

平成 30 年度第 4 回宍粟市地域公共交通会議次第

平成 31 年 1 月 25 日（金）
午後 2 時 00 分～
宍粟市役所 4 階 会議室

1. 開 会

2. あいさつ

3. 報 告

- (1) 路線バスの利用実績について
- (2) バス利用促進の取組みについて
- (3) 路線見直しに係る意見・要望について

4. 議 事

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
- (2) 路線バスの運行の見直しについて

5. そ の 他

6. 閉 会

【メモ】

報告（１）路線バスの利用実績について

市外連絡路線（大型バス）		平成27年11月～ 平成28年9月		平成28年10月～ 平成29年9月		平成29年10月～ 平成30年9月	
起点	終点	利用者数	平均乗車密度	利用者数	平均乗車密度	利用者数	平均乗車密度
山崎	横山・倉床	62,753	3.5	78,551	3.6	84,142	2.7
山崎	皆木・原・戸倉	49,150	3.5	54,159	3.2	52,881	3.1
山崎	千種・西河内	40,087	1.7	41,673	1.6	43,532	1.8
山崎	エーガイヤちくさ	48,060	4.5	60,507	3.4	63,222	4.1
合 計		200,050	—	234,890	—	243,777	—

市内完結路線（小型バス）		平成27年11月～ 平成28年9月		平成28年10月～ 平成29年9月		平成29年10月～ 平成30年9月	
		利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり
1	戸原線	2,139	1.13	3,135	1.53	3,380	1.67
2	城下線	843	0.45	1,622	0.79	1,644	0.81
3	河東線	1,832	0.97	1,888	0.92	2,964	1.46
4	梯河東線	63	0.11	52	0.08	67	0.11
5	与位河東線	145	0.26	249	0.41	445	0.75
6	薦沢線	4,732	2.51	6,709	2.91	7,351	2.91
7	大谷線	434	0.77	591	0.97	559	0.94
8	土万線	4,561	2.42	5,136	2.51	5,995	2.96
9	塩田線	452	0.80	667	1.09	631	1.06
10	染河内線	1,453	1.03	1,895	1.03	1,991	1.31
—	川西線	51	0.09				
11	下三方線	262	0.46	354	0.58	377	0.61
12	河原田線	33	0.06	73	0.12	26	0.04
13	公文線	96	0.17	95	0.16	58	0.09
14	小原溝谷線	26	0.12	24	0.10	15	0.07
15	千町線	49	0.09	62	0.10	63	0.10
16	黒原線	139	0.24	224	0.37	126	0.20
17	谷今市線	212	0.38	239	0.39	177	0.30
18	水谷線	414	0.73	431	0.71	355	0.60
19	飯見線	211	0.38	176	0.29	173	0.28
20	音水線	92	0.33	118	0.38	74	0.24
21	鷹巣線	414	1.47	555	1.83	553	1.86
22	奥西山線	117	0.21	83	0.14	84	0.14
23	七野線	70	0.12	43	0.07	60	0.10
24	内海線	181	0.32	154	0.25	99	0.16
25	循環バス	—	—	2,531	0.91	5,794	1.24
合 計		19,021	0.92	27,106	1.08	33,061	1.24

	平成28年度	平成29年度	平成30年度
年間利用者数	219,071	261,996	276,838
前年からの増減	↑ 63,540	↑ 42,925	↑ 14,842

報告（２） バス利用促進の取組みについて

１． バス利用推進員「バス守ろう隊」について

（１） 隊員数 ８８名

（２） 活動状況

活動報告書の提出（平成 30 年 8 月末）

（３） 隊員への支援

①ボランティア保険の加入

②バス時刻表及び啓発チラシの提供

③お試し乗車のため回数券を交付

（４） 今後の利用促進

バス利用推進員制度は平成 31 年 3 月 31 日をもって終了し、新年度からは企画型バスツアーや講演会などを通してさらなる利用促進を図ります。

２． モビリティマネジメントの実施について

（１） 学生向け

7 月 1 5 日からの夏休み交通事故防止月間において、夏休み前の事故防止として小学生に対するバスの乗り方及び交通安全教室を開催し体験学習を実施します。

※「未来のバス」ラッピング車両を使用予定

（２） 高齢者向け

高齢者に対するバスの乗り方及び交通事故防止への体験学習を実施します。

※「未来のバス」ラッピング車両を使用予定

（３） 一般向け

市内イベントでバスの展示や乗り方の案内を実施します。

※「未来のバス」ラッピング車両を使用予定

３． バス旅ひょうごの実施について

バス旅ひょうご 2 0 1 9（計画）により交流人口の増加を図ります。

(3) 路線見直しに係る意見・要望について

平成31年4月に見直す意見

番号	路線名	意見・要望	検討の結果
1	戸原線	16時ごろの宇原方面行があれば利用しやすい。 ■自治会より	「下宇原1」14:30発を13:30発 「下宇原1」16:30発を15:00発 「市役所前」11:30発を12:30発 「市役所前」13:50発を16:00発 ※ダイヤ改正に向けて調整中
2	城下線	野自治会館前にバス停を設置してほしい。 ■自治会より	再編当初に予定していたルートであり、現利用者への影響が無く、利便性も向上するため実施します。
3	城下線	国見の森から帰りのルートを集落内ルートで運行してほしい。 ■自治会より	現利用者への影響が無く、利便性も向上するため実施します。
4	城下線	「下比地11:50→医療モール12:01」午前中の診察に間に合うように20分早めてほしい。 ■個人より	現利用者への影響も少なく、利便性の向上も見込めるためダイヤ調整をします。
5	城下線	金谷自治会館にバス停を設置してほしい。 「金谷北」バス停周辺は、若い世代が多く、自治会館付近は高齢者が多くバス停まで坂道で遠い。 ■自治会より	金谷自治会館の敷地内で転回できるよう、敷地の使用にご協力いただければ実施可能です。 ※実施の方向で調整中
6	河東線	三谷経由(月・火・木)は、姫路行8:30に間に合わない。 ■個人より	現利用者への影響も少なく、利便性の向上も見込めるためダイヤ調整をします。
7	土万線	バスの方転場として自治会の土地を使ってもらって良いので高齢者の多い大沢段地域を経由してほしい。 ■自治会より	乗車時間の増加や利用状況から全便運行は困難ですが、便数を制限して実施します。 ただし、冬季は安全面に課題があり運休になります。
8	土万線	相生学園への通学にバスが利用できるようなダイヤ改正できないか。 ■相生学園より	相生学園の通学は定時ではないため、土万線の現利用者への影響も考慮し、可能な範囲でダイヤ改正を行います。
9	塩田線	高下の菅野川南側の集落を運行してほしい。 ■自治会より	現利用者への影響が無く、利便性の向上も見込めるため実施します。
10	染河内川西線	市道の供用開始に伴う運行ルートより、普門寺から西安積橋口を運行してほしい。 ■自治会より	自治会と調整のもと要望のルートに見直します。
11	バス停	「神戸小学校」「染河内小学校前」のバス停名称を変更。 ■自治会より	「はりま一宮小学校前」「森林大学校前」に変更します。
12	バス停	千種町「上町」バス停がカーブ地であり危険なため移設してほしい。 ■自治会より	安全な場所に移設します。

平成31年4月に見直す意見

番号	路線名	意見・要望	検討の結果
13	山崎横山線	【山崎12：10発→曲里12：33着】を【山崎12：30発→曲里12：53着】に見直してほしい。 ■伊和高校より	可能な範囲でダイヤを調整します。
14	エーガイヤ線	【山崎7：15発→エーガイヤ8：18着】が慢性的に遅延が発生しており、授業に間に合わない。 ■千種高校より	可能な範囲でダイヤを調整します。

見直しが困難な意見

番号	路線名	意見・要望	検討の結果
15	戸原線	「宇原1」から東の集落を回ってほしい。 ■自治会より	宇原集落内を細かく運行するルートの設定は、乗車時間が増加するため利便性の低下が懸念されます。 バス停まで一定の距離があることをご理解ください。
16	河東線	野々上0のバス停は利用が無いので、もしもバス停の「野々上2」の場所に移設してほしい。 ■自治会より	もしもバス停の「野々上2」があった場所は、交差点で安全面に課題があります。今すぐに移設は困難ですが前後のバス停を含め、再調整を行います。
17	土万線	もしもバス停「小茅野3」への運行ルート。 ■自治会より	バスの方転場が無いため運行は困難です。
18	土万線	「大沢5」7：15発の便が、定員オーバーで乗れないときがあるので乗れるように見直しをしてほしい。 ※定員オーバーは「土万」から「山崎」の大型バスとの重複区間で発生 ■個人より	土万線の運行時間を早めて、大型バスより早く運行する方法を検討しましたが、現利用者への影響が大きく利便性が低下する可能性が高くダイヤ改正は困難です。 また、大型バスの山崎行「土万」7：11を遅くすることも検討しましたが、たつの方面への通学を目的とした便に接続しておりダイヤ改正は困難です。 大型バスの利用をご検討ください。
19	エーガイヤ線	【エーガイヤ19：30発】のダイヤを時変または新設してほしい。 ■千種高校より	大型バスの配車には限りがあり、増便は困難です。 千種発山崎行19：40を、エーガイヤ線で運行することは可能です。 今回、千種高校と調整の結果、改正はしません。

議案（１）地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

<協議理由>

地域内フィーダー系統確保維持計画により認定されたバス路線は、事業完了後に事業評価を行い、その結果について地方運輸局長に報告する必要があります。

※根拠法令：地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第３条第５項

<事業評価の目的>

事業評価は平成 30 年度（平成 29 年 10 月から平成 30 年 9 月）事業の実施状況の確認や目標達成状況等の評価を行い、必要に応じて改善措置を行うことで路線バスの運行をより効果的、効率的に推進することを目的に実施しております。

【地域内フィーダー系統確保維持計画】

地域公共交通確保維持事業の支援を受けるために、国土交通省に対象路線として認定していただくための計画をいう。

【計上路線】

市外連絡路線

エーガイヤ線

市内完結路線

戸原線、城下線、河原田線、下三方線、公文線、小原溝谷線、千町線、黒原線、谷今市線、水谷線、飯見線、鷹巣線、奥西山線、七野線、内海線

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

平成31年 月 日

協議会名：中央市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内ライダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
			A	B		
(株)ウエスト神姫	市外連絡路線	持続可能な公共交通となるよう、利用者数の維持のために利用促進及び利便性の向上を図った。	計画通り事業は適切に実施された。	A	利用者目標：平均乗車密度2.0人に対し、4.1人	持続可能な公共交通となるようさらなる利用促進と利便性の向上を図る。
(株)ウエスト神姫	市内完結路線	持続可能な公共交通となるよう、利用者数の維持のために利用促進及び利便性の向上を図った。	計画通り事業は適切に実施された。	A	利用目標：1.5人/便に対し、15路線中2路線が目標を達成	利用の少ない路線は、路線統合による効率的な運行や、利便性が高まるようダイヤ改正やルートを見直すとともに、利用促進を図る。

中央市地域公共交通会議

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

本市は、兵庫県中西部に位置し、京阪神と中国地方を結ぶ中国自動車道と、山陽と山陰を結ぶ国道 29 号が交差する交通の要衝となっている。南北約 42km、東西約 32km、面積は、兵庫県土の 7.8%を占める 658.54 ㎢で、淡路島より広く、その約 90%が山地である。本市には鉄軌道がなく、幹線軸を形成している大型バス（市外連絡路線）と、それを補完する形で小型バス（市内完結路線）を運行している。

○計画の基本方針

みんなで守り育てる公共交通

市民が住んでいる地域でいつまでも安心して暮らしていけるよう、高齢者で元気な方が利用できるよう、また、環境の保護も含め、通勤通学者の移動手段として利用できるよう、さらに市外からの観光の移動手段としても利用できるよう公共交通の充実を図る。

○計画の目標

市外連絡路線…平均乗車密度 2 人以上の利用者数

市内完結路線…1 便あたりの利用者数 1.5 人以上の利用者数

○公共交通の将来像

地域の将来像における位置づけ

生活圏の機能を維持し人口流出を抑制するため、公共交通のネットワーク化の充実を図る。

公共交通の機能分類とサービス水準等の設定

市外連絡路線…主要道路を通る町域を結ぶ路線で、通勤や通学、観光など広域的な移動に対応する主要路線として運行する。（毎日）

市内完結路線…各地域と市外連絡路線を結ぶ路線で、通院や買い物など日常生活を支える路線として運行する。（週 1 日～5 日、3～5 便／日）

公共交通網見直しの方向性

平成 27 年 11 月の再編から 3 年後に路線評価を行い、基準を満たさない路線については路線のあり方を検討する。

公共交通ネットワークのイメージ図

※別添で添付

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

路線ごとに利用状況の実績で見直し基準により路線評価を実施する（毎年）

評価基準（見直し基準）

市外連絡路線…平均乗車密度2人以上の利用者数

市内完結路線…1便あたりの利用者数1.5人以上の利用者数

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

平成27年11月より、市民の日常生活の利便性の向上を目的として、公共交通空白地の解消のために小型車両（市内完結路線）を導入し路線バスの運行を開始した。

協議会の開催状況

平成29年度は、平成28年度の利用状況の検証結果などから、利便性向上のための運行の見直しや利用促進の取組みについて4回会議を開催した。

会議の内容

- ・利便性の向上…路線やダイヤの見直し、フリー降車の導入
- ・利用促進…①バス利用推進員（88名）によるバスに乗る意識醸成の取組み
②小学校を対象としたモビリティマネジメントの実施
③バスの利用方法等を案内する利用促進動画を作成（平成30年度）

（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	ウエスト 神姫	H29.10.1～ H30.9.30	フ	市外連絡路線
地域内フィーダー系統補助事業	ウエスト 神姫	H29.10.1～ H30.9.30	フ	市内完結路線

【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
		該当無し	

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
		該当無し	

(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
	該当無し	

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計画に掲げられた目標値の達成状況

市外連絡路線は、平成 30 年度は平均乗車密度 4.1 人で目標を上回った。目標値は上回っているものの、今後は人口減少に伴い利用者数も減少していくことが考えられるため、現状の数値が維持できるよう引き続き利用促進や利便性の向上を図っていく。

市内完結路線は、全 15 路線中 2 路線のみ目標を上回った。目標を下回った路線は、路線の再編を行い利便性の向上を図るとともに、利用促進を図る。

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
利用が少ない路線は、これまで路線バスの運行がなかった地域であり、バスに乗る機会が少なかったことが原因と考えられる。	引き続き利用促進に取り組み、移動手段として路線バスの選択肢の意識付けを行う。
限られた便数で運行しているフィーダー系統路線は、幹線系統への乗継に時間を要する場合がある。	地域や利用者の意見に基づき、ダイヤ改正等を実施し利便性の向上を図る。

中央市地域公共交通会議（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

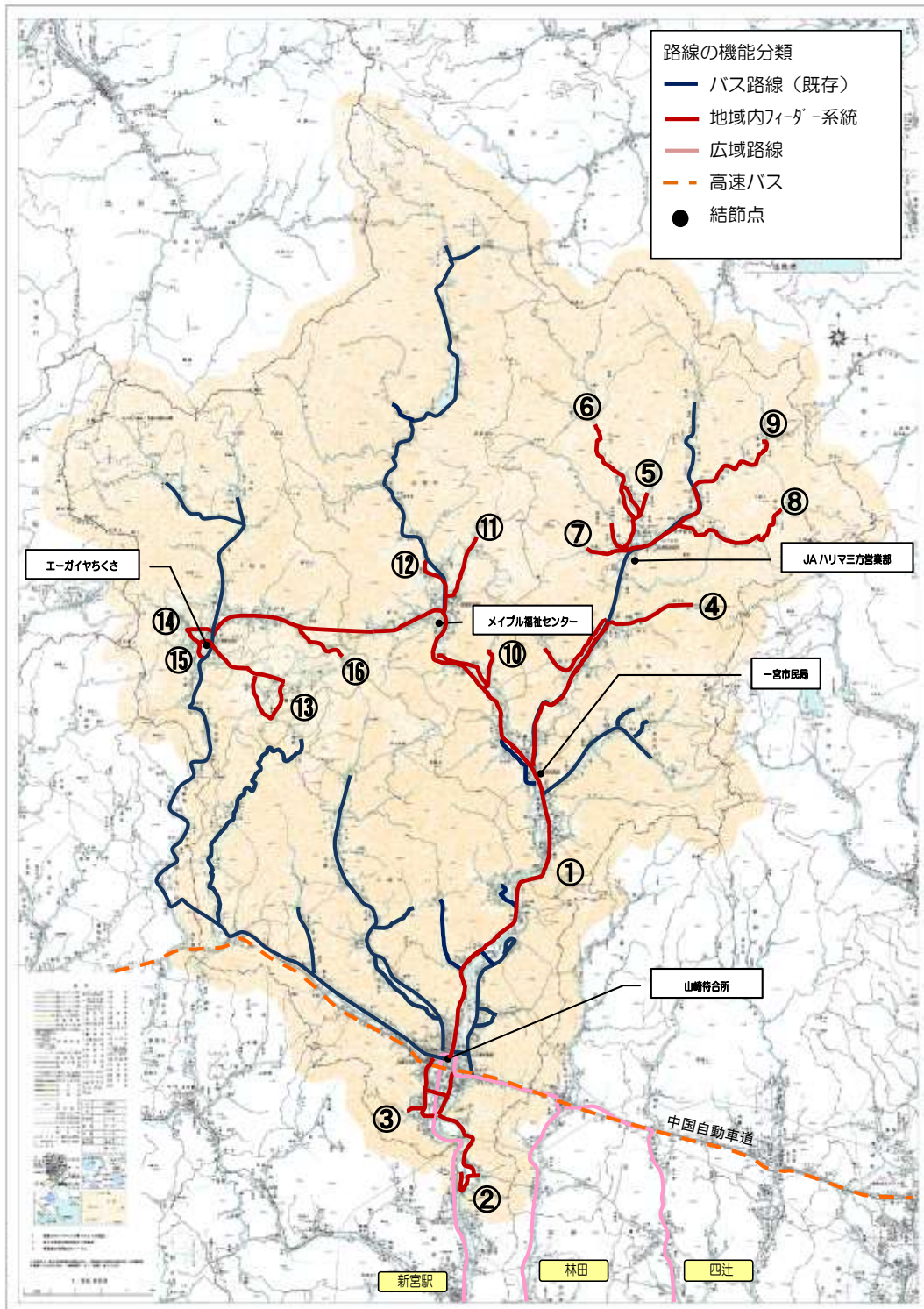
昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
事業評価の適切性について自己評価どおり評価できる。目標・効果の達成状況についても大幅に目標を超えている。次年度については、より高い目標に向かって取組みを進めていただきたい。	持続可能な公共交通となるよう、利用者数の維持のために利用促進及び利便性の向上を図った。	持続可能な公共交通となるようさらなる利用促進と利用者の意見に基づく改善に取り組む。
市内路線の再編を行うなどし、事業評価の適切性について自己評価どおり評価できる。目標効果の達成状況については、目標に対して下回っており現在の目標を達成するには、より一層の利用促進等が必要と思われる。そのためにも、利用者の意見を聞くなどし、利便性向上に努められたい。	利用者や地域の意見・要望に基づき見直しを検討した。	利用が少ない路線は、これまで路線バスが運行していない地域で、バスに乗る機会が少なかったことが原因と考える。さらなる利用促進と利用者の意見に基づく改善に取り組む。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- ・路線やダイヤの見直し、フリー降車制度の導入を行い、利便性の向上を図った。
- ・バス利用推進員（88名）によるバスに乗る意識醸成の取組を実施した。
- ・自治会で回数券や1日乗車券を購入し配布されるなど、地域主体でバスを守る取組が実施された。
- ・小学校を対象としたモビリティマネジメントを実施した。
- ・バスの利用方法等を案内する利用促進動画を作成し、情報発信を行った。

公共交通ネットワーク図

地域内フィーダーシステムの配置イメージ



議案（２） 路線バスの運行の見直しについて

市民の日常生活の移動手段を確保するため、公共交通再編計画の路線設定の考え方を基本として、一人でも多くの利用につなげ、かつ公平なサービスの提供に努めるために、路線バスの運行の見直しを行います。

今回の見直しは、公共交通再編計画に基づき、再編後３年を目途に行うものであり、特に利用の少ない路線については地域との協議を踏まえ大幅な再編を行います。

また、今後は、利用者数の増減に応じ、地域と協議をしながら増減便、路線再編など必要な見直しを行っていきます。

１ 適用期日

平成 31 年 4 月 1 日

２ 路線の再編

「1 便あたり 0.7 人未満」の路線については、地域と必要性やあり方を協議し、路線を維持するために、路線統合や大型バスとの重複区間の見直しなど、限られた資源のなかで効率的な運行ができるよう、路線の再編（案）を作成しました。

３ 軽微な見直し

その他の路線については、小型バスの見直し基準「1 便あたり 1.5 人」に向けて、報告事項（３）の地域や利用者のご意見・ご要望をもとに、より利便性の向上が図れるよう、路線の見直し（案）を作成しました。

詳細は別添資料「路線図（案）」のとおり