

## 議案第1号

# 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業 の自己評価について

### ○添付資料

- 資料 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について
- 別添1 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
- 参考資料1 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について
- 参考資料2 地域内フィーダー系統確保維持計画

## 西宮市都市交通会議（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	
<b>地域特性</b>	
本市では、以下のような地域特性が挙げられる。	
強み	将来リスク
<ul style="list-style-type: none"> <li>●豊かな自然環境</li> <li>●魅力ある住宅地</li> <li>●充実した文教施設</li> <li>●貴重な観光資源</li> <li>●高い鉄道利便性</li> <li>●概ね整備された主要な道路</li> </ul>	公共交通の利便性が相対的に低い地域を中心に、 <ul style="list-style-type: none"> <li>●人口減少や空き家の増加</li> <li>●住宅地の魅力低下</li> <li>●高齢者等の外出機会の減少</li> <li>●まちの活力低下</li> </ul>
<b>基本理念及び将来都市像</b> （計画期間：R4～R8、効果発現目標：R17）	
<ul style="list-style-type: none"> <li>●基本理念は、「文教住宅都市宣言」や「第5次西宮市総合計画」を踏まえ、「文教住宅都市を基調とする活力とふれあいを育む都市」とする。</li> <li>●将来都市像は、本市の地域特性である「強み」と「将来リスク」等を踏まえ、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」とする。</li> <li>●このようなまちを実現するには、一定の人口密度の維持や目的地へのアクセス性の向上等を通じ、生活サービスが身近な状態を確保する必要があるため、「多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくり」を行うこととする。</li> </ul>	
<b>公共交通ネットワークのイメージ図</b>	
※別添	

### 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		
<p>都市交通計画における将来都市像を踏まえ、施策実施により鉄道・バスなどの公共交通の利用頻度を増やし、今後人口減少や高齢化が進展する中でも、公共交通の利用者数を維持していくことを目指す観点から、以下のとおり、評価指標及び目標値を設定する。</p>		
評価指標	現況値 [年次] 目標値	指標及び目標値設定の考え方
一日あたりの公共交通の利用回数 $\frac{\text{（鉄道乗降客数/2）} + \text{バス乗車人員}}{\text{西宮市内15歳以上人口}}$	現況値：0.87 回/人[R1] 目標値：0.87 回/人以上	新型コロナウイルス感染症の影響前（令和元年度）の公共交通利用回数
公的資金が投入されている 公共交通への公的資金投入額 （クロスセクター効果の検討を実施した「さくらやまなみバス」を代表的な指標とする）	現況値：55 百万円/年[R1] 目標値：102 百万円/年以内（限度額）	クロスセクター効果における行政に係る分野別代替費用と行政補助の均衡する状態
公的資金が投入されている 公共交通の利用者数 （地域の居住者が主体的に取り組む乗合交通である「ぐるっと生瀬」を代表的な指標とする）	現況値：109 人/日[R1] 目標値：100 人/日以上	コミュニティ交通が持続可能な運行となることを目指した利用者数
温室効果ガスの部門別排出量 （運輸部門・自動車）	現況値：35 万 t-CO <sub>2</sub> /年[H30] 目標値：28 万 t-CO <sub>2</sub> /年以内	公共交通の利用促進により運輸部門のCO <sub>2</sub> 排出量を低減（COP21での国の目標値設定の考え方を参照）
徒歩と公共交通による中心拠点までの到達期待時間が30分以内の人口比率	現況値：66%[R1] 目標値：66%以上	現況値の維持

### 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

交通課題及び基本目標の「3～5」に対応する実施施策の一つとして、“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、生瀬地域において運行しているコミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の概要は、以下のとおりとなっている。

##### ■事業の目的

生瀬地域にある全九つの自治会等で構成される「ぐるっと生瀬」運行協議会が、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、住民目線で身の丈にあった持続可能なコミュニティバスの運行を目指すとともに、コミュニティバスの運行を通じて、生瀬地域が魅力的で活力ある地域となるよう目指す。

##### ■計画の内容

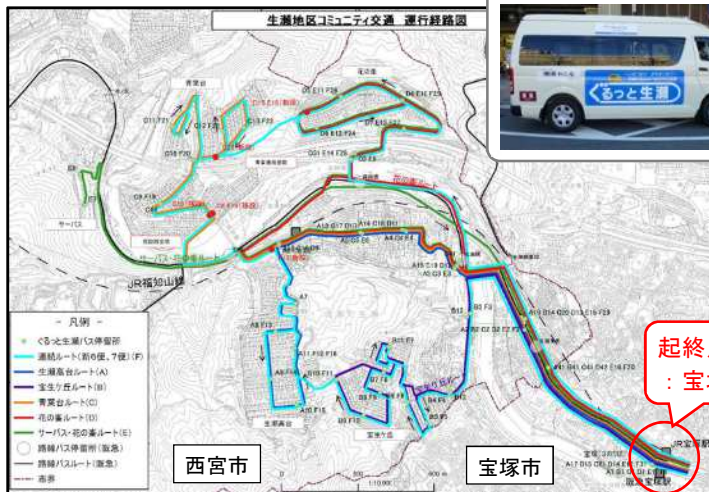
公共交通不便地域で地形的勾配が急である等の地域特性をもつ生瀬地域において、高齢者等の移動制約者の買物や通院等を目的とした生活移動手段を確保する。また、地域住民の多くが利用し、生活サービス施設が集積している JR/阪急宝塚駅に接続することで、利便性の高い交通とする。

##### ■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	R5年度(8年目)	R6年度(9年目)	R7年度(10年目)
目標値	100人以上	100人以上	100人以上

##### ※運行経路図



##### ※住民基本台帳人口 (R5.9.30 現在)

	全 市	生瀬地域
人 口	482,422人	8,316人
世 帯 数	228,565世帯	3,823世帯
面 積	100.18km <sup>2</sup>	5.72km <sup>2</sup>
高 齢 化 率	24.6%	31.4%

##### ※地域公共交通会議の開催状況 (書面協議含む、H28.4～R5.9)

- 西宮市
  - ・地域公共交通分科会 : 19回
- 宝塚市
  - ・地域公共交通会議 : 8回

## 主な取組内容

「ぐるっと生瀬」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。

### ■継続して実施している取組み

- 地域のコミュニティセンターを年契約で確保、役員が毎週集まって情報交換、協議会に提案する議題等について検討している。
- 運行協議会を隔月（コロナ以前は毎月）開催し、運行状況や利用促進活動について協議、さらに毎年交代する自治会代表理事等と共通理解を図る場としている。
- 毎月初めに起終点の宝塚駅前 PR 活動を行い、ボランティアとしての意識高揚や乗降者との触れ合いの場としている。
- 利用者の利便性向上と、運転手の負担軽減のため、**阪急バス宝塚駅前案内所にて、回数券を委託販売**。
- ぐるっと生瀬の PR と併せ、地域行事、各種地元イベントで活用する**マスコットキャラクター**や 2 種類の音頭を作製して、地域の行事等で定番となるような活動を日々行っている。
- 運行事業者と協力してマスクの着用や現金受渡機会を減らすため回数券利用を啓発し、車内での新型コロナウイルス感染症防止対策を実施している。
- 地域交通にかかる視察等の受け入れについては H P 等で啓発し、民間や行政、学生を問わず無料で積極的に受け入れる。地域の人材育成の一環として地元中学校のトライやるウィークも前向きに受け入れをしている。
- 運行状況、課題、利用者の声等を把握するため、運行協議会理事がぐるっと生瀬に同乗する**側乗調査を実施**。新任の理事が運行状況を体験できることで新たな気付き、多様な意見を聴取できる。
- 西宝橋仮橋の供用開始に併せて、6 便目を全地域連続で通るルートに変更し、連続で地域を回ることによって運行時間が短縮できるため新たに 7 便目を運行することとした。

<参考>

- 生瀬地域以外で、コミュニティ交通に関する取組みを推進するため、市では、パンフレットの作成・配布を実施している。

### ■今年度(R6 年度)の取組み

- 休日運行時の利用状況を調査するため、土曜日の運行を行うこととした（R5.10.1～）。**
- 令和 8 年春の国道 176 号名塩道路生瀬工区の開通に合わせた新たな運行計画の具体的な検討を開始した。**
- 昨年度に引き続き、運行協議会理事による側乗調査を実施して、さらなる利用者の声や要望等の実態を把握する。

※理事による側乗調査の様子



※マスコットキャラクター



※阪急バス宝塚駅前案内所



(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
生瀬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	H27.10～	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
西宮市コミュニティ交通支援事業助成金	市	H27.10～	運行損失等について、上限の範囲内で助成を行う。
専門家派遣	市	H27.10～	公共交通等に関する専門的知識を有する者を地域へ派遣する。

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、専門家、市	H27.10～	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。

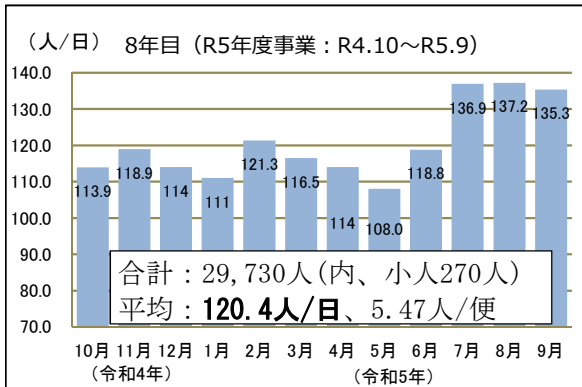
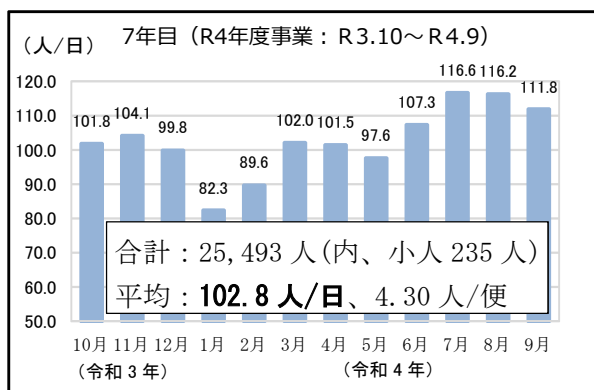
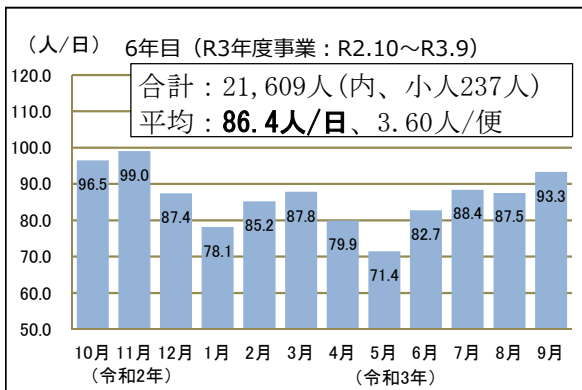
事業	取組内容	効果目標
生瀬地区コミュニティ交通運行事業	阪急バス宝塚駅前案内所での回数券の委託販売を継続した。西宝橋仮橋の供用開始に併せて、6 便目を全地域連続で通るルートに変更し、新たに 7 便目も運行。 <u>休日運行時の利用状況を調査するため、土曜日の運行を行うこととした (R5.10.1～)。</u>	1 日当たり平均輸送人員 100 人以上
	新型コロナウイルス感染防止対策を実施し、利用者が安心して乗車できるように努めた。	1 日当たり平均輸送人員 100 人以上
利用促進活動	「ぐるっと生瀬」運行協議会が中心となり、これまで取り組んできた利用促進策の見直しを行いつつ、継続的に実施した。	1 日当たり平均輸送人員 100 人以上

#### 4. 具体的取組に対する評価

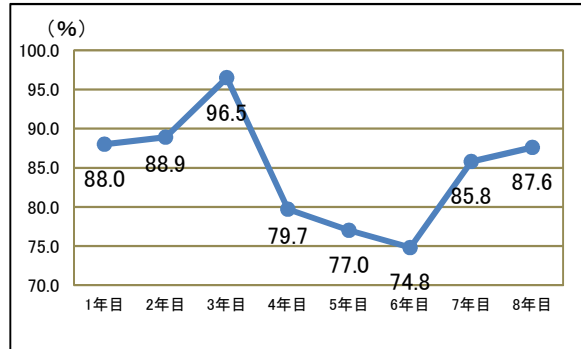
##### 【地域内フィーダー系統】

- 「ぐるっと生瀬」運行協議会が中心となり、運行事業者とも協働して、これまで取り組んできた利用促進策の継続的な実施や、新たな取組を積極的に行っており、地域内外での「ぐるっと生瀬」に対する認知度は高い。平成 29 年に行ったアンケート調査の結果からも、地域内の住民の約 95%が「知っている」と回答している。また、バスが安定的に運行していることから、安心で利便性の高い移動手段として理解され、利用者の定着が図られている。昨年度に引き続き、運行協議会のメンバーがぐるっと生瀬に同乗し、利用者等の声を把握する取組を行うなど、地域内を運行するコミュニティ交通として、利用者の声を大切にしつつ取組を進めている。
- 収支率は 87.6%**と、昨年度（85.8%）より 2%弱増えた。利用者は増加傾向であり、1 日あたり平均輸送人員は 120.4 人と 100 人以上の**目標値を上回る結果となった**。利用者の増加に伴って運賃収入は増加したが、人件費や燃料費等の経費も増加しており、収支率は昨年度並みであった。
- 9 年目以降の目標値も、土曜日の運行も含めた平均輸送人員として、1 日あたり輸送人員 100 人以上としている**。引き続き、輸送人員の増加・利便性の向上等につながる各種取組を引き続き進めていく必要がある。

※一日あたり平均輸送人員の推移（月別）



##### ※収支比率の推移



#### 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
令和 8 年春の国道 176 号名塩道路生瀬工区の開通に合わせた新たな運行計画を策定する。そのために、各自治会の合意形成を円滑に行う必要がある。	持続的な運営を行うための収支率の維持を前提とし、各地域にあった運行計画を検討する。
土曜日の利用者の確保。	会報による周知等、利用促進策を積極的に行う。



# 西宮市都市交通会議（これまでの経緯）

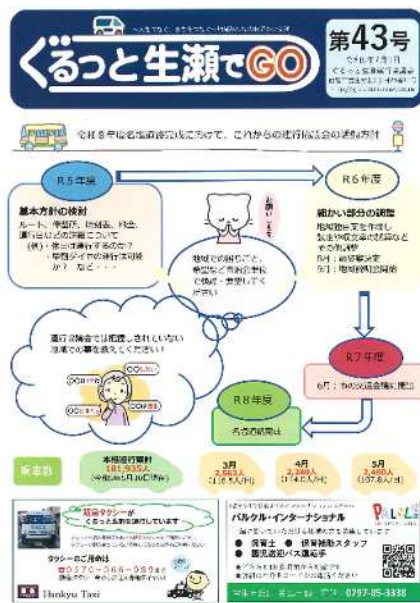
## 1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

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
<p>事業の適切性及び目標・効果達成状況について、評価できる。</p> <p>引き続き利用促進策を継続するとともに地域と連携して各種取組みを進められたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治会と連携した多様な意見を運行計画に反映するための運行協議会の開催や理事による側乗調査を実施。</li> <li>地元協議会が中心となり、これまでの利用促進策を継続的に実施するとともに、利用者等の声を把握する取組みを実施するなど、地域に根差した運営を進めている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和8年春の国道176号名塩道路生瀬工区の開通に合わせた新たな運行計画の検討を引き続き行う。</li> <li>今後も引き続き、利用者等の声を把握する取組みや、利用促進策を継続して実施する。</li> </ul>

## 2. アピールポイント、特に工夫した点など

- バスの運行から8年が経過し、地域に定着してきたため、公共交通やマイカーの利用を控え、免許証の返納もさらに進んでいる。高齢化に伴って施設入所や転居等で利用者も減少する中でも、地域を巡回するバスを頼りに移住転入者が増加しており、コロナ禍でも利用者は順調に伸びてきている。
- 運行計画策定や利用者等の声の集約、それに伴う課題解決のための住民説明会の開催、さらに運行に関する遅延運休・車内への忘れ物、苦情その他を地元地域が一手に引き受けており、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。
- 利用促進活動として、地域の行事への参加、学校園や公共施設、さらには地域の不動産業者などの訪問を通して地域バスの効用について周知を図り、多方面にわたって利用につながるような工夫を行っている。
- 定期的な会報の発行やHPの更新など、地域のみならず周辺地域や全国へも発信している。特に、これから地域交通を導入する地域との緊密な連携や行政などの視察受け入れは積極的に行っている。また、一方で関係する先進地域の情報をHPに掲載し、遠方から足を運ばなくてもノウハウ等が閲覧できるように工夫し、各地で地域交通の発展につながるよう心がけている。
- 自治会によっては、会員に対して回数券購入の補助を行っている。また、サポーターを組織して利用促進活動を支えたり、周知・啓発活動を行っている地域も増えている。
- 本格運行開始後、数々の賞を受賞し、市内外で高い評価がなされており、地域主体の活動を行う上での自信につながっている。

※会報



※平成29年度ふるさとづくり大賞



公共交通ネットワークのイメージ図





## 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6年 月 日

協議会名: 西宮市都市交通会議

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	青葉台系統	<p>【前回の事業評価結果】 事業の適切性及び目標・効果達成状況について、評価できる。引き続き利用促進策を継続するとともに地域と連携して各種取組みを進められたい。</p> <p>【反映状況】 ・自治会と連携した多様な意見を運行計画に反映するための運行協議会の開催や理事による側乗調査を実施。 ・地元協議会が中心となり、これまでの利用促進策を継続的に実施するとともに、利用者等の声を把握する取組みを実施するなど、地域に根差した運営を進めている。</p>	A	A	<p>利用者は増加傾向であり、目標値を上回る結果となった。</p> <p>【目標値】 一日当たり輸送人員100人以上 【実績値】 一日当たり輸送人員120.4人 【達成率】 120.4%</p> <p>・令和8年春の国道176号名塩道路生瀬工区の開通に合わせた新たな運行計画の検討。 ・今後も引き続き、利用者等の声を把握する取組みや、利用促進策を継続して実施する。</p>
阪急タクシー株式会社	花の峯系統				
阪急タクシー株式会社	花の峯・サーパス系統				
阪急タクシー株式会社	宝生ヶ丘、生瀬高台、青葉台、花の峯連続				

## 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

### 1. 目的

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価は、地域内フィーダー系統確保維持計画（[参考資料 2](#)）に位置付けられた補助対象事業について、事業の性質に応じ、事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行うことによって、補助対象事業がより効果的、効率的に推進されることを目的とする。

### 2. 実施方法

#### (1) 自己評価（一次評価） ← 今回実施

毎年度、西宮市都市交通会議が、自ら、事業の実施状況の確認、評価（以下「自己評価」）を行い、当該自己評価の結果を、補助金の交付を受けようとする会計年度の1月末までに、地方運輸局等へ報告するとともに公表する。

#### (2) 二次評価

自己評価を基に二次評価を行う。

地方運輸局等において、当該評価の客観性・妥当性を担保するため、学識経験者等の有識者等からなる第三者評価委員会を設置し、二次評価案について審議する。地方運輸局等は、その結果を踏まえて評価を実施する。

### 3. 自己評価の評価項目

令和4年10月1日から令和5年9月30日までの生瀬地区コミュニティ交通の運行実績等について、以下の項目を評価する。

- (1) 前回の事業評価結果の反映状況
- (2) 事業実施の適切性
- (3) 地域内フィーダー系統確保維持計画における目標・効果の達成状況
- (4) 事業の今後の改善点

※これらの項目について取りまとめたものが「議案第一号」の資料一式になります。

令和4年6月23日

西宮市都市交通会議

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

西宮市は、市内に23の鉄道駅を有し、JR東海道本線・福知山線、阪急神戸本線、阪神本線等が運行され、また、この鉄道網を補完する形で、バス路線が市域全体に整備され、比較的公共交通機関が充実し交通至便な都市である。

しかし、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、その中で生瀬地域は、山間部に位置していることから地形的勾配が急で、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、当該地域の高齢化率は31.4%（令和4年3月31日現在）と高く、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喫緊の課題となっている。また、当該地域の最寄り鉄道駅周辺には日常的な買物ができる小規模小売店が1店舗あるのみで、多くの住民が必要とする医療、福祉を含んだ生活サービス施設を利用するためには、市外の鉄道駅まで移動する必要がある。

そこで、当該地域の住民は、最低限必要な移動手段の確保を地域の課題と捉え、コミュニティ交通の導入により課題解決を図ることとし、地域住民により「ぐるっと生瀬」運行協議会を組織した。その後、持続可能なコミュニティ交通の実現に向け、合意形成を図りながら、地域住民が主体となり運行計画を策定し、平成27年10月1日より本格運行を開始した。本格運行後は、定期的に運行協議会と運行事業者等が集まり利便性の向上について検討しているほか、積極的な利用促進活動や広報の結果、毎年利用者数を増やしている。

このように、地域住民が主体的に取り組む生活移動手段の確保を目的とした乗合交通について、専門家、運行事業者及び行政等と協働のもと、引き続き地域公共交通の確保・維持を図ることとする。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

○指標：一日当たり輸送人員

事業年度		目標値	実績値
7年目	令和4年度(R3.10.1～R4.9.30)	100人以上	—
8年目	令和5年度(R4.10.1～R5.9.30)	100人以上	—
9年目	令和6年度(R5.10.1～R6.9.30)	100人以上	—

※参考：令和3年度事業実績値…86.4人

令和4年度事業（令和4年4月末現在）実績値…97.6人

※新型コロナウイルス感染症の影響をふまえた今後の見通しから、令和4年度事業～令和6年度事業の目標値を設定。引き続き地域住民主体の取組みにより、コミュニティ交通が持続可能なものとなることを目指す。

### (2) 事業の効果

コミュニティ交通の運行により、移動の負担が軽減され、外出意欲の増進に伴う移動制約者等の社会参加を促進し、新たなコミュニティづくりと地域の活性化に寄与することが期待される。

### 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・定期的に運行協議会、運行事業者、専門家及び市が会議を行い、より利便性の高い運行計画の検討や利用促進活動の企画等を実施し、利用者の増加を図る。
- ・利用者層の拡大を図るため、地域行事と連携して、コミュニティ交通を利用してもらう機会を創出する。そして、利用者定着のため、会報やホームページの充実、毎月駅前での広報活動、運行協議会自らが作成したゆるキャラや生瀬音頭等によるPRを継続して実施する。
- ・地域と連携し、各種行事やイベントに参加し、地域の活性化に貢献するとともに、コミュニティ交通のPRを行う。また、地元学校園の行事にも参加し、子ども達のコミュニティ交通への愛着を図ると同時に、間接的に保護者へPRを行う。
- ・運行協議会メンバーの新規加入や研修の実施、自治会と緊密に連携することで組織を強化するなどし、安定した運営を目指す。また、常時活動してくれる人だけでなく、単発のイベント等にも協力してもらえようようなサポーターを募集し、協力者を増やす。
- ・利用者や地域住民の意見を把握するよう努め、住民ニーズにあった運行や効果的な利用促進活動、広報活動を検討する。
- ・近隣でコミュニティ交通を運行している、又は導入を検討している地域等と交流を図り、意見交換やノウハウの共有を行うことで、さらなる利用促進策の検討や地域全体の活性化を図る。
- ・これらの事業を実施するにあたっては、「ぐるっと生瀬」運行協議会が主体となり、市や運行事業者、専門家と協働して取り組む。ただし、新型コロナウイルス感染症の拡大を防ぐため、実施方法や規模等に十分配慮をしたうえで行うものとする。
- ・コミュニティ交通運行中の感染症拡大防止対策として、車両設備の消毒や十分な換気、ビニール遮断幕の設置、運転手のマスク着用などを実施する。

### 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

※予定している時刻・運行予定期間（令和5年度事業）

- ・令和4年10月1日から令和5年9月30日
- ・年始の3日間（1月1日～1月3日）を除く平日及び5月3日～5月5日の午前8時台から午後7時台

※運行事業者の決定の経緯

- ・第1回有料試験運行にあたり、「ぐるっと生瀬」運行協議会による公募型プロポーザル方式にて運行事業者を選定

※地域内フィーダー系統の補足（要綱別表7のハ）

- ・鉄道駅（JR生瀬駅、JR阪急宝塚駅）及び阪急バス株式会社が運行する路線のバス停留所に接続

### 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

- ・コミュニティ交通の運行に係る費用総額約900万円
- ・運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた残額は西宮市が補助。ただし、差額が補助上限を超える場合は、当該超えた部分は「ぐるっと生瀬」運行協議会が負担。

### 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・各ルートの利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施
- ・利用者アンケート（車内聞き取りアンケート等）

### 7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

#### 【地域間幹線系統のみ】

該当なし（地域内フィーダー系統のため）

### 8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村



<p>に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧  <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし（地域内フィーダー系統のため）</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項  <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし（地域内フィーダー系統のため）</p>
<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要  <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b></p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付</p>
<p>11. 車両の取得に係る目的・必要性  <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<p>運行するバス車両について、バス車両を購入（平成27年度）してから7年が経ち、1日100km以上を走行するため、総走行距離が10万kmを超えている。地理的条件も急勾配であり、車両を酷使しているため、安全な輸送を確保するために車両を1台購入する必要がある。また、購入予定の車両と既存車両と合わせて、2台（うち1台は予備）を配車することで、効率的な運行形態を構築する。</p>
<p>12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果  <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>1日当たり輸送人員を100人以上とする。</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>購入する車両をコミュニティ交通の運行に使用することで、路線を維持することにより、生瀬地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。</p>
<p>13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額<b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付</li> <li>・車両購入に要する費用約600万円</li> <li>・費用の総額から国庫補助金を差し引いた残額を西宮市が補助</li> </ul>
<p>14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）  <b>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<p>該当なし（車両減価償却費等国庫補助金のため）</p>
<p>15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性  <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<p>該当なし（車両減価償却費等国庫補助金のため）</p>
<p>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果  <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>

<b>(1) 事業の目標</b>
該当なし（車両減価償却費等国庫補助金のため）
<b>(2) 事業の効果</b>
該当なし（車両減価償却費等国庫補助金のため）
<b>17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし（車両減価償却費等国庫補助金のため）
<b>18. 協議会の開催状況と主な議論</b>

平成 26 年 1 月 21 日 第 1 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティ交通検討に係る市の考え方を説明</li> <li>・第 1 回有料 試験運行※1 の事業計画を報告</li> </ul>
平成 26 年 3 月 19 日 第 3 回西宮市都市交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 1 回有料試験運行※1 の途中経過を報告</li> </ul>
平成 26 年 9 月 19 日 第 2 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 1 回有料試験運行※1 の結果を報告</li> <li>・第 2 回有料試験運行※2 の事業計画を報告</li> </ul>
平成 27 年 3 月 27 日 第 5 回西宮市都市交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 2 回有料試験運行※2 の途中経過を報告</li> </ul>
平成 27 年 5 月 19 日 第 3 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 2 回有料試験運行※2 の結果を報告</li> <li>・本格運行の事業計画に係る協議及び合意</li> <li>・地域内フィーダー系統確保維持計画（案）の報告</li> </ul>
平成 27 年 5 月 22 日 宝塚市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格運行の事業計画について協議及び合意</li> </ul>
平成 27 年 6 月 9 日 第 4 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 28 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定</li> </ul>
平成 27 年 8 月 3 日 第 5 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格運行の回数券に係る協議及び合意</li> </ul>
平成 27 年 8 月 20 日 宝塚市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格運行の回数券に係る協議及び合意</li> </ul>
平成 28 年 2 月 1 日 第 7 回西宮市都市交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格運行の途中経過を報告</li> </ul>
平成 28 年 5 月 25 日 第 6 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の変更に係る合意</li> <li>・平成 29 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定</li> </ul>
平成 28 年 6 月 8 日 宝塚市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の変更に係る合意</li> </ul>
平成 29 年 5 月 24 日 第 9 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の変更に係る合意</li> <li>・平成 30 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定</li> </ul>
平成 29 年 7 月 18 日 第 10 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 30 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更</li> </ul>

平成 29 年 6 月 14 日 宝塚市地域公共交通会議	・ 事業計画の変更に係る合意
平成 30 年 6 月 1 日 第 12 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	・ 事業計画の変更に係る合意 ・ 平成 31 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
平成 30 年 6 月 5 日 宝塚市地域公共交通会議	・ 事業計画の変更に係る合意
令和元年 5 月 20 日 第 14 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	・ 令和 2 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
令和 2 年 6 月 23 日 第 18 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	・ 令和 3 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
令和 2 年 7 月 31 日 第 19 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	・ 事業計画の変更に係る合意
令和 2 年 9 月 28 日 宝塚市地域公共交通会議	・ 事業計画の変更に係る合意
令和 3 年 3 月 29 日 第 22 回西宮市都市交通会議	・ 事業計画の変更に係る合意 ・ 令和 3 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更
令和 3 年 4 月 13 日 宝塚市地域公共交通会議【書面】	・ 事業計画の変更に係る合意
令和 3 年 6 月 2 日 第 21 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	・ 事業計画の変更に係る合意 ・ 令和 3 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更 ・ 令和 4 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
令和 3 年 6 月 23 日 宝塚市地域公共交通会議【書面】	・ 事業計画の変更に係る合意
令和 4 年 1 月 7 日 第 22 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	・ 令和 3 年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
令和 4 年 6 月 7 日 第 23 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	・ 事業計画の変更に係る合意 ・ 令和 5 年度地域公共交通計画（地域内フィーダー系統）の策定
※1 平成 26 年 3 月 3 日～31 日（平日 20 日間）第 1 回有料試験運行を実施	
※2 平成 26 年 10 月 1 日～平成 27 年 3 月 31 日（平日 119 日間）第 2 回有料試験運行を実施	

## 19. 利用者等の意見の反映状況

運行計画及び利用促進策は、地域住民等より構成する「ぐるっと生瀬」運行協議会において、協議を重ね合意形成を図った。また、住民向けのアンケートの実施や、運行事業者から「ぐるっと生瀬」運行協議会へ日々の利用者の声を報告するなど、随時、情報共有を図っている。

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県西宮市六湛寺町 10 番 3 号

（所 属）西宮市役所政策局都市計画部交通政策課

（氏 名）船越 和博

（電 話）0798-35-3527

（e-mail）kotsu@nishi.or.jp