



議案第1号

令和3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3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(生活交通確保維持改善計画に基づく事業) |
| 別添1-2 | 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 |
| 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 |

  : 昨年度からの変更箇所

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度を向上

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。

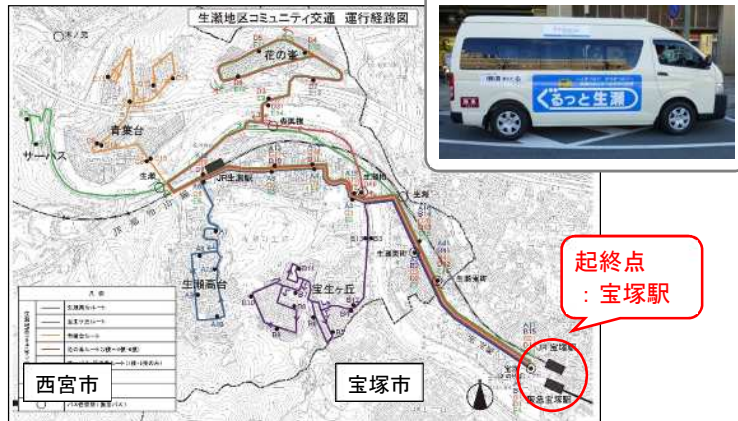
■定量的な目標

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	80 人以上 (※)

(※) 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、R2 年 3 月頃から 5 月頃にかけて輸送人員が大幅に減少。今後もその影響が継続すると見込まれたことから、R2 年 7 月に提出した地域内フィーダー系統確保維持計画では、R3 年度の目標値を 130 人以上から 80 人以上と修正した。

※運行経路図



※住民基本台帳人口 (R3.9.30 現在)

	全 市	生瀬地域
人 口	483,404人	8,457人
世 帯 数	225,187世帯	3,789世帯
面 積	100.18km ²	5.72km ²
高 齢 化 率	24.3%	31.2%

※地域公共交通会議の開催状況 (書面協議含む、H28.4～R3.9)

- 西宮市
 - ・地域公共交通分科会 : 15回
- 宝塚市
 - ・地域公共交通会議 : 6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、**定期的に地元会議を開催**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。
- 緊急時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。
- 会報を定期的に発行**し、生瀬地域内の**自治会員へ配布**している。
- 毎月初めの**運行日**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**運行協議会**の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。**また、ホームページ上では、運行情報や運行協議会の活動報告等**を利用者に分かりやすく提供している。
- 阪急バス宝塚駅前案内所にて、回数券を委託販売**。利用者の利便性向上と、運転手の負担軽減につなげている。
- 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近隣地域との間で、会議の傍聴や会報の交換、それぞれの地域の課題に関する意見交換などを行い、安定的・持続的な運営に資するよう緊密に連携している。**
- 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、**更なる利便性の向上と、利用者の増加を図るため、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行った。**
- 利用者に安心して乗車してもらえるよう、運行事業者と協力して、車内での新型コロナウイルス感染防止対策を実施している。また、利用者に対しても、マスクの着用や現金受渡の機会を減らすよう呼びかけを行っている。(R2年度～)**

<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(R3年度)の取組み

- 市や運行事業者の協力を得て、Googleマップ等の経路検索サービスに対応した。
- ぐるっと生瀬の運行状況、利用者の声等を把握するため、運行協議会のメンバーがぐるっと生瀬に同乗し調査を実施。各理事が運行状況を肌で感じるとともに、利用者等から様々な意見も寄せられ、今後の運営につなげることができた。
- 4年目から増便した6便目について、利用者が思うように伸びていないことから、効率性・利便性を勘案したルート変更を検討中。西宝橋架替工事に伴う仮橋の供用開始に併せてルート変更を実施できるよう、令和3年秋以降、各地区への説明会を開催予定。

※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。

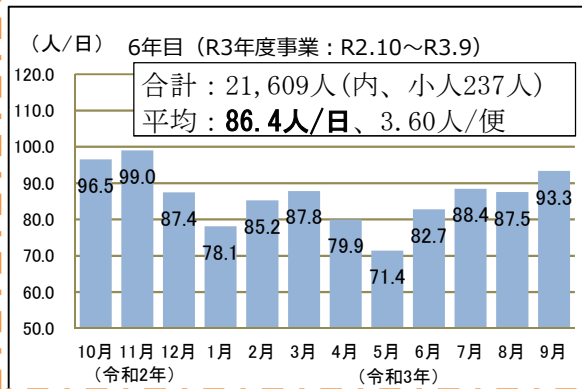
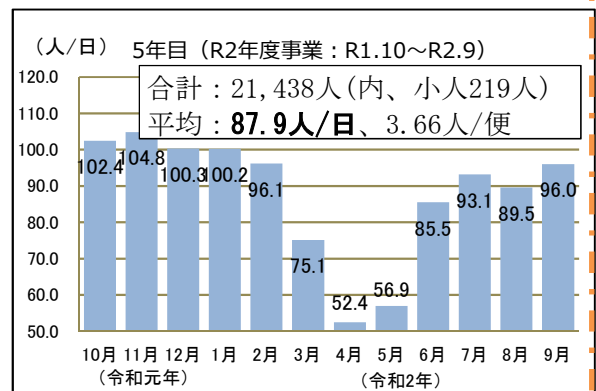
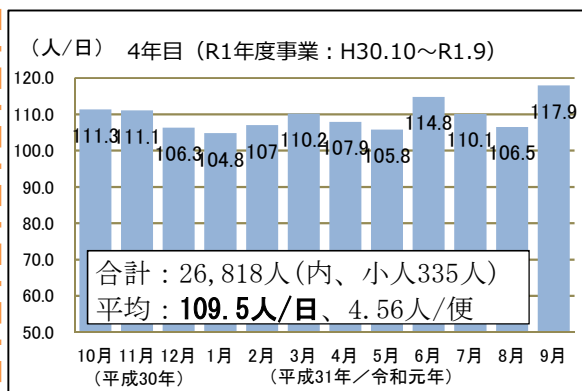
※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

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	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。6 便目については、西宝橋架替工事に伴う仮橋の供用開始に併せ、効率性・利便性を勘案したルートに変更することを検討している。	1 日当たり平均輸送人員 80 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 80 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 80 人以上

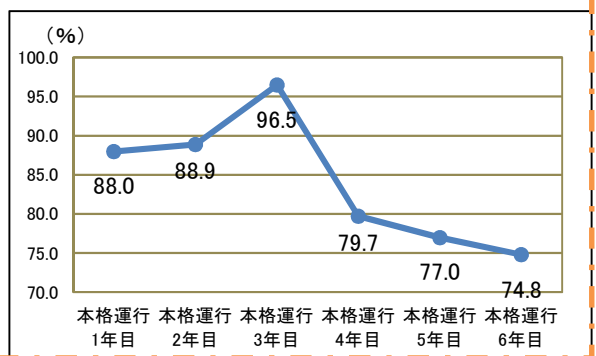
4. 具体的取組に対する評価

- 「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。今年度、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みを行うなど、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みを進めている。
- 昨年度に引き続き新型コロナウイルスの影響を受け、輸送人員は令和元年度事業と比べて 1～2 割少ない状況が続き、特に緊急事態宣言が発出された時期は輸送人員がさらに減少した。1 日あたり輸送人員は昨年度より減少したものの、昨年度の想定ほど輸送人員の減少が見られなかったため、目標値は上回る結果となった。
- 収支比率は 74.8%（昨年度は 77.0%）と、昨年度より 2%強下落した。運賃収入・経費ともに昨年度並みであった。新型コロナウイルスの影響により輸送人員が減少しており、引き続き収支比率はコロナ禍以前より悪化している。
- 7 年目以降の目標値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けつつも、ある程度輸送人員が回復することが想定されること、ぐるっと生瀬が持続可能なものとなることを目指していることなどから、1 日あたり輸送人員 100 人以上としている。現在運行協議会で検討している 6 便目のルート変更等の輸送人員の増加・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。

※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
増便した夕方 6 便目の利用者が思うように伸びておらず、収支比率が下落しているため、対策が必要である。	西宝橋架替工事に伴う仮橋の供用開始に併せた 6 便目のルート変更の検討を中心とした、利用者の増加に向けた取組みを引き続き実施する。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。
現在は新型コロナウイルスの影響を受けているものの、今後輸送人員が回復した際における積み残し発生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>新型コロナウイルス感染症の影響により、目標・効果について達成できなかったところはあるものの、これまでも充実した取組がなされ、的確に利用状況の把握・分析をするとともに、さらにそれを継続する仕組みが構築されている点が高く評価できる。</p> <p>子供の利用を促進することは、高齢者とは異なる時間帯の利用が期待され、利用の平準化を図れる可能性があり、今後も継続されたい。</p> <p>地元可愛さ、育てられる地域交通として、他地域の模範となる取組を今後も継続していかれることを期待する。</p>	<p>増便した6便目について、その利用状況等から、効率性・利便性を勘案したルートに変更することを検討している。</p> <p>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を実施するなど、地域に根差した運営を進めている。</p>	<p>6便目のルート変更については、各地区への説明会等も実施しながら、西宝橋架替工事に伴う仮橋の供用開始に併せて実施できるよう検討を進める。</p> <p>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>

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ホーターを募集し、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4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、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	青葉台系統 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】	【前回の事業評価結果】 新型コロナウイルス感染症の影響により、目標・効果について達成できなかったところはあるものの、これまでに充実した取組がなされ、的確に利用状況の把握・分析をするとともに、さらにそれを継続する仕組みが構築されている点が高く評価できる。	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。	A 新型コロナウイルスの影響が継続すると見込まれたことから、令和2年7月に目標値を修正。想定ほど輸送人員の減少は見られず、目標値を上回る結果となった。 【目標値】 一日当たり輸送人員80人以上 【実績値】 一日当たり輸送人員86.4人 【達成率】 108.0%	・6便目のルート変更については、各地区への説明会等も実施しながら、西宝橋架替工事に伴う仮橋の供用開始に併せて実施できるよう検討を進める。 ・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。
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】	子供の利用を促進することは、高齢者とは異なる時間帯の利用が期待され、利用の平準化を図れる可能性があり、今後も継続されたい。 地元可愛され、育てられる地域交通として、他地域の模範となる取組を今後も継続していかれることを期待する。			
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】	【反映状況】 ・増便した6便目について、その利用状況等から、効率性・利便性を勘案したルートに変更することを検討している。 ・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。			

: 令和3年度事業の自己評価部分

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4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
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31.2%(令和3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

令和2年10月1日から令和3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。

地域内フィーダー系統確保維持計画

令和 3 年 6 月 2 8 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			
<p>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。</p> <p>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 30.5%（令和 2 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。</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、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。</p> <p>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。</p>			
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	令和元年度 (H30. 10. 1～R1. 9. 30)	110 人以上	109.5 人
5 年目	令和 2 年度 (R1. 10. 1～R2. 9. 30)	120 人以上	87.9 人
6 年目	令和 3 年度 (R2. 10. 1～R3. 9. 30)	80 人以上	85.7 人 (令和 3 年 5 月末現在)
<p>※5 年目は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和 2 年 3 月頃から輸送人員が大幅に減少している。</p> <p>※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。当初、6 年目に一日当たり輸送人員 130 人以上とすることを目標とし、地域住民主体の取組みによるコミュニティ交通の継続的な運行を目指すこととしていたが、新型コロナウイルス感染症の影響が今後も継続し、輸送人員が減少すると見込まれることから、目標値を変更する。</p>			

<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、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。
<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（令和3年度事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年10月1日から令和3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 <p>ただし、令和3年に限り、祝日及び振替休日である7月22日、7月23日、8月9日を運行日、平日である7月19日、8月11日を運行しない日とする</p> <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>

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）	
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】	
該当なし（平成27年に購入した車両に対する補助は令和2年度事業で終了）	
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	
該当なし（平成27年に購入した車両に対する補助は令和2年度事業で終了）	
（2）事業の効果	
該当なし（平成27年に購入した車両に対する補助は令和2年度事業で終了）	
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】	
該当なし（平成27年に購入した車両に対する補助は令和2年度事業で終了）	
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	
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画の変更に係る合意
平成 30 年 12 月 25 日 第 13 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"> 平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
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	<ul style="list-style-type: none"> 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1月10日 第16回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会	・令和元年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
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1月7日 第20回西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会【書面】	・令和2年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
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
<p>※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</p> <p>※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</p>	
18. 利用者等の意見の反映状況	
<p>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。</p>	

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	● 一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 ● 愛媛大学社会共創学部 教授 ● 有識者（コンサルタント）
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 営業企画部長 ● 阪神バス株式会社 経営企画部長 ● 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 ● 兵庫県甲子園警察署 交通課長
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	● 西宮市政策局 都市計画部長
西宮市長	西宮市長