

三方よしのバスサービスの実現  
**【阪神バス】自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替**

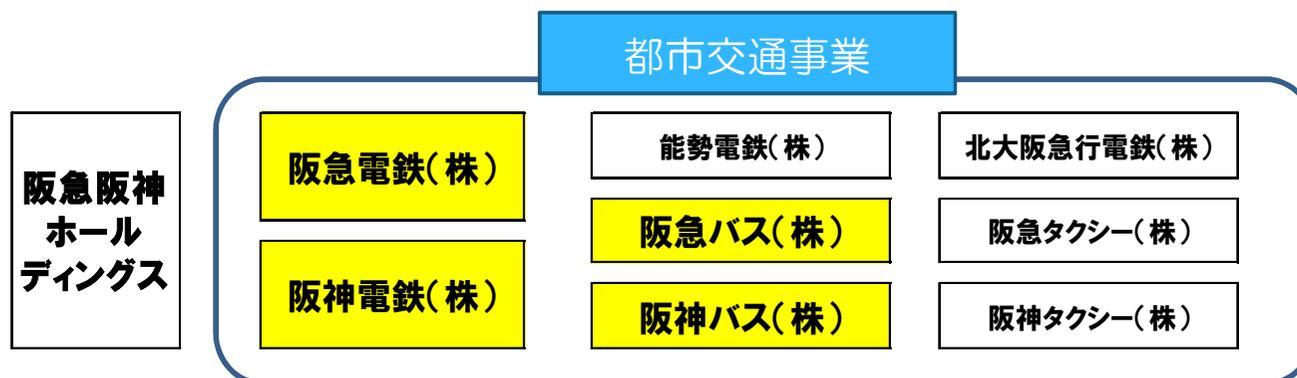
---

# 会社概要

<u>本社所在地</u>	兵庫県尼崎市大庄川田町108-1	<u>営業所</u>	尼崎営業所
<u>設立</u>	2005（平成17）年12月14日		西宮浜営業所
<u>資本金</u>	9,000万円		塚口営業所
<u>株主</u>	阪神電気鉄道株式会社100%出資		武庫営業所
<u>従業員数</u>	517名		
<u>車両数</u>	324両		

**当社は阪神電気鉄道(株)の子会社であり、  
阪急阪神ホールディングスグループの一員です。**

(参考) 阪急阪神ホールディングス株式会社  
「阪急電鉄(株)」「阪神電気鉄道(株)」等を中核会社とする持株会社として  
グループ全体の事業戦略の策定や経営管理を行っています。



# 事業内容

- 一般路線バス : 56路線 (阪神線、尼崎市内線)  
※尼崎市内線 (32路線) のうち9路線を尼崎交通事業振興(株) に委託
- 空港リムジンバス : 9路線 (大阪空港線 4 路線、関西空港線 5 路線)
- 高速バス : 6路線 (津和野線、宇和島線、大阪徳島線、神戸徳島線、今治線、三田線)
- 貸切バス : プロ野球選手輸送、学校団体輸送等



阪神間を事業エリアとして地域に密着したバス事業を展開

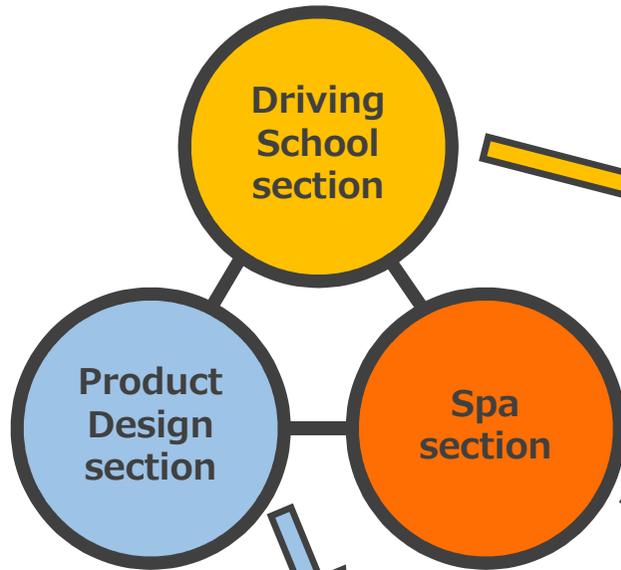


私たちアスモは商品やサービスの提供をとおして、  
環境に、人に、優しい企業をめざします。

アスモ株式会社



# 会社概要



## 教習事業部



## パナックス事業部



## 温浴事業部



教習事業部

# 尼崎ドライブスクール



# 3年連続【兵庫県下 No1】 昨年度入所者数4,243名

## 全ての運転免許が取得できる!

- 普通 1・2種
- 準中型
- 中型 1・2種
- 大型 1・2種
- けん引
- 大型 特殊
- 小型 二輪
- 普通 二輪
- 大型 二輪

## 仕事の資格も取得できる!

- フォークリフト
- 小型移動式クレーン
- 高所作業車
- 玉掛け



尼崎ドライブスクール

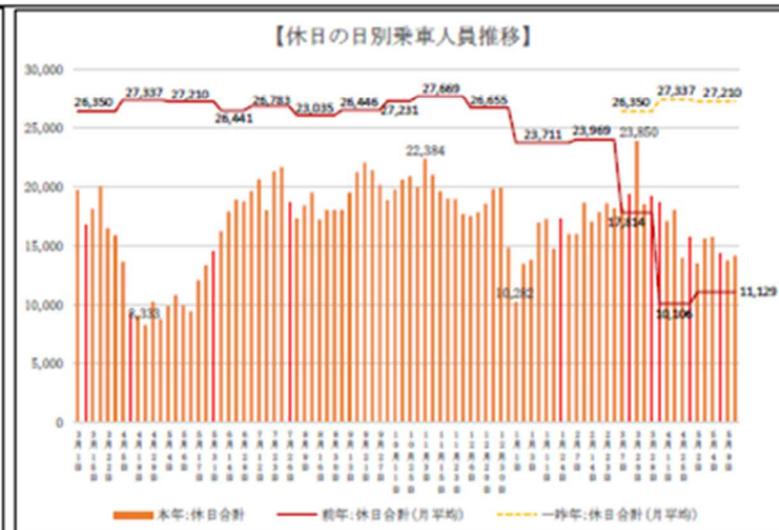
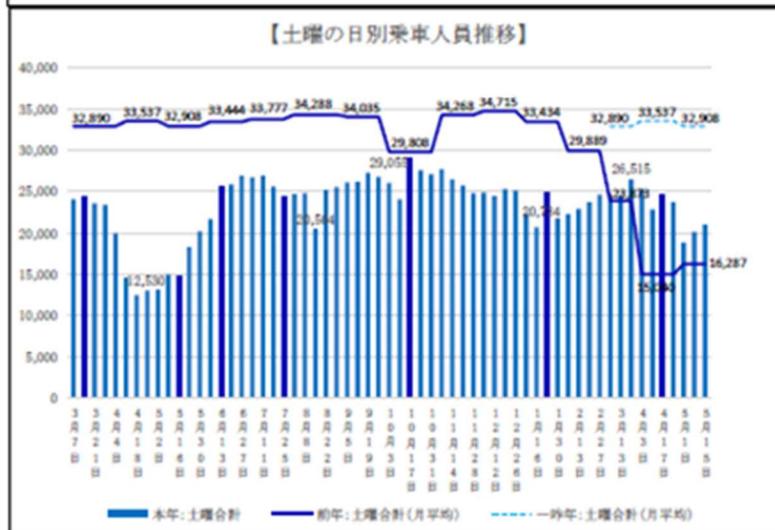
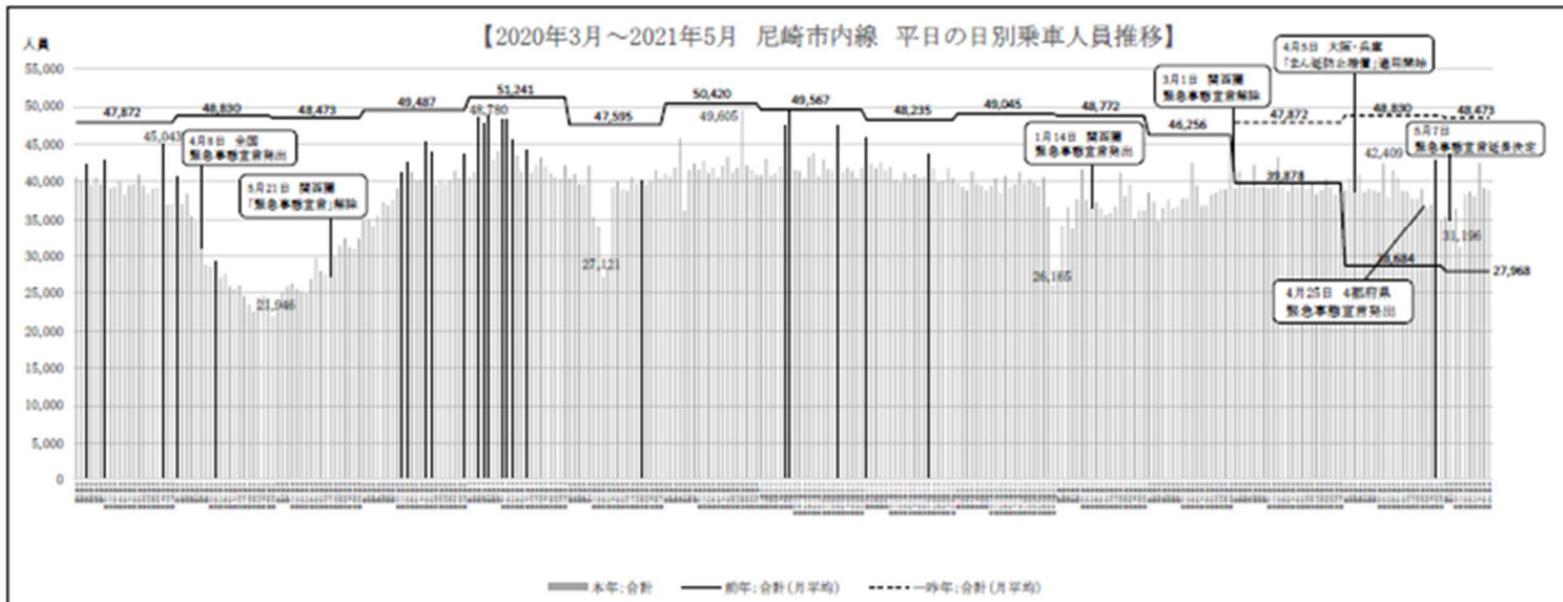
# 尼崎ドライブスクールの無料送迎コース（青）が阪神バス路線（赤）と重複



凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	路線バス
<span style="color: blue;">—</span>	あまドラ

# 新型コロナの影響（阪神バス尼崎市内線）

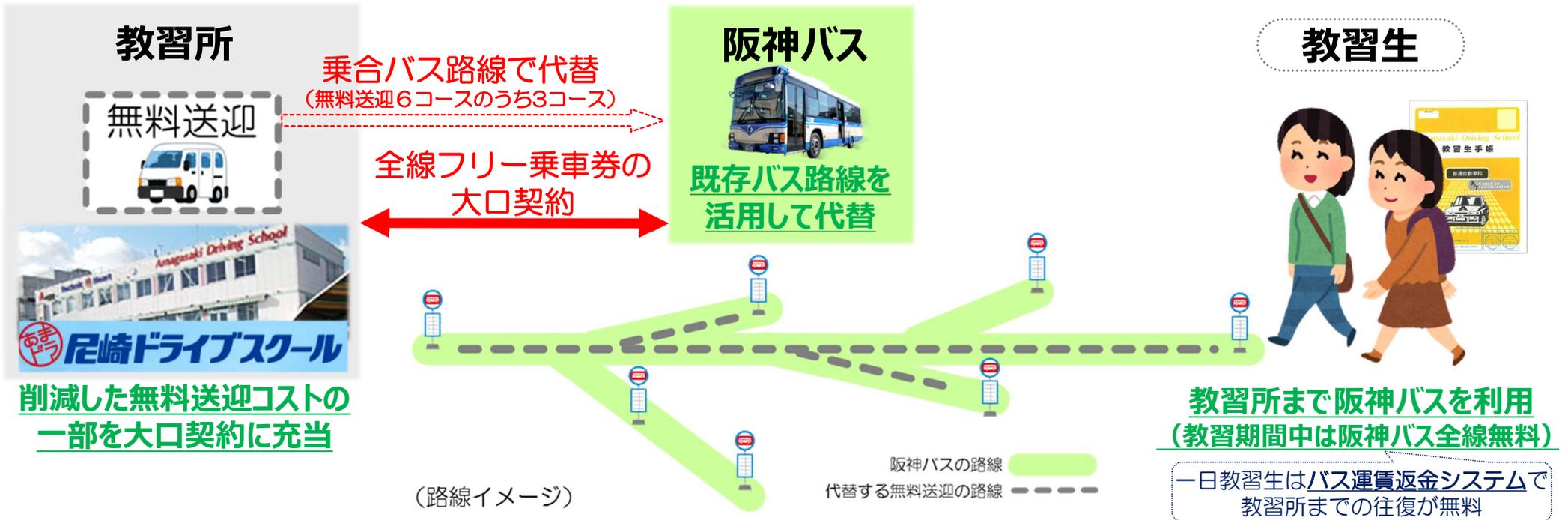
## 輸送人員が前年を大きく下回る時期が続く



# 【阪神バス】自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替（兵庫県尼崎市）

R3.7.31実施

阪神バス(株)が、路線が重複する自動車教習所の無料送迎を乗合バス路線で代替



## 三方にメリット

### 教習所

- 無料送迎コスト削減
- 交通事故リスク回避
- より広範囲からの集客

### 阪神バス

- 新規の運行コストなく固定収入を確保
- 新たな路線バス利用のきっかけを創出

### 教習生

- 乗降停留所が増加し、わかりやすくなり、利便性が向上
- より安心安全な乗合バスを利用可能

企業等の送迎の安全性や利便性の確保、乗合バス事業の持続性向上を期待

# 【阪神バス】自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替（兵庫県尼崎市）

## 新規運行コストをかけず、輸送範囲拡大、安全性向上

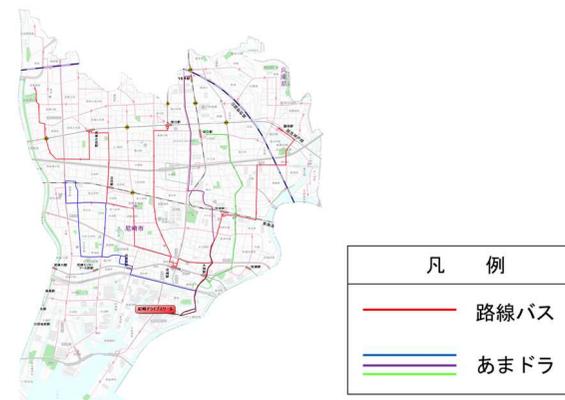
### ○路線の集約

- ・教習生のみが利用可能だったあまドラ送迎が阪神バス路線で代替されることで、教習生以外も利用可能となるとともに、阪神バス停留所での乗降が可能となった。

【旧】あまドラ送迎と阪神バス路線とが同一エリアで重複



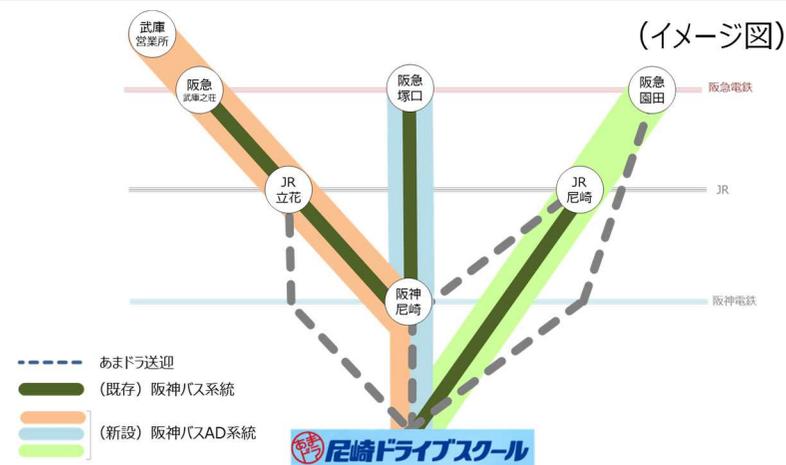
【新】あまドラ送迎阪神バス路線で代替し、路線を集約



### ○運行便数の維持

- ・既存系統を減便し、あまドラまで延伸した新設系統と合わせて、既存区間で従前と同水準の便数を維持

方面	系統	従前	変更後
阪急武庫之荘駅方面	(新設) 阪神バスAD1系統	—	1便/時間
	あまドラ送迎	1便/時間	—
	(既存) 阪神バス15系統	4~6便程度/時間	3~5便程度/時間
阪急塚口駅方面	(新設) 阪神バスAD2系統	—	1便/時間
	あまドラ送迎	1便/時間	—
	(既存) 阪神バス13系統	4~6便程度/時間	3~5便程度/時間
阪急園田駅方面	(新設) 阪神バスAD3系統	—	1便/時間
	あまドラ送迎	1便程度/時間	—
	(既存) 阪神バス52系統	1便/時間	1便程度/時間 (9~16時台は無し)



### ○道路運送法上の許可を受けたバス事業での運行

# 【阪神バス】自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替（兵庫県尼崎市）

## 教習生の利便性向上

### ○教習期間中の阪神バス全線利用

- ・教習生は、教習期間中、阪神バス乗車時に教習手帳を運転者に提示することで、教習所に通う以外の移動も含め、無料で阪神バス全線が利用可能。



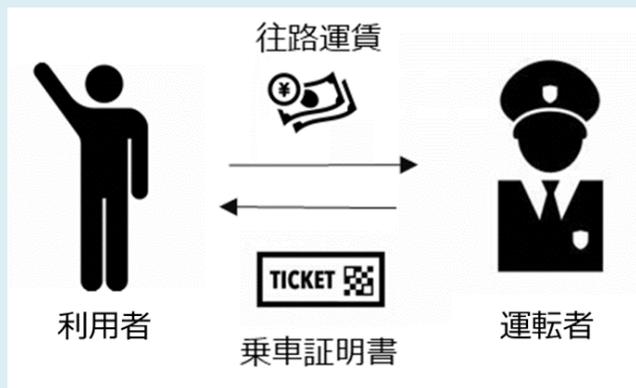
(尼崎ドライブスクール敷地内のバス専用発着場)

# 「バス運賃返金システム」

※一日教習生はバス運賃返金システムで教習所までの往復が無料

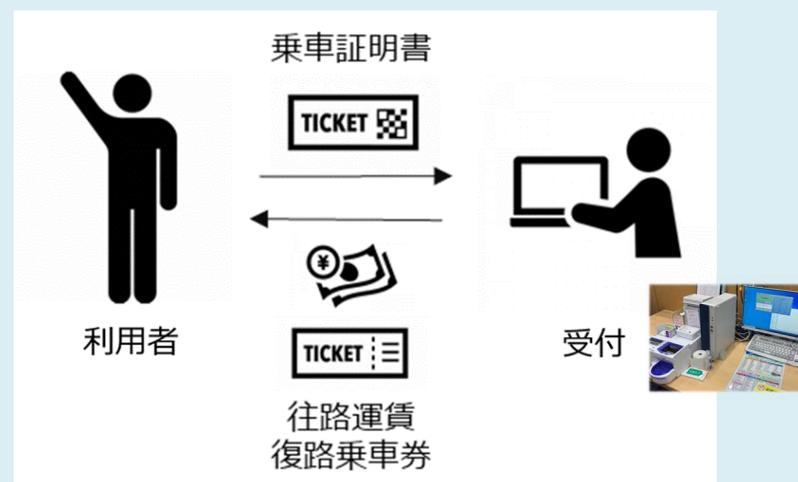
## ①往路

- ・利用者が路線バスに乗車の際に、一旦運賃を支払い。
- ・運転者より乗車証明書（QRコード付き）を受け取り。

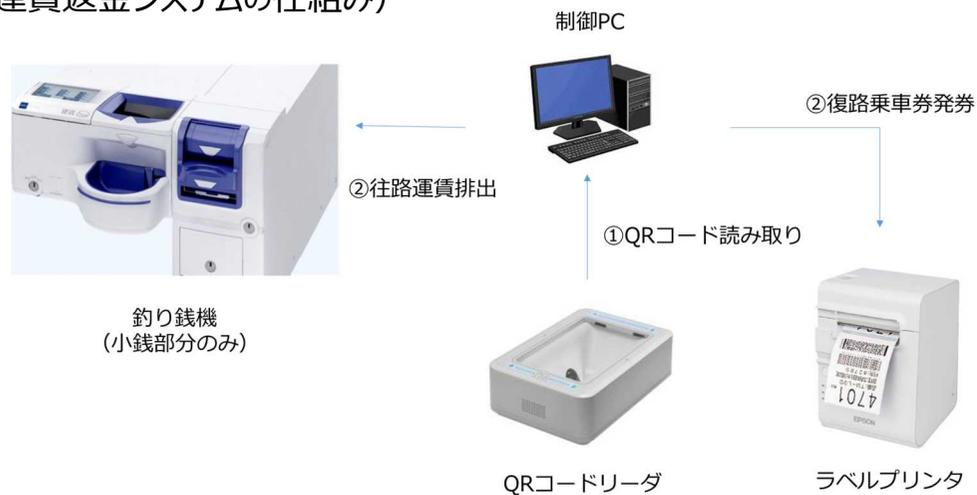


## ②受付・復路

- ・利用者から受付に乗車証明書を提出。
- ・受付でQRコードを読み取ると、システムより往路運賃の返金（現金）と復路乗車券が発券される。
- ・利用者は復路乗車券を利用して、往路も無料でご乗車可能。



## (運賃返金システムの仕組み)



# 令和3年6月28日近畿運輸局からプレスリリース

## NEWS RELEASE



国土交通省

国土交通省 近畿運輸局

問い合わせ先

(所属) 自動車交通部 旅客第一課

(担当) 大谷・大石

(電話) 06-6949-6445

令和3年6月28日

## プロドライバーで安心 バス運行のダブりを解消!



～自動車教習所の無料送迎を阪神バスの路線バスで代替～

阪神バス株式会社は、沿線の自動車教習所と連携し、安心安全な乗合バス事業の持続性を高めるため、同社路線と重複する自動車教習所の無料送迎を乗合バス路線により代替する取り組みを、令和3年7月31日（土）から開始します。

この取り組みでは、阪神バスと自動車教習所が、両者とも新たな運行コストをかけることなく、安心安全な乗合バス事業の持続性を高め、利用者も含めた三方にメリットが生まれます。

近畿運輸局としては、このような取り組みにより、沿線企業等の送迎の安全性、利便性の確保が進むとともに、コロナ禍における乗合バス事業の持続性を高めることも期待し、同様の事例の普及拡大を促してまいりたいと考えています。

記

### 1. 開始日

令和3年7月31日（土）

### 2. 取組概要

- ・自動車教習所が阪神バスと大口の運送契約を年間で締結
- ・教習生は、阪神バス全線を無料で利用可能
- ・一日教習生は、バス運賃返金システムにより、自動車教習所までの路線を無料で利用可能

# 令和3年8月14日神戸新聞で「三方よし」の取り組みとして取り上げられた

## 日々小論



## 三方一両「得」

論説副委員長 長沼隆之

「三方一両損」は落語でおなじみだ。大工が落とした三両の小判を左官が拾って届けるが、大工は頑として受け取らない。言い合っているうちにお裁きとなり、大岡越前守が自ら一両を差し出し、四両にして2人に分ける、という噺である。

このお話、損をしながらも全てが丸く収まったのだから、皆が得したとも言えないか。

話は大きく変わって現代。乗客の減少で苦境に立たされる公共交通機関で7月末、「三方一両得」の事業が始まった。

阪神バスは、尼崎市の自動車教習所「尼崎ドライブスクール」の無料送迎バスの一部を、既存の路線バスで代替する。教習生には阪神バス全線で使えるフリー乗車券を発行し、その費用は教習所が負担する。

阪神バスは固定収入の確保、教習所は運行費用の削減や事故リスク回避などの利点が期待で

きる。教習生にとっても乗車停留所が増えるなど便利になる。新たなコストをかけずに、公共交通機関の持続性を高める。まさに「三方よし」である。

数年前、北海道の十勝バスは住民調査で得た結果を「バスが利用されないのは不便だからではなく、料金や乗り方が分からず不安だから」と分析。利用者目線に立った情報提供など小さな工夫を重ねて乗客を増やし、業績のV字回復を果たした。

阪神バスの取り組みも、教習生らの「バス利用に対する不安」の解消につながれば、その後も移動手段として選ばれる価値や可能性が高まるだろう。

公共交通をただ残すのではなく、人々の移動を支えるという本来の役割を高める。そのため知恵や工夫の積み重ねが、需要を創造し、未来を拓く。

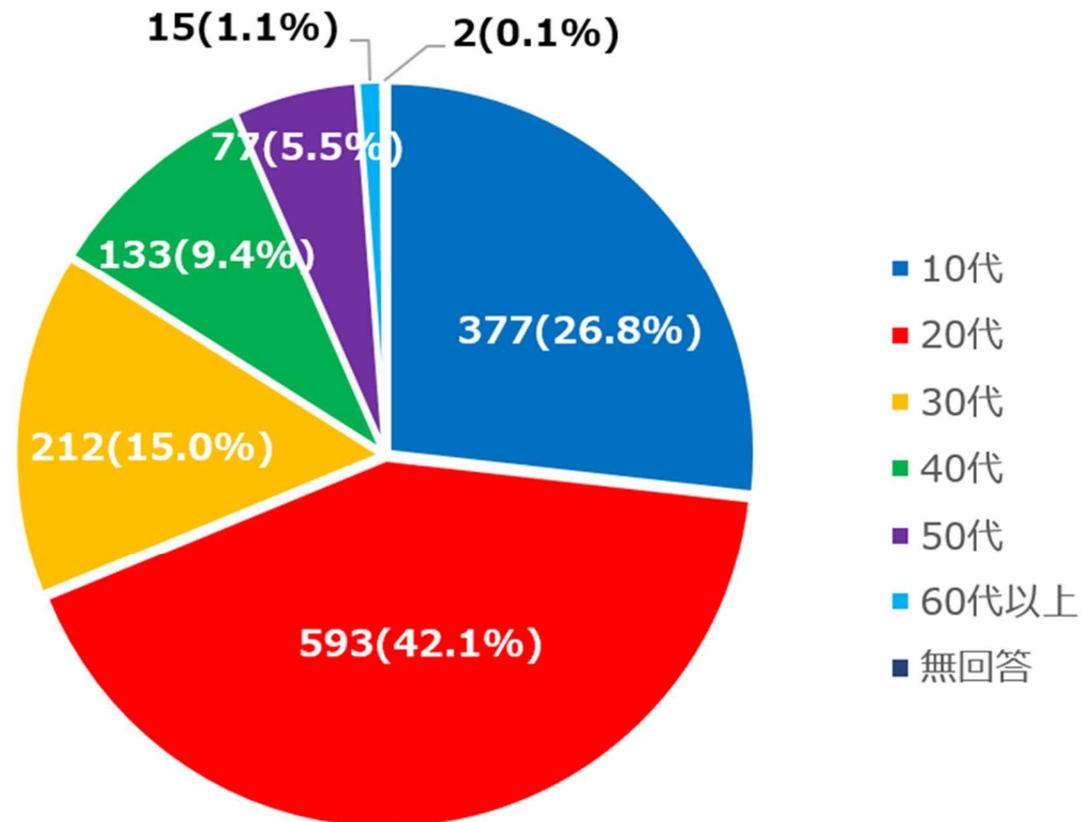
三両が四両にも五両にもなれば。お後がよろしいようで。

取組目的	本取組で期待されること
1.路線バス事業の持続性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規の運行コストなく固定収入確保</li> <li>・ 新規の輸送人員、運送収入増加【アンケート調査】</li> </ul>
2.関係者（教習所）のメリット創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無料送迎コスト削減</li> <li>・ 交通事故リスク回避</li> <li>・ より広範囲からの集客【アンケート調査】</li> </ul>
3.関係者（教習生）のメリット創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便性向上（停留所の増加、明確化）【アンケート調査】</li> <li>・ プロドライバーの運転技術学習機会創出【アンケート調査】</li> <li>・ より安心安全な乗合バスを利用可能</li> </ul>
4.意識・行動の変容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用機会創出によるバス利用意識変化【アンケート調査】</li> <li>・ 阪神バス全線無料による行動変容【アンケート調査】</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規運行コストをかけず、輸送範囲拡大、安全性向上</li> <li>・ 若年層へのアプローチ【アンケート調査】</li> <li>・ 路線バスを利用するメリットの把握【アンケート調査】</li> </ul>

## 【教習生アンケート調査】

尼崎ドライブスクールの教習生（約8割が30代以下）に対するアンケート調査  
(R3.11.21～R4.3.31 対象者1679人、回答者1409人（回答率83.9%）)

教習生の年齢（N=1409）



## 【取組目的・本取組で期待されること・教習生アンケート調査結果】

取組目的	本取組で期待されること	教習生アンケート調査結果
1.路線バス事業の持続性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規の運行コストなく固定収入確保</li> <li>・ 新規の輸送人員、運送収入増加</li> </ul>	<p>—</p> <p><b>(調査結果 1) 新規の輸送人員、運送収入増加</b>            ・新たな路線バス利用で一定の新規輸送人員や増収が見込まれる。</p>
2.関係者（教習所）のメリット創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無料送迎コスト削減</li> <li>・ 交通事故リスク回避</li> <li>・ より広範囲からの集客</li> </ul>	<p>—</p> <p>—</p> <p><b>(調査結果 2) より広範囲からの集客</b>            ・尼崎市以外の阪神バス沿線地域からの教習生が増えた。</p>
3.関係者（教習生）のメリット創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便性向上（停留所の増加、明確化）</li> <li>・ プロドライバーの運転技術学習機会創出</li> <li>・ より安心安全な乗合バスを利用可能</li> </ul>	<p><b>(調査結果 3) 利便性向上</b>            ・利便性（停留所の明確さ、広範囲の路線等）の点で路線バスのイメージが向上した人が多かった。</p> <p><b>(調査結果 4) プロドライバーの運転技術学習機会創出</b>            ・路線バスドライバーの運転を意識的に見る人がいた。            （バス運転者の運転方法に言及する自由回答が5件程度あった）</p> <p>—</p>
4.意識・行動の変容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用機会創出によるバス利用意識変化</li> <li>・ 阪神バス全線無料による行動変容</li> </ul>	<p><b>(調査結果 5) 利用機会創出によるバス利用意識変化</b>            ① 路線バスを利用したいと思うきっかけになった。            ② 路線バスのイメージが向上した。            ③ 路線バスの利便性に気付いた。            ④ 路線バス利用習慣がなかった人が、利用したいと思うようになった。</p> <p><b>(調査結果 6) 阪神バス全線無料による行動変容</b>            ① 路線バス利用による新たな移動につながった。            （教習所以外への利用者がいた。普段と異なるところに移動したり、生活が変化した人もいた。）            ② 新たな路線バス利用目的は、レジャー（買い物、遊興）が多かった。</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規運行コストをかけず、輸送範囲拡大、安全性向上</li> <li>・ 若年層へのアプローチ</li> <li>・ 路線バスを利用するメリットの把握</li> </ul>	<p>—</p> <p><b>(調査結果 7) 若年層へのアプローチ</b>            ・30代以下の年齢層の教習生に多く路線バスが利用された。</p> <p><b>(調査結果 8) 路線バスを利用するメリットの把握</b>            ・駐車場を探さなくてよいことをメリットと捉える人が多かった。</p>

## ▶ 教習生アンケート調査結果・詳細

取組目的	教習生アンケート調査結果	詳細
1.路線バス事業の持続性向上	<p><b>(調査結果1) 新規の輸送人員、運送収入増加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな路線バス利用で一定の新規輸送人員や増収が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなバス利用者の獲得が見込める人数と、見込み利用回数（バス利用習慣がある人の見込み平均年間利用回数）から推計すると、本取り組みにより、年間13,649千円の増収が見込まれる。また、取組の継続により、毎年増収効果が積み上がる。</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>P22 [資料1] 参照</b></p>
2.関係者（教習所）のメリット創出	<p><b>(調査結果2) より広範囲からの集客</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・尼崎市以外の阪神バス沿線地域からの教習生が増えた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教習生の所属ごとの居住地をR2とR3で比較すると、大学生と会社員（教習生全体の約6割）における、尼崎市比率が4%程度減少した一方で、尼崎市以外の阪神バス沿線市の比率が4~7%増加。（「その他」の地域の比率は減少）</li> <li>・尼崎市以外の阪神バス沿線市からの教習生比率が増加しており、より広範囲から集客された可能性がある。</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>P23 [資料2] 参照</b></p>
3.関係者（教習生）のメリット創出	<p><b>(調査結果3) 利便性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性（停留所の明確さ、広範囲の路線等）の点で路線バスのイメージが向上した人が多かった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教習期間中に阪神バスを利用した552人のうち250人（45.2%）が「路線バスに対するイメージが「大きく変わった」「少し変わった」と回答し、そのうち230人（41.6%）が、イメージが「良くなった（204人(36.9%))」「良くなった点と悪くなった点が両方ある(26人(4.7%))」と回答した。</li> <li>・230人のうち120人（21.7%）が、イメージが良くなった点として「時間通りに到着する」「バス停が分かりやすい」「広範囲に移動できる。」「運賃が安い（分かりやすい）」と回答。</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>P24 [資料3-1] 参照</b></p>
	<p><b>(調査結果4) プロドライバーの運転技術学習機会創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスドライバーの運転を意識的に見る教習生がいた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運転者の運転方法に言及する自由回答が5件あった。</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>P25 [資料3-2] 参照</b></p>

取組目的	教習生アンケート調査結果	詳細
<p>4.意識・行動の変容</p>	<p><b>(調査結果5) 利用機会創出によるバス利用意識変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 路線バスを利用したいと思うきっかけになった。</li> <li>② 路線バスのイメージが向上した。</li> <li>③ 路線バスの利便性に気付いた。</li> <li>④ 路線バス利用習慣がなかった人が、利用したいと思うようになった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 教習期間中に阪神バスを利用した人は、利用しなかった人比べて、「運転免許を取得した後も、路線バスを利用したいと思う」と回答した人の方が約30ポイント多かった（利用した人47.8%、利用しなかった人19.8%）。</li> <li>② 教習期間中に阪神バスを利用した552人のうち250人（45.2%）が「路線バスに対するイメージが「大きく変わった」「少し変わった」と回答し、そのうち230人（41.6%）が、イメージが「良くなった（204人(36.9%))」「良くなった点と悪くなった点が両方ある(26人(4.7%))」と回答した。</li> <li>③ 230人のうち159人（28.8%）が、イメージが良くなった点として「意外に便利」と回答。</li> <li>④ バス利用習慣がなかった人で、教習期間中阪神バスを利用した380人のうち、155人（40.7%）が「運転免許を取得した後も、路線バスを利用したいと思う」と回答。</li> </ul> <p style="text-align: right;">P26 [資料4] 参照</p>
	<p><b>(調査結果6) 阪神バス全線無料による行動変容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 路線バス利用による新たな移動、活動につながった。 (教習所以外への利用者がいた。普段と異なるところに移動したり、生活が変化した人もいた。)</li> <li>② 新たな路線バス利用は、レジャー（買い物、遊興）目的が多かった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① バス利用習慣がなかった人で、教習期間中阪神バスを利用した380人のうち、108人（28.4%）が、教習所以外に利用。 そのうち、48人（44.4%）が、普段とは異なるところへ行ったりと回答し、20人（18.5%）が「普段の生活で変わったことがあった」と回答。</li> <li>② （バス利用習慣の有無にかかわらず）教習所以外に利用した208人のうち130人（62.5%）が「レジャー（買い物、遊興）目的」と回答</li> </ul> <p style="text-align: right;">P27 [資料5-1] 参照 P28 [資料5-2] 参照</p>

## ▶ 教習生アンケート調査結果・詳細

取組目的	教習生アンケート調査結果	詳細
その他	<p><b>(調査結果7) 若年層へのアプローチ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・30代以下の年齢層の教習生に多く路線バスが利用された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教習生の65%超が20代以下。80%超が30代以下。</li> <li>・教習期間中に阪神バスを利用した552人のうち443人(80.2%)が20代以下、497人(90.0%)が30代以下。</li> </ul> <p style="text-align: right;">P29 [資料6] 参照</p>
	<p><b>(調査結果8) 路線バスを利用するメリットの把握</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場を探さなくてよいことをメリットと捉える人が多かった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許取得後も、路線バスを利用したいと回答した435人のうち、マイカー購入意向あり又は保有している338人のなかで、152人が主に「路線バスの方が便利なとき」に路線バスを利用すると回答。</li> <li>・そのうち79人(51.9%)、路線バスの方が便利な点は「駐車場を探さなくて良い」ところであると回答。</li> </ul> <p style="text-align: right;">P30 [資料7] 参照</p>

**(調査結果1) 新規の輸送人員、運送収入増加：新たな路線バス利用で一定の新規輸送人員や増収が見込まれる**

- ・ 新たなバス利用者の獲得が見込める人数と、見込み利用回数（バス利用習慣がある人の見込み平均年間利用回数）から推計すると、本取り組みにより、年間13,649千円の増収が見込まれる。また、取組の継続により、毎年増収効果が積み上がる。

**【1. 新たなバス利用者の獲得が見込める人数】**

- ・ バス利用習慣がなかった（利用無し801人、年数回380人）1,181人のうち、免許取得後も路線バスを利用したいと回答した人は298人
- ・ 教習所以外にも阪神バスを利用した208人のうち「無料だったから阪神バスを利用した」と回答した人は98人（47.1%）（47.1%の人は、無料でなくなると阪神バスを利用しないと考えられる。）
- ・ 新たなバス利用者の獲得が見込める人数は  $298人 \times 1 - 47.1\% = 157人$ （11/21~3/31の約4ヶ月間での人数）

⇒ 1年間（12ヶ月間）で新たなバス利用者の獲得が見込める人数は  $157人 \times 3 = \text{①}471人$

**【2. 年間増収額の推計】見込み利用回数（バス利用習慣がある人の見込み平均年間利用回数）から推計**

- ・ 新たなバス利用者が「月に数回」「週に数回」利用すると想定して推計
- ・ バス利用習慣があった184人（月に数回131人、週に数回53人）の見込み利用回数の算出
  - 月に数回131人：1.5回/月と見込み、**18回/年**【 $131人 \times 18回 = 2,358回$ 】
  - 週に数回53人：1.5回/週と見込み、**72回/年**【 $53人 \times 72回 = 3,816回$ 】
  - ほぼ毎日36人：1.0回/日と見込み、**365回/年**【 $36人 \times 365回 \times 0.7$ （定期券割引を加味）= 9,198回】
- ・ 合計15,372回/220人 = 69.8回（**②69回**）

⇒ 1人当たり見込み平均年間利用回数と1回あたりの運賃支払想定額から、年間増収額を推計。

$$\begin{aligned}
 & \text{①}471人 \text{（1年間（12ヶ月間）で新たなバス利用者の獲得が見込める人数）} \\
 & \quad \times \text{②}69回 \text{（バス利用習慣がある人の見込み平均年間利用回数）} \\
 & \quad \times 420円 \text{（往復210円} \times 2 \text{）} \\
 & = \text{年間増収推計額} \mathbf{13,649,580円}
 \end{aligned}$$

**(調査結果2) より広範囲からの集客：尼崎市以外の阪神バス沿線地域からの教習生が増えた**

- ・ 教習生の所属ごとの居住地を、取り組み開始前のR2と開始後のR3と比較すると、大学生と会社員（教習生全体の約6割）における、尼崎市居住者比率が4ポイント減少し、尼崎市以外の阪神バス沿線市（神戸市、芦屋市、西宮市、宝塚市、伊丹市、大阪市）の比率が増加（阪神バス沿線市でない「その他」の比率が減少）。
- ・ 尼崎市以外の阪神バス沿線市からの教習生比率が増加しており、より広範囲から集客された可能性がある。

【所属ごとの居住地（R2.11～R3.1）】

	尼崎市	神戸市	芦屋市	西宮市	宝塚市	伊丹市	大阪市	その他	合計
高校生	29 61.7%	0.0%	0.0%	4.3%	4.3%	12.8%	10.6%	6.4%	47 100.0%
短期・専門学生	20 46.5%	0.0%	2.3%	4.7%	0.0%	0.0%	20.9%	25.6%	43 100.0%
大学生	85 59.0%	0.0%	0.0%	3.5%	0.7%	4.2%	23.6%	9.0%	144 100.0%
会社員	102 32.0%	0.0%	0.3%	5.0%	2.5%	3.1%	28.5%	28.5%	319 100.0%
公務員	8 13.8%	3.4%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	41.4%	37.9%	58 100.0%
自営業	6 17.6%	2.9%	2.9%	11.8%	5.9%	2.9%	20.6%	35.3%	34 100.0%
その他	48 34.3%	2.1%	1.4%	3.6%	0.7%	3.6%	37.9%	16.4%	140 100.0%
合計	298 38.0%	6 0.8%	5 0.6%	34 4.3%	16 2.0%	28 3.6%	223 28.4%	175 22.3%	785 100.0%

【所属ごとの居住地（R3.11～R4.1）】

	尼崎市	神戸市	芦屋市	西宮市	宝塚市	伊丹市	大阪市	その他	合計
高校生	42 60.0%	2 2.9%	2 2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	18 25.7%	1 1.4%	70 100.0%
短期・専門学生	19 59.4%	0.0%	0.0%	9.4%	0.0%	0.0%	7 21.9%	3 9.4%	32 100.0%
大学生	80 55.2%	4 2.8%	1 0.7%	4 2.8%	2 1.4%	13 9.0%	29 20.0%	12 8.3%	145 100.0%
会社員	114 28.3%	7 1.7%	1 0.2%	26 6.5%	11 2.7%	12 3.0%	132 32.8%	100 24.8%	403 100.0%
公務員	2 4.4%	3 6.7%	0.0%	3 6.7%	2 4.4%	2 4.4%	13 28.9%	20 44.4%	45 100.0%
自営業	7 22.6%	0.0%	0.0%	3 9.7%	1 3.2%	1 3.2%	13 41.9%	6 19.4%	31 100.0%
その他	49 42.6%	3 2.6%	0.0%	5 4.3%	6 5.2%	5 4.3%	26 22.6%	21 18.3%	115 100.0%
合計	313 37.2%	19 2.3%	4 0.5%	44 5.2%	22 2.6%	33 3.9%	238 28.3%	163 19.4%	841 100.0%
前年度総計比	15	13	-1	10	6	5	15	-12	56

大学生：尼崎市59.0%→55.2%（▲3.8ポイント）  
 尼崎市以外の阪神バス沿線市32.0%→36.7%（+4.7%）  
 阪神バス沿線市でない「その他」9.0%→8.3%（▲0.7%）

会社員：尼崎市32.0%→28.3%（▲3.7ポイント）  
 尼崎市以外の阪神バス沿線市39.4%→46.9%（+7.5%）  
 阪神バス沿線市でない「その他」28.5%→24.8%（▲3.7%）

⇒ 尼崎市外の阪神バス沿線市からの教習生比率が増加しており、より広範囲から集客された可能性がある。

**(調査結果3) 利便性向上：利便性（停留所の明確さ、広範囲の路線等）の点で路線バスのイメージが向上した人が多かった。**

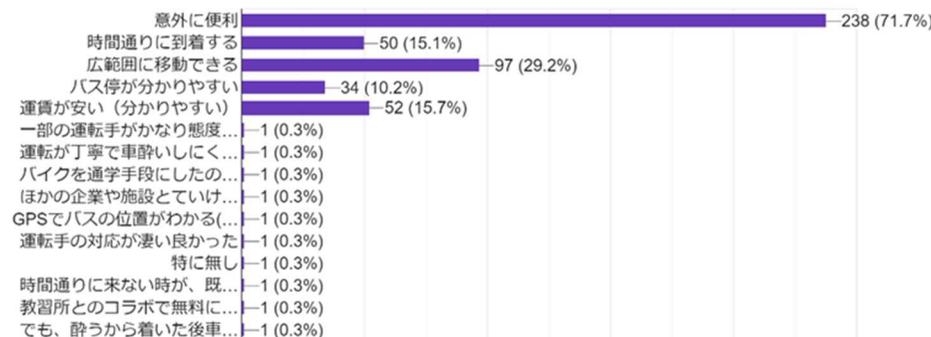
- ・ 教習期間中に阪神バスを利用した552人のうち250人（45.2%）が「路線バスに対するイメージが「大きく変わった」「少し変わった」と回答し、そのうち230人（41.6%）が、イメージが「良くなった（204人(36.9%))」「良くなった点と悪くなった点が両方ある(26人(4.7%))」と回答した。
  - ・ 230人のうち120人（21.7%）が、イメージが良くなった点として「時間通りに到着する」「バス停が分かりやすい」「広範囲に移動できる。」「運賃が安い（分かりやすい）」と回答した。
  - ・ 230人のうち159人（28.8%）が、イメージが良くなった点として「意外に便利」と回答した。
- ※パーセンテージは、いずれも教習期間中に阪神バスを利用した552人に対する割合

教習期間中、阪神バスを利用した人の、路線バスに対するイメージの変化						
	変わった			変わらなかった	わからない	合計
	大きく変わった	少し変わった	(主にイメージが良くなった点)			
良くなった(204)	73	131	●115人（21.7%）が、「時間通りに到着する」「バス停が分かりやすい」「広範囲に移動できる。」「運賃が安い(分かりやすい)」を挙げた。 ●159人（28.8%）が「意外に便利」を挙げた。	225 (40.8%)	77 (14.0%)	552 (100%)
良くなった点と悪くなった点が両方ある(26)	6	20				
悪くなった(4)	2	2	—			
無回答(16)	0	16	—			
	81 (14.6%)	169 (30.6%)	(小計) 250 (45.2%)			

○路線バスに対するイメージが良くなった点

②-3\_ (②-2で「良くなった」「良くなった点と悪くなった点が両方ある」を選択された方にお尋ねします。) どのような点でイメージが良くなりましたか？ (複数選択)

332件の回答



**(調査結果4) プロドライバーの運転技術学習機会創出：路線バスドライバーの運転を意識的に見る教習生がいた。**

- ・バス運転者の運転方法に言及する自由回答が5件あった。

阪神バスについて、ご意見や感じたことなど	年齢	所属	居住地	普段よく利用する交通手段 (複数選択)	取得予定の運転免許
・運転士の皆さんが、大変親切で感じのよい方々でした。また、急なブレーキによる車酔い等もありませんでした。	30代	会社員	兵庫県内	自動車	中型一種
・運転も荒くなく安心して乗車出来るので今まで通りの運行をお願いします。	40代	会社員	大阪府	自動車	大型（一種）
・私は大型二種免許取得のためバスを利用させていただきました。私はバスの運転手を目指していますが、教習中運転手の方をみると、自分もいつかこの様な姿で運転をしているのかと思うとモチベーションがあがりました。ありがとうございました。	20代	会社員	尼崎市内	鉄道;バス;自転車	大型（二種）
・自分と違って運転が上手くて快適でした。	30代	会社員	豊中市	鉄道;バス;自動車	中型一種
・丁寧にご対応して頂きました。乗車中も運転の勉強になりました。ありがとうございました。	40代	会社員	尼崎市内	鉄道;自転車	普通（一種）

## (調査結果5) 利用機会創出によるバス利用意識変化

### ① 路線バスを利用したいと思うきっかけになった。

- ・ 教習期間中に阪神バスを利用した人は、利用しなかった人に比べて、「運転免許を取得した後も、路線バスを利用したいと思う」と回答した人の方が約30ポイント多かった（利用した人47.8%、利用しなかった人19.8%）。

	運転免許を取得した後も、 路線バスを利用したいと思う	運転免許を取得した後も、 路線バスを利用したいと思わない	わからない 未回答	合計
教習期間中、 阪神バスを利用した	264 (47.8%)	70 (12.7%)	218 (39.5%)	552 (100%)
教習期間中、 阪神バスを利用しなかった	167 (19.8%)	185 (21.9%)	492 (58.3%)	844 (100%)

### ② 路線バスのイメージが向上した。

### ③ 路線バスの利便性に気付いた。

※P10 (調査結果3) 参照

### ④ 路線バス利用習慣がなかった人が、利用したいと思うようになった。

- ・ 路線バス利用習慣がなかった人で、教習期間中阪神バスを利用した380人のうち、155人（40.8%）が「運転免許を取得した後も、路線バスを利用したいと思う」と回答。

		運転免許を取得した後も、 路線バスを利用したいと思う	運転免許を取得した後も、 路線バスを利用したいと思わない	わからない 未回答	合計
路線バス利用 習慣がなかった人 (1,171)	教習期間中、 阪神バスを利用した	155 (40.8%)	56 (14.7%)	169 (44.5%)	380 (100%)
	教習期間中、 阪神バスを利用しなかった	139 (17.6%)	183 (23.1%)	469 (59.3%)	791 (100%)

（調査結果6） 阪神バス全線無料による行動変容

① 路線バス利用による新たな移動につながった。

- ・バス利用習慣がなかった人で、教習期間中阪神バスを利用した380人のうち、108人（28.4%）が、教習所以外に利用。そのうち、48人（12.6%）が、普段とは異なるところへ行ったりと回答し、20人（5.2%）が「普段の生活で変わったことがあった」と回答。

※パーセンテージはいずれも、バス利用習慣がなかった人で教習期間中に阪神バスを利用した380人に対する割合

		阪神バスが利用できたことで、 普段とは異なるところへ行ったり。	阪神バスが利用できたことで、 普段の生活で変わったことがあった（買い物先が増えた、新たにジムに通い始めた等）。
路線バス利用習慣が なかった人（1,171）のうち、 教習期間中、阪神バスを 利用した人（380）	教習所に通う以外に、 教習手帳で阪神バスを 利用した （108（28.4%））	48（12.6%）	20（5.2%）
	教習所に通う以外に、 教習手帳で阪神バスを 利用しなかった （272（71.6%））	—	—

## （調査結果6）阪神バス全線無料による行動変容

### ②路線バス利用は、レジャー（買い物、遊興）目的が多かった。

- （バス利用習慣の有無にかかわらず）教習所以外に阪神バスを利用した208人のうち130人（62.5%）が教習所以外への阪神バスの利用目的を「レジャー（買い物、遊興施設など）」と回答

#### ○教習所以外への阪神バスの利用目的（複数回答）

通勤	29	13.9%
通学	45	21.6%
レジャー（買い物、遊興施設など）	130	62.5%
その他（病院、市役所など）	13	6.3%

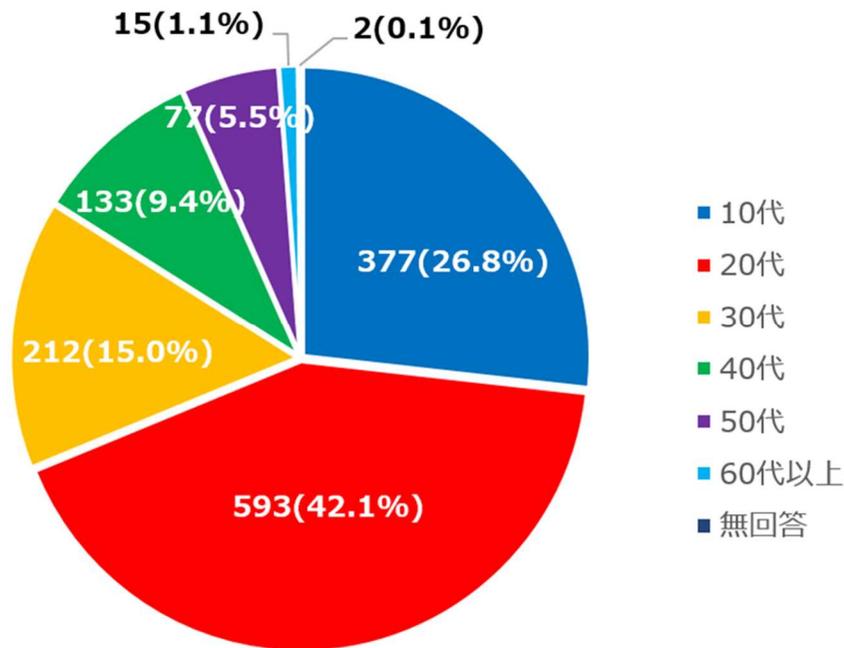
#### ○教習所以外への阪神バス利用によるバス移動範囲の拡大例（※主に居住地と移動先が異なるケースを抽出）

年齢	所属	居住地	教習所以外の阪神バスでの行き先・目的（※鉄道に乗り換える場合を含む）	
20代	大学生	尼崎市内	尼崎市内	友人との待ち合わせ場所に行くために
20代	大学生	尼崎市内	尼崎市内	役所
20代	大学生	尼崎市内	尼崎市内;神戸市内;伊丹市内;大阪市内	通学;通勤;レジャー（買い物、遊興施設など）
20代	大学生	尼崎市内	尼崎市内;西宮市内;宝塚市内;伊丹市内	通学;通勤;レジャー（買い物、遊興施設など）
20代	大学生	三田市	尼崎市内;西宮市内;宝塚市内	通学;レジャー（買い物、遊興施設など）
10代	専門学校生	西宮市内	尼崎市内	通学
40代		東大阪	東大阪	通学
10代	高校生	尼崎市内	尼崎市内;西宮市内	通学
20代	大学生	尼崎市内	尼崎市内;西宮市内	通学
60代以上	会社員	尼崎市内	尼崎市内	市内に行く時の交通手段として利用しました。
10代	高校生	尼崎市内	尼崎市内;宝塚市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
40代	個人事業	大阪市内	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
20代	会社員	大阪市内	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
60代以上	会社員	大阪市内	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
10代	大学生	尼崎市内	伊丹市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
30代	公務員	西宮市内	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
50代	会社員	三木市	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
20代	大学生	大阪市内	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
10代	大学生	伊丹市内	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
20代		尼崎市内	宝塚市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
40代	会社員	大阪市内	尼崎市内;伊丹市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
40代	会社員	大阪府	尼崎市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
20代	大学生	尼崎市内	大阪市内	レジャー（買い物、遊興施設など）
50代	会社員	芦屋市内	神戸市内;芦屋市内;西宮市内	レジャー（買い物、遊興施設など）

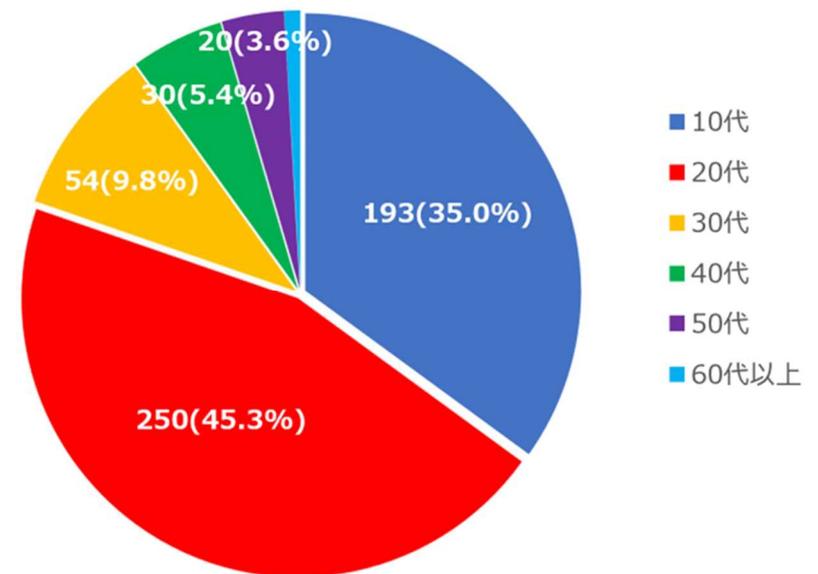
**(調査結果7) 若年層へのアプローチ：30代以下の年齢層の教習生に多く路線バスが利用された。**

- ・ 教習生の65%超が20代以下。80%超が30代以下。
- ・ 教習期間中に阪神バスを利用した552人のうち443人（80.2%）が20代以下、497人（90.0%）が30代以下。

教習生の年齢  
(N=1409)



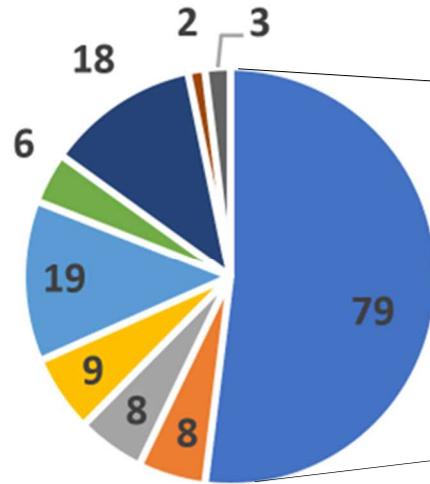
年齢ごとの教習期間中の阪神バス利用者  
(N=552)



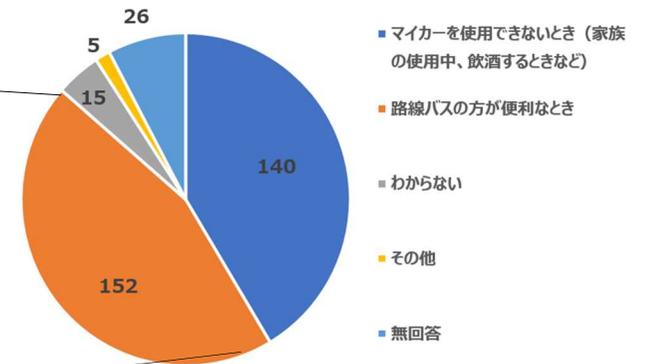
**(調査結果8) 路線バスを利用するメリットの把握：駐車場を探さなくてよいことをメリットと捉える人が多かった**

- ・ 運転免許取得後も、路線バスを利用したいと回答した435人のうち、マイカー購入意向あり又は保有している338人のなかで、152人が主に「路線バスの方が便利なとき」に路線バスを利用すると回答。
- ・ そのうち79人（51.9%）が、路線バスの方が便利な点は「駐車場を探さなくて良い」ところであると回答。

路線バスの方が便利な点  
(N=152)



自動車購入後の主な路線バスの利用場面  
(N=338)



- 駐車場を探さなくて良い
- 便数が多い
- 使い慣れると便利
- 運賃が安い(分かりやすい)
- 無回答
- バス停が分かりやすい
- 広範囲に移動できる
- 時間通りに到着する
- その他

# ○アフターコロナの三方よし

## ○関係者の体制

