

3

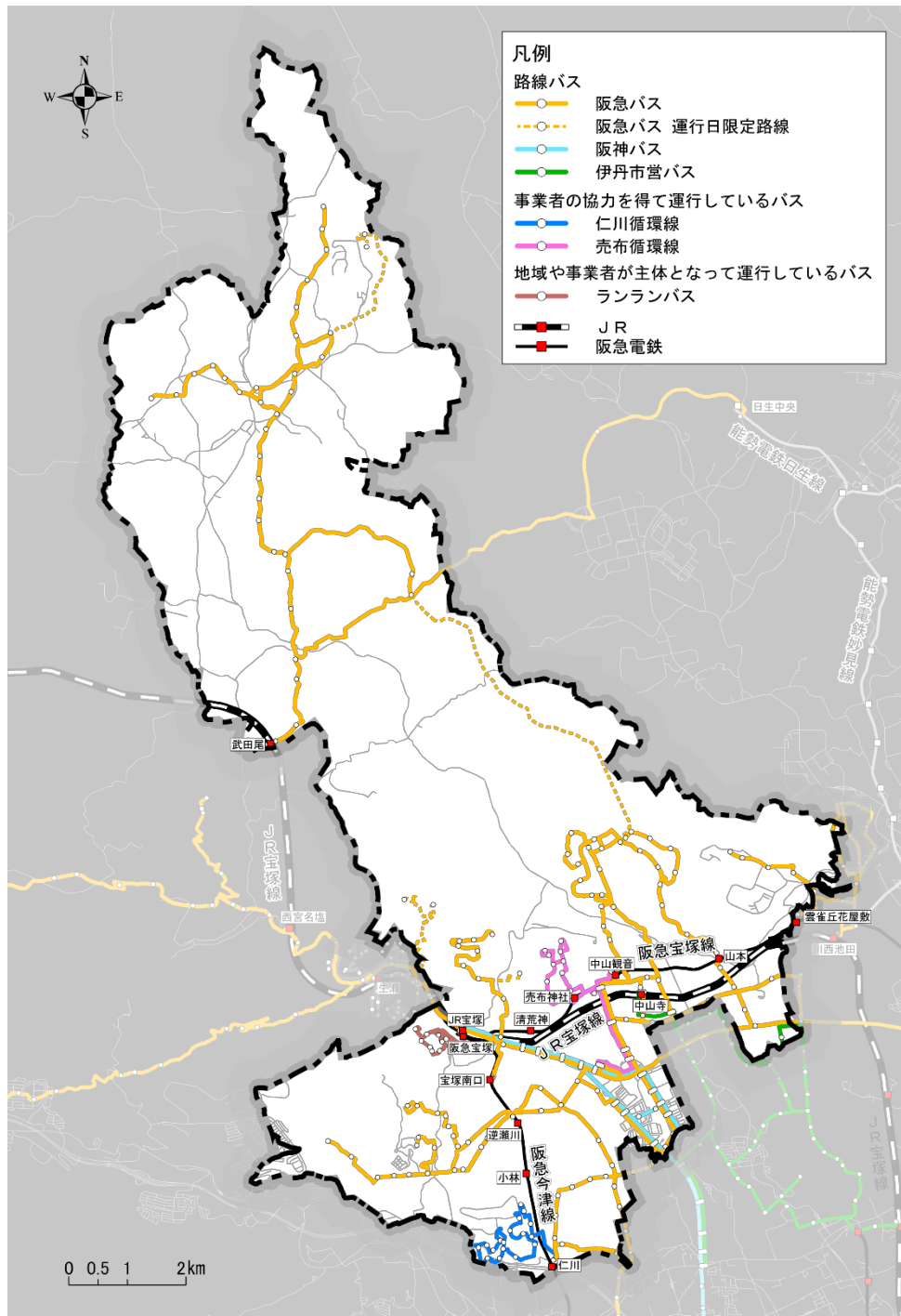
本市の公共交通をとりまく現状と課題

3.1 公共交通サービスの現状

(1) 鉄道・バス路線等の概要

- 南部市街地には JR 宝塚線、阪急宝塚線・今津線の鉄道 3 路線が運行し、路線バスや事業者の協力を得て運行しているバス、地域住民と事業者が主体となって運行しているバスが、鉄道駅から周辺の住宅地や主要施設へ運行しています。
- 北部地域は南西端に JR 武田尾駅が位置し、JR 宝塚線が運行しています。北部地域の各集落と JR 武田尾駅、隣接する猪名川町の能勢電鉄日生中央駅を路線バスが結んでいます。

< 鉄道、バス路線網 >

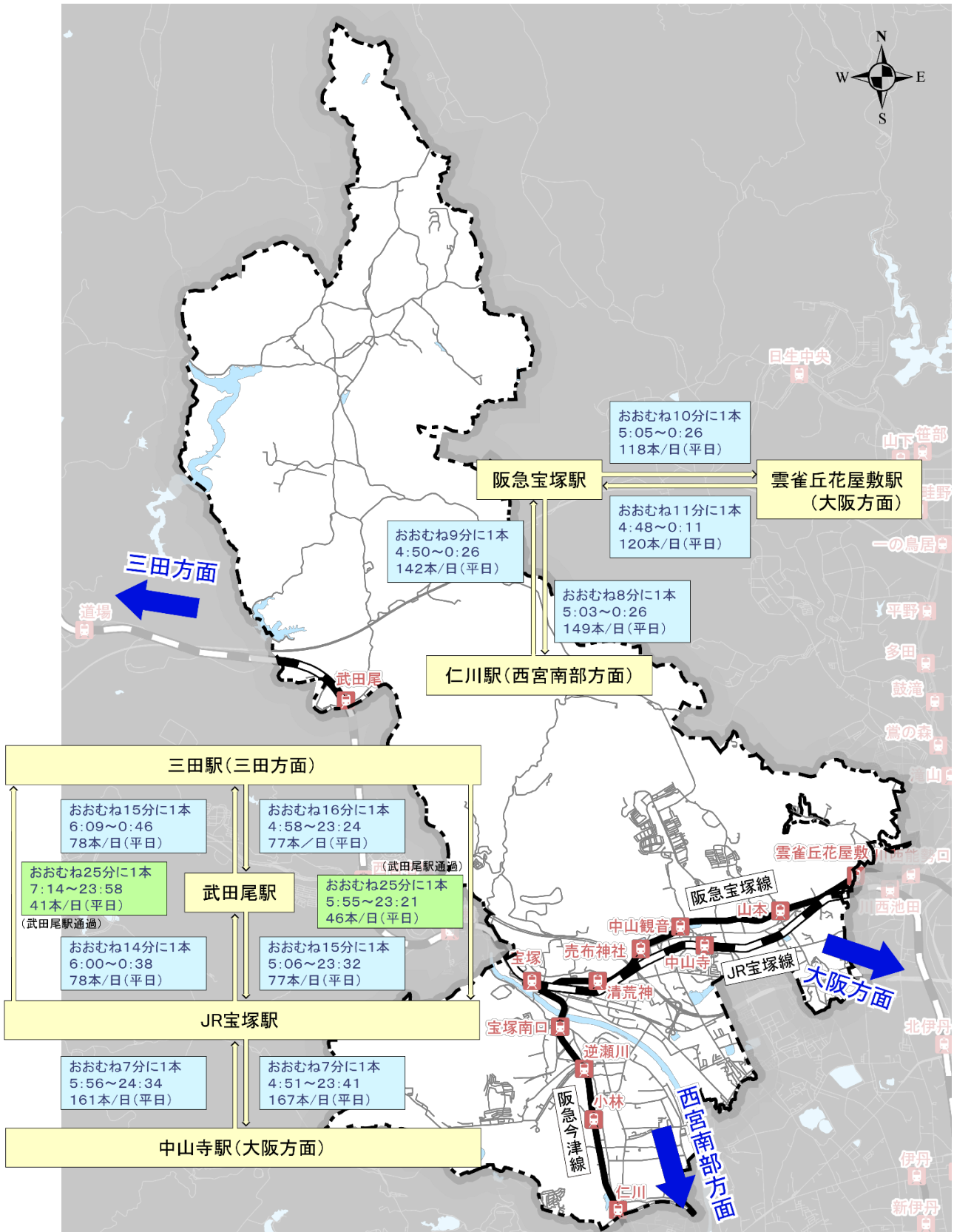


(2) 鉄道の現状

① 鉄道の概要

- 市街地が広がる南部地域には、西側を南北に阪急今津線が、ほぼ中央を東西に JR 宝塚線、阪急宝塚線が運行しています。
- 阪急今津線は、阪急宝塚駅と西宮南部方面を結び、阪急宝塚線は、阪急今津線との乗り継ぎ駅となる阪急宝塚駅と大阪方面を結んでいます。
- JR 宝塚線は、JR 宝塚駅から大阪方面へ阪急宝塚線とほぼ並行して運行し、JR 宝塚駅から北側は、北部地域の JR 武田尾駅を経由して三田方面と結んでいます。
- 市内には、阪急宝塚線の宝塚駅、清荒神駅、売布神社駅、中山観音駅、山本駅、雲雀丘花屋敷駅、阪急今津線の宝塚南口駅、逆瀬川駅、小林駅、仁川駅、JR 宝塚線の宝塚駅、中山寺駅、武田尾駅の 13 の駅があります。南部地域には JR 武田尾駅を除く 12 の駅が位置しており、鉄道網が充実した地域となっています。北部地域には南西端に、JR 武田尾駅のみとなっています。
- 平日の鉄道の運行頻度は、阪急宝塚駅から大阪方面へはおおむね 10 分に 1 本、西宮南部方面へはおおむね 8 分に 1 本の頻度で運行されています。JR 宝塚駅から大阪方面へはおおむね 7 分に 1 本、三田方面へは JR 武田尾駅に停車する普通列車がおおむね 14 分に 1 本の頻度で運行されています。

< 本市における鉄道の概要 >



*1 有料の「特急こうのとり」は含まない。

*2 令和4年(2022年)3月16日現在

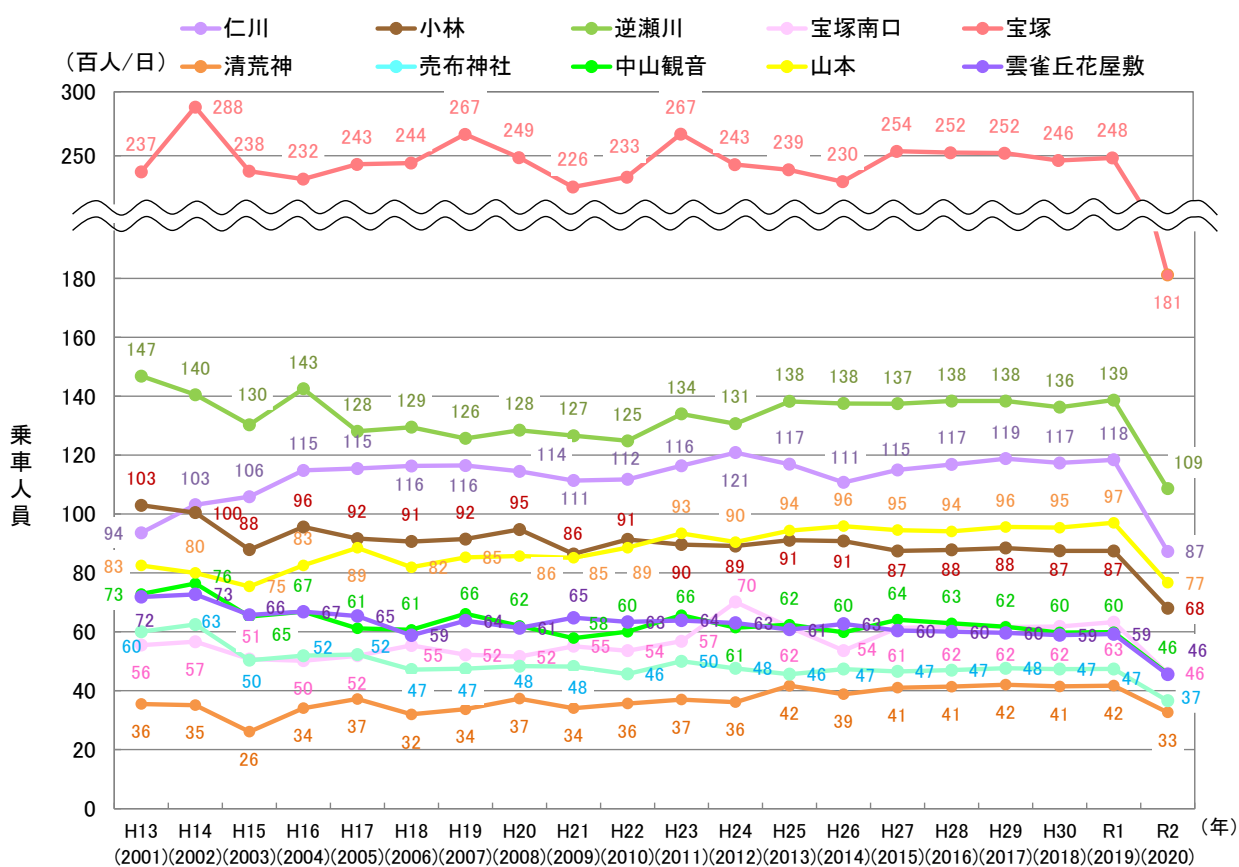
出典) JR西日本ホームページ

阪急電鉄ホームページ

② 鉄道乗車人員の推移

- 阪急電鉄の駅別乗車人員は、宝塚駅が今津線と宝塚線の起終点駅であり、JR との乗り換え駅であることから最も多く、令和元年（2019年）は1日2.5万人でした。次いで今津線の逆瀬川駅が1日1.4万人となっています。
- 各駅の乗車人員は、平成15年（2003年）以降、ほぼ横ばいか増加傾向で推移していましたが、令和2年（2020年）は令和元年（2019年）末からの新型コロナウイルス感染症拡大による移動自粛により、いずれの駅でも令和元年（2019年）から2割以上減少しており、特に宝塚駅、宝塚南口駅、仁川駅では3割近く減少しています。

< 駅別乗車人員：阪急電鉄 >

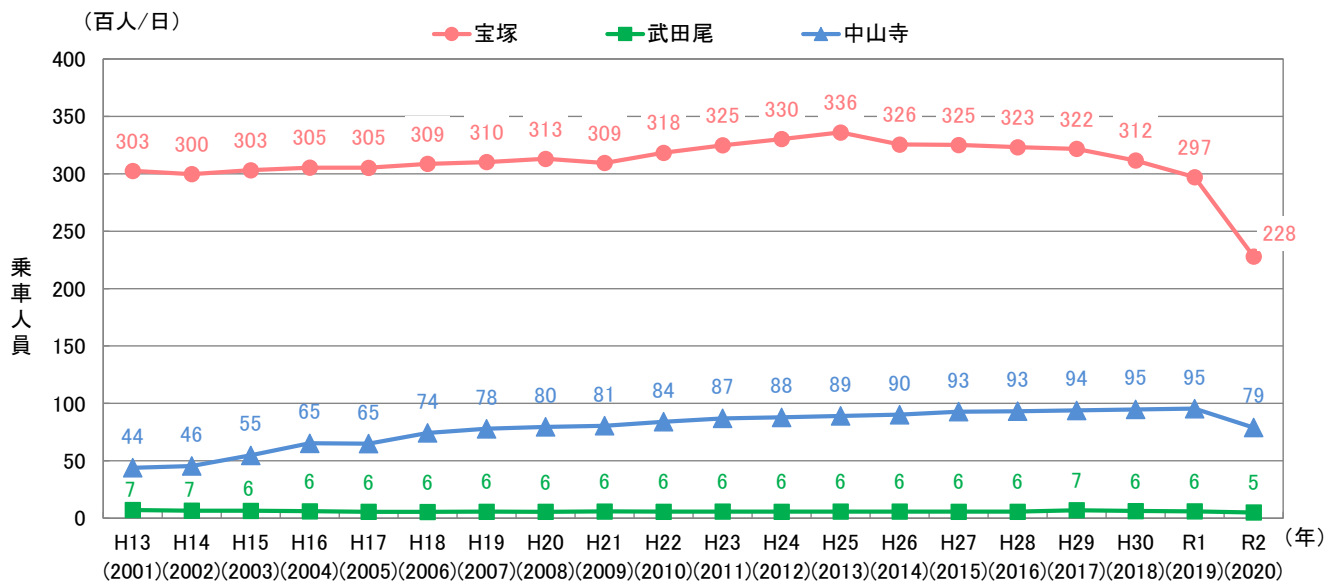


* 交通事業者による交通調査データを基に、一日平均乗車人数を算出。

出典) 宝塚市統計書

- JR の駅別乗車人員は、阪急電鉄と同様に宝塚駅が最も多く、令和元年（2019年）は1日3.0万人で、次に多い中山寺駅の1日1.0万人の約3倍の乗車人員となっています。
- 宝塚駅は平成25年（2013年）以降減少傾向にあります。中山寺駅は平成13年（2001年）以降、令和元年（2019年）までは増加傾向にありました。
- 令和2年（2020年）は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、いずれの駅も令和元年（2019年）より約2割減少しています。

< 駅別乗車人員：JR >



③ 駅別バリアフリー※状況

- JR 武田尾駅を除く市内の全ての駅は、エレベーターやエスカレーター、スロープにより駅外から改札口、改札口からホームまでバリアフリールート※が設定されています。
- JR 武田尾駅は、改札口からホームまでが階段のみとなっています。

< 駅別バリアフリー状況 >

路線名	駅名	駅構造	出入口	バリアフリールート	備考
阪急 宝塚線	雲雀丘 花屋敷	地上駅	東改札出口	×	
			西改札出口	○	
			南改札出口	×	
	山本	地上駅	南出口	○	ホームページではバリアフリールートは北出口のみとなっているが、南出口からも段差なしで改札口、ホームへの移動が可能
			北出口	○	
	中山観音	地上駅	南改札出口	○	
			北改札出口	○	
	売布神社	地上駅	東改札出口 (宝塚方面)	○	駅構内でのホーム間の移動は不可
			西改札出口 (梅田方面)	○	
	清荒神	地上駅	南改札出口 (宝塚方面)	○	駅構内でのホーム間の移動は階段のみ
			北改札出口 (梅田方面)	○	
	宝塚	高架駅	1階出入口	○	改札口は「ソリオ宝塚」と直結、「ソリオ宝塚」のエレベーターで1階、2階に移動可能
2階出入口			○		
阪急 今津線	宝塚南口	高架駅	出入口東側	○	改札口から駅ビルのエレベーターで1階に移動可能、駅ビル1階の出入口は東側、西側にあり
			出入口西側	○	
	逆瀬川	地上駅 (橋上駅)	東出口	○	
			西出口	○	
	小林	地上駅	東改札出口	○	
			西改札出口	○	
	仁川	地上駅	東改札出口	○	
			西改札出口	○	
JR 宝塚線	中山寺	地上駅 (橋上駅)	南口	○	
			北口	○	
	宝塚	高架駅	1階出入口	○	
			2階出入口	○	
	武田尾	高架駅	出入口	×	出入口は1階、改札口は2階、ホームは3階にあり、出入口から改札口はスロープ、改札口からホームは階段のみ

*1 阪急電鉄は、ホームページに示された「出口」を示し、改札口が駅舎の出口となっている駅は「改札出口」と示した。駅施設が駅ビルにある場合は、駅ビルの出口を示した。

*2 JRは、ホームページに示された駅の入り口名を示した。武田尾駅は駅舎の出入口を「出入口」と示した。

*3 令和4年(2022年)3月現在

出典) 阪急電鉄ホームページ
JR西日本ホームページ
地図データ

④ 駅前広場整備状況

- ・ 駅への移動手段は、徒歩や自転車、自分で運転する自動車や自動車による送迎、バスやタクシーといった公共交通があります。
- ・ 公共交通同士の利用となる鉄道とバスやタクシーとの乗り換え状況をみると、市内のほとんどの駅にはバス乗り場とタクシー乗り場が整備されています。
- ・ 阪急宝塚線の清荒神駅、阪急今津線の小林駅は、駅前や駅周辺にバス乗り場やタクシー乗り場が整備されていません。

< 駅前バス・タクシー乗り場整備状況 >

路線名	駅名	出入口	バス乗り場	タクシー乗り場	備考
阪急 宝塚線	雲雀丘 花屋敷	東改札出口	○	×	
		西改札出口	×	○	
		南改札出口	×	×	
	山本	南出口	×	×	
		北出口	○	○	
	中山観音	南改札出口	○	○	
		北改札出口	×	×	
	売布神社	東改札出口 (宝塚方面)	○	○	駅構内でホーム間の移動は不可 西改札出口西側の踏切を渡ったところに東改札出口のバス乗り場、タクシー乗り場あり
		西改札出口 (梅田方面)	×	×	
	清荒神	南改札出口 (宝塚方面)	×	×	駅構内でのホーム間の移動は階段のみ
北改札出口 (梅田方面)		×	×		
宝塚	1階出入口	○	○	「ソリオ宝塚」の出入口 2階出入口は連絡通路	
	2階出入口	×	×		
阪急 今津線	宝塚南口	出入口東側	×	○	出入口東側から約 200m 東にバス停あり
		出入口西側	×	×	
	逆瀬川	東出口	○	○	
		西出口	○	×	
	小林	東改札出口	×	×	
		西改札出口	×	×	
	仁川	東改札出口	○	○	
		西改札出口	×	○	
JR 宝塚線	中山寺	南口	○	○	
		北口	○	×	
	宝塚	1階出入口	○	○	2階出口は自由通路
		2階出入口	×	×	
	武田尾	出入口	○	×	約 50m 東にバス乗り場あり

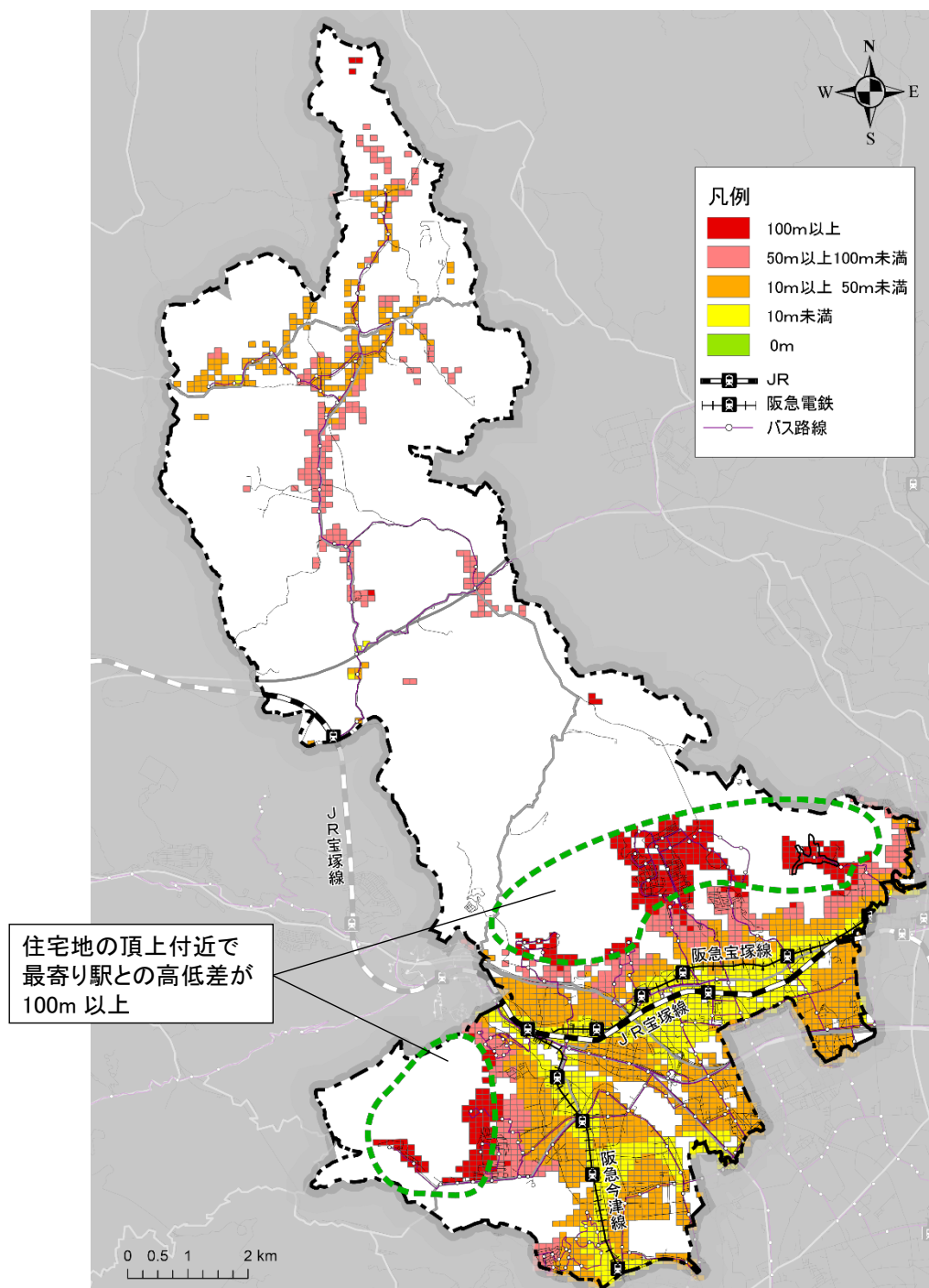
- *1 阪急電鉄は、ホームページに示された「出口」を示し、改札口が駅舎の出口となっているものは「改札出口」と示した。駅施設が駅ビルにある場合は、駅ビルの出入口を示した。
- *2 JR は、ホームページに示された駅の入り口名を示した。武田尾駅は駅舎の出入口を「出入口」と示した。
- *3 バス乗り場、タクシー乗り場は、阪急電鉄、JR 西日本の各ホームページの駅別構内図に示されている場合は○（あり）とした。ただし、阪急逆瀬川駅 西出口、JR 武田尾駅 出入口のバス乗り場は実態に即して○（あり）とした。
- *4 令和4年（2022年）3月現在

出典) 阪急電鉄ホームページ
JR 西日本ホームページ
地図データ

⑤ 居住地と最寄り駅との高低差

- 阪急宝塚線と阪急今津線に囲まれた南東の地域は、最寄り駅との高低差が 50m 未満となっています。
- 阪急宝塚線以北、阪急今津線以西では、駅から急勾配の土地となっており、山手地域に開発された住宅地の頂上付近では、最寄り駅との高低差が 100m 以上となっているところが多くみられます。

< 居住地と最寄り駅との高低差 >



* 平成 27 年 (2015 年) 国勢調査で人口 1 人以上の 100m メッシュのうち、秘匿対象地域メッシュを除いたメッシュを示している。

出典)「国土地理院 基盤地図情報 数値標高モデル」を基に作成。

(3) バスサービスの現状

- 市内には路線バス、事業者の協力を得て運行しているバス、地域住民と事業者が主体となって運行しているバスがあります。

① 路線バスの概要

- 南部地域には、阪急バス、阪神バス、伊丹市営バスが運行しています。
- 阪急バスは、阪急電鉄駅前のバス停が主な起終点となっており、阪急逆瀬川バス停を起点とする系統が最も多く、市役所や市立病院等の市内の主要施設を結んでいます。
- 阪急逆瀬川バス停、阪急中山観音バス停を起点に、市内南部の各地を運行する「宝塚市内線」、阪急山本バス停と宝塚山手台の住宅地、阪急中山観音バス停と中山台の住宅地を結ぶ「宝塚山手中山台線」、宝塚駅等とすみれが丘を結ぶ「すみれが丘線」、宝塚駅と大阪国際空港を結ぶ「空港宝塚線」等が運行しています。それぞれの路線は複数の系統により運行されている路線が多く、駅や市立病院等の主要施設を運行する路線がやや複雑になっています。
- 阪神バスは、JR・阪急宝塚駅と尼崎市方面を結び、伊丹市営バスは、JR 中山寺駅と阪急・JR 伊丹駅等を結んでいます。
- 北部地域には、阪急バス武田尾線が運行しています。
- 阪急バス武田尾線は、北部地域の各集落と JR 武田尾駅を結ぶ路線、隣接する猪名川町の能勢電鉄日生中央駅を結ぶ路線があります。

< 本市におけるバス路線 >

凡例

路線バス

阪急バス	宝塚山中台線	武田尾線	すみれが丘線
宝塚市内線	50系統	1系統	181系統
60系統	65系統	2系統	182系統
72・77系統	68系統	3系統	183系統
74系統	81系統	4系統	
75系統	84系統	5系統	空港宝塚線
76系統	85系統	10系統	90系統
80系統	86系統	11系統	
83系統	150系統	31系統	武庫川新橋線
101系統	165系統		清荒神線
102系統	167系統		満願寺線150
103系統	186系統		長尾山霊園線
104系統			宝塚すみれ墓苑線
171系統			西宮市内線35
172系統			西宮市内線36
173系統			

阪神バス

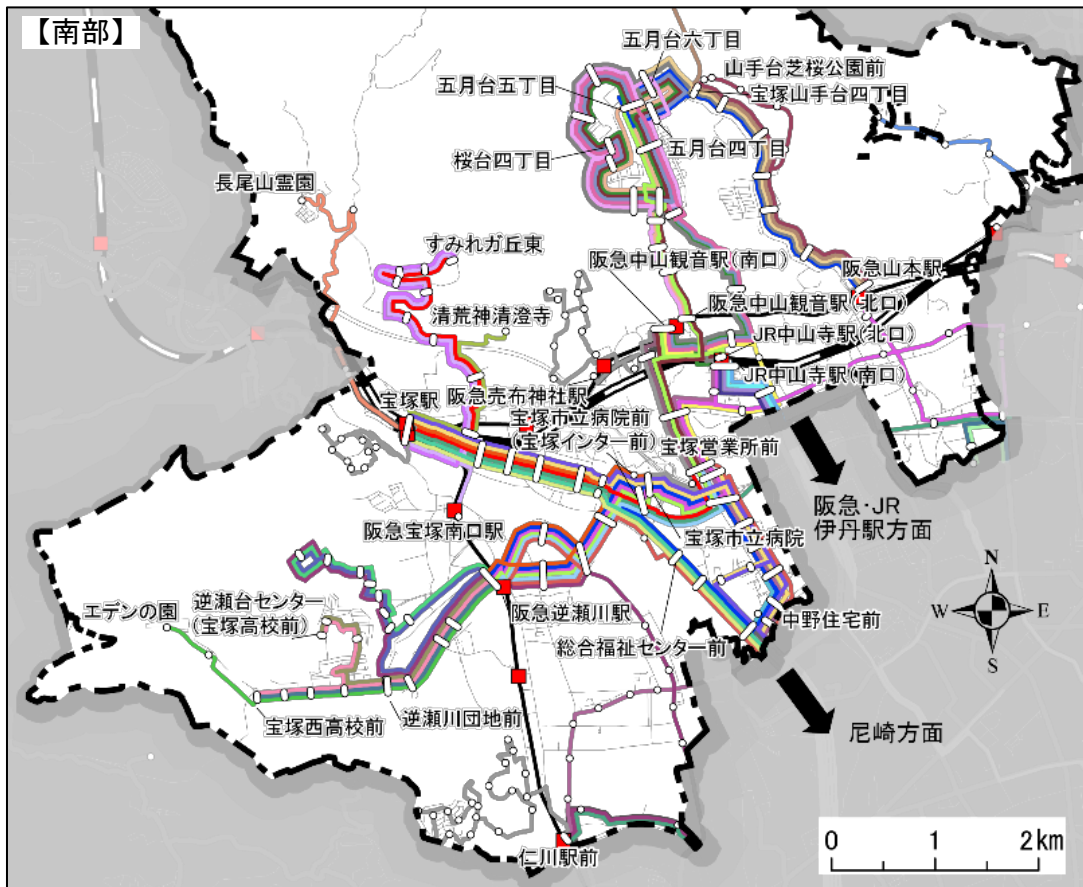
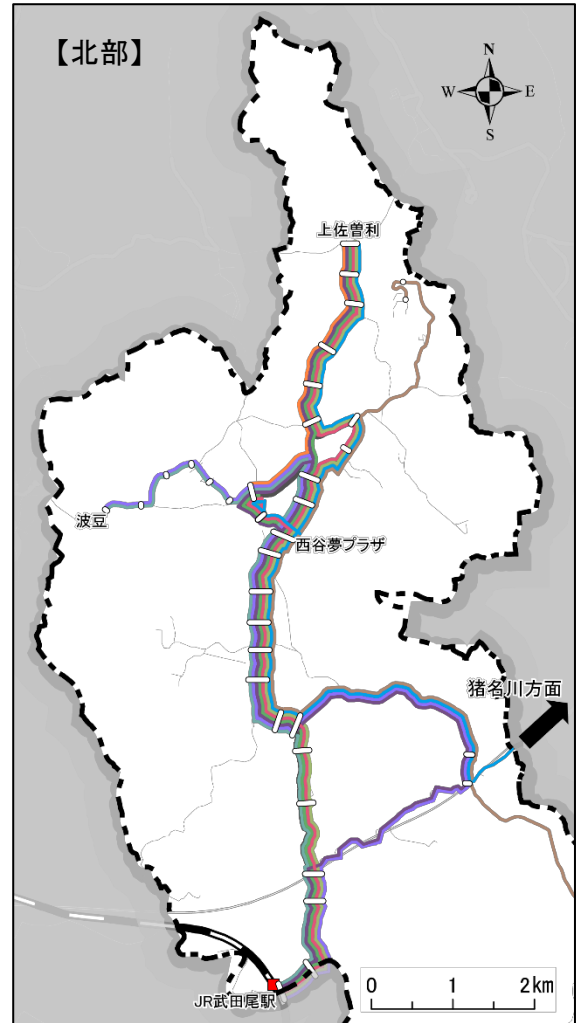
- 宝塚甲子園線
- 尼崎宝塚線①宝塚～阪神尼崎
- 尼崎宝塚線②宝塚安倉団地～阪神尼崎
- 杭瀬宝塚線
- 安倉団地循環線

伊丹市営バス

- 4系統
- 5系統
- 31系統
- 32系統
- 52系統
- 55系統

鉄道

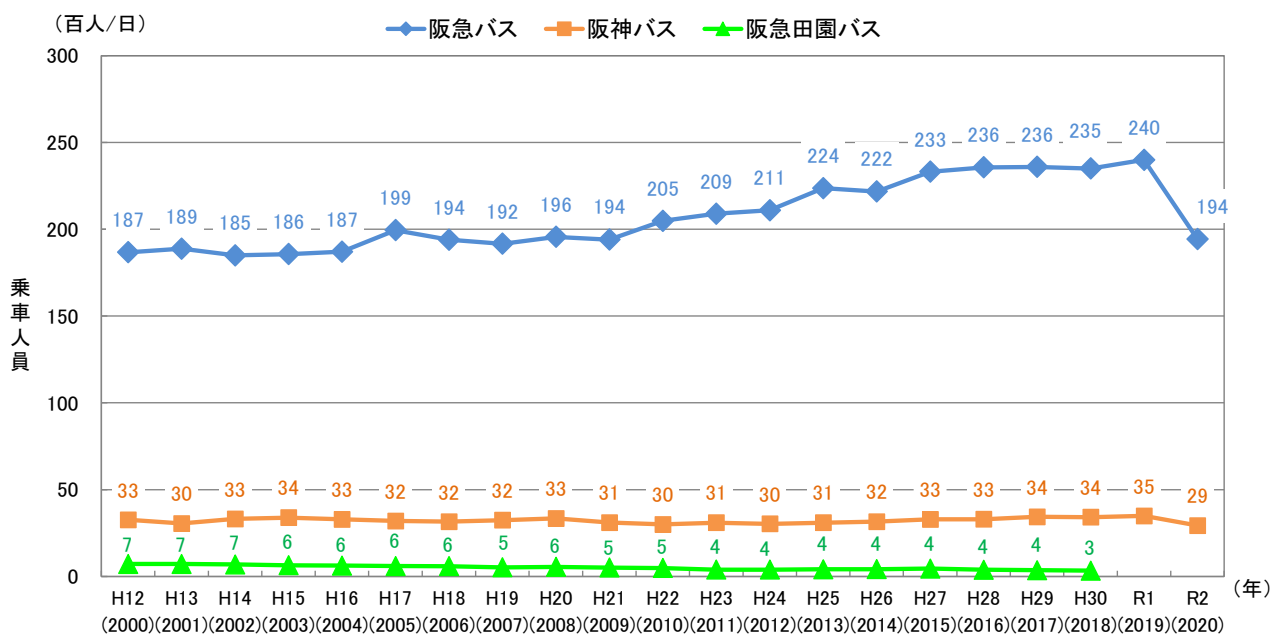
- JR
- 阪急電鉄



* 令和4年(2022年)4月現在

- 阪急バスの乗車人員は、平成 13 年（2001 年）は 1 日 1.9 万人で以降増加傾向にあり、令和元年（2019 年）は合併した阪急田園バスと合わせて 1 日 2.4 万人でした。
- 阪神バスは平成 13 年（2001 年）から令和元年（2019 年）まで 1 日 3,000～3,500 人で、ほぼ横ばいで推移しています。
- 北部地域を運行していた阪急田園バスの乗車人員は、平成 13 年（2001 年）は 1 日約 700 人でしたが年々減少し、平成 30 年（2018 年）には約 300 人となりました。令和元年（2019 年）に阪急バスと合併し、阪急バスの運行になっています。
- 令和 2 年（2020 年）の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和元年（2019 年）から、阪急バス、阪神バスいずれも約 2 割減少しています。

< 路線バス乗車人員の推移 >



- *1 阪急バスには、後述する「市が運行費用の一部を補助している阪急バス武田尾線」、「② 南部地域で事業者の協力を得て運行しているバスの概要」に示す「仁川・売布循環線」の乗車人員を含む。
- *2 阪急バス武田尾線は、令和元年（2019 年）7 月 1 日より阪急バス株式会社と阪急田園バス株式会社が合併し、運行が阪急バスに移行。
- *3 交通調査によるデータを基に、一日平均の乗車人員を算出。

出典) 宝塚市統計書

【北部地域の路線バス（市が運行費用の一部を支援している路線）】

- 阪急バスが運行していた北部地域から JR・阪急宝塚駅までの路線、阪急バスと神姫バスが運行していた北部地域から隣接する三田市の JR・神戸電鉄三田駅への路線が令和3年（2021年）4月から廃止され、毎日運行される路線バスは、阪急バス武田尾線のみとなっています。
- 令和4年（2022年）4月から能勢電鉄日生中央駅への運行が開始されたことにより、バリアフリー化※されていない JR 武田尾駅を利用することなく商業施設や医療施設のある北部地域外への移動が可能になりました。
- 運行は、JR 武田尾駅を結ぶ路線は1日南行、北行合わせて29便、能勢電鉄日生中央駅を結ぶ路線は1日1往復となっています。
- 阪急バス武田尾線は、運行費用の一部を市が支援して運行しています。

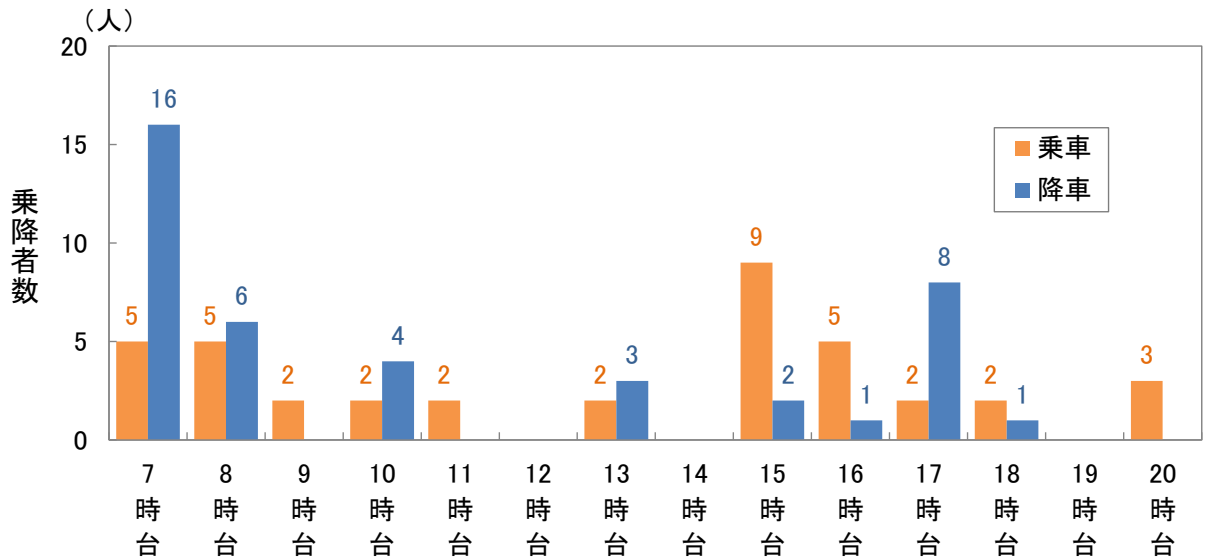
＜ 北部地域の路線バス ＞



出典) 西谷小学校ホームページ

- 阪急バス武田尾線の JR 武田尾駅バス停の時間帯別乗降者数は、朝の 7 時台の降車人数が最も多く、JR 武田尾駅バス停で降車後、JR 武田尾駅から JR 宝塚線を利用して市南部や大阪方面、三田方面に通勤や通学目的で向かう人の利用が多いと考えられます。

＜ JR 武田尾駅バス停時間帯別乗降者数 ＞



JR武田尾駅バス停発着時刻

出典) 西谷地区流動調査 阪急バス株式会社 令和3年(2021年)12月3日(金)調査結果

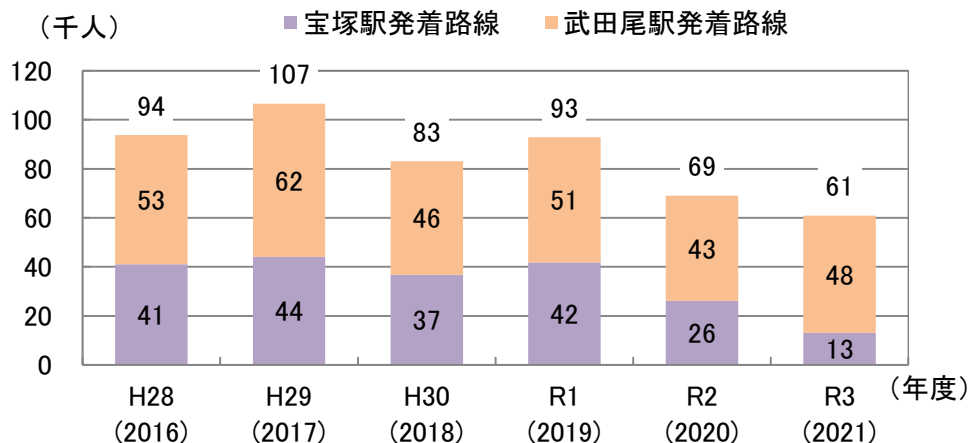
＜ スクールバスとしての運行区間 ＞

- 西谷小学校や西谷中学校に通う、通学距離が小学校約 4 キロ、中学校が約 6 キロを超える児童・生徒の通学手段を確保するために、市が阪急バスに登下校時間に合わせた運行を委託し、阪急バス武田尾線が通学バス機能を担って運行しています。



- 北部地域の路線バスの利用者数は、平成 29 年度（2017 年度）以降、減少傾向にあります。
- 令和元年度（2019 年度）は、宝塚駅発着路線、武田尾駅発着路線のいずれも利用者数が増加し、全体で 9.3 万人でしたが、令和 2 年度（2020 年度）以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少し、令和 3 年度（2021 年度）は全体で 6.1 万人となっています。

＜ 北部地域の路線バス利用者数の推移 ＞



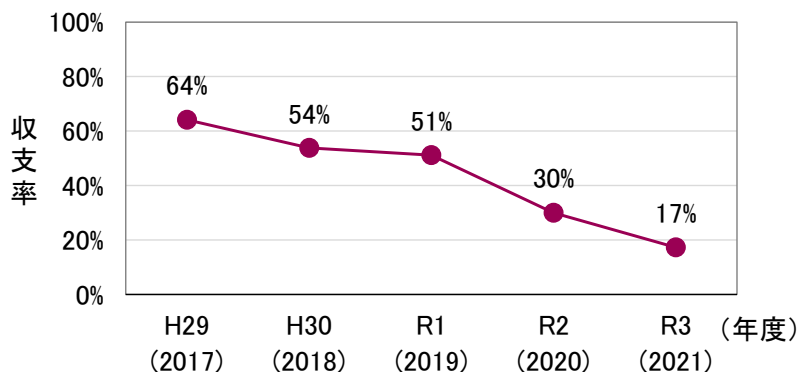
*1 令和元年（2019 年）6 月まで阪急田園バスが、それ以降令和 3 年（2021 年）3 月まで阪急バスが運行していた北部地域の東部～三田駅を結ぶ三田線、神姫バスが令和 3 年（2021 年）3 月まで運行していた三田駅～東部線は含まない。

*2 年度表記は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典）宝塚市所管データ

- バスの運行経費に対する運賃収入の割合を「収支率」といいますが、北部地域での行政が運行費用の一部を支援している路線の収支率は毎年低下し、令和 3 年度(2021 年度)は 17% となっています。

＜ 北部地域の路線バスの収支率の推移（支援路線） ＞



*1 収支率とは、バスの運行経費に対する運賃収入の割合。

*2 令和元年（2019 年）6 月まで阪急田園バスが、それ以降令和 3 年（2021 年）3 月まで阪急バスが運行していた北部地域の東部～三田駅を結ぶ三田線を含む、北部地域を運行している路線バスの収支率。

*3 神姫バスが令和 3 年（2021 年）3 月まで運行していた三田駅～東部線は支援対象外であるため含まない。

*4 年度表記は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典）宝塚市所管データ

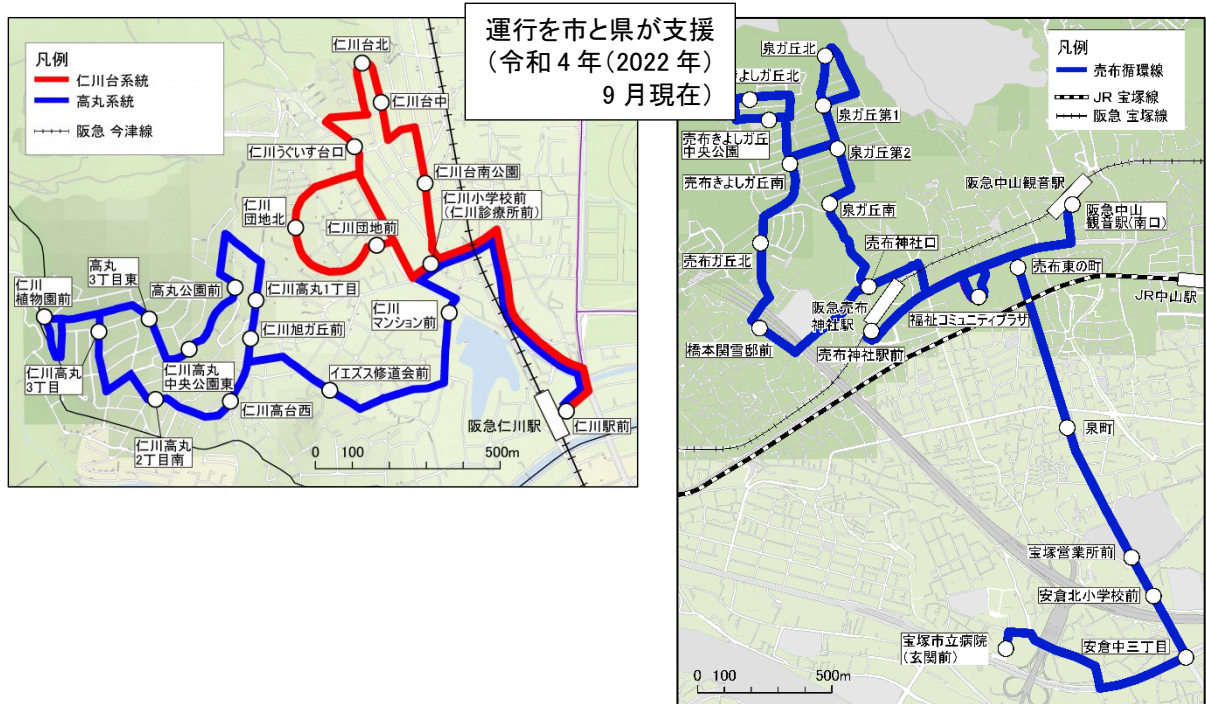
② 南部地域で事業者の協力を得て運行しているバスの概要

- 昭和 30 年（1955 年）頃から住宅開発が進んだ山手地域では、道路整備が追いつかず、バス路線が整備されないままの公共交通が不便な地域となっていたところがありました。高齢化の進展に伴う住宅地と鉄道駅を結ぶバス路線新設の要望を踏まえ、仁川及び売布山手住宅地域において、市が阪急バスに依頼し平成 14 年（2002 年）3 月より仁川・売布循環線の運行が開始されました。
- 仁川循環線は阪急仁川駅と仁川高丸、仁川台を結んで運行し、売布循環線は売布きよしが丘、泉ガ丘と、阪急売布神社駅、阪急中山観音駅、市立病院を結んで運行しています。
- 市と兵庫県は、仁川循環線、売布循環線の運行を支援しています。

< 運行ルート >

【 仁川循環線 】

【 売布循環線 】



< 運行車両 >

【 仁川循環線 】

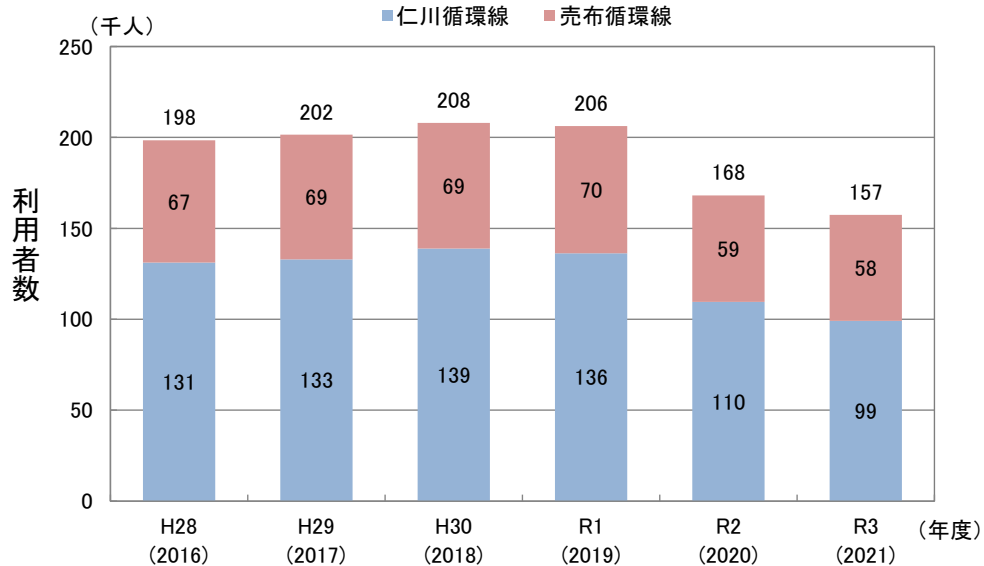
【 売布循環線 】



出典) 宝塚市ホームページ

- 利用者数は令和元年度（2019年度）までは、仁川循環線は13万～14万人、売布循環線は7万人でほぼ横ばいで推移していましたが、令和2年度（2020年度）以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少し、令和3年度（2021年度）は合計で15.7万人で、令和元年度（2019年度）から2割以上減少しています。

＜ 仁川循環線・売布循環線の利用者数の推移 ＞

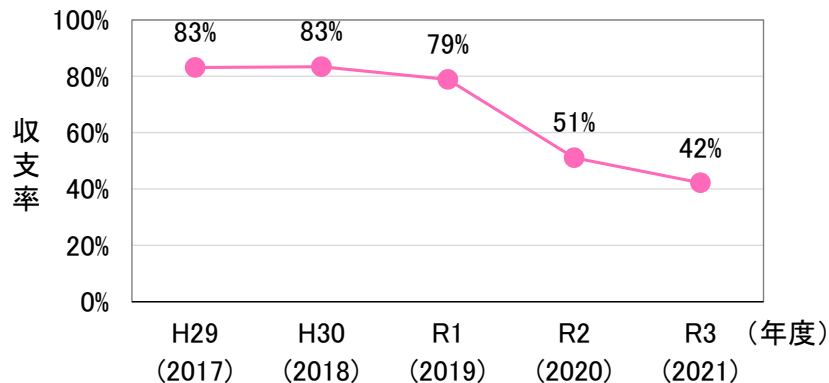


* 年度表記は、前年10月1日～当年9月30日

出典) 宝塚市所管データ

- 仁川循環線・売布循環線の収支率は、令和元年度（2019年度）までは約80%で推移していましたが、令和2年度（2020年度）以降、利用者の減少にともない低下しています。
- 需要に対応した運行により利用者数が増加し、令和3年度（2021年度）以上の収支率となることを目標としています。

＜ 仁川循環線・売布循環線の収支率の推移 ＞



*1 収支率とは、バスの運行経費に対する運賃収入の割合。

*2 年度表記は、前年10月1日～当年9月30日

出典) 宝塚市所管データ

③ 地域住民と事業者が主体となって運行しているバスの概要

- ・月見山・長寿ガ丘地区は、宝塚駅から1キロ以内にあるものの、駅との高低差が100mある高台に位置しています。バス路線がなかったことから、5つの自治会が一丸となり、「安心してこの街に住み続けるために、将来の高齢化を考えるとバスの運行が必要だ」ということを市に相談し、平成15年(2003年)から地域と市の話合いがスタートしました。
- ・その後、勉強会や検討会の開催、試走運行の同意署名集め、アンケート、チラシ配り、ルート策定やバス停の場所決定等を地域で行い、平成25年(2013年)に、地域、運行事業者となったみなと観光バス株式会社、市の協働による試走運行が開始しました。
- ・現在は、台風による被災によりやむを得ず撤退したみなと観光バス株式会社に代わり、株式会社フクユ(以下、フクユタクシーと示します。)が運行を担い、地域が中心となった「ランランバスを守る会」により、利用促進等の活動が実施されています。
- ・交通不便地域として国の指定を受け、国の地域内フィーダー系統^{*}確保維持国庫補助金を運行費用の一部として活用しています。運行の継続には本補助金が必要なため、今後もこの補助を受けながら、利便性の向上とそのために必要な路線の維持を図り、必要な公共交通サービスの提供をめざしていくこととしています。

< ランランバスの運行ルート >



* 令和4年(2022年)2月現在

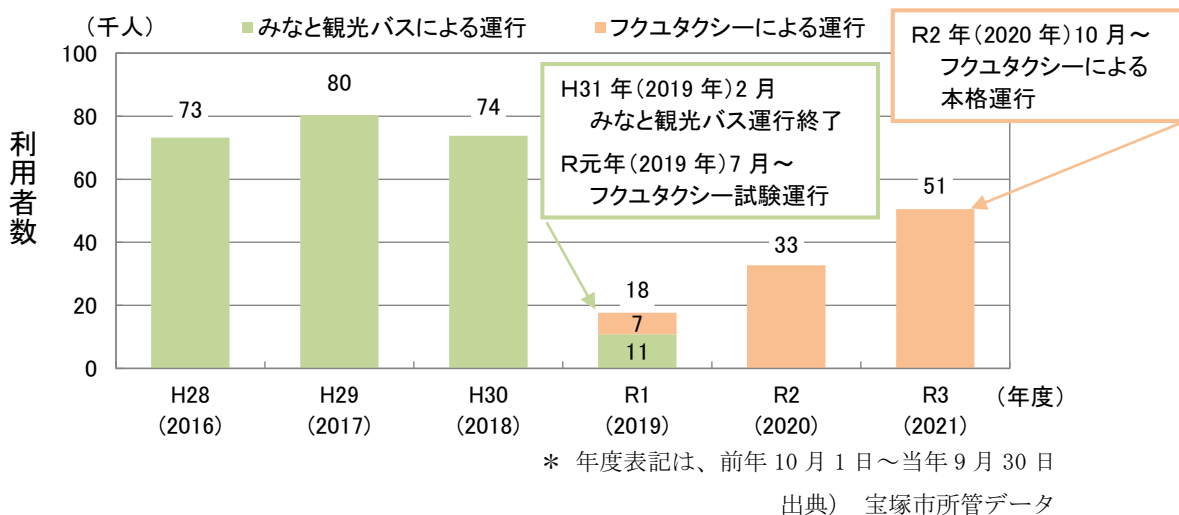
< 運行車両 >



出典) 株式会社フクユホームページ

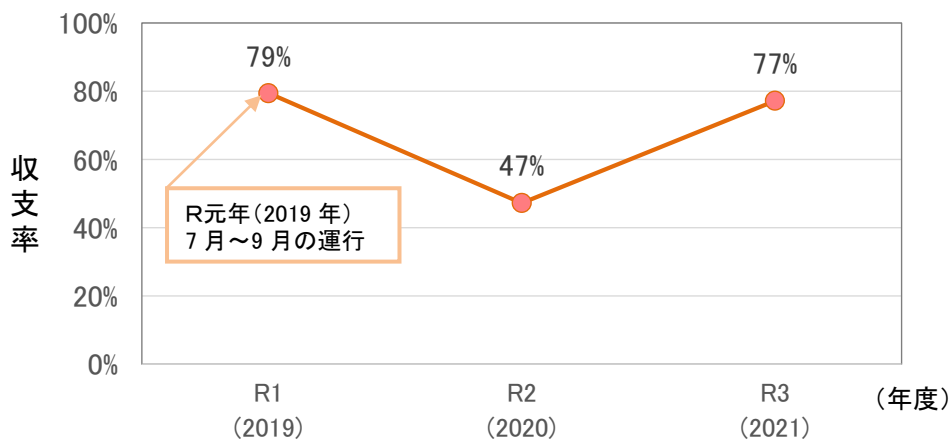
- ランランバスは、平成31年（2019年）2月にみなと観光バス株式会社による運行が終了し、令和元年（2019年）7月から、フクユタクシーが運行ルートや運行頻度を変更して運行しています。
- 令和2年度（2020年度）の利用者数は3.3万人でしたが、地域、交通事業者、市の3者が一体となり利用促進を実施したことから、令和3年度（2021年度）は5.1万人に増加しています。

< ランランバスの利用者数の推移 >



- フクユタクシーにより1年間運行された令和2年度（2020年度）の収支率は47%でしたが、利用促進等により令和3年度（2021年度）の収支率は77%と大幅に改善されています。
- 今後も地域が主体となった利用促進等の実施により、持続可能な形で令和3年度（2021年度）以上の収支率となることを目標としています。

< ランランバスの収支率 >



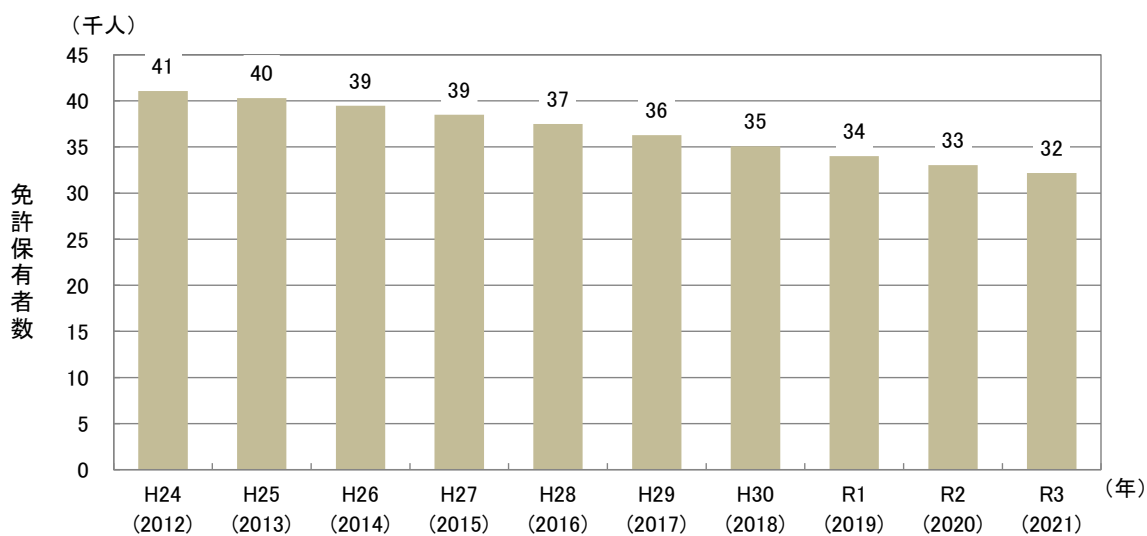
*1 収支率とは、バスの運行経費に対する運賃収入の割合。
*2 フクユタクシーによる令和元年度（2019年度）の運行は7月29日以降。
*3 年度表記は、前年10月1日～当年9月30日

出典) 宝塚市所管データ

④ バス事業者における運転者不足

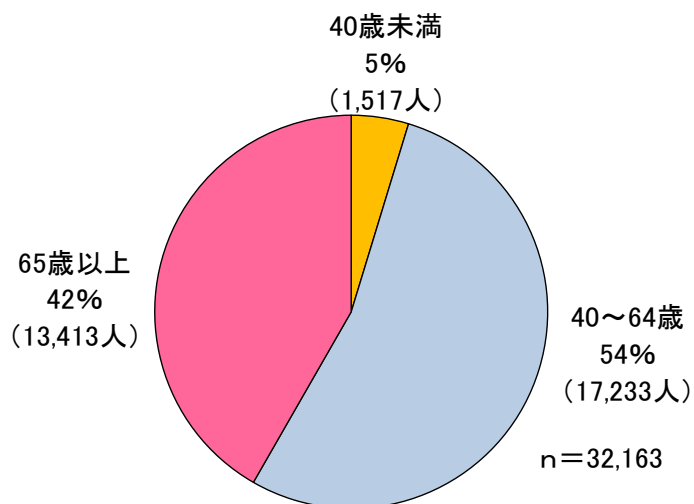
- バス事業者において全国的に運転者不足が生じており、路線バスを廃止する地域が出てきています。
- 兵庫県におけるバスの運転者に必要な大型自動車第二種免許保有者数は、年々減少しています。また年齢別にみると、令和3年度（2021年度）には65歳以上の免許保有者が全体の約4割を占め、運転者の高齢化が進んでいると考えられます。

< 兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者数の推移 >



出典) 運転免許統計 (警察庁)

< 兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者の年齢構成 >

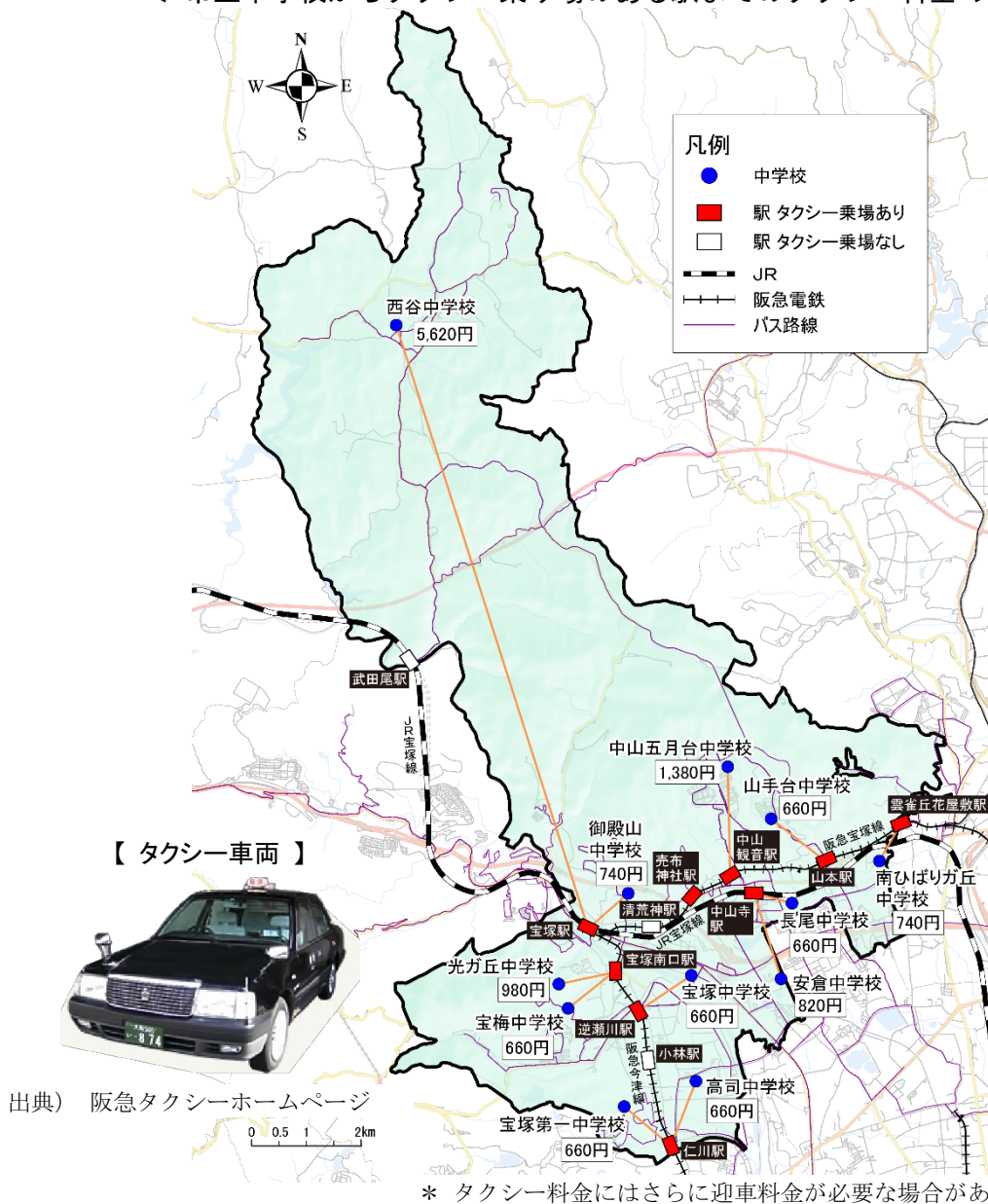


出典) 運転免許統計 (令和3年度 (2021年度) 警察庁)

(4) タクシーサービスの現状

- ・市内の各地区から駅までのタクシー料金を、地区の中心を市立中学校と仮定し、最寄りのタクシー乗り場のある駅までのタクシー料金として比較しました。
- ・南部地域の各地区から駅までのタクシー料金は、中山五月台中学校からは 1,000 円以上でやや高くなりますが、その他の地区では 1,000 円以下で移動が可能だと考えられます。
- ・北部地域の西谷中学校は、最寄り駅を JR 武田尾駅ではなく、商業施設や医療施設のある南部地域の JR・阪急宝塚駅としました。西谷中学校から宝塚駅までは 5,000 円以上のタクシー料金がかかるため、北部地域に住んでいる人が南部地域への移動に頻繁にタクシーを利用することは、費用の面から難しいといえます。

＜ 市立中学校からタクシー乗り場のある駅までのタクシー料金 ＞



【タクシー料金の算出方法】

- ・グーグルマップで、各中学校からタクシー乗り場のある駅まで自動車を利用した距離を検索し、タクシー料金を算出。
- ・タクシー料金は、距離制と時間制を併用して算出するが、交通事情を考慮して時間距離併用制を適用しないで、距離制のみで算出。
- ・距離制運賃は、神戸・阪神間地区のほぼすべての事業者が採択している普通車の距離制運賃の「初乗運賃 1.5 kmまで 660 円、加算運賃 230m毎 80 円」を用いて算出。

(5) ボランティア輸送^{*}の現状

- 北部地域では、平成 24 年（2012 年）から、宝塚市社会福祉協議会の車両によるボランティア輸送「西谷移送サービス」が実施されています。
- 令和 2 年（2020 年）11 月現在、16 名の運転ボランティア、17 名の受付ボランティアが登録され、利用登録者は 71 名となっています。
- 令和 2 年（2020 年）4～10 月の利用者は 45 人で、1 カ月当たり 4～8 人の利用です。
- 運転ボランティアの確保と高齢化、予備車の確保が課題となっています。

< 「西谷移送サービス」の概要 >

運行日時	毎週月・水・金 9 時～16 時
利用対象者	① 西谷に居住する方で高齢や障碍（がい）などで移動が困難な方 ② 公共交通機関の利用が難しい方 ③ おひとりで乗り降りができる方
利用者負担	ガソリン代・駐車料金・有料道路料金

* 令和 4 年（2022 年）2 月現在

< 運行車両 >



出典) 宝塚市社会福祉協議会ホームページ

(6) その他の移動サービスの現状

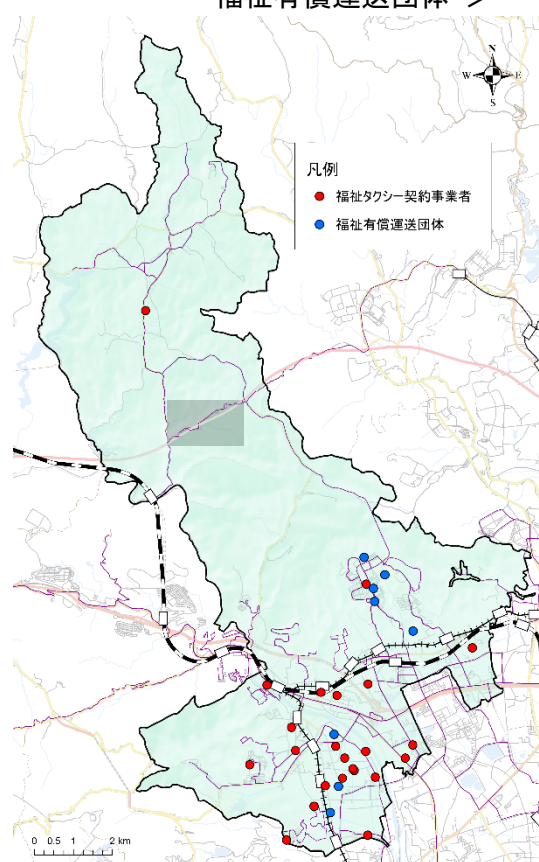
① 福祉タクシー

- 本市では、一定の条件を満たした高齢者や障碍（がい）のある人を対象に、運賃費用の一部を助成するタクシーチケットを交付し、社会参加を促進する事業を実施しています。福祉タクシーは、このタクシーチケットを利用できるタクシーです。
- 市内では、24 事業者（令和 4 年度（2022 年度）時点）と契約を締結しており、新たな事業者の受け入れも継続的に行っています。
- 南部地域には契約を締結しているタクシー事業者が多くありますが、北部地域では 1 事業者のみとなっています。

② 福祉有償運送

- 福祉有償運送は、NPO 法人等の非営利法人や団体が、あらかじめ会員登録をした要介護認定者や障碍（がい）のある人を対象にした、ドアツードアを基本とした輸送サービスです。
- 阪神地区 7 市 1 町が構成する、阪神地区福祉有償運送運営協議会を設置し福祉有償運送の必要性、課題、利用者の安全と利便の確保、登録、更新及び変更登録の協議を行い、実施団体の支援を行っています。
- 市内には 8 団体（令和 3 年度（2021 年度）時点）が登録されています。
- 登録団体は北部地域にはありませんが、原則として阪神地区内に住んでいる人は、阪神地区内の福祉有償運送を利用することができます。

＜ 福祉タクシー契約事業者 及び
福祉有償運送団体 ＞



*1 福祉タクシー契約事業者は、令和 4 年度（2022 年度）時点の市内の契約事業者。

*2 福祉有償運送団体は、令和 3 年度（2021 年度）時点の市内の登録団体。

出典） 宝塚市所管データ

③ その他の移動手段

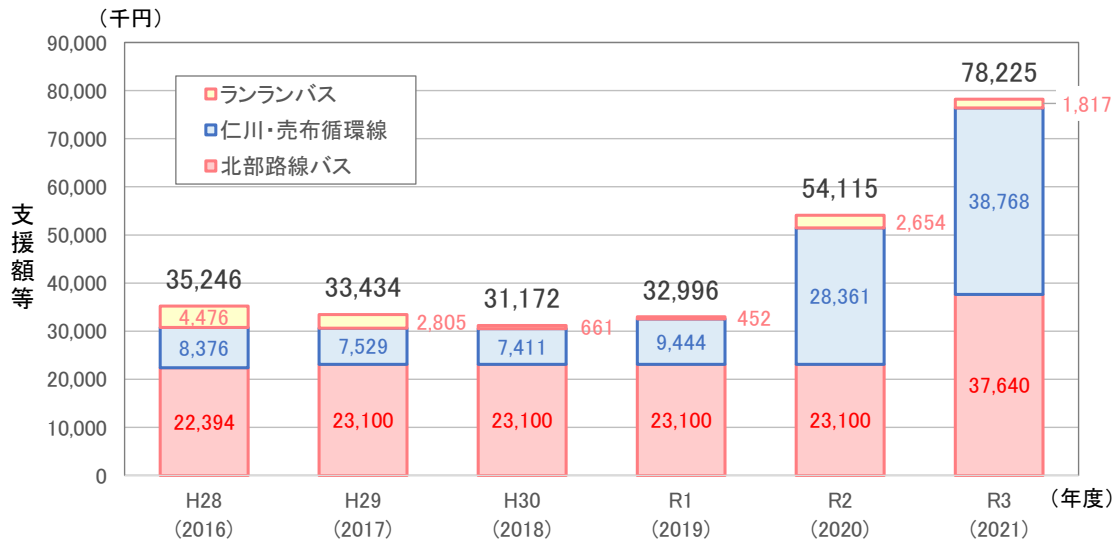
- その他の移動手段として、スクールバスや商業施設の運行するバス等があります。
- スクールバスは、宝塚市立養護学校や甲子園大学が専用の送迎バスを運行しています。
- 商業施設では「コープこうべ」のコープ仁川店等が、自宅から店舗までの送迎サービス「買い物ん行こカー」を運行しています。
- ゴルフ場では、JR・阪急 宝塚駅から各ゴルフ場への送迎バスがあり、観光施設では、日帰り温泉施設が、JR や阪急電鉄の最寄り駅から施設まで、送迎バスを運行しています。

(7) 市民の移動に対する行政の支援

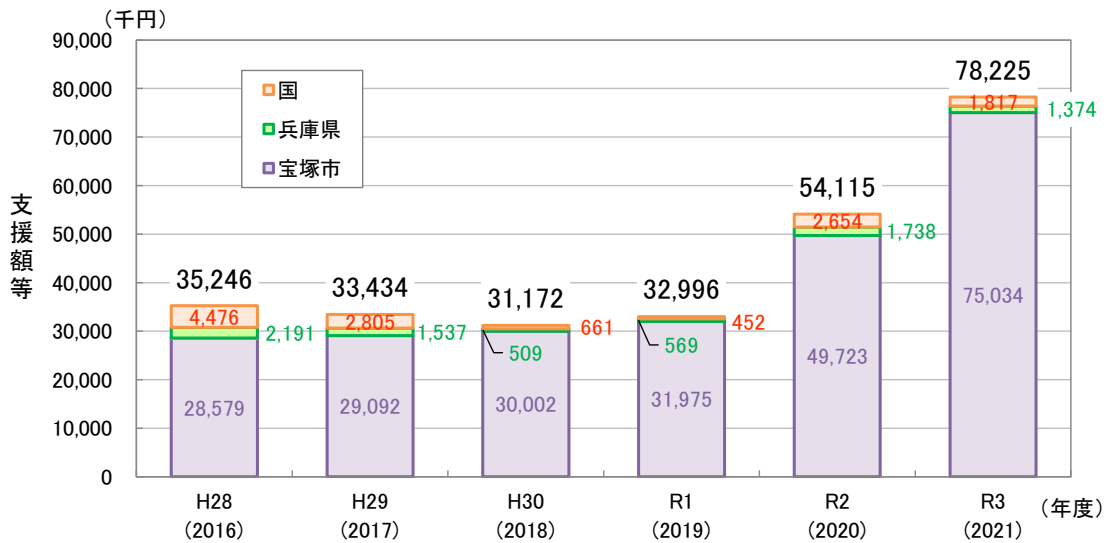
① 公共交通の運行に対する支援等

- 行政からの公共交通の運行に対する支援額等は、平成 28 年度（2016 年度）以降、約 3,100 万円～3,500 万円で、そのうち市の支援額等は約 2,900 万円～3,200 万円でした。令和 2 年度（2020 年度）以降増加し、令和 3 年度（2021 年度）には市の支援額等は約 7,500 万円に増加し、国、県を合わせた支援額等は約 7,800 万円になっています。
- 行政からの支援額は、運行欠損額^{*}の全てではないため、残る運行欠損額は運行事業者が負担しています。
- 北部地域の路線バスへは、北部地域を運行する系統の運行に対して市が支援をしています。また、運行に対する支援の他に、北部地域の遠距離通園・通学となる園児・児童・生徒の通園・通学手段を確保するために、市が路線バス事業者へ登下校時間に合わせた運行を毎年約 750 万円～760 万円で委託しています。
- 行政からの北部地域の路線バスに対する委託を含めた支援額は、平成 28 年度（2016 年度）以降、約 2,200 万円～2,300 万円でしたが、令和 3 年度（2021 年度）には約 3,800 万円に増加しています。
- 仁川・売布循環線に対して、市と兵庫県が支援をしています。平成 28 年度（2016 年度）以降、約 700 万円～900 万円の支援となっていました。令和 2 年度（2020 年度）以降は、社会情勢の変化に伴って令和 3 年度（2021 年度）には約 3,900 万円に増加しています。
- ランランバスに対する支援は、国からの「地域内フィーダー系統^{*}確保維持国庫補助」による支援のみとなっています。平成 30 年度（2018 年度）はルートの新設に伴い収支が改善したことにより、支援額が減少しています。令和元年度（2019 年度）は、平成 31 年（2019 年）2 月に、それまで運行していたみなと観光バス株式会社が台風の影響によりやむを得ず撤退し、約 5 カ月のみの運行となっているため支援額が減少しています。新たな運行事業者であるフクユタクシーは、令和元年（2019 年）7 月末～9 月末まで市による委託運行を開始し、令和 2 年（2020 年）10 月から本格運行を開始しました。
- 行政は運行に対する支援の他に、車両更新費の支援や、新型コロナウイルス感染症拡大により影響を受けた路線バス、タクシー事業者に対する感染症予防及び事業継続のための取組等について、支援を行っています。
- 効率的な運行をすることで費用の軽減を図り、国・県・市からの行政支援や運行事業者の負担が現状以上とならないことを目標としています。なお、今後の社会情勢によっては、必要に応じた支援を検討することとしています。

＜ 公共交通の運行に対する支援額等：路線別 ＞



＜ 公共交通の運行に対する支援額等：国・県・市別 ＞



- *1 ランランバスは、令和元年（2019年）7月～令和元年（2019年）9月は市による委託運行を行っているが、その費用は含まない。
- *2 北部地域路線バスは、北部地域を運行する系統、北部地域と宝塚駅、三田駅を結ぶ系統への運行支援、及び、北部地域の小学校から4キロ以上、中学校から6キロ以上の遠距離通学を緩和するための、路線バス事業者への登下校時間に合わせた路線バスの運行委託契約額（毎年750万円）の合計。令和3年（2021年）4月から三田駅、宝塚駅への系統が取りやめられた。
- *3 年度表記は、前年10月1日～当年9月30日。

出典）宝塚市所管データ

② 高齢者・障害（がい）のある人の移動に対する支援

- ・本市では高齢者や、障害（がい）のある人に、移動の際の運賃の助成を行っています。

< 高齢者・障害（がい）のある人への運賃助成 >

	種 別	対象者	障害者手帳提示による割引との併用
①	高齢者バス・タクシー運賃助成	②～⑥に該当しない70歳以上の高齢者	×
②	福祉タクシー※利用助成（高齢者）	要介護認定4・5の在宅高齢者（所得制限あり）	○
③	リフト付きタクシー利用助成（高齢者）	要介護認定4・5の在宅高齢者で車いす利用者または寝たきりの方	○
④	障害（がい）高齢者タクシー運賃助成	・身体障害者手帳 ・療育手帳 をお持ちの②③⑤⑥に該当しない70歳以上の高齢者	○
⑤	福祉タクシー利用助成	・身体障害者手帳1・2級 ・身体障害者手帳3級で在宅酸素治療を受けている「呼吸機能障害」または「心臓機能障害」の方 ・身体障害者手帳3級で人工透析治療を受けている「じん臓機能障害」の方 ・療育手帳A判定 ・精神障害者保健福祉手帳1級のいずれかの障害（がい）者（所得制限あり）	○
⑥	リフト付きタクシー利用助成	・身体障害者手帳1・2級 ・身体障害者手帳3級で在宅酸素治療を受けている「呼吸機能障害」または「心臓機能障害」の方 ・身体障害者手帳3級で人工透析治療を受けている「じん臓機能障害」の方 ・療育手帳A判定 ・精神障害者保健福祉手帳1級のいずれかの障害（がい）者で車いす利用者または寝たきりの方	○

* 令和4年（2022年）3月現在

＜ 高齢者・障害（がい）のある人への運賃助成：年齢・障害（がい）別 ＞

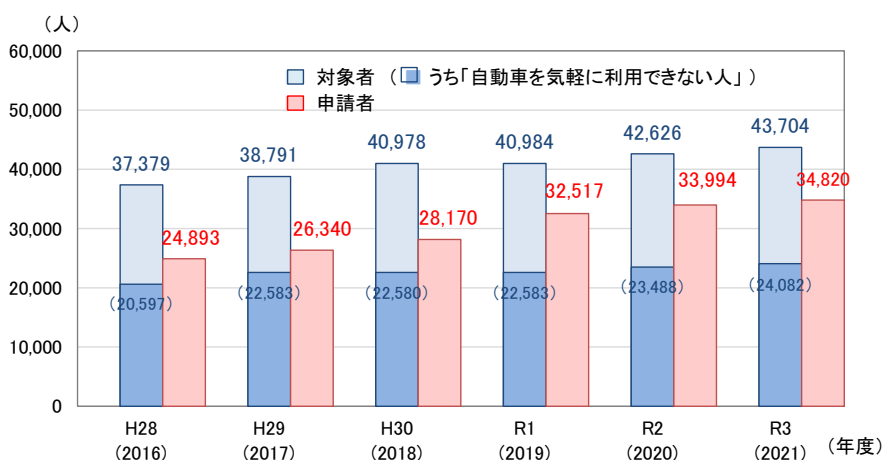
	A・B・C以外の方	A 要介護認定4・5 の在宅の方	B 身体障害者手帳 または 療育手帳 所持者	C 身体障害者手帳1・2級 身体障害者手帳3級で 在宅酸素治療を受けている 「呼吸機能障害」又は 「心臓機能障害」の方 人工透析治療を受けている 「じん臓機能障害」の方 療育手帳A判定 精神障害者保健福祉手帳1級 いずれかの障害者手帳所持者
高齢者 70歳以上	① 高齢者バス・ タクシー運賃助成	② 福祉タクシー利用助成 (高齢者)	④ 障害（がい）高齢者 タクシー運賃助成	⑤ 福祉タクシー利用助成
70歳未満	—	③ リフト付きタクシー 利用助成 (高齢者) 車いす利用者 または 寝たきりの方	—	⑥ リフト付きタクシー 利用助成 車いす利用者 または 寝たきりの方

* 令和4年（2022年）3月現在

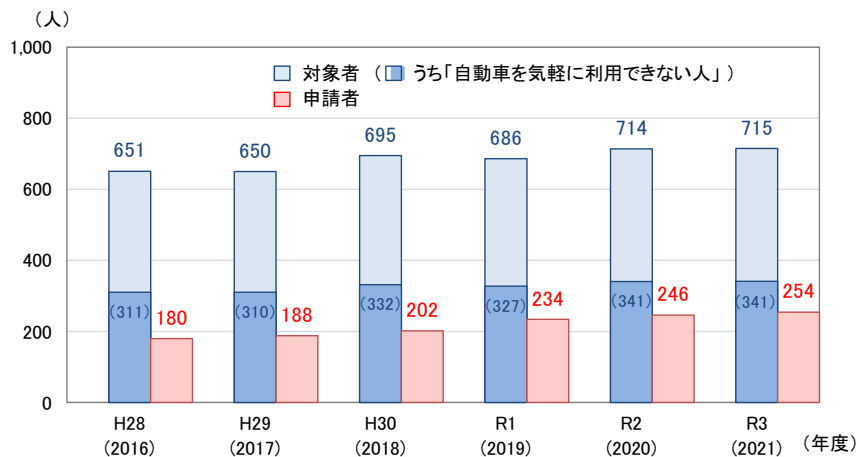
- ・高齢者バス・タクシー運賃助成制度※（対象は要介護認定 4・5 の在宅の人、身体障害者手帳・療育手帳保持者を除く 70 歳以上の人）の助成申請者数は、南部地域、北部地域ともに毎年増加しています。
- ・南部地域では、後述する「交通実態に関する市民アンケート調査」結果から推計した「自動車を気軽に利用できない人」の人数よりも助成申請者数が多く、バスやタクシーが便利なおことから、自動車を利用できても運賃助成の申請をする人が多いと考えられます。
- ・北部地域では「自動車を気軽に利用できない人」の人数よりも助成申請者数は少なく、バスやタクシーが不便なために、自動車を気軽に利用できなくても運賃助成の申請をしない人が多いと考えられます。

＜ 高齢者バス・タクシー運賃助成の対象者数・申請者数の推移 ＞

【 南部地域 】



【 北部地域 】



※1 高齢者バス・タクシー運賃助成制度の対象者は、要介護認定 4・5 の在宅の人、身体障害者手帳・療育手帳保持者を除く 70 歳以上の人。

※2 「自動車を気軽に利用できない人」は、「交通実態に関する市民アンケート調査」で 70 歳以上の人で“運転ができない（運転免許がない）”、“運転できるが不安である”、“自由に利用できる自動車がない”のいずれかを回答した人の割合（南部地域 55%、北部地域 48%）を毎年の対象者数に乗じて推計。

出典) 宝塚市所管データ

交通実態に関する市民アンケート調査結果