

## 案件(1) 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

### 1 ページ

目次です。

### 2 ページ

はじめに、1. 金剛バスの廃止の背景につきまして、金剛バスとは、金剛自動車株式会社が運営する一般乗合旅客運送事業、いわゆる路線バスで、近鉄喜志駅、近鉄富田林駅及び近鉄上ノ太子駅を起点として、4市町村（富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村。）内を運行する路線バスです。右図の赤枠で囲った地域が金剛バスの沿線地域です。

### 3 ページ

金剛バスの路線は15路線で、平日の平均乗客数は1日当たり約2,600人ですが、運転手不足等と理由に、バス事業を令和5年12月20日（水）をもって廃止することを決められました。

現在、それに代わる新しい公共交通については、前回の当交通会議（令和5年9月28日開催：第3回）で協議して設置された「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」（以下「広域協議会」という。）において議論しております。

### 4 ページ

次に、2. 広域協議会での協議内容について説明します。

金剛バスの運行エリアは、利用客数や地形的な観点から5つにエリアを分けられ、各エリアで必要な路線を抽出したところ、下記のとおりとなります。（人数は、令和4年度年間利用者実績）

- ①太子町エリア（19万人）
- ②河南町北部エリア（25万人）
- ③河南町南部エリア（24万人）
- ④千早赤阪村エリア（16万人）
- ⑤富田林市東南部エリア（26万人）

### 5 ページ

利用者数から、エリアごとに優先して確保する路線（下記5路線）を路線バス事業者と協議いたしました。

（市町村が事業主体となって路線バス事業者に運行委託する、いわゆる、自治体コミュニティバス方式による運行。）

- ・太子町エリア⇒ 喜志循環線
- ・河南町北部エリア⇒ 阪南線
- ・河南町南部エリア⇒ さくら坂循環線
- ・千早赤阪村エリア⇒ 千早線
- ・富田林市東南部エリア⇒ 東條線

本市（東南部エリア）で優先して確保する路線として、東條線が挙げられます。  
また、上記以外の路線についても、代替交通の確保に向け、引き続き協議中です。

## 6 ページ

次に、3.レインボーバス車両の活用について説明します。

金剛バス東條線の【背景】について

金剛バス東條線は、富田林駅前を結節点としての通勤・通学需要はもちろんのこと、沿線にある東條小学校の児童の通学、こんごう福祉センター職員及び富田林支援学校の教職員や学生等の通勤・通学需要も多くあり、1日に400人以上が利用する、地域住民の日常生活において欠かせない移動手段であることから、廃止後は途切れることがない代替交通の確保が必要であるものです。

【新たな車両の確保】について

バス事業者と協議した結果、2024年問題（乗務員の労働時間等の改善により生じる諸問題。）をはじめとするバス乗務員の不足、燃料費高騰等による運行経費の増大、運行車両の確保などの問題から、東條線での運行は1日12便程度となりました。

この便数では、東條線の需要をカバーすることが困難なため、金剛バスが廃止となる12月20日の翌日以降、これらの需要に対応すべく、車両の追加による便数の確保に向けた調整が急務であります。

そこで、東條線の需要を補うため、レインボーバス車両の活用ができないか、次のページ以降で検討したいと考えます。

## 7 ページ

ここで、現在のレインボーバスの内容について説明します。

【現在の主な内容】

- ・富田林駅前～金剛連絡所前を、最短27分で運行。
- ・平日は9便、土・休日は7便（第1便及び第9便を運休）。
- ・運賃は、路線バス初乗り運賃と同等の170円（小児、障がい者は90円）。
- ・現在は、「けあばる」「富田林病院前」の各停留所の運行を取りやめ。  
現行のダイヤは、令和5年9月1日に改正したところです。  
（レインボーバスの運行ルートと時刻表は、下図及び下表のとおり。）

## 8 ページ

ここで、現在の金剛バス東條線の現状について説明します。

東條線は、朝6時台から20時台までの間に、平日24便、土休日は23便、それぞれ運行しております。

現在は、サバーファーム行きの便は運休しております。

これらの便のうち、朝7～8時台は、富田林駅前へ通勤・通学需要をはじめ、東條小学校の通学児童のほか、富田林支援学校の生徒や教職員、こんごう福祉センターの職員等が多く利用しております。

## 9 ページ

レインボーバスと、金剛バスの運行廃止により新たに確保を予定している「新・東條線（案）」の概要です。

現在の東條線は、平日は24便、土休日は23便から、平日、土休日とも各12便となり、約半減となります。

他に路線バスから車両及び乗務員を調達することは困難なことから、レインボーバスの車両及びその乗務員を活用して、運行を補完する方法しか選択肢がない状況でございます。

なお、レインボーバスの利用者数は年間約3万3千人のところ、金剛バス東條線に相当する利用者数は年間約18万4千人と、約5.7倍となることから、これらの需要をカバーするためにも、レインボーバスにより確保する必要があると考えます。

## 10 ページ

【運行便数の増便に対応した新たな案】として、レインボーバスは現在、富田林駅前や市役所方面と金剛方面とを直接結び、かつ、市内の公共施設を巡回するバスとして運行していますが、当該区間は近鉄バス及び南海バスの各路線バスで移動が可能であります。

それに対し、金剛バス東條線は、に替わる新たな公共交通として、沿線の通学需要に対応した便数を確保するため、今回、一時的にレインボーバス路線の一部時間帯を運休し、東條線の補完として車両を使用するものです。

なお、運休を予定している時間帯、ダイヤの詳細等は、次回の当交通会議（令和5年11月予定。日程は別途、通知します。）において協議いたしたいと考えます。

## 11 ページ

今回のレインボーバスの活用は、金剛自動車のバス事業廃止に伴う緊急避難的な対応であるため、他の代替交通が確保できるまでの期間（時期は未定）での対応です。

レインボーバスについては、これまで路線バス等の路線の輻輳が課題となっており、

そのあり方を当交通会議の分科会である「レインボーバスのあり方検討分科会」で議論してきました。

今回、金剛バスの廃止により、想定外の事態が生じましたが、レインボーバスのあり方については、今後も持続可能な公共交通を確保することを目的に、引き続き当交通会議において議論をしていくものと考えます。

以上です。