

第4章 目標の実現に向けた基本方針及び施策

1. 計画の重点方針及び基本方針

計画の目標の達成に向けて、以下のように2つの重点方針、7つの基本方針を定め、交通施策を推進します。

重点方針1 「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進

市町が中心となって、関係者との議論を踏まえ、協議会方式で公共交通のマスタープランを作成・共有し、それに基づく取り組みを着実に実施することで、地域の移動手段を確保します。

重点方針2 公共交通施策を推進するための体制づくり

市町を中心とした関係者の連携・協議による計画推進体制の構築や利用データ等の公共交通施策への活用徹底を図ります。

基本方針1 地域特性に応じた移動手段の確保

地域の移動ニーズや需要規模、生活圏等を踏まえた効率的な公共交通サービスの提供により、地域特性に応じた移動手段を確保します。

基本方針2 広域的な公共交通ネットワークの充実・強化

特急列車、高速バス路線や交通拠点と観光地を結ぶ二次交通の充実、観光客への情報提供等により、広域的な交流を支える公共交通ネットワークの充実・強化を図ります。

基本方針3 公共交通の利用環境改善

交通結節点における待合環境の改善や乗継改善等の公共交通利用時の利便性増進により、公共交通の利用環境を改善します。

基本方針4 公共交通機関（施設・車両）のバリアフリー化推進

円滑な移動のための公共交通機関のバリアフリー化や移動支援体制の確保等により、高齢者や障害者等、すべての人が公共交通を安全かつ快適に利用できる環境を整備します。

基本方針 5 災害・老朽化対策の推進、環境への配慮

鉄道施設における大規模災害や老朽化に対する備えの強化により、列車の安全運行並びに利用者の安全確保、安定した運行を図ります。また、省エネ性能に優れた車両の導入により環境負荷低減を図ります。

基本方針 6 公共交通を担う人材の確保・育成

バス・タクシー等の運転者不足や市町における公共交通分野の人材不足に対応するため、公共交通を担う人材の確保、育成、活用に向けた取り組みを実施します。

基本方針 7 公共交通の利用促進

公共交通の利用促進に向けた施策の実施、公共交通の意義や役割に関する県民理解の促進により、地域で公共交通を支える機運を醸成します。

2. 施策推進上の配慮事項

重点方針及び基本方針に基づく具体施策の検討においては、以下の3点に配慮します。

(1) 新技術の積極的活用

公共交通の利便性・収益性の向上を図り、持続可能な輸送サービスを確保するため、IoTやAI、自動運転等の新技術を積極的に活用します。

(2) 既存ストックの最大限の活用

効果のある対策を効率的かつ迅速に進めていくため、公共交通に係る人材の活用、既存施設（道の駅、病院、商業施設等）の乗継拠点への活用等、既存のストックを最大限活用します。

(3) ポストコロナ社会のニーズに即したサービス提供

新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式の拡がりにより、混雑緩和等の新たなニーズや社会課題に迅速・柔軟に対応していきます。

3. 施策体系と具体施策

3.1 施策体系

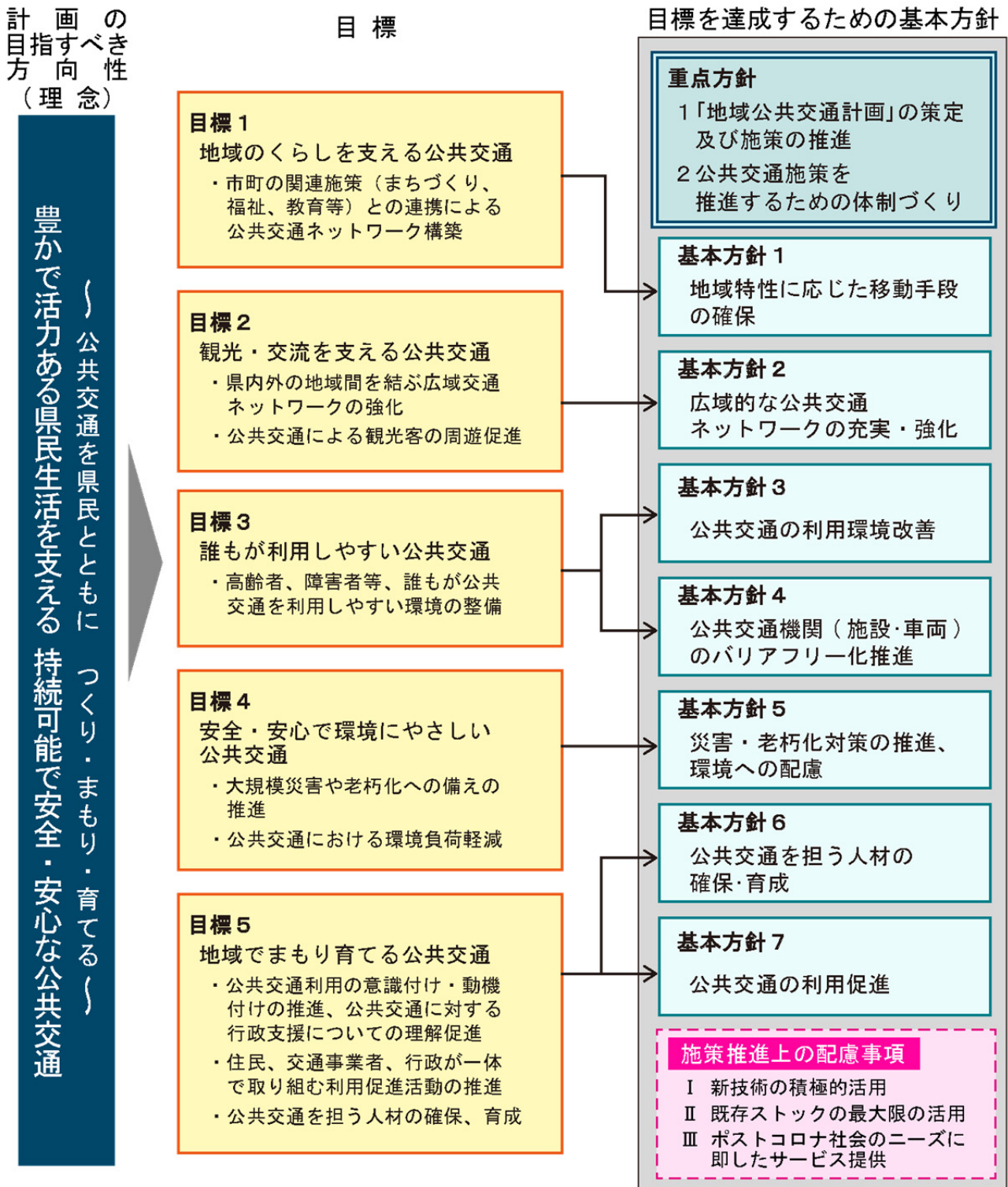


図 4-1 施策体系

3.2 具体施策

重点方針及び基本方針に基づき、推進する施策を次のように整理しました。

重点方針1：「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進

- 施策① ⑧「地域公共交通計画」の策定
- 施策② ⑧「地域公共交通計画」に位置付けた施策の着実な実施、「地域公共交通利便増進事業」の活用

重点方針2：公共交通施策を推進するための体制づくり

- 施策③ 市町が中心となった計画推進体制の構築
- 施策④ ⑧施策の進捗状況の共有、分析・評価、改善を行う仕組みづくり
- 施策⑤ ⑧利用実態や利用者ニーズに基づく施策の検討・実施・改善

目標1 地域のくらしを支える公共交通

基本方針1：地域特性に応じた移動手段の確保

1 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編

- 施策⑥ 交通空白地域、交通不便地域における移動手段の確保
- 施策⑦ 車両サイズの最適化等による交通手段の見直し
- 施策⑧ 他分野との連携による移動手段の確保

2 生活圏の広域化に対応した地域公共交通の市町間連携の促進

- 施策⑨ ⑧生活圏を踏まえた広域の「地域公共交通計画」の策定
- 施策⑩ 路線バスの再編・再構築
- 施策⑪ ⑧市町域を越えるコミュニティバスの広域運行

3 高齢者等の端末交通の確保

- 施策⑫ デマンド型交通の導入
- 施策⑬ ⑧タクシーの活用
- 施策⑭ 住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援

4 新型輸送サービス活用による移動手段確保

- 施策⑮ ⑧グリーンスローモビリティの導入モデルの検討 コロナ

5 地域における移動手段の維持・確保

- 施策⑯ 生活交通の維持・確保に対する支援

※⑧：新規施策 コロナ：ポストコロナ社会を踏まえた施策

目標2 観光・交流を支える公共交通

基本方針2：広域的な公共交通ネットワークの充実・強化

1 広域的な公共交通ネットワーク強化

- 施策⑰ 特急列車ネットワークの充実、高速バスネットワークの充実
- 施策⑱ 空港・新幹線駅へのアクセス交通の充実

2 公共交通による観光客の周遊促進

- 施策⑲ 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実
- 施策⑳ 企画乗車券等による利用促進
- 施策㉑ 観光客への公共交通の情報提供

目標3 誰もが利用しやすい公共交通

基本方針3：公共交通の利用環境改善

1 交通結節点における快適性・利便性向上

- 施策㉒ 駅待合環境の改善、駅舎の整備・改築、バス待合環境の改善
- 施策㉓ 新駅の整備、改札口の増設、駅前広場の整備
- 施策㉔ 集約型バスターミナルの整備
- 施策㉕ わかりやすい情報提供・案内
- 施策㉖ パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備
- 施策㉗ シェアサイクル・レンタサイクルの活用

2 公共交通利用時の快適性・利便性向上

- 施策㉘ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化
- 施策㉙ 交通系 IC カードの導入・利用エリア拡大、キャッシュレス決済、モバイルチケット・定期券の導入 コロナ
- 施策㉚ 利用しやすい料金・わかりやすい料金の設定
- 施策㉛ 経路検索サービスの充実
- 施策㉜ 新時差出勤等による利用分散の推進 コロナ

3 新技術の導入による利便性向上

- 施策㉝ 新MaaS の導入モデルの検討 コロナ

※新：新規施策 コロナ：ポストコロナ社会を踏まえた施策

基本方針4：公共交通機関（施設・車両）のバリアフリー化推進

1 高齢者や障害者等、すべての人が公共交通を安全かつ快適に利用できる

環境の整備（ハード整備）

- 施策③④ 鉄道駅舎のバリアフリー化
- 施策③⑤ 鉄道駅における転落防止対策の推進（ホームドア設置等）
- 施策③⑥ 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化
- 施策③⑦ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化

2 ハード整備を補完するソフト対策の推進

- 施策③⑧ ③⑧ 移動支援体制の確保、移動支援スキルの定着・向上のための継続的な教育訓練
- 施策③⑨ ③⑨ バリアフリーに関する意識高揚、公共交通利用者の相互理解を深める取り組みの推進（心のバリアフリー普及促進）
- 施策④⑩ ④⑩ 車両や駅構内等におけるバリアフリー情報・運行情報の提供、ICTを活用したバリアフリー経路案内

目標4 安全・安心で環境にやさしい公共交通

基本方針5：災害・老朽化対策の推進、環境への配慮

1 安全な運行確保のためのハード整備

- 施策④① 鉄道施設の地震対策、豪雨対策、浸水対策の推進
- 施策④② ④② 安全性向上のための鉄道設備整備、老朽化対策の推進
- 施策④③ 踏切対策の推進

2 災害発生に備えたソフト対策の実施

- 施策④④ ④④ 災害時における利用者への情報提供、関係者の情報共有
- 施策④⑤ ④⑤ 大規模災害等を想定した防災訓練の実施

3 環境にやさしい鉄軌道車両、バス車両の導入

- 施策④⑥ 環境負荷の低い鉄軌道車両・バス車両の導入

※③⑧：新規施策 ④⑩：ポストコロナ社会を踏まえた施策

目標5 地域でまもり育てる公共交通

基本方針6：公共交通を担う人材の確保・育成

1 公共交通を担う人材の確保、育成、活用に向けた取り組みの実施

- 施策④7 公共交通勉強会や地域交通を担う団体向け研修会の開催
- 施策④8 ④新バス運転手・タクシー運転手確保に向けたPR活動の実施

基本方針7：公共交通の利用促進

1 公共交通の利用促進に向けた施策の実施、

公共交通の意義や役割に関する県民理解の促進

- 施策④9 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施
- 施策⑤0 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）、公共交通の多面的効果提示による行政支援の必要性の理解促進（クロスセクター効果による説明の実施）

※④新：新規施策 ④コロナ：ポストコロナ社会を踏まえた施策

3.3 具体施策の内容

重点方針1：「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進

施策① 「地域公共交通計画」の策定

◆ 市町が中心となり、まちづくり等の関連施策と連携した改正地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」の策定を推進します。

◎ 施策の考え方

2020年（令和2年）11月27日に施行された改正地域公共交通活性化再生法では、地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、路線バスをはじめとした地域公共交通のあり方を位置付ける「地域公共交通計画」の作成が地方公共団体の努力義務となりました。

計画の策定にあたっては、地域におけるまちづくりや観光、福祉、医療、教育等の関連分野との連携強化や公共交通の実態や住民ニーズ等の地域の実情の把握の面から、市町が中心となって、交通事業者等の関係者との連携、協力のもとで計画策定を進めることが望ましいと考えます。県は、広域的な観点から、地域における最適な公共交通を実現するため、隣接する市町との連携や交通事業者との調整等に取り組み、「地域公共交通計画」の策定を支援します。

出典：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について」
国土交通省

図4-2 まちづくり施策と連携した「地域公共交通計画」の概念図

凡例

- 市町による作成
- 複数市町による作成
- 鉄道沿線地域による作成

※「地域公共交通計画」策定市町及び、「地域公共交通網形成計画」策定市町を示す。

2021年2月現在

図4-3 地域公共交通網形成計画作成状況

施策② 「地域公共交通計画」に位置付けた施策の着実な実施、「地域公共交通利便増進事業」の活用

- ◆ 市町、交通事業者や国、県等の関係機関が連携・協力し、「地域公共交通計画」に位置付けた施策を着実に実施していきます。
- ◆ 地域公共交通計画に基づいて、地域公共交通ネットワークの再編（幹線・支線の明確化、車両の小型化・デマンド化等）や利用者の利便増進のための等間隔運行、利用しやすい運賃設定等の施策に取り組む際、事業者等が地方公共団体の支援を受けて実施する「地域公共交通利便増進事業」を活用し、事業実施を促進します。

□ 地域公共交通利便増進事業の概要

イ. 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更

＜事業例＞

- ・ バス路線の幹線と支線の分割
- ・ 市街地中心部のバス路線の集約化
- ・ 中心市街地を回遊できるバスの新設 など



ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換

＜事業例＞

- ・ 旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- ・ 路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換
- ・ 旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換
- ・ 自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など



ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

＜事業例＞

- ・ 交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入
- ・ 自家用有償旅客運送の区域の拡大 など



ニ. 運賃又は料金の設定

＜事業例＞

- ・ 定額制乗り放題運賃
- ・ 通し運賃 など



ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

＜事業例＞

- ・ 等間隔運行やパターンダイヤ など



ヘ. 共通乗車船券の発行

＜事業例＞

- ・ 電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーバスの発行 など



ト. イ～ヘに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 9の3)

＜事業例＞

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ ICカード又は二次元コードの導入
- ⑤ ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 詳細編」令和3年3月 国土交通省

□ 地域公共交通利便増進事業における法令上の主な特例措置

○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例

(法§27の18～§27の21)

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例
- ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止
- ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例

□ 地域公共交通利便増進計画に基づく国の支援の特例

国土交通省では、国が認定した「地域公共交通利便増進計画」に位置付けられている事業を実施する場合、地方公共団体または法定協議会を対象に、運行経費や車両購入費、調査等の事業に重点的な支援（特例措置）を行っています。

バス路線の利便増進のための事業の実施に際し、本制度を活用することにより、通常の支援内容より補助要件の緩和や補助対象の拡大等のメリットがあります。

「地域公共交通計画」に位置付けた施策を着実に実施するため、市町、交通事業者や国、県等の関係機関が連携・協力し、本制度の積極的な活用を検討していきます。

表 4-1 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援（特例措置）
路線バス・デマンド型交通の運行

①地域間幹線系統

	通常	特例
補助要件	①複数市町にまたがる路線 ②1日あたりの計画運行回数が3回以上 ③輸送量が15人～150人/日 ◆車両購入（補助率1/2） 減価償却費等補助または公有民営補助	①要件の適用除外 ②（通常の場合と同じ） ③要件の適用除外 ○再編により支線となった系統 ③の要件緩和（最低輸送量：3人/日） 小型車両（乗車定員7～10人）の補助対象化 ◆車両購入（補助率1/2） 通常の場合に加え、一括補助が可能

②域内フィーダー系統の場合

	通常	特例
補助要件	①政令市、中核市、特別区以外 ②地域間幹線系統（補助対象）に接続 交通不便地域における移動手段の確保を目的にしたもの ③新規性のあるもの（新設路線） ◆車両購入（補助率1/2） 減価償却費等補助または公有民営補助	①地域限定の解除 ②（通常の場合と同じ） ③従前から運行している系統を見なし適合 ◆車両購入（補助率1/2） 通常の場合に加え、一括補助が可能

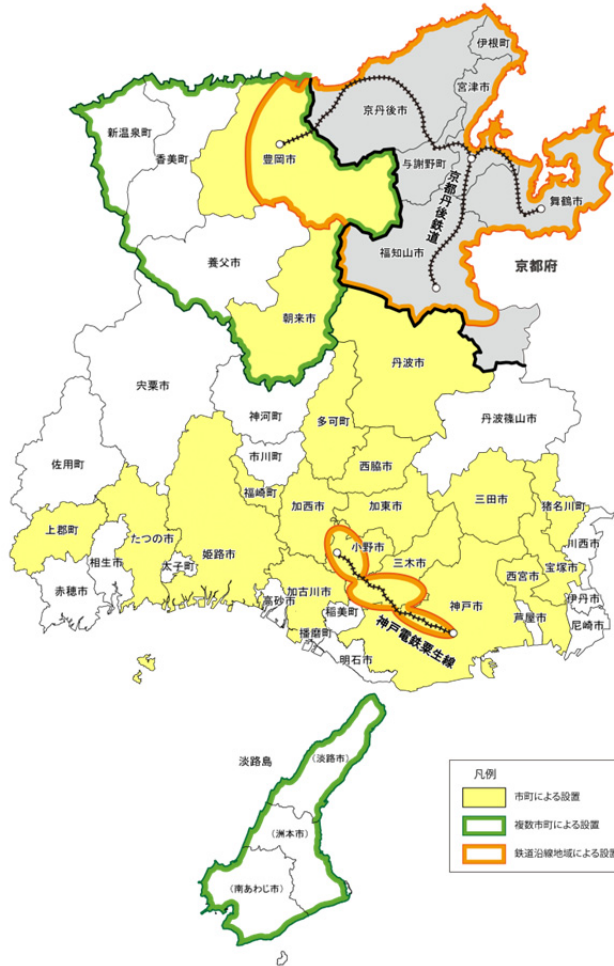
出典：「令和2年度国土交通省予算説明資料」を基に作成

重点方針 2：公共交通施策を推進するための体制づくり

施策③ 市町が中心となった計画推進体制の構築

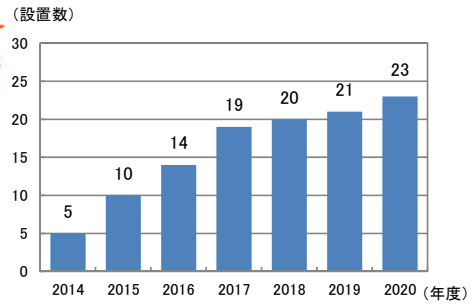
◆ 市町を中心に「地域公共交通活性化協議会」等の学識者、関係機関・住民等からなる組織を設置し、「地域公共交通計画」の策定や施策推進に活用します。

□ 地域公共交通活性化協議会の設置状況



出典：兵庫県交通政策課 資料

図 4-4 地域公共交通活性化協議会設置状況



出典：兵庫県交通政策課 資料

図 4-5 地域公共交通活性化協議会設置数の推移

※「地域公共交通の活性化及び再生法に関する法律に基づく法定協議会」「地域公共交通会議」等の名称を用いている法定協議会を含む。

2021年2月現在

施策④ 施策の進捗状況の共有、分析・評価、改善を行う仕組みづくり

◆ 「地域公共交通活性化協議会」等による「地域公共交通計画」等に位置付けた施策の進捗状況の共有、分析・評価、改善の仕組みを整備します。

【具体事例】 地域公共交通活性化協議会による「地域公共交通網形成計画」の各施策の進捗状況の共有、分析・評価、改善（神戸市）

- 神戸市地域公共交通活性化協議会では、「神戸市地域公共交通網形成計画」に示された施策の進捗状況と今後の取り組みの予定等について、以下のような報告シートを用いて、関係者間の情報共有や協議に活用。

表 4-2 神戸市地域公共交通網形成計画における各施策の進捗状況と今後の動き

施策名	取組み内容	進捗状況			
		平成29年度進捗状況	平成30年度進捗状況	令和元年度進捗状況	令和2年度進捗予定
施策1 都心での「人と公共交通中心の 賑わいあるまちづくり」の推進と 広域結節機能の向上	交通環境の整備	新バスターミナル整備基本計画策定 ● 東井通6丁目再開発会社（1期施行主体）の設立（1期事業） ● 事業者との調整、検討（バスのあり方研究会） ● えきまち空間基本計画公表 ● 中長編			
	わかりやすく使いやすい 料金体系	● 企画事業券を活用した社会実験、検討 ● 事業者と調整			
	公共交通に関する 情報案内の充実			● 神戸市総合インフォメーションセンター内 スタッフへのヒアリング、利用状況の確認	
	交通手段の充実	● 新たな公共交通システム（BRT・LRT）の導入可能性検討 ● 通勤バス運行の社会実験（三宮～WF）（H29.7） ● 民間事業者によるコミュニティサイクル（シェアサイクル）事業 ● ころべりんクル（コベリン）の乗船（H27.3～）		● インフォメーションセンター スタッフへのヒアリング ● 通勤バス運行	
	基幹公共交通である ポートライナーの 混雑緩和・輸送力増強策		● 通勤共通乗車証導入社会実験開始 （H29.10.10～） ● PL準線緩和策の検討		● 8両化導入可能性検討・三宮駅ホーム拡張 車両改遣（乗り上げ座席）
	広域交通拠点間の公共交通 ネットワークの強化	● 適切な転送手段の導入可能性検討 ● 通勤バス運行の社会実験（三宮～空港）		● 新神戸～神戸空港間における通勤バスの 運行 ● 新神戸～三宮～神戸空港を結ぶバスの運行 （H30.4～） ● 既存乗換バス	
その他	● 地域交通網について神戸市交通圏での一体的運行の検討 （H29.3～） ● 北神地区について神戸市交通圏での 一体的運行を整理（H29.～）				
施設の新規・改良による安全 性の向上・耐震性の確保	● 駅、乗り場、上下車、のりかえ及び立寄り等の施設による安全確保および災害時の避難等の確保体制の確立（H29.～） ● 駅、乗り場による耐震対策に関する協議等の実施（H29.～）		● 駅、乗り場による耐震対策に関する協議等の実施（H29.～）		
輸送サービスの改善	● 神戸電鉄乗車券活性化協議会による乗車券の活性化（神戸電鉄）（後年度実施予定）				
効率的な運行	● 線形と放射線と、数ヶ所導入（神戸電鉄） ● 神戸電鉄のダイヤ改正（H29.3.25改正） ● 神戸電鉄のダイヤ改正（H29.3.改正）				

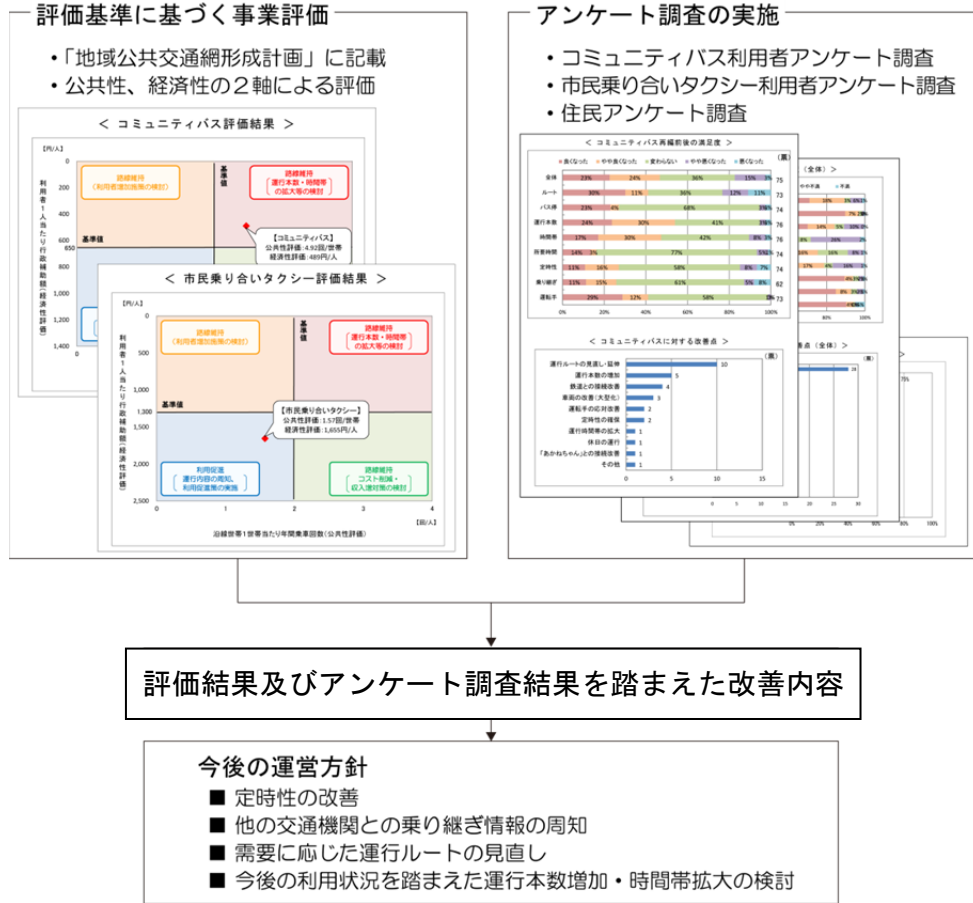
出典：「神戸市地域公共交通活性化協議会」資料

施策⑤ 利用実態や利用者ニーズに基づく施策の検討・実施・改善

- ◆ 公共交通の利用データ（ビッグデータ等）や利用者ニーズに基づいた施策の検討、実施、改善の取り組み（公共交通マーケティング手法）を推進します。

具体事例 「地域公共交通会議」におけるコミュニティバス再編の検討（たつの市）

- ・ たつの市地域公共交通会議では、コミュニティバスの再編について、事業評価やアンケート調査結果による利用状況等を踏まえてコミュニティバスの再編を検討し、改善を実施。



出典：「たつの市地域公共交通会議」資料を基に作成

図 4-6 事業評価・アンケート調査に基づくコミュニティバス改善の流れ

具体事例 データの把握によるバス路線の検討（神戸市）

- ・ 神戸市交通局では、2021年（令和3年）3月から市バスでのICカード利用を1タッチ（降車時）から2タッチ（乗車時と降車時）に変更することにより、停留所ごとの乗降客数を正確に把握。
- ・ 今後、ICカードから得られたデータを活用し、利用しやすいダイヤや路線のあり方を検討。



出典：神戸市ホームページ

目標1 地域の暮らしを支える公共交通

基本方針1：地域特性に応じた移動手段の確保

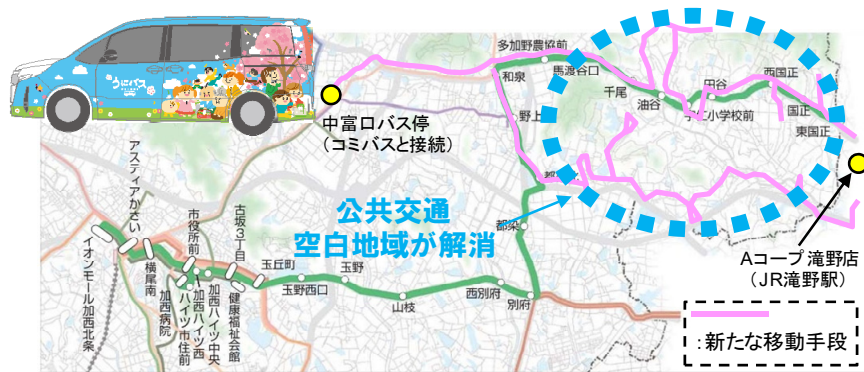
1. 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編

施策⑥ 交通空白地域、交通不便地域における移動手段の確保

- ◆ 移動需要の小さな地域等において、地域の実情に応じて自主運行バス（地域住民等が運行主体の自家用有償旅客運送）や乗合タクシー等のデマンド型交通を運行すること等により、日常生活における移動手段を確保します。

具体事例 宇仁ふれあいバス（加西市）

- ・加西市宇仁地区では、地域住民が主体となって、路線バス、コミュニティバスのバス停から離れた交通空白地域における住民の移動手段確保を目的に自主運行バス（自家用有償旅客運送）を運行。
- ・運行形態は、定時定路線型で市中心部行きコミュニティバスとの接続や地域住民の生活圏を踏まえ路線を設定。隣接する加東市の商業施設まで運行。



出典：「加西市公共交通ガイド かさい おでかけ ナビ」に加筆

具体事例 かこバスミニ・平岡東ルート（加古川市）

- ・加古川市では、平岡東地区の加古川バイパス以北の交通空白地域における住民の鉄道駅や商業施設への移動手段を確保するため、2021年（令和3年）2月よりコミュニティバス「かこバスミニ・平岡東ルート」を運行。
- ・運行形態は、定時定路線型で住宅地と大型商業施設、JR土山駅を結ぶルートで運行。

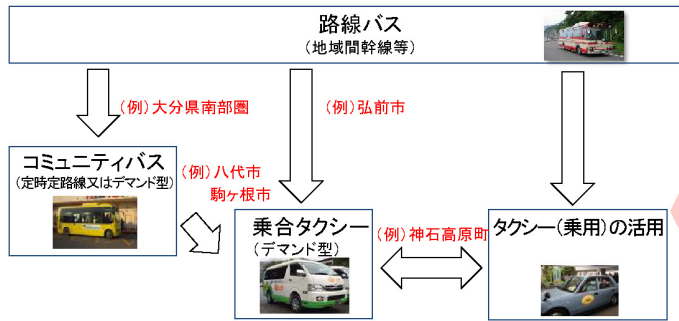


出典：加古川市ホームページ、
「加古川市地域公共交通会議」資料を基に作成

施策⑦ 車両サイズの最適化等による交通手段の見直し

◆ 地域の実情に応じた路線バスの運行形態の見直しやコミュニティバスの運行、自家用有償旅客運送等の活用、デマンド型交通の導入等の組合せにより、地域公共交通の最適化を図ります。

□ 地域の実情に合わせた交通手段の見直し



需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線
 路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
 ⇒ 目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型
 路線・ダイヤを定まず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
 ⇒ 利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

八代市コミュニティバスが中心となる地域の実情に応じた運行形態が、あつち市に導入された。この運行形態は、乗客のニーズに応じた運行を行うことができる。

※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

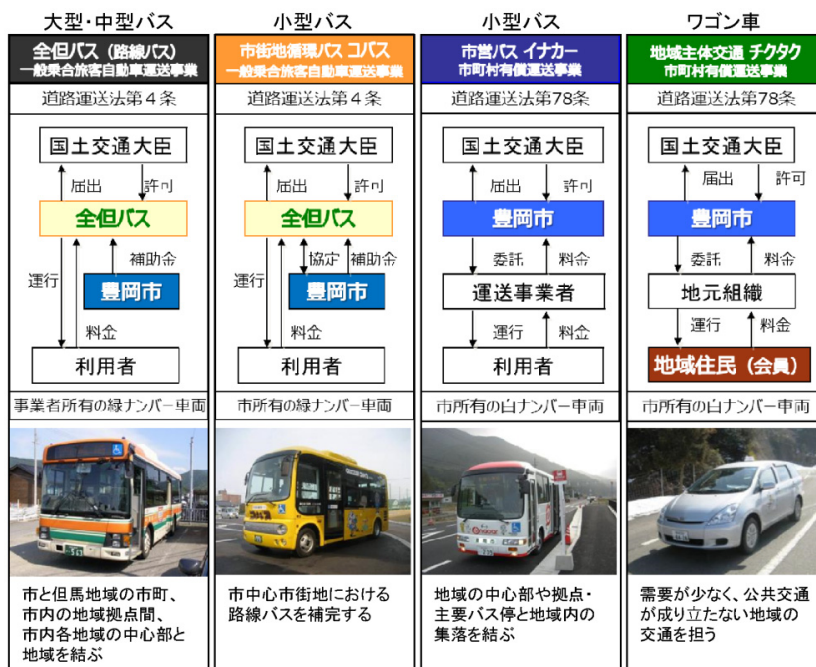
自家用有償旅客運送 (市町村自ら又はNPO等による運行)
 (例) 鳥取県西部、八幡浜市

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 入門編」令和3年3月 国土交通省

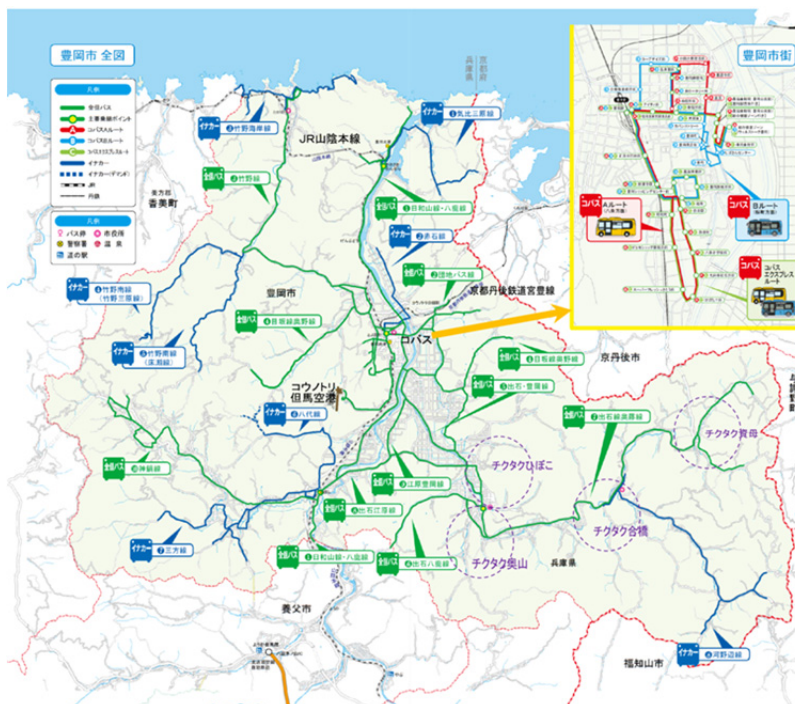
具体事例 地域の実情に合わせた交通手段の見直し（豊岡市）

- 豊岡市では、2008年（平成20年）10月に路線バス26路線117系統のうち11路線41系統が路線休止となったことを契機に地域の関係者が適切な役割のもと、連携・協働し、移動手段の維持・確保に向けた地域の実情に合わせた交通手段の見直しを実施。
- 住民の生活に必要な移動手段を確保し、持続可能な公共交通ネットワーク形成を目的にバスに求められる機能を分類し、需要や地域の実情を踏まえた再編を実施。



出典：「豊岡市地域公共交通網形成計画」に加筆

図 4-7 豊岡市のバス分類



出典：「豊岡市地域公共交通網形成計画」

図 4-8 豊岡市内の公共交通ネットワーク

施策⑧ 他分野との連携による移動手段の確保

◆ 貨客混載による新たな収入源の確保による生産性の向上やスクールバス、福祉輸送（介護保険制度等による輸送サービス）等との連携により、地域の持続的な移動手段を確保します。

□ 貨客混載によるバス路線の維持

- ・貨客混載とは、自動車輸送業におけるドライバー不足やこれに伴う輸送費上昇等の課題解決と、利用者が少ない公共交通機関の路線の採算性向上を図るため、貨物と旅客の輸送、運行を一緒に行う取り組み。県内では、路線バスにおいて、座席の一部を活用して農産物や郵便物、宅配便を輸送する取り組みが実施されています。

具体事例 県内における貨客混載の事例（三田市・豊岡市・宍粟市）

三田市：神姫バスが、兵庫六甲農業協同組合と地域の農産物生産者と連携し、路線バスで農産物を輸送する実証実験を開始。

豊岡市：全但バスとヤマト運輸が、路線バスで宅急便を輸送。

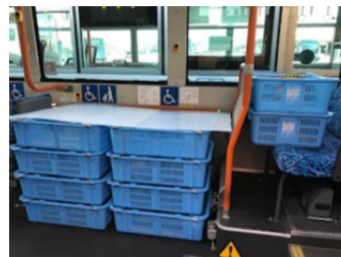
宍粟市：日本郵便が、ウエスト神姫が運行する路線バスを使用して郵便物等を運送。



[使用する大型ノンステップバス]

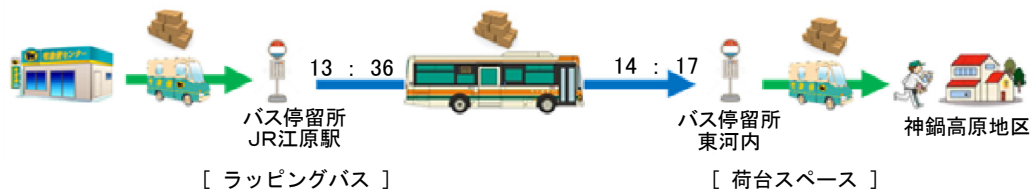


[コンテナを最大数積載したイメージ]



出典：国土交通省近畿運輸局、神姫バス、三田市の各ホームページ

図 4-9 三田市における路線バスによる農作物の輸送（神姫バス、JA 兵庫六甲）



出典：ヤマトホールディングスホームページ

図 4-10 豊岡市における路線バスによる宅急便の輸送（全但バス・ヤマト運輸）

2. 生活圏の広域化に対応した地域公共交通の市町間連携の促進

施策⑨ 生活圏を踏まえた広域の「地域公共交通計画」の策定

- ◆ 通勤・通学・買い物・通院等の生活圏が複数の市町にまたがる地域において、関係市町と県が連携・協力し、広域の「地域公共交通計画」の策定を推進します。

具体事例 但馬地域公共交通計画（兵庫県・豊岡市・養父市・朝来市・香美町・新温泉町）

- ・但馬地域では、県と市町が連携・協働し、通学や通院等の利用者の移動実態を踏まえた生活圏単位における持続可能な公共交通のあり方を検討し、その実現のための取り組みを計画するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「但馬地域公共交通活性化協議会」を設置。

- 策定主体
兵庫県、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町
- 計画区域
但馬地域3市2町全域
- 計画検討・協議組織
但馬地域公共交通活性化協議会
(事務局：兵庫県、但馬3市2町)
- 計画期間
2022年度（令和4年度）
～2031年度（令和13年度）
※2020年（令和2年）より策定中



具体事例 淡路島地域公共交通網形成計画（洲本市・南あわじ市・淡路市）

- ・淡路地域では、住民の生活圏や観光客等の来訪者の移動において、島内3市が密接に関係していることから、洲本市、南あわじ市、淡路市の淡路島3市が、国、県、交通事業者等の関係者と連携・協力し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「淡路島地域公共交通活性化協議会」を設置し、「淡路島地域公共交通網形成計画」を策定。
- ・計画では、コミュニティバスの一体運営の検討や観光客の移動手段確保と利便性向上、バス路線の再編等の施策を位置付け。

- 策定主体
洲本市、南あわじ市、淡路市
- 計画区域
淡路島地域3市全域
- 計画検討・協議組織
淡路島地域公共交通活性化協議会
- 計画期間
2018年度（平成30年度）
～2027年度（令和9年度）



出典：「淡路島地域公共交通網形成計画」

施策⑩ 路線バスの再編・再構築

◆ 地域における持続可能な公共交通ネットワークを確保するため、バス路線の機能を整理し、効率化及び利便性確保のバランスに配慮しながら、再編・再構築を推進します。

◎ 施策の考え方

持続可能な地域公共交通網を整理するためには、需要や地域特性を踏まえ、多様な交通手段を組み合わせ、幹線や支線等の役割に応じた地域公共交通ネットワークを構築することが重要です。

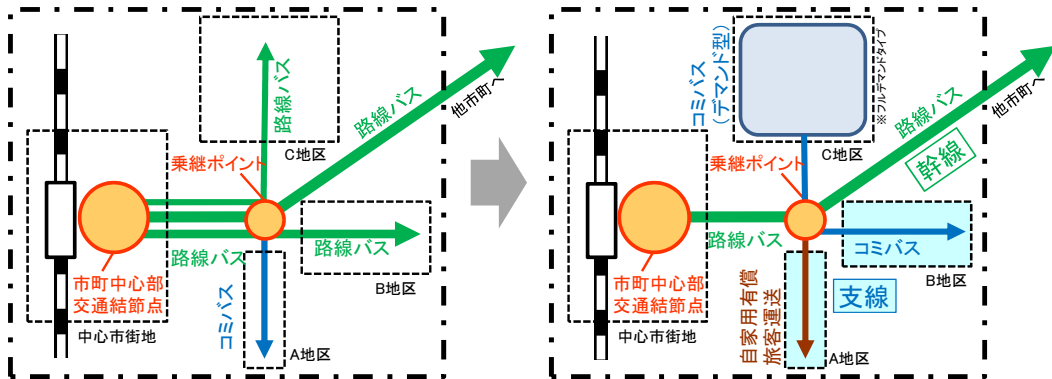


図 4-11 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編のイメージ

□ 地域間幹線バスの路線見直し

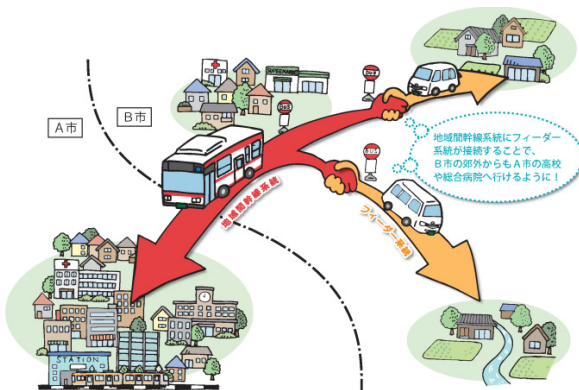
複数の市町にまたがって運行している広域的な路線バスは、地域の通学や通院等のために重要な役割を担っています。特に近年は、県立高校の学区再編や病院の統合・機能集約等により、地方部を中心に生活圏が拡大する傾向にあり、その重要性が高まっています。

地域間幹線バスに市町内で運行する路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通が接続することによって、より広い範囲の地域住民が通学や通勤のための広域移動が可能になります。

このように地域間幹線バスは、鉄道とともに地域における公共交通ネットワークの「背骨」の役割を果たしており、その維持・活性化が重要な課題となっています。

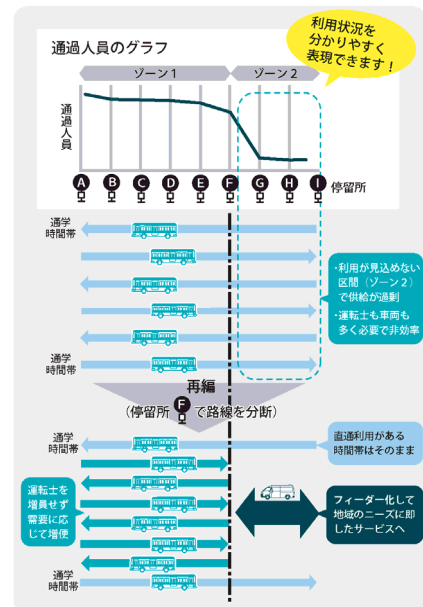
地域間幹線バスを維持・活性化していくためには、利用者を増やす取り組みや、生産性を向上させるための路線の見直し等の取り組みが求められています。

路線の見直しでは、詳細な利用状況の把握や役割の明確化により、利用が少ない路線の端末部をフィーダー化し、コミュニティバスやデマンド型交通と結節すること等により、地域間幹線バスの生産性向上を図るとともに、ダイヤの改正等により、利便性を高め利用者の確保を図ります。



出典：「地域間幹線バスが地域で役立つようにするために」国土交通省中部運輸局

図 4-12 地域間幹線バスのイメージ



出典：「地域間幹線バスが地域で役立つようにするために」国土交通省中部運輸局

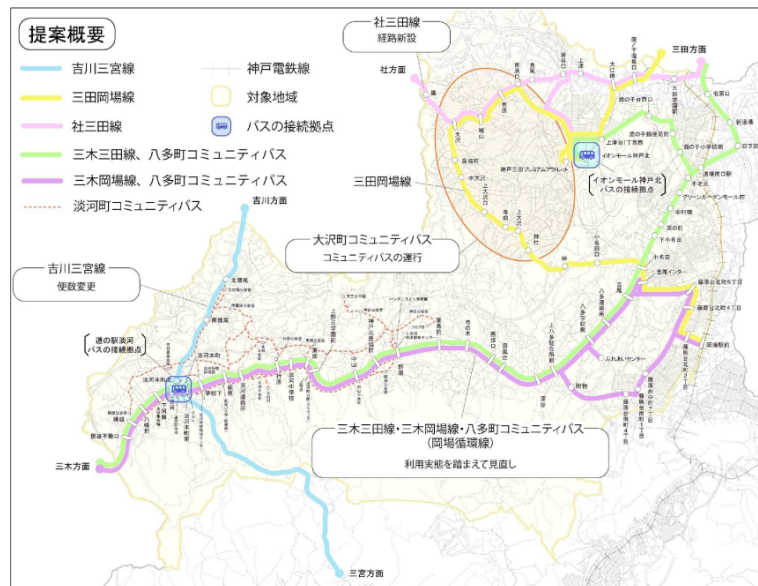
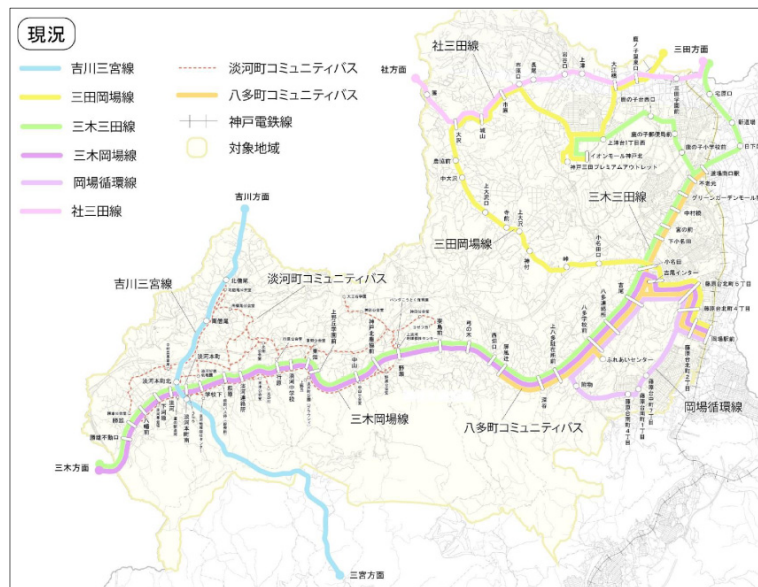
図 4-13 乗降調査データを用いた路線再編のイメージ

具体事例 北神地域のバス路線再編（神戸市）

- 神戸市では、北神地域において、減少傾向にある路線バスの維持、長大バス路線の利用実態に応じた見直し等の課題を解決するため、「神戸市地域公共交通網形成計画」に基づき、バス路線の再編の検討を実施。
- 学識者、交通事業者等の関係者からなる「北神地域公共交通再編実施計画検討部会」で再編案を「北神地域のバス路線維持に関する提案」として取りまとめ。

[提案内容]

- ・「道の駅淡河」周辺、「イオンモール神戸北」を拠点とする路線再編
- ・「道の駅淡河」周辺、「イオンモール神戸北」での接続拠点の整備
- ・ダイヤ調整、乗り継ぎに対する料金施策、情報提供の強化等の乗継円滑化 等



出典：「北神地域公共交通再編実施計画検討部会（平成31年3月）」資料

図 4-14 北神地域のバス路線再編案