富田林市地域公共交通計画（素案）

資料編

令和〇年〇月

【資料編】

資料1. 地域公共交通に対する市民アンケートの結果について 1
1.1. 回答状況 1
1.2. 属性 2
1.3. 外出状況 4
1.4. 鉄道の利用 15
1.5. 路線バスの利用 18
1.6. レインボーバスの利用 23
1.7. タクシーの利用 25
1.8. 自動車の使用 28
1.9. 将来の移動 31
1.10. その他 34
1.11. 自由記述における主な意見(要旨) 38
資料2. OD 調査の結果について 40
2.1. 調査の概要 40
2.2. 近鉄バス北野田線 42
2.3. 金剛バス東條線 52
2.4. レインボーバス 61
2.5. 中央センター前停留所におけるヒアリング調査 66
2.6. まとめ 69
資料3. 地域公共交通に関する市民ワークショップの結果について 70
3.1 開催概要 70
3.2 開催趣旨 70
3.3 グループワークの結果(意見の要旨) 71
資料4. 交通事業者の声(要旨) 72
4.1 現状と課題 72
4.2 今後について 72
資料5. 用語集 73

資料1. 地域公共交通に対する市民アンケートの結果について

1.1. 回答状況

アンケートは、2,000 世帯(1 世帯あたり 2 票、合計 4,000 票)発送しており、発送した 2,000 世帯のうち 918 世帯(回答率:45.9%)から回答を頂きました。また、1 世帯あたり 2 票回答して頂いたケースも多く、計 1,378 票の回答を頂きました。

表. 回答数

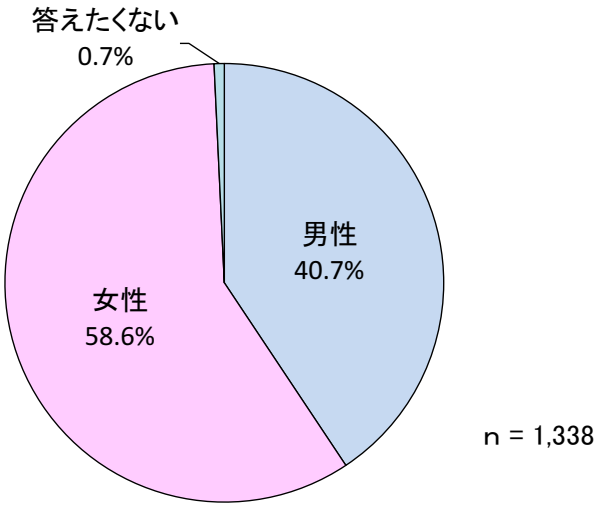
配布数 (世帯)	回答数 (世帯)	回答率 (世帯)	回答数 (票数)
2,000	918	45.9%	1,378

1.2. 属性

（1）性別･年齢

① 性別

回答者の性別は、女性が約 6 割を占めています。

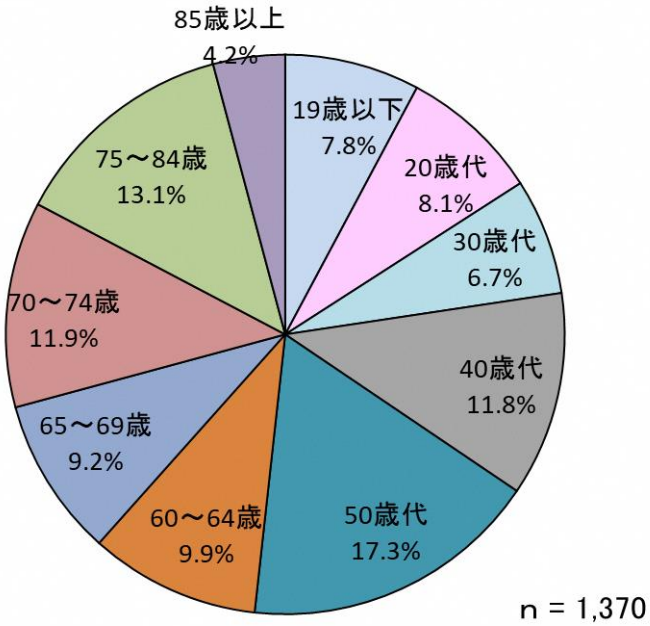


※ 不明･未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 性別

② 年齢

回答者の年齢は、65 歳以上が約 4 割を占めています。



※ 不明･未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 年齢

（2）お住まいの場所

中学校区ごとの回答状況は下記のとおりとなっています。

表．お住まいの場所

中学校	配布数（世帯）	回収数（世帯）	回収率（世帯）	回収数（票数）
第一	250	103	41.2%	154
第二	250	97	38.8%	147
第三	250	115	46.0%	167
金剛	250	126	50.4%	194
葛城	250	75	30.0%	114
喜志	250	123	49.2%	178
藤陽	250	126	50.4%	188
明治池	250	122	48.8%	184
（不明）	-	31	-	52
	2,000	918	45.9%	1,378

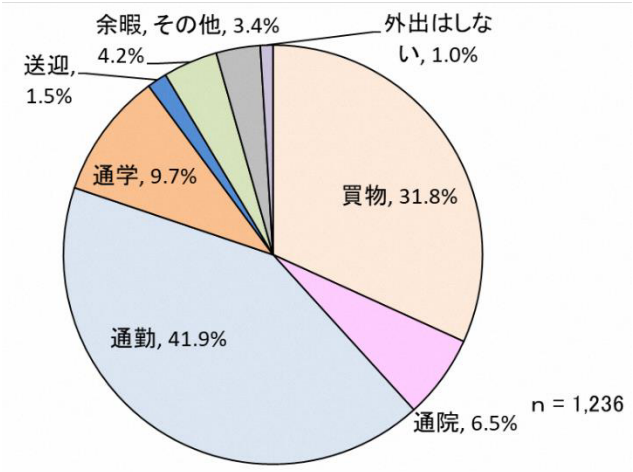
1.3. 外出状況

1.3.1 主な外出

（1）外出目的

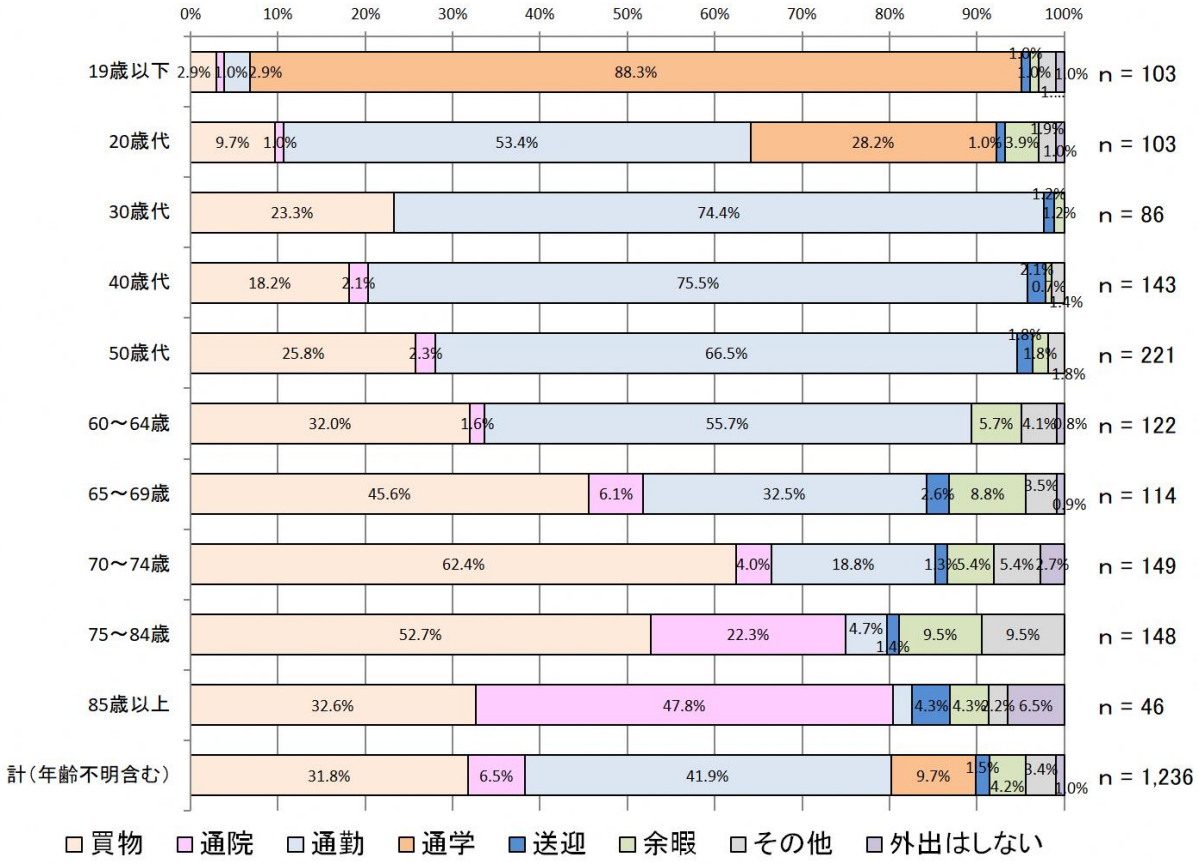
回答者の主な外出目的については、「通勤」が最も多く、ついで「買物」となっています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるにつれ、「買物」や「通院」を外出目的とする回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．外出目的



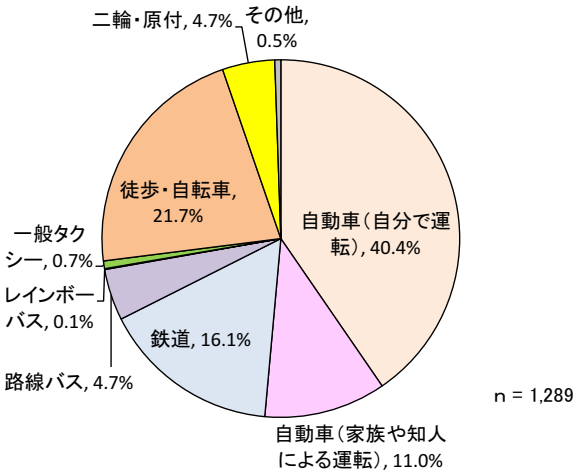
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．外出目的（年齢階層別）

（2）移動手段

回答者の約 4 割が「自動車（自分で運転）」を主な移動手段としています。年齢階層別にみると、75～84 歳でも約 35%が「自動車（自分で運転）」によって外出しています。

一方、85 歳以上になると、4 割以上が「自動車（家族や知人による運転）」によって外出しています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．移動手段

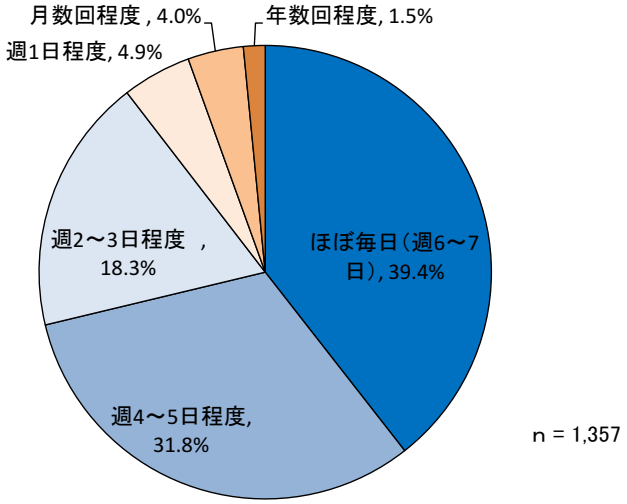
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．移動手段（年齢階層別）

（3）外出頻度

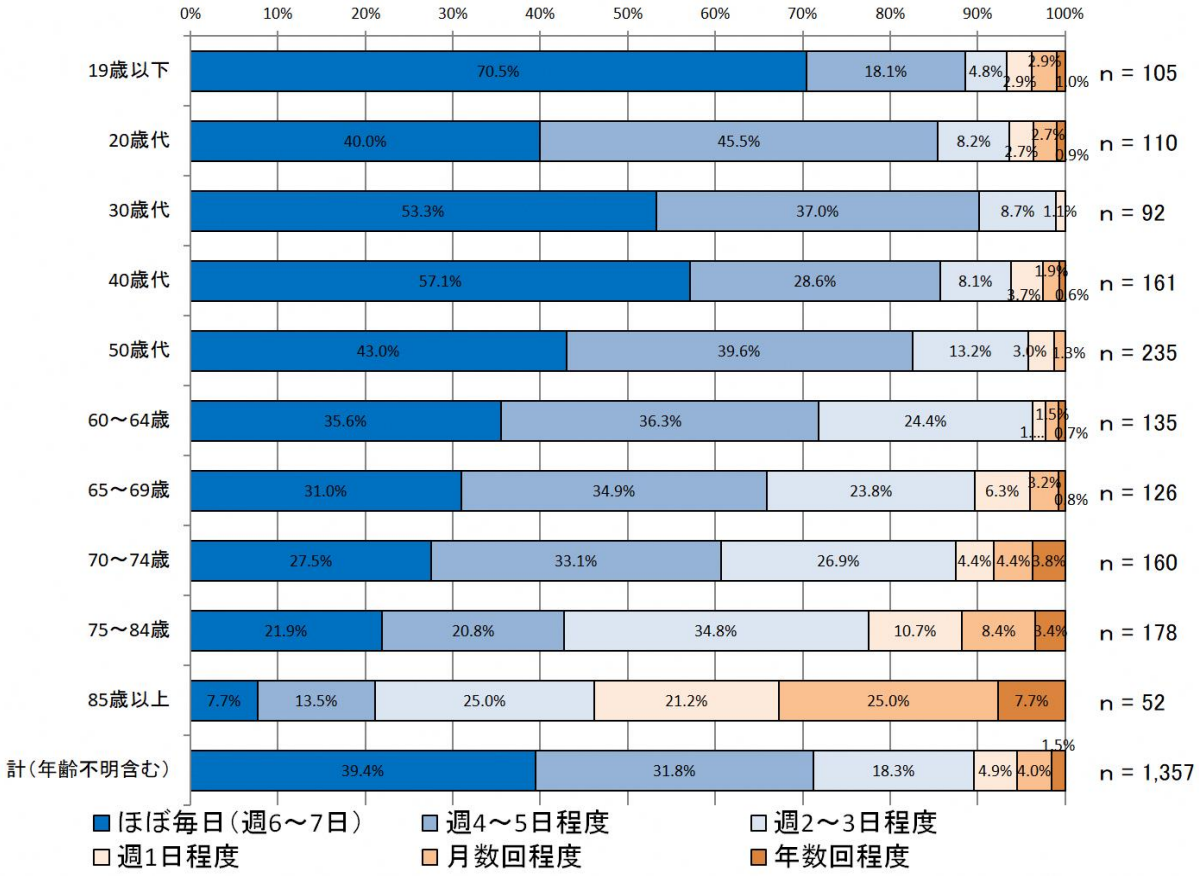
回答者のうち、約 4 割が「ほぼ毎日（週 6～7 日）」外出しています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるにつれ、外出頻度は低く、85 歳以上では 5 割以上が週 1 日程度以下となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．外出頻度



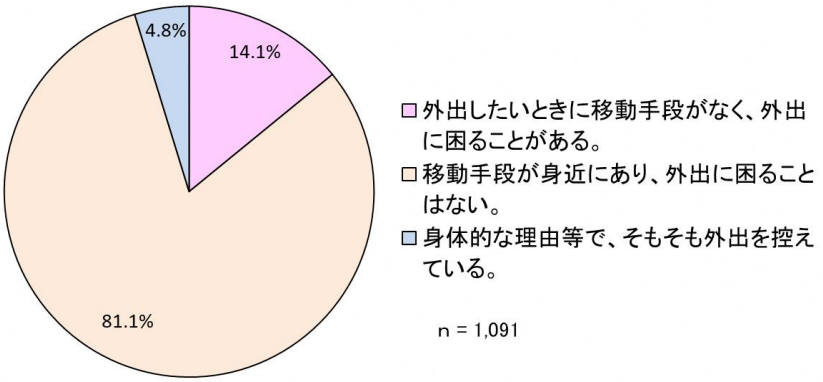
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．外出頻度（年齢階層別）

（4）外出環境

回答者の約 14％が「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」と回答しています。年齢階層別でみると、75 歳以上では、「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者の割合が 2 割を上回っています。

また、中学校区別にみると、第二中学校区、葛城中学校区や喜志中学校区で、「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者の割合が約 2 割となっています。

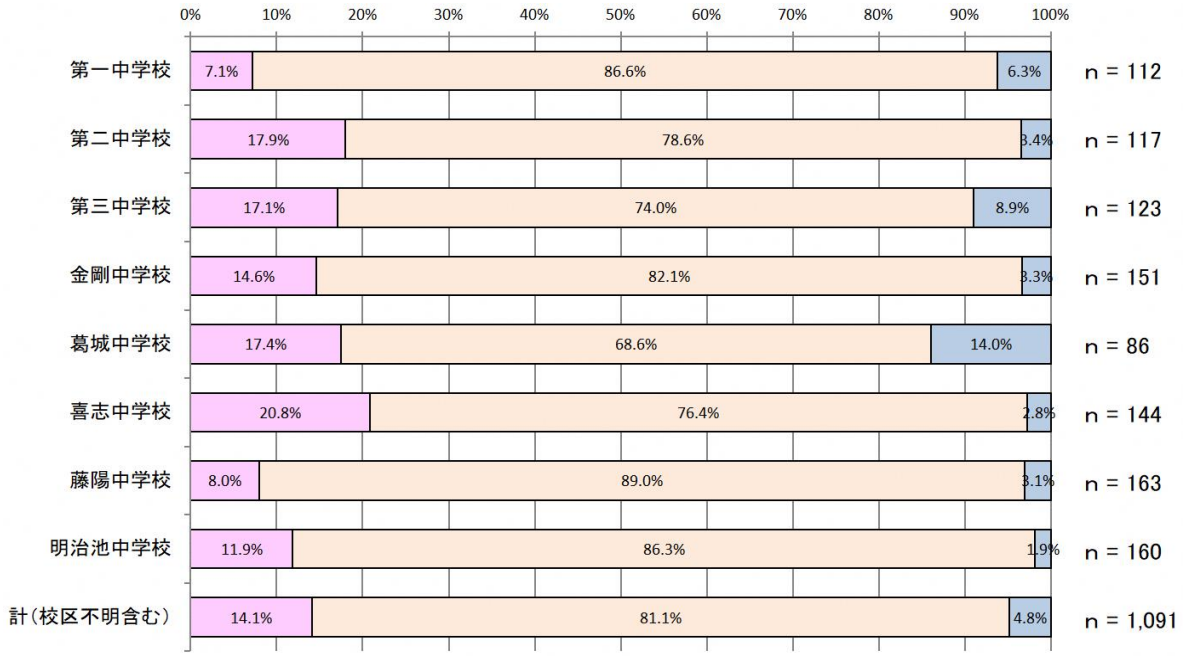


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．外出環境

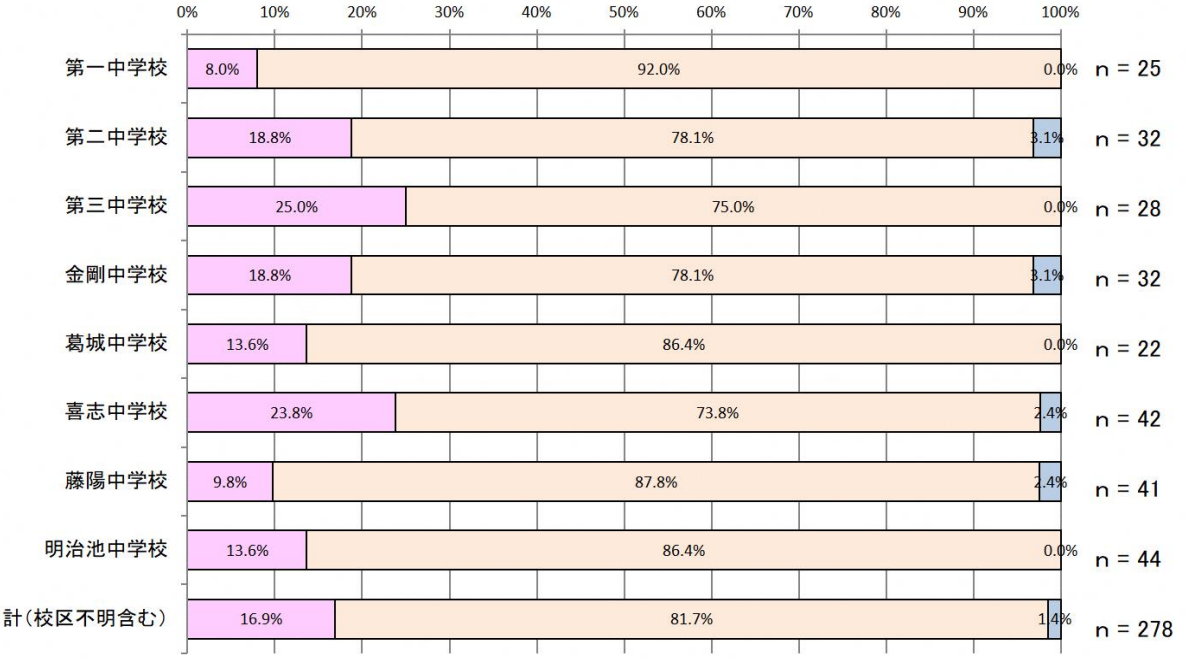
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．外出環境（年齢階層別）



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．外出環境（中学校区別）



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

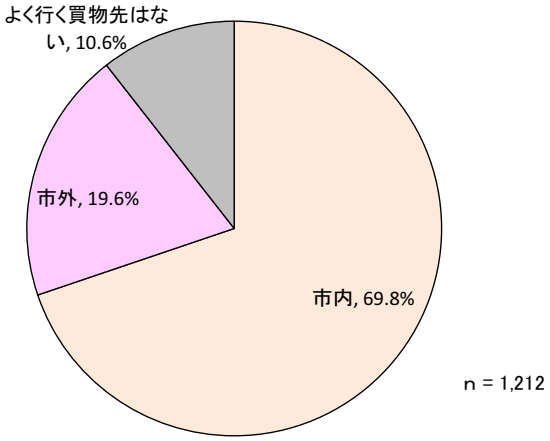
図．30 歳代以下の外出環境（中学校区別）

1.3.2 買物

（1）買物先

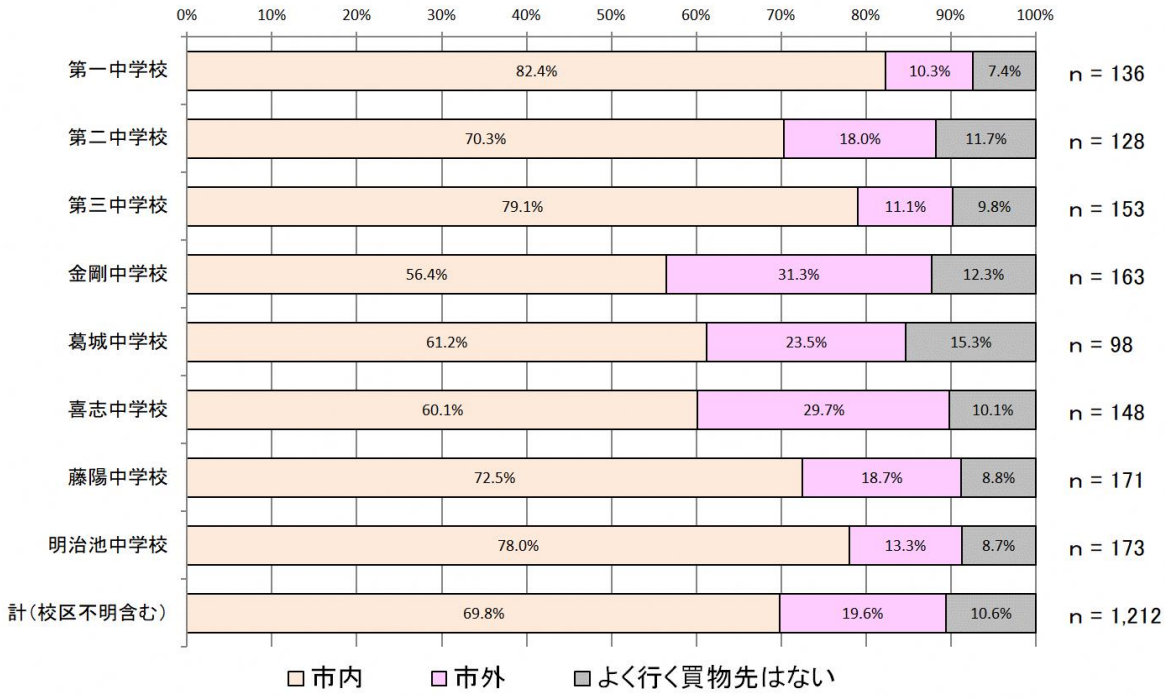
回答者の約７割が、よく買物に行く地域として「市内」を選択しています。

中学校区別にみると、金剛中学校区や喜志中学校区において、「市外」を選択している回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．買物先

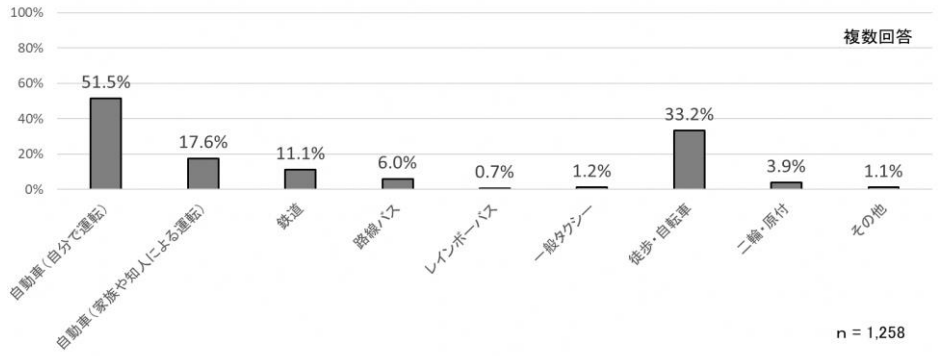


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．買物先（中学校区別）

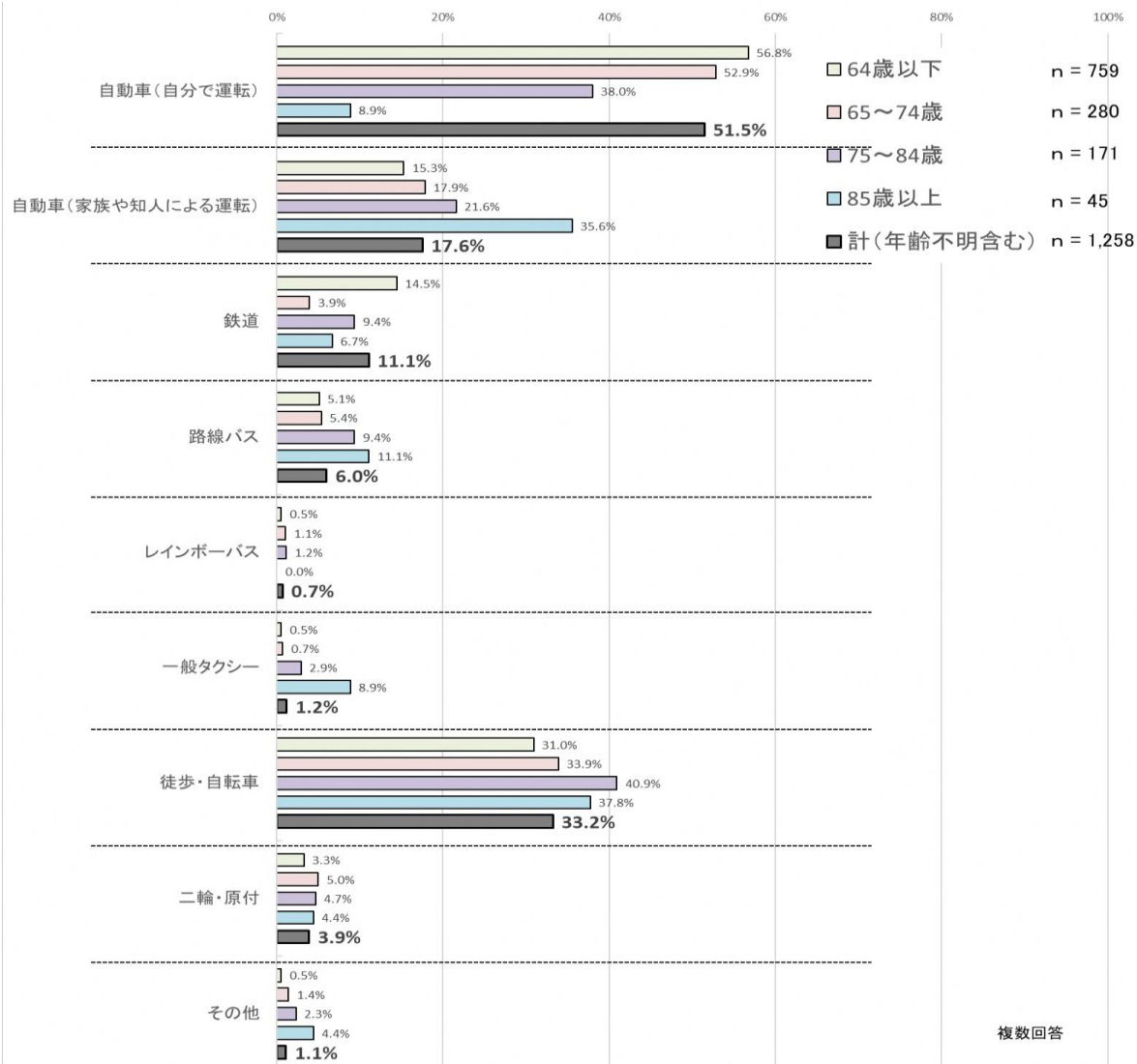
（2）買物先までの移動手段

回答者の 5 割以上が、買物先まで移動手段として「自動車（自分で運転）」を選択しています。年齢階層別にみると、85 歳以上では、3 割以上が「自動車（家族や知人による運転）」によって買物のための外出をしています。



※ 不明・未回答を除く割合

図．買物先への移動手段



※ 不明・未回答を除く割合

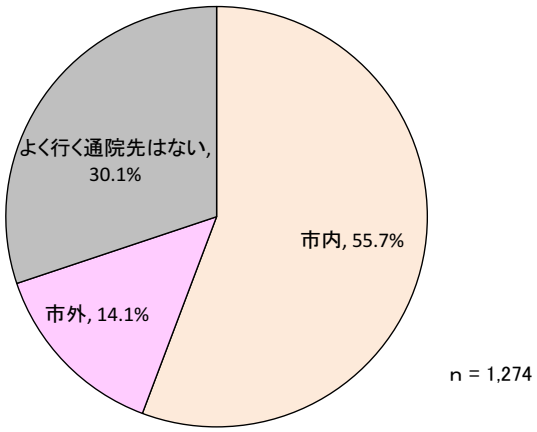
図．買物先への移動手段（年齢階層別）

1.3.3 通院

（1）通院先

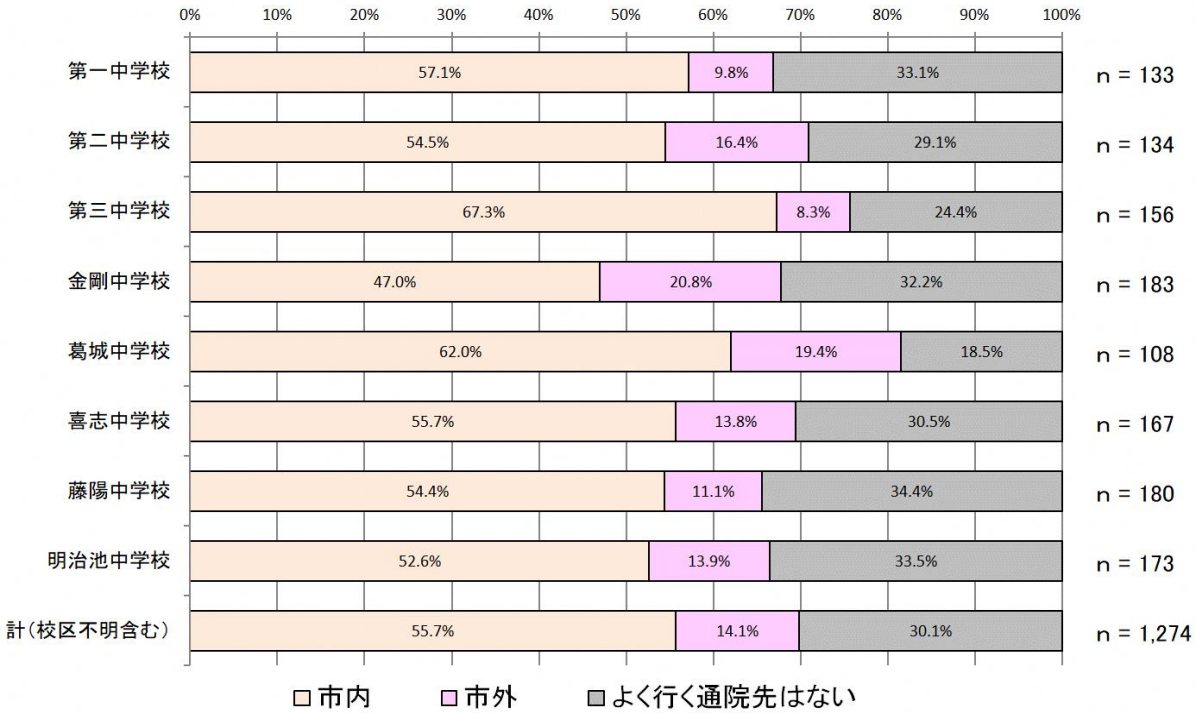
回答者の約 6 割が、よく通院している地域として「市内」を選択しています。

中学校区別にみると、金剛中学校区や葛城中学校区において、「市外」を選択している回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．通院先



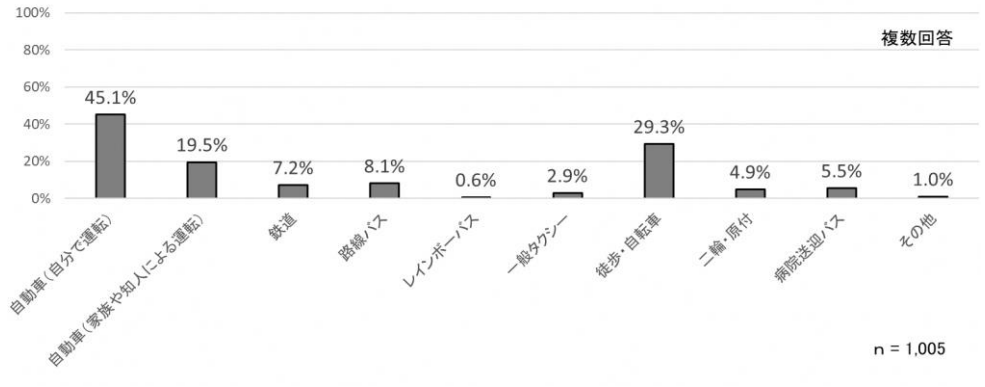
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．通院先（中学校区別）

（2）通院先までの移動手段

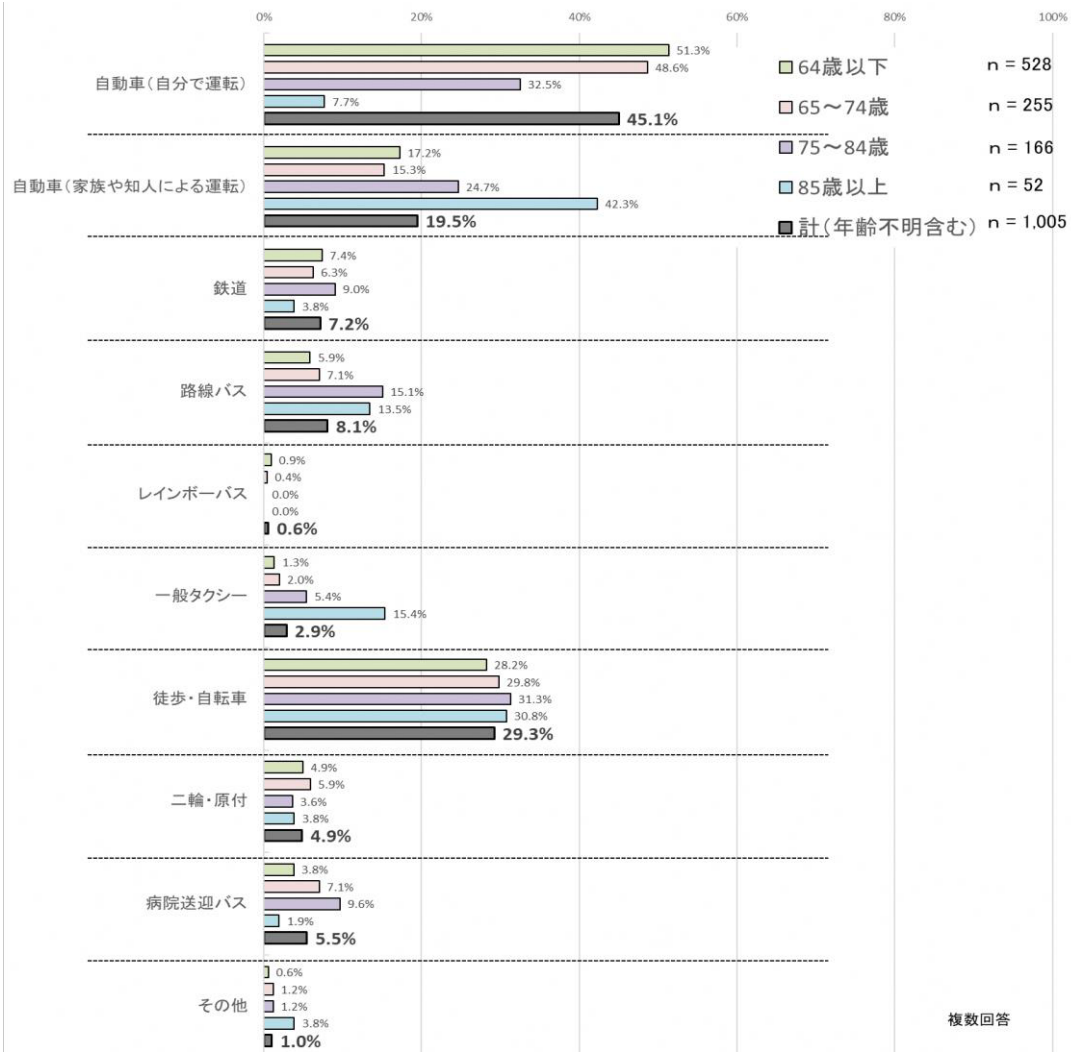
回答者の 4 割以上が、通院先まで移動手段として「自動車（自分で運転）」を選択しています。ついで、徒歩・自転車が多くなっています。

年齢階層別にみると、85 歳以上では、4 割以上が「自動車（家族や知人による運転）」によって通院しています。



※ 不明・未回答を除く割合

図．通院先への移動手段



※ 不明・未回答を除く割合

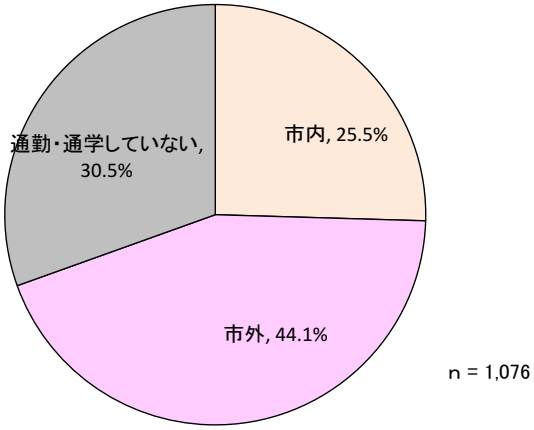
図．通院先への移動手段（年齢階層別）

1.3.4 通勤･通学

（1）通勤･通学先

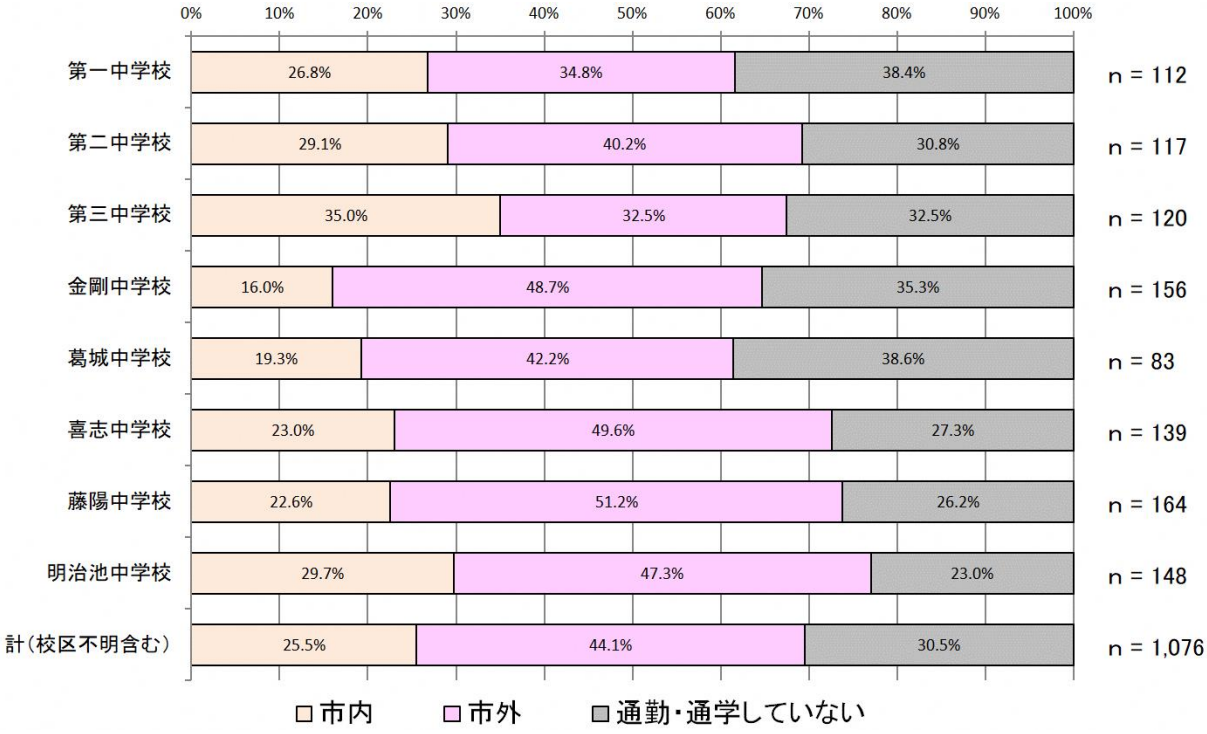
通勤･通学先を「市外」とする回答者が４割以上となっています。

中学校区別にみると、金剛中学校区、喜志中学校区、藤陽中学校区や明治池中学校区において、「市外」に通勤･通学している回答者が約５割となっています。



※ 不明･未回答、複数回答された回答を除く割合

図．通勤･通学先

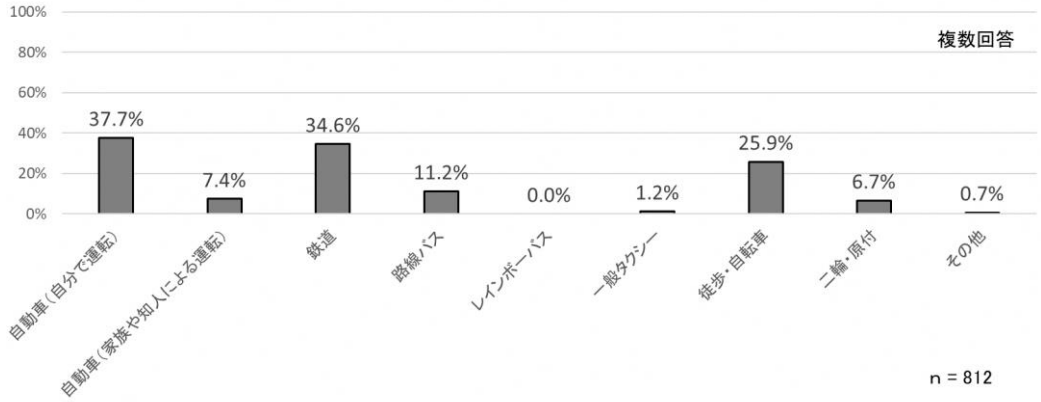


※ 不明･未回答、複数回答された回答を除く割合

図．通勤･通学先（中学校区別）

（2）通勤・通学先までの移動手段

回答者の約 4 割が、通勤・通学先まで移動手段として「自動車（自分で運転）」を、約 3 割が「鉄道」を選択しています。ついで、「徒歩・自転車」が多くなっています。また、「路線バス」も 1 割を上回っています。



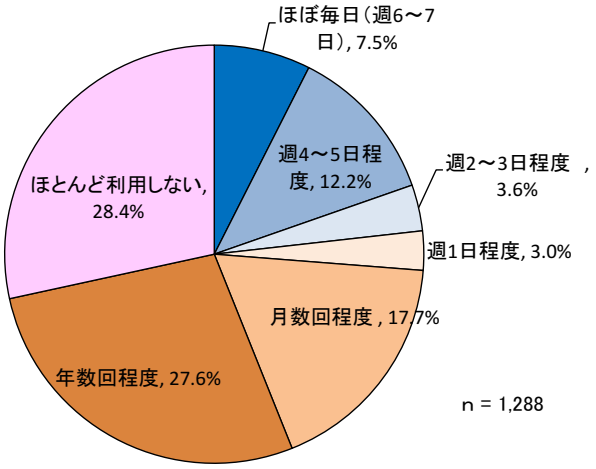
※ 不明・未回答を除く割合

図. 通勤・通学先への移動手段

1.4. 鉄道の利用

（1）鉄道の利用頻度

鉄道の利用については、「ほとんど利用しない」回答者が約 3 割となっています。

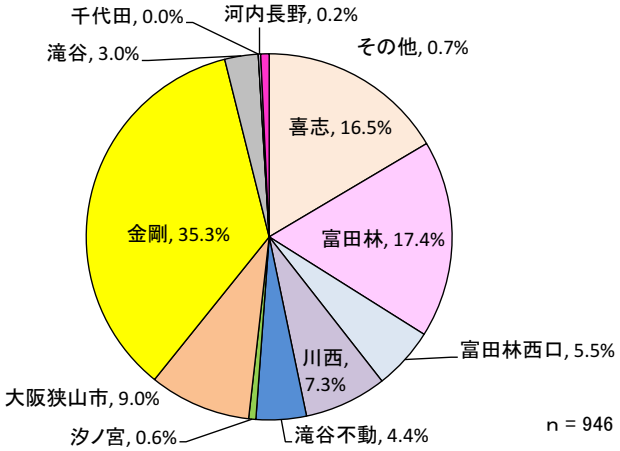


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 鉄道の利用頻度

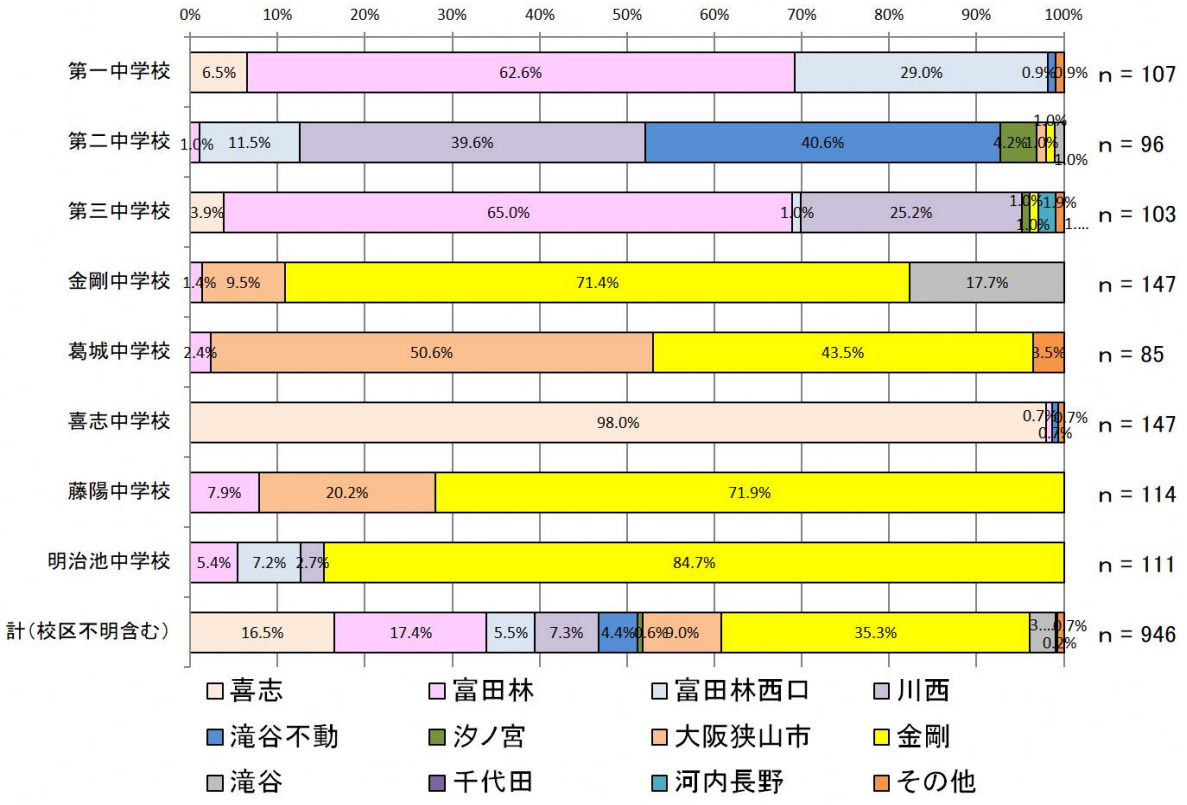
（2）利用する鉄道駅

利用する鉄道駅については、大阪狭山市域に立地する「金剛駅」が最も多くなっています。特に、金剛中学校区、葛城中学校区、藤陽中学校区、明治池中学校区からの利用が多くなっています。ついで、「富田林駅」や「喜志駅」の利用が多くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 利用する鉄道駅



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

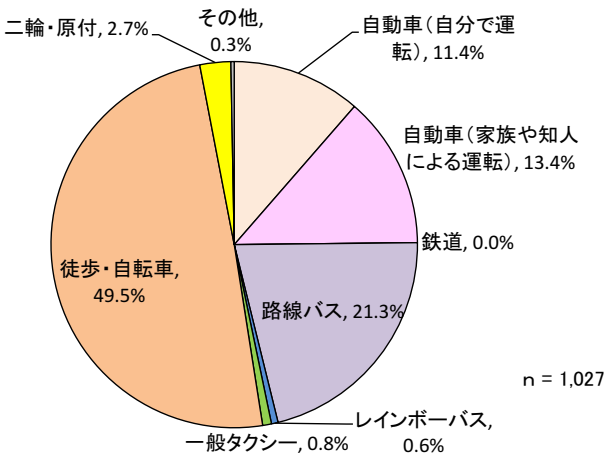
図．利用する鉄道駅（中学校区別）

（3）鉄道駅までの移動手段

回答者の約５割は、「徒歩・自転車」で鉄道駅までアクセスしています。

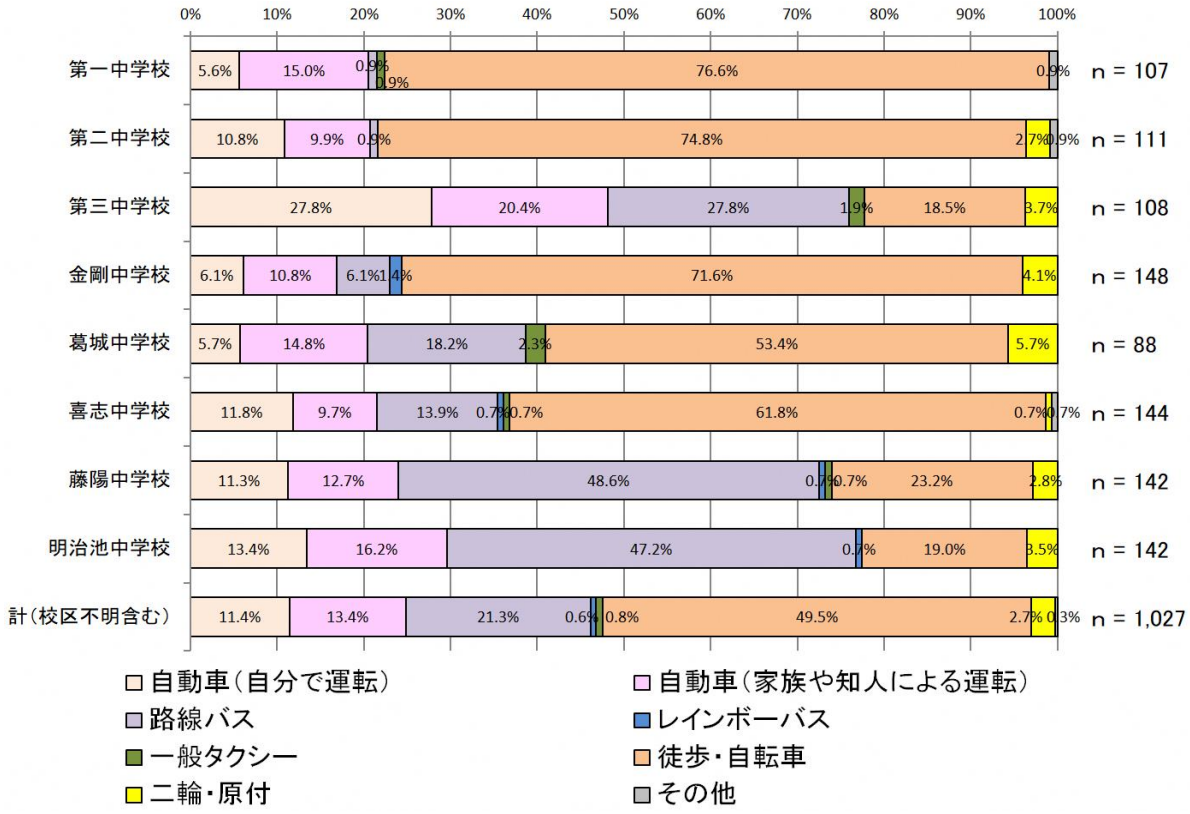
路線バスも約 ２ 割を占めています。特に、藤陽中学校区や明治池中学校区では、「路線バス」によるアクセスが約５割を占めています。

また、自分で運転、家族や知人による運転をあわせると、自動車によるアクセスも２割を上回っています。特に、第三中学校区では、自動車によるアクセスの割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．鉄道駅までの移動手段



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．鉄道駅までの移動手段（中学校区別）

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

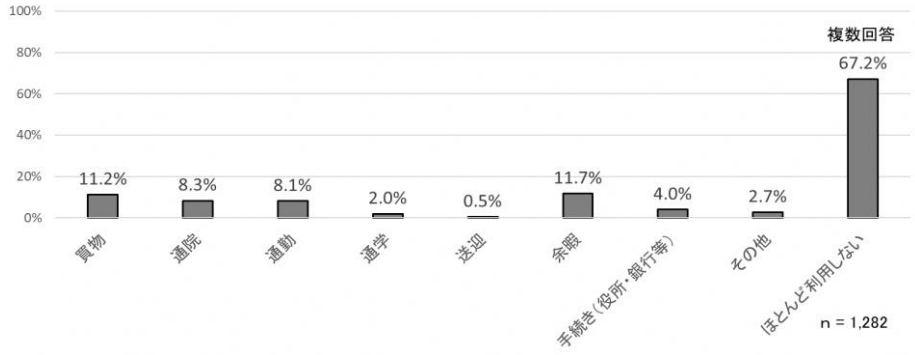
図．鉄道駅までの移動手段（鉄道駅別）

1.5. 路線バスの利用

（1）路線バスの利用目的

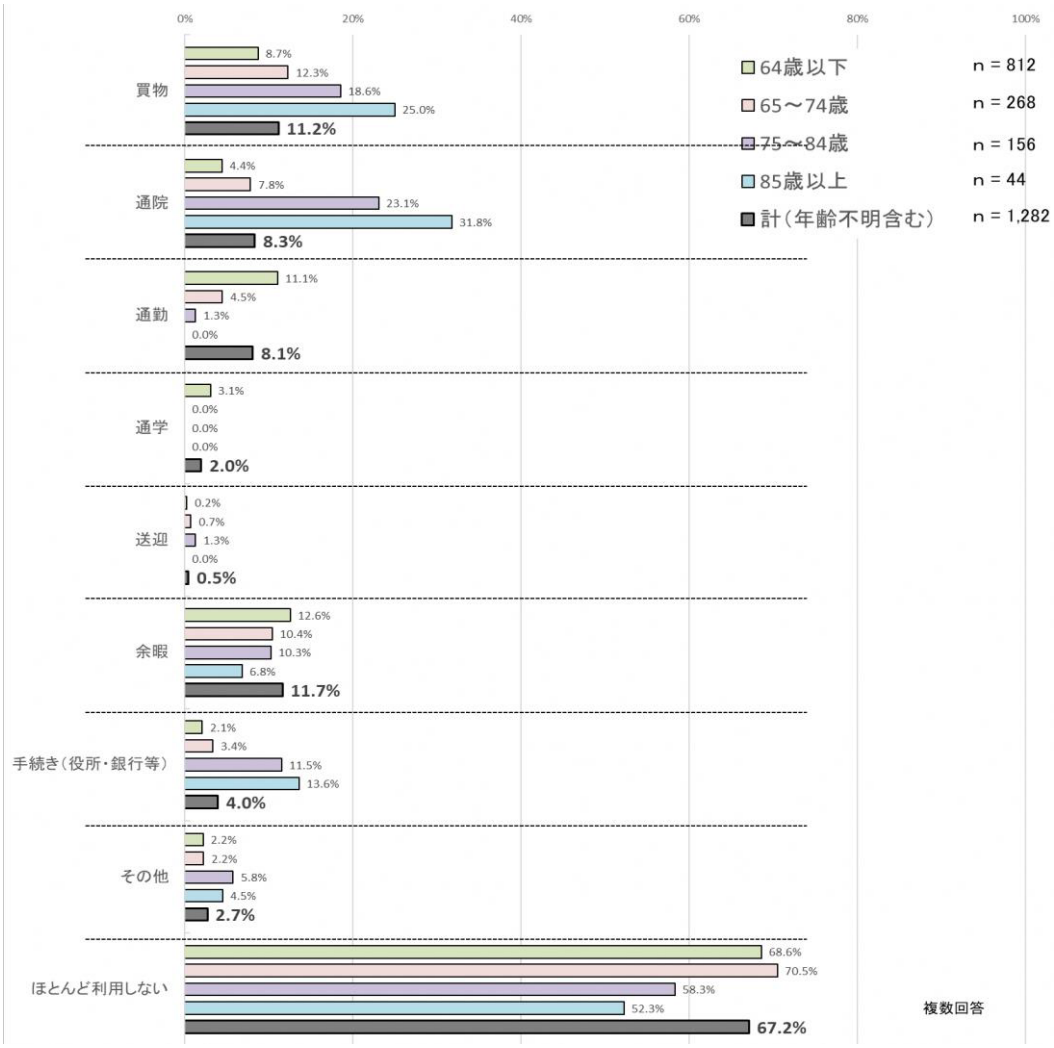
バスを「ほとんど利用しない」回答者が約 7 割を占めています。利用する回答者については、買物や余暇、通院、通勤が利用目的として多くなっています。

年齢階層別にみると、75 歳以上では、買物や通院を目的とした利用が多くみられます。



※ 不明・未回答を除く割合

図．路線バスの利用目的



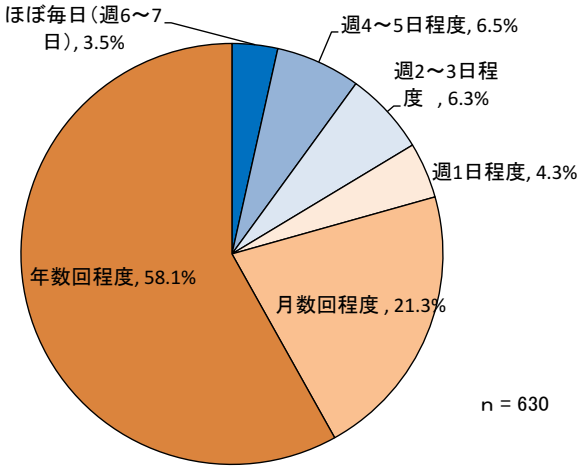
※ 不明・未回答を除く割合

図．路線バスの利用目的（年齢階層別）

（2）路線バスの利用頻度

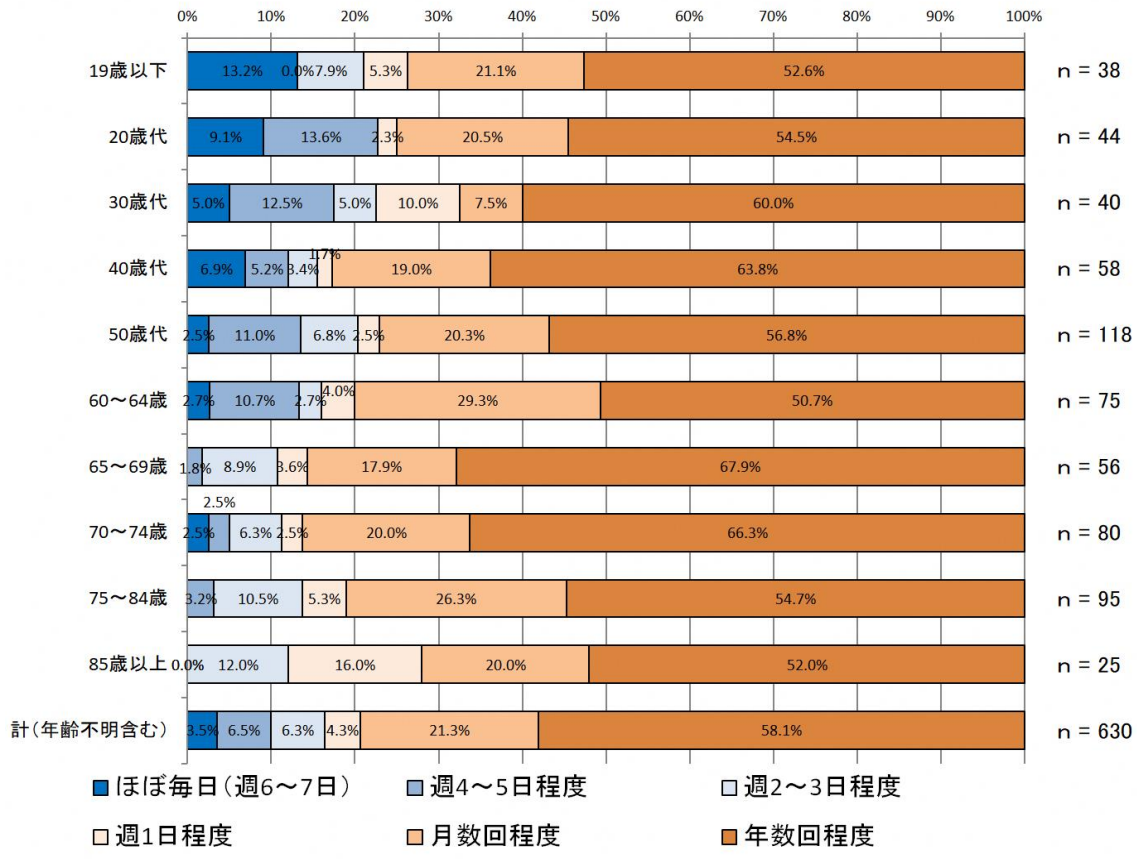
路線バスの利用については、約 6 割が「年数回程度」と回答しています。

年齢階層別にみると、若い世代ほど、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」の頻度で利用する回答者が多くなっています。一方、70 歳以上では、年齢が上がるにつれ、週 2～3 日程度、週 1 日程度で利用する回答者が多くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．路線バスの利用頻度



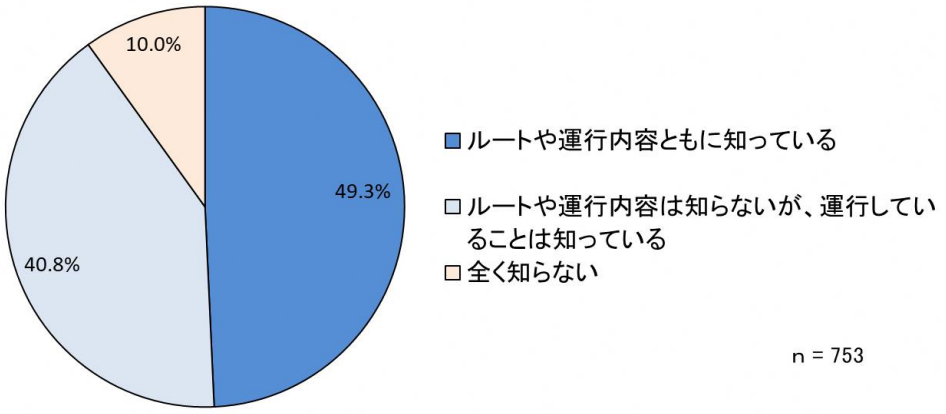
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．路線バスの利用頻度（年齢階層別）

（3）認知状況

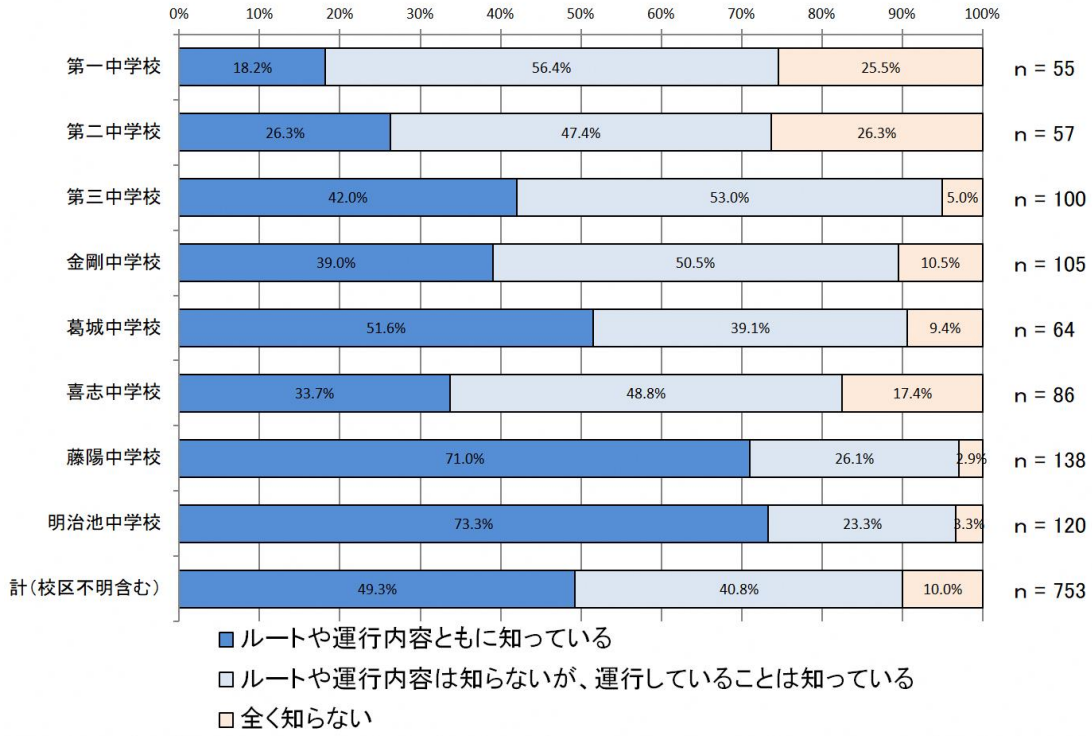
路線バスの認知状況については、回答者の約 5 割が「ルートや運行内容ともに知っている」状況となっています。一方、「全く知らない」とあわせ、ルートや運行内容を知らない回答者も約 5 割となっています。

中学校区別にみると、第一中学校区、第二中学校区や喜志中学校区で、ルートや運行内容を知らない回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．路線バスの認知状況



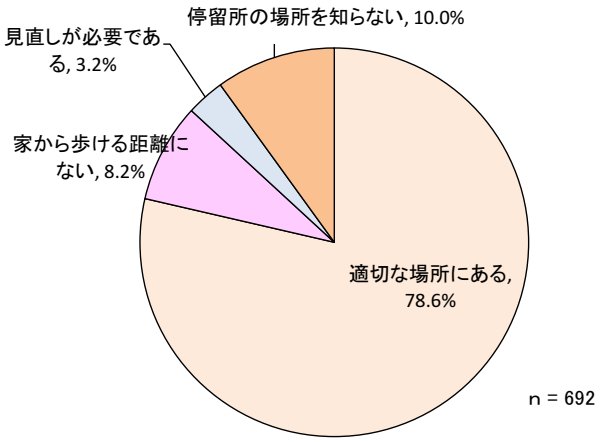
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．路線バスの認知状況（中学校別）

（4）停留所の位置

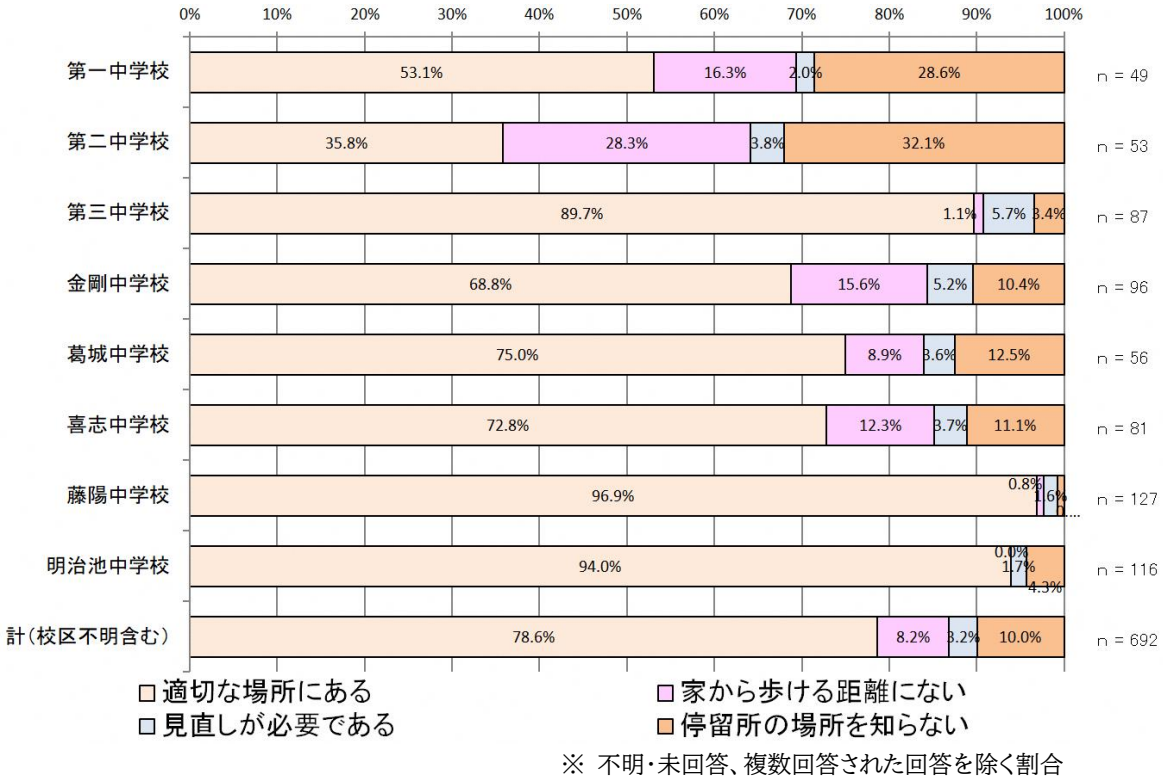
路線バスの停留所の位置については、約８割の回答者が「適切な場所にある」と回答しています。

中学校区別にみると、第二中学校区では「家から歩ける距離にない」とする回答が約３割となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．停留所の位置

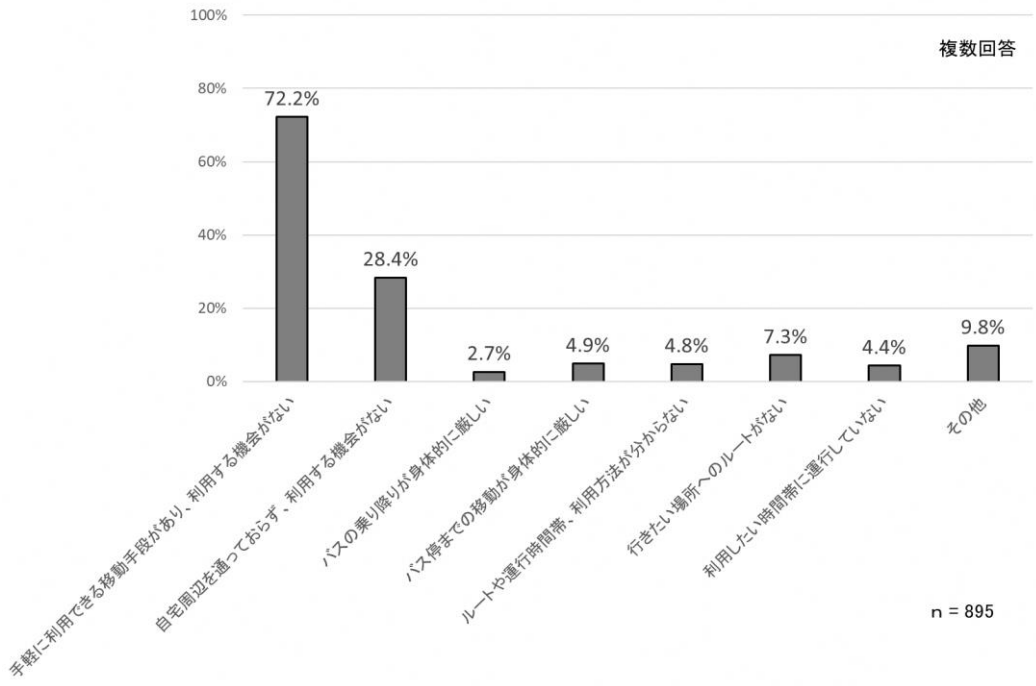


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．停留所の位置（中学校別）

（5）路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由については、「手軽に利用できる移動手段があり、利用する機会がない」の割合が約 7 割となっています。他には、「自宅周辺を通っておらず、利用する機会がない」ことを理由とする回答が多くなっています。



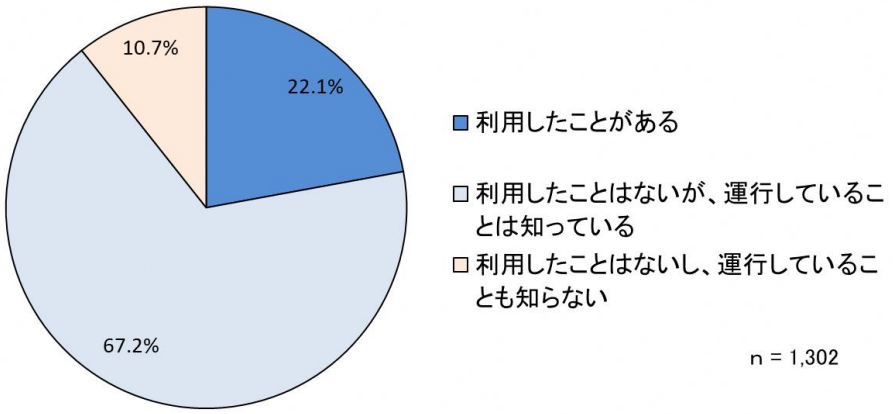
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 路線バスを利用しない理由

1.6. レインボーバスの利用

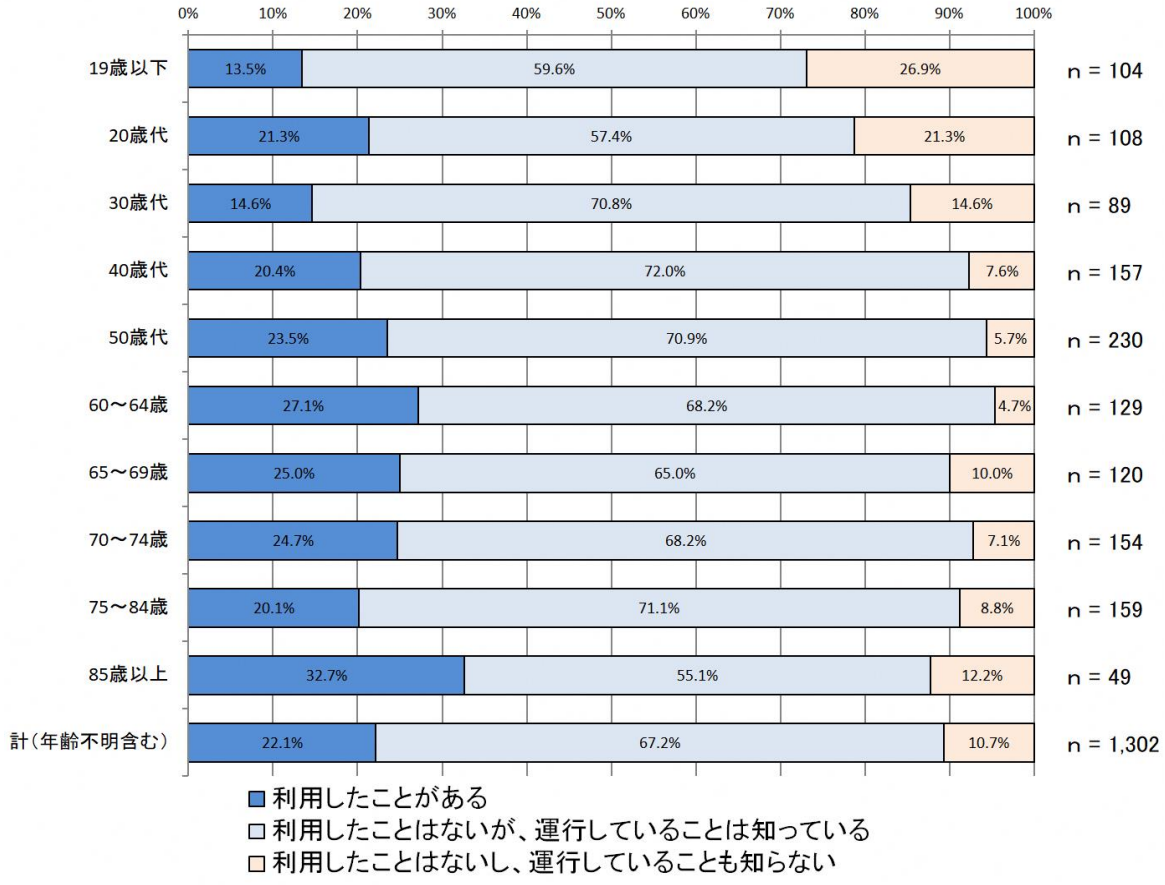
（1）利用状況と認知状況

レインボーバスについては、回答者の約２割が「利用したことがある」状況となっています。年齢階層別にみると、20 歳代以下の若い世代の認知度が低くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．レインボーバスの利用状況と認知状況



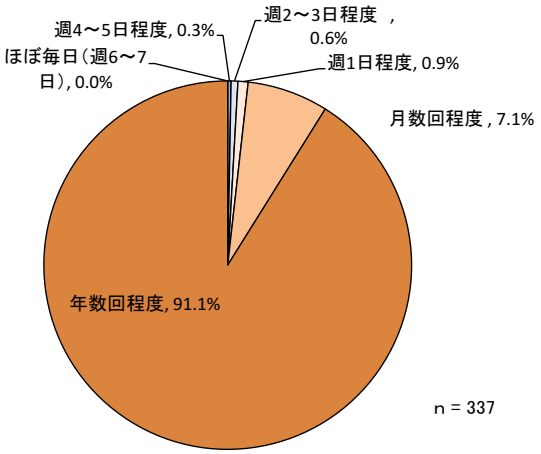
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．レインボーバスの利用状況と認知状況（年齢階層別）

（2）レインボーバスの利用頻度

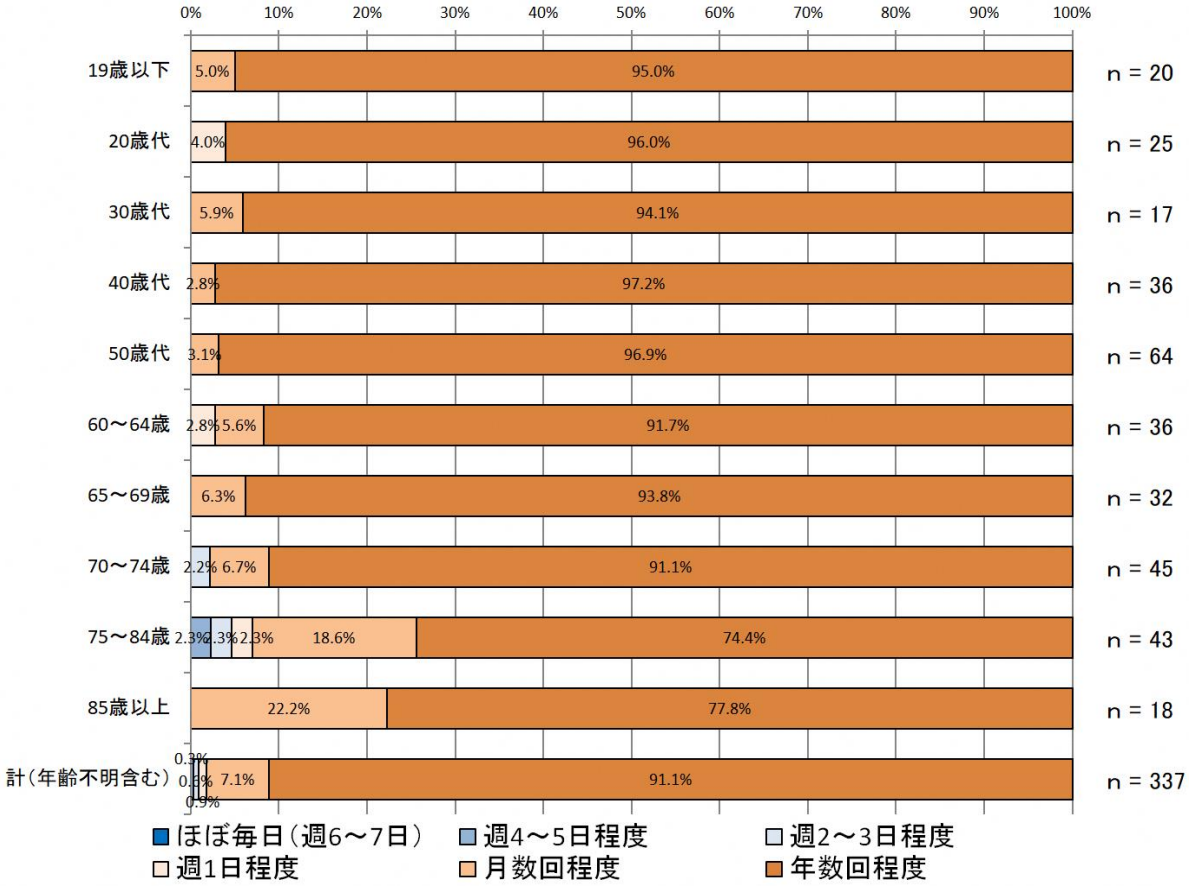
レインボーバスの利用については、回答者の約 9 割が「年数回程度」となっています。

年齢階層別にみると、75 歳以上で、利用頻度が高い傾向となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．レインボーバスの利用頻度



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

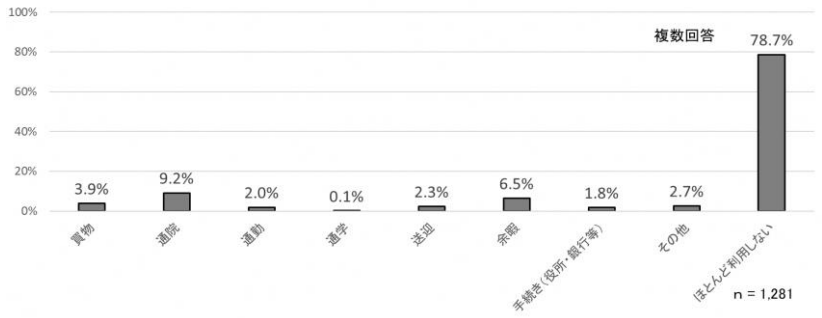
図．レインボーバスの利用頻度（年齢階層別）

1.7. タクシーの利用

（1）タクシーの利用目的

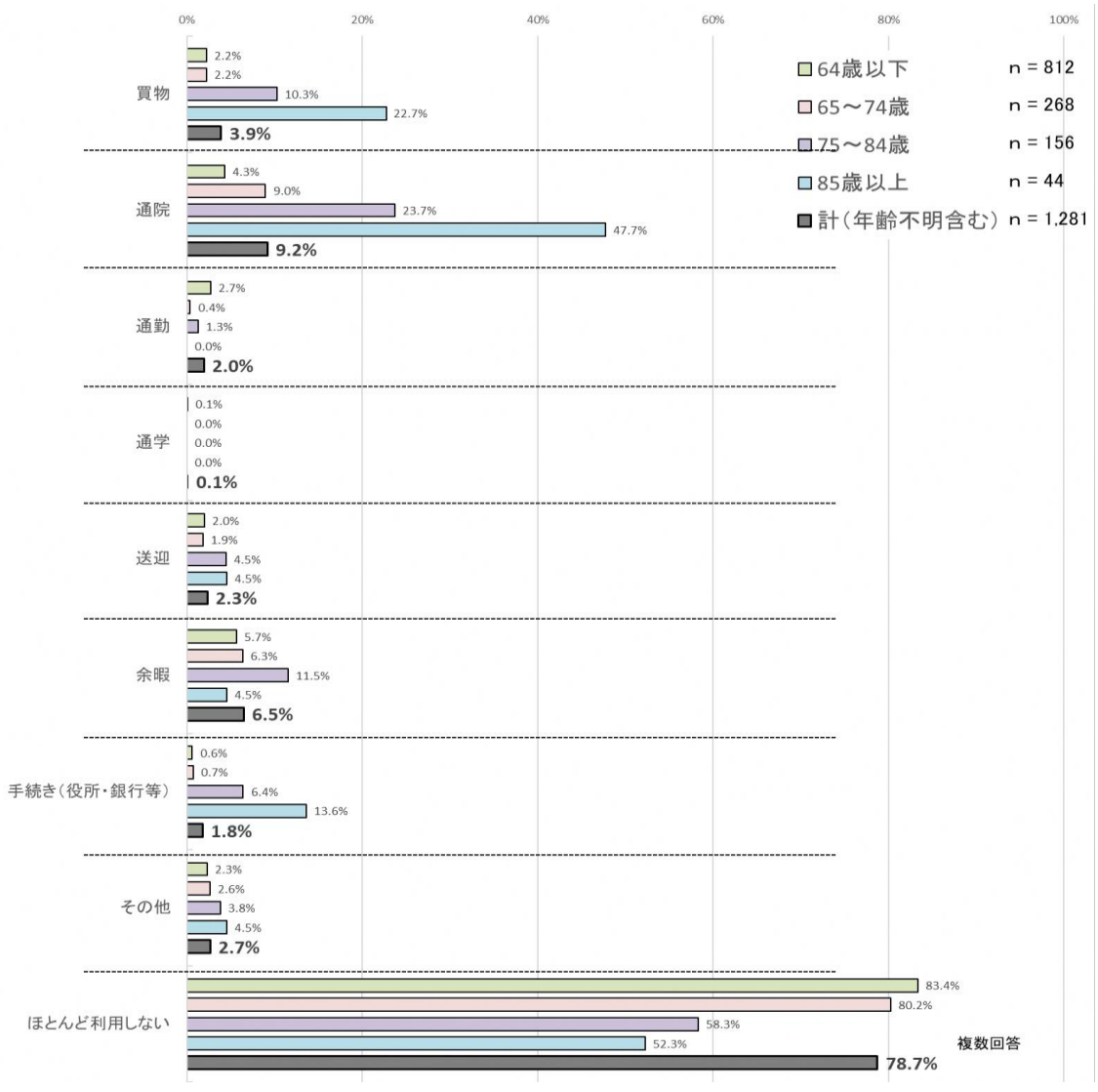
タクシーを「ほとんど利用しない」回答者が約 8 割を占めています。利用する回答者については、通院や余暇が利用目的として多くなっています。

年齢階層別にみると、75 歳以上では、通院のほか、買物を目的とした利用が多くみられます。



※ 不明・未回答を除く割合

図. タクシーの利用目的



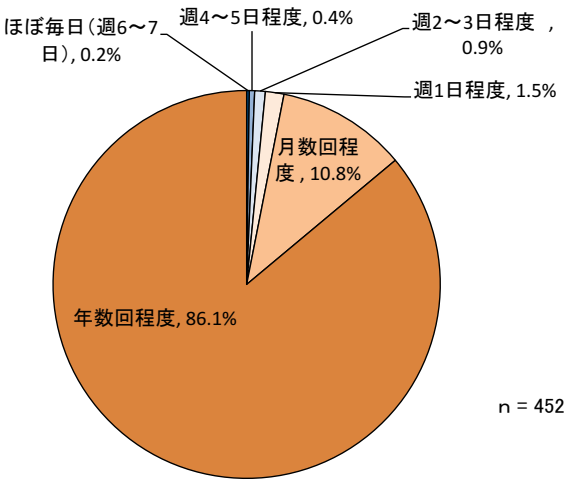
※ 不明・未回答を除く割合

図. タクシーの利用目的（年齢階層別）

（2）タクシーの利用頻度

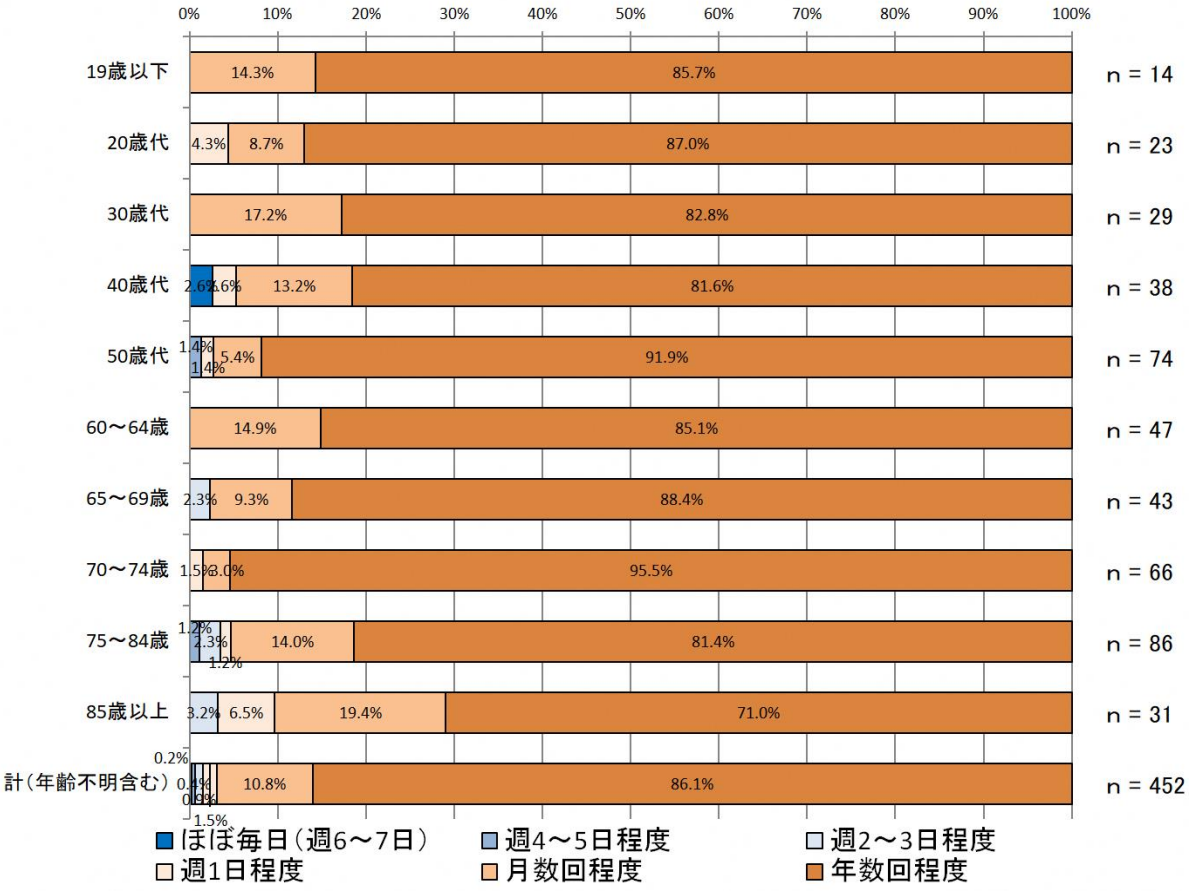
タクシーの利用については、約 9 割が「年数回程度」と回答しています。

年齢階層別にみると、85 歳以上の約 3 割が月数回程度以上利用すると回答しています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．タクシーの利用頻度

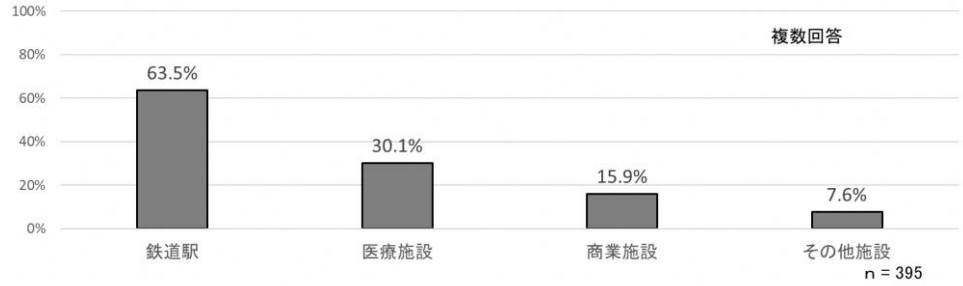


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．タクシーの利用頻度（年齢階層別）

（3）利便性向上が望ましいタクシー拠点

乗り場の整備や客待ちタクシーの配置等、タクシーがより利用しやすくなってほしい拠点については、鉄道駅が最も多く、ついで、医療施設となっています。



※ 不明・未回答を除く割合

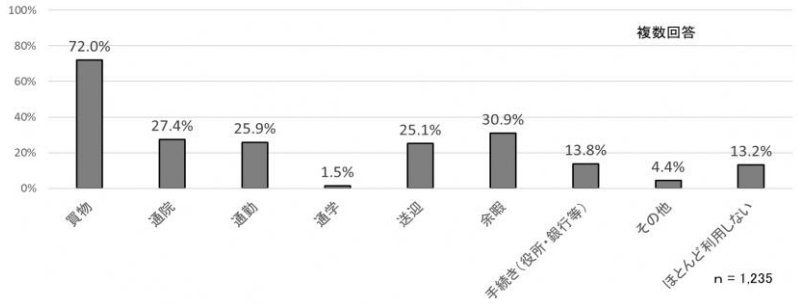
図．利便性向上が望ましいタクシー拠点

1.8. 自動車の使用

（1）自動車の使用目的

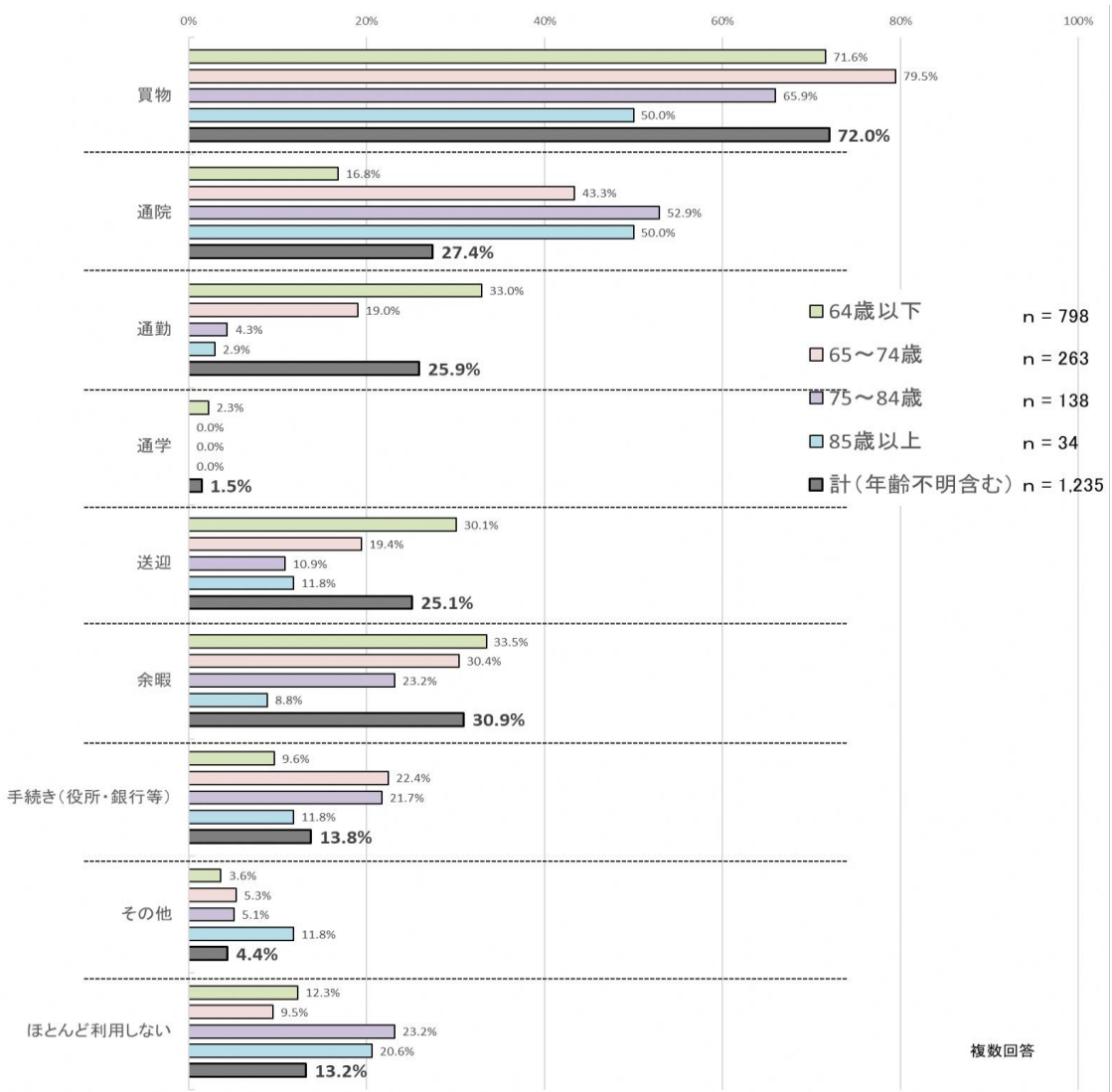
7 割以上の回答者が、自動車を使用する目的の 1 つとして「買物」を挙げています。続いて、「余暇」、「通院」、「通勤」や「送迎」が多くなっています。

年齢階層別にみると、75 歳以上では、5 割以上の回答者が「通院」のために自動車を使用しています。



※ 不明・未回答を除く割合

図. 自動車の使用目的



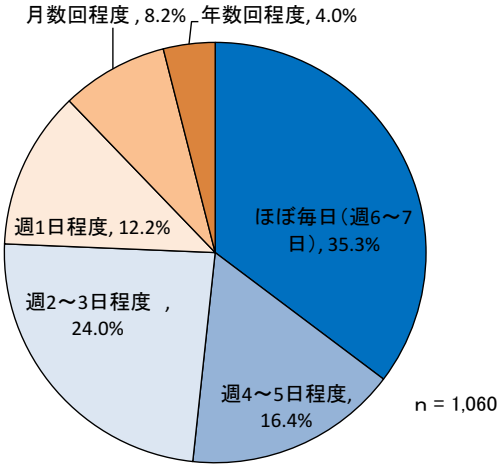
※ 不明・未回答を除く割合

図. 自動車の使用目的（年齢階層別）

（2）自動車の使用頻度

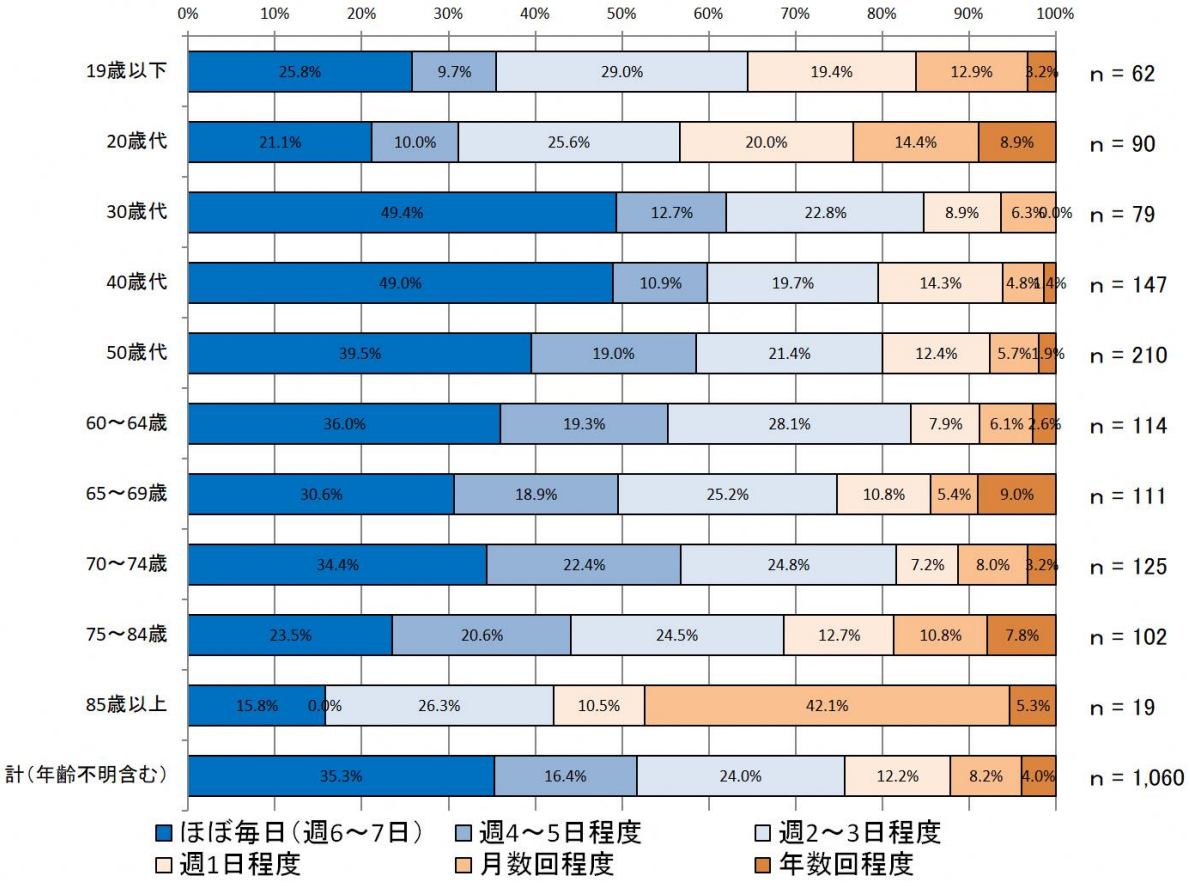
自動車の使用については、3 割以上が「ほぼ毎日（週 6～7 日）」と回答しています。

年齢階層別にみると、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」使用する回答者の割合は 30 歳代、40 歳代で最も高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 自動車の使用頻度



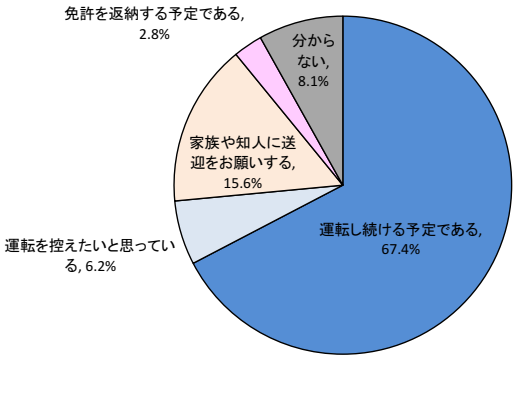
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 自動車の使用頻度（年齢階層別）

（3）今後の自動車利用

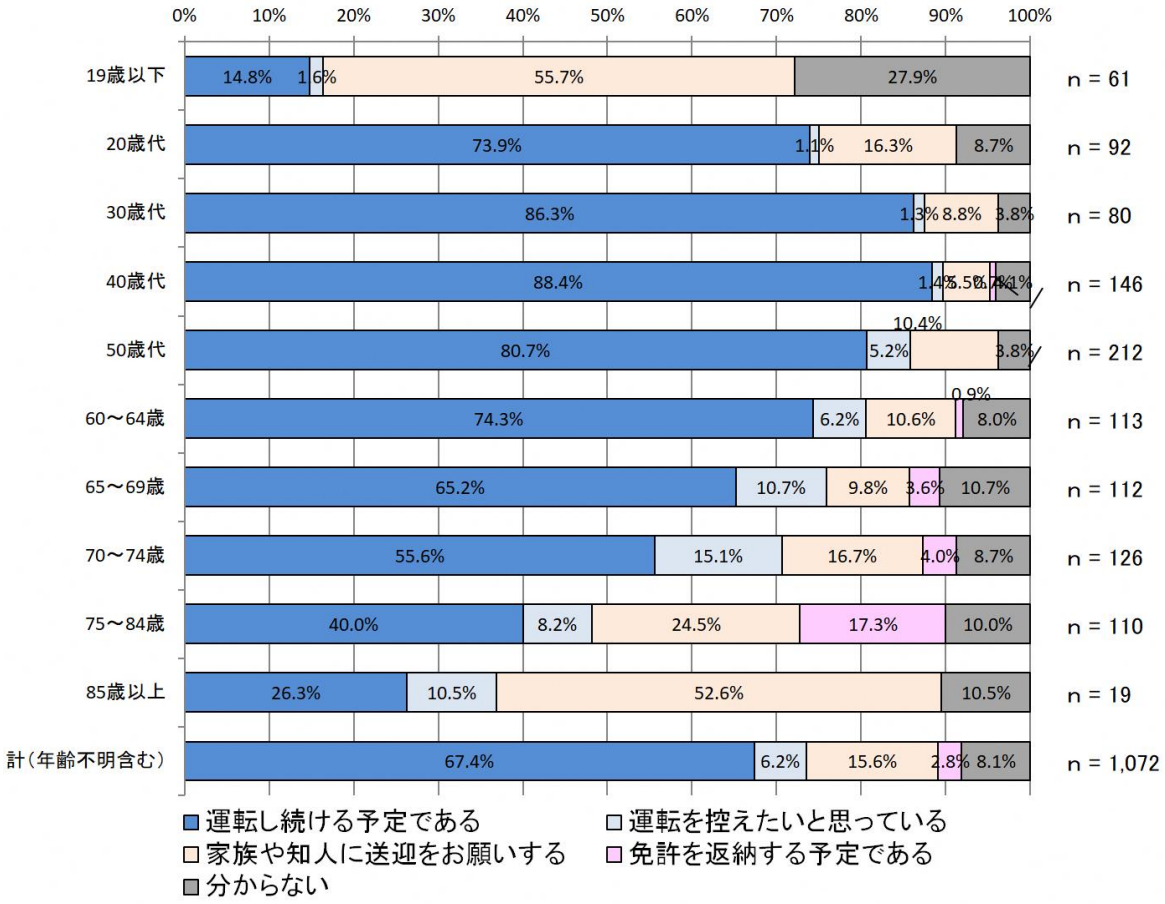
回答者の約 7 割が、「今後も運転し続ける予定である」と回答しています。

一方、65 歳以上では、多くの年代で 1 割以上の回答者が「運転を控えたいと思っている」と回答しています。また、75～84 歳については、「免許を返納する予定である」回答者が約 2 割となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．今後の自動車利用



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．今後の自動車利用（年齢階層別）

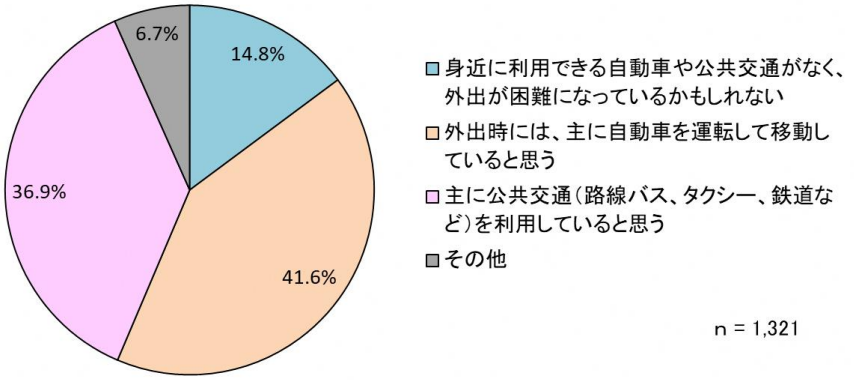
1.9. 将来の移動

(1) 10 年後の移動イメージ

10 年後の移動イメージについて、「外出時には、主に自動車を運転して移動していると思う」回答者とともに、「主に公共交通(路線バス、タクシー、鉄道など)を利用していると思う」回答者がそれぞれ約 4 割となっています。

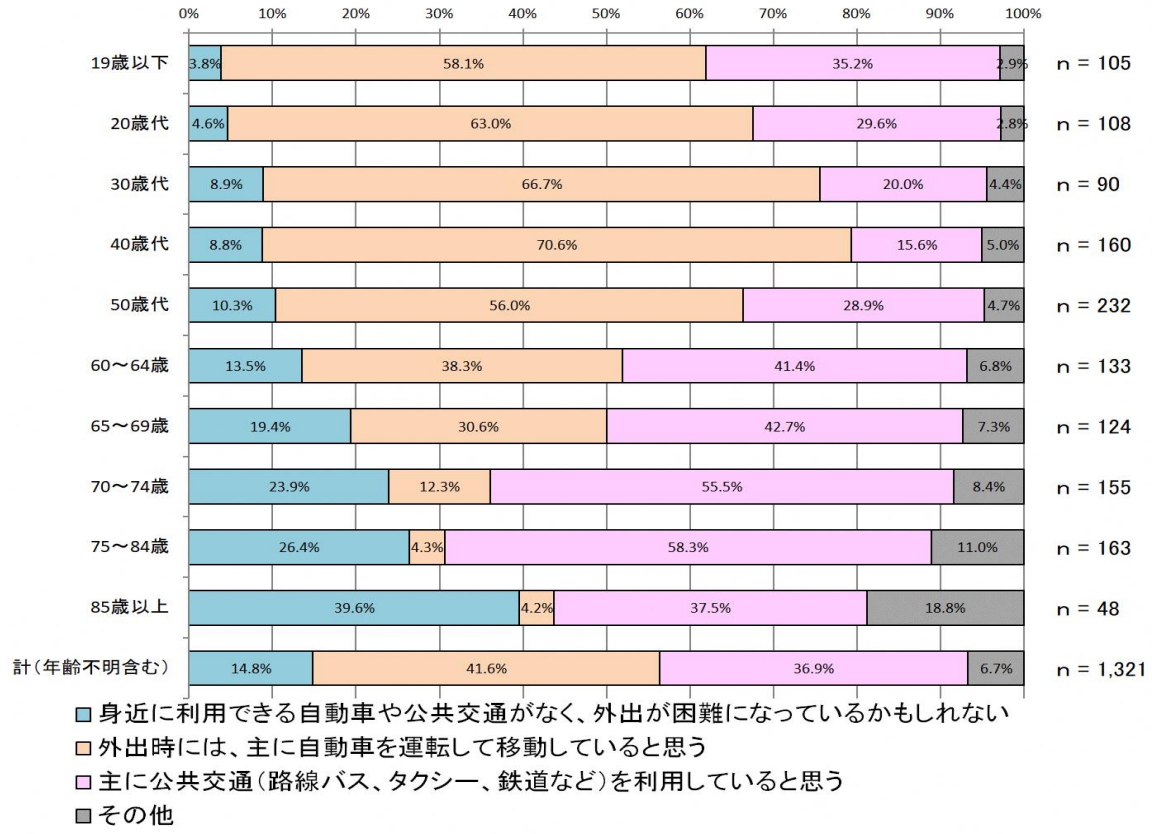
年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、「身近に利用できる自動車や公共交通がなく、外出が困難になっているかもしれない」ことに不安を抱いている回答者が多くなっています。

中学校区別にみると、金剛、藤陽、明治池中学校区において 4 割を超える回答者が「主に公共交通(路線バス、タクシー、鉄道など)を利用していると思う」と回答しています。



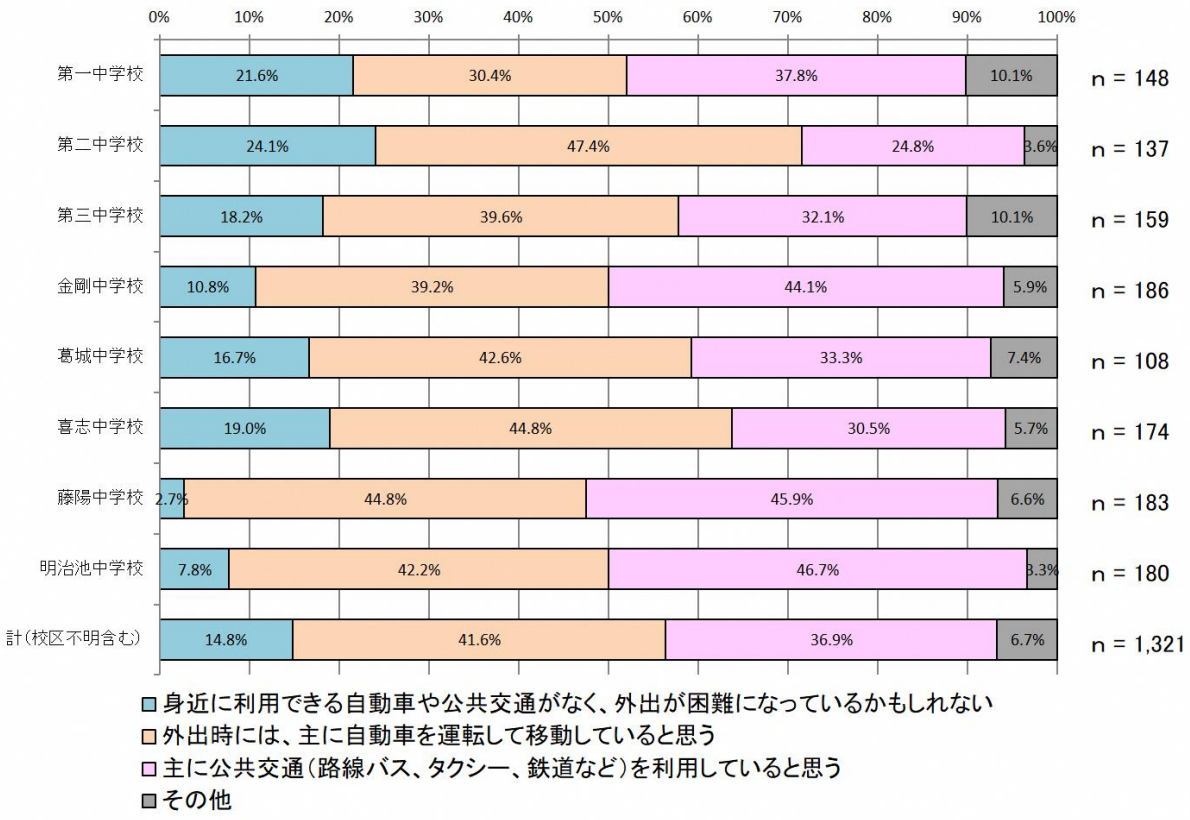
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 10 年後の移動イメージ



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 10 年後の移動イメージ(年齢階層別)

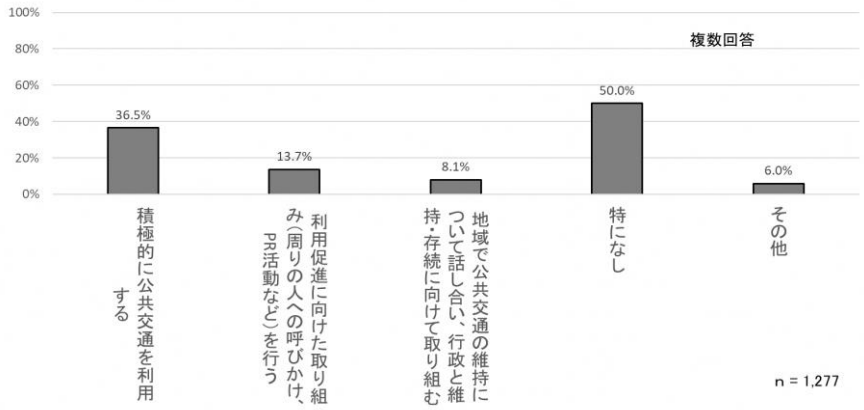


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．10 年後の移動イメージ（中学校区別）

（2）公共交通の維持のための協力意向について

今後、公共交通の維持のための協力意向について、「積極的に公共交通を利用する」が最も多く、約４割となっています。一方で「特になし」も５割を占めています。

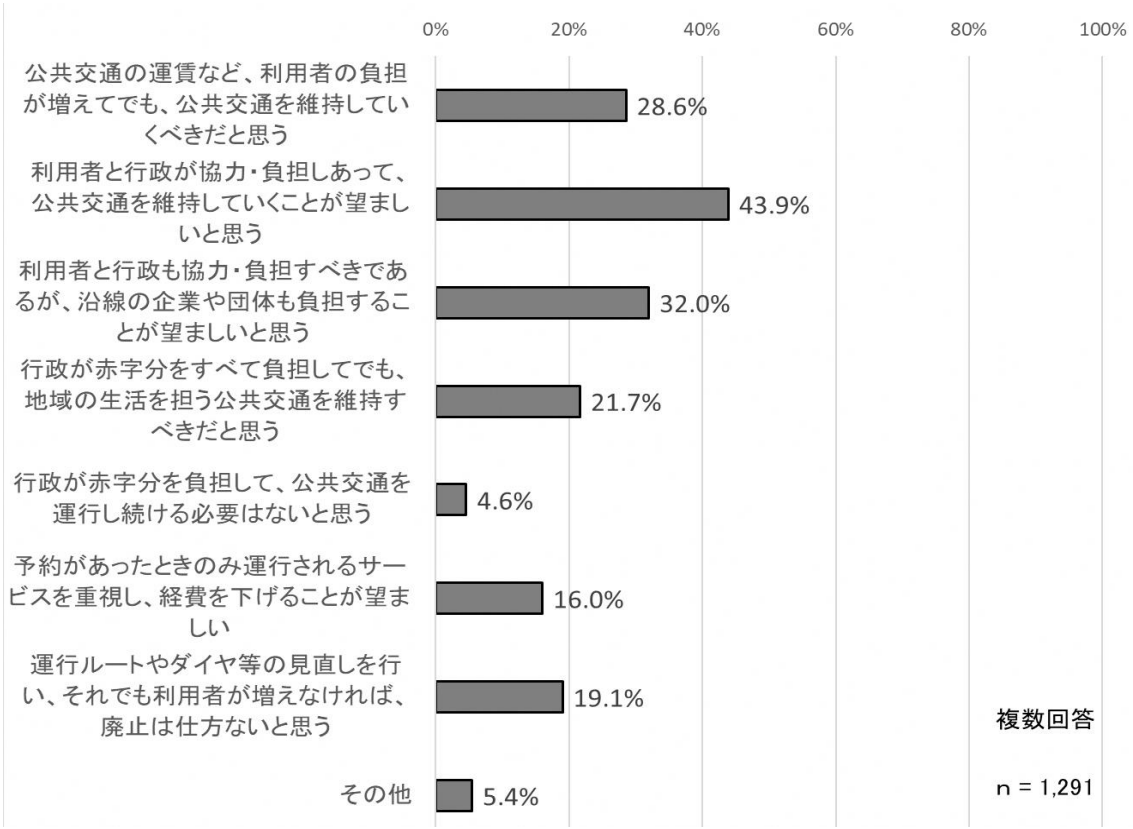


※ 不明・未回答を除く割合

図．公共交通の維持のための協力意向

（3）公共交通の維持のための対策について

今後、公共交通の維持のための対策について、「利用者と行政が協力・負担しあって、公共交通を維持していくことが望ましいと思う」回答者が最も多く、４割以上となっています。



※ 不明・未回答を除く割合

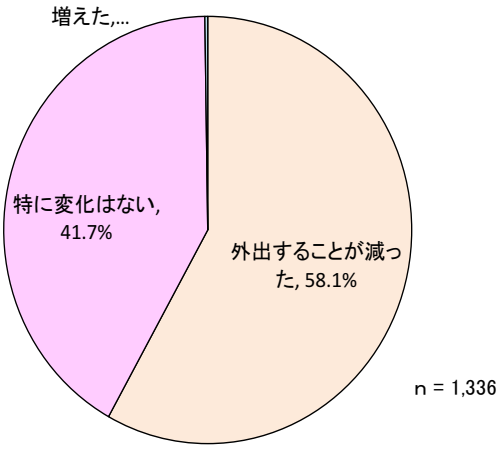
図．公共交通の維持のための対策

1.10. その他

1.10.1 コロナ禍における移動

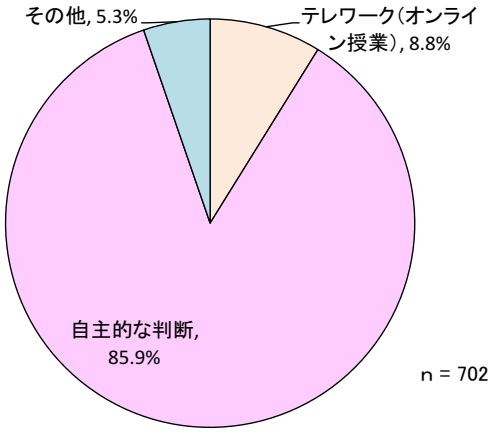
（1）外出状況の変化

コロナ禍における外出状況については、「特に変化はない」回答者が約 4 割を占める一方、「外出することが減った」回答者が約 6 割を占めています。また、外出が減った理由については、「自主的な判断」によるものである回答者が約 9 割を占めています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 外出状況の変化

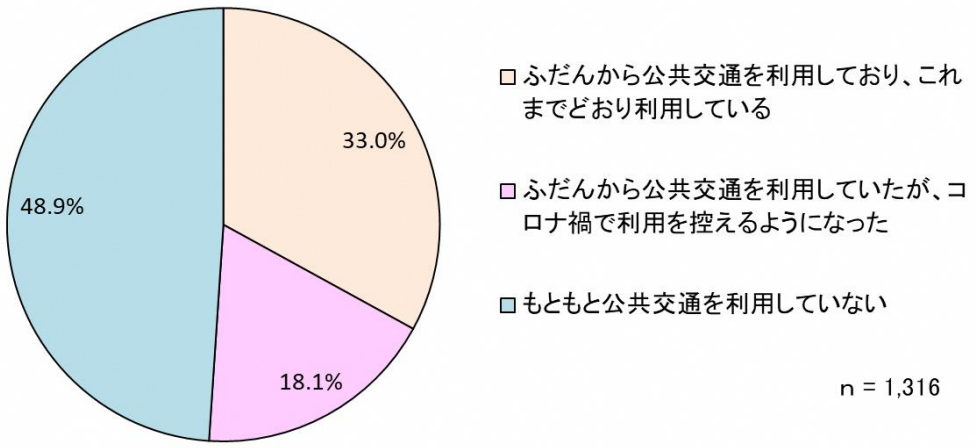


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図. 外出状況が変化した理由

（2）コロナ禍における公共交通の利用への影響

コロナ禍における公共交通の利用への影響について、「ふだんから公共交通を利用しており、これまでどおり利用している」回答者が約 3 割を占める一方、「ふだんから公共交通を利用していたが、コロナ禍で利用を控えるようになった」回答者が約 2 割を占めています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

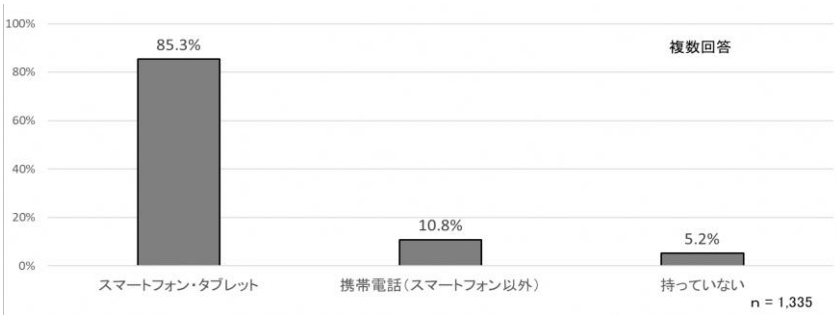
図．コロナ禍における公共交通に対する不安

1.10.2 スマートフォンの利用について

（1）スマートフォンなどの所有

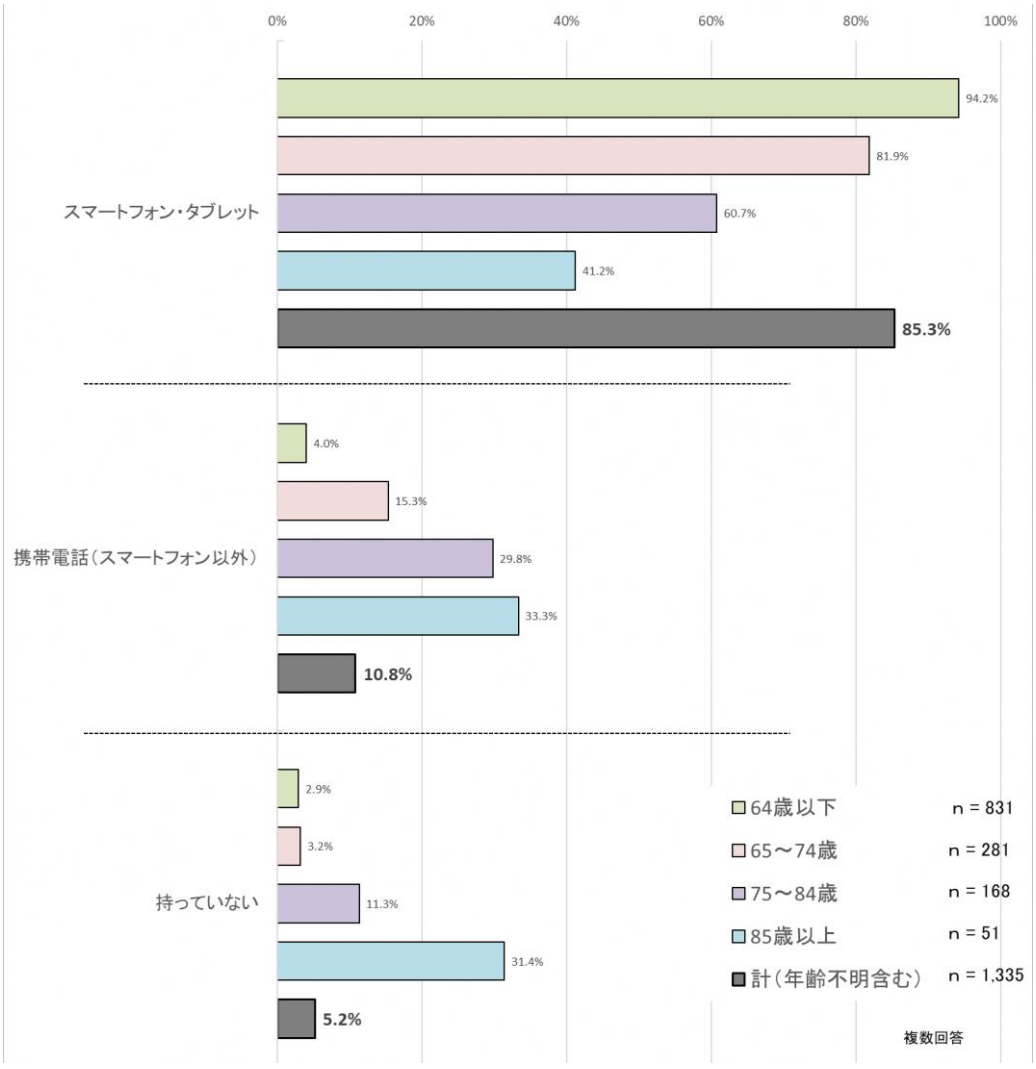
回答者のうち、約 9 割がスマートフォン・タブレットを所有しています。

また、年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、所有している回答者の割合が低くなるものの、65～74 歳で約 8 割、75～84 歳で約 6 割、85 歳以上でも約 4 割がスマートフォン・タブレットを所有しています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．スマートフォン等の所有



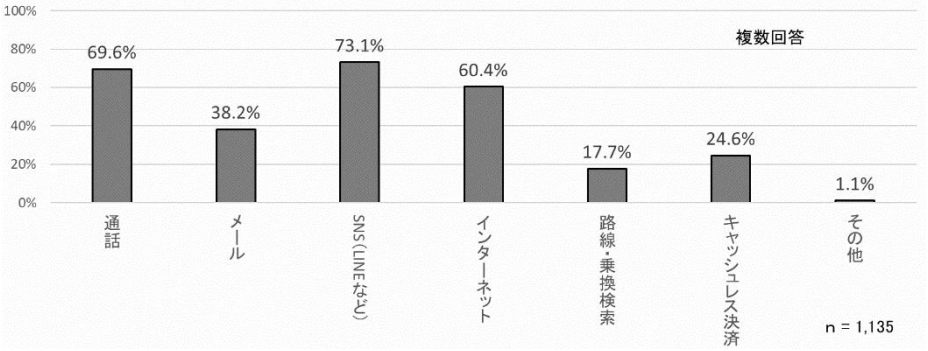
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．スマートフォン等の所有率（年齢階層別）

（2）スマートフォンなどの利用

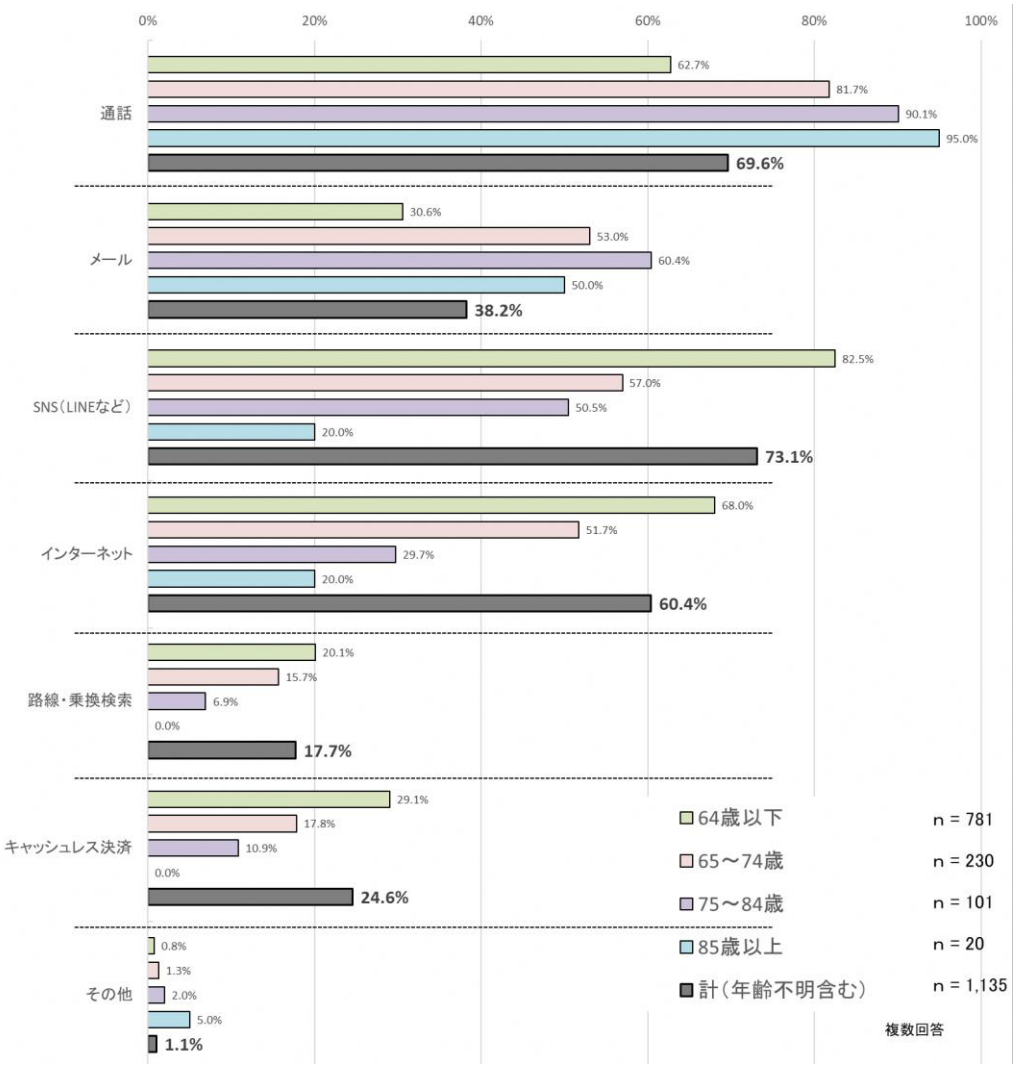
スマートフォンなどの携帯電話を所有している回答者のうち、約 7 割が通話、SNS（LINE 等）を活用しています。路線・乗換検索は約 17%、キャッシュレス決済は約 25%となっています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、通話利用が多くなる一方、SNS（LINE 等）やインターネット等、各種サービスの利用割合が低くなっています。



※ 不明・未回答を除く割合

図．スマートフォンなどの利用



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図．スマートフォンなどの利用（年齢階層別）

1.11. 自由記述における主な意見(要旨)

(1) 交通環境全体について

- ✓ 免許返納後の移動手段に対して不安を抱えている
- ✓ 公共交通による公共施設へのアクセス性が悪いと感じる
- ✓ 市内に魅力的な目的地が少なく、公共交通を利用する機会があまりない
- ✓ 高齢者やベビーカーに優しい公共交通があるとよい(社内環境の改善、乗務員の理解)

(2) 鉄道について

- ✓ 鉄道駅のバリアフリー化を推進してほしい
- ✓ 踏切の待ち時間が長く、困ることがある
- ✓ パークアンドライド駐車場の整備を進めてほしい

※パークアンドライド:自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法

(3) 路線バスについて

- ✓ 道路混雑等により時刻表どおりに運行していないことが多く、困る
- ✓ バス専用レーン等を設けて、時刻表どおりに運行できるようにしてほしい
- ✓ 路線廃止や減便などにより、富田林駅へアクセスすることが難しい
- ✓ 近鉄富田林駅と南海金剛駅間を結ぶ路線があれば助かる
- ✓ バス停までの距離が遠く、利用したくても利用できない
- ✓ 利用者が少ない時間帯はコンパクトな車両とするなど、効率化を図ってほしい
- ✓ バスルートの検討に際して、周辺市(大阪狭山市方面)と連携してほしい
- ✓ バス停留所の案内表示を分かりやすいものに改善してほしい

(4) レインボーバスについて

- ✓ レインボーバスの運行ルートを見直してほしい
- ✓ レインボーバスの運行本数を増やしてほしい(利用したくても利用できない)
- ✓ レインボーバスを路線バスが運行していない地域で運行してほしい(南旭ヶ丘町など)

(5) タクシーについて

- ✓ タクシーを呼んでも、断られることが多く、困る
- ✓ 高低差が大きい地域ではタクシー補助等を実施してほしい
- ✓ 高齢者や障がい者へのタクシー補助を実施してほしい
- ✓ アプリ等を用いてタクシーを配車できるようにしてほしい
- ✓ タクシーの補助制度をアプリと連携してほしい

（6）その他、実施してほしい施策等について

- ✓ 身体が不自由な方へ電動車いすの貸し出し等を実施してほしい
- ✓ 地域の特性にあった小型バスやオンデマンド交通の導入を検討してほしい
- ✓ 路線バスの赤字路線に税金を投入するのではなく、地域内で自家用有償の導入を検討するなど、市民が負担することも必要である
- ✓ 行政任せにするのではなく、移動できなくなる前に転居する等、様々なことを考えるべきである
- ✓ 自転車の走行環境を改善してほしい
- ✓ 歩道の環境が悪く、歩きにくい場所があり、車との接触の危険がある
- ✓ ノーマイカーデーを実施してほしい

資料2. OD 調査の結果について

2.1. 調査の概要

（1）調査日

令和 4（2022）年 10 月 31 日（月）

（2）調査対象

＜近鉄バス北野田線・金剛バス東條線・レインボーバス＞

調査当日に運行する指定路線の始発から終発までのバス利用者のうち、無賃扱いの幼児を除く全旅客

＜中央センター前バス停留所におけるヒアリング調査＞

調査当日の 7:30～17:00 までの利用者のうち、南海バス降車後、近鉄バスの乗継便が発車するまで中央センター前バス停留所にてバス待ちをする利用者

（3）調査項目

＜近鉄バス北野田線・金剛バス東條線＞

①乗車区間　乗車停留所 及び 降車停留所

②性別　3 区分（男性、女性、答えたくない）

③年齢区分　4 区分（19 歳以下、20 歳～64 歳、65 歳～74 歳、75 歳以上）

④利用頻度　4 区分（週 3 日以上、週 1～2 日、月 2～3 日、月 1 日以下）

⑤利用目的　6 区分（買い物、通院、通勤・通学、余暇、帰宅、その他）

⑥バスに乗る前後の交通手段　8 区分（近鉄電車（・南海電車）、近鉄バス、南海バス、金剛バス、レインボーバス、自転車、徒歩、その他）

＜レインボーバス・中央センター前バス停留所＞

①乗車区間　乗車停留所 及び 降車停留所

②性別　3 区分（男性、女性、答えたくない）

③年齢区分　5 区分（19 歳以下、20～39 歳、40～64 歳、65～74 歳、75 歳以上）

④居住地　2 区分（富田林市内、富田林市外）

⑤利用頻度　4 区分（週 3 日以上、週 1～2 日、月 2～3 日、月 1 日以下）

⑥利用目的　6 区分（買い物、通院、通勤・通学、余暇、手続き（役所・銀行等）、その他）

⑦バスに乗る前後の交通手段　8 区分（近鉄電車・南海電車、近鉄バス、南海バス、金剛バス、レインボーバス、自転車、徒歩、その他）

⑧目的地　2 区分（富田林市内、富田林市外）

⑨東西方向の移動頻度　5 区分（週 3 日以上、週 1～2 日程度、月 2～3 日程度、月 1 日以下、該当する移動はしない）

⑩東西方向の移動手段　7 区分（自動車（自分で運転）、自動車（家族や知人による送迎）、鉄道の乗り継ぎ、近鉄バスと南海バスの乗り継ぎ、レインボーバスと徒歩、タクシー、その他）

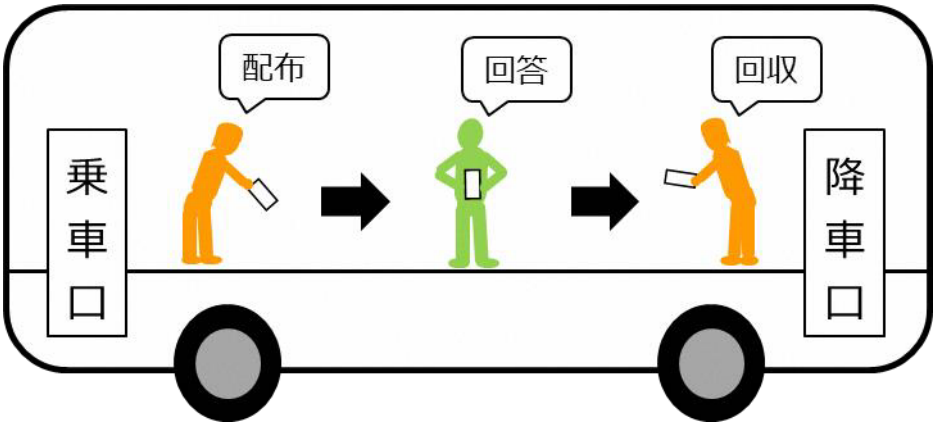
（4）調査方法

下記の方法により、各種調査を実施した。

＜近鉄バス北野田線･金剛バス東條線＞

- ✓ 調査対象となる便ごとに 2 名の調査員を添乗させる
- ✓ うち 1 名が、乗車口にて乗車するすべての旅客に調査カード（次頁参照）を配布する
  ※ 受取拒否者及び未配布者数は、別紙に記入
- ✓ もう 1 名が、降車口にて降車するすべての旅客から調査カードを回収し、回収票袋に収納する
- ✓ あわせて、各調査員は、各停留所の調査カードの配布枚数及び未回収枚数を停留所記録表に記録する
  ※ 全ての旅客に対して調査カードを配布し、回収を行うよう努めるとともに、起終点、混雑時においては、旅客の乗降の妨げにならないように臨機応変に対応する

【調査の流れイメージについて】



※ 配布員は整理券取口付近に、回収員は運賃箱付近に配置

イメージ図

＜レインボーバス＞

- ✓ 調査対象となる便ごとに 1 名の調査員を添乗させ、旅客にヒアリング調査を実施

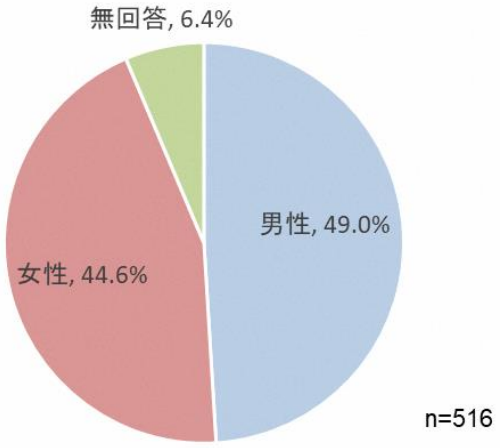
＜中央センター前バス停＞

- ✓ 中央センター前バス停に 1 名の調査員を配置し、調査当日の 7:30～17:00 までの利用者のうち、南海バス降車後、近鉄バスの乗継便が発車するまで中央センター前バス停留所にてバス待ちをする利用者を対象にヒアリングを実施

2.2. 近鉄バス北野田線

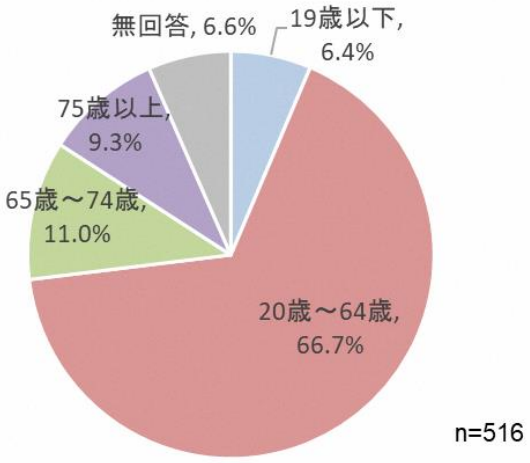
2.2.1 結果の概要

（1）性別



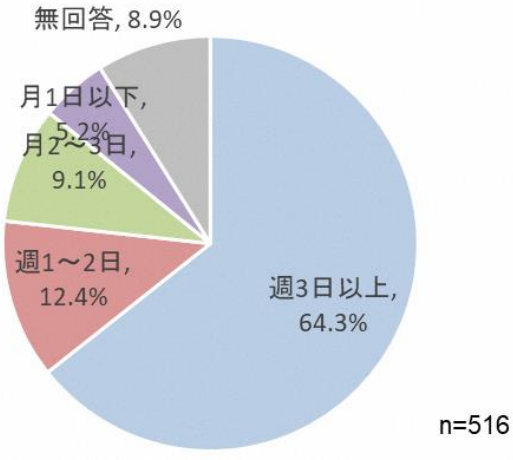
図．性別

（2）年齢構成



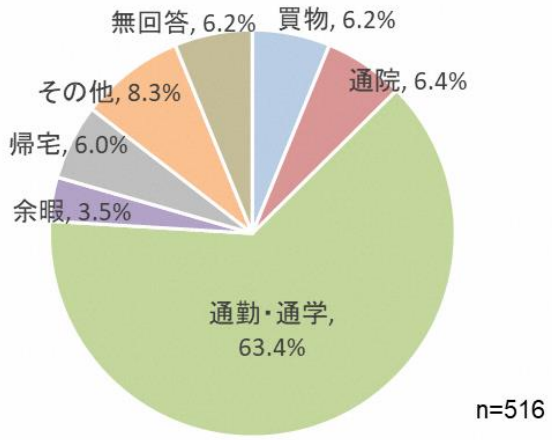
図．年齢構成

（3）利用頻度



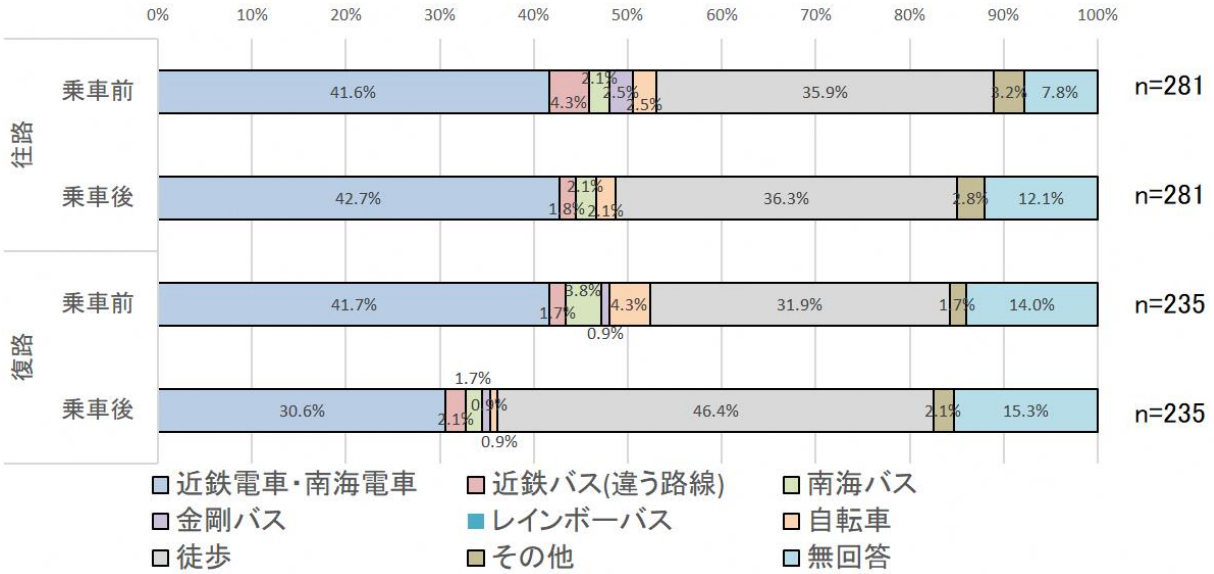
図．利用頻度

（4）利用目的



図．利用目的

（5）乗車前後の移動手段



※富田林駅前発を往路系統とする

図．乗車前後の移動手段（往路・復路別）

2.2.2 系統別 OD 表

(1)【40】富田林駅前～平尾西経由～北野田駅前

表．40 系統富田林駅前発 OD 表

系　統:40 往　復:往路計 起　点:富田林駅前 経　由:平尾西 終　点:北野田駅前 回　数:2回 券　種:全券合計	富田林駅前	PL本庁前	PL病院南	平尾峠	木材団地南	木材団地	木材団地中	菅生新田東口	木材団地北	平南住宅前	平尾	平尾西	菅生口	菅生	東野	北野田送信所前	北野田東口	北野田駅前	計
富田林駅前	*****				5	4	14		1	5		2		1				2	34
PL本庁前		*****					1											1	2
PL病院南			*****																
平尾峠				*****															
木材団地南					*****														
木材団地						*****												1	1
木材団地中							*****											1	1
菅生新田東口								*****											
木材団地北									*****										
平南住宅前										*****								2	2
平尾											*****							1	1
平尾西												*****							
菅生口													*****					1	1
菅生														*****					
東野															*****				
北野田送信所前																*****			
北野田東口																	*****		
北野田駅前																		*****	
乗車人員	34	2				1	1			2	1		1						42
降車人員					5	4	15		1	5		2		1				9	42
通過人員		34	36	36	31	27	13	14	13	8	10	9	9	9	9	9	9		

（2）【43】北野田駅前～平尾西経由～富田林駅前

表．43 系統北野田線駅前発 OD 表

系　統:43 往　復:往路計 起　点:北野田駅前 経　由:平尾西 終　点:富田林駅前 回　数:1回 券　種:全券合計	北野田駅前	北野田東口	北野田送信所前	東野	菅生	菅生口	平尾西	平尾	平南住宅前	木材団地北	菅生新田東口	木材団地中	木材団地	木材団地南	平尾峠	PL病院南	PL本庁前	富田林駅前	計
北野田駅前	*****			1				1										1	3
北野田東口		*****																	
北野田送信所前			*****																
東野				*****															
菅生					*****														
菅生口						*****													
平尾西							*****											3	3
平尾								*****											
平南住宅前									*****									1	1
木材団地北										*****								1	1
菅生新田東口											*****								
木材団地中												*****							
木材団地													*****						
木材団地南														*****					
平尾峠															*****				
PL病院南																*****			
PL本庁前																	*****		
富田林駅前																		*****	
乗車人員	3						3		1	1									8
降車人員				1				1										6	8
通過人員		3	3	2	2	2	2	4	4	5	6	6	6	6	6	6	6		

（3）【41】河内松原駅前～富田林駅前

表．41 系統河内松原駅前発 OD 表

系　統:41 往　復:復路計 起　点:河内松原駅 経　由: 終　点:富田林駅前 回　数:2回 券　種:全券合計	河内松原駅	東高見の里	新堂町	松原市民運動広場前	岡町	今井	広国神社前	下黒山西	国道黒山	美原区役所前	平尾道	平尾西	平尾	平南住宅前	木材団地北	菅生新田東口	木材団地中	木材団地	木材団地南	平尾峠	PL病院南	PL本庁前	富田林駅前	計
河内松原駅	*****				2			2	1	3	1						1							10
東高見の里		*****						1																1
新堂町			*****																					
松原市民運動広場前				*****																				
岡町					*****																			
今井						*****										1								1
広国神社前							*****																	
下黒山西								*****																
国道黒山									*****															
美原区役所前										*****														
平尾道											*****													
平尾西												*****												
平尾													*****										1	1
平南住宅前														*****										
木材団地北															*****									
菅生新田東口																*****								
木材団地中																	*****							
木材団地																		*****					4	4
木材団地南																			*****					
平尾峠																				*****				
PL病院南																					*****			
PL本庁前																						*****		
富田林駅前																							*****	
乗車人員	10	1				1							1					4						17
降車人員					2			3	1	3	1					1	1						5	
通過人員		10	11	11	9	9	10	7	6	3	2	2	2	3	3	2	1	1	5	5	5	5		

（4）【41】富田林駅前～河内松原駅前

表．41 系統富田林駅前発 OD 表

系　統:41 往　復:往路計 起　点:富田林駅前 経　由: 終　点:河内松原駅 回　数:1回 券　種:全券合計	富田林駅前	PL本庁前	PL病院南	平尾峠	木材団地南	木材団地	木材団地中	菅生新田東口	木材団地北	平南住宅前	平尾	平尾西	平尾道	美原区役所前	国道黒山	下黒山西	広国神社前	今井	岡町	松原市民運動広場前	新堂町	東高見の里	河内松原駅	計
富田林駅前	*****					1																		1
PL本庁前		*****																						
PL病院南			*****																					
平尾峠				*****																				
木材団地南					*****																			
木材団地						*****																		
木材団地中							*****																	
菅生新田東口								*****																
木材団地北									*****															
平南住宅前										*****														
平尾											*****													
平尾西												*****												
平尾道													*****											
美原区役所前														*****									3	3
国道黒山															*****									
下黒山西																*****								
広国神社前																	*****							
今井																		*****					1	1
岡町																			*****				1	1
松原市民運動広場前																				*****				
新堂町																					*****			
東高見の里																						*****		
河内松原駅																							*****	
乗車人員	1													3				1	1					6
降車人員						1																	5	6
通過人員		1	1	1	1										3	3	3	3	4	5	5	5		

（5）【44】富田林駅前～北野田駅前

表．44 系統富田林駅前発 OD 表

系　統:44 往　復:往路計 起　点:富田林駅前 経　由: 終　点:北野田駅前 回　数:17回 券　種:全券合計	富田林駅前	PL本庁前	PL病院南	平尾峠	木材団地南	木材団地	木材団地中	菅生新田東口	木材団地北	平南住宅前	平尾	菅生口	菅生	東野	北野田送信所前	北野田東口	北野田駅前	計
富田林駅前	*****				11	22	9	5	8	5	8	2	1		5	1	13	90
PL本庁前		*****																
PL病院南			*****								1		1			2		4
平尾峠				*****														
木材団地南					*****										1		3	4
木材団地						*****					1						23	24
木材団地中							*****				1						14	15
菅生新田東口								*****							1	1	12	14
木材団地北									*****	1	1				1		12	15
平南住宅前										*****							22	22
平尾											*****						10	10
菅生口												*****					6	6
菅生													*****		1		7	8
東野														*****		1	6	7
北野田送信所前															*****		13	13
北野田東口																*****	1	1
北野田駅前																	*****	
乗車人員	90		4		4	24	15	14	15	22	10	6	8	7	13	1		233
降車人員					11	22	9	5	8	6	12	2	2		9	5	142	233
通過人員		90	90	94	83	65	80	90	96	105	115	123	127	135	133	141		

（6）【44】北野田駅前～富田林駅前

表．44 系統北野田駅前発 OD 表

系　統:44 往　復:復路計 起　点:北野田駅前 経　由: 終　点:富田林駅前 回　数:17回 券　種:全券合計	北野田駅前	北野田東口	北野田送信所前	東野	菅生	菅生口	平尾	平南住宅前	木材団地北	菅生新田東口	木材団地中	木材団地	木材団地南	平尾峠	PL病院南	PL本庁前	富田林駅前	計
北野田駅前	*****	2	6	3	1	3	14	18	14	12	17	25	2		2	2	9	130
北野田東口		*****								1					1		1	3
北野田送信所前			*****						1	1			1			1	2	6
東野				*****				1									1	2
菅生					*****							1					1	2
菅生口						*****												
平尾							*****		1	1		1			1		3	7
平南住宅前								*****	1			1					11	13
木材団地北									*****								2	2
菅生新田東口										*****							1	1
木材団地中											*****				2		17	19
木材団地												*****					15	15
木材団地南													*****				7	7
平尾峠														*****				
PL病院南															*****		3	3
PL本庁前																*****		
富田林駅前																	*****	
乗車人員	130	3	6	2	2		7	13	2	1	19	15	7		3			210
降車人員		2	6	3	1	3	14	19	17	15	17	28	3		6	3	73	210
通過人員		128	125	128	129	128	114	102	98	85	69	60	72	79	73	73		

2.2.3 系統別人員表

（1）年齢別人員

表．年齢別人員表

系統	往復	運行系統名	乗車人員	19歳以下		20歳～64歳		65歳～74歳		75歳以上		無回答	
				人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率
40	往	【40】富田林駅前～平尾西経由～北野田駅前	42	3	7.1%	31	73.8%	4	9.5%	1	2.4%	3	7.1%
43	復	【43】北野田駅前～平尾西経由～富田林駅前	8	3	37.5%	4	50.0%	0	0.0%	1	12.5%	0	0.0%
		計	50	6	12.0%	35	70.0%	4	8.0%	2	4.0%	3	6.0%
41	復	【41】河内松原駅前～富田林駅前	17	2	11.8%	15	88.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
41	往	【41】富田林駅前～河内松原駅前	6	0	0.0%	6	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
		計	23	2	8.7%	21	91.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
44	往	【44】富田林駅前～北野田駅前	233	13	5.6%	156	67.0%	26	11.2%	26	11.2%	12	5.2%
44	復	【44】北野田駅前～富田林駅前	210	12	5.7%	132	62.9%	27	12.9%	20	9.5%	19	9.0%
		計	443	25	5.6%	288	65.0%	53	12.0%	46	10.4%	31	7.0%

（2）目的別人員

表．目的別人員表

系統	往復	運行系統名	乗車人員	買物		通院		通勤･通学		余暇		帰宅		その他		無回答	
				人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率
40	往	【40】富田林駅前～平尾西経由～北野田駅前	42	1	2.4%	2	4.8%	34	81.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	2.4%	4	9.5%
43	復	【43】北野田駅前～平尾西経由～富田林駅前	8	0	0.0%	0	0.0%	4	50.0%	1	12.5%	2	25.0%	1	12.5%	0	0.0%
		計	50	1	2.0%	2	4.0%	38	76.0%	1	2.0%	2	4.0%	2	4.0%	4	8.0%
41	復	【41】河内松原駅前～富田林駅前	17	0	0.0%	0	0.0%	17	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
41	往	【41】富田林駅前～河内松原駅前	6	0	0.0%	0	0.0%	5	83.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	16.7%	0	0.0%
		計	23	0	0.0%	0	0.0%	22	95.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	4.3%	0	0.0%
44	往	【44】富田林駅前～北野田駅前	233	16	6.9%	16	6.9%	144	61.8%	11	4.7%	18	7.7%	20	8.6%	8	3.4%
44	復	【44】北野田駅前～富田林駅前	210	15	7.1%	15	7.1%	123	58.6%	6	2.9%	11	5.2%	20	9.5%	20	9.5%
		計	443	31	7.0%	31	7.0%	267	60.3%	17	3.8%	29	6.5%	40	9.0%	28	6.3%

（3）利用頻度別人員

表．利用頻度別人員表

系統	往復	運行系統名	乗車人員	週3日以上		週1～2日		月2～3日		月1日以下		無回答	
				人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率
40	往	【40】富田林駅前～平尾西経由～北野田駅前	42	32	76.2%	2	4.8%	3	7.1%	1	2.4%	4	9.5%
43	復	【43】北野田駅前～平尾西経由～富田林駅前	8	3	37.5%	1	12.5%	2	25.0%	1	12.5%	1	12.5%
		計	50	35	70.0%	3	6.0%	5	10.0%	2	4.0%	5	10.0%
41	復	【41】河内松原駅前～富田林駅前	17	17	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
41	往	【41】富田林駅前～河内松原駅前	6	5	83.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	16.7%	0	0.0%
		計	23	22	95.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	4.3%	0	0.0%
44	往	【44】富田林駅前～北野田駅前	233	151	64.8%	32	13.7%	24	10.3%	11	4.7%	15	6.4%
44	復	【44】北野田駅前～富田林駅前	210	124	59.0%	29	13.8%	18	8.6%	13	6.2%	26	12.4%
		計	443	275	62.1%	61	13.8%	42	9.5%	24	5.4%	41	9.3%

（4）時間帯別人員

表．時間帯別人員表

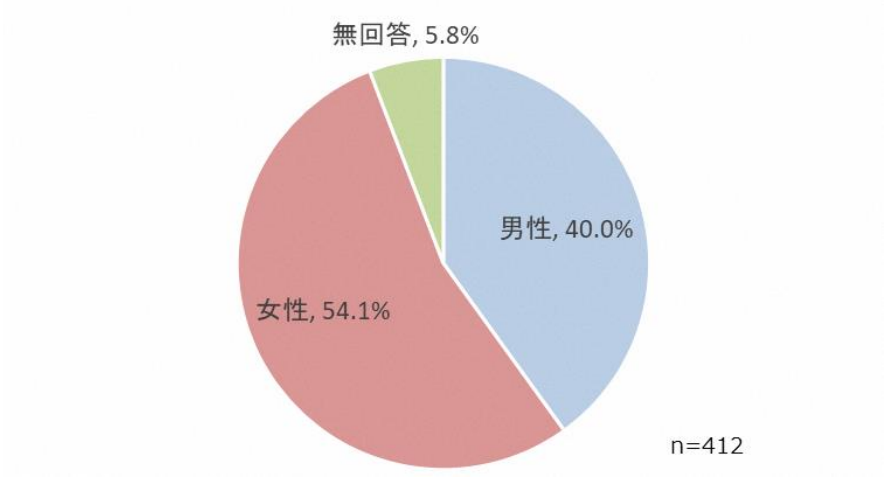
系統	往復	運行系統名	5～6時		6～7時		7～8時		8～9時		9～10時		10～11時		11～12時		12～13時		13～14時		14～15時		15～16時		16～17時		17～18時		18～19時		19～20時		20～21時		21～22時		1日計		
			人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	運行1回あたり人員
40	往	【40】富田林駅前～平尾西経由～北野田駅前							36	1													6	1													42	2	21.0
43	復	【43】北野田駅前～平尾西経由～富田林駅前																					8	1													8	1	8.0
41	復	【41】河内松原駅前～富田林駅前	6	1	11	1																															17	2	8.5
41	往	【41】富田林駅前～河内松原駅前																															6	1			6	1	6.0
44	往	【44】富田林駅前～北野田駅前			30	1	40	1	13	1	17	1	7	1	10	1	19	2	3	1	13	2			14	1	40	2	11	1	16	2					233	17	13.7
44	復	【44】北野田駅前～富田林駅前					31	2	32	1	10	1	14	2	15	1	8	1	8	2	3	1			31	2	24	1	16	1	14	1	4	1			210	17	12.4

※起点発時刻を基準とする

2.3. 金剛バス東條線

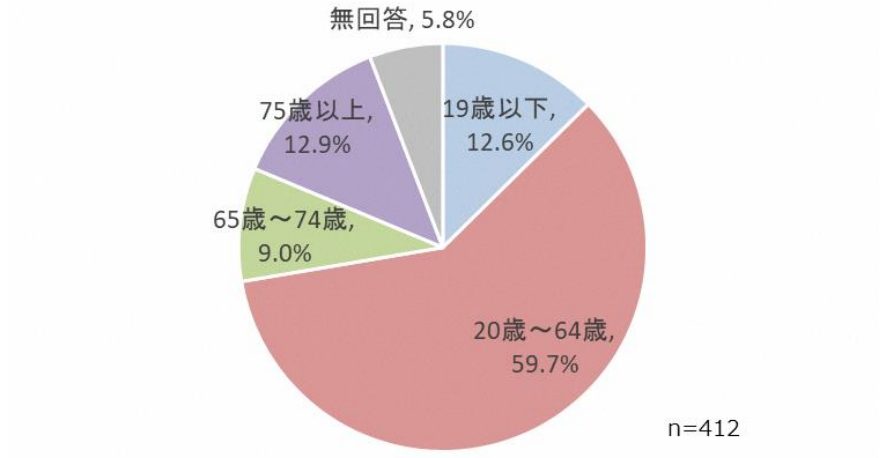
2.3.1 結果の概要

（1）性別



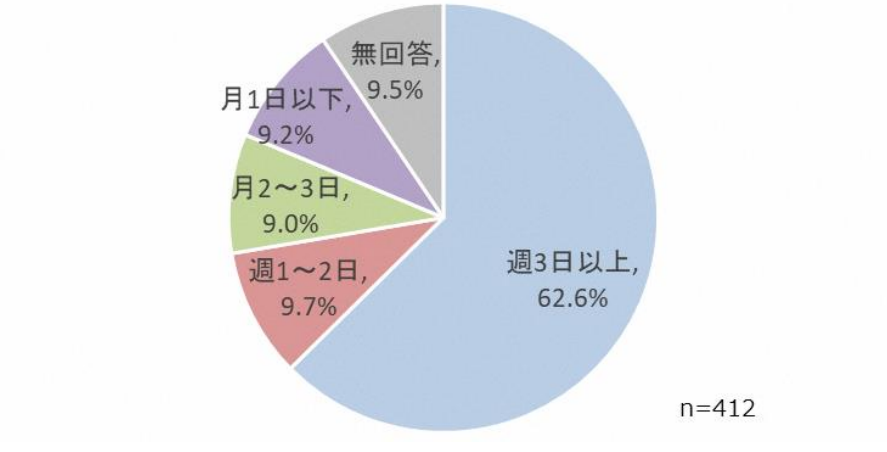
図．性別

（2）年齢構成



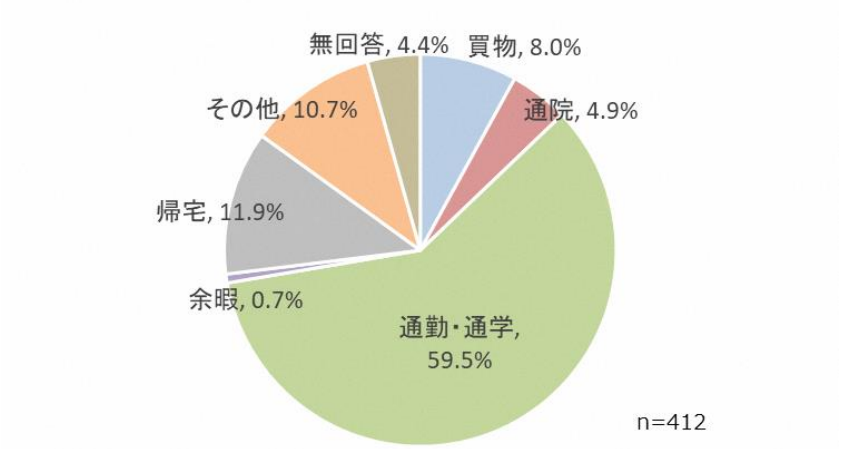
図．年齢構成

（3）利用頻度



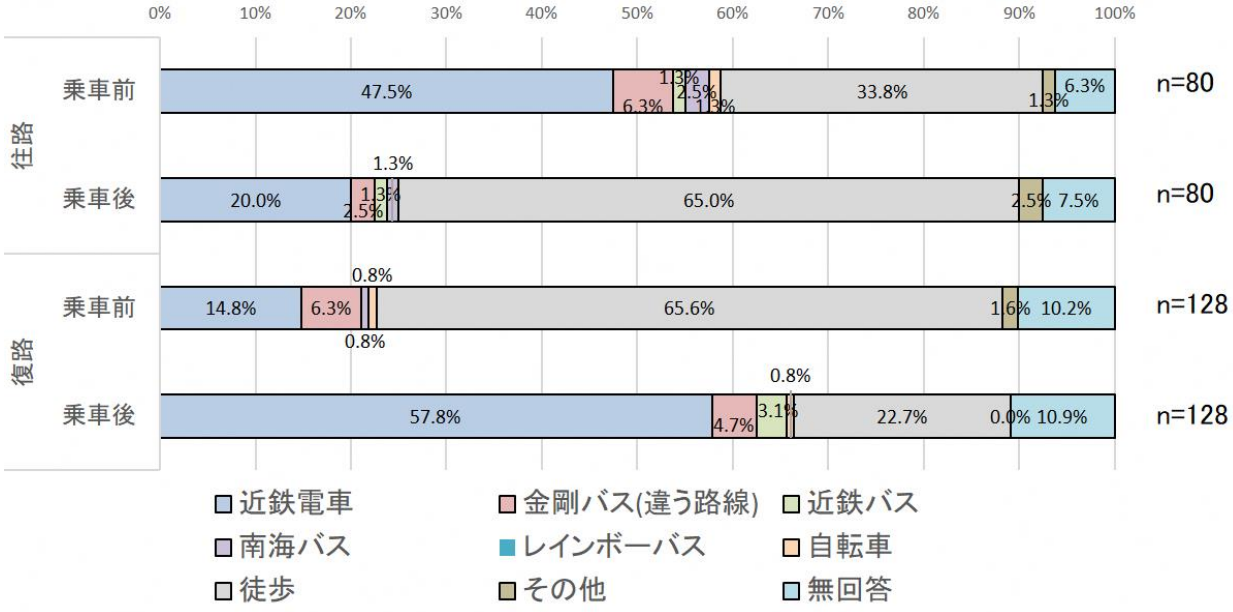
図．利用頻度

（4）利用目的



図．利用目的

（5）乗車前後の移動手段



※富田林駅前発を往路系統とする

図．乗車前後の移動手段（往路・復路別）

2.3.2 系統別 OD 表

(1)【40】富田林駅前～吉年

表．40 系統富田林駅前発 OD 表

系　統:40 往　復:往路計 起　点:富田林駅前 経　由: 終　点:吉年 回　数:9回 券　種:全券合計	富田林駅前	堺筋	川向	柏木住宅前	西板持幼稚園前	板持	第三中学校前	下佐備	中佐備	上佐備	東條小学校前	龍泉	蒲	福祉センター前東口	甘南備口	甘南備	小吹	多聞橋	吉年	計
富田林駅前	*****			3	1	6	4	2					1	2	2	3	1			25
堺筋		*****										1								1
川向			*****																	
柏木住宅前				*****			1								1		1			3
西板持幼稚園前					*****											2				2
板持						*****														
第三中学校前							*****													
下佐備								*****												
中佐備									*****											
上佐備										*****										
東條小学校前											*****									
龍泉												*****								
蒲													*****							
福祉センター前東口														*****						
甘南備口															*****					
甘南備																*****				
小吹																	*****			
多聞橋																		*****		
吉年																			*****	
乗車人員	25	1		3	2															31
降車人員				3	1	6	5	2				1	1	2	3	5	2			31
通過人員		25	26	23	25	21	16	14	14	14	14	13	12	10	7	2				

（2）【40】吉年～富田林駅前

表．40 系統吉年発 OD 表

系　統:40 往　復:復路計 起　点:吉年 経　由: 終　点:富田林駅前 回　数:9回 券　種:全券合計	吉年	多聞橋	小吹	甘南備	甘南備口	福祉センター前東口	蒲	龍泉	東條小学校前	上佐備	中佐備	下佐備	第三中学校前	板持	西板持幼稚園前	柏木住宅前	川向	堺筋	富田林駅前	計
吉年	*****																		1	1
多聞橋		*****																		
小吹			*****																2	2
甘南備				*****												1			3	4
甘南備口					*****											1			4	5
福祉センター前東口						*****													6	6
蒲							*****													
龍泉								*****											1	1
東條小学校前									*****										1	1
上佐備										*****									2	2
中佐備											*****								1	1
下佐備												*****	1							1
第三中学校前													*****	2					14	16
板持														*****					6	6
西板持幼稚園前															*****				7	7
柏木住宅前																*****			1	1
川向																	*****		1	1
堺筋																		*****		
富田林駅前																			*****	
乗車人員	1		2	4	5	6		1	1	2	1	1	16	6	7	1	1			55
降車人員													1	2		2			50	55
通過人員		1	1	3	7	12	18	18	19	20	22	23	23	37	43	48	49	50		

（3）【41】富田林駅前～甘南備

表．41 系統富田林駅前発 OD 表

系　統:41 往　復:往路計 起　点:富田林駅前 経　由: 終　点:甘南備 回　数:10回 券　種:全券合計	富田林駅前	堺筋	川向	柏木住宅前	西板持幼稚園前	板持	第三中学校前	下佐備	中佐備	上佐備	東條小学校前	龍泉	蒲	福祉センター前東口	甘南備口	甘南備	計
富田林駅前	*****		1	4	4	13	7		1	3	1		1	5	2	2	44
堺筋		*****				1	2			1							4
川向			*****														
柏木住宅前				*****													
西板持幼稚園前					*****												
板持						*****											
第三中学校前							*****										
下佐備								*****									
中佐備									*****								
上佐備										*****							
東條小学校前											*****				1		1
龍泉												*****					
蒲													*****				
福祉センター前東口														*****			
甘南備口															*****		
甘南備																*****	
乗車人員	44	4									1						49
降車人員			1	4	4	14	9		1	4	1		1	5	3	2	49
通過人員		44	47	43	39	25	16	16	15	11	10	11	10	5	2		

（4）【41】甘南備～富田林駅前

表．41 系統甘南備発 OD 表

系　統:41 往　復:復路計 起　点:甘南備 経　由: 終　点:富田林駅前 回　数:10回 券　種:全券合計	甘南備	甘南備口	福祉センター前東口	蒲	龍泉	東條小学校前	上佐備	中佐備	下佐備	第三中学校前	板持	西板持幼稚園前	柏木住宅前	川向	堺筋	富田林駅前	計
甘南備	*****											1	1			2	4
甘南備口		*****														1	1
福祉センター前東口			*****												2	28	30
蒲				*****												2	2
龍泉					*****										1		1
東條小学校前						*****										1	1
上佐備							*****									2	2
中佐備								*****								4	4
下佐備									*****								
第三中学校前										*****					1	7	8
板持											*****					11	11
西板持幼稚園前												*****				3	3
柏木住宅前													*****		1	4	5
川向														*****		1	1
堺筋															*****		
富田林駅前																*****	
乗車人員	4	1	30	2	1	1	2	4		8	11	3	5	1			73
降車人員												1	1		5	66	73
通過人員		4	5	35	37	38	39	41	45	45	53	63	65	70	66		

（5）【42/巡回】富田林駅前～福祉センター経由～富田林駅前

表．42 系統巡回線 OD 表

系　統:42 往　復:循環計 起　点:富田林駅前 経　由:福祉センター 終　点:富田林駅前 回　数:17回 券　種:全券合計	富田林駅前	堺筋	川向	柏木住宅前	西板持幼稚園前	板持	第三中学校前	下佐備	中佐備	上佐備	東條小学校前	龍泉	蒲	蒲中央	こんごう福祉センター前	福祉センター前東口	蒲	龍泉	東條小学校前	上佐備	中佐備	下佐備	第三中学校前	板持	西板持幼稚園前	柏木住宅前	川向	堺筋	富田林駅前	計
富田林駅前	*****			7	3	11	15	2	2	1	1	1	2	2	35	35														117
堺筋		*****					1									3														4
川向			*****				1																							1
柏木住宅前				*****				1							3															4
西板持幼稚園前					*****																									
板持						*****									1															1
第三中学校前							*****																							
下佐備								*****																						
中佐備									*****																					
上佐備										*****																				
東條小学校前											*****																			
龍泉												*****																		
蒲													*****																	
蒲中央														*****																
こんごう福祉センター前															*****									1					35	37
福祉センター前東口																*****						1				1			2	3
蒲																	*****												1	1
龍泉																		*****											1	1
東條小学校前																			*****				1							1
上佐備																				*****									2	2
中佐備																					*****								1	1
下佐備																						*****				1			2	3
第三中学校前																							*****						6	7
板持																								*****					14	14
西板持幼稚園前																									*****				1	1
柏木住宅前																										*****			4	4
川向																											*****		2	2
堺筋																												*****		
富田林駅前																													*****	
乗車人員	117	4	1	4		1									37	3	1	1	1	2	1	3	7	14	1	4	2			204
降車人員				7	3	11	17	3	2	1	1	1	2	2	39	38						1	1	1		3			71	204
通過人員		117	121	115	116	105	89	86	84	83	82	81	79	77	38	37	40	41	42	43	45	45	47	53	67	65	69	71		

2.3.3 系統別人員表

（1）年齢別人員

表．年齢別人員表

系統	往復	運行系統名	乗車人員	19歳以下		20歳～64歳		65歳～74歳		75歳以上		無回答	
				人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率
40	往	【40】富田林駅前～吉年	31	0	0.0%	19	61.3%	5	16.1%	5	16.1%	2	6.5%
40	復	【40】吉年～富田林駅前	55	2	3.6%	34	61.8%	10	18.2%	9	16.4%	0	0.0%
		計	86	2	2.3%	53	61.6%	15	17.4%	14	16.3%	2	2.3%
41	往	【41】富田林駅前～甘南備	49	3	6.1%	31	63.3%	6	12.2%	8	16.3%	1	2.0%
41	復	【41】甘南備～富田林駅前	73	21	28.8%	34	46.6%	1	1.4%	10	13.7%	7	9.6%
		計	122	24	19.7%	65	53.3%	7	5.7%	18	14.8%	8	6.6%
42	巡回	【42/巡回】富田林駅前～福祉センター経由～富田林駅前	204	26	12.7%	128	62.7%	15	7.4%	21	10.3%	14	6.9%
		計	204	26	12.7%	128	62.7%	15	7.4%	21	10.3%	14	6.9%

（2）目的別人員

表．目的別人員表

系統	往復	運行系統名	乗車人員	買物		通院		通勤・通学		余暇		帰宅		その他		無回答	
				人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率
40	往	【40】富田林駅前～吉年	31	4	12.9%	1	3.2%	14	45.2%	0	0.0%	8	25.8%	3	9.7%	1	3.2%
40	復	【40】吉年～富田林駅前	55	3	5.5%	6	10.9%	28	50.9%	2	3.6%	6	10.9%	10	18.2%	0	0.0%
		計	86	7	8.1%	7	8.1%	42	48.8%	2	2.3%	14	16.3%	13	15.1%	1	1.2%
41	往	【41】富田林駅前～甘南備	49	7	14.3%	3	6.1%	24	49.0%	0	0.0%	9	18.4%	6	12.2%	0	0.0%
41	復	【41】甘南備～富田林駅前	73	5	6.8%	6	8.2%	45	61.6%	0	0.0%	10	13.7%	1	1.4%	6	8.2%
		計	122	12	9.8%	9	7.4%	69	56.6%	0	0.0%	19	15.6%	7	5.7%	6	4.9%
42	巡回	【42/巡回】富田林駅前～福祉センター経由～富田林駅前	204	14	6.9%	4	2.0%	134	65.7%	1	0.5%	16	7.8%	24	11.8%	11	5.4%
		計	204	14	6.9%	4	2.0%	134	65.7%	1	0.5%	16	7.8%	24	11.8%	11	5.4%

（3）利用頻度別人員

表．利用頻度別人員表

系統	往復	運行系統名	乗車人員	週3日以上		週1～2日		月2～3日		月1日以下		無回答	
				人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率	人員	比率
40	往	【40】富田林駅前～吉年	31	19	61.3%	4	12.9%	2	6.5%	1	3.2%	5	16.1%
40	復	【40】吉年～富田林駅前	55	31	56.4%	6	10.9%	8	14.5%	6	10.9%	4	7.3%
		計	86	50	58.1%	10	11.6%	10	11.6%	7	8.1%	9	10.5%
41	往	【41】富田林駅前～甘南備	49	31	63.3%	5	10.2%	4	8.2%	8	16.3%	1	2.0%
41	復	【41】甘南備～富田林駅前	73	52	71.2%	7	9.6%	5	6.8%	1	1.4%	8	11.0%
		計	122	83	68.0%	12	9.8%	9	7.4%	9	7.4%	9	7.4%
42	巡回	【42/巡回】富田林駅前～福祉センター経由～富田林駅前	204	125	61.3%	18	8.8%	18	8.8%	22	10.8%	21	10.3%
		計	204	125	61.3%	18	8.8%	18	8.8%	22	10.8%	21	10.3%

（4）時間帯別人員

表．時間帯別人員表

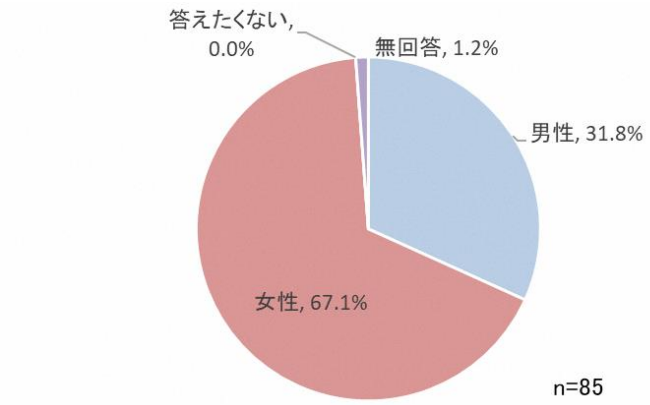
系統	往復	運行系統名	5～6時		6～7時		7～8時		8～9時		9～10時		10～11時		11～12時		12～13時		13～14時		14～15時		15～16時		16～17時		17～18時		18～19時		19～20時		20～21時		21～22時		1日計		
			人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	人員	本数	運行1回あたり人員
40	往	【40】富田林駅前～吉年	1	1	4	1	6	2	3	1					抜	1			3	1			6	1			3	1					5	1			31	9	3.4
40	復	【40】吉年～富田林駅前			6	1	13	2	8	1	10	1					抜	1			4	1			6	1			8	1						1	55	9	6.1
41	往	【41】富田林駅前～甘南備			6	2						1	4	1			15	1			5	1			4	1			7	1	4	1			4	1	49	10	4.9
41	復	【41】甘南備～富田林駅前			22	2						1	12	1			2	1			27	1				1	6		2	1		1	2			1	73	10	7.3
42	巡回	【42/巡回】富田林駅前～福祉センター経由～富田林駅前			10	1	34	2	32	1	11	1	9	1	8	1	9	1	10	1	14	1	8	1	12	1	19	1	10	1	10	1	6	1	2	1	204	17	12.0

※起点発時刻を基準とする

2.4. レインボーバス

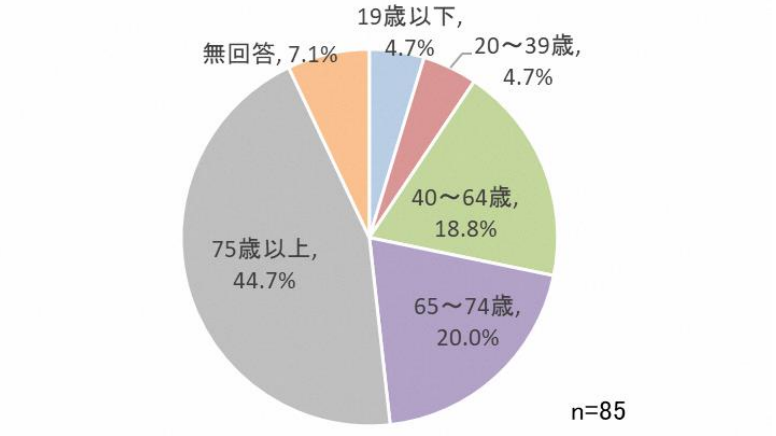
2.4.1 結果の概要

（1）性別



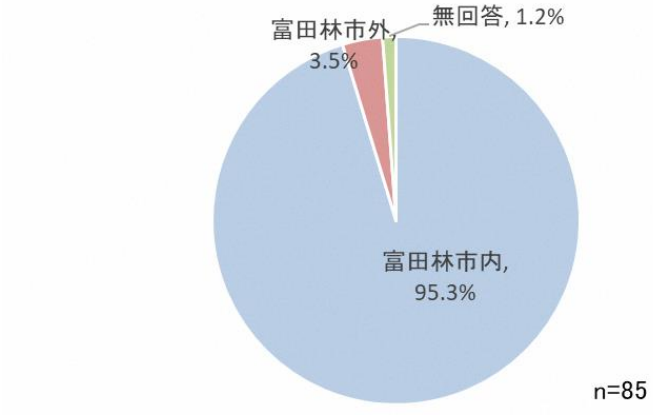
図．性別

（2）年齢構成



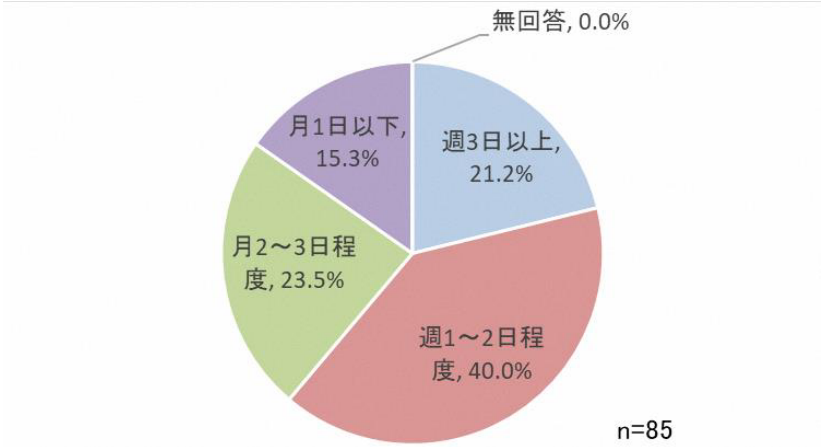
図．年齢構成

（3）居住地



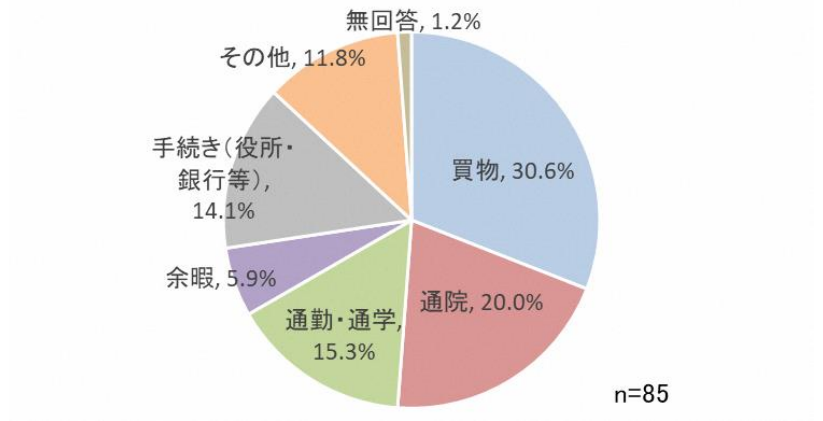
図．居住地

（4）利用頻度



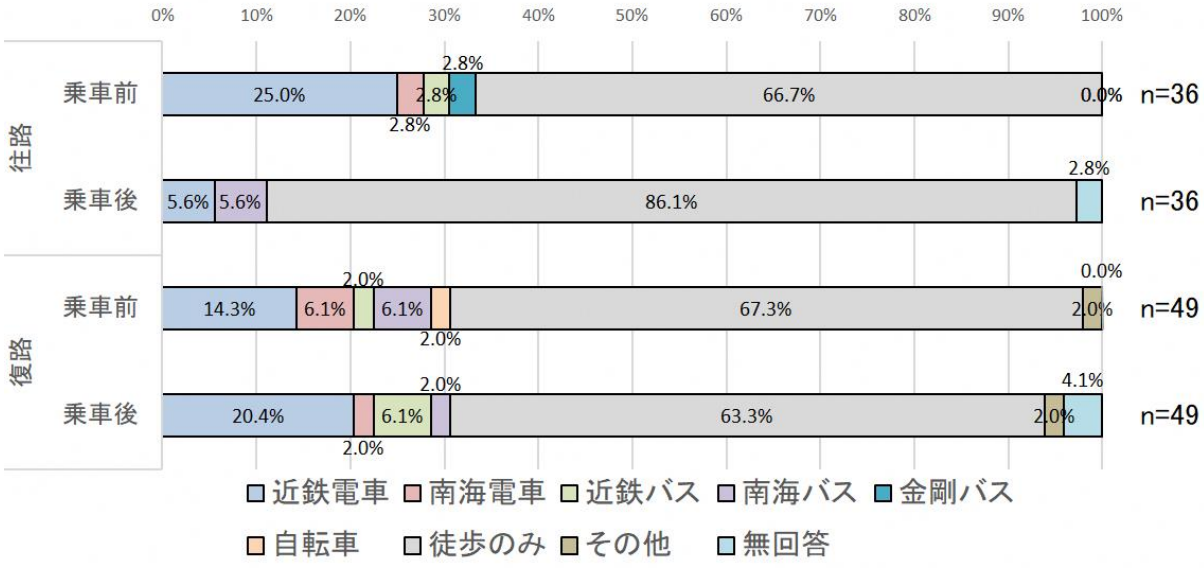
図．利用頻度

（5）利用目的



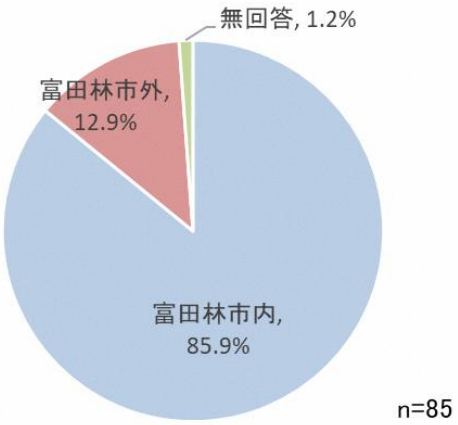
図．利用目的

（6）乗車前後の移動手段



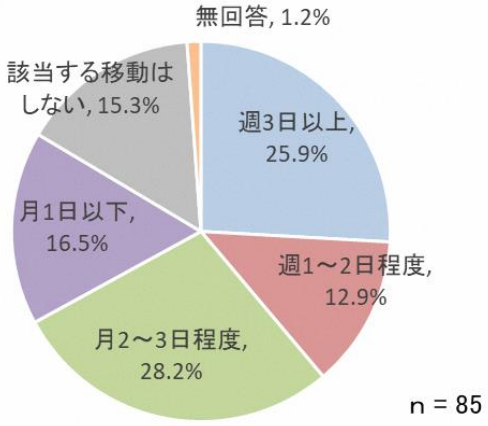
図．乗車前後の移動手段

（7）目的地

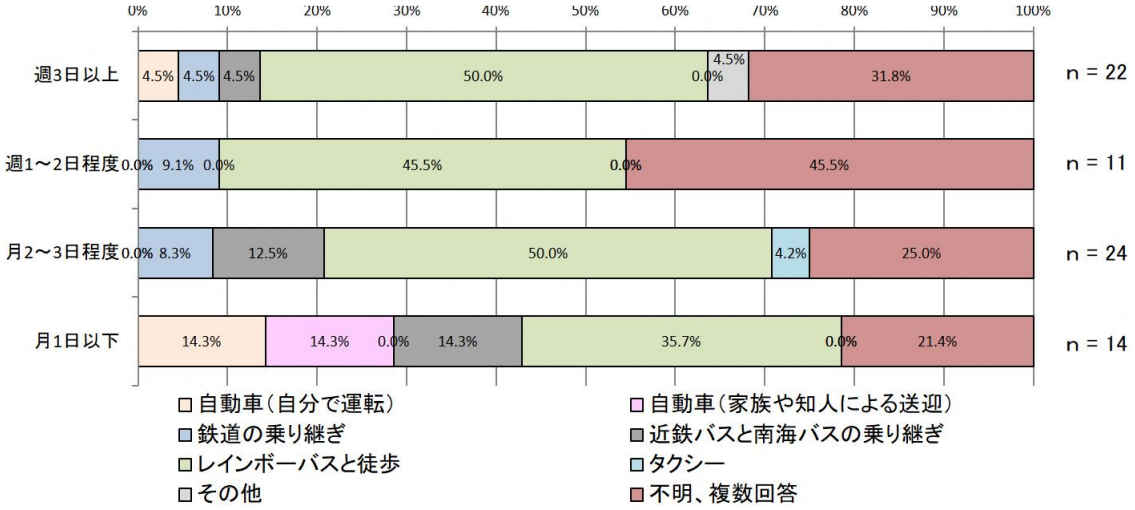


図．目的地

（8）東西方向の移動頻度



図．東西方向の移動頻度



図．東西方向の移動手段

2.4.2 系統別 OD 表

（1）【レインボーバス】富田林駅前～金剛連絡所前

表．富田林駅前発 OD 表

系　統:レインボーバス 往　復:往路計 起　点:富田林駅前 経　由: 終　点:金剛連絡所前 回　数:8回 券　種:全券合計	富田林駅前	府民センター前	市役所・警察署前	甲田一丁目	川西駅筋	すばるホール	けあばる	富田林病院前	明治池公園前	津々山台公園南	金剛公民館・図書館前	高辺台3号公園前	金剛連絡所前	計
富田林駅前	*****			1	1	3	2	1	3	3		1	3	18
府民センター前		*****				1								1
市役所・警察署前			*****					2						2
甲田一丁目				*****				1					1	2
川西駅筋					*****			2					2	4
すばるホール						*****								
けあばる							*****							
富田林病院前								*****						
明治池公園前									*****				1	1
津々山台公園南										*****			5	5
金剛公民館・図書館前											*****		3	3
高辺台3号公園前												*****		
金剛連絡所前													*****	
乗車人員	18	1	2	2	4	0	0	0	1	5	3	0	0	36
降車人員				1	1	4	2	6	3	3		1	15	36
通過人員		18	19	20	21	21	19	13	10	8	13	15		

（2）【レインボーバス】金剛連絡所前～富田林駅前

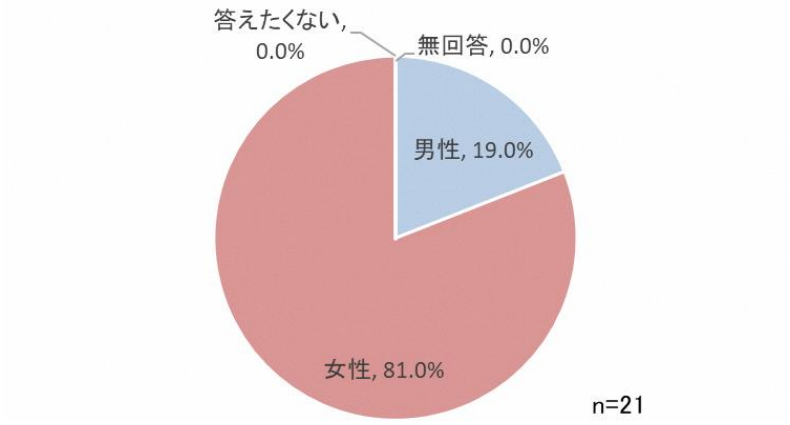
表．金剛連絡所前発 OD 表

系　統:レインボーバス 往　復:復路計 起　点:金剛連絡所前 経　由: 終　点:富田林駅前 回　数:8回 券　種:全券合計	金剛連絡所前	高辺台3号公園前	金剛公民館・図書館前	津々山台公園南	明治池公園前	富田林病院前	けあばる	すばるホール	川西駅筋	甲田一丁目	市役所・警察署前	府民センター前	富田林駅前	計
金剛連絡所前	*****	2	1	2	2			1	1		1		10	20
高辺台3号公園前		*****						1	1		1		3	6
金剛公民館・図書館前			*****										4	4
津々山台公園南				*****							1		2	3
明治池公園前					*****						2			2
富田林病院前						*****			1		2			3
けあばる							*****	1					2	3
すばるホール								*****			1		2	3
川西駅筋									*****				2	2
甲田一丁目										*****			3	3
市役所・警察署前											*****			
府民センター前												*****		
富田林駅前													*****	
乗車人員	20	6	4	3	2	3	3	3	2	3	0	0	0	49
降車人員		2	1	2	2			3	3		8		28	49
通過人員		18	23	25	26	28	31	31	31	33	28	28		

2.5. 中央センター前停留所におけるヒアリング調査

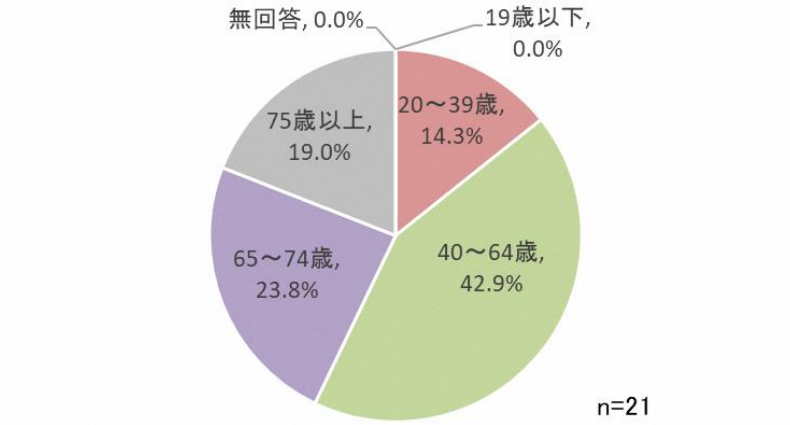
2.5.1 結果の概要

（1）性別



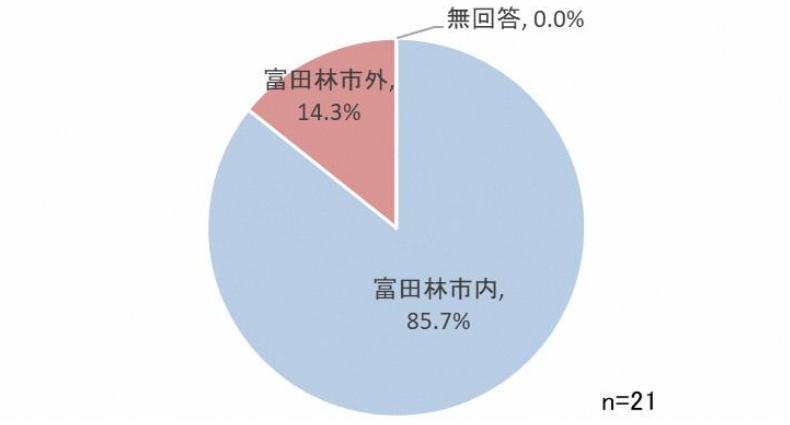
図．性別

（2）年齢構成



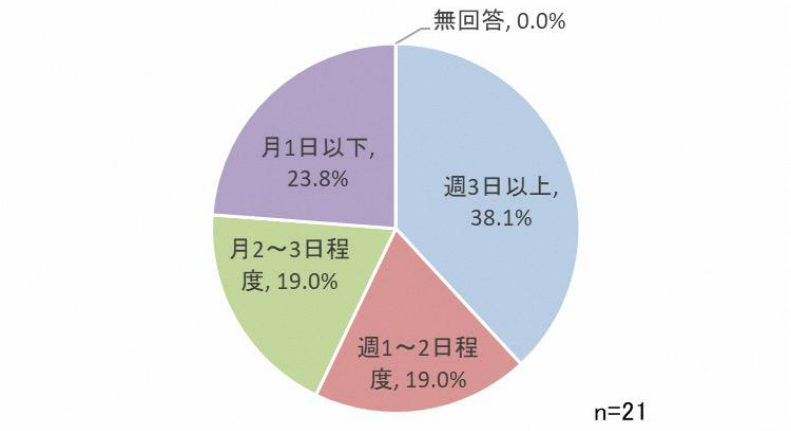
図．年齢構成

（3）居住地



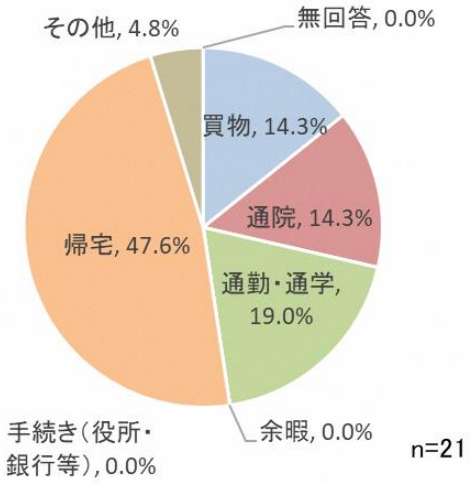
図．居住地

（4）利用頻度



図．利用頻度

（5）利用目的



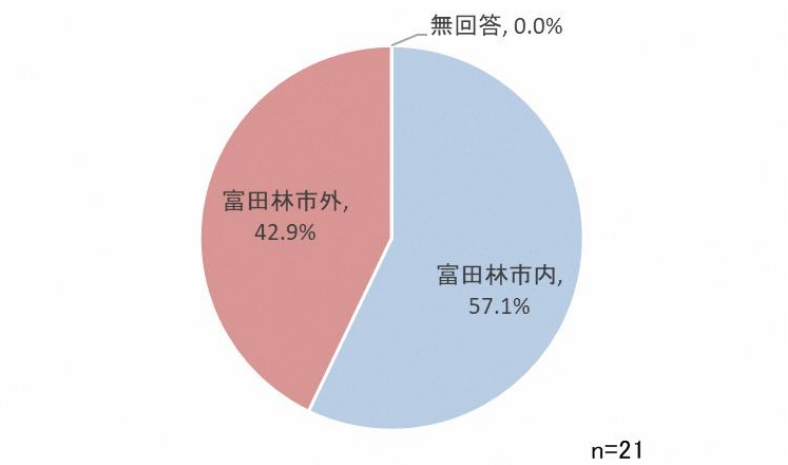
図．利用目的

（6）乗車前後の移動手段

（中央センター前停留所まで利用した南海バスに乗車する前の移動手段、および乗り継ぎ後に利用した近鉄バスを降車した後の移動手段に関する質問）

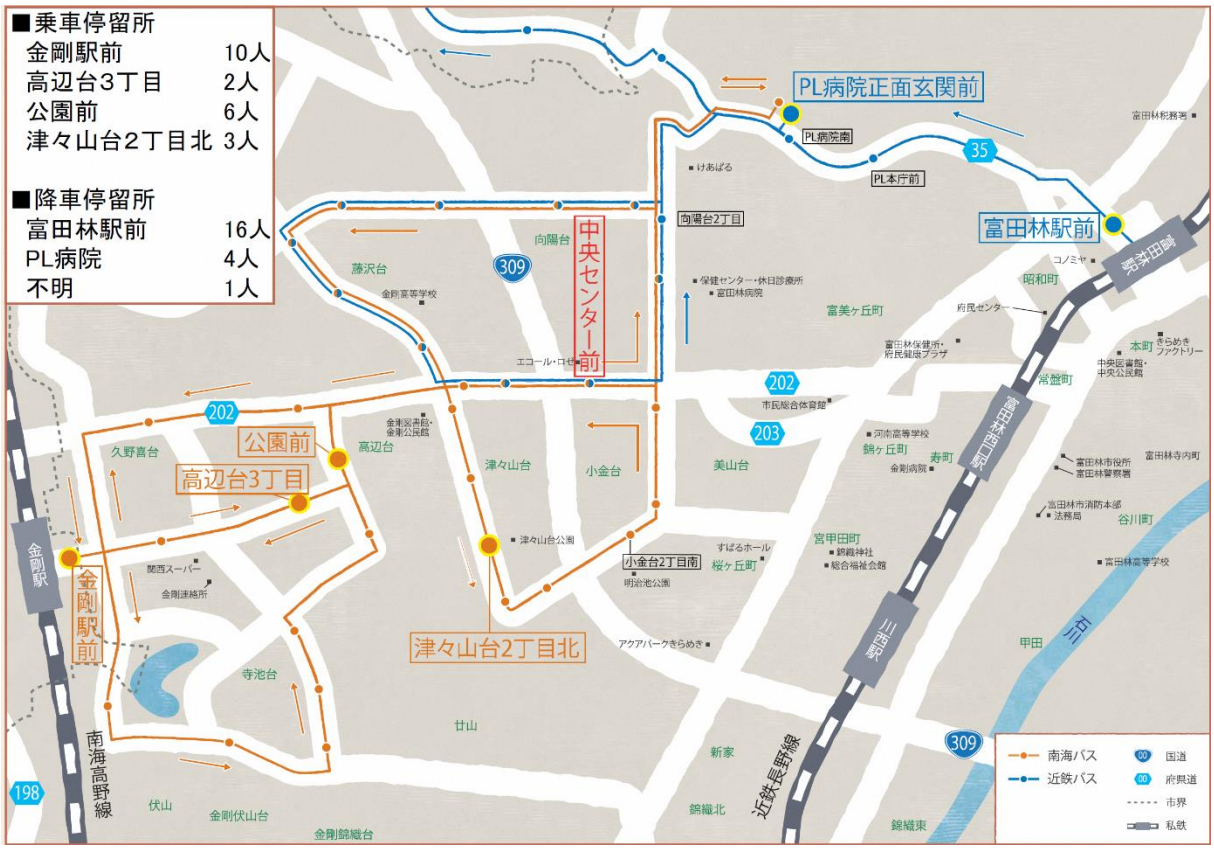
図．南海バス乗車前・近鉄バス乗車後の移動手段

（7）目的地



図．目的地

（8）東西方向の移動



図．中央センター前乗り継ぎによる東西方向の移動

2.6. まとめ

2.6.1 近鉄バス北野田線

- 6 割を超える利用者が週 3 日以上利用しており、主な利用目的は通勤・通学であり、約 6 割を占めている
- 7～8 時台、16～17 時台に利用が集中している
- 1 日を通じて利用者が少ない停留所が存在する

2.6.2 金剛バス東條線

- 6 割を超える利用者が週 3 日以上利用しており、主な利用目的は通勤・通学であり、約 6 割を占めている
- 運行 1 回あたりの利用人員数が 5 人未満の系統が存在する
- 42 系統巡回線では運行 1 回あたりの利用人数が 10 人を超えている

2.6.3 レインボーバス

- 利用者の約 7 割が女性である
- 高齢者による利用が 6 割を超えている
- 週 1 日以上利用する利用者が約 6 割である
- 買い物利用者約 3 割、通院利用が約 2 割である
- 利用者の約 7 割が東西方向に月 2 日以上、移動している
- 月に 2 日以上、東西方向移動をする方の約 5 割は、「レインボーバスと徒歩」により東西方向へ移動している
- 金剛連絡所前から乗車した 20 名のうち 10 名は富田林駅前で降車

2.6.4 中央センター前

- バスの乗り継ぎにより東西方向へ移動する方の約 4 割は、目的地が本市の市外となっている
- 帰宅目的による利用が約 5 割を占めている
- 中央センター前にて乗り継ぎ利用をした回答者の約 6 割は、週に 1 日以上バスを利用している

資料3. 地域公共交通に関する市民ワークショップの結果について

3.1 開催概要

令和 4(2022)年 11 月 27 日 AM10:00 より、本市の地域公共交通を考える機会として、市ホームページ等により公募の上、市民ワークショップを開催しました。

表. 開催プログラム

時刻	プログラム		内容
10:00～	開会	(1) 開会のあいさつ	本市道路交通課長より開会のあいさつ
		(2) 本市の地域公共交通について	本市の地域公共交通を取り巻く現状について、本市道路交通課職員より説明
		(3)地域公共交通の現状について	少子高齢化の進展や新型コロナウイルスの影響を受ける地域公共交通の実情について、本市交通会議議長である、近畿大学理工学部の柳原崇男准教授より講演
		(4)グループワークの目的について	グループワークのテーマと目的について説明
10:30～	休憩		
10:35～	グループワーク		「今ある地域公共交通をいかに利用するか」について、3 グループで議論
11:25～	発表・意見交換		発表 5 分、質疑 3 分×3 グループ
11:50～	講評		本市交通会議議長より講評
11:55～	今後について		地域公共交通計画の策定スケジュール等について説明
12:00	閉会		

3.2 開催趣旨

- ✓ 主な目的は利用促進とし、「今ある公共交通をいかに利用いただくか」について、市民の目線で検討・議論しました。
- ✓ グループワークでは、チームに分け、それぞれのチームにて上記議題で意見を取りまとめ、発表を行いました。

3.3 グループワークの結果(意見の要旨)

3.3.1 移動において困ること

- ✓ タクシーを呼んでもなかなか来ない
- ✓ バス停までが遠い
- ✓ 東西方向の交通利便性に課題がある
- ✓ 公民館等の公共施設に行く手段が少ない
- ✓ 富田林市内に用事が少なく移動することがない
- ✓ 核家族世帯が多い地域では、免許返納後に移動する手段がない
- ✓ 外出機会が減少すると身体的に弱る

3.3.2 公共交通に求めること

- ✓ ノンステップバスの積極的な導入
- ✓ 近鉄富田林駅と南海金剛駅間を乗り継ぎ無しで移動できる手段
  (異なる路線バス会社による相互乗り入れ等)
- ✓ 交通不便地域における乗合タクシー・福祉有償運送等の導入
- ✓ 高齢者向けのタクシーチケットの配布
- ✓ レインボーバスの路線見直し
- ✓ 周辺市町村との連携強化

3.3.3 地域公共交通の維持・活性化のためにできること

- ✓ 市民自らが SDGs に貢献する意識を持ち、少しの用事でも地域公共交通を利用する
- ✓ 地域内で協力し合う(例えば、タクシー利用者の代わりに地域の方がタクシーを予約する、地域の方どうしが一緒にお出かけする等)

図. ワークショップの様子

資料4. 交通事業者の声（要旨）

4.1 現状と課題

（1）路線バス

- ✓ 通勤・通学の他、病院への利用が多く、日中は買い物利用が多い
- ✓ 路線バスと病院送迎バスとレインボーバス等が輻輳するエリアがあり、改善が必要である
- ✓ 乗務員の確保に課題を抱えている
- ✓ 高齢化や人口減少により、収支の悪化が懸念される

（2）鉄道

- ✓ 通勤・通学での利用が多数である
- ✓ 自動車に依存しない交通環境の維持が求められる

（3）タクシー

- ✓ 高齢者やビジネスマン、観光客の他、買い物等に利用されている
- ✓ 乗務員の不足および高齢化に課題を抱えている

（4）病院送迎バス

- ✓ 身体障がい者等が利用しにくい車両がある
- ✓ 利用者が多い地域を主に送迎するため、利用者が少ない地域では運行が難しい
- ✓ 送迎コストの高騰が課題である

4.2 今後について

（1）路線バス

- ✓ 行政と連携し、高齢者や免許返納者への移動支援を実施したい
- ✓ 病院送迎バスやレインボーバスとの輻輳区間の解消に取り組みたい
- ✓ バス停までの移動が困難な方への支援策を期待する
- ✓ レインボーバスの見直しと運行の継続を期待する

（2）鉄道

- ✓ 沿線自治体との連携のもと駅を拠点としたまちづくりに取り組みたい

（3）タクシー

- ✓ タクシーの PR やタクシー利用券の配布を期待する

（4）病院送迎バス

- ✓ 病院利用者への利便性の維持に努める

資料5. 用語集

あ行

用語	内容
ウォーカブル	ウォーカブルは、「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、文字通り「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった意味を持つ。国土交通省では、コンパクトシティをより進化させた取組のひとつとして 「居心地が良く、歩きたくなる」まちなか ～ウォーカブルなまちなかの形成～ を推進している。
AI オンデマンド交通	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム
OD 調査	人や物，自動車などが移動する起点 origin から終点 destination までを一体として把握する交通量調査のこと。

か行

用語	内容
外出支援サービス	本人や家族だけでは公共交通機関の利用が困難な方（高齢者や障害をお持ちの方）に対し、車いすのまま乗り降りできるリフト付き車両等で、医療機関や公共機関、社会参加などのために外出を支援する公的なサービス
QOL	Quality of life（クオリティ オブ ライフ）は「生活の質」「生命の質」などと訳され、患者様の身体的な苦痛の軽減、精神的、社会的活動を含めた総合的な活力、生きがい、満足度という意味が含まれる。
共同運行	公共交通機関において複数の交通事業者が連携し、ダイヤグラムや運賃体系などを調整し「共同して」運行にあたること。
交通結節店	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。
コミュニティバス	コミュニティバスの導入に関するガイドライン（国土交通省）では、「交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し」運行するもの。

さ行

用語	内容
送迎輸送	観光施設や商業施設、医療機関、工場などが施設の最寄り交通機関と施設の間で利用客や従業員を送迎する目的で、乗客から運賃徴収を行わずに運行される送迎バスの総称。

た行

用語	内容
第 2 期富田林市住生活基本計画	住生活基本計画は、地域の居住特性や、市民のニーズに応じた住宅の供給・住環境の整備に関する多方面の課題に対し、都市計画行政や福祉行政との連携を図りつつ、長期的視点に立ち、総合的な住宅施策の方針を示す計画。
地域主体型交通	交通不便地域等、特定の地域の住民が主体となり、交通事業者との協力のもと運行する交通手段のこと。
地域連携サポートプラン	近畿運輸局と自治体との間で協定を結び、地域公共交通に関する現状把握、意見交換、これらを踏まえた課題の整理等を行った上で、近畿運輸局から対象自治体に提案書を交付し、地域公共交通網形成計画の策定等につなげ、地域の課題解決を支援するもの。本市では、令和元(2019)年度に協定を締結し、令和2(2020)年度に提案書の交付を受けている。
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。
富田林市交通会議	本市の交通政策の推進等に関する協議を行うとともに、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)の規定に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議する法定協議会。
富田林市高齢者保険福祉計画及び第 8 期介護保険事業計画	令和2(2020)年6月に、介護保険法や老人福祉法、社会福祉法等の改正を一本化した「地域共生社会の実現のための社会福祉法等の一部を改正する法律」が成立したことを背景に、将来を見据え、地域共生社会の実現をめざし、介護保険制度を適切に運営するとともに、介護予防・地域づくりや認知症施策、介護基盤の整備、介護人材の確保、介護の革新等の取組みを推進していくことを目的とした計画。
富田林市人口ビジョン	本市の人口は、今後も大きく減少を続け、様々な深刻な影響を引き起こすものと見込まれるため、市民生活や社会経済活動を、将来にわたり活力あるものとしていくために、人口動態の現状と将来展望を整理・分析し、広く認識を共有することを目的とした計画。
富田林市交通等バリアフリー基本構想	平成18(2006)年にバリアフリー新法が施行されたことを契機に、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等の関係者が協力し、各種事業を重点的かつ一体的に推進することで、今後の高齢社会に向けたまちづくりを積極的に取り組んでいくことを目指す計画。
富田林市地域防災計画	災害対策基本法第 42 条(市町村地域防災計画)及び南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法(平成 14 年法律第 92 号)第5条の規定に基づき、市域に係る防災(災害予防対策、災害応急対策及び災害復旧・復興対策)に関し、市及び防災関係機関等が処理すべき事務又は業務の大綱等を定めることにより、防災活動の総合的かつ計画的な推進を図り、市域並びに市民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的とした計画

な行

用語	内容
南部大阪都市計画区域マスタープラン	一体の都市として総合的に整備、開発、保全すべき区域として定められた都市計画区域を対象として、中長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けて広域的観点から都市計画の基本的な方針を定める計画

は行

用語	内容
パーソントリップ調査	一定の地域における人の動きを調べ、交通機関の実態を把握する調査。
パターンダイヤ	鉄道や路線バス等の交通機関が、一定の時間間隔で周期的に運行されるダイヤグラムのこと。主に交通需要が多い大都市圏で採用される。
バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方を指す。

ま行

用語	内容
MaaS（マース）	移動ニーズに対応し、鉄道やバス等の複数の公共交通等を最適に組み合わせて検索、予約、決済等を行うサービス。

や行

用語	内容
ユニバーサルデザイン	「年齢や能力、状況などにかかわらず、できるだけ多くの人が使いやすいように、製品や建物・環境をデザインする」という考え方。

ら行

用語	内容
レインボーバスのあり方検討分科会	昨今の取り巻く状況を考慮しながら、レインボーバスの方向性を検討するため、富田林市交通会議において設置した分科会のこと。

わ行

用語	内容
ワークショップ	参加者個々が考え、お互い協力し合い、与えられたテーマを元に展開するスタイルの会議や共同作業のこと

富田林市地域公共交通計画（素案）

資料編

富田林市交通会議
（事務局：富田林市　産業まちづくり部　道路交通課）
〒 584-8511　富田林市常盤町1番1号
電話　0721-25-1000（代表）