

案件6 富田林市地域公共交通計画における各事業の進捗状況について

令和8年度 第1回
富田林市交通会議 資料6

目次

- 1 地域公共交通計画とは
- 2 現行計画の振り返り
- 3 現行計画策定後以降、新たに発生した地域公共交通の問題点について

1 地域公共交通計画とは

■ 位置づけ

- └ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月改正)に基づき、地方公共団体が作成するもの
- └ 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」として役割を果たすもの
- └ 法定協議会において協議しつつ、交通事業者・地域関係者と連携し、作成するもの

■ 策定方法

- └ 地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会(以下、法定協議会という。)を開催し、協議を行う。
- └ 法定協議会を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねて作成していく。

■ 計画策定におけるポイント

- └ まちづくり・観光施策との一体的推進
- └ 持続可能な公共交通ネットワークの確保
- └ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- └ 関係者(住民・事業者・行政)の連携

1 地域公共交通計画とは

■ 地域公共交通の現状と課題



人口減少・少子高齢化

人口減少・少子高齢化により利用者は減少する一方、移動手段の確保が必要な高齢者は増加している。



公共交通を取り巻く厳しい状況

公共交通利用者の減少、タクシー・バス乗務員の不足など、現状の公共交通サービスを維持・確保することが難しい。

時代の変化を的確に捉え、行政、事業者、地域が一体となって地域公共交通を維持・確保していくため、地域公共交通計画を策定する必要がある

2 現行計画の振り返り



富田林市地域公共交通計画 概要版(改訂第2版)



計画期間:令和5(2023)~令和9(2027)年度 計画区域:富田林市全域

策定の背景と目的 (本編P.1)

本市では、“交通”に関連する各種計画と整合を図り、交通の分野に属する施策を優越して位置付けるマスタープラン「富田林市交通基本計画」を平成24(2012)年に策定しました。その後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、交通事業者との協議や地域との勉強会を行ってきました。また、令和2(2020)年には、国との協定による「地域連携サポートプラン」の提案を受けたこともあり、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ことを目的として「富田林市地域公共交通計画」を策定するものです。

本市における地域公共交通の課題 (本編P.48)

ア.誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの実現	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	ウ.自動車に依存しない生活環境・移動環境の構築
エ.地域特性に応じた移動サービスの構築	オ.交通手段(主体)ごとの適正な役割分担	カ.市民(地元企業含む)・交通事業者、行政の連携

目指すべき将来像と基本的な方針 (本編P.71、76、77)

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**

基本方針	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	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	III 地域公共交通への理解醸成と利用	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
------	--------------------------------------	-----------------------------	---------------------	--------------------------------------

評価指標ならびに目標値 (本編P.85、86)

計画の推進に向け、以下の目標値を設定します。

基本方針	評価指標	現状	目標値
I	サービスレベル	鉄道駅の数(駅)	7
		停留所の数(停留所) ※レインボーバスを除く	91
	利用者数	7駅の乗降者数(人/日、千人以下切上げ)	87,000(2018年度) 69,000(2021年度)
		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)
II	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	45.4%(2023年度)
		交通不便地域の数(箇所)	8
		地域公共交通に対する行政負担額、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(円/年、千円以下切上げ)	165,268千円 (2024年度予算額)
		移動手段の満足度の割合(%)	86%
III		高齢者や障がい者等に対する研修等の実施	0
		市内で運行される路線バスサービスの認知度(%)	49.1
IV		市内で運行される路線バスサービスの利用頻度(%)	42.8
		その他の輸送資源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

地域公共交通の将来ネットワーク (本編P.79、80、81)

位置づけ	モード	役割
地域公共交通	広域幹線	鉄道
	地域内幹線	路線バス水色
	地域内幹線	路線バス緑色
	地域内支線	路線バス青色
	その他バス路線	路線バス・コミュニティバス紫色
	面的交通	タクシー
その他	補助的交通	地域の輸送資源
	補助的交通	地域主導の公共交通
	福祉交通	福祉交通

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ります。

※交通不便地域:鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れた地域(市内8か所が該当)のことをいいます。



(本市内の鉄道の例)



(本市内の路線バスの例)



(本市内の交通不便地域の例)



2 現行計画の振り返り

目指すべき姿を実現するための事業メニュー



基本的な方針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 (本編P.88、90、92)

近年の車社会の進展や人口減少、少子高齢化、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大によるライフスタイルの変化などを背景に、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。そのため、すべての市民にとって、安心・安全な移動環境が提供できるよう、既存の地域公共交通ネットワークの維持、及び、よりきめ細やかな地域公共交通ネットワークの形成に、行政と事業者が一体となった視点から取り組みます。

Ⅰ-A 東西の都市拠点をつ結ぶ幹線バス軸の形成

○取組内容(例)

- 路線バスの乗り継ぎ割引制度の導入
 - 近鉄富田駅と南海金剛駅間等の本市東西交通の円滑化
- MaaSへの取組の推進
 - 多様なモビリティサービスの組み合わせ方針やMaaSアプリ等の活用方策の検討

※MaaS(Mobility as a Service):
移動ニーズに対応し、鉄道やバス等の複数の公共交通等を最適に組み合わせる検索、予約、決済等を行うサービス

Ⅰ-C 隣接市町村との連携による公共交通サービスの形成

○取組内容(例)

- 他市町村との連携強化
 - 広域的な視点で、地域公共交通の活性化及び利便性向上施策の推進
- 民間路線バスに対する適切な支援体制の構築
 - 国等の補助事業を活用した支援の実施

(市域を跨ぐ路線を有する路線バス)



Ⅰ-B 鉄道駅周辺における取組との連携

○取組内容(例)

- 都市機能集約と地域公共交通の連携
 - 富田林市立地適正化計画に基づくまちづくりとの連携
- 鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進
 - バリアフリー化による歩いて暮らせるまちづくりの推進
 - 「金剛地区施設等再整備基本構想」に基づく魅力的なまちづくりの推進



(WALK AROUND KONGO～あるく、くつろぐ、めぐる一日～)

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 (本編P.96、97)

勾配の大きい地域や交通不便地域など、需要も含め、それぞれで必要とされるサービスは異なります。本計画では、鉄道、路線バス、タクシーの他、施設送迎サービス等も含め、交通手段(主体)ごとの適正な役割分担に配慮しつつ、地域とともに、地域の実情にあった移動手段のあり方を考え、今後高まる地域公共交通への期待に応える多様な交通サービスの実現に取り組みます。

Ⅱ-A 地域主導の地域公共交通の導入

○取組内容

- 地域特性に応じた新たな交通資源の導入検討
 - 地域住民主体による乗合タクシー等の新たな交通サービス導入を検討し、本市におけるモデルケースを確立
- 地域特性に応じた新たな交通資源の導入支援
 - 地域主導型交通の本格運行に向けた支援の実施



(地域主導型交通の例:彼方上地区/上セブン号)



(彼方上地区では、住民の長年に渡る取組の結果、2022年度に「上セブン号」の実証運行を実施)

Ⅱ-B 高齢者等の移動支援の推進

○取組内容

- 高齢者の免許返納の推進
 - 広報誌やウェブサイトを用いた周知及び移動しやすい環境づくり
- 高齢者や障がい者等への移動支援
 - 運賃割引や運賃補助及びバリアフリー化等の推進
- 地域の輸送資源の活用
 - 福祉部局等との連携による地域の輸送資源の活用方策の検討



(地域の輸送資源の例)

基本的な方針Ⅲ 地域公共交通への理解醸成と利用 (本編P.99、100)

本市では、複数の交通事業者によって、面的な交通サービスが提供されているものの、自動車を中心としたライフスタイルが定着している現状があります。そのため、住民が地域公共交通に関心を持ち、さらには、利用したいと思うことができる情報発信を積極的に実施します。また、一方的な情報発信だけではなく、市民と一緒に考え、地域公共交通を育て、より良くしていくための取組も進めます。

Ⅲ-A 地域とともに地域公共交通のあり方を考える場の創出

○取組内容(例)

- エコ通勤の推進
 - 市民や企業等へのエコ通勤の展開
- 交通安全講習会等との連携
 - 地域公共交通のあり方を検討する機会の創出



(地域の移動を考えるワークショップの例)

Ⅲ-B 地域公共交通の必要性や乗り方に関する情報発信

○取組内容(例)

- 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
 - 高齢者や子ども向けの乗り方教室等の実施
 - 観光部局と連携したイベントを活用した利用促進
- バスマップの刷新
 - 商業施設や観光施設等の情報を盛り込んだマップへの刷新



(富田林市 らくらくバスマップ)

基本的な方針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 (本編P.102、103、104、105)

本計画では、本市内を運行する無料送迎バス等も含めて、改めて地域の移動手段のあり方や役割分担を考える必要があります。また、地域公共交通サービスの維持のためにも、また、地域公共交通の活用を検討する方策へ転換するためにも、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を目指します。

Ⅳ-A 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

○取組内容(例)

- 既存の交通資源の維持・活性化
 - 交通事業者によるMaaSへの取組やキャッシュレス化の支援及び運賃補助の実施
- 乗継利便性の向上
 - 交通結節点における自転車駐車場、デジタルサイネージ等の整備
- 地域公共交通を補完する移動手段の確保
 - コミュニティサイクル等の新たなモビリティサービスの導入の検討

Ⅳ-C 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

○取組内容(例)

- 運行ルート、運賃の見直し
 - 路線バスとの競合解消のため、運賃格差等の見直しを検討
- 財源の効率化
 - レインボーバスの見直しにより確保した財源を、他の公共交通施策へ活用



(本市を運行するレインボーバス)

Ⅳ-B バス停の改良と民間活力を活用した維持管理

○取組内容(例)

- バス停留所の環境改善
 - バス停上屋の設置
 - やまと休みベンチ施策の推進
- バス停留所のバリアフリー化推進
 - 民間企業等との連携強化
- バスマップによる広告収入等の確保 (近鉄喜志駅前におけるバス待ち環境整備の例)



Ⅳ-D 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

○取組内容(例)

- 市民のニーズの把握
 - 施設送迎バス利用者を対象とした調査の実施
- 地域公共交通と施設送迎バスの役割の明確化
 - 施設送迎バスのルート見直しや路線バスとの統合の検討
- 施設送迎バスにおける補助金等財源のあり方の検討
 - 財源効率化を目的とした、各種施設との連携強化及び地域公共交通の活用を促進



(路線バスによるPL病院への乗り入れの例)

2 現行計画の振り返り

■ 計画策定後の状況の変化



- 金剛バスの廃止による影響
 - └ 本市内公共交通の状況が大きく変化
 - └ 代替交通の確保等、緊急的な対応が必要



- 施策への影響
 - └ 一部施策に進捗の遅れ
 - └ 交通維持確保を優先

2 現行計画の振り返り

今後の検討を要する施策については、令和9年度までに方向性の整理または検討を実施予定である。

重点的に取り組んでいる施策	継続的に取り組んでいる施策		今後検討を要する施策
I-A 東西の都市拠点をつなぐ幹線バス軸の形成	I-B 鉄道駅周辺における取組との連携	Ⅲ-B 地域公共交通の必要性や乗り方に関する情報発信	Ⅱ-B 高齢者等の移動支援の推進
Ⅱ-A 地域主導の地域公共交通の導入	I-C 隣接市町村との連携による公共交通サービスの形成	Ⅳ-A 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	Ⅳ-D 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
Ⅳ-C 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	Ⅲ-A 地域とともに地域公共交通のあり方を考える場の創出	Ⅳ-B バス停の改良と民間活力を活用した維持管理	

2 現行計画の振り返り

I-A 東西の都市拠点を結ぶ幹線バス軸の形成

✓ 以下の内容で実施し、現在データ分析中である。

内 容	南海バス・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
利用方法	バス利用前に電子チケットを購入し、精算直前にご利用を有効化※し、乗務員に提示
販売価格	350円
実施期間	令和7年9月1日～令和8年2月28日(6ヶ月間)
利用時間	期間中終日利用可能

※ 有効化とは、購入済みチケット一覧の画面から、「チケットを使う」ボタンをタップし、電子チケットが表示された状態のこと。

南海バス運賃(金剛駅～中央センター前) 250円



近鉄バス運賃(富田林駅～中央センター前) 290円



2 現行計画の振り返り

II-A 地域主導の地域公共交通の導入

- ✓ 彼方上地区において、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、令和7年10月15日から12月14日までの約2ヶ月間、既存のタクシーを活用した実証実験を行った。現在は実証実験後のアンケートを実施予定である。
- ✓ 南旭ヶ丘町地域においても、第1回実証運行に先立ち、需要の見極めと機運醸成のため、既存のタクシーを活用した実証実験を令和8年度中に実施予定であり、現在地域住民において、運行計画案を策定中である。



2 現行計画の振り返り

■ IV-C 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

- ✓ 令和5年9月1日より、以下のとおりレインボーバスの運行内容を見直しを行った。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、3便に減便したダイヤとなった。
 - 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。
 - 便数を8便から、平日は9便、土・休日は7便とし、最終時間を繰り上げ。
 - 運賃を現行の100円から、路線バス初乗り運賃
- ✓ 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便で運行となった。また、路線バスとの運賃格差の是正のため、運賃の値上げを行った。
- ✓ 昨今の状況として、燃料費や人件費の上昇等により、運行経費が高騰していることに加え、乗務員不足の問題が生じていることから、これらを踏まえ、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を検討する「レインボーバスのあり方検討分科会」を開催し、レインボーバスの今後のあり方について再度検討を行う。

2 現行計画の振り返り

現行の計画については、令和5年度に本市の地域公共交通のマスタープランとして策定し、各種取組を進めてきた。

しかしながら、人口減少や公共交通利用者の減少、いわゆる2024年問題をはじめとする運転手不足、さらには国際情勢の変化による燃料費の高騰など、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増しており、策定当初よりも多くの課題が生じている。

現行計画の計画期間は令和9年度までであることから、これまでの取組状況を踏まえるとともに、新たな課題の整理を行う必要がある。



3 現行計画策定後以降、新たに発生した地域公共交通の問題点について

■ 乗務員の高齢化・人手不足の深刻化

・路線バスの運転手は高齢化が進んでおり、担い手の確保が困難、いわゆる2024年問題により労働時間の制約が強化

⇒想定される影響

・運行本数の減便 ・路線の維持が困難となり、廃止の可能性 ・ダイヤの安定的な維持が困難

■ 利用者の減少

・人口減少、少子高齢化の進展 ・自家用車利用(モーターリゼーション)の進展

⇒想定される影響

・運賃収入の減少 ・採算性の低下による路線維持の困難化 ・公共交通の利用機会の縮小

■ 物価高騰・燃料費の上昇

・国際情勢の変化等による燃料価格の高騰 ・車両維持や人件費の増加

⇒想定される影響

・運行コストの増加 ・事業者の経営負担の増大 ・運賃改定やサービス水準見直しの可能性



これらの課題が相互に影響し合い、公共交通の維持が一層困難となるおそれがある