

資料1

山間部路線バス廃止予定への対応について

茨木市建設部
交通政策課



■説明の流れ

【１】前回の振り返り

【２－１】短期の対応（通学交通）

【２－２】短期の対応（生活交通）

【３】中長期の対応

【４】今後のスケジュール

【1】 前回の振り返り（路線バスの廃止代替交通に関する主な意見）

	委員意見	対応
1	高齢者や学生には公共交通が必要。買物はアルプラザが多く、通勤通学はJR茨木駅や阪急茨木市駅の利用が多い。今回の廃止によりアクセスできなくなるため、早急な対策が必要と考える。（清溪地区：西谷委員）	
2	サニータウンまで家族が送れば路線バスを利用できる。中長期になるかもしれないが、スクールバスを活用している事例もある。空き時間にコミュニティバスとして一般利用や観光客も乗れるようにする等、山間部の活性化に役立てていただきたい。（石河地区：小崎委員）	【短期の対応】 ・路線バスとの乗継について検討を行います。
3	乗合タクシーやマイクロバス等の循環する交通手段がベストと考えるが、短期の対策として、山手台まで行けば路線バスを利用できるため、山手台に駐車場が確保できれば、より路線バスを利用しやすくなるのではないかと。（見山地区：角野委員）	・通学手段と生活交通を直ちに統合させることは難しいため、個別に代替交通を考えるところから着手します。
4	把握している限り、バスが無くなると移動できないという人が地区に3人いる。その内の1人は友人の外出に合わせて用事を済ませている。今後、免許返納が増えることも考えられるため、何か移動手段を増やしていただきたい。（上音羽：塩田委員）	・タクシー運賃は路線バスに比べると高額になるため、利用者の負担軽減も含めて検討を行います。
5	相乗りタクシーを実験したが、利用は無かった。理由としては料金が最も大きな問題。片道2000円以上かかるため、日常の買物にそれだのお金を払うのかという問題。さらに便利になれば色んな所に公共交通で行きたいという人はいると思う。（安元：池上委員）	【中長期の対応】 ・乗合交通については、スクールバスの活用も含め、短期の利用実績を踏まえて検討します。
6	日常的にバスを利用している方が地域に2人いる。その方達はどうなるのか危惧している。スクールバスを活用できる方向で考えていただきたい。（銭原：中西委員）	

【1】 前回の振り返り（路線バスの廃止代替交通に関する主な意見）

	委員意見	対応
7	タクシー乗務員も減少する中、1人の乗務員を1人の輸送のために配置するだけでなく、 利用を束ねて乗り合わせるという発想も必要ではないか と考えている。会社としては収益性も大事であり、仮に束ねて乗っていただいたとしても黒字にはならないため、 財政的な支援 もお願いしたい。（花田委員）	【短期の対応】 ・移動を束ねるとともに、交通事業者に協力いただくことができる交通手段を検討します。 【中長期の対応】 ・短期の取組を進めながら、最低限守らないといけないセーフティネットを検討します。
8	当社は山間部に多く配車しているが、 通院と買物の利用が多い 。買物について、毎日高額なタクシーを利用することは難しいと思うので、タクシーを利用して週に何回も外出するより、移動販売を利用する等、 回数を減らすことも考える必要があるのではないか 。（森山委員）	
9	タクシー乗務員の高齢化が進んでおり、物価高により運行経費も膨らんでいる。 バスに比べるとどうしてもタクシーは高額になる。何か補助があれば良いと思う 。（庄司委員）	
10	経営の話を除けば乗務員の経済的環境が一番の問題になる。バス運転士は固定給であるが、 タクシー運転士は歩合給であり、出来高で構成される。乗務員が望まない運行に就かせるには、赤字補填が必要。他地域の事例を見ていて住民の方は100点満点を求められるが、何かを捨てなければならないということも考えた上で対応を決めないといけないのではないかと 感じている。（和田委員）	
11	今後、2つ対応が必要である。1つは、 地域にとって望ましい交通手段は現時点でわからないため、試行していくしかない ということ。もう1つは、 市全体で最低限守らなくてはならないセーフティネットを考える必要がある 。この2つは別の次元で議論していかなくてはならない。（猪井副会長）	

公共交通の利用状況（忍頂寺車作線の利用実績：令和7年乗車人数）

- ・便数：平日は22便、土休日は13便が運行している。（運行時間：6時台～20時台）
- ・利用：山間部の利用者が全体の約26%。廃止に伴い**通学便**や**廃止停留所**の利用者への対応が必要。

忍頂寺車作線（4/21～12/31）	平日（166日間・3,652便）	土休日（89日間・1,157便）
乗車総数	41,312人 ・ 1日あたり250.0人 ・ 1便あたり11.5人	9,967人 ・ 1日あたり112.0人 ・ 1便あたり8.6人
うち、山間部の乗車人数 （豊能町内含む。）	10,732人 ・ 1日あたり65.8人 ・ 1便あたり3.0人	2,061人 ・ 1日あたり23.2人 ・ 1便あたり1.8人
通学便の乗車人数 ※通学便の運行：157日間	3,886人 ・ 1日あたり24.5人 ・ 1便あたり3.1人	運行無し
市内の廃止停留所の乗車人数 ※（ ）通学便	4,116人（2,940人） ・ 1日あたり25.6人（18.5人） ・ 1便あたり1.2人（2.6人）	679人 ・ 1日あたり7.6人 ・ 1便あたり0.6人

【山間部】彩都あかね口、彩都あかね1、彩都あかね2を除く。

【通学便】主に通学目的の利用を想定し、市補助により維持している便。

(再掲)
第1回資料

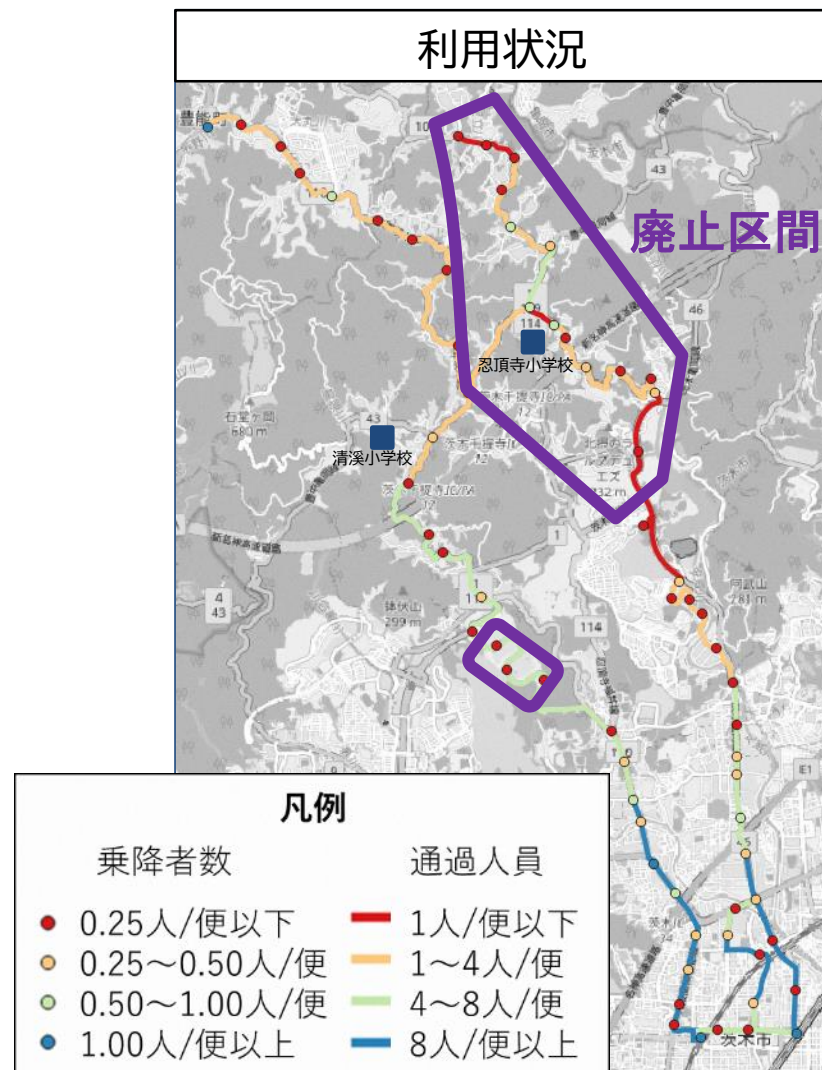
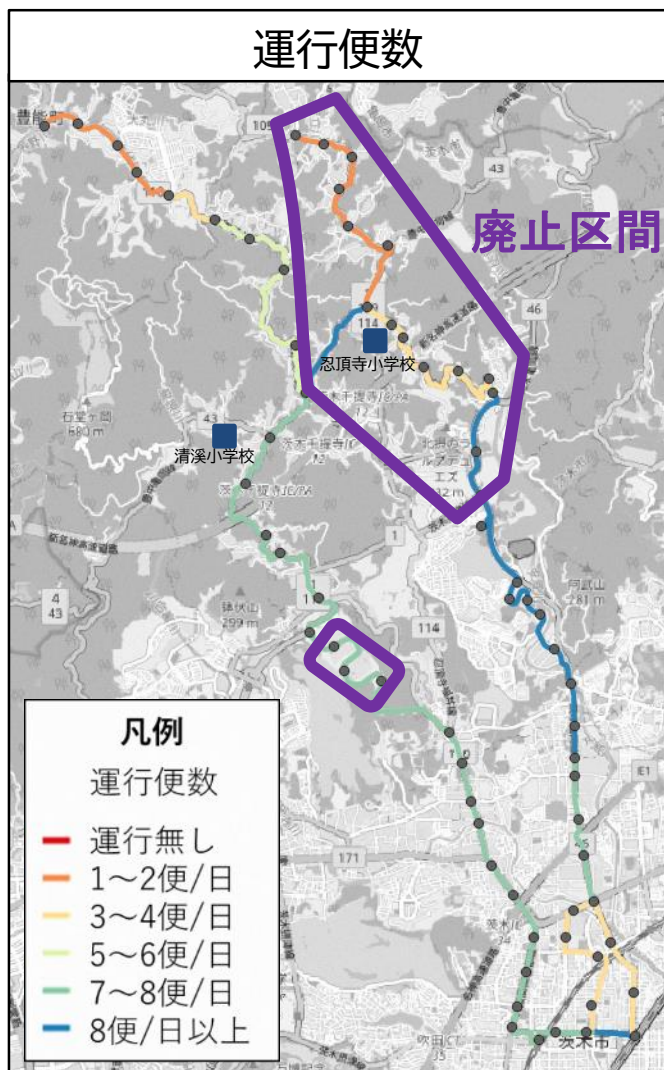
公共交通の利用状況（便別利用状況：平日の乗車実績上位6便）

- ・鉄道駅に接続する便の利用が多い。
- ・朝夕の時間帯に利用が多い。

系統	始発時間 終着時間	(全体) 乗車人数	(山間部) 乗車人数	(山間部) 降車人数
81：余野→上音羽→忍寺→彩あ→阪茨	7:29 8:44	26.1人/日	11.7人/日 (うち、3.4人が豊能町内、 1.7人が倶楽部前)	3.5人/日 (うち、2.5人が忍頂寺)
81：忍頂寺→彩都あかね→阪茨	6:51 7:45	23.8人/日	3.7人/日 (うち、1.6人が泉原、 1.2人が千提寺口)	0.1人/日 (全て彩都あかね3)
89：阪急茨木→車作→千提寺	7:28 8:19	19.9人/日	3.9人/日 (うち、2.5人が車作、 1.4人が安元)	5.7人/日 (うち、3.9人が忍頂寺小)
81：阪茨→彩あ→忍寺→上音羽→希望東	17:46 18:51	19.5人/日	0.8人/日 (うち、0.8人が彩都あかね3)	5.6人/日 (うち、希望ヶ丘東が2.4人、 0.7人が泉原)
81：忍頂寺→彩都あかね→阪茨	15:05 15:59	19.3人/日	5.8人/日 (うち、2.2人が忍頂寺、 2.1人が泉原)	1.7人/日 (うち、1.3人が馬場、0.3人が免山)
81：希望東→上音羽→忍寺→彩あ→阪茨	16:21 17:33	18.7人/日	2.5人/日 (うち、0.8人が千提寺口、 0.5人が忍頂寺)	0.1人/日 (全てが彩都あかね3)

公共交通の利用状況（忍頂寺車作線の便数と乗降実績・平日）

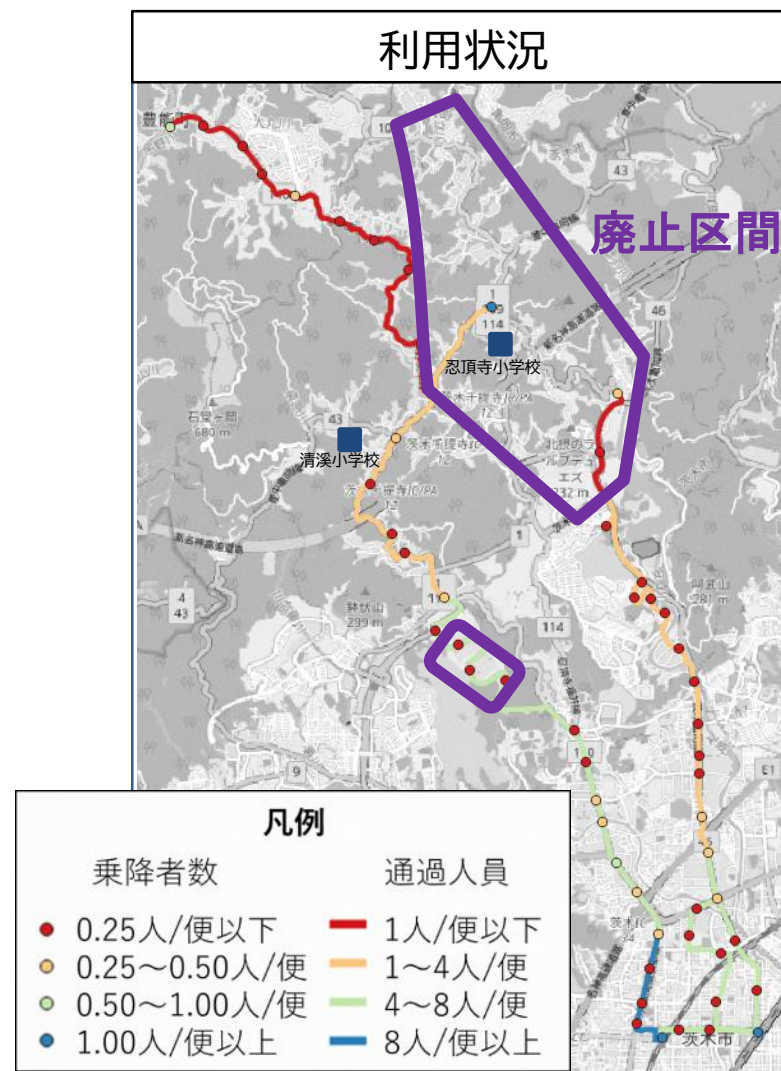
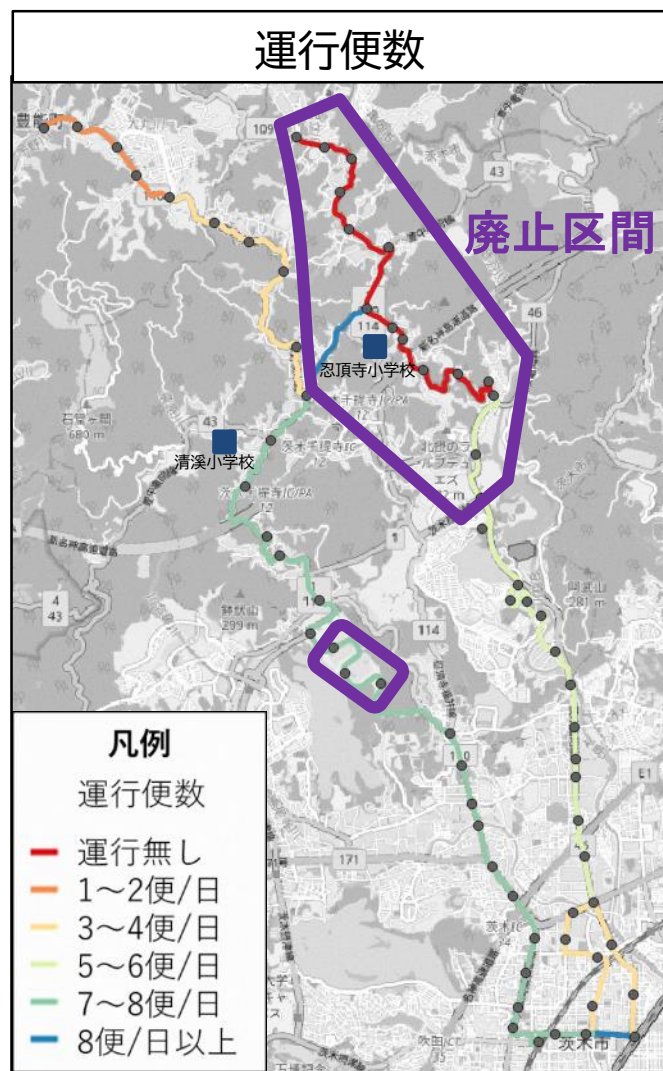
- ・ 便数と利用者数が比例しているとは言えない。
- ・ 山間部では比較的小学校近辺の停留所において乗降が多い。



(再掲)
第1回資料

公共交通の利用状況（廃止路線バスの利用実績・休日）

- ・通学バスが運行していないため、運行が無い地域が生じている。
- ・忍頂寺での乗降が見られる。



(再掲)
第1回資料

公共交通の利用状況 (忍頂寺車作線：バス停別の平均乗降者数/平日)

上音羽 ③→	便数:乗4/降5 乗:1.0 降:0.6
(うち、通学補助)	便数:乗0/降1 乗:— 降:0.5)

倶楽部前	便数:5 乗:1.7 降:0.3
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0.2)

上音羽口	便数:5 乗:0.1 降:0.1
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0.0)

泉原上	便数:5 乗:0.1 降:0.0
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0)

千提寺口	便数:14 乗:2.9 降:3.6
(うち、通学補助)	便数:乗3/降2 乗:0.0 降:0)

泉原	便数:8 乗:4.8 降:4.2
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:2.7)

南条	便数:8 乗:1.2 降:0.3
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0.0 降:0.0)

免山 ①↑	便数:8 乗:1.9 降:1.5
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0.6 降:0)

庄の本	便数:8 乗:0.5 降:0.7
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0)

馬場 ③↑	便数:8 乗:4.3 降:3.3
(うち、通学補助)	便数:1 乗:2.1 降:0)

彩都あかね3	便数:乗8/降7 乗:0.9 降:1.0
(うち、通学補助)	便数:— 乗:— 降:—)

彩都あかね2	便数:7 乗:0.3 降:1.0
(うち、通学補助)	便数:— 乗:— 降:—)

彩都あかね1	便数:7 乗:0.1 降:0.3
(うち、通学補助)	便数:— 乗:— 降:—)

彩都あかね口	便数:7 乗:0.0 降:0.0
(うち、通学補助)	便数:— 乗:— 降:—)

銭原	便数:1 乗:0.1 降:0.1
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0.1 降:0.1)

銭原クラブ前	便数:2 乗:0.5 降:0.3
(うち、通学補助)	便数:2 乗:0.5 降:0.3)

車川庄 ①↓	便数:2 乗:0.9 降:0.7
(うち、通学補助)	便数:2 乗:0.9 降:0.7)

稲葉庄	便数:2 乗:0 降:0
(うち、通学補助)	便数:2 乗:0 降:0)

長谷口 ③↓	便数:2 乗:2.6 降:2.0
(うち、通学補助)	便数:2 乗:2.6 降:2.0)

下音羽 ②↓	便数:2 乗:1.7 降:1.4
(うち、通学補助)	便数:2 乗:1.7 降:1.4)

忍頂寺	便数:11 乗:9.0 降:14.2
(うち、通学補助)	便数:4 乗:4.4 降:5.9)

忍頂寺小学校前	便数:4 乗:4.2 降:4.0
(うち、通学補助)	便数:4 乗:4.2 降:4.0)

寿命院前	便数:4 乗:0.0 降:0
(うち、通学補助)	便数:4 乗:0.0 降:0)

安元 ③↑	便数:4 乗:1.4 降:2.0
(うち、通学補助)	便数:4 乗:1.4 降:2.0)

板谷	便数:4 乗:0.0 降:0
(うち、通学補助)	便数:4 乗:0.0 降:0)

車作クラブ前	便数:4 乗:0 降:0
(うち、通学補助)	便数:4 乗:0 降:0)

車作 ③↑	便数:乗6/降7 乗:4.7 降:2.7
(うち、通学補助)	便数:4 乗:2.6 降:2.1)

大岩口	便数:9 乗:0.0 降:0.0
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0)

ダムパークいばきた前	便数:9 乗:0.5 降:0.8
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0.0)

生保 ②↓	便数:9 乗:2.0 降:1.5
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:1.0)

大門北	便数:9 乗:7.6 降:5.5
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0.0)

大門南	便数:9 乗:0.4 降:0.1
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0)

奥垣内	便数:9 乗:1.8 降:0.3
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:0.3)

桑原	便数:9 乗:2.3 降:2.3
(うち、通学補助)	便数:1 乗:0 降:1.0)

凡 例

バス停名	一日当たりの便数と乗車・降車の人数 (上記のうち、通学便の便数と乗車・降車の人数)
------	--

○ 小学生(○名)が利用するバス停

□ 小学校最寄りのバス停

□ 廃止予定の停留所

市の取組状況（地域との交通検討）

（再掲）
第1回資料

■予約型あい乗りタクシー

「おとわ号」試験運行（主催：茨木市）

【概要】 **市が車両を貸切（無料乗車）、**
会員登録、事前予約制、
地域で予約集約・配車依頼

【目的】 新たな移動手段の検証
・地域との役割分担、移動ニーズの確認

【運行】 **地域との意見交換により運行内容を決定**

令和4年10月11日～11月29日
（毎週火・金曜日）

定時定路線の行き2便・帰り2便
（1日2往復）※予約に応じて運行

乗降場所：地域内に集会所等5箇所、
アル・プラザ茨木

【結果】 **日常的に複数名が利用**

➡ **乗合型交通が成立する可能性有。**
配車担当の負担が大きい。

阪急バスお出かけツアー

●公共交通を使う習慣のない人の体験会。

阪急バスに乗って
千里中央まで行って、
買い物を体験する
機会を提供。
ICカードの利用も体験。



取組経過

2021年（令和3年）2月	上音羽地区での検討を開始
2021年（令和3年）6月	現地視察・勉強会等の取組を開始
2022年（令和4年）4月	「阪急バスお出かけツアー」及びアンケートを実施
2022年（令和4年）10月	予約型のあい乗りタクシー「おとわ号」の試験運行（10/11～11/29）
2022年（令和4年）12月	試験運行終了後アンケートを実施
2023年（令和5年）7月	上音羽地区も含めた山間部と試験運行結果の共有及び意見交換を開始

おとわ号 の試験運行（予約型あい乗りタクシー）

試験運行の概要

- 期間：2022年10月11日（火）～11月29日（火）
- 運行形態：会員登録・事前予約制、あい乗り（上音羽住民のみ）
- 車両：ジャンボ、セダン（小型）
- 運行ダイヤ：1日2往復（行き2便・帰り2便）
- 運行日：毎週 火・金曜日
- 運行区間：上音羽地区～アル・プラザ茨木
- 乗降場所：上音羽地区内に4カ所＋集会所
- ★登録会員募集、予約受付・配車予約、広報物の配布、運行当日の窓口等は、地区の担当係が対応。

運行結果

- 予定した15日のうち、13日に運行。
（おとわ号は予約がなければ運行しない仕組み）
- 42名が会員登録。60・70代が中心。
- 延べ利用客数は51名。70代が6割。
- 登録会員（42名）のうち、1日でもご利用いただいた方（実利用者数）は17名。



運行結果



● “お試し”で、初期にご利用いただいた方が多いなか、日常的に利用する方が7名。
（1～2週間に1日以上乗ってくださった方）

運行結果

- 8割近くが、火曜日の利用。
- 8割近くが、第1便×第3便を利用。
（朝出かける便、お昼に帰る便）
- 1便あたりの乗車客数は、3.1人。
利用が安定（定着）した11月は、2.5人。



市の取組状況（地域との検討）

■安元相乗りタクシー実証実験

（主催：安元相乗りタクシーの会）

【概要】 有償（利用人数で割勘）、
会員登録、事前予約制、
地域で予約集約・配車依頼

【目的】 相乗りタクシーによる利便性向上検討
実現性や効果の確認

【運行】 移動に困っている方へのヒアリング結果
を踏まえ、地域と運行内容を決定

令和7年11月1日～令和8年3月31日
（毎週水・土曜日）

定時の行き1便・帰り1便（1日1往復）
※予約に応じて運行

乗降場所：自治会集会所
フレンドマート茨木サニータウン店

【結果】 5ヵ月間で申込は2名のみ。
（申込後、キャンセルされ運行実績無し。）

➡令和8年3月末で実験中止。
運行内容に問題は無いが利用ニーズが少ない。

（再掲）
第1回資料

安元相乗りタクシーの 実証実験を行います！

「相乗り」は、タクシーをみんなで
『賢く』利用できる方法です。



日常生活に必要な移動手段の確保を目指して相乗りタクシーの試験運行を実施します。すでに移動手段に困っている方だけでなく、今後の移動手段が心配な方も、是非この機会にご利用下さい！

●期間：令和7年11月1日（土）～
令和8年3月末まで（予定※）

※実証実験の期間は、検討状況や利用状況によって変更する可能性があります。

●運行内容

水曜日と土曜日に、山手台のフレンドマートと安元自治会集会所の間をタクシーで往復します。乗車人数でタクシー料金を【割り勘】して支払います。

●利用方法：裏面を参照下さい

【会員募集中】
利用していただいた方のご意見
をお聞きして、運行内容を改善し
ていきます！



■主催
安元相乗りタクシーの会
（協力：安元自治会・茨木市交通政策課）

【2】短期の対応

<基本的な考え方>

⇒路線の廃止に伴う対応として、現在の路線バス需要に対する代替手段の整備を基本とする

【廃止路線・区間の利用状況】

- ・ 平日は、主に小学生が通学で利用している（通学手段）
- ・ 通勤や通院、買物等バスに頼って生活している方もいる（生活交通）



短期の対応

通学手段と生活交通を直ちに統合させることは難しいため、
個別に代替交通を考えるところから着手

【通学手段としての対応】

- ・ 教育委員会と連携し、路線バスの代替交通を検討・確保する。

【生活手段としての対応】

- ・ 小学生の通学を除いた路線バス利用実績からタクシーによる代替交通を確保する。
- ・ 乗合交通の導入に向け、地域との検討を継続する。

【2－1】短期の対応（通学対応）

1 検討内容について

◎山間部の地域公共交通の課題のうち、《 教育 》の観点から、令和9年3月廃止予定の路線バスを利用している**小学生の《通学手段の確保》**に焦点をあてて検討。

➤現在運行している中学校への通学用バスの活用について検討

2－1 《中学生》通学用バスの運行状況

◎次の3ルート（1～3号車）を運行

- ・1号車 彩都西中行き：千提寺 ～ あさぎ里山公園
- ・2号車 北陵中行き：上音羽 ～ 車作 ～ 山手台分署前
- ・3号車 北陵中行き：銭原 ～ 大岩 ～ 山手台分署前

※登下校の時間帯に合わせて計3～4便/日を運行

※《大岩～忍頂寺小間》は、小学生の通学のため運行実施



2－2 《小学生》廃止予定の路線バス利用状況

◎次の3校の児童が、通学のために路線バスを利用

- ・清溪小：免山 馬場
- ・忍頂寺小：上音羽 車川庄 長谷口 下音羽 車作 安元
- ・安威小：生保 奥垣内 桑原 桑原橋 山手台二丁目

※《大岩～忍頂寺小間》は中学校通学用バスを利用



3 小学生（児童）の通学手段の確保について

◎中学校通学バスの運行ルートを**拡充・一部変更**することにより、小学生の通学手段も併せて確保する。

- | | | |
|------------------------------|---------------|--------------------------|
| ・1号車 彩都西中行き：千提寺 ～ あさぎ里山公園 | ⇒【清溪小行き】 | 《走行ルートの変更なし》 |
| ・2号車 北陵中行き：上音羽 ～ 車作 ～ 山手台分署前 | ⇒【忍頂寺小・安威小行き】 | 《＋～ 安威南口 》 |
| ・3号車 北陵中行き：銭原 ～ 大岩 ～ 山手台分署前 | ⇒【忍頂寺小行き】 | 《＋～ 大岩～車作～忍頂寺小前 》 |

【2－2】短期の対応（生活交通）

1）検討の流れ

路線バスの利用状況から、

- ・通勤、通学（小中学生以外）、通院や買物等に路線バスを利用していた方の移動手段を確保
- ・小学生の通学利用を除いた場合、タクシー車両で対応可能な利用人数

実証実験の結果から、

- ⇒乗合交通が成立する可能性
- ⇒単独自治会では乗合が困難な地域も存在

地域の意見

- ⇒地域住民による代替交通の運転は困難

タクシー車両を活用した移動手段について検討

タクシー車両を活用した移動手段の対策（案）の整理

対策の選定（利用人数、利便性、経費・実現可能性等から検討）

運行内容、利用方法、運賃などの具体化

地域住民
・
交通事業者
と
意見交換

【2－2】短期の対応（生活交通）

2）タクシー車両を活用した移動手段の対策（案）

A：乗用タクシー料金助成

- ・タクシーの利用料金（運賃）の一部を助成する

B：相乗りタクシー料金助成

- ・2人以上で相乗りした場合に、タクシーの利用料金（運賃）の一部を助成する

C：乗合タクシー

- ・路線バスのような運行内容をタクシー車両で実施し、路線バス程度の運賃で利用可能

A＋C：乗用タクシー料金助成＋乗合タクシー

- ・まとまった移動を乗合タクシーで対応し、それ以外を料金助成で対応する

D：通学用バスの住民利用（今回【2－1】を検討するため対象外）

- ・中学生の通学用バスを住民が利用する



次なる
茨木へ。

茨木には、次がある。

【2－2】短期の対応（生活交通）

3）地域住民代表委員との検討経過

■ 令和8年8月5日

- ・地域住民代表委員から要望書提出（資料2参照）
- ・市から検討状況の説明
 - ➡代替交通手段について意見交換



■ 令和8年8月28日

- ・要望書と8月5日の意見交換を踏まえ、市から対応策（案）を提案
 - ➡代替交通手段について意見交換



■ 令和8年9月11日

- ・上記2回の内容を踏まえ、市から対応策（案）を再提案
 - ➡代替交通手段について意見交換



【2-2】短期の対応（生活交通）

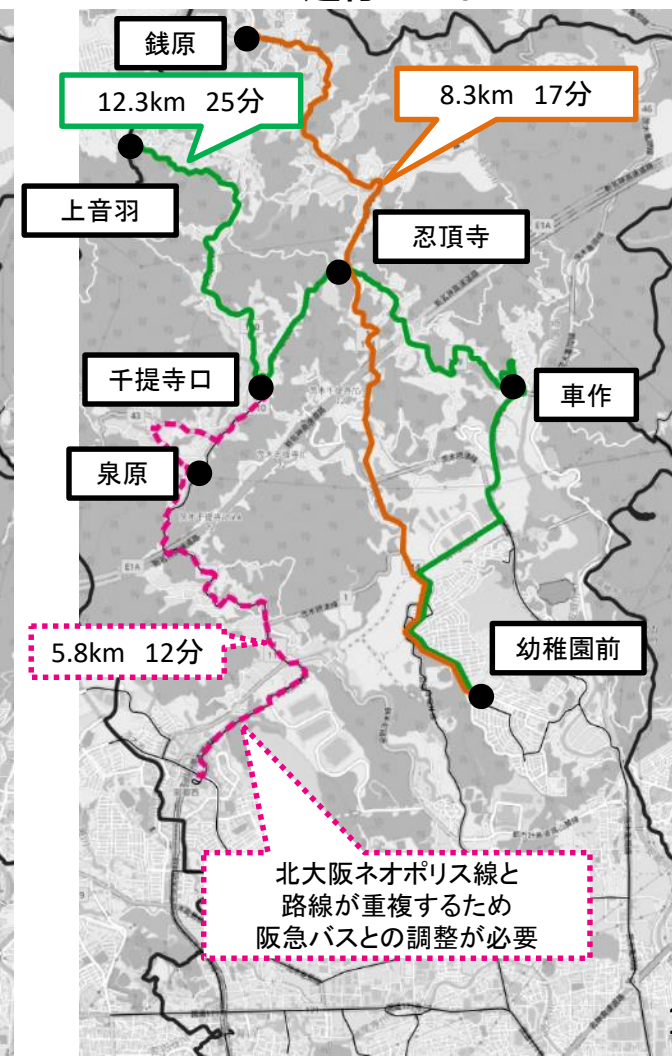
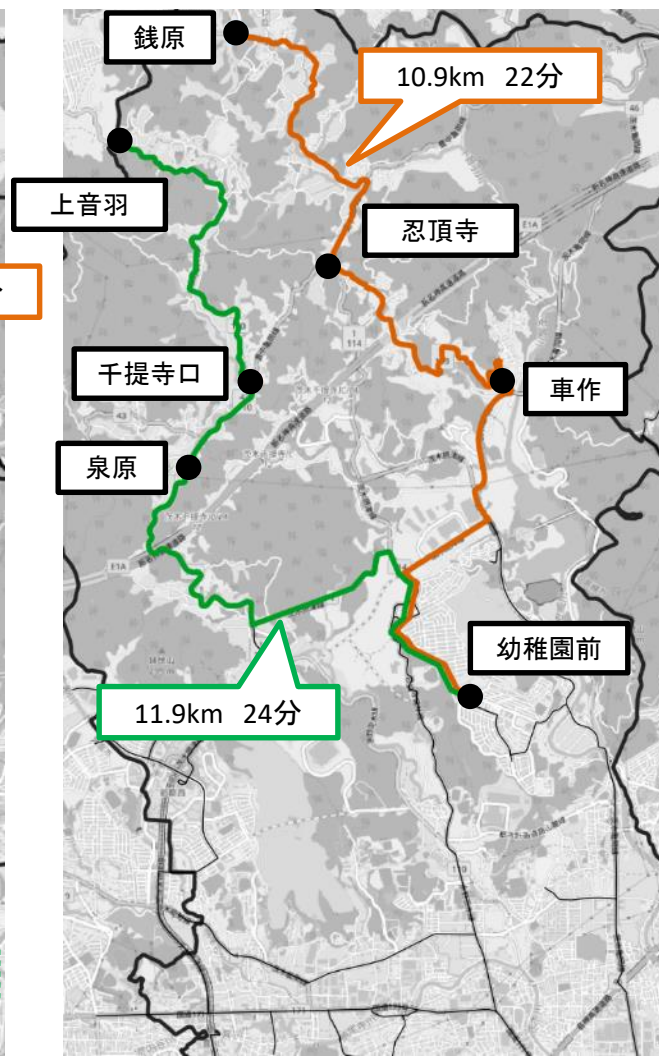
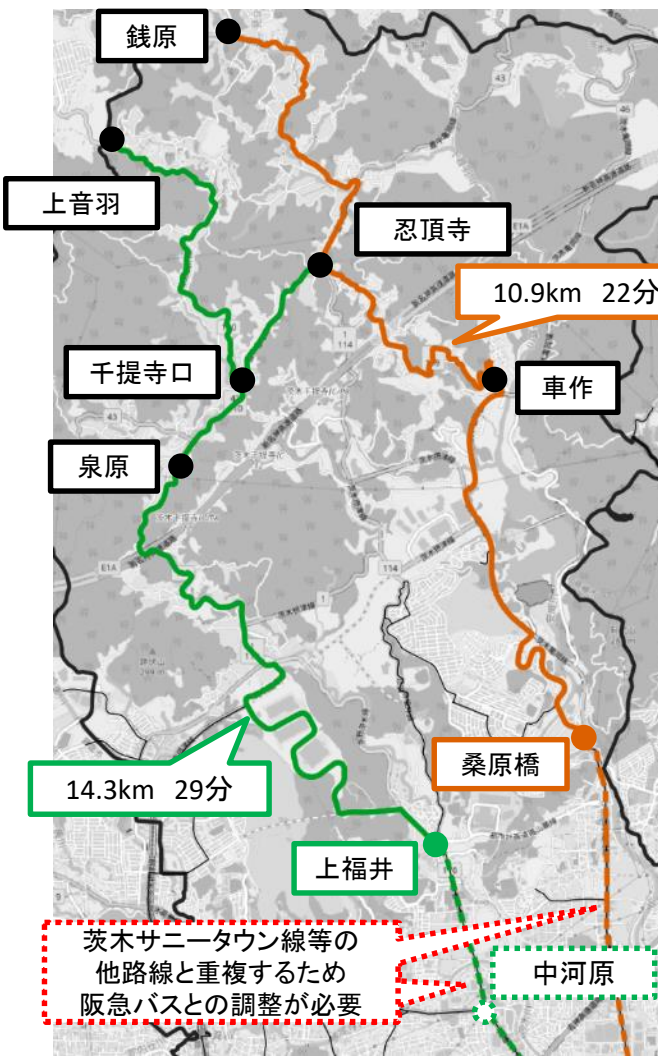
3）地域住民代表委員との検討経過

時間は30km/h（想定）で算出

案1：廃止予定の路線バス運行ルート

案2：山手台に接続する運行ルート

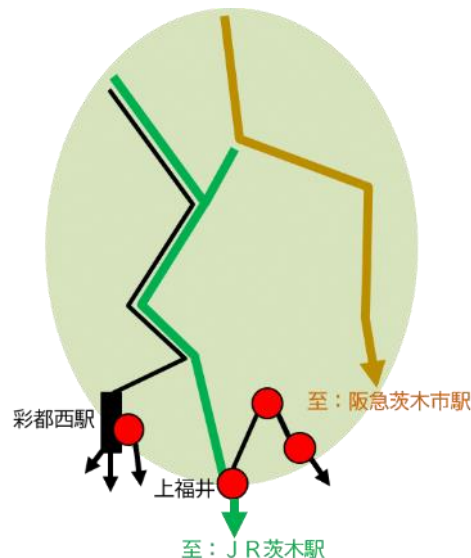
案3：主に中学生通学用バスの運行ルート



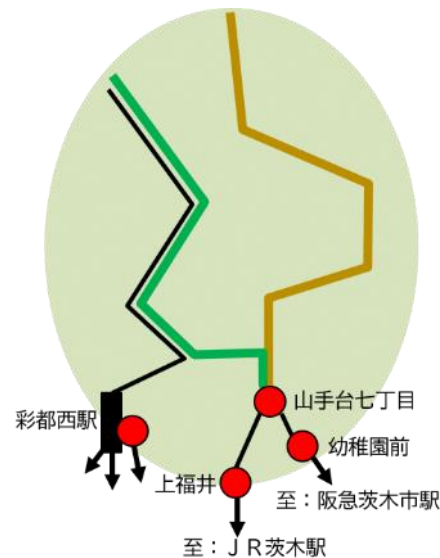
【2－2】短期の対応（生活交通）

3）地域住民代表委員との検討経過

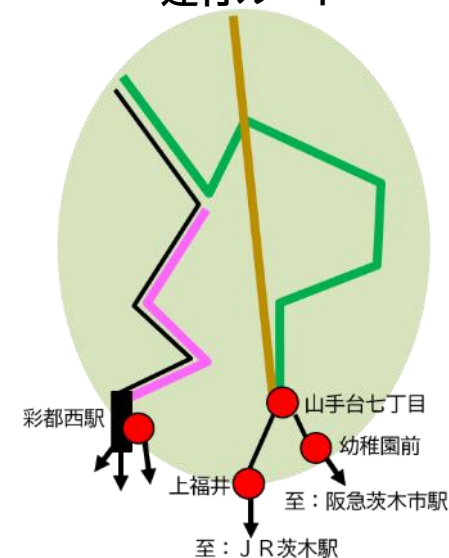
案1：廃止予定の路線バス運行ルート



案2：山手台に接続する運行ルート



案3：主に中学生通学用バスの運行ルート



利用面	利点	✓ 従前と同経路で分かりやすい ✓ 乗継なくJR茨木駅や阪急茨木市駅にアクセス可能	✓ 山手台からJR茨木駅、阪急茨木市駅の両方にアクセス可能 ✓ 直接、山手台のフレンドマートにアクセスすることも検討可能	✓ 路線バスが無かった地域も運行 ✓ 山手台から阪急茨木市駅、JR茨木駅の両方にアクセス可能
	欠点	✓ 東側は阪急茨木市駅、西側はJR茨木駅に直接のアクセスが限定される	✓ JR茨木駅や阪急茨木市駅へは山手台で乗継が必要	✓ 西側は彩都西にアクセスが限定される ✓ 乗継が必要
運行面	利点	—	✓ 経路延長が短く他案に比べて効率的	✓ 通学用バスとの連携検討が可能
	欠点	✓ 経路延長が長く非効率 ✓ 既存の路線バスと競合	—	✓ 西側は、北大阪ネオポリス線と競合 ✓ 一部、JR茨木駅方面への移動が不便

【2－2】短期の対応（生活交通）

4）短期の対応案

生活交通として、以下の2つで対応する。

①乗合タクシー（試行）

主に路線バスを利用していた方（特に、通勤・通学）を対象に乗合タクシーを運行

【概要】朝夕のみ**定時定路線**で路線バスの停留所まで輸送

【目的】廃止予定の路線バス利用者の交通手段を確保

【対象者】誰でも利用可能

【運行内容（想定）】次ページ参照

②予約制乗合タクシー（試行）

主に路線バスを利用していた方（通院や買物等）を対象に乗合タクシーを運行

【概要】朝夕の間の**昼間**に**事前予約制**で路線バスの停留所まで輸送

【目的】通院や買物等で路線バスを利用していた方の交通手段を確保

【対象者（想定）】誰でも利用可能

【運行内容（想定）】運行時間と運行経路を定め、予約があれば運行する
運行日は**週に2日**



次なる
茨木へ。

茨木には、次がある。

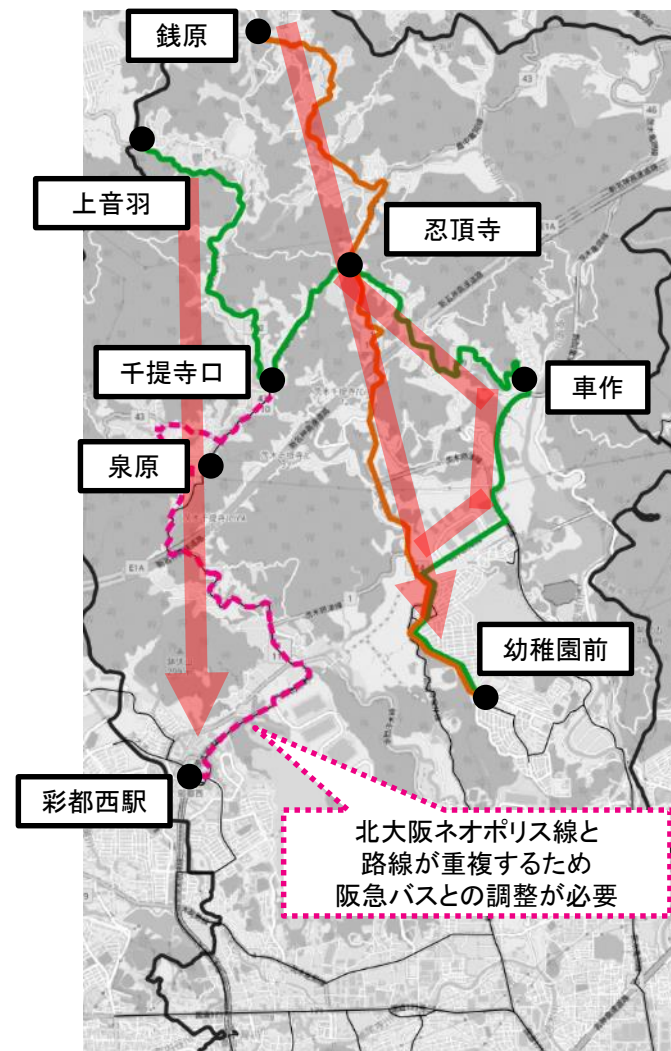
【2-2】短期の対応（生活交通）

①乗合タクシー（試行）

【運行内容（想定）】

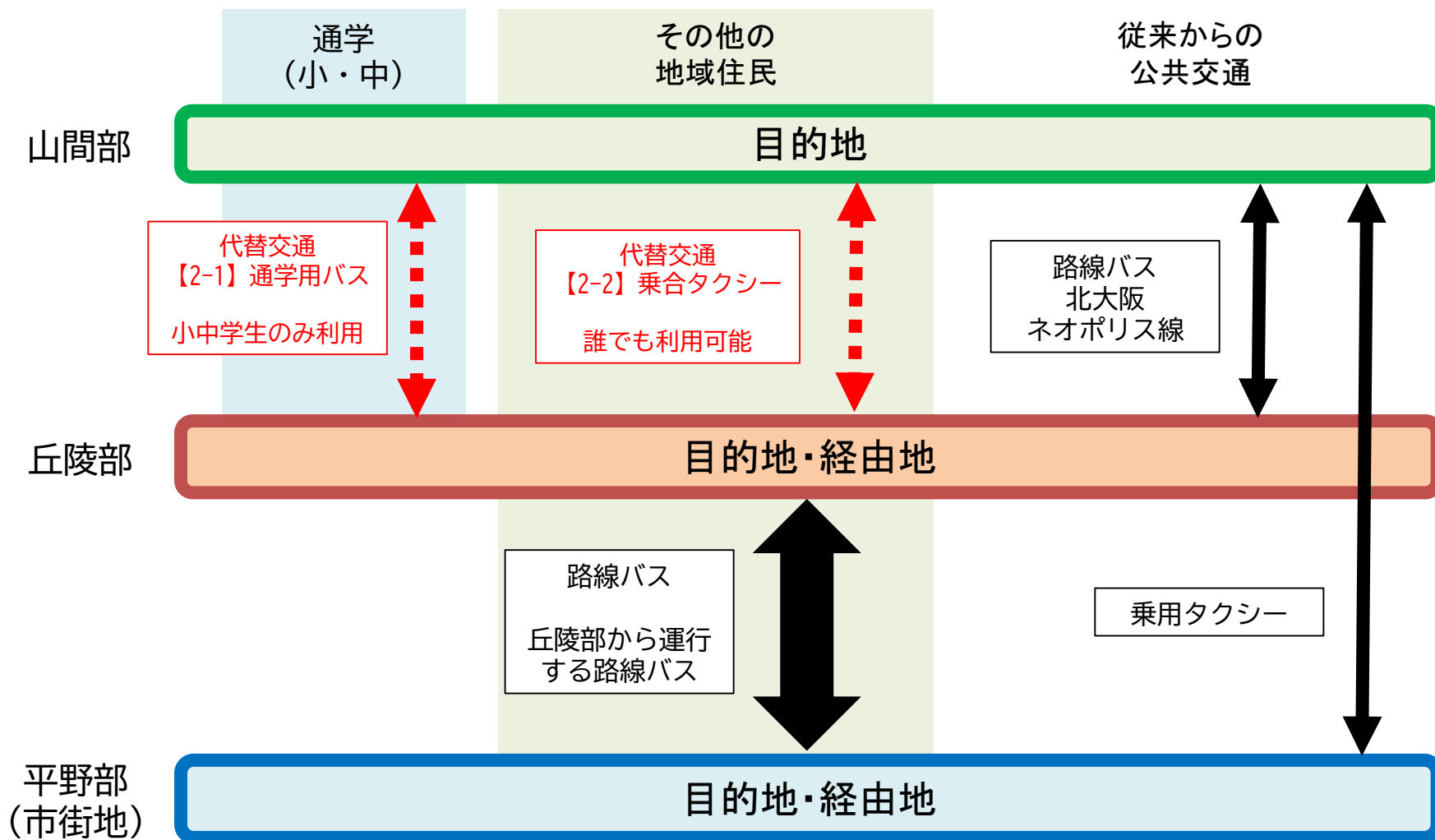
※以下の内容は確定したものではありません。

- 運行日：平日のみ
最大244日（土日祝・年末年始除く）
- 運行時間：朝 午前6～7時台（2時間）
夕 午後5～6時台（2時間）
- 運行経路：右図を基に検討（詳細は継続検討）
- 車 両：未定
タクシー車両、又は
ジャンボタクシー
- 運行許可：道路運送法第21条第2号の許可
による**実証運行**
- 運行事業者：未定
- 利用料金：未定



【2】短期の対応（まとめ）

- ✓ 廃止予定の路線バスを代替する交通手段として、路線バスにより通学していた小学生は「中学生の通学用バス」で対応し、その他の路線バス利用者については、「乗合タクシー」を試行する。



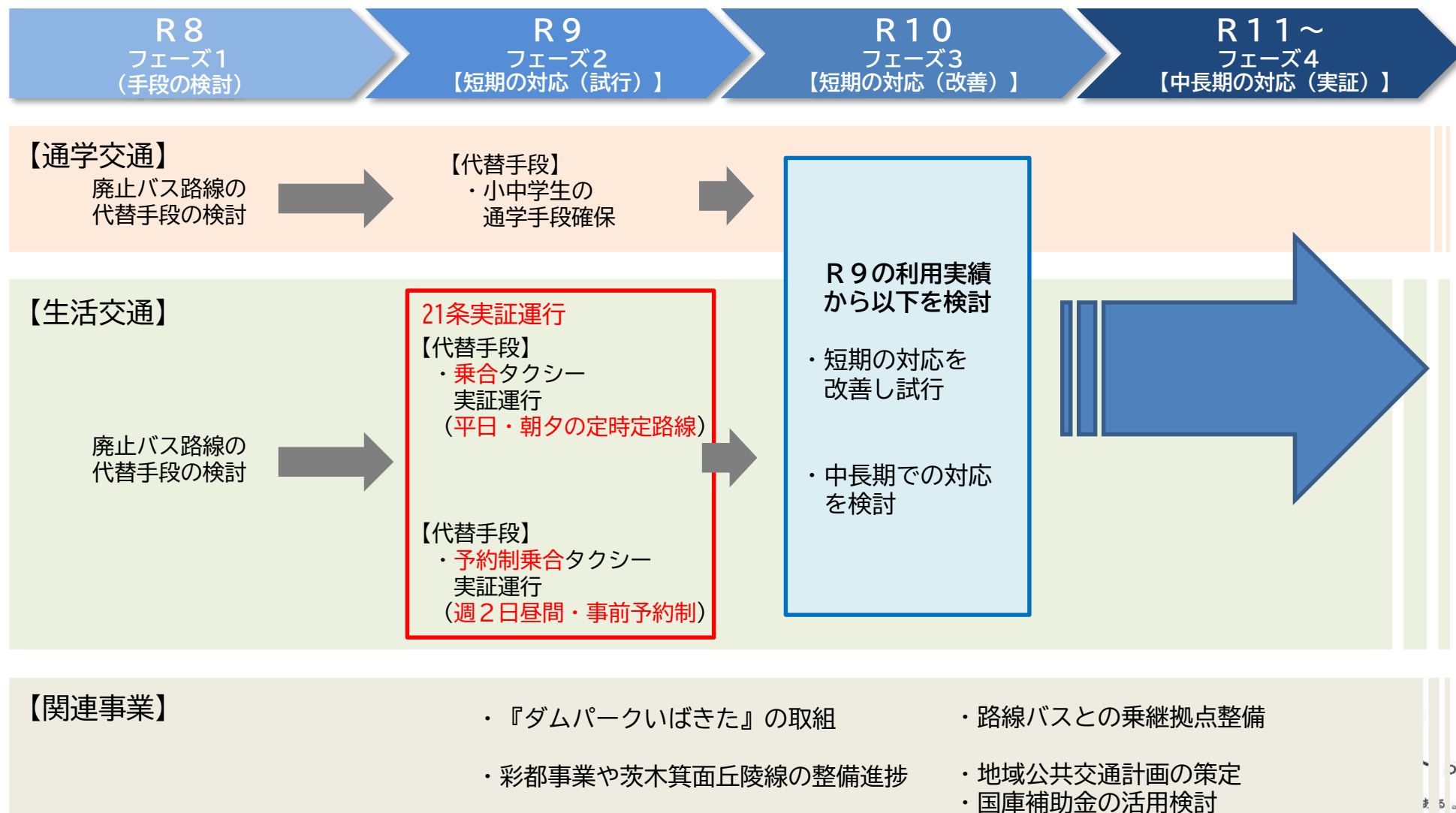
【2】短期の対応（まとめ）

- ✓ 短期の対応の改善や中長期の対応を検討するため、短期の対応開始後に評価する内容や項目を検討したい。
- ✓ 具体的な評価指標は、次回の会議にて協議予定。

目標例	数値指標例	区分	交通施策との 関連性が高い	住民目線で わかりやすい	計測に伴う調査・分析の 負担が小さい
地域公共交通利用者数の維持・確保	地域公共交通の利用者数（総数、1 便当たり、走行台キロ当たり等）	標準	○	○	○
	地域公共交通の利用頻度	推奨	○	○	
	地域公共交通の利用率	推奨	○	○	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	○		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	○		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	○	○	
	地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	推奨	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	○	○	
事業効率の改善	地域公共交通の収支率（もしくは収支差）	標準	○	○	○
	地域公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1 人当たり、住民1 人当たり）	標準	○	○	○
	地域公共交通に係る収益	推奨	○	○	
	地域公共交通に係る経費	推奨	○	○	
おでかけ機会の確保	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	○	○	○
	高齢者の外出回数	選択		○	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択		○	
	地域公共交通のカバー率・空白地率（人口もしくは面積）	選択	○	○	
	運行回数	推奨	○		○
環境負荷の軽減	自家用車分担率の縮小	推奨		○	
安全確保	免許返納者数の拡大	選択		○	○
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	選択		○	○
系統間での円滑な接続の確保	系統間の接続便数・接続率	選択	○	○	
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	○	○	
	系統間の乗継ぎに係る平均待ち時間	選択	○	○	

【3】中長期の対応

<ロードマップ>



(赤文字：今回変更・追加した内容)

次なる茨木へ。