



三田市地域内交通導入検討指針

令和8年4月

三田市

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・交通事業者の役割と連携	8
[3] 地域内交通の進め方と検討プロセス	10
1. 事前準備／調査	12
2. 計画	14
3. 運行／実施後の評価	23
[4] 事業性の検証	26
[5] 評価・見直し方法	30
用語集	33

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、市内の公共交通では一部の路線バスで利用者の減少に加え、深刻な運転士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、地域の公共交通を確保・維持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う一方で、自家用車を運転しない、できない市民の移動や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確保の必要性が高まってきています。

三田市では、公共交通のサービスが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、コミュニティバスや乗合タクシー等の乗合型による生活交通の導入を目的として、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、市と交通事業者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る地域内交通導入の検討を進める方法をまとめ、運行・運営を行うにあたっての取組の流れをまとめた指針となります。

これにより、地域の移動ニーズに対応した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。

三田市では、地域特性やニーズに応えるかたちで、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確保・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

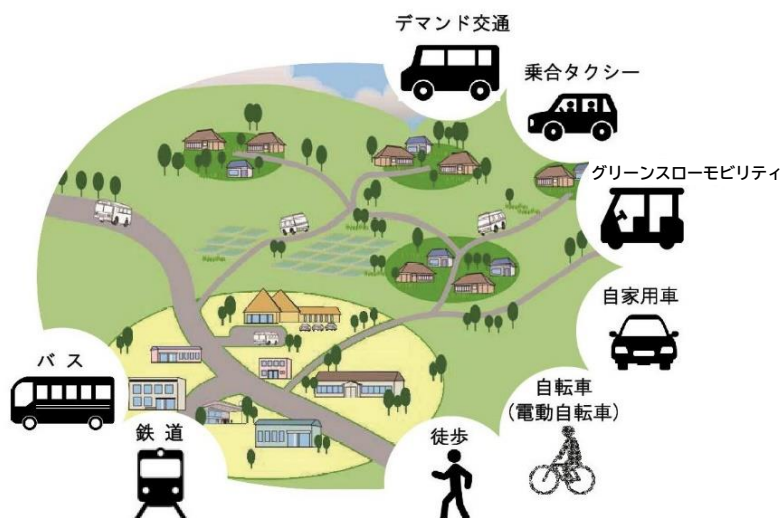
1. 地域内交通の導入について

（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の公共交通サービスが充実している一方で、市街地の一部や農村部等の居住地によっては、公共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無い交通空白地域が存在しています。

また、一部のバス路線では利用者数の減少、運転士不足等を理由に、市が運行補助する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います。市全体の高齢化率を見ると 30.3%（令和 7 年 3 月末現在）で、地域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（小野地区・藍地区）を導入するほか、グリーンスローモビリティを使用した運行（武庫が丘地区）やタクシーを活用した乗合運行（広野地区北部・本庄地区）を実施しています。



(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、既存の公共交通の更なる活用や新たな移動手段の導入を図るためには、地域住民・市・交通事業者が相互に役割を理解し連携して取り組むことが必要です。

そこで、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た『三田市地域公共交通計画』を令和6年3月に策定し、地域の移動ニーズ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、地域内交通から既存の公共交通への乗り継ぎなどの連携を強化し、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向上に繋が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、今後発生することが考えられる路線バスの減便・休止問題など想定される中、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、地域内交通の導入を検討していきます。

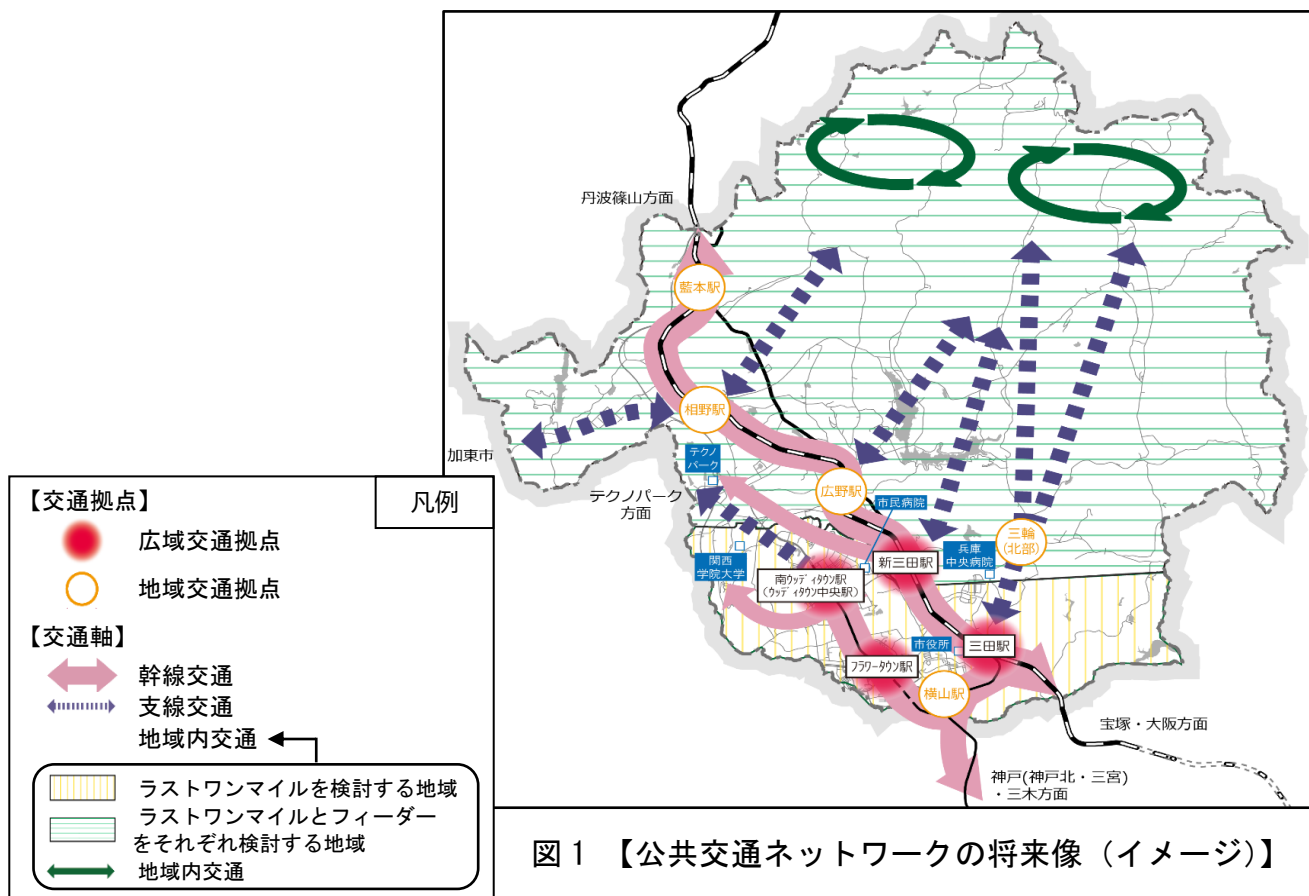


図1 【公共交通ネットワークの将来像（イメージ）】

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、そ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。

導入検討には、既存のバス路線等他の公共交通と競合することがないように役割分担に留意し、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するなど、それぞれの役割分担を明確にすることが重要です。

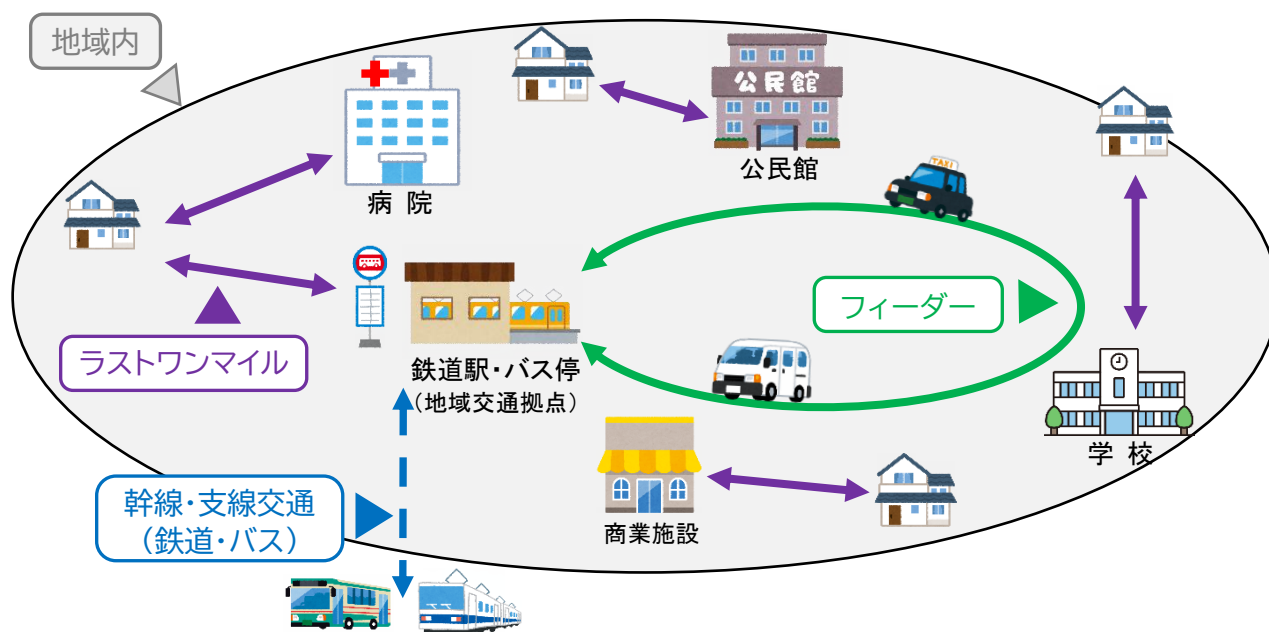


図 2 【地域内交通のイメージ】

※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

地域内のバス停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

（移動手段と運行内容）

地域内交通を検討するにあたっては、地域にある移動手段や利用者の特性、移動ニーズ等を踏まえ、道路運送法等の法制度や国の指針などに基づき、定期路線運行や区域運行などの「運行形態」、それに応じた「運行方式」、「運賃」等を定め、地域の実情に合った移動手段ときめ細やかな運行内容を検討します。

移動手段を利用者特性と輸送力をもとに分類すると、以下のように整理されます。

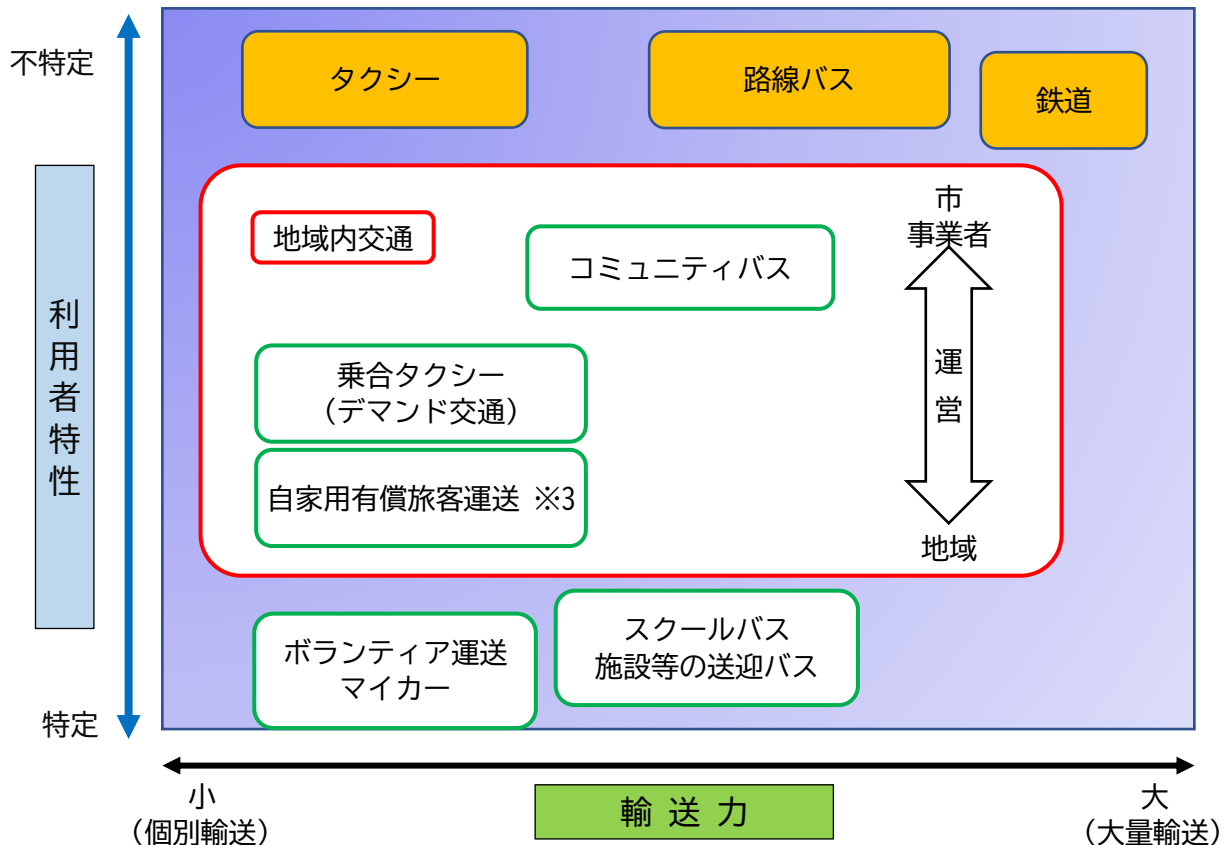


図3【移動手段の概念図】

～利用者の特性と輸送力による分類～

一度に輸送する人数（輸送力）やニーズに応じて、適切な車両の選択による移動手段があります。

※3 自家用有償旅客運送

バスやタクシー等の公共交通によって移動手段が確保できない地域において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、道路運送法に基づく登録を受けた市町村・NP0 法人等が自家用車を使って有償で運送する仕組み。運送種別によって次の2種類に分かれます。

・[交通空白地有償運送]

市町村やNP0 法人等が、移動手段が確保できない地域の住民等に対して有償で行う移動サービス。

・[福祉有償運送]

市町村やNP0 法人等が、障害者や高齢者などで公共交通を利用して移動することが困難な方を対象に、通院・通所などを目的にドア to ドアの個別輸送を有償で行う移動サービス。

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、有償で旅客を運ぶ事業用（緑ナンバー）と事業として運行しない自家用（白ナンバー）に分けられ、様々な移動手段があります。

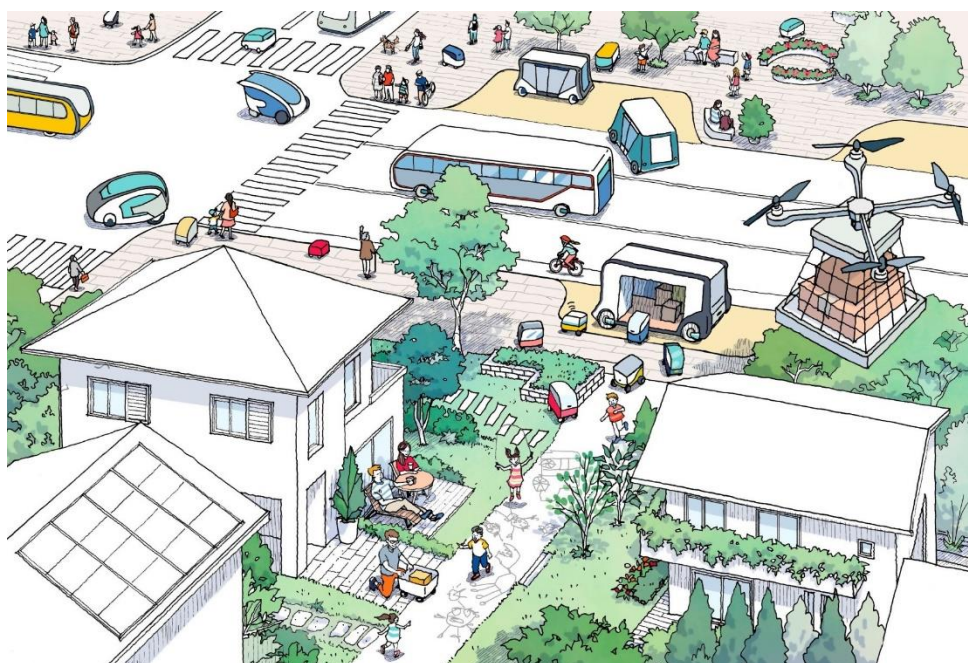
運送料	区域・利用者	移動手段		関係法令
		不定期 個別輸送	定期 大量輸送	道路運送法
有償	誰でも 利用可	タクシー 乗合タクシー 相乗りタクシー ※4 コミュニティバス 路線バス		法第4条 許可
	区域 限定	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)		法第79条 登録
	利用者 限定	自家用有償旅客運送 (福祉有償運送)		
無償	利用者 限定	ボランティア運送		許可・登録 不要
	利用者 限定	スクールバス 施設等の送迎バス		

 事業用（緑ナンバー）  自家用（白ナンバー）

図4 【移動手段と関係法令の関係】

※4 乗合タクシー：同じ方向へ向かう不特定多数の乗客が乗り合って利用するタクシー

相乗りタクシー：複数の乗客が同じ方向へ移動する際に、1台のタクシーを共同で利用するサービス



2040 年、道路の景色が変わる
～人々の幸せにつながる道路～

(出典 国土交通省)



【2】 地域・市・交通事業者の役割と連携

地域内交通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たな移動手段の導入を図る際には、地域住民と市、交通事業者の三者が相互に役割分担を理解し、連携して取り組んでいくことが必要となります。

特に地域内交通の検討に際しては、地域の皆さんが主体的に参画し、地域の暮らしを支える交通を地域自らが

「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。

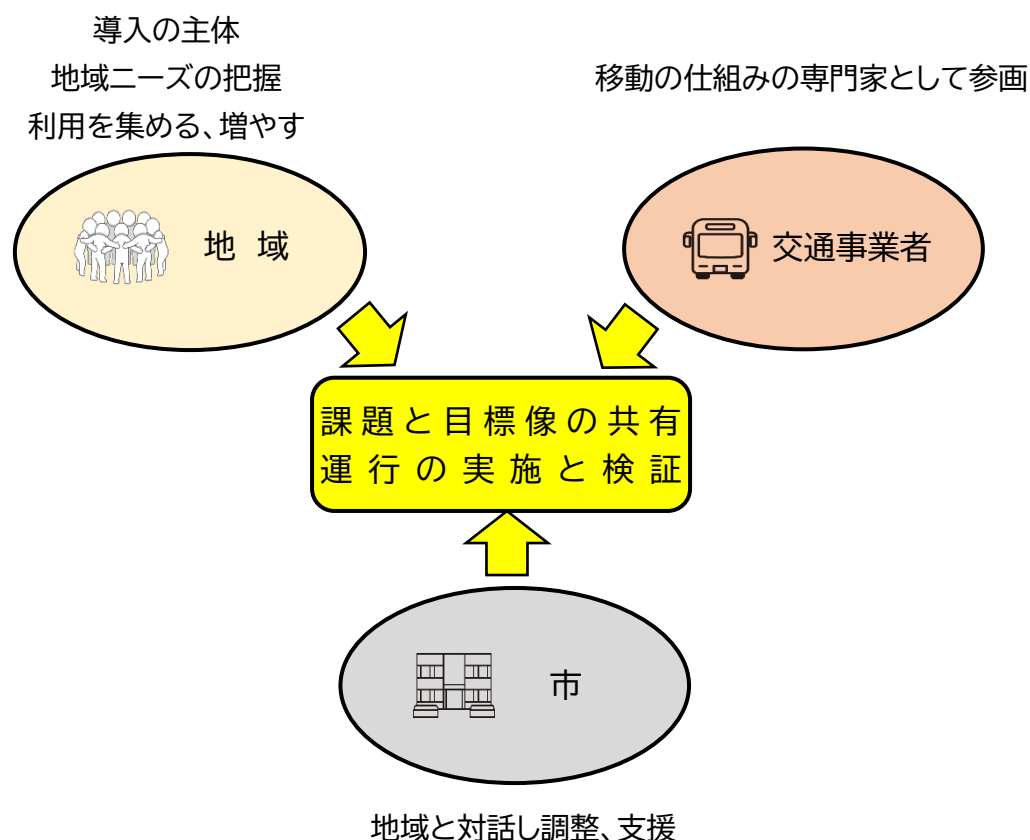


図 5 【役割分担のイメージ】

地域、市、交通事業者が連携・協働して地域内交通の導入を検討します。

地域のことをよく知る住民の皆さんが中心となって、それぞれの地域にあった地域内交通の導入に取り組むことが重要です。市と交通事業者は、地域の皆さんが主体的に取り組めるよう支援します。

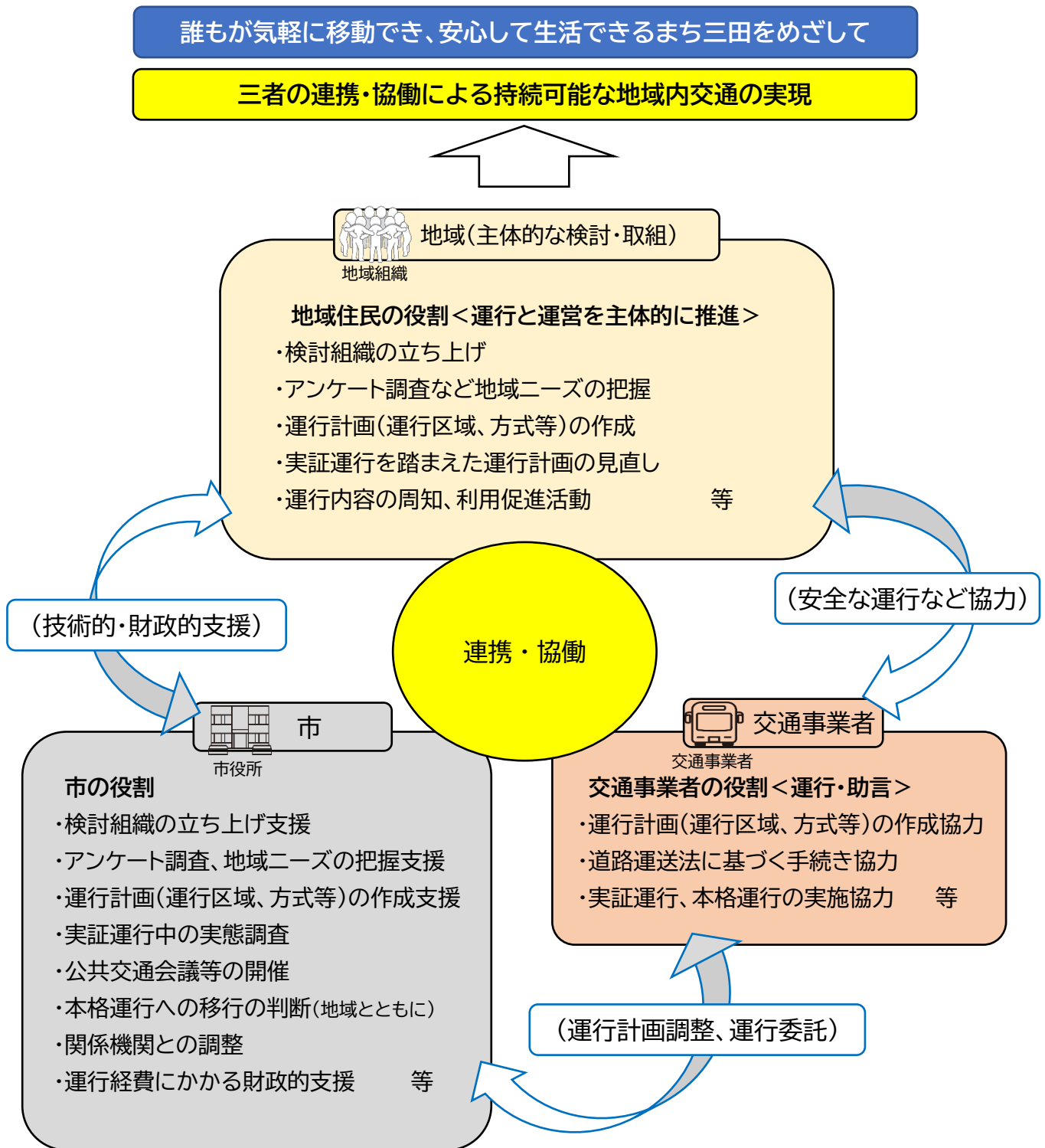
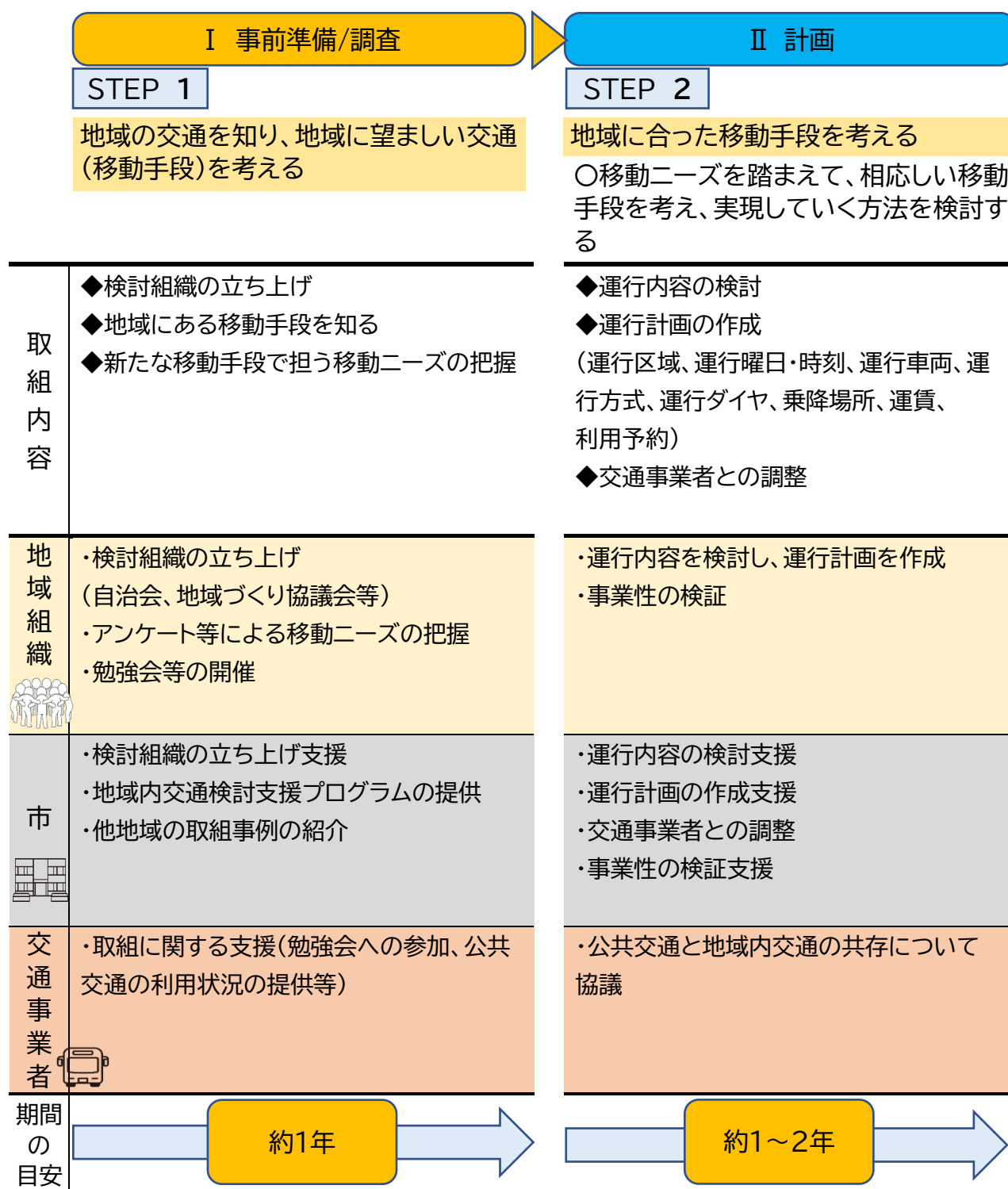


図 6 【役割分担(地域・市・交通事業者)】



[3] 地域内交通の進め方と検討プロセス

地域内交通を導入するまでにどのような検討プロセスがあり、各プロセスで誰が何をするのか、取組を一覧でまとめています。



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



地域組織

市役所

交通事業者

Ⅲ 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

- ・実証運行内容の周知
- ・利用促進策の検討実施
- ・実証運行の評価、本格運行への移行判断
- ・運行の担い手確保

- ・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

○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
- ◆本格運行の評価と運行内容の見直し
- ◆利用促進

- ・本格運行内容の周知
- ・利用促進策の検討実施
- ・本格運行の評価
- ・運行の担い手確保

- ・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、とりやめ等の判断)
- ・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

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

地域内交通が、地域に暮らす皆さんの移動手段となっていくため、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

鉄道や路線バス等の公共交通だけでなく、地域内にある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。これら地域内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

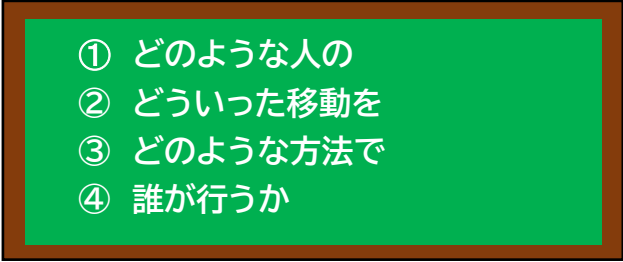


■ 地域の移動ニーズの把握



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。

日頃の外出先や外出頻度、移動手段として公共交通や車の利用状況、運転免許保有状況など地域特性や移動ニーズ、地域内交通の必要性・導入の意向等について、ヒアリングやアンケート等を実施し把握しましょう。

- 
- ① どのような人の
 - ② どういった移動を
 - ③ どのような方法で
 - ④ 誰が行うか



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。特に地域によっては高齢者だけではなく、免許を持たない若者や送迎を担っている人などの存在も重視しましょう。

「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、施設や事業所など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手法の可能性が考えられます。

2. 計画

STEP 2 ◇地域に合った移動手段を考える

■ 運行内容の検討



地域組織 市役所

地域の移動サービスを考えていくにあたっては、地域の状況や利用者の特性を踏まえて、移動ニーズ等をもとに移動手段の選択と、「運行形態」「運行方式」「運行ダイヤ」「運賃」等の運行内容を検討しましょう。

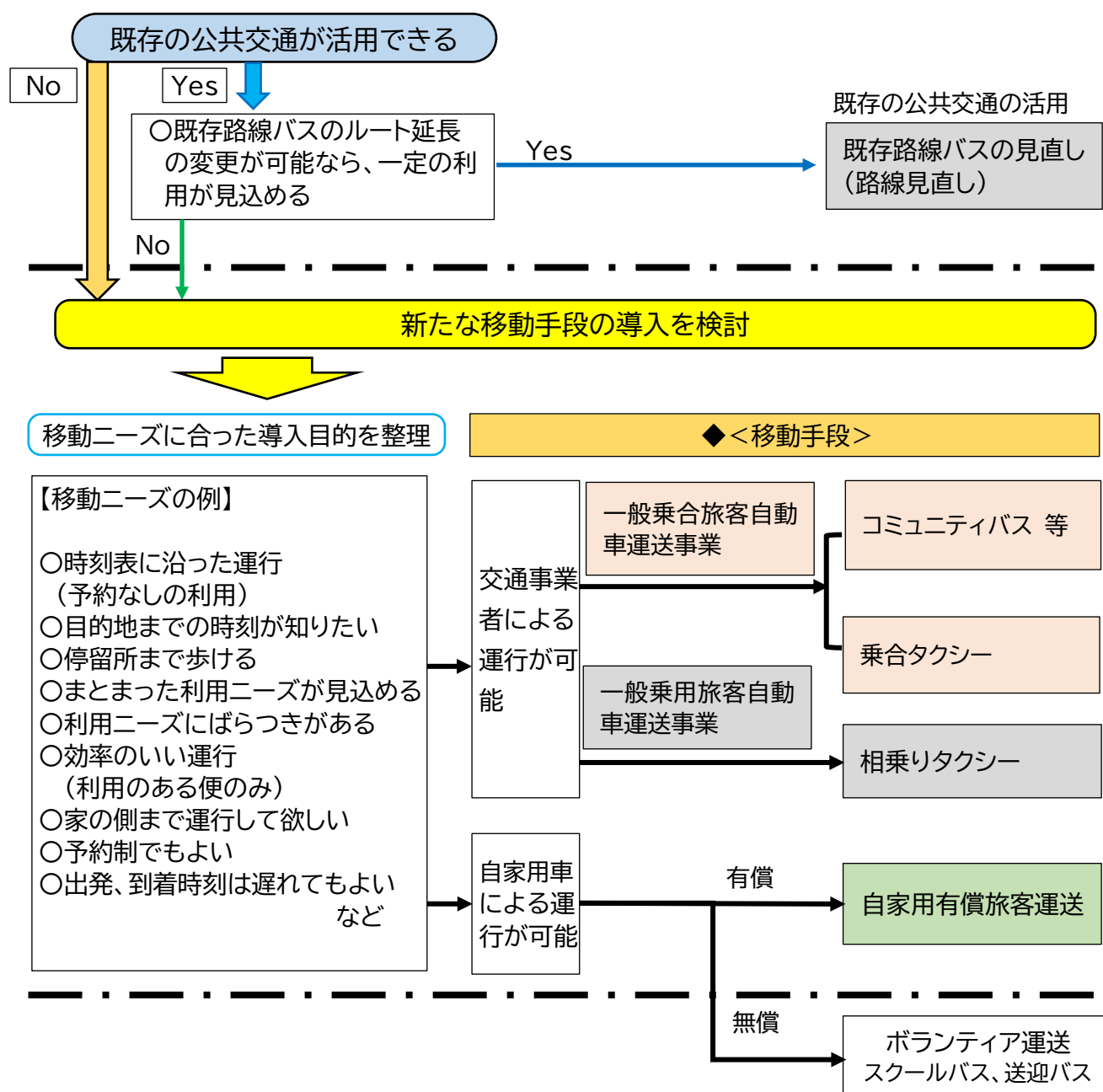


図 7 【移動手段の選択フロー】

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。

■ 運行区域 ～「どこ」を走らせるのか～



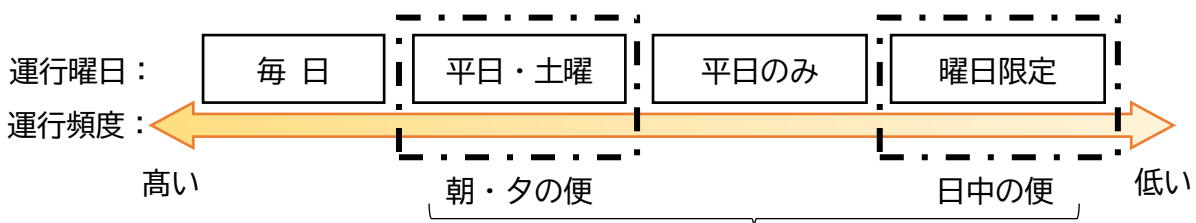
運行区域は、小学校区単位を基本としつつ、地域特性に応じて複数の地区を包括する区域等とし、区域内の目的地・目的施設や鉄道駅、主要バス停等の交通拠点へのアクセスができる区域を設定します。

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の競合を避け、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役割分担の調整を行う必要があります。

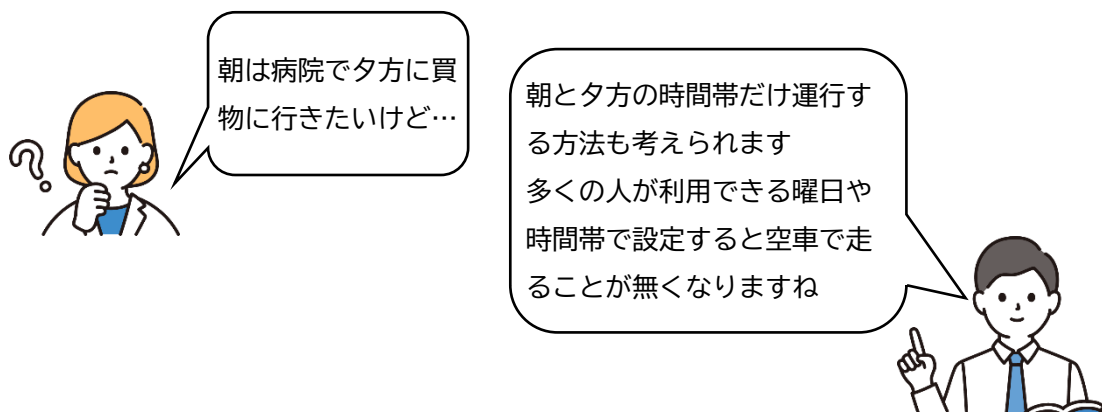
■ 運行曜日・時刻 ～「いつ」運行するのか～



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、適切なダイヤとなるように設定します。地域の皆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。



移動ニーズやサービス水準に合わせて、運行曜日や時刻を設定



■ 運行車両 ～「どんな」車両にするのか～



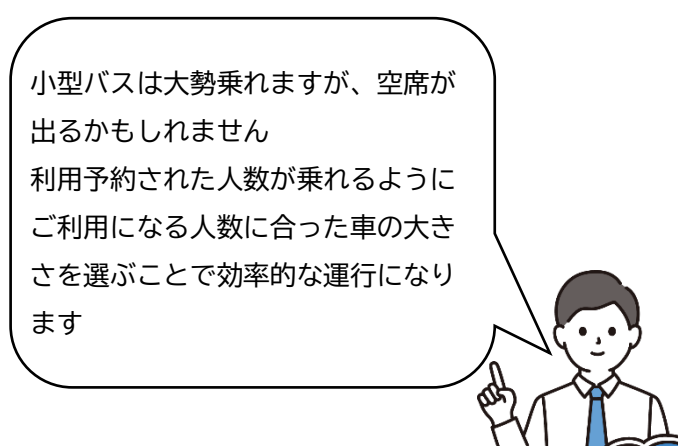
地域組織 市役所

利用目的やニーズ、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。その際には運行経費も考慮して、車両の大きさを選択します。

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 ・車体が大きく狭い道に不利 ・ドア to ドアの運行は適していない	・乗合率が低調な場合には空席が増える ・小回りが利く ・ドア to ドアの運行が可能	・乗合率が低調な場合の効率がいい ・小回りが利く ・ドア to ドアの運行が可能
車両費用	大 小		

図8 【車両の特徴】

車両の大きさ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。定路線型の運行方式の場合には、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方式の場合には、事前予約が必要となりますが、移動ニーズに合わせた運行が可能となります。

既存路線バスとの競争を避け、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。

運行方式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 時刻表に沿って運行するため、他の交通に乗り継ぐ場合は有効です(定時定路線の場合) 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(デマンド型定路線の場合)	予約は不要
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、所定の停留所で乗降を行うが、停留所が遠い地域に“迂回ルート”を設定し、予約があった場合のみ乗り入れる	基本ルートの利用者は予約不要 (迂回ルート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 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、指定区域内で予約があったところを最短経路で結ぶ形で、ドア to ドアの運行を行う 予約の多寡によって所要時間に差が生じます	予約制

図 9 【運行方式のパターン別特徴】

■ 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考えられます。

A 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

B 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発着時刻が設定されており、予約に応じて運行する

C 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

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が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。

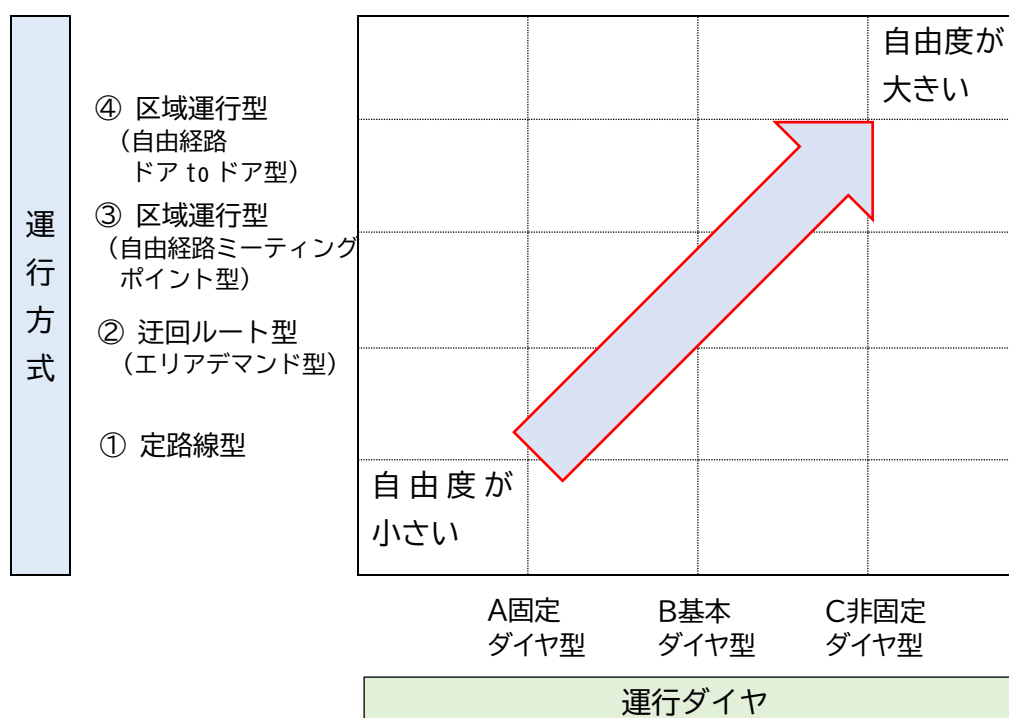


図 10 【運行方式と運行ダイヤのパターン設定による移動の自由度】

乗降場所をどのように設定するかにより、移動の自由度は変化します。

運行方式や運行ダイヤの自由度が大きい方が、組み合わせることができる発着地パターンが多くなり、多様なデマンド型交通の形態が存在します。

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利用ニーズの大きさや運行ダイヤの設定等条件によって変動します。

利用ニーズが少ない地域では、デマンド型の方が効率的な場合もあり、利用ニーズの高い地域では、定路線型の方がコスト効率は良くなる場合もあります

利用者一人あたりの行政負担額(兵庫県市町平均値 R5 年度)をみた場合
定路線型のほうがデマンド型より1千円以上低い傾向もあります

(参考例)コミュニティバス 定路線型 約 500 円/人
デマンド型 約 1,600 円/人



■ 乗降場所 ～「どこに」停留所を置くのか～



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や利便性だけでなく、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方式とし、道路上へ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）との協議調整を行う必要があります。

普段の生活で利用するごみ集積所や集会所などに設置すると分かりやすいですね



■ 運行経費、運行にかかる収支計画



導入目的に合った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」「業務全体を管理し運営していく費用」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な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～



地域組織 市役所

運賃は、利用ニーズ、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「分かりやすい」「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 1 【主な運賃の種類】

種類	内 容
均一制	◆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 △運賃が分かりにくい △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 ○距離制よりも利用者には分かりやすい

③ 既存の公共交通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。
- ・ 路線バス、タクシーの運賃を参考に、支払いやすさなども考慮し、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、利用者が負担する運賃となりますので、適切に設定するようにしましょう。

運行経費	
運賃収入 (協賛金 含)	公費負担

$$\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入}}{\text{運行経費}}$$

(収支率とは、運行経費の運賃収入の割合を言います)

※ 詳しくは、P26～29 [4]事業性の検証 参照

地域内交通は利用者が負担する運賃で走っています

運賃は

- ・ 分かりやすく
- ・ 覚えやすい
- ・ 使いやすく

設定するのがいいですね



なお、ボランティア運送では、ガソリン代、駐車場代、通行料などの実際の運行に要した費用を収受できます。

■ 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、デマンド型の運行の場合、予約の方法（電話、インターネット）や予約のルール（事前予約時間、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。

■ 運行主体・運営主体



運行にあたっては、交通事業者へ運行委託するなど誰が運行するのかその主体を決めます。地域の皆さんが運行主体となる自家用有償旅客運送の場合は、運転する担い手の確保が重要となります。また運行する自動車の台数に応じて運行管理の責任者を置く必要があります。

また、デマンド型の運行の場合、予約受付・配車等の運営を担う主体を検討します。

■ 運行計画



運行条件を踏まえて、運行計画を作成します。

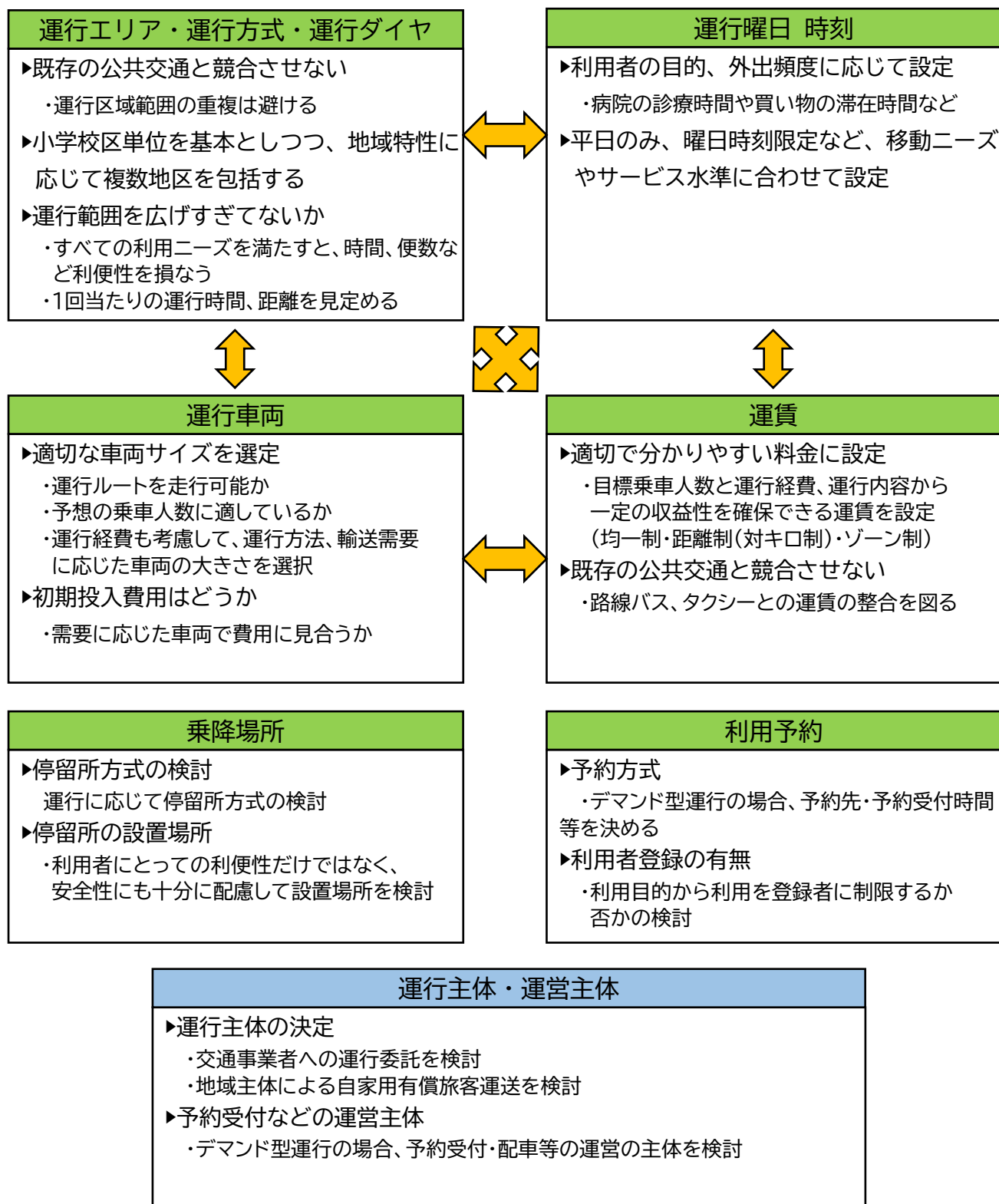


図 11 【運行計画の主な検討内容】

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

運行主体となる運行者を選定し、運行委託契約等を結びます。

自家用有償旅客運送など自家用車を使用して運行する場合は、運転手（住民ドライバー等）を募集する必要があります。

また、運転手には必要に応じて、国土交通大臣認定講習を受講していただきます。



・ 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必要とする場合があるため、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、登録申請が必要です。）



・ 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。



・ 車両の調達

運行で使用する車両を用意します。



・ 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。

利用者登録をする場合、登録時に、利用方法や予約方法等の説明会を開催します。



■ 交通事業者等との協議調整



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、交通事業者や国土交通省（運輸支局）と相談調整をします。

■ 地域公共交通活性化協議会での承認



地域組織 市役所

地域内交通を実証運行する場合、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、交通関係事業者等からの承認を得て実証運行を行います。

■ 効果検証

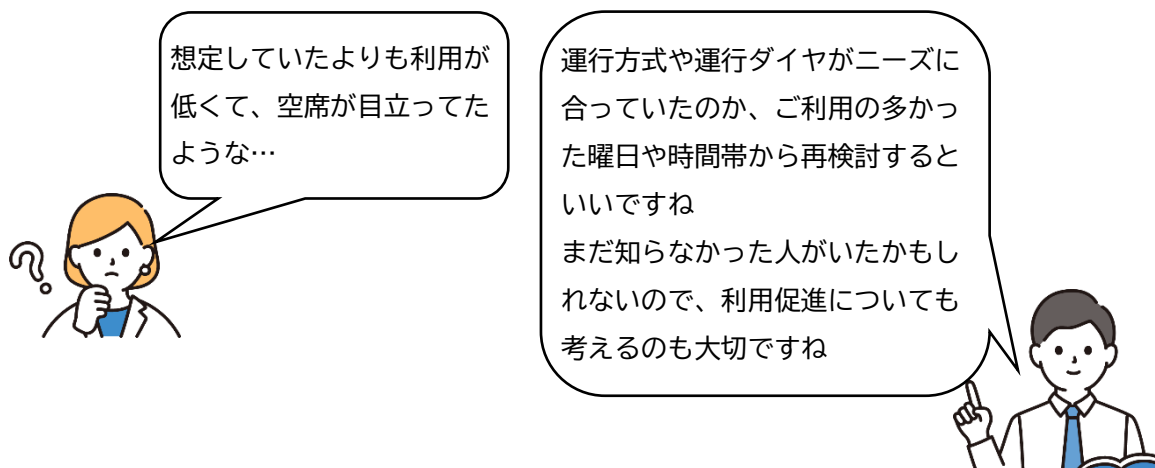


地域組織 市役所

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、運行計画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、利用状況や地域のニーズ等から、より地域のニーズ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。



想定していたよりも利用が低くて、空席が目立ってたような…

運行方式や運行ダイヤがニーズに合っていたのか、ご利用の多かった曜日や時間帯から再検討するといいですね
まだ知らなかった人がいたかもしれないので、利用促進についても考えるのも大切ですね

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

実証運行の検証結果をもとに、必要に応じて運行計画について見直しを行い、本格運行に必要な国への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、回覧や掲示板へ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。 など

（利用促進策）

- ・ 地域内交通の利用方法、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。 など



【4】事業性の検証

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 2 【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いることが望ましい。 ・基準値を下回る場合は、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】 移動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	収支率 10%	・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。

これら指標の基準値は、運行形態により、地域の皆さんと市で協議して設定します。

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の地域負担）を差し引いた額が公費負担となりますが、基準値の収支率までが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。

事業採算に見合う事業が見極めるために収支の検討が必要になります。

基準値の収支率までが公費負担となるため、収支率について意識することが必要です。コスト意識を持って運行経費が過大な算出とならないよう、調整しましょう。

【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。運転手等の担い手が必要になります。

○一般乗合型

交通事業者等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、運行経費が膨らむことが多いです。

<算出例>

○自主運行型の場合

$$\begin{array}{ccccccc}
 \begin{array}{c} \text{1時間あたりの} \\ \text{運転手人件費} \end{array} & & \begin{array}{c} \text{1日あたりの運} \\ \text{行時間} \end{array} & & \begin{array}{c} \text{年間運行日数} \end{array} & & \begin{array}{c} \text{運行に係る費用} \end{array} \\
 \boxed{\text{円/時}} & \times & \boxed{\text{時/日}} & \times & \boxed{\text{日/年}} & = & \boxed{\text{円/年}}
 \end{array}$$

○一般乗合型の場合

$$\begin{array}{ccc}
 \text{(事業者への委託費用)} & = & \begin{array}{c} \text{運行に係る費用} \\ \boxed{\text{円/年}} \end{array}
 \end{array}$$

<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>

$$\begin{array}{ccc}
 \text{○車両費} & \text{(1年あたりのリース代)} & = \begin{array}{c} \text{車両に係る費用} \\ \boxed{\text{円/年}} \end{array}
 \end{array}$$

○燃料費

$$\begin{array}{ccccccc}
 \begin{array}{c} 1 \text{ kmあたりの} \\ \text{燃料費} \end{array} & & \begin{array}{c} 1 \text{ 便あたりの} \\ \text{運行距離} \end{array} & & \begin{array}{c} 1 \text{ 日あたりの} \\ \text{運行便数} \end{array} & & \begin{array}{c} \text{年間運行日数} \end{array} \\
 \boxed{\text{円/km}} & \times & \boxed{\text{km/便}} & \times & \boxed{\text{便/日}} & \times & \boxed{\text{日/年}} \\
 & & & & & & \text{燃料に係る費用} \\
 & & & & & & = \boxed{\text{円/年}}
 \end{array}$$

○保険代

$$\begin{array}{ccc}
 & & \text{保険に係る費用} \\
 \text{(1年あたりの保険代)} & = & \boxed{\text{円/年}}
 \end{array}$$

<その他費用>

運行に必要となる間接費用として運行管理や消耗品などの費用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とコールセンター等による予約受付を設置する場合があります。

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。

○間接費用として運行管理や消耗品費

$$\begin{array}{ccc}
 & & \text{間接費用} \\
 \text{(1年あたりの間接費用)} & = & \boxed{\text{円/年}}
 \end{array}$$

○予約受付（予約受付等で使用する電話料金）

$$\begin{array}{ccc}
 & & \text{1月あたりの通信費} \\
 \boxed{\text{月/年}} & \times & \boxed{\text{円/月}} \\
 & & \text{予約に係る費用} \\
 & = & \boxed{\text{円/年}}
 \end{array}$$

○予約受付（コールセンター等を設置する場合の費用）

$$\begin{array}{ccc}
 & & \text{予約に係る費用} \\
 \text{(事業者への委託費用)} & = & \boxed{\text{円/年}}
 \end{array}$$

支出の概算費用額

$$\text{運行経費} = \text{＜運行に係る費用＞} + \text{＜運行車両に係る費用＞} + \text{＜その他費用＞}$$

【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

円/回

×

回/年

=

運賃収入

円/年

<その他>

(協賛金等により発生する収入)

=

その他収入

円/年

収入の概算額

収入 = <運賃> + <その他>

持続可能な事業として、「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

地域内交通を持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、必要があれば見直しを行います。この時、必要に応じて利用実態等の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組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

運行の利用実績が伴わず、継続運行が困難となる可能性がある場合に、その代替となる移動手段等、実利用者への対応について検討する必要があることも念頭に置きましょう



◇ 運行継続条件による評価・見直し

持続可能な運行に向け、運行の継続は1年毎に評価し判断します。

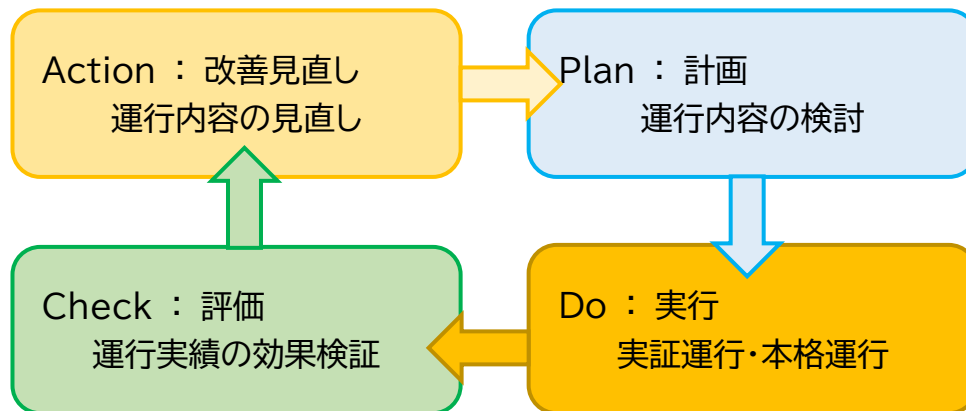
評価指標の基準値に達していない場合は、運行内容の見直しを行い、それでも達成が難しい場合は、運行手段の見直し（ダウンサイジング）あるいは運行のとりやめを検討します。

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「収支率」「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、地域内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 サイクルは、計画（Plan）と実行（Do）、効果検証と評価（Check）、そして検証結果を次の計画に活かすことで、持続的に改善・見直し（Action）していく方法です。この4つのステップを順に実行し、これを繰り返すことにより、地域の実情に合った持続可能な交通サービスの提供を目指します。

図12【PDCA サイクルのイメージ（運行内容の見直し・改善の手順）】

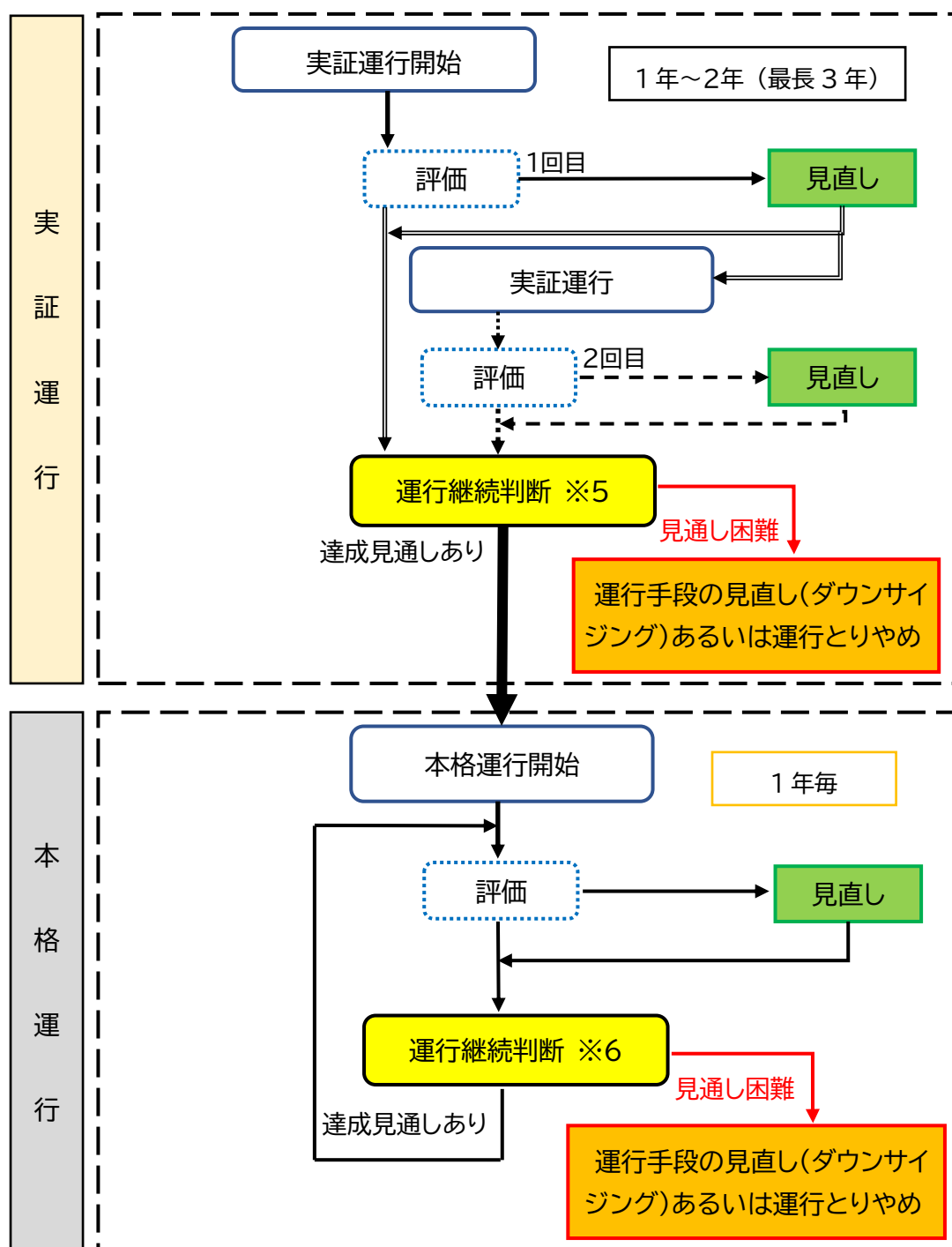


図 13 【運行継続条件による評価・見直しの流れ】

※5 実証運行…運行実施期間に応じて、定めた時期（例：開始後3カ月）に運行実績等の評価を行います。どちらかの指標が基準値を達成しない場合、または両指標とも基準値を下回る場合は、運行内容を見直し実証運行を継続します。実証運行の期間内に、指標の基準値を達成した場合、本格運行へ移行可能です。（実証運行＝1～2年（最長3年））
実証運行中に、基準値達成の見通しが難しい場合は、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。

※6 本格運行…運行開始後、概ね「6カ月で」運行実績等の評価を行い、必要に応じて運行内容を見直すなどして運行を継続します。本格運行継続の可否の判断は※5に同じ。

用語集（1/3）

用語		内 容
あ	相乗りタクシー	複数の乗客が同じ方向へ移動する際に、1 台のタクシーを共同で利用するサービスのこと。
	一般乗用旅客自動車 運送事業	タクシーのように、乗車定員 10 人以下の自動車を「一つの契約」で貸し切り、個々の顧客の依頼に応じて有償で旅客を運送する事業のこと。
	一般乗合旅客自動車 運送事業	不特定多数の旅客を需要に応じて、定期的または不定期に有償で運行する自動車で運送する事業のこと。交通事業者が行う一般的な輸送事業で、路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシー等の運行形態がある。
か	グリーンスローモビリティ	時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス、車両のこと。
	広域交通拠点	幹線交通間の接続や広域バス路線への接続機能を有し、市内の中心部や市内外へのスムーズな乗り換えを行う交通拠点のこと。
	公共交通	不特定多数が利用できる交通機関のこと。なお、地域住民の日常生活や社会生活における移動、また、観光旅客その他の地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のことを地域公共交通といい、本文では、鉄道、バス、タクシー等を指す。
	交通空白地域	バスやタクシーなどの公共交通機関が利用できない、または利用しにくい地域のこと。（自治体により定義は異なる）
	交通不便地域	鉄道駅や路線バスの停留所といった公共交通機関の発着場所から、一定以上の距離がある等のサービス提供が低い地域のこと。
	国土交通大臣認定講習	自家用有償旅客運送など特定の運送サービスを適正に実施するため、自動車の運転者向け講習として、国交省が法令に基づき認定した講習。
	コミュニティバス（コミバス）	市町等が地域住民の利便性向上等のために一定の地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。
さ	サブスクリプション	月額や年額などの定期的な料金を支払うことで、商品やサービスを一定期間利用する権利を購入する仕組み。
	自家用有償旅客運送	地域における輸送手段が必要な場合、道路運送法の基づく登録を受けたうえで、市町等が自家用車を使用して提供する運送サービス。
	事業性	交通事業が経済的に持続可能であるか、また効率的かつ収益性があるかを評価する概念。単なる収益性だけでなく、地域の交通ニーズに応え、持続的にサービスを提供し続けられる能力を指す。

用語集（2/3）

用語		内 容
	収支率	収入に対する支出の割合を示す指標。
た	ダウンサイジング	車両の小型化、運行経路ダイヤ（頻度等）の見直し等による最適化を図ること。
	地域公共交通活性化協議会	「地域公共交通の活性化および再生に関する法律 第 6 条第 1 項」に基づき、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会のこと。
	地域公共交通計画	地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業のこと。 ※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で、地域公共団体による作成を努力義務として位置づけており、すべての地方公共団体で計画の作成や実施に取り組むものとしている。
	地域交通拠点	幹線交通や支線交通との接続により、各地域と市内の中心部との行き来や市外との行き来の際に、スムーズな乗り換えを担う交通拠点のことをいう。交通結節点と同じ意味合いで使われる。
	地域内交通	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う。地域内交通の導入にあたっては、地域の特性に応じ、ラストワンマイルやフィーダーを目的とした手法を検討します。
	地域の公共交通	地域で常に提供され、不特定多数の人が安全・安心に利用できる交通サービス。一般に地域交通と略して言われることもある。
	デマンド型	需要に応じて運行やサービスを提供する方式のこと。デマンド型乗合タクシーなどがある。
	デマンド型交通	予約型の運行形態の乗合輸送サービスで、利用者の予約により運行する公共交通手段のこと。利用者の予約により、タクシーなどの車両に、利用者が乗り合って目的地まで移動する交通システム。
	ドア to ドア	出発地のドアから目的地のまで輸送を行うこと。
な	乗合タクシー	事前予約により複数の人と乗り合わせて、自宅等と特定目的地を運行する新しい公共交通のこと。
	乗合率	1 台の車両がどれくらいの割合で複数人（乗合）を運んだかを示す指標。
は	フィーダー	地域内のバス停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。

用語集（3/3）

用語		内 容
	P D C Aサイクル	P L A N（計画）、D O（実施）、C H E C K（評価・検証）、A C T I O N（見直し）の頭文字を取ったものであり、行政政策等にあたって計画から見直しまでを一貫して行い、次の計画・事業に活かそうという考え方。
	ボランティア運送	地域や団体等が主体となり、ボランティアや住民互助により、自家用自動車（白ナンバー）を使用して無償で運送する、道路運送法上の許可または登録を要しない運送方法。
ゆ	輸送資源	公共交通のみならず、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、企業の送迎等、移動や輸送に係る手段全般のこと。
ら	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。

参考資料

- ・一般社団法人トヨタ・モモビリティ基金『移動の仕組み 8 S T E P』（2023 年 5 月改訂）
- ・国土交通省物流・自動車局旅客課 『自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック』（2024 年 10 月）
- ・国土交通省 『高齢者の移動を確保するためのハンドブック』（2025 年 3 月）
- ・国土交通省中部運輸局 『地域公共交通会議等運営マニュアル』 第 3 改訂版（2021 年 3 月）

三田市地域内交通導入検討指針

発行年 令和8年4月

発行 三田市

作成 三田市都市整備部交通政策課

〒669-1595 兵庫県三田市三輪2丁目1番1号

TEL 079-563-1111(代)

E-mail kotsu@city.sanda.lg.jp