

# 川西病院行バスの 実証実験結果と今後について

平成23年3月2日

# 実証実験の運行概要

## 川西病院行バスの実証実験概要

試験運行目的地	日生中央から市立川西病院まで							
試験運行主体	猪名川町							
試験運行事業者	阪急バス株式会社							
試験運行期間	自：平成22年 7月15日～至：平成22年 12月28日（約6ヶ月）							
試験運行	ルート	日生中央～一庫～山下本町～山下～川西病院						
	バス停	既存の阪急バスのバス停を使用 （なお、川西病院行きの一庫バス停のみ新設）						
運行日	平日（月曜日～金曜日）ただし、土曜日・日曜日・祝日は運休							
運行本数	1日 8本（往復）							
運行時間	始発：7時台～最終：16時台							
運行距離	約3.4 km							
所要時間	約10分							
料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>日生中央を起点とした場合                     <table border="0"> <tr> <td>日生中央⇄川西病院間</td> <td>大人：180円、小人：90円</td> </tr> <tr> <td>⇄山下本町・山下間</td> <td>大人：160円、小人：80円</td> </tr> <tr> <td>⇄一庫間</td> <td>大人：150円、小人：80円</td> </tr> </table> </li> <li>スルッとKANSAI共通カード、PiTaPa機能付カード及びICOCA、阪急バス回数カード、阪急バスの高齢者用フリー定期券（はんきゅうグランドパス65）、阪急バス回数カードも使用可能</li> <li>未就学児については、小学生以上に同伴される幼児（1才以上6才未満）2名までは無料</li> <li>身体障害者手帳、療育手帳の交付を受けている方が、その手帳を呈示したときは半額</li> </ul>		日生中央⇄川西病院間	大人：180円、小人：90円	⇄山下本町・山下間	大人：160円、小人：80円	⇄一庫間	大人：150円、小人：80円
日生中央⇄川西病院間	大人：180円、小人：90円							
⇄山下本町・山下間	大人：160円、小人：80円							
⇄一庫間	大人：150円、小人：80円							
使用車両	台数	1 台						
	仕様	車イス対応27人乗り小型バス						

※猪名川町発行の「すこやかカード」は利用できない。  
 ※山下バス停は国道173号のバス停（山下駅前バス停ではありません。）



いなぼう 猪名川町マスコットキャラクター

どの停留所でも 乗り降りできます。

時刻表

停留所	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
1 日生中央（発）	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	13:50	14:50	15:50
2 一庫	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	13:53	14:53	15:53
3 山下本町	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	13:54	14:54	15:54
4 山下	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	13:55	14:55	15:55
5 川西病院（着）	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	14:02	15:02	16:02

停留所	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
1 川西病院（発）	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	14:03	15:03	16:03
2 山下	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	14:05	15:05	16:05
3 山下本町	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	14:06	15:06	16:06
4 一庫	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	14:07	15:07	16:07
5 日生中央（着）	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	14:15	15:15	16:15

# 実験結果 <利用状況 (その1)>

## 川西病院行バスの利用者数

- ・利用者数は、平成22年7月15日から平成22年12月28日まで、延べ5,299人。1日あたり平均乗車人員は、47.3人/日。
- ・運行便数は、延べ1,792便。
- ・1便あたり平均乗車人員は、3.0人/便。
- ・「はんきゅうグランドパス65」の利用者割合は、23.3%。

川西病院行バスの利用者数

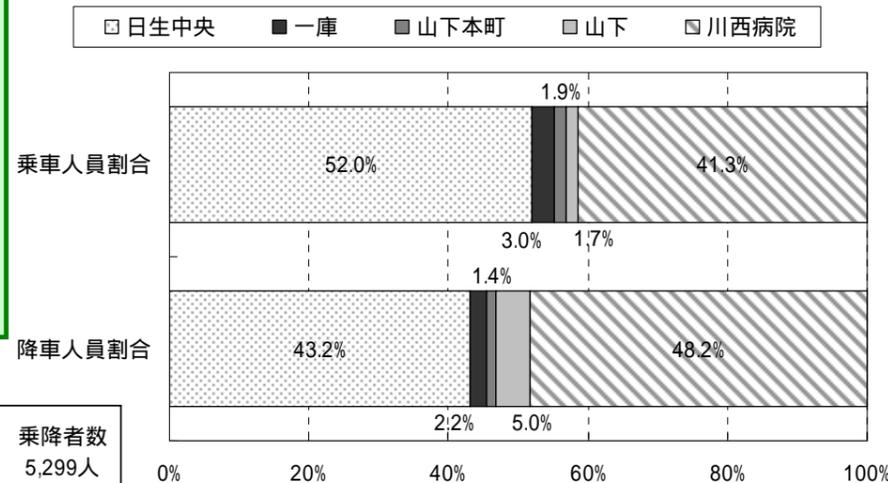
月	運行日数(日)	乗車人員(人)	平均乗車人員(人/日)	便数(便)	1便あたり乗車人員(人/便)	GP(人)	GP利用割合	備考
7月	11	465	42.3	176	2.6	122	26.2%	7月15日運行開始
8月	22	979	44.5	352	2.8	265	27.1%	
9月	20	977	48.9	320	3.1	222	22.7%	
10月	20	986	49.3	320	3.1	240	24.3%	
11月	20	950	47.5	320	3.0	154	16.2%	
12月	19	942	49.6	304	3.1	232	24.6%	12月28日まで運行
計	112	5,299	47.3	1,792	3.0	1,235	23.3%	

※GP=乗車人員のうち、はんきゅうグランドパス65を使用した人数。

## バス停別にみた乗車・降車人員

- ・バス停別乗車人員は、日生中央が最も多く、次いで川西病院。
- ・バス停別降車人員は、川西病院が最も多く、次いで日生中央。

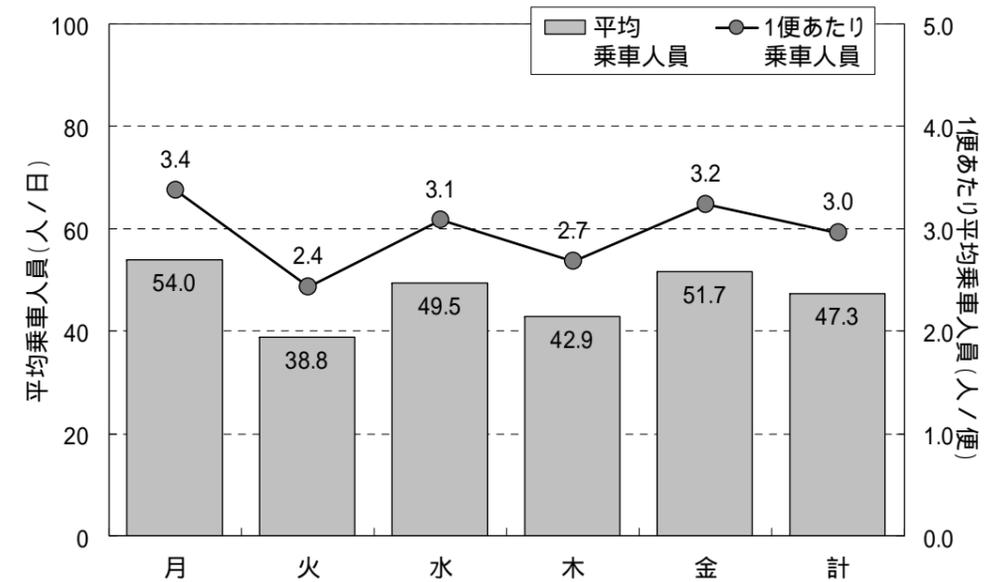
バス停別乗車・降車人員割合



## 曜日別の利用状況

- ・曜日別の平均乗車人員は、月曜日が最も多く、次いで金曜日。最も少ないのは、火曜日。

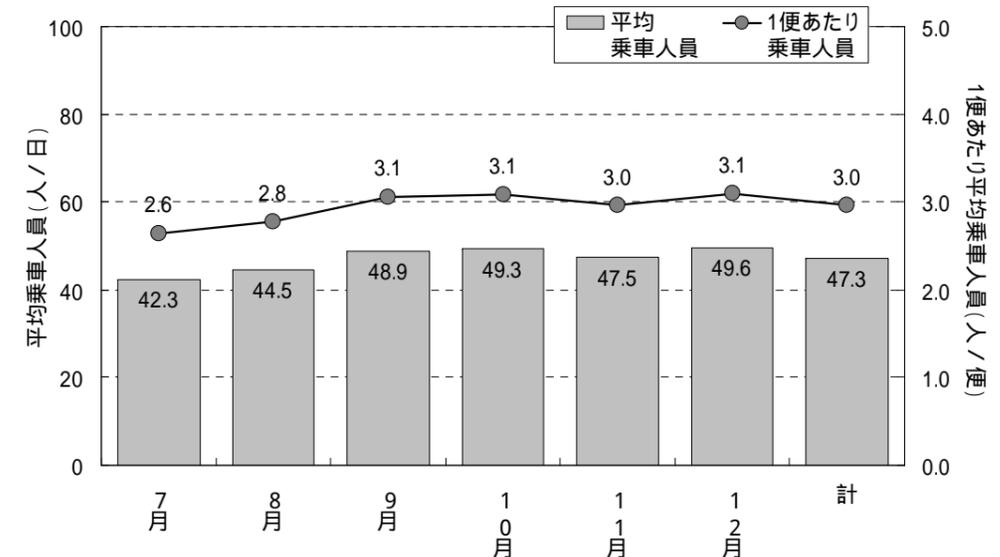
曜日別の平均乗車人員と1便あたり平均乗車人員



## 月別および1便あたり平均乗車人員

- ・月別および1便あたり平均乗車人員は、9月までは増加で10月からは横ばい傾向へ。

月別の平均乗車人員と1便あたり平均乗車人員



# 実験結果 <利用状況 (その2)>

## 運行便別延べ乗車人員

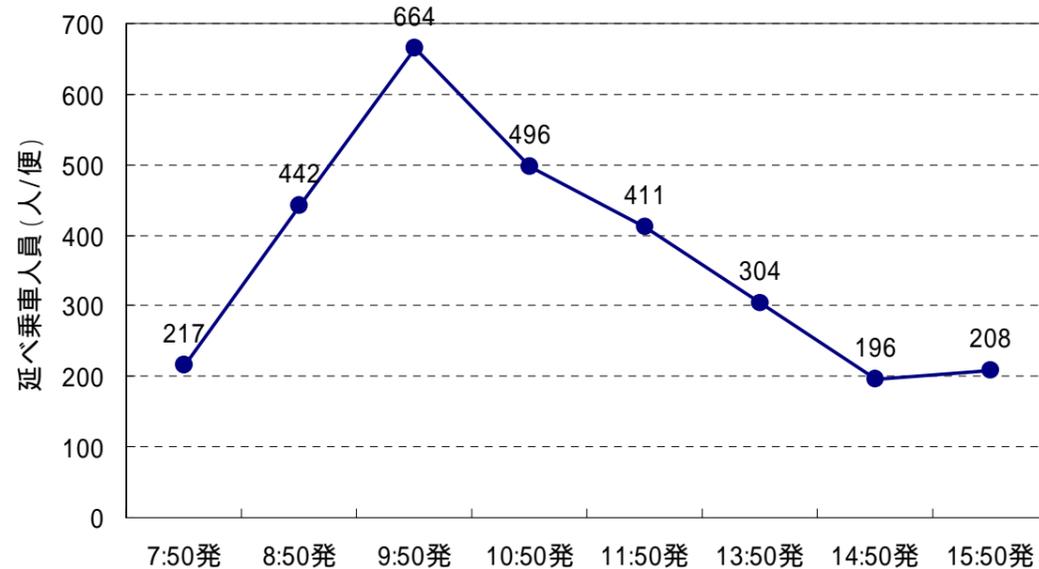
- ・日生中央発 川西病院行きの運行便別延べ乗車人員は、「9:50発の便」が最も多く、次いで「10:50発の便」、「8:50発の便」となっている。
- ・川西病院発 日生中央行きでは、「11:03発の便」が最も多く、次いで「10:03発の便」、「12:03発の便」となっている。午前の「8:03発の便」、「9:03発の便」は利用が少ない。

## 運行便別最大乗車人員

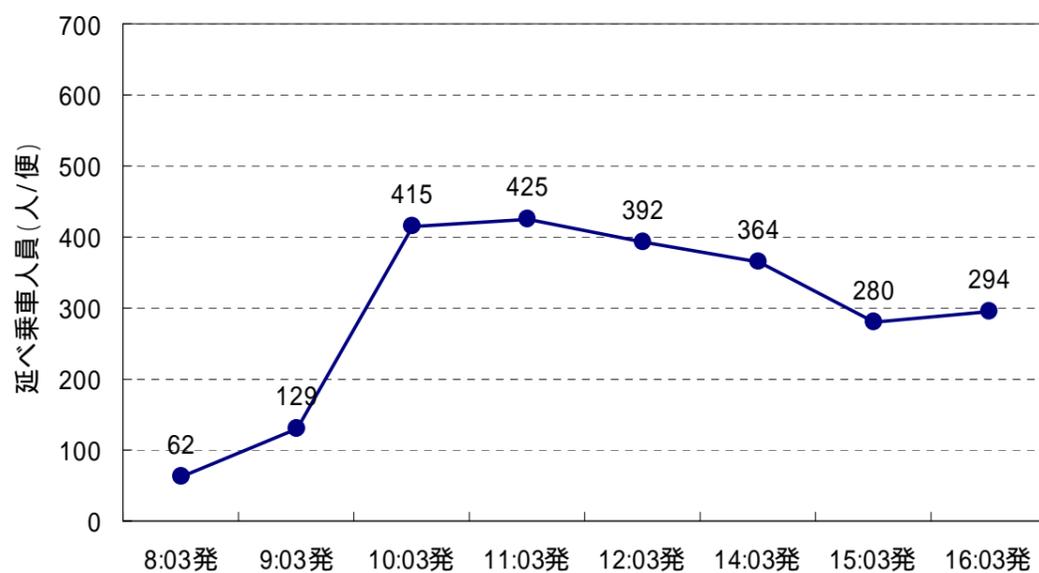
- ・日生中央発 川西病院行きの運行便別最大乗車人員は、「9:50発」と「13:50発」が最も多く、12人/便となっている(9:50発の便は8月30日(月)と9月3日(金)の2日間、13:50発の便は12月22日(水))。
- ・川西病院発 日生中央行きでは、「10:03発」と「11:03発」と「12:03発」の便が最も多く、それぞれ12人/便となっている(10:03発は7月15日(木)、11:03発は9月6日(月)、12:03分発は11月24日(水))。

運行便別延べ乗車人員

【日生中央発 → 川西病院行】

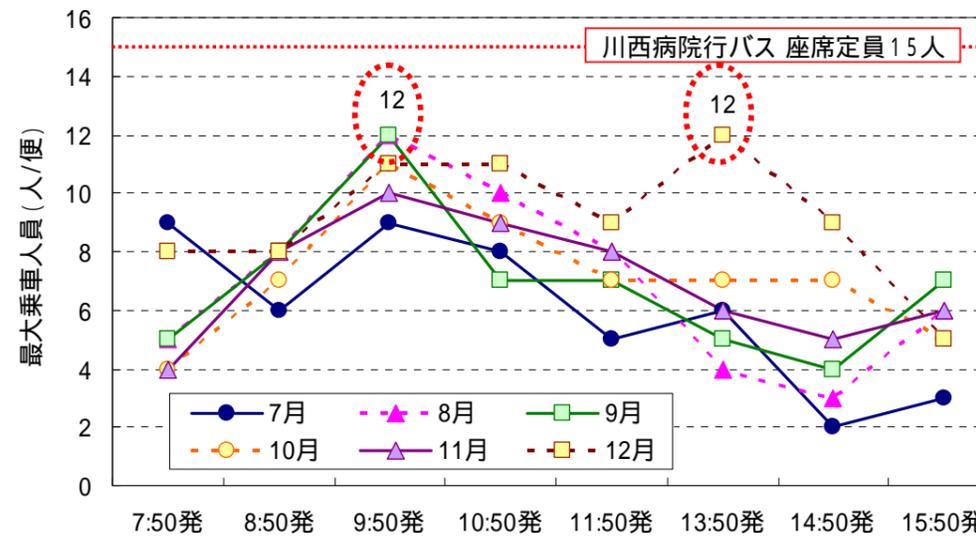


【川西病院発 → 日生中央行】

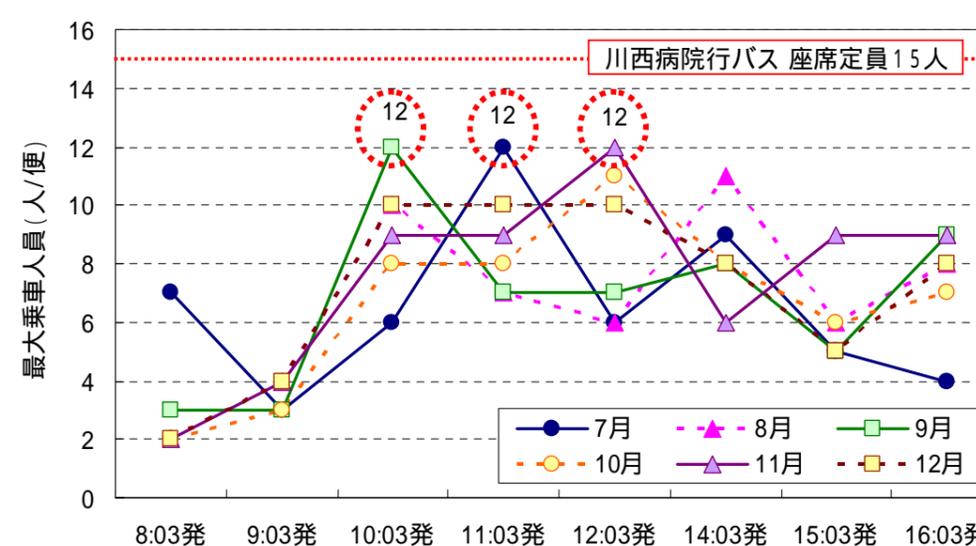


運行便別最大乗車人員

【日生中央発 → 川西病院行】



【川西病院発 → 日生中央行】



- ・1日あたり乗車人数  
60人/日以上：13日  
70人/日以上：5日
- ・最大乗車人数：79人/日  
(11月1日(月))

# 実験結果 <運行経費と収支率>

## 運行経費と収支率

- ・ 運行経費は、車両リース費用等の初期費用を含め112日間で5,532千円(税込)。1日あたりの運行経費は、49.4千円(税込)。
- ・ 収入は、112日間で、698千円(税込)。1日あたりの収入は、6.2千円(税込)。
- ・ 収支率は、車両リース費用等の初期費用を含め12.6% ( ランニングのみの場合は17.5% )。
- ・ 利用者1人あたりの財政負担は、912円/人。
- ・ 年換算(運行日を247日とする)すると、初期投資を含め9,765千円の財政投資が必要 ( ランニングのみの場合は7,253千円 )。

### ○ 収支率

月	運行日数 日	運行収入 円	運行経費		収支率	
			ランニングのみ 円	初期投資 含む合計 円	ベース	ベース
7月	11	63,605	391,463	543,366	16.2%	11.7%
8月	22	125,998	782,925	1,086,731	16.1%	11.6%
9月	20	127,886	711,750	987,938	18.0%	12.9%
10月	20	129,658	711,750	987,938	18.2%	13.1%
11月	20	124,746	711,750	987,938	17.5%	12.6%
12月	19	125,934	676,163	938,541	18.6%	13.4%
計	112	697,827	3,985,800	5,532,450	17.5%	12.6%

※運行収入及び運行経費は税込金額

### ○ 運行経費

科目		112日間 (H22.7.15 ~ H22.12.28)	日あたりに換算
運送費	人件費	2,581 千円	23,044 円
	走行経費	1,405 千円	12,544 円
運行経費計(ランニング)		3,986 千円	35,588 円
車両費		1,319 千円	11,775 円
初期費用	表示物製作費	164 千円	1,463 円
	データ制作費	64 千円	572 円
運行費用計		1,547 千円	13,809 円
上記合計		5,532 千円	49,397 円

※金額は全て税込金額

### ○ 収入

	乗降 人員	運行 便数	1便 当り	運送収入			合計		備考
				普通券	回数券	グランドパス	税込み	税抜き	
7月分	465人	176便	2.6人	47,270	9,141	7,194	63,605	60,577	7月15日運行開始
8月分	979人	352便	2.8人	89,320	21,051	15,627	125,998	119,999	
9月分	977人	320便	3.1人	86,360	28,435	13,091	127,886	121,797	
10月分	986人	320便	3.1人	92,505	23,000	14,153	129,658	123,484	
11月分	950人	320便	3.0人	93,670	21,995	9,081	124,746	118,806	
12月分	942人	304便	3.1人	93,720	18,533	13,681	125,934	119,938	12月28日運行終了
計	5,299人	1,792便	3.0人	502,845	122,155	72,827	697,827	664,601	

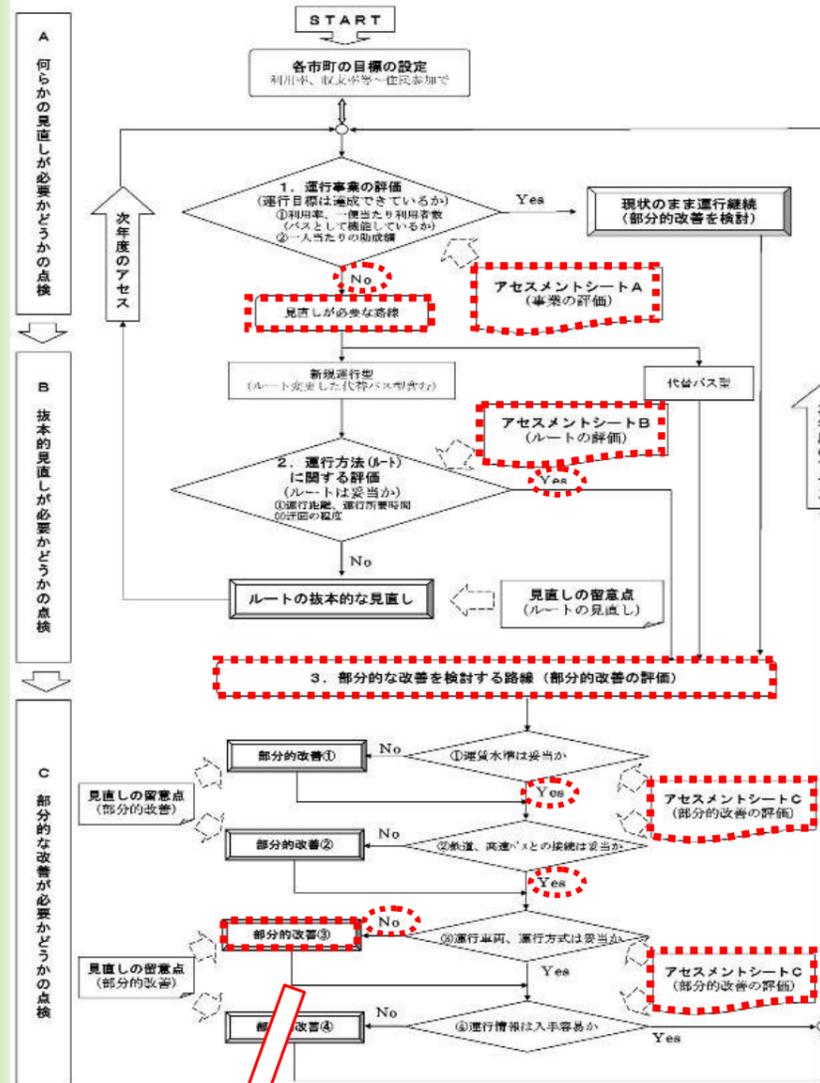
普通券：現金、ICカード、スルッとカードの利用実績額を計上  
 回数券：回数券、回数カードの利用実績から割引率を控除した額を計上  
 グランドパス：利用人員に平均単価を乗じた額を計上

# 実験結果 <実験評価 (その1)>

## 川西病院行バスの兵庫県コミュニティバスアセスメント指針による評価

・兵庫県のコミュニティバスアセスメント指針(平成20年3月)等により評価を行うと、運行事業は、利用率の側面から「見直しが必要な路線」との評価である。運行方法(ルート)及び部分的な改善のうち、運行車両等の選択について「改善が必要(車両の小型化)」との評価である。運行車両の小型化等による効率化向上を図る必要がある。

### ○ 兵庫県コミュニティバスアセスメントフロー



### ○ アセスメントシートA (運行事業の評価)

#### A 1. 利用率による評価

(評価に関する指標の整理)

①運行日当たり利用者数(運行日に限った利用者数の日平均)	47.3	人
②沿線人口(路線の両側 200m 幅の中に区域の一部が含まれる町丁字を沿線地域と見なし、その人口の総和をもって沿線人口とすることを標準とするが、独自に設定することも可能)	193.3×2 =386.6	人
③利用率(①÷②、小数点第1位まで)	12.2	%
④一日運行便数(片道ベース、周回型は1周で1便、平日・休日で便数が異なる場合は加重平均)	16	便/日
⑤一便当たり利用者数(①÷④、小数点第1位まで)	3.0	人/便

(該当する項目に○をつける)

利用率が 20.0%以上	問題なし(A2へ進む)
利用率が 20.0%未満	見直しが必要(Bへ進む)

川西病院行バスの利用率  
12.2%

アセスメントシートBへ

川西病院行バスの沿線人口は、設定した対象地域の市立川西病院の実患者数と延患者数の1日あたり利用者数の平均値の2倍とする(往復利用を前提とするため)  
386.6人

### 前回の公共交通会議資料再掲

#### 川西病院行バスのケース別需要予測結果

川西病院行バスの収支率予測	対象地域における市立川西病院の1日あたり利用者のうち、川西病院行バス利用が占める割合			
	10%	20%	30%	50%
往復利用者が50%の場合	7.2% 3,737円 29.0人/日 (1.8人/便)	14.5% 7,475円 58.0人/日 (3.6人/便)	21.7% 11,212円 87.0人/日 (5.4人/便)	36.2% 18,686円 145.0人/日 (9.1人/便)
往復利用者が75%の場合	8.5% 4,360円 33.8人/日 (2.1人/便)	16.9% 8,720円 67.7人/日 (4.2人/便)	25.4% 13,080円 101.5人/日 (6.3人/便)	42.3% 21,801円 169.1人/日 (10.6人/便)
往復利用者が100%の場合	9.7% 4,983円 38.7人/日 (2.4人/便)	19.3% 9,966円 77.3人/日 (4.8人/便)	29.0% 14,949円 116.0人/日 (7.2人/便)	48.3% 24,915円 193.3人/日 (12.1人/便)

※利用率の評価については、川西病院行バスの運行目的や利用形態の特性により独自に設定

$$\text{利用率}(\%) = \text{運行日の平均利用者数}(\text{人}) \div (\text{沿線人口}(\text{人}) \times 2)$$

利用率の基準(この基準が満たされない場合は、見直しが必要である)  
・利用率20%以上

○沿線地域の人口密度等に左右されない指標として、以下に示す利用率(運行日当たり利用者数÷(沿線人口×2))を定義し、目標設定に用いる。  
○ただし、沿線人口の設定については、独自に設定することも可能であるため(コミュニティバス・アセスメント指針(平成20年3月兵庫県)による)、設定した対象地域の市立川西病院の実患者数と延患者数の1日あたり利用者数の平均値(「川西病院行バス利用者の需要予測と収支率予測について」より)と下記の条件から設定する。  
○川西病院行バスの利用目的は、川西市畦野東に立地する市立川西病院への通院・お見舞い等であるため、バス利用者は基本的に往復利用とする。よって、利用率の沿線人口は、対象地域の市立川西病院の実患者数と延患者数の1日あたり利用者数の平均値の2倍値とする。

#### (2) 利用率による評価

- ・運行日: 平日 112日間  
平成22年7月15日から平成22年12月28までの平日のみ運行
- ・運行日の平均利用者数: 47.3人/日
- ・1便当たり利用者数: 3.0人/便
- ・沿線人口: 193.3人  
(設定した対象地域での市立川西病院の1日あたりの利用者数\*より)  
※「川西病院行バス利用者の需要予測と収支率予測について」より
- ・利用率の評価基準: 利用率20%以上  
(設定した対象地域での市立川西病院の1日あたりの利用者数\*の20%の方が川西病院行バスへ転換を目標値と設定する)  
利用率(%) = 運行日の平均利用者数(人) ÷ (設定した沿線人口(人) × 2)  
= 47.3 ÷ (193.3 × 2)  
= 12.23% < 20% (利用率20%以上)

- 1段目: 収支率
- 2段目: 想定収入額(税込:1日あたり)
- 3段目: 1日あたり利用者
- 4段目: 1便あたり利用者

運行車両等の基準を満足しないため改善が必要(車両の小型化)

# 実験結果 <実験評価 (その2)>

## ○ アセスメントシートB (運行方法の評価)

### B1. 代替バスかどうかの判定

(該当する項目に○をつける)

代替バスである (従前ルートを踏襲している場合)		評価は不要 (Cへ進む)
新規に運行したバスである (代替バスでもルートを変更した場合も含む)	○	ルート进行评估する (B2へ進む)

アセスメントシートB2へ

### B2. 運行所要時間、運行距離に関する評価

(評価に関する指標の整理)

①運行所要時間 (片道ベース、往復で距離が異なる場合は平均、周回型 [※] は1周の距離)	12 分
②運行距離 (片道ベース、往復で距離が異なる場合は平均、周回型 [※] は1周の距離)	3.4 km

※周回型とは、起終点が同一地点 [近隣の場合も含む] の路線であり、往復型 (起終点異なる地点) と区別する。

(該当する項目に○をつける)

周回型	運行所要時間40分以内、かつ運行距離20km以内	問題なし (B3へ進む)
	上記以外 (時間、距離いずれかが長い)	見直しが必要 (抜本的に見直す)
往復型	運行所要時間40分以内、かつ運行距離20km以内	○ 問題なし (B3へ進む)
	上記以外 (時間、距離いずれかが長い)	見直し困難 (B3へ進む)
	起終点間 (全区間) の利用者が多く、短縮が難しい	見直しが必要 (抜本的に見直す)
	起終点間 (全区間) の利用者が少なく、短縮が可能	見直し困難 (B3へ進む)

川西病院行バスの  
運行所要時間、運行距離  
12分  
3.4 km

アセスメントシートB3へ

### B3. 迂回の程度に関する評価

(評価に関する指標の整理)

①運行距離 (周回ルートの場合は、周回の全ルートとする)	3.4 km
②起終点間の直線距離 (周回ルートの場合は、起終点から最も離れた地点までの距離を2倍にして起終点間の直線距離とする)	2.3 km
③迂回率 (①÷②、小数点第一位まで)	1.5

(該当する項目に○をつける)

③ < 3.0	○ 問題なし (Cへ進む)
③ > 3.0	見直しが必要 (抜本的に見直す)

川西病院行バスの迂回率  
1.5

アセスメントシートCへ

## ○ アセスメントシートC (部分的改善の評価)

### C1. 運賃水準に関する評価

(評価に関する指標の整理)

①収支率 (路線別年間運賃収入÷路線別年間運行経費)	12.6 %
----------------------------	--------

(該当する項目に○をつける)

路線バスなみの運賃水準 ※地域別の運賃状況の資料参照	○	問題なし (C2へ進む)
路線バスより低い運賃水準	収支率が50%以上	
	収支率が50%未満	改善が必要 (路線バスなみの運賃水準に近づける)

川西病院行バスの運賃  
150~180円 (対キロ)  
路線バスと同水準

運賃水準は問題なし  
アセスメントシートC2へ

### C2. 鉄道、バスとの接続に関する評価

(鉄道との接続)

ルート近傍に鉄道駅がない		問題なし
ルート近傍に鉄道駅に接続している	列車に配慮したコミュニティバスのダイヤになっている※	問題なし
	列車に配慮したコミュニティバスのダイヤになっていない※	改善が必要 (ダイヤを見直す)

※次のようなケースがあれば、列車に配慮していないダイヤと判断する。  
・ 列車到着の5分前~5分後の間に、コミュニティバスが出発するダイヤ  
・ 列車出発の5分前~5分後の間に、コミュニティバスが到着するダイヤ

(高速バスとの接続)

ルート近傍に高速バスのバス停がない		○	問題なし
ルート近傍に高速バスのバス停がある	高速バスに配慮したコミュニティバスのダイヤになっている※		問題なし
	高速バスに配慮したコミュニティバスのダイヤになっていない※		改善が必要 (ダイヤを見直す)
高速バスのバス停に接続していない			改善が必要 (バス停を設置する)

※次のようなケースがあれば、高速バスに配慮していないダイヤと判断する。  
・ 高速バス到着の5分前~5分後の間に、コミュニティバスが出発するダイヤ  
・ 高速バス出発の5分前~5分後の間に、コミュニティバスが到着するダイヤ

鉄道との接続の評価は対象外とし、バスとの接続は問題がないことから  
アセスメントシートC3へ

### C3. 運行車両等の選択に関する評価

(評価に関する指標の整理)

一便あたり利用者数 (アセス項目A1の⑤の指標を記入)	3.0 人
-----------------------------	-------

(該当する項目に○をつける)

一便あたり利用者が7人以上		問題なし
一便あたり利用者が4~7人/便	小型バスより小さい車両で運行	問題なし
	中型バスより大きい車両で運行	改善が必要 (小型バスへの転換を検討)
一便あたり利用者が2~4人/便	マイクロバスより小さい車両で運行	問題なし
	小型バスより大きい車両で運行	○ 改善が必要 (マイクロバスへの転換を検討)
一便あたり利用者が1~2人/便	ワゴン車より小さい車両で運行	問題なし
	マイクロバスより大きい車両で運行	改善が必要 (ワゴン車への転換を検討)
一便あたり利用者が1人/便未満	セダンより小さい車両で定時運行	問題なし
	ワゴン車より大きい車両で運行	改善が必要 (セダンでデマンド運行への転換を検討)

川西病院行バスの一便あたり利用者数: 3.0 人/便  
運行車両の定員: 27人

運行車両等の選択の改善が必要  
アセスメントシートC4へ

※マイクロバス: 乗車定員20人程度の車両  
小型バス: 乗車定員35人程度の車両

### C4. 運行情報提供に関する評価

(HPでの情報提供)

HPに路線図もダイヤも掲示	○	問題なし
HPに路線図・ダイヤの掲示なし (いずれかの掲示のみも含む)		改善が必要 (HP掲示が必要)

(パンフレットでの情報提供)

パンフレットを市役所・役場に設置	○	問題なし
パンフレットの市役所・役場への設置なし		改善が必要 (パンフレットの役場への設置が必要)

(広報誌での情報提供)

広報誌に毎年1回以上の掲載	○	問題なし
広報誌の掲載回数が毎年1回未満		改善が必要 (毎年1回以上の掲載が必要)

運行情報提供は問題なし

# 実験結果 <総括>

## 実験運行の問題点

- ・ 持続可能性を担保できない点は、「少ない利用者数、低い収支率」である。

1日の平均乗車数47.3人/日、1便あたり平均乗車数3.0人/便、収支率12.6%

- ・ 利用率が12.2%であり、設定した利用率の評価基準である20.0%以上を満たしていない。
- ・ 27人乗りの車両で1日16便(8往復)運行しているが、1便あたり平均乗車数は、3.0人/便と少ない。
- ・ 収支率は、車両リース費用等の初期費用を含め12.6%と低く、年間約1,000万円の財政負担が必要となる。



- ・ 実験結果を受けて、川西病院行バスは以下の3つの方向性が考えられる。

本格運行をする

本格運行をしない

運行効率化を図る調査・検討を進める

(川西病院行バス利用者アンケート・県のアセスメントによる評価より)

## 総括

- ・ 川西病院行バスの実験結果を受けて、**現行のままでの本格運行は課題が多い。**
- ・ 今後の対応として、**本格運行に向けて以下の項目について調査・研究を進めるものとする。**



### 1. 運行効率化

1便あたり平均乗車数が少ないことから、マイクロバスやワゴン車等への「車両小型化」による運行効率化。

### 2. 利用者増加

川西病院行バスを利用しない理由(住民アンケート(平成22年9月実施))は、「車で行く方が便利だから」が全体の約64%を占め多いことから、日生中央での路線バスとの接続時間の改善等による利便性向上。

地域住民のニーズに対応した医療体制構築に向けた、川西市・市立川西病院との連携。

### 3. 運行主体・費用負担

川西病院行バスの利用者の約半数は、川西市住民であるため、町単独の運行主体ではなく、川西市との共同運行や費用負担(川西市との協調)を含めた、持続可能な運行のあり方。

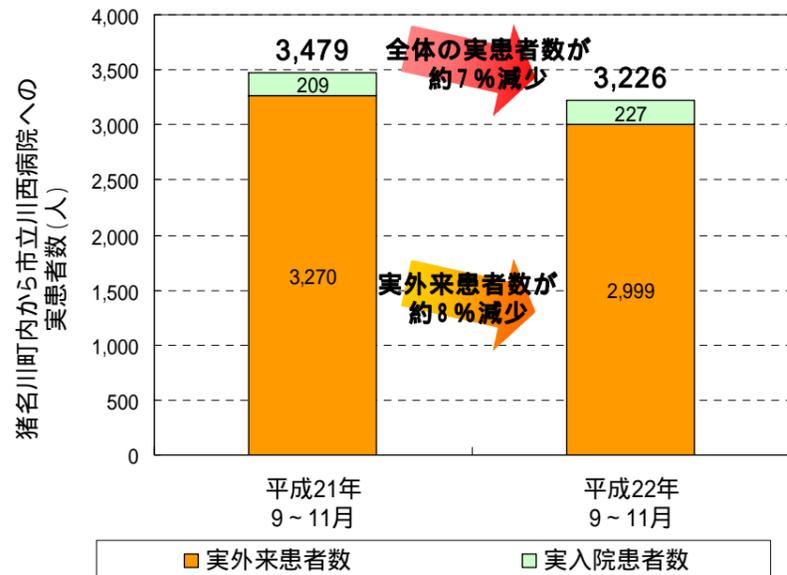


# 参考資料 <市立川西病院の住民の利用状況と来院患者の交通手段>

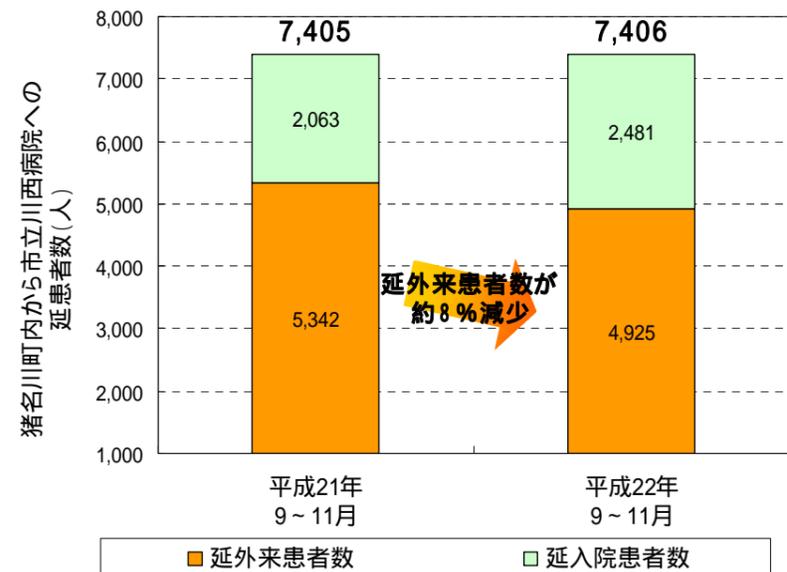
## 市立川西病院への住民の利用状況

- ・ 22年(9月～11月)における住民の市立川西病院への利用状況のうち実患者数をみると、全体で平成21年に比べ約7%、実外来患者数は約8%減少している。
- ・ 延患者数をみると全体の延患者数はほぼ横ばいであるが、延外来患者数は約7%減少している。

### ○ 猪名川町内から市立川西病院への実患者数



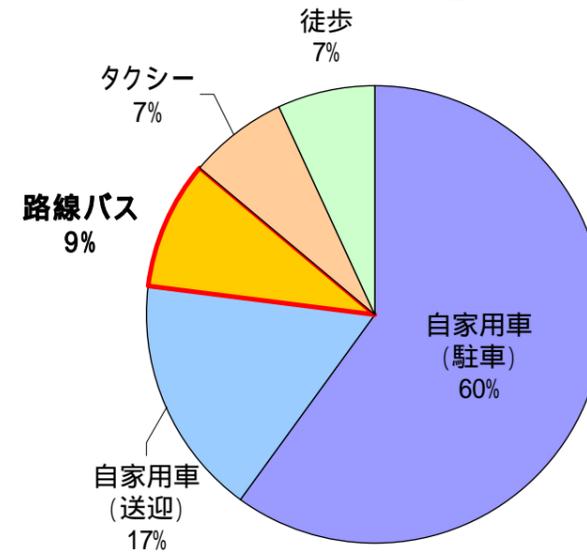
### ○ 猪名川町内から市立川西病院への延患者数



## 市立川西病院の来院患者の交通手段

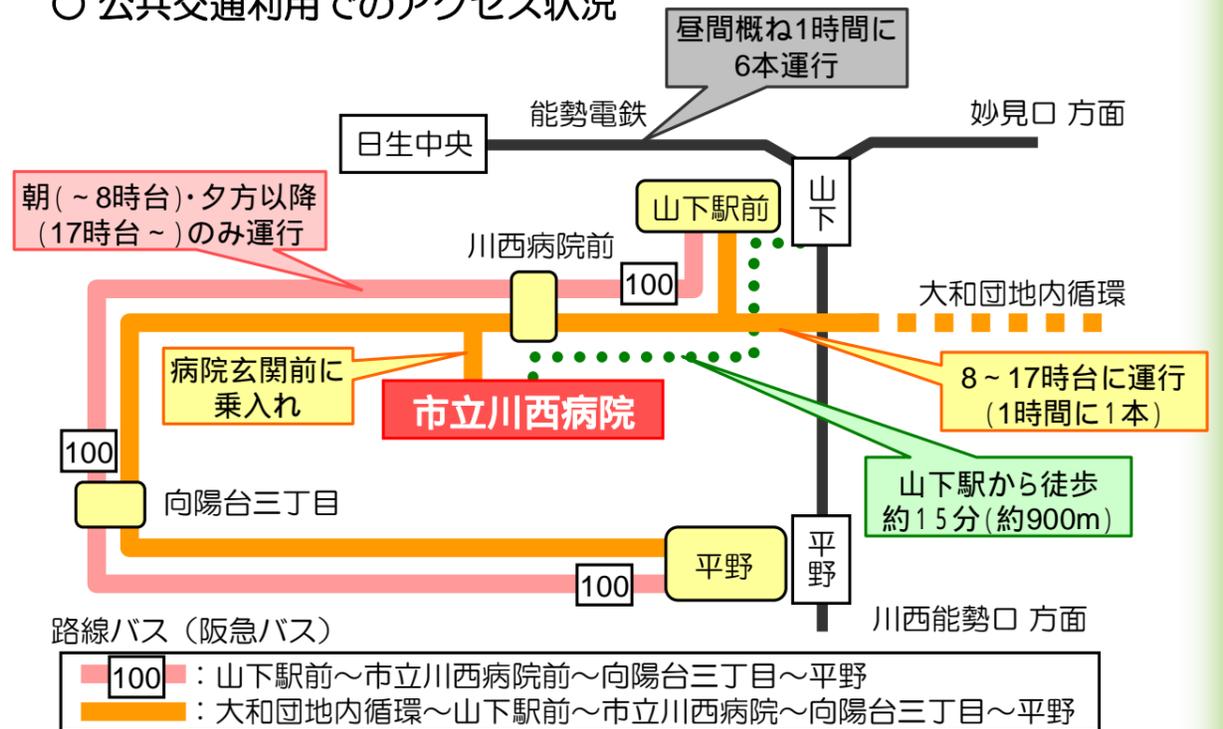
- ・ 来院者の約80%近くが自家用車を利用しており、路線バスの利用は約9%となっている。

### ○ 1日における来院患者の交通手段



※市立川西病院事業経営改革プラン(平成21年3月川西市)をもとに作成

### ○ 公共交通利用でのアクセス状況



※徒歩の所要時間は、高齢者の歩行速度1.05m/s(3.78km/h)で換算。

出典：改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン(平成20年2月(財)国土技術研究センター)、阪急バス株式会社HP、能勢電鉄株式会社HP

# 参考資料 <小型車両によるコミュニティバスの運行事例>

## 小型バス車両によるコミュニティバスの運行事例 【京都府八幡市：コミュニティバスやわた】

- ・既存路線がない地域や自家用車等を利用できない高齢者や障がい者等の移動制約者への公共交通サービスを提供するとともに、自家用車等の利用の削減による環境負荷の軽減を図ることを目的として、平成16年から運行している。

- ・コミュニティバスやわたは、乗車定員20名(座席12、立席7、乗務員1)の小型バス車両です。
- ・ノンステップ車両で、高齢者や車いす利用の方にも乗降しやすくなっています。



出典：京都府八幡市都市管理部管理・交通課HP

## ワゴン車によるコミュニティバスの運行事例 【兵庫県明石市：Taco（たこ）バス】

- ・兵庫県の明石市では、交通空白地域からの交通アクセスに主眼を置いた高齢者等のさらなる移動手段の確保を図るため、道路事情からバス車両が運行出来ない地域へはワゴン車(ジャンボタクシー)を活用して運行している。

- ・Tacoバスミニは、乗車定員13名(乗務員含む)の車両です。
- ・市内16路線中6路線で導入されており、タクシー事業者3社により運行しています。



出典：兵庫県明石市交通政策課HP