

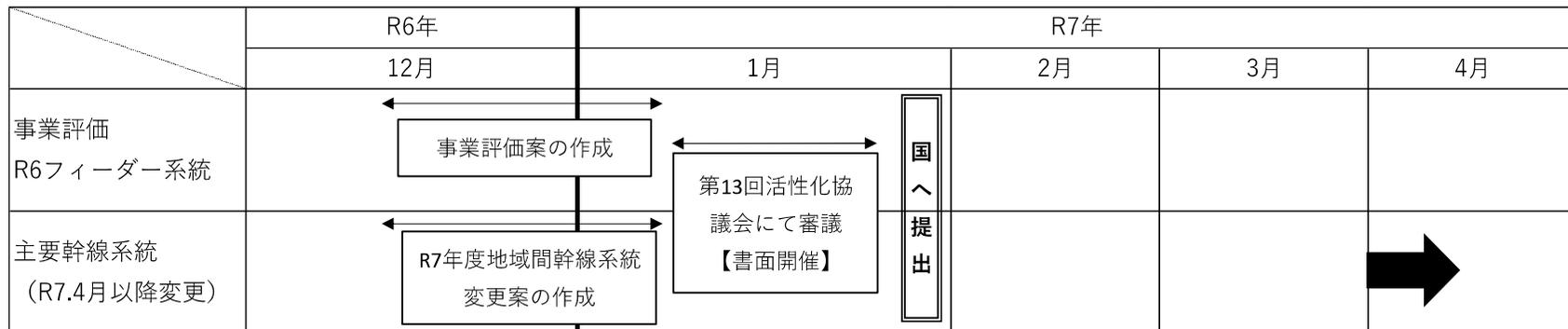
地域公共交通計画と補助制度の連動化について

- 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画に国補助系統を位置づけることが補助要件化された。経過措置期間が終了する令和7年事業年度からは、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない場合、補助対象外となる。
- 神戸市に關係する国補助系統として、市域を跨ぐ地域間幹線系統補助路線が7路線と、フィーダー系統補助路線が1路線あり、地域公共交通計画への位置づけは、令和6年4月に完了している。
- 計画への位置付けと併せて、計画の別紙として、年度毎の補助計画（補助系統の詳細等）を法定協議会において作成する必要がある。
- 第12回活性化協議会（書面開催※R6.6月）協議事項 地域間幹線系統・フィーダー系統にかかる地域公共交通計画別紙の作成（R6・R7）



◎ 第13回活性化協議会（書面開催）協議事項 事業評価（R6フィーダー系統）及び地域間幹線系統における運行内容変更（R7.4月）

※今後、補助計画内の数値や記載内容等に、軽微な修正が必要となる場合は、事務局に一任いただくことについても、合わせて協議いただきたく存じます。



神戸市地域公共交通活性化協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

【現況】

神戸市の公共交通網は、六甲山系南側の既成市街地を東西に結ぶ鉄道網と、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網を基幹として、これをバス路線網が補完するネットワークにより形成されている。

また、神戸市の玄関口となる広域交通拠点として、三宮を中心に新神戸駅、神戸空港、神戸港が整備されている。

【基本方針】

「都市の魅力・活力の向上に資する利便性の高い公共交通の実現」

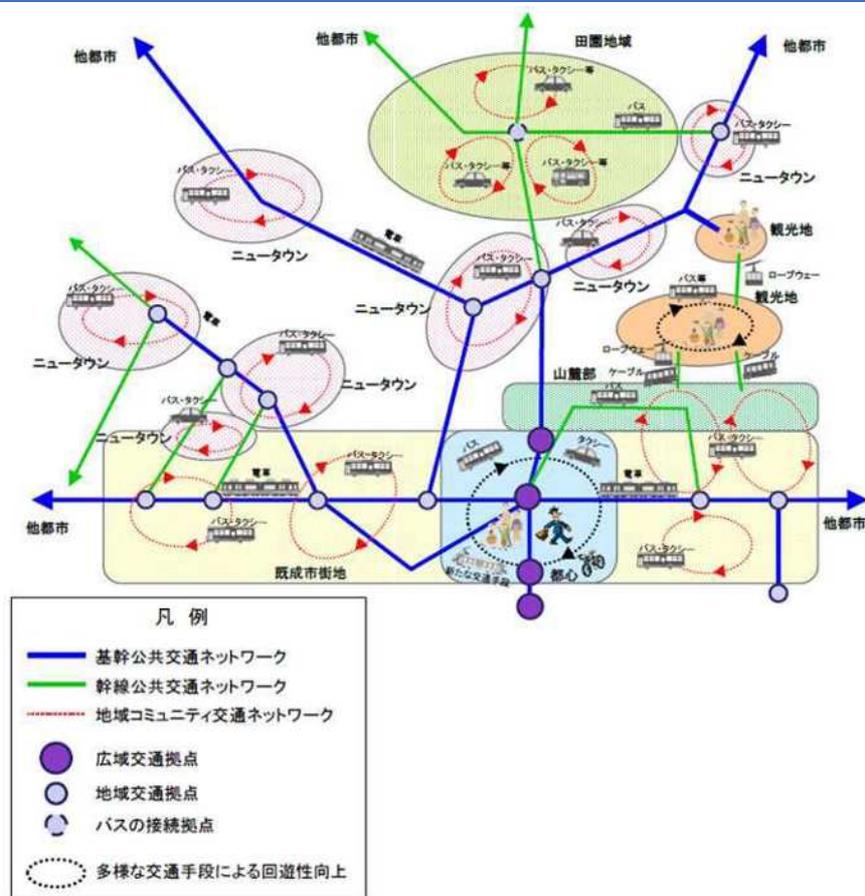
まちづくりや観光施策と連携し、公共交通で快適に移動できる交通環境を整備するとともに、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築し、都市の魅力・活力を維持向上させる。

また、今後の人口減少社会において公共交通を維持するために、市民、企業、交通事業者、行政が相互に協力し、一体となって公共交通ネットワークを支える。

【将来像】

神戸の市街地は、既に鉄道駅を中心として、都市機能がまとまって立地しているコンパクトな都市構造が概ね形成されている。これを活かし、鉄道が基幹、バスが補完（フィーダー）する役割を担うことを基本とし、さらに、地域に密着した公共交通として、バスやタクシーによる地域コミュニティ交通の充実を図る。これらの公共交通ネットワークにより、安全・安心で誰もが利用しやすく快適な交通環境を実現する。また、都心や観光地では、多様な交通手段による回遊性の向上を図り、まちの賑わいづくりを推進する。

公共交通ネットワークのイメージ図



2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

評価指標及び目標値			
指標	基準値	中間見直し時	目標値
目標1 まちづくりの方針をふまえた公共交通ネットワークの維持・充実			
公共交通分担率	31% (平成22年度)	34.6% (平成31年度)	35% (令和7年度)
目標2 都市の魅力を高める公共交通ネットワークの形成			
都心・観光地での交通手段利用割合 (公共交通および徒歩・自転車の利用割合)	68% (平成27年度)	71.1% (平成31年度)	75% (令和7年度)
目標3 地域のくらしを支える公共交通ネットワークの形成			
地域コミュニティ交通導入の支援地区数	4地区(平成27年度)	計11地区 (平成28～令和2年度)	30地区 (平成28～令和7年度)
地域コミュニティ交通の1日あたりの利用者数	各地区の乗って支える目標	—	基準値以上 (令和7年度)
地域コミュニティ交通の運行経費に対する市の補助率	市補助要綱で定める 目標補助率 【市街地50%、田園75%】	—	基準値以下 (令和7年度)
補助対象路線の1日当たりの実績輸送量 (事業者報告書、決算報告書等の資料から算定)	15人/日・路線	—	基準値以上 (令和7年度)
補助対象路線の収支率 (事業者報告書、決算報告書等の資料から算定)	50%(令和5年度)	—	基準値以上 (令和7年度)
補助対象路線の経費に対する自治体負担額 (事業者報告書、決算報告書等の資料から算定)	85百万円 (令和5年度)	—	基準値以下 (令和7年度)
目標4 安全・安心で誰もが利用しやすい交通環境の形成			
ユニバーサルデザインの推進 (鉄道車両の車内・車外案内表示の多言語化(市内で完結する路線))	35編成 (平成27年度)	56編成 (令和2年度)	70編成 (令和7年度)
バス停留所のベンチ新設数	60基 (平成27年度)	計150基 (平成28～令和2年度)	500基 (平成28～令和7年度)
市内公共交通機関の利用に関する市民満足度 ※5段階評価 (アンケートにおいて「満足」「やや満足」と回答した人の割合)	57% (令和2年度)	57.3% (令和2年度)	65% (令和7年度)

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

【地域内フィーダー系統】

実施施策の概要

上記「目標3」において定めている、地域のくらしを支える公共交通ネットワークの形成に向けた実施施策の一つとして、“地域コミュニティ交通の導入”を支援することとしており、現在、西宮市(名塩地域)と連携し、神戸市北区生野高原地域において「名塩・生野高原ふれあいバス」が運行している。

■概要

地域住民や自治会等で構成される協議会が、計画段階から主体的に関わり、専門家・交通事業者・行政等と協働して事業に取り組み、地域にふさわしい、持続可能なコミュニティバスの運行を目指すと共に、コミュニティバスの運行を通じて、地域が魅力的で活力ある地域となることを目指す。

公共交通不便地域で地形的勾配が急である等の地域特性を持つ地域において、通学・通勤や買い物・通院等を目的とした生活移動手段を確保する。また、地域住民の多くが利用し、生活サービス施設が集積している生活拠点に接続することで、利便性の高い交通とする。

地域名	生活拠点	協議会名	本格運行開始
名塩・生野高原地域	JR西宮名塩駅	名塩・生野高原ふれあいバス運行協議会	令和6年4月1日

■ 定量的な目標

評価指標を「一日当たり輸送人員」とし、目標値を以下のとおり設定する。

年度	R6年度	R7年度	R8年度
生野高原地域	一日あたりの利用者数：16人以上 収支率：50%	同左	同左

※住民基本台帳人口（令和6年11月30日現在）

	全市	生野高原地域
人口	1,493,725	908
うち65歳以上	435,451	463
世帯数	780,027	509
高齢化率	29.2%	51.0%

■ 運行経路

名塩・生野高原ふれあいバス
「名塩・生野高原ふれあいバス」

対象地域：北区生野高原
住民数：約900人(令和5年1月時点)
地域組織：生野高原まちづくり協議会
運行形態：乗合タクシー
運行事業者：阪急タクシー㈱
乗って支える目標：16人/日
役割等：生野高原と主要鉄道駅・バス停を結び、地域生活の移動手段を担う。一方で地域住民や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国や市の支援により運行を維持・確保する必要がある。

名塩・生野高原ふれあいバス
大人300円(もしくは400円)
(乗車区間による)
小人200円(小学生未満無料)

生野高原
阪急バス
赤坂時バス停
JR西宮名塩駅

主な取組内容

運行協議会が主体となり、以下のとおり運行計画の改善や各種利用促進策等を実施した。

■ 名塩地域（名塩・生野高原ふれあいバス運行協議会）

①今年度(R6年度)の取り組み

- 地域のコミュニティセンターを年契約で確保、役員が定期的に集まって情報交換、協議会に提案する議題等について検討している。
- 運行協議会の会議を隔月開催し、運行状況や利用促進活動について協議している。
- HPを開設し、運行計画や各種お知らせ等を案内している。
- 定期的に会報を発行し、利用状況や運行に関する情報、各地区の紹介等をお知らせしている。
- ケーブルテレビで名塩・生野高原ふれあいバスの取り組みを紹介する番組が放送された。
- 西宮市大学共通単位講座「高齢社会における持続可能なコミュニティ交通を考える」の題材として、フィールドワークに協力し、受講生による現地調査や意見交換会を実施した。
- 生瀬地域と相互に交流し、意見交換やノウハウの共有を行うことで、さらなる利用促進の検討や地域全体の活性化を図っている。

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
名塩・生野高原地区コミュニティ交通運行事業	地域、運行事業者、専門家、市	R6.4～	フ	地域主体によるコミュニティ交通に関する取組みを、運行事業者・専門家・市と協働することで、持続可能なものとする。

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
神戸市地域コミュニティ交通支援制度	市	R6.4～	運行損失等について、上限の範囲内で助成を行う。

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
利用促進活動	地域、運行事業者、市	名塩・生野高原 : R6.4～	新規需要の掘り起こしや継続的な利用を促すことを目的とした各種活動を行う。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
名塩・生野高原地区コミュニティ交通運行事業	HP 開設や会報の発行などを行った。持続可能な事業実施のため、事業の進め方や利用促進策について検討した。	(生野高原地域) 一日あたりの利用者数：16人以上 収支率：50%
利用促進活動	各運行協議会が中心となり、これまで取り組んできた利用促進策の見直しを行いつつ、継続的に実施した。	同上

4. 具体的取組に対する評価

【地域内フィーダー系統】

■生野高原地域

- 名塩・生野高原ふれあいバス運行協議会が中心となり、運行事業者とも協働して、利用促進を積極的に行っている。HP や会報の他、学校園に対する周知など、新たな取り組みを検討している。
- 生野高原地域の乗降数では、1 日あたり平均輸送人員は 16.8 人と 16 人以上の目標値を上回る結果となり、収支率は 59.6%（R6.4.1—9.30）と 50%以上の目標値を上回る結果であった。
- 目標を持続的に達成するために、輸送人員の増加・利便性の向上等につながる各種取組みを引き続き進めていく必要がある。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
【名塩・生野高原地域】 利用者数の増加	HP や会報による周知等、利用促進策を積極的に行う。

神戸市地域公共交通活性化協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針

2. アピールポイント、特に工夫した点など

■生野高原地域

- 西宮市と神戸市の2市に跨って運行しており、両市の住民が相互に協力し、専門家・交通事業者・行政等と協働して事業に取り組んでいる。
- 運行計画策定や利用者の声の集約、それに伴う課題解決のための住民説明会の開催、運行に関する問い合わせ等を、地域で行っており、運営運行が住民にとって身近にあり安心度・関心度が高い。
- ケーブルテレビで名塩・生野高原ふれあいバスの取り組みを紹介する番組が放送され、広くPRを行った。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年1月10日

協議会名: 神戸市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
阪急タクシー株式会社	名塩緑ヶ丘・名塩美山・生野高原 (1~2便)	— (今回、はじめて事業評価を受ける)	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	■生野高原地域限定 「1日あたりの利用者数」 「収支率」はともに目標値を上回る結果となった。 【目標値】利用者数16人/日、収支率50% 【実績値】利用者数16.8人/日、収支率59.6% 【達成率】利用者数105%、収支率119.2%	・目標乗車人数を達成するための、輸送人員の増加・利便性の向上等につながる取組みの実施。
阪急タクシー株式会社	名塩緑ヶ丘・名塩美山・生野高原 (3~4便)				
阪急タクシー株式会社	生野高原(早朝便)				
阪急タクシー株式会社	名塩平成台・名塩緑ヶ丘・名塩美山・生野高原				

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年1月10日

協議会名:	神戸市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>市内には最寄りの鉄道駅やバス停留所への移動が困難な地域が点在しており、山間部に位置している地域では、地形的勾配が急で、徒歩や自転車による移動が困難な地域となっている。また、通勤・通学や買い物・医療などの生活サービスを利用するためには、鉄道駅等の生活拠点に移動する必要があるが、これらの地域の高齢化率は高く、自家用車による移動が困難な高齢者等に対する、日常生活に最低限必要な移動手段の確保が課題となっている。</p> <p>このようなことから、各地域の住民は、最低限必要な移動手段の確保のためコミュニティ交通を導入することを目的とし、地域住民により協議会を組織して、地域住民が主体となり、専門家、運行事業者及び行政等と協働のもと、本格運行を開始した。本格運行後においても、定期的に会議を行い、利用促進活動や利便性の向上などについて検討している。地域住民が計画段階から主体的に関わり、その地域にふさわしい、持続可能なコミュニティ交通の運行を目指すとともに、コミュニティ交通の運行を通じて、魅力的で活力ある地域の形成を目指す。</p> <p>■コミュニティ交通運行地域の概要 協議会名: 名塩・生野高原ふれあいバス運行協議会 本格運行開始: 令和6年4月1日 (名塩地域) 高齢化率: 34.7% ※令和6年9月30日現在 (生野高原地域) 高齢化率: 51.0% ※令和6年11月30日現在</p>