

レインボーバスの経緯及び課題について

令和3年度 第1回

レインボーバスのあり方検討分科会 資料4

・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（約1時間20分間隔）
運 賃：1回大人100円（小児50円）
停 留 所：14か所
運行事業者：近鉄バス株式会社

車両：日野自動車 ポンチョ（小型）
令和元年7月から導入
台数：1台
（点検時等は近鉄バス標準車両で運行）
つり革は、SDGsデザイン
（富田林青年会議所様より寄贈）

レインボーバスの実績（令和2年度）
利用者数：39,728人
補助金額：17,256,648円（車両購入費を含まない）



レインボーバスの経緯及び課題について

・レインボーバスの経緯について

年月	経緯
H5.10	運行開始、運賃無料、車両借り上げ（近鉄バス）
H15.4	4路線に増加、新規車両（中型1台、小型2台）の導入、料金の有料化（100円）、補助金支出（近鉄バス）
H16.8	バス停追加（甲田一丁目、川西駅筋）※ 停留所未設置地域の利便性向上を目的とする
H17.10	3路線廃止（西回りのみ中型バス1台で運行）
H18.7	バス停追加（府民センター前）※ 3路線廃止時に設置された停留所の復活によるもの
H21.4	バス停追加（高辺台3号公園前）※ 高辺台地域の利便性向上を目的とする
H27.4	ICカード導入（市補助）
H28.9	バス停追加（津々山台公園南）※ 当該地域のバス路線廃止に伴う代替措置によるもの
R1.7	新車両（小型）運行開始

レインボーバスの経緯及び課題について

- 運行開始時の運行形態
 - 平成5年10月 運行開始 運賃無料
 - 本市の公共施設間の利便性向上と、東西両地区間の交通システムの不便を解消するための方策として、「レインボーバス」の愛称で、公共施設循環バスの運行を開始。
 - 「レインボーバス」の愛称は、公募により決定。
 - 平成8年8月、「金剛公民館・図書館前」停留所追加。



初代レインボーバス

運行形態 : 一般貸切旅客自動車運送事業（市と事業者の委託契約）
運行事業者 : 近畿日本鉄道株式会社（現：近鉄バス株式会社）
運行区間 : 市役所～すばるホール（総合福祉会館）～金剛連絡所
運行便数 : 1日8便（1時間間隔）

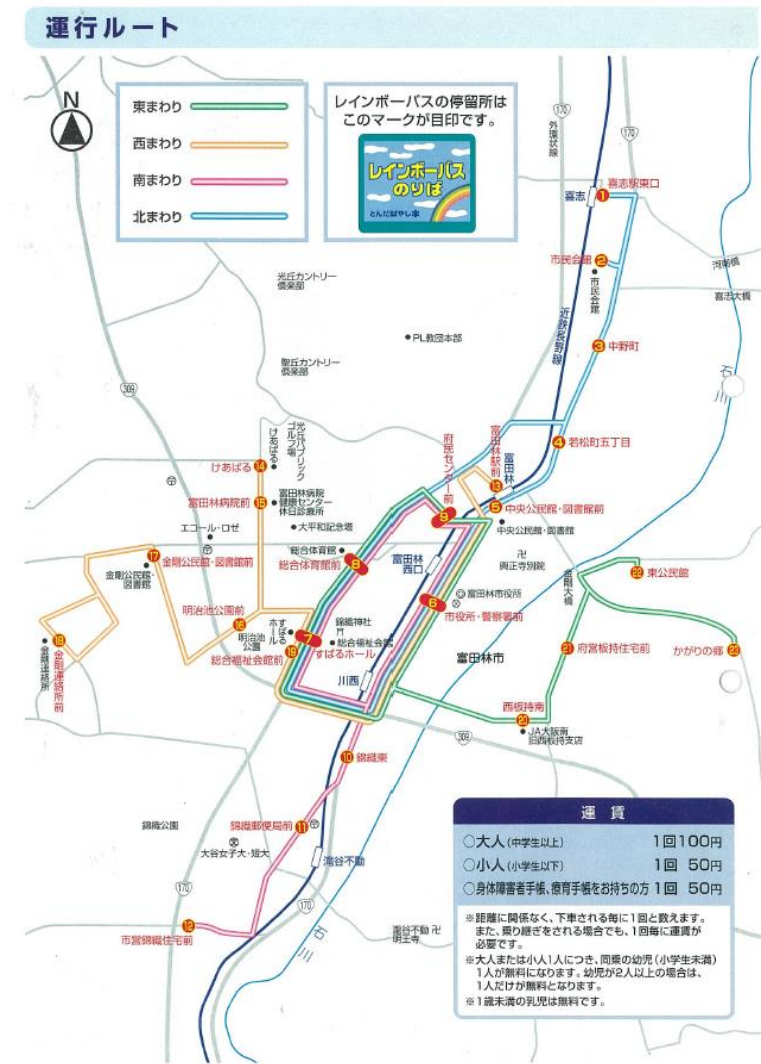
レインボーバスの経緯及び課題について

• 4路線（東西南北）運行拡大

- 平成15年4月、これまでの1路線（西まわり）に加え、市民への公共施設へのアクセス、サービスを提供すること、及び、交通不便地域の解消を目的として、東まわり、南まわり、北まわりの3路線を新たに追加する。
- 運賃をこれまでの無償から、大人100円（小児50円、障がい者は半額）の有償運送に変更（道路運送法第4条による一般乗合旅客自動車運送事業）。

しかし

- 平成17年10月 利用者数の伸び悩みにより、東まわり、南まわり及び北まわりの運行廃止
- それ以降は、西まわりのみの1路線で運行。



4路線時代の
レインボーバスルート

レインボーバスの経緯及び課題について

・富田林市の公共交通（鉄道・バス）

レインボーバス
富田林駅前⇔金剛連絡所
(市内公共施設を循環)

南海バス
金剛駅（東側）
⇔金剛、金剛東ニュータウン、
PL病院
金剛駅（西側）
⇔近大病院、泉ヶ丘駅
関西空港（リムジンバス）

南海高野線
なんば、堺東、橋本、
高野山へ



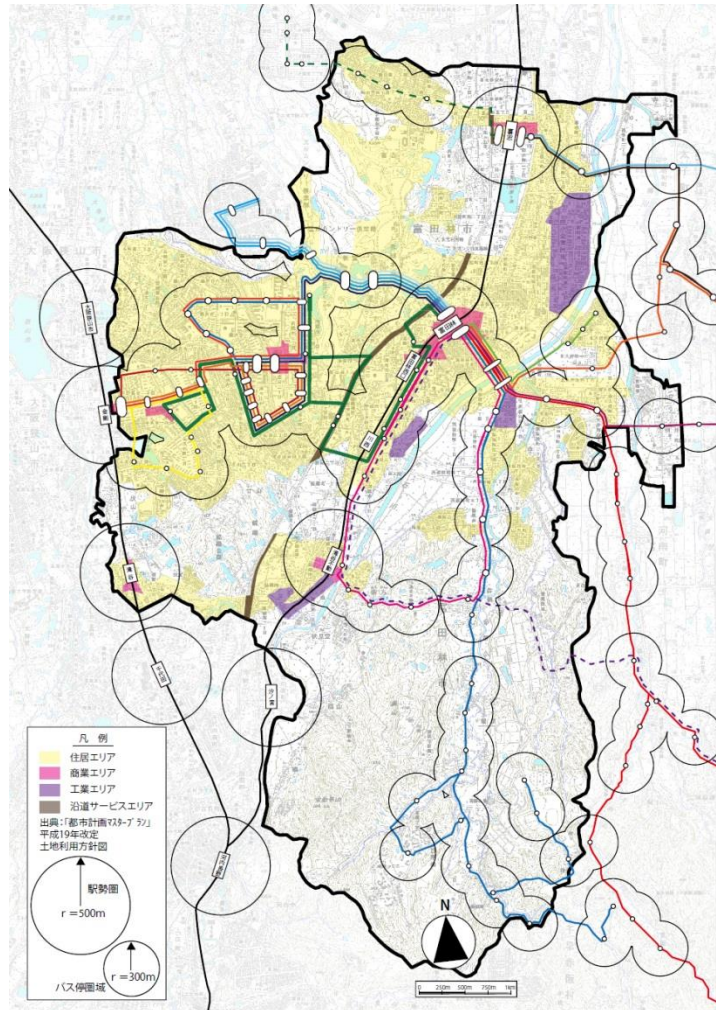
近鉄長野線
大阪阿部野橋、古市、
河内長野へ

近鉄バス
富田林駅
⇔金剛東ニュータウン
(PL病院経由)
木材団地、北野田駅
喜志駅⇔梅の里、さつき野

金剛バス
富田林駅
⇔大伴、東條、河南町
千早赤阪村、金剛山
喜志駅⇔太子町

レインボーバスの経緯及び課題について

- 本市の公共交通網の特徴



本市の公共交通の特徴

- 富田林駅—金剛駅間にバス路線が輻輳
(近鉄バス、南海バス、レインボーバス)
- その一方で交通不便地域が点在

その結果

公共交通が行き届いている地域とそうでない地域との二極化により、すべての市民が公共交通に恩恵を受ける交通網になっていない。

レインボーバスの経緯及び課題について

- 公共交通網の目指すべきすがた（幹線）

幹線

路線バス等の既存の公共交通資源を最大限に活用して、民間活力を増強

- 少子高齢化や人口減少、クルマ社会の進展等により、路線バスの利用者が減少傾向にあり、近年は新型コロナで激減し、回復が見込まれない。
- 金剛・金剛東地区などの路線バスが重複・競合している地域は、路線バスを基本とした公共交通網に整備することで、役割を明確化することが必要となる。
- 併せて、公共交通の利用促進を行うことで、持続可能な公共交通を確立させる。

課題①に対する提案(大阪府富田林市)

【課題①】に対する提案

●競合・重複区間のレインボーバス・病院無料送迎バスによる輸送を路線バスへ移行する。

- 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。
- 令和3年秋にリニューアルオープン予定の富田林病院の敷地内に、路線バスが直接乗り入れできるようにし、それに合わせて、富田林病院から近鉄富田林駅への送迎は近鉄バスの既存路線バスに、南海金剛駅への送迎は南海バスの既存路線バスに移行することで、輻輳の解消が期待できる。

バス停を病院内ロータリーに設置した例
(栃木県足利赤十字病院)



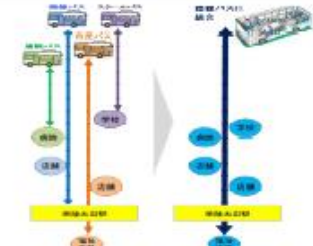
路線バスへの統合例(茨城県常陸太田市)

背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス(市民バス)、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日(週1~7日)、ダイヤ・本数、運賃体系(距離制、200円均一、無料)の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

対応策

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日(平日)とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更(200円、300円、500円)



レインボーバスの経緯及び課題について

- 公共交通網の目指すべきすがた（郊外）

郊外

地域特性に応じた多様な交通サービスの導入

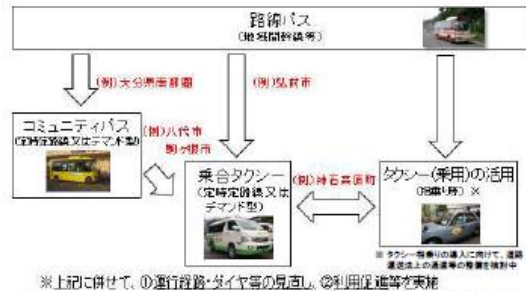
- 交通不便地域等の郊外については、路線バス等が運行しても事業者として採算が取れないため、地域が主体となり、行政や交通事業者等の関係機関と一緒に当該地域に応じた交通を検討する必要がある。
- バスやタクシーの誘致だけでなく、当該地域にとって何がふさわしい交通サービスかを議論しながら、様々な輸送資源を最大限活用していく。

課題②に対する提案(大阪府富田林市)

【課題②】に対する提案

● 地域の多様な輸送資源を活用し、地域主体型交通の導入を検討する。

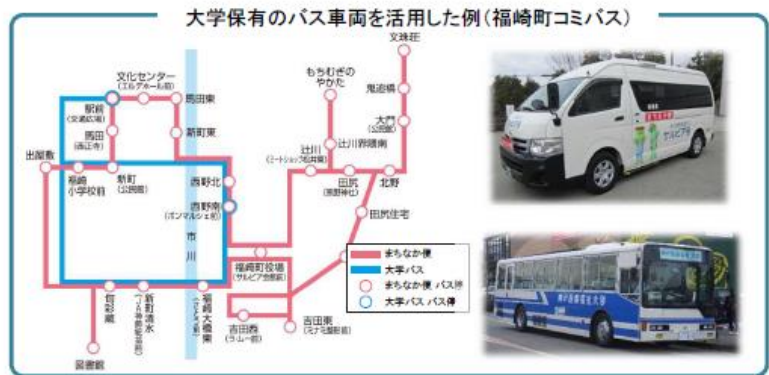
- 既存の路線バスによるサービス対応が困難である場合には、どのような交通手段が必要かを地域住民や自治会が主体となって地域主体型交通の導入を検討する。



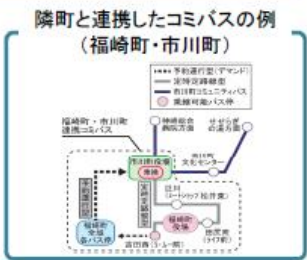
- 自家所有有償旅客運送において、バス・タクシー事業者に運行管理、車両整備管理の面で協力してもらった活用することも可能である。



- 既存の交通資源である病院無料送迎バス、その他の無料送迎バス、スクールバス等を、市町村有償旅客運送の車両として活用し、市民や来訪者の移動手段として利用することを施設関係者や市の福祉・教育担当部署等と検討する。



- 市内で完結するよりも、隣接市町村に接続した方が便利・効率が良い場合には、関係市町村にも協力を依頼し、地域に見合った交通サービスを導入することが望ましい。



レインボーバスの経緯及び課題について

• なぜ、レインボーバスを見直すのか？



高齢者にとっては、買い物等に行くまでが大変



子育てにやさしい移動手段があれば便利

- 路線バスの利用者減少により、このままでは、路線バスの減便・廃止につながる。
- 少子高齢化や人口減少等により、市税収入が減少傾向にあり、このままレインボーバスを現状どおり運行し続けることについて、その方向性を議論すべき時期に来ている。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、人々が出かける機会がなくなり、アフターコロナに向け、安定した公共交通サービスが提供されない可能性がある。



公共交通が行き届かない地域へは何らかの公共交通サービスの提供できるよう、また、路線バス等と重複する地域ではその役割の明確化を行うことができるよう、持続可能な公共交通を目指し、交通会議やこの分科会での議論を行うことが喫緊の課題となっている。

レインボーバスの経緯及び課題について

・利用者の声

令和2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て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に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」金剛産婦総合⇄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少となります。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。

レインボーバスの経緯及び課題について

• コミュニティバスとは…

「コミュニティバス」の定義

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、以下の方法により運行するものをいう。

1. 一般乗用旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む）
2. 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

「コミュニティバス」の導入に際し留意すべき事項（基本的な考え方）

路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスと組み合わせることによって、全体として整合性の取れたネットワークを構築する。

公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るように十分留意する。

（国土交通省「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」から一部抜粋）

一般的なコミュニティバスによる運行の例

- 交通不便地域において、最寄りの鉄道駅や路線バスの主な停留所までを接続する運行
- 採算性を理由に、路線バスによる運行が非常に困難な地域への運行を、自治体がバス会社に代わって運行
- 休日や昼間時などの閑散な時間帯に、路線バスが運行していない時間のみ、コミュニティバスが運行
- 観光地へのアクセス等、運行目的を明確にしたうえで、他の路線とすみ分けて運行

レインボーバスの経緯及び課題について

• レインボーバスの課題について

- ① 南海バス、近鉄バスの路線バスのルートと輻輳
- ② 路線バス運賃と比較すると半額以下の設定
- ③ 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
- ④ 収支率（運行経費－運賃収入）が25%以下
- ⑤ 巡回されていない公共施設も存在
- ⑥ 全ての市民が利用できる運行ルートになっていない

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。

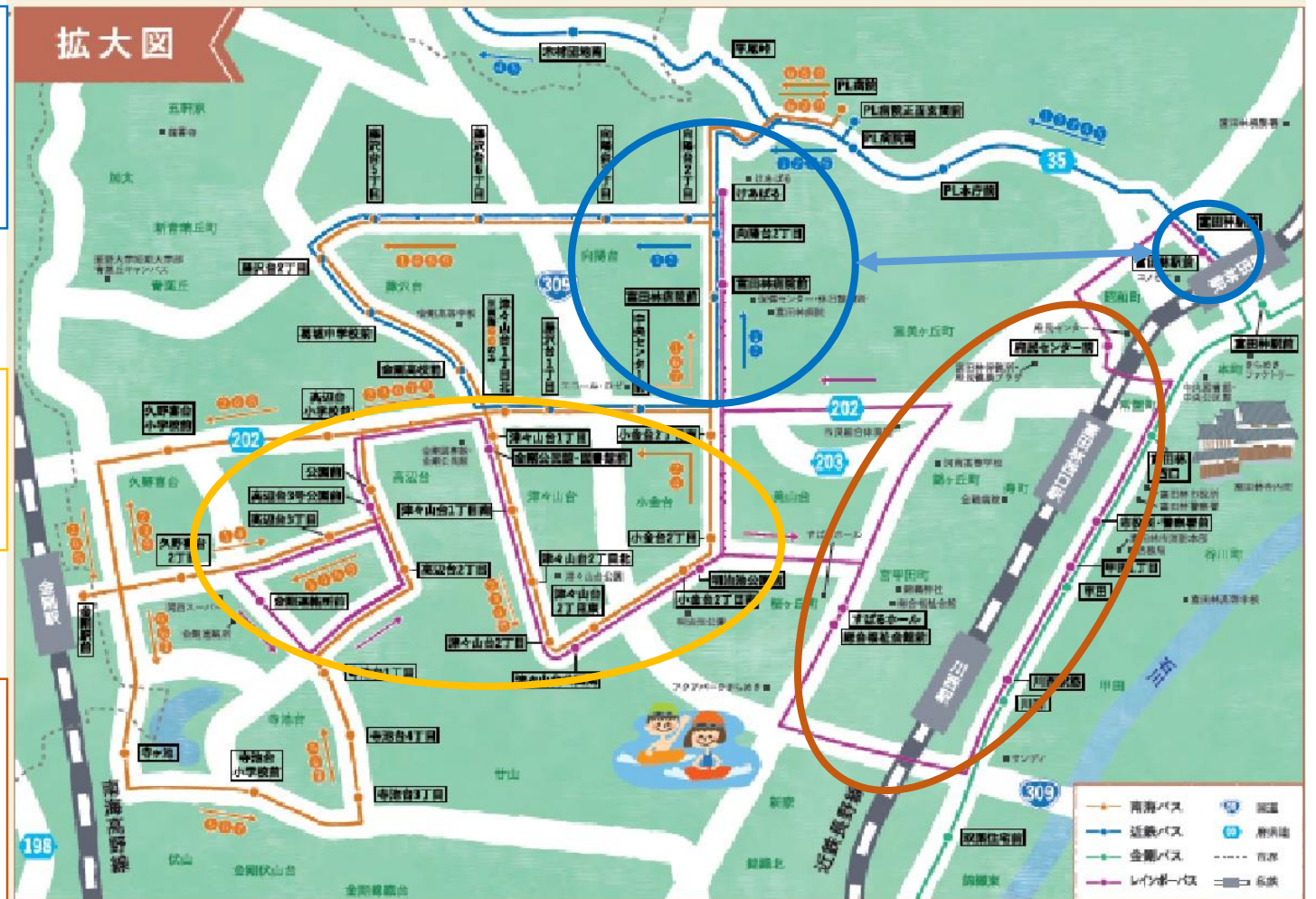
レインボーバスの経緯及び課題について

・ 課題① 南海バス、近鉄バスの路線バスのルートと輻輳

・ 富田林駅前⇔富田林病院前（**近鉄バス**）
この相互区間は、近鉄バスだけでなく、富田林病院の無料送迎バスも運行されており、富田林病院利用者にとっては、多種多様な交通手段が用意されていることになる。

・ 金剛・金剛東地区（**南海バス**）
この区間内は、完全に南海バス路線と重複。そのうえ、運賃にも差があるため、レインボーバスに乗客が流れる可能性が高い。

・ 輻輳が唯一ない地域
他の路線バス網がないため、輻輳の問題となっていない（一部、金剛バス路線があるが、運行時間帯の関係で輻輳がない状態となっている）。

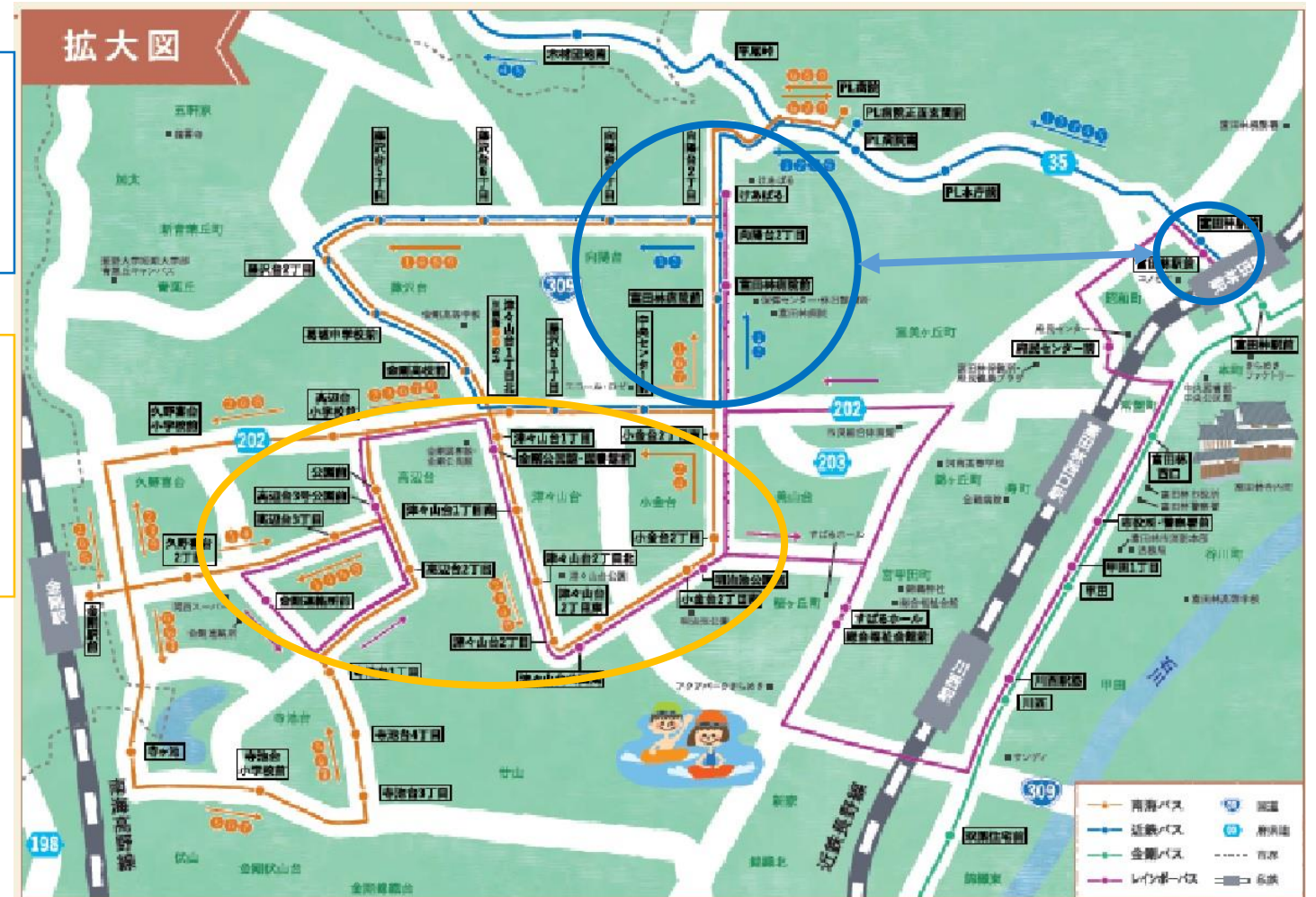


レインボーバスの経緯及び課題について

・ 課題② 路線バス運賃と比較すると半額以下の設定

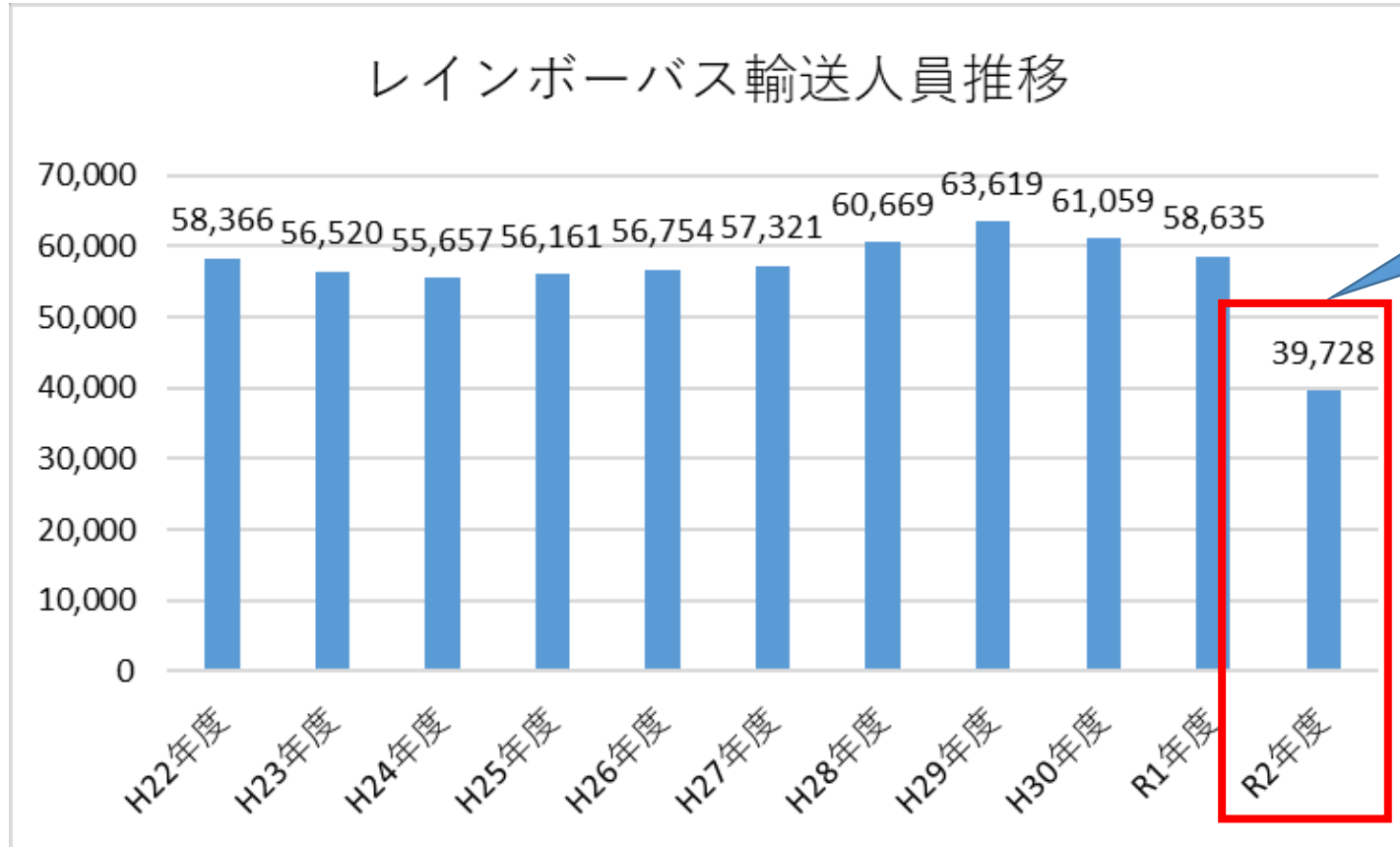
・ 富田林駅前⇨富田林病院前（近鉄バス）
レインボーバス 100円
近鉄バス 250円
同じ2地点間の移動で、運賃格差が2.5倍あり、路線バスの運営に影響がある。

・ 金剛・金剛東地区（南海バス）
金剛連絡所前⇨明治池公園前 100円
小金台2丁目南⇨久野喜台2丁目 230円
また、金剛連絡所前から金剛駅まで徒歩で移動することで、南海バスの利用者が流れる。



レインボーバスの経緯及び課題について


- 課題③ 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



前年度比で
約3割減少

最近の状況について

- 新型コロナ感染拡大前（令和元年）
毎月の利用者数：約5,000人
- コロナ禍（令和3年）
毎月の利用者数：約3,000人

新型コロナの影響により利用者が激減、さらに、コロナ禍である今年度も**利用者数は回復していない状況**
公共交通機関全体でも、平均して2～3割の減少で、コロナ後もテレワークの普及等により、戻る兆しはない
とされている。  **利用者激減により、収支率にも大きく影響**

レインボーバスの経緯及び課題について

- 課題④ 収支率（運行経費－運賃収入）が25%以下

	利用者 (人)	1便当り (人)	運賃収入 (円)	運行経費 (円)	収支率 (%)	補助基準額 (円)	補助金 (円)	備考
H28	60,669	21.1	5,541,035	23,542,000	23.5	21,545,000	16,003,965	H28.9月、停留所追加
H29	63,619	22.1	5,975,121	24,308,000	24.9	21,800,000	15,824,879	
H30	61,059	21.3	5,914,917	25,391,000	23.3	21,800,000	15,885,083	
R1	58,635	20.4	5,575,064	26,841,000	20.8	21,800,000	16,224,936	R1.7月、新型車両導入
R2	39,728	14.3	3,835,352	24,483,000	15.7	21,092,000	17,256,648	R2.5月、土・日・祝日の一部運休

※ R1及びR2の運行経費は、新型車両導入費（約2,391,000円）を含まない。

※ 補助基準額：近鉄バス株式会社が行う富田林市レインボーバス事業の運行経費等補助要綱で定める額

※ （補助金）＝（補助基準額）－（運賃収入）

運行経費の大部分は乗務員等の人件費。次いで点検・修繕費、車両購入費、燃料費となる。

人件費、燃料費の高騰もあり、運行経費は年々増加傾向。

年々、経費が増加傾向にある中、収支率が減少していることから、現在の運行を継続し続けた場合、ますます補助金の額は増加の一途をたどる。

レインボーバスの経緯及び課題について

- 課題⑤ 巡回されていない公共施設も存在

市北部



一部の施設へは、金剛バスでカバーできるが、金剛バスも運行しない公共施設もある。また、市南部のサバーファーム周辺など、平日に運行しない路線バスもある。

市南部



市東部

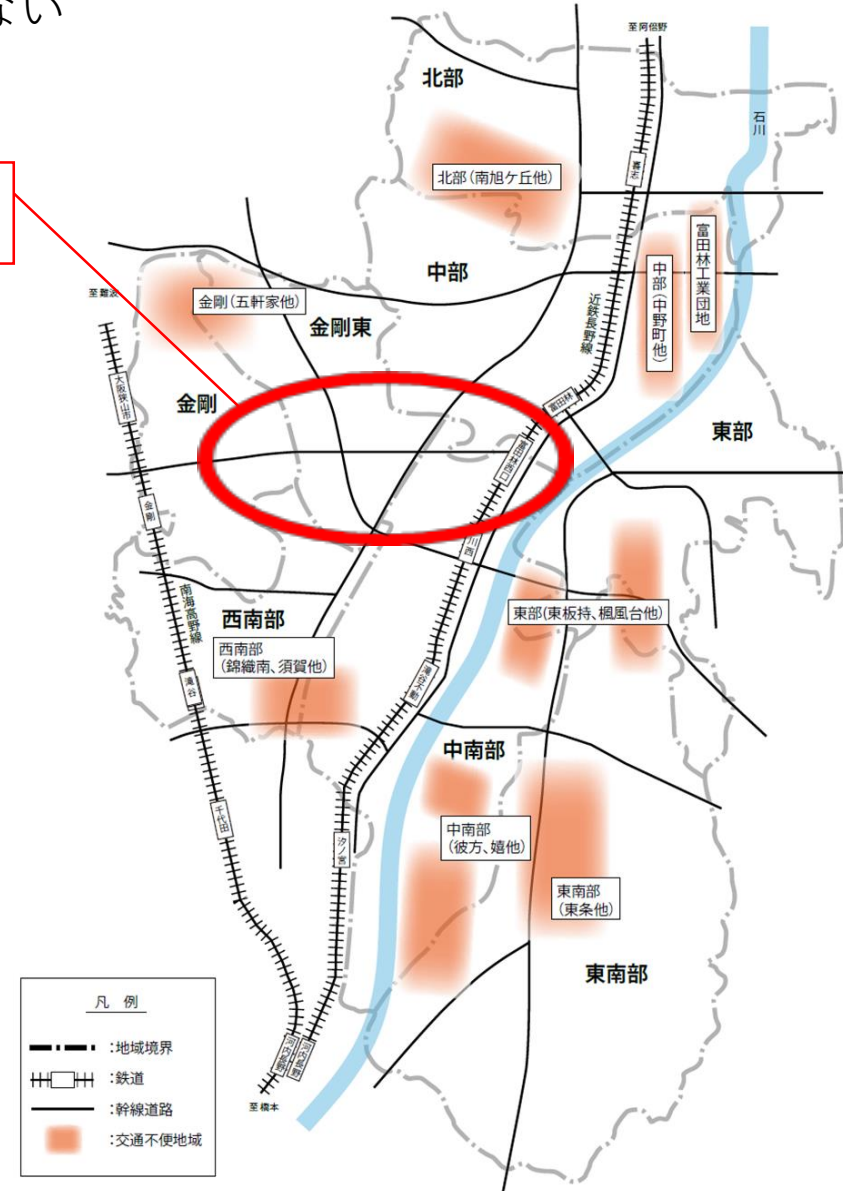


レインボーバスの経緯及び課題について

- 課題⑥ 全ての市民が利用できる運行ルートになっていない

レインボーバス運行区域

- レインボーバスの運行区域のほとんどが、路線バスが運行されている地域を占めている。
- その一方、レインボーバスが運行されていない区域（**赤の楕円の外側**）は、市域のほとんどを占める。一部の区域は路線バスが運行されているが、すべてを網羅されているわけではなく、その結果、交通不便地域（右図の**橙色の地域**）が点在する。
- レインボーバスは、市の補助金で運行されていることから、市域全体に恩恵を受ける路線網を目指すべき。



レインボーバスの経緯及び課題について

- 今後、あり方を検討するにあたって

本来の対策としては…

路線バスとの輻輳

輻輳区間を廃止し、路線バスが運行していない地域への運行。

運賃の格差

路線バス運賃との調整。

利用者・収支率の減少

利用促進しつつ、利便性の向上及び経費削減を行う。

巡回されていない地域

巡回するルートを増やす。

これらをすべてを満たすようなあり方を検討することは困難なため、これらの課題について、どの課題を最優先すべきか、今後の分科会で検討をしていく。