

1. 第1回 分科会（ワークショップ）のふりかえり
2. 現在のレインボーバスの運行ルート状況
 - 令和4年3月23日（水）の全便の乗降調査（OD調査）
 - 令和4年6月26日（日）の全便の乗降調査（OD調査）
3. 今後のレインボーバスのあり方（案）
 - 3-① 現在のレインボーバスの運行を廃止し、路線バス乗継割引の実施
 - 3-② 現在のレインボーバスの運行を廃止し、レインボーバス（活用した財源を含む）を交通不便地域対策に活用
 - 3-③ 現行ルートを縮小及び運賃の値上げ

1. 第1回 分科会（ワークショップ）のふりかえり

	委員からの主な意見
路線バス及び病院送迎バスとの輻輳の解消について	<ul style="list-style-type: none">金剛・金剛東地区は路線バスが充実しており、また、病院送迎バスも運行している。特に、「けあばる」及び「富田林病院前」については富田林病院の送迎バスが運行しているため、レインボーバスが行く必要はなく、廃止となっても困らない。病院送迎バスをレインボーバスと一本化したほうが経費削減になるのでは。
交通不便地域への巡回について	<ul style="list-style-type: none">金剛・金剛東地区に偏っているため、佐備などの交通不便地域に運行してほしい。そのほうが利用率も上がるのでは。「金剛連絡所」を起点に、久野喜台、青葉、五軒家、加太方面を巡回するバスを新設し、富田林側を巡回するバスと運用を分けるべき。
公共施設へのアクセスについて	<ul style="list-style-type: none">公共施設を周遊する形でのレインボーバスは必要かどうか疑問。錦織地区にある大学を経由すれば、大学生の利用が見込まれる。
利便性の向上について	<ul style="list-style-type: none">現在のルートは観光で利用しづらい。便数が1時間に1便以下と少ない。それが利用者減少の一因と思う。金剛駅までレインボーバスを運行すべき。交通不便地域の、特に免許を返納した高齢者や幼い子がいる家庭などに利用しやすくしてほしい。
その他	<ul style="list-style-type: none">既存の路線バスに運賃補助をして、運賃を安くしてほしい。高齢者に対して、交通に対する補助や乗合タクシーのような制度を設けてほしい。「サバーファーム」へ行く送迎バスがなくなった。スーパー等に行く時、路線バスを使うには遠い距離を歩く必要があり、費用も高い。路線バスとの運賃格差及び輻輳の問題が今後拡大していくと、路線バスの減便・廃止といった判断となる可能性がある。

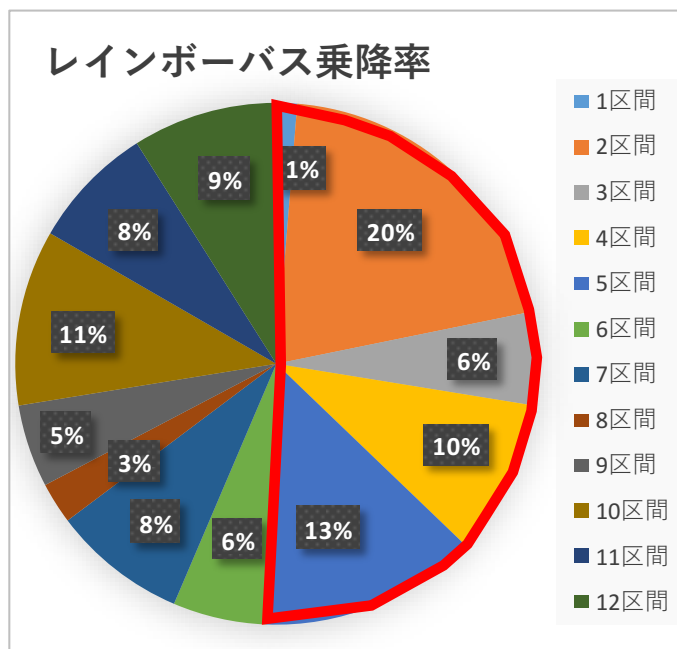
2. 現在のレインボーバスの運行ルートトの状況

令和4年3月23日（水）の全便の乗降調査（OD調査）

レインボーバス区間別乗降率

（内⑦けあばる ⑧富田林病院 乗降者 38人含む）

	往路	復路	合計
1区間	1	1	2
2区間	17	15	32
3区間	7	2	9
4区間	10	5	15
5区間	9	12	21
6区間	4	5	9
7区間	6	7	13
8区間	3	1	4
9区間	4	4	8
10区間	6	11	17
11区間	7	5	12
12区間	6	8	14
合計	80	76	156



長距離

短距離

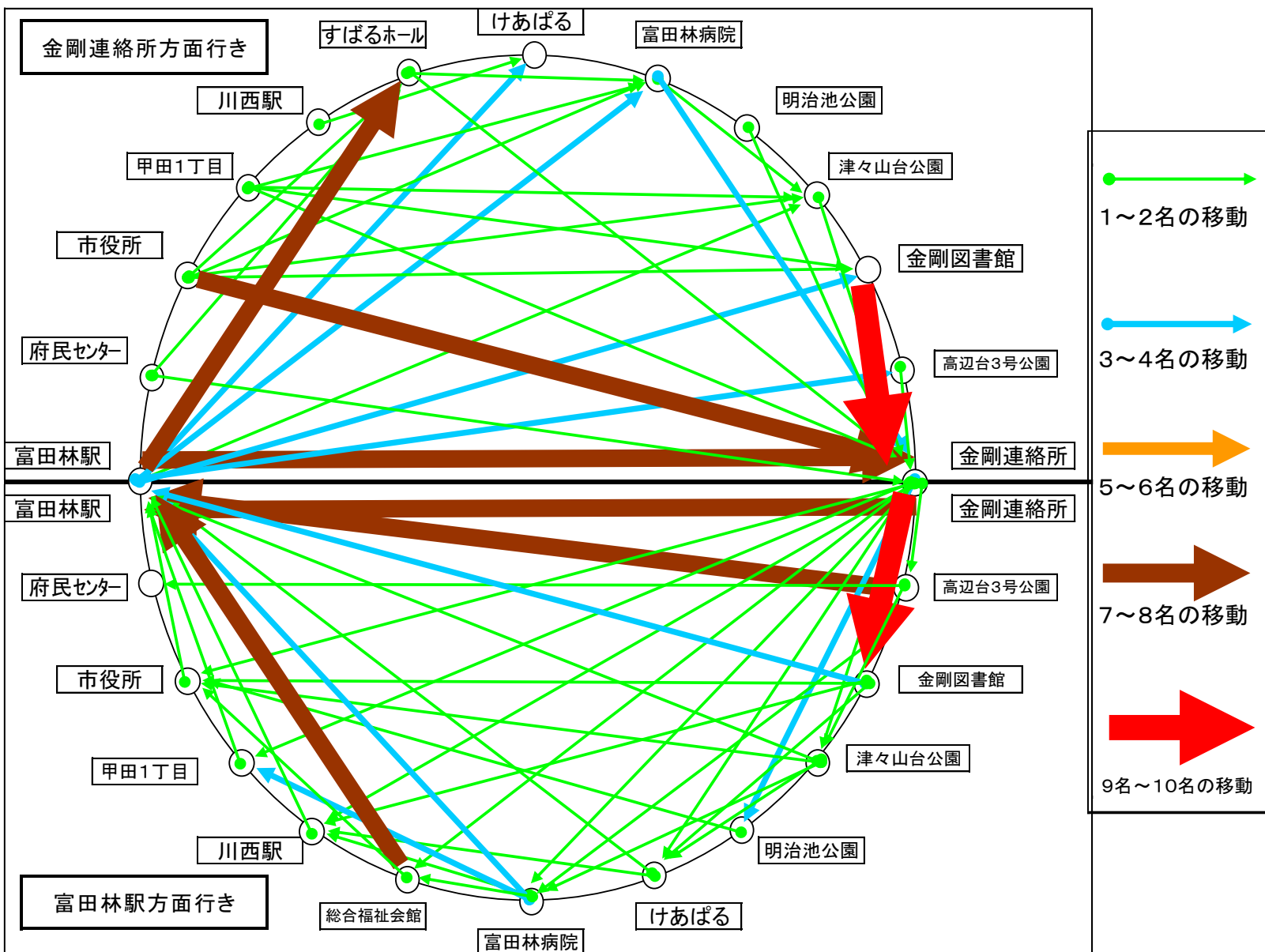
令和4年3月23日（水）に乗客156名の乗降場所を調査したものの。

「区間数」は、乗車区間の停留所の数をいう。

乗車区間を集計したところ、全乗降者のうち、短距離（1区間～5区間）は約半数、長距離（6区間以上）も約半数の割合となっている。

2. 現在のレインボーバスの運行ルートとの状況

令和4年3月23日（水）の全便の乗降調査（OD調査）



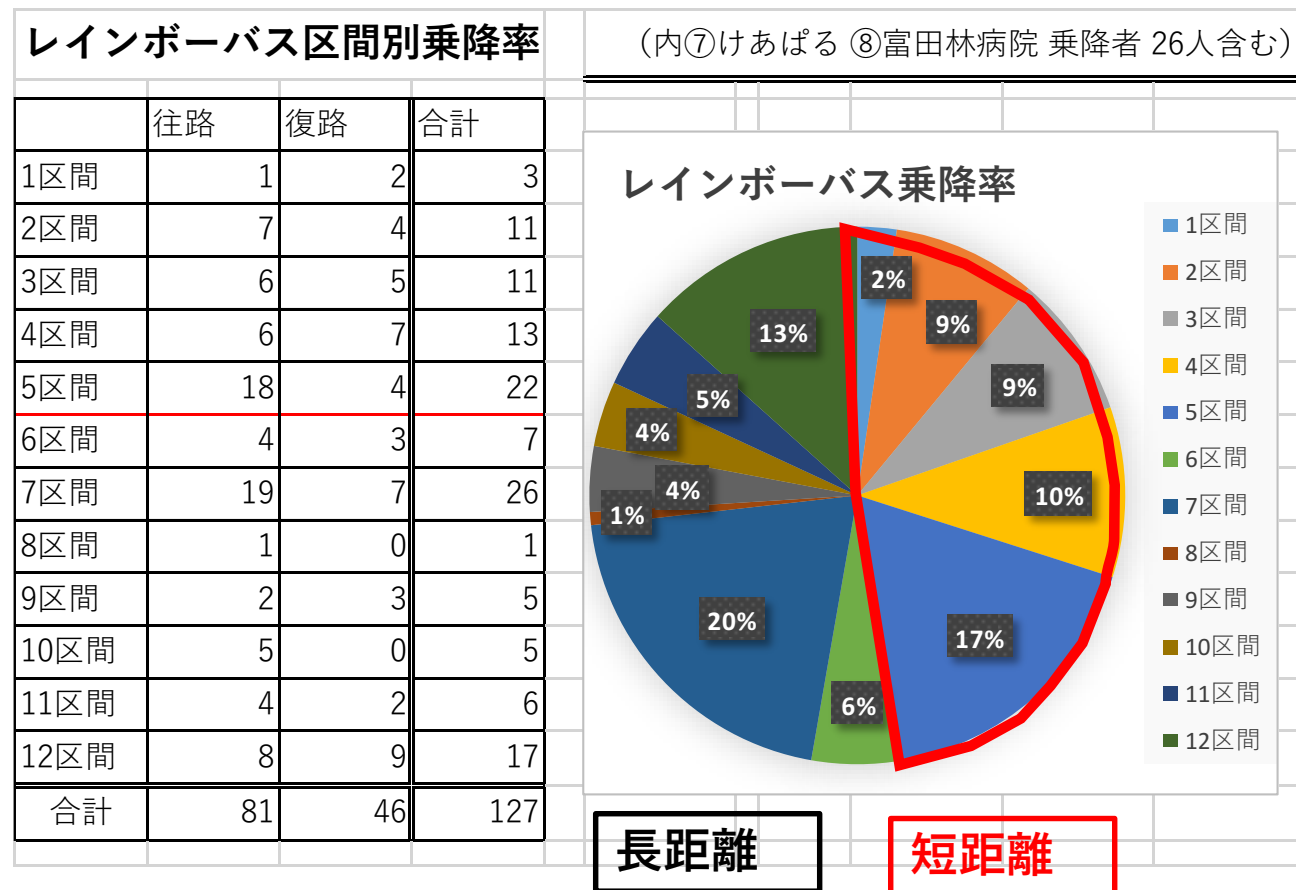
令和4年3月23日（水）に乗客156名の乗降場所を図と矢印にて表現したもの。

「富田林駅前」～「金剛連絡所前」間、及び、「富田林駅前」～「すばるホール（総合福祉会館）」の停留所の利用が特に多いことがうかがえる。

※この日は、「金剛図書館・公民館前」～「金剛連絡所前」間の団体利用があった。

2. 現在のレインボーバスの運行ルート1の状況

令和4年6月26日（日）の全便の乗降調査（OD調査）



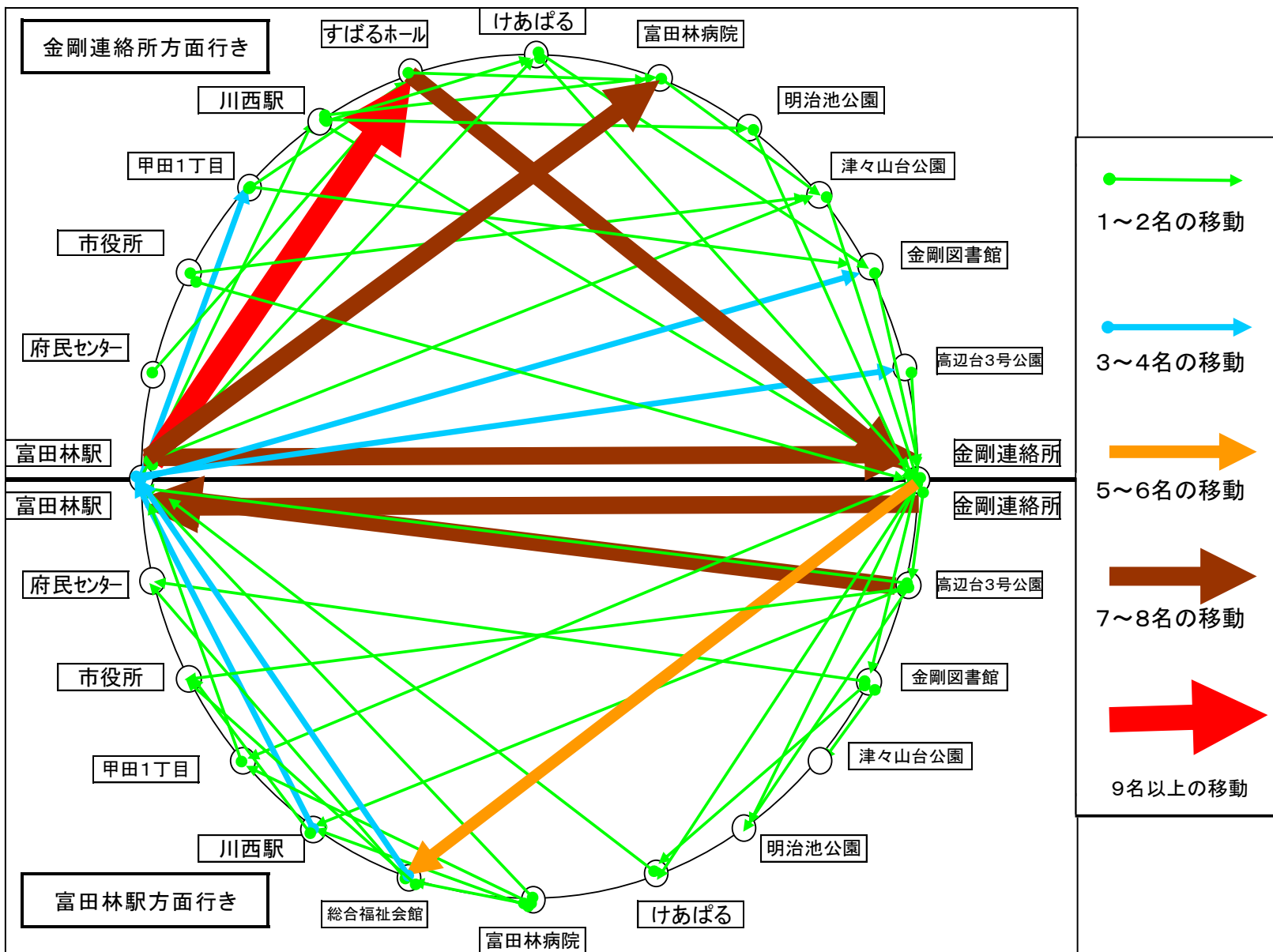
令和4年6月26日（日）に乗客127名の乗降場所を調査したもの。

乗車区間(※)を集計したところ、全乗降者のうち、短距離（1区間～5区間）は約半数、長距離（6区間以上）は約半数の割合となっている。

※ 区間の数え方については、令和4年3月23日（水）の数え方と同一である。

2. 現在のレインボーバスの運行ルートとの状況

令和4年6月26日（日）の全便の乗降調査（OD調査）



令和4年6月26日（日）に乗客127名の乗降場所を図と矢印にて表現したもの。

「富田林駅前」～「金剛連絡所前」間、及び、「すばるホール（総合福祉会館）」停留所の利用が特に多いことがうかがえる。

3. 今後のレインボーバスのあり方（案）

- 3-① 現在のレインボーバスの運行を廃止し、路線バス乗継割引の実施
- 3-② 現在のレインボーバスの運行を廃止し、レインボーバス（活用した財源を含む）を交通不便地域対策に活用
- 3-③ 現行ルートを縮小及び運賃の値上げ

注意事項

- ▶ このページ以降で紹介する各案は、あくまで、イメージをつかむための「たたき台」であり、関係機関との調整や技術的な精査を踏まえていません。
- ▶ これらの各案は、実施を確約するものではありません。

3-① 現在のレインボーバスを廃止し、路線バス乗継割引の実施

◎ 内容

- 現在のレインボーバスの運行を取りやめ、その代替案として、南海バス・近鉄バスに対する乗継割引を適用する。

◎ メリット

- 他の路線バスとの輻輳が解消され、レインボーバスの利用者が他の路線バスを利用することにより、路線バスの活性化が期待できる。
- 路線バスのメリットである「速達性」と「便数の豊富さ」により、金剛駅方面と富田林駅方面との乗継利便性が向上し、レインボーバス沿線のみならず、金剛・金剛東地区の各方面の活性化につながる。



現在の金剛団地付近の路線バス（レインボーバス含む）の運行ルート図「紫色」が現在の「レインボーバス」のルート

3-① 現在のレインボーバスを廃止し、路線バス乗継割引の実施

◎ デメリット

- 地域や目的地によっては、鉄道や路線バスの乗継が必要になり、目的地までの所要時間や費用が大幅に増える場合がある。

例) 富田林市役所から金剛連絡所に向かう場合（少なくとも2回の乗継が必要）

富田林市役所→（徒歩）→富田林西口駅→（近鉄長野線）→富田林駅・「富田林駅前」バス停留所→（近鉄バス）→「中央センター前」バス停留所→（南海バス）→「久野喜台2丁目」バス停留所→（徒歩）→金剛連絡所

所要時間：約30分（レインボーバス利用）→約1時間（鉄道・路線バスを乗継利用、待ち時間含む）

- 路線バス等乗り継ぐ場合、レインボーバスのみの利用と比べて運賃の負担が増える。そのため、その負担増加分に対する激変緩和策として、運賃の乗継割引の実施を検討をする必要がある。この場合においては、乗継割引額の調整、導入経費（ICカードシステム調整、乗継券の作成）など、各路線バス会社との調整が必要となる。
- 「すばるホール」へ、公共交通で直接アクセスできる手段がなくなるため、南海バス「小金台2丁目」停留所や近鉄長野線「川西駅」などから徒歩でアクセス（約10～15分）するか、タクシーを利用することになる。

3-① 現在のレインボーバスを廃止し、路線バス乗継割引の実施

◎ 路線バスの乗継割引の試算

- (例) 金剛駅前⇔富田林駅前 (通常大人480円) を乗継時に180円を割引した場合
現在のレインボーバス利用者が乗継して利用した人数で試算すると…
 $50人/日 (\text{※}1) \times 365日 \times 180円 = 3,285,000円 \Rightarrow \text{経費: } \underline{\text{約330万円}} \sim / \text{年 (初期費用を除く)}$
(※1) 3月23日及び6月26日に実施のOD調査結果による、乗継が必要な区間を利用した一日平均人数
- 上記は、レインボーバスを利用した人数のみで試算しているため、その他鉄道 (河内長野駅経由) 又は路線バス乗り継いで利用している人数は含まれない。そのため、乗継割引を実施した場合は、それぞれの乗継方法を同じ人数が利用したとしたら、この3倍の経費が必要となると考えられる。
- 他の方法で乗り継ぐ人数も含めて試算すると…
 $330万円 \times 3 = \underline{990万円 (約1,000万円)} \sim$
それでも、レインボーバスを運行するよりも経費は削減できると考える。
- なお、実施には導入経費 (ICカードシステム調整、乗継券の作成) が発生するため、各路線バス会社との協議は必要。

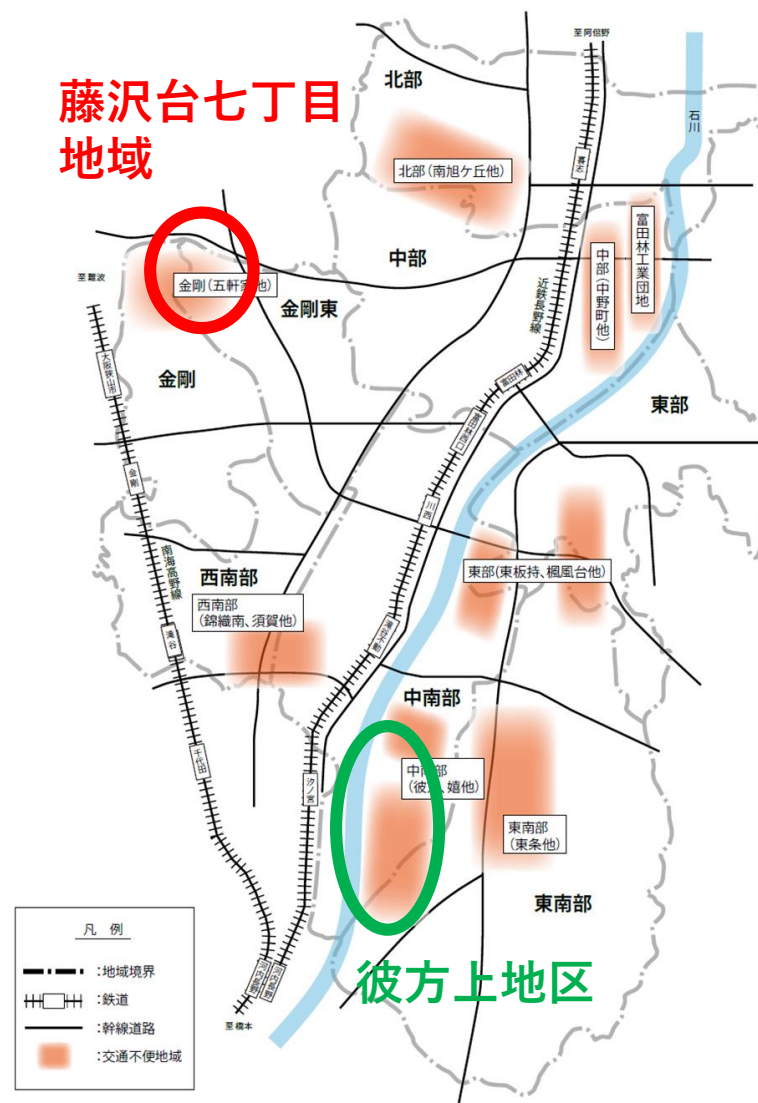
3-② 現在のレインボーバスの運行を廃止し、レインボーバス（活用した財源を含む）を交通不便地域対策に活用

◎ 内容

- レインボーバスを廃止し、当該沿線の交通を南海バス・近鉄バスに委ね、レインボーバス（活用した財源を含む）を、交通不便地域への公共交通確保のために活用する。

◎ 課題

- 本市には、右図のとおり交通不便地域が点在（橙色で示す地域）し、それぞれが異なる特色を有する。現在、「藤沢台七丁目地域」、「彼方上地区」で新たな公共交通の運行に向けて、地域が主体となって検討をされている。
- これらの地域をレインボーバス路線で各地を網羅する方法もあるが、その必要性も含めて、該当する交通不便地域がそれぞれの特色を生かした公共交通を運行することも踏まえて、検討する必要がある。



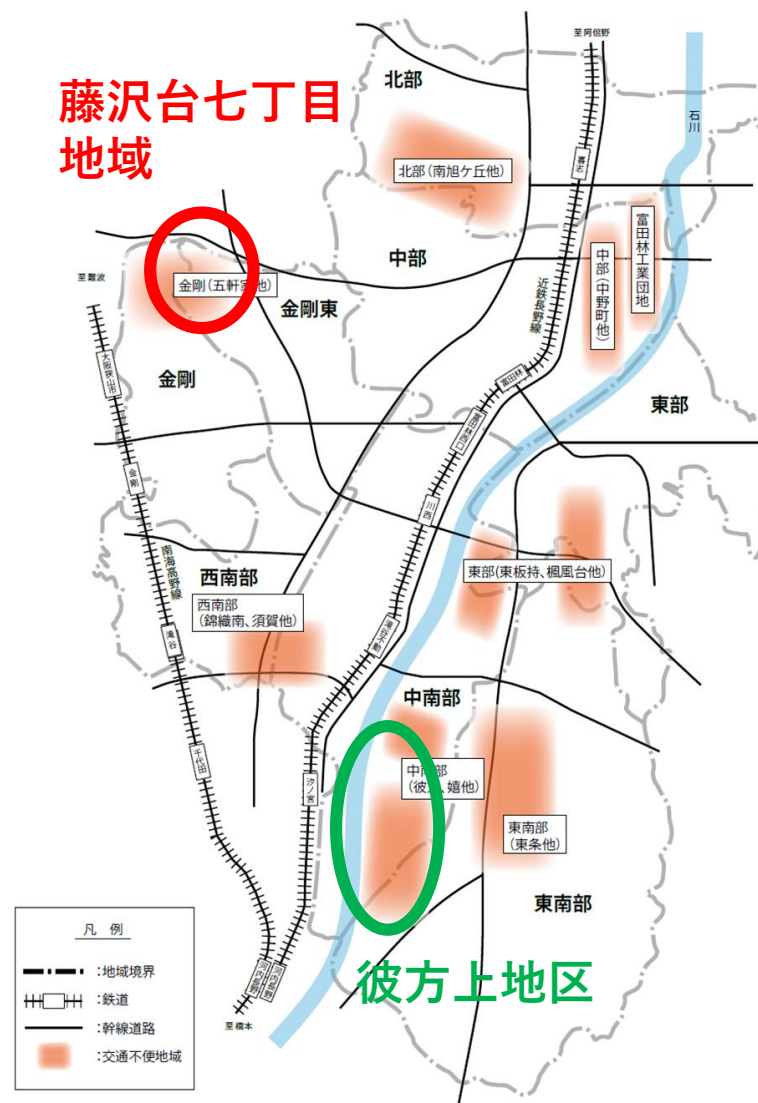
3-② 現在のレインボーバスの運行を廃止し、レインボーバス（活用した財源を含む）を交通不便地域対策に活用

◎ メリット

- 公共交通を新たに運行することとなるので、レインボーバスにかけていた経費を、交通不便地域での運行に充てることで、安心して移動できる交通を確立することができる。

◎ デメリット

- レインボーバスを廃止することにより、レインボーバスを利用出来ていた方が利用できなくなる。



3-③ 現行ルート of 縮小及び運賃の値上げ

◎ 特徴

- 特に、路線バスや病院送迎バスとの輻輳が激しい「富田林病院前」・「けあばる」停留所について、運行を取りやめることで、スピードアップを図り、利便性向上及び路線バスとの運賃に格差是正により、運賃値上げを行う。
- 新たな運賃設定（案）は、距離制変動運賃とする。
（1～5区間:170円、6区間以遠:200円）

◎ 概要

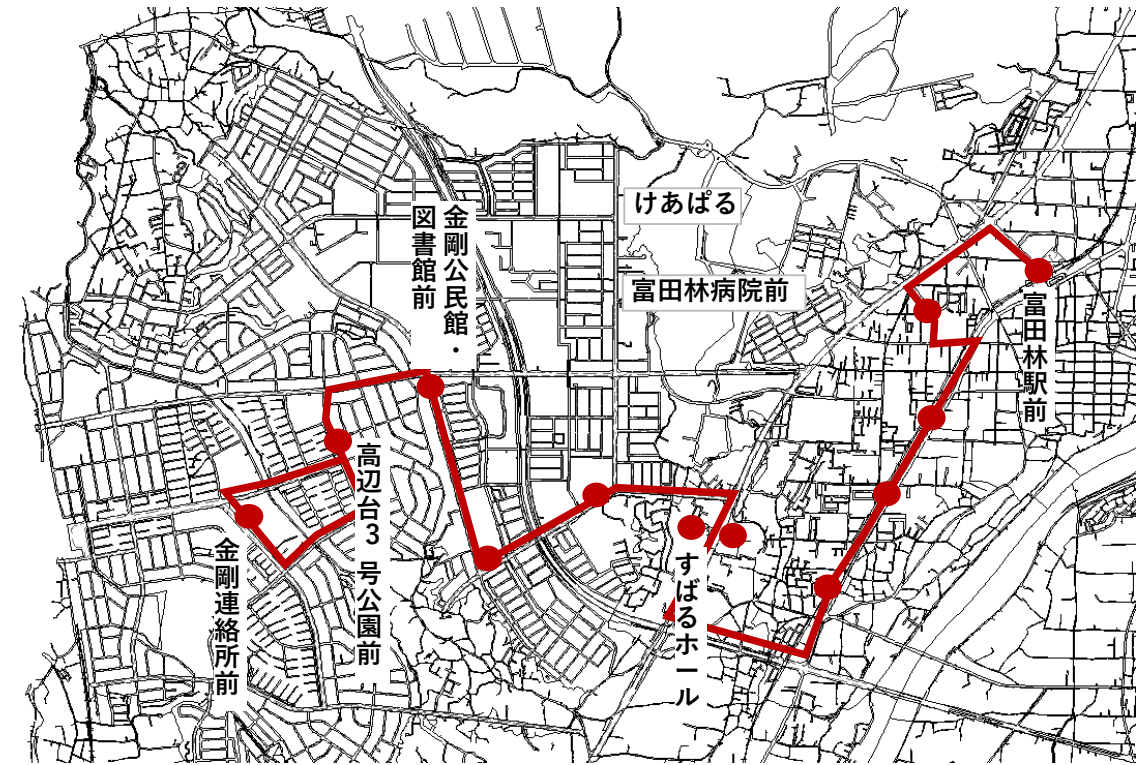
- 1日9～10往復（午前8時～午後8時、所要時間：往復約1時間）
車両1台（点検時等は標準車両で運行）
- 運賃：170円と200円（距離制変動運賃）
- 経費：約2500万円／年（便数により経費は変動する）

◎ メリット

- 「富田林駅前」～「金剛連絡所」の所要時間短縮。
- 停留所数の減少により、便数の増便が可能。
- 「けあばる」「富田林病院前」停留所の輻輳の解消。
- 路線バスとの運賃格差が大幅に縮小する。

◎ デメリット

- 路線バスとの輻輳は完全には解消されない。
- 「けあばる」「富田林病院前」停留所に行くために乗継が必要となる地域が発生する。



ルート (案)