

令和 8 年度 第 1 回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和 8 年 5 月 8 日（金）午後 2 時 00 分～午後 4 時 00 分

会場：すばるホール 3 階展示室

●出席委員 25 名

音羽会長、北川委員、中野委員、田中郁代委員、白井委員、東嘉孝委員、
安岡委員、櫻谷委員、紺屋委員、田中洋委員、松永委員、湯口委員、宮本委員、
中田委員、森委員、吉崎委員、小川委員、大久保委員、宮崎委員、東有美委員、
廣谷委員、本多委員、小野委員、辻本委員、田村委員

●欠席委員 5 名

柳原副会長、阿部委員、杉多委員、蛇草委員、嶋原委員、

●事務局 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 5 名

●会議次第及び議事要旨

案件

1. 令和 8 年度歳入歳出予算（案）

事務局より資料 1 に基づき一括して説明を行い、原案どおり承認された。

2. 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 2 に基づき説明をした。

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。

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。

4. 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 4 に基づき説明をした。

5. レインボーバスのあり方検討分科会の再開について

事務局より資料 5 に基づき説明をした。

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

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等の報告について

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について案内をした。

●資料

別紙 1 委員名簿

資料 1 令和 8 年度歳入歳出予算（案）

資料 2 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 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 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 5 レインボーバスのあり方検討分科会の再開について

資料 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

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等の報告について

参考資料 1 彼方上地区実証実験後のアンケートについて

参考資料 2 レインボーバス時刻表

参考資料 3 富田林市交通会議設置要綱

参考資料 4 富田林市交通会議分科会設置規約

●議事録

案件 1. 令和 8 年度歳入歳出予算（案）

事務局	それでは、案件 1「令和 8 年度歳入歳出予算（案）」について、事務局からご説明いたします。お手元の資料 1 をご覧ください。 令和 8 年度富田林市交通会議予算案につきましては、案件 2 の南旭ヶ丘町地域における既存のタクシーを活用した実証実験の実施において、必要となります経費を富田林市交通会議から支出するため、交通会議に諮るものです。 予算の内容としましては、令和 8 年度、富田林市交通会議予算の歳入に市補助金 200 万円を、歳出に南旭ヶ丘町地域における実証実験に係る経費 200 万円を計上するものです。 以上をもちまして、案件 1「令和 8 年度歳入歳出予算（案）」につい
-----	---

北川議長	て、説明を終わります。 承認事項でございますので、承認の決を取りたいと思います。 経過をご説明しますと、南旭ヶ丘町地域につきましては、実証運行に先立ち、まずは実証実験を実施していくという方向性について、既にご承認をいただいていたところでございます。 今年度につきましては、その内容を実行へ移していく段階に来ているという状況でございます。 また、実施にあたっては、交通会議として歳入・歳出の予算を計上しながら進めていくという内容になっております。 それでは、本件につきまして承認をいただくにあたり、ご意見等がございましたらお受けしたいと思えますし、特にないようでしたら、そのまま承認の決を取りたいと思えますが、何かございますか。 よろしいでしょうか。それでは、本件を承認することについて、ご異議ございませんでしょうか。
各委員	異議なし。
北川議長	ありがとうございました。それでは、令和 8 年度の歳入歳出予算案について承認することに、ご異議なしと認めます。

案件 2 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	それでは、案件 2「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。お手元の資料 2 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。 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。 次に 3 ページ目、「これまでの経過」です。 令和 5 年に地域にて、「南旭ヶ丘町公共交通導入委員会」を設置され、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
-----	---

は住民アンケート調査の結果に沿った実証運行計画（案）を作成されました。

そして、実証運行計画（案）に対する需要の見極め及び機運醸成のため、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決定され、令和 8 年 1 月に本交通会議で承認されました。

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「実証実験計画案」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 300 円での運行を想定されています。

前回の交通会議で未定でありました実施期間につきましては、令和 8 年 9 月 20 日（日）から 11 月 19 日（木）の 2 か月間で実施されることが、地域において決定されました。

5 ページ目と 6 ページ目を併せてご覧ください。

地域では、収支率 30%、1 日あたり 75.6 人の利用を目標として、様々な利用促進策を検討しております。

1 つ目は、「タクシー券等の作成」です。タクシー券の作成に加え、利用方法や注意事項を分かりやすくまとめた Q&A といった資料等も併せて作成し、地域住民への配布を行うことで、実証実験への理解促進と利用しやすい環境づくりに努めます。

また、配布方法や周知の進め方については、現在地域において引き続き検討を進めておられます。

2 つ目は、「班単位での説明会の実施」です。町会全体だけでなく、より身近な班単位で説明会を開催することで、住民一人ひとりに対して丁寧な説明を行い、実証実験の内容や利用方法への理解を深めていただくとともに、地域全体での機運醸成につなげます。

3 つ目は、「継続した利用促進活動の実施」です。これまで実施してきた住民同士での声かけや地域内での広報活動を引き続き行うことで、実証実験の周知徹底と利用意識の向上を図ります。

6 ページ目をご覧ください。

地域で検討を進める中で、課題や疑問点も挙がっておりますので、その一例をご紹介します。

・詳細な利用方法が分かりにくい。Q&A 形式の案内資料の作成をし、周知すべき。

	・朝夕の時間帯や天候などで、配車できない場合に移動困難にならないか。また、その場合において、利用実績への反映ができるか心配。 ・これまで乗合タクシーで検討してきたので、実証実験が通常のタクシー利用であるため混同しそう。 ・障がい者の方でも分かりやすく、簡単に利用できるよう、丁寧な Q & A の作成が必要。 ・障がい者の方にとっては福祉タクシーと混同する可能性があるため、 Q & A の作成が必要。 ・喜志駅、及び富田林駅のロータリーは複数あるため、利用方法については周知が必要。 以上のようなお声が挙がっております。 委員の皆さまにおかれましても、ご不明な点や、より効果的な周知方法等につきましてご意見等ございましたら、ぜひお聞かせいただければと存じます。 案件 2「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	これにつきまして、何かご意見ご質問等いただければと思いますがいかがでしょうか。
安岡委員	2 点ほど確認させていただいてよろしいでしょうか。 まず一点目ですが、地域の方で、実施期間を 9 月から 11 月までという形で設定されたとのことですが、この時期を選ばれた理由について、何か工夫や考え方があればお聞かせいただきたいと思います。 時期については、いろいろご事情もあるのだろうとは思いますが、例えば、もう少し暑い時期からスタートした方がよいのではないかなど、様々な考え方もあるのかなと思いましたので、この期間を選ばれた理由についてお聞かせいただければと思います。 それから二点目ですが、地域で検討を行う中での疑問点の一番下に、「喜志駅、及び富田林駅のロータリーが複数あるため、利用方法について周知が必要」と記載されていますが、これはロータリーが複数あることで、場所が分かりにくいという意味合いなのではないでしょうか。 「周知が必要」と記載されている趣旨が、少し分かりづらかったため、確認させていただければと思います。

事務局	一点目のご質問についてですが、既存タクシーを活用した実証実験の概要案として、9月20日から11月29日までの2か月間という期間設定をしております。 こちらにつきましては、前回の会議でも「2か月間実施する」というお話をさせていただいていたところですが、その後、地域の方々が協議を重ねる中で決定されたものです。 まず、7月、8月の暑い時期を避け、9月以降、暑さが少し和らいでくる時期から開始したいという考えがありました。 また、11月は秋の時期で、外出もしやすく、お出かけにも比較的適した時期であるという点も考慮しております。 さらに、今後、地域の方々に対して説明会など準備を進めていく必要があります、スケジュール的な調整も踏まえた結果、この時期で実施するという経過でございます。 続きまして、6ページ目の一番下の部分になります、喜志駅及び富田林駅ロータリーの複数利用についてです。 補足させていただきますと、喜志駅、富田林駅の両駅につきましては、タクシーが発着できるロータリーがそれぞれ2か所ございます。 喜志駅につきましては東側と西側、富田林駅につきましては北側と南側にロータリーがあり、いずれもタクシーの発着が可能となっております。 その中で、「どちらのロータリーから乗車した場合でもタクシー券は使えるのか」といったご質問もございました。 これにつきましては、両方のロータリーで利用できるよう、取り扱う方向で考えておりますが、その利用方法については、やはり周知が必要ではないかというご意見もいただいております。 そのため、どちらのロータリーでも利用可能であるという点について、しっかり周知を行っていく必要があると考えております。 なお、彼方上地区の実証実験で利用可能だった河内長野駅と汐ノ宮駅につきましては、ロータリーが一か所のみであったため、今回のような問題は発生しておりませんでした。
北川議長	その他懸案事項も含めて、何かございましたらお受けしたいと思います。
宮本委員	2点ほどご質問させていただきます。

	まず一点目ですが、利用方法として「事前にタクシー券を配布する」と記載されておりますが、具体的にどのような形で利用者へ配布されるのでしょうか。 例えば、市役所まで取りに行く必要があるのかなど、そのあたりについて、現時点で分かっている範囲で教えていただければと思います。 もう一点ですが、もともとは乗合タクシーで検討されていたものを、今回、タクシー券を配布する方式に変更されたという理解をしておりますが、どのような理由でそのような形に変更されたのか、もし経過等がございましたら教えていただければと思います。
事務局	まず一点目のタクシー券の配布方法についてですが、地域としては、説明会やワークショップ等に参加された方に対し、実証実験の内容をご説明するとともに、その場でタクシー券を配布する形を考えております。 市役所まで取りに来ていただくという形ではなく、説明会等の機会を活用しながら配布を行うことで、「一度使ってみようかな」というきっかけづくりにもつながると考えております。 続いて二点目の、乗合タクシーから現在の方式に至った経過についてですが、これまでの流れとしましては、南旭ヶ丘町地域において、まずは乗合タクシーを前提として、新たな地域公共交通の導入検討を進めてきたところです。 その検討の中で、「実際にどれだけ必要があるのかを、まずはきちんと把握すべきではないか」というご意見をいただいております。 そのため、今回の実証実験につきましては、乗合タクシー導入に向けた需要を把握することを目的として、タクシー券を配布し、既存タクシーを活用する形で実施しようという流れになったところでございます。
北川議長	地域としては本来、乗合タクシーによる実証運行で行いたいという思いがあるのですが、ただ、需要を見極めないまま、いきなり実施するのは難しいというのは、全国的にもよく言われているところです。 そのため、本格的な実証運行に至る前段階として、今回は「実証実験」という形で実施していこうという考え方になります。 彼方上地区でも、同じような形式で進めてきた経過があり、今回の南旭ヶ丘地域についても、その流れで行うということですので、これ

	で完全に形が固まったという話ではありません。 また、地域の方とお話しする中で、「朝の時間帯はタクシー会社が忙しい時間帯であり、対応が難しい場合がある」ということは、理解してもらいながら進めている状況です。 今回の主眼としては、どのような形で需要があるのかを見ていく、という点にあり、外出しやすい時期というと秋口が適しているのではないか、という考えもありました。 その時期に合わせて、利用促進や機運醸成も図っていこうということで、総合的に考えた結果、現在の時期設定で進めているという状況でございます。
中野委員	確認したいのですが、行き先として喜志駅と富田林駅が設定されておりますが、駅周辺に病院がある場合に、駅そのものではなく、その近くの病院へ行きたいといったケースもあるのかなと思っております。 そういった、駅そのものではない場所へ行きたい場合についても、今回の対象となるのでしょうか。
事務局	今回につきましては、利用可能エリアを限定して設定しておりますので、駅周辺の病院や商業施設へ直接行きたいという場合については、このタクシー券の対象外とさせていただきたいと考えております。 その場合につきましては、通常のタクシー利用としてご利用いただく形になります。
北川議長	補足しますと、病院へ行く場合には、富田林病院の送迎バス等もございしますので、そういった交通手段を利用していただくことになりまし、あるいは、駅までは今回の制度で移動していただき、その後、通常のタクシーとして利用していただく、という形になるかと思います。 地元の方からも、そのあたりについてはかなり心配されていた部分ではありますが、現時点ではそのような利用方法になる、という整理でございます。
田中郁代委員	まず一点目ですが、運行時期がちょうど行楽シーズンに当たるということで、タクシー事業者様にとっては繁忙期になるのではないかと思います。 その点について、事前に調整はされているのだと思いますが、実際

	のところ事業者様として対応可能なのかについてお聞かせいただければと思います。 二点目ですが、説明会が7月から8月に実施されるとのことですが、その説明会に参加されなかった方で、後から参加したいという方が出てきた場合、タクシー券はどのような形でお渡しされるのでしょうか。 その都度説明会を開催されるのか、そのあたりの対応について教えていただければと思います。 三点目ですが、広報についてです。 アンケート結果等を見ますと、利用対象としては、一人暮らしの高齢者の方が多いのかなという印象を受けております。 そうであれば、スーパーや病院などにも広報の協力をお願いされるのも一つではないかと思えますし、また、お孫さんがおられるような高齢者の方もいらっしゃると思いますので、学校などにも「こういう取組をしています」という形で周知いただくのも、一つの方法ではないかと思いました。
北川議長	まず事務局からご回答いただいた後、大阪第一交通さん、近鉄タクシーさんにもお聞きしたいと思いますが、まず事務局いかがでしょうか。
事務局	まず、時期の件につきましてですが、確かに行楽シーズンに当たる時期ではございますが、タクシー事業者様には事前に確認をさせていただいており、ご協力いただけるというお返事はいただいております。 次に、説明会に参加されなかった方への対応についてですが、この説明会につきましては、町会全体で大きく一回だけ開催するというよりも、班単位など、小規模な形で細かく実施していく予定としております。 まずは班長の方など、地域の身近な方に実証実験の内容をご理解いただき、その後、地域の皆様へ周知していただくという形を考えております。 そのため、説明会に参加できなかった方や、一度参加されたものの「もう一度説明を聞きたい」という方に対しても、地域の中で改めて説明できるような体制を整えていきたいと考えております。 また、タクシー券につきましては、事前にお配りすること自体が利用促進につながると考えておりますので、配布方法や配布体制につい

	ても、地域の方と調整を行いながら、できるだけ多くの方に行き渡るよう努めていきたいと考えております。 あわせて、実証実験の内容についても、多くの方にご理解いただけるよう進めていきたいと思っております。 三点目にいただきました広報についてですが、スーパーにつきましては、今回の実証実験の対象エリア内に位置していることもあります。乗合タクシーの実証運行計画案を検討していた段階から、地域の方々がスーパーの担当者の方にも何度も声掛けをされており、実証実験の内容についても、継続的に周知いただいているところでございます。 また、今ご意見いただきました病院や学校、その他施設への協力依頼や広報につきましても、地域の方々と相談しながら検討を進め、少しでも多くの方に利用していただけるよう努めていきたいと考えております。
小川委員	9月から11月ということですが、以前までは、梅雨時期などにタクシーを利用される方が比較的多かった印象がありました。 ただ、近年は猛暑の影響もありまして、夏場については、地域の方が病院へ行かれる際などにタクシーを利用されるケースがかなり増えておりますので、時期としては、9月から11月という設定で特に問題はないのかなと思っております。 また、以前の交通会議でもお話させていただき、地域の方には丁寧に説明していただけていると思うのですが、やはり午前7時から9時までの朝の時間帯、それから夕方時間帯というのは、タクシー需要が高い時間帯になります。 そのため、地域の方にもご迷惑をおかけする可能性がある時間帯かなという認識はございます。
大久保委員	時期については問題ないと思っておりますが、資料6ページ目「地域で検討を行う中での課題・疑問点の一例」の2番目についてですが、これは私も本当にその通りだと思っております。 午前中は特に病院へ行かれるお客様が多く、配車依頼の電話がかなり集中します。 ただでさえ電話が繋がりにくい状況の中で、今回も同じようなことが起こるのではないかと、おそらく起こるだろうと考えております。

北川議長	「利用実績への反映ができるか心配」と記載されていますが、まさにその通りで、本当に実証実験として適切な数字が拾えるのかどうか、私自身も懸念しております。 近鉄タクシーが富田林エリアで稼働している車両は 6 両でございますので、その中でどこまで地域の声にお応えできるのか、非常に心配しているところです。 私自身も、そこが一番の懸案事項だと思っております。 地元ともかなりやり取りを重ねておりますが、今のご意見を踏まえて、事務局として、現時点でどのような対応を考えておられるのか、確認させていただければと思います。
事務局	前々回の会議でもご意見をいただきましたが、朝夕の時間帯は、配車はかなり難しいというお話をいただいておりますので、その内容については地元の方にもお伝えしております。 ただ、今回の実証実験につきましては、「需要を測る」という目的がありますので、配車しやすい時間帯に合わせて実験時間を設定するというよりは、実際にどの時間帯に需要があるのかを把握することも目的の一つであると考えております。 そのため、時間設定としては、午前 7 時から午後 7 時までという形で実施させていただきたい、という地域の方々のご意向もございました。 ご指摘のとおり、配車できないケースが発生することも想定しておりますが、それについても、アンケートや各種調査を通じて、「実際に需要があったのか」といった点を把握したいため、今回については、午前 7 時から午後 7 時までという設定で進めていきたいという考えでございます。 また、地域の方に対しても、「この時間設定だから必ず配車できます」ということではなく、配車が難しい場合もあるという事情について、丁寧の説明を行っていく予定としております。 その点について、ご理解いただければと思います。
北川議長	仮に配車できないという状況が発生したとしても、それ自体が一つの需要として把握すべきものだという考え方で、今回の実証実験を進めていこうというところだったと思います。

小川委員	地元ともかなり協議を重ねながら進めてきておりますし、説明会等についても丁寧に実施していく予定とのもので、そのような位置づけの実証実験であるという点をご理解、ご承知いただければと思っております。 すでにご説明もいただいておりますし、タクシー事業者としても、このような形で利用促進につながる取組をしていただけるとするのは、大変ありがたいことだと思っております。 南旭ヶ丘町地域の中には、これまでタクシーを利用したことがない方もいらっしゃると思いますので、この制度を通じて、「タクシーは便利だ」と認識していただければ、利用喚起にもつながり、さらなるタクシー利用につながっていけば、大変ありがたいと考えております。 そのため、できる限り地域の皆様にご迷惑をおかけしないような形で、ご協力させていただきたいと考えております。
松永委員	資料 6 ページ目の「地域で検討を行う中での課題・疑問点の一例」の下から 3 番目に、「障がい者の方でも分かりやすく、簡単に利用できるよう、丁寧な Q&A の作成が必要。」と記載されておりますが、具体的にどのような内容を想定されているのか、教えていただければと思います。 また、私自身の勉強不足かもしれませんが、タクシーについて、盲導犬は問題なく乗車できるのでしょうか。 そのあたりについても教えていただければと思います。
北川議長	盲導犬は一緒にご乗車いただけます。 残りのご質問については、事務局から補足をお願いできますでしょうか。
事務局	現時点では、具体的にこういうものを作成しますという段階ではないのですが、例えば、障がい者の方に関して申し上げますと、障がい者手帳をお持ちの方については、乗務員の方に手帳をご提示いただければ、半額でご乗車いただける制度がございます。 そういった内容についても、補足的な説明として、分かりやすくお伝えしていきたいと考えております。 また、今ご質問いただきました「盲導犬も乗車できますか」といった

北川議長	内容も含め、今後、様々なご質問が想定されますので、それらにお答えできるような形で Q&A を作成していきたいと考えております。 彼方上地区におきましては、障がい者の方に特化した Q&A までは作成しておりませんでしたので、今回は Q&A の項目をもう少し充実させ、できるだけ分かりやすい形にすることで、障がい者の方が何度も問い合わせをしなくても利用しやすいような内容にしていければと思っております。 そのためにも、PR や周知についても充実させていきたいと考えております。 進捗等につきましては、事務局からご報告させていただくことになると思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。
------	---

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

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」を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%となっております。 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。令和 4 年度には、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、 実証運行の結果の分析等を行いました。そして、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、実証実験を行いました。 4 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。

5ページ目より、「利用実績」についてご報告します。

「1日あたりの平均利用人数（月別）」では、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、「曜日別・1日あたりの平均利用人数」を見ますと、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。

また、「利用時間帯」の傾向としては、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。

6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。

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。

最後に、「発着別の利用状況」を見ますと、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、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。

最後に、7ページ目、「アンケート調査について」、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、利用実績だけでは、利用ニーズが把握しきれないことから、今後、地域内の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。

北川議長	アンケートの主な項目としては、 ・ 家族などの送迎されている場合、負担に感じているか ・ 実証実験のタクシーを利用されなかった方について、その理由 ・ 実証実験のタクシーを利用された方について、その利用状況（特に行きと帰りで交通手段が違う場合はその理由） ・ 実証実験の満足度 ・ 今後、実証運行が実施された場合の利用の有無 ・ 実証実験の結果を踏まえた今後の考え方について といった内容としております。 詳細については、時間の都合上、ここでは、割愛いたしますが、参考資料 1「彼方上地区実証実験後のアンケートについて」をご参照ください。 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。 彼方上地区につきましては、先ほどの南旭ヶ丘町地域の実証実験のモデルケースといいますか、先行的に実施させていただいた実証実験でございます。 先ほどもご説明がありましたけれども、利用実績としては、過去の実証運行と比較して利用率が上がったという結果になっております。 また、今回の大きな発見としては、河内長野駅へ向かわれる方が非常に多かったという点がポイントだったと思っております。 富田林市域を越えて調整する必要があるという点についても、大きな発見だったのではないかと思いますし、特に彼方南部地域の方々については、その傾向が顕著だったと認識しております。 また、特徴的だったのが、河内長野駅にはタクシーが待機していることから、そのタクシーを利用して彼方上地区エリアへ帰宅される方がかなり多かったという点です。 実際、利用回数は河内長野駅を発する利用が 830 回と、彼方上地区を発とする利用が 278 回ということで、使いやすさという観点からすると、河内長野駅から乗車して帰宅される方が多かったという結果でございました。 それでは、この件につきまして、今後どのように進めていくかという点も含めまして、皆様からご意見、ご質問等をいただければと思いますが、何かございますか。
------	--

田中郁代委員	月曜日の利用が多かった理由について、何か把握されていることはございますか。 もし可能であれば、「どの曜日に一番利用したいか」といった内容も、アンケート項目に入れてもらえたらと思った次第です。
事務局	現時点ではアンケートを取っているわけではありませんので、確実なことは申し上げられないのですが、やはり土日明けの月曜日ということで、病院や買い物に行かれる方が多かったのではないかと考えております。
北川議長	他の地域でのアンケートやデマンド交通でのデータから見ましても、理由までは分かりませんが、だいたい月曜日と金曜日が多く、木曜日が少ないという傾向がありますので、今回もその通りだなと思っております。 火曜日、水曜日については、銀行や各種手続き等で利用されるケースが多く、月曜日と金曜日は、お金を下ろしに行かれる方が多いという傾向があったというのが、私自身の経験談としてもございます。 そのため、今回も比較的その傾向どおりに出ているのかなという印象です。 また、木曜日については、病院が休診のところも多いため、利用が少なくなる傾向があります。 そのため、自治体によっては、木曜日はデマンド運行を実施しないという事例もございます。 ですので、今回の結果を見ていきますと、今後検討を進める上では、こうした曜日ごとの利用傾向なども踏まえながら、考えていかなければならないということが、改めて分かったのではないかなと思っております。
中野委員	数値的なところは分からないと思うのですが、実際に実証実験を行ったことで彼方上地区におけるタクシー需要が増えたのか、あるいはもともとタクシーを利用していた方がこちらへ移行しただけで、実際の利用者数そのものは増えていないのか、そのあたりについて、もし分かれば教えていただきたいです。

北川議長	住民の話だけでなく、その点も大事だなと今気づきました。事務局で把握していることがあればお聞きしたいですし、実際に運行されていた大阪第一交通さんと近鉄タクシーさんにも、その当時の状況や現在の状況について、何か分かることがあれば補足いただければと思います。まずは事務局からお願いします。
事務局	把握できておりません。
北川議長	やはり事業者の皆様が一番肌感覚としてお持ちだと思いますので、例えば彼方上地区の方の利用割合が実証実験終了後も増えたとか、そのようなことが分かればありがたいのですが、何か分かることはございますか。
小川委員	弊社ではそのようなデータは取っていないのですが、もともとタクシーを利用されていた方もいらっしゃると思いますが、このタクシー券を利用することで新たに予約していただいた方もかなり多かったと思います。
北川議長	やはりこういう実証実験を通じて、タクシーを利用したくなるような機運をつくっていくことや、乗り合わせて利用してみるとそれほど大変ではないという気づきにつながると良いのではないかと思います。
小川委員	今までタクシーを利用されていた方が乗合タクシーを利用されているのかということを他地区で調べたことがあるのですが、普段からタクシーを利用されている方が乗合タクシーへ移行されるケースはあまりありませんでした。乗合タクシーを利用される方は新たな利用者であることが多いので、今回の実証実験についても、新たな需要が生まれた結果ではないかと思います。
北川議長	駅前にタクシーがあればすぐに利用していただけたというのが今回のポイントだと思います。そういうところから、乗車率が上がるような仕掛けがあるのかなと思いました。
大久保委員	実証実験中と終了後で正確なデータは把握しておりませんので、あ

北川議長	くまで肌感覚にはなりますが、この実証実験を行ったことによって新しいお客様の開拓につながった部分はあったと思います。また、各乗務員にも聞き取りをしてみたいと思います。 また情報を共有していただければ幸いです。
安岡委員	数字を見ると非常に興味深いなと思いました。先ほどの議題の中では、住民同士の声掛けや利用促進というお話がありましたので、利用はなかなか伸びないのかなと思っていたのですが、タクシー事業者様のお話を伺うと、期待に応えられるかどうかというお話があり、一般利用もある中で、この制度による利用が加わると、なかなか車両を回せない状況になるということですね。そうすると、かなり需要が期待できるのではないかと感じたところです。 また、利用が多かった地域については、何か特別な取組をされたのでしょうか。例えば、積極的な周知を行ったとか、熱心に取り組まれたとか、この結果を見て何か考察できることがあるのであればお聞かせいただきたいです。 それから、利用実績を見ると、復路である河内長野駅から彼方上地区への利用が多いと思います。往路については、何らかの方法で目的地へ行かれているのだと思いますが、そのあたりについて何かお分かりになることはありますでしょうか。 また、この数字をご覧になって、事務局としてどのように感じておられるのか、想定より多かったのか少なかったのか、そのあたりについてもお聞かせいただければと思います。
北川議長	詳細についてはアンケート調査後のご報告になると思いますが、最後のご質問について、事務局から何かあればお願いします。
事務局	アンケート調査をこれから実施していく段階ですので、詳細な結果についてはまだ申し上げにくいところがありますが、利用の多かった地域については、地域的な特徴があったのではないかと考えております。 彼方上地区には南北につながるメインの道路があるのですが、その道路からさらに分岐して坂道を上った先に住宅地が広がっている地域があります。青葉台や嬉桜ヶ丘といった地域がそうなのですが、駅か

北川議長	らメイン道路を通り、さらに一本中へ入って坂道を上り下りしてようやく住宅地に到着するような場所です。 そういった地域からの利用が多かったことから、地域の地形的な特徴が影響していた可能性はあると思います。ただ、実際のところはアンケート結果を見てみないと分からない部分もあります。 また利用回数についてですが、これは既存タクシーを活用した実証実験の特徴でもあると思います。河内長野駅前のロータリーには比較的タクシーが待機している時間帯が多いため、買い物をされた後に重い荷物を持って待機中のタクシーに乗車し、タクシー券を利用して帰宅するという利用がしやすかったことから、多かったのではないかと考えています。 一方で、彼方上地区から河内長野駅までの利用が少なかった理由としては、彼方上地区ではタクシーを呼ばなければならないという手間があることに加え、河内長野駅へ向かう方向は下りになるため、行きは荷物もなく健康のために歩いて向かい、買い物後は荷物を持って上り坂を帰るのが大変なので、駅前に停車しているタクシーを利用されたのではないかと考えています。 これはあくまでも推測になりますが、そのような理由で利用実績に差が出たのではないかと考えています。詳しくは、今後アンケート結果を分析したうえで整理していきたいと考えております。 ありがとうございます。またアンケート結果については改めてご報告させていただければと思います。彼方上地区につきましては、アンケート結果も踏まえながら、今後どのようにしていくのかということも含めて、地域と協議を進めていくことになるかと思いますので、よろしくお願いいたします。
------	---

案件 4. 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	それでは、案件 4「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 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。 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。

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、一つ目は「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。

二つ目は「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。

そして三つ目は、「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、5 項目、「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」、「⑦地域による機運の醸成」、「⑧利用促進策や収支向上策の検討・実施」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。

なお、①から③までは、前回の会議の振り返りとなります。

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、といった点など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になります。

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、といった点などを挙げています。

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。

11 ページ目は、「④ワークショップ開催」についてです。

地域住民を対象に参加者の募集、選定を行い、会場の選定、使用許可の手続きや使用料の負担など、開催に必要な準備を行っていただきます。

ワークショップ開催に関する確認事項例として、幅広い世代、立場の参加者を確保できているか、意見を出しやすい進行方法となっているか、地域の課題や移動の困りごとを具体的に共有できる内容となっているか、ワークショップの結果を整理し次の検討に活用できる形となっているか、といった点を挙げています。

本市としては、このワークショップ開催方法に関するノウハウの提供を行い、必要に応じて専門家の招聘や、資料、備品などの準備を行います。

12 ページ目は、「⑤アンケート（全住民対象）の実施」についてです。

ワークショップ参加者以外の地域住民も含め、地域の具体的な公共交通ニーズを把握するために、全住民を対象にアンケート調査を実施します。

アンケート実施に関する確認事項例として、幅広い住民に配布でき

る方法となっているか、回答しやすい設問内容・分量となっているか、回収率を高める工夫を行っているか、ワークショップの結果を踏まえた設問となっているか、といった点を挙げています。

本市としては、専門家を交えて、アンケート内容の検討を行うとともに、回収結果の集計および分析を行います。

13 ページ目と 14 ページ目を併せてご覧ください。「⑥運行計画（案）の作成」についてです。

地域ニーズやこれまでのワークショップ、アンケートなどの検討結果を踏まえ、地域において運行計画（案）を作成していただく段階となります。また、運行計画（案）の作成と並行して、本交通会議において協議すべき事項を整理していただき、会議へご参画いただくこととなります。

運行計画（案）作成に関する確認事項例として、運行日、運行時間帯、運行エリア、経路が整理されているか、事業採算性が確保できているか、地域内の主な目的地を踏まえた運行となっているか、既存の公共交通との接続や役割分担が整理されているか、利用方法が分かりやすいものとなっているか、地域住民にとって理解しやすく、利用しやすい運行内容となっているか、といった点を挙げています。

本市としては、警察、運輸局、交通事業者などといった関係機関との調整を行うとともに、本交通会議を開催し、運行計画（案）について協議を行います。

14 ページ目には、地域でご検討いただく運行計画（案）のイメージを記載しております。

なお、本資料はあくまで一例であり、運行内容については地域の実情に応じて異なります。

15 ページ目は、「⑦地域による機運の醸成」についてです。

作成した運行計画（案）について、運行に対する機運の醸成のための準備を行っていただきます。

地域による機運の醸成に関する確認事項例として、全ての住民が運行計画（案）に理解を示してもらえるか、地域住民への説明会を、複数回、少人数での開催に向け検討しているか、利用を促進するイベントの実施を検討しているか、地域住民同士で声かけなどを行っているか、地域住民全員への周知方法を検討しているかといった点を挙げています。

本市としては、機運醸成に関するノウハウを提供するとともに、必

北川議長	要に応じて、専門家の招聘や説明会への支援を行います。 16 ページ目は、「⑧利用促進策や収支向上策の検討・実施」についてです。 作成した運行計画（案）について、地域住民全員に内容を周知することで、実証運行に対する機運を醸成していただきます。 利用促進策や収支向上策の検討、実施に関する確認事項例として、地域住民全員へ周知ができているか、地域住民が利用する際、困ったことが発生した場合に相談できる環境が整っているか、課題解決に向け、マニュアル整備ができているか、乗車回数に応じた割引制度など利用したくなる環境を検討しているか、近隣住民で誘い合って乗車するなど、利用者向上につながる環境が整っているかといった点を挙げています。 本市としては、利用促進に関するノウハウの提供を行うとともに、必要に応じて専門家の招聘や資料、備品などの提供、利用促進策の実現に向けて交通事業者などの関係機関との調整を行います。 最後の 17 ページは、「次回の検討事項」についてです。 今回の会議では、④から⑧までの 5 つの項目について協議を行ってまいります。但し、次回の会議では、これらの④から⑧の振り返りを行い、その上で、⑨富田林市交通会議での協議、⑩運行事業者の選定、⑪実証運行の実施、⑫実証運行の結果の検証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 4 「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。 これまで富田林市でも、地域交通づくりというものをいくつか進めてきた中で、得られたノウハウや、実際に進めながら考えてきたことを整理していく必要があるというところでございます。 そういう意味では、非常に大事な取組を進めているのではないかと考えております。 今後、こうした地域がさらに増えてくる可能性も高いという背景がありますので、富田林らしい進め方というものも、おそらくあるだろうということで、まだ現時点では完成形ではなく、これからまた後半部分についても、協議の場に出てくると思いますけれども、いきなり完成版を示すというよりは、少しずつ確認しながら作っていく方がよいのではないかとということで、今回ご紹介いただいているという流れ
-------------	--

事務局	でございます。 あえて申し上げますと、マニュアルとして「誰に向けたマニュアルなのか」というところは、やはり非常に重要だと思います。 その点について、もう一度確認をしていただいた方が良いのではないかと感じております。 また、少し難しい文言もいくつか見受けられますので、もう少しスムーズ化して、理解できるような書き方にしていく必要があるのかなという印象も、ざっと拝見して感じたところでございます。 このような感想ベースでも結構ですので、皆様それぞれのお立場や、これまでのご経験の中で、「もう少しこういう書き方が良いのではないか」とか、「ここは少し難しいのではないか」といったご意見がありましたら、どのページについてでも結構ですので、まずは率直にご意見をいただければと思っております。 事務局より補足させていただきます。 柳原副会長からもご意見をいただいております。例えば 13 ページの「運行計画（案）の作成」の部分ですが、地域のチェック別項目の中の、白四角の上から 2 番目にあります「事業採算性が確保できている」という表現について、地域の方が「採算性を確保できているかどうか」を把握するのは、難しいのではないかとご意見をいただいております。 例えば、「地域の方が、こういった目的地へ行かれているのかを把握できているか」といった、もう少し地域の方にとって分かりやすい表現にしてはどうか、というご意見をいただいております。 また、16 ページの「⑧利用促進策や収支向上策の検討・実施」の項目についても、同じく地域のチェック項目の上から 3 番目の「課題解決に向けマニュアル整備ができているか」という点につきまして、地域の方がマニュアル整備まで担うというのは、難しいのではないかとご意見もいただいております。 さらに、同じページの上から 5 番目の「近隣住民で誘い合って乗車するなど、利用者数向上につながる環境が整っているか」という表現についても、やや抽象的ではないか、もう少し具体的な表現にした方が良いのではないかとご意見をいただいております。 このように、ここの表現を変えた方がいいのではないかとご意見で結構ですので、お気づきの点がございましたら、ぜひご意見を
-----	--

北川議長	いただければ幸いです。 全部を見るのは大変だと思いますので、それぞれご自身の関心のある領域の中で見ていただいて、「ここは少しどうかな」と感じられる部分があれば、という形で結構かと思っております。 「事業採算性が確保できている」といった表現も、地域の方にとっては少し難しい部分があるかもしれませんが、一方で大事な項目でもあります。 例えば、「目的地を踏まえた運行になっているか」といった視点など、理にかなった内容にはなっているかと思います。
白井委員	私もざっと拝見して、難しいなと感じたのが、「事業採算性の確保」というところでした。 これは単純に黒字・赤字というような次元の話ではないということは理解していますが、例えば、「利用実態と運行規模が釣り合っているか」といったような、もう少し分かりやすい指標があると、チェック項目として成立しやすいのかなと感じました。 固定的な収支率のような数字で決めてしまうと、地域によって事情も異なるとしますので、何かそういった指標のようなものが必要なのかなというふうに感じました。
北川議長	最近では、アクセシビリティ指標など、いろいろな考え方もありますので、その辺りについても今後整理・検討していく必要があるのかなと思っております。 こういった内容については、ご意見をいただきながら、また次回以降、引き続き検討を進めていければと思っております。 今回は、「ここは少し無理がある項目ではないか」とか、「こういう修正の仕方もあるのではないか」といった視点で見ていただき、また次回、多くのご意見をいただければと思っております。 今回は⑧まで進めましたので、次回は⑨から⑫までということになります。 さらにその後には⑬、⑭、⑮もございしますので、だんだん内容も複雑で難しくなってくるかと思います。 そのため、なるべく最初の段階では、シンプルな形で整理していければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

安岡委員	先ほど北川議長から、「誰向けのマニュアルなのか」というお話がありました。私ではっきり、市が地域交通を導入するにあたって、「このエリアはどうか」といった点を一つ一つチェックしていくためのものなのかなと思っていました。 どちらかというと、市内部で使用するマニュアルという認識を持っていましたが、そうではなく、地域の方がチェックするようなものになるのでしょうか。 現時点で、どのような位置づけを想定されているのか、お聞かせいただければと思います。
事務局	こちらのマニュアルにつきましては、今後、地域公共交通の導入を検討される地域の方々に、まず手に取っていただくことを想定しております。 その中で、「これから検討を進めるにあたって、どういった項目を考えていかなければならないのか」、また、「全体としてどのような流れで進んでいくのか」といった点を、地域の方にご覧いただく形を想定しております。 そのため、地域の方にご覧いただきながら、項目をチェックしていただく位置づけで考えております。 公表したうえで、地域の方に、このマニュアルに沿って検討を進めていただく、そういった内容を想定しております。
安岡委員	そういう位置づけであれば、皆さんがおっしゃっているように、やはり簡易で分かりやすい文章でないと、地域の方がチェックするのは難しいということになりますね。 よく分かりました。ありがとうございます。
北川議長	こういうものは、一般的に指針やガイドなど、いろいろな表現がありますけれども、どちらかというと、ガイドに近い形なのかなという印象ですね。 やはり、まず用語を理解していないと話が通じない部分もありますので、そういう意味では非常に大事なものだと思っております。 あまり難しすぎず、かといって、ある程度専門的な言葉も理解できるようなバランスが必要なのかなと思っております。

事務局	1 点だけ補足させていただきます。 現在ご提示させていただいている内容につきましては、「交通会議の場で、今後こういった内容を地域の皆さんと一緒に検討していただく」という観点から、チェック方式の例示という形でお示ししております。 もちろん、最終的には、住民の皆様にとって丁寧で分かりやすい資料となるよう、交通会議で整理・検討いただいた内容をもとに、事務局の方で、市民の皆様が取り組みやすい、分かりやすいマニュアルとして仕上げていく予定としております。
北川議長	そういった観点で、今後もご覧いただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

案件 5. レインボーバスのあり方検討分科会の再開について

事務局	それでは、案件 5「レインボーバスのあり方検討分科会の再開について」、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。 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 200 円、小児 100 円です。運行事業者は近鉄バス株式会社でございます。令和 7 年度の利用実績は 17,887 人、令和 6 年度の市からの補助金は 7,758,156 円となっております。 なお、令和 7 年度の利用実績 17,887 人につきましては、現時点では速報値となっております。今後、数値が変動する可能性がありますので、ご了承ください。 また、令和 6 年度の市からの補助金 7,758,156 円につきまして、比較対象となる令和 6 年度の利用実績は、確定値として 15,051 人となっ
-----	---

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。

その後、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、4 月 1 日からは、新運賃で運行しております。

4 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。

5 ページ目をご覧ください。

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。

6 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の概要」について、ご説明し

ます。

レインボーバスのあり方について、関係する交通事業者や市関係部署等と具体的な議論を重ねて決定する必要があることから、「富田林市交通会議」に専門の分科会を再度設置し、分科会においてレインボーバスの方向性を検討していきます。

構成員として、学識経験者、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局、各バス事業者、市民委員を想定しており、開催回数は年 3 回程度としています。

7 ページ目をご覧ください。

会議についてですが、

- ・会議に出席できない等は、代理者の出席にかえることができます。
- ・議事につきましては、出席委員の過半数の賛成をもって決します。
- ・会議は原則公開、ただし、公共交通事業者の企業情報等の機密事項に及ぶなどの公開に適さない場合、委員の承認により非公開とします。
- ・緊急性のあるものや軽微な事項などの審議は、書面開催の可能性ががあります。

また、任期につきましては、調査及び検討が終了するまでの期間とします。

8 ページ目をご覧ください。

「富田林市レインボーバスのあり方検討分科会」を設置後は、分科会で検討された内容については「富田林市交通会議」において随時報告するものとします。

また、交通会議委員からの意見等も反映しながら具体的な方向性を検討し、取りまとめた方向性については同会議において承認を得るものとします。

さらに、これらの内容は本市の公共交通網の根幹にも関わることから、地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」にも記載し、確実な実行につなげていきます。

最後に、9 ページ目をご覧ください。

分科会スケジュール案としまして、まず、第 1 回では、レインボーバスのこれまでの経緯及び現状の課題について整理します。

次に、第 2 回では、それらを踏まえた今後の方向性の考え方についてご議論いただきます。

そして第 3 回では、レインボーバスのあり方（案）をお示しし、ご意

北川議長	見をいただく予定としております。その後、取りまとめた内容につきまして、本交通会議へ意見具申を行う予定としております。 なお、スケジュール及び議題等については、変更となる場合があります。 案件 5「レインボーバスのあり方検討分科会の再開について」の説明は以上です。 今回の案件は、レインボーバスあり方検討分科会の再開について、ということでございます。 今回の議題は、新たに分科会を設置するかどうかという話ではなく、既に設置要綱の中で分科会を設置できることとなっており、また分科会設置規約の中でも、レインボーバスあり方検討分科会や公共交通計画策定業務に係る選定委員会などが位置付けられているところでございます。 そのうえで、今回、再開という形になっている背景ですが、これまで交通会議の中でもレインボーバスについて様々な議論を重ねてきた経過があります。 現在のレインボーバスは、金剛ふるさとバス東条線の補完運行が終了し、7.5 便体制としており、また、運賃についても、これまで緩和措置として大人 1 回 170 円に据え置いていたものを、令和 8 年 4 月 1 日から大人 1 回 200 円へ改定したという経過がございます。 そうした状況を踏まえ、今後レインボーバスをどのような形で運行していくのか、また、公共交通計画の改定の中でどのように位置付けていくべきかについて、改めて整理・検討していく必要があるのではないか、というのが今回の趣旨であると考えております。 そのため、分科会としてどのような進め方が望ましいのか、あるいは今後どのような形で議論を深めていくべきかといった点について、委員の皆様からご意見やご質問をいただければと思っております。 ただ、スケジュールにつきましては、現時点ではまだ少し明確でない部分もあるかと思います。 その点につきましては、今後、分科会の中で議論を重ねながら、段階的に決定していくことになるのではないかと考えております。
事務局	柳原副会長からいただいたご意見をご紹介します。 令和 5 年度にレインボーバスの運行内容を改定し、その後、金剛ふ

北川議長	るさとバス東条線の補完運行への対応ということで、再度運行内容を改定した経過がございます。 その中で、柳原副会長からは、「前回の分科会での議論結果を踏まえて運行内容を変更したのであれば、その結果について検証を行う必要があるのではないか」とのご意見をいただいております。 事務局といたしましても、まずは OD 調査、いわゆる利用者がどのバス停で乗降されたかを把握する調査を実施したいと考えております。前回は令和 4 年 6 月に実施した経過がございますので、今回も同様に 6 月頃に OD 調査を実施し、その結果等を、今後の分科会における検討資料として活用していただければと考えております。 そのあたりの結果が、どのタイミングで整理されるのかというところですが、第 1 回と第 2 回の分科会の間ぐらいで示される形になるのかなというところですかね。 確かに、前回いろいろと検討したにもかかわらず、その結果を十分に確認しないまま、新たな議論に入るというのも少し違うのではないかと、というご意見もごもっともだと思います。 そのため、前回の検証をしっかりと行っただうえで、今後の議論を進めていくという流れになるのではないかと考えております。 他に何かお気づきの点等がございましたら、ご意見をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。 少し難しい内容ではございますが、今年度については、まず第 1 回の分科会を開催するというので、ご承知おきいただければと思っております。 また、前回の検証も含めた形で議論を進めていくこととなりますので、構成メンバーとして想定しております、学識経験者、近畿運輸局、事業者、市民委員の皆様におかれましては、その点も含めてご承知おきいただければと思います。 具体的にどのような方にご参画いただくかにつきましては、今後整理していくことになるかと思いますが、まずは予告的な位置付けとして、このような分科会を開催していく予定であるということで、ご理解いただければと思います。 案件の詳細につきましては、今後、分科会の場でご議論いただくことになるかと思いますが、その内容については、適宜、この交通会議の場でも報告されるという整理でよろしいでしょうか。
------	--

事務局	補足させていただきます。先ほど、分科会設置案の 6 ページにございます構成員（案）について、議長からご紹介いただきましたが、こちらにつきましては、前回、令和 3 年度から令和 4 年度にかけて、ルート案や運賃等をご議論いただいた際の構成員をベースに例示させていただきます。 そのため、基本的には、当時ご議論いただいた方々を中心とした構成で進めることが望ましいのではないかという考えのもと、今回お示ししているものでございます。 ただし、今後の議論内容や分科会の性質等を踏まえまして、こういった立場の委員も必要ではないかといったご意見があれば、構成員の追加や見直し等についても十分可能であると考えております。
北川議長	他に何かございますか。 また、お気づきの点等がございましたら、事務局の方へご意見をいただければと思いますし、今後の進め方について整理してまいりたいと考えております。

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

事務局	それでは、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」、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。 地域公共交通計画とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地方公共団体が作成する計画であり、「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の役割を担うものです。本計画は、法定協議会において協議を行いながら、交通事業者や地域関係者と連携し、作成するものとなっております。 策定にあたっては、地域の関係者が参画する法定協議会での協議に加え、個別の協議を重ねながら内容を検討していきます。 また、計画策定においては、まちづくりや観光施策との一体的な推
-----	---

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み合わせ、そして住民・事業者・行政が連携することが重要なポイントとなります。

続きまして、3 ページ目をご覧ください。

地域公共交通を取り巻く現状と課題についてです。

まず、人口減少・少子高齢化の進行により、公共交通の利用者は減少する一方で、高齢者をはじめとする移動手段の確保が必要な方は増加しております。

また、公共交通を取り巻く状況として、利用者の減少に加え、バスやタクシーの乗務員不足などにより、現在の公共交通サービスを維持・確保していくことが難しくなっています。

このような状況を踏まえ、時代の変化を的確に捉えながら、行政、事業者、地域が一体となって、地域公共交通の維持・確保に取り組んでいく必要があることから、地域公共交通計画を策定しているものです。

続きまして、4 ページ目および5 ページ目を併せてご覧ください。

こちらは、現行の富田林市地域公共交通計画の概要となっております。

本計画は、令和5年度から令和9年度までの5年間を計画期間として、本市における地域公共交通の基本的な方向性や施策を定めたものです。計画では、地域公共交通ネットワークの形成や、交通不便地域への対応、利用促進など、様々な施策を位置付け、これまで取組を進めてきたところです。

続きまして、6 ページ目をご覧ください。

現行計画策定後の状況の変化についてです。

計画策定後、本市においては金剛バスの廃止があり、市内公共交通の状況が大きく変化しました。これに伴い、代替交通の確保など、緊急的な対応が必要となり、交通の維持確保に向けた取り組みを優先して進めてきたところです。

その結果、当初計画に基づく施策の一部については、進捗に遅れが生じている状況です。

続きまして、7 ページ目をご覧ください。

現行計画に位置付けた各施策の進捗状況について、整理したものです。施策の実施状況については、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の3つに分類しております。

重点的に取り組んでいる施策としては、東西の都市拠点を結ぶ幹線バス軸の形成、地域主導の地域公共交通の導入、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が挙げられ、地域課題への対応として重点的に取組を進めているところです。

また、鉄道駅周辺との連携や他市町村との連携、利用促進などの施策については、関係部署等と連携しながら継続的に取り組んでおります。

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の実施を予定しております。

続きまして、8 ページ目をご覧ください。

重点施策の一つである、東西の都市拠点を結ぶ幹線バス軸の形成についてです。本施策については、電子チケットを活用した乗り継ぎ割引の実証実験を記載の内容で実施しました。現在、その利用状況などについてデータの分析を行っているところです。

続きまして、9 ページ目をご覧ください。

地域主導の地域公共交通の導入についてです。彼方上地区においては、第 2 回実証運行に先立ち、需要の見極めと地域の機運醸成を目的として、令和 7 年 10 月 15 日から 12 月 14 日までの約 2 か月間、既存のタクシーを活用した実証実験を実施しました。現在は、実証実験後のアンケートを実施予定であり、その結果を踏まえ、今後の運行に向けた検討を進めていく予定です。

また、南旭ヶ丘町地域においても、第 1 回実証運行に先立ち、同様に既存のタクシーを活用した実証実験を令和 8 年度中に実施する予定としており、現在、地域住民において運行計画案の検討が進められているところです。

続きまして、10 ページ目をご覧ください。レインボーバスの見直しについてです。

令和 5 年 9 月 1 日より、運行ルートや運行内容の見直しを実施いたしましたが、その後、金剛ふるさとバス東条線の補完運行のため、令和 5 年 12 月 21 日からは減便したダイヤでの運行となりました。

その後、令和 7 年 12 月 20 日をもって補完運行が終了し、21 日からは 8 時台から 17 時台にかけての 7.5 便での運行とするとともに、路線バスとの運賃格差の是正のため、運賃の見直しも行っております。

一方で、近年は燃料費や人件費の上昇により運行経費が増加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。

北川議長	このような状況を踏まえ、利用実績や利用者動向を確認しながら、レインボーバスの今後のあり方について検討するため、「レインボーバスのあり方検討分科会」を開催し、引き続き検討を進めてまいります。 11 ページ目をご覧ください。 本計画は、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、各種取組を進めてまいりました。 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ます。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つつ、これらの新たな課題について整理していく必要があります。 最後に 12 ページ目をご覧ください。 現行計画策定以降、新たに発生した地域公共交通の問題点についてです。 まず、乗務員の高齢化や人手不足が深刻化しており、いわゆる 2024 年問題による労働時間の制約も相まって、担い手の確保が一層困難となっています。 これにより、運行本数の減少や路線の廃止、ダイヤの維持が困難となることが懸念されます。 次に、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車利用の増加により、公共交通の利用者は減少傾向にあります。 その結果、運賃収入の減少や採算性の低下により、路線の維持が難しくなることが懸念されます。 さらに、国際情勢の変化等に伴う燃料費の高騰や、車両維持費・人件費の増加により、交通事業者の経営環境は厳しさを増しています。 これにより、運行コストの増加や運賃改定、サービス水準の見直しにつながる可能性があります。 これらの課題は相互に影響し合い、公共交通の維持を一層困難にするおそれがあることから、今後の計画策定においては、これらの点を踏まえた検討が必要となります。 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」、の説明は以上です。 2023 年からのこれを振り返りますと、本当にこの 3 年間で様々
------	--

	な取組が進められてきたところであり、改めてその進捗状況についてご報告をいただいたものでございます。 委員の皆様から何かご意見、ご質問等がございましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですかね。 最後のページですが、国の動向や地域課題など、今後ますます外部環境の影響を受ける状況になってくものと認識しております。そのため、今後の制度動向や関連情報についても、これまで以上に丁寧に把握していく必要がある時代になってきていると感じております。 委員の皆様におかれましても、様々なお立場やご経験からのご意見や考えがあらうかと思しますので、引き続き活発な意見交換を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。
--	--

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等の報告について

事務局	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 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。 こちらは、令和 8 年 2 月 9 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。 主な議題は、分科会委員の追加、ミステリーツアーイベントの報告、ならびに令和 8 年度の利用促進策（案）についてです。 今回の会議より、大阪運輸支局および大阪府の委員が新たに加わりました。 また、令和 7 年 11 月 24 日に実施したミステリーツアーについて報告を行い、参加者アンケートの分析結果を共有しました。 今後の取り組みとしては、1 日フリー乗車券の販売を継続するとともに、利用者増加に向けた周知の強化を図ることとしています。 さらに、次回の利用促進イベントについては、スタンプラリーの実施に向けて検討を進めることとなりました。あわせて、利用促進につながる車内アナウンスについても、今後調査・研究を進めていくこととしています。
-----	--

北川議長	続いて、3 ページ目をご覧ください。 こちらは、令和 8 年 2 月 20 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。 本会議では、令和 7 年度補正予算、令和 8 年度予算、北大伴線の路線見直しに伴う運行協議、ならびに金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の報告について協議を行いました。 次に、4 ページ目をご覧ください。 こちらは、令和 8 年 3 月 6 日に書面にて開催された会議の概要です。 議題は、金剛ふるさとバスのロゴマークの選定方法についてであり、選定の進め方について協議を行いました。 ロゴマークのデザイン作成にあたっては、大阪芸術大学のデザイン学科長 高橋教授のご協力のもと、学生の皆さんから応募のあった約 50 作品の中から学内で 5 候補を選定されました。 続きまして、5 ページ目をご覧ください。 こちらが決定した金剛ふるさとバスのロゴマークでございます。 投票期間は、令和 8 年 3 月 12 日～25 日の 2 週間、投票できる人は 4 市町村に在住・在勤・在学の方、投票方法は電子投票と紙投票の 2 つの方法で実施されました。一般投票の結果としまして、有効投票数は 1,633 票でした。 最後に、6 ページ目をご覧ください。 令和 8 年 4 月 22 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。 まず、令和 8 年度の認定変更については、金剛ふるさとバス全路線における国庫補助路線の認定について報告を行っております。 また、令和 9 年度の認定申請については、北大伴線の路線見直しやダイヤ改正等に伴う変更内容について協議を行いました。 なお、会議に先立ち、右図に記載の金剛ふるさとバスのロゴマーク提供者への表彰式を実施いたしました。 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等の報告」の説明は以上です。 金剛ふるさとバスのロゴマークが決定したということで、おめでとうございます。 この件に関しまして、何かご意見ご質問はございますか。 よろしいですかね。それでは次に進みたいと思います。
------	---

案件 8. その他

- ・ 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
- ・ 近年の国際情勢等の影響による燃料価格の高騰について

田中郁代委員	初めて会議にご参加いただく委員の方もいらっしゃることから、「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。」という資料として配布させていただいております。 詳細につきましてはお手元の資料をご参照いただければと思いますが、ポイントのみご説明いたします。 まず 1 ページ目でございますが、先ほど事務局からも説明がございましたとおり、全国的に見て地域公共交通は非常に厳しい状況にあるということが示されております。 その要因としては、モータリゼーションの進展により、自家用車によるドア・ツー・ドアの利便性の高い移動手段が一般化したこと、また少子高齢化の進行により、通勤・通学を中心とした公共交通利用者が減少していることが挙げられております。 一方で、中段にもございますように、表面化している利用者だけではなく、潜在的に公共交通を必要とされている方も一定数いらっしゃいます。 このように、地域公共交通は生活に不可欠なインフラである一方で、これまで交通事業者様に委ねられてきた側面もありましたが、この地域にとってふさわしい公共交通のあり方を関係者全体で検討していく場として本協議会が位置付けられているところでございます。 つまり、誰かに任せるのではなく、自分たちで地域の公共交通を考えていくということが必要でございます。 また、そうした意味において、今回富田林市においても検討が進められているような「地域で考えるためのマニュアル」の整備は非常に意義のある取組であると考えておりますし、国においても同様に、地域公共交通を検討するための分かりやすいマニュアルも作成しておりますので、そちらもご参考いただければと思います。 続きまして 3 ページ、4 ページ目では、協議会に参加されている各委員の立場等について整理されております。 また 5 ページ、6 ページ目では、議論の際に疑問点があれば積極的に質問してよいということが示されております。
--------	--

特に 6 ページ下段の学識経験者からのポイントにもございますように、「地域の将来を見据えながら検討すること」が重要であるとされております。

さらにその中では、公共交通の役割分担や地域の将来像を広い視点で捉えることの重要性が示されており、近年では自動運転や予約型の乗合タクシーといった新たな輸送モードの検討も進んでおります。

そのため、従来の「バスでなければならない」「定時定路線でなければならない」といった考え方にとらわれるのではなく、「誰の移動を、誰が、どのような手段で支えていくのか」という視点を踏まえた議論が、今後ますます重要になっているものと考えております。

また、現在深刻な課題として、バス運転士のなり手不足が挙げられております。このままの状況が続きますと、5 年から 10 年先には、現在の半分程度の運行水準にまで縮小せざるを得ない可能性も現実的な課題として懸念されております。

こうした状況を回避するためには、運転士という職業に対する理解や関心を高め、「この仕事に就いてもよい」と思ってもらえるような環境づくり、関係性づくりが重要であると考えております。

また、現在バスを日常的に利用されていない方も含めまして、住民の皆様それぞれの立場から可能な範囲でご協力いただくことが重要であり、委員の皆様におかれましても、地域への情報発信という役割も担っていただければと考えております。

例えば、運転士のストレス軽減の観点から、割り込みや無理な飛び出しを避けるといった安全運転への配慮や、渋滞緩和の観点から自家用車の利用を抑え、公共交通の利用につなげていくこと、またバス利用時におけるマナーとして、走行中に立たない、手すりをしっかり持つといった基本的な安全行動の徹底など、日常生活の中でできる取組も含まれております。

こうした公共交通の重要性について、会議の場で議論するだけでなく、地域全体へ発信していく役割も重要であると考えております。

あともう一点、近年の国際情勢等の影響により燃料価格の高騰が続いており、国においても激変緩和措置等の対応が講じられているところでございます。

地域のバス・タクシー・鉄道といった公共交通事業者様においても、既に燃料費等の直接的な影響が生じており、燃料そのものに加え、オ

北川議長	イル等の関連資材についても価格上昇の影響が及んでいる状況でございます。 現時点で直ちに運行に支障が出ているわけではございませんが、全体として運行経費が増加していることは事実であり、今後の運賃改定等も含め、事業者様のみが負担を負うのではなく、自治体・住民・関係者が一体となって公共交通を支えていくという視点が重要であると考えております。 あわせて、事業者様におかれましては、燃料状況等について本局への情報提供を含め、引き続き適切な情報共有にご協力いただきますようお願い申し上げます。 地域の将来像を見据えながら検討を進めていくという点は、非常に重要であると認識しております。 学識経験者として、また座長としての立場からも、引き続きしっかり勉強・整理を行いながら議論に臨んでまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。
------	--

案件 8. その他

・次回交通会議の日程について

事務局	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。 次回の交通会議は、現時点で6月頃を予定しております。 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。 事務局からは、以上です。
-----	--

以上