

令和5年度第1回宍粟市地域公共交通会議次第

日時 令和5年6月28日(水) 午前10時～
場所 宍粟防災センター5階 ホール

1 開 会

2 あいさつ

3 宍粟市地域公共交通会議委員の紹介……………1

4 宍粟市地域公共交通会議の趣旨説明……………3

5 宍粟市地域公共交通会議監事の任命

6 議 事

- (1) 令和6年度フィーダー系統確保維持計画（案）について……………6
- (2) 令和4年度宍粟市地域公共交通会議会計決算について……………17
- (3) 令和5年度宍粟市地域公共交通会議会計予算（案）について……………19

7 報 告

- (1) 宍粟市地域公共交通計画の策定について
 - ①地域公共交通計画とは……………20
 - ②昨年度の取組みの振り返り……………23
 - ③宍粟市地域公共交通計画の計画構成（案）
 - ④計画策定に向けた具体的なスケジュール……………59
- (2) 三方繁盛つれてってカーの利用状況……………60

8 その 他

- ・「R5.4.1～の乗継バス停の増による利用者の推移」について（ウイング神姫）

9 閉 会

宍粟市地域公共交通会議委員名簿

任期 R4.6.28～R6.3.31

	所 属	役 職	氏 名	備考
1	宍粟市	宍粟市副市長	富田 健次	会長
2	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	
3	住民代表	宍粟市連合自治会(一宮町連合自治会 代表)	宮本 利一	
4	住民代表	宍粟市連合自治会(波賀町連合自治会 代表)	上山 智之	
5	住民代表	宍粟市連合自治会(千種町連合自治会 代表)	前田 高春	
6	住民代表	公募委員	下川 秀美	
7	住民代表	公募委員	板東 敏子	
8	住民代表	宍粟市老人クラブ連合会長	植原 恭司	
9	住民代表	宍粟市社会福祉協議会事務局次長	春名 豊滋	副会長
10	学識経験者	兵庫県立大学 教授	兒山 真也	
11	バス事業者代表	神姫バス(株) 姫路営業所長	清水 忠臣	
12	バス事業者代表	(株)ウイング神姫営業課長	妻木 孝典	
13	バス事業者団体代表	公益社団法人兵庫県バス協会専務理事	新屋 敦昭一	
14	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	
15	労働団体代表	(株)ウイング神姫労働組合執行委員長	伊藤 俊幸	
16	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	小山 雅弘	
17	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	橋本 征尚	
18	公安委員会	宍粟警察署交通課長	中島 誠	
19	神戸運輸監理部	総務企画部 企画調整官	中西 克之	
20	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)	大久保 豪	

宍粟市地域公共交通会議事務局名簿

所 属	役 職	氏 名	備考
市民生活部	部長	森 本 和 人	
市民生活部	次長	西 岡 公 敬	
市民生活部 まちづくり推進課	次長兼課長	中 尾 善 弘	
市民生活部 まちづくり推進課	副課長	前 田 裕 作	
市民生活部 まちづくり推進課	係長	徳 久 阪 朗	
市民生活部 まちづくり推進課	主査	藤 多 祐 太 朗	
健康福祉部 障害福祉課	係長	西 家 侑 希	
一宮市民局 まちづくり推進課	主査	木 村 壮 志	
波賀市民局 まちづくり推進課	主査	瀧 本 大 貴	
千種市民局 まちづくり推進課	主査	田 中 翔 吾	

■オブザーバー

所 属	役 職	氏 名	備考
兵庫県土木部交通政策課	副課長兼地域交通班長	新 田 博 史	
(株)ウイング神姫	山崎営業所長	谷 口 慶 彦	

宍粟市地域公共交通会議規約

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域の実情に応じた持続可能な交通サービスの実現をめざし、住民代表、事業者及び行政等が協働し意見聴取又は必要な協議を行うため、宍粟市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 交通会議の事務所は、兵庫県宍粟市山崎町中広瀬133番地6 宍粟市役所内に置く。

(所掌事務)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項について意見聴取又は協議を行う。

- (1) 地域の実情に応じた地域交通のニーズの把握に関すること。
- (2) 地域における需要に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (3) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。
- (4) 地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。
- (5) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (6) 地域公共交通確保維持改善事業に関すること。
- (7) 交通空白地輸送を行う自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (8) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(組織)

第4条 交通会議は、次に掲げる委員をもって組織し、市長が委嘱する。

- (1) 住民の代表
- (2) 学識経験者
- (3) バス、タクシー事業者及びそれらが組織する団体の代表
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
- (5) 道路管理者
- (6) 公安委員会
- (7) 神戸運輸監理部長又はその指名する職員
- (8) 兵庫県の関係職員
- (9) 宍粟市副市長
- (10) その他交通会議が必要と認める者

2 委員の任期は委嘱の日から翌年度の年度末までとする。ただし、欠員が生じた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任されることができる。

(役員)

第5条 交通会議に次の役員を置く。

(1) 会長 1人

(2) 副会長 1人

(3) 監事 1人

2 会長は、宍粟市副市長とし、交通会議を代表し、その会務を総理する。

3 会長は、副会長及び監事を委員の中から任命する。

4 副会長は、会長を補佐して交通会議の業務を掌理し、会長不在の時は、会長の職務を代理する。

5 監事は、交通会議の会計監査を行う。

6 監事は、会計監査の結果を交通会議において報告する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 委員は、やむを得ない理由により交通会議に出席できないときは、その委員の代替の者を出席させることができる。この場合において、代わりに出席した者は、委員とみなす。

4 交通会議の議決の方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合においては多数決とする。

5 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 交通会議は原則として公開とする。ただし、交通会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 前各項に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第7条 交通会議において議決された事項については、交通会議の構成員はその結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第8条 交通会議に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第9条 第3条に掲げる事項について専門的な調査及び検討等を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局は、宍粟市公共交通担当課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第11条 交通会議の経費は、必要に応じて負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第12条 交通会議の予算の編成及び現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第13条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第14条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成26年6月24日から施行する。

附 則

この規約は、令和4年1月26日から施行する。

議事(1) 令和6年度フィーダー系統確保維持計画(案)について

様式第1-6(日本産業規格A列4番)

宍粟市第 号
令和5年6月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 宍粟市
住 所 宍粟市山崎町中広瀬133番地6
代表者氏名 市長 福元晶三

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持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、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

生活交通確保維持改善計画の名称	
宍粟市地域内フィーダー系統確保維持計画	
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	
<p>市域が広大で鉄軌道が無い宍粟市の公共交通においては、民間による路線バスが、通勤や通学、通院、買い物など市民の日常生活を支える移動手段として重要な役割を担っています。</p> <p>市民が住んでいる地域でいつまでも安心して暮らせること、元気な高齢者の方が利用できること、また、通勤通学者がマイカー以外の環境にやさしい移動手段として利用できること、さらに市外から観光に訪れる方の移動手段としての利用を目的として本計画を策定します。</p>	
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	
各路線の目標を次のとおりとする。	
(1) 市役所前～下宇原 1	1便あたり2人以上の利用者数
(2) 山崎～下比地	1便あたり2人以上の利用者数
(3) はりま一宮小学校前～いちのぴあ～福知溪谷	1便あたり2人以上の利用者数
(4) 皆木～上垣内	1便あたり2人以上の利用者数
(5) メイプル福祉センター～皆木	1便あたり2人以上の利用者数
(6) 皆木～皆木	1便あたり2人以上の利用者数
(7) エーガイヤちくさ～内海口	1便あたり2人以上の利用者数
(8) エーガイヤちくさ～別所	1便あたり2人以上の利用者数
(9) エーガイヤちくさ～土井	1便あたり2人以上の利用者数
(10) エーガイヤちくさ～倉谷	1便あたり2人以上の利用者数
(11) エーガイヤちくさ～倉谷口	1便あたり2人以上の利用者数
(2) 事業の効果	
<p>①地域住民の通院・買い物等の日常生活を支える移動手段の確保</p> <p>②交通空白地域の解消</p> <p>③通勤・通学手段の確保</p> <p>④定額運賃による利便性の向上</p> <p>⑤市外連絡路線（幹線）との連携によるネットワークの構築</p>	
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	
<p>・公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成（運行事業者）、市内全戸配布（市）</p> <p>・利便性の向上を目指し、これまで乗継指定バス停でのみ可能だった乗継制度を、指定バス停に限らず乗り継げるように制度を拡充の予定</p> <p>・利用者から直接要望を聞き、利便性向上のためにダイヤや路線の見直しの実施</p>	
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行予定者	

(1) 運行系統の概要			
路線分類	路線	サービス水準	車両形態
市外連絡路線（幹線）	出発地～山崎待合所	現行の運行本数 毎日定期運行 ※土日ダイヤあり	大型車両
市内完結路線（支線）	出発地～地域の市外連絡路線との接続拠点	1日1～4往復 週2日～週5日定期運行 ※土日運休	小型車両
(2) 運賃 200円			
(3) 運行予定者 株式会社ウイング神姫 詳細は表1のとおり			
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者			
市から運行事業者へ、運行経費と運行等収入の差額を支援している			
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称			
(株)ウイング神姫			
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】			
該当なし			
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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			
9. 別表1の補助対象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」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】			
該当なし			
10. 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			
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】			
該当なし			
12. 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】			
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」のとおり			
13. 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】			

該当なし
14. 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
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
15. 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、要する費用の負担者 【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】
該当なし
16. 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】
① 車両の代替による費用削減等の内容
該当なし
② 代替車両を活用した利用促進策
該当なし
17. 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
18. 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
19. 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
20. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成29年6月28日（H29第1回）利用促進のための特殊運賃の協議
- ・平成29年8月30日（H29第2回）計画内容、事業内容（フリー降車制）について協議
- ・平成30年1月25日（H29第3回）事業評価の協議
- ・平成30年2月28日（H29第4回）路線の見直し等の協議
- ・平成30年6月21日（H30第1回）フィーダー計画の協議
- ・平成30年8月2日（H30第2回）通学利用に合わせたダイヤ改正の協議
- ・平成30年11月21日（H30第3回）交通網再編に係る経過報告
- ・平成31年1月25日（H30第4回）交通網再編の協議
- ・平成31年2月15日（H30第5回）利用促進のための特殊運賃の協議
- ・令和元年6月14日（R1第1回）フィーダー計画の協議
- ・令和2年1月27日（R1第2回）事業評価、新設・移設バス停の協議
- ・令和2年7月15日（R2第1回）R2フィーダー計画変更、R3フィーダー計画の協議
- ・令和3年1月26日（R2第2回）事業評価の協議、R3フィーダー計画変更
- ・令和3年6月24日（R3第1回）R4フィーダー計画の内容協議
- ・令和3年10月29日（R3第2回）R4フィーダー計画変更、バス停の廃止等の協議
- ・令和4年1月26日（R3第3回）事業評価の協議、地域公共交通計画の策定について
- ・令和4年6月28日（R4第1回）R5フィーダー計画の協議
- ・令和4年9月28日（R4第2回）地域公共交通計画の内容について
- ・令和5年1月31日（R4第3回）路線の廃止、自家用有償旅客運送の登録について
R5フィーダー計画変更

21. 利用者等の意見の反映状況

会議に住民代表として公募委員のほか、各町連合自治会や老人クラブ連合会、社会福祉協議会より各々1名に参画いただき、利用者等の意見を反映している。
また、地域自治会との調整、利用者の意見聴取やバス乗務員へのアンケート調査を実施し見直しの参考にしている。

22. 協議会メンバーの構成員

住民の代表	山崎町連合自治会、一宮町連合自治会 波賀町連合自治会、千種町連合自治会 老人クラブ連合会、宍粟市社会福祉協議会 公募委員
学識経験者	兵庫県立大学 教授
バス、タクシー事業者 及びそれらが組織する 団体の代表	神姫バス(株)、(株)ウイング神姫 西播磨タクシー協会宍粟支部、(社)兵庫県バス協会
一般旅客自動車運送事 業者の事業用自動車の 運転者が組織する団体	(株)ウイング神姫労働組合
道路管理者	国土交通省、兵庫県
宍粟市	宍粟市副市長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 兵庫県宍粟市山崎町中広瀬 133-6

(所 属) 宍粟市役所市民生活部

まちづくり推進課

(氏 名) 藤多 祐太郎

(電 話) 0790-63-3123

(e-mail) machizukuri-ka@city.shiso.lg.jp

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(地域内フィーダー系統)

令和6年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (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)
宍粟市	株式会社ウイング神姫	(1) 市役所前～山崎～下 宇原1	市役所前	山崎・川戸3	下宇原1	往 13.2km 復 13.2km	255	1147.5 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統である神姫 バス山崎～姫路線の山崎 停留所で接続	③
		(2) 山崎～下比地	山崎	須賀沢1・金谷 自治会館前・国 見の森	下比地	往 12.5km 復 12.5km	255	1020.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統である神姫 バス山崎～姫路線の山崎 停留所で接続	③
		(3) はりま一宮小学校前～ 中安積・いちのびあ～ 福知溪谷	はりま 一宮小 学校前	いちのびあ・深 河谷詰所前・福 知公民館前	福知溪谷	往 16.2km 復 16.2km	102	306.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫横山線の曲里停 留所で接続	③
		(4) 皆木～上垣内	皆木	メイプル福祉セ ンター・今市・谷 公民館前	上垣内	往 7.9km 復 7.9km	101	303.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の安賀停留所と 接続	③
		(5) メイプル福祉センター～ 皆木	メイプル 福祉セ ンター	波賀市民局・水 谷公民館前	皆木	往 7.0km 復 7.0km	154	462.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の安賀停留所と 接続	③
		(6) 皆木～飯見詰所北～ 皆木	皆木	飯見詰所北	皆木	往 3.8km (循環系統)	154	308.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の皆木停留所と 接続	③
		(7) エーガイヤちくさ～内海 口	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下藤集 戸倉・早田	内海口	往 17.0km 復 17.0km	154	308.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤち くさ停留所と接続	③
		(8) エーガイヤちくさ～別所	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下藤集 戸倉	別所	往 9.9km 復 9.9km	204	204.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤち くさ停留所と接続	③
		(9) エーガイヤちくさ～土井	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下藤集 戸倉	土井	往 12.2km 復 12.2km	50	100.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤち くさ停留所と接続	③
		(10) エーガイヤちくさ～倉谷	エーガイ ヤちくさ	千種・西山・土 井・室公民館前	倉谷	往 9.3km 復 9.3km	154	308.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤち くさ停留所と接続	③
		(11) エーガイヤちくさ～倉谷 口	エーガイ ヤちくさ	千種・西山・土 井・室公民館前	倉谷口	往 8.9km 復 8.9km	50	100.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤち くさ停留所と接続	③

(注)

1. 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。
2. 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。
3. 「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。
4. 「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
5. 「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。
6. 「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。
7. 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。
8. 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(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (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)	
宍粟市	株式会社ウイング神姫	(1) 市役所前～山崎～下 宇原1	市役所前	山崎・川戸3	下宇原1	往 13.2km 復 13.2km	253	1138.5 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統である神姫 バス山崎～姫路線の山崎 停留所で接続	③	
		(2) 山崎～下比地	山崎	須賀沢1・金谷 自治会館前・国 見の森	下比地	往 12.5km 復 12.5km	253	1012.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統である神姫 バス山崎～姫路線の山崎 停留所で接続	③	
		(3) はりま一宮小学校前～ 中安積・いちのびあ～ 福知溪谷	はりま 一宮小 学校前	いちのびあ・深 河谷詰所前・福 知公民館前	福知溪谷	往 16.2km 復 16.2km	102	306.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫横山線の曲里停 留所で接続	③
		(4) 皆木～上垣内	皆木	メイプル福祉セ ンター・今市・谷 公民館前	上垣内	往 7.9km 復 7.9km	102	306.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の安賀停留所と 接続	③
		(5) メイプル福祉センター～ 皆木	メイプル 福祉セ ンター	波賀市民局・水 谷公民館前	皆木	往 7.0km 復 7.0km	151	453.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の安賀停留所と 接続	③
		(6) 皆木～飯見詰所北～ 皆木	皆木	飯見詰所北	皆木	往 3.8km (循環系統)	151	302.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の皆木停留所と 接続	③
		(7) エーガイヤちくさ～内海 口	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下鷹巣・ 戸倉・早田	内海口	往 17.0km 復 17.0km	155	310.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(8) エーガイヤちくさ～別所	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下鷹巣・ 戸倉	別所	往 9.9km 復 9.9km	203	203.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(9) エーガイヤちくさ～土井	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下鷹巣・ 戸倉	土井	往 12.2km 復 12.2km	48	96.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(10) エーガイヤちくさ～倉谷	エーガイ ヤちくさ	千種・西山・土 井・室公民館前	倉谷	往 9.3km 復 9.3km	155	310.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(11) エーガイヤちくさ～倉谷 口	エーガイ ヤちくさ	千種・西山・土 井・室公民館前	倉谷口	往 8.9km 復 8.9km	48	96.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③

(注)

1. 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。
2. 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。
3. 「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。
4. 「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
5. 「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。
6. 「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。
7. 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。
8. 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・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (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)	
宍粟市	株式会社ウイング神姫	(1) 市役所前～山崎～下 宇原1	市役所前	山崎・川戸3	下宇原1	往 13.2km 復 13.2km	255	1147.5 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統である神姫 バス山崎～姫路線の山崎 停留所で接続	③	
		(2) 山崎～下比地	山崎	須賀沢1・金谷 自治会館前・国 見の森	下比地	往 12.5km 復 12.5km	255	1020.0 回			路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統である神姫 バス山崎～姫路線の山崎 停留所で接続	③	
		(3) はりま一宮小学校前～ 中安積・いちのびあ～ 福知溪谷	はりま 一宮小 学校前	いちのびあ・深 河谷詰所前・福 知公民館前	福知溪谷	往 16.2km 復 16.2km	101	303.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫横山線の曲里停 留所で接続	③
		(4) 皆木～上垣内	皆木	メイプル福祉セ ンター・今市・谷 公民館前	上垣内	往 7.9km 復 7.9km	101	303.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の安賀停留所と 接続	③
		(5) メイプル福祉センター～ 皆木	メイプル 福祉セ ンター	波賀市民局・水 谷公民館前	皆木	往 7.0km 復 7.0km	154	462.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の安賀停留所と 接続	③
		(6) 皆木～飯見詰所北～ 皆木	皆木	飯見詰所北	皆木	往 3.8km (循環系統)	154	308.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線の皆木停留所と 接続	③
		(7) エーガイヤちくさ～内海 口	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下鷹巣・ 戸倉・早田	内海口	往 17.0km 復 17.0km	156	312.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(8) エーガイヤちくさ～別所	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下鷹巣・ 戸倉	別所	往 9.9km 復 9.9km	205	205.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(9) エーガイヤちくさ～土井	エーガイ ヤちくさ	寺畑・下鷹巣・ 戸倉	土井	往 12.2km 復 12.2km	49	98.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(10) エーガイヤちくさ～倉谷	エーガイ ヤちくさ	千種・西山・土 井・室公民館前	倉谷	往 9.3km 復 9.3km	156	312.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③
		(11) エーガイヤちくさ～倉谷 口	エーガイ ヤちくさ	千種・西山・土 井・室公民館前	倉谷口	往 8.9km 復 8.9km	49	98.0 回				路線定期運行	①、②(1)	地域間幹線系統であるウイ ング神姫山崎～エーガイヤ ちくさ線のエーガイヤちく さ停留所と接続	③

(注)

1. 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。
2. 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。
3. 「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。
4. 「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
5. 「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。
6. 「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。
7. 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。
8. 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	宍粟市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	34,819
交通不便地域等	34,819

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
21,877	旧山崎町	山村振興法(一部)、 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
7,213	旧一宮町	山村振興法(一部)、 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
3,237	旧波賀町	山村振興法、 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
2,492	旧千種町	山村振興法、 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

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

(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)

運行計画

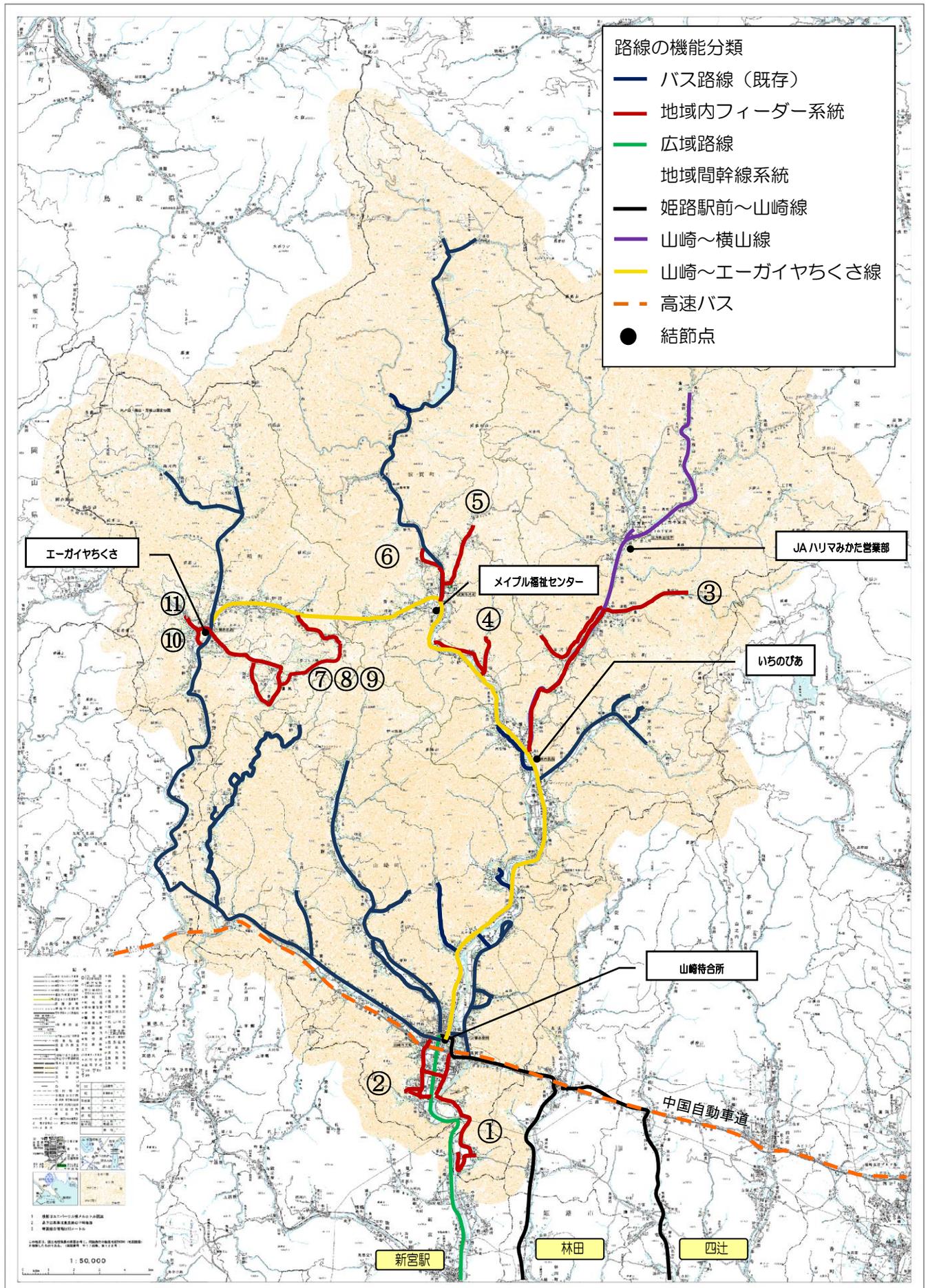
運行計画（運行系統、運行日、運行本数）

申請 番号	路線名	運行系統	運行日	運行本数
1	戸原線	下宇原 1⇔市役所前	月～金	4.5 往復
2	城下線	下比地⇔山崎	月～金	4 往復
3	下三方線	福知溪谷～中安積・いちのびあ～はりま一宮小学校前	火、金	3 往復
4	谷今市線	上垣内⇔皆木	火、木	3 往復
5	水谷線	皆木⇔メイプル福祉センター	月、水、金	3 往復
6	戸倉線 (飯見経由)	皆木⇔皆木	月、水、金	2 便
7	鷹巣線	エーガイヤちくさ⇔内海口	月、火 水、金	2 往復
8	鷹巣線	エーガイヤちくさ⇔別所	月、火 水、金	1 往復
9	鷹巣線	エーガイヤちくさ⇔土井	月、火 水、金	2 往復
10	奥西山七野線	倉谷⇔エーガイヤちくさ	月、火 水、金	2 往復
11	奥西山七野線	倉谷口⇔エーガイヤちくさ	月、火 水、金	2 往復

1～11 は 8/13～8/15、12/30～1/3 は運休

7、10 は冬季期間（12/15～3/15）にはそれぞれ 9、11 で運行

地域内フィーダーシステムの配置イメージ



議事(2)

令和4年度 宍粟市地域公共交通会議会計 決算

収 入	3,350,194円
支 出	3,350,182円
差引金額	12円 (翌年度に繰り越し)

【収入の部】

(単位:円)

項 目	予 算 額	決 算 額	増 減	説 明
市負担金	3,052,500	2,332,682	△ 719,818	市負担金
国補助金	1,017,500	1,017,500	0	地域公共交通確保維持改善事業補助金
雑収入	0	12	12	預金利子
合 計	4,070,000	3,350,194	△ 719,806	

【支出の部】

(単位:円)

項 目	予 算 額	決 算 額	増 減	説 明
委託料	4,070,000	2,992,000	△ 1,078,000	宍粟市地域公共交通計画基礎調査業務委託料
事務費	0	356,982	356,982	事務用品、郵便料、振込手数料
役務費	0	1,200	1,200	契約締結の収入印紙代
合 計	4,070,000	3,350,182	△ 719,818	

令和4年度宍粟市地域公共交通会議会計監査報告

令和4年度宍粟市地域公共交通会議会計決算について、宍粟市地域公共交通会議規約第5条第5項の規定により、諸帳簿及び領収書等を監査した結果、適正に処理していたことを認めます。

令和5年5月29日

監事 西 嶋 收 一



議事(3)

令和5年度 宍粟市地域公共交通会議会計 予算書(案)

収入予算額	6,232,012円
支出予算額	6,232,012円
差引金額	0円

【収入の部】

(単位:円)

款	項	目	予算額	説明
1 負担金	1 負担金	1 負担金	4,200,000	市負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金	2,032,000	地域公共交通確保維持改善事業補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	12	令和4年度預金利子
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	0	
合計			6,232,012	

【支出の部】

(単位:円)

款	項	目	予算額	説明	
1 運営費	1 会議費	1 会議費	10,000		
		2 事務費	1 事務費	10,000	10需用費
				2,000	11役務費 収入印紙費用
				4,178,000	12委託料 宍粟市地域公共交通計画策定支援業務委託料
2 事業費	1 事業費	1 事業費	0	地域公共交通確保維持事業	
3 予備費	1 予備費	1 予備費	2,032,012		
合計			6,232,012		

○ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2020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



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



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

地域公共交通計画と補助制度との連動化について①

これまでの補助制度は、要綱に基づき補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（令和3年4月に要綱を改正。令和6年まで経過措置あり。）

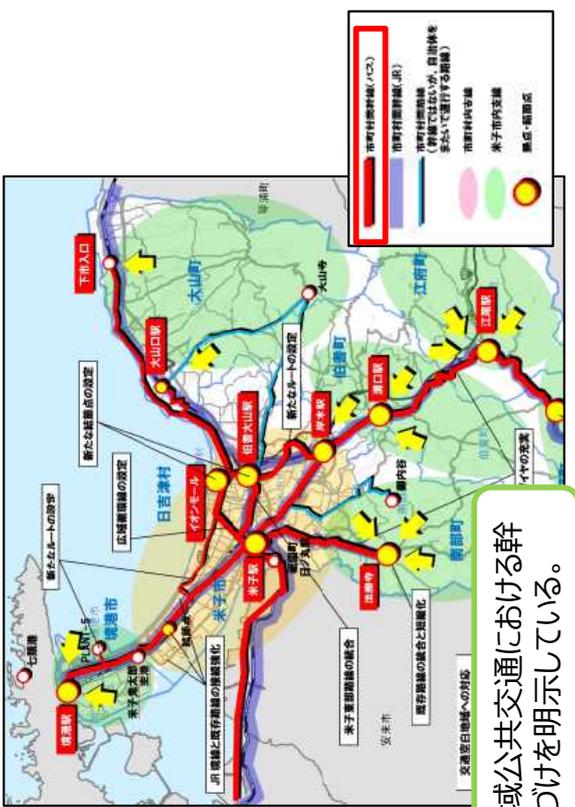
・**幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

幹線

作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単都市町村が個々に計画作成（※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり）
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。）

＜例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）＞



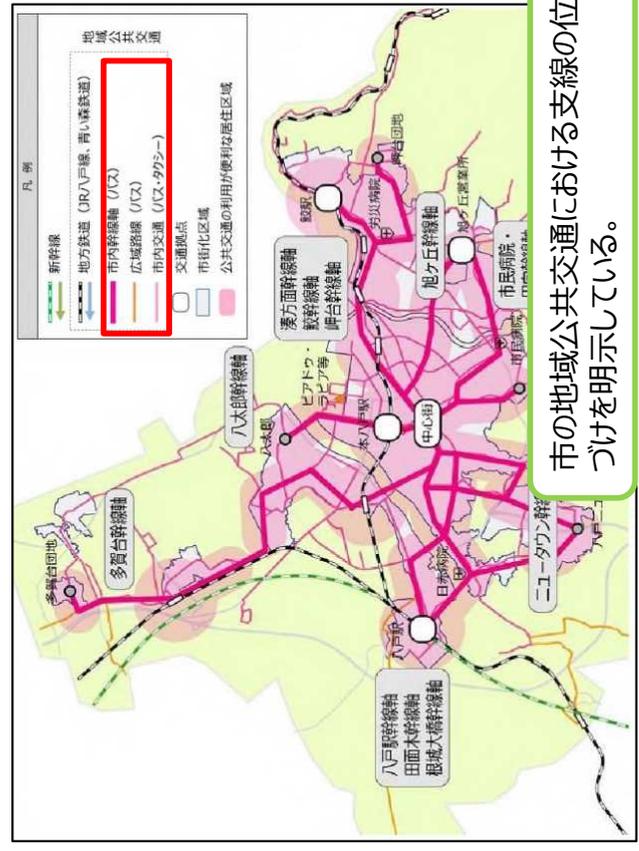
県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

支線

作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、市町村が計画作成することを想定。
- ・地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（フィーダーの位置づけについては、下記例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。）

＜例：八戸市（地域公共交通網形成計画）＞



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

地域公共交通計画と補助制度との連動化について②

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
 - ・地域公共交通計画本体には、補助系統の地域の公共交通における位置付けや地域公共交通確保維持事業の必要性など、マスタープランの内容とすべき事項を記載するとともに、
 - ・これまで補助計画に位置付けられてきた補助系統等に関する事項の詳細については、原則として、地域公共交通計画の「別紙」として位置づけることとする。
- 別紙について、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経るものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
- ・目標を達成するために行う事業及び実施主体
- ・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
- ・補助を受けようとする手続に係る利用状況等の継続的な測定手法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・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（補助系統）の地域の公共交通における位置づけ・役割
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- ・補助系統に係る事業及び実施主体の概要
- ・地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法※
（※令和2年活性化再生法改正により義務付け）

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項（毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・補助系統に関する定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統のみ）
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

報告(1)

- ①昨年度の取組みの振り返り
- ②宍粟市地域公共交通計画の計画構成

宍粟市地域公共交通計画骨子(案)

目次

第1章 計画の策定にあたって	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の区域・期間	1
第2章 宍粟市の現状	2
1 市の概要	2
2 人口動態	3
3 施設分布	4
4 道路網	5
5 地域公共交通の状況	6
6 その他の輸送資源	12
7 財政状況	13
8 市民アンケートの結果	14
第3章 上位・関連計画の整理	25
1 第2次宍粟市総合計画（平成28年）	25
2 宍粟市都市計画マスタープラン	27
3 地方創生総合戦略	27
4 宍粟市公共交通再編計画	27
5 兵庫県西播磨地域都市計画区域マスタープラン	27
第4章 宍粟市の地域公共交通が抱える課題	28
第5章 宍粟市が目指すまちの将来像・基本的な方針	28
第6章 計画の目標	30
1 将来の地域公共交通ネットワーク	30
2 数値目標	32
第7章 目標の達成に向けて取り組む施策・事業	32
第8章 計画の進捗評価	34

第1章 計画の策定にあたって

1 計画策定の目的

宍粟市ではかつて、路線バスの他に、デマンド型の交通手段や路線定期運行のコミュニティバスなどが運行していましたが、交通弱者への利便性の向上と交通空白地域の解消が課題となっていました。

そこで、平成26(2014)年から平成27(2015)年にかけて、幹線と支線を結節点で結ぶ地域公共交通ネットワークの構築や、交通空白地の解消に向けた路線の拡大など、地域公共交通の大幅な再編に取り組みました。その結果、次年度には利用者数が4割増加(対前年度比)となり、平成29(2017)年に「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞するなど、宍粟市ではこれまで地域公共交通の活性化に注力してまいりました。

そんな中、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症が発生し、外出自粛や生活スタイルの変化と相まって、全国的に地域公共交通の利用者の減少が加速しています。宍粟市においても同様であり、さらには人口減少や少子高齢化によって人の移動そのものが減少しているなど、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しいものになると想定されます。

このような背景の下、市民、交通事業者、行政が連携し、ともに支える地域公共交通ネットワークの実現と維持を目指し、「宍粟市地域公共交通計画」を策定することとなりました。

2 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通活性化再生法」に基づく「地域公共交通計画」として位置付けます。また、宍粟市の最上位計画である「第2次宍粟市総合計画」に即するとともに、「宍粟市都市計画マスタープラン」との相互の連携、その他各種計画との整合を図ります。

3 計画の区域・期間

本計画区域及び期間は次のとおりとします。

計画の区域 : 宍粟市全域(山崎と市外を結ぶ路線バス系統を含む)

計画期間 : 令和6(2024)年度から令和10(2028)年度(5年間)

令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	令和13年
第2次宍粟市総合計画									
宍粟市都市計画マスタープラン									
		宍粟市地域公共交通計画							

第2章 宍粟市の現状

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

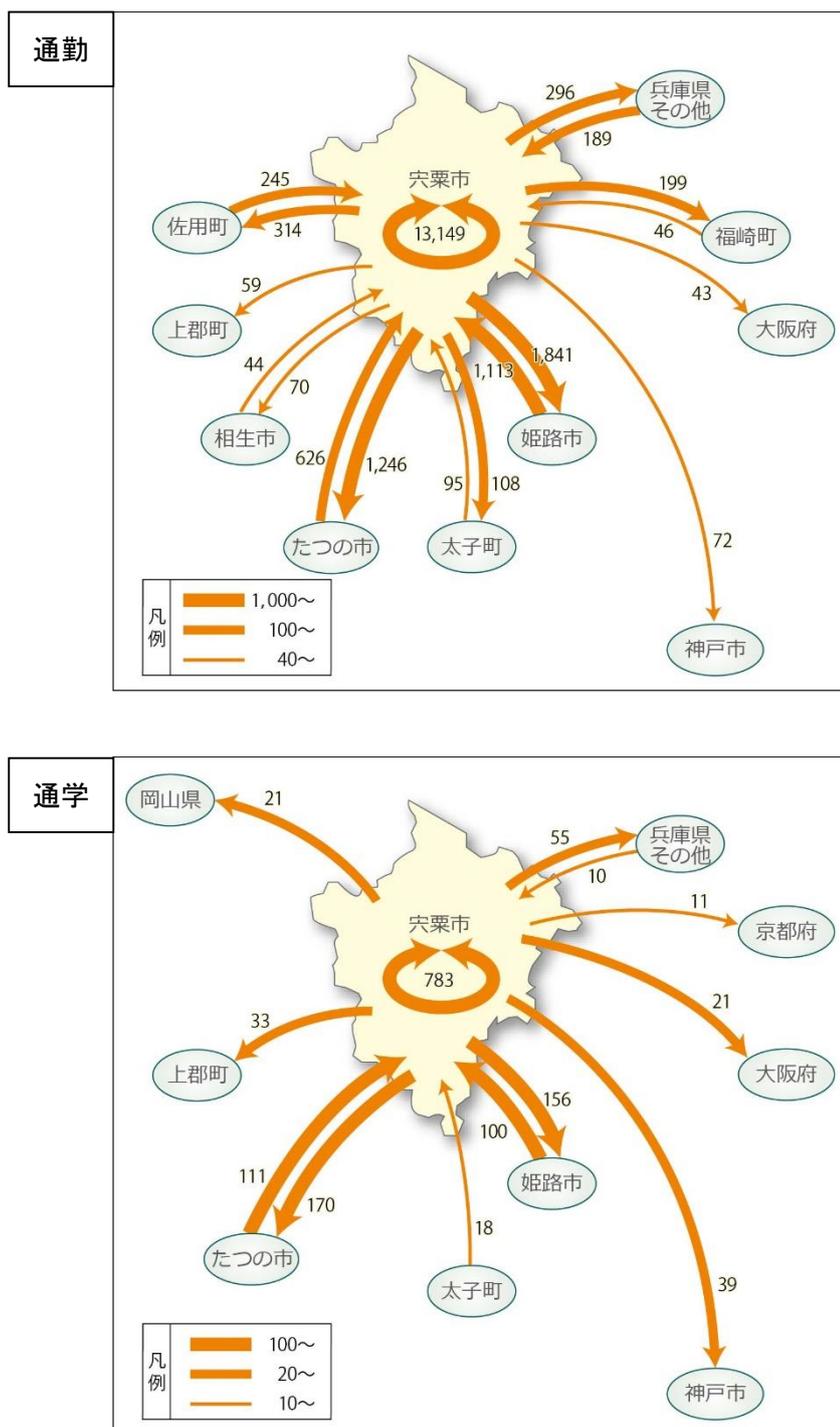
図 宍粟市の位置

2 人口動態

(1) 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 宍粟市内外の通勤・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。

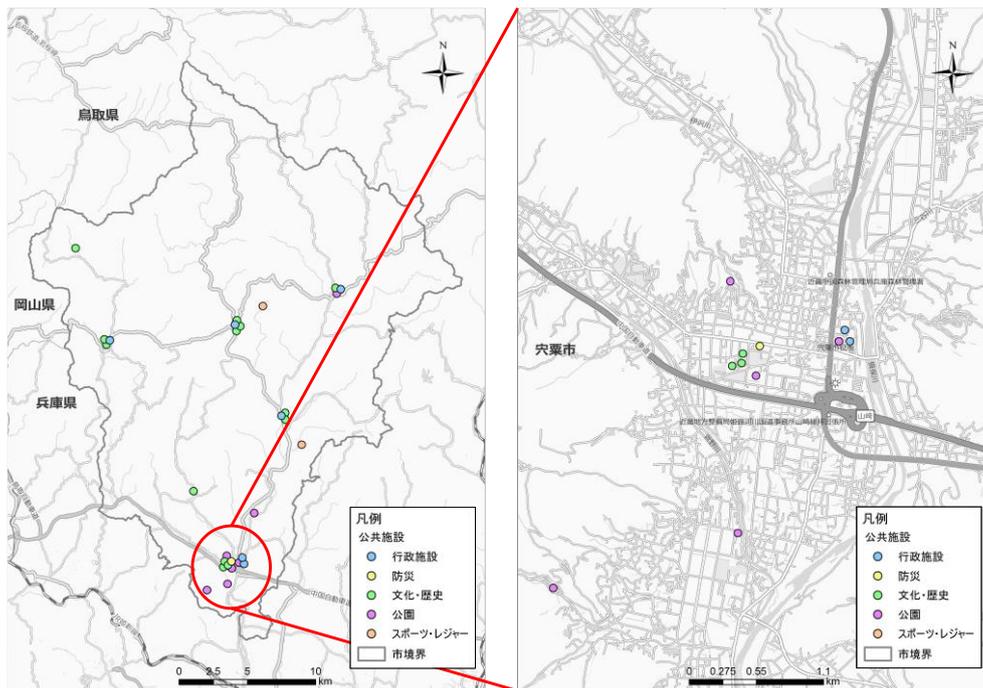
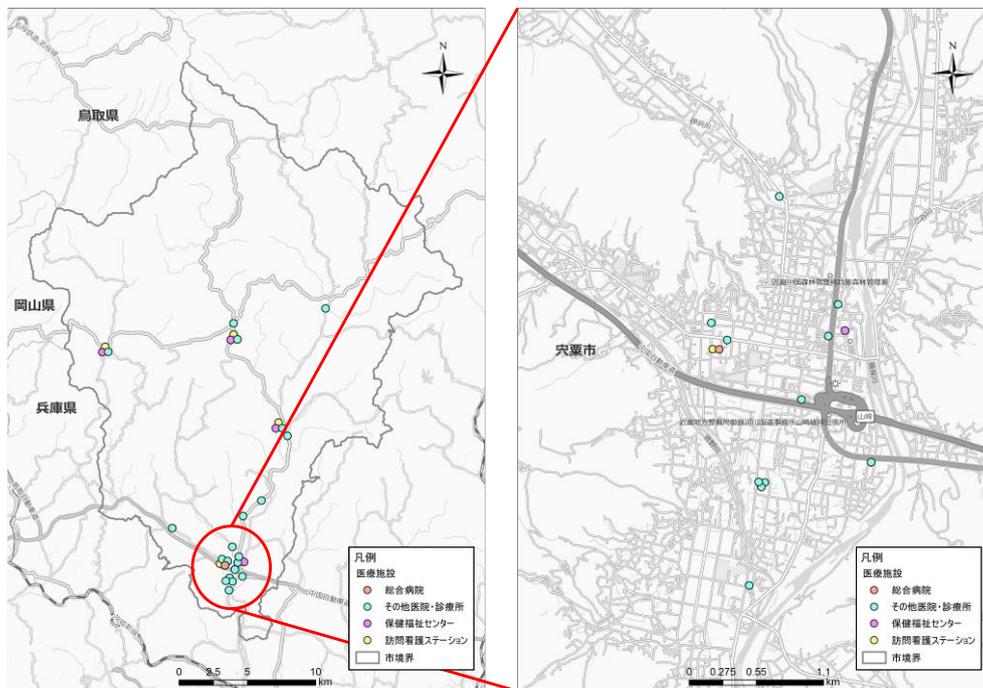


図 公共施設立地状況

(2) 医療・福祉施設

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。



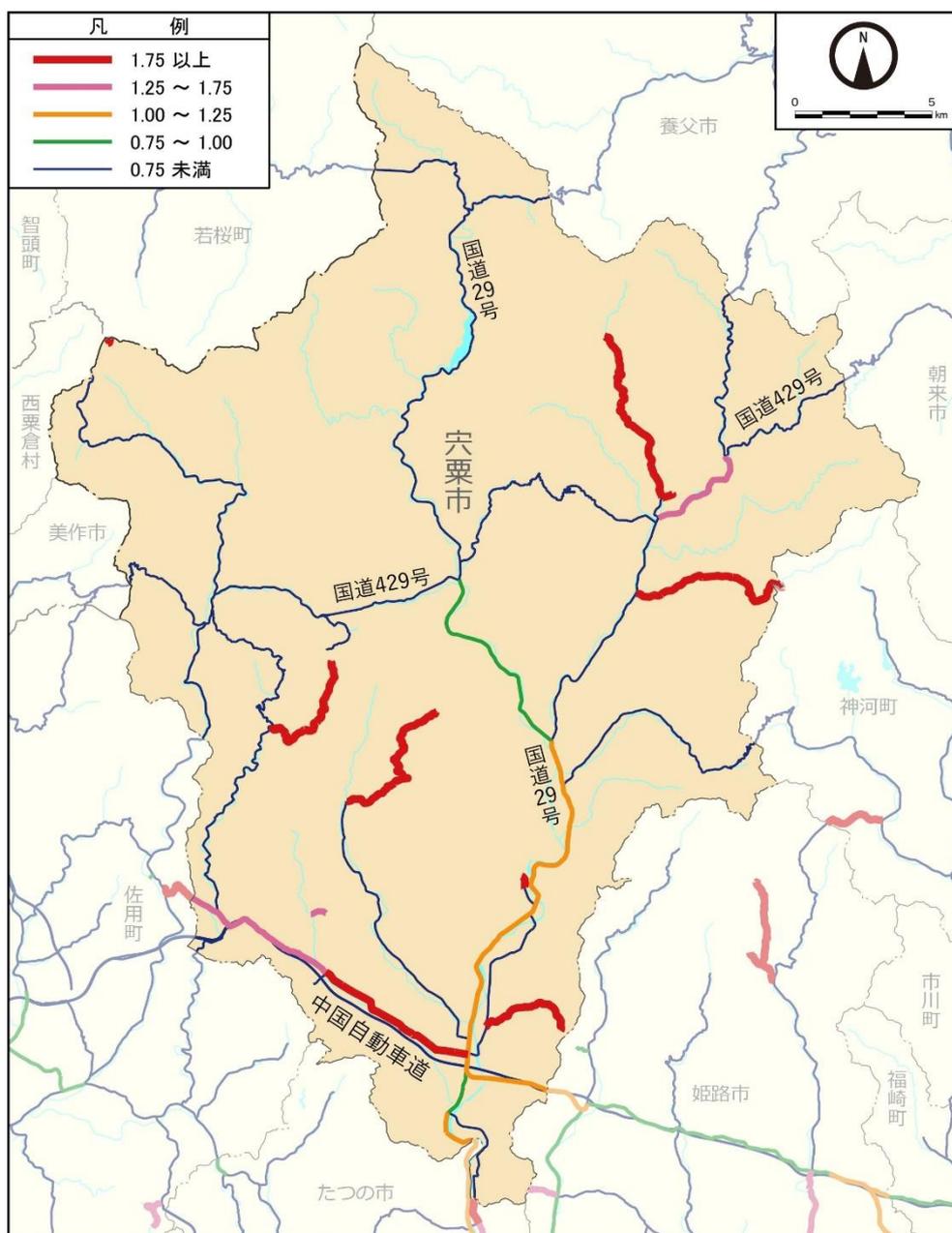
資料：兵庫県医療機関情報システム

図 医療施設立地状況

4 道路網

(1) 混雑度

山崎 IC 周辺の中国自動車道や国道 29 号において、混雑度が 1.00 以上と、混雑しやすくなっている道路が多くなっています。その他には、福知溪谷や千種カントリークラブなどの観光地点に向かう道路において、混雑度が高くなっています。これは、道路そのものの設計交通容量の低さが影響している可能性があります。



資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査

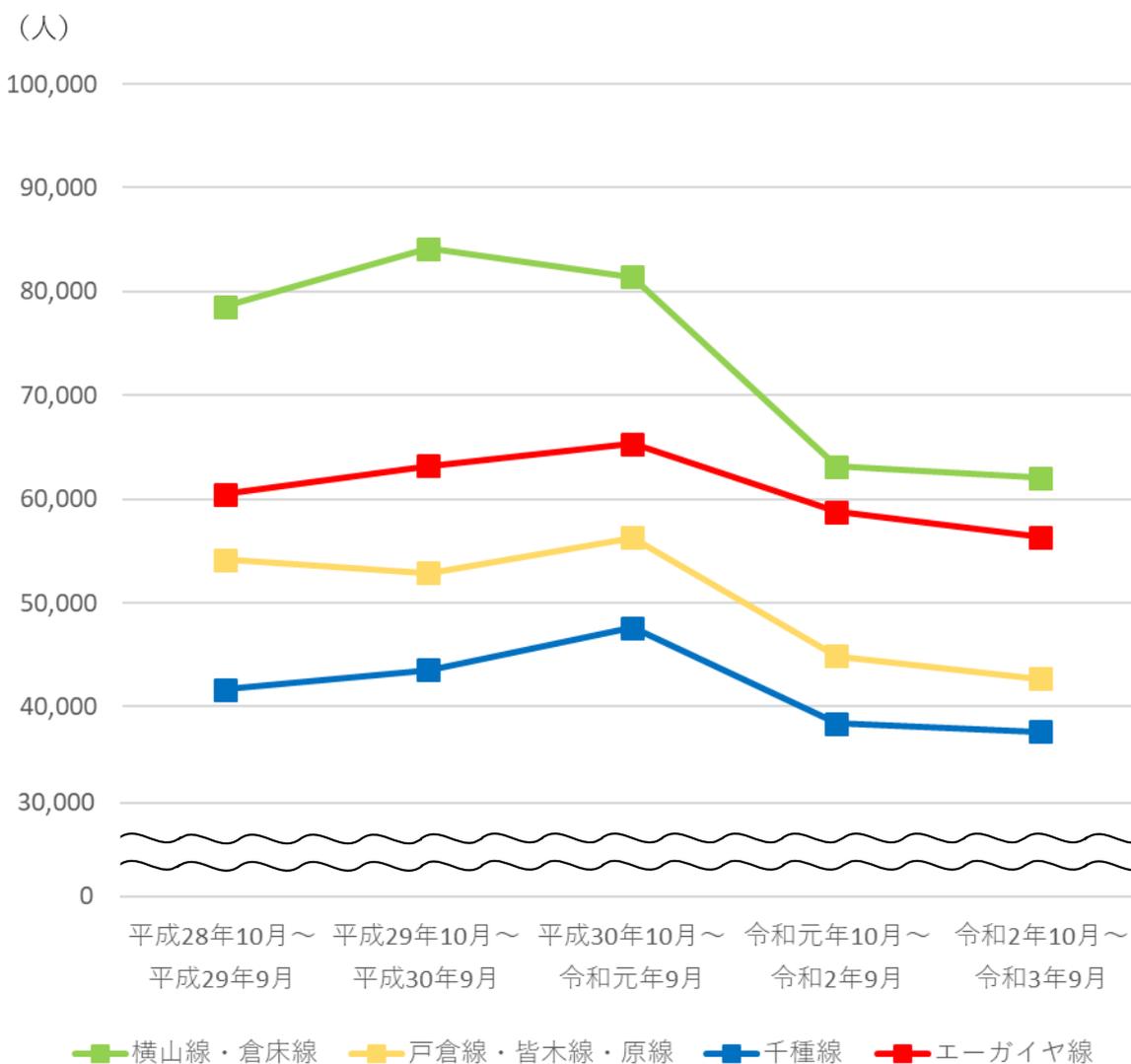
図 市内の主要道路における混雑度

5 地域公共交通の状況

(1) 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。



資料：ウイング神姫

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

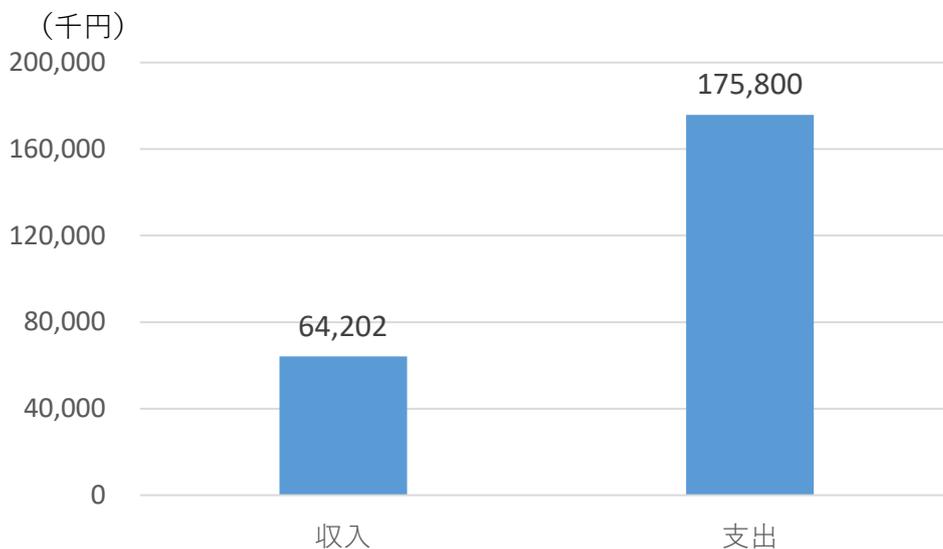
※令和 2 (2020) 年 10 月～令和 3 (2021) 年 9 月の利用者数の多い路線の順番に記載。

資料：ウイング神姫

(2) 路線バスの収支状況

①地域公共交通に対する負担額

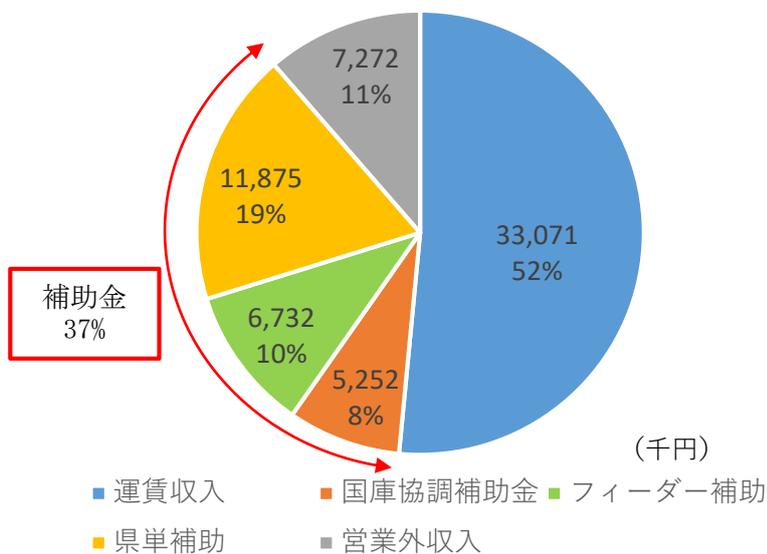
大型バスや小型バス等の地域公共交通に対する本市の支出は約 176,000 千円であるのに対し、運賃や広告費等の収入は約 64,000 千円となっており、約 112,000 千円の赤字となっています。



※令和4年度（令和3（2021）年10月～令和4（2022）年9月）の運行実績に加え、一部見込みを考慮した値。

図 地域公共交通に対する負担額（令和4年度）

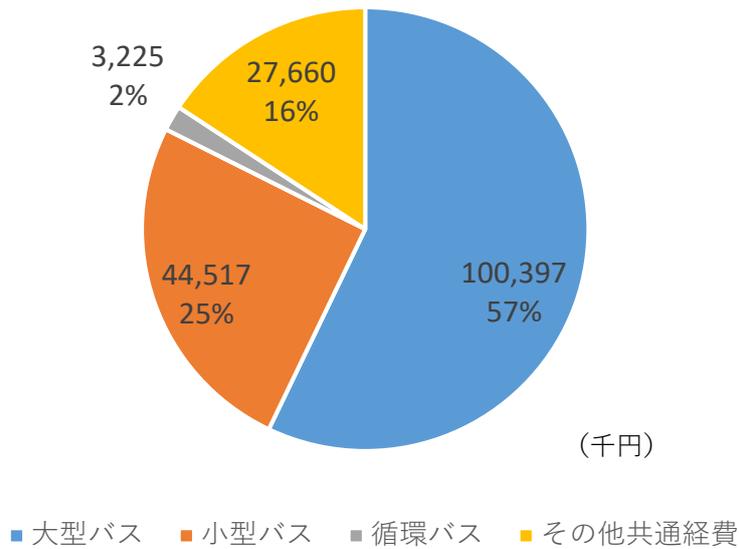
収入のうち、国庫協調補助金やフィーダー補助など、約 37%が補助金によるものとなっています。



※令和4年度（令和3（2021）年10月～令和4（2022）年9月）の運行実績に加え、一部見込みを考慮した値。

図 収入の内訳（令和4年度）

支出のうち、大型バスにかかる費用が全体の約 57%を占めています。

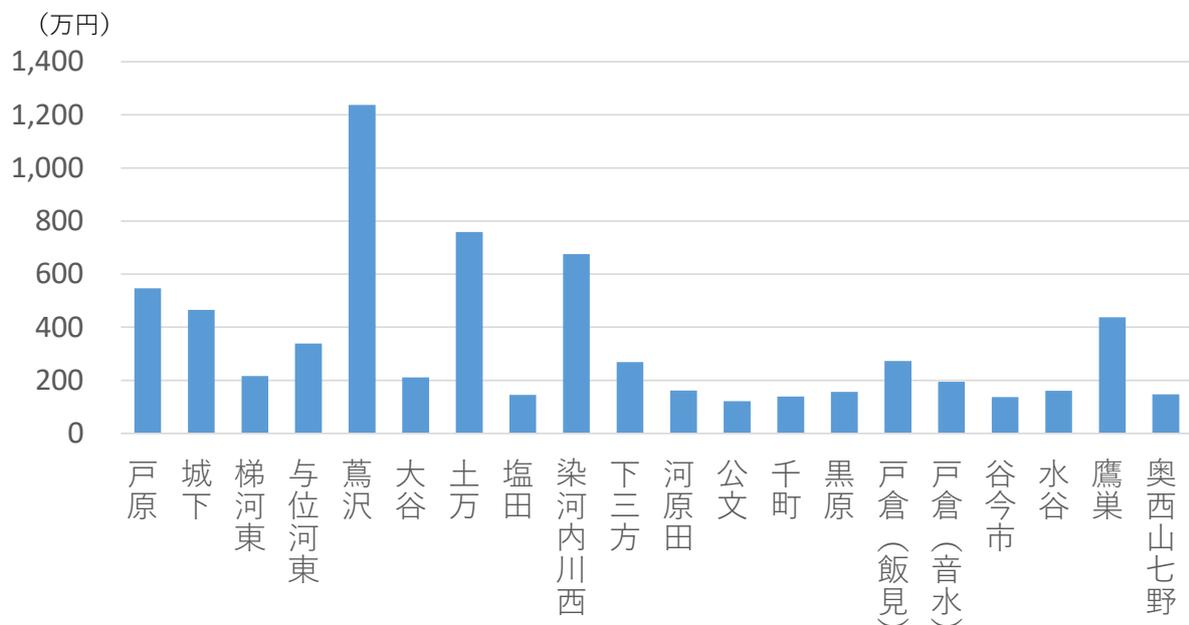


※令和4年度（令和3（2021）年10月～令和4（2022）年9月）の運行実績に加え、一部見込みを考慮した値。

図 支出の内訳（令和4年度）

②路線毎にかかる費用

市内を運行する小型バスにかかる運行経費（燃料費や人件費、車両修繕費など）は総額で約 6,788 万円となっています。路線毎にみると、葛沢線にかかる費用が 1,000 万円をこえています。



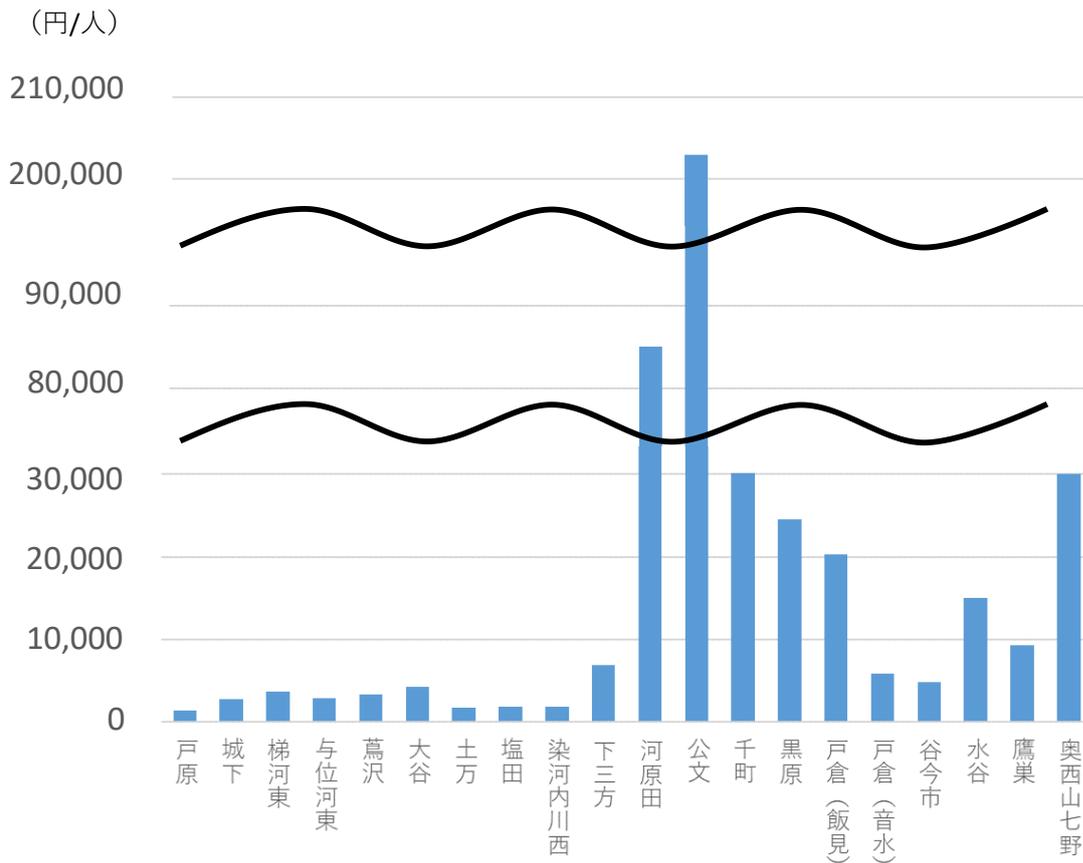
※利用者数は令和4年度（令和3（2021）年10月～令和4（2022）年9月）の実績値を参照。

図 運行にかかる費用（路線別）

③利用者一人当たりにかかる費用

②で示した運行経費をもとに、小型バスが利用者一人を運送するのに必要な金額を算出したところ、全ての路線において一人当たり 1,000 円を超えています。

その中でも、公文線、河原田線は利用者数が非常に少ないことから一人当たり金額が非常に大きく、河原田線では一人当たり約 85,000 円、公文線では一人当たり約 200,000 円かかっています。



※利用者数は令和4年度（令和3（2021）年10月～令和4（2022）年9月）の実績値を参照。

図 利用者一人当たりにかかる費用（路線別）

④地域内フィーダーにおける収支状況

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3年度(令和2(2020)年10月~令和3(2021)年9月))

バス種別	路線名	輸送人員(人)	走行距離(km)	収入(円)	収支率
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。

6 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

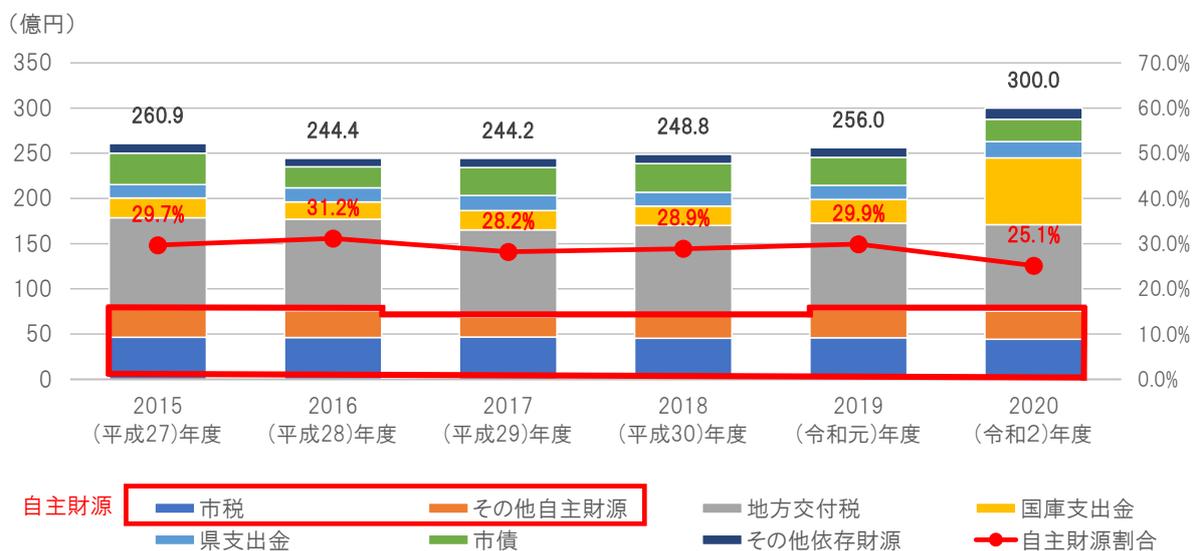
No	学校名	運行事業者	台数	運行区域
1	山崎西中学校	(株)ウイング神姫	1台	土万地区、菅野地区の一部
2	山崎西小学校		1台	土万地区、菅野地区の一部
3	山崎東中学校		1台	蔦沢地区の一部
4	蔦沢小学校		1台	蔦沢地区の一部
5	はりま一宮小学校		2台	染河内地区の一部
6	一宮北中学校		1台	繁盛地区の一部
7	一宮北小学校		4台	繁盛地区、下三方地区の一部
8	戸原こども園		1台	山崎南中学校区
9	一宮北こども園		2台	一宮北中学校区
10	はりま一宮こども園		2台	一宮南中学校区
11	波賀中学校	有限会社上野タクシー	1台	野尻（冬季）、原有賀、原、日ノ原、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。

7 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。

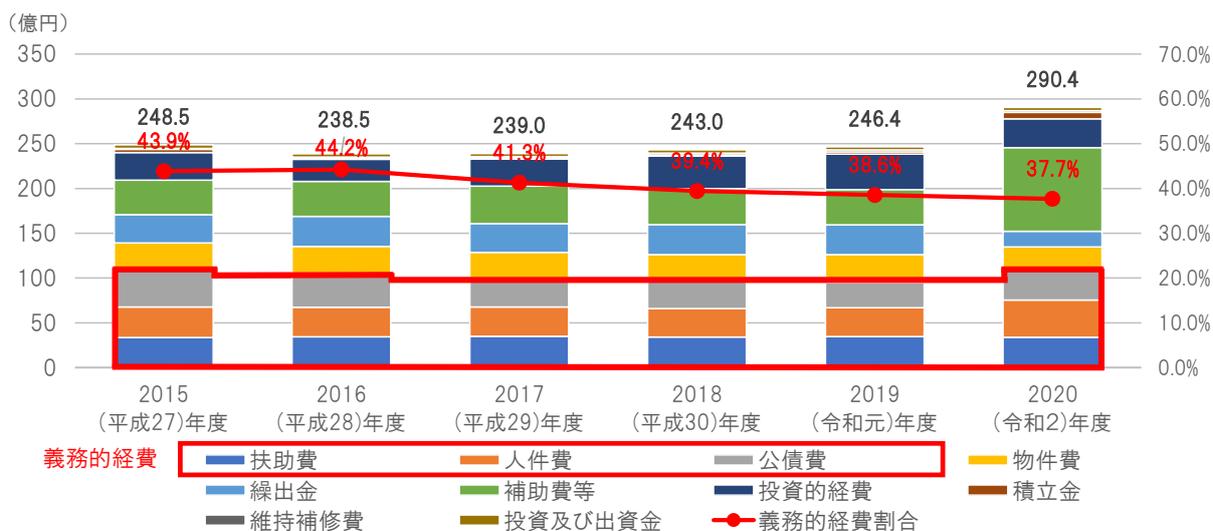


資料：市町村決算カード（総務省）

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

8 市民アンケートの結果

(1) 路線バスについて

① 路線バスの認知状況

路線バスの認知度について、運行していることは知っているものの、時刻表や路線などの詳細については知らない方が45%と最も多くなっています。

年齢階層別にみると10歳代については、路線や時刻表などの詳細について知っている方が約55%と、他の年齢層と比較しても高い傾向にあります。

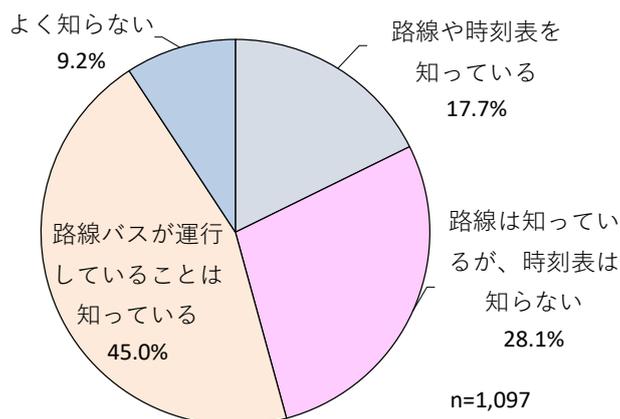


図 路線バスの認知度

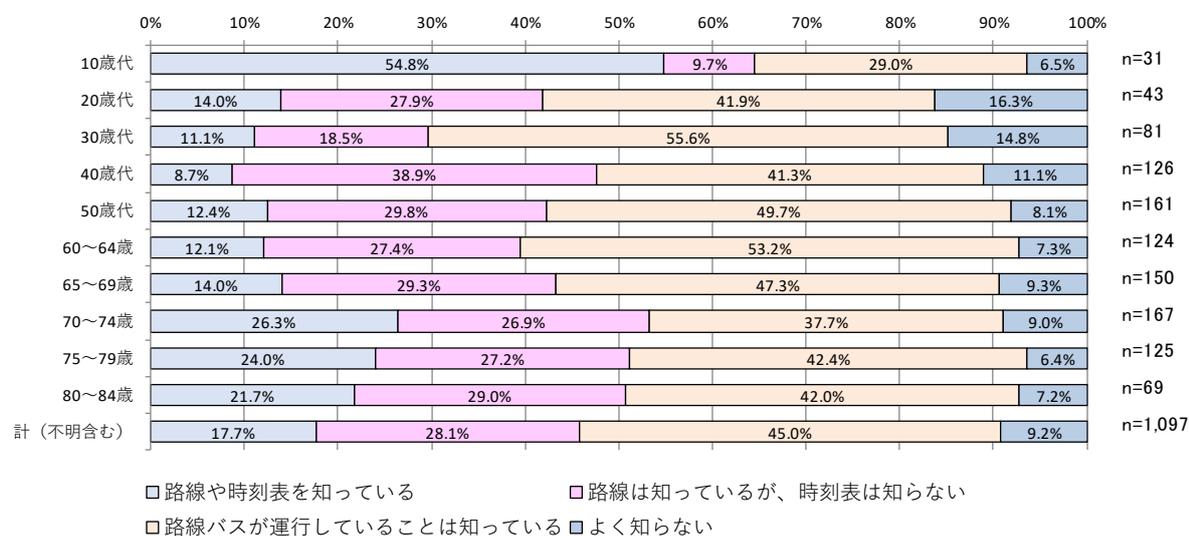
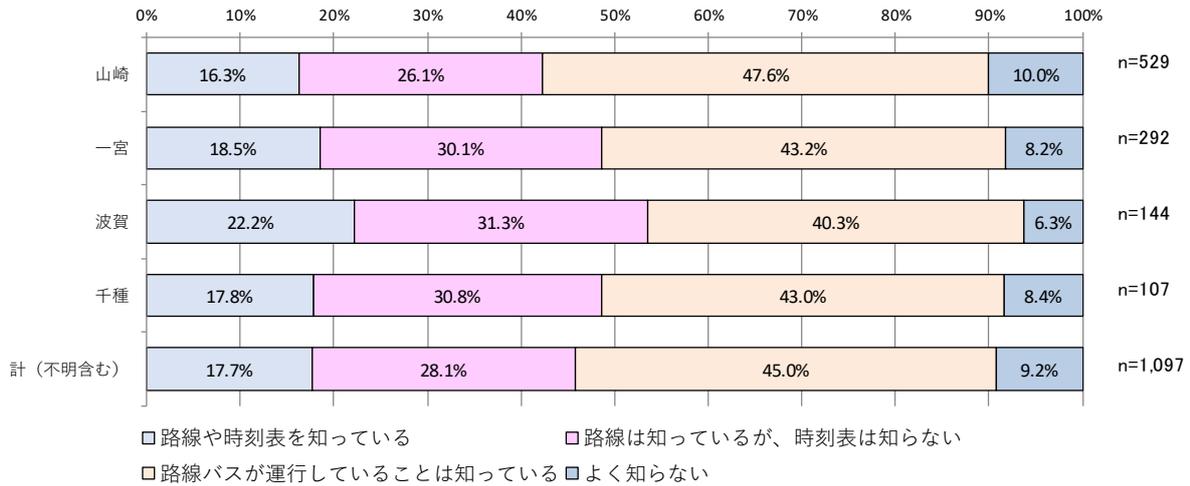


図 路線バスの認知度 (年齢階層別)



参考図 路線バスの認知度 (旧町域別)

②一律 200 円制度の認知度

一律運賃制度について、約 86%の方が知っていると回答しています。

旧町域別にみると、山崎以外の他町域では一律運賃制度のことを認識している方が 90%を越えています。

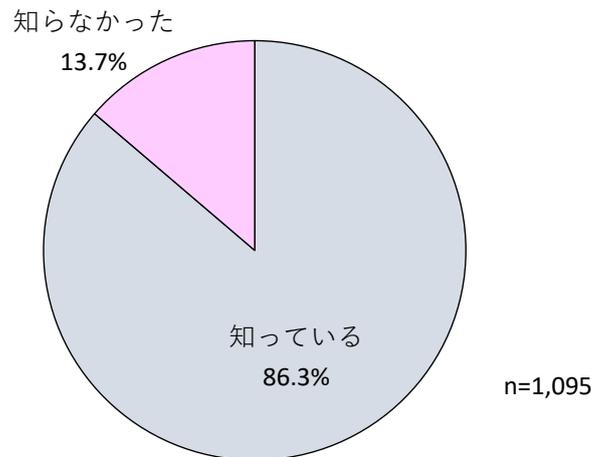


図 一律 200 円制度の認知度

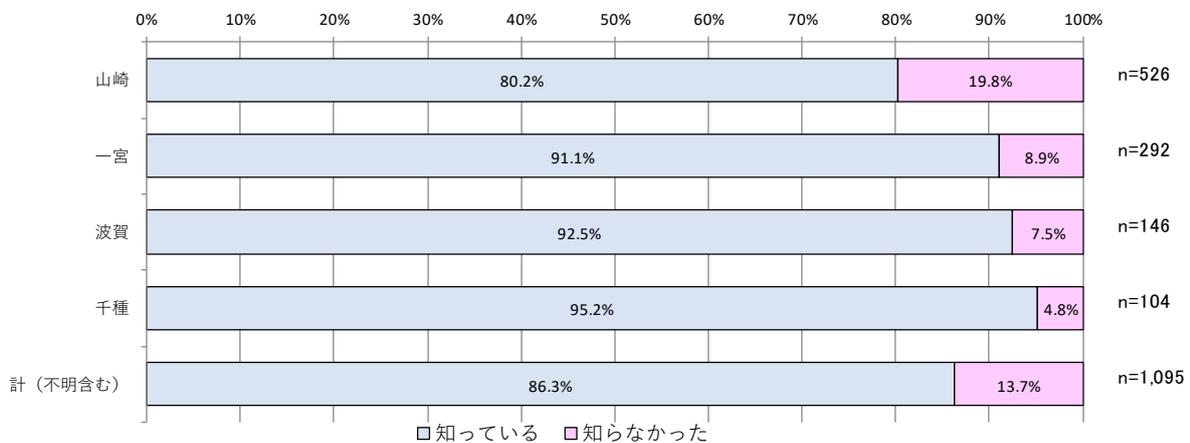
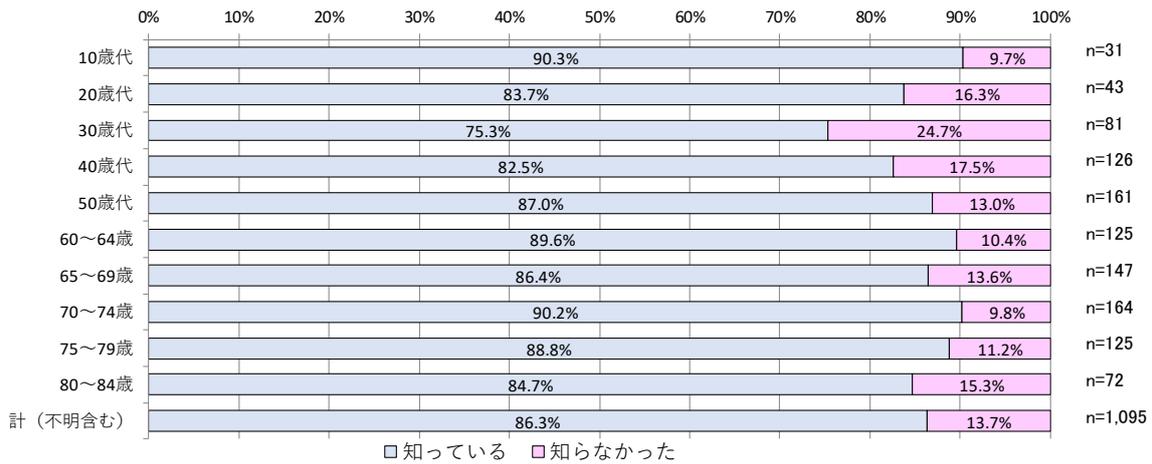


図 一律 200 円制度の認知度 (旧町域別)



参考図 一律 200 円制度の認知度 (年齢階層別)

③路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度を見ると、約 82%の方が利用したことがないと回答しています。月に 1 度未満の利用者も約 12%と、定期的にご利用している方は非常に少なくなっています。

旧町域別にみると、千種は他町域と比べて路線バスを利用したことが無い方の割合が比較的少ないことがわかります。

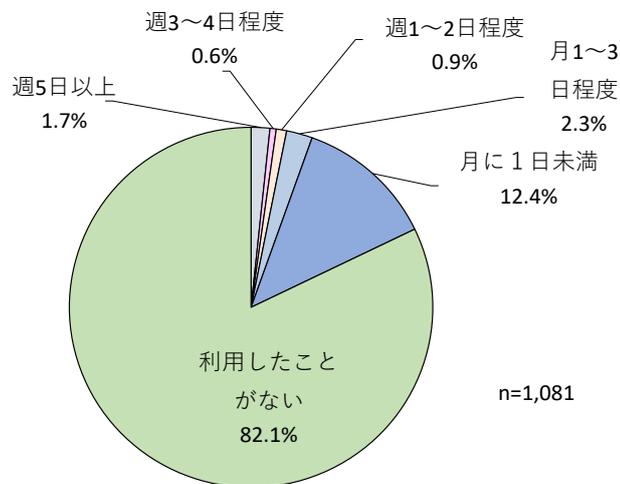


図 路線バスの利用頻度

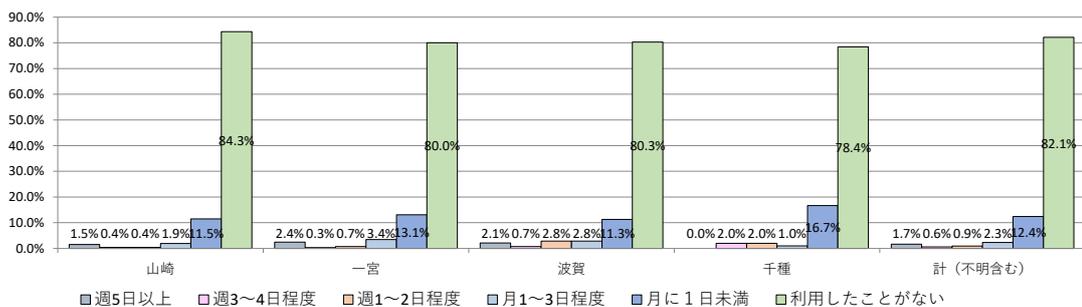


図 路線バスの利用頻度 (旧町域別)

④路線バスを利用しない理由もしくはお困りごと

路線バスを利用しない、もしくは利用していて困っていることについて、自家用車等の他の交通手段があることを挙げる方が約67%と最も多くなっています。また、路線バスの運行本数が少ないことや使用したい時間帯に運行していないことを理由に挙げる方が10%を越えています。

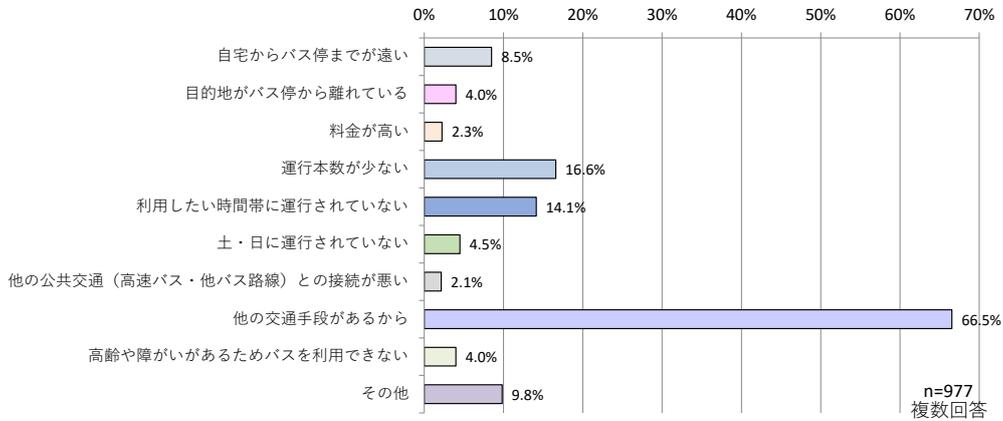
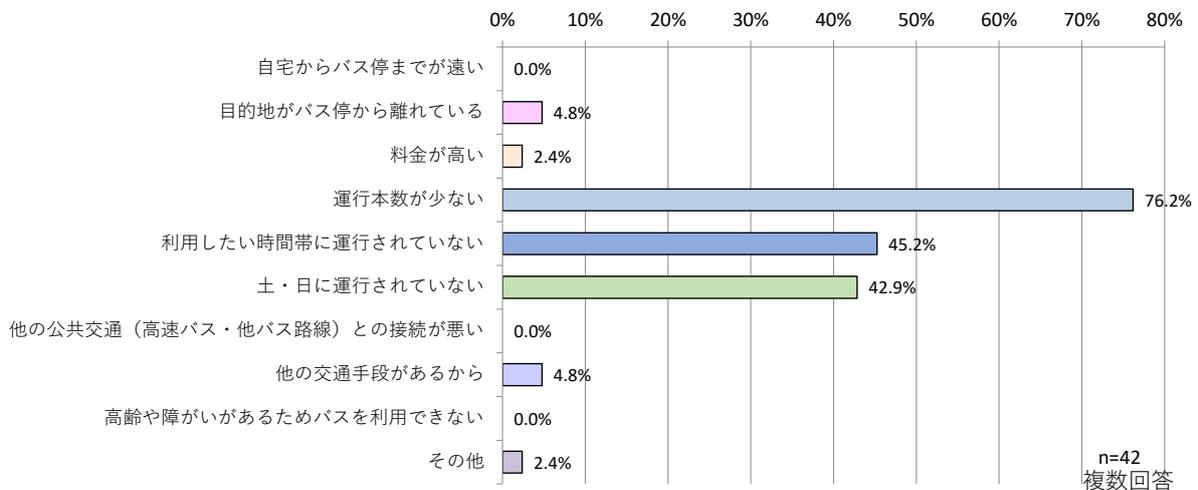


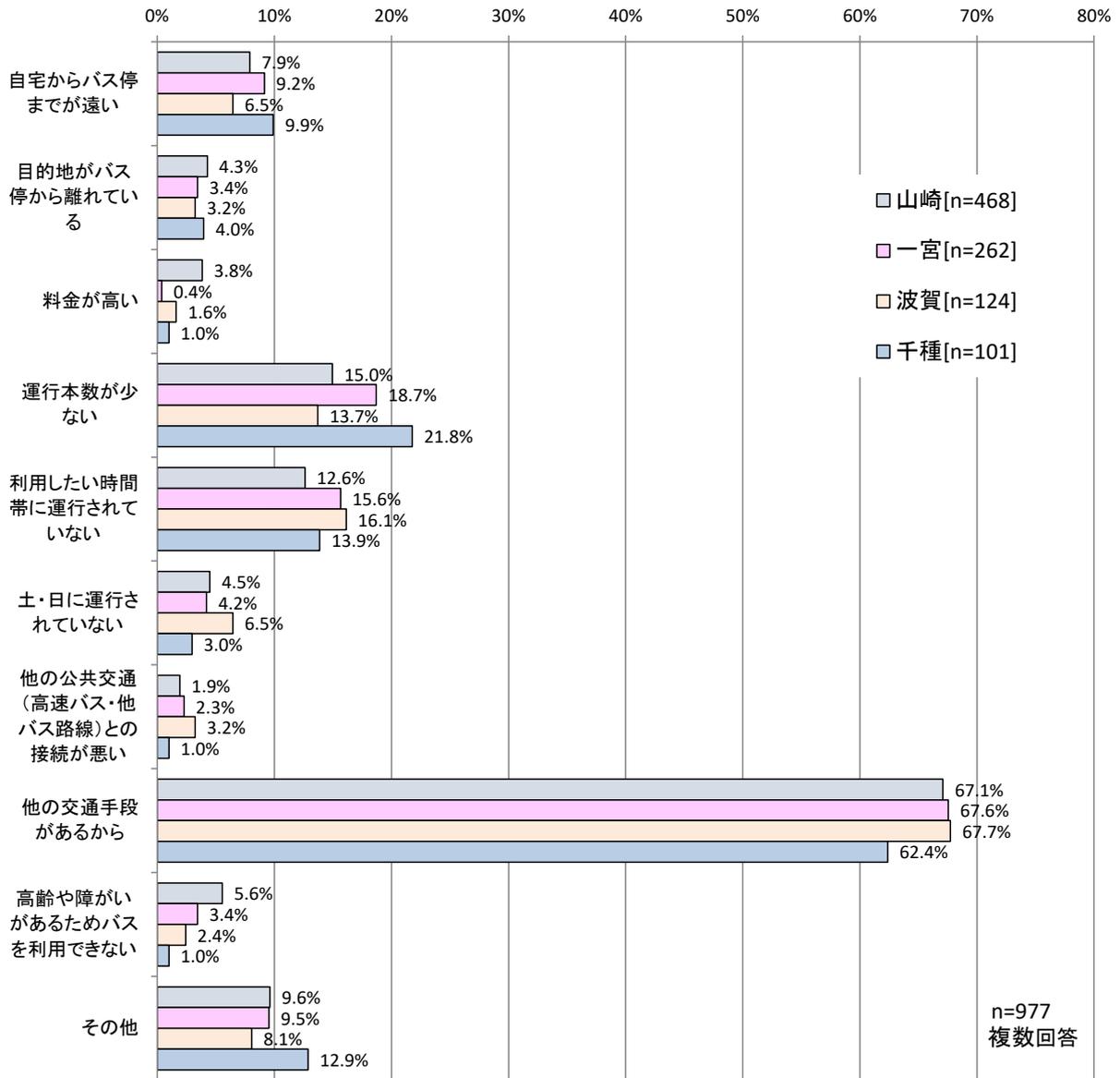
図 路線バスを利用しない理由、もしくはお困りごと

また、路線バスを利用している方※のお困りごとについてみると、運行本数の少なさを挙げる方が約76%と最も多くなっています。その他に運行時間帯や土日に運行されていないことを挙げている方が40%を越えています。



※通勤・通学、最もよく行く買い物先、最もよく行く通院先のいずれかで移動手段として路線バスを用いている方を「路線バスを利用している方」と定義している。

図 路線バスに対するお困りごと（路線バスを利用している方）



参考図 路線バスに対するお困りごと（旧町域別）

⑤路線バスの利用意向

今後の路線バスの利用意向について、今後も利用意向が無いとしている方が約 36%となっています。

旧町域別にみると、山崎以外の他町域において、今後利用したいとしている方が 20%を超えています。

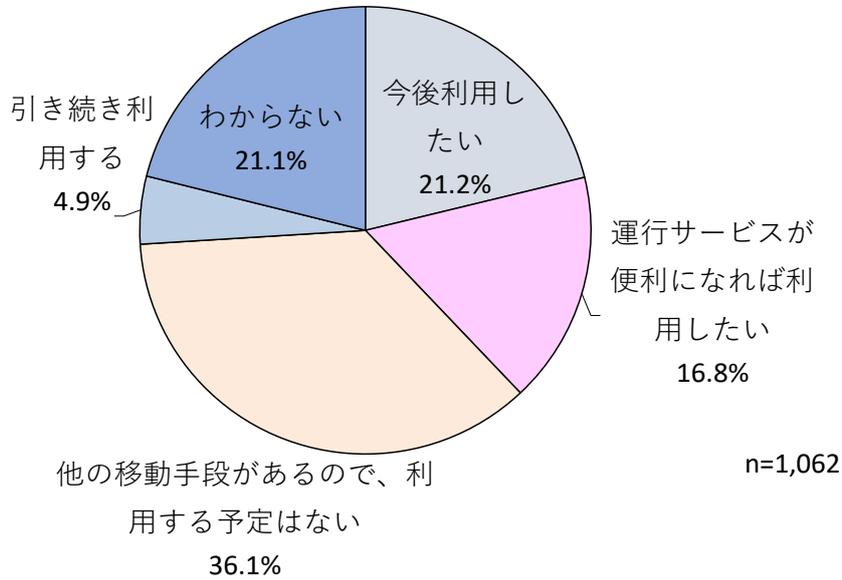


図 路線バスの利用意向

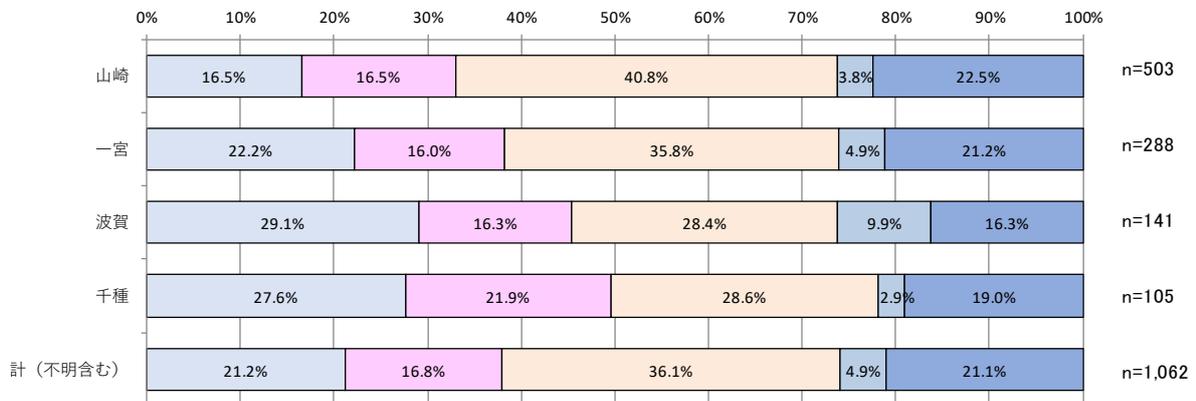


図 路線バスの利用意向 (旧町域別)

運転免許を返納した、返納を考えている、もしくは取得したことが無い方に、今後の路線バスの利用意向についてお聞きすると、今後利用したいとしている方が約 22%、引き続き利用するとしている方が約 20%となっています。

一方、利用意向が無いとしている方が約 22%、運行サービスが便利になれば利用したいとしている方が約 12%と、路線バスの今後の利用について前向きな意見と後ろ向きな意見で分かれています。

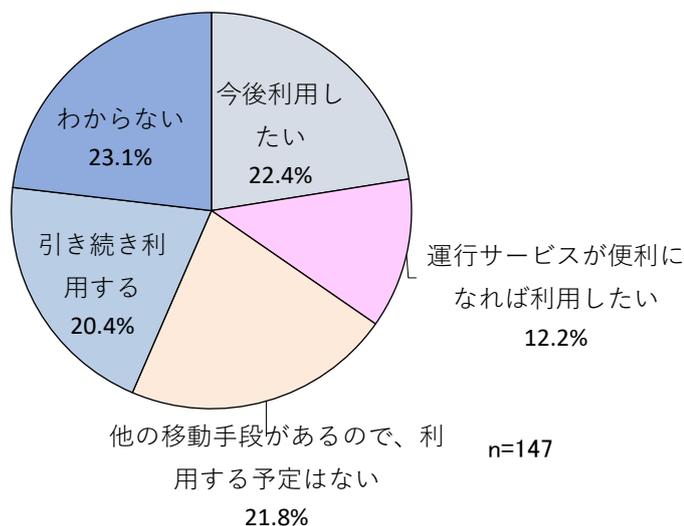


図 路線バスの利用意向（運転免許を返納した、返納を考えている、もしくは取得したことが無い方）

(2) 今後の地域公共交通について

① 路線バスの廃止による影響

仮に路線バスが廃止された場合、移動手段がなくなり困ると回答された方は約 18%となっています。

年齢階層別にみると、10 歳代と 65 歳以上の年齢層で路線バスの廃止によって移動手段がなくなると回答されている方の割合が 20%を越えています。

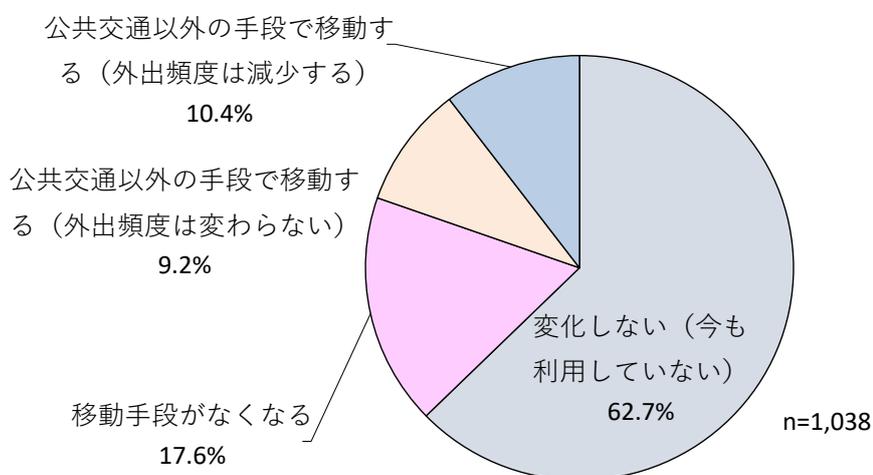


図 路線バスを廃止した際の生活の変化

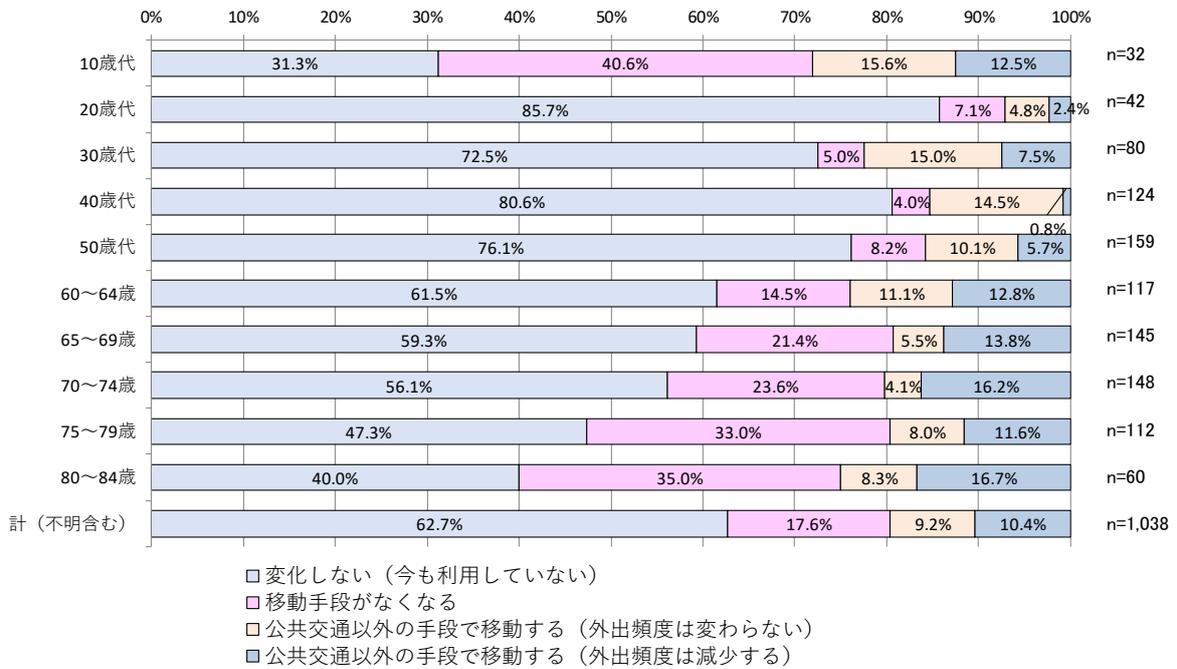


図 路線バスを廃止した際の生活の変化（年齢階層別）

運転免許を返納した、もしくは取得したことが無い方に、仮に路線バスが廃止された場合、移動手段がなくなり困ると回答された方は約 34%となっています。

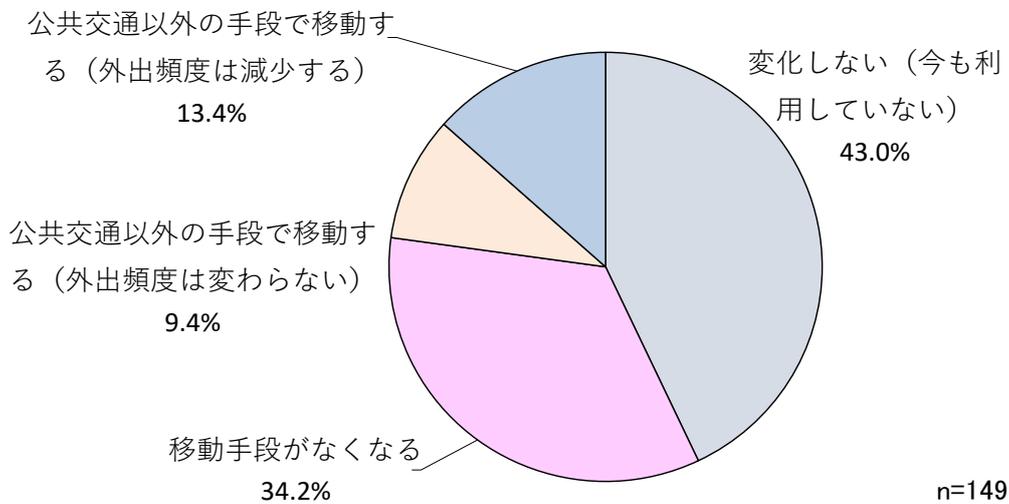
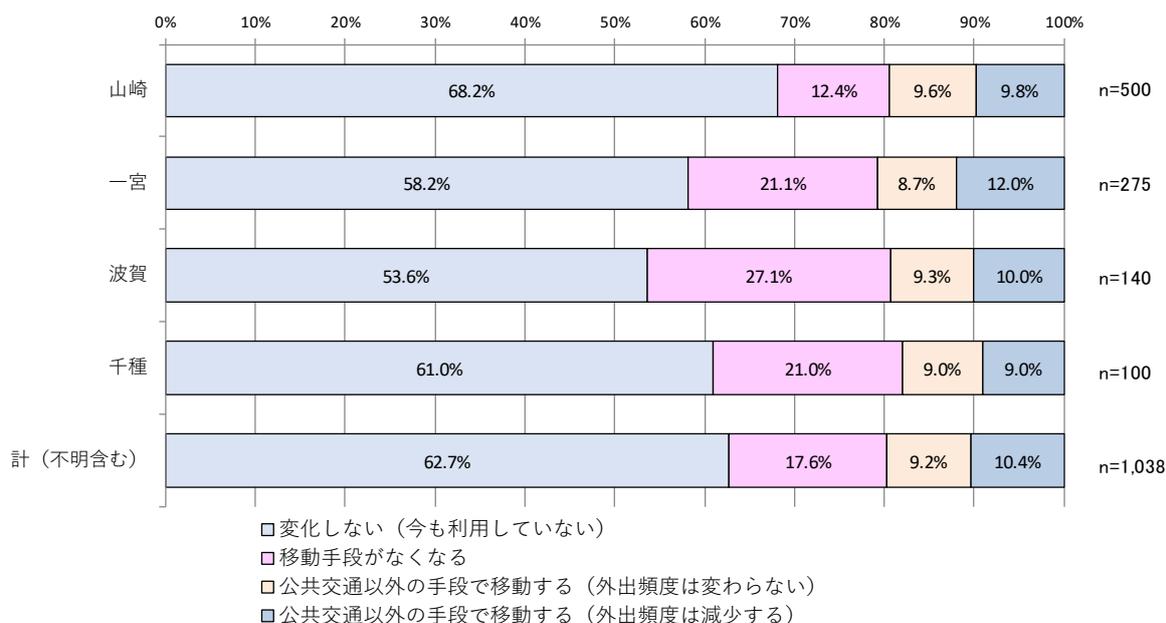


図 路線バスを廃止した際の生活の変化（運転免許を返納した、もしくは取得したことが無い方）



参考図 路線バスを廃止した際の生活の変化（旧町域別）

② 宍粟市の地域公共交通において重視してほしいこと

地域公共交通において、継続的な運行を求める声が約 53%と最も多くなっています。その他に好きな時間に利用できることや、目的地まで直接行けることなどの意向が強い傾向にあります。

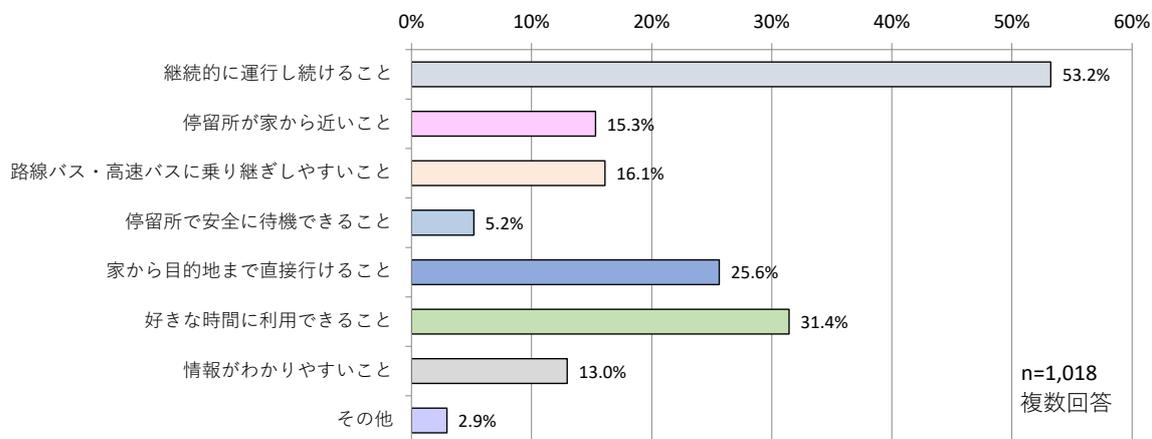
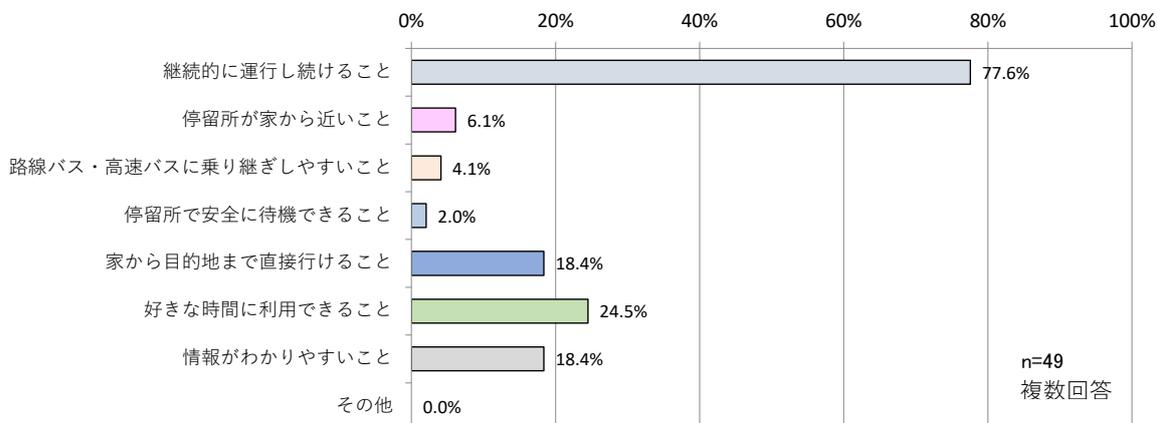


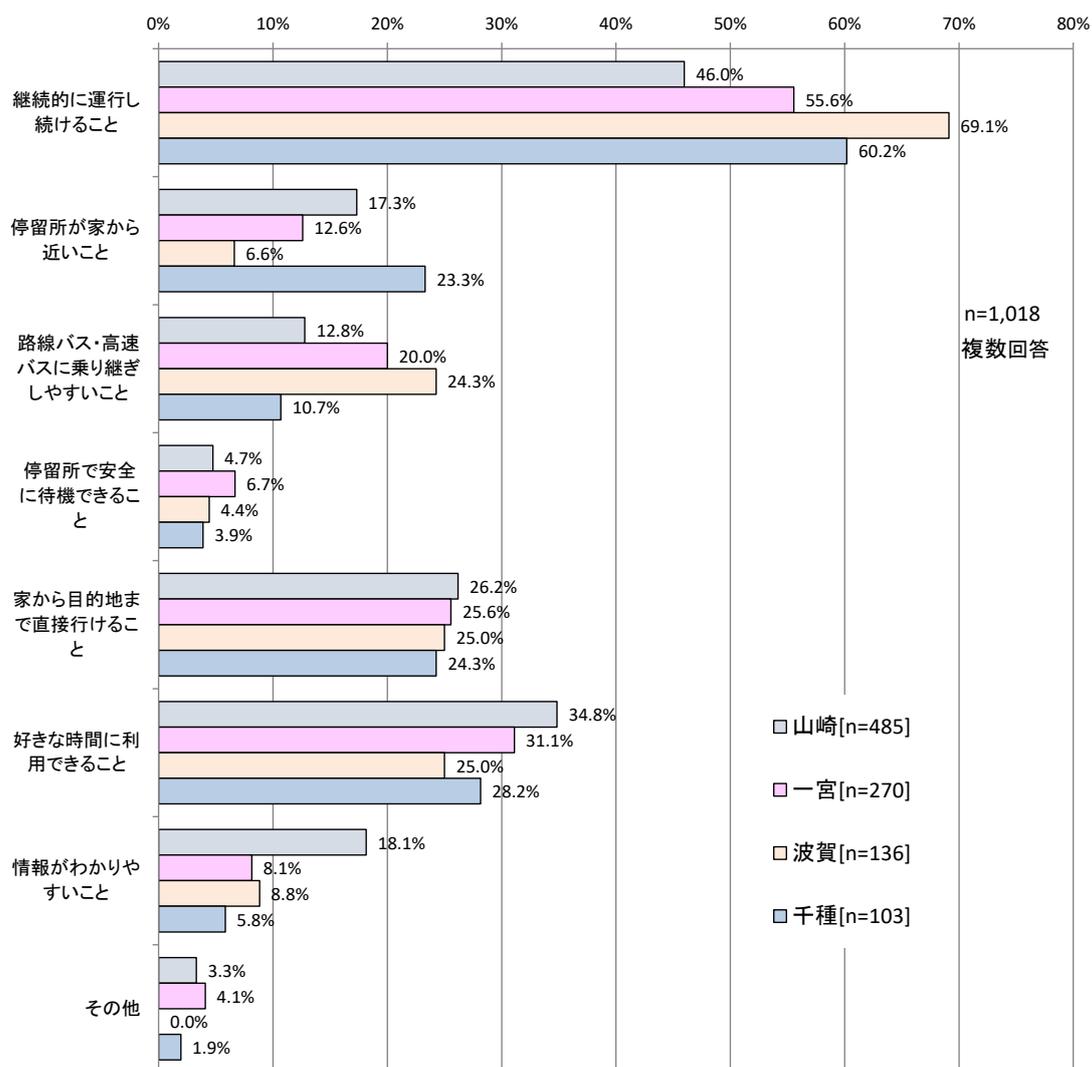
図 宍粟市の地域公共交通の方針において重視してほしいこと

路線バスを利用している方※に地域公共交通において重視してほしい点をお聞きすると、継続的な運行を求める声が約 78%と、実際に地域公共交通を利用している方から地域公共交通の継続性について強く求めていることがわかります。



※通勤・通学、最もよく行く買い物先、最もよく行く通院先のいずれかで移動手段として路線バスを用いている方を「路線バスを利用している方」と定義している。

図 宍粟市の地域公共交通の方針において重視してほしいこと（路線バスを利用している方）



参考図 宍粟市の地域公共交通の方針において重視してほしいこと（旧町域別）

③効率的なサービスへの切り替えについて

今後の地域公共交通について、予約制の方が良いという意見がやや多くなっています。

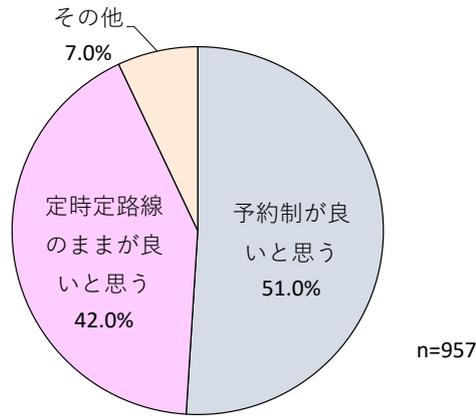
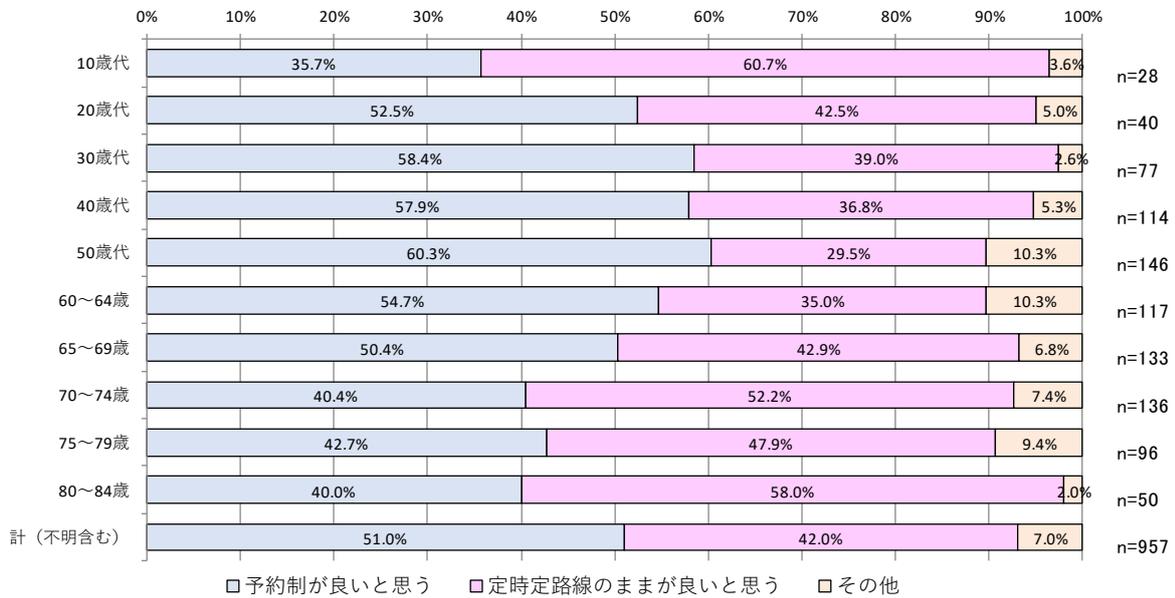
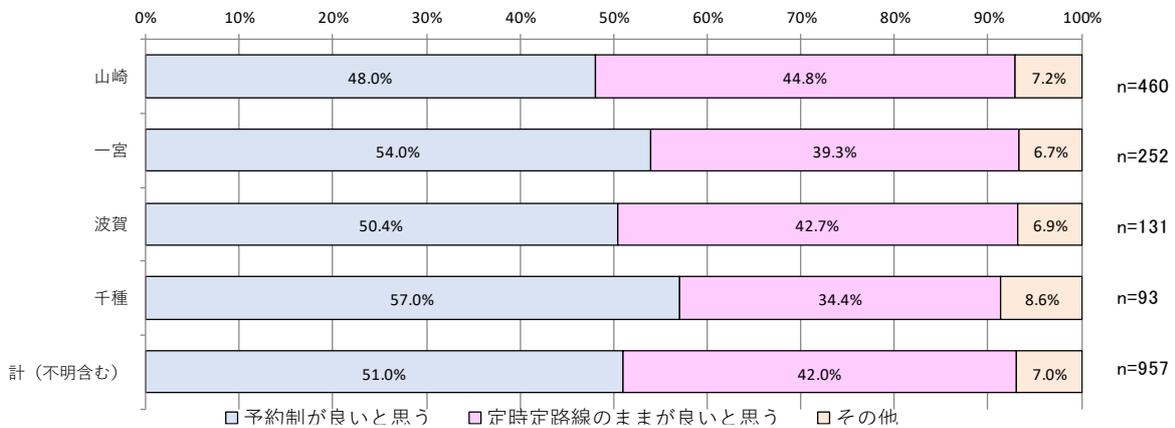


図 効率的なサービスへの切り替えについて



参考図 効率的なサービスへの切り替えについて (年齢階層別)



参考図 効率的なサービスの切り替えについて (旧町域別)

等、令和4年度に整理した結果を記載 (骨子のため一部抜粋)。

第3章 上位・関連計画の整理

1 第2次宍粟市総合計画（平成28年）

宍粟市では平成18（2006）年6月に一体的、総合的なまちづくりの方向性と、その実現を図るための考え方をまとめた第1次宍粟市総合計画を策定し、各種施策を計画的に実施するとともに健全な財政運営に取り組んできました。

近年、宍粟市においては、人口減少、少子高齢化、過疎化の同時進行による地域活力の衰退が懸念されており、これまで以上に効率的・効果的な行財政運営を進めていくとともに、個性的で活力に満ちたまちづくりを進めていく必要があります。

そうした中で、今後の新たなまちづくりを発展的かつ着実に進めていくための最上位計画として平成28（2016）年3月に第2次宍粟市総合計画を策定しました。

(1) 将来像

第1次総合計画で掲げた「人と自然が輝き みんなで創る 夢の町」を時代の潮流を踏まえて発展的に継承するとしています。この将来像の実現に向けた重要事項として「**若年層の人口流出の抑制**」「**『森林』を活用したまちの創造**」「**持続可能なまちづくりの推進**」の3つを掲げています。

(2) 将来都市構造

集落・地域間の結びつきが強い町域を1つの生活圏と捉え、**日常生活に必要な機能を備えた「生活圏の拠点」として維持**するとともに、「集落」と「生活圏の拠点」を結ぶ地域公共交通のネットワーク化を充実することで「拠点化」「ネットワーク化」によって**コンパクトなエリア内で日常生活に必要な機能が確保できる生活圏ネットワーク構想**を長期的に形成することを目指します。



出展：第2次宍粟市総合計画

図 生活圏ネットワーク構想のイメージ

(3) 地域公共交通のネットワーク化

鉄軌道を有していない宍粟市において、日常生活の移動が自家用車に大きく依存している中、高齢化が進行しており、交通弱者の移動手段の確保や観光振興の観点から持続可能な地域公共交通のネットワーク化、移動手段の充実を謳っています。特に「**集落と生活圏の拠点**」「**生活圏と生活圏**」「**生活圏と宍粟市の拠点**」を路線バスで結び、市民の利便性向上、観光における利便性の向上を図るとしています。

(4) 基本施策

まちづくり、移動に関する基本方針として「生活圏の拠点づくりの推進」を掲げており、その中で、個別施策の方向性として「生活圏の拠点づくりの推進」「公共交通ネットワークの充実」の2点を挙げて、様々な取組方針を掲げています。

個別施策の方向性	主な取組
生活圏の拠点づくりの推進	<ul style="list-style-type: none">● 市民サービス機能を集約した市民活動、交流拠点となる施設整備を推進● 生活圏の拠点づくりの推進と地域医療の確保による安心して暮らし続けることのできる地域づくり● 地域住民と連携した、地域の実情に応じた課題への対応策の検討と実施に繋げる仕組みづくり● 市民との協働による拠点の賑わいづくりの推進等
公共交通ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none">● 地域公共交通の利用促進（モビリティマネジメントの推進）● 地域公共交通関係機関との連携強化による利用者ニーズに即した地域公共交通の整備と先端技術の活用への検討● 交流人口の拡大に向けた取り組みの推進等

(5) まちづくり指標

上記の基本施策の達成における評価指標として路線バス利用者数を掲げています。

目標値に関しては、これまでの利用者の増え方と今後の人口減少の影響を考慮し、令和元年度の状態がピークであることを仮定したうえでの**利用者減少数の抑制**を目標としています。

指標	現状値	目標値
路線バス利用者数（人）	286,163	254,700

- 2 宍粟市都市計画マスタープラン
- 3 地方創生総合戦略
- 4 宍粟市公共交通再編計画
- 5 兵庫県西播磨地域都市計画区域マスタープラン

上記の上位・関連計画のうち、地域公共交通（移動）に関する事項について記載

（骨子のため詳細は省略）。

【宍粟市の現状】

○人口動態
 ・現在の人口は約3.5万人であるが、今後、更なる人口減少・少子高齢化により、交通弱者の増加が懸念される。

○地域概況
 ・山崎中心市街地に多くの人口が集中している他、国道及び主要地方道沿いに居住地域が形成されている。
 ・町域ごとに生活圏が形成され、それぞれに医療施設や公共施設が立地している一方で、主要な商業施設は山崎、一宮の南部地域に集まっている。

○移動概況
 ・生活圏である市内での移動が最も多くなっている他、隣接する姫路市やたつの市への移動が多くなっている。
 ・観光入込客数は、コロナ禍の影響もあり、年々減少傾向にある。

○交通概況
 ・宍粟市内のバス路線は、南北を結ぶ大型バスの幹線と集落を結ぶ小型バス路線で構成され、市外への接続は、山崎バスターミナルを起点として、姫路市、たつの市に向かう路線バスと神戸三宮に向かう高速バスがある。
 ・集落を結ぶ小型バスの運行状況は、1便あたりの利用者が1.5人を下回っている路線が16路線中11路線となっている。
 ・令和5年4月より小型バス4路線を廃止し、地域を主体とする自家用有償旅客運送が始まった。
 ・市内を運行する路線バスの収支率は約37%で、ライダーシステムである小型バスは10%を下回っている。
 ・利用者1人あたりにかかる負担金額は、路線によって大きく異なっている。
 ・その他の移動手段としてスクーターバスや外出支援サービス、介護タクシー（福祉輸送）などがある。

○市民アンケートの結果から
 ・移動先の約7割が宍粟市内。
 ・回答者の約8割が路線バスを利用したことが無く、約4割が今後の路線バスの利用を考えていない。一方で、仮に路線バスが廃止した場合、約3割が移動手段がなくなると回答している（運転免許返納者もしくは所持していない方に限定）。
 ・今後の地域公共交通において回答者の約8割が継続的に運行することを望んでいる。
 ・予約制が良いという意見と定時定路線が良いという意見がほぼ半数となっている。

【宍粟市が目指すまちの姿】と現状のギャップ

【宍粟市がめざすまちの姿】

- 第2次宍粟市総合計画
 「人と自然が輝き みんなで創る 夢のまち」
 ・若年層の人口流出の抑制
 ・持続可能なまちづくりの推進
- 宍粟市都市計画マスタープラン
 「自然・歴史と調和した安全・安心で暮らしやすいまち
 ～人が輝き、活力あふれる未来をめざして～」
- 宍粟市地方創生総合戦略
 「森林から創まる地域創生」
- 宍粟市公共交通再編計画
 「みんなので守り育てる公共交通」

【課題（イメージ）】

- 市内外に気軽に移動できる交通サービスの維持
- 観光や福祉等の特定のニーズへの対応
- 日常生活の移動手段としての地域公共交通の確保・維持
- 路線バスの経営状況の改善
- 地域のニーズに即した移動手段の構築やサービスの在り方の検討
- 交通弱者のための移動手段の確保
- 市民の地域公共交通に対する意識改革

第5章 宍粟市がめざすまちの将来像・基本的な方針

めざすまちの将来像（イメージ）

まち・生活を支え、みんなで守り育てる地域公共交通

課題	基本方針	国：基本的な方針 (必ず記載する必要がある事項)
<p>人口の減少と高齢化の進展による交通弱者の増加</p> <p>地域公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活を支える移動手段の確保 市内と市外を結び公共交通体系の維持 まちづくり（都市計画）との連携 観光や福祉等の特定の移動ニーズへの対応 <p>大型バス（幹線）と小型バス（ファイダー線）を結ぶ交通結節点の整備（利便性の向上）</p>	<p>みんなの生活を支える公共交通</p> <p>多様な移動ニーズに対応できる地域公共交通ネットワークの形成</p>	<p>① まちづくり、観光振興等の地域戦略※との一体性の確保 【基本方針二1(1)①】</p> <p>② 地域全体を見通した総合的な公共交通網の形成 【基本方針二1(1)②】</p>
<p>地域のニーズに合った多様な移動手段の検討</p> <p>誰一人取り残さない地域公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地対策 交通弱者のための移動手段の確保対策 <p>市民が自ら守り育てる地域公共交通の意識醸成</p>	<p>みんなが利用しやすい公共交通</p> <p>地域の特性に応じた地域公共交通の整備と利便性の向上</p>	<p>③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ 【基本方針二1(1)③】</p>
<p>環境に配慮した地域公共交通の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境に配慮した公共交通の導入に向けた検討 次世代公共交通の導入に向けた検討 	<p>みんなで守り育てる公共交通</p> <p>地域公共交通の利用促進と持続可能な仕組みづくり</p>	<p>④ 住民の協力を含む関係者の連携 【基本方針二1(1)④】</p>

※地域戦略：第2次宍粟市総合計画後期基本計画、宍粟市都市計画マスタープラン等

第6章 計画の目標

1 将来の地域公共交通ネットワーク

現在の宍粟市の地域公共交通ネットワークを踏まえたうえで、将来の地域公共交通ネットワークを以下の様に示します。

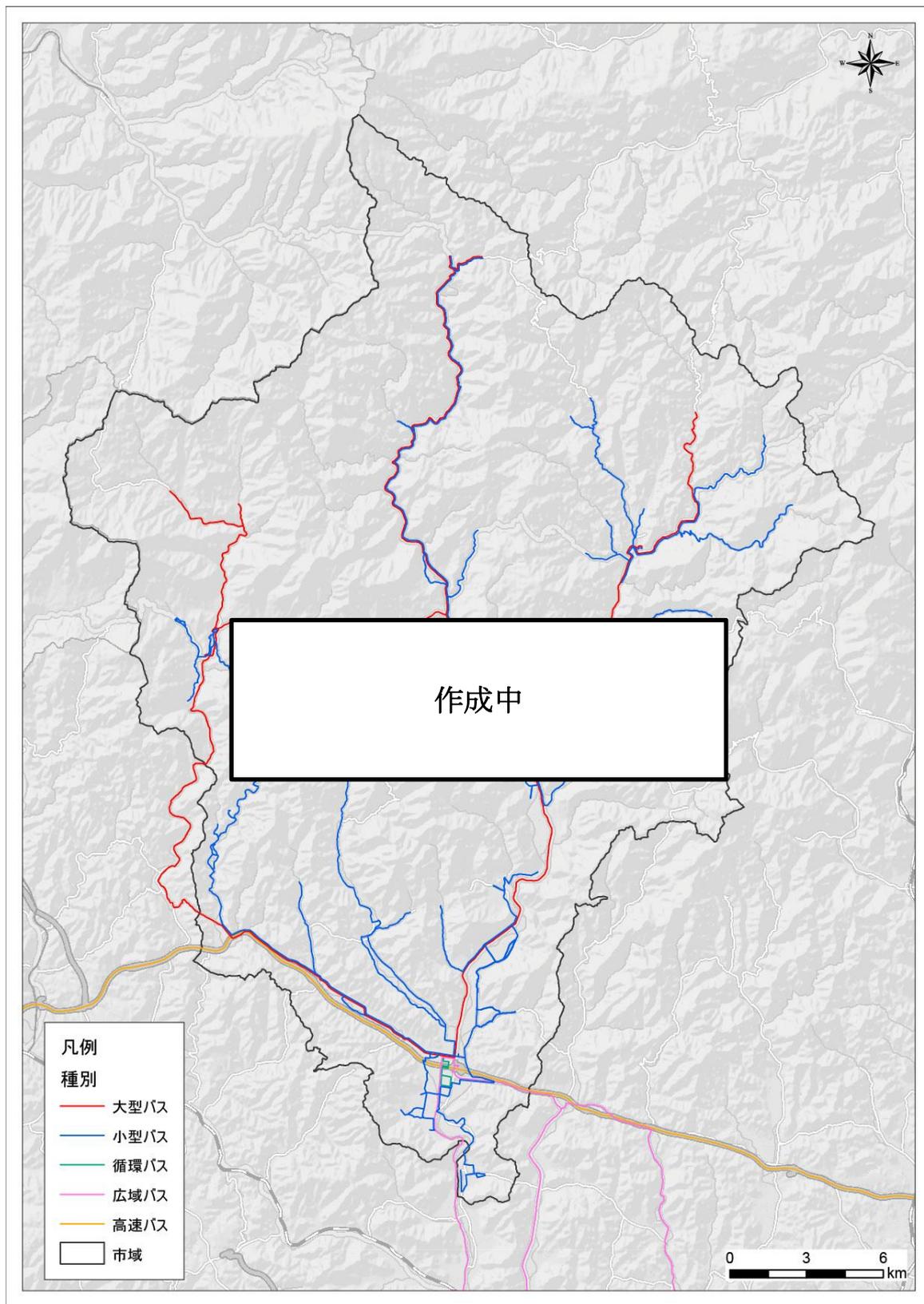


図 将来の地域公共交通ネットワークイメージ

【国の補助制度を活用した路線バスの維持】

宍粟市では、現在市内で運行している路線バス（大型バス、小型バス）において、市の行政負担に加え、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統補助）※によって路線を維持しています。計画策定後も継続して地域内フィーダー系統としての役割を担うことから、本計画で行政による支援を明確に位置づけます。

※市内には地域をまたがる幹線は存在していませんが、半島振興法の規定に基づき位置づけられています。

表 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用する路線と役割

該当路線 (運行系統名)	● 市役所前～山崎～下宇原1	● 山崎～下比地
	● はりま一宮小学校前～いちのびあ～福知溪谷	
	● 皆木～上垣内	● メイプル福祉センター～皆木
	● 皆木～飯見詰所北～皆木	● エーガイヤちくさ～内海口
	● エーガイヤちくさ～別所	● エーガイヤちくさ～土井
	● エーガイヤちくさ～蔵谷	● エーガイヤちくさ～倉谷口
位置づけ	市内幹線（支線）	
役割	（詳細は省略）	
路線の必要性	（詳細は省略）	
実施主体	(株)ウイング神姫	
目標・効果と 評価指標	（詳細は省略）	

2 数値目標

計画の策定後、基本理念（案）を達成するために計画の目標、達成状況を検証する評価指標を以下のように整理します。なお、達成状況の評価にあたっては、評価指標によって異なりますが、原則、毎年モニタリング調査を実施し、検証します。

表 本計画の数値目標

指標	現状値	目標値	検証時期	目標設定の考え方
①〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	・〇〇〇
②〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	・〇〇〇
③〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	・〇〇〇
④〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	・〇〇〇
⑤〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	・〇〇〇

※指標数に関しては今後協議。

第7章 目標の達成に向けて取り組む施策・事業

第4章で掲げた基本理念（案）の実現に向け、基本方針（案）に基づき、以下の施策を定め、計画期間内において推進していきます。

基本方針（案）	施策（案）	関連する指標
A. 「集落」-「生活拠点」 -「都市拠点」-「市外」 を円滑に結ぶ地域公 共交通ネットワーク の形成	(1)〇〇〇	
	(2)〇〇〇	
	(3)〇〇〇	
	(4)〇〇〇	
	(5)〇〇〇	
B. 地域公共交通を維 持するための利用促 進	(1)〇〇〇	
	(2)〇〇〇	
	(3)〇〇〇	
	(4)〇〇〇	
	(5)〇〇〇	
C. 地域、交通事業者、 行政の三位一体によ る地域公共通体系の 維持	(1)〇〇〇	
	(2)〇〇〇	
	(3)〇〇〇	
	(4)〇〇〇	
	(5)〇〇〇	

※施策数に関しては今後協議。

基本方針（案）	○○○			
施策（案）	○○○			
事業内容（例）				
○○○				
実施主体				
市	県・国	交通事業者	地域住民	その他
実施スケジュール				
令和 6（2024）	令和 7（2025）	令和 8（2026）	令和 9（2027）	令和 10（2028）
				➤

基本方針（案）	○○○			
施策（案）	○○○			
事業内容（例）				
○○○				
実施主体				
市	県・国	交通事業者	地域住民	その他
実施スケジュール				
令和 6（2024）	令和 7（2025）	令和 8（2026）	令和 9（2027）	令和 10（2028）
				➤

第8章 計画の進捗評価

本計画を実行するにあたって、施策・事業の実施状況及び目標の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適正に管理する必要があります。また社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応し、必要に応じた施策や目標の見直しを行うことも考慮する必要があります。

そこで、本計画を着実かつ効率的に推進するため、PDCAサイクルに基づく検証、見直しを行います。

なお、本計画の推進にあたっては、「宍粟市地域公共交通会議」が行い、会議内で計画の評価、検証を行うとともに、「地域」「交通事業者」「行政」等の意見交換を実施し、必要に応じて計画の見直しを行います。

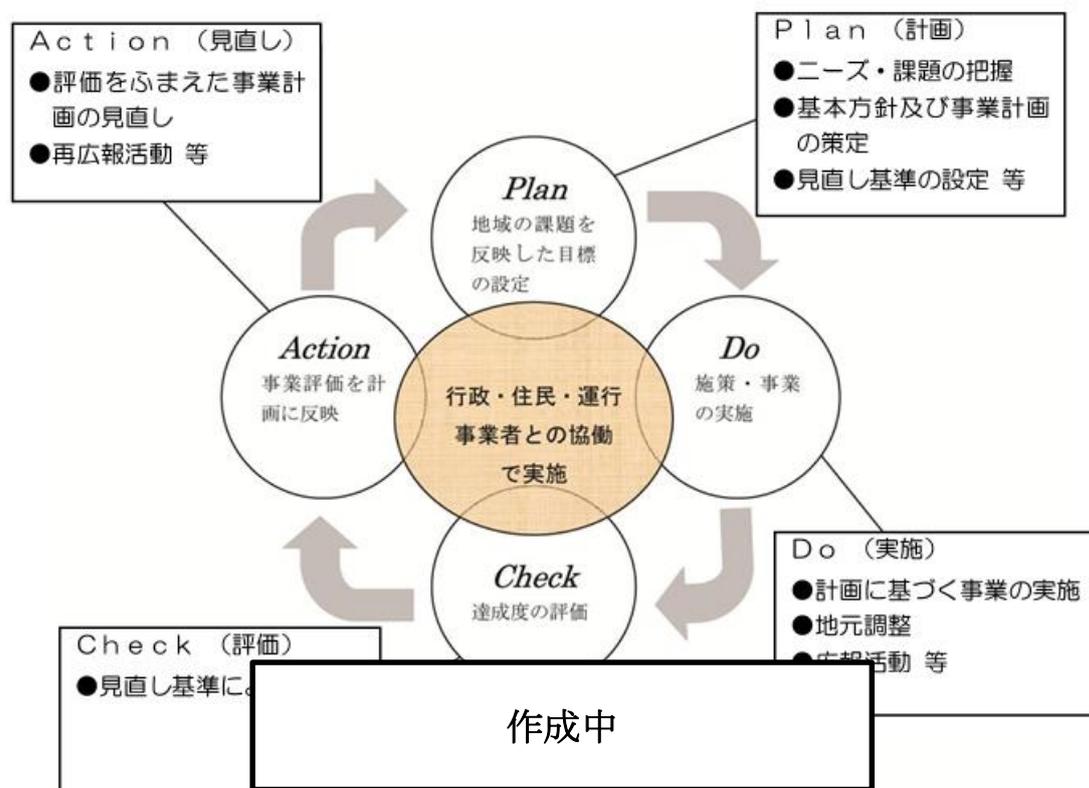


図 本計画におけるPDCAサイクルのイメージ (イメージ)

報告(1)

④計画策定に向けた具体的なスケジュール

	令和5(2023)年									令和6(2024)年		
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1)現況整理の時点更新	←→											
(2)地域公共交通を取り巻く課題整理	←→			←→			←→					
(3)地域公共交通に関する基本方針と目標の検討	←→			←→			←→					
(4)目標を達成するために行う事業メニューの検討	←→			←→			←→					
(5)地域公共交通計画(案)の取りまとめ			←→			←→			←→			
(6)パブリックコメント									←→			
(7)地域公共交通会議												

第1回
 ①地域公共交通計画とは
 ②昨年度の取組みの振り返り
 ③宍粟市地域公共交通計画の計画構成(案)
 (課題(案)、基本方針(案)の提示)
 ④計画策定に向けた具体的なスケジュール

第2回
 ①数値目標
 ②事業メニュー案
 ③計画(素案)の提示

第3回
 ①計画(案)の提示

三方繁盛つれてってカーの利用状況

		R4						R5		合計
		10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	
登録者数	三方地区	23人	26人	27人	32人	32人	32人	35人	35人	
	繁盛地区	6人	42人	58人	62人	64人	65人	67人	69人	
	計	29人	68人	85人	94人	96人	97人	102人	104人	
利用人数	実人数	6人	5人	6人	8人	5人	7人	5人	6人	108人
	延べ人数	17人	11人	14人	15人	14人	12人	9人	16人	
便数		16便	11便	14便	13便	12便	9便	7便	12便	94便
1便当たり		1.1人	1.0人	1.0人	1.2人	1.2人	1.3人	1.3人	1.3人	1.1人

利用目的	通院	5件	3件	3件	6件	3件	2件	2件	5件	29件
	買い物						1件			1件
	郵便局	1件		2件		2件				5件
	三方町出張所	1件				1件				2件
	J A 三方									0件
	まほろばの湯				1件			1件	1件	2件
	ゲストハウス繁盛								1件	0件
	乗り継ぎ	2件	3件	4件		1件	4件	2件	1件	17件
合計		9件	6件	9件	7件	7件	7件	5件	8件	56件