

議案第1号

令和元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 「令和元年度地域公共交通確保維持改善事業 事業評価シート・別添様式」

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「令和元年度 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

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

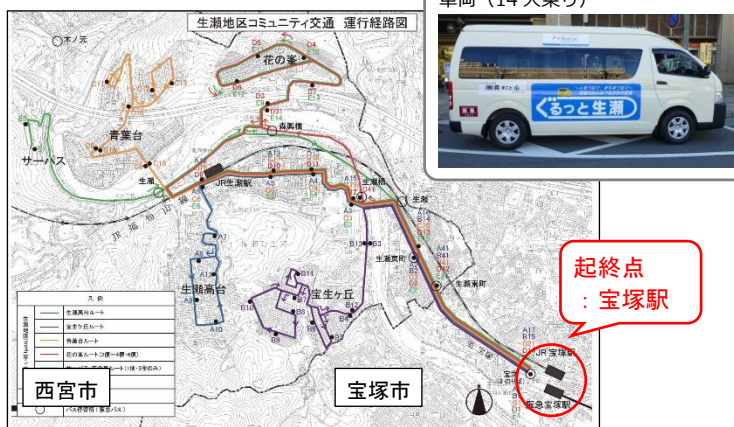
公共交通不便地域で地形的勾配が急である等の地域特性をもつ生瀬地域において、高齢者等の移動制約者の買物や通院等を目的とした生活移動手段を確保する。また、地域住民の多くが利用し、生活サービス施設が集積しているJR/阪急宝塚駅に接続することで、利便性の高い交通とする。

■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	R1 年度(4 年目)	R2 年度(5 年目)	R3 年度(6 年目)
目標値	110 人以上	120 人以上	130 人以上

※運行経路図



※住民基本台帳人口 (R1.9.30 現在)

	全 市	生瀬地域
人 口	484,346人	8,581人
世 帯 数	222,511世帯	3,777世帯
面 積	100.18km ²	5.72km ²
高 齢 化 率	23.9%	30.3%

※地域公共交通会議の開催状況 (書面協議含む、H28.4～R1.9)

- 西宮市
 - ・地域公共交通分科会 : 9 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等を実施した。

■継続して実施している取組み

- 活動の拠点として**開設した事務所に**メンバーが毎週集まり、**つぶさに情報共有**を図るとともに、運行上の問題について**主に地域で対応**することで、日々の問題に対し迅速かつ細やかに対応している。また、**毎月地元会議を開催**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ている。
- 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ている。
- 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**している。
- 毎月初めの金曜日に、宝塚駅前にて協議会メンバーによる PR 活動を実施している。
- 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ている。
- マスコットキャラクター**や**2種類の音頭**を作製。各種地元イベント等で披露し、ぐるっと生瀬の PR と併せ、地域行事を盛り上げている。
- 市内中学生の職場体験の受入れや、地元学校園に対して行事参加や乗り方教室を実施し、バスに親しみを持ってもらうとともに、バスを地域で守り・支える大切さを説明。併せて、保護者への PR も図っている。
- 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の視察依頼に対応。活動内容の紹介、意見交換、バスの乗車体験を行っている。

<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。

■昨年度（H30年度）の取組み

- H29.10 より、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**することを決定した。

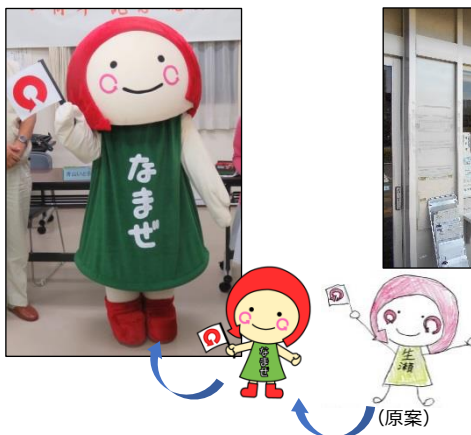
■今年度(R1年度)の取組み

- H30.10 より、**夕方 6 便目の増便**と、それに伴う運行ルートの一部変更やダイヤの改正等を実施。更なる利便性の向上と、利用者の増加を図っている。
- 阪急バス宝塚駅前案内所での回数券の委託販売**を開始。利用者が回数券を購入しやすくするとともに、運転手の負担軽減につなげた。
- 国土交通省が実施する地域の交通課題検討会や、兵庫県主催のシンポジウム等に参加の要請があり、活動内容の発表を行った。

※会報



※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
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。

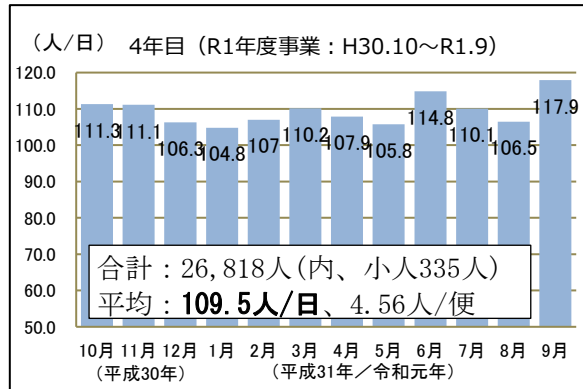
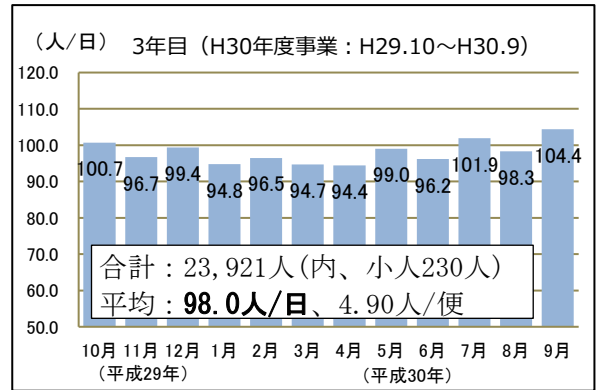
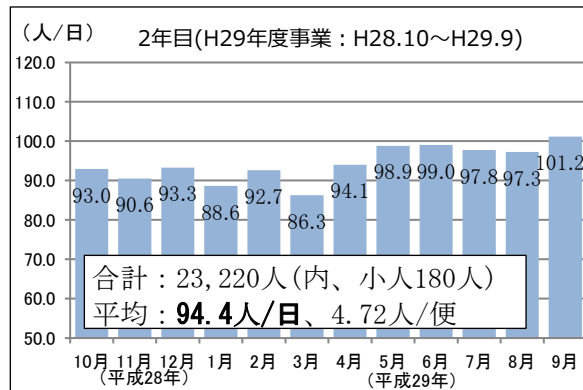
※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

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	平成 29 年に実施したアンケート調査をもとに、4 年目より夕方 6 便目の増便と、それに伴う運行ルートの一部変更やダイヤの改正等を実施した。	1 日当たり平均輸送人員 110 人以上
	阪急バス宝塚駅前案内所での回数券の委託販売を開始し、利用者が回数券を購入しやすくするとともに、運転手の負担軽減につなげた。	1 日当たり平均輸送人員 110 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 110 人以上

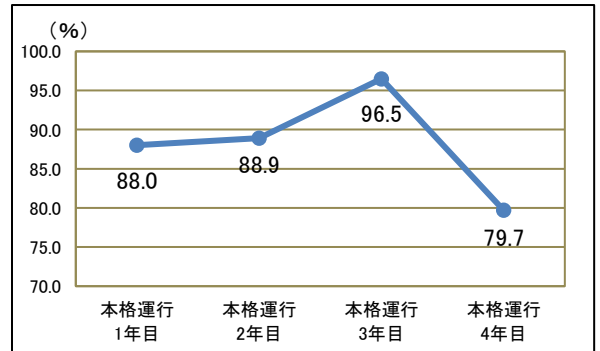
4. 具体的取組に対する評価

- 「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。さらに、以前から要望が多かった夕方の時間帯の増便について、平成 29 年に行ったアンケート調査の結果を踏まえたうえで、今年度から実施した。その結果、9月6日には初めて1日の輸送人員が150人を超えるなど、**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。地域内を運行するコミュニティ交通として、特に増便後の地域住民等の利用者の声を大切にしつつも、慎重に議論を重ね検討しながら、さらなる利便性の向上に取り組んでいる。
- **収支比率については、79.7%**（昨年度は96.5%）と、昨年度より20%近く下落した。これは、夕方の時間帯に増便したことに伴うタイヤ改正費用の発生や人件費の増加、さらに交通事故による車両の修繕により経費が大幅に増額したことによるものである。今後、6年目の目標値である1日あたり輸送人員130人以上を達成し、継続的な運行が行えるよう、取組みを継続して実施していく必要がある。

※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
夕方6便目を増便したことで運行経費が増加し、収支比率が下落したため、収支比率の改善が必要である。	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組みについて引き続き協議・検討を行う。また、利用者が増加するにつれ積み残しが発生するリスクが高まることから、利用者に乗車時間帯をずらしてもらうよう呼びかけ等を行うなど、地元協議会が中心となった活動を引き続き実施する。
一便当たり平均輸送人員は4.6人と昨年度より減少(昨年度4.9人)したが、ピーク時における積み残し発生へのリスクへの対応が必要である。	

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
<p>目標・効果について、達成できなかったものの、事業実施の適切性については評価できる。</p> <p>今後も、利用状況の把握・分析により、積み残し対策及びニーズに対応した運行内容の見直しや利用促進に取り組むことで、更なる利用者の増加につなげ、目標の達成、それによる持続可能な公共交通ネットワークが構築されることを期待する。</p>	<p>・利用者のニーズに対応するとともに、積み残しの発生を防ぐため夕方 6 便目の増便と運行ルートの一部変更を実施。また、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を行った結果、一日当たり平均輸送人員が増加し、積み残し発生件数が減少した。</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、特に増便された夕方 6 便目の利用者を増やすため、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引き続き見極めながら、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>

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。また、増便に伴い運転手を 1 名増員したが、地域に馴染めるよう運転手が日々努力を重ねている。
- 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スペースを募集し、協力者を増やすこととしている。また、地元協議会に関心がある人や、若手の自治会役員に理事会等に参加してもらい、**協議会の後継者育成**にも力を入れ始めている。
- 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。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



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2年1月10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】 目標・効果について、達成できなかったものの、事業実施の適切性については評価できる。今後も、利用状況の把握・分析により、積み残し対策及びニーズに対応した運行内容の見直しや利用促進に取り組むことで、更なる利用者の増加につなげ、目標の達成、それによる持続可能な公共交通ネットワークが構築されることを期待する。</p> <p>【反映状況】 利用者のニーズに対応するとともに、積み残しの発生を防ぐため夕方6便目の増便と運行ルートの一部変更を実施。また、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を行った結果、一日当たり平均輸送人員が増加し、積み残し発生件数が減少した。</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 【目標値】 一日当たり輸送人員110人以上 【実績値】 一日当たり輸送人員109.5人 【達成率】 99.5%	<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、特に増便された夕方6便目の利用者を増やすため、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引き続き見極めながら、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

令和2年1月10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30.3%(令和元年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30年10月1日から令和元年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30年6月22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29.9%（平成30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
4年目	平成31年度(H30.10.1~H31.9.30)	110人以上	—
5年目	平成32年度(H31.10.1~H32.9.30)	120人以上	—
6年目	平成33年度(H32.10.1~H33.9.30)	130人以上	—

※4年目は、平成30年度事業における目標値（100人以上）に、運行計画の変更による増便（1日5便から6便へ）を考慮して設定。（参考…平成30年3月末現在実績値：97.1人）

※6年目は、採算ラインの目安である一日当たり輸送人員130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。

<p>(2) 事業の効果</p>
<p>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。</p>
<p>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</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・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、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い機会を創出する。そして、利用者定着のため、会報の充実、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ようようなサポーターを募集し、協力者を増やす。 ・電話による相談やアンケート調査を実施し、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。 ・高齢者の免許返納率の向上や地域内の事故の減少といった地域の交通安全に繋がるよう、高齢者に対してバスの利用促進策を図る。 ・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。
<p>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</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1」を添付</p> <p>※予定している時刻・運行予定期間（平成31年度事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年10月1日から平成31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7時台 <p>※運行事業者の決定の経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>※地域内フィーダー系統の補足（要綱別表7のハ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p>
<p>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。</p>
<p>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</p>
<p>阪急タクシー株式会社</p>
<p>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</p>
<p>【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<p>該当なし（補助対象事業者が活性化法定協議会ではないため）</p>

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）
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 【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）
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 【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）
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
該当なし（外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律第5条に定める外客来訪促進計画未策定のため）
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
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
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【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】
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。運行に際しては、運行ルートや便数といった運行計画を、住民のニーズに合ったものにするなど、取得した車両を最大限活用することによって、持続可能な運行を目指す。
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【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】
(1) 事業の目標
住民のニーズに合った運行計画に見直し、運行4年目となる平成31年度は一日当たりの輸送人員の目標を110人以上、さらには運行6年目の平成33年度には、事業採算ラインである一日当たり130人以上を確保することを目標とする。
(2) 事業の効果
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。
15. 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 【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】
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 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。
16. 老朽車両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 【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】
該当なし（車両減価償却費等国庫補助金のため）

17. 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 11 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 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"> ・平成 30 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更

平成 29 年 12 月 25 日 第 11 回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	・平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
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

※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

18. 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。

19. 協議会メンバーの構成員

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 C0 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 交通プロジェクト推進部長 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