

地域公共交通に関する取組について

1 趣旨

公共交通網から離れている三条町、山芦屋町を中心とする山手地域において既存の公共交通等を補完する施策の検討として、デマンド型乗合タクシーの実証運行に向けた取組みを進めています。

本取組による実証運行は、課題解決にむけた施策の必要性や既存事業者への影響等、既存公共交通等を補完する施策として本格導入すべき施策かを検証するために試験的に行うものです。実証運行にあたっては、地域住民・関係者の意見や利用状況を踏まえ、必要に応じて運行内容の見直しを行い、進めてまいります。

2 前回所管事務調査（令和 6 年 9 月 3 日）の報告以降の取組状況

(1) 運行事業者の選定

運行事業者を公募型提案方式により募集を行い、2 社の提案を審査した結果、提案内容が最も優れていると認められた阪急タクシー株式会社を選定し、11 月 19 日に実証運行業務委託に係る契約締結をしました。

(2) 意見交換会の開催状況

第 2 回意見交換会を 10 月 11 日（三条集会所）、25 日（三条分室）に開催し、延べ 21 人参加し、運行概要案を説明した後、意見交換を行いました。

第 3 回意見交換会を 12 月 3 日（三条分室）、4 日（三条集会所）に開催し、延べ 25 人参加し、運行概要案（ルート図の変更）、運行事業者の説明をした後、意見交換をしました。

第 2 回・第 3 回意見交換会の主な意見は別紙【資料 1】を参照

(3) 関係機関協議

12 月 19 日に、学識経験者、国、県、市、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、道路管理者、交通管理者、地域住民代表者、運行事業者が集まり、芦屋市乗合タクシーの実証運行に係る運行概要、評価指標の設定について協議し、ご理解を得ました。

運行概要、評価指標の設定については別紙【資料 2】、【資料 3】を参照

(4) 道路運送法許可申請

道路運送法第 21 条第 2 号に基づく実証運行の許可を受けるにあたり、市は 12 月 19 日の関係機関協議の結果を受けて、運行事業者に実証運行の実施要請をしました。

運行事業者は市の要請を受け、近畿運輸局に道路運送法第 21 条第 2 号に基づく一般乗用旅客自動車運送事業による乗合旅客運送許可申請を 1 月 10 日に行いました。

3 実証運行概要【資料 2】

4 実証運行に係る評価指標の設定【資料 3】

5 今後の進め方（予定）

- ・ 2 月 19・21 日、3 月中旬予定 三条集会所、三条分室にて乗合タクシー乗り方教室
- ・ 3 月 27 日 三条公園にて運行開始式
- ・ 3 月 28 日 実証運行開始

次年度は、利用実態やアンケート、意見交換会等により利用状況を調査し、取組の効果の検証などを行います。

6 添付資料

- ・ 第 2 回・第 3 回意見交換会の主な意見【資料 1】
- ・ 芦屋市乗合タクシー（山手地域）実証運行概要（案）【資料 2】
- ・ 芦屋市乗合タクシー実証運行における評価指標（案）の設定【資料 3】

第 2 回・第 3 回意見交換会 主な意見

意見・質問	市の考え
停留所・運行ルートについて	
時計回りのルートで計画されているが、開森橋から山芦屋町に入る反時計回りでは運行しないのか。	公共施設等の前に停留所を設けているため、時計回りで想定しています。また、鉄道駅からエリア内へ向かうルートは、現時点では、2車線以上ある生活道路ではないところを選定しています。
サンモール商店街を通った方が遠回りにならなくてよいのではないのか。	今後、利用者のニーズや沿道の方のご意見も聞きながら、回り方を検討します。
サンモール商店街は自転車や歩行者も多いので、ルートに入れられない方がよい。	
自分の乗った停留所以降に予約がない場合でも、ぐるっと回るのか。	その後の予約がなければ、ショートカットして降車地へ向かうこともあります。
予約のない停留所を飛ばして運行することだが、どのように時間調整するのか。	予約のある停留所へダイヤ通りに向かわなければならないため、結果的に、予約のない停留所も含めてルート通りに走ることがあります。
停留所の目印はどのようなものになるのか。	近くの柱に巻き付けたり、公園に標柱を立てるなど、簡易なものを想定しています。
それぞれの停留所について、止まる場所が分かりにくい。	現時点では、停留所の位置が確定していないため、今後、関係機関や停留所周辺の方々との協議により位置を決定し、意見交換会の場で、写真などを添えて詳しい資料でご説明します。
停留所によっては、送迎やごみ収集の車両が多く止まるところがある。	
阪急芦屋川駅の停留所は、往来の激しい川の西側ではなく東側の、自転車置き場付近がいいのではないのか。	川の東側へ行くには、桜橋を渡らなければならないため、階段を使うか、大回りをしてもらう必要があるため、現時点では川の西側に停車する予定としています。
阪急芦屋川駅には停車するのか。	予約があれば、停車します。
阪急芦屋川駅とJR芦屋駅の間には停留所を設けないのか。	既存の路線バスが運行しているため、鉄道駅間での乗降はできません。
利用したい方には足腰の弱い方も多いため、どこでも降りられるようにしてほしい。	バスのような交通システムであるため、他エリアの方との公平性の観点や、既存のタクシー事業者等との共存を図るため、あらかじめ定める停留所での乗降になります。
停留所の手前に自宅がある場合、自宅前で降りてもらえないか。	
既存の交通事業者への影響を考慮しなければならないことも理解するが、阪神芦屋駅までのルートも検討するなど、サービスの充実を図ってほしい。	既存の路線バス等も減便や廃止など厳しい状況にあるため、まずは競合しないやり方でスタートし、既存の交通事業者とは協議を続けながら、運行内容の見直しを検討します。

意見・質問	市の考え
<p style="text-align: center;">停留所・運行ルートについて</p>	
<p>停留所や運行ルートは、2か月程度あれば見直してもらえるのか。</p>	<p>沿道の方や関係機関との協議によるため、場所によって見直しまでの期間は一定ではないと思われます。</p>
<p>三条公園と三条町北の停留所は離れすぎているので、その中間に停留所を設けてほしい。</p>	<p>いま示している停留所は市で設定している案のため、地域の皆さんの合意形成が得られれば、新たな停留所を設けることも可能です。</p>
<p>地域で停留所の候補を提案するにも、素人なので、安全面など、警察の意見も聞かないといけないのではないかと。</p>	<p>地域の方から停留所の候補地の提案があった場合も含め、警察や道路管理者等と協議し、停留所を設置できるかを、慎重に判断します。 地域内の生活道路に設置する停留所は、地域の方の合意形成が図られていることが大切だと考えています。</p>
<p>新たな停留所を地域の合意形成で決められるというが、どうやって決めていくのか。</p>	<p>運行開始後にも実施する意見交換会の場やアンケート、その他、地域の方のご意見を様々な場でもいただきながら、合意形成を図っていきます。</p>

意見・質問	市の考え
乗車や予約について	
運行を平日の9時から16時台とした理由を知りたい。	乗合タクシーは、地域にお住いの移動を困難だと感じる方に、主に買い物や通院に使っていただくことを想定し、そうした外出が多く、運転手不足になるタクシーの繁忙時間帯を避けた時間帯の運行を予定していますが、状況により、運行日や時間帯の拡大が可能かを検討します。
友人が予約していて、自分もついでに乗せてもらうことは可能か。	予約をせずに乗車することはできません。必ず、お電話にて事前に予約をしてください。
乗りたい便がいっぱいの場合、前後の便の空き具合を確認できるのか。	予約の電話にて、ご相談ください。
定員以上の予約があった場合には、どうなるのか。	運行事業者の可能な範囲で、追加の車両を配車します。
乗りたいと思っても、行ってしまった後すぐであれば、乗れないということか。	路線バスと同じようにダイヤを決めて運行するので、時刻表をご確認のうえ事前に予約をしていただき、ダイヤに合わせてご利用ください。
どのように予約をするのか。できれば乗る直前まで、予約できるようにしてほしい。	乗りたい時間の2時間前までに、予約の電話をしていただくことを想定していますが、詳細は運行事業者が決まってからご案内します。
積雪や大雨など、天候の悪い場合は危険ではないのか。	天候等により安全な運行が確保できないと判断した場合は、予約をしていただいた方に事前連絡をした上で、運行を取りやめることがあります。
1時間に1便ではなく、30分に1便程度にした方が、利用者が増えるのではないか。	他エリアとの公平性も考慮し1時間に1便の運行とし、まずは1便当たり2人以上の方が乗り合うことが大切だと考えています。
だれでも利用できるのか。	予約さえしていただければ、年齢や居住地に関係なく、基本的には、どなたでもご利用いただけます。
神戸市や市内の運行エリア以外に住んでいる人も乗れるのか。	すべての車がユニバーサル対応となっていないため、予約の際にご相談ください。
車いすで利用できるのか。	路線バスと同じ乗り方を想定しているので、子どものみでバスの乗り降りができる方であれば、ご利用いただけます。
中学生が登下校で利用できるのか。	通常の通学は、従来どおりの手段としてください。特別な事情で必要な場合は、学校ともご相談の上、ご利用をご検討ください。
支払い方法に種類はあるのか。（回数券やオンライン決済など）	実証運行のため、現金のみでの支払いとなります。

意見・質問	市の考え
その他	
この取組により、阪急芦屋川駅のタクシー車両が減ってしまわないか。	乗合タクシーの稼働状況を見ながら、通常のタクシー車両への影響が大きくなるよう、運行事業者とともに対応していきます。
市内の一部地域のみでの取組であることで、問題は起きないのか。	この実証運行は、既存の公共交通等を補完するために、路線バスの停留所から離れている地域においておこなうものです。今回は一部のエリアのみでの実証運行となりますが、同様の課題のある他のエリアについての施策の検討は、今後もおこないます。 また、今回の取組については、事業の達成度や目標を適切に点検評価していきます。
取組の広報周知をしっかりとしてほしい。	市や地域の皆さまのご協力によりおこなっている広報や周知は引き続き実施します。地域の皆さまにおいても、取組について広めていただければと思います。
実証運行はいつからいつまで実施するのか。	令和7年3月から令和8年2月の1年間を予定しています。
行政は予算などを理由に事業をやめることがあるが、この事業はどのような基準で継続かそうでないかを判断するのか。	乗合タクシーの継続についての判断基準は全国的に見てもいくつかあるが、地域の現状を見ながら、事業の継続を判断する基準を今後定める予定です。
運賃が240円とのことだが、それで運営できるのか。無理のない計画を立ててほしい。	乗合タクシーは、路線バスの代わりとなる地域公共交通として導入することから路線バスの運賃と同額にしており、収支から導いた金額ではありません。

芦屋市乗合タクシー（山手地域）

実証運行概要

（案）

令和6年（2024年）12月

芦屋市

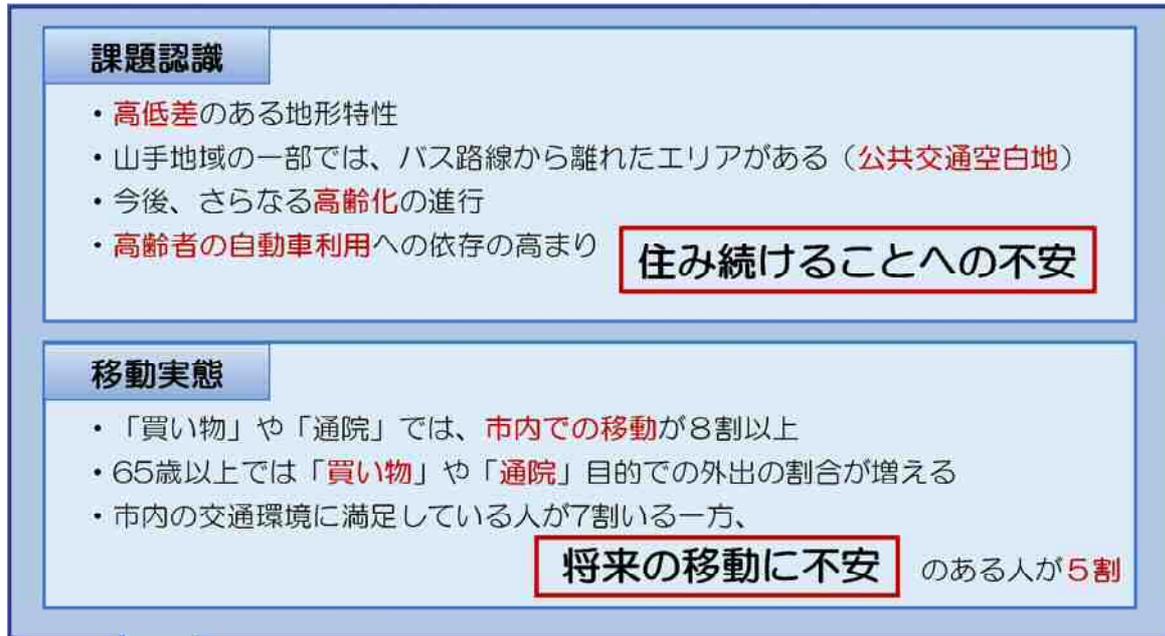
芦屋市乗合タクシー(山手地域)実証運行概要(案)

目次

1. 導入の背景	1
1.1 導入の背景	1
1.2 山手地域の状況	2
2. 芦屋市乗合タクシー(山手地域)実証運行概要(案)	3
2.1 導入すべき新たな交通システム(案)	3
2.2 運行ルート(案)	3
2.3 運行区域(案)	6
2.4 運行日(案)	6
2.5 運行時間帯及び運行本数(案)	7
2.6 運賃(案)	7
2.7 運営方法	8
2.7.1 運営主体	8
2.7.2 運行主体	8
3. 今後のスケジュール	9

1. 導入の背景

1.1 導入の背景



公共交通（路線バスなど）を取り巻く現状

- 生活様式の変容などによる利用者の減少
- 乗務員の高齢化及び乗務員不足の深刻化
- 燃料費や人件費の高騰

《目指すもの》

**山手地域において
安全・安心に住み続けられるまち**
～買い物や通院などの目的で移動できる交通環境づくり～

**山手地域における
バスとタクシーの中間となるような
新たな交通システムによる実証運行の導入検討**

- 市内の公共交通サービスレベルの均衡を保ち（公平性）
- 既存の公共交通の補完・共存するもの（競合しない）

2. 芦屋市乗合タクシー（山手地域）実証運行概要（案）

2.1 導入すべき新たな交通システム（案）

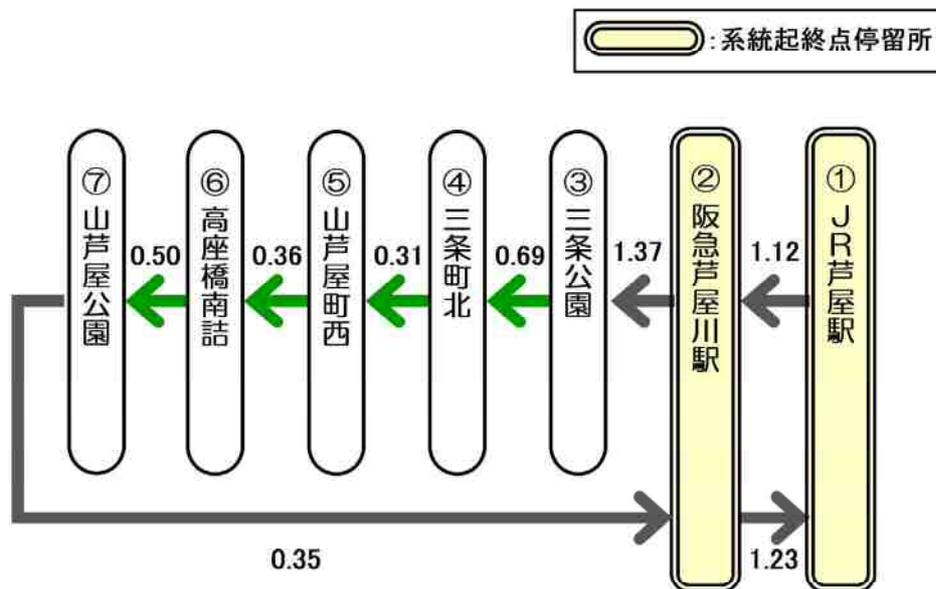
本市におけるこれまでの検討を踏まえ、導入すべき新たな交通システムを以下の通りとします。

- 交通モード：乗合タクシー（セダン型タクシー車両）
- 運行形態：デマンド交通
- 運行方式：区域運行

2.2 運行ルート（案）

運行ルートは、山手地域の交通空白地の解消を図ることを目的として以下のルートを設定します。

- ルートは、山手地域（三条町、山芦屋町）の交通空白地と阪急芦屋川駅や JR 芦屋駅を結ぶルートを設定します。
- 既存の公共交通（路線バス）と並行する区間は、競合することなく、持続可能な公共交通の実現を考慮し、乗合タクシーでの利用はできないものとします。
- 停留所は、既存のタクシーとの役割分担を踏まえ、上記場所及び山手地域における交通空白地内の住宅地に設置します。



JR芦屋駅から三条町・山芦屋町を経てJR芦屋駅まで約5.9km

※停留所間の数値は距離を示す。(単位:km)
※停留所間の距離は、地図上の計測による。

図 2.1 芦屋市乗合タクシー（山手地域）路線図

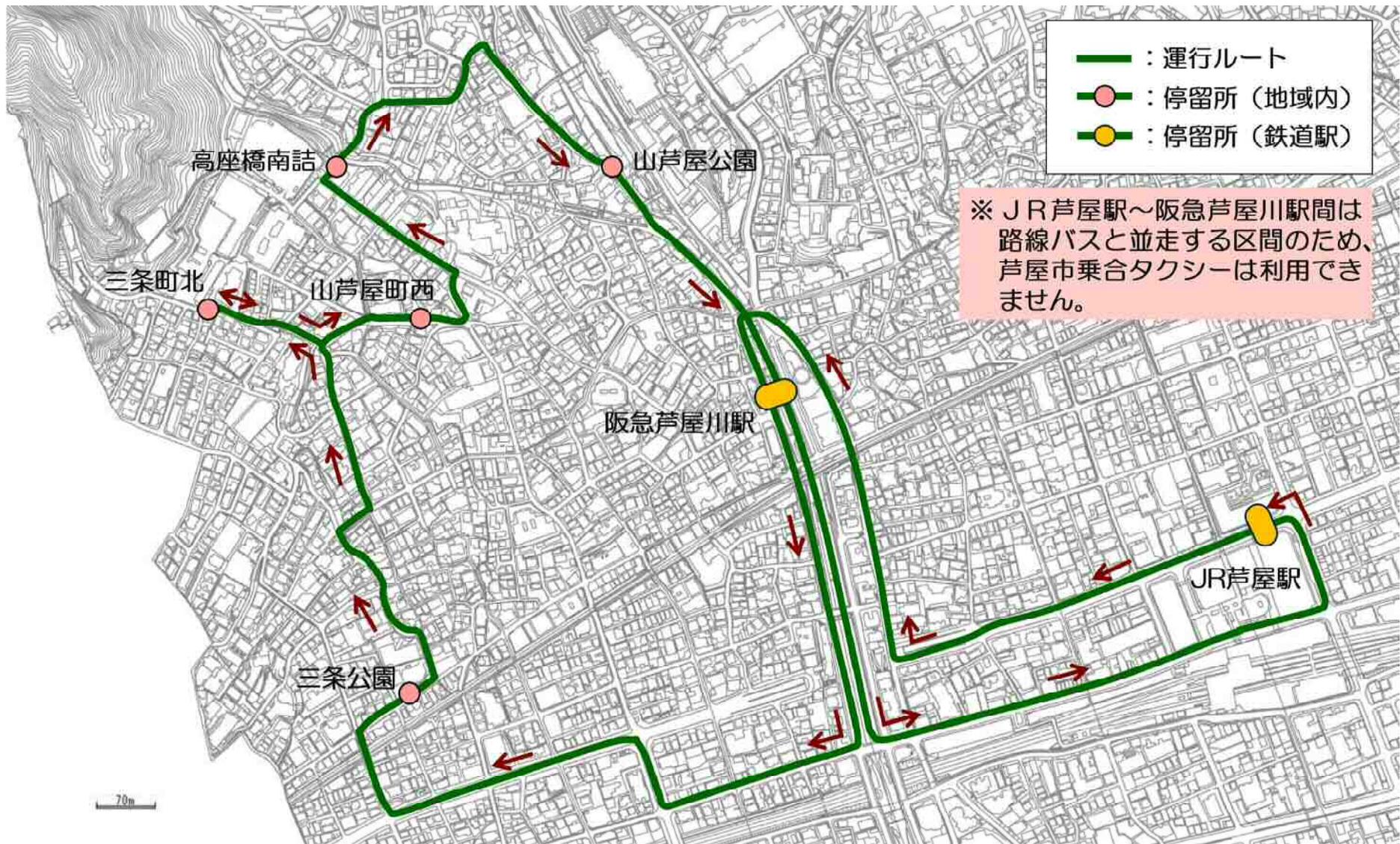


図 2.2 芦屋市乗合タクシー (山手地域) 運行ルート案

① JR芦屋駅



② 阪急芦屋川駅



③ 三条公園



④ 三条町北



⑤ 山芦屋町西



⑥ 高座橋南詰



※停留所位置は、現時点の案であり、関係機関等との協議・調整により変更することがある。

図 2.3 芦屋市乗合タクシー（山手地域）停留所位置（案）（1/2）

⑦ 山芦屋公園



※停留所位置は、現時点の案であり、関係機関等との協議・調整により変更することがある。

図 2.4 芦屋市乗合タクシー（山手地域）停留所位置（案）（2/2）

2.3 運行区域（案）

運行区域は、運行ルートに基づき、以下のとおりです。

大原町、船戸町、松ノ内町、東芦屋町、山手町、月若町、西芦屋町、三条南町、
三条町、山芦屋町

2.4 運行日（案）

運行日は、運行開始時には平日のみとし、需要状況を踏まえて、運行日の拡大を図るものとしします。

運行日は、『平日』とする
⇒ 需要状況を踏まえて、運行日の拡大も視野に入れる

2.5 運行時間帯及び運行本数（案）

運行時間帯の設定は、買い物や通院等の自由目的による移動を考慮し、平日の概ね9時台から16時台とします。

また、運行間隔は、概ね1便/時とし、ダイヤ案を以下に示します。

運行時間帯は、『平日の9時台から16時台』とする
運行間隔は、『概ね1便/時』とする

表 2.1 運行距離・所要時間・ダイヤ案

	停留所間 距離 (m)	停留所間 所要時間 (分)	平日							
			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 JR芦屋駅	-	-	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
② 阪急芦屋川駅	1,120	5	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05
③ 三条公園	1,370	7	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12
④ 三条町北	690	3	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15
⑤ 山芦屋町西	310	4	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19
⑥ 高座橋南詰	360	3	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22
⑦ 山芦屋公園	500	2	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24
② 阪急芦屋川駅	350	2	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26
① JR芦屋駅	1,230	5	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31
合計	5,930	31	-							
予約の受付期限			前日の17時まで			2時間前まで				

所要時間について

※運行事業者による試走結果をもとに設定

2.6 運賃（案）

運賃は、山手地域を運行している既存バス路線の運賃を考慮し、均一料金による料金体系とし、路線バスの初乗り料金と同程度とします。

- ・運賃は、「均一料金制」を基本とし、路線バス（阪急バス）の芦屋市内線均一運賃と同程度とする。
- ・小児（小学生以上中学生未満）は半額とする。
- ・幼児（1歳以上小学生未満）は半額とするが、小児・大人一人につき二人まで無料とする。
- ・乳児（1歳未満）は無料とする。
- ・障がい者等に対する割引についても、半額とする。

※ 阪急バスでは、令和6年（2024年）10月1日より運賃改定が予定されており、芦屋市内線均一運賃は現行の230円から240円に改定されます。

2.7 運営方法

2.7.1 運営主体

運営主体は、交通空白地の改善に主体的に取り組む、事業の収益性に左右されることなく継続的に行う必要があることから、芦屋市とします。

2.7.2 運行主体

安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）による運行とし、プロポーザルによる選定の結果、阪急タクシー株式会社にて、運行を行います。

【参考】芦屋市乗合タクシーの利用方法（案）

① 決められた期間内に電話で予約します。
※予約受付期限は第1便～第2便：前日の17時まで
第3便～第8便：2時間前まで
※予約受付期間や受付時間は決定後お知らせいたします。

② 予約時に以下の内容をオペレーターに伝えます。
（※利用する方のお名前と連絡先（電話番号）、利用する日付、便名（時刻）、乗車する停留所、降車する停留所、大きな荷物の有無等を想定）

③ 予約した時刻までに乗車する停留所に向かいます。

④ 車両が停留所に到着後、乗務員に「お名前」と「降車する停留所」を伝えます。

⑤ 車両に乗車して、現金で運賃を支払います。

⑥ 目的地まで向かいます。



3. 今後のスケジュール

実証運行として令和7年（2025年）3月から令和8年（2026年）2月28日まで運行する予定です。

実証運行開始後、定期的に意見交換会及び運行内容の見直しを実施するとともに、本格運行に向けた検討を行い、検討結果を関係機関会議で諮るものとします。

6

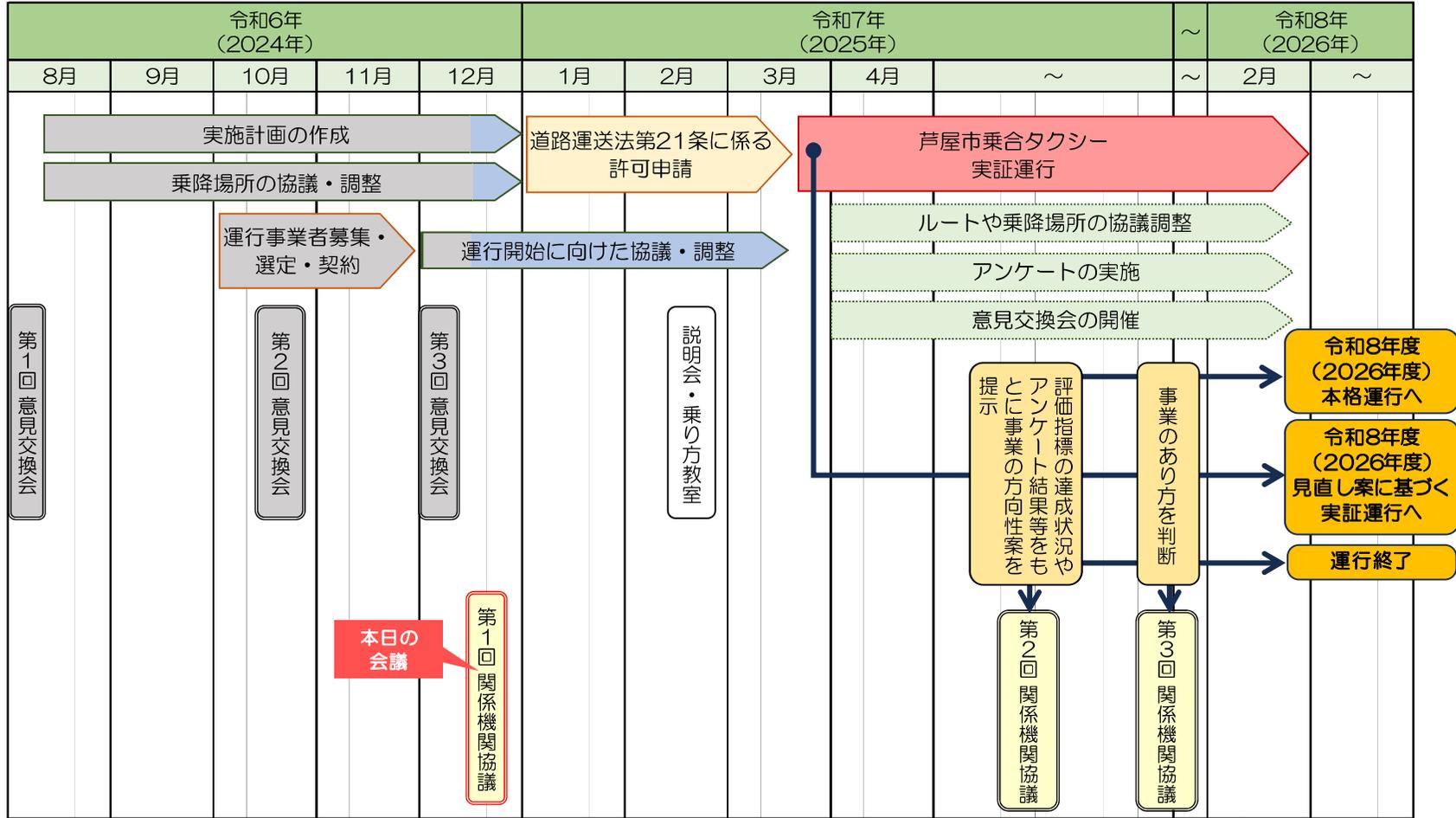


図 3.1 今後のスケジュール（案）

芦屋市乗合タクシー 実証運行における 評価指標（案）の設定

令和6年（2024年）12月

芦屋市

1. 実証運行における評価指標（案）について

（１） 評価指標設定の考え方

- 芦屋市乗合タクシー実証運行に係る評価指標の達成度や進捗を点検評価し、適切な進捗管理を行うものとする。
- 評価指標が達成されない場合は、改善策の検討・実施を行い、目標が達成された場合でも利便性向上に向けた改善策の検討・実施を行う。
- 評価指標の設定に当たっては、指標の測定のための情報・データの入手が過重な負担とならないものとする。

（２） 評価指標の設定

- 持続可能な交通システムの実現に向けて、運行継続・運行内容の見直しの判定を行うために、「評価指標」を設定し、以下に示す項目を評価することで、事業としての方向性を検討する。

■ 評価指標の候補案

- | | | |
|--------------------------|---|---------------|
| ① 運行日あたり利用者数 | } | 運行実績より把握可能 |
| ② 1便あたり利用者数 | | |
| ③ 設定運行日に対する実運行日割合（稼働日割合） | | |
| ④ 財政負担額（収入から支出を引いた収支差額） | } | 住民アンケートより把握可能 |
| ⑤ 認知度 | | |

1. 実証運行における評価指標（案）について

■ 評価指標の候補案

① 運行日あたり利用者数

- ・ 利用状況を評価するため、「運行日あたり利用者数」を評価指標として設定

② 1便あたり利用者数

- ・ 乗合交通としての運行状況を評価するため、「1便あたり利用者数」を評価指標として設定

③ 設定運行日に対する実運行日割合（稼働日割合）

- ・ 公共交通として定常的、継続的な利用がされているかを評価するため、「設定運行日に対する実運行日数」を評価指標として設定

④ 財政負担額（収入から支出を引いた収支差額）

- ・ 財政負担により賄われる運行経費の負担状況を示す収支状況も考慮する必要があるため、「財政負担額」を評価指標として設定

⑤ 認知度

- ・ 定時定路線で運行する路線バスとは異なり、住民が芦屋市乗合タクシーの存在を認識していないと利用に結びつかないため、地域住民の認知状況を把握するため、「認知度」を評価指標として設定

2. 評価指標（案）と目標値（案）

① 運行日あたり利用者数

現在値

- ・ 運行日あたり利用者数
- 人/日（運行開始前による）



目標値

- ・ 運行日あたり利用者数
16人/日（令和7年2月）

暫定値

- ・ 芦屋市乗合タクシーの運行や継続的な改善に取り組むことによって、どれだけ利用されたのかあるいは増加したのかを把握します。
- ・ 継続的に利用者数を把握することで、継続的な施策実施の効果を把握することができるため、運行日あたり利用者数を高める必要があります。
- ・ 運行日あたり利用者数は、利用実績から把握するものとします。1日あたりの運行で、平均して何人の利用者が利用しているかを「運行日あたり利用者数」とします。
- ・ 目標値は、住民アンケート結果をもとに試算した需要予測による16人/日を設定します。

2. 評価指標（案）と目標値（案）

② 1便あたり利用者数

現在値

- ・ 1便あたり利用者数
- 人/便（運行開始前による）



目標値

- ・ 1便あたり利用者数
1.5人/便（令和7年2月）

暫定値

- ・ デマンド型交通である芦屋市乗合タクシーが、一般タクシー（乗用タクシー）事業との差別化を図るため、乗合交通として機能しているかを把握します。
- ・ 1便あたりの利用者が1人に近い数値であれば、乗合タクシーである意味があまりなく、非効率な運行といえるため、1便あたり利用者数を高める必要があります。
- ・ 1便あたり利用者数は、利用実績から把握するものとします。1便あたりの運行で、平均して何人の利用者が利用しているかを「1便あたり利用者数」とします。
- ・ 目標値は、実際に運行した便数のうち、半数が乗合で運行することを目標として1.5人/便を設定します。

2. 評価指標（案）と目標値（案）

③ 設定運行日に対する実運行日割合（稼働日割合）

暫定値

現在値

- ・ 設定運行日に対する実運行日割合
- %（運行開始前による）



目標値

- ・ 設定運行日に対する実運行日割合
70%（令和7年2月）

- ・ 芦屋市乗合タクシーが実証運行期間中に設定した運行日に対して実際に運行した日の稼働割合を把握します。
- ・ 地域住民の移動手段となる芦屋市乗合タクシーが、計画通り運行されることを確保し、信頼性の高いサービスを実現するために、設定運行日に対する実運行日割合（稼働日割合）を高めることが必要です。
- ・ 設定運行日に対する実運行日割合（稼働日割合）は、運行実績により把握するものとします。設定した運行日に対して実際に運行した日の割合を「設定運行日に対する実運行日割合（稼働日割合）」とします。
- ・ 目標値は、設定した運行日に対して70%以上の運行日に対して実際に運行することを目標するものとして70%を設定します。

2. 評価指標（案）と目標値（案）

④ 財政負担額(収入から支出を引いた収支差額)

暫定値

現在値

- ・ 財政負担額
- 万円/年（運行開始前による）



目標値

- ・ 財政負担490万円/年（令和7年2月）

- ・ 芦屋市乗合タクシーの運行事業を行うための財政負担額を把握します。
- ・ 乗合タクシー等の運行に係る財政負担額は、地域の人口規模や面積、公共交通ネットワークの整備状況などによってまちまちであるため、一概にどのくらいが相場とはいえません。しかし、同等の移動を確保できる他の交通モードでの運行あるいは乗用タクシーの利用助成等、異なる手法による施策を行った場合の事業費と比べて、どうなのかを比較・検証することができます。
- ・ 財政負担額は、事業費の実績により把握するものとします。運行実績に応じた収入金額と市から運行事業者を支払われた支出金額との収支差額を「財政負担額」とします。
- ・ 目標値は、収支予測結果を踏まえ、490万円/年を設定します。

2. 評価指標（案）と目標値（案）

⑤ 認知度

現在値

- ・ 認知度
- %（運行開始前による）



目標値

- ・ 認知度
70%（令和7年2月）

暫定値

- ・ 芦屋市乗合タクシー沿線の地域住民が、芦屋市乗合タクシーの存在やサービス内容を知っているかどうかを把握します。
- ・ 芦屋市乗合タクシーは、定時定路線で運行する路線バスと異なり、利用時に予約が必要なデマンド型乗合タクシーであるため、地域住民が芦屋市乗合タクシーの存在を認識していないと利用に結びつかないことから、認知度を高める必要があります。
- ・ 認知度は、住民アンケートにより把握するものとします。住民アンケートの回答者総数に対して認識していると回答した人の割合を「認知度」とします。
- ・ 目標値は、経年的な取り組みによる要素が大きくなるものと考えられるため、今回の実証運行では70%を設定します。