

コミュニティ交通検討に係る 市の基本的な考え方

平成26年1月21日（火）14:00～
西宮商工会館 別館3階 中会議室

西宮市 都市計画課

◆ 今回の地域公共交通分科会での協議について

地域公共交通分科会 位置づけ

都市交通会議の「地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会」としての機能を担う会議

地域公共交通会議の目的(国土交通省)

地域公共交通会議は、**地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置するもの**とし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。

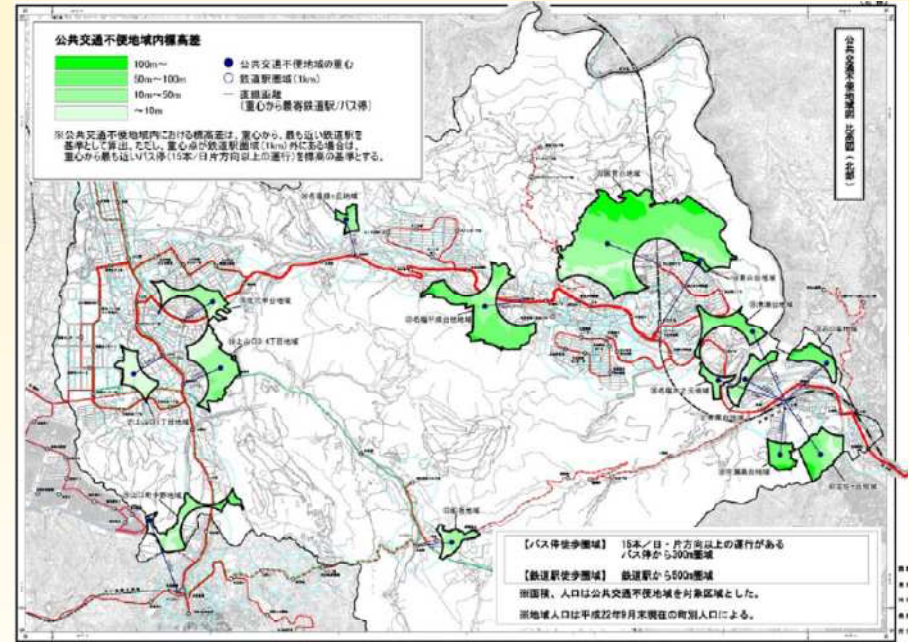
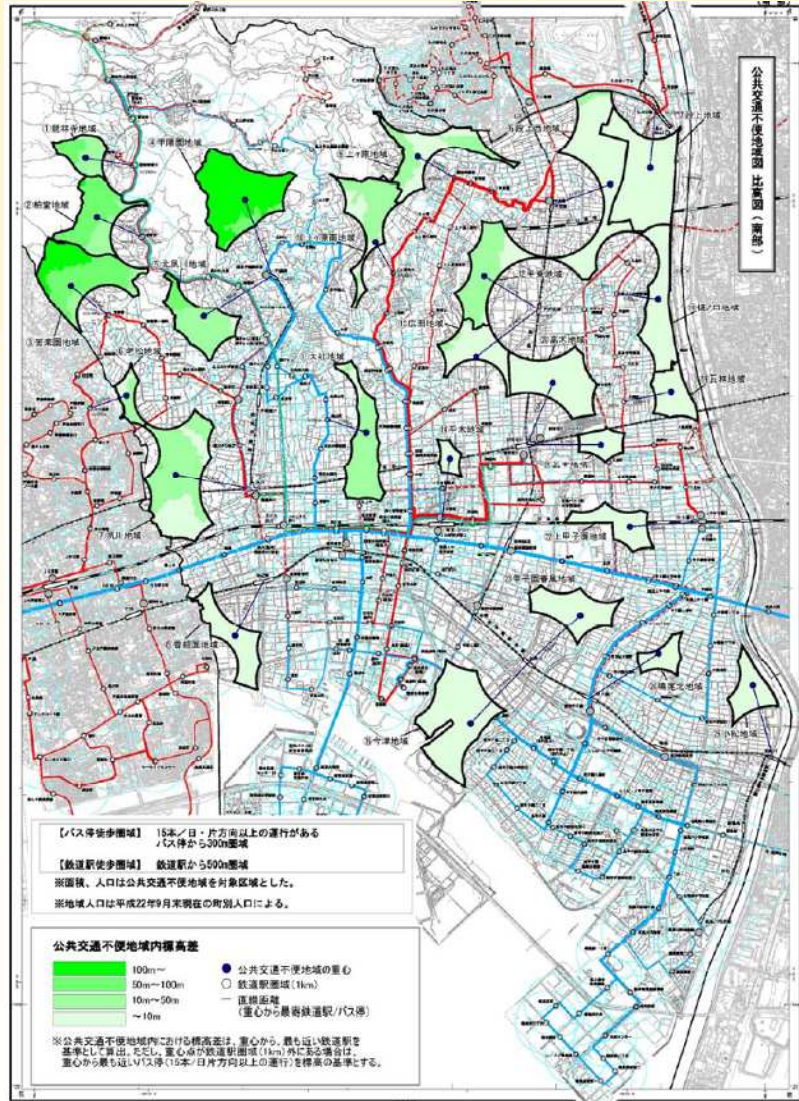
本日のミッション

- ・ 「ぐるっと生瀬」運行協議会(準備会)が企画している運行計画について協議を行い、関係者の了承を得ること。

当該協議に対する市の考え方

- ・ 本市において、コミュニティ交通に関する初の地域住民が主体の取組みであるため、関係者間で情報共有が必要と判断。
- ・ 万一、運行欠損金が発生した場合、市は補填金の拠出を行う予定であるため、関係者および市民合意が必要と判断。
- ・ 今後の本格運行への移行時に必要となる関係者協議および市の支援制度の検討に向けた布石

◆本市「公共交通利便性の状況」



バス圏域を15 本/日・片道以上の運行があるバス停から半径300m圏域、鉄道圏域を鉄道駅から半径500m圏域とした場合、その圏域外を表示している。

西宮市地域公共交通連携計画 P.17～21

◆本市「コミュニティ交通検討事業(H23～)」

背景

本市においても、超高齢社会の到来が迫る中、全国的にも導入事例の多いコミュニティバス等に対する住民要望が増えつつあり、新たな交通手段の導入可能性について検証を行う必要が生じている。

位置づけ

西宮市地域公共交通総合連携計画では、交通利便性の改善について、既存のバス路線による対応が困難な場合には、地域に応じた交通手段を検討することとしており、本事業はその趣旨に沿ったものである。

事業の進め方

コミュニティ交通を導入する一部の地域住民への受益が、全体から見ると不公平との観点も考慮すべきであるため、地域主体の取組みと行政による支援という形態を執り、受益者となる地域住民にも応分の負担を求める事業とする。

また、地域主体の取組みという、本市ではこれまでほとんど事例の無い事業となるため、既存のバス路線による交通利便性の改善が難しいと考えられる地域のうち、地域内の65歳以上人口の割合、直近鉄道駅あるいはバス停からの地形の高低差の大きさ、該当地域での具体的な取組み状況といったこと等を総合的に勘案した結果、「生瀬地域」を重点検討地区として選定を行い、パイロット事業として進めていくこととする。

事業内容

地域の住民組織が主体となった運行及び運営計画の検討に対する各種支援を行い、地域の現状を踏まえた適材適所の持続可能なコミュニティ交通の実現可能性を検証する。

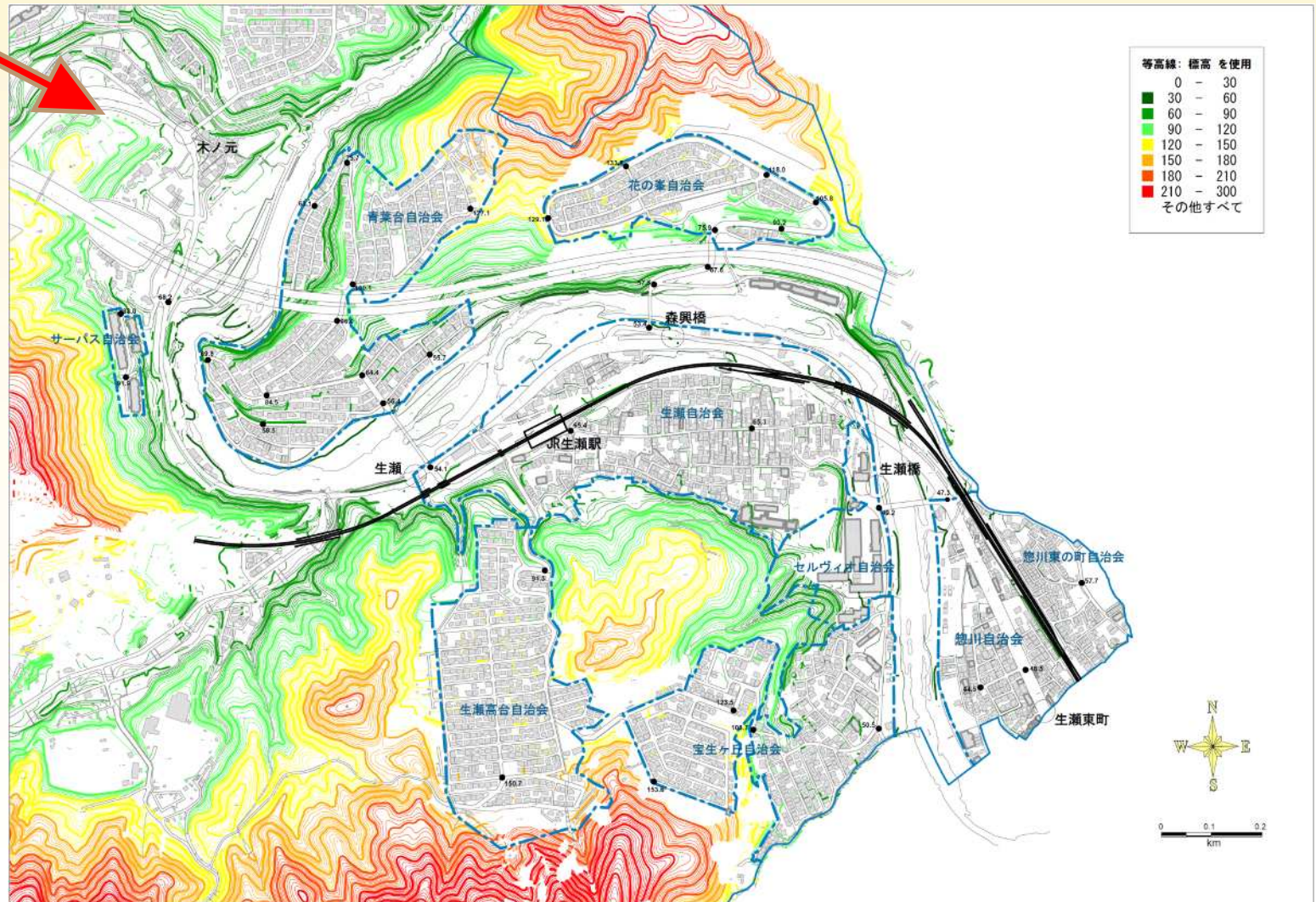
市から住民運行組織への支援

- ・活動内容に関する助言、関係機関及び団体との連絡調整等
- ・学識経験者等の派遣費用の負担
- ・社会実験 運行経費欠損額に対する助成

住民運行組織が主体となった運賃有料社会実験の実施及び検証(3ヶ月程度)

- ・運行計画の作成及び運行事業者の選定
- ・西宮市都市交通会議での関係者協議
- ・国土交通省近畿運輸局 許認可申請
- ・本格運行時(通年)に移行した場合の収支採算性、地元の実施体制を検証 本格運行 支援判断(市)
- 行政支援制度の検討(導入基準、運行継続基準、補助金上限額等)
- ・コミュニティ交通の運行を主体的に考える地域に対する適切な支援制度の検討

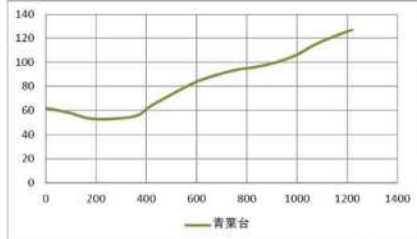
◆ 生瀬地域現状 地理的状況 (1)



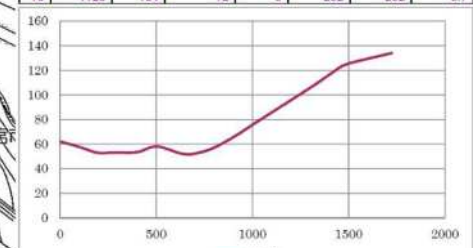
◆ 生瀬地域現状 地理的状況 (2)

生瀬地区 道路勾配図

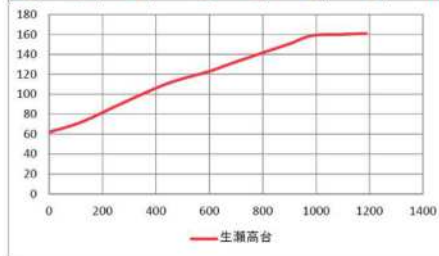
青葉台							
No.	道路延長	標高(m)	比高 (No.0基準)	2点間 比高(m)	2点間 道路距離 (m)	2点間 水平距離 (m)	2点間 道路勾配 (%)
0	0	62	0	0	0	0	0.0
1	83	58	-4	-4	83	82	-3.8
2	192	53	-9	-5	99	99	-5.1
3	350	55	-6	2	158	158	1.5
4	420	64	3	9	70	69	13.0
5	525	76	14	12	105	104	11.2
6	615	85	23	8	90	90	9.4
7	745	93	32	9	131	131	6.7
8	837	96	34	3	91	91	3.0
9	919	100	38	4	82	82	5.0
10	998	106	45	6	79	79	7.8
11	1086	118	55	10	88	87	11.5
12	1220	127	65	11	134	134	8.1



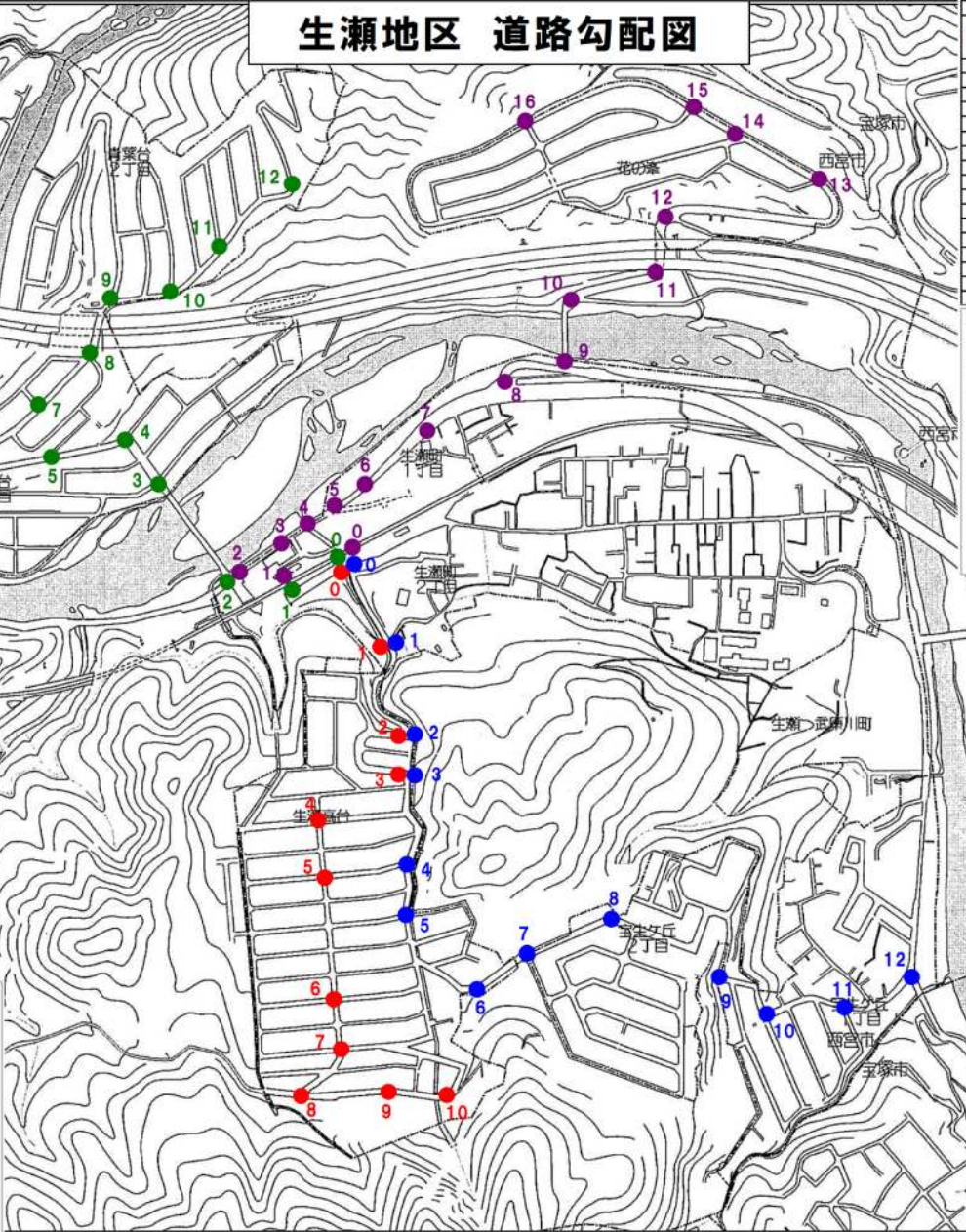
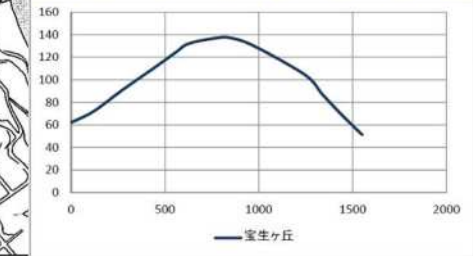
花の臺							
No.	道路延長	標高(m)	比高 (No.0基準)	2点間 比高(m)	2点間 道路距離 (m)	2点間 水平距離 (m)	2点間 道路勾配 (%)
0	0	62	0	0	0	0	0.0
1	83	58	-4	-4	83	82	-3.8
2	192	53	-9	-5	99	99	-5.1
3	265	53	-9	0	74	73	-0.1
4	317	53	-9	0	52	52	0.0
5	370	53	-9	0	53	53	0.8
6	416	54	-8	1	46	46	1.7
7	505	58	-4	4	89	89	4.6
8	639	52	-10	-7	134	134	-4.8
9	723	53	-8	2	85	84	2.1
10	813	58	-4	4	90	90	4.6
11	926	68	6	10	113	112	9.0
12	1003	76	14	8	77	76	10.8
13	1302	106	44	30	299	297	10.1
14	1414	118	56	12	113	112	10.9
15	1491	125	63	7	77	76	9.3
16	1723	134	72	9	232	232	3.7



生瀬高台							
No.	道路延長	標高(m)	比高 (No.0基準)	2点間 比高(m)	2点間 道路距離 (m)	2点間 水平距離 (m)	2点間 道路勾配 (%)
0	0	62	0	0	0	0	0.0
1	120	72	10	10	120	120	8.3
2	274	91	29	19	164	153	12.6
3	446	111	49	20	172	170	11.5
4	601	123	61	12	195	195	7.7
5	673	130	68	7	72	71	10.3
6	838	145	83	15	165	164	9.2
7	905	151	89	6	67	67	8.5
8	988	159	97	8	94	93	8.9
9	1104	160	98	1	115	115	0.7
10	1167	161	99	2	83	83	1.8



宝生ヶ丘							
No.	道路延長	標高(m)	比高 (No.0基準)	2点間 比高(m)	2点間 道路距離 (m)	2点間 水平距離 (m)	2点間 道路勾配 (%)
0	0	62	0	0	0	0	0.0
1	120	72	10	10	120	120	8.3
2	274	91	29	19	154	153	12.6
3	446	111	49	20	172	170	11.5
4	555	124	63	14	110	109	12.7
5	626	132	70	7	71	70	10.5
6	773	137	76	6	147	147	3.8
7	853	137	75	-1	80	79	-0.5
8	974	130	68	-7	121	120	-5.5
9	1249	104	42	-27	276	274	-9.7
10	1339	87	25	-17	90	89	-18.7
11	1447	68	6	-19	108	108	-18.0
12	1552	51	-11	-18	105	104	-16.9



◆ 生瀬地域現状 人口・高齢化状況

平成25年9月30日現在

自治会名	町名	世帯数	人口	年少人口 (0～14歳)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)
宝生ヶ丘自治会	宝生ヶ丘1丁目	293	664	59	411	194
	宝生ヶ丘2丁目	209	546	69	363	114
	計	502	1,210	128	774	308
生瀬高台自治会	生瀬高台	441	1,006	106	504	396
	計	441	1,006	106	504	396
花の峯自治会	花の峯	210	485	46	239	200
	計	210	485	46	239	200
青葉台自治会	青葉台1丁目	290	639	56	330	253
	青葉台2丁目	202	435	42	229	164
	計	492	1,074	98	559	417
惣川・惣川東の町自治会	生瀬東町	571	1,316	184	767	365
	計	571	1,316	184	767	365
セルヴィオ自治会	生瀬武庫川町	746	2,207	498	1,534	175
	計	746	2,207	498	1,534	175
生瀬自治会	生瀬町1丁目	250	558	55	310	193
	生瀬町2丁目	290	633	68	336	229
	計	540	1,191	123	646	422
サーパス自治会	塩瀬町生瀬	158	382	26	298	58
	計	158	382	26	298	58
生瀬地域合計		3,660	8,871	1,209	5,321	2,341
全 市		214,412	482,227	72,315	308,541	101,371
生瀬地域/全市(%)		1.71	1.84	1.67	1.72	2.31

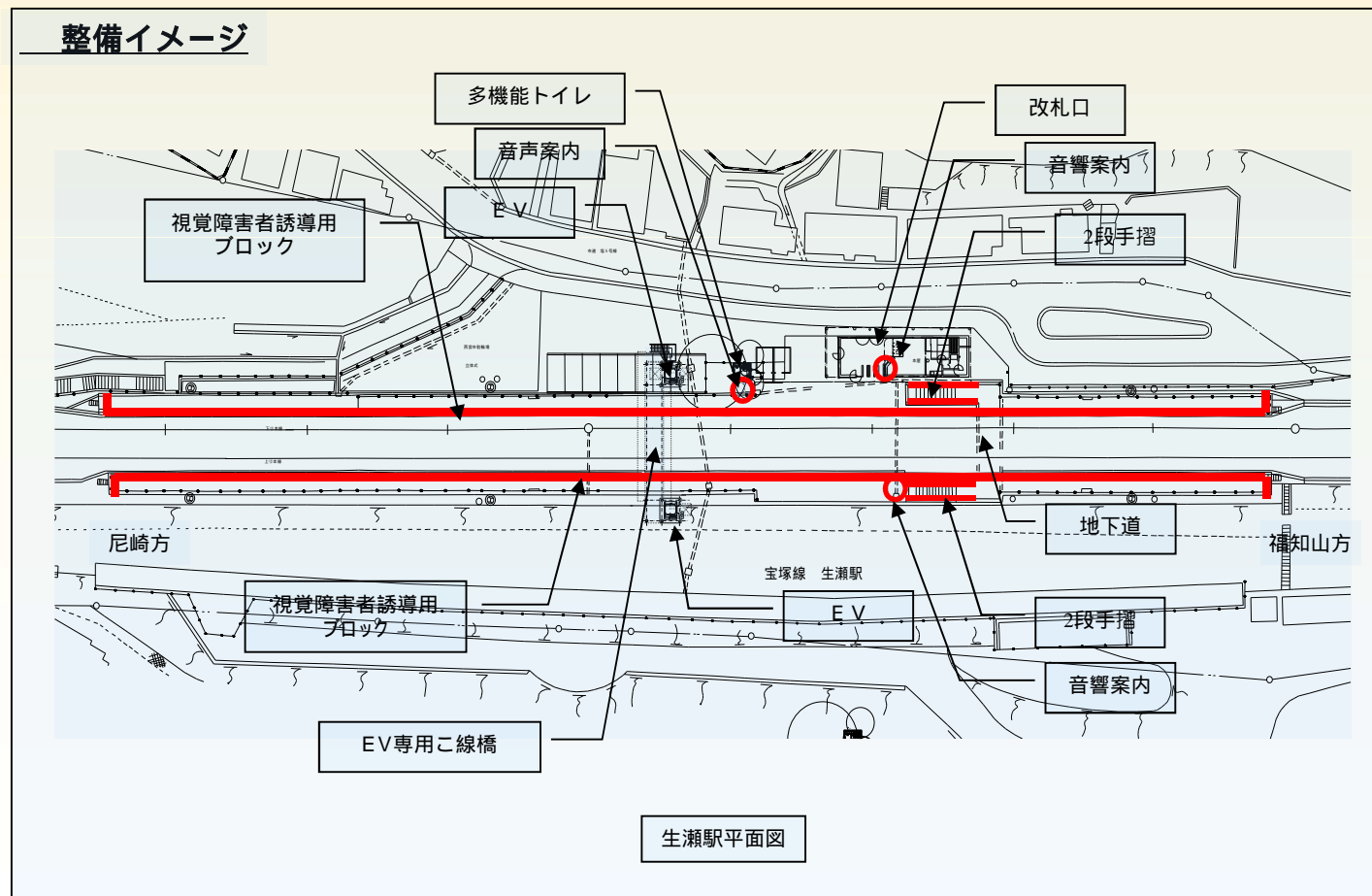
出典：西宮市登録人口(町別年齢別)

生瀬地域高齢化率：26%

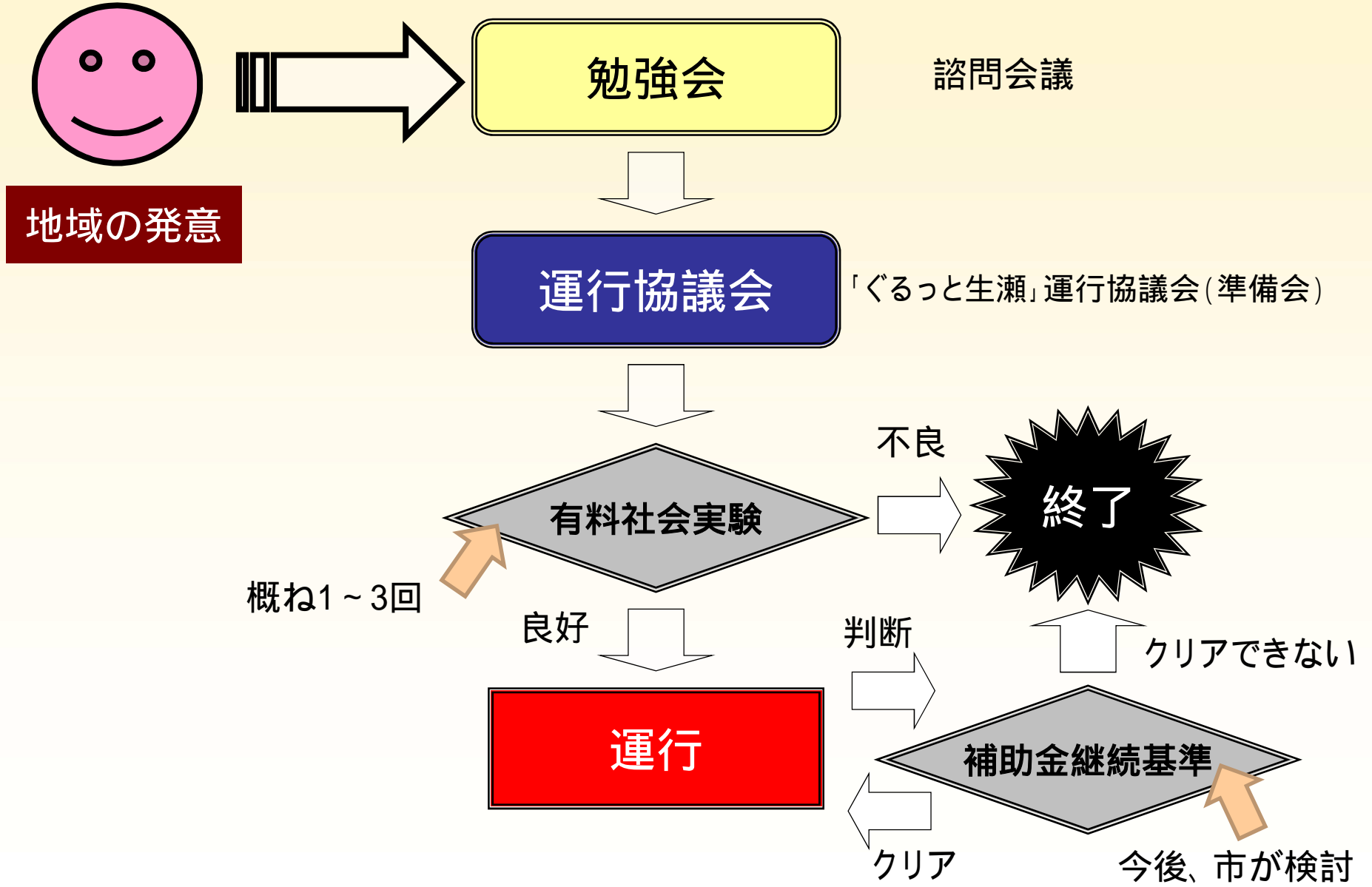
西宮市高齢化率：21%

◆ 地域現状 JR生瀬駅バリアフリー化予定

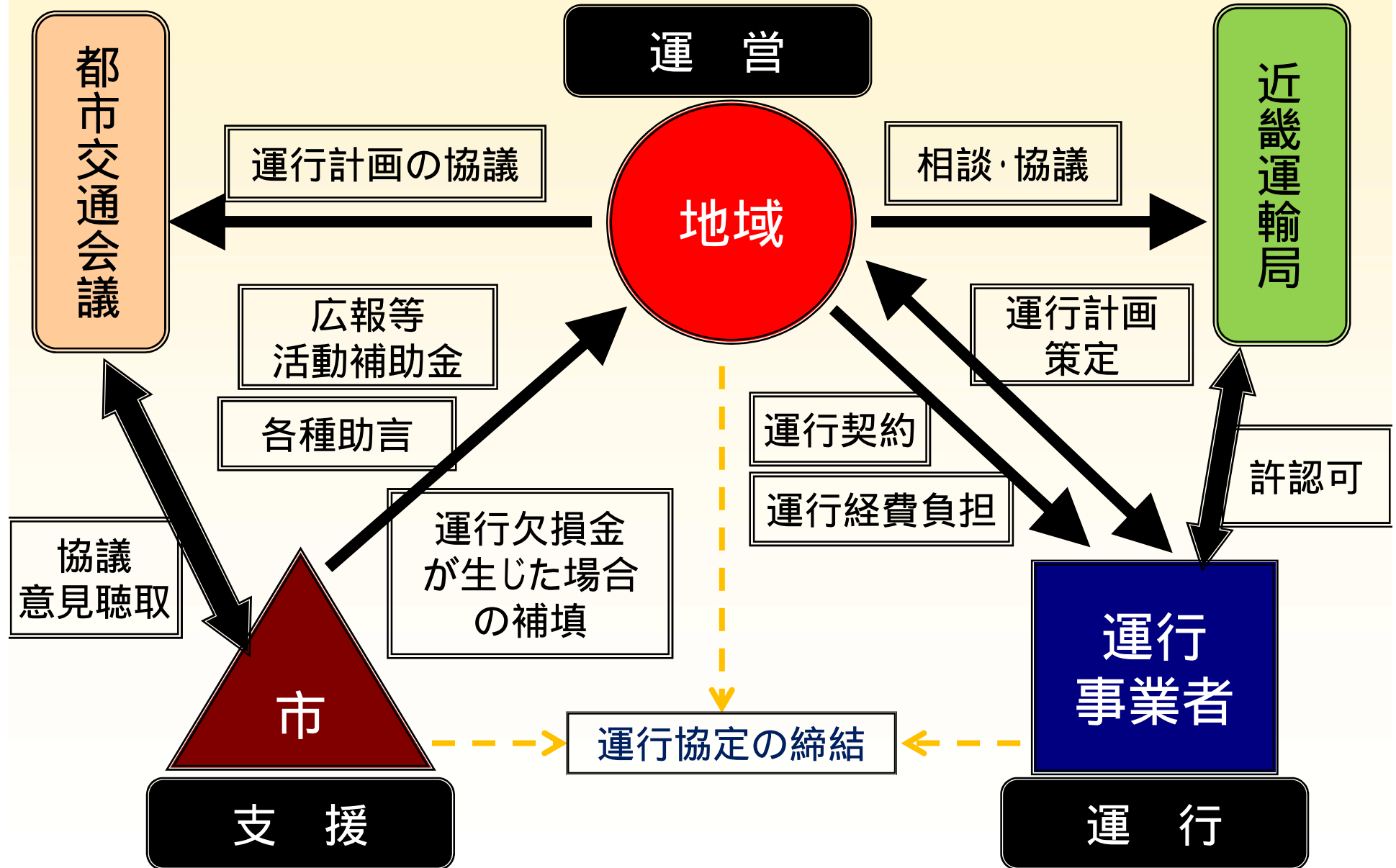
- ・ 事業期間 平成25年10月～平成27年3月
- ・ 工事内容
エレベーターおよび専用こ線橋、プラットフォーム縁端警告用内方表示ブロック
多機能トイレ、既設地下道の2段手すり、関連附带工事等



◆ コミュニティ交通 導入へ向けた基本的な流れ



◆ 運賃有料社会実験 事業イメージ(市支援策)



◆ 運賃有料社会実験 (H25 ~ 26 概ね1 ~ 3回)

運賃有料社会実験の目的

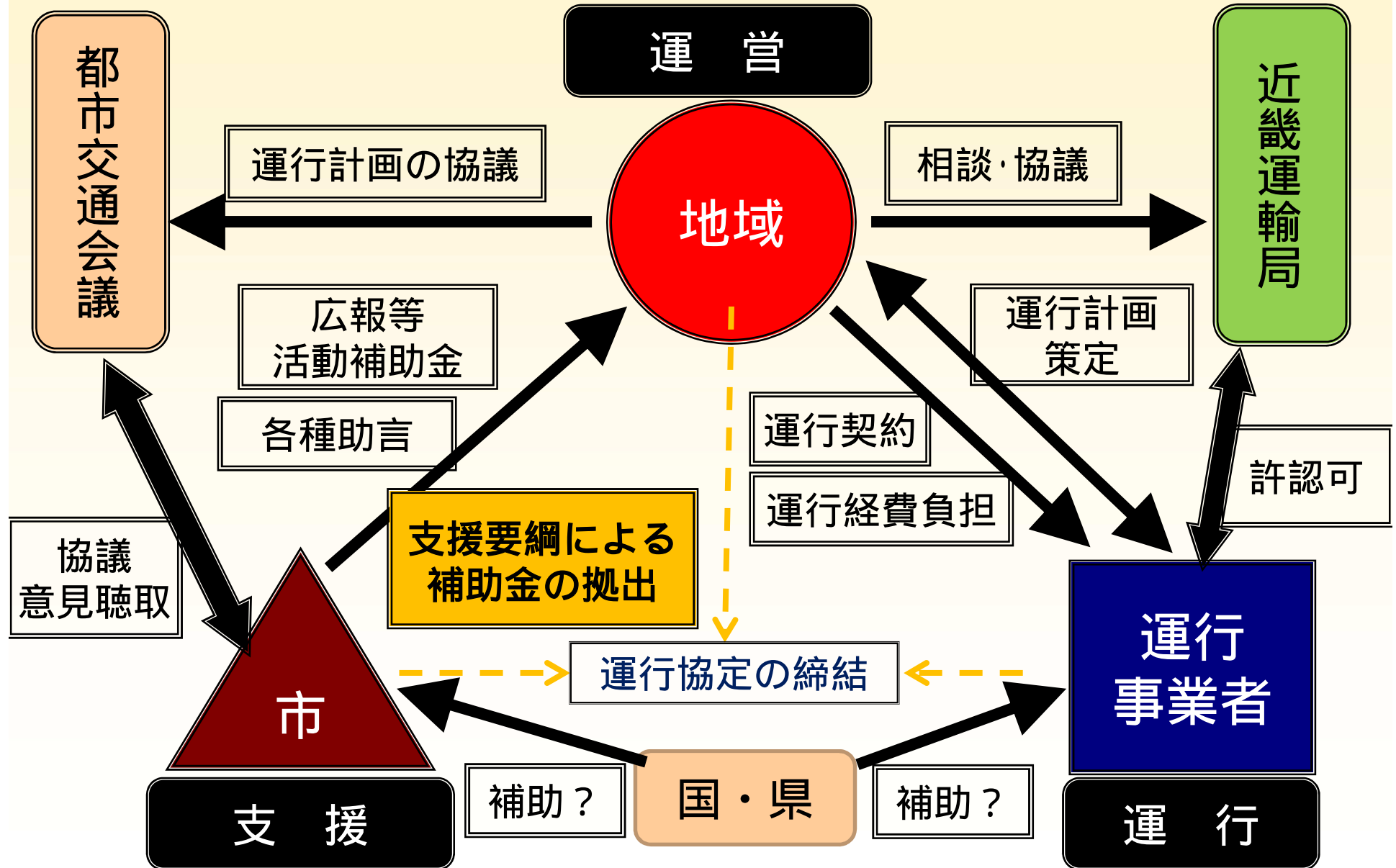
- ・ 運行実績(利用状況)の把握
- ・ 運行実績(利用状況)に基づいた運行計画及び資金収支計画の検証
- ・ 本格運行に移行した場合の事業継続性の検討
- ・ 運行実績(利用状況)に基づいた本格運行に移行した場合の市運行支援制度及び財政支援基準等の検討

運行経費の負担割合

- ・ 運行経費の不足分(運行欠損金)が生じた場合には、市が補助金を拠出
- ・ 経費負担割合は、協議会・事業者・市で、運行協定を締結

運行経費	市の補助
	協賛金
	運賃収入

◆ 将来 本格運行 事業の仕組みイメージ(案)



◆ 本格運行に対する市支援について(イメージ)

初期費用に対する補助

車両購入費 & バス停標識購入費の全額

運行経費に対する市補助

運行欠損金が生じた場合にのみ、運行経費から、運賃収入とその他運行事業等により得られる収入、国又は県の補助金等の合計額を差し引いた費用に対して、以下のうち、いずれか低い額を上限として補助を行う

補助金額 運行経費

補助金上限額

運行経費	市の補助金 < 上限額あり >
	国・県補助金
	協賛金等
	運賃収入

財政支援基準
(補助割合及び補助金上限額)

今後の有料社会実験の
検証結果を基に市が判断