

資料編

資-1 相生市における地域公共交通を取り巻く現状

1-1 相生市におけるまちづくりの方向性

(1) 相生市総合計画（平成 23 年 3 月）

- ・都市空間の基本方向として、2つの都市軸と4つの交流拠点が位置づけられています
- ・まちづくり目標の「自然と共生した快適に定住できるまち」の中で、公共交通利便性の向上がうたわれています

①将来像

いのち輝く絆でつなぐあいのまち

②目標年度、目標人口

目標年度：平成 32 年度

目標人口：3.2 万人（平成 17 年度時点：3.2 万人）

③都市空間形成の基本方向

都市空間形成の基本方向として、土地利用ゾーン、都市軸、交流拠点が位置づけられています。

【都 市 軸】

〔南北交流軸〕

海・都市・農村の相互交流、播磨科学公園都市との連携軸

〔東西交流軸〕

商業業務や沿道サービス、交流人口の拡大など広域連携軸

【交流拠点】

〔自然と歴史を活かした交流拠点〕

豊かなみどりを活かした世代間交流施設として、国史跡感状山城跡、羅漢の里やふるさと交流館とネットワークを形成し、一帯を相生の自然・環境教育、歴史学習、郷土を愛する心の醸成の場として活用します。

〔都市核・アクセス拠点〕

J R相生駅周辺地区において、播磨科学公園都市の南の玄関口として本市の顔にふさわしい商業、サービス業などの集積や魅力ある景観形成を図り、新しい都市核として整備します。

〔にぎわい交流拠点〕

総合福祉会館・保健センターと連携した健康・福祉・交流の拠点づくり

や、買い物の利便性の向上とともに、ふれあいの場として魅力ある商店街の環境づくりに努め、子どもや高齢者、障害者も安心して便利に生活でき、多様な市民の交流が生み出されるにぎわい交流拠点を形成します。

〔海を活かしたふれあい交流拠点〕

道の駅・海の「あいおい白龍城」、ペーロン護岸、相生港埋立地、市立水産物市場、環境交流ハウスにかけて、海洋レクリエーションや海の環境を守るための体験的学習など、地域間、世代間で交流できるふれあい交流拠点を形成します。

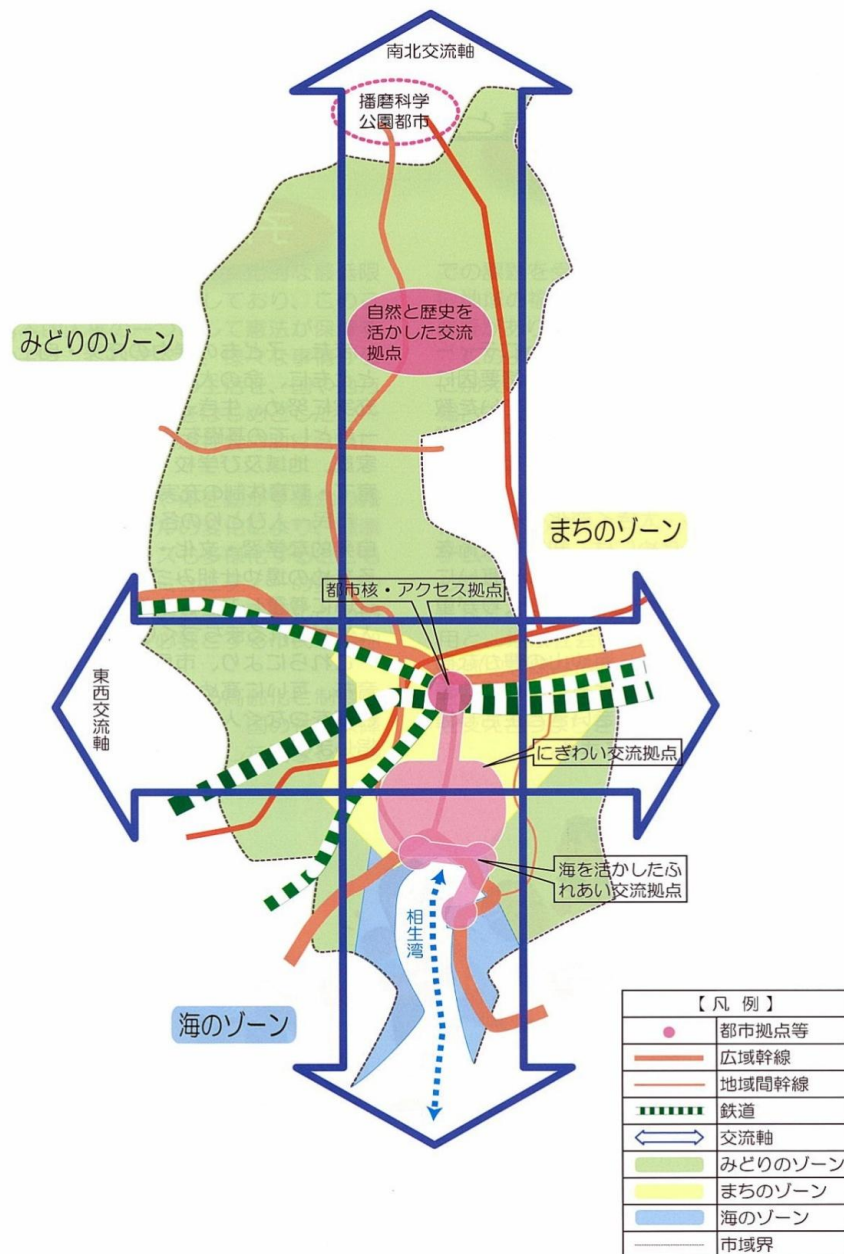


図 将来構想図

④基本構想における公共交通の位置づけ

基本構想において、「施策の大綱（まちづくりの目標）」に「自然と共生した快適に定住できるまち」として位置づけられています。

- * 播磨科学公園都市の玄関口であることや、陸路・鉄路・海路の交通の要衝である利点を活かした、利便性が高く魅力のあるまちづくりを進めます。
- * これらにより都市基盤が整備され、自然と共生した魅力的な空間を形成し、定住性の高いまちを目指します。

⑤基本計画における公共交通の位置づけ

基本計画において、「自然と共生した快適に定住できるまち」の中で、「交通・情報網の充実したまちづくり」として位置づけられています。

【基本方針】

公共交通については、広域交通の要衝である JR 相生駅の機能を十分に発揮するとともに、地域生活圏内において交通弱者などの移動手段が確保されるよう、地域内公共交通の利便性の向上に向け、行政、市民、交通事業者などが一体となって、総合的な交通体系の確保に取り組みます。

【めざそう値】

○JR 相生駅、西相生駅の年間乗車人員

平成 27 年 2,150 千人、平成 32 年 2,260 千人(平成 20 年時点 2,012 千人)

○バス利用者数

平成 27 年 65 千人、平成 32 年 65 千人(平成 20 年時点 65,069 人)

【取り組み事項】

○公共交通サービスを充実する

鉄道の利用促進を図るとともに、JR などに停車本数の増加要請をしていきます。また、地域住民の生活交通であるバス・海上交通（連絡船）については、経営効率化にも配慮したうえで地域住民の通学や市街地を結ぶ交通手段として、路線の維持・確保に努めます。

○地域特性に応じた総合的な交通体系の確立を目指す

鉄道やバスの乗り換えなど公共交通相互の乗り継ぎや地域特性に適した交通手段を周期的につなぐため、鉄道、バス、海上交通の連携及び公共交通空白地における交通手段について、総合的な交通体系の確立を目指します。

1-2 相生市における公共交通を取り巻く現状

(1) 人口の推移

・人口減少とともに急激な高齢化が進んでおり、公共交通の必要性が高まっています

人口は平成22年時点で31,158人と平成2年に比べると、約5,700人、約15%減少しています。人口減少の要因として、死亡数が出生者数を上回っている自然減の状態だけでなく、造船業を中心とした合理化などの影響もあり転出者が転入者を上回っている社会減の状態であることが挙げられます。

なお、第5次総合計画でコーホート要因法により算出した人口では、平成32年時点で2.7万人に減少すると見込まれています。

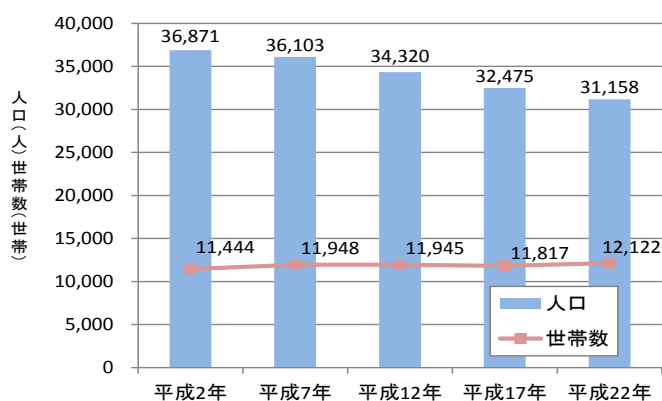


図 人口世帯数

出典：国勢調査

高齢化率は、平成22年時点で29.4%と平成12年の15.6%と比べると急激に上昇しています。今後も更に高齢化率は上昇することが予想され、超高齢社会に対応できる公共交通体系が求められています。

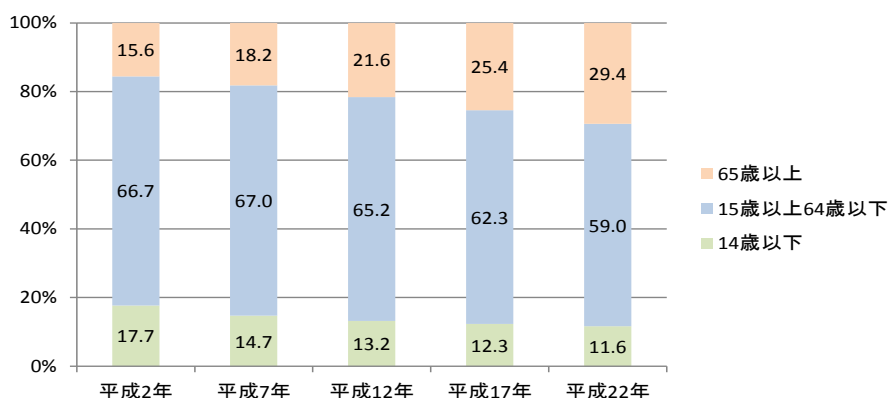
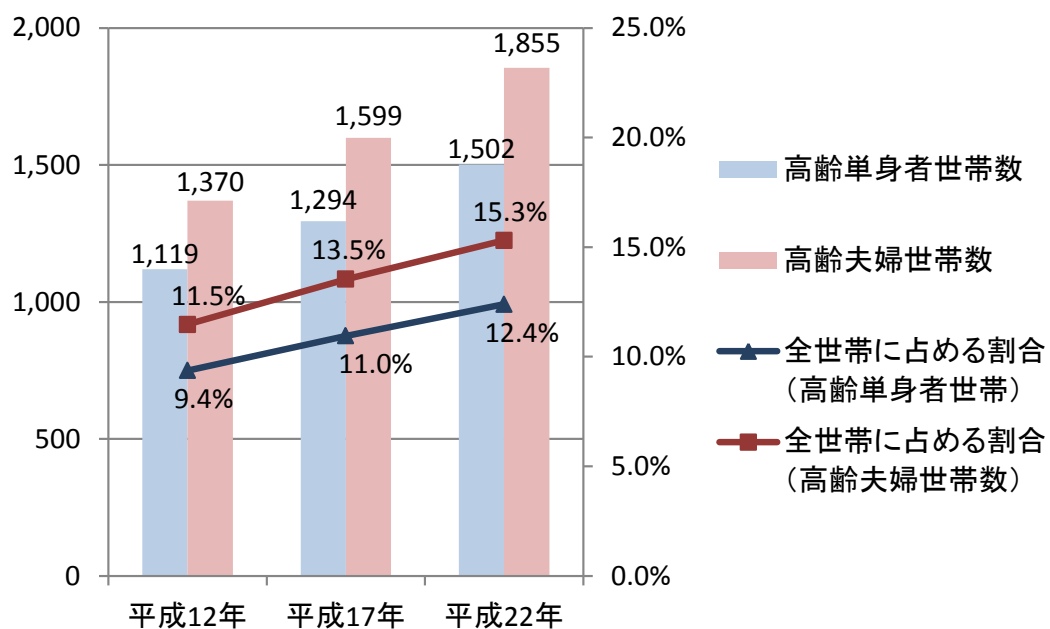


図 年齢階層別人口割合の推移

出典：国勢調査

高齢者単身世帯、高齢者夫婦世帯は年々増加しており、家族による送迎などの外出支援が受けにくい層が増加していることが分かります。今後の更なる高齢化の進行により、このような方が一層増加していくことが見込まれます。



※高齢者夫婦世帯とは夫 65 歳以上妻 60 歳以上の夫婦 1 組のみの一般世帯のこと

図 高齢者単身世帯・高齢者夫婦世帯の推移

出典：国勢調査

■高齢者の運転免許証保有について

市内の運転免許証保有者数は、約20,000人（H24.8末時点）で、うち65歳以上の高齢者では7,024人（約35.1%）、75歳以上では1,194人（約6.0%）が運転免許証を保有しています。

高齢者の運転は、高齢による判断力の低下や注意力の低下などにより交通安全上危険なケースもあり、運転免許証自主返納の取り組みとして、「運転経歴証明書」の交付を行っています。

なお、「運転経歴証明書」の交付を受けると様々な特典が受けられる制度があり、相生市においても32人（H24年3月末）が自主返納されています。

【表 交通事故件数（相生市）】

	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度
交 通 事 故	252	251	244	249	256
高 齢 者 関 係	77	80	71	83	94
割 合（％）	30.6	31.9	29.1	33.3	36.7

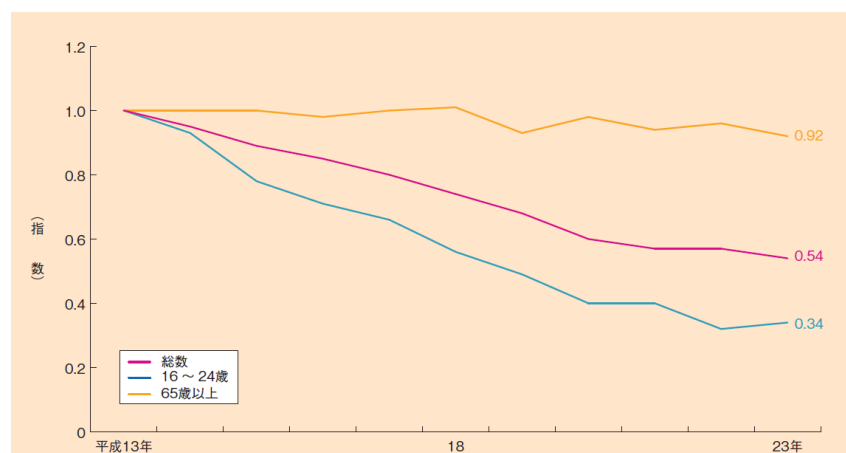


図 自動車運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移（全国値）

出典：平成24年版交通安全白書（内閣府、平成24年）

(2) 地域別の人口

- ・高齢化率の高い地区が多いが、市街地と北部とでは人口密度が大きく異なっており、それぞれ地域の状況にあった移動手段の確保が求められます

* 地域別に人口密度を見ると矢野、若狭野など北部の地域は人口密度が低く、公共交通の成立可能性の低い地域であると言えます。

逆に那波野、緑ヶ丘、相生などは比較的人口密度が高い状況です。

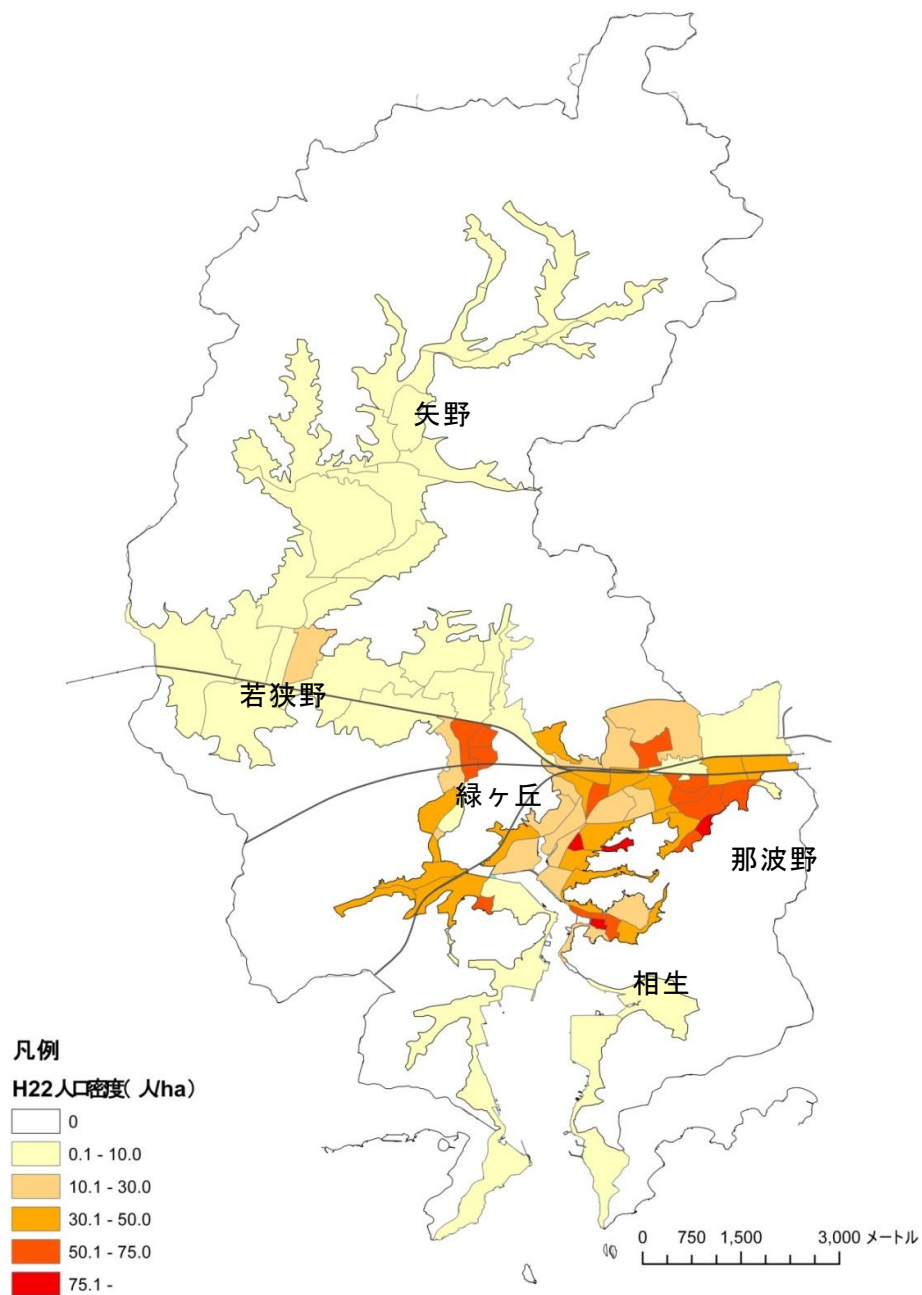


図 町丁目別人口密度

出典：国勢調査

* 地域別に高齢化率を見ると矢野、若狭野など北部の地域では高齢化率が30%を超えている地域が多い。また、人口密度の高い地域のうち緑ヶ丘、相生などは高齢化率が高くなっており、移動手段の確保が求められる地域であると言えます。

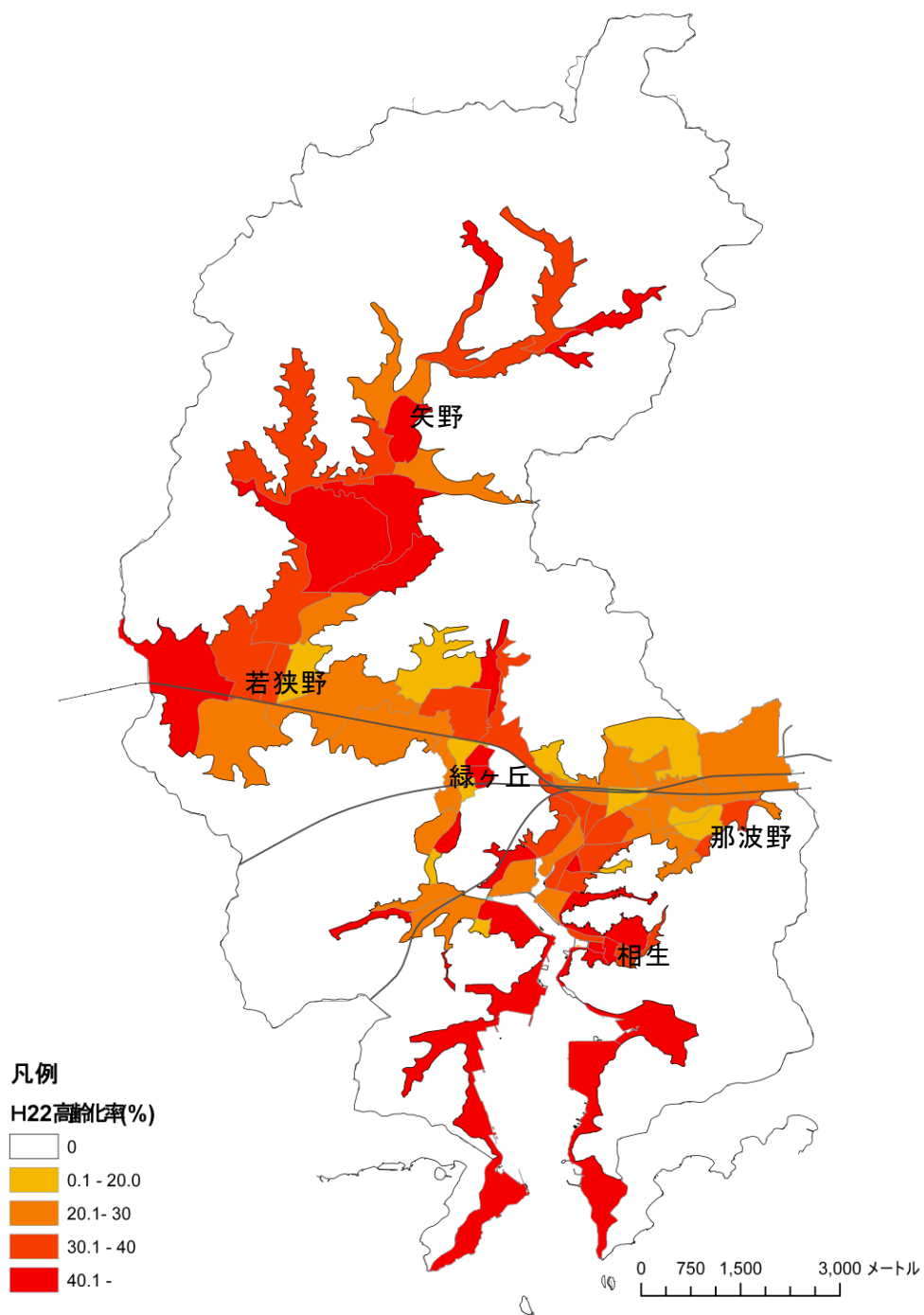


図 町丁目別高齢化率

出典：国勢調査

* 地域別に平成17年から平成22年の人口密度の変化を見ると、相生などで世帯分離などの影響から人口密度の低下が進んでおり、公共交通の成立可能性という観点からも、人口密度減少に対する対策が求められます。

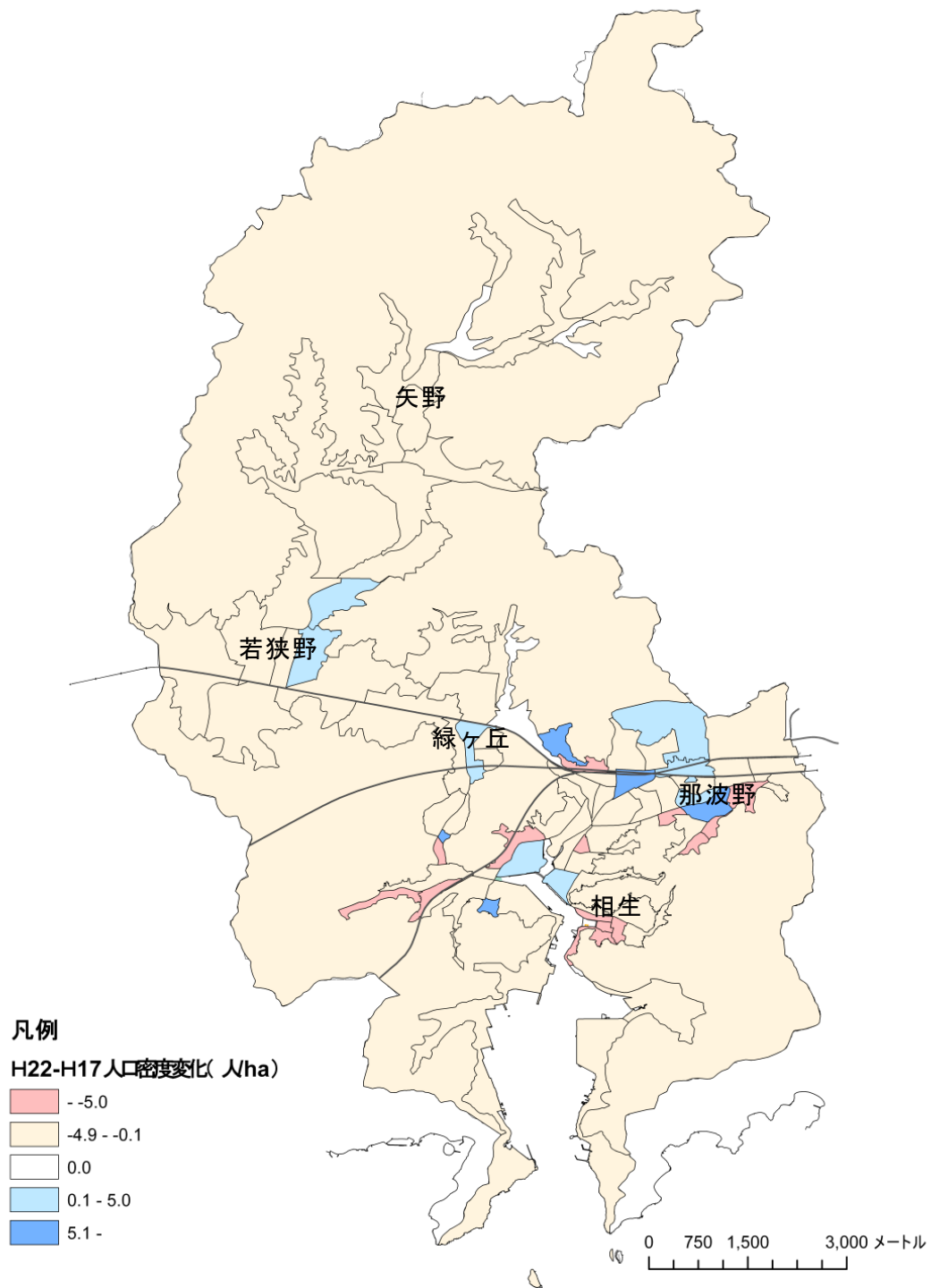


図 町丁目別人口密度変化（平成22年－平成17年） 出典：国勢調査

(3) 主要施設の立地状況

- ・ 主要施設は市街地内に集積しており、そこまでのアクセス手段の維持・確保が求められています

* 主要施設（大規模商業施設、総合病院、公共施設、学校）を見ると、相生駅より南側の市街地内に集中しており、市街地内へのアクセス交通が重要であると言えます。

* 海路では、平成18年度に公共バースが整備され、平成19年度には「あいおい白龍城」が海の駅に登録されるとともに、相生湾が近畿初となる「みなとオアシス」に登録されるなど整備され、海の玄関口となっています。

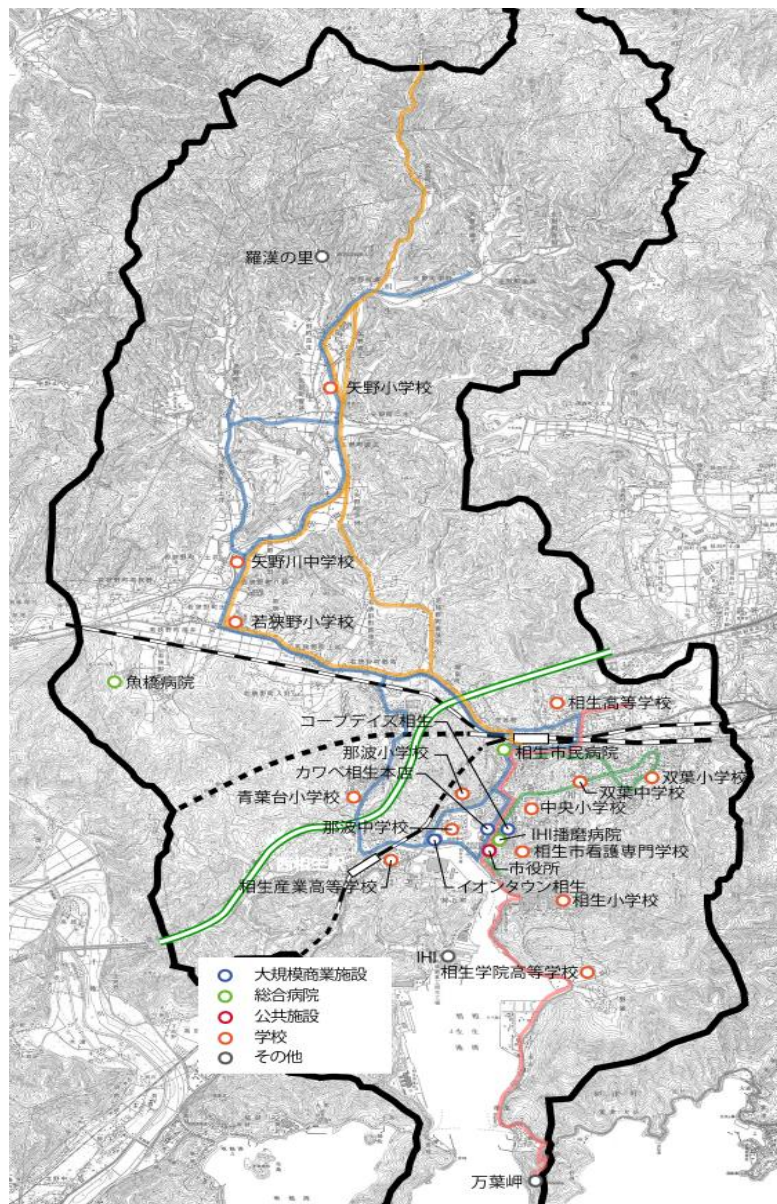


図 市内の主要施設の立地状況

1-3 相生市における移動の実態

(1) パーソントリップ調査

- ・出勤など比較的公共交通の利用が想定されやすい目的の移動においても自動車の分担率が高く、公共交通への転換が必要です
- ・自由目的では市内の市街地での移動が多いのに対して、通勤では近隣市への移動が多く、市街地の公共交通網の維持・強化とともに近隣市へのアクセス手段として鉄道の利便性向上が求められます
- ・相生駅の端末交通のうち双葉小学校区や相生小学校区からの移動は自動車の利用が多く、鉄道利便性向上の観点から、それら地区のバス路線と鉄道の乗り継ぎ改善など、バスと鉄道の連携強化が求められます

■代表交通手段

＊代表交通手段の分担率を見ると、全目的では自動車が約6割と最も高く、目的別に見ても出勤目的で約7割、自由目的で約6割と自動車の分担率が高くなっています。

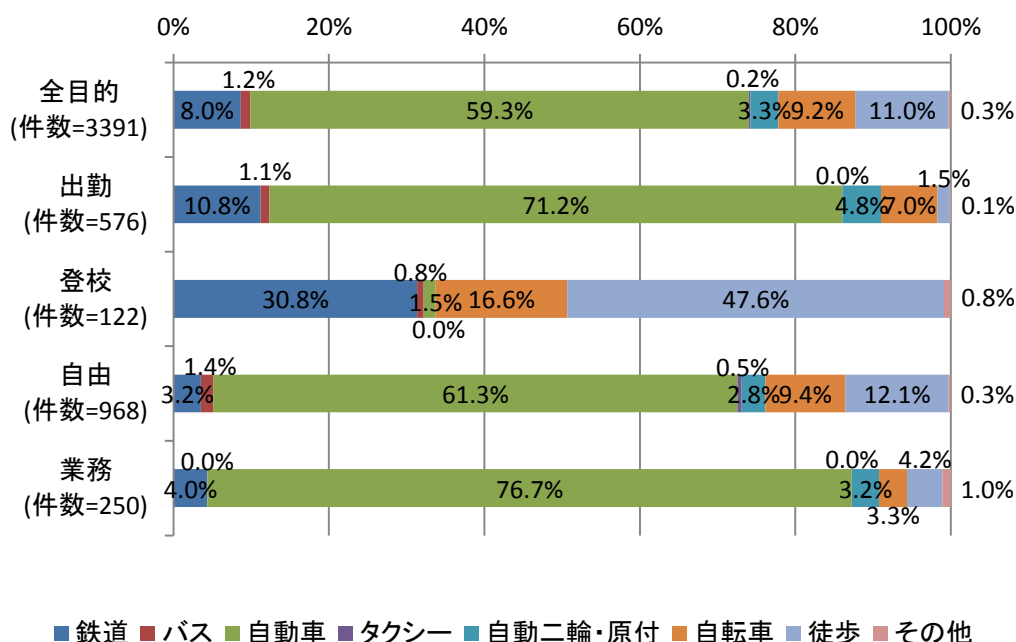


図 代表交通手段分担率（平日、拡大後）

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

■交通流動

- * 交通流動を見ると、中央小学校区内、双葉小学校区内、中央小学校区・双葉小学校区間の移動が多くなっています。これは両小学校区に一定の人口集積があり、集客施設なども両小学校区に集中していると言えます。
- * 移動目的別に見ると、最も移動が多いのは買い物や通院などの自由目的で、中央小学校区、双葉小学校区、那波小学校区の校区内、校区間での移動が多くなっています。
- * 次いで多いのが出勤目的で、自由目的とは異なり姫路市、たつの市、赤穂市と近隣市への移動が多くなっています。

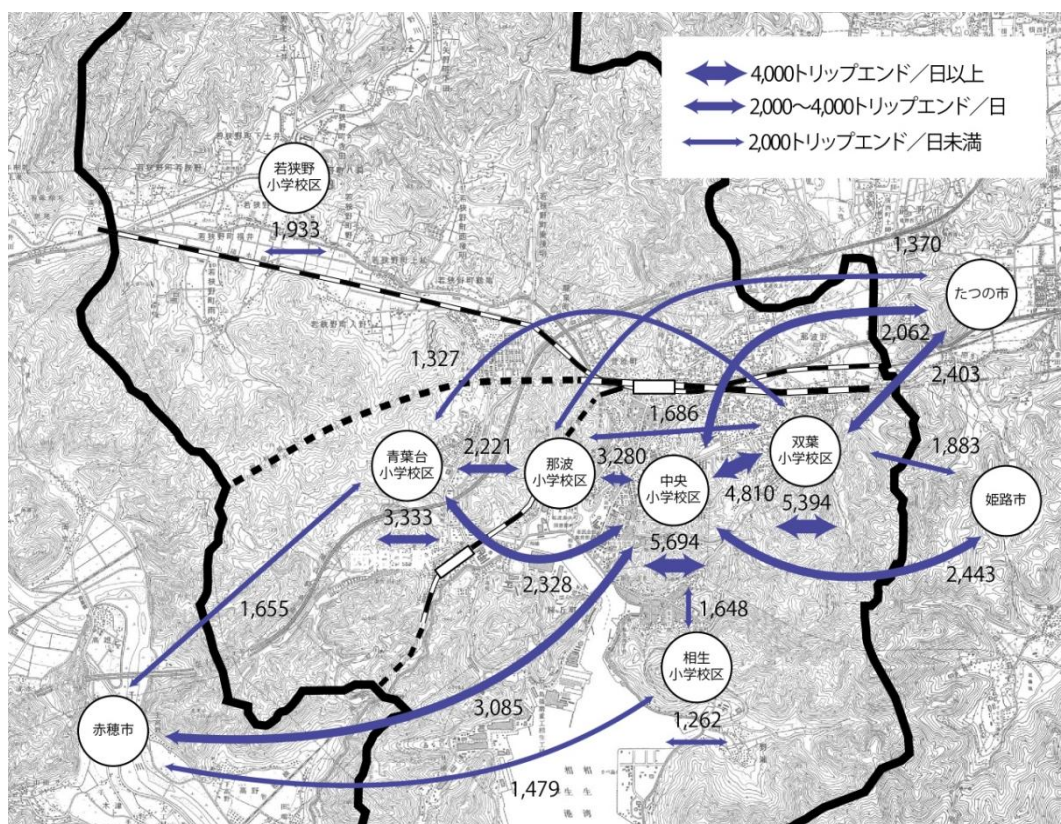


図 交通流動（平日、全目的、拡大後）

※トリップ数の多い上位 20 パターンの OD のみ

出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

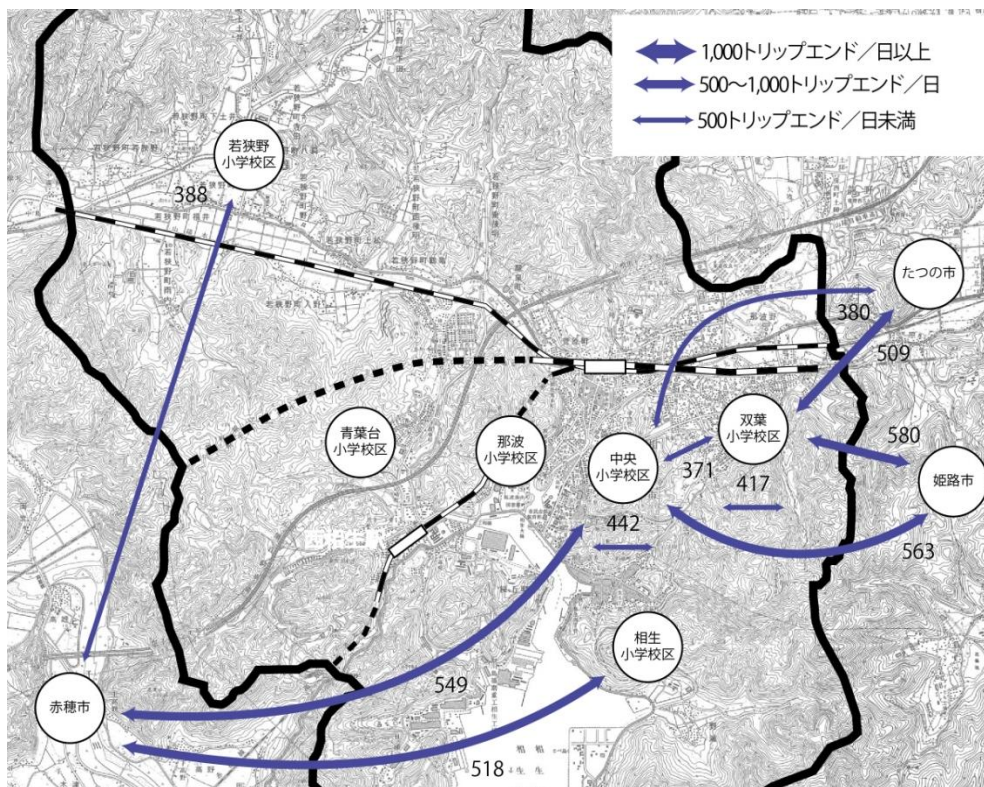


図 交通流動（平日、出勤目的、拡大後）

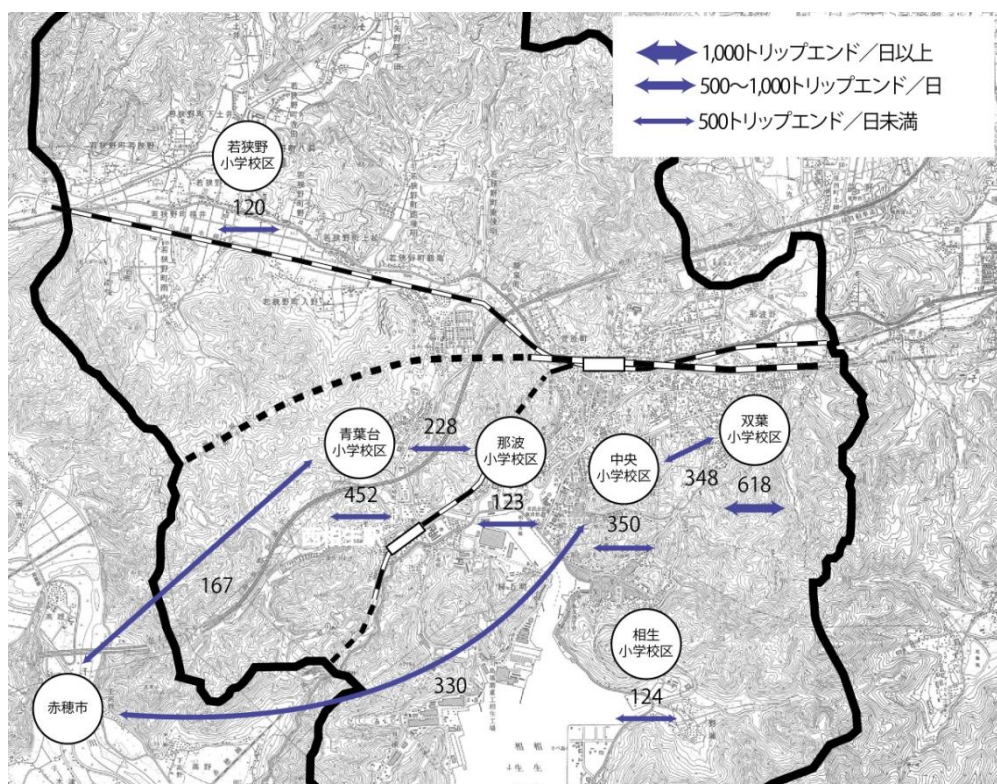


図 交通流動（平日、登校目的、拡大後）

※トリップ数の多い上位 10 パターンの OD のみ

出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

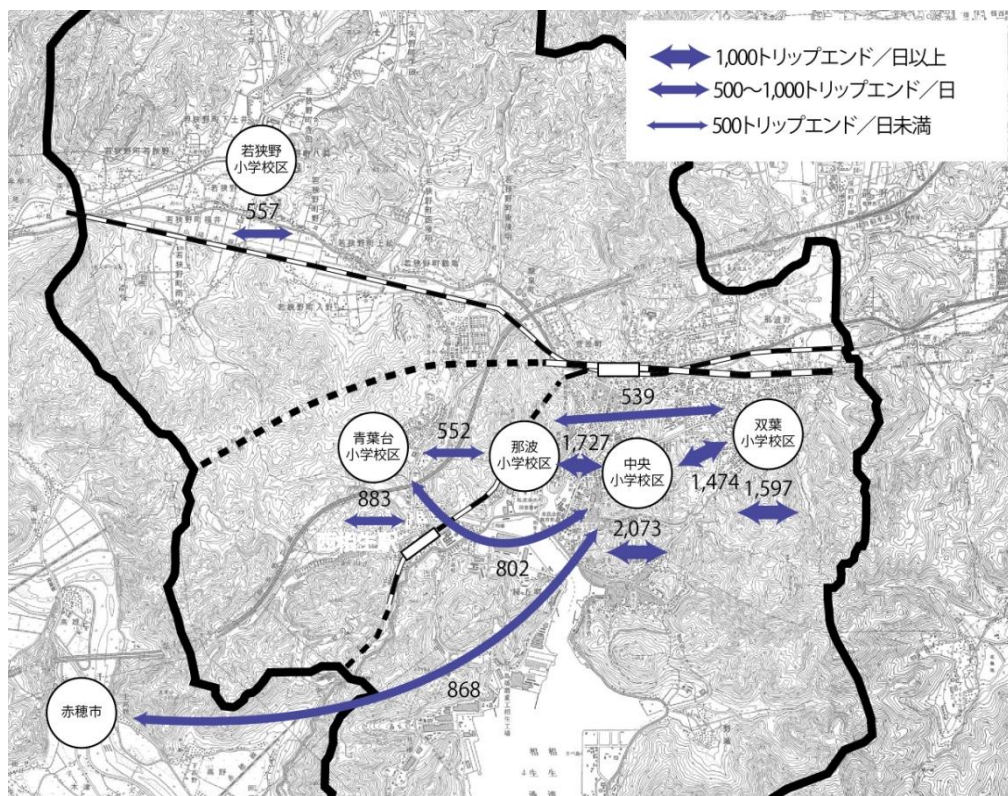


図 交通流動（平日、自由目的、拡大後）

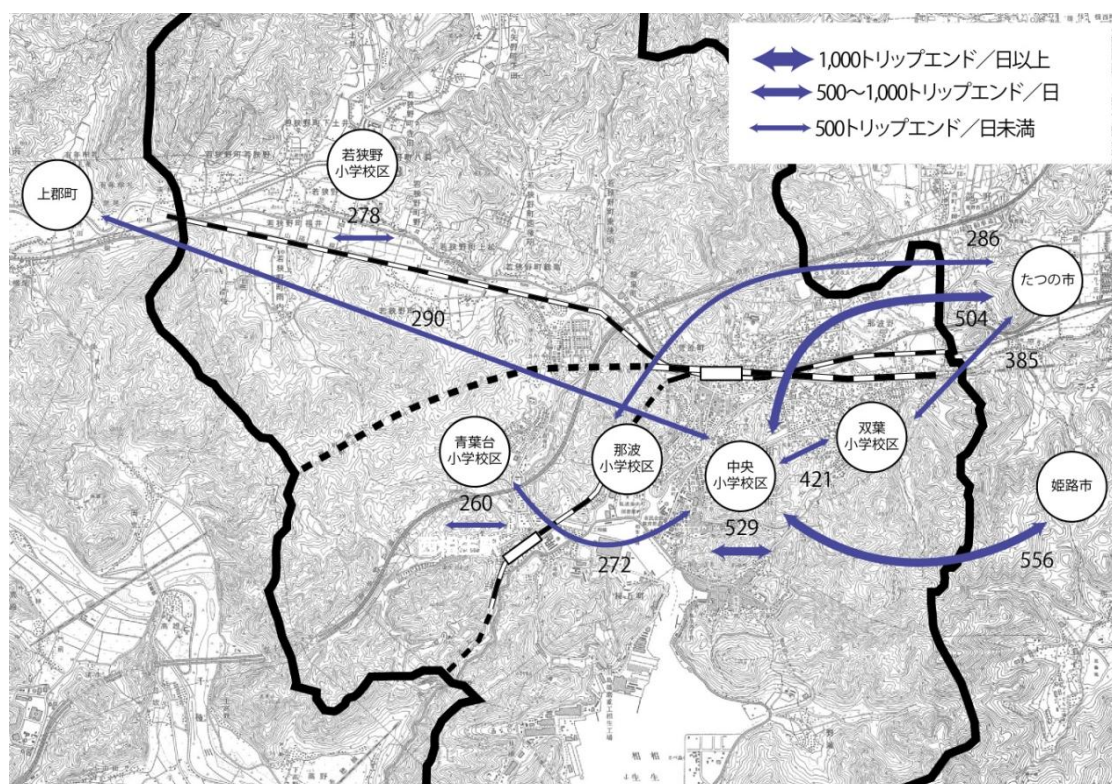


図 交通流動（平日、業務目的、拡大後）

※トリップ数の多い上位 10 パターンの OD のみ

出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

■相生駅端末交通

＊相生駅の端末交通を見ると中央小学校区、双葉小学校区、相生小学校区と駅周辺からの移動や上郡町、佐用町など播磨科学公園都市からの移動が多くなっています。

＊端末交通手段を見ると双葉小学校区や相生小学校区において自動車の分担率が高く、送迎やパークアンドライドが多く行われていることが分かります。

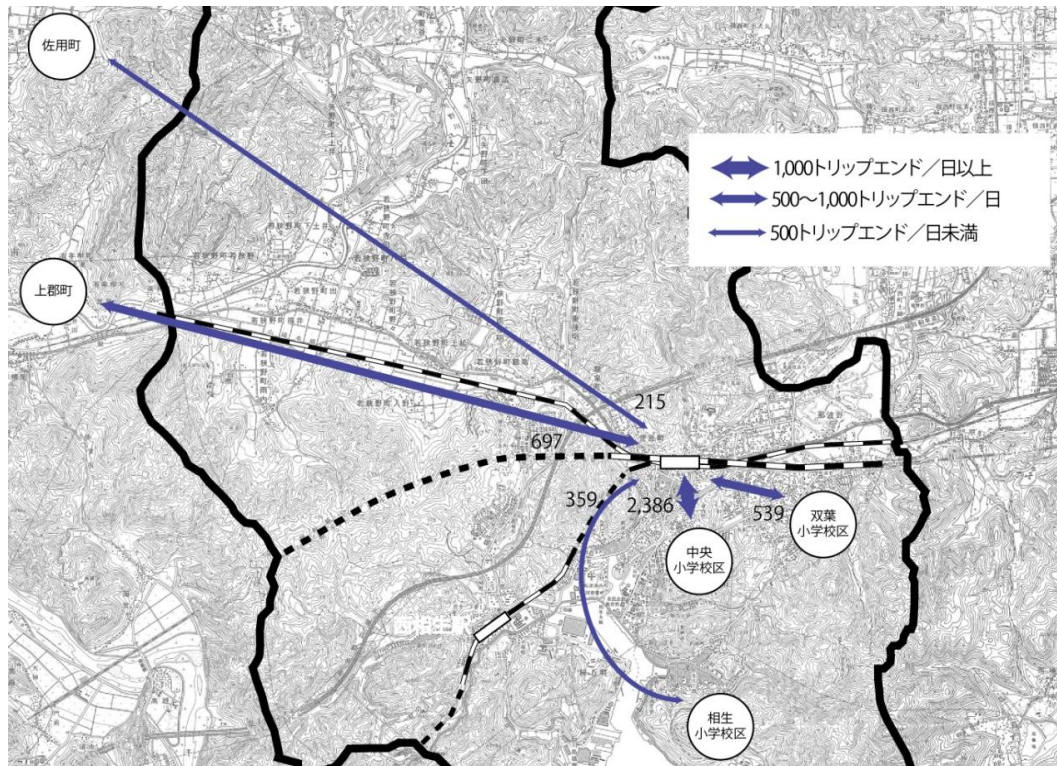


図 相生駅端末交通流動（平日、拡大後）

※トリップ数の多い上位 5 パターンの O D のみ

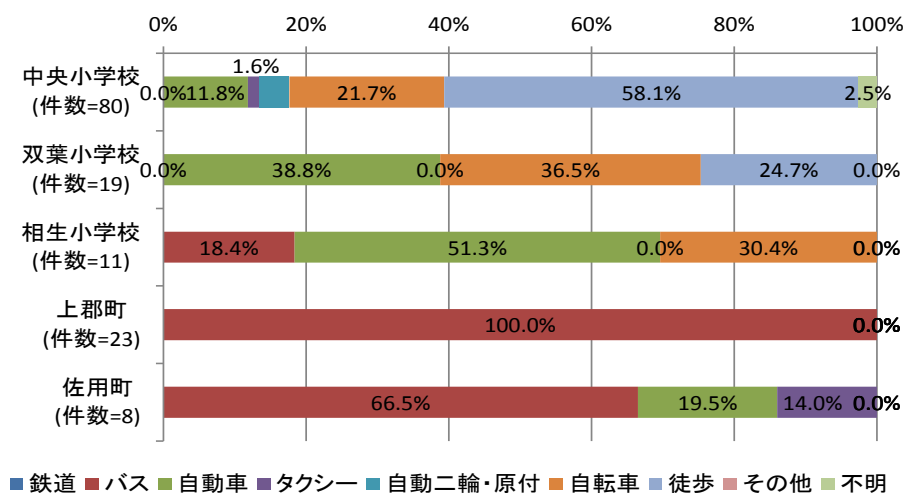


図 相生駅端末交通手段分担率（平日、拡大後）

出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

1-4 相生市における公共交通の現状

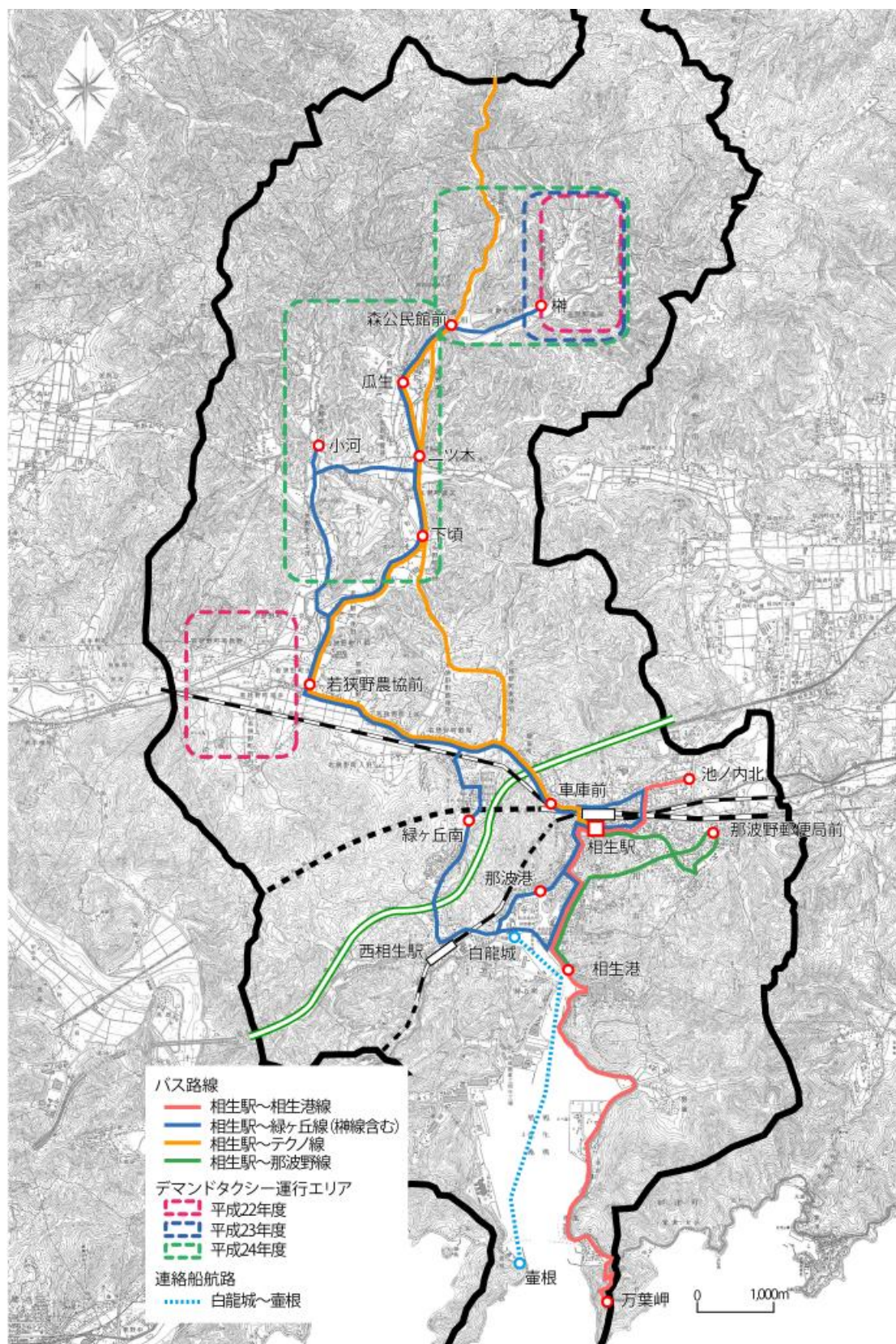
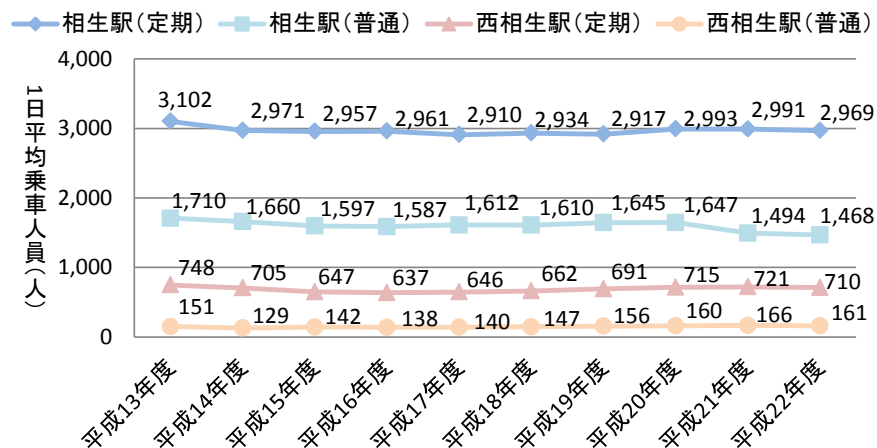


図 公共交通路線図

(1) 鉄道の現状

- ①運営主体 JR 西日本
 ②路線、駅 JR 山陽本線：相生駅 JR 赤穂線：西相生駅
 ③駅数等 2 駅（IC 対応改札設置）
 ④運行時間 始発：5 時 26 分 終発：22 時 53 分
 ⑤運行本数 ピーク時：4 本/時(約 15 分間隔) 昼間：2 本/時(約 30 分間隔)

〔鉄道利用状況〕



※相生駅は新幹線の乗車含む

出典：JR 西日本

■鉄道利用促進策について

鉄道利用促進として、新幹線「ひかり」の増便(山陽本線沿線市町連絡会)や智頭急行線乗入れ特急列車「スーパーはくと」の定期停車(智頭線利用促進協議会)等を広域的な運行体系や需要の動向も勘案しながら、鉄道会社へ働きかけています。また、「JR赤穂線沿線地域活性化協議会」として、“かきまつり”の鉄道沿線市のリレーイベントに参加する等、利用促進・地域の活性化に取り組んでいます。

(2) 路線バスの現状

- ①運営主体 (株)ウエスト神姫
 ②形態 市内 4 路線、17 系統
 ③バス停数 79 カ所
 ④収支状況
 テクノ線以外は、経常欠損の赤字路線
 ⑤行政補助
 対象：「相生市生活バス路線運行補助金交付要綱」
 に基づく経常欠損が生じた系統
 金額：平成 22 年度：9,893 千円 平成 23 年度：9,656 千円

〔路線・系統数〕

路 線	系統数
相生駅～相生港線	4 本
相生駅～緑ヶ丘線 (榊線含む)	7 本(榊線 3 本)
相生駅～テクノ線	5 本
相生駅～那波野線	1 本

■ 利用実態

- ・ 駅から南側の南北軸のバス停において乗降客数が多く、那波野や緑ヶ丘など住宅地での乗降客数も比較的多くなっています
- ・ 通院は主に午前中に病院に行き、昼前に帰るパターンが多いなど利用目的によって利用時間帯が異なっています

* 播磨病院、相生港、相生市役所、松の浦など駅から南側の南北軸のバス停において乗降客数が多くなっています。

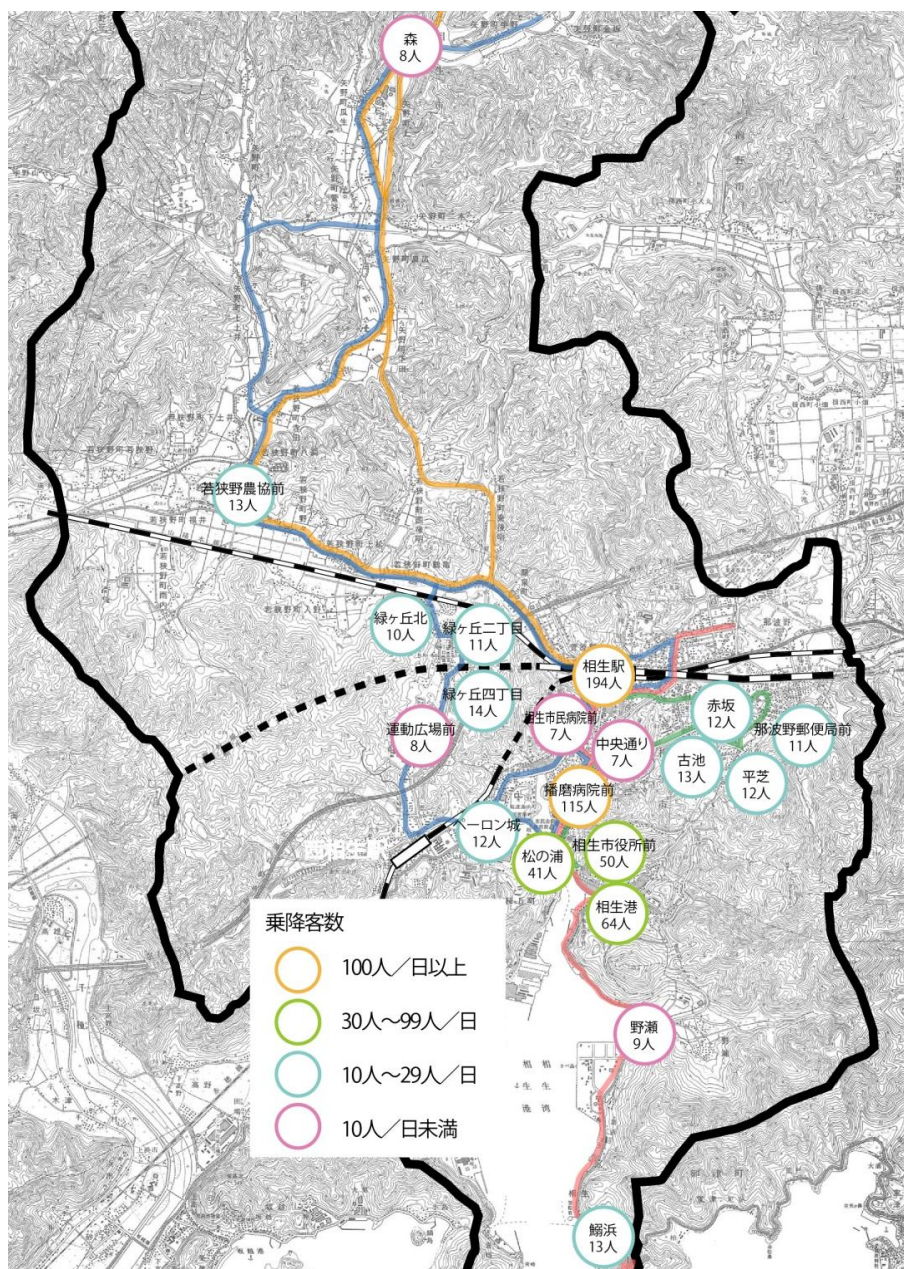


図 平日1日あたり平均乗降客数（H24.7.11-13, 16-17 平均）

※乗降数の多い上位20停留所のみ掲載 出典：ウエスト神姫資料

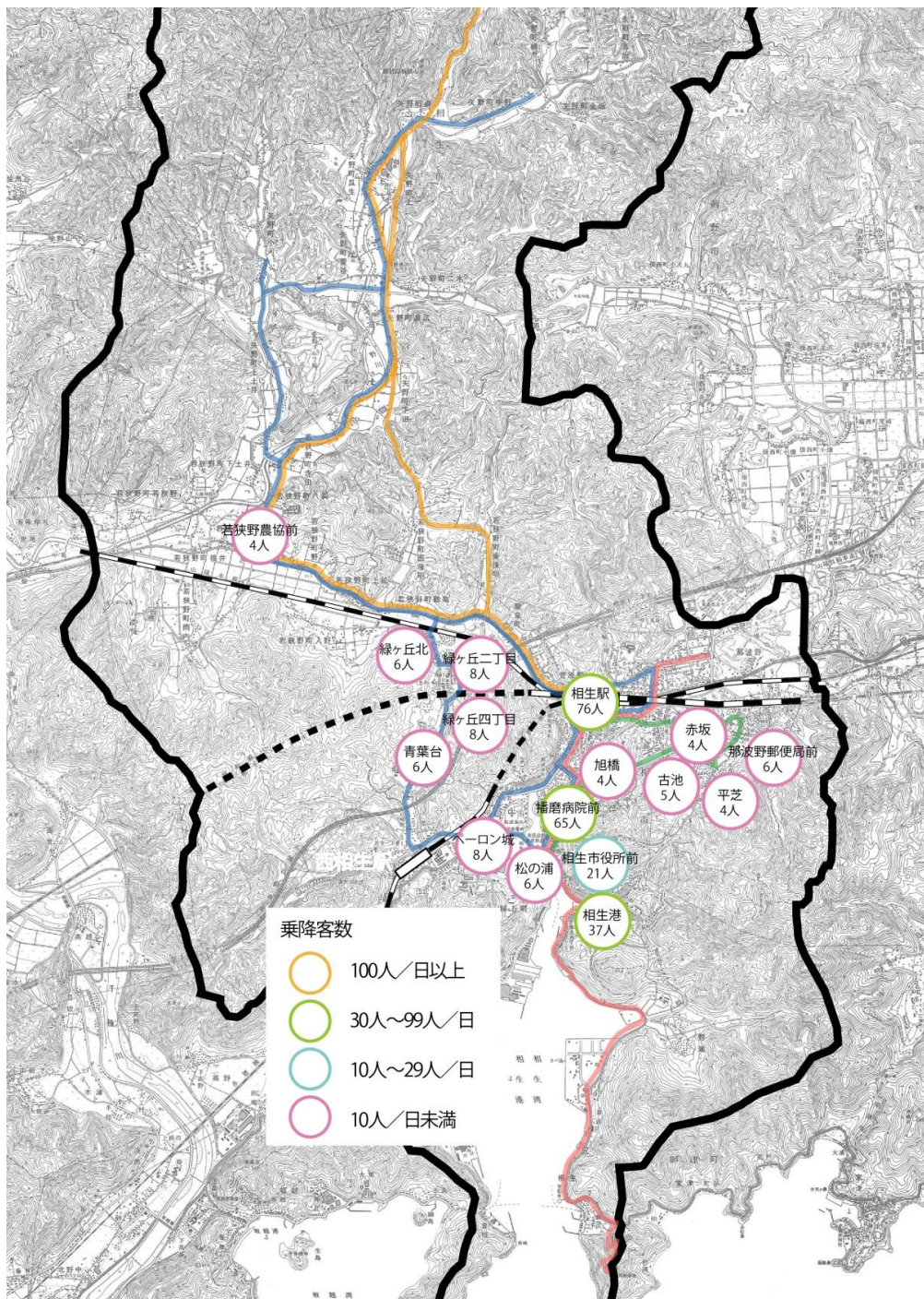


図 休日1日あたり平均乗降客数（H24.7.14-15 平均）

※乗降数の多い上位15停留所のみ掲載 出典：ウエスト神姫資料

- * 播磨病院前は朝に降車のピークが、昼前に乗車のピークが見られ、病院の診察時間に併せて利用されていることが分かります。
- * その分、古池や緑ヶ丘四丁目、若狭野農協前では昼前に降車のピークが見られます。ただし、それらのバス停では夕方にも少し降車のピークがあり通院目的以外にも利用されていることが分かります。
- * 松の浦は朝に降車のピークが、17時以降に乗車のピークが見られ、関西電力などの通勤による利用がされていることが分かります。
- * 相生港、鯛浜、森は朝に降車のピークがあり、夕方に乗車のピークが見られますが、これは小学生の利用によるものであると考えられます。

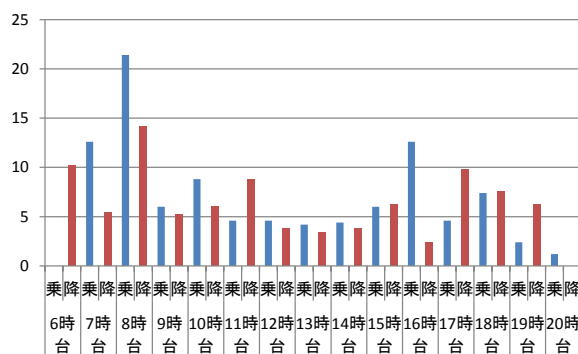


図 平日時間帯別バス停平均乗降客数（相生駅）

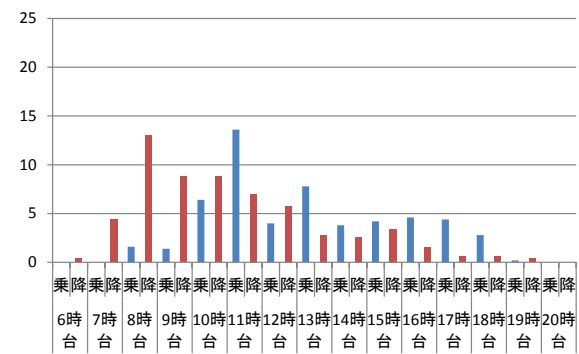


図 時間帯別バス停別乗降客数（播磨病院前）

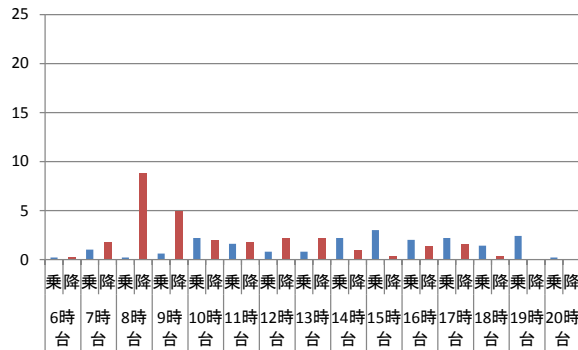


図 時間帯別バス停別乗降客数（相生市役所前）

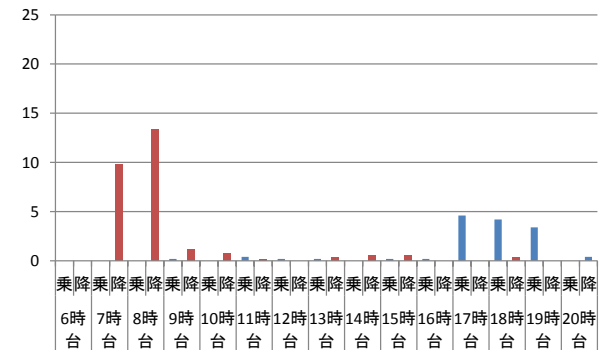


図 時間帯別バス停別乗降客数（松の浦）

【相生港線】

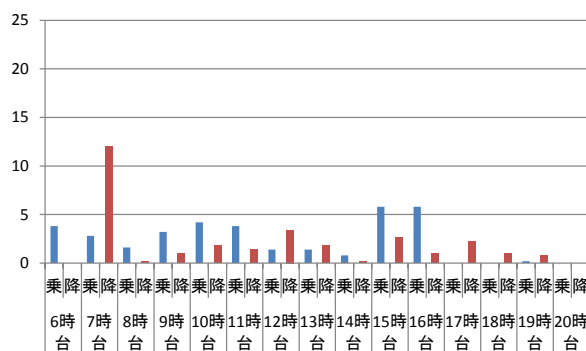


図 時間帯別バス停別乗降客数（相生港）

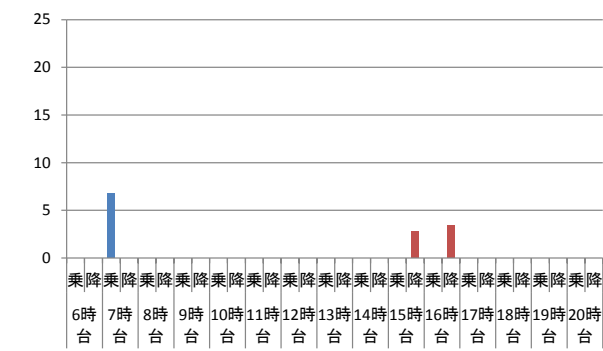


図 時間帯別バス停別乗降客数（鯛浜）

【那波野線】

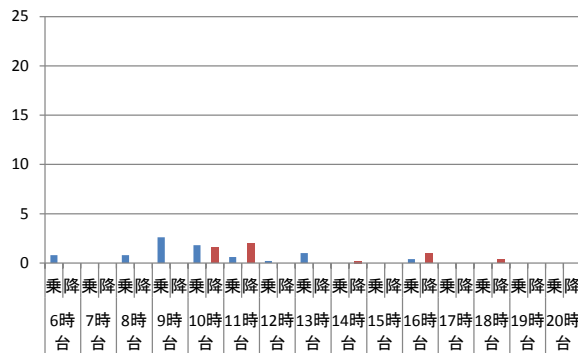


図 時間帯別バス停別乗降客数（古池）

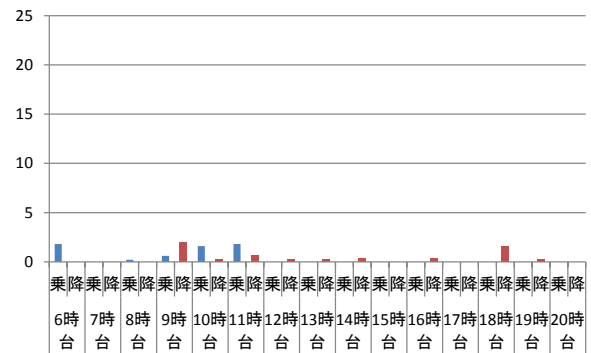


図 時間帯別バス停別乗降客数（赤坂）

【柶線】

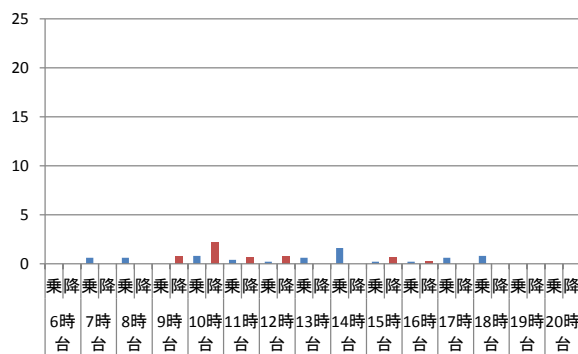


図 時間帯別バス停別乗降客数（ペーロン城）

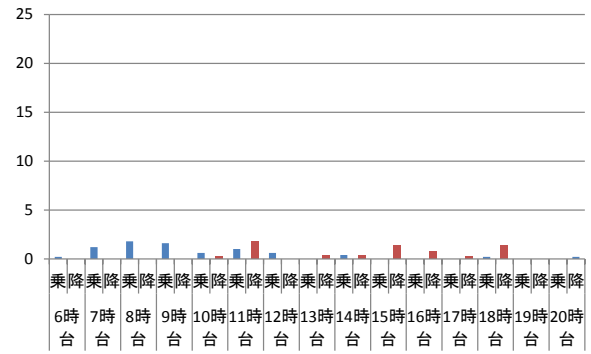


図 時間帯別バス停別乗降客数(緑ヶ丘四丁目)

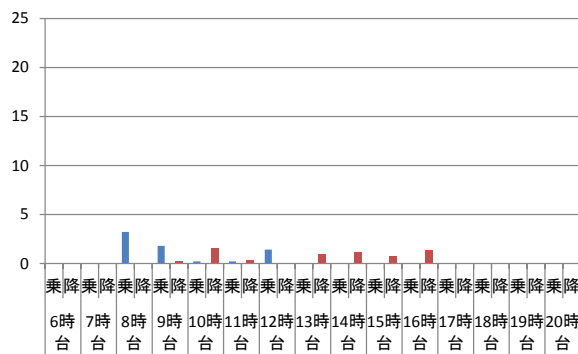


図 時間帯別バス停別乗降客数（若狭野農協前）

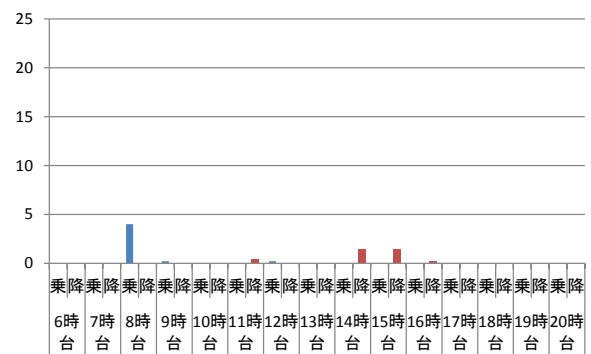


図 時間帯別バス停別乗降客数（森）

※時間帯別平均乗降客数はすべて H24.7.11-13, 16-17 の平均値

※時間帯は各ダイヤの始発時刻で集計

出典：ウエスト神姫資料

■乗降調査

①調査の概要

【目的】

公共交通体系検討に向けて地域における路線バスの役割を把握するため、バスの利用実態を調査しました。

【調査日時】

平成24年8月3日（金） 始発から最終まで

※小学生は調査対象から除外するため、小学校の夏休み期間中に調査を実施しました。

【調査対象】

広域幹線路線である相生駅～テクノ線を除いた3路線の全ダイヤについて行いました。

【対象】

	調査対象ダイヤ	配布回収数
相生港線	8本	85
榊 線	12本	129
那波野線	16本	20

【調査方法】

調査員が調査票を車内で配布し、乗客が記入。ただし、必要に応じてヒアリングを行いました。

【調査項目】

- ①乗降バス停 ②利用バス便 ③利用目的 ④バスの利用頻度
⑤個人属性

②調査結果

- ・ 那波野線は通院による利用が主で、通勤など利用頻度の高い目的による利用も促進していく必要があります
- ・ 相生港線は相生港以南、榊線は若狭野農協前以北の利用が比較的少なく、それら地域での利用者の確保が求められます
- ・ 榊線は若狭野からの相生駅までの利用も比較的多く、路線の短縮などに対するニーズが存在する可能性があります

* 那波野線は通院に主に利用されており、利用頻度が低い。逆に、相生港線は通勤に主に利用されており、利用頻度が高くなっています。

* 相生港線は相生港以南、榊線は若狭野農協前以北の利用が比較的少ない状況です。

* 榊線は若狭野農協前から相生駅までの利用などが多く、現在の緑ヶ丘経由は少し遠回りになっています。

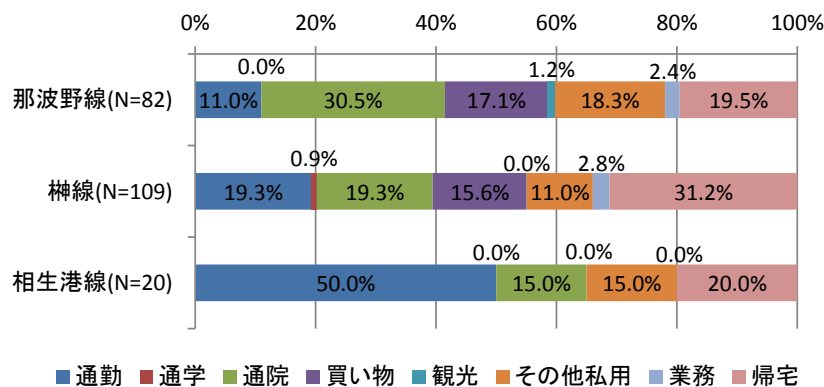


図 バスの利用目的

注) 榊線、相生港線についてはこの他にも小学生の通学に利用されている。

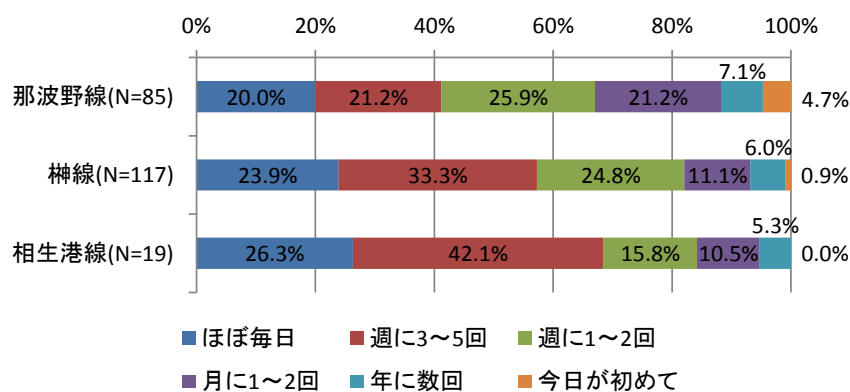


図 この路線の利用頻度

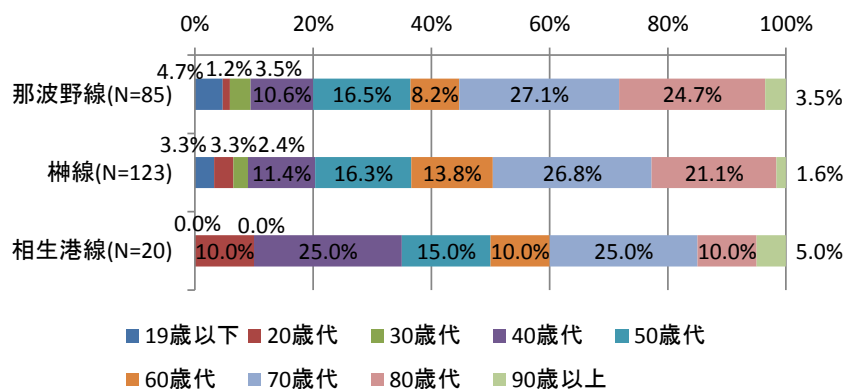


図 利用者の年齢

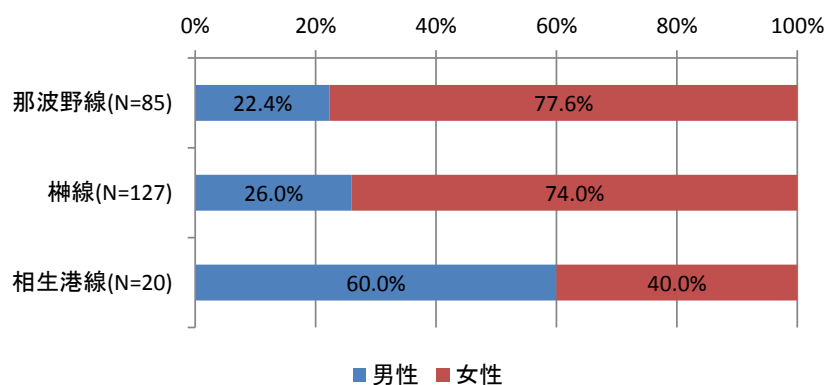


図 利用者の性別

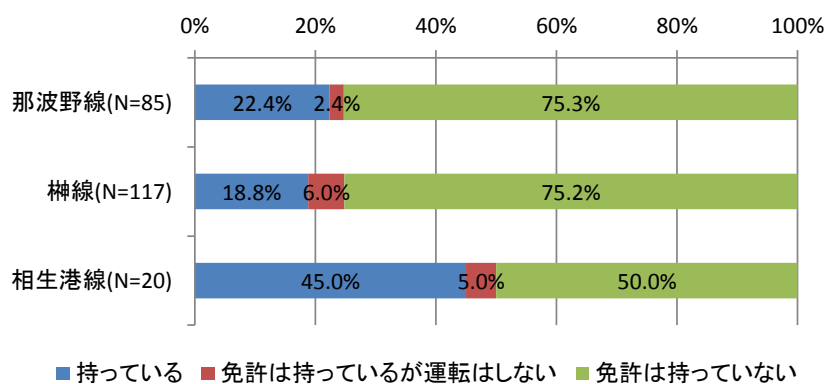


図 利用者の免許保有状況

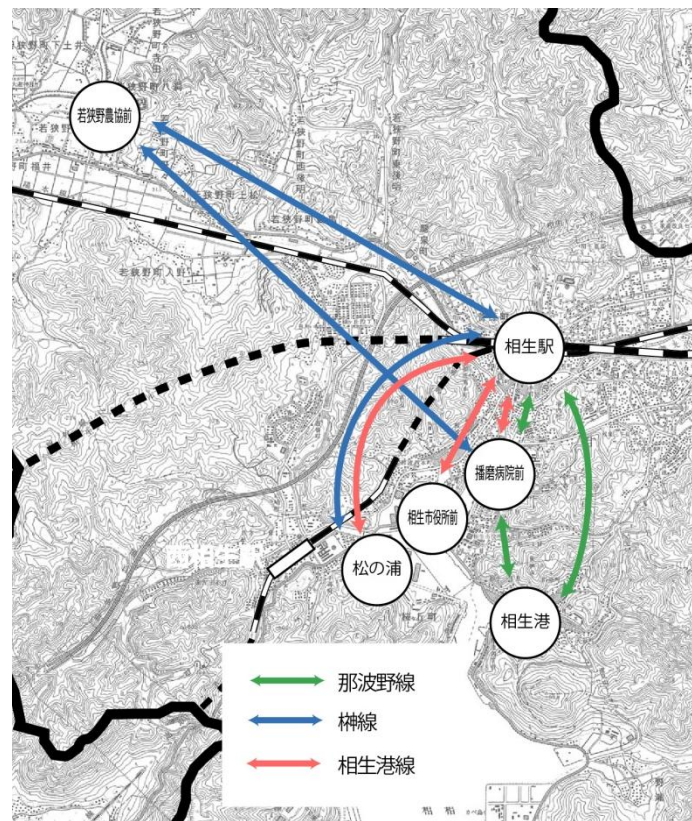


図 主な乗降パターン

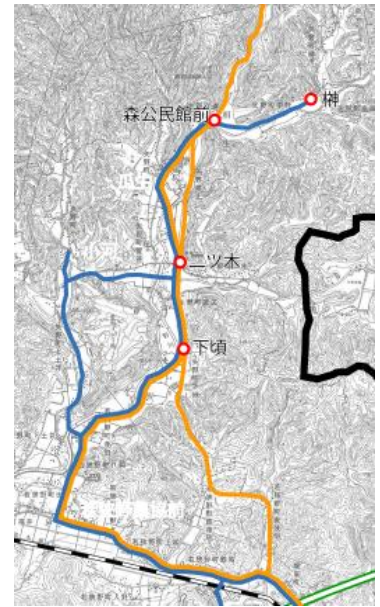
※各路線乗降数の多い多い上位3パターンのみ

(3) デマンドタクシー（試験運行）の現状

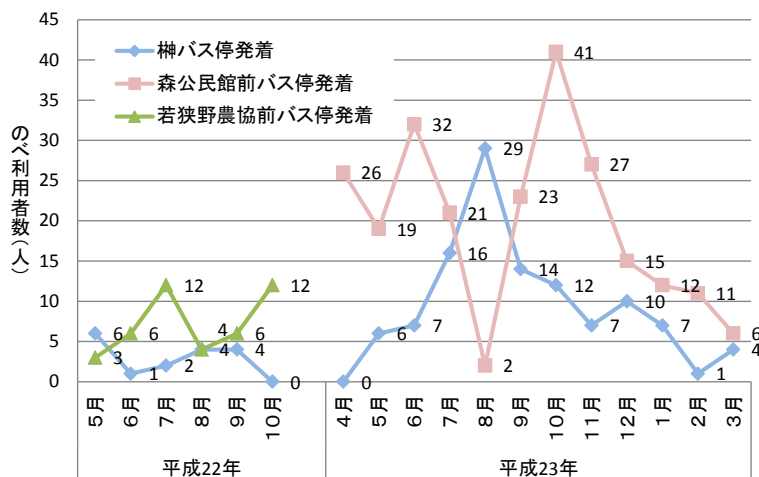
- ①運営主体 相生市
- ②運行委託 相生神姫タクシー(株)、相生タクシー(株)
- ③運行形態 事前予約型（1時間前まで）、非乗合
- ④実施地区 矢野町全域を対象地区として実施
(H24年度対象地区・バス停を拡大)
- ⑤経路 自宅～地区毎の指定バス停（市が指定）
- ⑥利用料金 1回100円
- ⑦利用状況 H22年度～H24年度
- ⑧委託料 2,200円／1回（平成23年度実績 649,000円）

【デマンドタクシー試験運行経緯】

年度	町名	期 間	地 区 名	バス停
H22	若 狭 野 町	5/1～10/30 (6ヶ月)	福井・若狭野・ 雨内	若狭野農協前
	矢 野 町		榊・釜出・金坂	榊
H23	矢 野 町	4/1～3/31 (1年間)	榊・釜出・金坂	榊、森公民館前
			中野	森公民館前
4/1～3/31 (1年間)		榊・金坂・釜出	榊、森公民館前	
		森・中野・能下	森公民館前	
		瓜生・上・菅 谷・二木・真 広・上土井・小 河	二ツ木	
		下田	下頃	



【デマンドタクシー利用状況】

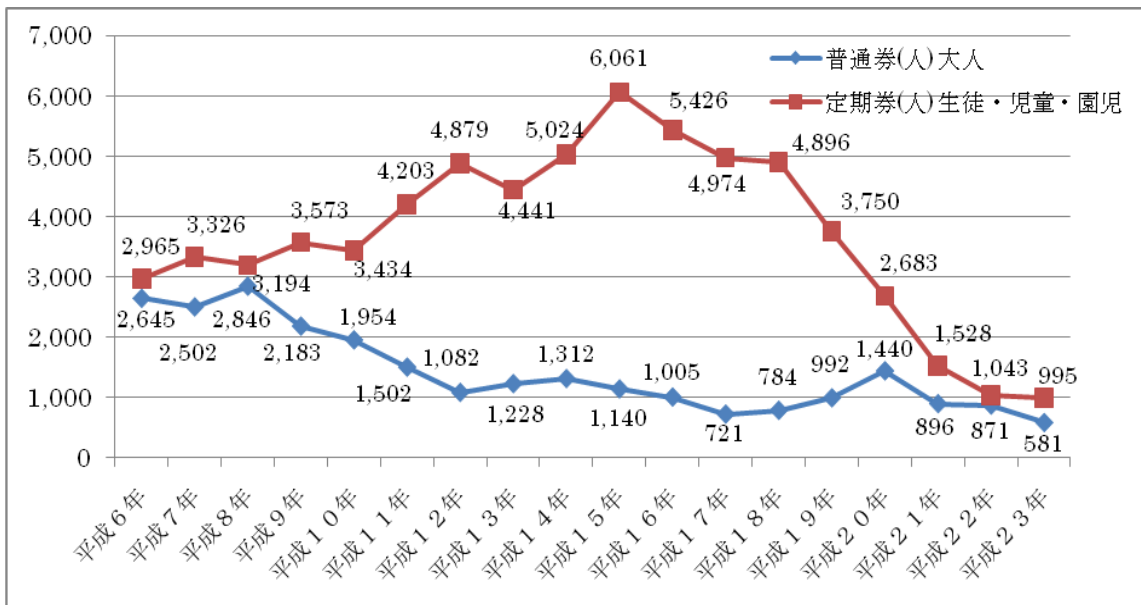


- *平成22年度は、6ヶ月間の実施で42回（60人）。
- *平成23年度は、295回（348人）。
- *平成24年度（10月末日）は、7ヶ月間で96回（98人）。
- *対象地区は、平成24年度から矢野町全地区とし、指定のバス停を榊線にテクノ線を追加し、4バス停としています。

(4) 連絡船の現状

- ①運営主体 相生市
- ②運行委託 ハリマ SHIPPING サービス（株）
- ③実施地区 坪根地区
- ④経路 「坪根～白龍城」の1区間
- ⑤回数 6便／日
- ⑥運賃 大人 250 円、生徒 200 円、児童 120 円
- ⑦利用状況 下記のとおり
- ⑧委託料 5,670,000 円（平成 23 年度実績）

【利用状況】



- *連絡船の利用状況は、平成6年度 5,610 人に対し、平成23年度 1,576 人で約 4 千人減少しています。
- *旅客運賃収入では、平成6年度約 427 千円に対し、平成23年度は約 195 千円で半分以下に落ち込んでいます。
- *運航事業者に運航委託を毎年契約していますが、委託経費の 567 万円を超える経費を要していることから、連絡船事業自体は厳しいというのが現状です。
- *就航当時は、海路での足の確保しかなく状況でしたが、現在では県道相生坪根公園線の開通により、自動車の普及とともに陸路での交通手段が主流になっています。

(5) タクシーの現状

市内のタクシー事業者数は 2 社で、（社）兵庫県タクシー協会に加盟しており車両保有台数は、中型が 34 台となっています。乗車状況は、平成 21 年度が 231,824 人、平成 22 年度が 225,975 人、平成 23 年度が 218,636 人で、1 台当たりの乗車人員は約 6,430 人／年となっています。

自宅から目的地までのタクシー輸送サービスは、交通空白地域や公共交通の便数などが少ない地域にとっては利便性が高く、また、狭隘な道路の地域では機動性が高い一方で、利用者にとっては経済的負担が大きいと言えます。

(6) 福祉タクシーの現状

福祉タクシー助成は、外出困難な在宅の重度障害者に社会参加促進のためタクシー運賃の一部を助成する事業（相生市重度心身障害者（児）等社会参加促進交通費助成事業）で、乗車のタクシー基本料金相当額（基本料金の 9 割相当）を助成しています。

助成状況は、平成 21 年度 111 人で 1,040,710 円、平成 22 年度 126 人で 933,710 円、平成 23 年度 111 人で 969,150 円となっています。

資-2 公共交通に関するアンケート調査

2-1 調査概要

(1) 調査の目的

日常における外出状況など、市民の公共交通の利用実態や公共交通に対する意向等を調査し、相生市の望ましい公共交通のあり方について検討する際の資料とするため実施しました。以下にその概要を示します。

(2) 調査概要

(調査対象)

15 歳以上の市民から無作為で抽出した 3,000 人

(調査方法)

郵送配布・郵送回収

(調査期間)

平成 24 年 10 月 7 日（水）～10 月 25 日（木）

※ただし、締切後回収されたものについても集計対象としています。

(配布回収数)

配 布 数：3,000 人

有効回収数：1,739 人

回 収 率：58.0%

【参考】性別年齢別回収数

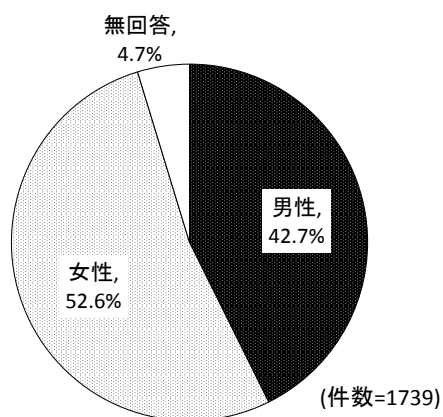
	男性 (%)	女性 (%)	無回答 (%)	合計 (%)
10 歳代	38 人 (2.2%)	34 人 (1.9%)	0 人 (0)	72 人 (4.1%)
20 歳代	63 人 (3.6%)	68 人 (3.9%)	1 人 (0.1%)	132 人 (7.6%)
30 歳代	88 人 (5.1%)	108 人 (6.2%)	1 人 (0.1%)	197 人 (11.4%)
40 歳代	65 人 (3.7%)	114 人 (6.6%)	2 人 (0.1%)	181 人 (10.4%)
50 歳代	99 人 (5.7%)	109 人 (6.3%)	4 人 (0.2%)	212 人 (12.2%)
60 歳代	212 人 (12.2%)	218 人 (12.5%)	11 人 (0.6%)	441 人 (25.3%)
70 歳代	117 人 (6.7%)	170 人 (9.8%)	26 人 (1.5%)	313 人 (18.0%)
80 歳以上	58 人 (3.4%)	93 人 (5.3%)	27 人 (1.5%)	178 人 (10.2%)
不 明	0 人 (0)	1 人 (0.1%)	2 人 (0.1%)	3 人 (0.2%)
無回答	2 人 (0.1%)	0 人 (0)	8 人 (0.5%)	10 人 (0.6%)
合 計	742 人 (42.7%)	915 人 (52.6%)	82 人 (4.7%)	1,739 人 (100%)

2-2 調査結果

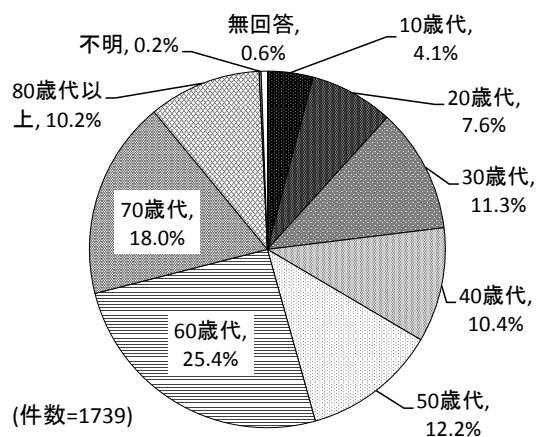
1. あなたご自身や世帯のことについてお伺いします

問1 あなたの性別、年齢、世帯人数、お住まい、就業の有無をお答えください。
(それぞれ○は1つ)

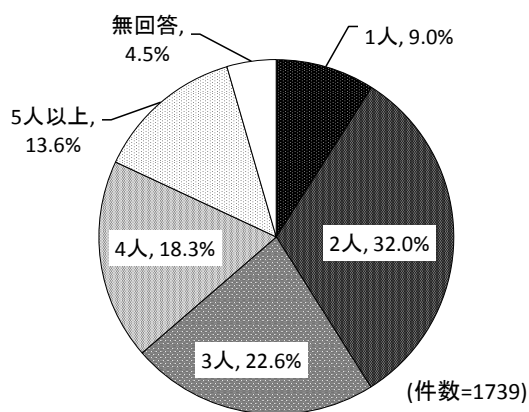
【性別】



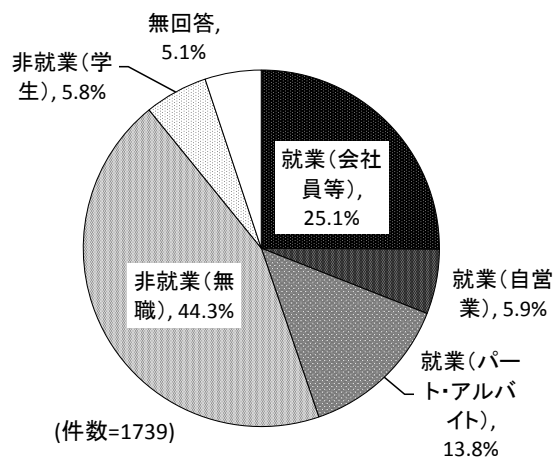
【年齢】



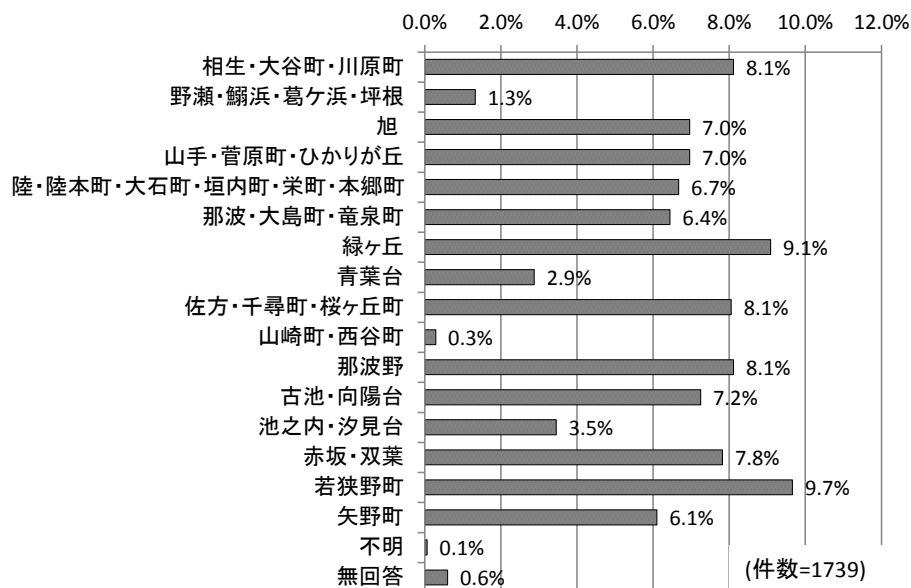
【世帯人数】



【就業の有無】

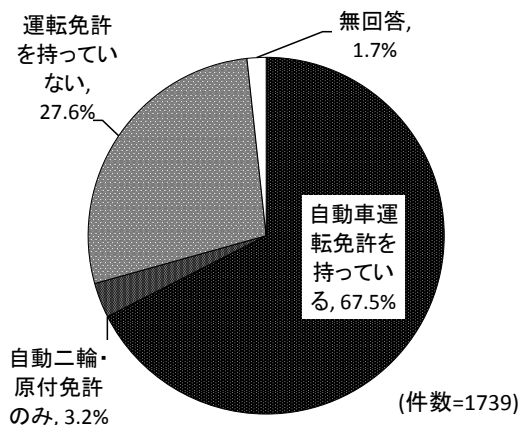


【お住まいの地区】

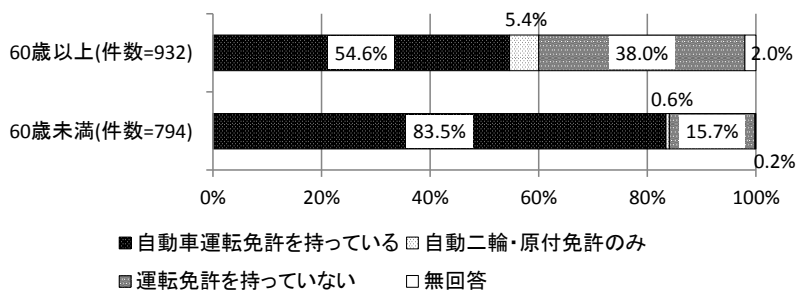


問2 現在運転免許を持っていますか。(あてはまるものすべてに○)

- 約7割の方が自動車運転免許を保有している。
- 年齢別に見ると60歳以上の方の約4割が運転免許を保有しておらず、移動手段の確保が求められる。

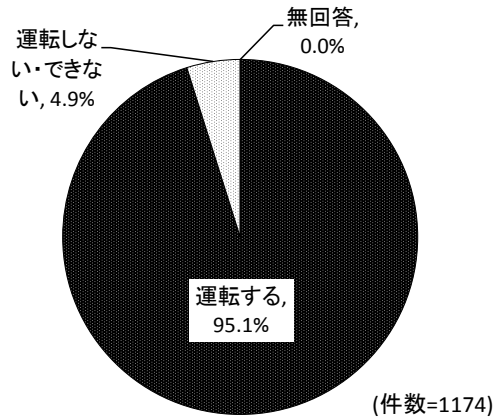


【年齢別】



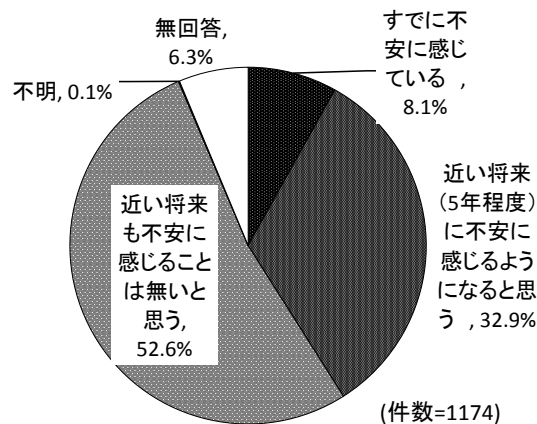
問 2-2 【問 2 で「1. 自動車運転免許を持っている」と答えた方にお伺いします】
自分自身で自動車の運転をされますか。(○は1つ)

○自動車運転免許を保有している方のうち、ほぼすべての方が自分自身で運転を行っている。

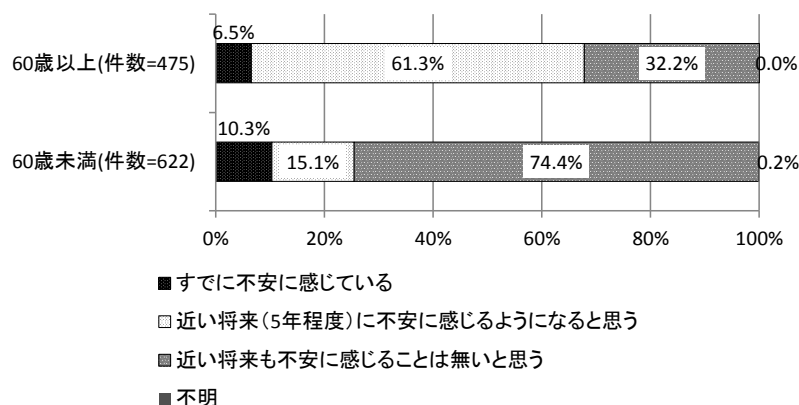


問 2-3 【問 2-2 で「1. 運転する」と答えた方にお伺いします】
自動車を運転するのに不安に感じることはありますか？(○は1つ)

○自動車を運転している方のうち約 1 割が既に運転に不安を感じている。
 ○また約 3 割の方が近い将来不安に感じるようになると思っており、特に 60 歳以上の方は自動車の運転に対する不安が高い。



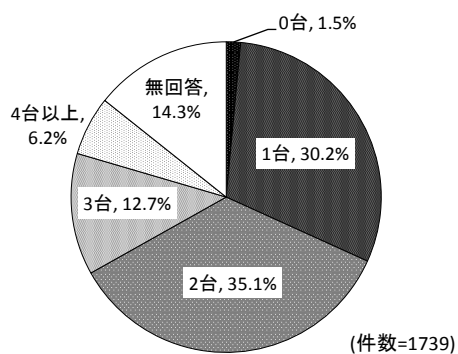
【年齢別】



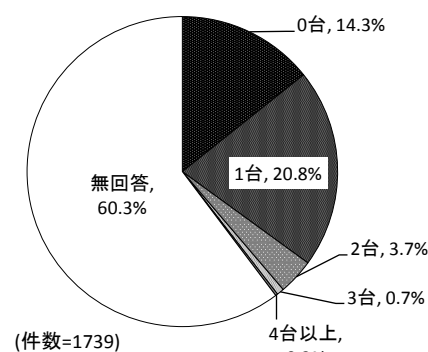
問 3 現在の世帯での自動車、原付・バイク、自転車の保有台数をお答えください。

- 自動車を1台以上保有している世帯は約8割、2台以上保有している世帯は約5割を占める。
- 原付・バイクを1台以上保有している世帯は約2割を占める。
- 自転車を1台以上保有している世帯は約7割を占める。
- 地域別に自動車の平均保有台数を見ると、北部の矢野町、若狭野町で多く、逆に相生駅南側の旭などで少なくなっている。自転車の平均保有台数は緑ヶ丘・青葉台で少なく、那波野で多い。

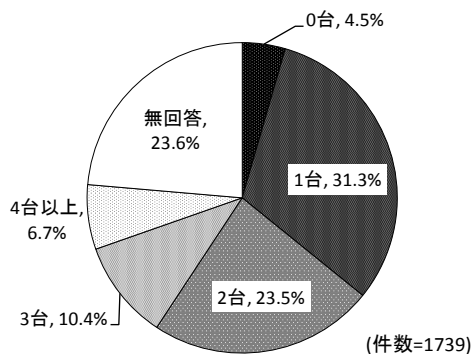
【自動車】



【原付・バイク】

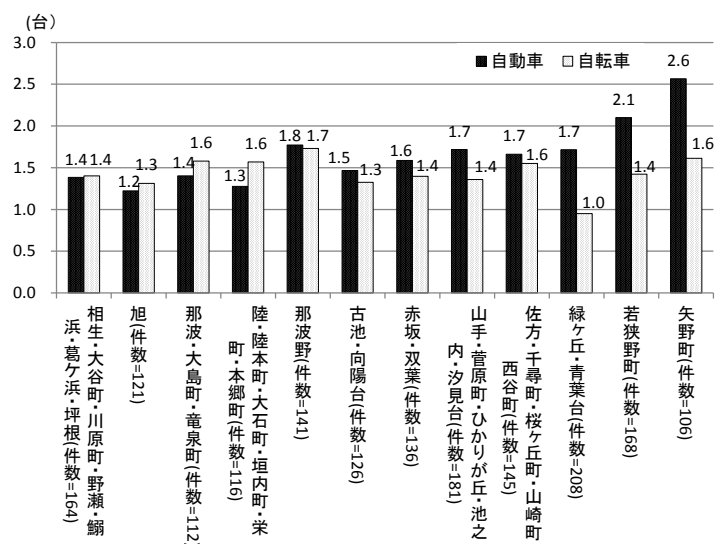


【自転車】



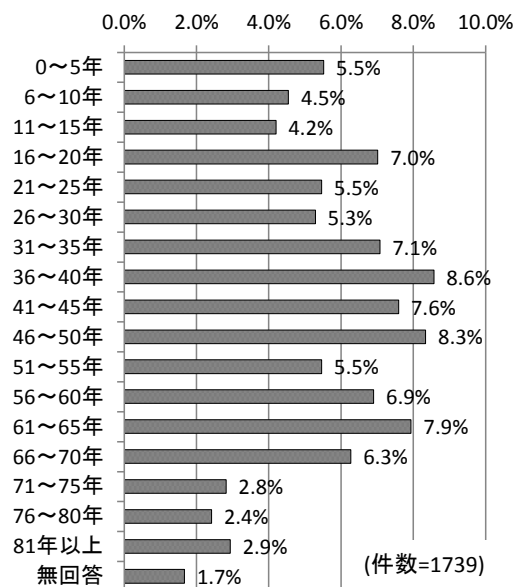
【地域別：平均保有台数】

※無回答も保有台数 0 台として集計

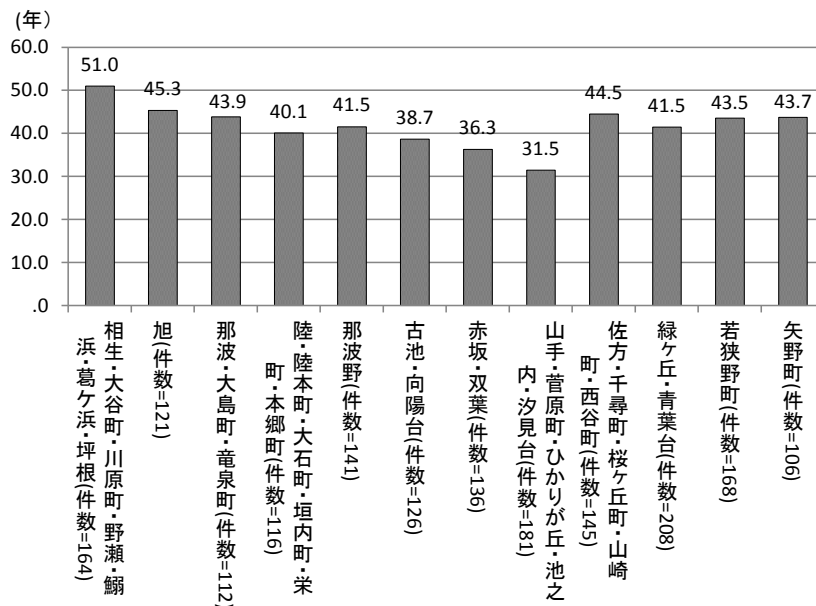


問 4 相生市内での合計居住年数は何年ですか。

- 31～50 年程度居住している方が多い。
- 61 年以上居住し続けている方も約 2 割を占める。
- 地域別に平均居住年数を見ると相生など海側の地域では居住年数が長く、山手など相生駅北側の地域で居住年数が短い。

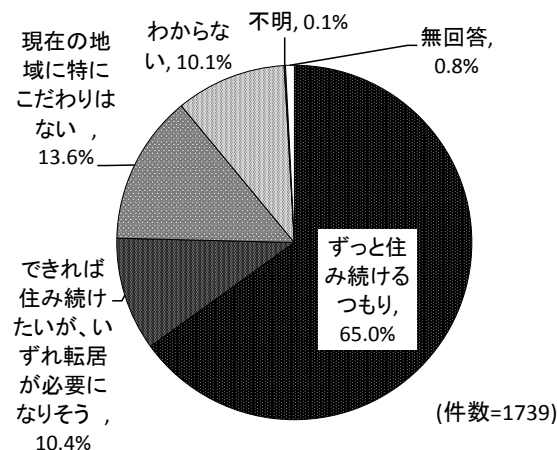


【地域別：平均居住年数】

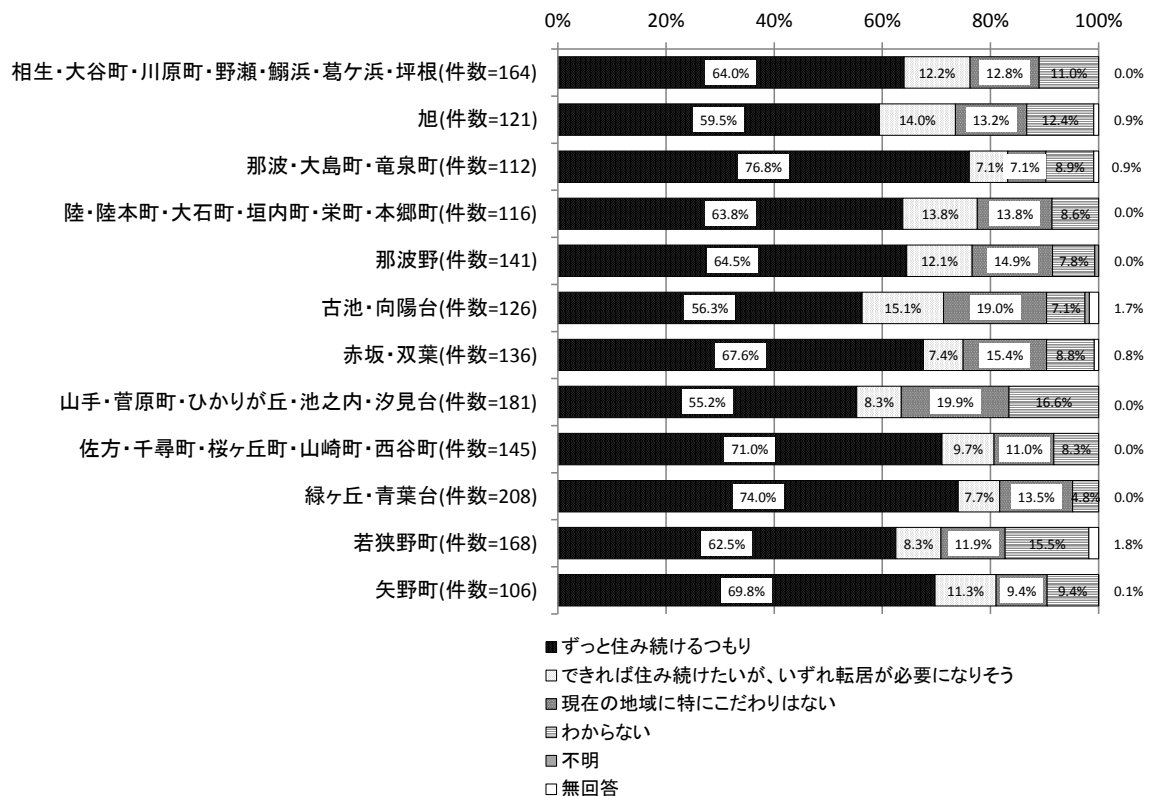


問5 現在お住まいの地域に今後も住みたいですか。(○は1つ)

- ずっと住み続けるつもりという方は約7割を占める。
- 地域別に見ると山手など相生駅北側の居住年数の短い地域や、古池・向陽台において現在の地域にこだわりはないという方が多い。
- いずれ転居が必要となりそうという意見も、古池・向陽台において多いが、その理由としては「転勤のため」という意見が多い。
- いずれ転居が必要となりそうという方のうち「移動に不安があるから」という意見は、矢野町で比較的多く見られる。



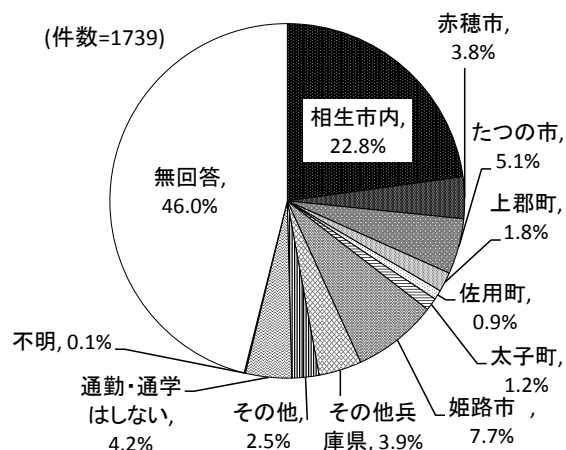
【地域別】



2. あなたの普段の外出行動についてお伺いします

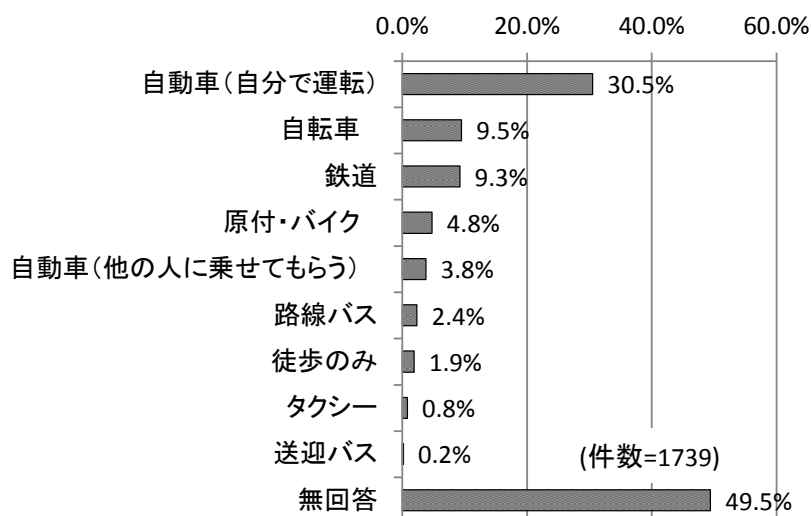
問6 「通勤・通学」されている方にお聞きします。通勤先・通学先の場所はどこですか。（○は1つ）

- 通勤・通学先として相生市内が最も多く約2割を占める。
○次いで多いのは姫路市、たつの市となっている。



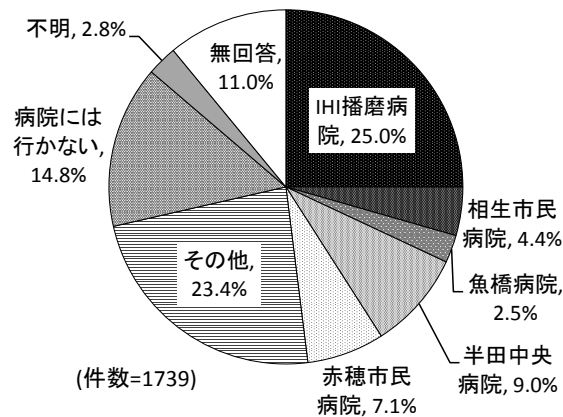
問7 通勤・通学先へ主として使う交通手段をお答えください。（あてはまるものすべてに○）

- 自動車（自分で運転）が最も多く約3割、次いで鉄道、自転車が多くそれぞれ約1割を占める。



**問 8 「病院に行っている方」にお聞きします。最もよく行く病院はどこですか。
(○は一つ)**

○通院先として IHI 播磨病院が最も多く約 3 割を占め、相生市民病院、魚橋病院、半田中央病院をあわせると市内の大規模な病院が全体の約 4 割を占めている。

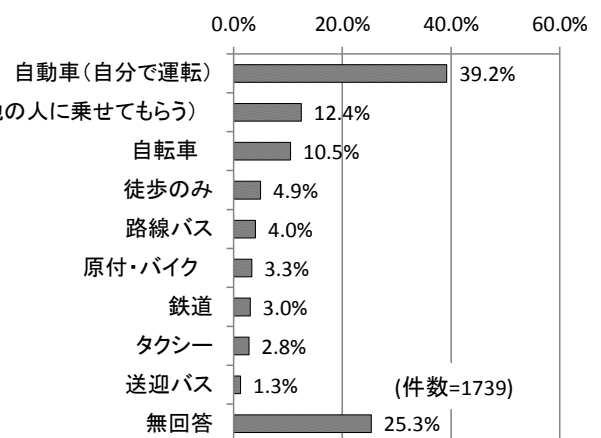
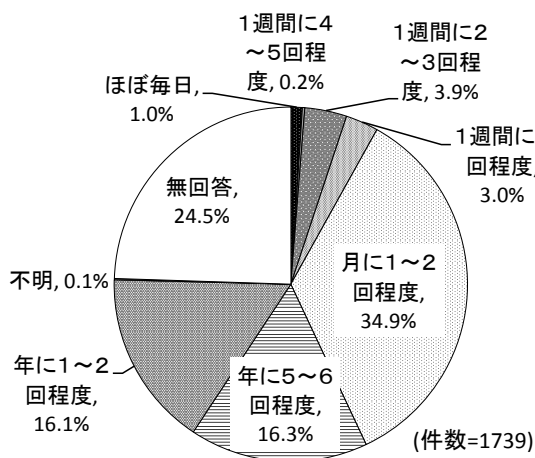


問 9 病院へはどのくらいの頻度で行っていますか。また、その病院への交通手段をお答えください。

- 頻度は月 1～2 回程度が最も多く、1 週間に 1 回以上の高頻度で病院に行かれている方は約 1 割となっている。
- 交通手段は自動車（自分で運転）が最も多く約 4 割、次いで自動車（他人に乗せてもらう）、自転車が多くそれぞれ約 1 割を占める。
- 鉄道、バスをあわせると公共交通は全体の 7%程度となっている。

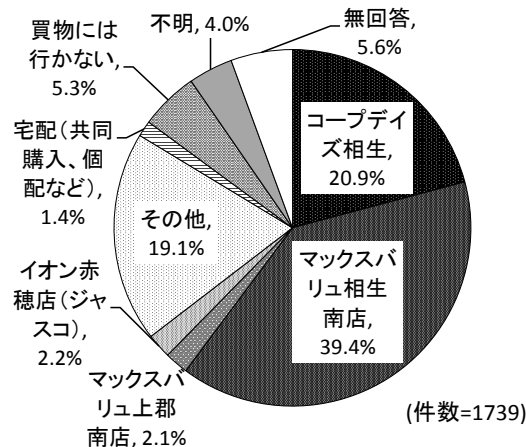
【頻度（○は 1 つ）】

【交通手段（よく使うものに○）】



問 10 「買い物に行っている方」にお聞きします。最もよく利用する買い物先はどこですか。（○は一つ）

- 買い物先としてマックスバリュ相生南店が最も多く約 4 割を占める。
○次いで多いのはコープデイズ相生で、市内での買い物が多く、市内の大規模な商業施設が全体の約 6 割を占めている。

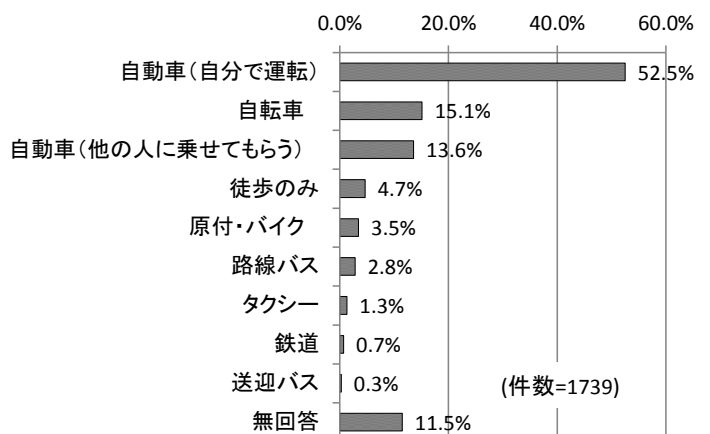
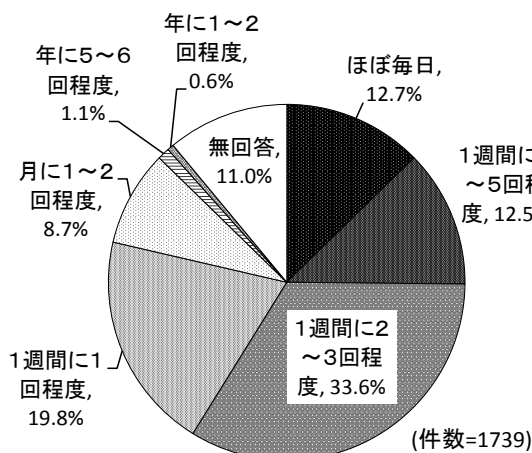


問 11 買い物先へはどのくらいの頻度で行っていますか。また、その買い物先への交通手段をお答えください。

- 頻度は週 2～3 回程度が最も多く、約 8 割が 1 週間に 1 回以上買い物に行っている。
○交通手段は自動車（自分で運転）が最も多く約半数、次いで自動車（他人に乗せてもらう）、自転車が多くそれぞれ約 1 割を占める。

【頻度（○は 1 つ）】

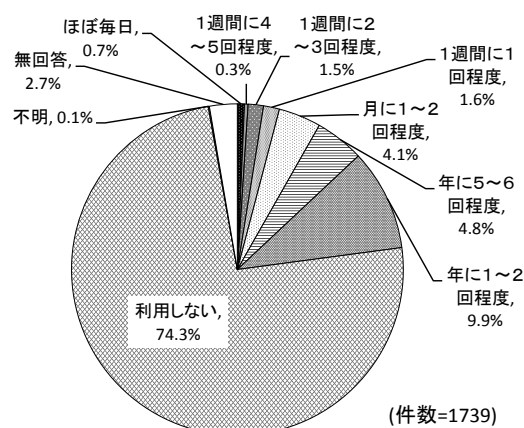
【交通手段（よく使うものに○）】



3. バスについてお伺いします

問 12 相生市内のバスをどの程度利用していますか。(○は一つ)

- 利用しないという方が最も多く、約 7 割を占める。
- 1 週間に 1 回以上利用している方は 5%未満と非常に少ない。
- 年齢別に見ると 60 歳未満の方は利用しないという方が特に多く、1 週間に複数回利用している方は 1%程度にとどまる。
- 地域別に見ると相生など海側の地域や緑ヶ丘・青葉台では 1 週間に 1 回以上利用している方が比較的多い。逆に那波、陸、双葉、赤坂など相生駅南側の地域や山手など相生駅北側の地域では利用しないという方が多い。



【年齢別】

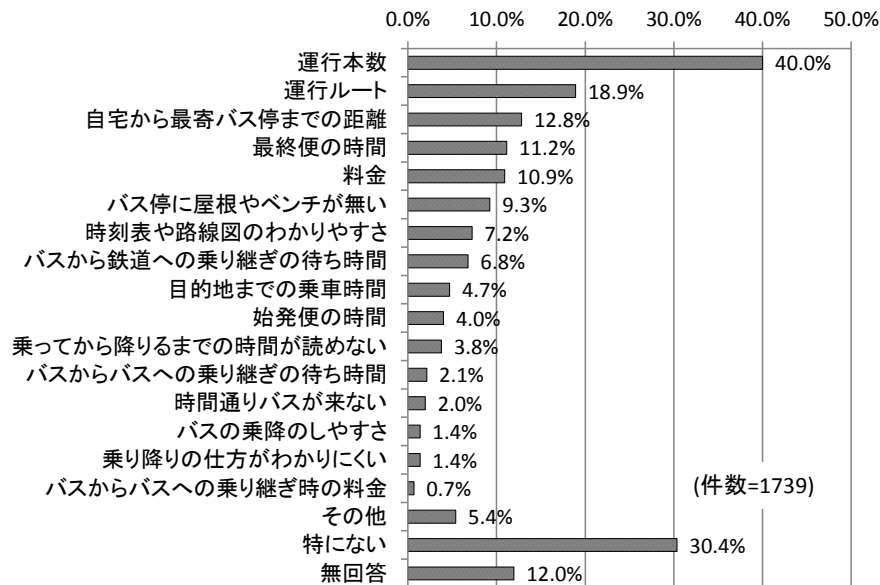
	60歳未満 (件数 =794)	60歳以上 (件数 =932)
ほぼ毎日	1.0%	0.3%
1週間に4～5回程度	0.3%	0.4%
1週間に2～3回程度	0.6%	2.3%
1週間に1回程度	0.4%	2.5%
月に1～2回程度	1.8%	6.1%
年に5～6回程度	2.9%	6.3%
年に1～2回程度	8.1%	11.6%
利用しない	83.6%	66.7%
不明	0.1%	0.1%
無回答	1.2%	3.7%
合計	100.0%	100.0%

【地域別】

	相生・大谷町・川原町・野瀬・鰯浜・葛ヶ浜・坪根 (件数=164)	旭 (件数=121)	那波・大島町・竜泉町 (件数=112)	陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町 (件数=116)	那波野 (件数=141)	古池・向陽台 (件数=126)	赤坂・双葉 (件数=136)	山手・菅原町・ひかりが丘・池之内・汐見台 (件数=181)	佐方・千尋町・桜ヶ丘町・山崎町・西谷町 (件数=145)	緑ヶ丘・青葉台 (件数=208)	若狭野町 (件数=168)	矢野町 (件数=106)
ほぼ毎日	1.2%	1.7%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	0.6%	0.0%	0.0%	1.2%	0.9%
1週間に4～5回程度	0.0%	0.8%	0.9%	0.9%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.9%
1週間に2～3回程度	4.3%	1.7%	1.8%	1.7%	0.7%	0.8%	0.0%	0.6%	0.0%	3.8%	0.0%	0.9%
1週間に1回程度	1.2%	1.7%	0.0%	2.6%	2.1%	2.4%	0.0%	1.1%	0.0%	2.4%	1.8%	2.8%
月に1～2回程度	7.3%	5.0%	1.8%	0.9%	3.5%	4.8%	1.5%	1.7%	2.1%	6.3%	7.1%	6.6%
年に5～6回程度	4.3%	4.1%	2.7%	0.9%	6.4%	7.1%	2.2%	1.7%	4.1%	9.1%	6.5%	5.7%
年に1～2回程度	18.9%	7.4%	2.7%	3.4%	7.1%	7.9%	9.6%	7.2%	5.5%	14.9%	8.9%	22.6%
利用しない	59.8%	74.4%	87.5%	84.5%	77.3%	75.4%	83.8%	85.6%	81.4%	60.1%	72.6%	56.6%
不明	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	3.0%	2.4%	1.7%	5.1%	2.2%	1.6%	0.7%	1.5%	6.9%	3.4%	1.3%	3.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 13 あなたの自宅の近くのバス路線について不満に感じることはありますか。(あてはまるものすべてに○)

- 運行本数、運行ルートといったバスのサービスレベルについて不満を感じている方が多い。
- 年齢別に見ると、60歳未満の方は最終便の時間について不満を感じている方が、60歳以上の方は自宅から最寄バス停までの距離について不満を感じている方が比較的多い。



【年齢別】

	60歳未満 (件数=794)	60歳以上 (件数=932)
運行本数	41.3%	39.1%
運行ルート	19.3%	18.7%
自宅から最寄バス停までの距離	11.3%	14.1%
最終便の時間	14.9%	8.2%
料金	13.0%	9.2%
バス停に屋根やベンチが無い	8.2%	10.1%
時刻表や路線図のわかりやすさ	8.2%	6.4%
バスから鉄道への乗り継ぎの待ち時間	6.4%	7.1%
目的地までの乗車時間	5.7%	4.0%
始発便の時間	4.4%	3.8%
乗ってから降りるまでの時間が読めない	4.5%	3.1%
バスからバスへの乗り継ぎの待ち時間	1.4%	2.7%
時間通りバスが来ない	2.6%	1.4%
バスの乗降のしやすさ	0.9%	1.8%
乗り降りの仕方がわかりにくい	1.8%	1.1%
バスからバスへの乗り継ぎ時の料金	0.6%	0.6%
その他	6.3%	4.6%
特にない	35.3%	26.4%
無回答	7.2%	15.9%

- 地域別に見ると不満が特にないという方は矢野町で最も少ない。
- 運行本数については相生、若狭野町、矢野町など南部と北部の地域、運行ルートについては若狭野町、矢野町など北部の地域、自宅から最寄バス停までの距離については那波野や若狭野町で不満を感じている方が多い。

【地域別】

	相生・大谷町・川原町・野瀬・鰯浜・葛ヶ浜・坪根 (件数=164)	旭 (件数=121)	那波・大島町・竜泉町 (件数=112)	陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町 (件数=116)	那波野 (件数=141)	古池・向陽台 (件数=126)	赤坂・双葉 (件数=136)	山手・菅原町・ひかりが丘・池之内・汐見台 (件数=181)	佐方・千尋町・桜ヶ丘町・山崎町・西谷町 (件数=145)	緑ヶ丘・青葉台 (件数=208)	若狭野町 (件数=168)	矢野町 (件数=106)
運行本数	59.1%	25.6%	33.9%	19.0%	43.3%	40.5%	38.2%	32.0%	21.4%	45.7%	56.0%	58.5%
運行ルート	24.4%	9.1%	25.0%	19.8%	14.2%	4.0%	16.2%	17.1%	6.9%	26.0%	30.4%	28.3%
自宅から最寄バス停までの距離	9.8%	10.7%	13.4%	6.9%	28.4%	7.9%	2.9%	12.2%	20.0%	6.7%	22.0%	13.2%
最終便の時間	22.0%	11.6%	5.4%	1.7%	7.8%	14.3%	11.0%	5.0%	3.4%	11.5%	16.7%	24.5%
料金	11.6%	5.8%	11.6%	6.9%	9.9%	8.7%	5.9%	6.1%	4.8%	8.2%	19.6%	38.7%
バス停に屋根やベンチが無い	2.4%	6.6%	10.7%	7.8%	14.2%	7.1%	9.6%	4.4%	13.8%	11.1%	11.9%	17.9%
時刻表や路線図のわかりやすさ	9.1%	9.1%	11.6%	6.0%	5.7%	7.9%	4.4%	8.3%	5.5%	6.3%	7.7%	9.4%
バスから鉄道への乗り継ぎの待ち時間	15.9%	6.6%	4.5%	0.9%	6.4%	5.6%	0.7%	3.3%	2.8%	12.0%	10.7%	10.4%
目的地までの乗車時間	6.1%	1.7%	4.5%	3.4%	1.4%	1.6%	2.2%	1.7%	2.1%	6.3%	12.5%	12.3%
始発便の時間	7.3%	4.1%	0.0%	0.0%	6.4%	7.9%	4.4%	2.2%	1.4%	2.9%	3.6%	9.4%
乗ってから降りるまでの時間が読めない	6.7%	3.3%	2.7%	1.7%	1.4%	1.6%	2.9%	1.7%	2.8%	3.8%	7.1%	8.5%
バスからバスへの乗り継ぎの待ち時間	3.0%	3.3%	3.6%	0.9%	1.4%	1.6%	0.7%	1.1%	1.4%	1.4%	2.4%	11.3%
時間通りバスが来ない	1.2%	1.7%	3.6%	2.6%	2.1%	3.2%	0.7%	1.7%	1.4%	1.4%	1.8%	5.7%
バスの乗降のしやすさ	1.2%	1.7%	2.7%	2.6%	2.1%	1.6%	2.2%	1.1%	1.4%	0.5%	0.6%	2.8%
乗り降りの仕方がわかりにくい	1.8%	1.7%	0.0%	0.9%	2.1%	0.8%	1.5%	1.1%	1.4%	1.4%	1.2%	6.6%
バスからバスへの乗り継ぎ時の料金	0.6%	0.8%	0.9%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	1.0%	1.2%	3.8%
その他	6.1%	4.1%	6.3%	5.2%	3.5%	5.6%	4.4%	12.7%	2.1%	2.9%	6.5%	10.4%
特にない	20.1%	42.1%	29.5%	44.0%	29.8%	27.8%	37.5%	39.2%	33.8%	28.4%	20.2%	13.2%
無回答	11.0%	11.6%	11.6%	17.2%	8.5%	15.9%	15.4%	8.8%	20.0%	9.6%	10.7%	5.7%

○バスの利用状況別に見ると、バスを利用している方は運行本数、最終便の時間、バスからバスへの乗り継ぎ時間、バスから鉄道への乗り継ぎ時間などに不満を感じている方が比較的多いのにに対して、バスを利用していない方は自宅から最寄バス停までの距離などに不満を感じている方が多い。

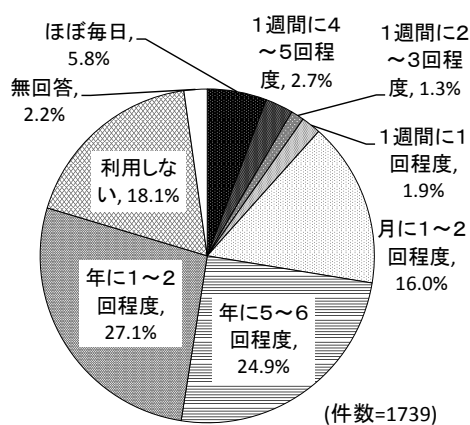
【バスの利用状況別】

	バスを 利用する (件数=867)	バスを利用 しない (件数=2,095)
運行本数	29.2%	20.7%
運行ルート	10.6%	11.1%
自宅から最寄バス停までの距離	3.9%	8.8%
最終便の時間	10.6%	4.8%
料金	5.5%	6.6%
バス停に屋根やベンチが無い	6.9%	4.5%
時刻表や路線図のわかりやすさ	3.7%	4.3%
バスから鉄道への乗り継ぎの待ち時間	5.5%	3.3%
目的地までの乗車時間	3.5%	2.5%
始発便の時間	2.9%	2.1%
乗ってから降りるまでの時間が読めない	2.1%	2.2%
バスからバスへの乗り継ぎの待ち時間	2.2%	0.9%
時間通りバスが来ない	1.6%	0.9%
バスの乗降のしやすさ	1.0%	0.7%
乗り降りの仕方がわかりにくい	0.3%	1.0%
バスからバスへの乗り継ぎ時の料金	0.7%	0.3%
その他	2.1%	3.6%
特にない	7.6%	21.7%
無回答	1.6%	8.0%

4. 鉄道についてお伺いします

問 14 相生市内から鉄道をどの程度利用していますか。(○は一つ)

- 年に1～2回程度利用されている方が最も多く、約3割を占める。
- 1週間に1回以上利用している方は1割となっている。
- 年齢別に見ると60歳未満の方の利用頻度が高く、約1割の方がほぼ毎日利用している。
- 地域別に見ると矢野町、若狭野町で利用しないという方が比較的多いが、逆にほぼ毎日利用しているという方も多く、二極化している。
- その他、旭や山手など相生駅近くの地域からも毎日利用しているという方が比較的多い。



【年齢別】

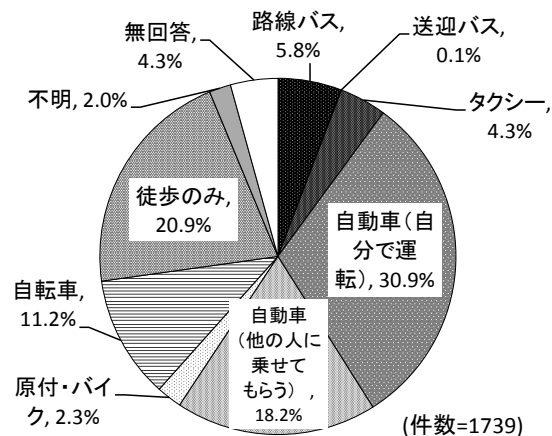
	60歳未満 (件数 =794)	60歳以上 (件数 =932)
ほぼ毎日	11.5%	1.0%
1週間に4～5回程度	4.4%	1.3%
1週間に2～3回程度	1.1%	1.4%
1週間に1回程度	1.9%	1.8%
月に1～2回程度	15.7%	16.2%
年に5～6回程度	25.7%	24.4%
年に1～2回程度	22.9%	30.7%
利用しない	15.9%	20.2%
無回答	0.9%	3.0%
合計	100.0%	100.0%

【地域別】

	相生・大谷町・川原町・野瀬・鯛浜・葛ヶ浜・坪根 (件数=164)	旭 (件数=121)	那波・大島町・竜泉町 (件数=112)	陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町 (件数=116)	那波野 (件数=141)	古池・向陽台 (件数=126)	赤坂・双葉 (件数=136)	山手・菅原町・ひかりが丘・池之内・汐見台 (件数=181)	佐方・千尋町・桜ヶ丘町・山崎町・西谷町 (件数=145)	緑ヶ丘・青葉台 (件数=208)	若狭野町 (件数=168)	矢野町 (件数=106)
ほぼ毎日	5.5%	8.3%	4.5%	6.9%	5.7%	4.0%	5.9%	7.2%	4.8%	3.4%	7.1%	7.5%
1週間に4～5回程度	4.3%	5.0%	2.7%	3.4%	4.3%	1.6%	3.7%	2.2%	2.8%	1.4%	0.6%	1.9%
1週間に2～3回程度	0.6%	2.5%	1.8%	4.3%	0.0%	0.0%	1.5%	1.1%	2.1%	1.0%	0.0%	0.9%
1週間に1回程度	1.2%	1.7%	1.8%	3.4%	1.4%	1.6%	1.5%	1.7%	2.8%	1.4%	1.2%	3.8%
月に1～2回程度	13.4%	19.8%	18.8%	18.1%	9.9%	17.5%	16.2%	27.6%	10.3%	12.0%	13.1%	15.1%
年に5～6回程度	26.2%	19.8%	24.1%	24.1%	25.5%	26.2%	27.9%	25.4%	22.1%	30.8%	24.4%	17.0%
年に1～2回程度	26.2%	24.0%	25.0%	19.8%	33.3%	27.0%	25.7%	24.3%	35.9%	27.9%	29.2%	25.5%
利用しない	20.1%	18.2%	19.6%	19.8%	19.1%	16.7%	15.4%	9.4%	15.2%	19.2%	22.6%	25.5%
無回答	2.5%	0.7%	1.7%	0.2%	0.8%	5.4%	2.2%	1.1%	4.0%	2.9%	1.8%	2.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 15 市内の駅までの主な交通手段は何ですか。(○は一つ)

- 駅までの交通手段として自動車（自分で運転）が最も多く約 3 割を占める。自動車（他の人に乗せてもらう）をあわせると約半数の方が自動車で駅までアクセスしている。
- 地域別に見ると駅まで自動車でアクセスする方は、矢野町、若狭野町、緑ヶ丘・青葉台が多い。
- 那波野や古池・向陽台でも自動車でアクセスする方が比較的多いが、路線バスでアクセスするという方は少なく、路線バスが十分利用されていない。



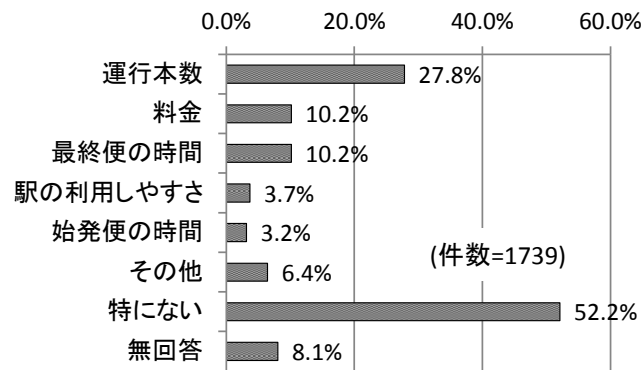
【地域別】

	相生・大谷町・川原町・野瀬・鰯浜・葛ヶ浜・坪根 (件数=164)	旭 (件数=121)	那波・大島町・竜泉町 (件数=112)	陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町 (件数=116)	那波野 (件数=141)	古池・向陽台 (件数=126)	赤坂・双葉 (件数=136)	山手・菅原町・ひかりが丘・池之内・汐見台 (件数=181)	佐方・千尋町・桜ヶ丘町・山崎町・西谷町 (件数=145)	緑ヶ丘・青葉台 (件数=208)	若狭野町 (件数=168)	矢野町 (件数=106)
路線バス	14.0%	9.9%	2.7%	0.0%	3.5%	6.3%	0.7%	0.6%	1.4%	10.6%	7.7%	7.5%
送迎バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	3.7%	7.4%	14.3%	0.9%	9.9%	4.8%	6.6%	0.6%	2.1%	2.9%	1.2%	0.0%
自動車(自分で運転)	31.7%	24.8%	19.6%	3.4%	34.0%	38.9%	19.9%	15.5%	19.3%	46.2%	51.8%	60.4%
自動車(他の人に乗せてもらう)	23.8%	12.4%	16.1%	4.3%	20.6%	21.4%	19.1%	18.2%	7.6%	25.0%	22.0%	22.6%
原付・バイク	6.7%	1.7%	3.6%	0.0%	4.3%	2.4%	1.5%	0.0%	2.1%	2.9%	1.2%	0.9%
自転車	8.5%	24.8%	24.1%	6.0%	17.7%	11.9%	19.9%	5.0%	7.6%	4.3%	7.1%	1.9%
徒歩のみ	3.0%	11.6%	16.1%	78.4%	2.8%	5.6%	30.1%	57.5%	52.4%	1.0%	0.0%	0.0%
不明	3.7%	0.8%	2.7%	0.0%	2.1%	1.6%	0.7%	2.2%	2.1%	1.9%	1.8%	3.8%
無回答	4.9%	6.6%	0.8%	6.1%	5.1%	7.1%	1.5%	0.4%	5.4%	5.2%	7.2%	2.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 16 鉄道について不満に感じることはありますか。
(あてはまるものすべてに○)

○特にないという方が半数を占める。

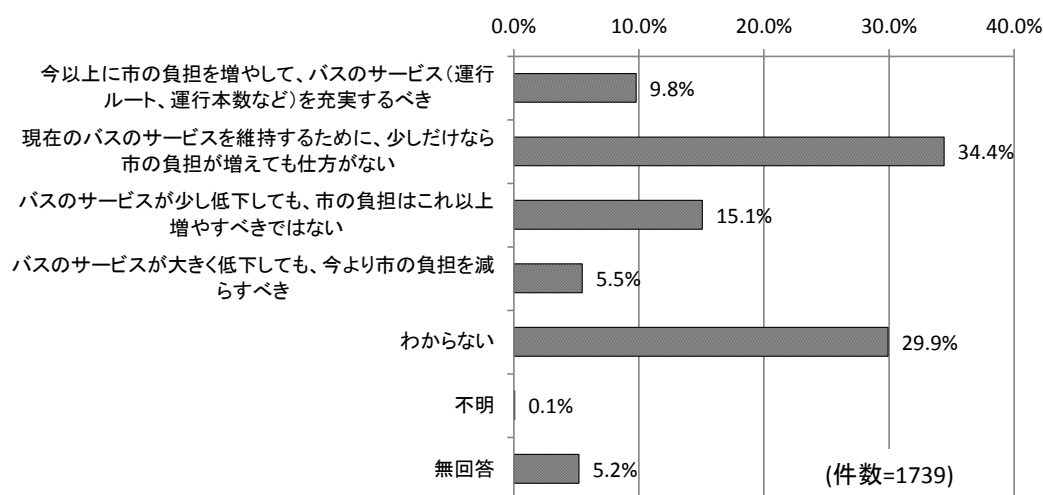
○不満に感じることは運行本数という回答が最も多い。



相生市の公共交通についてご意見をお聞かせください

問 17 バス路線を維持・充実を図るための市の負担についてどのように考えますか。(〇は一つ)

- 現在のバスのサービスを維持するために、少しでも市市負担が増えても仕方がないという意見が約 3 割と最も多く、現在のバスサービスの維持を求めている方が多い。
- 市の負担を増やしてバスサービスを充実するべきという意見よりも、バスサービスが低下しても市の負担はこれ以上増やすべきでないという意見の方が多。
- 地域別に見ると市の負担を増やしてバスサービスを充実するべきという意見は、相生、矢野町、那波野などバスのサービスレベルの低い地域で多い。
- その他、緑ヶ丘・青葉台などバスの利用率が高い地域においても市の負担が増えてもバスサービスの維持・充実を図るべきという意見が多い。



【年齢別】

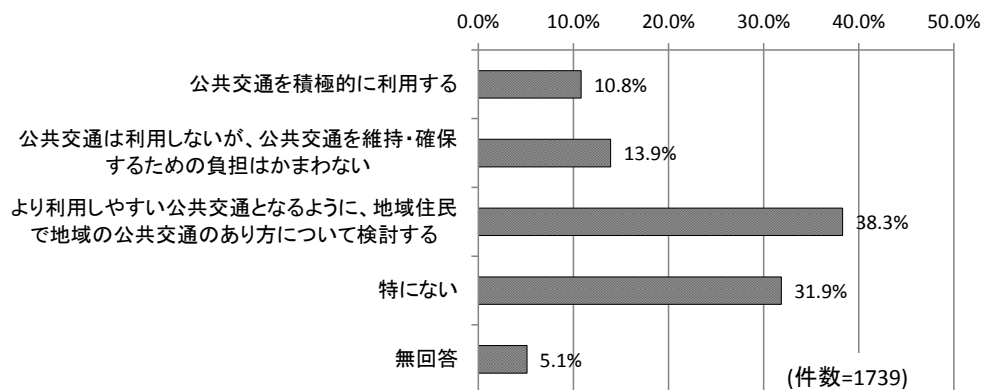
	60歳未満 (件数 =794)	60歳以上 (件数 =932)
今以上に市の負担を増やして、バスのサービス(運行ルート、運行本数など)を充実するべき	9.6%	10.0%
現在のバスのサービスを維持するために、少しでも市負担が増えても仕方がない	34.4%	34.3%
バスのサービスが少し低下しても、市の負担はこれ以上増やすべきではない	17.5%	13.2%
バスのサービスが大きく低下しても、今より市の負担を減らすべき	7.3%	3.9%
わからない	27.6%	32.1%
不明	0.0%	0.1%
無回答	3.6%	6.4%
合計	100.0%	100.0%

【地域別】

	相生・大谷町・川原町・野瀬・鰯浜・葛ヶ浜・坪根 (件数=164)	旭 (件数=121)	那波・大島町・竜泉町 (件数=112)	陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町 (件数=116)	那波野 (件数=141)	古池・向陽台 (件数=126)	赤坂・双葉 (件数=136)	山手・菅原町・ひかりが丘・池之内・汐見台 (件数=181)	佐方・千尋町・桜ヶ丘町・山崎町・西谷町 (件数=145)	緑ヶ丘・青葉台 (件数=208)	若狭野町 (件数=168)	矢野町 (件数=106)
今以上に市の負担を増やして、バスのサービス（運行ルート、運行本数など）を充実すべき	14.6%	6.6%	7.1%	9.5%	12.1%	10.3%	7.4%	9.9%	6.2%	12.5%	6.5%	13.2%
現在のバスのサービスを維持するために、少しでも市の負担が増えても仕方がない	31.1%	35.5%	32.1%	25.9%	37.6%	35.7%	39.0%	26.0%	33.1%	43.8%	36.9%	33.0%
バスのサービスが少しく低下しても、市の負担はこれ以上増やすべきではない	14.6%	17.4%	17.0%	19.8%	16.3%	13.5%	12.5%	14.4%	13.1%	14.4%	14.3%	17.0%
バスのサービスが大きく低下しても、今より市の負担を減らすべき	2.4%	3.3%	7.1%	2.6%	7.8%	4.0%	7.4%	12.7%	3.4%	3.4%	4.8%	4.7%
わからない	32.3%	32.2%	31.3%	37.1%	20.6%	29.4%	30.1%	32.6%	39.3%	19.7%	32.7%	24.5%
不明	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	5.0%	5.0%	4.5%	5.1%	5.6%	7.1%	3.6%	4.4%	4.9%	6.2%	4.8%	7.6%
合計	100.1%	100.0%	100.0%	99.9%	99.9%	100.0%	99.9%	100.0%	100.1%	100.0%	100.0%	100.1%

問 18 今後、地域の公共交通を維持・充実を図るために、あなた自身あるいは地域で何か取り組みそうなことはありますか。（○は一つ）

- より利用しやすい公共交通となるように、地域住民で公共交通のあり方について検討すると回答した方が最も多く約 4 割の方が選択している。
- 公共交通を積極的に利用するという意見は約 1 割にとどまる。
- 地域別に見ると、より利用しやすい公共交通となるように、地域住民で公共交通のあり方について検討する方は、矢野町、若狭野町で多い。
- 公共交通を積極的に利用するという意見は相生などで多い。



【年齢別】

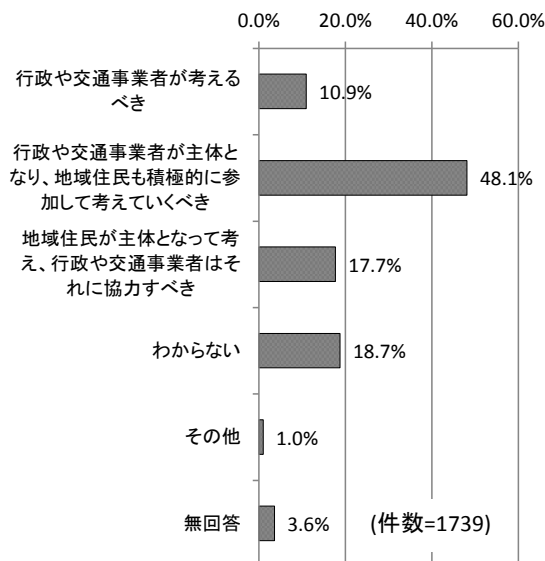
	60歳未満 (件数 =794)	60歳以上 (件数 =932)
公共交通を積極的に利用する	11.5%	10.2%
公共交通は利用しないが、公共交通を維持・確保するための負担はかまわない	14.7%	13.4%
より利用しやすい公共交通となるように、地域住民で地域の公共交通のあり方について検討する	38.9%	37.8%
特にない	33.5%	30.7%
無回答	1.4%	7.9%
合計	100.0%	100.0%

【地域別】

	相生・大谷町・川原町・野瀬・鰯浜・葛ヶ浜・坪根 (件数=164)	旭 (件数=121)	那波・大島町・竜泉町 (件数=112)	陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町 (件数=116)	那波野 (件数=141)	古池・向陽台 (件数=126)	赤坂・双葉 (件数=136)	山手・菅原町・ひかりが丘・池之内・汐見台 (件数=181)	佐方・千尋町・桜ヶ丘町・山崎町・西谷町 (件数=145)	緑ヶ丘・青葉台 (件数=208)	若狭野町 (件数=168)	矢野町 (件数=106)
公共交通を積極的に利用する	16.5%	11.6%	9.8%	8.6%	12.1%	13.5%	13.2%	6.6%	6.9%	14.4%	7.1%	8.5%
公共交通は利用しないが、公共交通を維持・確保するための負担はかまわない	11.0%	14.9%	13.4%	15.5%	12.1%	19.0%	16.2%	13.8%	11.0%	13.5%	14.9%	12.3%
より利用しやすい公共交通となるように、地域住民で地域の公共交通のあり方について検討する	37.8%	30.6%	36.6%	36.2%	44.0%	34.1%	26.5%	42.5%	35.2%	40.4%	45.2%	47.2%
特にない	28.0%	39.7%	35.7%	33.6%	25.5%	27.8%	39.0%	34.3%	39.3%	26.9%	28.6%	28.3%
無回答	6.7%	3.2%	4.5%	6.1%	6.3%	5.6%	5.1%	2.8%	7.6%	4.8%	4.2%	3.7%
合計	100.0%	99.9%	100.0%	100.1%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	99.9%

問 19 今後、地域の公共交通のあり方について、誰が主体となって考えていくべきだと思いますか。(○は一つ)

- 行政や交通事業者が主体となり、地域住民も積極的に参加して考えていくべき
という意見が約半数を占めており、住民の参加が求められている。
- 地域別に見ると、行政や交通事業者が主体となり、地域住民も積極的に参加して
考えていくべきという意見は緑ヶ丘・青葉台や那波野で多い。
- 地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者がそれに協力するべきという
意見は、矢野町や山手などで多い。



【年齢別】

	60歳未満 (件数 =794)	60歳以上 (件数 =932)
行政や交通事業者が考えるべき	11.8%	10.2%
行政や交通事業者が主体となり、地域住民も積極的に参加して考えていくべき	46.7%	49.7%
地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者はそれに協力すべき	18.8%	17.0%
わからない	20.3%	17.4%
その他	1.1%	0.8%
無回答	1.3%	4.9%
合計	100.0%	100.0%

【地域別】

	相生・大谷町・川原町・野瀬・鰯浜・葛ヶ浜・坪根 (件数=164)	旭 (件数=121)	那波・大島町・竜泉町 (件数=112)	陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町 (件数=116)	那波野 (件数=141)	古池・向陽台 (件数=126)	赤坂・双葉 (件数=136)	山手・菅原町・ひかりが丘・池之内・汐見台 (件数=181)	佐方・千尋町・桜ヶ丘町・山崎町・西谷町 (件数=145)	緑ヶ丘・青葉台 (件数=208)	若狭野町 (件数=168)	矢野町 (件数=106)
行政や交通事業者が考えるべき	11.6%	16.5%	7.1%	10.3%	10.6%	11.9%	14.0%	11.6%	9.7%	10.1%	9.5%	7.5%
行政や交通事業者が主体となり、地域住民も積極的に参加して考えていくべき	50.0%	43.8%	48.2%	47.4%	57.4%	47.6%	41.9%	41.4%	41.4%	58.7%	50.0%	47.2%
地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者はそれに協力すべき	18.3%	14.9%	21.4%	13.8%	14.2%	13.5%	20.6%	22.1%	17.2%	17.3%	16.7%	22.6%
わからない	17.7%	19.0%	19.6%	23.3%	12.1%	22.2%	18.4%	21.5%	25.5%	10.1%	20.8%	17.9%
その他	0.6%	0.8%	0.9%	2.6%	0.0%	0.0%	2.9%	1.7%	0.7%	0.0%	0.0%	1.9%
無回答	1.8%	5.0%	2.8%	2.6%	5.7%	4.8%	2.2%	1.7%	5.5%	3.8%	3.0%	2.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資-3 地域公共交通空白地域ヒアリング

(1) 矢野町・若狭野町・青葉台・那波野・相生地区

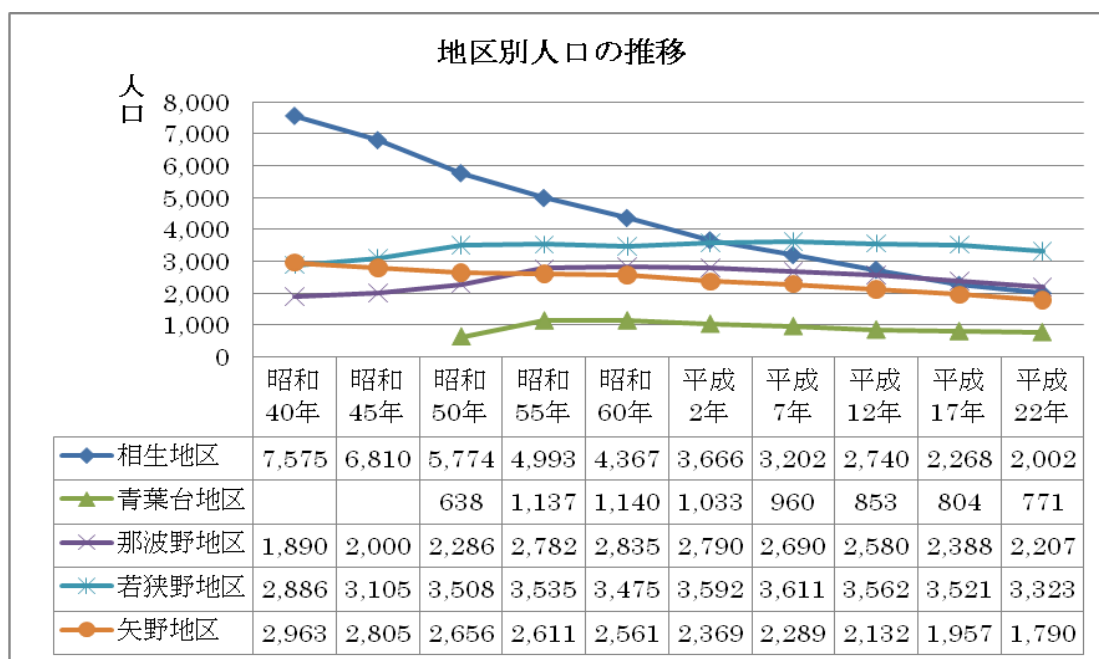
○目的

公共交通空白地域など移動手段の確保に課題を抱えており、地域からも公共交通に対する意見・要望の声が挙がっている地域を対象に、地域で公共交通について考え、地域の公共交通を育てるきっかけづくりを行うため、グループヒアリングを実施しました。

○対象地区

地区名	地区の概要
矢野町地区	旧来からの集落地で地区の東側は公共交通空白地域。 デマンドタクシー試験運行地域。
若狭野町地区	旧来からの集落地で地区内はほぼ公共交通空白地域。 平成22年度デマンドタクシー試験運行地域。
青葉台地区	戦後整備された計画的市街地。 斜面地のため高齢者のバス停までの移動が課題。
那波野地区	計画的市街地で人口密度も比較的高い。 地区の東側までバスが通らない公共交通空白地域。
相生地区	旧来からの市街地で、造船業の発展とともに人口増加。高齢化率は高く、公共交通空白地域が広がっている。

【地区別人口の推移】（国勢調査）



【公共交通機関の充実意識】（第5次総合計画 市民アンケート結果）

	よい	まあよい	あまりよくない	よくない	分からない	無回答
相 生 地 区	3.3	11.5	33.6	39.3	8.2	4.1
青 葉 台 地 区	2.0	44.0	28.0	14.0	6.0	6.0
那 波 野 地 区	3.3	25.5	34.0	25.5	6.5	5.2
若 狭 野 町 地 区	2.2	18.8	27.8	29.4	15.0	6.7
矢 野 町 地 区	3.1	21.5	31.5	30.0	7.7	6.2

○実施日・参加人数

【実施日・参加人数】

地区名	実 施 日	参加人数(人)
相 生 地 区	平成 24 年 11 月 5 日(月)	7
青 葉 台 地 区	平成 24 年 11 月 24 日(土)	27
那 波 野 地 区	平成 24 年 11 月 5 日(月)	6
若 狭 野 町 地 区	平成 24 年 10 月 30 日(火)	7
矢 野 町 地 区	平成 24 年 9 月 6 日(木) ～11 月 19 日(月)	152

○ヒアリング結果（意見等）・・・詳細は表形式 P69～P71 のとおり

(1)普段日常の交通行動について

〔買い物〕

- ・市内が主流。マックスバリュ、コープ（地域のミニコープ含む）、カワベなど。
- ・コープの戸配を利用している。
- ・上郡町やたつの市へ行くこともよくある（矢野町地区）

〔通院〕

- ・市内の病院（播磨病院、市民病院、半田中央病院等）、赤穂市民病院など。
- ・予約が大半で、月のうち 1 回～2 回程度が大多数。

(2)現在の交通手段で困っていること（悩み）について

〔路線バス〕

- ・本数が少ない。（通院時間帯、夜の時間帯、土日祝）
- ・テクノ線は、相生駅発着なので不便。
- ・バス停の環境を整えてほしい。（屋根の設置、解りやすい時刻表など）

(3)今後の地域交通のあり方について

- ・地域で車両を確保して、有償で運行するシステムはどうか。（乗合バス）
- ・テクノ線は確保してほしい。
- ・テクノ線を生活ラインとして、複数本を相生港までの直通にしてほしい。
- ・狭い道でも運行できる小型車両がよい。
- ・バス停までの交通手段が必要。（地域で助け合いタクシーなど）
- ・ドア to ドアを考えてほしい。
- ・デマンドタクシーの帰りの予約が煩わしいので、よい方法を考えてほしい。

公共交通空白地域ヒアリング結果

(4地区)

意見内容	若狭野	相生	那波野	青葉台
① 普段日常の交通行動について				
・普段は車を運転し、買い物や通院をする。				
・民間病院の送迎車を利用する。				
・家族が送り迎えする				
・買い物に、コープの戸配を利用する。				
・通院等で路線バスを利用する。				
・余暇で路線バスを利用する				
・電車は遠方に行く時以外、あまり利用しない。(駅まで車で行く)				
・姫路へは車で行く。				
・自転車(電動アシスト付き自転車含む)を利用する。				
・駅までは徒歩で多い、妊婦の人もいる。				
・買い物は、主にマックスバリュ、コープ、カワベ等です。				
・地域内のミニコープで買い物する。				
・通院は、播磨病院、市民病院、赤穂市民病院等である。				
・病院の帰りに買い物する。				
・障害のある人は福祉タクシーを利用する。				
② 現在の交通手段で困っていること				
・本数が少ない。不便だ。通院にも時間が合わない等。				
・土日は、特に本数が少なく不便である。				
・テクノ線は相生駅どまりで不便である。				
・鉄道との乗り継ぎが悪い。				
・夜の時間帯のバスが無い。				
・車の時速超過など運転マナーが悪い。				
・バスの段差が高いため、乗り降りが大変である。				
・バス停のスペースが狭いので危険である。				
・雨の時、バス停に屋根がない。				
・バス停にある時刻表が解りづらい。				
・バスに乗り慣れていない。				
・自転車の利用者は、国道2号線やJRの踏切は危険である。				
・駅前の車のロータリーが少ない。				
・相対的にバスは不便だという意識が大きい。				
・バス停までが遠い。				
・那波野廻りは必要と感じていない。				
・荷物が多い時は、バスは不便である。				
・足が悪いので、バス停まで行くのがつらい。				
・車を運転できなくなった時の足の確保に不安がある。				
・運転に自身が無くなってきた。				
・娘等が運転してくれるのが嬉しい。				
・夫婦二人世帯が多いので、交通手段に困る。				
③ 今後の地域交通のあり方について				
・バス運行事業者は地域の実情(ルートや時刻)をもっと知ってほしい。				
・バスルートを見直してほしい。(那波野は不要)				
・バス停までの交通手段が必要				
・小型車両で狭い道でも運行してほしい。				
・イベント等でバスを利用する取り組みを行う。				
・コミュニティバスの運行があれば利用する。				
・子どもや若い人にバスに慣れ親しんでもらうことも必要である。				
・公共交通を確保するためにはある程度の不便さは受け入れる。				
・企業からの支援の働きかけを行う(ショッピングモール等)				
・地域内交通に期待する。ただし、事故リスクがある。				
・地域で助け合いタクシーはどうか。地域の人が地域の人を送迎する。				
・ドアtoドアを考えてほしい。(地区内だけでは使い勝手が悪い)				
・10年後を見据えた公共交通を考えないといけない。				

意 見 内 容	神	釜出	金板	小河	上土井	能下	中野	瓜生	上	菅谷	二木	真広	下田	森
① 普段日常の交通行動について														
・自らが車を運転し、買い物や通院をする。														
・民間病院の送迎車を利用する。														
・家族が送り迎える。														
・通院等で路線バスを利用する(榊線)。														
・榊線のバス停が近くにあり便利である。														
・現状では、榊線の方が便利である。														
・榊線・デクノ線の両方が利用でき便利である。														
・榊線だと歯医者、JAや買い物ができる。														
・買い物は、主にマックスバリュ、カワベ等で行っている。														
・買い物に、コープの戸配やJAの宅配を利用する。														
・病院の帰り買い物をする。														
・上郡やたつの市で買い物等することもよくある。														
・農業関係はJAを利用する。														
・趣味・スポーツで外出することはあまりない。														
・日常の野菜は自給している。														
・通院は、播磨病院、市民病院、赤穂市民病院等である。(月1回～3回程度)														
・運転免許証を自主返納している。														
② デマンドタクシーの利用について														
・デマンドタクシーを利用している。														
・デマンドタクシーのことは知らない。														
・デマンドタクシーは知っているが使うことがない。														
・デマンドタクシーは現在、必要性がない。														
・榊線もデクノ線もあるので意味がない。														
・チラシを読んだだけでは理解できない。														
・デマンドタクシーの予約が面倒である。大変だ。														
・帰りのバス時刻がはっきりしないので予約しにくい、読めない。														
・デマンドタクシーを利用しても、デクノ線だと相生駅から徒歩で病院へ行かなければならない。														
・配布の時刻表が見づらい。														
・時刻表のミニ版があれば携帯できる。														
・小河にバス停があるので、わざわざ指定の二ツ木バス停に行くことはない。														
・生活圏は主に若狭野です。														
・バス停が若狭野のバス停にならないか。														
・バス停が近くにあるので(2～300m)使いにくい。														
・タクシーを使うことに恐怖する。														

意見内容	神	釜出	金坂	小河	上土井	能下	中野	瓜生	上	菅谷	二木	真広	下田	森
③ 現在の交通手段で困っていること														
・櫛線の本数が少ない。不便だ。通院にも時間が合わない等。														
・櫛線は、土日の本数も少ないので不便。														
・テクノ線は相生駅まで不便である。														
・櫛線はバス運賃も高く(片道約500円)、乗車時間も長い(40～45分)														
・将来的に路線バスを乗るようになった時、廃止されているのは困る。														
・帰り時間に櫛線がなくて家族が迎えに来る。														
・櫛線の最終が16:30は早すぎる。														
・バスは、停留所が遠いので基本的に利用しない。														
・テクノ線のバス停は反対車線に渡るので危険である。														
・雨の時、バス停に屋根がほしい。(駐輪場)														
・JAに行くにも森バス停から遠い。														
・運転に自身が無くなってきた。														
・娘等が運転してくれるのが気を遣う。														
・隣近所の顔見知りの人でも気兼ねに声がかからない。														
・バスに乗り慣れていない。														
・バス利用も高齢の身体ではできない。														
・足が悪いので、バス停まで行くのがつらい。														
・足が悪いので乗り換えがつかない。														
・荷物が多い時は、バスは不便である。														
・バスに一人だけ乗っているのが悪い気持がする。														
・自分で見て選んで買いたい。														
④ 今後の地域交通のあり方について														
・テクノ線は確保しておきたい。														
・テクノ線を何本かに回でも港バス停までの直通にしてほしい。生活ラインとして。														
・小さいバス車両でよい。														
・市に循環バスを走らせてほしい。														
・コミュニティバスは運行できないのか。														
・障害者が乗れるよう、ワンステップバスの導入。時刻表にも表示してほしい。														
・地域で助け合いタクシーはどうか。地域の人が地域の人を送迎する。														
・地域で車を確保して、有償で運行するシステムはどうか。(乗合バス)														
・地域内交通でテクノ線につなぎ、駅から乗り換えができるようになればいい。														
・地域内交通に期待する。ただし、事故リスクがある。														
・お寺に行く交通手段があればよい。														
・ドアtoドアを考えてほしい。														
・デマンドタクシーの乗りが煩わしいので、良い方法を考えてほしい。														
・単に移動手段だけではなく、コミュニケーションの場になればよい。														
・相生市全体の計画とリンクしてほしい。														
・交通だけでなく、コンビニの設置等パーソナルな地域づくりのデザインを考えてほしい。														
・本当に振れなくなった時は、福祉タクシーの利用が必要である。														
・福祉タクシーや高齢者タクシーとの住み分け、検討も今後必要である。														
・運転免許証の一律(年齢制限)自主返納はどうか。														

(2) 坪根地区

○目的

公共交通としての連絡船運航の現状と課題についてヒアリングし、交通弱者に対する交通手段の確保はじめ公共交通のあり方を考え、地域の公共交通を育てるきっかけとします。

○実施日程等

	現状・課題説明	今後の交通のあり方
期 日	平成 24 年 9 月 22 日(土)	平成 24 年 11 月 14 日(水)
場 所	坪根公民館	坪根公民館
参加者数	23 人	26 人

○坪根地区の人口等（平成 24 年 5 月末日現在）

- ＊22 世帯、68 人（女性 32 人、男性 36 人）
- ＊15 歳以下は 4 人（うち 4 歳以下 3 人）
- ＊65 歳以上は 21 人（30.9%）、うち 75 歳以上 14 人（20.6%）

○ヒアリング結果（意見等）

(1) 普段日常の交通行動について

- ・高齢者の独り暮らし・夫婦以外は、自家用車が普及している。
- ・車の方が便利で、連絡船を利用することはほとんどない。
- ・病院の送迎車を利用し、買い物をして、タクシーで帰っている。
- ・コープの戸配を利用している。

(2) 現在の交通手段の課題について

- ・連絡船を利用してペーロン城で降りても、バス時刻につながっていない。
- ・大半の住民は、自家用自動車などで自らの交通手段を確保しているので、今後、連絡船の乗降客数が大きく伸びることも考えられない。
- ・運転免許を持っていない高齢者やこども達の通院、買い物、通学などの交通手段の確保が必要である。

(3) 今後の地域交通のあり方について

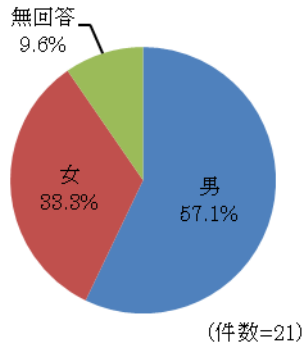
- ・現在の連絡船の利用状況では廃止となってもやむを得ないことは理解できる。
- ・現在の連絡船にこだわることはないが、交通弱者への対策として海路に変わる陸路による交通手段などの確保に向けた市の考え方の提示と地域公共交通の確保をお願いしたい。

○アンケート実施

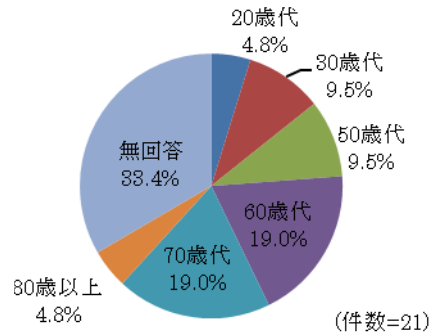
平成 24 年 9 月 22 日(土)当日配布・回収 有効回収数 21 人（100%）

○アンケート調査の結果

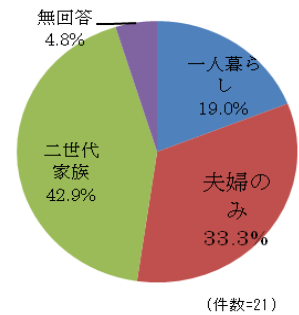
〔性別〕



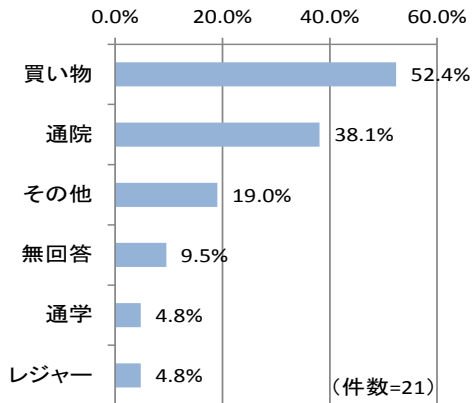
〔年齢〕



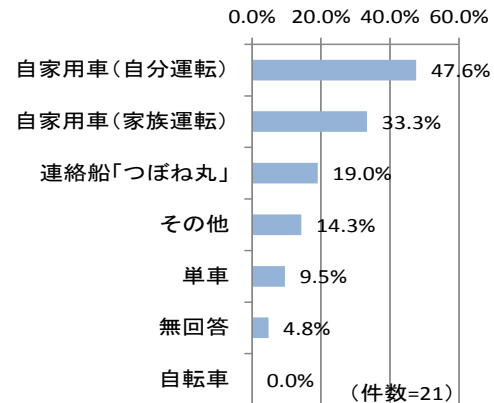
〔家族構成〕



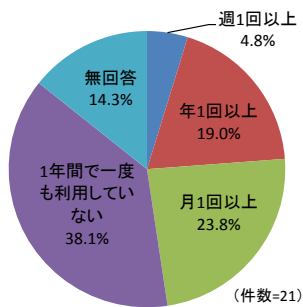
〔主な外出目的〕



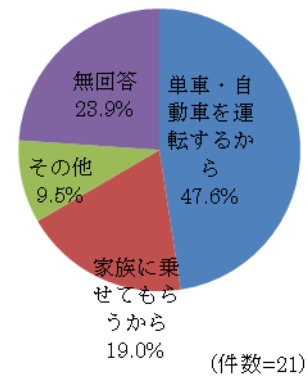
〔主な利用交通手段〕



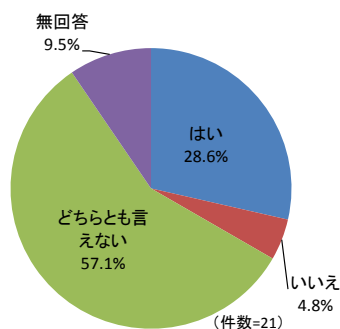
〔連絡船の利用頻度〕



〔連絡船を利用しない理由〕



〔運行回数を減らしてもよいか〕



〔公共交通のあり方について〕

- ・ 連絡船はあまり使わないが、何かの時のために残しておき必要なときに使う (27.3%)
- ・ 連絡船を使わないので廃止してもよいが、代替の交通手段が必要だ (63.6%)
- ・ 自分たちの足は自分たちで確保する (0.0%)
- ・ 無回答 (9.1%)

資-4 相生市における公共交通の課題

4-1 地域現況からの課題

■人口

- * 急激な人口減少高齢化が進んでおり、独居高齢者への対応や高齢ドライバーの問題などから、公共交通の必要性が高まっています
- * 地域によって人口密度が大きく異なり、地域にあった公共交通の導入が必要です

■主要施設の立地

- * 市街地内に集積しており、そこまでのアクセス手段の維持・確保が求められています

4-2 交通現況からの課題

■公共交通の現状

- * テクノ線を除き経常収支は赤字であり、運行本数も減少傾向にあります
- * 榊線は緑ヶ丘を経由するため乗車時間が長くなっています
- * デマンドタクシーが運行されているが乗合でないため、利用が増えるほど赤字が増える状態であり持続可能ではないと言えます
- * テクノ線は相生駅止まりで、通院・買い物などには不便な状況です
- * バスに乗り慣れていないので不安という声もあります
- * 連絡船は利用する小・中学生がいなくなっており、あり方についての検討が求められています

■移動実態

- * 自動車の分担率が高く、公共交通への転換が必要です。
- * 市街地の公共交通網の維持・強化とともに近隣市へのアクセス手段として鉄道の利用促進が求められます
- * 相生駅の端末交通の自動車分担率が高い地域があり、鉄道利便性向上の観点から、それら地区のバス路線と鉄道の乗り継ぎ改善など、バスと鉄道の連携強化が求められます

■バス利用実態

- * 駅から南側の南北軸のバス停において乗降客数が多く、那波野や緑ヶ丘など住宅地での乗降客数も比較的多い状況です
- * 通院は主に午前中に病院に行き、昼前に帰るパターンが多いなど利用目的によって利用時間帯が異なっています
- * 那波野線は通院による利用が主で、通勤など利用頻度の高い目的による利用も促進していく必要があります
- * 相生港線は相生港以南、榊線は若狭野農協前以北の利用が比較的小さく、それら地域での利用者の確保が求められています
- * 若狭野からの相生駅までの利用も比較的多く、路線の短縮などに対するニーズが存在する可能性があります

資-5 その他

5-1 相生市地域公共交通会議設置要綱

相生市訓令第 8 号

平成 24 年 3 月 29 日

相生市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第 1 条 地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保
その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要
となる事項を協議するため相生市地域公共交通会議（以下「交通会議」とい
う。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 市における公共交通のあり方に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃等に関すること。
- (3) 市が運営する有償輸送の必要性及び利用者から収受する対価に関すること。
- (4) その他交通会議が必要と認めること。

(組織)

第 3 条 交通会議は、委員 25 人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市民団体又は市民の代表
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の代表及びその関係団体の代表
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表
- (4) 国土交通省神戸運輸監理部長又はその指名する者
- (5) 国土交通省近畿地方整備局姫路河川国道事務所長又はその指名する者
- (6) 兵庫県西播磨県民局光都土木事務所長又はその指名する者
- (7) 兵庫県相生警察署長又はその指名する者
- (8) 兵庫県の関係行政機関の職員
- (9) 相生市の関係機関の職員
- (10) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から 2 年とし、再任を妨げない。ただ
し、委員が欠け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。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選によるものとし、副会長は、会長が指名する。
- 3 会長は、会務を総括し、交通会議を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会議の議長となる。ただし、最初の交通会議は、市長が招集する。

- 2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、関係者の交通会議への出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。
- 5 交通会議の委員は、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保し、もって地域福祉の向上に資するため、誠意をもって責任ある議論を行うよう努めるものとする。

(会議の公開)

第7条 交通会議は、原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱い等については十分配慮し、必要に応じて非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。

(守秘義務)

第8条 交通会議の委員及び交通会議に出席した者は、個人情報その他職務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(協議結果の取扱い)

第9条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(ワーキンググループ)

第10条 交通会議は、協議又は調査のため必要があると認めるときは、ワーキンググループを置くことができる。

- 2 ワーキンググループは、第3条に規定する委員その他交通会議が必要と認めた者をワーキンググループ委員とすることができる。
- 3 ワーキンググループは、必要に応じて、関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

4 ワーキンググループは、協議した事項について、交通会議へ報告するものとする。

(庶務)

第11条 交通会議の庶務は、まちづくり推進室において処理する。

(委任)

第12条 この要綱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、会長が交通会議に諮って別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この訓令は、平成24年4月1日から施行する。

5-2 相生市地域公共交通会議委員名簿

○委 員

所 属	役 職	氏 名	備考
市 民 団 体	上町連合自治会長（那波中校区）	田 中 光 行	
市 民 団 体	陸連合自治会長（双葉中校区）	川 上 栄次郎	
市 民 団 体	矢野町連合自治会長（矢野川中校区）	中 川 武 明	
市 民 団 体	相生市高年クラブ連合会副会長	小 松 景 子	
市 民 団 体	相生市PTA連絡協議会長	大 高 賢 二	
市 民 団 体	相生市民生児童委員協議会委員	古 澤 美 子	
市 民 代 表	市民公募	田 中 理 絵	
市 民 代 表	市民公募	富 田 悟	
運 送 事 業 者	(株)ウエスト神姫業務部長	村 上 正 弘	
運送事業者組織団体	(公社)兵庫県バス協会専務理事	中 澤 秀 明	
運送事業者組織 団体兼運送事業者	(社)兵庫県タクシー協会 相生神姫タクシー(株)代表取締役	今 井 敏 之	
運送事業者労働組合	ウエスト神姫労働組合執行委員長	和 田 昌 樹	
地 方 運 輸 局	国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部首席運輸企画専門官	新屋敷 昭 一	
道路管理関係機関	国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所道路管理第二課長	水 江 正 弘	
道路管理関係機関	兵庫県西播磨県民局 光都土木事務所企画調整担当主幹	寒 川 美 樹	
警 察 関 係 者	相生警察署交通課長	小 林 昇	
学 識 経 験 者	大阪大学大学院助教	猪 井 博 登	副会長
相 生 市	副市長	瀬 川 英 臣	会 長
相 生 市	建設経済部長	山 本 英 未	
相 生 市	市民環境部長	河 上 克 彦	

○オブザーバー

兵庫県県土整備部	交通政策課副課長兼地域交通係長	竹 林 誠	
神姫バス(株)バス事業部	計画課地域公共交通担当課長	竹 内 宏	

○事務局

相生市市民環境部	まちづくり推進室	室長	三 宅 淳 一	
		副主幹	兼 田 真理子	

5-3 交通会議の開催状況

本計画の策定に当たっては、下記のとおり交通会議を実施しました。

会 議	日時・出席委員数	議 題	協議内容
第 1 回	平成 24 年 6 月 25 日 出席委員：17 人	○委嘱状交付 ・交通会議の設置について ・委員紹介 ○協議事項 ①連携計画策定方針について ②地域公共交通利用実態及び 市民ニーズ調査について ③地域公共交通の現状について ④今後のスケジュールについて ○講演	☐ 交通会議の会長・副 会長を選出 ☐ 地域公共交通の利用 実態や現状を把握し たうえで市民アンケ ート調査を実施する ことを確認。
第 2 回	平成 24 年 9 月 26 日 出席委員：16 人	○協議事項 ①地域公共交通を取り巻く現 状について ②地域公共交通の課題について ③連携計画の基本方針（案）に ついて ④市民アンケート調査の実施 について	☐ 基本方針における協 働の具体的な形を示 すことを確認。 ☐ 市民アンケート資料 として、公共交通に おける市の財政的な 負担を明記すること を確認。
第 3 回	平成 24 年 12 月 19 日 出席委員：15 人	○報告事項 ①市民アンケート調査結果に ついて ○協議事項 ①地域公共交通総合連携計画 （案）について	☐ 市民アンケート調査 結果について報告と 確認 ☐ 基本方針（案）、総合 連携計画（案）につ いて協議
第 4 回	平成 25 年 2 月 日 出席委員： 人		