

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3年●月●日

協議会名:宝塚市地域公共交通協議会

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)
株式会社フクユ	<ul style="list-style-type: none"> ・月見山系統(循環) ・運行回数 33便/日 R1.9~R2.6 30便/日 R2.7~R2.9 ・車両 10人乗りジャンボタクシー 	<p>令和2年度は地域、事業者、市の3者が一体となり感染症対策を講じながら定期的な会議を開催し、地域と連携した利用促進を行うことができた。定例会議では、地域と事業者が安全かつ安心して乗車してもらえるような環境作りへの取り組みや、運行状況の報告、地域広報誌の発出について協議を重ね、協働の運行に努めた。</p>	<p>A 概ね令和2年度計画に則り運行を実施することができた。随時、事業の適切性について検証を行った結果、帰宅ラッシュ時において定時性運行に課題があることがわかったため、令和2年7月から33便/日から30便/日に減便した。</p>	<p>A 令和2年度計画目標設定時は車両サイズや運行系統が未定であったことから、前事業者の通勤者による一路線運行時(H30.12~H31.2)の利用者数を踏襲し、185人/日を目標利用者数とした。令和2年度の株式会社フクユによるジャンボタクシーを使用した月見山系統の運行は138.6人/日の利用者数であった。R2年度運行は、ジャンボタクシーを使用することとなったため、当初の目標設定が適切でなかったことが未達成の要因の一つといえる。また、社会情勢の影響を受け、人々の移動形態が変化したことも考えられる。目標利用者数には届かなかったが、令和2年度の乗車率は前事業者の一路線運行時(H30.12~H31.2)の乗車率19%の約2.5倍の47.7%の乗車率であった。天災により前事業者が撤退したのち、新たな事業者とともに迅速な運行再開に努め(運休期間は生じたものの)、地域交通の確保に尽力した。コロナ禍の状況下において、最大限の効果を達成した。</p>	<p>今後も引き続きコロナの影響を受けることは予想されるものの、令和2年度と同等もしくはさらなる利用者数の向上を図るために、車両をサイズアップし、長寿ガ丘地区へ乗り入れ、地域と市が事業者を支えながら路線の維持を目指す。</p>

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3年●月●日

協議会名：	宝塚市地域公共交通協議会
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)	宝塚市地域公共交通総合連携計画において、「第2段階の整備」に位置づけられる、月見山・長寿ガ丘地区は、地域の高齢化の進行や地理的条件など地域の実情を踏まえた地域にふさわしい持続可能な交通サービスを導入し、最寄駅までの移動手段を確保する。

宝塚市地域公共交通協議会（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

○人口

宝塚市では、人口減少の転換期を迎えており 2020 年(12 月 1 日現在)に 22.4 万人である人口が 2040 年には 20.4 万人と微減傾向を示し、その後さらに減少が予測されている。

宝塚市地域公共交通総合連携計画について

○基本方針

宝塚市は、都市としての成熟が進んだ南部と豊かな自然を有した北部により構成される。市内の交通網は、主に都市間の輸送を担う鉄道 3 路線（JR 福知山線、阪急宝塚線、同今津線）と路線バスにより形成されている。今後、高齢化社会を見据え持続可能な公共交通サービスを実現するために次に示す基本方針を定める。

① 地域の公共交通の充実により、市民生活の利便性を高め、地域の活性化を図る。

② 公共交通を充実させる上で、市の役割や姿勢を明確にする。

そのため地域の実態や公共交通サービス水準の現状を踏まえ、地域を次のように区分する。

- ・[第 1 段階の整備] 市が積極的に関与して、公共交通サービスの充実を図るべき地域
- ・[第 2 段階の整備] 地域主体のもとに、市と地域の協働により公共交通サービスを確保すべき地域
- ・現状の公共交通サービスに委ねる地域

③ 公共交通サービスの整備を実践するためのルールを作る。

- ・市が関与して確保すべき公共交通サービスの内容やその水準
- ・バス事業者として対応すべき事項
- ・利用者の負担のあり方
- ・地域住民の主体的な取り組みや市やバス事業者、地元企業等との連携のあり方

④ 市、バス事業者、利用者、そして地域住民や地域の企業などは相互に協力して取り組む。

⑤ 公共交通サービスの充実を図るために必要な施策を実施するとともに、実施状況を随時確認し、計画や施策の内容を更新していく。

○期間

平成 23 年度から令和 2 年度

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

宝塚市地域公共交通総合連携計画を基に以下の目標を定める。

- ② 鉄道、バス及び苦痛にならない範囲の徒歩により、市民生活モビリティを確保する。
 ②市街化区域では、バス停圏 500m・駅勢圏 1 km以内（高低差 80m 以内）から外れる地域については、市が積極的に関与し、公共交通サービスの充実を図る。「第 1 段階の整備（自助+共助+公助）」

目標：仁川・売布地区住民のニーズに応じたサービスの確保
 高司地区

- ③第 1 段階の整備に含めないものの、バス停圏 300m・駅勢圏（高低差 25m 以内）500m 以内から外れる地域で商業施設や医療施設が接近していない地区については、地域と協働により、公共交通サービスの充実を図る。「第 2 段階の整備（自助+共助）」

目標：月見山・長寿ガ丘地区への公共交通導入と維持

- ④また、北部（西谷地区）にあつては、現在も宝塚市からの補助金によって公共交通の運行が維持されているが、基本的には補助金の支出額を増やさない範囲においてより効率的で利便性の高い公共交通サービスのあり方について検討する。

- ⑤あらゆる人々の移動を確保するうえで、ユニバーサルデザインの施設整備や、障碍のある方への乗り継ぎ情報の提供等による情報保証、その他のバリアフリー化についても鋭意推進を図る。

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確保維持費国庫補助金の対象地区】

■宝塚市地域公共交通総合連携計画の第 2 段階の整備が必要とされる月見山・長寿ガ丘地区では、平成 27 年よりみなと観光バス（株）による運行を行っていたが、平成 30 年 9 月の台風 21 号の影響により、運行車両が被害を受け廃車となり、同社による運行を取りやめることとなった。平成 30 年 12 月より 3 度にわたり事業者募集を行い、令和元年 5 月にタクシー事業者である（株）フクユが新事業者となった。令和元年 7 月より、道路運送法第 21 条による試験運行をジャンボタクシーにより開始し、令和 2 年 7 月より本格運行を見据え道路運送法第 4 条による運行、及びさらなる定時性運行の確保のために 33 便/日から 30 便/日から減便し運行の改善を図った。令和 2 年 10 月からは本格運行への移行とともに長寿ガ丘地区へ乗り入れ、今後も地域との協働により路線の維持存続に努める。

○概要

平成 27 年 3 月～平成 30 年 3 月 31 日

系統名	運行回数	車両
月見山系統（循環）	23 往復	29 人乗りマイクロバス 1 台
長寿ガ丘系統（循環）	24 往復	14 人乗り小型バス 2 台

※車両合計 3 台（予備車含む）

平成 30 年 4 月 1 日～平成 30 年 9 月 30 日

系統名	運行回数	車両
月見山系統（循環）	19 往復（平日）	29 人乗りマイクロバス 1 台
長寿ガ丘系統 （循環）	5 往復（平日） 11 往復（休日）	14 人乗り小型バス 2 台
長月系統 （循環）	4 往復（平日） 10 往復（休日）	14 人乗り小型バス 2 台
長寿ガ丘シャトル系統 （循環）	19 往復（平日）	14 人乗り小型バス 2 台

※車両合計 3 台（予備車含む）

平成 30 年 10 月 1 日～平成 31 年 2 月 28 日

系統名	運行回数	車両	
月見山系統（循環）	10 月	33 往復（平日） 5 日 21 往復（土日祝） 2 日	29 人乗りマイクロバス 1 台
	11 月	運行なし	運行なし
	12 月	33 往復（平日）	29 人乗りマイクロバス 1 台
	1 月		
	2 月		

※車両合計 1 台

令和元年 7 月 29 日～令和 2 年 6 月 30 日

系統名	運行回数	車両
月見山系統（循環）	33 往復（平日）	9 人乗りジャンボタクシー 1 台

※車両合計 1 台

令和 2 年 7 月 1 日～令和 2 年 9 月 30 日

系統名	運行回数	車両
月見山系統（循環）	30 往復（平日）	9 人乗りジャンボタクシー 1 台

※車両合計 1 台

令和 2 年 10 月 1 日～

系統名	運行回数	車両
月見山系統（循環）	18 往復（平日） 14 往復（土） 10 往復（日祝）	13 人乗り小型バス 1 台
長寿ガ丘系統（循環）	16 往復（平日） 16 往復（土） 16 往復（日祝）	13 人乗り小型バス 1 台

※車両合計 1 台

○実施に至る経緯、協議会の開催状況

- ・ H25. 6 宝塚市地域公共交通協議会開催
月見山・長寿ガ丘地区試走運行の概要説明と今後の実証運行説明
- ・ H25. 10 平日 9 日間の試走(無料)運行の実施
- ・ H26. 5 交通不便地指定 (近畿運輸局長指定)
- ・ H27. 3 1 か月間の実証実験運行(有償) の実施
- ・ H27. 5 宝塚市地域公共交通会議・協議会開催 本格運行について
- ・ H27. 8 宝塚市地域公共交通会議(書面協議) 定期券、回数券の導入
- ・ H27. 8 運行開始
- ・ H28. 6 宝塚市地域公共交通会議・協議会開催
本格運行開始後の状況報告、障害者・児童福祉法適用者・高齢者免許返納の割引導入
- ・ H29. 6 宝塚市地域公共交通協議会開催
本格運行開始後の状況報告、平成 30 年度フィーダー事業
- ・ H29. 11 宝塚市地域公共交通会議・協議会開催
平成 30 年度フィーダー事業ルート・ダイヤ等の改正について承認を得た
- ・ H30. 4 ルート・ダイヤ改正を行った (2 系統から 4 系統へ変更)
- ・ H30. 9 台風 21 号により車両 3 台が浸水被害を受けた。
- ・ H30. 10 暫定運行開始
- ・ H31. 2 みなと観光バス(株)による運行終了
- ・ R1. 5 公募により決定した(株)フクユを新事業者として業務締結
- ・ R1. 5 宝塚市地域公共交通会議・協議会開催
- ・ R1. 7 (株)フクユによる試験運行開始
- ・ R2. 4 宝塚市地域公共交通会議・協議会開催
- ・ R2. 7 ダイヤ改正 (33 便/日から 30 便/日に減便)
- ・ R2. 9 宝塚市地域公共交通会議・協議会開催
- ・ R2. 10 ルート・ダイヤ改正 (長寿ガ丘系統追加)
回数券及び各種割引の導入
- ・ R2. 12 定期券導入

※利用促進のために、地元、交通事業者、宝塚市で定期的に協議を実施している。

【その他補助事業の対象地区】

■宝塚市地域総合連携計画の第1段階の整備が必要とされる仁川・売布地区では、宝塚市の依頼により阪急バス株式会社がコミュニティバスを運行している。

○概要

平成14年3月から

系統名	運行回数（日当たり）	車両
仁川高丸系統 （循環）	23 往復（平日土曜） 11 往復（日祝日）※1	29 人乗りマイクロバス 2 台
仁川台系統 （循環）	10 往復（平日土曜） 6 往復（日祝日）	
売布きよしガ丘系統 （循環）	16 往復（平日土曜）※2 9 往復（日祝日）	29 人乗りマイクロバス 1 台
泉ガ丘系統 （循環）	17 往復（平日土曜） 8 往復（日祝日）	

※1 別途仁川駅前から仁川植物園前、仁川植物園前から仁川駅の運行が各3便運行している。

※2 別途売布きよしガ丘系統と泉ガ丘系統を統合したルートを1便運行している。

○実施に至る経緯、会議の開催状況

- ・平成14年3月 仁川・売布地区循環線運行開始

仁川地区	売布地区
・平成29年8月 地元意見交換会	・平成30年8月 第1回循環線会議
・平成30年1月 第1回循環線会議	・平成30年11月 第2回循環線会議
・平成30年3月 アンケート実施	・平成30年7月 第3回循環線会議
・平成30年11月 第2回循環線会議	・平成30年7月 アンケート実施
・平成31年2月 第3回循環線会議	・平成30年12月 第4回循環線会議
・平成31年3月 試走実施	・令和元年7月 第5回循環線会議
・令和元年7月 第4回循環線会議	

※各地区とも地元組織を立ち上げ、利便性向上、利用者増に向けて協議を行っている。令和2年度は新型コロナウイルスの影響を鑑みて会議を自粛した。

○利用者数（人/年）

	仁川循環線		売布循環線		合計
	仁川高丸 系統	仁川台 系統	売布きよしガ丘 系統	泉ガ丘 系統	
H27 年度	105,823	26,153	40,948	23,451	196,375
H28 年度	103,700	27,464	43,095	24,196	198,455
H29 年度	104,671	28,333	44,623	23,962	201,589
H30 年度	108,086	30,779	44,580	24,594	208,039
R1 年度	107,266	29,047	45,298	24,646	206,257
R2 年度	85,037	24,533	37,698	20,872	168,140

※平成 14 年から利用者数はほぼ横ばいではあるが、数年は微増傾向にある。令和 2 年度は新型コロナウイルスの影響により 2 割減となった。

■宝塚市地域総合連携計画の第 2 段階の整備が必要とされる西谷地区（集落散在地域）では、市が補助金を支出し住民の足となる路線バスの運行を維持している。

○概要

西谷地区から武田尾、宝塚に向かう主要な生活交通となっている 7 路線、三田市に乗り入れる広域路線に対して市が欠損補助を行い、生活交通を維持している。今後も地域と市で話し合いを行い、日常生活に必要な移動の確保に努める。

他には平成 24 年 2 月より、地域のボランティア（西谷地区まちづくり協議会福祉部会）が運営する外出支援を行っている。

○実施に至る経緯、会議の開催状況（西谷公共交通会議）

H28.12 第 1 回会議

H29.1 第 2 回会議

H29.2 第 3 回会議

H29.3 第 4 回会議

H29.12 第 5 回会議

H30.3 第 6 回会議幹事会

H30.3～7 試走実施（西谷中心部から JR 武田尾駅への運行時間拡大【朝】）

H30.8 第 7 回会議幹事会

R1.7 第 8 回会議幹事会

R2.12 第 9 回会議

R2.12 第 10 回会議幹事会

(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
一般乗用旅客 自動車運送事業	株フクユ	R1.7～R2.6	フ	月見山地区及び長寿ガ丘地区の住民で構成された地域組織と事業者の協働により、公共交通サービスの向上を図っている。月見山地区をジャンボタクシーで運行している。
一般乗合旅客 自動車運送事業	株フクユ	R2.7～	フ	令和2年7月1日より乗合事業免許を取得し、ダイヤを33便/日から30便/日に改正した。

【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
一般乗合旅客 自動車運送事業	阪急バス(株)	H13.3～	仁川・売布地区（第1段階）において、公共交通空白地域を補完するために、コミュニティバスを運行し、欠損の一部を補助している。
一般乗合旅客 自動車運送事業	阪急バス(株) (旧 阪急 田園バス 株)	継続中	集落散在地域〔西谷地区（第2段階）〕において、市が補助金を支出し住民の足となる路線バスの運行を維持している。

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要

(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
地域公共交通確保維持改善事業	地域、事業者、市が一体となり、月に一度の会議で意見交換を行い、利用者増に努めている。令和2年3月からは新型コロナウイルスの影響を鑑みて対面での会議を自粛し、リモート会議により協議を重ねた。疫病による移動の自粛や交通形態の変化から、利用者が激減したが、地域と事業者で感染対策を講じながら、運行を継続し利用者の確保に努めた。また、地域広報活動等により利用促進を図っている。	目標利用者数 185人/日
その他補助事業	宝塚市北部（西谷地区）を運行している路線は年々利用者数が減少傾向にある。地域の実情に即した効率的な運行を目指すため、定期的に地域と会議を行っている。	地域住民の日常生活に必要な移動の確保を図る。

4. 具体的取組に対する評価

【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象地区】

■月見山・長寿ガ丘地区（宝塚市地域公共交通総合連携計画第2段階）

令和2年度地域公共交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統）の事業目標は、前事業者が運行をとりやめるまでの平成30年12月から平成31年2月末までの1系統運行時の平均利用者数185.4人/日と同程度の185人/日を目標利用者数として設定した。まずは月見山地区のみで試験運行を行い、利用状況をみながら今後の運行計画について決めることとした。令和2年度は目標利用者数の達成には至らなかったが、長寿ガ丘地区入り口付近バス停からの乗車率が高い傾向がみられたことから、車両をサイズアップし2地区を周遊する運行計画での本格運行への移行を決定した。今後も地域との協働により路線の維持に努める。

*令和2年7月よりさらなる定時性運行を確保するために33便/日から30便/日に減便し、運行の改善に努めた。

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
<p>【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象地区】</p> <p>■月見山・長寿ガ丘地区</p> <p>長寿ガ丘地区住民への周知を図り、利用促進に努める。</p> <p>また、さらなる利便性向上のために回数券、定期券、各種割引を導入する。</p>	<p>地元、事業者、市の3者の定例会議にて、生活交通確保の維持改善に取り組む。また、地域広報活動等により利用促進を図り持続可能な運行を目指す。</p>
<p>【その他補助事業の対象地区】</p> <p>■西谷地区</p> <p>当該地区は公共交通の利用者が減少しているため、今後、生活交通の維持存続のために事業者とともに効率的な運行を考えていく必要がある。</p>	<p>地域のバス利用の現状を把握し、西谷地区の公共交通のあり方について検討を行う。</p>

宝塚市地域公共交通協議会（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、達成できなかったところはあるものの、事業実施の適切性については評価できる。</p> <p>今後、地域と連携した利用促進に取り組むことで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>令和 2 年度は疫病の影響により利用者数が減少したが緊急事態宣言期間中も地域組織と事業者はリモート会議を実施し、バス路線の維持に取り組んだ。</p> <p>また、地域組織による広報誌の発行や地方ラジオ等への出演を果たし利用促進に努めた。</p>	<p>令和 2 年 10 月からは車両をサイズアップし、長寿ガ丘地区へ乗り入れることから、さらなる利用促進に努める。</p>

2. アピールポイント、特に工夫した点など
<p>月見山・長寿ガ丘地区では、被災により撤退した前事業者の代わりとなる次の事業者を公募により募集し、その結果、タクシー事業者が新事業者として決定した。利用者の利便性と事業の採算性を両立できる運行計画の実行のために、令和元年 7 月より道路運送法第 21 条による試験運行を開始した。地域、事業者、市の 3 者が一体となり感染症対策を講じながら定例会議を開催し地域と連携した利用促進を行った結果、令和 2 年度の乗車率は前事業者の路線撤退前の乗車率の約 2.5 倍の乗車率を記録することができた。</p> <p>地域組織による具体的な取り組みとしては、規模を縮小した本格運行開始のイベントの実施や、地域広報誌の発行により利用促進に努めた。令和 2 年 10 月からは、月見山地区と長寿ガ丘地区の 2 地区を周遊する運行計画により本格運行に移行し、市民生活の利便性を高め、地域の活性化を図る。</p>

別添 公共交通ネットワークのイメージ図

