



**CHI** 

神戸市地域コミュニティ  
交通支援制度

**COMI**

CHIKI COMMUNITY TRANSPORTATION SUPPORT

# 地域コミュニティ交通は まちづくりの要です

地域コミュニティ交通は、既存の路線バスでは対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域の実情に応じた生活の足を担う公共交通です。

また、「暮らしやすいまちづくり」「にぎわいあるまちづくり」「高齢者や障害者にやさしいまちづくり」だけでなく、地域の一体性を高めることにもつながります。

地域コミュニティ交通の取り組みは、まさに地域のまちづくりにおいて様々な役割を果たす要といえます。

神戸市では、地域のみなさんが主体的に取り組む地域コミュニティ交通の運行に対して、様々な支援を行います。





## INDEX

- 検討にあたって ..... P3
  - ・ 地域・事業者・行政による取り組み
  - ・ 心がまえ -5つのポイント-
  - ・ 地域コミュニティ交通の法律上の位置づけ
  - ・ 地域コミュニティ交通の運行経費について
- 検討から実現まで ..... P6
  - ・ 検討から実現までのフローチャート
  - ・ 支援開始まで
  - ・ 需要調査
  - ・ 運行計画の検討
  - ・ 試験運行
  - ・ 本格運行

# 検討にあたって

## 地域・事業者・行政による取り組み

地域コミュニティ交通を実現するには、地域・運行事業者・神戸市がそれぞれの役割を果たし、互いに連携して取り組む必要があります。



## 心がまえ -5つのポイント-

### ✓ 課題意識の共有

地域が一丸となって取り組むには、地域住民の課題意識の共有が必要です。「一部の人が必要としている」、「特定の人のためのもの」ではなく、地域の総意として地域コミュニティ交通が必要だという意識の上で取り組みましょう。

### ✓ 地域の主体性

地域コミュニティ交通は、地域の問題解決のため、地域の生活に密接に根差した運行を地域住民により検討し実現させるものです。地域住民が主体性をもって取り組むことが重要です。

### ✓ コスト意識

地域コミュニティ交通は、利用者の運賃収入で支えられています。運行経費と運賃収入の関係を意識した、経営者の視点も必要です。

### ✓ 乗って支える必要性

地域コミュニティ交通の安定的・継続的な運行には、地域住民の定期的な利用が不可欠です。マイカーではなく意識的に公共交通を利用するなど、乗って支える取り組みや利用啓発が重要です。

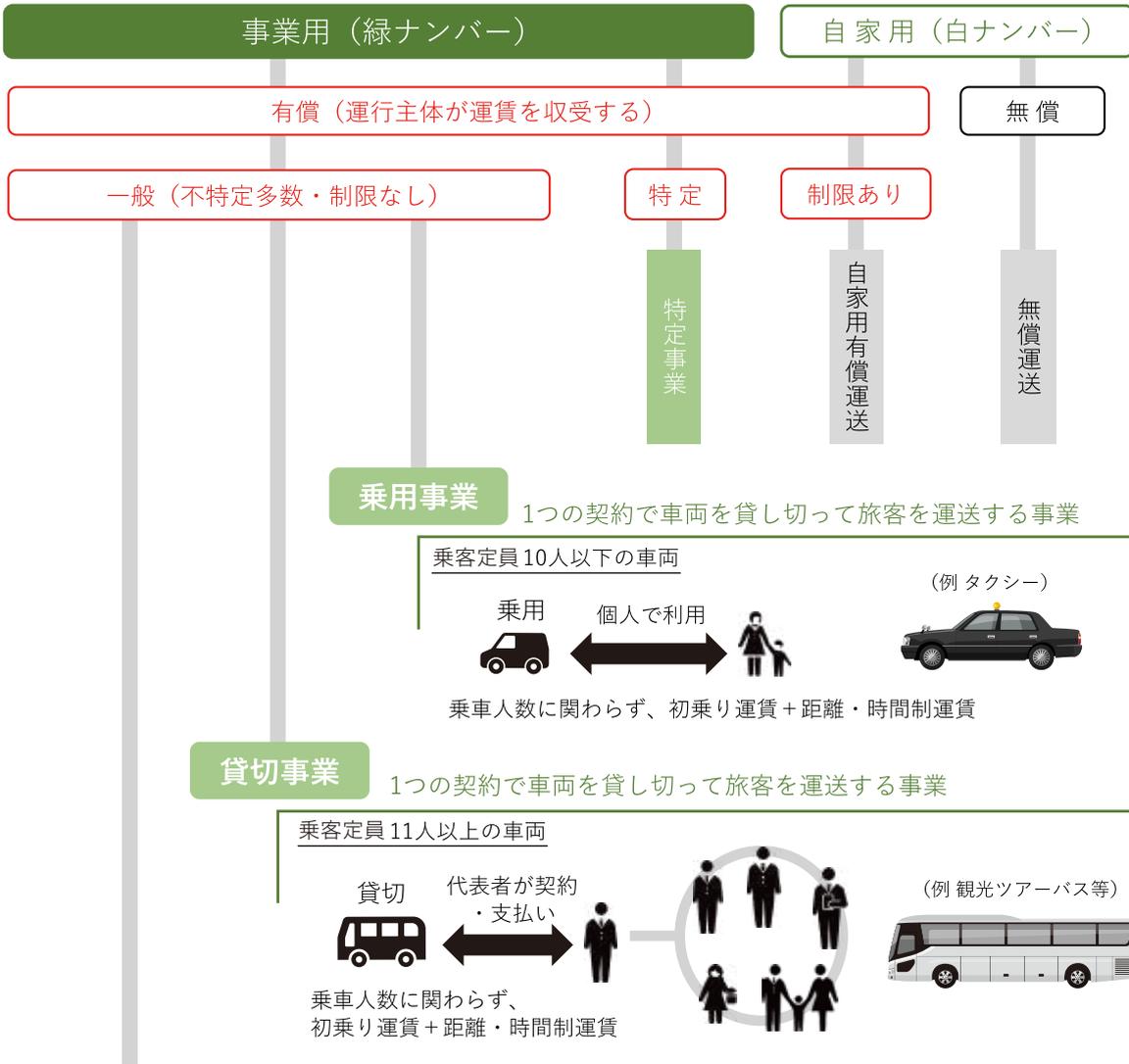
### ✓ 既存公共交通を活かす

既存の鉄道や路線バスとの共存が重要です。路線の重複を避け、既存の公共交通でカバーしきれない部分を地域コミュニティ交通が補うことを意識しましょう。

# 地域コミュニティ交通の法律上の位置づけ

## > 道路運送法上における事業区分

道路運送法では、自動車による旅客の輸送方法として、事業用(緑ナンバー)と自家用(白ナンバー)に分けられ、それぞれ多様な運行方法(事業区分)があります。



## 乗合事業

1台の車両で不特定多数の旅客を運送する事業

原則、乗客定員11人以上の車両を使用



地域の実情に応じてタクシー車両(10人以下)で運行することも可能  
※地域公共交通会議で協議を整える必要あり

(例 市バス等の路線バスや 地域コミュニティ交通)



八多町「はたっこバス」



塩屋「しおかぜ」

▶ 神戸市の地域コミュニティ交通は、乗合事業(一般乗合旅客自動車運送事業)を基本とします。

※田園地域では自家用有償運送による場合もある。地域コミュニティ交通の支援について(田園地域版)参照



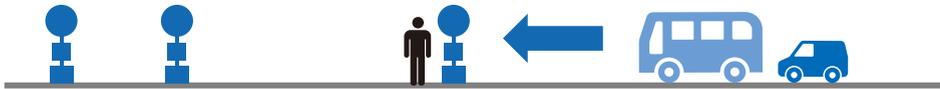
## > 乗合事業の運行種別

乗合事業には、定められたルート・ダイヤに基づく運行や、予約に応じた運行など、さまざまな運行種別があります。

### 路線定期運行

予め、路線と運行時間を定めて、その運行計画どおりに運行

例：塩屋 しおかぜ



### 路線不定期運行

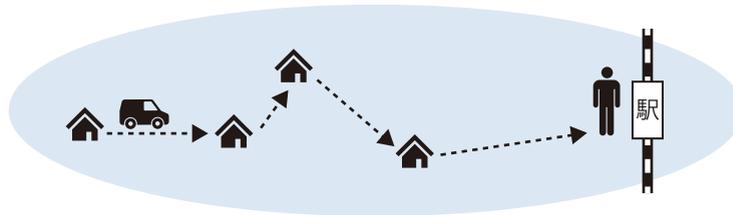
路線は予め定めるが、予約があったときのみ 不定期で運行



### 区域運行

運行する区域を定めて、予約に応じて区域の中を運行

例：北五葉 おでかけ号

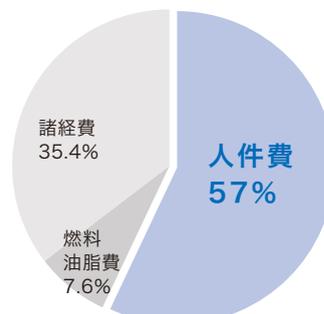


## 地域コミュニティ交通の運行経費について

地域コミュニティ交通の運行経費は、運行に使用する車両や使用台数によって異なります。また、運行経費のうち多くを占めるのは人件費です。

使用車両	バス車両	タクシー車両
車体イメージ		
事業者	バス事業者	タクシー事業者
乗客定員	11人以上	10人以下
免許	大型二種	普通二種
車両購入費	1,400~2,000 (万円/台)	200~400 (万円/台)
運行経費	1,200~1,300 (万円/年)	500~900 (万円/年)

### 運行経費の内訳



出典：国土交通省報道発表資料  
(平成29年度乗合バス事業の収支状況について)

### 運転時間

運転手が1日に運行できる時間は限られています。  
(2日間の平均が1日当たり9時間※)  
※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(厚生労働省)  
1日に長時間運行する場合、さらに多くの人件費が必要です。



# 検討から実現まで

## 検討から実現までのフローチャート

地域コミュニティ交通の実現には、段階を踏んだ取り組みが必要です。

市では、取り組みの各段階に応じて必要な支援を行います。

	項目	地域	運行事業者	神戸市	支援内容
支援開始まで	出前トーク			●	
	課題意識の共有と検討エリアの設定	●			
	意思決定	●			
	検討組織の立ち上げ	●			
需要調査	アンケート調査の実施	●		●	 
	課題と目的の明確化	●		●	
3年程度 運行計画の検討	「乗って支える目標」と適正な運行形態の検討	●		●	
	運行事業者の選定	●			
	運行内容の検討	●	●	●	
	「乗って支える目標」の設定と共有	●	●	●	
試験運行	試験運行の準備	●	●		 
	事業計画の策定と覚書の締結	●	●	●	
	試験運行の実施（第1回目、第2回目）	●	●	●	
本格運行	本格運行	●	●	●	  

**市の支援内容**

 専門家派遣	 アンケート調査	 試験運行支援	 本格運行支援	 立ち上げ支援	 自立支援
---	--	--	--	--	--

## 支援開始まで



### — 課題意識の共有と検討組織の立ち上げ —

#### STEP1

#### 出前トーク

地域の生活交通について課題を感じている方を対象に、地域コミュニティ交通に関する支援内容や他地域の事例をご紹介します。

#### STEP2

#### 課題意識の共有と検討エリアの設定

出前トークを参考に、地域にお住まいの方々に生活交通の課題について話し合い、地域コミュニティ交通の検討エリアを設定しましょう。

##### CHECK POINT

##### 検討エリアの設定のポイント

検討エリアは、地域コミュニティ交通の導入目的が共有しやすい範囲で設定することが重要です。検討範囲が広すぎると、地域内で課題意識の共有が難しくなり、地域の主体性も生まれにくくなります。また、狭すぎると運行を支える利用者数の確保が難しくなります。市では、検討エリアの設定にあたって、技術的な助言やアドバイスを行うとともに、必要に応じて周辺地域との橋渡しを行うなど、組織づくりをサポートします。

#### STEP3

#### 取り組みに関する地域合意(意思決定)

地域で一体となって取り組む意思決定を行いましょう。

##### CHECK POINT

##### 意思決定の方法

- 自治会等の地域組織がある場合
  - ・地域組織の代表者の署名
  - ・地域組織の総会資料(地域コミュニティ交通の検討に組み込む内容の決議状況がわかるもの)
- 自治会等の地域組織がない場合
  - ・地域の実情に応じた方法を市と検討(例、地域住民の半数以上の署名等)

#### STEP4

#### 検討組織の立ち上げ

自治会役員や高齢者、子育て世帯など、様々な立場の方に携わっていただき、継続的に取り組む組織づくりを行いましょう。

##### CHECK POINT

##### 組織づくりの例

- 自治会長や婦人会長等、地域を代表する方
- 地域から活動を委任された方(委任状等)

▶ 検討組織の設立! 専門家(コンサルタント)派遣開始!

# 需要調査

支援内容



## ニーズ把握と目的の明確化

### STEP1 アンケート調査の実施

アンケート調査では、検討エリアにお住まいの方を対象に、日常の外出先や外出目的、移動手段やその頻度などとともに、地域コミュニティ交通の利用意向をお伺いします。

#### CHECK POINT

#### 精度の高いアンケート調査のためのポイント

- あらかじめ地域住民に対し、アンケート調査の協力を呼び掛ける
- 回収率を高める工夫を考える
  - ・ 設問内容や設問数に注意し、回答者にとって答えやすい内容とする
  - ・ 安易に郵送とするのではなく、地域内のエリア単位で役員が分担して回収する等

### STEP2 課題と目的の明確化

実施したアンケート調査の結果から、地域の生活交通の課題について明らかにします。また、「住民の中で、どのような方が、いつ、どこからどこへ、どの程度の頻度で移動したいのか」を把握し、通勤需要や買い物需要など様々なニーズがある中で、どのような需要に対応していくかを検討し、地域コミュニティ交通の導入目的を明確にします。

#### CHECK POINT

#### 需要の見極め

地域コミュニティ交通に対するニーズには、人それぞれ様々なものがあります。すべてのニーズに対応しようとすると、サービス水準の低下や運行経費の増加につながります。どのようなニーズに対して、どこまで対応するのか、需要を見極めることが重要です。



#### CHECK POINT

#### 明確化した目的の共有

決定した地域コミュニティ交通の導入目的は、地域のミニニュースなどにより広く周知し、地域内で共有しましょう。



#### CHECK POINT

#### 明確化した目的に対して、対応可能な手段は他にありませんか？

地域コミュニティ交通の具体的な検討の前に、周囲を運行する路線バスのルート見直し等により、目的が達成できないか検討しましょう。

# 運行計画の検討



## — 「乗って支える目標」と運行形態の検討 —

### STEP1 「乗って支える目標」と適正な運行形態の検討

アンケート調査の結果をふまえ、地域の実情に応じた「乗って支える目標」とその目標に応じた、車両規模（乗客定員）、車両数、運賃の目安などを考慮し、運行経費に対して一定の運賃収入が得られる適正な運行形態を検討します。

#### CHECK POINT

#### 「乗って支える目標」

「乗って支える目標」は、1日あたりの利用者数を表し、地域コミュニティ交通の安定的な運行のために地域住民の皆さんが取り組むための目標です。運行期間を通じて目標を達成することができれば、一定の運賃収入が得られ、市の支援と併せて運行経費を賄うことができます。

運行経費	
運賃収入	市の支援
「乗って支える目標」	

#### CHECK POINT

#### 「乗って支える目標」と運行形態の目安

- 地域コミュニティ交通の支援について（市街地版）参照
- 地域コミュニティ交通の支援について（田園地域版）参照

### STEP2 運行事業者の選定

検討した運行形態や地域の道路環境等に応じて、適正な運行事業者を選定します。選定にあたっては、周辺を運行する交通事業者から提案を受け、最も良いと思われる事業者を地域が選びます。

### STEP3 運行内容の検討

明確化された目的にあわせ、地域住民の需要に応じた運行時間帯、運行ルート、停留所、ダイヤ等を検討します。

#### CHECK POINT

#### 運行内容の検討ポイント

様々なニーズに対応するため、運行エリアを広げたり、停留所を必要以上に設けたりすると、1回の運行に要する時間が長くなり、十分な運行回数が確保できないばかりでなく、目的地への所要時間が長くなるなど、サービス水準の低下につながります。運行内容の検討にあたっては、需要を見極め、メリハリのある運行となるように心がけましょう。

### STEP4 「乗って支える目標」の設定と共有

運行形態と運行内容が決定したら、地域コミュニティ交通を運行する上で目指すべき「乗って支える目標」を設定し、地域・運行事業者・神戸市で共有します。



## 試験運行

支援内容



### — 目標達成に向けた需要の見極め —

#### STEP1 試験運行の準備

停留所の設置に際し、近隣住民の方の同意を得ましょう。また、地域住民への利用啓発や地域内の企業協賛を集めるなどの利用促進活動を行いましょう。

#### STEP2 事業計画の策定と覚書の締結

運行事業者とともに「乗って支える目標」を盛り込んだ事業計画を策定します。地域コミュニティ交通の運行にあたって、地域組織・運行事業者・神戸市の3者の役割と責務を定めた覚書を締結します。

#### STEP3 試験運行の実施

検討した運行内容が、地域の需要に適合し、本格運行以降の可否を判断するため、下記の試験運行を実施します。

##### 【第1回目(3ヶ月間)】

地域の需要に対して、検討した運行計画の適否を判断するために行う試験運行

##### 【第2回目(6ヶ月間)】

3ヶ月間の試験運行で一定の需要が確認された場合、さらに季節変動など長期的な需要を把握するために行う試験運行

### ▶ 「乗って支える目標」達成！本格運行の実現

## 本格運行

支援内容



### — 「乗って支える活動」の継続と運行の維持 —

#### CHECK POINT

#### 「乗って支える活動」の継続と運行形態の見直し

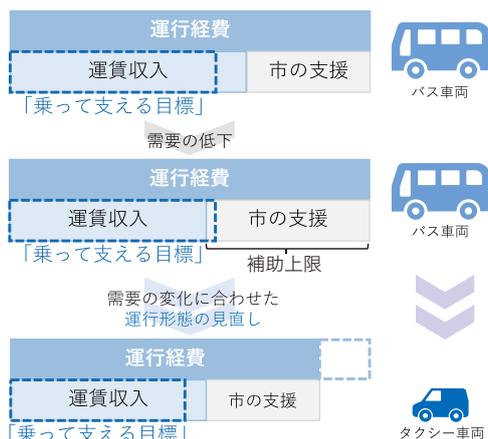
持続的な地域の生活交通を確保するため、本格運行後も継続的な乗って支える活動や利用促進活動が重要です。

(利用促進活動の例)

- ・地域内企業等への協力依頼(協賛確保)等

また、需要の変化に応じて、適宜、運行形態や運行内容を見直すことが、地域コミュニティ交通を維持する上で、特に重要となります。

本格運行実現後、地域の高齢化の進展等により「乗って支える目標」が達成できなくなった場合は、**運行形態や目標の見直し**が必要です。



発行

神戸市都市局公共交通課  
令和2年4月

神戸市広報印刷物登録  
令和元年度第677号(広報印刷物規格A-1)

