

令和6年度 第1回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和6年5月23日（木）午前10時30分～午後0時20分
会場：すばるホール 3階 展示室

●出席委員 22名

北川委員、中村委員（オンライン出席）、釈迦戸委員、江藤委員（オンライン出席）、大上委員（二宮氏が代理出席）、近藤委員、石田委員、西田委員、松田委員、松永委員、宮本委員（寺井氏が代理出席）、谷埜委員、松崎委員、小川委員、中塚委員、松田委員、嶋原委員（オンライン出席）、東委員、廣谷委員、久井委員、小野委員（オンライン出席）、北浦委員（オンライン出席）

●欠席委員 7名

南野委員、猪阪委員、湯口委員、岡端委員、大久保委員、中西委員、辻本委員

●事務局 産業まちづくり部長及び交通政策室長ほか同室職員
（オブザーバー）
彼方上7町会まちづくり協議会 会長
大阪狭山市道路グループ 職員

●公開・非公開の別 公開

●傍聴人数 2名

●会議次第及び議事要旨

案件

（1）議長の交代について

議長は会長の指名により北川委員が選任された。

（2）交通不便地域（彼方上地区）における地域公共交通の実証運行について

事務局より資料1に基づき説明し、各委員にて了承された。質疑及び意見等は議事概要のとおり。

（3）レインボーバスのあり方の検討について

事務局より資料2に基づき説明し、各委員にて了承された。質疑及び意見等は議事概要のとおり。

（4）地域公共交通確保維持事業における補助申請について

事務局より資料3に基づき説明を行った。質疑及び意見等は議事概要のとおり。

（5）富田林市地域公共交通計画の改訂について

事務局より資料4・別紙2に基づき説明し、各委員にて了承された。その際、大阪狭山市から、同市においては地域公共交通計画に位置付けず、本市及び堺市の地域公共交通計画に位置付けるものとして、併せて説明を受けた。質疑及び意見等は議事概要のとおり。

（6）交通不便地域（南旭ヶ丘町地域、藤沢台七丁目地域）における地域公共交通の

取り組みについて

事務局より資料5に基づき説明を行った。質疑及び意見等は議事概要のとおり。

(7) その他

- ・ 次回の交通会議の開催について
事務局より次回の交通会議の開催について、案内を行った。

●資料

資料1 交通不便地域（彼方上地区）における地域公共交通の実証運行について

資料2 レインボーバスのあり方の検討について

資料3 地域公共交通確保維持事業における補助申請について

資料4 富田林市地域公共交通計画の改訂について

資料5 交通不便地域（南旭ヶ丘町地域、藤沢台七丁目地域）における地域公共交通の取り組みについて

別紙1 委員名簿

別紙2 富田林市地域公共交通計画新旧対照表

●議事概要

案件

(2) 交通不便地域（彼方上地区）における地域公共交通の実証運行について

北川委員（議長） 交通不便地域において、地域住民の人とともに、どうやって交通不便を解消していくかという点に関して、富田林市はすごく良い取り組みをしている。勉強会を重ね、実証運行まで行ったが、結果が芳しくなかったという話が事務局からあったが、公共交通を利用してもらうためには、まだまだ検討すべきことがあると考える。地域住民の方とともに考えていくという意味で、地域でこれからどう取り組んでいくか、また、どういったところに課題を感じているのかを共有することが大事である。今回は彼方上7町会まちづくり協議会から事務局説明の補足及び地域での取り組み状況について説明いただく。

彼方上地区 第2回実証運行について交通会議で検討いただき、大変感謝している。第1回実証運行の際は、かなり前から地域で実証運行をしたいという話が挙がっており、コロナで一時中断することもあったが、地域で勉強会も行い、周知も十分できただろうということで、第1回実証運行に踏み切った。しかし、少し甘く見ていたこともあり、思っていた結果とならず、とても動揺している。地域の皆さんと話をする機会を設けて、問題点はどこなのかということで話し合いを行い、運行ルートの変更、及び停留所の設置、及び、彼方上地区は坂が多い地域のため、せめて降りるときは停留所以外でも自由に降りられないのかといった様々な要望があった。市に相談し、場所は限定されているが、フリー降車のエリアを設けるなどの改善をすることができた。これからは、この秋に実証運行が可能であるという想定で、地域ごとに勉強会

を行い、同時に社会福祉協議会、老人クラブ等に声をかけて、この実証運行が最後の機会であるということを伝えながら、啓蒙活動を進めていきたい。資料の例にあったように、地域負担で割引券を用意するといった啓蒙活動を実施し、第2回実証運行が成功しないと公共交通の導入の可能性がなくなるという危機感を地域で共有していく。仮にうまくいったとしても、継続していくことは大変なので、そのことも含め、地域で話し合いを行い、彼方上地区以外にも声をかけながら、地域公共交通を発展させていくことを見据え、第2回実証運行を行いたいと考えている。

松田会長 この取り組みに対して、会長をはじめ、地域で努力されていることに敬意を表したい。第1回実証運行の結果をみると、地域公共交通実現は厳しいものになっている。第2回実証運行は、アンケートで一番要望が多かった河内長野駅への運行をメインで考えていくが、資料を見ると、定時定路線方式の課題もある。河内長野駅へ運行することにより、乗車人数は増えるかもしれないが、ルートを変更しただけで、事務局から説明のあった目標の乗車率に届くのか疑問である。AI技術も飛躍的に発達する中で、定時定路線方式以外にも、オンデマンド方式や自動運転技術など、公共交通に関する技術は進歩しているので、幅広く検討をしてもよいのではないかと考える。特に外出を希望する方の需要に応えられるような方法を検討してほしい。また、並行して機運の醸成は地域の皆さままで引き続きお願いする。

北川委員 (議長) 第1回実証運行では地域の中で運行を促進していこう、みんなに乗ってもらおうといった組織作りがされていなかったことが課題であると考えている。どのような手段で、何を取り組むかは非常に大事で、藤原会長の報告にもあったように、彼方でこれから暮らしていくためにはどうすればいいのかという地域住民の危機感や取り組みが少しずつ醸成されていっているように感じる。定時定路線以外の様々な事例としては、タクシーチケットを配布するという方法もあるが、それは一長一短で、常に乗車してもらえかわからず、年末に需要が逼迫することもあるため、日常の移動手段としては課題がある。また、最近はオンデマンド方式を導入されるところが増えてきているが、定時定路線より経費が高くなる傾向にある。あとは、配車センターを使ってタクシー会社が配車を受け持つといった話もある。資料にもあるように、定時定路線方式で、経費を減らす取り組みとして、運行する曜日を限定し、移動が多い時間帯は便数を多くする。加えて、午後に移動が少ないようであれば、午後に移動するための需要を増やすことも大事である。オンデマンド方式では、ある程度の定時性を持たせるといった方法もある。そういった情報の提示も含めて、地域でゆっくり考えていく必要があるのではないかと考えている。これらの事例は実際に運行しないと結果の良し悪しはわからないため、どの方法が適切か判断は難しいが、交通会議においては予算の関係もふくめて、地域と一緒にこの交通会議で検討していく必要がある。

谷埜委員 河内長野駅での乗降場所はすでに決まっているのか。駅前ロータリーの中に

停留所を新設したり、既存の停留所を共用したりする予定はあるのか。

事務局 駅前ロータリーには停留所を設けず、河内長野駅前にある商業施設の駐車場内に停留所を設ける予定である。

北川委員 (議長) 実証運行について、慎重に検討したほうがよいのではないかとといった意見もある。とはいえ、地域の中で困っている人もいれば、困っていない人もいるため、彼方で問題意識をもっと共有してから、こうしたほうが乗車率上昇につながるのではないかとといった取り組みを聞かせてもらうのは非常に大切である。事務局として、今後の利用促進プランについて、どう考えているのか。

事務局 資料に掲載している以外の利用促進策も含め、引き続き地域と調整し、検討していく。

北川委員 (議長) 地域においては、利用促進を考える組織を立ち上げるなど、引き続き利用促進策を考えていってほしいが、目標を持たないと前に進みにくいということも考えられるので、秋ごろを目途に何か形にするイメージで、その目標に向け、体制づくりを進めていってもらいたい。また、交通会議の委員におかれましては、公共交通に関する最新の情報などご提供いただければありがたい。

(3) レインボーバスのあり方の検討について

北川委員 (議長) 金剛バス廃止の件もあり、東條線というメインの路線がなくなると、補助の関係で他の路線にも影響してくるため、地域として守らないといけない路線として位置付けられていることから、便数確保のためレインボーバスを活用している。そのため、レインボーバスの運行を縮小させて、活用せざるをえないという状況である。令和4年度第3回の交通会議でレインボーバスのあり方分科会から3つの意見が具申されており、レインボーバスを廃止して路線バスの乗継割引を導入してはどうか、または、廃止した財源で交通不便地域に活用してはどうか、レインボーバスに乗っている人もいるため現行ルートでの縮小と運賃の引き下げでなんとか見直しを図っていくのはどうかということ、3番目の案が採択された。しかし、現在のレインボーバス運行状況を踏まえると、1番目と2番目の案も検討していかないといけないのではないかとということで、事務局から説明していただいた。つまり、この案件の趣旨は、今後、1番目、2番目の案も含めて、レインボーバスのあり方について検討を進めていってよろしいかを伺うもので、それがいいのかがどうかご意見を頂きながら決めていくという趣旨で、将来的にはレインボーバスが廃止される可能性もあるということである。

松田会長 令和5年9月1日から令和5年12月20日までの1日平均乗車人数は9

0人だったが、現行は約半分になっている。レインボーバスを利用しなくなった方々は、近鉄バス及び南海バスの路線バスの利用につながっているのか。

事務局 運休している午後の時間帯に、今までレインボーバス利用していた方々が路線バスを利用されているかどうかは、現時点では目に見える形で把握するのは難しい。ただ、1～2年経過したのちに路線バスの利用者数を統計的に調べてみる余地はあると考えられる。今後、路線バス事業者とも意見を交わしながら動向を注視していきたい。

北川委員 (議長) こういったデータを集めるといのはなかなか難しいところがある。廃止の話も含めて、バスの再編などもう少し便利なものにしていかないといけない。1番目の案のレインボーバスを廃止して路線バスの乗継割引の実施というのは少し難しいといった話もあったと聞いているため、課題としては路線バスの乗り継ぎとか、路線バスの利用しやすさなど、何らか再編できるところは再編も含めて検討していくことを考えていかないといけない。こういったことも考えてほしいということがあれば、意見を聞きたい。

西田委員 以前に富田林駅と金剛駅を結ぶ路線バスを運行する社会実験を行い、結果的には本格運行に至らなかったが、乗り継ぎ割引の検討よりも先に、富田林駅と金剛駅に近鉄バスと南海バスの路線バスが相互に乗り入れを行うことができず、再度検討をしてほしい。当初、レインボーバスは富田林市内の東西や公共施設を結ぶということが目的だったはずで、以前はレインボーホールにも向かっていたが、運行ルートが少しずつ縮小されていき、富田林病院やけあばるにも運行されなくなった。利用人数よりも、利用者が何を求めてレインボーバスを利用しているのか考えていただきたい。また、現在のレインボーバスの便では、例えば福社会館に行く場合、昼までに帰らなければならないので、不便だという声が周りから挙がっている。この時間帯だけの運行に予算を使う必要があるのか疑問である。

北川委員 (議長) 利用者の観点というのも大切な意見である。例えば福社会館では行って、すぐに帰らなければならないといった話もあると思う。また、過去に乗り入れの社会実験が行われていたことについて、バスの再編など含めて今までの経過について聞きたい。

事務局 10年ほど前に、近鉄バスと南海バスに協力していただき、社会実験として富田林駅と金剛駅とを直接結ぶ直通バスを運行したが、駅と駅の移動の需要が少ないことやレインボーバスが並行して運行していたこともあり、利用者が少なく、結果的に継続は厳しいという結果に終わった。ただ、前回の実験から年数も経っており、東西間の移動の需要が全くないわけではない。1番目の案では、レインボーバスを廃止して、路線バスの乗継割引の導入という案であるが、まずは需要があるかどうか見極めるためにも、既存の路線

バスを活用して乗継割引を導入し、東西間の移動の需要について精査していきたい。また、すばるホールや福祉会館については、移動手段がレインボーバスしかなく、ご高齢の方であれば駅から徒歩で10分以上かかってしまうにも関わらず、昼以降のレインボーバスの便がないことによりご不便をおかけし申し訳ないが、乗務員不足の問題もあるため、出来るだけ既存の公共交通を活用するなど、限られた資源の中で検討を進めるのが最善であると考えている。

北川委員 制度の導入に取り組むことを一つのプランとして検討しているとのことだが、近鉄バスと南海バスから意見をききたい。
(議長)

宮本委員代理 (寺井氏)

当社では、富田林駅を利用する場合は近鉄バス、金剛駅を利用する場合は南海バスといった役割分担がなされていたと認識をしている。その中で、富田林駅と金剛駅間の移動に需要があるかどうか、社会実験を行ったが、考えていたほどの需要がなかったと聞いている。ただ、この社会実験から10年ほど経過しているため、現在の需要を調査することは重要なことであると考えている。

谷埜委員 バス事業者として考えている大きな方向性として、乗務員不足の問題もあり、同じ路線に複数の路線バスを重複して運行するよりも、運行する路線を棲み分けていくことが今後の大きな方向性であると考えている。また、バスの乗継割引の導入について提案があったが、最近の世の中の流れとして、当社も含め、価格の適正化のための運賃改定が進んでいるとの認識であり、乗継割引については、利便性を高めつつ、適正な価格を維持できるよう、検討し対応していきたい。

北川委員 バス会社ごとに、役割があり、運行エリアの棲み分けをもっと進めていかないといけないことも理解できる。また、乗継割引も費用面の問題がある。今回の議題では、いきなりレインボーバスを廃止することを決定するものではなく、レインボーバスのあり方について反対意見も含めた様々なご意見をいただきながら検討を進めて良いかどうかについて合意をとっておこうと思いたすがいかがでしょうか。
(議長)

各委員 異議なし。

(4) 地域公共交通確保維持事業における補助申請について

北川委員 この案件は、検討事項というよりも報告事項に近いものである。地域公共交通は補助がないとなかなか成り立たない傾向がある。国の補助の種類については、幹線系統補助とフィーダー系統補助に分けることができる。幹線系統補助は、地域の中で軸となるバス路線で、これを維持するための補助であ
(議長)

る。また、大阪狭山市に跨っている路線もあるため、大阪狭山市からも、地域公共交通計画に位置付けず、本市及び堺市の計画で位置付けられることについて説明をしていただいた。また、フィーダー系統補助は、幹線系統のバス路線に接続する支線で、富田林市では、東條線だけでなく、太子町や千早赤阪村などを結ぶ路線も含まれているため、広域的な話でもある。これから何をしないといけないかという、補助の制度が少し変わり、補助を受けるため、交通会議から国に改善計画を提出する必要がある、資料にも記載がある。提出する改善計画の内容については、令和6年度第2回富田林市交通会議で議題とするので、今回の案件はその事前のお知らせでもある。

(5) 富田林市地域公共交通計画の改訂について

北川委員 (議長) 地域公共交通確保維持事業における補助申請は、地域公共交通計画に基づき申請しなければならないが、現在の地域公共交通計画は金剛バスが廃止する前に作成したため、今回の改訂については、計画の主要な内容が変わるのではなく、現状に即した内容に改定してもよいか伺うものとなる。軽微な修正等があった場合、事務局や議長もしくは会長と協議の上、提出することになる。

(6) 交通不便地域（南旭ヶ丘町地域、藤沢台七丁目地域）における地域公共交通の取り組みについて

北川委員 (議長) 南旭ヶ丘町地域と藤沢台七丁目地域での取り組みの報告である。南旭ヶ丘町地域は、アンケート結果を基に、これからどういった交通手段を考えていくかについて検討している段階である。アンケート結果はまだ調査中であるが、公共交通を利用する層は、高齢者や子どもたちで、不便を感じているところがある。時々病院に行く、買い物に行くといったところで需要は高い。南旭ヶ丘町地域の近隣では商業施設の開業も予定されており、需要に合った形でどのように運行していくかも含めて、今後検討していく予定である。今後、どういった形で検討を進めていくかについては、交通会議で諮る必要があるため、まずはこういった検討を進めているということを委員にはお知らせさせて頂く。

(7) その他

事務局 次回の交通会議は、地域公共交通確保維持事業における補助申請に関する議題で6月に書面開催で行う予定している。

以上