

# 令和5年度第3回宍粟市地域公共交通会議次第

令和6年1月31日(水) 午前10時～  
宍粟市役所4階 401・402 会議室

## 1 開 会

## 2 あいさつ

## 3 議 事

(1) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

- ① 地域内フィーダー系統確保維持事業
- ② 計画策定等に係る事業

(2) 宍粟市地域公共交通計画について

## 4 報 告

(1) 路線バスの利用実績について

(2) 三方繁盛つれてってカーの利用実績について

(3) 令和6年1月4日以降の運行ダイヤの変更について

(4) 令和6年4月1日以降の運行ダイヤの変更について

## 5 そ の 他

## 6 閉 会

## 議事（１） 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

### <協議理由>

国の補助メニューである地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）の補助を受けるためには、補助対象となる路線について地域内フィーダー系統確保維持計画（以下「計画」という。）を作成し、国土交通大臣から認定を受け、事業完了後に事業評価を行い、その結果について地方運輸局長に報告する必要があります。

また、地域公共交通計画を策定するにあたり地域公共交通調査事業の補助を受けていることから、同様に事業評価を行い、その結果について地方運輸局長に報告する必要があります。

※根拠法令：地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項

### <事業評価の目的>

地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金は令和5年度（令和4年10月から令和5年9月）事業の実施状況の確認や目標達成状況等の評価を行い、必要に応じて改善措置を行うことで路線バスの運行をより効果的、効率的に推進することを目的に実施しています。

また、地域公共交通調査事業は計画策定に必要な調査等が適切に実施されたか、また計画策定に繋がるものになっているかについて確認することを目的としています。

#### 【地域内フィーダー系統確保維持計画に計上している路線】

**市内完結路線** 戸原線、城下線、下三方線、谷今市線、水谷線、戸倉線（飯見経由）、鷹巣線、奥西山七野線

## 宍粟市地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

### 1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

#### 公共交通の将来像

##### ○地域特性

本市は兵庫県中西部に位置し、京阪神と中国地方を結ぶ中国自動車道と、山陽と山陰を結ぶ国道 29 号が交差する交通の要衝となっている。面積は南北約 42km、東西約 32km と、兵庫県土の 7.8% を占める 658.54 km<sup>2</sup> で、淡路島より広く、その約 90% が山地である。本市には鉄軌道がなく、幹線軸を形成している大型バス（市外連絡路線）と、それを補完する形で小型バス（市内完結路線）を運行している。

##### ○計画の基本方針

##### みんなで守り育てる公共交通

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

##### ○計画の目標

市外連絡路線…平均乗車密度 4 人以上の利用者数

市内完結路線…1 便あたり 2 人以上の利用者数

##### ○公共交通の将来像

##### 地域の将来像における位置づけ

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

##### 公共交通の機能分類とサービス水準等の設定

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

市内完結路線…各地域と市外連絡路線を結ぶ路線で、通院や買い物など日常生活を支える路線として運行する。（週 1～5 日、2～5 便/日）

##### 公共交通網見直しの方向性

毎年路線評価を行う中で軽微な見直しを進めて、基準を満たさない路線については路線のあり方を検討する。

#### 公共交通ネットワークのイメージ図

※別添のとおり

## 2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

### 評価の基本的な考え方

路線ごとに利用状況の実績で見直し基準により路線評価を実施する（毎年）

### 評価基準

市外連絡路線…平均乗車密度 4 人以上の利用者数

市内完結路線…1 便あたり 2 人以上の利用者数

## 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

### (1) 取組経緯

平成 27 年 11 月より、市民の日常生活の利便性向上を目的として、公共交通空白地の解消のために小型車両（市内完結路線）を導入し、路線バスの運行を開始した。また、令和 5 年 3 月末で小型車両の路線を一部廃止し、その代替の移動手段として同年 4 月より地域住民が主体となった自家用有償旅客運送の取組みが開始された。

### 協議会の開催状況

令和 5 年度は、令和 4 年度利用状況の検証結果や利用者から直接要望を聞き、利便性向上のための運行の見直しや、地域公共交通計画の策定に向けて 3 回の会議を開催した。

### 会議の内容

路線やダイヤの見直し

地域公共交通計画の策定について

### (2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

#### 補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域内フィーダー系統補助事業	ウイング 神姫	R4. 10. 1 ~ R5. 9. 30	フ	市内完結路線
計画策定事業	宍粟市地 域公共交 通会議	R4. 7. 1 ~ R6. 3. 31	策	宍粟市地域公共交通計画の策定

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業  
利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
	該当なし		

**非補助事業**

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
	該当なし		

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
	該当なし	

4. 具体的取組に対する評価

**地域内フィーダー系統確保維持計画に掲げられた目標値の達成状況**

市内完結路線は、全 11 路線中 1 路線のみ目標を上回った。目標を下回った路線は、沿線住民や利用者との意見交換により路線の見直しを行い、利便性の向上を図るとともに、利用促進を図る。

**地域公共交通調査事業について**

昨年度の事業において明らかになった課題等をもとに、新たに策定する地域公共交通計画の基本方針や課題解決のための施策等の検討を行った。協議会においては、計画策定に向けての意見聴取や議論を行った。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
利用が目標を下回った路線は、これまでバスの利用機会がなかった地域であり、バスを利用した外出への意識がないことが原因と考えられる。また、人口減少の影響による利用者数の減少も考えられる。	引き続き事業者と協力し利用促進に取り組み、移動手段の選択肢に路線バスを入れてもらえるよう意識付けを行っていく。
フィーダー系統は、幹線への乗継など利用しやすさに配慮しているものの、便数等の制約から利用者の要望に添えていない点もある。	利用者の要望に沿った増便は難しいが、地域や利用者等の意見をまとめ、バス停位置や乗継のしやすいダイヤへの改正など細やかな見直しを実施し、利用者に合った形にすることで利便性の向上を図っていく。

## 宍粟市地域公共交通会議（これまでの経緯）

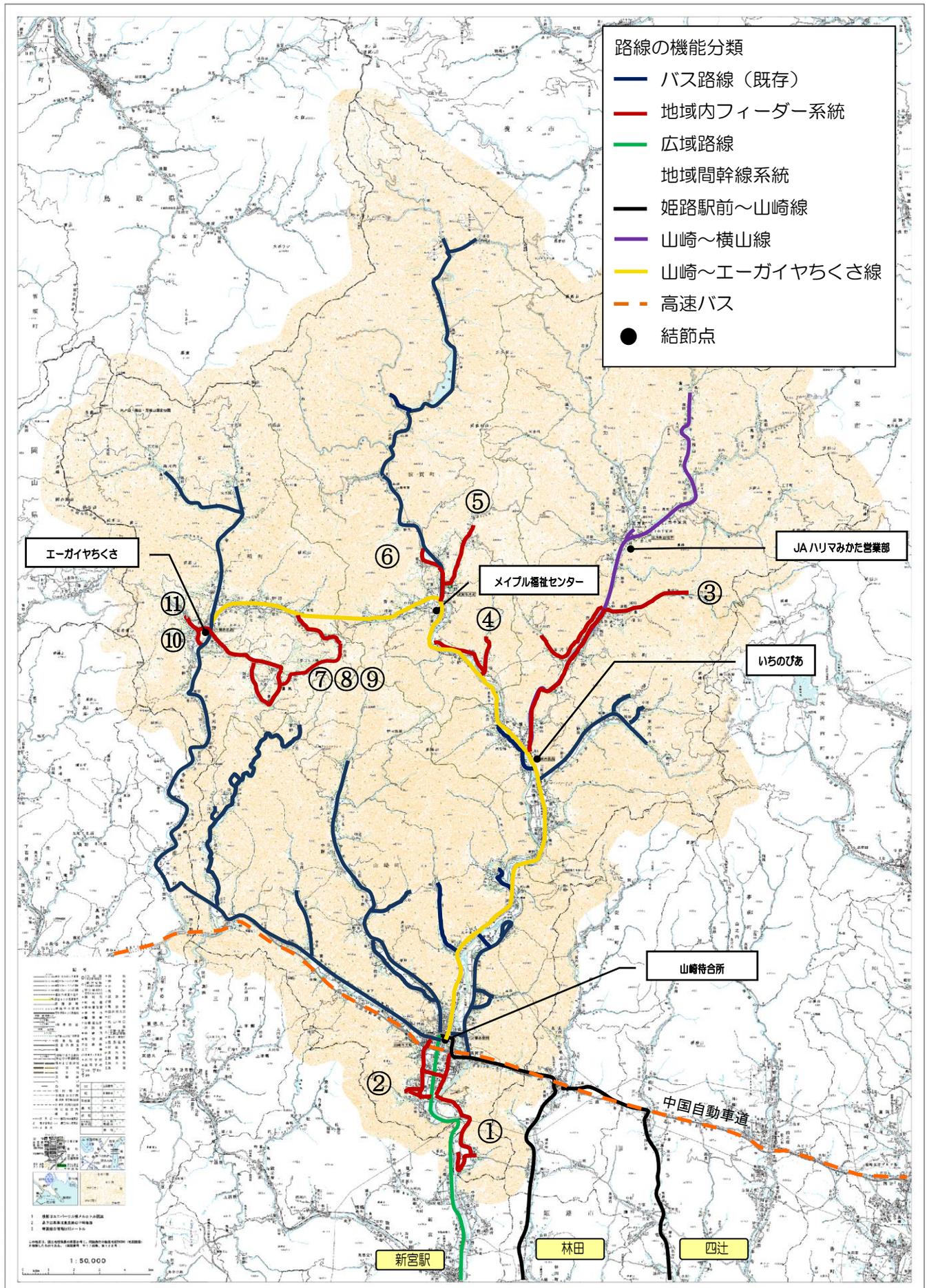
### 1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
<p>目標・効果について達成できなかったところはあるものの、利用促進動画による情報発信等の積極的なバスを利用する意識醸成の取組みについては評価できる。利用促進事業の効果検証やニーズに応じた利便増進事業も検討しながら、引き続き利用促進に努められたい。</p>	<p>利用者のニーズをもとに、更なるバスの利便性の向上をめざして、市内の路線バスで実施する乗継制度を拡充する実証実験を行った。その結果、乗継制度の利用者数は増加傾向にある。</p>	<p>乗継制度拡充の実証実験の結果、本格的に制度の導入を始めており、制度の拡充に合わせたより乗継のしやすいダイヤ改正を行っていく。また、利用促進事業としてバスの乗り方教室などのモビリティ・マネジメントの取組みを進めていく。</p>

### 2. アピールポイント、特に工夫した点など

- ・利用者の直接の声を聴くために、停留所で利用状況や改善点など聴き取り、まとめたものを運行事業者に報告し対応可能なものについて見直しを実施した。
- ・市内のバスとバスを追加料金なしで乗継ができる乗継制度について、以前は限られたバス停のみで可能であったが、バス利用者の利便性の向上をめざして乗継可能なバス停を拡充し、すべてのバス停で乗継ができるように制度の改善を行った。

# 地域内フィーダーシステムの配置イメージ



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

令和6年1月31日

協議会名： 宍粟市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域内ライダーシステム確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
			A	B		
株式会社ウイング神姫	市内完結路線	持続可能な公共交通に向け、利用者増加のために利用促進および利便性向上を図った。	計画通り事業は適切に実施された。	B	利用の少ない路線は、沿線住民や利用者への聞き取りにより、利便性が高まるようダイヤ改正やルートの見直しを行うとともに、利用促進を図っていく。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月31日

協議会名：	宍粟市地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内ライダーシステム確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>みんなので守り育てる公共交通 本市は兵庫県中西部に位置し、京阪神と中国地方を結ぶ中国自動車道と、山陽と山陰を結ぶ国道29号が交差する交通の要衝となっている。面積は南北約42km、東西約32kmと、兵庫県土の7.8%を占める658.54km<sup>2</sup>で、淡路島より広く、その約90%が山地である。本市には鉄軌道がなく、幹線軸を形成している大型バス(市外連絡路線)と、それを補完する形で小型バス(市内完結路線)を運行している。 市民が住んでいる地域でいつまでも安心して暮らしていけるよう、高齢者が利用できるよう、また、環境の保護も含め、通勤通学者の移動手段として利用できるよう、さらに市外からの観光の移動手段としても利用できるよう公共交通の充実を図る。</p>

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和6年1月31日

協議会名：安栗市地域公共交通会議

評価対象事業名：安栗市地域公共交通計画策定調査業務

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通を取り巻く課題の整理</li> <li>・地域公共交通に係る基本方針と目標の検討</li> <li>・目標達成のための施策の検討</li> <li>・地域公共交通計画素案の作成</li> <li>・素案によりパブリックコメントの実施中</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・収集したデータから抽出した課題の整理を行い、今後の地域公共交通に係る基本方針及び目標の検討を行った。</li> <li>・基本方針をもとに地域の課題解決に向けた施策の検討を行い、計画において16の施策メニューを実施することとしている。</li> </ul>	A	計画通り事業は適切に実施されている。	<p>「まち・生活を支え、みんなで守り育てる地域公共交通」をめざすまちの将来像と掲げ、人口減少や高齢化が進む中でも、現在の公共交通ネットワークを維持していくことや多様な利用者のニーズに合わせた利用しやすい地域公共交通の姿を作っていくことをめざしていく。</p>

報告（１） 路線バスの利用実績について

※河原田線、公文線、千町線、黒原線は令和5年3月末に廃止したため、半年間（令和4年10月～令和5年3月）の実績です。

市外連絡路線（大型バス）		平成30年度	
		利用者数	平均乗車密度
起点	終点		
山崎	横山・倉床	84,142	2.7
山崎	皆木	52,881	2.2
	原		3.1
山崎	千種	43,532	1.6
	西河内		1.8
山崎	エーガイヤちくさ	63,222	4.1
合 計		243,777	—

市外連絡路線（大型バス）		令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度	
		利用者数	平均乗車密度								
起点	終点										
山崎	横山・倉床	81,420	2.8	63,159	2.1	62,050	2.1	62,116	2.8	67,985	3.2
山崎	皆木	56,319	2.9	44,903	1.9	42,728	1.7	42,391	1.8	44,702	1.7
	原		2.3		1.9		2.0		2.3		
山崎	千種	47,614	1.9	38,397	1.7	37,587	1.6	37,736	1.7	38,316	1.6
	西河内		2.4		1.9		1.8		1.9		
山崎	エーガイヤちくさ	65,346	4.0	58,791	3.3	56,324	3.1	56,096	3.5	55,515	3.7
合 計		250,699	—	205,250	—	198,689	—	198,339	—	206,518	—

市内完結路線（小型バス）		平成29年10月～平成30年9月	
		利用者数	1便あたり
1	戸原線	3,380	1.67
2	城下線	1,644	0.81
3	河東線	2,964	1.46
4	梯河東線	67	0.11
5	与位河東線	445	0.75
6	蔦沢線	7,351	2.91
7	大谷線	559	0.94
8	土万線	5,995	2.96
9	塩田線	631	1.06
10	染河内線	1,991	1.31
11	下三方線	377	0.61
12	河原田線	26	0.04
13	公文線	58	0.09
14	小原溝谷線	15	0.07
15	千町線	63	0.10
16	黒原線	126	0.20
17	谷今市線	177	0.30
18	水谷線	355	0.60
19	飯見線	173	0.28
20	音水線	74	0.24
21	鷹巣線	553	1.86
22	内海線	99	0.16
23	奥西山線	84	0.14
24	七野線	60	0.10
25	循環バス	5,794	1.24
合 計		33,061	1.24

市内完結路線（小型バス）		平成30年10月～令和元年9月		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		令和4年10月～令和5年9月	
		利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり
1	戸原線	3,509	1.72	3,423	1.58	3,568	1.54	3,735	1.61	3,689	1.61
2	城下線	1,942	0.95	2,316	1.14	1,900	0.92	1,682	0.82	1,679	0.82
3	河東線	3,826	1.60	2,745	1.80	2,021	1.31	1,724	1.11	1,495	0.98
	梯河東線										
	与位河東線										
4	蔦沢線	8,076	3.17	6,518	2.57	4,063	1.67	3,652	1.49	3,385	1.33
5	大谷線	537	0.87	532	0.86	438	0.71	495	0.80	491	0.80
6	土万線	5,786	2.84	4,261	2.10	4,240	2.06	4,177	2.03	3,733	1.83
7	塩田線	767	1.24	717	1.16	773	1.25	788	1.28	805	1.32
8	染河内川西線	2,361	1.46	2,192	1.44	2,907	2.06	3,504	2.73	1,729	1.36
9	下三方線	497	0.81	482	0.79	350	0.57	389	0.62	302	0.50
10	河原田線	15	0.02	26	0.04	28	0.05	19	0.03	0	0.00
11	公文線	86	0.12	42	0.07	10	0.02	6	0.01	3	0.01
12	千町線	27	0.04	55	0.09	51	0.08	46	0.07	10	0.03
13	黒原線	86	0.14	70	0.11	50	0.08	64	0.10	12	0.04
14	谷今市線	93	0.15	142	0.23	186	0.30	134	0.22	103	0.17
15	水谷線	429	0.55	418	0.46	272	0.30	330	0.35	373	0.41
16	戸倉線（飯見経由）	316	0.51	240	0.39	230	0.38	281	0.45	295	0.48
17	戸倉線（音水経由）	81	0.23	91	0.22	95	0.23	107	0.26	133	0.33
18	鷹巣線	550	0.51	535	0.43	455	0.37	468	0.38	380	0.31
19	奥西山七野線	123	0.12	123	0.15	138	0.17	49	0.06	22	0.03
20	循環バス	6,357	1.64	6,351	1.63	5,401	1.38	6,042	1.56	5,759	1.49
合 計		35,464	1.40	31,279	1.27	27,176	1.10	27,692	1.13	24,398	1.13

	平成30年度
年間利用者数	276,838
前年からの増減	+14,842

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
年間利用者数	286,163	236,529	225,865	226,031	230,916
前年からの増減	+9,325	-49,634	-10,664	+166	+4,885

報告(2) 三方繁盛つれてってカーの利用実績について

三方繁盛つれてってカー利用状況

		R4												R5												通算
		10月	11月	12月	1月	2月	3月	小計	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	小計	合計							
登録者数	三方地区	23人	26人	27人	32人	32人	32人	35人	35人	36人	36人	36人	36人	37人	38人	38人	38人	153人	236人							
	繁盛地区	6人	42人	58人	62人	64人	65人	67人	68人	69人	71人	71人	71人	71人	73人	75人	75人	145便	220便							
	計	29人	68人	85人	94人	96人	97人	102人	103人	105人	107人	107人	107人	108人	111人	113人	113人	1.1人	1.1人							
利用人数	実人数	6人	5人	6人	8人	5人	7人	5人	6人	9人	6人	6人	6人	7人	12人	11人	9人	153人	236人							
	延べ人数	17人	11人	14人	15人	14人	12人	9人	16人	22人	14人	14人	14人	19人	29人	30人	25人	153人	236人							
	便数	16便	11便	14便	13便	12便	9便	7便	12便	20便	14便	14便	14便	19便	29便	30便	25便	145便	220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	1.0人	1.1人	1.1人													
利用目的	病院	5件	3件	3件	6件	3件	2件	2件	5件	7件	2件	3件	3件	2件	8件	8件	6件	43件	65件							
	買い物						1件	1件						1件	1件	1件	0件	5件	6件							
	郵便局	1件		2件		2件							1件		3件	0件	3件	5件	10件							
	三方町出張所	1件				1件									1件	0件	0件	2件	2件							
	JA三方										1件				3件	2件	2件	10件	10件							
	まほろばの湯				1件					1件	1件					0件	0件	6件	7件							
	ゲストハウス繁盛									2件	2件	2件	2件	2件	1件	2件	1件	13件	13件							
乗り継ぎ	2件	3件	4件	1件	1件	4件	2件	1件	0件	10件	24件															
合計	9件	6件	9件	7件	7件	7件	45件	8件	11件	11件	7件	7件	7件	10件	17件	15件	12件	92件	137件							

★R4は実証実験期間。本格運行開始はR5.4以降。

報告（3） 令和6年1月4日以降の運行ダイヤの変更について

**平日** 【山崎～ダイセル線】 ※現在、龍野中央病院経由の便は全て佐野経由に変更します。また、同様にツカザキ病院は通りません。

- 山崎9：00発、新宮駅行きを減便
- 山崎10：00発、ダイセル前行きを、佐野経由JR網干駅止めに変更（龍野中央病院には行きません）
- 山崎11：55発、ダイセル前行きを、佐野経由ダイセル行きに変更（龍野中央病院・ツカザキ病院には行きません）
- 山崎14：05発、ダイセル前行きを、佐野経由JR網干駅止めに変更（龍野中央病院には行きません）
- 龍野15：30発、ダイセル前行きを、減便
- 山崎15：52発（山崎高校15：45発）、龍野行きを、ダイセル前行きに変更
- 山崎16：30発、新宮駅行きを減便
- 山崎19：30発、新宮駅行きを減便
- ダイセル前11：40発、山崎行きを、JR網干駅11：57発 佐野経由山崎行きに変更（龍野中央病院には行きません）
- ダイセル前13：40発、山崎行きを、佐野経由山崎行きに変更（龍野中央病院・ツカザキ病院には行きません）
- ダイセル前15：40発、山崎行きを、JR網干駅15：54発 佐野経由山崎行きに変更（龍野中央病院には行きません）
- ダイセル前16：40発、山崎行きを、JR網干駅16：58発 佐野経由山崎行きに変更（龍野中央病院には行きません）
- 新宮駅17：20発、山崎行きを減便
- 新宮駅19：45発、山崎行きを減便
- ダイセル前19：30発、龍野行きを、山崎行きに変更
- 新宮駅20：05発、山崎行きを減便

**平日** 【山電網干～上余部・JR網干駅～山電網干線】

- 山電網干12：30発を、15：30発に変更

**平日** 【山崎～千種・西河内線】

- 山崎20：00発を、19：30発に変更
- 千種19：40発、山崎行きを減便

**平日** 【山崎～皆木・エーガイヤちくさ線】

- 山崎10：40発、皆木行きを減便
- 皆木13：02発、山崎行きを減便
- 山崎12：50発エーガイヤちくさ行きを、13：00発に変更
- 皆木14：32発、山崎行きを減便
- 山崎13：10発、皆木行きを減便

**平日** 【山崎～横山線】

- 山崎19：10発横山行きを、19：30発に変更
- 山崎20：40発、皆木行きを減便
- 山崎19：40発原行きを、20：00発に変更
- 倉床8：42発山崎行きを、9：30発に変更
- 山崎20：10発、横山行きを減便
- 横山10：16発、山崎行きを減便

**土日祝日** 【山崎～ダイセル線】

- 山崎9：00発、新宮駅行きを減便
- 新宮駅9：45発、山崎行きを減便
- 山崎10：00発、ダイセル前行きを減便
- ダイセル前11：40発、山崎行きを減便
- 山崎16：30発、新宮駅行きを減便
- 新宮駅17：05発、山崎行きを減便

## 小型バスダイヤの改正

### ○ 1月15日改正

#### ◆ 戸倉線（飯見経由）

変更前：皆木 11：25 発飯見経由戸倉行  
戸倉 12：20 発飯見経由皆木行  
変更後：皆木 12：10 発飯見経由戸倉行  
戸倉 12：50 発飯見経由皆木行

#### ◆ 戸倉線（音水経由）

変更前：皆木 11：25 発音水経由戸倉行  
戸倉 12：20 発音水経由皆木行  
変更後：皆木 12：10 発音水経由戸倉行  
戸倉 12：50 発音水経由皆木行

#### ◆ 谷今市線

変更前：上垣内 13：40 発皆木行  
変更後：上垣内 13：50 発皆木行

#### ◆ 水谷線

変更前：皆木 13：10 発メイプル福祉センター行  
変更後：皆木 13：30 発メイプル福祉センター行

### ○ 2月5日改正

#### ◆ 染河内川西線

変更前：椴ヶ段 10：05 発はりま一宮小学校前行  
変更後：椴ヶ段 9：05 発はりま一宮小学校前行

報告（４） 令和６年４月１日以降の運行ダイヤの変更について

◆循環線（戸原線との医療モール南バス停での乗り継ぎを考慮した変更）

変更前：10：35 発

11：00 発

11：30 発

変更後：10：45 発（時間変更）

11：20 発（11：00 発と 11：30 発を統合）

◆下三方線（1月4日の大型バスダイヤの改正に伴う変更）

変更前：福知溪谷 7：30 発 はりま一宮小学校前行

福知溪谷 9：50 発 はりま一宮小学校前行

はりま一宮小学校前 11：13 発 福知溪谷行

変更後：福知溪谷 7：20 発 はりま一宮小学校前行

福知溪谷 9：30 発 はりま一宮小学校前行

はりま一宮小学校前 11：43 発 福知溪谷行

宍粟市地域公共交通計画（案）に対するご意見について

頁	意見内容	回 答
14	【主要道路ネットワーク図】 通行不能区間の実線表示は適切ではないのではないか。	ご意見を受けて、図を修正します。
15	【主要道路における道路幅図】 通行不能区間の道路幅員について精査が必要だ。	ご意見を受けて、図を修正します。
55	【基本的な方針】 P54 の課題と基本方針の関係性がわかりにくい。どの方針がどの課題に対応しているのか。	基本方針が、どの課題に対応したものであるのか図に追記します。
59～60	【数値目標】 ここに上がっている数値目標が、どの課題や基本方針に対応した数値目標なのかわかりにくい。まちの将来像との関係性についてもう少し丁寧に説明した方がいい。	54ページに記載した課題を踏まえて、めざすまちの将来像の実現に向けて取り組む計画全体の数値目標として、4つの目標を設定しています。ご意見を受けて、ページ全体の構成を変更し、個々の施策ではなく、計画全体の目標値として整理します。
62～	目標達成に向けて取り組む施策の達成状況を検証していくための指標や目標値は設定しないのか。	
—	平成17年4月に4町が合併して誕生した宍粟市について、旧町が現在もある程度の中心性を持っているといった説明があった方がいいのではないか。	市総合計画では、旧町域を生活圏として表記しており、生活圏と生活圏を結ぶ地域公共交通は、旧町の中心性を結ぶ役割があると考えておりますが、本計画は、地域公共交通の施策を定める個別計画であることから、「第2章宍粟市の現状」において、旧町ごとに生活圏が構成されている表現に留めています。
3	【地勢】 宍粟市の地勢図に揖保川や千種川は、地勢的特徴として入れた方がいいのではないか。	ご意見を受けて、図を修正します。

21～27	【バスの利用者数の推移】 令和4年9月までのデータが示されているが、令和5年9月までに1年更新は可能でしょうか。	令和5年度の利用実績については、現在、速報値での報告となっており、すべての数値が出揃っていないことから、本計画案への記載は、難しい状況です。
22以降	バスの年度は10月から翌年9月である注釈があった方が親切なのでは。	用語集にバス事業年度として、説明を追記します。
54	課題5の主題について、担い手不足が主題とすれば、その解決方法が市民の意識醸成というのはやや抽象的に過ぎるので再考が必要では。	課題5の文章を修正します。
59	目標1利用者数の維持について、過去の数値をグラフ化するなど、目標の根拠を説明した方がいいのではないかと。	バスの利用者数は、コロナ禍の影響を受けて令和2年度以降、約1万人の減となっています。しかし、今年度の速報値では、行動制限の解除を受けて、前年度比+4,885人の増加となっていることから、現時点では、上位計画である市総合計画の目標値を本計画の目標値として設定し、一体的に管理することで、引き続き、検証と分析を行い、適正な目標値として管理することとします。
59	大型バス、小型バスの利用者について、現状維持で、中間値を増加する目標値とする根拠が読み取れません。	
60	目標3について、「なお、国・県の動向を踏まえて必要に応じて見直し」というのは、やや曖昧に過ぎるのではないかと。	ご指摘の部分を削除します。
66	「利用しやすい運賃・サービスの周知」とは、片道200円の助成を継続することが前提になっていますが、燃料費や人件費の高騰、インフレ傾向を踏まえて、値上げの可能性も示唆する方がいいのではないかと。	片道200円の助成を見直す場合には、市からの助成額や路線ごとの収支状況等本計画の計画内容が大きく変わることから、当面、計画期間である令和10年度までの今後5年間は維持する目標として整理しています。

## 宍粟市地域公共交通計画策定にかかる日程について

### 1. 今後のスケジュール

	宍粟市地域公共交通会議	パブリックコメント	市議会からの意見
1月			
	1/31 第3回会議 ※計画修正案について協議	1/15 ～	1/16 ～
2月		2/13	2/13
	2/末 第4回会議 ※最終計画案を承認		
3月	印刷・製本 令和6年3月末 計画策定		

### 2. 第3回地域公共交通会議で出た意見の反映について

本日の会議で出た意見は、最終の計画案に反映します。

### 3. パブリックコメント及び市議会から出た意見の反映について

パブリックコメント及び市議会から出た意見は次の区分で整理し、市の考え方を整理します。

区 分
A：計画等に反映させるもの
B：計画等に反映済みのもの
C：今後の参考とするもの
D：計画等に反映できないもの
E：その他の感想や質問など

### 4. 計画案に対する最終承認について（事務局案）

- (1) パブリックコメント及び市議会からの意見等で、「A:計画等に反映させるものとする」意見があった場合
- 第4回宍粟市地域公共交通会議を開催し、本計画の修正案について協議する。
- (次回) 令和6年2月29日(木) 午前10時～

- (2) パブリックコメント及び市議会からの意見等で、「A:計画等に反映させるものとする」意見がなかった場合
- 第3回宍粟市地域公共交通会議(本日)の計画案をもって、本計画とする。

#### 【本計画案で承認を得るための手順】

- 事務局でパブリックコメントの実施結果を作成し、市民や市議会からどんな意見が出たのか一覧表と「意見に対する市の考え方」を作成して報告します。(郵送)
- その際に、最終の計画案(修正なし)を報告しますので、パブリックコメント等の意見も踏まえて、計画案にご意見がなければ、書面にてご承認をいただき、各委員の承認状況をみて本会議の承認としたい。(書面決議)



# 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 西播磨地域都市計画区域マスタープラン	53
第4章 宍粟市の地域公共交通が抱える課題	54
【課題1】地域公共交通ネットワークの維持	54
【課題2】多様な移動ニーズにあわせた路線の検証	54
【課題3】地域公共交通の乗り継ぎ利便性の向上	54
【課題4】地域公共交通と福祉の連携による移動支援の充実	54
【課題5】市民自ら守り育てる地域公共交通の意識醸成	54
【課題6】環境に配慮した地域公共交通の推進	54
第5章 宍粟市がめざすまちの将来像・基本的な方針	55
1 めざすまちの将来像	55
2 基本的な方針	55
第6章 計画の目標	56
1 将来の地域公共交通ネットワーク	56
2 計画全体の数値目標	59
第7章 目標の達成に向けて取り組む施策・事業	61
基本施策1 地域公共交通ネットワークの維持	62
基本施策2 人とまちをつなぐ地域公共交通の充実	63
基本施策3 誰もが安心して利用できる環境の整備	65
基本施策4 誰一人取り残さないための移動支援の充実	67
基本施策5 未来へつなぐ地域公共交通の推進	69
基本施策6 環境に配慮した地域公共交通の推進	74
第8章 計画の進捗評価	75

# 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」を策定します。

## 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。

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	令和14年	令和15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。

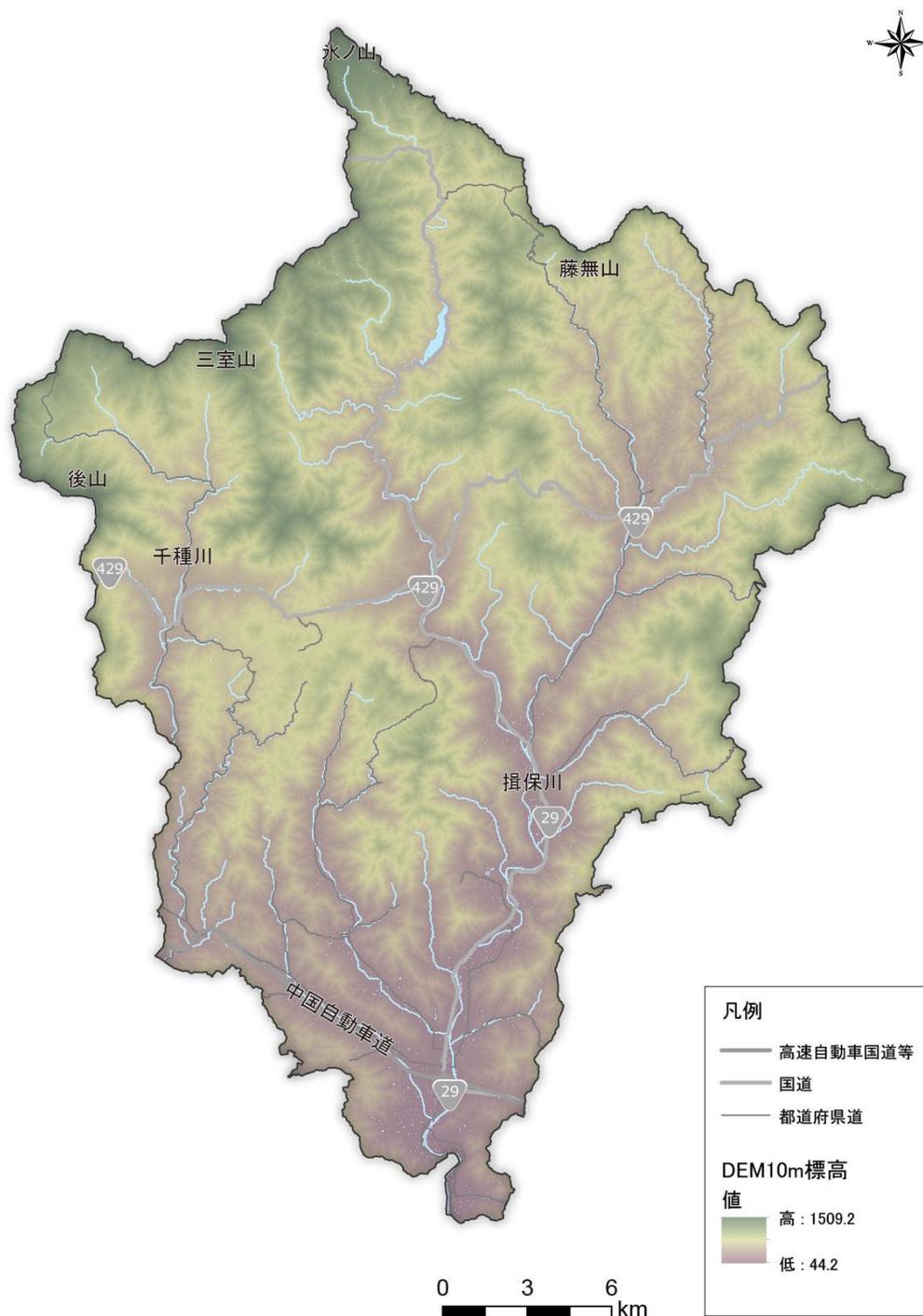


出典：宍粟市ホームページ

図 宍粟市の位置

## (2) 地勢

面積は 658.54k m<sup>2</sup> で東西方向約 32 km、南北方向約 42 km と広大で兵庫県土の 7.8% を占めていますが、市域の大部分を山地が占めており、氷ノ山、三室山、後山をはじめとする 1,000m を超える山々がそびえ、県下を代表する清流である揖保川、千種川が流れています。

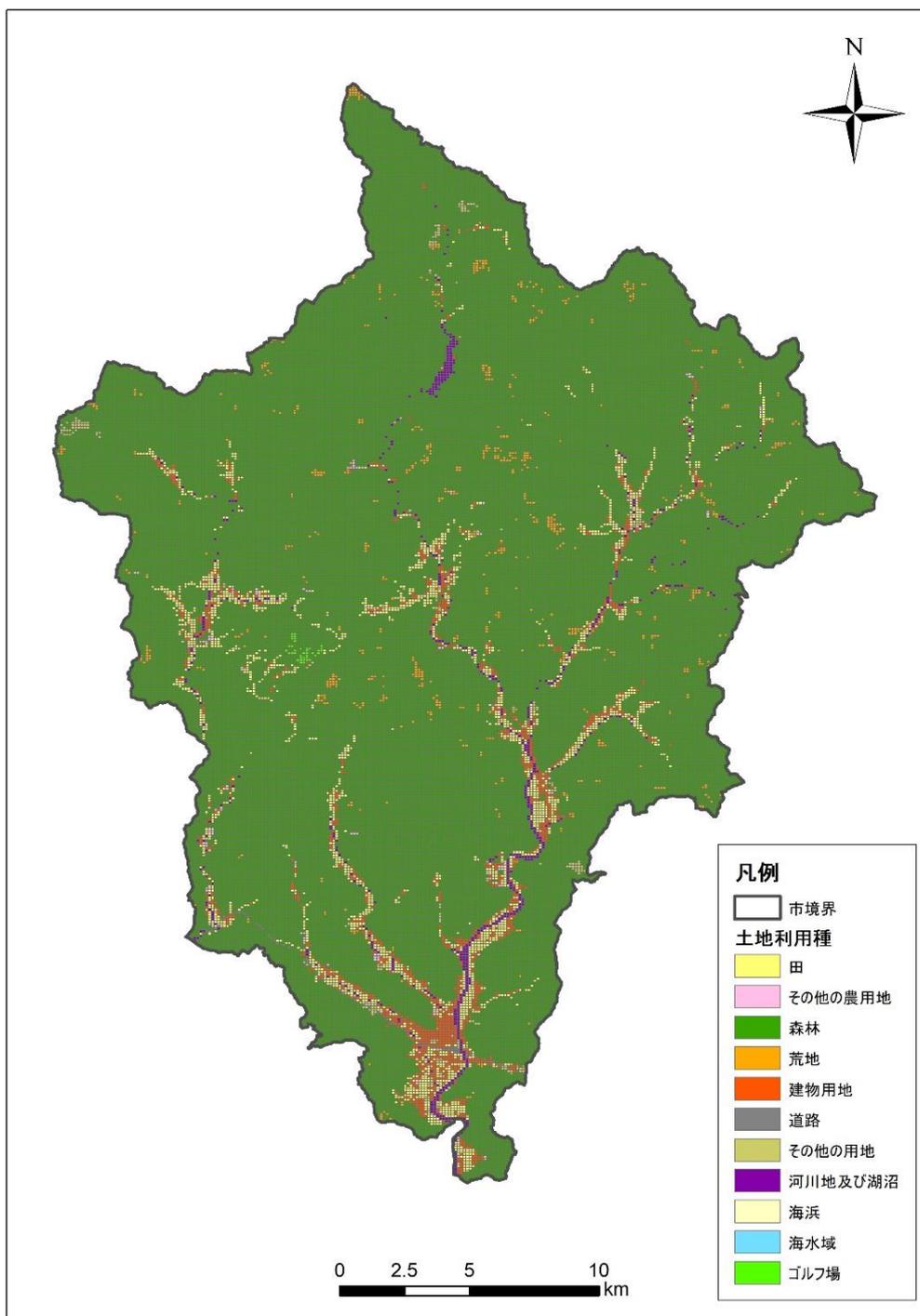


資料：基盤地図情報（国土地理院）

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

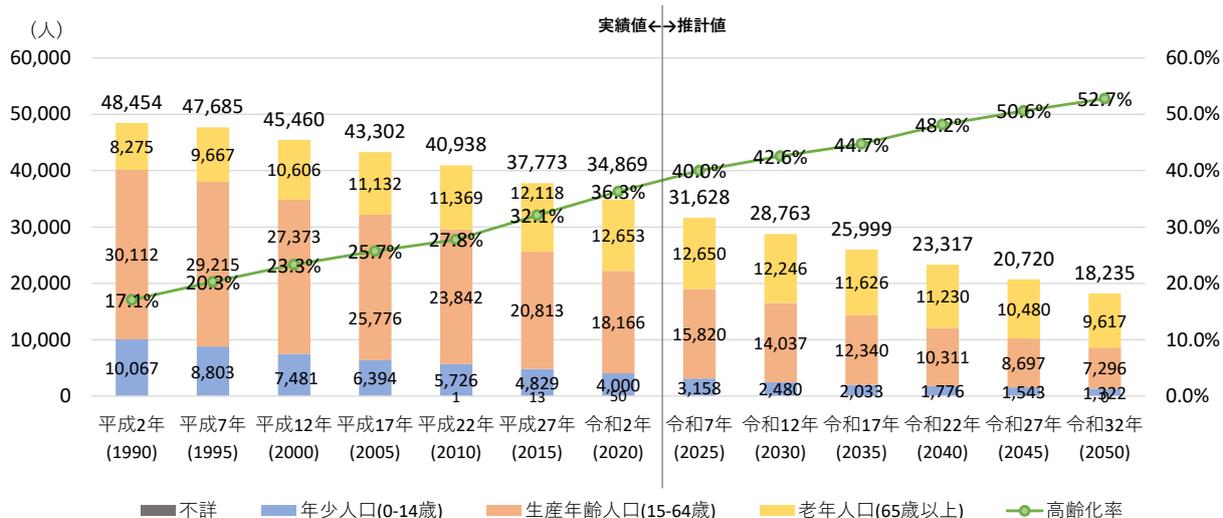
図 宍粟市の土地利用状況

## 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34,900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32(2050)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、年齢階層別に見ると、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51%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。

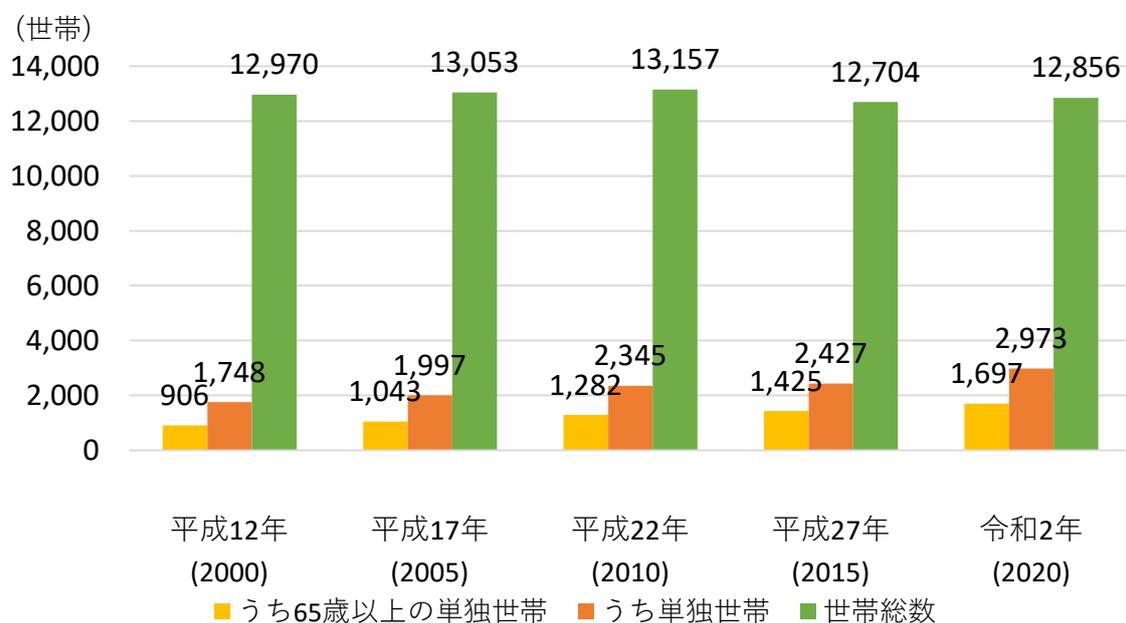


資料：国勢調査（平成2(1990)～令和2(2020)年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7(2025)年～）

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。

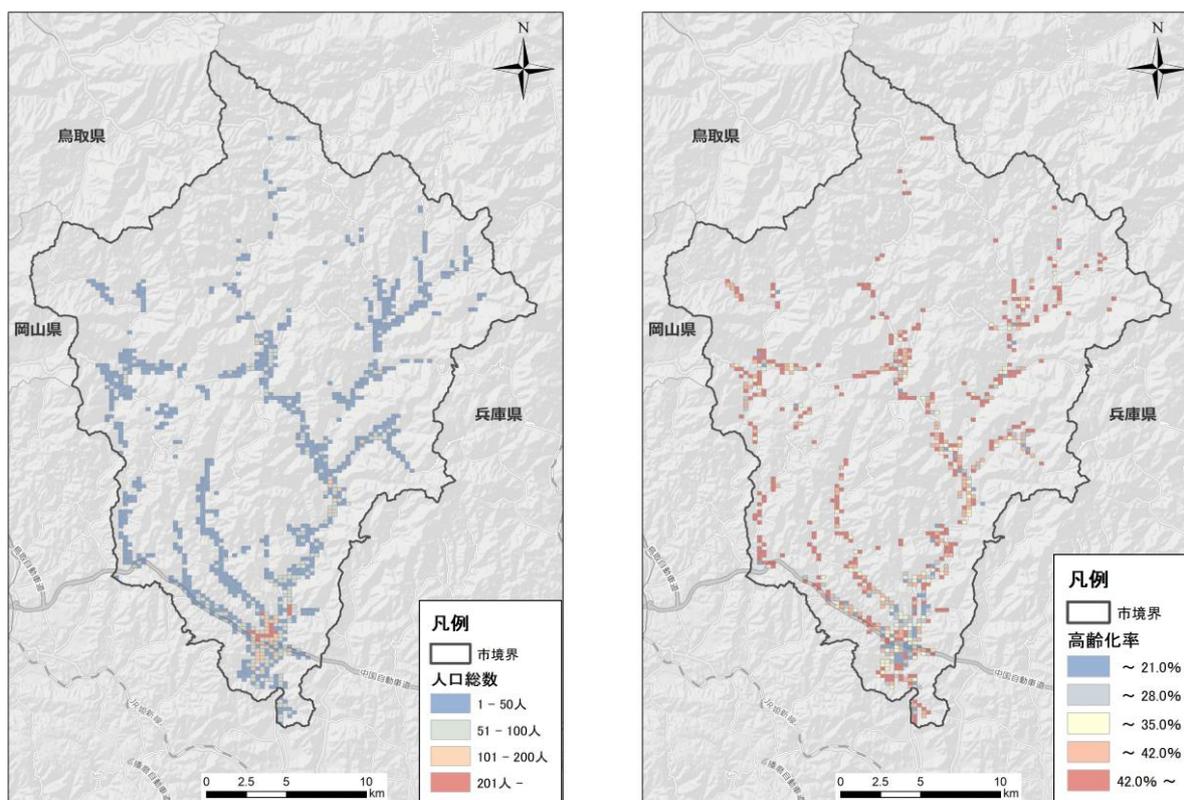


資料：国勢調査（平成12(2000)～令和2(2020)年）

図 大栗市の世帯数の推移

### (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、高齢化率を見ると、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。

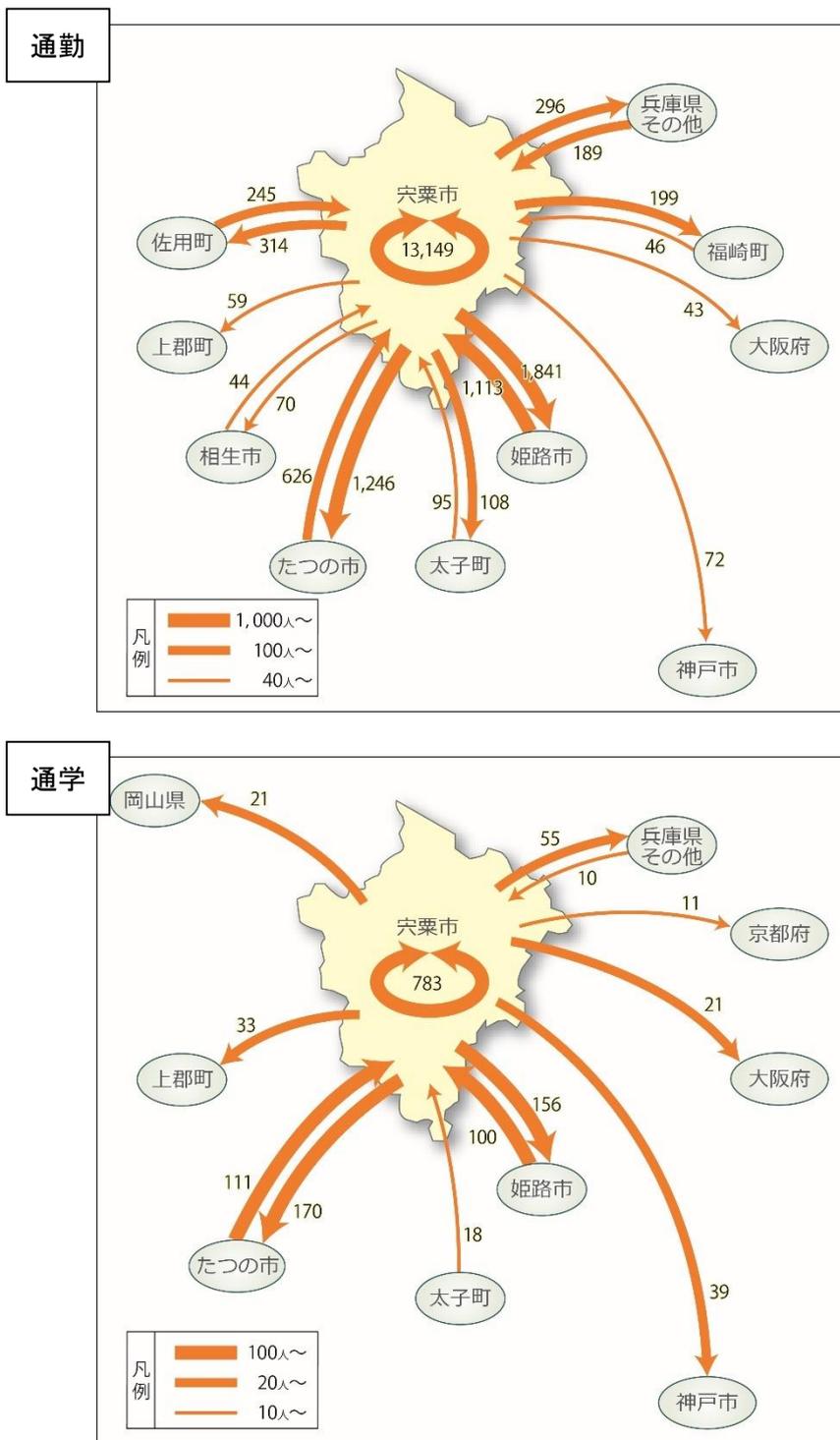
資料：国勢調査（令和 2（2020）年）

図 六粟市の総人口分布（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。



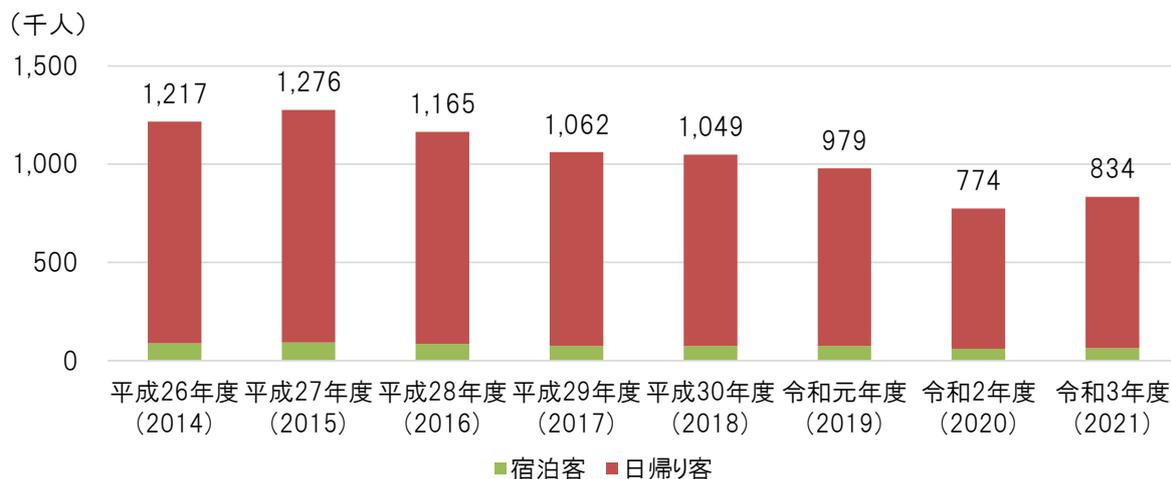
資料：国勢調査（令和 2（2020）年）

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。令和 3 (2021) 年度にはやや回復傾向がみられます。

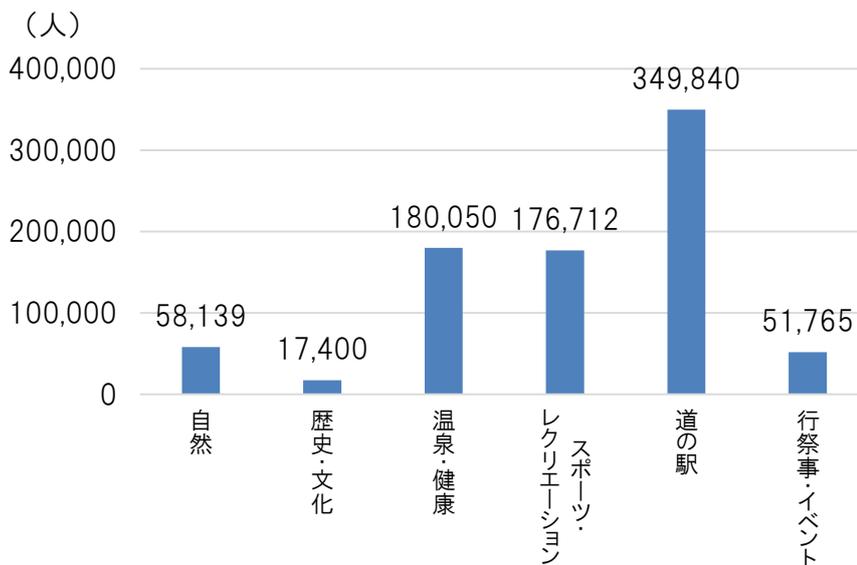
また、観光入込客数の内訳を見ると、観光客のほとんどが日帰り客となっています。



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。



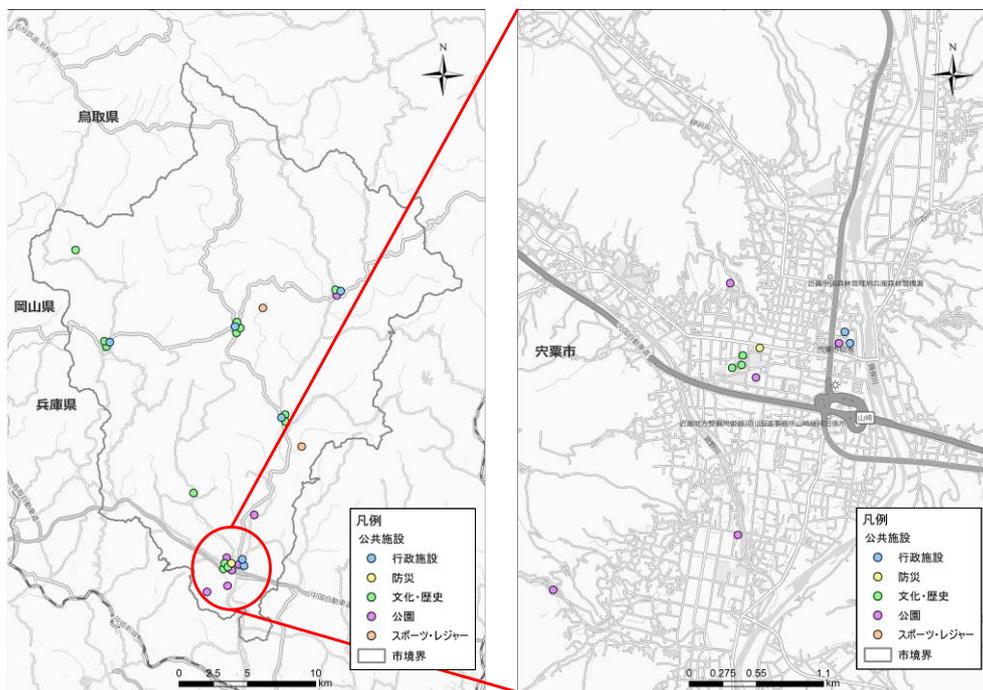
資料：宍粟市資料

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。

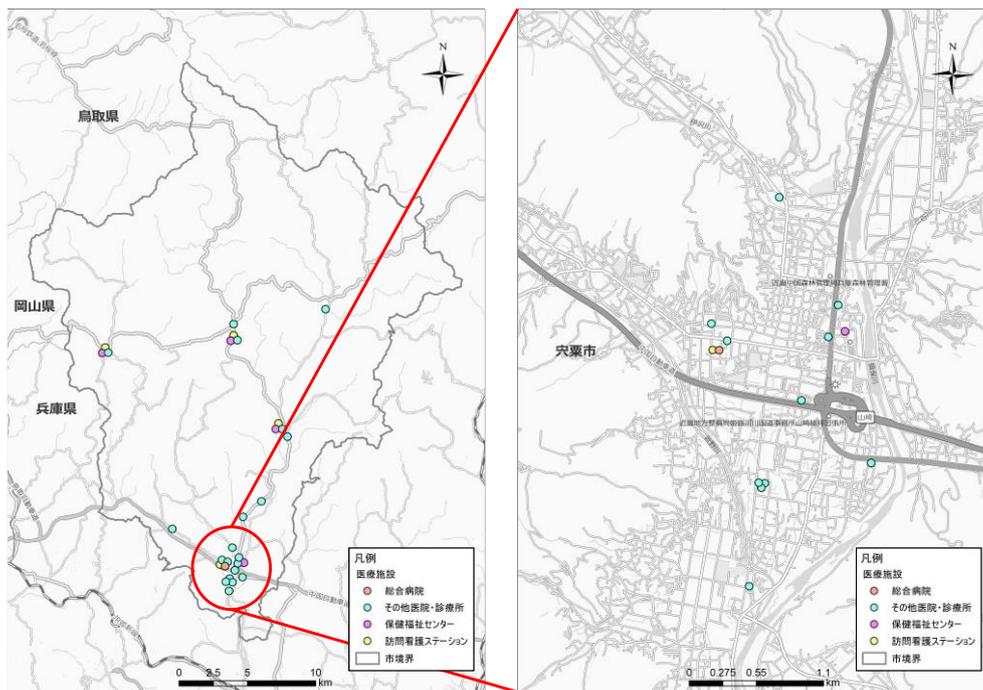


資料：宍粟市資料

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。

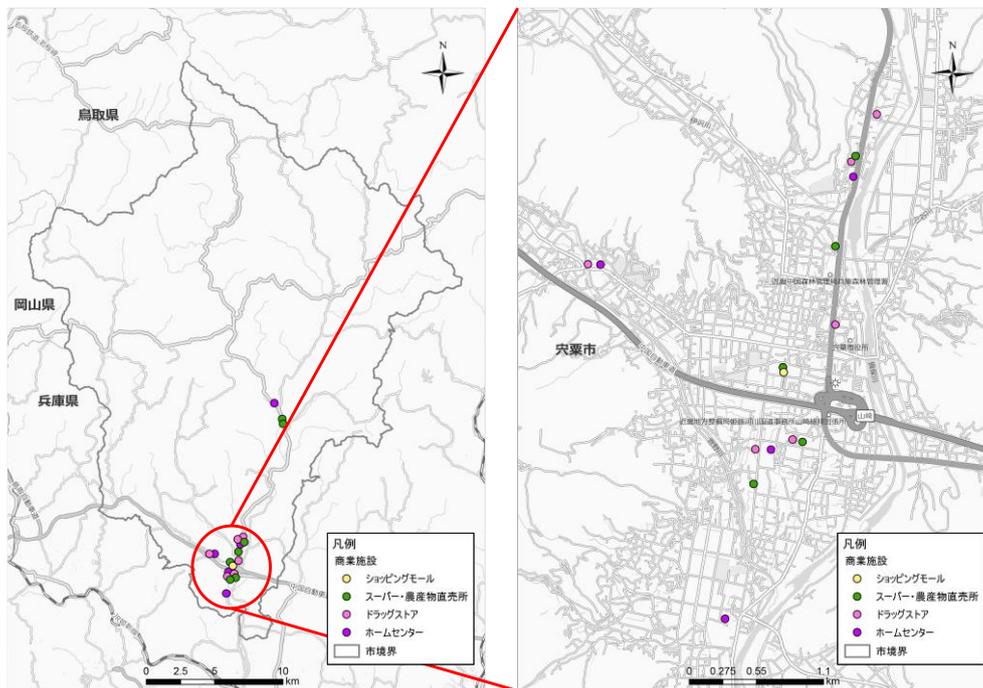


資料：兵庫県医療機関情報システム

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。

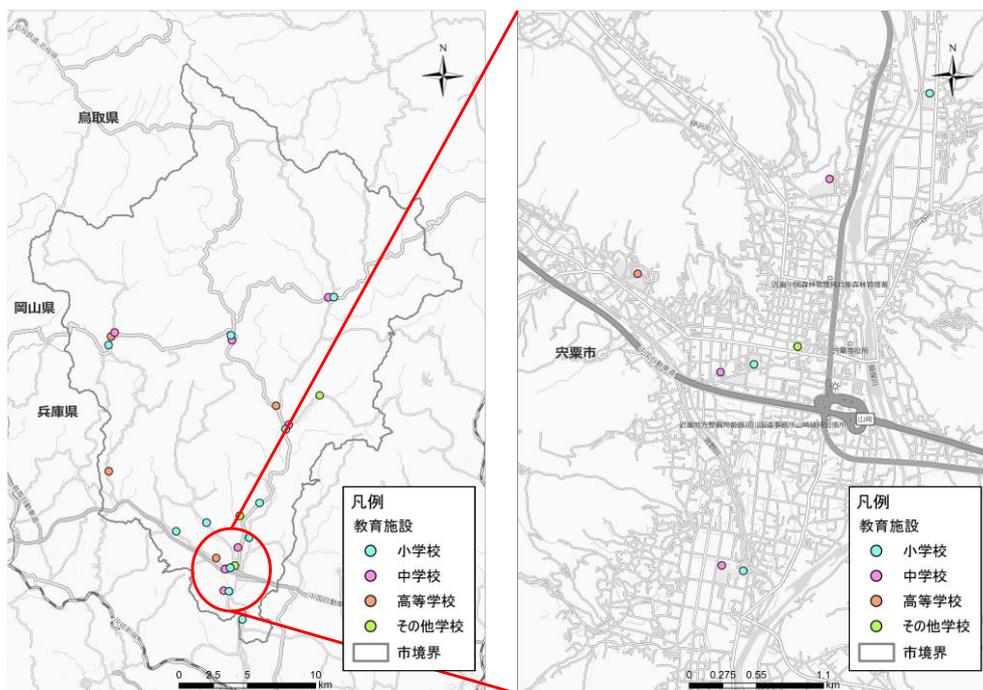


資料：iタウンページ

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。

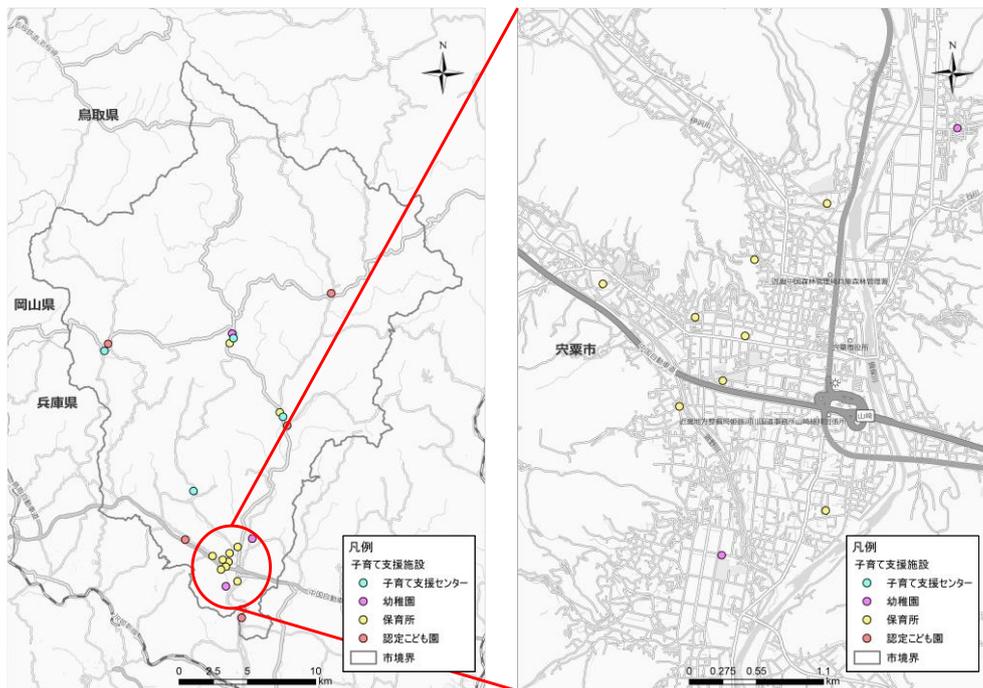


資料：宍粟市資料

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。

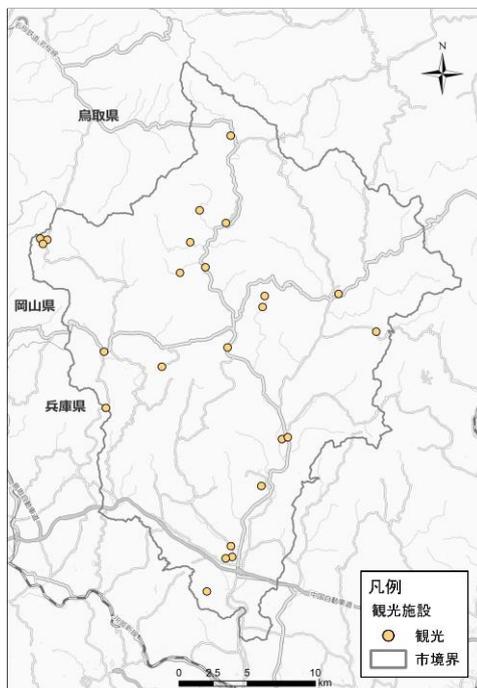


資料：宍粟市資料

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。

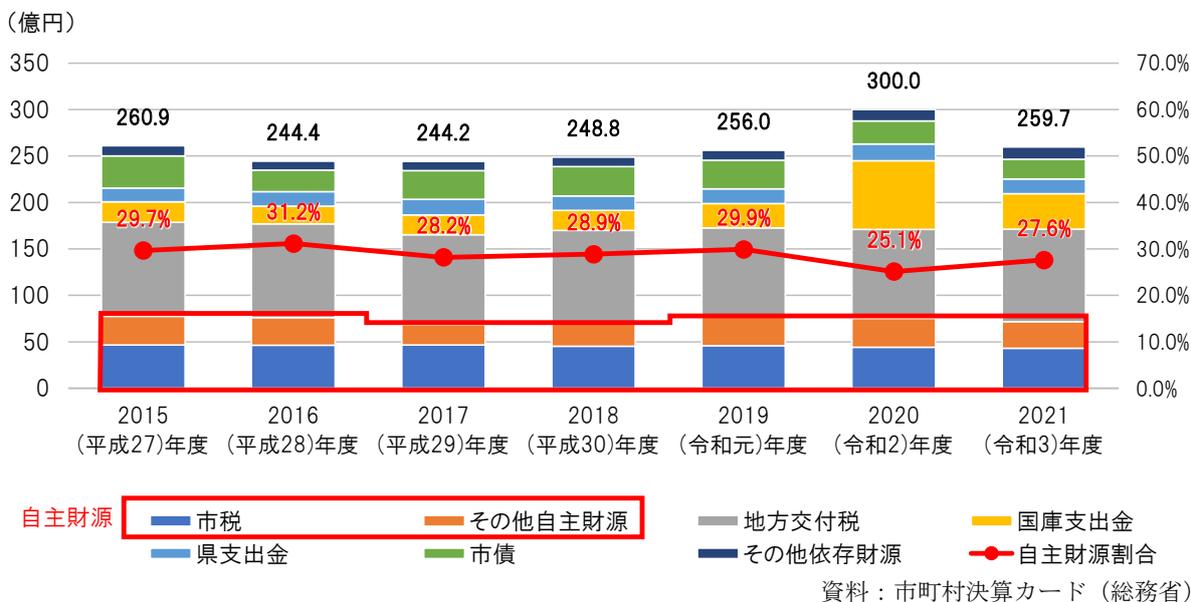


図 歳入の推移

### (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。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。

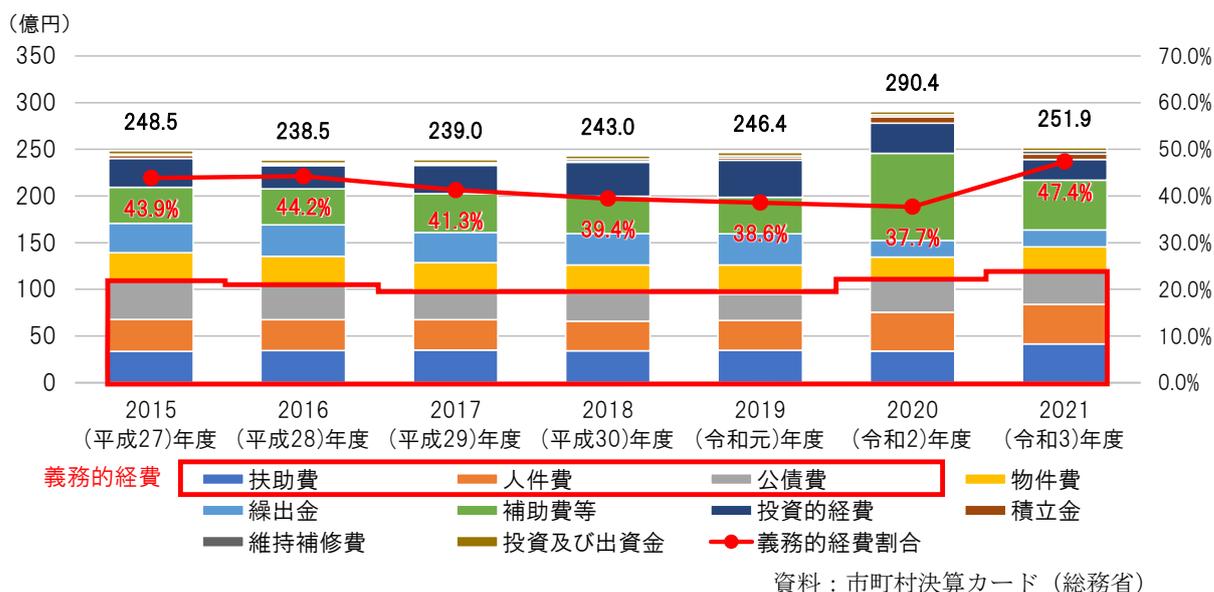
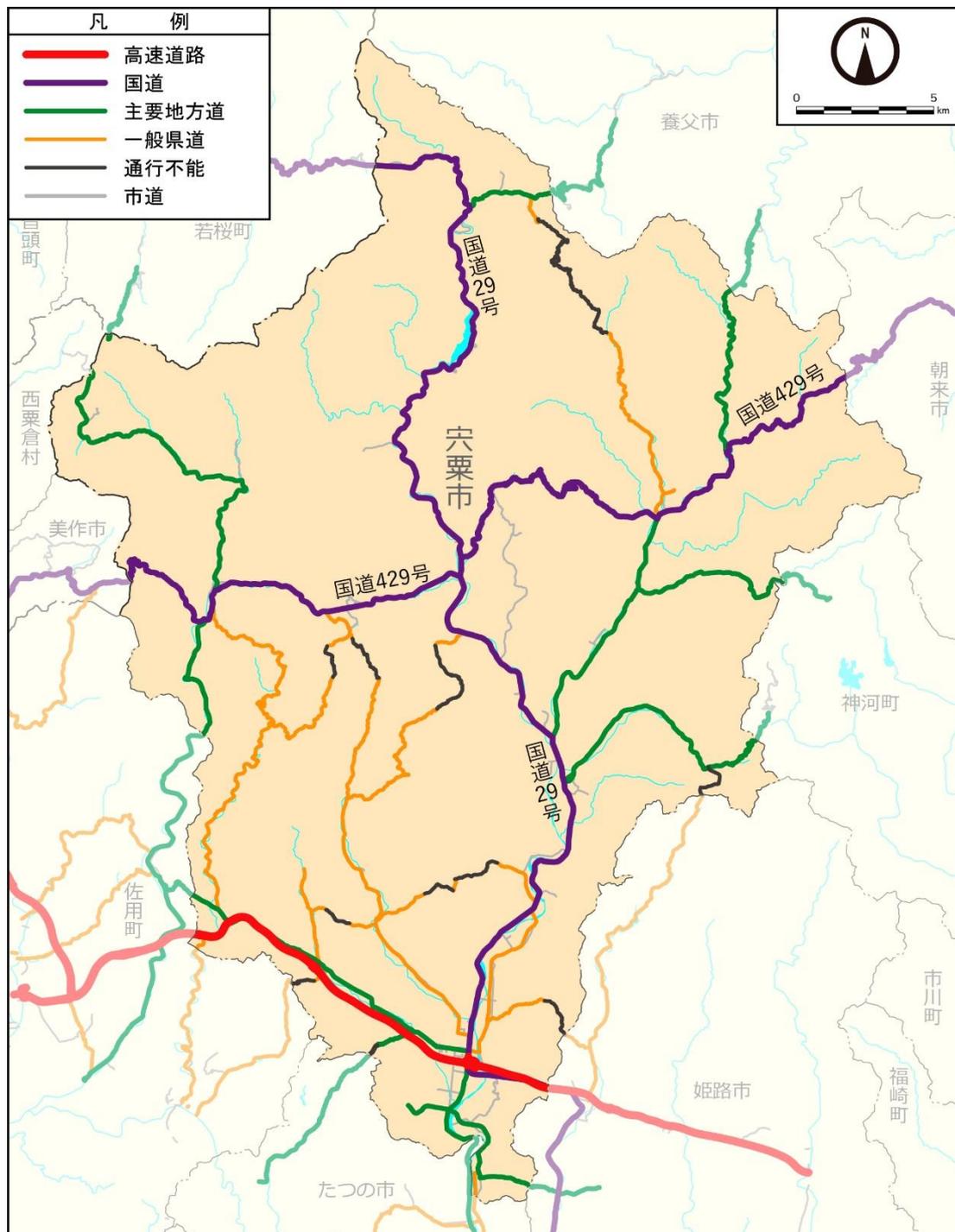


図 歳出の推移

## 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。

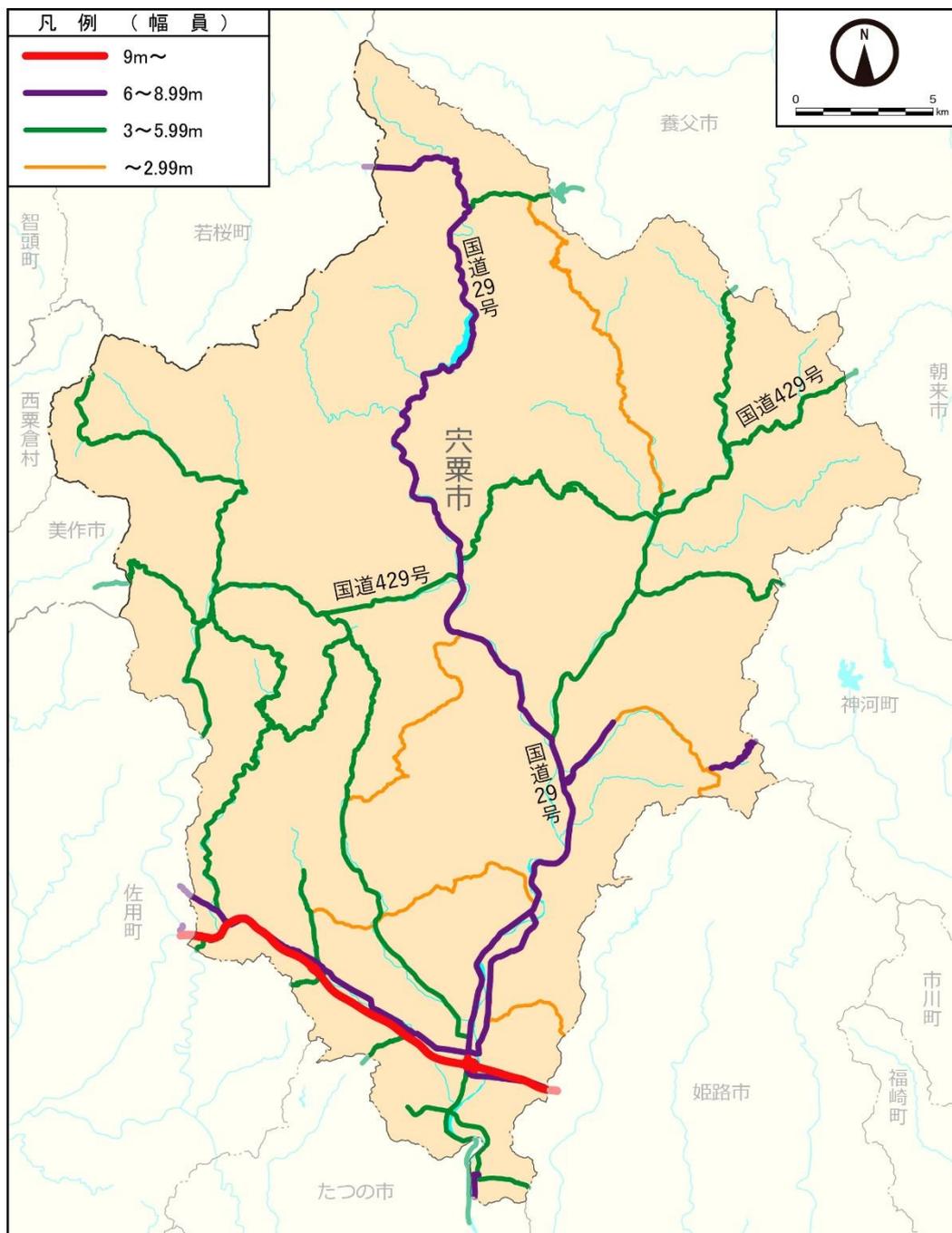


資料：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査

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 6 m（2 車線）未満道路が多く、さらには道路幅が 3 m 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

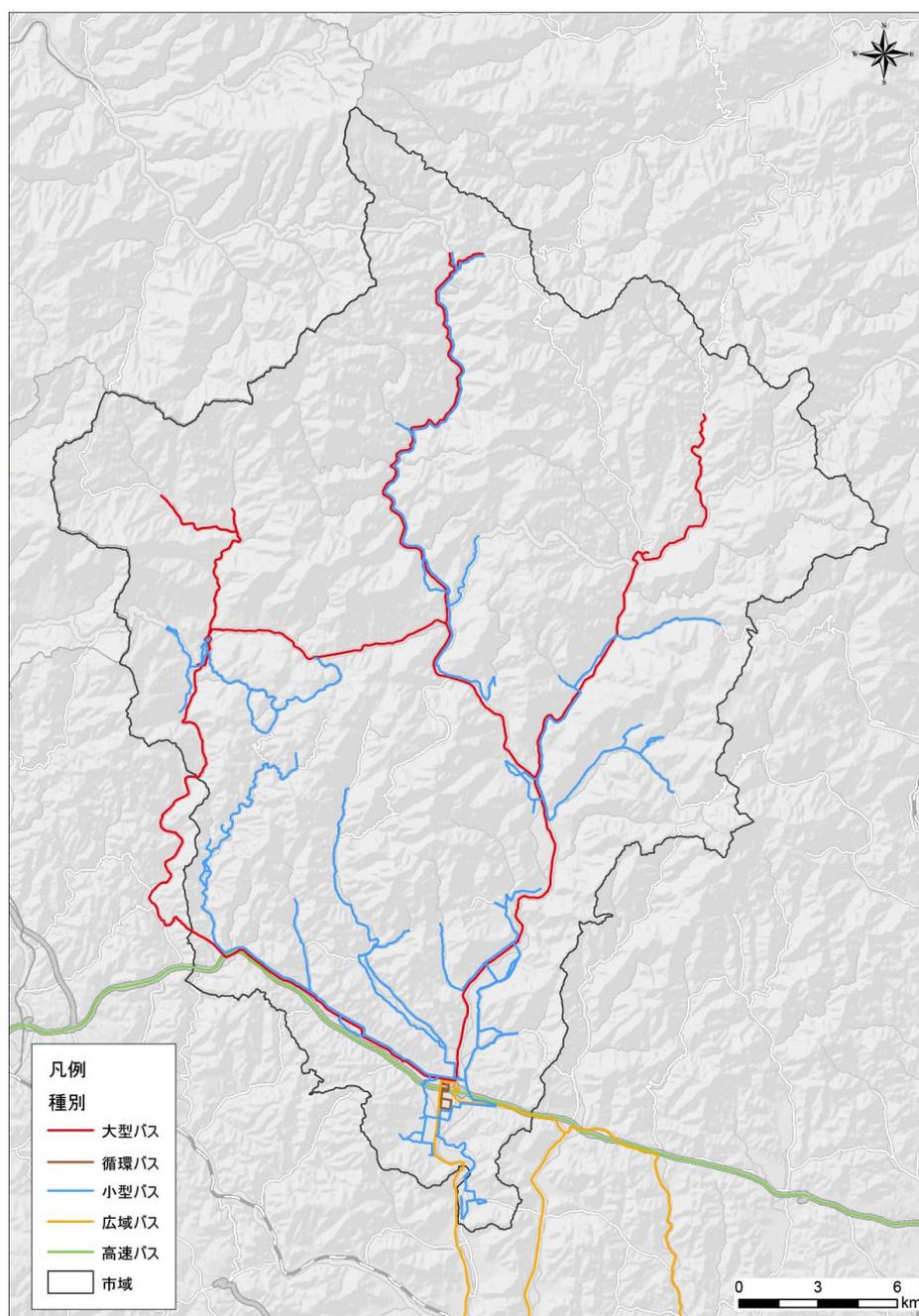
図 市内の主要道路における道路幅

## 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：(株)ウイング神姫資料 HP

図 奥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、山崎から波賀を經由して千種間を運行するエーガイヤ線などが市内を運行しています。

表 大型バスの運行便数

路線名	起終点		平日便数 (便/日)	休日便数 (便/日)	合計
横山線・倉床線	山崎	横山	13	12	30
	加生山崎高校前	横山	1	0	
	山崎	倉床	2	0	
	加生山崎高校前	倉床	2	0	
戸倉線・皆木線・原線	山崎	皆木	9	8	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：シーたんバス時刻表（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ります。

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
循環バス	(平日)	13	○	○	○	○	○	
	(休日)	11						○
戸原線		9	○	○	○	○	○	
城下線		8	○	○	○	○	○	
梯河東線	(三谷経由)	8		○				
	(三谷経由無)	8					○	
与位河東線	(三谷経由)	8	○			○		
	(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	○		○		○	
	(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	○	○	○		○	

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ワン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。

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

資料：(株)ウイング神姫資料



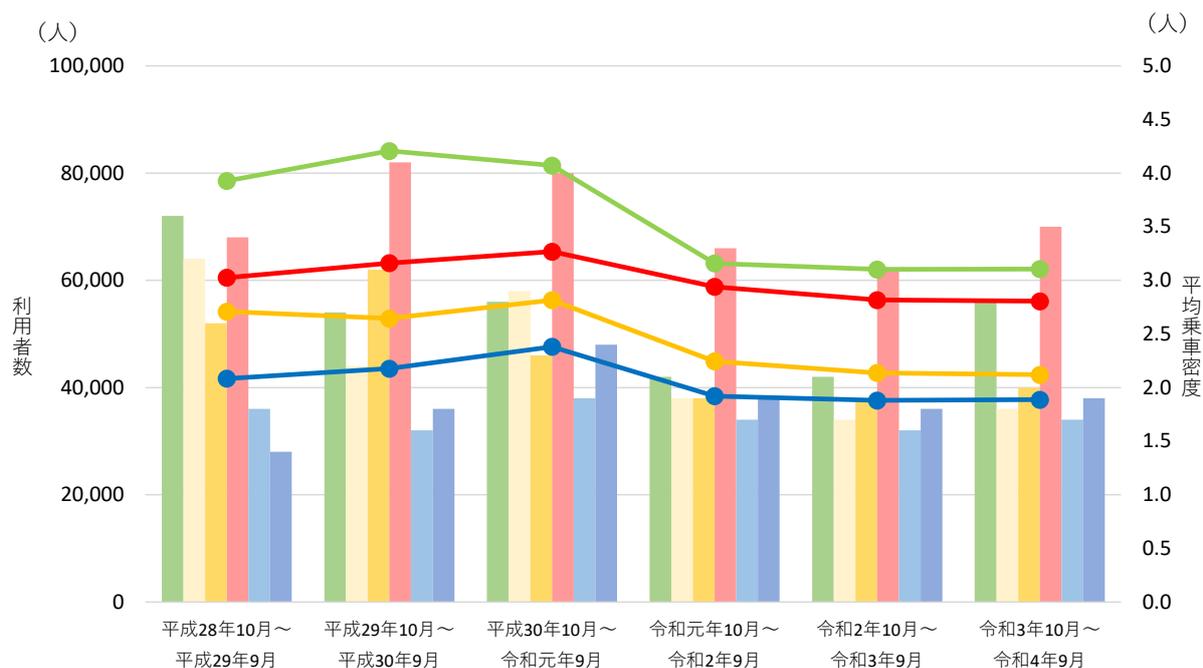
図 バス車両 (左：大型バス、右：小型バス)

#### (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。

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。また、平均乗車密度をみると、最も乗車密度の大きい山崎-エーガイヤちくさでも約3～4人と、全体的に乗車密度は低くなっています。



##### 利用者数

● 横山線・倉床線    ● 戸倉線・皆木線・原線    ● エーガイヤ線    ● 千種線

##### 平均乗車密度

■ 山崎-横山・倉床    ■ 山崎-皆木    ■ 山崎-原    ■ 山崎-エーガイヤちくさ  
■ 山崎-千種    ■ 山崎-西河内

(単位:人)		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
利用者数	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
平均乗車密度	山崎-横山・倉床	3.6	2.7	2.8	2.1	2.1	2.8
	山崎-皆木	3.2	2.2	2.9	1.9	1.7	1.8
	山崎-原	2.6	3.1	2.3	1.9	1.9	2.0
	山崎-エーガイヤちくさ	3.4	4.1	4.0	3.3	3.1	3.5
	山崎-千種	1.8	1.6	1.9	1.7	1.6	1.7
	山崎-西河内	1.4	1.8	2.4	1.9	1.8	1.9

資料：(株)ウイング神姫資料

図 大型バスの年間利用者数・平均乗車密度

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 13 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、1 便当たり利用者数をみると、令和 3（2021）年 10 月～令和 4（2022）年 9 月の期間で、最も多い路線で染河内川西線の 2.73 人と、全体的に低く、13 路線の 1 便当たり利用者数が 1 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

(単位：人)	平成28年10月～ 平成29年9月		平成29年10月～ 平成30年9月※2		平成30年10月～ 令和元年9月※3		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		
	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	
循環バス	2,531	0.91	5,794	1.24	6,357	1.64	6,351	1.63	5,401	1.38	6,042	1.56	
戸原線	3,135	1.53	3,380	1.67	3,509	1.72	3,423	1.58	3,568	1.54	3,735	1.61	
城下線	1,622	0.79	1,644	0.81	1,942	0.95	2,316	1.14	1,900	0.92	1,682	0.82	
梯河東線	2,189	0.67	3,476	1.07	3,826	1.60	2,745	1.80	2,021	1.31	1,724	1.11	
与位河東線													
蔦沢線	6,709	2.91	7,351	2.91	8,076	3.17	6,518	2.57	4,063	1.67	3,652	1.49	
大谷線	591	0.97	559	0.94	537	0.87	532	0.86	438	0.71	495	0.80	
土万線	5,136	2.51	5,995	2.96	5,786	2.84	4,261	2.10	4,240	2.06	4,177	2.03	
塩田線	667	1.09	631	1.06	767	1.24	717	1.16	773	1.25	788	1.28	
染河内川西線	1,895	1.03	1,991	1.31	2,361	1.46	2,192	1.44	2,907	2.06	3,504	2.73	
下三方線	354	0.58	377	0.61	497	0.81	482	0.79	350	0.57	389	0.62	
戸倉線	(飯見経由)	176	0.29	173	0.28	316	0.51	240	0.39	230	0.38	281	0.45
	(音水経由)	118	0.38	74	0.24	81	0.23	91	0.22	95	0.23	107	0.26
谷今市線	239	0.39	177	0.30	93	0.15	142	0.23	186	0.30	134	0.22	
水谷線	431	0.71	355	0.60	429	0.55	418	0.46	272	0.30	330	0.35	
奥西山七野線	126	0.10	144	0.12	123	0.12	123	0.15	138	0.17	49	0.06	
鷹巣線	709	0.77	652	0.71	550	0.51	535	0.43	455	0.37	468	0.38	
河原田線※1	73	0.12	26	0.04	15	0.02	26	0.04	28	0.05	19	0.03	
公文線※1	119	0.14	73	0.09	86	0.12	42	0.07	10	0.02	6	0.01	
千町線※1	62	0.10	63	0.10	27	0.04	55	0.09	51	0.08	46	0.07	
黒原線※1	224	0.37	126	0.20	86	0.14	70	0.11	50	0.08	64	0.10	

※1：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。

※2：染河内川西線は平成 29 年 4 月に統合したため、統合前の各路線の合算数値。

※3：梯河東線、与位河東線、公文線、谷今市線、水谷線、戸倉線（音水経由）、戸倉線（音水経由）、鷹巣線、奥西山七野線は、平成 31 年 4 月に路線再編を行ったため、再編前の各路線の合算数値。

資料：(株)ウイング神姫資料



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。

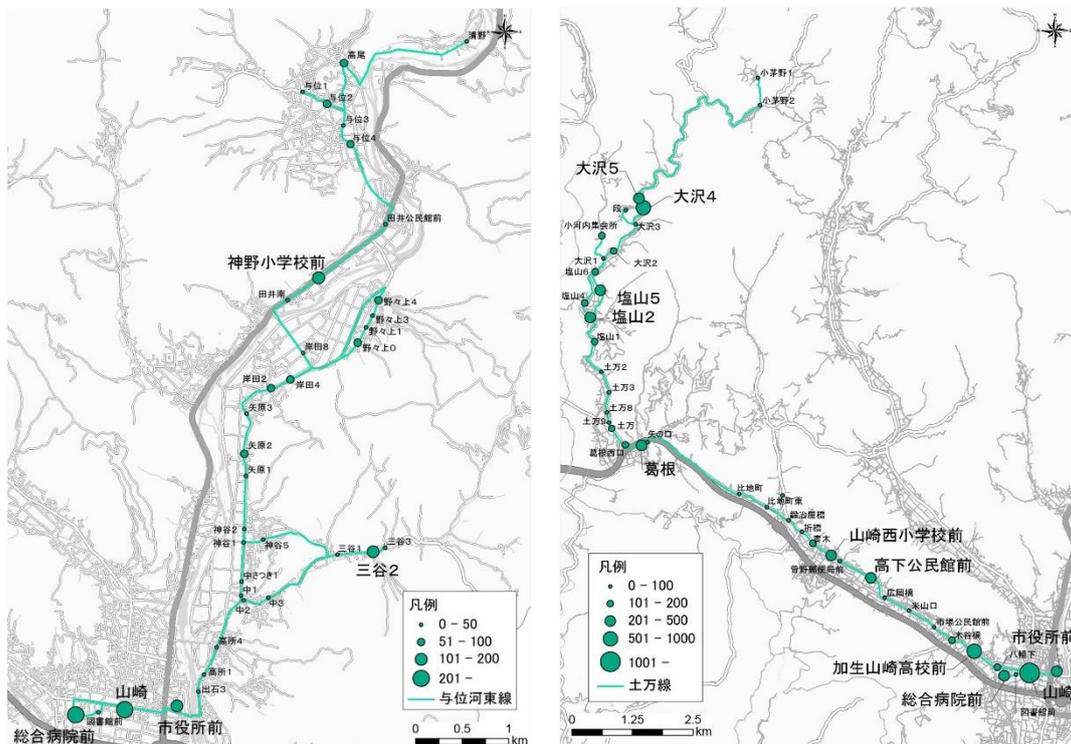


図 与位河東線（左図）、土万線（右図）における年間停留所別利用者数（令和 4（2022）年度）

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。

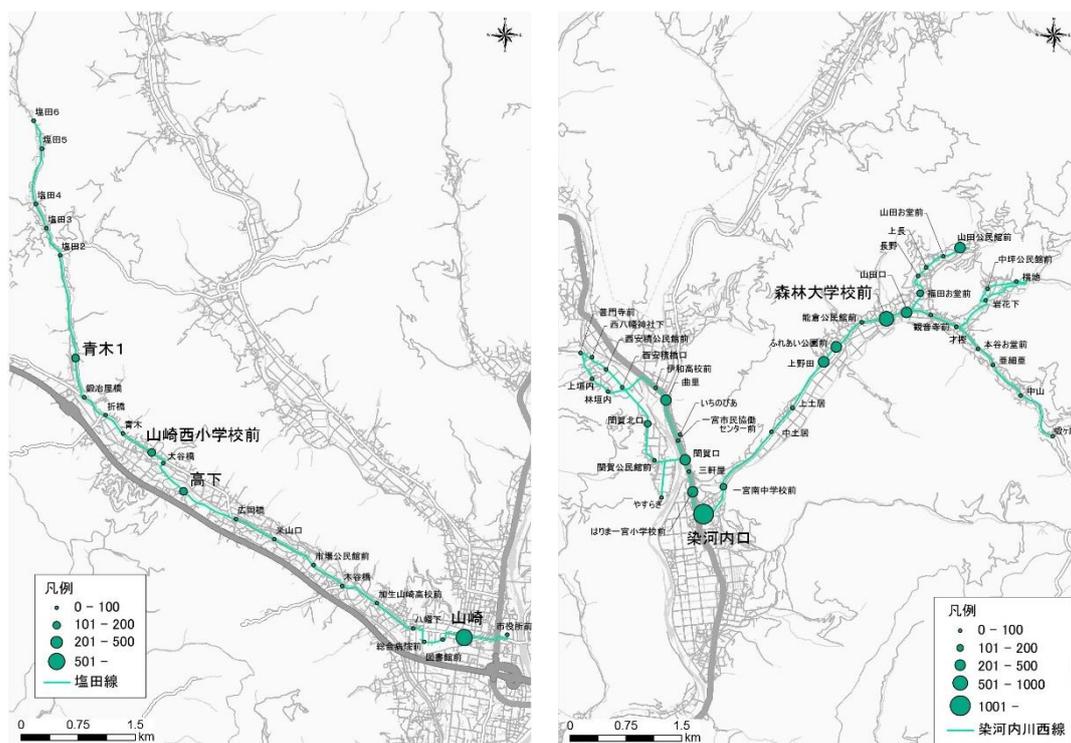


図 塩田線（左図）、染河内川西線（右図）における年間停留所別利用者数（令和 4（2022）年度）

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。

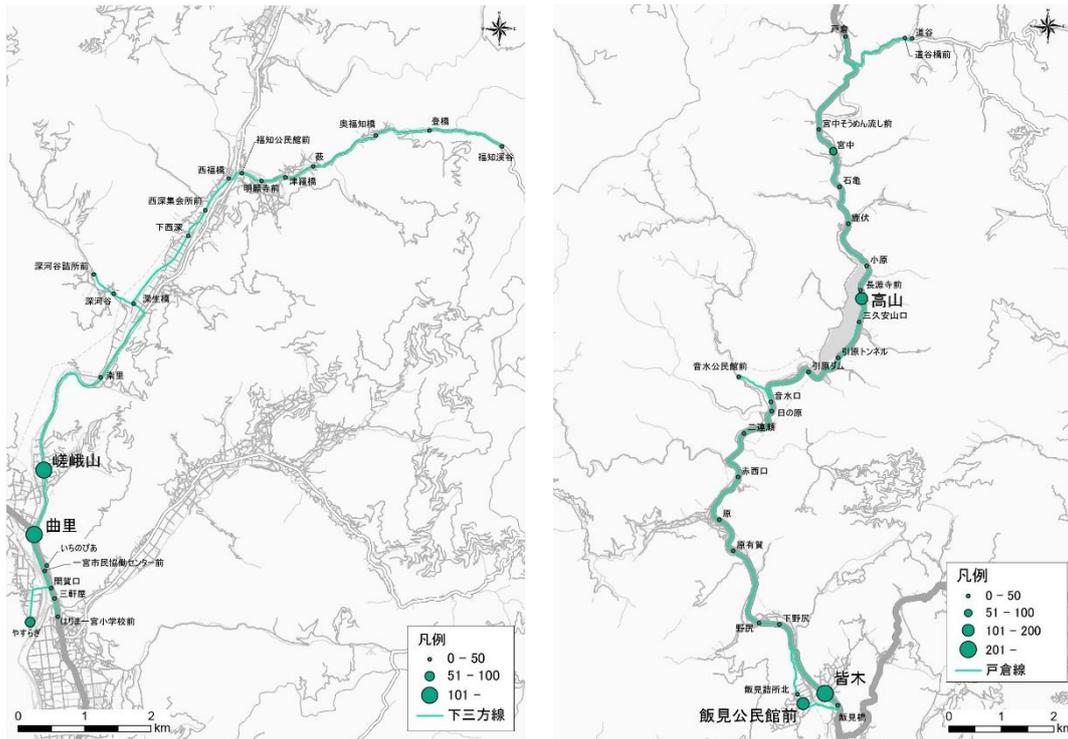


図 下三方線（左図）、戸倉線（右図）における年間停留所別利用者数（令和4（2022）年度）

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。

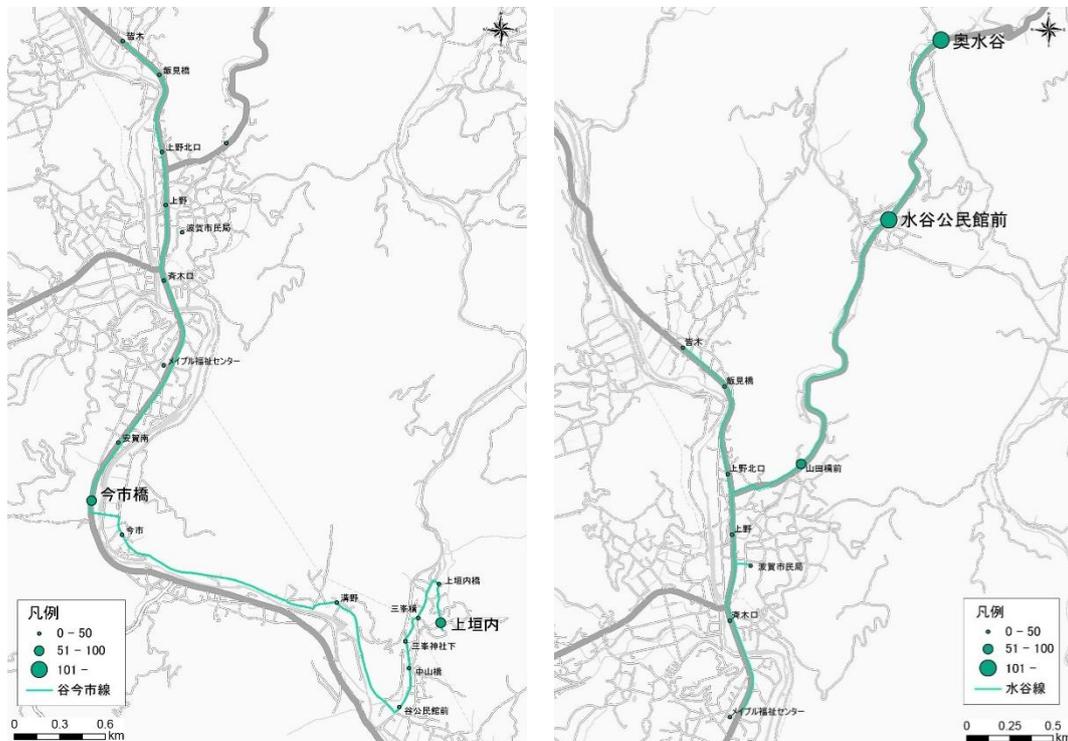


図 谷今市線（左図）、水谷線（右図）における年間停留所別利用者数（令和4（2022）年度）

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。

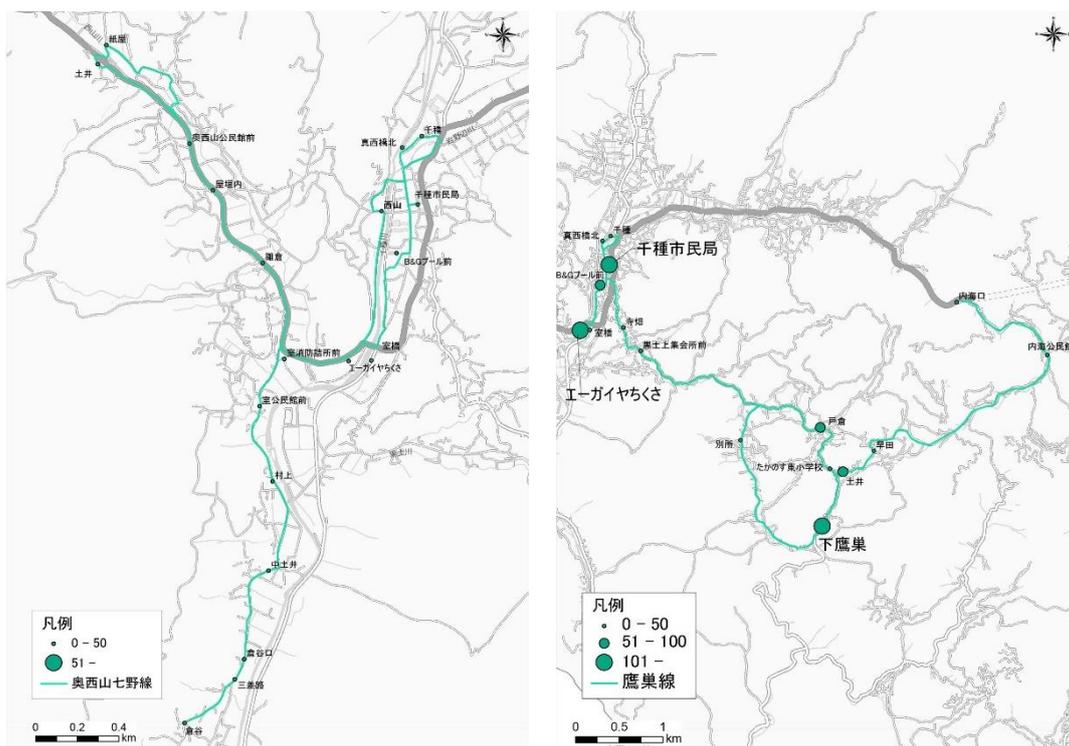


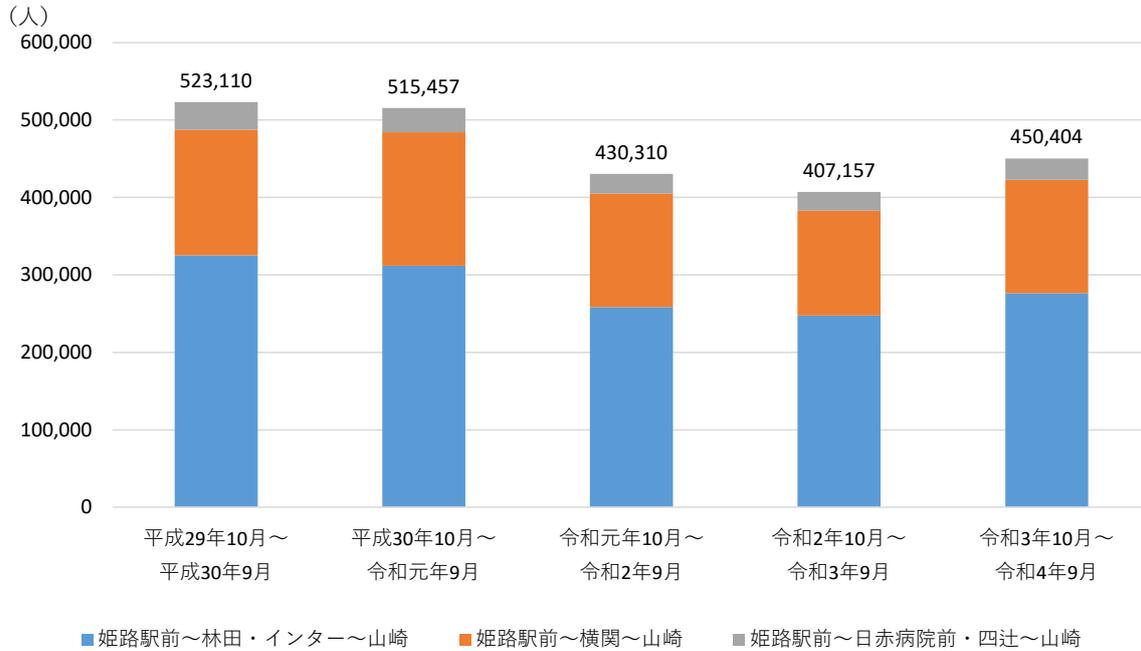
図 奥西山七野線（左図）、鷹巣線（右図）における年間停留所別利用者数（令和 4（2022）年度）

※ 葛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(株)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。

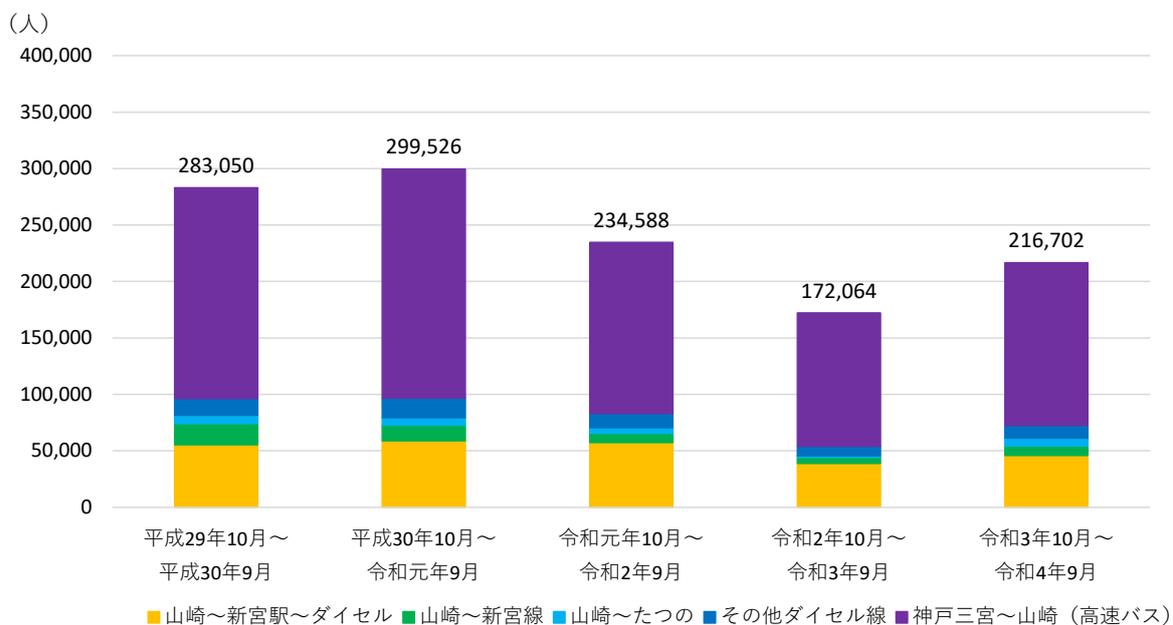


	利用者数 (人/年)				
	平成29年10月～平成30年9月	平成30年10月～令和元年9月	令和元年10月～令和2年9月	令和2年10月～令和3年9月	令和3年10月～令和4年9月
姫路駅前～林田・インター～山崎	325,361	311,747	258,345	247,452	276,320
姫路駅前～横関～山崎	161,959	172,386	146,371	135,369	146,469
姫路駅前～日赤病院前・四辻～山崎	35,790	31,324	25,594	24,336	27,615
神姫バス合計	523,110	515,457	430,310	407,157	450,404

資料：神姫バス(株)資料

図 広域バスの年間利用者数 (神姫バス(株))

一方、(株)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(株)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

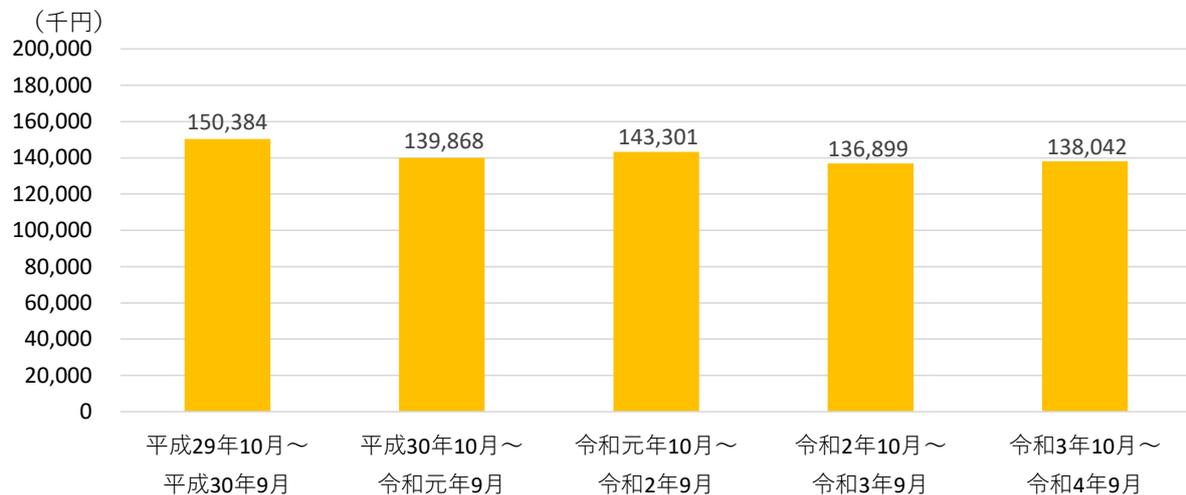
資料：(株)ウイング神姫資料

図 広域バスの年間利用者数 (株)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

本市では、平成27年の地域公共交通再編に合わせて、市内間の移動にあたり、利用しやすい運賃として、距離に関わらず片道200円で利用できる定額料金制度を導入しており、運行支援として本市が負担する額は、バス利用者に対する運賃の助成と路線バスの赤字補填を合わせて年間1.3～1.5億円の費用を助成しています。

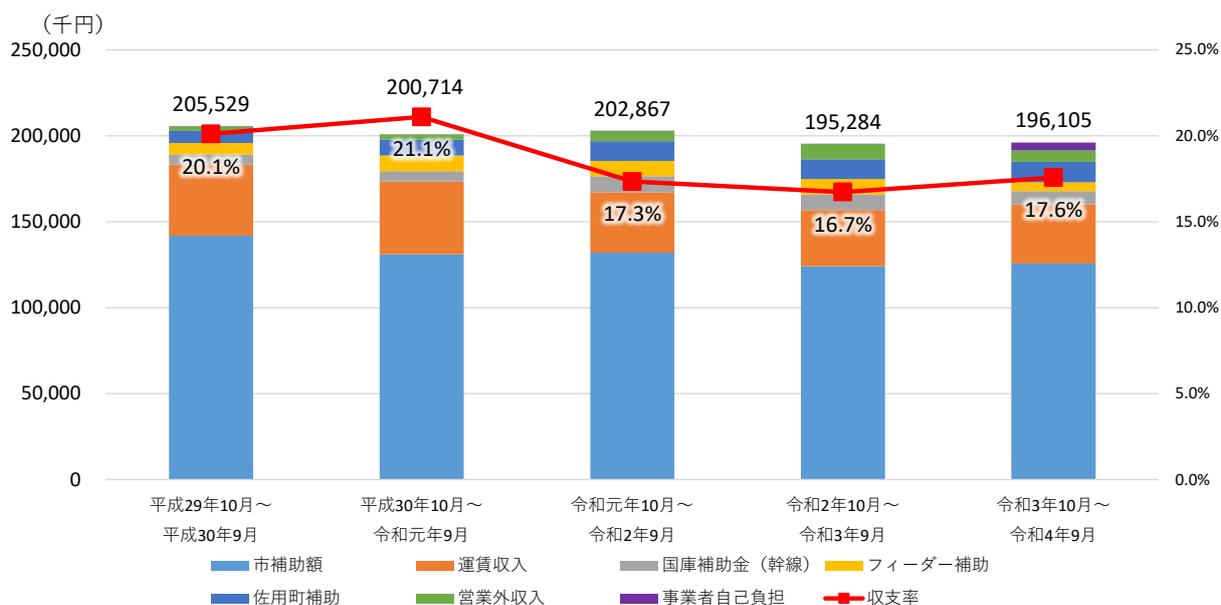


資料：宍粟市資料

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

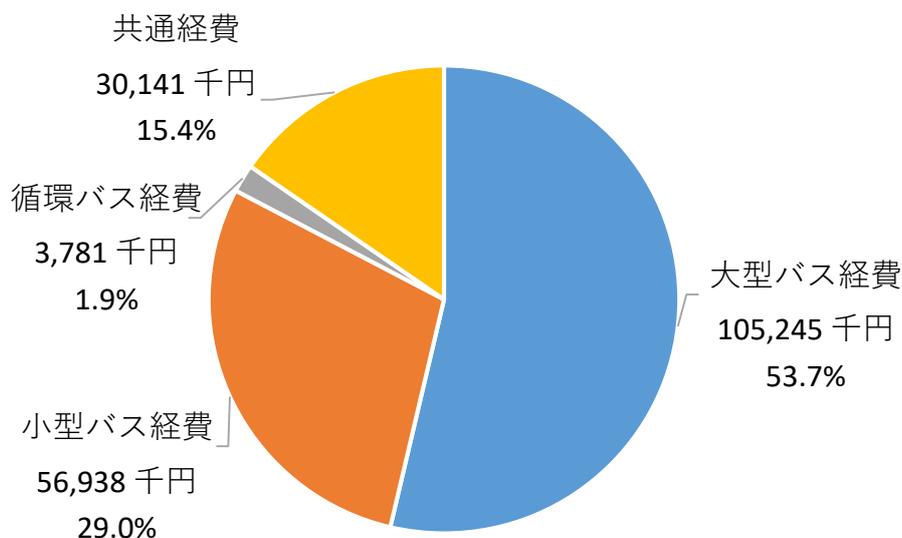
主に市内を運行する市内路線バスは年間約2～2.1億円の費用がかかっており、このうち約6～7割程度が市の補助金によるものです。また、収支率は令和4年度時点で約17.6%となっています。



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、次いで約 29%が小型バスとなっています。



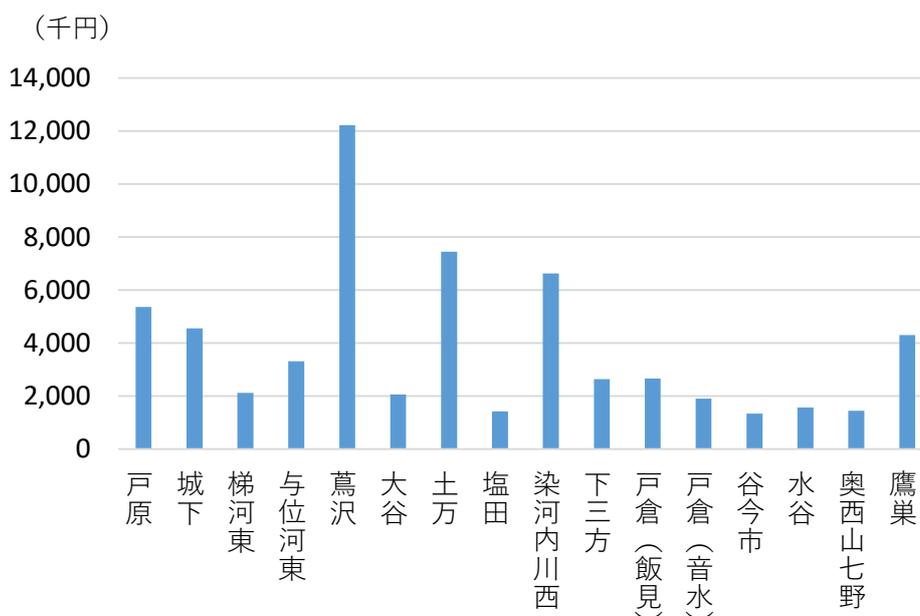
※令和4年度（令和3（2021）年10月～令和4（2022）年9月）の実績値を参照。

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。路線別に見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。

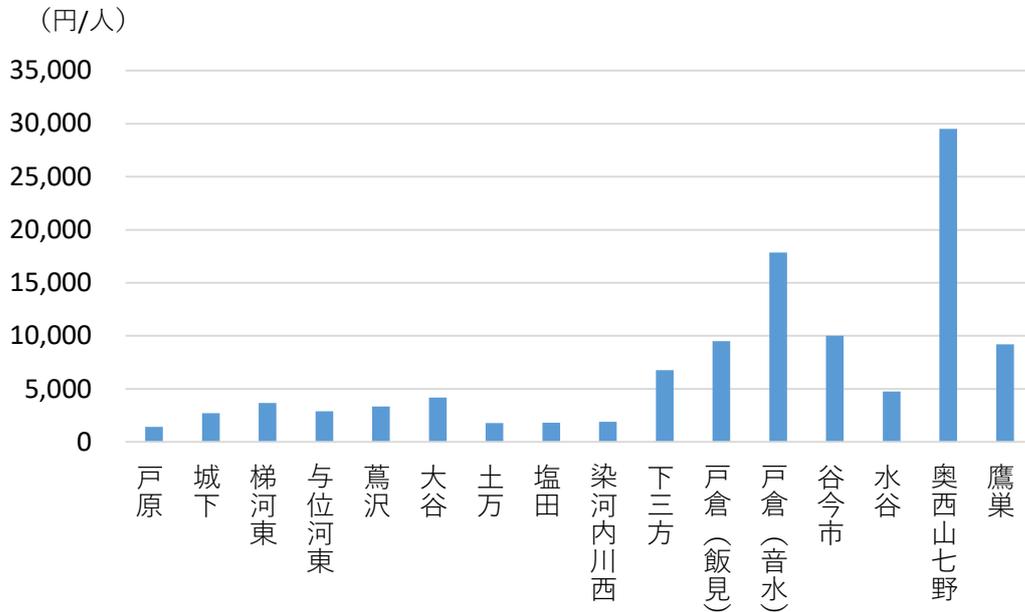
資料：宍粟市資料

図 運行にかかる費用（路線別・令和4年度）

#### ④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(音水経由)、谷今市線では1人当たりの運行費用が10,000円を超えています。



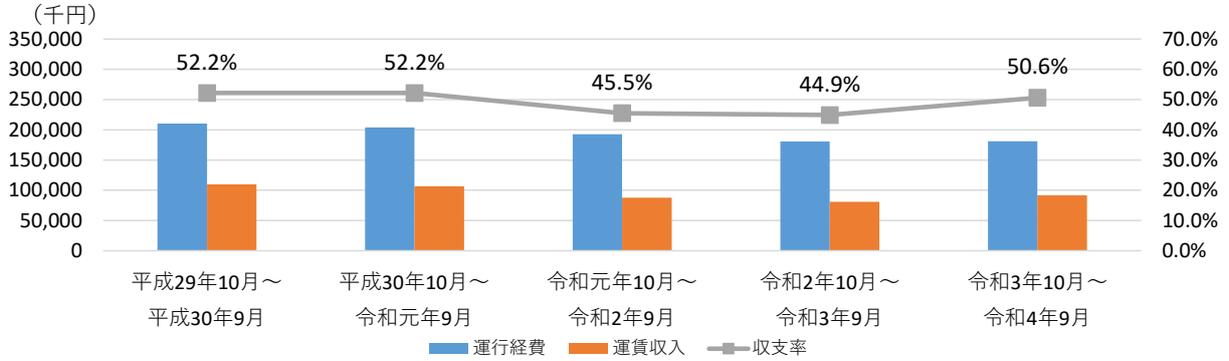
※令和4年度(令和3(2021)年10月~令和4(2022)年9月)の実績値を参照。

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)

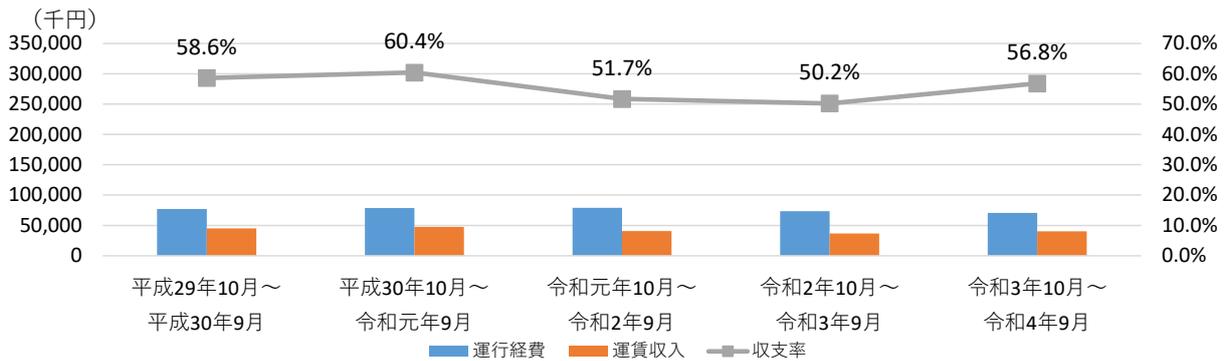
⑤地域間幹線系統における収支状況

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(株)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%の収支率となっています。



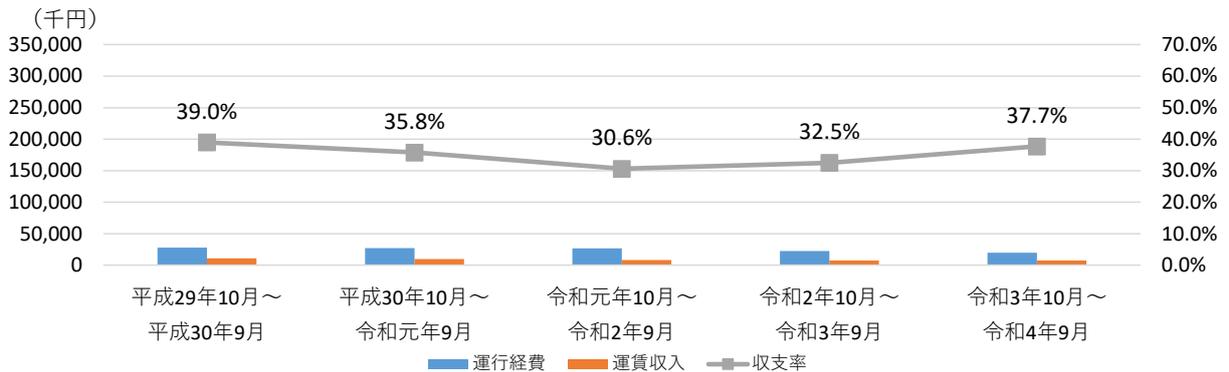
資料：神姫バス(株)資料

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(株)資料

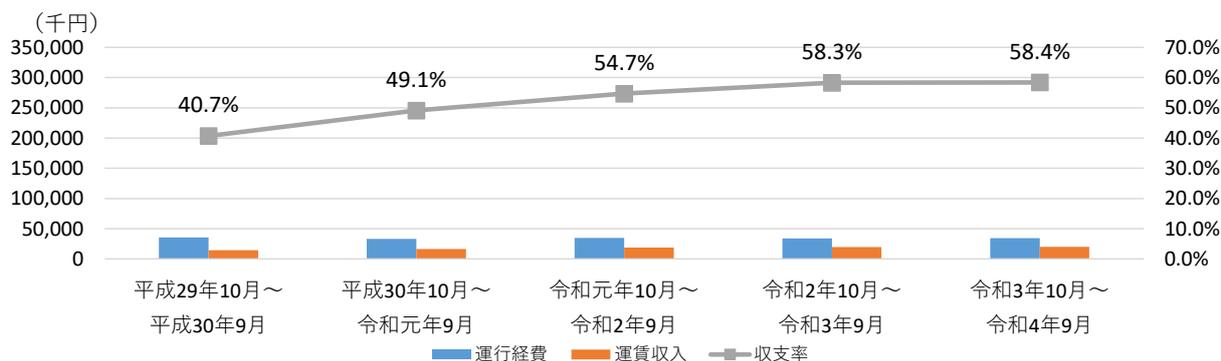
図 姫路駅前～横関～山崎の路線における収支状況



資料：神姫バス(株)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

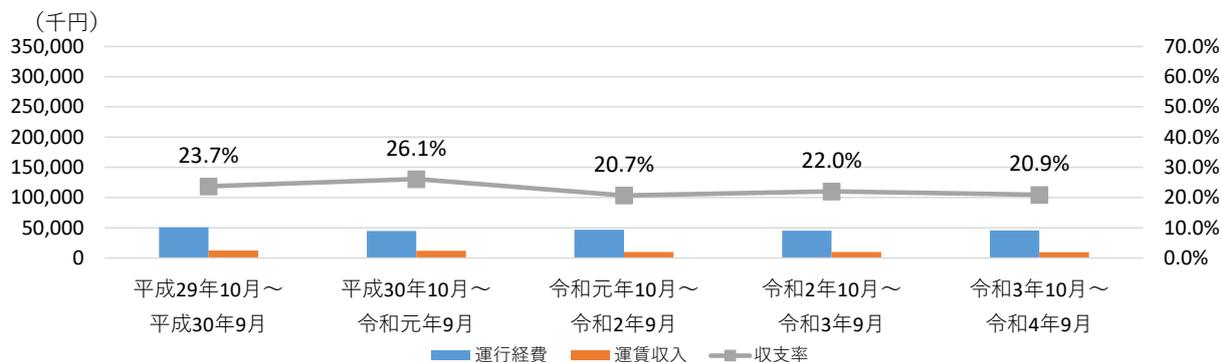
㈱ウイング神姫の運行している路線では、姫路市に向かう「山崎～新宮駅～ダイセル」の路線で約50%前後の収支率となっています。



資料：㈱ウイング神姫資料

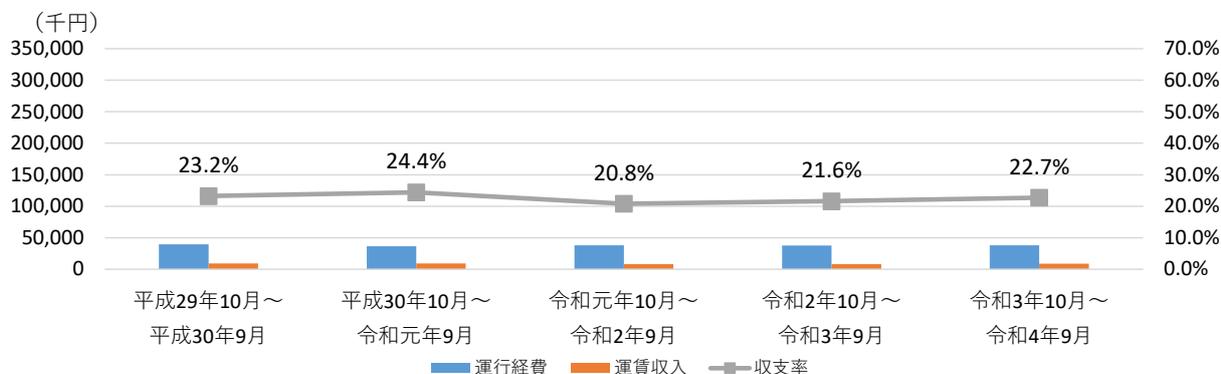
図 山崎～新宮駅～ダイセルの路線における収支状況

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。本市では、市内間の移動にあたり利用しやすい運賃として、距離に関わらず片道200円の定額料金制度を導入している関係で、市内完結路線及び地域内フィーダー系統における収支率が低くなっています。



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～皆木～エーガイヤちくさの路線における収支状況

## ⑥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~いちのびあ~福知溪谷 (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%

資料：(株)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(有)	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
(有)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。

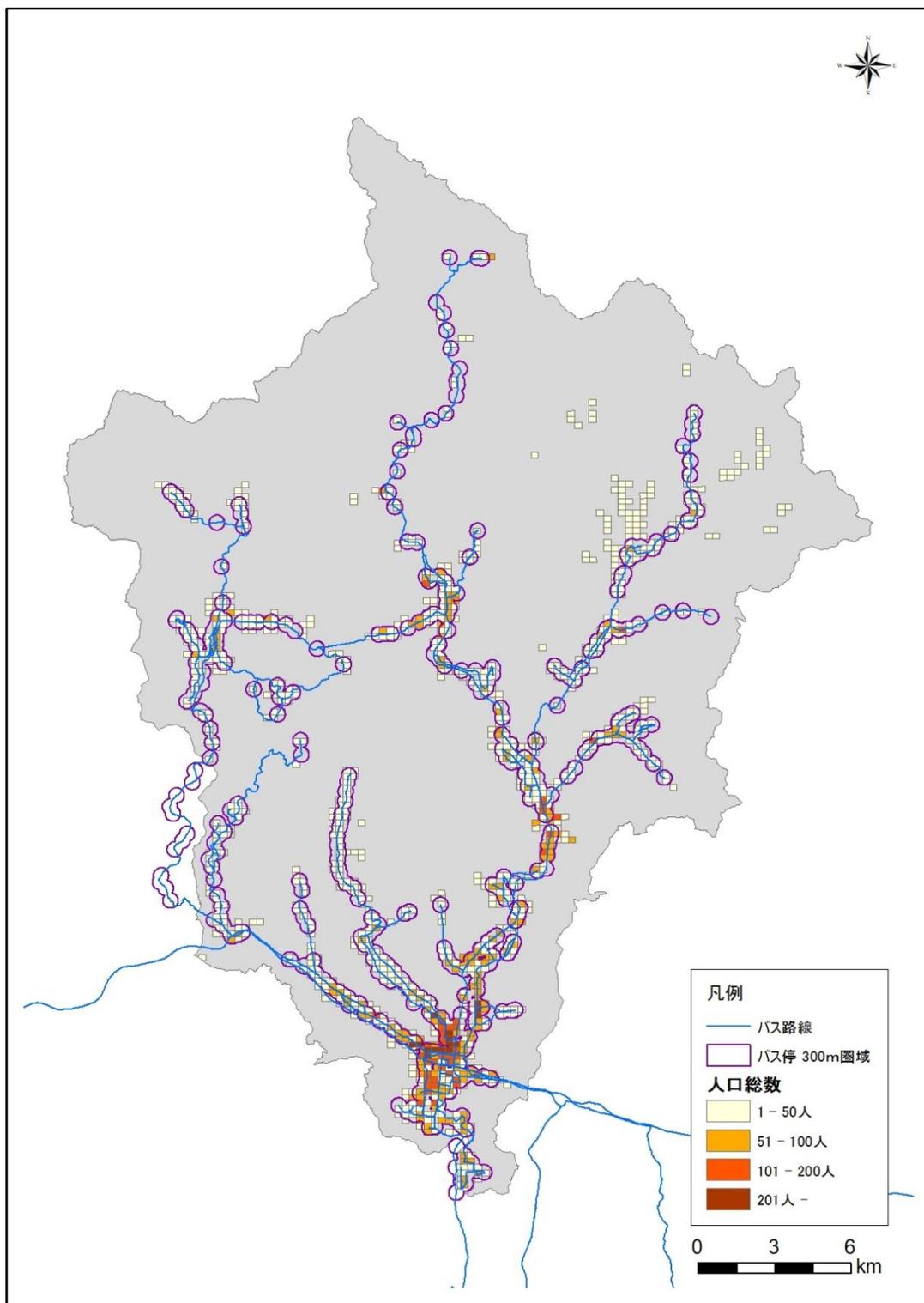


図 中央市の交通空白地

## 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。

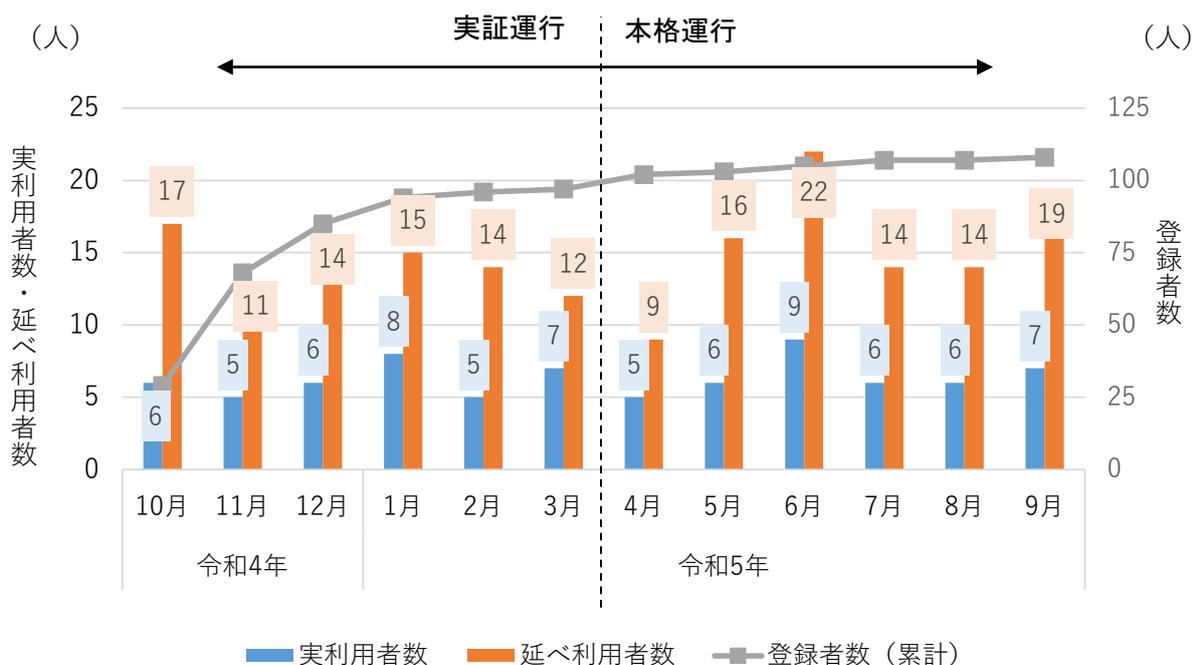
#### ① 運行概要

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（お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。

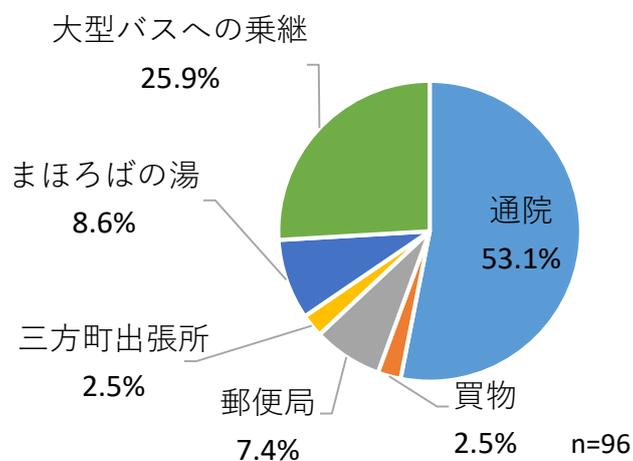


資料：宍粟市資料

図 三方繁盛つれてってカーの利用者数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	(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		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	(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	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 <sup>※1</sup>
利用料	【障害者等福祉利用者】 500～1,500 円 <sup>※2</sup> 【移動困難者支援利用者】 700～3,000 円 <sup>※2</sup>
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(有)	宍粟市山崎町鹿沢 52-8
介護タクシー(株)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
(有)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 1333-9
ふくタクまる勝	宍粟市一宮町深河谷 159-5
(有)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(有)	宍粟市山崎町鹿沢 52-8
介護タクシー(株)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
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
(有)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。

年齢階層別に見ると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。

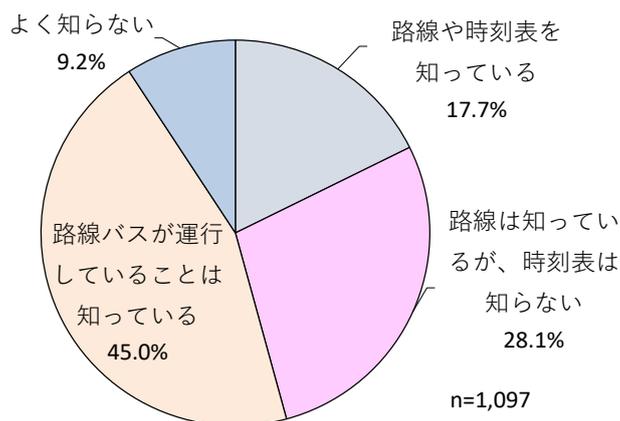


図 路線バスの認知度

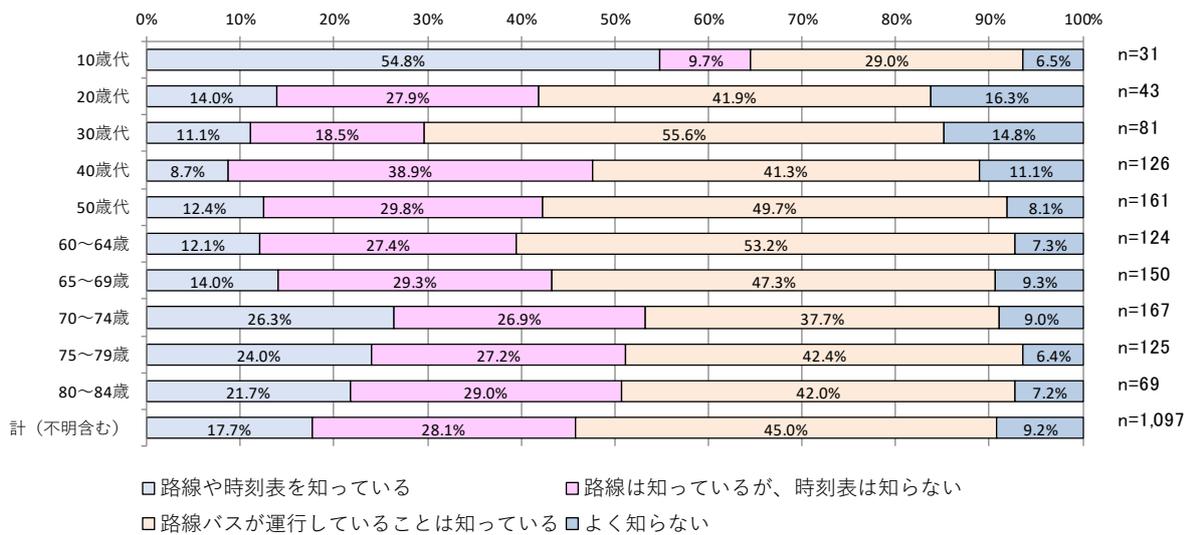


図 路線バスの認知度 (年齢階層別)

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。

旧町域別に見ると、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。

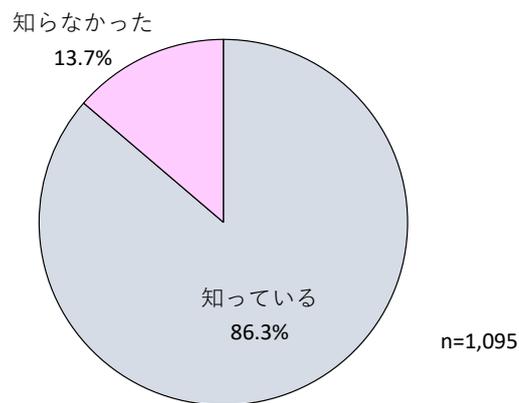


図 一律 200 円制度の認知度

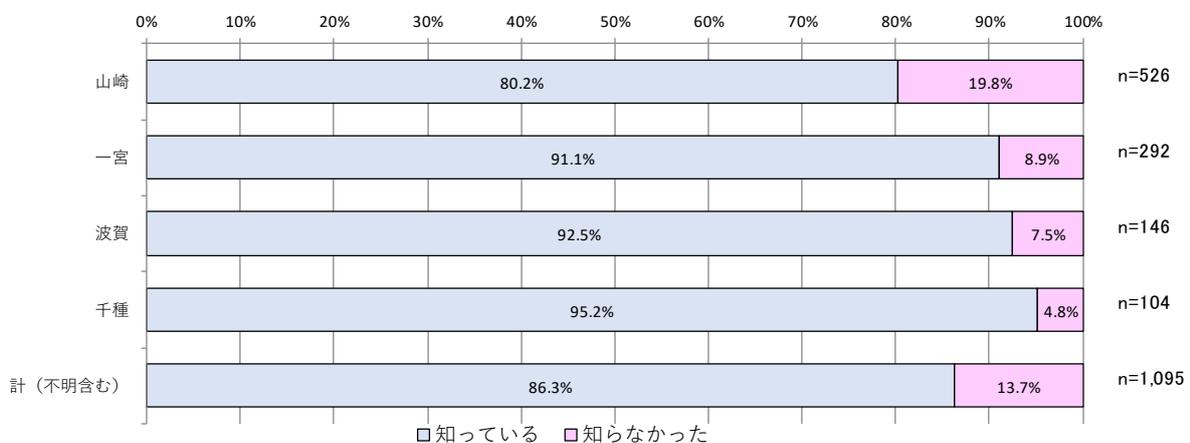


図 一律 200 円制度の認知度 (旧町域別)

### 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 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。

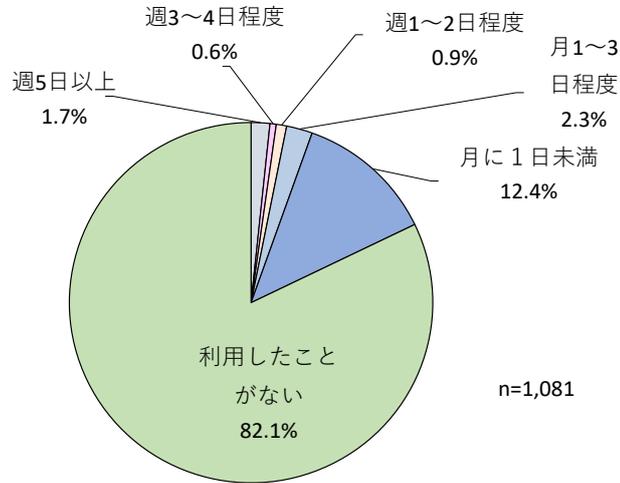


図 路線バスの利用頻度

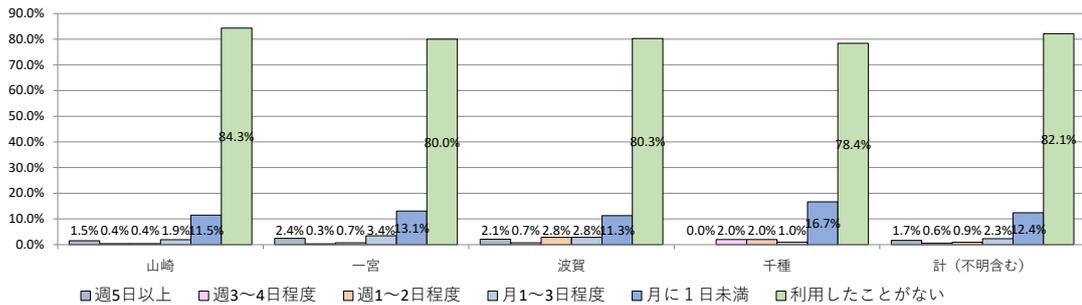


図 路線バスの利用頻度（旧町域別）

### 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。

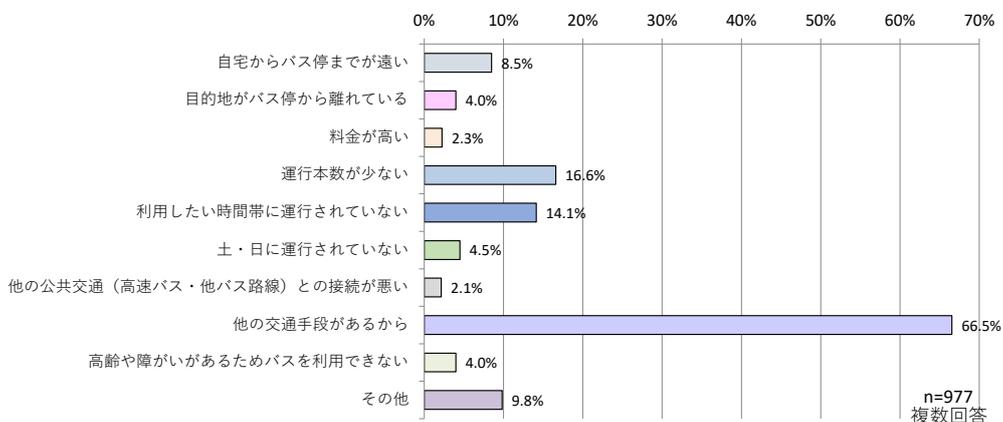
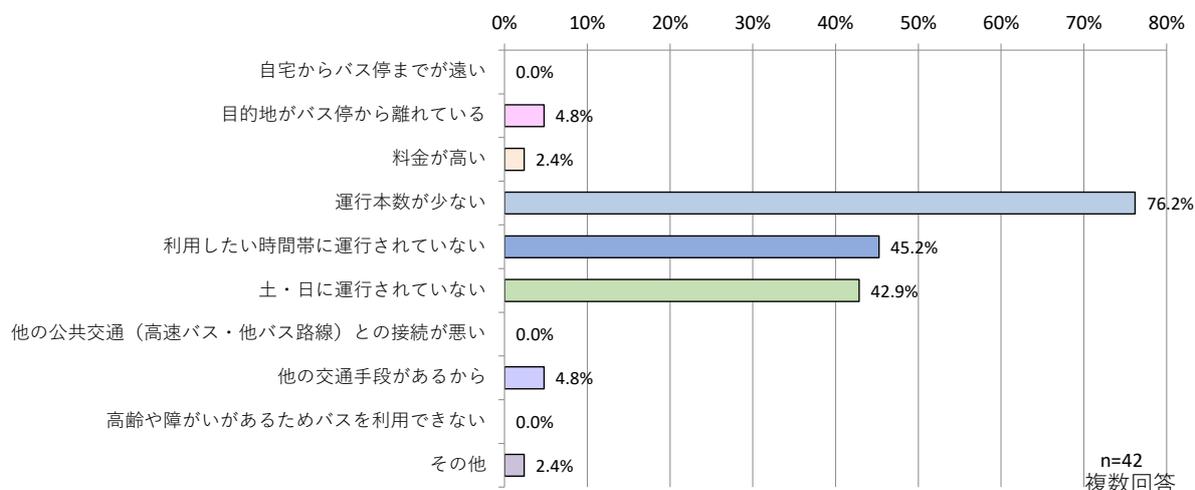


図 路線バスを利用しない理由、もしくは困っていること

また、路線バスを利用している方<sup>※</sup>の困っていることについて見ると、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。

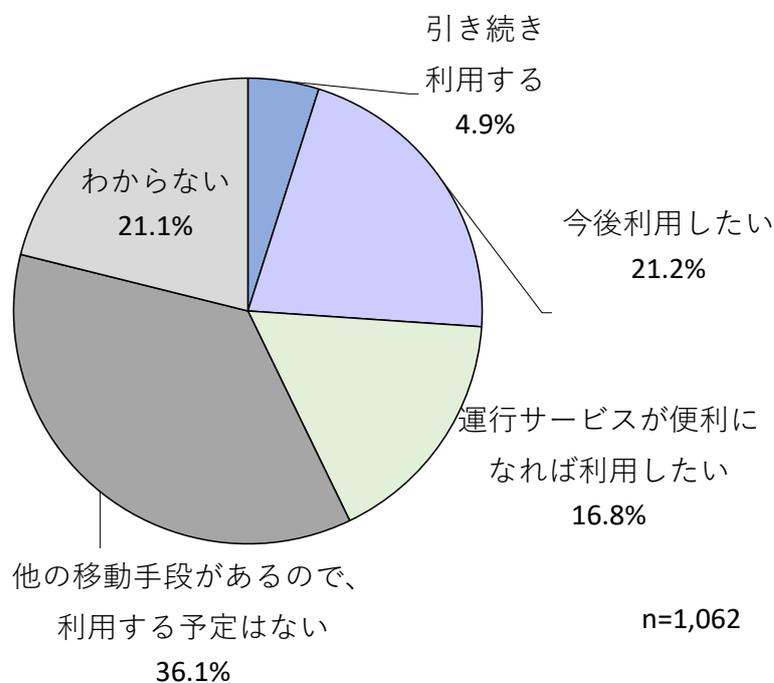


図 路線バスの利用意向

旧町域別に見ると、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。

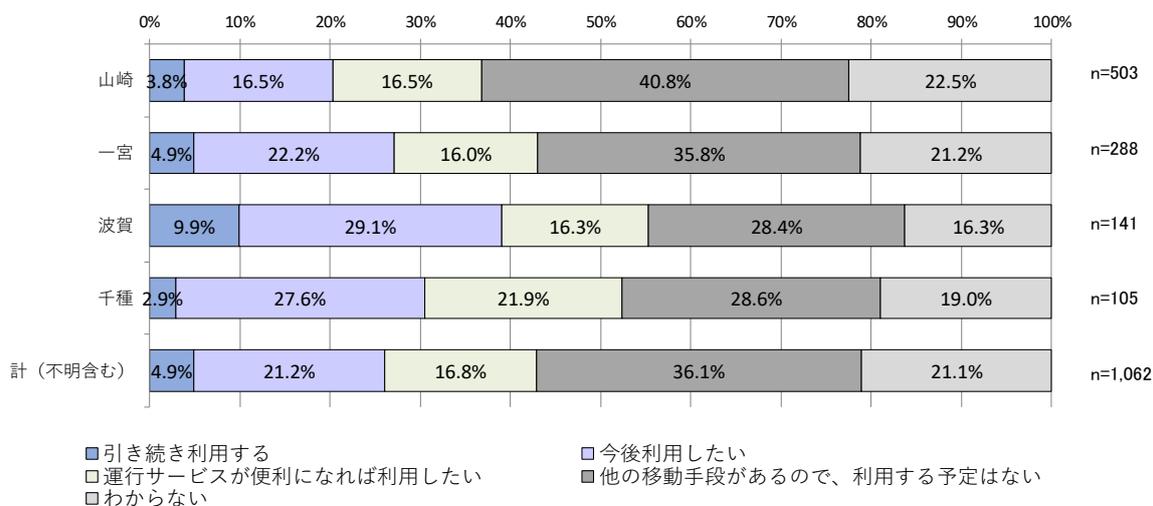


図 路線バスの利用意向（旧町域別）

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。

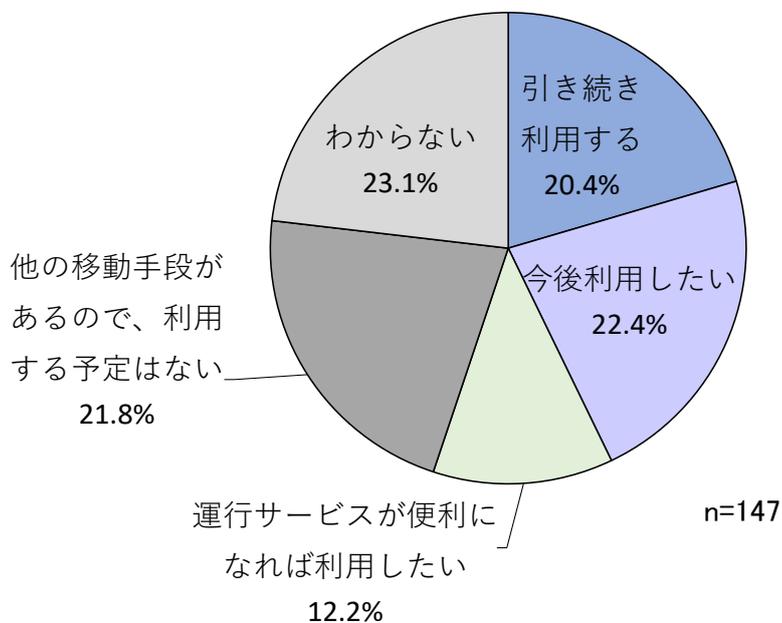


図 路線バスの利用意向（運転免許を返納した、返納を考えている、又は取得したことが無い方）

## (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。

年齢階層別に見ると、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。

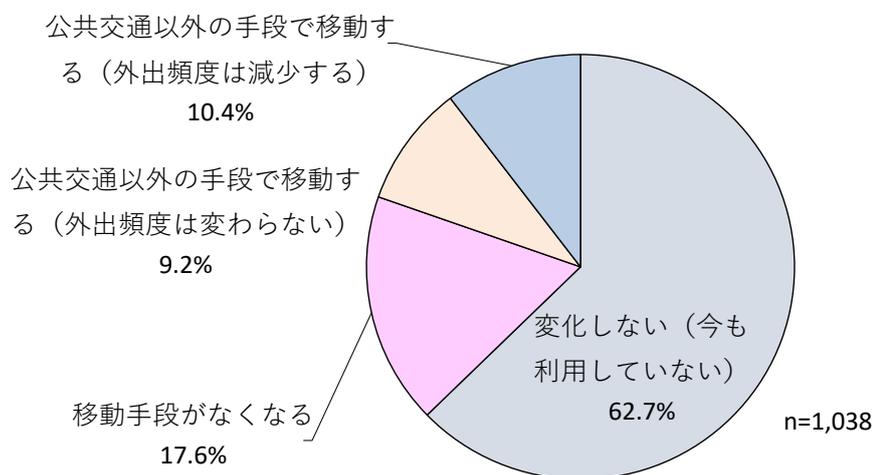


図 路線バスを廃止した際の生活の変化

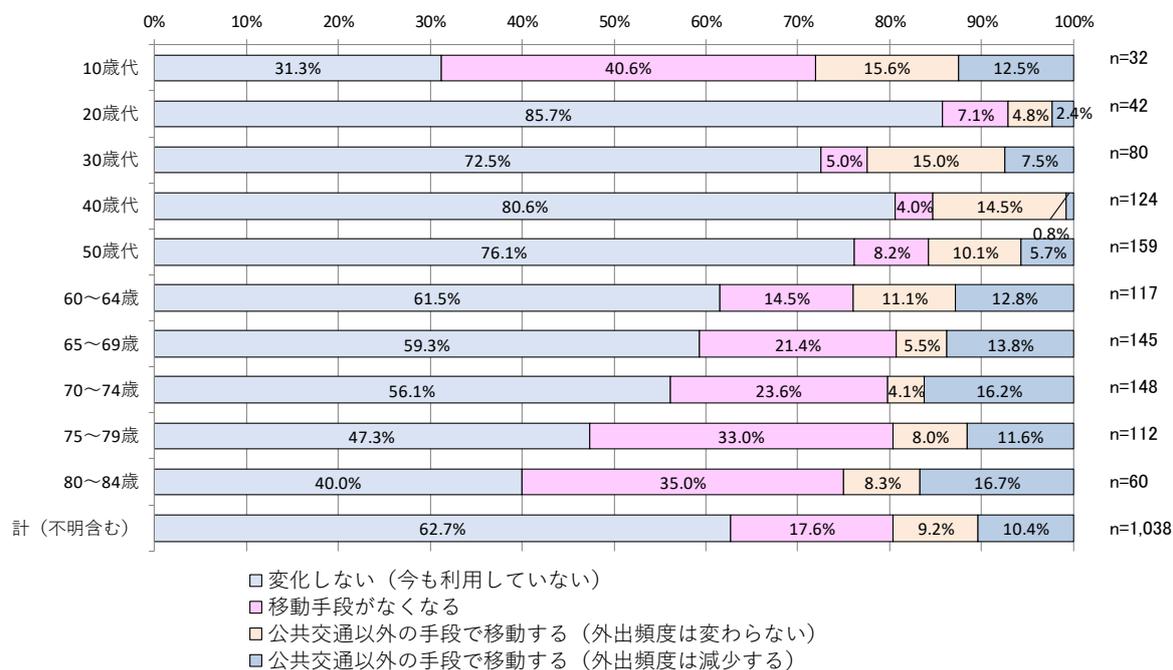


図 路線バスを廃止した際の生活の変化（年齢階層別）

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。

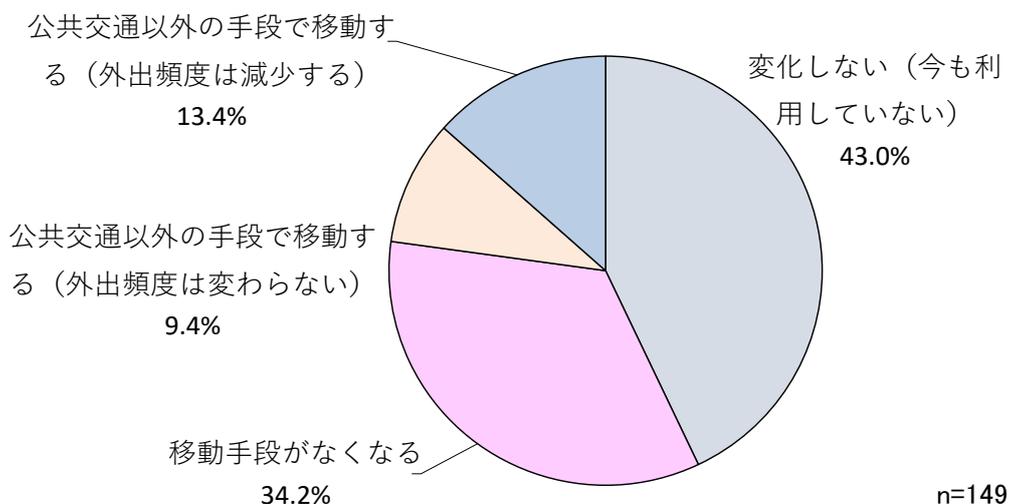


図 路線バスを廃止した際の生活の変化（運転免許を返納した、もしくは取得したことが無い方）

## 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。

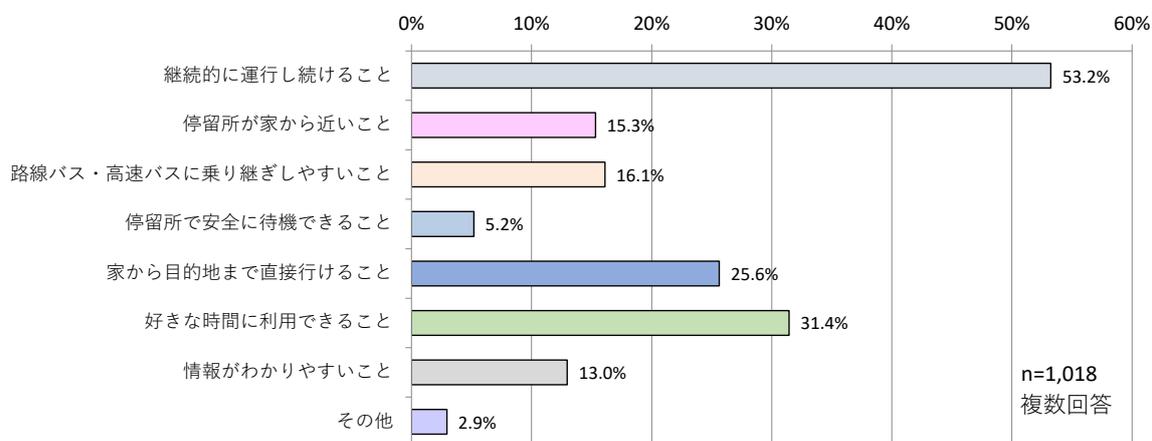
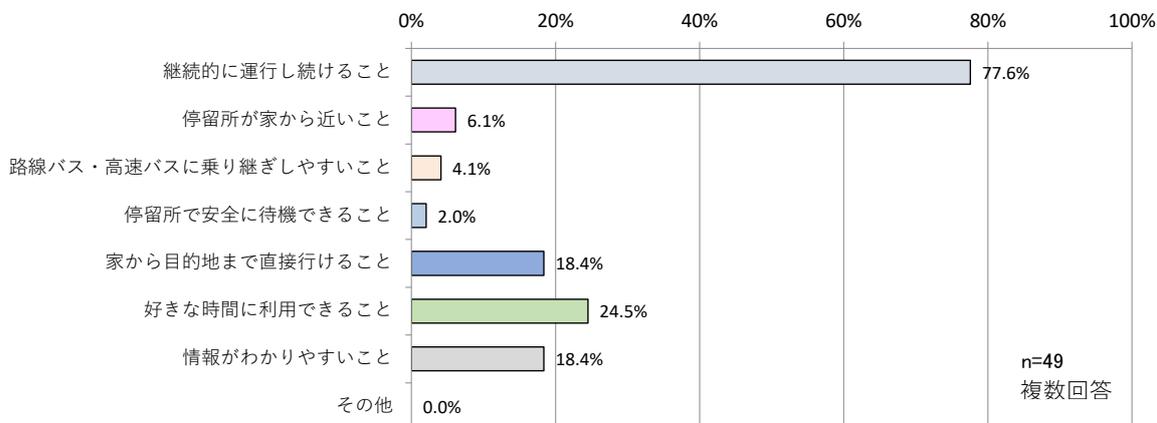


図 宍粟市の地域公共交通の方針において重視してほしいこと

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、旧町域別に見ても旧町域による意見の違いはほぼ見られません。

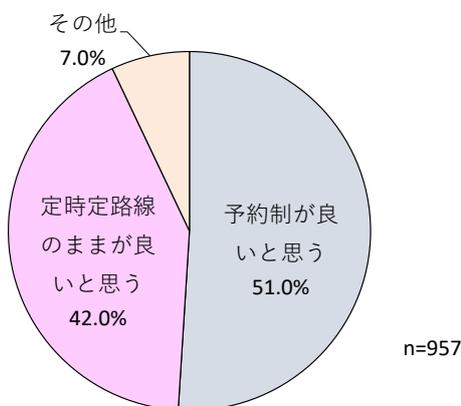


図 効率的なサービスへの切り替えについて

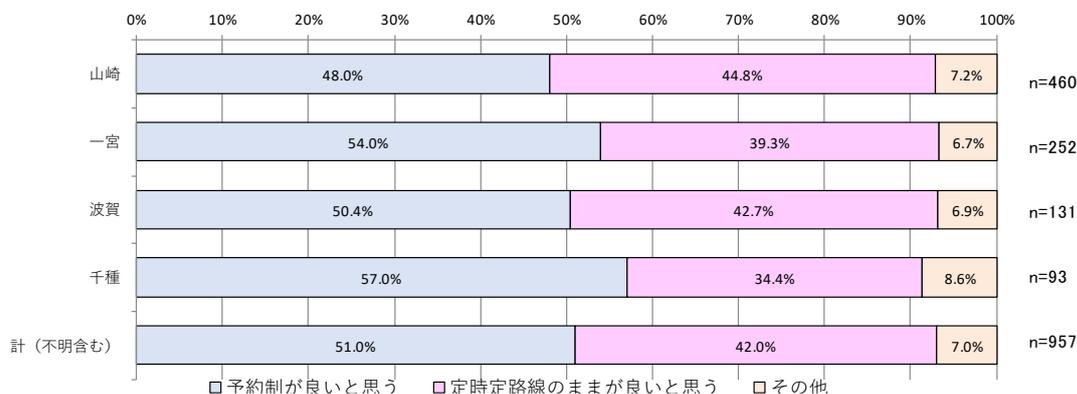


図 効率的なサービスの切り替えについて（旧町域別）

### 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点事項として「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次宍粟市総合計画後期基本計画

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) 個別施策の方向性と主な取組

まちづくり、移動に関する基本方針として「定住魅力の高いまちづくり」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"><li>● 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</li><li>● 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</li><li>● 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</li><li>● 市民との協働による拠点の賑わいづくりの推進</li></ul>
公共交通ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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）</li><li>● 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</li><li>● 交流人口の拡大に向けた取り組みの推進</li></ul>

### (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、これまでの利用状況を考慮し、令和元（2019）年度の状態 286,163 人がピークであると仮定したうえで、コロナ禍による外出自粛の影響からの回復を含めた目標としています。

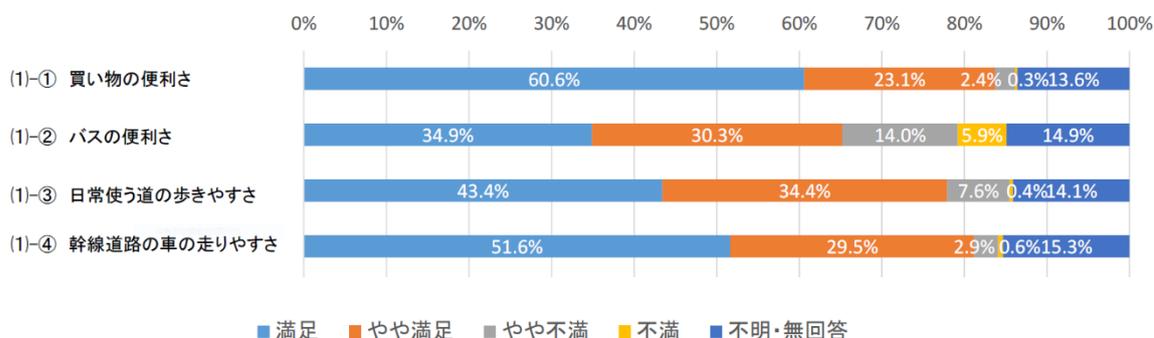
指標	現状値	目標値
	（令和5（2023）年）	（令和8（2026）年）
路線バス利用者数（人）	230,916	254,700

## 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。

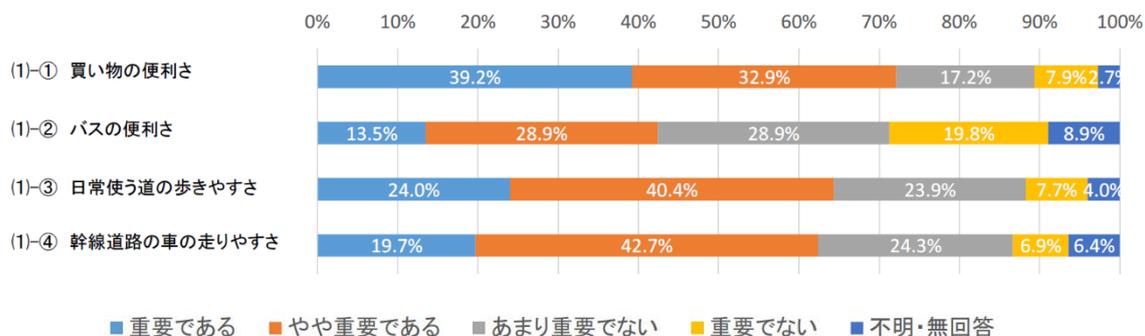
### (1) 現状認識

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

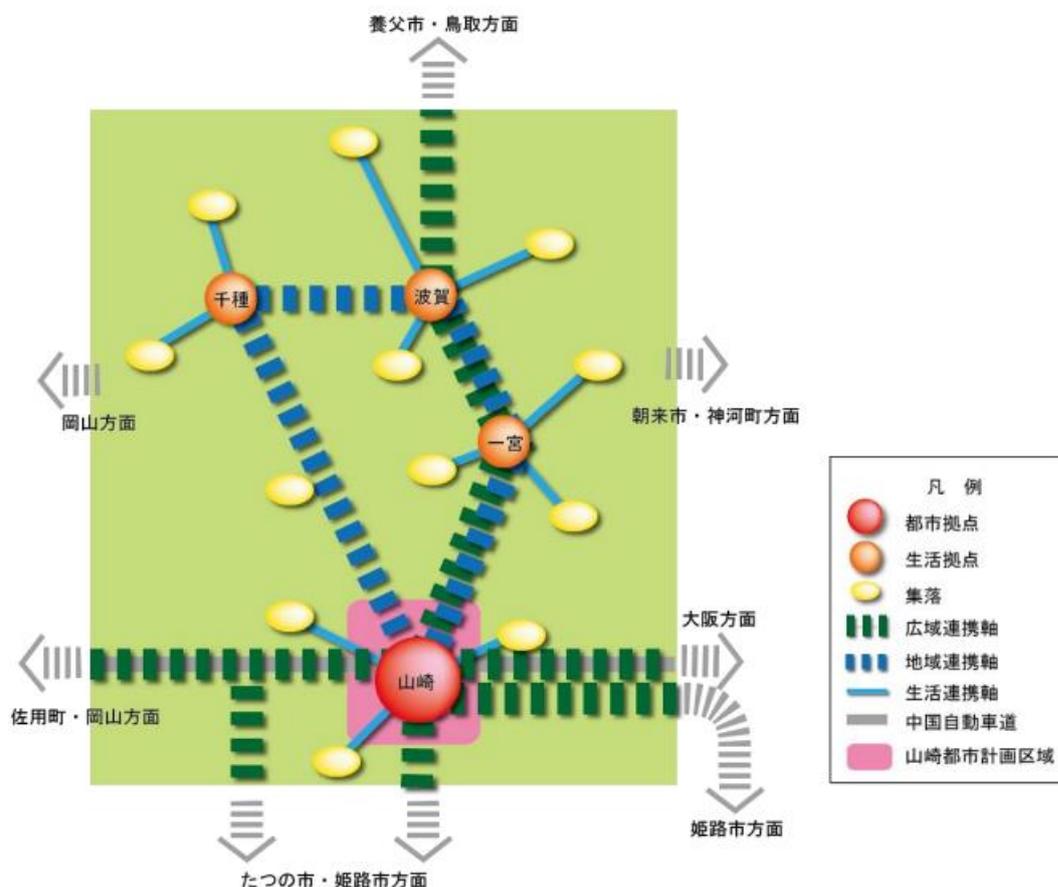
本市では今後、核家族化、少子高齢化が進んでいくことを踏まえたうえで、市民の通院や通学手段の確保、集落の持続性確保の観点から、**都市機能が集積する市街地内や市街地と周辺集落等との移動に不可欠な地域公共交通ネットワークをバス事業者等との連携の下で維持**していきます。

### (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) 将来の都市構造

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

## (5) 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り組みを進めていきます。

表 交通に関する取組方針

視点	概要
市内外の連携を強化する道路骨格軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 柔軟な都市計画の運用、実現可能な整備を検討する。</li> </ul>
中心市街地における「歩く」環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 観光駐車場の整備や観光案内サインの設置を行う。</li> </ul>
生活道路の安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地、集落地における生活道路との安全性・快適性向上に向けた道路環境の整備を行う。</li> </ul>
交通施設の適切な維持管理と長寿命化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 橋梁、その他道路施設の計画的な維持管理、更新を行なう。</li> </ul>
ユニバーサルデザインに基づく道路空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
公共交通網の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

### 3 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	<ul style="list-style-type: none"><li>● 利便性の高い駅周辺の土地の高度利用の促進</li><li>● 適切な農地の保全・活用の推進</li><li>● 土砂災害特別警戒区域等における市街化の抑制</li></ul>
市街地以外のエリア	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地域主導による集落の機能維持、活性化の促進</li><li>● 市街地エリアの都市機能集積地区との連携の維持・確保</li></ul>

#### (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り組みを促進
- JR 山陽本線姫路～英賀保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り組みにより利用を促進
- 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】地域公共交通ネットワークの維持

鉄軌道のない本市では、現在、日常生活の移動手段は自家用車に大きく依存していますが、今後、少子高齢化が進み、地域の人口が減少する中で交通弱者の増加が懸念されます。住み慣れた地域で安心して生活するために、路線バスやタクシーを中心とした地域公共交通網を整備し、地域と市内外の公共的な施設や生活利便施設、観光・集客施設などを結ぶ地域公共交通ネットワークを維持していくことが課題となっています。

### 【課題2】多様な移動ニーズにあわせた路線の検証

地域公共交通を確保、維持していくためには、利用者の多様な移動ニーズに合わせて、バス路線の見直しを行っていくことが必要です。人とまちをつなぐ公共交通として、利便性の向上を図るために、地域や利用者の意見を聞きながら、路線のあり方等について検証と見直しを図ることが課題となっています。

### 【課題3】地域公共交通の乗り継ぎ利便性の向上

広い市域を有する本市では、地域公共交通が、集落と生活圏、市内外の生活圏と生活圏を結ぶことで、市民の移動を支えています。目的地まで移動するためには、市内各地の交通結節点での乗り継ぎが必要となります。市民アンケートの結果から、乗り継ぎが不便という意見も出ており、誰もが安心して利用できる環境を整えるために、乗り継ぎの利便性向上を図ることが課題となっています。

### 【課題4】地域公共交通と福祉の連携による移動支援の充実

免許返納等により自家用車を保有しない高齢者や移動に何らかの支援を必要とする障がい者等の交通弱者にとって、地域公共交通は、地域での生活を支える重要な社会資源です。誰もが住み慣れた地域で安心して生活できる地域社会を構築するために、地域公共交通と福祉施策の連携による移動支援の充実が課題となっています。

### 【課題5】市民自ら守り育てる地域公共交通の意識醸成

現在、バス事業者は、路線ごとの利用者の低迷による収益確保や2024年問題による運転手の労働時間の制限、高齢化による担い手不足等により、既存路線の維持確保が困難になっています。地域公共交通を未来へつないでいくために、バス事業者や行政だけでなく、市民一人ひとりが地域公共交通を「自分事」として関心を持つことで、市民自ら守り育てる地域公共交通の意識醸成を図っていくことが課題になっています。

### 【課題6】環境に配慮した地域公共交通の推進

本市は市域の9割を森林が占め、豊かな森林を生かしたまちづくりに取り組んでいます。地域公共交通は、一般の自家用車と比べて二酸化炭素の排出量が少なく、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。地域公共交通を未来へつないでいくために、環境に配慮した地域公共交通を推進することが課題となっています。

## 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、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 【課題1】	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 【課題2、課題3、課題4】	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 【課題5、課題6】	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

### 1 将来の地域公共交通ネットワーク

現在の本市の地域公共交通ネットワークを踏まえ、将来の地域公共交通ネットワークを以下のように示します。

項目	位置づけ	役割	具体的な路線
地域公共交通	大型バス (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>
	小型バス (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・循環バス (循環線)</li> <li>・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)</li> <li>・三方繁盛つれてってカー</li> </ul>
	広域バス・高速バス (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸三宮～山崎 (高速バス)</li> <li>・姫路駅前～林田・インター～山崎</li> <li>・姫路駅前～横関～山崎</li> <li>・姫路駅前～日赤病院前・四辻～山崎</li> <li>・山崎～新宮駅～ダイセル</li> <li>・山崎～新宮駅</li> <li>・山崎～たつの</li> <li>・その他ダイセル線</li> </ul>
	個別送迎	個々の需要に対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般タクシー (3社)</li> </ul>
その他	-	特定の需要に対応し、日常生活を支える	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス</li> <li>・外出支援サービス</li> <li>・介護タクシー</li> </ul>

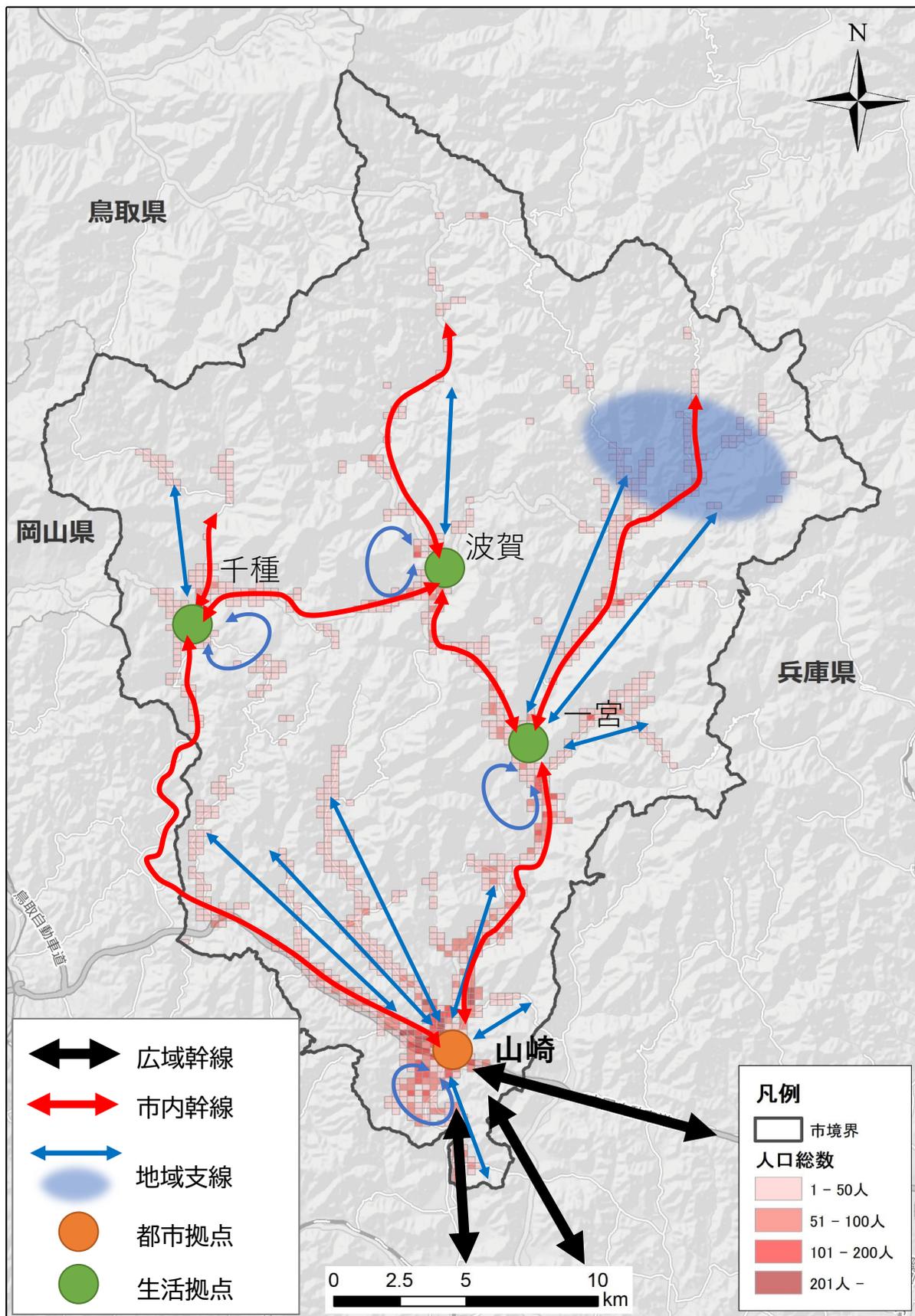


図 将来の地域公共交通ネットワークイメージ

## 【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 補助対象路線の系統種別・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所前～下宇原1</li> <li>・山崎～下比地</li> <li>・はりま一宮小学校前～いちのびあ～福知溪谷</li> <li>・皆木～上垣内</li> <li>・メイプル福祉センター～皆木</li> <li>・皆木～皆木</li> <li>・エーガイヤちくさ～内海口</li> <li>・エーガイヤちくさ～別所</li> <li>・エーガイヤちくさ～土井</li> <li>・エーガイヤちくさ～倉谷</li> <li>・エーガイヤちくさ～倉谷口</li> </ul>	<p>【神姫バス(株)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・姫路駅前～林田・インター～山崎</li> <li>・姫路駅前～横関～山崎</li> </ul> <p>【(株)ウイング神姫】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山崎～まほろばの湯～横山・倉床</li> <li>・山崎～新宮駅～ダイセル</li> <li>・山崎～皆木～エーガイヤちくさ</li> </ul>
路線維持や補助の必要性	<p>いずれも市内の各地域から市内の交通拠点及び都市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。</p>	<p>鉄軌道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。</p>
実施主体	(株)ウイング神姫	神姫バス(株)、(株)ウイング神姫
目標・効果と評価指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者数</li> <li>・収支率（地域内フィーダー系統）</li> <li>・市財政負担（地域内フィーダー系統・地域間幹線系統）</li> </ul>	

## 2 計画全体の数値目標

まちの将来像の実現をめざして取り組む施策の達成状況を総合的に評価・検証するために、計画全体の数値目標を以下のとおり設定します。

なお、目標値については、本計画で中間見直しを行う令和10（2028）年度と本計画の最終年度である令和15（2033）年度をそれぞれの目標値とし、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を行います。

### 【目標1】：地域公共交通の利用者数を維持する

バスの利用者数は、平成27年の再編後、順調に増加していましたが、令和2年度以降、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しています。

しかし、令和5年度には、行動制限の解除を受けて回復傾向が続いていること、また、上位計画である市総合計画において、既にまちづくり指標として設定しており、毎年、実績値に対する検証と分析を行い、管理していることから、本計画においても、従来の計画値を目標値とします。

#### 【評価指標1】バス利用者数

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)	206,518人※1	223,100人	223,100人
小型バス・循環バス利用者数	24,398人※1	31,600人	31,600人
三方繁盛つれてつてカー利用者数 (年間)	177人※2	240人	240人
広域バス・高速バス利用者数(年間)	614,063人※3	614,000人	614,000人

※1：令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）の見込値。

※2：令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）の実績値。

※3：令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）の実績値で、(株)ウイング神姫及び神姫バス(株)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）の値であり、宍粟市総合計画後期基本計画に記載の値。

※5：令和15年度（令和14年10月～令和15年9月）の値であり、宍粟市総合計画後期基本計画に記載の値。

## 【目標 2】：地域公共交通の収支を維持する

地域公共交通ネットワークを維持するために、路線ごとの収支率の維持、もしくは改善をめざします。

### 【評価指標 2】 路線ごとの収支率

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)	15.2%	15.2%	15.2%

※ 1：令和 5 年度（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）の見込値。

※ 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

地域の人口減少が見込まれる中で、地域公共交通ネットワークの維持にかかる財政負担が新たな市民負担とならないように、市の地域公共交通に対する負担水準の維持に努めます。

### 【評価指標 3】 財政負担の維持

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	145,000 千円	現状値を維持	現状値を維持
【参考】人口将来推計から見る市民一人当たりの負担額	4,400 円	4,900 円	5,500 円

※ 1：令和 5 年度（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）の見込値。

※ 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 4】 地域公共交通の利用促進

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 5 年度（令和 4 年 10 月～令和 5 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

第5章で掲げためざすまちの将来像の実現に向け、基本方針に基づき、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	豊かな自然を生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	パーク＆ライドの利用促進

## 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

- ・ 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58ページ「表 補助対象路線の系統種別・必要性」を参照。

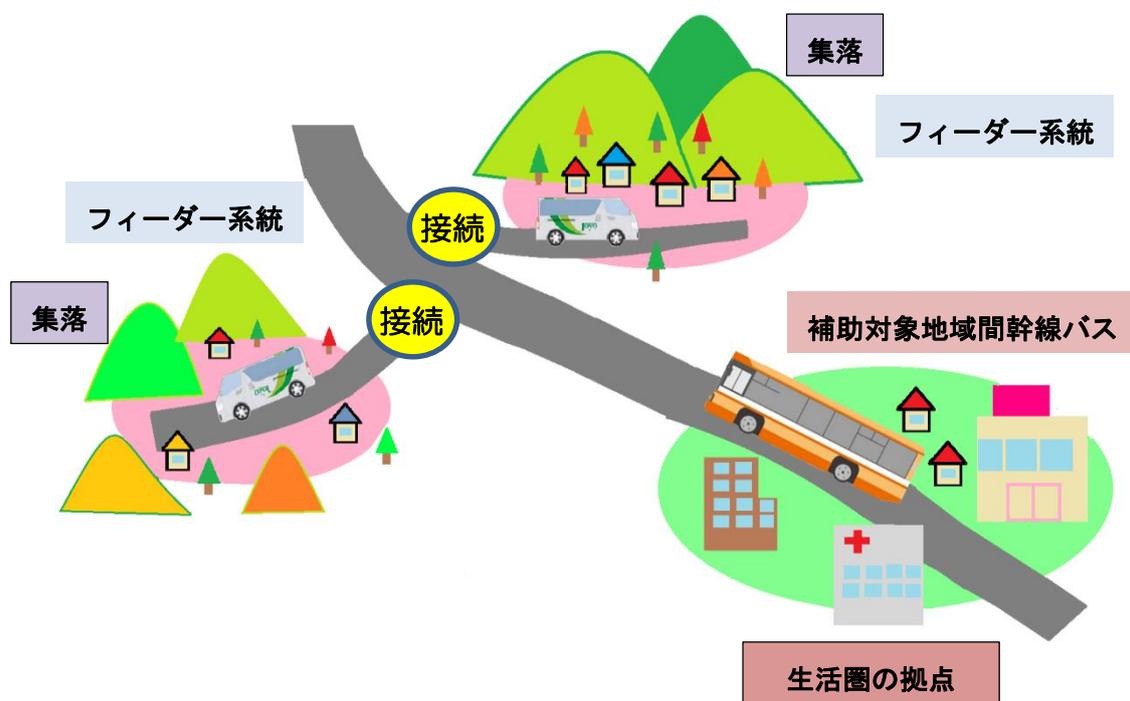


図 地域間幹線系統地域内とフィーダー系統の接続イメージ

#### ○ 実施主体

実施主体	実施主体	実施主体	実施主体	実施主体	実施主体
中央市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
○	○	○	-	-	-

#### ○ 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

- 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

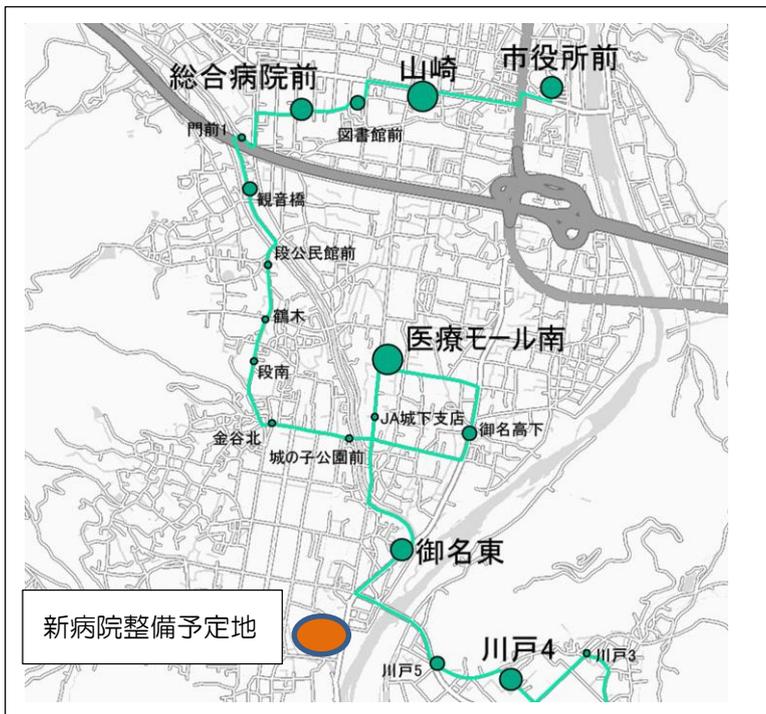


図 整備予定地及び見直しを想定している路線

○ 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
○	-	○	○	○	-

○ 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. 豊かな自然を生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り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

- ・ 地域公共交通と連動した取組の実施【新規】
  - ▶ 路線バスを利用した場合の割引制度の導入や、観光におけるモデルルートを作成を行います。
- ・ 「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」の取り組みについて、交通事業者と連携して取り組みの周知、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・充実に向けた支援を行います。



出典：ウイング神姫 HP



出典：公益財団法人しそ森林王国観光協会 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

図 「宍粟市ぶらっと自転車下り」

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(観光協会)
○	-	○	-	○	○

#### ○ 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									
【新規】 協議・検討	実施・適宜見直し								

### 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

- 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を検証し、必要に応じて乗継ぎ等に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、減便等を行いません。
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
○	-	○	-	○	-

##### ○ 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									
<ul style="list-style-type: none"> <li>定額料金制度や乗継制度の周知により路線バスの利用を促進します。</li> </ul>									
○ 具体的な取組内容									
<ul style="list-style-type: none"> <li>定額料金制度の周知【継続①】 <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> </li> <li>お得な乗車券の販売、周知【継続②】 <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> </li> <li>乗継制度・フリー降車区間の周知【継続③】 <ul style="list-style-type: none"> <li>市内の移動を目的として路線バスを乗り継ぐ場合には、乗継券を利用することで追加運賃なしで目的地まで行ける乗継制度や小型バスの一部路線ではフリー降車区間を設けて路線バスの利用を促します。</li> </ul> </li> </ul>									
○ 実施主体									
中央市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他				
○	-	○	-	○	-				
○ 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									
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>									
○ 具体的な取組内容									
<ul style="list-style-type: none"> <li>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】 <ul style="list-style-type: none"> <li>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、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。</li> </ul> </li> </ul>									
○ 実施主体									
中央市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他				
○	○	○	-	-	-				
○ 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									
<ul style="list-style-type: none"> <li>身体障がい者や精神障がい者を対象にバス運賃を助成することで、誰もが気軽に移動できる環境を整備します。</li> </ul>									
○ 具体的な取組内容									
<ul style="list-style-type: none"> <li>身体障がい者や精神障がい者に対する運賃割引助成【継続】               <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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。</li> </ul> </li> </ul>									
○ 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				
○	-	○	○	○	-				
○ 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									
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>									
○ 具体的な取組内容									
<ul style="list-style-type: none"> <li>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】               <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 運転免許証を自主的に返納し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。</li> </ul> </li> </ul>									
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				
○	○	○	○	○	-				
○ 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									

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									
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>									
○ 具体的な取組内容									
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>									
○ 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)				
○	-	○	○	○	○				
○ 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)
									

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

- 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
○	-	○	-	○	-

○ 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

- 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ライドシェア等の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通して、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)
○	-	○	○	○	○

### ○ 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

- 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

中央市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
○	-	○	-	○	-

### ○ 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

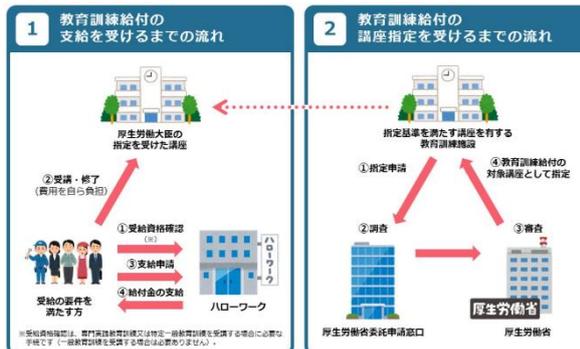
#### ○ 概要

- 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り組みを行います。

#### ○ 具体的な取組内容

- 市広報・HP 等への掲載【継続①】
  - 交通事業者と連携し、広報しそや市公式 YouTube 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り組みを進めます。



- Uターン・Iターン・Jターン就職を対象とした職業の紹介【新規】
  - 国・県等の動向を調査研究し、市内に移住、定住を検討している方を対象にした補助制度の活用を検討し、運転手の確保に努めます。

#### ○ 実施主体

中央市	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
○	○	○	○	○	-

#### ○ 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									
【新規】協議・検討	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・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

- 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。
  - ▶今後普及することが予測される自動運転システム等の次世代モビリティについて、地域の移動手段としての有効性などの情報収集に努めます。



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り組み



出典：国土交通省 HP  
 右図 MaaS のイメージ図

### ○ 実施主体

茨城県	県・国	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
○	○	○	○	○	-

### ○ 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									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>									
○ 具体的な取組内容									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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】 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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。</li> </ul> </li> </ul> <small>※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</small>									
○ 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）				
○	○	○	-	-	○				
○ 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. パーク＆ライドの利用促進									
○ 概要									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境に優しい地域公共交通の利用を促すため、パーク＆ライド活用を呼びかけます。</li> </ul>									
○ 具体的な取組内容									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ パーク＆ライドの利用促進【継続】 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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、高速バスや路線バス及び姫新線の利用を推奨します。</li> </ul> </li> </ul>									
○ 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				
○	-	○	○	○	-				
○ 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									

## 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。

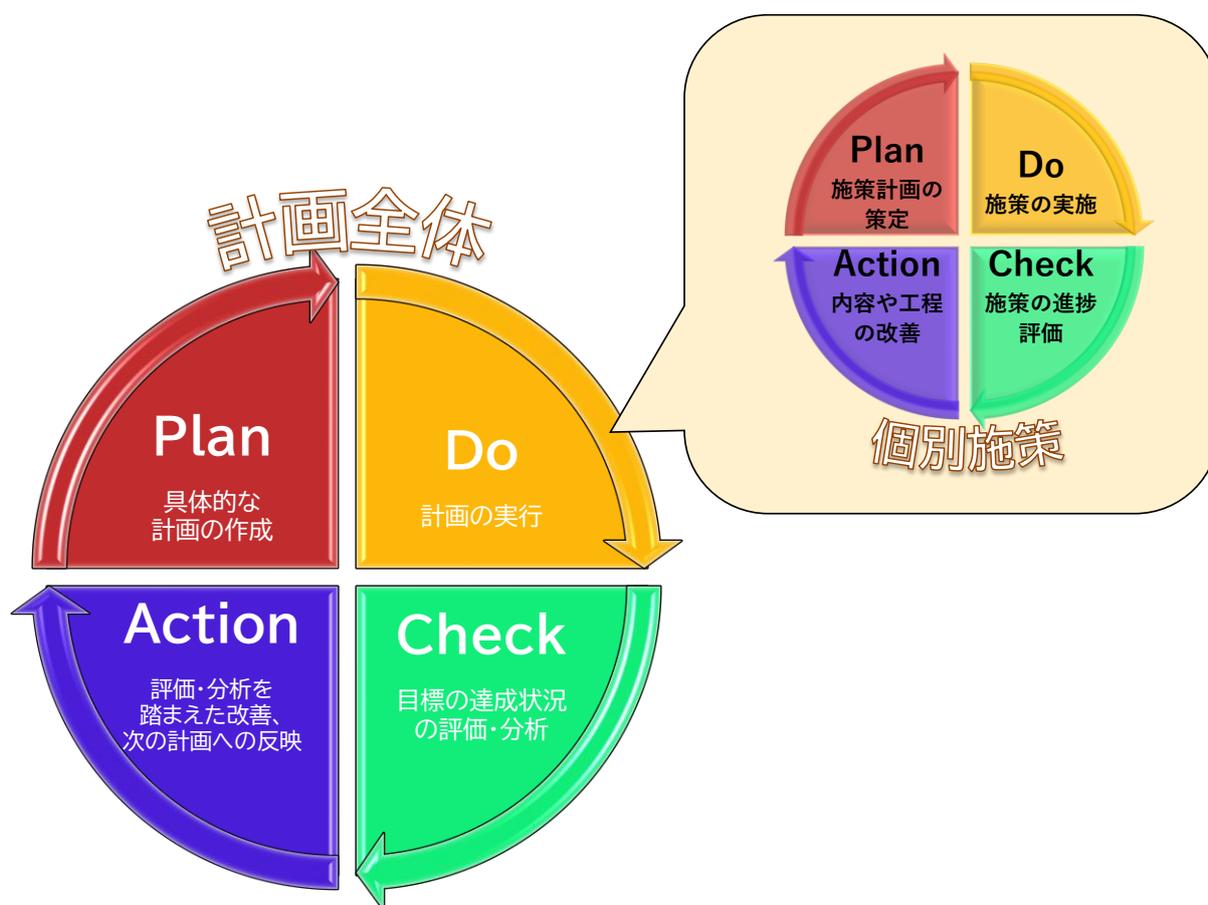


図 本計画における PDCA サイクルのイメージ

用語集

	用語	解説	頁
1	デマンド型の交通手段	路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関で、事前に予約することで運行します。	1
2	コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスのことをいいます。高齢者や障害者、学生や児童など交通弱者の交通手段が失われないよう、市区町村等が費用を負担してバスを委託運行するケースが多く見られます。	1
3	交通空白地	公共交通空白地域とも言います。駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域のことをいいます。	1
4	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をいいます。	19
5	広域バス	他市町村と繋がっているバス路線のことをいいます。	26
6	地域間幹線系統	他市町村をまたがって運行する広域的なバス路線のことをいいます。	31
7	地域内フィーダー系統	地域間幹線系統や過疎地域における鉄道等に対して支線として接続し、運行される地域公共交通路線のことをいいます。	33
8	自家用有償旅客運送	バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みのことをいいます。	35
9	モビリティマネジメント	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組です。	49
10	鉄軌道	鉄道路線のことをいいます。	49
11	ユニバーサルデザイン	年齢、性別、文化、身体状況など、人々が持つ様々な個性や違いにかかわらず、最初から誰もが利用しやすく、暮らしやすい社会となるよう、まちや建物、もの、しくみ、サービスなどを提供していこうとする考え方のことです。	52
12	内航フィーダー網	国内の主要港から地方港へ2次輸送を行う航路網のことを意味します。	53

	用語	解説	頁
13	パーク&ライド	自宅から自家用車や自転車等で最寄りの駅や停留所等まで移動し、駐車・駐輪した後、公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法です。自動車を使う時間が減るため、環境にやさしく、渋滞も少なくなり、時間どおりに目的地まで行きやすくなります。	61
14	ライドシェア	車両を所有する運転手と同じ目的地に移動したい人が一緒に相乗りで移動することをいいます。なお、カーシェアリングは事業者もしくは個人が所有する車両を運転手に貸し出すサービスのことをいいます。	71
15	MaaS	「Mobility as a Service」の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことをいいます。観光や医療等の交通以外のサービスと連携することで利便性の向上等に繋がる可能性があります。	74
16	バス情報フォーマット (GTFS-JP)	バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットのことをいいます。このフォーマットを活用したデータを作成することで、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されます。	74
17	PDCA サイクル	Plan (計画)、Do (実行)、Check (測定・評価)、Action (対策・改善) の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようというねらいがあります。	76
18	バス事業年度	本市内で運行している路線バスのうち、一部の路線は、国から補助金を受けて運行していますが、補助金の交付を受ける会計時期が9月30日を末日としているため、本計画における路線バスに関連する資料やデータの年度期間は10月～翌年9月の期間となっています。	-