

西脇市地域公共交通会議における役員の選任について

1 趣旨

西脇市地域公共交通会議の役員（会長、副会長及び監査委員）を、西脇市地域公共交通会議規約第6条第1項に基づき、委員の互選により選出する。

2 役員（事務局案）

（敬称略）

役職	氏名	所属
会長	藤井 隆弘	西脇市まちづくり部長
副会長	高瀬 利明	重春地区区長会長
監査委員	臼井 茂樹	津万地区区長会長
監査委員	鈴木 隆文	比延地区区長会長

参考：西脇市地域公共交通会議規約（抜粋）

（役員）

第6条 交通会議に、会長、副会長及び監査委員を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

4 監査委員は、交通会議の会計監査を行い、その結果を交通会議の会議において報告する。

(歳入)

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較	備考
1 負担金	1 負担金	1 負担金	2,000	1,760	▲240	市負担金
2 支出金	1 補助金	1 補助金	7,054,000	20,514,000	13,460,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
3 委託金	1 委託金	1 委託金	0	0	0	
4 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	1,000	21	▲979	前年度繰越金
5 諸収入	1 諸収入	1 雑入	1,000	0	▲1,000	
歳入合計			7,058,000	20,515,781	13,457,781	

(歳出)

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較	備考
1 運営費	2 事務費	1 事務費	2,000	1,760	▲240	振込手数料
2 事業費	1 事業費	1 事業費	7,054,000	20,514,000	13,460,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
4 予備費	1 予備費	1 予備費	2,000	0	▲2,000	
歳出合計			7,058,000	20,515,760	13,457,760	

歳入決算額 20,515,781

歳出決算額 20,515,760

西脇市地域公共交通会議監査報告書

西脇市地域公共交通会議財務規程第10条第1項の規定に基づき、西脇市地域公共交通会議令和7年度の歳入歳出決算について、証拠書類等を照合調査したところ、適正かつ正確に処理されていることを認めます。

令和8年3月3日

西脇市地域公共交通会議

監査委員

白井茂樹

監査委員

山上彰太郎

令和 8 年度 西脇市地域公共交通会議予算（案）

（歳 入）

（単位：千円）

款	項	目	節	金 額	備 考
1 負担金	1 負担金	1 負担金	1 市負担金	2	市負担金
2 支出金	1 補助金	1 補助金	1 国補助金	5,460	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
4 繰越金	1 繰越金	1 繰越金		1	
歳 入 合 計				5,463	

（歳 出）

（単位：千円）

款	項	目	節	金 額	備 考
1 運営費	2 事務費	1 事務費	1 手数料	2	振込手数料
2 事業費	1 事業費	1 事業費	1 補助金	5,460	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
4 予備費	1 予備費	1 予備費	1 予備費	1	
歳 出 合 計				5,463	

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 西脇市地域公共交通会議
住 所 西脇市下戸田 128 番地の 1
代 表 者 氏 名 会長 藤 井 隆 弘

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 年 月 日付け 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画
を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

○ 変更日

令和 8 年 6 月 25 日

○ 変更箇所

別表 6、7 のとおり

○ 変更理由

令和 6 年度に購入した車両に対する車両減価償却費等国庫補助金の算定方法について、
事業者の減価償却方法を見直したことに伴い、計画額が変更となったため変更認定申請書
を提出するもの。

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

令和 8 年 6 月 25 日

（名称）西脇市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

株式会社ウイング神姫が運行する路線「西脇市駅～中安田～鳥羽上（以下「加美中線」という。）」は、西脇市駅を起点とし、主要拠点の停留所である西脇（アピカ）や多可高校口を経由し鳥羽上までを結ぶ地域間幹線系統である。

同じく株式会社ウイング神姫が令和 8 年 4 月から運行を開始する路線「西脇市駅～八千代小学校前～鳥羽上（以下「多可西脇線」という。）」は、西脇市駅を起点とし、八千代小学校前や主要拠点の停留所である（仮称）あすみるを経由し、鳥羽上までを結ぶ地域間幹線系統である。

西脇市と多可町は「北はりま定住自立圏共生ビジョン」により広域連携を進めており、上記 2 系統は、学生の通学や車を運転できない高齢者の通院、買い物等で日常的に行き来する市民、町民の生活に必要な交通として機能している。

また、多可西脇線は、令和 8 年 4 月から開校する統合中学校（多可町）への通学手段として重要な役割を担っており、学生にとって必要不可欠な系統である。

上記 2 系統がなければ、学生は通学手段を奪われ、交通手段を持たない高齢者は外出が容易にできなくなることから、運行の確保・維持に取り組み、地域住民の生活交通手段の確保と地域の活性化を図ることが必要である。

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

加美中線を 2 本に分割し、加美中線及び多可西脇線（令和 8 年 4 月新設）とする。
目標数値は既存路線である加美中線の数値と同等以上とする。

- ・加美中線、多可西脇線を合わせた乗車人数を、加美中線の直近年度の実績 115,385 人と同等以上とする。
（西脇市地域公共交通計画 P 69 計画全体の目標 1 に準ずる）
- ・加美中線、多可西脇線を合わせた経常収支率を、加美中線の直近年度の実績 65.9%と同等以上とする。
（西脇市地域公共交通計画 P 69 計画全体の目標 3 に準ずる）

(2) 事業の効果
ア 学生の通学手段の確保 イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持 ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保 エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上 オ 広域的な交通ネットワークの確保・維持
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
ア 広報や市ホームページ等による地域公共交通ネットワークに関する情報発信（西脇市、多可町） イ 系統や便数、運行ダイヤの見直し（事業者） ウ 地域へのモビリティマネジメントの実施（西脇市、多可町、事業者）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統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
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る幹線系統について、その運行に係る費用総額 76,622 千円のうち、西脇市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額を沿線市町で按分した額を負担することとしている。 表 2 を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
バス事業者保有のデータ（停留所毎の乗降調査、系統別輸送実績等）により評価・測定をする。
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系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別紙「地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容」参照
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
補助対象路線である加美中線を走行している車両の老朽化が進んでいたため、利用者の快適性および安全性確保のため令和 7 年 2 月に車両更新を行った。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【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】
（１）事業の目標 補助車両が運行する加美中線及び多可西脇線（令和８年４月新設）の乗車人数を、加美中線の直近年度の実績 115,385 人と同等以上とする。 （西脇市地域公共交通計画 P 69計画全体の目標 1 に準ずる）
（２）事業の効果 ア 学生の通学手段の確保 イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持 ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保 エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上 オ 広域的な交通ネットワークの確保維持
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 【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】
表 6 を添付 なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する本系統の車両の取得について、購入費用総額 24,670 千円のうち、西脇市から運行事業者への補助金については、補助対象経費の限度額（15,000 千円）から国庫補助金を差し引いた差額分に対し、沿線市町で按分した当市相当額（令和８年度見込： 211 千円）を負担することとしている。
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） 【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】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【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
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【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】
（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 6 年 6 月 19 日 地域間幹線系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和 7 年 6 月 27 日 地域間幹線系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和 8 年 6 月 25 日 地域間幹線系統確保維持計画の変更について説明・協議

19. 利用者等の意見の反映状況

西脇市地域公共交通会議の委員として、市民及び利用者代表の参画を得ており、計画についての合意を得ている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県西脇市下戸田 128-1

（所 属）西脇市まちづくり部交通政策課

（氏 名）宮田 和平

（電 話）0795-22-3111

（e-mail）kotsu@city.nishiwaki.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6 車両の取得計画の概要

令和8年度

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
兵庫県 (西脇市)	株式会社ウイング神姫	1	212

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名

株式会社ウイング神姫

2年目以降(令和 8 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿	2	西脇市駅～中安田～鳥羽上	1	1

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度額	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ノとオのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	* 残存価格(円)
	初年度への額＝ナ	前年度7(2年目のみ7)の額＝ラ	(定率法)ラ×0.4＝ム (定額法)ナ×0.2＝ム	ウ	ム＋ウ＝ノ	オ	ク	ヤ	ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)ク＝マ	マ×1/2＝ケ	ラ－マ＝フ
1	15,000,000	11,000,000	3,000,000		3,000,000	1,322,640	1,322,640	12	1,322,640 円	661.0	9,677,360
									円		
計									千円		

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円)	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	エと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			(自)	(至)				
	ナの額以内＝コ				エ	テ	ア	ア×1/2＝サ
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ＋ア	ケ＋サ
1,322	661

【負担者とその負担割合】

補助 申請 ブロック 番号	負担者とその負担割合								「その他の者」の 具体的概要
	都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		
	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
北近 畿	2 87,000円	13.2 %	572,000円	86.5 %	円	%	2,000円	0.2 %	
	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計	円	%	円	%	円	%	円	%	

- (1) 記載要領
- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
 - 「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
 - 「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
 - 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
 - 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
 - 「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確認できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
 - 【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
 - 【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。
 - 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1～0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
 - リース車両についても当該記載要領を準用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
 - 【普通償却限度額】のト欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
 - 普通償却限度額(ム欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(ム欄)とする。
なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(ム欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

- (2) 添付書類
- 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
 - 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
 - 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
 - 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあつては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあつては、認定書の写し)
 - 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
 - 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

地域公共交通計画認定申請について

1 趣旨

国の補助事業である「地域公共交通確保維持改善事業」の補助を受けるためには、各市の地域公共交通計画本体へ該当路線の位置づけ等を明記のうえ、毎年度、地域公共交通確保維持事業計画を策定し、「西脇市地域公共交通会議」において承認いただいた後、国に認定申請を行う必要があります。

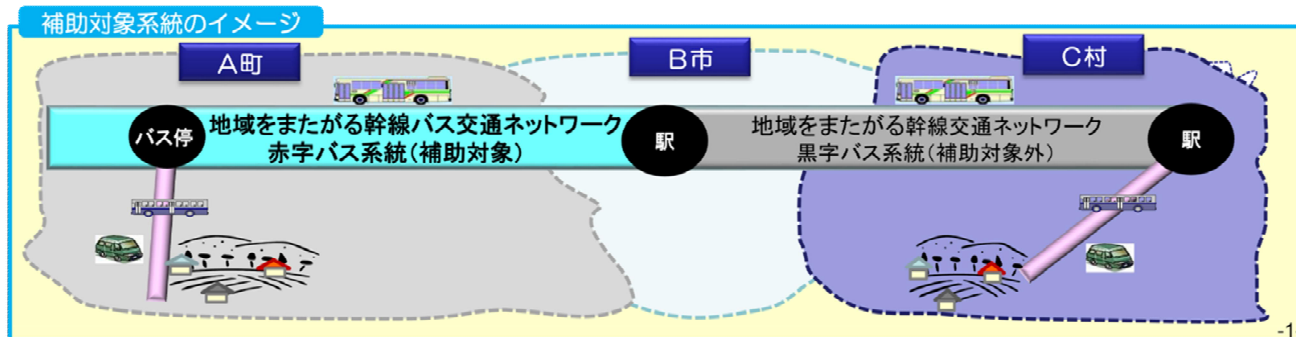
補助対象事業には、(1)地域間幹線系統の運行への補助、(2)地域間フィーダー系統の運行への補助、(3)バス車両購入に対する補助があります。

2 地域間幹線系統・地域内フィーダー系統とは

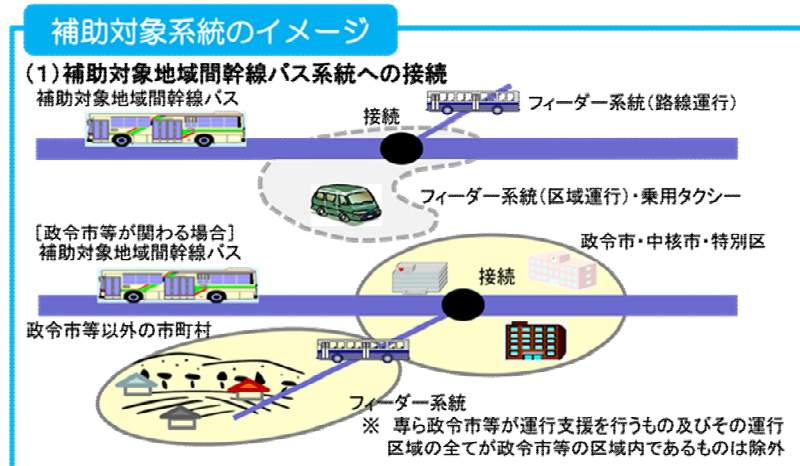
地域間幹線系統とは、複数市町にまたがって走る広域的なバス路線を指します。

地域内フィーダー系統とは、地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線を指します。

【地域間幹線系統のイメージ】



【地域内フィーダー系統のイメージ】



3 補助対象期間

令和8年10月1日～令和9年9月30日

4 補助を申請する路線

(1) 地域間幹線系統

(加美中線)

① 西脇市駅～羽安・中安田～鳥羽上

(多可西脇線) ※令和8年4月から運行開始

② 西脇市駅～八千代小学校前～鳥羽上

(2) 地域内フィーダー系統

(めぐリン①～④ おりひめバス⑤～⑥ 西脇社線⑦～⑩)

① 西脇市内循環 (時計回り)

② 西脇市内循環 (時計回り・みらいえ非経由)

③ 西脇市内循環 (反時計回り)

④ 西脇市内循環 (反時計回り・みらいえ非経由)

⑤ 西脇高校南～西脇市駅～札場

⑥ 西脇市駅～みらいえ～札場

⑦ 西脇 (アピカ) ～滝野～社 (車庫前)

⑧ 西脇 (アピカ) ～滝野～やしろショッピングパーク Bio前

⑨ 西脇市役所～滝野～社 (車庫前)

⑩ 西脇市役所～滝野～やしろショッピングパーク Bio前

(3) 車両購入 (加美中線①・おりひめバス②～③)

① 西脇市駅～羽安・中安田～鳥羽上

② 西脇高校南～西脇市駅～札場

③ 西脇市駅～みらいえ～札場

以上の路線について、国の補助要件を満たすことから、地域住民の生活交通手段の確保と地域の活性化を図るため本計画を策定・申請します。

※ 今後、今回の申請に関して様式等変更の可能性があることから軽微な変更につきましては事務局一任でお願いします。

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 西脇市地域公共交通会議
住 所 西脇市下戸田 128 番地の 1
代 表 者 氏 名 会長 藤 井 隆 弘

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:西脇市

計画名称:西脇市地域公共交通計画

		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	（第1号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	第4章「地域公共交通計画の方向性」 ＜本市が目指す公共交通ネットワークに対応した公共交通機関とその確保・維持策＞ （計画本体P48）
	（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	巻末資料＜補助対象路線の必要性について＞ （巻末資料P85）
	（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	第5章「目標達成に向けた施策・事業及び数値目標の設定」 ・事業1-1-1路線バスの運行改善・運行支援 （計画本体P51） ・事業1-2-1ループバス「めぐリン」の維持・改善 （計画本体P54） ・事業1-3-2コミュニティバス「おりひめバス」の維持・改善 （計画本体P57）
	（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の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法	・利用者数 →第5章「目標達成に向けた施策・事業及び数値目標の設定」 計画全体の目標 目標1公共交通を利用して移動する人の増加 （計画本体P69、巻末資料P76） ・収支及び公的資金投入額 →第5章「目標達成に向けた施策・事業及び数値目標の設定」 計画全体の目標 目標3公共交通の収支率の向上 （計画本体P69、巻末資料P77、P78、P79） 基本方針1「ネットワークを維持する」 目標①効率的で効果的な行政支援による利用者数の増加 （計画本体P70） ・評価手法 →第6章「計画の実現に向けて」 6.3計画達成状況の評価及び計画の見直し （計画本体P74）

< 本市が目指す公共交通ネットワークに対応した公共交通機関とその確保・維持策 >

種別	対応する公共交通機関			役割	確保・維持策
広域連携交通	J R	加古川線	加古川駅～谷川駅	・西脇市と他市町とを公共交通で結ぶことにより、市民が他市町へ行きやすくするためだけでなく、他市町からの来訪者も来やすくすることで、広域に連携強化を図るとともに、市域を越えて日常的に行き来する市民や他市町の人の生活交通を支えることで、市外との連携強化を図る役割	・広域需要に応じた運行水準を確保するため、沿線市町や兵庫県と利用促進を図り、交通事業者と協議の上、今後も維持することが必要
	路線バス	加美中線	西脇市駅～羽安～鳥羽上（多可町）		・広域的な需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者や沿線市町と連携し、今後も維持することが必要 ・国の<u>地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）</u>により、持続可能な運行を目指す。
		多可西脇線（新設）	西脇市駅～八千代小学校前～鳥羽上（多可町）		・広域的な需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者や沿線市町と連携し、今後も維持することが必要
		加美中線	西脇市駅～徳部野～山寄上（多可町）		
		大屋線	西脇市役所～大屋（多可町）		
		八千代加西線	八千代小学校前（多可町）～明楽寺～アスティアかさい（加西市）		
		中黒田線	本黒田駅前～多可高校口（多可町）		
		西脇社線	西脇営業所～高松～社（加東市）		
		西脇社線	西脇営業所～板波～社（加東市）		・広域需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者や沿線市町と連携し、今後も維持することが必要 ・国の<u>地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）</u>により、持続可能な運行を目指す。
巡回交通	まちなか ループバス「めぐリン」		西脇市役所～西脇市駅・西脇（アピカ）・みらいえ～西脇市役所	・市街地の公共施設や商業施設等を公共交通で結ぶことにより、市街地の周遊性向上を図る役割	・広域連携交通や地域連携交通との乗継に配慮した運行水準を確保するため、交通事業者と連携し今後も維持することが必要 ・国の<u>地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）</u>により、持続可能な運行を目指す。
地域連携交通	コミュニティバス「おりひめバス」		西脇高校南～西脇市駅～札幌	・広域連携交通、まちなか巡回交通では網羅できない、市内各地域から市街地への移動や、地域内の移動需要に対応する最も身近な生活交通としての役割	・地域内での移動需要に対応した運行水準を確保するため、交通事業者と連携し今後も維持することが必要 ・国の<u>地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）</u>により、持続可能な運行を目指す。
	乗合タクシー「むすブン」				・地域内での移動需要に対応した運行水準を確保するため、交通事業者と連携し今後も維持することが必要
	タクシー				・需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者と協議の上、今後も維持することが必要

施策1-1 広域連携交通の維持・改善

事業1-1-1	路線バスの運行改善・運行支援						
実施主体	バス事業者、行政						
実施時期		2024年度	2025年度	2026 年度	2027年度	2028年度	2029年度以降
	継続実施 →			路線再編 (利便増進事業)			
		利便増進事業					
事業内容	・本市内外を運行し広域的なネットワークを構築している路線バスは、主に高校生の通学手段として多く利用されています。今後も各市町とも連携して、路線バスの利便性の向上を目指します。 ・路線バスの運行に対する財政支援は、今後も効率的・効果的に継続します。 ・2026（令和8）年4月から地域間幹線系統である加美中線を分割し、同じく地域間幹線系統である多可西脇線（仮称）を新設します（利便増進事業として実施）。 ・加美中線、多可西脇線（仮称）、西脇社線については、国の地域公共交通確保維持事業による国庫補助金を、大屋線については県によるバス対策費補助金を活用し、利便性を確保した運行を維持します。						

< 地域公共交通確保維持事業 >

○ 国が地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組を支援

【 地域間幹線系統補助 】

● 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援

[主な補助要件]

・複数市町にまたがる系統・1日当たりの運行回数が3回以上のもので・輸送量が15人～150人／日と見込まれるもの

【 地域内フィーダー系統補助 】

● 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス・デマンド交通の運行について支援

[主な補助要件]

・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること

・路線定期運行の場合、輸送量が2人／1回以上であること・経常赤字であること

< 本市内の路線バス運行ルートと地域公共交通確保維持事業対象路線 >

< 2026年3月まで >

< 2026年4月以降 >

< 地域公共交通確保維持事業の対象路線の位置付けと役割 >

	系 統	区 間	位置付け	役 割
地域間幹線系統	加美中線	西脇市駅～羽安～鳥羽上	広域連携交通	多可町から本市市街地への重要な移動手段であり、学生の通学や通勤の手段としての役割を担っています。
	2026年4月1日～多可西脇線（仮称）	西脇市駅～八千代小学校前～鳥羽上	広域連携交通	多可町から本市市街地への重要な移動手段であり、学生の通学や通勤の手段としての役割を担っています。
地域内フィーダー系統	西脇社線	西脇市役所・西脇（アピカ）～滝野～社・Bio前	広域連携交通	本市内の地域間幹線の主要拠点である「西脇市役所」「西脇（アピカ）」と加東市の社町を結び、社町から神戸方面を結ぶ地域間幹線（社～明石・三宮線）の支線です。「滝野前」でJR加古川線とも接続しており、神戸・姫路方面への通勤・通学手段としての役割を担っています。

* 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助）の必要性に関する詳細については、巻末資料2を参照

施策1-2 まちなか巡回交通の維持・改善

事業1-2-1	ループバス「めぐリン」の維持・改善					
実施主体	バス事業者、行政					
実施時期	継続実施	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度 以降
事業内容	・「めぐリン」は、2021（令和3）年度の運行開始以降、買い物や通勤・通学等、幅広い年齢層の移動手段として利用されています。今後も実施している財政支援を効率的・効果的に継続し、「めぐリン」の運行を維持します。 ・国の地域公共交通確保維持事業による地域内フィーダー系統国庫補助金や県の市町振興支援交付金等を活用し、利便性の高い運行を目指します。 ・近隣市町や神戸・姫路等への広域的な移動を担うＪＲ加古川線や路線バスのダイヤの改正に対応した運行を行うことで、他市町への移動の利便性を確保します。					

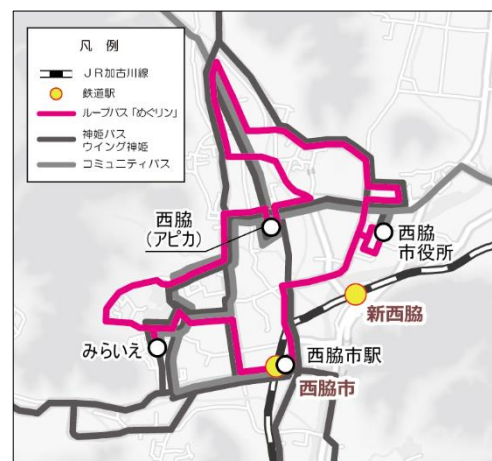
＜ＪＲ加古川線や路線バスの運行ダイヤ等に対応したダイヤ調整＞

- 2022（令和4）年度のＪＲ加古川線のダイヤ改正に対応して、「めぐリン」の運行時間を見直し、乗継利便性を確保するとともに、同時刻に一部同じルートを走る路線バス大屋線と重複することなく、運行の円滑化を図りました。
- 今後も、ＪＲ加古川線や路線バスの運行ダイヤ等に対応し、他市町への移動の利便性を確保します。

〔2022（令和4）年度 平日のダイヤ調整例〕

往名	1	2	3	4	5	6
西脇市役所	7:35 7:35	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00
西脇市役所西	7:37 7:37	9:02 9:02	10:02 10:02	11:02 11:02	12:02 12:02	13:02 13:02
上野市	7:38 7:38	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03
西脇駅前	7:41 7:41	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05
上野	7:42 7:42	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06
西脇小学校前	7:43 7:43	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07
市役所前	7:44 7:44	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08
西脇地方合同庁舎前	7:45 7:45	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09
小坂町南	7:47 7:47	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11
西脇市役所西	7:49 7:49	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13
西脇駅前	7:50 7:50	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14
西脇駅前	7:53 7:53	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17
西脇駅前	7:55 7:55	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19
西脇（アピカ）	7:57 7:57	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21
新田町	7:59 7:59	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23
西脇駅前	8:01 8:01	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25
西脇駅前	8:02 8:02	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26
西脇駅前	8:03 8:03	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27
西脇駅前	8:04 8:04	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28
西脇駅前	8:05 8:05	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29
みらいえ	8:06 8:06	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30
西脇駅前	8:06 8:06	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32
西脇駅前	8:06 8:06	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32
西脇駅前	8:07 8:07	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33
北はりま駅前	8:08 8:08	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34
西脇駅前	8:09 8:09	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35
西脇駅前	8:10 8:10	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36
上り 西	8:28 8:28	9:44 9:44	10:45 10:45	11:45 11:45	12:45 12:45	13:46 13:46
下り 東	9:00 9:00	9:40 9:40	10:41 10:41	11:30 11:30	12:30 12:30	13:30 13:30
西脇駅前	8:14 8:14	9:37 9:37	10:37 10:37	11:37 11:37	12:37 12:37	13:37 13:37
西脇駅前	8:16 8:16	9:39 9:39	10:39 10:39	11:39 11:39	12:39 12:39	13:39 13:39
西脇駅前	8:17 8:17	9:40 9:40	10:40 10:40	11:40 11:40	12:40 12:40	13:40 13:40
西脇駅前	8:19 8:19	9:42 9:42	10:42 10:42	11:42 11:42	12:42 12:42	13:42 13:42

＜「めぐリン」の運行ルート＞



1 便目の発時間を早め、同時刻に一部同じルートを運行する路線バス大屋線と運行を調整

ＪＲ加古川線のダイヤ改正に合わせて運行時分を調整

＜地域公共交通確保維持事業のフィーダー系統の「めぐリン」の位置付けと役割＞

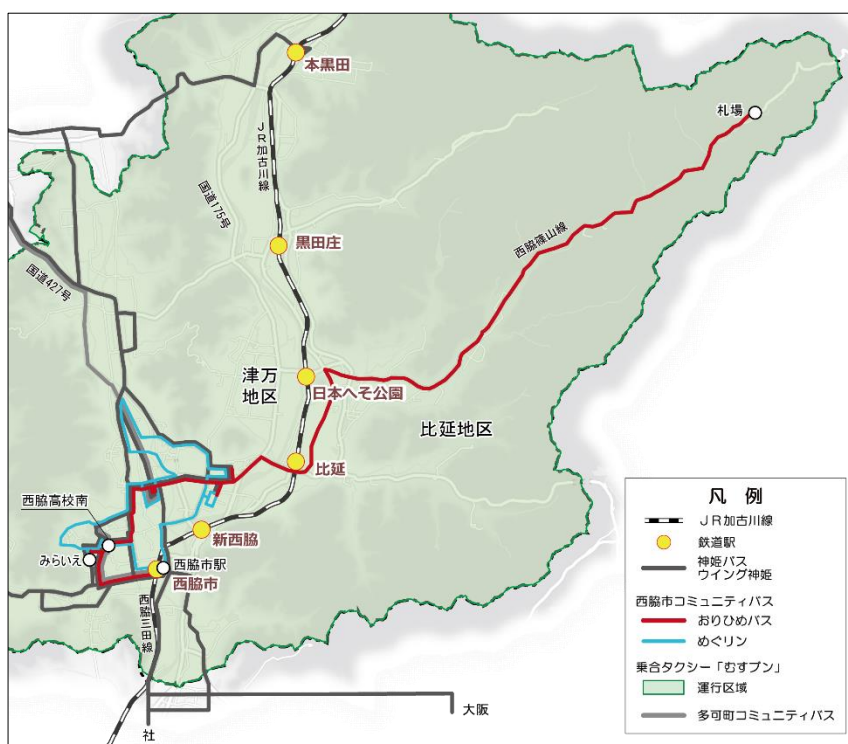
区 間	位置付け	役 割
西脇市内循環 西脇市役所～西脇市駅～みらいえ ～西脇（アピカ）～西脇市役所	まちなか巡回交通	本市の主要拠点である「西脇市役所」「西脇（アピカ）」で地域間幹線系統に接続し、「西脇市駅」でＪＲ加古川線と連携しています。学生の通学手段や、自動車を運転できない高齢者等の日常生活での移動手段としての役割を担っています。

* 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の必要性に関する詳細については、巻末資料2を参照

施策1-3 地域連携交通の維持・改善

事業1-3-2	コミュニティバス「おりひめバス」の維持・改善					
実施主体	バス事業者、行政					
実施時期	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度以降
	継続実施					
事業内容	・比延地区から市街地へと運行する「おりひめバス」は、主に中学生や高校生の通学手段として利用されています。 ・国の地域公共交通確保維持事業による地域内フィーダー系統国庫補助金や県の市町振興支援交付金を引き続き活用し、利便性の高い運行を目指します。 ・運行は、主に通勤・通学手段として朝・夕を中心に運行し、昼間の移動は「むすブン」が担い、「おりひめバス」と「むすブン」が連携して地域の生活交通を確保します。					

< 「おりひめバス」の運行ルート >



< 地域公共交通確保維持事業のフィーダー系統の「おりひめバス」の位置付けと役割 >

区 間	位置付け	役 割
西脇高校南～西脇市駅～札幌 西脇市駅～みらいえ～札幌	地域連携 交通	本市の主要拠点である「西脇市役所」「西脇(アピカ)」で地域間幹線系統に接続し、「西脇市駅」でJR加古川線と連携しています。学生の通学手段や、自動車を運転できない高齢者等の日常生活での移動手段としての役割を担っています。

* 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の必要性に関する詳細については、巻末資料2を参照

□ 計画全体の目標

目 標 1	公共交通を利用して移動する人の増加
数 値 指 標	本市を運行する全ての公共交通（鉄道、路線バス、「めぐリン」、「むすブン」、「おりひめバス」、タクシー）の市内利用での年間利用者数
現 状 値 〔 2021(令和3)年度 〕	254,906 人／年度
目 標 値 〔 2028(令和10)年度 〕	260,000 人／年度 以上 ※令和8年4月より多可西脇線新設
目 標 の 設 定	本市の公共交通の利便性向上と利用促進により、公共交通を利用して移動する人が増加することを目標とします。
目 標 2	移動に困っている市民の割合の減少
数 値 指 標	買い物や通院、通学の移動に困っている市民の割合
現 状 値 〔 2022(令和4)年度 〕	9.8 %
目 標 値 〔 2028(令和10)年度 〕	9.1 % 以下
目 標 の 設 定	「行きたい時間に運行している」「利用者にやさしい公共交通が運行している」等、公共交通の利便性を向上させることで、これまで公共交通を利用しづらかった人が利用しやすくなり、買い物や通院、通学の移動に困っている市民が減少することを目標とします。 目標値は、これまでの市民アンケート調査での最小値である 9.1%（2021（令和3）年）以下と設定します。
目 標 3	公共交通の収支率の向上
数 値 指 標	行政支援をしている路線バス、「めぐリン」、「むすブン」、「おりひめバス」の収支率
現 状 値 〔 2022(令和4)年度 〕	24 %
目 標 値 〔 2028(令和10)年度 〕	24 % 以上 ※令和8年4月より多可西脇線新設
目 標 の 設 定	行政支援を継続し、本市の公共交通の利便性を確保して維持するため、利便性向上による利用者増や効率的な運行により収支率を向上させることを目標とします。

* 数値指標の現状値と目標設定の考え方については、巻末資料1に整理しています。

計画全体の目標に加えて、基本方針ごとの施策の実施による達成状況を把握するため、基本方針ごとの数値指標及び目標値を次のとおり設定しました。

■ 基本方針１「ネットワークを維持する」の目標

目 標 ①	効率的で効果的な行政支援による利用者数の増加
数 値 指 標	行政支援額１万円当たりのバス等（路線バス、「めぐリン」、「むすブン」、「おりひめバス」）の利用者数
現 状 値 〔 2022(令和４)年度 〕	16 人／万円・年度
目 標 値 〔 2028(令和10)年度 〕	16 人／万円・年度 以上 ※令和８年４月より多可西脇線新設
目 標 の 設 定	バス等への必要な行政支援を継続・拡充することにより、公共交通を維持するとともに、利便性を向上させることで利用者数の増加を図り、投資する行政支援単位金額当たりの利用者数が現状値以上になることを目標とします。
目 標 ②	「むすブン」の乗合値の向上
数 値 指 標	「むすブン」の乗合値
現 状 値 〔 2022(令和４)年度 〕	1.38
目 標 値 〔 2028(令和10)年度 〕	1.50 以上
目 標 の 設 定	「むすブン」を予約が取りやすい仕組みに改善することで、２人以上で「むすブン」を利用している割合を示す乗合値を増加させることを目標とします。 乗合値は、運行時間の半分以上が２人以上で利用されている状態の1.50を目標とします。

＊ 数値指標の現状値と目標設定の考え方については、巻末資料１に整理しています。

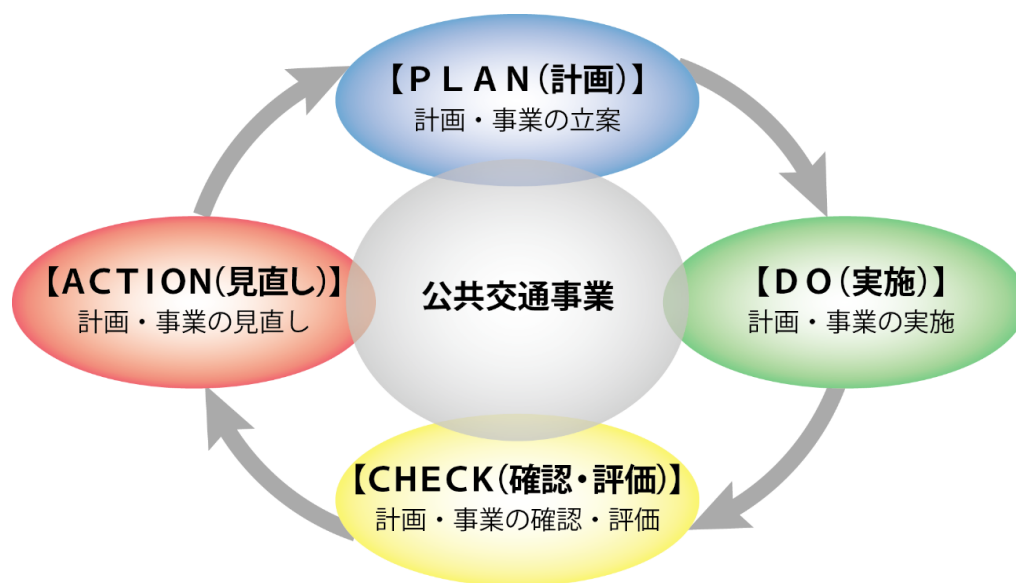
6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

本計画の基本理念の実現に向けて、施策・事業を推進していきますが、今後の社会情勢や地域情勢の変化、それに伴う関連分野の施策、技術革新による新たな移動手段の実用化等、公共交通を取り巻く環境は常に変化します。

そのため、計画全体については、定期的にPLAN（計画・事業の立案）・DO（計画・事業の実施）・CHECK（計画・事業の確認・評価）・ACTION（計画・事業の見直し）によるPDCAサイクルによって計画を見直し、改善していきます。

各施策・事業は計画的に推進し、進捗状況や目標の達成状況、課題等について整理し、必要に応じて施策・事業の見直しを行い、社会情勢に対応したよりよい計画に改善していきます。

< PDCAサイクルのイメージ >



【 施策事業のPDCAのイメージ 】

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
立案 【 PLAN 】	→					→	
実施 【 DO 】	→	→	→	→	→	→	→
確認・評価 【 CHECK 】		→	→	→	→	→	→
見直し 【 ACTION 】		→	→	→	→	→	→

1. 数値指標の現状値と目標設定の考え方

(1) 計画全体の数値指標

◆ 計画全体の目標①：公共交通を利用して移動する人の増加

数 値 指 標	本市を運行する全ての公共交通（鉄道、路線バス、「めぐリン」、「むすブン」、「おりひめバス」、タクシー）の市内利用での年間利用者数
現状値 2021 （令和3） 年度	254,906人/年度 【指標の定義】 A～Dの合計 <u>A 27,010人 + B 116,714人 + C 58,450人 + D 52,732人 = 254,906人/年度</u> A JR加古川線の西脇市駅を除く西脇市内駅別年間乗客数（西脇市駅は市外利用が多いため除く） B 乗車バス停又は降車バス停が西脇市内の路線バスの年間乗車人員 C コミュニティバス「おりひめバス」、ループバス「めぐリン」、乗合タクシー「むすブン」の年間利用者数 D 西脇市内を運行するタクシー会社の年間輸送人員 【出典と算出方法】 A JR加古川線の西脇市駅を除く西脇市内駅別年間乗客数（西脇市駅は市外利用が多いため除く） 出典：西脇市統計書令和4年版（2022） 2021（令和3）年度 西脇市駅を除く1日駅別乗客数に年度日数365日をかけて算出 ※西脇市駅は加古川方面（西脇市駅南側の滝駅（加東市）以南方面）との利用が多いため除く <u>74人/日 × 365日 = 27,010人/年度…A</u> B 乗車バス停又は降車バス停が西脇市内の路線バスの年間乗車人員 出典：神姫バス・ウイング神姫提供 I Cカードデータ 乗車バス停又は降車バス停が西脇市内のバス停の利用者数 ※I Cカード利用が多いため現金利用は含めず集計 ア) とイ) の合計 <u>ア) 24,232人/年度 + イ) 92,482人/年度 = 116,714人/年度…B</u> ア) 神姫バスが運行する路線の合計 <u>9,250人 + 13,836人 + 1,091人 + 55人 = 24,232人/年度…ア)</u> ・西脇～三宮線 2021年10月1日～2022年9月30日の1年間： 9,250人/年度 ・西脇～社線 2021年10月1日～2022年9月30日の1年間：13,836 人/年度 ・西脇～電鉄小野線 2021年10月1日～2022年9月30日の1年間：1,091人/年度 ・八千代加西線 2022年4月1日～2023年3月31日の1年間：55人/年度 イ) ウイング神姫が運行する路線の合計 <u>71,086人 + 6,818人 + 12,814人 + 1,764人 = 92,482人/年度…イ)</u> ・加美中線 2022年4月1日～2023年3月31日の1年間：71,086人/年度 ・社高校線 2022年4月1日～2023年3月31日の1年間： 6,818人/年度 ・大屋線 2022年4月1日～2023年3月31日の1年間：12,814人/年度 ・中黒田線 2022年4月1日～2023年3月31日の1年間： 1,764人/年度 C コミュニティバス「おりひめバス」、ループバス「めぐリン」、乗合タクシー「むすブン」の年間利用者数 出典：西脇市所管データ 2022年4月1日～2023年3月31日の1年間の利用者数 <u>3,631人 + 18,619人 + 36,200人 = 58,450人/年度…C</u> ・おりひめバス： 3,631 人/年度 ・めぐリン ：18,619 人/年度 ・むすブン ：36,200 人/年度 D 西脇市を運行するタクシー会社の年間輸送人員 出典：西脇タクシー・寿タクシー提供データ 2021年4月1日～2022年3月31日の1年間の輸送人員 <u>42,241人 + 10,491 = 52,732人/年度…D</u> ・西脇タクシー：42,241 人/年度 ・寿タクシー ：10,491 人/年度
目標設定 の考え方 2028 （令和10） 年度	目標値：260,000人/年度 以上 【目標設定の考え方】 ○現状値以上 ※令和8年4月より多可西脇線新設 【評価方法と評価時期】バス事業者・タクシー事業者提供データ・西脇市所管データにより計画最終年度2028（令和10）年度に評価

◆計画全体の目標②：移動に困っている市民の割合の減少

数 値 指 標	買物や通院、通学の移動に困っている市民の割合
現状値 2022 (令和4) 年度	9.8% 【指標の定義】 ・「まちづくり市民アンケート」において、買い物や通院・通学の移動に“困っている”、“やや困っている”と回答した市民の割合 【出典と算出方法】 出典：令和4年度まちづくり市民アンケート調査結果 「あなたは、買い物や通院・通学のための移動に困っていますか。」の設問に、「1.困っている」「2.やや困っている」と回答した人の割合
目標設定 の考え方 2028 (令和10) 年度	目標値：9.1% 以下 【目標設定の考え方】 ○ 2022（令和4）年度調査までの最少値9.1%（2021（令和3）年度調査結果）以下 【評価方法と評価時期】「まちづくり市民アンケート」結果により毎年評価

◆計画全体の目標③：公共交通の収支率の向上

数 値 指 標	行政支援をしている路線バス、「めぐリン」、「むすブン」、「おりひめバス」の収支率
現状値 2022 (令和4) 年度	24% 【指標の定義】 $(A+B) \div (C+D)$ $(A \text{ 19,788,758円} + B \text{ 9,366,621円}) \div (C \text{ 35,619,363円} + D \text{ 83,990,156円}) = 24\%$ A 路線バスの西脇市内運行区間の経常収益の合計 B コミュニティバス「おりひめバス」、ループバス「めぐリン」、乗合タクシー「むすブン」の運賃収入の合計 C 路線バスの西脇市内運行区間の経常費用の合計 D コミュニティバス「おりひめバス」、ループバス「めぐリン」、乗合タクシー「むすブン」の経常費用の合計

【出典と算出方法】

A 行政支援をしている路線バス 加美中線、大屋線、西脇～社線、八千代加西線の西脇市内運行区間の経常収益の合計

出典：西脇市所管データ2022（令和4）年度

神姫バス・ウイング神姫バスICカードデータ

加美中線・大屋線・八千代加西線 2022（令和4）年4月1日～2023（令和5）年3月31日の1年間

西脇社線 2021（令和3）年10月1日～2022（令和4）年9月30日の1年間

ア）～エ）の合計

ア) 15,768,960 円／年度 + イ) 2,291,989円／年度 + ウ) 1,698,949円／年度

+ エ) 28,860円／年度 = 19,788,758円／年度・・・A

西脇市内のバス停、西脇市外のバス停のバス停別乗降者数で、系統別経常収益を按分

加美中線：西脇市内バス停76,716人・西脇市外バス停 109,635人

大屋線：西脇市内バス停16,068人・西脇市外バス停 42,741人

西脇～社線：西脇市内バス停15,095人・西脇市外バス停 13,178人

系統別西脇市内経常収益

ア) 加美中線 = 38,304,415円／年度 ÷ (76,716人 + 109,635人) × 76,716人

= 15,768,960円／年度

イ) 大屋線 = 8,388,697円／年度 ÷ (16,068人 + 42,741人) × 16,068人

= 2,291,989円／年度

ウ) 西脇～社線 = 3,182,138円／年度 ÷ (15,095人 + 13,178人) × 15,095人

= 1,698,949円／年度

エ) 八千代加西線 = 28,860円／年度

※ 八千代加西線は、2022（令和4）年4月1日に大和線から変更になったため、2022（令和4年）4月1

日～2023（令和5年）3月31日に西脇市内のバス停で乗降した人がICカードデー

タに示された標準運賃で利用したとして算出した運賃の合計

B コミュニティバス「おりひめバス」、ループバス「めぐリン」、乗合タクシー「むすブン」の運賃収入の合計

出典：西脇市所管データ2022（令和4）年度

オ）～キ）の合計

オ) 309,167 円／年度 + カ) 2,305,754円／年度 + キ) 6,751,700円／年度

= 9,366,621円／年度・・・B

料金収入

オ) コミュニティバス「おりひめバス」= 309,167円／年度

カ) ループバス「めぐリン」= 2,305,754円／年度

キ) 乗合タクシー「むすブン」= 6,751,700円／年度

C 行政支援をしている路線バス 加美中線、大屋線、西脇～社線、八千代加西線の西脇市内運行区間の経常費用の合計

出典：西脇市所管データ2022（令和4）年度

神姫バス・ウイング神姫所管データ

ク）～シ）の合計

ク) 18,734,603 円／年度 + ケ) 10,683,740円／年度 + コ) 2,016,172円／年度

+ サ) 2,361,495円／年度 + シ) 1,823,353円／年度 = 35,619,363円／年度・・・C

系統別に西脇市内営業距離と西脇市外営業距離で、系統別経常費用を按分

加美中線：西脇市内営業距離 11.0km 西脇市外営業距離 21.5km

大屋線：西脇市内営業距離 13.5km 西脇市外営業距離 11.7km

西脇市役所～社線：西脇市内営業距離 5.4km 西脇市外営業距離 4.8km

西脇（アピカ）～社線：西脇市内営業距離 3.7km 西脇市外営業距離 4.8km

八千代加西線：西脇市内営業距離 5.6km 西脇市外営業距離 37.9km

※ 八千代加西線は、2022（令和4）年4月1日に大和線から変更になったため、大和線と八千代加西線の営業距離の合計から西脇市内営業距離と西脇市外営業距離を設定

系統別西脇市内経常費用

ク) 加美中線 = 55,352,237円／年度 ÷ (11.0km + 21.5km) × 11.0km

= 18,734,603円／年度

ケ) 大屋線 = 19,942,981円／年度 ÷ (13.5km + 11.7km) × 13.5km

= 10,683,740円／年度

コ) 西脇市役所～社線 = 3,808,324円／年度 ÷ (5.4km + 4.8km) × 5.4km

= 2,016,172円／年度

サ) 西脇（アピカ）～社線 = 5,425,056円／年度 ÷ (3.7km + 4.8km) × 3.7km

= 2,361,495円／年度

シ) 八千代加西線 = 14,163,544円／年度 ÷ (5.6km + 37.9km) × 5.6km

= 1,823,353円／年度

	D コミュニティバス「おりひめバス」、ループバス「めぐリン」、乗合タクシー「むすブン」の経常費用の合計 出典：西脇市所管データ2022（令和4）年度 ス）～ソ）の合計 <u>ス）6,589,000円／年度　＋　セ）26,167,000円／年度　＋　ソ）51,234,156円／年度</u> <u>＝　83,990,156円／年度…D</u> 経常費用 ス）コミュニティバス「おりひめバス」＝ 6,589,000円／年度 セ）ループバス「めぐリン」＝ 26,167,000円／年度 ソ）乗合タクシー「むすブン」＝ 51,234,156円／年度
目標設定 の考え方 2028 （令和10） 年度	目標値：24% 以上 【目標設定の考え方】 ○ 現状値以上 ※令和8年4月より多可西脇線新設 【評価方法と評価時期】西脇市所管データ・バス事業者提供データにより計画最終年度2028（令和10）年度に評価

＜ 補助対象路線の必要性について ＞

対象路線	路線の必要性
加美中線 (西脇市駅 ～羽安・中安田 ～鳥羽上)	加美中線は、「西脇市駅」を起点とし、主要拠点の停留所である「西脇病院」、「西脇（アピカ）」や多可町の「多可高校口」を経由し「山寄上」までを結ぶ地域間幹線系統であり、補助区間は「羽安」、「中安田」を経由する「鳥羽上」までの区間です。 本市と多可町は、「北はりま定住自立圏共生ビジョン」により広域連携を進めており、加美中線は圏域住民の移動手段を確保するための重要な系統となっています。市域を越えて通学、通院、買い物等日常的に行き来する市民、町民の生活を支える移動手段です。 一方、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
多可西脇線（新設） (西脇市駅 ～八千代小学校前 ～鳥羽上)	多可西脇線は、「西脇市駅」を起点として、多可町の「八千代小学校前」を経由し「山寄上」までを結ぶ地域間幹線系統であり、補助区間は「八千代小学校前」を経由する「鳥羽上」までの区間です。 本市と多可町は、「北はりま定住自立圏共生ビジョン」により広域連携を進めており、多可西脇線は、令和8年4月に開校する「多可町統合中学校」の学生の通学手段や市域を越えて日常的に行き来する市民、町民の生活を支える移動手段です。 一方、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
西脇社線 (西脇市役所 ・西脇（アピカ） ～滝野 ～社・やしろ ショッピング パークBio前)	西脇社線は、本市内の主要拠点である「西脇市役所」、「西脇（アピカ）」と、地域間幹線系統の起終点となる「社（車庫前）」、「やしろショッピングセンターBio前」を結ぶ系統であり、地域内フィーダー系統補助の対象は、「滝野」を経由する系統です。 「滝野前」の停留所は、JR滝駅付近に設置されており、鉄道駅とも接続するフィーダー系統となっています。 西脇社線は、西脇市民が近隣市の医療施設や商業施設などへの移動範囲が広がるとともに、路線バスや鉄道の地域間幹線系統との乗継により、神戸・姫路方面への中長距離の移動が可能になることから、通学・通勤の利用が多く、特に学生にとって通学に不可欠な移動手段として、非常に重要な系統となっています。 一方、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
「めぐりん」 (西脇市役所 ～西脇市駅 ・みらいえ ・西脇アピカ ～西脇市役所)	「めぐりん」は、西脇市役所を起終点とし、市街地を時計回り、反時計回りの双方向に巡回する系統です。この系統は、地域間幹線系統の主要拠点である「西脇病院」、「西脇（アピカ）」の各停留所を経由地として運行します。この系統が乗り入れる「西脇市駅」停留所において鉄道とも接続したフィーダー系統となります。 地域間幹線系統や他のフィーダー系統路線を利用して市街地へ移動した市民が、市街地の公共施設や商業施設等へのアクセスや施設間の移動の利便性向上に必要な系統です。 一方、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
「おりひめバス」 (西脇高校南～ 西脇市駅～札幌) (西脇市駅～ みらいえ～札幌)	「おりひめバス」は、「西脇高校南」、「西脇市駅」から本市の東端部に位置する比延地区の「札幌停留所」を結び、地域間幹線系統の主要拠点である「西脇病院」、「西脇（アピカ）」の各停留所を経由点としています。 比延地区は、医療施設や商業施設が少なく、「おりひめバス」は、同地区住民が市内外の医療施設、商業施設などへ行くために必要な路線です。また、地域間幹線系統である路線バスや鉄道と接続したフィーダー系統であり、通院や買い物などの移動範囲が更に広がることになり、地域住民の移動手段として必要不可欠な系統であるといえます。また、中学生や高校生にとっても、通学手段として重要な系統です。 一方、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

令和 8 年 6 月 ● 日

（名称）西脇市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

株式会社ウイング神姫が運行する路線「西脇市駅～中安田～鳥羽上（以下「加美中線」という。）」は、西脇市駅を起点とし、主要拠点の停留所である西脇（アピカ）や多可高校口を経由し鳥羽上までを結ぶ地域間幹線系統である。

同じく株式会社ウイング神姫が令和 8 年 4 月から運行を開始した路線「西脇市駅～八千代小学校前～鳥羽上（以下「多可西脇線」という。）」は、西脇市駅を起点とし、八千代小学校前や主要拠点の停留所である「あすみる」を経由し、鳥羽上までを結ぶ地域間幹線系統である。

西脇市と多可町は「北はりま定住自立圏共生ビジョン」により広域連携を進めており、上記 2 系統は、学生の通学や車を運転できない高齢者の通院、買い物等で日常的に行き来する市民、町民の生活に必要な交通として機能している。

また、多可西脇線は、令和 8 年 4 月に開校した多可中学校（多可町）への通学手段として重要な役割を担っており、学生にとって必要不可欠な系統である。

上記 2 系統がなければ、学生は通学手段を奪われ、交通手段を持たない高齢者は外出が容易にできなくなることから、運行の確保・維持に取り組み、地域住民の生活交通手段の確保と地域の活性化を図ることが必要である。

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

従来の加美中線を 2 本に分割した加美中線及び多可西脇線を運行する。
目標数値は下記のとおりとする。

■加美中線

- ・ 平均乗車密度 4.1 人／日以上
- ・ 輸送量 29.5 人以上
（西脇市地域公共交通計画 P 69 計画全体の目標 1 と連動）

■多可西脇線

- ・ 平均乗車密度 3.7 人／日以上
- ・ 輸送量 15.1 人以上
（西脇市地域公共交通計画 P 69 計画全体の目標 1 に連動）

(2) 事業の効果
ア 学生の通学手段の確保 イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持 ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保 エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上 オ 広域的な交通ネットワークの確保・維持
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
ア 広報や市ホームページ等による地域公共交通ネットワークに関する情報発信（西脇市、多可町） イ 系統や便数、運行ダイヤの見直し（事業者） ウ 地域へのモビリティマネジメントの実施（西脇市、多可町、事業者）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統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
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る幹線系統について、その運行に係る費用総額 90,991 千円のうち、西脇市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額を沿線市町で按分した額を負担することとしている。 表 2 を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
バス事業者保有のデータ（停留所毎の乗降調査、系統別輸送実績等）により評価・測定をする。
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系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別紙「地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容」参照
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
補助対象路線である加美中線を走行している車両の老朽化が進んでいたため、利用者の快適性および安全性確保のため令和 7 年 2 月に車両更新を行った。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【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】
（１）事業の目標 補助車両が運行する加美中線及び多可西脇線の乗車人数を、加美中線の直近年度の実績 97,815 人と同等以上とする。 （西脇市地域公共交通計画 P 69 計画全体の目標 1 に準ずる）
（２）事業の効果 ア 学生の通学手段の確保 イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持 ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保 エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上 オ 広域的な交通ネットワークの確保維持
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 【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】
表 6 を添付 なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する本系統の車両の取得について、購入費用総額 24,670 千円のうち、西脇市から運行事業者への補助金については、補助対象経費の限度額（15,000 千円）から国庫補助金を差し引いた差額分に対し、沿線市町で按分した本市相当額（令和 9 年度見込：212 千円）を負担することとしている。
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） 【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】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【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
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【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】
（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 6 年 6 月 19 日 地域間幹線系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和 7 年 6 月 27 日 地域間幹線系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和 8 年 6 月 25 日 地域間幹線系統確保維持計画について説明・協議

19. 利用者等の意見の反映状況

西脇市地域公共交通会議の委員として、市民及び利用者代表の参画を得ており、計画についての合意を得ている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県西脇市下戸田 128-1

（所 属）西脇市まちづくり部交通政策課

（氏 名）宮田 和平

（電 話）0795-22-3111

（e-mail）kotsu@city.nishiwaki.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。

事業者名	株式会社ウイング神姫
------	------------

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績 (R9年度)

協議会等名	申請 番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		備考
						計画	取組実績	
西脇市地域 公共交通会議	1	西脇市駅 ～ 鳥羽上	西脇市駅	中安田	鳥羽上	【取組内容及び実施時期】 ・主に学生の利用実態に応じて運行系統再編、ダイヤ改正を行い収支改善を図る(令和9年4月～)。 ・新IC導入による利便性の向上をPRし、利用増につなげる(令和9年4月～)。 ・地域クラブ活動への移行に際し、移動需要に対応する(令和9年4月～)。 【実施主体】 バス事業者、沿線市町 【効果目標】 上記の取組により、収支改善率1%以上を目標とする。		【現在の検討状況】 ①貨客混載: 該当無 ②路線再編: 可 ③混乗化: 該当無 ④観光利用: 可
	6	西脇市駅 ～ 鳥羽上	西脇市駅	八千代小学校前	鳥羽上	【取組内容及び実施時期】 ・主に学生の利用実態に応じて運行系統再編、ダイヤ改正を行い収支改善を図る(令和9年4月～)。 ・新IC導入による利便性の向上をPRし、利用増につなげる(令和9年4月～)。 ・地域クラブ活動への移行に際し、移動需要に対応する(令和9年4月～)。 【実施主体】 バス事業者、沿線市町 【効果目標】 上記の取組により、収支改善率1%以上を目標とする。		【現在の検討状況】 ①貨客混載: 該当無 ②路線再編: 可 ③混乗化: 該当無 ④観光利用: 該当無

【記載要領】

- 1. この書類は、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 2. 各欄は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 3. 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 4. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
- 5. 計画欄には、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む)に記載した補助対象期間に係る取組内容、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を、取組実績には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 6. 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

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行予定者(地域間幹線系統)

令和9年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
西脇市	株式会社ウイング神姫	(1) 西脇市駅～中安田～鳥羽上	3,414.5	1
西脇市	株式会社ウイング神姫	(6) 西脇市駅～八千代小学校前～鳥羽上	1,812.5	1
合 計			5,227	

(注) 令和9年度、令和10年度については、令和8年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付する。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 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（地域間幹線系統用）

事業者名

株式会社ウィング神姫

令和

9

年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度(基準期間 [※])の損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	533,435	千円	営業外収益	4,289	千円	経常収益(イ)	537,724	千円
	営業費用	1,393,530	千円	営業外費用	1,196	千円	経常費用(ロ)	1,394,726	千円
	営業損益	△ 860,095	千円	営業外損益	3,093	千円	経常損益	△ 857,002	千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	4,544,059.5	km				経常収支率	38.55	%	

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	524,223	千円	営業外収益	4,472	千円	経常収益(イ')	528,695	千円
	営業費用	1,371,742	千円	営業外費用	933	千円	経常費用(ロ')	1,372,675	千円
	営業損益	△ 847,519	千円	営業外損益	3,539	千円	経常損益	△ 843,980	千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	4,662,730.0	km				経常収支率	38.52	%	

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	505,988	千円	営業外収益	1,865	千円	経常収益(イ'')	507,853	千円
	営業費用	1,400,582	千円	営業外費用	1,941	千円	経常費用(ロ'')	1,402,523	千円
	営業損益	△ 894,594	千円	営業外損益	△ 76	千円	経常損益	△ 894,670	千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	4,915,762.2	km				経常収支率	36.21	%	

(補助対象事業者の「基準期間[※]」を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ÷ハ [※] =a	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北近畿	285 円 31 銭	294 円 39 銭	306 円 93 銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用の 差 ニ－ヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
北近畿	285 円 54 銭	446 円 82 銭	295 円 54 銭	0 円 0 銭	118 円 33 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象 期間	補助金交付 要綱別表2 (注)4. の 適用割合 フ	改定率 コ
北近畿	令和6年9月2日	基準期間の 前 年度	2 / 3	30.30%
		基準期間の 年度	/ 3	
		基準期間の 年度	/ 3	

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	特例 措置	運行 系統名	運行系統		計画運行 回数 ()	計画平均乗 車密度	計画 輸送量	系統キロ程	地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキ ロ程	系統キロ程と地域公共交 通再編事業を実施する区 域におけるキロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程	他路線との競合 部分に係るキロ程	他路線 との競 合率	補助ブロック外 乗入部分、同 一補助ブロック 都道府県外乗 入部分及び他 路線との競合 部分以外のキ ロ程の比率	
				起点	主な 経由地 終点												
北近 畿	1	1	西脇市駅	中安田	鳥羽上	362	日	2,884.5 (7.2)	回	4.1	29.5	人	往34.3km 復34.4km	(平均) 34.3km			100.000%
			西脇市				日	(0.0)	回		0.0	人	往11.0km 復11.1km	(平均) 11.0km			
			多可町				日	(0.0)	回		0.0	人	往23.3km 復23.3km	(平均) 23.3km			
	6	1	西脇市駅	中安田	鳥羽上	362	日	2,998.5 (4.1)	回	3.7	15.1	人	往39.2km 復39.2km	(平均) 39.2km			100.000%
			西脇市				日	(0.0)	回		0.0	人	往8.9km 復8.9km	(平均) 8.9km			
			多可町				日	(0.0)	回		0.0	人	往30.3km 復30.3km	(平均) 30.3km			
合計			2系統						往73.5km 復73.5km	73.5km	復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック 外乗入部分及 び同一補助ブ ロック都道府 県外乗入部分 以外のキロ程 の比率 (「(チー×リ+ ヌ)」÷チヌ)」	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	ノとノ'のいずれか 少ない額 ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益														補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ
							補助金交付要綱別表2(注)4. の適用が ある場合			3カ年平均 (d+e+f)÷3=ノ'	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間				
							基準期間に おける実車 走行キロ当 たり経常収益 の運賃改定 による増収分 f×コ÷(1+ コ)×フ=g	経常収益控 除額 ケとeのいず れか少ない 額 h	補助金交付要 綱別表2(注) 4. の適用後 のキロ当たり 経常収益 ノ÷h=ノ"		経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収益 ヤ'÷マ'= d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象 系統の実車 走行キロ当 たり経常収 益ヤ'÷マ' =e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の实車走 行キロ当た り経常収益 ヤ÷マ=f		
北近 畿	1	1	100.00%	187,827.3 km	55,510,480円	182円.17銭	26円.97銭	0円.00銭	182円.17銭	182円.17銭	35,382,560円	198,435.2 km	178円.30銭	41,304,426円	212,644.4 km	194円.24銭	39,431,974円	228,854.8 km	173円.97銭	34,216,499円	
	6	1	100.00%	120,051.8 km	35,480,108円	162円.55銭	0円.00銭	0円.00銭												19,514,420円	
合計				307,879.1 km	90,990,588円						35,382,560円	198,435.2 km		41,304,426円	212,644.4 km		39,431,974円	228,854.8 km		53,730,919円	

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 収益を控除した額 カー・ヨ=タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいず れか少ないほうの 額 ソ	ソのうち補助ブロッ ク外乗入部分、同一 補助ブロック都道府 県外乗入部分及び 他路線との競合部 分以外に係るもの ソ×マ=ツ	ソのうち補助ブロッ ク外乗入部分及び同 一補助ブロック都道 府県外乗入部分以 外に属するもの ソ×ラ=ツ ¹⁾	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし運行回数 ①計画運行回数=ホ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫 補助額を控除した 額 ム-ラ=ウ	
北近 畿	1	1	21,293,981円	24,979,716円	21,293,981円	21,293,981円	21,293,981円		21,293,000円	10,646.5千円	21,293,981円	10,647,481円	
	西脇市								6,829	3,414.5千円			
	多可町								14,464	7,232.0千円			
	6	1	15,965,688円	15,966,048円	15,965,688円	15,965,688円	15,965,688円		15,965,000円	7,982.5千円	15,965,688円	7,983,188円	
	西脇市								3,825	1,812.5千円			
	多可町								12,340	6,170.0千円			
合計			37,259,669円	40,945,764円	37,259,669円	37,259,669円	37,259,669円		37,258,000円	18,629千円	37,259,669円	18,630,669円	

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ウの負担者とその負担割合								「その他の 者」の具 体的概要
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
北近 畿	1	1	1,419,000円	13.3%	9,227,000円	86.7%		0.0%	1,481円	0.0%	
	6	1	1,064,000円	13.3%	6,918,000円	86.7%		0.0%	1,188円	0.0%	
合 計			2,483,000円	13.3%	16,145,000円	86.7%	0円	0.0%	2,669円	0.0%	

(1) 記載要領

- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者には、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況（千円未満の端数は切り捨て）を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自資第59号によると。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」又は「前年度」又は「前々年度」のいずれかに該当するかを記載すること。
- 「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」の欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 「改定率」の欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位（第3位以下四捨五入）にて記載すること。
- 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とする。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とする。
- 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年2月9日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5。ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 「計画運行回数」の欄は、補助対象期間中の全暦日における総計画運行回数を記載すること。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分には「リ」に記載すること。
- 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをい、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）－補助ブロック外乗入部分のキロ程（リ）－同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程（ス））に係るキロ程を記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）をいう。
- 「補助対象経費」の欄は、(ホ)（計画平均乗車密度が5人未満の路線）に記載がある場合は(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に(ウ)の金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ)の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の「ノ」は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位（0.5千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じまたは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
（記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

(2) 添付書類

- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限る）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
- 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、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

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
兵庫県	播磨内陸	多可町	平成17年に合併(新設)誕生した、人口約2万人の町。県立高校や県立特別支援学校等がある。

表6 車両の取得計画の概要

令和9年度

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
兵庫県 (西脇市)	株式会社ウイング神姫	1	212

表7 車両の取得を行う事業者（車両減価償却費等国庫補助金）

事業者名 株式会社ウイング神姫

2年目以降（令和 9 年度）

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿	2	西脇市駅～中安田～鳥羽上	1	1

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法（定率法or定額法）※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額（円）	残存価額（円）	普通償却限度額	特別償却額（円）	償却限度額（円）	事業者償却額（円）	ノとオのうち少ない方の額（円）	償却期間（月）	補助対象経費	計画額（千円）	* 残存価格（円）
	初年度への額＝ナ	前年度7（2年目のみ）の額＝ウ	（定率法）ラ×0.4＝ム （定額法）ナ×0.2＝ム	ウ	ム＋ウ＝ノ	オ	ク	ヤ	ク×ヤ÷12（月）＝マ （最終年度）ク＝マ	マ×1/2＝ケ	ラ－マ＝フ
1	15,000,000	9,677,360	3,000,000		3,000,000	1,322,640	1,322,640		1,322,640 円	661.0	8,354,720
									円		
計									千円		

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法（元利均等or元金均等）

申請番号	金融費用補助対象額（円）	償還期間（月）	今年度償還回数		借入利率（％） 年利	エと2.5％のうち低い方の率（％）	補助対象経費	計画額（千円）
			（自）	（至）				
	ナの額以内＝コ				エ	テ	ア 円	ア×1/2＝サ
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費（千円）	計画額（千円）
マ＋ア	ケ＋サ
1,322	661

【負担者とその負担割合】

補助 ブ ロ ッ ク 名	申請 番号	負担者とその負担割合								「その他の者」の 具体的概要
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		
		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
北近 畿	2	87,000円	13.2 %	572,000円	86.5 %	円	%	2,000円	0.2 %	
		円	%	円	%	円	%	円	%	
合計		円	%	円	%	円	%	円	%	

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 2.「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 3.「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 4.「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 5.「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 6.「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確認できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 7.【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 8.【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。
- 9.「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1～0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 10.リース車両についても当該記載要領を準用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 11.【普通償却限度額】の欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
- 12.普通償却限度額(ム欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(ム欄)とする。
なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(ム欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

(2) 添付書類

- 1.補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 2.標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 3.低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 4.移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
- 5.補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
- 6.過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

令和 8 年 6 月 ● 日

（名称）西脇市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

西脇市コミュニティバス「おりひめバス」は、地域公共交通活性化・再生総合事業による国庫補助を受け、平成21年10月1日から実証運行を開始し、事業終了後の平成23年4月1日以降は、本市単独事業により運行を継続している。

「おりひめバス」は、本市の東端部に位置する比延地区の札場停留所を起終点とし、地域間幹線系統の主要拠点「西脇病院」、「西脇（アピカ）」の各停留所を経由点として運行している。また、「おりひめバス」が乗り入れる「西脇市駅」停留所は鉄道駅のJR西脇市駅に設置しており、鉄道駅とも接続したフィーダー系統となっている。

比延地区から市内外の医療施設、商業施設などへ行くためには、本系統の利用が必要であるとともに地域間幹線系統に乗り換えることによって、通院や買い物などの移動範囲がさらに広がることになり、地域住民の移動手段として必要不可欠な系統であるといえる。また、中学生や高校生にとっても、通学手段として大変重要な系統である。

ループバス「めぐリン」は、西脇市役所を起終点とし、市街地を車両2台で時計回り、反時計回りの双方向に循環する系統である。この系統は、「おりひめバス」と同様に地域間幹線系統の主要拠点「西脇病院」、「西脇（アピカ）」の各停留所を経由地として運行されている。また、この系統が乗り入れる「西脇市駅」停留所は、鉄道駅のJR西脇市駅に設置されており、鉄道駅とも接続したフィーダー系統となっている。

路線バス「西脇市役所・西脇（アピカ）～滝野～社・やしろショッピングパーク Bio前線（以下「西脇社線」という。）」は、西脇市内の主要拠点である「西脇市役所」、「西脇（アピカ）」と、地域間幹線系統の起終点となる「社（車庫前）」や「やしろショッピングパーク Bio前」を結ぶ系統である。また、「滝駅前」の停留所はJR滝駅付近に設置されており、鉄道駅とも接続するフィーダー系統となっている。

また、西脇社線は、地域間幹線系統との乗継により、近隣市や神戸・姫路方面への中長距離の移動が可能になることから、通勤・通学の利用が多く、特に学生にとっては通学に必要な移動手段として、非常に重要な系統となっている。

上記の各系統がなければ、学生は通学の手段を奪われ、交通手段を持たない高齢者は、外出が容易にできず、生活の維持が困難であることから、各系統の運行を維持し、地域住民の移動手段の確保と地域の活性化を図ることを目的として本計画を策定する。

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

ア おりひめバス

- ・ 運行回数：1日3往復以上
- ・ 利用者数：1日当たりの利用者数 15人以上
(西脇市地域公共交通計画 P69計画全体の目標1と連動)
- ・ 本系統の経常収支率を直近年度の実績3.2%と同等以上とする。
(西脇市地域公共交通計画 P69計画全体の目標3に準ずる)
- ・ 本系統に対する市補助額を直近年度と同等の7,966千円以下とする。
(西脇市地域公共交通計画 P70基本方針1「ネットワークを維持する」目標①に準ずる)

イ ループバス「めぐリン」

- ・ 運行回数
平日：時計回り、反時計回りともに1日10便以上
土曜日：時計回り、反時計回りともに1日5便以上
- ・ 利用者数
1日当たりの利用者数 時計回り：35人以上
反時計回り：35人以上
(西脇市地域公共交通計画 P69計画全体の目標1と連動)
- ・ 本系統の経常収支率を直近年度の実績6.8%と同等以上とする。
(西脇市地域公共交通計画 P69計画全体の目標3に準ずる)
- ・ 本系統に対する市補助額を直近年度と同等の19,070千円以下とする。
(西脇市地域公共交通計画 P70基本方針1「ネットワークを維持する」目標①に準ずる)

ウ 西脇社線

- ・ 本系統の乗車人数を直近年度の実績15,361人と同等以上とする。
(西脇市地域公共交通計画 P69計画全体の目標1に準ずる)
- ・ 本系統の経常収支率を直近年度の実績21.2%と同等以上とする。
(西脇市地域公共交通計画 P69計画全体の目標3に準ずる)
- ・ 本系統に対する市補助額を直近年度と同等の6,647千円以下とする。
(西脇市地域公共交通計画 P70基本方針1「ネットワークを維持する」目標①に準ずる)

(2) 事業の効果

ア 学生の通学手段の確保

イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持

ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保

エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上

オ 広域的な交通ネットワークの確保維持

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

ア 広報や市ホームページ等による地域公共交通ネットワークに関する情報発信（加東市・西脇市）

イ 系統や便数、運行ダイヤの見直し（神姫バス株式会社）

ウ 学校等へのモビリティマネジメントの実施（加東市、西脇市、神姫バス株式会社）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統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

おりひめバス - 西脇市から運行事業者への補助金については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。 めぐリン - 西脇市から運行事業者への補助金については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。 西脇社線 - 西脇市・加東市から運行事業者への補助金については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
バス事業者保有データ（停留所毎の乗降調査、系統別輸送実績等）により評価・測定する。
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系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、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 【地域間幹線系統のみ】
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 【地域間幹線系統のみ】
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 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【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】
「おりひめバス」の車両は、初年度登録がなされた平成 18 年 3 月以降約 80 万キロ走行し老朽化が進んでいたことから、利用者の安全性及び快適性を高めるため令和 6 年 2 月に車両更新を行った。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【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】
(1) 事業の目標
1 日当たりの利用者数 15 人以上の維持 (西脇市地域公共交通計画 P 69 計画全体の目標 1 と連動)
(2) 事業の効果
ア 学生の通学手段の確保
イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持
ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保
エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上
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【<u>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</u>】
表 6 を添付 なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持するおりひめバス路線の車両の取得について、購入費用総額 18,600 千円のうち、西脇市から運行事業者への補助金については、補助対象経費の限度額（15,000 千円）から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
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） 【<u>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</u>】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【<u>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</u>】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【<u>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</u>】
（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【<u>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</u>】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和 4 年 6 月 10 日 地域内フィーダー系統確保維持計画について書面協議・承認 令和 5 年 2 月 27 日 地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について説明・協議・承認 令和 5 年 6 月 27 日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和 6 年 6 月 19 日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和 7 年 2 月 26 日 地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について説明・協議・承認 令和 7 年 6 月 27 日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和 8 年 6 月 25 日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議
19. 利用者等の意見の反映状況
西脇市地域公共交通会議の委員として、市民及び利用者代表の参画を得ており、計画についての合意を得ている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 兵庫県西脇市下戸田 128 番地の 1

（所 属） 西脇市まちづくり部交通政策課

（氏 名） 宮田 和平

（電 話） 0795-22-3111

（e-mail） kotsu@city.nishiwaki.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(地域内フィーダー系統)

令和9年度

R10年度～計画期間最終年度については、R9事業年度から運行内容に変更がないため省略

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	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	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)
西脇市	株式会社ウイング神姫	(1) 西脇市内循環(時計回り)	西脇市 役所	西脇市駅 みらいえ 西脇アピカ	西脇市 役所	往 14.5km 復 循環	293日	2726回			路線定期	①	㈱ウイング神姫が運行する補助対象 地域間幹線系統(西脇市駅～鳥羽 上)と西脇市駅、西脇(アピカ)で接続	③
		(2) 西脇市内循環 (時計回り・みらいえ非経由)	西脇市 役所	西脇市駅 西脇アピカ	西脇市 役所	往 14.3km 復 循環	293日	354回			路線定期	①	㈱ウイング神姫が運行する補助対象 地域間幹線系統(西脇市駅～鳥羽 上)と西脇市駅、西脇(アピカ)で接続	③
		(3) 西脇市内循環(反時計回り)	西脇市 役所	西脇市駅 西脇アピカ	西脇市 役所	往 14.6km 復 循環	293日	2484回			路線定期	①	㈱ウイング神姫が運行する補助対象 地域間幹線系統(西脇市駅～鳥羽 上)と西脇市駅、西脇(アピカ)で接続	③
		(4) 西脇市内循環 (反時計回り・みらいえ非経由)	西脇市 役所	西脇市駅 西脇アピカ	西脇市 役所	往 14.4km 復 循環	293日	293回			路線定期	①	㈱ウイング神姫が運行する補助対象 地域間幹線系統(西脇市駅～鳥羽 上)と西脇市駅、西脇(アピカ)で接続	③
		(5) 西脇高校南～西脇市駅～札場	西脇高 校南	西脇市駅 西脇アピカ	札場	往 km 復21.7km	242日	121回			路線定期	①	㈱ウイング神姫が運行する補助対象 地域間幹線系統(西脇市駅～鳥羽 上)と西脇市駅、西脇(アピカ)で接続	③
		(6) 西脇市駅～みらいえ～札場	西脇市 駅	みらいえ 西脇アピカ	札場	往20.2km 復20.2km	242日	363回			路線定期	①	㈱ウイング神姫が運行する補助対象 地域間幹線系統(西脇市駅～鳥羽 上)と西脇市駅、西脇(アピカ)で接続	③
西脇市 (加東市)	神姫バス株式会社	(7) 西脇(アピカ)～滝野～社	西脇(ア ピカ)	滝野	社	往8.5km 復8.6km	242日	602.5回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹 線系統である神姫バス社 ～明石駅前線と接続	③
		(8) 西脇(アピカ)～滝野～やしろ ショッピングパークBio前	西脇(ア ピカ)	滝野	Bio	往9.3km 復9.4km	242日	361.5回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域 間幹線系統である神姫バ ス社～明石駅前線と接続	③
		(9) 西脇市役所～滝野～社	西脇市 役所	滝野	社	往10.2km 復10.3km	365日	787回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹 線系統である神姫バス社 ～明石駅前線と接続	③
		(10) 西脇市役所～滝野～やしろ ショッピングパークBio前	西脇市 役所	滝野	Bio	往11.0km 復11.1km	365日	850.5回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域 間幹線系統である神姫バ ス社～明石駅前線と接続	③

(注)

- 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。
- 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「経由地」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。
- 「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。
- 「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、地域内フィー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「○」を記載すること。
- 「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。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィー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。
- 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。
- 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	西脇市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	23,787
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

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
西脇市地域公共交通計画	令和6年3月	
多可町・西脇市地域公共交通利便増進実施計画	令和7年1月31日認定	

(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)⑪))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)

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

R9年度

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車 定員	購入年月	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
西脇市	株式会社ウイング神姫	1	(5) 西脇高校南～西脇市駅～札幌	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	29	R6.2			一括
			(6) 西脇市駅～みらいえ～札幌								
		2	()								
		3	()								
		4	()								

(注)

1. 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

R10年度

市区町村名	バス事業者等名	申請 番号	運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車 定員	購入年月	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
西脇市	株式会社ウイング神姫	1	(5) 西脇高校南～西脇市駅～札幌	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	29	R6.2			一括
			(6) 西脇市駅～みらいえ～札幌								
		2	()								
		3	()								
		4	()								

(注)

1. 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

西脇社線利用促進計画

1. 目的

神姫バス株式会社が運行する路線バス系統「西脇社線」について、持続可能な運行を目指すための利用促進に関して必要な事項を定めるものとする。

2. 運行区域

西脇市・加東市

3. 当該路線の内容・事業主体

運 行 区 域	西脇市・加東市
事 業 主 体	神姫バス株式会社
運 送 機 関	一般乗合旅客自動車運送事業
態 様	路線定期運行
運 行 路 線	別紙 1 路線図のとおり
運 行 日	通年
運行時間・便数	別紙 2 時刻表のとおり
運 賃 体 系	運行事業者が定める

4. 当該路線の役割

西脇社線は、西脇市内の主要拠点である「西脇市役所」、「西脇（アピカ）」と、地域間幹線系統の起終点となる加東市内の「社（車庫前）」や「やしろショッピングパーク Bio 前」を結ぶ系統である。また、「滝駅前」の停留所は JR 滝駅付近に設置されており、鉄道駅とも接続するフィーダー系統となっている。

西脇市民にとって、近隣市の医療施設や商業施設などへの移動範囲が広がるとともに、地域間幹線系統との乗継により、近隣市や神戸・姫路方面への中距離移動が可能になることから、通勤・通学の利用が多く、特に学生にとっては通学に必要な手段として非常に重要な系統となっている。

また、やしろショッピングパーク Bio は沿線市町では唯一の大型商業施設であり、地域住民の施設への移動手段としても重要な系統となっている。

5. 当該路線の現状

朝夕の利用は、通勤・通学利用者により高い乗車密度が維持でき

ているが、日中や深夜は利用者が少なく、毎年ダイヤ改正や便数の見直しを行っている。令和5年度からは、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を受けており、交通事業者や沿線市町が連携し、持続可能な運行を目指している。

6. 今後実施する利用促進策の内容

- ・利用者のニーズに合わせた運行経路、停留所の新設
- ・利用者のニーズに合わせたダイヤ改正
- ・効率的な運行のための便数の見直し
- ・バスターミナルなど待合環境の整備

7. 利用促進のための公的支援の内容

- ・運行に伴う欠損額の補助
- ・広報紙やチラシ等による利用者への運行案内
- ・パークアンドライド促進のための補助制度の創設・維持
- ・沿線地域でのモビリティ・マネジメントの実施

8. 運行に必要な費用の調達方法

運行経費から運送収入及び国庫補助金等を差し引いた差額分を、沿線市である西脇市・加東市が補助

なお、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の調達主体は西脇市公共交通会議及び加東市地域公共交通活性化協議会である。

9. 実施予定期間

令和7年10月～令和11年9月

10. その他

持続可能な運行を目指すための利用促進策について、必要があれば運行内容等について変更を検討する。

西脇～社線 運行予定時刻表（２０２６年４月１日改正）

	申請番号(7)		申請番号(8)		申請番号(9)		申請番号(10)	
	アピカ～社		アピカ～Bio		市役所～社		市役所～Bio	
	往路	復路	往路	復路	往路	復路	往路	復路
平日	2	3	2	1	3	2	2	3
土日祝	0	0	0	0	2	1	1	3

※8月13日～8月15日、12月29日～1月3日は土日祝ダイヤでの運行を予定

●西脇→社（平日）

行先	始発時刻	申請番号	西脇市役所	上野南	東本町	西脇（アピカ）	中本町	南本町	西脇大橋	野村農協前	野村（西脇市駅前）	板波	滝駅前	關龍瀬	滝野	滝野農協前	北野	上中	加東市民病院口	社上本町	社（車庫前）	やしろショッピングパークBio前
社（車庫前）	5:35 西脇市役所	(9)	5:35	5:36	5:37	5:40	5:41	5:41	5:42	5:43	5:44	5:45	5:48	5:49	5:50	5:51	5:52	5:53	5:54	5:55	5:58	
社（車庫前）	6:05 西脇市役所	(9)	6:05	6:06	6:07	6:10	6:11	6:11	6:12	6:13	6:14	6:15	6:18	6:19	6:20	6:21	6:22	6:23	6:25	6:27	6:30	
社（車庫前）	6:35 西脇市役所	(9)	6:35	6:36	6:37	6:40	6:41	6:41	6:42	6:43	6:44	6:45	6:48	6:49	6:50	6:51	6:52	6:53	6:55	6:57	7:00	
やしろ駅前（アピカ）	9:00 西脇（アピカ）	(8)				9:00	9:01	9:02	9:03	9:04	9:04	9:05	9:08	9:09	9:10	9:11	9:12	9:14	9:15	9:16	9:17	9:19
やしろ駅前（アピカ）	9:57 西脇（アピカ）	(8)				9:57	9:58	9:59	10:00	10:01	10:01	10:02	10:05	10:06	10:07	10:08	10:09	10:11	10:12	10:13	10:14	10:16
やしろ駅前（アピカ）	14:45 西脇市役所	(10)	14:45	14:46	14:47	14:50	14:51	14:51	14:52	14:53	14:54	14:55	14:58	14:59	15:00	15:01	15:02	15:03	15:05	15:07	15:10	15:12
やしろ駅前（アピカ）	16:04 西脇市役所	(10)	16:04	16:05	16:06	16:09	16:10	16:10	16:11	16:12	16:13	16:14	16:17	16:18	16:19	16:20	16:21	16:22	16:24	16:26	16:29	16:31
社（車庫前）	17:40 西脇（アピカ）	(7)				17:40	17:41	17:41	17:42	17:43	17:44	17:45	17:48	17:49	17:50	17:51	17:52	17:53	17:55	17:57	18:00	
社（車庫前）	18:41 西脇（アピカ）	(7)				18:41	18:42	18:42	18:43	18:44	18:45	18:46	18:49	18:50	18:51	18:52	18:53	18:54	18:56	18:58	19:01	

●社→西脇（平日）

行先	始発時刻	申請番号	やしろショッピングパークBio前	社（車庫前）	社上本町	加東市民病院口	上中	北野	滝野農協前	滝野	關龍瀬	滝駅前	板波	野村（西脇市駅前）	野村農協前	西脇大橋	南本町	中本町	西脇（アピカ）	東本町	上野南	西脇市役所
西脇（アピカ）	8:40 社（車庫前）	(7)		8:40	8:41	8:42	8:43	8:45	8:46	8:47	8:48	8:49	8:52	8:53	8:53	8:54	8:55	8:56	8:58			
西脇（アピカ）	9:35 社（車庫前）	(7)		9:35	9:36	9:37	9:38	9:40	9:41	9:42	9:43	9:44	9:47	9:48	9:48	9:49	9:50	9:51	9:53			
西脇市役所	12:20 やしろ駅前（アピカ）	(10)	12:20	12:22	12:23	12:24	12:25	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31	12:34	12:35	12:35	12:36	12:37	12:38	12:40	12:41	12:43	12:49
西脇市役所	16:08 やしろ駅前（アピカ）	(10)	16:08	16:10	16:11	16:12	16:13	16:15	16:16	16:17	16:18	16:19	16:22	16:23	16:23	16:24	16:25	16:26	16:28	16:29	16:31	16:35
西脇（アピカ）	17:11 やしろ駅前（アピカ）	(8)	17:11	17:13	17:14	17:15	17:16	17:18	17:19	17:20	17:21	17:22	17:25	17:26	17:26	17:27	17:28	17:29	17:31			
西脇（アピカ）	18:20 社（車庫前）	(7)		18:20	18:21	18:22	18:23	18:25	18:26	18:27	18:28	18:29	18:32	18:33	18:33	18:34	18:35	18:36	18:38			
西脇市役所	20:19 やしろ駅前（アピカ）	(10)	20:19	20:21	20:22	20:23	20:24	20:26	20:27	20:28	20:29	20:30	20:33	20:34	20:34	20:35	20:36	20:37	20:39	20:40	20:42	20:46
西脇市役所	21:20 社（車庫前）	(9)		21:20	21:21	21:22	21:23	21:25	21:26	21:27	21:28	21:29	21:32	21:33	21:33	21:34	21:35	21:36	21:38	21:39	21:41	21:45
西脇市役所	23:00 社（車庫前）	(9)		23:00	23:01	23:02	23:03	23:05	23:06	23:07	23:08	23:09	23:12	23:13	23:13	23:14	23:15	23:16	23:18	23:19	23:21	23:25

●西脇→社（土日祝）

行先	始発時刻	申請番号	西脇市役所	上野南	東本町	西脇（アピカ）	中本町	南本町	西脇大橋	野村農協前	野村（西脇市駅前）	板波	滝駅前	關龍瀬	滝野	滝野農協前	北野	上中	加東市民病院口	社上本町	社（車庫前）	やしろショッピングパークBio前
社（車庫前）	5:58 西脇市役所	(9)	5:58	5:59	6:00	6:03	6:04	6:04	6:05	6:06	6:07	6:08	6:11	6:12	6:13	6:14	6:15	6:16	6:18	6:20	6:23	
社（車庫前）	6:36 西脇市役所	(9)	6:36	6:37	6:38	6:41	6:42	6:42	6:43	6:44	6:45	6:46	6:49	6:50	6:51	6:52	6:53	6:54	6:56	6:58	7:01	
やしろ駅前（アピカ）	8:05 西脇市役所	(10)	8:05	8:06	8:07	8:10	8:11	8:11	8:12	8:13	8:14	8:15	8:18	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:25	8:27	8:30	8:32

●社→西脇（土日祝）

行先	始発時刻	申請番号	やしろショッピングパークBio前	社（車庫前）	社上本町	加東市民病院口	上中	北野	滝野農協前	滝野	關龍瀬	滝駅前	板波	野村（西脇市駅前）	野村農協前	西脇大橋	南本町	中本町	西脇（アピカ）	東本町	上野南	西脇市役所
西脇市役所	10:43 やしろ駅前（アピカ）	(10)	10:43	10:45	10:46	10:47	10:48	10:50	10:51	10:52	10:53	10:54	10:57	10:58	10:58	10:59	11:00	11:01	11:03	11:04	11:06	11:12
西脇市役所	16:06 やしろ駅前（アピカ）	(10)	16:06	16:08	16:09	16:10	16:11	16:13	16:14	16:15	16:16	16:17	16:20	16:21	16:21	16:22	16:23	16:24	16:26	16:27	16:29	16:35
西脇市役所	19:08 やしろ駅前（アピカ）	(10)	19:08	19:10	19:11	19:12	19:13	19:15	19:16	19:17	19:18	19:19	19:22	19:23	19:23	19:24	19:25	19:26	19:28	19:29	19:31	19:35
西脇市役所	21:31 社（車庫前）	(9)		21:31	21:32	21:33	21:34	21:36	21:37	21:38	21:39	21:40	21:43	21:44	21:44	21:45	21:46	21:47	21:49	21:50	21:52	21:56

西脇社線 路線図

