

令和3年度 第3回宍粟市地域公共交通会議次第

日時 令和4年1月26日(水) 午前10時～

場所 宍粟防災センター 5階大ホール

1 開 会

2 あいさつ

3 報 告

- (1) 令和3年度路線バスの利用実績について
- (2) 令和4年4月1日付のダイヤ改正について
- (3) 需要の少ない路線の見直しについて
- (4) 宍粟市地域公共交通計画の策定について

4 議 事

- (1) 宍粟市地域公共交通会議規約の全部改正について
- (2) 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

5 そ の 他

6 閉 会

[x ɛ]

Handwriting practice lines consisting of 26 horizontal dotted lines.

報告（1）令和3年度路線バスの利用実績について

路線バスの利用実績

市外連絡路線（大型バス）		平成29年度		平成30年度	
		平成28年10月～平成29年9月		平成29年10月～平成30年9月	
起点	終点	利用者数	平均乗車密度	利用者数	平均乗車密度
山崎	横山・倉床	78,551	3.6	84,142	2.7
山崎	皆木	54,159	3.2	52,881	2.2
	原		2.6		3.1
山崎	千種	41,673	1.8	43,532	1.6
	西河内		1.4		1.8
山崎	エーガイヤちくさ	60,507	3.4	63,222	4.1
合 計		234,890	—	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	
		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	
起点	終点	利用者数	平均乗車密度	利用者数	平均乗車密度	利用者数	平均乗車密度
山崎	横山・倉床	81,420	2.8	63,159	2.1	62,050	2.1
山崎	皆木	56,319	2.9	44,903	1.9	42,728	1.7
	原		2.3		1.9		1.9
山崎	千種	47,614	1.9	38,397	1.7	37,587	1.6
	西河内		2.4		1.9		1.8
山崎	エーガイヤちくさ	65,346	4.0	58,791	3.3	56,324	3.1
合 計		250,699	—	205,250	—	198,689	—

市内完結路線（小型バス）		平成28年10月～平成29年9月		平成29年10月～平成30年9月	
		利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり
1	戸原線	3,135	1.53	3,380	1.67
2	城下線	1,622	0.79	1,644	0.81
3	河東線	1,888	0.92	2,964	1.46
4	梯河東線	52	0.08	67	0.11
5	与位河東線	249	0.41	445	0.75
6	薦沢線	6,709	2.91	7,351	2.91
7	大谷線	591	0.97	559	0.94
8	土万線	5,136	2.51	5,995	2.96
9	塩田線	667	1.09	631	1.06
10	染河内線	1,895	1.03	1,991	1.31
11	下三方線	354	0.58	377	0.61
12	河原田線	73	0.12	26	0.04
13	公文線	95	0.16	58	0.09
14	小原溝谷線	24	0.10	15	0.07
15	千町線	62	0.10	63	0.10
16	黒原線	224	0.37	126	0.20
17	谷今市線	239	0.39	177	0.30
18	水谷線	431	0.71	355	0.60
19	飯見線	176	0.29	173	0.28
20	音水線	118	0.38	74	0.24
21	鷹巣線	555	1.83	553	1.86
21	内海線	154	0.25	99	0.16
22	奥西山線	83	0.14	84	0.14
23	七野線	43	0.07	60	0.10
25	循環バス	2,531	0.91	5,794	1.24
合 計		27,106	1.08	33,061	1.24

市内完結路線（小型バス）		平成30年10月～令和元年9月		令和元年10月～令和2年9月		令和2年10月～令和3年9月	
		利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり	利用者数	1便あたり
1	戸原線	3,509	1.72	3,423	1.58	3,568	1.57
2	城下線	1,942	0.95	2,316	1.14	1,900	0.86
3	河東線	3,826	1.60	2,745	1.80	2,021	1.10
	梯河東線						
	与位河東線						
4	薦沢線	8,076	3.17	6,518	2.57	4,063	1.79
5	大谷線	537	0.87	532	0.86	438	0.74
6	土万線	5,786	2.84	4,261	2.10	4,240	2.27
7	塩田線	767	1.24	717	1.16	773	1.37
8	染河内川西線	2,361	1.46	2,192	1.44	2,907	2.72
9	下三方線	497	0.81	482	0.79	350	0.78
10	河原田線	15	0.02	26	0.04	28	0.08
11	公文線	86	0.12	42	0.07	10	0.01
12	千町線	27	0.04	55	0.09	51	0.14
13	黒原線	86	0.14	70	0.11	50	0.19
14	谷今市線	93	0.15	142	0.23	186	0.27
15	水谷線	429	0.55	418	0.46	272	0.36
16	戸倉線（飯見経由）	316	0.51	240	0.39	230	0.47
17	戸倉線（音水経由）	81	0.23	91	0.22	95	0.27
18	鷹巣線	550	0.51	535	0.43	455	0.38
19	奥西山七野線	123	0.12	123	0.15	138	0.10
20	循環バス	6,357	1.64	6,351	1.63	5,401	1.37
合 計		35,464	1.40	31,279	1.27	27,176	1.11

	平成29年度	平成30年度
年間利用者数	261,996	276,838
前年からの増減	↑42,925	↑14,842

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
年間利用者数	286,163	236,529	225,865
前年からの増減	↑9,325	↓49,634	↓10,664

報告（２）令和４年４月１日付のダイヤ改正について

路線名	旧ダイヤ	新ダイヤ	変更理由
原線	原発～山崎 8：25 着	原発～山崎 8：20 着	山崎 8：30 発姫路行及び山崎 8：30 発三宮行に乗り継ぐため。
原線	加生山崎高校前 16：30 発～原行	加生山崎高校前 16：40 発～原行	三宮発～山崎 16:35 着から乗り継ぐため。
戸倉線	山崎 16：35 発～戸倉行	山崎 16：50 発～戸倉行	三宮発～山崎 16:35 着から乗り継ぐため。
エーガ イヤ線	山崎 15：35 発～エーガ イヤちくさ行	山崎 15：45 発～エーガ イヤちくさ行	三宮発～山崎 15:35 着から乗り継ぐため。
エーガ イヤ線	山崎 11：10 発～エーガ イヤちくさ行	山崎 11：20 発～エーガ イヤちくさ行	ダイセル発～山崎 11：10 着から乗り継ぐため。
千種線	山崎 18：45 発～千種行	山崎 19：00 発～千種行	姫路駅発～山崎 18:40 着から乗り継ぐため。
千種線	山崎 20：45 発～千種行	山崎 20：00 発～千種行	ダイセル発～山崎 19：47 着に乗り継ぐため。
蔦沢線	上ノ上発～山崎 7:57 着	上ノ上発～山崎 8:27 着	元のダイヤを望む利用者の声が多いため。

報告（3）需要の少ない路線の見直しについて

宍粟市公共交通再編計画において、3年後を目途とした大きな見直し以降についても、需要が少ない路線については、地域と協議をしながら増減便、路線再編など必要な見直しを毎年行っていくこととしています。見直しの基本的な考え方は次のとおりです。

1 路線の見直し基準（基準を下回る路線の見直し内容）

公共交通再編計画では、路線の見直し基準を1便当たりの利用者数「1.5人以上」としており、基本的にこれを基準とします。

基準を下回る路線については次の内容で見直しを検討します。

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、減便等はいりません。
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。

2 自治会との調整について

バス利用者の意見等の聞き取り調査を例年行い、利用実績と利用者の意見に基づき、上記見直し内容に沿って対象路線の沿線自治会と協議を行っています。

<これまでの経過>

H27.11 公共交通の再編

H30.7～10 利用の少ない路線の沿線自治会と見直しについて協議（3年後の大きな見直し）

H31.4～ 路線再編や減便など必要な見直しを実施

※路線再編のできなかった一宮北部の路線について、見直しの検討を開始

R1.9 スクールバスと併せて考えるなど他の手段がないか、地域としてどうしていくことが良いのか検討を依頼

R1.12 9月以降の各自治会の意見を確認し、互助のしくみについて説明

R2.2 新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止し、FAXによる意見の確認

R2.8 <三方地区>今後の公共交通の在り方について地区内のアンケートを実施

R2.9 <繁盛地区>今後の公共交通の在り方について自治会で検討

- R3.2 <三方地区>アンケート結果からも路線バスとしての存続は困難であり、代替手段の検討を進める
<繁盛地区>路線の廃止について了承し、代替手段の検討を進める
- R3.6 両地区の会長と先進地視察について相談
- R3.8 島根県安来市「自治会輸送サービス」の視察実施（市担当者）
- R3.11 島根県安来市の取組み、助け合い交通のしくみを三方・繁盛地区に紹介する
- R3.12 島根県安来市へ両地区自治会長と視察を実施

3 地域の助け合い交通のしくみ

地域の助け合い交通とは、指定するエリア内で、地域住民が、地域住民の車で、地域住民の移動を助け合うしくみです。道路運送法における許可・登録を要しない輸送です。

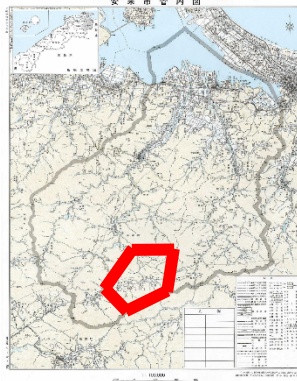
- 運行形態 運転ボランティアによる地域内輸送
- ①運転者はボランティアです。手当を支払うことはできません。
 - ②運賃を設定することはできません。
- ※①②を設定する場合は許可・登録が必要な輸送になります。
- ※ガソリン代相当分を支払うことはできます。

- 運行範囲 地域で運行エリアを指定し、エリア内にある自宅から目的地までを運行（例えば、商店や診療所など）
- ※小型バスが廃止となったエリアに限ります。
- ※エリア外に行く場合は、最寄りのバス停から大型バスに乗継ぎ

- 運行車両 運転ボランティア又はその家族が所有する車両

- 運行内容 運行日や運行時間など、地域にあった内容を検討

- 運行支援 市は任意保険料や安全運転講習の受講などを支援



実証実験中

取組みの概要

- 自宅から路線バスとの結節点までの輸送を完全予約制により実施し、地域住民の交通手段の確保を行う。
- 交流センター(以下「交流C」)イベント時に、自宅から交流センターまでの輸送を行ない、参加者増だけでなく、住民相互のふれあう機会を増やし、地域の一体化を図る。

○運行形態

ボランティア運転手による地域内輸送
(自家用有償旅客運送 運送法78条の2)

○実施主体

えーひだデマンド交通運営協議会

○運賃体系

無料(運転手への報酬は有)

○運行頻度

予約の都度
(バス時刻or交流Cイベント時間)
(R3より買い物等支援サービスも)

○運行範囲

東比田地区及び西比田地区の一部
(R3より比田地区全体が対象)



取組みに至る経緯

○ 過疎化と高齢化が進む地域を将来に亘って住み続けていける地域とするための将来像を共有し、地域課題解決の取組を行うために地域ビジョンを策定し、その実行のための法人「えーひだカンパニー(株)」を設立した。

○ 地域内は安来市広域生活バス(イエローバス)が運行しているが、枝線への運行は困難で、公共交通空白地が多く存在していた

○ビジョンの実現のため、「比田の地域交通を考える会」を組織し、事業を検討した。(運送法上、株式会社が空白地の自家用有償運送許可が取得出来ないため)

○運営組織「えーひだデマンド交通運営協議会」を設立し、本格運行を開始

○平成31年3月に自家用有償旅客運送登録

- H28年 3月 … 比田地域ビジョンの策定
- 8月 … 「えーひだカンパニー」を設立
- H29年 3月 … えーひだカンパニー(株)として法人化
- 4月 … 比田の地域交通を考える会設立
- H30年 3月 … 実証実験運行を開始
- 9月 … えーひだデマンド交通運営協議会設立
- 10月 … 本格運行開始
- H31年 2月 … 自家用有償旅客運送登録申請(3月登録)
- 4月 … 有償運送開始
安来市より訪問型サービスD(移動支援)事業受託
- 8月 … 買い物支援事業を開始
- 11月 … 比田小学校冬季スクールバス事業を開始
- R3年 4月 … 運送事業の範囲に梶福留・西比田地区を加え、全比田地区とした。買い物支援事業を内容変更し、送迎目的に買い物等を追加

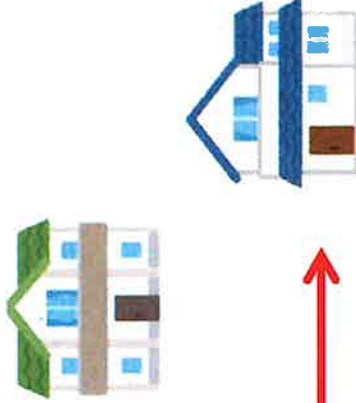
①運行カレンダーの配布



交流C: カレンダー作成

市報(毎月20日)にあわせて
各家庭・ドライバーへ周知。

令和3年 1月行事もデマンドドライバー 予定表



②予約の受付



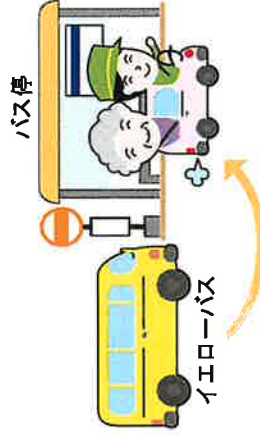
交流Cへ利用したい日の前日まで
に予約。ただし予約の受付時間は
交流センター開館日(平日)の
9:00~15:00
時間外と緊急の場合用にデマン
ド交通スマホに転送。

③ドライバーへ 予約状況の連絡



予約の有無を、担当者に
前日の夕方に連絡
* 確認したら返信

④運行



運行前点検実施
手配表をもとに運行
運行日誌記入

報告（４）宍粟市地域公共交通計画の策定について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。あわせて、地域公共交通確保維持事業の補助要件として地域公共交通計画の策定が必要となりました。このことから、下記のとおり宍粟市地域公共交通計画の策定に取り組むこととします。

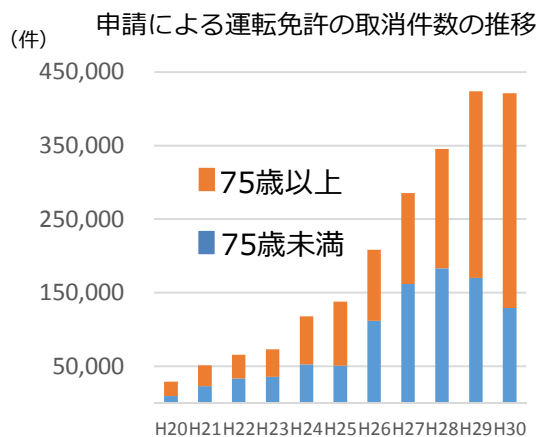
記

- 1 計画の名称 宍粟市地域公共交通計画
- 2 作成主体 宍粟市
- 3 作成時期 令和４年度から令和５年度
- 4 主な内容
 - (１) 計画作成の趣旨及び位置づけ
 - (２) 地域の現状等
 - (３) 上位・関連計画の整理
 - (４) 地域旅客運送サービスの現状等
 - (５) 地域旅客運送サービスの役割と課題整理
 - (６) 基本的な方針
 - (７) 計画の目標
 - (８) 目標達成のための施策・事業、資金調達計画
 - (９) 計画の達成状況の評価
- 5 スケジュール 次ページのとおり
- 6 その他 法定協議会で議論のうえ、その了承を得ることになります。

- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。
- 観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。

地方の移動手段をめぐる現状

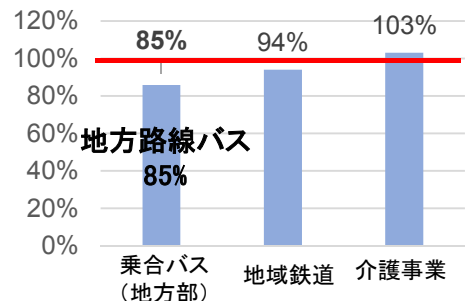
免許返納は年々増加



(出典)警察庁資料より国土交通省総合政策局作成

乗合バス事業の収支は赤字構造

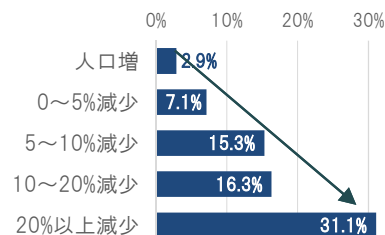
※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(出典)国土交通省自動車局資料、国土交通省鉄道局資料、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い

人口増減との比較 (H22→H27)

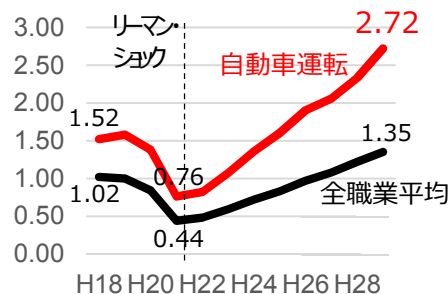


※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。
※空白地人口比率で比較。

(出典)国土交通省総合政策局資料

運転者不足が深刻化

有効求人倍率 (常用パート含む。) の推移



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より、国土交通省総合政策局作成

国土交通省の基本的考え方

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしている。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関

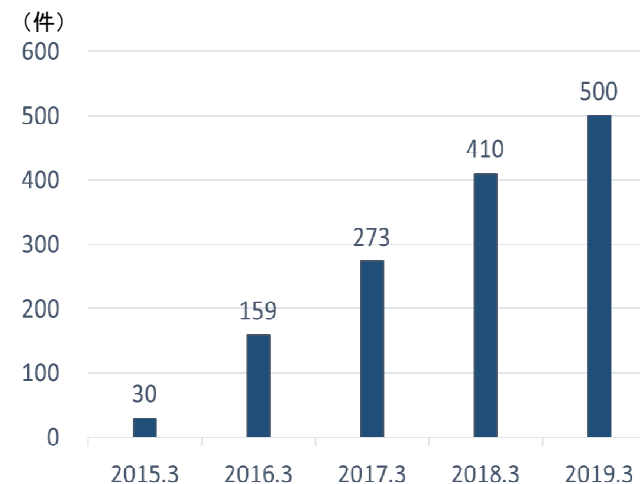


自家用有償旅客運送



地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



議事（１）宍粟市地域公共交通会議規約の全部改正について

地域公共交通計画を作成するにあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づく法定協議会の議論及び了承を得ることになりますが、法定協議会を新たに設置する必要はなく、既存の組織に必要な応じてメンバーを加える、また、所掌事務を変更するなどにより、法定協議会に位置付けることができるとされています。

宍粟市では、既に道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通会議を設置していることから、現規約に必要な変更を加え、別紙のとおり宍粟市地域公共交通会議規約を全部改正したい。

宍粟市地域公共交通会議規約（案）

（設置）

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

（事務所）

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

（所掌事務）

第3条 交通会議は、次に掲げる事項について意見聴取又は協議を行う。

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

（組織）

第4条 交通会議は、次に掲げる委員をもって組織し、市長が委嘱する。

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

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

3 委員は、再任されることができる。

(役員)

第5条 交通会議に次の役員を置く。

(1) 会長 1人

(2) 副会長 1人

(3) 監事 1人

2 会長は、宍粟市副市長とし、交通会議を代表し、その会務を総理する。

3 会長は、副会長及び監事を委員の中から任命する。

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

5 監事は、交通会議の会計監査を行う。

6 監事は、会計監査の結果を交通会議において報告する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

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

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

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

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

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

(協議結果の尊重義務)

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

(幹事会)

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

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

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

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

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

(経費)

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

(財務に関する事項)

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

(交通会議が解散した場合の措置)

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

(その他)

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

附 則

この規約は、平成26年6月24日から施行する。

附 則

この規約は、令和4年1月 日から施行する。

議事（２） 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ので、別添の評価について審議いただきますようお願いいたします。

※根拠法令：地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項

<事業評価の目的>

事業評価は令和3年度（令和2年10月から令和3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。

【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】

市外連絡路線 山崎～エーガイヤ線

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

宍粟市地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

○地域特性

本市は兵庫県中西部に位置し、京阪神と中国地方を結ぶ中国自動車道と、山陽と山陰を結ぶ国道 29 号が交差する交通の要衝となっている。面積は南北約 42km、東西約 32km と、兵庫県土の 7.8% を占める 658.54 km² で、淡路島より広く、その約 90% が山地である。本市には鉄軌道がなく、幹線軸を形成している大型バス（市外連絡路線）と、それを補完する形で小型バス（市内完結路線）を運行している。

○計画の基本方針

みんなで守り育てる公共交通

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

○計画の目標

市外連絡路線…平均乗車密度 2 人以上の利用者数

市内完結路線…1 便あたり 1.5 人以上の利用者数

○公共交通の将来像

地域の将来像における位置づけ

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

公共交通の機能分類とサービス水準等の設定

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

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

公共交通網見直しの方向性

平成 27 年 11 月の再編から 3 年が経過したことから、今後については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

※別添で添付

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

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（見直し基準）

市外連絡路線…平均乗車密度2人以上の利用者数

市内完結路線…1便あたり1.5人以上の利用者数

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。

協議会の開催状況

令和2年度は、令和元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について2回会議を開催した。

会議の内容

利便性の向上

路線やダイヤの見直し

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域内フィーダー系統補助事業	ウエスト 神姫	R2.10.1～ R3.9.30	フ	市外連絡路線
地域内フィーダー系統補助事業	ウエスト 神姫	R2.10.1～ R3.9.30	フ	市内完結路線

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

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

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
	該当なし		

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

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

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

事業	取組内容	効果目標
	該当なし	

4. 具体的取組に対する評価

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

市外連絡路線は、令和3年度は平均乗車密度 3.1 人で目標を上回ったが新型コロナウイルスの影響もあり昨年より下がる結果となった。目標値は上回っているものの、今後は人口減少に伴い利用者数も減少することが見込まれるため、現状の数値を維持できるよう引き続き利用促進や利便性の向上を図っていく必要がある。

市内完結路線は、全 15 路線中 1 路線のみ目標を上回った。目標を下回った路線は、沿線住民や利用者との意見交換により路線の見直しを行い、利便性の向上を図るとともに、利用促進を図る。

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。	引き続き利用促進に取り組み、移動手段の選択肢に路線バスを入れてもらえるよう意識付けを行っていく。
フィーダー系統は、幹線への乗継など利用しやすさに配慮しているものの、便数等の制約から利用者の要望に添えていない点もある。	地域や利用者の意見をまとめ、バス停位置やダイヤの改正など細やかな見直しを実施し、利用者にあ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、事業評価の適切性については評価できる。</p> <p>目標及びフィードバックの補助対象基準に達しなかった系統が多数あったことから、今後は系統ごとに利用状況を把握し、各系統でそれぞれどのような改善策が必要か具体的に検討し、実施されたい。</p>	<p>自治会、利用者からの意見・要望をまとめ、特に利用が少ない地域では意見交換会を開催するなど、利便性の向上をめざした見直しを検討するとともに、利用促進を図った。</p>	<p>持続可能な公共交通となるよう引き続き利用促進を図るとともに、利用者の意見に基づいた改善に取り組んでいく。</p>

2. アピールポイント、特に工夫した点など
<ul style="list-style-type: none"> ・体験乗車を企画した3名以上の市内グループに一日乗車券を贈呈する事業で、バスを利用する意識醸成の取組を実施した。 ・バスの利用方法等を案内する利用促進動画を作成し、動画サイトで情報発信を行った。 ・新型コロナウイルスの影響で利用が減ることが予想されたが、市民の日常生活のための移動手段を確保する観点から、減便や運休を行わず、通常どおりの便数で運行を行った。

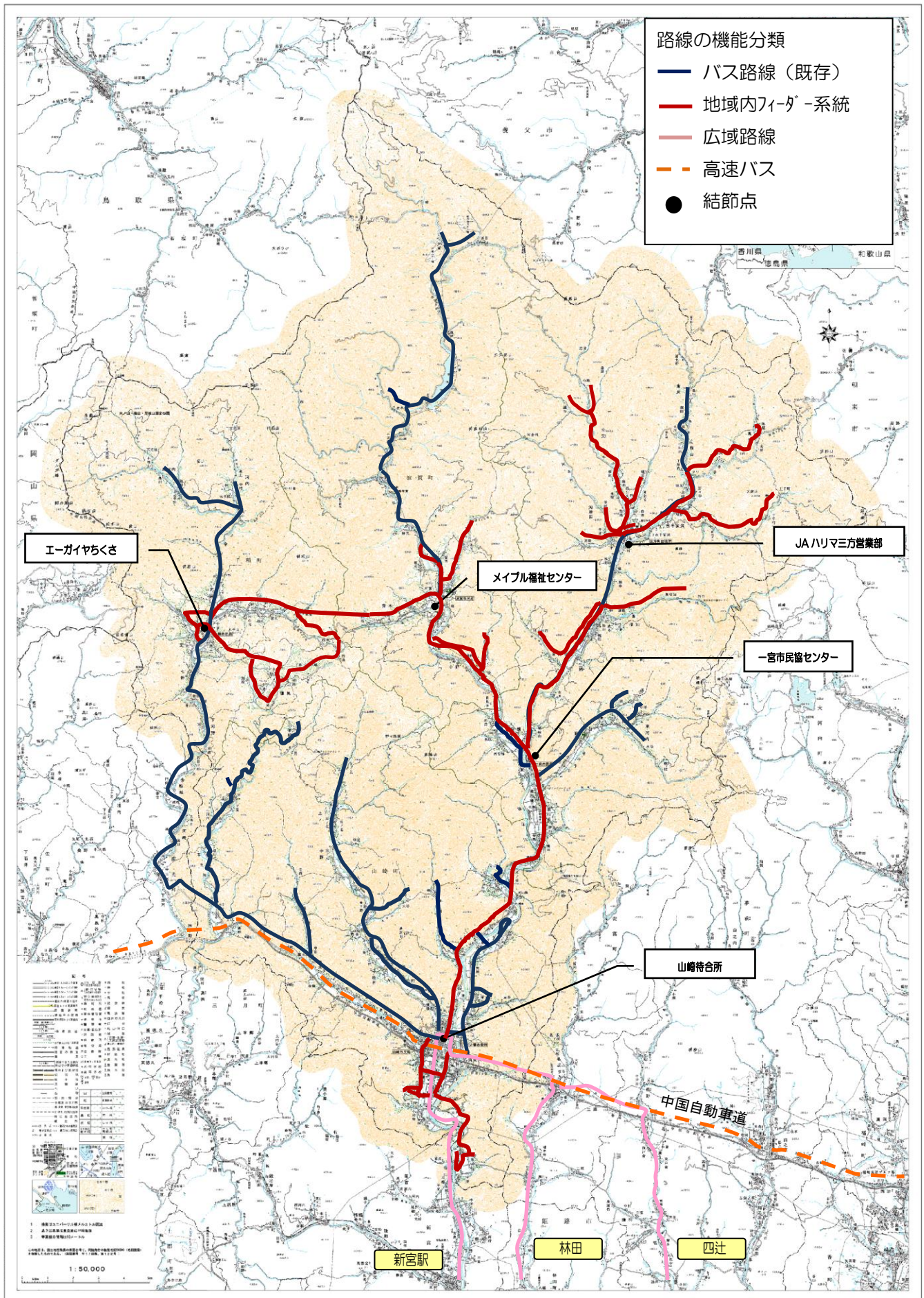
地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月 日

協議会名: 宋栗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用庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
(株)ウエスト神姫	市外連絡路線	持続可能な公共交通に向け、利用者維持のために利用促進および利便性向上を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 利用者目標(平均乗車密度2.0人)に対し、3.1人	持続可能な公共交通となるよう、さらなる利用促進と利便性向上を図る。
(株)ウエスト神姫	市内完結路線	持続可能な公共交通に向け、利用者増加のために利用促進および利便性向上を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 利用者目標(1.5人/便)に対し、1.5路線中1路線が目標達成	利用の少ない路線は、沿線住民や利用者への聞き取りにより、利便性が高まるようダイヤや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。

公共交通ネットワークのイメージ図



正誤表

■【資料 16 ページ】

誤	○計画の目標 市外連絡路線…平均乗車密度 <u>2</u> 人以上の利用者数
正	○計画の目標 市外連絡路線…平均乗車密度 <u>4</u> 人以上の利用者数

■【資料 17 ページ】

誤	評価基準 <u>(見直し基準)</u> 市外連絡路線…平均乗車密度 <u>2</u> 人以上の利用者数
正	評価基準 _____ 市外連絡路線…平均乗車密度 <u>4</u> 人以上の利用者数

■【資料 18 ページ】

4. 具体的取組に対する評価

誤

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

市外連絡路線は、令和3年度は平均乗車密度 3.1 人で目標を上回ったが新型コロナウイルスの影響もあり昨年より下がる結果となった。目標値は上回っているものの、今後は人口減少に伴い利用者数も減少することが見込まれるため、現状の数値を維持できるよう引き続き利用促進や利便性の向上を図っていく必要がある。

市内完結路線は、全 15 路線中 1 路線のみ目標を上回った。目標を下回った路線は、沿線住民や利用者との意見交換により路線の見直しを行い、利便性の向上を図るとともに、利用促進を図る。



4. 具体的取組に対する評価

正

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

市外連絡路線は、令和3年度は平均乗車密度 3.1 人となり、新型コロナウイルスの影響により目標値を下回り、また昨年よりも下がる結果となった。今後も人口減少に伴い利用者数の減少が見込まれるが、目標達成に向け新型コロナウイルス感染症対策を徹底したうえで、利用促進や利便性の向上を図っていく必要がある。

市内完結路線は、全 15 路線中 1 路線のみ目標を上回った。目標を下回った路線は、沿線住民や利用者との意見交換により路線の見直しを行い、利便性の向上を図るとともに、利用促進を図る。

■【資料 19 ページ】

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況		
昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
<p>目標・効果について、達成できなかったところはあるものの、事業評価の適切性については評価できる。</p> <p>目標及びフィードバックの補助対象基準に達しなかった系統が多数あったことから、<u>今後は系統ごとに利用状況を把握し、各系統でそれぞれどのような改善策が必要か具体的に検討し、実施されたい。</u></p>	<p>自治会、利用者からの意見・要望をまとめ、特に利用が少ない地域では意見交換会を開催するなど、<u>利便性の向上をめざした見直しを検討するとともに、利用促進を図った。</u></p>	<p>持続可能な公共交通となるよう引き続き利用促進を図るとともに、<u>利用者の意見に基づいた改善に取り組んでいく。</u></p>

誤



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>新型コロナウイルス感染症の影響により、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、<u>事業実施の適切性については評価できる。安全・安心して買物・通院等に利用できるように、新型コロナウイルス感染症対策の実施内容の周知も含めた広報による利用促進等に努められたい。</u></p>	<p>ホームページを通じて新型コロナウイルス感染症対策の広報を行った。また、<u>安心して利用していただけるよう対策を周知し、併せて乗務員の検温などバス車内におけるクラスター発生の予防に努めた。</u></p>	<p>引き続き新型コロナウイルス感染症対策に取り組み、<u>安心して利用できる環境を整えるとともに、対策を周知し、更なる利用促進を図る。</u></p>

正

■【資料 20 ページ】

		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
誤	A	利用者目標（平均乗車密度 <u>2.0</u> 人）に対し、3.1 人	<u>持続可能な公共交通となるよう、さらなる利用促進と利便性向上を図る。</u>
正	B	利用者目標（平均乗車密度 <u>4.0</u> 人）に対し、3.1 人	<u>新型コロナウイルス感染症により目標を下回ったが、安心安全に利用できるよう感染症対策をしたうえで、利用促進を図っていく。</u>