

第 21 回 四條畷市地域公共交通会議

日時:令和 8 年 7 月 27 日(月)

午後 3 時～

会場:四條畷市役所

本館 3 階委員会室

次 第

1. 開会

2. 議題

(1) 自家用有償旅客運送の登録(更新)について……………資料1

(2) その他報告

- ① 令和 8 年度田原地域における自動運転の実証実験及び国への要望について……………資料2
- ② 路線バスの現状について……………資料3
- ③ コミュニティバスの運賃改定(案)について……………資料4、資料4(参考資料)
- ④ コミュニティバス緑風台停留所への運転士休憩所等の整備について…資料5
- ⑤ 拠点型タクシー移動支援事業の今後について……………資料6

3. 閉会

自家用有償旅客運送の登録（更新）について

標記の件について、本市は、令和 6 年 5 月 9 日に道路運送法第 79 条に基づき自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の登録を行ったところですが、同法第 79 条の 5 に規定する有効期間が満了することから、引き続き自家用有償旅客運送を継続するため、同法第 79 条の 6 に基づく有効期間の更新の登録を行うべく、必要な事項等について協議する。

1. 運送の区域

田原地域：大字下田原、大字上田原、田原台一丁目、田原台二丁目、田原台三丁目、田原台四丁目、田原台五丁目、田原台六丁目、田原台七丁目、田原台八丁目、田原台九丁目、さつきヶ丘、緑風台

2. 旅客の範囲

田原地域の住民及び田原地域へ来訪するすべての者

3. 旅客から収受する対価

200 円

※ただし、支払額は、本取組に対する応援金として、利用者の意思に基づき、概ね 0 円～200 円程度の範囲で、決定することができるものとする。

※運行開始後の利用者の混乱の有無等を踏まえ、適宜見直しを行うものとする。

4. 運行内容

4.1 概要

田原地域内において、次頁に示すとおり、低速電気自動車（自動運転及びデマンド運行）による移動支援サービスを提供する。

表 1 運行概要

運行エリア	田原地域
運行概要	
運行日	毎週水曜日と毎月第 3 土曜日 ※将来的にはサービスレベル向上のため、運行日数を増やすことも想定
運行時間	10:00～16:30
運賃	0～200 円
自動運転による移動支援サービスの提供	
目的	定路線型運行により、拠点間の連携強化を図る
運行ルート	グリーンホール田原と田原台センターを結ぶ環状ルート
運行ダイヤ	一部時間帯は固定ダイヤ(①11:30、②13:45、③15:30)
デマンド運行による移動支援サービスの提供	
目的	自由経路型運行により、自宅付近等とのファースト/ラストワンマイルの確保を図る
運行ルート	グリーンホール田原または田原台センターと各地区(公園等)を結ぶルート(ルートは予約状況により変動)
運行ダイヤ	予約に応じた運行※予約制(電話)
使用車両	
車両台数	1 台
乗車定員	7 人(内 1 人はドライバー)

4.2 停留所位置

自動運転及びデマンド運行の乗降場所の位置を次頁に示す。



図1 停留所位置 (自動運転)

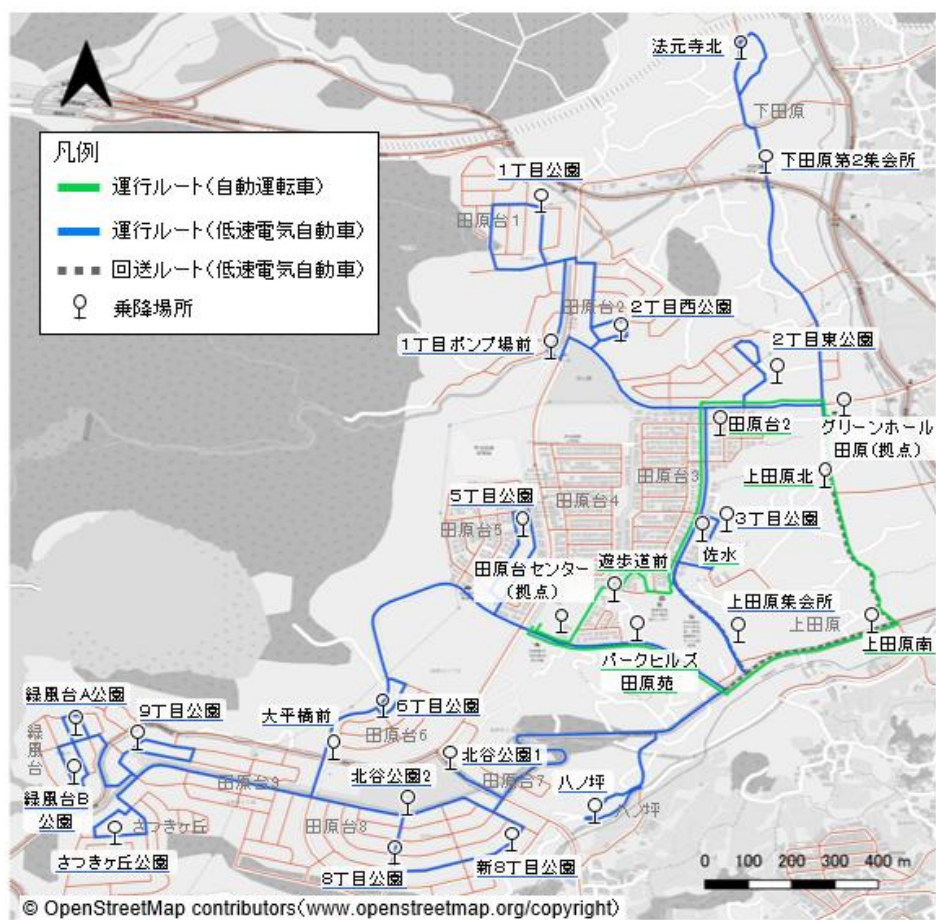


図2 停留所位置 (デマンド運行)

4.3 運行時間

運行時間は 10:00～16:30 とし、予約に応じて「自動運転による移動支援サービスの提供」及び「デマンド運行による移動支援サービスの提供」を行う。ただし、田原台センターのモビリティハブ機能の強化のため、その他のバス路線（コミュニティバス、奈良交通）との乗り継ぎを考慮し固定ダイヤを、下表のとおり設定した。

表 2 運行ダイヤ（自動運転）

停留所 (拠点)	グリーンホール田原	田原台センター
行先	田原台センター行き	グリーンホール田原行き
10 時		
11 時	30	45
12 時		
13 時	45	
14 時		00
15 時	30	45

※令和 8 年 4 月 1 日運行ダイヤ改正

※固定ダイヤ以外の時間帯は予約に応じて運行

4.4 使用車両

使用車両の外観および使用車両のベース車両（ヤマハ AR-07）の車両諸元をそれぞれ図 3、表 3 に示す。使用する車両は道路運送車両の基準を満たす車両であり、公道走行が可能である。なお、車両は 2 つの移動支援サービス（自動運転、デマンド運行）において 1 台を併用する。自動運転レベル 4 の運行に向け遠隔監視システム（R5）及び 3 DLiDAR（R7）を増設



図 3 車両外観

表 3 車両諸元（ヤマハ AR-07）

走行方式	手動式 / 自動式	バッテリータイプ	リチウムイオン電池 73V × 113Ah
全長	3,955mm	定格電圧	72V
全幅	1,354mm	定格出力	3.5kW
全高	1,837mm	充電器方式	車載式定電流充電器(単相 200V)
軸間距離	2,940mm	登降坂性能	20 度登降坂
トレッド 前/後	965 / 975mm	手動時走行速度	0～19km/h
最低地上高	115mm	ブレーキ方式	油圧式四輪ディスク 回生協調ブレーキ
車両重量(手動/自動)	590kg / 610kg	パーキングブレーキ方式	電磁ブレーキ オートロック
最小回転半径	4.5m	タイヤサイズ	190/50-12 4PR
乗車定員	7 人	サスペンション 前/後	前:ダブルウィッシュボーン式 後:リンク式
ナンバー登録時	小型自動車	ステアリング	ラック&ピニオン式
駆動方式	DC モーター		

出典 | ヤマハ発動機:ゴルフカー公道仕様車ラインナップ
<https://www.yamaha-motor.co.jp/golfcar/gsm/lineup/#spec>

4.5 ドライバー

運転者研修を実施した地域ボランティアとする。地域ボランティアの名称は「TCC」であり、そのロゴを図 4 に示す。



図 4 地域ボランティアのロゴ

令和8年度 田原地域における自動運転の実証実験及び 国への要望について

令和8年7月27日

大阪府四條畷市

令和8年度
田原地域における自動運転の実証実験について

事業背景と目的

- まちの中心地にある商業施設「田原台センター」と府県境にある図書館・公民館機能を有するアメニティ施設「グリーンホール田原」の間は、距離が約1.5km、高低差が約40mあり、徒歩や自転車による地域内の移動が困難である
- 令和2年度から自動運転による移動サービスの導入をめざし実証実験を重ね、令和6年5月から2拠点を結ぶルートで、レベル2自動運転の運行を実装した
- 現在、毎週水曜日と第3土曜日に自動運転による定時定路線とデマンド運行を実施しており、**運行開始から約2年で乗車人数のべ3500人を達成**

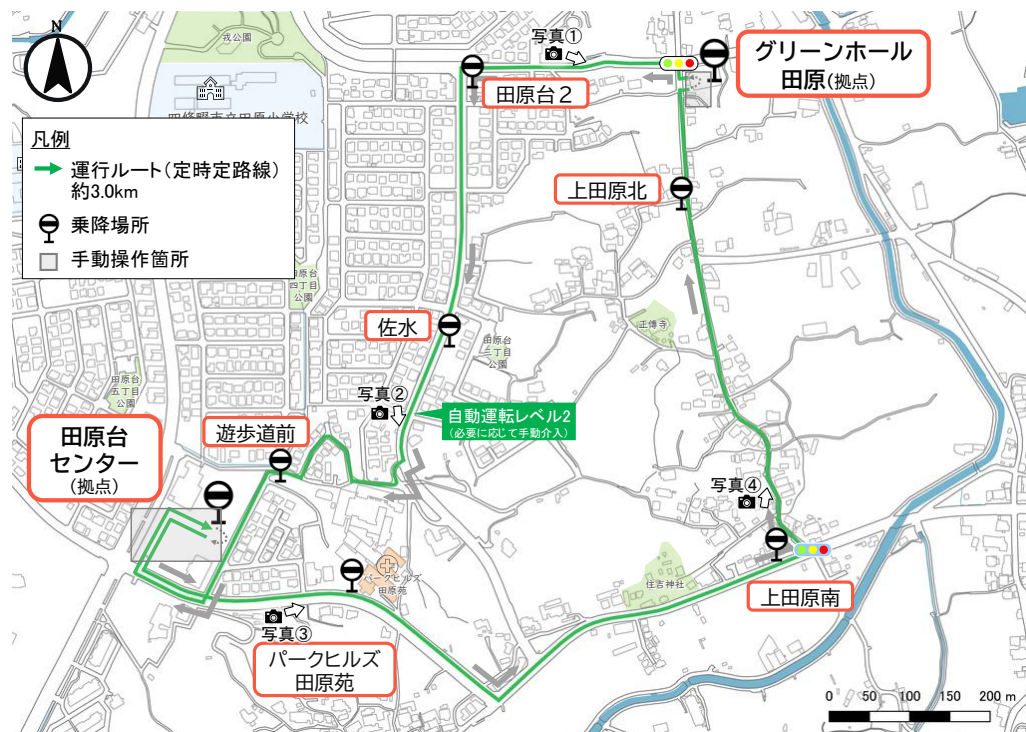
▶対象路線：主要拠点（グリーンホール田原、田原台センター）間を結ぶ環状ルート

▶走行距離：約3.0km

▶所要時間：約25分

▶自動運転レベル：レベル2

▶運行ルート



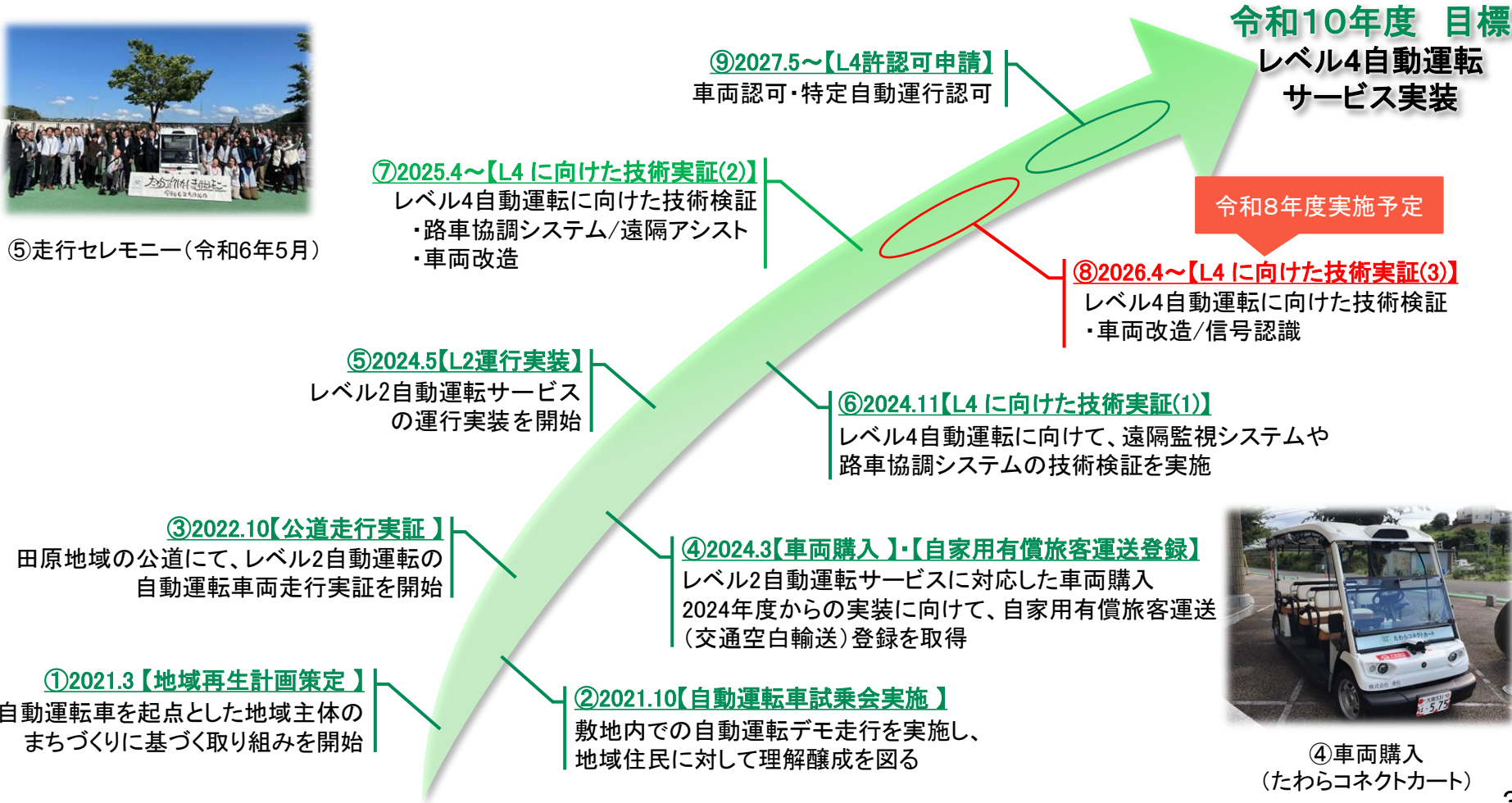
※原則、自動運転で走行するが、主要拠点周辺は手動操作

これまでの経緯と今後の方針

- 令和2年度の未来技術社会実装事業の採択を受けて以降、自動運転サービスによる地域内移動支援に取り組み、令和6年5月にレベル2自動運転運行を実装した。
- 令和6年度からレベル4自動運転に向けた技術開発・環境整備として、路車協調システム等の技術検証を行っており、令和10年度（2028年度）の実装を目標に事業を推進している。



⑤ 走行セレモニー（令和6年5月）

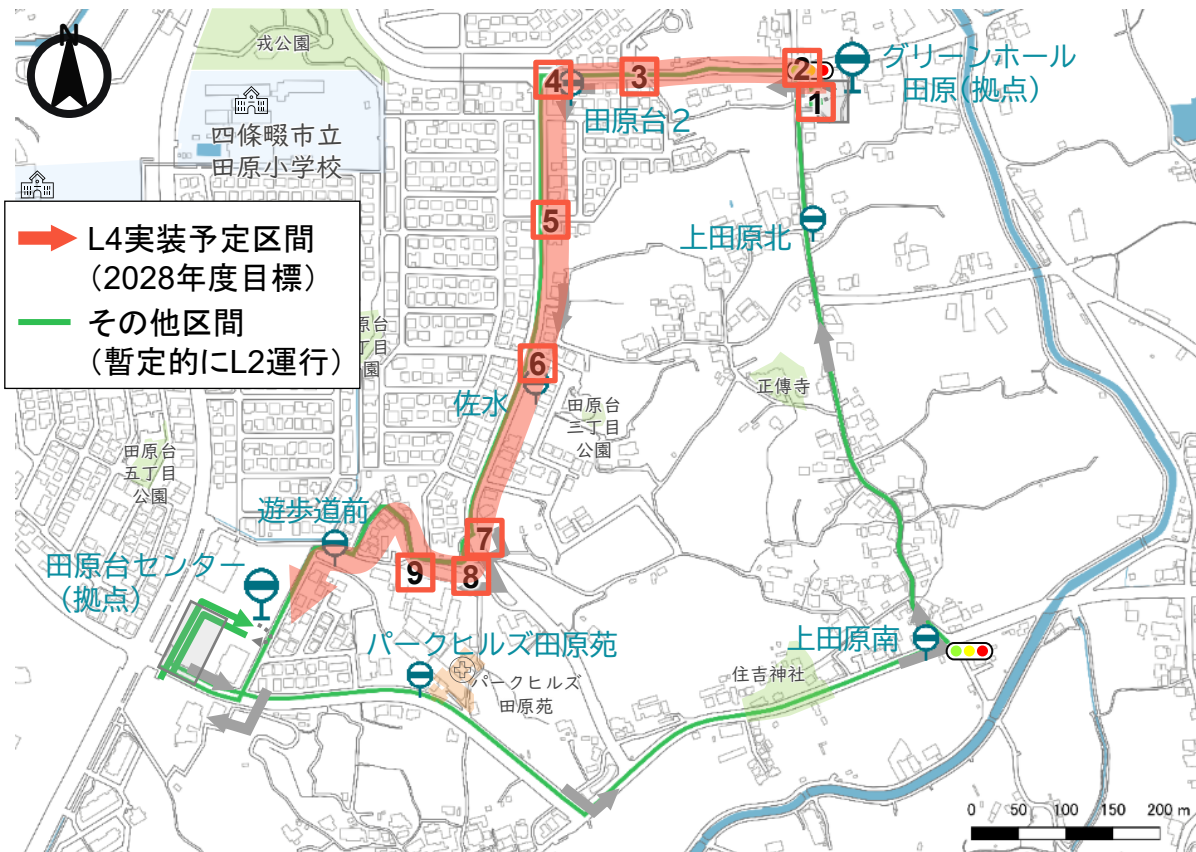


④ 車両購入
（たわらコネクタート）

令和8年度の実証実験

○令和8年度は、下記の対応を行う予定。

▶運行ルート



国土地理院 | 基盤地図情報 (<https://service.gsi.go.jp/kiban/>) をもとに作成

▶現状の課題と対応方針

2 信号灯火の認識

信号の灯火を認識できず、出発判断は運転手等が主体

➡ 車載にカメラを設置し認識可否を検証

4 5 6 横断歩道の安全確認

横断歩道通行者(歩道部)の認識をしておらず、出発判断は運転手等が主体

➡ 車載センサによる歩道部を含めた横断者の認識可否を検証

7 路側センサの本設・走行空間整備

路車協調システムは有効(見込み)であるが、令和7年度仮設運用

また、交差点流出部の道路は区画線がなく流出先道路から接近する車両との交錯回避のため手動介入で離合対応

➡ 機器の耐久性や初期・維持管理費用を考慮して本設、実装を検討

➡ 車両走行位置を明示するなど、走行環境の改善を図る

1 3 8 9 その他自動化見込み箇所

車載センサ増設(R7)により車両判断が可能見込みであるが、現状は運転手判断で運用

➡ 車両システムの改良による自動化を検討

L4許認可取得及び社会実装に向けた課題と対応方針

- L4許認可取得及び社会実装に向けて、下表に示す課題に対応していくことが必要
- 令和8年度は信号認識の試行、自動制御箇所を増加を検証するとともに、レベル4許認可に向けた事例の収集を行う。

	課題	対応方針	これまでの実績	令8年度以降	対応目処
1	レベル4自動運転に対応した技術開発	車載センサの死角方向の解消、遠隔監視・制御システムの導入	【令和6年度】 ・遠隔監視システム試行 【令和7年度】 ・車載センサ増設 ・遠隔アシスト試行	・信号認識の試行 ・自動制御箇所の増加	令和8年度
2	見通しの悪い交差点における対向車との交錯回避等道路インフラからの支援	車載センサに加え路側センサによる路車協調システムの活用、信号の現示情報を車両に提供する信号協調システムの活用	【令和6年度】 ・路車協調システム試行（3箇所） 【令和7年度】 ・路車協調システム試行（長期運用・センサ増設）	・路車協調システムの本設・実装の検討	令和8年度
3	自動運転の走行継続や道路交通全体の安全性向上に資する走行空間の整備	路上駐車対策（走行位置の明示）、自動運転車の走行を周知する看板等の設置	—	・計画検討（道路管理者協議等）	令和8年度
4	L4自動運転車両運行時における、事故発生時の法的責任の明確化	自動運転車両の開発者、所有者、特定自動運行主任者の法的責任を整理し、安全保障体制を構築	—	・事例収集（他地域へのヒアリング等）	令和9年度
5	経営の自立化	L4自動運転に係る経費を整理し、収支状況に合わせて、利用料収入以外の収入確保や財源確保の方策を検討	—	・事例収集（他地域へのヒアリング等）	令和9年度

自動運転社会実装推進に関する要望・提言について (報告)

令和8年6月9日
自動運転社会実装に取り組む自治体一同
(発起人自治体6団体、賛同自治体49団体)

1. 要望に至った経緯

■ 背景

- 本要望は、自動運転の取組の最前線の立場から国に課題や要望・提言を行うものであり、自動運転社会実装に取り組む全国の自治体がまとまって行う要望としては初となる
- 2025年11月に、継続的に自動運転社会実装に取り組む6市(石川県小松市、長野県塩尻市、岐阜県岐阜市、大阪府四條畷市、熊本県熊本市、沖縄県豊見城市)が集まり、課題共有と、移動サービスとしての自動運転社会実装に向けて国支援の充実が重要であることを確認し、賛同する自治体も募りながら、国への要望・提言を行っていくことに合意
- 6市が発起人となり、全国の取組を行う自治体を呼び掛けを行い、この度、49市町村からご賛同いただいた

■ 要望の趣旨

- 自動運転技術の社会実装推進に向け、取組を進める自治体連合として、現在抱える課題の早急な解決と、レベル4無人自動運転移動サービスの社会実装を早期に実現するため、積極的かつ適切な措置を講じられるよう要望・提言するもの

【要望項目】

① 社会実装のための実証実験に取り組む地域に対する支援

- ・ 先駆的取組を行う自治体への支援強化
- ・ 導入を検討する自治体への支援強化
- ・ コスト低減に向けた施策の推進
- ・ 旅客自動車運送事業としての運用に係る支援
- ・ 社会受容性の醸成

② 自動運転サービス実装後における支援

- ・ 自動運転レベル4許認可取得後の継続運行に対する支援の充実
- ・ 自動運転レベル4認可制度の運用改善
- ・ 自動運転レベル4許認可取得後のシステム改善・高度化

③ 自動運転技術水準の向上に資する支援

- ・ 1対N型の実現に向けた支援
- ・ 様々な道路環境に対応できる自動運転システムの開発支援
- ・ 移動サービスを支援するシステムや車両の開発に係る支援強化

国への要望について

1. 要望に至った経緯

現状認識

- 自動運転は、地域公共交通の維持確保や拡充のほか、交通事故削減や渋滞解消、CO₂削減など、交通分野における多様な効果に加え、他分野への波及効果にも寄与する技術

➡ **レベル4自動運転移動サービスとしての早期実用化が急務**

- わが国では、政府目標に基づき、国の関係府省庁による各種支援制度が整備され、全国各地で様々な取組が展開
- 自動運転レベル4の認可事例も増加。都道府県公安委員会によるレベル4運行の許可事例も拡大

≪自治体の取組・役割≫

- 自動運転技術は、公共交通として利用可能な水準に向け、技術の進化を続けており、取組の舞台となる各自治体は、技術開発・実装の場となっている
- 各自治体では、技術面に加え、運用面や社会受容性をはじめとする各種取組が展開され、ノウハウ構築や課題発見、解決に向けた取組がなされている
- 取組にあたり、国補助金は重要な財源となっており、事業着手や、継続的な取組につながっている

課題

- 車両や各種システム等に係る導入コストに加え、維持管理や運行に多額の費用が発生
- レベル4で通年運行を行う事例は限られ、レベル4による公共交通として安定的に運用可能な水準に至るまでに、技術面に加え、運用面についても成熟が必要
- レベル4許認可取得後においても、安全性や安定性の更なる改善に向けた継続的な取組は重要。特に、一人が複数台車両を遠隔監視する運行形態（1対N型）を見据えた技術開発が重要であり、レベル4許認可取得後も取り組むべき課題は多く、負担も大きい
- 公共交通としての実用化にあたり、法令や各種制度を踏まえ、どのような形で公共交通の現場に実装していくのか、その具体化も求められる

要望・提言の目的

- 最前線で導入に取り組む自治体の知見や課題感に基づく国への要望・提言を行うことで、移動サービスとしての社会実装に必要な国支援の充実を図り、円滑な事業の推進に繋げていく
- 国支援の充実のもと、真に運転士不足を解消し、厳しい財政環境や経営基盤の中で疲弊する地方交通事業者の持続安定的な運行を支える重要な手段として、レベル4無人自動運転移動サービスのモデル構築を図り、全国の公共交通システムの進化にも寄与したい

2. 自動運転社会実装推進に係る国要望・提言 全体スケジュール

令和8年6月9日(火)

時 間	内 容	場 所
【デジタル庁】 千代田区紀尾井町1-3 東京ガーデンテラス紀尾井町		
14時50分	集合	セキュリティゲート前
15時15分～15時30分	松本 尚 デジタル大臣（手交：小松市長）	庁議室(20階)
15時35分～15時50分	三浦 明 統括官(国民向けサービスG)(手交：塩尻市長) 岡田智裕審議官(手交：四條畷市長)	庁議室(20階)
【国土交通省】 千代田区霞が関2-1-3		
16時00分	集合	庁舎正面 セキュリティゲート前
16時30分	佐々木 紀 国土交通副大臣（手交：岐阜市長） マスコミ取材対応	副大臣室
17時00分頃	終了・解散	

3. 発起人自治体一覧（6市）

- ・石川県小松市長
- ・長野県塩尻市長
- ・岐阜県岐阜市長
- ・大阪府四條畷市長
- ・熊本県熊本市長
- ・沖縄県豊見城市長

宮橋	勝栄
百瀬	敬
柴橋	正直
銭谷	翔
大西	一史
徳元	次人

4. 賛同自治体一覧（49市町村）

・北海道千歳市長	横田 隆一	・岐阜県中津川市長	小栗 仁志	・鳥取県米子市長	伊木 隆司
・北海道当別町長	後藤 正洋	・岐阜県瑞浪市長	水野 光二	・岡山県津山市長	光井 聡
・北海道上士幌町長	竹中 貢	・岐阜県恵那市長	小坂 喬峰	・広島県東広島市長	高垣 廣徳
・青森県むつ市長	山本 和也	・岐阜県土岐市長	加藤 淳司	・香川県坂出市長	有福 哲二
・茨城県日立市長	小川 春樹	・岐阜県下呂市長	山内 登	・香川県三豊市長	山下 昭史
・茨城県常陸太田市市長	藤田 謙二	・静岡県静岡市長	難波 喬司	・福岡県宗像市長	伊豆 美沙子
・茨城県つくば市長	五十嵐 立青	・愛知県豊橋市長	長坂 尚登	・佐賀県佐賀市長	坂井 英隆
・茨城県境町長	橋本 正裕	・愛知県岡崎市長	内田 康宏	・鹿児島県鹿児島市長	下鶴 隆央
・栃木県小山市市長	浅野 正富	・愛知県春日井市長	石黒 直樹	・鹿児島県南さつま市長	本坊 輝雄
・埼玉県和光市長	柴崎 光子	・愛知県豊川市長	竹本 幸夫		
・東京都八王子市	初宿 和夫	・愛知県豊田市長	太田 稔彦		
・神奈川県川崎市市長	福田 紀彦	・愛知県小牧市長	天野 正基		
・神奈川県横須賀市長	上地 克明	・愛知県日進市長	近藤 裕貴		
・神奈川県平塚市長	落合 克宏	・三重県伊勢市長	鈴木 健一		
・神奈川県茅ヶ崎市長	佐藤 光	・三重県桑名市長	伊藤 徳宇		
・新潟県弥彦村長	本間 芳之	・大阪府堺市長	永藤 英機		
・福井県越前市長	平林 透	・大阪府河内長野市長	西野 修平		
・福井県坂井市長	池田 禎孝	・兵庫県西宮市長	石井 登志郎		
・山梨県富士吉田市長	堀内 茂	・兵庫県三田市長	田村 克也		
・岐阜県多治見市長	高木 貴行	・兵庫県養父市長	大林 賢一		

5. 当日参加者

○ 賛同自治体は、国土交通省のみ参加

※会場の定員の都合による（賛同自治体は10自治体を上限に設定） ※10市町で確定

発起人(5/6団体)

	デジタル庁	国土交通省
石川県小松市	市長	市長
長野県塩尻市	市長	市長
岐阜県岐阜市	市長	市長
大阪府四條畷市	市長	市長
熊本県熊本市	副市長	副市長
沖縄県豊見城市	欠席	欠席

賛同自治体参加(10/49団体)

	デジタル庁	国土交通省
北海道千歳市	—	市長
青森県むつ市	—	市長
茨城県常前太田市	—	市長
茨城県境町	—	町長
三重県伊勢市	—	市長
三重県桑名市	—	市長
香川県坂出市	—	市長
香川県三豊市	—	市長
鹿児島県鹿児島市	—	市長
鹿児島県南さつま市	—	市長

6. 要望時の様子

【デジタル庁】



松本尚デジタル大臣へ要望書を手交



松本尚デジタル大臣と発起人自治体との意見交換を実施
各自治体の取組や現状等を聴いていただきました

6. 要望時の様子

【デジタル庁】



三浦明統括官へ要望書を手交



岡田智裕審議官へ要望書を手交



岡田審議官への手交の様子



三浦統括官及び岡田審議官との意見交換

国への要望について

6. 要望時の様子

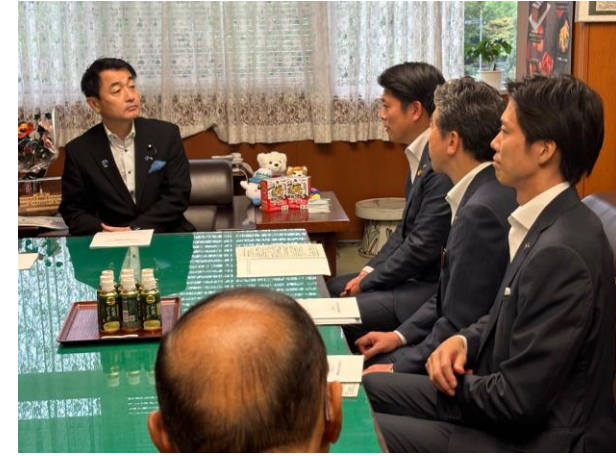
【国土交通省】



15人の首長合同で、国土交通副大臣へ要望



佐々木紀国土交通副大臣へ要望書を手交



佐々木国土交通副大臣と意見交換を実施

路線バス事業者の現状について、各事業者からご報告していただきます。

近鉄バス株式会社 宮本委員

京阪バス株式会社 檀委員

奈良交通株式会社 細川委員

コミュニティバスの運賃改定(案)について

目 次

- コミュニティバスの運賃改定(案)の概要(P. 2)
- 運賃改定に係るこれまでの取り組み(P.3)
- コミュニティバスを取り巻く社会情勢(P. 4～P. 6)
- コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性(P.7～P.15)
- まとめ(P. 16)

■ 運賃改定時期

令和9年3月下旬(予定)

■ 運賃改定(案)

① 普通旅客運賃表の改定

運賃	現行	改定案
1区	220円	270円
2区	250円	350円

③ 学期定期券の通用期間見直し

通用期間	設定券種	通用期間	
		現行	改定案
全線	1学期	4月1日～7月31日	4月1日～7月31日
	2学期	9月1日～12月31日	8月26日 ～12月31日
	3学期	1月1日～3月31日	1月1日～3月31日

② 学期定期券及び通学割引証の対象拡大

分類	現行	改定案
学期定期券	市内在住の 中学生・高校生	市内在住の 中学生・高校生 大学生・専門学生
通学割引証		

④ 学期定期券の販売金額の改定

	現行		改定案	
学期	1区	2区	1区	2区
1学期	22,000円	26,000円	28,000円	36,000円
2学期	22,000円	26,000円	29,680円	38,160円
3学期	16,500円	19,500円	21,000円	27,000円

令和2年	2月	四條畷市地域公共交通計画 策定 運行体系：中型バス5台での運行の検討（西部地域はデマンドタクシーに移行） 路線：大型商業施設への延伸の検討（イオンモール四條畷への延伸） 運賃：運賃形態の検討（予想される運行経費増額への対策）	
	8月	第7回 議題1 コミュニティバス東西線の運行計画について 新運行ダイヤ・ルートの提案 ①中型車両5台での運行、②昼間の時間帯の利便性向上、③イオンモール四條畷への延伸 運賃の検討 持続可能性及び受益者負担の観点より、既存路線バスと合わせて3区制の採用を検討する。 ただし、時期については、新型コロナウイルスの状況を見ながら継続検討	
	10月	コミュニティバス東西線 新ダイヤ・ルートにて運行開始	反映
令和3年	12月	第8回 議題2 コミュニティバス ダイヤ改正後の状況報告	
	9月	第10回 議題2 コミュニティバスの効果検証について	
令和4年	6月	第12回 議題1 コミュニティバスの今後の方向性について 令和4年度中に現行協定が完了することから、今後の方向性を3つの選択肢から検討 ①コミュニティバスの縮小・民間事業者による路線化、 ②市営化による運行 ③現行と同じく、民間事業者との協定による運行 ①②については実現が困難と考え、③で進めていくことを承認。ダイヤ、ルートについては現行の運行体系を基礎とし、微調整をはかり、運賃体系については見直しの検討を始める。	
	12月	第13回 議題1 コミュニティバスの次期事業者の決定について 第12回の会議を受け、次期の協定締結事業者と下記の運行内容を協議していくことを確認。 ①現行の運行ダイヤ・ルートを基本とした微修正を協議 ②運賃体系の変更について協議	
令和5年	3月	第16回 議題3 コミュニティバスの検討状況の報告 ①令和5年10月の道路運送法の改正により、運賃の検討を行うには、地域公共交通会議とは別の組織体（専門部会）を設置する必要があり、四條畷市地域公共交通会議条例の改正した。 ②運賃等を協議する際の専門部会の構成員は、四條畷市職員、京阪バス、近畿運輸局大阪運輸支局、住民代表者となる。	
令和8年	3月	ダイヤ改正（始発便の繰り上げ、最終便の繰り下げ）	
	4月	第2次四條畷市地域公共交通計画 策定 収入の確実な確保（運賃改定等）を位置付ける。	



慢性的な運転士不足

- 全産業平均を継続して上回る高い有効求人倍率

2024年問題の発生



- 2024年4月からの「時間外労働の上限規制」適用
- 運転者1人あたりの乗務可能時間が減少

→ これまでと同じダイヤを維持するために、さらに多くの運転者が必要に



全国的な「減便・路線廃止」の連鎖

- 担い手不足により、全国の自治体・バス事業者で事業縮小が不可避な状況

四條畷市内今後の見通し

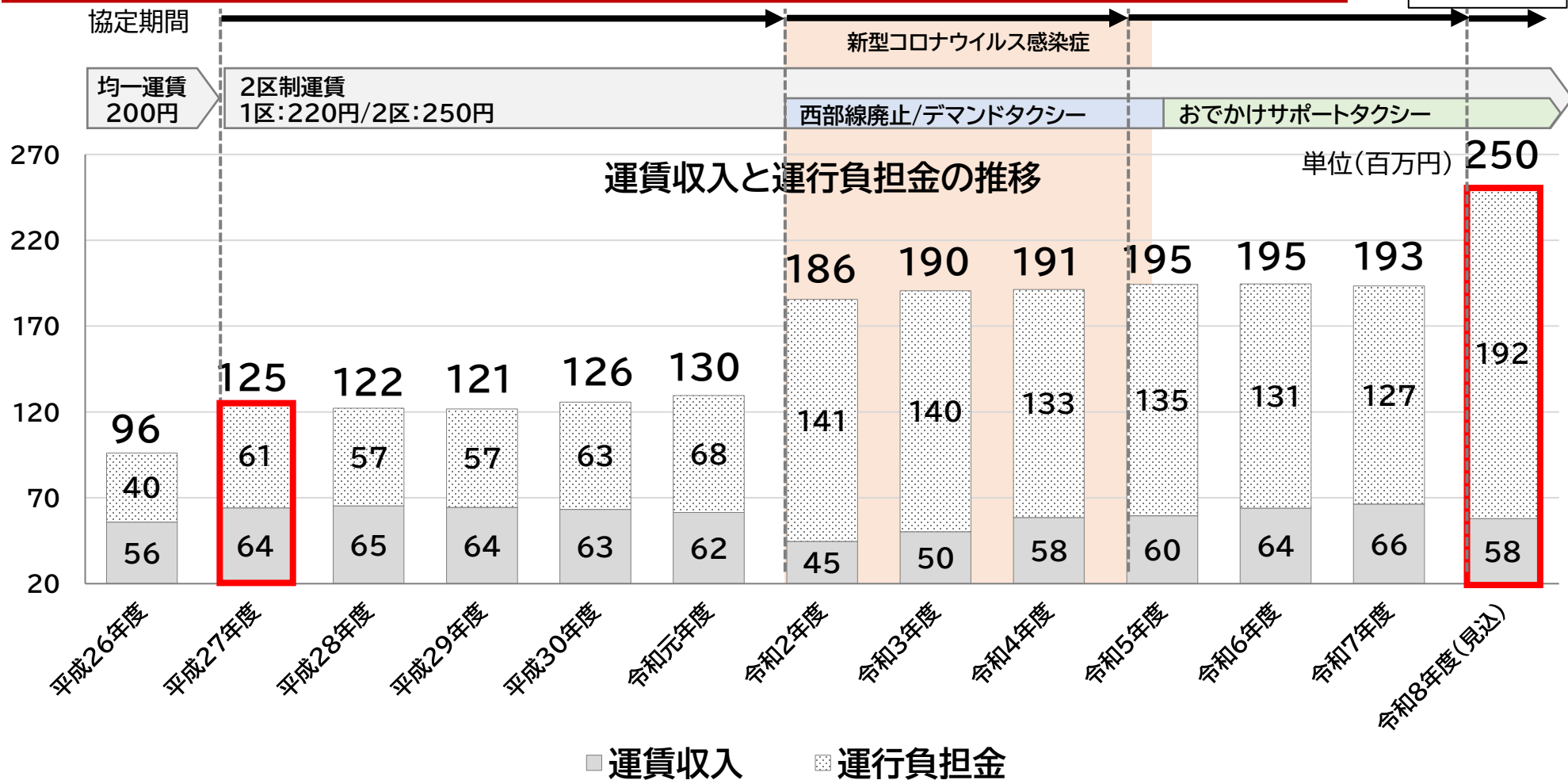


- 本市を運行する交通事業者においても同様の深刻な状況に直面
- 現行の運行ダイヤを維持する余力が急速に失われている

「現状維持」を前提とした計画は通用せず、今後の路線維持・確保はこれまで以上に困難になる。

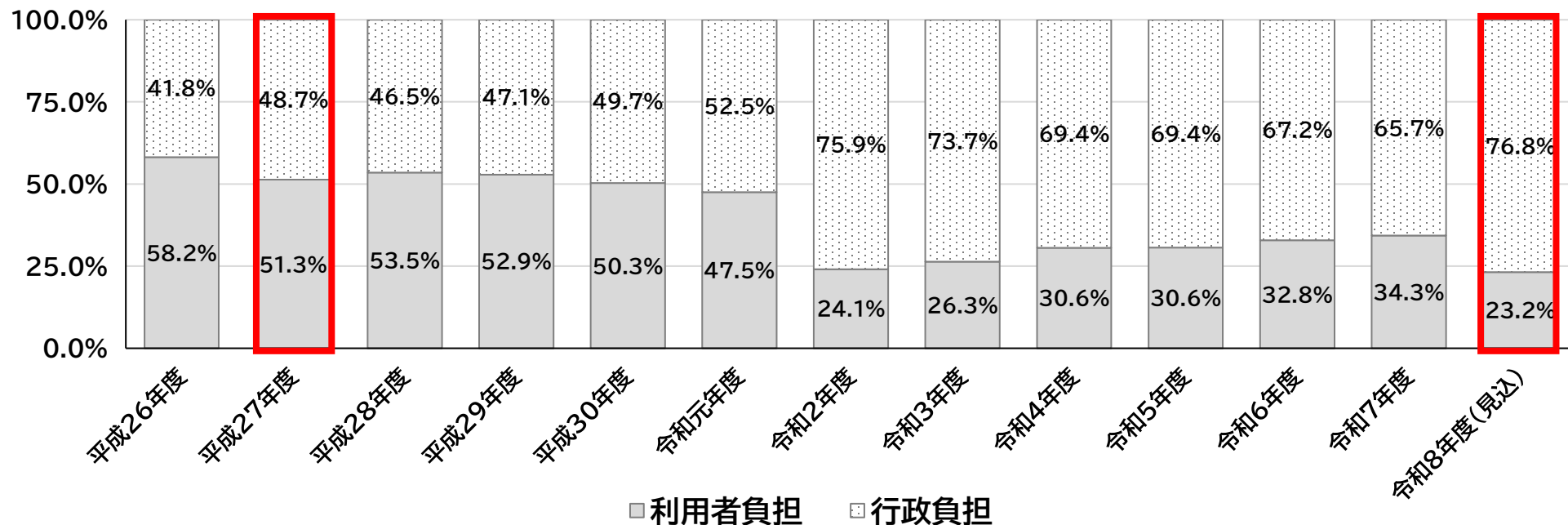
コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題②コスト増)

資料4



- 過去12年間の推移を概観すると、運行事業費は平成26年度の約9,600万円から、令和7年度には約2億5,000万円まで拡大しており、**運行維持に要するコストは一貫して増加傾向**にあります。
- 特に、令和2年度以降の急激な事業費の増大は、感染症対策や燃料価格の高騰、**人件費・物価上昇**といった外部環境の変化が、運行コストを押し上げたことが主な要因です。
- 令和8年度(見込)においては、さらなる運行事業費の増大が見込まれ、運行負担金も過去最高規模の約1億9,200万円に達する見通しです。これは、安定的な公共交通サービスの維持という公共的使命を果たす一方で、市財政に対する負担が極めて重い局面にあることを示唆しています。

利用者と行政負担割合の推移



- 本市のコミュニティバスは、運行経費のうちの一定割合を運賃収入で賄うことで、自律的な運行をめざしてまいりました。
- 平成26年度から平成30年度にかけての安定期には、利用者負担割合が50%前後を維持し、利用者の受益と公的支援のバランスが一定水準で均衡していました。
- しかし、令和2年度以降、この構造は劇的に変化しました。新型コロナウイルス感染症による利用者の急減は、収支構造を根底から揺るがし、行政負担割合が一時75%を超えるなど、公的支援への依存度が急速に高まりました。
- その後、社会活動の回復とともに利用者負担割合は30%台まで持ち直したものの、運行事業費の増大が重なり、コロナ禍以前の「収支バランス(約50%)」には回復できていないのが現状です。
- 特に令和8年度(見込)においては、利用者負担割合が23.2%、行政負担割合が76.8%と、過去最も高い行政負担が見込まれます。

1. 持続可能な運行に向けた見直しの目的

コミュニティバスの安定的な運行体制の確保に向けて、収入の改善と運転士不足という社会課題に対応するための改善検討に着手。

■ 見直しの3本柱

- ① 支出の削減: 運行事業費の抑制
- ② 収入の増加: 運賃改定の実施
- ③ 社会課題への対応: 深刻化する運転士不足への対応



■ 「①支出の削減案」の具体案

■ 車両の減車

通勤・通学のピーク時間帯を含む車両の減車



■ 路線の短縮化

長距離化している運行距離の見直し(最終停留所の見直し)



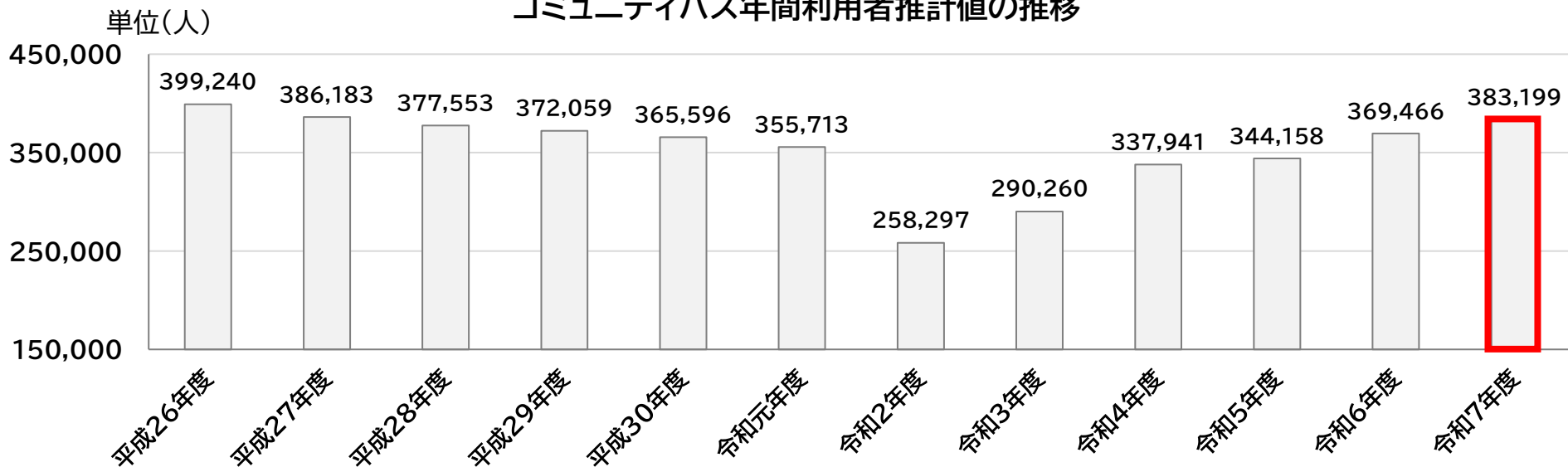
2. 直面している現状と課題

利用需要はコロナ禍以前の水準に迫る勢いで増加しており、令和8年3月29日のダイヤ改正以降、一部の時間帯(早朝)で乗車定員を超過する事態が発生。

■ 利用者数の継続的な増加

令和2年度を底に利用者は右肩上がりで回復・増加しており、高い需要がある状況。

コミュニティバス年間利用者推計値の推移



2. 直面している現状と課題

■ 早朝(6～7時台)の便別乗車人数の偏り

- 上りは、午前中(特に6～7時台)に圧倒的な需要が集中しています。
- 6時台前半(6:13～6:28)
【通勤客の単独利用期】
乗客の7割～9割が30～50代の「通勤客」です。
学生はまだ乗車しておらず、総乗車数も16～27名とバスのキャパシティに収まっています。
- 7時台前半～中盤(7:03～7:42)
【通勤・通学の激しいバッシング期】
学校の始業に合わせた「通学客(10～20名規模)」に、少し遅めの出勤となる「通勤客(10名強)」が重なっています。
特に 7:30発(31名)と7:42発(36名)は、通勤層と通学層がほぼ1:1の割合で同乗している。
- 7時台後半(7:58)
【通学客の単独利用期】
8時前の便になると、30～50代の通勤客は「0人」になります。
乗客のほとんどが中高生(17名)などの通学客に入れ替わっています。

表 停留所別利用者数 (人/日)																		
ルート	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
			計	男	女	就学前	小学生	中学生	大学生	～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60-64歳	65-74歳	75-84歳	85歳以上	
4A系統	上り	6:13	16	9	6	0	1	0	0	1	7	5	2	0	0	0	0	
2A系統	上り	6:28	27	17	10	0	0	1	0	1	5	8	5	4	3	0	0	
4系統	上り	6:43	22	10	11	0	0	7	0	4	2	1	3	2	2	0	0	
4A系統	上り	6:50	27	16	11	0	2	11	0	7	3	1	0	2	0	0	0	
4A系統	上り	7:03	30	13	17	0	0	14	6	1	2	2	2	0	0	2	1	
4系統	上り	7:18	15	7	8	0	0	1	1	9	2	0	2	0	0	0	0	
2A系統	上り	7:30	31	16	15	0	1	9	0	5	2	7	2	2	1	2	0	
4A系統	上り	7:42	36	17	19	0	1	4	9	9	4	3	5	1	0	0	0	
2A系統	上り	7:58	27	8	19	0	1	17	0	6	0	0	0	1	1	1	0	
3系統	上り	8:13	9	4	4	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	
4系統	上り	8:30	17	7	10	0	0	0	1	4	1	3	4	2	2	0	0	
2A系統	上り	8:45	11	2	9	0	0	1	0	1	1	1	3	0	0	4	0	
1系統	上り	9:00	22	10	12	0	0	0	10	1	3	1	2	1	1	2	1	
2系統	上り	9:25	33	10	23	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	25	0	
5系統	上り	9:45	26	10	16	0	0	0	0	2	2	0	2	1	1	8	0	
1系統	上り	10:00	17	4	13	0	0	0	1	5	1	0	2	6	1	0	0	
2系統	上り	10:25	11	6	5	0	0	1	2	1	0	1	0	1	2	1	2	
1系統	上り	11:00	9	2	7	0	0	0	4	2	1	0	0	0	2	0	0	
2系統	上り	11:25	12	5	7	0	0	0	3	2	2	0	2	2	1	0	0	
5系統	上り	11:45	7	2	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	1	
1系統	上り	12:00	6	1	5	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0	
2系統	上り	12:25	17	6	11	0	0	1	0	4	0	0	1	3	0	8	0	
1系統	上り	13:00	4	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	
2系統	上り	13:25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5系統	上り	13:45	18	5	13	0	0	0	6	1	0	1	2	0	3	4	1	
1系統	上り	14:00	8	6	2	0	0	4	0	1	0	0	2	1	0	0	0	
2系統	上り	14:25	6	2	4	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	1	0	
1系統	上り	15:00	5	2	3	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	
2系統	上り	15:25	11	6	5	0	0	3	5	0	0	0	0	0	1	1	1	
5系統	上り	15:45	6	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0	
1系統	上り	16:00	11	7	4	1	1	4	1	0	1	2	0	0	1	0	0	
2系統	上り	16:35	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2A系統	上り	17:03	11	6	5	0	0	0	4	3	1	2	1	0	0	0	0	
4系統	上り	18:14	8	3	5	0	0	1	3	1	2	0	0	0	1	0	0	
3系統	上り	19:00	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	
2A系統	上り	19:30	4	1	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	
4系統	上り	20:05	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

ODデータからも、早朝6～7時台の上り便で30名を超える乗車が連発しており、通勤・通学客が集中している状況。また、日中の便でも高齢者の通院や学生の通学で『この便でなければならない需要』が発生している。単純な減車や路線短縮を行うと、朝の通勤・通学だけでなく、日中の高齢者の移動手段まで失うことになり、市民生活への影響が大きいと判断した結果、令和9年3月下旬(予定)での「運行事業費の削減(支出の削減)」の実施は見送ることとした。

3. 運賃改定の検討

■ 運行サービスの維持と、運賃体系見直しの必要性について

- コミュニティバスは、市民の生活に不可欠(必需性)である一方、民間単独での維持は困難(市場性)という「中間的な性質」を持ち、現在、バスの運行にかかる全体の経費から、運賃収入を差し引いた不足分を「運行負担金」として公費(税金)で補っている状況です。
- 平成27年度に2区制運賃を導入して以降、消費税の10%への引き上げや、新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少、近年の人件費・物価高騰など様々な社会情勢の変化がありましたが、利用者の皆様の負担を考慮し、今日まで現行の運賃体系を維持してまいりました。
- しかしながら、減車等による歳出の抑制は「市民生活への影響が大きい」として実施を見送り、現在の運行サービスを維持することとしたため、将来にわたって持続可能な運行を確保するには、**運賃体系の見直しが避けられない状況**となっています。

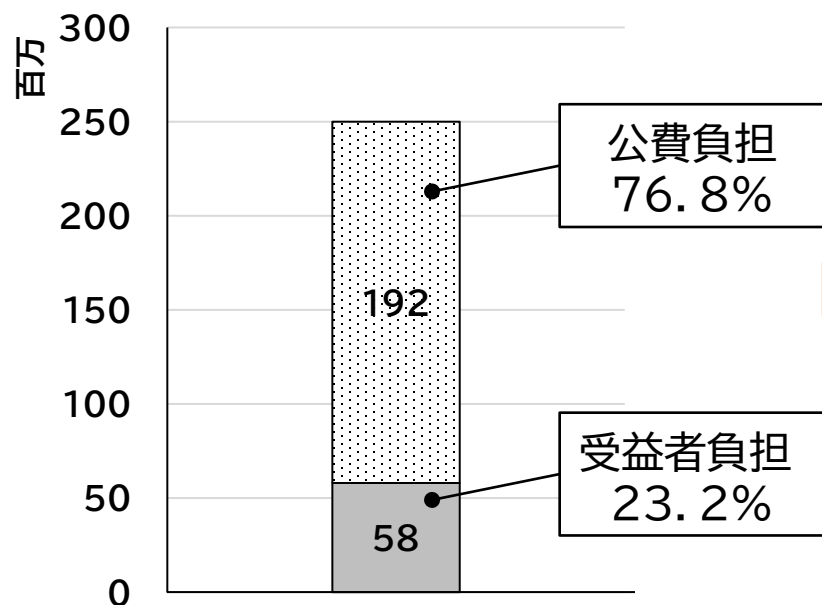
■ 運賃改定に係る基本方針

- コミュニティバスを利用される方とされない方との費用負担の均衡を図り、将来にわたり持続可能な運行を確保するため、**利用者(運賃)と市(公費)の負担割合を「1:1(50%ずつ)」**とすることを基本方針とし、運賃改定を実施いたします。
- 今回の運賃改定による財源は、以下の環境づくりに活用いたします。
 - ① 運転士確保による「現在の運行便数(路線)の維持」
 - ② 「大学生・専門学生向け割引」の新規導入や定期券の通用期間見直しなど、子育て・学びの支援拡充

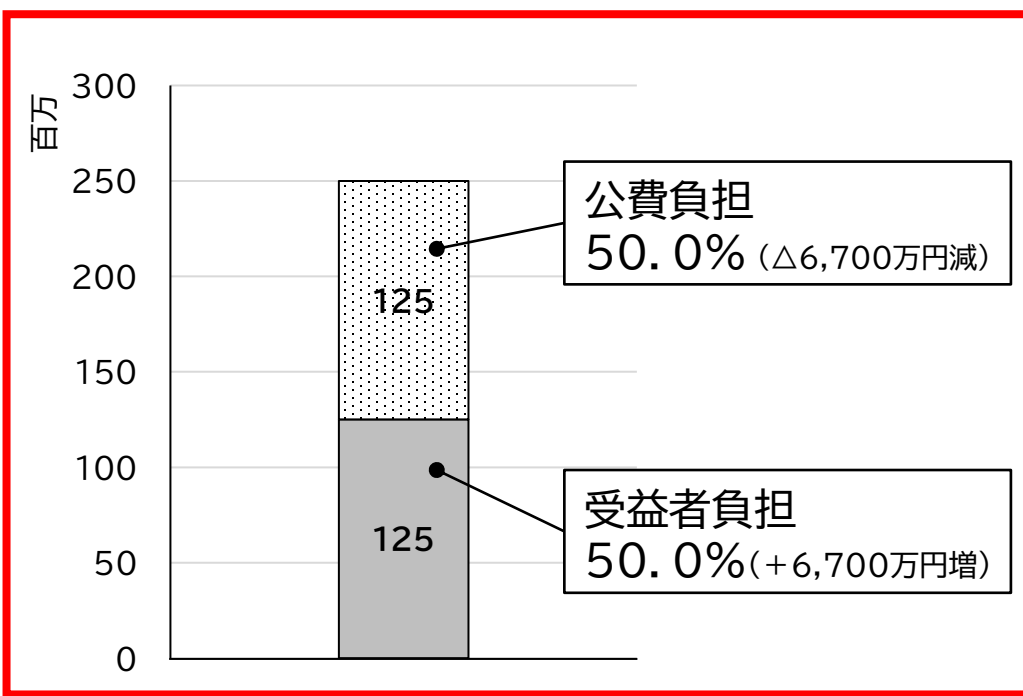
■ 運賃改定の視点

- 交野市(おりひめバス:200円均一)や寝屋川市(ねやBUS:250円均一)など近隣市のコミュニティバスは「地域内循環」を主目的としているため、均一運賃が採用されています。
- 一方、本市のコミュニティバスは、東部(田原地域)と西部(各駅・イオンモール等)を片道約10kmにわたって繋ぐ「長距離の幹線交通」であり、実態として路線バスに近い形態となっています。
- こうした特性のもと、本市では利用距離に応じた負担の公平性を図るため、平成27年度にいち早く「2区制運賃」を導入した背景があります。
- 今回の運賃改定においてもこの考え方を引き継ぎ、均一運賃ではなく、「路線バスの距離別運賃(対キロ区間制)」をベースに、運賃改定の見直しを検討します。

■ 現状の負担割合



令和8年度(見込み)における負担割合



めざすべき負担割合

■ 運賃改定の試算

「めざすべき負担割合」(1:1)における運賃改定案は、次のとおりとなります。

運賃	現行	改定案	差額
1区	220円	270円	50円増
2区	250円	480円	230円増

● 割引制度の拡充を含めた公費負担と受益者負担が1:1となる料金体系。

上記の料金体系で令和8年度の運行見通しに置き換えた試算を行った場合、次の試算となります。

	運賃	運行経費	運賃収入	公費負担	負担割合 (受益者:公費)
改定案	1区:270円 2区:350円	250,277,500	122,289,050	127,988,450	1:0.96



「路線バスの距離別運賃(対キロ区間制)」を基準に算定した場合、現行運賃からの値上げ幅が非常に大きくなります。

そのため、利用者の皆様の急激な負担増(激変)を緩和し、少しでも負担を軽減する観点から調整を図り、次の運賃体系案といたします。

運賃	現行	改定案	差額
1区	220円	270円	50円増
2区	250円	350円	100円増

● 割引制度の拡充を除いた公費負担と受益者負担が1:1となる料金体系。

■ 割引制度等の拡充

- 現在の割引制度(通学割引)に大学生・専門学生まで拡充します。

- 高齢者割引 : 満65歳以上が対象
- 障害者割引 : 身体・療育・精神 手帳を所持している方が対象
- 妊産婦割引 : 妊娠から出産予定日の翌月から2か月・出産月の翌月から1年間の方が対象
- 通学割引 : 中学生・高校生が対象
大学生・専門学生まで拡充



■ 割引利用者の想定人数

- 令和5年度に実施した「利用者アンケート(乗車券種の割合)」の結果、既存の割引対象者は全体の37.7%を占めています。この割合を令和7年度の年間利用者推計値(383,199人)に当てはめると、同年度の割引利用者数は年間144,416人と見込まれます。
- さらに、同アンケートにおける「大学生・専門学校生」の割合は8.7%であり、人数に換算すると年間33,319人となります。
- したがって、大学生・専門学校生までを新たに割引対象に含めた場合、割引利用者は全体の46.4%に達し、年間177,735人にのぼると見込まれます。

■ 学期定期券等の改定

学期定期券の対象拡大

分類	現行	改定案
学期定期券	市内在住の 中学生・高校生	市内在住の 中学生・高校生 大学生・専門学生

- 今回の「通学割引」の導入(対象拡大)に合わせて、学期ごとに購入できる「学期定期券」につきましても、新たに大学生や専門学校生まで対象を拡大します。これにより、次世代を担う学生の皆様の通学にかかる経済的な負担をさらに軽減し、学びの環境をサポートします。

学期定期券の通用期間見直し

通用期間	設定券種	通用期間	
		現行	改定案
全線	1学期	4月1日～7月31日	4月1日～7月31日
	2学期	9月1日～12月31日	8月26日 ～12月31日
	3学期	1月1日～3月31日	1月1日～3月31日

- 学期定期券(2学期)の通用期間について、これまでは定期券の開始日と実際の2学期の開始日(始業式)にズレが生じていました。これは、近年の小中学校等におけるエアコン整備に伴い、夏休み期間が短縮されるなど、学校のスケジュールが変化したためです。
- 今回の運賃改定を機に、こうした実態の変化に合わせて通用期間の見直しを行い、学生の皆様がより利用しやすい定期券へと改善いたします。

学期定期券の販売金額の改定

学期	現行		改定案	
	1区	2区	1区	2区
1学期	22,000円	26,000円	28,000円	36,000円
2学期	22,000円	26,000円	29,680円	38,160円
3学期	16,500円	19,500円	21,000円	27,000円

- 学期定期券につきましても、基本運賃の改定に伴い、以下の通り金額の見直しを行います。
- 改定後の「2学期」の金額につきましても、先述の「学校スケジュール(始業日)」に合わせた通用期間の延長を反映した算定となっているため、1学期とは異なる金額設定となっております。
※本改定より、新たに大学生・専門学校生も学期定期券の対象となります。

■ 拡充施策の全てを加味した場合の負担割合(試算)

	運賃	割引の有無	運行経費	運賃収入	公費負担	負担割合 (受益者:公費)
改定案	1区:270円 2区:350円	割引あり	250,277,500	99,184,151	151,093,349	1:1.52

■ 今後のスケジュール

7月27日	第21回地域公共交通会議で運賃改定案の説明
9月中旬	・ 広報誌、HP等で改定案の周知 ・ 地区会長協議会、自治会連絡会で市民説明会の事前周知
9月下旬	西部地区、東部地区で市民説明会を開催(計2回)
11月	第1回運賃協議部会で協議
12月	・ 第22回地域公共交通会議で協議結果を報告 ・ 12月定例議会で次年度協定にかかる補正予算を提案 (債務負担行為:R9.4～複数年)
2月	京阪バスより近畿運輸局に運賃改定を届出
3月	運賃改定の実施

- コミュニティバスは市民の皆様の生活に欠かせない「地域の移動手段」ですが、運行経費の高騰等により、将来にわたる維持が極めて厳しい状況にあります。
- この交通インフラを未来へ残すため、利用者と市の負担を「1:1」とすることを基本方針とし、運賃の見直しをお願いすることといたしました。
- 本来の距離別運賃を適用した場合、値上げ幅が非常に大きくなるため、今回は急激な負担増を抑える「激変緩和」の措置として、調整した改定額としております。しかしながら、厳しい社会情勢が続く中、時期は未定であるものの、将来的にはさらなる運賃の見直し(段階的な改定)をご相談させていただく可能性も視野に入れております。
- 一方で、本市の「子育て・学びの支援」として、新たに大学生・専門学生を割引対象に加えるなど、次世代を担う学生の皆様のサポートする環境づくりを実施いたします。
- 一般運賃をご利用いただく現役世代の皆様にはご負担の増加をお願いすることとなりますが、地域の未来を市民全体で支え合い、守り継いでいくための改定となります。何卒ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。



コミュニティバスの運賃改定(案)について

目次

- 運賃協議部会での協議事項(P.2)
- コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題①運転士不足)(P.3～5)
- コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題②コスト増)(P.6)
- 受益者負担について(P.7～8)
- 運賃改定の試算(P.9～10)
- 割引利用者の想定人数(P.9～14)
- 割引制度の拡大(P.15～18)
- 3区制の検討(P.19)

一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について

- 一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃制度について、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加することとした
- また、上記協議の前に、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための措置を講ずることを規定した

これまで

【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

旧

道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調ったときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

施行規則 9条の2 概要

法第9条第4項の協議が調ったときは、地域公共交通会議又は（活性化）協議会において協議が調っているときとする。

令和5年10月1日以降

【公聴会の開催等*により、住民等の意見を聞く】

※パブリックコメント募集、市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、事業者や事業者団体へのヒアリング実施などを想定

新

道路運送法 9条5項概要

市町村又は都道府県は、前項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

【協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

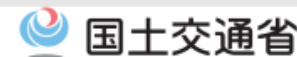
新

道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調ったときは、協議が調った事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。

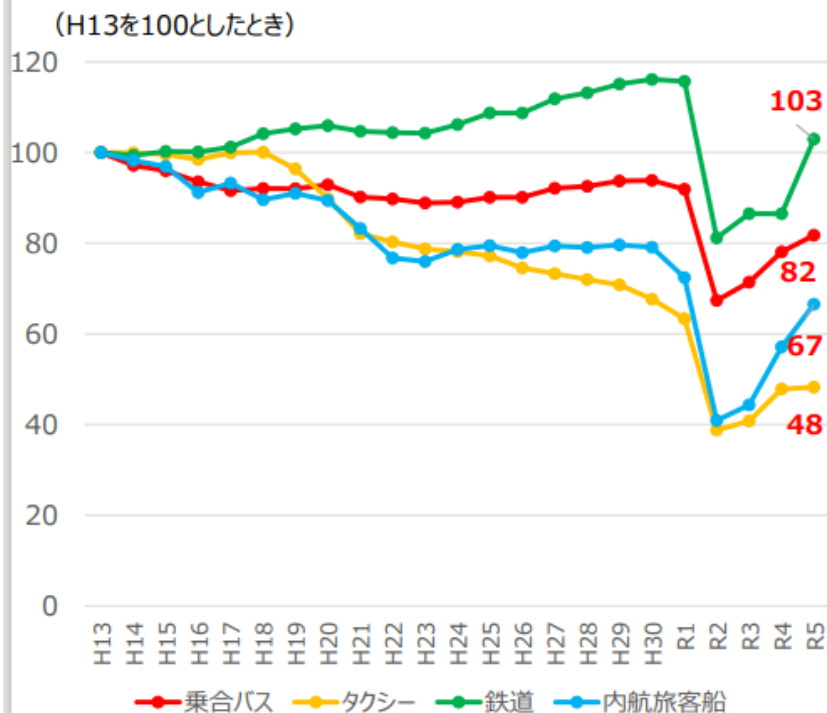
- 一 市町村又は都道府県
- 二 当該一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 地方運輸局長
- 四 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

地域公共交通の利用者数減少・担い手不足

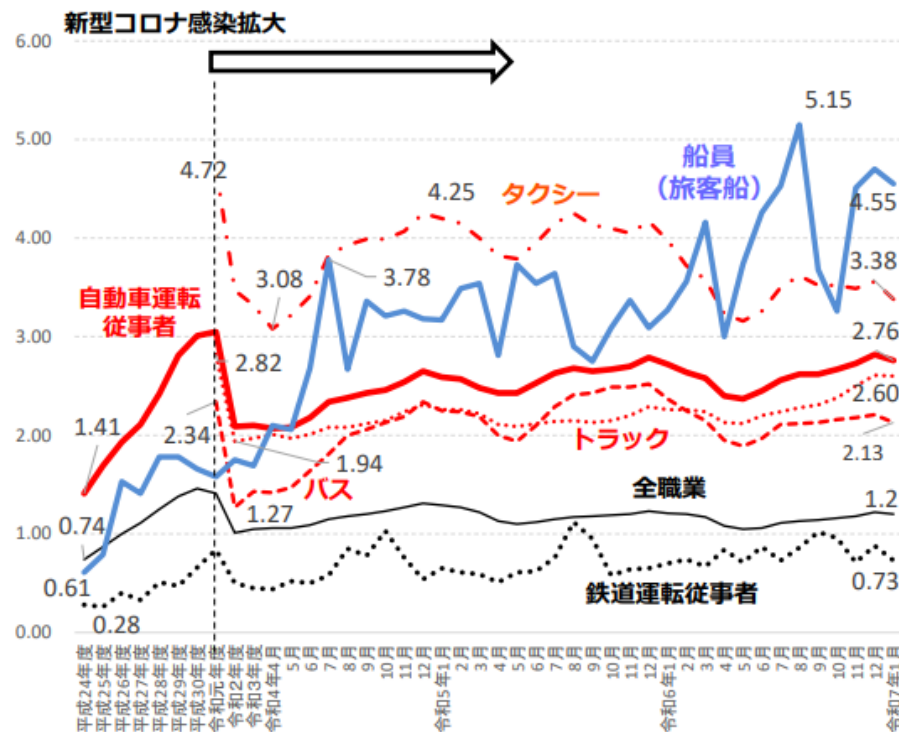


- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、**公共交通事業者の経営環境は悪化**。コロナ後も**利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況**。
- 有効求人倍率については、**自動車運転従事者（バス・タクシー・トラック運転手）及び船員（旅客船）について求人数が求職者数を上回り、担い手不足が続いている**。

<利用者数の推移>

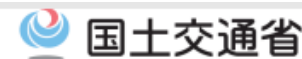


<有効求人倍率の推移>



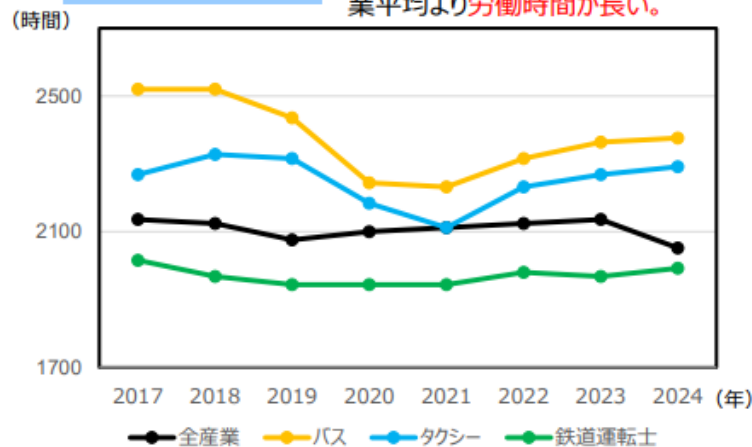
※厚生労働省「一般職業紹介状況」及び厚生労働省職業安定局提供データより国土交通省作成
 ※船員については、H24～R6については船員職業安定年報より抽出（年度ではなく暦年の数値）。

地域公共交通の働き方をめぐる現状



①年間労働時間

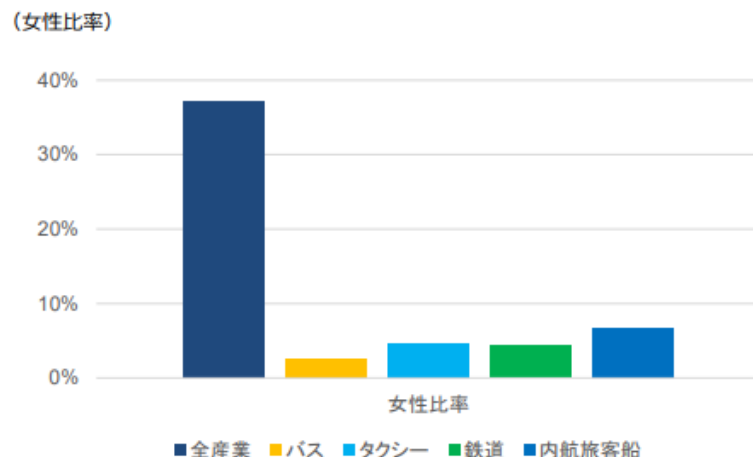
特にバス・タクシー分野においては、全職業平均より労働時間が長い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

③男女比

全職業平均より女性比率が低い。

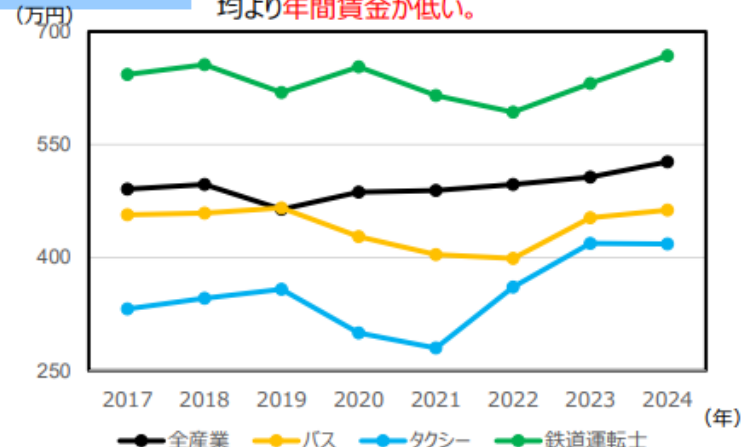


※内航旅客船は令和5年度時点、その他は令和6年度のもの

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

②年間賃金

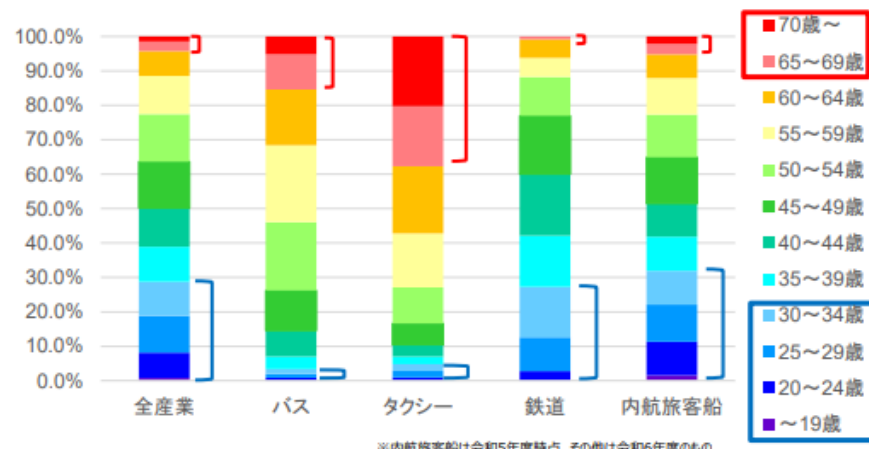
特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より年間賃金が低い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

④年齢構成

特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。

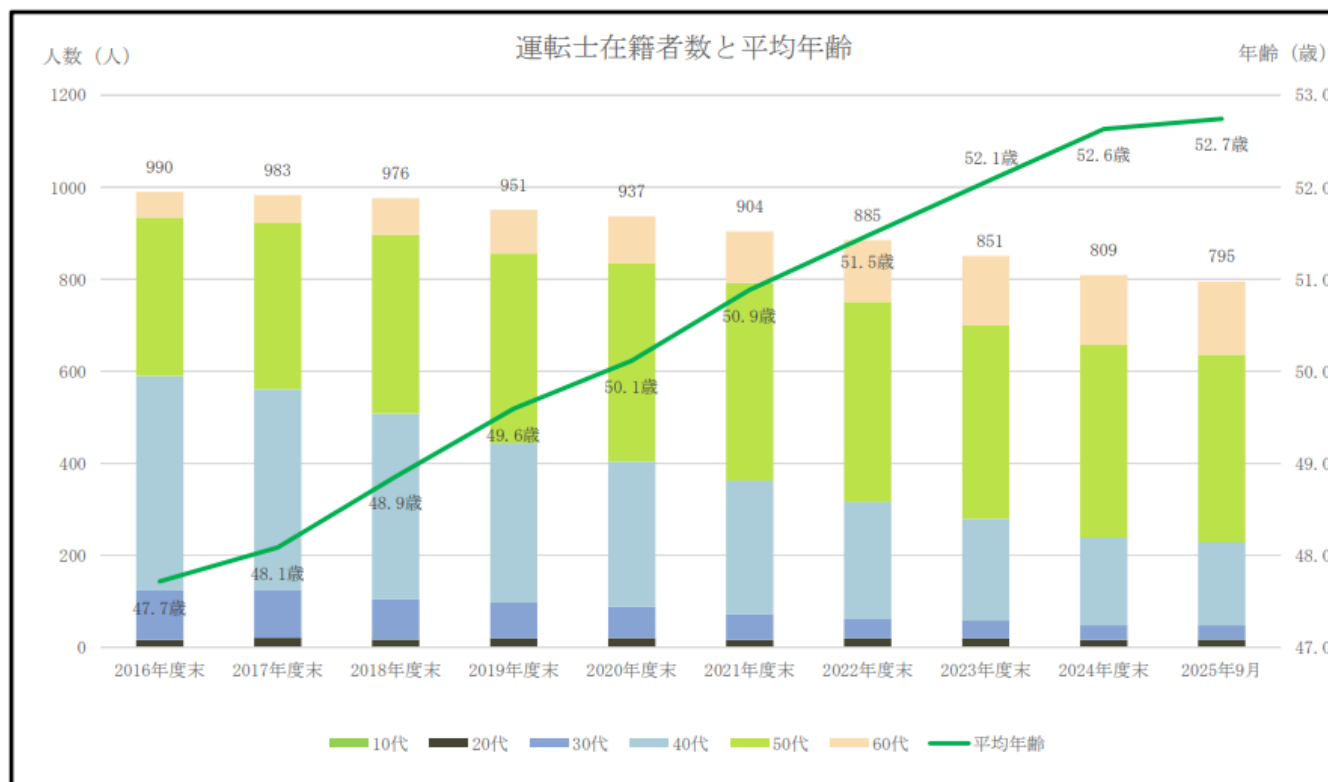


※内航旅客船は令和5年度時点、その他は令和6年度のもの

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題①運転士不足)

バス運転士の状況について(京阪バス)

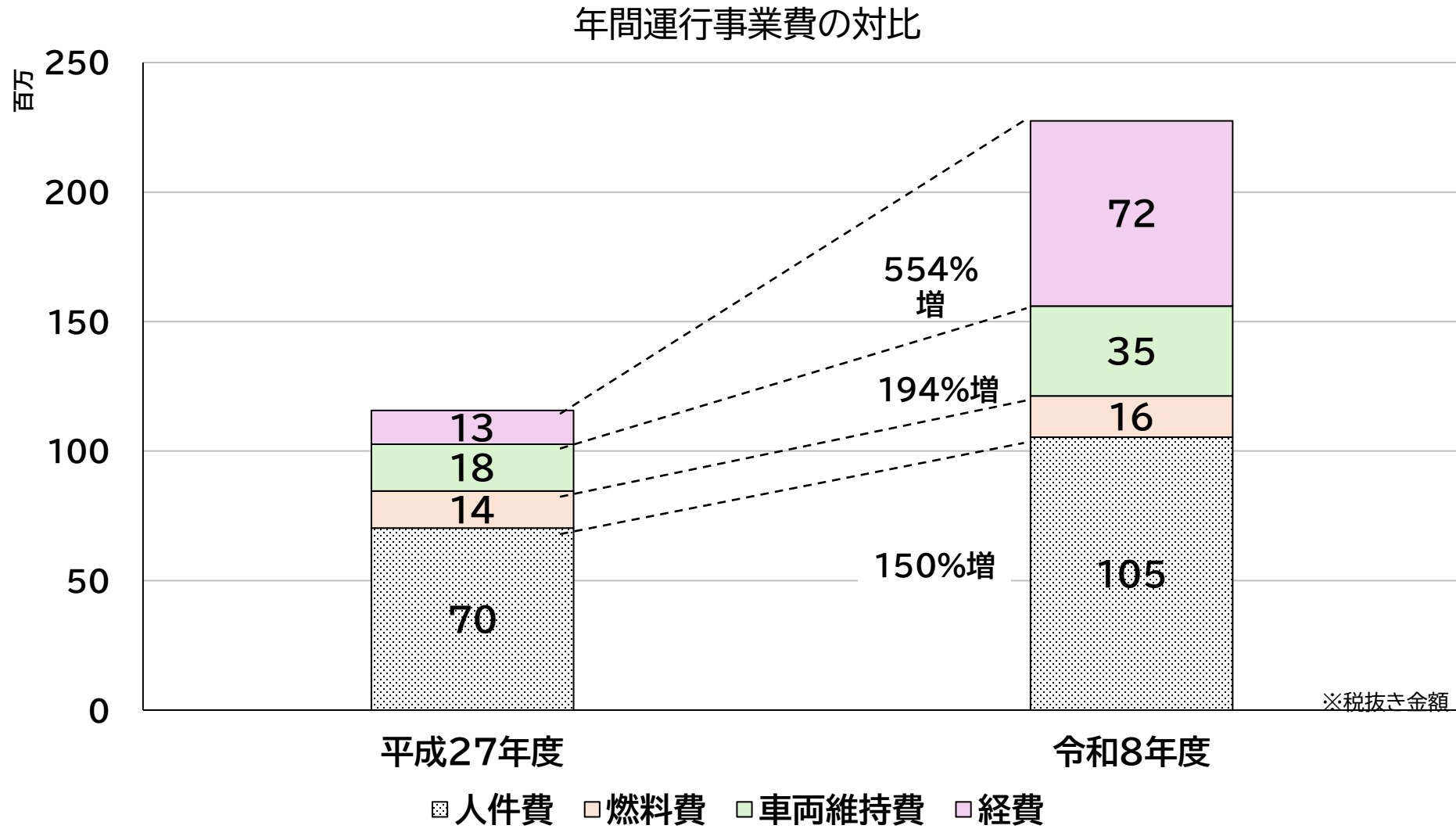


- ・弊社の運転士の在籍者数は年々減少傾向にあり、直近の2025年9月末と2016年度末と比較すると▲195人減(約▲20%減)。
- ・50歳以上の割合が2024年度末以降は70%を超えており、平均年齢は52歳を超えている

1

【出典:令和7年度 第19回会議(令和7年11月28日開催) 京阪バスの現状について】

コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題②コスト増)



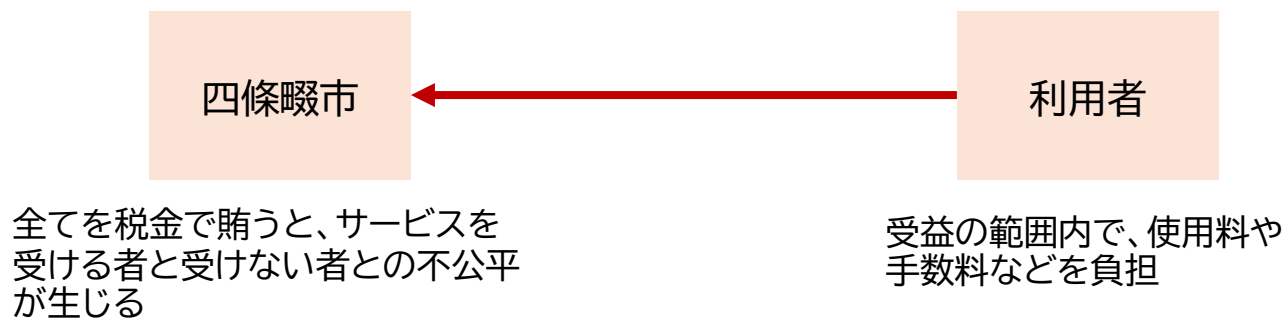
受益者負担について

【受益者負担とは？】

サービスにより利益を受ける方が特定されるものについては、全てを税金で賄うと、サービスを受ける者と受けない者との不公平が生じることから、利益を受ける特定の方に、受益の範囲内で、使用料や手数料などを負担していただく考え方

【受益者負担と公費負担の割合は？】

それぞれのサービスの公共性の程度に基づき、受益者負担と公費負担の均衡が考慮されています。一般的には、サービスを性質ごとに分類し、その分類ごとに負担割合が設定されます。その分類には、「必需性」と「市場性」の二つの基準を組み合わせて、負担割合が設定されています。



受益者負担について

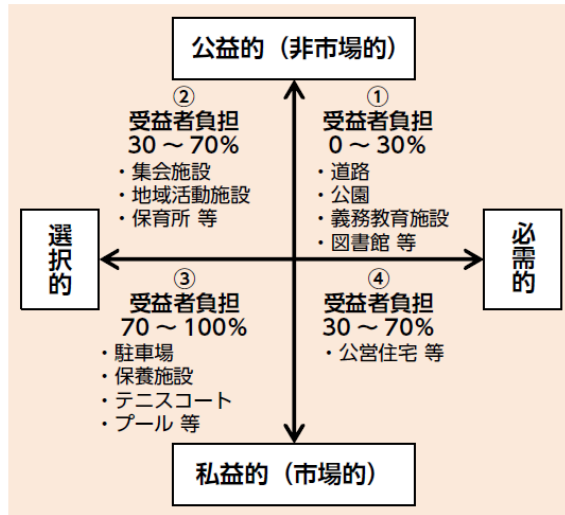
【受益者負担と公費負担の割合は？】

参考事例(1)

図表1「必要性」と「市場性」

選択的 個人の価値観や嗜好の 違いによって必要性が 異なるもの	必要性 弱 → 強	必需的 市民生活に欠かせない もの又は高度な社会的 要請があるもの
私益的 民間による提供が可能 なもの又は提供してい るもの	市場性 強 ← 弱	公益的 公共性が高く民間によ る提供が難しいもの

図表2 分類モデル例



本市のコミュニティバスは？

必要性: 特定の市民の日常生活に必要

市場性: 民間でも同じようなサービスの提供はあるが、実施は難しい(路線バス化は困難)



必要性も市場性も中間的存在となり、
受益者負担と公費負担の割合は50%(1:1)が
妥当と考えられる・・・

【負担割合】

四條畷市

:

利用者

1

:

1

運賃改定の試算

令和7年度のICカードの乗降実績をもとに、全体の区間ごとの乗降者数を想定し、新料金体系での運賃収入を想定します。

令和7年度 利用者数 383,199人(うちICカード利用者数 169,662人)

	ICカード利用者数 (人)	割合 (%)	全体想定利用者数 (人)	設定運賃 (円)	運賃想定収入 (円)
1区	33,965	20.0	76,640	270	20,692,800
2区	135,965	80.0	306,559	350	107,295,650
合計	169,662	100	383,199		127,988,450

P11で検討した受益者負担(50%)の考え方とほぼ一致している

令和8年度 年間運行経費 250,000,000円 × 0.5 = 125,000,000円

運賃改定の試算

(現在との収支比較)

	運賃	運行経費	運賃収入	行政負担	負担割合 (利用者:行政)
現行 R7実績	1区:220円 2区:250円	193,377,800	66,293,605	127,084,195	1:1.92
現行 R8予算		250,277,500	58,737,800	191,539,700	1:3.26
改定案	1区:270円 2区:350円	250,277,500	122,289,050	127,988,450	1:0.96

- 運賃収入について
令和7年度実績と比較すると、55,995,445円増額
令和8年度予算と比較すると、63,551,250円増額となる
- 負担割合について
改定後は、利用者：行政 = 1：0.96となり、受益者負担と公費負担の割合はほぼ50%(1:1)となる

割引|利用者の想定人数

「利用者属性調査」

市の施策として実施している「割引制度」「定期券制度」による運賃収入への検討を行うため
利用者の属性調査を下記要領で実施しました。

○ 属性調査の方法

民間バス事業者への聞き取りから、調査方法としては

- ・平日と休日の各一日とし、二次元コードによる回答方式
- ・回答する項目は、最小限とする(遅延に繋がらないように)
- ・バス車内での調査は、安全な運行及び人員の観点より実施しない(車外での対応)

※ 各社とも、昨今ではICカードの利用実態で把握している

○ アンケート実施要領

時 期 : 令和5年12月2日(土) 始発から最終便まで
令和5年12月7日(木) 始発から最終便まで

回収方法 : ①降車時にアンケート票の配布
(WEB回答もしくは当日回収)
②乗車待ちの方へヒアリング

質問項目 : 利用日と目的
利用者の年齢
利用の乗車券種

四條畷市
コミュニティバス利用者アンケート

日頃よりコミュニティバスにご利用いただきありがとうございます。
利用者アンケート調査のご協力をお願いいたします。

回答方法は、この用紙 または Web

Web 回答は
こちら

ご利用日: 令和 5 年 12 月 日 ()

1. ご利用の目的
通勤・通学・買い物・通院・旅行・その他
→ 「通学」の場合、次のうちどれに該当しますか。
(小学生以下・中学生・高校生・大学生・専門学校生)

2. お客様のご年齢 () 歳

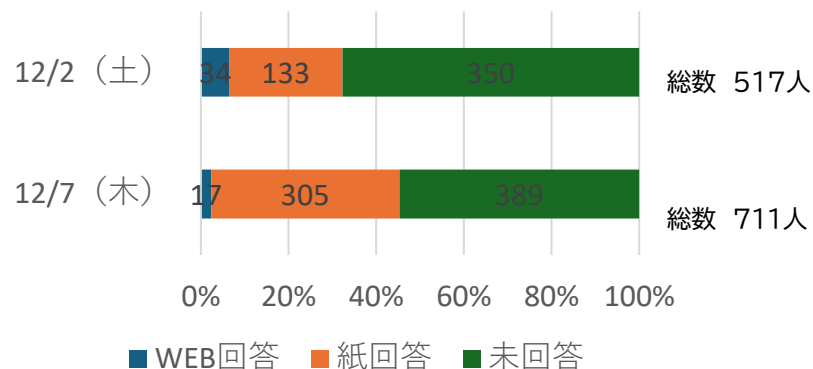
3. ご利用の乗車券種
現金・ICカード・学期定期券・通学割引証・高齢者割引証
障がい者割引証・妊娠婦割引証

ご協力いただきありがとうございました。
★この用紙での回答⇒帰りの便で市職員へ渡してください。
お問い合わせ: 四條畷市 都市整備部 都市政策課
☎072-877-2121(内線716) ☎0743-71-0330

割引利用者の想定人数

「利用者属性調査の結果」

①アンケート回収率



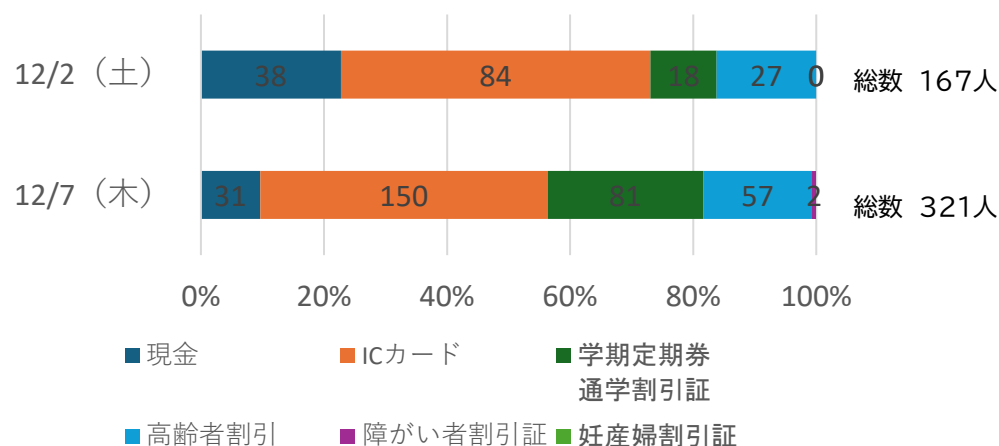
総数(利用者数)については、ICカードより想定

(回答率)

12/2(土) 32.3%

12/7(木) 45.3%

②支払い属性



(割引証利用率)

12/2(土) 26.9%

12/7(木) 43.0%



(内数 種別ごと)

(通学割引証 利用率)

12/2(土) 10.8%

12/7(木) 25.2%

(高齢者割引証 利用率)

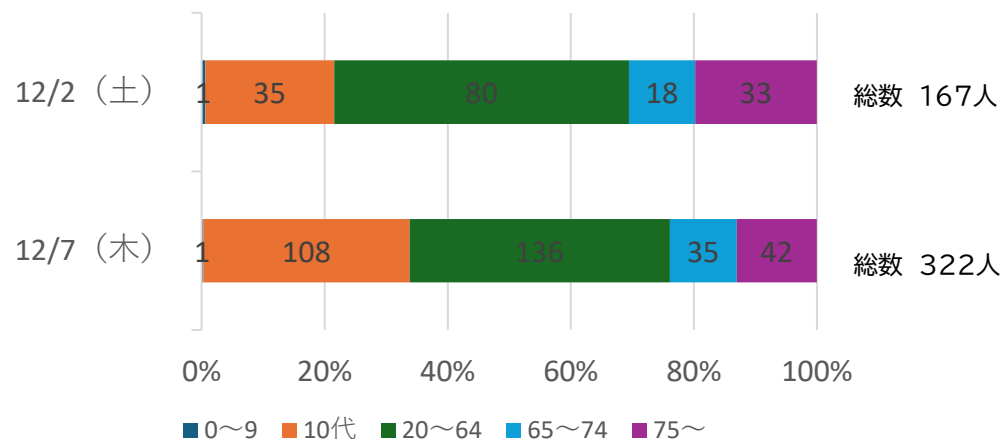
12/2(土) 16.2%

12/7(木) 17.8%

割引|利用者の想定人数

「利用者属性調査の結果」

③年齢属性



(10代利用率)

12/2(土) 21.0%

12/7(木) 33.5%

(20歳から64歳 利用率)

12/2(土) 47.9%

12/7(木) 42.2%

(65歳から74歳 利用率)

12/2(土) 10.8%

12/7(木) 10.9%

(75歳以上 利用率)

12/2(土) 19.8%

12/7(木) 13.0%

割引利用者の想定人数

「割引利用者数の想定」

	日数(日)	割合(%)	R7総利用者数(人)	R5割引利用者割合(%)	想定割引利用者数(人)
平日	246	67	256,743	43.0	110,399
土日祝	119	33	126,456	26.9	34,017
合計	365	100	383,199	100	144,416

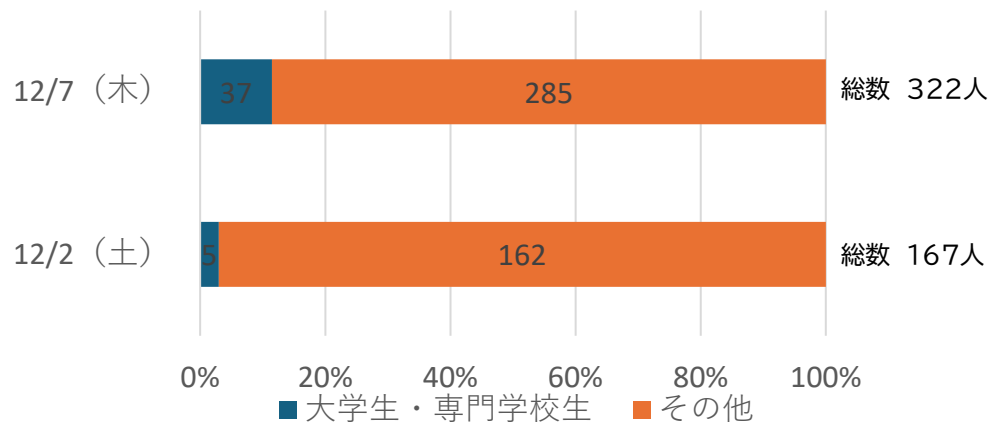
全体(383,199人)の37.7%が該当

割引制度等の拡大

【大学・専門学校生の定期、割引利用者数の想定】

「利用者属性調査の結果」

④利用者属性



(全体に占める
大学生・専門学校生の割合)

12/2(土) 3.0%
12/7(木) 11.5%

割引制度等の拡大

「大学生・専門学校生の想定利用者割合」

	日数(日)	割合(%)	R7総利用者数(人)	R5割引利用者割合(%)	想定割引利用者数(人)
平日	246	67	256,743	11.5	29,525
土日祝	119	33	126,456	3.0	3,794
合計	365	100	383,199		33,319

全体(383,199人)の8.7%が該当

割引制度等の拡大

(割引制度適用後の想定運賃収入)

	R7総利用者数 (人)	割合 (%)		区間ごと利用者数 (人)※	設定運賃 (円)	運賃想定収入 (円)
1区	76,640	割引なし	53. 6	41,079	270	11,091,341
		現行割引利用者	37. 7	28,893	140	4,045,059
		大・専割引利用者	8. 7	6,668	140	933,475
2区	306,559	割引なし	53. 6	164,316	350	57,510,468
		現行割引利用者	37. 7	115,573	180	20,803,094
		大・専割引利用者	8. 7	26,671	180	4,800,714
合計	383,199			383,199		99,184,151

※ 区間ごとの割引利用者数について、利用者属性調査の結果から算出した割合を使用しております。
ただし、P14、P16では、割合利用者の割合算出のために出した数値であるのため、想定数とズレが生じております。

割引制度等の拡大

(現在との収支比較)

	運賃		運行経費	運賃収入	行政負担	負担割合 (利用者:行政)
現行	1区:220円 2区:250円	R7実績	193,377,800	66,293,605	127,084,195	1:1.92
		R8予算	250,277,500	58,737,800	191,539,700	1:3.26
改定案	1区:270円 2区:350円	割引なし	250,277,500	122,289,050	127,988,450	1:0.96
		割引あり	250,277,500	99,184,151	151,093,349	1:1.52

- 運賃収入について
令和7年度実績と比較すると、32,890,546円増額
令和8年度予算と比較すると、40,446,351円増額となる
- 負担割合について
改定後は、利用者：行政 = 1：1.52となる



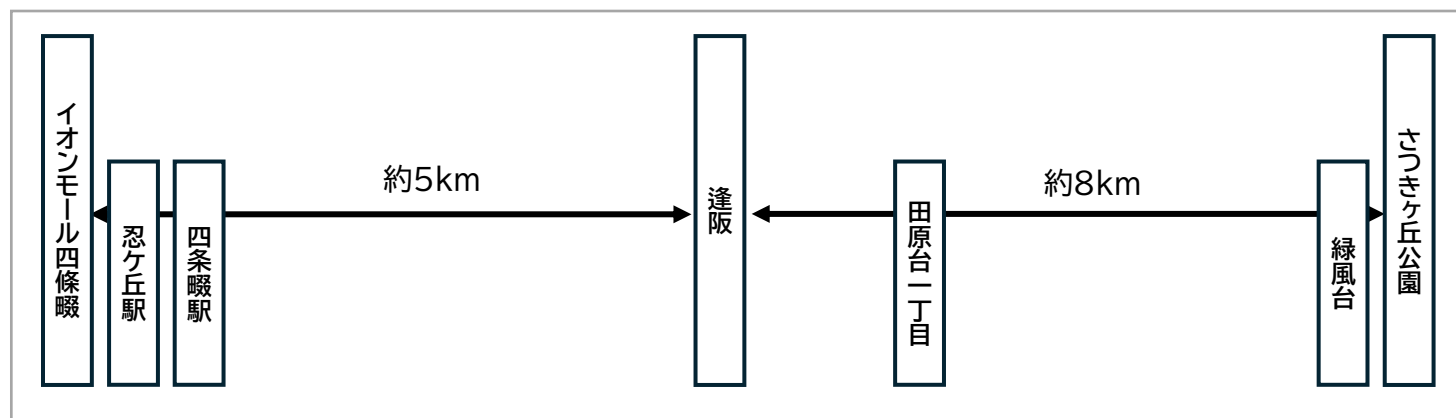
今回、公費負担「0.52」相当分を市独自の補助制度として運用することとしているため、この補助額を除いた実質的な負担比率は「1:1」となる。

3区制の検討

【現状】

「逢阪」を境に1区2区に区界を設けており、「イオンモール四條畷」から「逢阪」まで約5km、「逢阪」から「さつきヶ丘公園」まで約8kmとなっております。

令和2年8月第7回会議においては、既存路線バスと合わせて、1区間の距離を見直し3区制を検討することとしておりました。



【見直しについて】

今回の運賃改定により、1区では50円の増額、2区では100円の増額を検討しております。これに加えて、区界の見直しを実施するとなると、一度に大幅な変更が生じ、運賃体系が複雑化することにより、利用者に混乱をきたすおそれがあるため、区界の変更は実施しないことといたします。

整備理由

第21回 四條畷市地域公共交通会議(令和8年7月27日)

- 本市のコミュニティバスは、主に「四条畷駅」と「緑風台」「さつきヶ丘公園」を折返して運行しています。
- このルートは運行距離が長いにもかかわらず、折り返し地点である停留所付近には、バス運転士が常時利用できるトイレ等の休憩施設がなく、労働環境の改善が長年の課題となっていました。

(例)



- 特に近年、事業者の義務として熱中症対策が厳しく求められる中、トイレがない環境面に起因して、バス運転士が業務中の水分補給を控えざるを得ず、令和7年度には実際に業務終了後、バス運転士が熱中症に陥るなど、安全な運行に支障をきたすおそれのある事態が発生しました。
- 全国的なバス運転士不足が社会問題化する中、現在の労働環境を放置することは、運転士の雇用確保および定着を阻害する重大な要因となり得ます。コミュニティバス路線の将来的な維持と、安全かつ安定的な運行を確保するためには、**運転士の労働環境改善が急務**であります。

令和9年3月末までの工事完成に向けて、必要な建築手続き等を進め、緑風台停留所に運転士専用の休憩所を新たに整備して、バス運転士が安心して働ける環境を整えるとともに、バス停には上屋(屋根)を設置し、バス待ち環境の改善も行っています。

拠点型タクシー移動支援事業の今後について

第21回 四條畷市地域公共交通会議(令和8年7月27日)

これまでの経緯

- ◆ ～令和元年度:コミュニティバスの運行(西部路線)
西部路線の乗客の少なさから、運行の効率化が課題。
- ◆ 令和2年度～令和5年度9月:デマンドタクシーの実証運行
小型車両化及びデマンド型の予約運行へ転換。
- ◆ **令和5年度10月～:拠点型タクシー移動支援事業(おでかけサポートタクシー)の実証運行中**
デマンドタクシーの運行事業者から事業継続が困難との報告を受けて、タクシー車両を活用した移動支援に転換。

制度概要

日常生活で一人で外出することに不安・抵抗を感じている方に対して、自宅から指定する4か所までの区間のタクシー料金を市が一部負担することで、抵抗なく自由に外出ができるよう支援する制度。

- ◆ 対象者・・・75歳以上の方、65歳以上の運転免許返納者、妊産婦、障がい者
- ◆ 利用料金・・・西部地域:350円、逢阪地域:470円
- ◆ 拠点箇所・・・自宅⇄市役所、市民総合センター、四条畷駅、忍ヶ丘駅

※駅については、国道163号以北在住者は「忍ヶ丘駅」のみ、以南在住者は「四条畷駅」のみ利用可能

拠点型タクシー移動支援事業の今後について

第21回 四條畷市地域公共交通会議(令和8年7月27日)

実証運行の評価・検証

- 令和8年3月に策定した「第2次四條畷市地域公共交通計画」において、「おでかけサポートタクシー(実証運行)の事業評価と役割分担の整理」を掲げており、令和8年9月末をもって、本制度の実証運行が3年の節目を迎えることから、これまでの運行実績を評価・検証を進めてまいります。

【主な利用実態】 ※令和8年3月末時点 延べ登録者数792人

- 登録者の約86%を75歳以上が占めているなか、延べ登録者の約4割(41.4%)が実際にサービスを利用しています。
- 週1回以上利用する「高頻度利用者」は、全登録者のわずか3.0%(24人)となっていますが、全体の利用回数の約半数(45.9%)を占めています。

今後のあり方検討

- 会員アンケート結果、ならびに皆様から寄せられたご意見・ご要望を踏まえ、現制度の今後のあり方を検討するとともに、「公共交通」と「移動支援」の役割分担の整理を進めてまいります。

【主なアンケート結果】 ※令和7年1月実施時点:配布数428人 回答数285人 回答率66.6%

- 外出の主目的は「通院(約6割)」や「買い物(約4割)」に集中している一方、利用しない理由の最多(約47%)は「目的地の近くに拠点がなくないこと」となっています。
- 「家族や介助者の同乗」を求める声が約5割(妊産婦では約8割)に上り、一人での移動に不安を抱える層の切実な要望が浮き彫りになっています。

客観的なデータと住民ニーズを踏まえ、「公共交通」と「移動支援」のあり方について、庁内で検討を深めてまいります。

次回、第22回地域公共交通会議におきまして、改めて整理した検討内容と進捗状況をご報告する予定です。

一般路線バスの運賃改定について

京阪バス株式会社（本社：京都府京都市南区 取締役社長：三浦達也）は6月22日（月）、国土交通省近畿運輸局長に対し、一般路線バス（大阪地区、京都競馬場線）の運賃変更届出、ならびに上限変更認可申請を行いました。つきましては、10月1日（木）付で、下記のとおり運賃改定を実施いたします。

ご利用のお客様にはご負担をおかけいたしますが、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 改定理由

弊社では、2024年10月24日付で一般路線バス（滋賀・京都・大阪地区）における上限運賃変更認可を受け、同年12月1日に同エリアで運賃改定を実施いたしました。その際は、お客様のご負担などを考慮し、上限額までの運賃改定は実施せず、次年度以降についても運賃改定を予定していると公表しておりました。

運賃改定後も、需要に応じた運行計画の見直しや設備投資の抑制など、収支改善に取り組んでまいりましたが、燃料価格をはじめとする全般的な物価の高騰や深刻な運転士不足に対応するための待遇改善など、バス事業を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いております。

このような状況を踏まえ、今後も継続的に安全快適な輸送サービスを提供し、公共交通機関としての使命を果たしていくため、今般の運賃改定を実施することといたしました。

お客様におかれましては、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

2. 運賃改定実施日

2026年10月1日（木）

3. 改定内容

（1）片道普通旅客運賃

①特殊区間制 大阪地区

《普通旅客運賃の比較表》

◆改定後の各区間の片道普通運賃については、ホームページをご覧ください。

地区	運賃形態		現行運賃	認可上限運賃 ※1	改定運賃 (実施運賃)※2
大阪	特殊 区間制	1区	250円	290円	270円
		2区	280円	320円	300円
		3区	310円	350円	330円

・特殊区間制は、4区以降も運賃改定を実施します。3区までは1区増すごとに30円を加算し、4区以降は20円を加算します。

※1 上限運賃とは、路線バス事業の経営に必要な原価に応じて算出される、バス事業者が収受してもよいとされる運賃の上限額で、弊社が申請し、認可の対象となるものです。

※2 実施運賃とは、申請した上限運賃の認可が得られたうえで、上限運賃の範囲内で実施する、実際にお客様からいただく運賃額です。

②対キロ区間制 京都競馬場線

《普通旅客運賃の比較表》

京都競馬場線	現行運賃	改定運賃
京都競馬場 ～ 阪急西山天王山	230 円	270 円

(2) 運賃改定対象路線

大阪地区の一般路線バス全線および京都競馬場線

※ただし、京都地区と以下の路線および区間は、このたび運賃の改定をいたしません。

- ・枚方高槻線 … JR 高槻～辻子間
- ・枚方茨木線 … JR 茨木～鮎川間
- ・寝屋川茨木線 … JR 茨木東口～目垣間
- ・四條畷市コミュニティバス … 全区間
- ・ダイレクトエクスプレス直 Q 京都号 … 現行 250 円の区間を除く全区間

(3) 定期旅客運賃

《定期旅客運賃の比較表》

地 区			通勤			通学		学期別		
			1 か月	3 か月	6 か月	1 か月	3 か月	1 学期	2 学期	3 学期
大 阪	1 区	現行	11,250 円	32,060 円	60,750 円	9,000 円	25,650 円	30,600 円	32,850 円	23,400 円
		改定	12,150 円	34,630 円	65,610 円	9,720 円	27,700 円	33,050 円	35,480 円	25,270 円
	2 区	現行	12,600 円	35,910 円	68,040 円	10,080 円	28,730 円	34,270 円	36,790 円	26,210 円
		改定	13,500 円	38,480 円	72,900 円	10,800 円	30,780 円	36,720 円	39,420 円	28,080 円
	3 区 ワイド※	現行	13,950 円	39,760 円	75,330 円	11,160 円	31,810 円	37,940 円	40,740 円	29,020 円
		改定	14,850 円	42,320 円	80,190 円	11,880 円	33,860 円	40,390 円	43,360 円	30,890 円

※ワイド定期券は通勤定期券のみです。

- ・2026 年 9 月 30 日までは、有効期限が 2026 年 10 月以降の定期券でも、改定前の運賃で発売いたします。
- ・2026 年 9 月 30 日までにご購入いただいた定期券は、2026 年 10 月 1 日の運賃改定実施日をまたいで、そのまま有効期限までご使用いただけます。
- ・2026 年 9 月 30 日までに発売した定期券の払い戻しは、運賃改定前の基準運賃額を使用し払い戻しをいたします。

(4) PiTaPa 登録型割引

《PiTaPa 登録型割引の比較表》

地区	地区プラン・ワイドプラン	上限額（大人 1 か月）	
		現行	改定
大 阪	樟葉地区、出屋敷招提地区、津田磐船地区、香里交野地区、枚方大橋地区、高槻茨木地区、星田地区、寝屋川地区、守口門真地区、四條畷地区、長尾穂谷地区、松井山手地区、京田辺大住地区、八幡地区	10,300 円	12,150 円
	大阪ワイドプラン	12,600 円	14,850 円
	スーパーワイドプラン	24,500 円	据え置き

- ・登録型割引の範囲図についてはホームページをご覧ください。
- ・地区プラン・ワイドプランにご登録いただいているお客様は、1 か月のご請求上限額が自動的に改定後の上限額に変更となります。登録取消をご希望の場合は、お手数ですが、2026 年 9 月 16 日から 2026 年 10 月 15 日までにお客様ご自身でのお手続きをお願いいたします。
- ・上限額の改定後も引き続きご登録いただけるお客様は、特にお手続きの必要はございません。

(5) IC1day チケット

《IC1day チケットの比較表》

※小児運賃は大人運賃の半額

発売額（大人）	現行	改定
	750 円	850 円

- ・このたびの運賃改定では、ご利用いただける区間等の変更はございません。

(6) ポイントサービス

ポイント還元率 5%について、据え置きます。

(7) 回数旅客運賃

現在ご使用の紙式回数券については、券面表示額と改定後の片道普通旅客運賃の差額を現金でお支払いいただくことで、引き続きご使用いただけます。

(京阪バスの回数券は発売を終了しております)

以 上

【本件に関するお問い合わせ先】
 京阪バス株式会社 経営戦略室
 電話番号：075-682-2310
 (月～金 祝日除く 9:00～18:00)