令和７年度　第１回　富田林市交通会議　議事録

日時：令和７年４月１８日（金）午後１時３０分～午後３時００分
会場：きらめき創造館　２階　グループ活動室 AB

●出席委員　１８名
北川委員、栗原委員、田中委員、江藤委員（オンライン出席）、安岡委員、石田委員、松永委員、宮本委員（片桐氏が代理出席）、中田委員、辻本委員、宮﨑委員、音羽委員、東委員、廣谷委員、松山委員、小野委員、辻本委員、北浦委員

●欠席委員　１１名
大上委員、南野委員、西田委員、松田委員、猪阪委員、湯口委員、森委員、小川委員、大久保委員、中西委員、嶋原委員

●事務局　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　４名

●会議次第及び議事要旨
案件
１.会長の選任について
事務局より資料１－１及び資料１－２に基づき説明を行い、委員の互選により、音羽委員が選任された。また、副会長及び議長は会長の指名により北川委員が選任された。
２－１.令和７年度富田林市交通会議予算（案）
２－２.彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験（案）について
事務局より資料２－１・２－２、参考資料１・２に基づき説明し、承認された。
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（案）について
事務局より資料３に基づき説明し、承認された。
４.南旭ケ丘町地域・藤沢台七丁目地域における取り組み状況について
事務局より資料４－１・４－２に基づき説明をした。
５.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５及び参考資料３に基づき説明を行った。
６.“「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム”への加入について
事務局より資料６に基づき説明をした。
７.その他
・金剛ふるさとバス東條線の甘南備方面への延伸の検討について
昨年度末にバス車両の転回地整備工事が完了したことに伴う、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おける甘南備方面への延伸に向けた協議の結果により、レインボーバスのダイヤに変更が生じる可能性があることを説明した。
・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

をした。

●資料

別紙１　　委員名簿
資料１－１　会長の選任について
資料１－２　富田林市交通会議設置要綱
資料２－１　令和７年度富田林市交通会議予算（案）
資料２－２　彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験（案）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（案）について
資料４－１　南旭ケ丘町地域・藤沢台七丁目地域における取り組み状況について
資料４－２　南旭ケ丘町公共交通導入における「実証運行」に関する利用者アンケート調査について
資料５　　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
資料６　　“「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム”への加入について

参考資料１　彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験の案内（案）
参考資料２　彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験のタクシー券（案）
参考資料３　金剛ふるさとバス路線図

●議事録

案件１　会長の選任について

事務局	案件1「会長の選任について」、事務局よりご説明させていただきます。 別紙1「委員名簿」と、資料1-1「会長の選任」について、及び資料1-2「富田林市交通会議設置要綱」について、をご覧ください。 はじめに、富田林市交通会議の松田会長が、令和7年2月23日にご逝去されましたことから、会長が不在となっておりますため、新たに会長の選任を行うものでございます。 「富田林市交通会議設置要綱」第5条第1項の規定により、会長は「委員の互選によりこれを定める」とあります。 委員の皆様から推薦はございますでしょうか。
石田委員	副市長の音羽委員を選出したいと思いますけど、どうでしょうか。
事務局	ありがとうございます。それでは、本市副市長である音羽委員に、会長をお願いしたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。
各委員	異議なし

事務局	ありがとうございます。それでは、音羽委員に会長をお願いしたいと思います。会長ご就任にあたり、音羽会長から一言ご挨拶をいただきます。音羽会長、よろしくお願いいたします。
音羽会長	ただいま、委員の皆様からのご推挙をいただき、会長の職を仰せつかることになりました、副市長の音羽でございます。どうぞよろしくお願いいたします。 まず初めに事務局の方からもありましたが、当交通会議の会長を 7 年間の長きにわたり、歴任されました松田貴仁さんが、去る 2 月 23 日にご逝去されました。 松田さんは、本市副市長として、市政の発展に尽力され、交通会議におかれましても、交通不便地域対策をはじめ、コロナ禍で交通公共交通の利用者が激減する中、本市の公共交通施策に先陣を切って推進をしていただいたところです。 さらに、2 年前の旧金剛バスの廃止に伴いまして、当該バス沿線への新たな公共交通として、金剛ふるさとバスの導入にも取り組んでいただいておりました。そのような中で、体調を崩され、病気療養中ではございましたが、復帰の願いもかなわず、お亡くなりになられました。心よりご冥福をお祈りいたします。 松田さんの後任といたしまして、当交通会議の会長を仰せつかることになり、その重圧を感じているところでございますが、近年は人口減少や少子高齢化、新型コロナによる公共交通利用者の減少に加えまして、乗務員不足の課題等、公共交通を取り巻く環境は依然として厳しいものとなっております。 また、交通不便地域対策につきましても、解決には至っていない状況でございます。引き続き本市公共交通施策を推進して参りたいと考えておりますので、委員の皆様方には、重ねてご支援、ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。 さて、本日の協議内容でございますが、彼方上地区における既存タクシーを活用した実証実験のほか、交通不便地域の取り組み状況について、また、東西交通の乗継割引の実施等について、事務局から説明をさせていただきますので、委員の皆様にはご協力のほど、よろしくお願い申し上げまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。 なお、北川委員には、引き続き副会長及び議長をよろしくお願い申し上げます。
事務局	ありがとうございました。案件１、会長の選任については以上です。

案件２－１　令和７年度富田林市交通会議予算（案）
案件２－２　彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験（案）について

事務局	案件 2-1「令和７年度 富田林市交通会議予算（案）」について、及び案件 2-2「彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験(案)の実施について」事務局よりご説明させていただきます。 時間の都合上、一部資料の説明を省略いたしますので、ご了承願います。まず、資料 2-1「令和７年度富田林市交通会議予算（案）」をご覧ください。 資料 2-1 の１ページ目ですが、令和７年度富田林市交通会議予算案につきましては、案件 2-2 の彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験の実施において、必要となります経費を富田林市交通会議から支出するため、交通会議に諮るものです。 予算の内容としましては、令和７年度、富田林市交通会議予算の歳入に市補助金 200 万円を、歳出に彼方上地区における実証実験に係る経費 200 万円を計上するものです。 資料 2-1 の２ページ目ですが、200 万円の内訳として、タクシー運賃への補助額が１台あたり平均 750 円、１日あたりの利用人数が 42 人、2 ヶ月の期間実施しますので、合計約 195 万円を見込んでおります。また、実証実験に必要なタクシー券や実証実験説明書の印刷代として 5 万円を見込んでいます。 次に、資料 2-2「彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験（案）について」をご覧ください。 １ページ目は彼方上地区の目次となっております。 ２ページ目をご覧ください。 彼方上地区の概要となっております。 令和７年３月時点では、地域の人口は 1,331 人、世帯数は 693 世帯、高齢化率は 43％となっています。 ３ページ目をご覧ください。「彼方上地区でのこれまでの経過について」ご説明いたします。 この地域では、平成 30 年から公共交通の導入に向け検討が開始されました。ワークショップや住民アンケートなどを実施し、検討を重ね、令和 4 年 11 月～12 月に第 1 回実証運行を行いました。その結果を踏まえ、令和 5 年に、再度、アンケートを実施し、地域の全住民を対象とした勉強会をかさねながら、これらの意見をもとに、第 2 回実証運行の計画案を取りまとめました。 令和 6 年には、第 2 回実証運行における需要の見極め及びさらなる機運醸成を図ることを目的とした、既存のタクシーを活用した実証実験を行うこととなりました。

	4ページ目をご覧ください。 こちらが「第1回実証運行の概要」となりますが、運行の結果、乗車人数は1運行あたり0.27人、収支率は全日で5.56%となり、1割にも満たない結果となりました。 5ページ目、「第2回実証運行に向けた運行計画（たたき台）について」をご覧ください。 このたたき台は、地域において、第1回実証運行の結果、及び実証運行後のアンケート調査の結果をもとに検討を重ね、第2回実証運行に向けた運行計画として作成されたものです。運行概要などはご覧の通りとなっております。 6ページ目をご覧ください。 先ほどの第2回実証運行に向けた運行計画について、令和6年度第1回交通会議で委員の皆様から頂きましたご意見をまとめさせていただきました。 頂きましたご意見を踏まえ、彼方上7町会まちづくり協議会で様々な可能性も含めて協議した結果、第2回実証運行に対する需要を見極めることを目的とした、既存のタクシーを活用した実証実験を行うこととなりました。 7ページ目をご覧ください。 既存のタクシーを活用した実証実験（案）についてご説明いたします。 既存のタクシーを活用した実証実験とは、タクシー券をタクシー乗車時に利用することで、その運賃を割引く実証実験のことです。 まず、この実証実験の目的は、第2回実証運行に対する需要を見極めるため行うものです。 利用対象者は、より正確な需要を見極めるため、彼方上地区の住民及び彼方上地区へ来訪される方でタクシー券をお持ちの方とします。 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す。 期間は約2か月間です。 時間帯は期間中毎日、午前9時から午後5時まで、タクシー券利用後の運賃は大人1人300円となります。 なお、実証実験（案）については、彼方上7町会まちづくり協議会との調整により変更となる可能性があります。 8ページ目をご覧ください。 実証実験におけるタクシー券利用方法について、利用者は、タクシー券利用申請書を受付である彼方上7町会まちづくり協議会へ提出し、タクシー券を入手します。 利用者は、通常のタクシー利用時と同じ方法で、電話やアプリにて

	配車予約を行い乗車するか、エリア内で待機しているタクシーに乗車し、乗車時に乗務員へタクシー券を渡し、利用するという流れです。 なお、実証実験における必要な資料の一部である、参考資料１「彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験の案内（案)」、及び、参考資料２「彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験のタクシー券（案)」をお付けしておりますので、お手すきの際にご覧いただけますと幸いです。 案件 2-1「令和 7 年度 富田林市交通会議予算（案)」について、及び案件 2-2「彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験（案)」の実施についての説明は以上です。
北川副会長（議長）	彼方上地区では、第 1 回実証運行は終わったところで、第 2 回実証運行に向けてというところですが、第 1 回実証運行の乗車率が 1 割にも満たない結果となったので、今回は実証運行をする前の実証実験という形の位置付けで行うということでございます。 委員の皆様にお諮りしたいと思います。案件 2－1 令和 7 年度富田林市交通会議予算（案）及び案件 2-2 彼方上地区における既存のタクシーを活用した実証実験（案）について、承認することにご異議はございませんでしょうか。
各委員	異議なし

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（案）について

事務局	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(案)について」事務局からご説明いたします。資料 3 をご覧ください。 こちらは、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、昨年度 11 月及び 2 月に開催した交通会議にて、実証実験を行うことについてお諮りしております。 2 ページ目をご覧ください。 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ございます。 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ます。 右側にある図の下の欄にありますスケジュールの内容を見ますと、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ます。このスケジュールに基づき、今年度中の実施を目指して現在、検討を進めているところでございます。次のページでは、実証実験（案）について、ご説明いたします。

3ページ目をご覧ください。

路線バスの乗り継ぎ割引実証実験（案）になります。

実証実験を行う目的としまして、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す。

「販売内容」は、スマホで利用可能な電子チケットとしての販売となり、南海バス・近鉄バスでそれぞれ 1 回のみ利用可能な片道乗車券をセットして販売するものです。

「利用方法」としては、利用者にバス利用前に電子チケットを購入していただき、精算時にバス乗務員が目視で確認する形を考えております。

「販売額（利用者負担額)」につきましては、南海金剛駅と近鉄富田林駅間の距離を参考に算出した、1 枚あたり 350 円とします。

実証実験期間は、令和 7 年 9 月 1 日から令和 8 年 2 月 28 日の 6 ヶ月間で、期間中は終日利用可能とします。

4ページ目と5ページ目を併せてご覧ください。

今回の実証実験で乗継割引対象路線となるのは、近鉄バスは、金剛東団地線（富田林駅前から向陽台・藤沢台方面)、南海バスでは、向陽・藤沢台回り（金剛駅から向陽台・藤沢台方面)、津々山・小金台回り（金剛駅から津々山台・小金台方面)、PL 病院線（PL 病院から金剛駅前を経由し PL 病院へ向かう路線）となります。

乗り継ぎの例とし、4ページ目の図では、近鉄富田林駅前方面から近鉄バスに乗り、南海バスに乗り換え、南海金剛駅方面まで向かう場合の乗継停留所の例、5ページ目の図では、南海金剛駅前方面から南海バスに乗り、近鉄バスに乗り換え、近鉄富田林駅前方面まで向かう場合の乗継停留所の例を示しています。なお、4ページ目、5ページ目の図の乗継停留所は一例です。

また、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なくても、電子チケットの利用は可能とします。

６ページ目をご覧ください。

こちらは電子チケットの利用イメージになります。

利用者はまず、バス利用前にスマホにて電子チケットを購入し、バス乗車時に乗車口にて整理券を取得します。

バス乗車後、乗車したバスの電子チケットを有効化します。乗り継ぎのために降車する際、整理券を運賃箱に投入後、バス乗務員に、有効化済みの電子チケットの画面を提示し、バス乗務員の目視確認後、降

車します。
　次に、乗り継ぐバスに乗車する際には、先ほど同様、バス乗車時に乗車口にて整理券を取得、乗り継いだバスの電子チケットを有効化し、整理券を運賃箱に投入後、バス乗務員に電子チケットの画面を提示、バス乗務員の目視確認後、降車します。
　なお､6 ページ目にあります電子チケットの画面については開発中のイメージ図につき、実際に販売する電子チケットとは異なります。
　補足事項として、南海バス・近鉄バス、それぞれのバス会社で 1 回のみ利用可能な片道乗車券をセットして販売するため、片方のバス会社の重複利用はできません。
　7 ページ目をご覧ください。
　利用される場合の乗り継ぎの例として、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をご紹介します。乗り換えのイメージは下の図のとおりです。
　また、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ります。水色の列が近鉄バス、ピンク色の列が南海バスのダイヤです。また、真ん中の白い列が、乗り継ぐ際の、バスが来るまでの待機時間になります。
　こちらを見ていただきますと、それぞれの時間帯で一時間に 3 本バスが出ており、大体、10 分程度の待ち時間で乗り継ぎができるものと考えております。
　8 ページ目をご覧ください。
　こちらは、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例になります。
　先ほど同様、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で、ピンク色の列が南海バス、水色の列が近鉄バスのダイヤです。
　金剛駅からは一時間に 5～6 本バスが出ておりますが、途中の乗り継ぎにおいては、富田林駅前へは一時間に 3 本となります。また、時間帯によってまちまちですが、大体、10 分から 20 分程度の待ち時間で乗り継ぎができるものです。なお、南海バスの時刻に※印がついている時間帯については、乗り継ぎの停留所が道路を挟んで反対方向になりますので、歩道橋を渡って、道路反対側のバス停に移動する必要があります。
　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（案）についての説明は以上です。

石田委員	利用イメージで、スマホで電子チケットを購入するとなっていますが、スマホがなければ利用はできないのですか。
事務局	現在はスマホのみで考えています。
北川副会長（議長）	こちらについては前回の会議でも、利用が難しい人もいらっしゃるだろうという意見も挙がっていましたが、今回ご留意いただきたいところが、本格的にこの内容で実施するという話ではなく、一つの実証実験であるところがポイントです。 つきましては、どういう方がどのような乗り方ができるか、どのような層にニーズがあるのか等を把握し、課題を浮き彫りにして、検討を進めていこうというところでございます。 高齢の方がスマホを使うという話になるとそういった問題必ず出てきます。リテラシーの問題なのか、システムの構築で解消できる問題かもしれませんし、そういった問題と解決策を明らかにしていきたいという趣旨であります。
松永委員	乗り継ぎの例で待機時間が十分以上なところが多々ありますが、各停留所にはベンチや屋根はあるのでしょうか。
事務局	乗り換えが可能な停留場には屋根はすべて設置されていますが、ベンチが設置されていない停留所もございますので、周知に努めさせていただきながら、少しでも待機時間を楽にできるような形で、ご案内をさせていただきたいと思っています。
北川副会長（議長）	前回の会議で方向性が決まりましたが、このような課題もございます。今回は距離から販売額を割り出し、販売額が決まったというところであります。 公共交通でこの両駅を移動するとなると電車の方が早いところもありますが、こちらは 350 円で移動が可能なため、移動の平滑化もされますし、選択肢が増えることは非常によいことだと思います。東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗り継ぎ割引実証実験案について承認することについて、ご異議はございませんでしょうか。
各委員	異議なし。

案件４　南旭ケ丘町地域・藤沢台七丁目地域における取り組み状況について

事務局	案件４「南旭ケ丘町地域・藤沢台七丁目地域における取り組み状況に

	ついて」事務局よりご説明申し上げます。時間の都合上、一部資料の説明を省略いたしますので、ご了承願います。 資料4－1をご覧ください。 南旭ケ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します。 2ページ目をご覧ください。 南旭ケ丘町地域における取組状況についてご説明いたします。 3ページ目をご覧ください。 南旭ケ丘町地域の概要になります。 令和7年3月時点では、地域の人口は974人、世帯数は446世帯、高齢化率は33.9％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す。 4ページ目をご覧ください。 これまでの経過としまして、令和5年4月の立ち上げ以降、河内長野市楠ケ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す。 現在の進捗状況としましては、先月に実証運行の運行計画（たたき台）の内容も含めた住民アンケート調査を実施し、集計作業に取り掛かっているところです。 5ページ目をご覧ください。 実証運行計画のたたき台についてご説明いたします。 実証運行の目的としまして、実証運行により、南旭ケ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す。 車両については、乗客4人乗りの中型タクシーを想定しています。 運行ルートについては、右図のとおりで、南旭ケ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ます。 運行方式は定時定路線型で、運行期間は約2か月を想定しています。 運行日時と料金は、住民アンケート調査の集計結果を踏まえて決定する予定です。 6ページ目をご覧ください。 アンケート調査の実施内容についてご説明いたします。 先ほども申しましたとおり、令和7年3月に実証運行の運行計画（たたき台）の内容も含めた住民アンケート調査を実施しました。 南旭ケ丘町地域の全世帯に1枚ずつ配布しました。 アンケート内容につきましては、資料4－2のとおりです。 実証運行を開始した場合に住民の皆さんがいつ、どれくらいの頻度で、どのように利用するのか、などや、希望の運賃や運行時間帯などを

	聞く内容になっています。 7ページ目をご覧ください。 実証運行に向けて取り組む内容についてご説明いたします。 現在集計中のアンケート調査を分析し、実証運行計画（案）を取りまとめます。 地域におきましては、住民に対して公共交通の導入に関する周知を行い、より多くの方に利用してもらうための機運醸成を図っているところです。 また、本市におきましては、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きます。 南旭ケ丘町における取組状況についてのご説明は以上です。 8ページ目をご覧ください。 藤沢台七丁目地域の取り組みについてご説明します。 9ページ目をご覧ください。 藤沢台七丁目地域の概要になります。 令和7年3月時点において、地域の人口は1,234人、世帯数は525世帯、高齢化率は28.4%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す。 10ページ目、及び11ページ目をご覧ください。 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ました。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しておりましたが、令和5年度より取り組みを再開されております。今後の進捗につきましては、その都度、この会議においてご報告いたします。 案件4「南旭ケ丘町地域・藤沢台七丁目地域における取り組み状況について」の説明は以上です。
田中委員	運行事業者はこれから選定されるということでよろしかったでしょうか。
事務局	まだ実証運行の計画内容が決まっていませんので、地域で内容を決定してから、交通会議で諮らせていただき、承認をいただいた後、運行事業者を決めていく流れとなります。
田中委員	乗車人数が4人の乗合タクシーは色々な地域で実施されているものではありますが、他の地域の事例として、地元の方が運行自体を知らない場合と、バスのような大きい空間でなくタクシー車両での乗り合わせとなるため抵抗を持たれる場合があります。 そのような意見により乗合タクシーの利用が少なかったため、乗合

	タクシーをやめて、再度路線バスを復活させたという事例もありますので、運行するにあたって、地元の方々に乗合タクシーについてご理解をいただくようにお声掛けをいただければと思います。
北川副会長（議長）	確かにその通りだと思います。機運醸成が鍵だっていうところがわかってきているところですので、慎重に検討を進めて、しっかりと見守っていきたいと思います。
安岡委員	南旭ケ丘町地域でアンケートを実施されたということでございましたが、アンケートの回答というのは、どれぐらいあったものでしょうか。
事務局	回答が 153 世帯、提出率は 41.92%となっています。

案件５　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	案件 5「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」事務局よりご説明申し上げます。 資料 5 をご覧ください。 １ページ目をご覧ください。 令和 7 年 3 月 27 日に開催されました令和 6 年度第 4 回協議会の案件につきまして、ご報告いたします。 案件としましては、地域公共交通計画の策定、金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の報告がありました。 2 ページ目をご覧ください。 地域公共交通計画の策定についてご報告いたします。ちなみに、ここでの地域公共交通計画は、4 市町村が共同して策定するもので、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す。 まず、本計画の名称は、「金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画」と決定しました。 次に、本計画の概要としまして、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ため」と整理しました。 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」です。 　また、本計画の位置づけとしましては、「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」としました。 　最後に、パブリックコメントの結果をご報告いたします。 　令和 7 年 2 月 1 日から 28 日までの 1 か月間実施し、39 人の方から 74 件のご意見をいただきました。 　なお、計画策定にあたり、本市交通会議の西田委員と湯口委員にも参画して頂いていることを申し添えます。 　地域公共交通計画の策定についてのご報告は以上です。 　３ページ目をご覧ください。 　金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の報告についてご報告いたします。 　令和 7 年 3 月 21 日に富田林市きらめき創造館で令和 6 年度第 1 回目の分科会を開催いたしました。 　今回が初めての会議であり、また、そもそも金剛ふるさとバスのことを詳しくご存じでない委員もいましたので、金剛ふるさとバスがどういう経緯で運行を開始したのか、金剛ふるさとバス利用促進検討分科会がどういう経緯で設置されたのか、など丁寧にご説明しました。 　会議の概要としましては、まず分科会長は協議会会長の指名により猪井委員が選任されました。 　その後、自己紹介をした後、フリー形式で各委員がそれぞれ利用促進策について意見を出し合い、早急な利用促進策として、転入者向けに配布する書類に金剛ふるさとバスの時刻表や路線図を入れてはどうかとの提案がありました。 　路線図については、参考資料 3「金剛ふるさとバス路線図」として作成し、すでに 4 市町村の転入者に対して配布を開始しています。 　そのほか、路線バスを活用した利用促進策として、例えば、車内アナウンスの改良、バス車内への PR ポスターの掲示などに取り組んではどうかとの提案がありました。 　なお、分科会には本市交通会議の西田委員も分科会委員として参画して頂いていることを申し添えます。 　金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の報告についてのご報告は以上です。 　案件 5「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」の説明は以上です。
北川副会長 （議長）	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は、金剛ふるさとバスを中心とした、4 市町村の活性化協議会という一

	つの枠組みで会議が行われています。富田林市に関係する案件が出てきたときには、この交通会議に対して、報告、承認、協議を依頼される場合がございます。 　また、4 市町村の活性化協議会では、バスの利用促進検討分科会も開催されており、早速、転入者向けに「金剛ふるさとバス路線図」を配布していただいています。バス利用の活性化に向けての取り組みについてお互い協力していければと思います。協議会については、その都度報告があるかと思いますので、よろしくお願いします。

案件６ “「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム”への加入について

事務局	案件 6「“交通空白プラットフォーム”への加入について」事務局よりご説明申し上げます。 　資料 6 をご覧ください。 　国土交通省は、全国各地でタクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアなどを地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、「交通空白」解消本部を設置しました。 　この「交通空白」解消本部において、行政と民間企業が協働して交通空白の解消に向けた取組ができるよう、官民連携のプラットフォームを立ち上げたことから、本市もこれに加入したものです。 　2 ページ目をご覧ください。 　“交通空白プラットフォーム”についてご説明いたします。 　“交通空白プラットフォーム”は、「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進することを目的に立ち上げられました。 　会員には、「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者と、全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体等が加入しています。 　主な取り組みとしましては、自治体・交通事業者と民間企業とのマッチングの後押し、自治体、企業等が連携・協働して取り組む実証事業の展開、交通空白にかかる施策の情報共有やセミナー等の実施、があります。 　案件 6「“交通空白プラットフォーム”への加入について」の説明は以上です。

北川副会長 （議長）	昨年度終わりに急浮上してきた話でございまして、各地域で加入するかしないか検討されています。富田林市は加入するという話ですが、内容について、国土交通省近畿運輸局から補足をお願いします。
田中委員	昨年、総理から、地域交通は地方創生の基盤であり、そのことから全国で交通空白の解消に向けて移動の足の確保を強力に進めると発言がありました。 そこで、全国の交通空白をなくすために、昨年 7 月に交通空白対策本部が立ち上がっております。 取り組み内容としては、「地域の足」対策、「観光の足」対策の二つがあります。先ほど事務局が説明したように公共ライドシェア、日本版ライドシェアといったあらゆる手段を用いて交通空白をなくそうとするものです。 交通空白について、以前は国土交通省で、停留所や自宅に 30 分以内にタクシーが来ない地域であるといった定義をしていましたが、現在は定めていません。地域の方で、ここは交通空白であると言えば、そこは交通空白であるという形になっております。 また、交通空白対策本部と同時に、昨年 11 月に官民連携のプラットフォームが立ち上がっています。自治体や交通関係者、商業や農業などのあらゆる分野の関係者、例えばイオン、ＮＴＴといった大企業からスタートアップ企業まで、幅広い関係者が連携して困り事を解消していこうというものです。 この二つを軸に、今年度、令和 7 年度から令和 9 年度の 3 年間は交通空白解消集中対策期間、そして、全国の交通空白の解決に向けて、強化していこうとなっております。 具体的には、各自治体で、同じような困りごとがある中で、バラバラに色々な企業にどのようなシステムがあるか等聞いているのが現状でございますが、このようなプラットフォームの中でマッチングイベントを開催して、切れ目のない情報提供、交流の場を設定して、マッチングを推進していくものとなっております。 また、財政支援として、今回の当初予算にありましたが、交通空白プラットフォームに加盟することによって利用できる、「交通空白」解消緊急対策事業といったような補助メニューも出てきております。パイロットプロジェクトを推進することによって、様々な好事例を作り、同じような困り事のある地域に全国展開をしていこうと目指しているというところです。 加盟いただいて損はないものでありますので、富田林市が趣旨に賛同し、加入したことに、御礼申し上げたいと思います。

北川副会長 （議長）	補足していただき、ありがとうございました。 富田林市は金剛バスの廃止により交通空白が生じる可能性があったところ、金剛ふるさとバスを運行することにより何とか乗り切ったという話もありますし、現在は、彼方上地区、南旭ケ丘町地域、藤沢台七丁目地域で、地域の交通問題の検討を進めております。その中でわかったことはいっぱいありますから、色々なところへ伝えていく役割もあると思いますし、逆に他の地域で工夫しているところを持ってきてもらえたらと思います。 何より上手くいけば補助金が出るという話もございますから、これは加入しておいてよいものだと判断いただければと思います。

案件７　その他

事務局	・金剛ふるさとバス東條線の甘南備方面への延伸の検討について 富田林駅前～金剛連絡所前を運行するレインボーバスにつきましては、金剛バスの廃止以降、金剛ふるさとバス東條線において、富田林駅～甘南備間で補完して運行している関係上、1 日 3 便の運行となっており、現在においても継続している状況となっております。 このたび、甘南備地区において、昨年度末にバス車両の転回地整備工事が完了いたしましたことから、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おいて、今年度、東條線の運行協力をいただいている南海バスによる甘南備方面への延伸に向けた協議を行う方向で検討をしております。 その協議の状況につきましては当交通会議においてご報告いたしますとともに、協議結果によりましては、レインボーバスのダイヤに変更が生じる場合がございます。その場合につきましては、当交通会議においてレインボーバスの運行について協議を行うこととなりますので、併せて、ご報告いたします。
事務局	・次回の交通会議日程について 次回の交通会議については、令和 7 年 6 月 26 日（木）の午後 2 時から、すばるホールの 3 階展示室での開催を予定しております。 場所及び案件を記載した正式な開催通知と、会議資料につきましては、決まり次第、順次送付いたします。

以上