

(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 (幹線系統補助対象)	路線バス 水色 ・近鉄バス 北野田線 ・南海バス(4市町村コミバス) 千早線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) さくら坂循環線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) 喜志循環線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) 阪南線	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(幹線系統補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。 特に、4市町村コミバスの路線については、本計画に基づき新たに財政支援を行っていく。
	地域内幹線 (その他幹線)	路線バス 緑色 ・近鉄バス 富田林線 ・南海バス こんごう福祉センター線	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、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。
	地域内支線 (フィーダー系統補助対象)	路線バス 青色 ・河南町(4市町村コミバス) 北大伴線 ・河南町(4市町村コミバス) 石川線 ・千早赤阪村(4市町村コミバス) 千早線 ・河南町(4市町村コミバス) 河内線 ・河南町(4市町村コミバス) 白木線 ・河南町(4市町村コミバス) さくら坂循環線 ・南海バス(4市町村コミバス) 東條線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) 東條線 ・河南町(4市町村コミバス) 阪南線	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、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(フィーダー系統補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。 特に、東條線や北大伴線を含む4市町村コミバスの路線については、本計画に基づき新たに財政支援を行っていく。
	その他路線	路線バス・コミュニティバス 紫色 ・南海バス 各路線 ・近鉄バス 金剛東団地線 ・レインボーバス	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。 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。	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。 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	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(幹線系統補助)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 緑色路線

緑色路線は、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。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。

【地域内支線】

◆路線バス 青色路線

青色路線は、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、重要な役割を担っています。

また、都市拠点である近鉄富田林駅及び近鉄喜志駅では、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(フィーダー系統補助)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、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。

◆その他バス路線 紫色路線

紫色路線は、金剛・金剛東地区などにおいて、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動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、周辺的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。

また、路線の維持・確保に関する補助路線一覧については以下の通りである。

表.路線の維持・確保に関する補助路線一覧

路線の維持・確保 に関する補助路線	近鉄バス	4市町村コミバス								
	北野田線	北大伴線	石川線	千早線	河内線	白木線	さくら坂循環線	東條線	喜志循環線	阪南線
地域公共交通確保維持事業 (地域間幹線系統補助) 対象路線	●			●			●		●	●
地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統補助) 対象路線		●	●	●	●	●	●	●		●
本市補助・負担路線		●	●	●	●	●	●	●	●	●

表.補助系統の事業及び事業主体の概要

種別	路線系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	運行主体	補助の活用
近鉄バス 北野田線	北野田線	富田林駅	平尾	北野田駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	交通事業者	幹線補助
4市町村コミバス	北大伴線	富田林駅	川向	北大伴	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町	フィーダー補助
	石川線	富田林駅	東山	近つ飛鳥博物館前	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町	フィーダー補助
	千早線	富田林駅	大伴	千早赤阪村立	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者	幹線補助
				中学校前	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	千早赤阪村	フィーダー補助
	河内線	富田林駅	寺田	河内	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町	フィーダー補助
	白木線	富田林駅	白木	東水分	自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町	フィーダー補助
	さくら坂循環線	富田林駅	白木	富田林駅	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者	幹線補助
					自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町	フィーダー補助
	東條線	富田林駅	府立こんごう 福祉センター前	富田林駅	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者	フィーダー補助
			富田林駅	甘南備口	富田林駅	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者
喜志循環線	喜志駅	太井川	喜志駅	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者	幹線補助	
阪南線	喜志駅	東山	近つ飛鳥博物館前	4条乗合	路線定期運行	4市町村広域協議会	交通事業者	幹線補助	
				自家用有償旅客運送	路線定期運行	4市町村広域協議会	河南町	フィーダー補助	

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) <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 ^{※1} (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)	3,839,000 (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。
収支率 (運行費用に対する運賃収入割合)	市内で運行される路線バスの収支率 ^{※2}	45.4% (2023 年度)	49.4%	毎年 (実績値)	地域公共交通の経営環境が厳しさを増しているが、年 1%の改善を目指す。	
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。
	地域公共交通に対する行政負担額 ^{※3} 、及び路線バス以外の地域公共交通サービスに対する行政負担額 (円/年、千円以下切上げ)		165,268 千円 (2024 年度 予算額)	165,268 千円	毎年 (実績値)	財政状況を鑑み、負担額が 2024 年度予算額以下となることを目指すとともに、交通不便地域へのサービス導入にかかる財源の活用を検討する。

	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る。
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:近鉄バス北野田線、4市町村コミバス、レインボーバスの収支率による

※3:本市負担額に限る

※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、ルートや運行内容ともに知っている回答者

※5: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

※6:「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

※7:2.2.5 その他の輸送資源に基づく

地域内幹線・地域内支線の維持・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・地域内支線について、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、及び地域内フィーダー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・地域内支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。

位置づけ	地域内幹線(幹線系統補助対象)	地域内支線(フィーダー系統補助対象)
対象路線	<p><u>水色路線</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・近鉄バス 北野田線 ・南海バス(4市町村コミバス) 千早線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) さくら坂循環線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) 喜志循環線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) 阪南線 	<p><u>青色路線</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・河南町(4市町村コミバス) 北大伴線 ・河南町(4市町村コミバス) 石川線 ・千早赤阪村(4市町村コミバス) 千早線 ・河南町(4市町村コミバス) 河内線 ・河南町(4市町村コミバス) 白木線 ・河南町(4市町村コミバス) さくら坂循環線 ・南海バス(4市町村コミバス) 東條線 ・近鉄バス(4市町村コミバス) 東條線 ・河南町(4市町村コミバス) 阪南線
	 <p>写真 近鉄バス</p>	 <p>写真 4市町村コミバス</p>
役割	<p>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。 (「4.3(3) 交通手段別の役割分担」より再掲)</p>	<p>近鉄富田林駅及び近鉄喜志駅を発着地とし、地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、生活、観光等で多面的に支える。 (「4.3(3) 交通手段別の役割分担」より再掲)</p>
確保維持事業等の必要性	<p><u>水色路線</u>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、<u>国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線系統補助)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。</u> (「4.3(4) 路線の維持・確保に関する考え方」より再掲)</p>	<p><u>青色路線</u>は、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、重要な役割を担っています。また、都市拠点である近鉄富田林駅及び近鉄喜志駅では、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、<u>国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統補助)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、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。</u> (「4.3(4) 路線の維持・確保に関する考え方」より再掲)</p>
事業及び実施主体の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の運行 (実施主体:各バス事業者、及び行政) ・補助金による運行費支援 (実施主体:国、府、隣接市町村、本市)

目標・ 効果と 評価手法	「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)
--------------------	---