

宍粟市地域公共交通会議委員名簿

■委員

	所 属	役 職	氏 名	備考
	宍粟市	宍粟市副市長	中 村 司	会長
	住民代表	宍粟市連合自治会(山崎町連合自治会 代表)	石 澤 吉 正	
	住民代表	宍粟市連合自治会(一宮町連合自治会 代表)	米 田 正 富	
	住民代表	宍粟市連合自治会(波賀町連合自治会 代表)	幸 福 定 利	
	住民代表	宍粟市連合自治会(千種町連合自治会 代表)	前 田 善 則	
	住民代表	公募委員	前 田 純 恵	
	住民代表	公募委員	下 川 秀 美	
	住民代表	公募委員	板 東 敏 子	
	住民代表	宍粟市老人クラブ連合会長	大 杉 史 郎	
	住民代表	宍粟市社会福祉協議会事務局長	春 名 章 宏	副会長
	学識経験者	兵庫県立大学 教授	兒 山 真 也	
	バス事業者代表	神姫バス(株) 姫路営業所長	池 田 広 幸	
	バス事業者代表	(株)ウエスト神姫業務部部長	村 上 正 弘	
	バス事業者団体代表	社団法人兵庫県バス協会専務理事	水 田 節 男	
	タクシー事業者代表	西播タクシー協会宍粟支部長	出 雲 聖 士	
	労働団体代表	(株)ウエスト神姫労働組合執行委員長	富 加 見 紀 彦	
	道路管理者	国土交通省近畿地方整備局姫路河川国道事務所山崎維持出張所長	難 波 啓 祐	
	道路管理者	兵庫県龍野土木事務所宍粟事業所道路担当課長	藤 田 郁 生	
	公安委員会	宍粟警察署交通課長	澤 聰	
	神戸運輸監理部	兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	岩 野 住 之	
	兵庫県西播磨県民局	光都土木事務所所長補佐(企画調整担当)	木 村 圭 祐	

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)		H28		H29		H30	
		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	49,150	3.5	54,159	3.2	52,881	2.2
	原		2.3		2.6		3.1
山崎	千種	40,087	3.4	41,673	1.8	43,532	1.6
	西河内		1.3		1.4		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	-

市外連絡路線 (大型バス)		R1	
		平成30年10月～令和元年9月	
起点	終点	利用者数	平均乗車密度
山崎	横山・倉床	81,420	2.8
山崎	皆木	56,319	2.9
	原		2.3
山崎	千種	47,614	1.9
	西河内		2.4
山崎	エーガイヤちくさ	65,346	4.0
合計		250,699	-

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	鷹沢線	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
21	内海線	181	0.32	154	0.25	99	0.16
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
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

市内完結路線 (小型バス)		平成30年10月～令和元年9月	
		利用者数	1便あたり
1	戸原線	3,509	1.72
2	城下線	1,942	0.95
3	河東線	3,826	1.60
	梯河東線 与位河東線		
4	鷹沢線	8,076	3.17
5	大谷線	537	0.87
6	土万線	5,786	2.84
7	塩田線	767	1.24
8	染河内川西線	2,361	1.46
9	下三方線	497	0.81
10	河原田線	15	0.02
11	公文線	86	0.12
12	千町線	27	0.04
13	黒原線	86	0.14
14	谷今市線	93	0.15
15	水谷線	429	0.55
16	戸倉線(飯見経由)	316	0.51
17	戸倉線(音水経由)	81	0.23
18	鷹巣線	550	0.51
19	奥西山七野線	123	0.12
20	循環バス	6,357	1.64
合計		35,464	1.40

	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

令和元年度
286,163
↑9,325

バス停留所安全性確保対策実施要領

1. バス停留所の抽出

① 各運輸支局等は、各都道府県バス協会と協力し、管内の路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者（以下、「バス事業者」という。）を通じて交通安全上問題と思われるバス停留所の情報について、様式1を用いてバス事業者ごとに収集、整理する。

② バス事業者は、(1)自らの事業計画に記載されている全てのバス停留所のうち下記条件に合致するバス停留所及び(2)バス運転士からのヒヤリハット情報やこれまでに営業所等に蓄積された情報に基づく交通安全上問題と思われるバス停留所その他各都道府県の実情に応じて対策が必要と考えられるバス停留所をそれぞれ抽出し、所轄警察署毎に、当該バス停留所の所在地、地図上の位置、バス停留所周辺の交通環境等について、様式1に整理し、管轄運輸支局又は各都道府県バス協会へ報告する。

各都道府県バス協会は、会員事業者からの報告をとりまとめ、管轄運輸支局へ報告する。

【抽出条件】

- バスがバス停留所に停車した際に交差点又は横断歩道にその車体がかかるバス停留所
- バスがバス停留所に停車した際に交差点又は横断歩道の前後5メートルの範囲にその車体がかかるバス停留所

③ 各運輸支局等は、その他の交通安全上問題と思われるバス停留所について、様式2を用いて地域住民や利用者から意見募集を行う。

④ 各運輸支局等は、②及び③で収集、整理した情報を様式1にとりまとめ、本省へ報告する。

2. 安全性確保に向けたバス停留所情報の共有、点検、公表

① 各運輸支局等は、バス協会、警察、道路管理者、地方自治体等（以下、関係機関等という。）の協力を得て、バス停留所安全性確保合同検討会（以下、検討会という。）を開催し、抽出したバス停留所の情報（リスト（様式3））を共有する。

なお、検討会開催にあたり、構成員が重複するような既存の会議体がある

場合によっては、当該会議の前後に検討会を開催する等、効率的に運用されたい。

- ② 各運輸支局等及びバス事業者は、関係機関等の協力を得つつ、バス停留所の安全上の優先度の判定を実施するための情報を収集し、バス停留所が所在する地域の交通環境や道路事情を踏まえ、バス停留所ごとに必要に応じて地図上又は現場においてその安全性について確認し、その安全上の優先度をランク分け（判定）し検討会へ報告する。（ランク分けの手法等については別途通知する。）

なお、上記抽出条件に該当するバス停留所であって、既にバス停留所を存置した上での安全上のハード対策が講じられているバス停留所については、リストから除外できるものとする。

- ③ 検討会は、安全上の優先度の判定を実施したバス停留所のリストを取りまとめ次第、年度末までに公表するものとするが、あらかじめ各運輸支局等を通じて本省へ報告し、公表のタイミングについて本省と調整を行うこと。（一定のまとまりで公表することを想定している。）

3. 安全上の優先度に応じたバス停留所の安全対策の検討、決定、対策実行

- ① 各運輸支局等及びバス事業者は、警察署、道路管理者、地方自治体、自治会等の協力を得つつ、安全上の優先度の判定を実施したバス停留所ごとに、以下に示す対応例を参考に講ずべき内容、主体等の安全対策を検討する。

<対策の例>

- (1) バス停留所の移設又は廃止
- (2) バス停留所を存置した上でのハード対策
 - ・バスベイの新設
 - ・横断歩道の移設又は廃止
 - ・バス停留所付近のガードレール等の設置 等
- (3) 注意喚起等のソフト対策
 - ・バス停留所付近の注意喚起看板の設置
 - ・車内放送による旅客乗降時のアナウンス 等

- ② 各運輸支局等及びバス事業者は、①の検討の結果、安全上の優先度に応じ、「バス停留所の移設」、「バス停留所の廃止」、「バス停留所を存置した上でのハード対策」のいずれかの安全対策の方針（安全対策実行の予定時

期等を含む。)を決定し、検討会へ報告するものとする。

- ③ 検討会は、バス停留所ごとに検討され報告された内容を確認し、安全上の優先度を判定されたバス停留所全体に対して講ずべき安全対策の内容、対応方針をとりまとめるとともに、バス停留所ごとに講ずる安全対策の内容等を公表する。

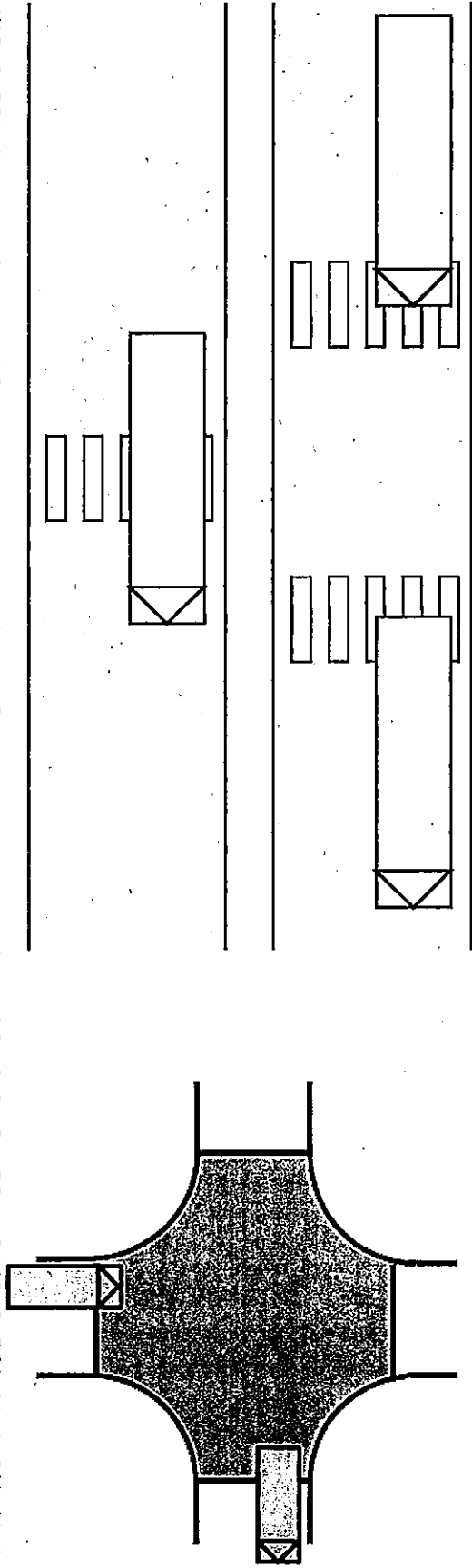
また、個々のバス停留所に係る安全対策の検討状況や対策実行の進捗状況について、定期的に検討会を開催（年1回以上を想定）し、フォローアップを実施することにより関係者間で情報共有するとともに、その情報を公表し、各運輸支局等は本省へ報告するものとする。

4. スケジュール

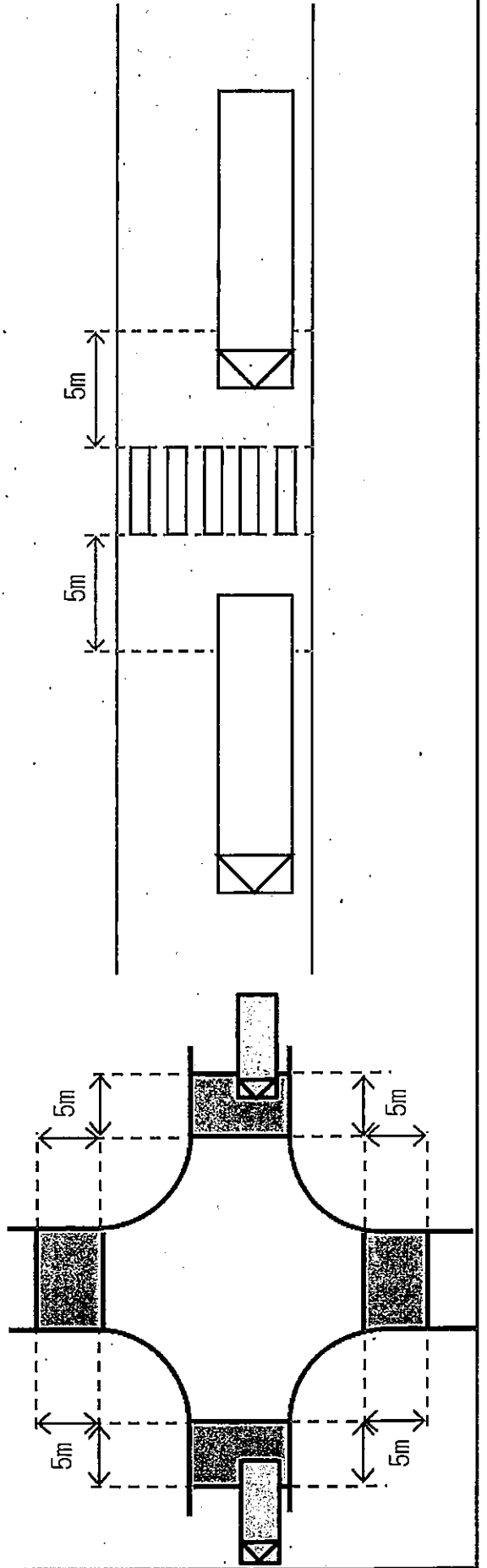
令和元年12月～	バス停留所の抽出
令和2年1月～	安全性確保に向けたバス停留所情報の共有、点検、公表
令和2年4月～	安全上の優先度に応じたバス停留所の安全対策の検討、決定、対策実行

バス停の安全対策の抽出条件について

①バスがバス停留所に停車した際に、交差点又は横断歩道にその車体がかかるバス停留所



②バスがバス停留所に停車した際に、交差点又は横断歩道の前後5メートルの範囲にその車体がかかるバス停留所



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>

事業評価は令和元年度（平成30年10月から令和元年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 山崎～エーガイヤ線

市内完結路線 戸原線、城下線、下三方線、公文線、河原田線、千町線、黒原線、谷今市線、水谷線、戸倉線（飯見経由）、鷹巣線、奥西山七野線

宍粟市地域公共交通会議（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

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。面積は南北約 42km、東西約 32km と、兵庫県土の 7.8% を占める 658.54 km² 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 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 1～5 日、2～5 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 年が経過したことから、今後は毎年路線評価を行う中で軽微な見直しを進めていくとともに、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

<p>評価の基本的な考え方</p> <p>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）</p> <p>評価基準（見直し基準）</p> <p>市外連絡路線…平均乗車密度2人以上の利用者数</p> <p>市内完結路線…1便あたり1.5人以上の利用者数</p>

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

<p>平成27年11月より、市民の日常生活の利便性向上を目的として、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。</p> <p>協議会の開催状況</p> <p>平成30年度は、平成29年度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について5回会議を開催した。</p> <p>会議の内容</p> <p>利便性の向上</p> <p>路線やダイヤの見直し</p> <p>利用促進</p> <p>①バスに乗る意識醸成の取組みとして、体験乗車を行う団体へ一日乗車券を贈呈</p> <p>②バスの利用方法等を案内する利用促進動画を作成し、市内ケーブルテレビ及び動画サイトで情報を発信</p>

(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	H30.10.1～ R1.9.30	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	H30.10.1～ R1.9.30	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
該当なし			

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
	該当なし		

(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
	該当なし	

4. 具体的取組に対する評価

<p>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</p> <p>市外連絡路線は、令和元年度（平成31年度）は平均乗車密度4.0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することが見込まれるため、現状の数値を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。</p> <p>市内完結路線は、全15路線中1路線のみ目標を上回った。目標を下回った路線は、沿線住民や利用者との意見交換により路線の見直しを行い、利便性の向上を図るとともに、利用促進を図る。</p>
--

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
利用が目標を下回った路線は、これまでバス路線がなかった地域であり、バスを利用した外出への意識がないことが原因と考えられる。	引き続き利用促進に取り組み、移動手段の選択肢に路線バスを入れてもらえるよう意識付けを行っていく。
フィーダー系統は、幹線への乗継など利用しやすさに配慮しているものの、便数等の制約から地域の希望に添えていない点もある。	地域や利用者の意見をまとめ、バス停やダイヤの改正など細やかな見直しを実施し、利便性の向上を図っていく。

宍粟市地域公共交通会議（これまでの経緯）

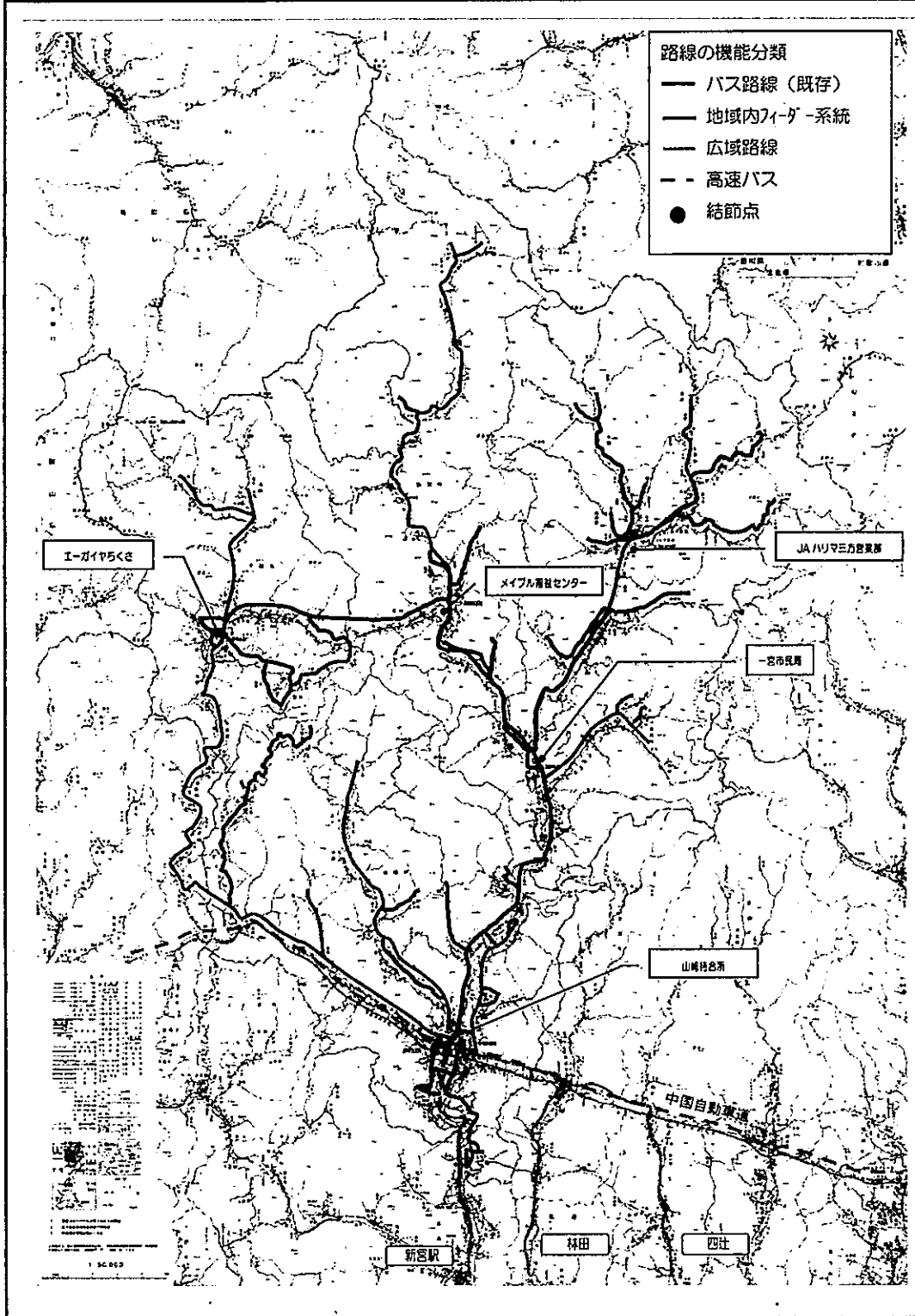
1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

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
<p>目標・効果について、達成できなかったところはあるものの、事業評価の適切性については評価できる。</p> <p>目標及びフィーダーの補助対象基準に達しなかった系統が多数あったことから、今後は系統ごとに利用状況を把握し、各系統でそれぞれどのような改善策が必要か具体的に検討し、実施されたい。</p>	<p>自治会からの意見・要望をまとめ、特に利用が少ない地域では意見交換会を開催するなど、利便性の向上をめざした見直しを検討するとともに、利用促進を図った。</p>	<p>持続可能な公共交通となるよう引き続き利用促進を図るとともに、利用者の意見に基づいた改善に取り組んでいく。</p>

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- ・再編より3年が経過したことから、路線やダイヤなどを大きく見直し、利便性向上を図った。
- ・体験乗車を企画した自治会グループに一日乗車券を贈呈する事業で、バスを利用する意識醸成の取組を実施した。
- ・バスの利用方法等を案内する利用促進動画を作成し、市内ケーブルテレビおよび動画サイトで情報発信を行った。
- ・バスを利用して市内を観光する様子などバス利用をイメージできる番組を市内ケーブルテレビで放送し、バスに乗る意識の醸成を図った。

公共交通ネットワークのイメージ図



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)

令和 年 月 日

協議会名: 宍粟市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内ライダーシステム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)
(株)ウエスト神姫	市外連絡路線	持続可能な公共交通に向け、利用者増加のために利用促進および利便性向上を図った。	A 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、4.0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に向け、利用者増加のために利用促進および利便性向上を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 利用者目標(1.5人/便)に対し、15路線中1路線が目標達成	利用の少ない路線は、沿線住民や利用者への聞き取りにより、利便性が高まるようダイヤ改正やルートの見直しを行うとともに、利用促進を図っていく。

議案(2) 宍粟市地域公共交通再編計画の一部改正について

11. 地域、事業者、行政の役割分担

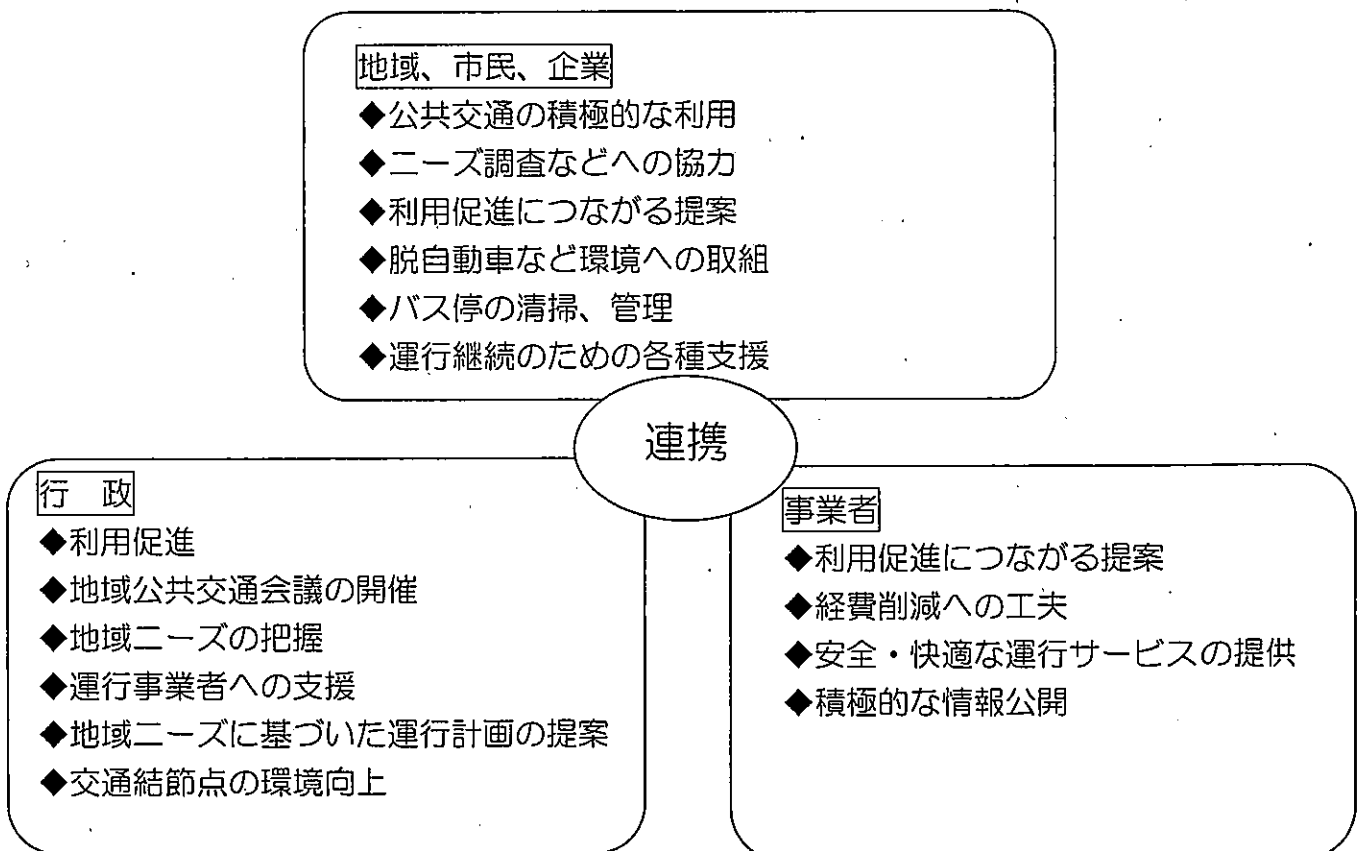
本市は少子高齢化が進行しており、加えて小規模の集落が谷筋に分散しており、現状の公共交通は利便性が良いとはいえません。公共交通の再編により、きめ細かに公共交通を運行することで市民の移動手段の確保を図りますが、採算性に見合う運行は極めて厳しい状況が予想されます。

一人ひとりの市民が『乗って利用しなければ地域の大切な移動手段であるバスがなくなり、地域の衰退が加速する。次の公共交通の再編はない。』という意識を持ち、公共交通に関する様々な主体（市民、企業、事業者、行政）が『みんなで守り育てる公共交通』の基本方針のもと、役割分担を明確にし、力をあわせて取り組んでいくことが必要となります。

公共交通を維持していくためには、積極的な利用はもちろんのこと、エコ通勤・ノーマイカーデー等の推進といった利用促進を実現させることが重要となります。そのためには、公共交通は地域全体の問題であり、それを解決できるのは一人ひとりの市民であるという意識を共有することが重要となります。

12. 再編3年経過後の路線見直しの考え方

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毎年行っていきます。



議案(3) 令和2年度に向けたバス停の新設、移設について

1 戸原線

- (1) 宇原0(仮)バス停【新設】、ルート変更
- (2) 御名東バス停【移設】
- (3) 御名高下バス停【移設】
- (4) 御名東、御名高下バス停移設に伴うルート変更

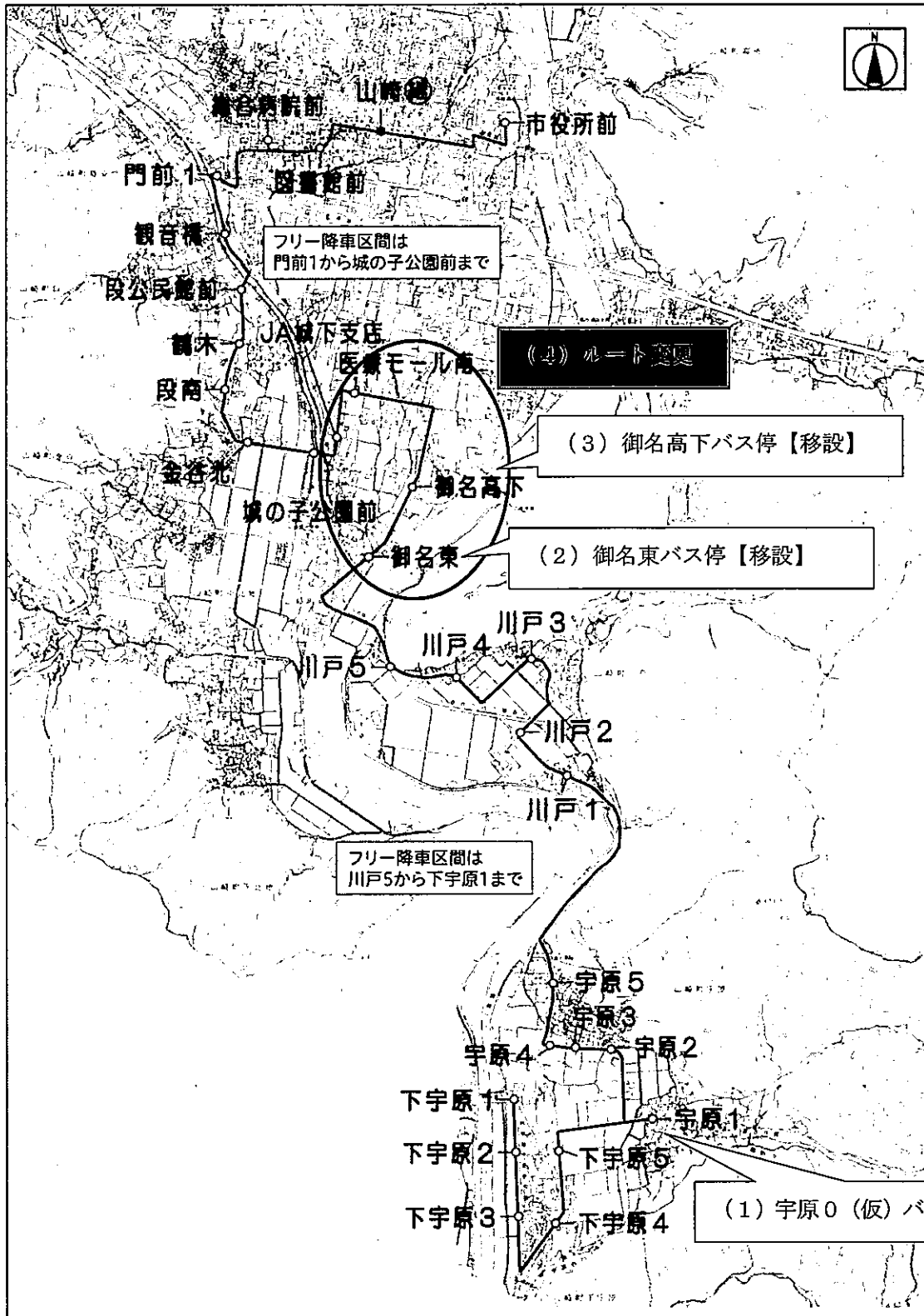
2 土万線

- (1) 塩山5バス停【移設】、ルート変更

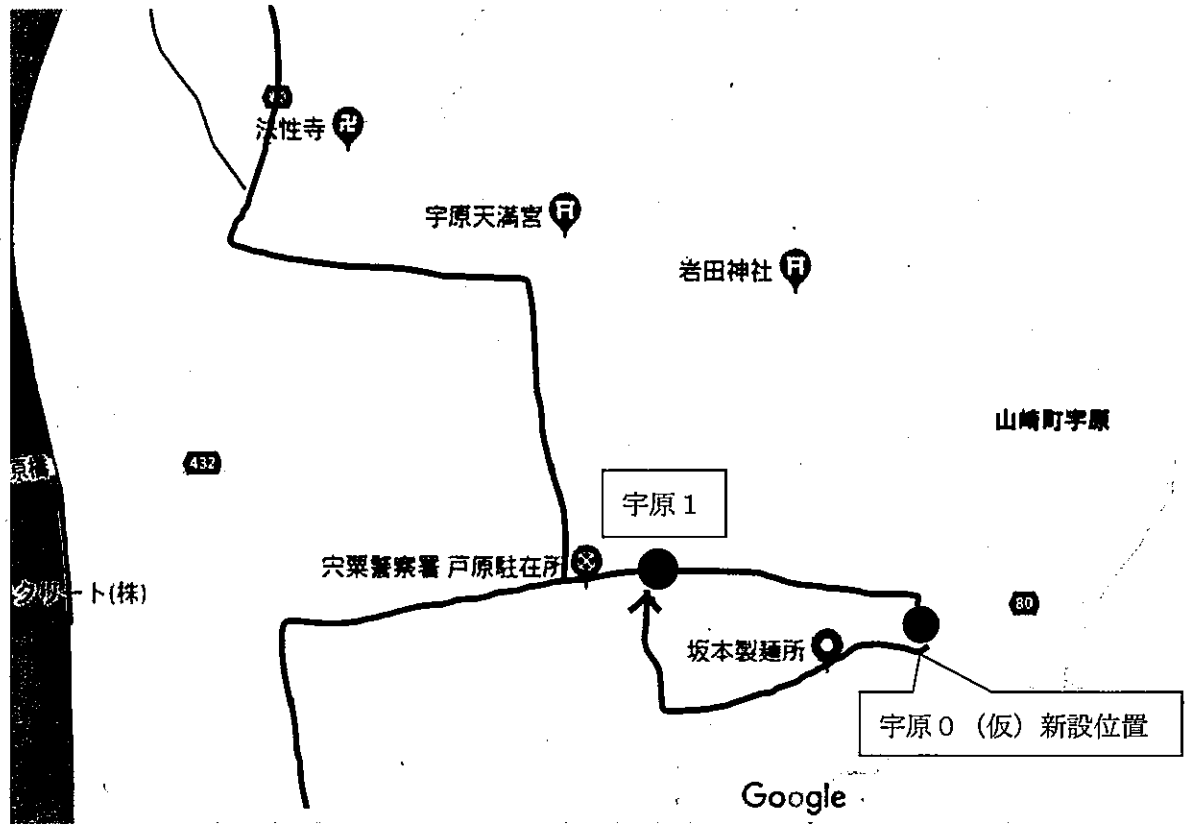
3 その他

- (1) 一宮市民協働センターへのバス乗入れについて

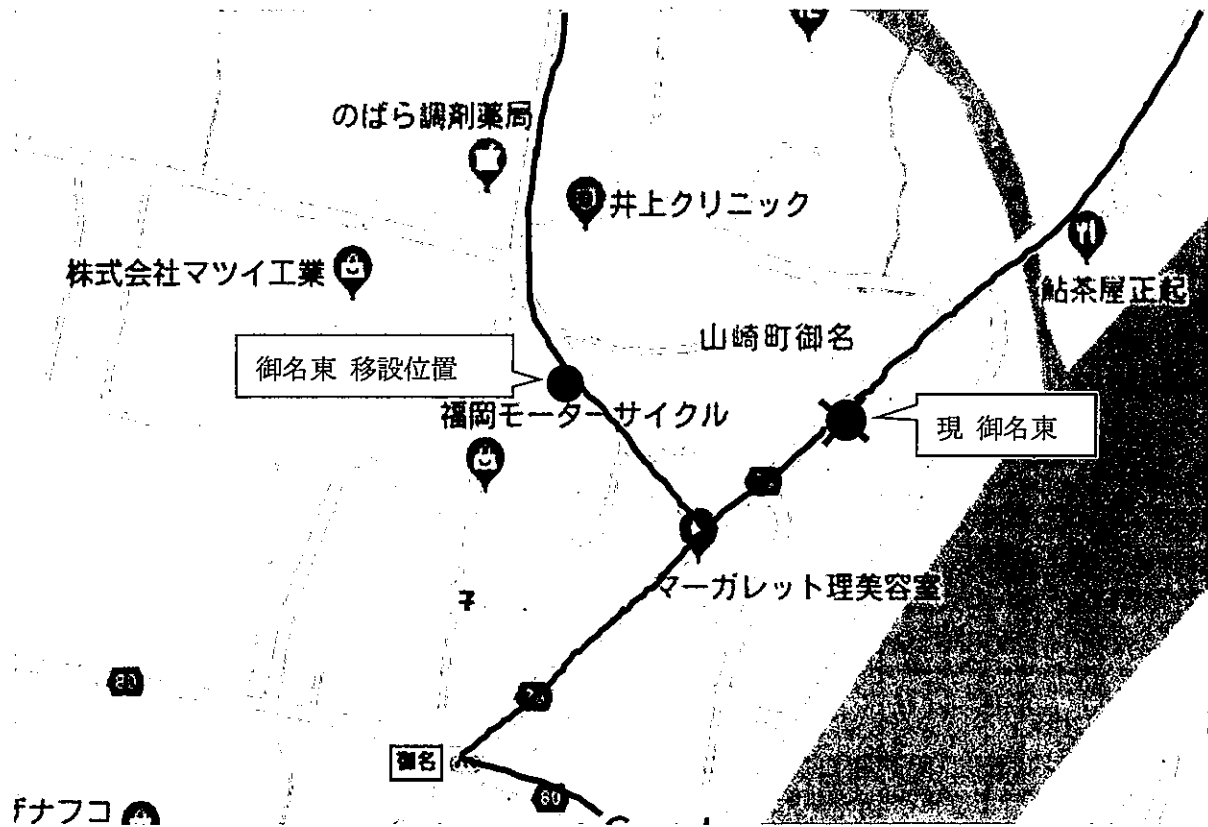
1 戸原線



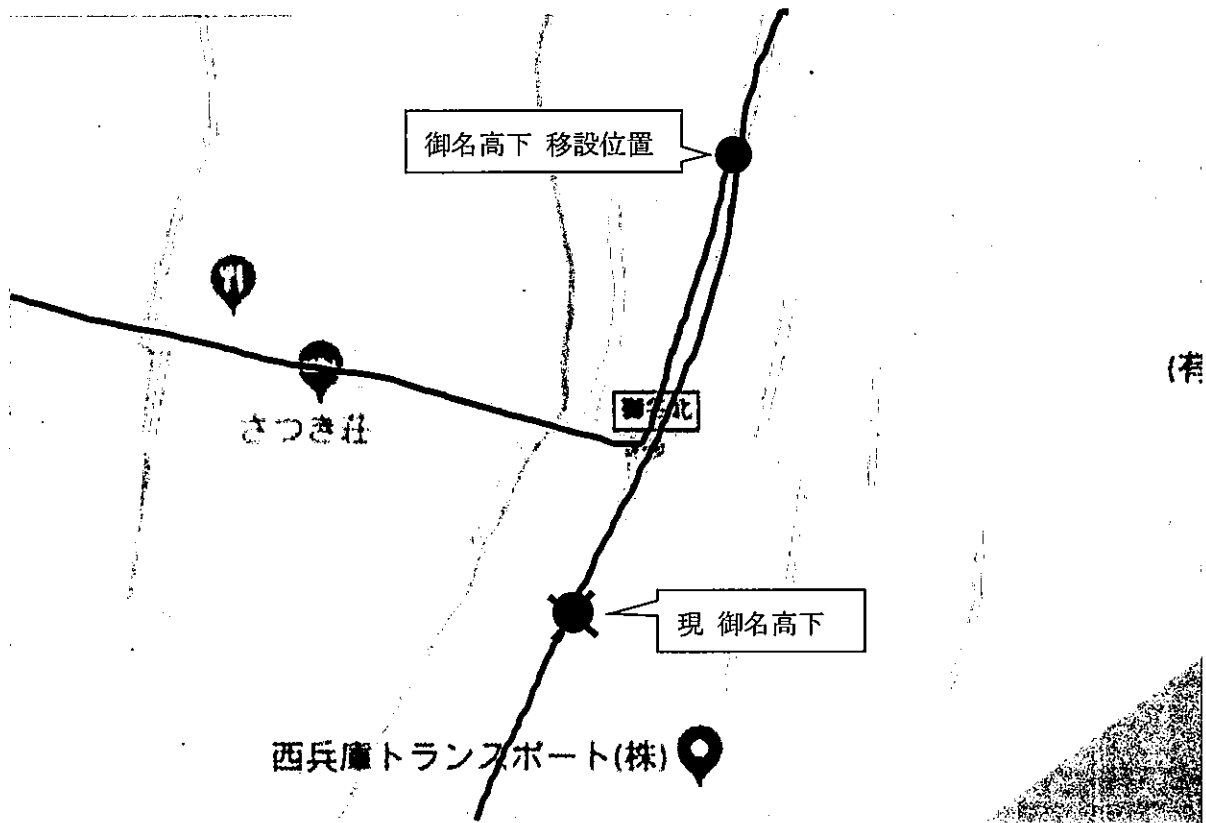
(1) 宇原0 (仮)バス停【新設】、ルート変更



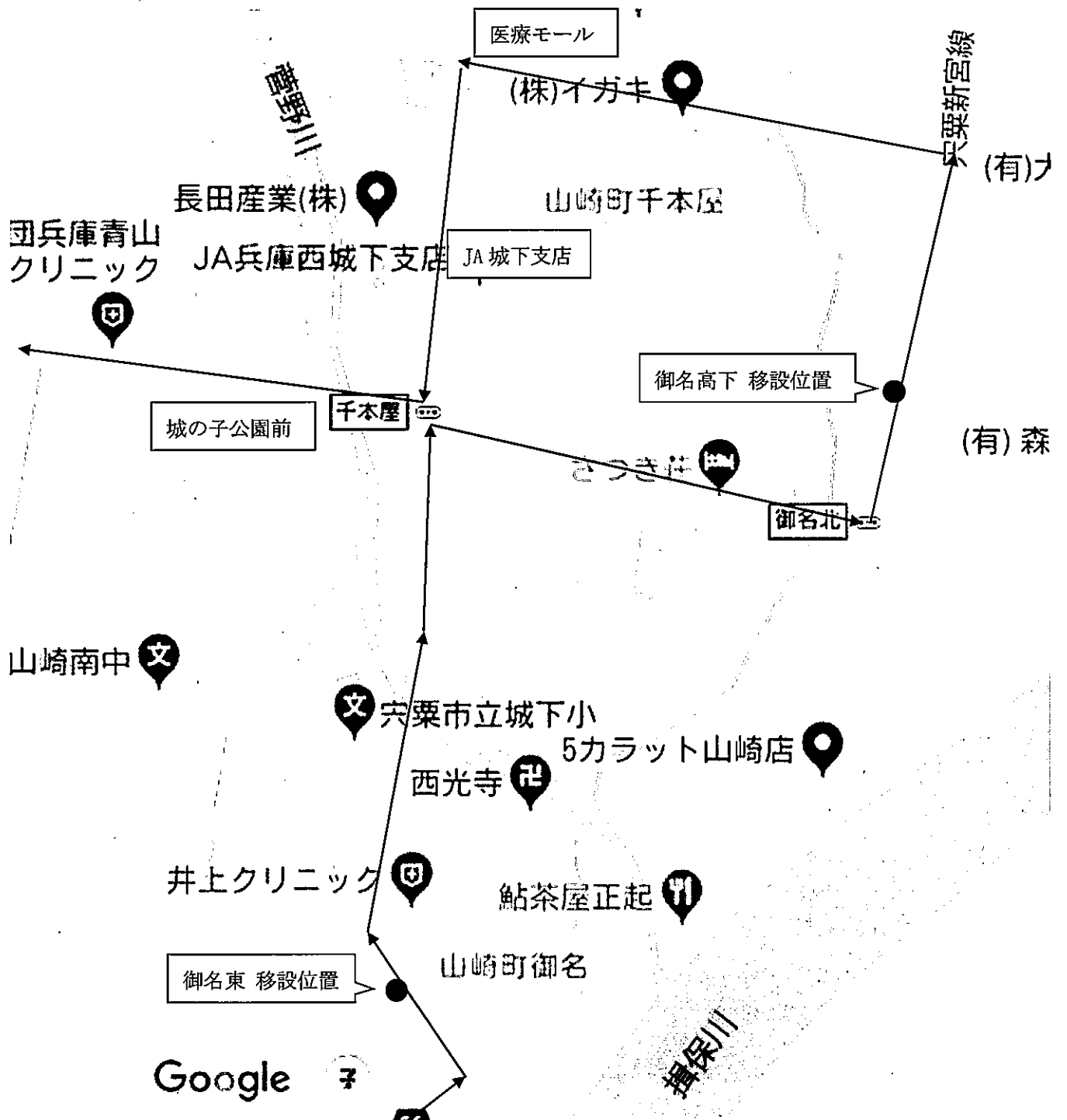
(2) 御名東バス停【移設】



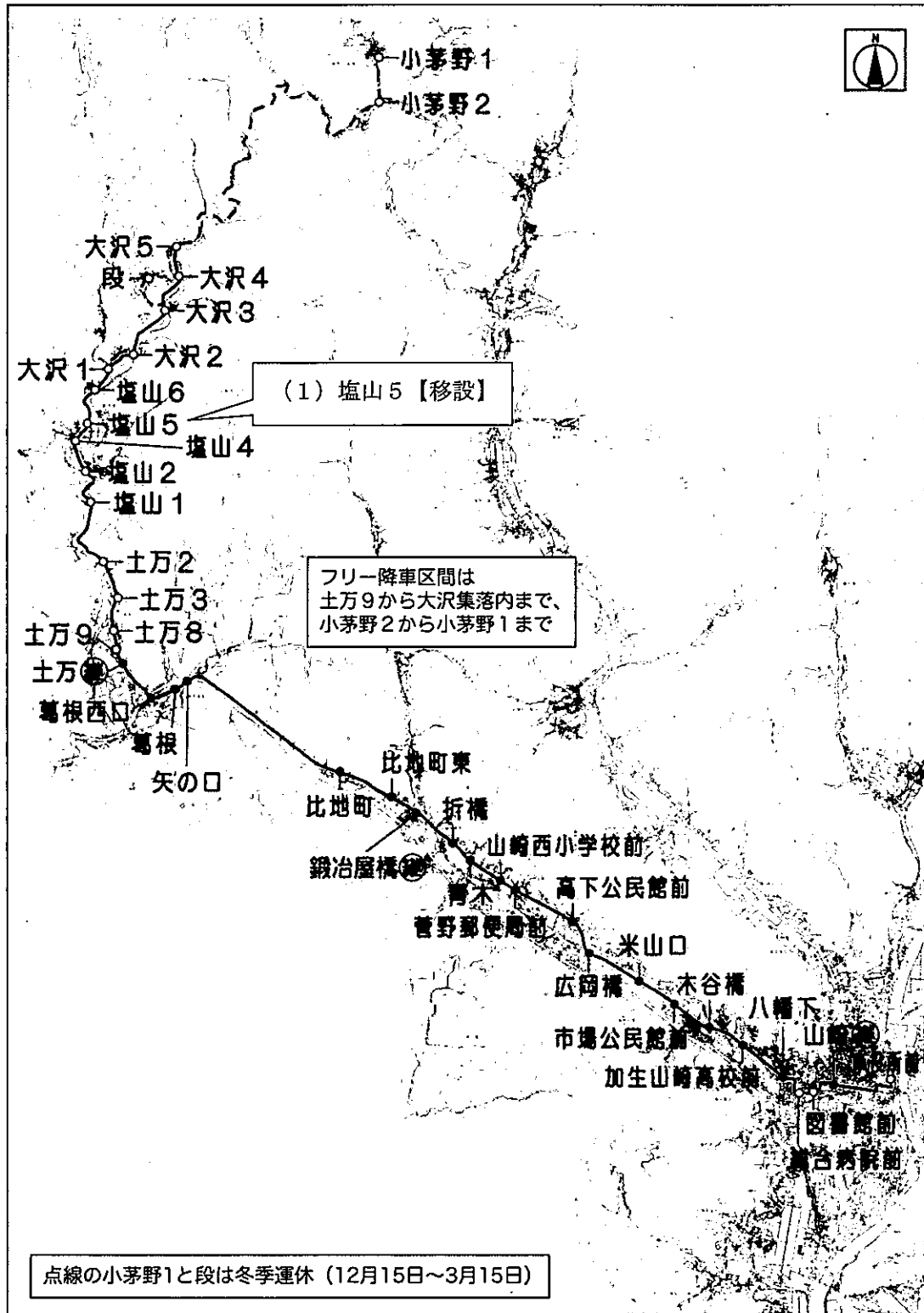
(3) 御名高下バス停【移設】



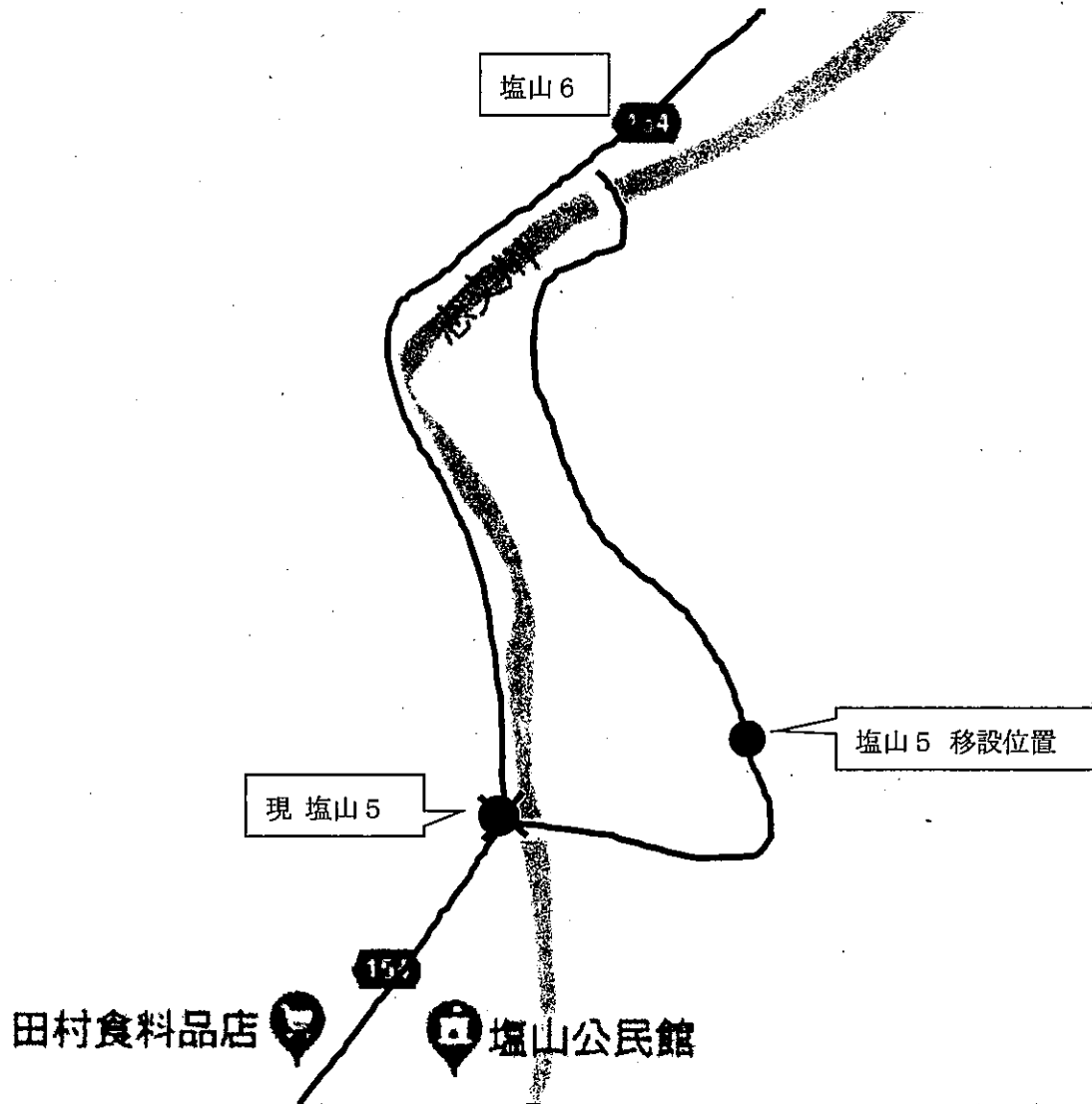
(4) 御名東、御名高下バス停移設に伴うルート変更



2 土万線

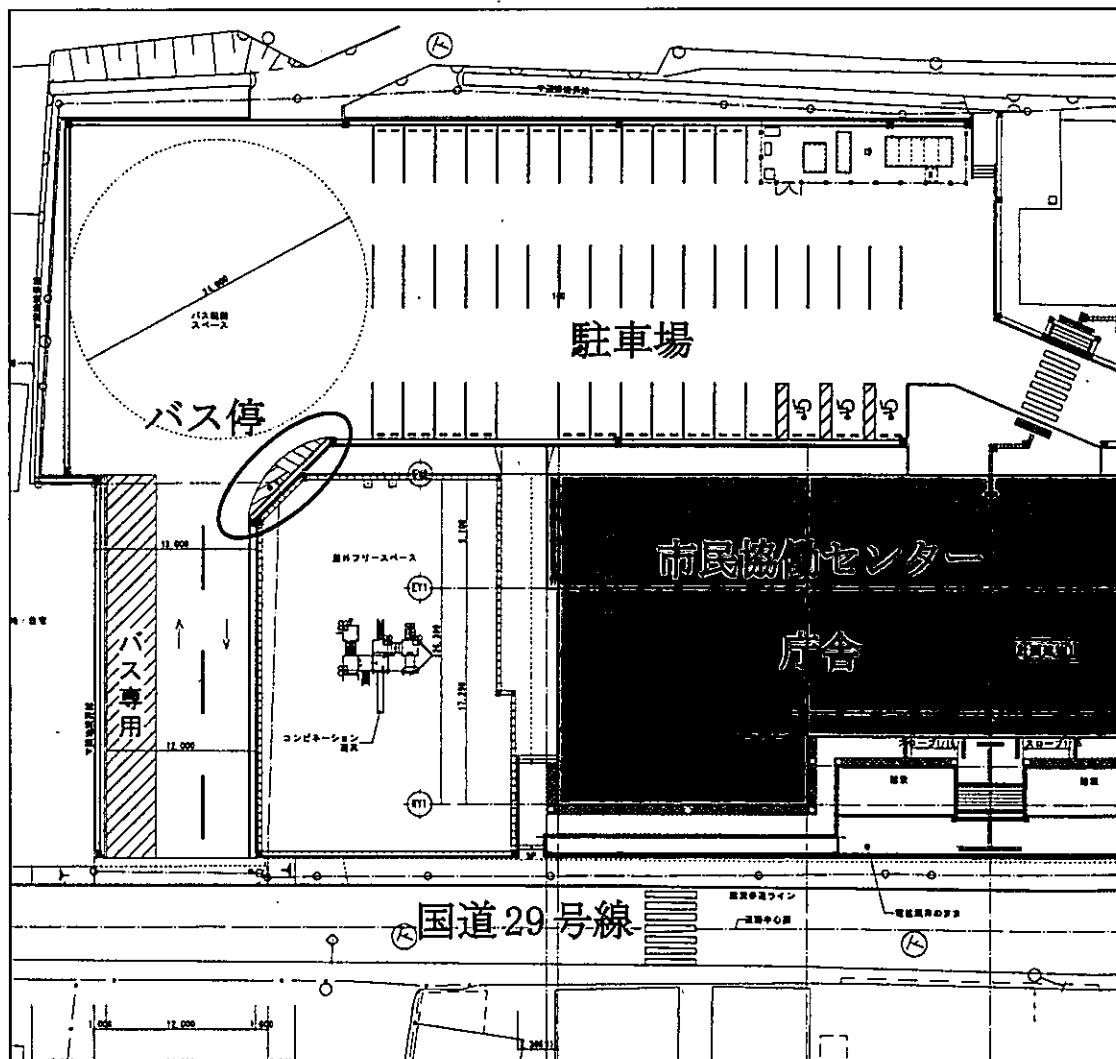


(1) 塩山5バス停【移設】、ルート変更



3 その他

(1) 一宮市民協働センターへのバス乗入れについて



対象路線：大型バス路線、下三方線、染河内川西線

乗入れ開始日：令和2年4月20日（月）

乗入れ時間：9時～16時 ※市民協働センター開庁時