

令和4年度 第2回宍粟市地域公共交通会議次第

日時 令和4年9月28日(水) 午前10時～

場所 宍粟防災センター5階 大ホール

1 開 会

2 あいさつ

3 議 題

(1) 「地域公共交通計画」の策定に向けて

①地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画の概要について

②計画策定の進め方及び今後のスケジュール

③現況把握に向けた各種調査の実施(案)

(2) 宍粟市の地域公共交通を取り巻く現状について

(3) 宍粟市の地域公共交通の現状・問題意識等についての意見交換

4 報 告

(1) 三方・繁盛地区における路線バス代替手段について

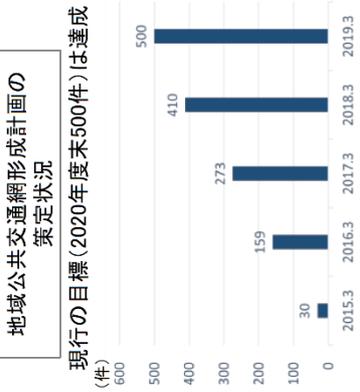
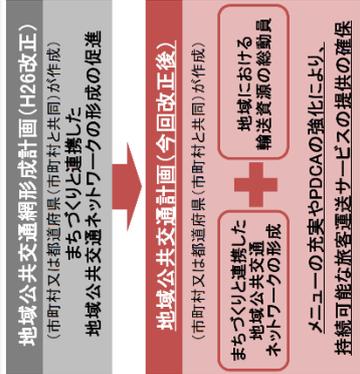
5 そ の 他

6 閉 会

持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
 - ・ 地方公共団体による**地域公共交通計画**(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
 - ⇒ 国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・ 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家所有有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 - ⇒ バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・ 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等⇒ データに基づきPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・ **乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・ 通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会**で議論し、**国に意見を提出**



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
 - ⇒ 従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続**を要望

- 過疎地等で市町村等が行う**自家所有有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 - ⇒ **運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
 - 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
 - ⇒ インバウンドを含む**観光ニーズ**へも対応

自家所有有償旅客運送の実施の円滑化



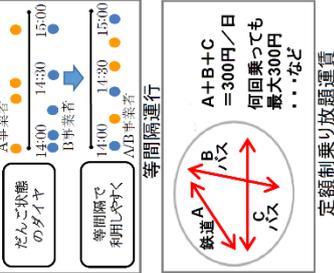
- 貨客混載に係る手続の円滑化
 - 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
 - ⇒ 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進



既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや面一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
 - また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整**は困難
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
 - ⇒ 路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
 - 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画**の**認定制度**を創設
 - ⇒ 交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度**を創設
 - ⇒ 参加する幅広い関係者の**協議・連携を促進**



交通インフラに対する支援の充実

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 - ・ 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
 - ⇒ 交通ネットワークを充実
 - ・ 物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
 - ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進



- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービスの改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

(1)「宍粟市地域公共交通計画」の策定に向けて

②計画策定の進め方及び今後のスケジュール

表 計画策定までのスケジュール

	2022年										2023年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1)地域現状の調査・分析				→									
(2)市民アンケートの実施・分析						→							
(3)公共交通の現況調査・分析						→							
(4)地域公共交通会議						●				●			
						計画の概要等				調査結果報告			
	2023年										2024年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1)課題整理	→												
(2)基本方針と目標将来像の検討		→											
(3)目標を達成するための施策の検討			→										
(4)計画のとりまとめ						→							
(5)パブリックコメント								↔					
(6)地域公共交通会議			●				●			●		●	
		基本方針・目標協議		施策・計画素案協議			案協議		フィードバック		策定		

※地域公共交通会議の実施時期や検討スケジュールについては、変更する可能性があります。

③現況把握に向けた各種調査の実施

1. 市民アンケート

対象者	宍粟市民 配布枚数は2,100世帯（1世帯あたり1枚）
目的	市民のふだんの移動や地域公共交通の利用実態や利用意向等を把握し、課題の抽出や施策検討の基礎資料とする。
主な設問	<ul style="list-style-type: none">・属性（性別、年齢、居住地区、免許保有状況等）・ふだんの外出について（外出頻度、利用する交通手段、買物や通院の場所等）・路線バスの認知・利用状況・タクシーの利用状況・公共交通の今後について（地域公共交通がなくなった場合の影響や今後の地域公共交通に期待（重視）すること、地域公共交通を維持するためにできること等）・予約制の移動手段に対する考えについて

2. 路線バス停留所の利用環境調査

対象	乗継指定バス停留所
目的	路線バスの待合環境や改善点等を把握し、課題抽出や施策検討の基礎資料とする。
主な設問	<ul style="list-style-type: none">・バス停留所表示案内板、上屋、ベンチ、時刻表等の設置の有無・待合スペース、点字ブロックの設置状況の有無・停留所の設置箇所・駐車及び駐輪状況・周辺施設の立地状況

3. 交通事業者へのヒアリング調査

対象	市内を運行している交通事業者
目的	事業者の置かれている現状や抱える課題等を把握し、課題抽出や施策検討の基礎資料とする。
主な設問	<ul style="list-style-type: none">・市内で運行する地域公共交通の現状・市内で運行する地域公共交通で将来予測される問題点・問題解決に向けた取組みの状況や計画・役割分担の中で、地域や行政に期待すること

(2) 宍粟市の地域公共交通を取り巻く現状について

【概況】

- 市の特徴として、山崎の中心部等を除き、山の間谷沿いに居住地域が広がっている傾向があります。
- 市内の人口は年々減少傾向にあり、高齢化率も増加傾向にあります。
- 市内での移動が主ですが、姫路市やたつの市といった南側の隣接市への移動も多く見られます。
- 主要施設は山崎町域に集中している傾向にありますが、各地域でも複数施設が見られます。
- 市全域に公共交通が張り巡らされており、利用者数も増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の蔓延をきっかけに減少傾向にあります。
- 大型バス路線は年間約 20 万人の利用があり、令和 2 (2020) 年 10 月～令和 3 (2021) 年 9 月では各路線で約 3.8～6.2 万人が利用しています。一方、小型バス路線では、利用が多い路線と少ない路線の利用者数の差が顕著になっています。
- 路線バスの収支状況は厳しくなっています。
- スクールバスや福祉輸送などの特定のニーズに応じた移動手段も存在しています。

目次

1 市の概要	7
(1) 位置	7
(2) 地勢	8
2 人口動態	9
(1) 人口推移と将来推計	9
(2) 世帯数の推移	10
(3) 人口分布	11
(4) 市内外への移動	12
3 施設分布	13
(1) 公共施設	13
(2) 医療施設	13
(3) 商業施設	14
(4) 教育施設	14
(5) 子育て支援施設	15
(6) 観光施設	15
4 地域公共交通	16
(1) 路線バスネットワーク	16
(2) 運行便数	17
(3) 利用者数	19
(4) 路線バスの収支状況	25
5 その他の輸送資源	26
(1) スクールバス（小学校・中学校・幼稚園・認定こども園）	26
(2) 福祉輸送	27
6 財政状況	29
(1) 歳入	29
(2) 歳出	29

1 市の概要

(1) 位置

本市は兵庫県中西部に位置し、北は養父市・鳥取県、東は朝来市・神河町、南は姫路市・たつの市、西は佐用町・岡山県と接しています。

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 号が地域内で交差する西播磨内陸の交通の要衝となっており、中国自動車道山崎インターから神戸まで約 100km、大阪まで約 140km の位置関係にあります。

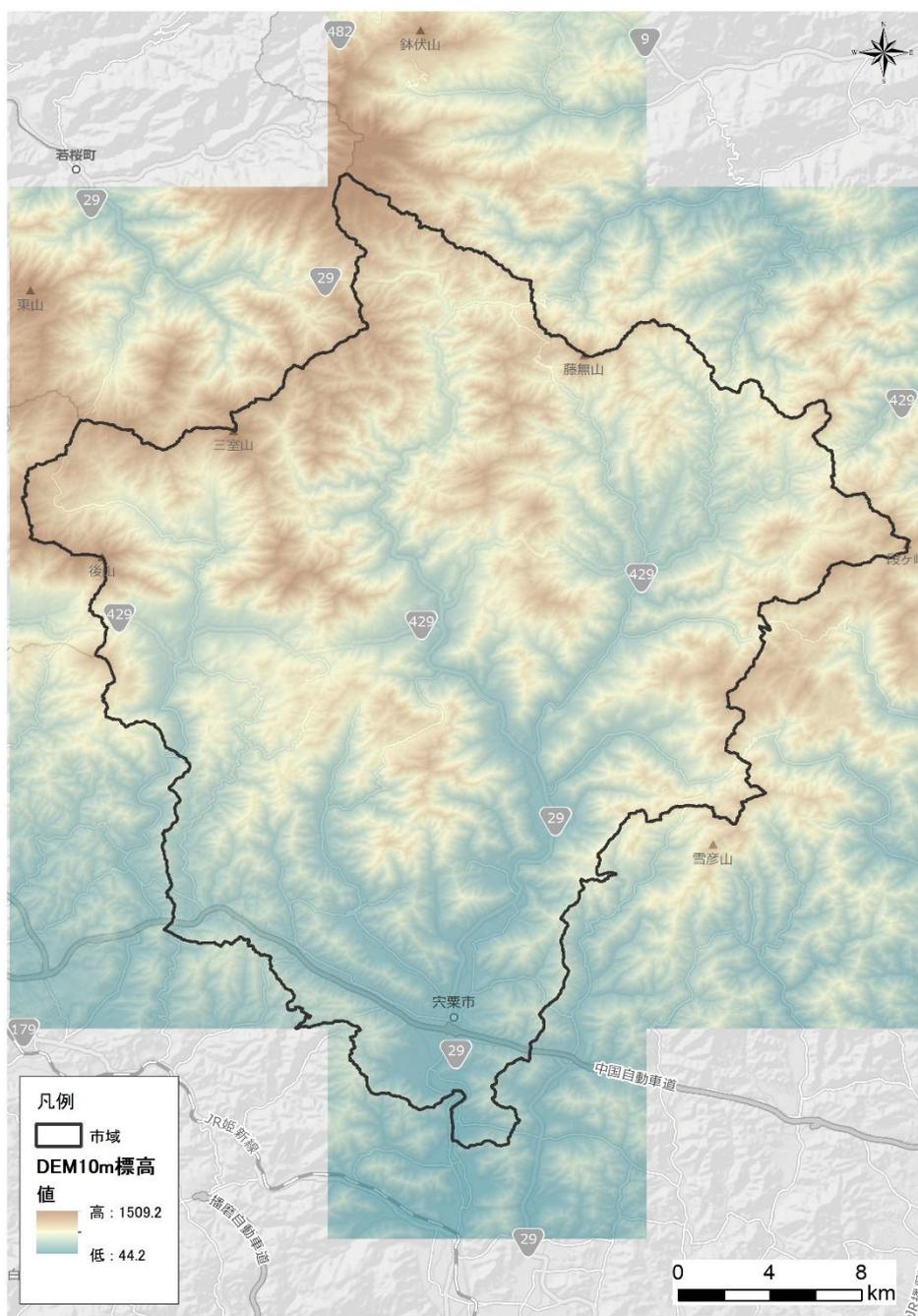


出典：宍粟市ホームページ

図 宍粟市の位置

(2) 地勢

本市の北側では、標高 1,000m を越える氷ノ山、三室山、後山がそびえたつなど、市の大部分を山地が占めており、平地が少ない状況にあります。



資料：基盤地図情報（国土地理院）

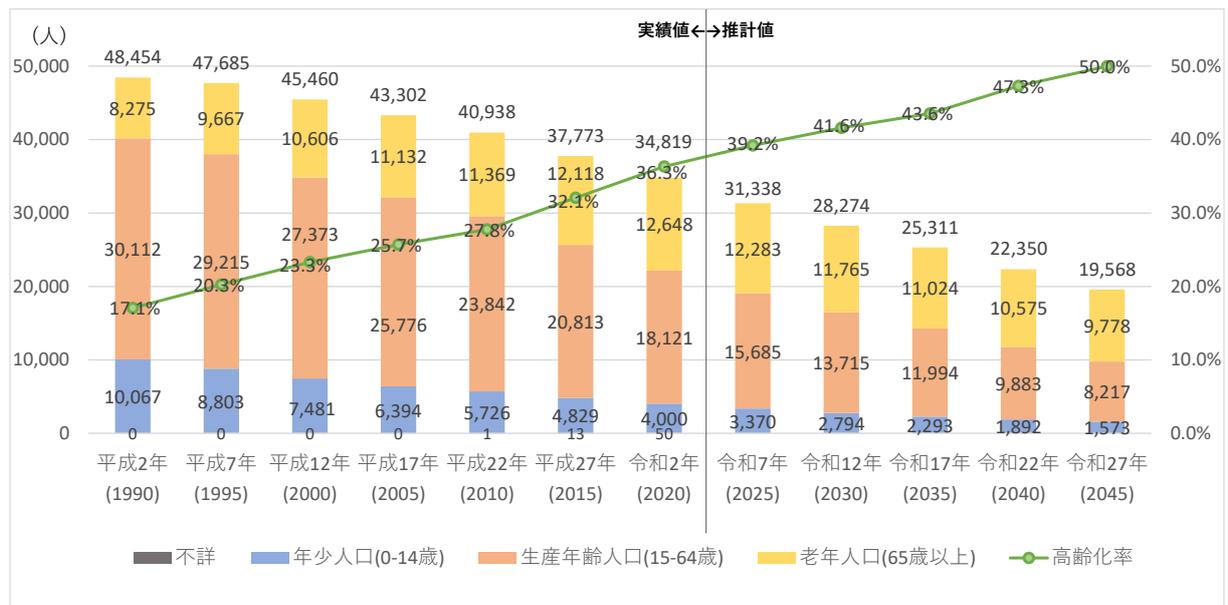
図 宍粟市の地勢

2 人口動態

(1) 人口推移と将来推計

本市では、年々人口が減少の傾向にあり、令和2(2020)年で約34,800人となっており、今後も人口減少が進むことが想定され、令和27(2045)年では人口が20,000人を下回ることが想定されています。

また、年齢階層別にみると、年少人口、生産年齢人口において減少傾向が続く中、高齢化率は令和2(2020)年時点で約36%となり、令和27(2045)年では約50%と、総人口の約半分が高齢者となることが想定されています。

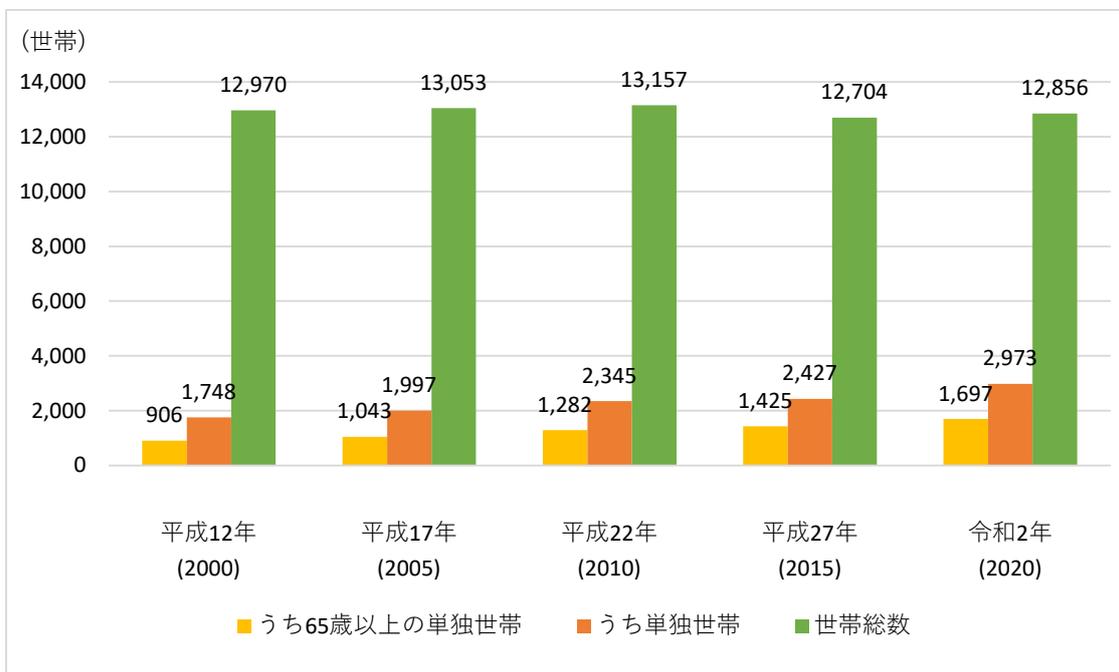


資料：国勢調査（平成2(1990)～令和2(2020)年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7(2025)年～）

図 宍粟市の年齢階層別の人口推移と将来推計

(2) 世帯数の推移

本市の世帯総数は平成12(2000)年以降、約12,700～13,200世帯で推移しています。一方で、単
独世帯数、65歳以上の単独世帯数は年々増加傾向にあります。

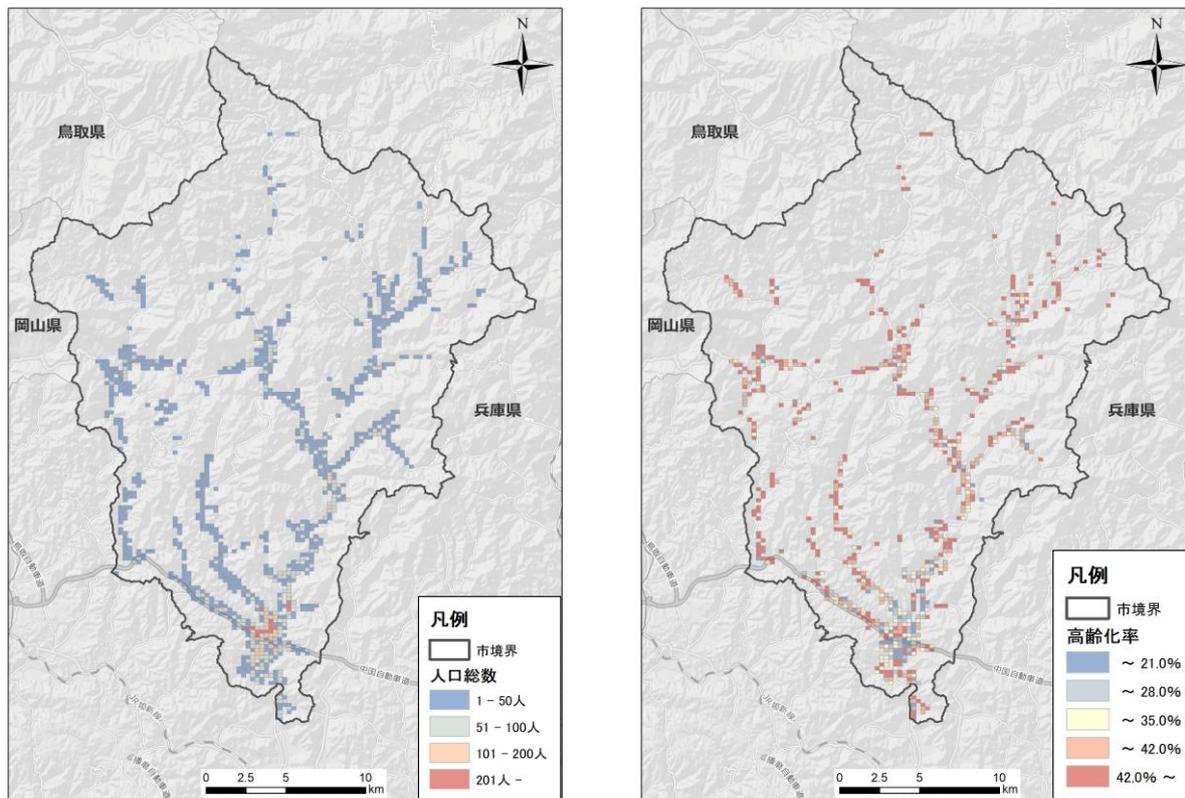


資料：国勢調査（平成12(2000)～令和2(2020)年）

図 宍粟市の世帯数の推移

(3) 人口分布

山崎町域に人口が集中しており、その他の地域では国道 29 号及び国道 429 号など主要道路の沿線、山地の谷沿いに居住している様子がわかります。また、高齢化率をみると、山崎町域では低いエリアもありますが、市内全体的に高齢化率が高い傾向にあることがわかります。



※表示しているメッシュは 250m 四方。

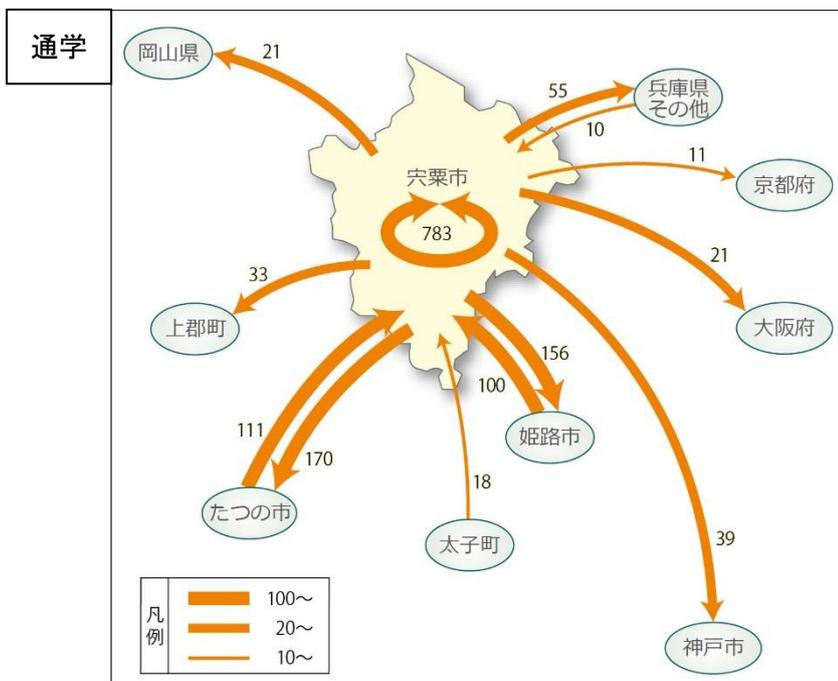
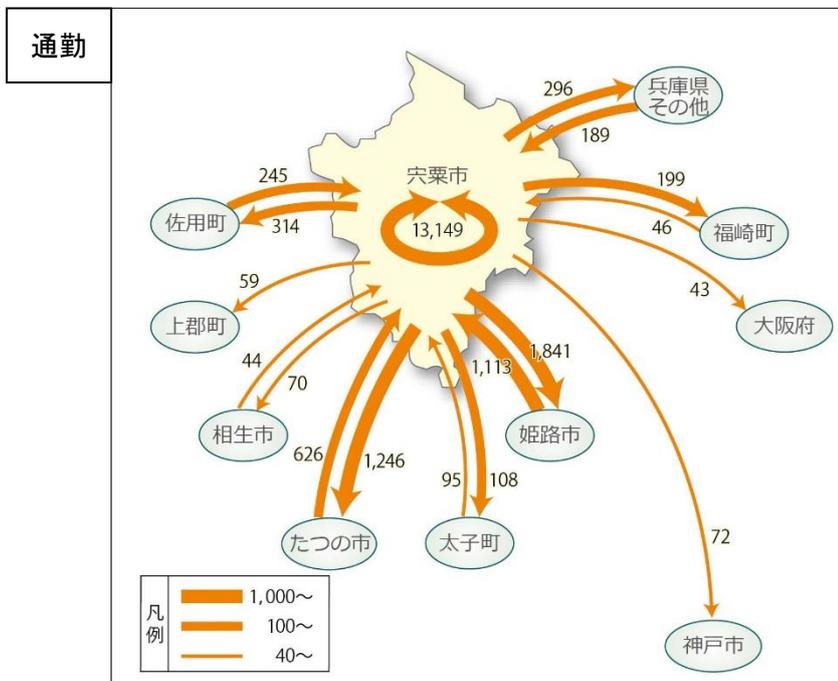
資料：国勢調査（令和 2（2020）年）

図 宍粟市の総人口分布（左図）と高齢化率（右図）

(4) 市内外への移動

市内外への通勤における移動では、市内の移動が最も多くなっており、市外への移動に関しては、市南部に位置する姫路市、たつの市や佐用町、福崎町間の移動が往来のいずれかで 100 人を越えています。

通学においても同様に、市内の移動が最も多くなっています。市外への移動に関しては、姫路市、たつの市間での移動が 100 人を越えています。



資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 穴粟市内外の通勤・通学における移動

3 施設分布

(1) 公共施設

山崎 IC 周辺や旧町役場を中心に行政施設や文化・歴史関連施設、公園等が立地しています。

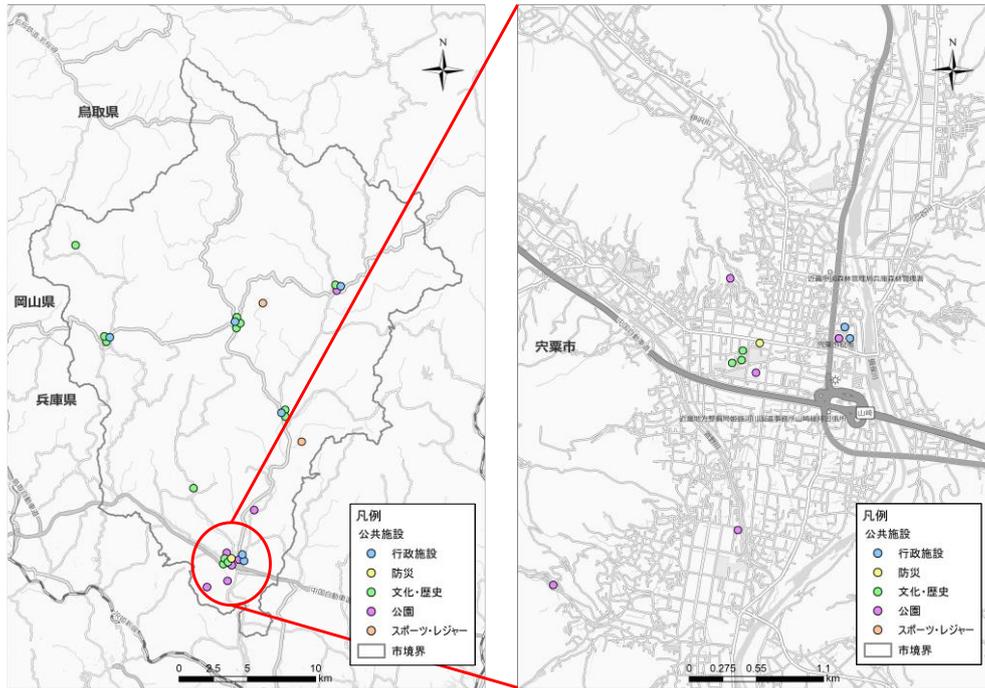
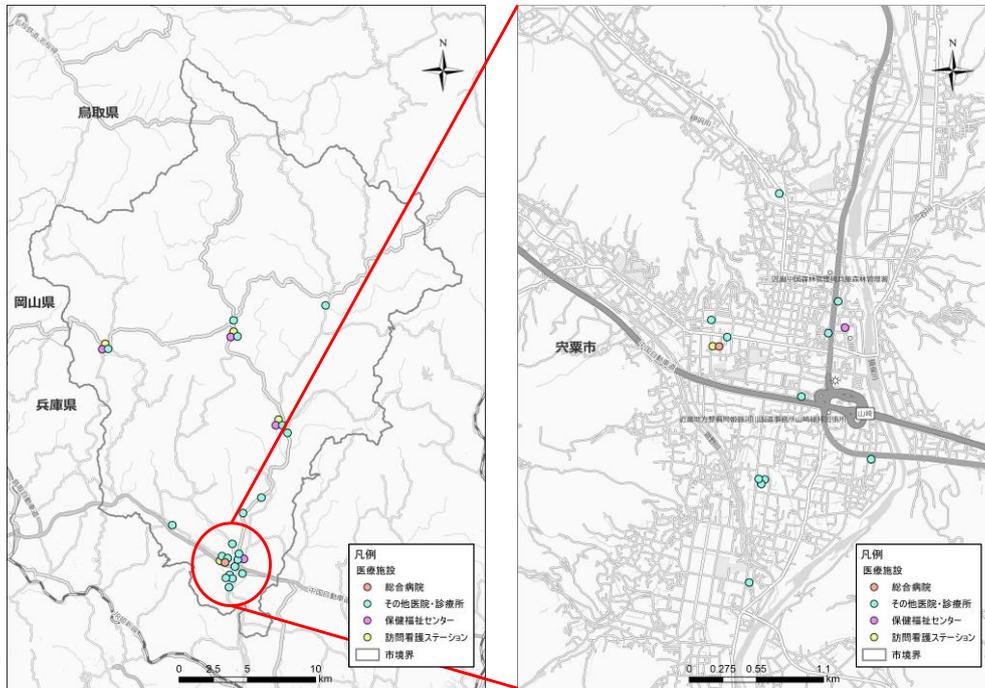


図 公共施設立地状況

(2) 医療施設

山崎町域に市内で唯一の病院である公立宍粟総合病院が立地しています。また、旧町域のそれぞれにおいてクリニックや診療所が国道 29 号、429 号沿いに多く立地しています。

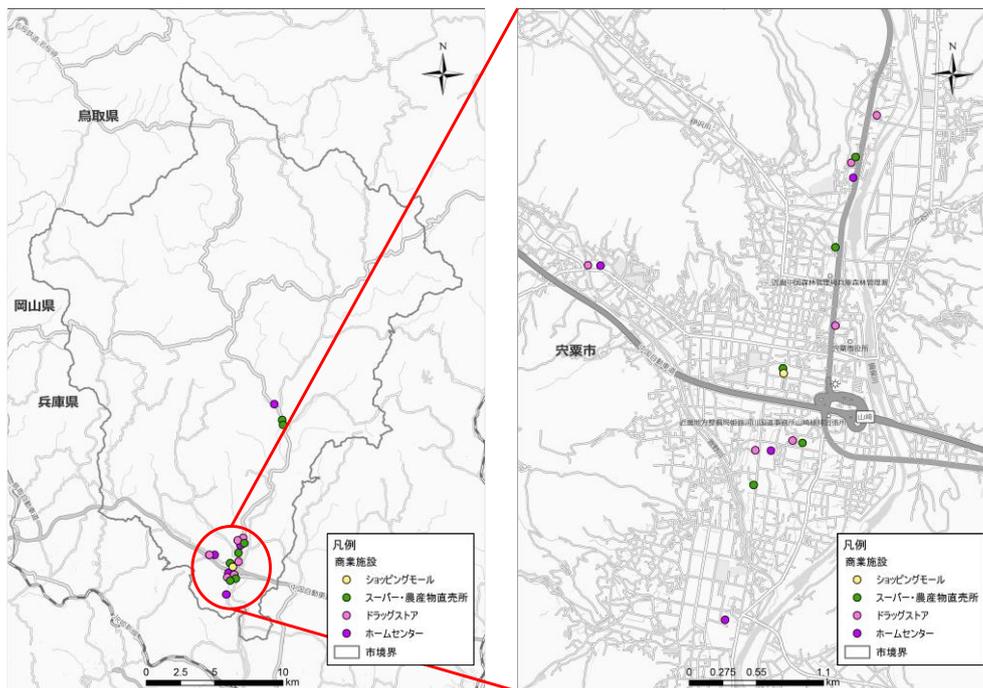


資料：兵庫県医療機関情報システム

図 医療施設立地状況

(3) 商業施設

山崎町域、一宮町域の国道 29 号沿いにスーパー・農産物直売所やホームセンター等の商業施設が多く立地しています。



資料：i タウンページ（2021 年 9 月時点）

図 商業施設立地状況

(4) 教育施設

旧町域それぞれにおいて小学校、中学校等が立地しています。

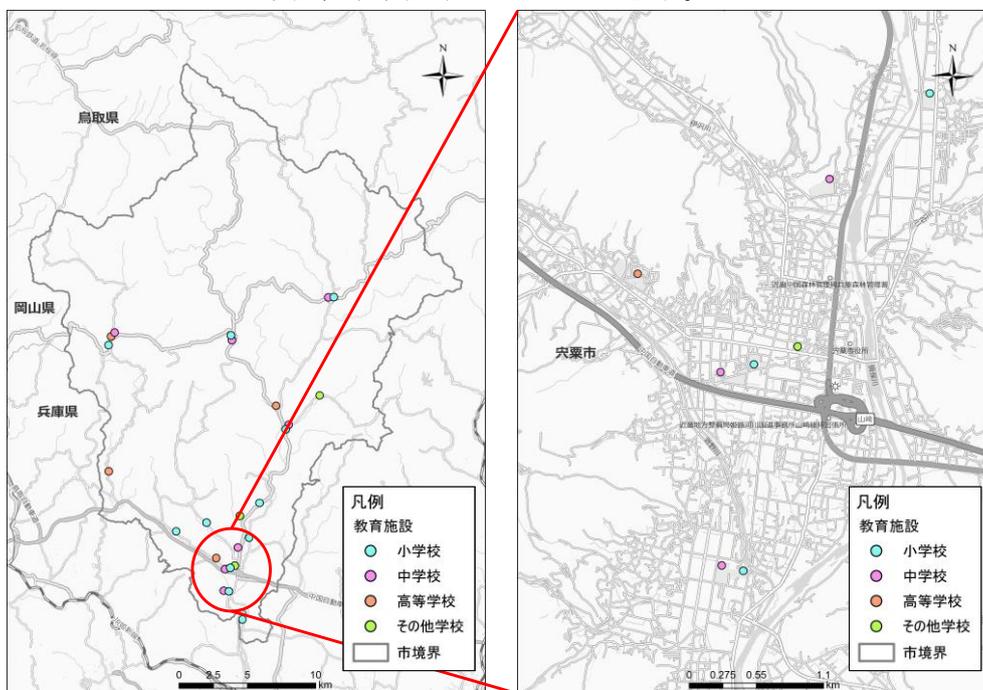


図 教育施設立地状況

(5) 子育て支援施設

山崎町域においては、保育所が多く立地している一方、一宮、波賀、千種町域においては、幼稚園や認定こども園等の施設が立地しています。

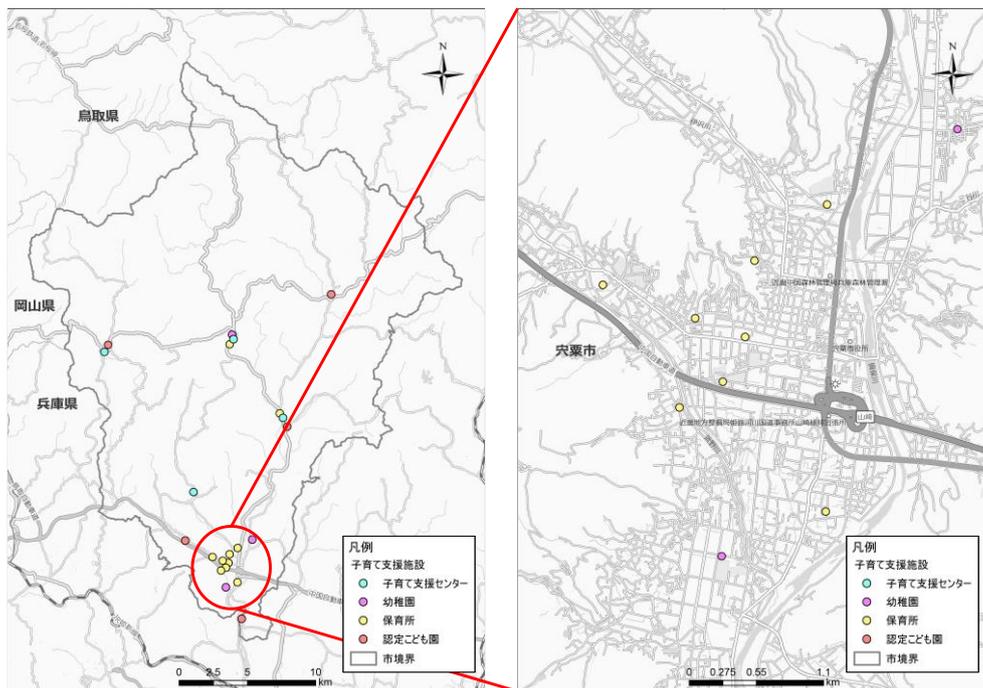


図 子育て支援施設立地状況

(6) 観光施設

市全域にかけて観光施設が広く立地しています。

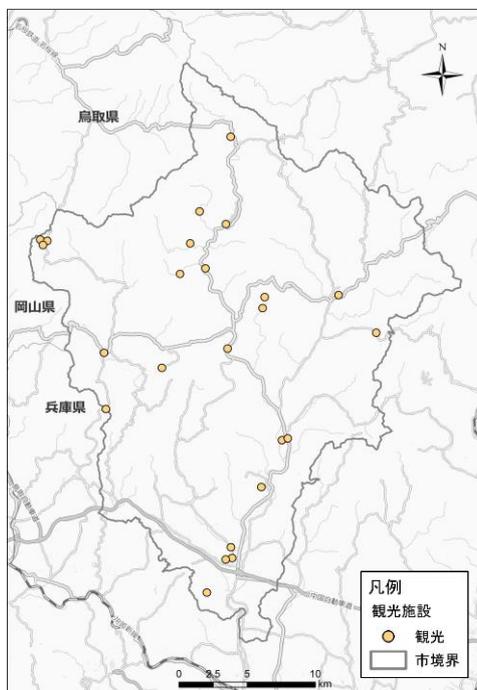


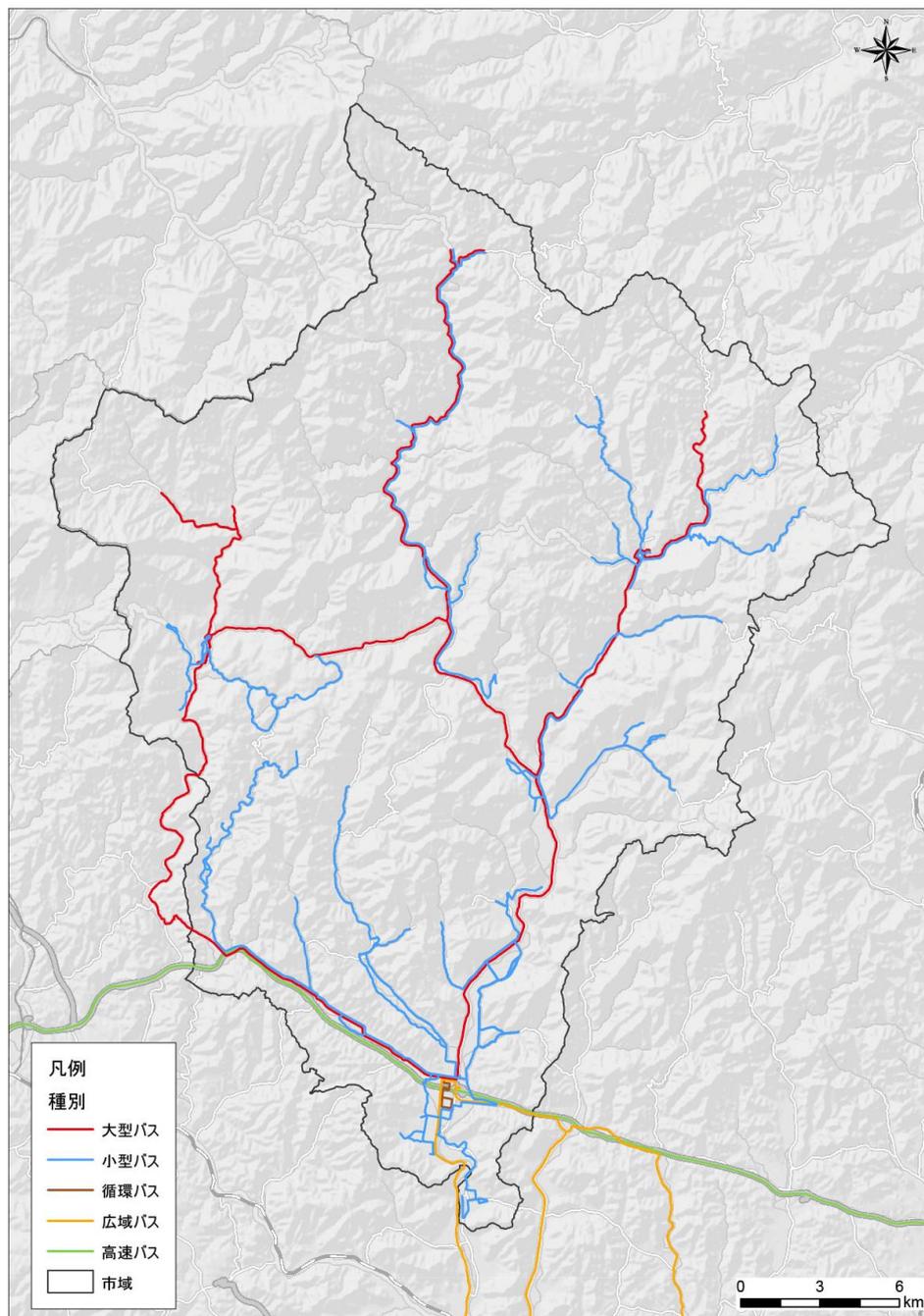
図 観光施設立地状況

4 地域公共交通

(1) 路線バスネットワーク

本市では、路線バスをはじめ、事前予約制のデマンド運行や有償ボランティア等の様々な公共交通が運行されていましたが、交通空白地の解消や財政負担の改善などの観点から平成 27(2015)年に地域公共交通の大幅な再編を行いました。その結果、市内を運行するバスを全て民間事業者が運行する路線バスに変更し、旧町域間を結ぶ大型バスと、集落から大型バスを結ぶ小型バス、イオン山崎店や医療モールなどを巡る循環バスといった現在の運行形態となりました。

現在、大型バスが 4 路線、小型バスが 19 路線、循環バスが 1 路線となっています。



※路線図は現在確認中のため、一部異なる可能性がある。

図 宍粟市内の路線バスネットワーク

(2) 運行便数

① 大型バス

路線の区分では、山崎から千種間を運行する千種線の運行本数が最も多くなっており、その他に山崎から一宮間を運行する横山・倉床線、山崎から波賀間を運行する戸倉線・皆木線・原線、山崎から波賀を經由して千種間を運行するエーガイヤ線などが市内を運行しています。

表 大型バスの運行便数

路線名	起終点		平日便数 (便/日)	休日便数 (便/日)	合計
横山線・倉床線	山崎	横山	13	12	30
	加生山崎高校前	横山	1	0	
	山崎	倉床	2	0	
	加生山崎高校前	倉床	2	0	
戸倉線・皆木線・原線	山崎	皆木	9	8	28
	山崎	原	3	2	
	加生山崎高校前	原	1	0	
	山崎	戸倉	0	2	
	加生山崎高校前	戸倉	1	0	
	皆木	いちのびあ	0	2	
エーガイヤ線	山崎	エーガイヤちくさ	14	4	19
	加生山崎高校前	エーガイヤちくさ	1	0	
千種線	山崎	西河内	8	7	34
	山崎	千種	12	7	

資料：しーたんバス時刻表（令和4年4月1日時点）

②小型バス・循環バス

令和4(2022)年4月時点で20路線が市内を運行しており、路線や経由地によって運行日が異なっています。

表 小型バス・循環バスの運行便数

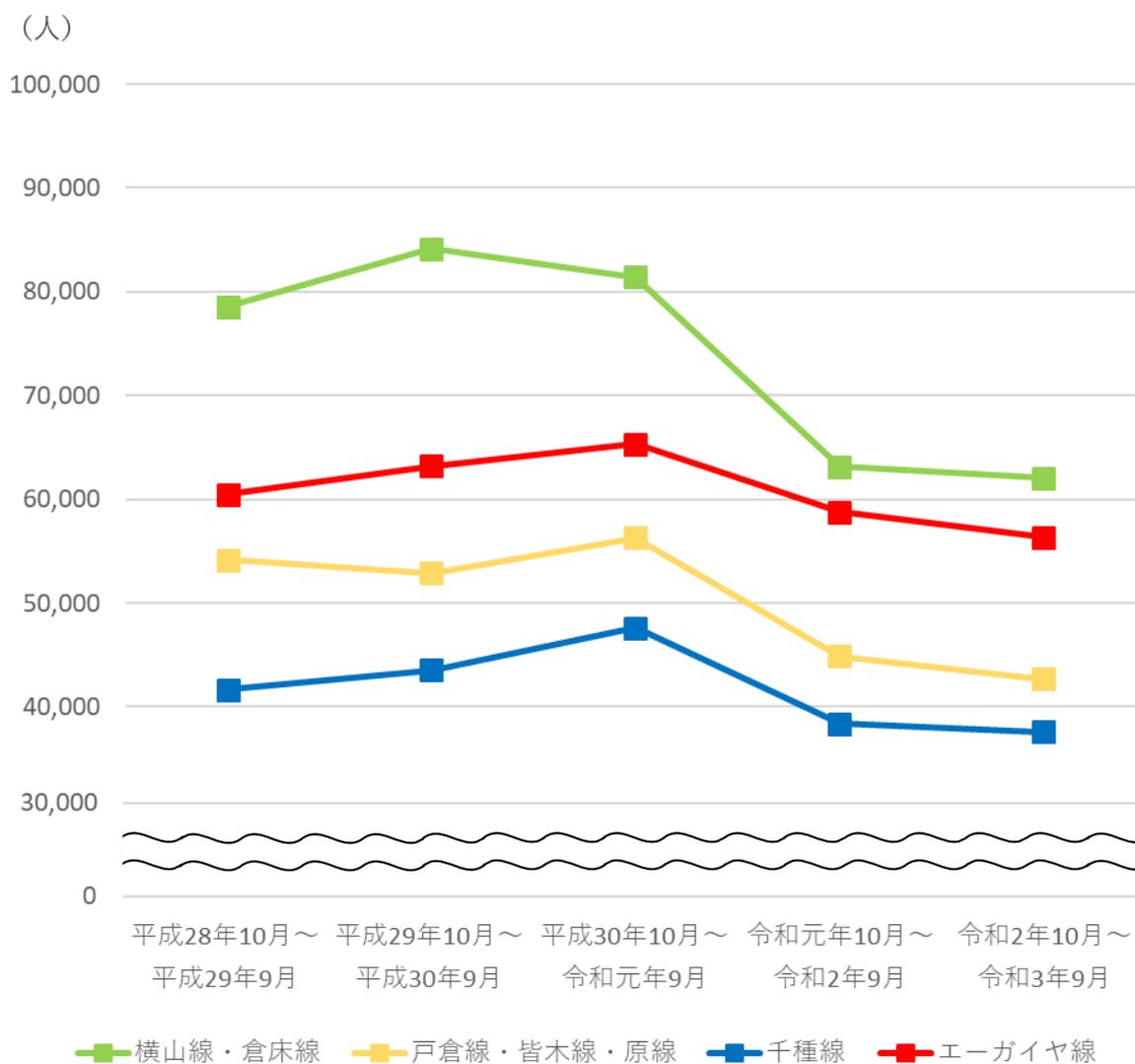
路線名	運行便数 (便/日)	運行日(曜日)					
		月	火	水	木	金	土
戸原線	9	○	○	○	○	○	
城下線	8	○	○	○	○	○	
梯河東線(三谷経由)	8		○				
梯河東線(三谷経由無)	8					○	
与位河東線(三谷経由)	8	○			○		
与位河東線(三谷経由無)	8			○			
鳶沢線	10	○	○	○	○	○	
大谷線	6	○		○			
土万線	8	○	○	○	○	○	
塩田線	6	○		○			
染河内川西線	8	○	○	○	○	○	
下三方線	6		○			○	
河原田線	6		○			○	
公文線	3	○		○			
千町線	6	○		○			
黒原線	6		○			○	
戸倉線(飯見経由)	6	○		○		○	
戸倉線(音水経由)	5		○		○		
谷今市線	6		○		○		
水谷線	6	○		○		○	
奥西山七野線	4	○	○	○		○	
鷹巣線	6	○	○	○		○	
循環バス	13	○	○	○	○	○	
	11						○

資料：しーたんバス時刻表(令和4年4月1日時点)

(3) 利用者数

① 大型バス

平成27(2015)年に路線バスが再編されて以降、年間利用者数は各路線で微増傾向にありましたが、令和2(2020)年に新型コロナウイルスの蔓延を機に、利用者数は減少傾向にあり、令和2(2020)年10月～令和3(2021)年9月の1年間の利用者数は約199,000人となりました。



	利用者数 (人/年)				
	平成28年10月～平成29年9月	平成29年10月～平成30年9月	平成30年10月～令和元年9月	令和元年10月～令和2年9月	令和2年10月～令和3年9月
横山線・倉床線	78,551	84,142	81,420	63,159	62,050
戸倉線・皆木線・原線	54,159	52,881	56,319	44,903	42,728
エーガイヤ線	60,507	63,222	65,346	58,791	56,324
千種線	41,673	43,532	47,614	38,397	37,587
総利用者数	234,890	243,777	250,699	205,250	198,689

資料：ウエスト神姫

図 大型バスの年間利用者数

②小型バス・循環バス

a. 年間利用者数

平成 27（2015）年に路線バスが再編されて以降、循環バス、土万線、蔦沢線、戸原線、染河内川西線、梯河東線・与位河東線、城下線の 8 路線においては、年間利用者数が 1,000 人を越えている一方で、それ以外の 12 路線においては、利用者数が 1,000 人を下回っています。

また、年間利用者数が 1,000 人を下回る路線においては、塩田線を除き、1 便当たりの利用者数が 1 人を下回っていることがわかります。

表 小型バス・循環バスの利用者数推移

	利用者数（人/年）					1便当たり利用者数 （人/便）
	平成28年10月～ 平成29年9月	平成29年10月～ 平成30年9月	平成30年10月～ 令和元年9月	令和元年10月～ 令和2年9月	令和2年10月～ 令和3年9月	令和2年10月～ 令和3年9月
循環バス	2,531	5,794	6,357	6,351	5,401	1.37
土万線	5,136	5,995	5,786	4,261	4,240	2.27
蔦沢線	6,709	7,351	8,076	6,518	4,063	1.79
戸原線	3,135	3,380	3,509	3,423	3,568	1.57
染河内川西線	1,895	1,991	2,361	2,192	2,907	2.72
梯河東線・ 与位河東線	2,189	3,476	3,826	2,745	2,021	1.1
城下線	1,622	1,644	1,942	2,316	1,900	0.86
塩田線	667	631	767	717	773	1.37
鷹巣線	709	652	550	535	455	0.38
大谷線	591	559	537	532	438	0.74
下三方線	354	377	497	482	350	0.78
戸倉線	294	247	397	331	325	0.37
水谷線	431	355	429	418	272	0.36
谷今市線	239	177	93	142	186	0.27
奥西山七野線	126	144	123	123	138	0.1
千町線	62	63	27	55	51	0.14
黒原線	224	126	86	70	50	0.19
河原田線	73	26	15	26	28	0.08
公文線	119	73	86	42	10	0.01

※令和 2（2020）年 10 月～令和 3（2021）年 9 月の利用者数の多い路線の順番に記載。

資料：ウエスト神姫

b. 年間停留所別利用者数

戸原線では医療モール南や川戸1、宇原周辺での乗降が多くなっています。

城下線では須賀沢2、医療モール南、JA 城下支店、金谷北での乗降が多くなっています。

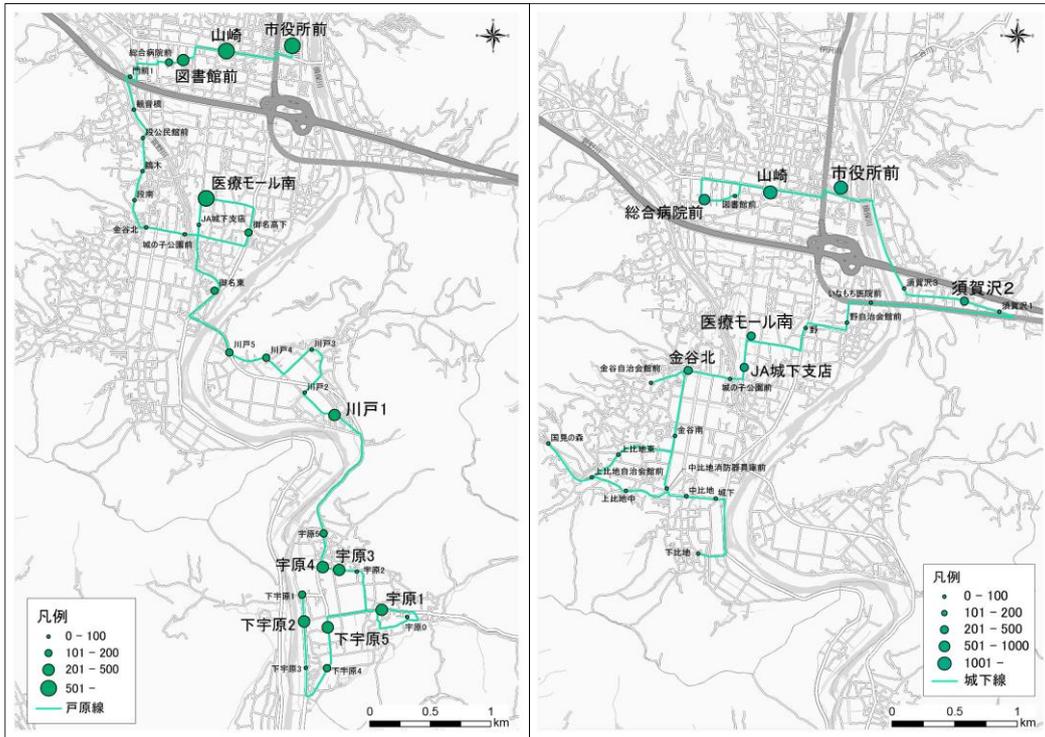


図 戸原線（左図）、城下線（右図）における年間停留所別利用者数（令和3（2021）年度）

梯河東線では野々上周辺での乗降が多くなっています。

与位河東線では神野小学校前や野々上0での乗降が多くなっています。

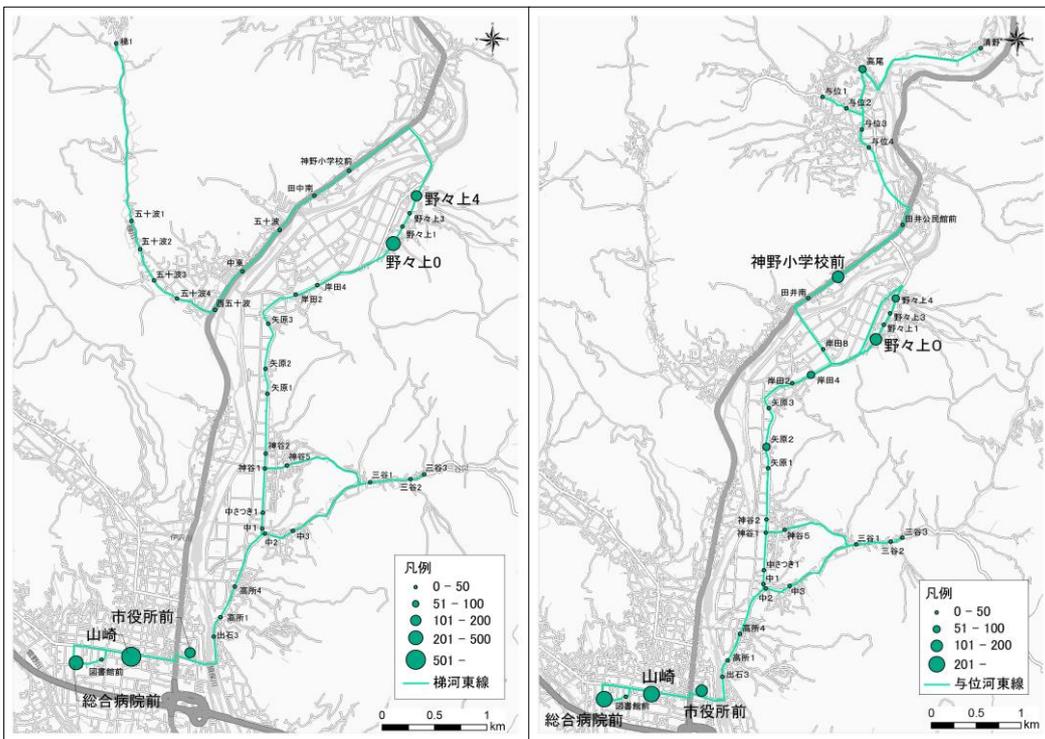


図 梯河東線（左図）、与位河東線（右図）における年間停留所別利用者数（令和3（2021）年度）

土万線では加生山崎高校前、山崎西小学校前の他に、土万、葛根、塩山及び大沢周辺での乗降が多くなっています。

塩田線では青木1、山崎西小学校前、高下での乗降が多くなっています。

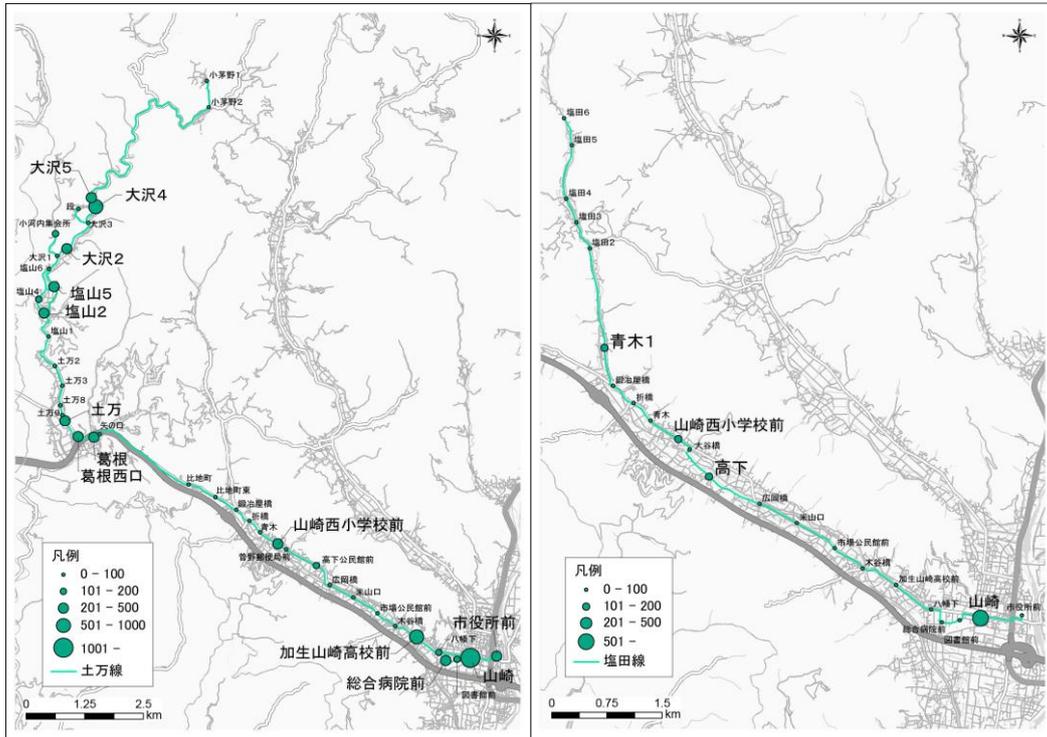


図 土万線（左図）、塩田線（右図）における年間停留所別利用者数（令和3（2021）年度）

染河内川西線では染河内口での乗降が最も多くなっており、その他に曲里、ふれあい公園前、森林大学校前などでの乗降が多くなっています。

下三方線では曲里、嵯峨山での乗降が多くなっています。

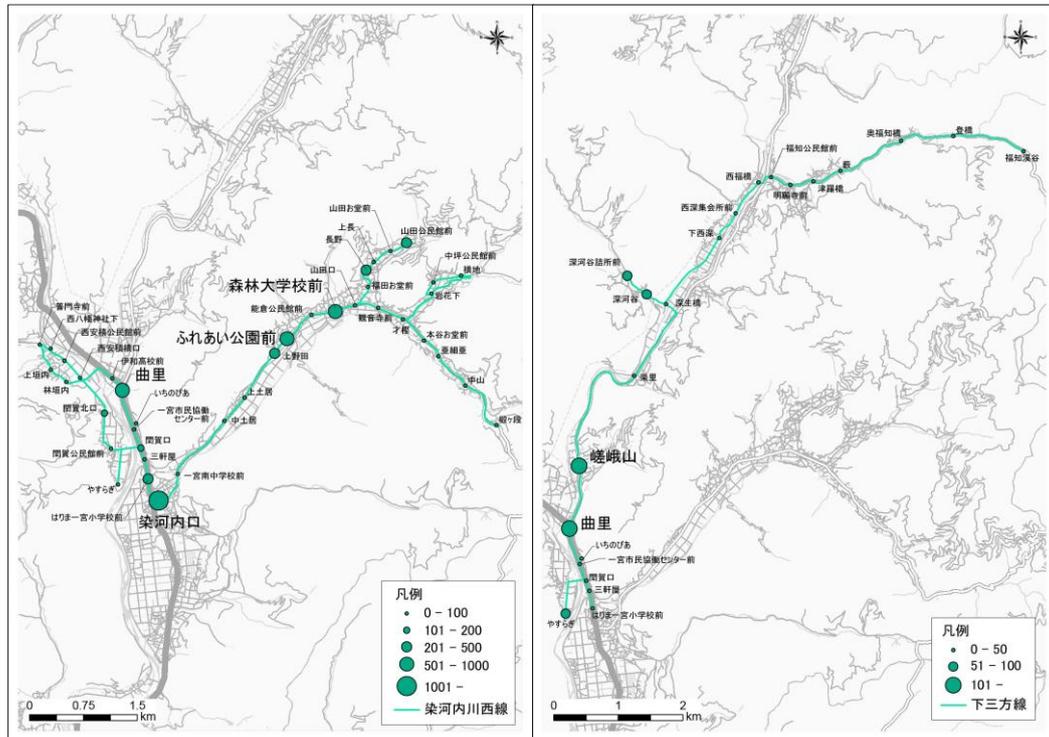


図 染河内川西線（左図）、下三方線（右図）における年間停留所別利用者数（令和3（2021）年度）

戸倉線では皆木、飯見公民館前、高山での乗降が多くなっています。
 谷今市線では上垣内、今市橋での乗降が多くなっています。

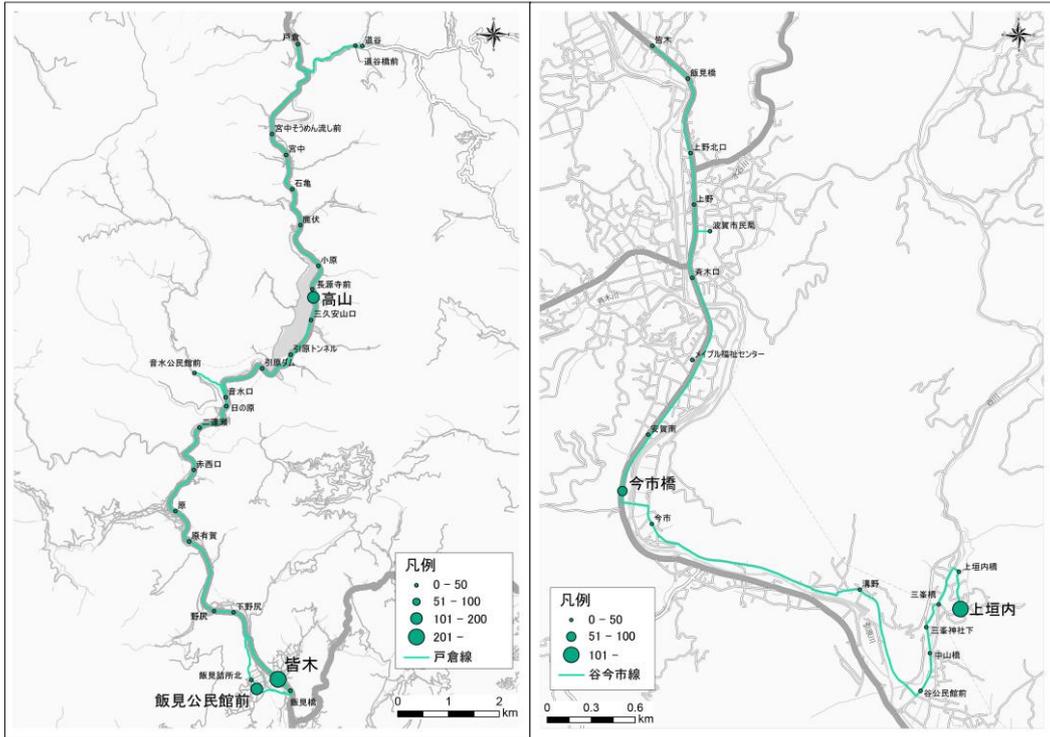


図 戸倉線（左図）、谷今市線（右図）における年間停留所別利用者数（令和3（2021）年度）

水谷線では水谷公民館前、奥水谷、波賀市民局での乗降が多くなっています。
 奥西山七野線では全ての停留所で年間利用者数が50人を下回っています。

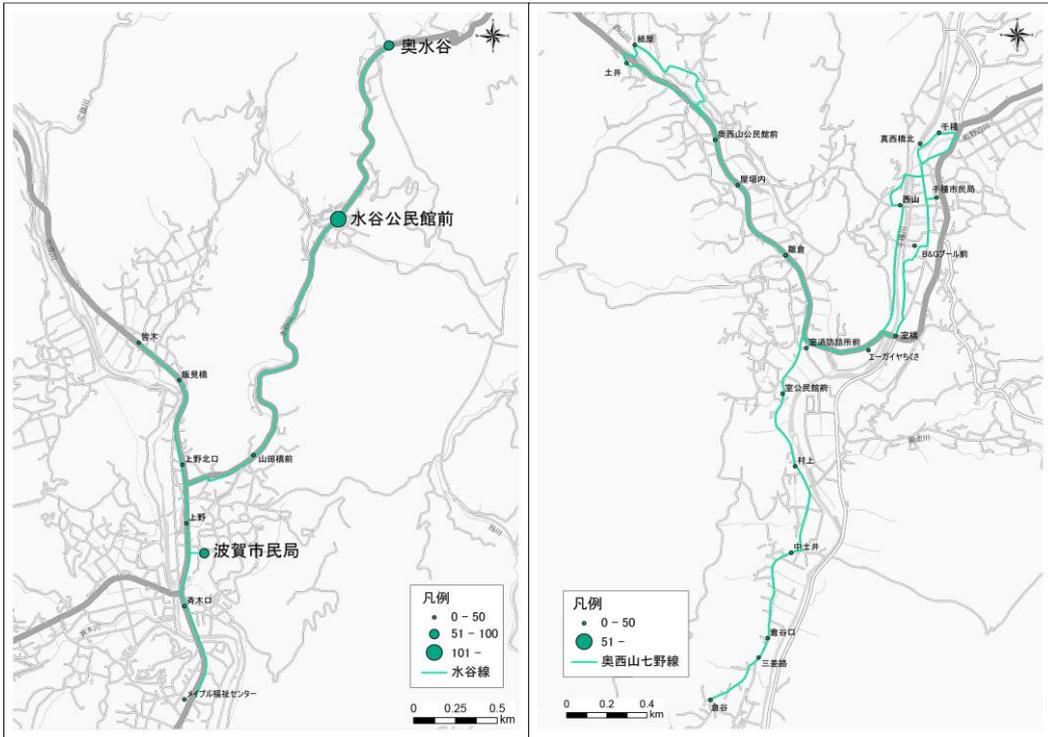


図 水谷線（左図）、奥西山七野線（右図）における年間停留所別利用者数（令和3（2021）年度）

鷹巣線ではエーガイヤちくさ、下鷹巣、千種市民局での乗降が多くなっています。
 循環バスでは医療モール南やイオン山崎店前での乗降が多くなっています。

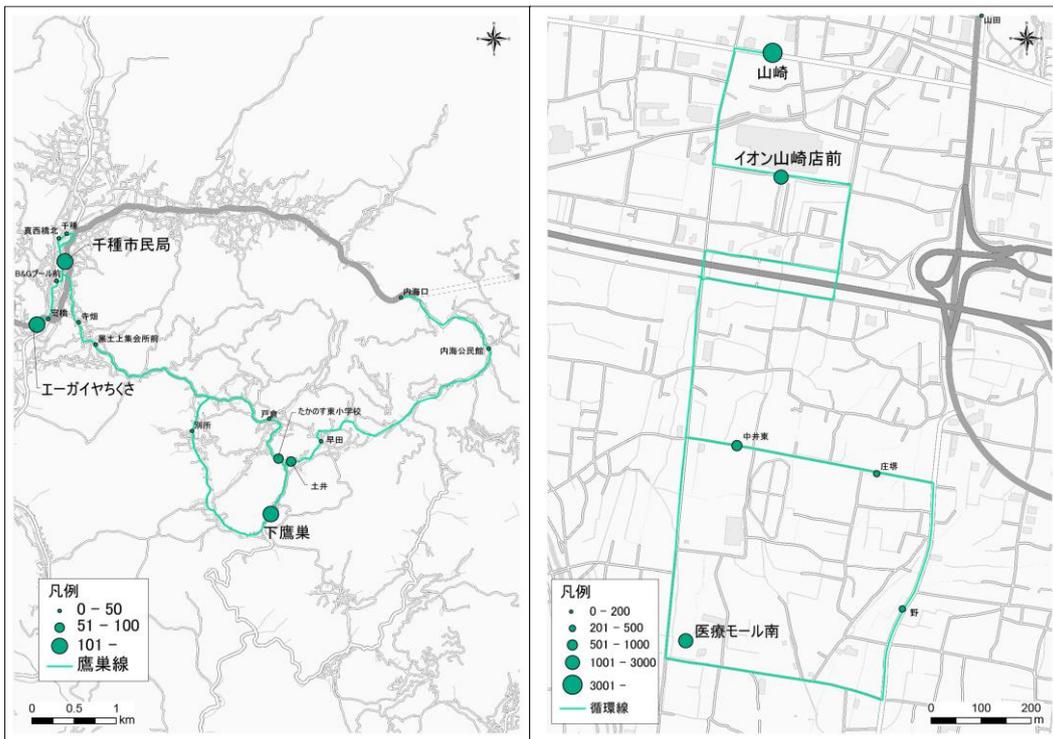


図 鷹巣線（左図）、循環バス（右図）における年間停留所別利用者数（令和3（2021）年度）

(4) 路線バスの収支状況

本市では、市民の生活交通を確保・維持するために国からの補助を受けている地域内フィーダー系統※1において、小型バスでは経常収支比率が10%を下回っており、非常に厳しい収支状況にあります。

表 地域内フィーダー系統における運行状況と収支状況（令和2年10月～令和3年9月）

バス種別	路線名	輸送人員（人）	走行距離（km）	経常収入（円）	経常収支比率
大型バス	エーガイヤ線	56,324	155,014	7,666,642	20.4%
小型バス	戸原線	3,568	30,532	693,858	9.4%
	城下線	1,900	25,700	404,770	6.5%
	下三方線	350	9,180	102,971	4.6%
	公文線	10	5,129	34,039	2.7%
	河原田線	28	5,569	39,130	2.9%
	千町線	51	7,354	53,448	3.0%
	黒原線	50	7,222	52,475	3.0%
	谷今市線	186	4,930	55,047	4.6%
	水谷線	272	6,426	75,498	4.8%
	戸倉線※2	81	1,163	17,683	6.3%
	鷹巣線	455	17,301	168,151	4.0%
	奥西山七野線	138	7,054	62,544	3.6%

※1 地域内フィーダー系統：複数の市町村をまたがる基幹的な公共交通である地域間交通ネットワークと接続する支線となる系統のこと。

※2 皆木～飯見詰所北～皆木の系統のみ。

5 その他の輸送資源

(1) スクールバス（小学校・中学校・幼稚園・認定こども園）

市内の一部の小学校や中学校、幼稚園、認定こども園では、生徒や園児の通学・通園手段の確保のためのスクールバスがあります。

表 市内で運行しているスクールバス

No	学校名	運行事業者	台数	運行区域
1	山崎西中学校	(株)ウエスト神姫	1台	土万地区、菅野地区の一部
2	山崎西小学校		1台	土万地区、菅野地区の一部
3	山崎東中学校		1台	蔦沢地区の一部
4	蔦沢小学校		1台	蔦沢地区の一部
5	はりま一宮小学校		2台	染河内地区の一部
6	一宮北中学校		1台	繁盛地区の一部
7	一宮北小学校		4台	繁盛地区、下三方地区の一部
8	戸原こども園		1台	山崎南中学校区
9	一宮北こども園		2台	一宮北中学校区
10	はりま一宮こども園		2台	一宮南中学校区
11	波賀中学校	有限会社上野タクシー	1台	野尻（冬季）、原有賀、原、日ノ原、音水、引原、鹿伏、戸倉、道谷
12	波賀小学校		2台	日々谷、谷、小野の一部 水谷、皆木（冬季）、飯見（冬季）、野尻、原有賀、原、日ノ原、音水、引原、鹿伏、戸倉、道谷
13	波賀幼稚園		※	※
14	千種中学校	(株)チクモグループ	2台	岩野辺の一部、河内、西河内、下河野、鷹巣
15	千種小学校		2台	岩野辺の一部、河内、西河内、七野の一部、下河野、鷹巣
16	山崎幼稚園	山崎幼稚園（直営）	1台	-
17	みのりこども園	みのりこども園（直営）	1台	-
18	一宮ひかり保育所	一宮ひかり保育所（直営）	1台	-
19	ちくさ杉の子こども園	ちくさ杉の子こども園（直営）	1台	-

※波賀幼稚園は波賀小学校のバスを活用。

(2) 福祉輸送

① 外出支援サービス

本市では、在宅で外出が困難な高齢者や障がいのある方に対してタクシーで移動ができる外出支援サービスがあります。

利用できるのは、市内に住所を有しており、身体障害者手帳1級もしくは2級または下肢・体幹が3級もしくは4級を該当する人など、条件に該当される方であればご利用いただくことが可能です。

表 外出支援サービス概要

項目	詳細
利用回数	年間 96 枚※ ¹
利用料	【障害者等福祉利用者】 500～1,500 円※ ² 【移動困難者支援利用者】 700～3,000 円※ ²
運行範囲	市内全域
利用日	年中
利用時間	7～21 時

※1：承認月からの月数に1月あたり8枚を乗じた枚数を限度とする。

※2：利用登録者のうち、身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳を所持している人で、利用時に手帳を提示した人は利用料を50円割り引き。

表 外出支援サービス事業に登録されている事業者一覧

事業者名	所在地・連絡先
篠陽タクシー有限会社	山崎町鹿沢 52-8
介護タクシー(株)ハピネス	山崎町土万 466-1
ハートフル介護タクシー	山崎町金谷 494
ひまわり介護タクシー	山崎町中井 20-1
一交通	一宮町杉田 460
宍粟タクシー	一宮町安積 1339-1
ふくタクまる勝	一宮町深河谷 159-5
上野タクシー	波賀町上野 169

② 介護タクシー

本市では要介護者や、身体の不自由な方が利用することができる介護タクシーを運行している事業者があります。

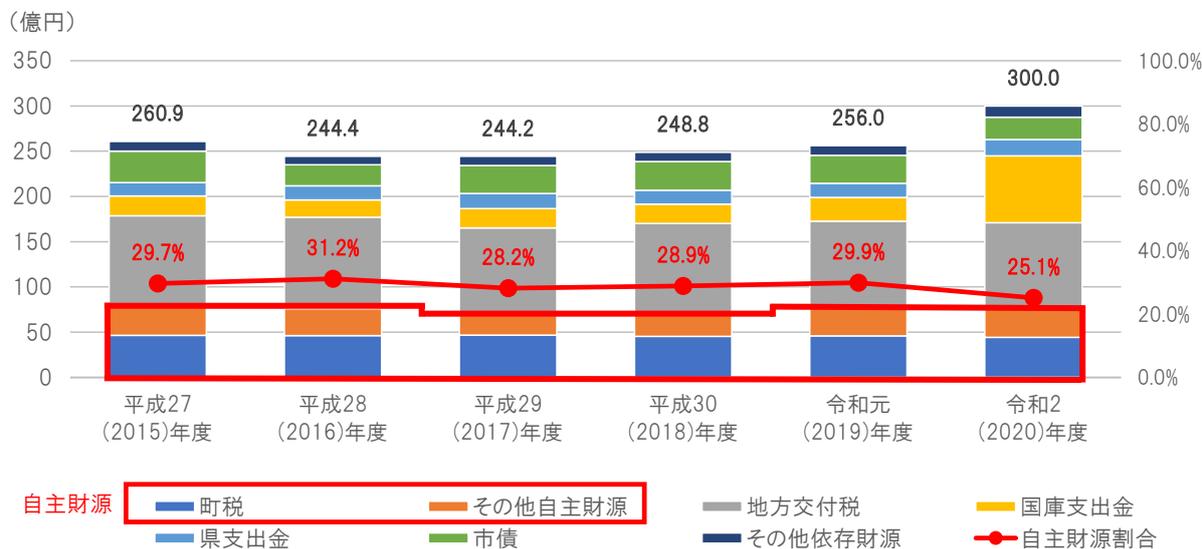
表 介護タクシーを実施している事業者一覧

事業者名	所在地・連絡先
篠陽タクシー有限会社	山崎町鹿沢 52-8
介護タクシー(株)ハピネス	山崎町土万 466-1
ハートフル介護タクシー	山崎町金谷 494
ひまわり介護タクシー	山崎町中井 20-1
民間救急サービス、ケアタクシー Hiroi	山崎町与位 580-3
穴栗タクシー	一宮町安積 1339-1
上野タクシー	波賀町上野 169

6 財政状況

(1) 歳入

令和元(2019)年度まで約 240～260 億円で推移していましたが、令和 2 (2020) 年度には国庫支出金が大きく増え、約 300 億円で増加しました。一方、自主財源は約 69～77 億円で推移しているため、令和 2 (2020) 年度の自主財源割合は約 25%と減少しました。

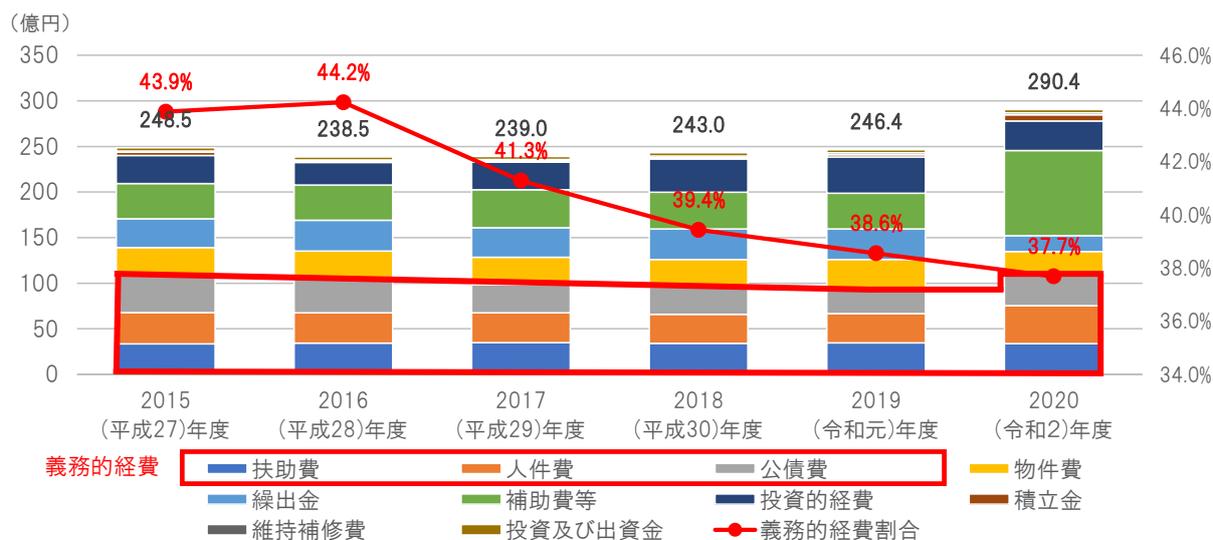


資料：市町村決算カード（総務省）

図 歳入の推移

(2) 歳出

歳入と同様に、令和元(2019)年度まで約 240～250 億円で推移していましたが、令和 2 (2020) 年度には約 290 億円で増加しました。また、歳出における人件費などの義務的経費の割合は年々減少傾向にあります。



資料：市町村決算カード（総務省）

図 歳出の推移

小型バス代替手段実証運行 (10/4~3/31)

三方繁盛つれてってカー

電話番号 **090-1537-3025**

予約

問合せ

LINEアカウント名 三方繁盛つれてってカー窓

ID @859moaxi



運行時間(乗車できる時間)：火/水/金曜日 9：00～17：00 予約受付時間：平日9：00～17：00

運行区域

三方・繁盛地区内

指定降車場所

三方町出張所

一宮北診療所

なまり家

福野北バス停

J/A/リマみかた営業部

三方郵便局

繁盛郵便局

まほろばの湯

ゲストハウス繁盛校

ご自宅と指定降車場所間の送迎です。
運行区域外へお出かけは大型路線バスをご利用ください。

ご利用にあたって

- お電話かLINEでご予約ください。予約受付はご利用される前日まで可能です。
- 往復でのご利用の場合、復路のご予約も一緒にお願ひします。
- 他の利用者と同時間、同方面など予約が重なった場合、乗り合いになります。
- 予約を変更、キャンセルされる場合は、キャンセルは乗車時間の1時間前まで、乗車時間の変更は乗車する日の前日までに必ずご連絡をお願ひします。
- 未就学児のみで乗車することはできません。必ず保護者同伴でお願ひします。
- 運転手による介助はできません。(乗降車時などの一時的な補助は可能)
- 万が一の事故に対する補償は、保険の範囲内に限ります。
- 悪天候、車両トラブルのため運行を休止する場合があります。
- 年末年始12月30日～1月3日の間は運休します。

協力金
片道 **100円**
往復 **200円**
※協力金は任意です

ご自宅の前で乗降車
できます



大型路線バス 乗り換え情報(令和4年4月1日時点)

ウエスト神姫 福野北バス停 平日 発車時刻	
山崎 往き	9：00
	10：31
	12：31
横山 倉床 往き	10：39 ま
	13：09 ま
	14：49 倉ま

運行主体 三方繁盛つれてってカー運営委員会