

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 2023 年(12 月 1 日現在)に 22.2 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】

■宝塚市地域公共交通計画では、月見山・長寿ガ丘地区は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」)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、車両のサイズアップを実施した。令和5年度は、地域の要望であったナチュラルスパ宝塚(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3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。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

令和 5 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）	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。

○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
- ・ 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

※ 必要な公共交通サービスの提供のために、地元、交通事業者、宝塚市で毎月協議を実施している。

【その他補助事業の対象地区】

■仁川・売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」）現在、宝塚市の補助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～】

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。

【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	
売布循環系統 ※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 売布きよしガ丘系統及び泉ガ丘系統を統合し、市立病院や商業施設を経由する路線へ変更

○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

※ 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た。令和 4 年度は路線改編に関する意見交換の場を設け、地域の代表者、事業者、市で会議を実施した。今後も定期的に意見交換会を開催し、路線の維持継続を図っていく。

※ 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～新型コロナウイルス感染症の影響により外出者が減少し、利用者数は下降傾向である。

○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
R3 年度	76, 490	22, 611	38, 620	19, 726	157, 447
R4 年度	86, 511	23, 366	21, 138	11, 553	168, 106
			25, 538 ※1		
R5 年度	85, 291	21, 961	61, 207		168, 459

※1 令和 4 年 4 月～9 月までの 2 系統が統合された利用者数である

※ 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～新型コロナウイルス感染症の影響により外出者が減少し、利用者数は下降傾向である。

■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。

○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

※ 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的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	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。
地域内フィーダー系統補助事業	(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、令和2年10月1日より車両をサイズアップし月見山地区に加え長寿ガ丘地区への本格運行を開始した。

【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・売布地区において、公共交通空白地域を補完するため、欠損の一部を市が補助しコミュニティバスの運行を維持している。
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)において、市が欠損の一部を補助し、住民の足となる路線バスの運行を維持している。
公共交通(バス)応援事業	宝塚市	R2、R3、R4、R5	新型コロナウイルス感染症の影響を受けた市内を運行する路線バス事業者に対し、国の新型コロナウイルス対応臨時交付金を活用し、感染症予防及び事業継続の取り組みに対し支援金を支出した。
公共交通(タクシー)応援事業	宝塚市	R3、R4、R5	新型コロナウイルス感染症の影響を受けた市内に本社又は営業所を有するタクシー事業者に対し、国の新型コロナウイルス対応臨時交付金を活用し、感染症予防及び事業継続の取り組みに対し支援金を支出した。

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	月見山・長寿ガ丘地区は地域、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。疫病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。 昨年に続き、まだ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で一部費用負担し、大人回数券の割引販売をし、多くの人が乗車した。また、地域住民によるミニ時刻表を作成し、利便性を高めた。 今後も引き続き、定期的な広報活動に努め、より一層の周知活動を図る。	目標利用者数 8人/便

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 年度計画に則り運行することができた。地域、事業者、市が一体となり定期的なり moot 会議等を開催し、安全かつ安心して乗車してもらえるような環境作りに取り組んだ。

令和 5 年度は、地域の要望であったナチュラルスパ宝塚（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 3 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。

10 月 1 日に行われたバス停新設記念式典では、地域、運行事業者、ナチュラルスパ施設職員、市が参加し、テープカット等を実施した。これにより地域のバスという意識がより強くなったことや、「ランランバス」の周知を図ることができた。また、本年も前年に引き続き、夏休みのラジオ体操に参加した子供たちにランランバス小人回数券を配布した。継続した取り組みにより、子供の利用者数は前年 8 月比で 30.8% 増加した。

また、昨年に続き、まだ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で一部費用負担し、大人回数券の割引販売をし、多くの人が乗車した。さらに、地域住民によるミニ時刻表を作成し、利便性を高めた。

地域、市、事業者の 3 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。

これにより市民生活を支える目的・効果を達成した。また、今年度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。

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
【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 子供の利用が低いことが課題となっていたことから、バスに乗車するきっかけ作りを行った。また、路線の維持継続を目指すためにさらなる利用者増を目指す。	地元、事業者、市の 3 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供に対し、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、地域住民の乗車だけでなく、地域外からの乗車を促すためにナチュラルスパ宝塚にバス停を設置した。

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
事業実施の適切性、目標・効果の達成状況については評価できる。 引き続き、地域、事業者、市の3者が一体となり公共交通サービスの安定提供に努められたい。	地域、事業者、市の3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。令和5年度は、地域の要望であったナチュラルスパ宝塚（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3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。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。	引き続き、地域、事業者、市の3者での取り組みを継続し、さらなる公共交通サービスの安定提供に努める。

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年度は、地域の要望であったナチュラルスパ宝塚（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3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。継続した地域広報誌の発行やイベントの企画により、利用促進に努めたことで、前年度比10.0%の利用者増であった。しかしながら、目標としている8人/便には及ばず5.8人/便であったことから、今後も引き続き、3者協働のもと生活交通の維持に努める。

別添 公共交通ネットワークのイメージ図

