

## **案件1 令和7年度歳入歳出決算報告**

案件 1「令和7年度歳入歳出決算報告」について、ご説明いたします。

資料1-1 と資料 1-2を併せてご覧ください。

### **【資料 1-1】**

まず歳入につきましては、「市補助金」が2,000,000円、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)」が4,196,000円、「雑入」の預金利息等が1,294円で、合計6,197,294円となりました。

一方、歳出につきましては、「事業費」として、彼方上地区における地域公共交通の導入可能性を検証するための実証実験に係る経費として、962,260円、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への支出として、4,196,000円を支出し、残額1,039,034円を「市補助金」の返還金として富田林市に返還いたしました。

以上の結果、歳入額6,197,294円から歳出額6,197,294円を差し引き、残高は0円でございます。

### **【資料 1-2】**

令和7年度歳入歳出決算報告について、監事による監査結果は、記載のとおりです。

富田林市交通会議の監事である松永委員、東委員に適正であることを認めていただいたものでございます。

案件1「令和7年度歳入歳出決算」についての説明は以上です。

## **案件2 富田林市地域公共交通計画の改訂について**

案件2「富田林市地域公共交通計画の改訂について」、ご説明いたします。

本案件は、南海バス「こんごう福祉センター線」を地域間幹線系統補助の対象路線として位置付けるため、富田林市地域公共交通計画の一部改訂についてご協議いただくものです。

資料2をご覧ください。

### **【資料2、1ページ目】**

こちらは、目次となっています。

### **【2ページ目】**

「改訂の理由及び概要」についてご説明いたします。

南海バス「こんごう福祉センター線」の運行に伴う赤字欠損部分については、大阪府障害者福祉事業団(以下「福祉事業団」という。)から補填を行っていますが、将来にわたり安定した運行を確保するためには、福祉事業団の負担軽減が必要であることから、国の地域間幹線系統補助制度の活用を検討しています。

このため、南海バス「こんごう福祉センター線」を地域間幹線系統補助の対象路線として新たに位置付けることを目的に、富田林市地域公共交通計画の一部改訂を行うものです。

また、前回の本計画改訂以降における関連計画の変更など、一部修正を併せて行うものです。

その主な概要は、南海バス「こんごう福祉センター線」を地域公共交通確保維持事業、いわゆる地域間幹線系統補助の対象路線として位置付けることに加え、これに伴う収支率及び目標値の見直しなどです。

収支率につきましては、本市内を運行するレインボーバス、金剛ふるさとバス、近鉄バス「北野田線」及び南海バス「こんごう福祉センター線」の4路線を対象として、運賃収入を運行経費で除して算出した収支率の平均値を用いております。

また、目標値につきましては、利用促進策等による収支改善を図る観点から、毎年度1%の改善を目標として設定しているため、今回の改訂においても、目標値を見直しております。

あわせて、上位・関連計画として掲載している「SDGs 未来都市計画」についても、第2期の計画期間満了に伴い、第3期が策定されたことから、別添のとおり文言の一部修正を行っております。

なお、詳しい修正箇所につきましては、参考資料 1「富田林市地域公共交通計画新旧対照表」に記載しておりますので、ご参照ください。

### 【3ページ目】

「改訂の背景」についてご説明いたします。

南海バス「こんごう福祉センター線」は、府立こんごう福祉センターと河内長野駅方面を結ぶ路線として、令和5年6月から運行されています。

令和6年度の定期外利用者数は約1万8千人となっており、定期利用者を含めるとさらに多くの方に利用されています。

利用の中心は府立こんごう福祉センターへの通勤ですが、富田林支援学校の教職員や生徒のほか、近年では運転免許を持たない新規採用職員の利便性に寄与するなど、利用者数は増加傾向にあります。

また、河内長野駅へのアクセスに加え、金剛ふるさとバス東条線や南海バスの他路線との乗継にも活用される傾向にあります。

停留所周辺の自転車駐車場での乗り換えによる利用もあり、東条地区からのアクセス手段としても機能しています。

さらに、令和8年3月28日にはダイヤ改正を実施し、運行本数を6時台から21時台まで、1日13便へ増便しております。

このように、「こんごう福祉センター線」は、府立こんごう福祉センター利用者及び職員の移動手段としてだけでなく、地域公共交通ネットワークの一部として、他路線との接続を担う重要な路線となっています。

### 【4ページ目】

次に、「これまでの経緯」についてです。

令和3年6月頃に、福祉事業団から南海バスへ路線開設について相談があり、その後、令和5年6月から「こんごう福祉センター線」の運行が開始されました。

運行開始以降は、赤字欠損分を福祉事業団が補填しながら運行を継続しています。

その後、令和7年11月に南海バスと福祉事業団との間で国の補助制度活用を協議、その後、本市および河内長野市に対しても協議が行われました。

これを受け、本市では令和8年2月に大阪運輸支局へ補助制度の適用可否について事前相談を行い、地域間幹線系統補助の対象路線として位置付けが可能であることを確認しております。

なお、当該路線は福祉事業団による運行支援を受けながら継続運行しています。

### 【5ページ目】

今回、対象路線として新たに位置付ける、南海バスが運行する「こんごう福祉センター線」の位置を示した地域間幹線系統補助路線図を掲載しております。

案件2「富田林市地域公共交通計画の改訂について」の説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

### **案件3 令和9年度地域公共交通計画の認定申請について**

案件3「令和9年度地域公共交通計画の認定申請について」、ご説明いたします。

本案件は、令和9年度の国庫補助金の申請にあたり、必要となる計画内容及び申請書類についてご協議いただくものです。

資料3-1をご覧ください。

#### **【資料3-1、1 ページ目】**

目次となっています。

#### **【2～3 ページ目】**

今回、本市における補助対象路線は、「北野田線(富田林駅前～北野田駅前)」で、運行事業者は近鉄バス、並びに「こんごう福祉センター線(河内長野駅前～府立こんごう福祉センターかなびのさと前)」で、運行事業者は南海バスでございます。

なお、本市内を運行している「金剛ふるさとバス」喜志循環線・阪南線・さくら坂循環線・千早線の4路線については、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において策定されました「金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画」に基づき別途申請の協議が令和8年4月22日に行なわれ、すでに認定申請されているので、本交通会議からの申請の対象外となります。

また、この補助制度の活用には、各市町村の地域公共交通計画に、対象となるバス路線を位置づける必要があります。北野田線は堺市、大阪狭山市の各市域もまたがって運行しており、今回、大阪狭山市域については、大阪狭山市の意向により計画に位置付けられないことになりました。

大阪狭山市が計画に位置付けない合理的な理由については、3ページ目に記載のとおりでございます。

#### **【4ページ目】**

補助金の申請にあたっては、こちらに記載している書類が必要となります。

必要な申請書類のうち、主な資料である地域公共交通計画別紙では、富田林市地域公共交通計画に基づいて作成したもので、補助事業の活用に係る目的・必要性、定量的な目標・効果、及び目標を達成するために行う事業及びその実施主体などを記載しております。また、これまで行ってきた利用促進策や実施主体などを記載しております。

提出予定の申請書類一式は、資料3-2のとおりでございます。

#### **【5ページ目】**

こちらでは、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しています。

地域公共交通確保維持事業実施要領に基づき、地域公共交通計画の軽微な変更については、あらかじめ交通会議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、交通会議を開催しなくても交通会議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す。軽微な変更内容については、②に記載のとおりです

ただし、軽微な変更内容を行った地域公共交通計画については、本交通会議において情報共有が必要となりますので、変更を行った場合、その都度、情報提供いたします。

## 【6ページ目】

今後のスケジュールですが、国への計画認定申請は毎年6月までに行う必要があります。本交通会議において、承認されましたら、速やかに国への計画認定申請を行います。

補助対象期間は、申請年の10月から翌年9月までの1年間で、その後、補助金の交付申請や事業評価などを経て、補助金が国の令和9年度予算で交付されるスケジュールとなっています。

案件3「令和9年度地域公共交通計画の認定申請について」の説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。