

(案)

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和7年1月〇〇日

協議会名:猪名川町地域公共交通会議

評価対象事業名:地域旅客運送サービス継続推進事業(運送継続計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通網形成計画等の 計画策定等に向けた方針
【事業内容】 ・路線バスの利用実績の分析 ・猪名川町地域旅客運送サービス継続実施計画の作成に向けた協議 ・公共交通利用促進広報誌の発行 ・協議会の開催 【結果概要】 ・利用実態調査(OD、利用目的、属性)及び交通系ICカードデータをもとに、バス利用実績の分析し、実施計画へ反映。 ・維持・確保に向けて関係機関との協議・調整、住民意見交換会(検討部会)の開催等を重ね、路線を維持する地域旅客運送サービス継続事業の根幹となる実施計画を作成。 ・公共交通に関する利用促進パンフレットを作成し、各公共施設や商業施設・全戸配布、またホームページの公開等周知活動を実施することで、当町の公共交通の現況等への理解を深め、自分事として捉えていただくことで公共交通利用・転換への意識向上。	A	計画通り事業は適切に実施された。	地域住民のニーズ等を把握し、需要に応じた路線の再編などを検討するなど、必要なサービス水準を検証。町の公共交通ネットワーク全体の利便性向上及び運行効率性を図るため、それぞれの公共交通の見直しを検討し、具体的な路線の再編や実施事業について設定する。なお、令和7年度確保維持事業(地域内フィーダー系統)の活用を見込んでいる。

猪名川町地域公共交通会議（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

○ 地域特性

当町は、以下のような地域特性が挙げられる。

- ・町域は東西に約8km、南北に約18kmと南北に細長い形状（面積：90.33㎡）。
- ・町最北部に位置する大野山（標高753m）を源流とする猪名川が町の中央を北から南へ流れ、その周辺に集落が形成されており、町の南部の丘陵地では民間事業者による大規模住宅地開発が行われ、市街地を形成。

人口：28,713人（令和6年9月末現在）

高齢化率：29.1%（令和5年9月末現在）

人口動態：（R5年度）

自然増加 －250人（出生 72人 死亡 322人）

社会増加 －279人（転入等 620人 転出等 899人）

産業構造：【事業所（R3年）】

事業所数：642 従業者数：7,690人

【商業（R3年）】

商店数：115（卸売 16 小売 99）

年間販売額：290億3,200万円

（卸売 9億4,200万円 小売 280億9,000万円）

【工業（R4年）】

工場数：14 製造品出荷額：97億2,891万円

【農業（R4年）】

農家数：558戸 耕地面積：399ha

【猪名川町地域公共交通計画】（R6.7月改訂）

○ 基本方針と計画目標

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

○ 計画の目標及び期間

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
- ②：わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進
- ③：住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現

2. 計画期間

令和4年度から令和12年度までの9年間

○ 公共交通の将来像

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。

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す。

1. 猪名川町における公共交通の役割分担と位置づけ

機能分類	役割	対象
広域基幹交通	○ 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。	・ 鉄道（能勢電鉄：日生線） ・ 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）
町内基幹交通	○ 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。	・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）
生活交通	○ 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。 ○ デマンド交通「チョイスコいながわ」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。 ○ 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。	・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ デマンド交通「チョイスコいながわ」 ・ タクシー
乗継拠点	○ 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・乗継き情報等機能強化を図るべき拠点として位置付ける。	・ 日生中央 ・ 紫合・南田原地区周辺 ・ 杉生 ・ 六瀬総合センター前

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。	【広域基幹交通】 ・ 鉄道（能勢電鉄：日生線） ・ 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） 【町内基幹交通】 ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線） 【生活交通】 ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ デマンド交通「チョイスコいながわ」 ・ タクシー
紫合・南田原地区周辺	○ 町の北部地域（大畠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。	【広域基幹交通】 ・ 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） 【町内基幹交通】 ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線） 【生活交通】 ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ タクシー
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。	【町内基幹交通】 ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）） 【生活交通】 ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ デマンド交通「チョイスコいながわ」

※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。

3. 猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針

公共交通事業者やまちづくり施策との連携をはじめ、人口減少、高齢化の進展を見据え、コミュニティバス「ふれあいバス」をはじめとする町内の公共交通ネットワークのあり方を定める

① 路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」等の役割を明確にし、利用しやすい料金体系による新たなバスネットワークの形成

猪名川町内の多くの地域において、路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」のルートが重複し、異なる料金体系で運行している状況を踏まえ、路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」の役割分担と連携による効果的で効率的なルートの見直しと、料金格差の緩和に向けた新たな料金体系の構築を図り、新たなバスネットワークの実現を目指します。

② まちづくりと連携した交通結節点の強化

猪名川町の交通・商業機能の拠点となる日生中央駅前、紫合・南田原地区周辺及び町内の主要な拠点等を『乗継拠点』と位置づけ、猪名川町内各地から交通結節点（乗継拠点）へのアクセス利便を向上し、鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」等の乗り継ぎを改善することで、町内や町外への住民の公共交通による移動の利便性を確保します。

③ 地域特性や利用実態に応じた多様な交通システムによる持続可能な交通体系の構築

地域別利用実態や、時間帯による利用実態を踏まえ、効率的な運行を図るために、既存の交通システムにとらわれずに、経費の削減が見込まれる効率的な新たな交通システムへの転換も含めた見直しを行います。それにより、財政負担の軽減を図り、持続可能な交通体系の構築をめざします。

④ 住民・事業者・行政などの多様な関係者との連携

住民をはじめとする地域の関係者、事業者、行政などがそれぞれの立場で役割を認識し、協働により公共交通を支えることで、地域に適した持続可能な公共交通の実現をめざします。また、地域の公共交通を地域住民自身で守り育てる意識の醸成を図ります。



出典：猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針（令和2年（2020年）3月策定 猪名川町）

公共交通ネットワークのイメージ図

※ 別添のとおり

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

○ 評価の基本的な考え方

計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づいて、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとする。なお、猪名川町総合計画や猪名川町都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画の改訂、国や兵庫県における関連する法令・計画の見直し、社会情勢の変化などにも配慮して、適宜見直しを図る。

(案)

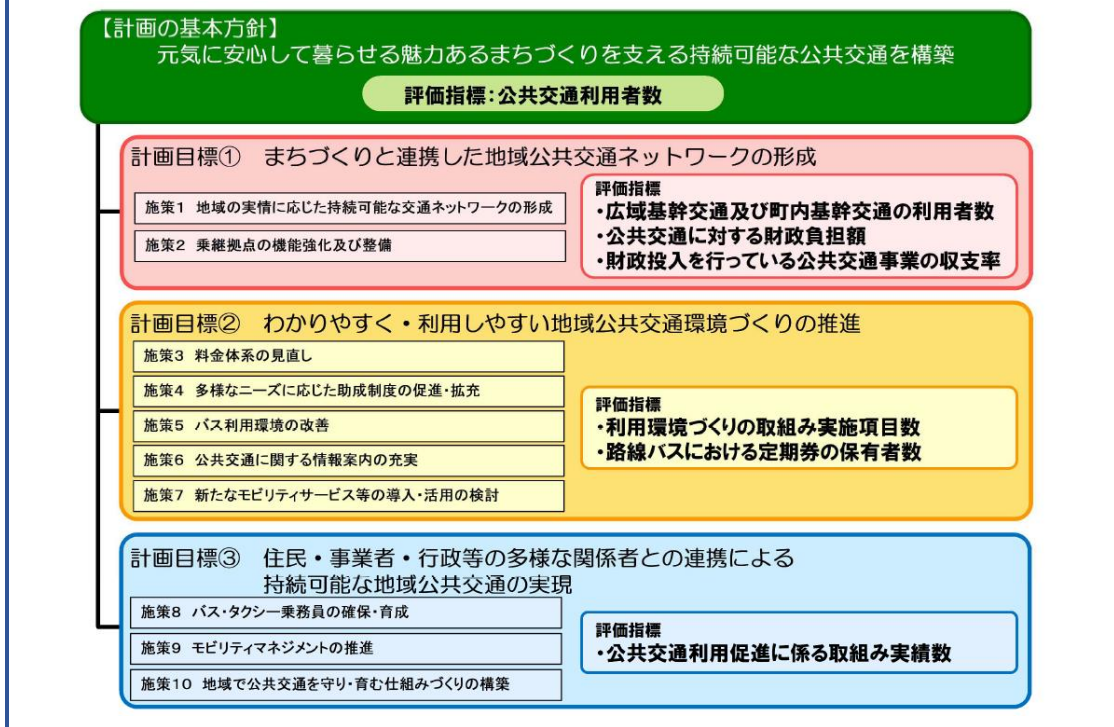


○ 評価指標と目標値

当町地域公共交通計画における基本方針及び計画目標に係る評価指標と目標値の設定は以下のように設定する。

評価指標		基準値(年次) 目標値(目標年次)
基本方針	公共交通利用者数	基準値:19,279人(令和元年) 目標値:13,389人(令和12年)
計画目標①	広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数	
	鉄道乗降者数(日生中央駅)	基準値:10,623人/日(令和元年) 目標値:7,209人/日(令和12年)
	路線バス乗降者数(町内停留所)	基準値:8,864人/日(令和元年) 目標値:6,015人/日(令和12年)
	公共交通に対する財政負担額	現在値:6,120万円/年(令和5年度) 目標値:7,710万円/年(令和12年度)
	財政投入を行っている公共交通事業の収支率	
	杉生線(杉生系統)	基準値:- 目標値:25.0%(令和12年度)
計画目標②	利用環境づくりの取組み実施項目数	基準値:4件(令和3年度) 目標値:4件(令和12年度)
	路線バスにおける定期券の保有者数	基準値:1,577人(令和3年) 目標値:1,252人(令和12年)
計画目標③	公共交通利用促進に係る取組み実績数	基準値:3件(令和3年度) 目標値:10件(令和12年度)

- ・ 目標の達成に向けて実施する施策について、施策実施による効果が発現しているか確認し、状況に応じてスケジュールや施策内容等の見直しを実施。
- ・ 住民に対して、計画の取組み状況を伝えるとともに、利用者の立場として積極的に公共交通を利用する意識の醸成を図る。
- ・ 事業実施主体にとって、計画の中における施策の効果を確認し、さらなる施策実施に向けたモチベーション（動機づけ）とする。
- ・ 「指標の明示化」（施策・事業の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標など）が求められるため、可能な限り定量的で分かりやすい指標を設定。



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

【地域旅客運送サービス継続推進事業】

○ 地域内の公共交通の概要、問題点

猪名川町の公共交通は、現在、鉄道（能勢電鉄（株））、路線バス（阪急バス（株））をはじめ、町内の交通不便地の解消と、高齢者や障がい者、学生などで車を運転しない方の移動手段の確保を目的として、平成12年からコミュニティバス「ふれあいバス」を運行している。また、交通不便地の移動手段を将来的に維持していくために、地域の停留所から幹線道路上のバス停までエリア内限定で運行するデマンド交通「チョイソコいながわ」の実証実験運行を令和2年5月から実施し、令和4年4月から本格運行している。

しかし、人口減少の進行による公共交通利用者の減少や公共交通関連の公費負担が増大する状況から、路線バスでは一部区間の廃止や減便が行われており、鉄道を含め

た町内公共交通の維持・確保・改善や公共交通網のあり方について抜本的な見直しが必要となる課題となっている。一方で、鉄道駅や商業などの都市機能を有するエリアと、中山間地域などの居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な住民生活を維持する必要がある。

現状・問題点を踏まえた課題

猪名川町を取り巻く地域公共交通の現状・問題点を踏まえ、猪名川町における地域公共交通の課題を以下に示します。

① 持続可能な公共交通体系の構築

- ・人口減少や少子化に伴う公共交通利用者の減少やバス乗務員不足による路線バスのサービス水準の低下や路線廃止などの悪循環の防止と改善
- ・高齢者や運転免許証自主返納者等の自動車を運転できない方に対する移動手段の確保
- ・公共交通と福祉施策による輸送サービスの役割分担
- ・地域のニーズや事情に応じた公共交通システムの見直し

② 公共交通の維持・活性化に向けた料金体系の見直し

- ・公共交通の持続性を高めるため、路線バスやコミュニティバス「ふれあいバス」の料金体系の見直し
- ・異なる公共交通モード間の乗継時における料金負担の軽減

③ 各交通モードの役割の明確化とまちづくりとの連携による公共交通ネットワークの再構築

- ・利用ニーズに対応した効率的・効果的な交通ネットワークの構築
- ・住まいの地域から最寄りの都市拠点・集落拠点及び拠点間のアクセスを確保
- ・乗継ぎによる利便性の低下を極力抑える仕組みづくり
- ・まちづくりと連携した新たな拠点へのアクセスの検討

④ 公共交通に対する意識醸成

- ・自動車利用者に対する公共交通利用の役割や必要性の理解
- ・地域主体による公共交通を守り・育てる意識の醸成
- ・公共交通のわかりやすい情報提供と利用促進

○ 取組の実施に至る経緯

杉生線（杉生系統）では、平成30年度に阪急バス（株）から協議の申し入れを受け、町内を運行する公共交通事業者等と協議し、令和2年5月から杉生線（阪急バス（株））の杉生～柏原間及び杉生～杉生新田間を運行休止とし、デマンド交通「チョイソコいながわ」に転換する実証運行を開始している。

これらの取組は、持続可能な交通システムの構築を目指し、阪急バス（株）等の交通事業者と協議し、町の施策として進めてきている。

町内路線である日生中央駅～杉生間で阪急バス（株）が運行する杉生線（杉生系統）は、沿線人口の減少などにより、利用者が減少したこと等の要因により、収支の改善には至っておらず、今後も好転する見込みも低いことから、事業者が町へ退出意向（路線廃止）の申出を令和4年5月に提出された。

杉生線（杉生系統）は通勤、高校の通学、買い物、通院など地域生活に欠くことのできない移動手段であることから、維持・確保に向けて関係機関との協議・調整、住民意見交換会の開催等をはじめ、検討、協議を重ね、路線を維持する地域旅客運送サービス継続事業を活用することとなった。

令和6年4月に運行予定事業者を公募し、5月に阪急バス（株）に選定し、需要規模に応じた運行水準を確保しつつ、地域ニーズ等に対応した路線の見直しによる利便

性向上や経営改善による運行継続を目的とした杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画を作成した。

○ 取組（調査等）の主な内容

「杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画（以下、実施計画とする。）」は、当町・運行事業者が連携・協働し、以下のとおり運行計画の改善や各種利用促進に取り組んでいる。

1. 取組内容（令和5年10月1日～令和6年9月30日まで）

◆ 路線バスの利用実績の分析

デマンド交通の運行に伴うバスネットワーク見直し路線である杉生線（杉生系統）において、これまでに行った利用実態調査（OD、利用目的、属性）及び交通系ICカードデータをもとに、バス利用実績の分析し、実施計画へ反映。

◆ 猪名川町地域旅客運送サービス継続実施計画の作成に向けた協議

杉生線（杉生系統）は通勤、高校の通学、買い物、通院など地域生活に欠くことのできない移動手段であることから、維持・確保に向けて関係機関との協議・調整、住民意見交換会（検討部会）の開催等を重ね、路線を維持する地域旅客運送サービス継続事業の根幹となる実施計画を作成。

◆ 公共交通利用促進広報誌の発行

杉生線（杉生系統）含む当町の公共交通に関する利用促進パンフレットを作成し、各公共施設や商業施設・全戸配布、またホームページの公開等周知活動を実施することで、当町の公共交通の現況等を深め、自分事として捉えていただくことで公共交通利用・転換への意識向上を目的に実施。

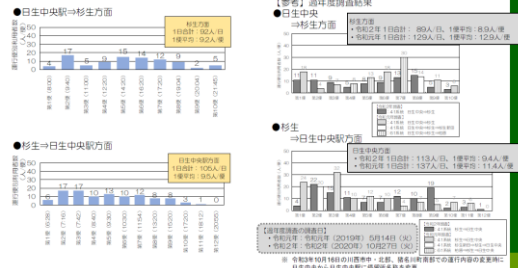
◆ 協議会の開催

令和6年10月より杉生線（杉生系統）含む当町の交通ネットワーク再編にあたり、当町地域公共交通会議（以下、交通会議）で運行エリアの拡充や運行日等を議題とし、協議を重ねた。また、住民意見交換会（検討部会）を開催し、住民（利用者）独自の意見等を総合的に判断し、再編する運行計画（実施計画）の作成に反映した。

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

(1) 運行便利用者数

- 杉生線（杉生系統）の杉生方面は「第2便」が17人/便で最も多く、次いで「第5便」が15人/便、「第6便」が14人/便の順である。
- 日生中央駅方面は「第2便」・「第3便」が17人/便で最も多く、次いで「第5便」が13人/便、「第7便」が12人/便の順である。



杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画

- 猪名川町の日生中央駅～杉生間で飯急バス（株）が運行する杉生線（杉生系統）は、沿線人口の減少などにより、利用者が減少したこと等により、運行維持が困難となり、事業者が町へ退出意向（路線廃止）の申出を令和4年（2022年）5月に提出。
- 杉生線（杉生系統）は通勤、高校の通学、買い物、通院など地域生活に欠くことのできない移動手段であり、関係機関との協議・調整、住民意見交換会の開催等をはじめ、路線維持に向けて検討、協議を重ね、路線を維持する地域旅客運送サービス継続事業を活用することとなった。
- 令和5年（2023年）4月に運行予定事業書を公表し、5月に飯急バス（株）に選定。
- 需要規模に応じた運行水準を確保しつつ、地域ニーズ等に対応した路線の見直しによる利便性向上や経費改善による運行継続を目的とした杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画を作成。

杉生線（杉生系統）におけるこれまでの主な経緯

- 杉生線（杉生系統）では、平成30年度（2018年度）に飯急バス（株）から協議の申し入れを受け、町内を運行する公共交通事業者等と協議し、令和2年（2020年）5月から杉生線（飯急バス（株）の杉生～日生中央間）と杉生～柏原間を運行停止とし、デマンド交通「チョイノコ」に転換する実施運行を開始している。
- これらの数値は、持続可能な交通システムの構築を目指し、飯急バス（株）等の交通事業者と協議、町の施策として進められている。
- しかし、杉生線（杉生系統）の収支の改善には至っておらず、今後も経転する見込みも無いことから、令和4年（2022年）5月に退出意向（路線廃止）の申出を受けた。

主要経緯

- 事業継続に向けた運行水準を確保
- 通勤・通学時間帯は、現行の運行水準を確保するとともに、運行路線であるチョイノコバス「ふれあいバス」と一体的な運行水準確保に向けた見直しを図ることで、地域の移動手段を確保
- 地域のニーズに対応してダイヤ設定を行うとともに、休止中であった杉生から柏原までの路線延伸など大野山への乗客アクセスを確保するなど利便性を向上

今後の計画

- 運行の維持が困難な杉生線（飯急バス（株））について、地域旅客運送サービス継続事業を実施することにより、運行を維持・改善化が図られることが期待できる。
- 地域ニーズに対応し、大野山の玄関口となる柏原に乗り入れることで、乗客アクセスの確保による利用者の増加が図られる。



↑ 交通会議資料（抜粋）



⇐ 公共交通利用促進広報誌（表紙）

○ 調査結果の概要（予定を含む）

◆ 公共交通利用者数

⇒ 現況値：29,670人（令和4年10月～令和5年9月）

目標値：25,001人（令和12年）

◆ 公共交通に対する財政負担額（令和6年度～令和12年度）

⇒ 総事業費：283,225千円

（内訳：補助金＝232,746千円、その他＝50,479千円）

◆ 利用環境づくりの取組み実施項目数

⇒ 令和6年10月より休止している「柏原～杉生間」を運行再開。

○ 交通会議の開催状況、議論の概要（予定を含む）

【令和5年度】

・令和5年12月19日（第3回）

＝報告1 住民意見交換会における主な意見一覧

協議1 猪名川町地域公共交通実施計画（案）

協議2 （仮称）運賃協議部会の設置について

(案)

- 案件 1 チョイソコいながわ割引運賃の変更について
- 案件 2 交通事業者の取組みについて

・令和 6 年 3 月 11 日（第 4 回）

- ＝報告 1 パブリックコメント実施概要について
- 報告 2 パブリックコメント及び町の考え方
- 協議 1 猪名川町地域公共交通実施計画（案）
- 協議 2 杉生線地域旅客運送サービス継続事業実施方針（案）
- 協議 3 杉生線地域旅客運送サービス継続事業募集要領（案）
- 協議 4 猪名川町地域公共交通実施計画調査支援業務の委託について
- 協議 5 令和 6 年度地域公共交通会議事業計画
- 案件 1 バス利用実態調査結果

【令和 6 年度】

・令和 6 年 5 月 31 日（第 1 回）

- ＝報告 1 令和 5 年度地域公共交通会議事業報告について
- 報告 2 杉生線地域旅客運送サービス継続事業 選定結果について
- 議案 1 令和 5 年度地域公共交通会議決算について
- 議案 2 令和 6 年度地域公共交通会議予算について
- 議案 3 猪名川町地域公共交通計画 改定（案）について
- 議案 4 令和 7 年度地域公共交通計画認定申請の事務手続き等について

・令和 6 年 6 月 18 日（第 2 回）

- ＝令和 7 年度事業 地域公共交通計画認定申請について
（令和 6 年 6 月 18 日～25 日 書面決議にて、すべての構成員から合意が得られた。）

・令和 6 年 7 月 19 日（第 3 回）

- ＝報告 1 コミュニティバス「ふれあいバス」の運賃改定について
- 議案 1 停留所の廃止について
- 議案 2 猪名川町地域公共交通計画 改定（案）について
- 議案 3 令和 7 年度地域公共交通計画変更認定申請（杉生線追加）について
- 議案 4 杉生線地域旅客運送サービス継続計画策定・認定申請について
- 議案 5 デマンド交通「チョイソコいながわ」事業計画変更について
- 案件 1 公共交通の利用促進広報誌の作成・配布について

・令和 7 年 1 月 10 日（第 4 回）（予定）

- ＝議案 1 地域公共交通維持改善事業に関する事業評価（1 次評価）について
（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）
（令和 7 年 1 月 10 日～24 日 書面決議にて、すべての構成員から合意が得られた。）

(案)

(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
杉生線地域旅客 運送サービス継 続実施計画策定 事業 (地域公共交通 確保維持事業)	町・運行 事業者	H 3 0 ～	継 策	需要規模に応じた運行水準を確保しつつ、地域ニーズ等に対応した路線の見直しによる利便性向上や経営改善による運行継続を目的とした杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画を作成。

【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
バス路線維持費補助金	町	R 6 . 4 ～	杉生線（杉生系統）の路線維持確保に係る赤字補填。

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
なし			

(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
杉生線地域旅客 運送サービス継 続実施計画策定 事業 (地域公共交通 確保維持事業)	令和6年10月より杉生線(杉生系統)含む当町の交通ネットワーク再編にあたり、当町地域公共交通会議(以下、交通会議)で運行エリアの拡充や運行日等を議題とし、協議を重ねた。また、住民意見交換会(検討部会)を開催し、住民(利用者)独自の意見等を総合的に判断し、再編する運行計画(実施計画)の作成に反映した。	◆公共交通利用者数の増加 ◆公共交通に対する財政負担額の減額 ◆財政投入を行っている公共交通事業の収支率の向上 ◆利用環境づくりの取組み実施項目数の増加 ◆公共交通利用促進に係る実績数の増加

4. 具体的取組に対する評価

(地域旅客運送サービス継続推進事業)

デマンド交通の運行に伴うバスネットワーク見直し路線である杉生線(杉生系統)において、阪急バス杉生線の見直し検討を進めるにあたり、猪名川町地域公共交通会議の部会として、交通事業者(バス事業者、タクシー事業者、デマンド交通事業者)が参画する『杉生線検討部会』を設置し、見直し案の検討を進めた。

阪急バス杉生線については、平成30年度の阪急バス株式会社からの維持困難とする申し入れを受けて、大島地区では令和2年度からチョイソコいながわを導入し、「便利になった」というご意見がある一方、「大島地区に路線バスやふれあいバスを戻してほしい」というご意見もいただいた。

その意見を踏まえ、阪急バス杉生線の見直しに合わせて、改めて大島地区の住民に意見を伺い、見直し検討に反映するために、意見交換会を開催。

開催にあたり、利用実態調査(OD、利用目的、属性)及び交通系ICカードデータをもとに、バス利用実績の分析。当該データを基に、杉生線(杉生系統)の見直しの方向性に反映し、検討部会及び協議会において、一定の見直しの方向性を定めることができた。

◆ 見直しの方向性

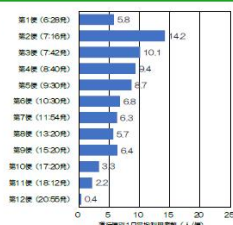
- ① 持続可能な公共交通とするため、車両のサイズを需要に応じて小さくすることで費用低減を図ることができないか検討。しかし、車両サイズを小さくした場合においても、運行に必要な人件費等が大きく変わらないため、ダウンサイジングによる経費削減の効果は大きく発現しない結果を確認。
- ② 住民の利便性を考慮すると、現在のサービス水準は最低限維持すべきという考え方もあるが、利用状況などを鑑みて、数人しか乗っていない時間帯などを中心にバスを減便する方向で検討。
- ③ 阪急バス杉生線は車両2台、乗務員3人体制で運行しているが、車両1台、乗務員1人で運行することで、運行費用を年間約2,000万円削減することができ、阪急バス杉生線の持続可能性を高めようとする案を基本として提示。

■ 阪急バス杉生線の利用状況

- 阪急バス杉生線における利用実績をもとに、令和4年(2022年)4月から9月までの6ヵ月間の平日(121日間)における運行便別1日平均利用者数を以下に示します(※阪急バスより交通系ICカード利用状況データの提供を受けて分析したものです。)。 ※通勤・通学等の日常利用が多い平日を対象としています。土休日は平日に比べて利用が少ない状況です。

○ 杉生⇒日生中央駅方面

- 第2便(7:16発)が約14.2人/便と最も多く、次いで第3便(7:42発)が約10.1人/便、第4便(8:40発)が9.4人/便の順です。
- 朝の通勤・通学時間帯において、約10人/便以上の運行便が見られます。



○ 日生中央駅⇒杉生方面

- 第6便(16:20発)が約10.7人/便と最も多く、次いで第4便(12:20発)及び第5便(14:20発)がともに約8.6人/便、第8便(19:04発)が約7.6人/便の順です。
- 夕方の帰宅時間帯において、約10人/便以上ありますが、他の便では10人/便以下となっています。



◆ 阪急バス杉生線での運行効率化を図ることは困難

- 阪急バス杉生線は、北部地域から日生中央駅へのアクセスを担うという路線の性格上、往路・復路のうらいずれかが、利用者がいない空車状態となる運行便が多く見受けられ、往復で見ると収支が非常に厳しい状況にあります。
- 仮に、利用者が少ない片方向だけを回送運行したとしても、所要時間や人件費はほぼ変わらないため、更なる効率的な運行は難しい状況にあります。



■ 阪急バス杉生線見直しの方向性(案) 令和5年(2023年)5月時点

- 阪急バス杉生線の運行継続は、これまでの阪急バス単独による運行が困難なため、町による運行経費の赤字補填が必要になります。
- 運行を継続させるためには、継続して町による赤字補填を行う必要があるため、税の公平性の観点等を踏まえ、単純な赤字補填ではなく、需要に応じた路線の再編などを検討するなど、必要なサービス水準を検討する必要があります。

○ 見直しの方向性(案)の基本的な考え方

- 持続可能な公共交通とするため、車両のサイズを需要に応じて小さくすることで費用削減を図ることができないか検討しましたが、車両サイズを小さくした場合においても、運行に必要な人件費等が大きく変わらないため、ダウンサイジングによる経費削減の効果は大きく見られない結果を確認しました。
- 住民の利便性を考慮すると、現在のサービス水準は最低限維持すべきという考え方もありますが、利用状況などを鑑みて、数人しか乗っていない時間帯などを中心にバスを減便する方向で検討しています。
- 現在の阪急バス杉生線は車両2台、乗務員3人体制で運行していますが、車両1台、乗務員1人で運行することで、運行費用を年間約2,000万円削減することができ、阪急バス杉生線の持続可能性を高めようとする案を基本としています。

- 見直し案として想定される案のうち、猪名川町地域公共交通会議及び杉生線検討部会において実現可能性が高いのではないかと議論した案について、費用面やサービス水準なども踏まえ、次ページ以降に2案を示します。

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
令和6年10月から運行を開始し、住民意見交換会を踏まえた見直し案におけるダイヤで運行したものの、一部利用者のニーズに合っていないという声をいただく。	持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、利用のしやすい路線(運行エリア)やダイヤ等に向けて意見を集約し、随時交通会議で継続して議題として、諮ることで運行計画の内容をブラッシュアップすることに加え、利便性の向上につながるよう運行事業者とともに検討し、適切なコストマネジメントを図る。
見直し案における運行経費は、現況と比べて2割程度減少が見込まれたものの、人件費や燃料費の高騰により運行経費は増加傾向にある。	

猪名川町地域公共交通会議（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
—	—	持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、利用のしやすい路線（運行エリア）やダイヤ等に向けて意見を集約し、随時交通会議で継続して議題として、諮ることで運行計画の内容をブラッシュアップすることに加え、利便性の向上につながるよう運行事業者とともに検討し、適切なコストマネジメントを図る。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

デマンド交通の運行に伴うバスネットワーク見直し路線である杉生線（杉生系統）において、阪急バス杉生線の見直し検討を進めるにあたり、猪名川町地域公共交通会議の部会として、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者、デマンド交通事業者）が参画する『杉生線検討部会』を設置し、見直し案の検討を進めた。

阪急バス杉生線については、平成30年度の阪急バス株式会社からの維持困難とする申し入れを受けて、大島地区では令和2年度からチョイソコいながわを導入し、利便性を図ったが、定時定路線の要望する意見を踏まえ、阪急バス杉生線の見直しに合わせて、改めて大島地区の住民の意見を伺い、見直し検討に反映するために、意見交換会を開催した。見直しを検討するため、利用実態調査（OD、利用目的、属性）及び交通系ICカードデータをもとに、バス利用実績の分析。当該データを基に、杉生線（杉生系統）の見直しの方向性に反映し、検討部会及び協議会において、一定の見直しの方向性を定めた。