

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 猪名川町地域公共交通会議  
住 所 兵庫県川辺郡猪名川町上野字北畑 1 1 - 1  
代表者氏名 会長 柳 原 崇 男

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名：猪名川町

計画名称：猪名川町地域公共交通計画

地域公共交通計画での記載箇所（頁）		
補助要綱第17条第1項に規定する事項	<p>(第1号関係) 地域公共交通確保・維持する運行系統の地域公共交通確保・維持における位置付け・役割</p>	<p>P48～51 生活交通として位置付け デマンド交通「チョイソコいながわ」は、コミュニティバス「ふれあいバス」では対応しきれない需要が分散・少ない地域を補完する役割や移動が困難な交通不便地域の解消を担う交通モードの役割を担い、住民生活を支える。</p>
	<p>(第2号関係) 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性</p>	<p>同上</p>
	<p>(第3号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要</p>	<p>P25、P54 ・事業主体：ネッツトヨタ神戸株式会社 ・運行主体：日の丸ハイヤー株式会社</p>
	<p>(第4号関係) 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者数、収入、費用に係る国の定量的な目標・効果及びその評価手法</p>	<p>P68、P70 ・公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加状況を測る指標として、公共交通利用者数（鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」・デマンド交通「チョイソコいながわ」）を設定し、令和8年度に16,422人/日という目標値を設定しています。 ・デマンド交通「チョイソコいながわ」は、路線バスが乗り入れ困難な地域や事業性の厳しい低需要の地域を主に担うことを踏まえ、利用促進をはじめ、国・県等による補助金も活用する中で、町による財政負担の軽減を図るものとして、兵庫県内のコミュニティバス収支率実績値（令和元年度）である25%を目標値として設定しています。</p>



抜粹

猪名川町  
INAGAWA TOWN



# 猪名川町地域公共交通計画

令和4年(2022年)3月

### 2.6.5 デマンド交通「チョイソコいながわ」

#### (1) 運行概要

##### ○乗り合い送迎サービス デマンド交通「チョイソコいながわ」

- ・愛知県豊明市で運行中のデマンド交通「チョイソコとよあけ」の仕組みを活用して、『オンデマンド型の移動支援サービス』実証実験の開始にあたり運行開始

##### ○運行開始日

- ・令和2年（2020年）5月25日（月）

##### ○事業主体と運行主体

- ・事業主体：ネットヨタ神戸株式会社、猪名川町
- ・運行主体：日の丸ハイヤー株式会社

##### ○運行車両

- ・トヨタ「ヴォクシー」2台（ネットヨタ神戸株式会社より無償貸与）
- ・トヨタ「ハイエース」1台（猪名川町補助）

#### ①会員条件

- ・猪名川町地域公共交通会議で承認された下記条件を満たす方のみ会員登録できるものとする。
  1. 小学生以上の猪名川町民の方
  2. ご自身で、または保護者もしくは介助者の補助により、チョイソコいながわ予約センターへの連絡ができる方
  3. ご自身で、または保護者もしくは介助者の補助により、停留所への移動および車両への乗降ができる方

#### ②運賃

- ・令和3年（2021年）7月1日から有償による実証実験を開始  
 ※令和2年（2020年）5月25日  
 ～令和3年（2021年）6月30日の実証実験中は無料
- ・一乗車 300円  
 ※ただし大島地区は、地域外へのアクセスに他の交通機関への乗り継ぎが必要となることを考慮し、すべての乗車を対象に100円割引し、一乗車200円とする。

#### ③運行日時・乗車希望受付日時および運休

- ・運行および乗車希望受付日時は、下記の通りとする。ただし、運行主体の判断により変更、運休する場合がある。この場合、既に乗車申込みをしている会員にはチョイソコいながわ予約センターもしくは事務局から連絡をする。

##### 【A：大島地区】

1. 平日通常運行時間：7:00～18:00（11時間）
  2. 平日特別運行時間：18:00～21:00
  3. 休日特別運行時間：7:00～21:00
- ※年末年始の猪名川町が定めた運休日を除く

【B：阿古谷地区・松尾台地区】

1. 平日通常運行時間：8:00～17:00（9 時間）

※土日・祝日は運休

※年末年始の猪名川町が定めた運休日を除く

#### ④実証実験エリア

- ・ 地方運輸局長が指定する交通不便地域である阿古谷地区を含む以下のエリアを運行

【大島地区】

- ・ 杉生、柏原、西畑、島、鎌倉、仁頂寺、旭ヶ丘

【阿古谷地区・松尾台地区】

- ・ 民田、上阿古谷、下阿古谷、猪名川荘苑
- ・ 松尾台、原、内馬場

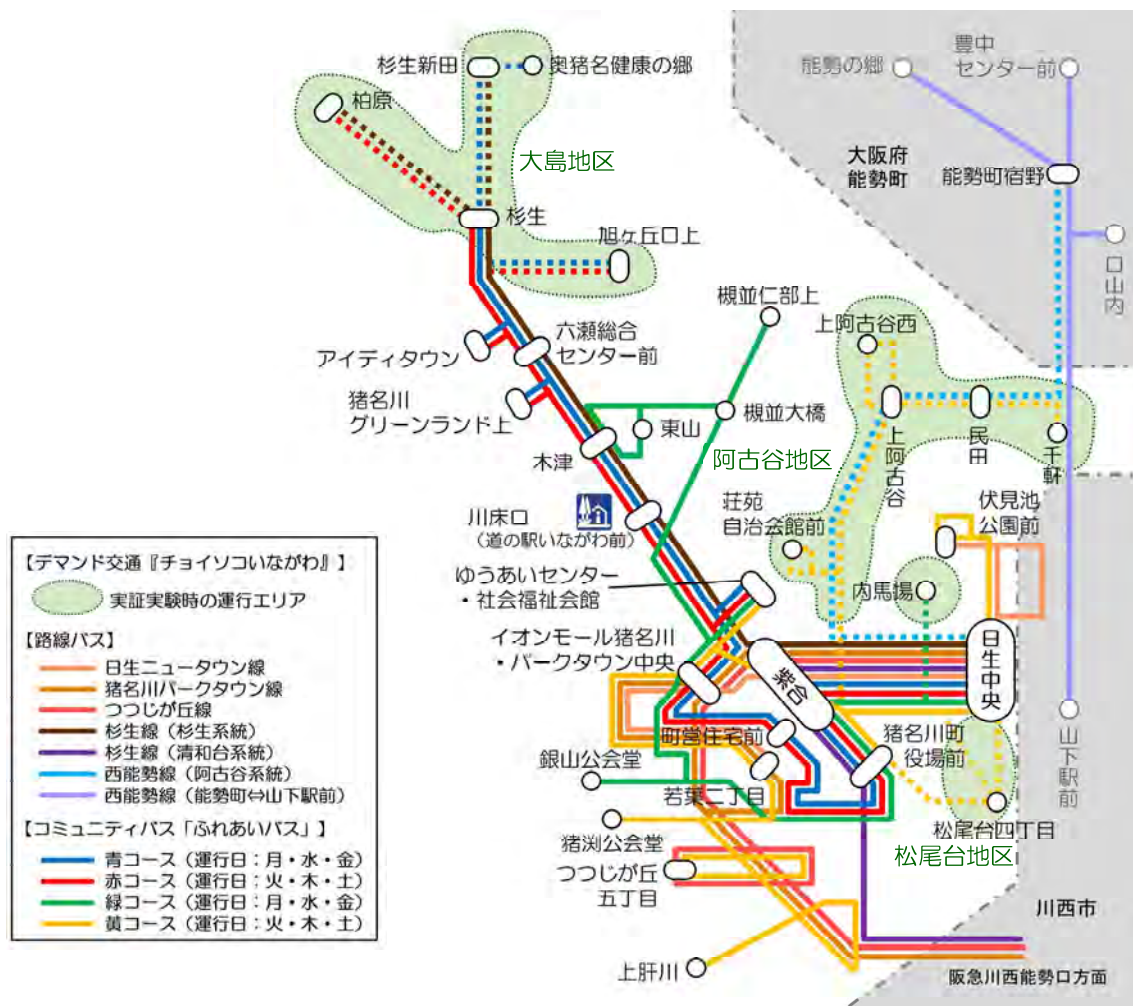


図 2.24 デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行エリア

## (2) 顔認証システムを活用したキャッシュレス決済の導入

デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和3年（2021年）7月1日からの有償による実証実験に合わせて、顔認証システムを活用したキャッシュレス決済を導入しています。



図 2.25 顔認証システムの車載状況



(3) デマンド交通「チョイソコいながわ」の利用状況

1) 登録者の状況

登録者は運行開始以降、増加傾向にあったが令和2年（2020年）12月以降は微増傾向にあります。登録者のうち、利用経験者数は令和3年（2021年）11月30日時点で351人であり、利用割合（登録者数のうち、利用経験者数が占める割合）は約33%です。

また、登録者を年代別に見ると、登録者及び利用経験者ともに、「70～79歳」が最も多く、次いで「80～89歳」、「60～69歳」の順です。

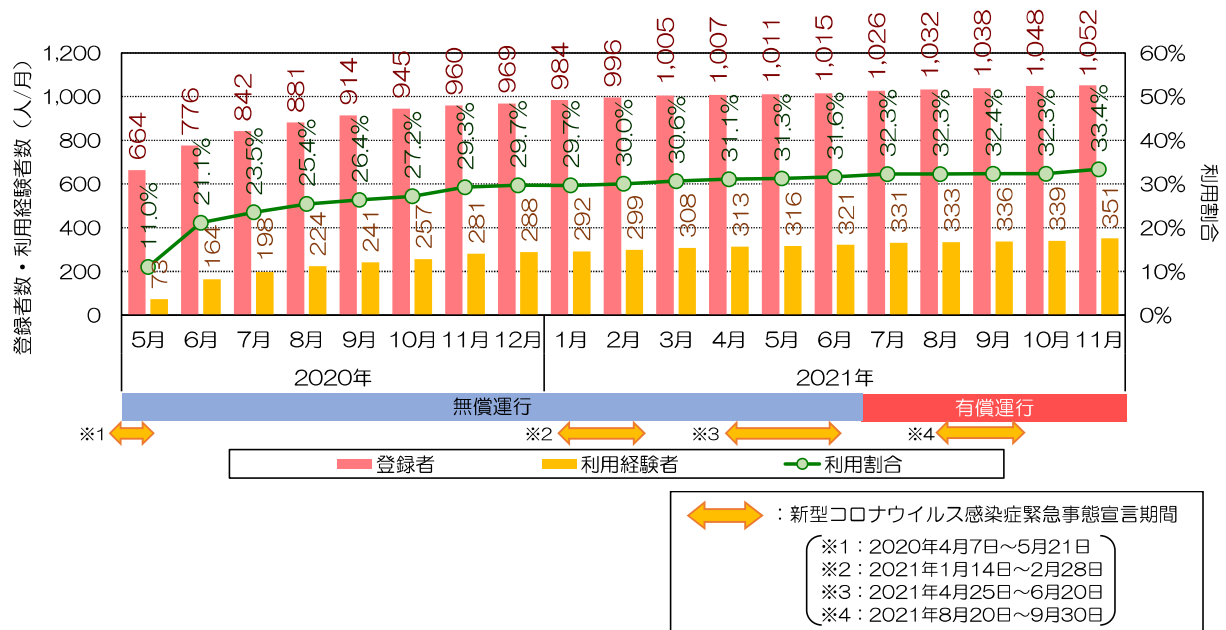


図 2.26 登録者数・利用経験者数の推移

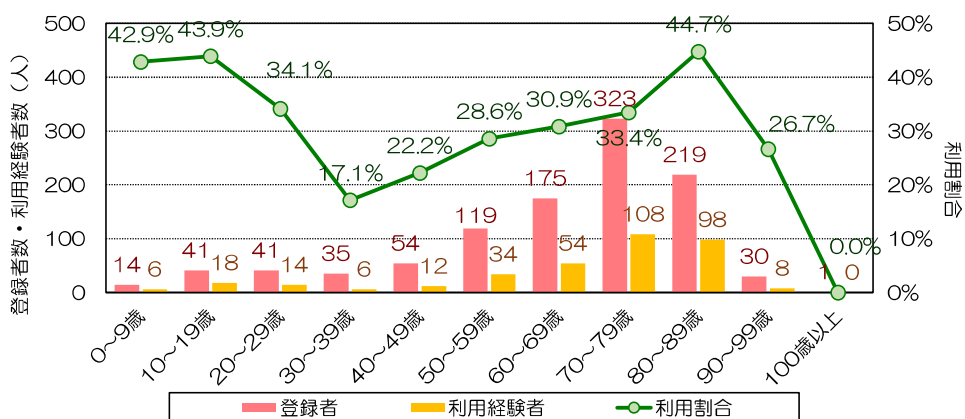


図 2.27 年代別登録者状況

※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年（2020年）5月25日（月）より運行開始  
 ※ 令和2年（2020年）5月25日（月）から令和3年（2021年）11月30日（火）までの555日間における実績  
 （ただし年末年始の12月30日～翌年1月3日（5日間）は運休）

## 2) 利用状況

デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行開始の令和2年(2020年)5月25日(月)から令和3年(2021年)11月30日(火)までの予約状況を見ると、予約件数(実際に車両から降車した実績件数)が21,823件、1ヵ月あたり約1,150件/月です。利用人数(登録者の延べ人数)が計2,617人で、1ヵ月あたり約130~160人です。

また、予約件数は、令和3年(2021年)7月からの有償運行による料金負担に対する抵抗感、大島小学校の夏季休暇及び新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の発出に伴い、令和3年(2021年)7月から8月にかけて減少しましたが、大島小学校の夏季休暇の終了及び新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の終了により、9月以降は増加しています。

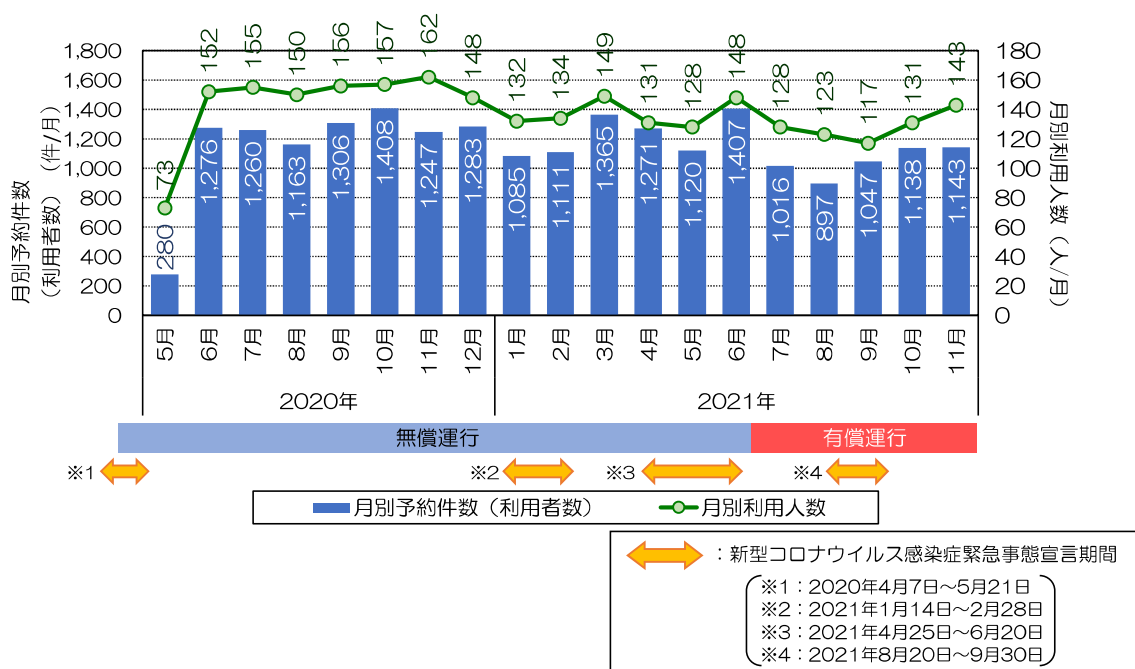


図 2.28 月別利用状況の推移

## 3) 曜日別平均予約状況

曜日別平均予約件数は、有償運行となる令和3年(2021年)7~11月を前年同期間(令和2年(2020年)7~11月)と比較すると、火曜日や金曜日の減少は小さく、月曜日、水曜日及び木曜日での減少が大きくなっています。

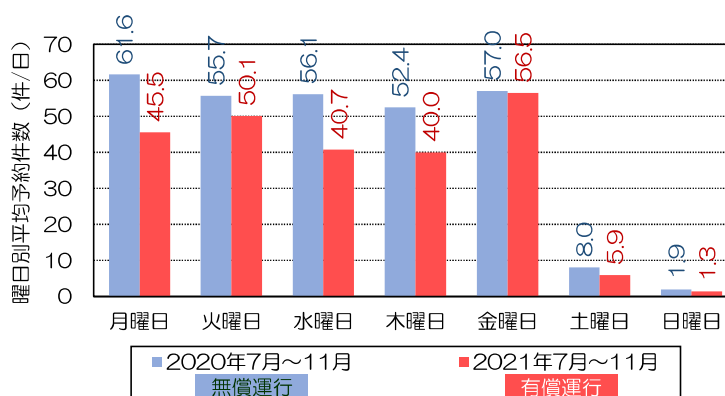


図 2.29 1日あたり曜日別予約件数

※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年(2020年)5月25日(月)より運行開始  
 ※ 令和2年(2020年)5月25日(月)から令和3年(2021年)11月30日(火)までの555日間における実績(ただし年末年始の12月30日~翌年1月3日(5日間)は運休)



## 4) 乗合率の推移

乗合率（運行した停留所間で乗り合わせた平均人数）は、全体を見ると有償運行を開始した令和3年（2021年）7月から8月にかけて減少しましたが、その後は増加し、11月時点で1.94となっています。

地区別で見ると、阿古谷・松尾台地区では、有償運行を開始した令和3年（2021年）7月に減少し、8月から9月には少し増加したものの、その後は微減傾向にあります。大島地区では、有償運行を開始した令和3年（2021年）7月から8月にかけて減少しましたが、その後は増加傾向にあります。

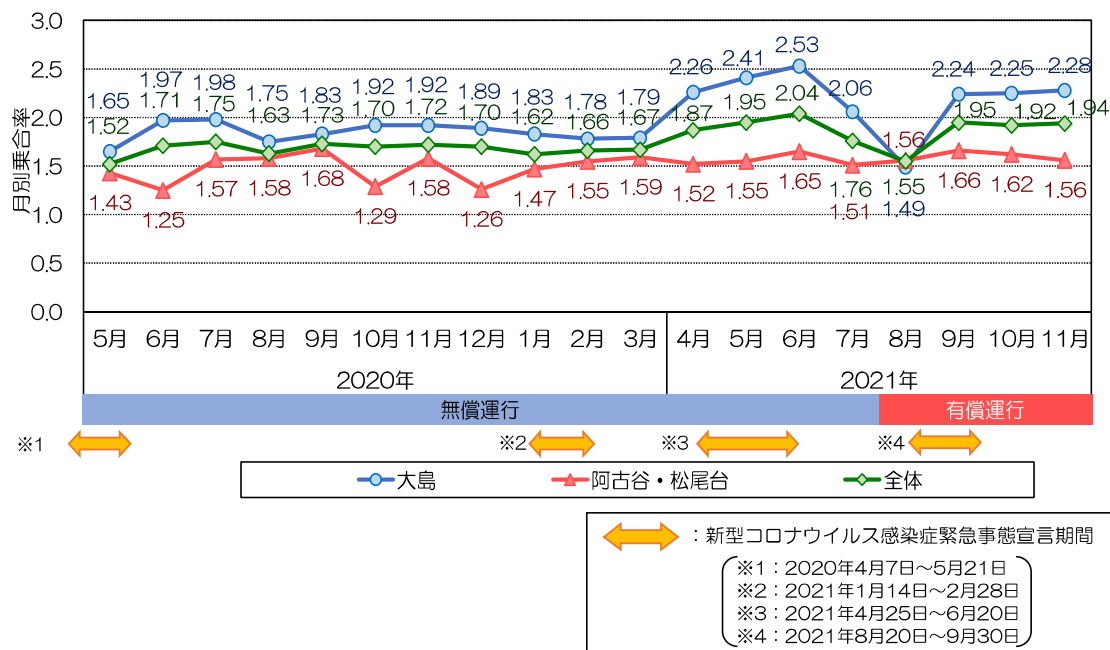


図 2.30 乗合率の推移

- ※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年（2020年）5月25日（月）より運行開始  
 ※ 令和2年（2020年）5月25日（月）から令和3年（2021年）11月30日（火）までの555日間における実績  
 （ただし年末年始の12月30日～翌年1月3日（5日間）は運休）

### 4.3 猪名川町における「公共交通」の考え方

猪名川町の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス「ふれあいバス」、デマンド交通「チョイソコいながわ」、タクシーがあります。

公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通不便地域のニーズへの対応が強く求められます。

高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待されます。

なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携についても、検討を進めます。

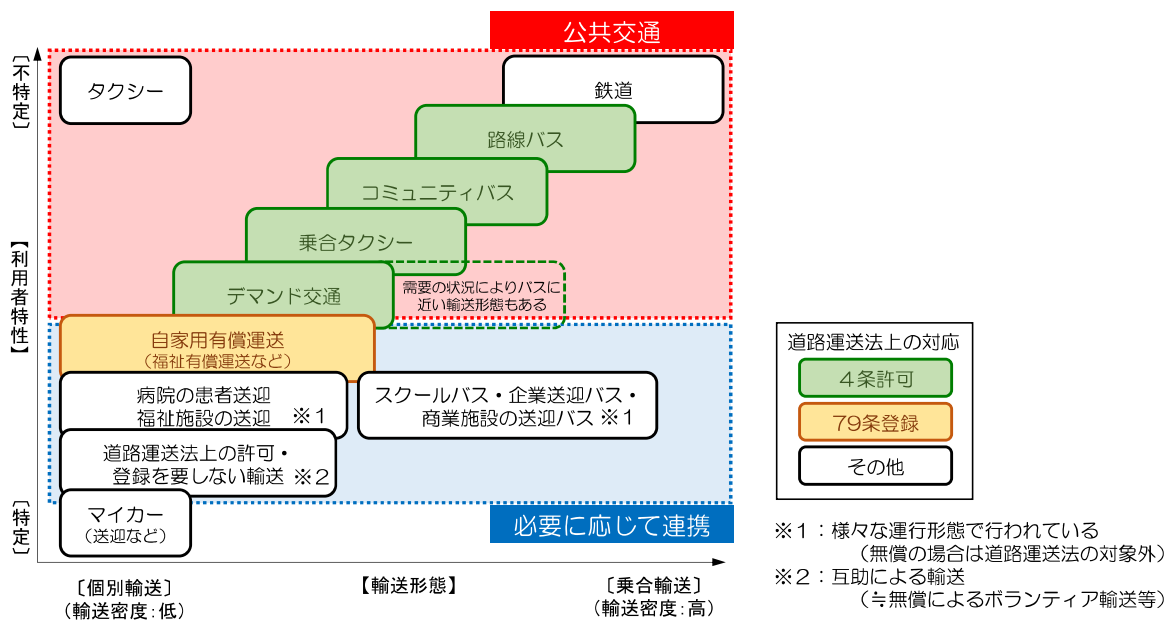


図 4.2 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

各交通モードの機能を最大限に発揮するためには、各交通モード単独による利便性や生産性の向上だけではなく、各交通モードで役割分担を行いながら、全体的に連携強化を図る必要があります。

このため猪名川町の公共交通は、現状の運行状況や役割を踏まえ、「広域基幹交通」、「町内基幹交通」、「生活交通」に機能分類し、階層的なネットワークを構築します。

また、「乗継拠点」を設けることで、広域基幹交通、町内基幹交通、生活交通の接続性を高め、効率的で効果的なネットワークの形成を目指します。

表 4.1 猪名川町における公共交通の役割分担と位置付け

機能分類	役割	対象
広域基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 町内と周辺市町を結ぶ町の骨格を形成するために重要な機能を担い、広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等住民生活を支える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道（能勢電鉄：日生線）</li> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線）</li> </ul>
町内基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 町内の都市拠点や集落拠点間を結ぶ町内の骨格を形成し、町内各地域と猪名川町中心部等とのアクセスに重要な役割を担い、住民生活を支える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）</li> </ul>
生活交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支え、猪名川町中心部及び基幹交通（広域基幹交通・町内基幹交通）へのアクセス手段として機能を担い、住民生活を支える。</li> <li>○ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、コミュニティバス「ふれあいバス」では対応しきれない需要が分散・少ない地域を補完する役割や移動が困難な交通不便地域の解消を担う交通モードの役割を担い、住民生活を支える。</li> <li>○ タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯をはじめ地域住民及び来訪者等の移動ニーズに応じたドアtoドアの輸送が対応可能な移動手段であることから、猪名川町の公共交通機関として位置付ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ デマンド交通「チョイソコいながわ」</li> <li>・ タクシー</li> </ul>
乗継拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域基幹交通、町内基幹交通及び生活交通間の乗継拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点として位置付ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日生中央</li> <li>・ 紫合・南田原地区周辺</li> <li>・ 杉生</li> <li>・ 六瀬総合センター前</li> </ul>

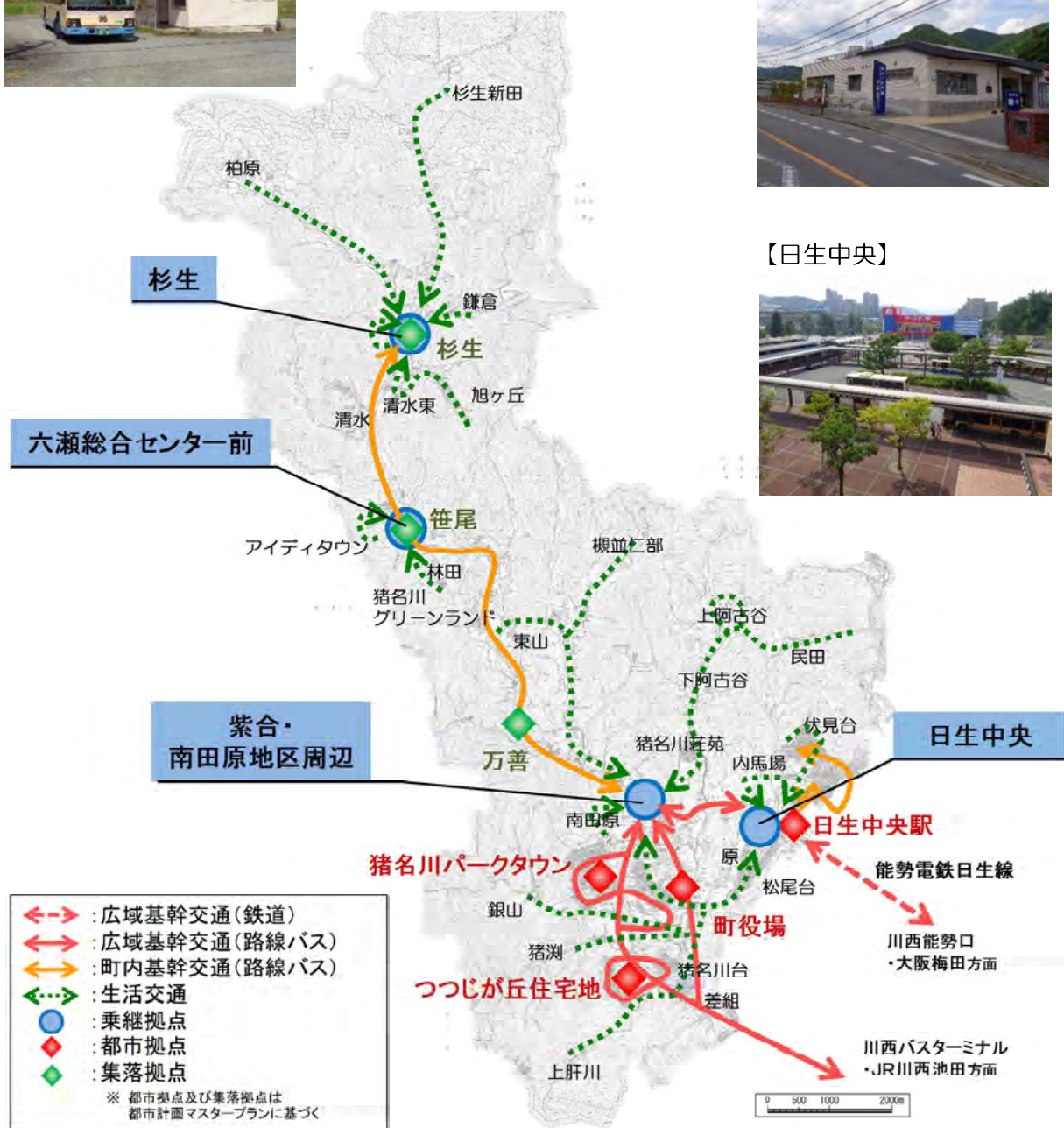
【杉生】



【六瀬総合センター前】



【日生中央】



※町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である。

図 4.3 猪名川町における将来の公共交通ネットワークイメージ

表 4.2 猪名川町における乗継拠点の考え方

乗継拠点	役割	想定する対象交通
日生中央	○ 町内と周辺市町を結ぶ町の骨格を形成する機能を担う広域基幹交通をはじめ、町内基幹交通及び生活交通が結節する交通機能を担う。また、猪名川町の中心部としての地域の拠点・賑わい機能やサービス機能としての役割も担う。	<b>【広域基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道（能勢電鉄：日生線）</li> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つじが丘線）</li> </ul> <b>【町内基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）</li> </ul> <b>【生活交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ デマンド交通「チョイソコいながわ」</li> <li>・ タクシー</li> </ul>
紫合・南田原地区周辺	○ 町の北部地域（大島小学校区及び楊津小学校区）への玄関口に位置し、町内と周辺市町を結ぶ広域基幹交通と北部地域を結ぶ町内基幹交通や生活交通が結節する交通機能を担う。	<b>【広域基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つじが丘線）</li> </ul> <b>【町内基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）</li> </ul> <b>【生活交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ タクシー</li> </ul>
杉生・六瀬総合センター前	○ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支える生活交通と、猪名川町中心部等へアクセスする町内基幹交通との乗継拠点の機能を担う。	<b>【町内基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統））</li> </ul> <b>【生活交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ デマンド交通「チョイソコいながわ」</li> </ul>

※町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である。



## 5.1 計画目標① まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

### 5.1.1 施策1：地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成

町域が南北に細長く、主要地方道 川西篠山線が南北軸を形成した道路ネットワーク等による猪名川町の地域特性に対応し、各地域から都市拠点、集落拠点及び乗継拠点への移動や町外への移手段を確保するため、広域基幹交通・町内基幹交通・生活交通の役割分担を明確化し、連携・共存させた持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

表 5.1 猪名川町における公共交通再編の方向性

機能分類	対象の交通モード	再編の方向性
広域基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道（能勢電鉄：日生線）</li> <li>路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等町住民生活を支えることから、サービス水準を維持・充実するため、住民が公共交通を利用するとともに、交通事業者と町が連携し、路線の維持をはじめ、見直し、効率化について検討する。</li> </ul>
町内基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内各地域と猪名川町中心部等とのアクセスに重要な役割を担い、住民生活を支えるため、基本的には現行どおり運行を維持するものとする。ただし、利用状況等を踏まえ、持続可能なに向けた見直し・効率化等について検討する。</li> </ul>
生活交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>デマンド交通「チョイソコいながわ」</li> <li>タクシー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活圏内における移動の利便性を向上し、まちづくり支援及びにぎわいの創出を図るため、需要規模に応じて、コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」等の適切な交通モードの配置による見直しや効率化を検討する。</li> <li>デマンド交通「チョイソコいながわ」は、移動が困難な交通不便地域の解消を担う交通モードの役割があることから、令和4年度から交付予定である地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指す。</li> </ul>

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○						



(1) 基本方針：元気に安心して暮らせる魅力あるまちづくりを支える持続可能な公共交通を構築

#### ◆公共交通利用者数

現在値：19,729 人/日  
(令和元年(2019年))



目標値：16,422 人/日  
(令和8年(2026年))

各交通手段が適切に機能分担されたネットワークの構築とともに、地域住民の公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加により、公共交通の利用者が増加するものと期待できます。公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加状況を測る指標として、公共交通利用者数（鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」・デマンド交通「チョイソコいながわ」）を設定します。

目標値は、人口減少による生産年齢人口の減少及び少子高齢化の進展が推計されており、生産年齢人口及び学生世代の減少に伴い、町内の公共交通利用者の減少が想定されます。本計画の施策推進により、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた公共交通利用者（鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」・デマンド交通「チョイソコいながわ」）を目標値として設定します。

なお、令和2年(2020年)に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の公共交通利用者が大きく減少しているため、本計画の策定後に実施する目標値の達成状況の評価は、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響について、V-RESAS による統計データ等の活用による人口移動動向の変化等を考慮し、行うものとします。

V-RESAS：新型コロナウイルス感染症が地域経済に与える影響を可視化し、地方公共団体の政策立案や金融機関商工団体の中小企業支援をサポートすることを目的とした内閣府地方創生推進室と内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局による情報提供サイト

### ◆ 財政投入を行っている公共交通事業の収支率

#### 現在値

- ・ コミュニティバス「ふれあいバス」  
1.6%  
(令和2年度(2020年度))
- ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」  
16.3%  
(令和3年(2021年)9月)

#### 目標値

- ・ コミュニティバス「ふれあいバス」  
25.0%  
(令和8年度(2026年度))
- ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」  
25.0%  
(令和8年度(2026年度))

地域特性に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築による効果を測る指標として、財政投入を行っている公共交通事業の収支率を設定します。持続可能な公共交通ネットワークの構築により、町による一定の負担増加が見込まれる中、経済性・効率性を考慮した運行の実現を目標にコミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」の収支率を設定します。

コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」は、路線バスが乗り入れ困難な地域や事業性の厳しい低需要の地域を主に担うことを踏まえ、利用促進をはじめ、国・県等による補助金も活用する中で、町による財政負担の軽減を図るものとして、兵庫県内のコミュニティバス収支率実績値(令和元年度(2019年度))である25%を目標値として設定します。

なお、令和2年(2020年)に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の公共交通利用者が大きく減少し、コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」の利用者が減少しており、収支状況にも影響が出ることが考えられます。よって、前述の公共交通利用者数及び広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の目標値と同様に、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響を考慮して行うものとしします。

## 猪名川町地域公共交通計画

---

666-0292 兵庫県川辺郡猪名川町上野字北畑 11-1

TEL:072-766-0001(代表)

<https://www.town.inagawa.lg.jp/>

令和5年6月27日

(名称) 猪名川町地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>猪名川町は兵庫県の南東部、大阪府と兵庫県の府県境に位置する人口約30,000人の小さな町であり、総面積90.33km<sup>2</sup>の約8割を森林が占める自然豊かな町である。町外へのアクセスは能勢電鉄(株)が運行する鉄道や平成30年に開通した新名神高速道路での移手段があり、比較的便利な立地となっている。一方で、南北に18kmと長い町域を有することが特徴の本町では、南北を結ぶ幹線道路を阪急バス(株)の路線バスが運行しているが、少子高齢化に伴う利用者の減少やバスの運転士不足により、安定的な路線の維持が難しく、減便が繰り返されている現状である。</p> <p>阿古谷・松尾台地区においても路線の維持が難しいとバス事業者から協議の申し入れがあった地区である。そのため、住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な移手段を確保するための一つの方策として、町内交通事業者と協議の上、デマンド交通「チョイソコいながわ」の実証実験を行い、当該エリアの持続可能な移手段の確保維持を模索したところである。</p> <p>実証実験にてデマンド交通という予約の必要な乗り物への受容性、料金の妥当性など検証を行い、令和4年4月からは道路運送法第4条に基づく本格運行を開始しており、地域公共交通確保維持事業により、当該エリアの移手段を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>デマンド交通「チョイソコいながわ」は、路線バスが乗り入れ困難な地域や事業性の厳しい低需要の地域を主に担うことを踏まえ、利用促進をはじめ、国・県等による補助金も活用する中で、町による財政負担の軽減を図るものとして、兵庫県内のコミュニティバス収支率実績値(令和元年度)である25%を目標値として設定</p>
(2) 事業の効果
<p>チョイソコいながわにより、阿古谷・松尾台地区の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、高齢者だけでなくその地区にお住いのすべての住民へ外出促進・地域活性化にもつながる。</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
<ul style="list-style-type: none"> <li>・チョイソコいながわの運営事業者とともに、チョイソコいながわの周知啓発のためのイベント等を開催する。(実施主体：猪名川町)</li> <li>・運営事業者により、チョイソコいながわにかかるスポンサーを獲得し、地域で支える交通を目指す。(実施主体：ネットヨタ神戸)</li> </ul>
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者
表1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

日の丸ハイヤー（株）は、チョイソコいながわの運行について、事業主体であるネットヨタ神戸（株）より運行業務を受託しており、運行経費から運賃収入を差し引いた額を委託料として収受している。

猪名川町は、チョイソコいながわの事業主体であるネットヨタ神戸（株）に対し、運賃収入及びスポンサー収入を運営・運行経費から差し引いた赤字欠損額分を負担する。

国庫補助金が充当される際には、上記欠損額に国庫補助金を充て、残りの赤字欠損額について町が負担する。

#### 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

デマンド交通「チョイソコいながわ」の収支率を25%とし、町による財政負担の軽減を図る。

#### 7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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システムの概要

##### 【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

#### 8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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

##### 【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

#### 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、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

##### 【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <b>【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】</b>
※該当なし
14. 老朽更新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（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <b>【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】</b>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果



※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和5年5月10日～5月19日（令和5年度第1回・書面開催）

- ・ 令和4年度地域公共交通会議決算
- ・ 令和5年度地域公共交通会議予算（案）
- ・ 令和5年度地域公共交通会議事業計画
- ・ 地域公共交通実施計画（素案）策定支援業務委託

令和5年6月27日（令和5年度第2回）

- ・ 地域公共交通計画認定申請書

19. 利用者等の意見の反映状況

令和2～3年度に実施した実証実験において、電話や窓口にて、高齢者など足の不自由な方から、車両へのステップの取付について要望があり、事業者と中山間部を走る車両へのステップの取付が可能かどうか検証を行い、車両にステップを取り付け、高齢者や身体障がい者にさらに乗り降りしやすい車両に改善した。

また令和4年度から本格運行を開始するにあたり、運賃に対して割引や定期券などを求める声が多かったこと、土曜日を運行日としてほしいとの要望が多かったことから、小児割引、障がい者割引、利用回数割引（顔認証システムを活用）、利用の低迷していた大島地区における特別運行を取りやめ、両地区土曜日を運行日とする変更を行い、利用実態及びニーズに合わせる改善を行った。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県川辺郡猪名川町上野字北畑 1 1 - 1

（所 属）猪名川町まちづくり部都市政策課

（氏 名）西川 直幸

（電 話）072-766-8704

（e-mail）kotsu@town.inagawa.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 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送予定者（地域内ファイダーシステム）

令和6年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	經由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
猪名川町	日の丸ハイヤー (株)	チヨイソコいながわ (1) (阿古谷・松尾台 区)				往 km 復	294日	7644回			区域運行	②(2)	③	
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「經由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 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送予定者（地域内ファイダーシステム）

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	經由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
猪名川町	日の丸ハイヤー (株)	チヨイソコいながわ (1) (阿古谷・松尾台 区)				往 km 復	293日	7618回			区域運行	②(2)	③	
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「經由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」利便増進特例措置について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 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送予定者（地域内ファイダーシステム）

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	經由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
猪名川町	日の丸ハイヤー (株)	チヨイソコいながわ (1) (阿古谷・松尾台 区)				往 km 復	291日 7566回				区域運行	②(2)	③	
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						
						往 km 復	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「經由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	猪名川町
-------	------

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	8605
交通不便地域等	820

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
820	阿古谷地区	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
猪名川町地域公共交通計画	令和4年3月31日	-

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7(リ)に基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)