

# レインボーバスの今後の方向性について

## • レインボーバスとは？

市役所や市内の主な公共施設を巡回するコミュニティバスとして、富田林駅前～金剛連絡所間を運行。市民の移動手段を確保し、さらなる社会参加の促進を目指す。

運行日：年末年始を除く毎日  
便数：1日8便  
運賃：1回大人100円（小児50円）

## • 最近の取組み

- 令和元年7月 新型車両（小型）の購入
- 令和元年11月 SDGsつり革の設置
- 令和2年1月 利用者等へのアンケート調査の実施

## • 利用状況



年度	利用者数（4月～9月）	利用者数（10月～3月）	合計	備考
平成30年度	30,612人	30,447人	61,059人	
令和元年度	31,651人	26,984人	58,635人	
令和2年度	18,834人	およそ21,000人	およそ40,000人	（10月～3月、合計は見込み）

# レインボーバスの今後の方向性について

## レインボーバスの課題

- レインボーバスは、南海バス、近鉄バスの路線バスのルートと輻輳する区間が多く、また、レインボーバスは運賃が100円であり、路線バス運賃と比較すると半額以下の設定になっているため、路線バスの衰退を招く恐れがある。
- 特に、**新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに公共交通全体の利用者が激減**している。
- 公共施設の巡回バスの位置づけもあるが、巡回されていない公共施設も存在する。
- 収支率（運行経費－運賃収入）が約25%であり、その差額は市補助金をバス会社に支出している。
- 特定の地域しか運行しておらず、全ての市民が利用できる運行ルートになっているかが疑問。

さらに

近畿運輸局との「地域連携サポートプラン」協定に基づく「提案書」において、「**レインボーバスについて、既存路線バスと重複するルートの見直しや、路線バスと重複する区間は運賃の統一化を図る等、既存路線バスに影響を与えないよう見直しを検討する。**」とあることから、これらの解決に向けた検討は、早急に行うべきと考える。

# レインボーバスの今後の方向性について

## ・利用者の声

今年1月、レインボーバス利用者、駅前、公共施設利用者等を対象にアンケート調査を実施

### レインボーバスに対する期待

- 運行されていない地域にも運行してほしい
- レインボーバスのルート、便数を充実してほしい
- 路線バスとの重複するルートを見直してほしい
- レインボーバス車内環境を向上させてほしい

### 地域公共交通に対する考え方

- 9割以上の回答者は、地域公共交通を大切に考えている。
- 市の財源を交通不便地域対策や路線バスの維持に活用することを望まれている。
- 自分でできることとして「日頃から公共交通を利用すること」が最も多い。

### 地域公共交通に望むこと

- 交通不便地域への公共交通の充実
- 富田林駅⇄金剛駅間の地域公共交通の必要性
- 高齢者や免許返納者などに対する割引等の対策
- 病院送迎バスの利活用…など

**レインボーバス等に関するアンケート調査**

日頃は、本市交通行政の推進にご協力いただき厚く御礼申し上げます。  
富田林市のコミュニティバス「レインボーバス」は、運行経費のうち、利用者の皆さまからいただくバス料金収入を差し引いた額を、市の補助金（税金）で賄われており、その財政負担をはじめとした運行のあり方について様々な課題を抱えています。

一方で、少子高齢化の進展に伴い、地域公共交通（生活に身近な鉄道、バス、タクシー等）の必要性は年々高まっており、市民の皆様の重要な移動手段でもある地域公共交通を、恒久的に守り育てるには、現在の「レインボーバス」のあり方も含め、抜本的な検討が必要状況であります。

このような状況を踏まえ、「レインボーバス」も含めた地域公共交通に関する考え方を把握するための基礎資料として、アンケート調査を実施いたします。

つきましては、お忙しいところとは存じますが、本調査の趣旨をご理解いただき、アンケート調査にご協力をお願いいたします。

なお、ご回答いただいた内容は、上記の趣旨以外の目的に使用することは一切ございません。また、回答結果を公開するに当たり、回答者の特定ができないよう統計的に処理いたします。

令和2年1月 富田林市長

**レインボーバスの現状**


運行便数 1日8便

➤ 利用者数  
平成29年度 63,619人  
平成30年度 61,059人

➤ 運行経費及び本市補助金（平成30年度）  
運行経費（補助基準額）：21,800千円  
内訳 市補助金（税金）：15,686千円 運賃収入：5,914千円

➤ レインボーバス運行にかかる主な課題

1. 他のバス路線運営と比較して安価な料金体系  
例：「レインボーバス」金剛達路所⇄富田林病院前 100円  
高野バス 久野橋台2丁目⇄富田林病院前 230円
2. バス路線との重複（複数のバスが同じ区間を運行されている状態）  
・利用者が減少する中、複数の路線で利用者の取り合いが発生しています。
3. 人口減少及び少子高齢化に伴う利用者の減少  
・利用者が減少すれば料金収入が減収となります。その場合、市補助金の増額、運行便数の削減、ルートの見直し、料金の値上げ等の何らかの施策を実施せざるを得なくなります。



また、アンケート調査票を配布する中で、リピーター（繰り返し利用する人）が多いこともわかった。

# レインボーバスの今後の方向性について

## • 方向性の考え方


アンケート調査結果をもとに、沿線地域の公共交通事情を考慮しながら、新たな方向性を定めることが求められている。

### アンケート結果でわかったこと

- ✓ 市役所、すばるホール、総合福祉会館へはレインボーバスの依存度は高い。
- ✓ 富田林病院へは、レインボーバスよりも病院無料送迎バスの方が、利用者が多い。
- ✓ 公共施設へ行く市民は、全体的に路線バス利用者が少ない。

### その他、こんなご意見も…

- ✓ 交通不便地域に活用してほしい。
- ✓ 運賃が上がっても、便利になれば利用しやすい。
- ✓ 公平性を考慮してルートを決めてほしい。
- ✓ レインボーバスにかかる経費を、路線バスの運賃割引に適用してほしい。



利用者からは様々な意見がありながら、既存のレインボーバス路線を拡充するのがいいのか、又は、抜本的な改革に踏み切った方がいいのかなど、具体的な方向性を「交通会議」のみで決定することが困難。

レインボーバスの方向性を1つにするには、

- ① 市内を運行するバス事業者との具体的な議論
- ② 市の関係部署との協議調整が必要とされる。

# レインボーバスの今後の方向性について

## これらの方向性を定めるために⇒分科会の設置

レインボーバスのあり方について、関係する交通事業者や市関係部署等と具体的な議論を重ねて決定する必要があることから、「富田林市交通会議」に専門の**分科会を設置**（富田林市交通会議設置要綱第7条）し、分科会においてレインボーバスの方向性を検討することとする。

「富田林市交通会議設置要綱」（抄）  
（分科会等）

第7条 会長は、第2条の所掌事項に関して、必要に応じて分科会等を設置することができる。

2 分科会等は、第3条に定める委員その他交通会議が必要と認めた者をもって組織する。

分科会設置（案）

名称：富田林市レインボーバスのあり方検討分科会

構成員：学識経験者、各バス事業者（南海バス、近鉄バス、金剛バス）、市職員（企画、福祉、観光、まちづくり、道路管理等の各担当課長）

開催回数：年3～4回程度の定例、及び、案件があれば臨時で開催

# レインボーバスの今後の方向性について

## 分科会設置後の動き

「（仮称）富田林市レインボーバスのあり方検討分科会」を設置し、分科会で検討された協議内容は、「富田林市交通会議」において随時報告するものとし、交通会議委員からの意見等も反映しながら、その具体的な方向性を検討していく。

取りまとめた方向性は、本市の公共交通網の根幹にも影響することから、地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」にも記載し、確実な実行につなげることが求められる。

