

富田林市地域公共交通確保維持改善計画(素案)
〔地域間幹線系統確保維持計画〕
【令和7年度】

令和6年6月

富田林市交通会議

令和6年 月 日

富田林市交通会議

地域間幹線系統確保維持計画の名称

富田林市地域間幹線系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

富田林市における地域公共交通は、鉄道について、近鉄長野線が羽曳野市や河内長野市方面を、南海高野線が堺市や河内長野市方面へ接続している。路線バスについては、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4市町村コミバス、市中央部にはレインボーバスが運行されている。

しかしながら、少子高齢化と自家用車の普及に加え、コロナ禍による影響もあり、本市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また、市内には公共交通機関から離れている交通不便地域が点在している。

また、令和5年12月20日をもって、それまで本市東南部や太子町、河南町、千早赤阪村を運行していた金剛バスが廃止され、翌21日からは4市町村コミバスの運行を開始したが、金剛バスが運行されていたところと比べて、運行エリアの縮小や運行便数の減少などにより、日常生活において公共交通を利用してきた地域住民にとって利便性が低下しており、これ以上の利便性の低下を防ぐためにも、当該路線を存続することが必要である。

このため、地域公共交通確保維持事業により、地域内幹線系統路線である以下の路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。また、併せて各路線の利便性向上施策等を行うことで、輸送人員を維持もしくは増加させることを目標とし、地域住民の生活交通手段として不可欠な乗合バスの確保維持に努める。

なお、各路線の目的及び必要性については、次のとおりである。

番号	事業者名	路線名・停留所	目的・必要性
1	近鉄バス(株)	北野田線 富田林駅前～平尾峠 (～北野田駅前)	本市と堺市及び大阪狭山市を連絡し、通勤・通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。
2	南海バス(株) (4市町村コミバス)	千早線 富田林駅～出屋敷 (～千早赤阪村立中学校前)	本市と河南町及び千早赤阪村を連絡し、通勤・通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。
3	近鉄バス(株) (4市町村コミバス)	さくら坂循環線 富田林駅～さくら坂1丁目 (～富田林駅)	本市と河南町を連絡し、通勤・通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。
4	近鉄バス(株) (4市町村コミバス)	喜志循環線 喜志駅～太子四つ辻 (～太子町役場前)	本市と太子町を連絡し、通勤・通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。
5	近鉄バス(株) (4市町村コミバス)	阪南線 喜志駅～太子四つ辻 (～近つ飛鳥博物館前)	本市と太子町及び河南町を連絡し、通勤・通学、沿線住民の買い物、通院等の移動手段として必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

現在運行されている地域間幹線バス路線を維持することにより、沿線住民の通学、通勤、通院、買い物等日常生活に必要不可欠な移動手段を確保することができる。各路線の目標及び効果については、次のとおりである。

番号	事業者名	路線名	目標・効果
1	近鉄バス(株)	北野田線	人口減少に応じた利用者数を維持し、収支率年1%の改善を目指す。 (富田林市地域公共交通計画 P83～P84「表. 評価指標ならびに目標値」参照) 路線維持に伴い、沿線住民の通勤、通学、住民の買い物、通院等日常生活に必要な移動手段が確保できる。
2	南海バス(株) (4市町村コミバス)	千早線	人口減少に応じた利用者数を維持し、収支率年1%の改善を目指す。 (富田林市地域公共交通計画 P83～P84「表. 評価指標ならびに目標値」参照) 路線維持に伴い、沿線住民の通勤、通学、住民の買い物、通院等日常生活に必要な移動手段が確保できる。
3	近鉄バス(株) (4市町村コミバス)	さくら坂循環線	人口減少に応じた利用者数を維持し、収支率年1%の改善を目指す。 (富田林市地域公共交通計画 P83～P84「表. 評価指標ならびに目標値」参照) 路線維持に伴い、沿線住民の通勤、通学、住民の買い物、通院等日常生活に必要な移動手段が確保できる。
4	近鉄バス(株) (4市町村コミバス)	阪南線	人口減少に応じた利用者数を維持し、収支率年1%の改善を目指す。 (富田林市地域公共交通計画 P83～P84「表. 評価指標ならびに目標値」参照) 路線維持に伴い、沿線住民の通勤、通学、住民の買い物、通院等日常生活に必要な移動手段が確保できる。
5	近鉄バス(株) (4市町村コミバス)	喜志循環線	人口減少に応じた利用者数を維持し、収支率年1%の改善を目指す。 (富田林市地域公共交通計画 P83～P84「表. 評価指標ならびに目標値」参照) 路線維持に伴い、沿線住民の通勤、通学、住民の買い物、通院等日常生活に必要な移動手段が確保できる。

3. 2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

番号	事業者名	路線名	目標達成のために行う事業・実施主体
1	近鉄バス㈱	北野田線	・MaaSへの取組の推進(富田林市) ・都市機能集約と地域公共交通の連携(富田林市) ・鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進(富田林市) ・他市町村との連携強化(富田林市) ・民間路線バスに対する適切な支援体制の構築(富田林市) ・高齢者の免許返納の推進(富田林市) ・高齢者や障がい者等への移動支援(富田林市) ・地域の輸送資源の活用(富田林市) ・エコ通勤の推進(富田林市) ・交通安全講習会等との連携(富田林市) ・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(富田林市、交通事業者) ・バスマップ等の刷新(富田林市) ・既存の交通資源の維持・活性化(富田林市、交通事業者) ・乗継利便性の向上(富田林市) ・地域公共交通を補完する移動手段の確保(富田林市) ・バス停留所の環境改善(富田林市) ・民間企業等との連携強化(富田林市) (富田林市地域公共交通計画 P61-65 参照)
2	南海バス㈱ (4市町村コミバス)	千早線	・MaaSへの取組の推進(広域協議会、富田林市) ・都市機能集約と地域公共交通の連携(広域協議会、富田林市) ・鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進(広域協議会、富田林市) ・他市町村との連携強化(広域協議会、富田林市) ・民間路線バスに対する適切な支援体制の構築(広域協議会、富田林市) ・高齢者の免許返納の推進(広域協議会、富田林市) ・高齢者や障がい者等への移動支援(広域協議会、富田林市) ・地域の輸送資源の活用(広域協議会、富田林市) ・エコ通勤の推進(富田林市) ・交通安全講習会等との連携(富田林市) ・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(富田林市、交通事業者) ・バスマップ等の刷新(広域協議会、富田林市) ・既存の交通資源の維持・活性化(広域協議会、富田林市、交通事業者) ・乗継利便性の向上(広域協議会、富田林市) ・地域公共交通を補完する移動手段の確保(富田林市) ・バス停留所の環境改善(広域協議会、富田林市) ・民間企業等との連携強化(広域協議会、富田林市)
3	近鉄バス㈱ (4市町村コミバス)	さくら坂循環線	・MaaSへの取組の推進(広域協議会、富田林市) ・都市機能集約と地域公共交通の連携(広域協議会、富田林市) ・鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進(広域協議会、富田林市) ・他市町村との連携強化(広域協議会、富田林市) ・民間路線バスに対する適切な支援体制の構築(広域協議会、富田林市) ・高齢者の免許返納の推進(広域協議会、富田林市) ・高齢者や障がい者等への移動支援(広域協議会、富田林市) ・地域の輸送資源の活用(広域協議会、富田林市) ・エコ通勤の推進(富田林市) ・交通安全講習会等との連携(富田林市) ・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(富田林市、交通事業者) ・バスマップ等の刷新(広域協議会、富田林市) ・既存の交通資源の維持・活性化(広域協議会、富田林市、交通事業者) ・乗継利便性の向上(広域協議会、富田林市) ・地域公共交通を補完する移動手段の確保(富田林市) ・バス停留所の環境改善(広域協議会、富田林市) ・民間企業等との連携強化(広域協議会、富田林市)
4	近鉄バス㈱ (4市町村コミバス)	阪南線	・MaaSへの取組の推進(広域協議会、富田林市) ・都市機能集約と地域公共交通の連携(広域協議会、富田林市) ・鉄道駅を拠点としたまちづくりの推進(広域協議会、富田林市) ・他市町村との連携強化(広域協議会、富田林市) ・民間路線バスに対する適切な支援体制の構築(広域協議会、富田林市) ・高齢者の免許返納の推進(広域協議会、富田林市) ・高齢者や障がい者等への移動支援(広域協議会、富田林市) ・地域の輸送資源の活用(広域協議会、富田林市) ・エコ通勤の推進(富田林市) ・交通安全講習会等との連携(富田林市) ・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(富田林市、交通事業者) ・バスマップ等の刷新(広域協議会、富田林市) ・既存の交通資源の維持・活性化(広域協議会、富田林市、交通事業者) ・乗継利便性の向上(広域協議会、富田林市) ・地域公共交通を補完する移動手段の確保(富田林市) ・バス停留所の環境改善(広域協議会、富田林市) ・民間企業等との連携強化(広域協議会、富田林市)
5	近鉄バス㈱ (4市町村コミバス)	喜志循環線	※広域協議会とは、富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会のことを示す。 (富田林市地域公共交通計画 P61-65 参照)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付

6. 2の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・収支率(年間実績)
 - ・行政負担額(年間予算額)
 - ・利用者数(年間実績、年度毎)
- (富田林市地域公共交通計画 4.4 目標に基づき評価する)

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表4」を添付

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項【地域間幹線系統のみ】

別添のとおり

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1)事業の目標

該当なし

(2)事業の効果

該当なし

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1)事業の目標

該当なし

(2)事業の効果

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

○令和 5 年度

第 1 回(5 月 31 日) 令和 5 年度事業案について等

第 2 回(7 月 25 日) 近隣市町村との法定協議会設置に向けた検討について等

第 3 回(9 月 28 日) 広域協議会の設置について等

第 4 回(10 月 20 日～24 日、書面開催)

金剛バスの廃止に伴うレインボーバス車両の活用について

第 5 回(10 月 27 日～31 日、書面開催)

金剛バスの廃止に伴うレインボーバスの運行計画(案)について

第 6 回(11 月 14 日) 金剛バスの廃止に伴うレインボーバスの運行計画(案)について等

○令和 6 年度

第 1 回(5 月 23 日) 富田林市地域公共交通計画の改訂について等

第 2 回(6 月 日～ 日、書面開催)

地域公共交通確保維持事業における補助申請について等

※第 2 回交通会議において、申請内容について合意を得られた。

19. 利用者等の意見の反映状況

市のホームページなどで本計画に関するアンケート調査を行った。北野田線(富田林系統)に対しては、通勤時間帯の本数の充実や、輻輳している別の路線とのダイヤの均等化などを求める声があり、4 市町村コミバスに対しては、運行本数の充実や、鉄道との乗り継ぎの改善を求める声があったため、そちらに考慮した計画とした。

募集期間:令和6年4月24日から令和6年5月12 日

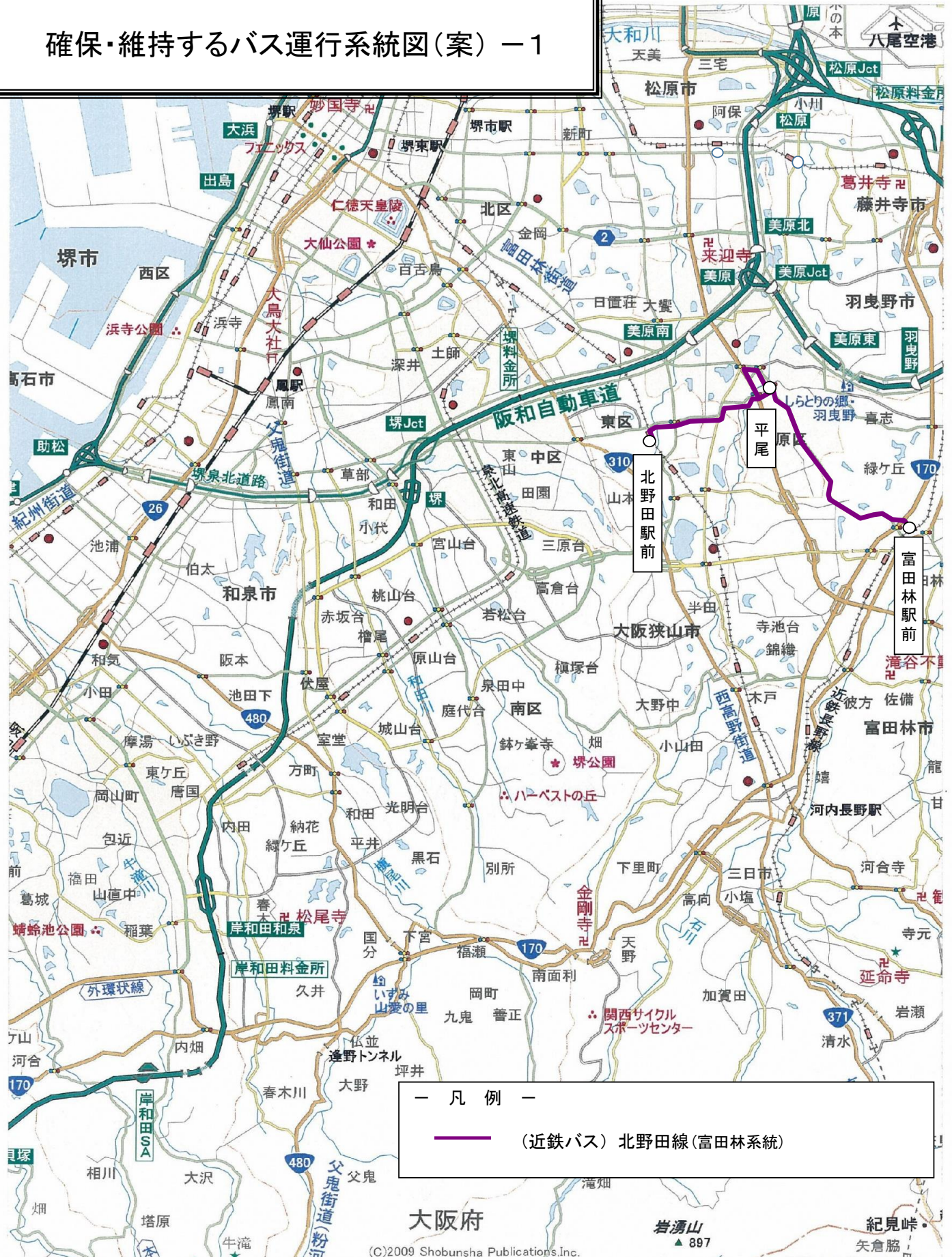
20. 補助対象系統がまたがる市町村の地域公共交通計画への位置づけについて

以下の理由から、近鉄バス北野田線が跨がる大阪狭山市において、地域公共交通計画を策定せず、かつ、補助対象系統として位置づけない。

近鉄バス北野田線は主に当市の住民の生活交通として必要なものであり、大阪狭山市の住民が近鉄バス北野田線を利用する可能性はあるものの、大阪狭山市においては費用負担しておらず、また補助申請も行わないものであり、大阪狭山市の生活交通として計画に位置づける系統ではない。

注意: 各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

確保・維持するバス運行系統図(案) - 1



— 凡 例 —

— (近鉄バス) 北野田線(富田林系統) —

確保・維持するバス運行系統図(案) - 2

