

令和4年度 第4回

富田林市交通会議 参考資料1

## 富田林市地域公共交通計画(骨子案)

令和〇年〇月

## 【目次】

1. はじめに.....	1
1.1 計画策定の背景と目的.....	1
1.2 富田林市地域公共交通計画の概要.....	3
2. 地域公共交通計画を取り巻く状況.....	5
2.1. 地域特性.....	5
2.2. 移動環境.....	19
2.3. 上位・関連計画(まちづくりの方向性).....	32
2.4. その他 地域公共交通を取り巻く環境.....	40
3. 地域公共交通計画で向き合うべき課題.....	45
4. 地域公共交通計画で目指すべき姿.....	67
4.1 目指すべき将来像.....	67
4.2 基本的な方針.....	69
4.3 目標.....	71
5. 目指すべき姿を実現するための事業メニュー.....	73
6. 計画の推進に向けた取り組み.....	85

## 【資料編】

資料1. 地域公共交通に対する市民アンケートの結果について	86
1.1. 回収状況	86
1.2. 属性	87
1.3. 外出状況	89
1.4. 鉄道の利用	99
1.5. 路線バスの利用	103
1.6. レインボーバスの利用	108
1.7. タクシーの利用	110
1.8. 自動車の使用	113
1.9. 将来の移動	116
1.10. その他	119
1.11. 自由記述における主な意見(要旨)	123
資料2. OD 調査の結果について	125
2.1. 調査の概要	125
2.2. 近鉄バス北野田線	127
2.3. 金剛バス東條線	137
2.4. レインボーバス	146
2.5. 中央センター前停留所におけるヒアリング調査	151
2.6. まとめ	154
資料3. 地域公共交通に関する市民ワークショップの結果について	155
3.1 開催概要	155
3.2 開催趣旨	155
3.3 グループワークの結果(意見の要旨)	156
資料4. 交通事業者の声(要旨)	157
3.1 現状と課題	157
3.2 今後について	157

# 1. はじめに

## 1.1 計画策定の背景と目的

### (1) 地域公共交通を取り巻く状況

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、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。全国各地では、地方部だけでなく都心部でも、地域公共交通の廃止や減便が数多く行われるようになってきました。本市では現在、鉄道 2 社、バス 3 社や複数のタクシー事業者によって、地域公共交通の骨格が形成されていますが、これらのネットワークやサービスの維持できない可能性とも向き合っていくべき状況となっています。

### (2) 地域公共交通の役割

私たちは、日々のくらしのなかで“移動”することが欠かせません。職場や学校に通い、買い物や病院に行くためには、安全で安心な移動手段が必要不可欠です。持続可能で豊かなくらしを支えるための交通体系とサービスを維持・改善することが求められるとともに、目前に迫る課題に即応していかなければなりません。

例えば、地域公共交通サービスが衰退すると、自家用車を自ら運転することができない市民、とくに高齢者、障がい者、そして子ども達等にとっては、日々の買い物や通院、通学など、くらしが非常に不便になっていきます。すでに人口減少が始まり、高齢化の進展が顕著である本市にとっては、自動車への過度の依存を改め、誰もが利用できる地域公共交通を維持・改善することが重要な課題であり、多くの市民の社会参加を促し、活力ある社会とまちの実現につながります。

### (3) 地域公共交通に対するこれまでの取り組み

本市では、地域公共交通に対する問題意識といち早く向き合うため、本市がめざすべき姿を実現することを念頭に、関連する他の分野も包含して“交通”に属する様々な施策を統合して明示するとともに、関連する各種計画と整合を図りながら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として、「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、我が国の動きとして、「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、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定める動きが求められるようになっており、本市でも、交通事業者との協議や地域との勉強会の開催を進めてきました。また、令和 2(2020)年には、国(国土交通省近畿運輸局)との協定による「地域連携サポートプラン」の提案を受けて、地域公共交通ネットワーク全体が一体となった取り組みの促進を図る等、地域の交通課題と向き合ってきました。

### (4) 計画策定の意義・目的

本市では、富田林市交通基本計画に基づき、地域の公共交通について、課題解決に向けた様々な取り組みを進めてきましたが、まだまだ個別の課題への対応や支援といった視点での取り組みが主であり、交通事業者などの「私」に頼ってきたといえます。前述のとおり、地域公共交通を取り巻く環境は

年々厳しさを増しており、よりいっそう「私」を中心としたこれまでの枠組みだけでは困難となっています。

したがって、交通にかかわる各主体、すなわち、利用する地域の市民、サービスを提供する交通事業者、そして市をはじめとした行政等の関係者が、望ましい姿を改めて共有していく必要があります。これらの望ましい姿を共有したうえで、それぞれの役割を再認識し、他者任せではなく、自分たちの問題と捉え、それぞれができることを理解し、総合的に地域公共交通政策を展開していくための道しるべを示すことが、このたび「富田林市地域公共交通計画」を策定することの意義・目的となります。

## 1.2 富田林市地域公共交通計画の概要

### (1) 位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で、市町村での策定が努力義務に位置付けられている法定計画として策定します。

策定にあたっては、「富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画」(策定:平成 29(2017)年→目標年次:令和 8(2026)年)を最上位計画としつつ、交通にかかるマスタープランとなる「富田林市交通基本計画」(策定:平成 24(2012)年→目標年次:令和 13(2031)年)を、直接的な上位計画と位置づけ、他分野の計画との整合を図ることとします。

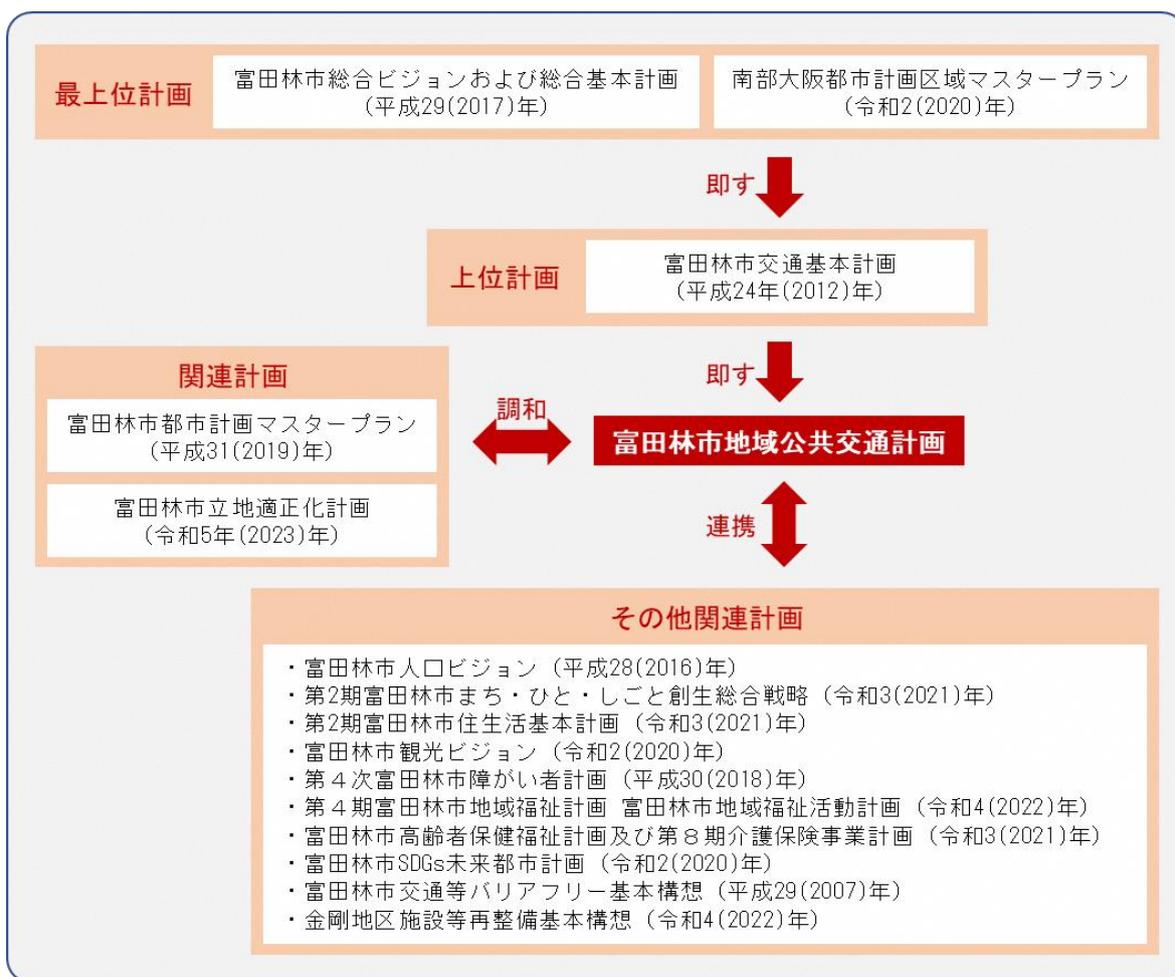


図. 計画の位置づけ

### (2) 目標年次(計画期間)

本計画は、今後5年間の本市の地域公共交通のあり方を示すものとし、計画期間を令和5(2023)年度から令和9(2027)年度までの5年間とします。

### (3) 計画の区域

本計画は、市全域の地域公共交通のあり方を示すものとして、市全域を対象区域とします。なお、対象区域には、鉄道や近鉄バス、金剛バス、南海バスの市内外を連絡する路線を含みます。

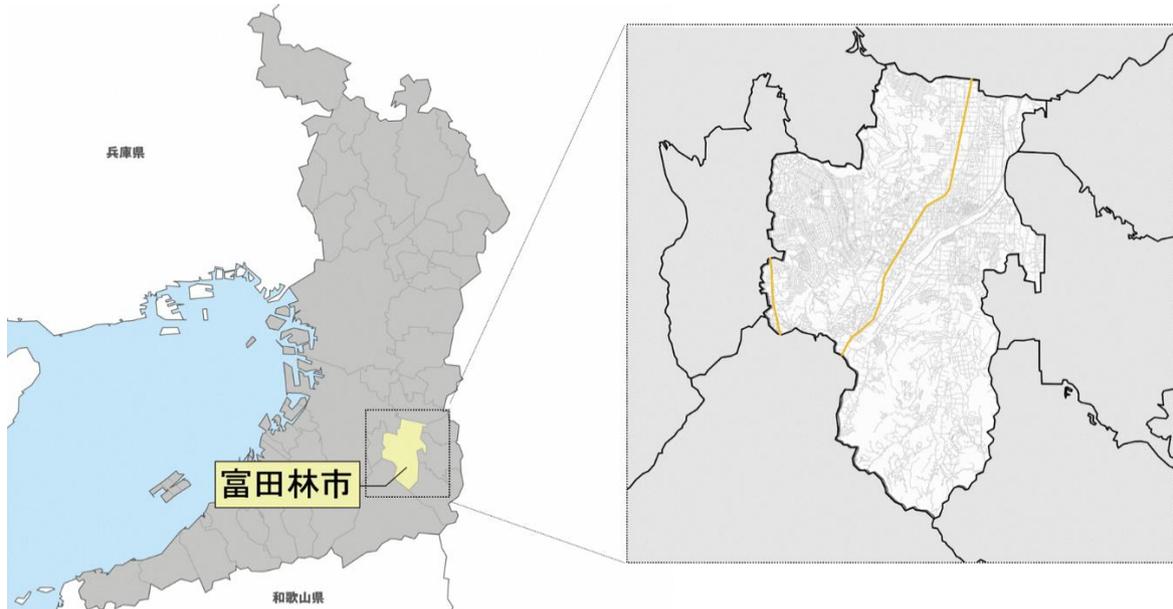


図. 計画の区域(市全域)

【参考:法定計画としての「地域公共交通計画」とは】

- 地域公共交通に関するマスタープラン(基本となる計画)で地域の移動手段の確保・維持・改善にむけた方針や具体的な取り組みを記載するもの

<地域公共交通計画の策定にあたって重視すべきポイント>

- ✓ 地域公共交通とまちづくりとの一体性
  - まちづくり、観光、医療、福祉 等
- ✓ 持続可能な地域旅客サービスの確保
  - 鉄道、路線バス、タクシー等や、無料送迎バス等による「輸送資源の総動員」
- ✓ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
  - 交通サービスどうしの連携や、身の丈にあったサービスの確保
- ✓ 地域、交通事業者、行政等の関係者の連携・役割分担
  - 住民ニーズの反映や、住民の主体的な参画

## 2. 地域公共交通計画を取り巻く状況

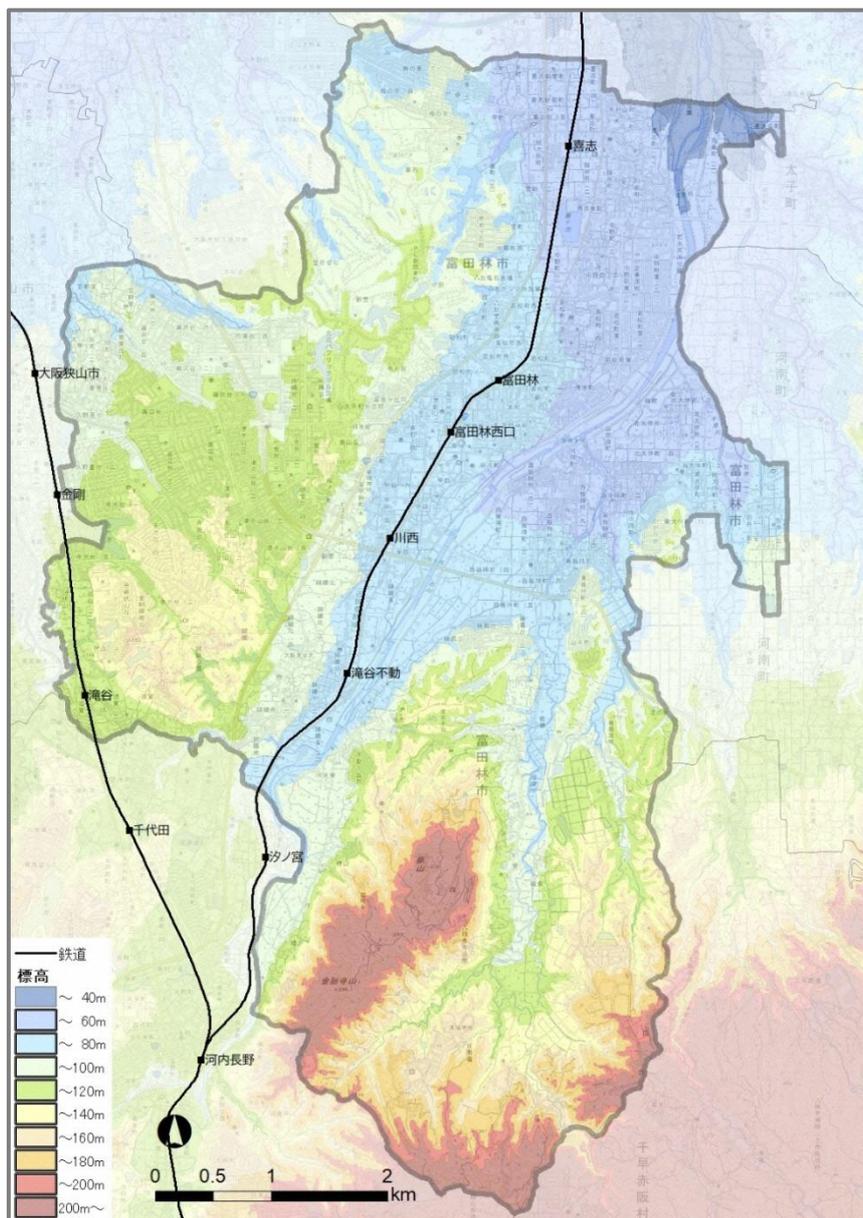
### 2.1. 地域特性

#### 2.1.1 地勢

##### (1) 地形

本市は大阪府の中心部から約 20 kmの東南に位置し、市域は東西約 6.4 km、南北約 10.1 km、総面積は 39.72 km<sup>2</sup>となっています。

地形は、市域中央部を流れる石川により形成された平野部、西部の丘陵部と金剛山系に連なる南部の山地部により形成されています。



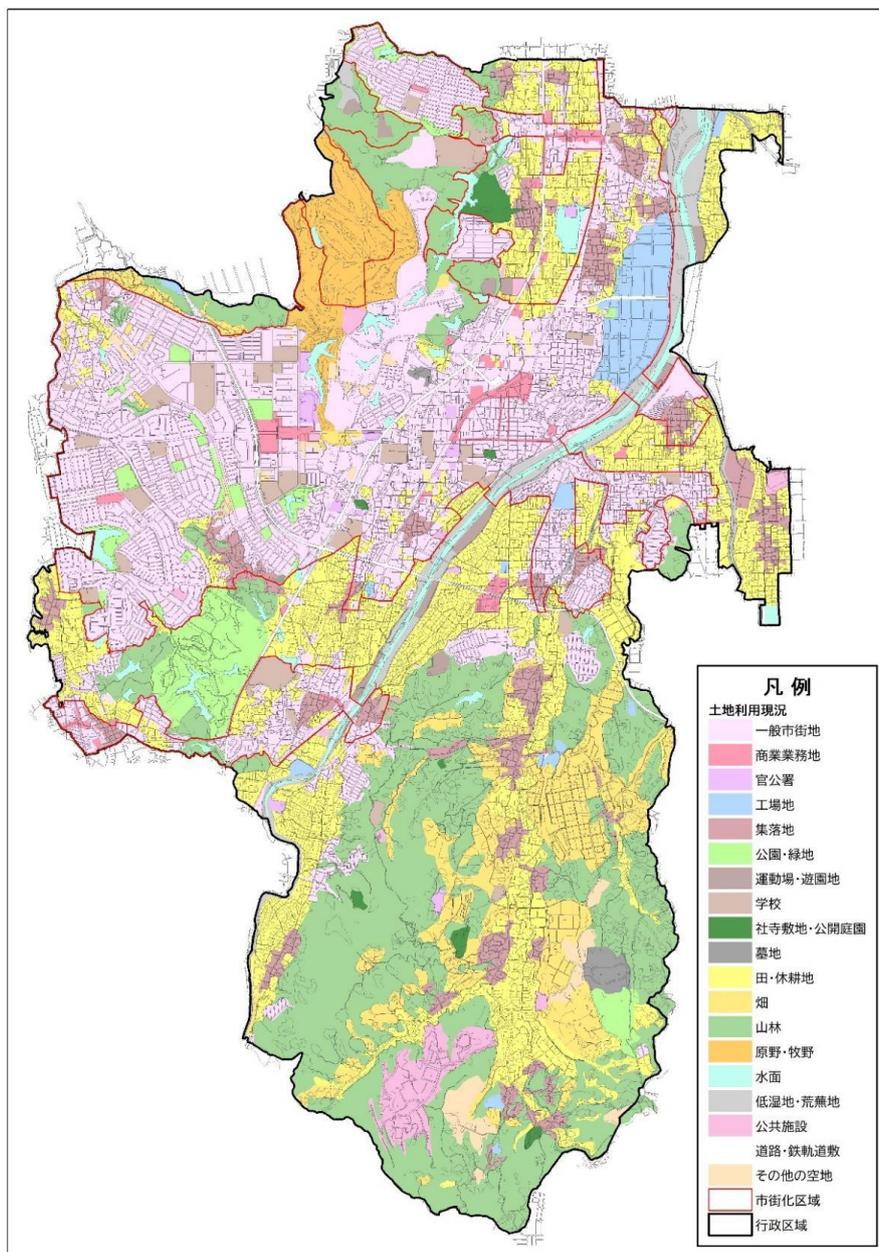
資料:国土地理院

図. 地形図

## (2) 土地利用

市街化区域(主に市北部)内の土地利用は、西部の丘陵地も含め、ほぼ一般市街地となっています。丘陵地にある一部の住宅地では、勾配の大きい地域も存在します。

一方、市南部は農地や山林が広がっており、人口が低密度な地域となっています。



資料:都市計画基礎調査

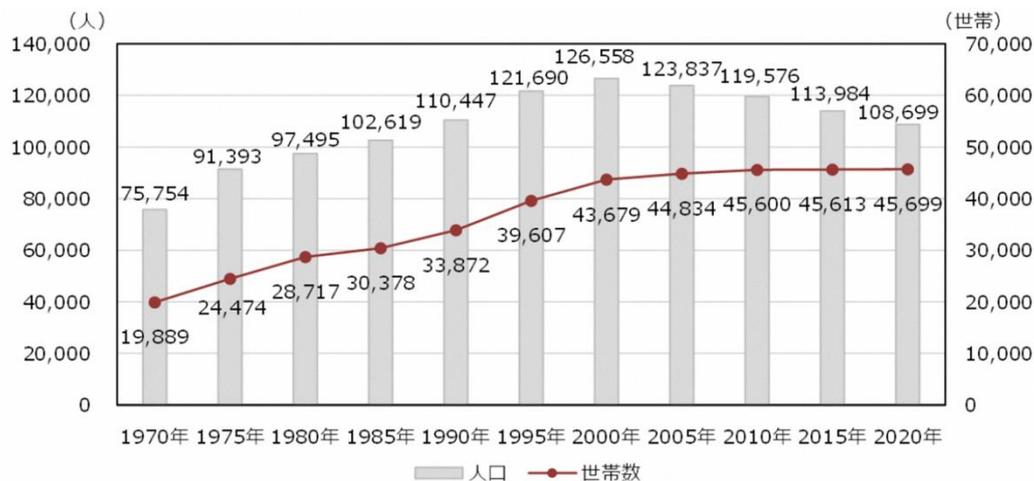
図. 土地利用現況

## 2.1.2 人口特性

### (1) 市全体の人口

本市の人口は既にピークを過ぎて減少傾向にあり、令和 27(2045)年には平成 27(2015)年時点に比べて約 4 割も減少することが予測されます。また、令和 27(2045)年には、老年人口割合が約 44.3%に上昇する見込みとなっています。

令和 7(2025)年には 75 歳以上の後期高齢者が 2 万人を上回ると予測されており、入院を必要とする患者や、要支援・要介護認定者の数も増加すると考えられます。



資料:国勢調査

図. 人口・世帯数の推移



資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(令和 2(2020)年までは実数値)

図. 人口推移と将来見通し(本市)



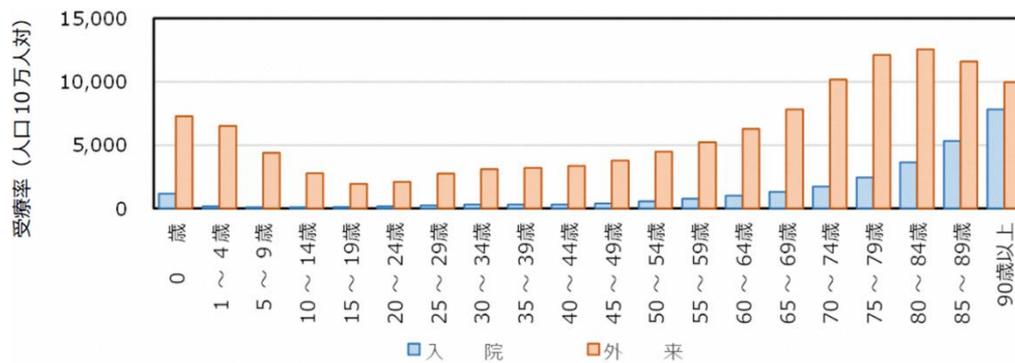
資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(令和2(2020)年までは実数値)

図. 後期高齢者人口の推移と見通し(本市)

(参考)

○医療と年齢の関係

- 外来の受療率は、年齢階級が高くなるにしたがい高くなります。
- 入院の受療率は、75 歳以上の後期高齢者になると、大きく増加します。

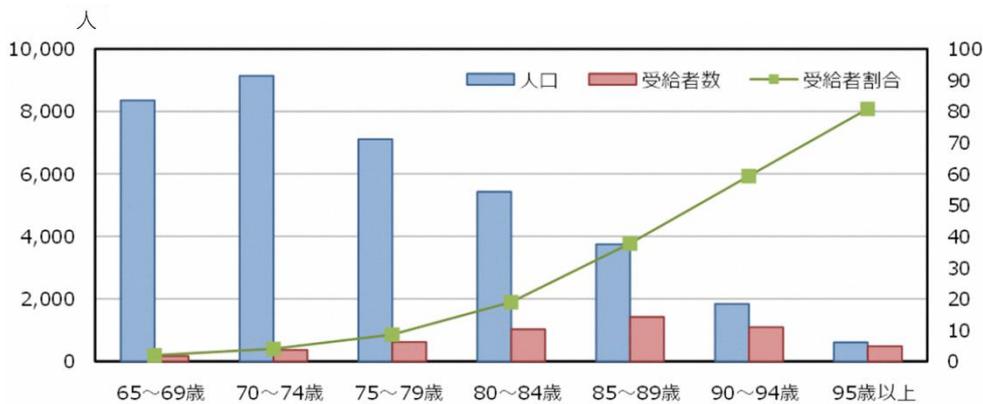


資料:厚生労働省

図. 年齢階級別の受療数

○介護と年齢の関係

- 本市の年齢階層別に要介護認定率をみると、80 歳以上から認定率が急上昇し、85 歳を超えると 50% 近くになります。



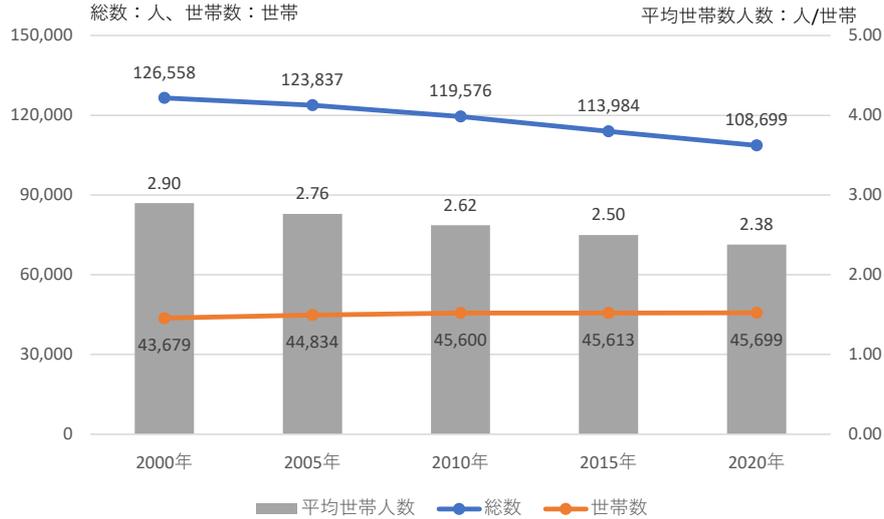
資料:国勢調査

図. 高齢者人口と要介護認定率(平成 21(2009)年)

(2) 市全体の世帯構成

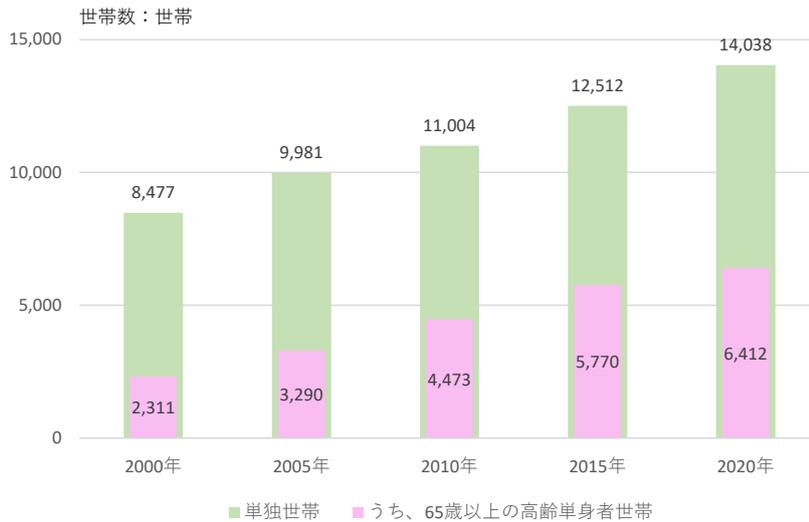
人口は減少局面となっていますが、世帯数は増加が続いています。1世帯あたりの世帯人数は、平成12(2000)年に2.90人/世帯だったものが、令和2(2020)年には2.38人/世帯まで減少しています。

また、同居者どうして支えあえ合うことができない単独世帯も増加しており、65歳以上の高齢単身者世帯や高齢夫婦世帯(夫65歳以上妻60歳以上の1組の一般世帯)の増加も顕著となっています。



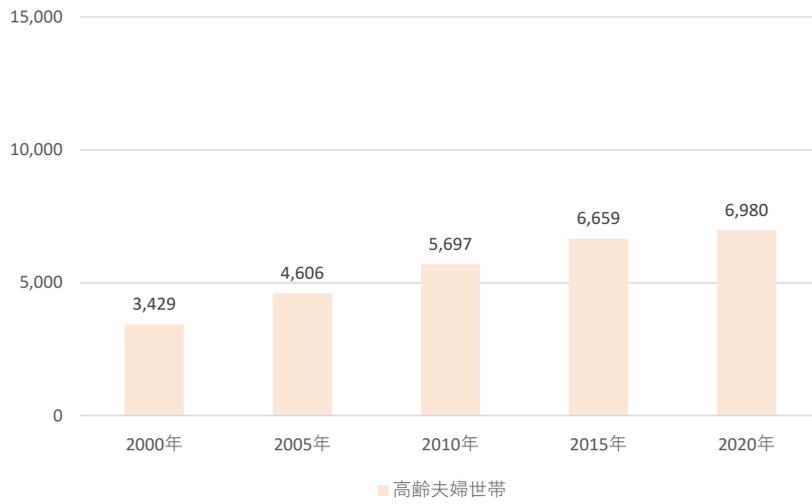
資料：国勢調査

図. 世帯数の推移



資料：国勢調査

図. 単独世帯数の推移



資料：国勢調査

図. 高齢夫婦世帯数<sup>※</sup>の推移

※ 夫 65 歳以上妻 60 歳以上の 1 組の一般世帯

(3) 地域別の人口

① 総人口の動向

平成 27(2015)年～令和 27(2045)年の人口増減率は、ほとんどの区域で減少となっており、特に、富田林駅東側と金剛駅東側の市街地では減少率が 40%を超えており、市街地の空洞化が懸念されます。

生活圏\*ごとの動向は、3つの生活圏ともに大きく減少しますが、特に、富田林駅生活圏での減少が著しく、令和 27(2045)年までに約 2 万人、40%の減少が見込まれます。

※ 立地適正化計画の策定に向けて、鉄道とバスの交通結節点である喜志駅、富田林駅、金剛駅の 3 駅を中心としたまとまりのある区域に設定したもの

図 総人口の増減率 (2015→2045 年)  
100m メッシュ

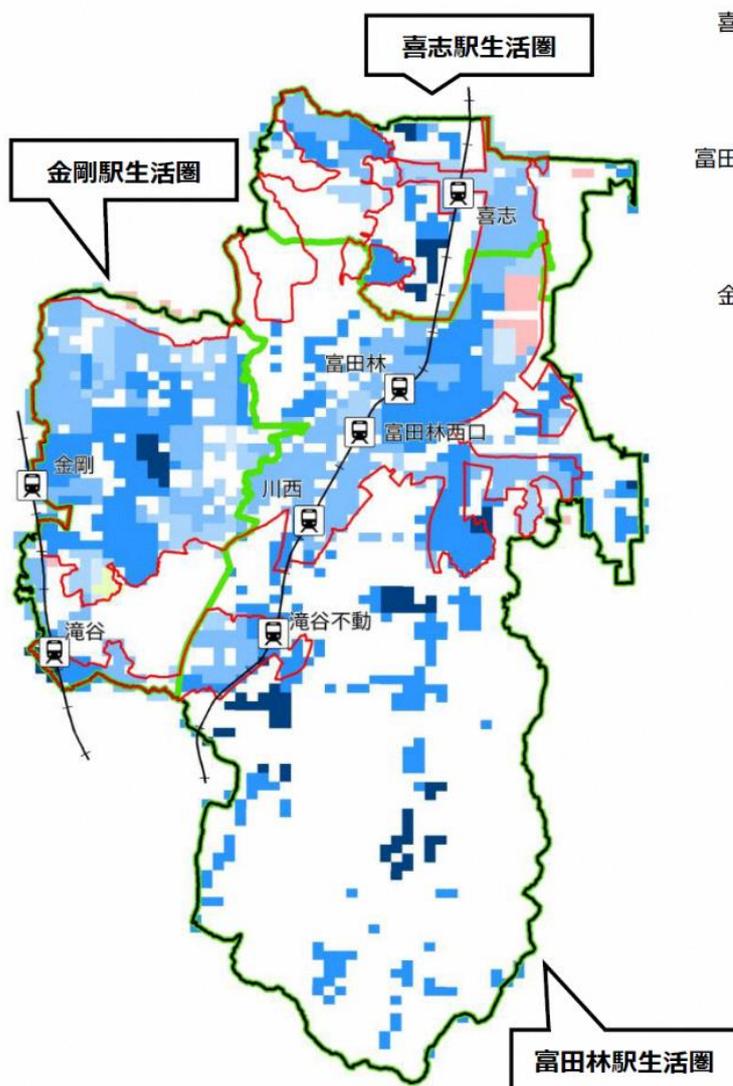


図 生活圏別総人口の見通し  
(2015→2045 年)



凡例

- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 行政区域
- 市街化区域
- 生活圏
- 人口増減率 (2015→2045年)
- 0%以上
- 10 - 0%
- 20 - -10%
- 30 - -20%
- 40 - -30%
- 50 - -40%
- 50%以下

資料:立地適正化計画

図. 生活圏別の総人口の見通し

② 高齢者人口の動向

平成 27(2015)年～令和 27(2045)年の高齢者人口増減率は、市街化区域内で増加地区と減少地区が半数程度となっています。鉄道駅周辺では増加率が高く、金剛駅周辺で先に開発された金剛地区は減少、金剛東ニュータウン周辺は増加率が特に高くなっています。

生活圏ごとの動向は、喜志駅生活圏は横ばい、金剛駅生活圏は約 1 割増、富田林駅生活圏は約 6%減少することが見込まれます。

図 高齢者人口の増減率 (2015→2045 年)  
100m メッシュ

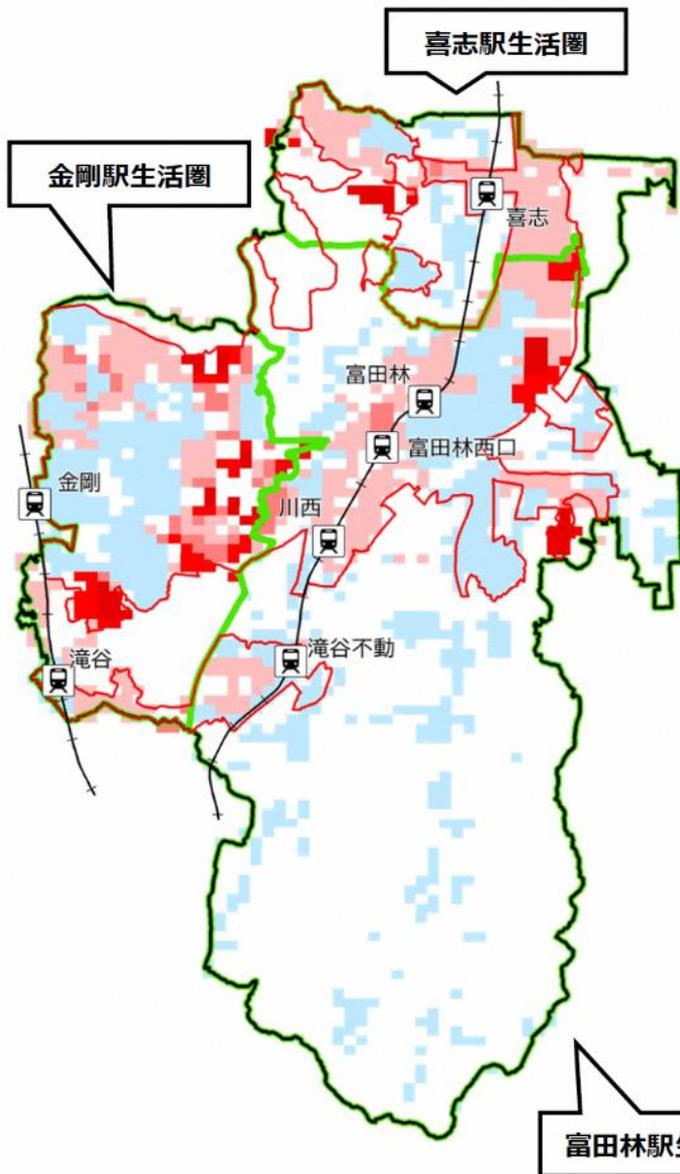


図 生活圏別高齢者人口の見通し  
(2015→2045 年)



凡例

- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 行政区域
- 市街化区域
- 生活圏
- 高齢者人口増減率  
(2015→2045年)
- 200%以上
- 100 - 200%
- 50 - 100%
- 0 - 50%
- 0%未満

資料: 立地適正化計画

図. 生活圏別の高齢者人口の見通し

③ 公共交通徒歩圏人口

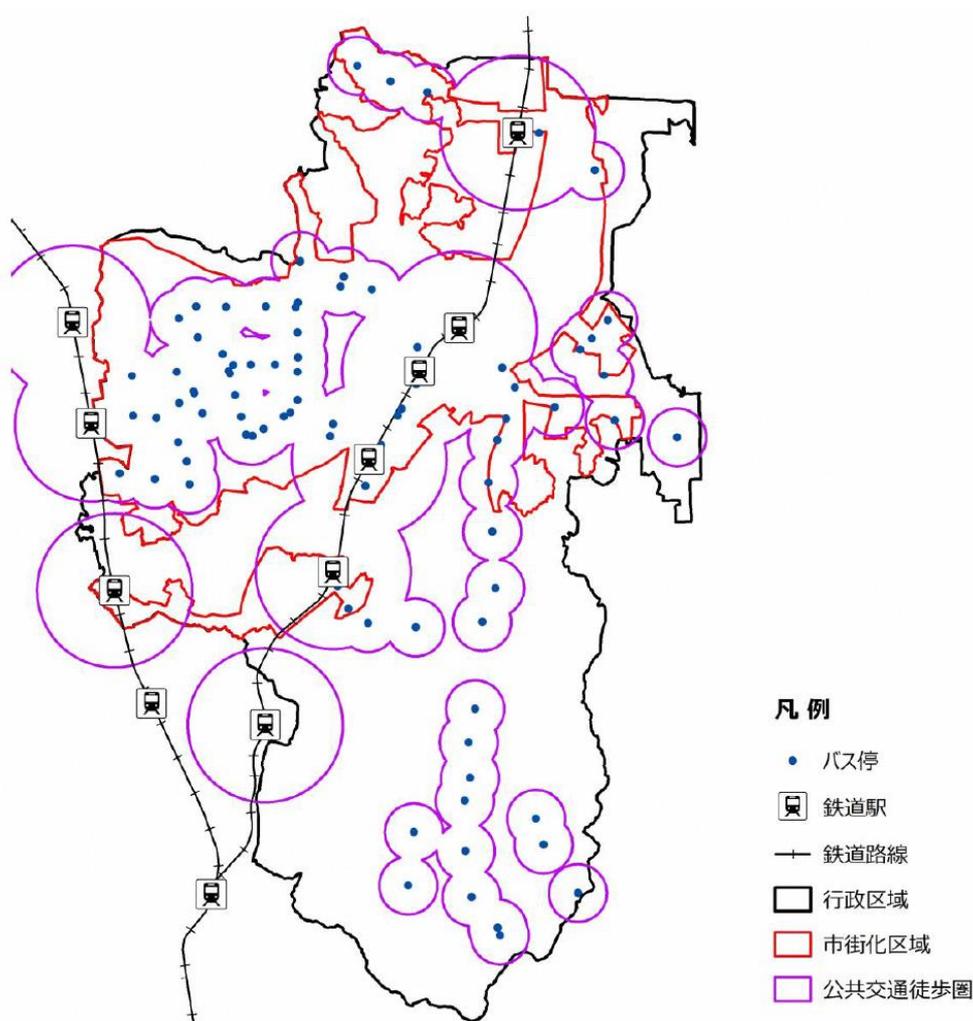
公共交通徒歩圏※に居住する市民の割合は、平成 27(2015)年において、約 80%程度となっており、約 2 割の市民が公共交通徒歩圏外で生活しています。

表. 公共交通徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
公共交通徒歩圏人口	90,097 人
公共交通徒歩圏人口/全市人口	79.0%

※ 徒歩圏は鉄道駅から 800m、バス停から 300m で設定

資料:立地適正化計画



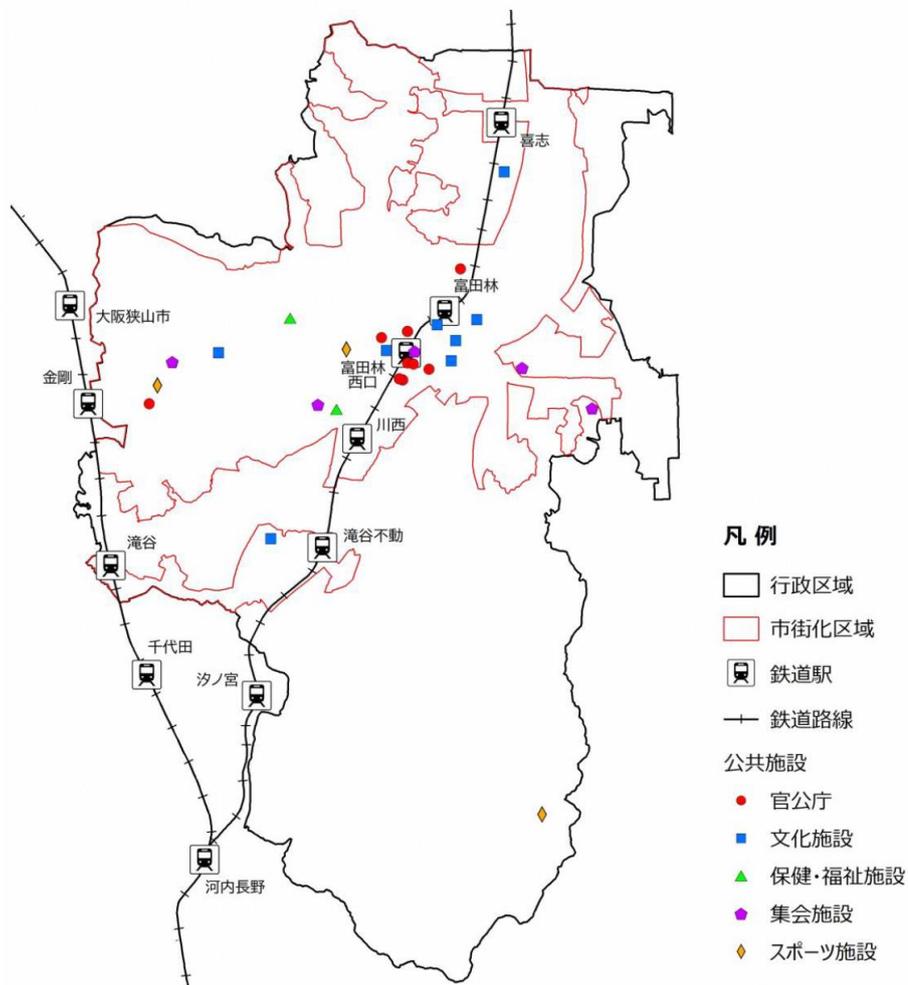
資料:立地適正化計画

図. 公共交通徒歩圏図

### 2.1.3 施設立地

#### (1) 主な公共施設

官公庁、図書館、公民館等の公共施設の分布状況は、富田林駅、富田林西口駅周辺に集中しています。



資料：国土数値情報

資料：立地適正化計画

図. 主な公共施設の分布

(2) 商業施設

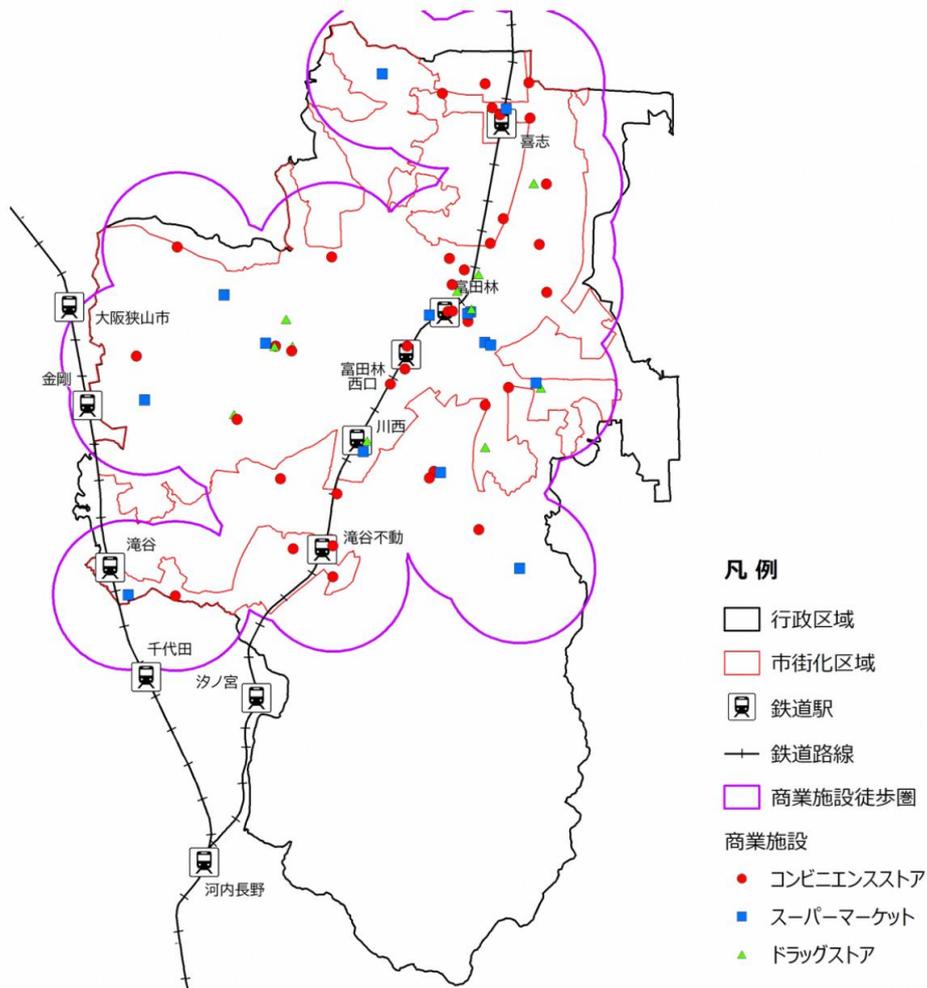
商業施設は、市街化区域内を中心に点在しており、商業施設の徒歩圏に居住する住民の割合は、約 92.5%となっています※。ただし、市南部には立地がみられません。

表. 商業施設の徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
商業徒歩圏人口	105,445 人
商業徒歩圏人口/全市人口	92.5%

※ スーパー、コンビニ、ドラッグストアを対象とし、徒歩圏は半径 800m で設定

資料: 立地適正化計画



資料: i タウンページ

資料: 立地適正化計画

図. 商業施設の分布

### (3) 医療施設

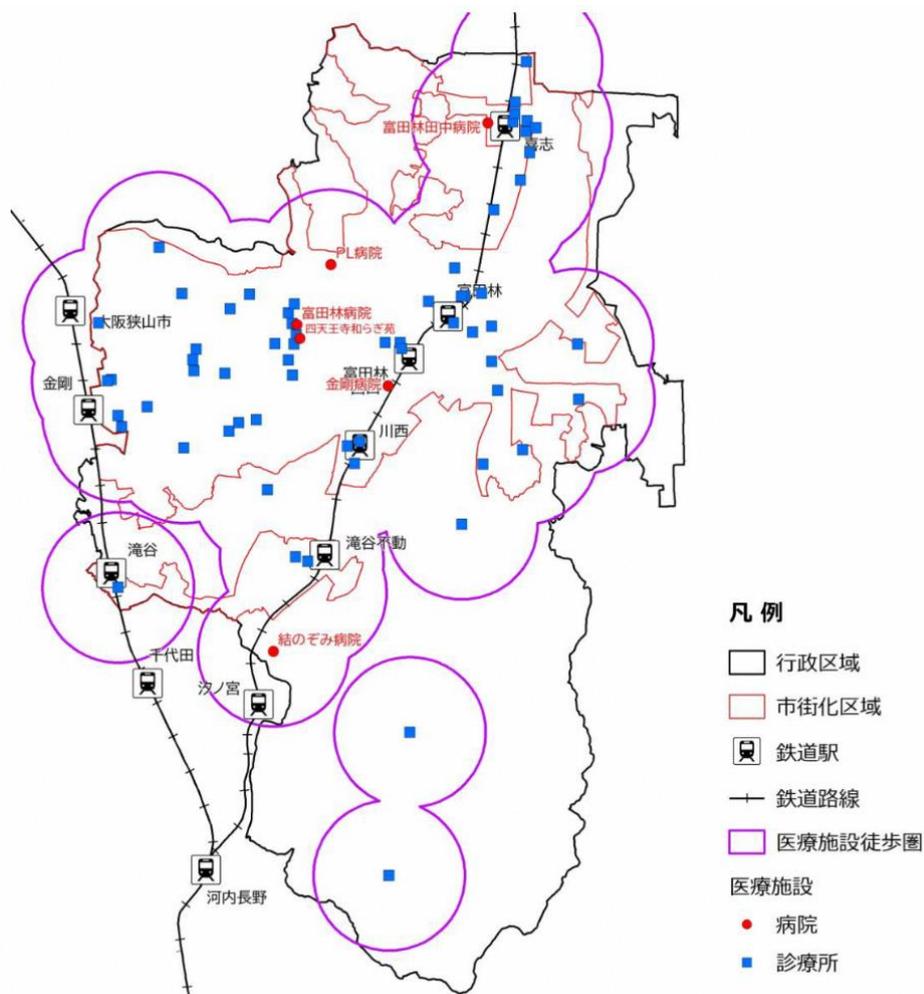
医療施設は、市街化区域内を中心に点在しており、医療施設の徒歩圏に居住する住民の割合は、約 93.7%となっています※。

表. 医療施設の徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
医療徒歩圏人口	106,859 人
医療徒歩圏人口/全市人口	93.7%

※ 内科、外科、整形外科を対象とし、徒歩圏は半径 800m で設定

資料:立地適正化計画



資料:ワムネット((独)福祉医療機構)

資料:立地適正化計画

図. 医療施設の分布

(4) 高齢者福祉施設

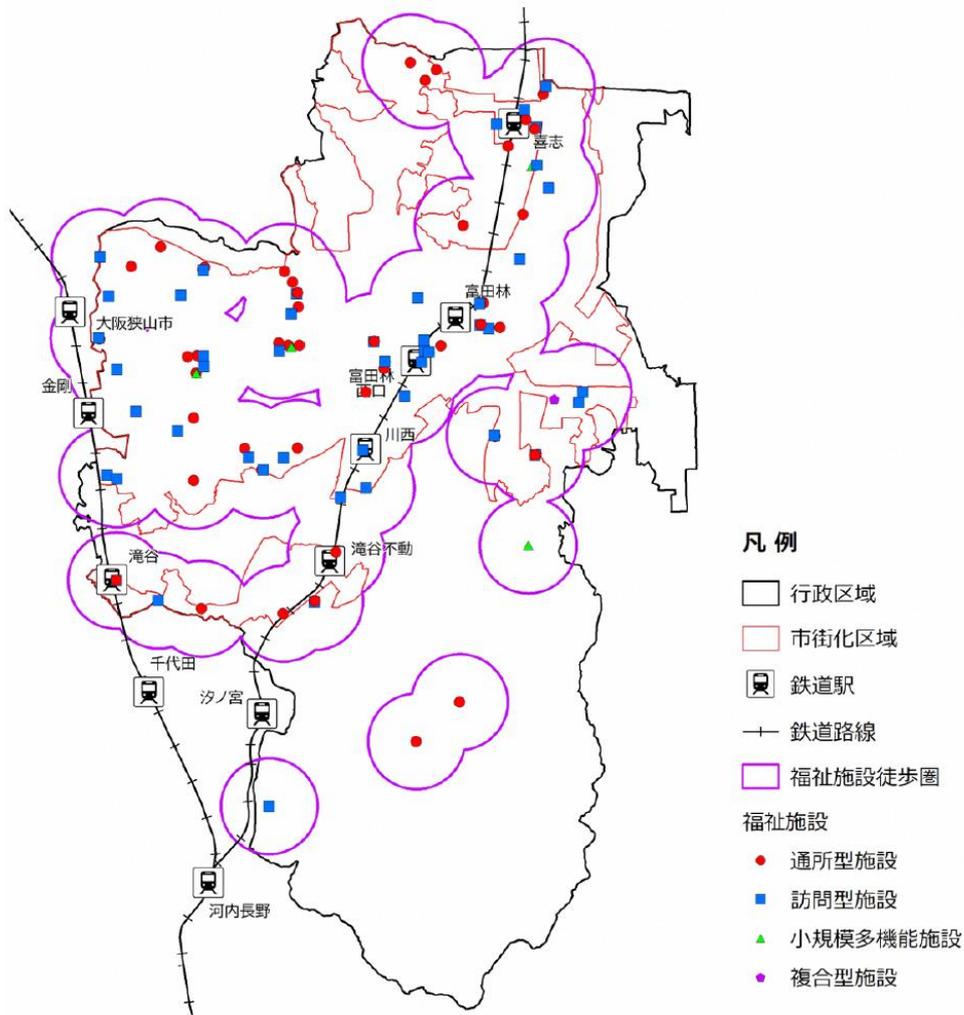
高齢者福祉施設は、市街化区域内を中心に点在しており、高齢者福祉施設の徒歩圏に居住する65歳以上の住民の割合は、約87.1%となっています※。

表. 高齢者福祉施設の徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
高齢者福祉施設徒歩圏人口※	27,008 人
徒歩圏高齢者人口/全市高齢者人口※	87.1%

※ 人口は65歳以上人口、徒歩圏は半径500mで設定

資料: 立地適正化計画



資料: 介護サービス情報公表システム (厚生労働省)

資料: 立地適正化計画

図. 高齢者福祉施設の分布

(5) 子育て関係施設

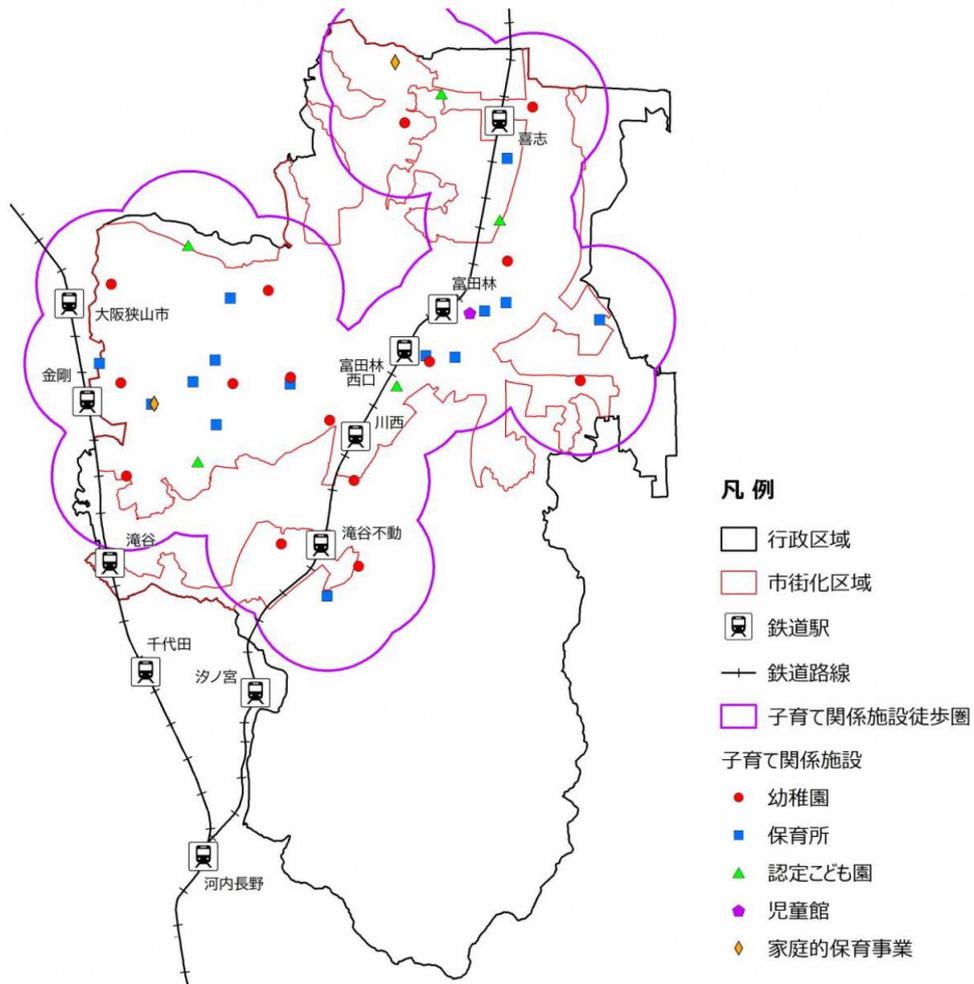
子育て関係施設は、市街化区域内を中心に点在しており、子育て関係施設の徒歩圏に居住する 0～4 歳の住民の割合は、約 91.8%となっています\*。

表. 医療施設の徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
子育て関係施設徒歩圏人口※	3,613 人
子育て関係施設徒歩圏人口/全市人口※	91.8%

※ 人口は 0～4 歳人口、徒歩圏は半径 800m で設定

資料: 立地適正化計画



資料: 市資料

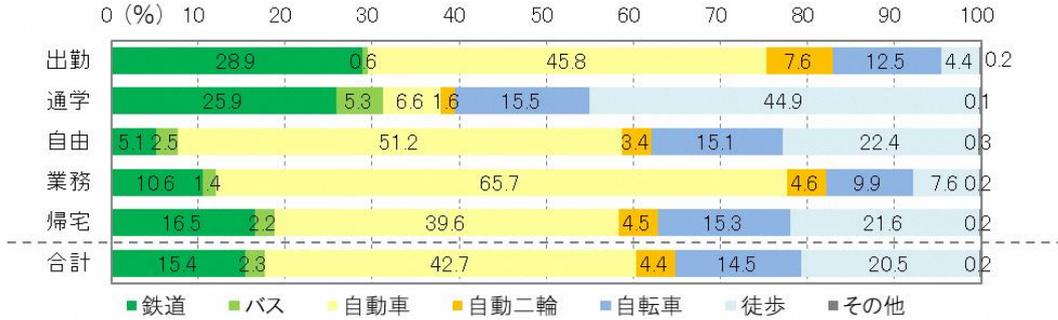
資料: 立地適正化計画

図. 子育て関係施設の分布



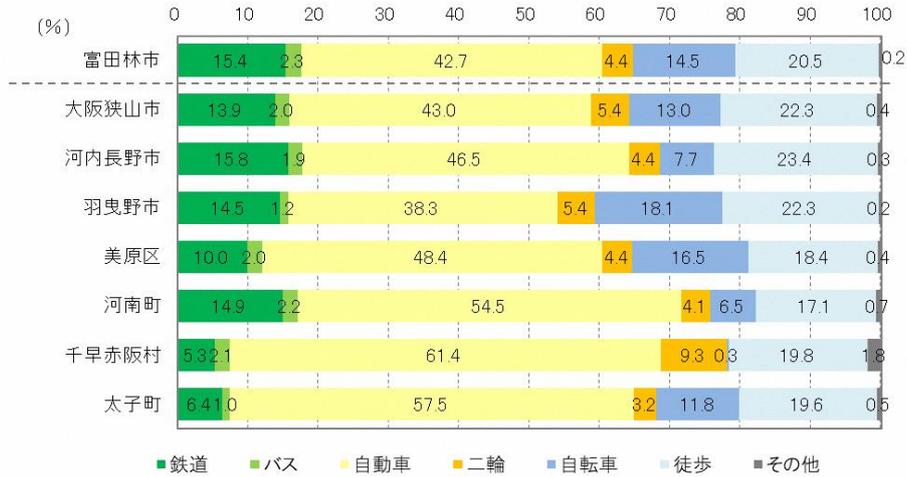
(2) 交通手段分担率

本市の市民の主な交通手段は自動車となっており、約 4 割を占めています。目的別にみると、出勤や通学において、鉄道・バスの分担率が高くなっていますが、合計では、2 割未満にとどまっています。他市町村と比較すると、自動車の分担率はやや低く、鉄道・バスの分担率がやや高い傾向にあります。



資料:平成 22(2010)年 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図. 交通手段分担率(目的別)



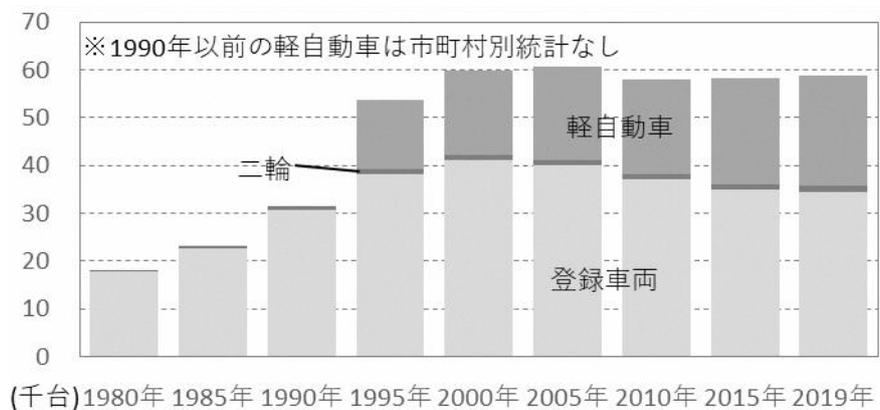
資料:平成 22(2010)年 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図. 交通手段分担率(他市町村との比較)

## 2.2.2 自動車

### (1) 保有状況

本市での自動車保有車両数をみると、平成 12(2000)年以降、総数は微減傾向にありますが、軽自動車は割合、台数ともに増加傾向にあります。



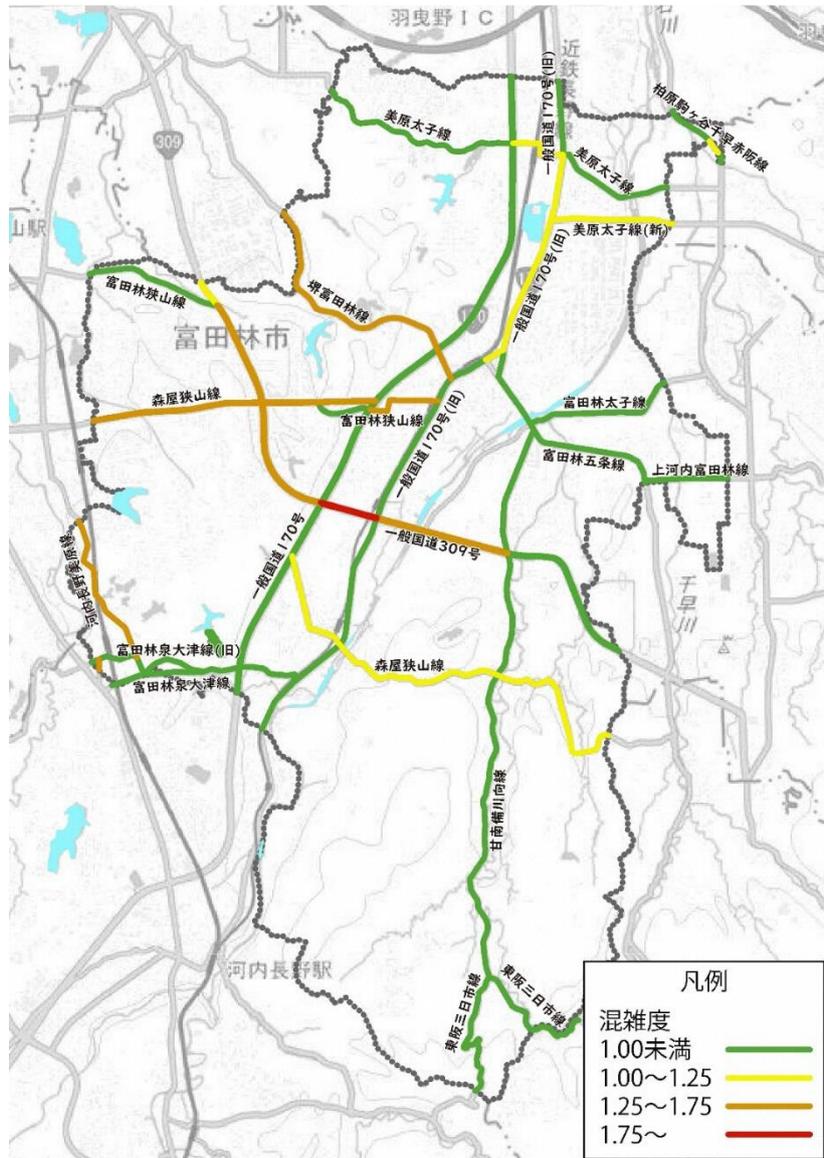
資料:大阪府統計年鑑

図. 自動車保有車両数の推移

(2) 道路ネットワークと混雑状況

南北に大阪外環状線(国道 170 号)が高槻市や泉佐野市などへ、東西に大阪千早線(国道 309 号)が大阪市や奈良県へ、それぞれが市域を貫く重要な幹線軸となっています。

バスが運行される路線のうち、堺富田林線、森屋狭山線等では、混雑度が 1.25 を上回る区間も存在しています。



資料:平成 27(2015)年道路交通センサス

図. 道路混雑状況

(参考:混雑度の目安)

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することが無く、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25 未満	飽和時間はほとんどの区間で 1～2 時間以下 昼間 12 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が 1～2 時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75 未満	飽和時間は 0～12 時間 ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑へと過渡状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する。

資料:道路の交通容量(社団法人 日本道路協会(昭和 59.9))

## 2.2.3 鉄道

### (1) 運行状況

本市では、市中央部を南北に近鉄長野線が、大阪狭山市との市境付近を南海高野線がそれぞれ貫き、近鉄長野線は大阪阿部野橋や河内長野方面へ、南海高野線は難波や高野山方面へ接続しています。

近鉄長野線の各駅については、平日において、富田林駅以北で1日90本以上(ピーク時7~8本)、それ以外で1日70本以上(ピーク時4~5本)が各方面に向かって運行されています。

南海高野線の各駅については、平日において、特急・急行の停車駅である金剛駅で1日180本以上(ピーク時14~16本)、それ以外では1日約100本(ピーク時7~10)が各方面に向かって、運行されています。

表. 鉄道駅別の運行本数

駅名		方面	平日		土休日	
			総発車本数 (本)	ピーク時間 最大本数 (本/時)	総発車本数 (本)	ピーク時間 最大本数 (本/時)
近鉄	喜志駅	阿部野橋方面	91	7	75	4
		河内長野方面	93	8	78	5
	富田林駅	阿部野橋方面	91	7	75	4
		河内長野方面	75	4	76	4
	富田林西口駅	阿部野橋方面	75	4	75	4
		河内長野方面	76	5	76	4
	川西駅	阿部野橋方面	75	4	75	4
		河内長野方面	76	5	76	4
	滝谷不動駅	阿部野橋方面	75	5	75	4
		河内長野方面	76	4	76	4
汐ノ宮駅	阿部野橋方面	75	4	75	4	
	河内長野方面	76	4	76	4	
南海	大阪狭山市駅	難波方面	115	9	109	7
		橋本方面	115	9	115	8
	金剛駅	難波方面	193	16	184	9
		橋本方面	185	14	168	9
	滝谷駅	難波方面	106	9	94	6
		橋本方面	109	10	100	7
	千代田駅	難波方面	106	9	94	6
		橋本方面	99	7	93	6

令和4(2022)年8月現在

資料:各鉄道事業者HP

(2) 利用状況

鉄道駅は、市内に 6 つ、隣接市との市境付近に 3 つの駅が設置されており、近鉄、南海ともに利用者は減少傾向にあります。

一日当たりの駅別乗降人員は、金剛駅が突出しており、喜志駅、富田林駅が続いていますが、金剛駅と富田林駅における利用者数の減少が激しくなっています。



資料：大阪府統計年鑑

図. 鉄道事業者別乗降人員の推移

表. 鉄道駅別乗降人員の推移

駅名		2005年	2010年	2015年	2018年
近鉄	喜志駅	19,009	18,072	17,612	17,226
	富田林駅	16,714	15,229	13,768	13,577
	富田林西口駅	6,215	6,135	6,557	6,537
	川西駅	4,211	3,634	3,760	3,830
	滝谷不動駅	7,379	7,204	6,600	6,914
	汐ノ宮駅 (河内長野市)	2,443	2,403	2,552	2,190
	計	55,971	52,677	50,849	50,274
南海	大阪狭山市駅 (大阪狭山市)	8,776	8,765	9,204	9,430
	金剛駅 (大阪狭山市)	38,032	36,912	34,994	33,342
	滝谷駅	5,546	5,673	5,480	5,306
	計	52,354	51,350	49,678	48,078

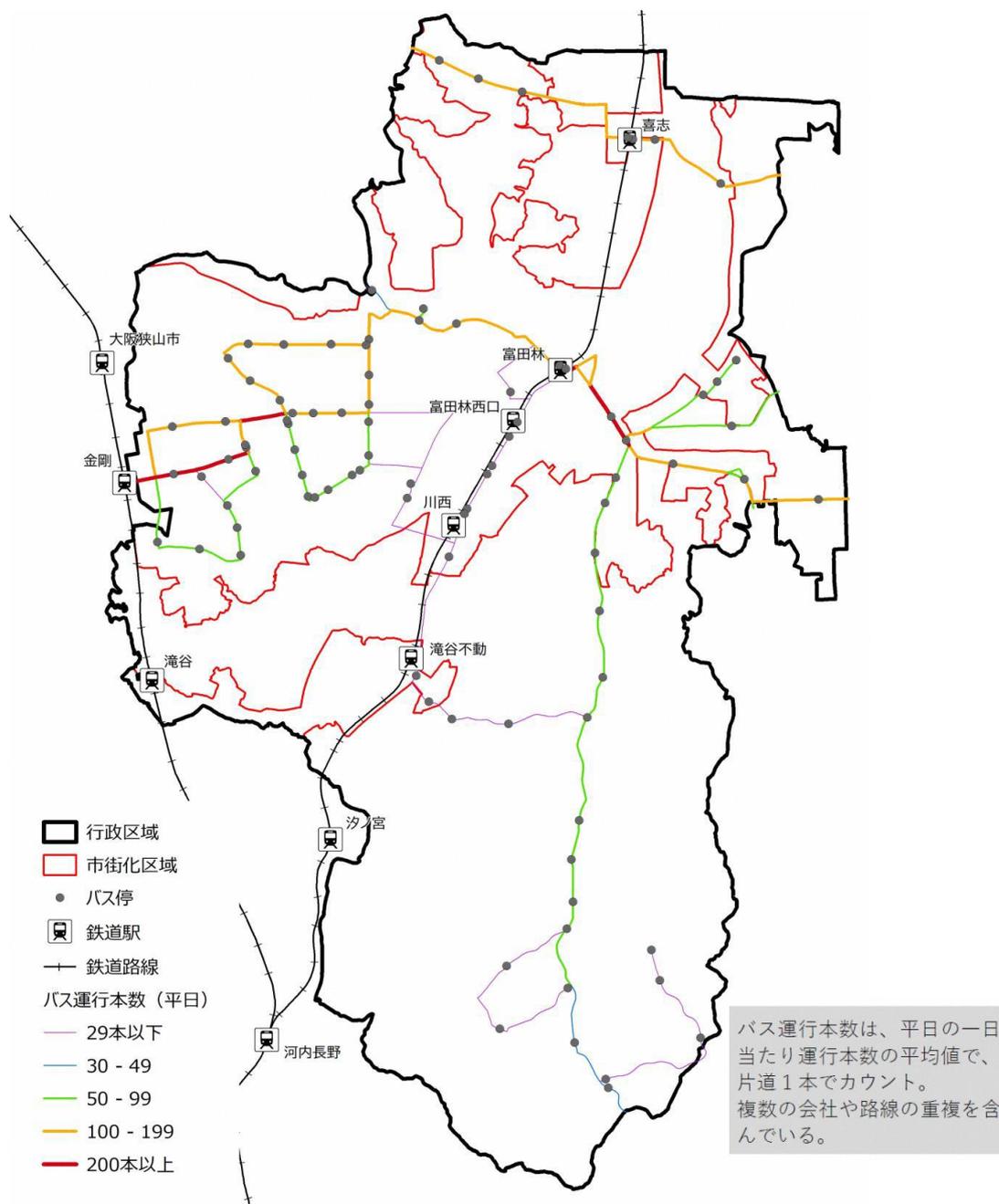
資料：大阪府統計年鑑

## 2.2.4 バス

### (1) ネットワーク

バス交通は、富田林駅と金剛地区方面、及び喜志駅と梅の里住宅方面を結んでいる近鉄バス、金剛駅と金剛地区方面を結んでいる南海バス、富田林駅と本市東部や隣接町村方面を結ぶ金剛バス、市中央部にはコミュニティバス(レインボーバス)が運行されており、富田林駅と金剛駅が主な発着所となっています。

また、路線については、競合・重複もみられます。それを反映して、区間ごとのバス運行本数は富田林駅や金剛駅前付近では 200 本/日以上の高頻度運行区間もみられる一方、市内には交通不便地域(後述)が存在します。



資料:富田林市立地適正化計画

図. 公共交通路線網

表. 路線バスの運行本数

事業者	路線名・ 系統番号	運行内容	平日 本数	土曜 本数	休日 本数
近鉄バス	金剛東団地線・35	富田林駅前～金剛東団地～富田林駅前	23	28	25
	金剛東団地線・36	富田林駅前～PL 病院正面玄関前～金剛東団地～富田林駅前	28	19	0
	金剛東団地線・37(上り)	富田林駅前～PL 病院正面玄関前	6	4	0
	金剛東団地線・37(下り)	PL 病院正面玄関前～富田林駅前	6	4	0
	北野田線・40, 44(上り)	富田林駅前～平尾峠(～北野田駅前)	19	19	17
	北野田線・43, 44(下り)	(北野田駅前～)平尾峠～富田林駅前	18	18	17
	北野田線・41(上り)	富田林駅前～平尾峠(～河内松原駅前)	1	1	2
	北野田線・41(下り)	(河内松原駅前～)平尾峠～富田林駅前	2	2	2
	富田林線・96	喜志駅前～梅の里住宅西(～さつき野センター北)	58	51	26
南海バス	金剛東団地線・257	金剛駅前～藤沢台～向陽台～金剛駅前	71	55	
	金剛東団地線・258, 258C	金剛駅前～津々山台～小金台～金剛駅前	44	41	
	金剛東団地線・259	金剛駅前～津々山台～小金台～金剛駅前	7	0	
	金剛団地線・260	金剛駅前～寺池台～高辺台～金剛駅前	49	34	
	PL 病院線・461	金剛駅前～寺池台～高辺台～PL 病院	6	4	0
	PL 病院線・462	金剛駅前～小金台～PL 病院～向陽台～藤沢台～金剛駅前	6	4	0
	PL 病院線・461, 461C	PL 病院～向陽台～藤沢台～金剛駅前	6	4	0
金剛バス	北大伴線・10(上り)	富田林駅前～北大伴	25	21	
	北大伴線・10(下り)	北大伴～富田林駅前	25	21	
	石川線・50(上り)	富田林駅前～北大伴南口(～東山)	5	6	
	石川線・50(下り)	(東山～)北大伴南口～富田林駅前	5	5	
	石川線・51(上り)	富田林駅前～北大伴南口(～近つ飛鳥博物館前)	20	15	
	石川線・51(下り)	(近つ飛鳥博物館前～)北大伴南口～富田林駅前	20	16	
	千早線・20(上り)	富田林駅前～楠徳寺かがりホール前(大伴)(～金剛登山口～千早ロープウェイ前)	9	18	
	千早線・20(下り)	(千早ロープウェイ前～金剛登山口～)楠徳寺かがりホール前(大伴)～富田林駅前	9	18	
	千早線・21(上り)	富田林駅前～楠徳寺かがりホール前(大伴)(～金剛登山口)	7	5	
	千早線・21(下り)	(金剛登山口～)楠徳寺かがりホール前(大伴)～富田林駅前	7	5	
	千早線・22(上り)	富田林駅前～楠徳寺かがりホール前(大伴)(～千早赤阪中学校前～東阪)	6	2	
	千早線・22(下り)	(東阪～千早赤阪中学校前～)楠徳寺かがりホール前(大伴)～富田林駅前	6	2	
	千早線・23(上り)	富田林駅前～楠徳寺かがりホール前(大伴)(～千早赤阪中学校前)	9	4	
	千早線・23(下り)	(千早赤阪中学校前～)楠徳寺かがりホール前(大伴)～富田林駅前	9	4	
	千早線・24(上り)	富田林駅前～楠徳寺かがりホール前(大伴)(～東水分～水越峠)	0	4	
	千早線・24(下り)	(水越峠～東水分～)楠徳寺かがりホール前(大伴)～富田林駅前	0	4	
	千早線・26(上り)	富田林駅前～楠徳寺かがりホール前(大伴)(～東水分)	2	0	
	千早線・26(下り)	(東水分～)楠徳寺かがりホール前(大伴)～富田林駅前	2	0	
	千早線・27(上り)	富田林駅前～楠徳寺かがりホール前(大伴)(～楠公誕生地前)	6	4	
	千早線・27(下り)	(楠公誕生地前～)楠徳寺かがりホール前(大伴)～富田林駅前	6	4	
	河内線・30(上り)	富田林駅前～別井(～河内)	12	11	
	河内線・30(下り)	(河内～)別井～富田林駅前	12	11	
	白木循環線・31, 32	富田林駅前～別井(～白木～加納)～富田林駅前	3	1	
	河内線・33(上り)	富田林駅前～別井(～平石)	2	2	

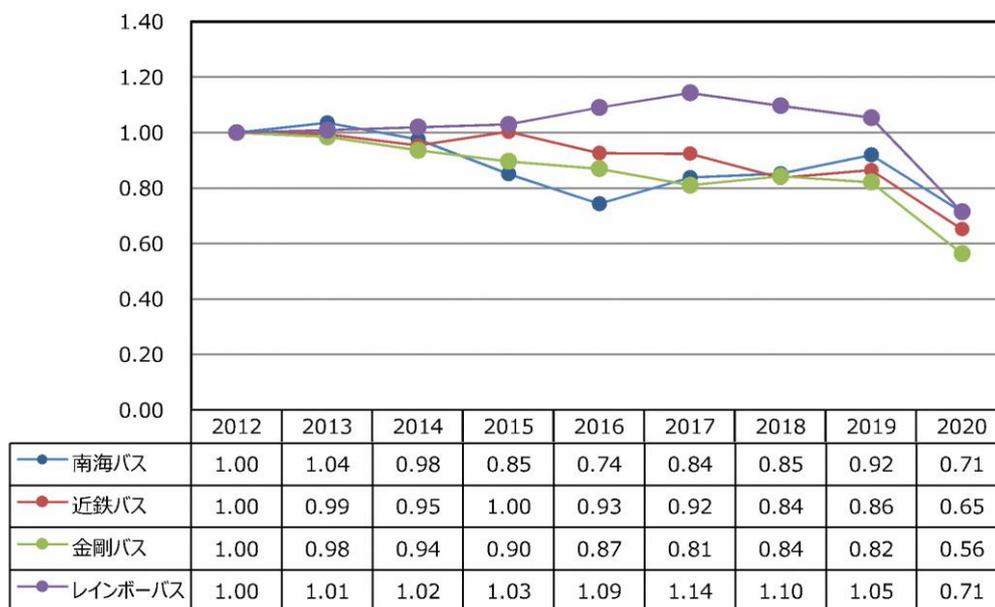
河内線・33(下り)	(平石～)別井～富田林駅前	2	2
白木線・34(上り)	富田林駅前～別井(～白木～東水分)	16	15
白木線・34(下り)	(東水分～白木～)別井～富田林駅前	17	15
さくら坂循環・35	富田林駅前～別井(～白木～さくら坂 4 丁目)～富田林駅前	19	16
東條線・40(上り)	富田林駅前～甘南備(～吉年)	10	5
東條線・40(下り)	(吉年～)甘南備～富田林駅前	10	5
東條線・41(上り)	富田林駅前～甘南備	10	9
東條線・41(下り)	甘南備～富田林駅前	10	9
東條線・42	富田林駅前～こんごう福祉センター前～富田林駅前	17	9
東條線・44(上り)	富田林駅前～甘南備口～サバーファーム	0	7
東條線・44(下り)	サバーファーム～甘南備口～富田林駅前	0	7
富田林循環線・46	富田林駅前～滝谷不動前～富田林駅前	1	0
臨時・47	富田林駅前～滝谷不動前～富田林駅前	22	※毎月28日のみ運行
太子線・71(上り)	喜志駅前～河南橋(～上ノ太子駅前)	18	16
太子線・71(下り)	(上ノ太子駅前～)河南橋～喜志駅前	18	16
喜志循環線・72, 73	喜志駅前～河南橋(～太子町役場)～喜志駅前	18	15
阪南線・61(上り)	喜志駅前～河南橋(～東山～近つ飛鳥博物館前)	30	25
阪南線・61(下り)	(近つ飛鳥博物館前～東山～)河南橋～喜志駅前	31	25

令和4(2022)年8月現在

資料:各バス事業者 HP

(2) 利用状況

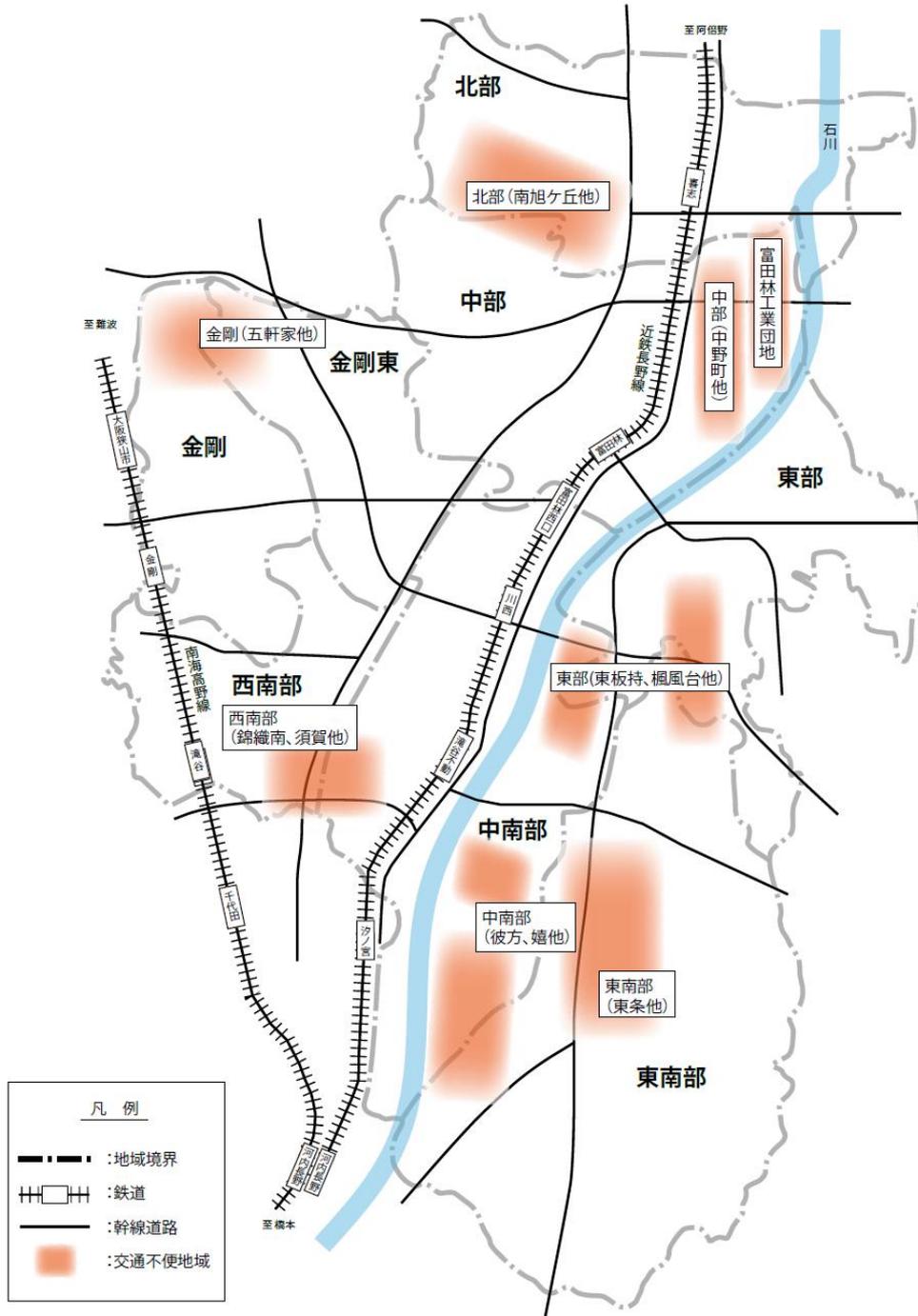
バス利用者数は、新型コロナウイルスによる影響がみられる令和 2(2020)年を除くと、金剛バスと近鉄バスが減少傾向、レインボーバスは横ばい、南海バスは平成 28(2016)年より増加傾向となっています。



資料:各バス会社

(3) 交通不便地域

本市では、バスが高密度で運行されるエリアや区間がある一方、低密度な市街地や土地利用調整エリア、緑地エリア、農業エリア等が広がっており、需要量が少ないこと等により、駅勢圏、路線バスのバス停圏でカバーされない“公共交通サービス不便地域”などが残存しています。



資料：富田林市交通基本計画

図. 交通不便地域

## 2.2.5 その他の輸送資源

### (1) 学校

本市の市内および周辺市町に立地する主な学校のうち、下記 4 校で市内及び周辺鉄道駅への送迎輸送が実施されています。

表. 送迎輸送を実施している学校と主な発着地

施設名称	主な発着地
大阪芸術大学	喜志駅
大阪大谷大学	金剛駅
上宮太子高校	喜志駅、金剛駅
初芝富田林中学・高校	滝谷不動駅、金剛駅

資料:各学校 HP

### (2) 医療施設

市内に立地する主な医療施設のうち、下記 5 施設で市内及び周辺鉄道駅とともに、主な住宅地への送迎輸送が実施されています。

表. 送迎輸送を実施している医療施設と主な発着地

施設名称	主な発着地
一般財団法人成研会 結のぞみ病院	河内長野駅、汐ノ宮駅、富田林駅
小川外科	楠風台、寿美ヶ丘、滝谷不動
柏友クリニック	金剛駅
大阪府済生会富田林病院	富田林駅、金剛駅、喜志駅、 大伴、彼方、須賀、錦織、青南台(堺市美原区)、 五軒家、加太、中野町、桜井町、喜志町、 別井、北大伴、甘南備
PL病院 ※	さつき野(堺市美原区)、桜井町、清水町、川西、 美山台、錦ヶ丘、楠風台、楠町、 青南台(堺市美原区)、五軒家、藤沢台

※近鉄バス、南海バスの一部路線も送迎バスとして乗り入れ運行を実施

資料:各医療施設 HP

### (3) 商業施設

市内に立地する主な商業施設については、利用者に対する送迎輸送はみられません。

### (4) その他施設

上記の施設のほか、下記の施設で利用者を対象とした送迎輸送がみられます。

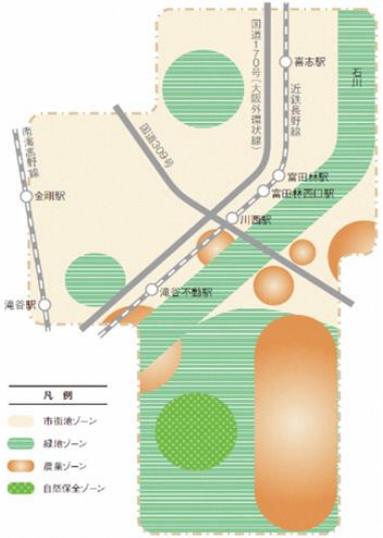
表. 送迎輸送を実施している施設と主な発着地

施設名称	主な発着地
亀の井ホテル富田林	河内長野駅、汐ノ宮駅、富田林駅
グランドホテル二葉	滝谷不動駅
ビジネス inn 翠月	滝谷不動駅
玉の家	滝谷不動駅
料亭 門前屋	滝谷不動駅

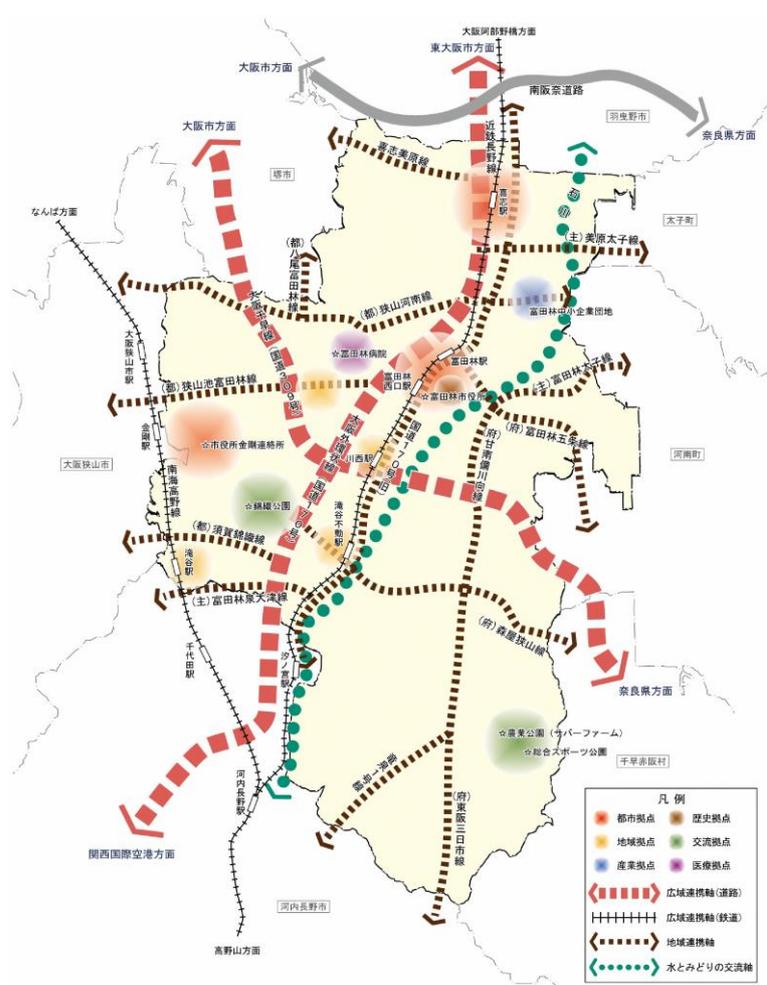
資料:各施設 HP

## 2.3. 上位・関連計画(まちづくりの方向性)

### (1) 富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画

主な内容	
概要	<p>・策定時期:平成 29(2017)年 3 月 ・計画期間:平成 29(2017)～令和 8(2026)年度</p>
まちづくりの方向	<p>■ 土地利用構想</p>  <p>■ 将来像 <u>ひとがきらめく！自然がきらめく！歴史がきらめく！</u> <u>みんなで作る 笑顔あふれるまち 富田林</u></p> <p>■ 基本方針</p> <p>◇基本施策＝主体的な市民参加と協働によるまちづくり</p> <p>◇戦略的施策＝新しい人の流れを生む魅力の発信と愛着の醸成</p> <p>◇分野別施策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 未来への希望を育む子育て・教育</li> <li>② みんなで支え合う健やかで心豊かな暮らしづくり</li> <li>③ 魅力のあふれるまちのにぎわいづくり</li> <li>④ 安全・安心で美しく快適なまちづくり</li> </ol> <p>◇経営的施策＝将来を見据えた持続可能な行財政運営の推進</p>
地域公共交通にかかるとなる主な施策	<p>■ 交通政策の推進</p> <p>○ 基本的な方向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通網の形成や、移動しやすい環境づくりのためのバリアフリー化を進めるとともに、交通マナーの啓発や、交通安全対策の充実にに向けた取組を推進します。</li> </ul> <p>○ 目標実現のための施策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 既存の公共交通網については、公共交通事業者等の関係機関との連携を強化しながら、市民の公共交通の利用促進に取り組みます。</li> <li>✓ 高齢化のさらなる進行を見据え、地域の実情に応じた公共交通網のあり方を検討するとともに、市民や交通事業者、地域コミュニティ等との連携を強化しながら、地域の特性に応じた公共交通の導入に向けた支援に取り組み、移動困難者が抱える課題の解決につなげます。</li> </ul> </li> <li>② 交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 高齢者や障がい者、妊婦、ベビーカー等を使用する子育て中の人などが安心して移動できるよう、道路・歩道を整備するとともに、市内駅舎におけるバリアフリー化を促進します。</li> </ul> </li> </ol>

(2) 富田林市都市計画マスタープラン

	主な内容
概要	<p>・策定時期:平成 31(2019)年 3 月            ・計画期間:平成 31(2019)～令和 11(2029)年度</p>
まちづくりの方向	<p>■将来像  <u>歴史・文化・自然が調和する都市 富田林 ～次世代につなぐ安全・安心・快適なまち～</u></p> <p>■まちづくりの目標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①都市の活力あふれる持続可能なまちづくり           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 近鉄富田林駅や喜志駅等の鉄道駅周辺等の拠点に都市機能を確保するとともに、公共交通の充実と利用促進に取り組むなど、便利で円滑な交通ネットワークの形成をめざします。</li> </ul> </li> <li>②あらゆる世代が住みたい・住み続けたいまちづくり</li> <li>③安全・安心に暮らすことのできるまちづくり</li> <li>④寺内町や石川などの地域資源を活かしたまちづくり</li> <li>⑤みんなで手を取り合う協働のまちづくり</li> </ol> <p>■将来都市構造</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点</li> <li>地域拠点</li> <li>産業拠点</li> <li>医療拠点</li> <li>歴史拠点</li> <li>交流拠点</li> <li>広域連携軸(道路)</li> <li>広域連携軸(鉄道)</li> <li>地域連携軸</li> <li>水とみどりの交流軸</li> </ul>

	主な内容
地域公共交通にかかわる主な施策	<p>■ 交通施設の方針 ～快適な交通ネットワークの形成～</p> <p>(1)基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通機関を中心とした交通ネットワークを形成するとともに、新たな交通システム等の導入を検討し、だれもが移動しやすく、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。</li> </ul> <p>(2)公共交通の方針</p> <p>① 公共交通ネットワークの維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 本市と大阪都心間の広域的なアクセス性を高めるため、近鉄長野線と南海高野線の2つの鉄道を基幹的な公共交通として、鉄道駅と市内の市街地間を結ぶ路線バス網をあわせた公共交通ネットワークを形成します。</li> <li>✓ 利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、鉄道駅周辺においては、鉄道とバス、バス相互の乗継利便性の向上を図ります。</li> <li>✓ 鉄道駅周辺においては、あらゆる人々の移動等の円滑化を図るため、駅舎のバリアフリー化等について事業者と協議を進めます。</li> <li>✓ 地域特性に応じた交通サービスを確保するため、東西交通のあり方について検討するとともに、交通不便地域においては、地域・交通事業者・行政が相互に連携を図りながら、地域住民が主体となって運行する交通サービスの導入を図ります。</li> </ul> <p>② バス交通の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 鉄道駅周辺等、都市機能が集積する拠点への交通利便性を確保するため、速達性と需要に応じたバス路線網について検討します。</li> <li>✓ 交通不便地域や公共施設を経由しない地域等における将来のコミュニティバス(レインボーバス)のあり方について検討します。</li> <li>✓ 路線バスの利用促進を図るため、パターンダイヤ、定時制、サービス時間帯や運行頻度の確保等、サービス水準の向上に努めます。</li> </ul> <p>③ バス利用環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ バス待ちの快適性を高めるため、バス停留所の改良及び高規格化整備を行い、その維持・管理を推進します。</li> <li>✓ バリアフリーな乗降や快適な車内空間を形成するため、人にやさしく、環境に配慮したバスシステムの導入を推進します。</li> <li>✓ 円滑に電車とバスを利用できるよう、時刻表やバス停の周知等、公共交通利用情報の提供に努めるとともに、提供情報の質的向上に努めます。</li> </ul>

(3) 富田林市立地適正化計画(策定中)

	主な内容
概要	<p>・策定期間:令和 5(2023)年 3 月(予定)            ・計画期間:令和 5(2023)～令和 24(2042)年</p>
まちづくりの方向	<p>■基本方針  <u>『歴史・文化・自然と共存し、コンパクトに暮らせるまち 富田林』</u>  <u>～次世代につなぐ安全・安心・快適なまち</u></p> <p>■まちづくりの方針</p> <p>① 若者世代が住み続けたい、子育てしやすいまちづくり            ② 高齢者が健康で安心して暮らし続けられるまちづくり            ③ 職住 一体・近接 のまちづくり</p>
地域公共交通にかかるとなる主な施策	<p>■交通ネットワークのための施策</p> <p>① 交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 拠点における交通結節機能の向上</li> <li>○ 都市機能集約と公共交通の連携</li> <li>○ 都市計画道路の整備推進</li> <li>○ バスターミナルの機能強化</li> </ul> <p>② 公共交通の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通の維持               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓公共交通である路線バスは、本市全体の交通機能を維持する上で重要な交通手段と位置付け、将来にわたって利便性の維持を図ります。</li> </ul> </li> <li>○ 公共交通の利用促進</li> <li>○ 交通弱者の外出支援               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓高齢者や障がい者、子どもなどの交通弱者を含めたすべての人が自家用車に依存しなくても、安心して公共交通を利用できるよう、地域特性に応じた運行形態を検討するなど公共交通環境の改善を図ります。</li> </ul> </li> </ul> <p>③ 交通不便地域における移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域主体型交通の導入               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓既存の路線バスによるサービス対応が困難である場合には、地域住民や自治会が主体となつての乗合タクシーなどの地域主体型交通の導入を検討します。</li> </ul> </li> <li>○ 既存の輸送資源の活用               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓既存の輸送資源である病院無料送迎バス、スクールバス等の活用の可能性に関し、施設関係者や福祉、教育担当部署等と検討を行います。</li> </ul> </li> </ul>

(4) 富田林市交通基本計画

	主な内容
概要	<p>・策定期間:平成 24(2012)年 5 月            ・計画期間:概ね 20 年後の交通の姿を展望しつつ、10 年間で短・中期として位置付け</p>
施策内容	<p>■将来像  <u>すべての市民が安全・安心・快適に移動できるまち</u></p> <p>■施策の概要</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共交通ネットワークの拡充               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 鉄道と連携した広域アクセス性の向上</li> <li>(2) 交流・施策を支えるバス路線網の充実</li> <li>(3) コミュニティ・バスサービスの見直し</li> <li>(4) 地域特性に応じた多様な交通サービスの導入</li> <li>(5) 交通結節点の乗継利便性の向上</li> </ol> </li> <li>2. 利用しやすい交通システムの確立               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 公共交通利用情報提供の拡充</li> <li>(2) バス停、バス車両などの改良</li> <li>(3) IC カード導入、運行情報提供等の推進</li> <li>(4) 交通結節点及び周辺地区のバリアフリー化</li> <li>(5) 利用しやすい料金施策</li> </ol> </li> <li>3. 自動車利用の抑制と公共交通利用促進               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) コミュニケーション施策によるクルマ利用抑制と公共交通利用促進の取り組み</li> <li>(2) 自転車・歩行者空間と利用環境整備</li> </ol> </li> <li>4. 市民と連携・協働して取り組む交通               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 積極的な交通政策に係る情報公開と提供</li> <li>(2) 地域における市民との連携による地域交通の取り組み</li> <li>(3) 地域・企業・学校との連携による教育、啓発の取り組み</li> </ol> </li> </ol> <p>■重点施策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 地域特性に応じた多様な公共交通サービスの導入</li> <li>② 外出支援サービスの拡充</li> <li>③ 公共交通利用情報提供の拡充</li> <li>④ コミュニケーション施策によるクルマ利用抑制と公共交通利用促進の取り組み</li> <li>⑤ 積極的な交通政策に係る情報公開と提供</li> </ol>

(5) 第2期富田林市まち・ひと・しごと創生総合戦略

	主な内容
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定時期:令和3(2021)年7月</li> <li>・計画期間:令和3(2021)~令和8(2026)年</li> </ul>
方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 目指すべき方向性                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 方向性1 若い世代の子育て・定住の場としてのまちづくり</li> <li>○ 方向性2 まちのにぎわいと雇用を支える経済基盤の強化</li> <li>○ 方向性3 人口減少・高齢化に対応した時代にあったまちづくり</li> </ul> </li> </ul>
地域公共交通にかかわる主な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 移動しやすいまちづくり                             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 高齢化が進む中で、公共交通の充実を図り、移動しやすいまちづくりを進めることが課題となっています。本市を南北に走る大阪外環状線を境に、ニュータウン地区が位置する西部、旧市街地や農業集落地帯が広がる東部に分かれています。相互を直接つなぐ交通網は十分とは言えず、公共交通にアクセスしにくいエリアも存在しています。</li> <li>✓ こうした状況の中、近畿運輸局との「地域連携サポートプラン」協定による提案書の内容を踏まえ、市や交通事業者、有識者等が参画する「富田林市交通会議」において地域公共交通計画を策定し、地域特性に応じた多様な交通サービスの導入に向けた検討・取組を進めます。</li> </ul> </li> </ul>

(6) 富田林市観光ビジョン

	主な内容
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定時期:令和4(2022)年3月</li> <li>・計画期間:令和4(2022)~令和8(2026)年度</li> </ul>
方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本理念 <u>来るたび発見! とんだばやし 住んでも発見! とんだばやし</u></li> </ul>
地域公共交通にかかわる主な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 戦略                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 受入体制の充実                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 観光客の利便性向上のため、二次交通の整備・充実や、受け入れ環境の整備を検討します。</li> </ul> </li> <li>○ 観光による人や地域とのつながり                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 観光に関わる担い手のネットワークの構築に向けて検討を進めます。   <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 本市は東西に私鉄の路線があり、ともに大阪市内から約30分とアクセスが良いという強みがあります。それらの交通機関と連携することで各観光資源をつなぐネットワークづくりに取り組みます。また、観光に携わる団体や事業者にとって有益な情報共有・情報交換の場を創出できる機能の強化を図ります。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

(7) 第4次富田林市障がい者計画

主な内容	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定期間:平成 30(2018)年 3 月</li> <li>・計画期間:平成 30(2018)～令和 8(2026)年度</li> </ul>
方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本理念</li> <li><u>障がいのある人もない人も ともに生き ともに理解し合い ともに参加できるまち 富田林</u></li> </ul>
地域公共交通にかかるとなる主な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 移動・交通対策の推進</li> <li>○ 方向性 <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 鉄道やバス路線等の公共交通機関は、障がいのある人の行動範囲を広げる大切な移動手段であるため、利用しやすい環境整備を働きかけていきます。</li> </ul> </li> <li>○ 主な取り組み <ul style="list-style-type: none"> <li>①移動支援施策の充実</li> <li>②安全な交通の確保</li> <li>③重点整備地区におけるバリアフリー化の推進</li> <li>④道路における安全確保対策の推進</li> </ul> </li> </ul>

(8) 第4期富田林市地域福祉計画 富田林市地域福祉活動計画

主な内容	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定期間:令和 4(2022)年 3 月</li> <li>・計画期間:令和 4(2022)～令和 8(2026)年度</li> </ul>
方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本理念</li> <li><u>一人ひとりの幸せと地域の理想を実現する 富田林</u></li> </ul>
地域公共交通にかかるとなる主な施策	<p>(地域福祉計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 移動支援の体制整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 外出や移動困難に起因して、高齢者や障がいのある人等に社会参加への意欲低下が生じることのないよう、公共交通事業者をはじめ、各種団体との連携などにより移動手段の確保に努めます。</li> </ul> </li> </ul> <p>(地域福祉活動計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○移動困難者の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 介護保険などの公的制度を利用できない人へ車いす及び特殊車両を貸し出し、市民の移動手段と安全な住環境の確保に努めます。</li> <li>✓ 市や関係機関と連携し、利用可能な資源に関する情報を適切に発信できるしくみづくりを構築します。</li> <li>✓ 交通不便地域等における移動手段の支援について関係機関とともに取り組みます。</li> </ul> </li> </ul>

(9) 富田林市第 2 期 SDGs 未来都市計画(策定中)

主な内容	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定期間: 令和 5(2022)年 3 月(予定)</li> <li>・計画期間: 令和 5(2023)~令和 7(2025)年度</li> </ul>
方向性	<p>■2030 年のあるべき姿</p> <p><u>いのちが輝き みんなで理想を追求する 魅力と活力あふれるまち富田林</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①いのち輝く富田林の実現</li> <li>②マルチパートナーシップによる増進型社会の実現</li> <li>③地域資源を活かし繋ぐ魅力的で活力あふれるまちの実現</li> </ul>
地域公共交通にかかるとなる主な施策	<p>■安全・安心で美しく快適なまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 市民が快適で暮らしやすく、住み続けたいまちとなるよう、ユニバーサルデザインに基づく都市空間の形成や、生活・経済の基盤となる道路やライフラインとしての役割を果たす上下水道など都市基盤の計画的な整備・更新、良好な住環境づくりや、空き家対策などを進めるとともに、高齢化のさらなる進行も見据えた、誰もが利用しやすい公共交通網の形成を推進します。</li> </ul>

(10) 金剛地区施設等再整備基本構想

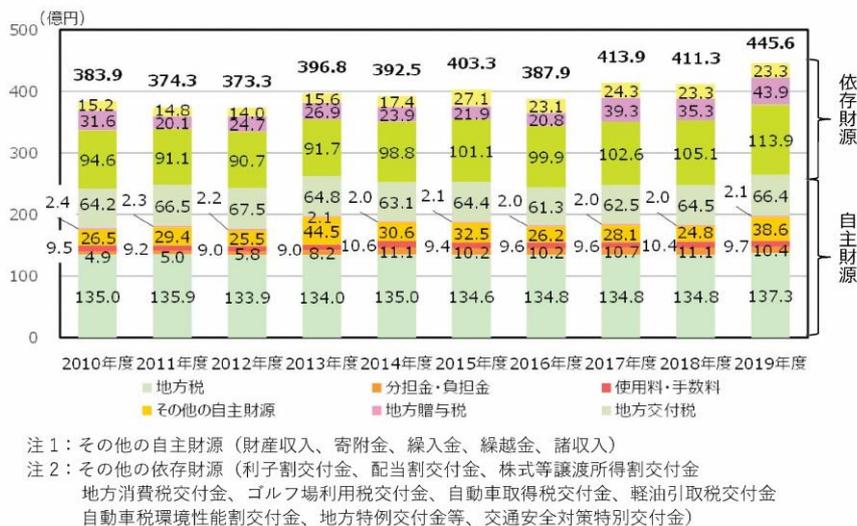
主な内容	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・策定期間: 令和 4(2022)年 3 月</li> <li>・計画期間: 令和 4(2022)~令和 13(2031)年度</li> </ul>
方向性	<p>■魅力的で利便性が高く滞留性のある駅周辺空間を創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○南海金剛駅前 <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 若者・子育て世代や高齢者等、すべての地区住民にとって魅力的で利便性の高い公共空間となるよう、南海電気鉄道(株)や大阪狭山市と連携のうえ、生活利便性の向上について検討を行います。</li> <li>✓ 賑わいや多様な交流が生まれる滞留性のある空間整備について検討を行います。</li> </ul> </li> <li>○ふれあい大通り <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域活性化の中心軸となるふれあい大通りについては、“まちの顔”として、賑わいと多様な交流が生まれる滞留性のある空間への再編の検討を行います。</li> </ul> </li> </ul>
地域公共交通にかかるとなる主な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 南海電気鉄道(株)と大阪狭山市と緊密に連携しながら、駅前空間の再整備に向けた協議を行います。</li> <li>✓ ふれあい大通りについては、ウォーカブルな空間形成に向けた社会実験等を通じて、様々な可能性の検討を行います。</li> </ul>

## 2.4. その他 地域公共交通を取り巻く環境

### 2.4.1 財政状況

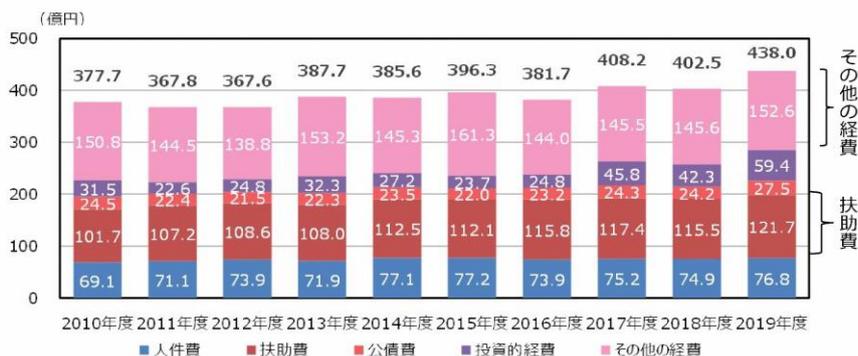
#### (1) 歳入・歳出(普通会計)

人口減少が継続している厳しい状況ではあるものの、市税を中心とする自主財源は、おおむね横ばいの水準を維持しています。一方、人件費・扶助費・公債費などの義務的経費は増加傾向にあります。令和 2(2020)年度決算は、前年度と比較して、歳入は 25.1%の増額、歳出も 25.5%の増額となっています。これは、新型コロナウイルス感染症対応により緊急経済対策として実施された特別定額給付金事業の実施が主な要因です。



資料：立地適正化計画

図. 歳入の推移



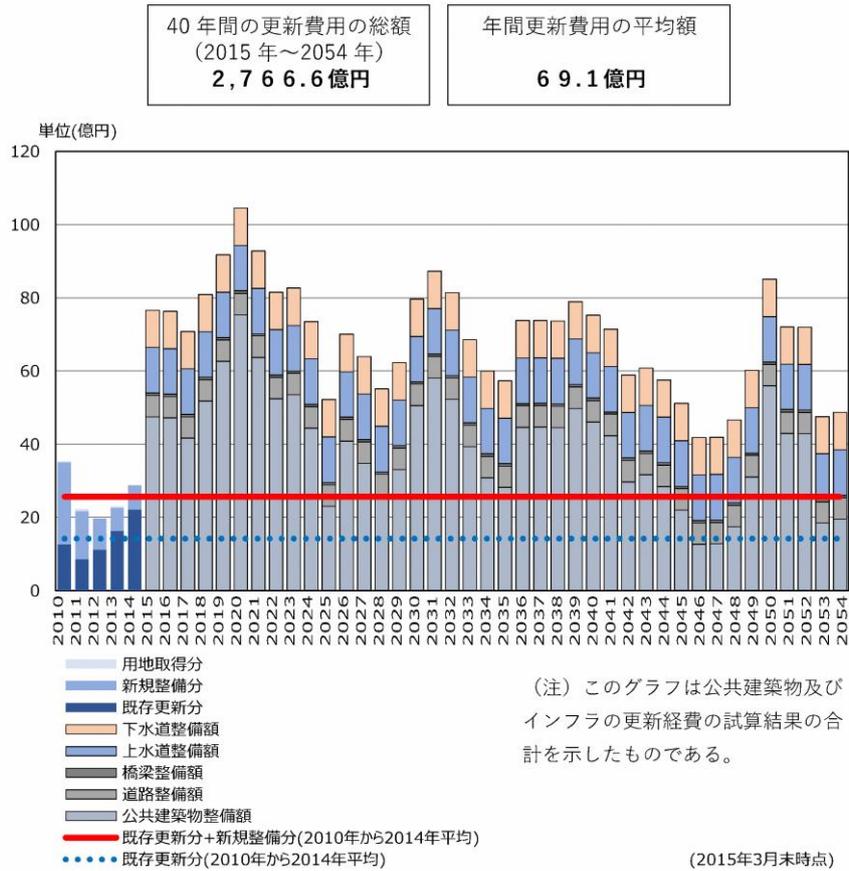
資料：歳入・歳出は総務省市町村決算カード

資料：立地適正化計画

図. 歳出の推移

(2) 公共施設等の更新に伴う将来負担

平成 26(2014)年からの 40 年間に要する公共施設等の更新費用は、総額 2,766.6 億円(年平均で 69.1 億円)と、過去の平均的投資的経費の 2 倍以上の予算が必要との試算となっています。

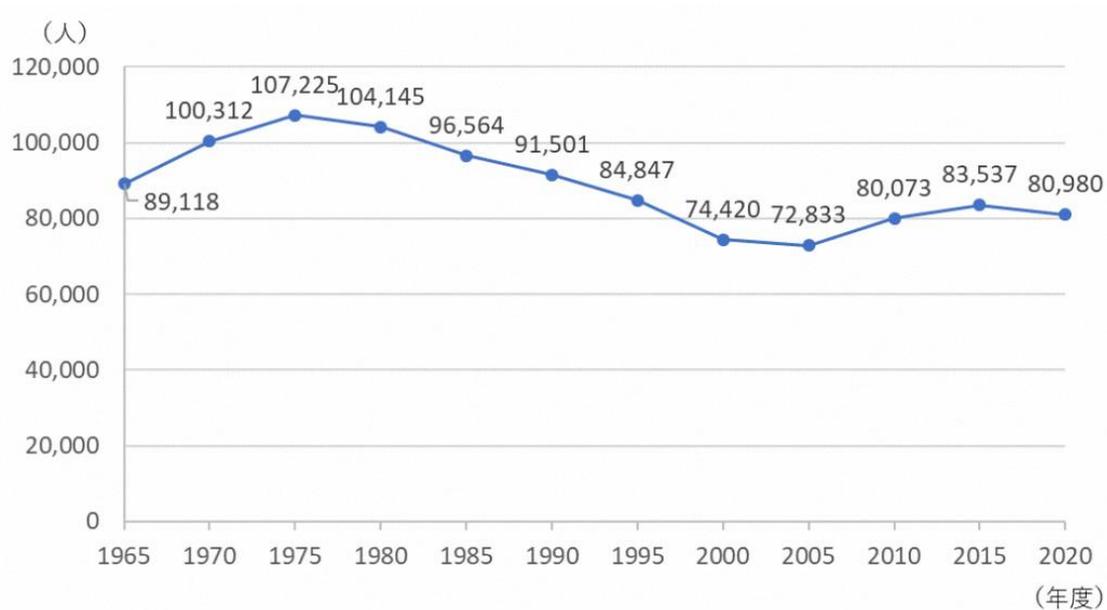


資料: 富田林市公共施設等総合管理計画

図. 公共施設等の将来更新費用の推計

## 2.4.2 担い手の不足

乗合バスの運転者数は、昭和 50（1975）年度をピークに減少しており、平成 17（2005）年度にはピーク時の約6割まで減少しています。この背景には、労働環境（年収、労働時間、雇用形態）が厳しいことや、大型二種免許の取得要件が足かせになっています。

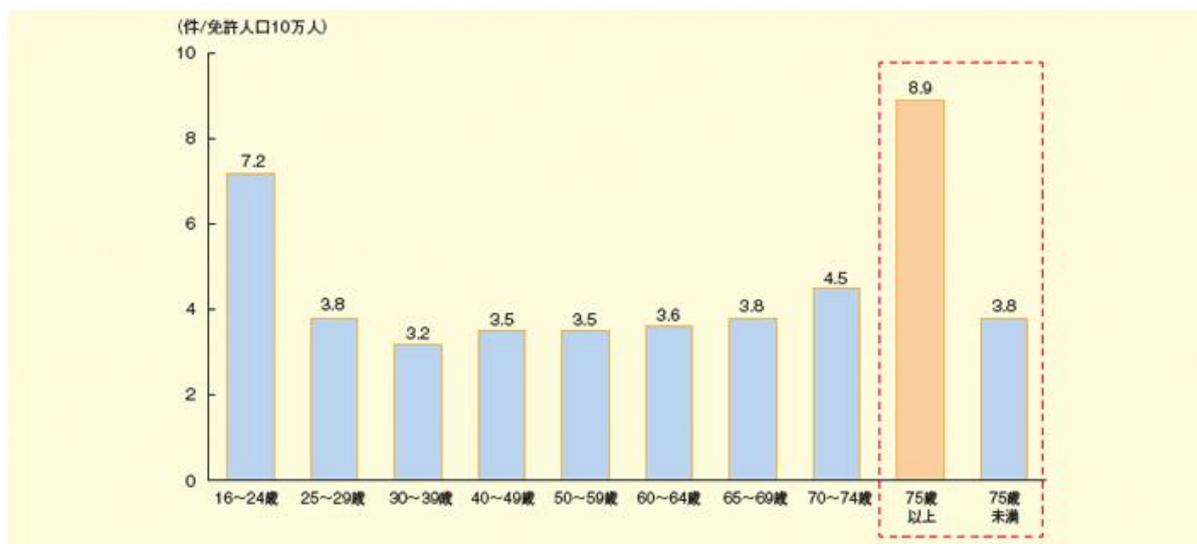


資料：数字で見る自動車 2022(国土交通省)

図. 乗合バス運転者数の推移(全国)

### 2.4.3 社会動向

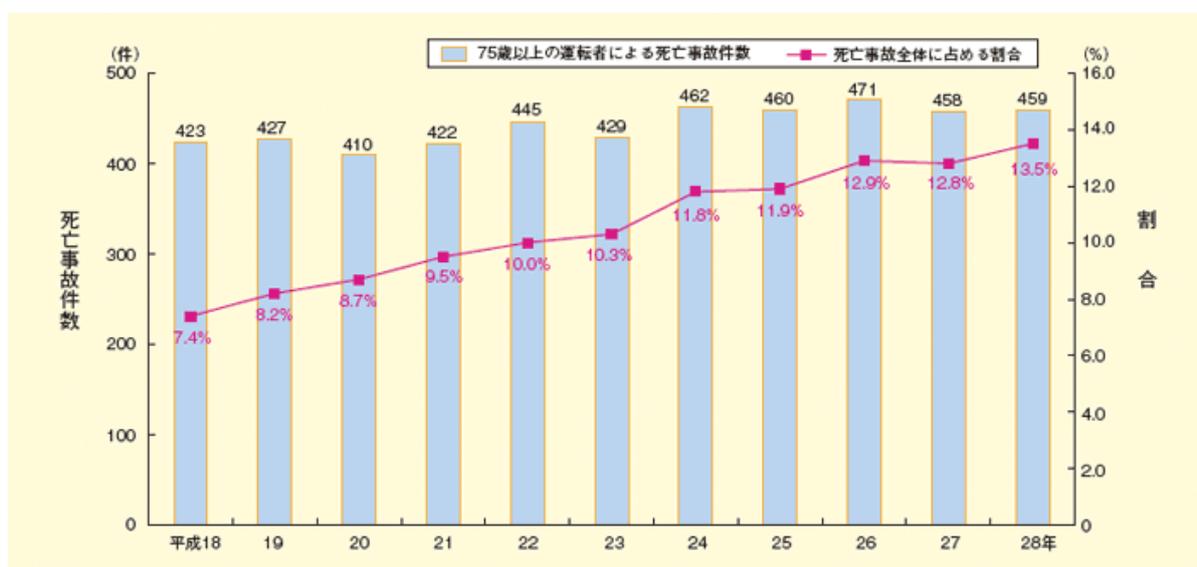
わが国では、全国各地で発生している高齢ドライバーによる死亡事故など、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。



注 1 警察庁資料による。  
2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

資料:平成29(2017)年版交通安全白書(内閣府)

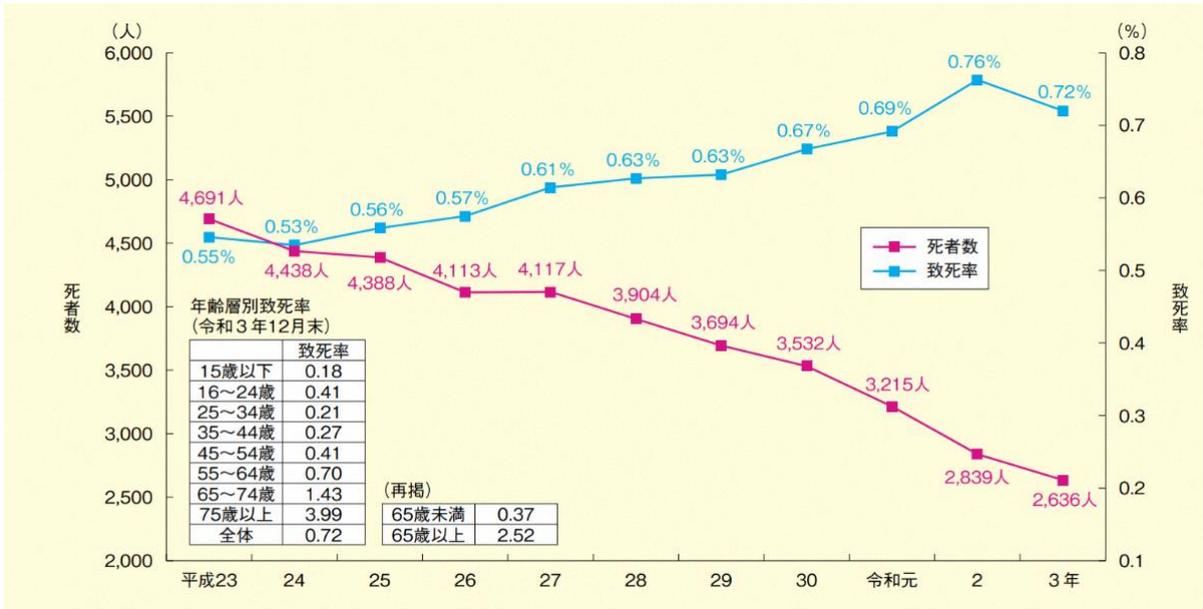
図. 年齢階層別人口10万人当たり死亡事故件数(原付以上第1当事者:平成28(2016)年)(全国)



注 警察庁資料による。

資料:平成29(2017)年版交通安全白書(内閣府)

図. 75歳以上の運転者による死亡事故件数及び割合の推移(原付以上第1当事者)(全国)



注 1 警察庁資料による。  
 2 致死率 = 死亡者数 ÷ 死傷者数 × 100

資料:令和4(2022)年版交通安全白書(内閣府)

図. 交通事故による致死率と死亡者数の推移(全国)

### 3. 地域公共交通計画で向き合うべき課題

地域公共交通を取り巻く現況やまちづくりの方向性、住民の移動実態及びニーズを踏まえ、本市が地域公共交通計画で向き合うべき課題として、下表に示す 6 つを挙げます。

次頁以降に、下表の右に示す課題に直面する背景をグラフとともに詳述します。

表. 向き合うべき課題とその背景(概要)

課題	課題の背景
ア. 誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの実現	老年人口が増加するなか、年齢が高くなるほど、家族や知人による運転に頼る割合が高まっています。ただし、本市では高齢単身者世帯や高齢夫婦世帯の増加がみられ、頼るべき移動手段がなく、外出に困ることがある 75 歳以上がすでに 2 割以上となっています。このような背景から、地域公共交通サービスの役割は高まっています。
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	本市の地域公共交通ネットワークを支える鉄道及びバスについては、コロナ禍の影響により、大きく利用者の落ち込みがみられます。また、コロナ禍後もコロナ禍前の水準まで利用者が戻らないとの予測がなされています。また、地域公共交通事業を取り巻く環境として、担い手不足も深刻となっています。このような背景のもと、地域公共交通ネットワークの維持・活性化の取り組みの必要性が高まっています。
ウ. 自動車に依存しない生活環境・移動環境の構築	本市では、年齢を問わず、自動車が主な移動手段となっている市民が多くなっています。わが国では、全国各地で発生している高齢ドライバーによる死亡事故など、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。このような背景のもと、自動車に依存しない生活を支える地域公共交通サービスが求められています。
エ. 地域特性に応じた移動サービスの構築	本市では、駅勢圏、路線バスのバス停圏でカバーされない“公共交通サービス不便地域”などが残存しています。また、地域によって、人口分布や土地構造、移動を取り巻く環境が異なっています。このような背景のもと、地域特性に応じた適材適所のサービスの構築が求められるようになっています。
オ. 交通手段(主体)ごとの適正な役割分担	本市では、路線バスどうしの重複・競合とともに、市内に立地する施設による送迎輸送についても、路線バスとのルートの重複がみられます。この重複により、さらなる路線バスの利用者数の減少を招いていることが指摘されており、役割分担による持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められています。また、市民がサービスを理解し、適正に利用することも求められます。
カ. 市民(地元企業含む)・交通事業者、行政の連携	地域公共交通に関わるそれぞれの主体を取り巻く環境をみると、それぞれが独自に地域公共交通を支えることが厳しい環境となっており、「私」だけでなく、「公」、さらには市民も含めた地域公共交通を支える体制づくりが求められます。

## ア. 誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの実現

### 【課題の背景】

#### 高齢化の進展

本市では、老年人口割合が上昇しており、令和 27(2045)年には全人口の約 44.3%が 65 歳以上の高齢者になると見込まれています。また、令和 7(2025)年には、75 歳以上の後期高齢者が約 2 万人に達すると予測されています。

#### 頼る人のいない高齢者の増加

高齢者の移動については、年齢が高くなるほど、家族や知人による運転に頼る割合が高くなっています。しかし、本市の世帯構成をみると、1 世帯あたりの世帯人数は減少が続いており、特に、65 歳以上の高齢単身者世帯数や高齢夫婦世帯数の増加が著しくなっています。

#### 移動手段がなく、外出に困っている市民の存在

移動手段がなく、外出に困ることがある 75 歳以上がすでに 2 割以上となっています。また、30 歳代以下でも、他の世代に比べ、移動手段がなく、外出に困る市民の割合が高くなっています。特に、第三中学校区、喜志中学校区では、30 歳代以下でも外出に困る市民の割合が高くなっています。

### 【危惧される将来の姿】

#### 心身ともに健康的な生活を送ることが困難な高齢者の増加

老年人口割合が上昇する本市では、移動に困る高齢者が増えるにもかかわらず、その移動を支える家族がいない世帯が今後増加していきます。それにより、自動車を運転できない高齢者の一部は外出したくても外出できないこととなります。余暇を楽しむ機会だけでなく、買い物、通院でも困る環境となり、生活が成り立たない高齢者の増加が危惧されます。

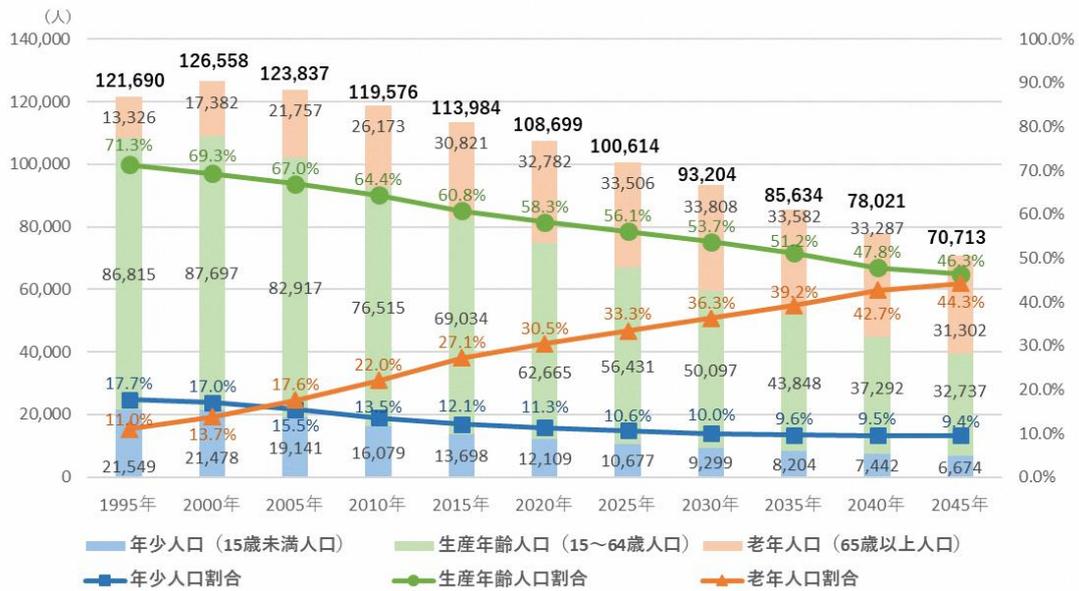
高齢者にとって、外出(移動)は、健康的な生活の重要な要素であり、外出頻度が低下し、社会参加が乏しくなると、歩行能力や認知能力などが低下し、要介護リスクが高まるだけでなく、うつや孤独など、心理面にも望ましくない将来の姿が懸念されます。

#### 都市の魅力の低下に伴う若者離れ

30 歳代以下の若い世代でも、移動手段がなく、外出に困る市民が存在しており、本市に住むことに対する魅力の低下による転出等が進むと、高齢化、人口減少が懸念される本市にとって、若者がいないまちとなり、活力の低下が一層危惧されることとなります。

### 【向き合うべき課題】

高齢者だけでなく、若い世代でも、移動手段がなく、外出に困る市民が存在しており、市民の安全・安心、かつ、健康的な生活や都市の魅力を守るため、「年齢」や「住む場所」、「利用できる交通手段」など、市民を取り巻く環境に関わらず、『いかに、誰もが利用しやすい地域公共交通サービスとしていくか』が、向き合うべき課題の 1 つとなっていきます。



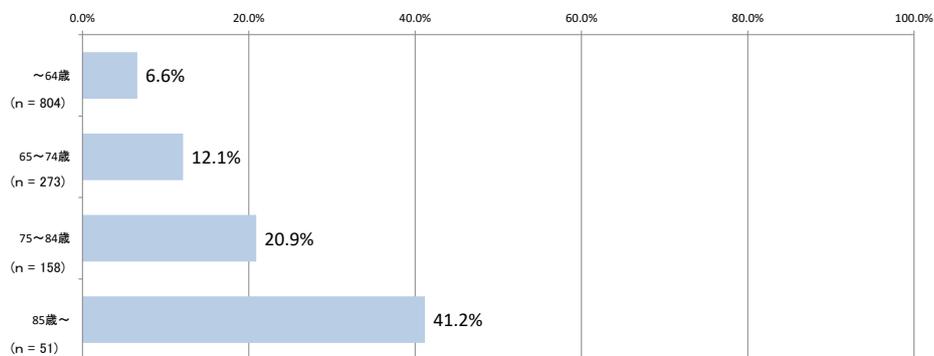
資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(令和2(2020)年までは実数値)

図. 人口推移と将来見通し(本市)



資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(令和2(2020)年までは実数値)

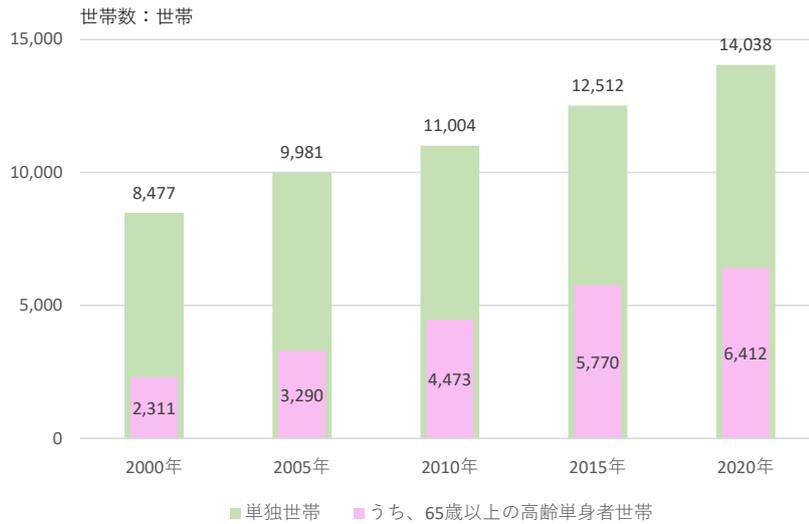
図. 後期高齢者人口の推移と見通し(本市)



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料:令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

図. 主な移動手段として「家族や知人の運転」に頼る市民の割合



資料：国勢調査

図. 単独世帯数の推移



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

図. 年齢別移動環境の状況



□ 外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。

□ 移動手段が身近にあり、外出に困ることはない。

□ 身体的な理由等で、そもそも外出を控えている。

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

図. 地域別移動環境の状況(30歳代以下)

## 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

### 【課題の背景】

#### 鉄道及びバス利用者の減少

現在は、鉄道 2 社やバス 3 社、複数のタクシー事業者によって、地域公共交通の骨格が形成されています。

これら市民の生活を支える移動手段について、鉄道においては、人口(特に生産年齢人口)の減少等を背景に、コロナ禍以前から利用者の減少が続いています。さらに、コロナ禍によって、さらに利用者の落ち込みが報告されています。一方、バスにおいては、近年、横ばい傾向、もしくは微増傾向となっていました。令和 2(2020)年にはコロナ禍の影響により、大きく利用者の落ち込みがみられます。また、地域公共交通について、コロナ禍によって、利用を控えるようになった回答者が約 2 割を占めています。これらは、ライフスタイルの変化により、コロナ禍後もコロナ禍前の水準まで利用者が戻らないとの予測がなされています。

#### 担い手となるバス乗務員の不足

安全・安心な交通事業を持続するためには、運転手等の担い手の確保が欠かせませんが、乗合バスの運転者数は、昭和 50(1975)年度をピークに減少しており、平成 17(2005)年度にはピーク時の約 6 割まで減少しています。この背景には、労働環境(年収、労働時間、雇用形態)が厳しいことや、大型二種免許の取得要件が足かせになっています。

#### 南海金剛駅⇄近鉄富田林駅間の東西移動ニーズの存在

レインボーバスの利用者の約 4 割は週に 1 日以上、南海金剛駅周辺と近鉄富田林駅周辺を往来する移動をしており、そのうち約 5 割は当該利用の際に、レインボーバスと徒歩を利用しています。そのため、東西方向に円滑に移動するための地域公共交通ネットワークの維持が求められます。

### 【危惧される将来の姿】

#### 地域公共交通ネットワークの脆弱化によるまちの衰退

地域公共交通の利用者の減少はサービスの低下を招き、更なる利用者の減少を生む負のスパイラルを引き起こします。また、担い手不足の観点からも、路線の廃止や減便が余儀なくされるケースが他都市でもみられるようになっています。

この結果、ふだん利用している路線の廃止や減便が相次ぎ、移動を支える地域公共交通ネットワークの脆弱化が進み、移動したいときに移動ができないまちになることが危惧されます。

### 【向き合うべき課題】

将来の人口減少、更なる高齢化による鉄道及び利用者の減少が危惧され、経営環境が厳しくなることが予測される中、『いかに、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・活性化していくか』が、向き合うべき課題の 1 つとなっていきます。



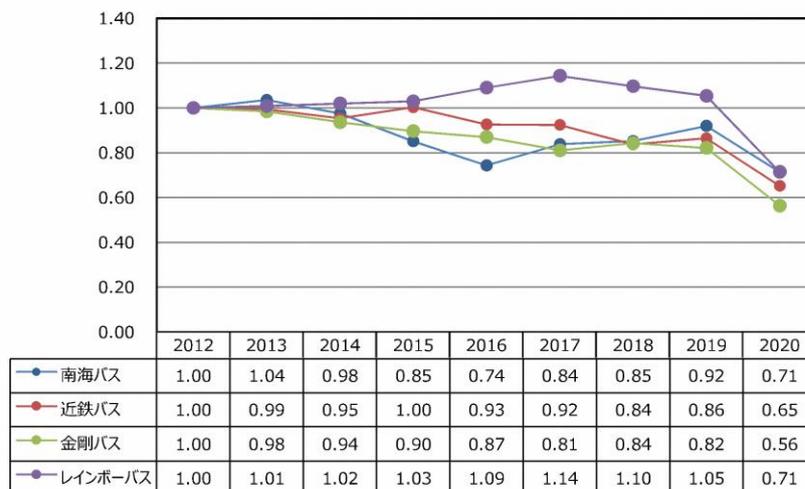
資料:大阪府統計年鑑

図. 鉄道利用者数の推移

表. 鉄道駅別乗降人員の推移

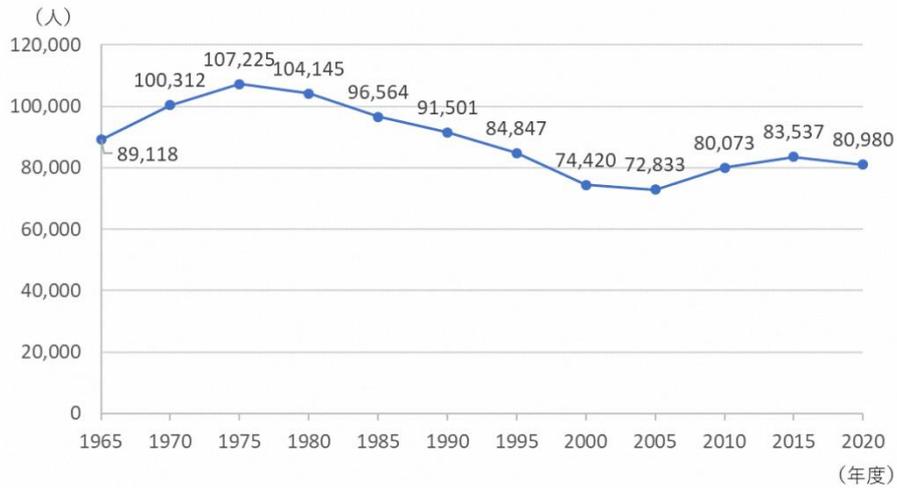
駅名		2005年	2010年	2015年	2018年
近鉄	喜志駅	19,009	18,072	17,612	17,226
	富田林駅	16,714	15,229	13,768	13,577
	富田林西口駅	6,215	6,135	6,557	6,537
	川西駅	4,211	3,634	3,760	3,830
	滝谷不動駅	7,379	7,204	6,600	6,914
	汐ノ宮駅 (河内長野市)	2,443	2,403	2,552	2,190
	計	55,971	52,677	50,849	50,274
南海	大阪狭山市駅 (大阪狭山市)	8,776	8,765	9,204	9,430
	金剛駅 (大阪狭山市)	38,032	36,912	34,994	33,342
	滝谷駅	5,546	5,673	5,480	5,306
	計	52,354	51,350	49,678	48,078

資料:大阪府統計年鑑



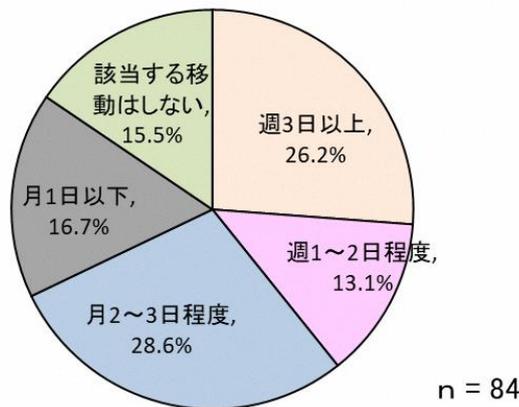
資料:各バス会社

図. バス利用者数の推移(平成 24(2012)年を 1.00 とした値)



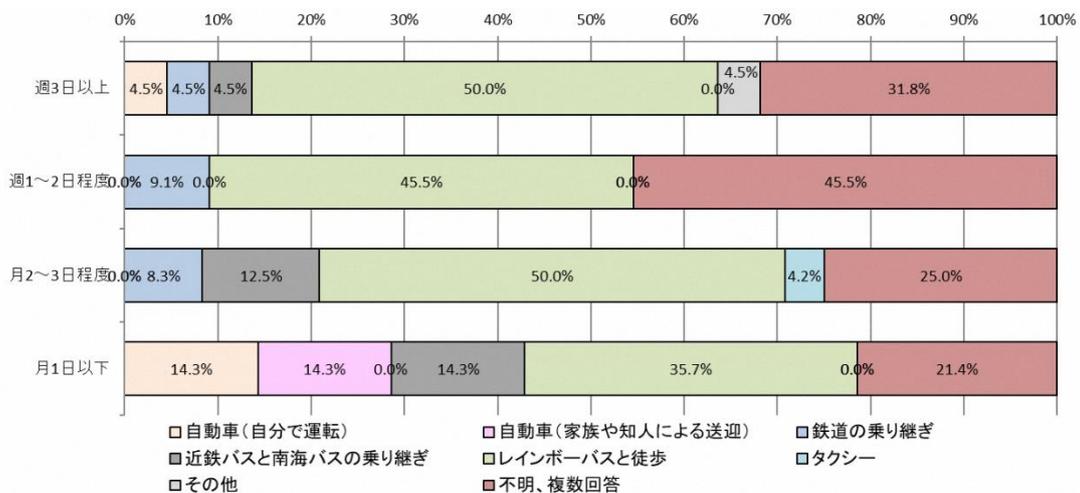
資料:数字で見る自動車 2022(国土交通省)

図. 乗合バス運転者数の推移(全国)



資料:令和4(2022)年度レインボーバス利用者ヒアリング

図. 東西方向の移動頻度



資料:令和4(2022)年度レインボーバス利用者ヒアリング

図. 東西方向の移動頻度とその手段

## ウ. 自動車に依存しない生活環境・移動環境の構築

### 【課題の背景】

#### 自動車に依存したライフスタイルの定着

本市では、自動車保有台数が平成 12(2000)年以降ほぼ横ばいで推移しており、年齢を問わず自動車が必要な移動手段となっている市民が多くなっています。この傾向は、高齢者も例外でなく、75～84 歳の約 35%が自動車を自分で運転して外出しています。

さらに、週 4 日以上自動車を利用する市民が 5 割を超えており、自動車に依存したライフスタイルが定着している状況にあります。

#### 10 年後の移動に対する懸念

年齢が上がるほど、将来の移動に対する不安を抱く市民が多く、85 歳以上の約 4 割は 10 年後に「身近に利用できる移動手段がなく、外出が困難になっているかもしれない」と回答しています。また、60 歳以上の 4 割以上が、10 年後の移動手段として「主に公共交通(路線バス、タクシー、鉄道など)を利用していると思う」と回答しており、自動車からの転換先として公共交通の必要性が高まっているといえます。

#### 自動車に依存した生活に対する見直し機運

わが国では、全国各地で発生している高齢ドライバーによる死亡事故など、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。

このような背景のもと、65 歳以上では、1 割以上の回答者が「運転を控えたい」と思っています。また、75～84 歳では、「免許を返納する予定である」回答者が約 2 割を占めており、自動車に依存した生活からの脱却を考える高齢者が見られるようになっていきます。

### 【危惧される将来の姿】

#### 新たな交通弱者の発生

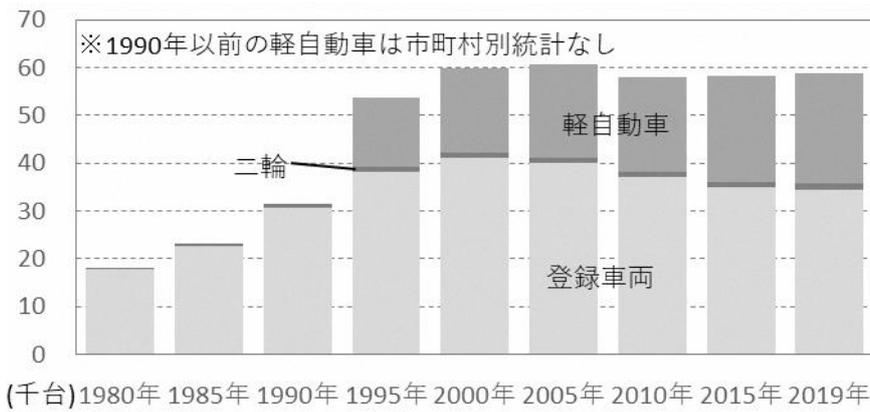
自動車に依存した生活は、地域公共交通の衰退を招き、将来、自動車を運転できなくなり、市民が地域公共交通への利用転換を図ろうとしても、利用したい地域公共交通がすでに廃止や減便になっており、自動車がなければ移動が不自由な環境となることが危惧されます。

#### 地域の移動に関する安全・安心の低下

今日では、高齢ドライバーによる事故の割合が高くなっています。本市でも、地域公共交通に頼ることができない高齢ドライバーが増加することで、誰もが望まない事故の発生の可能性が危惧されます。

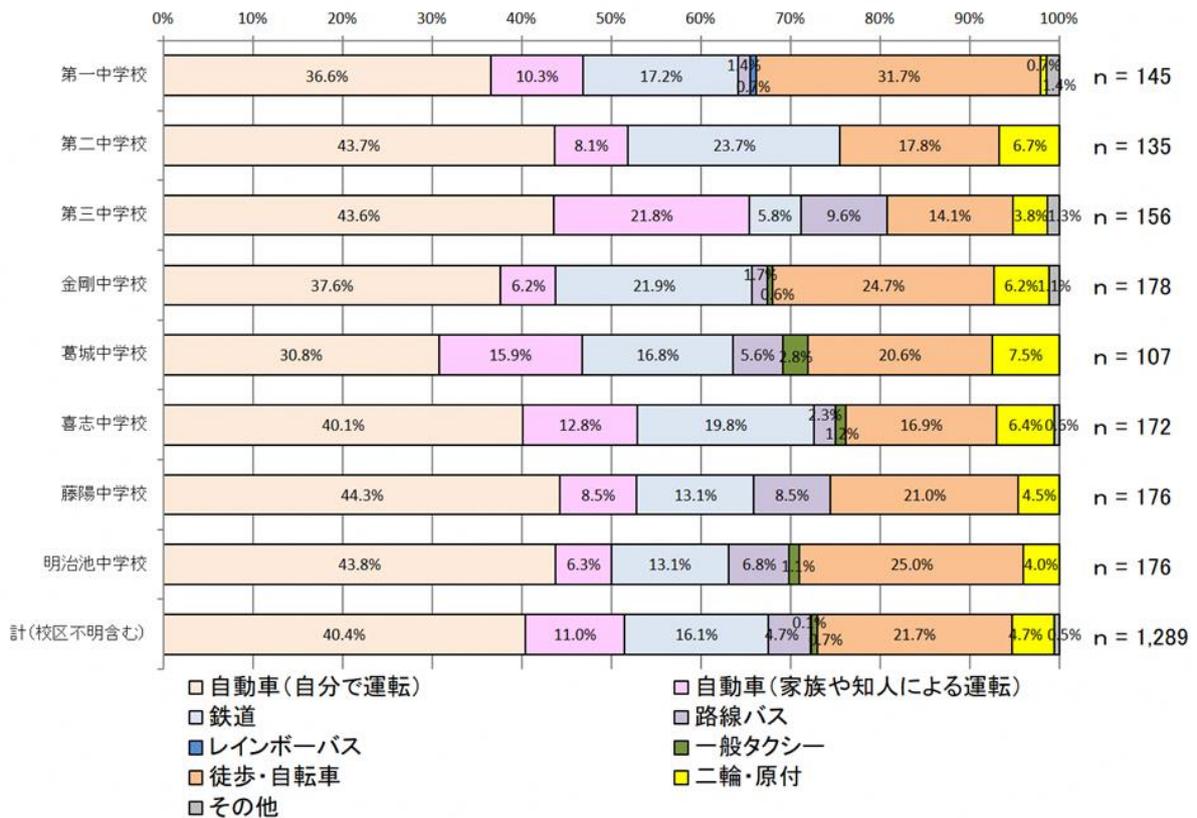
### 【向き合うべき課題】

高齢化の進展、環境意識への高まりを背景に、将来的な展望のもと、市民とともに、『いかに、自動車に依存しない生活環境・移動環境を構築していくか』が、向き合うべき課題の 1 つとなっていくべきです。



資料:大阪府統計年鑑

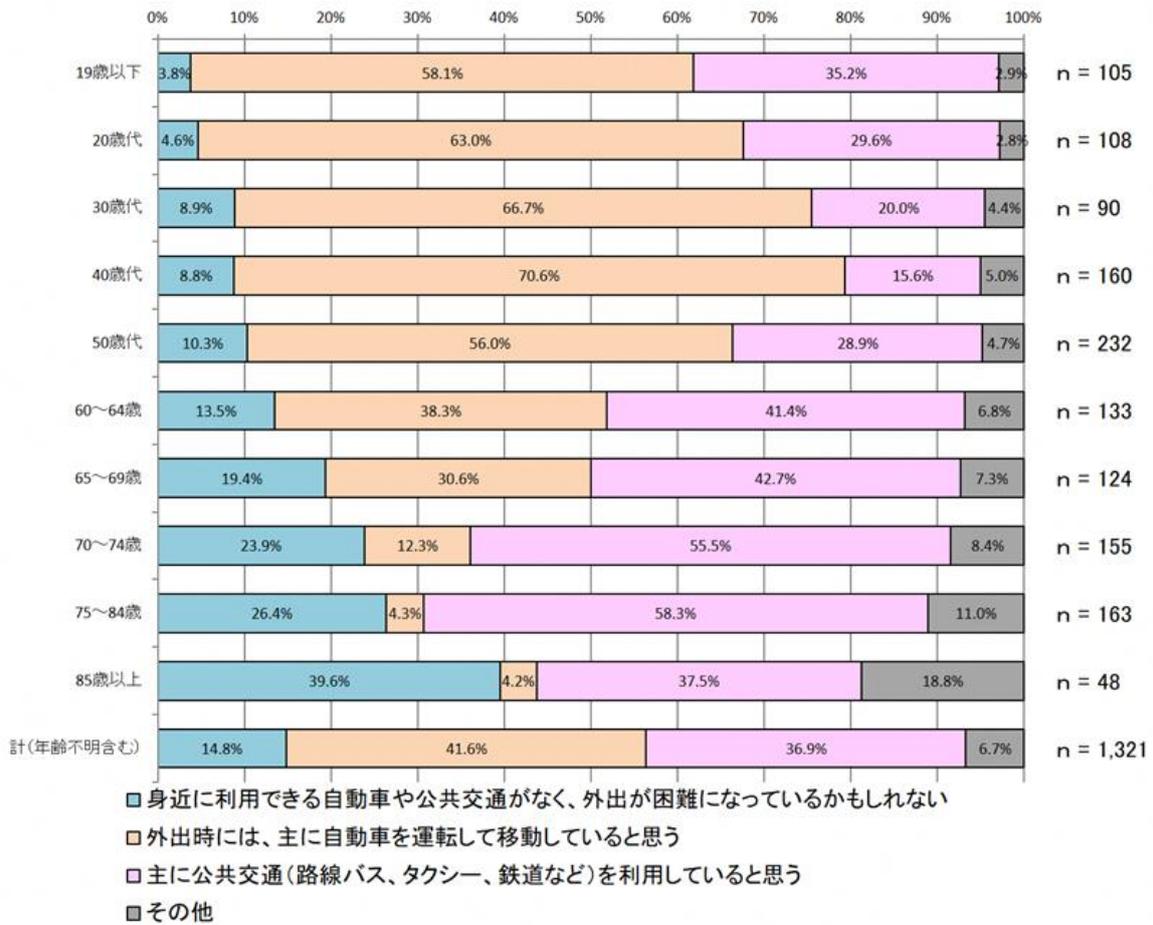
図. 自動車保有車両数の推移



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料:令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

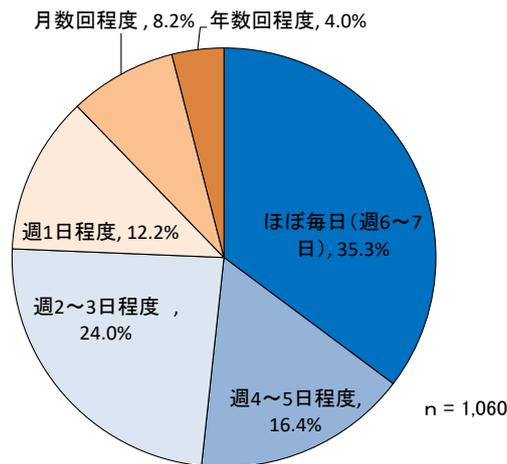
図. 主な移動手段



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料: 令和 4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

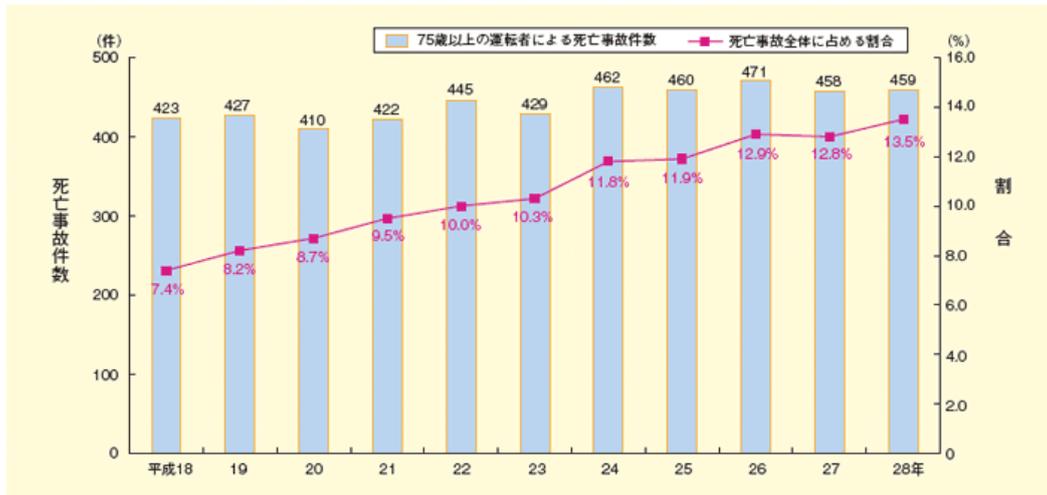
図. 10 年後の移動イメージ(年齢階層別)



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料: 令和 4 年度 移動に関するアンケート調査

図. 自動車の使用頻度



注 警察庁資料による。

資料：平成 29 (2017) 年版交通安全白書 (内閣府)

図. 75 歳以上の運転者による死亡事故件数及び割合の推移 (原付以上 第1当事者) (全国)



注 1 警察庁資料による。

2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

資料：令和 4 (2022) 年版交通安全白書 (内閣府)

図. 交通事故による致死率と死亡者数の推移 (全国)

## 工. 地域特性に応じた移動サービスの構築

### 【課題の背景】

#### 交通不便地域の存在

本市では、バスが高密度で運行されるエリアや区間がある一方、低密度な市街地や土地利用調整エリア、緑地エリア、農業エリア等が広がっており、需要量が少ないこと等により、駅勢圏、路線バスのバス停圏でカバーされない“公共交通サービス不便地域”などが残存しています。

#### 地域による移動特性のちがひ

路線バス等が運行されている地域でも、本市の西部には丘陵部を擁し、住宅地でも勾配の大きい地域が存在する等、地域による特性の違いが存在しています。

また、日常生活における移動手段や移動先も、地域によって違いがみられます。

さらに、今後の見通しによると、高齢化の進展にも地域差が生じることが予想されます。

### 【危惧される将来の姿】

#### 日常生活における移動が困難な高齢者の増加

交通不便地域とともに、丘陵地等では、既存路線バスの停留所までの移動が困難になる高齢者などが生まれ、課題 I で示した危惧と同様、自動車を運転できない高齢者の一部は外出したくても外出できないこととなります。余暇を楽しむ機会だけでなく、生活に必要な買い物、さらには通院にも困る環境となり、生活が成り立たない高齢者の増加が危惧されます。

### 【向き合うべき課題】

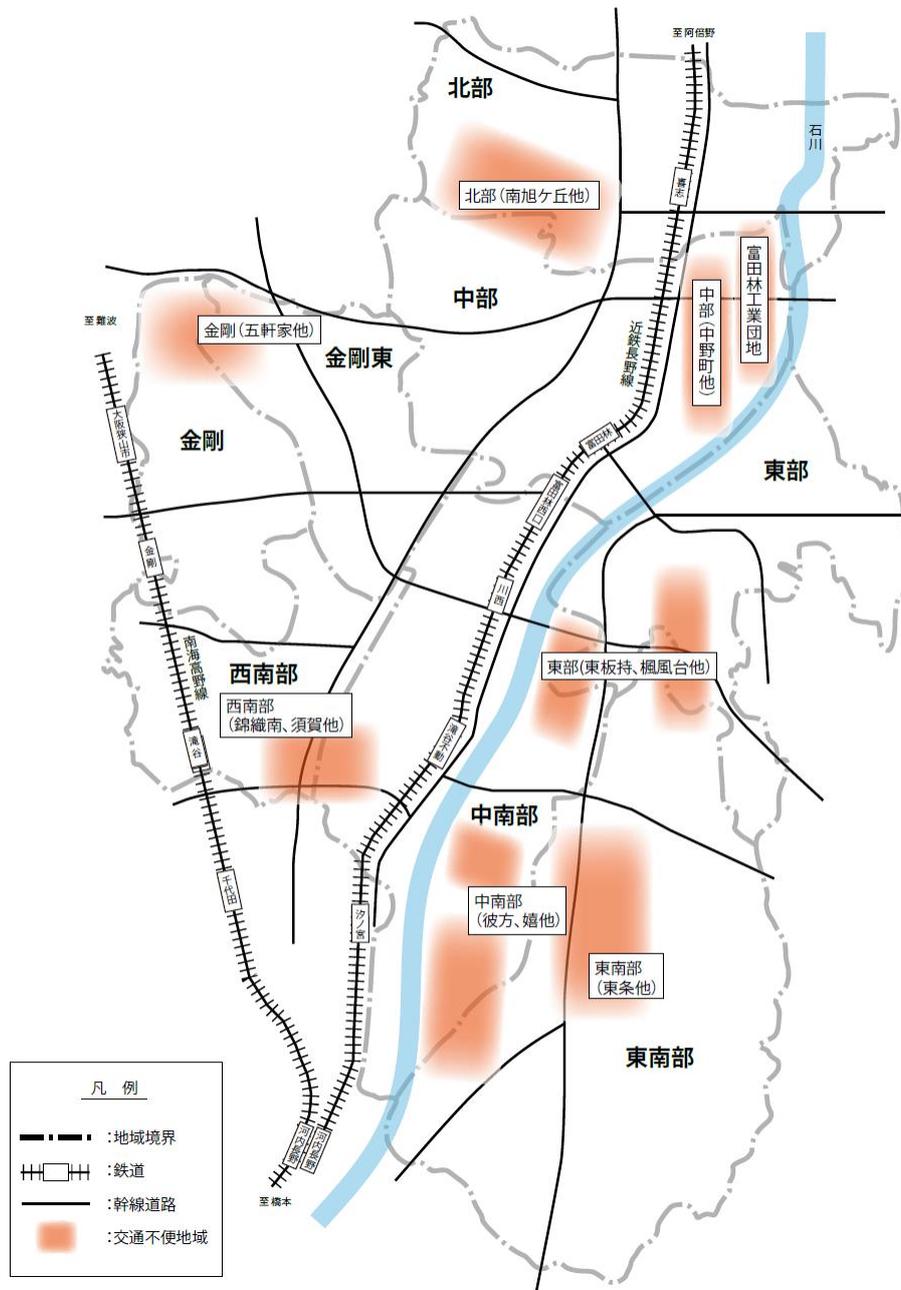
人口分布や土地構造、移動を取り巻く環境が異なる中で、『いかに、地域特性に応じた移動サービスを構築していくか』が、向き合うべき課題の 1 つとなっていきます。

表. 公共交通徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
公共交通徒歩圏人口	90,097 人
公共交通徒歩圏人口/全市人口	79.0%

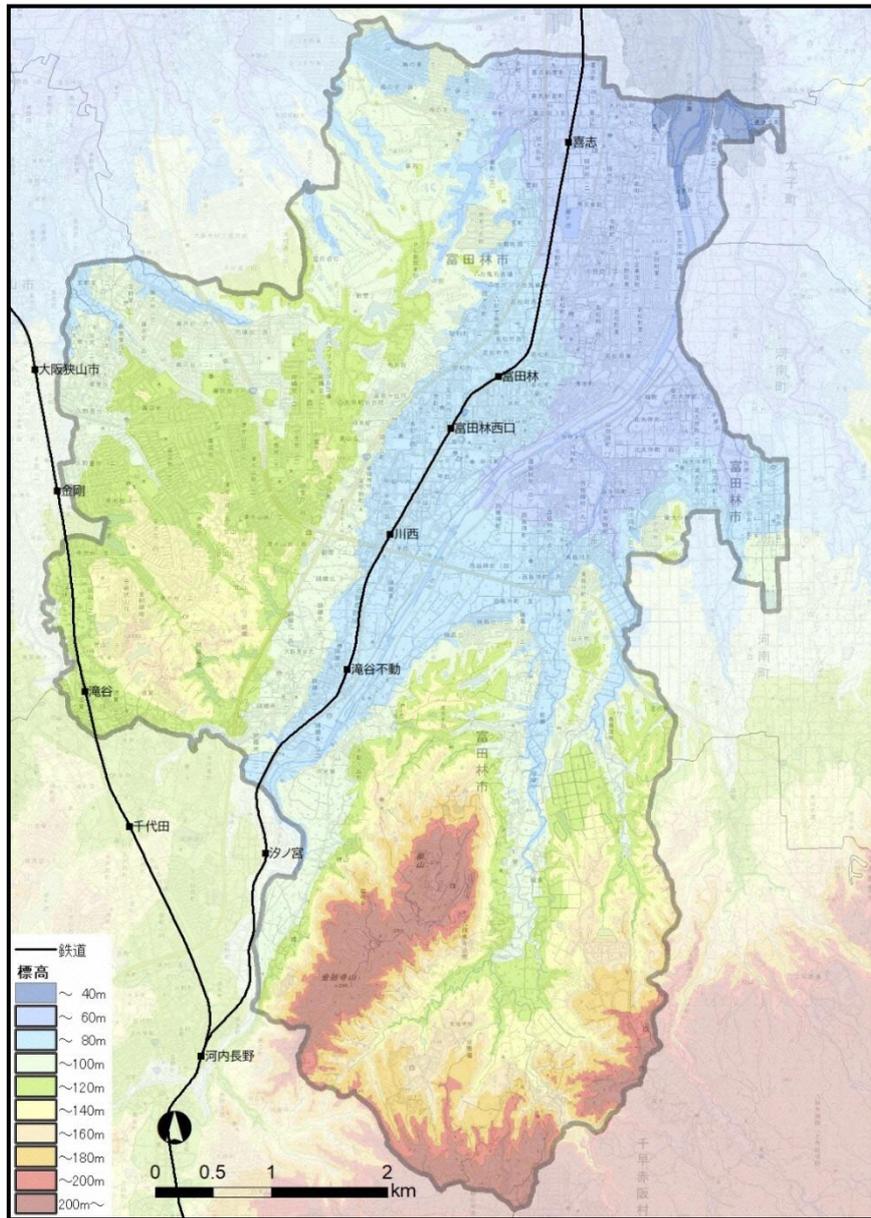
※ 徒歩圏は鉄道駅から 800m、バス停から 300m で設定

資料: 立地適正化計画



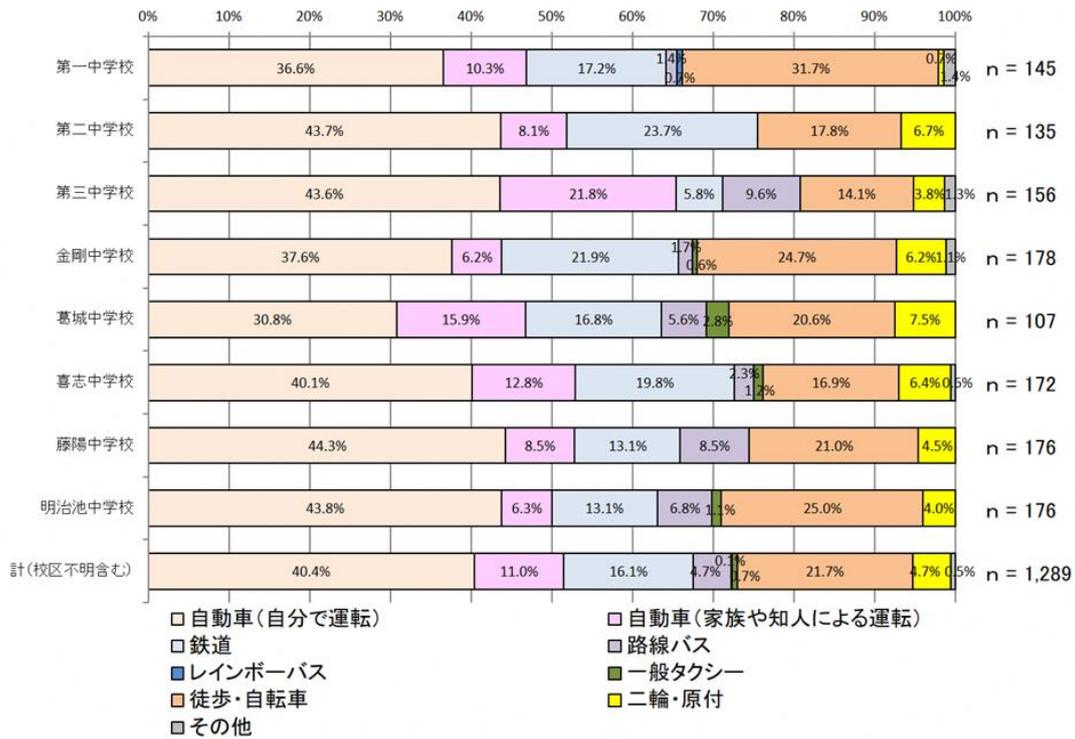
資料: 富田林市交通基本計画

図. 交通不便地域



資料: 国土地理院

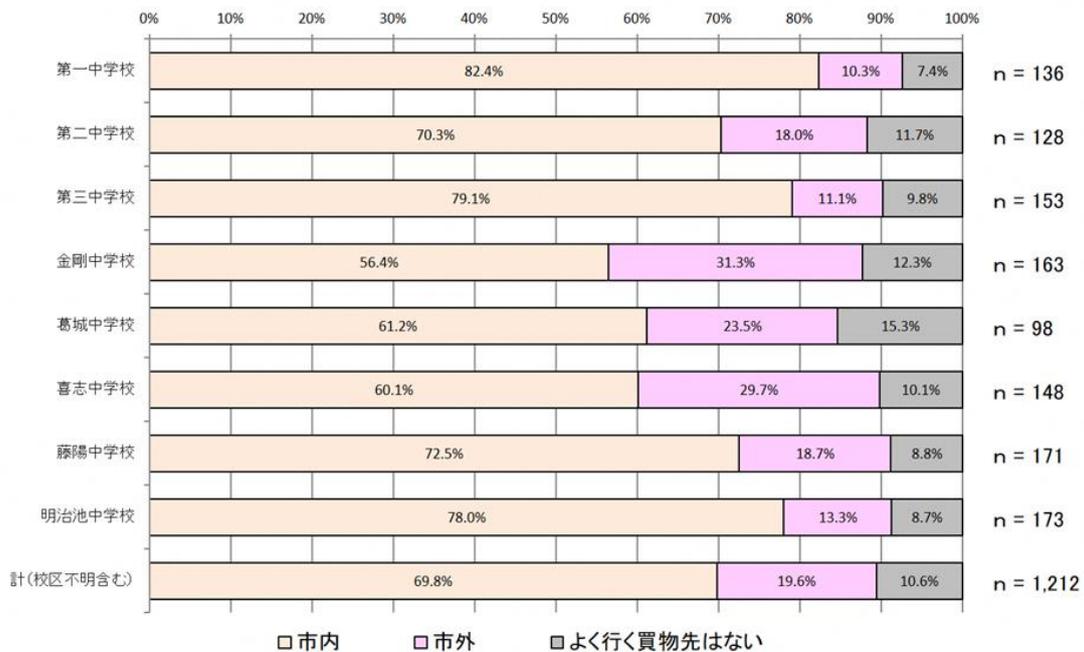
図. 地形図



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

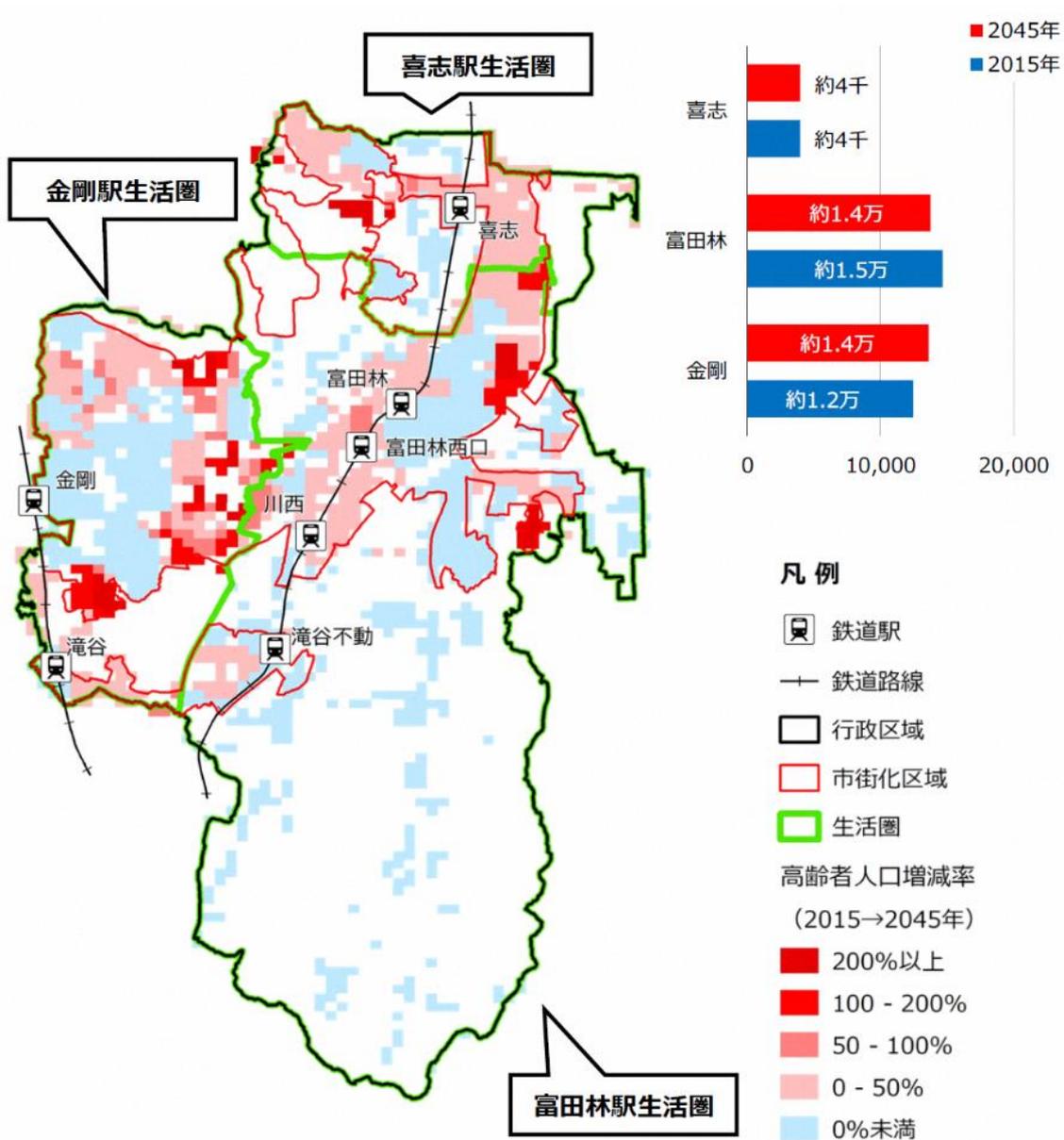
図. 地域ごとの主な移動手段



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

図. 地域ごとの買物先



資料: 立地適正化計画

図. 高年齢人口の見通し(平成 27(2015)年→令和 27(2045)年)

## オ. 交通手段(主体)ごとの適正な役割分担

### 【課題の背景】

#### バス路線どうしや送迎輸送との競合

路線バスのネットワークについては、レインボーバスも含め、金剛地区を中心に重複・競合する路線が存在しています。また、路線バスどうしの重複・競合だけでなく、市内に立地する複数の施設が実施している送迎輸送についても、路線バスと類似のルートで運行されているケースがあり、それぞれに運賃格差があることから、さらなる路線バスの利用者の減少を招いていることが指摘されています。

#### ニーズに応じた移動手段の確保

本市の市民の中には、公共交通の利用に不安を感じる障がい者や高齢者も多く、そのような人々が安心して移動できる環境を確保することは、行政および交通事業者の役割といえます。

また、本市の市内には、路線バスではアクセスできない公共施設や医療施設等が存在します。各交通サービスがそれぞれに適正な役割を担い、市民のニーズに応じた移動手段を確保することが求められます。

#### サービスに対する低い認知度

本市の市内で提供されているバスサービスについて、ルートや運行内容を知らない回答者が約5割となっています。したがって、現在の地域公共交通サービスが適正に利用されていないと考えられます。

### 【危惧される将来の姿】

#### 競合・重複による交通事業者の経営環境の悪化

利用者が減少傾向にあり、今後も厳しい利用状況が予測される中で、複数の交通事業者とともに、民間の送迎車両が競合・重複している環境が続くと、よりいっそう交通事業者の経営環境は厳しくなり、共倒れによる交通空白地の増加につながる可能性も危惧されます。

#### 既存サービスを有効に利用されない結果による廃止や減便

実際には、地域公共交通の利用に適したライフスタイルを有している市民でも、ルートや運行内容を知らないまま、ほかの手段を使っている可能性があり、このまま使われないままであれば、既存サービスを有効に利用されない結果による廃止や減便をせざるを得ない可能性が危惧されます。

### 【向き合うべき課題】

民間交通事業者による鉄道、路線バス、タクシー、本市が運営する移動サービスが充実・共存する中、それぞれのサービスが適切に認知され、『いかに、交通モードごとの適正な役割分担をしていくか』が、向き合うべき課題の1つとなっていきます。



資料：富田林市らくらくバスマップ

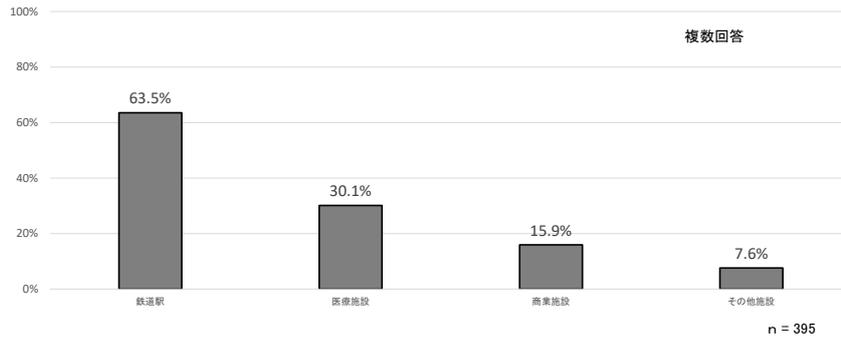
図．金剛地区におけるバス路線の状況

表．送迎輸送を実施している施設と主な発着地

	施設名称	主な発着地
教育施設	大阪芸術大学	喜志駅
	大阪大谷大学	金剛駅
	上宮太子高校	喜志駅、金剛駅
	初芝富田林中学・高校	滝谷不動駅、金剛駅
医療施設	一般財団法人成研会 結のぞみ病院	河内長野駅、汐ノ宮駅、富田林
	小川外科	楠風台、寿美ヶ丘、滝谷不動
	柏友クリニック	金剛駅
	大阪府済生会富田林病院	富田林駅、金剛駅、喜志駅、 大伴、彼方、須賀、錦織、青南台(堺市美原区)、 五軒家、加太、中野町、桜井町、喜志町、 別井、北大伴、甘南備
	PL病院 ※	さつき野(堺市美原区)、桜井町、清水町、川西、 美山台、錦ヶ丘、楠風台、楠町、 青南台(堺市美原区)、五軒家、藤沢台
その他	亀の井ホテル富田林	河内長野駅、汐ノ宮駅、富田林
	グランドホテル二葉	滝谷不動駅
	ビジネス inn 翠月	滝谷不動駅
	玉の家	滝谷不動駅
	料亭 門前屋	滝谷不動駅

※近鉄バス、南海バスの一部路線も送迎バスとして乗り入れ運行を実施

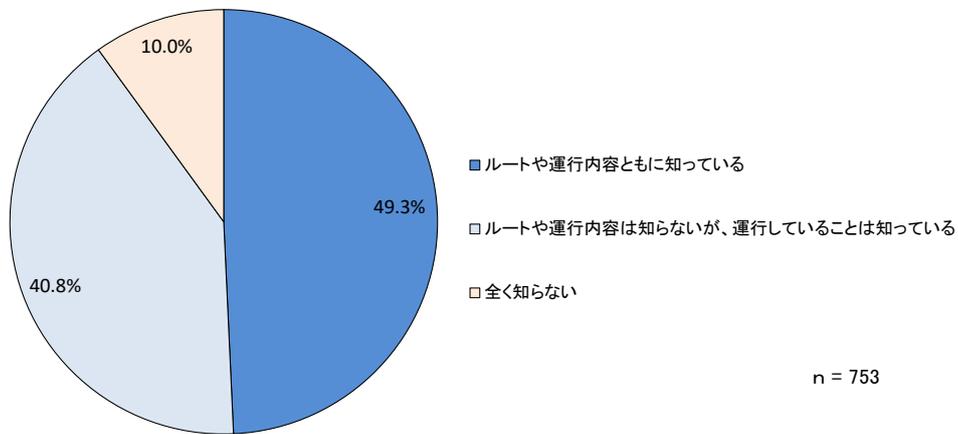
資料：施設 HP



※ 不明・未回答を除く割合

資料：令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

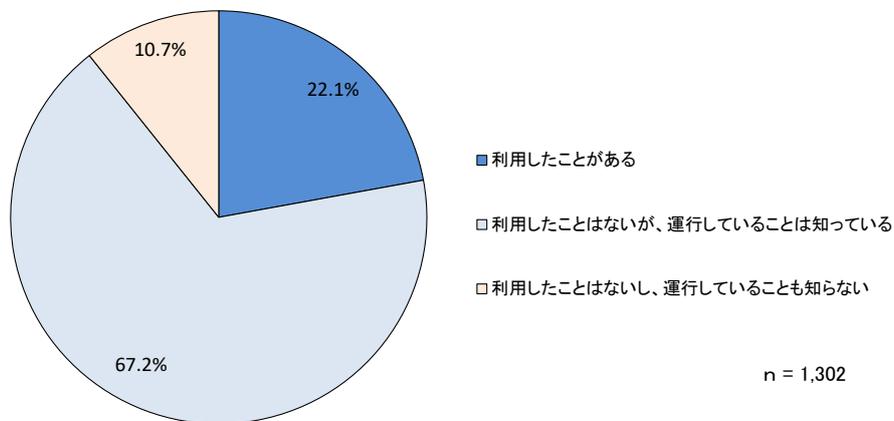
図. 利便性向上が望ましいタクシー拠点



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

図. 路線バスの認知状況



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：令和4(2022)年度 移動に関するアンケート調査

図. レインボーバスの利用状況と認知状況

## カ. 市民(地元企業含む)・交通事業者、行政の連携

### 【課題の背景】

#### 地域公共交通を支える財源制約

本市の財政面をみると、人件費・扶助費・公債費などの義務的経費は増加傾向にあります。平成26(2014)年からの40年間に要する公共施設等の更新費用は、総額2,766.6億円(年平均で69.1億円)と、過去の平均的投資的経費の2倍以上の予算が必要との試算となることが予想されています。

#### 公共交通を維持するための対策の必要性

公共交通のサービス低下が危惧されるなか、将来の公共交通を維持するため、公共交通の利用者である市民と行政が協力・負担し合う必要があると認識されています。また、より持続的な公共交通を維持するためには、沿線企業等による負担も必要と認識されています。

#### 民間交通事業者を取り巻く厳しい経営環境

民間交通事業者においても、前述したとおり、利用者減少や担い手不足などにより、経営環境が厳しくなっていることが指摘されています。そのため、民間交通事業者からは、公共交通の利用を促進するため、行政から市民に対する積極的な広報や、公共交通の利用を支援する施策の展開が求められています。

### 【危惧される将来の姿】

#### 地域公共交通の支え手の不在

地域公共交通については、民間交通事業者の「私」の努力によって、支えられてきた側面があります。コロナ禍の影響もあり、経営環境の悪化が指摘されており、「私」に頼るだけでは、本市から地域公共交通ネットワークがなくなっていく可能性も危惧されます。

また、「公」についても、財政状況の厳しさから、「公」だけでは十分に市民の移動を支えるネットワークを構築することはできず、「私」の撤退は市民が地域公共交通を利用ができない環境を生み出すこととなります。

### 【向き合うべき課題】

民間交通事業者の経営環境や、行政の財政状況が厳しくなっていくと予想される中で、『いかに、市民(地元企業含む)・交通事業者、行政が連携していくか』が、向き合うべき課題の1つとなっていきます。



## 4. 地域公共交通計画で目指すべき姿

### 4.1 目指すべき将来像

本計画の策定にあたっては、本市のまちづくりの理念や目指すべき将来像に基づいて、地域公共交通の課題に取り組んでいく必要があります。

本計画では、本市の最上位計画である「富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画」で示す交通に関する分野別施策の考えである「安全・安心で美しく快適なまちづくり」を目指すことを基本とします。そのうえで、本市の交通にかかるマスタープランとなる「富田林市交通基本計画」で示す交通政策の基本方針を踏襲し、本計画で目指すべき将来像を「すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち」とします。

#### 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

(参考 1) 富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画(策定:平成 29(2017)年)

総合ビジョンは、まちの将来像と、それをを目指すためのまちづくりの方向性を示したものであり、総合基本計画は、まちの将来像の実現に向けて必要な施策の方向と内容を示すものであり、これらは本市の最上位計画と位置付けられます。

本計画では、「ひとがきらめく! 自然がきらめく! 歴史がきらめく! みんなでつくる 笑顔あふれるまち 富田林」を将来像に掲げ、6 つの施策により、まちづくりの方向性を定めています。そのなかで、分野別施策 4「安全・安心で美しく快適なまちづくり」の 1 つとして、交通政策の推進が挙げられています。



資料:富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画(概要版)

図. 富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画の体系図

(参考 2) 富田林市交通基本計画(策定:平成 24(2012)年)

交通基本計画は、本市がめざすべき姿を実現することを念頭に、関連する他の分野も包含して“交通”に属する様々な施策を統合して明示するとともに、関連する各種計画と整合を図りながら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です。

本計画では、概ね 20 年後の交通の姿を展望しつつ、策定後 10 年間(令和 3(2021)年度まで)を短・中期として位置付けており、現在は後期に差し掛かっています。

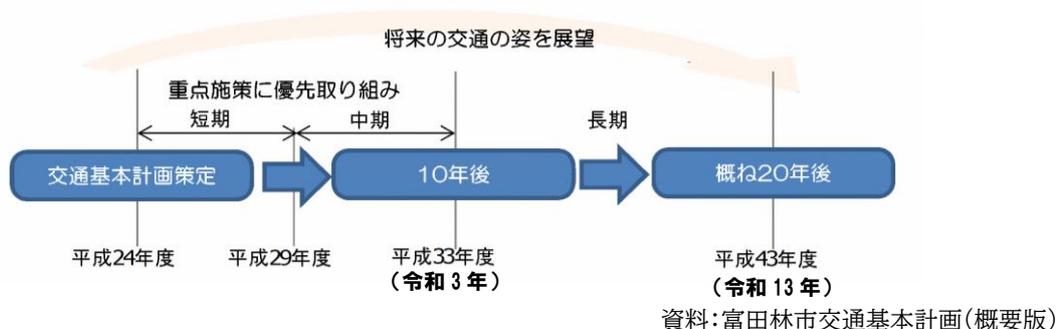


図. 富田林市交通基本計画の期間

本計画では、本計画で目指すべき将来像を「すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち」と定め、下記の6つの基本方針を定めています。

#### (富田林市交通基本計画の基本方針)

- ① 関係者が連携・協働して取り組む交通
  - ✓ 市民・地域・企業・交通事業者・行政が連携、協働して、より望ましい交通体系やサービスをつくり、施策を継続的に進めていく
- ② すべての市民が安全・安心・快適に移動できる交通
  - ✓ 誰もが公共交通を利用して必要な移動が可能な交通サービスの提供など、すべての市民のくらしを支える交通体系とサービスを構築していく
- ③ 円滑な移動・活動を支える交通
  - ✓ 複数の交通手段を利用するときの乗り換え、乗り継ぎを便利にするなど、市内の円滑な移動・活動を支える交通サービスの構築していく
- ④ まちの魅力・活力を創出する交通
  - ✓ 歴史、文化、伝統、自然環境などの地域資源へのアクセス性能の向上を図る
  - ✓ 市民の日常的な交流と、文化、芸術、スポーツなどの活動を活性化させるため交通施策を構築する
- ⑤ 環境にやさしい交通
  - ✓ 環境的に持続可能な交通をめざし、環境にやさしい交通施策を進める
- ⑥ 地域の特性に対応した交通
  - ✓ それぞれの地域が互いに特徴を持ちながら望ましい土地利用の実現を図るため、地域の特性に応じた交通体系やサービスを構築していく

## 4.2 基本的な方針

富田林市地域公共交通計画では、先に示した課題を踏まえ、目指すべき将来像を実現するための基本方針として、以下の4つを定めます。

### 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

#### 【関係する課題】

- 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

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、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、地域公共交通を将来にわたって維持していくことは、本市の目指すべき将来像である「すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち」を実現する根幹となることから、これら既存の地域公共交通ネットワークの維持を、本市の交通施策における最重要となる基本的な方針と位置づけます。

また、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、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。

### 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

#### 【関係する課題】

- 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

本市では今後、人口減少に伴う利用者の落ち込みも想定され、地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しさを増す中、既存のサービスレベルを維持することが容易でなくなる可能性があります。また、現在、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、交通手段(主体)ごとの適正な役割分担にも配慮しつつ、地域とともに、地域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。

### 基本的な方針Ⅲ 地域公共交通への理解醸成と利用

#### 【関係する課題】

- ウ. 自動車に依存しない生活環境・移動環境の構築
- オ. 市民(地元企業含む)・交通事業者、行政の連携

本市では、複数の交通事業者によって、既に面的なサービスが提供されているにもかかわらず、自動車を中心としたライフスタイルの定着など、地域公共交通を利用していない市民も多くなっており、これら既存の地域公共交通インフラが十分に活かされていない可能性があります。

地域の現状や声を踏まえながら、基本的な方針ⅠやⅡで実施する施策を通じ、地域公共交通ネットワークやサービスの充実を図るとともに、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り組みも進めます。

### 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

#### 【関係する課題】

- 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

本市では現在、鉄道 2 社やバス 3 社、複数のタクシー事業者によって、地域公共交通の骨格が形成されています。これらに加え、市内では、病院やその他施設による独自の無料送迎サービスが展開されています。

これらによって、路線の重複や競合が発生し、民間交通事業者の経営を圧迫していることが、地域連携サポートプランにおいても提案されています。本計画では、これらの無料送迎バスも含めて、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、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。

### 4.3 目標

計画の策定後、各主体が目指すべき将来像を共有し、同じゴールに向かって取り組むことが重要になります。そのため、3.2 で示した基本的な方針に基づく目標ならびに数値指標を設定します。

「第 2 期富田林市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における人口推計によると、目標年次の令和 9 (2027)年度には、令和元(2019)年度と比較して、人口が約 1 割減少すると予測されています。また、地域公共交通の利用者数等に関する目標値については、ここ数年の地域公共交通の利用者がコロナ禍の影響により、大幅に減少していることを考慮し、コロナ禍前の令和元(2019)年度の約 9 割と設定します。

表. 評価指標ならびに目標値

基本的な方針	評価指標		現状	目標値	検証時期	考え方
	I	サービスレベル	鉄道駅の数 <sup>※1</sup> (駅)	7	7	毎年 (実績値)
停留所の数 (停留所) <small>※レインボーバスを除く</small>			91	91	毎年 (実績値)	
利用者数		7 駅の乗降者数 <sup>※1</sup> (人/日、千人以下切上げ)	87,000 (2018 年度) 69,000 (2021 年度)	79,000 <small>※5</small>	毎年 (実績値)	生産年齢人口の減少等による公共交通利用者の減少が予測される中で、人口減少に応じた利用者数を維持する。
		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)	3,456,000 <small>※5</small>	毎年 (実績値)	生産年齢人口の減少等による公共交通利用者の減少が予測される中で、人口減少に応じた利用者数を維持する。
II		交通不便地域の数 (箇所)	8	5	2027 年度	多様なサービスの導入により、市内の交通不便地域を 5 に減らすことを目指す。
		市が運行する地域公共交通サービスの行政負担額 <sup>※2</sup> (万円/年、千円以下切上げ)	18,616,000 (2019 年度) 19,306,000 (2021 年度)	18,616,000	毎年 (実績値)	財政状況を鑑み、負担額の維持を前提に、交通不便地域へのサービス導入にかかる財源の活用も検討する。
III		市内で運行される路線バスサービスの認知度 <sup>※3</sup> (%)	49.1	70.0	2027 年度	情報発信を積極的に行うことで、認知度や利用頻度の改善を図る。
		市内で運行される路線バスサービスの利用頻度 <sup>※4</sup> (%)	42.8	60.0		

IV	無料送迎サービスと 既存地域公共交通の調整による 移動手段の提供 (件)	0	1	2027年度	既存の移動手段の一体となった 運用を目指す。
----	---	---	---	--------	---------------------------

※1:近鉄長野線喜志駅、富田林駅、富田林西口駅、川西駅、滝谷不動駅、南海高野線金剛駅、滝谷駅を対象

※2:令和元(2019)年度及び令和3(2021)年度におけるレインボーバスの収支より算出

※3:令和4(2022)年度に実施した移動に関するアンケート調査で、ルートや運行内容ともに知っている回答者

※4:令和4(2022)年度に実施した移動に関するアンケート調査で、利用頻度が「月数回程度」以上の回答者

※5:「第2期富田林市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における新たな人口推計値に基づく

## 5. 目指すべき姿を実現するための事業メニュー

富田林市地域公共交通計画で目指すべき姿を実現するための施策メニューを、3.2 で示した基本的な方針に基づき、整理します。

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

- I-A 東西の都市拠点を結ぶ幹線バス軸の形成
- I-B 鉄道駅周辺における取り組みとの連携
- 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

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

- Ⅱ-A 地域主導の地域公共交通の導入
- Ⅱ-B 高齢者等の移動支援の推進

基本的な方針Ⅲ 地域公共交通への理解醸成と利用

- 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
- Ⅲ-B 地域公共交通の必要性や乗り方に関する情報発信

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

- Ⅳ-A 既存の公共交通を活用するための仕組みづくりの構築
- Ⅳ-B バス停の改良と民間活力を活用した維持管理
- 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
- 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

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

I-A 東西の都市拠点を結ぶ幹線バス軸の形成						
○ 取り組み内容						
○路線バスの乗り継ぎ割引制度の導入						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 近鉄富田林駅と南海金剛駅の東西の都市拠点間を円滑に移動できる環境の実現に向け、路線バスの乗り継ぎ割引制度の導入に取り組みます。本取り組みの検討に際しては、異なる路線バス事業者による共同運行の可能性を視野に入れた検討を進めます。</li> </ul>						
○MaaS への取り組みの推進						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 多様なモビリティサービスの組み合わせや MaaS アプリ等の活用方策を検討し、東西方向を誰もが安心・安全・快適に移動できる環境の整備を進めます。</li> </ul>						
○ 実施主体						
富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(隣接市)
実施	支援	-	実施	-	-	連携
○ スケジュール(年度)						
令和 5 年(2023)	令和 6 年(2024)	令和 7 年(2025)	令和 8 年(2026)	令和 9 年(2027)	長期	
協議・検討	検討結果に基づき実施	→	→	→	→	

## I-B 鉄道駅周辺における取り組みとの連携

### ○ 取り組み内容

#### ○都市機能集約と公共交通の連携

- ✓ 公共交通のさらなる充実を図るため、拠点への都市機能集約など、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を目指します。

#### ○鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進

- ✓ 鉄道事業者等との連携の下、鉄道駅周辺におけるバリアフリー化など、安全・安心で居心地が良く快適に歩いて暮らせるまちづくりを推進します。
- ✓ 金剛地区施設等再整備基本構想に基づき、金剛駅周辺における魅力的なまちづくりを推進し、既存の交通資源の維持・活性化に繋がります。また、金剛地区の例をモデルに、他の地域への水平展開に努めます。

### ○ 実施主体

富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(隣接市等)
実施	-	連携	連携	連携	参画	連携

### ○ スケジュール(年度)

令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期
協議・検討	検討結果に基づき実施	→	→	→	→

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						
○ 取り組み内容						
○他市町村との連携強化						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 河内長野市、大阪狭山市、太子町、河南町及び千早赤阪村との連携強化を図り、広域的な視点で公共交通の活性化及び利便性向上に努めます。</li> <li>✓ あわせて、公共交通の活性化及び利便性向上に向けて、堺市が展開する美原区にかかる公共交通施策に本市も連携・協力していきます。</li> </ul>						
○民間路線バスに対する適切な支援体制の構築						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 市域を跨ぐ幹線軸となる路線について、国や府、隣接市町村と連携し、国等の補助事業を活用した支援を積極的に行います。</li> <li>✓ また、今後検討される交通不便地域等における公共交通サービスについて、国や府と連携して、国等の補助事業を活用した支援を積極的に行います。</li> </ul>						
○ 実施主体						
富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(隣接市)
実施	支援	連携	実施	実施	-	実施
○ スケジュール(年度)						
令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期	
適宜実施	→	→	→	→	→	



図. 路線バス運行図(地域間幹線系統対象路線バス他)

## 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

Ⅱ-A 地域主導の地域公共交通の導入						
○ 取り組み内容						
○地域特性に応じた新たな交通資源の導入検討						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ AI オンデマンド交通等を含め、地域・交通事業者・行政が相互に連携を図りながら、地域住民が主体となって、地域特性に応じた乗合タクシー等の新たな地域公共交通の導入について検討します。また、地域主導による新たな地域公共交通の導入を実現を促すため、地域の町会や自治会向けの(仮称)地域公共交通導入マニュアル(ガイドライン)を作成します。</li> </ul>						
○地域特性に応じた新たな交通資源の導入支援						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域主導により地域公共交通の導入の検討を進めている地域に対して、本格運行に向けて支援を行います。</li> </ul>						
○ 実施主体						
富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(隣接市)
支援	支援	-	連携	連携	実施	連携
○ スケジュール(年度)						
令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期	
協議・検討	検討結果に基づき実施	→	→	→	→	

## II-B 高齢者等の移動支援の推進

### ○ 取り組み内容

#### ○ 高齢者の免許返納の推進

- ✓ 高齢者による自発的な免許返納を促すため、警察等の関係機関との協力のもと、広報誌やウェブサイト等を用いた周知活動を行います。また、免許返納に伴う様々な生活課題について検討を行い、各地域の実情に応じた環境づくりを推進します。

#### ○ 高齢者や障がい者等への移動支援

- ✓ 免許返納後の高齢者や障がい者等の移動支援のため、交通事業者との連携のもと、鉄道・路線バス・タクシー等の運賃割引や運賃補助等の施策を推進します。

#### ○ 地域の輸送資源の活用

- ✓ 地域及び福祉部局や各施設関係者との連携により、地域の輸送資源に関する課題について協議・検討します。

### ○ 実施主体

富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他 (警察)
実施	支援	連携	連携	連携	連携	協力

### ○ スケジュール(年度)

令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)	長期
協議・ 検討	検討結果に 基づき実施	→	→	→	→

## 基本的な方針Ⅲ 地域公共交通への理解醸成と利用

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						
○ 取り組み内容						
○エコ通勤の推進						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 社会的なニーズに応じた地域公共交通のあり方を考える機会として、市職員が取り組むエコ通勤を、市民や企業等に拡大します。</li> </ul>						
○交通安全講習会等との連携						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 交通安全講習会や地域の高齢者向けの交通安全教室等の場を活用し、地域公共交通のあり方を考える機会を創出し、地域公共交通の利用を促進します。</li> </ul>						
○ 実施主体						
富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(警察)
実施	支援	連携	連携	連携	参画	協力
○ スケジュール(年度)						
令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期	
実施	→	→	→	→	→	

Ⅲ-B 地域公共交通の必要性や乗り方に関する情報発信						
○ 取り組み内容						
○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						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 高齢者や子ども向けに地域公共交通の乗り方教室等を開催し、地域公共交通の周知および利用を促進します。</li> <li>✓ 観光部局と連携し、市内外から人が集まるイベントを定期的に行い、来場者へ地域公共交通の乗り方の周知等を行うことにより、利用を促します。イベントの開催に際しては、交通事業者との連携により、各種イベントへの良好なアクセス環境の確保に努めます。</li> </ul>						
○バスマップの刷新						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 市が作成しているバスマップを、路線バスに加え、鉄道や商業施設や観光施設の情報等も盛り込んだマップとして刷新します。</li> </ul>						
○ 実施主体						
富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(隣接市)
実施	支援	協力	協力	協力	参画	-
○ スケジュール(年度)						
令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期	
検討・実施	→	→	→	→	→	

## 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

IV-A 既存の公共交通を活用するための仕組みづくりの構築						
○ 取り組み内容						
○既存の交通資源の維持・活性化						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 交通事業者による MaaS への取り組みやキャッシュレス化の支援を行います。また、運賃補助などにより、公共交通で移動しやすい環境作りに取り組みます。</li> </ul>						
○乗継利便性の向上						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域の交通結節点となる鉄道駅等において、自転車駐車場の整備や、運行情報等を表示するデジタルサイネージの設置等の支援を行うことにより、交通結節機能の強化に努めます。</li> </ul>						
○地域公共交通を補完する移動手段の確保						
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通を補完する移動手段として、既存の地域公共交通と連携した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を検討します。なお、これらの移動手段の利用者に対しては、交通ルールの普及活動に取り組みます。</li> </ul>						
○ 実施主体						
富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(警察)
実施	支援	実施	実施	連携	連携	連携
○ スケジュール(年度)						
令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期	
協議・検討	→	検討結果に基づき実施	→	→	→	

## IV-B バス停の改良と民間活力を活用した維持管理

### ○ 取り組み内容

#### ○バス停留所の環境改善

- ✓ 快適なバス待ち空間を確保するため、バス停上屋の設置や、ひと休みベンチ施策を推進します。また、デジタルサイネージの設置により、運行情報を分かりやすく示すことにより乗り継ぎ利便性の向上を推進します。
- ✓ また、バス停留所におけるバリアフリー化に努めます。

#### ○民間企業等との連携強化

- ✓ バスマップにおいて市内の店舗や企業のPRを掲載することにより、民間企業の活性化やバスマップの経費削減を目指します。また、提携企業との連携により、ネーミングライツの活用も視野に入れた地域公共交通施策の展開を検討します。

### ○ 実施主体

富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(隣接市)
実施	支援	-	連携	-	協力	-

### ○ スケジュール(年度)

令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期
協議・検討	検討結果に基づき実施	→	→	→	→

#### 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

##### ○ 取り組み内容

##### ○ 運行ルート、運賃の見直し

- ✓ 路線バスとの競合を解消するため、運行ルートの縮小や運賃格差の是正方策を検討します。

##### ○ 財源の効率化

- ✓ 路線バスの乗り継ぎ割引制度の導入や、レインボーバスの代わりとなる移動手段の導入など、現行のレインボーバスの廃止も含めて検討します。また、上記、レインボーバスの運行ルートの縮小や廃止により確保した財源を、東西方向の移動環境の整備や交通不便地域への対策に活用します。

##### ○ 実施主体

富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他(隣接市)
実施	支援	-	連携	-	-	-

##### ○ スケジュール(年度)

令和5年(2023)	令和6年(2024)	令和7年(2025)	令和8年(2026)	令和9年(2027)	長期
協議・検討	検討結果に基づき実施	→	→	→	→

#### 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

##### ○ 取り組み内容

##### ○市民のニーズの把握

- ✓ 市民ニーズの把握のため、施設関係者等との協力のもと、施設送迎バスの利用者にアンケート調査等を実施します。

##### ○地域公共交通と施設送迎バスの役割の明確化

- ✓ アンケート調査の結果を踏まえ、地域公共交通と施設送迎バスとの競合を避けるため、施設送迎バスの路線バスへの統廃合や、路線バスによる施設等敷地内への乗り入れの可能性について検討します。また、多様化する市民ニーズの掘り起こしのため、施設送迎バスの利用状況の調査も実施しながら、役割の明確化に努めてまいります。

##### ○施設送迎バスにおける補助金等財源のあり方の検討

- ✓ 地域公共交通との競合を避け、地域公共交通サービスの維持のためにも、施設ごとに送迎バスを運行したり、運行経費を補助したりする方策から、地域公共交通の活用を検討する方策へ転換するよう、各施設へ促していきます。

##### ○ 実施主体

富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他 (施設関係者等)
実施	支援	-	連携	-	連携	連携

##### ○ スケジュール(年度)

令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)	長期
協議・ 検討	→	検討結果に 基づき実施	→	→	→

## 6. 計画の推進に向けた取り組み

富田林市地域公共交通計画で策定した交通まちづくりの実現には、計画期間(5年)において、着実な取り組み、継続的な評価・見直しが必要となります。そのためには、施策の達成状況について、定期的に調査・分析及び評価を行う仕組みづくりが重要となっていきます。本計画において、PDCAサイクルを定めるとともに、上位・関連計画の動き等、まちづくり全体と本計画での取り組みの整合性も踏まえながら、適宜、評価・検証を行うこととします。また、その評価結果を踏まえ、必要に応じて、計画の適切な見直しを行います。

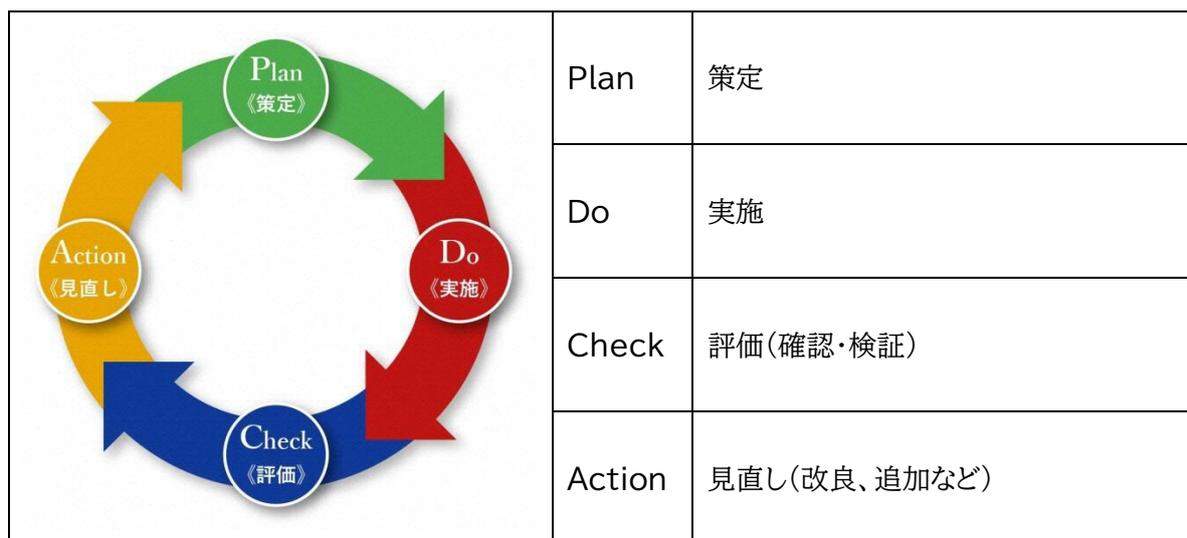


図. PDCAサイクルのイメージ

なお、本市では、計画の策定後に関連部局と連携し、以下のとおり、計画の進行状況を管理・確認するとともに、計画の見直しを図っていくことを予定しています。

表. 進行管理のイメージ

担い手	各主体における取組内容
富田林市交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体的な進捗管理</li> <li>・定期的な評価・検証</li> <li>・中間見直し(令和7(2025)年度)</li> <li>・最終的な評価・検証(令和9(2027)年度)</li> </ul>
関連主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各施策の実施</li> <li>・各施策の進捗管理、見直しの検討(適宜)</li> </ul>