

豊中市公共交通改善実施計画(案)

交通支援検討地域改善施策 北部地域実証運行編

令和 7 年(2025 年)●月

豊 中 市

目 次

1. 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	2
2. 実証運行の方向性	4
2.1 実証運行区域の設定	4
2.2 実証運行の考え方	5
2.3 新たな交通システムの検討	6
2.3.1 交通モードの選択	6
2.3.2 運行形態の選択	8
3. 実証運行概要	10
3.1 導入する新たな交通システム	10
3.2 運行ルート	10
3.3 運行区域	31
3.4 運行日	31
3.5 運行時間帯及び運行本数	31
3.6 運賃	32
3.7 運営方法	33
3.7.1 運営主体	33
3.7.2 運行主体	33
3.8 実証運行期間	34
4. 期待される効果	35
5. 実証運行における評価指標	36
5.1 評価指標の考え方	36
5.2 評価指標の設定	36
5.3 評価指標に基づく目標値の設定	36
5.3.1 設定日あたり利用者数	36
5.3.2 乗合率	37
5.4 運行評価の実施	37
【参考1】設定日あたり利用者数の設定における需要予測の考え方と算出結果	38
【参考2】乗合率の設定における考え方と実績	39

1. 計画概要

1.1 背景と目的

本市では、マイカーに頼らなくても移動できる公共交通網の形成を目指し、平成31年(2019年)年2月に「公共交通改善計画」を策定し、計画に基づき実施した乗合タクシー事業や東西線バス事業により、交通空白地は解消しました。

しかしながら今後、高齢者人口の増加によるバス利用者の減少や、高齢によりマイカーでの移動が困難になった際に、新たな交通手段のニーズが生じる可能性があります。

また、鉄道駅やバス停から遠い地域や、道路の勾配等により、移動が困難である地域が存在しています。

これらの課題を解決するため、「豊中市公共交通改善計画」の計画期間の中間年度である令和7年(2025年)3月に、施策の実施成果と課題をまとめ、より利便性の高い公共交通の実現を目指し計画の見直しを行いました。

本計画はこれを受けて、具体的な取組みを進めるための実施計画として、特に交通支援検討地域が広く分布する北部地域及び中北部地域を対象とした交通支援検討地域の改善に資する施策として定めるものです。

なお、本計画は実証運行に係る計画とし、本格運行に移行する際には、別途実施計画を定めるものとします。

1.2 計画の位置付け

本計画は「豊中市公共交通改善計画」を受けて、具体的な取組みを進めるための実施計画として、定めるものです。

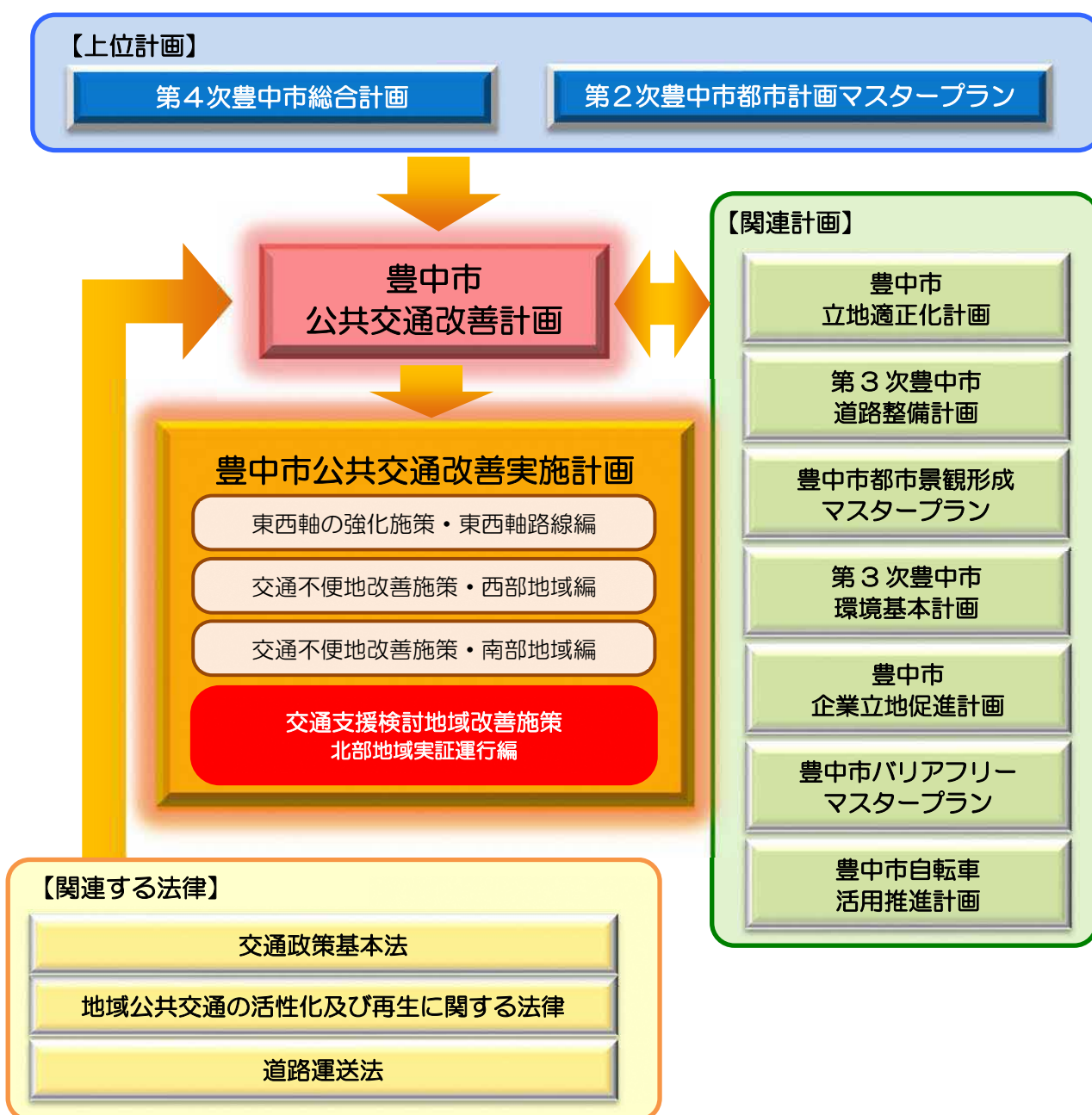


図 1.1 豊中市公共交通改善実施計画
【交通支援検討地域改善施策 北部地域実証運行編】の位置付け

豊中市公共交通改善計画では、「基本理念」を実現するために必要な 3 つの「基本方針」及び「取り組むべき施策」を以下のように定めており、本計画は取り組むべき施策のうち「②移動が困難な地域への支援」に基づく施策となります。



図 1.2 豊中市公共交通改善計画における施策体系

2. 実証運行の方向性

2.1 実証運行区域の設定

北部地域及び中北部地域は、公共交通改善計画において設定した「鉄道駅及びバス停から半径 300m 圏外で勾配がある地域(鉄道駅及びバス停からの勾配が 5% 超過)」と「鉄道駅及びバス停から半径 300m 圏外で勾配がない地域(鉄道駅及びバス停からの勾配が 5% 以下)」となる交通支援検討地域が多く分布しています。

特に、北部地域の宮山町、永楽荘及び待兼山町、中北部地域及び西部地域の刀根山、刀根山元町、螢池東町、螢池北町では、鉄道駅及びバス停から半径 300m 圏外で勾配がある地域が広範囲で分布しており、乗合タクシーの運行により交通支援検討地域の改善が見込まれることから、下図の地域を運行区域として設定します。

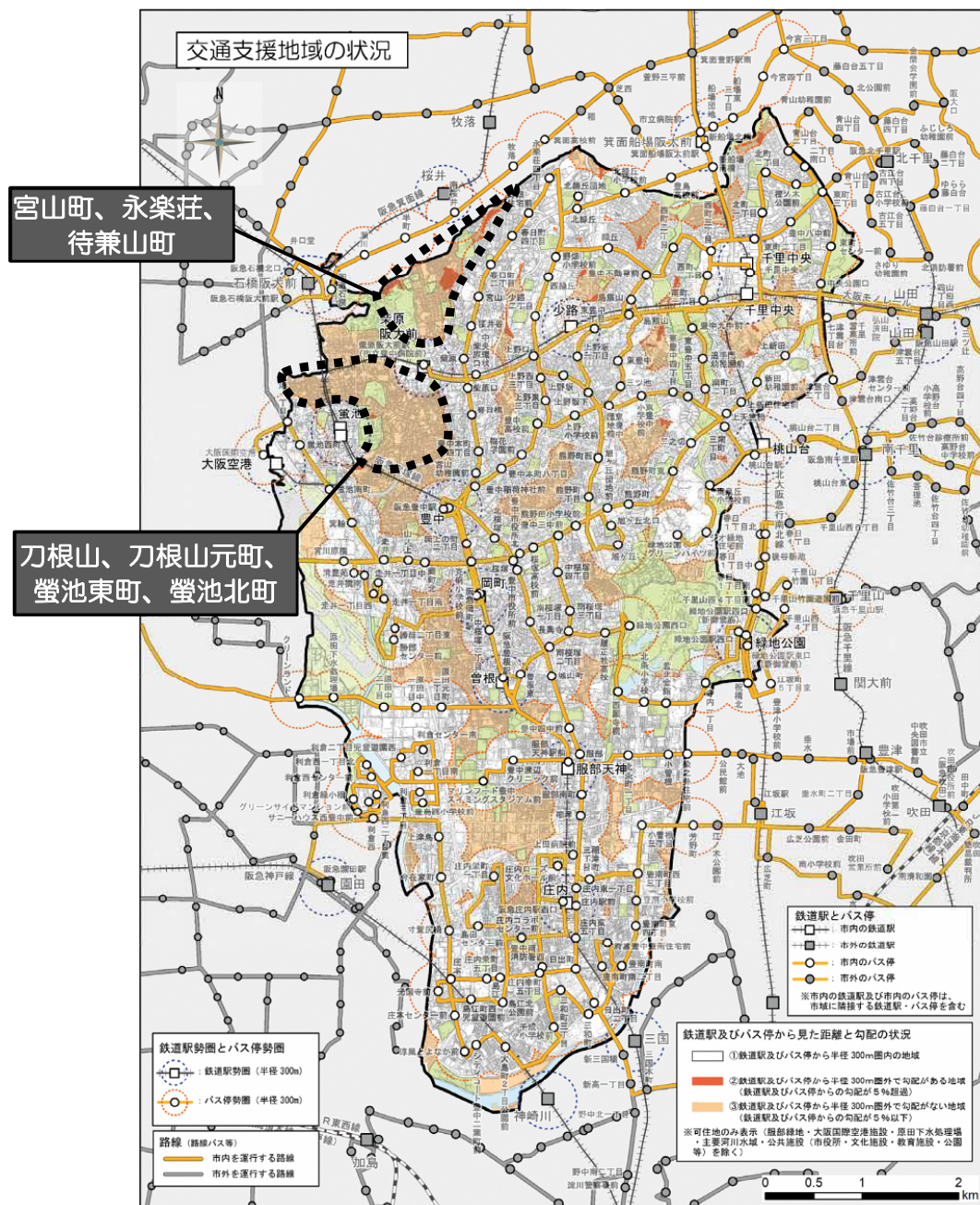


図 2.1 交通支援検討地域の分布状況

2.2 実証運行の考え方

交通利便性が高い本市においても、交通支援検討地域が存在し、超高齢化社会が進展する中、その対策が求められています。

特に、高齢者の買い物や通院における移動手段のニーズは高く、自動車等に移動を頼っていた地域においては、対策が急がれています。その対策は重要であるものの、鉄道やバス路線で対応するほどのニーズはなく、持続可能で適正な規模の公共交通システムが必要です。

このため、本市では持続可能な交通システムとしての適正性を検証するとともに、地域における実際の移動ニーズを把握するため、実証運行を実施することとします。さらに、その結果を踏まえ、今後の具体的な施策の検討に資するものとします。

●新たな公共交通システム導入の考え方

①移動が困難な地域における移動手段の確保

交通支援検討地域に居住する市民の日常生活を支援するため、移動手段を確保します。

②鉄道駅等の都市拠点・地域拠点へのアクセス確保

日常生活に必要な医療施設や商業施設などの都市機能が集積した鉄道駅へのアクセスを図り、交通弱者の買い物や通院等における移動を支援します。

③既存の公共交通の補完

地域全体の公共交通を総合的にとらえ、公的支援のあるサービスは民間サービスを補完するものとして位置づけます。

④適正な手段の選択

ニーズに応じた適正な規模で、持続可能な公共交通とするため、路線バスの運行形態を基本に、車両の大きさや運行方法を選択します。

⑤適正な料金の徴収

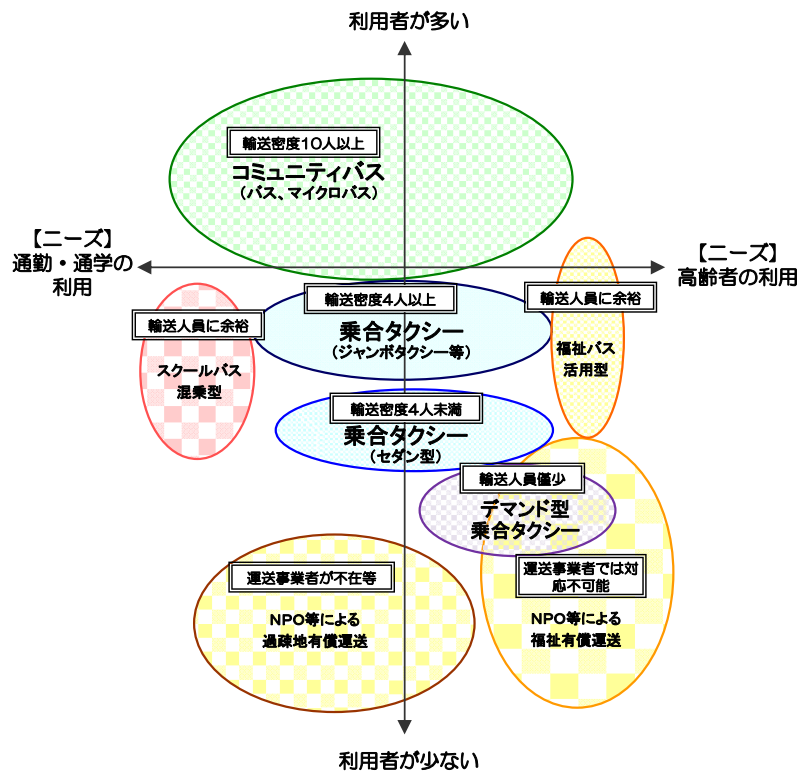
安易な無料化や安価な運賃は公平性や採算性に欠けるため、既存のバス路線の料金とのバランスを図ります。

2.3 新たな交通システムの検討

2.3.1 交通モードの選択

一般に一度に輸送する人数が概ね 10 人以上となる場合は、バスによる対応が基本となっており、大型バスからマイクロバスまで様々な大きさや形状があります。一度に輸送する人数が 5 ～9 人、もしくはそれ以下の場合は、ジャンボタクシーまたはセダン型タクシーによる対応となることが多くなっています。

また、その運用方法もコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどがあり、輸送規模やニーズに応じて適正な交通モードを選択する必要があります。



※ 地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル
(平成 24 年(2012 年)3 月 国土交通省)をもとに作成

図 2.2 利用形態による運行イメージ

【デマンド型交通とは】

デマンド型交通は、DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡(予約)を受けて運行したり、基本となる路線以外の停留所に立ち寄るなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。平成 18 年(2006 年)の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。近年は、乗客から事前に連絡(予約)を受けて、AI(人工知能)を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルートを選択して運行する AI デマンド交通を導入しているケースもある。

出典:デマンド型交通の手引き(国土交通省 中部運輸局 平成 25 年(2013 年)3 月)、
なるほど!! 公共交通の勘どころ平成 27 年度版(国土交通省 九州運輸局 令和 4 年(2022 年)3 月)

導入を検討する新たな交通システムについて導入が想定される路線バス(コミュニティバス含む)、タクシー、乗合タクシーの概要を下表に整理します。

表 2.1 各交通モードの整理

	路線バス (コミュニティバス含む)	一般タクシー	乗合タクシー
イメージ			
概要	○ 定時定路線で運行。本市では、主に阪急バスが鉄道駅等の拠点を結ぶ路線を運行。	○ 一個の契約で車両を貸し切って運送。	○ バスとタクシーの中間的なもので、乗車定員 10 人以下の車両を利用。 ○ 定時定路線ではなく、需要に応じて運行するデマンド型が一般的で、路線定期での運行も可能。
適用イメージ	○ 人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能。通勤通学ニーズに対応。	○ 乗車地(自宅等)から目的地までドア・ツー・ドアでの運行。	○ バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置も可能。
	○ 狭あいな道路では運行ができない。		○ 停留所を定めるミーティングポイント型や目的地まで輸送するドア・ツー・ドア型がある。

導入する交通システムについて、前述の利用形態による運行イメージと各交通モードの整理を参考に交通モードを選択します。

対象は、狭あいな幅員の道路が多く、バス車両が乗り入れ困難な交通支援検討地域での運行を基本とし、既存の公共交通である路線バスや一般タクシーの役割を補完するものとします。また、交通支援検討地域における人口規模等を踏まえ、利用者は僅少と想定します。

交通モードは『乗合タクシー(車両は一般タクシーを活用)』

⇒1台の乗車定員を超える予約がある場合は増車により対応し、
需要に応じて将来的にはワンボックスカー等への変更も視野に入れる

※ 乗合タクシーとは、乗車定員 10 人以下のタクシー車両等を用いて行う乗合旅客輸送。運行形態は、定時定路線型、事前に予約を受けて行うデマンド型などがある。

2.3.2 運行形態の選択

デマンド型交通は、乗客から事前に連絡(予約)を受けて運行し、基本となる路線以外の停留所に立ち寄るなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいいます。

運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の設定の柔軟さを組み合わせることで、多様な運行形態が存在します。それらを下表に整理します。

表 2.2 運行形態の概要及びメリット・デメリット

	定路線型	セミデマンド型	フルデマンド型
概要	○ 定められたダイヤとルートに基づき、予約があった停留所のみを経由して運行する。 ○ 需要が多くなった場合には、定時定路線での運行へ移行も可能。	○ 特定の施設や停留所等の出発時刻もしくは到着時刻のみを設定する。 ○ 予約のあった停留所を自由な経路で運行する。	○ 路線バスのようにダイヤやルートを定めず、予約があった場合に自由な経路でいつでも運行する。
メリット	○ 運行ダイヤが固定されているので覚えやすい。 ○ 路線バスと同程度の運賃で運行できる。	○ 停留所間を最短距離で運行する。 ○ 停留所を設けず、ドア・ツー・ドア型での運行も可能。	○ 停留所間を最短距離で運行する。 ○ 停留所を設けず、ドア・ツー・ドア型での運行も可能。
デメリット	○ 停留所の順番が固定されているため、他の人と乗り合わせる場合、待ち時間が発生する場合がある。	○ 利用者は事前の利用登録が必要。 ○ 予約時から出発時間もしくは到着時間が変動する場合がある。 ○ 運賃が高くなる場合がある。 ○ 一般タクシーとの差別化が必要。	○ 利用者は事前の利用登録が必要。 ○ 予約時から出発時間もしくは到着時間が変動する場合がある。 ○ 運賃が高くなる場合がある。 ○ 一般タクシーとの差別化が必要。

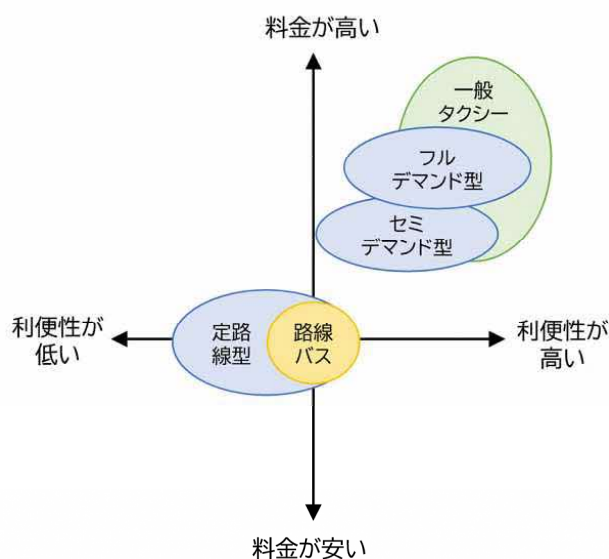


図 2.3 運行形態による利便性と料金の関係イメージ

導入する乗合タクシーについて、表 2.2 運行形態の概要及びメリット・デメリットを参考に運行方式を選択します。

デマンド型乗合タクシーは、既存の公共交通（路線バス等）を補完するためのサービス水準を確保することが望めます。

また、路線バスと同様に公共交通網を構築するものであるため、路線バスのようにあらかじめルートや停留所を設定する『定路線型』とします。

- ・ 運行ルートを分かりやすくすることで、利用しやすい交通モードになると考えます。
- ・ デマンド型乗合タクシーが、既存の一般タクシーから利用者を奪うことになれば、一般タクシー運行の維持を妨げることになるため、競合しない運行形態が望めます。
- ・ 需要が増加することにより、定時定路線による運行へのスムーズな移行が出来ることも見据える必要があります。

デマンド型乗合タクシーの運行形態は、あらかじめルートや停留所を設定し、利用者からの予約があった場合に停留所間を運行する『定路線型』で運行

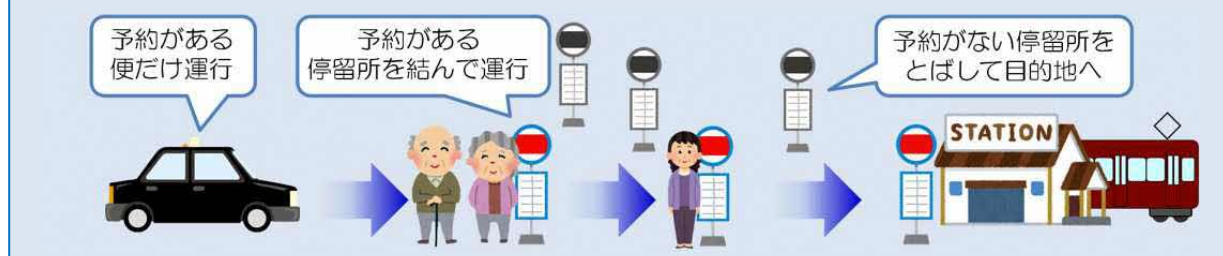
3. 実証運行概要

3.1 導入する新たな交通システム

前述の 2.3 の検討により、導入する新たな交通システムを以下の通りとします。

- ・交通モード：**乗合タクシー(一般のタクシー車両)**
- ・運行形態：**デマンド型交通(区域運行)**
- ・運行方式：**定路線型(固定ダイヤ型)**

- ・ あらかじめ、路線バスのようにルートと停留所を定め、予約がある運行便でかつ予約された方が利用する停留所間のみを運行します。
- ・ 予約された方が、路線バスのように乗合で車両に乗っていただき、目的地まで皆さんをお運びします。
- ・ 予約がない停留所は、とばして近道することがあります。



3.2 運行ルート

運行ルートは、対象地域の交通支援検討地域における移動手段の確保を図ることを目的として、以下のルートを設定します。

- ・ 持続可能な公共交通の実現を考慮し、既存の公共交通(路線バス等)との役割分担を図ります。
- ・ 意見交換会による住民からの提案も踏まえ、地域内交通としての役割を果たすルート設定及び停留所を設置します。
- ・ ルートは、以下通りです。

【宮山・永楽荘ルート】

大阪モノレール柴原阪大前駅
大阪モノレール少路駅



宮山町、永楽荘、
待兼山町

【刀根山・螢池ルート】

阪急・大阪モノレール螢池駅
大阪モノレール柴原阪大前駅



刀根山、刀根山元町、
螢池東町、螢池北町

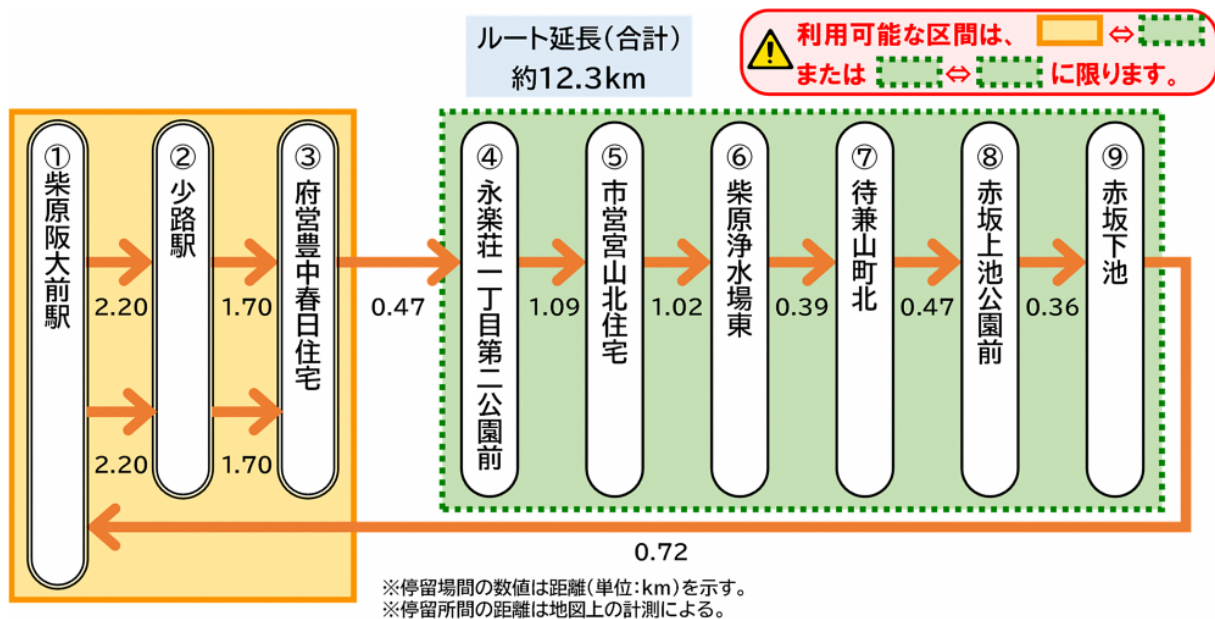


図 3.1 宮山・永楽荘ルート路線図

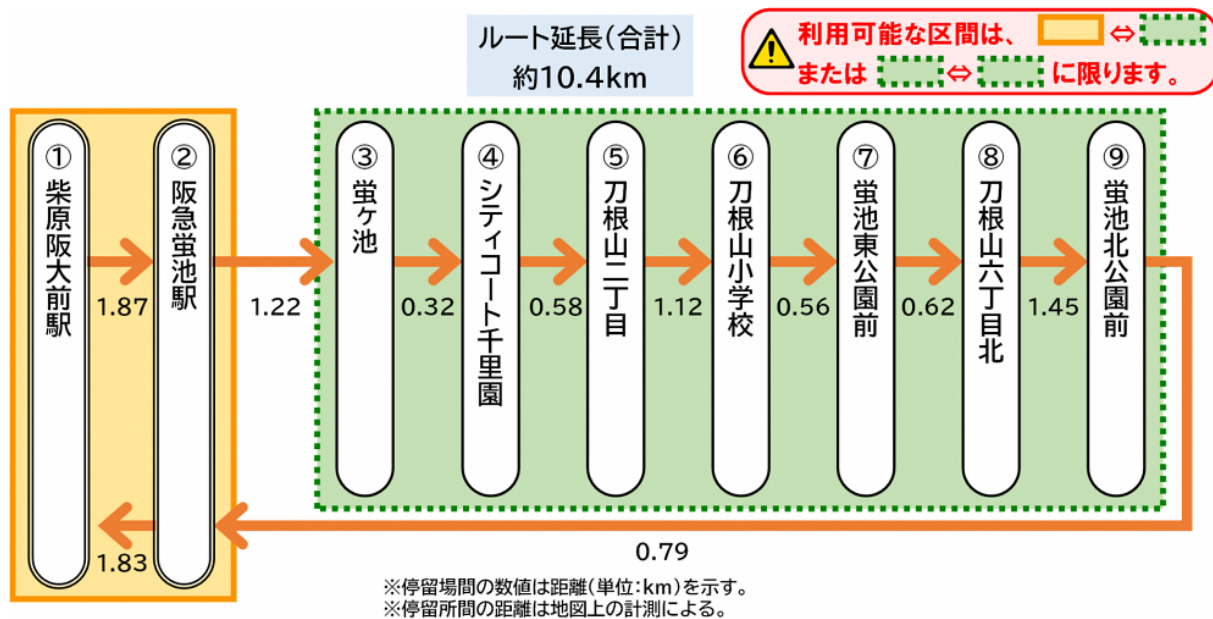


図 3.2 刀根山・蛸池ルート路線図

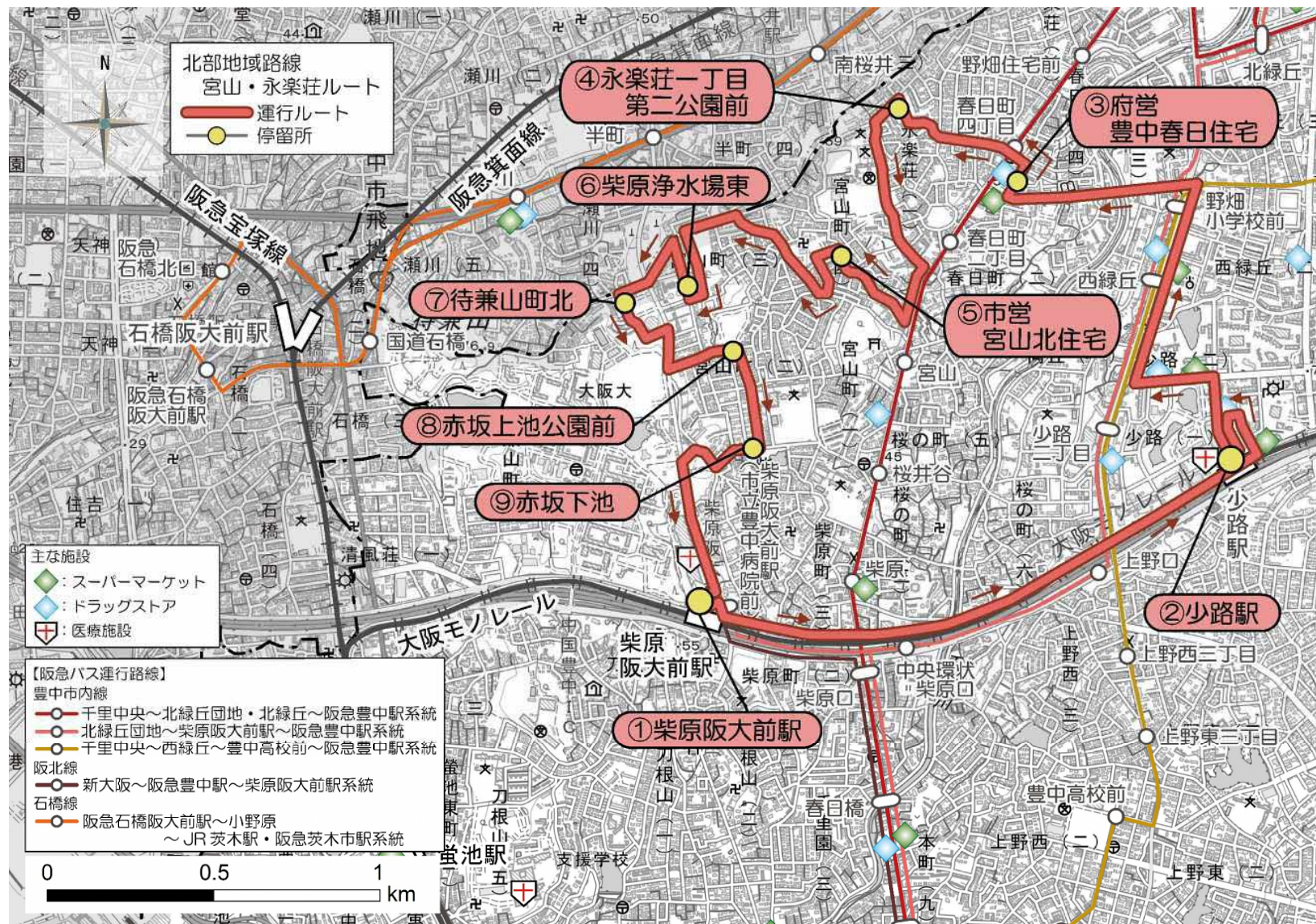


図 3.3 運行ルート図【宮山・永楽荘ルート】

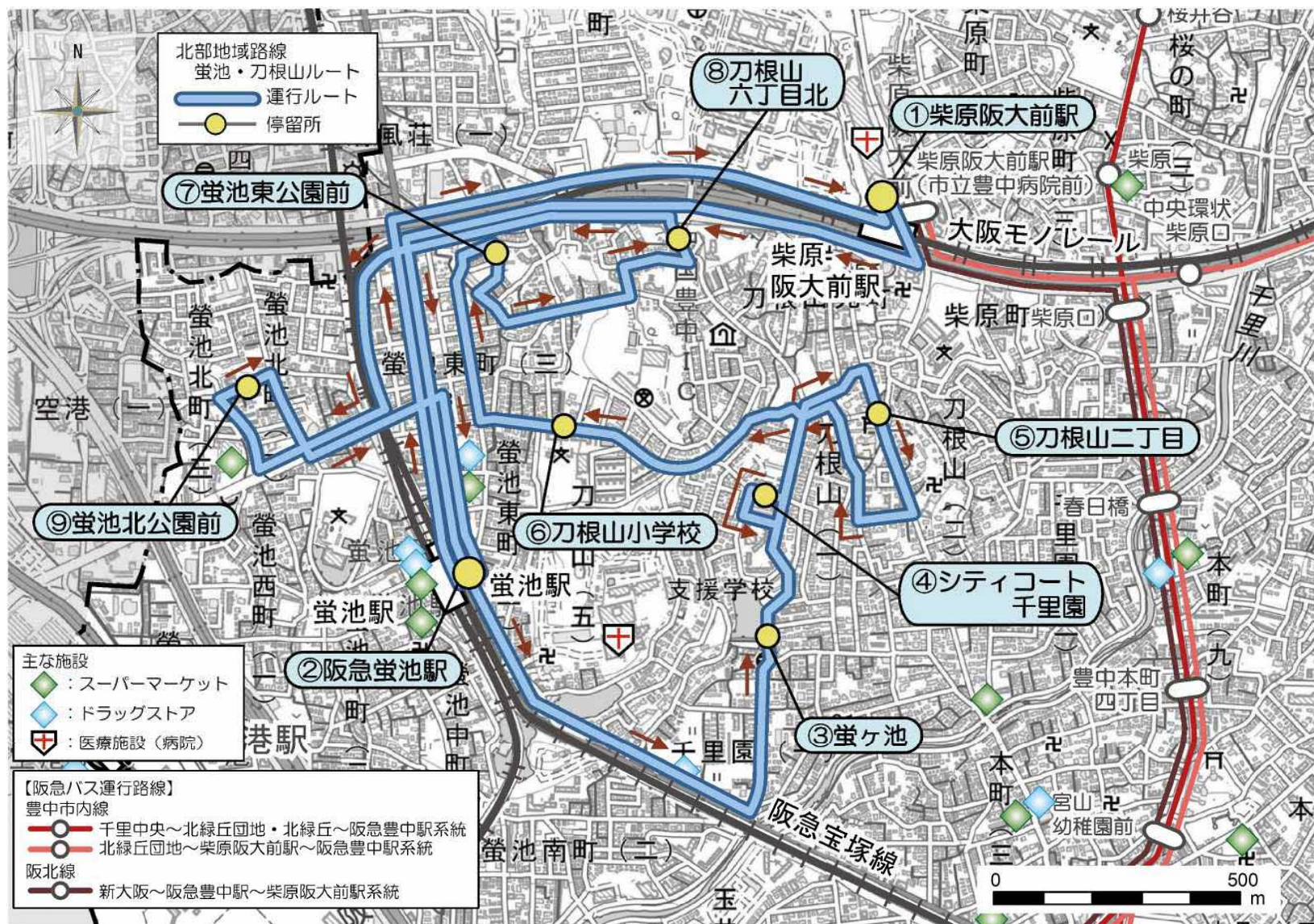
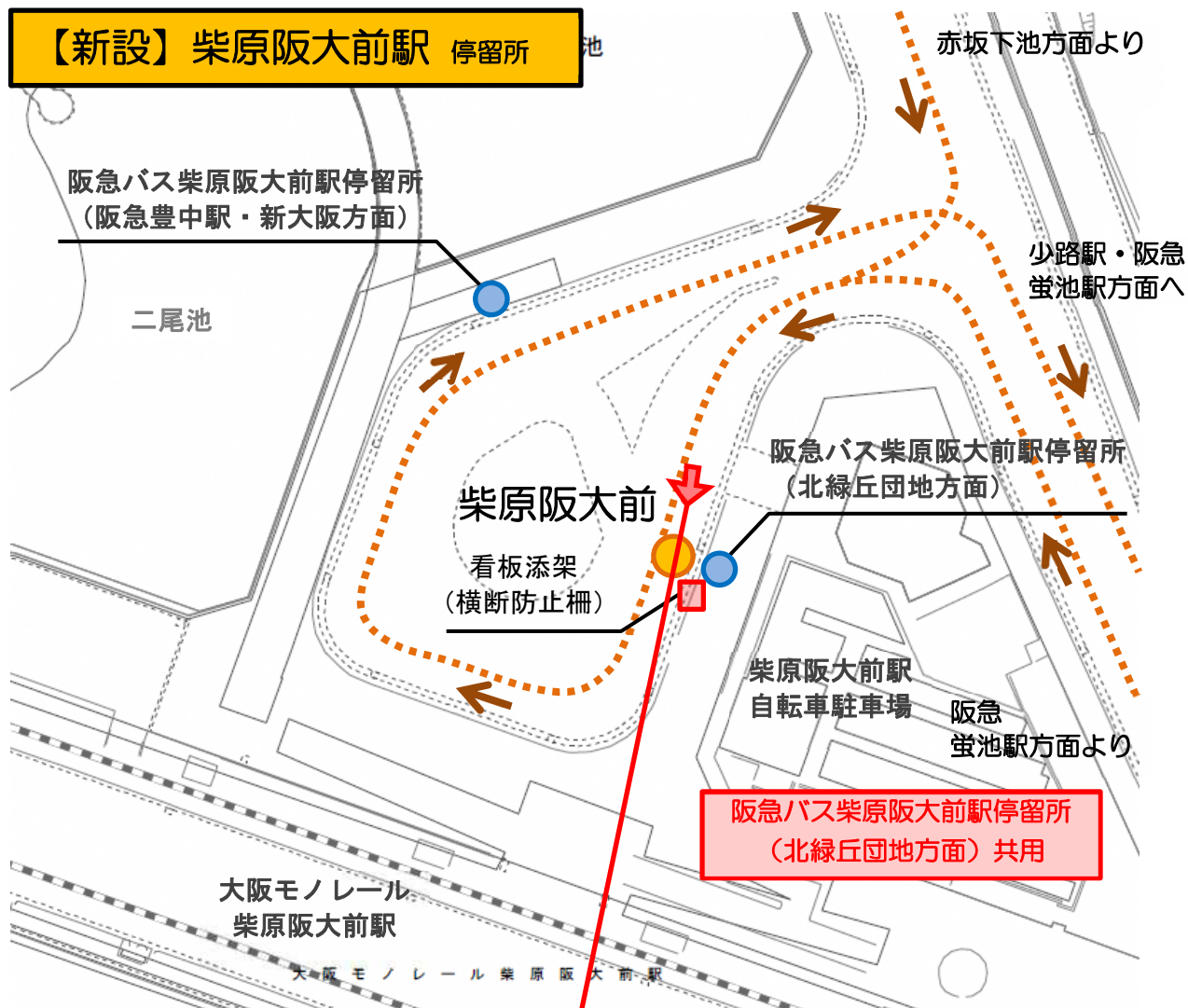


図 3.4 運行ルート図【刀根山・蛍池ルート】



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
駅前広場ロータリー	市道	5.0	8.0	-	看板	豊中市	横断防止柵に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
駅前広場ロータリー	市道	7.0	10.0	-	看板	豊中市	横断防止柵に取付

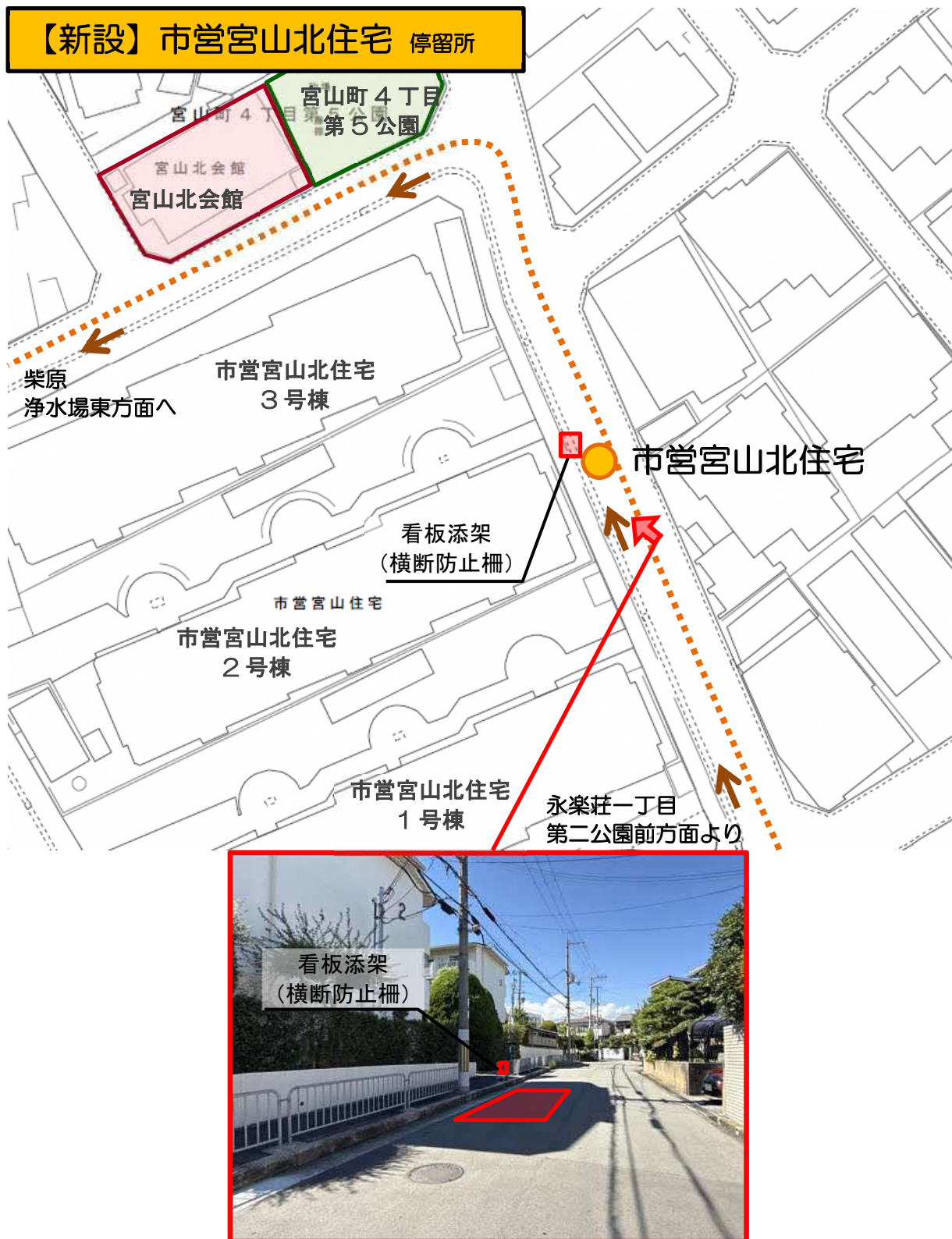


道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (東側のみ歩道あり)	市道	2.0	-	6.0	看板	関西電力 送配電	電柱(関西電力送配電)に取付

【新設】永楽荘一丁目第二公園前 停留所



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (西側のみ歩道あり)	市道	2.0	-	5.0	看板	豊中市	フェンス(永楽荘一丁目第二公園) に取付



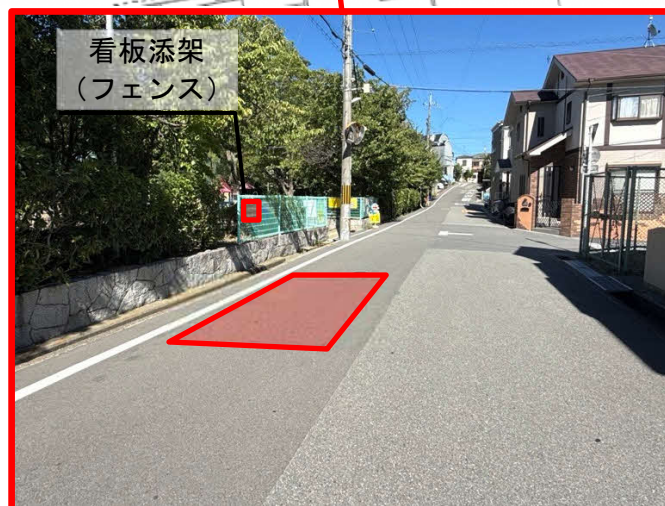
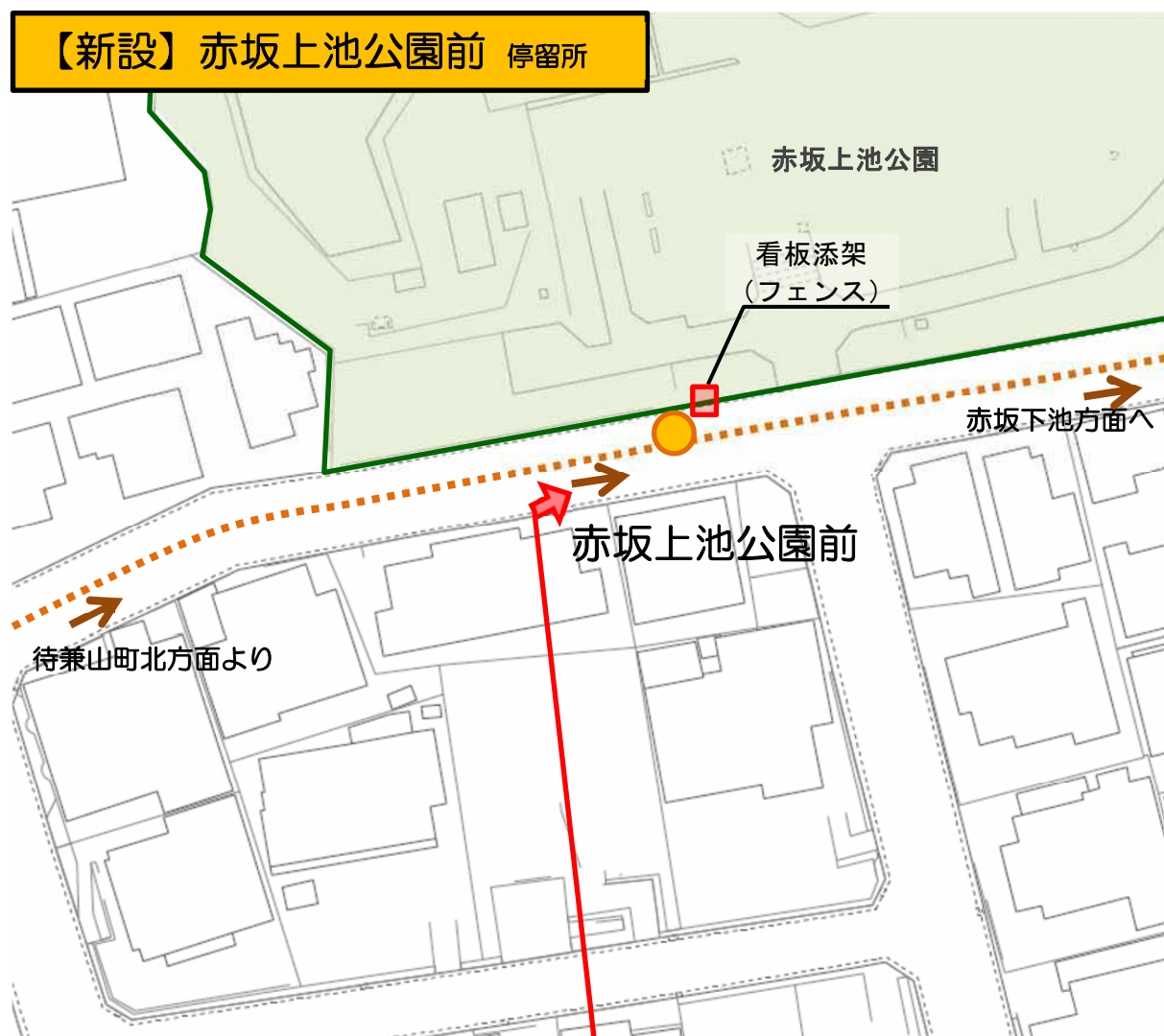
道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (西側のみ歩道あり)	市道	2.0	-	6.0	看板	豊中市	横断防止柵に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.0	看板	関西電力 送配電	電柱(関西電力送配電)に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	4.5	看板	豊中市	フェンス(柴原配水場)に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.0	看板	豊中市	フェンス(赤坂上池公園)に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.0	看板	豊中市	フェンス(赤坂下池)に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
駅前広場ロータリー	私道	4.0	12.0	-	看板	個人・企業	横断防止柵に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.0	看板	豊中市	フェンス(蛍ヶ池)に取付

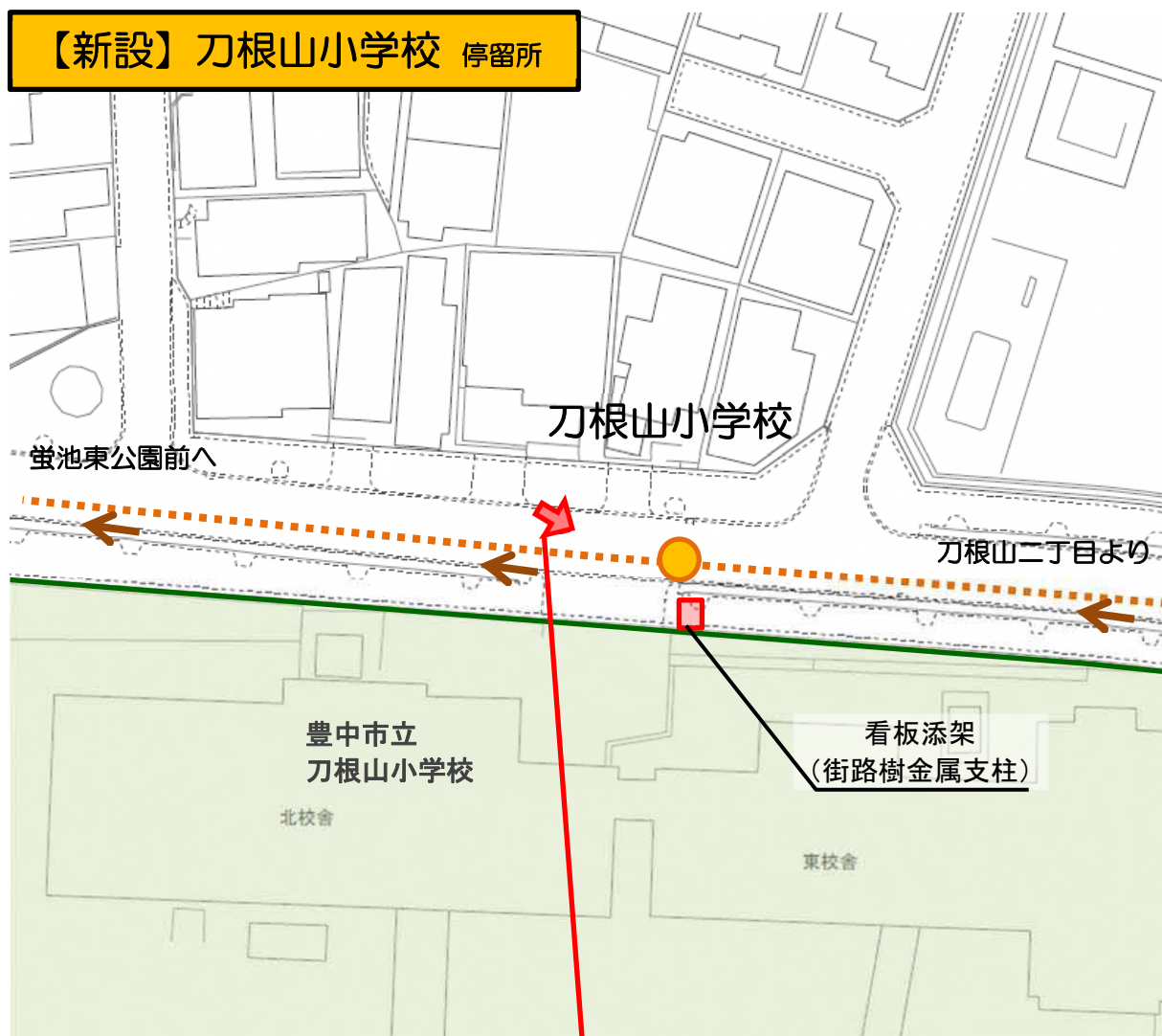
【新設】シティコート千里園 停留所



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (歩道有り)	市道	4.0	-	5.0	看板	関西電力 送配電	電柱(関西電力送配電)に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	5.0	看板	豊中市	フェンス(刀根山二丁目駐車場)に 取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (歩道有り)	市道	7.0	-	6.0	看板	豊中市	街路樹金属支柱に取付

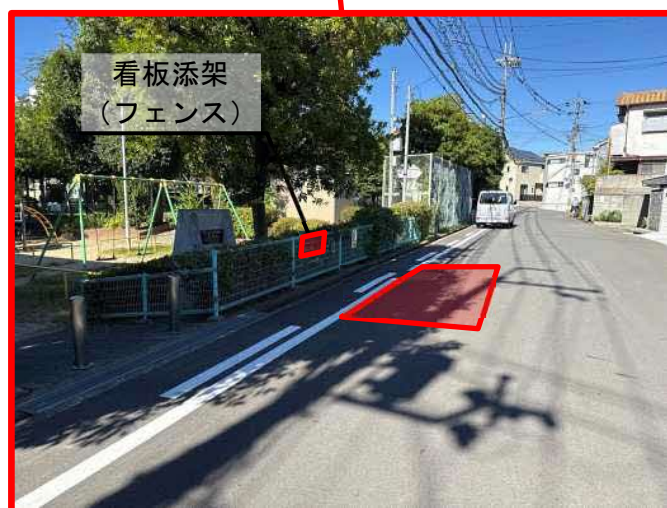
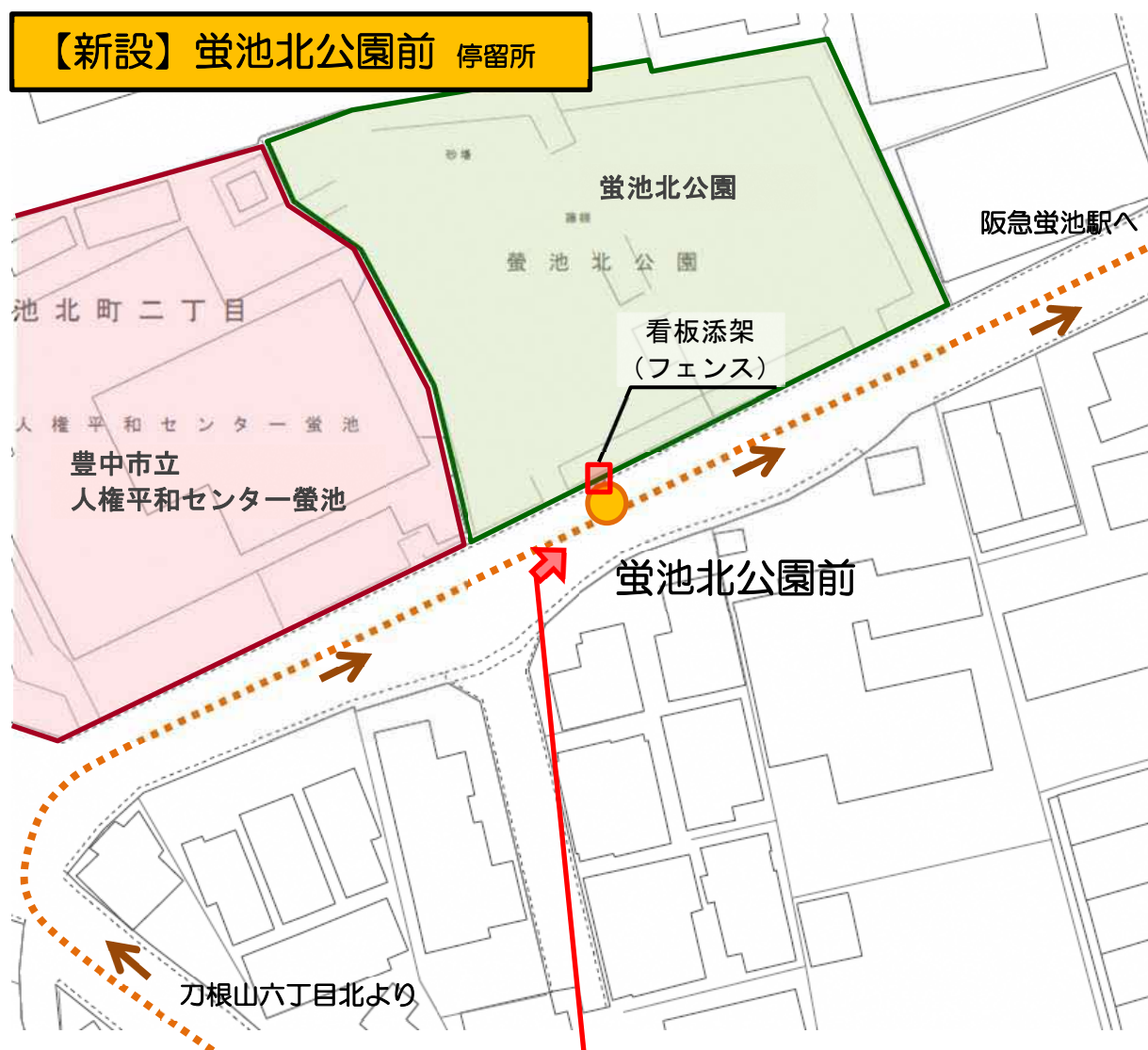
【新設】 蛭池東公園前 停留所



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	4.0	看板	豊中市	フェンス(蛭池東公園)に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (東側のみ歩道あり)	市道	2.0	-	5.0	看板	豊中市	対面の横断防止柵に取付



道路状況		幅員(m)			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.0	看板	豊中市	フェンス(蛭池北公園)に取付

3.3 運行区域

運行区域は、運行ルートに基づき、以下のとおりです。

【宮山・永楽荘ルート】

柴原町(3丁目～5丁目)、桜の町(3丁目、6丁目、7丁目)、少路(1丁目、2丁目)、向丘(1丁目～3丁目)、西緑丘(1丁目)、春日町(2丁目～4丁目)、永楽荘(1丁目、2丁目)、宮山町(2丁目～4丁目)、待兼山町

【刀根山・螢池ルート】

柴原町(4丁目)、刀根山元町、刀根山(1丁目～6丁目)、千里園(1丁目)、螢池東町(1丁目～4丁目)、螢池中町(4丁目)、螢池北町(1丁目～3丁目)、清風荘(1丁目)、待兼山町

3.4 運行日

運行日は、平日及び休日(土曜日・日祝日)ともに運行します。

・運行日：**毎日(平日及び休日ともに運行)**

3.5 運行時間帯及び運行本数

運行時間帯の設定は、買い物や通院等の自由目的による移動を考慮し、概ね 9 時台から 17 時台とします。

また、運行本数は、平日が 6 本/日、休日(土曜日・日祝日)が 4 本/日とします。

・運行時間帯：**概ね 9 時台から 17 時台**

・運行本数：**平日 6 本/日、休日(土曜日・日祝日)4 本/日**

表 3.1 運行ダイヤ【宮山・永楽荘ルート】

	平日						休日(土曜日・日祝日)			
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	1便	2便	3便	4便
① 柴原阪大前駅	9:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	10:30	12:30	15:00	17:00
② 少路駅	9:37	11:07	12:37	14:07	15:37	17:07	10:37	12:37	15:07	17:07
③ 府営豊中春日住宅	9:46	11:16	12:46	14:16	15:46	17:16	10:46	12:46	15:16	17:16
④ 永楽荘一丁目第二公園前	9:49	11:19	12:49	14:19	15:49	17:19	10:49	12:49	15:19	17:19
⑤ 市営宮山北住宅	9:53	11:23	12:53	14:23	15:53	17:23	10:53	12:53	15:23	17:23
⑥ 柴原浄水場東	9:56	11:26	12:56	14:26	15:56	17:26	10:56	12:56	15:26	17:26
⑦ 待兼山町北	9:57	11:27	12:57	14:27	15:57	17:27	10:57	12:57	15:27	17:27
⑧ 赤坂上池公園前	9:58	11:28	12:58	14:28	15:58	17:28	10:58	12:58	15:28	17:28
⑨ 赤坂下池	9:59	11:29	12:59	14:29	15:59	17:29	10:59	12:59	15:29	17:29
① 柴原阪大前駅	10:01	11:31	13:01	14:31	16:01	17:31	11:01	13:01	15:31	17:31
② 少路駅	10:08	11:38	13:08	14:38	16:08	17:38	11:08	13:08	15:38	17:38
③ 府営豊中春日住宅	10:17	11:47	13:17	14:47	16:17	17:47	11:17	13:17	15:47	17:47

※①⇔②、②⇔③、①⇔③間の利用不可

表 3.2 運行ダイヤ【刀根山・蛍池ルート】

	平日						休日(土曜日・日祝日)			
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	1便	2便	3便	4便
① 柴原阪大前駅	9:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30	10:00	12:00	14:30	16:30
② 阪急蛍池駅	9:06	10:36	12:06	13:36	15:06	16:36	10:06	12:06	14:36	16:36
③ 蛍ヶ池	9:09	10:39	12:09	13:39	15:09	16:39	10:09	12:09	14:39	16:39
④ シティコート千里園	9:10	10:40	12:10	13:40	15:10	16:40	10:10	12:10	14:40	16:40
⑤ 刀根山二丁目	9:11	10:41	12:11	13:41	15:11	16:41	10:11	12:11	14:41	16:41
⑥ 刀根山小学校	9:13	10:43	12:13	13:43	15:13	16:43	10:13	12:13	14:43	16:43
⑦ 蛍池東公園前	9:15	10:45	12:15	13:45	15:15	16:45	10:15	12:15	14:45	16:45
⑧ 刀根山六丁目北	9:18	10:48	12:18	13:48	15:18	16:48	10:18	12:18	14:48	16:48
⑨ 蛍池北公園前	9:22	10:52	12:22	13:52	15:22	16:52	10:22	12:22	14:52	16:52
② 阪急蛍池駅	9:24	10:54	12:24	13:54	15:24	16:54	10:24	12:24	14:54	16:54
① 柴原阪大前駅	9:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	10:30	12:30	15:00	17:00

※①⇔②の利用不可

3.6 運賃

運賃は、豊中市内を運行している既存バス路線の運賃を考慮し、均一料金による料金体系とし、路線バスの初乗り料金と同程度とします。

・運賃：**大人(中学生以上)250 円**
小人(小学生以下)130 円

- ・1 歳未満の乳児は無賃とする。また、小学生以上の付添人が同伴する場合は、付添人 1 人につき小学校入学前の幼児 2 人までを無賃とする。
- ・次のいずれかに該当する者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人130円、小人70円とする。
 - ① 身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号)第15条第4項の規定に基づく身体障害者手帳の交付を受けている者
 - ② 都道府県知事(政令指定都市にあっては市長)の発行する知的障害者の療育手帳の交付を受けている者

③ 児童福祉法(昭和22年法律第164号)第12条の4及び第41条から第44条までに規定する諸施設により養護等を受けている者であって、保護施設の長が発行する所定の運賃割引証を提出した者

④ 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律(昭和25年法律第123号)第45条の規定に基づく精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者

※上記の運賃は消費税及び地方消費税の額を含む金額とする。

3.7 運営方法

3.7.1 運営主体

運営主体は、交通支援検討地域の改善に主体的に取り組む、事業の収益性に左右されことなく継続的に行う必要があることから、豊中市とします。

3.7.2 運行主体

安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者(タクシー事業者等)による運行を想定します。

【参考】利用方法

① 決められた期間内に電話で予約します。

※予約受付期限は1時間前までを想定(※午前10時までの運行便は前日まで)

※予約受付期間や受付時間は決定後お知らせいたします。

② 予約時に以下の内容をオペレーターに伝えます。

(※ 利用する方のお名前と連絡先(電話番号)、利用する日付、便名(時刻)、乗車する停留所、降車する停留所、大きな荷物の有無等を想定)



③ 予約した時刻までに乗車する停留所に向かいます。

④ 車両が停留所に到着後、乗務員に「お名前」と「降車する停留所」を伝えます。



⑤ 車両に乗車して、運賃を支払います。

⑥ 目的地まで向かいます。

3.8 実証運行期間

令和 8 年(2026 年)4 月 1 日～令和 9 年(2027 年)3 月 31 日(予定)

※実証運行開始から 1 年間は道路運送法第 21 条による運行とし、実証運行開始一年後を目途に道路運送法第 4 条による運行を目指す。

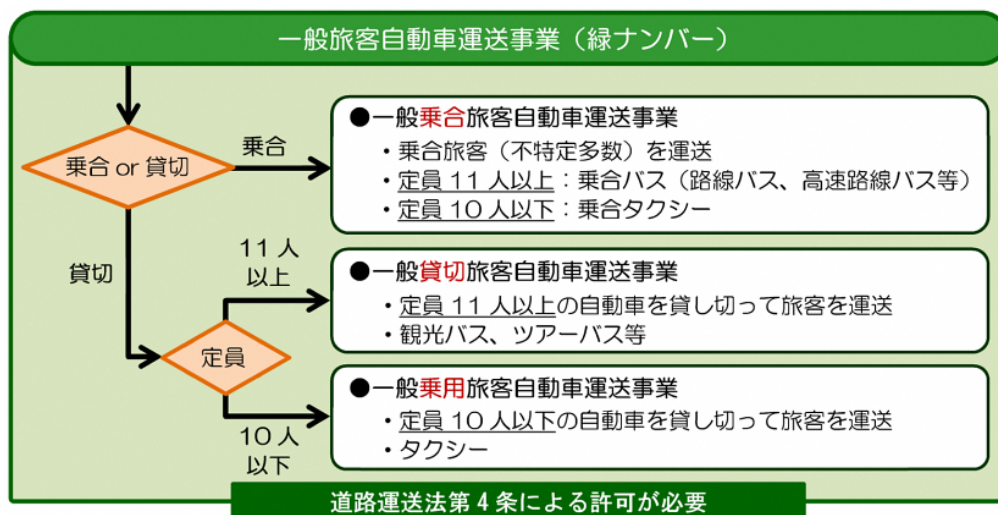
●道路運送法

道路運送法には、路線バスやタクシーなどの“他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業”である『旅客自動車運送事業』について規定しており、公共交通を運行する場合に守るべき基本的な法律の 1 つになる。

公共交通は、運賃等(対価)をもらって運行することが基本となるため、原則として「緑ナンバー(事業用)」の車両を使用することになる。

ただし、例外的に「白ナンバー(自家用)」の車両を使用できる場合があり、白ナンバーで運行する公共交通を『自家用有償旅客運送』、緑ナンバーで運行する公共交通を『一般旅客自動車運送事業』という。

●一般旅客自動車運送事業の種類



道路運送法第 4 条による許可が必要

※国土交通省資料をもとに作成

●本格導入時における乗合タクシーの運行について

- ・ 一般的なタクシーは、国土交通大臣から道路運送法に基づき、定員 10 人以下の自動車を貸し切りで旅客を輸送する「一般乗用旅客自動車運送事業」の許可を得て、運行している。
- ・ 乗合タクシーは、路線バスと同様に不特定多数の方が乗り合わせる「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を得た事業者により運行する必要がある。
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業の許可を持たないタクシー事業者においては、新たに事業許可を取得する必要があるが、タクシー事業者による一定期間の準備及び国の処理期間等が必要となる。
- ・ 乗合タクシーを実施する地域の状況を踏まえ、速やかに運行する必要があるため、地域や期間を限定して乗合旅客の運送が可能となる道路運送法第 21 条で運行することとする。
- ・ 運行開始後、タクシー事業者により一般乗合旅客自動車運送事業の事業許可の取得に向けた手続きを進め、運行開始 1 年後を目途に道路運送法第 4 条による運行開始を予定している。

● 道路運送法第 21 条について

- 道路運送法第 21 条において、以下の条件を満たす場合、一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合旅客の運送をできるものとしています。

- ① 災害の場合その他緊急を要するとき。
- ② 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

道路運送法第 21 条による運行は主に以下のものになります。

- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難
- ・ 運行する期間が 1 年以下
- ・ イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、**実証運行**等、短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行
- ・ 自治体等からの要請

期間を決めて実証運行を行う際に利用されるケースもあります。

※国土交通省資料をもとに作成

4. 期待される効果

新たな交通システムが運行することにより期待される効果を以下に示します。

●期待される事業の効果

- ・ 交通支援検討地域における移動手段の確保
- ・ 日常生活に必要な医療施設や商業施設などの都市機能が集積した鉄道駅等へのアクセス確保
- ・ 高齢者等の外出機会の増加
- ・ 乗り合い利用による住民同士の交流機会の増加
- ・ 外出機会及び交流機会の増加による地域活性化

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ます。

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します。

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します。

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。

5.3.2 乗合率

② 乗合率

目標値
・乗合率:30%

- ・ 運行ルート毎に、一般タクシー(乗用タクシー)事業との差別化を図るため、乗合交通として機能しているかを把握します。
- ・ 1 便あたりの利用者が 1 人に近い数値であれば、乗合タクシーである意味があまりなく、非効率な運行といえるため、2 人以上利用者がいる運行便の割合を高める必要があります。
- ・ 乗合率は、利用実績から把握するものとします。1 便あたりの運行で 2 人以上の利用者がいる運行便の割合を「乗合率」とします。
- ・ 目標値は、既に運行している豊中市乗合タクシー「Mina Notte」の南部地域路線の実績をもとに 30%を設定します。

5.4 運行評価の実施

前述の「5.2 評価指標の設定」及び「5.3 評価指標に基づく目標値の設定」における評価指標や目標値を基に、運行ルート毎に本格実施への移行について検討します。

目標値に対して、その対応を以下に示します。

- ・ 評価指標①、②ともに目標値を達成した場合は、本格運行へ移行します。
- ・ 評価指標①、②どちらかが目標値を下回る場合には、運行内容の見直しを行い、実証運行期間を延長して検証します。
- ・ 実証運行期間は最大概ね 3 年間とします。
- ・ 実証運行期間中に評価指標①、②どちらも目標値を下回る場合には、事業の継続について判断するものとします。

運行評価の結果は、地域公共交通協議会に報告の上、事業のあり方について協議を行い、市として結論を得るものとします。

【参考1】設定日あたり利用者数の設定における需要予測の考え方と算出結果

(1) 需要予測の目的

北部地域周辺の交通支援地域における予約制乗合タクシーの導入検討のため、1 日あたりの想定利用者数を推計した。

本推計結果は、実証運行における評価指標(設定日あたり利用者数)の目標設定に活用する。

(2) 需要予測の考え方

・対象者の設定

住民アンケート(令和 7 年(2025 年)5～6 月実施)で「利用する」と回答した方を対象。

・外出困難層の抽出

外出時に「困りごとがよくある」と回答した層を抽出。

・転換可能な交通手段の設定

主な外出先への移動手段のうち、「自動車系(乗せてもらう)」を予約制乗合タクシーへ転換可能と設定。

・利用頻度の設定

アンケート回答の「利用頻度」から 1 週間あたり利用日数を階層別に設定し、7 日で除して 1 日あたり利用者数を算出。

(3) 推計結果(概要)

北部地域:約 7.6 人/日

中北部地域+西部地域:約 11.7 人/日

(4) 評価指標設定への反映

・コース毎に目標値を設定。

・両路線の推計結果から概ね 10 人/日とみなし、短期的にはその半分である 5 人/日を目標値に設定。

・実証運行による利用促進と定着を見込んだ現実的な目標値として設定している。

【参考2】乗合率の設定における考え方と実績

(1) 目的

乗合タクシー実証運行における効率性と持続可能性を確認するため、乗合率を評価指標の一つとして設定する。

(2) 考え方

既存の豊中市乗合タクシー「Mina Notte」の南部地域路線における乗合率実績を基準とする。複数人の利用が確保されることで、運行効率が高まり、費用対効果の向上が期待できる。

(3) 実績(豊中市乗合タクシー「Mina Notte」南部地域路線)

- ・ 令和4年(2022年)2月、令和5年(2023年)4月にルート見直しを実施
- ・ 見直し後、利用者数が増加し、乗合率は安定して30%前後で推移
- ・ 令和6年度平均:約30.4%

(4) 評価指標設定への反映

実証運行においては、既存路線の実績を基準とし、「乗合率30%」を目標値として設定している。