

令和3年度 第1回 富田林市交通会議
レインボーバスのあり方検討分科会 議事録

日時：令和3年12月22日（水） 10：00～11：30
会場：市役所 4階 401会議室

出席委員 12名

柳原委員、河原委員、中西委員、石田委員、田中委員、西田委員、池田委員、松永委員、天堀委員、美馬委員、塩野委員（近鉄バス（株） 柏原氏が代理出席）、秋元委員、

欠席委員 2名

水口委員、北野委員

1. 富田林市交通会議レインボーバスのあり方検討分科会について
事務局から資料2・3・富田林市交通会議分科会設置規約に基づき説明した。
2. 富田林市交通会議レインボーバスのあり方検討分科会役員の選出について
分科会長は、富田林市交通会議分科会設置規約（以下「規約」という。）第4条第1項の規定により、柳原委員が選任され、副分科会長は、規約第4条第3項の規定により、美馬委員が選任された。また、規約第5条第1項の規定により、柳原分科会長が議長となる。
3. 報告事項
（1）レインボーバスの経緯及び課題について
事務局から資料4・参考資料1・参考資料2・参考資料3・大阪府富田林市「地域連携サポートプラン」提案書・富田林市らくらくバスマップ・レインボーバス時刻表に基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。
4. その他
事務局から、次回開催日程（令和4年1月26日（水）午前10時～）についての案内を行った。

【資料】

資料1 委員名簿

資料2 富田林市交通会議レインボーバスのあり方検討分科会について

	富田林市交通会議分科会設置規約
資料3	レインボーバスのあり方検討分科会での検討スケジュール
資料4	レインボーバスの経緯及び課題について
参考資料1	レインボーバス市民アンケート調査
参考資料2	レインボーバス等に関するアンケート結果報告書
参考資料3	コミュニティバス事例集
	大阪府富田林市「地域連携サポートプラン」提案書
	富田林市らくらくバスマップ
	レインボーバス時刻表

議事概要

(1) レインボーバスの経緯及び課題について

柳原議長 13ページの課題の、他のバス路線とルートが輻輳していることについて、本来であれば南海バスや近鉄バスに乗る人が、レインボーバスに流れる割合は把握されているか。

事務局 把握が困難なため、難しいと考える。

秋元委員 同じく、把握が困難である。

柳原議長 市民委員から何か意見はあるか。

美馬副分科会長 レインボーバスは、金剛連絡所から津々山台方面を經由している。富田林病院バスは金剛駅から、藤沢台、向陽台方面を經由して病院に到着する。双方は、それぞれ路線バスと輻輳する。今朝この会議に出席するため、金剛連絡所前から市役所まで、レインボーバスに乗車したが、朝の空いている時間帯でありながら、所要時間は30分以上あった。朝は比較的短いですが、それでも時間の調整が難しいので、ふだんから乗車する人が少ない。病院バスも、以前は、金剛地区から病院まで10～15人は乗車していたが、最近はほとんど乗っておらず、5～6人乗車していたら多い方である。効率を考えたら、市が高齢者の路線バス利用に補助金を出して、公共施設へ行けるようにした方がいいと思う。

柳原議長 今のご意見は、市が高齢者の割引運賃を民間バスに補助してはどうか、という意見である。

西田委員 富田林病院の送迎バスがかなり広範囲に運行されているため、レイン

ボーバスが無くても病院に行ける。富田林病院自体の運営も、市から補助が出ていると思うし、レインボーバスも市の補助で運営しているので、お互いに競合し合っていると思う。

また、送迎バスはきめ細かく運行しているので、利用率が高いような気がする。送迎バスのおかげで、レインボーバスが無くても行ける場所が増えている。好ましい方法ではないが、例えば、富田林駅からPL病院まで送迎バスで行って、PL病院から南海バスで金剛駅まで、どちらも運賃無料で行ける。特に交通費を抑えようとしている人が、上手く送迎バスを利用して金剛駅まで行っている。病院で乗り継ぎをすれば、福祉会館や図書館も行ける。また、富田林病院へ行く人も同様である。

金剛地区に住んでいる人は、金剛連絡所で用事が済めば、富田林市役所に行く必要がないと思うので、レインボーバスの運行ルートについて検討したほうがよい。

柳原議長 病院の無料送迎バスが走っているので、それを上手く使えば、様々な場所へ移動できるという意見であった。また、富田林病院にも市が補助していて、かつ、レインボーバスにも市が補助しているのであれば、市は二重に補助していることになるので、無駄ではないかという意見である。

石田委員 富田林病院やPL病院へは、送迎バスに乗れば無料で行くことが出来るため、敢えてレインボーバスを利用しないという地域もあれば、逆に、レインボーバスの運行を期待している地域もあると思う。金剛方面ではなく、大伴方面にもレインボーバスが運行できないか、という意見があるので、車両の大きさも含めて運行できるか検討をしたい。

柳原議長 空白地帯、交通不便地域に回してみてもどうかという意見であった。

田中委員 私が住む地域は、レインボーバスが運行しない地域である。事前に、近隣住民に聞いたところ、レインボーバスに乗る場合、富田林駅まで出向かないと乗れないし、住んでいる地域が丘陵にあり、近くの金剛バスの停留所に行くまでに、急な坂を下りないといけないので、高齢者にとっては大変である。富田林病院の送迎バスも、15分～20分歩かないと乗り場が無い。私の地域は、レインボーバスよりも坂の上まで運行できる車両を使ったコミュニティバスを運行してほしい。公共施設を結ぶ目的でレインボーバスを運行しているのは理解できるが、近鉄バスや南海バスが運行している地区であれば、わざわざ市の財源で運行する必要はないと思う。それよりも、レインボーバスの運行目的を、交通不便地域へ運行するといった方針に変えることで、もっと多くの市民の交通手段が確保出来ると思う。

柳原議長 交通不便地域にお住いの方、特に高齢者にとっては、移動手段がなく、病院に行くにも買い物に行くにも不便なため、そのような地域にきめ細かく運行できるバスを運行してみてもということである。レインボーバスは輻輳していて、民間のバス路線がある地域であれば、別の地域でバスを運行したほうがいいのではないかという意見であった。

池田委員 近鉄沿線に住んでいる者にとっては、金剛地区に行く場合、路線バスや病院バスに便乗するしかない。富田林病院から市役所まで行く場合、富田林病院から富田林駅まで250円、富田林駅から西口駅まで160円、合計400円を超えるので、高額に感じる。大阪阿部野橋駅まで490円で行けることを考えると、電車と路線バスの違いはあるが、路線バスの運賃が高いので、市から補助をして、乗りやすい運賃設定を検討してほしい。また、病院バスは土日の運行がないので、高齢者などの車が運転できない人のために、土日も運行してほしい。

柳原議長 路線バスの乗り継ぎについては、それぞれ初乗料金がかかるので、どうしても割高感がある。病院の送迎バスのような無償のバスがあると、市民はどうしても送迎バスを病院以外の目的で利用したいと考えるし、病院以外に使えると便利になるので、つい利用してしまうのではないかという意見である。市やバス事業者は、乗り継ぎをどうするのか、乗り継ぎに関する料金施策を考える必要があると思う。

松永委員 交通会議委員の任命を受けるようになってから、運行しているレインボーバスを見かけた時に利用者がどのくらいかを確認するようにしているが、だれも乗っていない便を見かけることもあった。今朝見てみると、2～3人乗車しておられたので、利用する人がいる中で、運行を廃止するのは難しいと思うが、必要性を考えると、重複しているところの検討は必要だと思う。他の委員も指摘があったように、交通不便地域に運行してもいいのではないかとも思う。また、サバーファームとかスポーツ公園などの収益が上がる所にレインボーバスを運行できれば少しでも潤うのではないかと思う。

池田委員 レインボーバスは運賃が安いので、レインボーバスが運行しない地域の人からは文句が出ている。レインボーバスの運行頻度を下げるか、運賃も上げないといけないと思う。

天堀委員 レインボーバスに乗らなくても、富田林駅から金剛駅まで行く方法として、無償の病院送迎バスを活用している方が多いと聞いてなるほどと

思った。重複しているルートもたくさんあるので、本当にこの地域にレインボーバスが必要なのかなと思う。現行ルート以外の地域で必要とされている市民もいるので、現行の形態のままでいいかどうかは考えないといけないし、不便地域に何かしらの公共交通機関の設置を検討する必要があると思う。

柳原議長 交通不便地域に運行すべきだ、また、無償の病院バスが運行しているので、現行のレインボーバスのルートをどうするかが課題だという意見である。事務局から、アンケートの結果を踏まえ、市民がレインボーバスについてどう考えているのか簡単に説明をお願いしたい。

事務局 経緯と課題の資料の10ページで、主なものを抜粋している。レインボーバスに対する期待として、運行されていない地域に運行してほしい、ルートやバスの便数を充実してほしい、他の路線バスと重複する箇所は見直ししてほしい、車内環境を向上させてほしい、という意見だった。公共交通に関しては、回答者の9割以上の方が、地域公共交通を大切にしていきたい、生活に必要なものであると考えている。また、市の財源を使うので、交通不便地域対策とか路線バスの維持に活用することも望まれている。また、日頃から公共交通を利用していきたいという意見も多かった。

地域公共交通に望むこととして、交通不便地域への公共交通の充実、富田林駅と金剛駅を結ぶ地域交通の必要性、高齢者や免許返納者に対する割引、病院送迎バスの利活用など、各委員が仰っていた意見に近い意見が見受けられた。

レインボーバスのアンケートについて、無作為に郵送したのではなく、駅前や停留所で待っている方に配布したことからわかったことだが、繰り返し利用されている方が多く、市民の皆様にも万遍なく使っていただいているようではないことが分かった。

柳原議長 アンケートの結果を見ても、発言の内容と似ている。運行されていない地域を運行する、重複しているルートの見直し、地域公共交通は大事であるという回答が得られている。レインボーバスに乗っておられる方は、便利なので便数を増やしてほしい、充実してほしいという意見が出る。

交通事業者においても、コロナ渦で大打撃を受けて非常に厳しい状況に陥っている状況を踏まえて、レインボーバス等に関して意見ををお願いしたい。

柏原氏（塩野委員代理） 路線バスと輻輳している区間が多い。レインボーバス

を今後どうしていくかの中では大きな課題だと思う。その他近況として、路線バスの乗車率については回復傾向にあるが、コロナ前と比べて平日は8割程度、土休日は6割程度しか回復していない。都市間の高速バスについては、緊急事態宣言中はほとんど運休、観光バスも宣言が明けて予約が入ったとしても、宣言が再び出るとキャンセルが相次ぐ状況である。リムジンバスは99%の赤字で、一日も早いコロナの収束を望んでいる。

秋元委員 路線バスの利用状況について、昨年度から今年の上半期まででも定期外収入は、平日と土休日の差はあるが、土休日は少なくなっていて、全体としてはコロナ前と比較して30%のマイナスである。高速バスは、夜行路線で6路線中4路線の運休。関西空港からのリムジンバスは、泉北線以外は運休しており、現在も再開の目途が立っていない。高速バスとリムジンバスについては、コロナ前と比べると90%くらいのマイナス、今年、分社化20周年になるが、分社後初の赤字決算となった。

委員の皆様の話聞かせてもらったところ、運賃に敏感になっていることを考えると、輻輳しているし、路線バスは倍の運賃がかかるので、100円で乗れるレインボーバスに流れている人がゼロではないと思った。

柳原議長 市民委員の方々も、バス事業者がコロナでかなり厳しい経営状況であるかがわかったかと思う。路線バス利用者も、平日はコロナ前に戻りつつあるが、やはり観光バス事業が大変厳しい。そのような中で路線バスを運行していただいている。

「地域連携サポートプラン」の提案書の内容も踏まえ、先ほど委員の中から意見がありました乗継割引の事例や、病院の無料送迎バスについてなど、何かご意見等があればお願いしたい。

中西委員 「地域連携サポートプラン」の資料にもある通り、様々な形態のバスが輻輳していることで、路線バスの経営を圧迫し、それが原因で路線バスが廃止になってしまうということもあるので、ぜひとも検討して頂きたい。

運賃については、個人的には安いと嬉しいが、路線バスの維持のためには、無料やそれに近い運賃だと持続可能な公共交通には繋がらないと考えており、議論が必要だと思う。

河原委員 路線バス事業者は、普段から結構収支ぎりぎり経営されており、さらにコロナで収入が2割3割減になっている。ほとんどのバス事業者は都市間の高速バスが収入の柱で、路線バスはほぼ赤字という状況である。今回のレインボーバスの議題について、レインボーバスだけではなく一

般の路線バスの乗客も増やさないと、赤字が続き、路線バスも減便になるうえ、運賃の見直しも議論しないといけなくなるので、一般の路線バスの利用促進の検討が必要であると思う。参考資料1のレインボーバスの現状で、平成30年の運行経費が2180万円で、利用者数で割ると、大体、1人当たり運賃が340、350円ぐらいになるが、市民の皆さんは、そこを100円で乗れるという恩恵を受けているということのを頭の片隅に入れて頂き、この差額は全て、市の補助で賄っているということのを思っただきたいと思う。

柳原議長 交通事業者や運輸局によると、現状として、バス事業者は結構厳しい状況にあり、減便などが行われると車が運転できない方にかかなりの影響が出る。その一方で、市が全額補助すると、市の財政を圧迫し、かなり厳しい財政状況に陥る。本日は、レインボーバスをどうするかだけでなく、レインボーバスを取り巻く公共交通の環境、特に、富田林市の公共交通環境が現状どうなっているのか、また市民の方々の現在の生活、特に、車を運転できない方の生活について、共有できたかと思う。

次回以降は、具体的にレインボーバスに関して検討していただくことになる。

美馬副会長 田中委員の意見について、不動ヶ丘町は滝谷不動駅から軽四1台で交通手段を自主運営していると思うが、そこに運行の応援を依頼することはできないのか。

田中委員 検討したが、距離がかなりあるので出来なかった。以前は、「シニアおつかい便」という不動ヶ丘町のものと同様のものを、施設の車両を使用して、地域住民も同乗する方法で運営していたが、コロナが蔓延したため、施設の利用者と私達の地域の方が同乗することができなくなり、止められた。実際、買い物の問題については移動スーパーが週2回来ることになったので解消したが、とにかく坂がきつく、しんどい時は500mもない距離の病院へ行く時でも、タクシーを呼ばないと行けない状況の地域である。

地域のボランティアで車を運営しようと試みたが、免許返納された方が多く、また、近年は70～75才までお勤めされているので、その後、車を運転しようにも、もう返納する時期が来ているのをお願いするのはちょっと厳しいということもあり、今、辛うじて少数のボランティアの方で病院とかへ運転してもらっている状況である。

7～8人乗れるような車両で、バス会社が安価で運行してくれれば、とても助かる。普通のタクシーだと、1人だけのために来てもらうのは気を遣うし、かといって住民で交通手段を運行するとなると、そのための

講習を受講する必要があるのと、平均年齢が83歳であることを考慮すると、送迎の運転を敬遠される方が結構多いため、結局、諦めざるを得なかった。

美馬副会長 路線バスとタクシーの既存の運送手段に一定の金額を補助した市があるという情報を耳にしたが、レインボーバスも、市の補助金と運賃収入を入れると2000万以上になることから、その金額に1000万追加すると、同様の補助ができると思う。

柳原議長 先ほどの不動ヶ丘地区の意見について、交通会議でも議論していた交通空白地帯で、高齢住民の移動手段もないため、地域の方が運転手となって送迎をする取り組みをしており、市からも色々と応援をしていた。このような事例を先ほど意見のあった地域で取り組んでみてはどうかということについて、車を運転できる方がなかなか見つからないなど、地域全体が高齢化しており、全ての地域での助け合い活動は難しいという現状がある。

それに対して、他の自治体では、市からタクシーチケットを配る方法での補助を行うところもある。例えば、河内長野市や千早赤阪村でも補助をしており、千早赤阪村では、1回500円、月に2回までで、年間24回使えるタクシーチケットを配布するというようなことを行っている。千早赤阪村では村外へ出かける方が多いので、村内でバスを運行させるよりも、タクシー補助を行うほうが合理的であるという考え方である。タクシーチケットは他の自治体でもされているので、今後、事例等があれば紹介しつつ、検討してもいいかと思う。市の人口規模によっては、非常に財源が必要とすることもあるので、どれがいいかという判断は難しい。

本日は、現状の課題といったこれまでの経緯等を共有することが、第1回目の会議の目的であった。

第2回目では、具体的にレインボーバスをどうしていくか議論していく。

以上