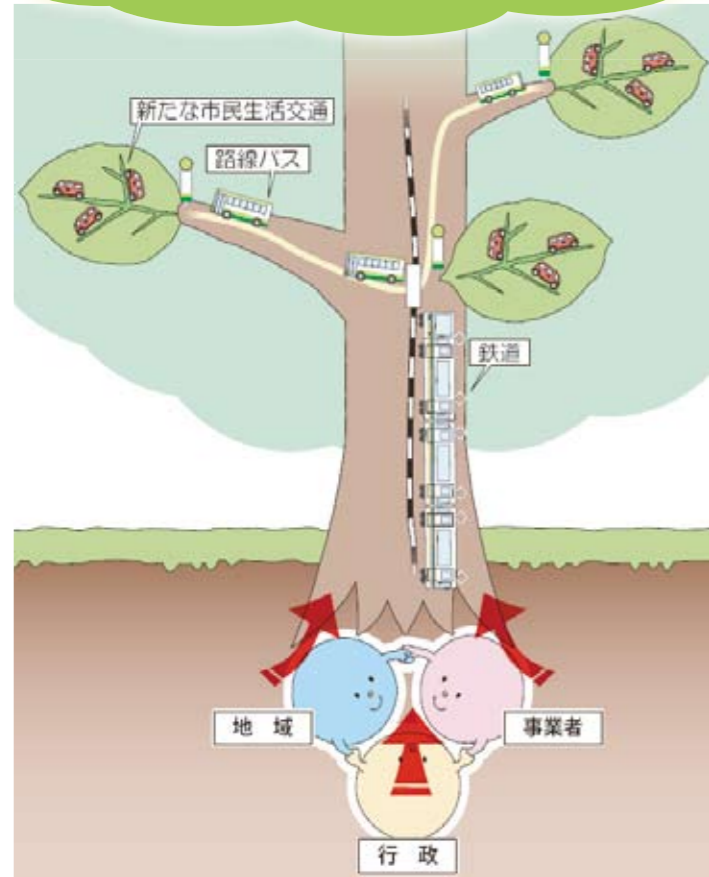


本市の市民生活交通体系と役割（イメージ図）

地域・事業者・行政の三者が協働して、三田市の市民生活交通体系を構築します



用語解説

○ 移動制約者

自動車が利用できないなど、公共交通以外に移動手段がなく、移動に困っている人をいいます。また、公共交通を自力で利用できず、障害者等専用の交通サービスが必要する人を移動困難者といいます。

○ 交通結節点

ある程度の運行本数が確保され、乗り換え可能な鉄道駅やバス停をいいます。

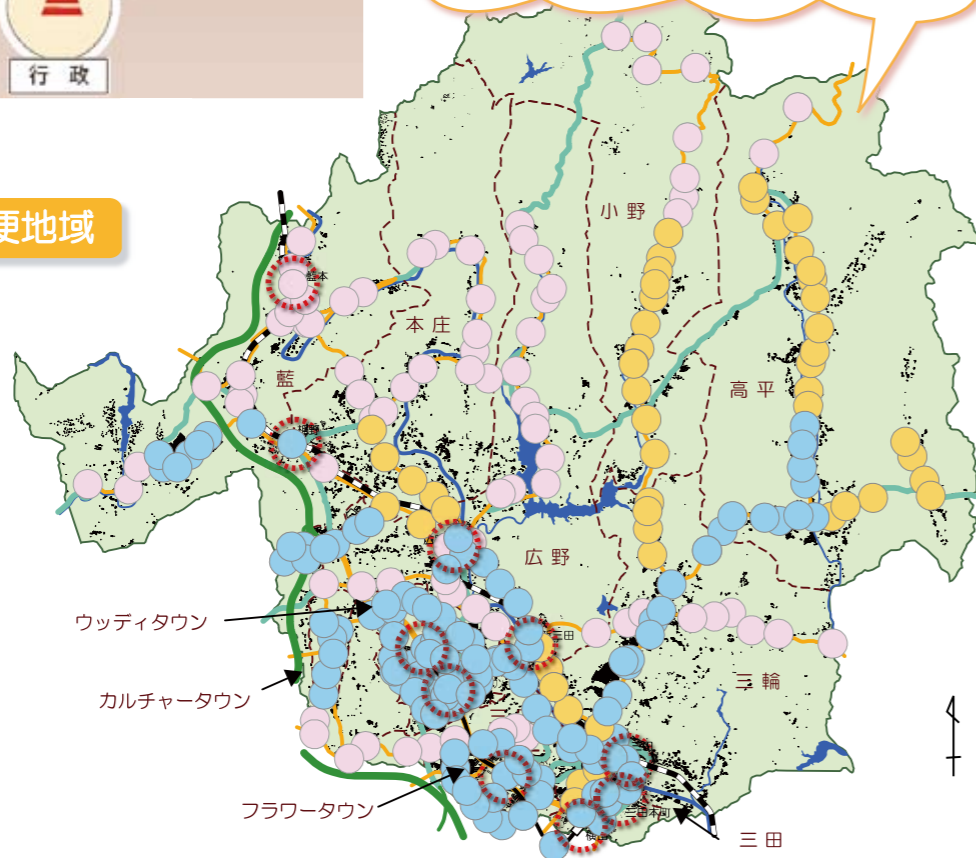
○ 交通空白地域

一般乗合型（事業者によって運行する形態）の運行を確保することが困難な地域をいいます。

■ 交通不便地域とは

鉄道駅から半径500m以上、バス停から300m以上離れた地域とします。

※本市には運行本数が2時間に1本未満のバス停が存在することや、駅・バス停までの間に坂道や河川などがある場合もあることから、運行本数や地理的条件などについても考慮が必要だと考えられます。



本市の交通不便地域

凡 例	
	JR線
	神戸電鉄
	バス路線
	主要道路
	有料道路
	河川・湖
	建 物
	1時間に1本以上
	1時間に1本未満
	2時間に1本未満
	駅 300m以内

新たな市民生活交通導入検討指針

（概要版）



平成23年8月

三 田 市

三田市 都市整備部 都市政策局 都市計画課

〒669-1595 兵庫県三田市三輪2丁目1番1号

TEL 079-563-1111(代表) FAX 079-559-7400

※詳しくは「新たな市民生活導入検討指針」をご覧ください。指針は以下のホームページからダウンロードできます。

ホームページ <http://www.city.sanda.lg.jp/kurashi/koutsuu/index.html>



新たな市民生活交通は、地域・事業者・行政の三者協働で運行します

市では、これから急激に進展する高齢化に向けて、日常生活における公共交通による移動手段の確保を図るために、新たな市民生活交通のあり方について検討を進め、平成21年度には、三田市コミュニティバス等検討委員会から提言書『三田市の市民生活交通のあり方について』の提案を受けました。

この指針は、こうした提言を受け、新たな市民生活交通を必要とする場合に、地域（利用者）が主体となって計画し、事業者や行政の支援を受けて、三者が協働で継続的な運営・運行ができるよう導入検討のルールをまとめたものです。

新たな市民生活交通とは

■これまでの市民生活交通

地域の皆さんが市民生活交通を確保したいと考えたとしても、事業者、または行政に要望して運行を検討してもらう方法が一般的でした。そのため、運行が実現したとしても、思うように利用者数が伸びず、結果的に運行を継続することが困難な状況になっている事例が多々あります。

・路線バス

	計画	運営	運行	評価
地域				
事業者	○	○	○	○
行政				

・コミュニティバス（廃止代替など）

	計画	運営	運行	評価
地域				
事業者			○	
行政	○	○		○

■新たな市民生活交通

交通不便地域における地域の皆さんが計画段階から関わることで、地域の実情に応じた運行計画にすることができます。また、運行後の評価・見直しにも関わることで、利用率の大幅な低下を防ぐことができ、継続可能な運行に結びつけることができます。

	計画	運営	運行	評価
地域	○			○
事業者			○	
行政		○		○

計画：サービス内容の立案

（路線、バス停、運行ダイヤ等）

運営：サービス内容の管理、費用の管理

運行：サービス実現のための車両や人の配置

評価：サービスに対する効果を判断



新たな市民生活交通の導入検討のポイント

地域の課題をよく把握している地域の皆さんが中心となって、新たな市民生活交通の検討を行います。

ポイント① 交通不便地域を少しでも解消します

導入検討に当たっては、市内の交通不便地域が対象となります。

ポイント③ 適切な運行経路を設定します

交通不便地域と最寄りの交通結節点を結び、既存バス路線と競合しない運行経路を設定します。

ポイント② 地域住民による委員会を設立します

導入対象となる交通不便地域に居住する地域の皆さんが、導入検討を円滑に推進するために、地域住民で構成する委員会を立ち上げ、検討や運行への協力を行います。地域住民の代表として活動できる地域組織となり、委員会から代表者を1名選任します。

ポイント④ 運行継続条件を満たす見込みがあることを確認します

便当たりの平均利用人数と収支率それぞれの目標値を達成できることが運行継続の条件となります。



路線バスとの競合とは

既存の路線バスの運行路線と重複する経路、または沿線を運行し、利用者を奪う状況を指しますが、以下の場合、競合となるかどうかは個別に調整が必要です。

- ①運行時間帯が異なる場合
- ②重なっている区間が駅や主要目的地の周辺と一部の区間重複する場合
- ③他に経路選択の余地がなく、やむを得ない場合

新たな市民生活交通導入検討の流れ

①準備

ステップ1：導入検討の準備

- 新たな市民生活交通導入検討指針の内容を理解します。
- 導入を検討しようとする地域の公共交通の現状を把握します。
- 委員会を設立します。

地
地
地

②計画

ステップ2：計画概要の検討

- 「市民生活交通導入計画」を指針に沿って作成します。
- 「市民生活交通導入計画」について関係する区・自治会の合意を得ます。
- バス停の設置について、住民の合意を得ます。
- 「市民生活交通導入検討申請書」を市に提出します。

地
地
地
地

ステップ3：意向調査の実施

- 市民生活交通を導入する地域住民の利用意向を把握します。
- 概算運行収入と概算運行費用を試算します。
- 運行継続条件の達成可能性を検証します。

地
市
市
市

ステップ4：具体計画の検討

- 地域公共交通会議に、「市民生活交通導入計画」の提案を行います。
- 実証運行実施のための予算措置を行います。

市
市

ステップ5：実証運行の準備

- 運行事業者を選定します。
- 交通安全面から現地を確認し、必要場所に交通安全対策を実施します。
- 事業許可申請を行います。
- 実証運行に必要なバス停の設置を行います。
- 実証運行の開始を周知し、利用促進を図ります。

市
市
事
地
地

③運行

ステップ6：実証運行の開始

- 実証運行に当たって、事業者は安全で快適な運行を行います。
- 継続的に利用促進活動を実施します。
- 定期的に評価を行います。
- 運行継続条件を満たしているかを判断します。

事
地
地
市

ステップ7：本格運行の開始

- 本格運行に当たって、事業者は安全で快適な運行を行います。
- 継続的に利用促進活動を実施します。
- 定期的に評価を行います。
- 運行継続条件を満たしているかを判断します。
- 指針の見直しを検討します。

事
地
地
市
市

※ 地 は地域、事 は事業者、市 は三田市を示し、取り組みの主体を表します。

評価・見直し方法

継続可能な利用しやすい市民生活交通とするために、運行内容を定期的に評価し、見直しできるように運行継続条件を設定します。

■運行継続条件の目標値

- ①便当たりの平均利用人数：2.5人/便（地域ニーズの有無を判断するための評価指標）
- ②収支率（運行収入/運行経費×100で算出）：40%（費用対効果を判断するための評価指標）

■委員会を概ね1ヶ月毎、評価を3ヶ月毎、運行継続判断を12ヶ月毎に実施します。