

議案第 1 号

平成 30 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

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

地域特性

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"> ●豊かな自然環境 ●魅力ある住宅地 ●充実した文教施設 ●貴重な観光資源 ●高い鉄道利便性 ●概ね整備された主要な道路 	<p>公共交通の利便性が相対的に低い地域を中心に、</p> <ul style="list-style-type: none"> ●人口減少や空き家の増加 ●住宅地の魅力低下 ●高齢者等の外出機会の減少 ●まちの活力低下

基本理念及び将来都市像（計画期間：H28～H37、効果発現目標：H47）

- 基本理念は、「文教住宅都市宣言」や「第4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。
- 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。
- 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。

公共交通ネットワークのイメージ図

※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

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。

評価指標	現況値 [年次] 目標値 [目標年次]	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	現況値：0.84回/人[H26] 目標値：0.83回/人[H47]	人口減少や高齢化が進展する中でも公共交通利用者を維持
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：63.6% [H22] 目標値：70%以上[H47]	容易に生活サービスを利用できる人口の比率を増加
温室効果ガスの部門別排出量 (運輸部門・自動車)	現況値：34.5万t-CO2[H25] 目標値：23万t-CO2[H47]	公共交通の利用促進により運輸部門のCO2排出量を低減
みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまちとしての「まちの満足度」	現況値：58.5%[H27] 上記3つの指標を補完する参考値とする	将来都市像の実現についての実感を向上

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

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

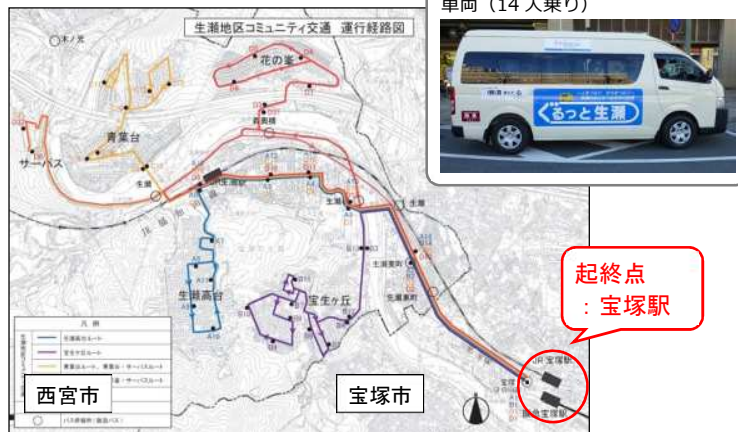
公共交通不便地域で地形的勾配が急である等の地域特性をもつ生瀬地域において、高齢者等の移動制約者の買物や通院等を目的とした生活移動手段を確保する。また、地域住民の多くが利用し、生活サービス施設が集積している JR/阪急宝塚駅に接続することで、利便性の高い交通とする。

■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	H28 年度(1 年目)	H29 年度(2 年目)	H30 年度(3 年目)
目標値	70 人以上	85 人以上	100 人以上(採算ライン)

※運行経路図



※住民基本台帳人口 (H30.9.30 現在)

	全 市	生瀬地域
人 口	485,072人	8,669人
世 帯 数	221,227世帯	3,772世帯
面 積	100.18km ²	5.72km ²
高齢化率	23.6%	30.0%

※地域公共交通会議の開催状況 (書面協議含む、H28.4～H30.9)

- 西宮市
 - ・地域公共交通分科会 : 7 回
- 宝塚市
 - ・地域公共交通会議 : 3 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を実施した。

■ 昨年度(H29 年度)までの取組み

- **地元会議を毎月開催**し、運行状況の確認や利用促進活動等の実施方法について協議した。
- **会報を二ヶ月毎**のペースで発行し、生瀬地域内に**全戸配布**した。
- 車内やホームページに日々の利用者数等を掲載し、目標達成のための啓発に努めた。
- **マスコットキャラクター**を募集し、**着ぐるみ**を作製。各種地元イベント等に参加し、利用を促した。
- 地元の保育園や幼稚園・小学校・中学校へ出向き、乗り方教室の実施や地域で守り・支える大切さを説明。
- 活動の拠点として**事務所を開設**し、メンバーが毎週集まり、**つぶさに情報共有**を図ることで、日々の問題に対し細やかに対応することが可能となった。
- ラジオやCATVにて、不特定多数にPRした。地元企業に呼びかけてPR活動の協力を求めるとともに、毎月、宝塚駅前にてPR活動を実施した。
- **自治会単位で座談会**を開催し、運行計画の説明や要望等の把握に努めた。
- 園児の行事に参加したり、**乗車体験**を実施し、バスに親しみを感じてもらうとともに、保護者へPRを図った。
- **音頭を2種類作成**し、盆踊り等の地域行事での披露等、ぐるっと生瀬のPRと合せ、地域行事を盛り上げた。
- 運行経路付近での工事について、事前に情報を取得し、関係者で共有する体制を整えた。また、路上駐車が見受けられる際は、運行ダイヤを用いて説明するなど、**主に地域で交渉**することで迅速な解決が可能となった。
- **凍結等の運休対策について、マニュアル化**することで、不測の事態に手際よく対応できる体制を整えた。

<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・配布を実施した。

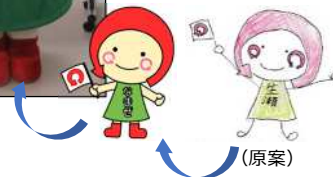
※会報



※マスコットキャラクター



※座談会



■ 今年度(H30 年度)の取組み

昨年度までの取組みに加え、以下のとおり取り組んだ。

- 停留所間の長い区間や診療所付近に**停留所を2か所新設**し、地域内の円滑な移動の確保や利便性の向上を図った。
- 4年目(H30.10)以降の運行計画を検討するために、**アンケート調査**を平成29年に実施。その結果をもとに、毎月開催している地元会議で議論を重ねた結果、4年目より**夕方6便目を増便**することを決定し、運行ルートの一部変更やダイヤの改正等の準備を行った。
- 昨年度に引き続き、コミュニティ交通の導入を検討している市内外の地域から視察依頼があり、活動内容の紹介、意見交換、バスの乗車体験を行った。【西宮市山口地域(H29.11.6)、奈良県生駒市鹿ノ台地域(H30.8.28)】

(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
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

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	4年目(H30.10)以降の運行計画を検討するために、アンケート調査を平成29年に実施。その結果をもとに、毎月開催している地元会議で議論を重ねた結果、4年目より夕方6便目を増便することを決定し、運行ルートの一部変更やダイヤの改正等の準備を行った。	増便後1年での1日当たり平均輸送人員110人以上 (運行開始4年目の目標値)
	停留所間の長い区間や診療所付近に停留所を2か所新設し、地域内の円滑な移動の確保や利便性の向上を図った。	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

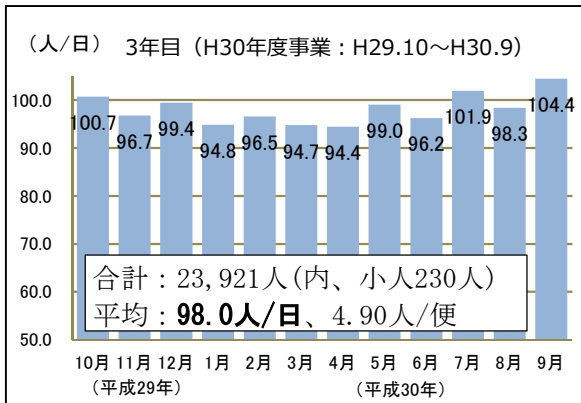
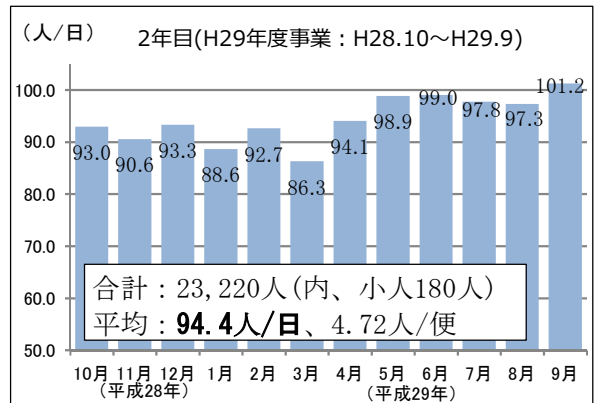
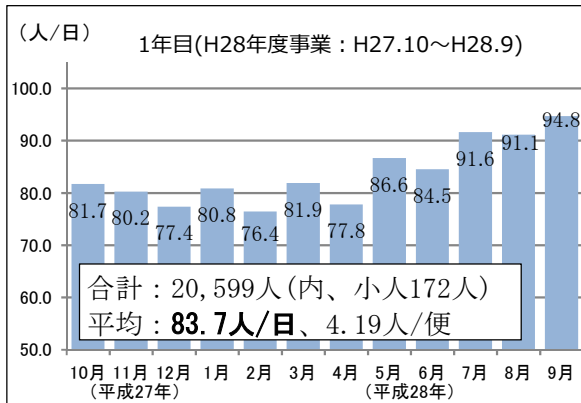
4. 具体的取組に対する評価

●「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、新たな取組み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、安心して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とともに、地域住民間で口コミ等の効果により新規利用者を着実に生み出している。その結果、**輸送人員は昨年度より増加し、目標値に迫る**結果となっている。

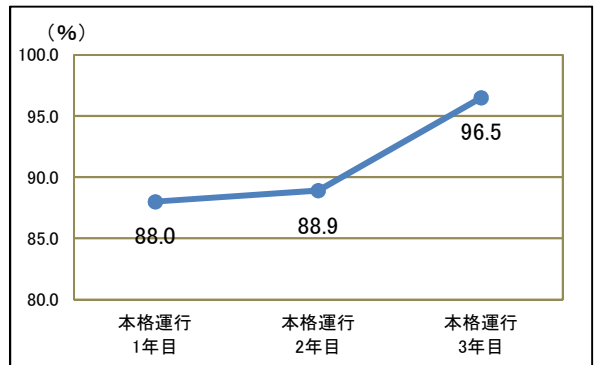
●**収支比率については、96.5%**（昨年度は 88.9%）と非常に高い値となった。目標としていた採算ラインには達しなかったが、収支比率は燃料費の高騰やダイヤ改正に係る費用の発生など、様々な要因により上下するものであり、また本格運行開始後の 3 年間で常に高い収支比率を維持していることから、持続的な運行に向けて、着実に推移している。

●利用者からの要望を受け、議論を重ねたうえで平成 29 年 10 月に 2 つの停留所を新設したことにより、利便性の向上が図られた。地域内を運行するコミュニティ交通として、地域住民等の利用者の声を大切にしており、運行 4 年目からはアンケート調査でも要望の多かった夕方の時間帯の増便を決定するなど、さらなる利便性の向上に積極的に取り組んでいる。

※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
一便当たり平均輸送人員は 4.9 人と昨年度より増加（昨年度 4.7 人）しており、ピーク時における積み残し対策が喫緊の課題となっている。	積み残し対策として、H30.10 から夕方 6 便目の増便と運行ルートの一部変更を行う。また、増便による収支比率の悪化に対応するため、利用者の増加に向けた取り組みについて協議・検討を行う。
H30.10 から増便するにあたり、運行経費が増加するため、収支比率が大幅に悪化する可能性がある。	

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
モビリティマネジメントを実施される際には、バス利用につながる MM であったのか効果検証なども行われたい。	・地元協議会を中心とし、これまで取り組んできた利用促進策を継続的に実施した結果、一日当たり平均輸送人員が増加した。	・今後も引き続き、利用促進策を継続して実施するとともに、4 年目（H30.10）から増便と、それに伴うダイヤの改正等が行われるため、積極的な周知活動を行う。
ピーク時における積み残し対策については、利用者の目的地先等の調査を行い、関連施設と連携し、混雑便の緩和対策を行うなど、地域ぐるみによる取組を期待する。	・運行事業者と連携して、積み残しが発生した停留所にお知らせを掲示した。 ・また、積み残しの発生を防ぐため、H30.10 からは夕方の増便を行うとともに、運行ルートの一部変更することを決定した。	・積み残し対策については、H30.10 からの増便及び運行ルートの一部変更による効果を見極めながら、必要に応じて、地元協議会、運行事業者、専門家、市が連携して協議する。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- バスが安定して運行していることから、自家用車の利用を控えたり、免許を返納する事例が出てきているほか、バスの時刻に合わせてお出かけをするなど、**ライフスタイルの変化**が継続して見られる。また、地域の不動産広告には、近隣の交通機関として「ぐるっと生瀬」が運行していることを PR ポイントとしている例も見られ、**地域に必要な交通手段として認識**されてきている。
- バスの車内では利用者同士の会話が生まれており、「バス友」ができるなど、**住民同士の結びつき**が強まっている。また、生瀬地域内の他地区へも気軽に足を運べるようになったことから、初めて近隣の地区へお出かけされる方も多く、**地域内交流の促進**の一助となっている。
- マスコットキャラクターの着ぐるみを用い、盆踊りをはじめとした地域行事や地域内にある病院のイベント等に積極的に参加し、好評を得るなど、**地域に溶け込み、地域に根差した活動**となっている。また、地元の幼稚園から着ぐるみの出演依頼があるなど、マスコットキャラクターは愛される存在となっており、「ぐるっと生瀬」運行協議会も**地域から認められ**、なくてはならない存在となっている。
- バスの運転手が固定化されており、その安心感から小学校低学年の子どもだけでも一人で乗せられる等の声がある。高齢者の利用だけでなく、通学や遊びに利用する子どもも増えている。
- 運行等に関する利用者からの苦情等については、主に「ぐるっと生瀬」運行協議会が対応しており、地域住民同士のため、大きな問題に発展することはなく、穏便な対応が可能となっている。
- 常時活動してくれる人だけでなく、単発のイベント等だけでも協力してもらえるようなイベントを募集し、協力者を増やすこととしている。
- 本格運行開始後、数々の賞を受賞しているが、今年度も平成 29 年度ふるさとづくり大賞（H30.2.3）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。また、市内外からの視察依頼が多くあり、積極的に受け入れて、活動内容の紹介、意見交換、バスの乗車体験を行っている。

※市内外からの視察対応



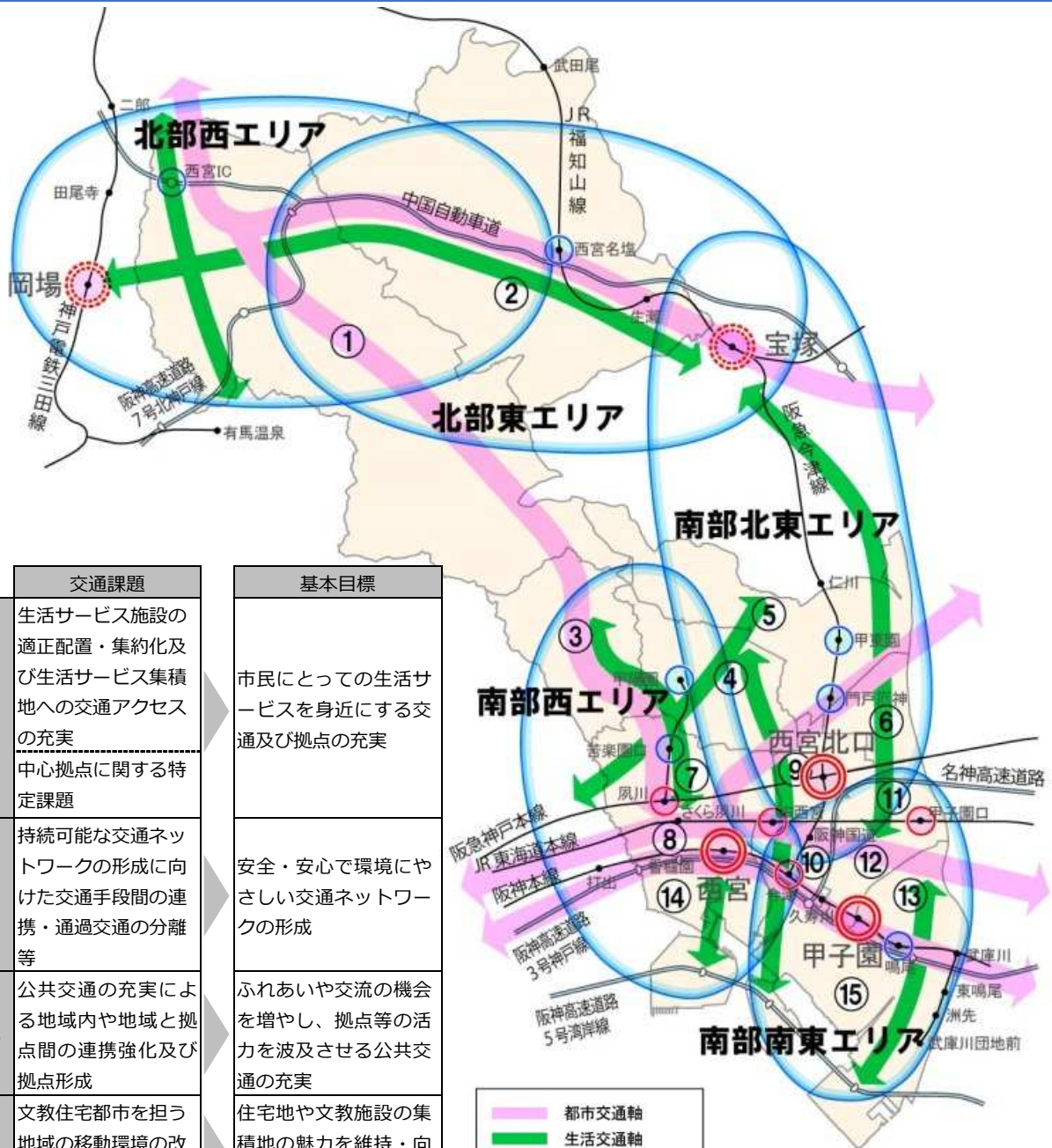
※車内の様子



※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



	交通課題	基本目標
1	生活サービス施設の適正配置・集約化及び生活サービス集積地への交通アクセスの充実 中心拠点に関する特定課題	市民にとっての生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実
2	持続可能な交通ネットワークの形成に向けた交通手段間の連携・通過交通の分離等	安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成
3	公共交通の充実による地域内や地域と拠点間の連携強化及び拠点形成	ふれあいや交流の機会を増やし、拠点等の活力を波及させる公共交通の充実
4	文教住宅都市を担う地域の移動環境の改善やアクセス性向上等の課題への対応	住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保
5	外出等を容易にするための交通関係施設の整備・移動手段の確保・移動の支援等	高齢者や障害のある人、妊産婦等の全ての人が出しやすく、移動しやすい交通環境の確保

	都市交通軸
	生活交通軸
	基本生活圏
	日常生活圏
	中心拠点 (点線は西宮市外)
	準中心拠点
	生活拠点

種類	位置づけ
都市交通軸	通過交通や都市間交通（市内外の移動）を担う主要な交通軸
生活交通軸	都市内交通（市内の移動）や都市間交通（市内外の移動）を担う主要な交通軸
中心拠点	医療、教育文化、商業等の生活サービス機能の集積を図り、基本生活圏の中心となるべき拠点
準中心拠点	中心拠点の機能を補完する拠点であり、必要に応じて基本生活圏間の連携を図る拠点
生活拠点	一定の生活サービス機能を確保し、該日常生活圏や周辺地域の中心となるべき拠点

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)

平成30年12月25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、車両減価償却費等国庫補助金

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	生瀬高台系統 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】	<p>【前回の事業評価結果(1)】 モビリティマネジメントを実施される際には、バス利用につながるMMであったのか効果検証なども行われたい。</p> <p>【反映状況(1)】 地元協議会を中心とし、これまで取り組んできた利用促進策を継続的に実施した結果、一日当たり平均輸送人員が増加した。</p> <p>【前回の事業評価結果(2)】 ピーク時における積み残し対策については、利用者の目的地先等の調査を行い、関連施設と連携し、混雑便の緩和対策を行うなど、地域ぐるみによる取組を期待する。</p> <p>【反映状況(2)】 運行事業者と連携して、積み残しが発生した停留所にお知らせを掲示した。また、積み残しの発生を防ぐため、H30.10からは夕方の増便を行うとともに、運行ルートの一部変更することを決定した。</p>	A 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 <p>継続的に利用促進策を実施した結果、輸送人員は昨年度に比べ増えたが、目標にはわずかに届かなかった。</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98.0人 【達成率】 98.0%</p>	<p>・今後も引き続き、利用促進策を継続して実施するとともに、4年目(H30.10)から増便と、それに伴うダイヤの改正等が行われるため、積極的な周知活動を行う。</p> <p>・積み残し対策については、H30.10からの増便及び運行ルートの一部変更による効果を見極めながら、必要に応じて、地元協議会、運行事業者、専門家、市が連携して協議する。</p>
阪急タクシー株式会社	宝生ヶ丘系統 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】				
阪急タクシー株式会社	青葉台系統 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】				
阪急タクシー株式会社	青葉台・サーパス系統 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】				
阪急タクシー株式会社	花の峯系統 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】				
阪急タクシー株式会社	花の峯・サーパス系統 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】				
阪急タクシー株式会社	14人乗り小型バス				

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

平成30年12月25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
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、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約30%（平成30年9月30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。さらに、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な店舗が1つあるのみで、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、他の鉄道駅まで移動する必要がある。</p> <p>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、全九つの自治会等で構成される「ぐるっと生瀬」運行協議会を組織した。その後、持続可能な交通の実現に向け、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。なお、車両については、地形的状況から14人乗り小型バスで運行することとしている。</p> <p>このように、地域住民が計画段階から主体的に関わり、専門家・交通事業者・行政等と協働のもと、その地域にふさわしい、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>

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

平成 29 年 10 月 1 日から平成 30 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。

平成 29 年 7 月 28 日

西宮市都市交通会議

地域内フィーダー系統確保維持計画の名称

西宮市地域内フィーダー系統確保維持計画

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 29.6%（平成 29 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、交通事業者及び行政等と協働のもと、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に係る定量的な目標・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
1 年目	平成 28 年度 (H27. 10. 1～H28. 9. 30)	70 人以上	83.7 人
2 年目	平成 29 年度 (H28. 10. 1～H29. 9. 30)	85 人以上	91.2 人 (H29. 4 末時点)
3 年目	平成 30 年度 (H29. 10. 1～H30. 9. 30)	100 人以上	—

※1 年目は、直近の第 2 回有料試験運行の結果（一日当たり輸送人員 67 人）を基に設定。

※3 年目は、採算ラインの目安である一日当たり輸送人員 100 人を目標とし、地域住民主体の取り組みによるコミュニティ交通の継続的な運行を目指す。

(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

- ・利用者層の拡大を図るため、お得な企画乗車券等の販売企画や地域行事と連携して、バス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、会報の充実や、地元組織である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。
- ・地元保育所や幼稚園、小・中学校との連携をさらに強化し、乗り方教室の実施や子ども達にバスを地域で守り・支える大切さを伝える。そうすることで、子ども達のバスへの愛着を図ると同時に、間接的に父兄へPRを行う。
- ・運行協議会メンバーの新規加入や研修を行ったり、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そうなサポーターを募集し、協力者を増やす。
- ・アンケート調査の実施や自治会毎の懇談会を実施し、広く地域住民の意見等の把握に努め、住民ニーズにあった運行や効果的な利用促進活動、広報活動に繋げる。
- ・免許返納を促すことで、バスへの利用転換を図り、また、地域内の事故や路上駐車、渋滞を減少させる。
- ・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。

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行予定者

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（平成30年度事業）

- ・平成29年10月1日から平成30年9月30日
- ・年始の3日間（1月1日～1月3日）を除く平日午前8時台から午後5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負担者

西宮市から運行事業者への補助金額については、運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

阪急タクシー株式会社

7. 補助を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

該当なし（補助対象事業者が活性化法法定協議会ではないため）

8. 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組を行う場合であって、当該取組内容、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

【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）

<p>9. 別表 1 の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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</p> <p>【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>該当なし（地域内フィーダー系統のため）</p>
<p>10. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村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</p> <p>【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>該当なし（地域内フィーダー系統のため）</p>
<p>11. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</p> <p>【地域内フィーダー系統のみ】</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>12. 車両の取得に係る目的・必要性</p> <p>【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】</p>
<p>運行経路が狭隘かつ急勾配である等の地形的条件から 14 人乗り小型バス 1 台を取得し運行する。また、車両構造は車イス対応ではないが、より多くの利用者数の確保、事業効率性を重視し持続可能な運行を目指す。</p>
<p>13. 車両の取得に係る定量的な目標・効果</p> <p>【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】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>運行初年度は輸送人員 70 人/日以上を目標としており、輸送力を強化することで、3 年目となる平成 30 年度には、事業採算ラインである 100 人/日を確保することを目標とする。</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>当該車両を新たに取得することで、これまでの公共交通機関では地形的条件等から対応できなかった地域の実情に応じたコミュニティ交通の運行を行う。</p>
<p>14. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者</p> <p>【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】</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 6」を添付</p> <p>なお、西宮市から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<p>15. 老朽化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</p> <p>【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】</p>
<p>該当なし（車両減価償却費等国庫補助金のため）</p>

16. 協議会の開催状況と主な議論

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"> ・コミュニティ交通検討に係る市の考え方を説明 ・第 1 回有料試験運行^{※1}の事業計画を報告
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"> ・第 1 回有料試験運行^{※1}の途中経過を報告
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"> ・第 1 回有料試験運行^{※1}の結果を報告 ・第 2 回有料試験運行^{※2}の事業計画を報告
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"> ・第 2 回有料試験運行^{※2}の途中経過を報告
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"> ・第 2 回有料試験運行^{※2}の結果を報告 ・本格運行の事業計画に係る協議及び合意 ・地域内フィーダー系統確保維持計画（案）の報告
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"> ・本格運行の事業計画について協議及び合意
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"> ・平成 28 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
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"> ・本格運行の回数券に係る協議及び合意
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"> ・本格運行の回数券に係る協議及び合意
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"> ・本格運行の途中経過を報告
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"> ・事業計画の変更に係る合意 ・平成 29 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
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"> ・事業計画の変更に係る合意
平成 28 年 12 月 20 日 第 7 回西宮市都市交通会議 地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 28 年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
平成 29 年 1 月 20 日 第 8 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"> ・平成 28 年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
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"> ・事業計画の変更に係る合意 ・平成 30 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
平成 29 年 6 月 14 日 宝塚市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の変更に係る合意
平成 29 年 7 月 28 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"> ・平成 30 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更

※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 間）第 2 回有料試験運行を実施

17. 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、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。

18. 協議会メンバーの構成

西宮市都市交通会議委員（●：地域公共交通分科会委員）

住民又は利用者代表	●	公募委員（2名）
	●	西宮コミュニティ協会 副理事長
都市交通に関する有識者	●	大阪大学 CO デザインセンター 特任教授
	●	愛媛大学大学院理工学研究科生産環境工学専攻 教授
	●	モビリティコンサルタント ジャーナリスト
公共交通事業者又はその指名する者		西日本旅客鉄道株式会社 企画課担当課長
		阪急電鉄株式会社 都市交通計画部長
		阪神電気鉄道株式会社 工務部長
	●	阪急バス株式会社 自動車事業部長
	●	阪神バス株式会社 取締役業務部長
	●	みなと観光バス株式会社 代表取締役
公共交通事業者関係団体の職員又はその指名する者	●	兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会議長
	●	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事
	●	一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長
道路管理者又はその指名する者	●	国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所 計画課長
	●	兵庫県阪神南県民センター西宮土木事務所 道路第2課長
	●	西宮市土木局 道路公園部長
公安委員会の長又はその指名する者	●	兵庫県西宮警察署 交通第一課長
地方運輸局長又はその指名する者	●	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部輸送部門 首席運輸企画専門官
関係行政機関の職員		国土交通省近畿運輸局交通政策部 交通企画課長
		国土交通省近畿地方整備局建政部 都市整備課長
	●	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課長
		兵庫県県土整備部土木局道路街路課 街路担当参事
	●	兵庫県阪神南県民センター西宮土木事務所 所長補佐(企画調整担当)
西宮市職員	●	西宮市都市局 都市計画部長
西宮市長		西宮市長