令和５年度第２回宍粟市地域公共交通会議次第

日時　令和５年 10 月 31 日(火)　午前 10 時～
場所　宍粟市役所北庁舎　４階会議室

１　開　　会

２　あいさつ

３　議　　題

(1)宍粟市地域公共交通計画について

①宍粟市地域公共交通計画素案の構成について

②基本的な方針について……57
③計画の目標（案）について……58
④目標に向けて取り組む施策・事業（案）について……63

４　そ の 他

５　閉　　会

宍粟市地域公共交通計画（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 5
３　施設分布 10
４　財政状況 13
５　道路網 14
６　地域公共交通の状況 16
７　その他の輸送資源 35
８　市民アンケートの結果 40
第３章　上位・関連計画の整理 48
１　第２次宍粟市総合計画後期基本計画 48
２　宍粟市都市計画マスタープラン 50
３　宍粟市地方創生総合戦略 53
４　西播磨地域都市計画区域マスタープラン 54
第４章　宍粟市の地域公共交通が抱える課題 55
【課題１】交通弱者の移動手段の確保 55
【課題２】地域公共交通ネットワークの維持 55
【課題３】様々なニーズに即した多様な移動手段の構築 55
【課題４】地域公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の向上 56
【課題５】市民自ら守り育てる地域公共交通の意識醸成 56
【課題６】環境に配慮した地域公共交通の推進 56
第５章　宍粟市がめざすまちの将来像・基本的な方針 57
１　めざすまちの将来像 57
２　基本的な方針 57
第６章　計画の目標（案） 58
１　将来の地域公共交通ネットワーク（案） 58
２　数値目標（案） 61
第７章　目標の達成に向けて取り組む施策・事業（案） 63
基本施策１　地域公共交通ネットワークの維持 64
基本施策２　人とまちをつなぐ地域公共交通ネットワークの充実 65
基本施策３　誰もが安心して利用できる環境の整備 67
基本施策４　誰一人取り残さないための移動支援の充実 69
基本施策５　未来へつなぐ地域公共交通の推進 72
基本施策６　環境に配慮した地域公共交通の推進 77
第８章　計画の進捗評価 78

第１章　計画の策定にあたって

１ 計画策定の目的

本市ではかつて、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、利用者の減少や高齢者の通院のための外出支援サービス事業の実施等による財政負担の増加から、これらの地域公共交通を維持することが難しくなっていました。

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、本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。

そのような中、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が減少しています。本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めざし、「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

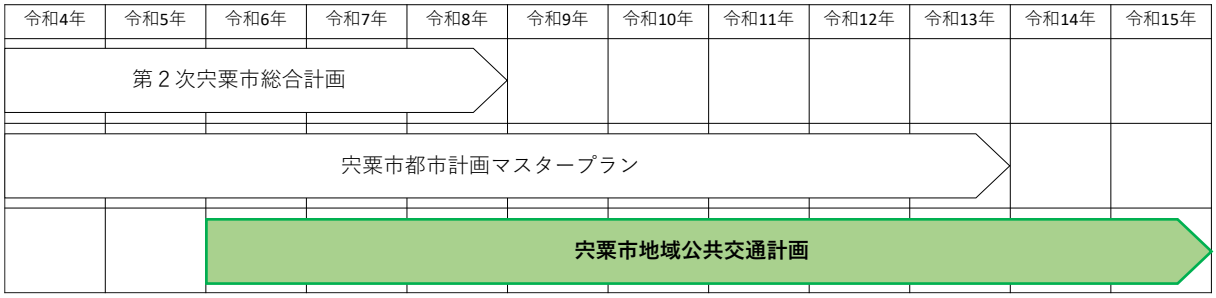
本計画は「地域公共交通活性化再生法」に基づく「地域公共交通計画」として位置づけます。また、本市の最上位計画である「第２次宍粟市総合計画」（以下、総合計画）に即するとともに、「宍粟市都市計画マスタープラン」との相互の連携、その他各種計画との整合を図ります。また、本計画はこれまで将来を見据えた持続可能な地域公共交通の実現に向けた方向性を示した「宍粟市公共交通再編計画」を踏襲した計画とします。

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 15（2033）年度（10 年間）
中間年の令和 10（2028）年度に検証による見直しを行います。



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。

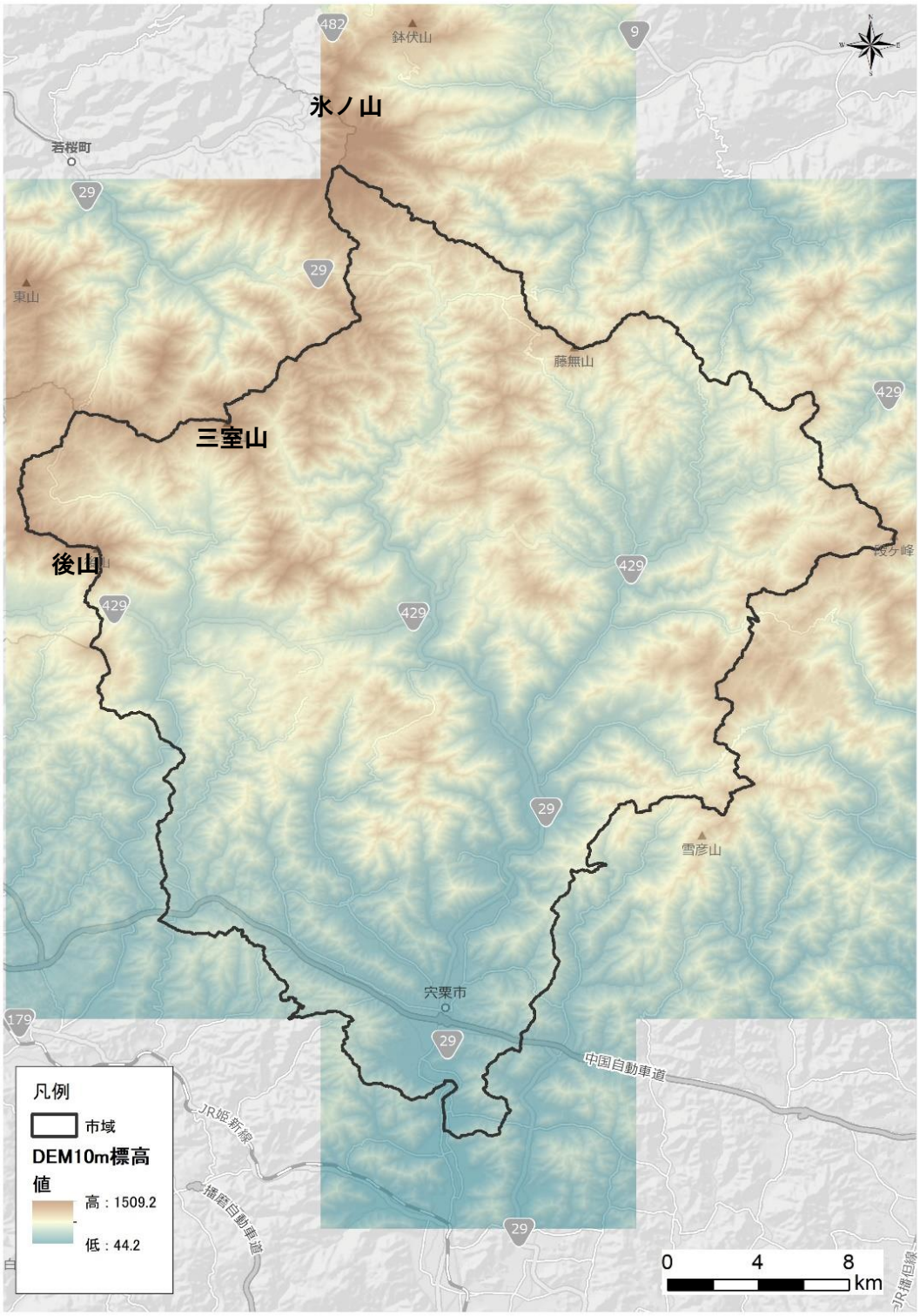
京阪神と中国地方を結ぶ中国自動車道と、山陽と山陰を結ぶ国道 29 号が地域内で交差する西播磨内陸の交通の要衝となっており、中国自動車道山崎インターから神戸まで約 100km、大阪まで約 140km の位置関係にあります。

出典：宍粟市ホームページ

図　宍粟市の位置

(2) 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。

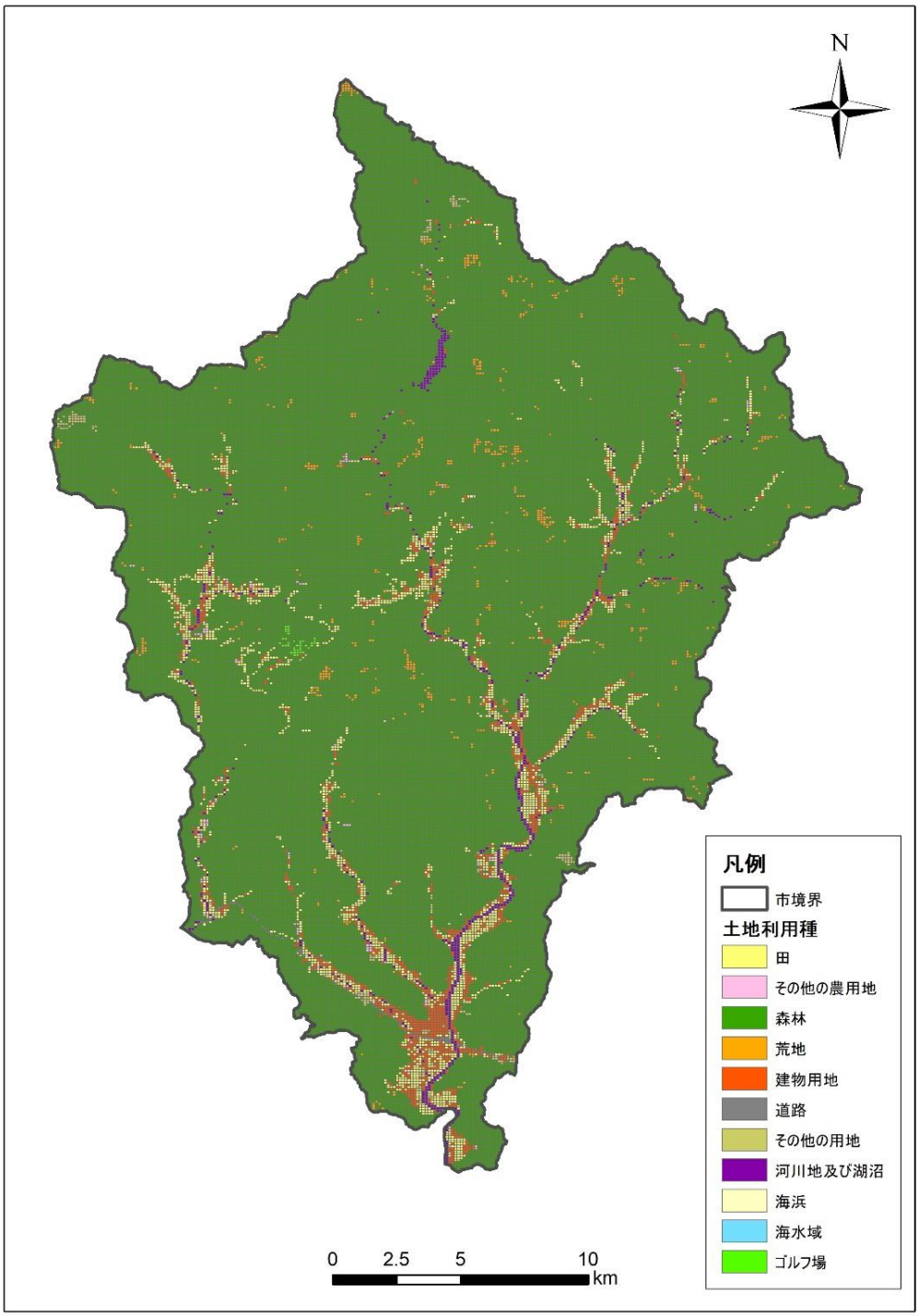


資料：基盤地図情報（国土地理院）

図　宍粟市の地勢

(3) 土地利用状況

市全体を見ると多くが森林となっています。山崎 IC 周辺で建物用地が集中しており、その他には国道や主要地方道などの道路沿いに建物用地や田などで、集落が形成されています。



資料：国土数値情報

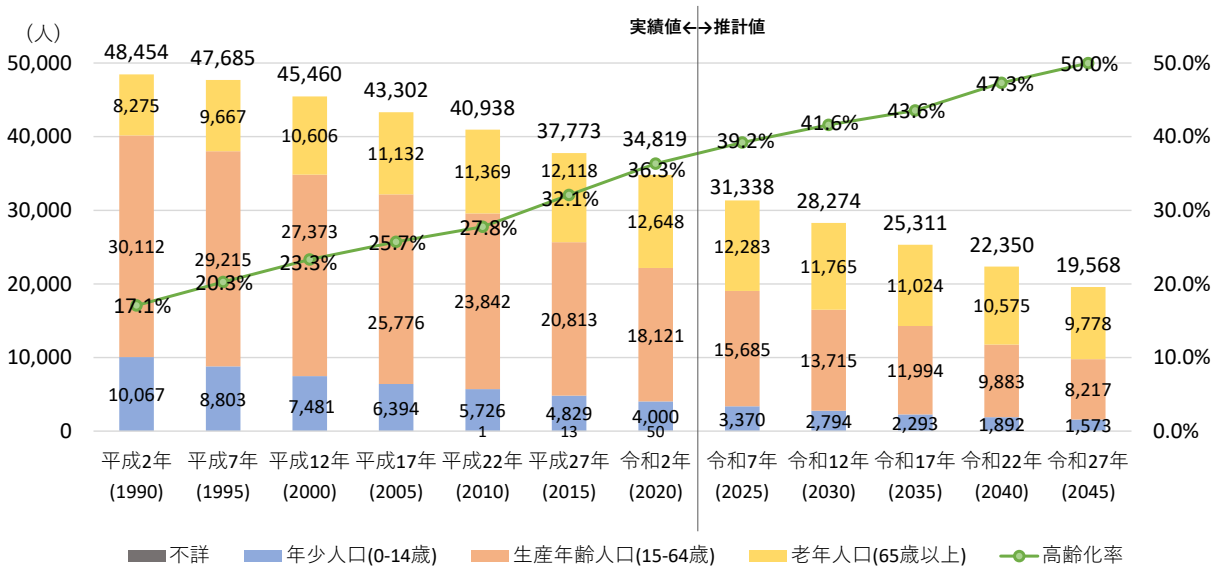
図　宍粟市の土地利用状況

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。

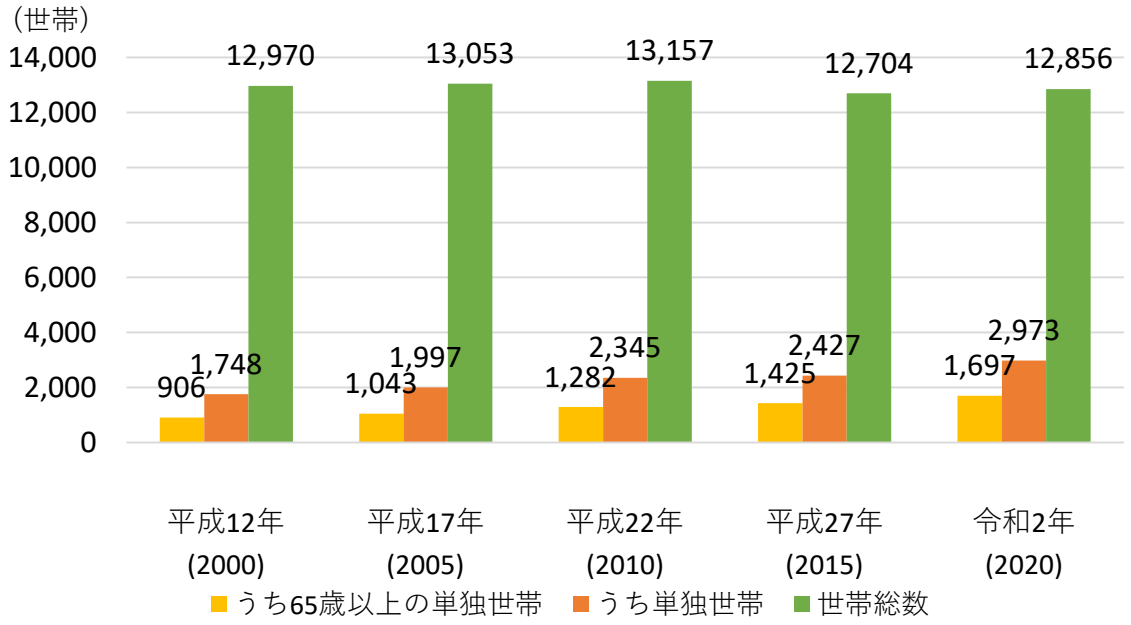


資料：国勢調査（平成２(1990)～令和２(2020)年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和７(2025)年～）

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。

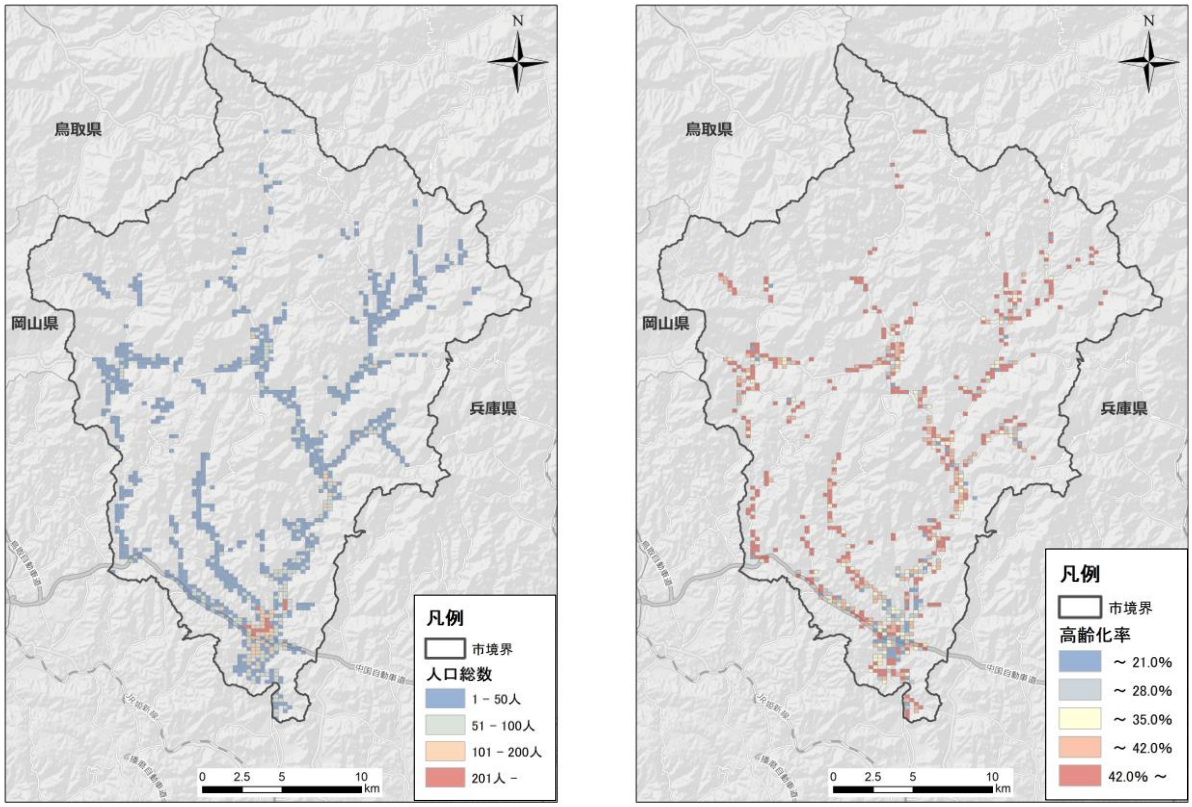


資料：国勢調査（平成 12(2000)～令和２(2020)年）

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。

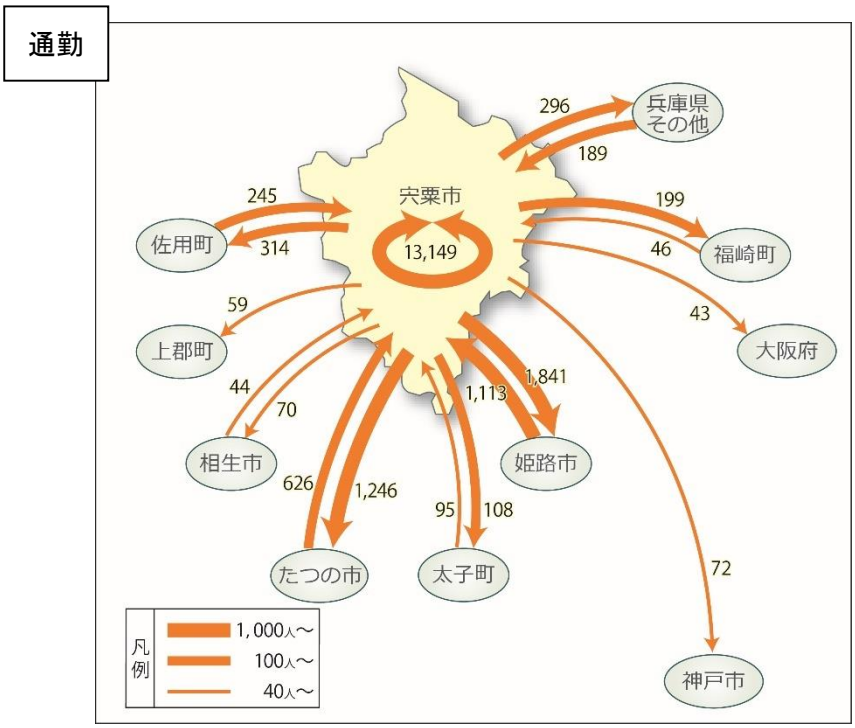
資料：国勢調査（令和２(2020)年）

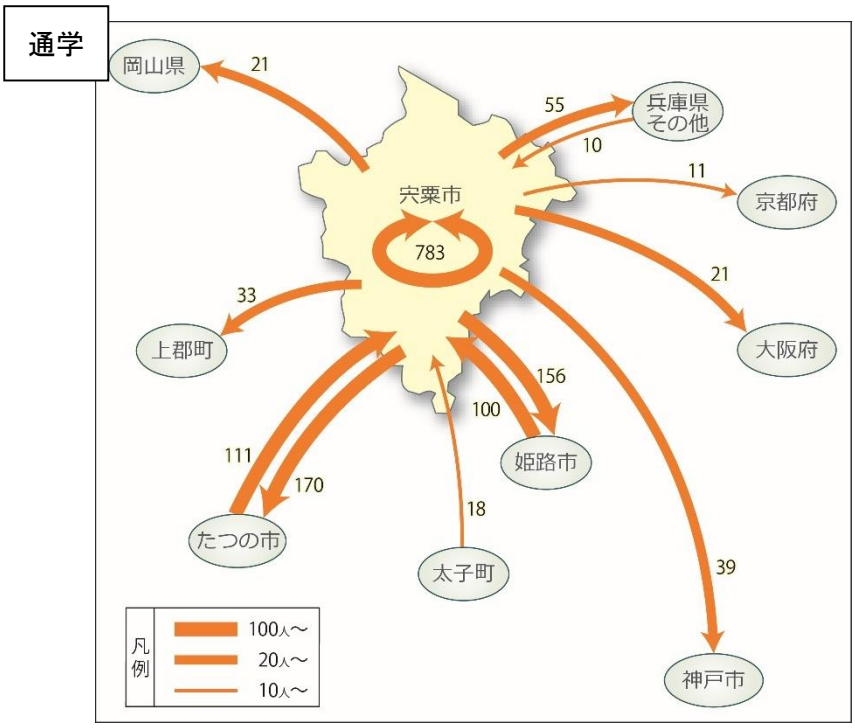
図　宍粟市の総人口分布（左図）と高齢化率（右図）

(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、姫路市をはじめ、たつの市、太子町、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。





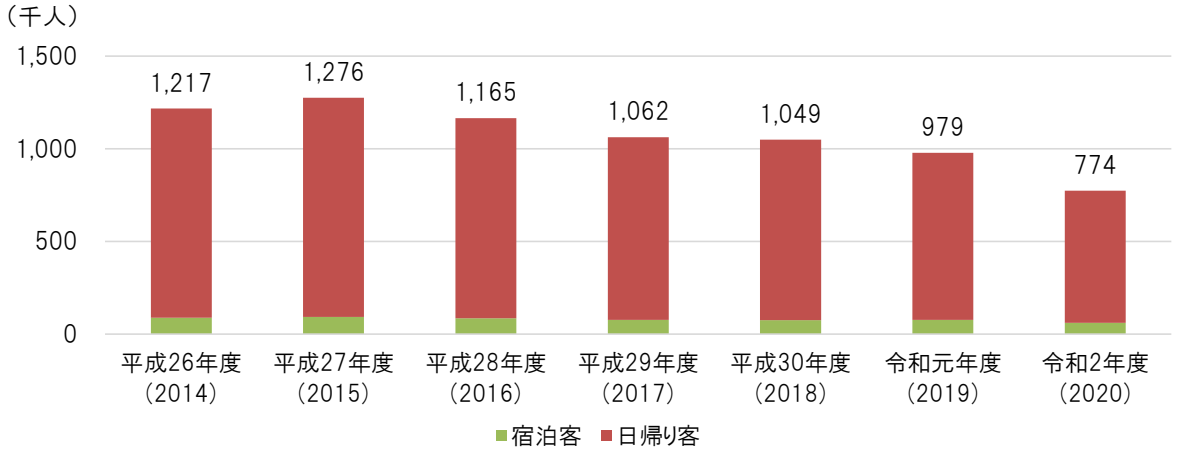
資料：国勢調査（令和２(2020)年）

図　宍粟市内外の通勤・通学における移動

(5) 観光客

平成 27(2015)年頃を境に、観光客数は減少し続けており、令和２(2020)年度の新型コロナウイルスの蔓延によって、約 21%程度減少しました。

また、観光入込客数の内訳をみると、観光客のほとんどが日帰り客となっています。



資料：兵庫県観光客動態調査報告書（各年）

図　宍粟市の観光入込客数の推移

目的別の観光客数を見ると、道の駅の利用者が多くを占めている他、温泉・健康やスポーツ・レクリエーション関連の観光客が多くを占めています。

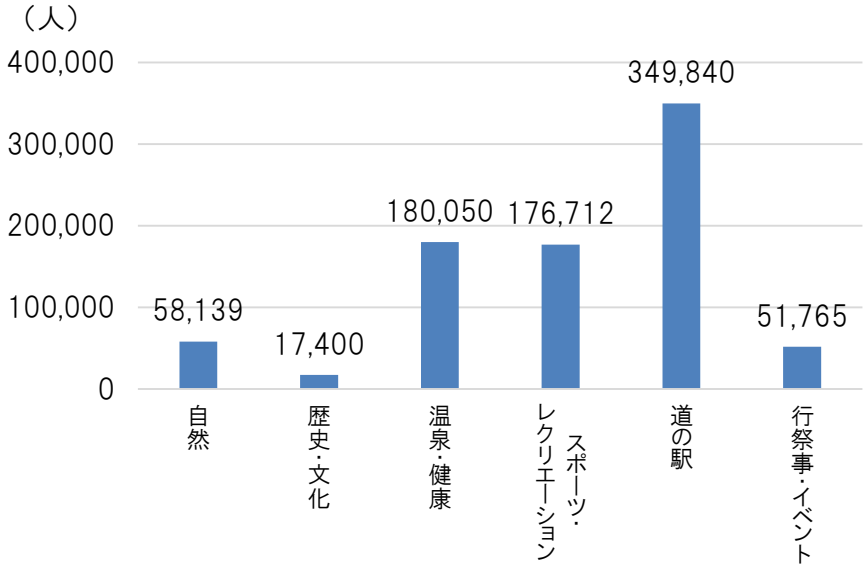
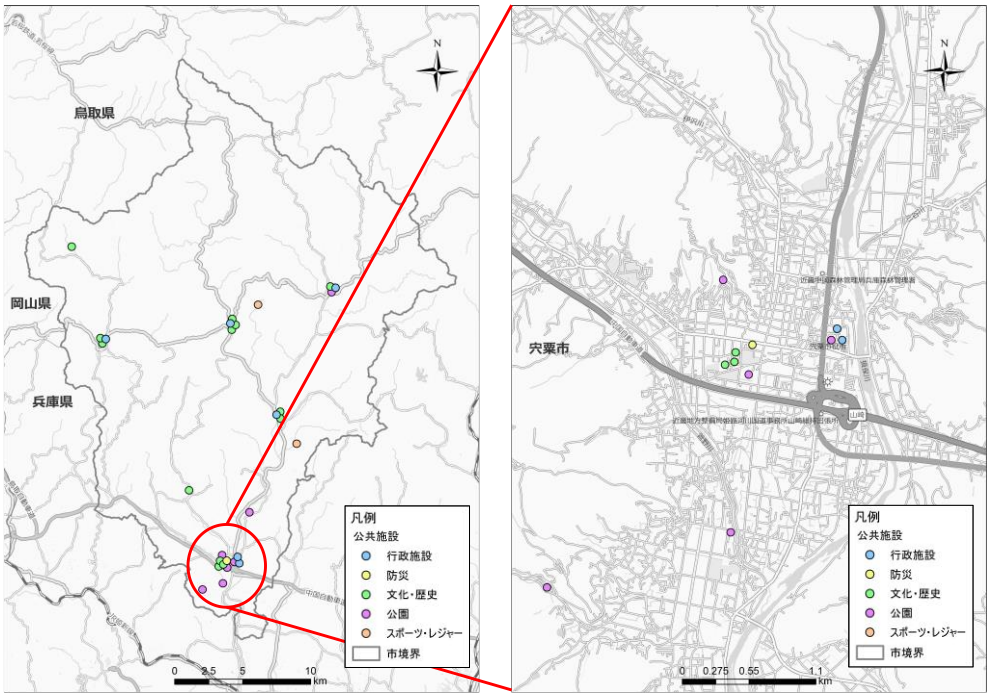


図　目的別観光入込客数（令和３（2021）年度）

3 施設分布

(1)公共施設

山崎 IC 周辺や市民局（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。

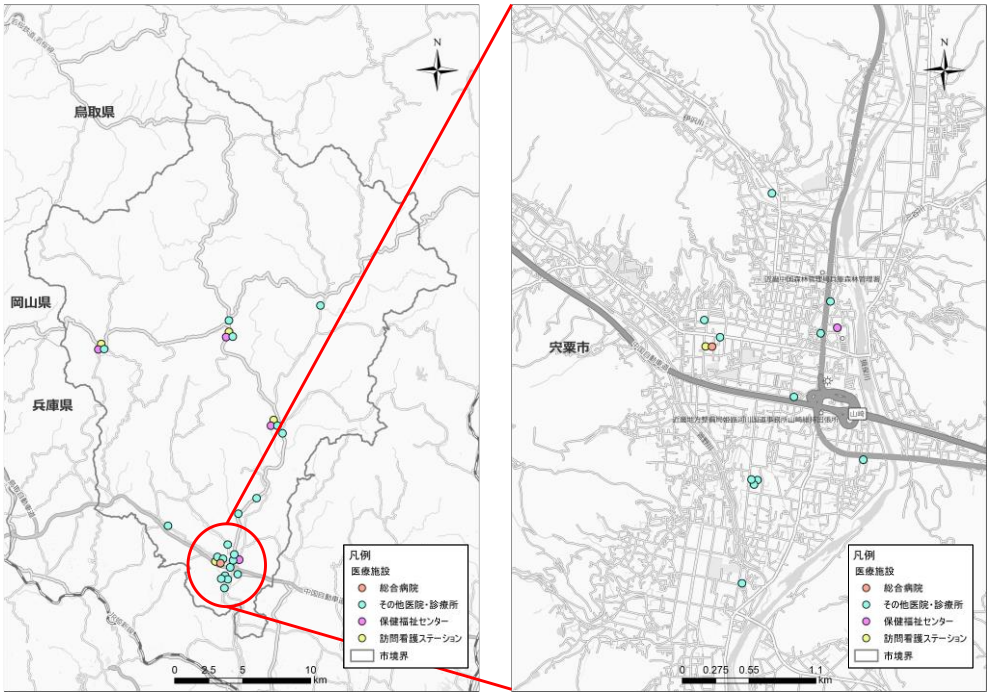


資料：宍粟市資料

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。

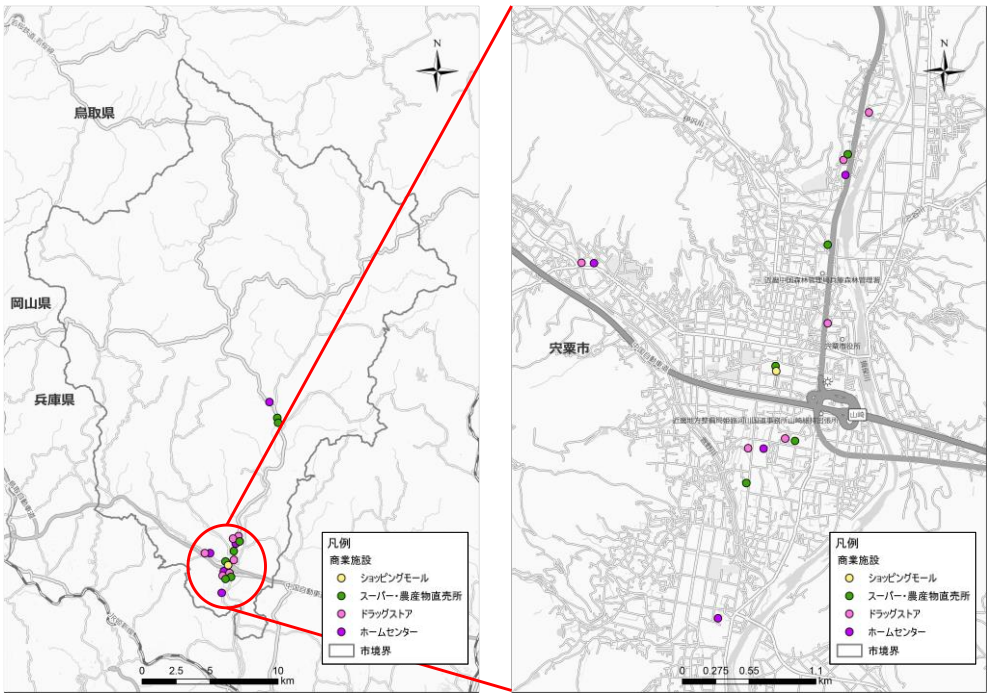


資料：兵庫県医療機関情報システム

図　医療施設立地状況

(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。

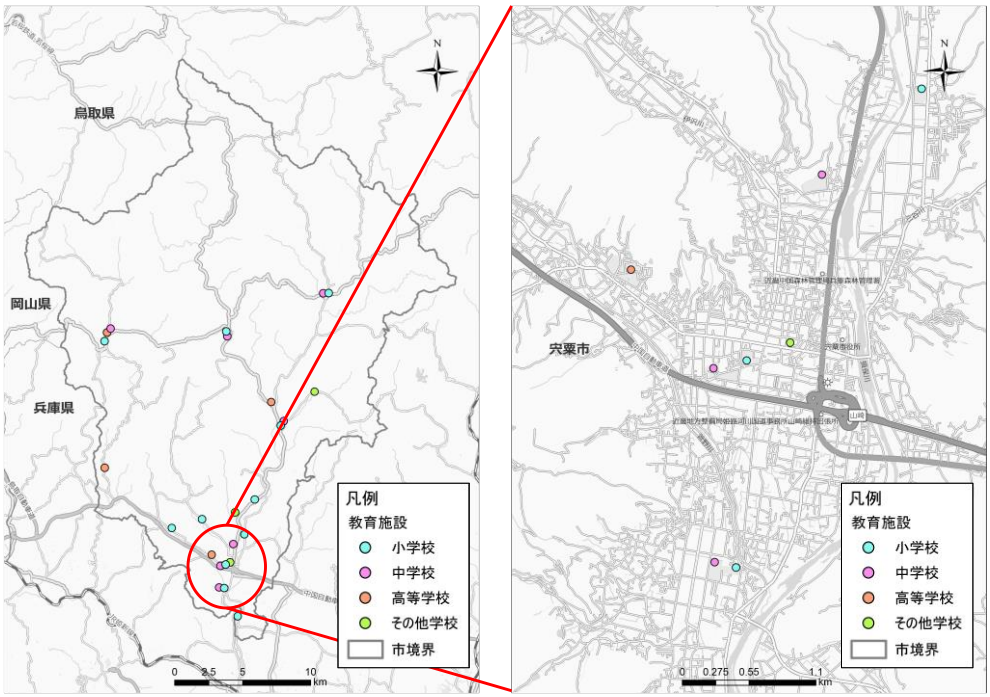


資料：i タウンページ

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。

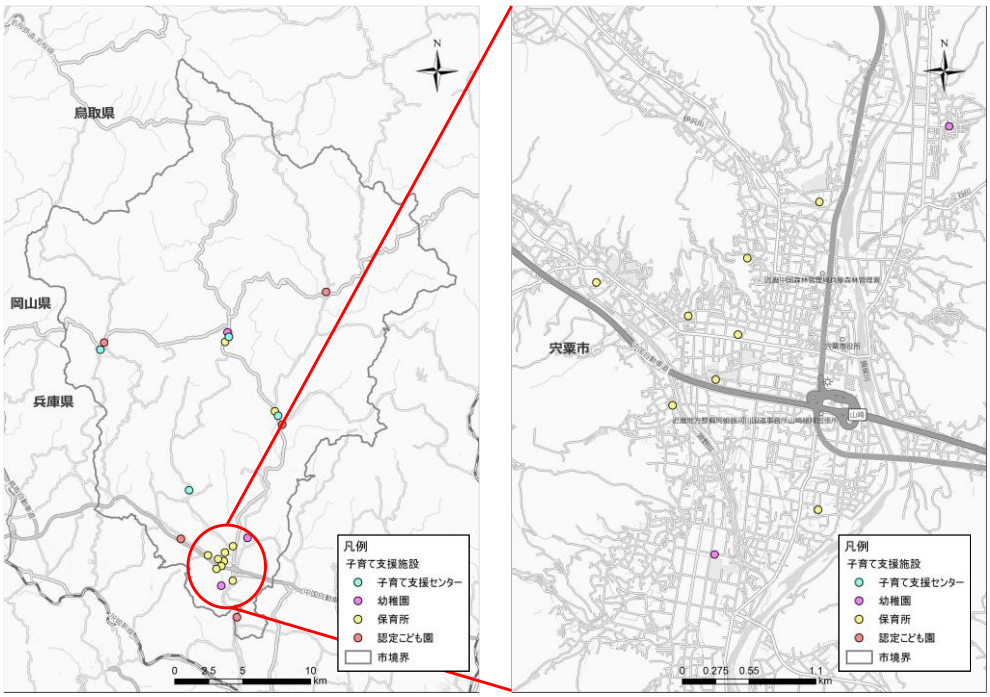


資料：宍粟市資料

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。

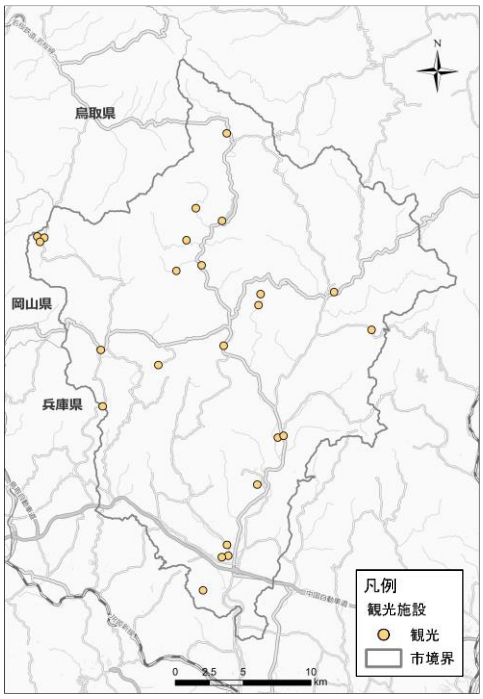


資料：宍粟市資料

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。



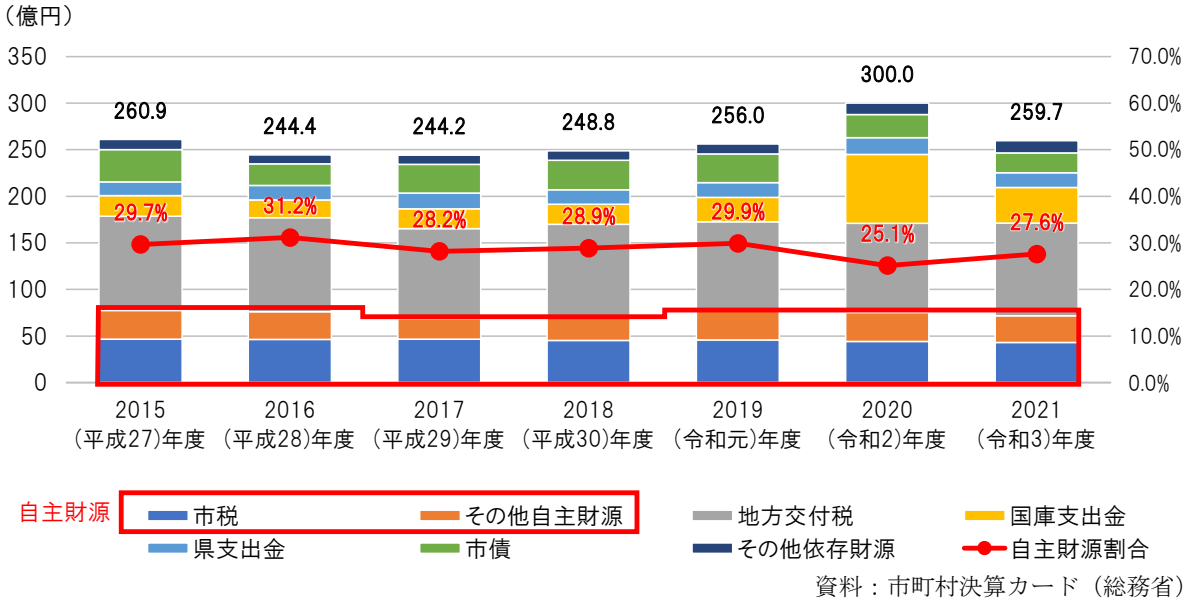
資料：宍粟市資料

図　観光施設立地状況

4 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 億円にまで増加しました。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。その後、令和３(2021)年度は例年並みとなっています。

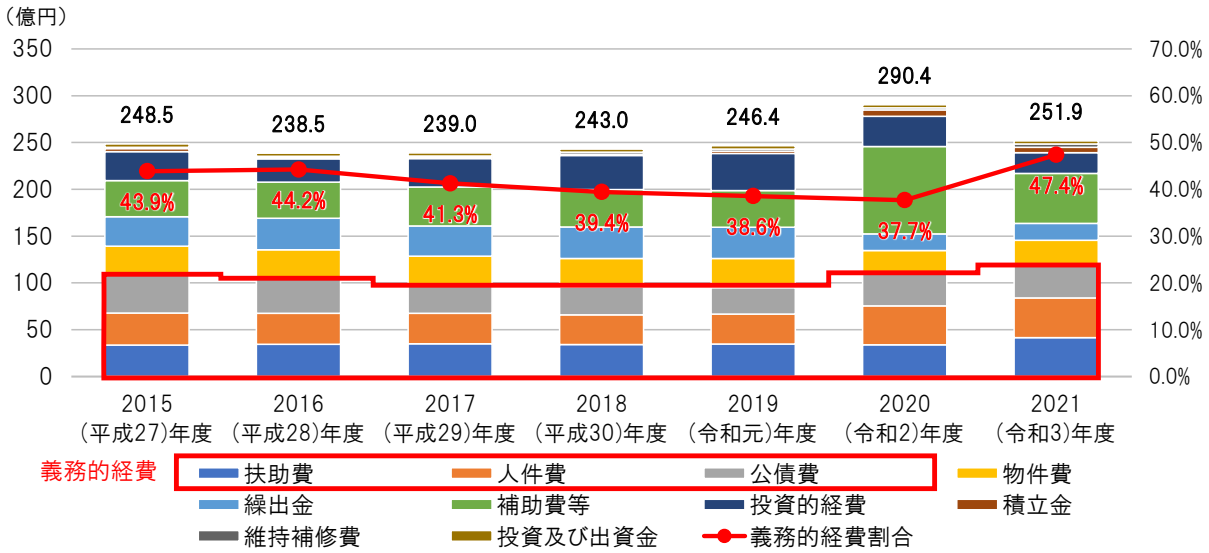


資料：市町村決算カード（総務省）

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 億円にまで増加しました。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。その後、令和３(2021)年度は例年とほぼ同様の金額となった一方で、義務的経費の割合がやや増加しています。



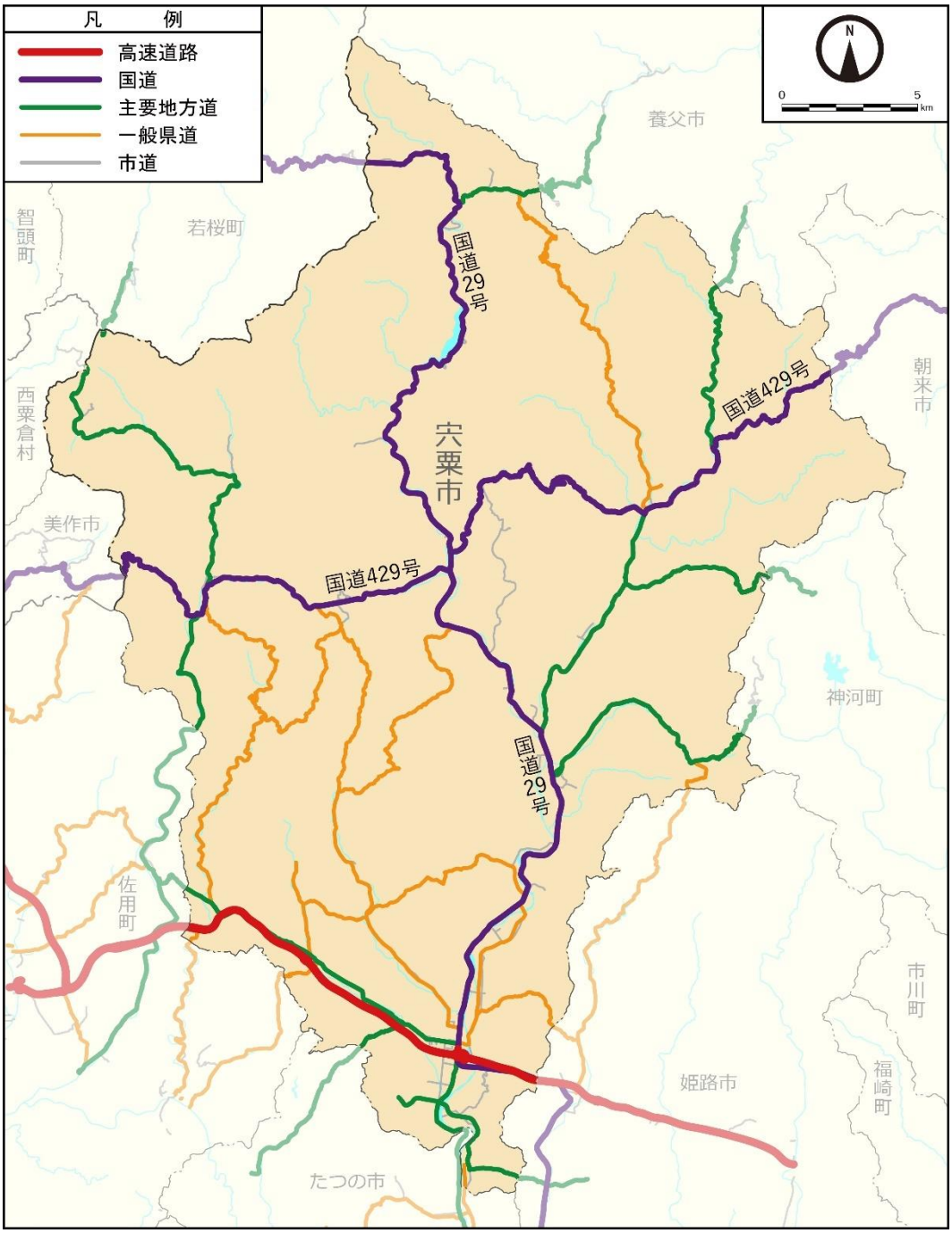
資料：市町村決算カード（総務省）

図　歳出の推移

５ 道路網

(1) 道路ネットワーク

市内の南北を横断する国道 29 号と東西を横断する国道 429 号を基軸として、主要地方道、一般県道が市内に張り巡らされています。

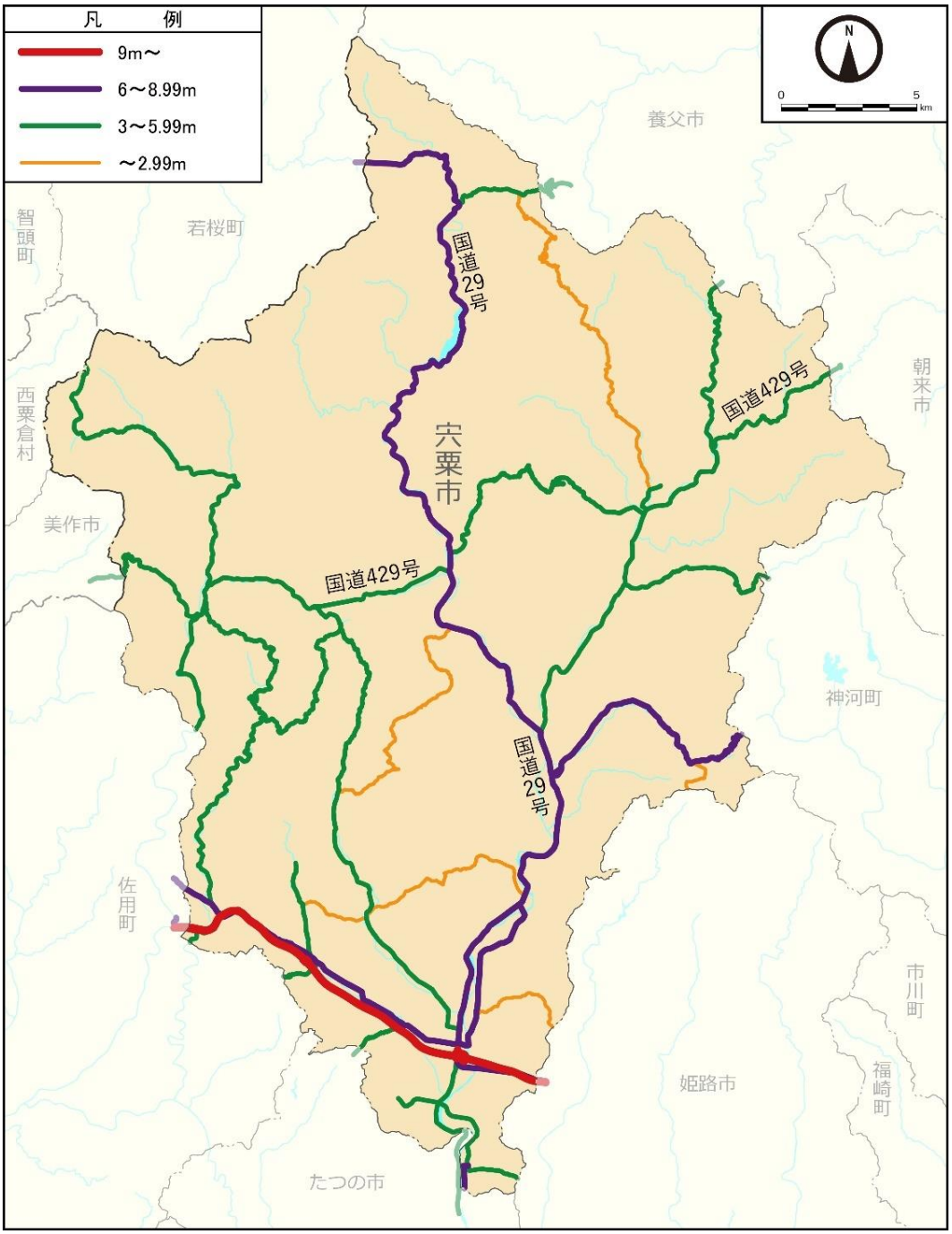


資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査

図　市内の主要道路ネットワーク

(2) 道路幅

高速道路と国道 29 号を除けば、道幅６ｍ（２車線）未満道路が多く、さらには道路幅が３ｍを下回る道路も見られ、通過できる車両が限定される道路も部分的に存在しています。



資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査

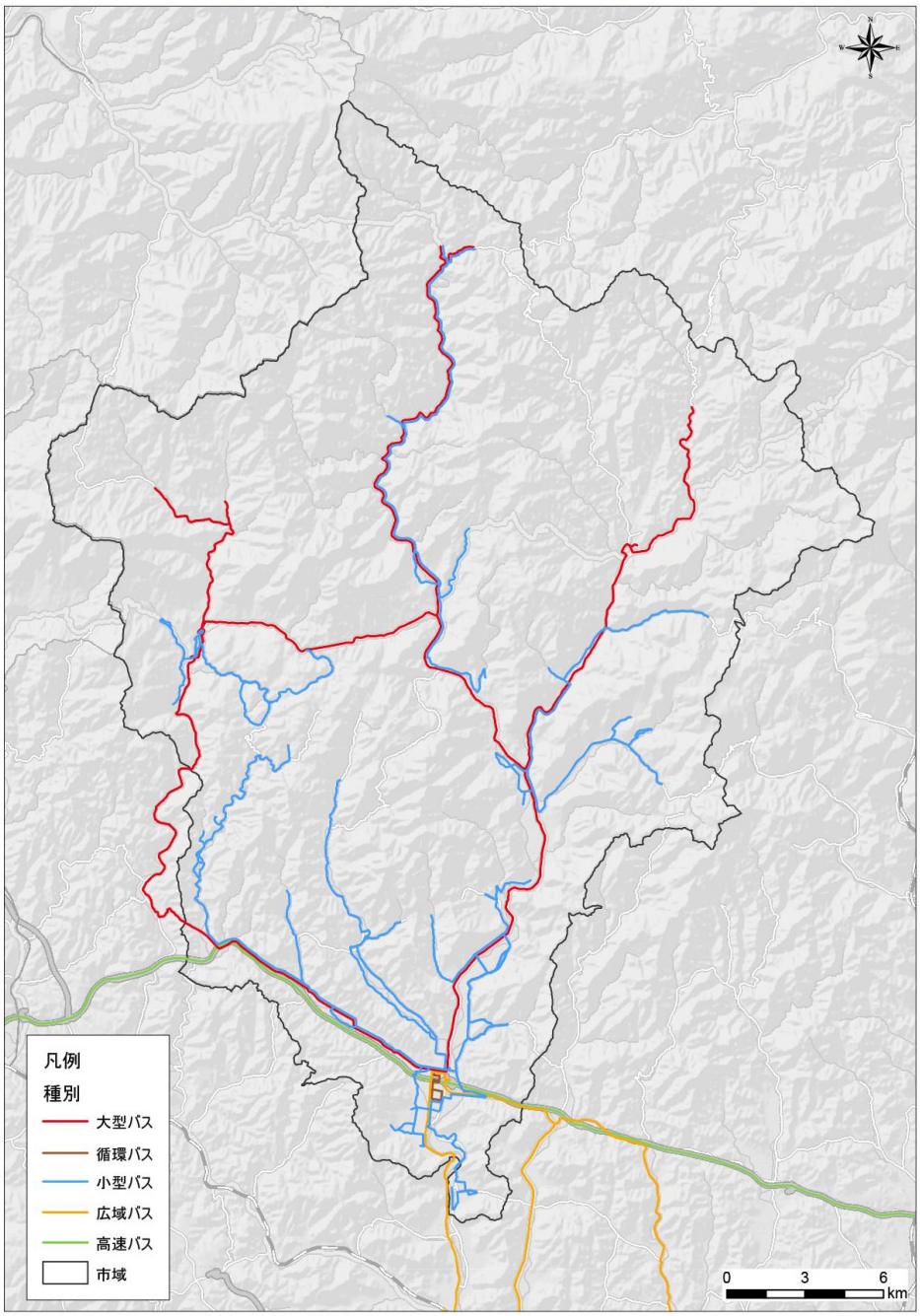
図　市内の主要道路における道路幅

６ 地域公共交通の状況

(1) ネットワーク図

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地域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、集落から大型バスへ接続する小型バス、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。また、市内のバス路線では、大型バスと小型バスを乗り継ぎする際、乗継券を使用することで定額の 200 円で利用することが可能です。

現在、大型バスが４路線、小型バスが 15 路線、循環バスが１路線となっています。



資料：㈱ウイング神姫資料 HP

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線・倉床線、山崎から波賀間を運行する戸倉線・皆木線・原線、山崎から波賀を経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	26
	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	
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５年４月１日時点）

②小型バス・循環バス

令和５(2023)年３月まで 20 路線が市内を運行していましたが、利用者数の減少等によって４路線（河原田線、公文線、千町線、黒原線）が廃止となり、現在 16 路線が運行しています。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			○			
蔦沢線	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		○			○	
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５年４月１日時点）

(3) 利用環境

①停留所環境

市内に設置している全停留所 174 箇所のうち、令和５(2023)年度時点で、73 箇所で乗継券を受け取ることが可能です。乗継券を受け取ることで追加運賃を支払う必要がなくなります。

②車両

市内で運行している大型バスは合計 20 台存在し、そのうち 15 台がノンステップバス※となっています。ノンステップバスと１ステップバスにおいては車いすに対応しています。

小型バス、循環バスにおいて、バリアフリー対応はしていないものの、乗降扉付近に手すりを設置するなど、高齢者の方でも乗車しやすくするための工夫を行っています。

※ノンステップバス：出入口の段差がなく、車内でも段差なく料金収受や座席等を利用できる車両のこと。

	台数（台）	備考
ノンステップバス	15	車いす対応
１ステップバス	4	車いす対応
２ステップバス	1	－

資料：㈱ウイング神姫資料

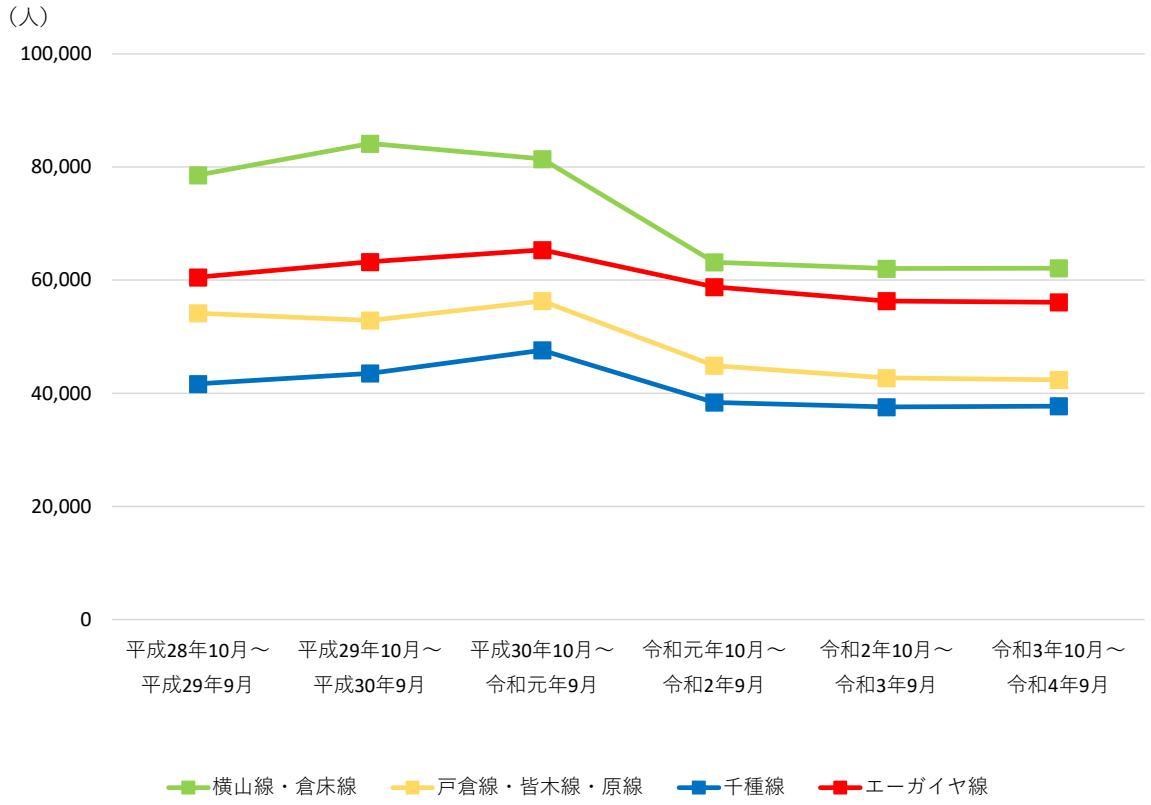
図　バス車両（左：大型バス、右：小型バス）

(4) 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)年の新型コロナウイルスの蔓延の影響で利用者数は減少傾向にあり、令和３(2021)年 10 月～令和４(2022)年９月の１年間の利用者数は約 198,000 人となりました。

また、路線ごとに整理すると、横山線・倉床線の利用が最も多く、千種線の利用が最も少なくなっています。



	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3年10月～令和4年9月
横山線・倉床線	78,551	84,142	81,420	63,159	62,050	62,116
戸倉線・皆木線・原線	54,159	52,881	56,319	44,903	42,728	42,391
エーガイヤ線	60,507	63,222	65,346	58,791	56,324	56,096
千種線	41,673	43,532	47,614	38,397	37,587	37,736
合計	234,890	243,777	250,699	205,250	198,689	198,339

資料：㈱ウイング神姫資料

図　大型バスの年間利用者数

② 小型バス・循環バス（年間推移）

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。

なお、河原田線、公文線、千町線、黒原線は利用者の減少等の観点から令和５（2023）年３月末をもって廃止しています。

表　小型バス・循環バスの利用者数推移

	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**	**令和3年10月～令和4年9月**
循環バス	2,531	5,794	6,357	6,351	5,401	6,042
戸原線	3,135	3,380	3,509	3,423	3,568	3,735
城下線	1,622	1,644	1,942	2,316	1,900	1,682
梯河東線・与位河東線	2,189	3,476	3,826	2,745	2,021	1,724
蔦沢線	6,709	7,351	8,076	6,518	4,063	3,652
大谷線	591	559	537	532	438	495
土万線	5,136	5,995	5,786	4,261	4,240	4,177
塩田線	667	631	767	717	773	788
染河内川西線	1,895	1,991	2,361	2,192	2,907	3,504
下三方線	354	377	497	482	350	389
戸倉線	294	247	397	331	325	388
谷今市線	239	177	93	142	186	134
水谷線	431	355	429	418	272	330
奥西山七野線	126	144	123	123	138	49
鷹巣線	709	652	550	535	455	468
河原田線※	73	26	15	26	28	19
公文線※	119	73	86	42	10	6
千町線※	62	63	27	55	51	46
黒原線※	224	126	86	70	50	64

※令和３(2021)年 10 月～令和４(2022)年９月の利用者数の多い路線の順番に記載。
※河原田線、公文線、千町線、黒原線は令和５（2023）年３月末をもって廃止済。

資料：㈱ウイング神姫資料

③ 小型バス・循環バス（停留所別）

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。

戸原線では御名東、医療モール南や川戸４、宇原周辺での乗降が多くなっています。

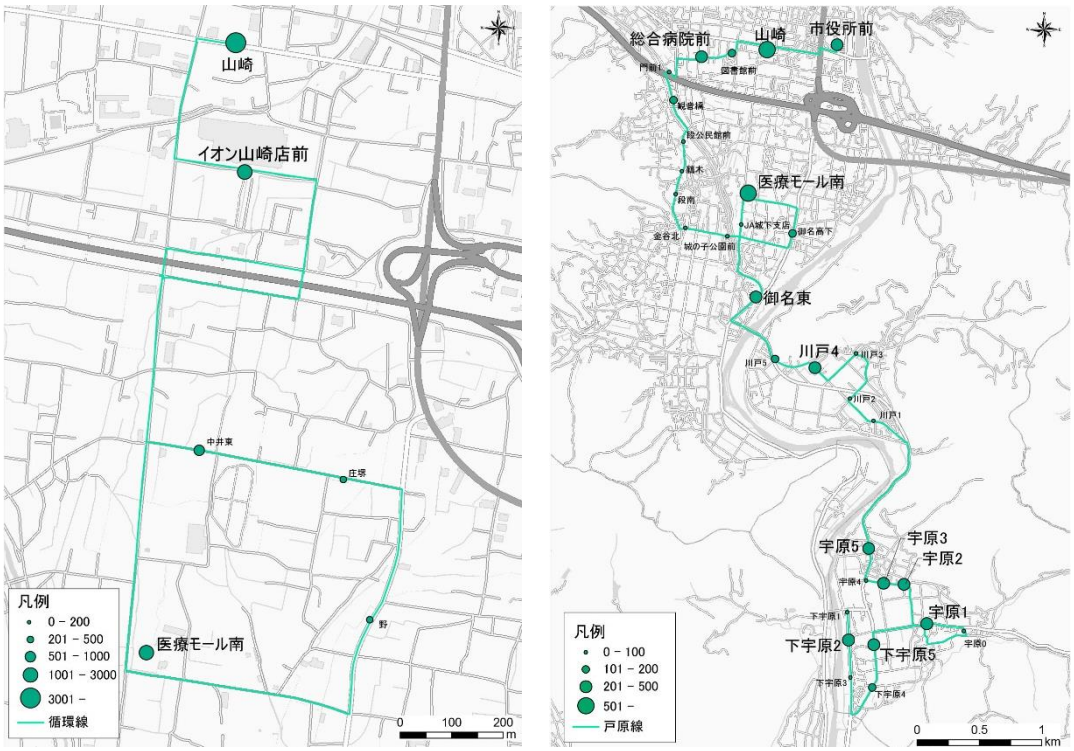


図　循環バス（左図）、戸原線（右図）における年間停留所別利用者数（令和４(2022)年度）

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

梯河東線では市役所周辺での乗降が多くなっています。

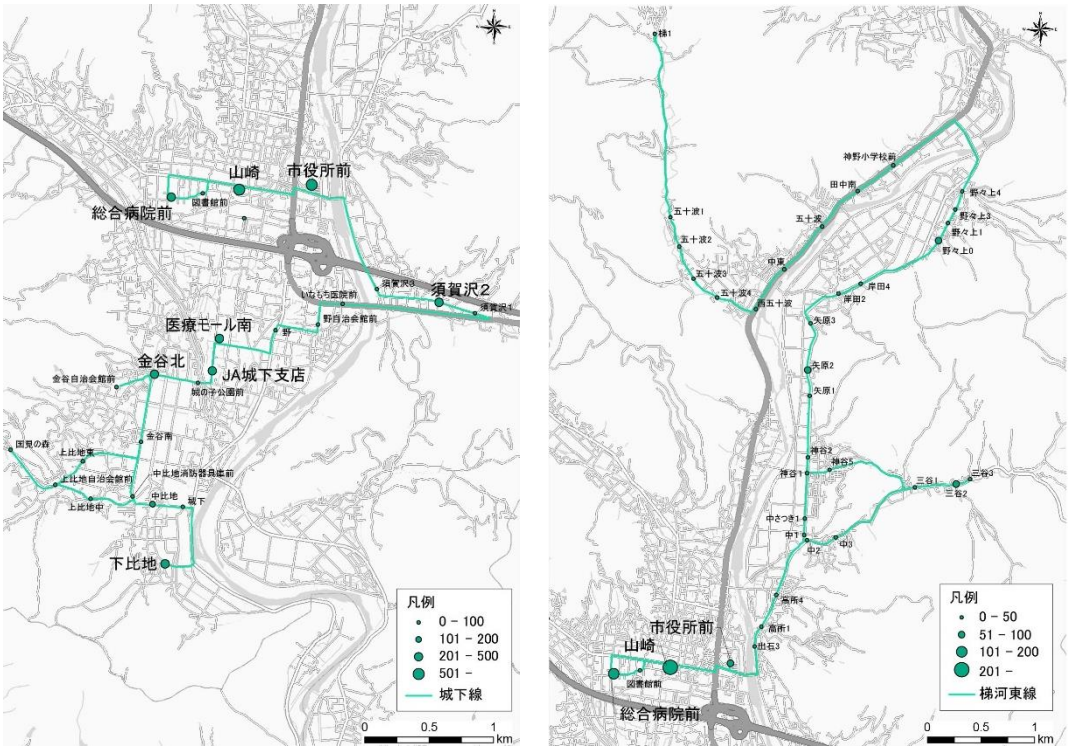


図　城下線（左図）、梯河東線（右図）における年間停留所別利用者数（令和４(2022)年度）

与位河東線では神野小学校前や三谷２での乗降が多くなっています。

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

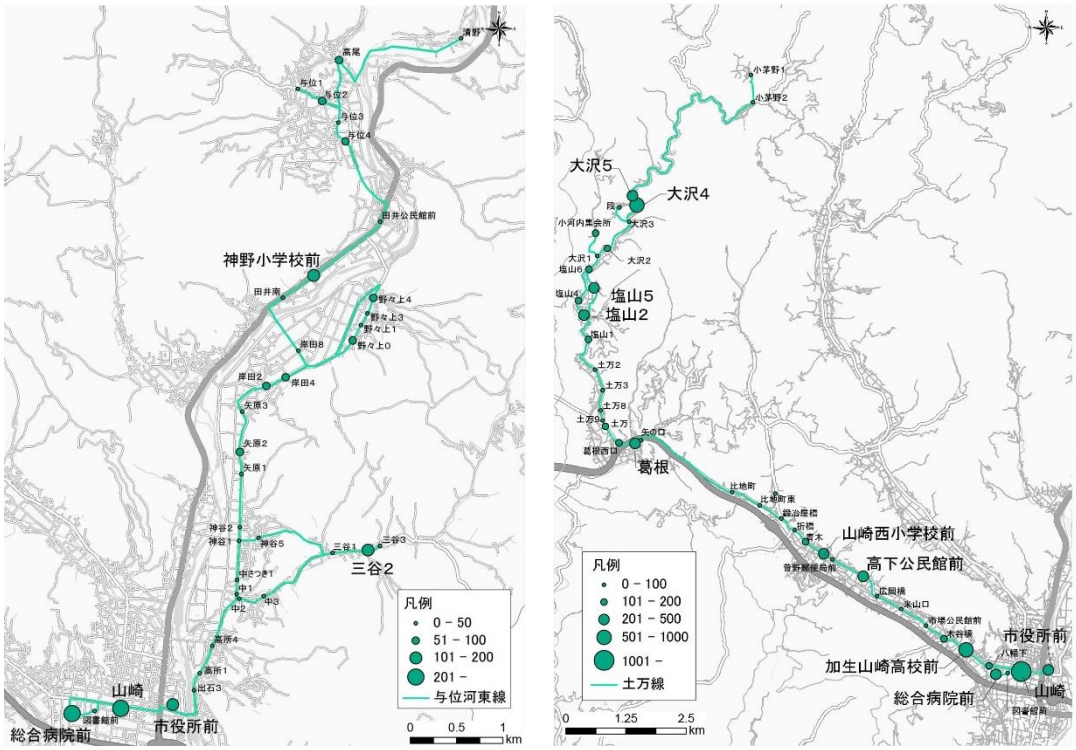


図　与位河東線（左図）、土万線（右図）における年間停留所別利用者数（令和４(2022)年度）

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。

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、その他に森林大学校前などでの乗降が多くなっています。

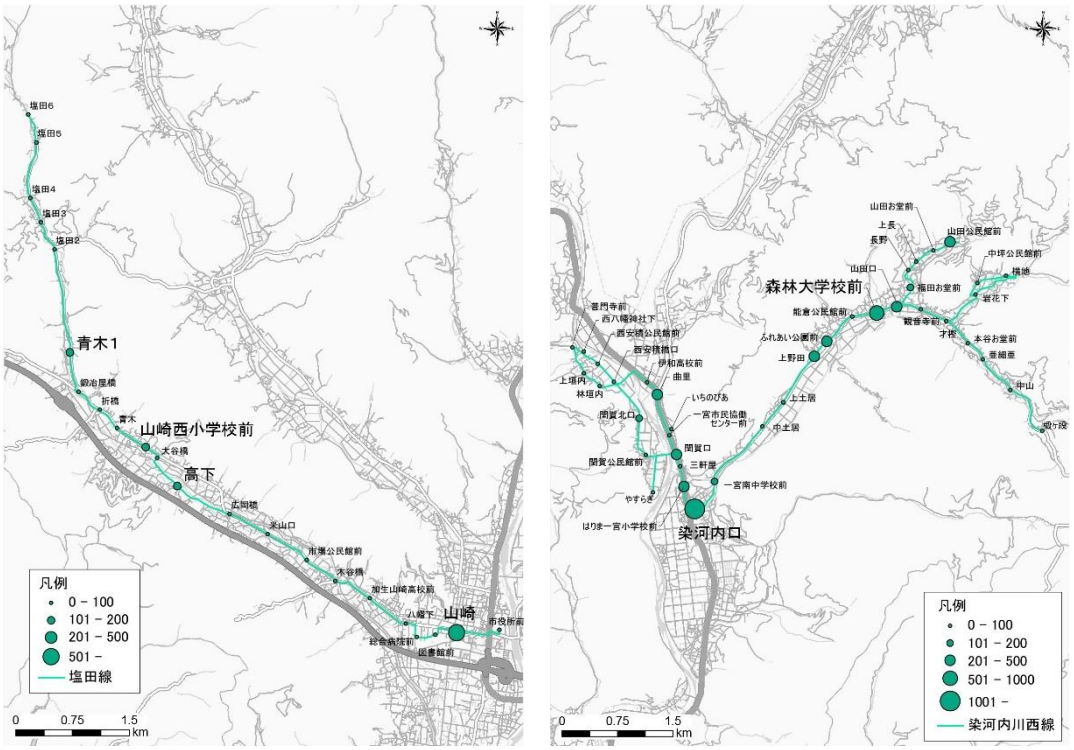


図　塩田線（左図）、染河内川西線（右図）における年間停留所別利用者数（令和４(2022)年度）

下三方線では曲里、嵯峨山での乗降が多くなっています。

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。

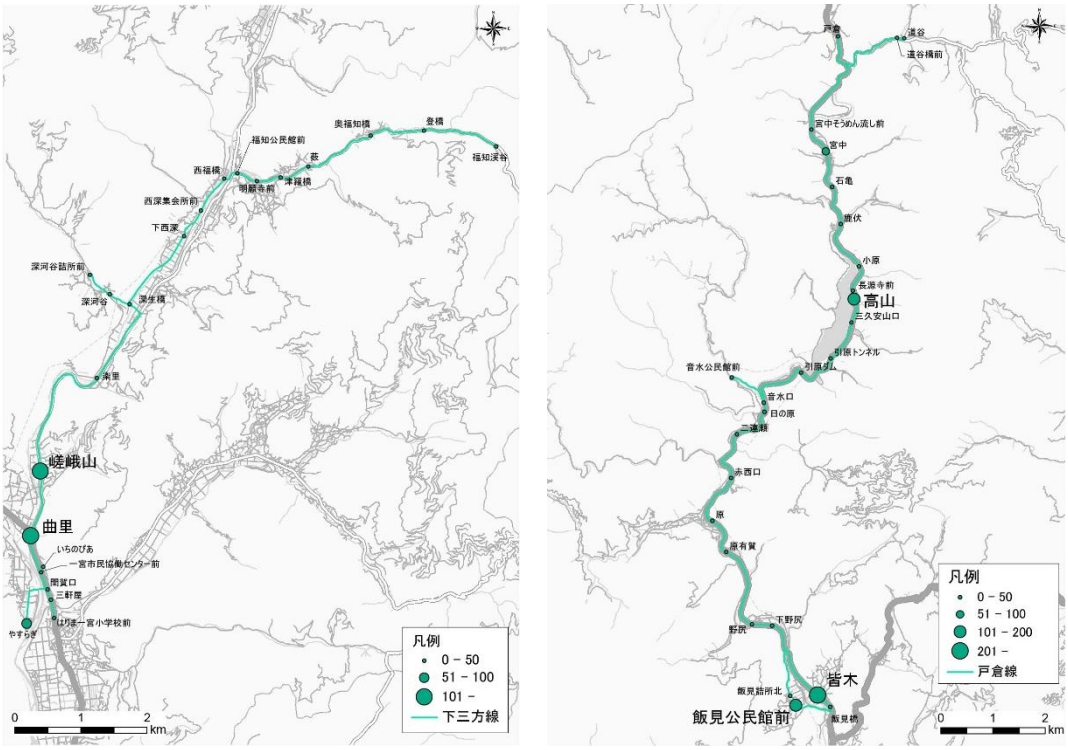


図　下三方線（左図）、戸倉線（右図）における年間停留所別利用者数（令和４(2022)年度）

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。

水谷線では水谷公民館前、奥水谷での乗降が多くなっています。

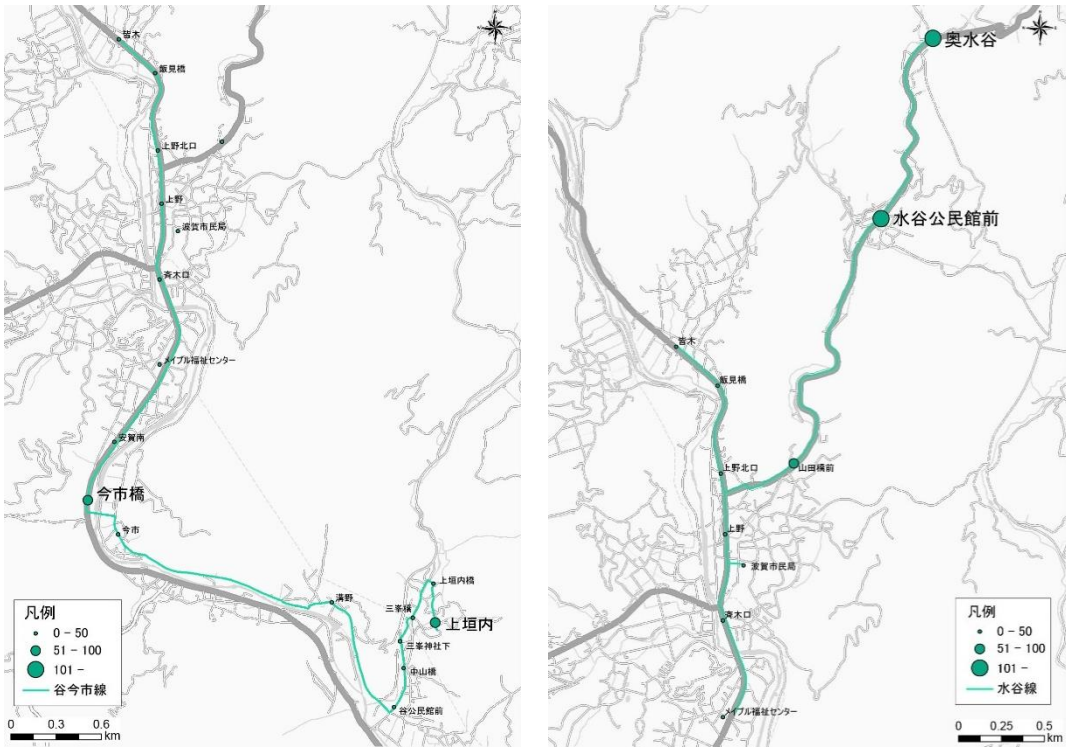


図　谷今市線（左図）、水谷線（右図）における年間停留所別利用者数（令和４(2022)年度）

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。

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。

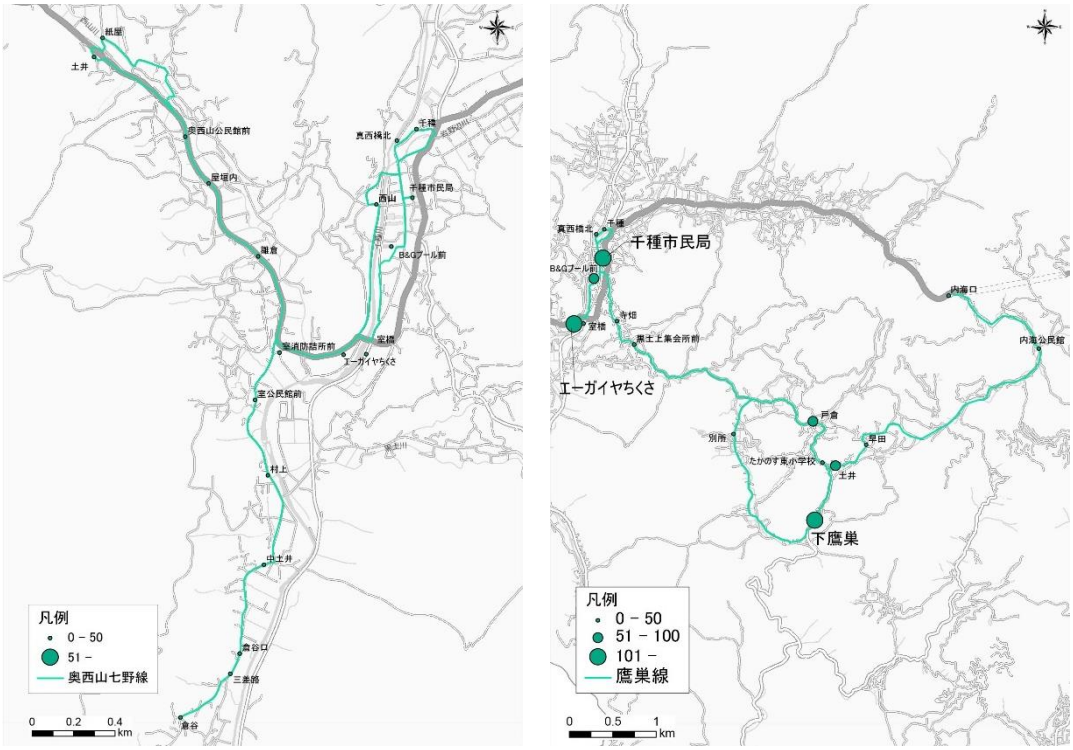


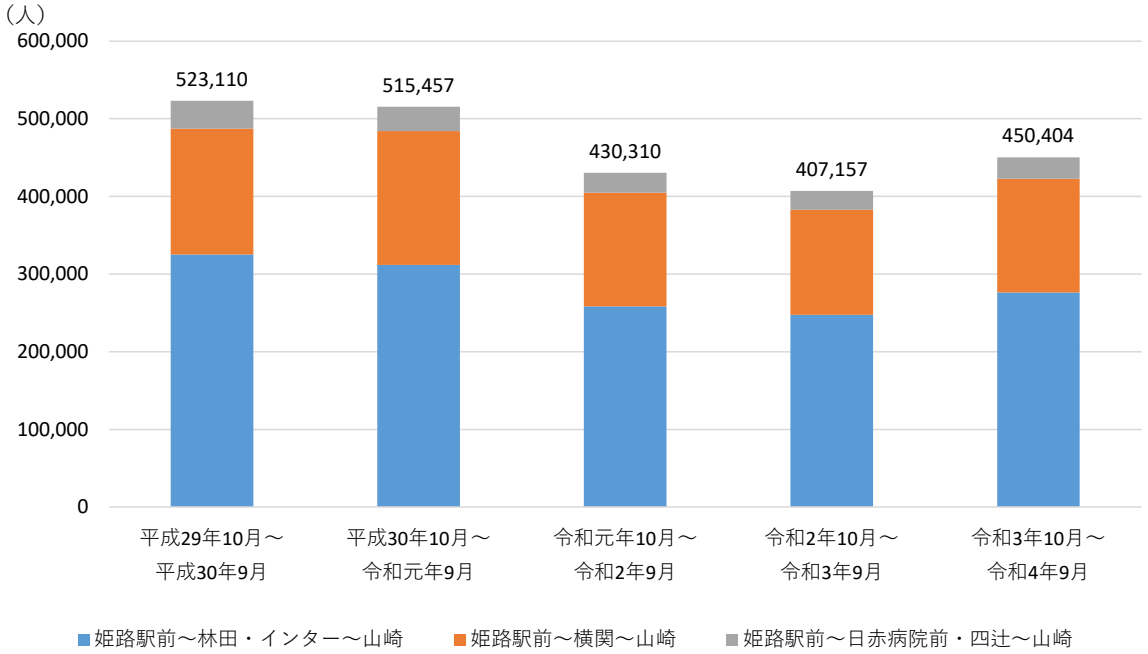
図　奥西山七野線（左図）、鷹巣線（右図）における年間停留所別利用者数（令和 4（2022）年度）

※蔦沢線と大谷線はデータが取得されていないため記載なし。

④広域バス・高速バス

市内と市外を結ぶ路線バスは、姫路方面とたつの方面間で運行する路線バスと、三宮方面に向かう高速バスがあります。

神姫バス㈱では姫路方面へ向かう路線バスを運行しており、令和２(2020)年に新型コロナウイルスの影響でやや利用者数が減少し、令和３年 10 月以降は利用者数が戻りつつありますが、令和元年以前の利用状況までの回復には至っていません。

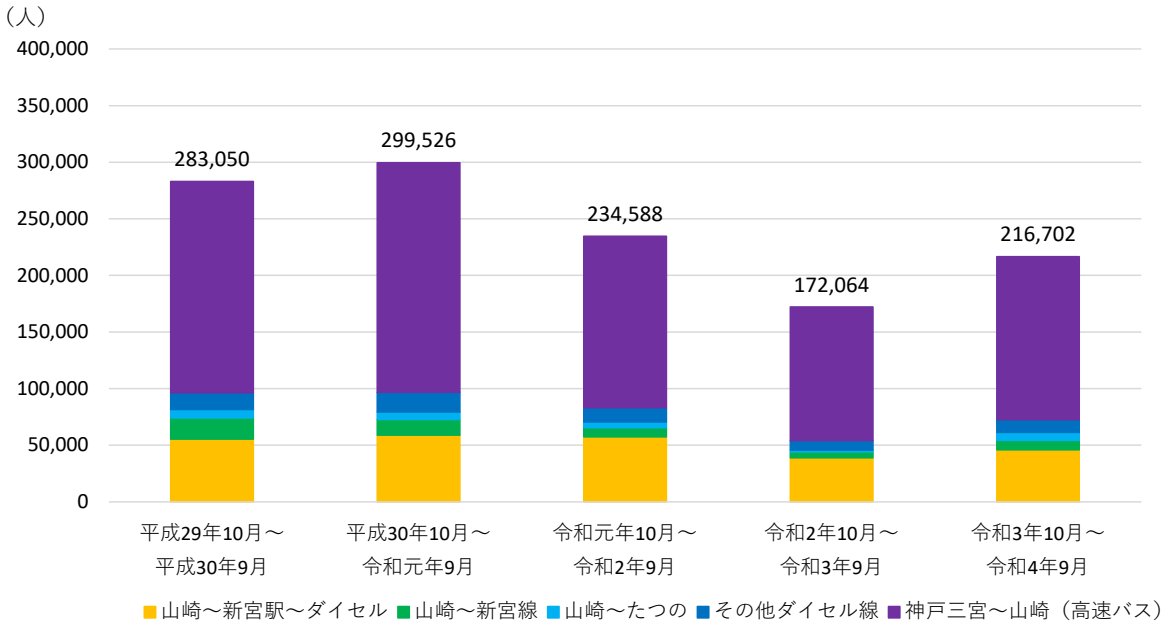


	利用者数（人/年）				
	平成29年10月～平成30年9月	**平成30年10月～令和元年9月**	**令和元年10月～令和2年9月**	**令和2年10月～令和3年9月**	**令和3年10月～令和4年9月**
姫路駅前～林田・インター～山崎	325,361	311,747	258,345	247,452	276,320
姫路駅前～横関～山崎	161,959	172,386	146,371	135,369	146,469
姫路駅前～日赤病院前・四辻～山崎	35,790	31,324	25,594	24,336	27,615
神姫バス合計	523,110	515,457	430,310	407,157	450,404

資料：神姫バス㈱資料

図　広域バスの年間利用者数（神姫バス㈱）

一方、㈱ウイング神姫ではたつの方面に向かう路線バスと三宮方面に向かう高速バスの２種類を運行しており、利用者数の多くが高速バスの利用となっています。神姫バス㈱と同様に、令和２(2020)年に新型コロナウイルスの影響でやや利用者数が減少し、令和３年 10 月以降は利用者数が戻りつつありますが、令和元年以前の利用状況までの回復には至っていません。



	利用者数（人/年）				
	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3年10月～令和4年9月**
山崎～新宮駅～ダイセル	55,450	58,795	57,290	38,758	45,811
山崎～新宮駅	18,499	13,944	8,100	5,294	8,478
山崎～たつの	7,658	6,698	5,138	1,564	6,971
その他ダイセル線	14,585	17,364	12,459	8,416	11,151
神戸三宮～山崎（高速バス）	186,858	202,725	151,601	118,032	144,291
ウイング神姫合計	283,050	299,526	234,588	172,064	216,702

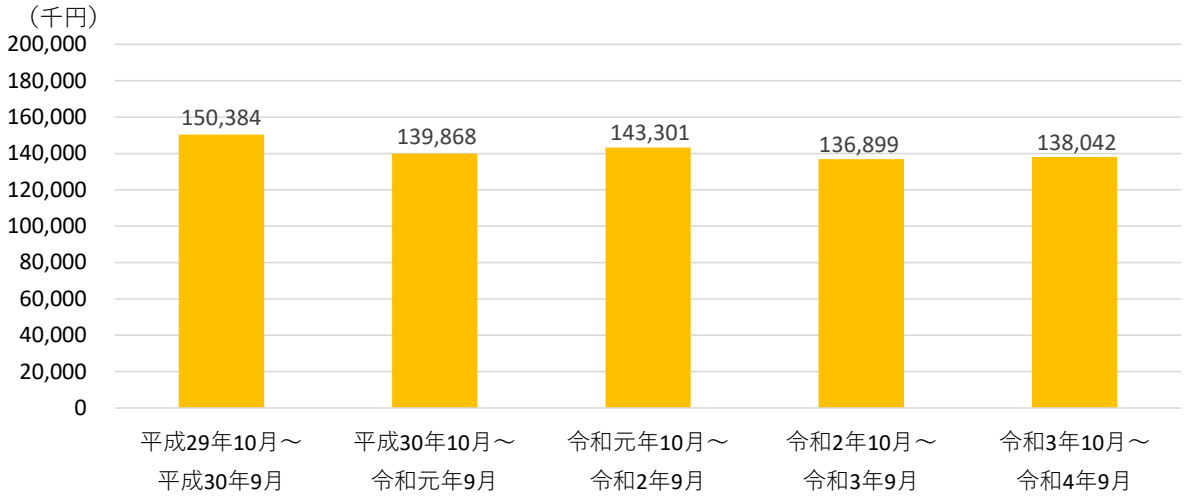
資料：㈱ウイング神姫資料

図　広域バスの年間利用者数（㈱ウイング神姫）

(5) 路線バスの収支状況

①地域公共交通に対する負担額

本市は、地域公共交通に対して負担額として年間約 1.3～1.5 億円の費用を助成しています。

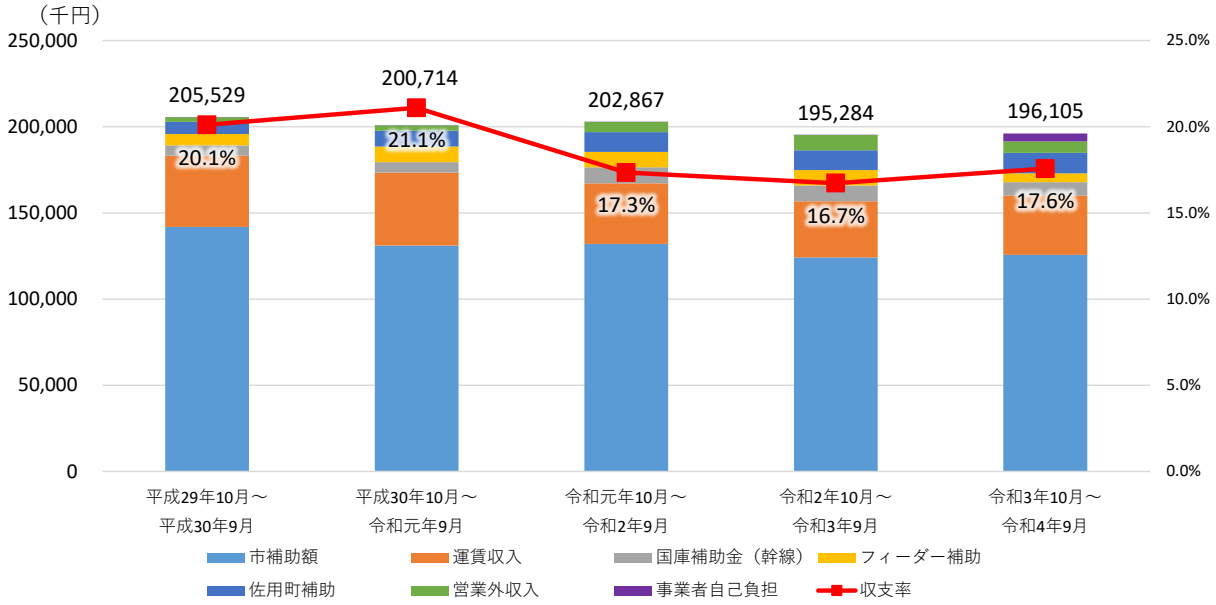


資料：宍粟市資料

図　地域公共交通に対する負担額

②市内路線バスにかかる費用

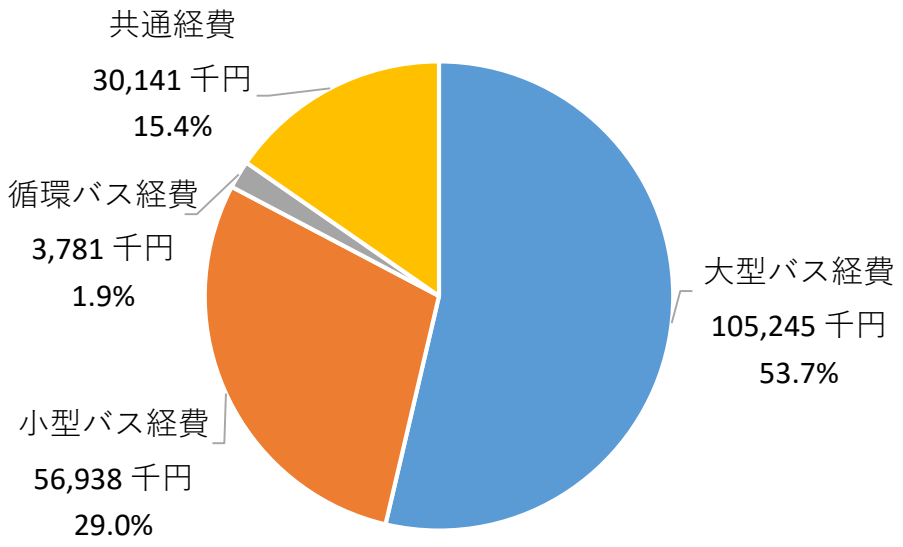
主に市内を運行する市内路線バスは年間約２～2.1 億円の費用がかかっており、このうち約６～７割程度が市の補助金によるものです。また、収支率は令和４年度時点で約 17.6%となっています。



資料：宍粟市資料

図　市内路線バスにかかる費用と内訳（費用分類別）

市内路線バスにかかる費用のうち、約 54%が大型バスで、次点で約 29%が小型バスとなっています。



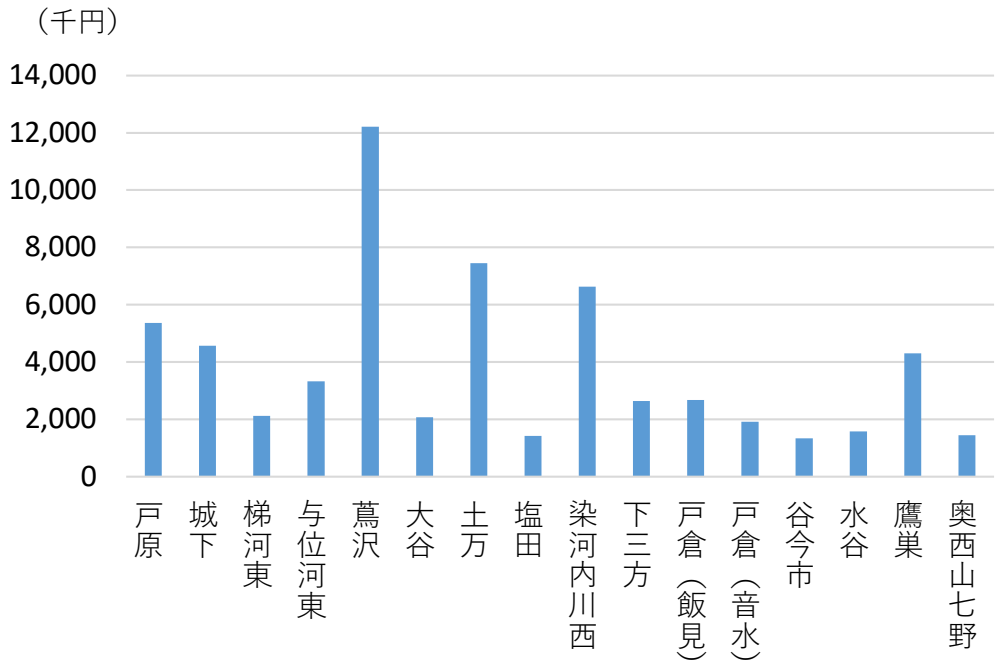
※令和４年度（令和３（2021）年 10 月～令和４（2022）年９月）の実績値を参照。

資料：宍粟市資料

図　市内路線バスにかかる内訳（バス種類別・令和４年度）

③小型バス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 6,670 万円となっています。路線別にみると乗客数が多い蔦沢線では、費用が 1,000 万円をこえています。



※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。

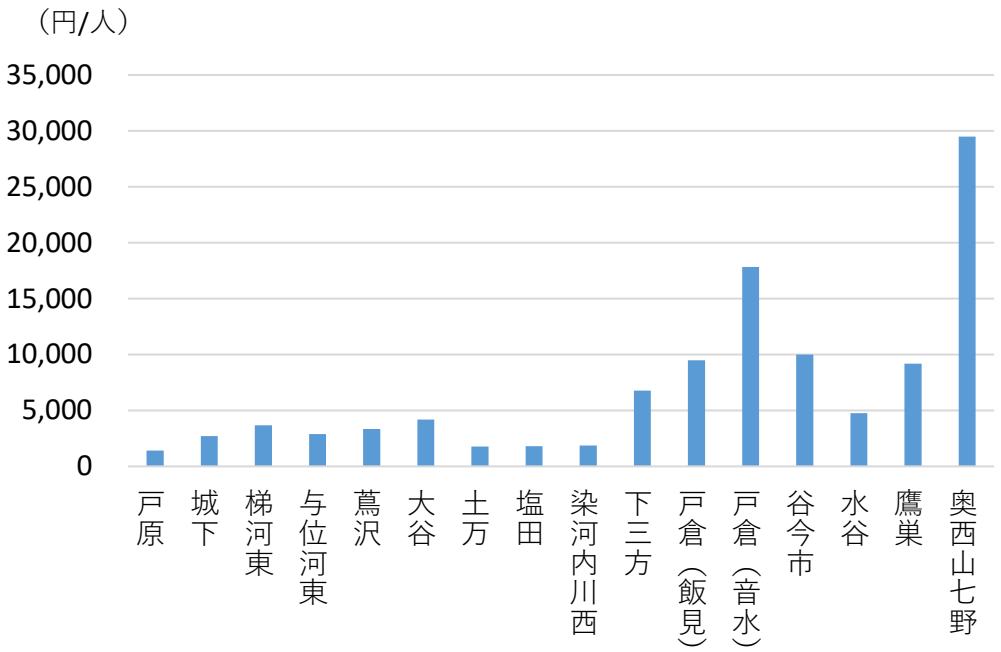
資料：宍粟市資料

図　運行にかかる費用（路線別・令和４年度）

③利用者一人当たりにかかる費用

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。

路線のうち、奥西山七野線、戸倉線（飯見経由）、水谷線では１人当たりの運行費用が 10,000 円を超えています。



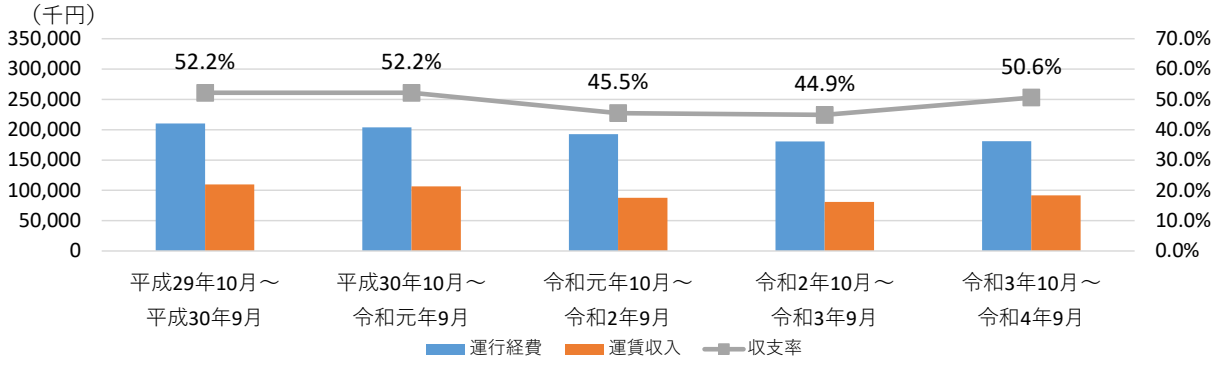
※令和４年度（令和３（2021）年 10 月～令和４（2022）年９月）の実績値を参照。

資料：宍粟市資料

図　利用者一人当たりにかかる費用（路線別）

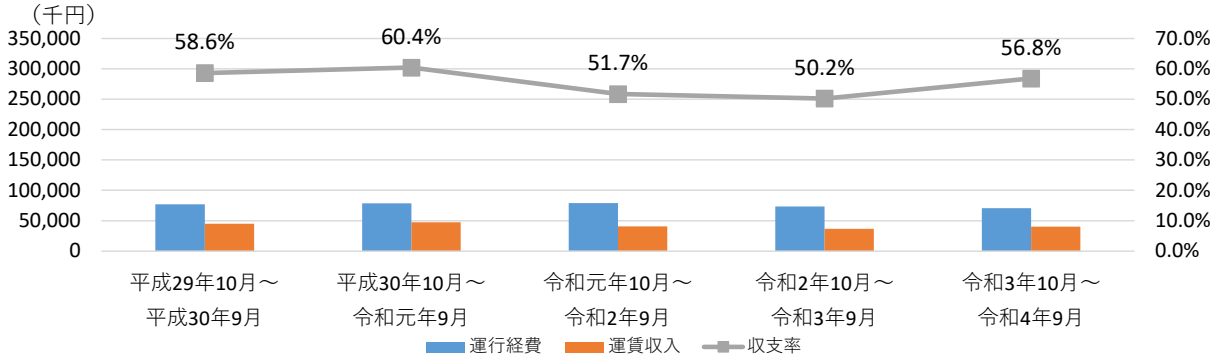
④地域間幹線系統における収支状況

本市には鉄道がなく、一部の路線バスにおいて、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、地域間幹線系統補助を得て運行しています。神姫バス㈱の運行している路線では、年度によって異なりますが約 30～60%の収支率となっており、収入で補うことができない費用の一部を国からの補助や各自治体からの補助を受けて維持しています。



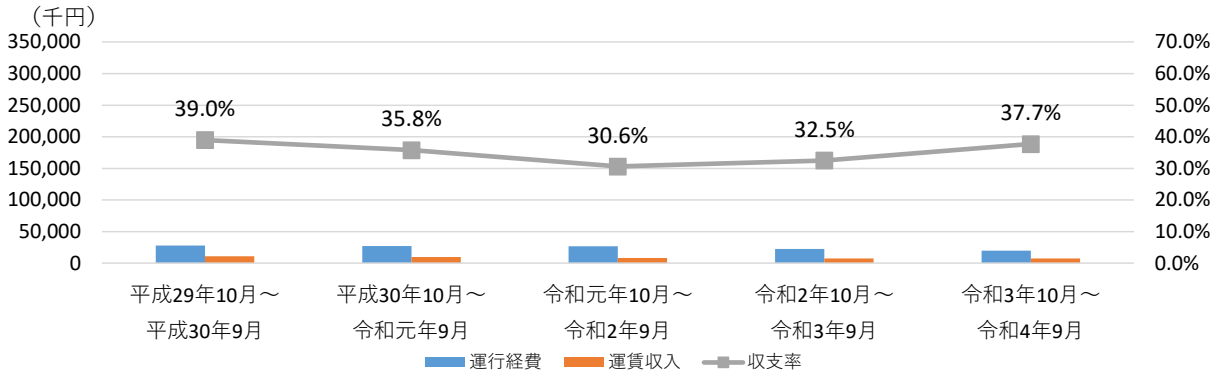
資料：神姫バス㈱資料

図　姫路駅前～林田・インター～山崎の路線における収支状況



資料：神姫バス㈱資料

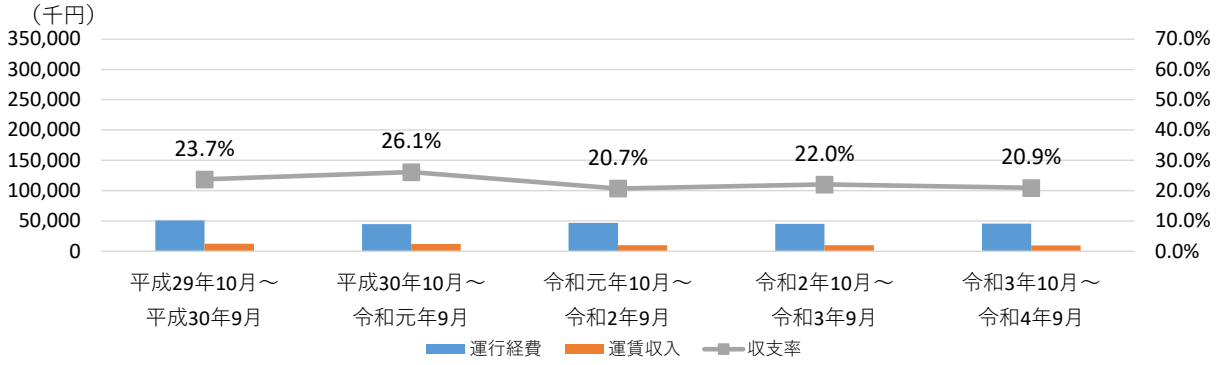
図　姫路駅前～横関～山崎の路線における収支状況



資料：神姫バス㈱資料

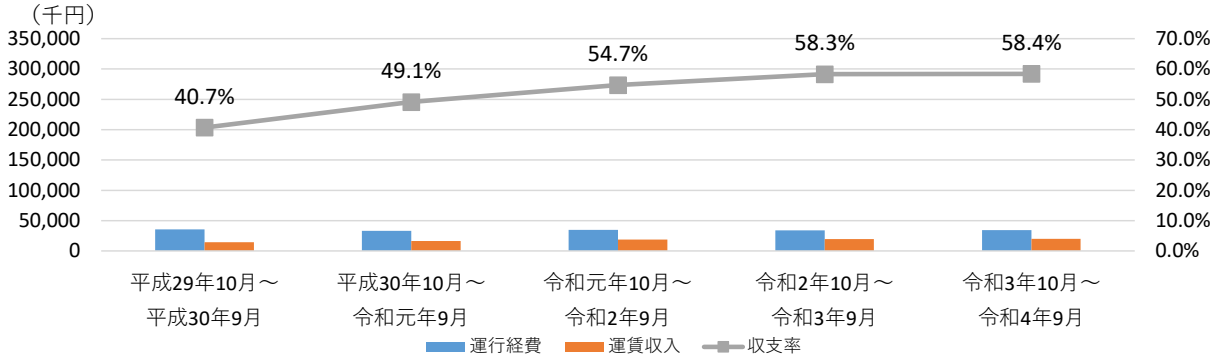
図　姫路駅前～日赤病院前・四辻～山崎の路線における収支状況

㈱ウイング神姫の運行している路線では、姫路市に向かう「山崎～新宮駅～ダイセル」の路線で約 50%前後の収支率となっている一方で、本市内を運行している路線においては、収支率が 20%前後と厳しい運行状況となっています。



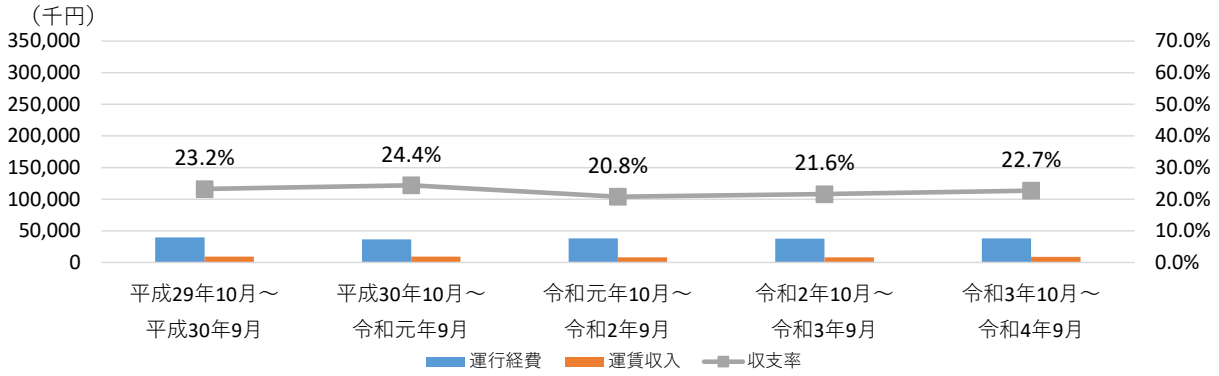
資料：㈱ウイング神姫資料

図　山崎～まほろばの湯～横山・倉床の路線における収支状況



資料：㈱ウイング神姫資料

図　山崎～新宮駅～ダイセルの路線における収支状況



資料：㈱ウイング神姫資料

図　山崎～皆木～エーガイヤちくさの路線における収支状況

⑤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※において、小型バスでは戸原線を除き収支率が 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４年度（令和３（2021）年 10 月～令和４（2022）年９月））

運行系統名	輸送人員（人）	走行距離（km）	収入（円）	収支率（%）
市役所前～下宇原１ （戸原線）	3,735	30,492.0	754,978	10.1%
山崎～下比地 （城下線）	1,682	25,662.5	400,869	6.4%
はりま一宮小学校前～いちのぴあ～福知渓谷 （下三方線）	389	9,360.0	117,096	5.1%
皆木～上垣内 （谷今市線）	134	4,882.2	52,141	2.3%
メイプル福祉センター～皆木 （水谷線）	330	6,468.0	88,852	5.6%
皆木～皆木 （戸倉線）	103	1,170.4	21,692	7.5%
エーガイヤちくさ～内海口 （鷹巣線）	150	10,496.0	94,185	3.7%
エーガイヤちくさ～別所 （鷹巣線）	277	4,012.9	64,498	6.5%
エーガイヤちくさ～土井 （鷹巣線）	62	2,440.0	25,414	4.2%
エーガイヤちくさ～倉谷 （奥西山七野線）	53	5,681.9	47,331	3.4%
エーガイヤちくさ～倉谷口 （奥西山七野線）	29	1,660.0	15,580	3.8%

※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地域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。

資料：㈱ウイング神姫資料

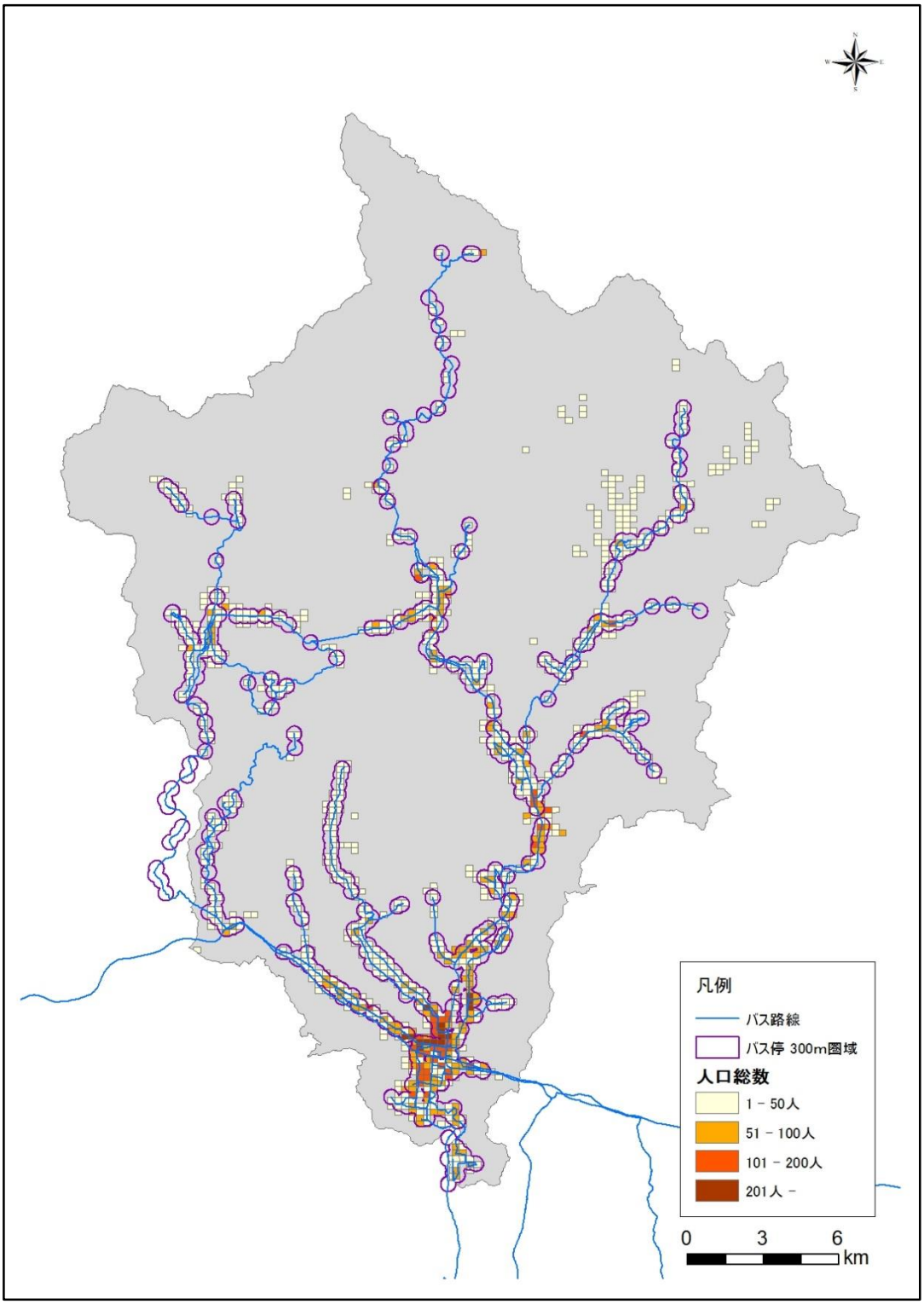
(6) タクシー事業者

本市内に営業所を設けているタクシー事業者は３社あります。

事業者名	所在地
篠陽タクシー㈲	宍粟市山崎町鹿沢 52-8
合同会社宍粟タクシー	宍粟市一宮町安積 1339-1
㈲上野タクシー	宍粟市波賀町上野 169

(7) 交通空白地

本市の人口はバス路線沿線に集まっています。また、令和５年３月末をもって三方・繁盛地区で運行していた小型バス路線、河原田線、公文線、千町線、黒原線の４路線が廃止されましたが、住民が主体となった移動手段「三方繁盛つれてってカー」が運行を開始したことで、交通空白地をカバーしています。



※交通空白地：鉄道駅、バス停留所から一定距離離れており、地域公共交通を利用しにくい地域のこと。本計画においては、バス停留所から 300m 離れた地域を交通空白地としています。

図　宍粟市の交通空白地

7　その他の輸送資源

(1) 三方繁盛つれてってカー

三方地区、繁盛地区では、廃止された河原田線、公文線、千町線、黒原線に代わって、地域が主体となった自家用有償旅客運送「三方繁盛つれてってカー」が運行されています。

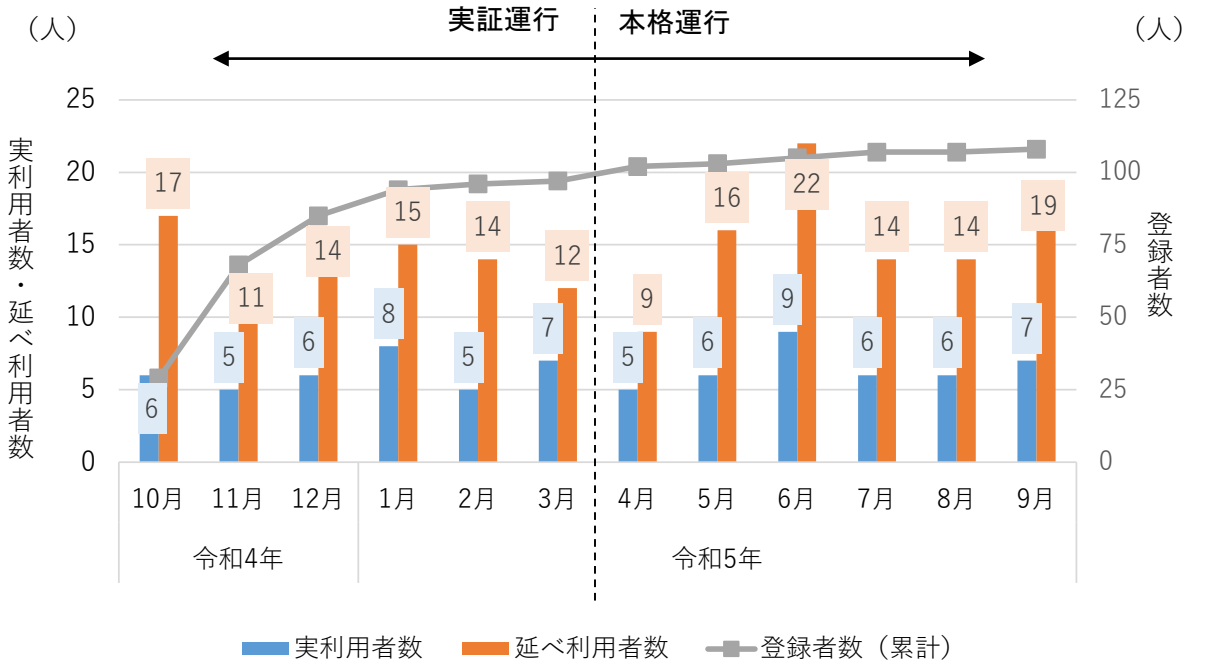
①運行概要

運行概要は以下の通りとなっています。

項目	概要
運行日時	火・水・金曜日（御盆及び年末年始は運休）９～17 時
運行方式	自宅から指定降車場所間の送迎（予約制）
予約方法	専用ダイヤルか LINE での予約 （乗車希望日前日まで）
乗車料金	100 円/片道
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、JA ハリマみかた営業部、 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

②利用状況

令和４（2022）年 10 月から実証運行が開始されてから登録者数は徐々に増え、令和５年４月には 100 人を越えました。一方、利用状況は月当たり 15 人前後となっており、実利用者数は５～９人となっています。

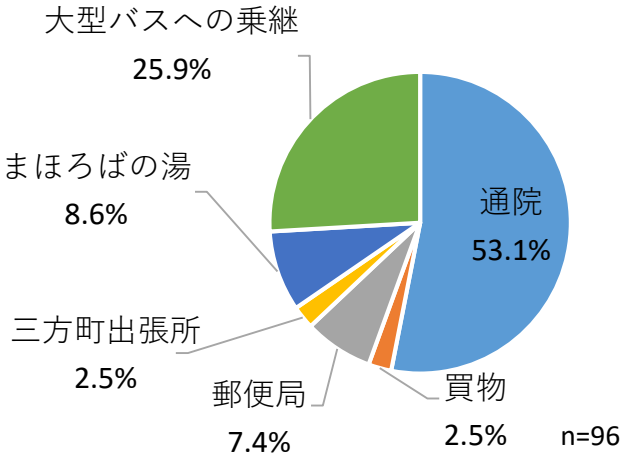


資料：宍粟市資料

図　三方繁盛つれてってカーの利用者推移と登録者数推移（月別）

③利用目的

利用者に利用目的についてお聞きしたところ、約半数が通院を目的とした利用となっており、その次に大型バスへの乗継を目的としている方が多くなっています。



資料：宍粟市資料

図　三方繁盛つれてってカーの利用目的

(2)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	㈱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		２台	三方地区、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	はりま一宮こども園		２台	一宮南中学校区
10	一宮北こども園		２台	一宮北中学校区
11	波賀中学校		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	㈱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	みのりこども園	みのりこども園（直営）	１台	－
17	一宮ひかり保育所	一宮ひかり保育所（直営）	１台	－
18	ちくさ杉の子こども園	ちくさ杉の子こども園（直営）	１台	－

資料：宍粟市資料

※波賀幼稚園は波賀小学校のバスを活用。
※表中記載内容は、令和５年４月時点。

(3) 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級に該当する人など、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
篠陽タクシー㈲	宍粟市山崎町鹿沢 52-8
介護タクシー㈱ハピネス	宍粟市山崎町土万 466-1
ハートフル介護タクシー	宍粟市山崎町金谷 494
ひまわり介護タクシー	宍粟市山崎町中井 20-1
㈲一交通	宍粟市一宮町杉田 460
合同会社宍粟タクシー	宍粟市一宮町安積 1339-1
ふくタクまる勝	宍粟市一宮町深河谷 159-5
㈲上野タクシー	宍粟市波賀町上野 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
篠陽タクシー㈲	宍粟市山崎町鹿沢 52-8
介護タクシー㈱ハピネス	宍粟市山崎町土万 466-1
ハートフル介護タクシー	宍粟市山崎町金谷 494
ひまわり介護タクシー	宍粟市山崎町中井 20-1
民間救急サービス、ケアタクシー Hiroi	宍粟市山崎町与位 580-3
合同会社宍粟タクシー	宍粟市一宮町安積 1339-1
㈲上野タクシー	宍粟市波賀町上野 169

(4) その他の輸送資源

本市内には介護サービスを行っている事業所が数多くあり、それぞれの事業所で利用者を対象とした送迎手段を有しています。

表 介護サービス事業所数

分類	山崎	一宮	波賀	千種	合計
通所介護	7	2	1	－	10
地域密着型通所介護	9	2	1	2	14
通所リハビリテーション	3	－	1	1	5
訪問介護	11	1	2	1	15
定期巡回・随時対応型訪問介護看護	1	－	－	－	1
短期入所	3	1	2	1	7
介護老人福祉施設	3	1	1	1	6
介護老人保健施設	－	－	1	－	1
認知症対応型共同生活介護	2	1	1	－	4
小規模多機能型居宅介護	1	－	－	－	1

※１つの施設で複数の機能を有している事業所についてはそれぞれの分類でカウントしているので重複しているものもある。

資料：宍粟市資料

８ 市民アンケートの結果

市民の移動実態や地域公共交通に関する意見を把握するため、令和４（2022）年に市民アンケートを実施しました。

なお、未回答は集計結果から除外しており、本項目におけるパーセント表記は、小数第二位の値を四捨五入した値を記載しているため、合計値が 100%とならない場合があります。

表　回収数

町域名	発送数	回収数	回収率
山崎	1,079	533	49.4%
一宮	542	296	54.6%
波賀	259	146	56.4%
千種	212	111	52.4%
不明	－	27	－
合計	2,092	1,113	53.2%

(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。

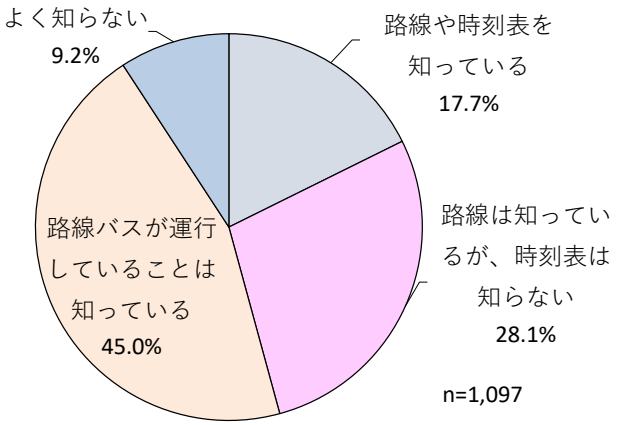


図　路線バスの認知度

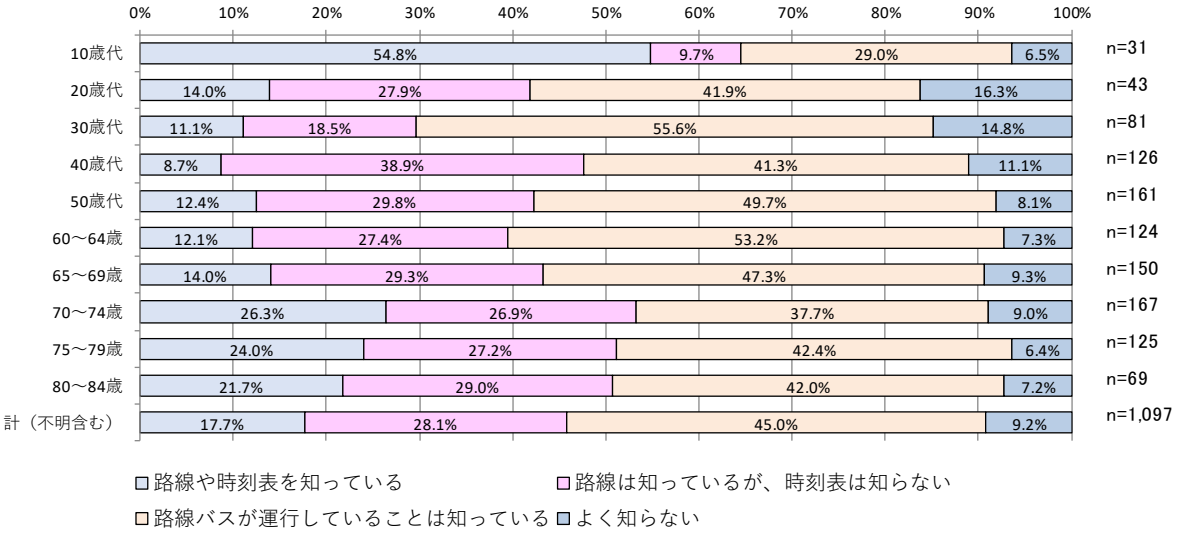


図　路線バスの認知度（年齢階層別）

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。

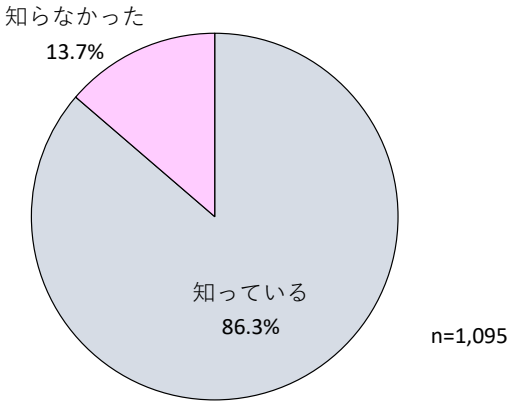


図　一律 200 円制度の認知度

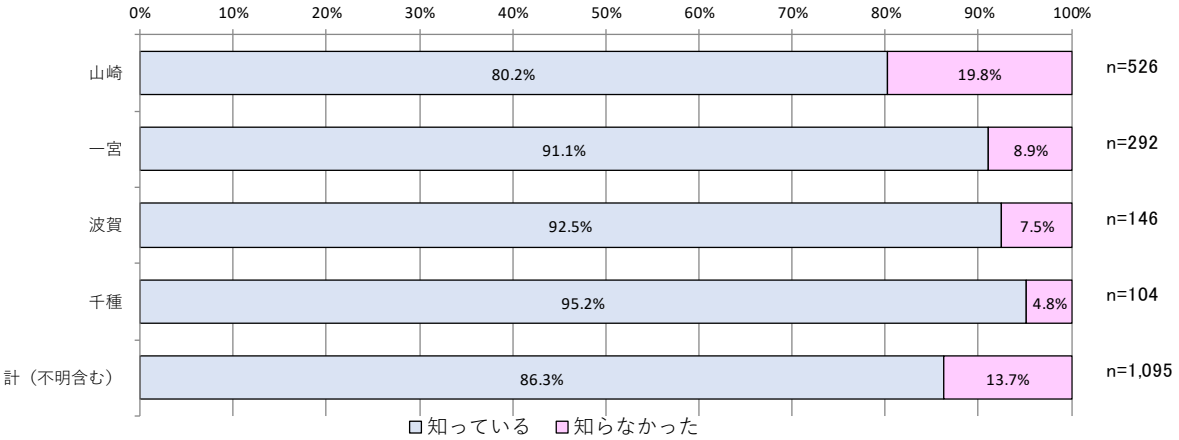


図　一律 200 円制度の認知度（旧町域別）

③路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度をみると、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 日未満の利用者も約 12%と、定期的に利用している方は非常に少なくなっています。

旧町域別にみても大きな違いはみられません。

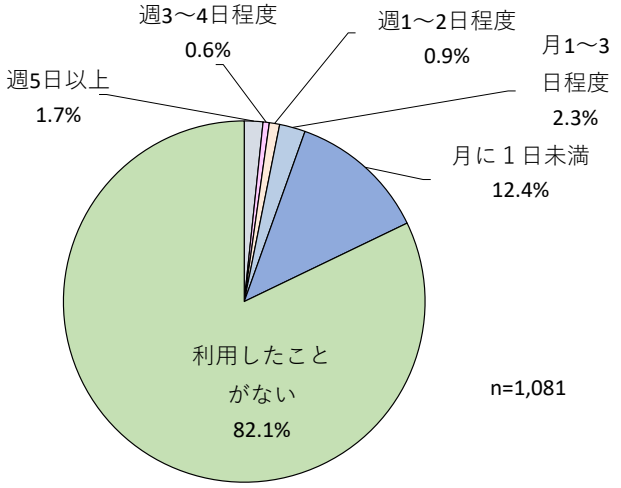


図　路線バスの利用頻度

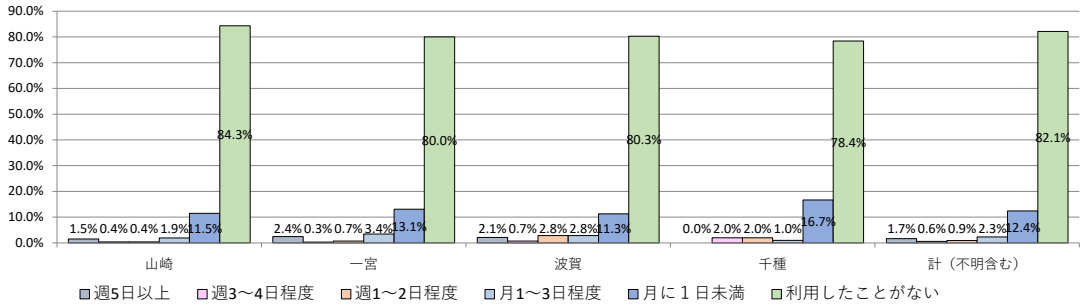


図　路線バスの利用頻度（旧町域別）

④路線バスを利用しない理由、もしくは困っていること

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、運行本数が少ないことや利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。

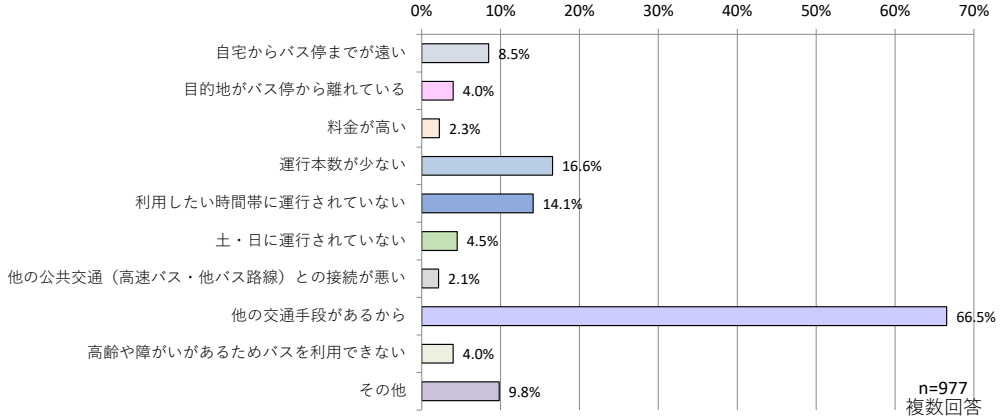
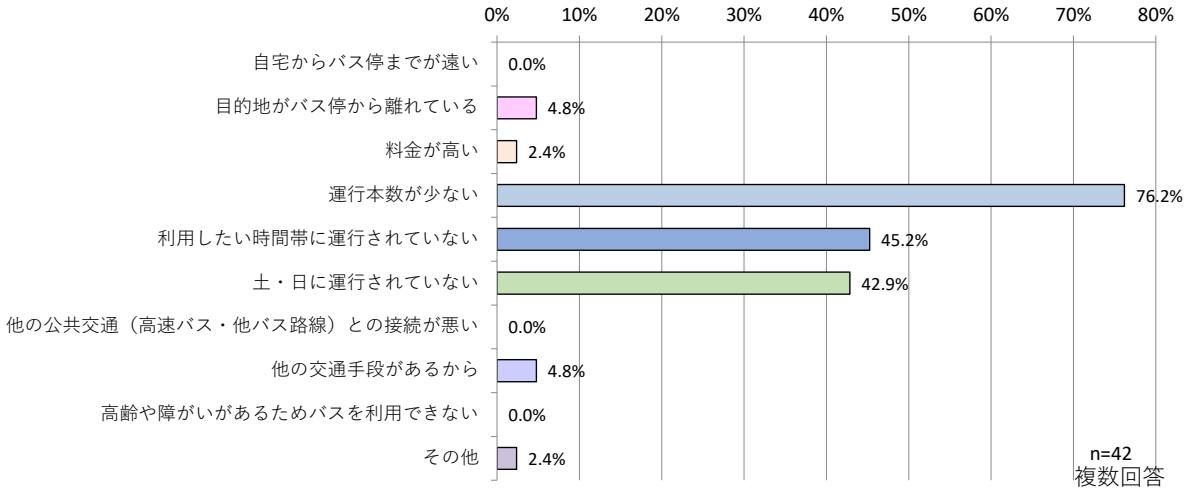


図　路線バスを利用しない理由、もしくは困っていること

また、路線バスを利用している方※の困っていることについてみると、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。その他に利用したい運行時間帯に運行されていないことや土・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。



※アンケートの設問において通勤・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　路線バスに対する困っていること（路線バスを利用している方）

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、他の移動手段があるので、利用する予定はないとしている方が約 36%となっています。

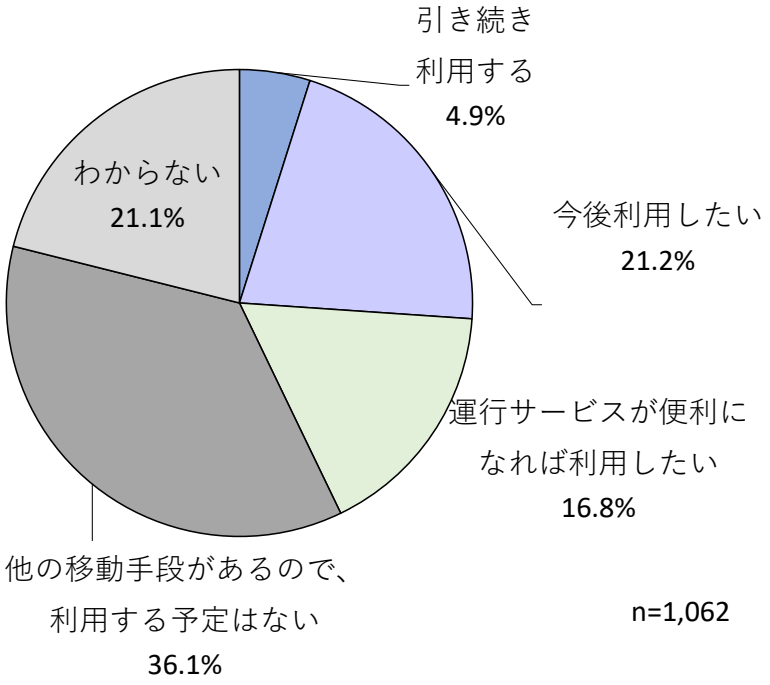


図　路線バスの利用意向

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。

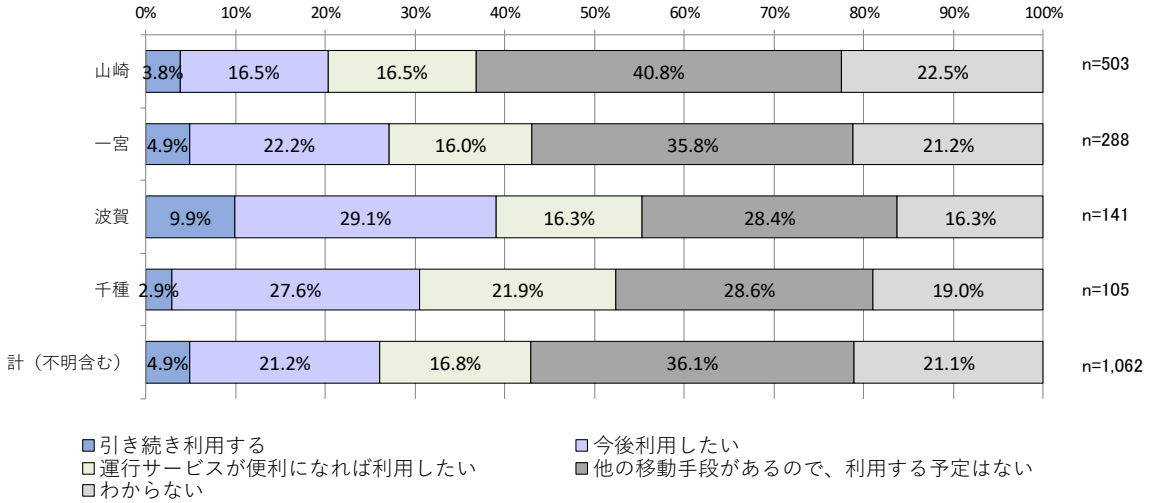


図　路線バスの利用意向（旧町域別）

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。

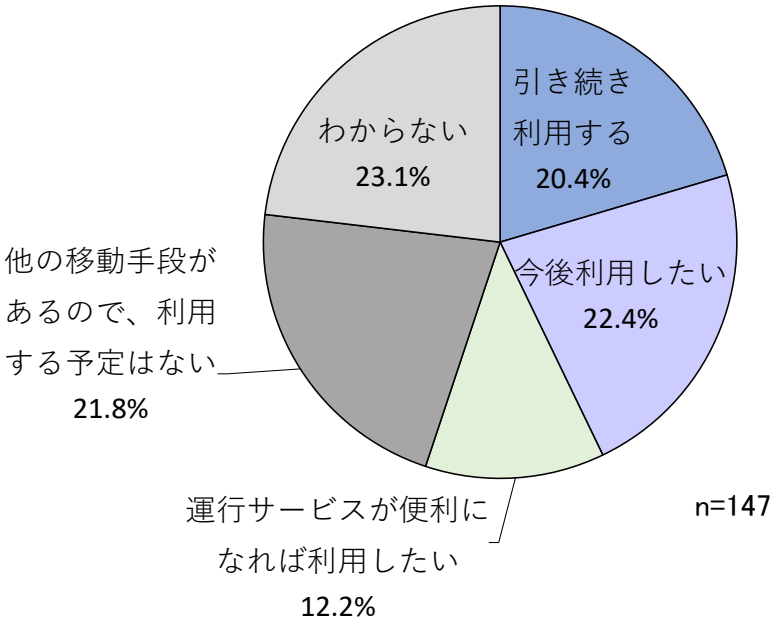


図　路線バスの利用意向（運転免許を返納した、返納を考えている、もしくは取得したことが無い方）

(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。

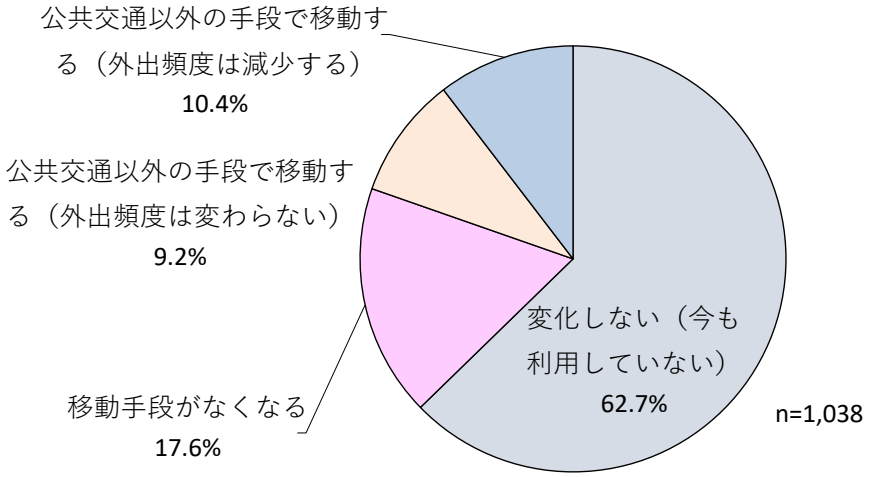


図　路線バスを廃止した際の生活の変化

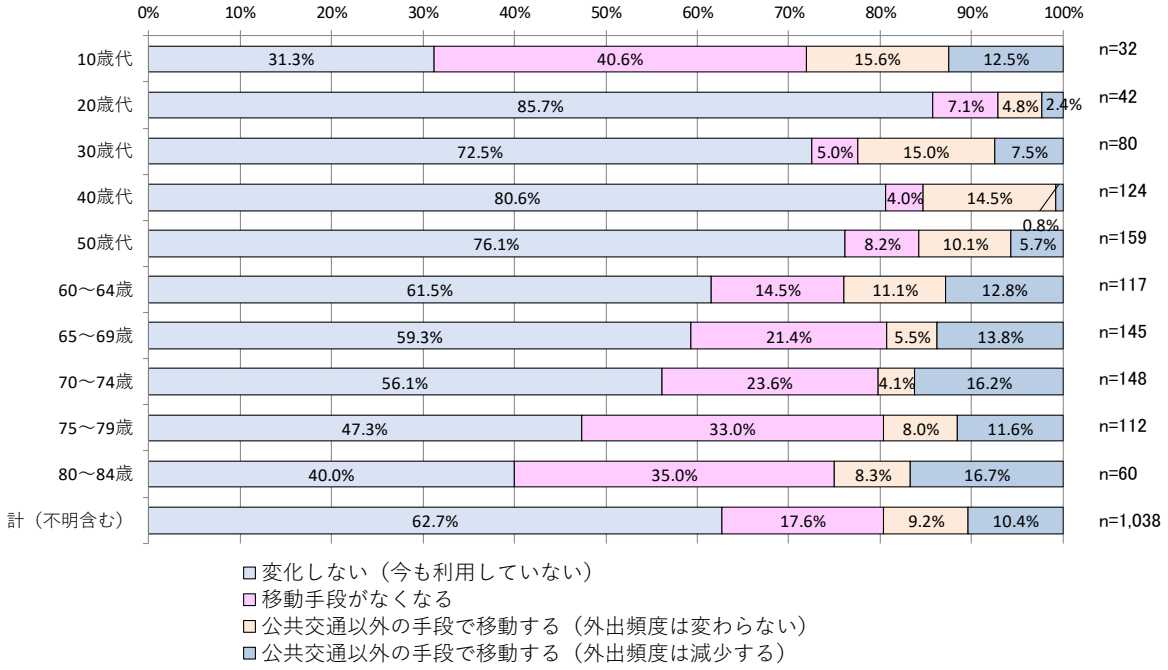


図　路線バスを廃止した際の生活の変化（年齢階層別）

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

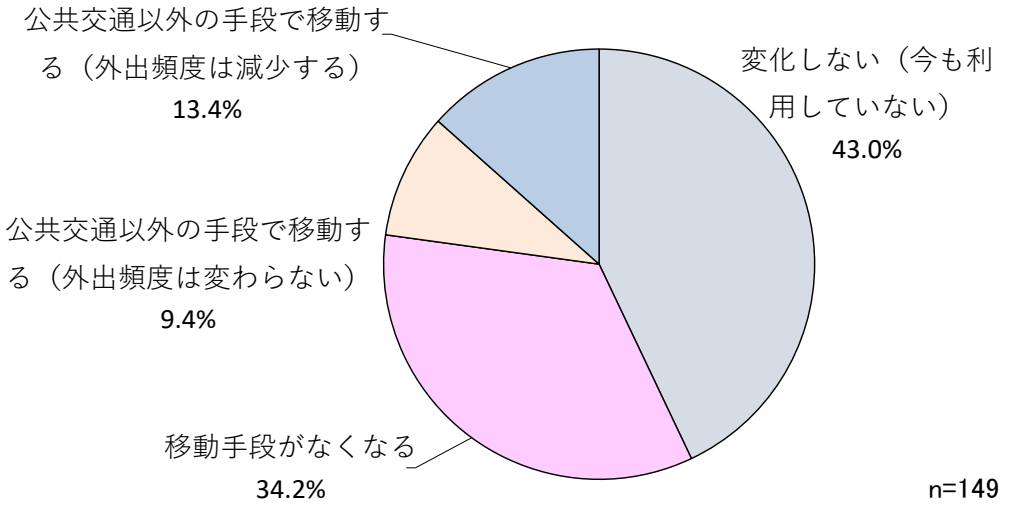


図　路線バスを廃止した際の生活の変化（運転免許を返納した、もしくは取得したことが無い方）

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、継続的に運行し続けることを求める方が約 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、家から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。

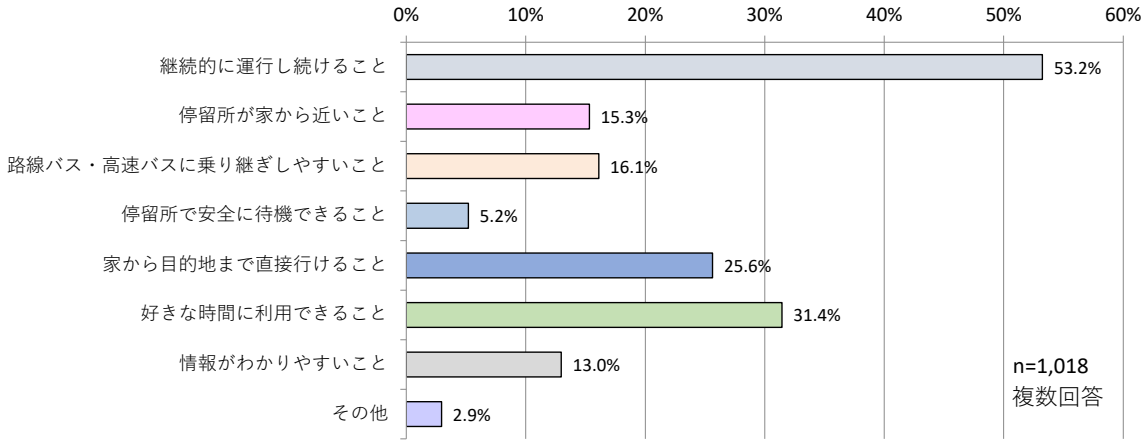
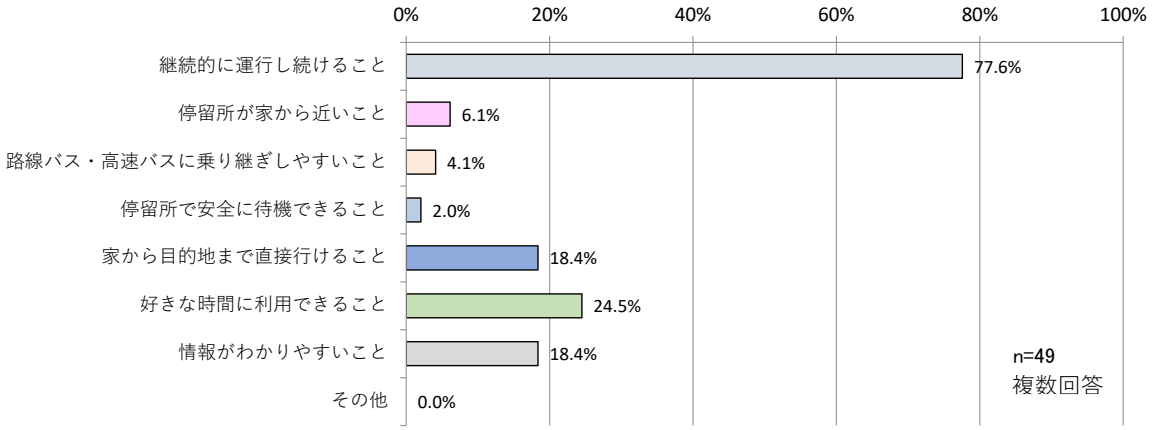


図　宍粟市の地域公共交通の方針において重視してほしいこと

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、継続的に運行し続けることを求める方が約 78%と、実際に地域公共交通を利用している方は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）

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。

また、旧町域別にみても旧町域による意見の違いはほぼ見られません。

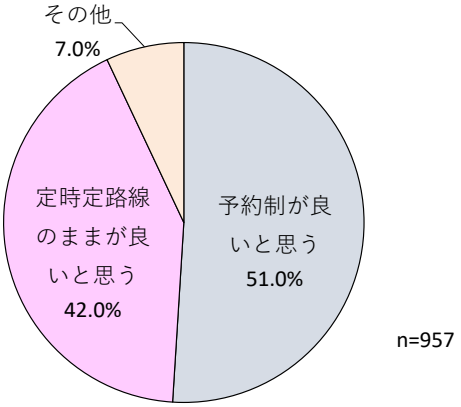


図　効率的なサービスへの切り替えについて

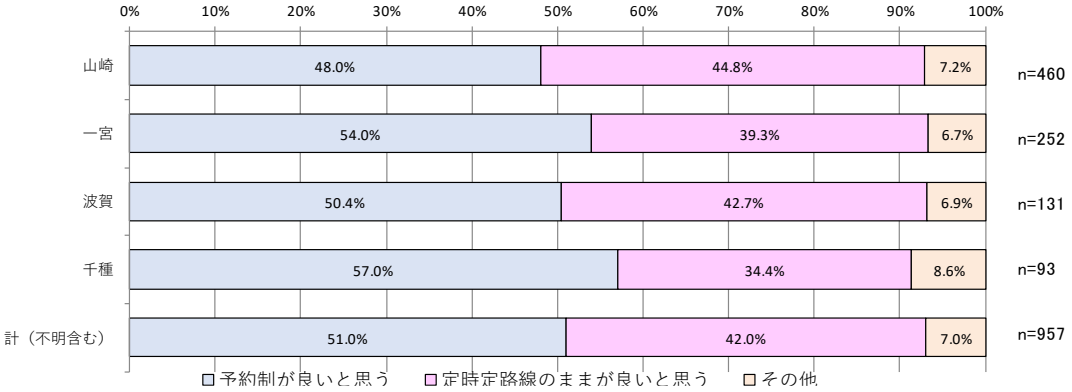


図　効率的なサービスの切り替えについて（旧町域別）

第３章　上位・関連計画の整理

１　第２次宍粟市総合計画後期基本計画

本市では平成 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、本市においては、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令和４年（2022）３月に第２次宍粟市総合計画後期基本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　夢のまち」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（もり）』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) 将来の地域構造

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めざします。

出典：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本市において、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、移動手段の充実をめざします。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ります。

(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	● 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	● 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の検討 ● 交流人口の拡大に向けた取組みの推進　　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（2019）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。

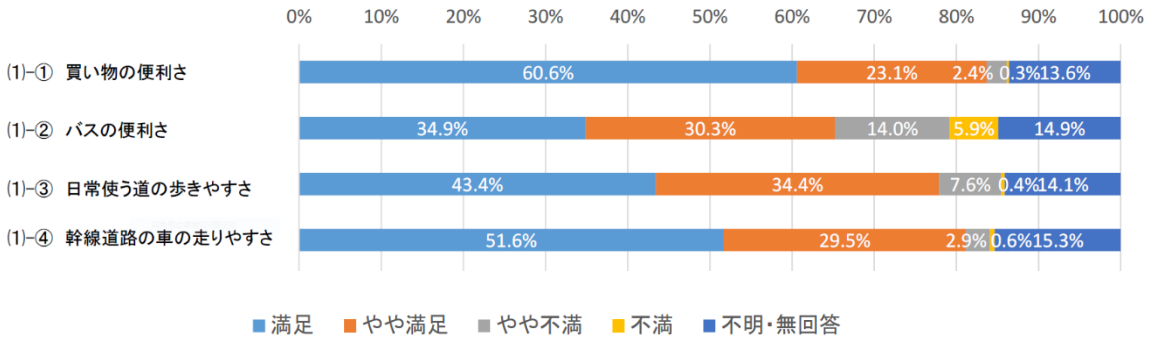
指標	現状値 （令和元（2019）年）	目標値 （令和８（2026）年）
路線バス利用者数（人）	286,163	254,700

２　宍粟市都市計画マスタープラン

本市の最上位計画である「宍粟市総合計画」に基づき、都市計画区域における具体的な都市づくりの方針を定めるものとして、令和４（2022）年３月に宍粟市都市計画マスタープランを策定しました。この計画の計画期間は 10 年後の令和 13（2031）年度までとし、山崎都市計画区域（山崎地域、河東地域、戸原地域、城下地域、神野地域、蔦沢地域、菅野地域の計７地域）を計画範囲としています。

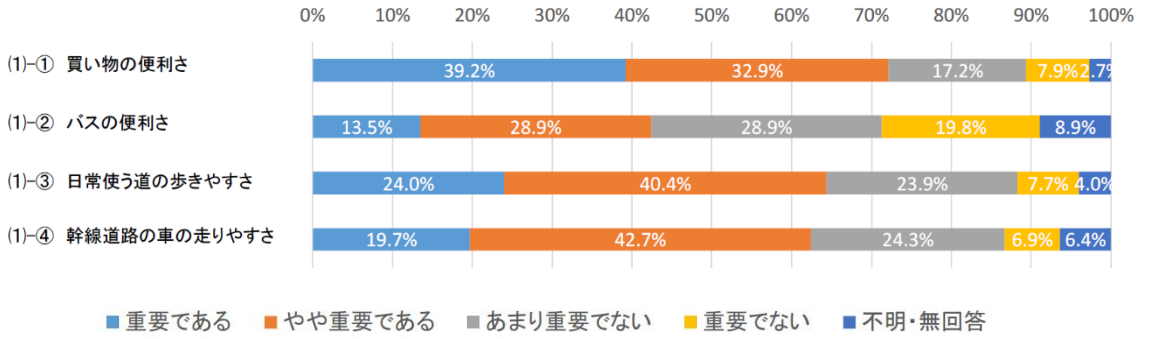
(1) 現状認識

都市計画マスタープランの見直しの際に実施されたアンケート調査によると、交通に関する項目に対して、半数以上が重要であると認識している一方で、満足度に関しては、特に「バスの便利さ」において「満足」「やや満足」といった肯定的な意見が約４割程度に留まっています。



出典：宍粟市都市計画マスタープラン

図　住んでいる地域における各項目の重要度（交通に関する項目を抜粋）



出典：宍粟市都市計画マスタープラン

図　住んでいる地域における各項目の満足度（交通に関する項目を抜粋）

(2) 現状を踏まえた課題認識

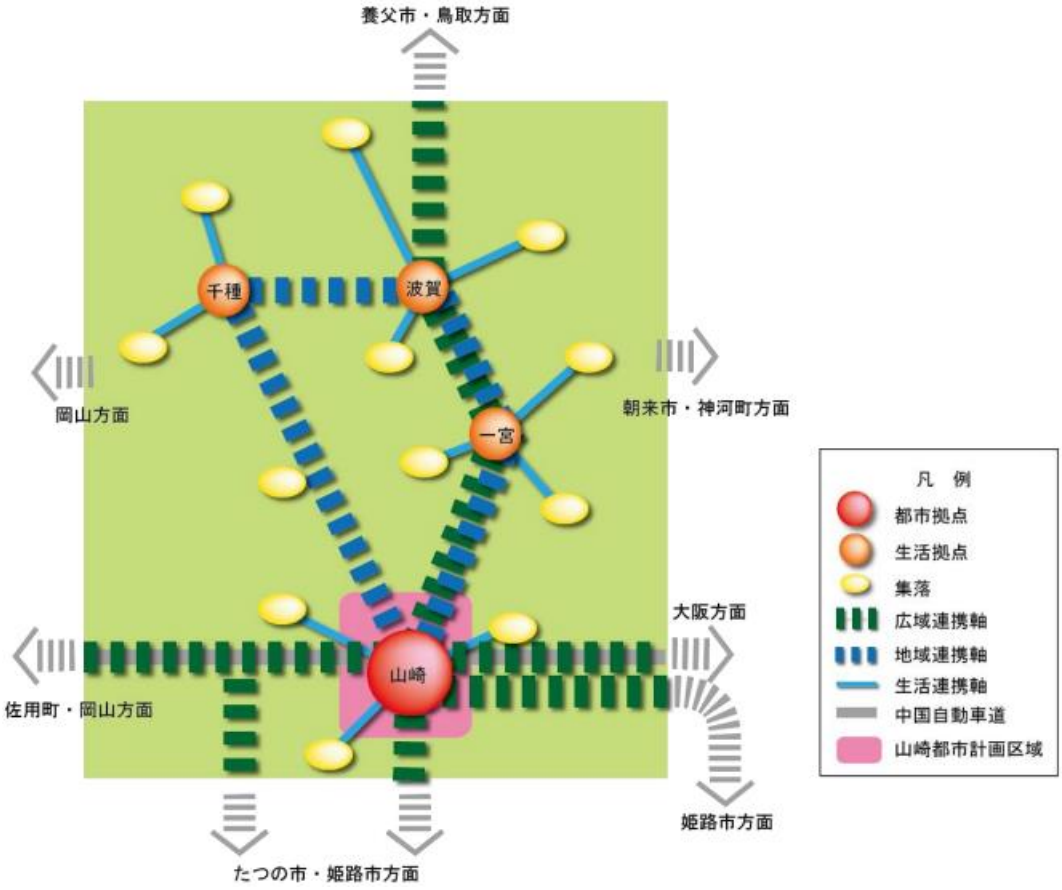
本市では今後、核家族化、少子高齢化が進んでいくことを踏まえたうえで、市民の通院や通学手段の確保、集落の持続性確保の観点から、**<u>都市機能が集積する市街地内や市街地と周辺集落等との移動に不可欠な地域公共交通ネットワークをバス事業者等との連携の下で維持</u>**していきます。

(3) 都市の将来像と基本目標

都市の将来像として、**「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～」**を掲げ、都市づくりの基本方針として「歩いて暮らせる生活しやすい都市づくり」を設定しています。これは、都市機能と生活サービス機能の集約と地域公共交通や徒歩、自転車を軸とした交通環境の実現をめざします。

(4) 将来都市構造

都市の将来像を実現するための都市構造として、市の中心的役割を果たす都市機能が集積した拠点としての「都市拠点」、地域住民の文化・交流等の地域活動を支える「生活拠点」、農地や山林の保全活用による持続可能な「集落」を設定し、これらを国道や県道等の道路整備や地域公共交通の運行によって結びつけます。



出典：宍粟市都市計画マスタープラン

図　宍粟市全体の都市構造図

⑸ 交通の方針

分野別の方針のうち、交通に関しては、以下の８つの視点に基づいて取組みを進めていきます。

表　交通に関する取組み方針

視点	概要
市内外の連携を強化する道路骨格軸の形成	● 都市拠点と生活拠点を結ぶ国道、県道について、未整備区間の整備の推進、機能強化を図る。
第２のダム機能を牽引するエリアにおける利便性の高い道路網の形成	● 渋滞の解消、歩道空間の確保、街路樹の維持管理等による自動車、自転車、歩行者等が安全に通行できる道路網の形成を図る。 ● 令和８年度に開院予定の新病院予定地へのアクセス道路の整備を検討する。
都市計画道路	● 柔軟な都市計画の運用、実現可能な整備を検討する。
中心市街地における「歩く」環境づくり	● 中心市街地におけるバス路線や歩行者空間の充実に向けた検討を行う。 ● 観光駐車場の整備や観光案内サインの設置を行う。
生活道路の安全性の向上	● 市街地、集落地における生活道との安全性、快適性向上に向けた道路環境の整備を行う。
交通施設の適切な維持管理と長寿命化	● 橋梁、その他道路施設の計画的な維持管理、更新を行なう。
ユニバーサルデザインに基づく道路空間の形成	● 誰もが安心して通行できる、ユニバーサルデザインに基づいた道路空間の形成を図る。
公共交通網の充実	● 路線バスを中心とした様々な交通手段の連携と充実を図る。 ● 路線バスにおける地域の状況や市民ニーズに対応した利便性の高いバスネットワークの機能維持を行う。 ● 新病院周辺のアクセス道路の整備とあわせたバス路線の見直し検討を行う。

３　宍粟市地方創生総合戦略

本市における人口減少とそれに伴う地域経済の縮小、地域活力の低下が懸念される中で、まち・ひと・しごとの創生と、経済の持続的な好循環を確立するため、平成 27（2015）年に「宍粟市地方創生総合戦略」を策定し、令和３（2021）年に改定を行いました。

(1) 総合戦略のテーマと定住促進重点戦略

宍粟市人口ビジョンで掲げる目標を達成するため、総合戦略のテーマとして**「森林（もり）から創（はじ）まる地域創生」**を掲げています。

また、定住促進重点戦略として４つの柱を掲げ、それぞれの取組方針を以下のように整理しています。

柱	取組方針
【住む】集落・地域の活力化と宍粟市への移住支援	● 集落・地域の活性化 ● 移住希望者の受け入れ促進に向けた体制の構築
【働く】雇用の創出と就職支援	● 地元企業・事業者の育成と発展 ● 雇用の場の確保 ● 若者の就職支援の促進
【産み育てる】少子化対策	● ライフプランを考える機会の創出 ● 安心して妊娠、出産、子育てができる環境づくり ● 仕事と家庭をともに大事にするまちづくり（ワーク・ライフ・バランス）
【まちの魅力】選ばれるまちづくり	● シティプロモーションの推進 ● 広域連携による宍粟市の魅力向上 ● 移住促進につながる交流の活発化

このうち、交通に関して、「持続可能な公共交通の確保」「通勤・通学の支援」を取組みとして掲げ、取組み内容について整理しています。

取組内容	概要
持続可能な公共交通の確保	● 市役所周辺を「宍粟市の拠点」、町域を「生活圏」と捉え、集落と生活圏、生活圏と生活圏、生活圏と宍粟市の拠点を結ぶ路線バスのネットワークの充実、利便性向上を図る。 ● 観光手段としての路線バスの利便性向上を図ることで、交流人口の増加をめざす。
通勤・通学の支援	● 宍粟市に定住しながら通学や通勤圏内での就職ができるよう、交通費の支援や魅力ある市の PR を実施。

４　西播磨地域都市計画区域マスタープラン

「21 世紀兵庫長期ビジョン（平成 23（2011）年改定）」「兵庫 2030 年の展望」及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針（平成 25（2013）年改定）」を踏まえ、中長期的視点に立った地域の将来像とその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものとして、兵庫県が令和３（2021）年に「西播磨地域都市計画区域マスタープラン」を定めました。

(1) 都市づくりの基本理念

兵庫県の都市づくりの基本理念として**「安全・安心な都市空間の創出」「地域主導による都市づくり」「持続可能な都市構造の形成」**の３つを示しています。

その中で交通に関しては、地域の実情に応じた自家用車とのバランスのとれた輸送手段の確保、都市機能が集積する地区間の連携による都市機能の役割分担や相互連携を図ること、地域公共交通計画の作成等による適切な輸送手段の確保を図ることなどについて記載されています。

(2) 将来都市構造

西播磨地域全体の活力の維持のため、めざすべき都市構造として地域の中心として発展してきた姫路市中心部の広域都市機能集積地区における都市機能の更新・強化及び国際的な観光交流の促進を図るとしています。

その他、市街地エリアと市街地以外のエリアについて以下のように整理されています。

項目	概要
市街地エリア	● 利便性の高い駅周辺の土地の高度利用の促進 ● 適切な農地の保全・活用の推進 ● 土砂災害特別警戒区域等における市街化の抑制
市街地以外のエリア	● 地域主導による集落の機能維持、活性化の促進 ● 市街地エリアの都市機能集積地区との連携の維持・確保

(3) 交通施設に関する方針

交通施設に関する方針として、以下のように整理されています。

- 播磨臨海地域道路の早期事業化に向けた取組を促進
- JR 姫路～英賀保駅間の新駅設置によりアクセス性を向上
- JR 播但線･姫新線等では、駅周辺への都市機能施設の配置やモビリティマネジメントなどの取組により利用を促進
- デマンド型交通などにより中山間地域の移動手段を確保
- 播磨科学公園都市では、新たな技術の活用による地域交通の利便性向上のため自動運転車の導入を検討
- 国際拠点港湾の姫路港では､内航フィーダー網の充実強化､海のエントランスの整備などにより機能強化

第４章　宍粟市の地域公共交通が抱える課題

第２章、第３章で整理した内容を踏まえ、本市の地域公共交通が抱える課題を下記のように整理しました。

【課題１】交通弱者の移動手段の確保

本市の人口は年々減少傾向にあり、平成 12（2000）年から令和２（2020）年の 20 年間で人口が約 1.1 万人も減少し、高齢化率に至っては、20 年間で約 23%から約 36%と、約 13%も増加しており、少子高齢化が進んでいます。

また、市の大部分が山地となっており、平地が少ないことから子どもや高齢者にとって、気軽に移動できる環境とは言い難く、高齢化が加速することで今後、外出がさらに困難になることが想定されます。

少子高齢化の加速や社会情勢の変化の中で、高齢者や障がい者、自動車を運転できない方等の交通弱者の移動手段をいかにして確保するかが課題といえます。

【課題２】地域公共交通ネットワークの維持

本市は鉄道が存在しておらず、路線バスやタクシーを中心とした地域公共交通を整備し、平成 27（2015）年には地域公共交通の大幅な再編を行うなど、地域公共交通の活性化に取り組んできました。しかし、近年の人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響によって、地域公共交通利用者は減少の一途を辿り、令和５(2023)年には小型バスのうち、４路線が廃止になるなど、地域公共交通の運営状況は非常に厳しいものとなっています。さらに、働き方改革関連法によって令和６(2024)年４月以降、トラック運転手やバス運転手の労働時間が制限されることから（2024 年問題）、路線バスの運転手の担い手確保が難しくなることが想定されます。

今後、利用者の更なる低下や運転手不足等による交通事業者を取り巻く環境が厳しくなる中でいかにして地域公共交通ネットワークを維持していくかが課題といえます。

【課題３】様々なニーズに即した多様な移動手段の構築

三方・繁盛地区ではこれまで運行していた小型バスが廃止となり、地域が主体となった三方繁盛つれてってカーが運行を開始しました。地域の移動実態に即しつつ、効率的な運行をめざして今後も検討を進めていく必要があります。

また、本市における観光客数は年々減少傾向にあり、近年はコロナ禍の影響もありますが、観光利用を目的とした移動手段が少ないことが要因の一つとして考えられます。その他、福祉の観点等、地域公共交通に求められる視点は多様であり、様々なニーズがある中で、いかにしてニーズに即した移動手段を構築、提供していくかが課題といえます。

【課題４】地域公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の向上

地域の方々が外出するには、市内を運行する小型バスから大型バスへの乗り継ぎが必要となったり、大型バスから市外に接続する路線バスへの乗り継ぎが必要となりますが、市民アンケートでの意見や市民の声として、乗り継ぎが不便という意見も出ており、いかにして乗り継ぎが負担に感じないような取組みをしていくかが課題といえます。

【課題５】市民自ら守り育てる地域公共交通の意識醸成

市民アンケートでは、約 82%の方が路線バスを利用したことがなく、さらに約半数以上の方が路線バスのことは知っていても運行ルートや利用方法を知らない、もしくはよく知らない、となっており、自家用車等の自動車中心の生活スタイルが定着しています。一方で、将来的に自動車を運転することに対して不安を感じている回答者も多数いるのが現状です。課題２でも記載しているように、利用者の減少や交通事業者を取り巻く環境が厳しさを増している中で、地域公共交通を維持していくためには、市民が地域公共交通を「自分事」として市民一人ひとりが地域公共交通に関心を持ち、自ら地域公共交通を利用したり、移動手段を守るために地域が主体となって取り組んでいくことが重要となります。

したがって、いかにして市民の地域公共交通に対する意識を高めていくかが課題といえます。

【課題６】環境に配慮した地域公共交通の推進

本市は土地の約９割を森林が占め、緑豊かな土地であり、宍粟市総合計画等の上位・関連計画において、森林を生かしたまちづくりを進めていくことを示しています。

地域公共交通は一般の自家用車と比べて二酸化炭素排出量が少なく、地域公共交通に多くの人が乗り合うことで真価を発揮するといえます。

本市のまちづくりを進めていくうえで、環境に即した取組みは重要であり、いかにして環境に良い地域公共交通の利用を促進していくか、環境に配慮した交通体系を構築していくかが課題といえます。

第５章　宍粟市がめざすまちの将来像・基本的な方針

１　めざすまちの将来像

「第２次宍粟市総合計画後期基本計画」で掲げる「人と自然が輝き　みんなで創る　夢のまち」の実現を本計画においてもめざします。また、本市における地域公共交通の方向性を示してきた「宍粟市公共交通再編計画」で掲げていた「みんなで守り育てる公共交通」を本計画にも踏襲します。

以上を踏まえ、本市の地域公共交通における課題を解決し、地域公共交通におけるまちの将来像を以下の通り設定します。

○めざすまちの将来像

まち・生活を支え、利用しやすく、みんなで守り育てる地域公共交通

２　基本的な方針

本市の地域公共交通の課題を解決し、計画の将来像を実現するための基本方針を以下のように設定します。

	基本方針	概要
1	人とまちをつなぐ地域公共交通ネットワークの充実	住み慣れた地域で、安心して生活するためには、地域と市内外の公共的な施設や生活利便施設を結ぶ地域公共交通網が必要です。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充実をめざします。
2	誰もが安心して利用できる地域公共交通の推進	広い市域内や市外を移動するうえで、一つの地域公共交通のみで完結させることは難しく、地域によって移動のニーズは異なります。地域の特性に合わせて、誰もが安心して利用しやすい地域公共交通サービスの整備を行います。
3	みんなで力を合わせて未来へつなぐ地域公共交通の推進	市に関わる全ての人が地域公共交通を自分たちの移動の足として認識し、守り育てていくことが必要です。市民、交通事業者、行政等の多様な主体が相互に協力・連携し、地域公共交通を維持していくための仕組みづくりを行います。

第６章　計画の目標（案）

１　将来の地域公共交通ネットワーク（案）

現在の本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。

位置づけ	名称	役割	具体的な路線
地域公共交通	広域幹線	市域を越えて市民や来訪者の広域的な移動を支える	・神戸三宮～山崎（高速バス） ・姫路駅前～林田・インター～山崎 ・姫路駅前～横関～山崎 ・姫路駅前～日赤病院前・四辻～山崎 ・山崎～新宮駅～ダイセル ・山崎～新宮駅 ・山崎～たつの ・その他ダイセル線
	市内幹線	市内の都市拠点と生活拠点を結び、市民の日常生活における移動を支える	・大型バス （横山線・倉床線、戸倉線・皆木線・原線、エーガイヤ線、千種線）
	地域支線	市内の居住エリアから都市拠点もしくは生活拠点を結び、市民の日常生活を支える	・循環バス（循環線） ・小型バス（戸原線、城下線、梯河東線、与位河東線、蔦沢線、大谷線、土万線、塩田線、染河内川西線、下三方線、戸倉線、谷今市線、水谷線、奥西山七野線、鷹巣線） ・三方繁盛つれてってカー
	個別送迎	個々の需要に対応	・一般タクシー（３社）
その他	-	特定の需要に対応し、日常生活を支える	・スクールバス ・外出支援サービス ・介護タクシー

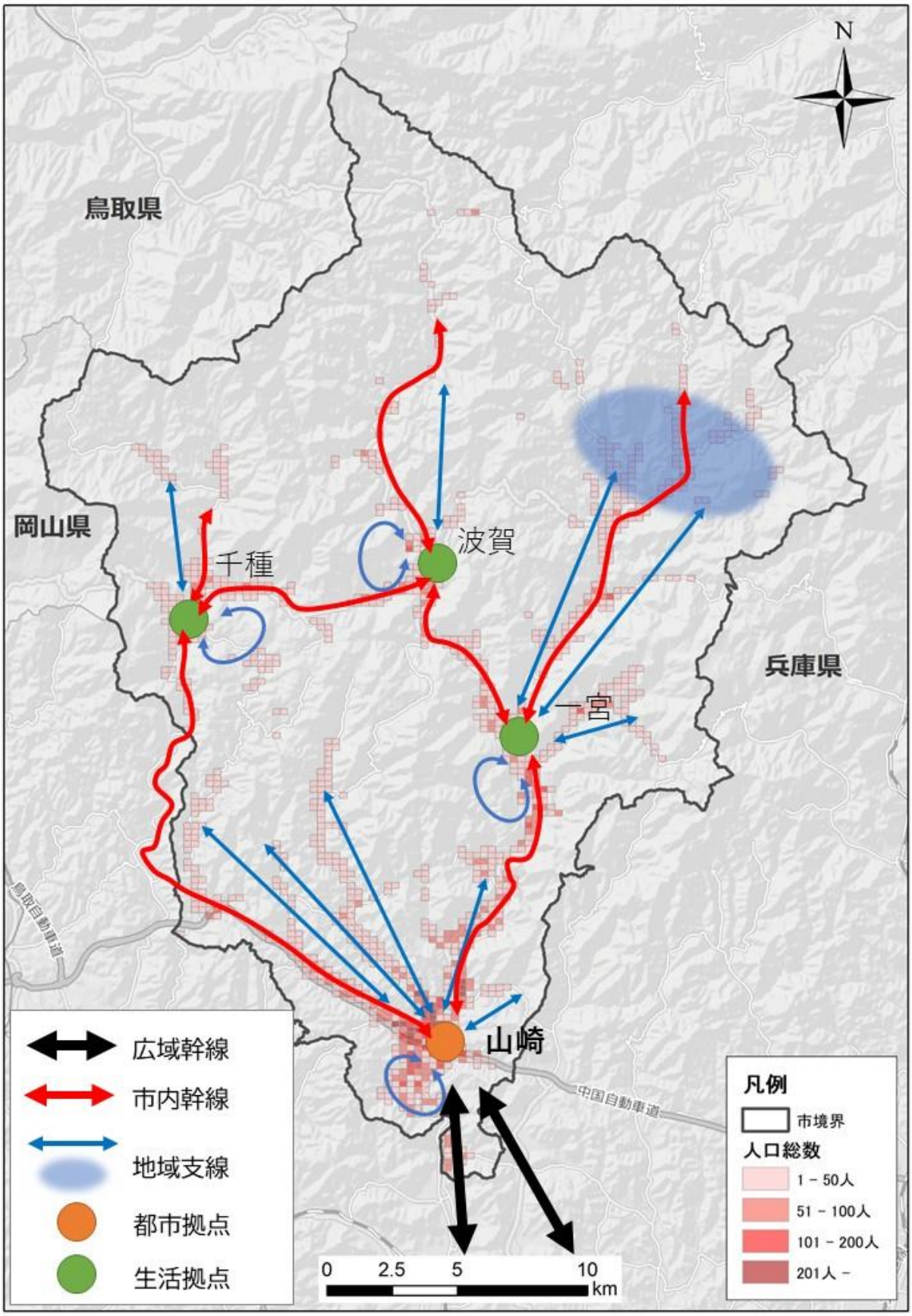


図　将来の地域公共交通ネットワークイメージ

【国の補助制度を活用した路線バスの維持】

本市では、現在市内で運行している路線バスや市外へ運行する路線バスにおいて、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を活用し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、地域間幹線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。

表　対象路線の位置づけ・必要性

系統種別	地域内フィーダー系統	地域間幹線系統
対象路線	・市役所前～下宇原１ ・山崎～下比地 ・はりま一宮小学校前～いちのぴあ～福知渓谷 ・皆木～上垣内 ・メイプル福祉センター～皆木 ・皆木～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～倉谷 ・エーガイヤちくさ～倉谷口	【神姫バス㈱】 ・姫路駅前～林田・インター～山崎 ・姫路駅前～横関～山崎 ・姫路駅前～日赤病院前・四辻～山崎 【㈱ウイング神姫】 ・山崎～まほろばの湯～横山・倉床 ・山崎～新宮駅～ダイセル ・山崎～皆木～エーガイヤちくさ
路線維持や補助の必要性	いずれも市内の各地域から市内の交通拠点である山崎に連結する役目を担う路線として、重要な役割を担っている。一方、交通事業者や市の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業による運行の維持、確保が必要となる。	鉄道駅を有しない本市において、隣接する市町村間を結ぶ定期路線運行は、日常生活や観光において重要な役割を担っている。今後も継続的な運行が求められる中で交通事業者や県、市の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業による運行の維持、確保が必要となる。
実施主体	㈱ウイング神姫	神姫バス㈱、㈱ウイング神姫
目標・効果と評価指標	・バス利用者数 ・収支率（フィーダー系統） ・市財政負担（フィーダー系統・地域間幹線系統）	

２　数値目標（案）

計画の策定後、まちの将来像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それぞれ、以下の目標ごとに設定します。目標値については、本計画で中間見直しを行う令和10(2028)年度、本計画の最終年度である令和15（2033）年度にそれぞれ目標値を設定します。

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、中間見直し時に目標値の検証や必要に応じた見直しを行います。

【目標１】：地域公共交通の利用者数を維持する

市内を運行するバス路線においては、宍粟市総合計画で設定している目標値や今後想定される人口減少や各種施策の実施による効果等を踏まえ、宍粟市総合計画において令和８（2026）年度に目標とする利用者水準を維持することとします。

三方繁盛地域で運行している自家用有償旅客運送においては、現時点で月当たり利用者数の最大水準である20人/月を、年間を通して維持することをめざします。

市外へ接続する広域バス・高速バスにおいては、近年の地域公共交通における動向を鑑みて、新型コロナウイルス感染症が落ち着き、地域公共交通利用者が戻りつつある令和４（2022）年度の利用水準の維持をめざします。

評価指標	現状値	中間評価値※４	目標値※５
大型バス利用者数（年間）	250,699人※1	223,100人	223,100人
小型バス・循環バス利用者数	35,464人※1	31,600人	31,600人
三方繁盛つれてってカー利用者数（年間）	177人※2	240人	240人
広域バス・高速バス利用者数（年間）	667,106人※3	667,000人	667,000人

※１：令和元年度（平成30年10月～令和元年９月）の実績値。
※２：令和４年度（令和３年10月～令和４年９月）の実績値。
※３：令和４年度（令和３年10月～令和４年９月）の実績値で、㈱ウイング神姫及び神姫バス㈱が運営している、市外に運行する広域バス・高速バスの合計利用者数。
※４：令和10年度（令和９年10月～令和10年９月）の値。
※５：令和15年度（令和14年10月～令和15年９月）の値。

【目標２】：地域公共交通の収支を改善する

目標１にて、利用者数の維持をめざすことから、収支率においても同様に維持、もしくは改善をめざします。

評価指標	現状値※１	中間評価値※２	目標値※３
市内を運行する地域公共交通の収支率（年間）	17.6%	17.6%	17.6%

※１：令和４年度（令和３年 10 月～令和４年９月）の値。
※２：令和 10 年度（令和９年 10 月～令和 10 年９月）の値。
※３：令和 15 年度（令和 14 年 10 月～令和 15 年９月）の値。

【目標３】：財政負担を維持する

目標２にて、収支率の維持をめざすことから、市が地域公共交通に対する負担の水準を令和４(2022)年度の水準で維持することをめざします。なお、国・県の動向を踏まえて必要に応じて見直しを行います。

評価指標	現状値※１	中間評価値※２	目標値※３
市が地域公共交通に対して負担している補助額	138,042 千円	現状値と同水準を維持	現状値と同水準を維持

※１：令和４年度（令和３年 10 月～令和４年９月）の値。
※２：令和 10 年度（令和９年 10 月～令和 10 年９月）の値。
※３：令和 15 年度（令和 14 年 10 月～令和 15 年９月）の値。

【目標４】：市民に地域公共交通の利用を促す

市民に地域公共交通を利用してもらうため、市民が地域公共交通に触れることのできる機会を多く設けることで、地域公共交通に対する意識醸成を行います。

評価指標	現状値※１	中間評価値※２	目標値※３
しーたんバス時刻表の発行部数	全戸配布	全戸配布	全戸配布
路線バスの乗車体験イベントの実施	－	４回/年	４回/年

※１：令和４年度（令和３年 10 月～令和４年９月）の値。
※２：令和 10 年度（令和９年 10 月～令和 10 年９月）の値。
※３：令和 15 年度（令和 14 年 10 月～令和 15 年９月）の値。

第７章　目標の達成に向けて取り組む施策・事業（案）

第５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	基本施策	No.	施策メニュー
１． 人とまちをつなぐ地域公共交通ネットワークの充実	１． 地域公共交通ネットワークの維持	1	国と県、市、バス事業者の協調による路線バスの維持
	２． 人とまちをつなぐ地域公共交通ネットワークの充実	2	新病院の開設に伴うバス路線の見直し
		3	豊かな自然を活かした観光施設との連携
２． 誰もが安心して利用できる地域公共交通の推進	３． 誰もが安心して利用できる環境の整備	4	利用状況や住民のニーズ、乗り継ぎ等を考慮したダイヤやルートの見直し
		5	利用しやすい運賃・サービスの周知
		6	ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両の導入促進
	４． 誰一人取り残さないための移動支援の充実	7	身体障がい者、精神障がい者に対する運賃助成
		8	高齢者の運転免許返納に対する支援
		9	外出支援サービスや介護タクシー等の福祉輸送の活用
３． みんなで力を合わせて未来へつなぐ地域公共交通の推進	５． 未来へつなぐ地域公共交通の推進	10	市内路線バスにおける貨客混載の実施
		11	地域の移動ニーズに即した移動体系の検討・運行支援
		12	地域公共交通に触れる機会の創出
		13	運転手の担い手確保に向けた支援
		14	新モビリティサービスの検討
	６． 環境に配慮した地域公共交通の推進	15	環境に配慮した新型車両導入の検討
		16	ノーマイカーデーの呼びかけ

基本施策１　地域公共交通ネットワークの維持

１．国と県、市、バス事業者の協調による路線バスの維持

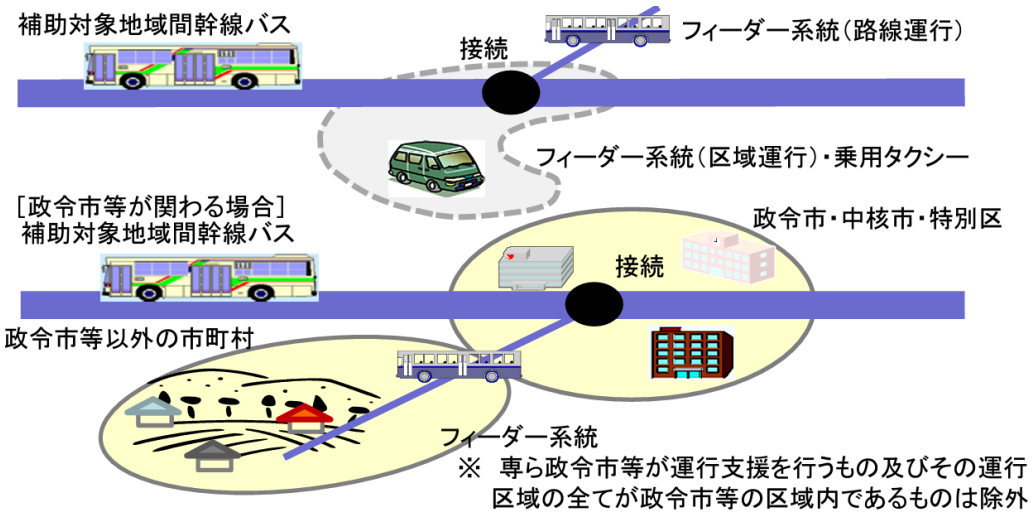
○ 概要

- 鉄道が運行していない本市において、交通事業者が運行する路線バスは市民の重要な移動手段の一つとなっています。
- 国庫補助を活用しつつ、路線バスの運行を継続することで地域公共交通ネットワークを維持し、市民の移動手段を確保します。

○ 具体的な取組内容（例）

- 行政の補助によるバス路線の維持【継続】
  - ➢ 地域公共交通確保維持改善事業補助金※（地域内フィーダー系統及び地域間幹線系統補助）や県、市などの補助を活用することでバス路線を維持します。

※地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用する対象路線は 60 ページ「表　対象路線の位置づけ・必要性」を参照。



出典：国土交通省資料

図　地域内フィーダー系統と地域間幹線系統の接続イメージ

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
支援	支援	実施	－	－	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続】継続的に実施									

基本施策２　人とまちをつなぐ地域公共交通ネットワークの充実

２．新病院の開設に伴うバス路線の見直し

○ 概要

- 令和９（2027）年３月に公立宍粟総合病院の移転が予定されており、路線バス利用者のうち、通院を目的とした利用が一定数みられることから、新たな移転先へのバスの乗り入れを想定した路線バスの見直しを行うことで、新病院へのアクセス性の向上を図ります。

○ 具体的な取組内容（例）

- 通院利用を想定した運行ルートの見直し【新規】
  - ➢ 令和９（2027）年の開院に向けて通院しやすくなるよう、病院への乗り入れや路線バス間の接続等を考慮した運行ルート・ダイヤの見直しを行います。
    ※見直しを想定している路線（案）：循環バス等

図　整備予定地

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
検討・実施	－	実施	連携	参画	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【新規】ルートの検討・協議				実施	必要に応じて適宜見直し				

３．豊かな自然を活かした観光施策との連携

○ 概要

- 宍粟市内では、豊かな自然を観光資源として活用するサイクリングの取組みが行われています。交通事業者と連携して、観光振興を図ります。

○ 具体的な取組内容（例）

- 「宍粟市ぶらっと自転車下り」の利用促進、事業支援【継続①】
  - ➢「宍粟市ぶらっと自転車下り」の取組みについて、交通事業者と連携して取組みの周知、参加促進を行います。
- 自転車貸出環境の充実【継続②】
  - ➢レンタサイクルの貸出環境の整備・充実にむけた支援を行います。

出典：ウイング神姫 HP

図　「宍粟市ぶらっと自転車下り」チラシ

出典：公益財団法人しそう森林王国観光協会 HP

写真　市内アクティビティ施設にて設置されているレンタサイクル

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他（観光協会）
支援	－	実施	－	活用	実施

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続①②】継続して実施									

基本施策３　誰もが安心して利用できる環境の整備

４．利用状況や住民のニーズ、乗り継ぎ等を考慮したダイヤやルートの見直し

○ 概要

- 市内を運行する大型バス及び小型バスに関して、利用状況や広域バス・高速バスとの接続を踏まえたダイヤやルートについて、適宜見直すことで安心して利用できる環境を整えます。

○ 具体的な取組内容（例）

- 市内路線バスの見直し【継続】
  - ➢ 市内路線バスの全体の運行形態の見直しについて、見直し基準に沿って検討・協議します。
  - ➢ 住民の移動実態やニーズを踏まえた運行実態の見直しについては、必要に応じて検討・協議します。
  - ➢ 山崎営業所における高速バス等への接続を考慮したダイヤの調整を行います。

【市内路線バスの見直し基準】

・大型バス路線・・・平均乗車密度２人以上

・小型バス路線・・・１便当たりの利用者数に応じて、次の内容で見直し

表　小型路線バスの見直し基準

１便当たりの利用者数	見直しの内容
1.5人以上	利用促進に力を入れるとともに、更なる利用人数の増加に向け増便を検討します。
1.4人～概ね0.8人	基準人数の達成に向け利用促進に力を入れることとし、減便等は行いません。
概ね0.7人以下	利用者数の多い路線との統合や、運行距離の短い路線同士の統合といった路線の大幅な再編の検討、また路線の必要性についても検討します。

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
検討・実施	－	実施	－	参画	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続】毎年検証、評価、必要に応じて適宜見直し									

５．利用しやすい運賃・サービスの周知

○ 概要

- 市内の路線バスを定額で利用することが可能であり、引き続き情報発信を行うとともに、さらにお得な乗車券を販売することで更なる利用促進を行います。

○ 具体的な取組内容（例）

- 定額料金制度の周知【継続①】
  - ➢ 市内路線バスにおいて距離に関わらず、片道 200 円で利用できること（定額料金制度）を周知し、路線バスの利用を促します。
- お得な乗車券の販売、周知【継続②】
  - ➢ フリー乗車券・１日乗車券の販売の情報発信を行い、路線バスの利用を促します。
- 乗継制度・フリー降車区間の周知【継続③】
  - ➢ 大型バスと小型バス・循環バス同士の乗り継ぎが必要な場合に、降車時に「乗継券」を発行することで、追加運賃なしで乗り継げる「乗り継ぎ制度」についても周知を行います。
  - ➢ 小型バス路線では、フリー降車区間を設けて利用促進を図ります。

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施	－	実施	－	活用	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続①②③】実施									

６．ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両の導入促進

○ 概要

- 高齢者や身体障がい者等の方でも安心して利用できる地域公共交通の利用環境を整えます。

○ 具体的な取組内容（例）

- 国や県の制度を活用したユニバーサルデザイン車両の導入支援【新規】
  - ➢ 市内の地域内フィーダー系統及び地域間幹線系統に該当するバス路線を運行する車両について、バス事業者の理解のもと、国庫補助（車両減価償却費等補助事業等）を活用し、高齢者や障がい者等が利用しやすい新型車両を導入することで誰もが安心して利用できる環境を整えます。

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
支援	支援	実施	－	－	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【新規】実施					必要に応じて実施				

基本施策４　誰一人取り残さないための移動支援の充実

７．身体障がい者、精神障がい者に対する運賃助成

○ 概要

- 誰もが快適に移動できる環境を整えるため、身体障がい者や精神障がい者を対象とした運賃を助成することで、移動を支援します。

○ 具体的な取組内容（例）

- 身体障がい者や精神障がい者に対する運賃割引制度の継続【継続】
  - ➢ 降車時に身体障害者手帳もしくは精神障害者保健福祉手帳を提示した市民に対し、運賃の割引を引き続き実施します。

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施	－	実施	実施	活用	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続】実施									

８．高齢者の運転免許返納に対する支援

○ 概要

- 高齢者による交通事故を減らすため、高齢者の運転免許返納を促し、地域公共交通への転換を図ります。

○ 具体的な取組内容（例）

- 高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知・利用促進【継続】
  - ➢ 運転免許証を自主的に返納した方、または運転免許証失効後、５年以内の方で記載住所が兵庫県内である「運転経歴証明書」の交付を受けた 65 歳以上の高齢者を対象に様々な特典を受けることができる、高齢者運転免許自主返納サポート制度について周知を行い、運転免許証の自主返納を促進します。

出典：兵庫県警察

右図　高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知チラシ

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
支援	実施	実施	実施	活用	－

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続】実施									

９．外出支援サービスや介護タクシー等の福祉輸送の活用

○ 概要

- 地域公共交通の利用が難しい高齢者や障がい者を対象に福祉輸送による移動を支援します。

○ 具体的な取組内容（例）

- 外出支援サービスや介護タクシーの活用【継続】
  外出支援サービスや介護タクシー等の福祉輸送を活用し、地域公共交通の利用が難しい高齢者や障がい者の移動を支援します。

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他（福祉事業者）
実施	－	連携	実施	活用	実施

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続】実施									

基本施策５　未来へつなぐ地域公共交通の推進

10. 市内路線バスにおける貨客混載の実施

○ 概要

- 現在、交通事業者が本市で実施している貨客混載について、市内各地での更なる実施に向けた検討や協議、支援を行い、輸送資源の効率的な運用を図ります。

○ 具体的な取組内容（例）

- 貨客混載の実施【継続】
  - ➢ 現在実施している定期バス路線を活用した郵便物の輸送や高速バス路線を活用した神戸三宮への農産物の輸送。また、山崎待合所で実施している貨客混載による出張催事について、継続して事業に取り組みます。
- 貨客混載の取組みの拡大【新規】
  - ➢ 現在実施している貨客混載事業に加えて、輸送する物品の種類やサービスの拡大・実施に向け、交通事業者と検討・協議を行います。

出典：神姫バス HP

図　貨客混載による出張催事の周知チラシ

出典：(株)ウイング神姫

図　出張催事の実施の様子

資料：(株)ウイング神姫

右図　郵便物の貨客混載の様子（定期バス路線の活用）

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
支援	－	実施	－	活用	－

○ スケジュール（年度）

2024 (R６)	2025 (R７)	2026 (R８)	2027 (R９)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)
【継続】実施									
【新規】検討	実施・適宜見直し								

11. 地域の移動ニーズに即した移動体系の検討・運行支援

○ 概要

- 住み慣れた地域で、安心して生活するためには、現在の公共交通体系を維持していくことが必要ですが、現在の小型バスでは、利用者を確保することが大きな課題となっています。地域の実情に合わせて、利便性の向上を図ることで、持続可能な地域公共交通体系を整備します。

○ 具体的な取組内容（例）

- 地域の移動実態に応じた移動手段の検討・見直し【継続①】
  - ➢ 地域の意向を把握しながら、地域のニーズに即した移動体系について検討を行い、必要に応じて移動体系の見直しを行います。

- 自家用有償旅客運送「三方繁盛つれてってカー」の運行支援【継続②】
  - ➢ 「三方繁盛つれてってカー」や今後運行される自家用有償旅客運送等の地域が主体となった移動手段において、運転手に対する安全講習会や運行会議を実施し、運転手の確保や安全運転に対する意識付けを行います。

資料：宍粟市資料

左図　三方繁盛つれてってカー利用の様子

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他（地域･NPO 等）
実施・支援	－	連携	連携	活用	実施

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【継続①】毎年度検証、必要に応じて検討、見直し									
【継続②】実施									

12. 地域公共交通に触れる機会の創出

○ 概要

- 路線バスの利用方法について、将来、地域公共交通を利用、支えていく子どもや今利用する高齢者の方を中心に地域公共交通に接する機会を増やしていくことで地域公共交通への意識醸成を行います。

○ 具体的な取組内容（例）

- 路線バスの乗り方教室の実施【継続①】
  - ➢ 市内小学校や自治会を対象として、路線バスの乗り方教室を実施します。

- 時刻表の作成・配布【継続②】
  - ➢ 市が作成を補助し、事業者が作成、発行しているしーたんバス時刻表について、バス路線の見直しに応じて適宜修正、発行します。バス時刻表は、市内で全戸配布します。

- 市の広報媒体を活用した周知【継続③】
  - ➢ しそうチャンネルや市公式 YouTube でバスの利用方法について周知を行います。

出典：市 HP

図　しーたんバス時刻表

資料：(株)ウイング神姫

左図　乗り方教室の様子

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施	－	実施	－	活用	－

○ スケジュール（年度）

2024 (R６)	2025 (R７)	2026 (R８)	2027 (R９)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)
【継続①②③】実施									

13. 運転手の担い手確保に向けた支援

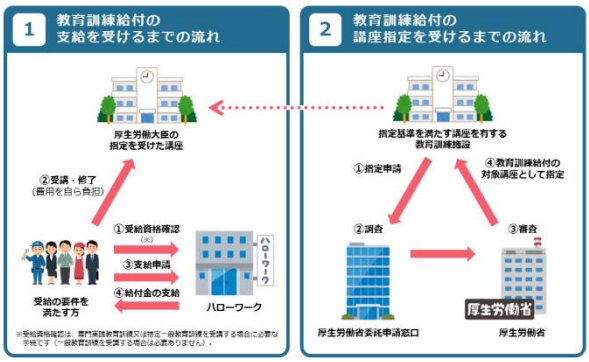
○ 概要

- 2024 年問題による運転手の労働時間の制限や運転手の高齢化・減少によって、地域公共交通を取り巻く環境が一層厳しくなる中で、運転手の確保に向けた取組みを行います。

○ 具体的な取組内容（例）

- 市広報・市 HP 等への掲載【継続①】
  - ➢ 交通事業者と連携し、広報しそうや市公式 YouTube チャンネル等の市が発信可能な媒体を活用し、地域公共交通の担い手不足への支援に向けた情報発信に取り組みます。

- 大型二種免許の取得の補助制度の活用（教育訓練給付金制度の活用）【継続②】
  - ➢ 雇用の安定と就職を目的とした教育訓練給付制度を活用し、運転手の確保に向けた取組みを進めます。



出典：厚生労働省

右図　教育訓練給付制度の概要

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施・支援	支援	実施	－	参画	－

○ スケジュール（年度）

2024 (R６)	2025 (R７)	2026 (R８)	2027 (R９)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)
【継続①②】実施									

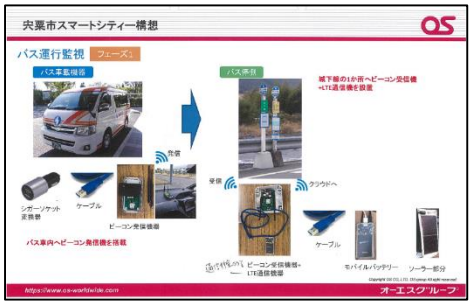
14. 新モビリティサービスの検討

○ 概要

- 新型コロナウイルスへの対応や移動の利便性向上、既存の公共交通機関の維持・活性化、高齢者の外出機会の創出や地域活性化、スマートシティの実現に向けて、個々の利用者の移動ニーズに対して、情報通信技術などの先端技術を活用して利用者の利便を増進する、MaaS をはじめとした新たなモビリティサービスについて検討を行います。

○ 具体的な取組内容（例）

- 新たな運行サービスの導入に向けた検討・協議【新規】
  - ➢ 新しいモビリティサービスとして、市内のバス路線の利便性向上のため、スマートフォンなどを利用した便利なサービスが提供できる MaaS の充実をめざします。
  - ➢ MaaS の充実にあたり、現在は市内の大型バスと一部の小型バスに整備されている標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）を市内の全線で整備し、神姫バス検索サイトの神姫バス Navi や Google マップでの経路検索を利用することで、市内外の都市圏と市内の生活圏のアクセスの利便性を向上させます。



出典：(株)オーエスエム

図　オフグリッド電源ポールを利用したスマートシティの取組み

出典：国土交通省 HP

右図　MaaS のイメージ図

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施	実施	連携	連携	活用	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【新規】協議・検討		実施	必要に応じて見直し、他媒体との連携に向けた調査・研究・協議						

基本施策６　環境に配慮した地域公共交通の推進

15. 環境に配慮した新型車両導入の検討

○ 概要

- 宍粟市では森林を大切にしたまちづくりを掲げており、環境に優しい移動手段である地域公共交通を推奨します。

○ 具体的な取組内容（例）

- 国や県の制度を活用した環境に優しい車両の導入支援※【新規】
  - ➢ 市内の地域内フィーダー系統及び地域間幹線系統※に該当するバス路線を運行する車両について、国庫補助（車両減価償却費等補助事業等）を活用し、環境に配慮した車両を増やしていくことで、環境にやさしいまちづくりを進めていきます。

※施策メニュー６「ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両の導入促進」と同じ施策メニュー

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他（周辺市町）
支援	支援	実施	－	－	支援

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【新規】実施					必要に応じて実施				

16. ノーマイカーデーの呼びかけ

○ 概要

- 環境に優しい地域公共交通の利用を促すため、市内の事業所にノーマイカーデーの取り組みを呼びかけます。

○ 具体的な取組内容（例）

- ノーマイカーデーの実施【新規】
  - ➢ 定期的にノーマイカーデーを設定・周知を行い、地域公共交通の利用を促します。
- パーク＆ライドの利用促進【継続】
  - ➢ 市外へ出かける際に、環境に配慮したパーク＆ライドの活用により、高速バスや姫新線の利用を推奨します。

○ 実施主体

宍粟市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施	－	連携	連携	参画	－

○ スケジュール（年度）

2024（R６）	2025（R７）	2026（R８）	2027（R９）	2028（R10）	2029（R11）	2030（R12）	2031（R13）	2032（R14）	2033（R15）
【新規・継続】実施									

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。

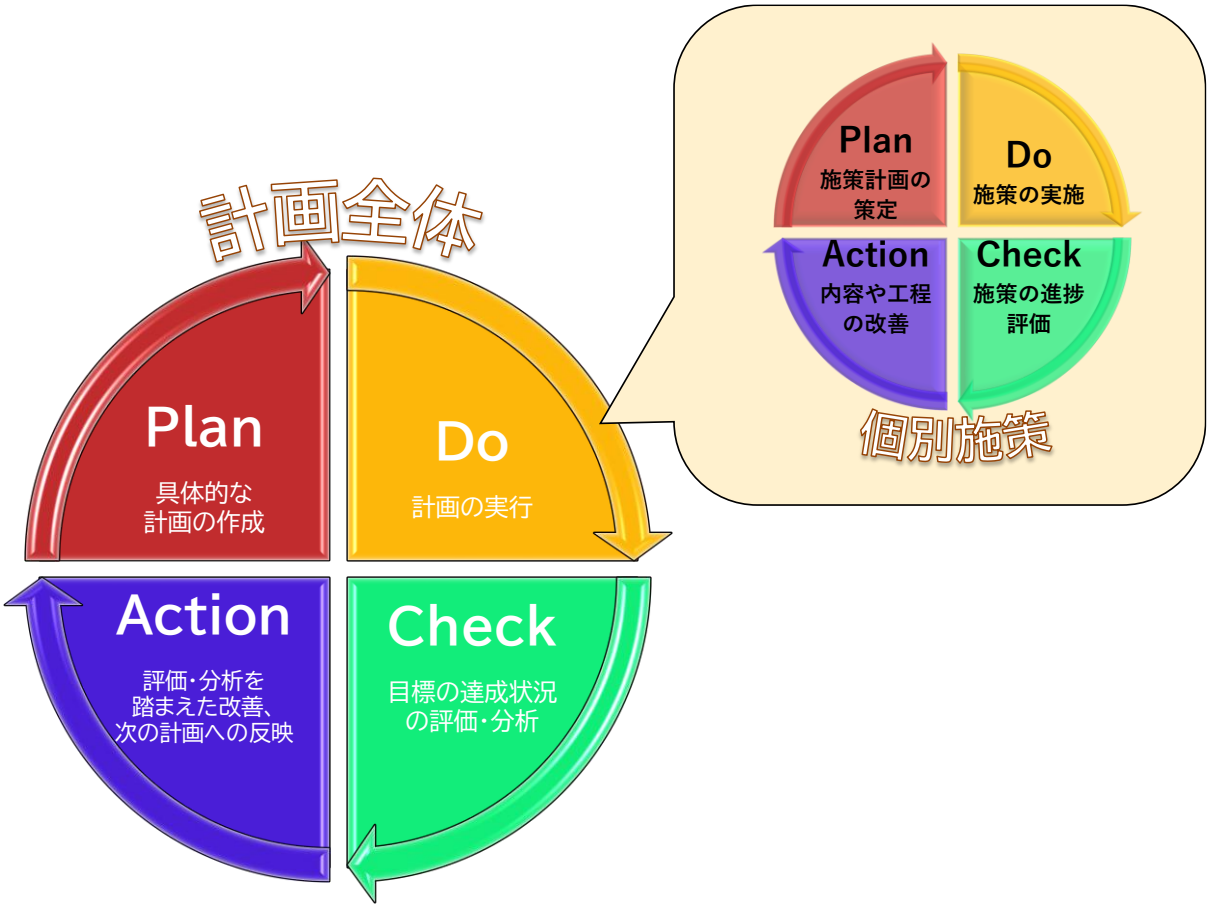


図　本計画における PDCA サイクルのイメージ（案）