



# 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                                      | 7         |
|      |                                                           | 停留所の数(停留所)<br>※レインボーバスを除く      | 91                                     | 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)<br>69,000(2021年度)       | 79,000    |
|      |                                                           | 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)<br>2,897,000(2021年度) | 3,456,000 |
|      | 収支率<br>(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)                          | 49.4%     |
| II   | 交通不便地域の数(箇所)                                              |                                | 8                                      | 5         |
|      | 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<br>(2024年度予算額)               | 165,268千円 |
|      | 移動手段の満足度の割合(%)                                            |                                | 86%                                    | 90%       |
|      | 高齢者や障がい者等に対する研修等の実施                                       |                                | 0                                      | 1         |
| III  | 市内で運行される路線バスサービスの認知度(%)                                   |                                | 49.1                                   | 70.0      |
|      | 市内で運行される路線バスサービスの利用頻度(%)                                  |                                | 42.8                                   | 60.0      |
| IV   | 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                                      | 2         |

## 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              | 地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、都市圏を超える移動や、市内の拠点間の移動等について、生活、観光等で多面的に支える。                 |
|        | 地域内幹線   | 路線バス水色          | 近鉄富田林駅及び近鉄喜志駅を発着地とし、地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、市域を超える移動を中心に、生活、観光等で多面的に支える。 |
|        | 地域内幹線   | 路線バス緑色          | 広域幹線・地域内幹線に接続する支線であり、住民生活に係る移動を中心に、観光移動もあわせて支える。                              |
|        | 地域内支線   | 路線バス青色          | 近鉄富田林駅及び近鉄喜志駅を発着地とし、地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、生活、観光等で多面的に支える。              |
|        | その他バス路線 | 路線バス・コミュニティバス紫色 | 近鉄富田林駅および南海金剛駅を発着地とする支線であり、金剛・金剛東地区における住民生活に係る移動を中心に支える。                      |
|        | 面的交通    | タクシー            | 本市内の主要な公共施設を循環する支線であり、住民生活に係る移動を中心に支える。                                       |
| その他    | 補助的交通   | 地域の輸送資源         | 地域公共交通を補完する交通手段として各種施設利用者の移動を支える。                                             |
|        |         | 地域主導の公共交通       | 地域特性に応じて地域主導で導入を検討するものであり、主に交通不便地域内での移動を支える。                                  |
|        | 福祉交通    | 福祉交通            | 身体的条件等により、地域公共交通や自家用車等での移動が難しい方の移動を支える。                                       |

### ○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)



# 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・快適に生活す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
  - 近鉄富田林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。

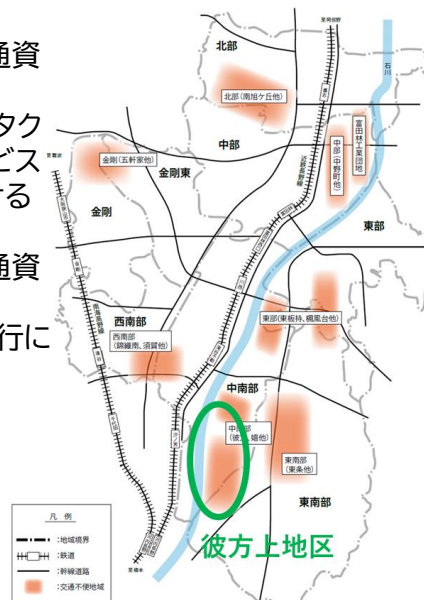
### Ⅱ－A 地域主導の地域公共交通の導入

#### ○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



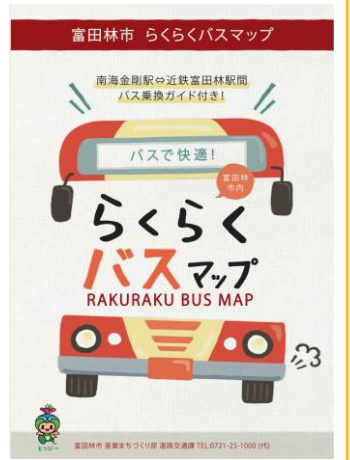
(地域の移動を考えるワークショップの例)

### 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と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
  - やひ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)

