

< 実証実験の評価結果まとめ >

(1) 山本地区コミュニティバス

① 2軸評価結果

- 山本地区コミュニティバスの2軸評価は下表に示すとおり、公共性、事業効率性のいずれも基準値以下であったため、[D抜本的見直し]に評価された。そのため、運行中止も含めた検討が必要だと考えられる。

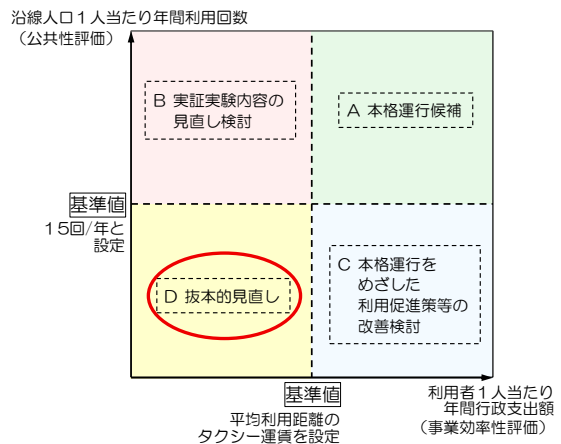
< 公共性評価結果 >

令和6年度 想定年間利用者数	沿線人口 (R2年国勢調査)			沿線人口 1人当たり 年間利用回数	基準値
	70歳未満	70歳以上	合計		
4,489 人	15,987 人	3,073 人	19,060 人	0.24 回	15.00 回

< 事業効率性評価結果 >

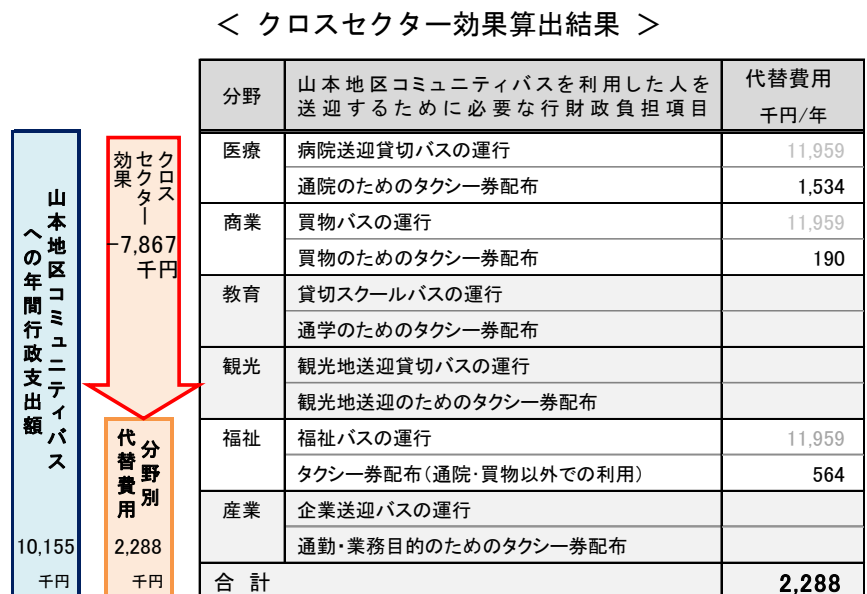
年間行政支出額	利用者1人当たり 年間行政支出額	基準値
10,155,011 円	2,262 円	1,240 円

< 2軸評価のイメージ >



② クロスセクター効果算出結果

- 山本地区コミュニティバスのクロスセクター効果は、右図に示すように、マイナス約 790 万円と算出された。
- 分野別代替費用は、約 230 万円と算出された。
- 分野別代替費用は、医療分野が 67%を占めている。

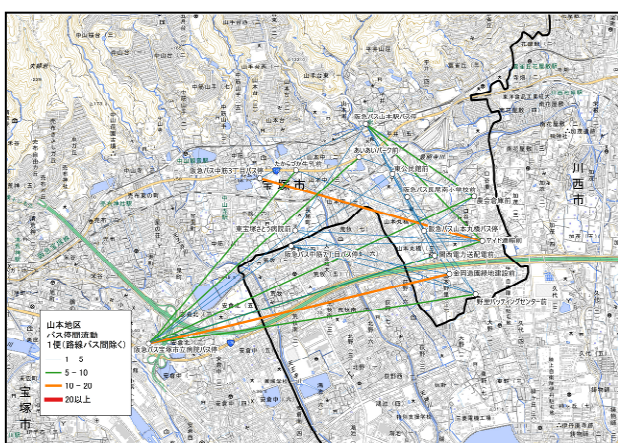


③ 利用状況からみた効果

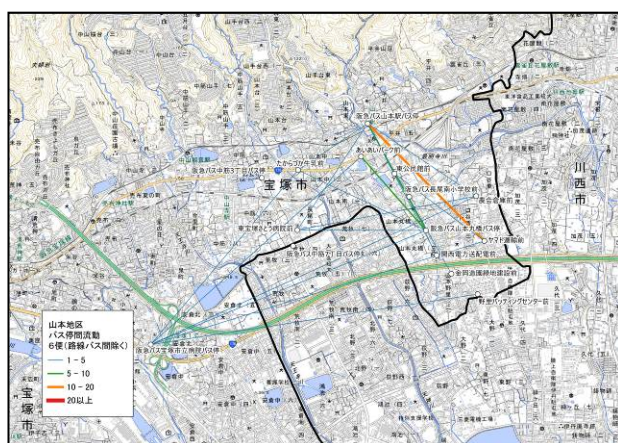
- ・山本地区コミュニティバスの停留所別乗降者数をみると、阪急バスのバス停である宝塚市立病院バス停、山本駅バス停、山本丸橋バス停の利用が多く、停留所間の利用も阪急バスのバス停間で多くなっている。この間の阪急バスの利用は減少していることが想定される。
- ・阪急バスで移動できない区間の移動は、1便と6便で多くみられる程度である。

＜ 阪急バスで移動できない停留所間の移動（人/日） ＞

[1便]



[6便]



④ 山本地区コミュニティバスの今後の方針

- 山本地区は、宝塚市地域公共交通計画において「徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、日常生活に必要な活動がしやすい地域」に位置付けられており、運行する公共交通については、「交通事業者や市民の活動に委ねる」地域である。今回の実証実験では公共性、事業効率性のいずれも基準値以下であったため、抜本的な見直しが必要であり、本格運行はできない。
- ただし、阪急バスを利用しづらいバス停間の需要も一部確認されたこと、クロスセクター効果算出での分野別代替費用の約7割を医療分野が占めていることから、行政（市全体）としての対応策を検討することが望ましい。

(2) おでかけサポートあくら

① 2軸評価結果

- ・おでかけサポートあくらの2軸評価は下表に示すとおり、公共性、事業効率性のいずれも基準値以下であったため、[D抜本的見直し]に評価された。そのため、運行中止も含めた検討が必要だと考えられる。

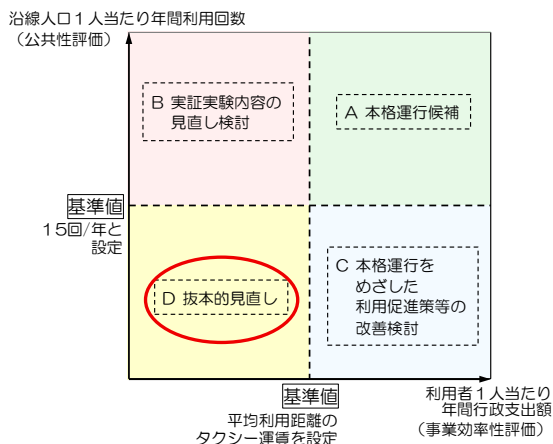
< 公共性評価結果 >

令和6年度 想定年間利用者数	利用対象者				沿線人口 1人当たり 年間利用回数	基準値
	70歳以上人口 (R2年 国勢調査)	障害者手帳 所持者 (70歳未満)	妊婦	合計		
3,522 人	4,661 人	815 人	85 人	5,561 人	0.63 回	15.00 回

< 事業効率性評価結果 >

年間行政支出額	利用者1人当たり 年間行政支出額	基準値
13,440,906 円	3,816円 (70歳以上・ 障害者・妊婦)	940 円

< 2軸評価のイメージ >



② クロスセクター効果算出結果

- ・おでかけサポートあくらのクロスセクター効果は、右図に示すように、マイナス約1,110万円と算出された。
- ・分野別代替費用は、約240万円と算出された。
- ・分野別代替費用は、医療分野が最も多いが、福祉分野も多い。

< クロスセクター効果算出結果 >

分野	おでかけサポートあくらを利用した人を送迎するために必要な行財政負担項目	代替費用 千円/年
医療	病院送迎貸切バスの運行	14,949
	通院のためのタクシー券配布	1,265
商業	買物バスの運行	14,949
	買物のためのタクシー券配布	286
教育	貸切スクールバスの運行	
	通学のためのタクシー券配布	
観光	観光地送迎貸切バスの運行	
	観光地送迎のためのタクシー券配布	
福祉	福祉バスの運行	14,949
	タクシー券配布(通院・買物以外での利用)	812
産業	企業送迎バスの運行	
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	
合計		2,363

おで
かけ
サポ
ート
あ
くら
の
年
間
サ
ポ
ー
ト
支
出
額
13,441
千円

↓
 ク
ロ
ス
セ
ク
タ
ー
効
果
-11,078
千円

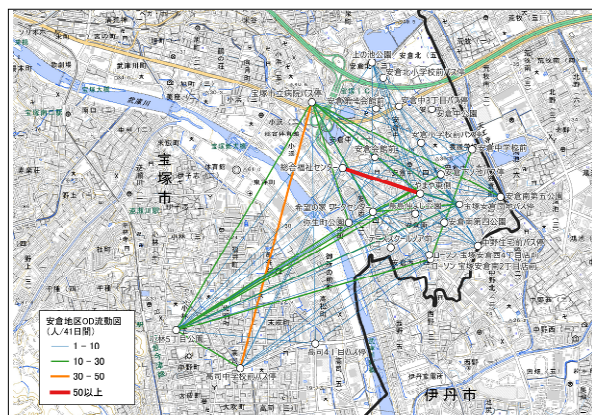
代
替
費
用
分
野
別
2,363
千円

③ 利用状況からみた効果

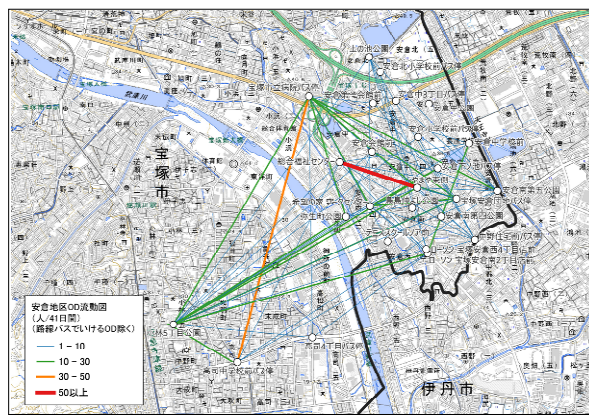
- ・おでかけサポートあくらの停留所間の移動は、ほぼ阪急バスで移動できない乗降場所間の移動となっている。
- ・「総合福祉センター」と「やまや東側」の移動が最も多くなっている。

< 実証実験期間の乗降場所間の移動(人/42日間)>

[利用者全体]



[阪急バスで移動できる利用を除く]



④ おでかけサポートあくらの今後の方針

- 安倉地区は、宝塚市地域公共交通計画において「徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、日常生活に必要な活動がしやすい地域」に位置付けられており、運行する公共交通については、「交通事業者や市民の活動に委ねる」地域である。今回の実証実験では公共性、事業効率性のいずれも基準値以下であったため、抜本的な見直しが必要であり、本格運行はできない。
- 一方で、阪急バスで移動できない区間の需要も一部確認されたこと、クロスセクター効果算出での分野別代替費用が医療・福祉分野で約9割の大半を占めていたことから、行政（市全体）としての対応策を検討する場合は、医療・福祉分野で対応策を検討することが望ましい。

(3) 売布・清荒神地区 AI オンデマンド交通

① 2軸評価結果

- ・売布・清荒神地区 AI オンデマンド交通の2軸評価は下表に示すとおり、公共性、事業効率性のいずれも基準値以下であったため、[D 抜本的見直し] に評価された。そのため、運行中止も含めた検討が必要だと考えられる。

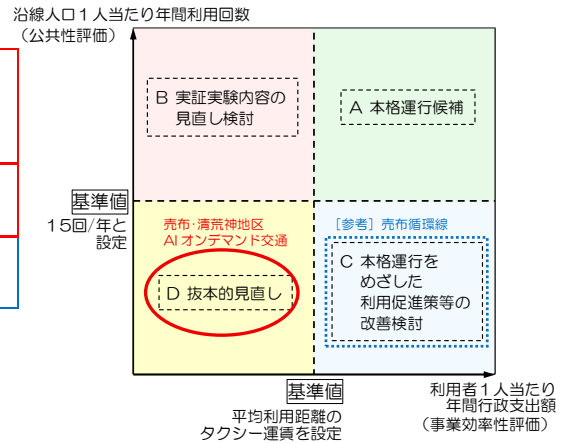
< 公共性評価結果 >

路線名	令和6年度 想定年間利用者数	沿線人口(R2年国勢調査)			沿線人口 1人当たり 年間利用回数	基準値
		70歳未満	70歳以上	合計		
売布・清荒神地区 AIオンデマンド交通	23,605 人	5,926 人	1,665 人	7,591 人	3.11 回	15.00 回
【参考】 売布循環線	(R6年度実績値) 62,062 人	12,238 人	3,507 人	15,745 人	3.94 回	15.00 回

< 事業効率性評価結果 >

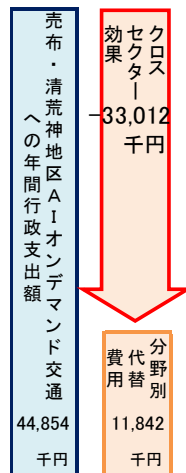
路線名	年間行政支出額	利用者1人当たり 年間行政支出額	基準値
売布・清荒神地区 AIオンデマンド交通	44,854,055 円	1,900 円	640 円
【参考】 売布循環線	(R6年度実績値) 15,551,448 円	251 円	640 円

< 2軸評価のイメージ >



② クロスセクター効果算出結果

- ・売布・清荒神地区 AI オンデマンド交通のクロスセクター効果は、右図に示すように、マイナス約 3,300 万円と算出された。
- ・そのため、売布・清荒神地区での移動支援方法には何かしらの改善が必要だと考えられる。
- ・クロスセクター効果はマイナスではあるものの、分野別代替費用は約 1,180 万円と算出された。



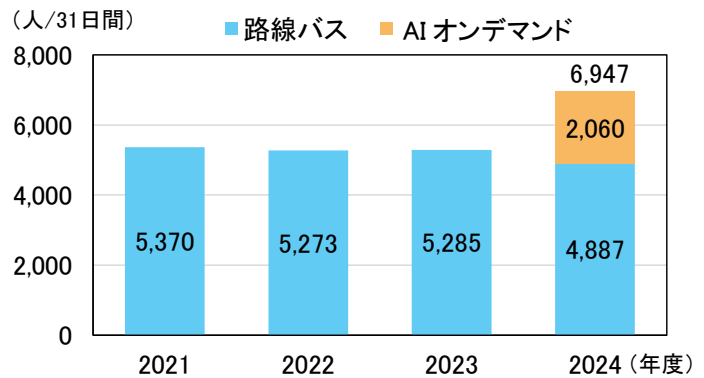
< クロスセクター効果算出結果 >

分野	売布・清荒神地区AIオンデマンド交通を利用した人を送迎するために必要な行政負担項目	代替費用 千円/年
医療	病院送迎貸切バスの運行	22,749
	通院のためのタクシー券配布	777
商業	買物バスの運行	27,315
	買物のためのタクシー券配布	5,743
教育	貸切スクールバスの運行	16,263
	通学のためのタクシー券配布	801
観光	観光地送迎貸切バスの運行	4,485
	観光地送迎のためのタクシー券配布	7
福祉	福祉バスの運行	28,810
	タクシー券配布(通院・買物以外での利用)	1,587
産業	企業送迎バスの運行	28,810
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	2,927
合計		11,842

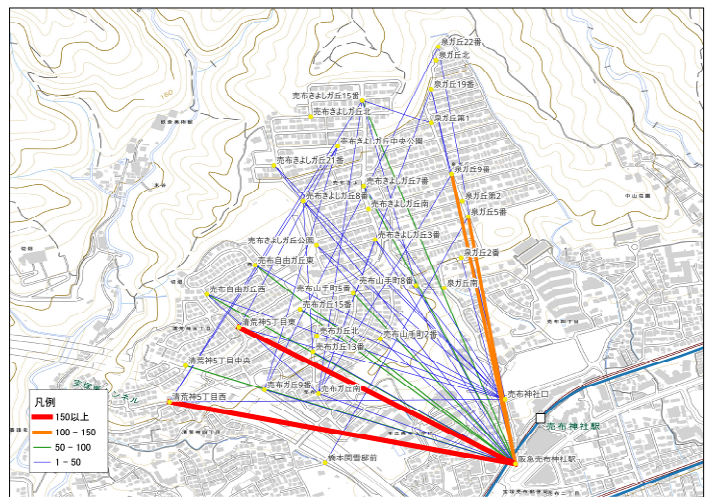
③ 利用状況からみた効果

- ・ 実証実験期間と同期間の、阪急バス売布循環線の利用者数を比較すると、実証実験が実施された2024年度の阪急バスとAIオンデマンド交通を合わせた利用者は、前年の阪急バス利用者より約1,700人増加しており、AIオンデマンド交通は、売布・清荒神地区の移動が不便な住民の支援になったと考えられる。
- ・ 利用区間は、近くに阪急バスのバス停がない清荒神5丁目東や清荒神5丁目西の乗降場所と阪急売布神社駅との移動が多く、バスが不便な地区での移動手段として活用されたことが想定される。

＜ 路線バスとAIオンデマンド交通の利用者の推移 ＞



＜ AIオンデマンド交通のバス停間流動 ＞



* 阪急バスで移動可能な移動を除く。

④ 売布・清荒神地区 AI オンデマンド交通の今後の方針

- これらを踏まえると、AIオンデマンド交通は、売布・清荒神地区の移動が不便な住民の支援として、一定の効果があったと考えられる。
- 一方で、AIオンデマンド交通は、システム利用料が発生することから、既存の阪急バス売布循環線に比べ、利用者1人当たり事業費が約8倍増加することになる。また、公共性、事業効率性のいずれも基準値以下となり、クロスセクター効果もマイナスと算出されたことから、支援方法については、見直しが必要であり、現行のまま売布・清荒神地区AIオンデマンド交通を本格運行することはできない。一方で、清荒神5丁目エリアの需要が確認されたため、対応が必要である。
- 例えば、既存の阪急バス売布循環線の運行経路に加え、現行の路線バスの大きさでは運行することができなかった清荒神5丁目エリアに乗り入れし、利用者数に応じた輸送力を確保できるように、複数台の小型車両を用いた定時定路型の運行をすることなどが考えられる。

【 参考 売布循環線のクロスセクター効果算出結果 】

分野	売布循環線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	代替費用 千円/年
医療	病院送迎貸切バスの運行	24,951
	通院のためのタクシー券配布	2,293
商業	買物バスの運行	27,951
	買物のためのタクシー券配布	13,684
教育	貸切スクールバスの運行	16,263
	通学のためのタクシー券配布	2,603
観光	観光地送迎貸切バスの運行	4,485
	観光地送迎のためのタクシー券配布	11
福祉	福祉バスの運行	28,728
	タクシー券配布(通院・買物以外での利用)	5,126
産業	企業送迎バスの運行	28,728
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	7,303
財政	土地の価値低下等による税收減少	251
合 計		31,271

クロスセクター 効果 ↓ 15,720 千円	分 野 別 代 替 費 用 ↓ 31,271 千円
売布循環線 への年間 行政支出額 ↓ 15,551 千円	