

富田林市交通会議(ネットワーク全体の評価)

1. 交通会議が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

(1) 地域特性

人口減少・高齢化の進展



図1 人口推移と将来見通し

(2) 目指すべき将来像と基本的な方針

目指すべき将来像

すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち

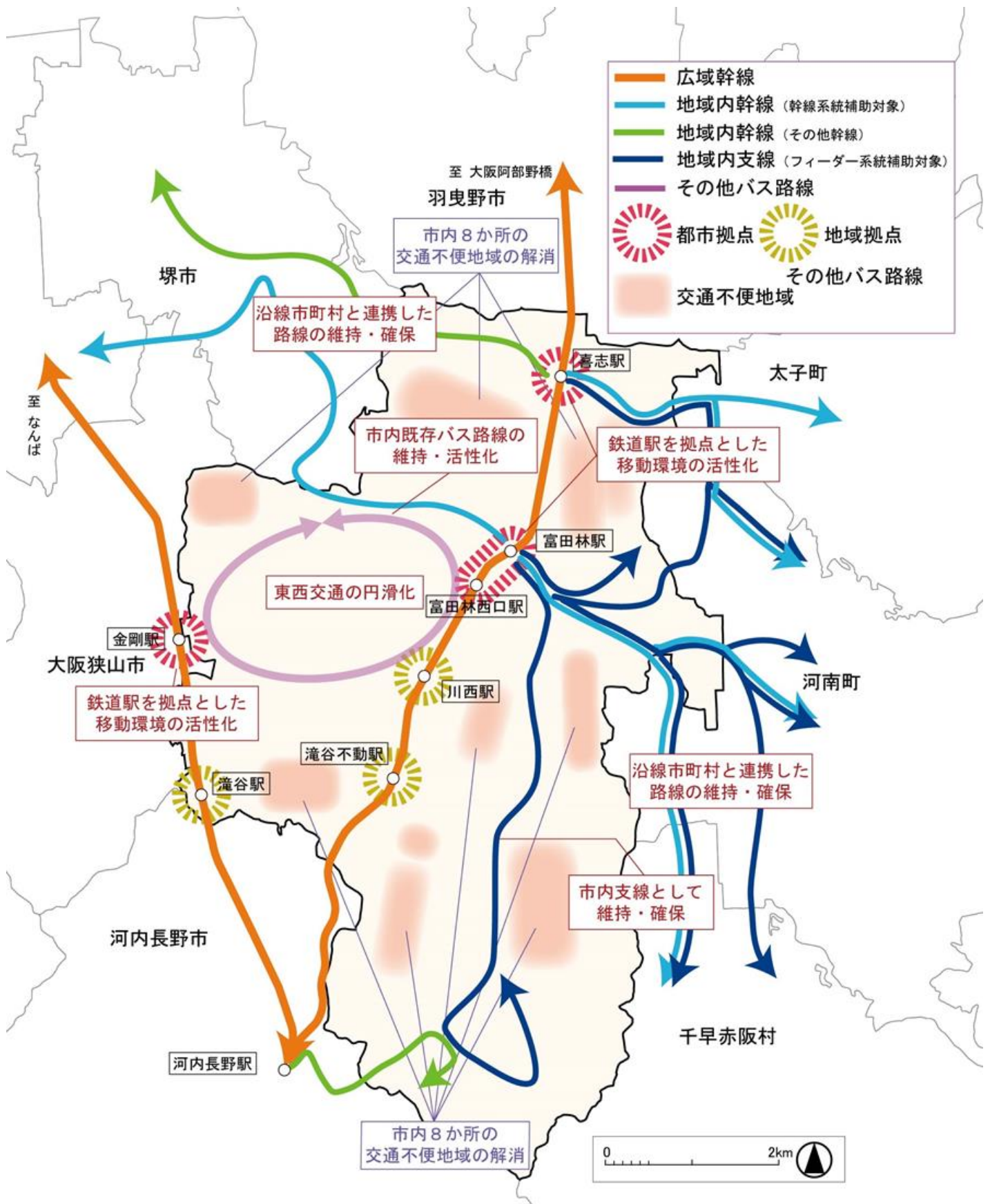
- 方針Ⅰ 誰もが安心・安全・快適に生活するための地域公共交通ネットワークの形成
- 方針Ⅱ 地域特性に応じた多様な地域公共交通サービスの導入
- 方針Ⅲ 地域公共交通への理解醸成と利用
- 方針Ⅳ 地域住民・交通事業者・行政が一体となった地域公共交通サービスの維持

(3) 交通計画の目標及び期間

目標	市民、交通事業者、行政がともに支える公共交通ネットワークの実現をめざす
期間	令和5(2023)～令和9(2027)年度

ネットワークの考え方

既存の地域公共交通ネットワークを基本としつつ、交通手段ごとの役割の明確化により利便性および効率性の向上を図る。



	位置づけ	モード	路線等	役割	確保・維持の方針
地域公共交通	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(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	近鉄富田林駅及び近鉄喜志駅を発着地とし、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。特に、金剛ふるさと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。
	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 青色	・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	近鉄富田林駅及び近鉄喜志駅を発着地とし、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金剛ふるさと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。
	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	近鉄富田林駅および南海金剛駅を発着地とする支線であり、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。
			・レインボーバス	本市内の主要な公共施設を循環する支線であり、住民生活に係る移動を中心に支える。	路線バスとの輻輳区間を含め、路線の見直し・再編により、財源の効率化を目指す。
	面的交通	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面的に支える。	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。
その他	補助的交通	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。
		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。

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

(1) 公共交通網評価の基本的考え方

本市交通計画の目標年次の令和9(2027)年度には、令和元(2019)年度と比較して、人口が約1割減少すると予測され、また、地域公共交通の利用者数等に関する目標値は、コロナ禍の影響等により、大幅に減少していることを考慮し、コロナ禍前の令和元(2019)年度の約9割と設定する。

(2) 評価指標及び評価基準

基本的な方針	評価指標	現状	目標値	検証時期	考え方	
I	サービスレベル	鉄道駅の数※1 (駅)	7	7	毎年 (実績値)	既存の地域公共交通の経営環境が厳しさを増す中で、既存のサービスを維持する。
		停留所の数 (停留所) ※レインボーバスを除く	91	91	毎年 (実績値)	
	利用者数	7駅の乗降者数※1 (人/日、千人以下切上げ)	87,000 (2018年度) 69,000 (2021年度)	79,000 ※6	毎年 (実績値)	生産年齢人口の減少等による地域公共交通利用者の減少が予測される中で、人口減少に応じた利用者数を維持する。
		市内で運行される路線バスの利用者数 (人/年、千人以下切上げ)	3,839,000 (2019年度) 2,897,000 (2021年度)	3,456,000 ※6	毎年 (実績値)	生産年齢人口の減少等による地域公共交通利用者の減少が予測される中で、人口減少に応じた利用者数を維持する。
	収支率 (運行費用に対する運賃収入割合)	市内で運行される路線バスの収支率※2	45.4% (2023年度)	49.4%	毎年 (実績値)	地域公共交通の経営環境が厳しさを増しているが、年1%の改善を目指す。
II	交通不便地域の数 (箇所)	8	5	2027年度	多様なサービスの導入により、市内の交通不便地域を5に減らすことを目指す。	
	地域公共交通に対する行政負担額※3、及び路線バス以外の地域公共交通サービスに対する行政負担額※3 (円/年、千円以下切上げ)	165,268千円 (2024年度予算額)	165,268千円	毎年 (実績値)	財政状況を鑑み、負担額が2024年度予算額以下となることを目指すとともに、交通不便地域へのサービス導入にかかる財源の活用を検討する。	
	移動手段の満足度の割合 (%)	86%	90%	2027年度	多様なサービスの導入により、外出環境における移動手段の満足度の向上を目指す。	
II	高齢者や障がい者等に対する研修等の実施	0	1	2027年度	各交通事業者において、本市内で高齢者や障がい者等に対する研修等を行うことにより、さらなる利便性向上につなげるよう取組を行っていく。	
III	市内で運行される路線バスサービスの認知度※4 (%)	49.1	70.0	2027年度	情報発信を積極的に行うことで、認知度や利用頻度の改善を図る。	
	市内で運行される路線バスサービスの利用頻度※5 (%)	42.8	60.0			
IV	その他の輸送資源※7である送迎輸送から地域公共交通へ移行する団体等の数	1	2	2027年度	送迎輸送を行う施設と既存の地域公共交通事業者の調整により、送迎輸送から地域公共交通へ移行することを目指す。	

※1: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、南海高野線金剛駅、滝谷駅を対象

※2:近鉄バス北野田線、金剛ふるさとバス、レインボーバスの収支率による

※3:本市負担額に限る

※4:令和4(2022)年度に実施した移動に関するアンケート調査で、ルートや運行内容とも知っている回答者

※5:令和4(2022)年度に実施した移動に関するアンケート調査で、利用頻度が「月数回程度」以上の回答者

※6:「第2期富田林市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における新たな人口推計値に基づく

※7:本市交通計画の2.2.5その他の輸送資源に基づく

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取り組み内容

(1) 取組経緯

①本市の地域公共交通を取り巻く状況

【状況】

近年の車社会の進展や人口減少、少子高齢化など、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、本市では現在、鉄道会社2社、バス会社2社や複数のタクシー事業者などによって、地域公共交通の骨格が形成されているが、これらのネットワークやサービスの維持できない可能性とも向き合っていくべき状況となっている。

【本市の地域公共交通計画の改定について】

本市では、令和5年3月に地域公共交通計画を策定を行いました。令和5年12月21日より運行を開始した金剛ふるさとバスの反映などに伴い、計画内容の改訂(改訂第1版)を行いました。また、金剛ふるさとバス沿線地域等における地域公共交通のマスタープランとして「金剛ふるさとバス沿線地域等地域公共交通」を策定したこと等により、計画内容の改訂(改訂第2版)を行いました。

(改定の経過)

- 富田林市地域公共交通計画の策定 初版 (令和5年3月)
- 富田林市地域公共交通計画の策定 改訂第1版(令和6年6月)
- 富田林市地域公共交通計画の策定 改訂第2版(令和7年6月)

【課題と背景と向き合うべき課題】

課題	課題の背景	向き合うべき課題
ア. 誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの実現	・高齢化の進展 ・頼る人のいない高齢者の増加 ・移動手段がなく、外出に困っている市民の存在	いかに、誰もが利用しやすい地域公共交通サービスとしていくか
イ. 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	・鉄道及びバス利用者の減少 ・担い手となるバス乗務員の不足 ・南海金剛駅⇄近鉄富田林駅間の東西移動ニーズの存在	いかに、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・活性化していくか
ウ. 自動車に依存しない生活環境・移動環境の構築	・自動車に依存したライフスタイルの定着 ・10年後の移動に対する懸念 ・自動車に依存した生活に対する見直し機運	いかに、自動車に依存しない生活環境・移動環境を構築していくか
エ. 地域特性に応じた移動サービスの構築	・交通不便地域の存在 ・地域による移動特性のちがひ	いかに、地域特性に応じた移動サービスを構築していくか
オ. 交通手段(主体)ごとの適正な役割分担	・バス路線どうしや送迎輸送との競合 ・ニーズに応じた移動手段の確保 ・サービスに対する低い認知度	いかに、交通モードごとの適正な役割分担をしていくか
カ. 市民(地元企業含む)・交通事業者、行政の連携	・地域公共交通を支える財源制約 ・地域公共交通を維持するための対策の必要性 ・民間交通事業者を取り巻く厳しい経営環境	いかに、市民(地元企業含む)・交通事業者、行政が連携していくか

②協議会の開催状況、議論の概要(令和6年度)

- 令和6年度 第1回 富田林市交通会議(令和6年5月23日開催)
 - ・交通不便地域の取組状況について
 - ・レインボーバスのあり方の検討について
 - ・地域公共交通確保維持事業における補助申請について
 - ・富田林市地域公共交通計画の改訂について 等
- 令和6年度 第2回 富田林市交通会議(書面)(令和6年6月18日-24日開催)
 - ・富田林市地域公共交通確保維持改善計画の策定について 等
- 令和6年度 第3回 富田林市交通会議(令和6年11月8日開催)
 - ・交通不便地域の取組状況について
 - ・東西交通の円滑な移動に向けた取組について
 - ・令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る地域公共交通計画の認定について等
- 令和6年度 第4回 富田林市交通会議(令和7年2月7日開催)
 - ・交通不便地域の取組状況について
 - ・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
 - ・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 等

③取組の主な内容(予定を含む)

基本的な方針	取組概要	取組内容
I.誰もが安心・安全・快適に生活できるための地域公共交通ネットワークの形成	東西の都市拠点を結ぶ幹線バス軸の形成	・路線バスの乗り継ぎ割引制度の導入 ・MaaSへの取組の推進
	鉄道駅周辺における取組との連携	・都市機能集約と地域公共交通の連携 ・鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進
	隣接市町村との連携による公共交通サービスの形成	・他市町村との連携強化 ・民間路線バスに対する適切な支援体制の構築
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	地域主導の地域公共交通の導入	・地域特性に応じた新たな交通資源の導入検討 ・地域特性に応じた新たな交通資源の導入支援
	高齢者等の移動支援の推進	・高齢者の免許返納の推進 ・高齢者や障がい者等への移動支援 ・地域の輸送資源の活用
III.地域公共交通への理解醸成と利用	地域とともに地域公共交通のあり方を考える場の創出	・エコ通勤の推進 ・交通安全講習会等との連携
	地域公共交通の必要性や乗り方に関する情報発信	・鉄道や路線バスなどの地域公共交通の利用促進機会の創出 ・バスマップの刷新
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	既存の地域公共交通を活用するための仕組みづくりの構築	・既存の交通資源の維持・活性化 ・乗継利便性の向上 ・地域公共交通を補完する移動手手段の確保
	バス停の改良と民間活力を活用した維持管理	・バス停留所の環境改善 ・民間企業等との連携強化
	路線バスの輻輳の解消を目的としたレインボーバスの見直し	・運行ルート、運賃の見直し ・財源の効率化
	地域公共交通と施設送迎バスとの役割分担による地域公共交通ネットワークの再構築	・市民のニーズの把握 ・地域公共交通と施設送迎バスの役割の明確化 ・施設送迎バスにおける補助金等財源のあり方の検討

(2)目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業

事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域間幹線系統補助事業	富田林市	令和6年10月～令和7年9月	幹	近鉄バス北野田線・金剛ふるさとバスの運行
地域内フィーダー系統補助事業	富田林市	令和6年10月～令和7年9月	フ	金剛ふるさとバス(補完)の運行

【種別】幹:地域間幹線系統、フ:地域内フィーダー系統、策:計画策定事業、推:計画推進事業
利策:利便増進計画策定事業、利推:利便増進計画推進事業

その他補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
地域主導の地域公共交通の導入の検討	地域	平成29年度以降実施	地域住民が主体となって、地域特性に応じた乗合タクシー等の新たな地域公共交通の導入について検討

非補助対象事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要

(3)生産性向上の視点から取り組んだ事業

事業	取組内容	効果目標
金剛ふるさとバスへのスマホ定期券の導入	金剛ふるさとバスにおいて、利便性向上のため、スマートフォンで利用できる定期券システムを導入した。	収支率1%以上の改善
交通系ICカードシステムの導入	金剛ふるさとバスの一部路線において、利便性向上を図るため交通系ICカードシステムを導入し、利用者の利便性向上を図った。	
金剛ふるさとバスのバスガイドの作成、配架	金剛ふるさとバスの時刻表、路線図、駅からの運賃などが掲載されたバスガイドを作成、主要な公共施設に配架することにより、利用者の快適性向上を図った。	

4. 具体的取組に対する評価

- ・地域公共交通を維持するため、近鉄バス、金剛ふるさとバスの運行に取り組んだ。今後も公共交通の利用状況等を把握し、より利用しやすい公共交通体系の実現に向けて改善していく。
- ・金剛ふるさとバスの収支率改善のため、様々な利用促進策に着手した。富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会では、金剛ふるさとバス利用促進検討分科会を立ち上げた。当分科会を中心に、今後も利用者の利便性向上を図り利用者増加に繋がる取り組みを進めていく。
- ・地域住民、交通事業者、行政機関、学識経験者等が一堂に会する「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」「富田林市交通会議」において、持続可能な地域公共交通の実現に向け、協議を行った。今後も横のつながりにおける顔の見える関係を維持し、課題解決に向け取り組んでいく。
- ・令和6年4月23日～5月26日には、ホームページを活用したアンケート調査を実施し、利用者の意見を伺った。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課題	課題への対応方針
＊地域公共交通の維持に関する課題 ●移動需要の減少等による地域公共交通の存続危機 ●運行の担い手不足	■地域の多様な交通資源の利活用、適切な運行形態の検討 ■新たなモビリティサービスの検討

富田林市交通会議(これまでの経緯)

1. 昨年まで(直近)の二次評価の活用・対応状況

昨年まで(直近)の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
該当なし		

2. アピールポイント、特に工夫した点など

* 近隣市町村との連携

- 路線バスの事業廃止に伴い広域地域公共交通活性化協議会(富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村)を組織し、合同での「金剛ふるさとバス」を運行している。定期的に4市町村職員の担当者会議を開催し協議会の円滑な運営に努めている。

* 交通不便地域への地域公共交通の導入の検討

- 公共交通が不便である地域に対し、地域主体で地域の実情に応じた地域公共交通の導入に向けた検討を行っており、本市として、学識経験者の知見も取り入れ、地域へのサポートを行っている。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和7年度 第6回
富田林市交通会議 資料1-3

協議会名： 富田林市交通会議

評価対象事業名： 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
近鉄バス(株)	北野田線(富田林系統) 富田林駅～北野田駅 (平尾経由)	具体的な取組内容として、地域公共交通計画を策定し、各系統の課題を検討し、維持に努めた。また、引き続きバス事業者専用のICカードによる、利用促進を図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 輸送人員は、目標には達しなかったが、前年度比100.3%であった。収支率については、人件費の増加や燃料費の高騰等の費用の増加により、収支率の改善には至っていない。	昨年度と比較し、目標には達しなかったが、輸送人員については維持できていると考えられる。また、収支率については、人件費の増加や燃料費の高騰等の費用の増加により、収支率の改善には至っていないため、他の取組事例も参考にし、効果ある生産性向上の取組について十分に検討し、引き続き利用促進に努め、利用者数の維持・増加に努めていく。
近鉄バス(株) 南海バス(株)	(1)喜志循環線 喜志駅-上宮学園前-喜志駅 (2)阪南線 喜志駅-河南橋、東山-喜志駅 (3)さくら坂循環線 富田林駅-山中田、河南町役場、さくら坂4丁目-富田林駅 (4)千早線 富田林駅-寛弘寺-千早赤阪村立中学校前	-	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	- 収支率のR6年度実績は45.3%であった。	スマホ定期券の拡充や専用サイトのリニューアルにより利用促進に努めた。収支率の悪い系統も個別に存在するため、更なる利用促進に努めていく(イベント等)。
				- 実績に基づいた経常経費の算出により、行政負担額のR7年度予算額は140,915千円であった。	利用促進と効率的な運行体制の維持に努め、持続可能な運行と財政負担の軽減を両立させていく。
				- 利用促進の広報等により、金剛ふるさとバスの年間利用者数はR6年度実績は904,540人であった。	スマホ定期券の拡充や専用サイトのリニューアルにより利用促進に努めている。個別の路線で見たとときに収支率の悪い系統も存在するため、更なる利用促進に努めていく(イベント等)。

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和7年度 第6回
富田林市交通会議 資料1-3

令和 年 月 日

協議会名:	富田林市交通会議
評価対象事業名:	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>富田林市においては、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を補助する役割を担う地域公共交通である、近鉄長野線と南海高野線が南北に運行している。また、喜志駅・富田林駅・金剛駅より路線バス・レインボーバスが市内及び近隣市町村とを結んでいる。また、主に駅前からタクシーも運行している。</p> <p>しかしながら、人口減少や自家用車の普及の影響を受け、本市や事業者の運営努力だけでは、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、路線の維持が難しく運行に様々な問題が生じている。</p> <p>加えて、令和5年12月20日付けで金剛自動車株式会社が運行する金剛バスが廃止されたことを受け、それ以降は、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が金剛ふるさとバスの運行を開始したが、金剛バスの運行時より便数を減らしたこともあり、利便性の高い公共交通を望む住民の声も少なくない。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持改善事業により、地域間幹線系統の喜志循環線・阪南線・さくら坂循環線・千早線に加え、地域内フィーダー路線である東條線・北大伴線・さくら坂循環線(補完)・河内線・石川線・白木線・阪南線(補完)・千早線(補完)を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 年 月 日

令和7年度 第6回
富田林市交通会議 資料1-4

協議会名: 富田林市交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
近鉄バス(株) 南海バス(株) 河南町 千早赤阪村	(1)東條線A 府立こんごう福祉センター前-蒲-富田林駅 (2)東條線B 富田林駅-甘南備-富田林駅 (3)東條線C 富田林駅-府立こんごう福祉センター前-富田林駅 (4)東條線D 富田林駅-蒲-府立こんごう福祉センター前 (5)北大伴線 富田林駅-大伴口-北大伴 (6)さくら坂循環線A さくら坂3丁目-さくら坂1丁目-富田林駅 (6)さくら坂循環線B 富田林駅-さくら坂1丁目-富田林駅 (7)さくら坂循環線C 富田林駅-さくら坂1丁目-さくら坂4丁目 (8)河内線 富田林駅-寺田-河内 (9)石川線A 富田林駅-大ヶ塚-近つ飛鳥 (10)石川線B 東山-大ヶ塚-富田林駅 (11)白木線A 富田林駅-大伴-東水分 (12)白木線B 富田林駅-大ヶ塚-寺田 (13)阪南線 喜志駅-太子四つ辻-近つ飛鳥 (14)千早線A 富田林駅-森屋西口-千早赤阪村立中学校前	-	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	- 収支率のR6年度実績は45.3%であった。 - 実績に基づいた経常経費の算出により、行政負担額のR7年度予算額は140,915千円であった。 - 利用促進の広報等により、金剛ふるさとバスの年間利用者数はR6年度実績は904,540人であった。	スマホ定期券の拡充や専用サイトのリニューアルにより利用促進に努めた。収支率の悪い系統も個別に存在するため、更なる利用促進に努めていく(イベント等)。 利用促進と効率的な運行体制の維持に努め、持続可能な運行と財政負担の軽減を両立させていく。 スマホ定期券の拡充や専用サイトのリニューアルにより利用促進に努めている。個別の路線で見たとときに収支率の悪い系統も存在するため、更なる利用促進に努めていく(イベント等)。

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和7年度 第6回
富田林市交通会議 資料1-4

令和 年 月 日

協議会名:	富田林市交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>富田林市においては、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を補助する役割を担う地域公共交通である、近鉄長野線と南海高野線が南北に運行している。また、喜志駅・富田林駅・金剛駅より路線バス・レインボーバスが市内及び近隣市町村とを結んでいる。また、主に駅前からタクシーも運行している。</p> <p>しかしながら、人口減少や自家用車の普及の影響を受け、本市や事業者の運営努力だけでは、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、路線の維持が難しく運行に様々な問題が生じている。</p> <p>加えて、令和5年12月20日付けで金剛自動車株式会社が運行する金剛バスが廃止されたことを受け、それ以降は、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が金剛ふるさとバスの運行を開始したが、金剛バスの運行時より便数を減らしたこともあり、利便性の高い公共交通を望む住民の声も少なくない。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持改善事業により、地域間幹線系統の喜志循環線・阪南線・さくら坂循環線・千早線に加え、地域内フィーダー路線である東條線・北大伴線・さくら坂循環線(補完)・河内線・石川線・白木線・阪南線(補完)・千早線(補完)を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>