

令和7年度 第6回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和8年1月29日（木）午後2時00分～午後4時00分

会場：Topic（きらめき創造館）2階グループ活動室A・B

●出席委員 19名

音羽会長、柳原副会長、北川委員、栗原委員、井本委員、大上委員（落合氏が代理出席）、櫻谷委員、紺屋委員、松永委員、宮本委員（片桐氏が代理出席）、中田委員、辻本委員（オンライン出席）、小川委員、大久保委員（坂部氏が代理出席）、宮崎委員、嶋原委員、東委員、廣谷委員、本多委員

●欠席委員 10名

田中委員、安岡委員、阿部委員、杉多委員、湯口委員、森委員、蛇草委員、小野委員、辻本委員、田村委員

●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. 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
2. 令和7年度富田林市交通会議補正予算（案）
事務局より資料1-1から資料1-4及び資料2に基づき一括して説明を行い、原案どおり承認された。
3. 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結果報告
事務局より資料3に基づき説明をした。
4. 南旭ヶ丘町地域における既存タクシーを活用した実証実験の実施について
事務局より資料4に基づき説明を行い、実証実験の実施が承認された。
なお、現行の運行計画（案）のとおり実施するのではなく、引き続き検討を重ねていく方向とされた。
5. 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5に基づき説明をした。

6. 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の中間報告
事務局より資料 6 に基づき説明をした。
7. レインボーバスの運行経緯と今後のあり方について
事務局より資料 7 に基づき説明をした。
8. 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等の報告について
事務局より資料 8 に基づき説明をした。
9. その他
事務局より次回の交通会議について案内をした。

●資料

別紙 1 委員名簿

資料 1-1 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

資料 1-2 事業評価シート

資料 1-3 事業評価実施細目様式（幹線系統補助）

資料 1-4 事業評価実施細目様式（フィーダー系統補助）

資料 2 令和 7 年度富田林市交通会議補正予算（案）

資料 3 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結果報告

資料 4 南旭ヶ丘町地域における既存タクシーを活用した実証実験の実施について

資料 5 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 6 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の中間報告

資料 7 レインボーバスの運行経緯と今後のあり方について

資料 8 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等の

資料 8 報告について

参考資料 1 レインボーバス時刻表

●議事録

案件 1. 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

案件 2. 令和 7 年度富田林市交通会議補正予算（案）

事務局	<p>それでは、案件 1「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について」、および案件 2「令和 7 年度富田林市交通会議補正予算（案）」につきまして、相関連いたしますので、あわせて事務局からご説明いたします。</p> <p>まず、お手元の資料 1-1 をご覧ください。なお、資料が膨大なため、</p>
-----	--

時間の都合上、資料の記載事項のうち主要なもののみ説明いたしますことをご了承願います。

まずは、案件1「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について」ご説明いたします。1ページは、目次となっています。

次に、2ページをご覧ください。本市では、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用した支援を受けており、申請を行った本交通会議より、実施状況の確認、自己評価を行い、評価の結果を、国に報告・公表する必要があります。申請内容については、資料1-2、資料1-3、及び資料1-4ですが、後ほどご説明いたします。

次に、資料1-1の3ページをご覧ください。地域間幹線系統補助対象路線は、近鉄バス北野田線、金剛ふるさとバスの喜志循環線、阪南線、さくら坂循環線、及び千早線です。

次に、資料1-1の4ページをご覧ください。フィーダー系統補助対象路線として、金剛ふるさとバスの東條線、北大伴線、さくら坂循環線、河内線、石川線、白木線、千早線、及び阪南線です。

次に、資料1-1の5ページをご覧ください。スケジュールについては、本日事業評価を行い、3月に補助の交付決定、4月に補助金の交付がされる予定です。

次に、申請内容についてご説明いたします。資料1-2 事業評価シートをご覧ください。事業評価シートでは、本交通会議が目指す地域公共交通の将来像、目標設定及びその達成状況の評価に関する事項、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を記載させていただきます。内容については、主に本市地域公共交通計画から抜粋しております。

7ページをご覧ください。地域公共交通確保維持改善事業として、地域間幹線系統補助として、近鉄バス北野田線及び金剛ふるさとバス、地域内フィーダー系統補助として金剛ふるさとバスの路線を申請しております。

8ページをご覧ください。生産性向上の視点から取り組んだ事業として、金剛ふるさとバスへのスマホ定期券の導入、一部路線への交通系ICカードシステムの導入、金剛ふるさとバスのバスガイドの作成及び配架を行いました。

具体的取組に対する評価としまして、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きます。また、金剛ふるさとバスでは、富田林市、太子町、河南町及び

千早赤阪村地域交通活性化協議会と連携し、今後も生産性向上の取り組みを進めてまいります。

次に、資料 1-3 の 1 ページをご覧ください。こちらは、地域間幹線系統補助対象路線の事業評価です。近鉄バス北野田線については、目標には達しなかったが、前年度比で 100.3% と若干の増加がみられたため、B 評価としています。また、金剛ふるさとバスの路線については、令和 5 年度より運行を開始したため、⑤目標・効果達成状況は未評価としております。

次に、資料 1-4 の 1 ページをご覧ください。こちらは、地域内フィーダー系統補助の事業評価です。対象路線は全て金剛ふるさとバスの路線であることから、地域間幹線系統補助と同様、⑤目標・効果達成状況は未評価でございます。

次に、案件 2「令和 7 年度富田林市交通会議補正予算（案）」についてご説明いたします。お手元の資料 2 をご覧ください。資料 2 の 1 ページと 2 ページを合わせてご覧ください。

先ほどご説明いたしました、地域内フィーダー系統の国庫補助金は、本交通会議へ交付されるものであることから、補正を行うものです。金額として、歳入、歳出ともに 419 万 6 千円で、歳入は国からの交付、歳出は、金剛ふるさとバスの運行主体である富田林市、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に支出するものです。

以上をもちまして、案件 1「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について」、および案件 2「令和 7 年度富田林市交通会議補正予算（案）」についての説明を終わります。

北川議長

はい、ありがとうございます。これは地域公共交通維持確保改善事業という国の事業がございまして、それで補助をいただいているという話なのですが、当然事業に対して評価をしなければいけないということで、その評価についての説明があったと思います。

補足しますと、地域間の公共交通確保維持には、幹となる部分の幹線系統に対する補助と、枝葉の部分になるフィーダー系統の補助という、2 種類あるということです。この事業評価を受けて、補助金交付という流れになるので、重要な案件でございます。

これにつきまして質問やご意見をお聞きした上で、承認事項とさせていただきますので、よろしく申し上げます。それでは、委員の皆様から何かご意見、ご質問、分からないことなどあればお聞かせ

いただければと思います。おそらくよく分からないという方が多いと思いますので、簡単に補足だけして、ご理解いただいてから承認の決をとるとい形にしていきたいと思います。

資料 1-1 につきましては、幹線系統とフィーダー系統に分けて、自己評価を行い、評価結果を国に報告、公表をしますということです。地域公共交通計画を富田林市が立てておりますので、それに基づいた、地域の特性や将来像が資料 1-2 に書かれており、抜粋でイメージ図や、それぞれの地域公共交通の種類などが説明されています。

具体的には本市を取り巻く地域公共交通の状況ということで、課題が「ア.イ.ウ.エ.オ.カ。」までありまして、今まで色々取り組んできて、この会議でも、様々な承認をいただきながら行っているということです。補助対象事業については幹線系統とフィーダー系統があって、8 ページ目には、今年度こういう活動に取り組んできましたということが挙げられています。

それぞれ評価に対する結果としては、資料 1-3 とか 1-4 の中に書いていることで、事業実施の適切性は A 評価、目標の達成状況評価は B であって、金剛ふるさとバスについては令和 5 年度より運行を開始したため、未評価という話がありました。それからフィーダー系統についての評価としては、適切に実施されたという結果が出ております。

幹線系統の補助金は事業者に交付、フィーダー系統の補助金は本交通会議に交付されるため、今回、フィーダー系統の補助金については、交通会議の歳入の補正予算として計上し、同額を歳出として 4 市町村の地域公共交通活性化協議会へ支出するという説明です。

以上をご理解いただいた上で、何か質問がございましたら、と思います。質問などがないようですので、承認を決議したいと思います。地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、及び令和 7 年度富田林市地域公共交通会議補正予算案を承認することにご異議なしということによろしいでしょうか。

各委員

異議なし

北川議長

承認されました。それでは事務局は手続きをお願いいたします。

事務局

それでは、案件3「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結果報告」、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。こちらは、本資料の目次となっております。

2ページ目をご覧ください。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43.7%となっています。

次に3ページ目、「これまでの経過」です。彼方上地区では、平成30年から公共交通の検討を開始し、住民アンケートやワークショップを重ねてまいりました。コロナ禍による中断を経て、令和4年度に、乗合タクシー「上セブン号」として第1回目の実証運行を実施しました。

実証運行の結果の分析等を経て、第2回実証運行に先立ち、需要の見極めと機運醸成のため、10月15日から12月14日までの約2ヶ月間、実証実験を行いました。

続きまして4ページ目、「実証実験の位置づけ・目的」でございます。本実証実験は、既存のタクシーを活用し、第2回実証運行に向けた需要および利用実態を把握することを主な目的としています。

目標収支率は、第2回実証運行計画案に基づき、乗合タクシーと既存のタクシーを活用した場合との損益分岐点である30%に設定しました。

5ページ目をご覧ください。こちらは「実証実験の概要」です。利用対象者は彼方上地区の住民及び来訪者でタクシー券をお持ちの方。適用エリアは、河内長野駅または汐ノ宮駅と彼方上地区との相互区間、および彼方上地区内の発着とし、毎日午前9時から午後5時まで。料金は1人につき大人300円、障がい者・小児は半額に設定しました。

6ページ目より、「利用実績（速報値）」についてご報告します。まず、このページでは「1日あたりの平均利用人数（月別）」を見ていきます。実証実験期間全体の利用者数は1,164人、1日あたりの平均利用人数は、19.1人となりました。月別に見ますと、10月、11月は17人台でしたが、12月は駆け込みもあってか、24.2人と大幅な増加が見られました。

次に、7ページ目では、「曜日別・1日あたりの平均利用人数」を見ていきます。グラフをご覧ください。平日では月曜日の利用が最も多く24.3人、土曜日・日曜日・祝日では、土曜日の利用が18.7人と、日曜日や祝日と比べて多い傾向が見られました。

8ページ目をご覧ください。「利用時間帯」の傾向としては、グラフ

が示す通り、午前中よりも午後が、特に夕方にかけて増加する傾向が見られました。これは、日中の活動を終え、帰宅される方々の需要が高いことを示唆していると考えられます。一方で、9時台は最も利用が少ない時間帯でした。

9 ページ目をご覧ください。「地区別の利用状況」についてご説明します。グラフをご覧くださいと、タクシーの利用は、特に青山台自治会と嬉桜ヶ丘自治会において需要が高く、この二つの地区だけで、利用者の約49%を占める結果となっています。

また、地域外からの来訪者の利用は限定的であったことから、今回の実証実験の主な利用者は彼方上地区の住民であったと推測されま

す。

10 ページ目では、「河内長野駅発着別の利用状況」について詳しく見ていきます。今回の実証実験において、タクシー利用の大部分は河内長野駅を発着とする移動でした。特に、河内長野駅から彼方上地区への移動が全体の約72%を占めていることが確認できました。これは、河内長野駅が地域住民にとっての主要なアクセスポイントであることを示しています。一方で、彼方上地区から河内長野駅への移動は全体の約24%と、相対的に少ない結果となりました。この結果は、河内長野駅への移動需要が非常に高いことを示唆していますが、地区から駅への利用が少ないことから、往路においては家族による送迎など、別の移動手段が選択されている可能性が想定されます。

11 ページ目では、「汐ノ宮駅発着別の利用状況」です。河内長野駅発着と比較して、汐ノ宮駅発着は、両方向とも移動手段としての利用は少なかったです。

12 ページ目では、「地区内発着別の利用状況」です。彼方上地区内の各町会間での移動の利用は非常に限定的でした。地域内の移動に関しては、徒歩や自家用車、あるいは他の移動手段が用いられている、または、そもそも地区内の移動需要がないなどが考えられます。

ここからは、13 ページ目より、「利用実績（速報値）のまとめ」に入ります。まず、「主な利用傾向」として、曜日別と利用時間帯の傾向について、曜日別では、平日は月曜日が、土曜日、日曜日、祝日では土曜日の利用が最も多かったです。利用時間帯については、午前中から午後にかけて利用が増加し、特に16時台が最も多い結果となりました。11時台以降の利用が増加し、13時台から16時台にかけて高い利用水準が続いていることも特徴です。これは、日中の外出を終えて帰宅する

際の移動手段として、タクシーが利用されている可能性を示唆しています。

14 ページ目では、引き続き「主な利用傾向」として、地区別の利用状況と移動需要の傾向についてまとめます。地区別では、青山台自治会と嬉桜ヶ丘自治会からのタクシー利用が多く、この地区における移動需要の高さがうかがえます。また、利用者のほとんどは彼方上地区の住民であり、地域外からの来訪者の利用は少数でした。移動需要の傾向としては、タクシー利用の大部分が河内長野駅を発着点とする移動に集中していました。特に、河内長野駅から地区への移動が全体の約 72%を占めた一方、地区から河内長野駅への移動は 24%と少なかったです。これは、往路においては別の移動手段が選択されている可能性を示唆しています。一方で、汐ノ宮駅や地区内での発着は少なく、利用は限定的で、彼方上地区の住民は、主に河内長野駅への移動需要がかなり高いことが明らかになりました。

15 ページ目では、これまでの利用実績の速報値を、重要な 3 つのポイントにまとめて提示しています。Point1「移動需要」としては、利用は河内長野駅を起点とする移動に集中しており、汐ノ宮駅発着や地区内移動は限定的でした。Point2「地区別の利用状況」では、青山台自治会と嬉桜ヶ丘自治会からの利用が特に多いことが分かりました。そして Point3「利用時間帯」については、日中から夕方にかけての利用が多い傾向が見られました。

16 ページ目では、今回の実証実験を、令和 4 年度に実施された第 1 回実証運行と比較した結果をまとめました。今回の実証実験の目標収支率は 30%でしたが、結果は 13.6%で、目標には達しませんでした。しかし、第 1 回実証運行の収支率 5.56%と比較すると、2 倍以上に増加しています。また、1 日あたりの平均利用人数も、第 1 回の 5.7 人から今回の 19.1 人へと、3 倍以上に増加しましたが、第 1 回実証運行当時から運行経費が高騰していることもあり、1 日あたりの収支率は 2 倍程度となっています。参考として、収支率の算出方法も記載しておりますので、ご確認ください。

最後に、17 ページ目、「今後について」ご説明します。本実証実験の結果から、既存タクシーの活用は、彼方上地区における移動需要を補完する手段として、一定の役割を果たしていることが確認できました。ただし、利用者の方々が即、乗合タクシーを運行した場合に利用していただけるかは、今回の結果だけでは不十分です。そのため、今後、こ

の実証実験の結果の分析と併せ、住民の皆様からのアンケート調査を通じて得られる意見を踏まえながら、今後の運行計画について具体的な検討を進めていく予定でございます。

案件3「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結果報告」の説明は以上です。

北川議長

ありがとうございました。こちらにつきましては、10月15日から12月14日までの期間、本交通会議でも実証実験を実施するという説明をしておりましたが、彼方上地区における実証実験の期間が終了しましたので、その報告という位置づけになります。全体的な傾向についても把握できており、何よりも、前回の実証運行と比べて、平均利用人数はかなり多かったという結果になっているかと思えます。

今後につきましては、アンケート調査等も実施しながら、運行計画の検討を進めていくということです。今回は、どちらかという速報的な内容のご紹介だったかと思えます。

この点につきまして、委員の皆様から何かご意見やご質問があればお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

柳原副会長

今後、アンケートを実施していかないと分からない部分も多いとは思いますが、実際に利用された方の感想などが気になります。また、河内長野方面への移動が24%、帰りが72%と、かなり差が出ている点についてですが、行きについては家族の送迎かもしれませんし、予約が必要なことが影響している可能性もあると思えます。帰りについては予約なしで利用できる一方で、行きは予約しなければならないため、その予約に対する心理的な抵抗感が大きく、「少し面倒なので行きは使わず、帰りは予約が不要だから使った」というケースも考えられるのではないかと思います。

何か手応えや現時点で把握されている状況があれば教えていただければと思いますが、いかがでしょうか。

北川議長

この点について、事務局として何か把握されていることはありますでしょうか。

事務局

現時点では、地域の方全員とお話しできているわけではなく、アンケートもまだ実施していないため、全体的な状況については把握しき

れていないのが実情ですが、やはり外出時に予約をすること自体に抵抗があるという声は聞いております。また、時間帯によっては電話がつながりにくかったということもあり、その結果、家族による送迎を利用されたケースもあったようです。さらに、地域的な特性として、河内長野駅へ向かう際は下り坂になるため、朝は健康のために歩いて行かれ、帰りは買い物などで荷物を持っているため、河内長野駅前ロータリーに停まっているタクシーを利用して帰宅された方もいらっしゃった、という話は伺っております。

柳原副会長

このあたりについて、タクシー会社様は予約状況など分かりますか。

大久保委員代理(坂部氏)

乗務員からの聞き取り調査では、日常生活の移動手段として、買い物目的で利用される方が非常に多かったという話を聞いております。施設が河内長野駅周辺に集中していることもあり、その方面への利用が多かったのではないかと考えられます。また、9時から17時までの時間帯が実証実験の対象時間となっていたことから、通勤・通学の方の往路については時間が合わず、自家用車等で移動し、復路については昼間の時間帯であれば利用できるため、河内長野駅から帰る際に利用されたというケースもあったようです。

柳原副会長

予約が取れなかった、あるいは電話がつながらなかったという話もありましたが、やはり9時前後の時間帯に、一般のタクシーがいなくて予約ができなかった、というようなケースもあったのでしょうか。

小川委員

弊社としては、朝の時間帯については、予約をお受けできない状況となっております。彼方上地区だけでなく、富田林市内や河内長野市内においても、午前中はタクシーの利用がかなり多い時間帯となっております。アンケート結果を見ないと分かりませんが、このような結果となった理由として、朝は決まった電車に乗る必要がある場合、状況によってはタクシーでは電車の時間に間に合わない可能性もあるため、別の移動手段を選択し、帰りについては河内長野駅のタクシー乗り場に待機車両があることも多いため、利用しやすかったからではないかと考えられます。

北川議長

ありがとうございます。そのほかにご質問等はございますか。それ

では、せっかくタクシー事業者の皆様にご協力いただいておりますので、会議の場で共有しておいた方がよい点があれば、お伺いしておきたいと思いますが、何かございますか。

小川委員

ドライバーへのヒアリングの中で、タクシー券に利用者が記入するエリアについて、無記入の方がかなり多かったという声がありました。今回の実証実験では、メーター金額から、利用者負担分である1人300円を差し引いた金額を市へ請求する仕組みとなっております。そのため、支払い時には、まずメーター金額を基にタクシー券で計算を行い、市への請求額を算出した上で、その金額をメーター機に入力し、最終的に金額を確定させるという流れになっております。

近鉄タクシー様とは仕様が異なる可能性もありますが、弊社では、その場で計算と入力処理を行う必要があり、その間は車両を動かすことができません。タクシーを動かしてメーターが上がってしまうと、その分は市への請求対象とならないためです。彼方上地区は全てではありませんが、狭隘な道路が多く、その場で処理を行っている間、対向車や後続車の通行を妨げてしまうことがあり、クラクションを鳴らされるなど、ドライバーにとってはストレスを感じる場面もあったという報告を受けております。

北川議長

ありがとうございます。非常に大事なお話だと思います。近鉄タクシー様からも、何か共有しておいた方がよい点はございますか。

大久保委員代理(坂部氏)

大阪第一交通様がおっしゃっていた内容と同じですが、ルート的に見ましても、かなり狭隘な道路が多く、特に乗り降りの際には、高齢者の方はどうしても時間がかかってしまうという点があります。そのあたりについては、配慮しながら進めるよう現場でも指導はしていましたが、やはり実際にはそういった課題があったということです。

北川議長

タクシーならではのドア・ツー・ドアの利便性がある一方で、道路の狭さなど、地域特性については改めて考えていく必要があると感じました。また、午前中についてはニーズがあるものの、供給面ではなかなか厳しい、大変だという状況も徐々に見えてきたところです。

こうした点を踏まえまして、今後は地域の方と改めてお話をしながら、アンケート調査なども実施し、今後どうしていくかという点につ

	<p>いては、また改めて報告があるものと考えておりますので、よろしく お願いいたします。事務局から何かございますか。</p>
事務局	<p>今回、初めて既存のタクシーを活用した実証実験を、タクシー事業者の皆様のご協力のもと実施させていただきました。本日いただいたご意見も踏まえ、また、タクシー事業者の皆様からもご意見を伺いながら、タクシー券の運用方法などについて、事務局内でも改めて検討していきたいと考えております。</p>
柳原副会長	<p>タクシー事業者の皆様にお伺いしたいのですが、これまで地域公共交通というと、バスが中心であったところがありますが、今回のようにタクシーを活用して地域公共交通を支えていくという取組について、業務負担が増えた面もあったかと思いますが、こうしたタクシーの活用のあり方について、タクシー会社としては、どのように受け止められたのか、差し支えない範囲でお聞かせいただければと思いますが、お願いできますでしょうか。</p>
小川委員	<p>いろいろな地域で乗合タクシーの取組は行われていますが、普段、タクシーを利用されたことがない方が、今回のタクシー券を使った実証実験を通じて利用される機会があったという点は、ありがたいと思っています。そうした中で、「大変便利だな」という気づきがあれば、乗合タクシーが運行していない時間帯などに、通常のタクシーを呼んでいただける可能性もあり、新たな需要の掘り起こしという意味では、業界としては大変ありがたい取組だと感じています。</p>
大久保委員代理(坂部氏)	<p>私どもとしては、特に変わった事業をしているという認識は正直なところありません。請求の仕組みが少し変わり、利用者から 300 円をいただく形になっているという点が違うだけ、という受け止めです。</p> <p>ただし、配車の際には、先ほどもお話がありましたが、雨天など天候の影響もあり、すぐにお客様のニーズにお応えできない場合もあります。タクシーの利用が集中する時間帯については、どうしても対応できない場面もあったかと思いますが、その点についてはご理解をお願いしたいと思います。</p> <p>次の案件として、南旭ヶ丘町地域で新たな案が出てくると伺っておりますが、できる限りの協力はさせていただきたいと考えております。</p>

<p>北川議長</p>	<p>一方で、予約制については、タクシー会社にとっては少し難しい面もあり、これは予約を受けると、その時間に確実に対応するため、30分から40分前、場合によっては1時間前から待機しなければならないことがあり、運行効率の面でデメリットが生じるためです。そのため、実際の運用としては、利用の10分から15分前にお電話をいただき、無線配車で対応する形が基本となっております。こうした事情から、時間帯によっては電話がつながりにくい場合もありますが、その点についても、ご了承いただければと思います。</p> <p>ありがとうございます。今お話しいただいたような点も含めて、まさに実証実験であるということ、改めて確認できたのではないかと感じております。</p>
-------------	---

案件 4. 南旭ヶ丘町地域における既存タクシーを活用した実証実験の実施について

<p>事務局</p>	<p>それでは、案件4「南旭ヶ丘町地域における既存タクシーを活用した実証実験の実施について」、事務局よりご説明いたします。</p> <p>お手元の資料4の1ページ目をご覧ください。こちらは、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。こちらは南旭ヶ丘町の地域概要です。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%となっております。</p> <p>次に3ページ目、「これまでの経過」です。令和4年に公共交通に関するアンケートを実施し、令和5年に地域にて勉強会の開催を経て、「南旭ヶ丘町公共交通導入委員会」を設置されました。その後、ワークショップやアンケート調査、先進事例の視察等を重ね、昨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し、現在までに実証運行計画（案）に基づく既存のタクシーを活用した実証実験の実施について検討されています。</p> <p>次に4ページをご覧ください。こちらは、これまでに地域で取りまとめた「実証運行計画案」でございます。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円での運行を想定されています。</p>
------------	---

次に 5 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 6 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 ヶ月で 226 万 8 千円。そこから運賃収入 30 万円を差し引き、1 ヶ月の赤字額は 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、運行を間引くなどの検討を行っています。

次に 7 ページをご覧ください。実証運行に向けた運行計画につきまして、令和 7 年度第 5 回交通会議で委員の皆様からいただいた主なご意見をまとめたところ、「収支率 30% の場合、114 人/日の利用が必要だが、想定は 50 人である。収支率を上げるため、運賃収入と運行経費の両面で検討が必要。」「ルート案について、所要時間や距離がかなり長いため、目的を絞って、効率性を上げる必要があると思う。」といったご意見がございました。これらのご意見を踏まえ、南旭ヶ丘町公共交通導入委員会で様々な可能性も含めて協議した結果、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。なお、運賃については、収支率向上を図るため、200 円ではなく 300 円で検討を行っております。

次に 8 ページをご覧ください。既存のタクシーを活用した実証実験の概要（案）についてご説明いたします。まず、この実証実験の目的は、乗合タクシーの実証運行に対する需要を見極めるため行うものです。利用方法は、地域住民に事前に配布したタクシー券をタクシー乗車時に利用することで、その運賃の一部を割り引くものです。利用可能なエリアは、南旭ヶ丘町地域と、喜志駅、富田林駅または指定のスーパーマーケットとの相互区間、及び、南旭ヶ丘町地域内の発着とする場合のみ有効です。期間は約 2 か月間で、実施時期は南旭ヶ丘町公共交通導入委員会において検討中でございます。時間帯は期間中毎日、午前 7 時から午後 7 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、タクシー事業者との調整により変更となる可能性があります。

次に 9 ページをご覧ください。先ほどご説明した実証実験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 ヶ月で 226 万 8 千

円。そこから運賃収入 45 万円を差し引き、1 ヶ月の赤字額は 181 万 8 千円と予測されます。この場合の収支率は 19.8%となっており、収支率を 30%とするには、1 日あたり 75.6 人以上の利用が必要となる計算です。

次に 10 ページをご覧ください。実証実験と実証運行との損益分岐となります。実証実験は既存のタクシーを活用するため、運行経費が不要な分、利用者数に比例して市補助金の額が増加するのが特徴です。これに対し、実証運行はタクシー事業者と委託契約を締結して運行してもらうため委託料としての運行経費がかかるが、そこから運賃収入を還元するため、利用者が増えれば市補助金の額が減少するのが特徴です。これらの長短を比較し、実証実験と実証運行の損益が分岐する点を示したものが下の表になります。タクシー1 回につき運賃が 1,000 円と仮定した場合 1 日あたりの利用人数が 75.6 人に満たない場合は実証実験の方が、75.6 人以上の場合は実証運行の方が、赤字額が低いとの結果になりました。このため、実証実験では、利用人数が 75.6 人を超えるかどうかを見極められればと考えております。

次に 11 ページ目をご覧ください。こちらでは、地域における「利用促進策の検討について」ご説明いたします。地域では、収支率 30%（1 日あたり 75.6 人）の利用を目指し、様々な利用促進策を検討しています。1 つ目は、説明会の実施です。初めての試みのため、対面による丁寧な説明を行うことができ、また、対面での説明の実施により、効率的な情報共有が可能となります。2 つ目は、タクシー券の事前配布です。各世帯にタクシー券を事前配布することで、実施日までの間における周知機会が増え、また、役員や利用者の負担軽減が期待されます。

続いて、12 ページ目です。さらなる利用促進策として、3 つ目に広報活動の強化が挙げられます。具体的には、定期的にお知らせを作成・配布することにより、周知を行う。近隣住民同士においても声掛けを積極的に行う。沿線のスーパーなどに対して周知を依頼するなどを検討されています。その他の方法についても、引き続き模索されております。4 つ目は、Q&A の作成です。地域目線の Q&A が作成でき、地域住民にも理解しやすくなるとともに、実証実験の機運醸成につながることを期待されます。このほかにも、委員の皆様において有効な利用促進策をご存じでしたら、ぜひご教示いただければ幸いです。

最後に、13 ページ目をご覧ください。今後のスケジュールですが、本日の交通会議で実証実験の協議が調いましたら、南旭ヶ丘町公共交

通導入委員会及び本市交通会議にて、タクシー事業者やその他関係機関と実証実験の内容について協議し、また、利用促進のための PR・啓発活動などを並行して行います。準備が整い次第、既存のタクシーを活用した実証実験を開始し、実証実験終了後、結果の分析を行い、実証運行の運行計画（案）を策定し、実証運行の実施に向け、協議を進めて参ります。

案件 4「南旭ヶ丘町地域における既存タクシーを活用した実証実験の実施について」の説明は以上です。

北川議長

ありがとうございました。こちらにつきましては、先ほどの彼方上地区とは異なる地域において、実証実験を行うという内容でございます。

少し振り返りますと、前回の第 5 回交通会議の際に、定時定路線型のプランで進めるという説明をしておりましたが、その場合、収支予測が非常に難しく、いきなり実施するのはリスクが高いのではないかと、というご意見もあったかと思えます。

その後、地域の皆様でさまざまな検討を重ねた結果、まずは既存タクシーを活用した実証実験を行ってはどうか、というところまで整理ができました。

本日は、その実証実験を実施について、承認するかどうかという点についてお諮りするものです。

なお、実施時期については、現在、南旭ヶ丘町公共交通導入委員会において調整中であり、期間はおおむね 2 か月程度、運行時間は午前 7 時から午後 7 時まで、料金については、資料の内容で進めたいという説明になります。

それでは、この件につきまして、まずご質問やご意見をお伺いしたいと思えます。

栞原委員

当初の利用者数予測におきましては、アンケートの結果に基づき、利用者負担 200 円を前提として計算されていたかと思えますが、今回、利用者負担が 300 円に変更されることによって、200 円であれば利用を検討されていた方々が、今回の 300 円という料金設定においても、引き続きご利用いただけるのかどうか、また、先ほど彼方上地区の実証実験において、タクシー券の記載不備など、いくつか課題があったというお話がありましたが、そうした点を踏まえて、この地域での実

証実験では、どのような工夫をされているのか、特に予約制とすることかどうかについても教えていただきたいと思います。

事務局

当初はアンケートを実施した上で、利用者負担 200 円とおりましたが、アンケートを実施している間にも、経費がかなり上昇してきたという状況がございます。収支率等も踏まえて地域の方々と検討した結果、200 円ではなく 300 円とするのが妥当ではないかという判断に至り、まずは 300 円で実証実験を行ってみようということで決定されたところです。

タクシー券の内容につきましては、先ほどいただいたご意見を踏まえ、改めてタクシー事業者の皆様と協議し、反映していきたいと考えております。

基本的な運用としては、彼方上地区と同様に、既存タクシーを活用する形を想定しており、喜志駅や富田林駅前など、タクシーが待機している場所であれば、そのままご利用いただける形になると考えております。一方で、南旭ヶ丘町地域内や、スーパーマーケットなど、タクシーが常時待機していない場所については、タクシーを呼んでいただく形になるかと思えます。

予約制の扱いにつきましては、先ほどタクシー事業者の方からもご意見をいただいておりますので、その点も踏まえ、改善できるよう見直しを行いながら、地域の皆様ともに引き続き協議を重ね、利用者の方にとっても使いやすく、またタクシー事業者の皆様にも協力いただきやすい形となるよう、内容を反映させていきたいと考えております。

北川議長

しっかりとタクシー事業者の皆様と話し合いながら進めていくということですね。

柳原副会長

先ほどのご説明の中で、朝の時間帯はどうしても予約が取りにくいという話がありましたが、実証実験の時間が午前 7 時からとなっております。実際に、利用者の方が午前 7 時から駅へ向かう際に利用できるのかどうか、その点について少し不安に感じたところです。あわせて、過去に実施したアンケートにおいて、実際にどの程度の方が利用すると回答されていたのか、現時点で分かれば教えていただけますでしょうか。

事務局	<p>午前 7 時からという設定ですので、南旭ヶ丘町地域から駅へ向かう場合については、基本的にはタクシーを呼んでいただく形になるかと考えております。先ほどのご指摘も踏まえまして、タクシー事業者の皆様と改めて協議を行い、できるだけ利用しやすい形になるよう、運用面の改善についても検討していきたいと考えております。</p> <p>また、資料の 5 ページ目に、昨年度実施したアンケート結果をまとめておりますので、ご説明させていただきます。</p> <p>533 件の回答のうち、「ほぼ毎日利用する」と回答された方が 26 人、「週 3～4 日程度」が 46 人、「週 1～2 日程度」が 126 人という結果となっております。</p>
北川議長	<p>それを 1 日あたりに直しますと、50 人ということですね。その数字が一つの目標値ということですね。</p>
小川委員	<p>前回の第 5 回交通会議でご説明されていた、定時定路線型であれば、午前 7 時から午後 7 時まで、ルートと時間が決まっているため、運行上の問題はないと考えられますが、今回は彼方上地区と同様に、タクシー券を利用する方式となります。</p> <p>彼方上地区では一定の利用が見られましたが、今回の南旭ヶ丘町地域でどの程度の利用があるかについては、正直なところ未知数だと思っております。</p> <p>特に、午前 7 時から午前 9 時、また午後 5 時から午後 7 時の時間帯は、タクシーの利用が最も多い時間帯であり、今回、午前 7 時からの運行とした場合、通勤目的で利用されるケースが想定されると思いますが、この時間帯は予約ができないという課題もあります。また、河内長野エリアと比べると、富田林エリアでは弊社の車両数が少ないという事情があります。彼方上地区については、河内長野エリアと富田林エリアの中間に位置しているため、双方からの配車が可能でしたが、南旭ヶ丘町地域については富田林エリアが中心となるため、個人的には少し不安を感じているところです。さらに、午後の時間帯については、日勤の乗務員が午後 4 時に営業所へ戻る必要があるため、午後 4 時以降は車両が手薄になりがちです。富田林市内には中小企業団地、堺市内には木材団地もあり、企業の退勤時間と重なることから、場合によっては地域の方にご不便をおかけする可能性もあるのではないかと懸念しております。</p>

北川議長	<p>このあたりにつきましては、タクシー事業者の皆様や、その他関係機関との協議の中で、かなり詰めていかなければならない部分かなと思っておりますので、「この形でやっていきましょう」というところまで現時点で固まっている、という話ではないと思っております。</p> <p>ただ一方で、ここで「実証実験を実施します」という承認を得ないと、次のステップに進めないという部分もあるのかなと思います。事務局としては、今出ているご意見を受けて、どのように考えておられるのか、お聞かせいただければと思います。関係機関との協議はこれから進めていく前提で、実証実験実施については、まず承認をいただきたい、というイメージでよろしいでしょうか。</p>
事務局	はい、その方向でご承認いただければと考えております。
北川議長	<p>今後、協議を進めていく中で、いろいろと調整事項や変更点が出てくる可能性はあるかと思いますが、まずは次に進めるために、本日は承認事項として整理し、承認をいただきたいという考えでございます。</p> <p>他にもご意見等ございましたら、お伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。</p>
音羽会長	南旭ヶ丘町地域から喜志駅、または富田林駅までの距離についてですが、タクシーで行くとおおよそ 1.5 キロから 2 キロ程度になるのかなと思っております。一方で、スーパーマーケットまでの距離については、近い方ですと 500 メートル程度の方もいらっしゃるのかなと思いますが、そのあたりの距離感について、タクシー事業者様として、何か課題になる点はございますか。
大久保委員代理(坂部氏)	<p>距離の長短にかかわらず、利用されるお客様がいらっしゃいましたら、対応させていただきます。体調の悪い方や、車椅子をご利用の方についても、これまでも行っておりますし、近い病院であっても、距離に関係なく対応いたします。</p> <p>ただし、例えばスーパーマーケットでの買い物中にタクシーを待機させて、その後ご自宅まで帰るといった使い方が適切かどうかなどについては、関係機関とも相談しながら整理していく必要があると考えております。</p>

北川議長	<p>運用上、想定していない使われ方が出てくる可能性もありますので、まずは地域、スーパーマーケット、駅という 3 つを利用可能エリアとして整理していきましょう、というお話だったかと思います。</p> <p>それではお諮りしたいと思います。「南旭ヶ丘町地域における既存タクシーを活用した実証実験の実施について」、その実施を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。</p>
各委員	異議なし
北川議長	<p>ありがとうございます。今後、調整事項等も出てくるかと思いますが、その都度、状況についてはご報告させていただきます。既存のタクシーを活用した実証実験を実施し、その中で需要を見極めていく、ということで、引き続きよろしくお願いたします。</p>

案件 5. 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 5「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。こちらは、本資料の目次となっております。</p> <p>次に 2 ページ目をご覧ください。このマニュアルは、地域主導で地域公共交通サービスの導入を目指す団体、資料では「地域協議会」と呼んでおりますが、これらの団体に対する支援を目的としたものです。すでに複数の地域で進められている取り組みやノウハウを体系的にまとめることで、これから新しく地域公共交通の導入を検討・開始する地域が活用できるよう想定しております。また、このマニュアルの作成は、「富田林市地域公共交通計画」において、地域主導の地域公共交通導入の具体的な取り組み内容として明記されております。</p> <p>3 ページ目は、このマニュアルを導入する「背景」についてです。大きく 3 つの課題が挙げられ、1 つ目は「住民の高齢化」により、外出に困難を感じる人が増加傾向にあること。2 つ目は「公共交通を取り巻く厳しい状況」として、利用者減少や乗務員不足により、現状の公共交通サービスを維持・確保することが難しくなっていること。そして 3 つ目は、「交通不便地域の拡大」です。バス路線の減便や廃止により、「交</p>
-----	--

通不便地域」がさらに拡大が懸念されること。これらの背景から、地域主導での新たな公共交通サービスの導入が求められています。

4 ページ目は、「地域・行政・運行事業者による取り組み」についてです。地域公共交通の導入を実現するためには、資料にありますとおり、地域、本市、運行事業者がそれぞれの役割を果たし、互いに連携していくことが必要です。地域は運営主体となり、運行計画の策定や、利用促進活動を担います。本市は専門的な知見、ノウハウなどの提供や予算の範囲内での支援等を行い、運行事業者は運行をはじめ安全管理や運行管理を担います。

5 ページ目をご覧ください。こちらは、「本マニュアルの対象」についてです。このマニュアルは、既存の公共交通が十分に利用できない、交通不便地域を主な対象としています。しかしながら、近年、高齢化のさらなる進展により、交通不便地域の範囲が拡大傾向にあります。その場合に備え、柔軟にこのマニュアルを活用することも想定しております。

次に 6 ページ目です。ここでは「検討開始から本格運行開始までの流れ」を、大きく 4 つのステップで示しています。STEP1 が「事前準備」、STEP2 が「運行計画」、STEP3 が「実証運行」、そして STEP4 が「本格運行」です。それぞれのステップで、地域ニーズの把握や運行計画の策定、実際に試験的に運行を行う実証運行、そして最終的な本格運行へと進む流れを示しております。

7 ページ目は、先ほどの大きな流れをさらに細分化した具体的なプロセスを示しています。検討開始から本格運行までの流れについては、今後、数回に分けて協議を進めていく予定ですが、今回の会議では、事前相談にあたる部分として、冒頭の 3 項目、「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（地域協議会の立ち上げ）」について、詳しく協議を進めてまいります。

8 ページ目からは、マニュアルの具体的な内容案に入ります。まず「①本市への事前相談」についてです。地域として移動手段の確保に問題意識を持ち、地域公共交通の導入に取り組みたい場合は、事業検討の初期段階で本市に事前相談を行うこととなります。地域側の確認事項例として、移動に困っている声があるか、高齢化による将来の移動手段の不安が顕在化しているか、といった点が挙げられています。また、本チェックリストは、地域公共交通の導入検討を進める際の参考として示す一例であり、すべての項目を満たすことを求めるもので

はなく、地域の実情に応じて活用することを想定しています。本市は、地域からの相談を受け、マニュアルに基づき導入までの基本的な流れや先行事例を説明しますが、この段階では導入の可否や運行内容を決定するものではない点にご留意ください。

9 ページ目は、「②地域ニーズの把握」についてです。これは、地域公共交通導入の根幹となる重要なステップです。地域では、通院や買い物など、住民の生活移動の実態をアンケート調査や聞き取りを通じて把握します。その結果を整理し、「誰が、どこで、どのように困っているか」を具体的に明確にしていきます。本市は、調査結果を踏まえて専門家を交えながら現状を確認し、地域公共交通導入の必要性を検討します。既存の公共交通や福祉施策で代替可能かどうかも確認します。例えば、高齢者等を対象とした通院送迎や外出支援などの福祉施策により、一定の移動ニーズに対応できる場合があります。これらの既存施策では対応が困難と判断された場合に、次のステップへ進むこととなります。

10 ページ目は、「③検討体制の構築（地域協議会の立ち上げ）」についてです。本市と検討を重ねた結果、地域により取り組みを開始しようとする場合は、地域公共交通の導入・運営に向けた検討を行う組織として、「地域協議会」を設置し、その代表者を選出していただきます。地域協議会の立ち上げなどに関する確認事項例として、意見が偏らない構成になっているか、特定の個人に負担が集中しない工夫があるか、といった点を挙げています。本市としては、この地域協議会の立ち上げについて、本交通会議へ報告し、検討の進め方に関する助言や関係機関との調整、さらには必要に応じて専門的な知見の提供や支援を検討してまいります。

最後の 11 ページは、「次回の検討事項」についてです。今回の会議では、①から③までの 3 つの項目について協議を行ってまいりますが、次回の会議では、これらの①から③の振り返りを行い、その上で、④ワークショップの開催、⑤アンケート（全住民対象）の実施、⑥運行計画（案）の作成、といった次のステップについて協議を進めていく予定です。

案件 5「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」の説明は以上です。

北川議長

はい、ありがとうございます。地域の中では、既に実証運行や実証

実験という形で進めている事例がある状況です。今後、交通不便地域等の話も含めて考えていく中で、こういったマニュアルを作っておいてもよいのではないかという点については、他の自治体も既に同様の取組を行っている例が多くあるという認識です。ただし、それぞれ進め方やアプローチには違いがあり、富田林市の場合については、一歩ずつ段階的に進めていきたいという考え方です。

今回は3つの項目についての方針、いわゆる進め方の考え方を示した形になりますが、こうした形で進めていくことについてどうか、という説明だったかと思います。今後についても、進捗に応じて都度皆様にご覧いただきながら進めていきたいという趣旨で、今回はこの検討内容についてお示ししたということになります。

この場で協議を整えるというよりは、今後このような形で進めていきたいということで、皆様からご意見、ご質問等があればお受けしますが、いかがでしょうか。

マニュアルと表現していますが、どちらかというところ、いろいろ確認・チェックをしながら進めていくというものになるかと思えます。

著しく問題がある、これでは進められないって感じではなさそうですね。ご意見、ご質問等もないようですので、このような形で引き続き進めていくということで、よろしく願いいたします。

案件 6. 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の中間報告

事務局

それでは、案件6「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の中間報告」について、事務局よりご説明いたします。お手元の資料6の1ページ目をご覧ください。こちらは、本資料の目次となっております。

2ページ目をご覧ください。まずは前回までの振り返りとして、「実証実験の目的」について要点のみをご説明します。

1つ目は、路線バスによる金剛駅周辺と富田林駅周辺の相互移動促進、2つ目は、異なるバス事業者による連携施策の可能性検証、3つ目は、交通結節点周辺への立ち寄り促進による地域活性化効果の検証です。

次に、3ページ目をご覧ください。「実証実験の概要」について、こ

ちらも振り返りとしてご説明します。南海バスと近鉄バスを対象とした、各事業者片道1回ずつ利用可能な電子チケットでございます。販売価格は350円で、通常の場合、合計540円となるため、190円の割引となるものです。実施期間は、令和7年9月1日から令和8年2月28日までの6ヶ月間で、期間中終日利用可能です。

続いて、4ページ目、「乗継割引対象路線」と「乗継停留所」は近鉄バスと南海バスが共用して運行する停留所において乗り継ぐことで、これらの停留所で乗り換える際に、割引が適用される仕組みです。

次に、5ページ目をご覧ください。「利用実績(9月～12月)」として、現時点までの利用人数を月別にまとめたものになります。各月の利用人数は、9月は29人、10月は22人、11月は40人、12月は51人でございます。特に、11月以降に障がい者の利用者の増加が顕著となっております。

この実験は、2月28日まで実施いたしますので、今後の推移を確認しながら、さらなる利用促進に努めてまいります。

案件6「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の中間報告」の説明は以上です。

北川議長

はい、ありがとうございました。現在、乗継割引の実証実験を実施しているというところであり、中間報告という位置づけになります。

実証実験は2月28日まで実施しており、利用状況を見ますと、資料にお示ししているとおりとなっております。

本件につきましては報告事項ということで、ご意見とかご質問をお受けしたいと思いますが、何かございますか。バス事業者様から現場の声などについてご共有いただければと思います。まず、南海バス様からいかがでしょうか。

中田委員

実績を見ましても、利用者数としてはまだそれほど多くないという状況ではありますが、現時点では、現場のほうから特に支障があるという報告は受けておらず、特に問題はないという認識です。

北川議長

今回はスマートフォンでチケットを購入して利用していただく形となっていて、当初はどうなるかという不安もありましたが今のところは、問題はないということですね。

宮本委員代理（片桐氏）	<p>今お話いただいたとおりですが、電子チケットの取り扱い方について、南海バスと近鉄バスのそれぞれのチケットをタップして使用する必要があります、間違いが起こらないかなど当初はいろいろ懸念しておりました。</p> <p>しかし、現場に確認しましたところ、現在のところは間違いもなく順調に運用できており、例えばバスを停車させて、乗務員が説明に時間を要するといったこともなく、滞りなく運行できていると報告を受けております。</p>
北川議長	<p>はい、ありがとうございます。トラブルはなく、利用しやすい仕組みではあるものの、利用者数としてはまだ多くないという状況かと思えます。</p> <p>この点について状況を把握しておきたいのですが、事務局として、広報はどのように行いましたか。</p>
事務局	<p>広報についてですが、ポスターやチラシを作成し、各小学校に掲示及び配布をお願いいたしました。また、公共施設にも同様にポスターやチラシを配架し、広く周知を行いました。</p> <p>特に小学校には力を入れており、数百枚単位で配布していただいている状況です。あわせて、バス停への掲示やウェブサイトへの掲載も行き、利用者への周知を図ってきたところです。</p>
北川議長	<p>実証実験は2月28日までとなっておりますので、今後、振り返りを行っていくことになるかと思えます。できれば、委員の皆様にも一度ご利用いただければありがたいと考えております。スマートフォンで決済ができ、操作自体はそれほど難しくありません。最初の利用時に少し戸惑う部分はあるかもしれませんが、中央センター前などでも利用ができ、便利な仕組みとなっております。私自身も一度利用しましたので、ぜひ皆様にもご利用いただければと思います。よろしく願いいたします。</p>

案件 7. レインボーバスの運行経緯と今後のあり方について

事務局

それでは、案件7「レインボーバスの運行経緯と今後のあり方について」、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。

こちらは、本資料の目次となっております。

次に、2ページ目をご覧ください。「レインボーバスの概要」についてご説明いたします。レインボーバスは、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、富田林駅前から金剛連絡所間を運行しております。便数は現在1日7.5便、運賃は大人1回170円、小児90円でございますが、令和8年4月1日より大人1回200円に改定予定となっております。運行事業者は近鉄バス株式会社でございます。令和6年度の利用実績は15,051人、市からの補助金は7,758,156円となっております。

続いて、3ページ目をご覧ください。「運行見直しの背景とこれまでの経緯」として、主な出来事を時系列でまとめたものでございます。

令和2年10月には、国土交通省近畿運輸局より地域連携サポートプラン提案書が交付され、それを受けて、同年11月にはレインボーバスのあり方検討分科会が設置されました。分科会での協議を経て、令和5年9月1日には、運行の見直しが実施されました。

しかし、その10日後の9月11日に、金剛自動車株式会社が路線バス事業廃止を発表されました。そのため、レインボーバスはその一部の時間帯において、金剛ふるさとバス東条線への補完運行として活用するため、レインボーバスは3便に減便いたしました。

金剛ふるさとバス東条線における運行便数にも目途が立ちましたことから、昨年12月21日から、レインボーバスは便数を増便して戻したものでございます。

今回、レインボーバスが全便復帰したことにより、そのあり方を再検討する準備が整ったことから、今後のあり方を検討することについて、ご説明するものでございます。

4ページ目をから、「運行見直しの背景とこれまでの経緯」について、詳しくご説明いたします。

近畿運輸局との「地域連携サポートプラン」協定に基づく「提案書」において、既存路線バスと重複するルートの見直しや運賃の統一化など、既存路線バスに影響を与えないよう見直しを検討する旨が提案されました。これを受け、提案書に基づき「レインボーバスのあり方検討

分科会」を設置し、既存路線バスとの重複ルート見直しや運賃統一など、運行内容について協議を行ってまいりました。

5 ページ目をご覧ください。「令和 4 年度第 3 回の交通会議にて具申」された内容についてご説明いたします。

市民委員や路線バス事業者等で構成する「レインボーバスのあり方検討分科会」において検討を行った結果、以下の「3つの案」が取りまとめられました。

①現在のレインボーバスを廃止し、路線バス乗継割引の実施

②現在のレインボーバスの運行を廃止し、レインボーバスで活用した財源を含む予算を交通不便地域対策に活用

③現行ルートの縮小及び運賃の値上げ

このうち、利用者への影響が大きい①・②案を踏まえ、まずは③案に基づき、路線バスとの輻輳区間の解消及び運賃の見直しを行うことが具申されました。そして、令和 4 年度第 6 回交通会議において、この運行内容の見直しが決定された次第でございます。

今後は、見直し後の利用状況等を踏まえ、引き続き交通会議において検討を行うことになりました。

6 ページ目をご覧ください。「令和 5 年 9 月 1 日より、以下のとおり運行内容の見直しを行った」点についてご説明いたします。

この見直しでは、ルートを見直し、「けあばる」「富田林病院前」の各停留所を廃止し、各便の所要時間を短縮しました。便数は 8 便から、平日 9 便、土・休日は 7 便とし、最終時間を繰り上げました。また、運賃は現行の 100 円から、路線バス初乗り運賃と同等の 170 円に改定されました。しかし、令和 5 年 12 月 21 日より金剛ふるさとバス東条線の補完運行のため、レインボーバスは 3 便に減便したダイヤとなりました。

7 ページ目をご覧ください。こちらの表は、これまでのレインボーバスの運行状況をまとめた表でございます。

令和 5 年 12 月 20 日以前、令和 5 年 12 月 21 日から令和 7 年 12 月 20 日、そして令和 7 年 12 月 21 日以降の運行内容を比較しております。

現在のレインボーバスの運行内容は表の右、青枠で囲っている部分となります。

最後に、8 ページ目をご覧ください。「今後のあり方について」でございます。

令和 7 年 12 月 20 日をもって、金剛ふるさとバス東条線の補完運行

が終了し、12月21日から8時台から17時台の7.5便で運行となりました。昨今の状況としましては、燃料費や人件費の上昇により運行経費が高騰していることに加え、乗務員不足の問題も生じております。これらを踏まえた検討も必要でございます。

今後は、これらの状況を踏まえ、レインボーバスの利用実績や利用者動向を確認しながら、「レインボーバスのあり方検討分科会」を再度開催し、レインボーバスの今後のあり方について、改めて検討を行う予定でございます。

案件7「レインボーバスの運行経緯と今後のあり方について」の説明は以上です。

北川議長

はい、ありがとうございました。本件につきましては、令和5年以降に委員に就任された方も多く、何を協議するか分かりにくいと感じられる部分もあるかと思えます。私自身も令和5年10月から本交通会議に参画させていただいておりますが、それ以前には「レインボーバスのあり方検討分科会」というものがあり、レインボーバスの運行内容について3つの案の具申があったということです。その後、レインボーバスについて再度検討していきましょうという話があった中で、金剛ふるさとバスの経緯があり、レインボーバスについては東条線への支援にまわっていたという事情もあり、検討自体が一旦止まりました。そうした中で、前回の交通会議では、レインボーバスが元の便数に戻った後、運行内容について再度検討し直す必要があるのではないかという話になり、レインボーバスのあり方検討分科会を再度開催する、というお諮りに近い内容であったと理解しております。

委員の皆様から何かご意見やご質問はございますか。

また、今後、分科会としてどのような形で進めていくのか、イメージを共有しておいた方がよいと思えます。この交通会議の下部組織として設置するのか、開催の際には別途集まる形になるのかなど、そのあたりの進め方について、前回の分科会の開催状況も踏まえ事務局に確認しておきたいと思えます。

事務局

令和3年度、4年度になりますが、当時、レインボーバスのあり方検討分科会は、交通会議本体の分科会という位置づけで設置され、その中でレインボーバスのあり方について議論を行ってまいりました。主に交通会議委員の中から選出された委員で構成された分科会で、検討を

進めてきたという状況でございます。

今後の進め方としては、来年度に向けて、レインボーバスの利用状況等も踏まえながら、同様の形で分科会を再度設置し、その中で議論を進めていきたいと考えております。委員構成については、まだ確定ではありませんが、前回と同様に交通会議委員の中から選出をお願いし、その委員の皆様により方についてご議論いただくという内容を想定しております。

北川議長

レインボーバスに特化した検討になるということですね。分科会での検討内容については、その都度交通会議で報告を行い、協議が必要な事項については、この交通会議に協議案件として提案されるという流れになるかと思えます。

紺屋委員

レインボーバスの件についてですが、資料を拝見し、またお話を伺っていると、本当に大変な状況であるということは理解できます。ただ、実際に困っている方が多くいらっしゃるという点を、ぜひ検討の中で重く受け止めていただきたいと思います。

以前は、富田林駅からレインボーバスが出て、けあばるを經由し、富田林病院、市役所、すばるホールへ行けるルートがありましたが、それがなくなってしまいました。その結果、本当に困っている方が多くいらっしゃいます。また、向陽台2丁目、3丁目、4丁目から総合福祉会館まで行けるバスがなくなったことで、利用者が減ったのだという話も、総合福祉会館の利用者から伺っています。

一人一人の利用者の立場を考えた上で、ぜひ検討を進めてほしいと思います。検討には多くの労力が必要だとは思いますが、困っている人がいるという点を踏まえ、時間がかかっても検討を続けていただきたいと思いますという意見です。

北川議長

そうした点も含めて、慎重に検討を重ねていくことが大切だと考えています。今回は報告事項ということではありますが、今後しっかりと検討を進めていくための集まりであると認識しておりますので、これまでの経緯も引き継ぎながら進めていくことになるかと思えます。

そのほかにご意見はございますか。今後、随時報告があるかと思いますが、よろしいでしょうか。それでは、来年度から分科会を再度開催するというので、よろしく願いいたします。

案件 8. 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等の報告について

事務局	<p>それでは、案件 8「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等の報告について」、事務局よりご説明いたします。お手元の資料 8 の 1 ページ目をご覧ください。こちらは、本資料の目次となっております。</p> <p>次に 2 ページ目をご覧ください。こちらは、令和 7 年 10 月 21 日に開催されました「金剛ふるさとバス利用促進検討分科会」の報告です。</p> <p>主な議題は、金剛ふるさとバスのウェブサイトとミステリーツアーイベントについてでした。会議では、10 月 1 日にウェブサイトを公開したことを報告し、その操作方法について説明がありました。また、ミステリーツアーイベントの参加申し込み状況と、ツアー内容の最終報告が行われました。イベント参加者へのアンケート内容についても検討を行い、次回以降の分科会では、次年度の利用促進策について協議を進めていくことになっております。</p> <p>3 ページ目をご覧ください。こちらは、令和 7 年 11 月 12 日に開催されました「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」の報告です。</p> <p>この会議では、規約の一部改正と令和 8 年度の事業概要について協議が行われました。また、北大伴線の路線見直しに伴う運行協議、そして東条線および北大伴線におけるダイヤ改正に伴う地域公共交通計画変更の協議、その他、千早赤阪村における自家用有償旅客運送の更新や、喜志循環線の太子町役場前停留所の移設に関する報告、さらに金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の報告も行われました。</p> <p>次に 4 ページ目です。こちらは、先ほどご説明いたしました令和 8 年度の事業概要の中から、「利用促進に向けた取組」について抜粋したものです。目的は、金剛ふるさとバスの利用促進を図ることであり、金剛ふるさとバス利用促進検討分科会が中心となって様々な取組を進めていく方針であります。具体的な取組イメージとしては、スタンプラリーやツアーイベント、フォトコンテストなどが挙げられております。</p> <p>最後の 5 ページ目をご覧ください。こちらは北大伴線の運行協議内容の抜粋です。この路線の見直しは、沿線にある府営富田林楠住宅の建て替えに伴う道路整備により、道路の形状が変更されるため実施さ</p>
-----	---

北川議長	<p>れるものです。資料に示されている図の通り、運行ルートが一部変更となりました。ただし、運行時間帯、便数、そして運行事業者に変更はございません。</p> <p>案件8「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等の報告」の説明は以上です。</p> <p>はい、ありがとうございました。こちらにつきましては、金剛ふるさとバスを中心とした地域公共交通活性化協議会から、現在このような状況であるといった内容をご報告いただいたものです。委員の中には、当該協議会の委員として参画されている方もいらっしゃいますので、何かございましたら、ご質問やご意見をお聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>特にご意見等はございませんでしょうか。それでは、今後また折に触れて、状況等についてご報告をいただければと思います。</p>
------	--

案件 9. 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いたします。次回の交通会議につきましては、現時点では未定となっております。会議の議題、配布資料、開催日時および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>事務局からは、以上です。</p>
-----	---

以上