

コミュニティバス等地域公共交通の導入ガイドラインの改訂について

平成 27 年 10 月に策定した「コミュニティバス等地域公共交通の導入ガイドライン」について、国の制度改正に対応するとともに、導入に際してより活用しやすくなるよう、全面改訂を行います。地域ニーズの把握、移動需要の可視化を行い、交通で担うべき事案については本ガイドラインを用いて地域に適した地域公共交通の導入を目指します。

1 ガイドライン改訂のポイント

(1) 地域組織が主体となった取組（1 頁）

- ・持続可能な地域公共交通の導入に向けて、地域の課題を共有し、地域組織（地域住民や事業所等）が主体となり取り組んでいくこととします。
- ・課題の検討には、「どんな移動課題があるか」、「他の交通資源等の活用で課題は解決できないか」などを議論していきます。
- ・導入後も運行の評価や見直しを行い、利用者数の増加や収支率の改善、利便性の向上を地域組織と一緒に図っていきます

(2) 検討開始から実現まで（7 頁以降）

- ・地域組織や交通事業者、市が役割を認識し、協働して導入を進められるよう、「検討開始から実現まで」を分かりやすくまとめました。

2 主な変更点

(1) 数値目標について（12 頁）

- ・ガイドラインの基準値を目安に、地域公共交通会議で地域特性も考慮し設定。
- ・公的負担額を従来は 1 乗車当たり 500 円／人（需要が見込めない地域では 1,000 円／人）を上限としていたが、改定後は、「姫路市総合交通計画」で定める市民一人当たりの公共交通への公的資金投入額の上限額(930 円)を上回らないよう、収支率等も考慮して設定。

(2) 社会実験について（9 頁）

- ・実施期間を改訂後は原則 1～2 年間に延長。（従来は基本 3 か月）
- ・社会実験終了後、目標を達成していれば、引き続き本格運行へ移行。（従来は目標達成の有無に関わらず一旦休止）

(3) 運行継続基準（目標未達成時）の対応について（9・10 頁）

- ・社会実験開始後は、地域組織と協議の上、運行計画（案）等を再検討し、社会実験を継続。その後も導入基準を達成する見込みがない場合は運行終了。（従前は目標を達成できなかった場合は、即社会実験で終了）
- ・本格運行開始後に、予め地域公共交通会議で定めた運行継続基準が達成できない場合は地域組織と協議の上、運行計画を見直し、その後 2 年連続で未達成のときは運行終了。（従前は未達成時の基準なし）

コミュニティバス等

地域公共交通の 導入ガイドライン

平成 27 年 10 月策定

令和 8 年 月全面改訂

姫 路 市

姫路市の公共交通とガイドラインの目的

■ 姫路市の公共交通

姫路市には陸上の公共交通として、東西方向の JR 山陽新幹線、JR 山陽本線、南北方向の JR 播但線、JR 姫新線、臨海部東西方向の山陽電鉄本線、山陽電鉄網干線の鉄道があり、路線バスが姫路駅を中心として放射状に市内全域を運行しています。また、市民の個別移動のほか、鉄道やバスには向かない輸送等に、タクシーも公共交通の役割を担っています。

なお、一部地域では、コミュニティバス等地域公共交通(以下、「地域公共交通」という。)を導入しています(2頁参照)。

中心市街地及び市街地を中心に公共交通がカバーしている圏域は広い一方で、郊外部を中心に、徒歩で最寄りの駅やバス停留所にアクセスすることが難しい地域(以下、「公共交通空白地域」という。)や公共交通の運行頻度が極めて少なく、利用しにくい地域(以下、「公共交通不便地域」という。)が散在しています。

【姫路市における公共交通空白地域・公共交通不便地域の定義】

- 公共交通空白地域
鉄道駅から半径1km 圏外／バス路線(バス停留所)から半径 500m圏外
- 公共交通不便地域
バス路線から半径 500m圏内だが、路線バスの運行本数が 15 往復/日 (30 本/日)未満

■ ガイドラインの目的

地域に居住する住民や事業所等に利用され、地域の活性化に資する地域公共交通を導入し、未永く運行していくためには、姫路市や交通事業者に加え、地域住民も一緒に考え、協働していくことが重要です。

そこで、地域が主体となって地域公共交通について検討、導入を進める際に活用することを目的にガイドラインを改訂しました。

今後、導入していく地域公共交通の道しるべとしての役割を担っていきます。

目次

1 取り組みをはじめる前に	1
2 地域公共交通の導入検討地域	2
3 地域公共交通の運行形態	3
4 地域公共交通の運行方法	5
5 地域公共交通の種類	6
6 地域公共交通の検討開始から実現まで	7
7 地域公共交通の運行に当たって	8
1 まずは地域で話し合いを ～検討体制の構築～	
2 問題点を地域で考えよう ～地域の課題整理～	
3 社会実験にチャレンジ ～運行計画(案)の検証～	
4 本格運行のスタート ～運行計画の実施・見直し～	
8 運行に向けた検討項目	11
9 地域公共交通の数値目標	12

1 取り組みをはじめる前に

少子高齢化や人口減少による公共交通の利用者の減少のほか、運転手不足や不採算路線の減便・休止などもあり、路線バス等の交通手段の確保・維持が困難になってきています。

一方で、高齢者の免許返納等もあり、地域での移動手段の確保は重要な地域課題です。

そこで、地域が一体となって取組に参画し、「地域住民」と「姫路市」、「交通事業者」が役割を認識した上で、地域住民が主体となって提案(更に運営)し、利用していくことが大切であり、持続可能な地域公共交通につながります。

【コミュニティバス等の地域公共交通の導入に向けて】

① 地域の課題を共有しましょう

地域が一体となって取り組むには、地域の皆さんの課題の共有が必要です。「どんな地域にしたいのか」、「どんな移動課題があるのか」、「それを解決するにはコミュニティバス等を導入するのか」などを議論し、地域の総意としてコミュニティバス等の地域公共交通が必要だという意識で取り組むことが重要です。

② 地域が主体性をもって取り組みましょう

地域の移動課題を最もよく知っているのは地域の皆さんです。地域で抱える移動課題を基にどんなサービスが必要かを議論し、地域の移動ニーズに合った地域公共交通を検討することが重要です。

また、せっかく地域公共交通を導入しても、継続した利用がなければ意味がありません。地域の皆さんが主体的に関わり、周知活動や利用促進を行うことで、積極的な利用につながり、長期的な運行が期待できます。

③ コスト意識を持ちましょう

地域公共交通は利用者の運賃収入だけで賄うことは難しく、維持するために税金が使われています。経営的にも持続可能な交通手段とするためには、公費負担額や収支率について意識することが必要です。

④ 既存の公共交通と競合しないようにしましょう

地域公共交通が既存の公共交通(鉄道、バス、タクシー等)と競合すると、利用客を奪い、路線バスの減便や路線の廃止を招くなど、かえって地域の交通利便性を悪化させる可能性があります。地域公共交通は、あくまで既存の公共交通を補完するものにする必要があります。

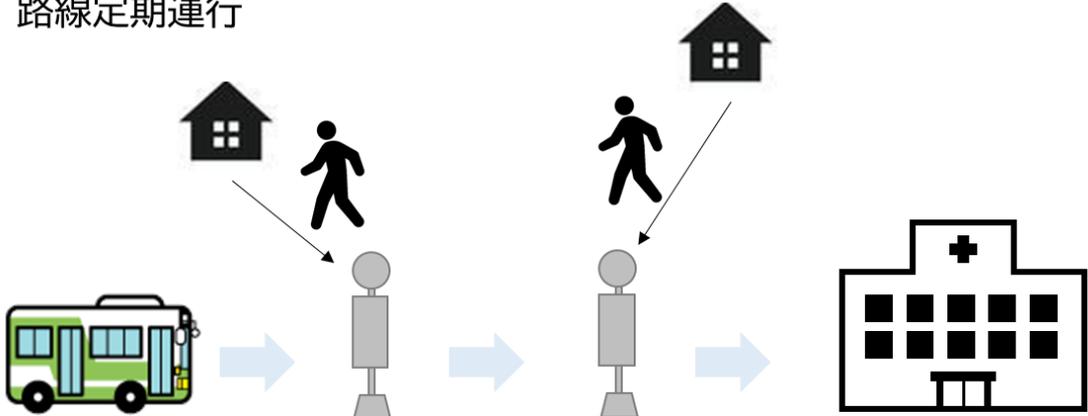
3 地域公共交通の運行形態

運行方法には大きく分けて、予め決まった時刻・ルートで運行する「路線定期運行」と、事前の予約に応じて運行する「デマンド型運行(路線不定期運行・区域運行)」があります。

移動需要や人口分布、沿線人口など、地域の状況に合った運行形態の選択が必要です。

路線定期運行

路線定期運行



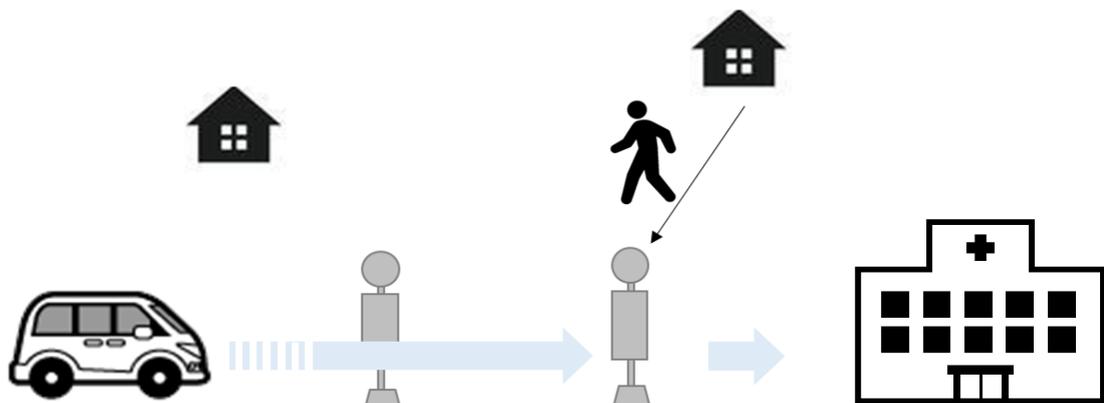
通常の路線バスのように決まった時刻・ルートを、小型バスやワゴン車を用いて走行し、所定のバス停で乗降を行います。

特徴

- ・路線バスと同様に発着時間が確定しているなど、利用者には理解しやすい運行形態です。
- ・自宅から最寄りの停留所まで行く必要があります。
- ・利用者があまりに少ないと、ほとんど空で運行することになります。

路線不定期運行

路線不定期運行

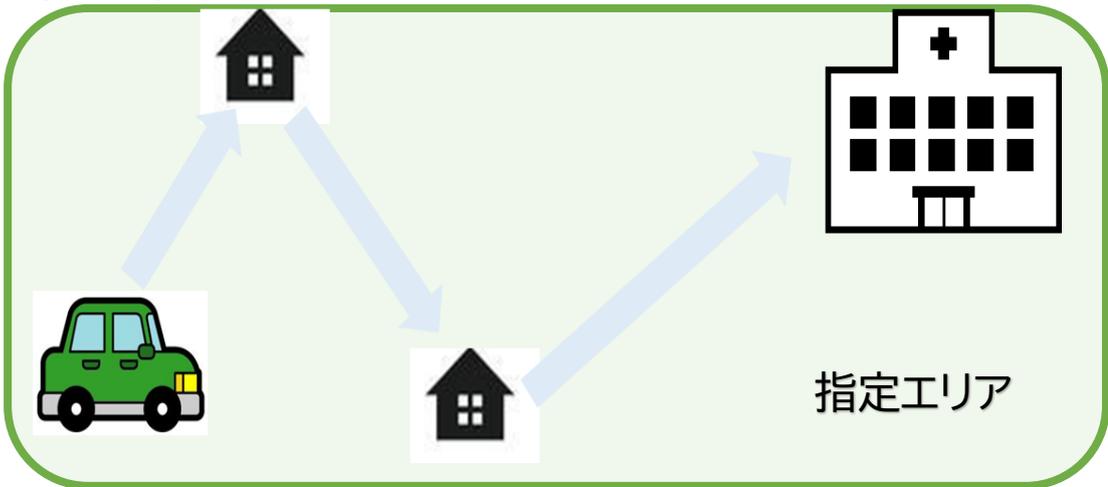


事前の予約に応じて、決まったルートを実行します。予約がない場合は、運行しません。

特徴

- ・予約に応じて運行するため、空で運行することがなくなります。
- ・予約した停留所からは既定のルートを通るため、目的地へは直行しません。
- ・自宅から最寄りの停留所まで行く必要があります。
- ・予約に抵抗がある人は利用しにくいことがあります。
- ・先約が多い場合、希望の時間に利用できない場合があります。

区域運行



運行ルートも停留所も決まっておらず、指定エリア内で予約があった場所を最短距離で運行します。同時間帯に2人以上の予約があれば乗り合うことになります。

特徴

- ・自宅やミーティングポイント等まで迎えに行き、目的地へ送迎します。
- ・乗合の場合には、それぞれの目的地へ向かうため、時間がかかることがあります。
- ・予約に応じて運行するため、空で運行することがなくなります。
- ・予約に抵抗がある人は利用しにくいことがあります。
- ・先約が多い場合、希望の時間に利用できない場合があります。
- ・利用者負担額(運賃)は、路線定期運行と比べ高く設定されることがあります。

沿線人口の把握も大切

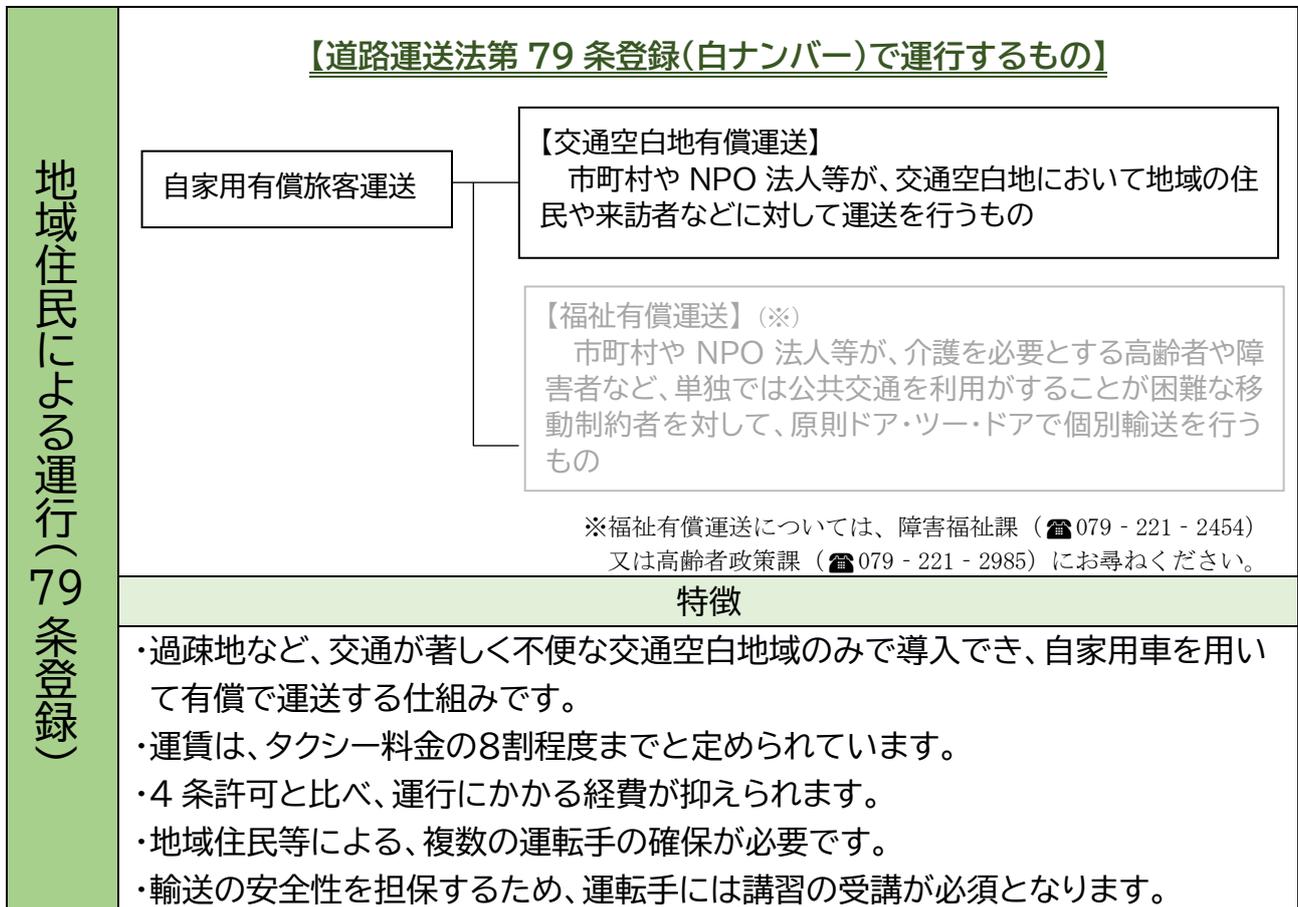
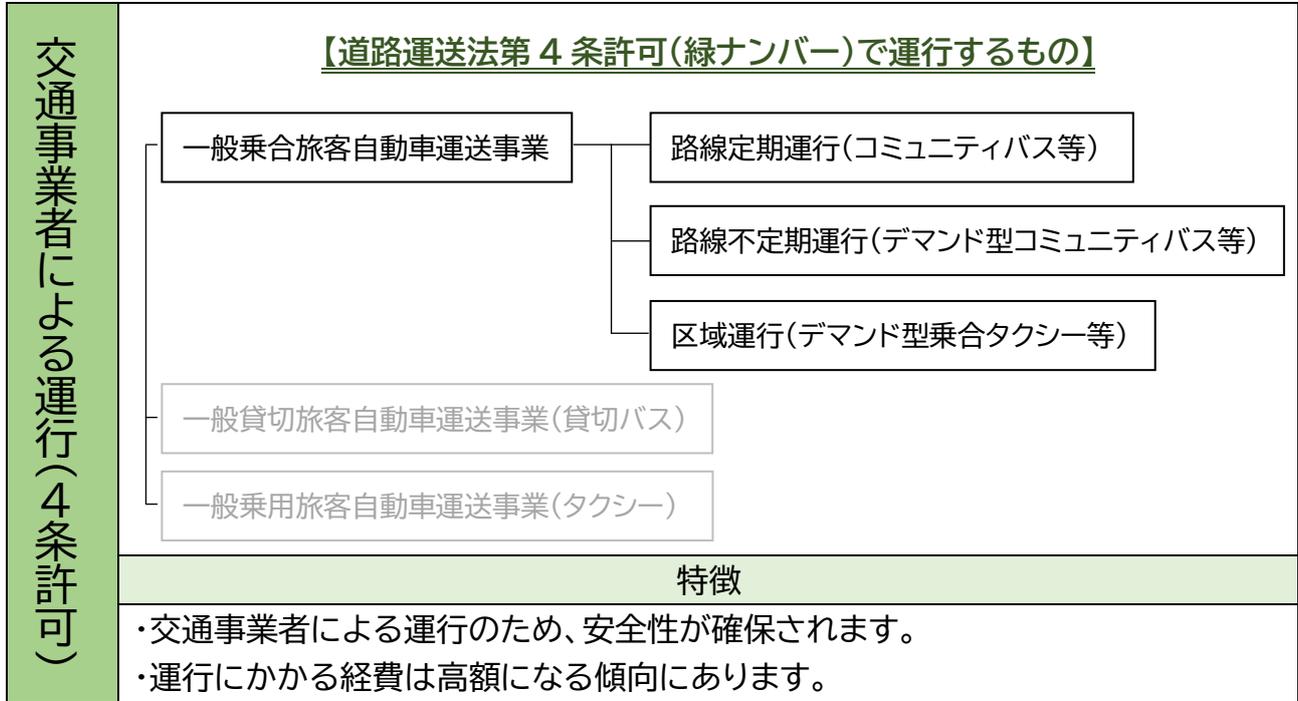
地域公共交通を導入する際の重要なキーワードとして、「沿線人口」があります。運行形態を選ぶ場合でも、沿線人口を把握した上で、路線定期運行で走行するルートを設定するのが効率的で効果的です。また、沿線に企業や学校がある場合には、通勤・通学の需要を取り込むことで、持続可能な地域公共交通を維持できるようになります。一方、沿線人口が多くない地域では、区域運行が向いている場合があります。

また、12頁の目標等の基準値を決める際にも、沿線人口を参考に設定する方法も考えられます。

沿線人口の算出方法等は、地域公共交通課までお問合せください

4 地域公共交通の運行方法

運転の担い手として、交通事業者(バスやタクシー事業者)に委託して事業用自動車(緑ナンバー)で運行する方法(4条許可)と、地域住民等が自家用自動車(白ナンバー)を運転して運行する方法(79条登録)があります。導入に際してどちらを選ぶかは、運行の担い手の確保や経費等も考慮して、持続可能な運行方法を検討していく必要があります。



5 地域公共交通の種類

地域公共交通を導入する際の運行スタイルや車両タイプは、基本的にピーク時の利用人数や運行経費、利用する人の特性などを考慮して決定していきます。

積み残しや予約不成立を回避するほか、効率的な運行スタイルを検討する必要があります。

運行スタイル 〈車両タイプ〉	定員	運行形態	メリット	デメリット
コミュニティバス 〈小型バス〉 	20名程度	路線定期運行	<ul style="list-style-type: none"> ・1度に多くの人数を運べる ・まとまったニーズがある場合に有効 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入費等、初期投資が高額 ・個別のニーズに対応できない ・利用者が多くないと路線の維持が困難
(デマンド型) コミュニティバス 〈ワゴン〉 	10名以下	路線定期運行 又は路線不定期運行	<ul style="list-style-type: none"> ・小型バスに比べ、初期投資は比較的少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・一度に大量の人数を運べない ・積み残しが発生する可能性がある ・利用者が多くないと路線の維持が困難
デマンド型乗合 タクシー 〈セダン〉  〈ワゴン〉 	3～9名	区域運行	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅前やミーティングポイントから目的地まで移動可能 ・個別のニーズに対応できる ・初期投資が比較的少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・大量のニーズに対応できない ・利用登録と電話等による予約が必要 ・予約により運行時間が変わるため、出発・到着時間が不明確 ・利用者が多くないと路線の維持が困難

6 地域公共交通の検討開始から実現まで

地域の皆さんと姫路市、交通事業者が協働して検討を進めることが大切です。

地域組織 姫路市

1 まず地域で話し合いを～検討体制の構築～

- ① 地域課題・移動課題の共有
- ② 地域住民や事業所等による組織(=地域組織)の構成



地域組織 姫路市

2 問題点を地域で考えよう～地域の課題整理～

- ① 地域の特性、ニーズの把握～住民アンケートの実施～
- ② 交通手段の検討



地域組織 姫路市 交通事業者

3 社会実験にチャレンジ ～運行計画(案)の検証～

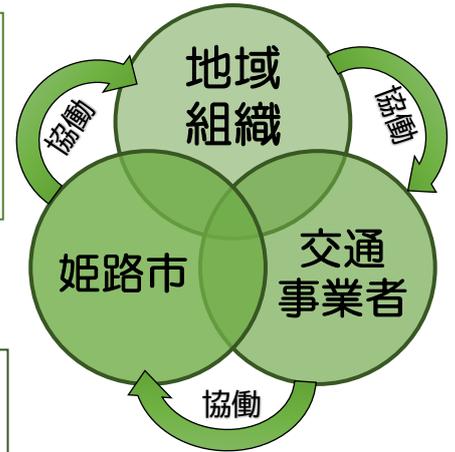
- ① 運行計画(案)の作成
- ② 姫路市地域公共交通会議で審議
- ③ 社会実験の実施〔周知・啓発〕
- ④ 社会実験の検証



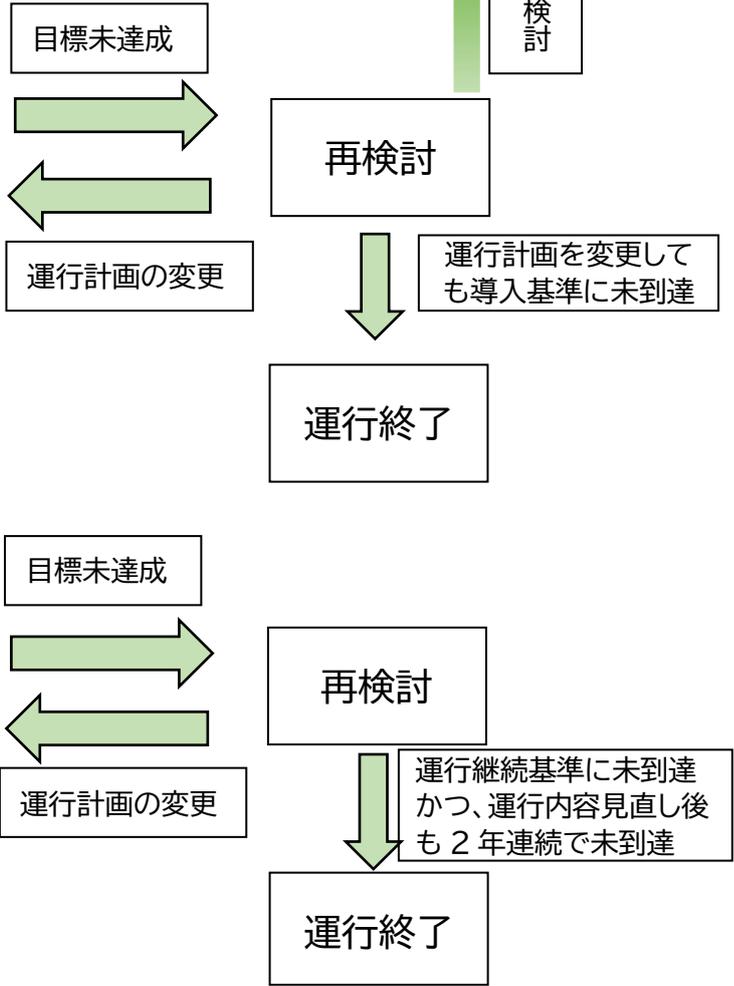
地域組織 姫路市 交通事業者

4 本格運行のスタート ～運行計画の実施・見直し～

- ① 運行計画の作成
- ② 姫路市地域公共交通会議で審議
- ③ 本格運行の実施〔周知・啓発〕
- ④ 運行の評価・見直し



交通手段の再検討



※詳細は、次頁以降で説明します。

1 まずは地域で話し合いを ～検討体制の構築～

地域に必要な交通手段を導入するためには、地域の住民や事業所等が中心となって、市と協働しながら検討を進めていきます。

移動に困っていることやお悩みがあれば、一緒に地域での交通を考える仲間を集め、姫路市(地域公共交通課 ☎079-221-2493)に相談してください。

地域の実情についてお話をお伺いし、地域公共交通の導入までの流れや地域公共交通の種類・特性についてお伝えします。

① 地域課題・移動課題の共有【地域住民+市】

地域の課題を地域の皆さんで検討した後、移動に関する課題を共有しましょう。

どんな地域にしたいのか、移動手段はどうか、どこからどこへ移動したいのか、どんな目的で利用するのか、お困りの声がどの程度あるかなどを話し合ってください。

② 地域住民や事業所等による組織(=地域組織)の構成【地域住民+市】

一緒に地域公共交通の導入に向けた取り組みを行う地域住民や事業所等による組織(以下、「地域組織」という。)を構成しましょう。

地域公共交通導入の過程で、広報や周知を行う際には自治会の協力が不可欠であるため、自治会の関係者を組織の一員に必ず加えてください。

地域組織の皆さんと市が、一緒に地域公共交通の導入を考えていきます。

2 問題点を地域で考えよう ～地域の課題整理～

地域の交通課題について、地域の特性や移動ニーズから整理し、課題解決のための交通手段について検討します。

① 地域の特性、ニーズの把握 ～住民アンケートの実施～【地域組織+市】

「あったら便利」、「今は利用しないが5年後、10年後に利用したい」といった未確定のニーズではなく、移動需要を可視化し、「誰が実際にどこへの移動で困っているのか」、「現在、移動を我慢している人がいるのか」などを把握し、現状において必要性が高いニーズを共有し、整理しましょう。

移動ニーズを知るために、地域住民を対象にしたアンケートを実施します。

アンケート項目の検討は市と地域組織で一緒に行い、市でアンケートの作成、印刷を行います。住民の皆さんへのアンケートの配布や回収は地域組織で行ってください。

② 交通手段の検討【地域組織+市】

アンケート結果を参考にして、地域のニーズに合った導入する地域公共交通を市と地域組織で一緒に検討しましょう。

導入形態や運行方法など、導入に当たって必要なこと(=検討項目(※))を協議します。なお、運行ルートは最寄りの鉄道駅やバス停留所等への接続が基本になります。

※検討項目：11頁上段を参照してください。

3 社会実験にチャレンジ ～運行計画(案)の検証～

検討した交通手段を基に、地域組織・市・交通事業者等(※)で協議し、運行計画(案)を作成した上で、社会実験を実施し、検証を行います。

※交通事業者等：交通事業者による運行(4条許可)の際に選定した事業者や、地域住民による運行(78条登録)の場合の運行主体のこと。

① 運行計画(案)の作成【地域組織+市+交通事業者等】

交通事業者等を選定し、運行経費を算出します。

また、移動ニーズに合わせ、運行便数や運賃、目標人数等の検討項目(※1)を沿線人口や市が目安としている最低乗車人数や収支率等の導入基準(※2)に沿って算定した上で、運行計画(案)を市と地域組織が協議して作成します。

なお、必要に応じて、バス事業者やタクシー事業者と個別に調整し、運行計画(案)を実現性の高いものにすることも重要です。

新たな停留所の設置や運行ルート等より、警察協議(※3)が必要になる場合があります。

(※1)検討項目：11頁下段を参照してください。(※2)導入基準：12頁を参照してください。
(※3)警察協議：安全対策等のため、停留所の設置位置などを警察に事前に相談します。

② 姫路市地域公共交通会議で審議【地域組織+市+交通事業者等】

地域公共交通を運行するためには、市民代表のほか、バス事業者や鉄道事業者、タクシー事業者、道路管理者などが出席する姫路市地域公共交通会議(※1)で運行計画(案)を審議する必要があります。

また、路線定期運行(4条許可に限る)の運賃(利用料金)を決定する際には、住民等の意見を聞いた上で、運賃分科会(※2)で協議しなければなりません。

(※1)姫路市地域公共交通会議：全市的な観点から地域公共交通や既存公共交通に関する協議・調整を行う会議のこと。原則、1月と6月の年2回開催しています。

(※2)運賃分科会：一般乗合旅客運送事業の協議運賃制度の協議を行う会議のこと。

③ 社会実験の実施[周知・啓発]【地域組織+市+交通事業者等】

1～2年の期間で社会実験を実施します。

社会実験中にできるだけ多くの人に利用してもらえよう、社会実験前に地域組織と市で自治会回覧やチラシの配布等の周知活動を行います。

チラシの内容やデザインの検討は市と地域組織で一緒に行い、市でチラシや掲示物の作成、印刷を行います。

住民の皆さんへのチラシ配布やポスター掲示等は地域組織で行ってください。

④ 社会実験の検証【地域組織+市】

社会実験中は適宜検証を行い、必要に応じて計画を見直します。

社会実験の終了後、導入基準を目安に算出した目標の達成度(利用者数・収支率)を検証・評価します。

実績値が目標を達成している、または達成する見込みがあれば、本格運行に向けて準備を進めます。

また、実績値が目標を大幅に下回っているのであれば、運行計画(案)を再検討し、改善した上で社会実験を継続します。それでも目標を達成する見込みがない場合には運行終了となります。原因を分析し、地域の方々に丁寧に説明します。

4 本格運行のスタート ～運行計画の実施・見直し～

社会実験の結果を踏まえ、運行計画を作成し、本格運行を実施します。
本格運行後も継続的に事業を実施するため、利用者のニーズ把握や運行計画の見直しを行い、利便性の向上に努めましょう。

① 運行計画の作成【地域組織＋市＋交通事業者等】

社会実験の結果を踏まえ、ダイヤや運行ルート、運行便数、運賃等の見直しを市と地域組織で協議し、さらなる利用促進や利便性を向上させる方法を検討し、必要に応じて社会実験時の運行計画を見直します。

② 姫路市地域公共交通会議で審議【地域組織＋市＋交通事業者等】

見直した運行計画を基に本格運行の開始について、達成目標（※1）や運行継続基準（※2）を姫路市地域公共交通会議で審議します。

運賃を見直す場合には、運賃分科会での協議等が必要になります。

（※1）達成目標：12頁の達成目標を目安に地域公共交通会議で審議する目標人数や収支率等の目標値

（※2）運行継続基準：12頁の導入基準を目安に地域公共交通会議で審議する利用人数や収支率等の基準値

③ 本格運行の実施[周知・啓発]【地域組織＋交通事業者等＋市】

交通事業者等は運行計画に基づき、本格運行を実施します。

目標とした人数や収支率等の達成を維持できるよう、地域組織は周知活動を通して地域公共交通を盛り上げていきます。

④ 運行の評価・見直し【地域組織＋市】

毎年度、達成目標への到達状況を確認し、地域組織や市で状況を共有するとともに、利用者ニーズ等を踏まえ、運行計画（運賃、ダイヤ、ルート、運行日等）の見直しや周知活動などについて検討を行い、利用者数の増加、収支率の改善、利便性の向上に努めます。

運行継続基準についても同様に毎年度確認し、基準を達成できなかった場合は運行計画の見直しを行います。見直し後2年連続で運行継続基準を達成できなかった時は、地域公共交通会議の承認を得て運行を終了します。ただし、運行継続基準が未達成でも、例外的に運行を継続できる場合（例外規定（※1））があります。

（※1）例外規定：

①新型コロナウイルス等の社会的要因が明確である場合

②地域にある既存の輸送資源を活用している場合（既存の輸送資源の活用により車両や運転手の確保などで大きな公費負担がなく運行を維持できると認められる場合）

③翌年度に基準をクリアする見込みがある場合

（ただし、運行を継続したにもかかわらず、翌年度に基準をクリアできない場合は運行終了）

8 運行に向けた検討項目

運行計画(案)等を協議する際の主な検討項目は以下のとおりです。

2-② 「交通手段の検討」= 地域組織と市で検討します (8 頁関連)	
運行形態	<input type="checkbox"/> 路線定期運行 <input type="checkbox"/> 路線不定期運行 <input type="checkbox"/> 区域運行
事業方法	<input type="checkbox"/> 交通事業者へ委託(4 条許可) <input type="checkbox"/> 住民が運行(79 条登録) (※1)
運行スタイル (車両タイプ)	<input type="checkbox"/> コミュニティバス(小型) <input type="checkbox"/> コミュニティバス(ワゴン) <input type="checkbox"/> デマンド型乗合タクシー(セダン・ワゴン)
運行日	平日(又は土日祝)のみの運行や、曜日を限定しての運行等を検討します
運行時間	利用ニーズに合わせた、希望する運行時間を検討します
運行ルート	路線(不)定期運行: 起点から目的地までのルートを検討 区域運行: 出発区域、到着区域の設定(区域は自治会の範囲等で設定) ※既存のバス路線等に競合しないような設定が必要です

3-① 「運行計画(案)を作成」= 地域組織、市及び交通事業者等で検討します (9 頁関連)	
運行便数	1 日 _____ 便 沿線人口 _____ 人(市が算出)
運行日	<input type="checkbox"/> 平日 <input type="checkbox"/> 休日(土・日・祝日) <input type="checkbox"/> 曜日限定 _____ 曜日
運行時間	<input type="checkbox"/> 平日: _____ 時 ~ _____ 時 <input type="checkbox"/> 休日: _____ 時 ~ _____ 時
予約方法	デマンド型運行(路線不定期運行や区域運行)を選択した場合に検討します (例) 予約受付時間や利用者登録の方法 など
運行ルート	路線(不)定期運行を選択した場合に、事前に検討したルートを基に、交通事業者の意見を踏まえて具体的にルートを決定します
目標人数	_____ 人(運行経費と運賃・沿線人口により調整)
運賃	_____ 円(運行経費と目標人数により調整)
運行開始予定	_____ 年 _____ 月 _____ 日

(※1) 事業手法として、住民が運行する場合(自家用有償旅客運送)は、その労力効果額を運行経費から差し引いた上で収支率や公的負担額を算出します。労力効果額の計算方法等については、地域公共交通課までお問合せください。

9 地域公共交通の数値目標

■ 目標値を設定し、地域組織と達成に向けて取り組みます

コミュニティバス等の利用者数や収支率等は、以下の数値を自安に、地域特性も考慮した上で、地域公共交通会議で目標値を設定します。

未達成の場合は運行日や便数等を見直すほか、地域住民への周知活動も大切です。

◎達成目標の目安

運行形態	主な運行スタイル	目標人数	目標収支率	目標稼働率
路線定期運行	コミュニティバス (10人未満)	1往復(循環)当たり 2.2人以上	20%以上 ※自家用有償旅客運 送(79条登録)の場 合は10%以上	-
	コミュニティバス (10人以上)	1往復(循環)当たり 4.0人以上		
区域運行 (予約制)	デマンド型 乗合タクシー	1往復当たり※往復換算 3.0人以上		50%以上

※1人当たりの公的負担額は、原則930円(姫路市地域公共交通計画の市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額の上限額)を上回らないものとします。詳しい計算方法等は、地域公共交通課までお問合せください。

■ 社会実験の開始前に導入基準を設定し、本格導入を目指します

社会実験から本格運行への移行には、導入に向けた目安としている最低乗車人数や収支率等の基準値(導入基準)をクリアできるかが鍵になります。目安としている最低基準値のクリアが困難な場合には、運行方法をはじめ、地域公共交通の導入についての見直しを行います。

見直し後も導入基準をクリアできない場合は、社会実験を終了します。

◎導入基準(運行継続基準)の目安

運行形態	主な運行スタイル	最低乗車人数	最低収支率	最低稼働率
路線定期運行	コミュニティバス	1往復(循環)当たり 2.2人以上 ※区域運行は往復に換算	10%以上 ※自家用有償旅客運 送(79条登録)の場合 は5%以上	-
区域運行 (予約制)	デマンド型 乗合タクシー			30%以上

※1人当たりの公的負担額は、原則930円(姫路市地域公共交通計画の市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額の上限額)を上回らないものとします。詳しい計算方法等は、地域公共交通課までお問合せください。

地域の輸送資源の活用も一つの手段

地域公共交通の導入する際は、原則8ページからの「地域公共交通の運行に当たって」に沿って実施します。また、運行には、新たなコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーのほか、スクールバスなどの既存の地域の輸送資源を利用する方法があり、その際には住民アンケート等を省略するなど、短期間で導入を目指す場合もあります。

いずれにしても導入に当たっては地域住民のニーズの把握に努めるとともに、持続可能な地域公共交通となるよう、地域組織や市、交通事業者等が協働しながら進めることが重要です。

【問い合わせ先】 姫路市役所都市局交通計画部地域公共交通課

 079-221-2493