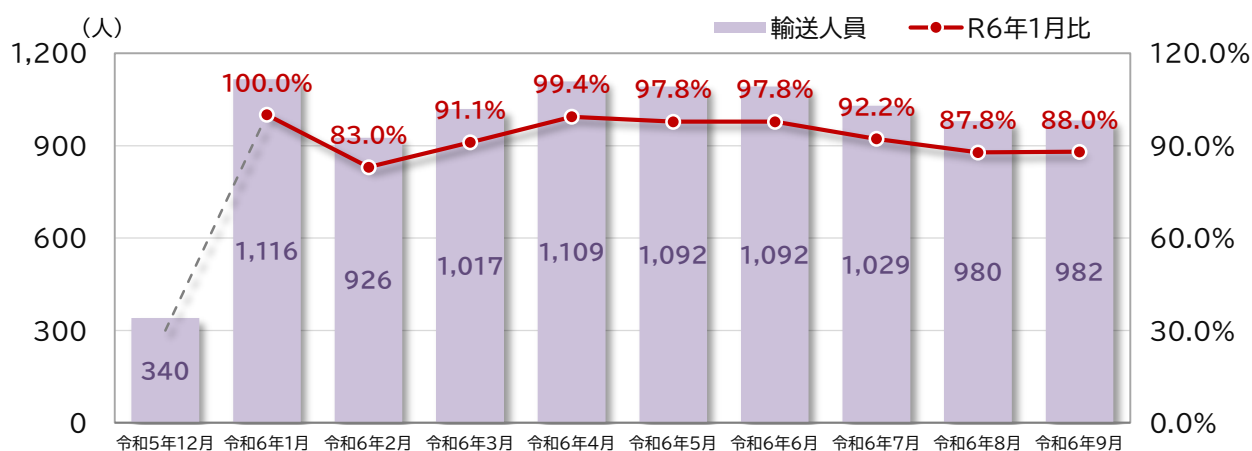


図 千早赤阪村コミュニティバスの輸送人員の推移

Point

地域内の移動

多様な輸送資源の存在

1-3 各市町村による地域公共交通施策の現状

① 地域公共交通計画の策定状況

(1) 計画の概要

- 本地域では、令和6年10月現在、4地域すべてにおいて地域公共交通計画を4市町村がそれぞれで策定しています。

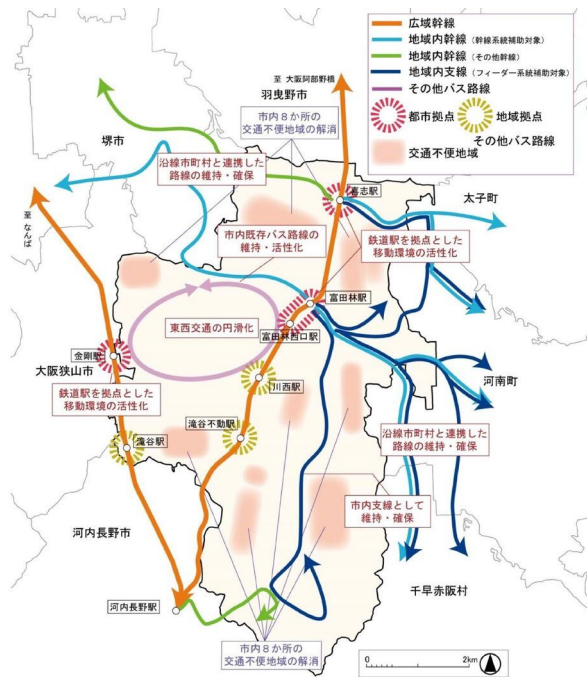
計画 1

富田林市地域公共交通計画

計画期間：令和5年度～令和9年度

計画区域：富田林市内全域

● 将来ネットワーク(令和6年5月現在)



出典：富田林市地域公共交通計画(P.76)

富田林市地域公共交通計画(本編)
(改訂第1版)

令和5(2023)年度～令和9(2027)年度

令和6(2024)年6月改訂

富田林市
Toyonaka City

富田林市地域公共交通計画書表紙

● 交通手段別の役割分担

位置づけ	モード	路線等	役割	確保・維持の方針
広域幹線	鉄道	近鉄 長野線 南海 高野線	地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、都市圏を超える移動や、市内の拠点間の移動等について、生活、観光等で多面的に支える。	鉄道駅を拠点とした取組と合わせ、持続可能な運行を目指す。
地域内幹線 (幹線系統補助対象)	路線バス 水色	近鉄バス 北野田線 南海バス(4市町村コミバス) 千早線 近鉄バス(4市町村コミバス) きくら坂循環線 近鉄バス(4市町村コミバス) 富志原循環線 近鉄バス(4市町村コミバス) 阪南線	近鉄富田林駅及び近鉄富志駅を拠点とし、地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、市域を超える移動を中心に、生活、観光等で多面的に支える。	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線系統補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
地域内幹線 (その他幹線)	路線バス 緑色	近鉄バス 富田林線 南海バス こんごう福祉センター線	広域幹線・地域内幹線に接続する支線であり、住民生活に係る移動を中心に、観光移動もあわせて支える。	交通事業者、府、隣接市町村との連携強化を図り、持続可能な運行を目指す。
地域内支線 (フィーダー系統補助対象)	路線バス 紫色	河内町(4市町村コミバス) 北大伴線 河内町(4市町村コミバス) 石川線 千早赤阪村(4市町村コミバス) 千早線 河内町(4市町村コミバス) 河内線 河内町(4市町村コミバス) 白木線 河内町(4市町村コミバス) きくら坂循環線 南海バス(4市町村コミバス) 東條線 近鉄バス(4市町村コミバス) 東條線 河内町(4市町村コミバス) 阪南線	近鉄富田林駅及び近鉄富志駅を拠点とし、地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、生活、観光等で多面的に支える。	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。 特に、東條線や北大伴線を含む4市町村コミバスの路線については、本計画に基づき新たに財政支援を行っていく。

位置づけ	モード	路線等	役割	確保・維持の方針
その他バス路線	路線バス・コミュニティバス 紫色	南海バス 各路線 近鉄バス 金剛東団地線 レインボーバス	近鉄富田林駅および南海金剛駅を拠点とする支線であり、金剛・金剛東地区における住民生活に係る移動を中心に支える。	鉄道駅を拠点とした取組と合わせ、利便性・効率性の向上により、路線の維持・活性化を目指す。
目的交通	タクシー	近鉄タクシー 大阪第一交通	幹線・支線で支えることのできない地域の移動を目的に支える。	鉄道駅や市内主要施設を中心に持続可能な運行を目指す。
補助交通	地域の輸送資源	病院送迎バス 民間送迎サービス 等	地域公共交通を補完する交通手段として各種施設利用者の移動を支える。	既存バス路線との輻輳を避けつつ、人手や車両の効率的な運用を目指す。
その他	地域主導の公共交通	(交通不便地域等における新たな交通サービス)	地域特性に応じて地域主導で導入を検討するものであり、主に交通不便地域内での移動を支える。	地域が柔軟に取り組めるよう、市が導入を支援する。
福祉交通	福祉交通	福祉有償運送 福祉タクシー 等	身体的条件等により、地域公共交通や自家用車等での移動が難しい方の移動を支える。	事業所と連携し、補助等実施することにより、持続可能な運行を目指す。

出典：富田林市地域公共交通計画(P.78-79)

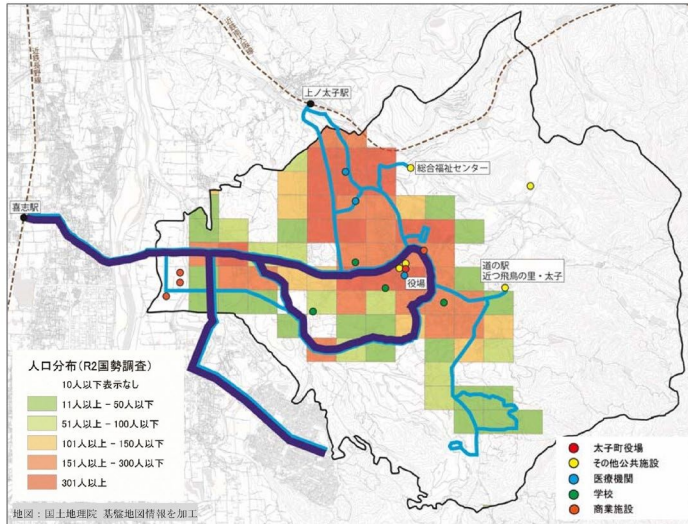
計画 2

太子町地域公共交通計画

計画期間：令和6年度～令和10年度

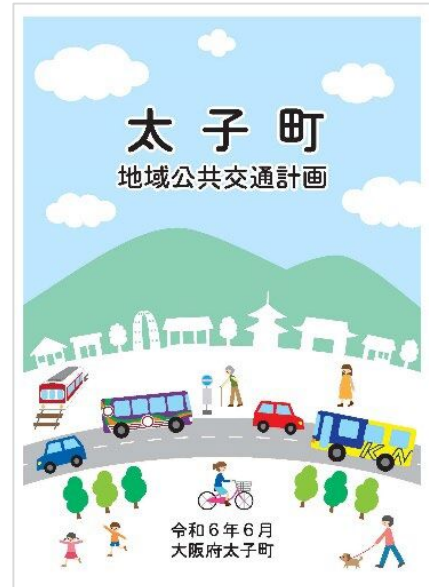
計画区域：太子町内全域

●太子町の地域公共交通網の位置付け(全体図)



【出典】 令和2年度国勢調査(250mメッシュ)

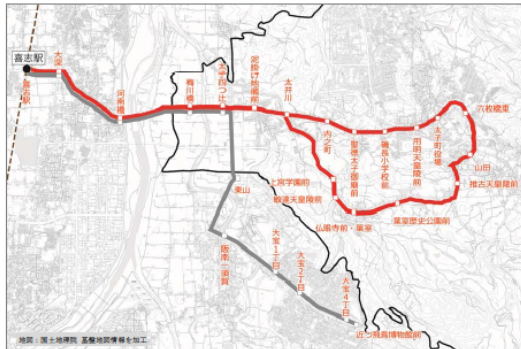
出典：太子町地域公共交通計画(P.37)



太子町地域公共交通計画書表紙

●運行系統の位置付け・役割・必要性

○基幹交通（地域間幹線系統）

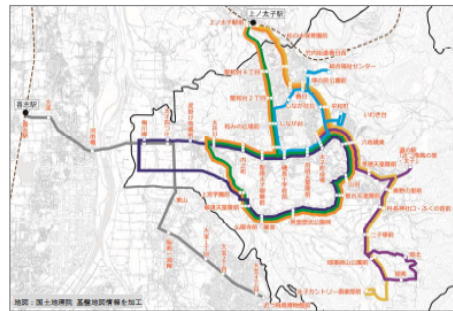


▲ 運行系統図（地域間幹線系統）

路線	喜志地区線	阪南線
事業主体	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	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
運行事業者	近鉄バス	近鉄バス
事業種類	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業
運行形態	路線定期運行	路線定期運行
起終点	喜志駅～太子町役場～喜志駅	喜志駅～近つ飛鳥博物館前
役割	・支線交通との乗り継ぎ拠点となる太子町役場やその他の町内拠点、喜志駅へのアクセスを確保する ・太子町内の一部や隣接する市町の沿線住民の喜志駅へのアクセスを確保する	・太子町内の一部や隣接する市町の沿線住民の喜志駅へのアクセスを確保する
補助事業の活用	地域間幹線系統補助	

出典：太子町地域公共交通計画(P.38)

○支線交通（地域内フィーダー系統）



▲ 運行系統図（地域内フィーダー系統）

路線	喜日・畑線	太子中央循環線	阪南線
事業主体	太子町	太子町	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
運行事業者	大阪第一交通(太子町から委託)	大阪第一交通(太子町から委託)	河南町
事業種類	自家用有償旅客運送事業	自家用有償旅客運送事業	自家用有償旅客運送事業
運行形態	路線定期運行	路線定期運行	路線定期運行
起終点	上ノ太子駅前～太子町役場～太子カントリー倶楽部前	上ノ太子駅前～太子町役場～上ノ太子駅前	喜志駅～近つ飛鳥博物館前
役割	・各地域から基幹交通との乗り継ぎ拠点となる太子町役場へのアクセスを確保する ・乗り継ぎ拠点となる太子町役場やその他の町内拠点、上ノ太子駅へのアクセスを確保する	・太子町内の一部や隣接する市町の沿線住民の喜志駅へのアクセスを確保する	・太子町内の一部や隣接する市町の沿線住民の喜志駅へのアクセスを確保する
補助事業の活用	地域内フィーダー系統補助		

路線	総合福祉センター～役場線	畑・山田役場線	太子・役場線
事業主体	太子町	太子町	太子町
運行事業者	大阪第一交通(太子町から委託)	大阪第一交通(太子町から委託)	大阪第一交通(太子町から委託)
事業種類	自家用有償旅客運送事業	自家用有償旅客運送事業	自家用有償旅客運送事業
運行形態	路線定期運行	路線定期運行	路線定期運行
起終点	太子町役場～総合福祉センター～太子町役場	太子町役場～畑南～太子町役場	太子町役場～梅川橋～太子町役場
役割	・沿線地域から基幹交通との乗り継ぎ拠点となる太子町役場へのアクセスを確保する ・町内拠点と各地域のアクセスを確保する		
補助事業の活用	地域内フィーダー系統補助		

出典：太子町地域公共交通計画(P.39)

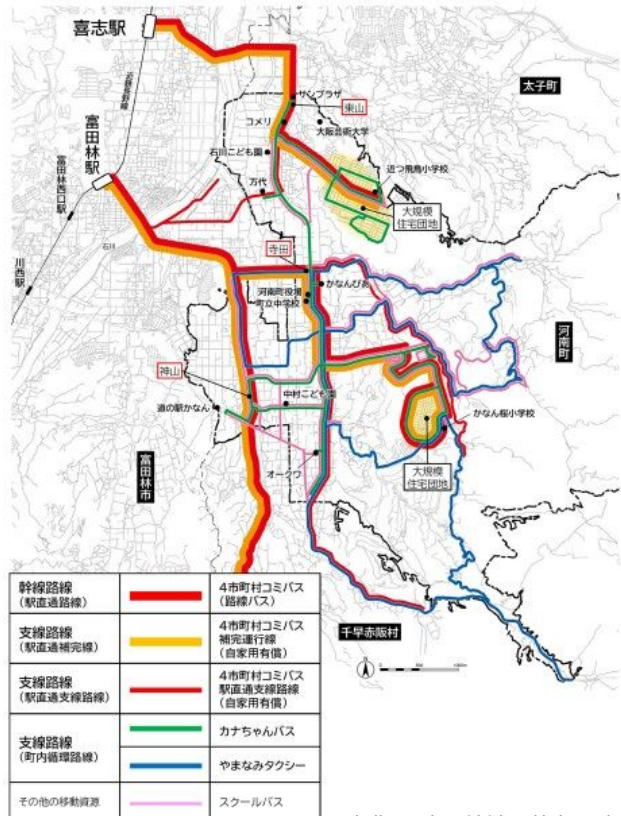
計画 3

河南町地域公共交通計画

計画期間：令和6年度から令和10年度

計画区域：河南町内全域

●公共交通ネットワーク(路線図)



河南町地域公共交通計画

河南町
KANAMACHI TOWN
令和6年5月

河南町地域公共交通計画書表紙

出典：河南町地域公共交通計画(P.59)

●地域公共交通の事業概要

種 別	路線系統名	起点	経由地	終点	乗継拠点	事業許可区分	運行態様	実施主体	運行主体	補助事業の活用
4市町村コミバス 【駅直通路線】	● 阪南線	喜志駅	太子四つ辻	近つ飛鳥	東山	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者	幹線補助
	● さくら坂循環線	富田林駅	さくら坂1丁目	富田林駅	寺田					
	● 千早線		出屋敷	千早赤阪中学	神山					
4市町村コミバス 【補完運行線】	● 阪南線	喜志駅	太子四つ辻	近つ飛鳥	東山	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町(委託)	フィーダー補助
	● さくら坂循環線	富田林駅	さくら坂1丁目	富田林駅	寺田				千早赤阪村(委託)	
	● 千早線		出屋敷	千早赤阪中学	神山					
4市町村コミバス 【駅直通支線路線】	○ 河内線	富田林駅	寺田	河内	寺田	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町(委託)	フィーダー補助
	○ 白木線		寺田	東水分	寺田					
	○ 石川線		大ヶ塚	近つ飛鳥	東山					
【町内循環線】 コミュニティバス カナちゃんバス	北ルート	かなんびあ	東山	かなんびあ	寺田・東山	自家用有償旅客運送	路線定期運行	河南町	河南町(委託)	フィーダー補助
	南ルート		さくら坂1丁目		寺田・神山					
	Aルート		南加納		寺田	4条乗合				
	Bルート		青崩		寺田					
コミュニティタクシー やまなみタクシー										

出典：河南町地域公共交通計画(P.57)

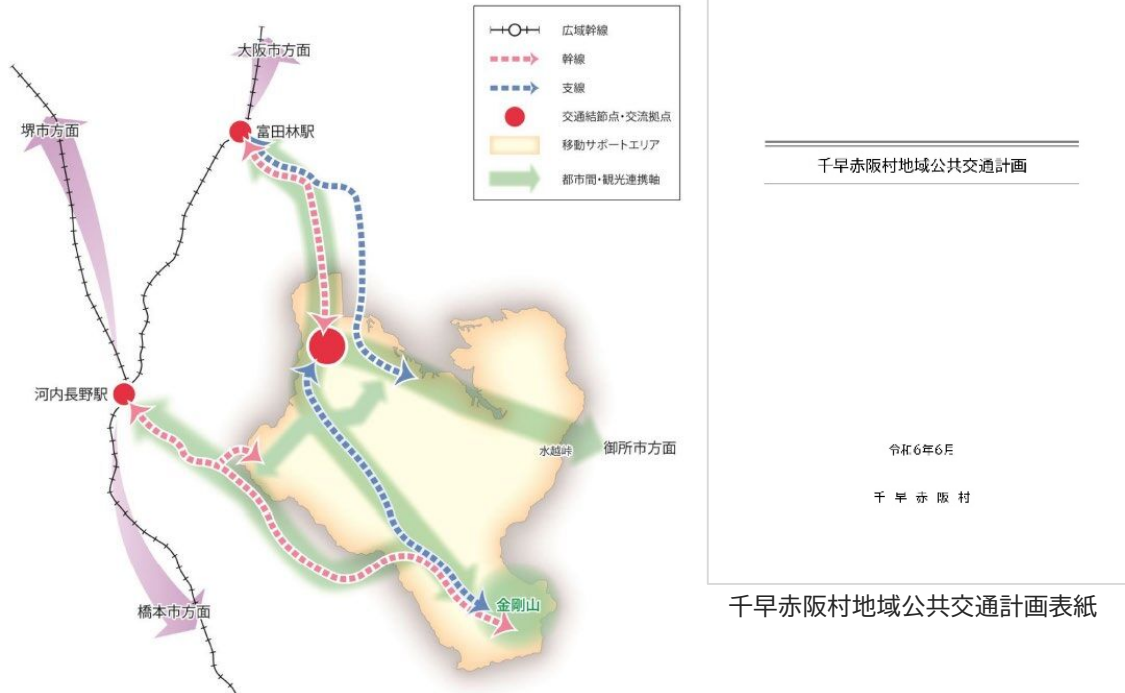
計画_4

千早赤阪村地域公共交通計画

計画期間：令和6年度から令和11年度

計画区域：千早赤阪村内全域

●地域公共交通将来ネットワークイメージ



千早赤阪村地域公共交通計画表紙

出典：千早赤阪村地域公共交通計画(P.52)

●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	—	金剛山ロープウェイ前	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

出典：千早赤阪村地域公共交通計画(P.51)

(2) 本地域の公共交通の持続性に関する取組

1) 効率化を図った運送サービスの提供

- 各交通モードの配置状況をみると、地域内には交通空白地が存在しており、交通弱者への移動支援に関する対策が重要です。
- しかし、今ある地域公共交通を将来にわたり持続的に提供するためには、金剛ふるさとバスの運行内容の見直しや他の運送サービスとの棲み分けなどにより効率化を図ることが必要です。

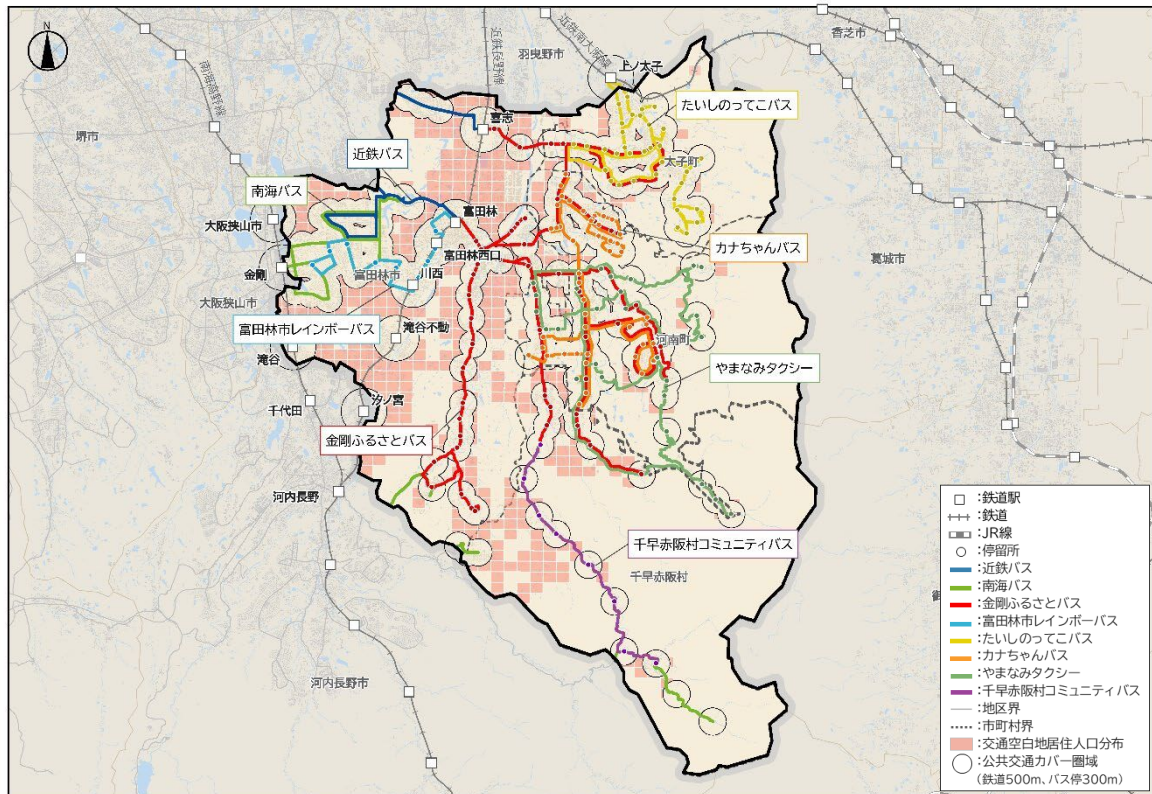


図 各交通モードの配置状況

2) 地域の移動需要に寄り添った地域公共交通の検討

- 現状として、本地域の地域公共交通に対する住民の満足度は高いものではありません。しかし、将来にわたり住民の安全で快適な生活移動を守っていくためには、地域住民の移動需要を把握し、適切な地域公共交通を検討することで、地域に寄り添った満足度の高い公共交通を目指すことが重要です。

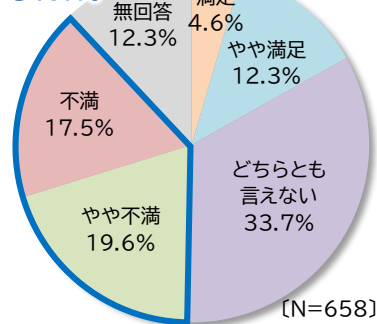
公共交通サービスに
不満を感じている方が
37.1%

図 公共交通サービスの満足度

出典：R6住民アンケート調査

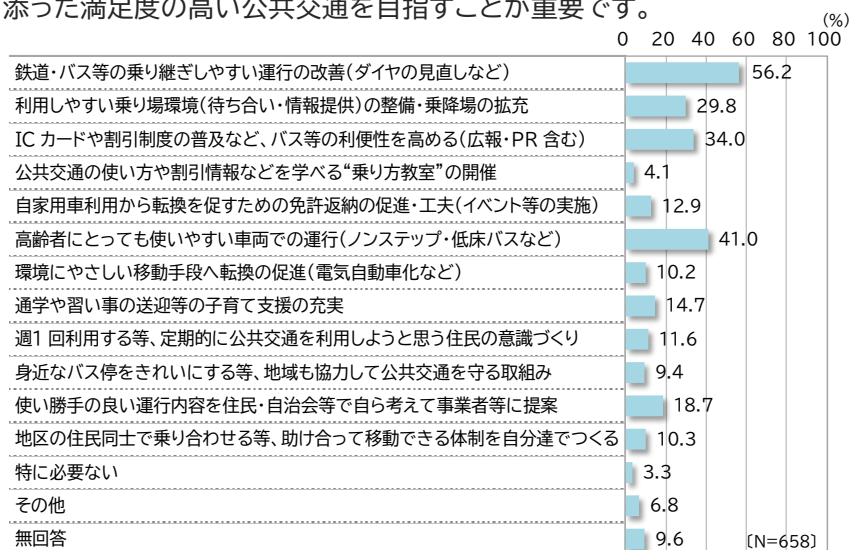


図 公共交通の維持に必要だと思う取組

出典：R6住民アンケート調査

3) 公共交通を知ってもらうきっかけづくりの促進

- 公共交通の利用割合は、鉄道の利用は6割と多いものの、路線バス、コミュニティバス、タクシーでは低い利用状況となっており、利用頻度は月1～3日と公共交通の利用は低い状況です。
- また、「運行本数が少ない」や「バス停・駅が遠い」といった利便性に対する不満を感じる意見のほか、「公共交通を使おうと考えることがない」といった声もあることから、普段の生活行動において公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりが重要です。

交通モード	利用率	主な利用者層 利用頻度
鉄道	59.1	・全ての年代 ・週5日、月数回
路線バス コミュニティバス	32.5	・全ての年代 ・月1～3日以下
タクシー	13.2	・65歳以上 ・月1日以下
その他	4.6	・75歳以上 ・月1～3日以下

出典：R6住民アンケート調査

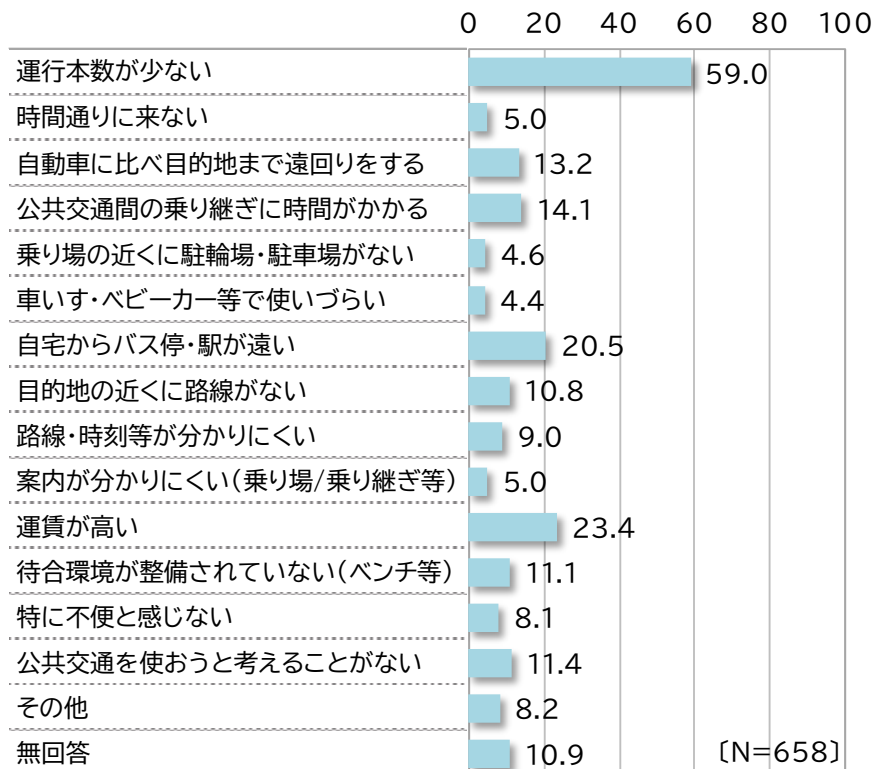


図 公共交通に不便を感じる理由

出典：R6住民アンケート調査

4) 住民自らが協働して育てる地域公共交通の見直し

- 住民の多くが公共交通サービスの重要性を感じており、公共交通の維持に向けた積極的な利用については、「とても思う」・「思う」が65.0%を占めていることから、今後更なる利用の可能性が期待できます。
- 自分たちの移動手段や地域公共交通について考え、利用につなげていく住民連携の体制を整備することが重要です。

住民意見



〈利用者の改善ニーズ〉

- バスの時刻にあわせたスケジュールを組む。
- 地域の交流の場としてバスを利用する。
- 自家用車ではなく、なるべくバスを使うことを意識する。
- 車よりバスの方が楽だということを口コミなどで周知する。

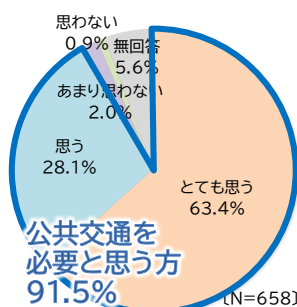


図 公共交通の必要性

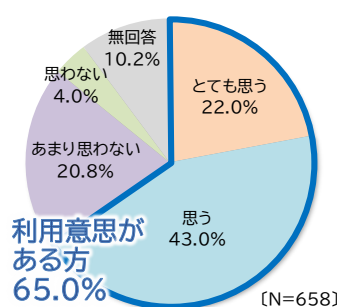


図 公共交通の維持に向けた利用意向

出典：R6住民アンケート調査

出典：ワークショップ

2. 社会情勢の変化・地域特性

2-1 地理的特性

- 本地域は大阪府の南東部に位置し、総面積は116.38km²(府全体の約6.1%)となっています。地域の南東部を中心に地域面積の約53%を森林地帯が占めており、主に富田林市の鉄道沿線や金剛エリアに建物用地が集積しています。

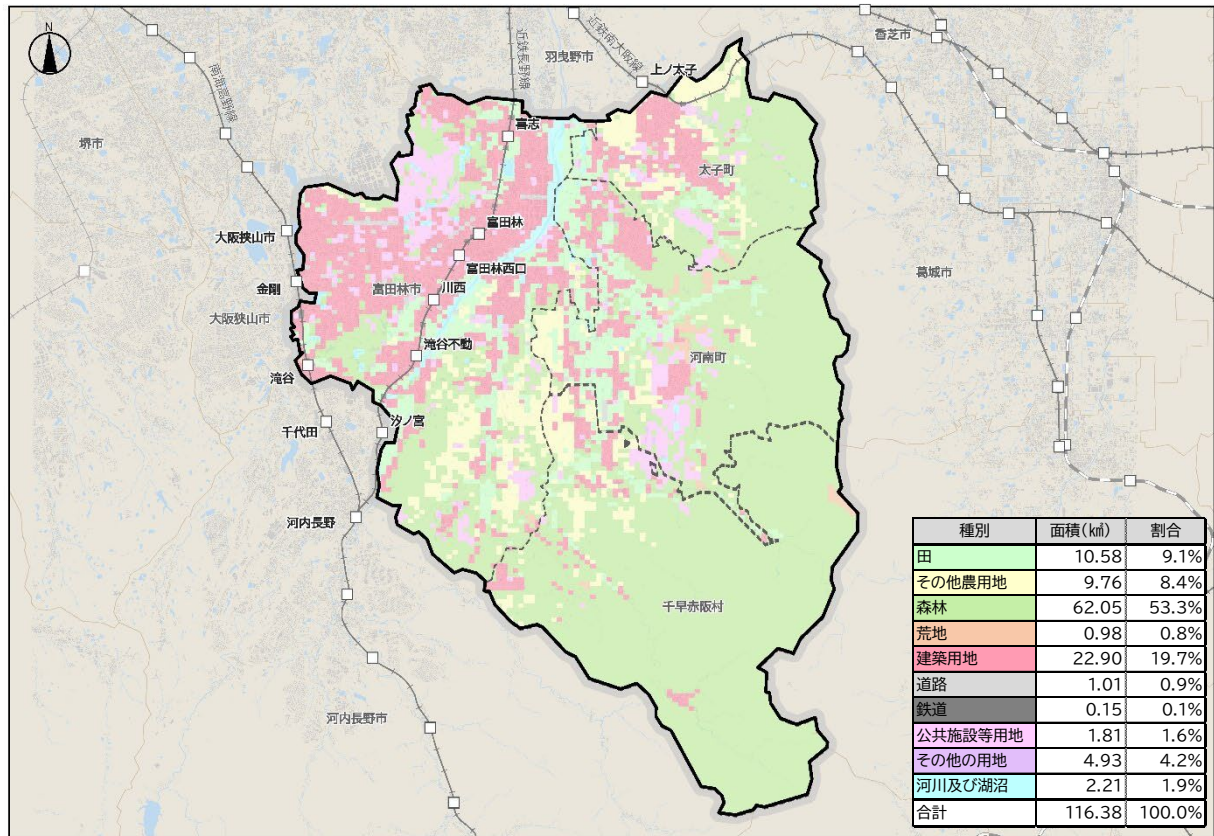
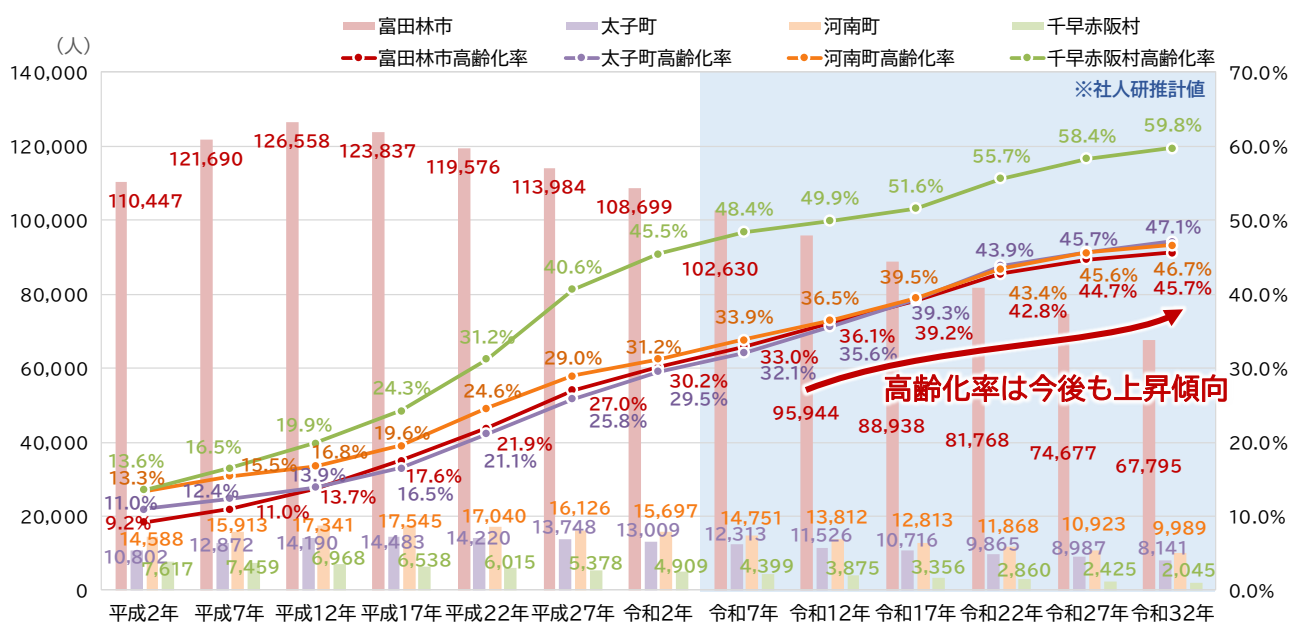


図 土地利用状況図

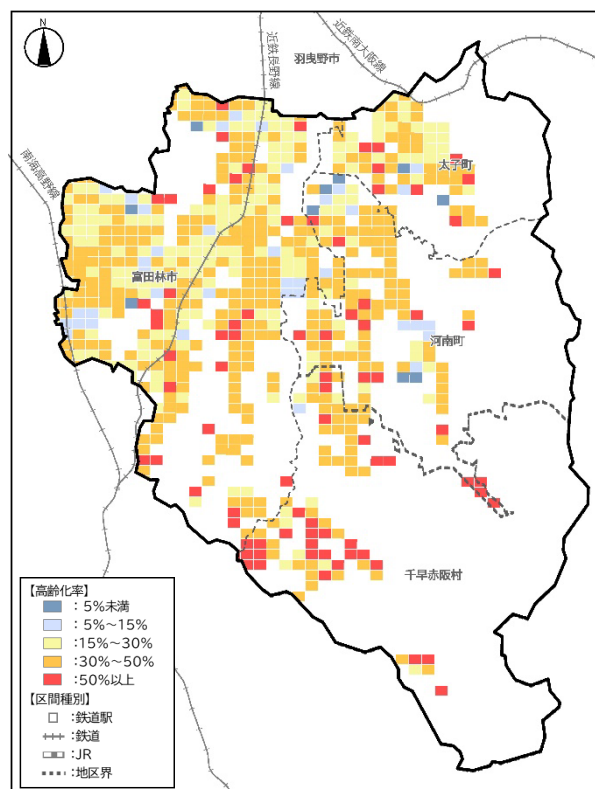
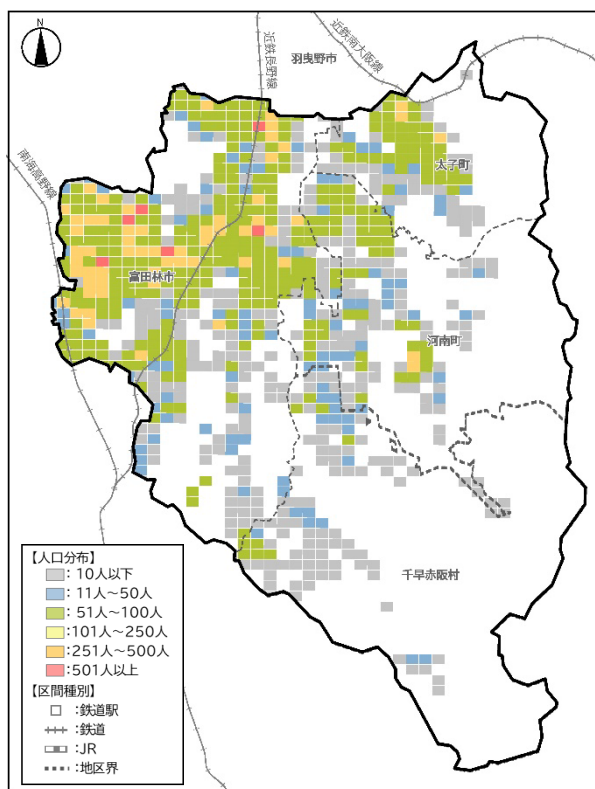
出典:国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ(R3)

2-2 人口動態・分布

- 本地域の人口は、平成12年以降、人口の減少に加えて高齢化率(65歳以上の割合)が上昇しています。将来推計人口では、すべての地域で人口が減少する推計となっており、過疎化の進行がうかがえます。



- 高齢化率の分布状況は、主に南西部において高い高齢化率(50%以上)となっており、高齢化社会に向けた公共交通サービスの重要性が高まっています。



Point

人口減少

少子高齢化社会の進行

広範囲にわたる高齢者の分布

2-3 移動特性

- 本地域では、広い範囲の市町村間で相互に通勤・通学流動があることがわかります。4市町村の中では、富田林市への流動が最も多く、4市町村以外では、大阪市や堺市において通勤流動の集中がみられます。

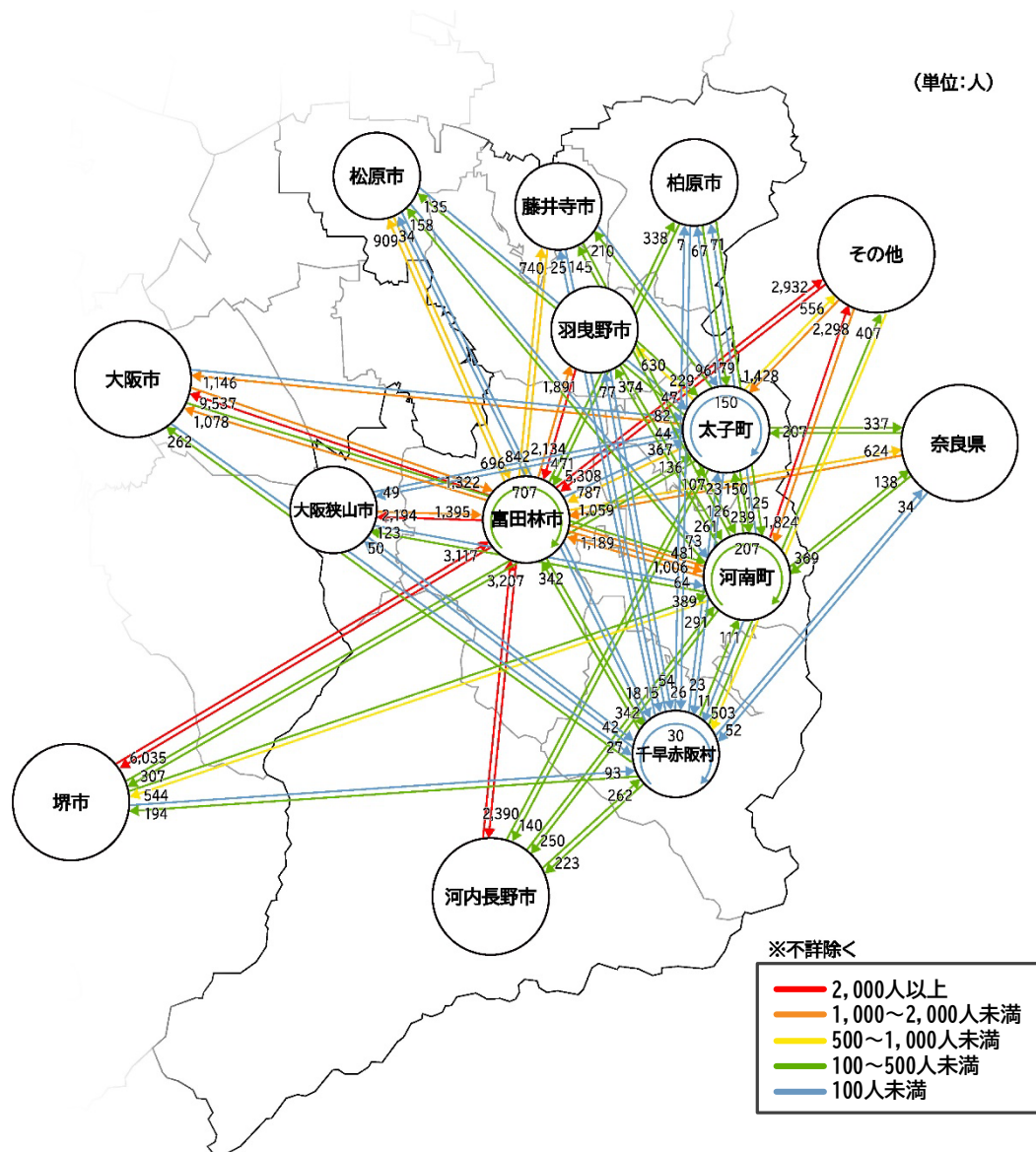


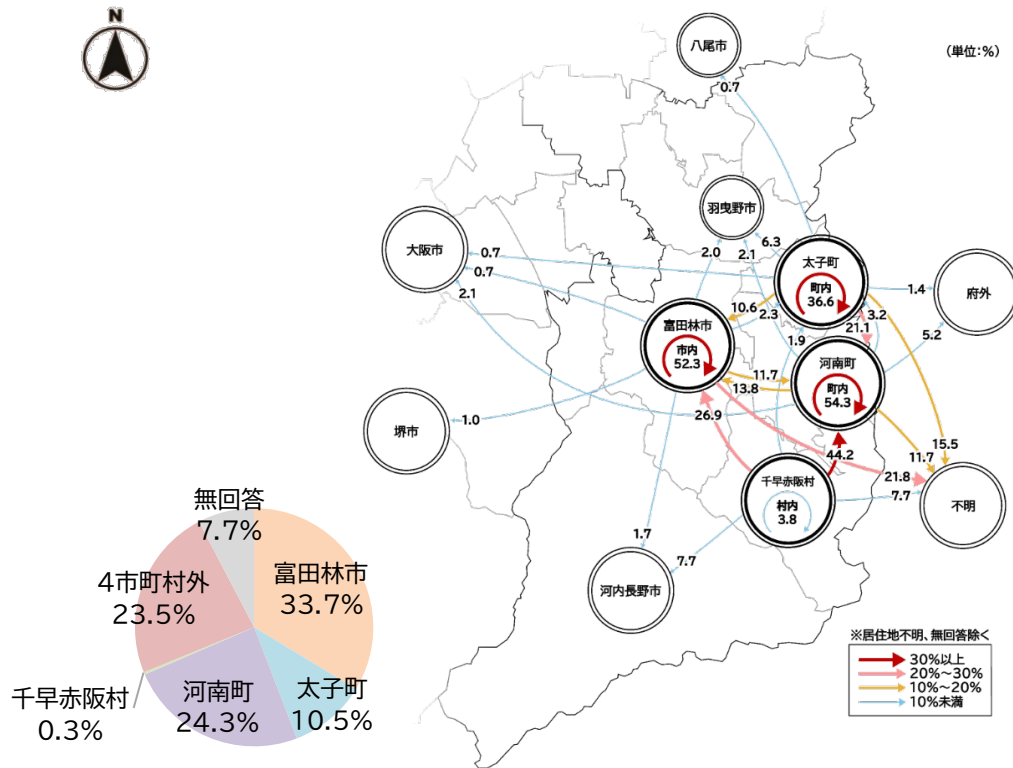
図 通勤・通学移動による人口流動

出典 国勢調査(H27)

Point 市町村を跨ぐ通勤通学流動

(2) 買い物

- 買い物では、富田林市・太子町・河南町においては地域内の移動需要が多く、千早赤阪村は近隣の河南町への需要がみられます。主な交通手段は、「自動車(自分で運転)」の利用割合が47.4%と最も多く、公共交通の利用割合は6.8%となっています。



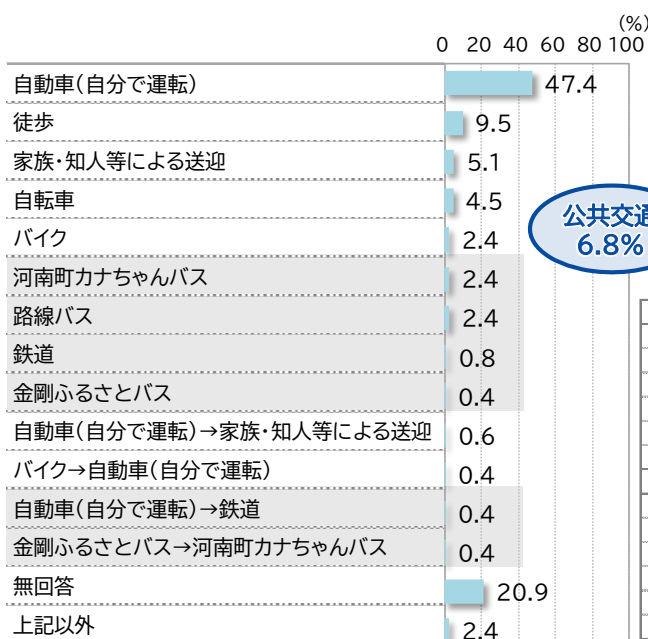
出典: R6住民アンケート調査

【主な買い物先上位3施設】

● 万代 河南町店(65票)

● オークワ 河南店(57票)

● トライアル 富田林店(56票)



[N=506]

出典: R6住民アンケート調査

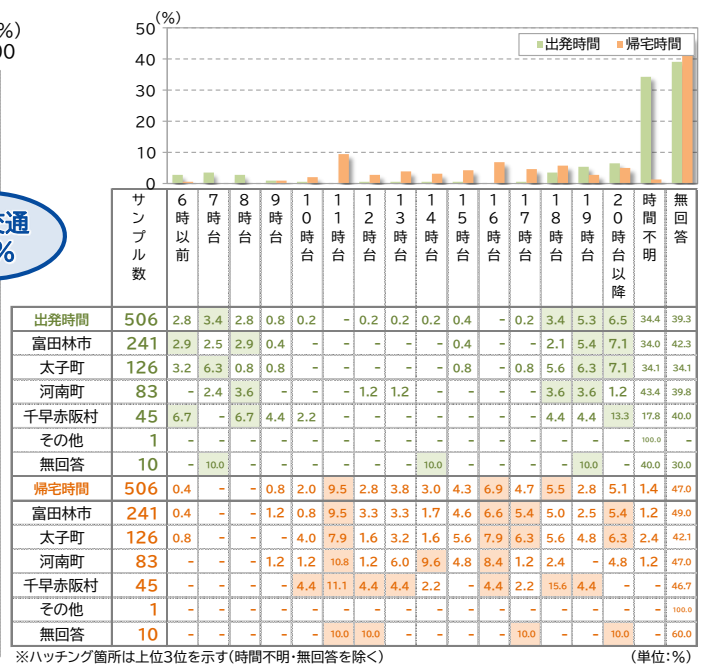
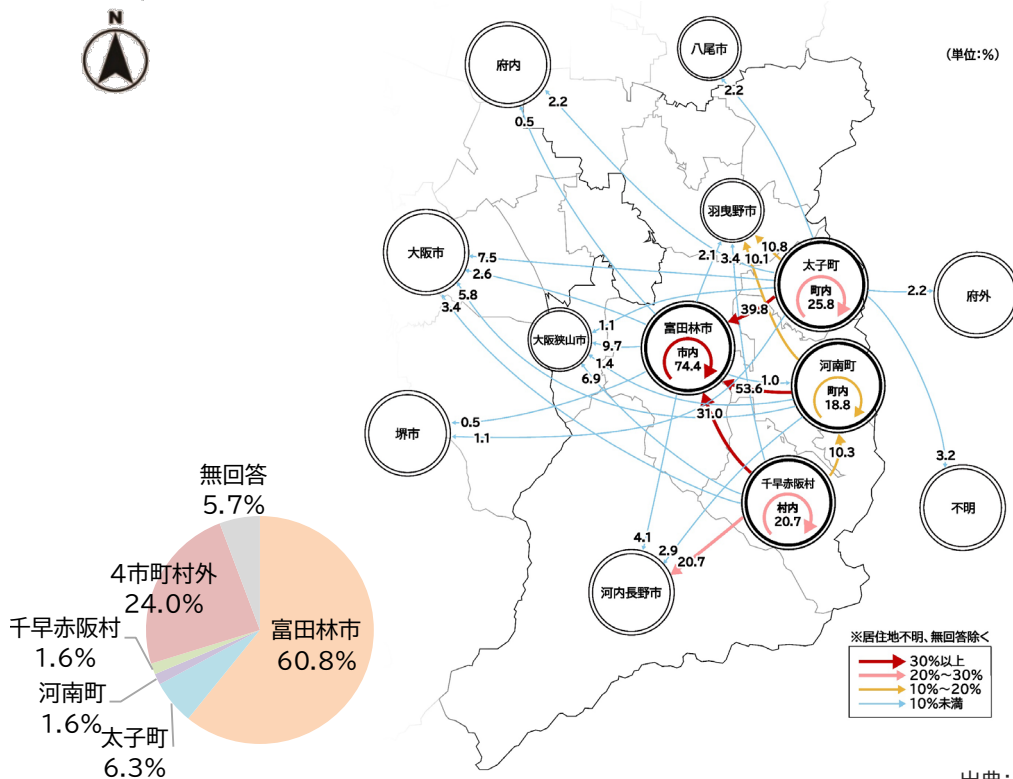


図 買い物時の移動時間

出典: R6住民アンケート調査

(3)通院

- 通院では、全体の6割が富田林市内に位置する病院へ移動需要を示しており、主な交通手段は、「自動車(自分で運転)」の利用割合が40.0%と最も多く、公共交通の利用割合は8.3%となっています。



出典: R6住民アンケート調査

【主な通院先上位3施設】

● PL病院(64票)

● 富田林病院(53票)

● 近畿大学病院(22票)

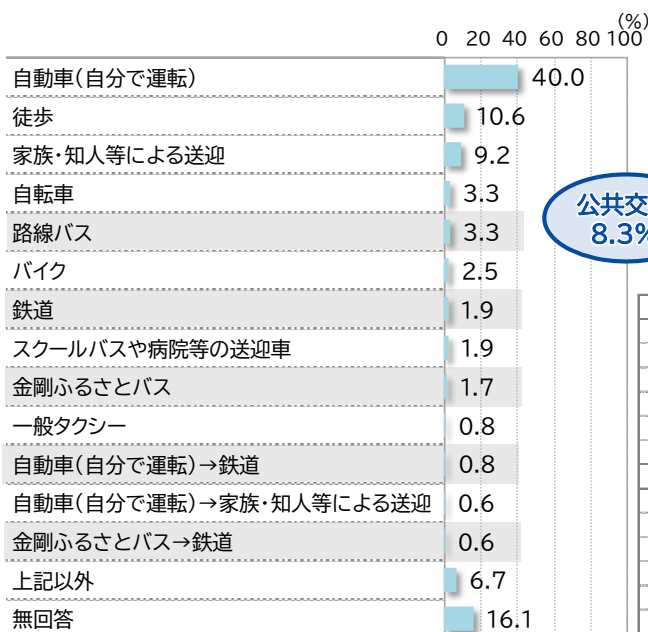


図 通院時の交通手段

出典: R6住民アンケート調査

[N=360]

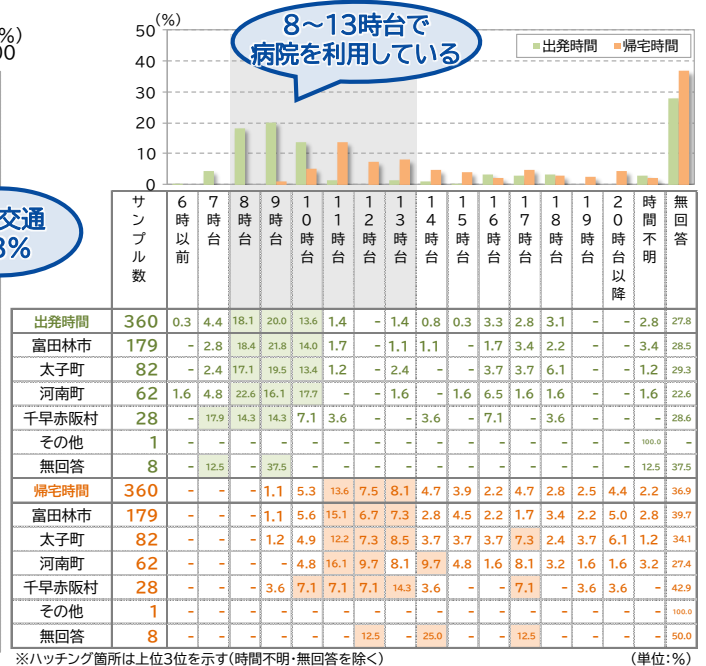


図 通院時の移動時間

出典: R6住民アンケート調査

Point

他市町村への移動需要

自家用車による移動の浸透

② 交通弱者の基本属性

- 金剛バスの廃止に伴い、移動手段に変化が生じた住民の代替手段としては、「家族・知人等による送迎(40.7%)」が最も多く、自分で移動ができなくなった交通弱者の存在がみられます。

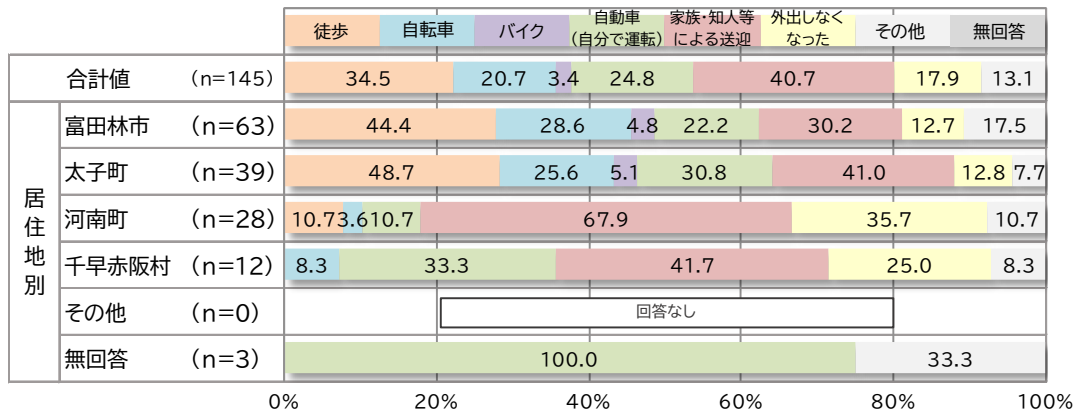


図 金剛バス廃止による代替手段

出典: R6住民アンケート調査

- 送迎の実態としては、太子町・河南町・千早赤阪村において半数以上が「送迎している(送迎されている)」と回答しており、自家用車を利用した送迎による日常移動の浸透がうかがえます。
- 一方で、約4割の方が送迎に対し負担を感じている状況です。送迎者の負担軽減につながる送迎交通の支援は重要な取組であり、自らの移動手段を持たない住民が自由に使える公共交通の確保が必要です。

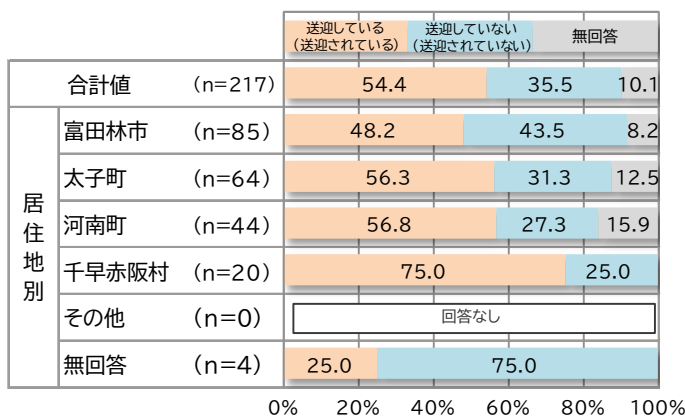


図 送迎状況

出典: R6住民アンケート調査

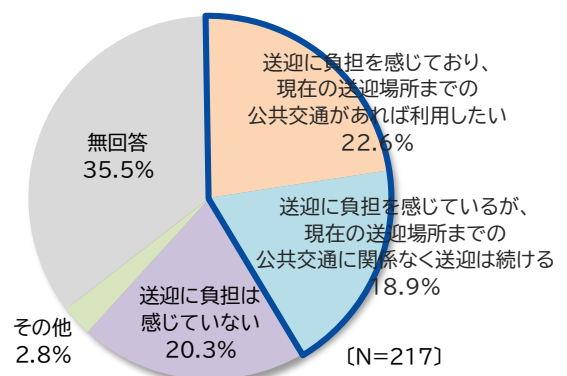


図 送迎に対する負担状況

出典: R6住民アンケート調査

- 公共交通サービス事業の維持における国や府、地域の財政負担への考えは、「運賃見直しにより運行サービスを継続して欲しい」、「財政負担を増やして、運行サービスをより充実させて欲しい」が合わせて63.4%を占めており、運行サービスの継続や改善を求める意向がみられます。

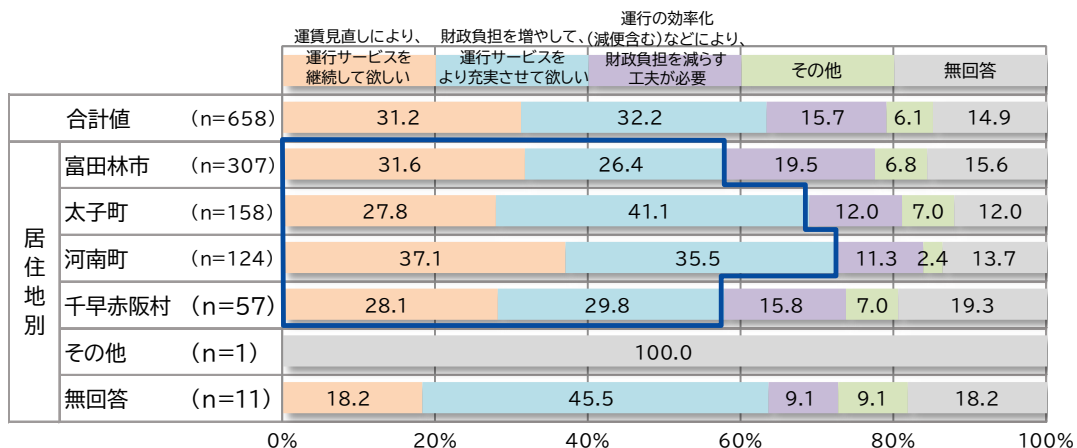


図 地域の財政負担のあり方

出典: R6住民アンケート調査

2-4 運転免許保有・返納の状況

- 高齢者（65歳以上）の運転免許保有率は、大阪府の免許保有者数のうち約2割となっており、免許返納者数は令和元年のピーク以降、減少傾向となっています。免許返納が促進しない背景としては、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化や公共交通が利用できない（利用しにくい）環境の浸透が考えられます。
- 本地域の自動車利用状況について、自分で運転して移動している住民は全体の64.6%で、高齢者は約5割となっています。高齢者の運転操作ミスによる交通事故等の問題が懸念される中で、自らの運転から公共交通の利用へ、移動手段の転換促進が重要となります。

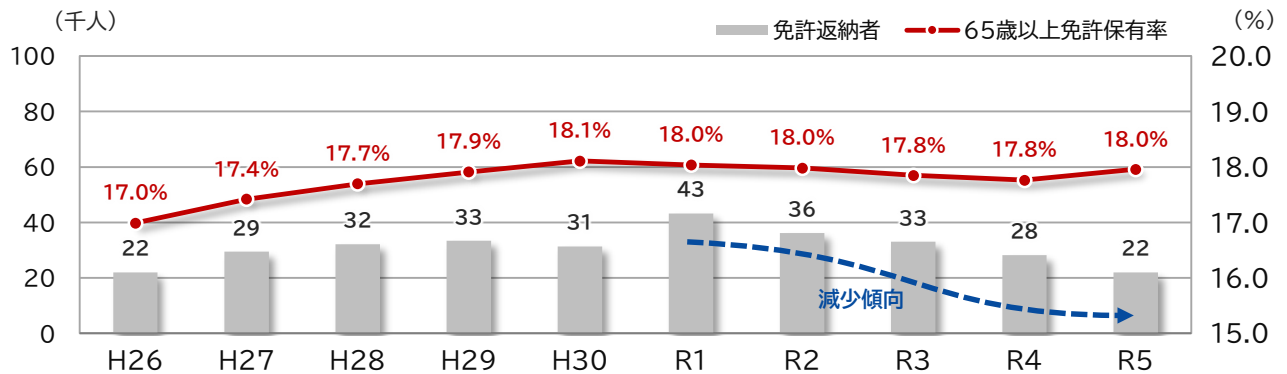


図 免許返納者数及び65歳以上免許保有率の推移

出典：大阪の交通白書（大阪府交通安全協会）

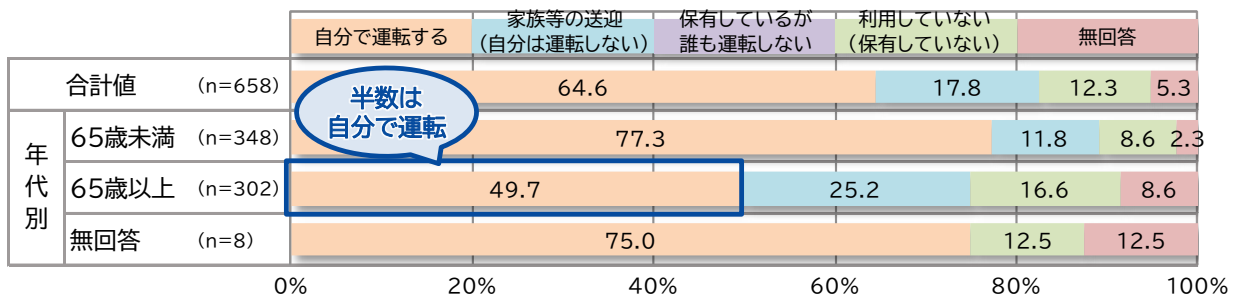


図 年代別の自動車利用状況

出典：R6住民アンケート調査

Point

交通弱者の増加

自家用車を手放せない実情

2-5 交通事業者を取り巻く環境

- 公共交通の担い手となる交通事業者は、乗務員数の減少や高齢化が全国的に深刻な問題であり、サービスを継続するためには運行体制の確保が重要です。
- 働き方改革関連法の施行により、令和6年(2024年)4月から自動車の運転業務の時間外労働の上限規制が適用されたことで、現状の乗務員数では既存サービスを維持できず、利用の少ない時間帯での減便や路線・系統の廃止などが余儀なくされることが懸念されています。
- 将来にわたり既存サービスを維持するためには、乗務員の確保に加え、地域の需要・必要性の確認や廃止・減便時の代替手段など、地域の利用実態に沿った見直しが必要と考えられます。

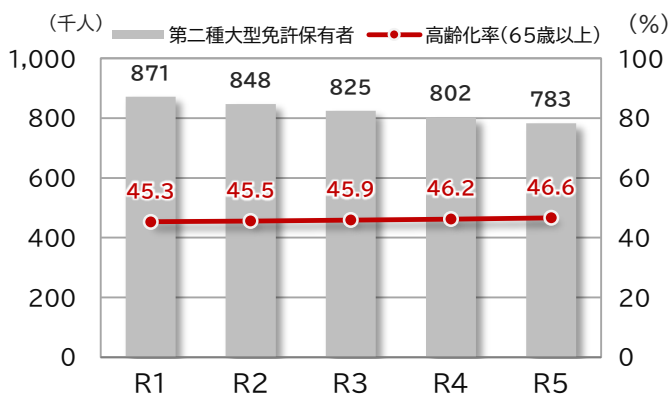


図 第二種大型免許保有者数の推移

出典:運転免許統計(警視庁)

【2024年問題】

時間外労働の上限規制により
現行の運行サービス維持が困難

▽年間労働時間の上限

(改定前)

3,380時間

(改定後)

3,300時間

▽退勤から出勤までの休息时间

(改定前)

8時間

(改定後)

11時間(最低9時間)

Point

乗務員数の減少

乗務員の高齢化

労働時間の制約

3. 地域公共交通をとりまく現状と課題

地域公共交通をとりまく現状

① 人口減少・少子高齢化社会の進行と自家用車依存の生活様式

- 人口減少・少子高齢化社会に伴い、高齢化率が高い
- 地域住民の自家用車の利用状況は82.4%(送迎も含む)と、自家用車に依存した生活がうかがえる
- 自動車を自ら運転できない方や運転できなくなった高齢者等の移動手段の確保・維持が重要

② 交通事業者の人員不足の深刻化

- 働き方改革関連法の施行により、令和6年4月から乗務員に対する時間外労働の上限規制が適用
- 生産年齢人口の減少・労働環境の悪化に伴う乗務員数の減少、人材確保に向けた取組が急務

③ 他市町村への移動需要

- 目的別(通勤・通学、買い物、通院等)において、他市町村への移動需要は半数以上であり往来が活発
- 鉄道駅へ接続する金剛ふるさとバスの9路線は、主に通勤・通学における需要がみられる

④ 需給バランスが悪い路線の存在

- 金剛ふるさとバスは、路線ごとに輸送人員と収支の差があり、収支率が低い路線が複数存在する
- 行政負担の増加により持続可能な運行への懸念

⑤ 利便性の低い環境(乗継の配慮、乗り場・待合環境)

- 公共交通を利用しない理由に、「既存公共交通との乗り継ぎのしにくさ」が挙げられる
- 「バス停が遠い」「待合環境が良くない」とバス待ち環境に関する改善ニーズがある

⑥ 移動ニーズとの乖離による公共交通利用の低下

- 本地域の公共交通サービスの満足度では37.1%が「不満・やや不満」と回答
- 公共交通を利用しない理由に、「運行本数が少ない」や「運賃が高い」と運行サービスへの不満が挙げられる

⑦ 継続した公共交通のサービス提供を要望する声

- 「運賃見直しや行政負担の増加により運行サービスを継続して欲しい(63.4%)」、「公共交通の移動手段としての必要性がある(91.5%)」と、公共交通サービスの重要性がうかがえる
- 送迎者の約半数が送迎の負担を感じつつも、「公共交通の時間があわないため送迎を行っている(19.8%)」と回答

今後取り組むべき課題

1 少子高齢化社会に伴う交通弱者等への対応

- 安心して暮らせる公共交通基盤の整備
- 将来を見据えて公共交通を使って暮らす習慣の定着 など

2 乗務員不足・2024年問題に応じた既存地域公共交通の見直し

- 労働時間の見直しに対応したサービスの適正化
- 公共交通の担い手の確保 など

3 金剛ふるさとバスのサービス維持

- 生活に必要な各機能(商業、医療等)が集まる拠点、鉄道駅と生活拠点を結ぶネットワークの維持
- 広域連携によるサービスの維持、利用促進等による利用者の増加 など

4 各地域の利用実態に応じた交通サービスの構築

- 需給バランスの最適化、路線や料金の見直しを含めた運行内容の見直し
- 利用低迷路線などの利用実態に応じた交通サービスの実現 など

5 各交通モード間の接続向上による円滑な交通体系の確保

- 既存公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、充実した待合環境の改善
- 買い物・通院行動に合わせた既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善 など

6 ターゲット層に合わせた公共交通サービスの充実・利用促進

- 学生に向けた定期券購入に関する割引、高齢者乗車割引のサービス見直し
- マイカー通勤者への公共交通の利用促進、観光客への情報発信 など

7 公共交通を知って使ってもらうきっかけづくりの促進

- 教育・福祉等の他分野と交通分野の連携促進
- 送迎の負担感解消に向けたサービス改善
- 住民が地域公共交通について“自分ごと”として考える機会の創出 など

03 基本方針及び計画の目標

1. 目指すべき将来像

- 本計画では、公共交通を取り巻く環境といった背景やまちづくりの方針に基づいて、目指すべき将来像を整理しました。
- なお、本計画に定める事業を効果的かつ効率的に進めていくには、公共交通が目指す将来の姿を具体化していくことが重要であり、公共交通が果たすべき役割を以下に示します。

目指すべき将来像

みんなが安全、安心、快適に移動できる”次世代へつなぐ公共交通”を目指す



〈地域公共交通が果たすべき役割〉

- 役割1 広域的な移動需要に対応した交通手段を確保する役割
- 役割2 多様な世代が安全・安心かつ快適に日常生活を送るための移動を担う役割
- 役割3 まちづくりの骨格を形成し拠点エリアのにぎわい・交流を支える役割
- 役割4 生活サービスの持続性・活力向上に向けた持続可能な公共交通をつくる役割

2. 計画の基本的な方針

- 本計画において、取組を進めていく際の指針となる基本的な方針を以下に示します。

基本方針

- 金剛ふるさとバスは、生活に欠かす事のできない利用が多く、特に朝夕の通勤・通学の需要を支えている。そのため、金剛ふるさとバスの運行を継続する。運行内容は現在のサービスレベルを基本とし、サービス改善を目指す。
- 運行の改善や利用促進などの案の作成については、協議会の下に分科会を設置してこれを推進する。
- 自動運転など近年発展する技術について大阪府と連携して積極的に活用を図る。

課題解決に向けた取組の視点

視点① 輸送資源の総動員による相互の連携強化

- 本地域には、多様な交通手段があります。会社員や学生の通勤・通学、高齢者の買い物や通院など、利用者の特性に応じた地域公共交通には公共交通の相互連携が不可欠です。限られた資源の中で効率的に必要な運送サービスを支援するために、多様な公共交通がそれぞれの役割を果たしながら相互に支え合う、持続可能な地域公共交通の実現を目指していきます。

表 公共交通モード別の役割

分類		公共交通モード	役 割	確保・維持策
地域公共交通	広域幹線交通	鉄道(橙系統) ・近鉄 長野線 ・近鉄 南大阪線 ・南海 高野線	地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、他都市への広域移動を支える	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を維持
	幹線交通	路線バス(緑系統) ・近鉄バス 北野田線 コミュニティバス(青系統・実線) ・南海バス(金剛ふるさとバス)千早線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)さくら坂循環線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)喜志循環線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)阪南線	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成し、鉄道駅への接続及び広域移動を支える	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線系統補助)を活用し、沿線市町村と連携して持続可能な運行を目指す
		路線バス(緑系統) ・近鉄バス 富田林線 ・南海バス こんごう福祉センター線	広域幹線・地域内幹線に接続する移動を支える	交通事業者・沿線市町村と連携してサービス水準を維持
		支線交通	コミュニティバス(青系統・破線) ・河南町(金剛ふるさとバス)北大伴線 ・河南町(金剛ふるさとバス)石川線 ・千早赤阪村(金剛ふるさとバス) 千早線 ・河南町(金剛ふるさとバス)河内線 ・河南町(金剛ふるさとバス)白木線 ・河南町(金剛ふるさとバス)さくら坂循環線 ・南海バス(金剛ふるさとバス)東條線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)東條線 ・河南町(金剛ふるさとバス)阪南線	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成し、鉄道駅への接続及び広域移動を支える
	支線交通	コミュニティバス(黄色系統) ・たいしのってこバス ・カナちゃんバス ・千早赤阪村コミュニティバス 乗合タクシー(黄色系統) ・やまなみタクシー	居住地から中心部までの生活に係る移動を支える	
		コミュニティバス(黄色系統) ・富田林市レインボーバス		
	面的交通	一般タクシー ・近鉄タクシー ・大阪第一交通	ドア・ツー・ドアや他交通の運行時間外への対応	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保
	その他輸送サービス	福祉交通 ・福祉有償旅客運送 ・福祉タクシー	移動に制約があり公共交通利用が難しい住民の移動を支える	関係部署・運行事業者と協議のうえ、サービス水準を維持
		補助的交通 ・スクールバス ・病院送迎バス ・民間送迎サービス	学生の通学、通院者、施設利用者等の移動を支える	

視点② まちづくりと一体となったネットワークの確保

- 本地域が目指すまちづくり方針を踏まえ、地域全体を見通した地域公共交通の将来像を定めます。本地域の住民の外出行動は地域間を跨ぐ移動も多いことから、既存公共交通（広域幹線・幹線・支線）の維持を図り、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を送ることができる環境の実現を目指します。

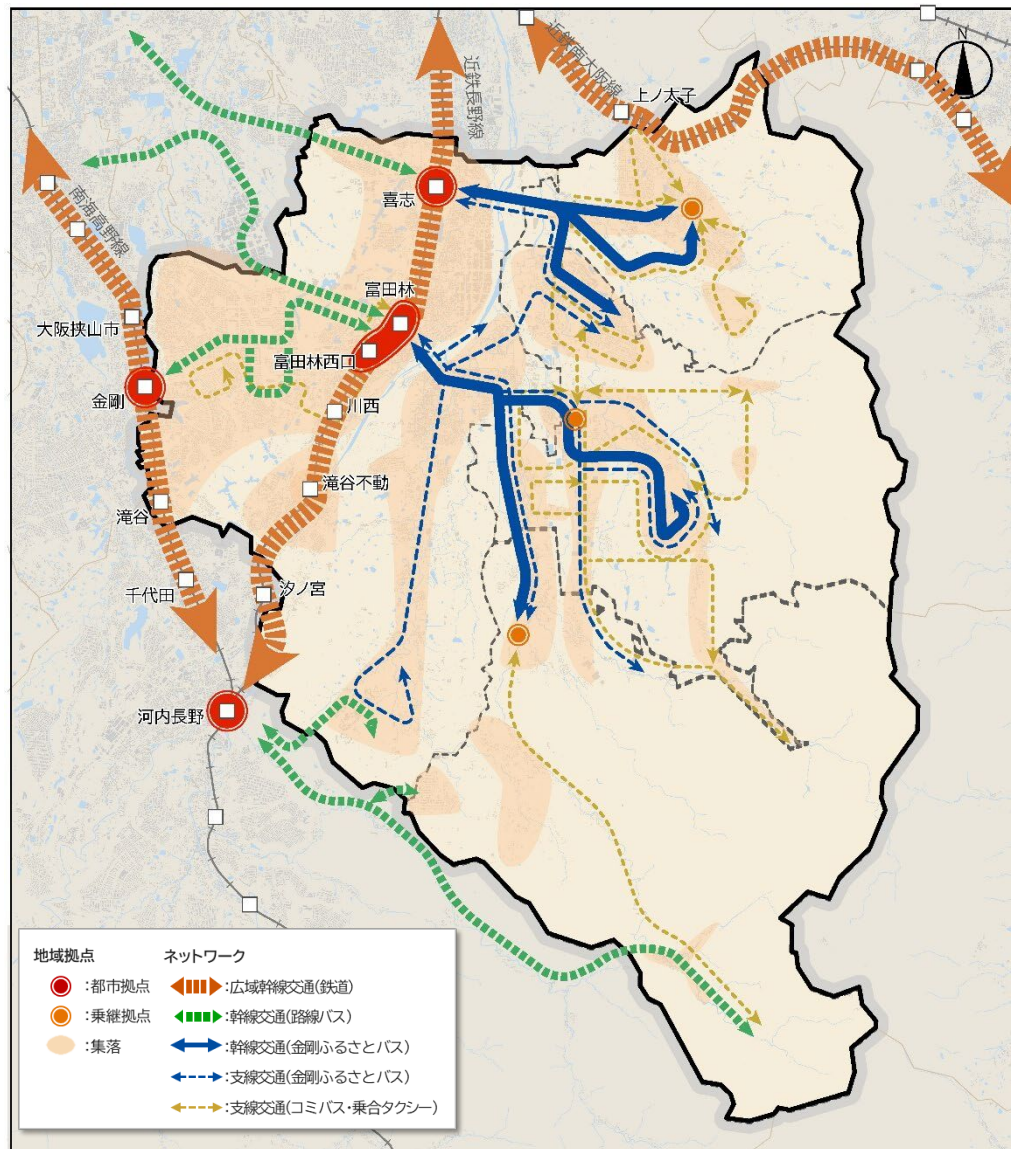


図 将来の交通ネットワークイメージ図

金剛ふるさとバスにおける地域公共交通確保維持事業の必要性

（青系統・実線）

本地域内外の拠点を連絡し、地域を跨ぐ移動を中心とし、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動や、観光・余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、本地域にとって重要な役割を担っています。

一方で、行政や交通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（幹線系統補助）の支援及び多様な関係者との連携強化により、本地域の地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。

（青系統・破線）

本地域の幹線交通を補完し鉄道駅と接続することで広域の移動も可能となり、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動や、観光・余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、重要な役割を担っています。

一方で、行政や交通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（フィーダー系統補助）の支援及び多様な関係者との連携強化により、本地域の地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。

課題解決に向けた取組の視点

表 路線の維持・確保に関する補助路線一覧

路線の維持・確保 に関する補助路線	金剛ふるさとバス								
	北大伴線	石川線	千早線	河内線	白木線	さくら坂循環線	東條線	喜志循環線	阪南線
地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助)			●			●		●	●
地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)	●	●	●	●	●	●	●		●
富田林市 補助・負担路線	●	●	●	●	●	●	●	●	●
太子町 補助・負担路線								●	●
河南町 補助・負担路線		●	●	●	●	●			●
千早赤阪村 補助・負担路線			●		●				

視点③ 使う人の視点に合わせた地域公共交通の充実

- 少子高齢化の進行や自家用車利用の定着、近年の生活様式の変化に伴い、公共交通利用者は減少傾向にあり、地域公共交通はサービスの縮小を余儀なくされる状況下にあります。将来にわたり、安全・安心で快適な移動を確保・維持するためには、既存公共交通のサービス改善・効率化を図るとともに、利用者の視点（ニーズ）に合わせた利便性の高い地域公共交通の提供を目指します。

視点④ 公共交通利用への転換を図る利用促進の強化

- 公共交通を次世代に残すには、利用してもらうことが絶対条件となります。そのため、地域の特徴や移動実態を踏まえた適切な公共交通のサービスを提供し、自家用車や送迎による移動からの転換を図る必要があります。公共交通を利用するきっかけの提供や人々の行動変容を促すモビリティ・マネジメント等の施策に取り組むことで、公共交通がまちの賑わいや人々のライフスタイルの充実を促進することを目指します。

視点⑤ 住民を含む地域関係者との連携強化により守り育てる公共交通の実現

- 将来にわたって地域公共交通を維持していくには、取組の中心となる交通事業者や行政だけでなく、利用者である住民、施設関係者や他分野の関連団体・部署といった地域関係者が協力して、“地域全体で公共交通を守り・支えていく”ことが重要です。住民は日常生活などで公共交通を積極的に利用する、施設関係者や関連団体などと公共交通が相互に連携して利用促進を進めるといった取組を施策に反映し、それぞれの役割(できること)を果たしていくことを目指します。

表 主体別の役割(それぞれができること)

主体	役 割
住民	公共交通の積極的な利用、利用意識の向上、口コミによる利用促進 等
交通事業者	サービスの改善、情報案内の提供・充実、効率的な運行 等
行政(国・府・市町村)	公共交通の広報活動支援、事業方法の検討、事業者間の連携支援 等
地域関係者	社会貢献への連携促進、公共交通利用者へのサービス 等

3. 計画の目標・目標指標(KPI)

- 本計画の取組を推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、具体的な目標値の達成を目指す指標として掲げます。

目標1 公共交通ネットワークの最適化【持続可能性・利便性】

- 地域間を跨ぐ住民の日常移動を支える広域的な地域公共交通の持続が必要です。将来にわたり、今ある地域公共交通を継承していくためには、限られた輸送資源の特徴を最大限に活かしたサービスの連携や、地域特性や利用実態等を見極めた運行の効率化、ターゲット層に合わせた利用促進や利用環境の整備に取り組むなど、広域連携(地域内市町村による連携)により“利用される公共交通”を目指します。

目標値1 幹線交通・支線交通の利用者数の維持

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R11)
路線バス※1の年間輸送人員	千人/年	2,111	➡	2,111以上
金剛ふるさとバス※2の年間輸送人員	千人/年	852	➡	852以上

〈目標値の考え方〉

- 日常的な広域移動を支える鉄道・路線バス・金剛ふるさとバスについては、少子高齢化や人口減少による利用者数の減少を踏まえ、乗り継ぎ強化や学生や会社員、来訪者等の主要な利用ターゲット層への利用促進を行うことで利用者数の維持を目指します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の年間輸送人員を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標値2 金剛ふるさとバスの収支率の改善及び負担額の縮減

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R11)
金剛ふるさとバス※2の収支率	%	48.7	➡	48.7以上
金剛ふるさとバス※2における1人あたりの行政負担額	円/人	315	➡	315以下

〈目標値の考え方〉

- 市町村間を結ぶ金剛ふるさとバスの持続可能な運行を実現するため、運行内容の見直しによる効率化を図り、収支率の改善や行政負担額の縮減を目指します。
- 持続可能な運行には、交通事業者の運行努力だけでなく、地域全体で協力して金剛ふるさとバスを支えることが重要となるため、公的負担と利用者負担の割合を1:1とすることを目標とします。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の輸送実績値を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標2 多様な関係者と一体となって取り組む利用促進【連携性】

- 住民の生活移動を支える公共交通は、地域全体の活力を維持・活性化するための重要な役割であり、行政や交通事業者だけでなく、住民や地域関係者なども一体となって連携・協力することで、地域全体で支えていく体制の構築を目指します。

目標値3 地域公共交通の維持に向けた取組の促進

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R11)
地域輸送資源のサービス見直し等の取組数	回	—	➡	10以上
金剛ふるさとバスに関する情報発信の取組数	回	—	➡	10以上
他の分野と連携した利用促進事業の取組数	回	—	➡	10以上

〈目標値の考え方〉

- 住民を含めた地域全体で支える地域公共交通の実現を目指し、輸送資源の総動員に向けたサービス見直しのほか、公共交通全体の周知や利用案内などの情報発信、利用促進事業など、将来にわたり地域公共交通を維持するための取組を促進することを目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組状況※3を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

※1 9路線

近鉄バス：金剛東団地線・北野田線・富田林線

南海バス：金剛団地線・金剛東団地線・PL病院線・こんごう福祉センター線・小吹台団地線・小深線

※2 9路線

北大伴線・石川線・千早線・河内線・白木線・さくら坂循環線・東條線・喜志循環線・阪南線

目標値は、令和5年度における輸送実績値を年間換算をした数値を活用

※3 計画期間(5年間)で2～3回の実施を目標値として設定

地域公共交通に関する現状と課題・取組の方向性

〈まちが目指す将来像 / 公共交通の果たすべき役割〉

将来像 みんなが安全、安心、快適に移動できる”次世代へつなぐ公共交通”を目指す

■本地域における公共交通の果たすべき役割

- 役割1 広域的な移動需要に対応した交通手段を確保する役割
- 役割2 多様な世代が安全・安心かつ快適に日常生活を送るための移動を担う役割
- 役割3 まちづくりの骨格を形成し拠点エリアのにぎわい・交流を支える役割
- 役割4 生活サービスの持続性・活力向上に向けた持続可能な公共交通をつくる役割

〈今後取り組むべき課題〉

1 少子高齢化社会に伴う交通弱者等への対応

- 安心して暮らせる公共交通基盤の整備
- 将来を見据えて公共交通を使って暮らす習慣の定着 など

2 乗務員不足・2024年問題に応じた既存地域公共交通の見直し

- 労働時間の見直しに対応したサービスの適正化
- 公共交通の担い手の確保 など

3 金剛ふるさとバスのサービス維持

- 生活に必要な各機能(商業、医療等)が集まる拠点、鉄道駅と生活拠点を結ぶネットワークの維持
- 広域連携によるサービスの維持、利用促進等による利用者の増加 など

4 各地域の利用実態に応じた交通サービスの構築

- 需給バランスの最適化、路線や料金の見直しを含めた運行内容の見直し
- 利用低迷路線などの利用実態に応じた交通サービスの実現 など

5 各交通モード間の接続向上による円滑な交通体系の確保

- 既存公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、充実した待合環境の改善
- 買い物・通院行動に合わせた既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善 など

6 ターゲット層に合わせた公共交通サービスの充実・利用促進

- 学生に向けた定期券購入に関する割引、高齢者乗車割引のサービス見直し
- マイカー通勤者への公共交通の利用促進、観光客への情報発信 など

7 公共交通を知って使ってもらうきっかけづくりの促進

- 教育・福祉等の他分野と交通分野の連携促進
- 送迎の負担感解消に向けたサービス改善
- 住民が地域公共交通について“自分ごと”として考える機会の創出 など

〈基本方針〉

- 金剛ふるさとバスは、生活に欠かす事のできない利用が多く、特に朝夕の通勤・通学の需要を支えている。そのため、金剛ふるさとバスの運行を継続する。運行内容は現在のサービスレベルを基本とし、サービス改善を目指す。
- 運行の改善や利用促進などの案の作成については、協議会の下に分科会を設置してこれを推進する。
- 自動運転など近年発展する技術について大阪府と連携して積極的に活用を図る。

〈計画の目標〉

〈目標を達成するための実施事業〉

目標1

公共交通ネットワークの最適化

【持続可能性・利便性】

地域間を跨ぐ住民の日常移動を支える広域的な地域公共交通の持続が必要です。将来にわたり、今ある地域公共交通を継承していくためには、限られた輸送資源の特徴を最大限に活かしたサービスの連携や、地域特性や利用実態等を見極めた運行の効率化、ターゲット層に合わせた利用促進や利用環境の整備に取り組むなど、広域連携(地域内市町村による連携)により“利用される公共交通”を目指します。

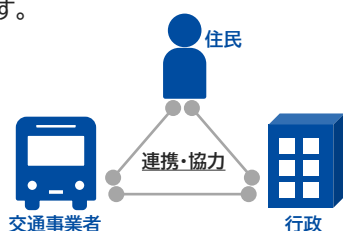


目標2

多様な関係者と一体となって取り組む利用促進

【連携性】

住民の生活移動を支える公共交通は、地域全体の活力を維持・活性化するための重要な役割です。行政や交通事業者だけでなく、住民や地域関係者なども一体となって連携・協力することで、“地域公共交通を地域全体で守り支える”体制の構築を目指します。



事業1 広域幹線交通の利便性向上

- 二次交通への乗り継ぎ強化
- 通勤・来訪者に焦点を当てた鉄道の利用促進

事業2 広域連携による幹線交通の維持

- 継続的な支援による既存サービスの維持
- 広域連携による金剛ふるさとバスの利用促進

事業3 持続可能な地域公共交通の構築

- 輸送資源の総動員による新しい運行体制の構築
- 乗務員の確保対策
- 新技術・新制度を活用した移動環境の整備

事業4 支線交通の運行内容の見直し

- コミュニティ交通の利用実態に応じた運行内容の見直し
- 住民の生活行動に寄り添った移動手段の提供及び利便性の向上
- バス車両の更新・購入

事業5 公共交通の利用環境改善と強化

- 鉄道駅の利用環境整備(バリアフリー化・デジタルサイネージ)
- バス施設の利用環境整備(標柱・上屋・ベンチ)

事業6 地域内の公共交通に関するわかりやすい情報提供

- 公共交通に関する利用案内の充実
- 自治体のホームページ等による情報環境の強化

事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開

- 沿線施設等と協力した情報発信、お出かけ企画・特典の推進
- 公共交通利用への転換を図る継続的な周知・意識醸成

事業8 他分野との連携・住民協力による横断的な取組の促進

- 福祉・観光関係者等と連携した公共交通の利用促進
- 公共交通について考えるワークショップの開催

04 目標を達成するための実施事業

1. 事業の実施体系

- 本計画に定めた目標を達成するために行う事業を以下に定め、各実施主体が主体的に検討を進めた上で「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」に諮り、協議会全体で実施に向けた検討を進めていきます。

表 事業内容と実施主体

目標1：公共交通ネットワークの最適化【持続可能性・利便性】	
(実施事業・取組概要)	(実施主体)
事業1 広域幹線交通の利便性向上 ● 二次交通への乗り継ぎ強化 ● 通勤・来訪者に焦点を当てた鉄道の利用促進	4市町村 鉄道事業者
事業2 広域連携による幹線交通の維持 ● 継続的な支援による既存サービスの維持 ● 広域連携による金剛ふるさとバスの利用促進	4市町村 バス事業者
事業3 持続可能な地域公共交通の構築 ● 輸送資源の総動員による新しい運行体制の構築 ● 乗務員の確保対策 ● 新技術・新制度を活用した移動環境の整備	4市町村 大阪府 鉄道・バス・タクシー事業者 民間施設管理者等
事業4 支線交通の運行内容の見直し ● コミュニティ交通の利用実態に応じた運行内容の見直し ● 住民の生活行動に寄り添った移動手段の提供及び利便性の向上 ● バス車両の更新・購入	4市町村 バス事業者 タクシー事業者
事業5 公共交通の利用環境改善と強化 ● 鉄道駅の利用環境整備(バリアフリー化・デジタルサイネージ) ● バス施設の利用環境整備(標柱・上屋・ベンチ)	4市町村 鉄道・バス・タクシー事業者 民間施設管理者等
事業6 地域内の公共交通に関するわかりやすい情報提供 ● 公共交通に関する利用案内の充実 ● 自治体のホームページ等による情報環境の強化	4市町村 バス事業者 タクシー事業者
目標2：多様な関係者と一体となって取り組む利用促進【連携性】	
(実施事業・取組概要)	(実施主体)
事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開 ● 沿線施設等と協力した情報発信、お出かけ企画・特典の推進 ● 公共交通利用への転換を図る継続的な周知・意識醸成	4市町村 鉄道・バス・タクシー事業者 民間施設管理者等 住民
事業8 他分野との連携・住民協力による横断的な取組の促進 ● 福祉・観光関係者等と連携した公共交通の利用促進 ● 公共交通について考えるワークショップの開催	4市町村 福祉・観光等関連部署 住民

2. 事業内容及びスケジュール・実施主体

- 本計画に定めた目標を達成するために行う事業内容及び実施主体、取組内容等を定めます。

事業1 広域幹線交通の利便性向上

取組内容1：二次交通への乗り継ぎ強化

- 広域幹線交通の近鉄長野線や近鉄南大阪線については、鉄道事業者と調整しながら、バスやタクシー等の二次交通が接続する拠点(喜志駅・富田林駅・上ノ太子駅など)において、目的地へ行くバス路線のわかりやすい案内の強化や、鉄道からバスへの乗り継ぎ時間を考慮したダイヤの見直しなど、利用者の観点で利便性の向上を図ります。



▲富田林駅(駅前ロータリー)

取組内容2：通勤・来訪者に焦点を当てた鉄道の利用促進

- 会社員の通勤利用も多いことから、エコ通勤の取組の継続的な周知など、生活様式に合わせて鉄道を始めたとした公共交通をより効果的に使ってもらえる案内をします。
- 来訪者には自家用車による移動でなく鉄道の利用を促すイベントの実施や情報提供に取り組めます。



▲エコ通勤 チラシ
出典：富田林市



▲みやざき鉄道の日フェスティバル
出典：JR九州宮崎支社

実施主体	4市町村 / 鉄道事業者				
事業スケジュール	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
取組内容1	検討		順次実施・適宜見直し		
取組内容2	検討	順次実施・適宜見直し			

事業2 広域連携による幹線交通の維持

取組内容1：継続的な支援による既存サービスの維持

- 本地域を経由する路線バス(近鉄バス、南海バス)については、交通事業者及び近隣市町村の関係者と連携し、継続的な支援や情報交換を行いながら現状のサービス維持に取り組めます。

取組内容2：広域連携による金剛ふるさとバスの利用促進

- 金剛ふるさとバスについては、9路線の現行サービスを維持するため、4市町村や府及び交通事業者と連携・協力して、各路線の利用者数の維持に向けた利用促進事業に取り組むことが重要です。
4市町村が主体となり、4市町村広域バスガイドの更新を行いつつ、各市町村のHP・地区の広報等を活用した地域住民への周知による継続的な周知を行います。また、利用しやすさの創出として1日フリー乗車券の販売により、再乗車時における抵抗感の緩和を図るとともに、利用者のお得感を創出することで金剛ふるさとバスの利用促進を図ります。



▲4市町村広域バスガイド



▲(仮称)金剛ふるさとバス
1日フリー乗車券(見本)

実施主体	4市町村 / バス事業者				
事業スケジュール	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
取組内容1	継続的に支援				
取組内容2	検討	順次実施・適宜見直し			

事業3 持続可能な地域公共交通の構築

取組内容1：輸送資源の総動員による新しい運行体制の構築

- 路線バスやコミュニティ交通、福祉バス、スクールバスなど、地域の輸送資源の利用実態を把握し、運行内容の改善を行うなど、本地域にあった地域公共交通のあり方を検討することで、運用の最適化を図ります。

取組内容2：乗務員の確保対策

- 将来にわたり持続的にサービスを提供し続けるためには、担い手の確保が最も重要となります。運転体験会や職業セミナー・PR実施など乗務員確保に向けた対策の実施や、第二種運転免許の取得促進など運行体制の確保に向けた取組支援を検討することが重要です。



▲バス運転手魅力発信イベント

出典：一般社団法人京都府バス協会

▲職業セミナー

出典：ハローワーク茨木・茨木市・摂津市・島本町

取組内容3：新技術・新制度を活用した移動環境の整備

- 地域公共交通の持続性を高めるため、低炭素化を考慮した車両への更新や車両のバリアフリー化を促進し、環境にやさしく、かつ利用者の安全・安心に配慮した取組を実施します。
- 公共交通を取り巻く環境の変化や社会情勢を踏まえ、将来にわたり地域公共交通を維持・確保するため、大阪府の新モビリティ導入検討協議会と連携し、本地域を含む南河内地域において自動運転の実証実験の実施に取り組みます。
- 様々な事業者と連携し、環境に配慮した車両への更新や自動運転の実証実験の実施、非接触型クレジットカード等の決済手法の導入といった交通DXの推進により、さらなる利便性の向上を図ります。

実施主体	4市町村 / 大阪府 / 鉄道・バス・タクシー事業者 / 民間施設管理者等				
事業スケジュール	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
取組内容1	検討		順次実施・適宜見直し		
取組内容2	検討		順次実施・適宜見直し		
取組内容3	検討		順次実施・適宜見直し		

新モビリティ導入に向けた取組(大阪府)

■事業概要

将来にわたり地域公共交通を維持・確保するため自動運転バスの導入モデルの確立をめざし、大阪・関西万博で走行する自動運転バスを活用し、万博閉幕後から南河内地域において実証実験を実施する。

実証実験により自動運転技術のレベルアップを図るとともに、自動運転に対する地域理解と協力を得るため機運醸成にも取り組んでいく。

実証実験予定時期	令和7年度～令和10年度
実施主体	大阪府



LiDAR(ライダー)

レーザーを使用して歩行者、他車両など障害物の検知や障害物と車両の距離計測をします。

カメラ

車両に搭載した複数カメラで自動運転バスの全周を撮影し、人や他車両などの物体を認識します。

Osaka Metroが万博で運行する予定の自動運転バス

バスのラッピングデザインやカメラ位置等については、変更となる可能性があります。



仮称)北部ルート

ルート: 上ノ太子駅
～太子町役場経由～
近つ飛鳥博物館

運行距離: 約7.9km

仮称)南部ルート

ルート: 富田林市
～河南町役場経由～
千早赤阪村役場

運行距離: 約8.3km

図 実証実験運行ルート

事業4 支線交通の運行内容の見直し

取組内容1：コミュニティ交通の利用実態に応じた運行内容の見直し

- 4市町村を結んだ広域の移動を支える金剛ふるさとバスと、各市町村内の細かな移動を支えるコミュニティ交通のそれぞれの役割を明確にし、交通事業者と協議しながら利用実態に応じた運行内容の見直しを行います。
- 現行のサービスレベルを基本としつつ、各路線の利用実態や地域特性を踏まえた最適な運行時間・頻度、料金体系等について、分科会を設置し継続的に検討を行い、将来にわたり持続可能なサービスを目指します。

取組内容2：住民の生活行動に寄り添った移動手段の提供及び利便性の向上

- 各市町村のコミュニティ交通※については、将来的に自らの移動手段がなくなる可能性のある高齢者や通学等に伴う送迎が必要な学生など、常に変化する住民の生活行動を捉えつつ、意見交換会や調査等の実施により、利用者の移動需要や公共交通を利用しづらい(しない)状況について把握し、潜在的な交通弱者の移動手段の提供に向けた検討(停留所の見直し・運行エリアの拡大など)を行います。
- ※富田林市レインボーバス、たいしのってこバス、カナちゃんバス、やまなみタクシー、千早赤阪村コミュニティバス

取組内容3：バス車両の更新・購入

- 各市町村のコミュニティバスについて、多様な利用者の安全・安心な移動の確保を最優先とし、老朽化による運行への支障を考慮し、車両の更新や購入を都度実施します。なお、車両更新時には、環境に配慮した低燃費車や、乗降のしやすさに考慮したユニバーサルデザイン車両の導入などを検討します。

実施主体	4市町村 / バス事業者 / タクシー事業者				
事業スケジュール	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
取組内容1	● 検討	●	順次実施・適宜見直し		
取組内容2	● 検討	●	順次実施・適宜見直し		
取組内容3	● 検討	●	順次実施・適宜見直し		

事業5 公共交通の利用環境改善と強化

取組内容1：鉄道駅的环境整備(バリアフリー化、デジタルサイネージ)

- 交通結節点である鉄道駅は、広域に跨ぐ移動手段として多様な方が利用する施設になります。誰もが快適に利用できる公共交通を実現するために、駅構内のバリアフリー化に取り組みます。
- 利用者の利便性を高めるため、駅前に路線バスやコミュニティバスの出発時刻を案内するデジタルサイネージの設置を進めます。

▶武蔵小金井駅 デジタルサイネージ
出典：東京都小金井市



取組内容2：バス施設的环境整備(標柱・上屋・ベンチ)

- 公共交通の利用者が快適に過ごせる環境の整備として、老朽化している停留所の標柱の更新や、ベンチ・上屋等の確保に取り組みます。
- また、停留所に隣接した施設(商業施設や病院施設等)の協力を通じ、未利用スペース等を活用した待合所の確保を検討します。

▶バス停上屋設置
出典：奈良県王寺町



実施主体	4市町村 / 鉄道・バス・タクシー事業者 / 民間施設管理者等				
事業スケジュール	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
取組内容1	導入検討	導入			
取組内容2	検討	順次実施・適宜見直し			

事業6 地域内の公共交通に関するわかりやすい情報提供

取組内容1：公共交通に関する利用案内の充実

- 今後、公共交通の利用者となる可能性のある学生などを対象に公共交通の利用促進を図るため、バスの乗り方教室などのPR活動を実施します。
- 住民や来訪者に対して地域内の公共交通への乗り継ぎや利用案内を強化するため、鉄道駅構内や待合室において案内看板やポスター等を設置することで充実化を図ります。



▲乗り方教室の様子

出典：大阪府堺市

取組内容2：自治体のホームページ等による情報環境の強化

- バス利用者の利便性を高めるため、パソコン、タブレット、スマートフォン、携帯電話などの身近な情報端末を使って、バス到着時刻やバスの現在位置などをリアルタイムに検索・閲覧できるサービスの提供を図っていきます(バスロケーションシステムという)。
- また、このためにバス車両の位置情報を受発信する設備の設置などの車両の高度化を推進するとともにリアルタイム情報を提供するためシステムの構築に向けて、GTFS-JPのデータ整備を図ります。GTFS-JP(標準的なバス情報フォーマット)とは、「バス事業者と、経路検索等の情報利用者(ナビタイム、Yahoo等)との情報の受渡しのための国土交通省が定めた共通フォーマットです」。GTFS-JPデータを整備し、情報利用者にデータ利用を呼びかけることで利用者利便の増進を図ります。
- バスロケーションの情報提供と一体的に、イベント告知と併せてSNS等による情報発信・マップ等の掲示による情報提供等を行います。



▲バスロケーションシステム

出典：大阪府高槻市

実施主体	4市町村 / バス事業者 / タクシー事業者				
事業スケジュール	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
取組内容1	検討	順次実施・適宜見直し			
取組内容2	検討	順次実施・適宜見直し			

事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開

取組内容1：沿線施設等と協力した情報発信、お出かけ企画・特典の推進

- 住民が日常生活で利用する買い物・通院先の施設内に公共交通ガイドブックの設置や、施設関係者の協力のもと利用案内を周知するなど、公共交通に関する情報発信の強化に取り組みます。
- 公共交通の利用を考えるきっかけづくりとして、公共交通を利用した買い物などのお出かけ企画や利用特典の付与、通院やリハビリ等と公共交通の利用を連携した取組など、利用者層に合わせた利用促進企画を展開します。



▲バス利用お買物手形
出典：山梨県甲府市

取組内容2：公共交通利用への転換を図る継続的な周知・意識醸成

- 自家用車移動が浸透している本地域において、将来にわたり今ある公共交通を維持していくためには、公共交通を利用した生活移動への転換を促していく必要があります。公共交通の運行情報だけでなく、公共交通を取り巻く現状に関する情報発信など、継続的な周知活動に取り組みつつ、公共交通を維持するために必要な利用者数などの目標を住民と共有し、“地域を運行する路線が廃止になる可能性がある”危機感を理解してもらうなど、意識醸成が必要です。



▲公共交通利用促進チラシ

出典：兵庫県姫路市

実施主体

4市町村 / 鉄道・バス・タクシー事業者 / 民間施設管理者等 / 住民

事業スケジュール

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

取組内容1

順次実施・適宜見直し

取組内容2

順次実施・適宜見直し

事業8 他分野との連携・住民協力による横断的な取組の促進

取組内容1：福祉・観光関係者等と連携した公共交通の利用促進

- 福祉関係者と協力し、高齢世帯が集中している地域などで免許返納制度や返納特典の周知のほか、代替手段として既存公共交通の利用案内を行う機会を設け、公共交通を利用するきっかけづくりを推進します。
- 観光関係者や関連施設と連携して、公共交通を使って地域内の観光ができるおすすめモデルコースの作成や特典付きの散策パックなど、公共交通の維持に向けた利用促進策を検討します。

地域の魅力を鉄道で巡るモデルルート 《1日コース》

世界遺産！
百舌鳥・古市古墳群
巡りルート

○令和元年7月「百舌鳥・古市古墳群」が世界遺産に登録
 ○古市古墳群周辺の散策、河内長野を結ぶと、**百舌鳥古墳群**を巡る日帰り旅
 ○堺市は、旧阪和または、南海高野線を大阪市内へ

時刻表

区間	所要時間	駅名	時刻
大阪市内	約10分	新大阪駅	10:00
大阪市内	約10分	大田駅	10:10
大阪市内	約10分	大田駅	10:20
大阪市内	約10分	大田駅	10:30
大阪市内	約10分	大田駅	10:40
大阪市内	約10分	大田駅	10:50
大阪市内	約10分	大田駅	11:00
大阪市内	約10分	大田駅	11:10
大阪市内	約10分	大田駅	11:20
大阪市内	約10分	大田駅	11:30
大阪市内	約10分	大田駅	11:40
大阪市内	約10分	大田駅	11:50
大阪市内	約10分	大田駅	12:00
大阪市内	約10分	大田駅	12:10
大阪市内	約10分	大田駅	12:20
大阪市内	約10分	大田駅	12:30
大阪市内	約10分	大田駅	12:40
大阪市内	約10分	大田駅	12:50
大阪市内	約10分	大田駅	13:00
大阪市内	約10分	大田駅	13:10
大阪市内	約10分	大田駅	13:20
大阪市内	約10分	大田駅	13:30
大阪市内	約10分	大田駅	13:40
大阪市内	約10分	大田駅	13:50
大阪市内	約10分	大田駅	14:00
大阪市内	約10分	大田駅	14:10
大阪市内	約10分	大田駅	14:20
大阪市内	約10分	大田駅	14:30
大阪市内	約10分	大田駅	14:40
大阪市内	約10分	大田駅	14:50
大阪市内	約10分	大田駅	15:00
大阪市内	約10分	大田駅	15:10
大阪市内	約10分	大田駅	15:20
大阪市内	約10分	大田駅	15:30
大阪市内	約10分	大田駅	15:40
大阪市内	約10分	大田駅	15:50
大阪市内	約10分	大田駅	16:00
大阪市内	約10分	大田駅	16:10
大阪市内	約10分	大田駅	16:20
大阪市内	約10分	大田駅	16:30
大阪市内	約10分	大田駅	16:40
大阪市内	約10分	大田駅	16:50
大阪市内	約10分	大田駅	17:00
大阪市内	約10分	大田駅	17:10
大阪市内	約10分	大田駅	17:20
大阪市内	約10分	大田駅	17:30
大阪市内	約10分	大田駅	17:40
大阪市内	約10分	大田駅	17:50
大阪市内	約10分	大田駅	18:00
大阪市内	約10分	大田駅	18:10
大阪市内	約10分	大田駅	18:20
大阪市内	約10分	大田駅	18:30
大阪市内	約10分	大田駅	18:40
大阪市内	約10分	大田駅	18:50
大阪市内	約10分	大田駅	19:00
大阪市内	約10分	大田駅	19:10
大阪市内	約10分	大田駅	19:20
大阪市内	約10分	大田駅	19:30
大阪市内	約10分	大田駅	19:40
大阪市内	約10分	大田駅	19:50
大阪市内	約10分	大田駅	20:00
大阪市内	約10分	大田駅	20:10
大阪市内	約10分	大田駅	20:20
大阪市内	約10分	大田駅	20:30
大阪市内	約10分	大田駅	20:40
大阪市内	約10分	大田駅	20:50
大阪市内	約10分	大田駅	21:00
大阪市内	約10分	大田駅	21:10
大阪市内	約10分	大田駅	21:20
大阪市内	約10分	大田駅	21:30
大阪市内	約10分	大田駅	21:40
大阪市内	約10分	大田駅	21:50
大阪市内	約10分	大田駅	22:00
大阪市内	約10分	大田駅	22:10
大阪市内	約10分	大田駅	22:20
大阪市内	約10分	大田駅	22:30
大阪市内	約10分	大田駅	22:40
大阪市内	約10分	大田駅	22:50
大阪市内	約10分	大田駅	23:00
大阪市内	約10分	大田駅	23:10
大阪市内	約10分	大田駅	23:20
大阪市内	約10分	大田駅	23:30
大阪市内	約10分	大田駅	23:40
大阪市内	約10分	大田駅	23:50
大阪市内	約10分		

▲地域の魅力を鉄道で巡るモデルルート(大阪府南部地域)

出典:大阪府

取組内容2：公共交通について考えるワークショップの開催

- 日常的に公共交通を利用している方と利用していない方の双方が参加するワークショップを開催します。公共交通の必要性や地域にあった公共交通の形態、維持するために自分たちができることについて考える機会を創出し、公共交通に係る問題を“自分ごと”として意識してもらうための取組を進めていきます。



▲ 住民ワークショップ(R6年度実施)

実施主体	4市町村 / 福祉・観光等関連部署 / 住民				
事業スケジュール	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
取組内容1	順次実施・適宜見直し				
取組内容2	順次実施・適宜見直し				

05 計画の推進

1. 事業スケジュール(全体)

- 本計画期間である令和7年度～令和11年度にそれぞれの事業を進行していき、社会情勢等に応じた事業内容の見直しなどを適宜行っていきます。

表 事業スケジュール

実施事業		実施時期					
		取組	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
目標1：公共交通ネットワークの最適化【持続可能性・利便性】							
事業1 広域幹線交通の利便性向上	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→
事業2 広域連携による幹線交通の維持	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→
事業3 持続可能な地域公共交通の構築	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→
	3	●	→	→	→	→	→
事業4 支線交通の運行内容の見直し	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→
	3	●	→	→	→	→	→
事業5 公共交通の利用環境改善と強化	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→
事業6 地域内の公共交通に関するわかりやすい情報提供	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→
目標2：多様な関係者と一体となって取り組む利用促進【連携性】							
事業7 多様な関係者と連携した利用促進策の展開	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→
事業8 他分野との連携・住民協力による横断的な取組の促進	1	●	→	→	→	→	→
	2	●	→	→	→	→	→

2. 計画の推進体制

- 本計画の推進に当たっては、交通政策基本法第6条(連携等による施策の推進)にのっとり、「住民」「交通事業者」「4市町村協議会(富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村)」が連携し、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります。また、計画で推進する多様なパートナーとの連携では、“住民”という形だけではなく「施設関係者」「民間企業」「他分野の関連部局」などのそれぞれの立場から連携協力を得て、持続可能な地域公共交通の構築を目指します。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

- 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点から踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

表 関係する主体と役割(それぞれで考えていくべきこと)

類型	主 体	役 割
活動 主体	住民(居住者)	○利用者としてサービスを受け、積極的に生活での利用を考える ○自分たちにとって“使い勝手の良い”公共交通の形を考え、身近な公共交通の使い方や守り方を事業者・行政と考える(参画する)
	交通事業者	○安全快適な運送サービスを提供することを前提として、利用者のニーズを踏まえた運送や情報案内を提供する ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う
	4市町村協議会	○公共交通の維持に向けた取組の支援、住民のニーズ把握 ○一定範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発など
連携 主体	近隣市町村	○“住民”以外での受益者となる地域関係者として、身近な公共交通の積極的な利用、施設運営等への活用方法を考える
	施設関係者	
	民間企業	○公共交通の関係者と協力し、施設・公共交通の相互連携による利用促進企画などに参画する
	他分野の関連部局	
	来訪者	○観光等で本地域に来訪(関係)した際の移動時に積極的な公共交通の利用を考える

※事業の実施に応じて富田林市、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と連携を図りながら実施するものとする

※施設関係者や交通事業者などとの協力が必要な事業については、適宜関係者と協議・調整を行うものとする

3. 事業推進の評価

- 事業進捗の評価は、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中心として、「計画 PLAN」「実行 DO」「評価 CHECK」「見直し ACTION」の実行サイクルに沿って計画5年目の全体評価を行います。
- 多様化する利用者ニーズに対応していくため、実施事業の個別評価を1年毎に行います。個別の評価結果については、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にて事業内容の修正やスケジュールの見直しを行い、計画目標年(令和11年度)には計画達成状況の確認と更新を行います。

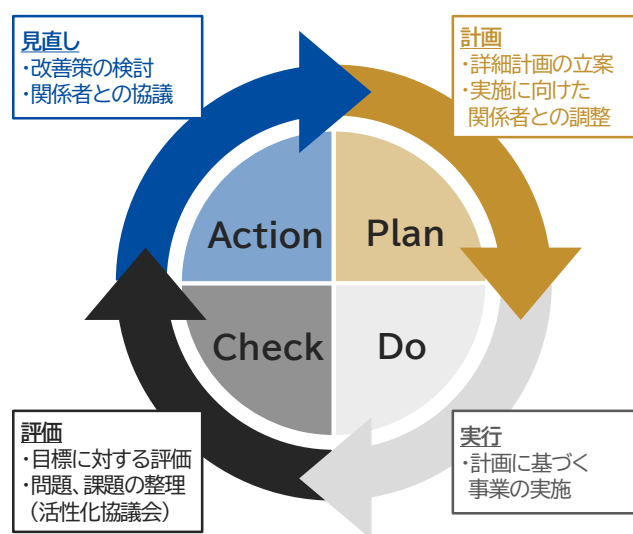


図 PDCAサイクルのイメージ

表 達成状況の評価方法

指標		単位	現状値 (R5)	目標値 (R11)	データの収集・目標の評価方法
目標1	路線バスの年間輸送人員	千人/年	2,111	2,111以上	時期：毎年度評価 評価：交通事業者より輸送実績を確認
	金剛ふるさとバスの年間輸送人員	千人/年	852	852以上	時期：毎年度評価 評価：輸送実績(OD調査結果)より確認
	金剛ふるさとバスの収支率	%	48.7	48.7以上	時期：毎年度評価 評価：各年輸送実績より確認
	金剛ふるさとバスにおける1人あたりの行政負担額	円/人	315	315以下	時期：毎年度評価 評価：各年輸送実績より確認
目標2	地域輸送資源のサービス見直し等の取組数	回	—	10以上	時期：毎年度評価 評価：サービス見直しの取組数を確認
	金剛ふるさとバスに関する情報発信の取組数	回	—	10以上	時期：毎年度評価 評価：情報発信の取組数を確認
	他の分野と連携した利用促進事業の取組数	回	—	10以上	時期：毎年度評価 評価：連携した利用促進の取組数を確認

〈計画期間全体の評価時期〉

- 計画期間全体の評価時期について示すとともに、補助制度と連動した月単位のスケジュールを以下に整理します。

表 計画期間全体の評価時期(PDCAサイクルの実施)

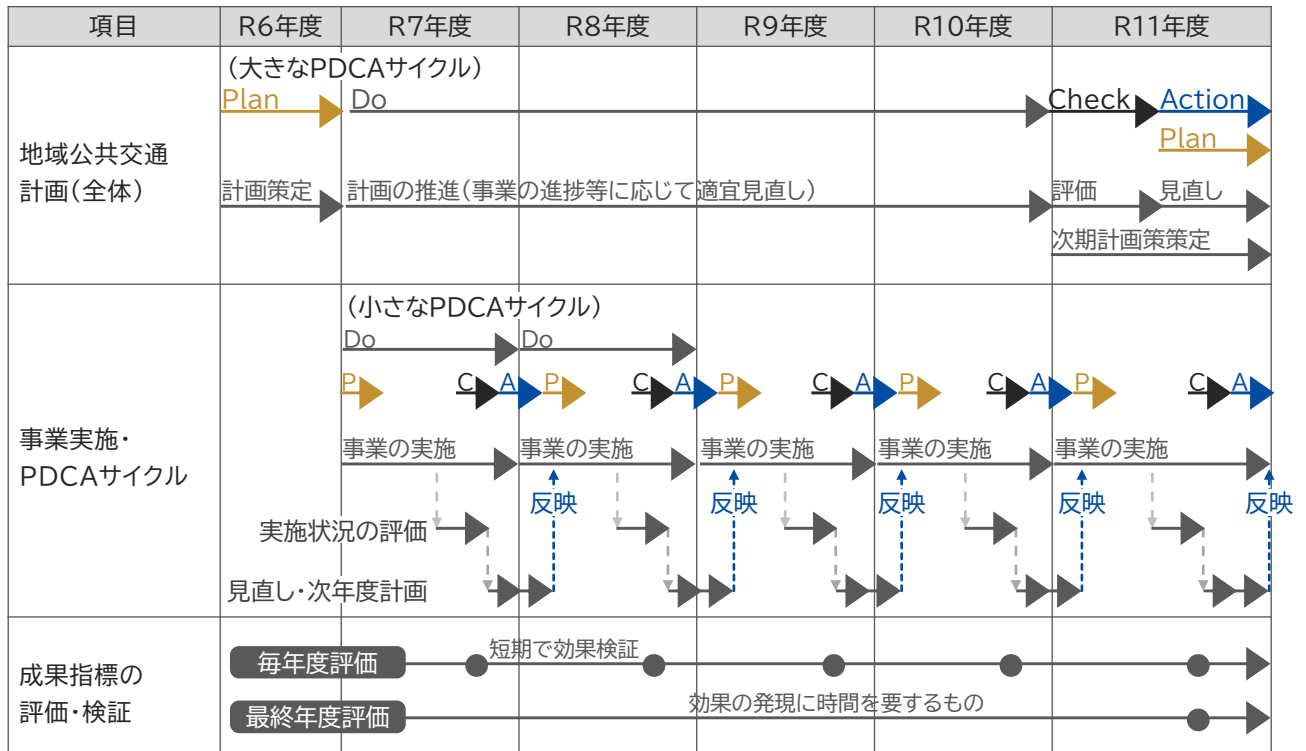
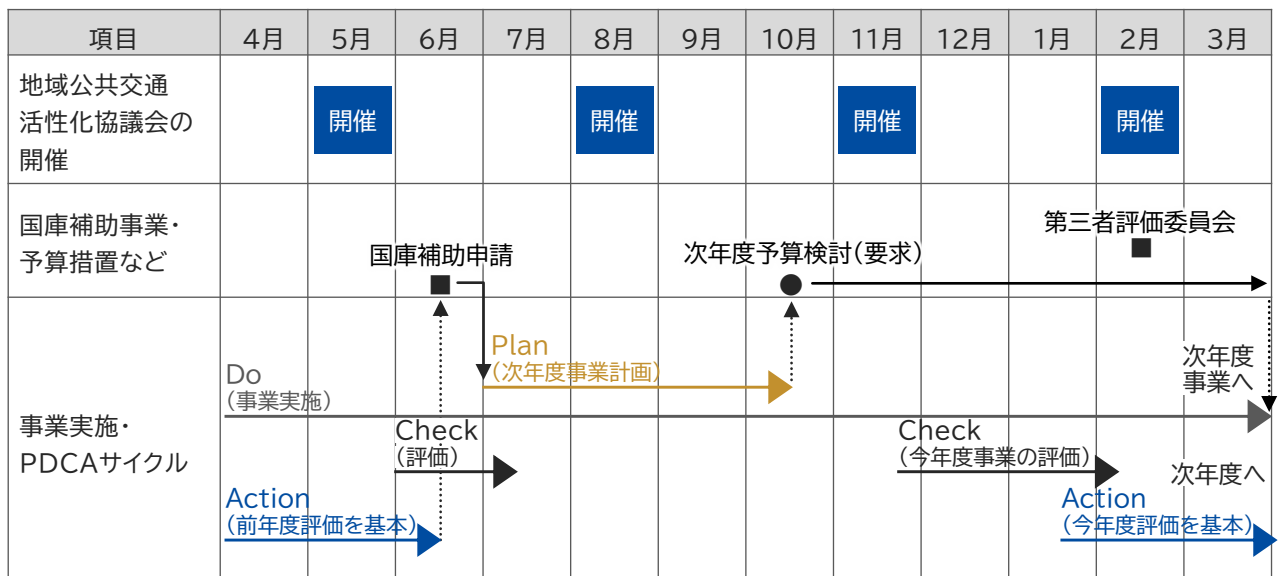


表 月単位のスケジュール(補助制度との連動化)



令和6年度 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 委員名簿(敬称略)

		氏 名	所 属 名・役 職 等
1	学識経験者	猪井 博登	富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授
2	近畿運輸局	中村 洋一	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送)
3	近畿運輸局	釈迦戸 久夫	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官(総務企画)
4	大阪府	江藤 良介	大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長
5	大阪府公安委員会	大上 浩章	大阪府富田林警察署交通課長
6	大阪府道路管理者	亀井 敏晃	大阪府富田林土木事務所建設課長
7	住民又は利用者(富田林市)	西田 卓司	富田林市身体障がい者福祉協会副会長
8	住民又は利用者(富田林市)	湯口 香津子	富田林市こども会育成連絡協議会会長
9	住民又は利用者(太子町)	金谷 和美	太子町区長会会長
10	住民又は利用者(太子町)	岡崎 要	太子町和光会会長
11	住民又は利用者(河南町)	古川 成吉	河南町区長会会長
12	住民又は利用者(河南町)	伊藤 容子	河南町民生委員児童委員協議会副会長
13	住民又は利用者(千早赤阪村)	川邊 清	千早赤阪村社会福祉協議会会長
14	住民又は利用者(千早赤阪村)	井関 弘明	千早赤阪村観光協会会長
15	公共交通事業者	田邊 勝己	近鉄バス㈱取締役営業部長
16	公共交通事業者	野谷 将一	南海バス㈱常務取締役企画部長
17	公共交通事業者	松川 雄保	近畿日本鉄道㈱大阪統括部運輸部営業課長
18	公共交通事業者	松崎 彰宏	南海電気鉄道㈱公共交通グループ 経営統括部 課長
19	公共交通事業者	芝辻 徹	大阪第一交通㈱代表取締役
20	公共交通事業者	市村 隆憲	近鉄タクシー㈱取締役社長
21	公共交通事業者	小森 成人	(一社)大阪バス協会常務理事
22	運転者団体	佐藤 好則	近鉄バス労働組合執行委員長
23	運転者団体	中塚 忠幸	南海バス労働組合副執行委員長
24	富田林市	吉村 善美	富田林市長
25	富田林市	音羽 伸彦	富田林市副市長
26	太子町	田中 祐二	太子町長
27	太子町	村岡 篤	太子町副町長
28	河南町	森田 昌吾	河南町長
29	河南町	江島 芳孝	河南町副町長
30	千早赤阪村	菊井 佳宏	千早赤阪村長
31	千早赤阪村	欠員	

金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画

発 行 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
〒584-8511 大阪府富田林市常盤町1番1号

発行年月 令和7年3月

電 話 0721-25-1000

F A X 0721-20-2072

編 集 事務局

富田林市産業まちづくり部交通政策室

太子町政策総務部秘書政策課

河南町総務部総務課

千早赤阪村産業建設部都市整備課
