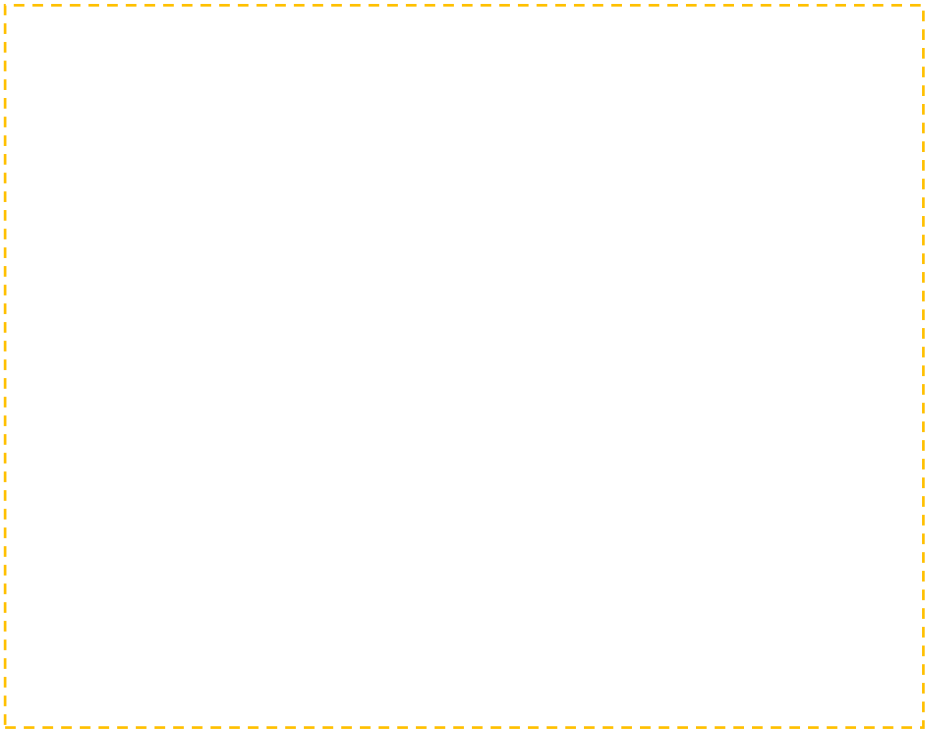
表紙

（仮称）　三田市地域内交通導入検討指針（案）

挿絵



令和　　年　　月

三田市

― 目 次 ―

はじめに　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

［１］地域内交通の導入について・・・・・・・・・・・・２

１ 地域内交通の導入について　２
２ 地域内交通の方向性と役割　４
３ 地域内交通の法律上の位置づけ　６

［２］地域・市・事業者の役割と連携・・・・・・・・　７

［３］地域内交通の進め方と役割分担・・・・・・・・　９

１ 事前準備／調査　11
２ 計画　13
３ 運行／実施後の評価　22

［４］事業採算性の検証・・・・・・・・・・・・・・・　２５

［５］評価・見直し方法・・・・・・・・・・・・・・・　２９

はじめに

近年の公共交通を取り巻く本市の環境は、人口減少・少子高齢化が進行しているとともに、多くの市民が自家用車を日常的な移動手段としていることなどを背景に、市内の公共交通特に路線バスでは利用者の減少に加え、深刻的な運転手不足等による路線バスの減便・休止が今後も予測されるなかで、地域公共交通を維持・確保していくことが課題となっています。

公共交通は、通勤、通学、通院、買物など市民の移動を支える重要な社会インフラとして役割を担っている一方で、自家用車を運転しない、できない市民の移動や、高齢者の運転免許返納後の移動手段として担う役割の重要性が高まっています。しかしながら、地域のすべての移動ニーズに対し、公共交通で応えることは困難となっており、公共交通を補完するような移動手段の確保の必要性が高まってきています。

三田市では、路線バスの不十分な交通不便地域の解消や、移動に困っている人の移動手段の確保を目指して、コミュニティバスや乗合タクシーの生活交通の導入を進めることを目的として、平成 23 年 8 月に「新たな市民生活交通導入検討指針」を策定しました。

その後現在までに、自家用有償旅客運送の実施やデマンド型乗合タクシー、タクシーの相乗り実験運行等、地域と市が協力して新たな移動手段を導入する動きが進んでおり、これらの実績を踏まえ、導入までのノウハウや運行・運営に関して、この度指針を時点更新し、改定することとしました。

本指針は、三田市が目指す地域内交通の導入に関する基本的な考え方と方向性を示すとともに、地域特性に応じた地域主体により地域内交通の導入の検討を進める方法等をまとめ、運行・運営を行うにあたっての取組について導入の流れをまとめた指針となります。

これにより、地域の移動需要に対応したかたちで、移動手段の確保に向けた取組を後押しするため、地域の皆さんが地域の公共交通について、具体的な検討、導入、運営を行う際のガイドラインとして活用していただくことを目的としています。

地域特性や需要に応えるかたちで、地域に合った方法で地域の交通サービスを提供する取組により、持続可能な地域内交通の維持を目指してまいります。

[1]地域内交通の導入について

1. 地域内交通の導入について

（交通を取り巻く現状）

三田市の地域及び地域公共交通の現状を見ると、市内を鉄道、路線バス、タクシーが運行しており、市街地付近や鉄道駅付近はある程度、運行サービスが充足している一方で、市街地の一部や農村部等の居住地によっては、交通サービスのレベルが低い交通不便地域や、一定の距離に鉄道駅やバス停などがない交通空白地域が存在しています。

また、一部のバス路線の利用者数の減少、運転手不足等を理由に、運行補助路線も含めた路線バスの減便・休止が続いており、交通手段を確保・維持していくことが難しくなってきています。三田市全体の高齢化率を見ると 30.3%（令和 7 年 3 月末現在）で、地区別にみても北部の一部で 40%以上となっており今後 40%を超える地域が増える見込みで、こうした地域の高齢化の状況にも配慮して、移動手段を確保していくことが必要となります。

こうした中、三田市では、日常生活を支える新たな移動手段として、地域主体による自家用有償旅客運送（広野地区・小野地区・藍地区）を導入し、その他にもグリーンスローモビリティを使用した実証実験運行（武庫が丘地区）やタクシーを活用した実証実験運行（志手原地区・広野地区北部・本庄地区）を実施しています

（挿絵）
地域公共交通計画から引用

（挿絵）
地域公共交通計画から引用

（対応すべき課題）

こうした背景から、地域での暮らしを守り、地域の移動手段として、持続可能な交通手段の確保・維持のため、既存の公共交通の活用や新しい交通手段の導入を図るため、地域住民・市・交通事業者が役割を理解し連携して取り組むことが必要です。

そこで、三田市全域の課題把握と課題解決に向けた公共交通の方向性を整理し、令和６年３月に「三田市地域公共交通計画」を策定し、地域の移動需要や地域特性に応じた公共交通サービスの提供と充実を進めています。

今後、新たな地域公共交通から既存の公共交通への乗り継ぎなど、連携を強化して、相互の役割を活かした仕組みにしていくことで、市全体の公共交通の利便性が向上する交通ネットワークを構築していく必要があります。また、路線バスの減便・休止問題なども今後発生することが考えられます。

そのため、地域内交通の導入にあたって、対応すべき課題を次の３点と捉えています。

① 交通不便地域や交通空白地域の移動手段を確保すること
② 既存の公共交通を補完し、その連携体制を確保すること
③ 高齢者、学生などの移動に困る人の移動手段を確保すること

これらの課題に対応するため、新たな地域内交通の導入を検討していきます。

（挿絵）
地域公共交通計画から引用

2. 地域内交通の方向性と役割

地域内交通とは、公共交通のサービスレベルが低い地域やバス停留所までの移動が困難な地域などにおいて、既存の公共交通を補完し、地域内の移動や地域交通拠点までの移動を支える交通手段を言います。

地域内交通は、地域内の移動や地域の中心部（広域交通拠点、地域交通拠点等）までの移動を支える役割を担い、三田市の地域内交通の導入にあたっては、地域の特性に応じ、ラストワンマイル※1 やフィーダー※2 を目的とした手法を検討します。

これには、既存のバス路線等他の交通手段と競合することがないよう、交通手段ごとの役割分担に留意し、近傍を運行しているバス路線があればその活用を検討するとともに、路線バスとの競合に十分留意した運行ルートを設定し、それぞれの役割分担を明確にすることが重要です。

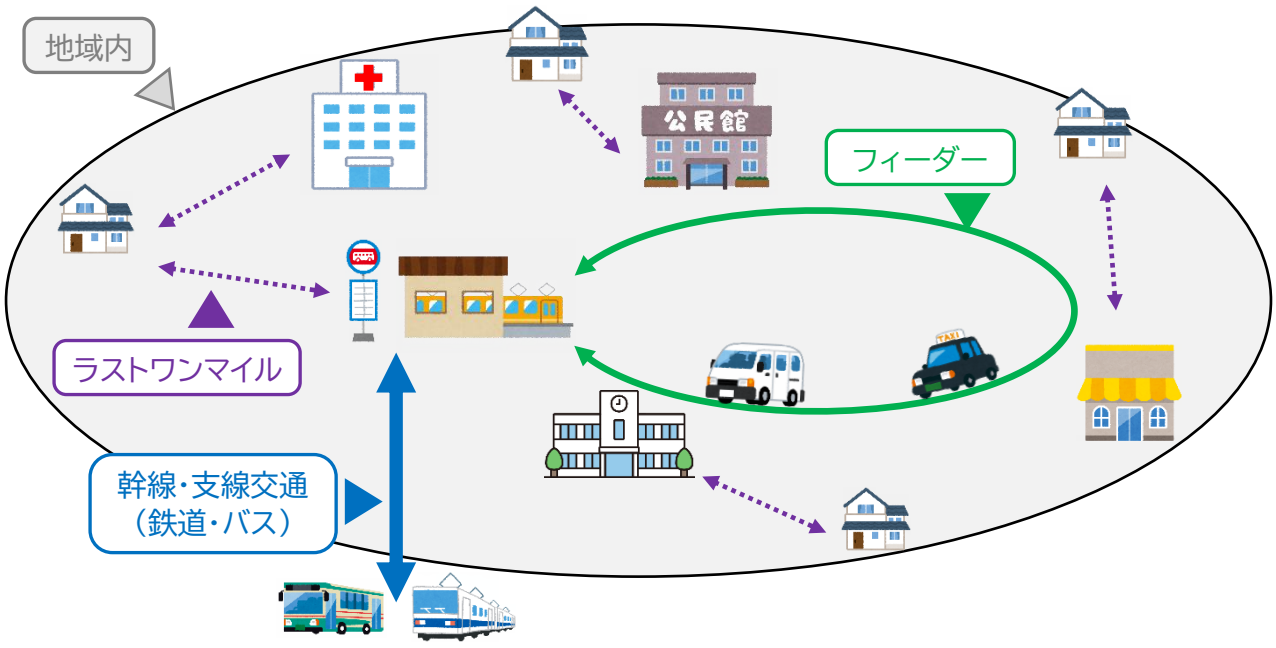


図 1-1　**【地域内交通のイメージ】**

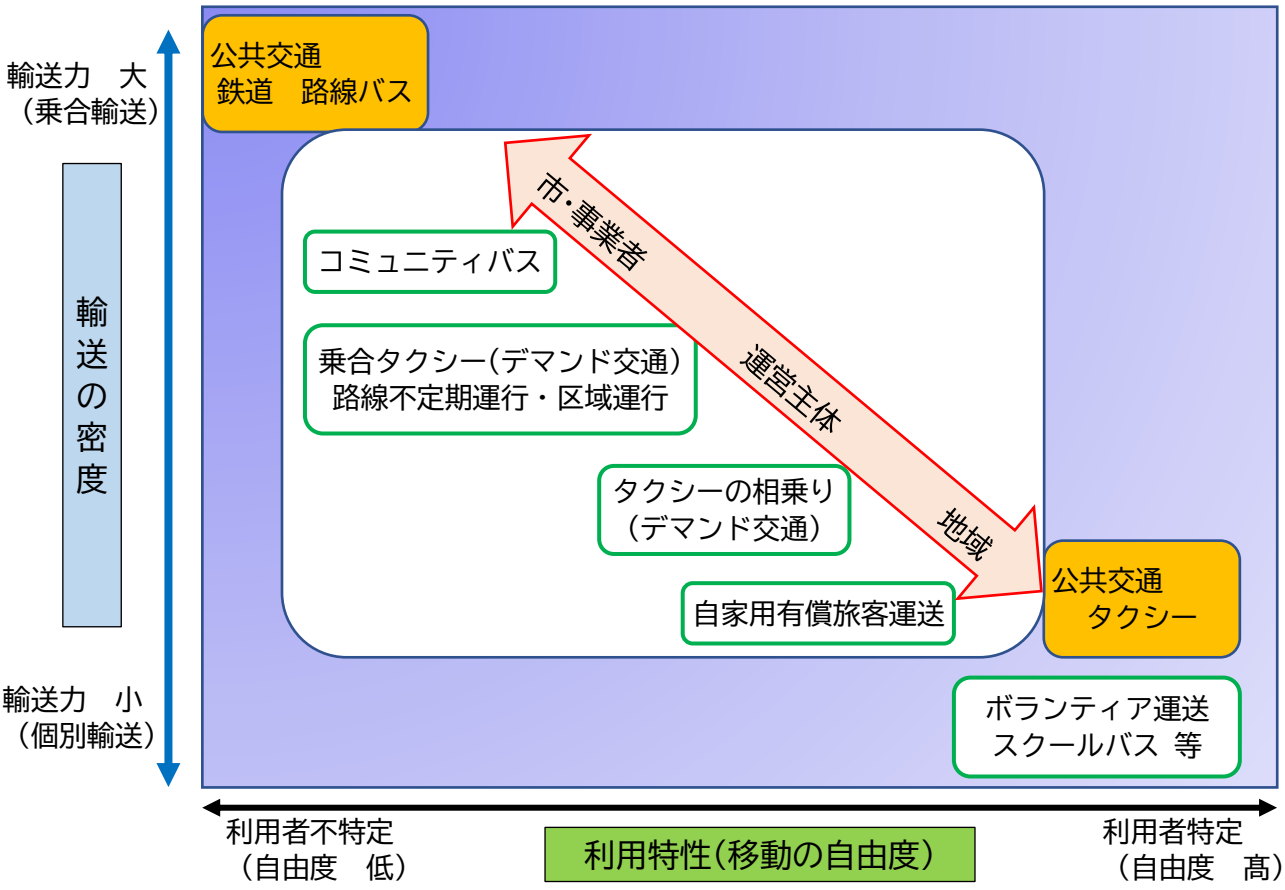
※1　ラストワンマイル
　　自宅から地域内の交通拠点や近隣の施設間の移動のこと

※2　フィーダー
　　地域内から交通拠点となる幹線のバス停や鉄道駅等へ接続する移動のこと

（交通手法と運行形態）

地域内交通を検討するにあたっては、地域の状況や利用者の特性、移動需要等を踏まえ、道路運送法等の法制度や国の指針などに基づき、「運行形態」「運行ルート」「運賃」等を定め、地域の実情に合ったきめ細やかな移動手段と運行内容を検討します。

図 1-2 **【地域内交通 交通手法の概念図】**
～利便性の特性と輸送密度による分類～



3. 地域内交通の法律上の位置づけ

道路運送法（バスやタクシーといった旅客自動車運送事業について規定された法律）では自動車による旅客の運送方法として、事業用（緑ナンバー）と自家用（白ナンバー）に分けられ、様々な運行方法があります。

表 1-1 **【地域内交通の種類と制度】**

<table>
<tr><th colspan="3">運行内容</th><th>関係法令</th></tr>
<tr><td>運送料</td><td>区域・
利用者</td><td>不定期
個別輸送 ⟷ 定期
大量輸送</td><td>道路運送法</td></tr>
<tr><td rowspan="3">有償</td><td>誰でも
利用可</td><td>タクシー
個別/乗合
乗合タクシー
地域組織/
市町村運営
ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ
路線バス</td><td>法第４条
許可</td></tr>
<tr><td>区域、
利用者
限定</td><td>交通空白地有償運送
NPO 法人等/市町村運営</td><td rowspan="2">法第 79 条
登録</td></tr>
<tr><td>利用者
限定</td><td>福祉有償運送
NPO 法人等/市町村運営</td></tr>
<tr><td rowspan="2">無償</td><td>誰でも
利用可</td><td>ボランティア運送</td><td rowspan="2">許可・登録
不要</td></tr>
<tr><td>学生・施
設使用者</td><td>スクールバス
施設等の送迎バス</td></tr>
</table>

（挿絵）

[2]地域･市･事業者の役割と連携

持続可能な交通手段の確保・維持のため、既存の公共交通の活用や新たな交通手段の導入を図る際には、地域住民と市、交通事業者の３者が役割分担を理解し、連携して取り組んでいくことが必要となります。

地域の皆さんが主体となり運行計画の検討に参画し、くらしの交通を地域自らで

「つくり」 ・ 「まもり」 ・ 「育てる」

意識を持ってもらうことが重要になります。

図2-1 **【役割分担のイメージ】**

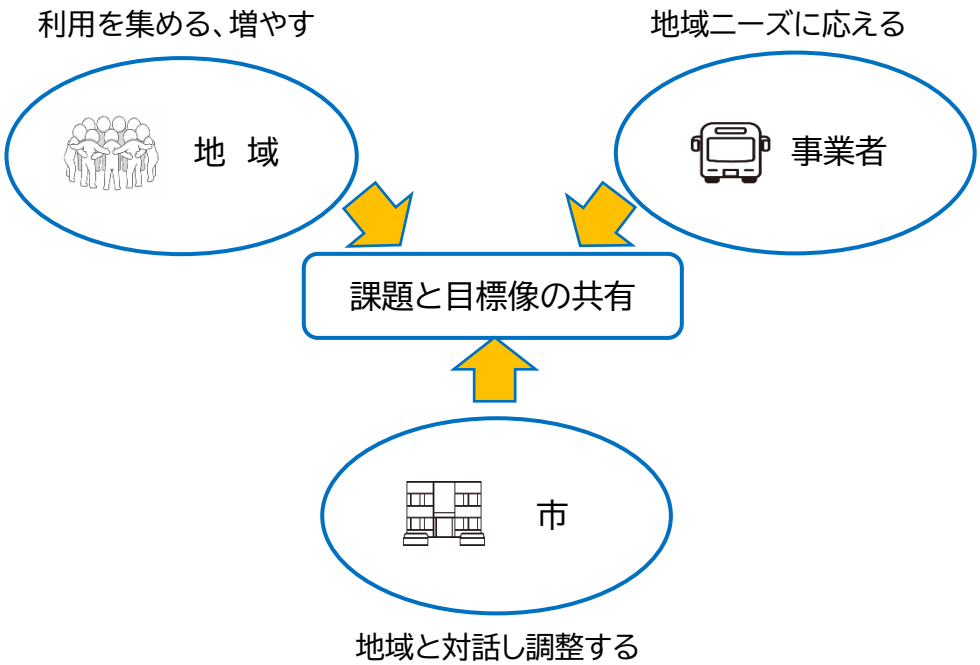
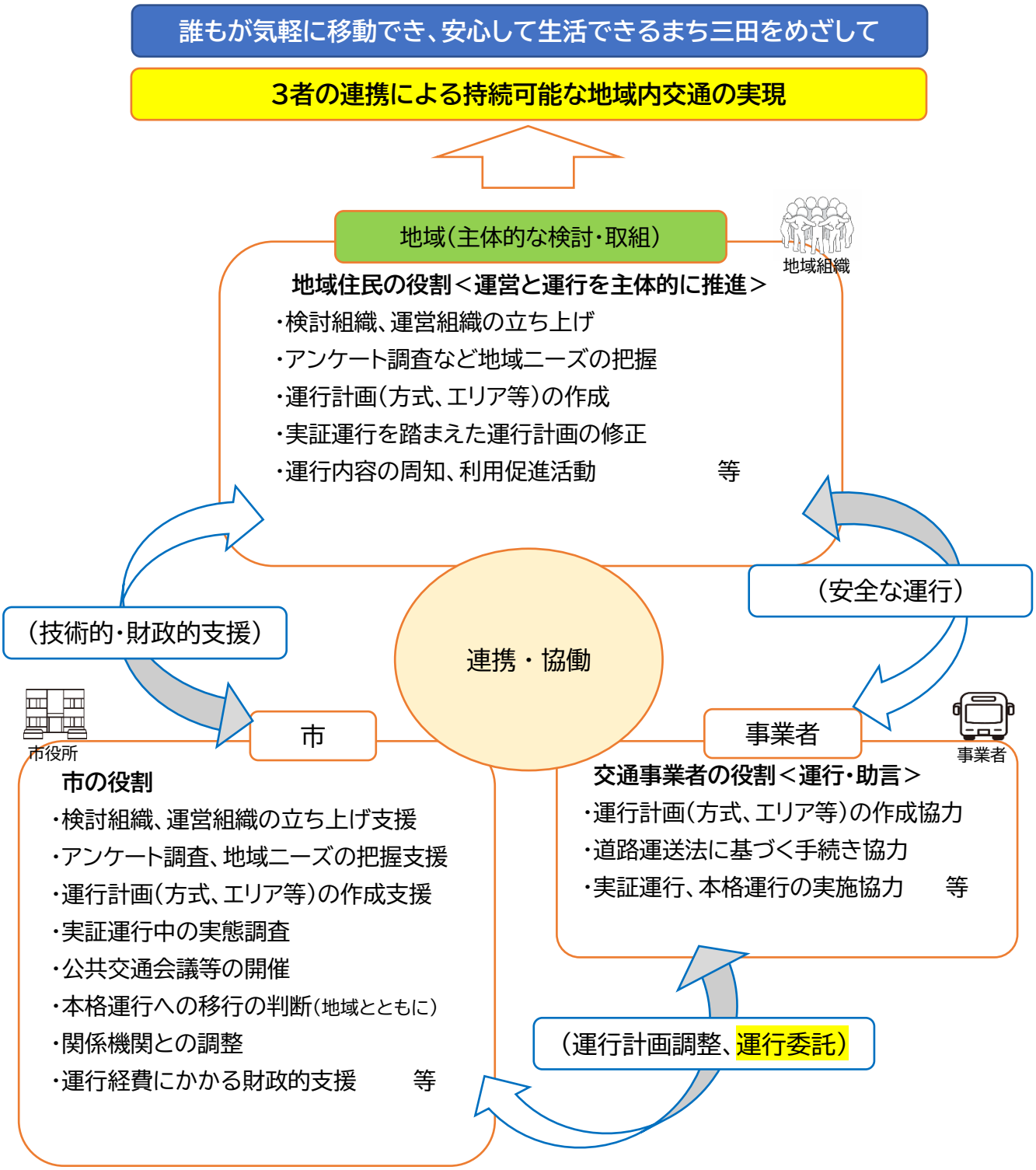


図2-2 **【役割分担（地域・市・事業者）】**



［3］地域内交通の進め方と役割分担

本格運行までのSTEP

	Ⅰ 事前準備/調査	Ⅱ 計画
	STEP 1	STEP 2
	地域の交通を知り、地域に望ましい交通（移動手段）を考える	地域に合った交通手段を考える 〇対応する移動需要を踏まえて、相応しい移動手段を考え、実現していく方法を検討する
取組内容	**◆検討組織の立ち上げ** **◆地域にある移動手段を知る** ◆新たな移動手段で担う**移動需要の把握**	◆運行内容の検討 （運行エリア、運行曜日・時刻、運行車両、運行ルート、運行ダイヤ、乗降場所、運賃、利用予約） ◆運行計画の作成 ◆交通事業者との調整
地域組織	・検討組織の立ち上げ （自治会、地域づくり協議会等） ・アンケート等による地域ニーズの把握 ・勉強会等の開催	・運行内容の検討し、運行計画を作成 ・事業採算性の検証
市	・検討組織の立ち上げ支援 ・地域内交通検討支援プログラムの提供 ・他地域の取組事例の紹介	・運行内容の検討支援 ・運行計画の作成支援 ・交通事業者との調整 ・運行に関する目標値や評価指標の説明 ・実証運行の評価支援
交通事業者	取組に関する支援（勉強会への参加、公共交通の利用状況の提供等）	・公共交通と地域内交通の共存について協議
期間の目安	約1年	約1～2年

それぞれの取り組みでの役割分担が
分かるよう、右のマークで表しています

Ⅲ 運行/ 実施後の評価

STEP 3

実証運行で効果・課題を検証

〇実証運行を実施する。本格運行に向けて評価検証する

三田市地域公共交通活性化協議会での承認

- ◆**実証運行の準備**、実施
- ◆実証運行の**効果検証**（評価分析）
- ◆利用促進

- ・運行内容の周知
- ・利用促進策の検討実施
- ・実証運行の評価

- ・運行事業者の選定
- ・実証運行に係る許可・登録手続き
- ・運行の評価支援、実証運行の継続、本格運行への移行判断
- ・運行計画の見直し提案

- ・実証運行に係る許可・登録支援
- ・実証運行の支援

実証運行 1～2年 → 最長3年継続可能

STEP 4

本格運行への移行と改善を図る

〇実証運行の結果を踏まえ、運行計画を作成し、本格運行を実施する

三田市地域公共交通活性化協議会での承認

- ◆本格運行の実施
- ◆運行の評価と運行内容の見直し

- ・運行内容の周知
- ・利用促進策の検討実施
- ・本格運行の評価

- ・本格運行に係る許可・登録手続き
- ・運行の評価支援
- （運行の継続、とりやめの判断）
- ・運行計画の見直し提案

- ・本格運行に係る許可・登録支援
- ・本格運行の支援

実証運行終了後 →

参考資料 トヨタ・モビリティ基金 移動の仕組み 8STEP

1. 事前準備／調査

STEP 1 ◇地域の交通を知り、地域に望ましい交通（移動手段）を考える

■ 検討組織の立ち上げ

地域組織

地域内交通は、地域に暮らす皆さんの移動手段としていくため、地域の皆さんが中心となって検討し、運行に向けての取り組みを行っていく検討組織を立ち上げます。

検討組織が立ち上がり、取り組みを進めていく段階から市も支援し一緒になって取り組みを行います。

市は検討組織で取り組む地域内交通の検討に支援していきます！

●みんなで育てる地域内交通検討支援プログラム

地域のみなさんの取り組みに検討段階から市が継続的に関わりサポートします

●地域外出支援活動組織づくり補助金

取り組みの検討に係る経費に対して、補助があります

■ 地域の交通を知る

地域組織

市役所

鉄道やバス等の公共交通だけでなく、企業や学習塾等の送迎サービスなども地域内にある輸送資源と考えられます。これら地域にある多様な移動手段の現状を把握すると共に、地域が抱える交通の課題を共有し、どのような移動手段が必要なのか、地域にとって望ましい交通を検討するため、勉強会を開催するなどして共通認識を持つようにしましょう。

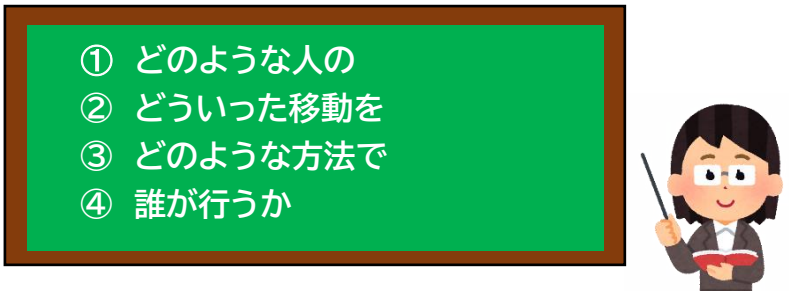
① 地域内にある輸送資源を探そう
② 川など移動の支障になるものを把握しよう
③ 勉強会などで地域の状況を考えよう

■　地域の移動ニーズの把握

地域組織　市役所

どのような移動サービスが必要であるかを検討するため、地域に暮らす皆さんの移動ニーズを把握する必要があります。

地域の日常の移動ニーズや、地域内交通の必要性について、アンケート等を実施し、把握しましょう。



利用される地域内交通を検討する際に、本当に交通を必要としている利用者を見極め、ニーズに対応することが重要です。

「あると利用する」「５年後先にはあったらいい」といった曖昧なニーズに対してではなく、「現に日常生活の移動に困っている」といった緊急性の高いニーズを対象に、対応策を考えることが大切です。

対応する移動ニーズを踏まえて、どのような移動手段が相応しいかを考えます。

また、施設の送迎サービス等地域の輸送資源についても、車両の空き時間、利用者の送迎が行われない時間及び送迎利用に支障がない範囲においての有効な活用の可能性を考えられます。

2. 計画

STEP 2 ◇地域に合った交通手段を考える

■ 運行内容の検討

地域組織　市役所

公共交通サービスを考えていくにあたっては、地域の移動ニーズ等をもとに「運行形態」「運行ルート」「運行ダイヤ」「運賃」「車両サイズ」等、地域の状況や利用者の特性、移動需要等を踏まえて、運行内容の詳細を検討しましょう。

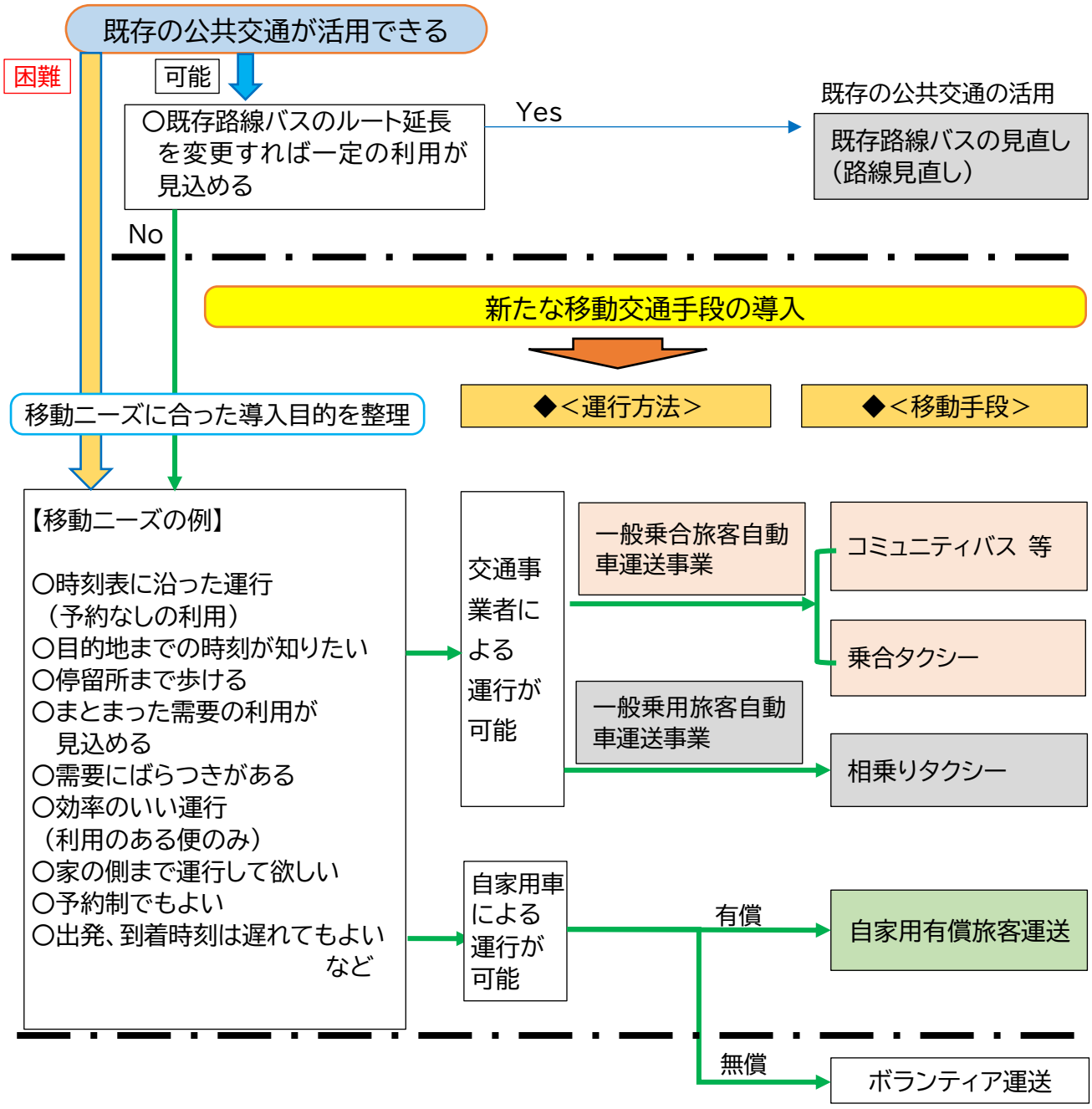


図3-2 **【移動手段の選択フロー】**

運行計画として、次の内容について検討を進めていきます。

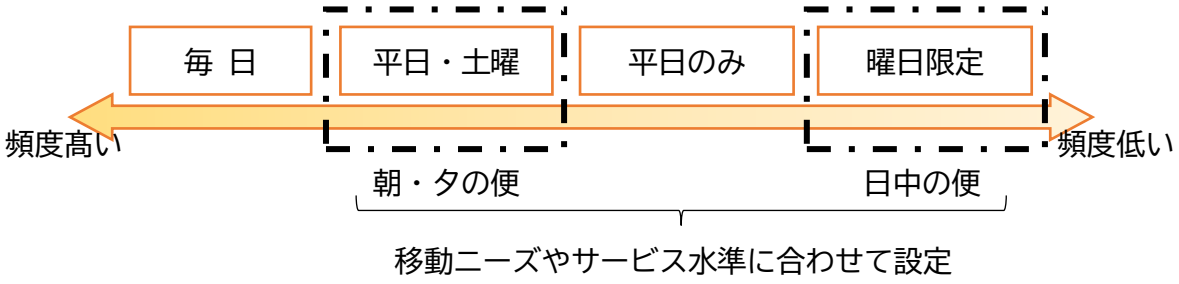
■　運行エリア（区域）　～「どこ」を走らせるのか～

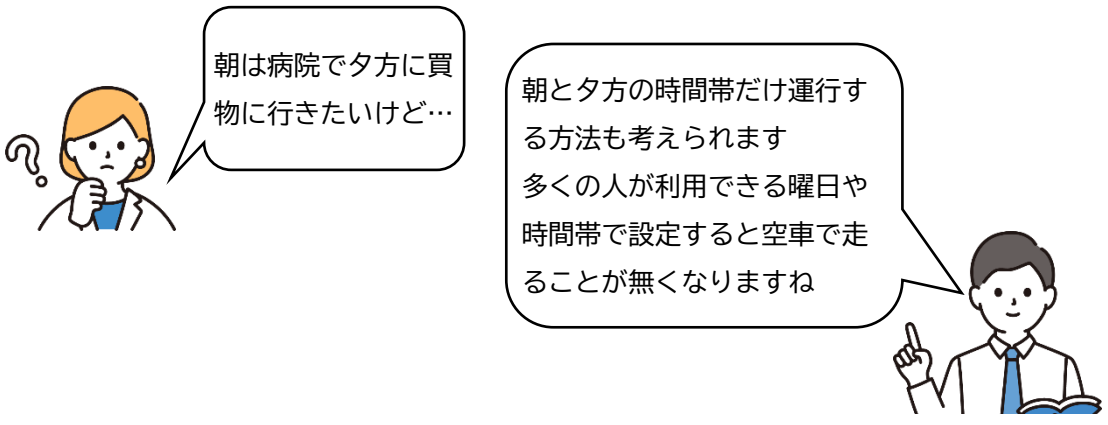
運行エリアは、小学校区単位を基本としつつ、地域特性に応じて複数の地区を包括する区域等とし、エリア内の目的地・目的施設や鉄道駅、主要バス停等の交通拠点へのアクセスができる区域を設定します。

路線バス等の公共交通が運行している地域では、それらの公共交通と競合しないようにする必要があり、他に道路がない等重複がやむを得ない場合は、既存の公共交通との調整を行う必要があります。

■運行曜日・時刻　～「いつ」運行するのか～

運行曜日・時刻は、外出頻度や必要なサービス水準を踏まえ、適切な運行頻度となるように設定します。地域のみなさんの利用ニーズから「平日のみ」や「特定の曜日や時間のみ」の運行など、多くの利用者が見込める運行日や時刻に限定することで効率的な運行が期待できます。





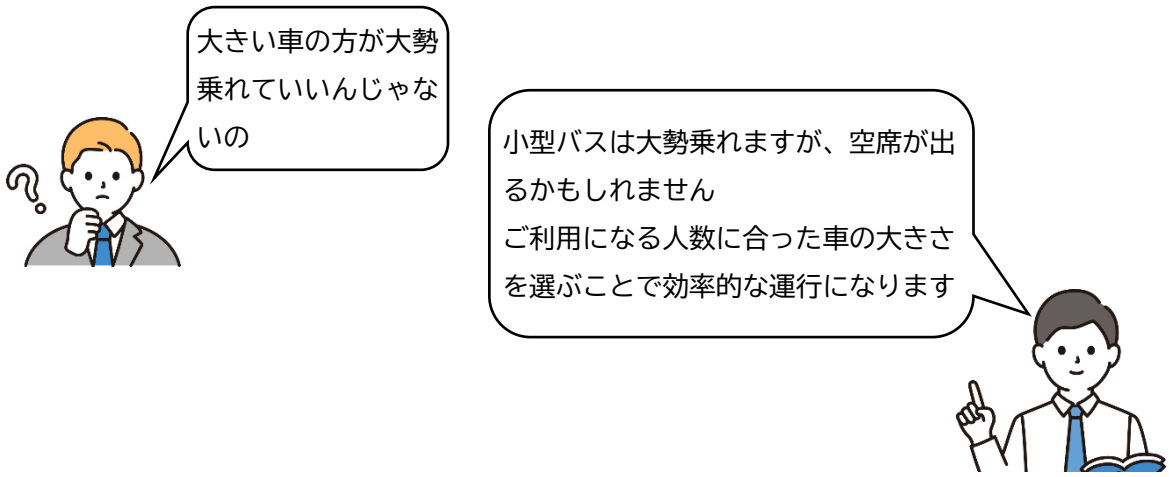
■ 運行車両　～「どんな」車両にするのか～

利用目的や需要、車両の特徴等を考慮して、効率的な運行ができ、利用者が安全に安心して利用することができる車両を導入します。この時に運行経費も考慮して、運行方法、輸送需要に応じた車両の大きさを選択します。

図3-3 **【車両の特徴】**

車両	小型バス	ワゴン車	セダン車
定員目安	10 人～29 人	５人～９人	４人
運転免許	中型免許	普通免許	
特徴	・まとまった需要に対応可能 ・ドア to ドアの運行は適していない ・車体が大きく狭い道に不利	・乗合率が低調な場合には空席が増える ・ドア to ドアの運行が可能 ・小回りが利く	・乗合率が低調な場合の効率がいい ・ドア to ドアの運行が可能 ・小回りが利く
車両費用	大 ←		→ 小

車両サイズはピーク時輸送人員を踏まえ、１台の乗車定員と必要台数から運行経費を試算し、適切な車両選定の組み合わせを選択する必要があります。



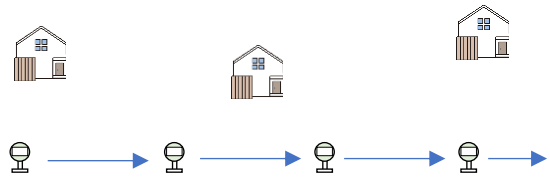
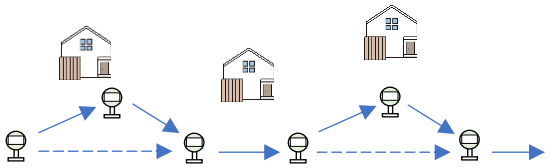
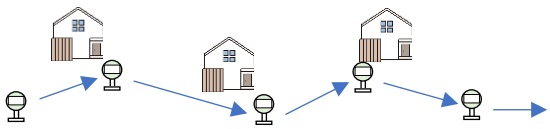
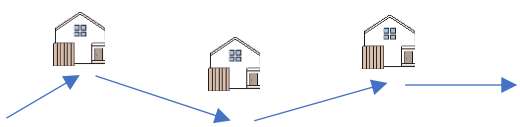
■ 運行方式　～「どこから」「どこまで」「どのように」運行するのか～

運行方式のパターンとして、以下のようなものが考えられます。定路線型の運行ルートの場合には、予約をしなくても利用することができます。迂回ルート型や区域運行型の運行ルートの場合には、事前に予約が必要となるが、移動ニーズに合わせた効率的な運行が可能となります。

既存バス路線との競合を避け、補完となるよう運行ルートを設定し、路線延長や所要時間をできるだけ短くします。

地域のニーズを踏まえ、かつ効率的な運行ができるようなルート設定をします。

図3-4 **【運行ルートのパターン別特徴】**

運行ルートのパターン別の特徴	
①定路線型 路線バス等のように、毎回決められたルートを走行し、所定の停留所で乗降を行うパターン 時刻表に沿って運行するため、他の交通に乗継する場合は有効です 事前に予約があった便や区間のみ運行することも考えられます	 予約は不要 （予約があった区間のみを運行する場合は要予約）
②迂回ルート型（エリアデマンド型） 基本的には決められたルートを走行し、所定のバス停等で乗降を行うが、バス停等が遠い地域に“迂回ルート”を設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターン	 基本ルートの利用者は予約不要 （基本ルート外の乗降利用は予約制）
③区域運行型 （自由経路ミーティングポイント型） 運行ルートは決めず、予約に応じて所定の停留所等の間を最短距離で運行するパターン 予約の多寡によって所要時間に差が生じます	 予約制
④区域運行型 （自由経路ドア to ドア型） 運行ルートや停留所等は設けず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形で、ドアツーto ドアの運行を行うパターン 予約の多寡によって所要時間に差が生じます	 予約制

■ 運行ダイヤ　～「いつ」「何便」運行するのか～

運行ダイヤとして、以下のようなものがあります。

① 固定ダイヤ型
　通常の路線バス等と同様に、設定されたダイヤで運行するパターン

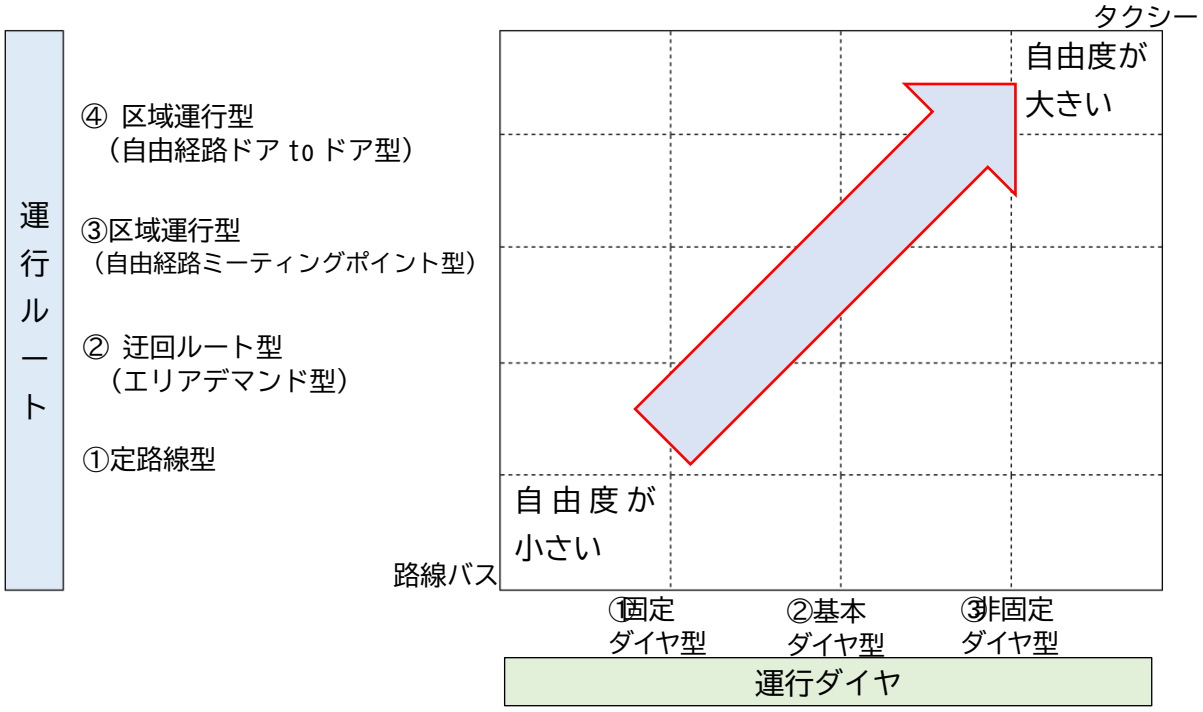
② 基本ダイヤ型
　運行の頻度と目的施設や停留所における概ねの時刻、着時刻が設定されており、予約に応じて運行するパターン

③ 非固定ダイヤ型
　あらかじめ決められた運行曜日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン

運行ダイヤでは利用ニーズに着目し、必要最小限のダイヤとします。

分かりやすく、また鉄道や路線バスとの乗り継ぎをスムーズに行えるよう、利用者の立場に立ってダイヤの設定をしましょう。

図3-5【運行ルートと運行ダイヤのパターン設定による自由度】



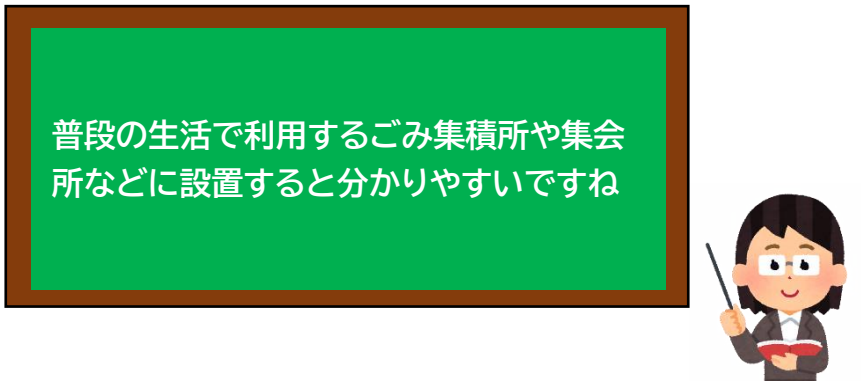
乗合交通の運行方式は「定路線型」と「デマンド型」に大別され、それぞれのコストは需要の大きさや運行条件によって変動します。一般的に需要が少ない地域ではデマンド型の方が効率的ですが、需要の高い地域では定路線型の方がコスト効率が良くなる場合があります。

■ 乗降場所　～「どこに」停留所を置くのか～

地域組織　市役所

乗降場所（停留所）の設置にあたっては、地域の皆さんの利用ニーズを考慮するだけでなく、安全性にも十分に配慮して設置場所を検討します。

所定の停留所で乗降する運行形態とし、道路上に新たに停留所を設置する場合は、道路管理者や公安委員会（警察）との協議や確認を受ける必要があります。



■ 運行経費、運行にかかる収支計画

地域組織　市役所

導入目的に合った運行形態や移動手段に応じた効率的な運営を前提としつつ、運行計画に基づき必要な経費を適切に見積もる必要があります。

運行していくためにかかる経費は、「車を走らせる人件費」、「車両導入費」、「燃料費」、「保険代」などを積み上げて見積もります。

特に車両の導入については、輸送人員を踏まえた１台あたりの利用人数から車両サイズを選定し経費を出します。また、車を走らせる人件費では、必要に応じて交通事業者への委託などを検討し、試算します。

これらの運行に必要となる経費を賄う収入として、利用者に負担してもらう運賃を設定します。

支出と収入の両方をイメージしながら、収支計画をつくることになります。

■ 運賃　～「誰が」「どのように」「どのくらい」負担をするのか～

運賃は、利用意向、採算性、分かりやすさなどを踏まえて、「均一制」「距離制（対キロ制）」「ゾーン制」などから選択します。また、国の指針や路線バス・タクシーの運賃との整合を図ります。

① 運行内容と採算性から運賃を設定します

・必要な運行経費に対してどの程度までを運賃収入で賄い、どの程度を公的負担などで賄うのかを考え、運賃を設定します。

② わかりやすい運賃を設定します

・利用者にとって「わかりやすい」「覚えやすい」「使いやすい」運賃を設定します。

・運賃設定の主な種類は、「均一制」「距離制（対キロ制）」「ゾーン制」があります。

表3-　【主な運賃の種類】

種類	内　　容
均一性	◆距離に比例せず均一の運賃を収受する方式 ・都市部の路線バスやコミュニティバスで多く採用 ・運賃が決まっているため、距離制に比べて、利用者にとってもの運転手にとっても分かりやすい
距離制 （対キロ制）	◆距離に応じて運賃を定める方式 ・距離制では遠距離になるにつれ運賃が高くなるため、遠距離で賃率を変えて運賃上昇を抑える遠距離逓減制を採用することもあります △運賃がわかりにくい △一般的に細かい金額となり、支払いが面倒な場合がある
ゾーン制	◆運行地域を複数の区域（ゾーン）に分割し、同一区域内の移動には同額の運賃を設定する方式 ・区域（ゾーン）をまたぐ移動の場合には運賃を加算していきます ・乗降車するまでに通過するゾーンの数に応じて運賃を決めます 〇距離制よりも利用者には分かりやすい

③ 路線バスとの運賃の整合を図ります

・路線バスよりも著しく低額な運賃設定は、路線バスの利用者を結果的に奪うことに繋がり、路線バスのサービス低下を招くおそれがあるため、路線バスと同等か、それ以上に設定する必要があります。

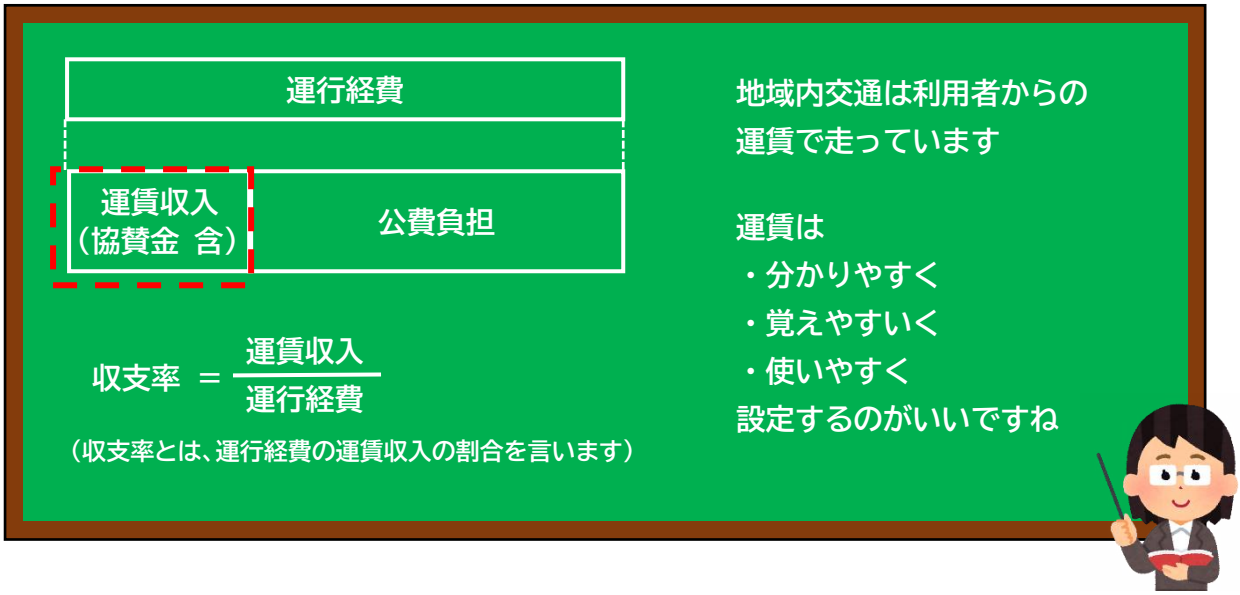
・バス、タクシーの運賃を参考に、支払い安さなども考慮し、地域内と目的地への利用に応じて料金設定を考えます。

・路線バスへの乗り継ぎの場合は、運賃を割引するなど、乗り継ぎの抵抗を減らす等の工夫も考えられます。

・国の指針により、自家用有償旅客運送では実費の範囲内で運送の対価を設定することができますが、タクシー運賃の約８割を目安としています。これを上回る場合は、関係機関への確認が必要です。

その他、利用の多い方にメリットのある運賃サービスとして、回数券や定期券等を検討することや月額定額運賃で乗れるサブスクリプションの乗車券を検討することも可能です。

運行経費のうち、公費負担や協賛金等を差し引いた分が、利用者からの運賃となりますので、適切に設定するようにしましょう。



■ 利用予約

運行ダイヤで「基本ダイヤ型」や「非固定ダイヤ型」を選択した場合、予約の方法（電話、インターネット）や予約のルール（予約、キャンセルの締切時間等）を設定する必要があります。また、予約を円滑に行うため、利用者を限定する場合の要件確認を行う「事前の利用者登録」を行う方法が考えられます。

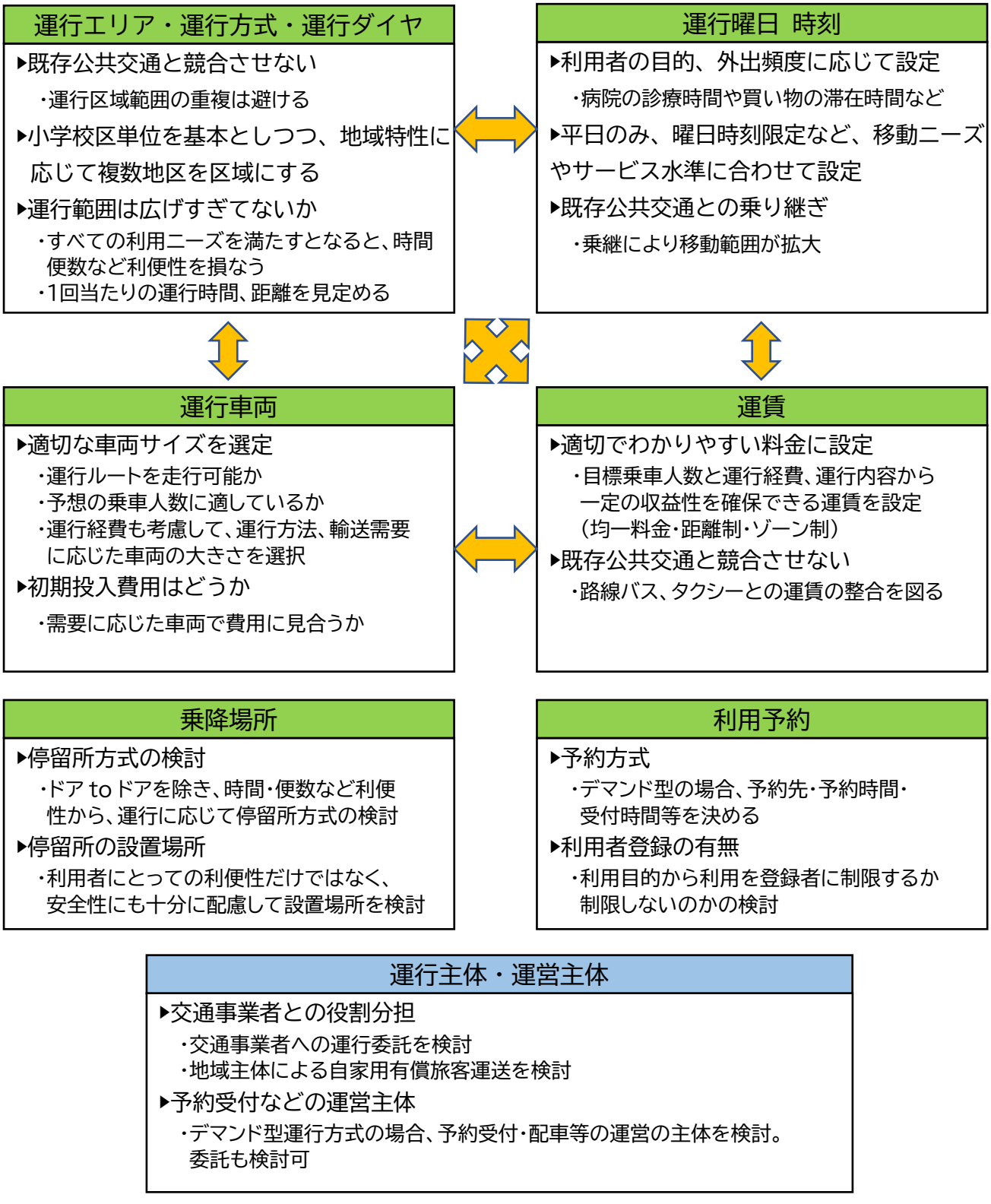
また、予約やキャンセル等の連絡に係るルールについても設定しましょう。

■ 運行計画の検討

地域組織　市役所

地域の運行条件を踏まえて、移動手段の大枠が決まったら、運行計画を検討します。

図 3-8【運行プランの主な検討内容】



3. 運行 ／ 実施後の評価

STEP 3 ◇実証運行で効果･課題を検証する

■ 実証運行の準備

移動ニーズに合った運行内容になっているか検証等を行うため、実証運行を行います。実証運行にあたっては、あらかじめ次の準備が必要になります。

【 準備すること 】

・運行者の選定
地域内交通の車を走らせる運行者を選定し、運行委託契約を結びます

市役所

・事業許可申請または登録申請
運賃が発生する運行の開始には、国土交通省の許可等を得る必要があるため、事業許可申請や登録申請など必要な手続きを行います。
（自家用有償旅客運送事業の場合は、登録申請が必要となります。）

市役所　事業者

・停留所の設置
利用者が分かりやすい停留所を設置します

地域組織　市役所

・車両の調達
運行で使用する車両を用意します

地域組織　市役所

・利用促進の周知
運行内容の周知ＰＲにチラシの配布や説明会など利用促進に取り組みます
路線図や時刻表（ダイヤ）、利用方法を掲載したチラシの作成
利用者登録時に、利用方法や予約方法等の説明会の開催

地域組織　市役所

■ 交通事業者等との協議調整

市役所　事業者

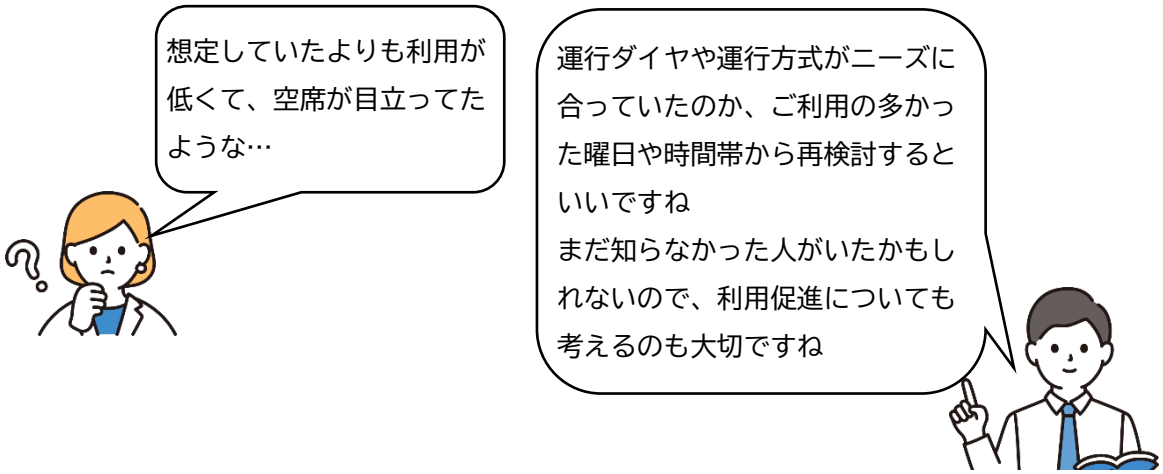
地域内交通は、「道路運送法」に準拠する必要があるため、運行内容を検討する段階から、地域の交通事業者や国土交通省（運輸支局）と相談調整をします。

■ 効果検証

実証運行中あるいは実証運行の終了後に、利用者数の計測や利用者へのアンケート（またはヒアリング）等を行い、地域内交通の効果と課題を検証します。

検証の結果、期待する効果が得られていない場合には，利用状況や地域の需要等から、より地域の需要に合った効率的な運行になるよう、運行に必要となる曜日や時間等を確認して運行計画の見直しを行います。

また、利用方法が分からない住民がいるかもしれませんので、周知方法や利用促進策についても見直しを進めていくこともしていきましょう。



STEP 4 ◇本格運行への移行と改善を図る

■ 地域公共交通活性化協議会での承認

地域内交通を本格運行する場合、関係者（交通関係事業者等）との調整を行い、道路運送法に基づく手続きを行います。

この関係者との調整として、三田市地域公共交通活性化協議会において、地域内交通の運行について交通関係事業者等からの承認を得て本格運行に移行します。

■ 事業許可、登録申請

実証運行から分かった効果検証の結果をもとに、必要に応じて運行計画について見直しを行い、本格運行に必要となる国へ事業許可または登録申請を行います。

地域・市

運行計画を作成し、三田市地域公共交通活性化協議会で承認を得ます。

自家用有償旅客運送事業では、地域内交通の事業登録を申請することになります。

交通事業者

交通事業者が事業に携わる場合は、事業許可（事業計画認可）を申請します。

■ 周知活動と利用促進策の検討実施

持続可能な地域内交通とするためには、地域の皆様が多く利用していただくことが不可欠です。実証運行だけでなく本格運行に移行した後も、引き続き利用者を増やすための周知活動や利用促進策が、重要な要素となります。

（チラシ等での周知活動）

- ルートやダイヤなどの運行ルールや利用方法を掲載したチラシを作成して、回覧や掲示板の掲示などにより周知し、地域で共有する。
- 地域行事やイベント等にあわせて利用してもらえる機会をつくり、利用の呼びかけを行う。

（利用促進策）

- 地域内交通の利用方法や予約方法等の説明会や乗り方教室の実施
- 地域内交通の利用について積極的な情報提供やＰＲ活動の実施
- 地域内交通は地域の交通として、継続的な利用促進活動に取り組む。

［4］事業採算性の検証

1. 評価指標と基準値の設定

地域の皆さんが主体となって移動手段としての地域内交通を運営するにあたっては、単に運行を継続していくだけでは途中で頓挫する可能性もあります。将来に向けて持続可能な運行・運営を行っていくために、定期的な評価が必要となります。

そのため、運行継続・運行内容の見直しを検討する判断基準として、評価指標と基準値を設定し、事業採算に見合った事業であるか検証を行います。

また、これは実証運行から本格運行に踏み切る時、あるいは、本格運行後も運行を継続していけるのかを検討し判断する基準となります。

表4-1 **【評価指標と基準値】**

指標	基準値	備考
【公共性を見る指標】 公共性が高い移動サービスが提供されているか、輸送効率を判断し、運行状況を評価する指標	（目安例） 乗合率の場合 1乗車 1.5 人	・運行形態により設定します。 ・例として乗合率を基準とする場合、目安として1回の運行で1．5人以上が乗り合って利用できていることが望ましい。 ・目標値を下回る場合は、利用者のニーズから離れた運行にあります。
【経済性を見る評価指標】 運送サービスの提供について収支を定量的な目標として評価する指標	10%	・市では収支率10%を基準として、サービス効率の見直し検討する目安とします ・乗合率を上げるなど運行の効率化を図ることによって、収支率は向上します。

運行経費については、運賃収入（利用者からの運賃と協賛金など地域負担）を差し引いた額が公費負担となりますが、収支率までの公費負担となります。

地域内交通事業として、かかる費用（支出）と事業によって得られる収益（収入）のバランスが取れている状態でなければなりません。

事業採算性が見合う事業か見極めるために収支の検討が必要になります。

【支出の概算費用】

運行計画で設定した運行内容を基に、必要となる運行経費を算出します。

＜運行に係る費用＞

地域内交通として車両を走らせる経費になります。

誰が車両の「運転を担うのか」によって必要となる経費は異なります。

○自主運行型

地域の皆さんやＮＰＯ法人等によって運行する形態です。

地域のニーズを反映した経済的な運行が可能ですが、運転手等の担い手が必要になります

○一般乗合型

事業者によって運行する形態です。

安全で安定した運行が期待できますが、運行経費がかさむことが多いです

算出例

○自主運行型の場合

１時間あたりの運転手人件費		１時間あたりの運行時間		年間運行日数		運行に係る費用
円/時	×	時/日	×	時/日	＝	千円/年

○一般乗合型の場合

		運行に係る費用
（事業者への委託費用）	＝	千円/年

＜運行車両に係る費用＞

運行車両の導入に係る経費の他、燃料費や保険代などの車両維持に係る費用が運行車両に係る経費となります。

算出例

○車両費

		車両に係る費用
（１年あたりのリース代）	＝	千円/年

○燃料費

1㎞あたりの燃料費		1便あたりの運行距離		1日あたりの運行便数		年間運行日数		燃料に係る費用
円/km	×	km/便	×	便/日	×	日/年	＝	千円/年

○保険代

（1年あたりの保険代）	＝	保険に係る費用
		千円/年

＜その他費用＞

運行に必要となる消耗品や運行ダイヤによっては予約が必要となる場合などに係る経費となります。

予約の受付には、地域で受け付ける場合（主に「自主運行型」）とコールセンターによって予約受付を設置する場合（主に「一般乗合型」）があります。

誰が「予約受付を担うのか」によって必要となる経費は異なります。

○消耗品費

（1年あたりの消耗品費）	＝	消耗品に係る費用
		千円/年

○予約受付（予約受付等で使用する電話料金）

12 月/年	×	1月あたりの通信費 時/日	＝	予約に係る費用 千円/年

○予約受付（コールセンターを設置する場合の費用）

（事業者への委託費用）	＝	予約に係る費用
		千円/年

支出の概算費用額

運行経費 ＝＜運行に係る費用＞＋＜運行車両に係る費用＞＋＜その他費用＞

【収入の概算】

運行計画で設定した運行内容を基に、予定する収入を算出します。

＜運賃＞

1回あたりの利用料金		年間利用回数		運賃収入
円/回	×	回/年	＝	千円/年

＜その他＞

		その他収入
（協賛金等により発生する収入）	＝	千円/年

収入の概算額

収入 ＝＜運賃＞＋＜その他＞

事業採算性として、「公共性」と「経済性」の両方の視点から運行サービスの内容を確かめる必要があります

● 「公共性」の視点
不特定多数の利用者がサービスを利用できている事業になっているのか

乗合率の場合
目安例 1.5人

● 「経済性」の視点
支出と収入のバランスが取れて、事業が成り立っているのか

運賃等の収入が運行経費の“10%”

［5］評価･見直し方法

地域内交通を継続可能な利用しやすい交通とするためには、運行実績が運行継続条件を満たしているか、利用者のニーズに合った運行なのか確認する必要があります。

運行の継続性を判断する基準（［４］事業採算性の検証）により、運行内容を定期的に評価し、必要があれば運行計画の見直しを行います。この時、必要に応じて利用実態調査などを実施します

◇ 効果検証と運行内容の見直し検討

運行中でも、利用者数の計測や利用者等へのアンケート調査を行い、その結果から地域内交通の効果と課題を検証します。

利用実績や利用者のニーズ等実情を把握し、運行日や運行時間、運行本数、運行ルートなど運行内容を見直し、利便性・持続可能性を高めるように創意工夫し取り組みを継続して行います。

利用者のニーズにあった運行内容なのかを知るためにも、利用実態の状況について把握をしていきましょう

- ･運行に対する満足度
- ･目的地や利用目的
- ･運行ダイヤや乗降場所
- ･今後の利用意向

◇ 運行継続条件による評価・見直し

運行継続条件の基準値に達していない場合は、運行内容の見直しを行い、それでも達成が難しい場合は、運行手段の見直し（ダウンサイジング）あるいは運行のとりやめを検討します。

また、利用状況を評価するため、公共性の視点で「運行日当たりの利用者数」、「実利用者数」、「稼働率」、経済性の視点で「利用者一人当たりのコスト」などを指標とし、日常の移動手段として目的地へのアクセスを確保できているかなど、地域交通の多面的な効果を注視することが必要です。

実証運行の開始前に、指標の基準値を設定してその達成状況に応じて、運行内容の見直しや利用促進活動に取り組む必要があります。
実証運行の段階で基準値を達成できなかった場合は、運行内容の見直しや、運行手段の見直し（ダウンサイジング）を検討します。
基準値を達成した場合にも、持続可能性を高めるために改善を図ります。

PDCA サイクル(運行内容の見直し･改善の手順)

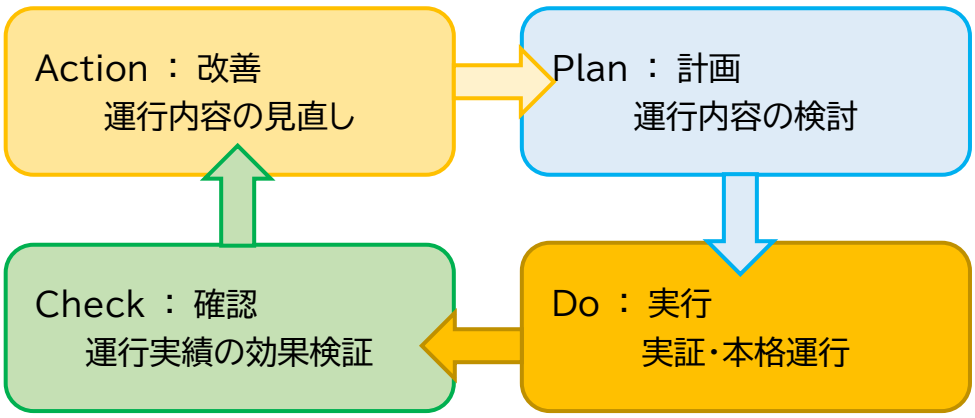
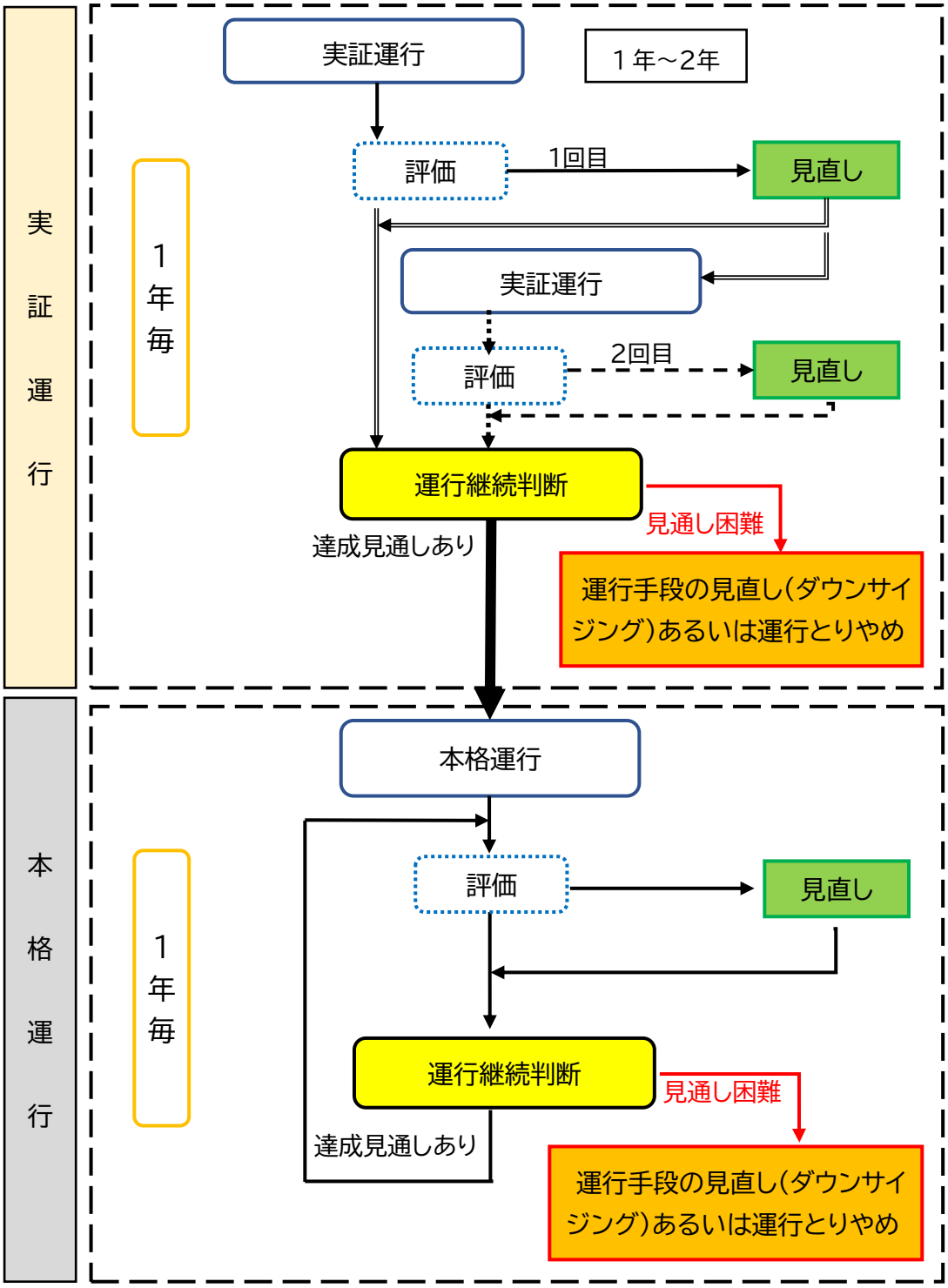


図５　運行継続条件による評価・見直しの流れ



（仮称）地域内交通導入検討指針
発行　三田市
発行年月　令和　年（202×年）　月
電話　-　-
編集　三田市都市整備部交通政策課