SDGs未来都市
富田林
ACT FOR 2030

富田林市地域公共交通計画（本編）

令和 5（2023）年度～令和 9（2027）年度

令和5（2023）年3月

とんだばやし
富田林市
Tondabayashi City

あいさつ

本市の公共交通は、富田林のまちづくりとともに発達し、市民の暮らしに欠かせない移動手段として大きな役割を果たしています。

しかしながら、近年、我が国では人口減少や少子高齢化の進展など社会情勢の変化や、慢性的な乗務員不足に加え、昨今の燃料費の高騰など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しております。私たちが生活を営む上で“移動”は欠かせないものですが、全国的には路線の見直し、減便・廃線等を余儀なくされている地域もあります。

そのような中、本市が平成 24（2012）年に策定した「富田林市交通基本計画」において掲げている「すべての市民が安全に安心して快適に移動できるまち」という目指すべき将来像を具現化するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく富田林市交通会議において議論を重ね、このたび、「富田林市地域公共交通計画」を策定いたしました。

今後は、この計画に基づき、本市の貴重な交通資源である公共交通を守り、未来に繋げていくとともに、高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい交通ネットワークをつくるため、利用者である市民、サービスの提供者である公共交通事業者、市をはじめとする行政機関等、公共交通に関わるすべての主体がともに手を携え、より良いまちづくりの実現に向けて取り組んでまいります。

結びにあたりまして、本計画の策定にあたり、ご尽力を賜りました富田林市交通会議の委員の皆様をはじめ、アンケート調査やワークショップなど様々な形でご協力いただきました市民の皆様及び関係各位に心より感謝申し上げます。

令和5（2023）年3月

富田林市長

吉村 善美

【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 6
2.1. 地域特性 6
2.2. 移動環境 20
2.3. 上位・関連計画(まちづくりの方向性) 34
2.4. その他 地域公共交通を取り巻く環境 42
3. 地域公共交通計画で向き合うべき課題 47
4. 地域公共交通計画で目指すべき姿 70
4.1 目指すべき将来像 70
4.2 基本的な方針 73
4.3 将来ネットワーク 75
4.4 目標 79
5. 目指すべき姿を実現するための事業メニュー 81
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 82
Ⅰ-B 鉄道駅周辺における取組との連携 84
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 86
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 89
Ⅱ-B 高齢者等の移動支援の推進 90
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 92
Ⅲ-B 地域公共交通の必要性や乗り方に関する情報発信 93
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 既存の地域公共交通を活用するための仕組みづくりの構築 95
Ⅳ-B バス停の改良と民間活力を活用した維持管理 96
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 97
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 98
6. 計画の推進に向けた取組 99

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います。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組

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組の促進を図る等、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組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組が主であり、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。

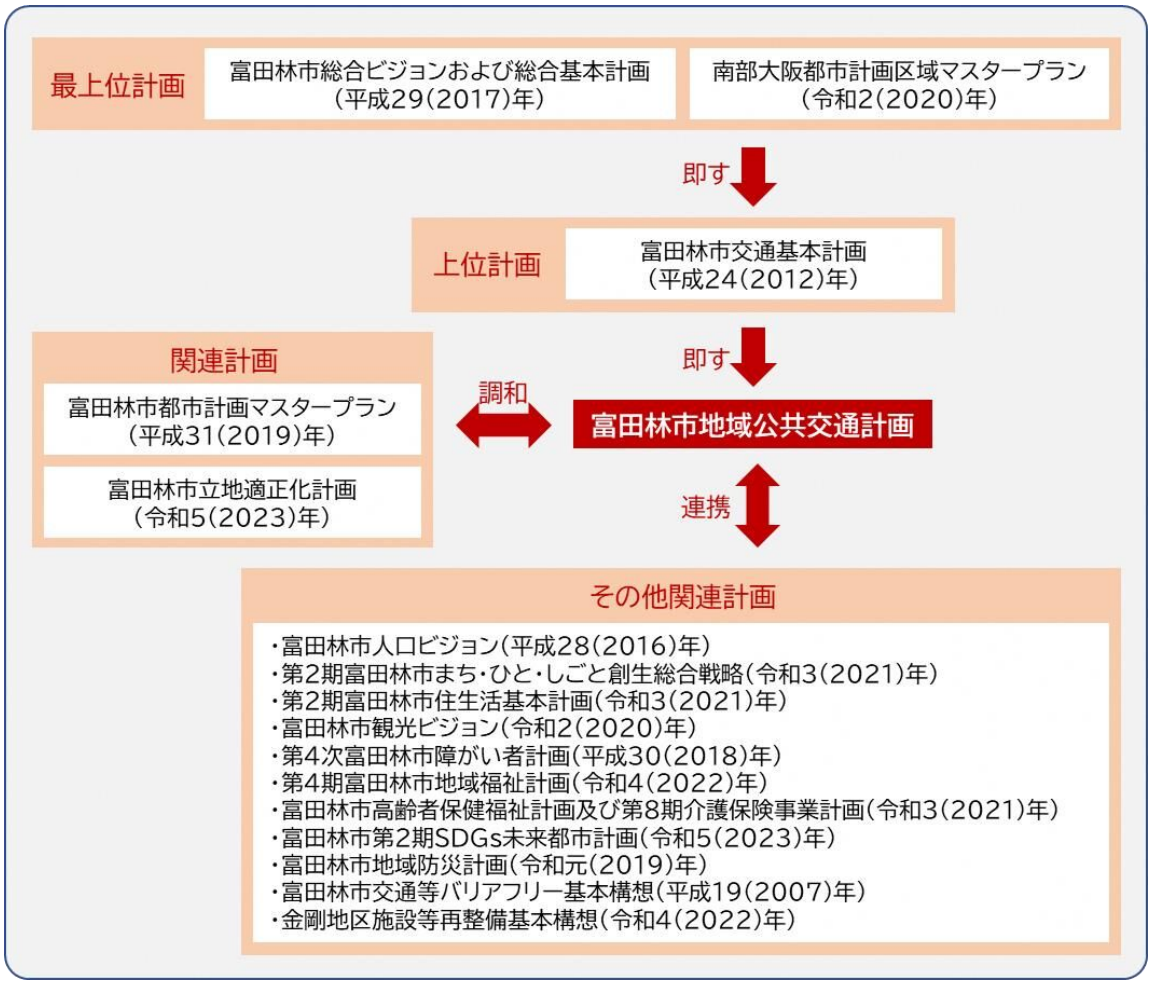
したがって、交通にかかわる各主体、すなわち、利用する地域の市民、サービスを提供する交通事業者、そして市をはじめとした行政等の関係者が、望ましい姿を改めて共有していく必要があります。これらの望ましい姿を共有したうえで、それぞれの役割を再認識し、他者任せではなく、自分たちの問題と捉え、それぞれができることを理解し、総合的に地域公共交通政策を展開していくための道しるべを示すことが、このたび「富田林市地域公共交通計画」を策定することの意義・目的となります。

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。



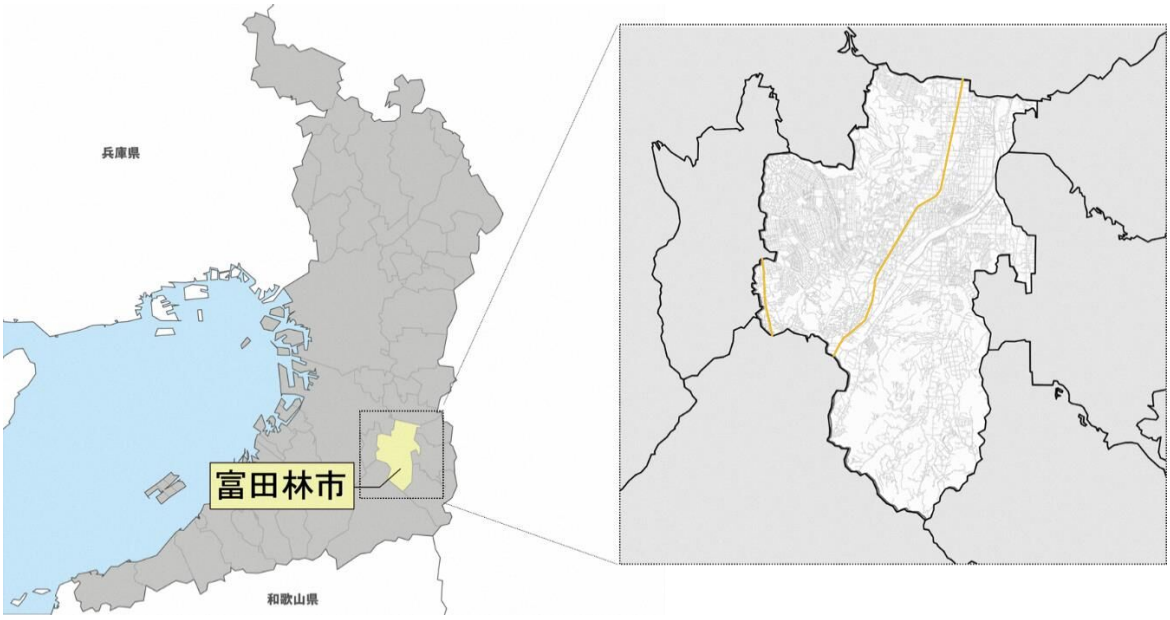
図．計画の位置づけ

（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組を記載するもの

＜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

（4）SDGs（持続可能な開発目標）との関わり

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」で示された令和 12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。SDGsは、すべての国を対象に地球上の「誰一人取り残さない」社会の実現を目指す世界共通の目標として、17 のゴールと 169 のターゲット（達成基準）から構成され、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題に対する総合的な取組を示しています。

本市では、令和元（2019）年に、「富田林版 SDGs 取組方針」を策定し、市政の各分野に SDGs の要素を反映した取組を進めています。

本計画では、SDGs の 17 のゴール（目標）のうち、以下の 5 つのゴール（目標）が関連していますが、本計画を着実に取組むことで、これらの目標達成に寄与することになります。

目標3　すべての人に健康と福祉を
あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する

目標9　産業と技術革新の基盤をつくろう
強靭（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る

目標 11　住み続けられるまちづくりを
包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

目標 13　気候変動に具体的な対策を
気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる

目標 17　パートナーシップで目標を達成しよう
持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

2. 地域公共交通計画を取り巻く状況

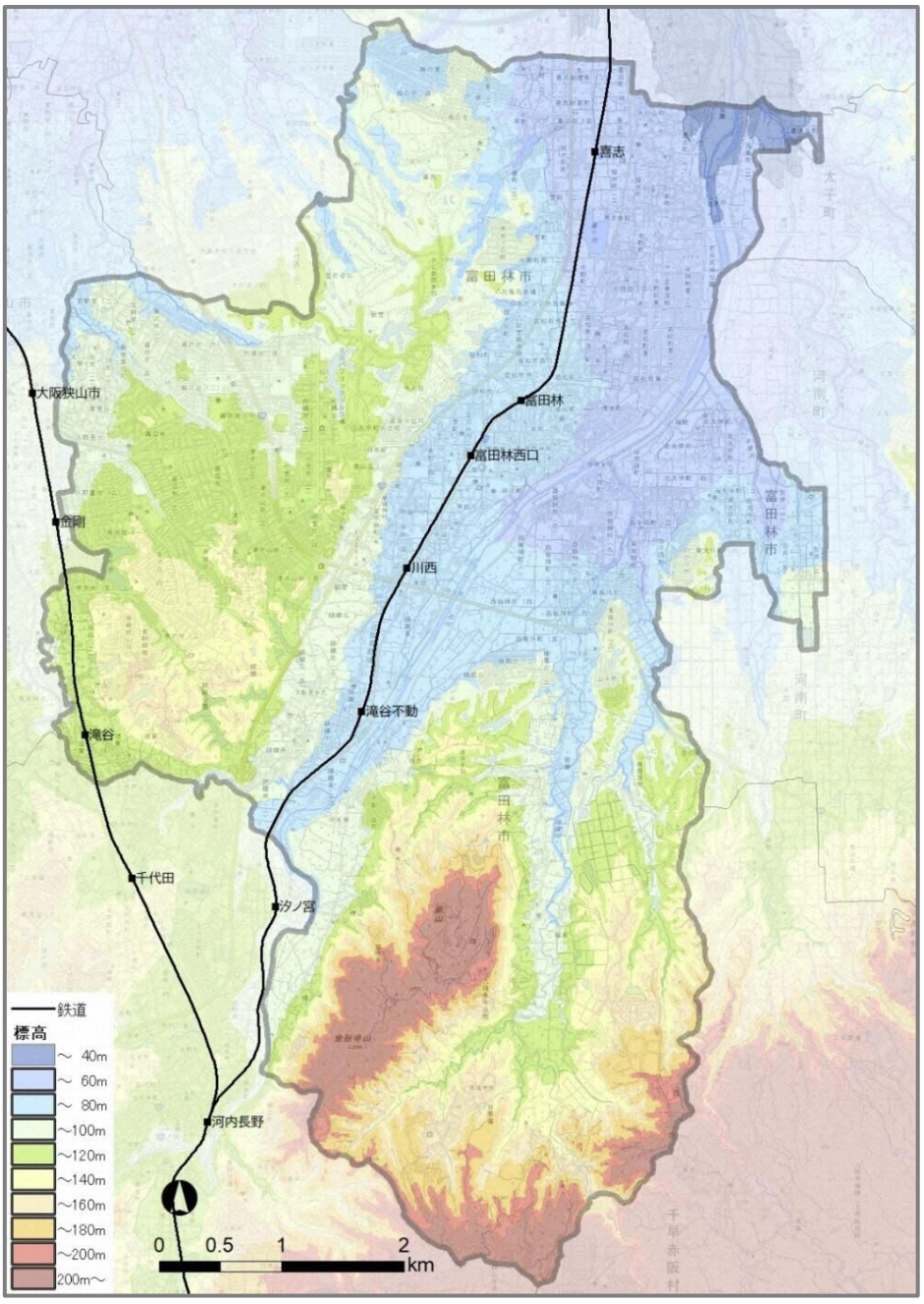
2.1. 地域特性

2.1.1 地勢

（1）地形

本市は大阪府の中心部から約 20 ㎞の東南に位置し、市域は東西約 6.4 ㎞、南北約 10.1 ㎞、総面積は 39.72 ㎢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。



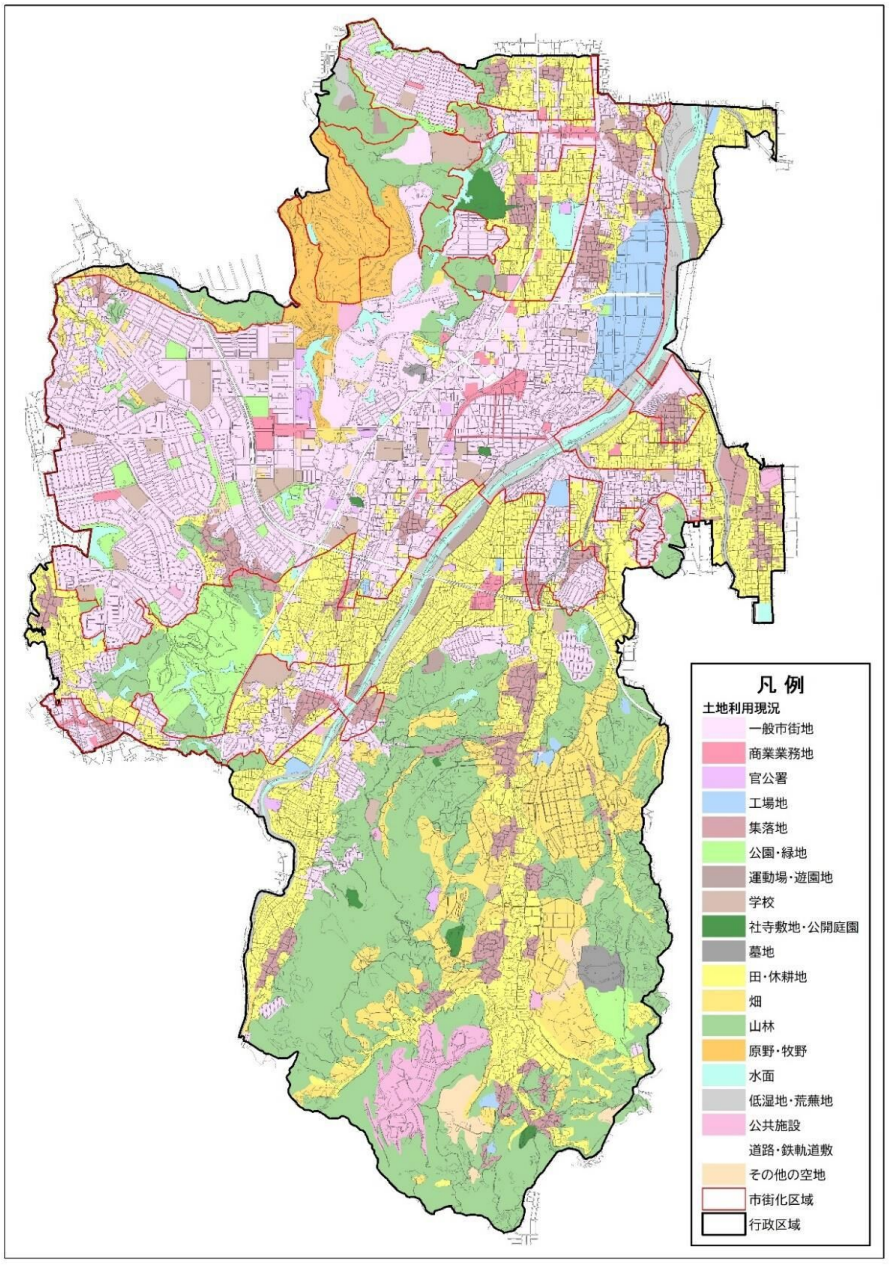
資料：国土地理院

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

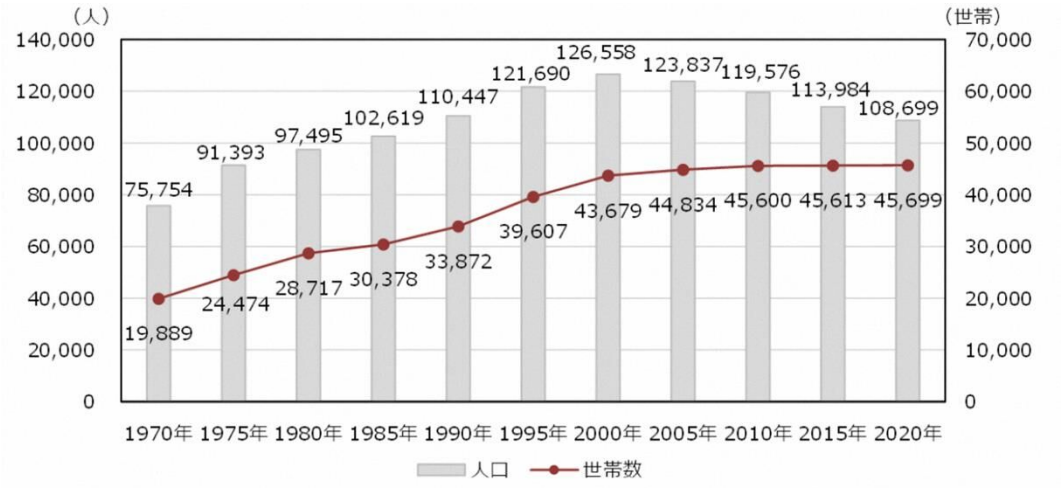
図．土地利用現況

2.1.2 人口特性

（1）市全体の人口

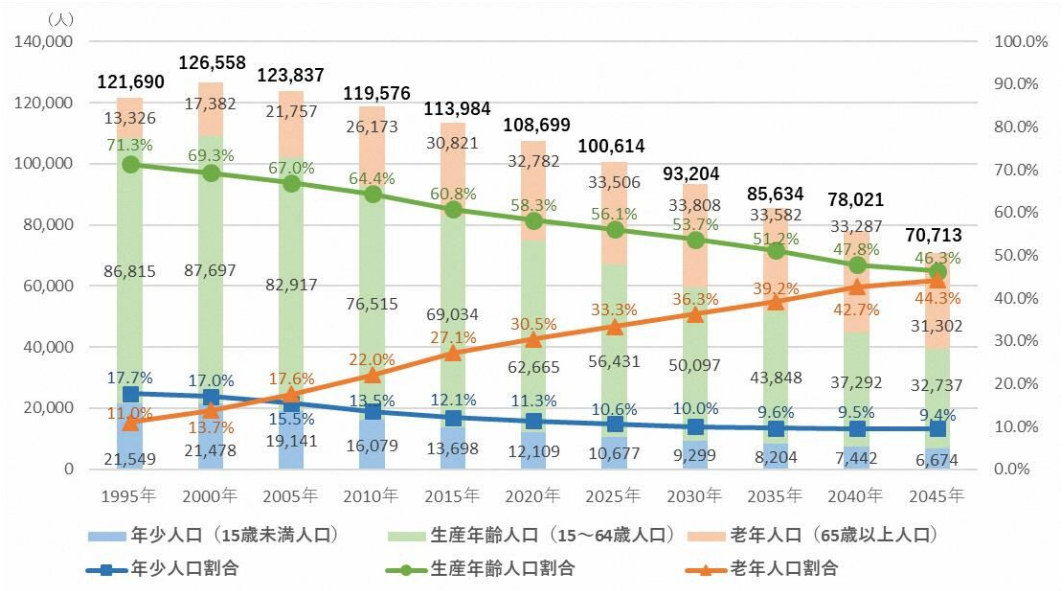
本市の人口は既にピークを過ぎて減少傾向にあり、令和 27(2045)年には平成 27(2015)年時点に比べて約 4 割も減少することが予測されます。また、令和 27(2045)年には、老年人口割合が約 44.3%に上昇する見込みとなっています。

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。



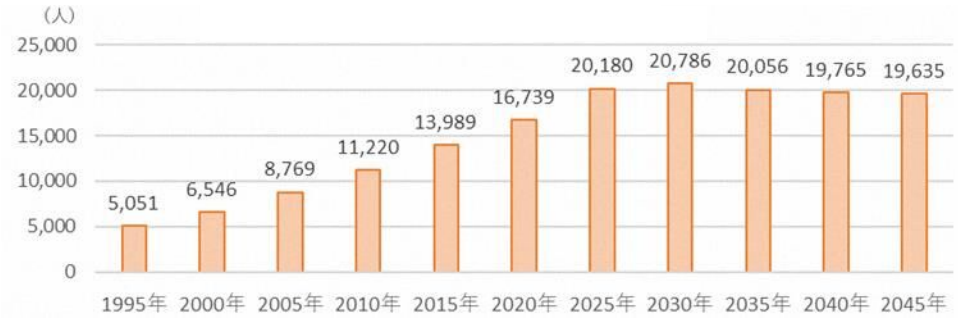
資料：国勢調査

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）



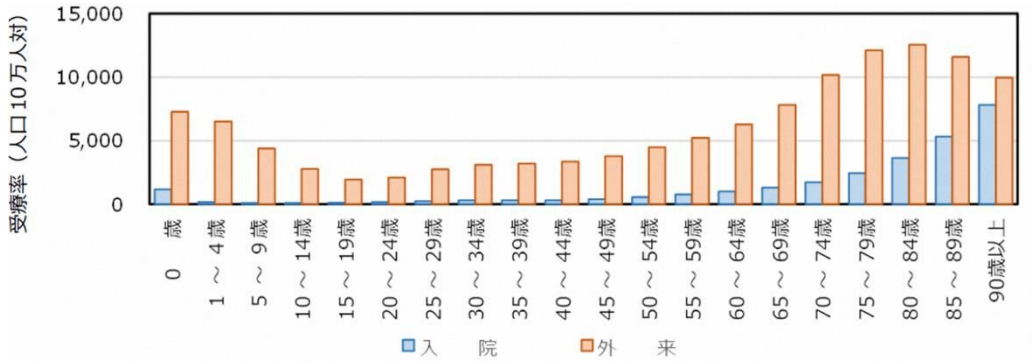
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和 2（2020）年までは実数値）

図．後期高齢者人口の推移と見通し（本市）

（参考）

〇医療と年齢の関係

- 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。

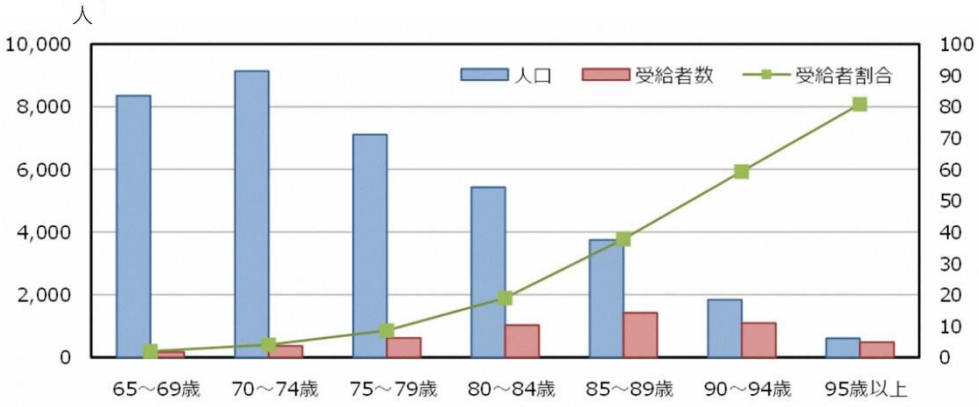


資料：厚生労働省

図．年齢階級別の受療数

〇介護と年齢の関係

- 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。



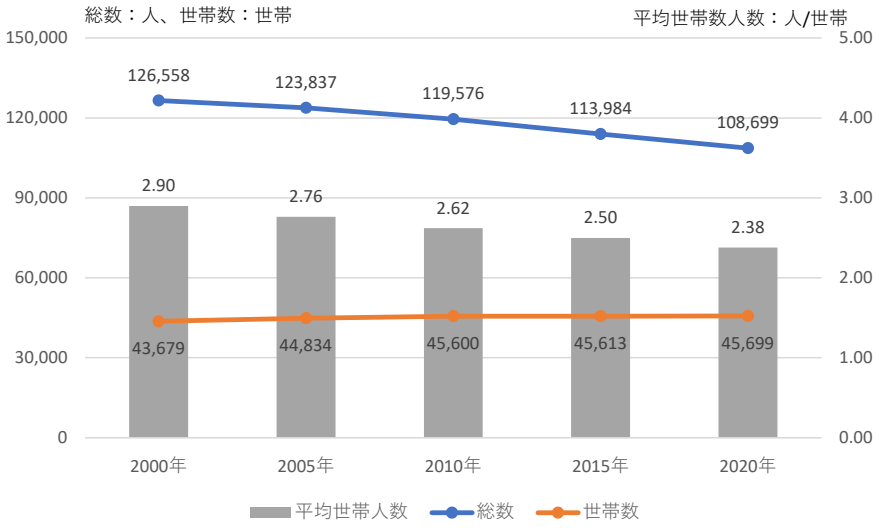
資料：国勢調査

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

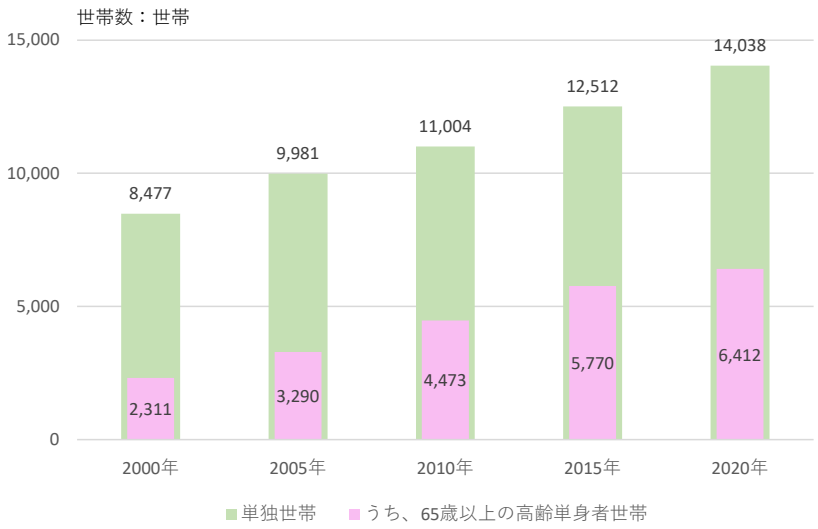
人口は減少局面となっていますが、世帯数は増加が続いています。1世帯あたりの世帯人数は、平成 12(2000)年に 2.90 人/世帯だったものが、令和 2(2020)年には 2.38 人/世帯まで減少しています。

また、同居者どうしで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。



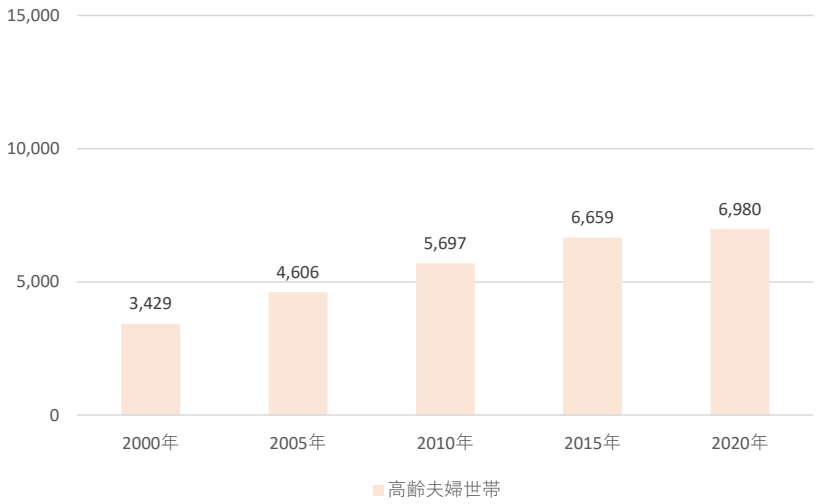
資料：国勢調査

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※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

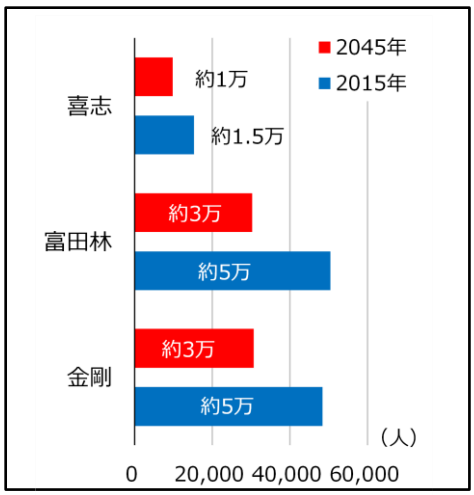
① 総人口の動向

平成 27(2015)年～令和 27(2045)年の人口増減率は、市街化区域内のほとんどで減少となっています。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。

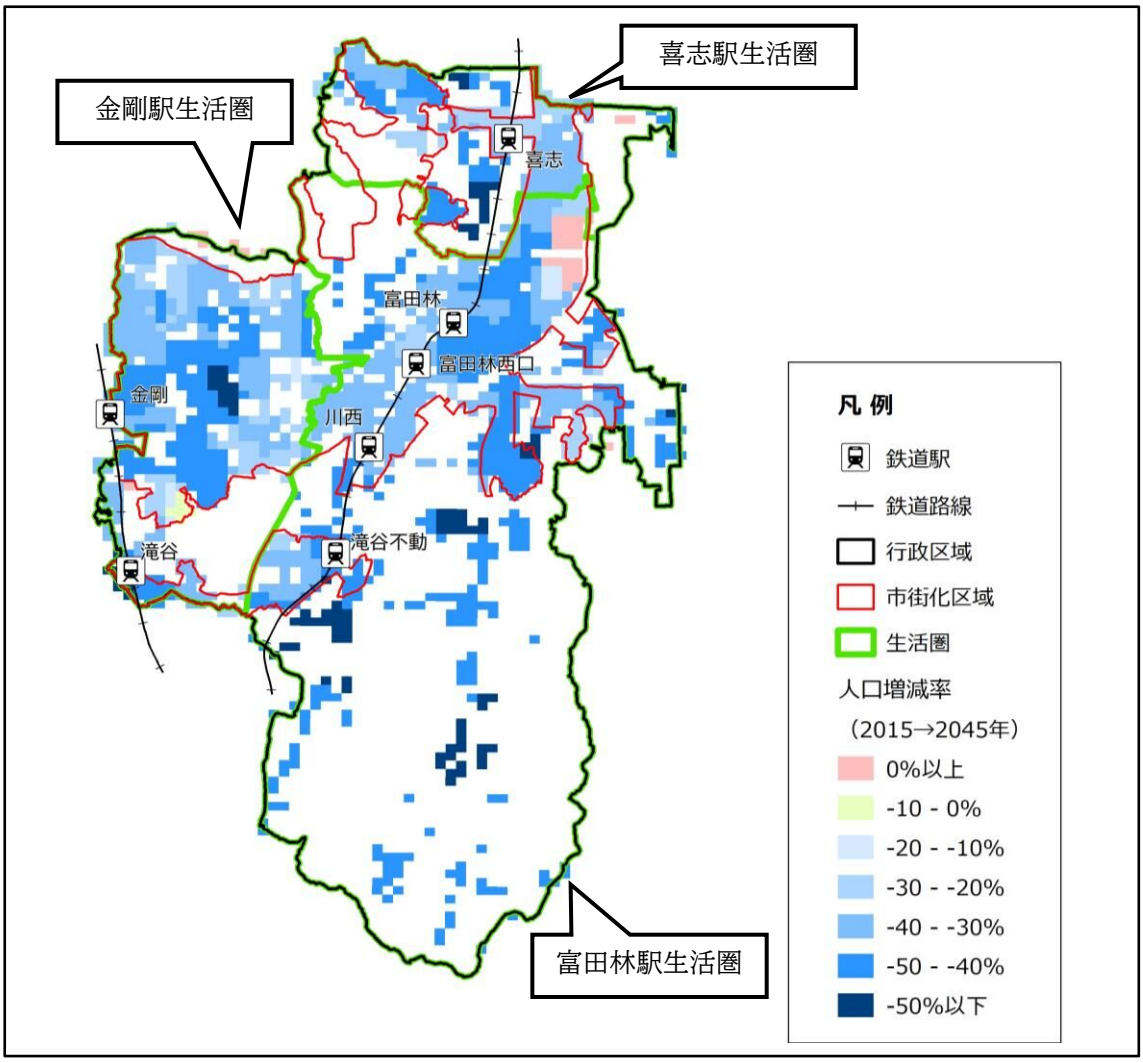
生活圏※ごとの動向は、3 つの生活圏ともに大きく減少しますが、特に、富田林駅生活圏での減少が著しく、令和 27(2045)年までに約 40%の減少が見込まれます。

※ 富田林市都市計画マスタープランで市域を 8 地域に区分したものを、富田林市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

■ 生活圏別総人口の見通し
平成 27(2015)年→令和 27(2045)年



■ 総人口の増減率 平成 27(2015)→令和 27(2045)年 100m メッシュ



資料：富田林市立地適正化計画

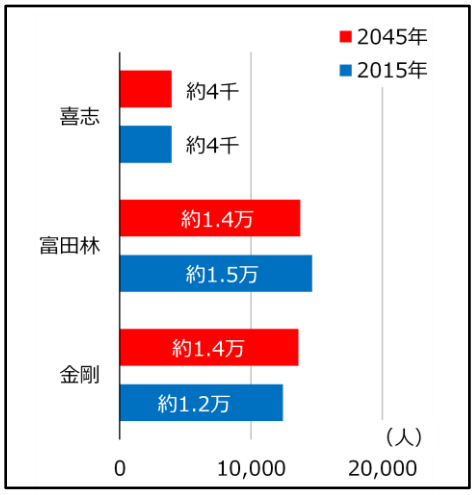
図. 生活圏別の総人口の見通し

② 高齢者人口の動向

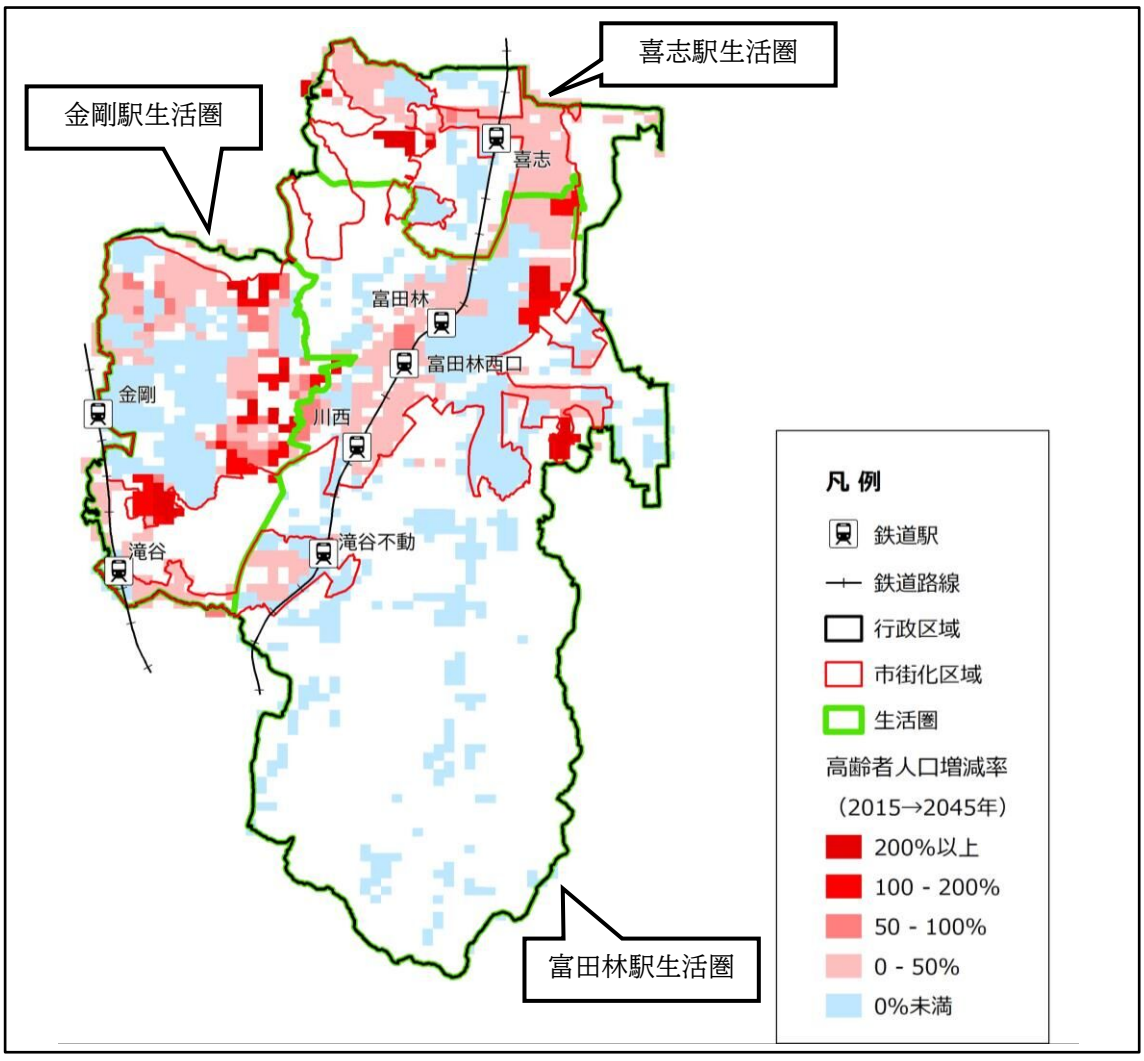
平成 27(2015)年～令和 27(2045)年の高齢者人口増減率は、市街化区域内で増加地区と減少地区が半数程度となっています。鉄道駅周辺では増加率が高く、金剛駅周辺で先に開発された金剛地区は減少、金剛東地区は増加率が特に高くなっています。

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 17%増、富田林駅生活圏は約 6%減少することが見込まれます。

■ 生活圏別高齢者人口の見通し
平成 27(2015)年→令和 27(2045)年



■ 高齢者人口の増減率　平成 27(2015)年→令和 27(2045)年　100m メッシュ



資料：富田林市立地適正化計画

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

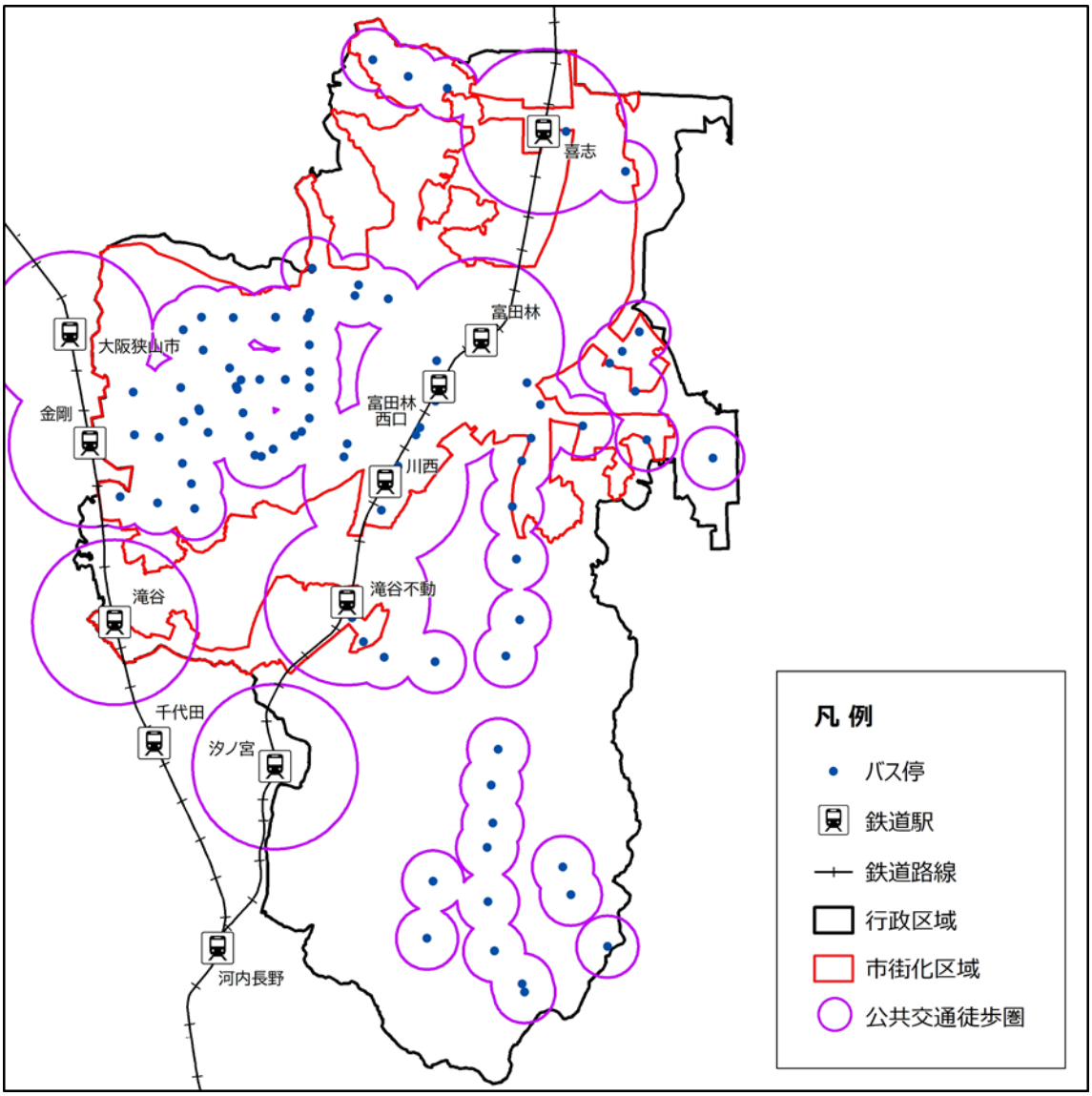
公共交通徒歩圏※に居住する市民の割合は、平成 27(2015)年において、約 80%程度となっており、約 2 割の市民が公共交通徒歩圏外で生活しています。

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：富田林市立地適正化計画



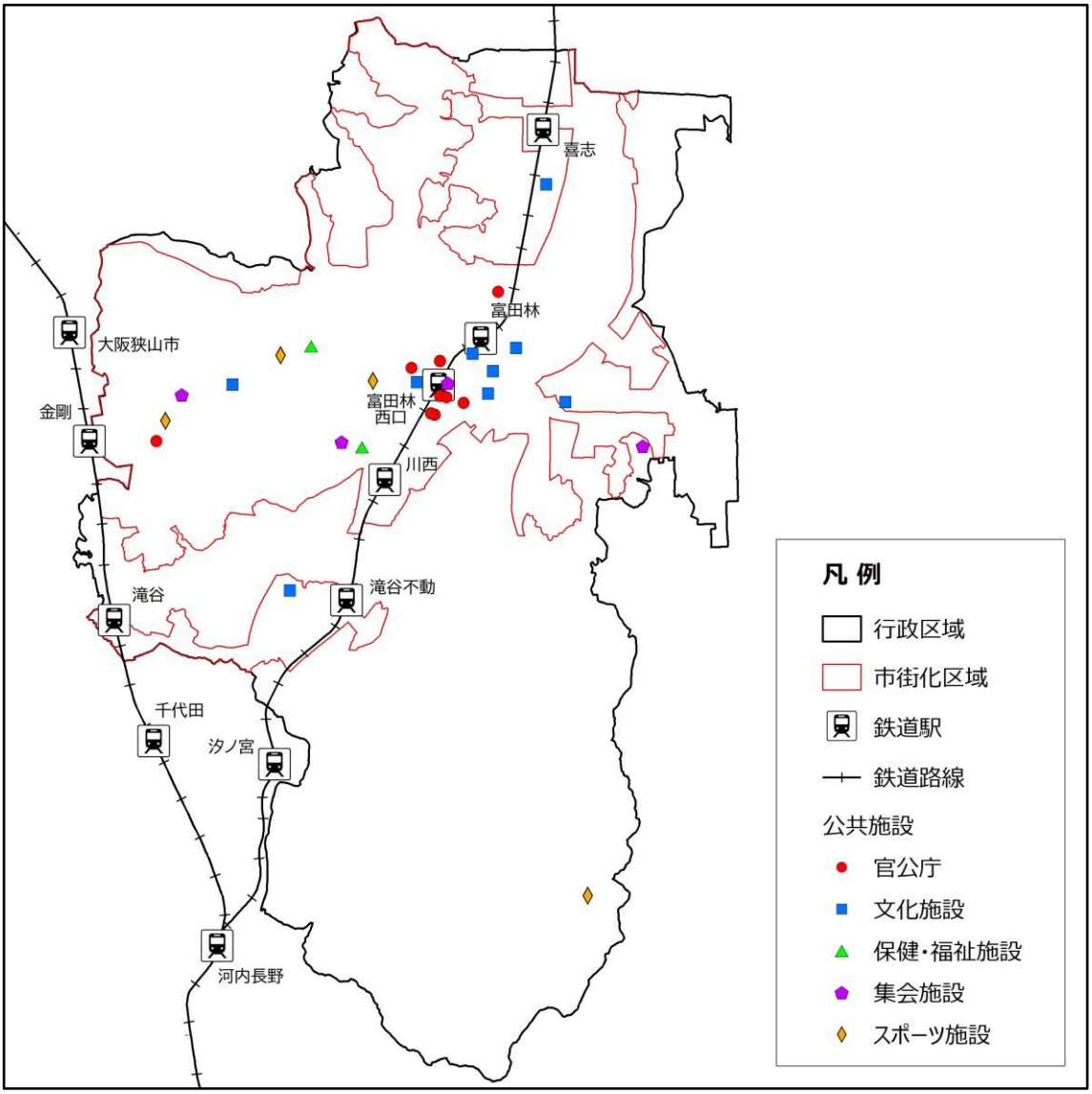
資料：富田林市立地適正化計画

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：富田林市立地適正化計画

図．主な公共施設の分布

（2）商業施設

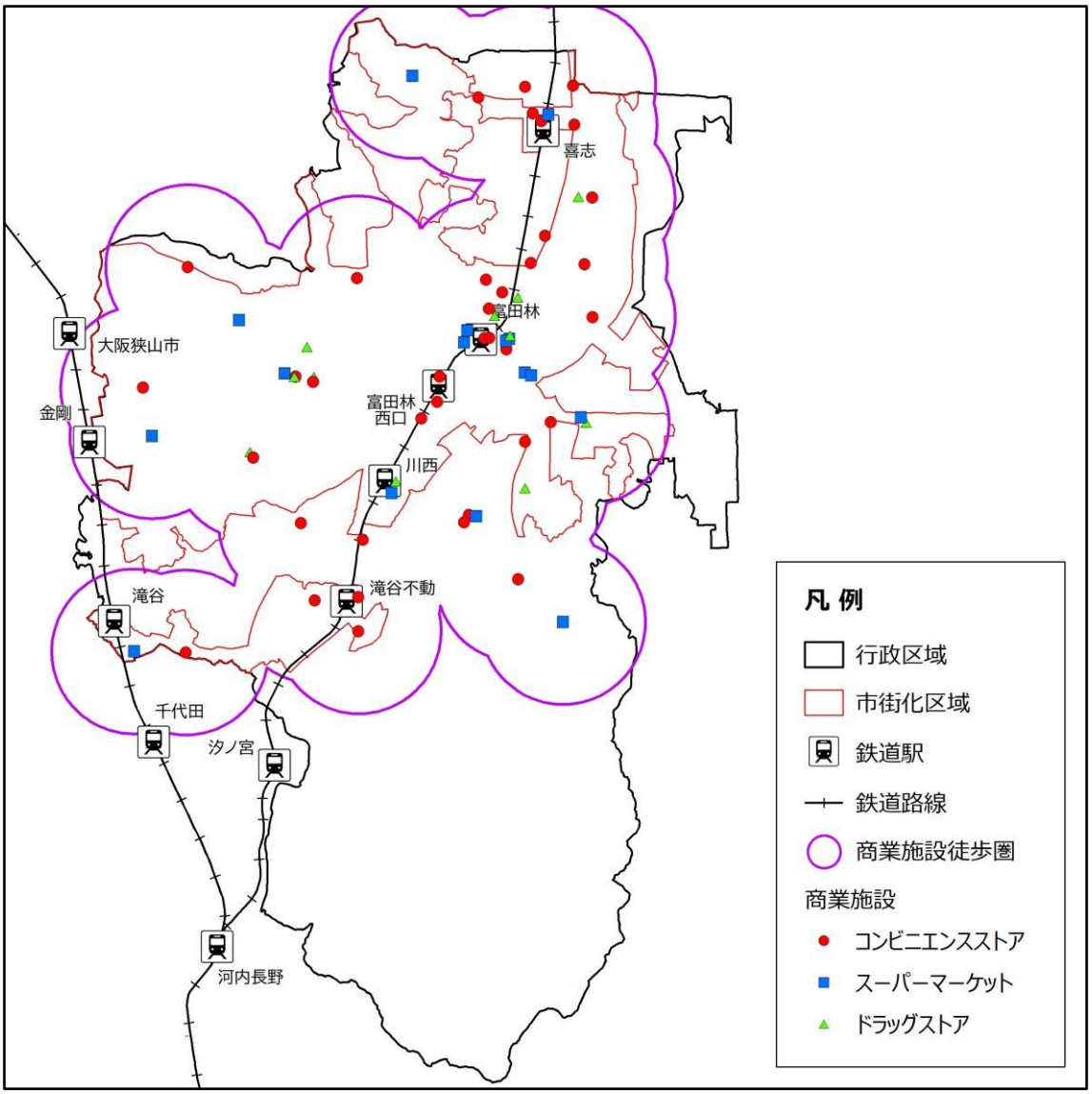
商業施設は、市街化区域内を中心に点在しており、商業施設の徒歩圏に居住する住民の割合は、約 92.5%となっています※。ただし、市南部には立地がみられません。

表．商業施設の徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
商業施設徒歩圏人口	105,445 人
商業施設徒歩圏人口／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：富田林市立地適正化計画



資料：富田林市立地適正化計画

図．商業施設の分布

（3）医療施設

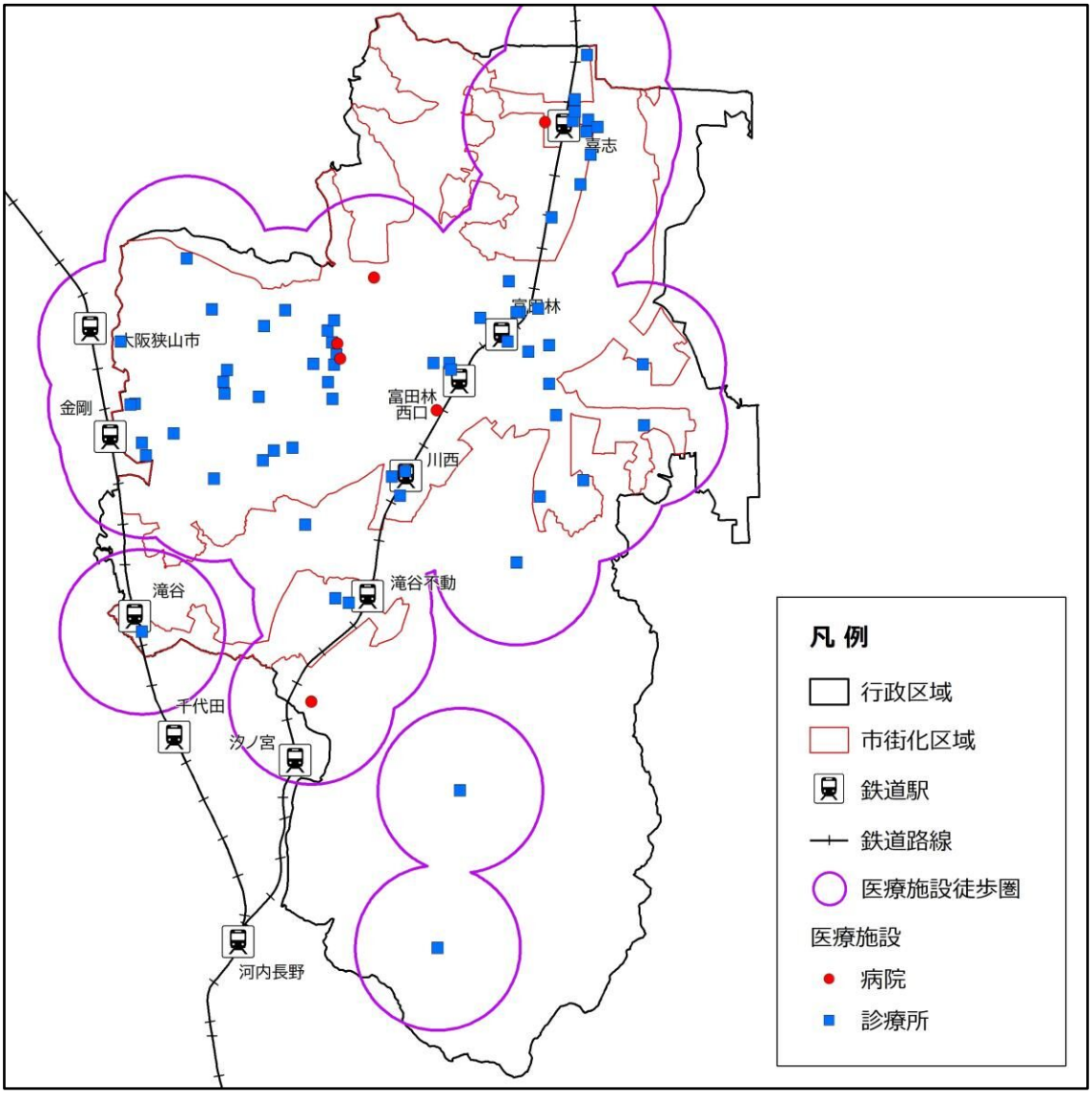
医療施設は、市街化区域内を中心に点在しており、医療施設の徒歩圏に居住する住民の割合は、約 93.7%となっています※。

表．医療施設の徒歩圏人口

	平成 27(2015)年
医療施設徒歩圏人口	106,859 人
医療施設徒歩圏人口／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：富田林市立地適正化計画



資料：富田林市立地適正化計画

図．医療施設の分布

（4）高齢者福祉施設

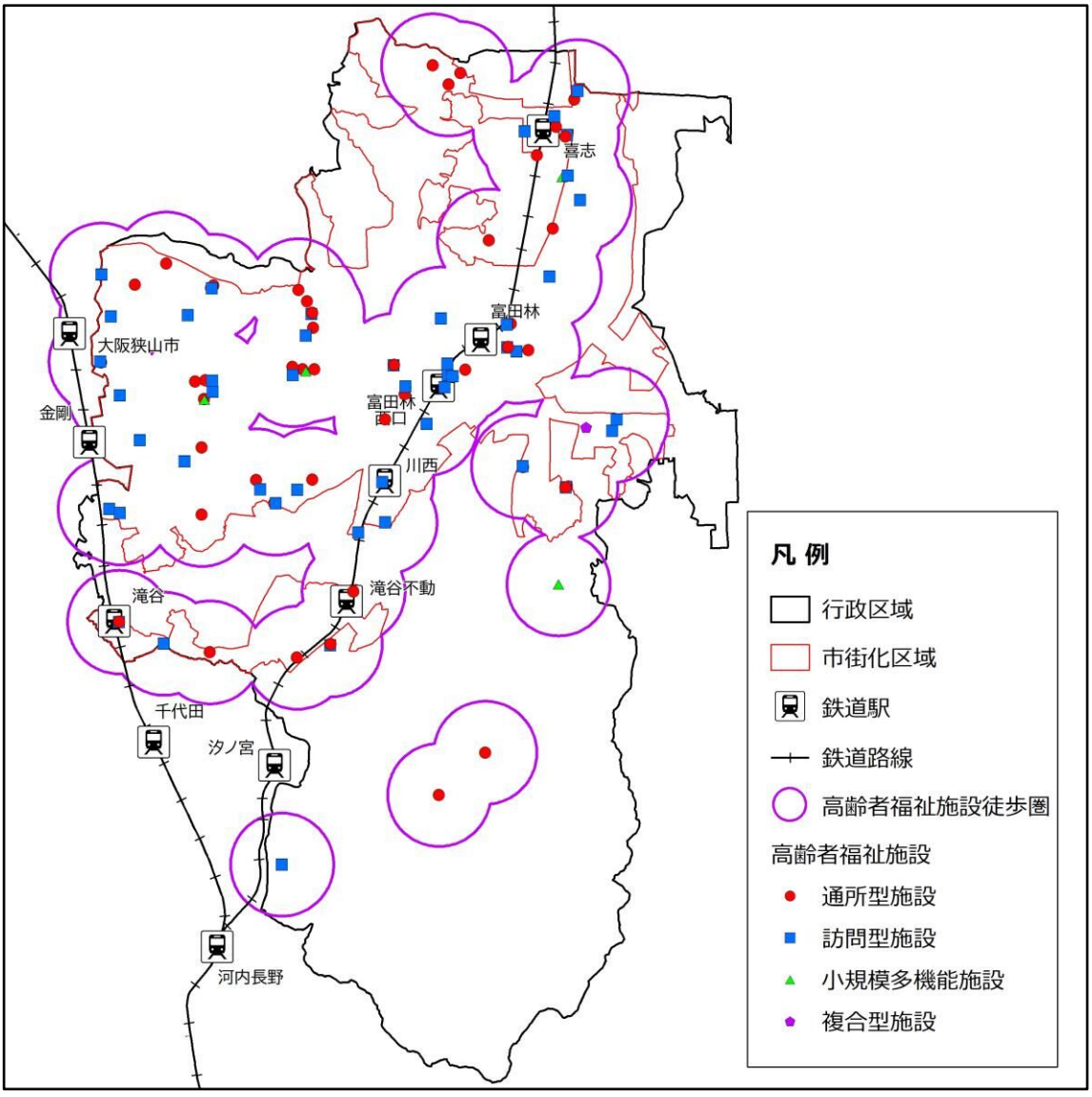
高齢者福祉施設は、市街化区域内を中心に点在しており、高齢者福祉施設の徒歩圏に居住する65歳以上の住民の割合は、約87.1%となっています※。

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
高齢者福祉施設徒歩圏高齢者人口／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：富田林市立地適正化計画



資料：富田林市立地適正化計画

図．高齢者福祉施設の分布

（5）子育て関係施設

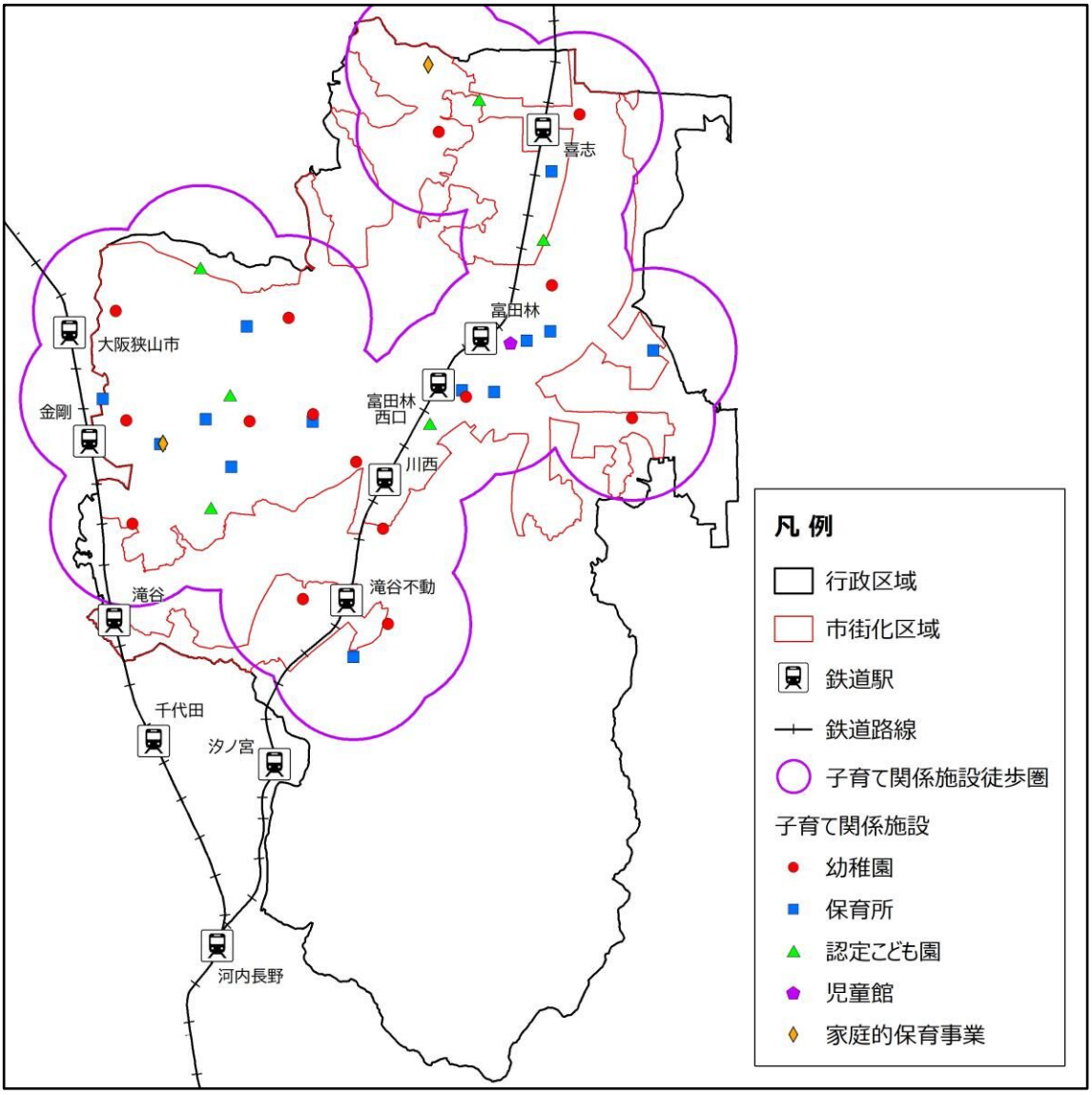
子育て関係施設は、市街化区域内を中心に点在しており、子育て関係施設の徒歩圏に居住する 0～4 歳の住民の割合は、約 91.8%となっています※。

表.　子育て関係施設の徒歩圏人口

	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：富田林市立地適正化計画



資料：富田林市立地適正化計画

図. 子育て関係施設の分布

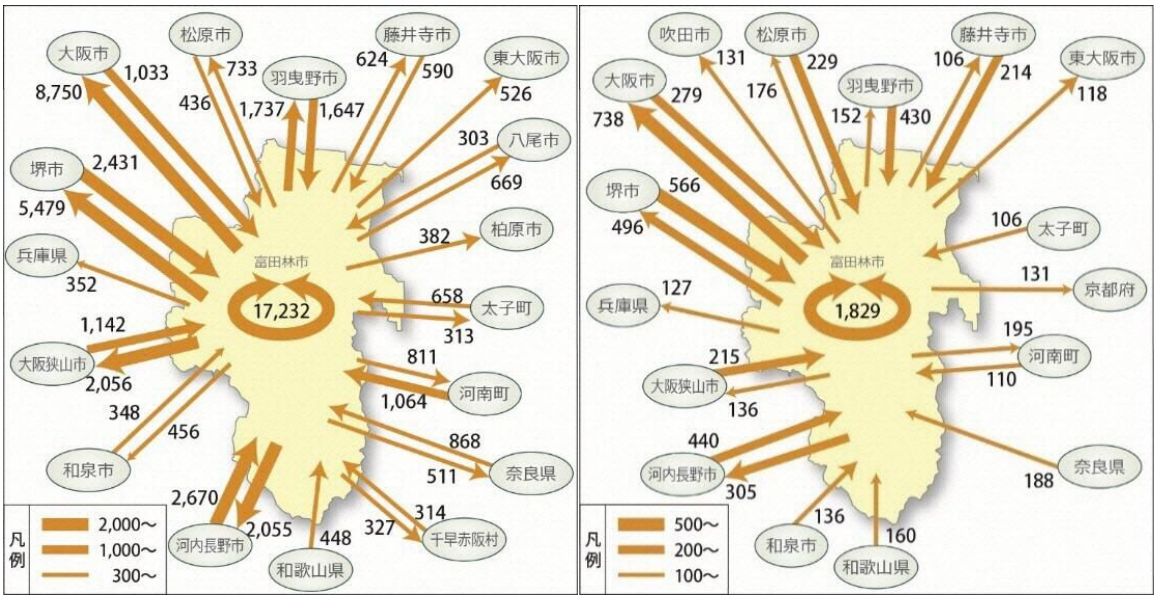
2.2. 移動環境

2.2.1 移動の状況

（1）通勤通学による流動

本市の市民の通勤先は、市内が最も多く、17,232 人となっています。また、他市町との流動では、大阪市への流出が 8,750 人で最も多く、次いで堺市への流出が 5,479 人となっています。他市町からの流入では、河内長野市からの流入が 2,670 人で最も多く、次いで堺市から 2,431 人となっています。

一方、本市の市民の通学先は、市内が最も多く 1,829 人であり、次いで大阪市への流出が多く、738 人となっています。他市町からの流入では、堺市からの流入が最も多く、566 人となっています。



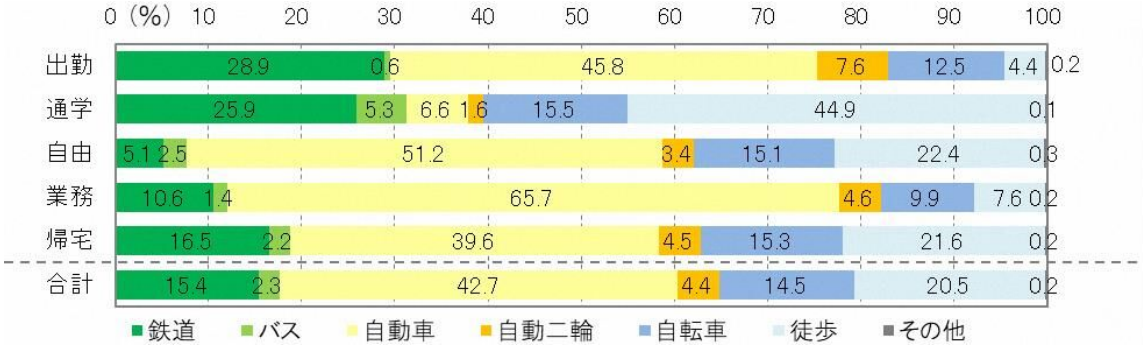
資料：令和 2（2020）年国勢調査

図．人の動き（左：通勤、右：通学）

（2）交通手段分担率

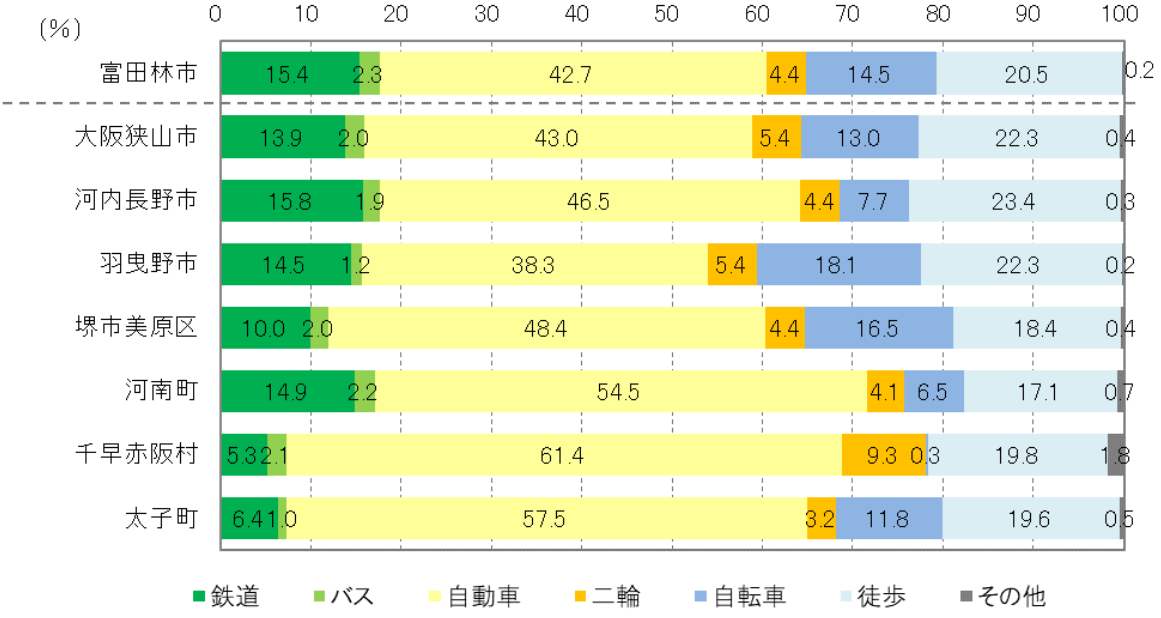
本市の市民の主な交通手段は自動車となっており、約 4 割を占めています。目的別にみると、出勤や通学において、鉄道・バスの分担率が高くなっていますが、合計では、2 割未満にとどまっています。

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)



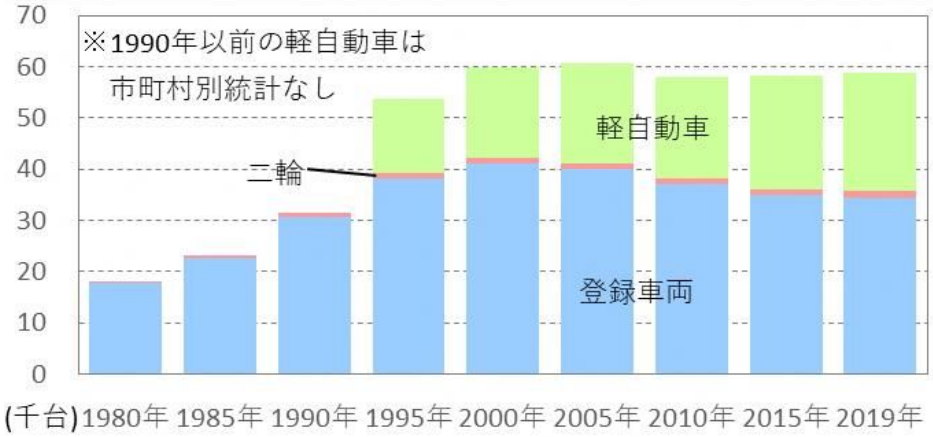
資料：平成 22(2010)年 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

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。



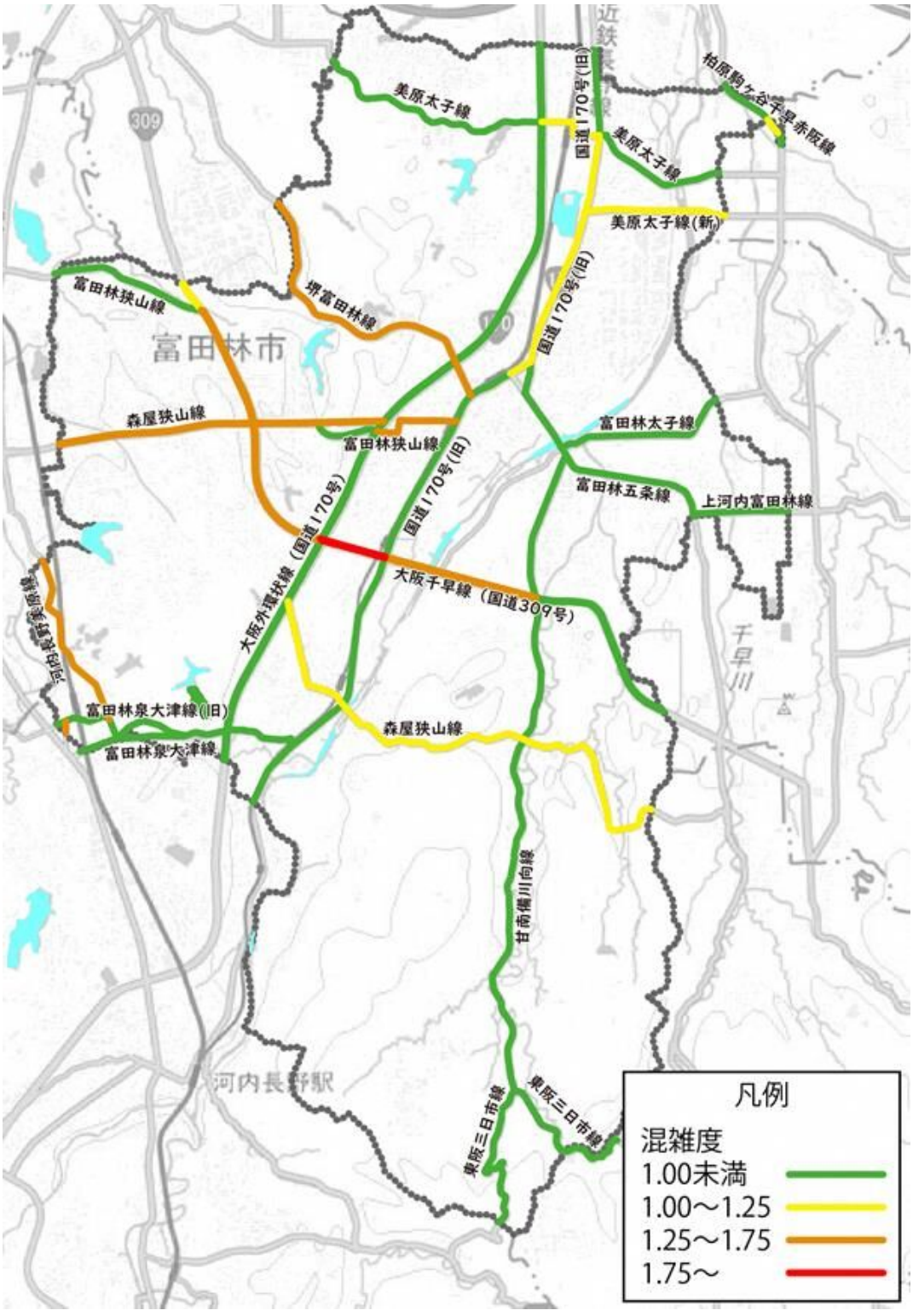
資料：大阪府統計年鑑

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）

表.　混雑度の解釈

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(令和 4(2022)年 8 月現在)

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）
近鉄長野線	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
南海高野線	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

資料：各鉄道事業者 HP

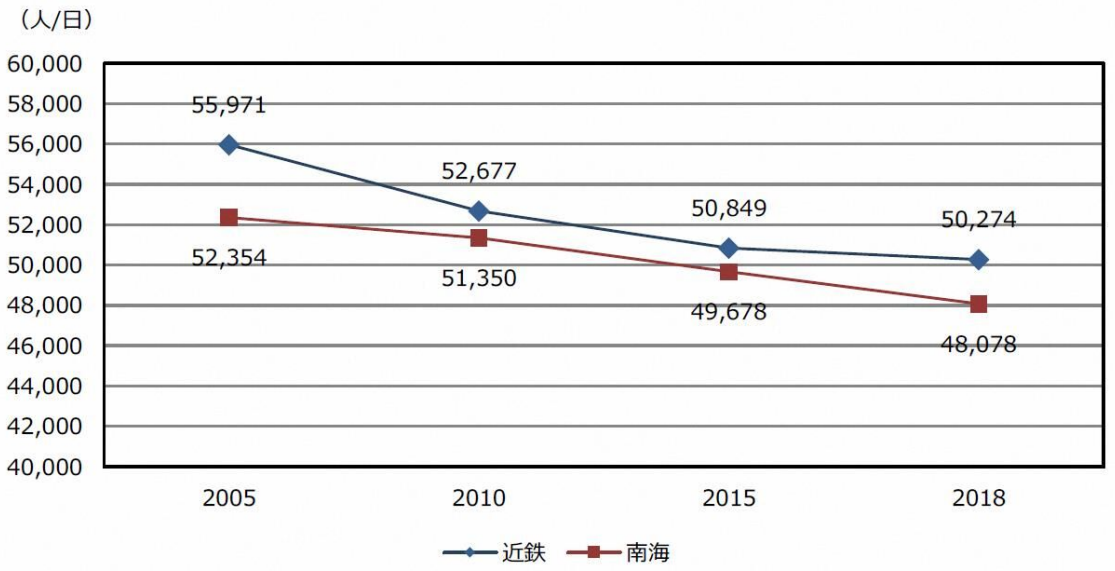
表．本市内を運行する鉄道

近鉄長野線	南海高野線

（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）	2,433	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

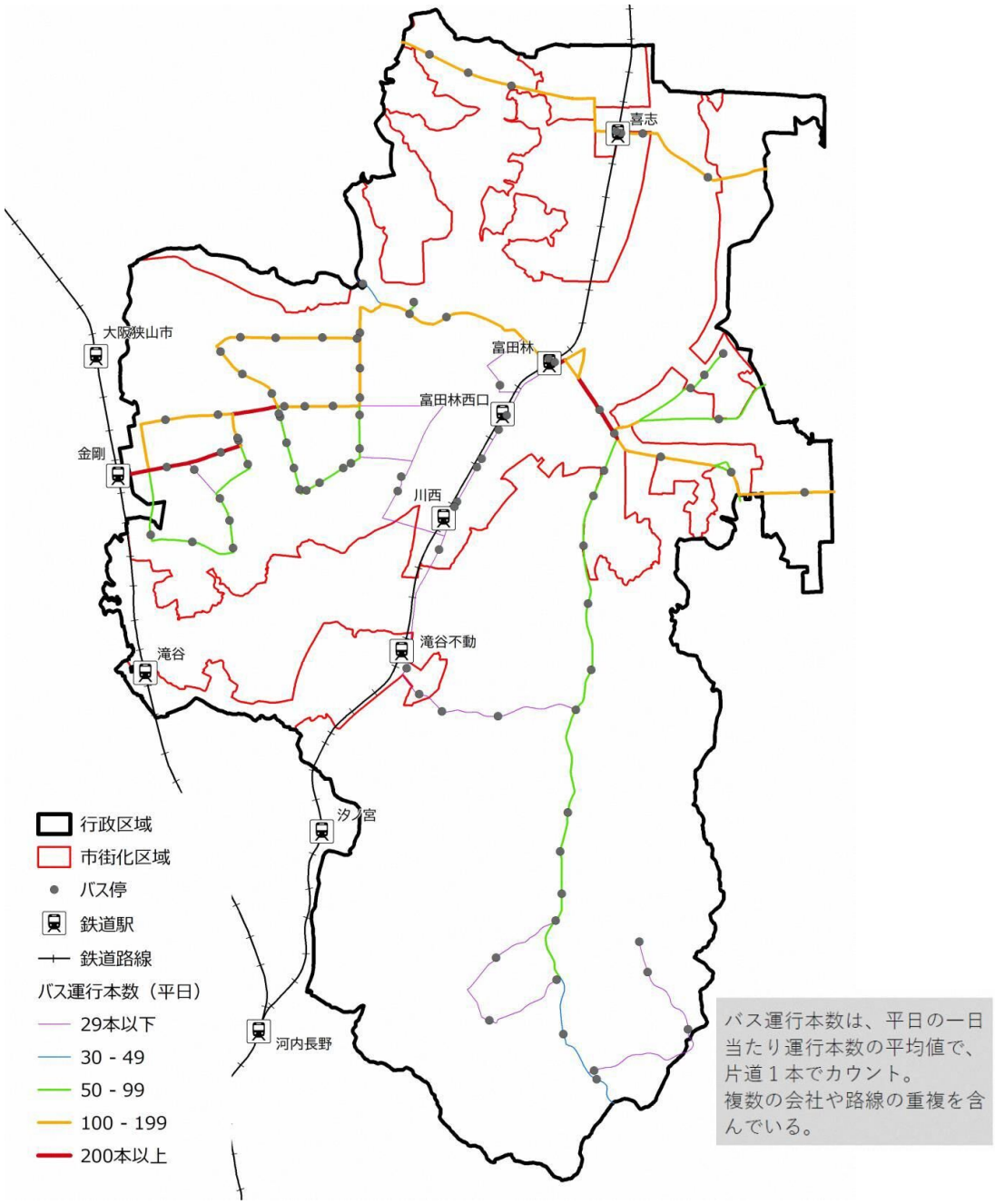
資料：大阪府統計年鑑

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、重複・競合もみられます。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
レインボーバス		富田林駅前～金剛連絡所前～富田林駅前	8	8

令和 4(2022)年 8 月現在

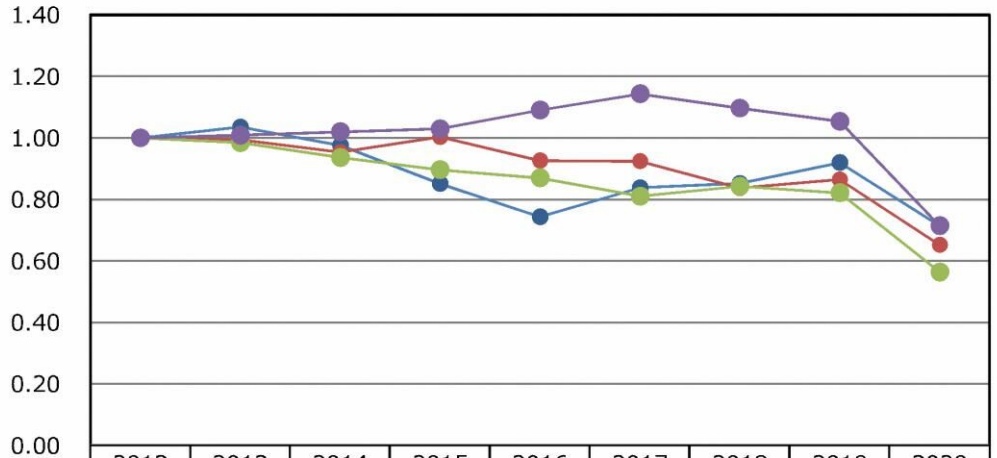
資料:各バス事業者 HP

表. 本市で運行している路線バス及びコミュニティバス

近鉄バス	南海バス
金剛バス	レインボーバス

（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。



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
南海バス	1.00	1.04	0.98	0.85	0.74	0.84	0.85	0.92	0.71
近鉄バス	1.00	0.99	0.95	1.00	0.93	0.92	0.84	0.86	0.65
金剛バス	1.00	0.98	0.94	0.90	0.87	0.81	0.84	0.82	0.56
レインボーバス	1.00	1.01	1.02	1.03	1.09	1.14	1.10	1.05	0.71

注：平成 24(2012)年を「1.00」とした増減を表しています

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地域がある一方、低密度な市街地や土地利用調整エリア、緑地エリア、農業エリア等では、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が不便な地域などが存在します。本計画の直接的な上位計画である富田林市交通基本計画では、「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）」を、「交通不便地域」と位置づけ、その改善に向けた取組を続けています。

また、本市における近年の高齢化に伴い、歩道が整備されていない地域や坂による起伏が多い地域等において、交通サービスにアクセスしづらい交通弱者が増加しており、交通不便地域以外も含め、地域特性に応じた対応が求められるようになってきています。

図.　交通不便地域の様子

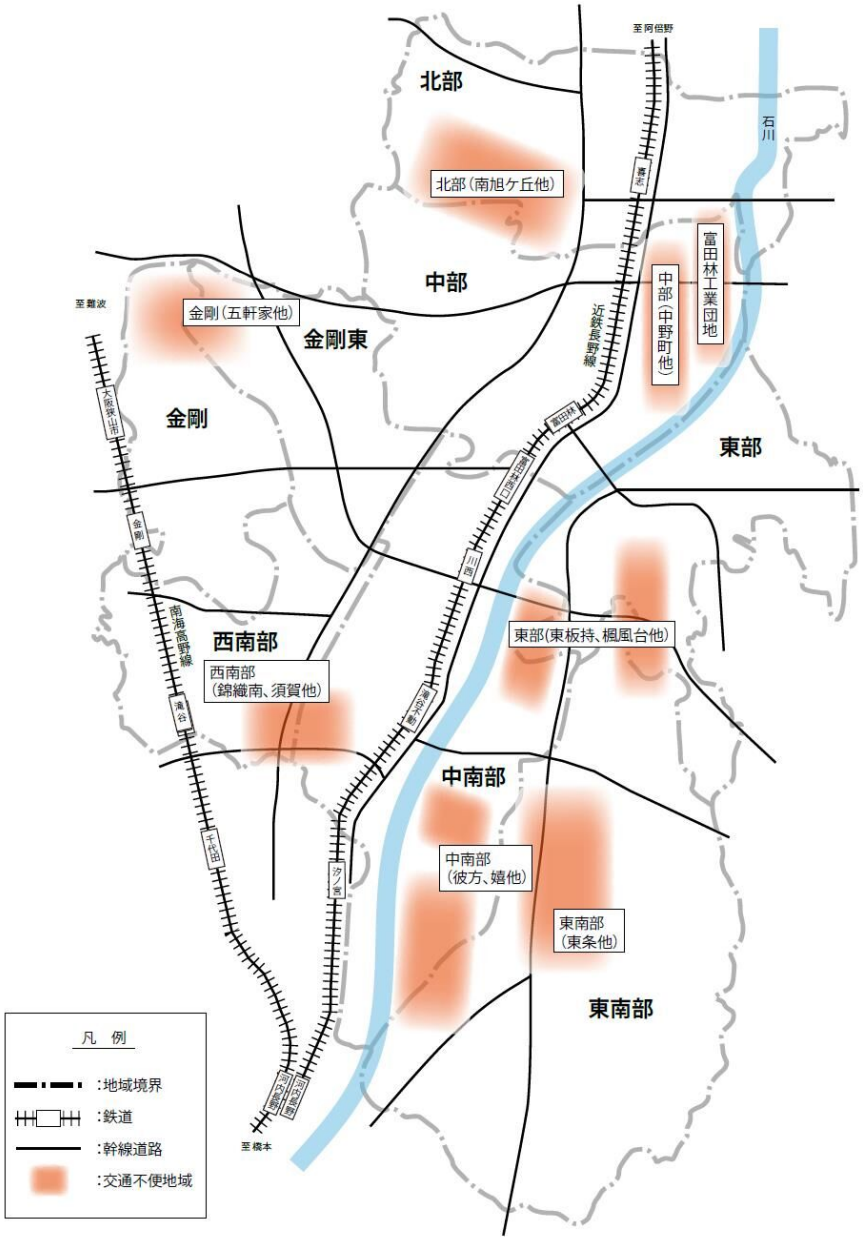


図.　交通不便地域

資料：富田林市交通基本計画

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

図．スクールバス

（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

図．医療施設の送迎

（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。

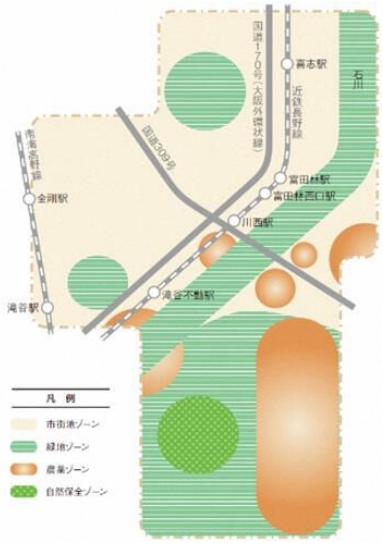
表．送迎輸送を実施している施設と主な発着地

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

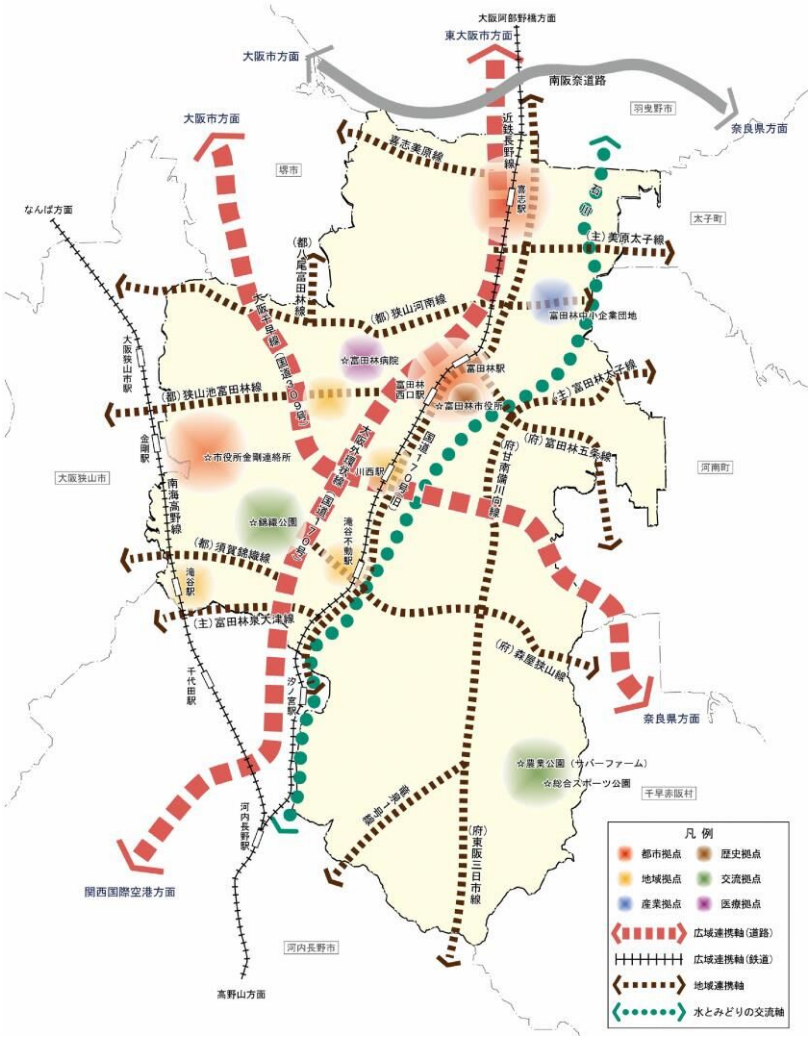
2.3. 上位・関連計画(まちづくりの方向性)

(1) 富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">主な内容</th></tr>
<tr><td>概要</td><td>・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</td><td rowspan="2">■ 土地利用構想
 
</td></tr>
<tr><td>まちづくりの方向</td><td>■将来像
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

■基本方針
◇基本施策＝主体的な市民参加と協働によるまちづくり
◇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
◇分野別施策
①未来への希望を育む子育て・教育
②みんなで支え合う健やかで心豊かな暮らしづくり
③魅力のあふれるまちのにぎわいづくり
④安全・安心で美しく快適なまちづくり
◇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</td></tr>
<tr><td>地域公共交通にかかる主な施策</td><td colspan="2">■交通政策の推進
○ 基本的な方向
✓ 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向けた取組を推進します。
○ 目標実現のための施策
① 公共交通の充実
✓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。
✓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。
② 交通環境の整備
✓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。</td></tr>
</table>

（2）富田林市都市計画マスタープラン

	主な内容
概要	・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
まちづくりの方向	■将来像 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～ ■まちづくりの目標 ①都市の活力あふれる持続可能なまちづくり ○ 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。 ②あらゆる世代が住みたい・住み続けたいまちづくり ③安全・安心に暮らすことのできるまちづくり ④寺内町や石川などの地域資源を活かしたまちづくり ⑤みんなで手を取り合う協働のまちづくり
	■将来都市構造 

	主な内容
地域公共交通にかかる主な施策	■ 交通施設の方針　～快適な交通ネットワークの形成～ (1)基本的な考え方 ✓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。 (2)公共交通の方針 ① 公共交通ネットワークの維持・向上 ✓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。 ✓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。 ✓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。 ✓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。 ② バス交通の維持・向上 ✓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。 ✓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。 ✓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。 ③ バス利用環境の向上 ✓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。 ✓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。 ✓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。

（3）富田林市立地適正化計画（策定中）

	主な内容
概要	・策定時期：令和 5（2023）年 3 月（予定） ・計画期間：令和 5（2023）～令和 25（2043）年
まちづくりの方向	■基本方針 『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 』 ～次世代につなぐ安全・安心・快適なまち ■まちづくりの方針 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
地域公共交通にかかる主な施策	■交通ネットワークのための施策 ① 交通結節機能の強化 ○ 拠点における交通結節機能の向上 ○ 都市機能集約と公共交通の連携 ○ 都市計画道路の整備推進 ○ バスターミナルの機能強化 ② 公共交通の利便性の向上 ○ 公共交通の維持 ✓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。 ○ 公共交通の利用促進 ○ 交通弱者の外出支援 ✓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。 ③ 交通不便地域における移動手段の確保 ○ 地域主体型交通の導入 ✓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っ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。 ○ 既存の輸送資源の活用 ✓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。

（4）富田林市交通基本計画

	主な内容
概要	・策定時期：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 年間を短・中期として位置付け
施策内容	■将来像 すべての市民が安全・安心・快適に移動できるまち ■施策の概要 1. 公共交通ネットワークの拡充 （1）鉄道と連携した広域アクセス性の向上 （2）交流・施策を支えるバス路線網の充実 （3）コミュニティ・バスサービスの見直し （4）地域特性に応じた多様な交通サービスの導入 （5）交通結節点の乗継利便性の向上 2. 利用しやすい交通システムの確立 （1）公共交通利用情報提供の拡充 （2）バス停、バス車両などの改良 （3）IC カード導入、運行情報提供等の推進 （4）交通結節点及び周辺地区のバリアフリー化 （5）利用しやすい料金施策 3. 自動車利用の抑制と公共交通利用促進 （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組 （2）自転車・歩行者空間と利用環境整備 4. 市民と連携・協働して取り組む交通 （1）積極的な交通政策に係る情報公開と提供 （2）地域における市民との連携による地域交通の取組 （3）地域・企業・学校との連携による教育、啓発の取組 ■重点施策 ① 地域特性に応じた多様な公共交通サービスの導入 ② 外出支援サービスの拡充 ③ 公共交通利用情報提供の拡充 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組 ⑤ 積極的な交通政策に係る情報公開と提供

（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	・策定時期：令和３(2021)年７月 ・計画期間：令和３(2021)～令和８(2026)年度
方向性	■ 目指すべき方向性 ○ 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 ○ 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 ○ 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
地域公共交通にかかる主な施策	■ 移動しやすいまちづくり ✓ 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が、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。 ✓ 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。

（6）富田林市観光ビジョン

	主な内容
概要	・策定時期：令和４(2022)年３月 ・計画期間：令和４(2022)～令和８(2026)年度
方向性	■ 基本理念 来るたび発見！ とんだばやし　住んでも発見！ とんだばやし
地域公共交通にかかる主な施策	■ 戦略 ○ 受入体制の充実 ✓ 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。 ○ 観光による人や地域とのつながり ✓ 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。 → 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。

（7）第4次富田林市障がい者計画

	主な内容
概要	・策定時期：平成 30（2018）年 3 月 ・計画期間：平成 30（2018）～令和 8（2026）年度
方向性	■ 基本理念 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
地域公共交通にかかる主な施策	■ 移動・交通対策の推進 ○ 方向性 ✓ 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。 ○ 主な取組 ①移動支援施策の充実 ②安全な交通の確保 ③重点整備地区におけるバリアフリー化の推進 ④道路における安全確保対策の推進

（8）第4期富田林市地域福祉計画

	主な内容
概要	・策定時期：令和 4（2022）年 3 月 ・計画期間：令和 4（2022）～令和 8（2026）年度
方向性	■ 基本理念 一人ひとりの幸せと地域の理想を実現する 富田林
地域公共交通にかかる主な施策	（地域福祉計画） ○ 移動支援の体制整備 ✓ 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。

（9）富田林市第２期 SDGs 未来都市計画（策定中）

	主な内容
概要	・策定時期：令和 5（2022）年 3 月（予定） ・計画期間：令和 5（2023）～令和 7（2025）年度
方向性	■2030 年のあるべき姿 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 ①いのち輝く富田林の実現 ②マルチパートナーシップによる増進型社会の実現 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
地域公共交通にかかる主な施策	■ 安全・安心で美しく快適なまちづくり ✓ 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。

（10）金剛地区施設等再整備基本構想

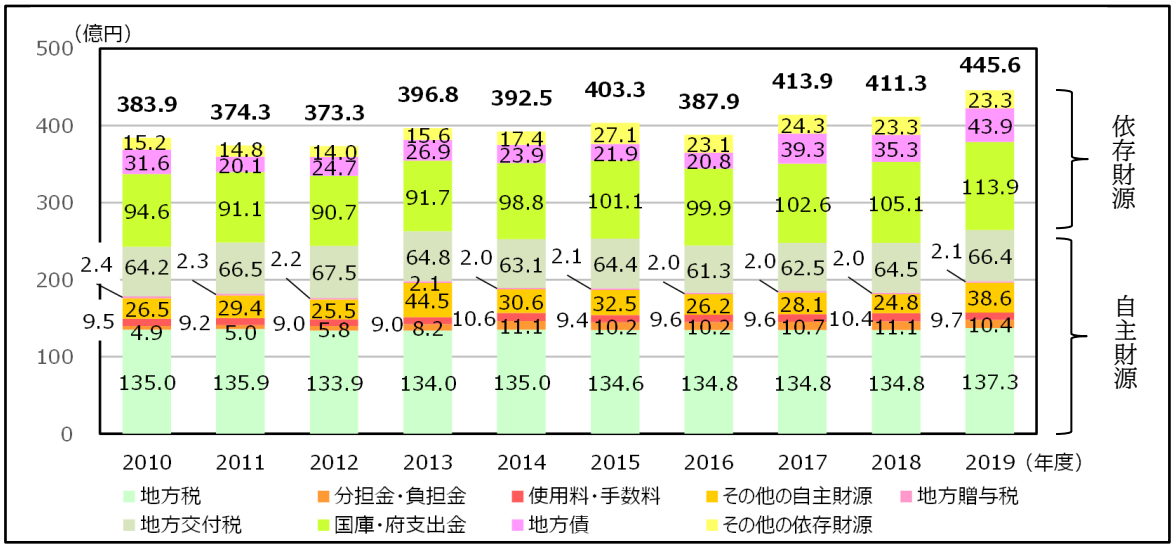
	主な内容
概要	・策定時期：令和 4（2022）年 3 月 ・計画期間：令和 4（2022）～令和 13（2031）年度
方向性	■魅力的で利便性が高く滞留性のある駅周辺空間を創出 〇南海金剛駅前 ✓ 若者・子育て世代や高齢者等、すべての地区住民にとって魅力的で利便性の高い公共空間となるよう、南海電気鉄道㈱や大阪狭山市と連携のうえ、生活利便性の向上について検討を行います。 ✓ 賑わいや多様な交流が生まれる滞留性のある空間整備について検討を行います。 〇ふれあい大通り ✓ 地域活性化の中心軸となるふれあい大通りについては、“まちの顔”として、賑わいと多様な交流が生まれる滞留性のある空間への再編の検討を行います。
地域公共交通にかかる主な施策	✓ 南海電気鉄道㈱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。 ✓ 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。

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）

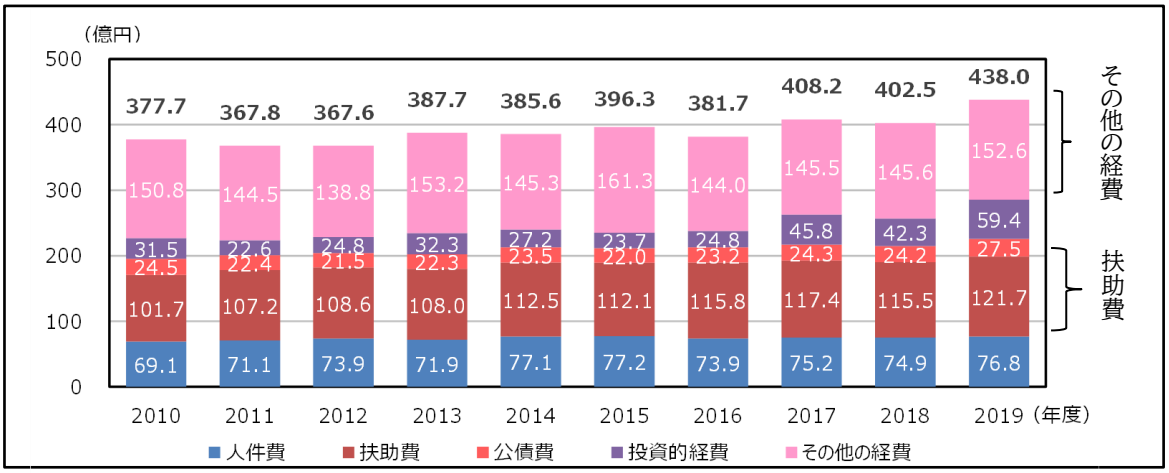
人口減少が継続している厳しい状況ではあるものの、市税を中心とする自主財源は、おおむね横ばいの水準を維持しています。一方、人件費・扶助費・公債費などの義務的経費は増加傾向にあります。令和 2（2020）年度決算は、前年度と比較して、歳入は 25.1%の増額、歳出も 25.5%の増額となっています。これは、新型コロナウイルス感染症対応により緊急経済対策として実施された特別定額給付金事業の実施が主な要因です。



注 1:その他の自主財源（財産収入、寄附金、繰入金、繰越金、諸収入）
注 2:その他の依存財源（利子割交付金、配当割交付金、株式等譲渡所得割交付金
地方消費税交付金、ゴルフ場利用税交付金、自動車取得税交付金、軽油引取税交付金
自動車税環境性能割交付金、地方特例交付金等、交通安全対策特別交付金）

資料:富田林市立地適正化計画

図. 歳入の推移



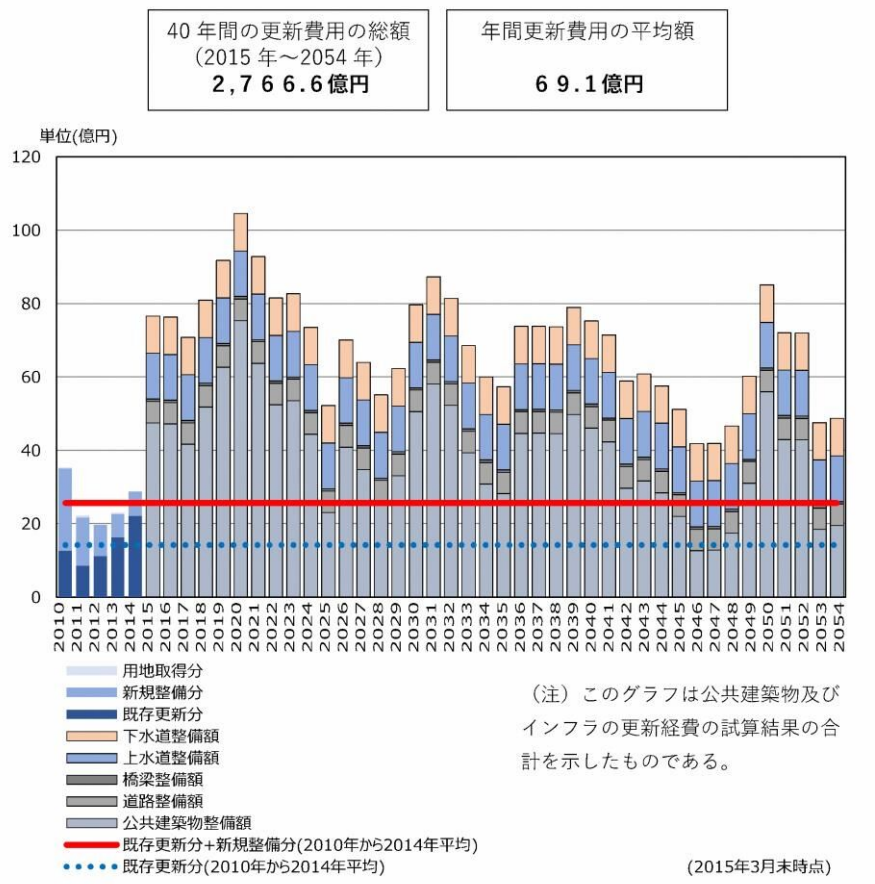
注:その他の経費:物件費、維持補修費、補助費等、繰出金、積立金、投資・出資金・貸付金

資料:富田林市立地適正化計画

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。

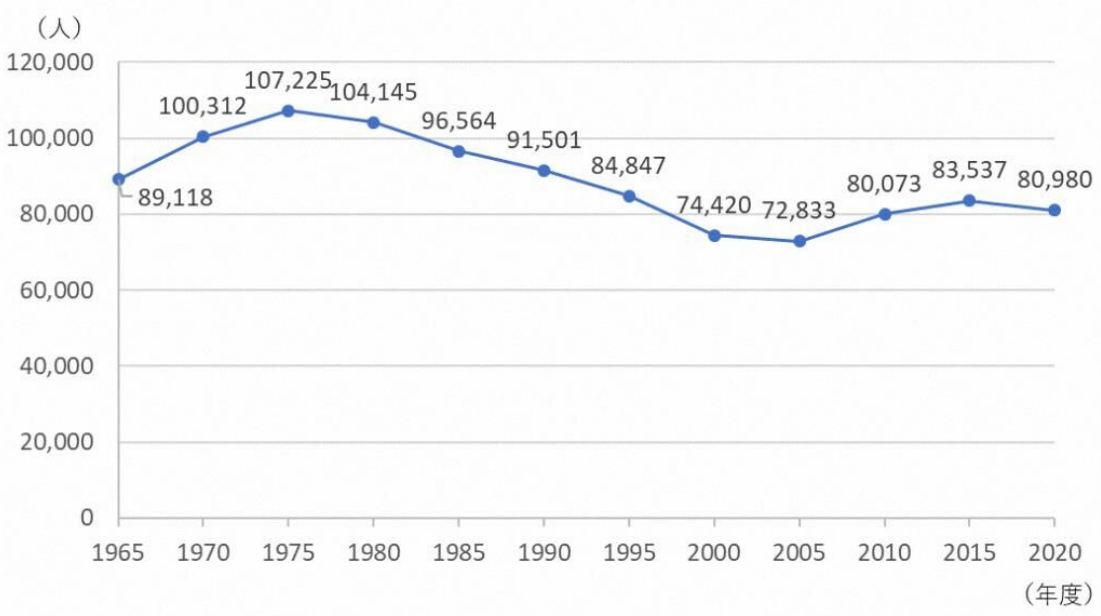


資料：富田林市公共施設等総合管理計画

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。

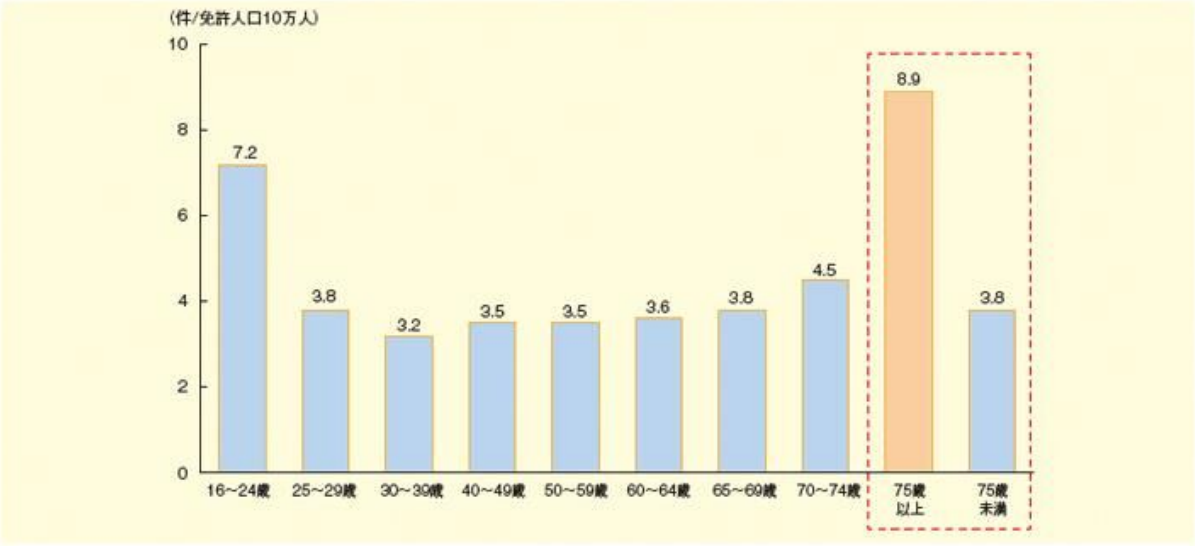


資料:数字で見る自動車 2022(国土交通省)

図. 乗合バス運転者数の推移(全国)

2.4.3 社会動向

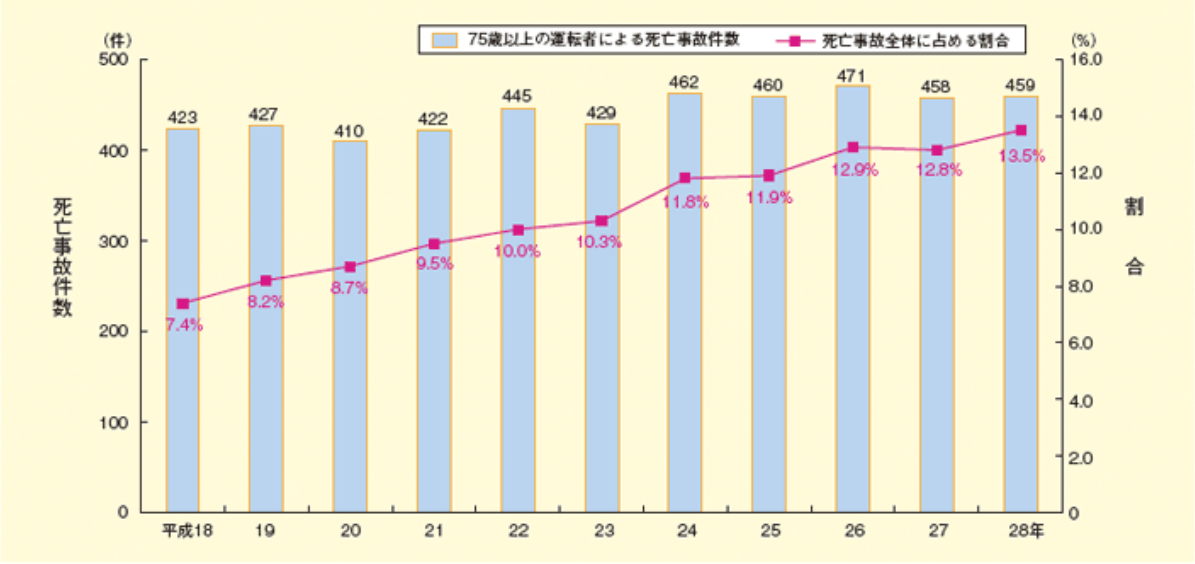
わが国では、全国各地で発生している高齢ドライバーによる死亡事故など、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。



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)

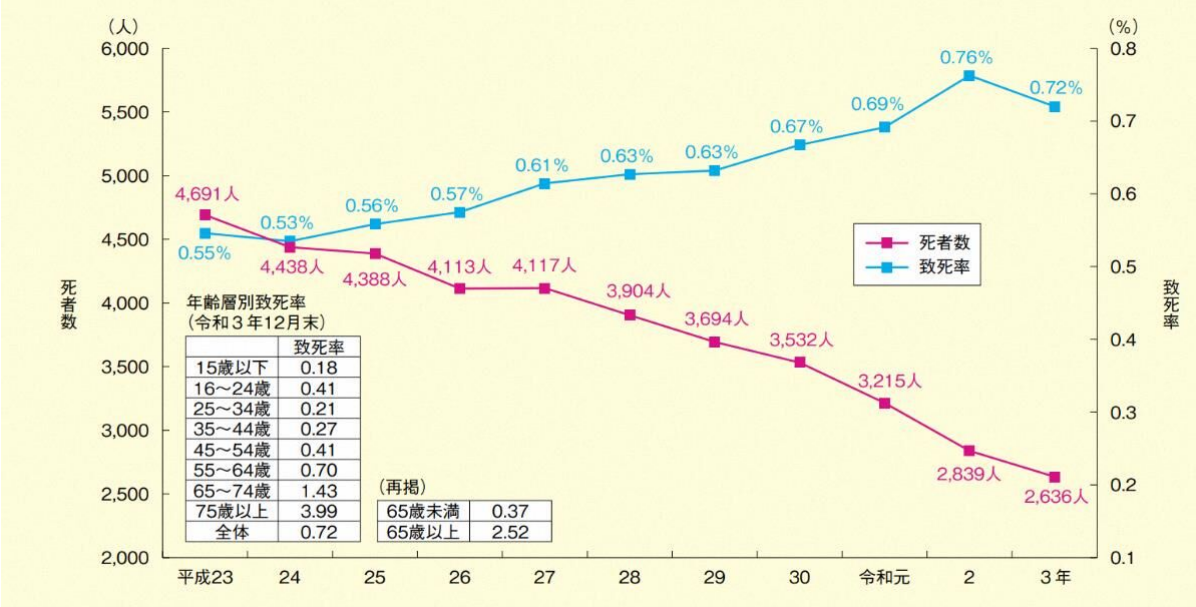
図．年齢階層別人口 10 万人当たり死亡事故件数(原付以上第1当事者：平成 28(2016)年)(全国)



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・活性化の取組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の低下により、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

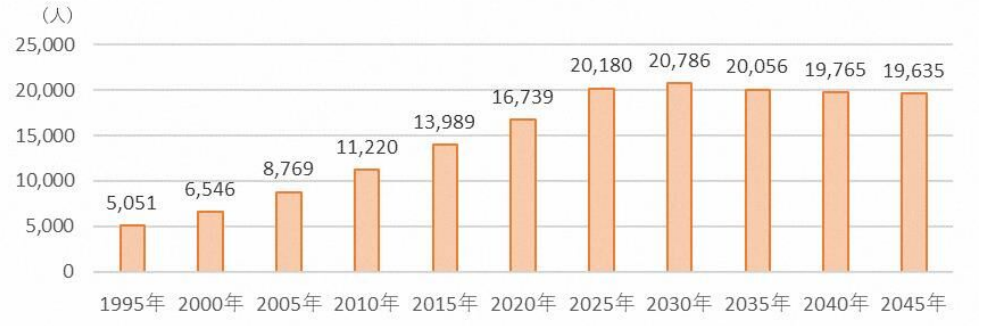
30 歳代以下の若い世代でも、移動手段がなく外出に困る市民が存在しており、本市に住むことに対する魅力の低下による転出等が進むと、高齢化や人口減少が懸念される本市にとって、若者がいないまちとなり、活力の低下が一層危惧されることとなります。

【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。

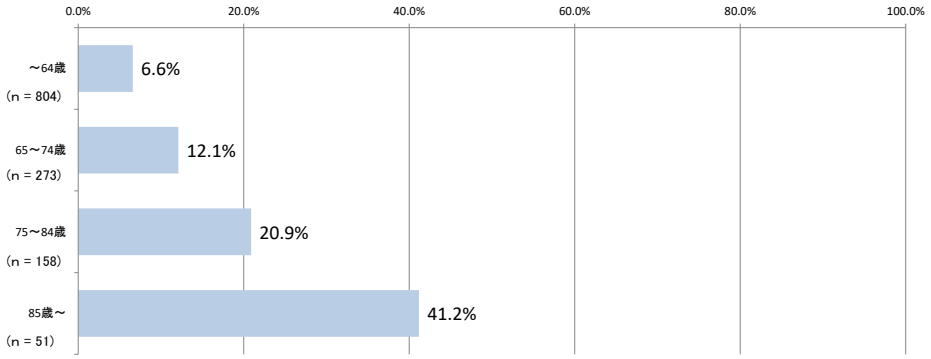
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和 2（2020）年までは実数値）

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）

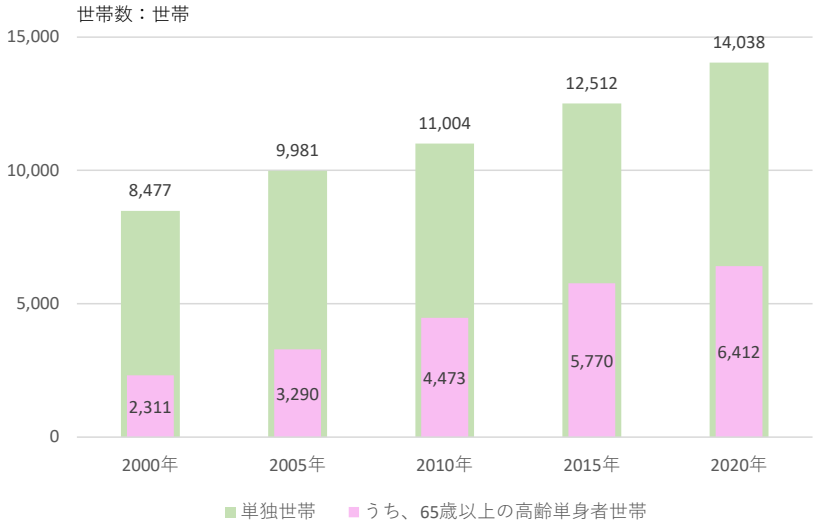
図．後期高齢者人口の推移と見通し（本市）



※ 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

※ 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、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が、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】

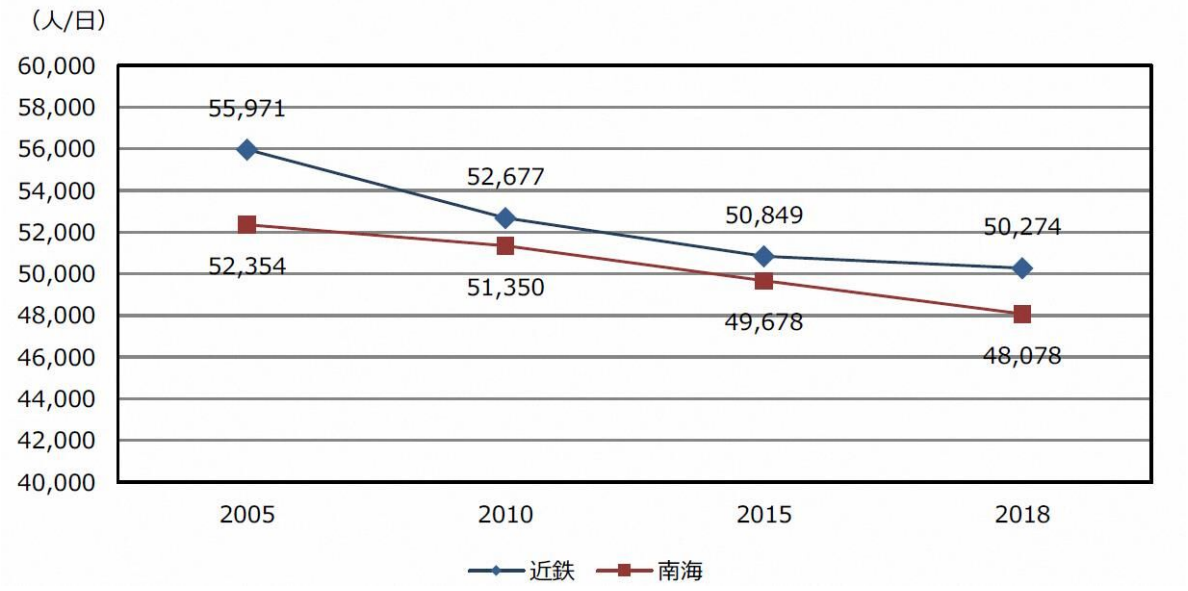
地域公共交通ネットワークの脆弱化によるまちの衰退

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バス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。



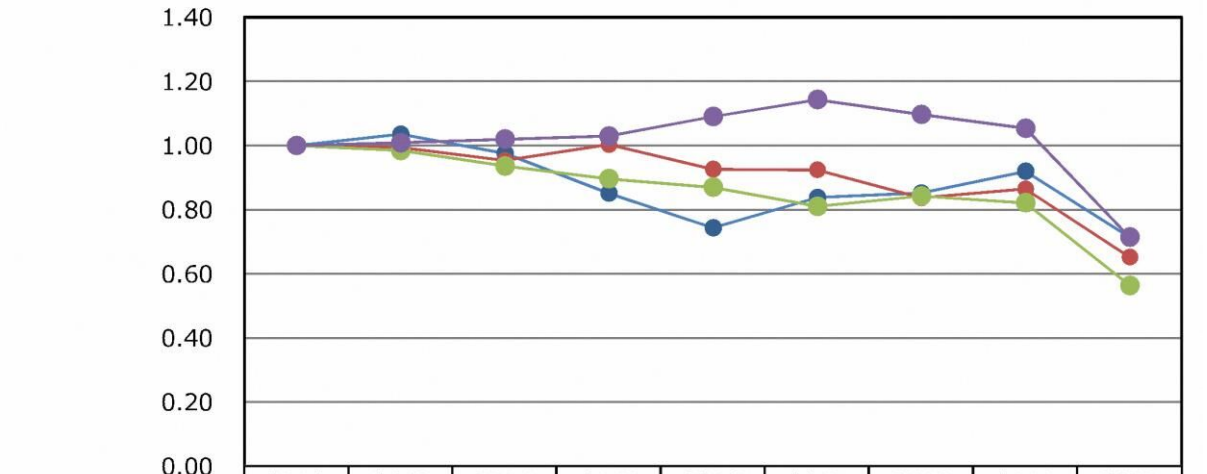
資料：大阪府統計年鑑

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）	2,433	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

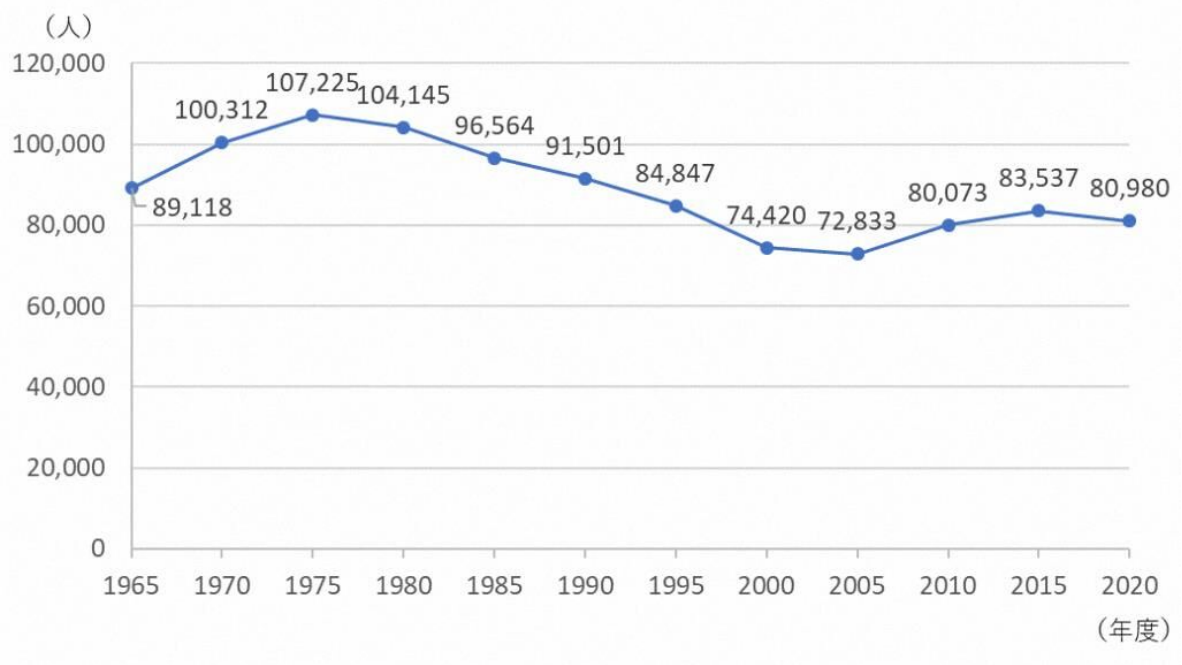
資料：大阪府統計年鑑



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
南海バス	1.00	1.04	0.98	0.85	0.74	0.84	0.85	0.92	0.71
近鉄バス	1.00	0.99	0.95	1.00	0.93	0.92	0.84	0.86	0.65
金剛バス	1.00	0.98	0.94	0.90	0.87	0.81	0.84	0.82	0.56
レインボーバス	1.00	1.01	1.02	1.03	1.09	1.14	1.10	1.05	0.71

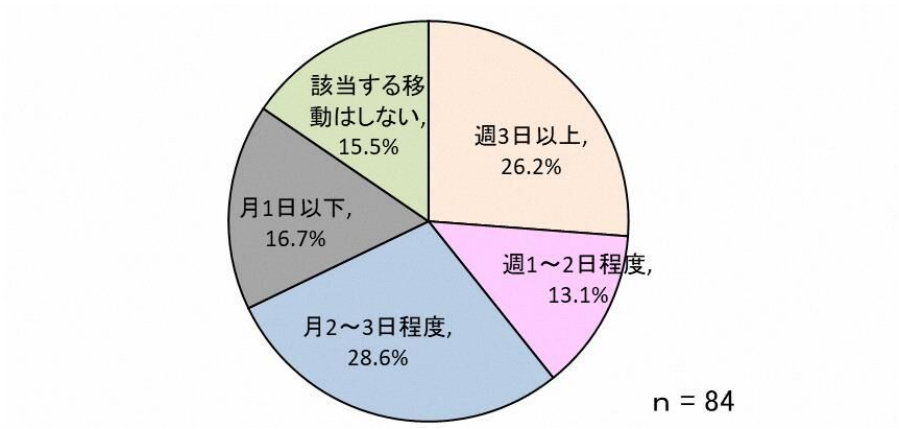
資料：各バス会社

図．バス利用者数の推移（平成 24（2012）年を 1.00 とした値）



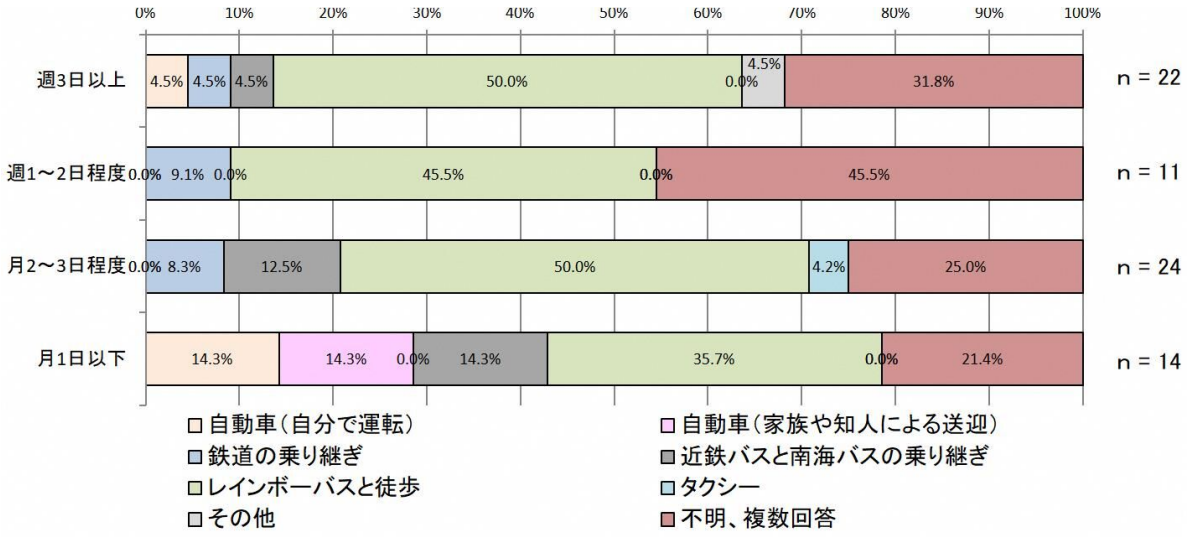
資料：数字で見る自動車 2022（国土交通省）

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主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

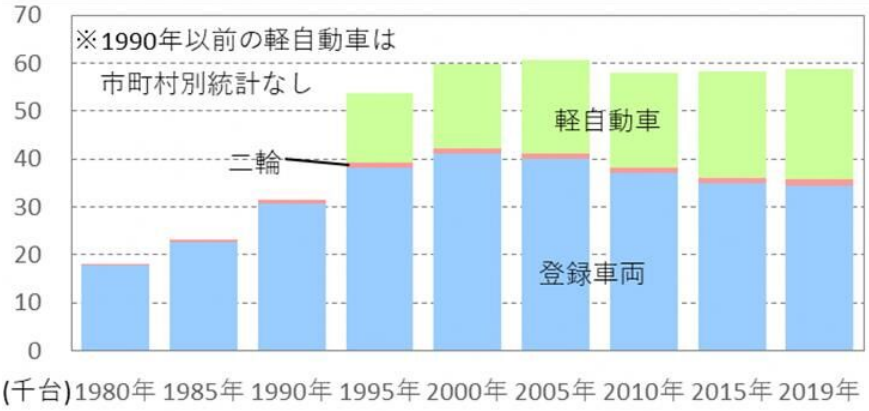
自動車に依存した生活は地域公共交通の衰退を招き、将来、自動車を運転できなくなり、市民が地域公共交通への利用転換を図ろうとしても、利用したい地域公共交通がすでに廃止や減便になっており、自動車がなければ移動が不自由な環境となることが危惧されます。

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。

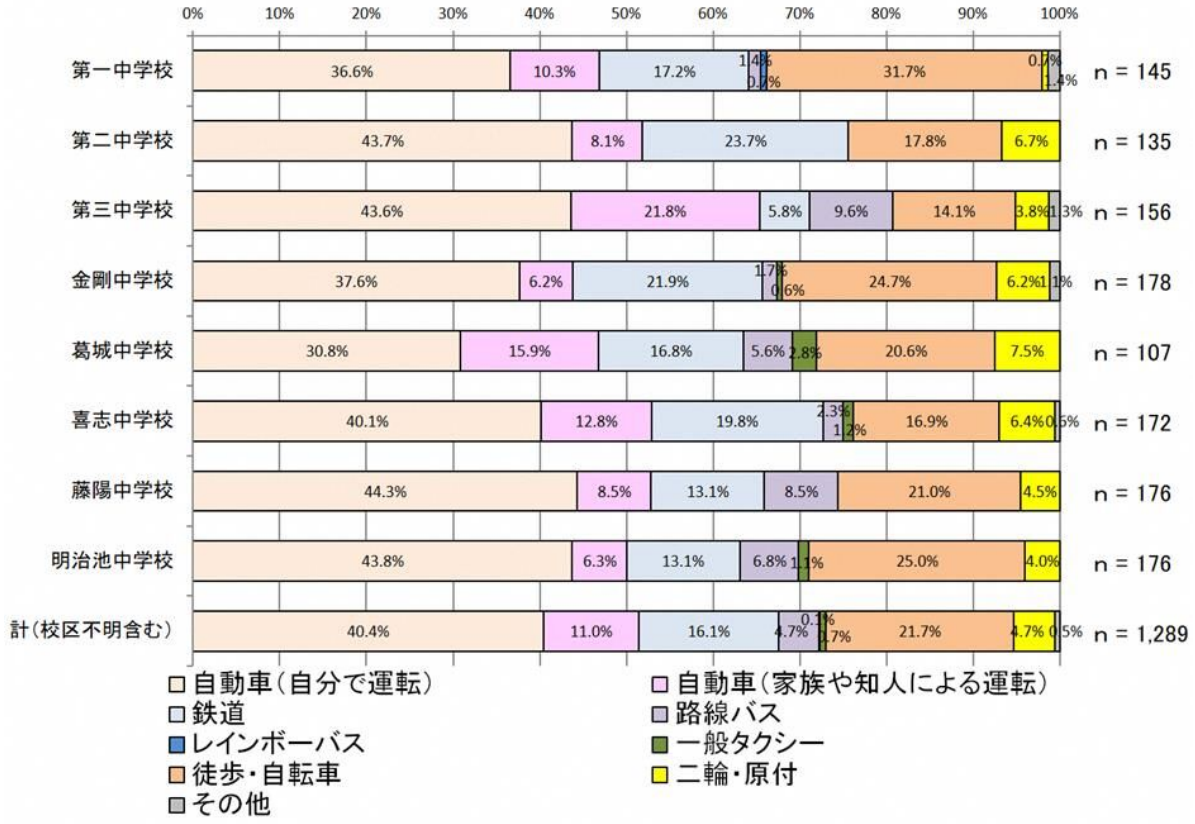
【向き合うべき課題】

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 つとなっていきます。



資料：大阪府統計年鑑

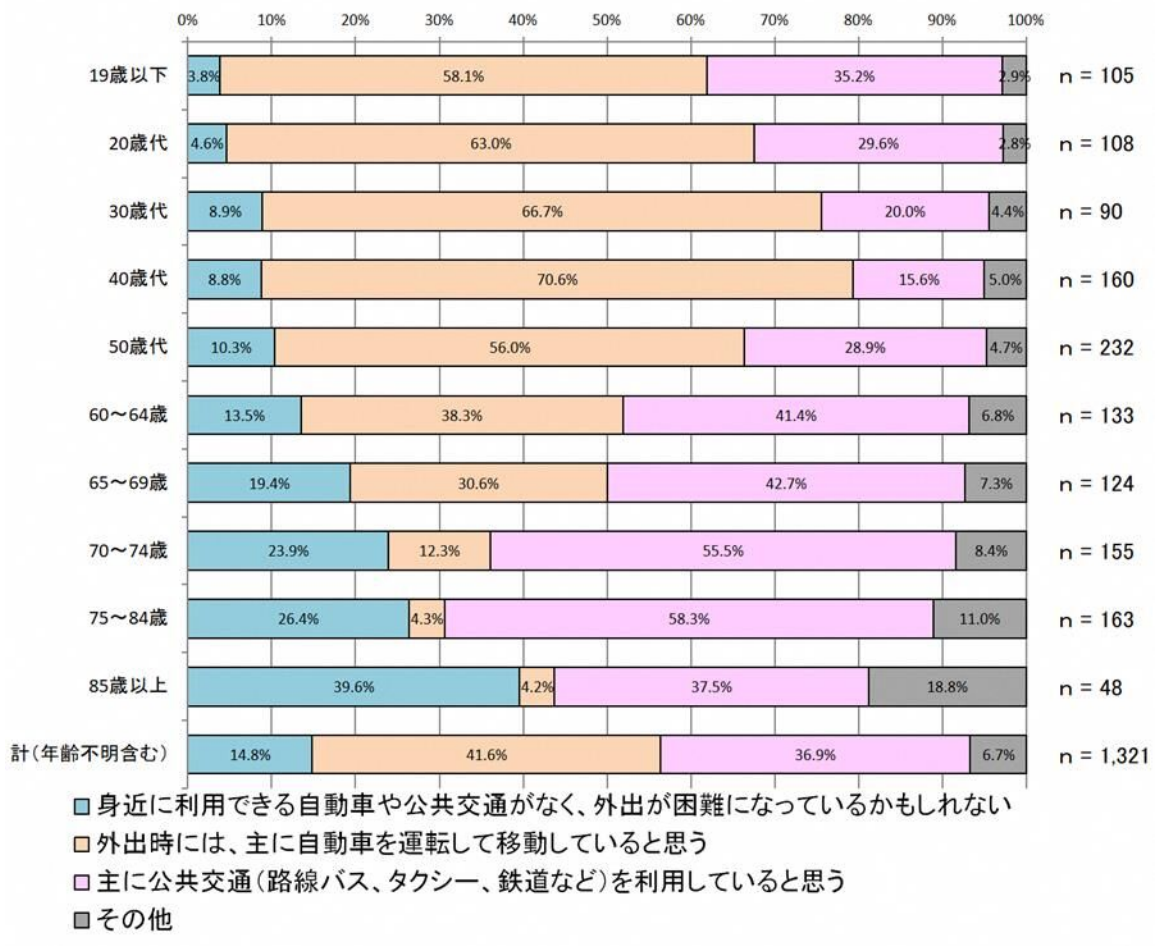
図．自動車保有車両数の推移



※ 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

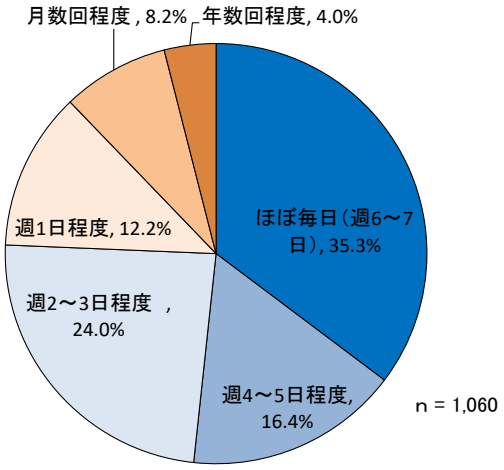
図．主な移動手段



※ 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

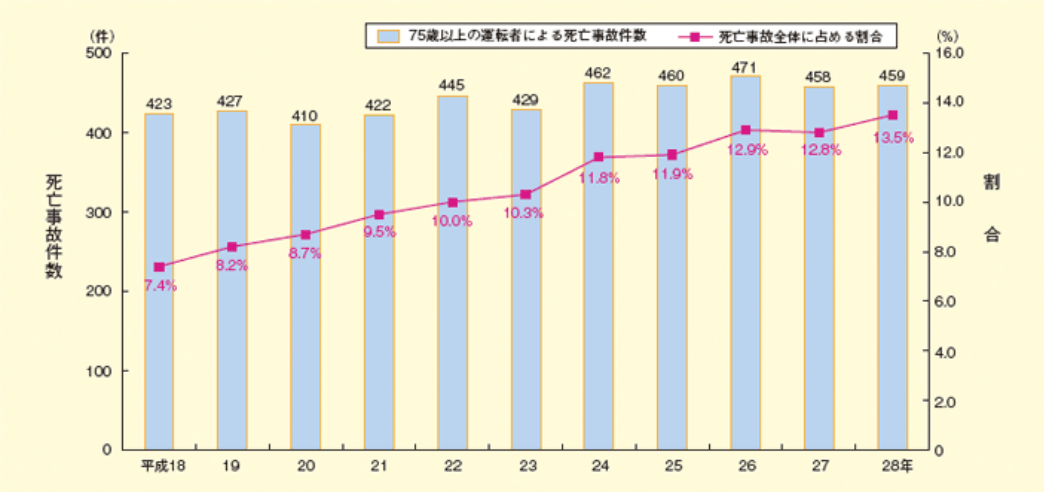
図. 10 年後の移動イメージ（年齢階層別）



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：令和４(2022)年度 移動に関するアンケート調査

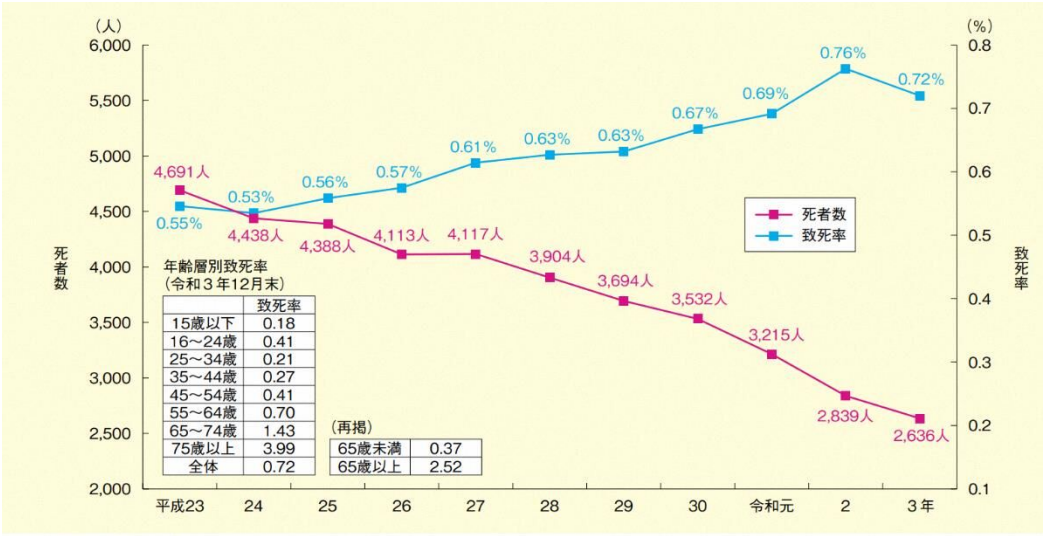
図. 自動車の使用頻度



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

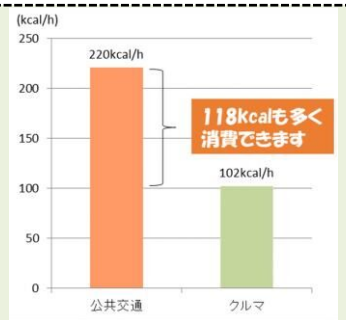
資料：令和 4（2022）年版交通安全白書（内閣府）

図．交通事故による致死率と死亡者数の推移（全国）

コラム〈自動車利用のメリット・デメリット〉

自動車による移動は、行きたい時間に行きたい場所へ直接行くことができる等、便利な乗り物である一方、維持費や事故のリスク等、様々なデメリットが存在します。

地域公共交通を主に利用する生活スタイルでは、行きたい場所に行くために、車ほど自由に移動できないというデメリットもありますが、移動時間を自由に使える、健康促進につながる等のメリットがあります。



図．移動に伴う消費カロリー

普段の生活の中で、自動車と公共交通それぞれのメリット・デメリットを考えながら、適切に使い分けることが必要と言えます。

出典：第6次改訂日本人の栄養所要量

エ．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、土地利用調整エリア、緑地エリア及び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、駅勢圏や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い

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うまれ、課題ア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】

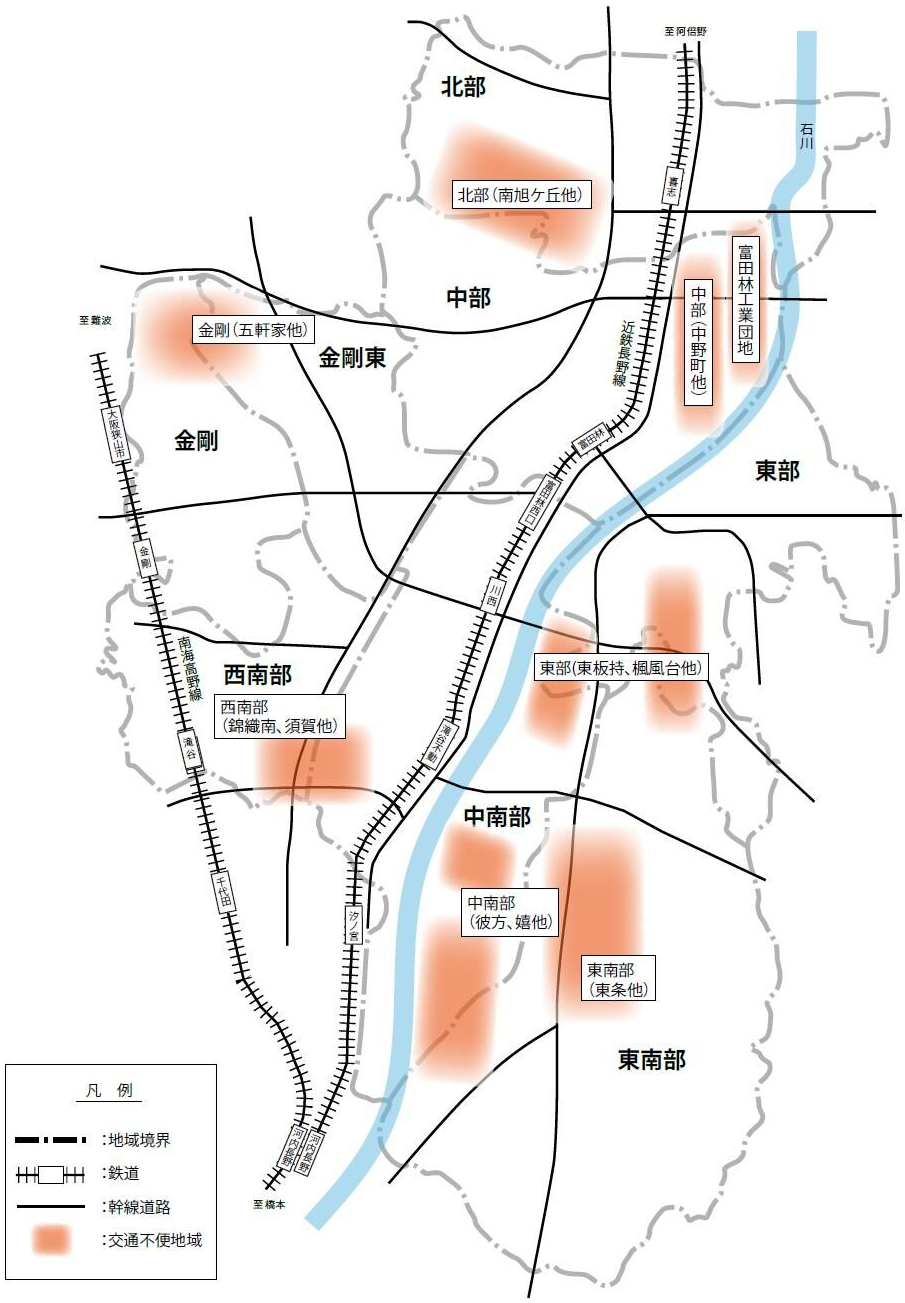
人口分布や土地構造、移動を取り巻く環境が異なる中で、『いかに、地域特性に応じた移動サービスを構築していくか』が、向き合うべき課題の１つとなっていきます。

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%

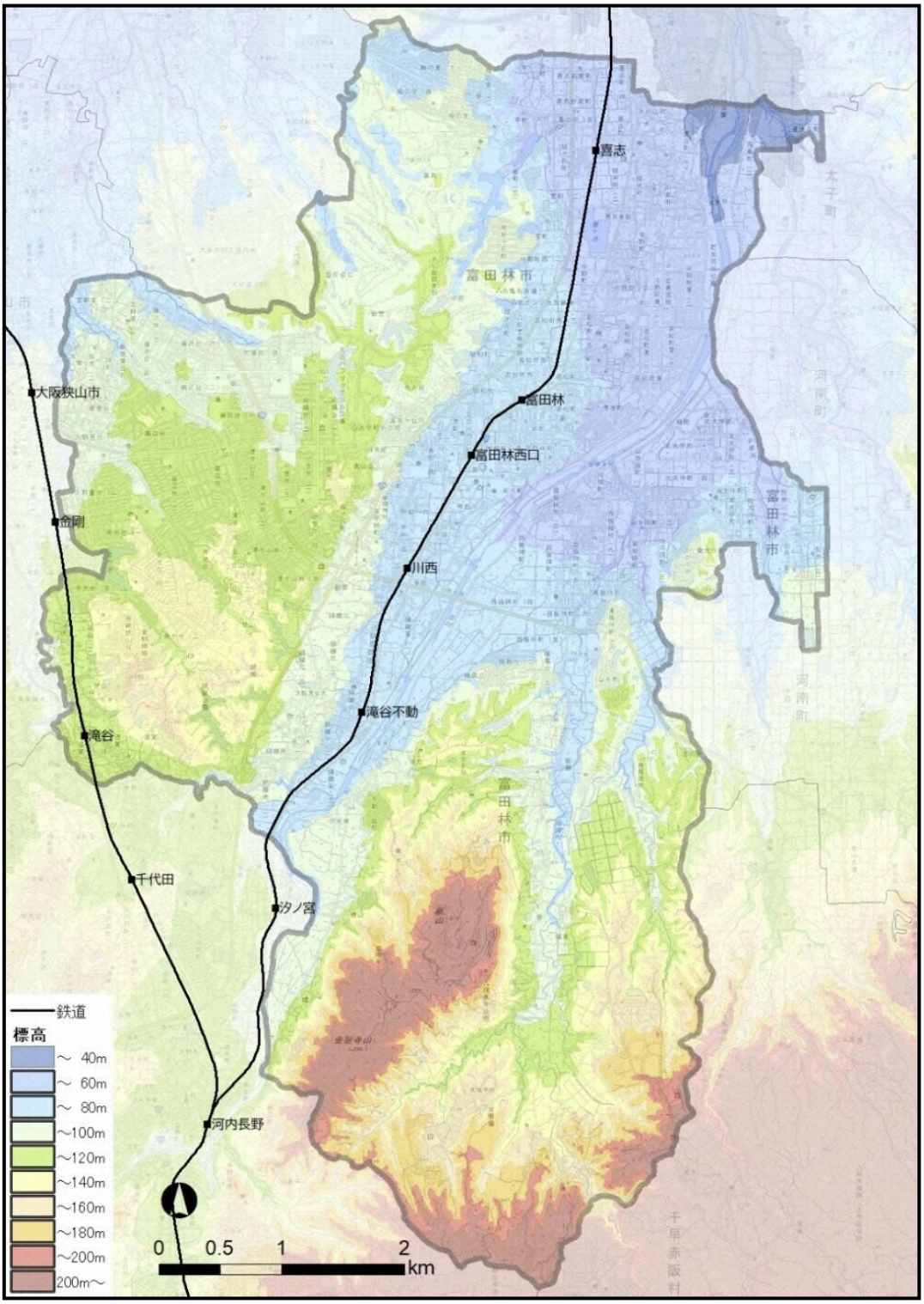
※ 徒歩圏は鉄道駅から 800m、バス停から 300m で設定

資料：富田林市立地適正化計画



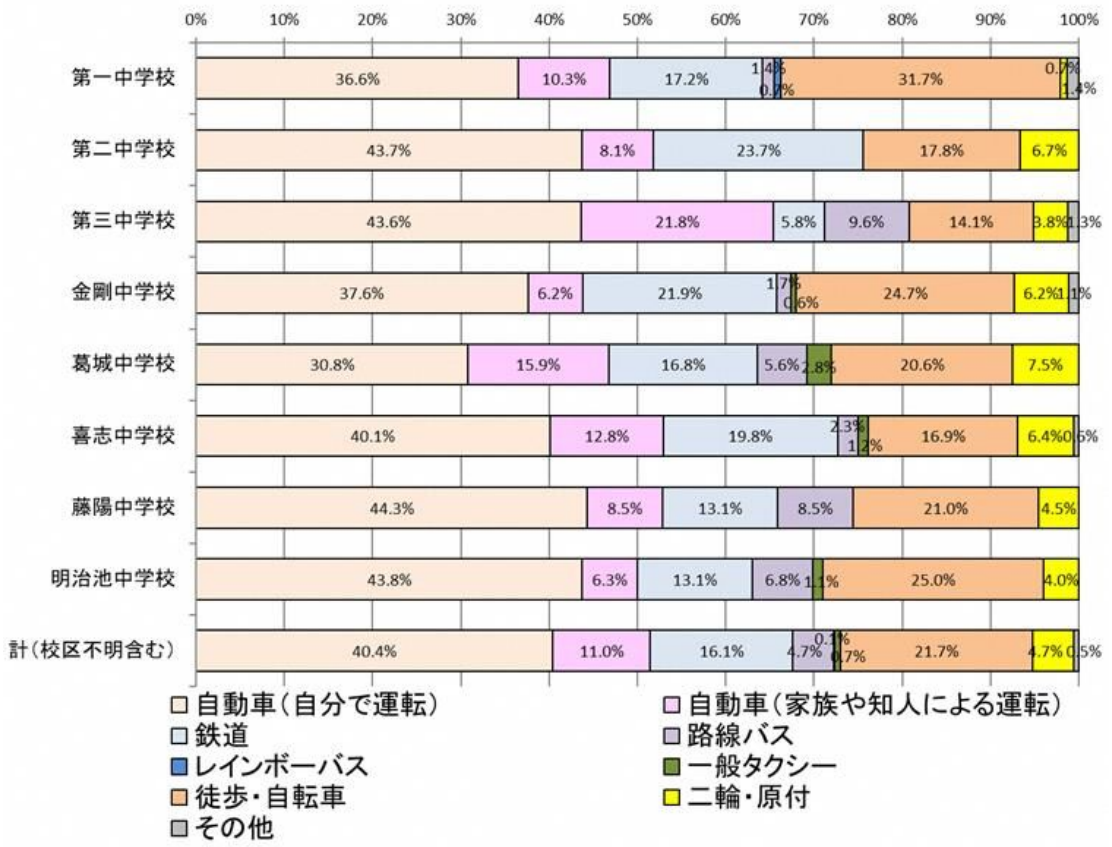
資料：富田林市交通基本計画

図．交通不便地域



資料:国土地理院

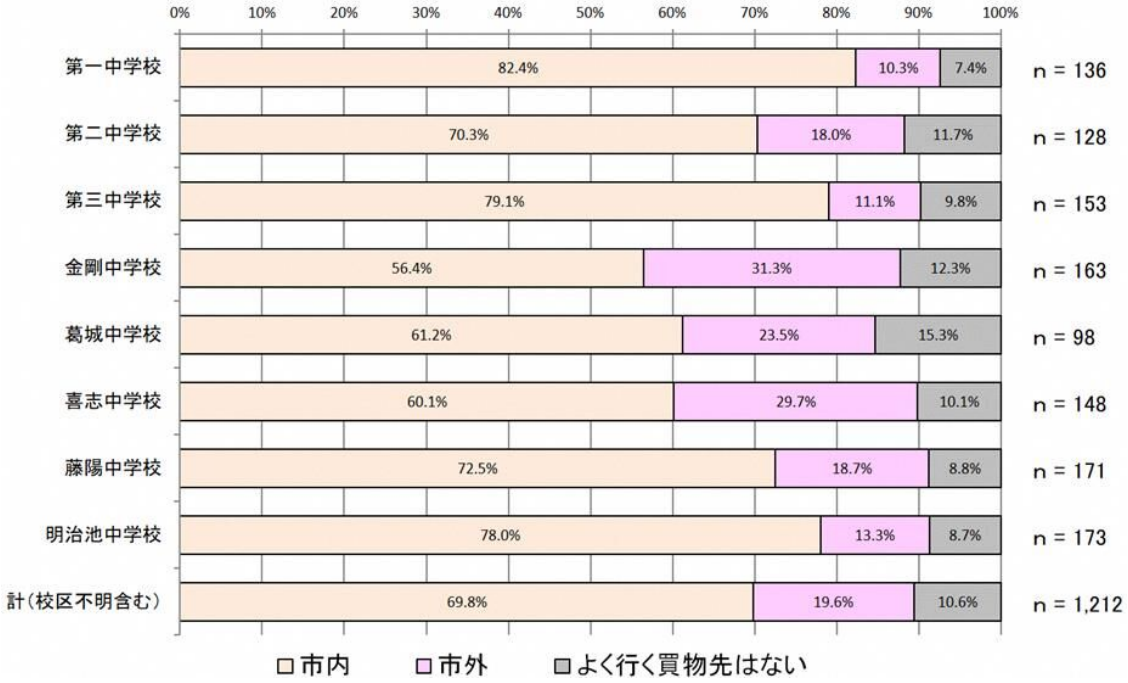
図．地形図



※ 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

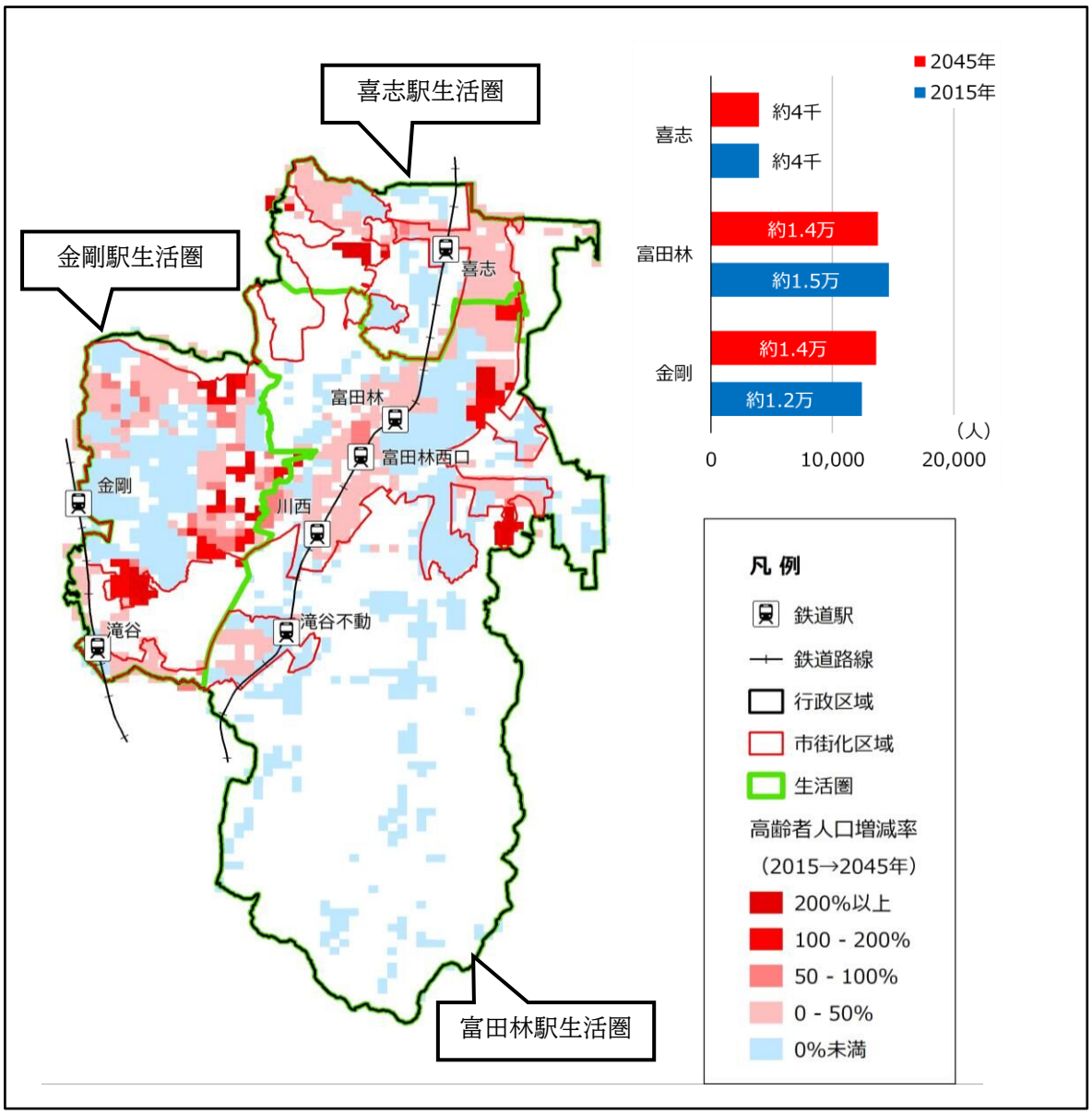
図．地域ごとの主な移動手段



※ 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：富田林市立地適正化計画

図．高齢者人口の見通し（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】

重複・競合による交通事業者の経営環境の悪化

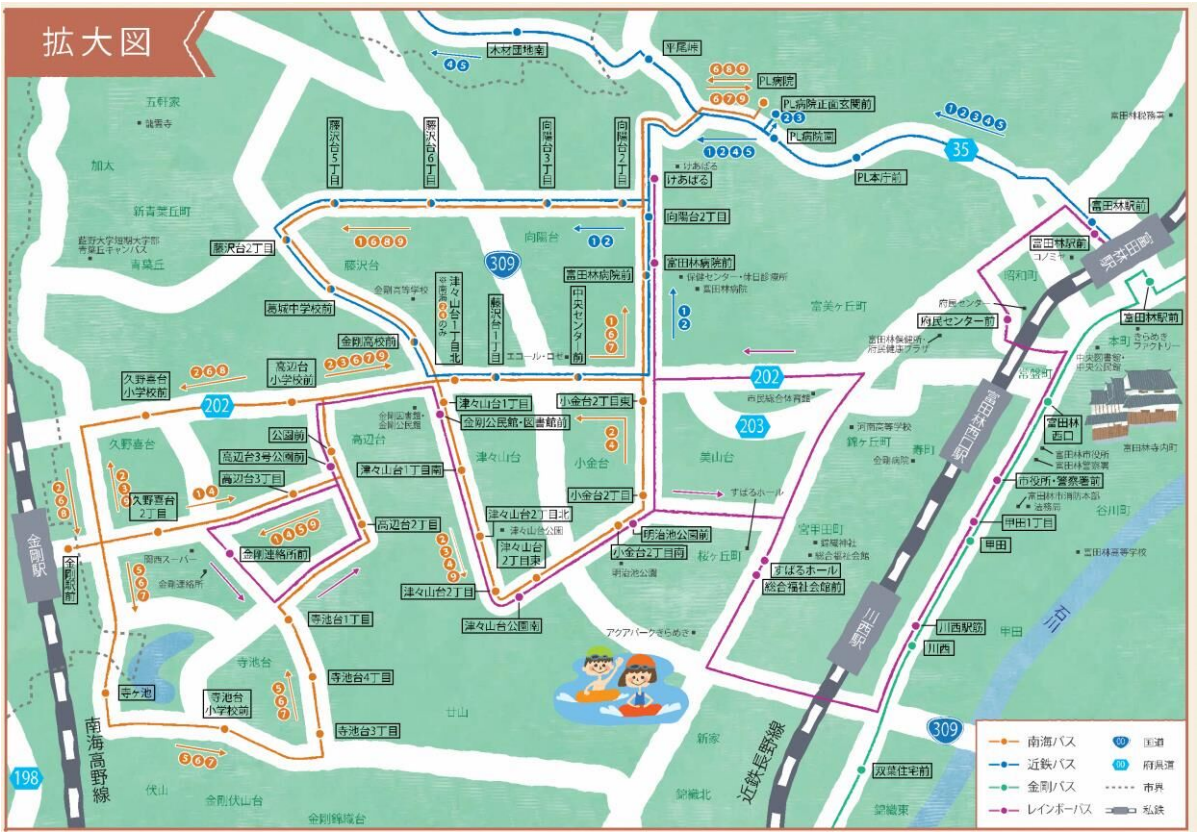
利用者が減少傾向にあり、今後も厳しい利用状況が予測される中で、複数の交通事業者とともに、民間の送迎車両が重複・競合している環境が続くと、より一層、交通事業者の経営環境は厳しくなり、共倒れによる交通空白地の増加につながる可能性も危惧されます。

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

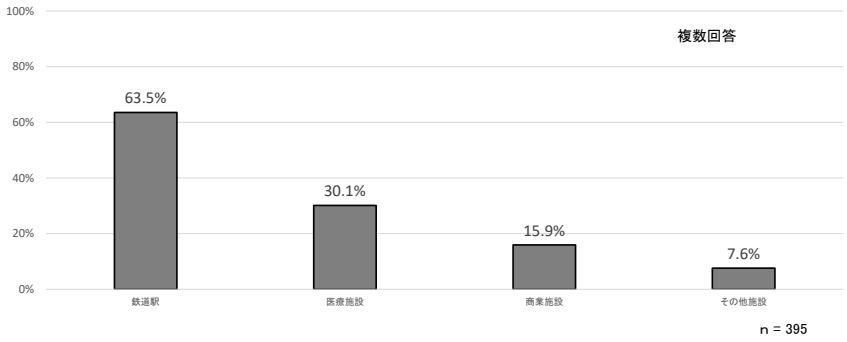
図．金剛地区におけるバス路線の状況

表．送迎輸送を実施している施設と主な発着地

施設	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
その他	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

※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

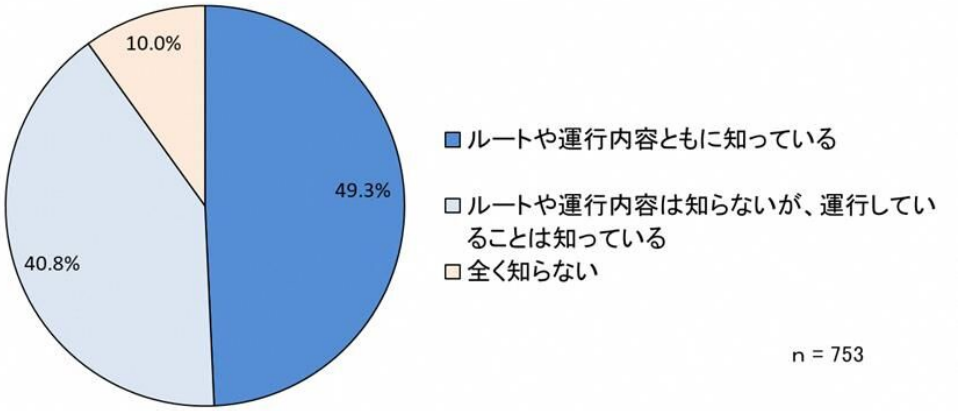
資料：施設 HP



※ 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

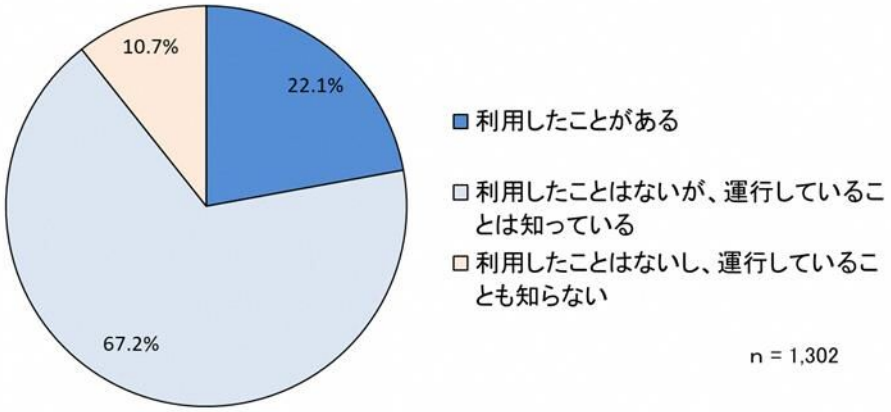
図．利便性向上が望ましいタクシー拠点



※ 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。

地域公共交通を維持するための対策の必要性

地域公共交通のサービス低下が危惧されるなか、将来の地域公共交通を維持するため、地域公共交通の利用者である市民と行政が協力・負担し合う必要性があると認識されています。また、より持続的な地域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地域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、地域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】

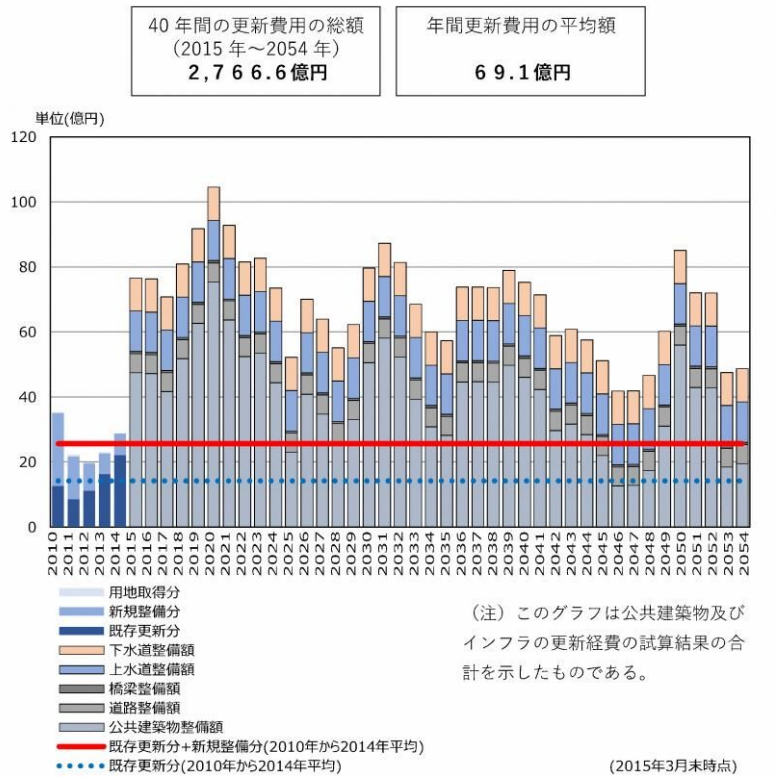
地域公共交通の支え手の不在

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。

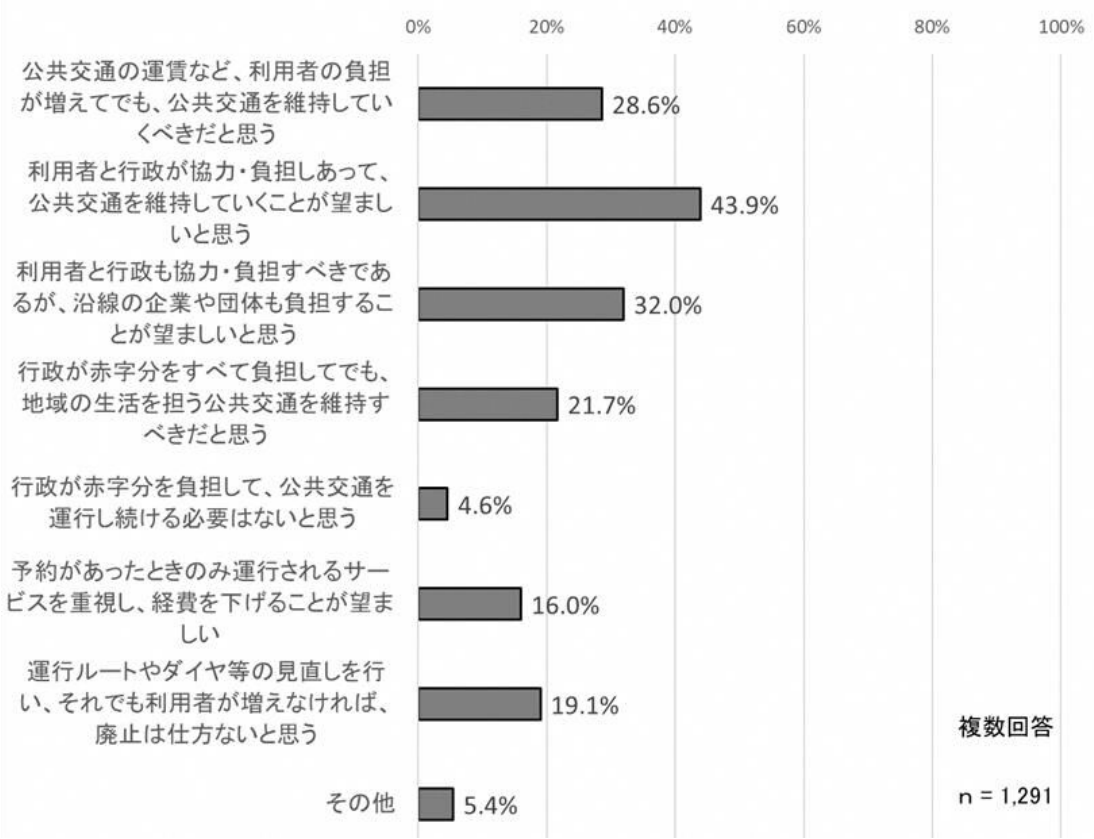
【向き合うべき課題】

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。



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



※ 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．公共交通の維持のための対策

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、7 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。

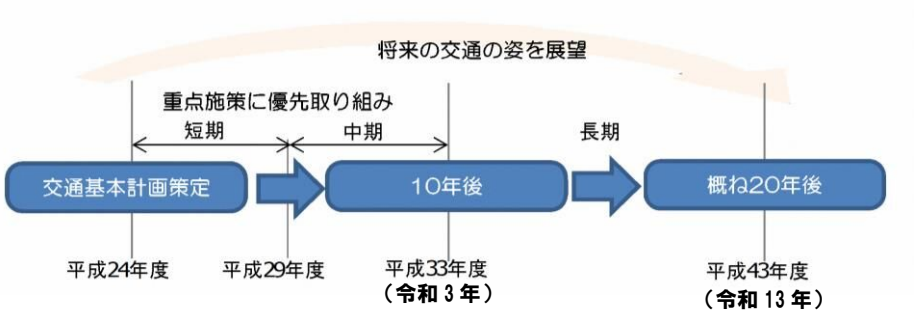
資料：富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画（概要版）

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。



資料：富田林市交通基本計画（概要版）

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

（富田林市交通基本計画におけるこれまでの取組状況）

① 関係者が連携・協働して取り組む交通

- ✓ 本市交通会議について、地域公共交通の課題解決を図るため、令和元（2019）年、地域公共交通の活性化再生法及び道路運送法に基づく法定協議会に移行
- ✓ 地域・企業・学校等と連携した地域公共交通の利用促進策の実施や交通安全教育の推進

② すべての市民が安全・安心・快適に移動できる交通

- ✓ レインボーバスについて、運行内容について検討のため、令和 2（2021）年度及び令和 3（2022）年度、レインボーバスあり方検討分科会を開催
- ✓ 駅前バスロータリーをはじめとした市内の各停留所について、地域公共交通を利用しやすい環境作りとして、国や交通事業者と連携した停留所の上屋の設置やベンチの設置などの実施
- ✓ 地域公共交通の利用促進のため、近鉄バス及び南海バスに、平成 26（2014）年度、IC カードなどのキャッシュレス決済の導入を支援
- ✓ 国や交通事業者と連携した地域公共交通の利用促進のため、鉄道駅周辺や路線バス車両のバリアフリー化の実施

③ 円滑な移動・活動を支える交通

- ✓ 東西方向に円滑に移動するための地域公共交通のあり方について検討を進めるため、近鉄富田林駅⇔金剛・金剛東地区⇔南海金剛駅間を結ぶ路線バスの実証運行を実施
- ✓ ウェブサイトでの時刻表の検索や運行状況の提供による、スマートフォンなどの媒体でいつでも検索が可能な地域公共交通の増加
- ✓ 市内を運行する路線バスや主な公共施設などが掲載されたバスマップを作成し、市ウェブサイトへの掲載と、市民や利用者への配布
- ✓ 重度障がい者向けタクシーチケットの配布などによる、外出支援サービスの維持

④ まちの魅力・活力を創出する交通

- ✓ 鉄道と路線バスとの連携した地域公共交通ネットワークの維持による、本市と他市町村との広域的なアクセス性の確保
- ✓ 交通事業者と観光部局の連携などによる、本市の魅力を発信

⑤ 環境にやさしい交通

- ✓ 自動車の利用から、環境にやさしい地域公共交通の利用へ転換を促すことによる、地球環境の保全

⑥ 地域の特性に対応した交通

- ✓ 藤沢台七丁目地域や彼方上地区などで、勉強会やワークショップの開催を通じ、地域が主体的に導入を行う地域特性に応じた最適な地域公共交通サービスの検討

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、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

カ．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組も進めます。

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、路線バスの衰退による減便や休廃止を招く恐れがあることが、地域連携サポートプランにおいても記載されています。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 将来ネットワーク

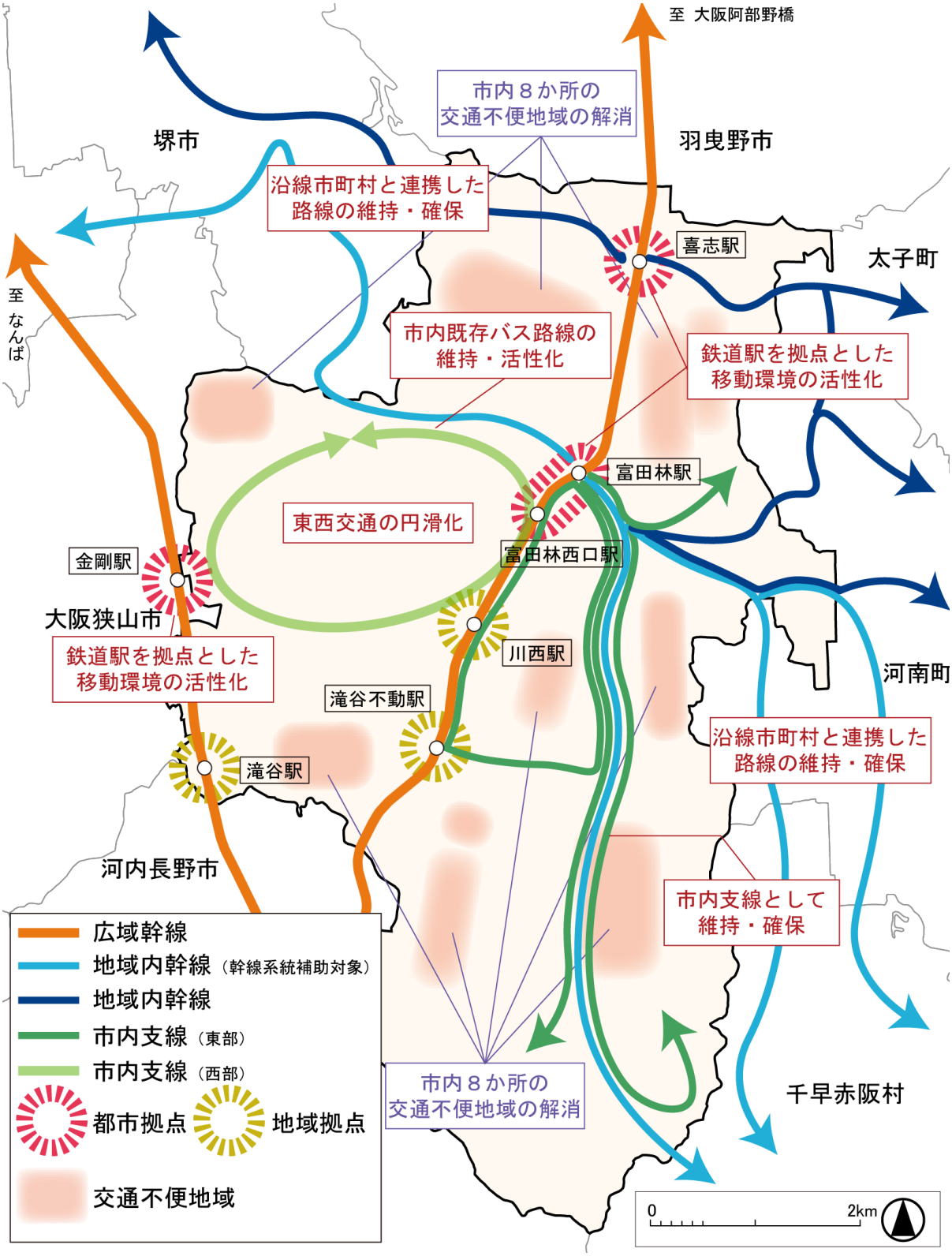
（1）現在の地域公共交通ネットワーク

地域公共交通のネットワークの現状は、次のとおりです。

図．現状ネットワーク

（2）将来の地域公共交通ネットワーク

4．2で示した4つの基本方針に基づく、本市の地域公共交通の将来ネットワークは、次のとおりとします。なお、その骨格構造は、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を明確化することにより、利便性および効率性の向上を図ります。



図．将来ネットワーク

（3）交通手段別の役割分担

交通手段別の役割は、次のように設定します。

表．交通手段別の役割分担

位置づけ		モード	路線等	役割	確保・維持の方針
地域公共交通	広域幹線	鉄道	・近鉄　長野線 ・南海　高野線	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。	鉄道駅を拠点とした取組と合わせ、持続可能な運行を目指す。
	地域内幹線	路線バス 水色	・近鉄バス　北野田線 ・金剛バス　白木線 ・金剛バス　東條線 ・金剛バス　千早線	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。	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
		路線バス 青色	・近鉄バス　富田林線 ・金剛バス　石川線 ・金剛バス　河内線 ・金剛バス　白木循環線 ・金剛バス　さくら坂循環線 ・金剛バス　阪南線		交通事業者、府、隣接市町村との連携強化を図り、持続可能な運行を目指す。
	市内支線	路線バス 緑色	・金剛バス　北大伴線 ・金剛バス　東條線 ・金剛バス　富田林循環線	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。	交通事業者、府と協調し、持続可能な運行を目指す。
		路線バス・コミュニティバス 黄緑色	・南海バス　各路線 ・近鉄バス　金剛東団地線	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。	鉄道駅を拠点とした取組と合わせ、利便性・効率性の向上により、路線の維持・活性化を目指す。
			・レインボーバス	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。	路線バスとの輻輳区間を含め、路線の見直し・再編により、財源の効率化を目指す。
	面的交通	タクシー	・近鉄タクシー ・大阪第一交通 ・金剛自動車	幹線・支線で支えることのできない地域の移動を面的に支える。	鉄道駅や市内主要施設を中心に持続可能な運行を目指す。
その他	補助的交通	地域の輸送資源	・病院送迎バス ・民間送迎サービス　等	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。	既存バス路線との輻輳を避けつつ、人手や車両の効率的な運用を目指す。
		地域主導の公共交通	・（交通不便地域等における新たな交通サービス）	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。	地域が柔軟に取り組めるよう、市が導入を支援する。
	福祉交通	福祉交通	・福祉有償運送 ・福祉タクシー　等	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。	事業所と連携し、補助等実施することにより、持続可能な運行を目指す。

（4）路線の維持・確保に関する考え方

【地域内幹線】

◆路線バス　水色路線

水色路線は、本市内外の拠点を連絡し、市域を超える移動を中心に、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を基本としつつ、観光や余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、本市のみならず隣接市町村にとっても重要な役割を担っています。一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）による支援及び交通事業者、府、隣接市町村との連携強化を図り、広域的な視点で地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。

◆路線バス　青色路線

青色路線は、本市内外の拠点を連絡し、市域を超える移動を中心に、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を基本としつつ、観光や余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、本市のみならず隣接町村にとっても重要な役割を担っています。現在、本路線は一定以上の需要があり、本市内外の多くの住民の利用がみられますが、今後の人口減少に伴う利用者の減少を見据え、交通事業者、府、隣接市町村との連携強化を図り、広域的な視点で地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。

【市内支線】

◆路線バス　緑色路線

緑色路線は、本市内東部において、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を基本としつつ、観光や余暇活動等、多様な目的での移動を担っています。また、都市拠点である近鉄富田林駅では、広域幹線や地域内幹線に接続することで、より広域への移動も可能となっており、これらを補完する移動手段として欠かすことができない路線となっています。一方、交通事業者による運営努力だけでは路線の維持が困難となることが見込まれるため、交通事業者、府と協調し、地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。

◆路線バス・コミュニティバス　黄緑色路線

黄緑色路線は、金剛・金剛東地区を中心に、主に、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を担う重要な路線です。一方、本地域内では、路線バスやレインボーバスの他、施設送迎サービス等による路線の重複や競合が見られるため、交通事業者および各施設関係者と本市が協議・調整の上、交通ネットワークの効率化を図りつつ、周辺の大型商業施設や総合病院等の既存ストックを活かした需要の確保により、路線を維持・活性化していく必要があります。また、レインボーバスについては、交通ネットワークの利便性、効率性の向上を目指す目的から、路線の見直し、再編に取り組む必要があります。

4.4 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、4.2 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、本計画の目標年次の令和 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※1（駅）	7	7	毎年（実績値）	既存の地域公共交通の経営環境が厳しさを増す中で、既存のサービスを維持する。
		停留所の数（停留所）※レインボーバスを除く	91	91	毎年（実績値）	
	利用者数	7 駅の乗降者数※1（人/日、千人以下切上げ）	87,000（2018 年度） 69,000（2021 年度）	79,000※5	毎年（実績値）	生産年齢人口の減少等による地域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）		3,839000（2019 年度） 2,897,000（2021 年度）	3,456,000※5	毎年（実績値）	生産年齢人口の減少等による地域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に対する行政負担額※2（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。
	移動手段の満足度の割合（%）		86%	90%	2027 年度	多様なサービスの導入により、外出環境における移動手段の満足度の向上を目指す。

Ⅱ	高齢者や障がい者等に対する研修等の実施	0	1	2027 年度	各交通事業者において、本市内で高齢者や障がい者等に対する研修等を行うことにより、さらなる利便性向上につなげるよう取組を行っていく。
Ⅲ	市内で運行される路線バスサービスの認知度※3（%）	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※4（%）	42.8	60.0		
Ⅳ	その他の輸送資源※6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	2027 年度	送迎輸送を行う施設と既存の地域公共交通事業者の調整により、送迎輸送から地域公共交通へ移行することを目指す。

※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
※6：2.2.5 その他の輸送資源に基づく

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、4.2 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組との連携

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 既存の地域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

○ 取組内容

○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。本取組の検討に際しては、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。

○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。

※MaaS：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て検索、予約、決済等を行うサービス

○ 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	-	実施	-	-	連携

※用語の定義
実施：事業を主体的に推進すること
支援：事業の推進を推進方針の策定や財政支援等により支援すること
連携：事業の「実施」主体と密に連携を図り、その推進に取り組むこと

○ 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	→	→	→	→

コラム〈MaaS に関する取組例：仙台 MaaS について〉

仙台市では、令和2（2020）年度に「仙台 MaaS 運営委員会」を立ち上げ、令和3（2021）年より「まちの賑わい創出」を重視したサービスを中心に提供を開始しました。サービスの特徴は下記のとおりです。

- ✓ おすすめ情報をお知らせするポータルサイトとチケット販売サイトから構成
- ✓ スマートフォン1つでおすすめコースの閲覧からチケットの購入・管理・利用まで可能
- ✓ 地図・ルート検索は既存サービス（Google Map）と連携、市内の主要な交通事業者の経路検索が可能

（ポータルサイトおよびチケット販売サイト）

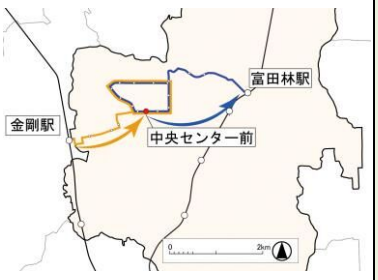
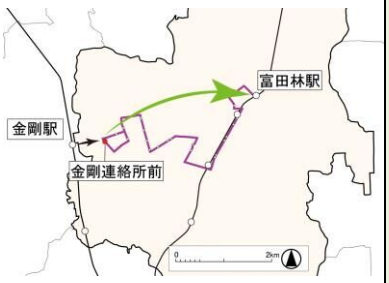
ポータルサイト上では、仙台市内の多様な観光施設を巡るコース等が紹介されており、誰もが利用しやすいサービス内容となっています。

出典：仙台 MaaS について（おでかけ交通博2022）

コラム〈南海金剛駅⇔近鉄富田林駅の移動について〉

地域公共交通を用いて南海金剛駅と近鉄富田林駅の東西方向を移動する手段は大きく3つあります。以下でその概要の比較を行います。（条件統一のため、すべて南海金剛駅から近鉄富田林駅へ移動する場合を比較しています。）

表．移動手段の比較

方法	移動手段	内容
方法1	鉄道	◆ルート： 南海金剛駅⇒南海河内長野駅（南海） ↓乗り換え 近鉄河内長野駅⇒近鉄富田林駅（近鉄） ◆運賃：510円※ （南海金剛駅⇒南海河内長野駅：210円、 近鉄富田林駅⇔河内長野駅：300円） ◆平均所要時間：約23分 （午前9時から午前11時の間に南海金剛駅を出発した便を対象とした場合）
方法2	路線バス	◆ルート： 金剛駅前⇒中央センター前（南海バス） ↓乗り換え 中央センター前⇒富田林駅前（近鉄バス） ◆運賃：480円※ （金剛駅前⇒中央センター前：230円、 中央センター前⇒富田林駅前：250円） ◆平均所要時間：約33分 （午前9時から午前11時の間に南海金剛駅を出発した便を対象とした場合） 
方法3	レインボーバス ＋徒歩	◆ルート： 金剛駅⇒金剛連絡所前（徒歩） ↓乗車 金剛連絡所前⇒近鉄富田林駅 （レインボーバス） ◆運賃：100円※ （金剛連絡所前⇒富田林駅前：100円） ◆平均所要時間：約43分　※金剛駅⇒金剛連絡所前を徒歩8分として計算 （午前9時から午前11時の間に金剛連絡所前を出発した便を対象とした場合） 

※：令和5（2023）年4月1日時点

以上のように、経由地、運賃、所要時間それぞれの面で違いが見られ、利用者の生活スタイルに合わせてルートを選択している現状にあります。上記、Ⅰ-Aの取組の推進により、東西の都市拠点をより快適に移動できる環境整備に努めます。

Ⅰ-B 鉄道駅周辺における取組との連携

○ 取組内容

○都市機能集約と地域公共交通の連携

- ✓ 地域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地域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（歩道拡幅やセミフラット構造式構造の導入等）により、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・活性化に繋げます。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

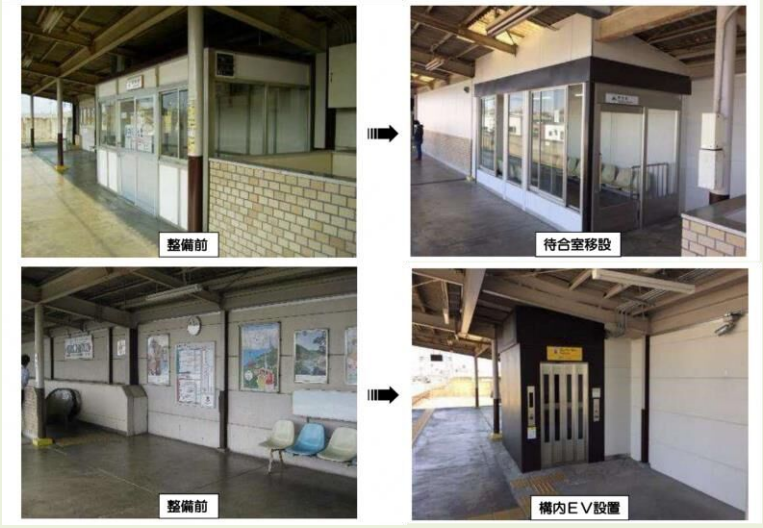
※用語の説明
参画：受動的に取組に参加すること

○ 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	→	→	→	→

コラム〈駅周辺におけるバリアフリー化について〉

本市では、平成19（2007）年に策定した「富田林市交通等バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区である「近鉄富田林駅・富田林西口駅周辺地区」における道路、公共交通、公共施設等のバリアフリー化や市内駅舎（6駅）のバリアフリー化を完了しました。



（近鉄川西駅ホーム階における整備状況）

また、近鉄富田林駅周辺では、道路環境のバリアフリー化のため、歩道の改良、拡幅、電線類の地中化、及び歩道がない道路の一方通行化による歩道の確保等を実施しています。

今後も引き続き、当事者の意見もふまえながら、誰もが快適に利用できるまちなか環境の整備に取り組みます。

コラム〈鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進：金剛駅周辺における取組例について〉

高度経済成長期に開発された大規模住宅地（ニュータウン）は、開発後約半世紀が経過し、人口減少、少子高齢化、施設の老朽化などのニュータウン問題が顕在化しており、本市金剛地区においても、他のニュータウンと同様に社会環境や人口構成の変化に伴うさまざまな問題を抱えています。

本市では、UR都市機構や南海電気鉄道株式会社と連携し、金剛地区のエリアブランディングと若者・子育て世代の定住促進等を目的に、令和5（2023）年1月に社会実験等を実施しました。社会実験「WALK AROUND KONGO～あるく、くつろぐ、めぐる一日～」では、居心地が良く、くつろぎたくなる歩道空間づくりの一環として、ストリートファニチャーを仮設で設定する「まちなかリビング」、オーナメント（飾り）により、通りを飾りつける「いろどりKONGO」の他、マーケット・マルシェ「KONGO STAND」、「次世代モビリティ試乗会」として電動バイク・立ち乗り型スポーツスクーター・近距離モビリティ・歩行領域モビリティ等の試乗会を実施する等、多種多様なプログラムを実施しました。

写真　WALK AROUND KONGO
～あるく、くつろぐ、めぐる一日～

また、社会実験には、金剛地区活性化の取組の一環として定期的に実施されている「金剛マルシェ～地場産やさい市～」や、金剛地域やその周辺の商業、観光が連携し、市民のふるさと意識醸成や市の観光振興を目的とした「金剛きらめきイルミネーション2022」と同日に開催しました。

以上のように、本市では金剛地区全体のまちづくりを公民連携により推進しており、今後も鉄道駅を拠点としたまちづくりの取組と連携し、既存の交通資源の維持・活性化に繋げます。

（WALK AROUND KONGO～あるく、くつろぐ、めぐる一日～）　出典：本市ホームページ

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

○他市町村との連携強化

- ✓ 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、広域的な視点で地域公共交通の活性化及び利便性向上に努めます。
- ✓ あわせて、地域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おける公共交通施策に対し、連携・協力します。

○民間路線バスに対する適切な支援体制の構築

- ✓ 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。
- ✓ 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。

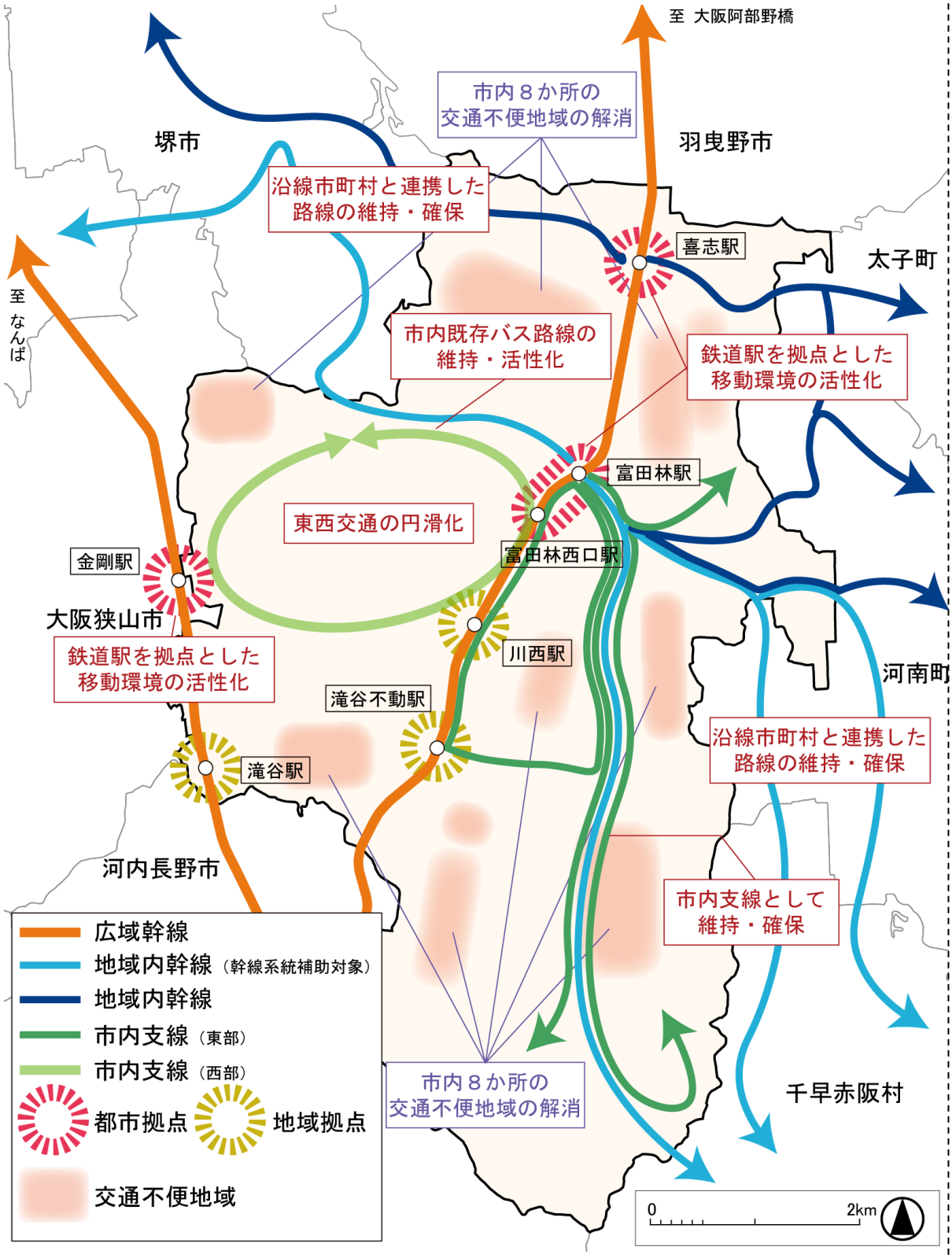
○ 実施主体

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	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	→	→	→	→	→

将来の地域公共交通ネットワーク



図．将来ネットワーク（再掲）

地域内幹線の維持・確保〈国、大阪府、隣接市町村、本市による運行支援〉

本市では、現在運行している地域内幹線について、国、大阪府と協調して、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を実施しています。これらの路線は、計画策定後も継続して地域内幹線としての機能が期待されることから、本計画において行政による支援方針を新たに位置付けます。

<table>
<tr><td>位置づけ</td><td colspan="2">地域内幹線</td></tr>
<tr><td rowspan="2">対象路線</td><td>水色路線
・近鉄バス　北野田線
・金剛バス　白木線
・金剛バス　東條線
・金剛バス　千早線</td><td>青色路線
・近鉄バス　富田林線
・金剛バス　石川線
・金剛バス　河内線
・金剛バス　白木循環線
・金剛バス　さくら坂循環線
・金剛バス　阪南線</td></tr>
<tr><td colspan="2">
写真　近鉄バス
写真　金剛バス</td></tr>
<tr><td>役割</td><td colspan="2">近鉄富田林駅を発着地とし、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。
（「4.3(3) 交通手段別の役割分担」より再掲）</td></tr>
<tr><td>確保維持事業等の必要性</td><td>水色路線は、本市内外の拠点を連絡し、市域を超える移動を中心に、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を基本としつつ、観光や余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、本市のみならず隣接市町村にとっても重要な役割を担っています。一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）による支援及び交通事業者、府、隣接市町村との連携強化を図り、広域的な視点で地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。
（「4.3(4) 路線の維持・確保に関する考え方」より再掲）</td><td>青色路線は、本市内外の拠点を連絡し、市域を超える移動を中心に、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を基本としつつ、観光や余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、本市のみならず隣接町村にとっても重要な役割を担っています。現在、本路線は一定以上の需要があり、本市内外の多くの住民の利用がみられますが、今後の人口減少に伴う利用者の減少を見据え、交通事業者、府、隣接市町村との連携強化を図り、広域的な視点で地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。
（「4.3(4) 路線の維持・確保に関する考え方」より再掲）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業及び実施主体の概要</td><td colspan="2">・本計画を策定し、地域公共交通にかかる基本理念や将来ネットワーク、実施する施策等を規定 （実施主体：地域公共交通会議）
・本計画に基づき各種施策を推進 （実施主体：本計画内施策メニューに基づく）</td></tr>
<tr><td>・路線の運行 （実施主体：各バス事業者）
・補助金による運行費支援 （実施主体：国、府、隣接市町村、本市）</td><td>・路線の運行 （実施主体：各バス事業者）
・運行費支援 （実施主体：府、隣接市町村、本市）</td></tr>
<tr><td>目標・効果と評価手法</td><td colspan="2">「4.4 目標」に基づき、下記より評価
・停留所の数
・利用者数
・地域公共交通サービスに対する行政負担額
・認知度（アンケート調査より把握）
・利用頻度（アンケート調査より把握）</td></tr>
</table>

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

○ 取組内容

○地域特性に応じた新たな交通資源の導入検討

- ✓ 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の実現を促すため、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。

○地域特性に応じた新たな交通資源の導入支援

- ✓ 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。

※AI オンデマンド交通：AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

○ 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・協力	-	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	→	→	→	→

コラム〈地域特性に応じた多様な地域公共交通サービスの導入について〉

交通不便地域の一つである彼方上地区（大字嬉・横山・伏見堂）は、路線バス網でカバーされない地域であり、最寄りの近鉄長野線の鉄道駅との間には、石川が流れ、高低差も大きい地域です。

彼方上 7 町会まちづくり協議会では、平成 30（2018）年から地域公共交通サービスの導入に向けて検討を開始しました。地域の皆様との勉強会やアンケート等を実施し、何度も協議を重ねつつ、運行形態・運賃等、誰もが利用しやすいサービスを目指して条件を検討してきました。長期にわたる検討を経て、令和 4（2022）年 11～12 月には、彼方上地区地域公共交通「上セブン号」として、定時定路線型の中型タクシー（乗客 4 人乗り）を用いて実証運行を実施しました。

なお、実証運行とは実現可能性等を検証するため、道路運送法第 21 条第 2 号に定める許可を受けて運行するもので、今後も本格運行の導入に向けて地域の皆様とともに取り組んでいきます。

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

- ✓ 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。また、バリアフリー対応やユニバーサルデザインの推進などにより、地域公共交通を利用しやすくすることで、利用促進を行っていきます。

○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・協力	連携	連携	連携	連携	協力

※用語の説明
協力：必要に応じて「実施」主体や「連携」主体に協力すること

○ 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	→	→	→	→

コラム〈公共交通利用と健康、QOL(Quality Of Life)の関係について〉

公共交通の利用は、自宅からバス停までや、バスから鉄道、鉄道駅の乗り換えなどの徒歩移動を伴うことから、歩行に伴う身体活動量は車利用よりも多いことが報告されています。また、高齢者にとって歩くことは健康に維持につながり、1 日 1 歩あたり、0.065～0.072 円程度の医療費抑制効果があると言われています。以下の図は、河内長野市の楠ケ丘地区で実施した調査結果です。下記の図は、令和3(2021)年に楠ケ丘地区の住民 20 名の 1 か月間調査した交通行動と歩数の関係です。1 日の移動の中で、公共交通を利用することにより、歩数が増加していることがわかります。

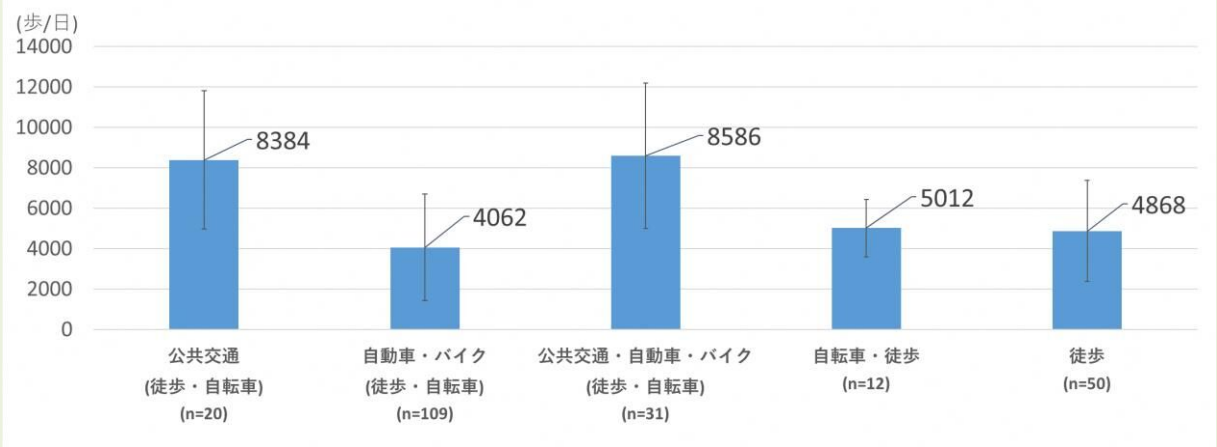


図. 交通手段別の平均歩行量の関係

また、公共交通の利用は QOL(Quality Of Life)にも関連していると言われています。QOL とは、生活の質であり、その人が自分自身で感じている健康に関する満足度を示します。下図は、令和3(2021)年に楠ケ丘地区の住民に対し、617 人(自治会加入住民 1734 人中)にアンケート調査した結果です。この地域には、地域公共交通くすまるが運行されており、75 歳以上の人では、公共利用者やくすまる利用者は、公共交通を利用していない人に比べ、身体的な健康観の低下がゆるやかになっていることがわかります。

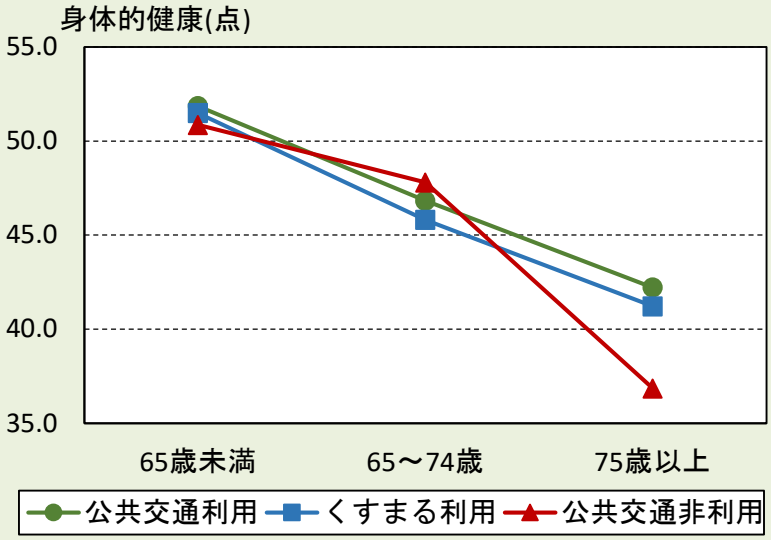


図. 外出行動実態別にみた加齢に伴う身体的健康の変化

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
○ 取組内容
○エコ通勤の推進 ✓ 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、市職員が月 1 回取り組んでいるエコ通勤を、市民や企業等に拡大します。 ○交通安全講習会等との連携 ✓ 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。

○ 実施主体

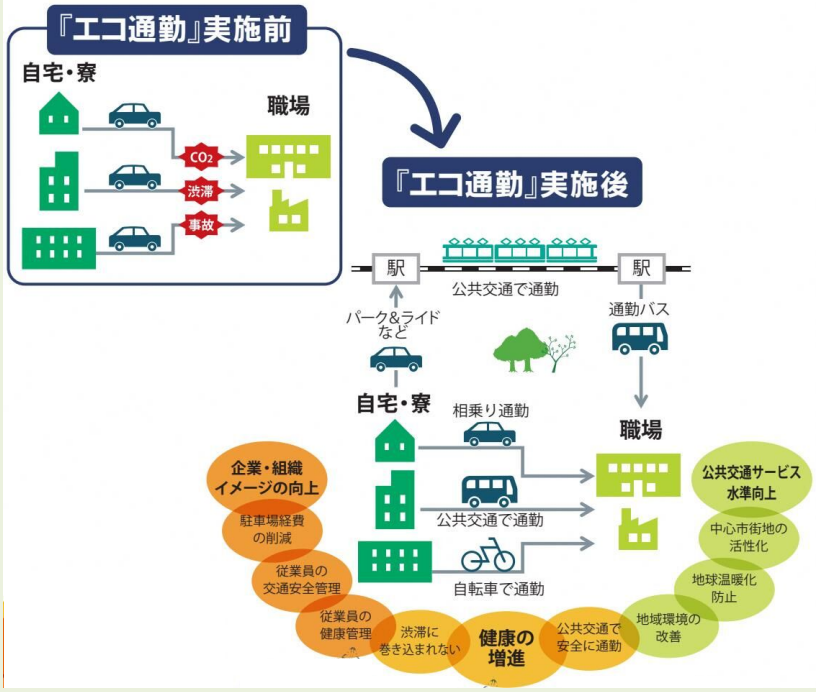
富田林市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	その他（警察）
実施	支援・協力	連携	連携	連携	参画	協力

○ 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	→	→	→	→	→

コラム〈エコ通勤とは〉

「エコ通勤」とは「クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること」です。電車、バス、自転車、徒歩などでの通勤はすべて、環境負荷の小さい「エコ通勤」と言えます。政府は、令和32（2050）年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、「2050年カーボンニュートラル」、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言しています。環境省でも「ゼロカーボン」を目指すよう地方自治体へ呼びかけており、「エコ通勤」は政府の動向とも合致するものです。



（地域に、企業に、広がる「エコ通勤」のメリット）

本市においては、本市職員自らが「エコ通勤」に取り組んでおり、地域公共交通の維持や環境に対する意識の醸成を図っています。

そして、今後は、事業所や地域に対して、「エコ通勤」の取組への参加を働きかけていきます。

出典：地域における「エコ通勤」普及の手引き（国土交通省）

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

○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及び利用を促進します。
- ✓ 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。

○バスマップの刷新

- ✓ 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等の情報も盛り込んだマップとして刷新します。

○ 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
実施	支援・協力	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	→	→	→	→	→

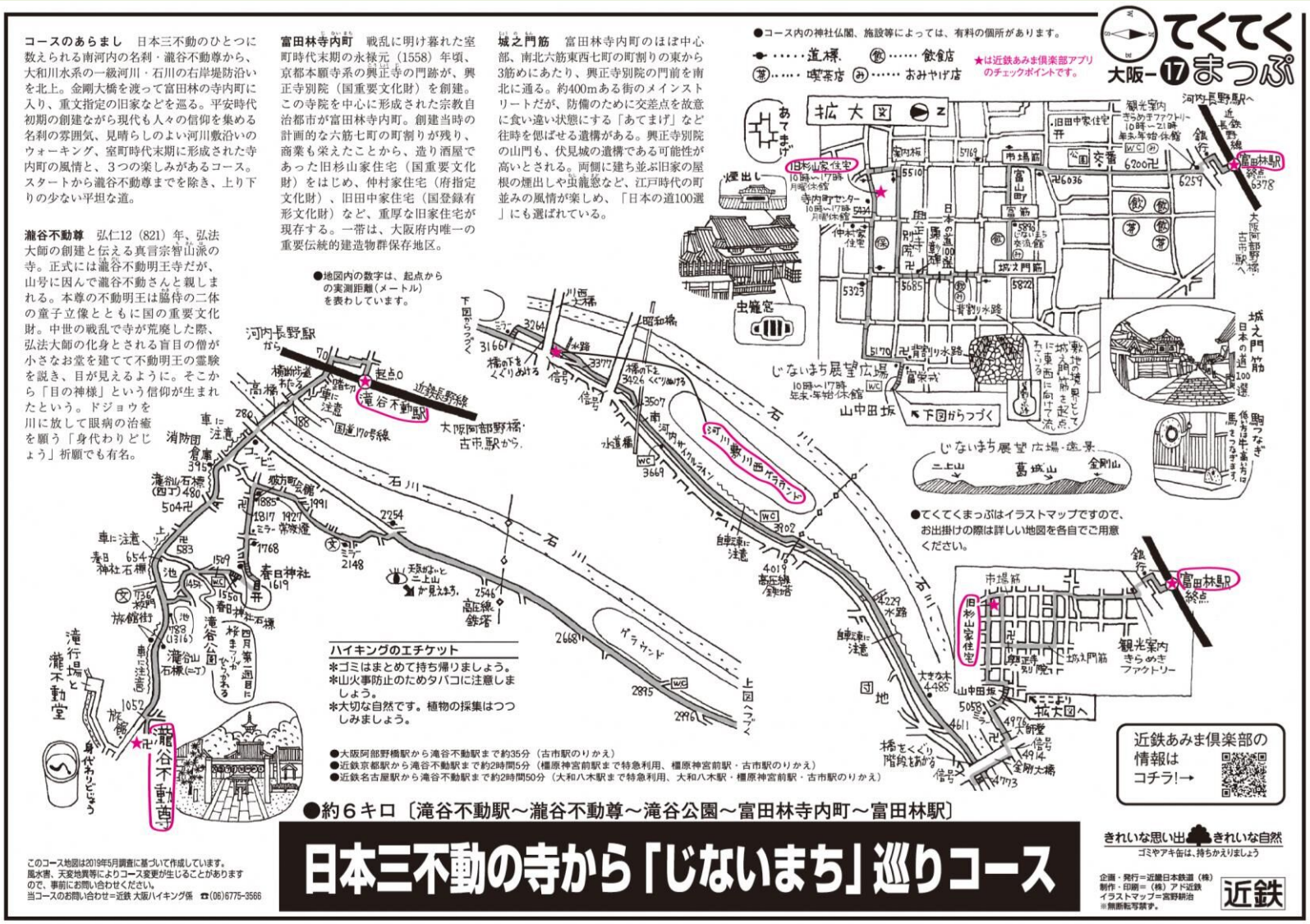
コラム〈滝谷不動尊のご縁日(毎月28日)における金剛バスの臨時便運行について〉

近鉄富田林駅より南に約3㎞に位置する滝谷不動尊は、「日本三不動の一」といわれ、目の病気にご利益があるとされることから、全国各地から多くの参拝者が訪れています。また、毎月28日のご縁日には、お詣りや、お寺の駐車場内で出店される露店のため、多くの人々で境内が賑わいます。

そのため、金剛バスでは毎月28日のご縁日に合わせ、臨時便を運行しています。

写真　金剛バス

コラム〈日本三大不動の寺から「じないまち」巡りコースについて〉



近畿日本鉄道株式会社では、滝谷不動尊から本市中心部に位置する寺内町を巡るまちあるきマップを作成しています。本市においても、交通事業者との協力のもと、バスマップの刷新に取り組みます。

出典：てくてくマップ
（近畿日本鉄道）

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

○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を行います。また、運賃補助などにより、地域公共交通で移動しやすい環境作りに取り組みます。

○乗継利便性の向上

- ✓ 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。

○地域公共交通を補完する移動手段の確保

- ✓ 地域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。

○ 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・協力	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	→	→	→

コラム〈地域公共交通を補完する事例：滋賀県守山市 BTS（Bicycle Transit Station）について〉

滋賀県守山市では、路線バスの利用促進策として市内6か所のバス停付近に BTS（自転車からバスへ乗り継ぐための自転車駐車場）を設置しています。これにより、自宅からバス停へのアクセス性や利便性を高め、路線バスと自転車相互の乗り継ぎを容易にすることで、路線バスの利用促進を図っています。本市においても、既存の地域公共交通と連携した新たなモビリティサービスの導入について、検討します。

写真 BTS（守山市）

写真 BTS（守山市）

参考：守山市ホームページ

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

○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
実施	支援・協力	－	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	→	→	→	→

コラム〈バス待ち環境改善の取組例について〉

本市では、令和４(2022)年４月１日から本市が指定するバス停留所や公園にひと休みベンチを寄附できる制度を導入しました。これは、市民の皆さまが外出時に安心して休憩できる空間の確保を目的に、個人、企業及び団体等からのベンチの寄附により、バス停留所や公園に安全なベンチを設置していく制度です。ベンチの設置並びに維持管理は本市が行い、寄附して頂きましたベンチには寄附者の銘板を設置致します。

また、令和3(2021)年10月には、大阪府都市緑化を活用した猛暑対策事業補助金を活用し、近鉄喜志駅東側ロータリーのバス停留所に、猛暑対策事業の一環として、金剛自動車株式会社と本市が連携して、上屋やベンチ、緑化フェンスなどを設置しました。

今後もこのような取組を推進し、快適なバス待ち空間の確保に取り組んでいきます。

写真　近鉄喜志駅前

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

○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
実施	支援・協力	-	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	→	→	→	→

コラム〈レインボーバスのあり方検討状況について〉

本市交通会議の分科会として、「レインボーバスあり方検討分科会」を令和3(2021)年度～令和4(2022)年度に開催し、レインボーバスの今後の方向性を検討しました。開催結果として、路線バスとの輻輳が多い区間を縮小し、目的地の停留所までの移動時間の短縮・便数の増加により利用者の利便性を図ること、及び、路線バスとの運賃格差の是正のため、運賃の値上げを行うことを本市交通会議に具申することとなり、本市交通会議にて引き続き検討を進めています。

図.レインボーバス運行ルート

写真 レインボーバス

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

○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

- ✓ 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を実施しつつ、施設送迎バスの役割の明確化に努めます。具体的には、地域公共交通と施設送迎バスによる路線の重複、競合を避けるため、施設送迎バスのルート見直しや、路線バスが施設等敷地内へ乗り入れることによる施設送迎バスの統廃合の可能性について検討します。

○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・協力	-	連携	-	協力	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	→	→	→

コラム〈病院施設への路線バスの乗り入れについて〉

医療法人宝生会 PL 病院では、近鉄富田林駅および南海金剛駅から、それぞれ近鉄バス36、37系統、南海バス461、462系統により病院敷地内停留所への乗り入れ運行を実施しています。PL 病院をご利用される方は、バス運賃が無料となります。

今後も、路線バスと施設送迎サービス等との役割を明確にしつつ、より効率性、利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

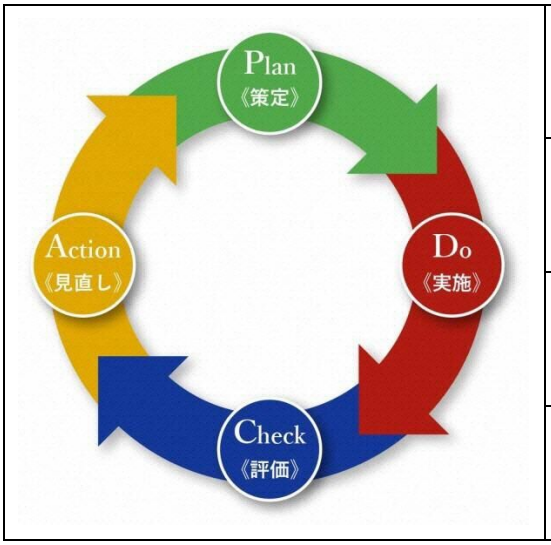
表． 近鉄バス、南海バスによる PL 病院への乗り入れ状況

（2.2.4(1) 表.路線バスの運行本数より（再掲））

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・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
南海バス	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

6. 計画の推進に向けた取組

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、着実な取組、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組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。



Plan	策定
Do	実施
Check	評価（確認・検証）
Action	見直し（改良、追加など）

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	・全体的な進捗管理 ・定期的な評価・検証 ・中間見直し（令和 7（2025）年度） ・最終的な評価・検証（令和 9（2027）年度）
関連主体	・各施策の実施 ・各施策の進捗管理、見直しの検討（適宜）

地域公共交通計画への想い

富田林市の自動車分担率は、他の市町村よりやや低く、鉄道・バスなどの公共交通の分担率がやや高い傾向にあります。これは、非常に素晴らしく、他の市町村より自動車に依存することなく、移動しやすい町であると言えます。しかし、富田林市も他の市町村と同様、人口減少が進み、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通機関を利用する人が減少してきています。また、高齢者の増加に伴い、家族の送迎等に頼ることが難しい独居の方が増えるなど、移動制約を受ける人も増加することが予想されます。

そのような中、当会議は、地域公共交通計画を策定し、様々な交通に関する課題に向き合い、それらを解決していく道筋をこの計画の中に示しました。この計画は、市民の方々の移動しやすいまちの実現に向けて、非常に重要な計画であると思います。

計画策定は、当会議の中で話し合い、行政、交通事業者、市民が、交通に関する課題を共有し、その解決に向けて、協働して取り組んでいくことが確認されました。行政、事業者、市民の役割分担が重要で、それぞれの役割を十分に全うする必要があります。行政は、財政面を含めた交通事業への対応、市民への説明や周知、交通事業者は、利用者への利便性向上、環境への配慮など、そして、市民や地域は将来にわたって公共交通が持続可能なものとなるよう利用して支える。このような役割をお互いが認識し、目標に向かって取り組めば、持続可能な公共交通が実現し、移動しやすいまちが見えてくるのではないでしょうか。

近年は、この市民や地域が果たす役割が大きくなってきています。地域の困りごとに対して、住民が自ら行動し、地域の協力で、解決するための取り組みを行う「共助」が重要だと言われています。公共交通分野においても、地域にある公共交通を自分たちが乗って守ろうとする取り組みを実施している地域も増えてきています。市民の方々の意識と行動が、移動しやすいまちの実現に繋がっていくのだと思います。

この計画策定により、ここからがスタートです。行政、交通事業者、市民の方々、それぞれが役割を果たし、移動しやすいまちが実現されることを願っております。

富田林市交通会議　議長
（近畿大学理工学部准教授）
柳原　崇男

富田林市地域公共交通計画

本編

富田林市交通会議
（事務局：富田林市　産業まちづくり部　道路交通課）
〒 584-8511　富田林市常盤町1番1号
電話　0721-25-1000（代表）