

多様な公共交通のあり方について

令和7年8月13日
交野市議会 都市環境福祉常任委員会
所管事務調査（重点テーマ）調査報告

調査の概要

☺ 委 員

📅 スケジュール

～調査委員の紹介～

01 委員長

松村 紘子

Hiroko Matsumura

02 副委員長

岡田 智里

Chisato Okada

03 委員

松本 直高

Naotaka Matsumoto

04 委員

野口 陽輔

Yosuke Noguchi

05 委員

坂本 頸

Akira Sakamoto

06 委員

皿海 ふみ

Fumi Saragai

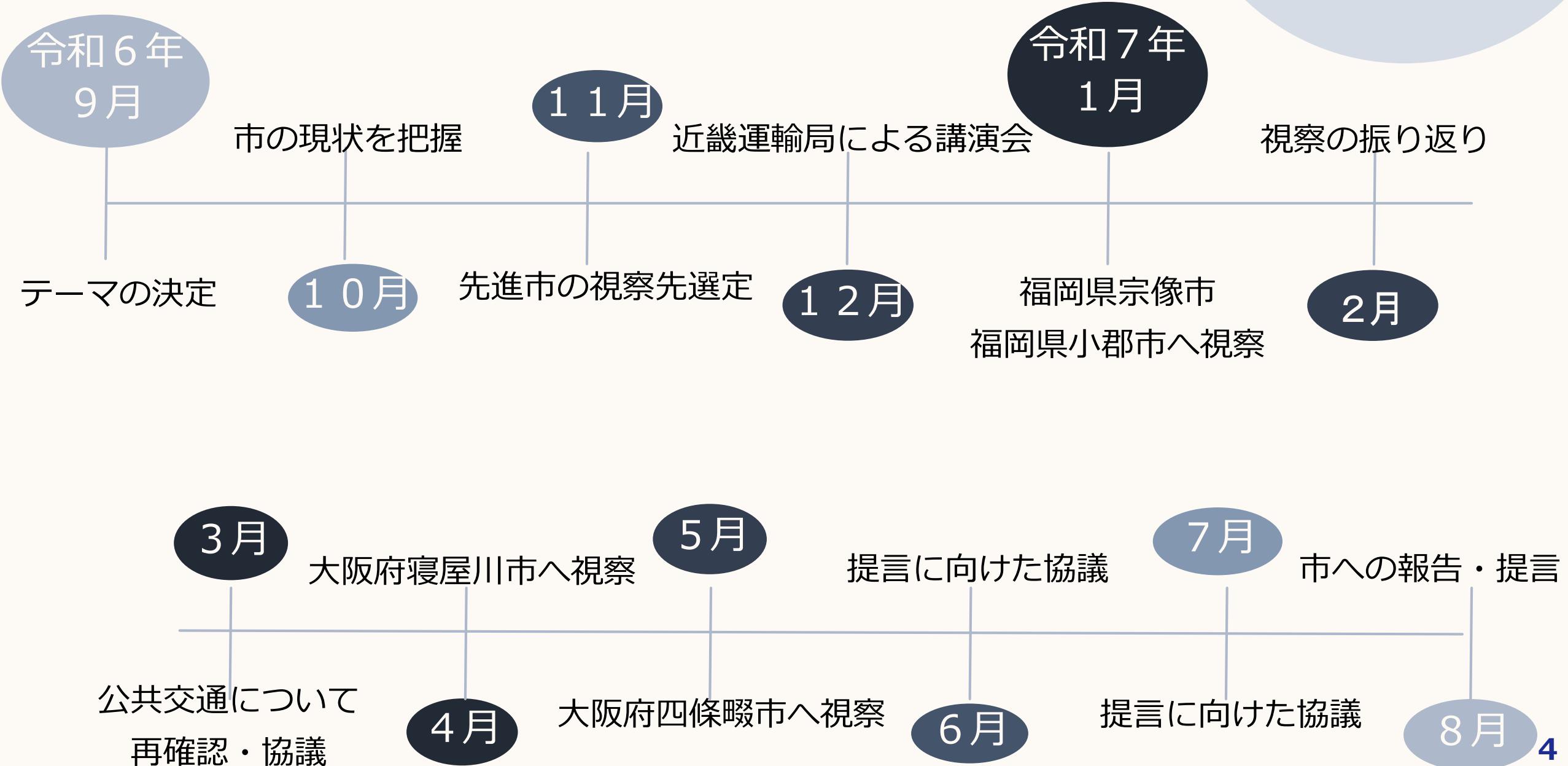
07 委員

三浦 美代子

Miyoko Miura

令和6年9月～令和7年8月

～調査スケジュール～



CONTENTS

第1章

なぜ「多様な公共交通のあり方について」を
テーマにしたのか？

第2章

各市の様々な取組み事例を学ぶ！

第3章

経験したピンチをチャンスに！
～公共交通の未来を探る～

CONTENTS



第1章 なぜ「多様な公共交通のあり方について」を
テーマにしたのか？

第2章 各市の様々な取組み事例を学ぶ！

第3章 経験したピンチをチャンスに！
～公共交通の未来を探る～

近畿運輸局による講演会

～地域公共交通を取り巻く現状について～

Point

01 バス利用者数の減少

Point

02 人材不足

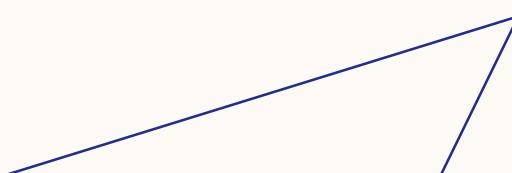


近畿運輸局による講演会

～地域公共交通を取り巻く現状について～

Point

01 バス利用者数の減少



過去 10 年間で、日本の総人口が 300 万人減少
生産年齢人口が 600 万人減少
→少子高齢化の進行・沿線住民の減少

近畿運輸局による講演会

～地域公共交通を取り巻く現状について～

ドライバーの平均年齢上昇

2024年問題による残業規制

Point

02 人材不足

若者の運転免許取得率が低下（大型2種免許の
取得者が15年間で20%減少）

収益環境の悪化により、
若い世代がドライバーへの就職を希望しない

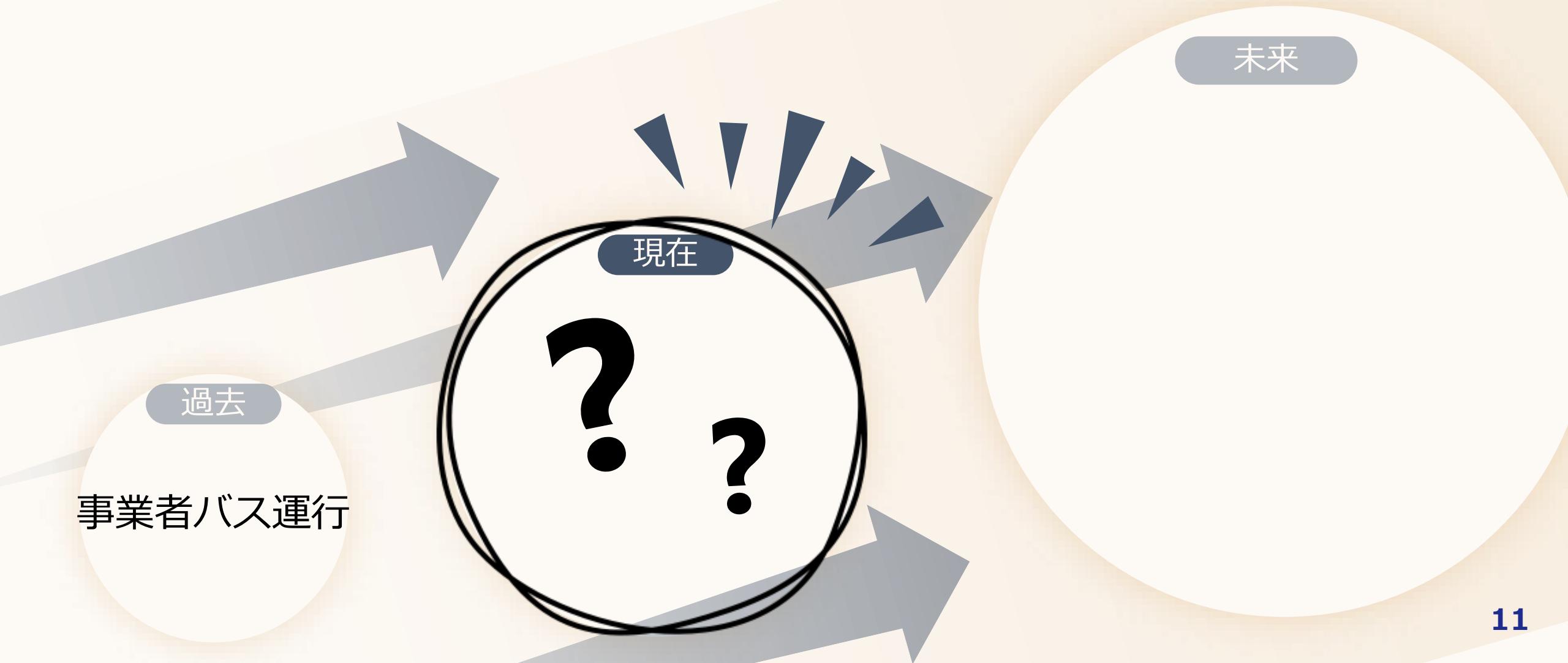
近畿運輸局による講演会

～地域公共交通を取り巻く現状について～



- ・事業の継続が困難
- ・赤字事業者の割合増加
74%（令和元年度）から94%（令和3年度）に。
- ・路線バス事業者の8割が
減便や廃止を検討（2023年の調査）
- ・不動産価格の下落や地域経済へ悪影響、
移住意欲の低下

交野市の“今”



～交野市の現状～

- 通勤等による住宅地と鉄道駅との移動としての
通勤交通中心から、
買い物・通院・趣味活動等のための
生活交通中心に変化
- 平成20年ごろから路線バスの利用者が減少

事業者バス路線廃止に至るまでの経緯

- 平成29年度 バスの見直しについて事業者より申し入れ
(南星台関連系統の路線廃止)
- 平成31年度 「交野市における今後の公共交通のあり方について」
市の基本的な考え方を示す
- 令和 2 年度 無料外出支援バス廃止
新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、
事業者路線バスの一部時間帯・一部路線で減便
- 令和 4 年度
～令和 6 年度 事業者路線バスがダイヤ改正等を実施
- 令和6年8月 交野市域のバス路線廃止について、事業者より通知
- 令和6年9月 交野市北部巡回バス「おりひめバス」の実証運行

事業者バス路線廃止に至るまでの経緯

- 平成29年度 バスの見直しに
　　→ 星台

事業者より申し入れ

令和7年3月23日 バス路線の廃止

- 令和4年度～令和6年度

事業者路線バス

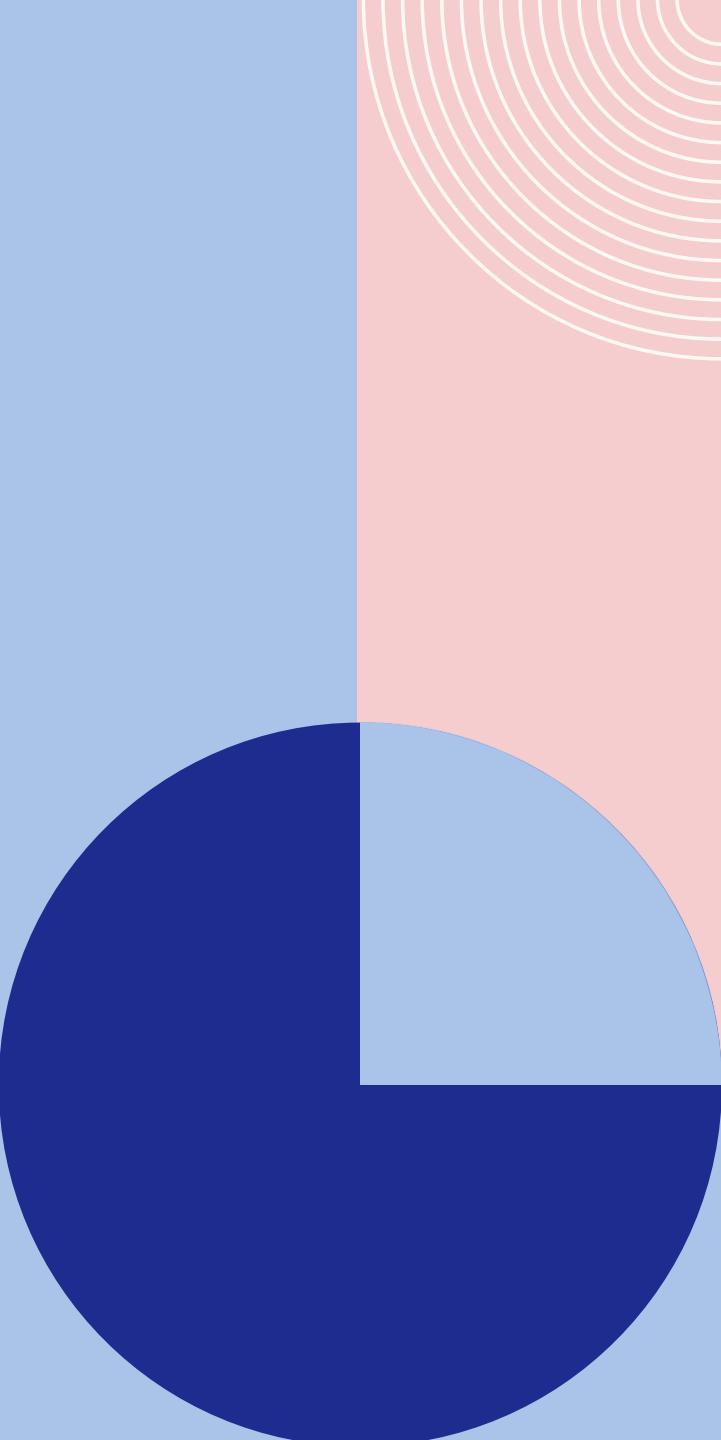
時間帯・一部
ヤ改正等を実施

- 令和6年8月

交野市域のバス路線廃止について、事業者より通知

- 令和6年9月

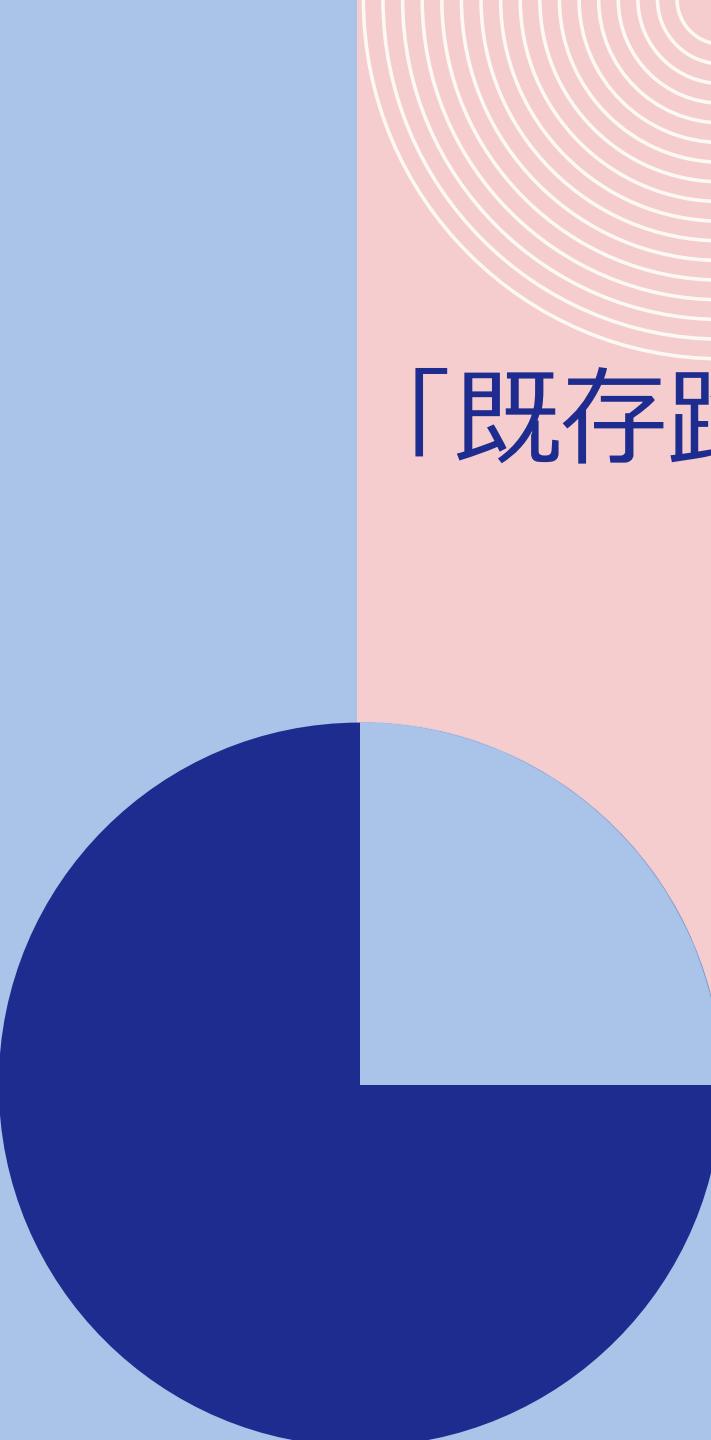
交野市北部巡回バス「おりひめバス」の実証運行



交野市は
緊急対策として…



おりひめちゃん



通学・通勤定期券対応

交通系ICカードによる決
済システムの対応

「既存路線の維持を基本的な考え方とし、
切れ目なく移動手段を確保する」

という方針のもと、

地域の移動手段を確保！

外出支援制度
への対応

おりひめちゃん





星のあまん



交野市



- 北部（ワンボックス）
- 中部、東部（ワンボックス）
- 南部（中型バス）

交野市 北部（実証実験中）



特色

- 交通不便地に対応
- 交野女子学院と共に創
- JR・京阪の3箇所の駅(郡津・交野・河内磐船)を結ぶとともに、駅と商業施設、市施設をつないで利便性を向上

概要

- 定時運行 1本/1 h
- 定員8名
- 200円（運賃）

走行地

- 市内北部
- 主に平地

事業費

- 【イニシャル】
約88万円(バス停の設置)
- 【ランニング】
約1,800万円
(車両損料・運転手代)

課題

- バスルートの検討
- 地域との連携
- 乗車定員による、車種の可能性を検討
- ルートの統合 (R7.5月現在)

おりひめちゃん
星のあまん



交野市 中部・東部



概要

- 定時運行 1本/1 h
- 定員8名
- 200円（運賃）

走行地

- 市内中部、東部
- 主に平地

事業費

- 【イニシャル】
なし
- 【ランニング】
約1,900万円(運転手代)

特色

- 交通不便地に対応
- 交通不便地である寺・神宮寺地区で、特定者のみの利用から不特定での利用となった
- 路線バスに比べて運賃が安くなった(250円から200円)

星のあまん



課題

- 低額運賃による市の財政負担
- バスルートの検討
- 地域との連携
- 乗車定員による、車種変更の可能性を検討
(R7.5月現在)

交野市 南部



概要

- 定時運行
概ね1本/1 h
朝夕の星田西 3本/1 h
- 定員60名
- 200円（運賃）

走行地

- 市内幹線道路
- 主に丘陵地

事業費

- 【イニシャル】
約450万円(バス停の設置等)
- 【ランニング】
約1億8千万円
(車両損料・運転手代等)
※別途、運賃収入有

特色

- 通勤・通学等の方へ、定時定路線での交通手段を確保
- 定員60名であり、朝夕の大量輸送に対応
- 運賃が安くなつた

課題

- 低額運賃による市の財政負担
- 運転手の確保
- 将来性が未定
- バスルートの検討
- 地域との連携

おりひめちゃん



(R7.5月現在)



公共交通の 未来を探っていきたい



CONTENTS

第1章

なぜ「多様な公共交通のあり方について」を
テーマにしたのか？



第2章

各市の様々な取組み事例を学ぶ！

第3章

経験したピンチをチャンスに！
～公共交通の未来を探る～

他市の取組み事例

福岡県宗像市	日の里地区	オンデマンドバス
福岡県小郡市	右岸地域	オンデマンドバス
	左岸地域	相乗りタクシー
大阪府寝屋川市	駅など	シェアサイクル
大阪府四條畷市	田原地域	グリーンスロー モビリティ

福岡県 宗像市

交野市議会のみなさま

ようこそ 宗像市へ



オンデマンドバス



人口：約97,000人

面積：約120km²

なぜ？？

宗像市は、 オンデマンドバスを

？？

導入したのか？

日の里地区は、
傾斜の丘陵地



- 高齢化や空き家化の急速な進行から、
団地再生の取組み
- 路線バスの廃止決定



代替交通の検討

宗像市 オンデマンドバス



特色

- バスとタクシーを融合した利便性の良さ
- 決まったダイヤやルートが無く、AIを活用しながらリアルタイムで運行
- 走行地区外の施設も行くことが可能
⇒利便性と効率性の両方を備え、市民の利用増加
- 高齢者の外出促進、子育て中の方 等

概要

- アプリ・電話予約
- 時刻表無し
- 定員8名×2台
- 200円（運賃）
- 専用の乗降場

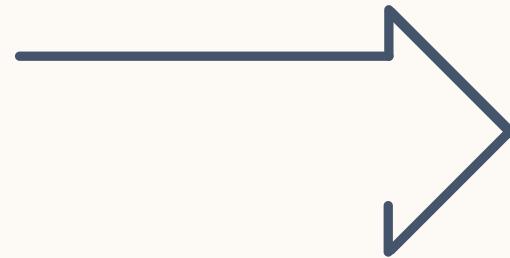
事業費

- 【イニシャル】
約1,838万2千円
- 【ランニング】
約4,000万円

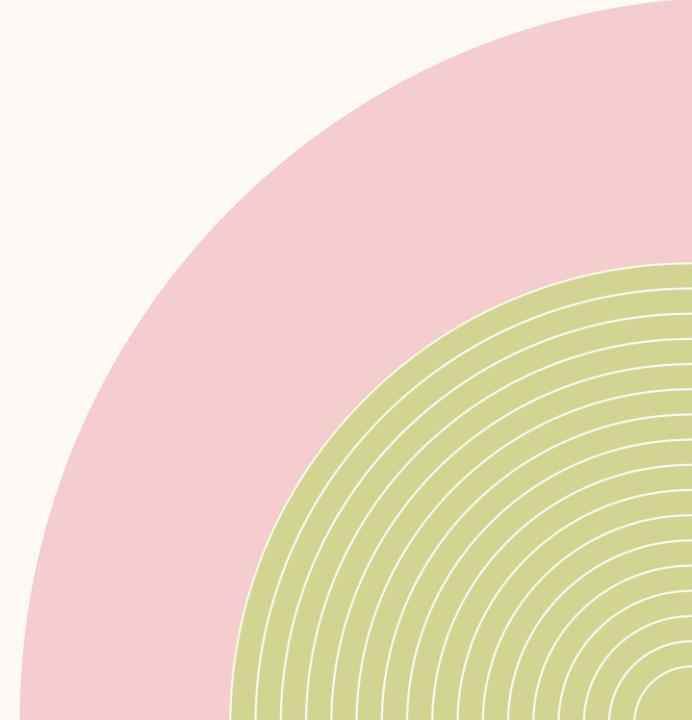
課題

- 乗合率を高めること
- 利用者拡大による運賃収入の増加
- 他地区に導入し、運行経費（システム費）の分散
- 自動音声受付の導入

利用者の声（宗像市）



否定的な意見はない。



現地で乗合した方

よく利用する。。。
予約したらすぐに来るのが気に入っている。
乗り心地が良い。
乗車不可の際も、アプリに表示されるので
分かりやすく、予定が立てやすい。

福岡県 小郡市



- ・ オンデマンドバス
- ・ 相乗りタクシー



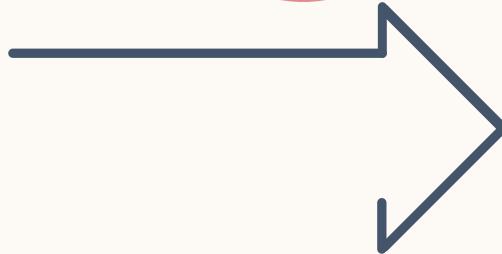
人口：約60,000人

面積：約45.5km²

なぜ？？

小都市は、オンデマンドバスを ?? 導入したのか？

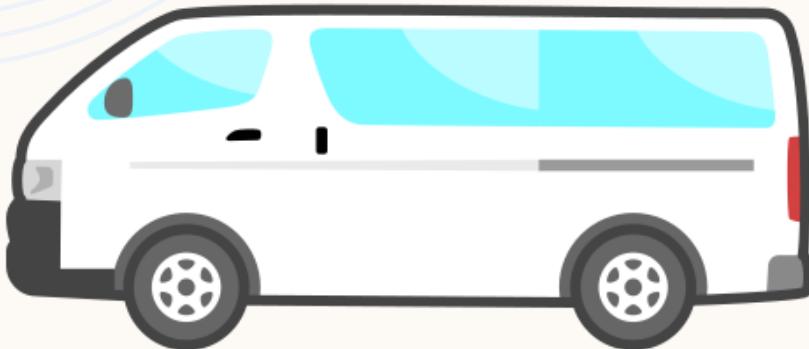
右岸地区は、
住宅地域



- ・ コミュニティバスは、冗長な運行ルートで全ての居住地をカバーできない
- ・ 全ルートで一便あたりの乗客者数が少なく、運行効率が非常に低い

少子高齢化や人口減少社会に対応し、公共交通としての確保・維持・更なる活性化を図るために導入

小都市 オンデマンドバス



概要

- ・ アプリ・Web・電話予約
- ・ 時刻表無し
- ・ 定員8名×3台
- ・ 距離別運賃
- ・ ドアtoドア型

事業費

- ・ 【イニシャル】
約445万円(システム構築費)
- ・ 【ランニング】
約4,000万円(運行補助金・システム使用料等)

特色

- ・ 乗降場所の自由度が高い
- ・ 乗りたいときにリアルタイムで予約可能
- ・ 走行地区外の施設も行くことが可能
- ・ 1台約1,300万円の運行経費を補助しているため、委託業者にとっても収益が確保されている

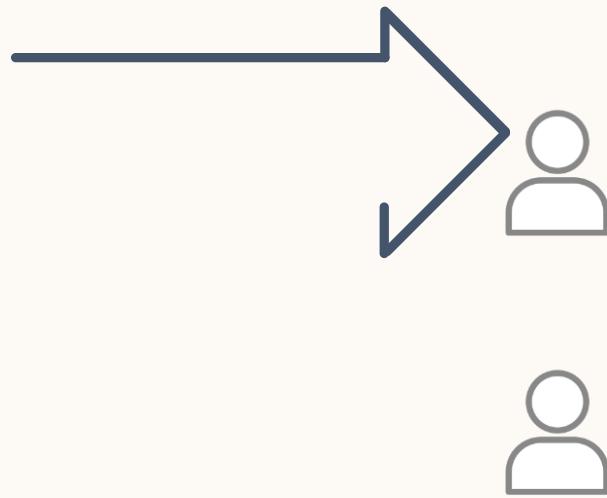
⇒乗車率の向上

⇒安定的な事業の継続

課題

- ・ 距離に応じた料金設定のため、長距離移動の場合は乗車料金が高くなる

利用者の声（小都市）



高齢者にとっては、
スマホのハードルが高くアプリの利用が難しい。

満足している。

なぜ？？

小郡市は、相乗りタクシーを ?? 導入したのか？

左岸地区は、
田園地域



- バス停までの移動距離が長い
- +
• バスが循環式のため、
待ち時間や乗車時間が長くかかる

令和4年10月にコミュニティバス廃止

小郡市 相乗りタクシー



特色

- 予約時間どおりにタクシーが配車
- 距離に関わらず400円の定額
- 走行地区外の施設も行くことが可能
- 交通不便地や居住地をカバー
- 自宅前から乗車可能

概要

- Web・電話予約
- 時刻表無し
- 定員4名×3台
- 400円（定額運賃）
- 自宅↔指定施設
指定施設↔指定施設

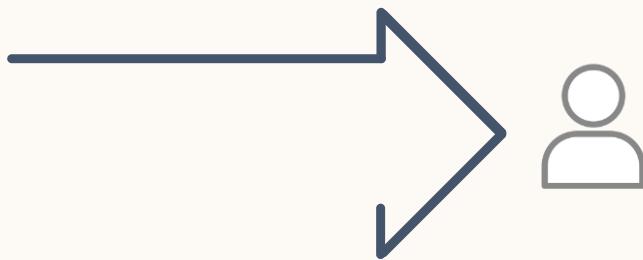
事業費

- 【イニシャル】
約56万円(システム構築費)
- 【ランニング】
約950万円(運行補助金・
システム使用料等)

課題

- 週3日運行であり、
市民が利用したい曜日の検討が必要
- 利用者定額のため、市の負担が大きい

利用者の声（小郡市）



運行時間・行先・予約の受付時間・
電話予約時のオペレーターや運転手の対応、
いずれにも満足。

大阪府 四條畷市

グリーンスローモビリティ



人口：約54,000人

面積：約18.7km²

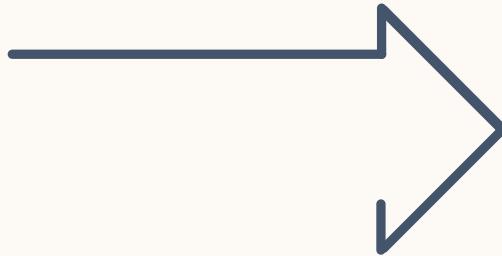


なぜ？？

??

四條畷市は、グリーンスローモビリティを導入したのか？

田原地域は、高低差があり坂道の多い地形



- 地域住民対象のアンケート結果をもとに、地域課題(買い物・交通・医療)の解消と地域の活性化を目指す

地域内の移動手段の不安解消のため、気軽に移動できる手段を確保

四條畷市 グリーンスローモビリティ



概要

- ・ 電話・窓口予約
- ・ 定時定路線
3便/毎週水曜・第3土曜日
- ・ デマンド運行
毎週水曜・第3土曜日
- ・ 定員6名
- ・ 0円（運賃）

事業費

- ・ 【イニシャル】
約1,200万円
(車両・システム開設費)
- ・ 【ランニング】
約600万円(保守メンテナンス・ボランティア謝礼等)

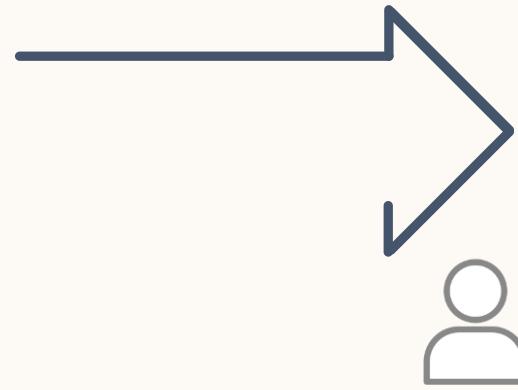
特色

- ・ 電気自動車のため、環境にやさしい
- ・ 開放感があり、車内外のコミュニケーションが容易
- ・ 景色を楽しめる
- ・ **居住地をカバー**
- ・ 車幅が狭く、細道や坂道等住宅街の中を細かく走行可能

課題

- ・ エアコンが無いため、暑さや寒さを感じる
- ・ エンクロージャー(ビニールの囲い)使用時の乗降が面倒
- ・ 満充電で約40km程度の走行
- ・ 充電時間が8時間要する
- ・ 低速走行のため、大通りを走行することに危険な場合がある

利用者の声（四條畷市）



運行日を増やしてほしい。



気兼ねなく自由な移動が出来るようになった。

大阪府 寝屋川市



シェアサイクル



人口：約223,000人

面積：約24.7km²

なぜ？？

寝屋川市は、シェアサイクルを

？？

導入したのか？

駅を起終点とする
移動手段の確保



- 運転手不足問題により、
バス事業者からの路線バス廃止や減便の恐れ
- 環境負荷の低減及び健康増進等の事業効果を期待



寝屋川市 シェアサイクル（実証実験中）



概要

- ・ アプリ予約
- ・ 時刻表無し
- ・ 定員1名
- ・ 160円/30分
(以降160円/15分)
12時間まで 最大2,400円

事業費

- ・ 【イニシャル】
0円
- ・ 【ランニング】
0円
(実証実験期間の3年間は、
ステーション設置に係る貸付料が無償)

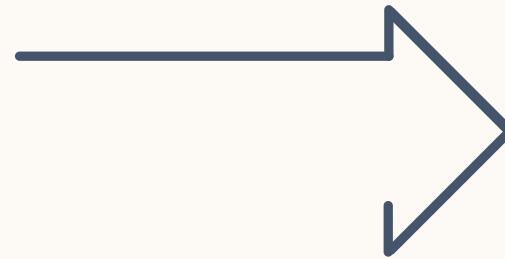
特色

- ・ 24時間、短時間・短距離の移動が可能
- ・ バス運賃(250円)より安価
- ・ 駅や公共施設・商業施設間の移動に利用後、乗り捨てが可能
- ・ 観光分野やビジネス等で、チャンスの可能性がある

課題

- ・ スマートフォン操作による利用のため、
高齢者の利用はあまり見込めない
- ・ 返却場所が埋まっている場合がある
- ・ ステーションに自転車が無く、
借りられない場合がある
(借りている間は、利用料金が発生)

利用者の声（寝屋川市）



寝屋川市資料

(参考：豊中市のアンケート結果)

① 便利 39.8%

② ステーションが近くにある

③ 早い

④ 安い

CONTENTS

第1章

なぜ「多様な公共交通のあり方について」を
テーマにしたのか？

第2章

各市の様々な取組み事例を学ぶ！



第3章

経験したピンチをチャンスに！
～公共交通の未来を探る～

比較検討

交野市	宗像市・小郡市	小郡市	四條畷市	寝屋川市	その他	
定時定路線バス (中型バス)	定時定路線バス (ワンボックス)	オンデマンドバス (ワンボックス)	相乗りタクシー	グリーンスローモビリティ	シェアサイクル	
<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学等の方へ、定時定路線での交通手段を確保 ● 定員60名であり、朝夕の大量輸送に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地カバー ● 商業施設等を結ぶ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地 + 居住地カバー ● 時間・ルート自由（買物・通院等） ● 高齢者外出促進、子育て中の方 等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地 + 居住地カバー ● 自宅前から乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住地カバー ● 坂道や細道など住宅街の中を細かく走行（他交通へ接続要） ● 観光分野等でチャンスの可能性 ※要研究 	<ul style="list-style-type: none"> ● 24時間、短時間・短距離の移動が可能 ● ビジネスや観光分野等でチャンスの可能性 ※要研究 	<ul style="list-style-type: none"> ● 技術革新による自動運転バスなど

比較検討

交野市	宗像市・小郡市	小郡市	四條畷市	寝屋川市	その他
定時定路線バス (中型バス)	定時定路線バス (ワンボックス)	オンデマンドバス (ワンボックス)	相乗りタクシー	グリーンスローモビリティ	シェアサイクル

市内幹線道路、主に丘陵地

市内北部・中部・東部、主に平地

住宅地域、傾斜の丘陵地

田園地帯

高低差があり、坂道の多い地形

駅前や公共施設・商業施設など

- 技術革新による自動運転バスなど

朝夕の通勤交通で強み

日中の生活交通として強み

ビジネス・観光分野で可能性

| ニーズに合わせた公共交通

01

朝夕の通勤交通

02

日中の生活交通

03

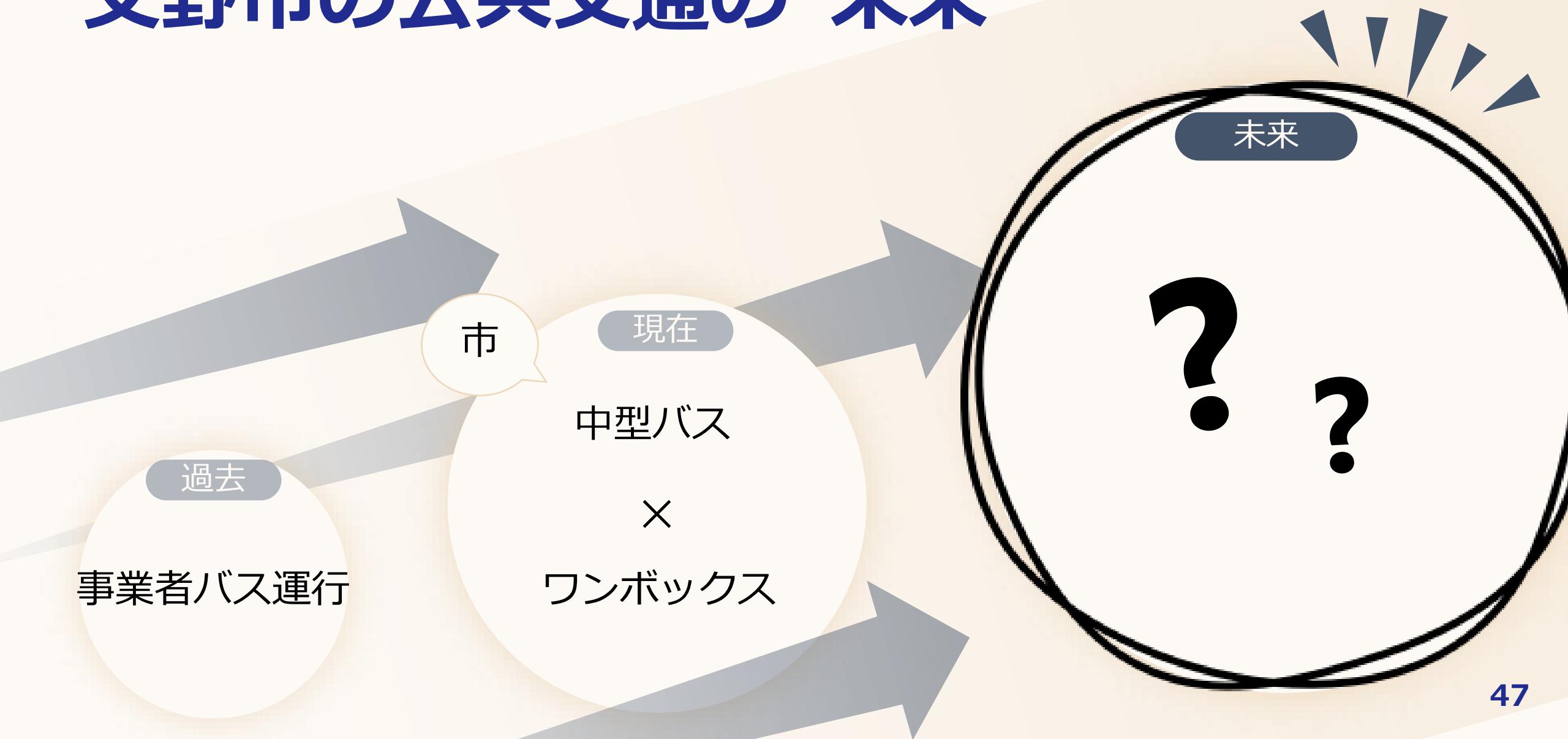
交野市の
地域的・
地形的特性

より効率的でより便利なものになると期待される

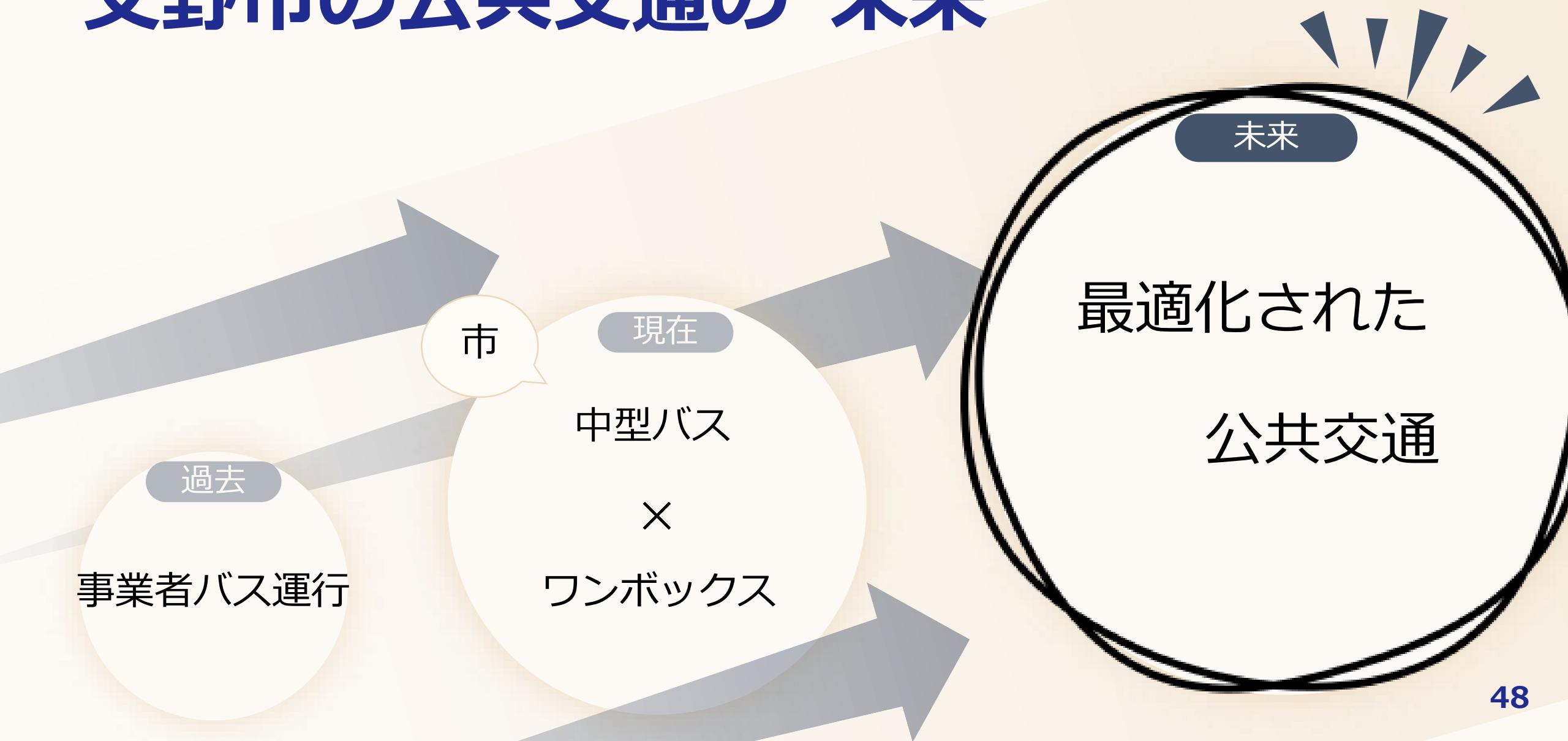


「公共交通の最適化」

交野市の公共交通の“未来”



交野市の公共交通の“未来”



交野市の未来における

持続可能な公共交通に

つながるのではないでしょ うか



最適化された公共交通を目指して～市への提言～

多様な公共交通の特色と、
本市の地域的・地形的特性などの
有効な組み合わせの検討を
経済性を考慮しながら進めること。

公共交通



おりひめちゃん



交響交通



おりひめちゃん



都市環境福祉常任委員会

委員長 松村 紘子

Hiroko Matsumura

副委員長 岡田 智里

Chisato Okada

委員 松本 直高

Naotaka Matsumoto

委員 野口 陽輔

Yosuke Noguchi

委員 坂本 顕

Akira Sakamoto

委員 皿海 ふみ

Fumi Saragai

委員 三浦 美代子

Miyoko Miura

ありがとうございました