

- 部会の設置について

- 部会での検討事項（案）

- ①はっぴいバス・東部バスの運賃について

- ②交通空白の解消に向けた施策の検討について

部会の設置について①

部会について

○長岡京市公共交通に関する条例施行規則
第6条 会長は、地域公共交通に関する専門
の事項を調査し、協議を行うために必要が
あると認めるときは、協議会に部会を置く
ことができる。

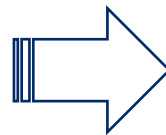
過去には、
・はっぴいバス
・東部バス
・路線再編
・運賃改定
といった事項について
部会で検討した経緯も
あり。



コミュニティバスをテーマとした部会を、令和7年度より設置。

テーマ	具体的な検討事項（例）
交通まちづくりとはっぴいバス	・現状の課題、改善点 ・利用促進の取組み ・サービスのあり方、向上 ・ルート・ダイヤについて ・評価指標について 等

直近の内容では、
・バス停の移設
・運行間隔の見直し
といった事項も検討の対象に。



専門性の高い調査事項等については、必要に応じ委託業務等による調査・分析等も検討。

➡令和7年度は現状の整理を行われ、報告された。

部会の設置について②

令和7年度に引き続きコミュニティバスをテーマとした部会を設置。

○長岡京市地域公共交通に関する条例施行規則（抄）

第6条 会長は、地域公共交通に関する専門の事項を調査し、協議を行うために必要があると認めるときは、協議会に部会を置くことができる。

2 部会は、**会長が指名する委員**及び次条に規定する部会専任委員をもって組織する。

3 部会に部会長を置き、部会長は、**会長が指名**する。

部会委員の構成（案）

構成委員	人数
住民・利用者の代表	5名
交通事業者	2名
長岡京市	1名

※検討内容に応じ、部会委員でない協議会委員の方にオブザーバーとしてご出席をお願いする場合があります。

➡部会で協議した内容は、今後の協議会で報告を予定。

- 部会の設置について

- **部会での検討事項（案）**

①はっぴいバス・東部バスの運賃について

②交通空白の解消に向けた施策の検討について

部会での検討事項（案）

①はっぴいバス・東部バスの運賃について

1.令和7年度の検討

2.はっぴいバス・東部バスの現状

3.令和8年度 部会での検討事項（案）

令和7年度の検討①

＜第9回地域公共交通協議会資料より＞

令和7年度部会での検討①評価指標について

現状

- ・「空白地の解消」「多様な世代の外出支援」「利用状況」「収支率（参考）」の評価を実施し事業の成果を判断

部会での整理、意見

- ・事業が続く中で運行内容や実績が変化してきている。
- ・事業の目的と現状を踏まえた、できるだけ明確な指標や目標値の設定が望ましい。既に目標値を達成しているものもある。
- ・改めて、どのような役割や効果を事業の目標とするか。それにより指標も明確になる。
- ・他市では達成状況により事業の見直しを設定している事例もある。
- ・収支率は参考指標ではあるが、どの程度のバランスを考えるか。

協議結果

➡改めて現在の事業の考え方や実態にマッチする評価指標や目標値設定の再整理・再検討が望ましい。

今後の検討事項（案）

- ・指標の項目の検討
- ・目標値の見直し
- ・達成状況による事業見直しの設定 等

令和7年度の検討②

<第9回地域公共交通協議会資料より>

令和7年度部会での検討④利用者増の取組みについて

現状

- ・ 令和4年6月より3ルートに拡大
- ・ 乗客数は2年連続で過去最高を更新
- ・ 利用の多い停留所の傾向あり、済生会病院の乗降数も増加傾向

部会での整理、意見

- ・ 京都済生会病院利用の運賃無料化は大きな利用がある。病院負担だが病院側にもメリットがある。
- ・ 病院以外にも商業施設・学校・企業等との連携可能性は
- ・ 西の京バス停移設による利便性向上の事例
- ・ 単なる便数増等のバスによる運行拡大は課題が大きい
- ・ 路線バスの乗客を奪うようでは本末転倒、運賃の不均衡の問題
- ・ 効率を求める風潮、利用者の意識付けも重要

協議結果

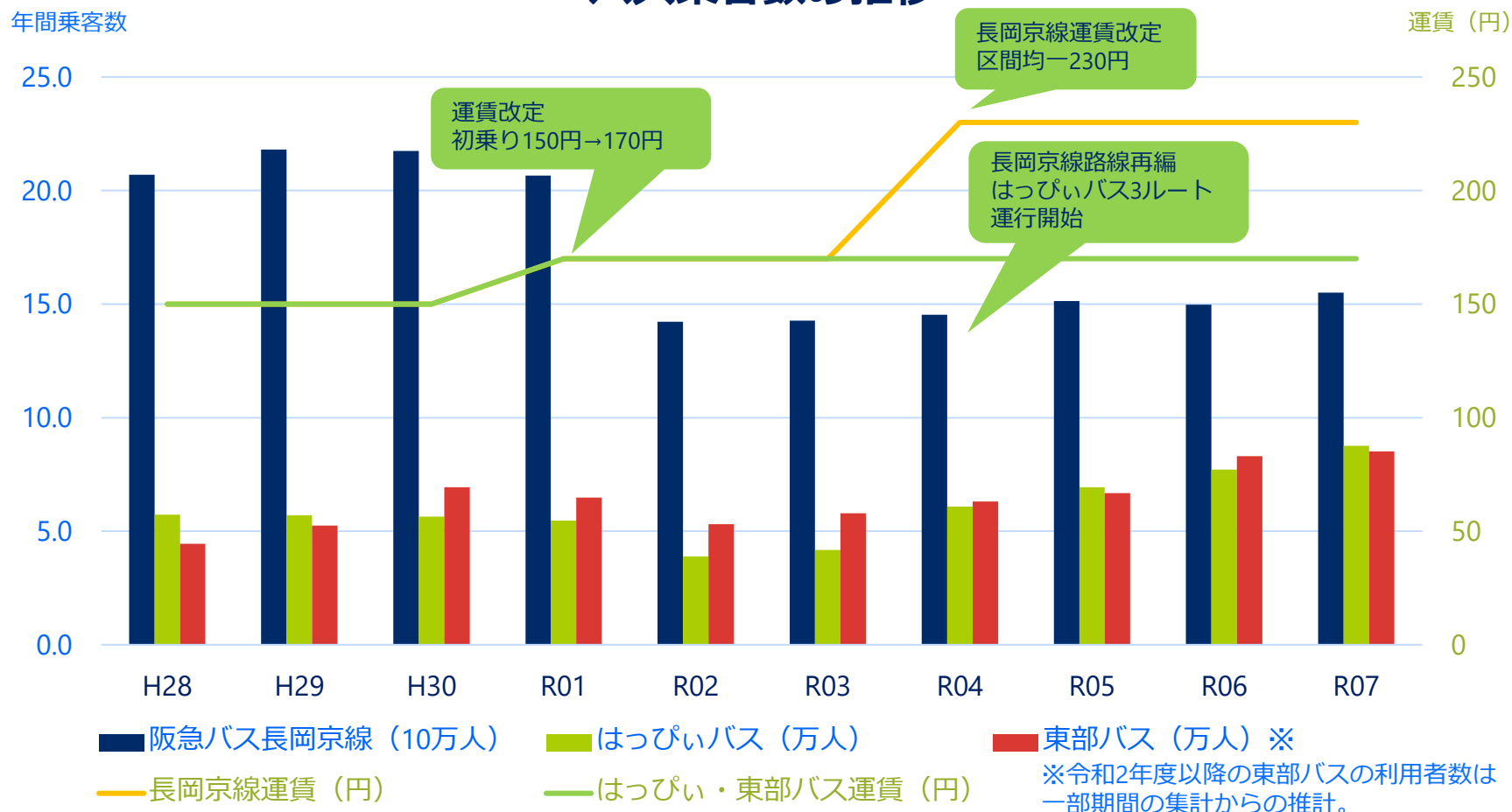
➡これまでの取組みや他地域の事例等、利用者増につながる取組みについて引き続き検討を。

今後の検討事項（案）

- ・ 利便性の向上
- ・ 他の事業所等との連携の可能性
- ・ 意識付けの取組み（モビリティ・マネジメント） 等

はっぴいバス・東部バスの現状①

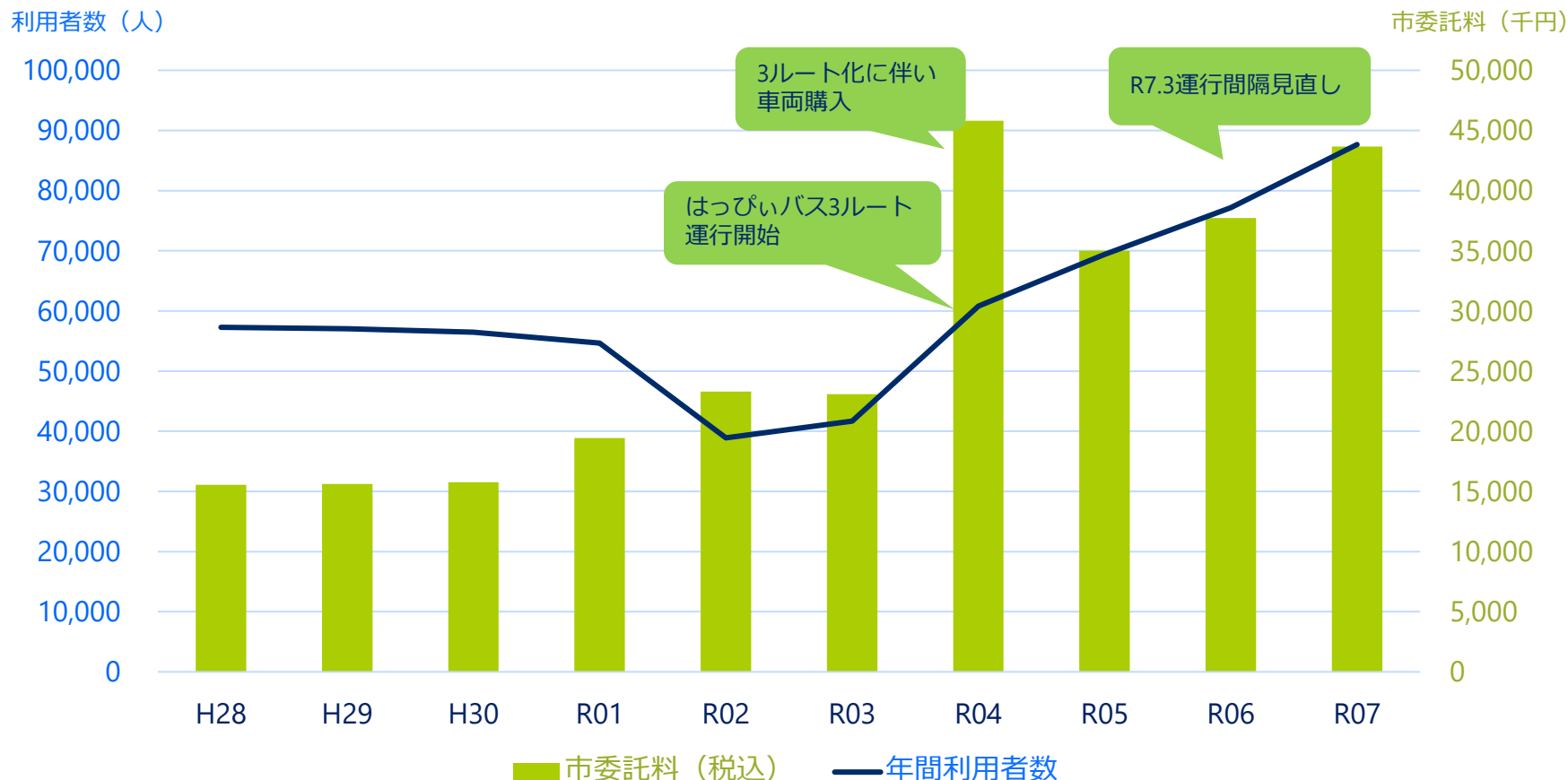
バス乗客数の推移



➡令和4年6月より、長岡京線とはっぴいバス・東部バスの運賃には差がある。
直近の利用者数は、長岡京線はコロナ禍以前の3/4程度、はっぴいバス・東部バスはコロナ禍前より増加している。

はっぴいバス・東部バスの現状②

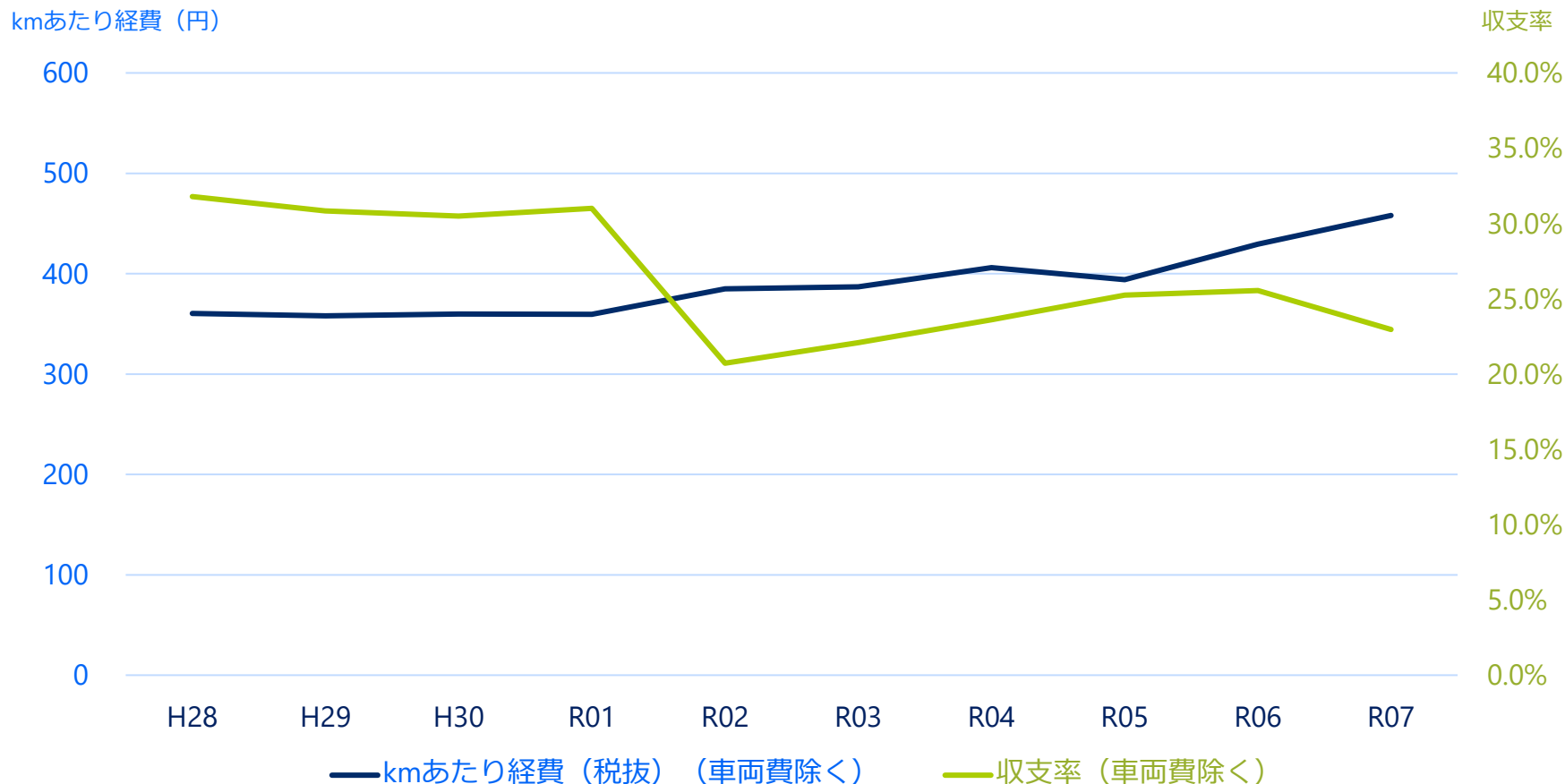
はっぴいバスの利用者数と公費負担額の推移



➡3ルート化以降、利用者数は増加を続けており、令和7年度は過去最大の利用となった。運行の拡大も含め、公費による負担額も年々上昇している。

はっぴいバス・東部バスの現状③

はっぴいバスの運行経費と収支率の推移



➡燃料費の上昇や人材確保のための待遇改善等、運行に要する経費は年々上昇傾向にあり、利用者数は増加しているものの収支率は下降に転じている。

はっぴいバス・東部バスの現状④

東部バスの利用者数と公費負担額の推移

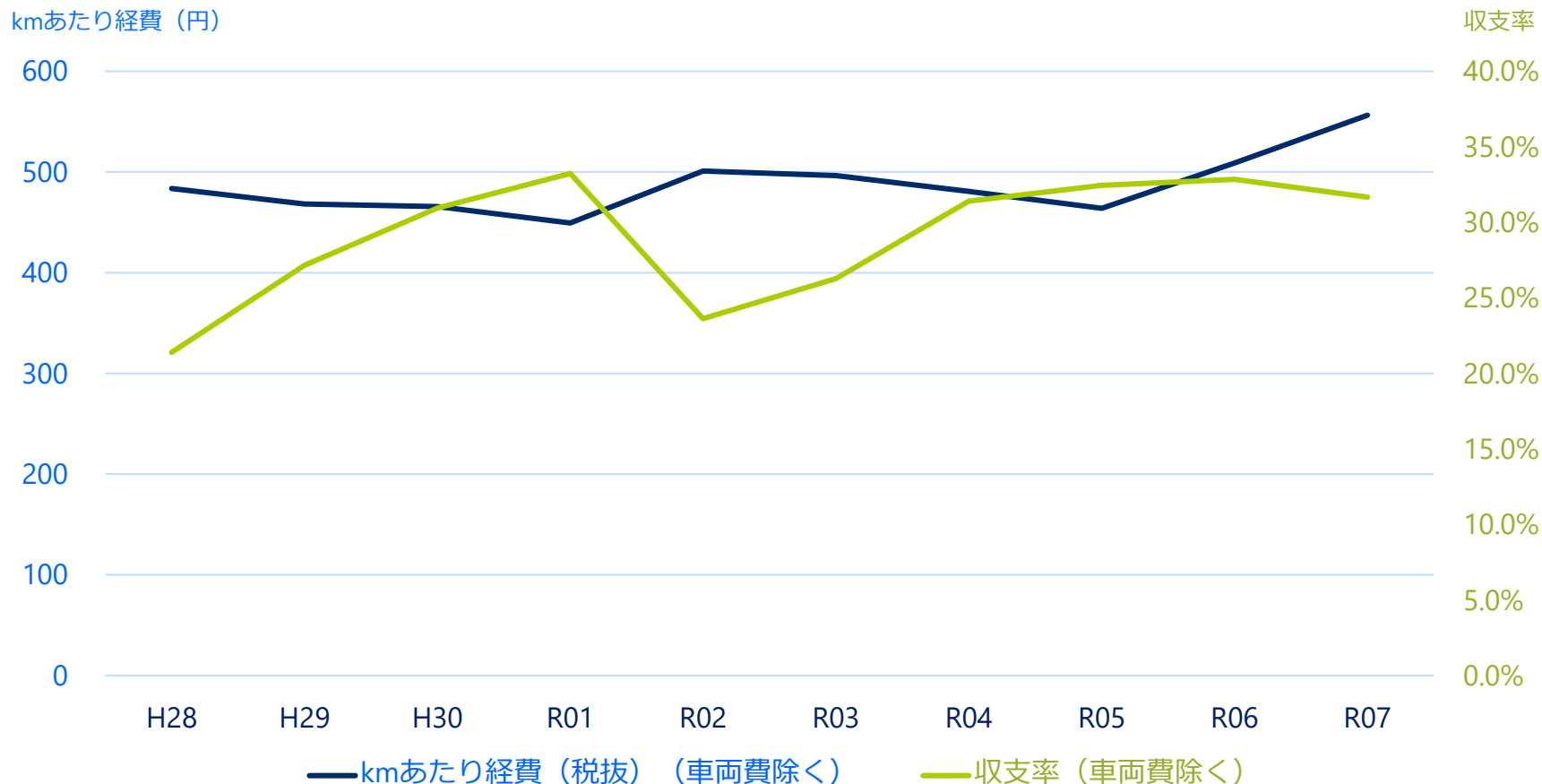


※令和2年度以降の東部バスの利用者数は一部期間の集計からの推計。

➡利用者数は増加傾向にあり、令和7年度は過去最大の利用となった。経費も上昇しており、公費による負担額も年々上昇している。

はっぴいバス・東部バスの現状⑤

東部バスの運行経費と収支率の推移



➡燃料費の上昇や人材確保のための待遇改善等、運行に要する経費は年々上昇傾向にあり、利用者数は増加しているものの収支率は下降に転じている。

はっぴいバス・東部バスの現状⑥

はっぴいバス・東部バスのR7実績データより 参考値

	はっぴいバス	東部バス
年間運行便数	6,288便	6,552便
年間運行距離	約9万9千km	約6万8千km
1便あたり利用者数	13.9人	9.5人
1kmあたり利用者数	0.9人	1.3人
1人あたり運賃収入（税抜）	119円	141円
1人あたり経費（税抜）	572円	483円
1便あたり経費（税抜）	7,972円	6,273円
グランドパス利用者数（R6）	10,376人	7,834人

※東部バスの利用者数は一部期間の集計に基づく。

令和8年度 部会での検討事項（案）

現状

- ・ はっぴいバス・東部バスの運賃は令和元年より変わっておらず、路線バスと差がある。
- ・ 路線バスの利用者数は、コロナ禍を機に以前の3/4程度で推移している。
- ・ はっぴいバス・東部バスの利用者数はコロナ禍前より増加している。
- ・ 運行にかかる経費は上昇を続けている。燃料費の上昇や運転士確保のための待遇改善等、今後も上昇の見通し。
- ・ 公費負担は増加しており、収支率も下降に転じている。
- ・ 事業評価の指標としては、収支率は参考値として数値を把握し、目標値は設定していない。

課題

- ・ 均一エリア内での運賃の差、路線バスとの競合のおそれ
- ・ 運行経費の上昇への対応、公費負担と事業の継続性
- ・ 適正な運賃負担のあり方、収支率の考え方



検討方針

はっぴいバス・東部バスについて、現状を踏まえ、運賃のあり方を整理する。

令和8年度 部会での検討事項（案）

検討事項①はっぴいバス・東部バスの運賃について

主な検討内容 （案）

- ・ 運賃設定のあり方、考え方を整理。運賃の見直しを含めた具体化。
- ・ 評価指標も併せて整理。運行の目的と負担のあり方。
- ・ 事業評価における設定、収支率の考え方。
- ・ 区間均一エリアにおける運賃。
- ・ 民間事業との競合の視点。既存サービスへの影響を考慮。
- ・ 事業の継続性の視点。
- ・ 経費の上昇、人材の確保の必要性。
- ・ 今後の経費上昇の見通し。事業費とのバランス。
- ・ 利用実態の把握。ODデータ、需要に合った運行か。
- ・ 回数券、補助金等、負担軽減や利用促進施策の展開。
等

②交通空白の解消に向けた施策の検討について

1.令和7年度の検討

2.交通空白の解消に向けて

3.令和8年度 部会での検討事項（案）

令和7年度の検討①

<第9回地域公共交通協議会資料より>

令和7年度部会での検討③サービス拡充の可能性について

現状

- ・マイクロバス3ルート×8便/日、月～金の運行
- ・交通空白地を中心に住宅地と駅・病院間をつなぐ運行
- ・乗客数は増加傾向にある

部会での整理、意見

- ・残っている空白地や運行のない時間帯の検討、バス停のない地域からの運行の要望もある。
- ・必要性については、既存サービスへの影響等も含め要検討。輸送実績等から移動需要の把握を。祝日の利用は平日の半分。
- ・バス停の方の移設により拡充につながった西の京バス停の好事例。
- ・施設・学校・企業等他の輸送資源との連携可能性は。
- ・運転士不足や目一杯のダイヤ、経路の問題等、バスの運行拡大は課題が大きい状況。
- ・タクシー活用の可能性。他市では実証運行しつつ課題もある

協議結果

➡サービス拡充の必要性や可能性について、様々な角度から引き続き検討を。

今後の検討事項（案）

- ・空白地や未運行地域、運行のない時間帯や土日のカバー可能性
- ・他の輸送資源の活用可能性 等

令和7年度の検討②

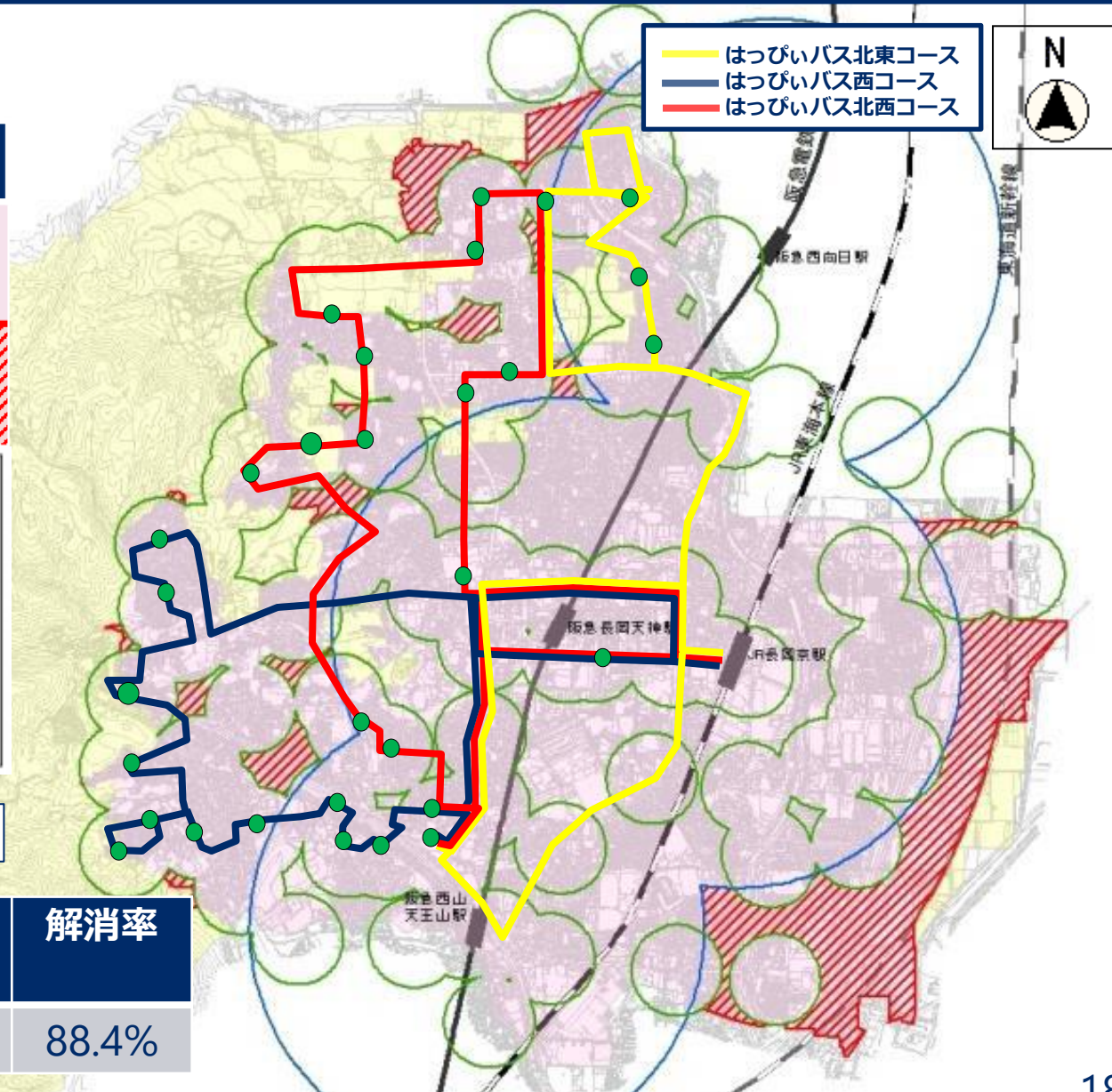
<第9回地域公共交通協議会資料より>

バス	200m未満	200m以上
1km未満	公共交通 利便地域	
1km以上		公共交通 空白地域

- バス停留所_200m 勢圏
- 鉄道駅_1km 勢圏
- 市街化区域
- 市街化調整区域

はっぴいバス単独の停留所：●

市街化区域 面積	公共交通 空白地域面積	解消率
958ha	111ha	88.4%



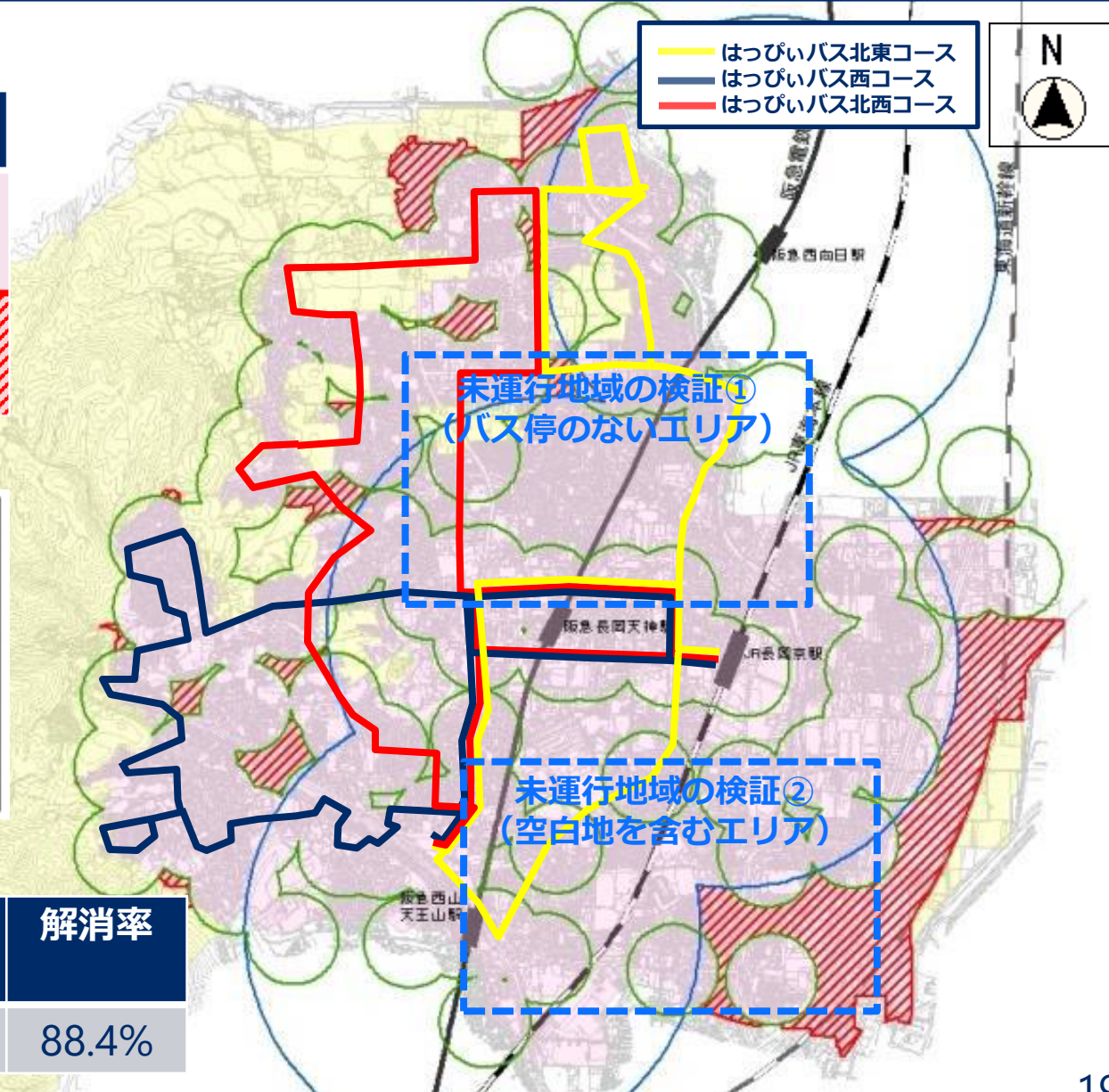
令和7年度の検討③

<第9回地域公共交通協議会資料より>

バス 駅	200m未満	200m以上
1km未満	公共交通 利便地域	
1km以上		公共交通 空白地域

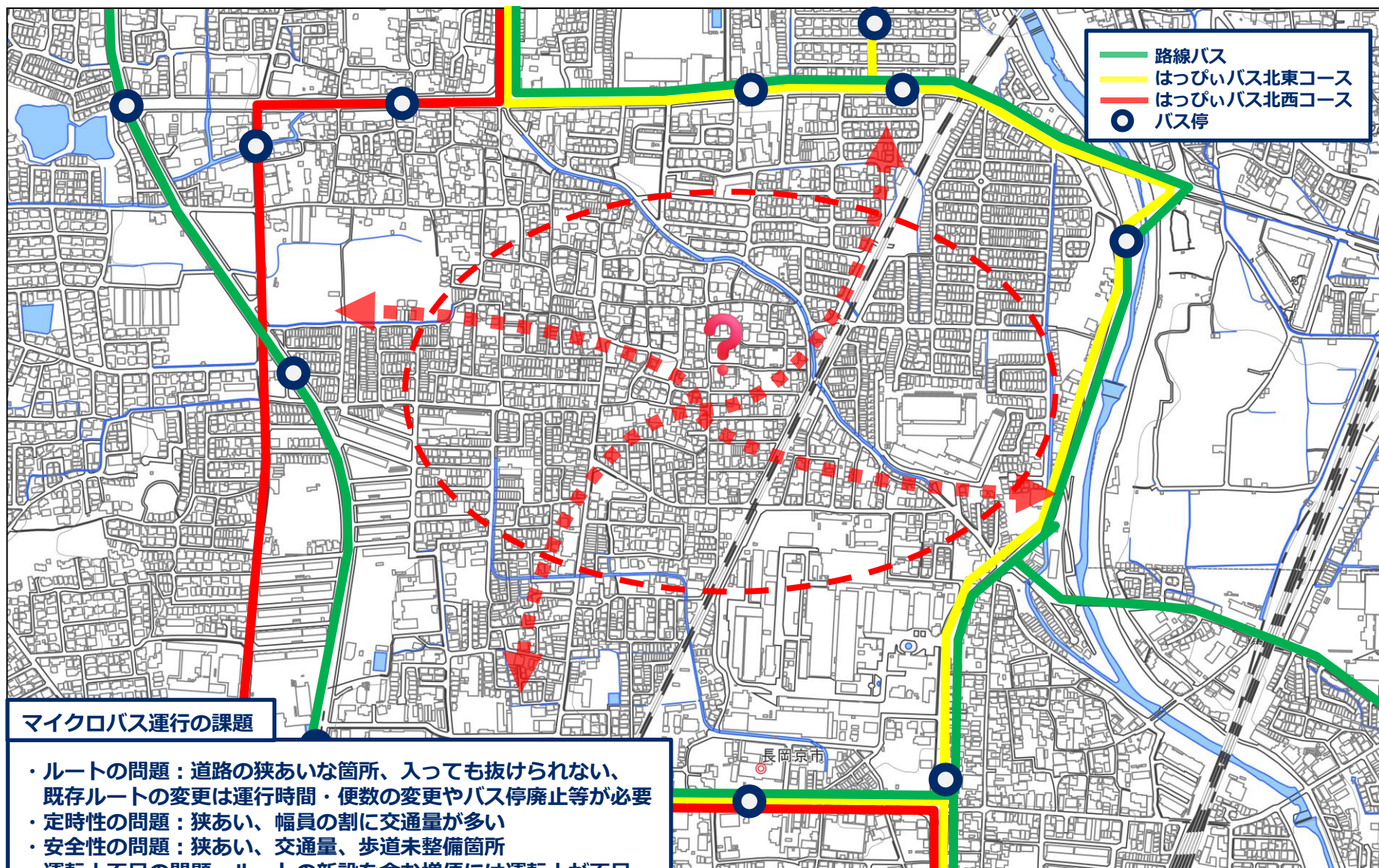
	バス停留所_200m 勢圏
	鉄道駅_1km 勢圏
	市街化区域
	市街化調整区域

市街化区域 面積	公共交通 空白地域面積	解消率
958ha	111ha	88.4%



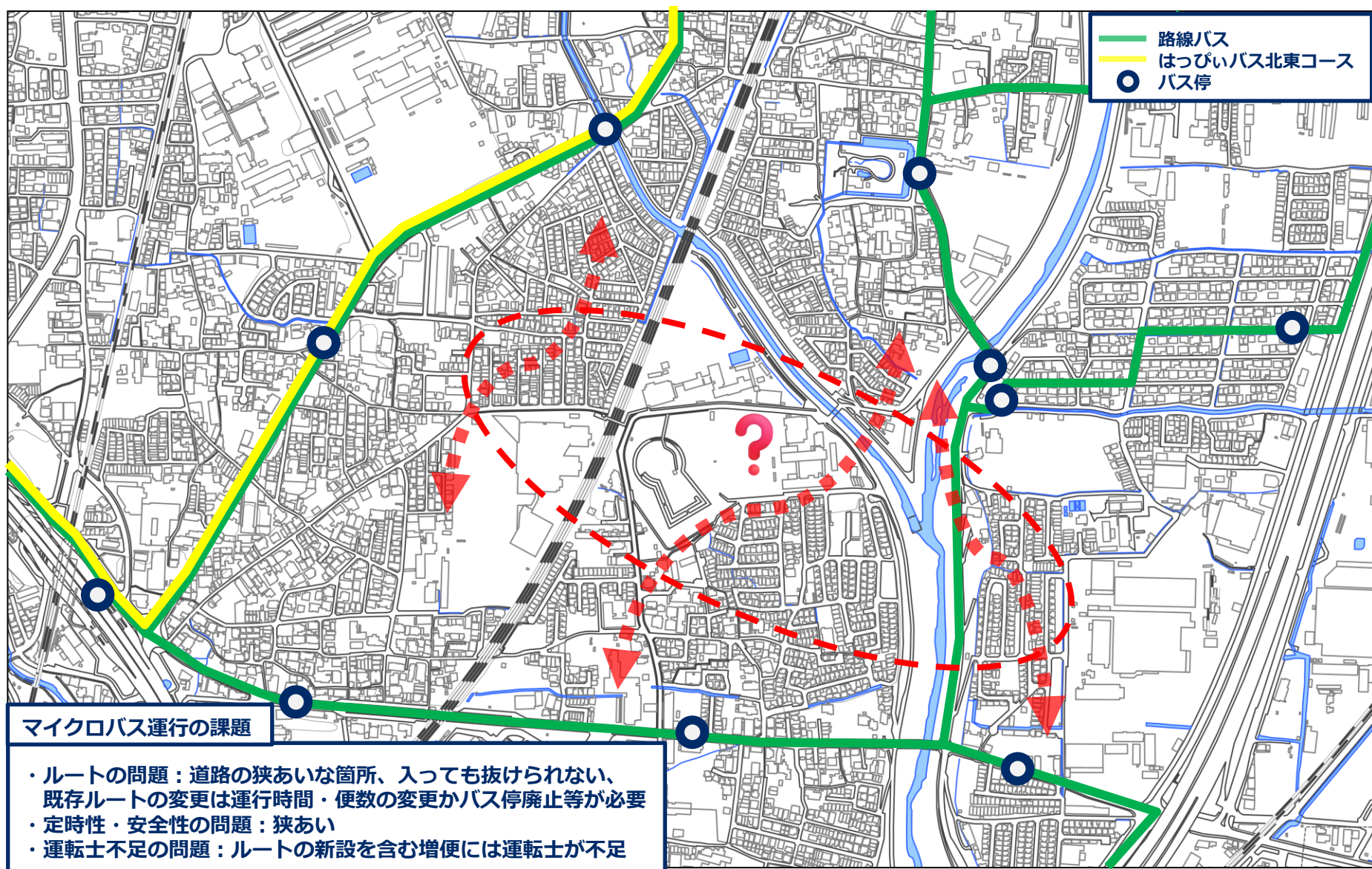
令和7年度の検討④

<第9回地域公共交通協議会資料より>



令和7年度の検討⑤

<第9回地域公共交通協議会資料より>



令和7年度の検討⑥

<第9回地域公共交通協議会資料より>

京都タクシー業務センター

Press Release



一般社団法人
京都府タクシー協会

令和7年10月17日

京都駅⇄高台寺・清水

【問い合わせ先】

一般社団法人 京都府タクシー協会
TEL:075-691-6518 (担当: 藤原/白根)
京都タクシー業務センター
TEL:075-672-1110 (担当: 近藤/三栖)

秋の観光シーズンにおける京都駅混雑緩和に向けた取組

～ 乗り場にできる待機列を改善するために ～

本格的な秋の観光シーズンを迎え、京都を訪れる国内外の観光客も増加傾向にあります。ゲートウェイの京都駅では、新幹線や関西国際空港からの鉄道到着直後に、観光客等がタクシー乗り場に列をなす状況にあります。

京都府タクシー協会(会長 筒井 基好)と京都タクシー業務センター(代表幹事 筒井 基好)では、京都駅からのタクシー利用にあたり乗り場にできる待機列の改善と利便性の向上に向けて、これまでの運賃額の見直し等も行い、下記の取組を実施します。

1. 「高台寺・清水シャトル」運行と事業概要

乗合タクシー(高台寺・清水シャトル)の実証運行を開始します。

乗合タクシーの運行によって、少人数で乗車していた旅客の需要を取りまとめることで効率的な輸送を図るとともに、乗り場にできる列を改善する取組です。

【概要】JR 京都駅烏丸口と高台寺駐車場を発着とする乗合タクシー実証運行
(道路運送法第21条に基づく乗合許可、使用車両は定員6名以上の車両)

【実施日時】令和7年11月1日～11月30日(12日間)10時～15時台(20分毎)

【運賃等】一人500円、キャッシュレス対応

【運行事業者】7社 (株)モビリティネクスト、京都第一交通(株)、京都アサヒタクシー(株)、都タクシー(株)、ひがし都交通(株)、彌栄自動車(株)、(株)キャビック

※令和7年10月6日付け 近畿運輸局長 許可

※ 運賃額の見直し「800円 → 500円」

令和6年GW・秋、本年春は、大人800円(子供半額)で運行していましたが、「一人500円」に変更しています。

2. 入構車両の一時的な規制緩和

京都駅烏丸口乗り場において、入構車両は従来JRの許可があり4色の自主規制により4日ごとの入構となっておりますが、車両の待機列が3列未満の場合に色の制限を設

京都駅⇄高台寺・清水寺・八坂神社方面へお越しの方へ 定額乗合タクシー運行のお知らせ

Shared Shuttle Service Announcement



京都駅から高台寺駐車場までの定額乗合タクシーです。高台寺は、清水寺や八坂神社への観光にも便利な場所です。

■運賃：お1人様片道 500円

- 運行日：11/1(土)～11/30(日) ※土日祝のみ運行
- 支払方法：現金・キャッシュレス決済
- 運行時間：
 - ・京都駅烏丸口タクシー乗り場発 10:00AM～15:00PM
 - ・高台寺駐車場発 10:30AM～15:30PM
- 所要時間：片道約20分
- 運行間隔：約20分(各乗り場ごと)

※予約制ではありませんので、直接乗り場へお越しください。

Fixed-rate shared shuttle service between Kyoto Station and Kodai-ji Temple opens in operation. Kodai-ji Temple is also conveniently located for sightseeing to Kiyomizu-dera Temple and Yasaka Shrine.

■Fare: Adult (Age 12 and over) 500yen- One Way

Child (Age 3 to 11) 500yen- One Way

■Payment Method: Cash-Cashless payment

■Operation Date:

November 1st(Sat.) to November 30th(Sun.)

*Weekends and holidays only

■Operating Hours:

Kyoto Station Karasuma Exit Departure

AM 10:00～PM 3:00

Kodai-ji Temple Parking Departure

AM 10:30～PM 3:30

■Driving Time: About 20 minutes

■Departure Time: Every 20 minutes(For each shuttle stop)

※No need to make a reservation. Please come to the shuttle stop directly.

这是从京都站到高台寺停车场的定额共享出租车。从高台寺去清水寺和八坂神社观光也很方便。

■车费：成人(12岁初中生以上)1人单程500日元
儿童(3岁至小学6年级以下)1人单程500日元

■支付：现金・无现金

■运行日期：

2025年11月1日～11月30日仅限周六、周日及其它法定节假日

■运行时间：

京都站乌丸口出租车站出发 上午10:00～下午3:00

高台寺停车场出发 上午10:30～下午3:30

■车程时间：单程约20分钟

교토역에서 고다이지 주차장까지 정액승한 셔틀입니다. 고다이지에서는 기요미즈데라나 야사카 신사에 관광에도 편리합니다.

■요금：어른(중학생(12세) 이상) 편도500원

어린이(초등학교(3세) 이상) 편도500원

■결제 방법：현금·캐시리스 결제

■운행일：11/1(토)～11/30(일) ※토, 일, 공휴일만

■운행시간：

교토역 카라스마구치 택시 승강장 오전 10:00～오후 3:00

고다이지 주차장 오전 10:30～오후 3:30

■소요시간：편도 약 20분

交通空白の解消に向けて①

<国土交通省資料>

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針2026(概要) 国土交通省

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、集中対策期間（令和7～9年度）での解消に着手すべく、取組を深化。「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用し、全国的な取組を加速化。
- 「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援。その際、地域公共交通は生活交通としての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として一体的に推進するほか、自動運転等の新たな技術を活用。

(1)目の前の「交通空白」への対応



※加えて、未然防止が必要な地区(要モニタリング地区)については、当該地区を地域公共交通計画へ位置づけ、先手先手に対応



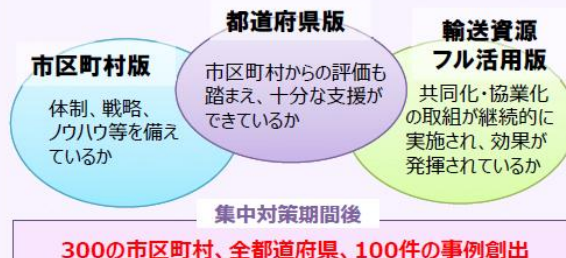
※加えて、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)については、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手に対応

(2)「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり

持続可能な体制づくり認定

- ①持続可能な体制整備を図る市区町村
- ②市区町村の牽引・伴走支援を行う都道府県
- ③共同化・協業化による効果的な取組

を国土交通省「交通空白」解消本部において評価し、認定（2026年度中に創設）



「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体支援（5本の矢）

地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援

官民連携、地域連携を促進する基盤整備

自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX（COMmmmons）等による先進技術導入の環境整備

観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

5

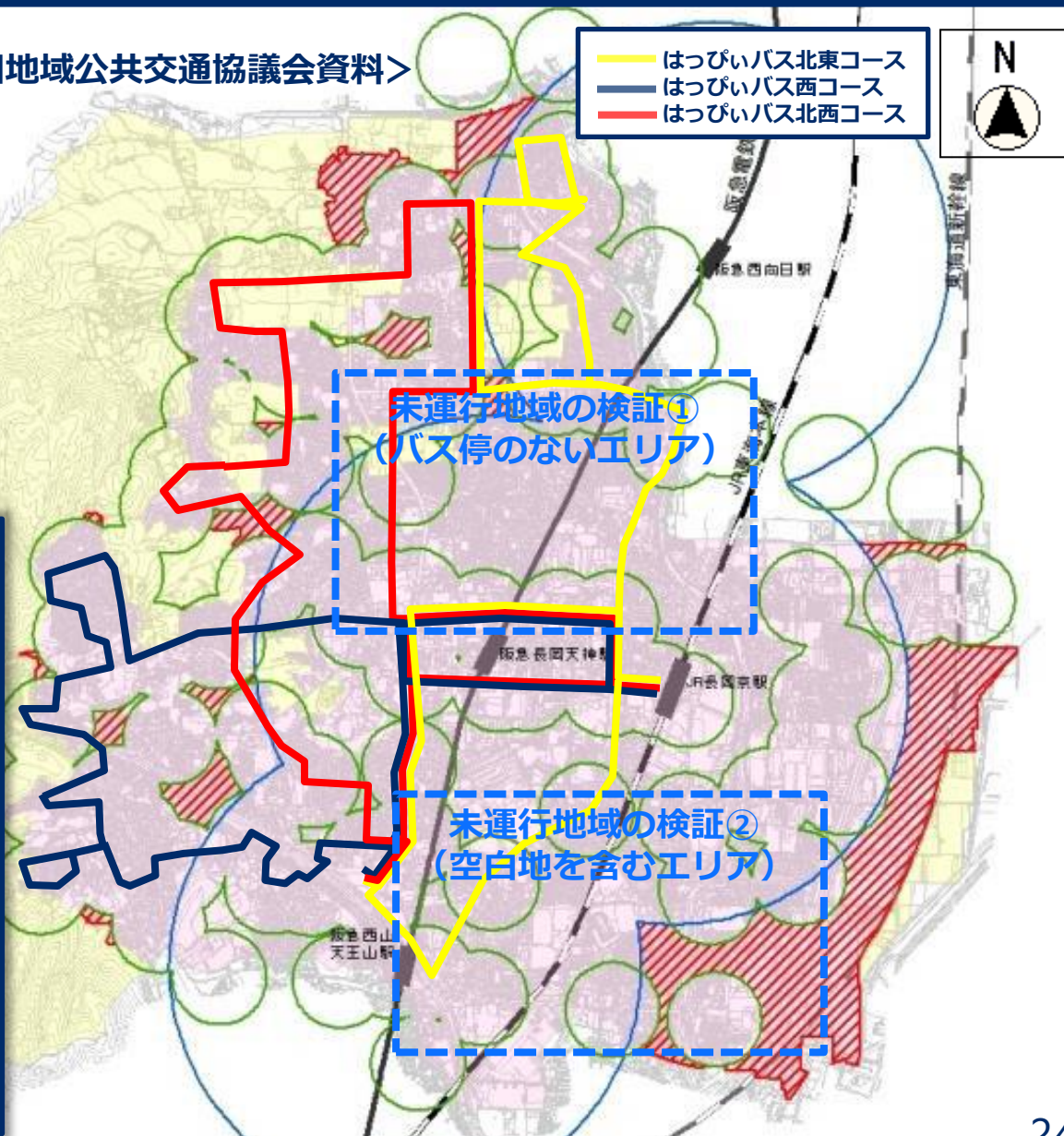
➡国をあげて「交通空白」解消へ向けた更なる取組みが推進されている。

交通空白の解消に向けて②

<第9回地域公共交通協議会資料>

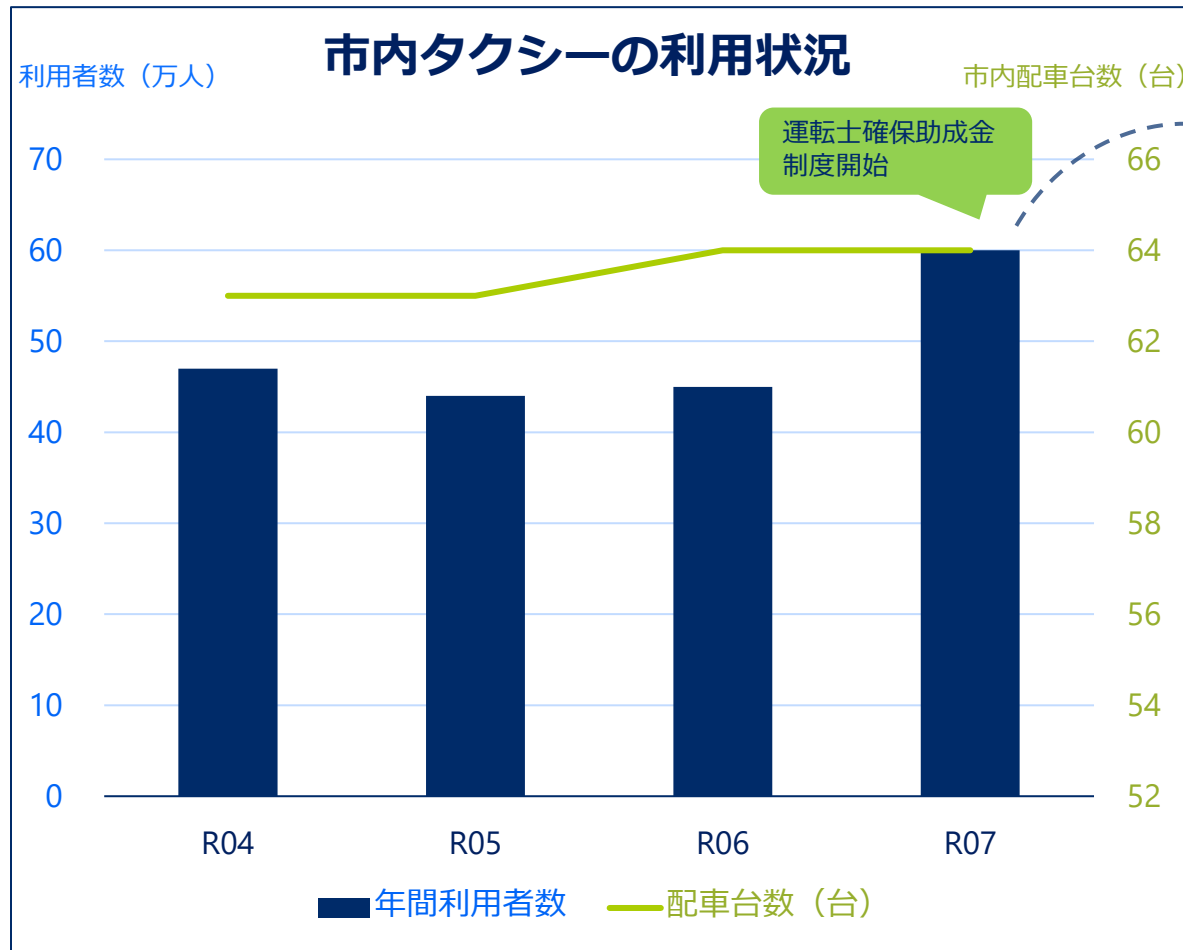
バス 駅	200m未満	200m以上
1km未満	公共交通 利便地域	
1km以上		公共交通 空白地域

- ・路線バスやコミュニティバスの運行により、一定のネットワークが構成されている
 - ・空白地域やバスの無い地域の移動需要、対策の必要性
 - ・バスの運行が困難な状況で実施できる取り組みの可能性
- ➡令和7年度に引き続き、ネットワークの補完へ向けた検討、取り組みの選択肢を



交通空白の解消に向けて③

<地域公共交通計画評価シートより>



1台あたり約781人/月

※参考：京都府タクシー協会資料
タクシー輸送実績（京都市域地区）

	令和8年4月実績
配置車両数	1,917台
輸送人員	1,259,680人
1台あたり	約657人

➡市内においては一定のタクシー利用がある。令和7年度のタクシー利用者数は前年度と比べ大きく増加している。

令和8年度 部会での検討事項（案）

現状

- ・ 既存の路線バスやコミュニティバスの運行により、一定の公共交通ネットワークが構成されている。
- ・ 残っている空白地や運行のない時間帯、バス停のない地域からの運行の要望等、更なる取り組みが求められている。
- ・ 一定の人口密度があるもののネットワークが薄い地域もみられる。
- ・ 現行のはっぴいバスは、今以上の運行拡大は課題が大きい状況。現状の運行の変更には、運行可能な経路の問題や既存バス停への影響、ダイヤへの影響は避けられず、ルートを新設するには運転士不足の問題がある。
- ・ 市内では一定のタクシー利用がある。活用の可能性。各地で様々な実証運行等が行われている。

課題

- ・ 空白地域やバスの無い地域等、更なる取り組みの必要性
- ・ バスによる今以上の運行拡大は課題が大きく非現実的
- ・ 交通空白の解消へ向けた新たな手段の模索



検討方針

昨年度の検討に引き続き、交通空白の解消へ向けた新たな取り組みの具体化を検討する。

令和8年度 部会での検討事項（案）

検討事項②交通空白の解消に向けた施策の検討について

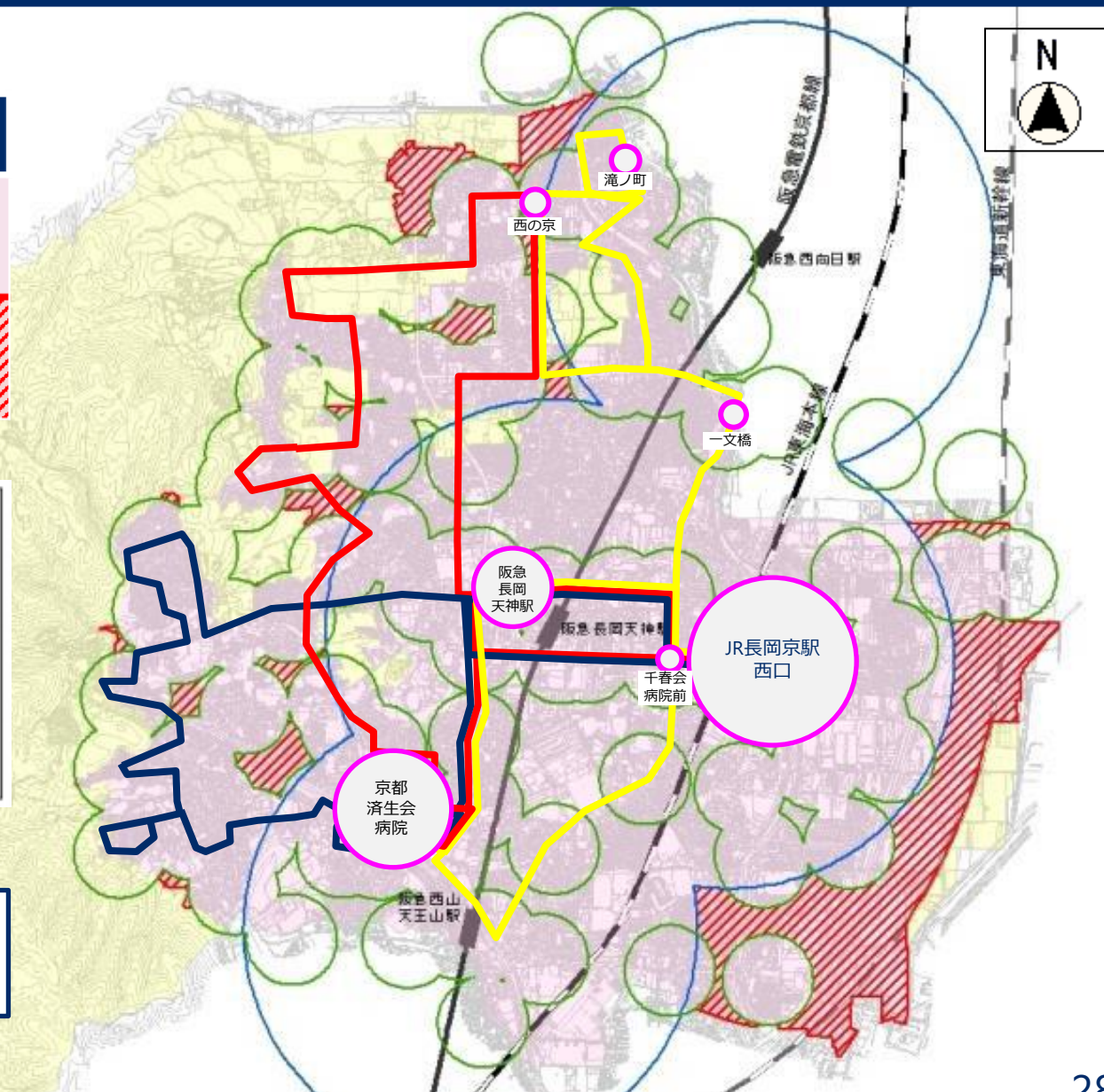
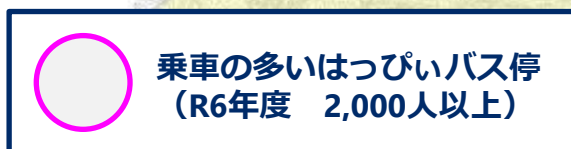
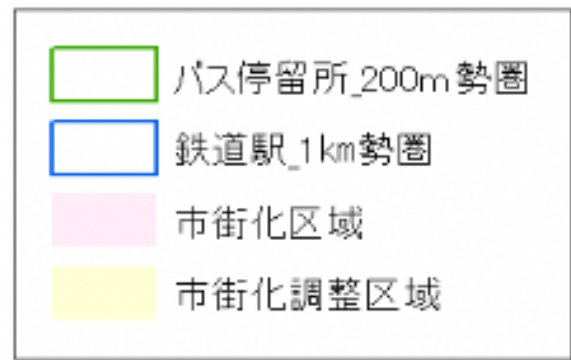
主な検討内容 （案）

- ・ 交通空白の解消に向けた、ネットワークを補完する具体的な施策案の検討。
 - ・ 対象地域の整理、空白地を中心に。
 - ・ 施策の目的の整理。既存施策を更に補完。
 - ・ 移動需要の把握、必要性の検討。地域の実態・需要に合うか、どのような移動を支援するのか。
 - ・ 民間事業との競合、既存サービスへの影響を考慮。
 - ・ 地域の輸送資源の活用可能性。
 - ・ 具体的な手段の検討。タクシー活用の可能性。
 - ・ 評価指標の検討。事業の目的と効果。適正な手段か。はっぴいバスの評価指標も参考に。
 - ・ 事業費の規模、利用者負担のあり方の検討。持続可能性。
- 等

参考：令和7年度の検討

<第9回地域公共交通協議会資料より>

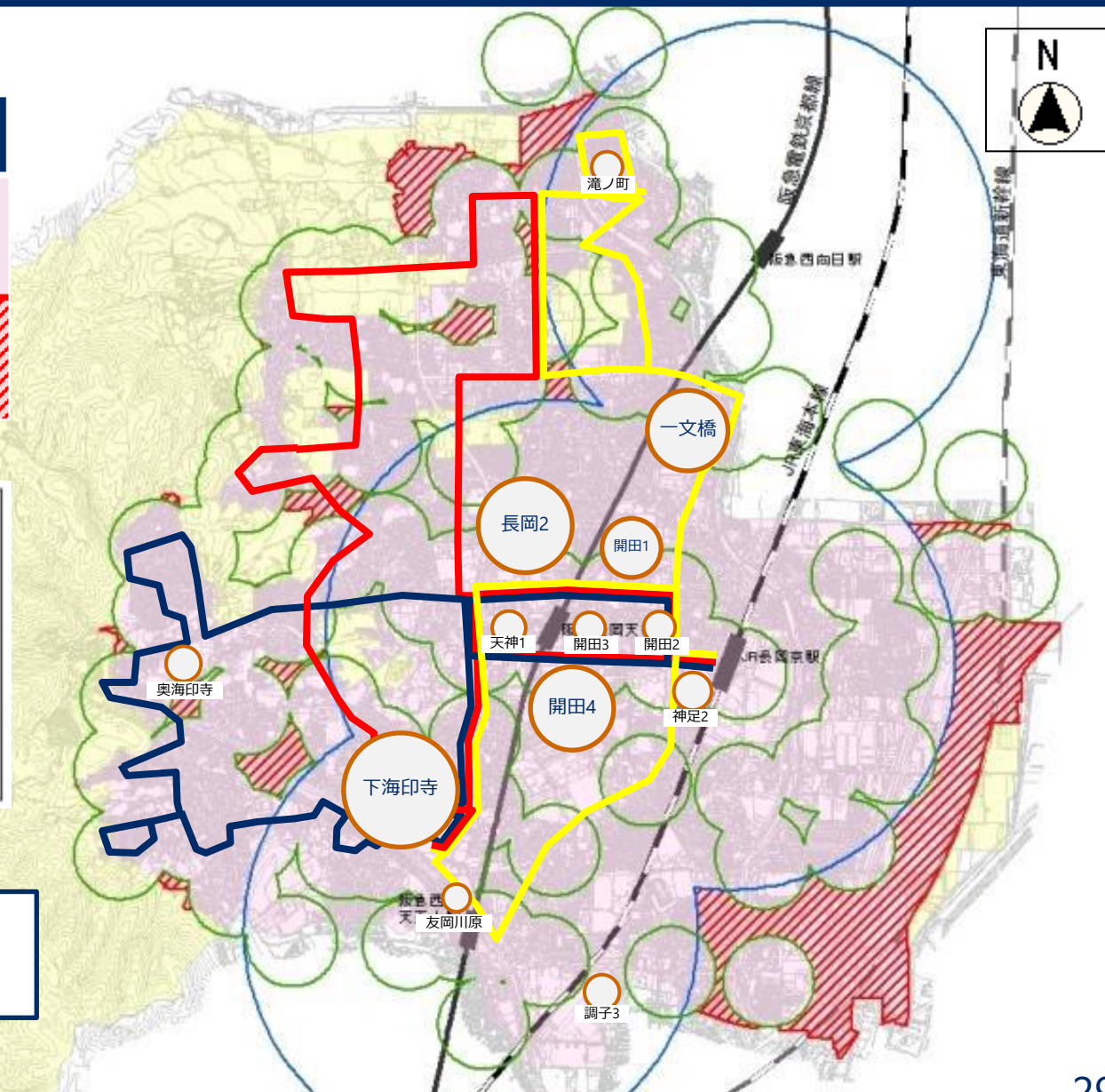
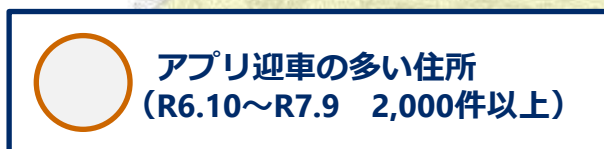
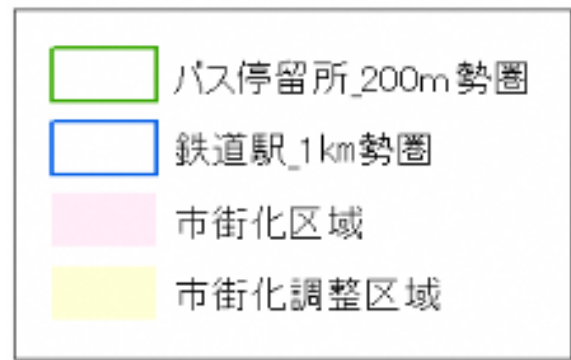
バス 駅	200m未満	200m以上
1km未満	公共交通 利便地域	
1km以上		公共交通 空白地域



参考：令和7年度の検討

<第9回地域公共交通協議会資料より>

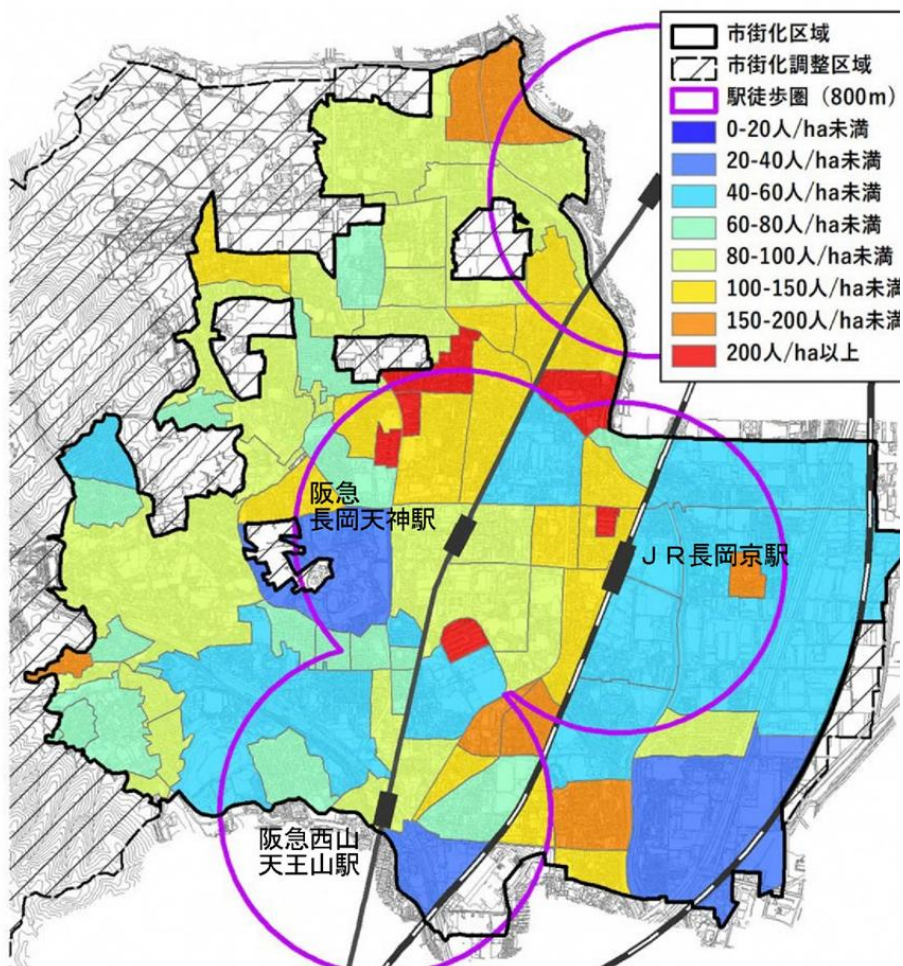
バス 駅	200m未満	200m以上
1km未満	公共交通 利便地域	
1km以上		公共交通 空白地域



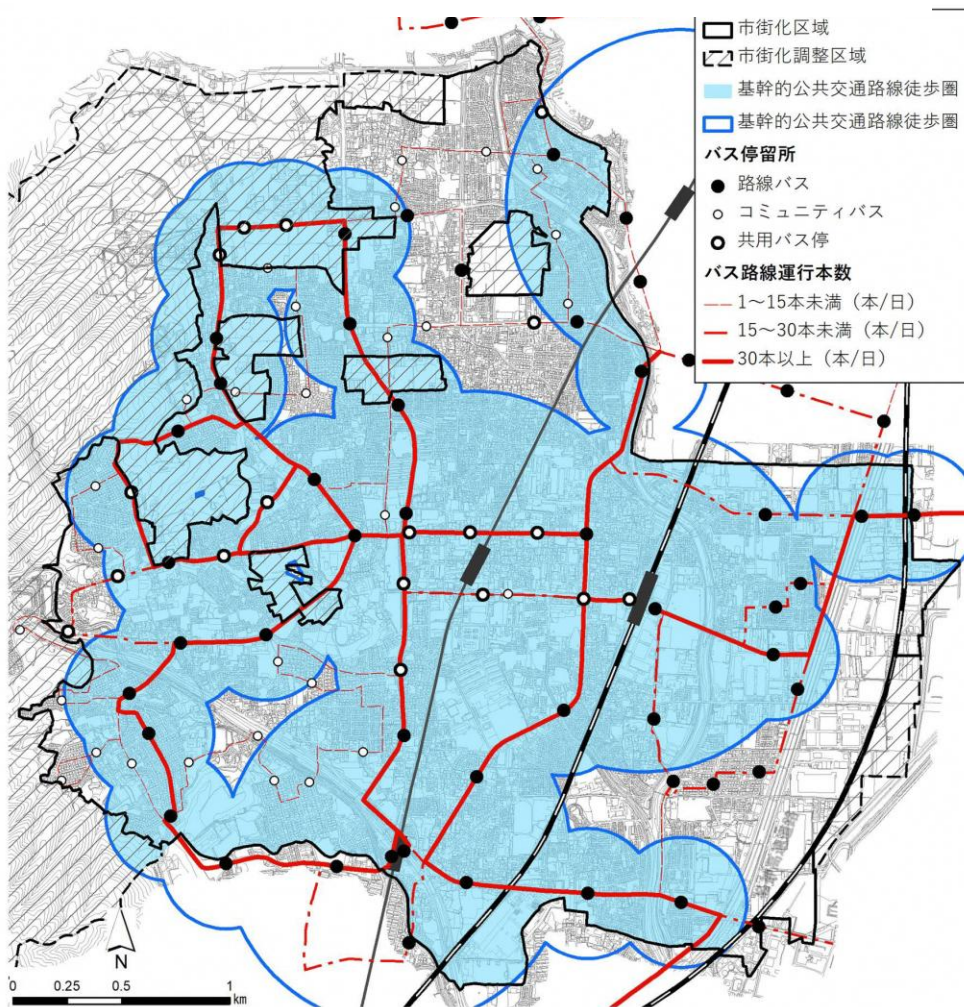
参考：交通空白の解消に向けて

＜長岡京市立地適正化計画より＞

■町丁目別の人口密度分布図（2020 年）



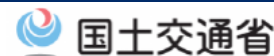
■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率及び平均人口密度



参考：交通空白の解消に向けて

<国土交通省資料：京田辺市事例>

【京都府京田辺市】公共交通リ★デザイン大作戦in京田辺



「交通空白」解消緊急対策事業

事業地域	京都府京田辺市	人口規模	小都市 (5万~10万人)	交通空白地区	市北部地域(松井、西八、東林、岡村、三野) 市南部地域(打田、高船、天王)
交通モード	乗合タクシー、 スクールバス(無償運送)	法的区分	道路運送法21条、 道路運送法の許可又は登録を要しない運送		

事業背景・課題

- 京田辺市北部では鉄道と路線バスが運行しているが、運転手不足によりバス事業者から令和8年度末に路線廃止・再編を行う通知があった
- 廃止予定路線は利用者が少ないため、代替交通として車両を小型化し、利用ニーズに応じた運行が可能な交通モードの導入を検討する
- また、市南部では路線バスが運行しているものの利用者が少なく、天王地区ではバス事業者から将来的な撤退に向けた協議の打診を受けた
- 南部地域で運行する市立普賢寺小学校への通学用スクールバスを活用し、登下校時の運行便への混乗により住民の移動手段を確保する

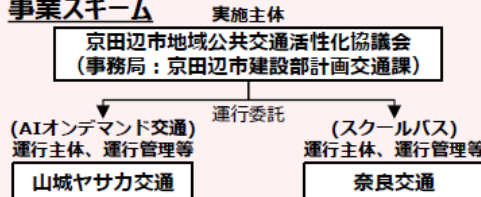
実施内容

市北部地域ではAIオンデマンド型の乗合タクシーを導入し、
市南部地域ではスクールバスへの地域住民の混乗を実施

運行形態	①区域運行(AIオンデマンド交通) ②路線定期運行(スクールバス混乗)
運行期間	①令和7年11月10日~令和8年2月10日 ②令和7年9月16日~12月12日
運行日	①毎日(12月29日~1月3日を除く) ②普賢寺小学校および幼稚園の開校日
運行時間	①9:00~18:00 ②7:45~16:20(登下校用の5便)
運賃	①1回100円/②無料
台数・定員	①2台・10人/②1台・5~15
予約方法	①アプリ、Web、電話/②予約不要



事業スキーム



運行実績・成果

利用状況

	①AIデマンド交通	②スクールバス混乗
利用者数	1,491人	24人(児童を除く)
運行日数	87日間 R7.11.10~R8.2.10	59日間 R7.9.16~R8.12.12

- ①周知の結果、登録数は目標値(エリア内人口の20%にあたる300人)を超える509人が登録した
- ②市街地とを結ぶ路線バスの乗継拠点(普賢寺小学校のバス停)の利用が半数に上った

効果

- 利用者から「路線バスの本数が少ない中でAIデマンド乗合タクシーが導入され、移動の自由度が上がり、とても助かります」との声があがった
- 日常生活の買物や遊びを目的とした移動が多く、これまでは移動手段がなかったために抑制されていた外出の機会を確保できた

事業経費

収入

- 運賃収入
- 自治体負担
- 国補助金

支出

- 調査・分析費
- システム導入費
- 車両・設備関連費
- 運行経費

総事業費：41,164千円

課題

- 持続可能な交通システムとするために収益性を改善する必要がある
- 生活基盤であるエリア外のスーパーや病院への乗降場所の設置を望む声が多かった

今後の対応方針

- エリア内の工業専用地域の企業で構成される協議会と連携し、企業版ふるさと納税の活用を検討する
- 地域の生活実態を踏まえた乗降場所の見直しを図る

今後の事業展開

- 北部地域では令和8年度末の路線廃止に伴う令和9年度からの本格運行への移行を見据え、最適な乗降場所や運賃設定等を検証する
- 南部地域では路線バスの撤退に備えた代替交通としてのスクールバスの利便性向上に向けて、令和8年度は運行時間の拡大を検討する



あしあと

参考：交通空白の解消に向けて

第63回箕面市地域公共交通活性化協議会資料より

議題(9) AI オンデマンド交通実証運行事業の実施状況について(中間報告)

1. 事業概要について

高齢化の進行や急勾配等の道路環境などの影響により、従来の公共交通ではカバーしきれないニーズなどへの方策を検証するため、「箕面・新稲地域周辺」「粟生間谷・彩都地域周辺」の市内2エリアにおいて、令和6年12月19日から令和8年3月31日まで、AI オンデマンド交通「のるーと箕面」の実証運行を実施するもの。

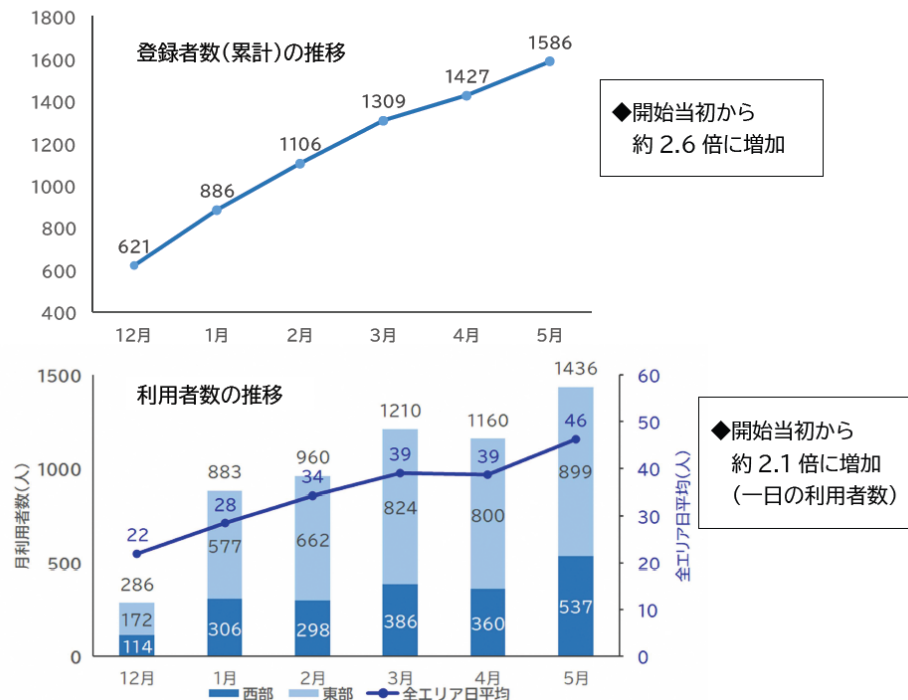
評価の視点	主な評価材料
公共交通としての持続性	運行実績
多様化するニーズへの対応	アンケート調査結果



2. 運行実績について(運行開始から令和7年5月末まで)

【参考資料⑨】

(1)登録者数・利用者数



豊中市公共交通改善実施計画 交通支援検討地域改善施策 北部地域実証運行編より

5. 実証運行における評価指標

5.1 評価指標の考え方

実証運行期間中の評価指標の達成度や進捗を点検評価し、適切な進捗管理を行うものとし、

評価指標の設定に当たっては、指標の測定のための情報・データの入手が過重な負担とならないものとする。

5.2 評価指標の設定

持続可能な交通システムの実現に向けて、本格運行への移行・運行内容の見直しの判定を行うために、「評価指標」を設定し、以下に示す項目を評価することで、事業としての方向性を検討するものとする。

① 設定日あたり利用者数

・利用状況を評価するため、「設定日あたり利用者数」を評価指標として設定

② 乗合率

・乗合交通としての運行状況を評価するため、「乗合率」を評価指標として設定

5.3 評価指標に基づく目標値の設定

5.3.1 設定日あたり利用者数

① 設定日あたり利用者数

目標値

・設定日あたり利用者数: 5 人/日

- ・運行ルート毎に、どれだけ利用されたのかあるいは増加したのかを把握します。
- ・利用者数を把握することで、継続的な施策実施の効果を把握することができるため、設定日あたり利用者数を高める必要があります。
- ・目標値は、住民アンケート結果をもとに試算した需要予測をもとに 5 人/日を設定します。

参考：交通空白の解消に向けて

中部運輸局「デマンド型交通の手引き」より

表16 評価指標・項目の例

	評価の視点	評価指標	基準を満たさない場合の対応方針
検証1 サービス評価からの課題 利用者ニーズに合ったサービスが提供されているか？			
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証	● 積み残しは発生していないか？	積み残し発生回数	〇回/年 車両選択の見直し
	● 運行頻度は適切か？	デマンド率＝ 実行回数/基本ダイヤ便数	〇％ 路線定期型運行への見直しの可能性検討
	● 乗り合いになっているか？	1便当たり平均乗車人員（乗り合い率）	〇人/便 タクシー利用助成等による対応の可能性を検討
地域の取組みを検証	● 地域による取組みは実施されているか？	地域活動	地域住民による公共交通の維持に向けた取組み状況を確認
ネットワークの妥当性を検証	● 需要に応じたバス停等が設置されているか？	バス停等別利用者数	〇人/年 利用実態からみた維持基準による評価と合わせ、公共交通の存続等の妥当性を検討
	● バス停等は利用しやすい位置に設定されているか？	沿線人口カバー率＝ バス停等圏域内人口/沿線人口	〇％ バス停等の見直しを検討
	● 乗り継ぎ抵抗の軽減は図られているか？	乗り継ぎ時間	主要乗り継ぎ拠点の乗り継ぎ時間〇分以内 運行ダイヤの見直しを検討
検証2 事業評価からの課題 デマンド型交通が利用されず、費用効率が極端に悪化していないか？			
利用者数と運行経費のバランスを検証	● 利用が特定の利用者に偏っていないか？	実利用者数	〇人/年 利用者層拡大の可能性を検討
	● 費用効率が極端に悪化していないか？	実利用者1人当たり運行経費	〇円/人 タクシー利用助成等による対応の可能性を検討
	● 費用負担は適切か？	市町村負担割合＝ 市町村負担額/運行経費	〇％ 運賃及び市町村負担のあり方を検討
検証3 政策評価からの課題 デマンド型交通の運行目的は達成されているか？			
住民によるバス評価及び住民参加による取組み状況を検証	● 各系統が期待される役割を果たしているか？	利用者満足度	〇％ 不満内容に応じた見直しを検討
	● 住民による定期的な評価が実施されているか？	地域で生活交通を検討する組織の会議開催回数	〇回/年以上 地域住民のモチベーション維持方策を検討

中部運輸局「地域公共交通に関する事業評価の手引き R4年度改定版」より

4

主な評価指標

地域公共交通の事業評価に用いる主な評価指標についてまとめました。
評価指標の性質をよく理解して、目的に合った適切なものを用いましょう。

指標		区分			性質		適用範囲	
		標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
① 利用者数	P.16	○				○	○	○
② 収支	P.17	○				○	○	○
③ 公共交通への公的資金投入額（財政負担額）	P.18	○			○		○	○
④ クロスセクター効果	P.19		○		○		○	○
⑤ 公共交通カバー率（⇨公共交通空白地区）	P.20		○		○		○	
⑥ 満足度	P.21		○			○	○	○
⑦ 認知度	P.21		○			○	○	○
⑧ 公共交通利用率、住民の公共交通利用頻度	P.22		○			○	○	○
⑨ 運行回数	P.22		○		○		○	○
⑩ 〇〇の導入率	P.23		○		○		○	
⑪ 接続に関する指標（接続率・回数・待ち時間など）	P.23		○	○	○			○
⑫ 各地区⇨主要目的地間の移動手段の有無	P.24			○	○		○	○

※「区分」は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html に示されている区分です。

※ これら以外にもさまざまな評価指標が上記手引きに記載されていますので、併せてご覧いただき、地域の状況や計画の目標に合わせて適切な評価指標を選択しましょう。

まとめ：部会での検討事項（案）

① はっぴいバス・東部バスの運賃について

方針	はっぴいバス・東部バスの運賃のあり方を整理する。
----	--------------------------

内容	・ 運賃のあり方、考え方の整理、具体化 ・ 評価指標の整理、事業評価の設定 ・ 事業費と利用者負担のバランス 等
----	--

② 交通空白の解消に向けた施策の検討について

方針	交通空白の解消へ向けた新たな取り組みの具体化を検討する。
----	------------------------------

内容	・ 施策の目的、移動需要・実態と対応の検討 ・ ネットワークの補完、タクシー活用の可能性 ・ 事業費と需要のバランス、実現可能な施策案の具体化 等
----	---