

令和8年度 第1回 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 議事録

日時：令和8年4月22日（水）午後3時～午後3時45分  
会場：河南町保健福祉センター「かなんぴあ」2階 大会議室

●出席委員 28名

猪井委員、中野委員、田中委員、松井委員、亀井委員（福本氏が代理）、東委員、吉田委員、田中委員、金谷委員、米原委員、古川委員、伊藤委員、川邊委員、田邊委員（小林氏が代理）、野谷委員、中島委員（壺井氏が代理、オンライン）、吉崎委員、芝辻委員（松本氏が代理）、小森委員、川崎委員、吉村委員、音羽委員、田中委員、森下委員、森田委員、江島委員、菊井委員、西井委員

●欠席委員 4名

湯口委員、井関委員、市村委員、中塚委員

●公開・非公開の別 公開

●傍聴人数 27名

●会議次第及び議事要旨

案件

- (1) 令和8年度 地域公共交通計画の認定変更について（報告）  
事務局より資料1に基づき報告した。
- (2) 令和9年度 地域公共交通計画の認定申請について  
事務局より資料2-1～2-3に基づき説明し、承認された。
- (3) その他
  - ・地域公共交通活性化協議会、中東情勢による燃料費高騰について  
大阪運輸支局の田中委員より報告があった。
  - ・次回協議会について  
事務局より次回会議の開催日時等について、報告した。  
日時：令和8年8月5日（水）午後3時～  
場所：河南町保健福祉センター「かなんぴあ」2階 大会議室

●資料

別紙	委員名簿
資料1	令和8年度 地域公共交通計画の認定変更について
資料2-1	令和9年度 地域公共交通計画の認定申請について
資料2-2	地域公共交通計画の軽微な変更に係る包括的な合意について
資料2-3	地域公共交通計画認定申請書（案）

●議事概要

## 会長挨拶

吉村会長

皆様、こんにちは。改めまして、地域公共交通活性化協議会会長の吉村善美でございます。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中にもかかわらず、本協議会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

さて、今年度初めての協議会開催となりました。昨年度は、バス運行では12月の東条線の延伸や北大伴線の路線見直し、利用促進ではミステリーツアーイベントの開催など、金剛ふるさとバスの利便性向上や魅力発信に向けて様々な取組をしてまいりました。また、先ほどの感謝状贈呈でもありましたとおり、3月には金剛ふるさとバスロゴマークの一般投票を実施させていただき、ロゴマークを決定することができました。ご協力いただいた大阪芸術大学の学生の皆様をはじめ、高橋教授、関係者各位の皆様、そして一般投票にご投票いただいた皆様には、この場をお借りいたしまして、厚く御礼を申し上げたいと存じます。本当にありがとうございます。

それでは、本日の協議会でございますが、北大伴線の路線見直しに伴う国庫補助の変更についての報告のほか、金剛ふるさとバスの運行にかかる国庫補助申請に必要な地域公共交通計画の認定申請についての協議をさせていただきたいと思っております。

委員の皆様方におかれましては、忌憚のないご意見を賜りますよう、どうぞよろしく願いいたします。

## 案件

### (1) 令和8年度 地域公共交通計画の認定変更について（報告）

事務局

資料1をご覧ください。

1 ページ目、①の趣旨につきまして、令和8年6月1日からの北大伴線におけるダイヤ改正に伴い、令和7年9月26日付けで国土交通大臣から認定を受けた地域公共交通計画に変更を加える必要があるため、その変更内容について報告するものでございます。なお、本変更は軽微な変更該当し、包括的な合意を得ていることから、概要のみの報告とさせていただきます。なお、今回の北大伴線のダイヤ改正にかかる運行協議につきましては、2月20日開催の本協議会において、協議済みでありますことを申し添えます。②主な変更内容につきまして、すでに申請したもののうち、(1) 地域公共交通計画別紙、(2) 表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者、(3) 系統キロ程表、(4) 運行系統図、(5) 運行カレンダーとなりますが、変更内容の一部につきましては、次のページでご紹介いたします。

2 ページをご覧ください。

変更内容の概要としまして、現在の運行内容は、7時～20時台を11便で、自家用有償旅客運送により河南町が運行していますが、令和8年6月1日より、6時台に大伴口～富田林駅の0.5便、7時～19時台

を富田林駅～府営楠住宅前～富田林駅の10便、20時台に富田林駅～府営楠住宅前の0.5便の運行に変更します。運行ルートは、大伴住宅前で右折し、北大伴を経由して循環する運行から、現行の大伴口の停留所付近から右折し、外周を大きく回って循環するルートに変更します。3ページ目をご覧ください。

最後に、③スケジュールにつきまして、今回ご承認いただきました後、4月中に所管する近畿運輸局に対し計画変更の届出をし、補助対象期間である令和8年9月までの運行を行い、その結果に基づき令和8年11月に補助金の交付申請をし、近畿運輸局による事業評価を経て、令和9年3月末までに交付決定を受ける流れとなります。

(2) 令和9年度 地域公共交通計画の認定申請について  
事務局

資料2-1をご覧ください。

1ページ目、①の趣旨でございますが、国土交通省が定める、地域公共交通確保維持事業による国庫補助金を活用して、地域公共交通の運行を確保・維持しようとするときは、地域公共交通計画に必要書類を添えて国に認定申請をする必要があります。この認定申請を行うにあたり、この地域公共交通活性化協議会にて協議を調える必要があるため、その内容について協議するものでございます。②今回活用する予定の国庫補助金でございますが、地域間幹線系統補助金と地域内フィーダー系統補助金の2種類を活用するものでございます。

まずは、左の地域間幹線系統補助金の概要につきまして、鉄道駅を発着地として、地域の拠点間、例えば、富田林駅から河南町役場などの各市町村の交通拠点や中心市街地間をつなぐ幹線の運行経費を補助するもので、補助率は補助対象経費の2分の1が最大でございます。補助対象経費は、運行経費に運賃等の収益を差し引いた額を基本としたものでございます。右の地域内フィーダー系統補助金の概要につきまして、先ほどの地域間幹線に接続し、幹線交通を補完する支線の運行経費を補助するもので、こちらも補助対象経費の2分の1が最大となります。ただし、市町村ごとに定められた上限額と補助対象経費の2分の1を比較して金額が低い方となります。補助の対象となる期間は、いずれも補助金も令和8年10月～令和9年9月でございます。

2ページ目をご覧ください。

③地域間幹線系統補助対象路線でございますが、喜志循環線、阪南線、さくら坂循環線及び千早線で、近鉄バス株式会社及び南海バス株式会社に運行を委託する路線でございます。

3ページ目をご覧ください。

④地域内フィーダー系統補助対象路線でございますが、東条線、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、南海バス株式会社、河南町及び千早赤阪村に運行を委託する路線でございます。さくら坂循環線、千早線及び阪南線につきましては河南町及び千早赤阪村による自家用有償旅客運送の路線、その他の路線は全便が対

象となります。

4 ページ目をご覧ください。

⑤申請内容でございますが、「様式第 1 - 1 地域公共交通計画認定申請書」、「補助要綱規定事項一覧表及び記載箇所抜粋」、「地域公共交通計画 別紙」に加え、その他申請に必要な関係書類でございます。なお、今回申請しようとする計画認定申請書の案は、資料 2 - 3 となります。

5 ページ目をご覧ください。

⑥スケジュールでございますが、今回ご承認いただきました後、6 月末までに所管する近畿運輸局に対し計画認定申請をし、9 月までに計画認定をいただいた後、10 月から翌年の令和 9 年 9 月までの 1 年間運行を行い、その結果に基づき令和 9 年 11 月に補助金の交付申請をし、近畿運輸局による事業評価を経て、令和 10 年 3 月末までに交付決定を受ける流れとなります。

次に、資料 2 - 2 をご覧ください。

地域公共交通計画の軽微な変更に係る包括的な合意について、ご説明いたします。①この趣旨といたしまして、国土交通省が定める、地域公共交通確保維持事業実施要領の規定により、地域公共交通計画の軽微な変更について、あらかじめ協議会において包括的な合意が得られている場合は、変更の都度、協議会を開催しなくても協議会の協議を経たものとして取り扱うことができることから、包括的な合意を得るものでございます。②軽微な変更内容につきまして、補助の認定を受けた路線において、運行回数や運行距離（キロ程）など、10%までの変更の場合は、軽微なものとするものです。ただし、上記内容の変更を行った地域公共交通計画については、協議会構成員（委員）において情報共有することが必要です。

なお、先ほど申しました認定申請をする資料の案を資料 2 - 3 としてご提示しておりますので、ご参照ください。認定申請書類の記載事項等における、詳細な説明につきましては、時間の都合上、割愛させていただきますことをご了承願います。なお、後日、申請書類につきましてご意見、ご質問等がございましたら、事務局までお問い合わせいただき、軽微な修正につきましては、会長において適宜対応することといたしたくご協力お願い申し上げます。

この地域公共交通確保維持事業について、大阪運輸支局様から補足説明等がございましたら、よろしくお願いたします。

中野委員

資料の 2 - 3 について、補足の説明をさせていただきたいと思っております。まず、資料 2 - 1 に戻っていただくと、先ほど事務局からもご説明がございましたが、地域間幹線系統補助金とは補助対象経費の 2 分の 1 を国が補助するというものです。この補助対象経費というのは、その系統のバスを走らせるために必要な費用から、そのバスを走らせることで発生する収益を差し引いた差額、いわゆる欠損分の 2 分の 1 を補助するというもので、基本的には赤字のバス路線であるということが前提になってお

ります。そして、資料2-3で実際に今回の補助対象となる系統の数値をそれぞれ算出させていただいており、少し確認させていただきたいと思えます。資料2-3を6枚めくっていただきまして、左ページで表1、右ページで表2と書いているページです。かいつまんで説明させていただきますと、こちらは近鉄バスの例ですが、申請事業者の概要と経常収益、経常費用、経常損益、経常収支率と書いています。これがいわゆるバス事業者全体としての経常収支でありまして、まず基本的には、多くのバス事業者は経常収支で言いますと、収支率100%を割っている赤字であるというような状況にあります。それから、この幹線補助については系統ごとに見ていくこととなりますが、どこを確認すればいいかと言いますと、同じページの下の方に、キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益というところがあります。こちらの補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用685円49銭というのが、近鉄バスがバスを1キロ走らせるときに必要な経常費用を表しています。次に、近鉄バスが系統ごとにバスを1キロ走らせたときに、どれだけの収益が得られるかというのが、1枚めくっていただきまして、2ページ先の右から2番目のところにそれぞれの系統が1キロ走ることによって得られる収益が記載されています。4番の系統でしたら390円0銭、5番の系統でしたら565円43銭、6番の系統でしたら543円0銭となっています。これが1キロ走らせることによって得られる収益で、これと先ほどの経常費用685円を比較することとなります。4番の系統で言いますと、1キロ走らせて390円を得られるのに対し、費用が685円かかるということになり、その分が欠損になりますので、その欠損の半分を国が見ましようというようなところでございます。また、2ページ戻っていただき、単純な考え方でいうとそういうこととなりますが、実は、事業者の経常費用をそのまま計算式に当てはめているのではなく、国としては、その地域の標準的な運賃原価に基づいて計算をしております。先ほどの、2番の685円49銭と書いている事業者の経常費用の一つ右側に、地域キロ当たり標準経常費用というのがございます。これが何かと言いますと、この京阪神ブロックというエリア内の事業者の標準的な原価のことを指します。近鉄バスに関しては、経常費用が685円49銭で算定されていますが、地域の標準経常費用につきましては、それより100円ほど低い589円ということで計算されてしまいます。したがって、この100円の差額は国の補助を受けられない金額となってしまいますので、必ずしも国がすべてをカバーできる訳ではないということです。このため、国の補助があったとしても、それですべてを賄うことができるというわけではなく、あとは自治体による援助や事業者の方で赤字を抱えて運営をさせていただいているのが現状でございます。皆様には、国の補助があるから安心して余裕をもって運営しているわけではなく、赤字でありながら走っていただいているということをご認識いただければと思います。

吉村会長 委員の皆様にお諮りいたします。議事「2. 令和9年度 地域公共交通計画の認定申請について」承認することに、ご異議ございませんでしょうか。

各委員 異議なし。

### (3) その他

#### ・大阪府に対する委員の発言内容の報告について

吉村会長 私から1点ご報告させていただきます。令和8年2月20日に開催しました令和7年度第5回協議会におきまして、小森委員より、大阪府が南河内地域において実施予定の自動運転バス実証実験について、大阪府に対して、本協議会の場におきましても詳細かつ丁寧な説明を求める旨の発言があったかと思えます。このことにつきましては、大阪府都市整備部長宛に本協議会長名で書面にて報告したことをご報告させていただきます。

松井委員 大阪府の松井です。2月に開催しました第5回協議会におきまして、事前説明がないまま突然議事が提起されるということがあり、また書面開催となりました第6回協議会が突然の開催となり、極めて短い期間での回答を求められました。そのことから、3月19日付けで、本協議会を円滑に運営するため、事前に関係者で正確な状況を共有し、議論できるよう、関係自治体の委員等で構成する幹事会の設置を事務局宛てに要請させていただいたところでございます。その後のご対応につきまして、教えていただければと思います。

吉村会長 先日、そのような話をいただきました。事務局宛てに要望いただいたということで理解しております。今後、重要案件については、市町村長を含めて協議相談していくということで対応したいと思えます。

松井委員 我々大阪府も含めた行政サイドとの理解でよろしいでしょうか。

吉村会長 富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村の1市2町1村の首長で重要案件がありましたら、協議をしていくということですので、幹事会を設置するということは考えておりません。

松井委員 今後の円滑な議事進行のためにも、改めまして幹事会の設置を求めたいと思えますので、どうぞよろしくお願いいたします。

猪井委員 今ほど幹事会の設置という意見がございましたが、この協議会の場で皆さんと議論することが最も重要だと思いますので、複数回の会議を設置することでこの協議会が動きにくくなることは避けるべきではないかと思えます。今のところ、そこまでこの会議の議事整理に大きな問題が生

じているとは考えていません。事務局の皆さんが集まって話をされて、これまでも準備されてきていますので、どうしても幹事会を設置しなければならないということは思っておりません。そのあたりを含めて、この場で皆さんが議論して決めていくことが大事ですので、幹事会ですべて整理をしていくというのは、元々の趣旨とは違うのではないのでしょうか。

松井委員 協議会で決めていくというのは勿論だとは思いますが、行政間同士での協議が必要なところもあるかと思っておりますので、そういうところでお願いしたいということでございます。

吉村会長 先ほどお話ししましたように、1市2町1村で重要案件につきましては、色々と相談をしていくということですので、幹事会等については今のところ考えておりません。

森田委員 河南町長の森田です。この協議会の会議は、この地域の皆さんの交通をどうするかということで、これは大変だということで始まった会議であると認識しています。これからのバス交通をどのように維持していくかというのは、この協議会の本来の目的であり、これは紛れもないことだと思います。今日ご参加いただいております委員の皆様もバス交通をどうするのか、どうにかしないといけない、という考えについては皆さんが同じ気持ちだと思っております。こうした実現のために集まっていたので、まずは合意形成が十分必要であると思っております。前回のような多数決で賛否が分かれるというような状況があったというのは事実であり、これはこの会議体としてはいいことではないと思っております。できれば、皆さんがこれでいこうというような形でこの協議会を進められることがベストだと思っております。こうしたことから、大阪府の方も色々なことをご提案されていると思っております。その中で河南町としては、私も協議会の委員の1人として参加していますが、我々はこのバス交通を税金の中から負担金を出して維持しているというそういう側面もあります。委員としての立場と、それぞれの行政のトップとしての立場の二つがあり、それを両立するためには、ある程度、4市町村の足並みを揃えようということが、当然ながら必要になってきます。それで色んなところからご支援をいただく時には、ご支援いただくところとの調整が必要になってくると思っております。先ほどありましたように、重要な案件などについては、当然ながら議題として上げる前には、色んな調整をした上でやっていただけたらとは感じておりますので、こういった会議体の仕組みがあってもいいかなという意見を言っています。皆さん方に誤解のないようお願いしたいのですが、先ほど言いましたように、一部の委員の意見だけで決まるわけではなく、これは地元の皆さんのご意見を反映させて、その上でこの協議会に出していると、そういうところでは、この協議会が円滑に進めるということが当然ながら必

要になってきますので、こういう意味で私は意見を申し上げているということをご理解いただきたいと思います。しかしながら、色んな主張やご意見があると思いますが、皆さんの最終着地点は一緒だと思います。それは何かと言いますと、やはりバスを維持していくことが最終の着地点で、それにあたってどういうプロセスで進めていくべきかということが現在議論されているかと思っておりますので、そういう点はきっちりと議論していただいて今後の協議会運営に反映していただければと思います。

田中委員 太子町長の田中です。前回も述べさせていただきましたが、ここにいる全員がより良い交通を作っていこうという気持ちに全く間違いはないと思っています。そして、最終決定はこの協議会でしっかり議論していくということが重要であると思っています。例えば4市町村それぞれがバラバラの方向を向いていると、委員の方も非常に戸惑われると思います。その点、先ほど吉村会長から重要な案件については、しっかり協議していくと言っていたので、安心しています。ただ、大阪府についてもやはり関わりが強いということもありますので、必要に応じて大阪府とも調整していくことが必要になるかと思っております。

菊井委員 千早赤阪村長の菊井です。河南町や太子町も発言されたように、この場で賛否が分かれるということは好ましくないと思いますので、事前に何らかの調整会議を開催してもらいたいという考えについては同意見です。そして、最終的にはこの協議会で皆様の合意のもとで決めていくことには間違いないので、我々行政だけで決めるということは何も考えておりませんが、やはり行政としましても税負担により補っていますので、事前に必要に応じて調整会議を設けていただきたいと思います。我々としましても、この協議会は非常に重要でございますし、持続可能な公共交通を実現していくためには住民の皆様、そして事業者の皆様と同じ方向を向いてこれからも取り組んでまいりたいと思います。このことについては、当初から何ら考えは変わっておりませんが、事前調整の場は設けていただけると幸いです。

吉村会長 それぞれの市町村長様からご意見いただきました。本当にそうだと思います。特に今日のロゴマーク感謝状の贈呈につきまして、本当に良かったと思っています。ただ、ご意見がありましたように、私たちは委員であり、首長という立場でもありまして、予算の権限も一定あり、予算化という言葉が非常に大事だと思っていますので、重要案件につきましては、市町村長間で相談しながら提案をしていきたいと思っています。

・地域公共交通活性化協議会、中東情勢による燃料費高騰について

田中委員 大阪運輸支局の田中です。私から2点お話しさせていただきます。まず、1点目ですが、皆様にお配りさせてもらっている「地域公共交通について活発で良い議論ができる会議のために」という資料についてです。な

ぜかと言いますと、今回7名の委員が代わるとのことで、この協議会に初めて参加される方がおられますので、協議会にどのように参加すればいいのか、を簡単にお話しさせていただきます。1ページ目ですが、南河内地域も金剛バスの廃止に伴って会議体が立ち上がっているように、全国的に地域公共交通はどこも大ピンチの状況です。色々な原因がありますが、モータリゼーションの発達によって、自家用車というドアツードアで便利で快適な移動手段が一般的になったこと、また少子高齢化によって、通勤や通学に公共交通を利用する人が激減したことなどが挙げられます。しかし、このページ中段にありますように、公共交通を必要とする人は潜在的な需要を含めて多数います。このように、地域公共交通はなくてはならない存在ですが、これまでは正直なところ交通業者に任せきりの状態が続いてきました。それを地域にふさわしい公共交通は何か、どういう交通が必要なのか、などを関係者で話し合うための場としてこの会議があります。誰かがやってくれるのではなく、自分たちで考える場というところです。次に、4ページ目ですが、この協議会に参加している人達の立場が書かれています。委員名簿を見ていただくと様々な人が参加していることが分かると思いますが、その人達がどういう立場で参加しているのかが記載されています。その次の5ページ、6ページでは、疑問に思ったことは質問していただいてもいいですよ、ということが書かれています。例えば、分からない専門用語が出てくる場合がありますので、その用語がどういう意味かを聞いていただくことも一つかと思えます。特に、住民委員の方はそのようなことがあると思えますので、気兼ねなく質問してもいい場であると思っていただければと思います。ここで私が大事だと思っているところですが、6ページの下の方に学識経験者からのポイントというところがありますが、3行目に地域の将来を想像しながら検討しましょう、とあります。また、その次には公共交通の役割分担や地域の将来を広い視点をもって、とあります。例えば、私も気になっているところではありますが、今度大阪府さんが南河内地域に自動運転バスを走らせることになっています。この自動運転バスについて、既存のバスにどのような影響があるのか、その影響については何を見ればわかるのか、3年間実験を実施するとおっしゃっていますが、その後はどうするのか、実験で使用した車両はそのまま使用できるのか、実験では大阪シティバスが運行されると聞いていますが、その後は誰が運行してくれるのか、経費負担はどうするのか、運賃は既存交通に合わせるのか、そもそも運賃を取るのか、などの様々な疑問点があると思えます。この地域を走る自動運転のことですので、大阪府さんに全て考えてもらうこともどうかと思えますし、そういったところをこの地域の交通を考えるこの場でしっかり議論すべきだと思います。せめて共通認識として持つべきだと思います。

もう1点、別の視点のお話をさせていただきます。ニュースでも頻繁に出ているので、皆さんもご存じだと思いますが、最近の中東情勢によって、燃料高騰に多大な影響が出ています。国も補助等による緩和策を出

していますが、この地域を運行されている近鉄バスさんや南海バスさんにも直接的な影響が出ています。まず、事業者さんとしては、燃料がないとバスを走らせることができないので、燃料の確保に尽力されています。今すぐ燃料不足でバスが止まるようなことはありませんが、実際のところ以前より2倍の燃料費がかかると聞いています。それだけ経費がかかってきますので、自治体の皆さんも、住民の皆さんも、予算確保の必要性や、燃料費高騰に伴う運賃改定などの動きが今後出てくるかもしれないと思いますが、ご理解をお願いしたいと思います。

吉村会長 今後の地域公共交通をみんなでどう支えていくのかを、私たちはこれからこの協議会で協議をしながら進めていく必要があると思っています。ただ、やはり財源は必要ですので、これからも4市町村長で相談しながら進めていきたいと思っています。

・次回協議会の日程について

事務局 令和8年度第2回目の協議会は、令和8年8月5日(水)午後3時から、場所は本日と同じ河南町総合保健福祉センター「かなんびあ」2階 大会議室を予定しております。

以上