

令和7年度 第5回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和7年10月2日（木）午後2時00分～午後4時30分

会場：すばるホール 3階 展示室

●出席委員 24名

音羽会長、柳原副会長、北川委員、栗原委員、田中委員（堀田氏がオンラインで代理出席）、井本委員、安岡委員、櫻谷委員、紺屋委員、西田委員、松永委員、杉多委員、湯口委員、宮本委員、中田委員、森委員、辻本委員、宮崎委員、嶋原委員、東委員、廣谷委員、小野委員、辻本委員、田村委員

●欠席委員 6名

大上委員、阿部委員、小川委員、大久保委員、蛇草委員、本多委員

●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 12名

●会議次第及び議事要旨

案件

1. 富田林市交通会議役員の選任について

事務局より資料1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、会長の指名により、副会長には柳原委員、議長には北川委員が指名された。さらに、監事については委員の互選により、松永委員と、東委員が選任された。

2. 令和7年度第4回交通会議（書面開催）の結果について

事務局より資料2に基づき説明をした。

3. レインボーバスの運行協議について

事務局より資料3に基づき説明を行い、令和7年12月21日より便数を7.5便に増便するが、運賃については据え置きとし、令和8年4月1日より200円に改定することが承認された。

4. 交通不便地域における取り組み状況について

事務局より資料4に基づき説明をした。

5. 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5に基づき説明をした。

6. 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6に基づき説明をした。

7. 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 7 に基づき説明をした。

8. その他

事務局より次回の交通会議の開催について案内をした。

●資料

別紙 1 委員名簿

資料 1 富田林市交通会議役員の選任について

資料 2 令和 7 年度第 4 回交通会議(書面開催)の結果について

資料 3 レインボーバスの運行協議について

資料 4 交通不便地域の取り組み状況について

資料 5 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 6 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 7 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 レインボーバス時刻表

参考資料 2 路線バス乗継割引実証実験チラシ

●議事録

案件 1. 富田林市交通会議役員の選任について

事務局	<p>それでは、「案件 1 富田林市交通会議役員の選任について」事務局よりご説明いたします。</p> <p>お手元の資料 1 をご覧ください。</p> <p>まず、交通会議役員の選任につきまして、今回、委員改選後対面で初めての会議でございますので、新たに会長、副会長、議長及び監事を選任する必要があります。</p> <p>まず、会長の選任につきましては、設置要綱第 5 条第 1 項の規定により、委員の互選となっております。委員の皆様ご意見はございますか。</p>
西田委員	<p>会長には、前回も会長を務めておられたことから、副市長の音羽委員が適任かと存じますが、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>では、先ほど西田委員からご意見がありましたとおり、本市副市長の音羽委員を会長とすることについて、ご異議ございませんでしょうか。</p> <p>ありがとうございます。それでは会長を音羽委員にお願いいたします</p>

音羽会長	<p>す。席のご移動をお願いいたします。</p> <p>ここで、音羽会長に一言ご挨拶いただきたいと思います。よろしくお願いします。</p> <p>ただいま、委員の皆様からご推挙いただき、会長の職を再任いただき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。</p> <p>任期満了までの約２年間、交通会議の会長といたしまして、日々変化いたします公共交通の課題解決に向けまして、引き続き取り組んで参りますので、皆様のご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。</p> <p>さて、本市では、委員の皆様とご議論をさせていただきました、路線バス乗り継ぎ割引実証実験につきまして、近鉄バス株式会社様、南海バス株式会社様、その他関係者の皆様のご協力によりまして、９月１日から開始をさせていただくことができました。この場をお借りしまして、お礼を申し上げますとともに、来年２月２８日までの約半年間実施いたしますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>次に、交通不便地域対策につきましては、まずは、彼方上地区で、今月の１５日から、タクシーを活用した実証実験の開始に向けまして、現在、地域の皆様が主体的に説明会の開催や、機運醸成等を行っておられます。</p> <p>また、南旭ヶ丘町は、地域におきましても、実証運行に向けまして、関係機関との協議、実証運行（案）を取りまとめられて、お知らせを発行する等機運醸成を行っておられます。</p> <p>交通不便地域対策に取り組まれている住民の皆様には、本市といたしましても、しっかりと支援して、地域の特性にみあった持続可能な公共交通の導入に向けて取り組んで参りたいと考えております。</p> <p>本日の会議でございますが、先月書面にて開催をさせていただきました、会議の報告のほか、レインボーバスの運行内容についての協議、交通不便地域における取り組み状況、東西交通の乗り継ぎ割引の実施についての進捗状況、地域公共交通導入マニュアル策定に向けた検討等について、委員の皆様のご意見を賜りたいと存じております。</p> <p>これらの案件につきましては、後程、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す。挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。</p> <p>続きまして、副会長を選任したいと思います。なお、副会長は設置要綱第５条第３項の規定により、会長が指名することとなっております。</p>

	<p>会長、よろしくお願いいたします。</p>
音羽会長	<p>副会長には柳原委員を指名したいと思います。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。それでは、副会長を柳原委員にお願いいたします。席のご移動をお願いいたします。</p> <p>ここで、柳原副会長に一言ご挨拶いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。</p>
柳原副会長	<p>皆さん、こんにちは。近畿大学の柳原です。</p> <p>私、もともとこちらの委員を務めておりました。ここ 2 年間ほど海外で研究を行うため、その間委員の職務を一時的に離れておりましたが、このたび、再び戻って参りました。</p> <p>ご無沙汰しております方、また、初めてお会いする方もいらっしゃいますが、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。</p> <p>次に、議長を選任したいと思います。議長は、設置要綱第 6 条第 1 項により、会長が指名することとなっております。</p> <p>会長、よろしくお願いいたします。</p>
音羽会長	<p>議長には前回に引き続きまして、北川委員を指名したいと思います。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。それでは、議長を北川委員にお願いいたします。席のご移動をお願いいたします。</p> <p>ここで、北川議長に一言ご挨拶いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。</p>
北川議長	<p>皆さん、どうもこんにちは。近畿大学の北川でございます。</p> <p>私は以前の任期 2 年間を務めており、この 2 年間本当にいろんなことがありました。</p> <p>金剛バスの話もそうでございますし、世の中では物価高騰、人口の高齢化、少子化、そして人口減少の問題等、色々な問題が見えてきて、その中で、バスや鉄道といった公共交通をどのように発展させ、課題解決するかといったところに、邁進してきた 2 年だと感じております。</p> <p>このように重いテーマを学識経験者 1 人で背負うのは、実は心もとなかったのですが、このたび、柳原先生が副会長という立場で戻ってこられました。新たなブレインが加わり、心強い限りでございますので、今後ともよろしくお願いいたします。</p>

事務局	<p>ありがとうございました。</p> <p>最後に、監事の選任をしたいと思います。本年度につきまして当交通会議におきまして予算執行する必要が生じたことから、「富田林市交通会議設置要綱」第 11 条の規定により、監事 2 名を選任するものでございます。監事は、交通会議の予算執行の際の出納監査を行っていただくものです。選任するにあたりまして、委員の皆様からご意見を伺います。</p>
西田委員	<p>事務局に一任してはどうかと思いますが、委員の皆様いかがでしょうか。</p>
音羽会長	<p>ただいま、西田委員から、事務局に一任してはどうかとご意見が出ましたが、特にご意見やご異議はございませんでしょうか。</p> <p>ご異議がないようですので、監事選任については事務局一任といたします。</p>
事務局	<p>では、事務局案として松永委員と東委員にお願いしたいと思いますが、委員の皆様いかがでしょうか。</p> <p>ありがとうございます。それでは、監事は松永委員と東委員にお願いしたいと思います。</p> <p>これで「案件 1 富田林市交通会議役員の選任について」は終了となります。</p>

案件 2 令和 7 年度第 4 回交通会議（書面開催）の結果について

事務局	<p>それでは、案件 2「令和 7 年度第 4 回交通会議（書面開催）の結果について」、協議内容及び協議結果等につきまして、改めて事務局よりご報告いたします。お手元の資料 2 をご覧ください。</p> <p>1 ページ目は、本資料の目次となっております。</p> <p>続きまして、2 ページ目をご覧ください。</p> <p>令和 7 年 6 月 26 日に開催した、令和 7 年度第 3 回富田林市交通会議において、地域間幹線系統として、国の地域公共交通確保維持事業の補助対象と位置付けたバス路線について、令和 7 年 10 月 1 日からダイヤ改正が行われる予定であることから、お諮りをいたしましたところ、27 名の委員から承認のご回答をいただきましたことから、本案件は承認されました。</p> <p>委員の皆様から寄せられた主なご意見について記載しております。</p>
-----	---

北川議長	<p>「もらえるものはもらっておくべきだが、本当に必要か、また別の方法で人を運ぶ手段がないかは考えるべき。」</p> <p>「通勤通学にできる限り、影響のないようにダイヤ改正をお願いします。」</p> <p>以上をもちまして、「令和7年度第4回交通会議(書面開催)の結果について」のご説明を終わらせていただきます。</p> <p>この件に関しましては、前任の委員が取り組まれた案件ということでございます。</p> <p>時々ですね、このような形で書面会議による決議を取るということありますので、引き続きご協力をお願いします。</p> <p>この件に関しまして委員の皆様から何かご意見ご質問等はございませんでしょうか。</p> <p>それでは他にも他にないようでしたら次に進みたいと思います。</p>
------	---

案件 3. レインボーバスの運行協議について

事務局	<p>それでは、案件3「レインボーバスの運行協議について」、事務局よりご説明いたします。お手元の資料3の1ページ目をご覧ください。</p> <p>こちらは本資料の目次となっております。</p> <p>続いて2ページ目をご覧ください。</p> <p>こちらには、現在運行しているレインボーバスの現状を記載しております。</p> <p>概要としましては、市役所や市内の主な公共施設を巡回するコミュニティバスとして、富田林駅前～金剛連絡所間を運行。市民の移動手段を確保し、さらなる社会参加の促進を目指すものであります。</p> <p>運行日は、年末年始を除く毎日、便数は1日3便、運賃は大人1回170円、停留所は12か所、運行事業者は近鉄バス株式会社となります。</p> <p>令和6年度の利用実績は15,051人、また、市からの補助金は7,758,156円です。</p> <p>3ページ目から5ページ目にかけて、これまでの運行見直しの経過と、その内容についてまとめております。</p> <p>まず3ページ目には、これまでの主な経緯を表形式で整理しています。</p> <p>令和2年10月に、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局より「地域連携サポートプラン提案書」交付、11月に「レインボーバスのあり方検討分科会」の設置、令和3年12月から令和4年8月にかけて「レインボーバスのあり方検討分科会」を開催しました。</p>
-----	---

令和 5 年 9 月 1 日より、レインボーバスの運行の見直しを実施しましたが、9 月 11 日に金剛自動車株式会社が、路線バス事業廃止の公表をしました。

10 月から 11 月にかけて、金剛バス東條線の通学の需要に対応し、甘南備地区への運行を確保する緊急措置としてレインボーバス路線を一部運休し、東條線の補完運行に充てることを本市交通会議で協議し、承認されました。

12 月 21 日より、金剛ふるさとバス東條線への補完運行の開始及びレインボーバス路線の便数が 3 便に減便となりました。

そして、令和 7 年 8 月 20 日に、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、令和 7 年 12 月 20 日をもって、金剛ふるさとバス東條線におけるレインボーバスの補完運行終了が承認されました。

続いて、4 ページ目をご覧ください。運行見直しの経過の内容について、説明いたします。

令和 2 年 10 月に、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局から本市に対して、「地域連携サポートプラン提案書」が交付されました。

この中で、主な課題として、既存の路線バスとルートが重複している点や、重複区間での運賃の統一化等、路線バスへの影響を避けるための見直しが必要であるとされていました。

この提案を受けまして、令和 2 年 11 月に「レインボーバスのあり方検討分科会」を設置し、令和 3 年 12 月から令和 4 年 8 月にかけて、計 3 回の協議を行っております。

5 ページ目をご覧ください。

「レインボーバスのあり方検討分科会」で協議した結果を受けて、令和 5 年 9 月 1 日から、

- ・「けあばる」「富田林病院前」の停留所を廃止
- ・各便の所要時間の短縮による利便性の向上
- ・便数については、平日を 8 便から 9 便に、利用者の少ない土・休日を 8 便から 7 便とし、最終便の時間を繰り上げ
- ・運賃を、従来の 100 円から、路線バスの初乗り運賃と同等である 170 円に改定をいたしました。

しかし、令和 5 年 12 月 21 日から、金剛ふるさとバス東條線の補完運行のため、現在の 3 便体制に減便して運行している状況です。

なお、金剛ふるさとバス東條線については、令和 7 年 12 月 21 日から南海バス株式会社による運行に統一される予定です。

これにより、レインボーバスの車両による補完運行の役割は終了する見込みです。

そのため、今後は「富田林駅前から金剛連絡所前」間の運行内容につ

北川議長	<p>いて、改めて協議が必要となっています。</p> <p>最後に 6 ページ目をご覧ください。</p> <p>今後の運行案としましては、令和 7 年 12 月 21 日から、現在の 3 便から 7.5 便に増便することを検討しております。なお、最終便は金剛連絡所前止めとなる予定です。</p> <p>また、運賃については、現在の 170 円から、一般的な路線バスの初乗り運賃と同等である 200 円を検討しております。</p> <p>これは、先ほど 5 ページでご説明しましたとおり、100 円から 170 円に改定した経緯が、初乗り運賃と同等にする趣旨であることに合わせて、実施するものと考えております。</p> <p>以上で、案件 3「レインボーバスの運行協議について」の説明を終わります。</p> <p>はい、ご説明ありがとうございました。</p> <p>補足をさせていただきますと、今回の件について、レインボーバスを令和 5 年 9 月の状態に戻すという方向性で進める形になります。</p> <p>この経緯としては、金剛バス撤退の話がありましたので、レインボーバスの車両が金剛ふるさとバスの路線に充てられ、レインボーバスの運行本数が大幅に減少しました。</p> <p>しかし、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協議の中で、レインボーバスの補完運行が終了することを受け、レインボーバスが元の運行状態に戻るというのは非常に喜ばしいことではないかと思います。</p> <p>ただし、「レインボーバスのあり方検討分科会」という場で、運行の見直しに関する提案がすでに行われていた経過がございます。これは私が就任する以前の話となりますが、こうした提案内容を基にしつつ、新しいレインボーバスとして運行していこうということです。</p> <p>前回と比較いたしますと、便数が平日と土・休日とも 7.5 便ということで、9 便から若干減っております。</p> <p>それから運賃ですが、路線バスの初乗り運賃が上がったという話もあり、今回は 200 円で運賃を設定したいというご提案があったということです。今回はこのあたりがポイントになるかと思っております。</p> <p>この件に関しまして委員の皆様から何かご意見ご質問はございますか。</p>
音羽会長	<p>金剛ふるさとバスの補完運行の関係で、減便となっておりましたレインボーバスが 12 月 21 日から増便されるということですので、今まで利用された方からも早く増便してほしいという要望も聞いておりましたので、よかったなというふうに思っております。</p>

北川議長	<p>一方で運賃について、路線バスの初乗り運賃との関係で、170 円から 200 円に引き上げる案となっており、輻輳する路線バスと統一化を図るということでは、理解をしなければいけないというふうに思っております。</p> <p>そのような状況ですが、値上げになりますので、当然、今の時点では、利用者の方には全く周知をしていない状況です。</p> <p>市民の方や利用者の皆さんに周知をする期間も必要だと思いますので、増便と同時に、運賃改定を実施するのではなく、例えば、広報誌やウェブサイト等、周知・広報活動を十分に行った上で、運賃の改定については、来年の 4 月から実施してはどうかと提案いたしますが、いかがでしょうか。</p> <p>ありがとうございます。確かにおっしゃることは、利にかなったお話かと思えます。</p> <p>現在、170 円で利用している中で、便数増便という理由で急に 200 円に値上げするのはどうだろうか、という意見が出るのも理解できます。</p> <p>よくある施策としては激変緩和措置のようなものがありますが、例えば 200 円に引き上げるにしても、一定期間、170 円のまま据え置き、その後に 200 円に段階的に移行するというようなご提案だったと思います。</p> <p>この件については、分科会でも議論されたのではないかと思います。</p> <p>ただし、私は当時分科会に参加しておらず、柳原副会長が参加されていたらよかったと思います。柳原副会長から何か補足やわかることがあれば、ご説明いただけますか。</p>
柳原副会長	<p>当時、分科会の座長に就任しておりました。</p> <p>この見直しの中では、レインボーバスの一部路線が民間のバス路線と重複している区間があるという点が指摘されました。そのため、コミュニティバスが民間のバス事業者を圧迫しているのではないかと懸念があり、公平性の観点から見直す必要があるという意見が出されました。</p> <p>このため、運行の効率化と公平性の確保を図る観点から、特にバス路線の輻輳が著しい富田林病院を經由するルートを見直し、該当区間をルートから外すこととしました。</p> <p>併せて、運賃についても民間のバス事業者と同程度の水準に設定することとし、こうした経緯をもって見直しが決定されたものです。</p> <p>その後、金剛バスの件でレインボーバスが減便になっており、今回の復活の議論になったものではないかと思います。</p> <p>運賃に関しまして、この分科会の考え方を踏まえると、民間事業者</p>

	<p>が値上げしたのであれば、このまま 170 円に据え置くと矛盾が生じるため、200 円に上げるのは止むを得ないと感じます。</p> <p>ただ、先ほど会長が言われましたように、一定の周知期間を設けることは、いい案かなとは思っております。</p>
北川議長	<p>ありがとうございます。あり方の検討をしていただいた立場からのご意見は理解ができると思います。</p> <p>これらの意見を踏まえつつ、皆様からのご意見も伺った上で最終的に協議を整えたいと思いますが、何かございますか。</p>
紺屋委員	<p>S C 富田林の理事の紺屋です。向陽台地域の老人会の会長もしております。</p> <p>以前にもお話をさせていただいたのですが、向陽台 4 丁目をはじめ、2 丁目、5 丁目の地域に住んでいる多くの方が、けあばるや富田林病院等を利用されていますが、レインボーバスが停まらなくなり、本当に困っています。</p> <p>高齢者にとっては歩くのが大変で、高齢の方々は、福社会館やけあばる等に用事があるたびに行き来しているのですが、そこまで行くのが大変です。</p> <p>住民の多くが「なぜ急にレインボーバスが停まらなくなってしまったのか」と困惑しています。以前はそこから、すばるホール、市役所等を結ぶルートがあったのに、それもなくなってしまう、本当に困っています。</p> <p>今回のルートを見ても、けあばるや富田林病院前がカバーされておらず、この点について何とかご配慮いただけないかと、切にお願い申し上げます。</p>
北川議長	<p>ありがとうございます。ルートの問題ですね。この点について確認をしておきましょう。</p> <p>今回のルート見直しにあたって、けあばると富田林病院前の停留所を廃止した経緯がございます。</p> <p>その経緯について、事務局から説明をお願いしたいと思います。事務局、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>まず、地域連携サポートプランの提案を受けて、他の路線バスの輻輳や運賃格差がある中で、レインボーバスのあり方検討分科会を令和 3 年度から実施いたしまして、その中で、けあばると富田林病院は、南海バス、近鉄バスのほか、富田林病院の送迎バスも輻輳しており、さらにレインボーバスは運賃も路線バスと比べて安い状況から、その 2 つ</p>

	<p>の停留所はレインボーバスのルートから外すことで、民間の路線バスに乗っていただく。また、病院へ行かれる方は無料送迎バスを使う等役割分担をしていくべきという意見がまとまったので、ルートから外した状況でございます。</p> <p>この２つの停留所に関しては、近くに近鉄バスとか南海バスの停留所があり、乗り換えは必要ですが、レインボーバス以外の公共交通機関で行っていただける場所でもありますので、令和５年の９月の改正で、レインボーバスは停まらなくなったっていうような経過でございます。</p>
北川議長	<p>他の交通手段がある場合は、他の既存の交通手段を圧迫しないようにしないと、バス路線の維持に影響するので、こういうような形になったと考えられるのですが、現在でも、この件についてご意見や要望は出ていますか。</p>
事務局	<p>けあばると富田林病院へ運行しなくなった当初は問い合わせを多数いただきましたが、最近は何件も減りました。一方、便数が３便になったことについて、アンケート調査したところ、例えば、午前中はレインボーバスを利用しても、帰りの便がないという要望は多く頂いております。</p>
北川議長	<p>わかりました。現在はこのようなルートとなりましたが、将来的に修正していく可能性は残されているのでしょうか。それとも、分科会で決定したため、方針を変えられませんということになるのでしょうか。</p>
事務局	<p>分科会で一旦決定した内容については引き続き検証が必要だと考えております。</p>
北川議長	<p>今回の状況からすれば、お住まいの方で不便な方がいることもあり、検討の機会を設けていくという方向ですね。</p>
柳原副会長	<p>やはり一旦見直したあと、検証はした方がいいかと思います。</p> <p>先ほどのような意見のように路線がなくなったところが不便になったというような方も多分存在するでしょうし、或いは、まだ向陽台は一応路線バスが運行していますので、それらがどのように使われるようになったか、つまり、路線見直しによって今どうなっているのか、どのように住民の方に影響が出たかというところは、検証するべきだと思います。</p>

<p>紺屋委員</p>	<p>そして、それを踏まえて変更が必要であれば、あり方検討分科会を改めて立ち上げていただき、再び検討することも考えていてもいいかなと思いますので、そのあたりを柔軟に、検証を実施していただければと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>以前に、市長から、近鉄バスの輻輳の関係もあるので、正直難しいとこのことで回答がありましたが、市長には地域の人々が困っている姿を見ていただきたいというのが、私の気持ちです。</p> <p>向陽台地域には多くの高齢者が住んでいるので、けあばるや富田林病院をよく利用します。以前はけあばるで乗車し、そして富田林病院で下車できていたので、大変困っております。何とか検討して欲しいのが私の願いです。</p>
<p>北川議長</p>	<p>今回は議案の運行形態で、特に先ほどの会長からのご提案にあった令和 8 年 4 月から 200 円で運行したうえで、けあばると富田林病院へのアクセスの問題については、今後の課題としてしっかり受け止めておきたいと思います。</p> <p>また、引き続き、レインボーバスの運行状況をモニタリングしながら、必要であればしかるべきタイミングで再検討を行い、協議の場を設けていくということで、今回はいかがでしょうか。</p> <p>整理しますと、会長からは、運賃を 170 円から突然 200 円にするのではなく、令和 8 年 3 月までは激変緩和措置として、170 円で運行して、4 月から 200 円に改定しますということで、告知をしながら運行してはどうかということです。</p> <p>分科会の会長をされていた柳原副会長からも、運賃を 200 円にするのは現状の公共交通のあり方からしても、理にかなったものであるだろうという説明もありました。</p> <p>レインボーバスの新たなルートについては、今回は現行どおりで運行しますけれども、特にけあばる、富田林病院については、それぞれの交通事業者の立場もありますので、その便利性、公平性の観点からも引き続き検証していくということで、協議を整えたいと思います。</p> <p>それでは、事務局から説明がございました新しいレインボーバスの案として、運賃 200 円は来年 4 月からとし、12 月 21 日から 3 ヶ月程度は運賃値上げの通知をしながら 170 円で運行する。</p> <p>それから引き続き、ルートについては検証も重ねながら、この場で協議をするという形でいかがでしょうか。</p>
<p>各委員</p>	<p>異議なし</p>

北川議長	<p>それでは、レインボーバスの運行協議については、承認ということで、よろしくお願いいたします。</p> <p>ルートの検証については、分科会も含めて、引き続き協議していきます。</p>
------	---

案件 4. 交通不便地域における取り組み状況について

事務局	<p>それでは、案件 4「交通不便地域における取り組み状況について」、事務局よりご説明いたします。お手元の資料 4 の 1 ページ目をご覧ください。</p> <p>1 ページ目は、本資料の目次です。</p> <p>続いて、2 ページ目をご覧ください。</p> <p>こちらは、彼方上地区に関する内容の目次となっております。</p> <p>3 ページ目をご覧ください。</p> <p>今年 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。</p> <p>次に、4 ページ目をご覧ください。</p> <p>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等を実施し、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。</p> <p>令和 6 年 9 月には、彼方上 7 町会まちづくり協議会において、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、令和 7 年 10 月 15 日 水曜日 から 12 月 14 日 日曜日までの 2 か月間実施されることになりました。</p> <p>また、期間中には、地域イベントである「かかしフェスティバル」の開催も予定されており、地域住民をはじめ、来訪者にも広く啓発することで、さらなる利用促進を目指しておられます。</p> <p>続いて、5 ページ目をご覧ください。</p> <p>こちらは、令和 4 年 11 月～12 月に運行されました第 1 回実証運行で、愛称は上セブン号となります。運行ルートは当時、近鉄汐ノ宮駅を起終点として、彼方上地区内を運行し、期間中の毎日、午前 9 時から午後 6 時まで、大人 300 円にて運行いたしました。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。</p>
-----	---

続いて、6 ページ目をご覧ください。

本たたき台は、地域において第 1 回実証運行の結果および実証運行後に実施したアンケート調査の結果をもとに、検討を重ねた上で、第 2 回実証運行に向けた運行計画として作成したものです。運行の概要についてはご覧のとおりであり、河内長野駅への接続の確保、停留所の増設、運行日時の間引きといった見直しが行われています。

続いて、7 ページ目です。

地域における持続可能な公共交通機関の実現のため、第 2 回実証運行では、収支率 30%を目標とし、1 日あたり利用者 42 人以上を目指すこととなりました。

続いて、8 ページ目です。

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。

主なご意見として、「アンケートで一番要望が多かった河内長野駅へ運行することにより、乗車人数は増えるかもしれないが、ルートを変更しただけで、目標の乗車率に届くのか疑問である。」

「定時定路線方式以外にも、オンデマンド方式や自動運転技術等、公共交通に関する技術は進歩しているので、幅広く検討をしてもよいのではないか。」

「外出を希望する方の需要に応えられるような方法を検討してほしい。また、並行して機運の醸成は地域の皆様で引き続きお願いする。」といったものがありました。

第 1 回実証運行では地域の中で運行を促進していこう、みんなに乗ってもらおうといった組織づくりがされていなかったことが課題であると考えている。

いただ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、さらなる機運醸成を図ることを目的に、既存のタクシーを活用した実証実験を行い、その結果をもとに、第 2 回実証運行に向けた運行計画の内容の検討及び利用促進のための組織づくりを行っていく方針となりました。その内容が次のスライドになります。

続いて、9 ページ目です。

既存のタクシーを活用した実証実験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。

期間は令和 7 年 10 月 15 日（水曜日）から 12 月 14 日（日曜日）までの 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。

続いて、10 ページ目です。

実証実験におけるタクシー券利用方法については、事前にタクシー券の利用を申請していただき、通常通りタクシーを利用していただき、乗務員にタクシー券を渡すという方法となっております。

続いて、11 ページ目です。

地域では、第 2 回実証運行の乗車目標である収支率 30%（1 日あたり 42 人）の利用を目指し、様々な利用促進策を展開しています。

1 つ目は、町会単位での説明会の実施。

2 つ目は、タクシー券の事前配布。

3 つ目は広報活動。

4 つ目は、Q&A の作成です。

続いて、12 ページ目です。

地域においては、当交通会議にて実証実験（案）が承認された後、現在に至るまで、記載のとおり様々な工夫を凝らした取組を積み重ねてきました。なお、記載している取組に加えて、地域の実情に応じた多様な努力も行われています。

続いて、13 ページ目をご覧ください。

こちらは、スケジュール（案）です。

利用促進策の検討と実施を行い、チラシやタクシー券の配布・受付を行っています。

そして、10 月 15 日から 12 月 14 日にかけて、実証実験を実施。

11 月には、「かかしフェスティバル」の開催も予定されており、併せて利用促進、広報活動を進められます。

実証実験の終了後に検証を行うことで、第 2 回目の実証運行につなげるものです。

彼方上地区における取り組み状況は以上となります。

では次に、「南旭ヶ丘町地域」の取り組み状況についてご説明いたします。

まず 14 ページ目をご覧ください。ここには南旭ヶ丘町地域に関する内容の目次を載せています。

続いて 15 ページ目です。こちらは南旭ヶ丘町の地域概要です。

今年 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%となっています。

次に 16 ページをご覧ください。

令和 4 年公共交通に関するアンケートを実施され、令和 5 年には、地域にて勉強会の開催、「南旭ヶ丘町公共交通導入委員会」の設置、河内長野市楠ヶ丘地域の乗合タクシー「くすまる」視察、アンケート調査を実施されました、令和 6 年にも勉強会を開催され、令和 7 年には実証運行計画のたたき台の内容も含め住民アンケート調査を実施されました。

次に 17 ページをご覧ください。

実証運行計画（案）の策定に向け、地域では、「南旭ヶ丘町公共交通導入委員会」を令和 5 年度から毎月 1 回、延べ 25 回開催し、実証運行計画（案）の策定に向け協議を行ってられました。また、定期的なお知らせも発行しておられます。

次に 18 ページをご覧ください。

こちらは、現在の「実証運行計画案」となっております。

運行ルートは南旭ヶ丘町地域と喜志駅、スーパーマーケット及び富田林駅をそれぞれ結ぶルートで、期間中の毎日、午前 7 時から午後 7 時まで、大人 200 円での運行を想定しています。

次に 19 ページをご覧ください。

昨年実施したアンケートをもとに、利用者数を 1 日あたり 50 人と想定し、収支予測を行いました。

次に 20 ページをご覧ください。

こちらが 1 日あたり 50 人、運賃 200 円とした場合の収支予測となります。

1 日 12 時間の運行を行った場合、1 ケ月で 226 万 8 千円。そこから運賃収入 30 万円を差し引き、1 ケ月の赤字額は 196 万 8 千円と予測されます。

この場合の収支率は 13.2%となっており、収支率を 30%とするには、1 日あたり 114 人以上の利用が必要となる計算です。

地域では、この結果より、運行経費を削減し、収支率を上げるため、時間帯や曜日により、運行を間引く等の検討を行っています。

次に 21 ページをご覧ください。

地域で検討している、運行を間引いた後の運行日時の案として、平日は午前 7 時から午後 2 時、及び午後 5 時から午後 7 時、土日祝は午前 9 時から午後 2 時までの運行案で検討を行っています。

また、他の地域と比較するため、1 ケ月あたりの乗車人数について、彼方上地区と南旭ヶ丘町地域で比較を行いました。本市近隣での参考事例として、河内長野市楠ヶ丘地域で運行されている乗合タクシー「くすまる」の乗車人数についても、参考値として記載しております。

乗車人数の欄では、南旭ヶ丘町地域での実証運行計画（案）で、1日あたり50人が乗車される場合の人数が1,500人となっております。収支率30%を確保するためには、1ヶ月あたり3,402人の乗車が必要となる見込みです。彼方上地区では、運行を計画している第2回実証運行で、収支率30%を確保する場合の人数が1,260人となっております。参考として、河内長野市の楠ヶ丘地域で運行されている「くすまる」では、1ヶ月あたりの乗車人数が1,299人となっております。

次に22ページをご覧ください。

現在、地域では実証運行に向けて、協議・検討を進めておられます。その検討する中で地域が抱えている課題をいくつかご紹介します。

1つ目は、「収支率について」です。収支率をあげ、持続可能な運行をするために効果的な方法があれば教えてほしい。

2つ目は「利用人数が分からない」です。アンケート等で実証運行を利用したいと回答されている方は多いものの、実際に利用されるかどうかはわからない状況です。他の地域においても同じ課題を抱えており、需要の見極めが必要です。

3つ目は、「機運醸成について」です。検討に時間を要しており、機運の維持が難しく、また、住民の関心が薄れてしまうと、実際の実証運行時に利用人数が少なくなってしまう可能性があります。

令和5年より25回の会議を開催されており、地域住民に対し、地域公共交通の導入に向けて進んでいることが実感をしてもらえるような取り組みが必要です。

4つ目は、「先進事例との比較」です。他地域の事例を参考に検討を進めていますが、南旭ヶ丘町とは状況が異なる点が多く、導入までには至らない状況です。

5つ目は、「年齢層の偏り」です。アンケートは65歳以上の回答がほとんどで、65歳未満の回答が少なく、若年層の意見が集まりにくい状況です。

6つ目は、「広報活動」です。定期的にお知らせを配布しているものの、より効果的な方法がないか模索中です。

以上が、現在地域で抱えている課題となっております。

なお、委員の皆様におかれましては、課題の解決に向けたアドバイスやご意見等ありましたら、ぜひご教示いただければ幸いです。

以上が南旭ヶ丘町地域における取り組み状況となります。

次に23ページをご覧ください。

参考事例として、先ほど21ページ目でもご説明させていただきました、河内長野市楠ヶ丘地域で運行されている「くすまる」についてご紹介させていただきます。

次に24ページをご覧ください。

北川議長	<p>河内長野市楠ヶ丘地域では、地域が主体となって検討を重ね、平成 23 年より乗合タクシー「くすまる」を運行されています。運行内容については資料に記載させていただいております。1 便あたりの乗車人数につきましては、3 人前後となっております。年度別乗車人数については、新型コロナや運賃の改定による影響もありましたが、令和 6 年度で 15,583 人、1 ケ月あたり 1,299 人となっております。</p> <p>次に 25 ページをご覧ください。</p> <p>「くすまる」導入検討時における利用促進策についてご紹介いたします。</p> <p>地域では、目標となる利用者数を設定し、その達成に向けて、利用促進の PR 活動や駅前での声かけ等、利用率向上のための様々な取組が行われました。</p> <p>具体的には、「運賃 100 円乗車デー」の定期的な開催や、住民向けの広報誌の作成・配布が実施され、その中で毎月の利用者数を掲載する等、継続的な情報発信と利用喚起が図られました。</p> <p>案件 4「交通不便地域における取り組み状況について」の説明は以上です。</p> <p>これまでの交通会議において、委員の皆様から様々なご意見をいただき、それを踏まえながら実証運行に向けた準備を進めてまいりました。その議論の中で、「まずは既存のタクシーを活用した実証実験を行った上で、実証運行の是非を検討すべきである」という意見があり、地域協議会で検討した結果、既存タクシーを活用した実証実験を 10 月 15 日から 2 ケ月間実施することになりました。</p> <p>このように、交通会議で意見を出すことによって、地域のやりとりがまた動き出しますので、交通会議の中でしっかり意見していく必要があると私は感じています。</p> <p>地域の方々は利用促進に向けて積極的に活動を行っており、「かかしフェスティバル」のタイミングに合わせて実証実験を行うことで、より地域住民への認知と利用拡大を図りたいと考えています。</p> <p>交通会議では、引き続き彼方上地区の実証実験について見守っていききたいと思います。</p> <p>もう 1 つの南旭ヶ丘町地域については、これから実証運行という段階で、実証運行計画もそろってきました。ただし、特に需要予測について見てみると、収支の割合から考えると、かなり大変な状況である、との報告がありました。</p> <p>これについては、いろいろなご意見を踏まえつつ、地元とやりとりしながら進めていくべき案件であるというふうに考えられています。</p> <p>今回、南旭ヶ丘町地域について特に議題となったのは、収支率を上</p>
------	---

東委員	<p>げるための方法について検討する必要があることです。例えば、収支率向上のため、運行時間帯や運行曜日を限定して間引く案についても検討されているとのことでした。ただし、より多くの人に利用していただけるようにするための方策を講じる必要があるほか、収支率向上については引き続き重要な課題であることが指摘されています。</p> <p>そこで、より効果的な啓発活動や具体的な対策について委員の皆様からご意見を伺い、この問題に対する方向性を検討していくという趣旨で議題に載せることとなりました。ご意見があればお聞かせください。</p> <p>南旭ヶ丘町地域について、2つ質問をさせていただきたいです。</p> <p>1点目は、収支率についてです。収支率30%を確保する場合、1日当たり114人の利用が必要となるとのことですが、現在の計画案では、50人となっており、倍以上の数字となっているかと思います。</p> <p>利用者数以外に、収支率を上げる効果的な方法やポイントがあれば教えていただきたいです。</p> <p>2点目は、実際に運行を行わないと利用人数がわからないということですが、彼方上地区でも、同じ課題があったかと思います。南旭ヶ丘町地域においても、彼方上地区と同様に、実証運行をされる前に、ニーズ調査という形で既存タクシーを活用した実証実験を実施するということも考えられるのでしょうか。</p>
北川議長	<p>南旭ヶ丘町地域でも、彼方上地区のような実証実験はできないかということですね。</p> <p>事務局いかがですか。</p>
事務局	<p>1つ目の収支率につきましては、運賃収入を運行経費で割ったもので、収支率を上げる方法としては、運賃収入を上げるか運行経費を下げる必要があります。運賃収入は、運賃に利用人数を乗じたもので、運賃収入を上げるためには、運賃設定、利用者数を増やす検討が考えられます。運行経費については、運行を委託する事業者に支払う費用であり、運行経費を削減するには、運行ルート、運行日数や運行時間帯等を限定する等の運行時間を減らす等の検討が考えられます。</p> <p>収支率を上げるためには、運賃収入と運行経費の両面で検討が必要だと考えています。</p> <p>2つ目についてですが、今回、彼方上地区について、需要を見極めるため既存のタクシーを活用した実証実験を行います。実験では、目的地や何曜日のどの時間帯に利用が多い等を検証できるものと考えておりますことから利用者の特性や利用人数の把握や運行計画を作成する</p>

東委員	<p>基礎資料になるものと考えております。</p> <p>南旭ヶ丘町においても有効な手段の一つと考えますが、地域での協議が必要と考えられます。</p> <p>彼方上地区の実証実験が今月から実施されるということでしたので、今後、その結果等が出てきて、それらの検証がされると思います。</p> <p>利用者ニーズを見極める方法として、南旭ヶ丘町地域が抱える収支率や利用人数といった課題の解決に活用できるものになると考えていますので、ぜひ、こちらの方でも検討していただけたらと思います。</p>
北川議長	<p>南旭ヶ丘町地域でも実証実験について検討されてはどうかというご提案、ご意見ですね。ありがとうございます。</p> <p>彼方上地区については、柳原副会長が以前携わっていたということで、経緯も含めて何かご意見や補足があればお伺いしたいです。</p>
柳原副会長	<p>まず、南旭ヶ丘町地域に関してですが、運行を間引くという試算をされているとのことで、それによってどれほど経費が抑えられるのかを教えてくださいませんか。</p> <p>また、現在の運行ルートを見ますと、いわゆる一筆書きの形で富田林駅、喜志駅、スーパー等を循環する形になっています。このようなルート設定は、コミュニティバスにおいても失敗例が多く、行きは問題ないものの、帰りの所要時間が非常に長くなる傾向があります。その結果、利用率がなかなか伸びないという課題に直面するケースが多いです。</p> <p>南旭ヶ丘町地域から喜志駅へ向かう際は良いとしても、喜志駅から南旭ヶ丘町地域へ向かう場合、直接南旭ヶ丘町地域へ戻るのではなく、スーパーや富田林駅を経由する形でルートが設定されているため、非常に時間を要する運行となっているのではないかと思います。この一筆書きのルート設定により、1便あたりの運行時間が長くなりすぎているように感じます。</p> <p>時刻表を確認しますと、朝の通勤・通学時間帯の確保、高齢者の買い物や病院への利便性向上を目的としているようですが、これらの目的をすべて網羅しようとする、現状のようなルートでは効率性が低下してしまうのではないかと思います。そのため、地域のニーズを改めて精査し、通勤・通学、買い物、病院等、どの目的を優先するべきかを明確化し、ルートをより効率的に構築することが重要ではないかと考えます。</p> <p>現段階では、運行ルートの長さから、1便ごとの所要時間が非常に長くなるのが懸念されますので、そのあたりを再検討いただければと</p>

思います。

次に、彼方上地区についてです。私は、第 1 回実証運行までは検討に参加していましたが、第 2 回実証運行及び実証実験については検討に参加していませんでした。

資料 7 ページに収支率の記載がありますが、この収支率が、どのように計算されたのか教えていただけますか。

今回は、既存のタクシーを活用する形で、たとえば河内長野駅に待機しているタクシーが彼方上地区へ向かうと思います。そして、汐ノ宮駅と河内長野駅、彼方上地区に関しては、300 円で運行するという設定で、デマンドタクシーのエリアを決めていると理解しています。

つまり、実際の運行経費はタクシー会社が通常営業として担っていて、予約があった場合だけデマンド運行に切り替わる形です。基本的には、待機しているタクシーがそのまま行くわけですね。

そうすると、経費としては、利用者の支払う 300 円を差し引いた残りを市がタクシー会社に補填する仕組みになるので、一般的な収支率の計算ができないのではないかと思います。

たとえば、1 台を貸し切って、1 日何便運行して、運転士を何時間拘束するかというような前提がないと、収支率は出てこないはずですが。ただ、今回、収支率が資料に出ているということは、何らかそういった想定をもとに計算されたのかと推測しています。そのあたりについて、ご説明いただきたいです。

また、一般的に見ても、南旭ヶ丘町地域の収支率はかなり厳しい状況ですね。

車両を小さくしたとしても、運行経費の大半は人件費なので、運転士を 1 日拘束するとなると、それなりの年間コストが発生してしまいます。

もし今後、収支がなかなか合わないとか、利用者が少ないといったケースでは、今回の彼方上地区のように、既存のタクシーを使ったデマンド型の仕組み、つまり、必要なときに必要な人がタクシーを呼んで乗るというスタイルも一つの方法ではないかと思います。

ただし、そのままタクシーを使ってしまうと利用料金が高額になるため、行政が一部補助を行うというような方法が現実的ではないでしょうか。

私自身、千早赤阪村で取り組んでいたときには、初年度は定時定路線型のバスを運行しましたが、利用者が少なく、村の負担額が大きくなってしまいました。

そこで、翌年度からはタクシーチケット方式に変更しました。これにより、既存のタクシーを利用できるようになり、ある程度需要の少ない地域では、結果的に村の負担額が抑えられました。

事務局	<p>もちろん、定時定路線が一番便利で、利用者にとっても予約の手間がないので理想的ではあるのですが、需要が少ない場合は彼方上地区のようなデマンド型のタクシー方式を取り入れるのも一つの選択肢だと思います。</p> <p>ただ、予約が必要になるという点については、利用者の抵抗感も考慮する必要がありますね。</p> <p>以上、南旭ヶ丘町地域の経費及び運行ルート、彼方上地区の収支率の算定方法について、ご説明をお願いいたします。</p> <p>南旭ヶ丘町地域における収支予測についてご説明いたします。</p> <p>まず、現在の運行体制として、午前7時から午後7時までの12時間運行を前提にした場合、運行経費は227万円となっております。その内訳ですが、1時間あたり6,300円の経費となっており、これを1日12時間、月30日で計算したものが227万円という試算になります。</p> <p>続いて、資料21ページにある「間引き後の運行日時」に基づいて、同様に試算を行った結果を申し上げます。</p> <p>平日に9時間運行する場合は、約125万円、土日祝日に5時間運行する場合は、約25万円と見込んでおります。</p> <p>また、運行ルート案についてですが、現在検討している案としては、2種類のルートを想定しております。</p> <p>1つ目は、喜志駅と南旭ヶ丘町地域を結ぶルートです。こちらは主に通勤・通学等、鉄道との接続を目的とした利用を想定しています。</p> <p>2つ目は、南旭ヶ丘町地域とスーパー、および富田林駅を結ぶルートで、こちらは買い物や通院の利用を主な目的としています。富田林駅については、駅から富田林病院への送迎バスが運行されていることから、通院利用を見込んでいます。</p> <p>ただし、ご指摘いただいたとおり、ルートが長くなることによって便数が減り、結果的に利便性が低下するという懸念があります。</p> <p>そのため、時間帯によって目的地を絞った運行にする等、地域の方々とともにさらに検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>次に、彼方上地区の収支率についてです。</p> <p>こちらについては、実証運行後の実績ではなく、6ページに掲載されている「実証運行計画案（たたき台）」に基づいた収支率となっております。</p> <p>具体的には、運行日として木曜日を除く週5日とし、運行時間を午前9時から正午までと、午後2時から5時までの1日計6時間で想定しています。運賃は大人1人300円と設定し、この条件で試算したところ、利用者数が年間1,890人の場合、収支率は約30%となりました。</p> <p>この収支率を実現するためには、1日あたり42人以上の利用が必要</p>
-----	---

となります。

実証運行にあたっては、この「1 日 42 人以上の利用」を目標に掲げて取り組んでいくという方針でございます。

また、7 ページをご覧くださいと、第 1 回実証運行の結果として収支率が約 5.56%と非常に低い数字であったため、地域の方々と改善策について議論を重ねました。

議論の中で、収支率が低かった要因の一つとして、第 1 回実証運行では河内長野駅を経由していなかったことが挙げられました。

そのため、第 2 回実証運行の計画案では、河内長野駅をルートに組み込み、また停留所の数も増やすことで利用促進を図り、収支率の改善を目指しました。

理想は収支率 100%ですが、この 30%という目標が本当に達成可能かどうかを検証するため、第 2 回実証運行の計画案を交通会議にてお諮りいたしましたところ、8 ページに記載されていますが、委員の皆様から様々なご意見をいただきました。

いただいたご意見をもとに地域と協議した結果、既存のタクシーを活用した実証実験を行ってはどうかという提案がありました。この方式は、利用者がいなければ市からの補助金も比例して少なくなります。一方で、利用者が増えれば増えるほど、利用者数に応じた差額を市が補填しなければならず、市の費用負担が大きくなる側面もあります。

一方、乗合タクシーを走らせる場合は固定の経費がかかるため、利用者が多いほど市の負担は軽減されます。

そこで、地域の方々とともに、乗合タクシーと既存のタクシーを活用した実証実験の場合との損益分岐点について検証した結果、約 30%の収支率が分岐点であることが判明しました。

具体的には、毎月の利用者数が 1,890 人（1 日 42 人）を超えると、既存タクシーの運行の方が市の費用負担が増える一方、それ以下の場合は既存タクシーを使った方が費用負担を抑えられるという目安となりました。

こうした総合的な検討を踏まえ、収支率 30%を目標に掲げて実証運行を進めていく方針としたものです。

柳原副会長

次の検討を収支率 30%の達成度を基準に決定するという方法は非常に良いアプローチ方法だと思います。また、南旭ヶ丘町地域については、おおよそ 70 万円のコスト削減が見込まれる状況ということですね。

南旭ヶ丘町地域については、アンケート調査を通じて一定の需要を確認されているかと思いますが、実際にアンケートで希望を示された方全員が必ず利用するかという点については難しいところがあるかと

北川議長	<p>思います。</p> <p>この点を踏まえ、需要の見極めを丁寧に行いながら、効率的な運行方法についてさらに検討を進めていただければ幸いです。</p> <p>運行ルートが長く感じられる部分もありますので、その点についても今後検討していただければと思います。</p> <p>彼方上地区における第 2 回実証運行についてですが、試算の結果、まずは実証実験という形で進めることで、需要をしっかりと見極めつつ、その後に損益の状況を検討していくという流れになります。この実験は実証運行とは異なる形式であることを、あらかじめご理解いただければと思います。</p> <p>また、南旭ヶ丘町地域については、もう少し検討の余地があるのではないか、というご意見がありました。</p> <p>他にご意見やお気づきの点があればぜひお聞かせいただければと思います。</p>
井本委員	<p>箕面市の事例では、路線バスの収支率について、「一定の収支率に達しない場合は路線の廃止、あるいは減便」という方針を住民に公表することで、地域の機運を醸成するといった取り組みをされています。</p> <p>「乗らないと路線がなくなる」ということを明確に伝えることで、住民の協力を促しているわけです。この考え方は少し過激な一面もありますが、彼方上地区の収支率は 30% に達すれば実装することなのか、それともそこを基準に一旦様子を見るのでしょうか。</p> <p>また、箕面市では、収支率の進捗状況を広報誌やホームページなどを通じて公表しており、現在目標に対して、収支率 20% ですといったふうに住民に知らせることで、具体的な数値目標を共有し、「もっと利用しないと維持できない」ことを住民に意識付けている取り組みも行っています。このように収支率の情報を公開する方法も提案させていただきます。</p> <p>さらに、課題のひとつである効果的な広報方法についてですが、熊取町で実施されている「くまさんぽ」というコミュニティバスの PR 活動がひとつの事例として挙げられます。この活動では、実際にコミュニティバスに乗車して、楽しそうな様子や、利用することで得られるメリットを動画で発信しており、それを住民に向けて公開しています。若年層へのアプローチとしても有効だと思われるので、動画を活用した広報活動についても検討していただけるとよいのではないのでしょうか。</p> <p>ご提案ありがとうございます。収支率 30% という点についてですが、</p>
北川議長	

事務局	<p>数字が先に提示される形になるため、その数字がどのように扱われているのかについて確認をさせていただければと思います。</p> <p>自治体によっては、こうした取り組みを実施しているところもございます。たとえば、兵庫県西宮市のある地域では、地元主体で毎日情報を更新する活動が行われており、非常に有効な手段であると考えております。ただし、その取り組みについては慎重に進めるべきだと考えており、地域の皆様としっかり協議を重ねながら決定していきたいと思っております。</p> <p>また、広報についてですが、現在 SNS など多様な媒体が活用されている中で、彼方上地区では LINE を立ち上げられ、南旭ヶ丘町地域でも同様のことを検討されているという話を伺っております。このような媒体を有効に活用することも重要であり、我々としても何か支援が可能であれば、ご提案させていただければと考えております。</p>
北川議長	<p>今回いただいたご意見については、地域と共有し、お互いに理解を深めながら進めていきたいと思っております。今後ともよろしく願いいたします。</p>

案件 5. 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	<p>それでは、案件 5「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、事務局よりご説明いたします。お手元の資料 5 の 1 ページ目をご覧ください。</p> <p>1 ページ目は本資料の目次です。</p> <p>路線バス乗継割引実証実験の概要です。</p> <p>先月の 9 月 1 日からすでに開始しており、令和 8 年 2 月 28 日までの 6 か月間になります。</p> <p>概要としまして、近鉄富田林駅と南海金剛駅の東西の都市拠点間を円滑に移動できる環境の実現に向けた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引く実証実験となっており、両バスで各 1 回のみ利用可能な片道乗車券をスマートフォン対応の電子チケットとして 350 円で販売しているものです。</p> <p>乗継割引対象路線は、近鉄バスが金剛東団地線（富田林駅～向陽台・藤沢台方面）、南海バスが向陽・藤沢台回り（金剛駅前～向陽台・藤沢台方面）、津々山・小金台回り（金剛駅前～津々山台・小金台方面）、PL 病院線（PL 病院～金剛駅前方面）であり、乗継停留所は右図に記載の</p>
-----	--

停留所で乗り継ぐことになります。

4 ページ目と 5 ページ目を併せてご覧ください。今回の実証実験では、一人でも多くの方にご利用いただき、市内東西間の路線バス乗継ぎを新たな移動手段として定着するよう、主な目的及び効果を設定しています。

1 つ目は、「路線バスで金剛駅及びその周辺と、富田林駅及びその周辺の相互移動の促進」、2 つ目は、「異なる路線バス事業者による共同運行の可能性を視野にいたした検討が可能」となることです。

続いて、5 ページ目です。

3 つ目は、「南海バス・近鉄バスの両路線バスが結節する「中央センター前」停留所付近をはじめとした商業施設等へ立ち寄ることにより、交通・観光・商業振興等の活性化が見込まれる」ことです。

この実証実験により、市内東西間の移動手段として路線バスの利用を促進し、河内長野駅を経由せず市域内で短距離の移動回遊が可能な新たな交通手段として認識していただくことを目指します。

利用促進策についてご説明します。6 ページ目と 7 ページ目を併せてご覧ください。

1 つ目は広報活動で、チラシやポスターを作成し、公共施設や学校等へ配布、また、両バス車内にも掲示しています。

また、広報とんだばやしや市ウェブサイトを活用し、情報発信による認知度向上に努めています。引き続き効果的な周知方法を検討します。

2 つ目は各バス停の時刻表や設備情報、電子チケット購入ガイドを市ウェブサイトに掲載し、利用者の利便性向上に取り組んでいます。

今後も、さらなる利便性向上及び利用促進に向けて、関係者と協議して充実させていく予定です。

以上で、「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」についての説明を終わります。

北川議長

それでは、この件につきまして委員の皆様から何かご意見やご質問等がございますでしょうか。

私自身、実際にこのサービスを利用しましたが、非常に便利でした。スマートフォンを使いこなせるかどうかという点に関しては利用者によって差があるかもしれませんが、使いこなせる場合には問題がなく、スムーズな利用が可能でした。

また、中央センターバス停留所付近には、商業施設があり、商業施設の活性化に寄与する側面もあるなど感じています。

ただ、ご意見がないということは、実際に利用されていない方が多いのかもしれません。この機会にぜひ、富田林駅方面から金剛駅方面

	<p>までのルートを利用してみてはいかがでしょうか。</p> <p>また、先ほど箕面市のお話にもありましたが、需要喚起のために動画を活用するというアイデアが非常に参考になります。富田林市もYouTube のチャンネルをお持ちのようですので、この実証実験に PR ビデオ等、簡単な内容でも構いませんので作成して発信してみるのはいかがでしょうか。</p> <p>この実証実験は来年 2 月まで実施されておりますので、ぜひ皆様にご利用いただきたいと思います。また、周囲の方々にもこのサービスについて PR していただけるようご協力のほどお願い申し上げます。</p>
--	---

案件 6. 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	<p>それでは、案件 6「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」、事務局よりご説明申し上げます。お手元の資料 6 をご覧ください。</p> <p>まず、1 ページ目は本資料の目次となっております。</p> <p>2 ページ目をご覧ください。地域公共交通導入マニュアル策定の背景についてです。</p> <p>現在、住民の高齢化が進む中で、地域における移動手段の確保がこれまで以上に重要となっています。</p> <p>特に、交通手段が十分でない地域では、通学等日常生活にも支障が生じており、その結果、若年層の地域離れを招き、人口減少や過疎化、加えて、既存のバス路線の減便や廃止も相次いでおり、今後さらに交通不便地域が拡大することも強く懸念されています。</p> <p>こうした課題に対応するため、地域公共交通の導入・整備を計画的に進める必要があり、その際の指針として「地域公共交通導入マニュアル」の策定が求められています。</p> <p>本市においては、地域における移動手段の確保といった課題に対応するため、住民主導による地域公共交通サービスの導入を推進してきましたが、これまで指針となるマニュアルが存在していませんでした。</p> <p>そのため、本市では「地域公共交通導入マニュアル」の策定を検討しています。</p> <p>なお、住民主導で交通サービスを導入しようとする団体、ここでは「地域協議会」といいますが、現在、本市ではすでに 3 つの地域協議会が活動されており、これまでの取組で得られたノウハウを基に、これから新たに取り組む地域の参考となるよう、マニュアルを作成していきます。</p> <p>3 ページ目をご覧ください。</p>
-----	---

本マニュアルの作成は、「富田林市地域公共交通計画」に記載されている「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」、および「Ⅱ-A 地域主導の地域公共交通の導入」の内容に基づくもので、計画に沿った取組として位置づけています。

4 ページ目をご覧ください。

地域公共交通を導入するにあたっては、図に示したとおり、地域、行政、運行事業者の三者が協力して進めていく体制が必要となります。

地域では、運行の取組み主体であり、その他乗って支える利用促進活動を中心に運営や運行計画の立案等を検討していただきます。

市では、その地域の取組みを支援するものです。

運行事業者は、地域が立てた運行計画をもとに安全運行に努めていただくものです。

5 ページ目をご覧ください。

こちらには、マニュアルの主な構成（案）を示しております。

中でも、地域の皆様がどのように取り組んでいくのかを説明するために、「事業の検討開始から本格運行までの流れ」について、これから順にご説明いたします。

6 ページ目をご覧ください。

この流れは、既存の地域協議会の実績をもとにした一例であり、地域の実情に応じて異なる場合があります。

それでは、順にご説明いたします。

①本市への事前相談。

地域で検討を始める際は、まず本市に対して事前相談をしていただきます。本市は、地域の現状や課題をヒアリングし、支援に向けた準備を行います。

②地域ニーズの把握。

地域による移動実態等、どのような課題があるのかを把握するため、地域内でアンケート等の調査を行っていただきます。本市は、専門家と連携して調査の設計や分析をサポートします。また、調査した結果、地域公共交通ではなく、ボランティアや助け合い等福祉的アプローチが適している場合もあります。

③検討体制の構築（地域協議会の立ち上げ）。

本格的に進めるためには、地域をまとめる「地域協議会」の設立が必要です。リーダー的な方がいる地域もあれば、そうでない地域もあります。この点については、今後、委員の皆様のご意見も頂戴したいと考えております。

7 ページ目をご覧ください。

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。

これらを通じて、具体的な移動ニーズを掘り下げ、実証運行に向け

た計画を検討していきます。ワークショップでは、専門家をお招きしながら、住民同士の情報共有を進め、地域の機運醸成につなげていきます。

8 ページ目をご覧ください。

⑥運行計画（案）の作成。

アンケート結果等をもとに、運行ルートや時間等の計画案を作成します。並行して、

⑦地域による機運醸成、⑧利用促進策や収支向上策の検討・実施も行っていただきます。本市も機運醸成のためのバックアップをいたします。

9 ページ目をご覧ください。

⑨ 富田林市交通会議で協議を経て、実証運行の承認がおりましたら、⑩本市で運行事業者の選定を行います。選定後、運行事業者は運輸局への認可申請を行っていただき、⑪運輸局認可後、実証運行を実施します。

実証運行では、地域協議会が運行主体となって地域内の調整・広報・問合せ対応等を行います。

本市は、地域が取り組みやすいよう支援を行い、運行事業者におかれましては、安全運行とともに、利便性向上にもご協力をお願いします。

10 ページ目をご覧ください。

⑫実証運行終了後、専門家を交えた検証を行います。

利用者数や収支状況によっては、運行計画を修正し、再度の実証運行や実証実験を行う場合があります。なお、市の財政支援は通算で最長3年度までです。十分な利用実績・収支状況が得られた場合は、

⑬ 交通会議での協議、⑭ 運行事業者の選定、⑮本格運行へ移行という流れになります。

最後に 11 ページ目をご覧ください。

この一連の流れについて、委員の皆様のご意見を伺いながら、じっくり検討を重ねていく必要があることから、今後、数回に分けて協議を行う予定です。

今回の交通会議では、①本市への事前相談、②地域ニーズの把握、③検討体制の構築、この3点について協議を予定しておりますので、引き続き、ご協力の程、よろしくお願いします。

以上で、案件6「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」、事務局からの説明を終わります。

北川議長

こうした取り組みは他の自治体でもよく見られるようになっていきます。指針、ガイドライン、またはマニュアルなど、さまざまな形で取り

	<p>組まれています。重要なのは、地域内で「こうした交通問題があるから何か対策をしたい」といった具体的な要望やニーズが存在し、それに対して、それぞれの役割分担をはっきりさせたり、運行が本格化するまでの流れを整理したり、あるいは「このように進めていきます」といった基準を設けたりすることが求められているのです。</p> <p>本格運行までの進め方や基準については、今後、複数回にわたって協議を重ねながら整えていくという方向性だったかと思います。</p> <p>この件について何かご意見やご質問があれば、ぜひ委員の皆様からお伺いできればと思います。</p>
栞原委員	<p>大阪運輸支局の栞原でございます。</p> <p>先ほどのご説明の中で 3 つの地域というお話がありましたが、案件 4 に関連する二つの地域と、もう一つの地域は具体的にどこになるのでしょうか。</p>
事務局	<p>本日はご紹介できていないのですが、以前にご説明させていただいたことがある「藤沢台七丁目地域」を含めた 3 地域となります。申し訳ございませんが、過去の資料には記載しておりますので、改めてご説明させていただければと思います。</p>
栞原委員	<p>ありがとうございます。先ほど先生おっしゃったように、大変よい案件だと思います。</p> <p>4 ページ目に記載されているように、地域の方が乗って支える、適正な運賃のもとで、交通のあり方を考えていくことは非常に大切だと感じております。以上です。</p>
北川議長	<p>ありがとうございます。柳原副会長から何かご意見ありますか。</p>
柳原副会長	<p>地域とともに取り組むという点で非常によい取り組みだと思います。ただし、「地域」という言葉を考えたとき、どうしても町会や自治会が中心となりがちな傾向があります。そしてそのような場合、高齢者の方々が中心となり、日本の公共交通政策、特に交通空白地政策が「高齢者の移動手段確保」に偏りがちになります。</p> <p>学生や子育て世代、低所得者層、つまり自家用車を持ってない方々への支援も公共交通政策の中でより積極的に取り組むべきではないでしょうか。最近の日本でも、こうした課題が浮き彫りになってきており、公共交通が持つ役割として「移動の格差を解消する」という社会的に公正な視点を取り入れることが求められていると思います。</p> <p>そのため、地域と連携する際には、高齢者だけでなく学生や子育て</p>

北川議長	<p>世代といった幅広い層にも焦点を当てて進めていくことが重要だと思います。すでにそのような配慮がされていると承知しておりますが、引き続き留意しながら進めていただければ幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>ありがとうございました。その他いかがでしょうか。</p>
安岡委員	<p>先ほどの先生のご意見と少し被ってしまいましたが、6 ページ目の③では、地域協議会を立ち上げられるとのことでしたが、そもそも「地域」という概念について、私自身も行政を経験している中で、どこまでを「地域」として捉え、協議の対象にされるのかということを考えました。イメージとしては、やはり従来どおり地元自治会などを対象にするのかなという印象を持っていたのですが、今の先生のご意見を伺って、協議や相談の対象範囲を幅広く考える必要があるのかなとも感じました。</p> <p>今後、いろいろな事例や参考にされると思いますが、こうした点に関して自分の中でもまだしっかりとした答えを見つけることができてはいません。とても興味深いテーマだと感じたため、こうした意見を申し上げました。</p> <p>皆様にとって役立つようなマニュアルが整備されれば、大変意義のあることだと思いますので、ぜひ引き続きよろしくお願いいたします。</p>
北川議長	<p>地域に関する問題は一般的に難しい部分がありまして、たとえば地域包括の話になると中学校区単位で進めることがよく言われています。ただ、実際には自治会単位での取り組みも多いため、どう地域を考えるかについては十分な検討が必要なのではないかと思います。富田林市らしい地域の体系というものがあると思いますので、その辺を今後しっかり考えていければと思います。</p> <p>私からも少しお話させていただきますが、副会長のご意見も踏まえると、案件 4 の交通不便地域のあり方に対して、交通会議で意見交換ができたことは、とても重要な取り組みだったと感じています。この交通会議においては、最終協議の段階に至る前に、公平性の観点や予算面での検討を進めることが大切ではないでしょうか。交通会議の積極的な意見や助言を取り入れる形が望ましいと考えます。今回も実際に交通会議で意見が挙がっていますので、その点を今後さらに考慮していくべきかと思います。</p> <p>この件についての議論は今後も継続して進んでいくかと思います。引き続きよろしくお願い申し上げます。</p>

案件 7. 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	<p>それでは、案件 7「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」、事務局よりご説明いたします。お手元の資料 7 の 1 ページ目をご覧ください。</p> <p>1 ページ目は、本資料の目次です。前回、6 月の対面開催以降、協議会及び分科会が計 3 回開催されました。</p> <p>2 ページ目をご覧ください。まずは、7 月 24 日（木曜日）に開催されました「第 2 回金剛ふるさとバス利用促進検討分科会」です。</p> <p>議論の主な内容は、今年 11 月頃の実施を予定しているミステリーツアーイベントの中間報告、金剛ふるさとバス専用ウェブサイト案の報告が行われました。</p> <p>また、愛媛大学 松村暢彦教授に他地域での利用促進に向けた取組事例や、住民や公共交通事業者との協働・共創のアイデア等について講演いただきました。</p> <p>また、体制強化策として、近畿運輸局大阪運輸支局および大阪府交通戦略室の職員を分科会委員として参画いただく案について意見が出されました。</p> <p>3 ページ目から 5 ページ目にかけては、8 月 20 日（水曜日）に、「第 3 回地域公共交通活性化協議会」が開催されました。</p> <p>主な議論内容は、令和 6 年度事業および決算報告、東條線の延伸に係る運行協議と補正予算の協議、フリー乗車券の販売についての協議等を行いました。</p> <p>なお、4 ページ目では、令和 6 年度の金剛ふるさとバスの収支率掲載しております。収支率は、45.3%でございました。</p> <p>5 ページ目はフリー乗車券の目的と概要となります。</p> <p>このフリー乗車券は、金剛ふるさとバスの利用促進策として、特に利用の少ない土休日における通勤通学以外の沿線住民の利用、及び、沿線への来訪者向けに試行的に販売するもので、11 月 1 日から実施を予定するものでございます。</p> <p>6 ページ目と 7 ページ目は、8 月 26 日（火曜日）に開催された、「第 3 回金剛ふるさとバス利用促進検討分科会」の報告となります。</p> <p>主な議論内容は、金剛ふるさとバスポータルサイト案の報告、ミステリーツアーイベントの企画内容についての報告、ミステリーツアーイベントの参加費設定についての議論が行われました。</p> <p>参加費に関しては、「交通費のみにすべき」との意見と、「観光の視点から施設利用料も含めるべき」との意見が出されました。</p>
-----	---

北川議長	<p>7 ページ目には、ミステリーツアーイベントの概要およびスケジュール（案）となります。</p> <p>以上で、案件 7「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協議会の報告について」のご説明を終わります。</p> <p>この金剛ふるさとバスにつきましては、4 市町村から成る活性化協議会において運営が進められている状況です。富田林市もこの協議会に参加しておりますので、しっかりと状況をモニターしつつ、公共交通の活性化に向けた課題や可能性について検討を重ねていく必要がございます。</p> <p>なお、金剛ふるさとバスにつきましては、11 月 24 日にミステリーツアーの企画が予定されているというお話もございます。次回の会議では、このような取り組みに関する報告もあるかと思います。また、本日の議論の中で収支率に関する話題もありましたが、金剛ふるさとバスについての現状もご参考いただければと思います。</p> <p>この件につきましては、適宜、交通会議の中で報告の機会を設けながら進めていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。</p>
------	---

案件 8. その他

事務局	<p>事務局より次回の交通会議の開催予定についてご案内申し上げます。</p> <p>次回の交通会議は、令和 8 年 1 月 29 日（木曜日） 午後 2 時より、富田林市内の会議室にて開催を予定しております</p> <p>会議における、議題、会議資料、開催場所等につきましては、決まり次第、順次ご案内いたします。</p> <p>なお、それまでに協議すべき事項等がありましたら、この会議に先立ち、別途、対面もしくは書面開催にて会議を開催する場合もございますので、ご承知おきください。</p> <p>事務局からは、以上です。</p>
-----	--

以上