

令和 8 年度 第 3 回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和 8 年 8 月 20 日（木）午後 2 時 00 分～午後 3 時 45 分

会場：すばるホール 2 階リハーサル室

●出席委員 22 名

音羽会長、柳原副会長、北川委員、中野委員、田中郁代委員、白井委員、東嘉孝委員（落合氏が代理出席）、安岡委員、櫻谷委員、紺屋委員、田中洋委員、中村委員、松永委員、杉多委員、宮本委員（片桐氏が代理出席）、中田委員、森委員、吉崎委員、大久保委員（坂部氏が代理出席）、林委員（浅尾氏が代理出席）、嶋原委員、本多委員

●欠席委員 8 名

湯口委員、小川委員、蛇草委員、東有美委員、廣谷委員、小野委員、辻本委員、田村委員

●事務局 まちづくり部長及び次長、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 4 名

●会議次第及び議事要旨

案件

1. 令和 8 年度第 2 回交通会議（書面開催）の協議結果
事務局より資料 1 に基づき説明をした。
2. 富田林市地域公共交通計画の計画期間の延長について
事務局より資料 2 に基づき説明を行い、原案どおり承認された。
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後の経過報告
事務局より資料 3-1 及び資料 3-2 に基づき説明をした。
4. 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 4 に基づき説明をした。
5. 東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験の結果報告
事務局より資料 5 に基づき説明をした。
6. 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 6 に基づき説明をした。

7. レインボーバスのあり方の検討について

事務局より資料 7 に基づき説明をした。

8. 改正地域公共交通活性化再生法と庁内連携会議の発足について

事務局より資料 8 に基づき説明をした。

9. 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 9 に基づき説明をした。

10. その他

事務局より次回の交通会議及びレインボーバスのあり方検討分科会について案内をした。

●資料

別紙 1 委員名簿

資料 1 令和 8 年度第 2 回交通会議(書面開催)の協議結果

資料 2 富田林市地域公共交通計画の計画期間の延長について

資料 3-1 彼方上地区における既存タクシーを活用した実証実験後の経過報告

資料 3-2 彼方上地区における既存タクシーを活用した実証実験後のアンケート結果(速報値)

資料 4 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 5 東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験の結果報告

資料 6 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 7 レインボーバスのあり方の検討について

資料 8 改正地域公共交通活性化再生法と庁内連携会議の発足について

資料 9 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 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周知チラシ・タクシー券・Q&A

参考資料 2 レインボーバスのあり方検討分科会委員名簿(案)

●議事録

案件 1. 令和 8 年度第 2 回交通会議(書面開催)の協議結果

事務局	それでは、案件 1「令和 8 年度第 2 回交通会議(書面開催)の協議結
-----	--------------------------------------

北川議長	果」について、事務局よりご説明いたします。お手元の資料 1 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。 続きまして、2 ページ目をご覧ください。 令和 8 年 6 月 25 日に開催した、令和 8 年度第 2 回富田林市交通会議の書面開催の結果をご報告いたします。 まず、案件 1「令和 7 年度歳入歳出決算報告」についてで、ございます。 本案件は、令和 7 年度の歳入歳出決算についてお諮りし、ご承認いただきました。 続きまして、案件 2「富田林市地域公共交通計画の改訂について」でございます。 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お諮りし、ご承認をいただきました。 なお、本案件につきましては、ご意見をいただいておりますので、その内容については 3 ページに記載しております。 最後に、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」でございます。 本案件は、令和 9 年度の国庫補助金の申請にあたり、必要となる申請書類についてお諮りし、ご承認をいただきました。 案件 1「令和 8 年度第 2 回交通会議(書面開催)の協議結果」の説明は以上です。 はい、ありがとうございました。 この件につきまして、委員の皆様から何かご意見ご質問等ございますか。よろしいですかね。 これは、6 月に開催しました第 2 回交通会議における協議の結果の報告ということです。地域公共交通計画内の記載に関するご意見もあったようですけれども、これにつきましても、修正し、改訂の手続きをいたしましたということです。
------	--

案件 2 富田林市地域公共交通計画の計画期間の延長について

事務局

それでは、案件 2「富田林市地域公共交通計画の計画期間の延長について」、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。

続きまして、2 ページ目、「計画期間の延長について」をご覧ください。

現行計画を策定後、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。

つきましては、現行計画に位置付けた施策について、十分な検証を行うとともに、令和 10 年度に策定される「富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画」との整合を図り、令和 11 年度から次期地域公共交通計画をスタートするため、計画期間を 1 年間延長させていただきたく存じます。

続きまして、3 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、4 ページ目をご覧ください。

計画期間を変更するに伴い、必要に応じて、「数値目標」、「実施スケジュール」、「各施策の進捗状況」などを見直す予定でございます。

北川議長	最後に 5 ページ目をご覧ください。 「パブリックコメントについて」ですが、今回の変更は、 ● ・計画期間を 1 年間延長すること ● ・必要に応じて目標及びスケジュールなどを見直すこと を行うものであり、計画の基本理念、基本方針及び施策体系を変更するものではないと想定しているため、パブリックコメントは実施しない予定でございます。 案件 2「富田林市地域公共交通計画の計画期間の延長について」、の説明は以上です。 ありがとうございました。 本件につきましては、計画の変更ということで、主に計画期間の延長、それから目標やスケジュール等の見直しについてご協議いただくものです。何かご質問等ございましたら、お願いいたします。 本計画につきましては、金剛ふるさとバスの運行開始前に策定したものであり、金剛バスの廃止があったことから、計画の実施についても一部遅れが生じているところです。 これまで、計画の推進に向けて取り組んでいただいた部分もございますので、計画期間を 1 年間延長するというで、よろしいでしょうか。 また、今回の計画期間の延長にあたっては、パブリックコメント等は実施しない予定としておりますが、その点についてもよろしいでしょうか。 はい、それでは、計画期間を 1 年間延長すること、また、必要に応じて目標及びスケジュール等を見直すことについて、協議が整ったものいたします。 それでは、富田林市地域公共交通計画の計画期間を延長することについて、承認することとし、ご異議なしということで認めます。
------	---

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後の経過報告

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後の経過報告」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 8 年 3 月時点では、地域の人口は 1,306 人、世帯数は 686 世帯、高齢化率は 43.4%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、令和 8 年 5 月から 7 月にかけて、実証実験後のアンケートを実施されました。

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 ページ目をご覧ください。「アンケート結果の速報」についてご報告します。

調査期間は、令和 8 年 5 月下旬から 7 月上旬まで、回答方法は紙媒体及びインターネットとしました。回答件数は、紙媒体 335 件及びインターネット 135 件で、合計 470 件となりました。

なお、今後アンケート結果や運行実績を詳細に分析した上で、実証実験の効果や課題について整理し、改めて交通会議にご報告させていただきます。

6 ページ目をご覧ください。こちらでは、アンケート結果の主な内容を抜粋して掲載しております。その他の詳細な結果につきましては、資料 3-2『彼方上地区における既存タクシーを活用した実証実験後のアンケート結果（速報値）』をご参照ください。

まず、回答者の年代ですが、60 代から 80 代以上の方が全体の約 7 割を占める結果となりました。

次に、利用頻度につきましては、『月に数回程度』が最も多く、次い

	で『1回のみ』、『週に1回程度』の順となっております。 利用目的では、『通院』が最も多く、次いで『銀行・郵便局・市役所などでの手続きなど』、『レジャー・会食』、『買い物』となっております、日常生活における移動を目的とした利用が中心であることが確認できました。 また、地区内から河内長野駅までの移動手段については、『実証実験タクシー（予約）』の利用が最も多い結果となりました。一方で、徒歩や自家用車を自ら運転するケース、家族や知人による送迎も一定数みられました。 なお、この設問は、実証実験において河内長野駅から地区内への利用が全体の約72%を占めていたことから、往路となる地区内から河内長野駅までの移動手段を把握することを目的として設問したものです。 本日は速報として主な結果をご報告しておりますが、先ほども申し上げましたとおり、今後アンケート結果や運行実績を詳細に分析した上で、実証実験の効果や課題について整理し、改めて交通会議でご報告させていただく予定です。 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後の経過報告」の説明は以上です。
北川議長	はい、ありがとうございました。 それでは、この件に関しまして、委員の皆様から何かご意見、ご質問等ございますか。 本件につきましては、今から2年ほど前の交通会議において、第2回実証運行に至るまでに、既存のタクシーを活用して実証実験を行っていきこうということで、昨年10月15日から12月14日までの2か月間、この実証実験を実施いたしまして、その後、今年の5月から7月にかけてアンケート調査を実施したということです。 まだ、十分な分析等ができていない状況ではございますが、今後、運行実績やアンケート結果等を詳細に分析し、実証実験の効果や課題を整理した上で、改めてご報告させていただくという流れでございます。
柳原副会長	1点だけ確認させていただきたいのですが、今回のアンケートの回答者が470人ということで、インターネットと紙媒体を合わせた回答数だと思うのですが、重複はなく、実際に470の方がそれぞれ回答さ

	れたということによろしいでしょうか。 彼方上地区の人口が 1,300 人ほどだということを考えると、470 人というのは相当数の方に回答していただいていると思います。 そうすると、今回の実証実験についての認知度も非常に高く、大体の方が知っていたということになるのではないかと思います。 アンケートの回答数からすると、人口の 40%弱ぐらいが回答しているということになりますので、実際の利用率がどの程度かという点は別として、今回のアンケートによって、この地域の意見がほぼ集約できていると考えてよいのでしょうか。
北川議長	調査の母集団の話ですね。
事務局	紙媒体とインターネットの両方で回答できるようにしたというところですが、当初は紙媒体を中心に考えておりました。 一方で、インターネットの方が集計もしやすいということもあり、インターネットで回答をお願いすることにしました。 ただ、どうしても紙媒体で回答したいという方もいらっしゃいますので、今回については、どちらからでも回答できるようにさせていただきました。 その際、注意事項として、重複した回答はしないようにということで、地元の方からもお願いをしていただいたところです。 なお、紙媒体については、各ご家庭に 2 部ずつアンケートを配布させていただきました。 この地域につきましては、前回の実証運行後に実施したアンケートでも、かなり多くの方に回答していただいておりますので、実証実験の認知度としては、かなり高いのではないかと考えております。 また、アンケートにも非常に協力的にご回答いただいておりますので、これだけ短期間で多くの回答を得られたことについては、大変助かっております。
柳原副会長	これだけの回答があるということですので、詳細な分析をしていただければ、かなりいろいろなことが見えてくるのではないかと思いますので、よろしくお願いいたします。
北川議長	その他、ご質問はございますか。よろしいでしょうか。

	それでは、彼方上地区の既存タクシーにつきましては、これからまた分析等を進めまして、改めてご報告をさせていただくということで、よろしく願いいたします。
--	---

案件 4. 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 4「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 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。 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 8 年 3 月時点では、地域の人口は 967 人、世帯数は 449 世帯、高齢化率は 34.2%となっています。 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。 2 月より、機運醸成の検討及び実施をされており、その一環として、7 月には住民に対し、実証実験の説明会が開催されました。 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。 運行エリアは南旭ヶ丘町地域、喜志駅、富田林駅またはスーパーマーケットとの相互区間及び南旭ヶ丘町地域内の発着、期間は、令和 8 年 9 月 20 日（日曜日）から 11 月 19 日（木曜日）の 2 か月間の午前 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。 次に 5 ページをご覧ください。 タクシー券の利用方法ですが、利用者は、事前にタクシー券利用申請書を受付である南旭ヶ丘町公共交通導入委員会へ提出し、受付後、利用者へタクシー券が配布されます。 その後、利用者は、通常のタクシー利用時と同じ方法で、電話やアプ
-----	--

りにて配車予約を行うか、または、エリア内で待機しているタクシーに乗車し、乗務員へタクシー券を渡してから、ご利用いただく流れです。

6 ページ目と 7 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、「住民への説明会を複数回実施」です。

地域の町会の組織体制を生かした説明会を実施されました。委員会が中心となり、町会の班長に対し説明会を実施、さらに班長以外の住民に対しても地区ごとに説明会を実施したことにより、高齢者含め誰もが参加しやすくし、丁寧な説明も行うことが可能となりました。

こうした取組を通じて住民の理解がより深まり、実証実験への関心や利用促進の機運醸成を図っています。

2 つ目は、「分かりやすいタクシー券の作成」です。

タクシー券のデザインを一目で分かりやすいデザインに変更され、これにより、タクシー券に親しみを持ってもらい、使ってみようという意欲がわくことにより、利用が増えるような取り組みを実施されました。

3 つ目は、「広報活動」です。

実証実験の説明書について、一目で分かりやすいデザインに変更した説明書を追加で作成されました。

また、実証実験の資料は、全住民の目に触れるようにするため、全戸配布したほか、町内の掲示板付近などに実証実験を PR するのぼり旗の設置を検討されるなど、細かな情報発信を実施されています。

4 つ目は、「Q&A の作成」です。

よくある質問や利用方法を分かりやすくまとめた Q&A 形式の案内資料も作成し、住民が安心して利用できるように配慮を行っています。

最後に 8 ページ目をご覧ください。

今後のスケジュールですが、引き続き、説明会や利用促進策の検討を実施し、タクシー券の配布などを行います。

その後、9 月 20 日から 11 月 19 日まで実証実験を実施、その後、結果の検証を行っていきます。

なお、スケジュールについては、関係者等との協議により、変更が生じる場合がございます。

案件 4「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

北川議長	実施について」の説明は以上です。 ありがとうございました。 本件につきましては、9月20日から実証実験を開始するということです。 それでは、この件に関しまして、委員の皆様から何かご意見、ご質問等ございますか。 特に、9月20日からの開始ということですので、実施にあたって「こういったこともできるのではないか」といったご意見等があればと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですかね。 本件につきまして、約4、5年前から取り組んできた活動ということで、今回も彼方上地区と同じような形に近い実証実験という形で進めていこうというところです。 これまで、時間をかけていろいろと取り組んできたところもあり、地域の方々にも、複数回にわたって説明会を実施していただいたり、自ら分かりやすいタクシー券を作成していただいたり、また、広報活動についてもかなり積極的に取り組んでいただいているということで、このあたりが今回のポイントではないかと考えております。 今後につきましては、実証実験の結果の検証ということで、アンケートの実施や、その結果の報告等が出てくるかと思いますので、またご意見等ございましたら、よろしくお願いいたします。
------	--

案件 5. 東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験の結果報告

事務局	それでは、案件5「東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験の結果報告」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。 2ページ目をご覧ください。 まずは振り返りとして、「実証実験の目的」について要点のみをご説明します。 1つ目は、路線バスによる金剛駅周辺と富田林駅周辺の相互移動促進、2つ目は、異なるバス事業者による連携施策の可能性検証、3つ目は、交通結節点周辺への立ち寄り促進による地域活性化効果の検証です。
-----	--

次に、3 ページ目をご覧ください。「実証実験の概要」について、こちらでも振り返りとしてご説明します。

南海バスと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でございます。販売価格は大人 350 円で、通常の場合、合計 540 円となるため、190 円の割引となるものです。

実施期間は、令和 7 年 9 月 1 日から令和 8 年 2 月 28 日までの 6 ヶ月間で、期間中終日利用可能です。

続いて、4 ページ目、「乗継割引対象路線」と「乗継停留所」は南海バスと近鉄バスが共用して運行する停留所において乗り継ぐ際に、割引が適用される仕組みです。

次に、5 ページ目をご覧ください。利用実績として、利用人数を月別にまとめたものになります。

各月の利用人数は、9 月は 29 人、10 月は 22 人、11 月は 40 人、12 月は 51 人、1 月は 57 人、2 月は 57 人で、全月で合計 256 人でした。特に、11 月以降に障がい者区分の利用者の増加が顕著となっております。

次に、6 ページ目をご覧ください。こちらは、実証実験期間中の利用者ごとの利用回数をまとめたものです。

内訳は、10 回以上の利用が 2 人、5 回から 9 回の利用が 3 人、3 回から 4 回の利用が 2 人、1 回から 2 回の利用が 27 人となっています。

また、利用者 A の方は 142 回利用されており、他の利用者と比較して特に利用回数が多い結果となりました。

次に、7 ページ目をご覧ください。利用状況としては、実証実験期間を通じた利用は、当初想定に比べ限定的な水準で推移しました。

一方で、11 月以降は障がい者区分の利用が大きく増加し、その後も特定の利用者による継続的な利用が確認されました。

現時点での評価としては、全体の利用規模は大きくないものの、一部の利用者において、継続的な利用ニーズが確認されました。

また、異なるバス事業者をまたぐ電子チケットについて、運用上大きな支障は確認されませんでした。

最後に、8 ページ目をご覧ください。

実証実験は、予定どおり令和 8 年 2 月末をもって終了しました。今後は、実証期間全体の利用実績や地域特性を踏まえ、総合的な評価を行っていき、評価結果をもとに、今後の取扱いについて検討を進めてまいります。

北川議長	案件 5「東西交通の円滑な移動に向けた路線バス乗継割引実証実験の結果報告」の説明は以上です。 はい、ありがとうございました。 では、これも実証実験の報告ということですが、この件に関しまして、委員の皆様から何かご意見、ご質問等ございますか。 特に、本件につきましては、資料にも記載しておりますように、地域の特性や利用実績等を踏まえて、今後、総合的な評価を行うことが重要だと位置付けております。 今回、バス事業者の皆様にもご協力いただいたということですが、南海バス様、近鉄バス様から何かございますか。
中田委員	バス事業者側から見ましても、特に運用上のトラブル等もございませんでしたので、そういった点では、特段の問題はなかったかと思えます。 あとは、利用人数をどのように評価されるのかというところになってくるかと思えます。
北川議長	最初は電子チケットについても心配していたところですが、大きな支障は確認されなかったということですので、そういう意味では、きちんと機能していたのかなというところがあります。 一方で、やはり利用人数のところについては、今後、評価していく必要があると考えております。 その他、何かご質問等ございますか。
中村委員	感想のようなものになってしまいますが、私はこの実証実験があったことを終了してから知りました。 「こんなのがあったのか。知っていたら使っていたな」と思いましたので、もう少し広報やのぼりなどで周知していただけてもよかったのかなと思いました。
事務局	広報についてですが、本市の広報誌に今回の実証実験の内容を掲載させていただいたほか、本市のウェブサイトにも掲載させていただきました。 それに加えて、乗継対象となる停留所にチラシを掲示し、利用者の

	方に分かるよう周知させていただきました。 さらに、市内の小中学校に対してもチラシを配布させていただき、「こういう事業を実施していますので、よかったら利用してください」という趣旨でお子様向けに配布しました。 これは、受け取ったお子様がそのチラシを各ご家庭に持ち帰って、親御さんにも見ていただいた上で、バスを利用される際に利用していただければということで配布させていただいたところです。 広報としては、そういった形で実施しておりましたが、主なものとしては広報誌やウェブサイトによる周知が中心でした。 今回、「ご存じなかった」というご意見もいただきましたので、もし次回、同じような事業を実施する際には、広報の方法についても改めて検討させていただければと思います。
北川議長	最初に議論した際にも、広報をどうするかという話がありました。 決して何もやっていなかったわけではないのですが、今回のような結果になったというところはあると思います。 また、何かいいアイデア等がございましたら、ぜひ教えていただきたいと思います。 こういうものは口コミが結構大事なのかなというところもありまして、1月、2月あたりで少しずつ利用者も増えてきているというのは、若干の望みがあるのかなというところがあります。 もっと広報をどうするかというのは、非常に大事な話だと思っておりますので、また考えていきたいと思いますところですかね。
白井委員	2点ほどお聞きしたいのですが、11月以降に障がい者の方の利用が大きく増加しているようですが、これは何か広報活動をされた結果なのかという点をお聞きしたいです。 もう1点は、資料に「当初想定に比べて限定的な水準で推移している」とありますが、当初からこれぐらいの利用を想定していたという基準があって、そのように記載されているのかということです。 実証実験を実施する前と実験期間中で、乗継割引を利用されている方の変化を把握できるのかについてお聞きできればと思います。
事務局	障がい者の方の利用が増えたという点についてですが、資料の5ページにもありますように、11月から障がい者の方の利用が増えており

	ます。 6 ページの利用回数を見ていただきますと、特定の方がかなり利用されているという状況がありますので、おそらく、その特定の利用者の方が障がい者の方だったのではないかと推測しております。 その方が日常的に利用されていたことによって、結果として障がい者の方の利用が増えたという形になったのではないかと考えております。 ただし、実際にその方に利用実態をお聞きしたわけではありませんので、あくまで推測ということになります。 2 点目のご質問についてですが、この路線バスの乗継割引を実施したことによって、どれぐらいの方が利用されたのか、また、それまで利用していた交通手段から、乗継割引にどれぐらいの方が移行されたのかというところまでは、数字として把握できていない状況です。 当初、想定していたのと同じようなルートで運行しているレインボーバスから、多くの方が乗継割引を利用されるのではないかとという想定もあったのですが、今回の数字を見る限りでは、そういった利用も少なかったのではないかと推測しております。 また、レインボーバスの利用者数についても、大きな増減はありませんでした。 そのため、今回の東西交通の乗継割引について、どれぐらいの方が他の交通手段から移行されたのかという点については、数字として分析するのはなかなか難しいところがあるのかなと思っております。
北川議長	この後の案件になりますけれども、レインボーバスのあり方の検討について話も出てくると思いますので、こういった結果についても、うまく見ていただきながら進めていただければと思います。
田中郁代委員	答えられる範囲で結構ですが、今回の実証実験を実施するための導入コストがどれぐらいかかっているのかということと、中村委員がご発言ありましたが、北川議長もおっしゃったように、我々も広報誌やウェブサイトなど、いろいろな広報について「どういうことをしたらいいか」といった意見を出していたかと思えます。 「のぼりがあったら」というご意見がありましたが、それ以外に、どういう方法であれば今回のような取り組みを実施していることが分かった、もし思われたことがあれば教えていただきたいと思います。

北川議長	PTA の中で、「これを実施すれば、もっと広がりやすくなるのではないか」というようなものがございますか。
中村委員	ぱっと画期的な意見が出るわけではないのですが、唯一思いついたのが「のぼり」ということでございます。
北川議長	ありがとうございます。 やはり、目に見える形で、常に何か動いていますよということが分かるようにするということですかね。 あと、コスト面の話について、事務局いかがですか。
事務局	今回、主にかかったコストとしましては、チケットを電子チケットで発行させていただいたため、その電子チケットを発行するのに必要な Web 上のアプリの手数料です。 チケットを 1 枚販売するごとに事業者にお支払いする手数料と、導入時にシステムを構築するための費用がかかっております。 導入費用については、当初想定していたよりもかなり安い金額で実施していただいたところではあります。導入時の費用に加えて、毎月の手数料、つまり売上に対する手数料がかかってきたということです。
北川議長	電子チケットの販売価格はどうでしたか。
事務局	350 円で販売させていただいておりました。 正規運賃との差額については、市の予算から補填させていただき、各バス事業者様には正規運賃をお支払いしております。 つまり、電子チケットを販売した金額に対して、正規の運賃となるよう市が差額を補填し、各バス事業者様にお支払いしているということです。
北川議長	ですから、乗れば乗るほど実はコストがかかるという話ですよ。 思ったよりはコストがかからなかったということですが、そういったところを検討していく必要があるということですね。 その他、いかがでしょうか。

ほかにはないようでしたら、次に進みたいと思います。

案件 6. 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 6「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 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。

なお、13 ページまでは前回の振り返りも含め、前回の会議でも説明いたしましたことから、時間の都合上、概略のみの説明にとどめますことをご了承願います。

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「地域協議会」に対し、本市が支援することについて、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策定するものです。

3 ページ目は、このマニュアルを導入する「背景」としては、一つ目は「住民の高齢化」、二つ目は「公共交通を取り巻く厳しい状況」、そして三つ目は、「交通不便地域の拡大」が挙げられます。

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、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。

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」地域です。

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ることから、当該地域に係わらず、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。

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。

今回の会議では、4 項目、「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」について、詳しく協議を進めてまいります。

それでは、ここから各項目の内容についてご説明いたします。

なお、④から⑧までは、前回の会議の振り返りとなります。

それでは、8 ページ目をご覧ください。「④ワークショップの開催」についてです。

地域住民を対象にワークショップを開催し、地域の困りごとや公共交通に対する意見を共有していただきます。

幅広い世代の参加や、意見を出しやすい環境づくりなどを確認事項としています。

9 ページ目は、「⑤アンケート（全住民対象）の実施」です。

ワークショップの結果をさらに深掘りし、地域全体の公共交通ニーズを把握するため、全住民を対象にアンケートを実施します。

続いて、10 ページ目と 11 ページ目、「⑥運行計画（案）の作成」です。

ワークショップやアンケートの結果を踏まえ、地域のニーズに合った運行曜日・時間、ルート、目的地などを検討し、運行計画（案）を作成していただきます。

12 ページ目は、「⑦地域による機運の醸成」です。

作成した運行計画（案）をもとに、地域全体で利用を呼びかける体制づくりや、実証運行に向けた役割分担などを進めていただきます。

13 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。

地域住民や企業・店舗等と連携し、周知や利用促進の取組を検討・実施していただきます。

以上がこれまでの振り返りとなります。

14 ページ目より、新たな項目の協議となります。「⑨富田林市交通会議での協議」についてです。

地域には、必要に応じて本交通会議へご出席いただき、地域の状況やこれまでの取組内容をご説明いただきます。

富田林市交通会議での協議に関する確認事項案として、地域で話し合った内容をもう一度確認をしたか、交通会議に参加する人を決めたか、運行に必要な地域の関係者へ声かけを再度行ったか、交通会議で出た意見を地域のみんなに伝えられるようになっているか、といった点を挙げています。

本市としては、本交通会議において、地域が実施する利用促進策の実施状況やその効果を踏まえ、収支率等を含む運行計画及び実証運行

の実施について協議します。

協議が調った後、警察、運輸局、交通事業者等の関係機関との調整を行い、必要な手続きを進めます。

15 ページ目は、「⑩運行事業者の選定」についてです。

この項目は、主に事務手続きとなるため、チェックリストは設けておりません。

地域では、引き続き、実証運行の開始に向けて、本市や運行事業者と連携しながら、準備を進めていただきます。

本市としては、本交通会議での協議結果を踏まえ、運行事業者の選定を行います。その後、選定した運行事業者と、運行内容や運行開始に向けた準備、調整及び必要な手続きを進めます。

なお、運行事業者については、本市内を運行する公共交通事業者を基本とします。

16 ページ目は、「⑪実証運行の実施」についてです。

地域では、地域住民へ実証運行の開始を周知し、積極的な利用を呼びかけていただき、利用した人の感想や意見を聞き取り、本市へ共有していただきます。

実証運行の実施に関する確認事項案として、実証運行が始まることを地域の皆さんに知らせたか、家族や近所の人にも利用を呼びかけたか、実際に利用してみたか、利用した人の感想を聞いてみたか、といった点を挙げています。

本市としては、運行事業者と連携し、実証運行を開始、利用状況や収支率等を確認しながら、必要に応じて運行事業者や地域と調整を行います。

実証運行は、本格運行の可否を判断するための重要な検証期間であるため、地域による積極的な利用促進が重要となります。

17 ページ目は、「⑫実証運行の結果の検証」についてです。

地域では、実証運行を振り返っていただき、良かった点や改善したい点について話し合ってください、必要に応じて運行計画（案）の見直しを行います。

実証運行の結果の検証に関する確認事項案として、実証運行で良かったことについて話し合ったか、困ったことや気になったことを話し合ったか、地域の皆さんの意見を聞いたか、「もっと利用しやすくするにはどうしたらいいか」を話し合ったか、といった点を挙げています。

本市としては、利用実績、収支率等の運行状況を検証し、本格運行の

北川議長	可否を判断します。 なお、利用者が限定される場合は、他の交通施策について検討を進めます。 最後の 18 ページ目は、「次回の検討事項」についてです。 今回の会議では、⑨から⑫までの 4 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⑨から⑫の振り返りを行い、その上で、⑬富田林市交通会議での協議、⑭運行事業者の選定、⑮本格運行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。 最後に、このマニュアルは、市民の皆様にご利用いただくことを想定しているため、実際にマニュアルを作成する際は、行政用語をできるだけ避け、分かりやすい表現とするとともに、図やイラストを用いるなど、読みやすい構成となるよう工夫してまいります。 案件 6「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。
田中郁代委員	ありがとうございました。 最後にも少し説明がありましたように、実際にマニュアルを作成するということですが、まだ完成していないということで、今後、読みやすい構成となるよう工夫していくということです。 今回は、その策定に向けた検討ということで、特に内容面について、いろいろとご意見をいただきたいという趣旨だろうと思います。 それでは、この件に関しまして、委員の皆様から何かご意見、ご質問等ございますか。

事務局	あると思いますが、地域ごとにばらばらと相談が出てきた場合、市の担当者の方の負担がかなり大きくなるのではないかと思いますところがあります。 そのため、隣接する地域をまとめるといったこともされるのかなと思います。その点についてはいかがでしょうか。 また、許可や登録が必要となる場合には、登録までの申請期間等も必要になってきますので、そういったタイムスケジュール的なところについても、指南する内容があってもいいのかなと思いました。 現在のマニュアルについては、これまで取り組んできた彼方上地区などを参考に、道路運送法第 4 条の申請など、許可が必要となる運行を目標として作成させていただいております。 ただ、確かにそれ以外の運送形態もありますので、その点についての書き方については、検討させていただきます。 また、地区をまとめるというお話についてですが、確かに同じような取り組みを隣接する地域で行うのであれば、一緒になって取り組むということも考えていけるとと思いますが、まずは、取り組まれている地域が一地域であれば、一地域で、このマニュアルに沿って進めていただき、その中で、ある程度しっかりと地域に合った公共交通を考えていただくということを基本とし、その上で、その地域に隣接した地域にも一緒に参画していただけるのであれば、その後、地域をまとめて、いろいろな運送形態なども考えながら、複数の地域にまたがって、地域に合った交通を考えていければと思っております。 まずは、一地域で運送形態を考え、地域に合った交通をしっかりと定着させてから、他の地域にも広げていくという考え方です。 ただ、地域の方から複数の地域で取り組みたいということであれば、現在取り組んでいる彼方上地区も、町会単位で言えば複数の町会がまとまって構成された地域となっており、地域によって取り組み方は変わってくるのかなと思っております。 その地域ごとに、このマニュアルを参考にいただきながら、それぞれの地域に合った交通を考えていければと考えております。
北川議長	法律的な解釈の話ですね。 それから、タイムスパンといいますか、スケジュール的な話も少し盛り込んだ方がいいのではないかと思いますことですね。

それでは、その他、何かお気づきのところございますか。

マニュアルが完成した段階で、またいろいろとご意見をいただく機会も当然あると思います。

本日は、「④ワークショップの開催」から「⑫実証運行の結果の検証」までの説明でした。

その中で、アンケート実施に関する確認事項など、いろいろな確認事項がありますので、こういうチェックリストの中に、こういった項目があるといいのではないかとということですかね。

それから、特に交通会議の場といたしましては、⑨と⑬のあたりで、「交通会議での協議」というところがあります。

1回目の交通会議での協議のところでは、特に、地域と本市、それぞれの役割について、我々の果たす役割として、収支率等を含めた運行計画について交通会議で協議をするということや、実施についての協議を行い、必要な手続きを進める段階まで至るところが、我々の役割ということになっているということです。

この辺りにつきまして、ご意見等あればありがたいかなと思います。が、いかがでしょうか。よろしいですかね。

先ほどのご説明にもありましたように、運行事業者と市が連携しながら実証運行を開始します。

その際には、利用状況や収支率等を確認しながら、調整を行うということですので、我々としては、運行を見守っていく役割があるということだろうと思います。

ただ、昨今の情勢からしますと、収支率についても、彼方上地区や南旭ヶ丘町でもいろいろな話がありましたが、かなり経費が変わってきている部分があります。

一概に「何パーセント」という基準を示すことがなかなか難しいというのが、現在の状況です。

そのため、今回は、どちらかといいますと、収支等の話や、それに伴う運行計画について、その適正を確認するといった書きぶりになっているというところはあるかと思います。

これにつきましては、まだ完成形ではなく、今後、⑬、⑭、⑮につきましても、本日いただいたご意見なども参考にしながら、マニュアルとして完成していくということです。

引き続き、よろしくお願いいたします。

案件 7. レインボーバスのあり方の検討について

事務局	それでは、案件 7「レインボーバスのあり方の検討について」、事務局よりご説明いたします。お手元の資料 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。 「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 年度の利用実績の速報値は 17,887 人、令和 7 年度の市からの補助金は 10,492,187 円となっております。 続いて、3 ページ目をご覧ください。 「OD 調査の結果について」、ご報告いたします。 OD 調査とは、乗車された停留所と降車された停留所を一人ひとり把握するものであり、調査目的は、レインボーバス利用者の移動パターンを分析し、今後の施策展開に生かすことでございます。 調査日は、令和 8 年 6 月 10 日（水曜日）及び 6 月 21 日（日曜日）で実施し、調査方法は、各便で職員 1 名が乗車し、利用者ごとに調査票に乗車停留所及び降車停留所を記載しました。 続いて、4 ページ目と 5 ページ目を併せてご覧ください。 こちらは、6 月 10 日（水曜日）に実施した OD 調査の結果でございます。 利用者は合計 75 人で、「富田林駅前」と「金剛連絡所前」間の両方向の利用が多く見られました。 また、「富田林駅前」から「明治池公園」への移動についての利用も見られました。 続いて、6 ページ目と 7 ページ目を併せてご覧ください。 こちらは、6 月 21 日（日曜日）に実施した OD 調査の結果でございます。 利用者は合計 45 人で、「富田林駅前」から「金剛連絡所前」方向の利用や、「富田林駅前」と「津々山台公園南」間の両方向の移動が多く見られました。
-----	---

続いて、8 ページ目と 9 ページ目を併せてご覧ください。

ここからは、過去に実施した OD 調査の結果をまとめたものになります。

こちらは、令和 4 年 3 月 23 日（水曜日）に実施した結果で、利用者は合計 156 人でした。

「富田林駅前」から「金剛連絡所前」の両方向の利用、「高辺台 3 号公園前」から「富田林駅前」への移動に加え、「金剛公民館・図書館前」や「市役所・警察署前」、「すばるホール（総合福祉会館）」など、複数の公共施設への利用も多く見られました。

特に、「金剛連絡所前」と「金剛公民館・図書館前」間の利用が多く見られました。

続いて、10 ページ目と 11 ページ目を併せてご覧ください。

こちらは、令和 4 年 6 月 26 日（日曜日）に実施した OD 調査の結果で、利用者は合計 127 人でした。

「富田林駅前」と「金剛連絡所前」間の両方向の利用に加え、「富田林駅前」から「富田林病院」、特に「すばるホール」への利用が特に多く見られました。

また、「すばるホール」から「金剛連絡所前」への移動や、「高辺台 3 号公園前」から「富田林駅前」への移動、「金剛連絡所前」から「総合福祉会館」への移動も確認されました。

12 ページ目をご覧ください。調査結果の概要としましては、

- 「富田林駅前」と「金剛連絡所前」を結ぶ利用は、令和 8 年度・令和 4 年度ともに多く見られ、主要な利用区間となっている。
- 令和 8 年度調査では、利用者数は、平日 75 人、休日 45 人となり、平日の方が約 1.7 倍多かったが、令和 4 年度調査と比較して平日・休日ともに減少しており、利用実態に変化が見られる。
なお、令和 4 年度調査以降、「けあばる」及び「富田林病院前」停留所が廃止されるなど、運行ルートや停留所、運賃の見直しが行われていることから、利用実態の変化にはこうした運行環境の変化も影響しているものと考えられる。
- 令和 4 年度調査では、「金剛公民館・図書館前」や「市役所・警察署前」、「すばるホール（総合福祉会館）」など複数の公共施設への利用も多く見られたが、令和 8 年度調査では、「富田林駅前」及び「金剛連絡所」を中心とした利用がより多く見られ、公共施

	設への利用は相対的に少なくなっている。 となりました。今後は、本調査の結果を踏まえ、レインボーバスのあり方について、検討を進めてまいります。 続いて、13 ページ目をご覧ください。 レインボーバスの今後のあり方については、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た上で、方向性を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。 分科会の構成員としては、学識経験者、各バス事業者及び市民委員を想定しております。 なお、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局につきましては、オブザーバーとしてご参加いただく予定でございます。 開催回数は年 3 回程度を予定しており、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ております。 主な検討内容としましては、「現状・課題の整理」、「運行ルート・便数等の検討」、「持続可能な運行のあり方」などを予定しております。 最後に、14 ページ目をご覧ください。 分科会のスケジュール案として、まず、第 1 回を本年 10 月頃に開催する予定としております。この回では、レインボーバスのこれまでの経緯や現状の課題について整理します。次に、第 2 回は来年 2 月頃を予定しており、第 1 回で整理した課題の解決に向けた検討方法について、ご議論いただきます。 そして、第 3 回以降では、第 2 回でご議論いただいた検討方法に基づき、レインボーバスのあり方について、具体的な検討を進めていく予定としております。 なお、今後の検討状況等により、スケジュールや議題等については変更となる場合がございます。 案件 7「レインボーバスのあり方の検討について」の説明は以上です。
北川議長	ありがとうございました。 それでは、委員の皆様から何かご意見、ご質問等ございますか。
柳原副会長	今後、分科会で詳細に検討していくと思いますが、それまでにお願い

いしたいことがございます。

まず、OD 調査の結果について、金剛公民館・図書館、市役所、警察署、すばるホールなどの公共施設への利用が減っているのではないかというところですが、これは全体の利用者数が減っているため、当然、数としては減っていると思います。

ただ、相対的な割合で見ても、公共施設への利用が減っているのかどうかというところを確認していただきたいと思います。

もし減っているのであれば、その要因が何なのかというところも、分析していただければと思います。

例えば、運賃が上がっているので、これまで 100 円だったものが 200 円になったことで、いわゆる短距離の利用を躊躇するようになったのかなど、そういったところも、もし分かりましたら確認をお願いしたいと思います。

あとは、利用目的についてです。

富田林駅から金剛駅への駅間の利用については、以前の検討でもありましたが、今回も「富田林駅前」と「金剛連絡所前」までの利用が一番多く、前回も一番多かったと思います。

この利用目的について、以前は、駅に行く方が、レインボーバスの運賃が安いので、「富田林駅前」から「金剛連絡所前」まで行って、そこから歩いて金剛駅に行くという利用が多かったかと思います。

今回、運賃が上がって 200 円になり、それでも乗り継ぐよりはだいぶ安いと思いますが、現在もそのような利用パターンが多いのかどうかというところ です。

この辺りも、利用目的が分かれば、調べておいていただきたい と思います。

また、今回、「けあばる」と「富田林病院前」の停留所がなくな っていますので、その影響についても確認をお願いしたいと思 います。

今回の OD 調査だけを見ると、前回の令和 4 年の OD 調査では、けあばるへ行く利用や、けあばるからの利用はかなり少ない状況ではあり ますが、富田林病院については比較的多くなっています。

実際、富田林病院については、おそらく他の交通手段で賄えているとは思いますが、その辺りがきちんと賄えているのかどうかというところも把握していただきたい と思います。

けあばるについても、「富田林駅前」から「けあばる」、また、「けあばる」から「金剛連絡所前」への利用が少しありますので、この辺りも

	実際に代替交通で対応できるのかどうかというところも、見ておいていただけると、分科会で検討する際に話がしやすいかなと思います。 以上、よろしくお願いします。
北川議長	今のご質問につきまして、事務局の方から、対応できるかどうか、分からない部分もあるかもしれませんが、答えられる範囲でお答えいただければと思います。いかがでしょうか。
事務局	令和４年のOD調査と令和８年のOD調査で変わっているところは、先ほどおっしゃっていただいたとおり、「富田林病院前」と「けあばる」の停留所がなくなっていること、また、運賃が100円から200円に上がっていることが大きな変更点です。170円の時代もあり、徐々に変わってきたところではありますが、主にこの２つの変化をもとに、先ほど柳原副会長からご意見いただいた内容について検討できればと思っています。 利用分析や、場合によってはアンケート調査なども必要になってくるかと思うので、その方法も含めて検討させていただきます。 また、ご意見いただいた事前の調査につきましても、日程的に可能であれば実施させていただきたいと思いますので、この辺りについては、また追ってご相談させていただければと思います。
北川議長	その他、何かご意見、ご質問等あればと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですかね。 今回、乗降調査を実施したということで、実態としてどうなっているのかというところが分かってきたということがあります。 一つは、利用者数について、前回調査したときと比べると、やはり減っています。 また、OD調査についても、運行環境に変化が生じており、公共交通の利用が相対的に少なくなっているということです。 今回は、報告ということになりますが、今後、レインボーバスのあり方の検討については、分科会の方で進めていただくということになるかと思うので、よろしくお願いいたします。

案件 8. 改正地域公共交通活性化再生法と市内連携会議の発足について

事務局	それでは、案件 8「改正地域公共交通活性化再生法と庁内連携会議の発足について」、説明いたします。 資料 8 の 1 ページ目をご覧ください。 まず、改正地域公共交通活性化再生法について、ご説明いたします。 正式名は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」と言います。その名のとおり、この法律は人口減少や運転手不足による「交通空白」を解消し、持続可能な移動手段を確保することを目的の一つとしております。富田林市地域公共交通計画もこの法律に基づいて作成されており、本交通会議は交通計画の作成や実行するにあたって必要な話し合いを行う法定協議会として位置づけされております。 この法律自体は平成 19 年に制定されましたが、背景・必要性のところの 1 つ目にあるとおり、人口減少や少子高齢化により、運転手等の担い手が不足し、利用者の減少も相まって、バス路線の減便・廃止が加速する状況です。一方で、免許返納や学校、病院等の統廃合などにより公共交通の需要が高まっている状況です。 2 つ目、減便・廃止は、日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大などにより、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性もあり、本市においても喫緊の課題です。 続きまして、2 ページ目と 3 ページ目を併せてご覧ください。 本年 6 月 3 日に本法律が改正可決された内容が列記されております。大まかにですが、これまでのバスや鉄道といった運送主体以外に、学校、病院、福祉施設、商業施設等の送迎サービスも、市町村が主体となり公共交通に取り入れていくことになりました。 続きまして、4 ページ目をご覧ください。 本改正を受けまして、本市では福祉・医療・商業などの部署からなる連携会議を発足し、去る 7 月 29 日に第 1 回会議を開催、今後年 4 回程度開催し、地域住民の移動課題の共有、運転手等の輸送資源の状況把握、利活用の検討、さらに必要に応じて本交通会議への提案も含め、すでに協議を開始いたしました。 分科会ではありませんが、本市の公共交通の維持・発展に向けて有意義な議論の場として活用してまいりますことを、報告させていただきます。
-----	---

北川議長	以上で説明となります。 ありがとうございました。 それでは、この件につきまして、委員の皆様から何かご意見、ご質問等ございますか。 特に、この法律に関する内容ですので、大阪運輸支局様から何か補足等があれば伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。
田中郁代委員	今ご説明いただいたとおり、今回の法改正によって、横の連携、具体的には福祉、医療、商業、教育等との連携を深めていかないと、地域交通が維持できないというところがあります。 そういった中で、市の中において、このような連携会議を設けられるということは、非常に良いことだと思いました。 福祉、医療、商業、教育などについては、皆さんそれぞれ目的地に行かれて、その目的地での支出については、たとえ金額が上がっていたとしても支払われますが、移動については、目的とは別に発生する需要というところで、どうしても別のものとして捉えられることが多いと思います。 ただ、その移動がなければ、本来の目的も達成できないというところがありますので、移動についても一体的に考えていただけるというのは、非常に良いことだと思いました。
北川議長	まだ、ここまで取り組まれているところは、少ないと言え少ないと思いますので、富田林市には、その辺りについても期待したいと思います。
音羽会長	4 ページのところで、7 月 29 日に第 1 回会議を開催されたということで記載していただけていますが、第 1 回目ということで、そこまで踏み込んだ議論にはなっていないと思いますが、どのようなことが議論されたのか、概要を教えてくださいと思います。
事務局	今回の会議については、すでに 7 月 29 日に第 1 回を開催させていただいております。 庁内で送迎サービス等を実施している、または実施していると考えられる部署の所属長に声をかけさせていただき、ご出席いただきまし

	た。 今回が初めての会議ということですので、各部署から現在の状況、送迎の実施状況や課題等について、それぞれご意見をいただきました。 また、「このような送迎サービスを実施しています」といった情報も提供いただきました。 そのほか、高齢者や障がい者の方々が、移動についてどのような状況に置かれているのかといった報告もいただいております。 現在、会議でいただいた内容を取りまとめておりますので、次回の会議にフィードバックしながら、今後、市内の福祉、医療、教育分野、また商業施設や宿泊施設などで実施されている送迎の実態について、アンケート調査を実施することを検討しております。 現在、そのアンケートの内容を詰めているところです。 このアンケート結果をもとに、今後、送迎サービスを実施されている施設の方々とお話をしながら、可能であれば、例えば公共交通に一部ご協力いただくといったことについて、今回の法改正の趣旨に沿った形で検討していければと考えております。 また、先ほどから交通不便地域のお話が出ておりますが、今回の会議でも議論がありましたし、実際に地域から私どものところへ直接ご相談をいただくこともあります。 交通不便地域に限らず、高齢者の移動の課題や、坂道が多いことによる移動の課題など、さまざまな移動の課題が出てきております。 そういったところで、既存の送迎サービスをいかに結び付けていくかというところまで、議論ができればと考えております。 また、場合によっては、こちらの交通会議においても、「こういった議論をしています」ということで報告させていただき、委員の皆様から有意義なご提案やご意見をいただければと思っております。
北川議長	はい、ありがとうございます。その他、何かございますか。
柳原副会長	その件について、ぜひともよろしく願いいたします。 私も富田林市の公共交通について長く携わっていますが、富田林市の課題として、病院の無料送迎がかなり運行されており、路線バスと重複しているところがあります。 住民の方から、「富田林駅から金剛駅に行くのに、そういう利用は本来すべきではないが、病院でいったん乗り継げば、無料で行ける」とい

事務局	った話を聞いたことがあります。 やはり、この辺りについて、送迎バスとの錯綜を整理することは、非常に重要だと思います。 富田林市の公共交通、特に民間事業者が厳しい状況にある中で、そういったところを検討することは非常に重要なことだと思いますので、ぜひ、この会議でそういったところについても話し合っていただければと思います。 当然、既存の公共交通を維持するということが大前提としながら、それでも移動の課題はほかにもございますので、その辺りにどこまで対応できるのかというところを探っていきたいと考えております。
北川議長	はい、ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。 事例ベースで申し上げますと、例えば福祉施設があって、リフト付きの車両が朝夕は忙しいけれども、昼間は空いているといったケースがあります。 また、学校についても、スクールバスのように使っている車両があり、昼間は空いている、商業施設についても、お買い物バスなどを運行しているところがありますので、それをうまく活用できないかという話もあります。 要するに、地域の中にある資源を探していくということが、非常に重要な時代になってきたということだと思います。 特に富田林市については、さまざまな部局の委員の方もいらっしゃいますので、産業もそうですし、商業施設、福祉施設、病院、学校など、さまざまな資源があります。 それらが地域の公共交通の一環になると、通常バスや鉄道への影響についても考えていく必要がありますので、この会議の持つ役割は、これから非常に大きくなっていくのではないかと期待しております。 より一層、いろいろと議論していただければと思いますし、交通会議においても、その議論や意見を吸収しながら、今後の公共交通について考えていく良い機会にできればと思います。

案件 9. 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 9「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 9 の 1 ページ目をご覧ください。 本ページは、資料の目次でございます。 次に、2 ページ目をご覧ください。 本ページは、令和 8 年 6 月 11 日に開催された「金剛ふるさとバス利用促進検討分科会」の報告でございます。 主な議題は、「ロゴマークについて」及び「令和 8 年度利用促進について」でございます。 分科会では、ロゴマークの活用方法について検討を行ったほか、利用促進施策として、スタンプラリーイベントの実施及び地域の子どもたちによる車内アナウンスの実施について検討を行いました。 次に、3 ページ目をご覧ください。 本ページは、令和 8 年 7 月 24 日に開催された「金剛ふるさとバス利用促進検討分科会」の報告でございます。 主な議題は、「ロゴマークの活用について」、「スタンプラリーイベントについて」、「平日 1 日フリー乗車券の発売について」及び「車内アナウンスについて」でございます。 分科会では、金剛ふるさとバス 3 周年を記念した「カウントダウン開始 金剛ふるさとバス 3 周年デジタルスタンプラリー」について検討を行いました。 また、平日の利用促進を図るため、「平日 1 日フリー乗車券」の発売について検討を行ったほか、地域の子どもたちによる注意喚起アナウンスの導入についても検討を行いました。 最後に、4 ページ目をご覧ください。 本ページは、令和 8 年 8 月 5 日に開催された「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」の報告でございます。 主な議題は、「令和 7 年度事業報告について」、「令和 7 年度決算報告について」、「金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の報告について」及び「平日 1 日フリー乗車券の発売について」でございます。 協議会では、「令和 7 年度事業報告」、「令和 7 年度決算報告」及び「金剛ふるさとバス利用促進検討分科会の報告」について報告を行いました。 また、平日の利用促進施策として、「平日 1 日フリー乗車券」の発売
-----	---

北川議長	について協議を行い、承認されました。 なお、発売金額については、「金剛ふるさとバス利用促進検討分科会」で引き続き協議されるということです。 案件 9「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」の説明は以上でございます。 はい、ありがとうございました。 それでは、この件に関しまして、委員の皆様から何かご意見、ご質問等ございますか。 本件につきましては、地域公共交通活性化協議会が、富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村の 4 市町村において、継続的に開催されているということで、内容としては、特に利用促進をどのように進めていくかというところに主眼が置かれているということです。 これまでに、さまざまな議論がされてきたというところでございます。 富田林市におきましても、協議会に参画しているところですので、今後の動向を見ながら、またいろいろと議論してもらえればと思っております。
------	--

案件 10. その他

・次回交通会議及びレインボーバスのあり方検討分科会の日程について

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、令和 8 年 11 月 26 日（木曜日）午後 2 時から、すばるホール 3 階展示室にて開催を予定しております。 会議の議題や配布資料等につきましては、決まり次第、順次ご案内いたします。 また、レインボーバスのあり方検討分科会につきましては、令和 8 年 10 月 28 日（水曜日）午後 3 時から、すばるホール 4 階旧秀月の間にて開催を予定しております。 こちらの対象者は、学識経験者、市民委員、バス事業者などの一部の方のみでございます。 分科会の議題や配布資料等につきましては、分科会委員に選出された方々へ、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