

## 協議事項：地域公共交通確保維持改善事業に関する R 7 事業評価について

## 協議内容

国庫補助金交付要綱並びに事業実施要領（要綱第 3 条第 5 項、要領の 8）に基づき、令和 7 年度「地域公共交通確保維持改善事業費」（国庫補助金）に関する自己評価の内容について同意をいただくもの

評価対象事業：地域公共交通確保維持改善事業

## ① 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

6 系統（社～明石駅前、明石駅前～名谷駅前、三木営業所～西神中央駅前、三木営業所～明石駅前、大久保～西神中央駅前、社～三宮）

## ② 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

1 系統（名塩・生野高原地区コミュニティ交通）

評価対象年度：令和 7 年度

評価対象期間：令和 6 年 10 月 1 日～令和 7 年 9 月 30 日

添付資料：国への提出資料一式（評価書：評価シート、別添 1、別添 1－2）

※ 軽微な修正が必要となる場合には、事務局に一任いただきたく存じます。

## 評価項目と評価基準

## (1) 事業実施の適切性：

地域公共交通計画に基づく事業が適切に実施されたかを 3 段階で評価

A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

## (2) 目標・効果達成状況：

地域公共交通計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成された（達成できる見込み）かを、3 段階で評価

A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）

B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

## 自己評価結果（概要）

## (1) 事業実施の適切性

① 地域間幹線系統                    A：6 系統                    B：0 系統                    C：0 系統

② 地域内フィーダー系統            A：1 系統                    B：0 系統                    C：0 系統

## (2) 目標・効果達成状況

① 地域間幹線系統                    A：6 系統                    B：0 系統                    C：0 系統

② 地域内フィーダー系統            A：1 系統                    B：0 系統                    C：0 系統

※ 詳細は添付資料のとおり

## 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

別添参照（神戸市地域公共交通計画：P.32）

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

##### 【地域間幹線系統】

平成 14 年 2 月の道路運送法の改正におけるバスの需給調整規制の廃止により、路線バスへの参入・撤退が自由化されたため、路線バスの運行は基本的に採算の成り立つ必要があることを前提に、バス事業者の判断に委ねられることとなった。

不採算である一方で地域の貴重な生活の足となっている路線バスの維持・確保に向け、市は西北神地域を運行し幹線的な役割を担う路線バスについて、国および県、**近隣市町**と協調しながら事業者に対する支援を行っている。

具体的には、路線バスの運行にかかる費用と運賃収入の差額である赤字部分について、国・県・市の協調による補助を行っている。

路線バスの撤退や減便の動きに歯止めをかけるためには、地域住民が「乗って支える」という意識をもって、これまで以上に路線バスを積極的に利用することが何より重要であり、市としては、路線バスを支えることの重要性について積極的に意識啓発を行うことで、利用促進に結びつけていきたいと考えている。

また、令和 6 年 9 月から実施している高校生等通学定期券補助制度により、遠方の高校へも通学しやすくすることで、進路選択の幅を広げる取り組みを行っている。このことは西北神地域の高校生の路線バス利用を促進することにも繋がっていることから、補助対象路線の沿線地域への働きかけを強めてまいりたいと考えている。

##### 【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	J R 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7年11月30日現在）

	全市	生野高原地域
人口	1,487,233	872
うち 65 歳以上	435,498	453
世帯数	785,160	488
高齢化率	29.3%	51.9%



## 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（R7 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。

(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
地域間幹線系統	事業者	R6.10.1～ R7.9.30	幹	通勤・通学、通院、買物等の住民の日常生活を支える身近な公共交通機関として重要な役割を果たしている生活交通バスの維持確保を図るため、路線バスに対して支援
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	種別	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	種別	事業概要
高校生等通学定期券補助制度	行政	R6.9～		神戸市在住で「高校生等のいる子育て世帯に対する経済的負担軽減（以下、「子育て世帯の経済的負担軽減」）」及び「市内高校教育環境の維持」の2つを制度目的として、公立高校、私立高校や所得に関わらず、通学定期券代を補助する。
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】

国、県、市町の適切な役割分担のもと、路線バスやコミュニティバス等の生活交通バスの運行経費、住民が運行主体となる自主運行バスの立ち上げ、車両購入にかかる経費を支援した。また、令和6年9月から高校生等通学定期券補助制度を実施することで路線バスの利用促進を行った。

これらの市町、事業者と連携した総合的な取組により、以下のとおり良好である。

※（幹線系統）補助対象路線に関する指標

指標	基準値	R7	備考
一日当たりの実績輸送量	15人/日・路線	15人以上/日・路線	※輸送量に関する国庫協調補助の補助要件
収支率	50% (令和5年度)	対象6路線のうち 5路線で50%以上	※運行系統「三木営業所～養田～西神中央駅」は43.93%
自治体負担額	85百万円 (令和5年度)	58百万円 (令和7年度)	基準値以下

**【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、**生野高原内通学定期券の発行など学校等に対する周知などを継続している。**
- 生野高原地域の乗降数では、1 日あたり平均輸送人員は **16.9 人**と 16 人以上の目標値を上回る結果となり、収支率は **61.5% (R6.10.1-R7.3.31)** と **58.0% (R7.4.1-R7.9.30)** と**上半期・下半期いずれも 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。

4. 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
<p><b>【幹線系統】</b> 自動車交通の普及や人口減少、少子化の進行等により、地方部では、路線バス等の利用者数の減少傾向が続いている。<b>また、運転士不足が顕著となり、路線休止や減便等の原因となっている。</b></p>	<p>引き続き、路線バス、コミュニティバスの運行、及び地域住民等主体のコミュニティバスや既存の交通手段の活用などについて、県、市町、バス事業者が連携して取り組み、地域の移動手段の確保に努める。</p>
<p><b>【名塩・生野高原地域】</b> 利用者数の増加</p>	<p>HP や会報による周知等、利用促進策を積極的に行う。</p>

## 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. 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
<p>【幹線系統】</p> <p>-</p> <p>（R7 年度事業の評価より、神戸市で作成）</p>	<p>-</p> <p>（R7 年度事業の評価より、神戸市で作成）</p>	<p>路線バス、コミュニティバスの運行及び地域住民等主体のコミュニティバスや既存の交通手段の活用などについて、県、市町、バス事業者が連携して取り組み、地域の移動手段の確保に努める。</p> <p>持続可能な公共交通を目指し、丁寧な協議、検討を経た再構築を支援する。</p>
<p>【フィーダー系統】</p> <p>事業実施の適切性：A</p> <p>目標・効果達成状況：A</p>	<p>輸送人員の増加・利便性の向上等につながる取組みの継続</p>	<p>引き続き、利便性向上等に取り組むことで持続可能な公共交通を構築していく</p>

### 2. アピールポイント、特に工夫した点など

#### 【フィーダー系統】

##### ■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。
- 持続可能な公共交通を構築すべく、地域組織や運行事業者を含む関係機関等と定期的な会合を設け、収支状況の把握や利便性向上に向けた意見交換を行っている。

### 第3章 公共交通ネットワークの将来像

#### 3.2. 公共交通ネットワークの将来像

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ます。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ります。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します。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します。

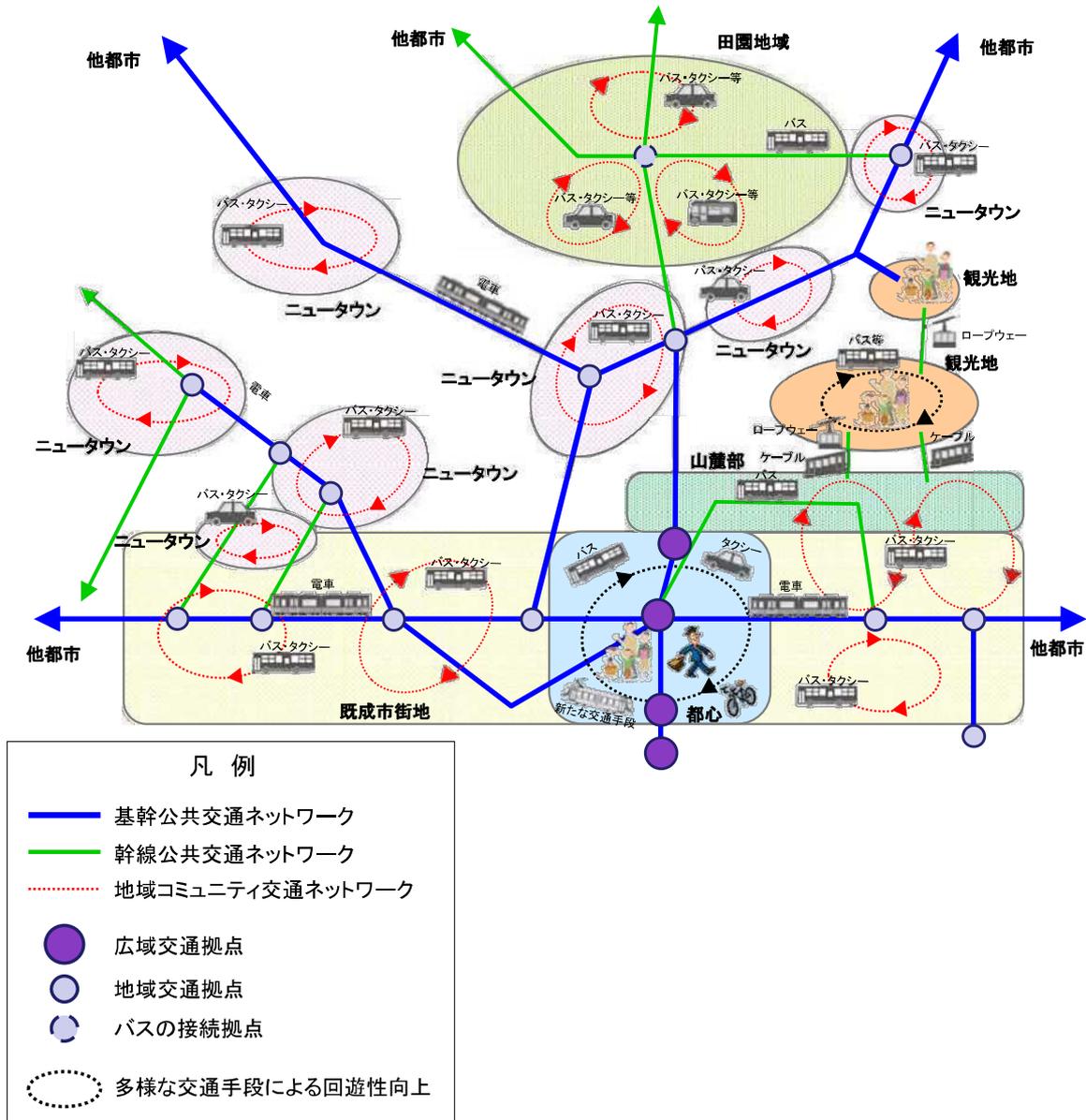


図 3-1 公共交通ネットワークの将来像

## 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8年1月9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:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線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)	
神姫バス株式会社	「社～三木営業所～明石駅前」の運行	コロナ禍後のライフスタイルの変化等の影響により利用者の減少が続くなか、国補助制度の活用や県・市町独自の補助制度等により、県民生活に必要な移動手段の確保・維持を行なった。	A	計画どおり事業を適切に実施	A 燃油価格高騰や人材不足等の厳しい経営環境が続く中、国補助制度の活用や県・市町独自の補助制度等により、県民生活に必要な移動手段の確保・維持を行なった。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画見直しの検討を継続。</li> <li>・並走路線を含めた再編による需要の集約を検討。</li> <li>・企画乗車券「Hyogo Amazing Pass」等の販売促進による新たな需要の取り込みを図り、通勤通学客以外(朝夕以外の利用者)の拡大を目指す。</li> <li>・加東市・三木市との運賃施策(市内上限運賃制度)の周知による利用促進を実施。</li> <li>・西脇市・加東市・三木市・小野市内の地域内フィーダー交通との接続・連携を強化。</li> </ul>
神姫バス株式会社	「明石駅前～伊川谷駅～名谷駅前」の運行		A	計画どおり事業を適切に実施		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画見直しの検討を継続。</li> <li>・並走路線を含めた再編による需要の集約を検討。</li> <li>・神戸市バス競合区間における、市バス普通区全線定期券の共有化に伴う利用促進と利用しやすいダイヤ設定見直しの検討を継続。</li> <li>・企画乗車券「Hyogo Amazing Pass」等の販売促進による観光需要の取り込みを図り、通勤通学客以外(朝夕以外の利用者)の拡大を目指す。</li> </ul>
神姫バス株式会社	「三木営業所～養田～西神中央駅前」の運行		A	計画どおり事業を適切に実施		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画見直しの検討を継続。</li> <li>・三木市との運賃施策(市内上限運賃制度)の周知による利用促進を実施。</li> <li>・神戸市バス競合区間における、市バス普通区全線定期券の共有化に伴う利用促進と利用しやすいダイヤ設定の見直しを検討・実施。</li> <li>・企画乗車券「Hyogo Amazing Pass」等の販売促進による新たな需要の取り込みを図り、通勤通学客以外(朝夕以外の利用者)の拡大を目指す。</li> </ul>
神姫バス株式会社	「社～御坂～三宮」の運行		A	計画どおり事業を適切に実施		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画見直しの検討を継続。</li> <li>・並走路線を含めた再編による需要の集約を検討。</li> <li>・企画乗車券「Hyogo Amazing Pass」等の販売促進による新たな需要の取り込みを図り、通勤通学客以外(朝夕以外の利用者)の拡大を目指す。</li> <li>・加東市・三木市との運賃施策(市内上限運賃制度)の周知による利用促進を実施。</li> <li>・西脇市・加東市・小野市・三木市内の地域内フィーダー交通との接続・連携を強化。</li> </ul>
神姫バス株式会社	「三木営業所～硯町～明石駅前」の運行		A	計画どおり事業を適切に実施		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画見直しの検討を継続。</li> <li>・並走路線を含めた再編による需要の集約を検討。</li> <li>・三木市との運賃施策(市内上限運賃制度)の周知による利用促進を実施。</li> <li>・企画乗車券「Hyogo Amazing Pass」等の販売促進による新たな需要の取り込みを図り、通勤通学客以外(朝夕以外の利用者)の拡大を目指す。</li> </ul>
神姫バス株式会社	「大久保駅～岩岡出張所前～西神中央駅前」の運行		A	計画どおり事業を適切に実施		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画見直しの検討を継続。</li> <li>・並走路線を含めた再編による需要の集約を検討。</li> <li>・企画乗車券「Hyogo Amazing Pass」等の販売促進による新たな需要の取り込みを図り、通勤通学客以外(朝夕以外の利用者)の拡大を目指す。</li> </ul>

## 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8年1月9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：	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線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>〈地域の交通の目指す姿〉 地域特性に応じた移動手段の確保等により持続可能で安全・安心な公共交通を市民とともに、つくり・まもり・育てる</p> <p>〈事業実施の目的・必要性〉 乗合バスは、通勤・通学、通院、買物等の市民の日常生活を支える不可欠な公共交通である。 県と市町が連携してバス路線の維持確保を図るため、乗合バスの利用促進に取り組むとともに、地域間幹線系統確保維持国庫補助金等を活用してバス事業者の運行継続を支援する。</p>

## 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8年1月7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)	前回の事業評価結果は、事業実施の適切性、目標・効果達成状況いずれもA評価であり、輸送人員の増加・利便性の向上等につながる取組みの継続した。	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<b>■生野高原地域限定</b> 「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人以上/日、収支率50% 【実績値】利用者数16.9人/日、収支率59.8% 【達成率】利用者数105%、収支率119.6%	輸送人員の増加・利便性の向上等につながる取組みの継続していく
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8年1月7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：35.1% ※令和7年9月30日現在 (生野高原地域) 高齢化率：51.9% ※令和7年11月30日現在</p>