

## 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、人口減少への転換期を迎えており 2025 年(12 月 1 日現在)に 22.0 万人である人口が 2040 年には 19.4 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計画について

##### ○基本理念

「活動しやすいまち宝塚」をみんなで守りみんなでつくる

##### ○基本方針

基本方針 1：市民・事業者・行政の適切な役割分担による活動機会の保障

基本方針 2：公共交通の利用環境の改善と周知

基本方針 3：市民・来訪者みんなが活動しやすい社会に向けた他分野との連携

##### ○期間

令和 5 年度から令和 12 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計画を基に以下の目標を定める。

- ①現在運行している行政支援をしているバス、交通事業者による路線バスを維持し、その他多様な移動手段の活用等により、南部地域をすべて「日常生活に必要な活動がしやすい（第 3 段階）」地域に向上し、南部地域のすべての人が日常生活での「第 3 段階の活動機会」が確保されることをめざす。
- ②現在運行している路線バスやボランティア輸送の維持の他、より効率的なバス路線の運行やボランティア輸送等の充実により、北部地域をすべて「日常生活に必要な活動ができる（第 2 段階）」地域以上に向上し、北部地域のすべての人が日常生活での「第 2 段階以上の活動機会」が確保されることをめざす。
- ③本市の鉄道やバス等の公共交通が使いやすくなることで、これまで移動手段として鉄道やバスを利用していないなかった人や、外出することをあきらめていた人が公共交通を利用し、市民一人当たりの公共交通利用回数が現状値以上となることをめざす。

### 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】

###### ■月見山・長寿ガ丘

月見山・長寿ガ丘地区は、宝塚市地域公共交通計画で行政が支援するバスがない場合、地域分類が第2段階の地域となる。(第2段階の地域:「地域の団体等による主体的な活動に行政が支援をして公共交通サービスの向上を図るべき地域」)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。その後、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月見山地区においてジャンボタクシーにより開始し、令和2年10月より本格運行の開始とともに、さらなる利便性の向上のために長寿ガ丘地区へ乗り入れ、車両の大型化を実施した。令和5年度には、地域の要望であったナチュールスパ宝塚(温泉施設)の前にバス停を新設することを目指し、事業者、市、地域の三者が一体となり関係機関との調整や、地域住民への周知を図り、10月1日からの乗り入れを実現した。令和7年6月からは、積み残しを解消するため、平日終日と土曜日の一部時間帯で車両の大型化を実施し、また、全便を長寿ガ丘中経由とすることで、地域住民の利便性を高めた。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～令和 5 年 9 月 30 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

令和 5 年 10 月 1 日～令和 7 年 5 月 31 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）	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） 26 往復（日祝）※1	13 人乗り小型バス 1 台

※車両合計 1 台

※1 長寿ガ丘系統の日祝ダイヤのみナチュールスパ宝塚を経由する。

令和7年6月1日～

系統名	運行回数	車両
月見山・長寿ガ丘系統 (循環)	28 往復（平日） 27 往復（土） 26 往復（日祝）※1	13人乗り小型バス1台 23人乗り小型バス1台

※車両合計2台

※1 日祝ダイヤのみナチュールスパ宝塚を経由する。

○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ヵ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㈱による運行終了
- ・R1.5 公募により決定した㈱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 ㈱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
- ・R3.4～ 宝塚市地域公共交通協議会8回、会議2回開催、地域公共交通計画策定に向け取り組んだ
- ・R4.4～ 宝塚市地域公共交通協議会を2回開催、地域公共交通計画策定に向け取り組んだ
- ・R5.4 宝塚市地域公共交通計画完成

- ・R5. 4～ 宝塚市地域公共交通協議会を 2 回開催、会議 1 回開催
  - ・R5. 10～ ナチュールスパ宝塚の前にバス停を設置  
日曜・祝日のみ乗り入れ開始
  - ・R6. 4～ 宝塚市地域公共交通協議会を 3 回開催
  - ・R7. 6 宝塚市地域公共交通協議会を開催
  - ・R7. 6～ 平日終日と土曜日の一部時間帯で車両を大型化・全便を長寿ガ丘中経由で運行
- ※ 必要な公共交通サービスの提供のために、地域、事業者、宝塚市で毎月協議を実施

### ■仁川・壳布地区

仁川・壳布地区は、宝塚市地域公共交通計画で行政が支援するバスがない場合、地域分類が第 2 段階の地域となる。(第 2 段階の地域：「地域の団体等による主体的な活動に行政が支援をして公共交通サービスの向上を図るべき地域」) 仁川・壳布地区を運行する循環バスは、地域の要望により、平成 14 年 3 月に運行を開始し、当初より運行欠損を市が支援することで、阪急バス株式会社が運行している。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、令和 3 年度は新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて会議を自粛していたが、壳布地区では、令和 4 年度以降、壳布循環線に関する意見交換の場を設け、地域の代表者、事業者、市で会議を実施している。今後も定期的に意見交換会を開催し、路線の維持存続に努める。

#### ○概要

##### 【平成 14 年 3 月～】

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）	
壳布きよしが丘系統 (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

※2 別途壳布きよしが丘系統と泉ガ丘系統を統合したルートを 1 便運行

##### 【令和 4 年 4 月～】

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） 11 往復（土日祝）※3	29 人乗りマイクロバス 2 台
仁川台系統 (循環)	10 往復（平日） 6 往復（土日祝）※4	
壳布循環系統 ※5	18 往復（平日） 9 往復（土日祝）※6	29 人乗りマイクロバス 1 台

※3、※4、※6 土曜日ダイヤを日祝ダイヤに変更

※5 壳布きよしが丘系統と泉ガ丘系統を統合し、市立病院等を経由する路線へ変更

## ○実施に至る経緯、会議の開催状況

- ・H14.3 運行開始
- ・R5.4～ 宝塚市地域公共交通協議会を2回開催、会議1回開催
- ・R5.6 交通不便地指定（近畿運輸局長指定）
- ・R6.4～ 宝塚市地域公共交通協議会を3回開催
- ・R7.6 宝塚市地域公共交通協議会を開催

### 【その他補助事業の対象地区】

宝塚市地域公共交通計画で、行政が支援するバスの運行がない場合、第1段階の地域に分類される西谷地区（集落散在地）では、市が運行欠損の一部を支援することで、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駅に向かう主要な生活交通となっている路線に対して、市が運行欠損の一部を支援することで、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。

また、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おり、令和6年度から運営費の一部を市が支援している。

## ○補助系統の利用者数（人/年）

	市内完結系統	広域路線	合計
H27年度	117,804	29,207	147,011
H28年度	93,717	24,608	118,325
H29年度	106,567	13,729	120,296
H30年度	83,101	15,066	98,167
R1年度	92,894	14,152	107,046
R2年度	69,061	11,347	80,408
R3年度	65,597	－	65,597
R4年度	48,765	－	48,765
R5年度	49,234	－	49,234
R6年度	44,641	－	44,641
R7年度	40,784	－	40,784

※ 平成29年度以降は阪急バスのみによる運行

※ 令和3年4月に西谷地区路線バスの大幅改編が実施され広域路線が廃止された

(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
地域内フィーダー系統補助事業	(株)フクユ	R2. 7～	フ	月見山・長寿ガ丘系統において、地域、事業者、市の協働により、利用者増と運行の維持に努めている。
地域内フィーダー系統補助事業	阪急バス(株)	R5. 10～	フ	仁川高丸系統、売布循環系統において、地域、事業者、市の協働により、利用者増と運行の維持に努めている。

【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、利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業、継策：運送継続計画策定事業、継推：運送継続計画推進事業

**その他補助事業**

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
宝塚市生活交通維持補助金 (旧 阪急田園バス(株))	阪急バス(株)	継続中	集落散在地域(西谷地区)において、運行欠損の一部を市が支援することで、路線バスの運行を維持している。
宝塚市生活交通維持補助金	阪急バス(株)	継続中	仁川高丸系統、仁川台系統、売布循環系統において、国フィーダー補助後の運行欠損を市が支援することで、運行を維持している。
宝塚市コミュニティ交通補助金	(株)フクユ	R6～	月見山・長寿ガ丘系統において、国フィーダー補助後の運行欠損の一部を市が支援することで、運行を維持している。
宝塚市ボランティア輸送補助金	宝塚市西谷地区まちづくり協議会	R6～	地域のボランティアが運営する外出支援において、運営費の一部を市が支援することで、維持、確保を図っている。

**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	<p>月見山・長寿ガ丘地区では、地域、事業者、市が一体となり、定期的な会議で意見交換を行い、利用者増に努めている。令和2年からは新型コロナウイルス感染症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。令和4年度からは対面会議とリモート会議を併用、令和5年度からは対面会議により協議を重ねた。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により移動の自粛や交通形態の変化が起こり、外出者が減少し利用者も激減したが、地域と事業者で感染症対策を講じながら、運行を継続し公共交通サービスの提供を行った。</p> <p>令和7年度はランランバスに乗車したことのない人にも乗車してもらうために、自治会予算の負担にて回数券の配布や割引販売をした。また、ランランバスを広く周知するため、地域が中心となった「ランランバスを守る会」が周辺地域のイベントである「宝塚温泉まつり」、「宝塚Uganまつり」にブースを出展し、子ども向けのワークショップ等を行った。その他、ミニ時刻表の作成や、定期的に広報誌を発行し、地域全戸に配布、地域外関係各所にも設置することで、バス運行の必要性について地域内外に理解を深める広報活動を行った。</p> <p>令和7年6月からは、積み残しを解消するため、平日終日と土曜日の一部時間帯で車両の大型化を実施し、全便を長寿ガ丘中経由とすることで、地域住民の利便性を高めた。</p> <p>今後も引き続き、地域、事業者、市で定期的な会議を開催し、地域内外の広報活動を行うことで、路線バスの利用者増・維持に努めていく。</p>	<p>収支率 77.0% (令和3年)</p> <p>利用者数 50,543人 (令和3年)</p> <p>費用に係る国又は地方公共団体の支出額 1,817千円 (令和3年)</p>

	<p>仁川・壳布地区では、地元組織を立ち上げ、利便性向上、利用者増に向けた協議を行っている。令和2年度、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて会議を自粛していたが、壳布地区では、令和4年度以降、壳布循環線に関する意見交換の場を設け、地域の代表者、事業者、市で会議を実施している。令和4年8月には地域主導のアンケート調査が実施され、路線バスへの要望を取りまとめた。アンケート結果では、令和4年4月の改定により全体ダイヤが前倒しになったことから、地域では夜便の拡充を望む声があがった。地域、事業者、市が協議を重ね、令和6年4月30日より運行便数を変えずに夕方便を後ろ倒しにしたダイヤに変更することで、通勤者の帰宅ダイヤの充実を図った。</p> <p>また、令和6年11月11日から12月11日の間に実施したAIオンデマンド交通実証実験に向けた地域との協議や説明会をとおして、現在の路線バスの状況を含め、公共交通に対する理解を深めた。令和7年度は実証実験結果を踏まえ、さまざまな側面から検証を行い、地域に即した公共交通のあり方を検討している。</p> <p>今後も引き続き地域、事業者、市で定期的な会議を開催し、路線バスの利用者増・維持に努めることで、目標の収支率を上回ることを目指す。</p>	<p>収支率 42.0% (令和3年)</p> <p>利用者数 134,836人 (令和3年)</p> <p>費用に係る国又は地方公共団体の支出額 34,518千円 (令和3年)</p>
--	--	---

#### 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

令和 5 年度に策定した地域公共交通計画において、沿線住民の外出のしやすさを示す活動機会指標値を算出し、ランランバスの運行により本地区の移動環境が確実に改善されていることから主観的評価に加えて客観的にも把握・評価し、効果が上がっていることを確認した。

令和 7 年度はランランバスに乗車したことのない人にも乗車してもらうために、自治会予算の負担にて回数券の配布や割引販売をした。また、ランランバスを広く周知するため、地域が中心となった「ランランバスを守る会」が周辺地域のイベントである「宝塚温泉まつり」、「宝塚Uganまつり」にブースを出展し、子ども向けのワークショップ等を行った。令和 7 年 6 月からは、積み残しを解消するため、平日終日と土曜日の一部時間帯で車両の大型化を実施し、全便を長寿ガ丘中経由とすることで、地域住民の利便性を高めた。地域、市、事業者の三者が集い運行状況の報告、地域広報誌の発出について協議を重ね、協働の運行を行ったことで、路線の維持及び利便性の向上を図り、公共交通サービスを提供することができた。これらの取組により市民生活を支える目的・効果を達成した。

###### ■仁川・壳布地区

令和 5 年度に策定した地域公共交通計画において、沿線住民の外出のしやすさを示す活動機会指標値を算出し、仁川・壳布地区の循環バスを運行により両地区的移動環境が確実に改善されていることを確認した。

仁川地区では、平成 30 年 2 月にアンケート調査を実施し、路線バスへの要望を取りまとめた。アンケート結果を受け、朝の便の拡充や路線の延伸の試走を実施したが、利用者数の増加には至らなかったため、本格運行は見送られた。その後、新型コロナウィルス感染症の蔓延により、地域との継続的な協議は中断されたが、引き続き意見交換の場を設け、路線の維持確保及び利便性の向上を目指す。

壳布地区では、令和 4 年 8 月に地域主導のアンケート調査が実施され、路線バスへの要望を取りまとめた。アンケート結果では、令和 4 年 4 月の改定により全体ダイヤが前倒しになったことから、地域では夜便の拡充を望む声があがった。地域、事業者、市が協議を重ね、令和 6 年 4 月 30 日より運行便数を変えずに夕方便を後ろ倒しにしたダイヤに変更することで、通勤者の帰宅ダイヤの充実を図った。また、令和 6 年 11 月 11 日から 12 月 11 日の間に実施した AI オンデマンド交通実証実験に向けた地域との協議や説明会をとおして、現在の路線バスの状況を含め、公共交通に対する地域での理解を深めた。

(都) 競馬場高丸線の工事の影響で、仁川高丸系統のダイヤに影響が生じたことにより、前年度に比べて利用者数が減少し、目標の収支率は下回ったものの、これらの取組により市民生活を支える目的は達成することができた。

## 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>子どもの利用が低いことが課題となっている。</p> <p>■仁川・壳布地区</p> <p>令和7年度は(都)競馬場高丸線の工事の影響で、仁川高丸系統のダイヤに影響が生じたことにより、前年度に比べて利用者数が6.8%減少した。また、収支率は35.6%となり、事業の目標で示す42.0%(令和3年度)を下回った。</p>	<p>地域、事業者、市の三者の定例会議にて、課題への対応を検討し、夏休みにラジオ体操に来た子どもに対し、回数券を配布し、バスに乗車するきっかけ作りを行った。また、ランランバスを周知するため、地域が中心となった「ランランバスを守る会」が周辺地域のイベントである「宝塚温泉まつり」、「宝塚Uganまつり」にブースを出展し、子ども向けのワークショップ等を行った。加えて、定期的に広報誌を発行し、地域全戸に配布、地域外関係各所にも設置することで、バス運行の必要性について、地域内外に理解を深める広報活動を行った。令和7年6月からは、積み残しを解消するため、平日終日と土曜日の一部時間帯で車両の大型化を実施し、全便を長寿ガ丘中経由とすることで、地域住民の利便性を高めた。</p> <p>仁川・壳布地区では、地元組織を立ち上げ、利便性向上、利用者増に向けた協議を行っている。令和2年度、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて会議を自粛していたが、壳布地区では、令和4年度以降、壳布循環線に関する意見交換の場を設け、地域の代表者、事業者、市で会議を実施している。また、令和6年11月11日から12月11日の間に実施したAIオンデマンド交通実証実験に向けた地域との協議や説明会をとおして、現在の路線バスの状況を含め、公共交通に対する理解を深めた。令和7年度は実証実験結果を踏まえ、さまざまな側面から検証を行い、地域に即した公共交通のあり方を検討している。今後も引き続き地域、事業者、市で定期的な会議を開催し、路線バスの利用者増・維持に努めることで、目標の収支率を上回ることを目指す。</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>適切に事業を実施し、目標・効果が達成されたことは評価できる。</p> <p>引き続き、地域、事業者、市の三者が一体となり公共交通の安定供給に努められるとともに、地域広報誌やイベントによる利用促進を図ることで、持続可能な公共交通が構築されることを期待する。</p>	<p>地域、事業者、市の三者による定期的な会議や、地域の広報誌の発行により継続した周知活動を行うことができた。</p> <p>令和7年度は、ランランバスを広く周知するため、地域が中心となった「ランランバスを守る会」が周辺地域のイベントである「宝塚温泉まつり」、「宝塚Uganまつり」にブースを出展し、子ども向けのワークショップ等を行った。令和7年6月からは、積み残しを解消するため、平日終日と土曜日の一部時間帯で車両の大型化を実施し、また、全便を長寿ガ丘中経由とすることで、地域住民の利便性を高めた。これらの取組により路線の維持継続を図り、必要な公共交通サービスの提供を行った。</p>	<p>引き続き、地域、事業者、市の三者での取組を継続し、さらなる公共交通サービスの安定供給に努める。</p>

### 2. アピールポイント、特に工夫した点など

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なり、令和2年10月より本格運行を開始した。令和5年度には、地域の要望であったナチュールスパ宝塚（温泉施設）の前にバス停を新設することを目指し、事業者、市、地域の三者が一体となり関係機関との調整や、地域住民への周知を図り、10月からの乗り入れを実現した。令和7年度は地域広報誌の発行やイベントの企画により、利用促進に努めた。また、積み残しを解消するため、6月から平日終日と土曜日の一部時間帯で車両の大型化を実施し、全便を長寿ガ丘中経由とすることで地域住民の利便性を高め、前年度比3.5%の利用者増となった。更なる利用者増を図るため、今後も引き続き、三者協働のもと路線の維持に努める。

別添 公共交通ネットワークのイメージ図

