

議案第1号

令和4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4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事業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

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～R7、効果発現目標：R17）

- 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[R17]	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[R17]	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[R17]	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

※上記（1、2）は、令和4年度事業（令和3年6月時点の申請）のため、令和4年5月に策定した「西宮市都市交通計画」ではなく、前身である「西宮市総合交通戦略」の内容となっている。

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

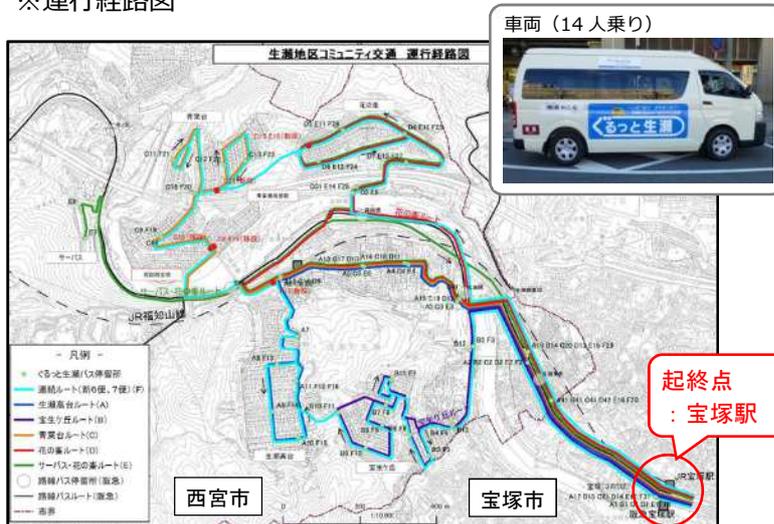
公共交通不便地域で地形的勾配が急である等の地域特性をもつ生瀬地域において、高齢者等の移動制約者の買物や通院等を目的とした生活移動手段を確保する。また、地域住民の多くが利用し、生活サービス施設が集積している JR/阪急宝塚駅に接続することで、利便性の高い交通とする。

■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	R4年度(7年目)	R5年度(8年目)	R6年度(9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 (R4.9.30 現在)

	全 市	生瀬地域
人 口	483,155人	8,405人
世 帯 数	227,148世帯	3,826世帯
面 積	100.18km ²	5.72km ²
高 齢 化 率	24.4%	31.3%

※地域公共交通会議の開催状況 (書面協議含む、H28.4～R4.9)

- 西宮市
 - ・地域公共交通分科会 : 17回
- 宝塚市
 - ・地域公共交通会議 : 7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

- 地域の自治会館を年契約で確保、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。
- 月初めに起終点駅前で 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。

● **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(R5年度)の取組み

- **各自治会の独自の意見を総合的に判断して作成する運行計画に向けて、自治会と連携して地域説明会を実施する**。
- 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。
- **地域交通にかかる視察等の受け入れについてはHP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く**。

※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。

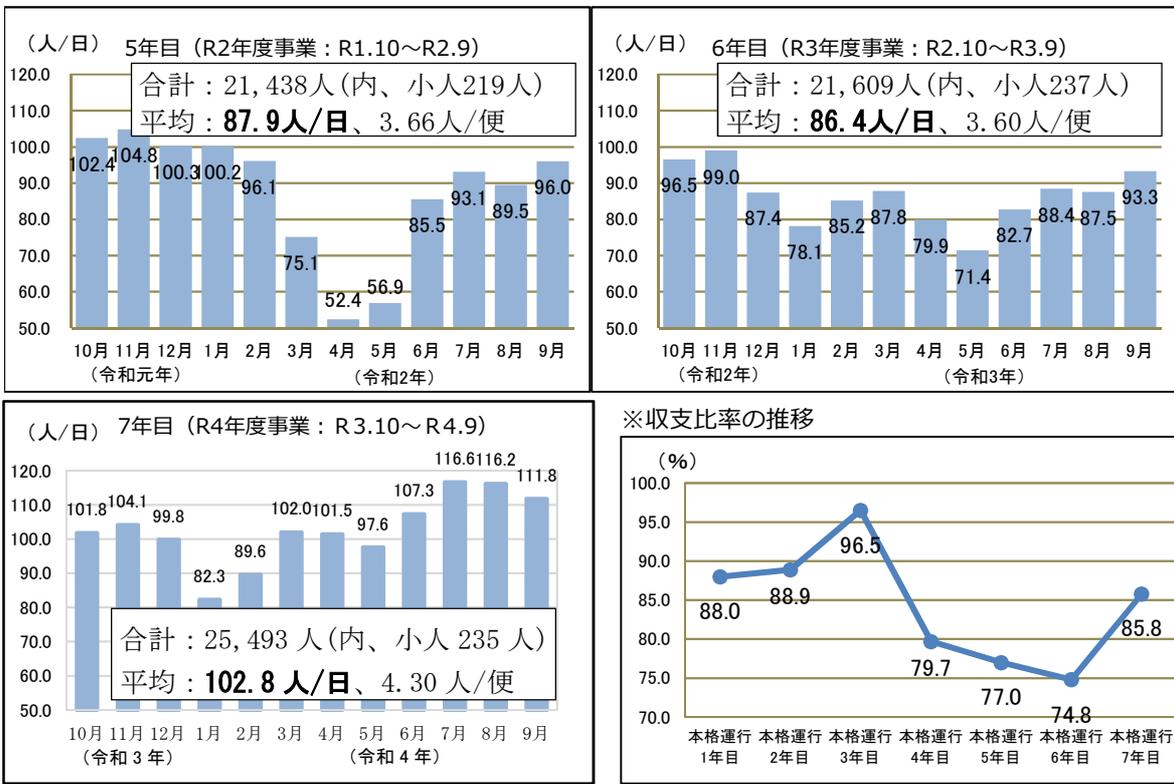
事業	取組内容	効果目標
生瀬地区コミュニティ交通運行事業	阪急バス宝塚駅前案内所での回数券の委託販売を継続した。西宝橋仮橋の供用開始に併せて、6便目を全地域連続で通るルートに変更。連続で地域を回ることによって運行時間が短縮したため、新たに7便目も運行。	1日当たり平均輸送人員 100人以上
	新型コロナウイルス感染防止対策を実施し、利用者が安心して乗車できるように努めた。	1日当たり平均輸送人員 100人以上
利用促進活動	「ぐるっと生瀬」運行協議会が中心となり、これまで取り組んできた利用促進策の見直しを行いつつ、継続的に実施した。	1日当たり平均輸送人員 100人以上

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 85.8%と、昨年度（74.8%）より 11%増えた。新型コロナウイルスの影響により輸送人員が減少した月もあったが、利用者は回復傾向であり、1 日あたり輸送人員 100 人以上の目標値は上回る結果となった。
- 8 年目以降の目標値も、アフターコロナを見据え、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。また、輸送人員の増加・利便性の向上等のために、令和 4 年 9 月に 6 便、7 便目の運行ルートの変更を実施した。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）



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の検討。	運行協議会理事による側乗調査意見、自治会と連携した運行協議会の開催による、地域住民が中心となった新たな運行計画策定。
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。	

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。</p>	<p>・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。</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>・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て新たな運行計画の検討。</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

- バスの運行から7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や行政などの視察受け入れは積極的に行いながら、一方でいくつかの関係する先進地域と情報を緊密に連携してHPに掲載し、遠方から足を運ばなくても導入のための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。
- 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。

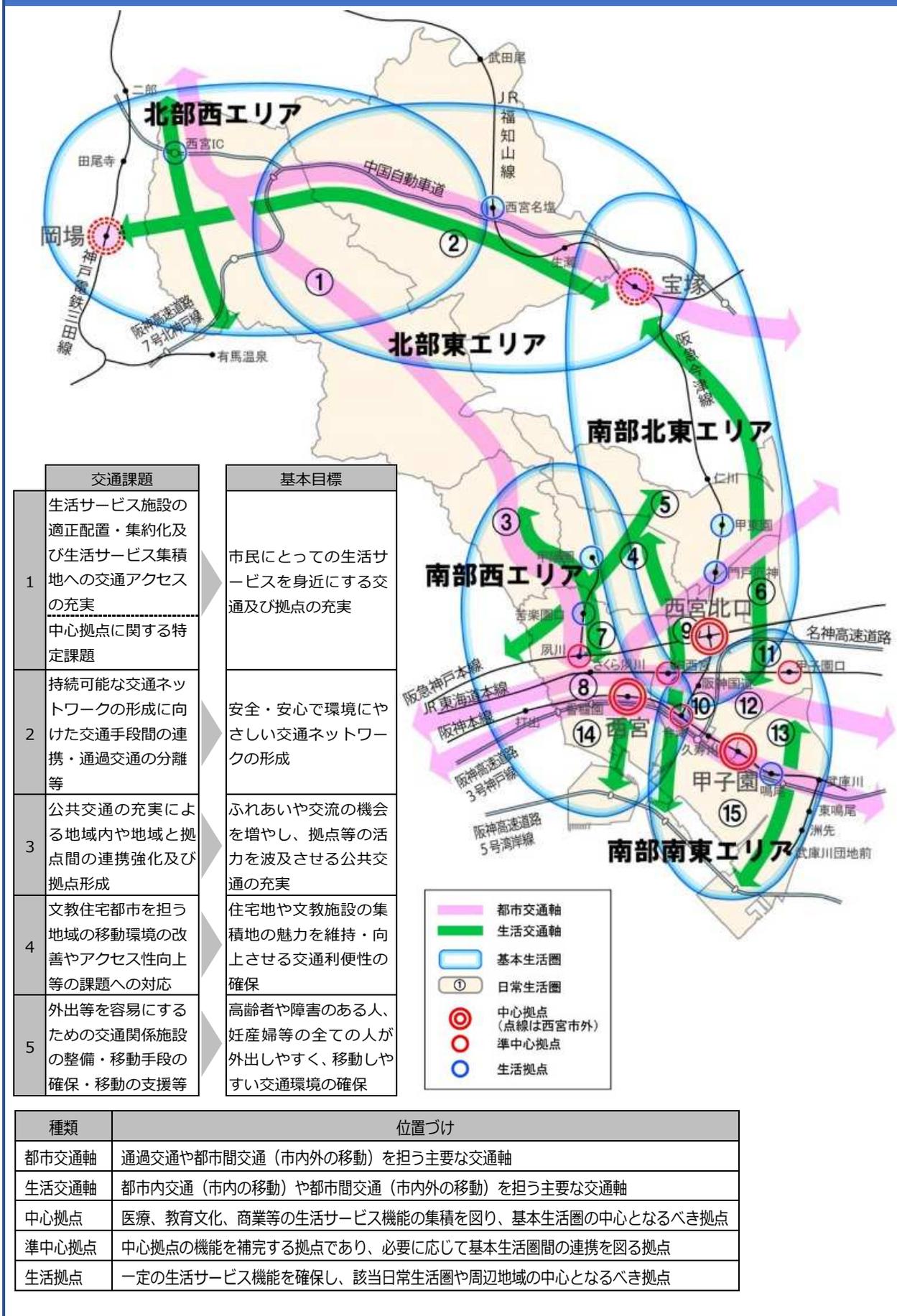
※会報



※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 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】 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。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。</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を実施するなど、地域に根差した運営を進めている。</p>	A	<p>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。</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102.8人 【達成率】 102.8%</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。</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>
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				

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31.3%(令和4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3年10月1日から令和4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4年 8月9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30.8%（令和3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
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2年度事業実績値…87.9人

令和3年度事業実績値…86.4人

※現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員が感染症流行前と比べて減少している状態が続いている。今後もその影響が継続すると見込まれる一方、新型コロナウイルスに対する知見が深まること、ワクチンの普及の効果などにより、ある程度輸送人員が回復することが想定されることから、令和4年度～令和6年度の目標値を設定。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。

<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4年度事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年10月1日から令和4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、平日である10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
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（令和4年度事業分の変更を含む）
令和4年6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

※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	● 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 地域共生課長 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 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 ● 兵庫県土木部 交通政策課長 兵庫県土木部 道路街路課長 ● 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