

相生市地域公共交通計画（案）

令和5年3月

兵庫県相生市

はじめに

このたび、「第6次相生市総合計画」に掲げる「安心して生活できる環境の整備」を実現するため、その個別計画となる相生市地域公共交通計画を策定しました。本計画は令和5年から令和14年を計画期間とし、本市の公共交通網の現状を明確にし、より多くの方が安心・快適に利用できる地域公共交通を形成することを目指すものであります。



本市においては、人口減少や自家用車の普及、コロナ禍などにおいて公共交通機関の利用者が減少した影響により、バス路線の休止やバス停の廃止が発生しており、本市の公共交通ネットワークは縮小しつつあります。

また、公共交通不便地域の解消と交通弱者の救済を図るために実施しているデマンドタクシーも全ての公共交通不便地域を網羅できているとは言えず、今後はより実効性の高い施策が必要となってきます。

地域公共交通の安定的な持続は、医療・福祉・商業・教育・観光・環境などの様々な分野でのまちづくりに多大な影響をもたらす重要な要素となってまいります。行政はもちろんのこと、利用者である市民の皆様や交通事業者などの関係者が一体となり相互に連携・協働して取り組んでいくことで魅力あるまちづくりを進めてまいります。

最後に、本計画の策定に当たり、貴重なご意見やご提言をいただきました相生市地域公共交通会議の皆様をはじめ、アンケートなどの調査にご協力いただきました市民の皆様、並びにご協力をいただきました関係者の皆様に心から感謝申し上げます。

令和5年3月

相生市長 **谷口 芳紀**

目 次

第1章	計画策定の概要	1
1-1	計画策定の背景及び目的	1
1-2	計画の位置づけ	2
1-3	計画の区域	3
1-4	計画の期間	3
第2章	相生市の現状	4
2-1	位置	4
2-2	地勢	5
2-3	人口	6
2-4	交通流動	9
2-5	主要施設の立地状況	12
2-6	観光動向	13
2-7	自動車保有台数	14
2-8	自動車運転免許保有状況	15
2-9	自動車運転免許自主返納数	17
2-10	交通事故の状況	18
第3章	相生市における公共交通の現状	19
3-1	市内を運行する公共交通	19
3-2	道路網、交通連結状況	21
3-3	鉄道の現状	22
3-4	バスの現状	28
3-5	タクシーの現状	33
3-6	外出支援施策	38
3-7	地域の輸送資源	40
3-8	相生市における移動状況	43
3-9	地域公共交通に関わる現状と課題	80
第4章	上位・関連計画の概要	82
4-1	第6次相生市総合計画	82
4-2	第2次相生市都市計画マスタープラン	84
4-3	第2次相生市地域福祉計画	87

第5章	計画の方向性	88
5-1	基本理念と基本方針	88
5-2	目標指標及び数値目標	89
5-3	公共交通ネットワークの将来像	90
第6章	目標達成に向けた施策・事業	92
6-1	施策体系	92
6-2	事業内容	93
第7章	計画の実現に向けて	104
7-1	公共交通を支える三者の役割	104
7-2	持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	105
7-3	計画達成状況の評価及び計画の見直し	108

第1章 計画策定の概要

1-1 計画策定の背景及び目的

本市では、持続可能な公共交通のあり方の指針として、本市の目指すべき将来像とこれを実現していくための施策の方向性を示した「相生市地域公共交通総合連携計画」を平成25年3月に策定し、「みんなが協働して創り育てる公共交通」という基本方針のもと、公共交通の形成、維持に取り組んでいます。

しかしながら、近年、人口減少及び少子高齢化や高齢運転者が当事者となる交通事故を背景とした自動車免許の返納など、社会情勢の大きな変化が公共交通を維持する上での問題となっています。

また令和2年には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、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や持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示されるとともに、地方公共団体による地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

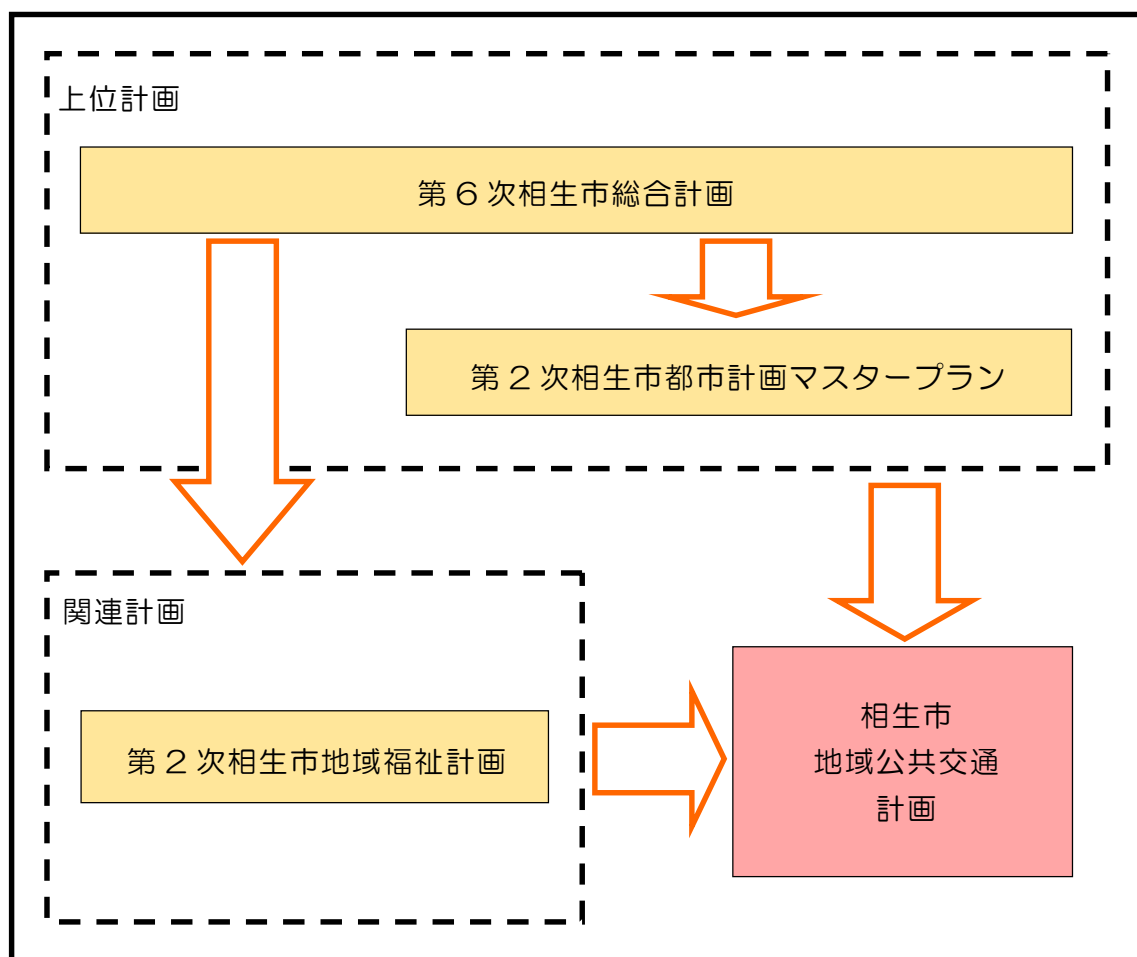
さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大により公共交通の利用者数は減少し、事業の規模にかかわらず大きな打撃を受けると同時にアフターコロナにおける新たな生活様式に応じた公共交通のあり方も求められています。

本計画はこのような状況を踏まえ、本市の公共交通を取り巻く様々な問題・課題に対応するとともに、将来の公共交通の方向性を示し、自動車が利用しにくい人でも移動しやすい公共交通ネットワークを構築することを目的として地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき策定するものです。

1-2 計画の位置づけ

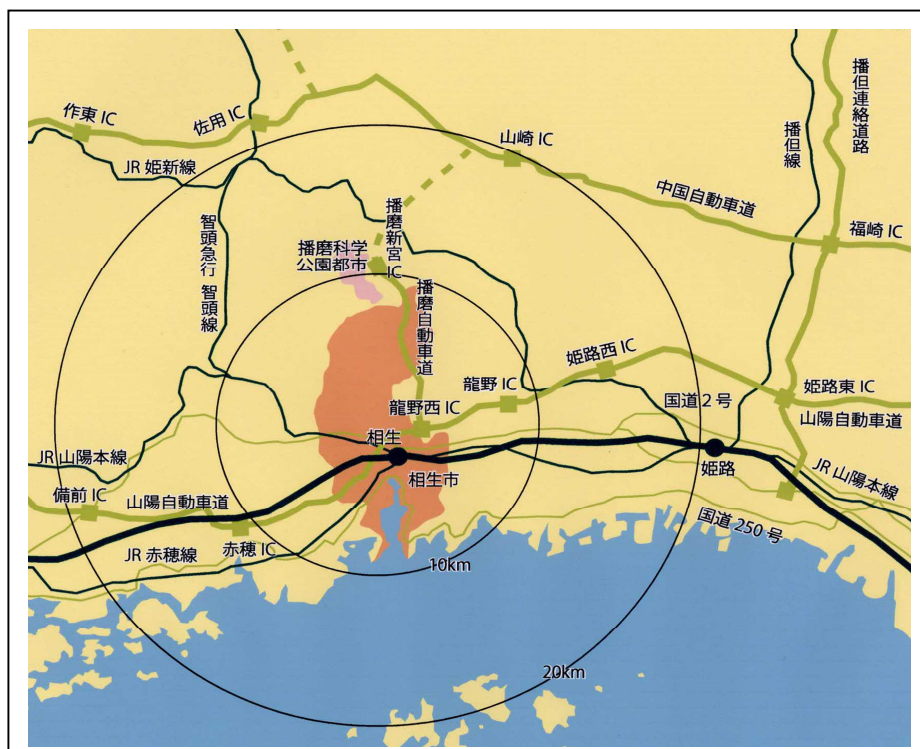
本計画は、「第6次相生市総合計画」及び「第2次相生市都市計画マスタープラン」を上位計画とするとともに、関連計画である「第2次相生市地域福祉計画」と連携・整合を図りながら本市における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものです。

また、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づき策定するものであり、本市において地域公共交通施策を実施する際のマスタープランに位置づけられます。



1-3 計画の区域

本計画の計画区域は、相生市全域（90.40 km²）を対象とします。



1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度から令和14年度までの10年間とします。

なお、計画期間内においても、社会情勢などの変化や関連法令及び関連計画の策定・見直しなどに適応するよう必要に応じて本計画の修正などを行うものとします。

第2章 相生市の現状

2-1 位置

本市は兵庫県の南西部に位置しており、姫路市へは東へ21km、神戸市へは76kmの距離にあります。

東はたつの市、西は赤穂市、北は播磨科学公園都市に隣接しており、気候は比較的温暖な瀬戸内海式気候に属しています。

市域は東西7.98km、南北19.56km、総面積は90.40k㎡となっており、海と山の双方を有する自然環境に恵まれた地域です。

【位置と概要（相生市）】

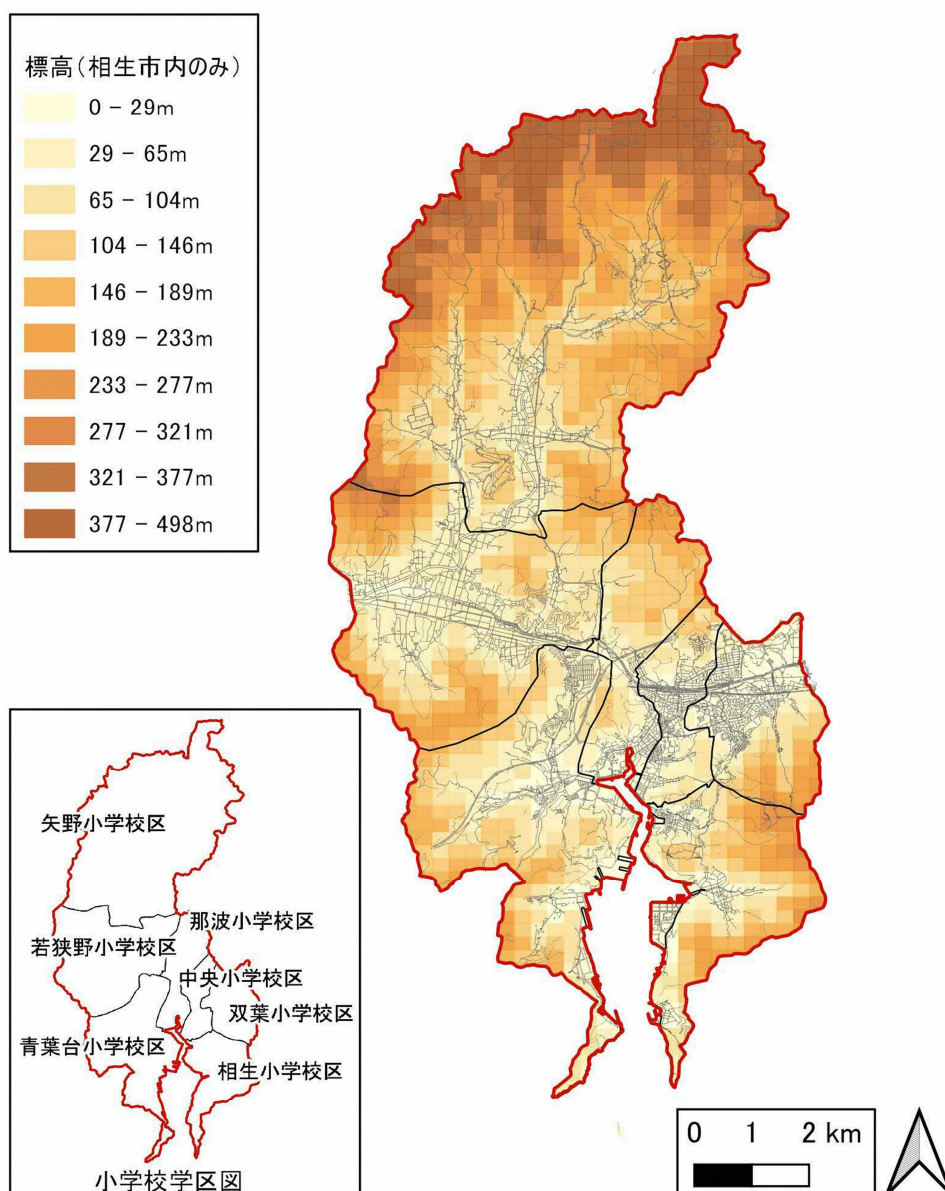


2-2 地勢

本市の最高所は、市域の北部に位置する三濃山の標高 508.3mで、相生湾に面する南部にかけて標高が低くなる地勢となっています。

ただし、南部の青葉台小学校区や相生小学校区にも周辺部よりも標高が高い丘陵地が見られます。

【地勢図（相生市）】



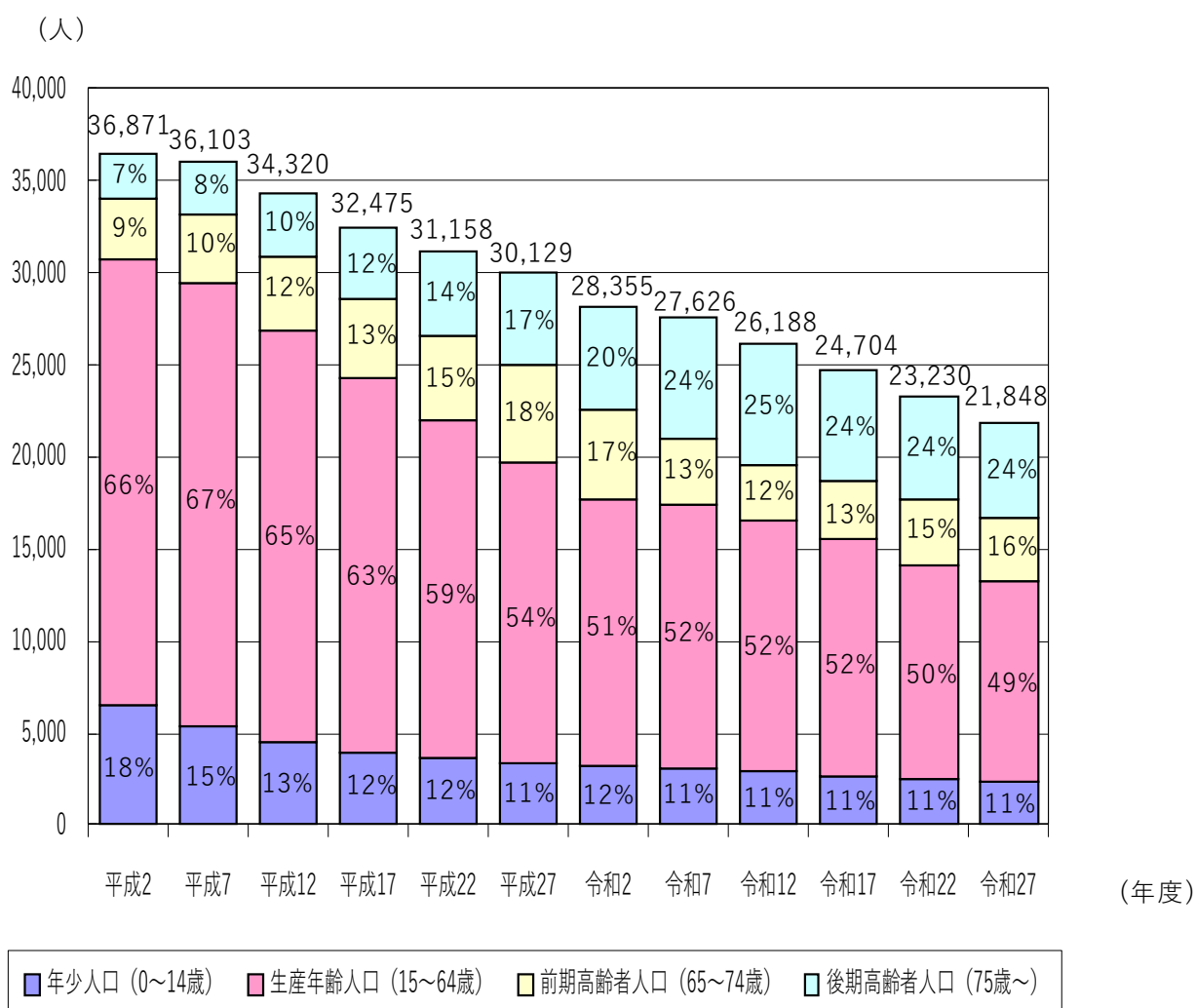
出典：国土交通省「国土数値情報ダウンロードサービス」を基に作成
標高の表示方法については、50mメッシュごとの平均の標高

2-3 人口

本市の人口は令和2年の国勢調査結果によると、28,355人となっており、令和27年度には、約22,000人にまで減少すると推計されています。

65歳以上の高齢者人口は、平成7年に年少人口の割合を上回って以降、年々増加をしており、平成7年に18%であった高齢化率は令和27年には40%と倍以上になると推計されています。

【年齢階層別人口の推移（相生市）】



出典：令和2年以前までは国勢調査結果

令和7年以降は日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）の推計値を参照

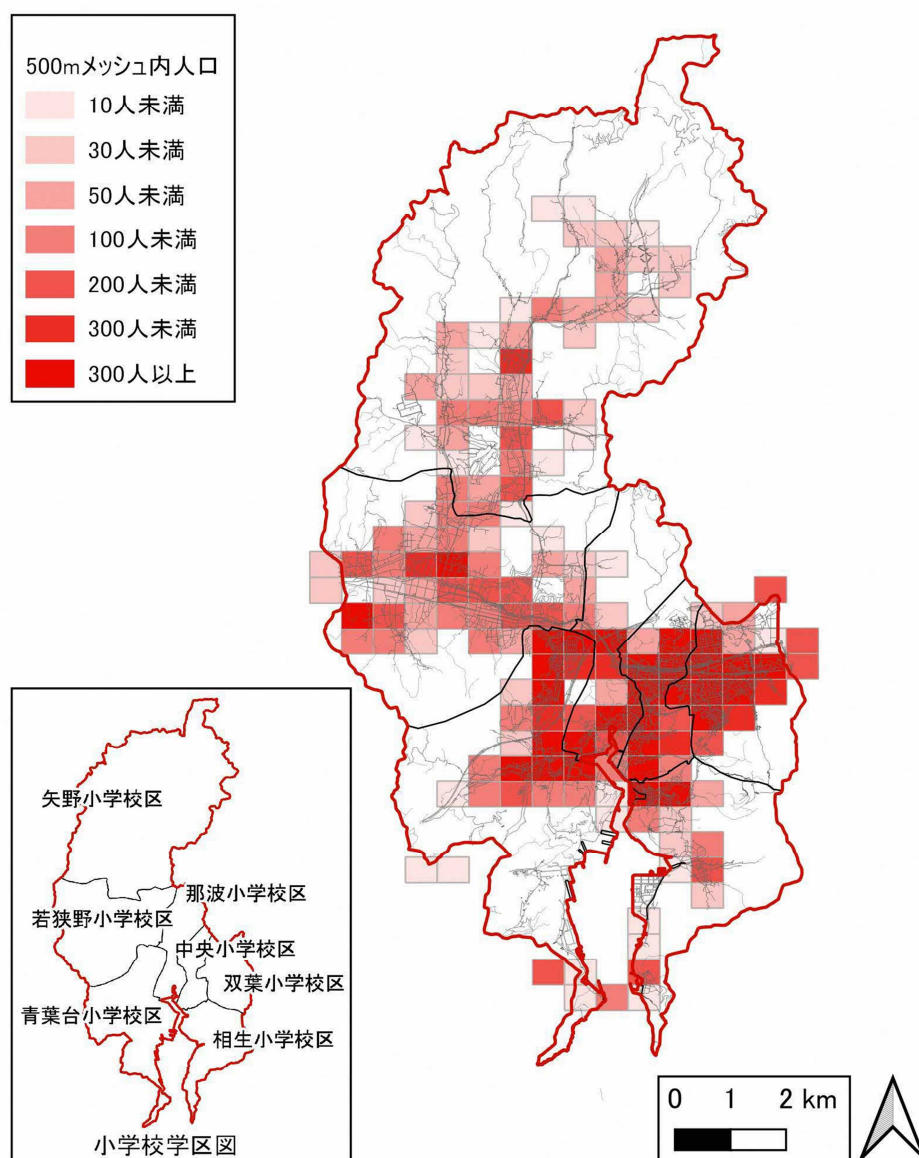
本市の可住地面積^{※1}は22.32k m²で、総面積の約25%となっています。

人口分布の状況としては、双葉、中央、青葉台、那波の各小学校区に人口が集中しており、300人以上（メッシュ当たり^{※2}）の居住地が多く見られます。一方で、市の北部では100人未満（メッシュ当たり）の地域が多く点在しています。

※1 可住地面積は、総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて総務省統計局が算出した面積。出典は、兵庫県市区町別主要統計指標（令和4年版）

※2 メッシュは、1辺が約500m

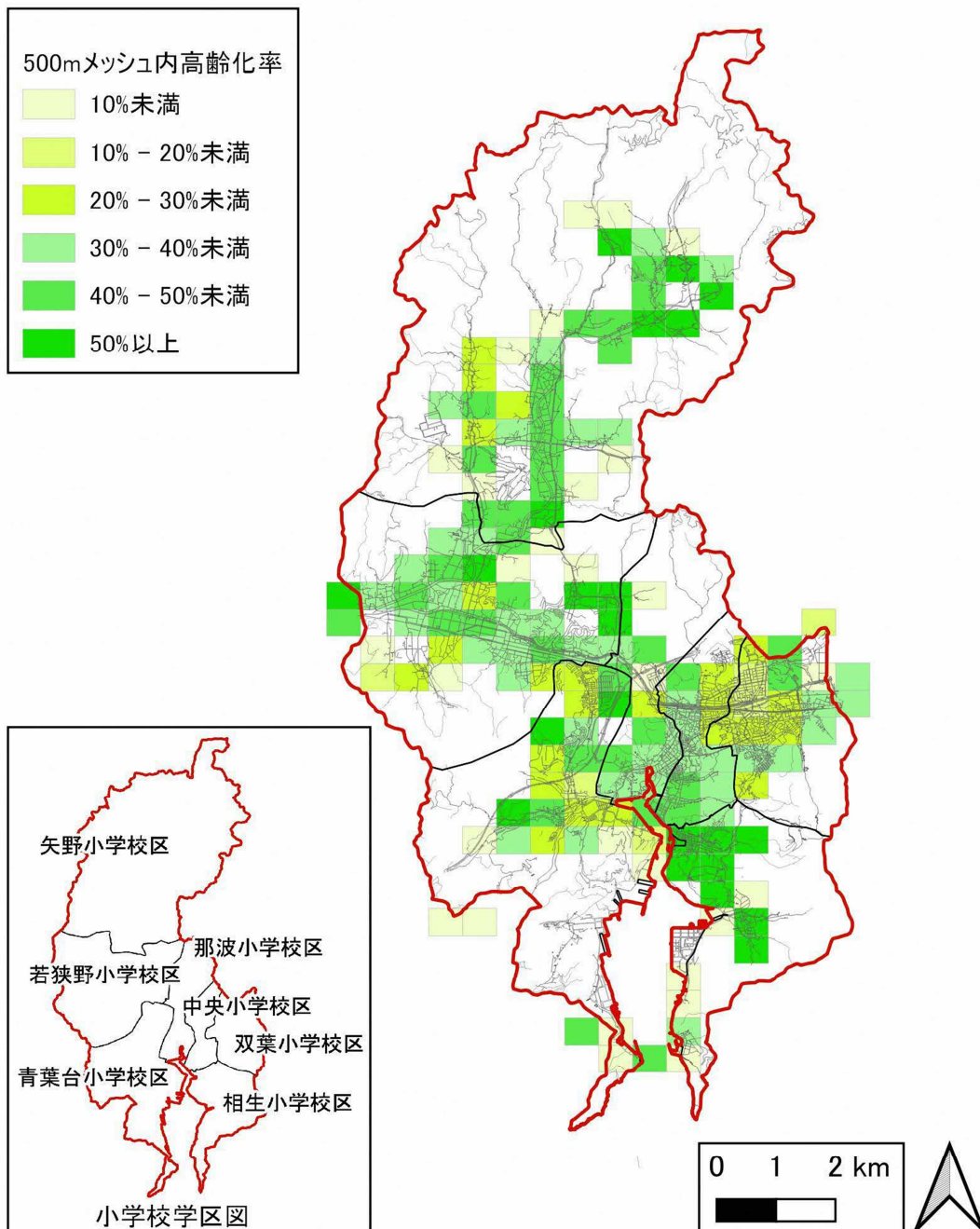
【地域別人口】



出典：国勢調査地域メッシュ統計（平成27年）

高齢化率が30%以上となる地域が市域全体に存在しており、高齢化率が50%以上の地域も郊外部を中心に点在していますが、相生駅周辺の高齢化率は他の地域と比べて比較的低くなっています。

【地域別高齢化率】

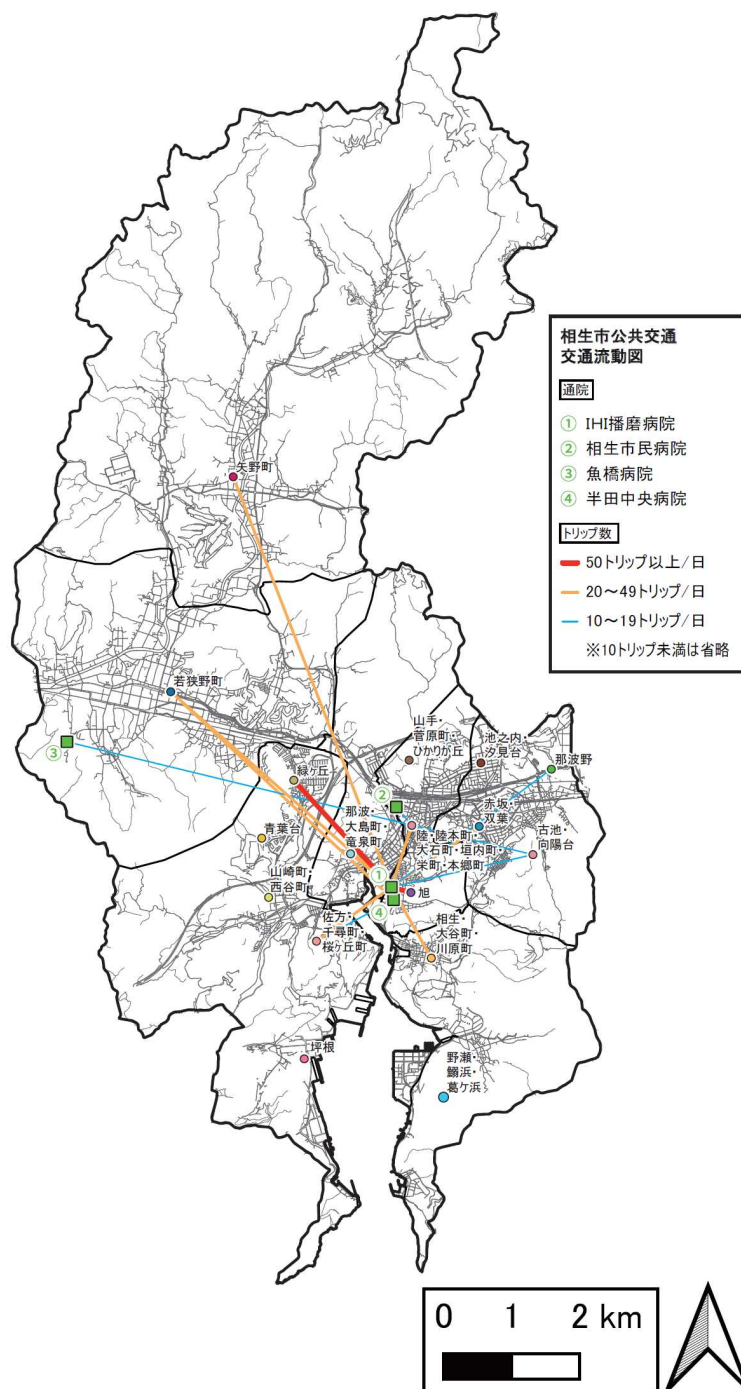


出典：国勢調査地域メッシュ統計（平成27年）

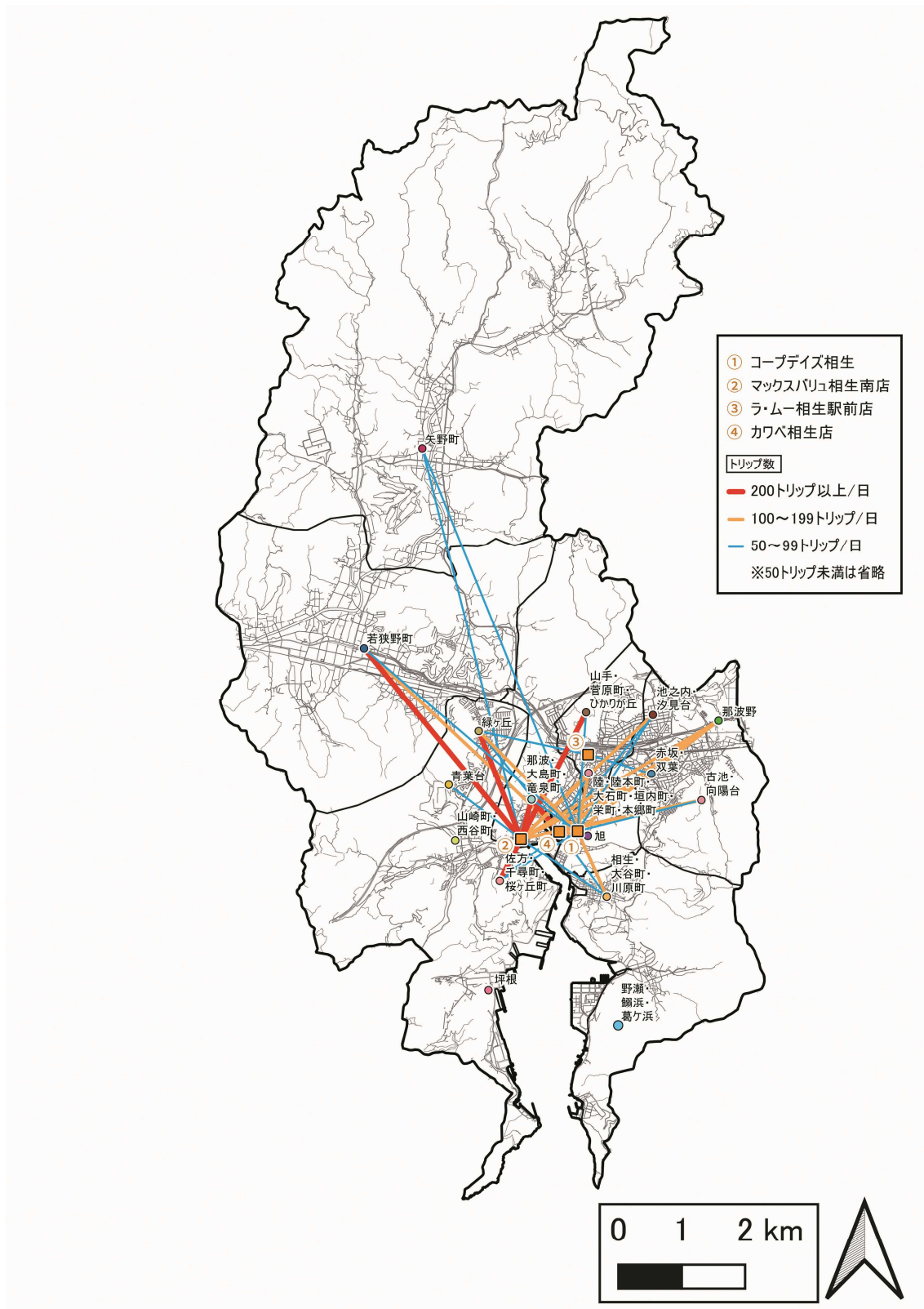
2-4 交通流動

本市の交通流動は、通院や買い物に関しては市内の施設への移動が多い反面、通勤・通学に関しては通院や買い物と比較して姫路市やたつの市などへの移動が多く見受けられます。

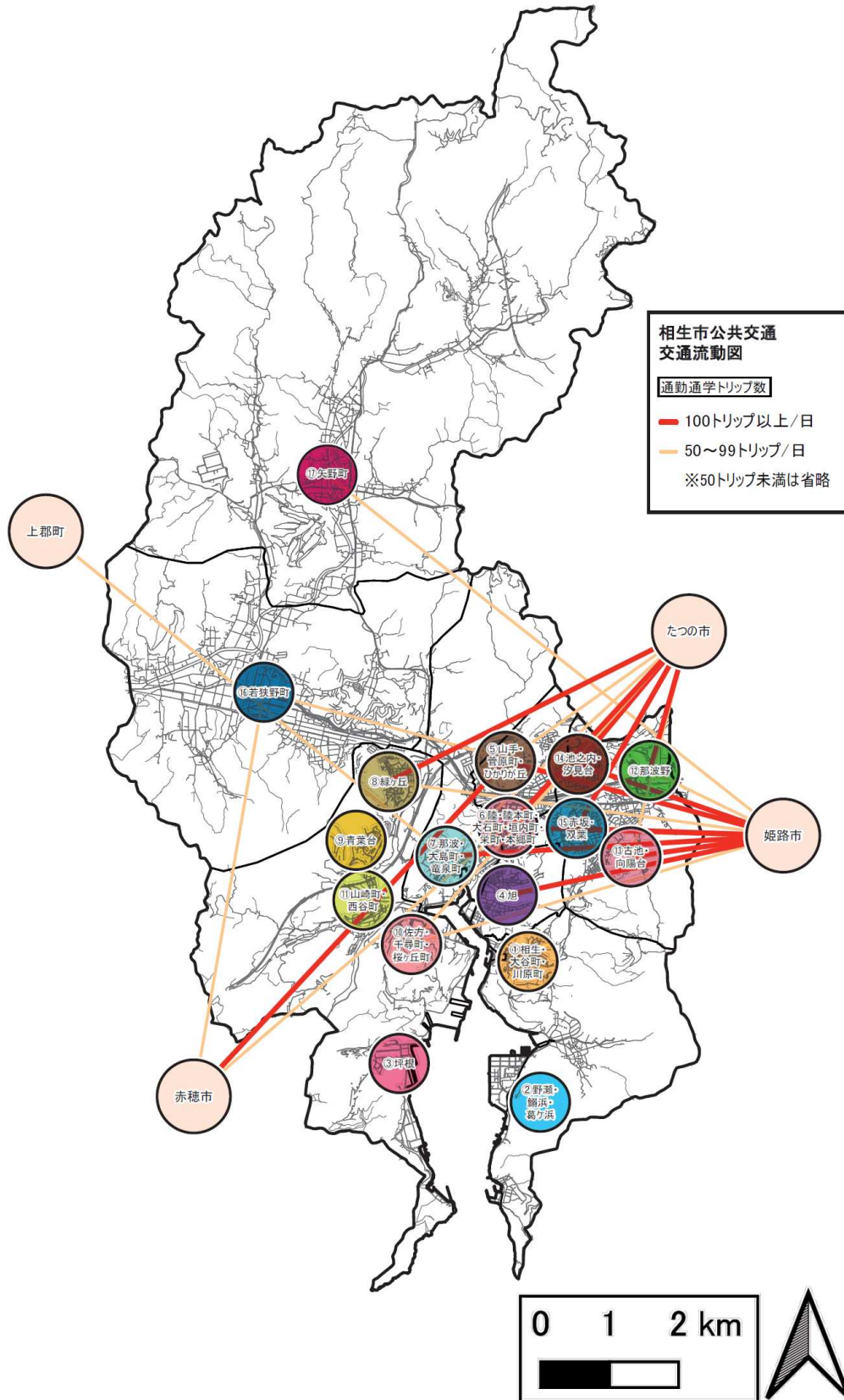
【交通流動図（医療施設）】



【交通流動図（商業施設）】



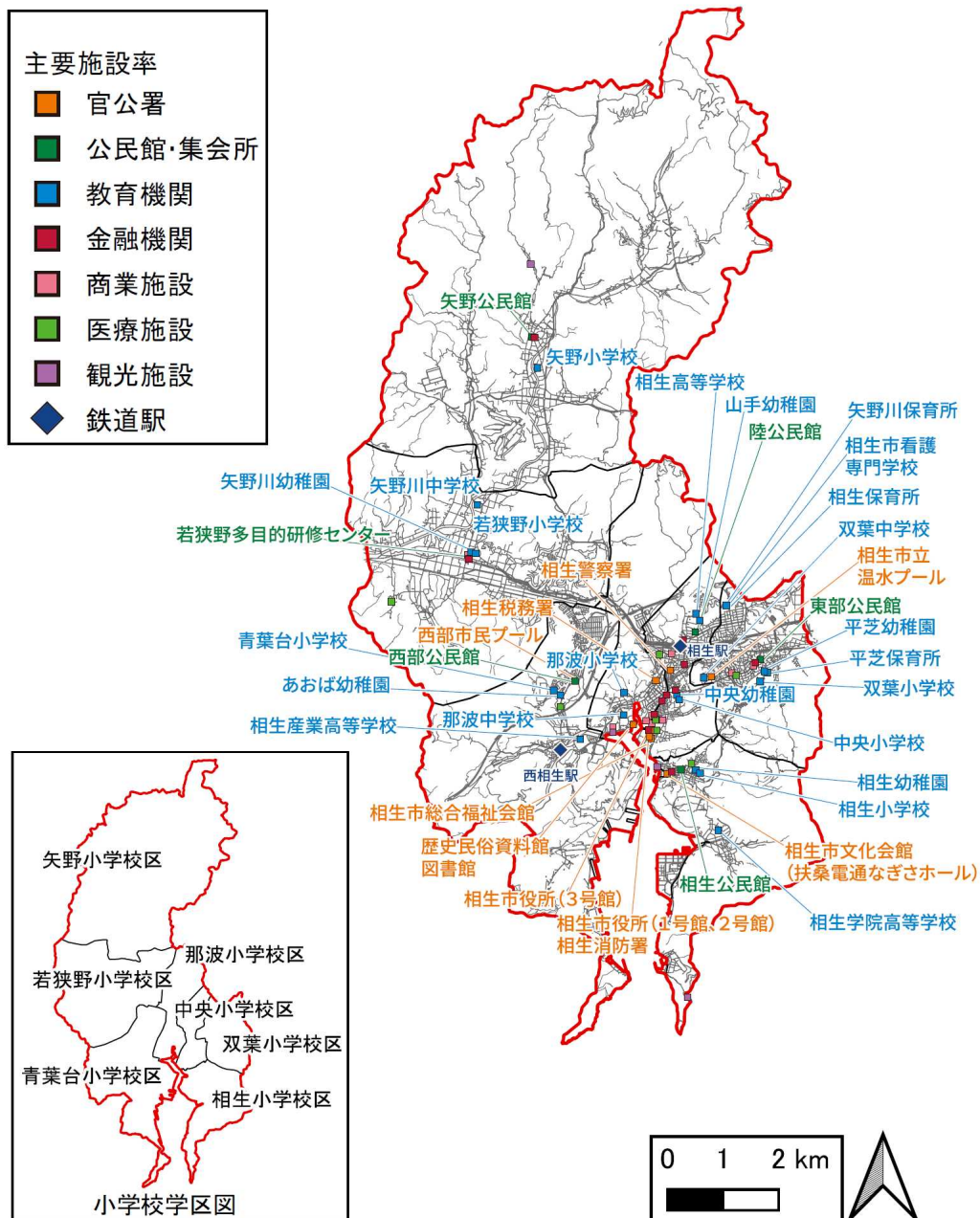
【交通流動図（通勤・通学）】



2-5 主要施設の立地状況

本市の主要施設は、相生駅から相生市役所までの県道64号線近傍に官公署、金融機関、商業施設、医療施設などが多く存在しています。一方で、相生市北部の矢野地区、若狭野地区では、教育機関、公民館・集会所は点在していますが、主要機関の数は少なくなっています。

【主要施設分布図（相生市内）】



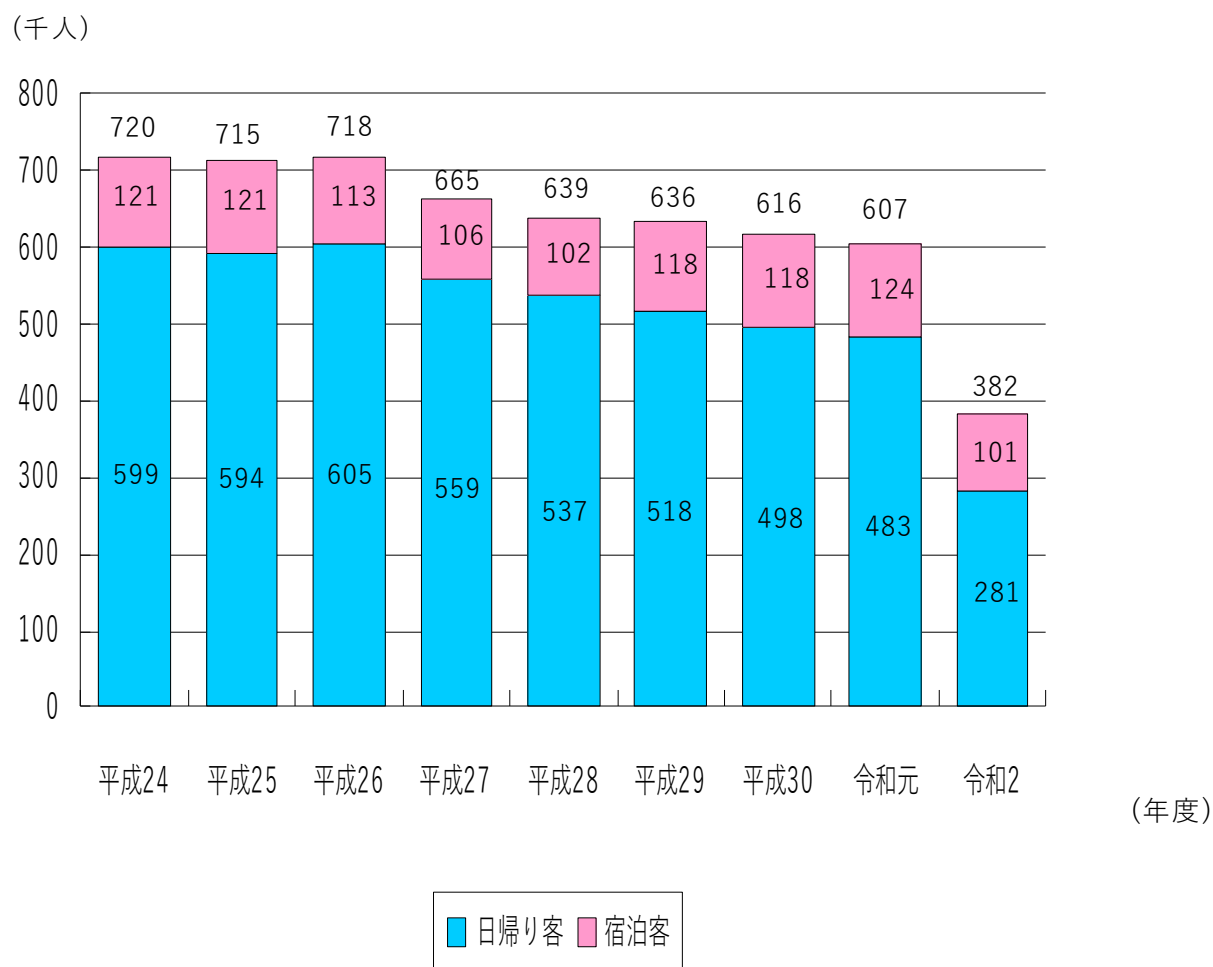
出典：相生市資料、市街地図

2-6 観光動向

本市への観光客は、平成26年度までは年間70万人以上で推移していましたが、平成27年度以降は減少傾向となり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、約38万人となっています。

また、観光形態については、約8割が日帰りでの観光となっています。

【観光客の推移（相生市）】

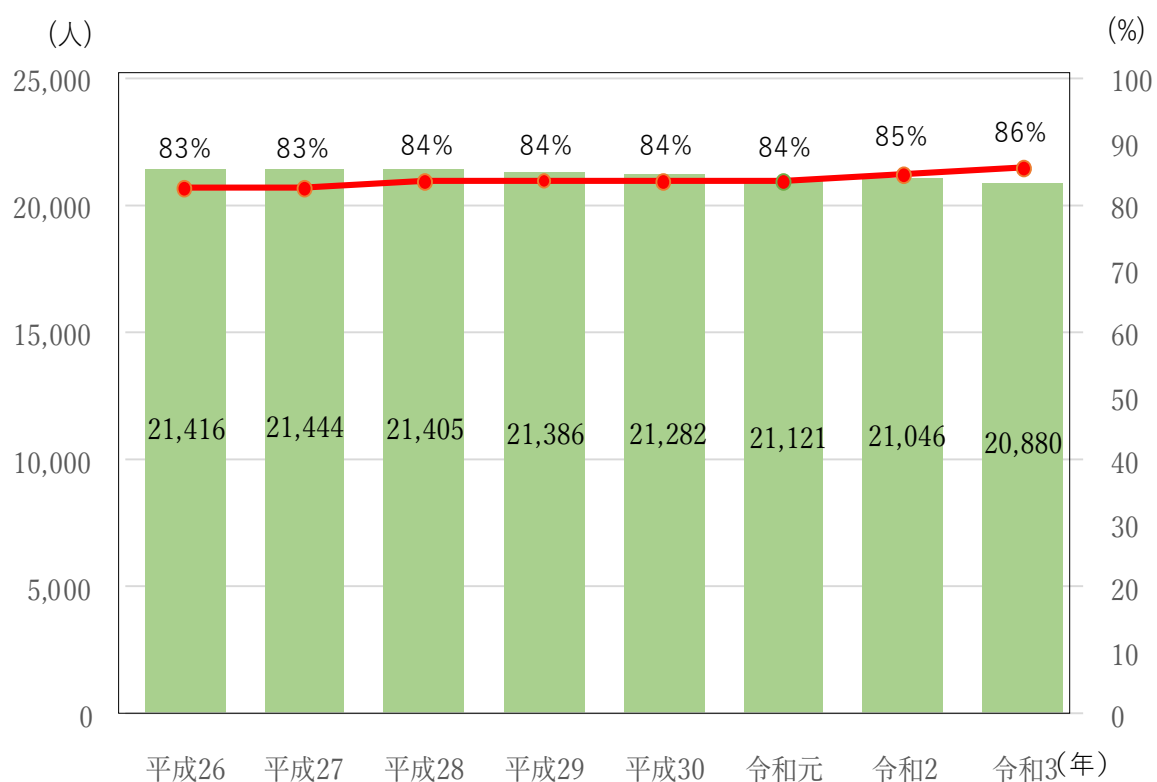


出典：観光客動態調査（兵庫県）

2-7 自動車保有台数

本市の自動車保有台数は、約 21,000 台前後で推移しており、令和 3 年は 20,880 台となっています。また、20 歳以上の人口に対する自動車保有率は約 85%前後で推移しており、大多数の市民が自動車を所有しています。

【自動車保有台数と保有率の推移（相生市内）】



■ 自動車保有台数 ● 自動車保有率

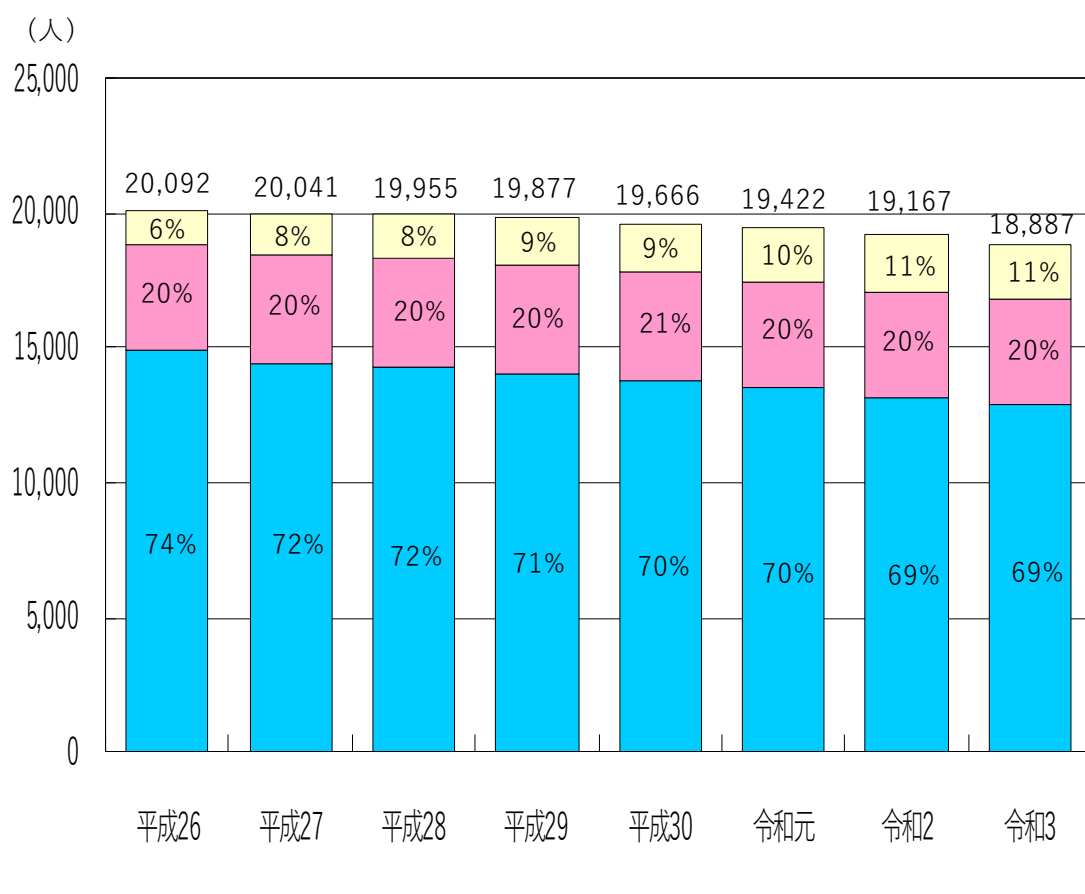
出典：自動車保有台数（兵庫県市区町別主要統計指標）
住民基本台帳に基づく人口（総務省）
※人口は20歳以上を対象

2-8 自動車運転免許保有状況

本市の自動車運転免許保有状況に関しては、自動車運転免許保有者数では人口の減少に伴い減少傾向にありますが、75歳以上の後期高齢者は増加傾向にあり、65歳以上も含めると3割以上が高齢者ドライバーとなっています。

また、自動車運転免許保有率でも65歳以上の高齢者の割合がここ数年では増加傾向となっており、高齢者ドライバーの増加が顕著となっています。

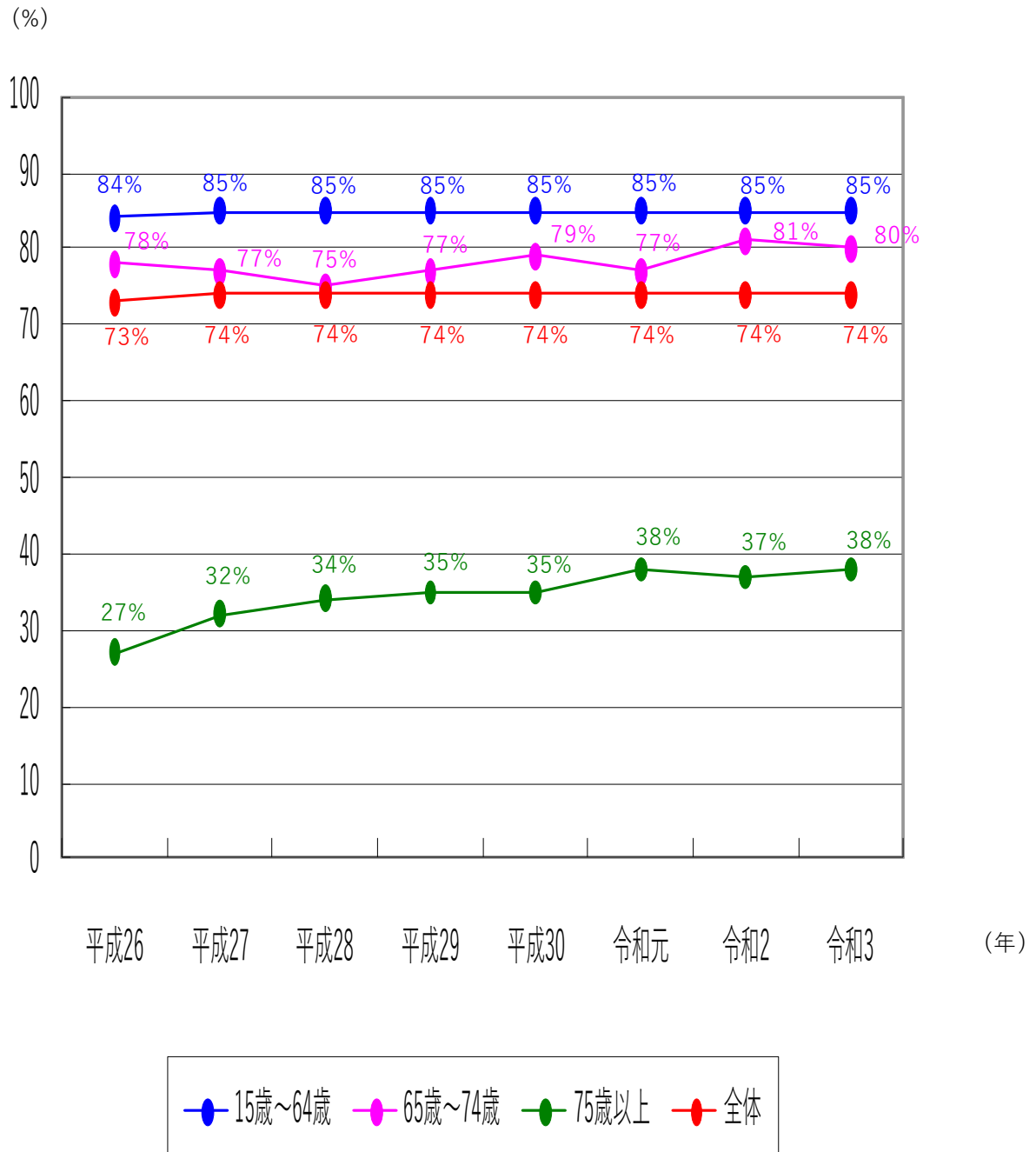
【自動車運転免許保有数】



■ 16~64歳 ■ 65歳~74歳 ■ 75歳以上

出典：住民基本台帳に基づく人口（総務省）、相生警察署資料

【自動車運転免許保有率】



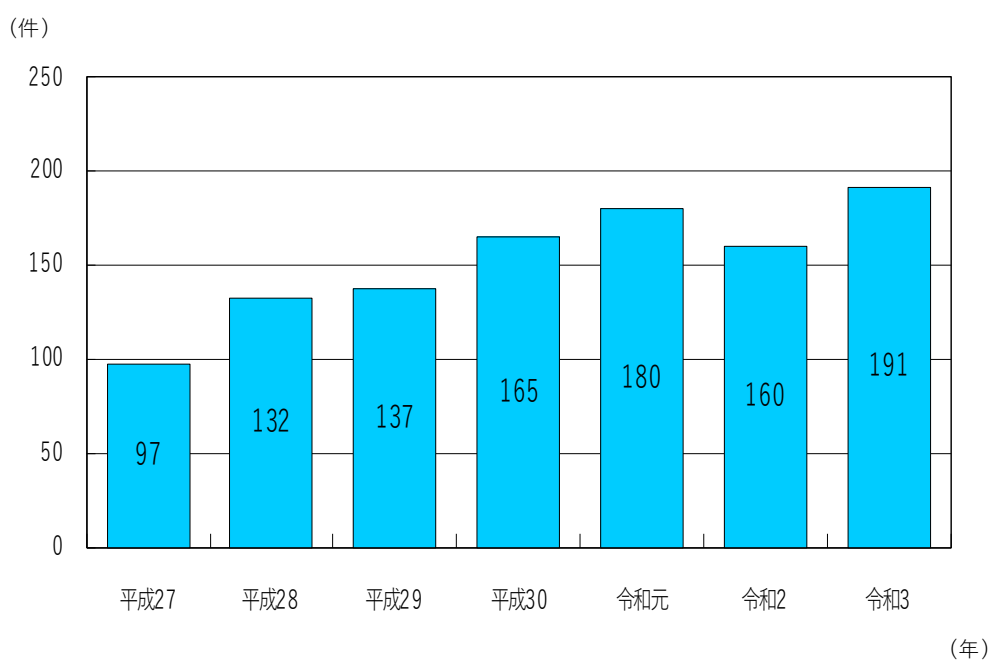
出典：住民基本台帳に基づく人口（総務省）、相生警察署資料

2-9 自動車運転免許自主返納数

相生警察署管内の自動車運転免許の自主返納数は、平成27年以降増加傾向にあり、直近の令和3年では191件となっています。また、令和4年は10月末時点で161件となっており、令和3年を上回るペースとなっています。

これは、高齢者の事故などによる運転の危険性の啓発や免許更新時の認知症検査などの手続き変更により自動車運転免許自主返納に対する意識の変化が見受けられたことが原因であると思われます。

【相生警察署管内の自動車運転免許自主返納件数】



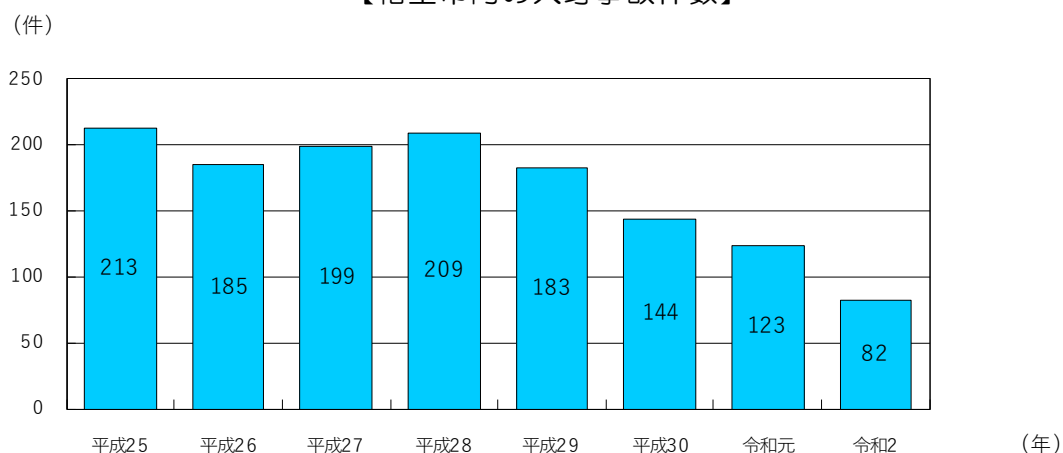
出典：相生警察署資料

2-10 交通事故の状況

本市内の交通事故件数は平成 25 年を最多として減少傾向にあり、直近の令和 2 年は 82 件となっています。

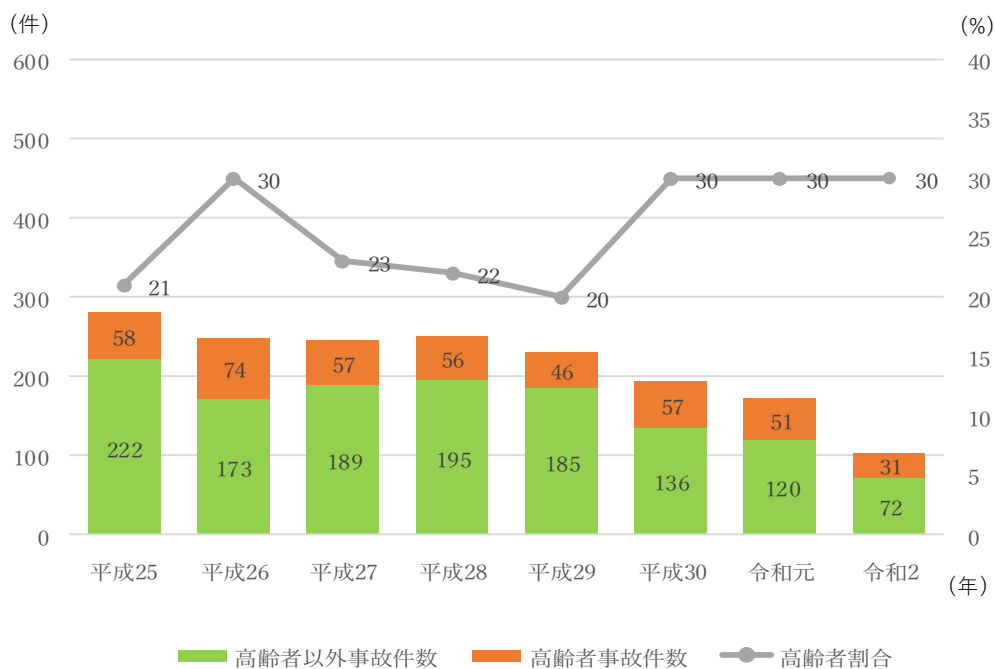
本市を管轄する相生警察署内の人身事故件数も、令和 25 年以降は減少傾向が続いており、令和 2 年は 103 件となっていますが、高齢者が第 1 当事者となる人身事故件数は全体の 30%を占めています。

【相生市内の人身事故件数】



出典：相生市統計

【高齢者が第 1 当事者となる人身事故（相生警察署管内）】



出典：交通年鑑（兵庫県警察）

第3章 相生市における公共交通の現状

3-1 市内を運行する公共交通

本市の公共交通はバス交通が主となっており、バス路線を補充する目的として、民間タクシー会社の協力のもと、デマンドタクシー事業を実施しています。

また、本市外への移動については、JR 相生駅を起点とする鉄道路線（在来線、新幹線）が主な移動手段となっています。

特にバス路線については、市民の交通の足としての機能を担っており、本市内の公共交通の形成に関しては、バス路線の維持・確保が重要となっています。

このことから、本市の公共交通については、バス路線を維持・確保することを前提として、現状のバス路線を中心とした公共交通網を活用した公共交通施策の実現を図ることとします。

【公共交通状況図】

相生市公共交通

鉄道

- JR山陽新幹線
- 駅(JR山陽新幹線)
- JR山陽本線
- 駅(JR山陽本線)
- JR赤穂線
- 駅(JR赤穂線)

ウイング神姫バス路線

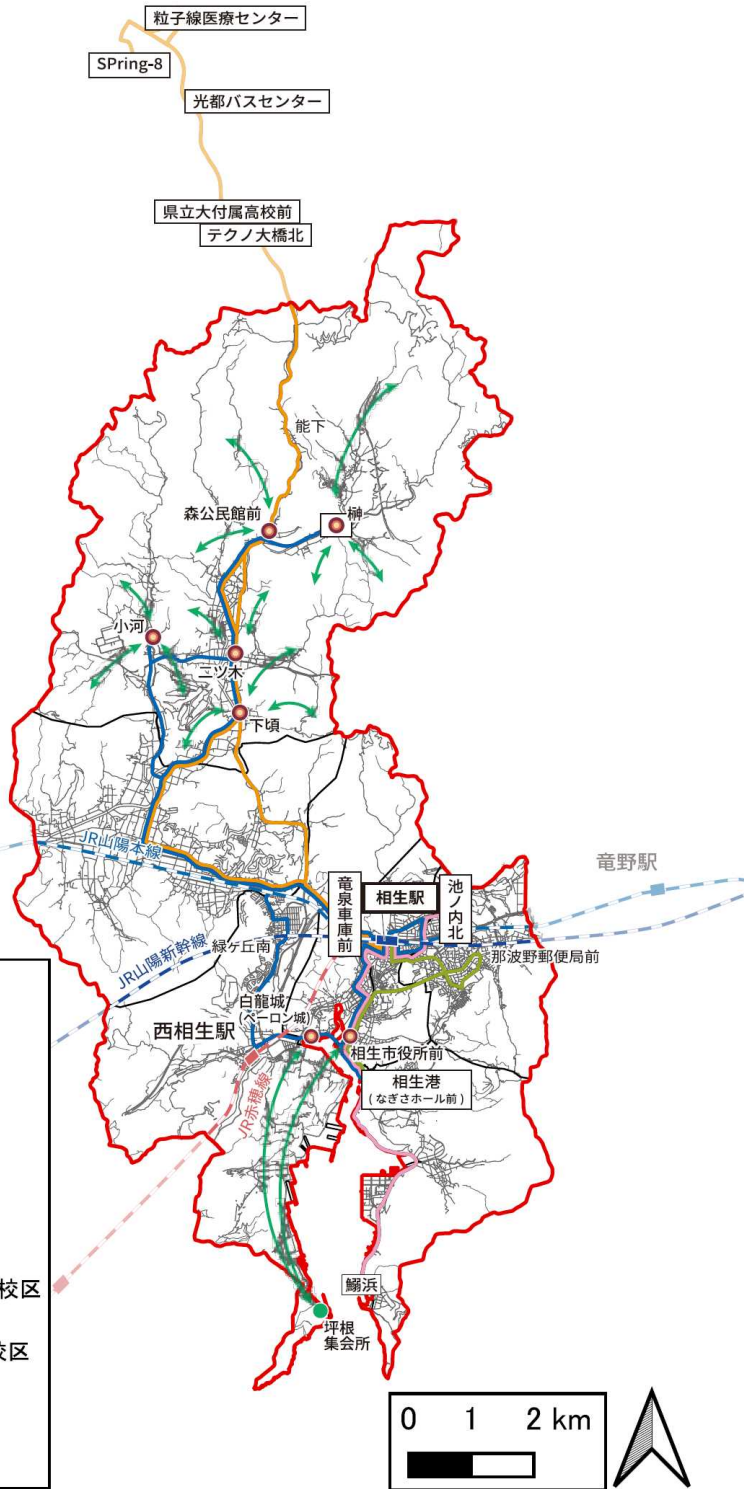
- 相生駅～那波野線
- 相生駅～相生港線
- 相生駅～緑ヶ丘線 (榊線含む)
- 相生駅～テクノ線

デマンドタクシー

- 指定バス停

小学校学区図

- 矢野小学校区
- 那波小学校区
- 若狭野小学校区
- 中央小学校区
- 双葉小学校区
- 青葉台小学校区
- 相生小学校区



3-2 道路網、交通連結状況

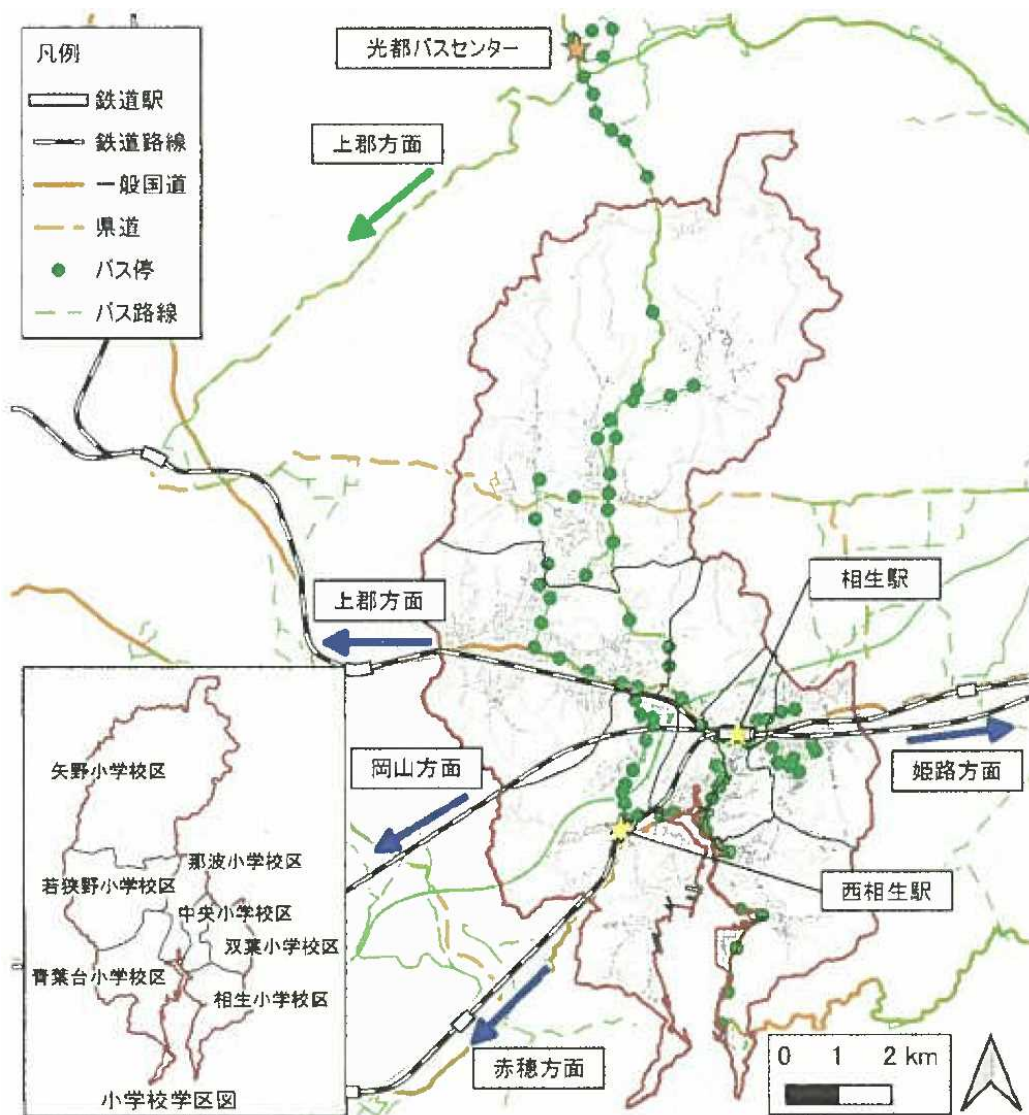
本市には、JR山陽本線、赤穂線、山陽新幹線、国道2号、国道250号、山陽自動車道及び主要地方道姫路上郡線、主要地方道相生穴栗線が整備されています。

山陽自動車道、国道2号は、京阪神と中国、九州を結ぶ大動脈として、また、国道250号は、姫路～赤穂間の臨海部を結ぶ路線として、さらに主要地方道姫路上郡線、主要地方道相生穴栗線が広域道路網体系の骨格路線として重要な役割を果たしています。

また、鉄道駅は相生駅と西相生駅の2駅が立地しています。

バス路線は、相生駅と市内の各所を結ぶ路線があるほか、市北部の光都バスセンターからは上郡方面と結ぶ路線があります。

【道路網、交通連結状況図】



3-3 鉄道の現状

(1)相生市における鉄道の概要

本市の鉄道は、市南部を横断するかたちで JR 山陽新幹線と JR 山陽本線、JR 赤穂線が運行しています。

市の南部に位置する相生駅は JR 赤穂線の起点として周辺交通への拠点となるだけでなく、新幹線の停車駅として広域交通の要衝地にもなっています。

市内には、JR 相生駅、JR 西相生駅の 2 駅があり、JR 相生駅では相生駅以東へ向かう便が 5 時 30 分頃から 23 時頃にかけて在来線で 43 本／日、新幹線で 25 本／日、相生駅以西に向かう便が 6 時頃から 0 時 30 分頃にかけて 28 本／日、新幹線で 27 本／日運行しています。

また、JR 西相生駅では西相生駅以東へ向かう便が 6 時頃から 23 時頃にかけて 28 本／日、西相生駅以西に向かう便が 6 時 30 分頃から 0 時頃にかけて 29 本／日が運行しています。

【鉄道の概要】

<凡例>

相生市公共交通

鉄道

- JR 山陽新幹線
- 駅 (JR 山陽新幹線)
- JR 山陽本線
- 駅 (JR 山陽本線)
- JR 赤穂線
- 駅 (JR 赤穂線)

【JR山陽新幹線】

6:21~22:34 25本/日 1時間に1~2本	6:21~22:35 25本/日 1時間に1~2本
---------------------------------	---------------------------------

岡山方面 ← 相生駅 → 姫路方面

6:47~23:14 27本/日 1時間に1~3本	6:46~23:13 27本/日 1時間に1~2本
---------------------------------	---------------------------------

【JR山陽本線】

5:22~22:52 35本/日 1時間に1~3本	5:22~22:52 43本/日 1時間に1~4本
---------------------------------	---------------------------------

上郡方面 ← 相生駅 → 姫路方面

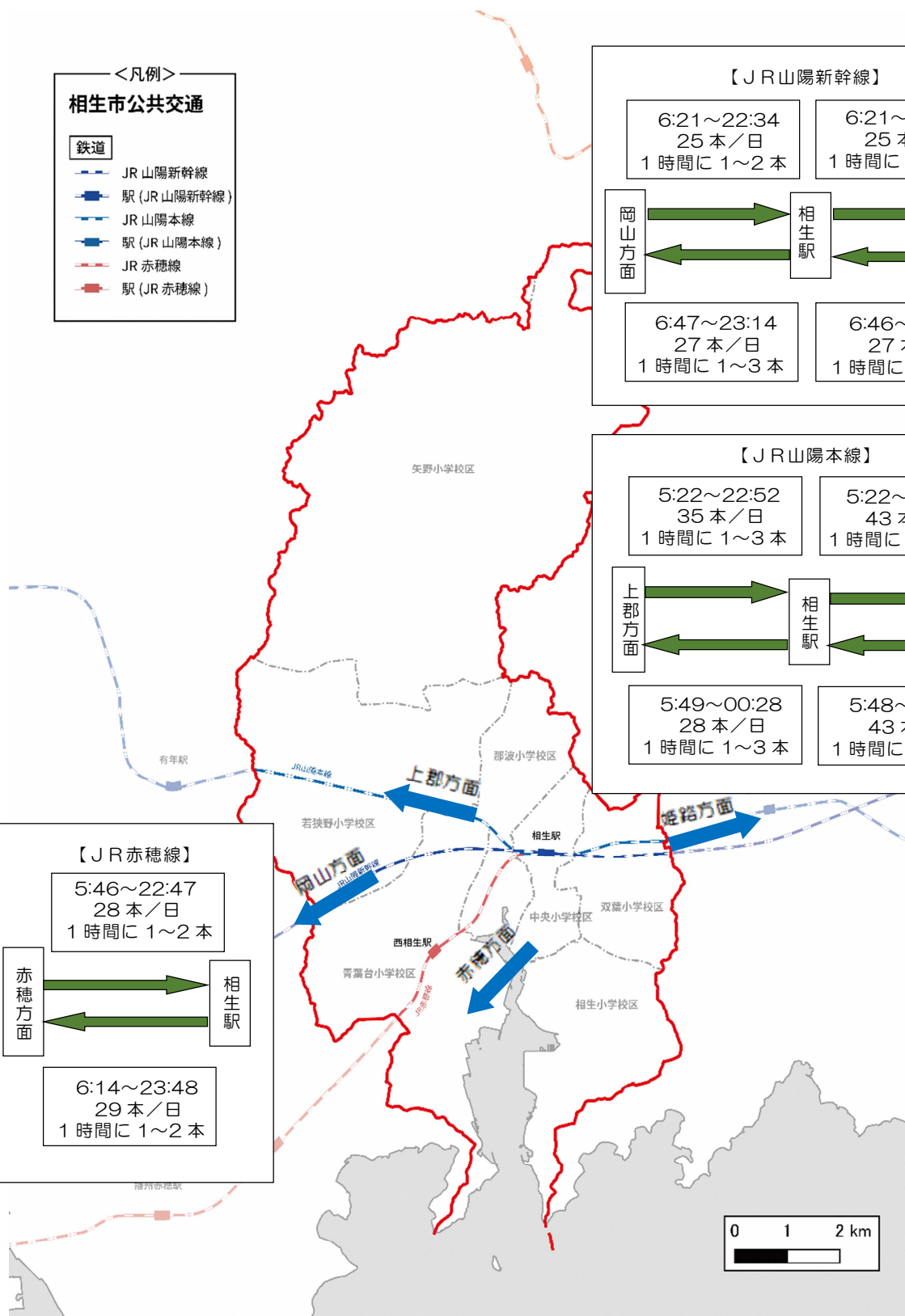
5:49~00:28 28本/日 1時間に1~3本	5:48~00:28 43本/日 1時間に1~4本
---------------------------------	---------------------------------

【JR赤穂線】

5:46~22:47 28本/日 1時間に1~2本

赤穂方面 ← 相生駅

6:14~23:48 29本/日 1時間に1~2本



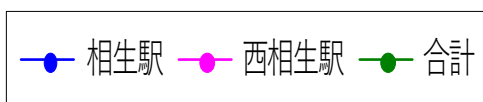
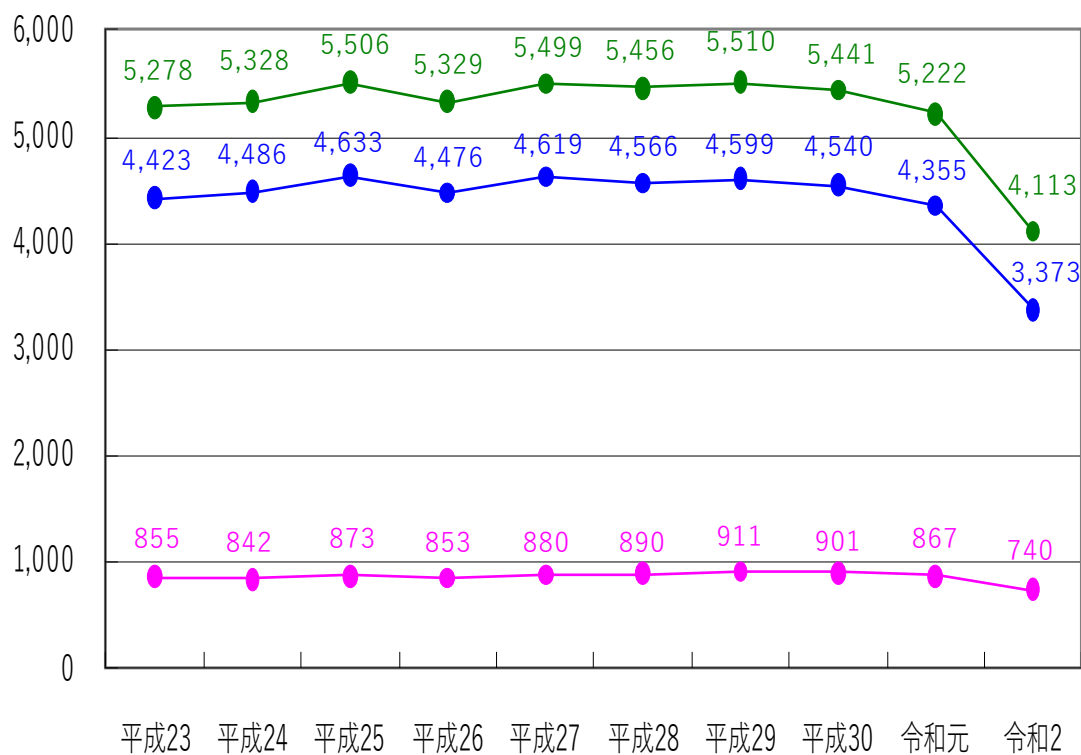
(2) 鉄道乗車人員の推移

JR 相生駅及び JR 西相生駅の乗車人員は平成 23 年度～令和元年度まではほぼ横ばいで推移しており、令和元年度は JR 相生駅では 4,355 人／日、JR 西相生駅では 807 人／日であり、合計で 5,222 人／日の乗車人員となっています。

しかし、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響による不要不急の外出自粛や緊急事態宣言の発令などに伴い、JR 相生駅、JR 西相生駅ともに乗車人員が令和元年度比で約 2 割減少し、JR 相生駅で 3,373 人／日、JR 西相生駅では 740 人／日であり、合計で 4,113 人／日となっています。

【JR 乗車人員】

(人／日)



(年度)

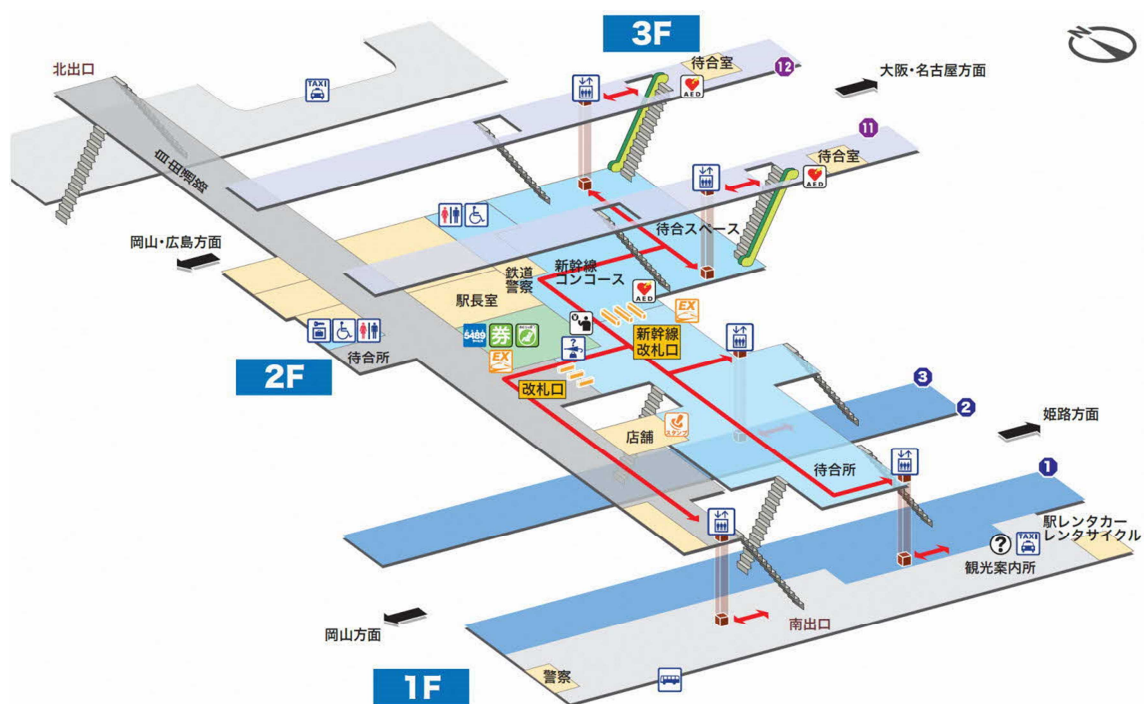
出典：兵庫県統計書

(3) 利用環境

JR 相生駅の利用環境については、バリアフリー経路が確保されているほか、触知型案内板の設置やトイレのバリアフリー化もなされています。

JR 相生駅の利用環境については以下の通りです。

【JR 相生駅構内図（赤矢印はバリアフリー経路）】



【JR 相生駅利用環境一覧】

南口	歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 県道 64 号相生停車場線から、相生駅南口ロータリー歩道を経由し、駅入口に至る。 ◆ 歩道から駅入口まで連続した点字ブロックあり。
	バス利用者動線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ バスロータリーにバス乗車場 3 箇所、降車場 1 箇所あり。 ◆ 歩道から乗降場所まで連続した点字ブロックあり。 ◆ 連続した上屋あり。 ◆ バス乗り場案内板あり。 ◆ バスロータリーの乗り場近傍にバス案内所（あいおい情報ラウンジ内）あり。
	タクシー・マイカー利用者動線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 乗用車用ロータリー内に、タクシー乗降場、自家用車乗降場あり。 ◆ 歩道から各乗降場所まで連続した点字ブロックあり。 ◆ 各乗降場所は歩道が切り下げられ、車いすでアクセスできる。 ◆ 各乗降場所に上屋あり。
	入口の動線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 階段あり。エレベーターなし。 ◆ 歩道上にエレベーターあり。 ◆ 歩道からエレベーターまで連続した点字ブロックあり。 ◆ エレベーターは出入口 2 箇所（直角方向）のウォークスルー型 ◆ エレベーター内に手すり、低い位置の操作盤あり。操作盤に点字表示あり。
北口	歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 国道 2 号南側歩道から階段で駅入口に至る。 ◆ 国道 2 号北側歩道から跨線橋（スロープ併設）を経由し、駅入口に至る。 ◆ エレベーター、エスカレーターなし。 ◆ 跨線橋に連続した点字ブロックなし。 ◆ 国道 2 号歩道に連続した点字ブロックなし。
	タクシー・マイカー利用者動線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 国道 2 号北側に隣接する乗用車用ロータリー内に、タクシー乗降場、自家用車乗降場あり。 ◆ ロータリーに点字ブロック、上屋なし。

南北自由道路	主な施設	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 切符売場 ◆ 売店 ◆ 待合室 ◆ コインロッカー ◆ トイレ（男女別トイレ・多機能トイレ） ◆ 駅構内に関する触知案内板
	トイレの詳細	<p>[トイレ入口]</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ トイレ設備に関する触知案内板 <p>[男子トイレ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 洋室便房 2 室（うち 1 室にベビーチェア設置）、小便器 3 器、手洗い 2 器 <p>[女子トイレ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 洋室便房 2 室（ベビーチェア設置）、手洗い 2 器 <p>[バリアフリースイートイレ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 手すり付き洋室便器、オストメイト、ベビーベッド、ベビーチェア、着替え台、手洗い、呼び出しボタン
在来線	コンコース	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 連続した点字ブロックあり。 ◆ 各種表示は日英 2 か国語表記 ◆ エスカレーターなし。エレベーターあり。 ◆ エレベーターは出入口 2 箇所（直線方向）のウォークスルー型 ◆ エレベーター内に手すり、低い位置の操作盤あり。操作盤に点字表示あり。 ◆ 改札内にトイレなし。（自由通路のトイレを使用）
	ホーム	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 1～3 番線（うち 1 番線はラッシュ時のみ） ◆ ホーム上に内方線付き点字ブロックあり。 ◆ ホーム辺縁部に警戒色の着色あり。
新幹線	コンコース	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 連続した点字ブロックあり。 ◆ 各種表示は日英 2 か国語表記 ◆ 待合所あり。 ◆ エスカレーターあり。エレベーターあり。 ◆ エレベーターは出入口 2 箇所（直線方向）のウォークスルー型 ◆ トイレあり。 ◆ AED あり。
	ホーム	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 11～12 番線 ◆ ホーム上に内方線付き点字ブロックあり。

3-4 バスの現状

(1) 相生市におけるバスの概要

本市のバス交通は、株式会社ウイング神姫による路線バスが4路線、17系統を運行しています。

運行経路の中心地は相生駅となっており、そこを起点として那波野地区方面、相生港方面、緑ヶ丘地区経由での若狭野地区、矢野地区方面、播磨科学公園都市方面の各路線を結んでいます。

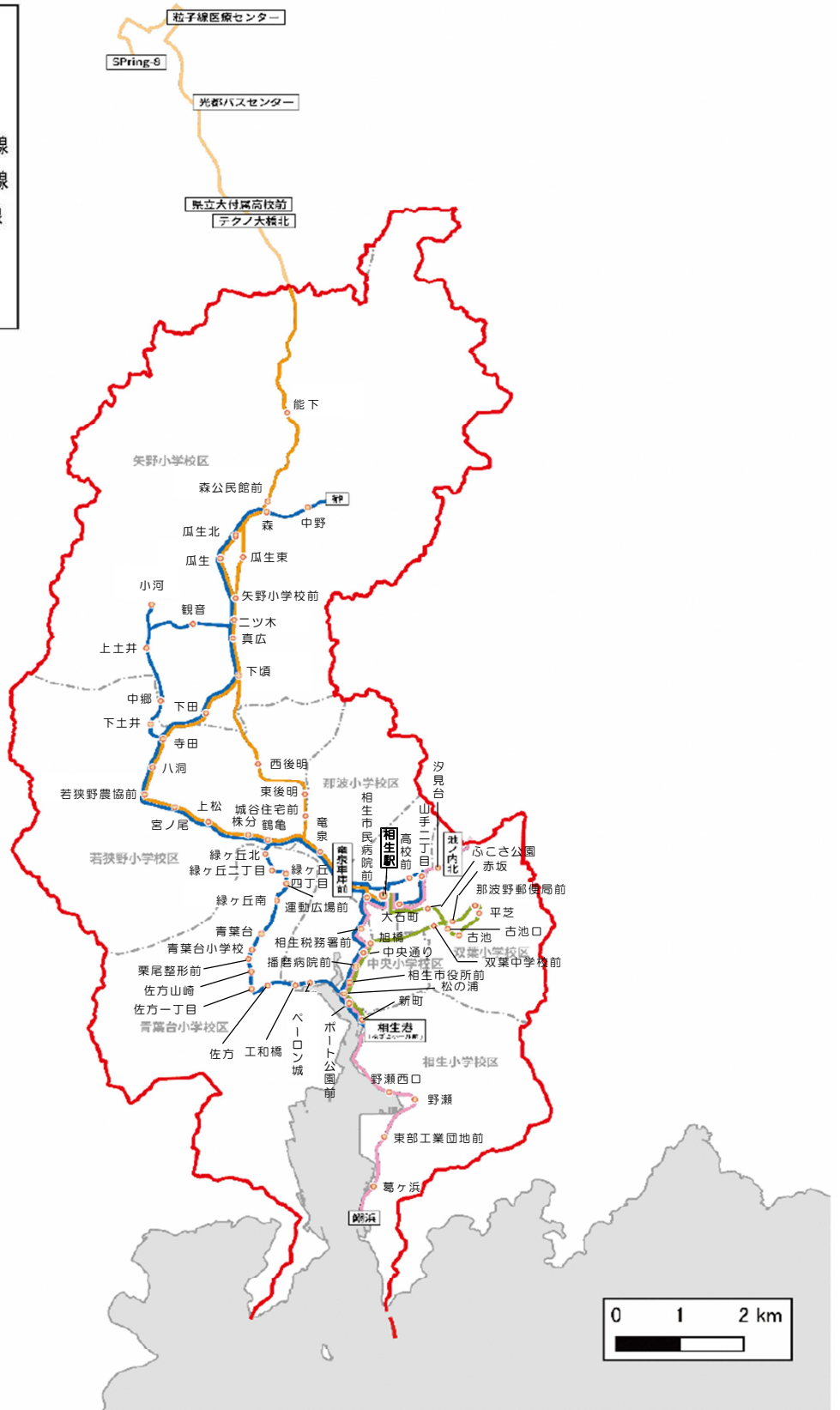
【本市内を運行する路線バスの概要】

路線	系統	運行日	便数	運賃
相生駅～相生港線	4本	毎日	平日 15本 休日 10本	170円～450円 ※小人は半額
相生駅～緑ヶ丘線 (榊線を含む)	7本 (榊線4本)	毎日	平日 20本 休日 16本	170円～570円 ※小人は半額
相生駅～那波野線	1本	毎日	平日 5本 休日 5本	170円～220円 ※小人は半額
相生駅～テクノ線	5本	毎日	平日 77本 休日 36本	170円～730円 ※小人は半額

【相生市におけるバス路線網】

相生市公共交通
ウイング神姫
バス路線

- 相生駅～那波野線
- 相生駅～相生港線
- 相生駅～緑ヶ丘線
(榊線含む)
- 相生駅～テクノ線
- バス停留所

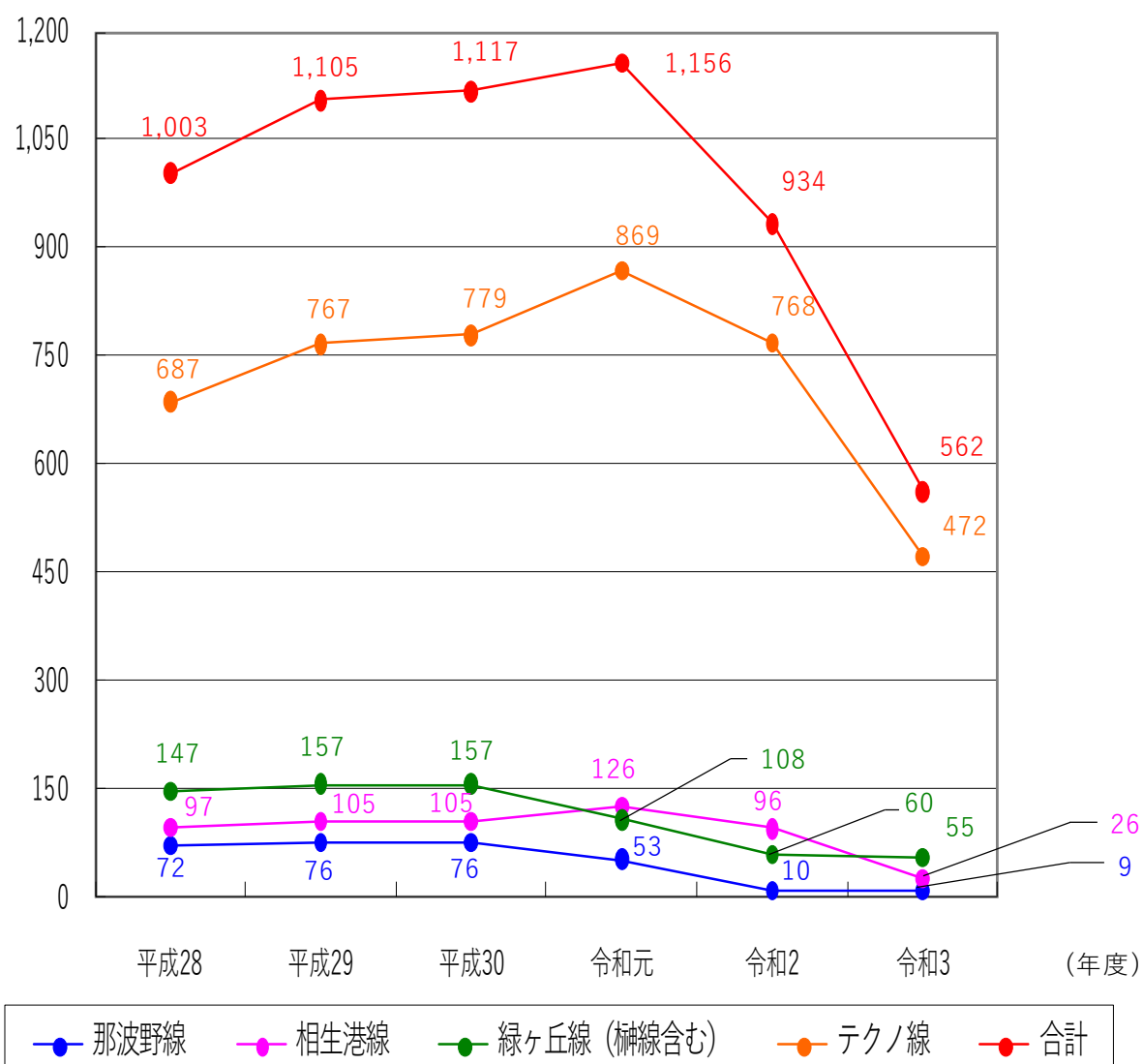


(2) 路線バス乗車人員の推移

乗車人員については、平成28年度～令和元年是1,000人/日以上で毎年増加傾向となっていました。令和2年度は約934人/日、令和3年度は562人/日となっており、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言や外出自粛により、特に主要路線である相生駅～テクノ線での乗車人員の減少が大きな影響となっているものと考えられます。

【路線バス乗車人員の推移】

(人/日)



出典：株式会社ウイング神姫資料、相生市資料

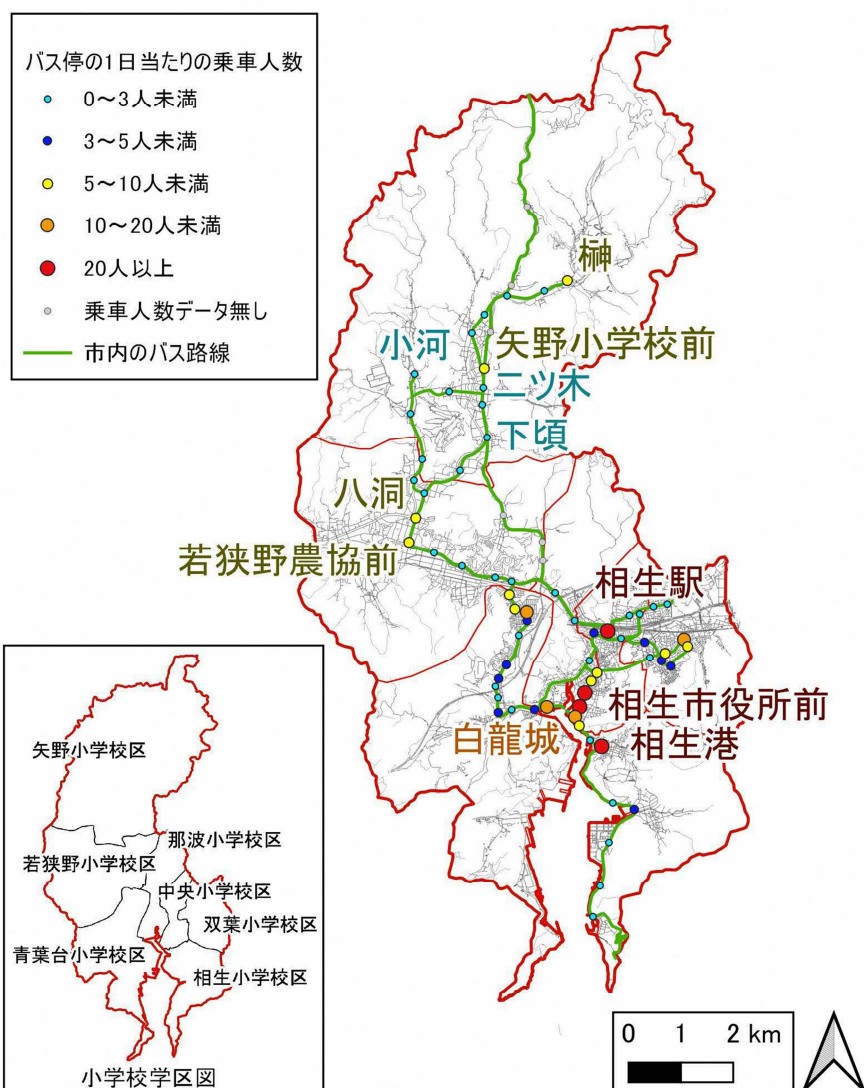
年度は前年度の10月～当年度の9月の期間を集計

(3) バス停区間別乗車人数

相生駅～相生港の区間で乗車人数が特に多くなっています。矢野小学校区及び若狭野小学校区、青葉台小学校区では、1日あたりの乗車人数が少ないバス停が多く見られますが、榊、矢野小学校前、八洞、若狭野農協前など比較的乗車人数の多いバス停も点在しています。

矢野小学校区のデマンドタクシーの拠点となっているバス停をみると、榊では1日あたり5～10人未満の乗車人数ですが、二ツ木、下頃、小河では1日あたり3人未満の乗車人数となっています（森公民館前は乗車人数のデータ無し）。

【バス停区間別乗車人数】



出典：株式会社ウイング神姫資料

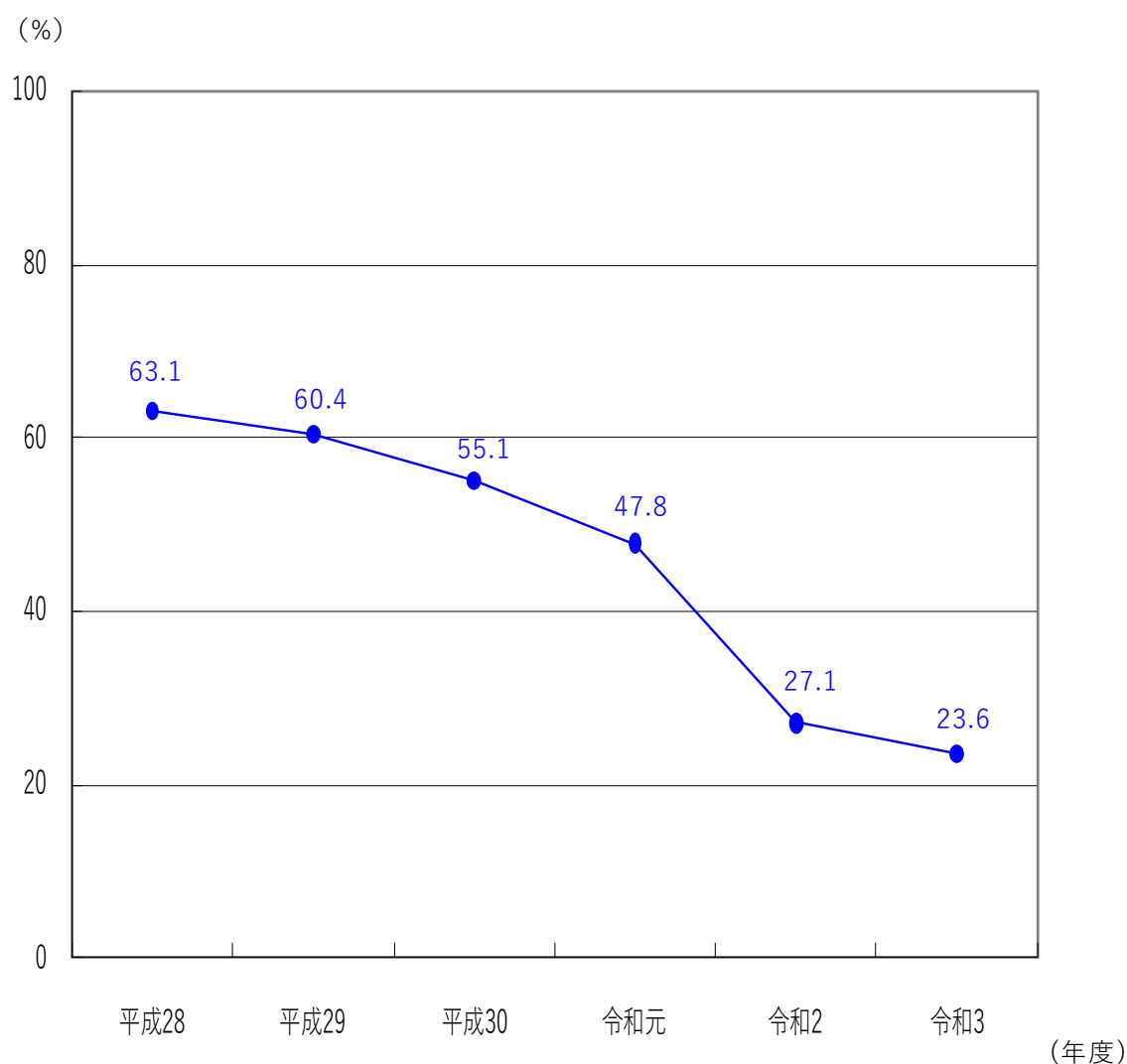
乗車人数は令和4年6月6日～6月10日までの5日間の平均値

(4) 路線バス収支率の推移

本市における路線バスは路線の維持・確保を行うために、市内を循環する相生駅～相生港線、相生駅～那波野線、相生駅～緑ヶ丘線（榊線を含む）に対して年間1,000万円の運行支援を行っています。

運行支援を行っている路線の収支率はコロナ禍前は50%以上を維持していましたが、直近の令和3年度は23.6%となっており、コロナ禍における生活様式の変化や外出自粛の影響が見てとれます。

【路線バス収支率の推移】



出典：株式会社ウイング神姫資料

年度は前年度の10月～当年度の9月の期間を集計

3-5 タクシーの現状

(1) 相生市におけるタクシーの概要

タクシーは、鉄道やバスと同様に、自身で車を運転しづらい人に対する日常的な交通手段として重要な交通機関となっています。特に乗り合いの交通機関では困難なドア・ツー・ドアでの移動が可能であり、高齢者や障害のある人をはじめとした人への輸送機関としての役割を担っています。

本市においてはそのような役割以外にも、デマンドタクシー事業を実施することによりバス路線を補完する交通手段として、自宅から最寄りの指定バス停までの運行を行っています。

本市内に営業所があるタクシー事業者は2社あり、両社とも本市の運行するデマンドタクシーの委託事業者となっています。

【タクシー会社の概要】

事業者名	所在地	所有台数
相生タクシー株式会社	相生市陸本町 11 番 28 号	16 台
相生神姫第一交通株式会社	相生市大島町 11 番 29 号	16 台

(2) タクシー輸送回数及び輸送人員

タクシーの輸送回数及び輸送人員については、新型コロナウイルス感染症による出控えの影響を受け、近年は減少傾向にあります。

【タクシー輸送回数及び輸送人員】

事業者名	輸送回数（令和3年）	輸送人員（令和3年）
相生タクシー株式会社	29,431 回	40,788 人
相生神姫第一交通株式会社	54,970 回	79,710 人
合計	84,401 回	120,498 人

(3) デマンドタクシーの概要

本市では、バス停から遠方に住んでいる市民が多くいる矢野地区と坪根地区において交通弱者の救済や地域の活性化を図るため、デマンドタクシーの運行を実施しています。

デマンドタクシーは事前に予約することで、自宅から指定バス停まで運行を行うことにより路線バスとの連携を図り、本市の外出支援策の一端を担っています。

【デマンドタクシーの概要】

事業者	相生市
運行業者	相生タクシー(株)、相生神姫第一交通(株)
運行対象者	矢野地区、坪根地区に住所を有する者
運行範囲	矢野地区：自宅から最寄りの指定バス停まで 坪根地区：自宅（坪根集会所）から指定バス停まで
運行時間	矢野地区：終日（路線バス運行時間内に限る。） 坪根地区：午前6時～午後8時
利用方法	事前登録制で、利用時刻の1時間前までに予約が必要
利用料金	矢野地区：1回当たり100円 坪根地区：1回当たり300円

【指名バス停一覧】

地区	路線	住所	指定バス停
矢野地区	榊線	榊、金坂、釜出	榊
		瓜生、上、菅谷、二木、真広	二ツ木
		上土井、小河	小河
	テクノ線	森、中野、金坂、釜出、榊、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
坪根地区	—	坪根	白龍城、相生市役所前

【デマンドタクシー運行図】

＜凡例＞

相生市公共交通

デマンドタクシー

指定バス停

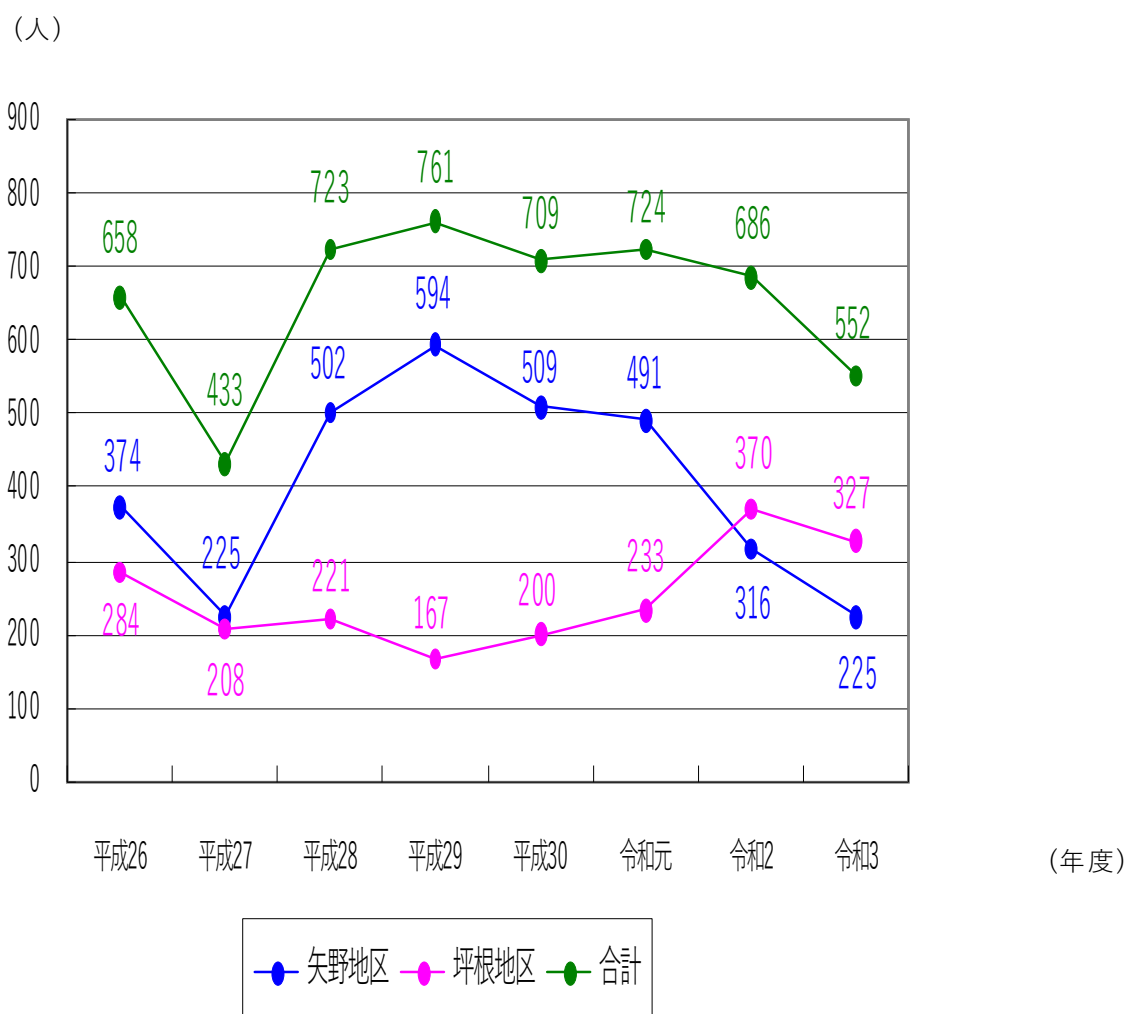


(4) デマンドタクシーの登録者及び乗車人員の推移

デマンドタクシーの登録者は令和3年度末時点で48人となっています。

また、乗車人員は近年約700人前後で推移していましたが、令和3年度は552人の利用となっており、前年比で約2割の減少となっています。

【本市におけるデマンドタクシー乗車人員】



出典：相生市資料

(5) デマンドタクシー運行に関する実情

デマンドタクシーの運行にあたっては、本市の矢野地区及び坪根地区での運行を行っていますが、それ以外の地区に関してもバス停から遠方に住んでいる方が多くおり、デマンドタクシーで対応出来ていない交通弱者の方への対応をいかに行っていくかが課題となっています。

住民アンケートの結果、デマンドタクシー運行を実施していない地域のデマンドタクシーの認知度は総じて低く、全ての地区で70%以上の方がデマンドタクシーについて知らないと回答しています。また、デマンドタクシー運行の実施希望についても、野瀬・鰯浜・葛ヶ浜地区は56.0%の方が運行が実施されれば利用してみたいと思っておりますが、それ以外の地区に関しては、利用してみたいと思うという意見は40%以下でした。

また、デマンドタクシーの利用者からもデマンドタクシーには予約が必要であるために、利用時間が確定しない場合は利用がしづらい点や利用区間以外での利用ができない点などが利用しにくい要因であるという意見も挙がっています。

以上のことからデマンドタクシー事業よりも利用しやすく、より多くの方を対象とした外出支援施策の実現を図る必要もあると考えられます。

3-6 外出支援施策

本市では福祉施策の一環として、重度の障害のある方が所定のタクシーを利用した場合に、基本料金の9割相当額を助成する「相生市福祉タクシー助成制度」を実施しています。

また、それ以外にも相生市社会福祉協議会が車いすに座ったまま乗れる車両などで通院や社会参加を応援する移動サービスや買い物への送迎サービスを行っています。

○相生市福祉タクシー助成制度（相生市）

対象者	①身体障害者手帳所持者で、肢体（下肢、体幹）、視覚、内部障害の1、2級の方 ②療育手帳 A 判定の方 ③精神障害者保健福祉手帳1級の方 ※①～③のいずれも、施設入所者ではなく、本人または同一生計者が自動車税、軽自動車税の減免を受けていないこと。
助成額	一乗車につきタクシーの基本料金相当額（基本料金の9割相当）

【福祉タクシー契約事業所一覧】

事業所名	所在地
相生タクシー株式会社	相生市陸本町 11 番 28 号
相生神姫第一交通株式会社	相生市大島町 11 番 29 号
リリーライフ福祉タクシー	たつの市誉田町片吹 85 番地の 5
福祉タクシーけんちゃん	相生市相生 2 丁目 13 番 6 号
合同会社 Happiness（介護タクシーほほえみ）	相生市大石町 19 番 10 号
株式会社アトム	赤穂市東有年 157 番地の 2
福祉タクシーさこし	赤穂市目坂 772-2
社会福祉法人 桑の実園福祉会（介護タクシー格さん）	たつの市揖西町小神字塚原 1551 番地
介護タクシーサンチェス	たつの市神岡町上横内 39
ハートフル介護タクシー	宍粟市山崎町金谷 494
福祉タクシーあやとり	佐用郡佐用町豊福 1401
株式会社テクノエイドケアセンター（あい福祉タクシー）	姫路市青山 5 丁目 10 番 19 号

有限会社トランタン（介護タクシーシャイン）	姫路市下手野 4 丁目 14 番 2 号
株式会社大和建设（ぷらすわん）	姫路市飾磨区阿成 13 番地 16

○移動サービス（相生市社会福祉協議会）

対象者	①本市内在住で自動歩行が困難なために車いすなどを使用している方 ②福祉的課題が認められ、社会福祉協議会が特に利用の必要性を認めた方
運行範囲	本市または赤穂市
利用料金	利用距離により変動（有料道路や有料駐車場を使用した場合は別途負担）
利用回数	同日の利用（往復・片道とも）を1回として、その月の1日から月末までの1ヶ月に週1回、又は月4回を限度

○買い物送迎サービス（相生市社会福祉協議会）

対象者	①おおむね 65 歳以上の方で、同居者に車を運転する方がいない人 ②自分で買い物ができる人 ※利用には事前登録が必要 ※利用希望者は前日までに社会福祉協議会へ利用申込み
送迎先	イオンタウン周辺の商業施設（スーパー・ホームセンター）など
運行日	第 1 金曜日： 鷺浜・野瀬コース（鷺浜・野瀬） 第 2 金曜日： 矢野・若狭野コース（菅谷・小河・上土井・下土井・寺田・八洞） 第 3 金曜日： 若狭野コース（若狭野・福井・雨内・出・上松・西後明・東後明・野々・入野・鶴亀） 第 4 金曜日： 矢野コース（能下・榊・釜出・金坂・中野・森・瓜生・上・真広・二木・下田） ※買い物時間は午前中で約 60 分を予定 ※祝日などで運行日が変わる可能性があります
利用料金	無料

3-7 地域の輸送資源

本市では、医療施設や福祉施設をはじめとして、施設や企業が独自で送迎サービスなどを実施しています。

市内の公共交通不便地域や交通弱者が増加傾向にあるなか、これらの送迎サービスの有効活用を行うための施策についても検討する必要があると思われます。

【病院送迎バス】

施設名	所在地	送迎対象者	送迎対象地域・施設	運行日
相生市民病院	相生市	患者	相生市全域	月～金
半田中央病院	相生市	患者	相生市全域	月～土
IHI 播磨病院	相生市	透析患者	相生市全域	月～土
魚橋病院	相生市	患者	相生駅	月～土

【自動車学校送迎バス】

施設名	所在地	送迎対象者	送迎対象地域・施設	運行日
相生自動車教習所	相生市	教習生	教習所から往復 50 分圏内	営業日
赤穂自動車教習所	赤穂市	教習生	相生市全域	営業日
竜野自動車学院	たつの市	教習生	相生駅	営業日
網干自動車教習所	姫路市	教習生	相生市全域	営業日

【通学バス】

施設名	所在地	送迎対象者	送迎対象地域・施設	運行日
相生市立那波中学校	相生市	生徒	鰯浜地区～野瀬地区～那波 中学校までのルート	平日及び 行事日

【通学タクシー】

施設名	所在地	送迎対象者	送迎対象地域・施設	運行日
相生市立相生小学校	相生市	児童	坪根地区～なぎさホール前 までのルート	平日及び 行事日
相生市立那波中学校	相生市	生徒	坪根地区～那波中学校まで のルート	平日及び 行事日

【福祉輸送サービス】

施設名	所在地	送迎対象者	送迎対象地域・施設	運行日
老人保健施設ハイマート	相生市	利用者	相生市全域	月～土
栗尾整形外科通所リハビリテーション	相生市	利用者	相生市全域	月～金
老人保健施設アルテハイムやまて	相生市	利用者	相生市全域	月～金
ノア整形外科クリニック	相生市	利用者	相生市（一部地域を除く）	月～金
こすもす倶楽部デイサービスセンター	相生市	利用者	相生市全域	月～土
グループホーム天馬	相生市	利用者	相生市全域	月～土
グリーンハウスデイサービスセンター	相生市	利用者	相生市全域	毎日
有限会社 愛の家	相生市	利用者	相生市全域	月～金
デイサービスセンター コーラス汐見	相生市	利用者	相生市全域	月～金
デイサービスおひさま	相生市	利用者	相生市全域	月～土
若狭野の里デイサービスセンター	相生市	利用者	相生市全域	月～金
あすなろリハビリスタジオ	相生市	利用者	相生市全域	月～金
ポラリスデイサービスセンター 相生	相生市	利用者	相生市全域	月～土
なばの里デイサービスセンター	相生市	利用者	相生市全域	月～水、 金～土
半田中央病院	相生市	利用者	相生市全域	月～土
デイサービス おおの家	相生市	利用者	相生市全域	月～土
小規模多機能型居宅介護事業所 「ふたば」	相生市	利用者	相生市全域	毎日
緑の郷	相生市	利用者	相生市全域	毎日
小規模多機能型居宅介護事業所 たんぼぼ	相生市	利用者	相生市全域	毎日
小規模多機能型居宅介護 天馬の家	相生市	利用者	相生市全域	毎日
相生市立障害者支援施設野の草園	相生市	利用者	相生市全域	月～金
みどり荘（短期入所）	相生市	利用者	相生市全域	月～土
みどり荘（生活介護）	相生市	利用者	相生市全域	月～金
就労継続支援事業所グリーン	相生市	利用者	相生市全域	月～金

いぶき作業所	相生市	利用者	相生市全域	月～金
就労継続支援施設 A 型事業所 あすなろ	相生市	利用者	相生駅	利用者の 出勤日
オリンピック相生 元気アップみの り作業所	相生市	利用者	相生市全域	月～金
地域活動支援センターワーキング 相生（ふらっと相生）	相生市	利用者	相生市全域	月～土
障害者ケアホーム 入野グリーン	相生市	利用者	相生市全域	毎日
夢門塾ゆうゆう相生	相生市	利用者	相生市全域	月～土
児童発達支援事業所あおぞら	相生市	利用者	相生市全域	月～土

【商業施設送迎バス】

施設名	所在地	送迎対象者	送迎対象地域・施設	運行日
コープデイズ相生	相生市	コープこうべ 組合員	相生市（施設から片道 20 分程度のエリアで運行）	月～金

※送迎対象者となるには、組合員以外にも 65 歳以上の方、障害者手帳をお持ちの方、妊婦または未就学児をお連れの方のいずれかを満たす必要があります。

【観光施設送迎バス】

施設名	所在地	送迎対象者	送迎対象地域・施設	運行日
HOTEL 万葉岬	相生市	利用者	相生駅（市外在住者） 近くの施設（市内在住者）	営業日

【移動販売サービス】

施設名	所在地	販売対象地区・施設	運行日
コープデイズ相生	相生市	相生地区、野瀬地区、鱸浜地区、古池地区、 矢野地区（能下、上、二木）	月
		矢野地区（小河、中野、下田、真広）、 若狭野地区（若狭野、雨内）	火
カワベ（移動スーパーとくし丸）	相生市	菅原町、山手、垣内町、古池、赤坂、那波野、 相生地区、鱸浜	月、木
		矢野地区、若狭野地区	火、金
		緑ヶ丘、青葉台、佐方、千尋、那波	水、土

3-8 相生市における移動状況

(1) 市民アンケート調査の概要

本市の市民の公共交通の利用実態と意向を調査し、本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に市民アンケート調査を実施しました。以下にその概要を示します。

項目	内容
調査目的	地域公共交通計画の策定に向けて、統計データや既存データだけでは把握できない市民の公共交通の利用実態や意向を調査することで、本市の公共交通のあり方について検討するため
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	令和4年8月29日(月)～令和4年9月20日(火)
回収数(回収率)	回収数：1,357人(回収率：45.2%)

(2) 調査結果の集計

回収された調査表に記載された回答を基に、設問ごとに集計を行いました。

また、結果の分析にあたり、年齢層や居住地区などの回答者属性ごとに回答を細分化して傾向を把握しました。

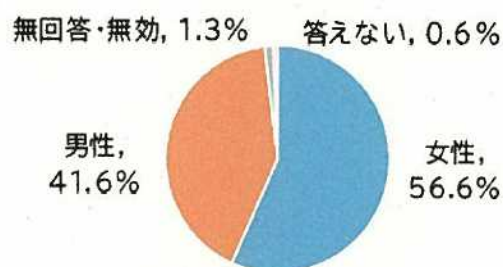
なお、集計結果は、小数点第1位まで表記していますが、四捨五入の関係上、設問ごとの割合を合計しても100%にならない場合があります。

(3) 集計結果

問1 あなたの性別をお答えください。(〇は一つ)

・「女性」が56.6%、「男性」が41.6%、「無回答・無効」が1.3%となっています。

選択肢	合計	割合
男性	564	41.6%
女性	768	56.6%
答えない	8	0.6%
無回答・無効	17	1.3%
回答数	1,357	100.0%



問2 あなたの年齢をお答えください。(〇は一つ)

・「70～74歳」が17.2%と最も多く、次いで、「80歳代以上」が16.4%、「75～79歳」が13.5%となっています。

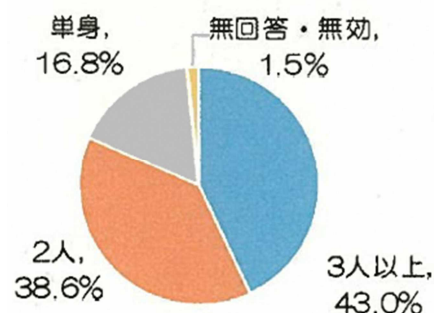
選択肢	合計	割合
10歳代	33	2.4%
20歳代	56	4.1%
30歳代	80	5.9%
40歳代	160	11.8%
50歳代	145	10.7%
60～64歳	99	7.3%
65～69歳	132	9.7%
70～74歳	234	17.2%
75～79歳	183	13.5%
80歳代以上	223	16.4%
無回答・無効	12	0.9%
回答数	1,357	100.0%



問3 あなたの世帯人数をお答えください。(〇は一つ)

・「3人以上」が43.0%と最も多く、次いで、「2人」が38.6%、「単身」が16.8%となっています。

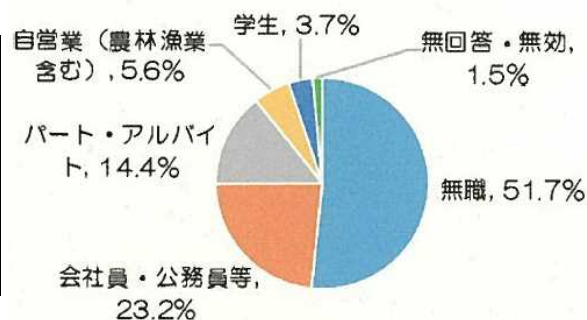
選択肢	合計	割合
単身	228	16.8%
2人	524	38.6%
3人以上	584	43.0%
無回答・無効	21	1.5%
回答数	1,357	100.0%



問4 あなたの就業状況をお答えください。(〇は一つ)

・「無職」が51.7%と最も多く、次いで、「会社員・公務員等」が23.2%、「パート・アルバイト」が14.4%となっています。

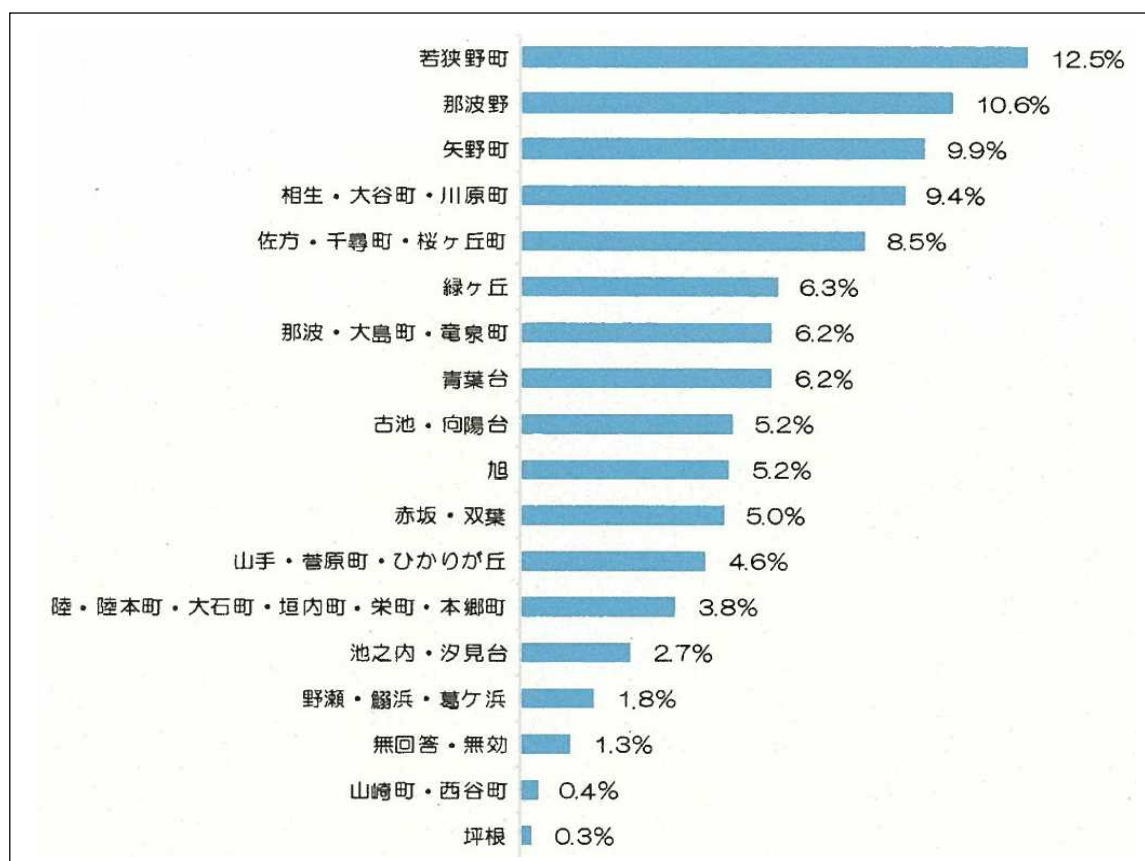
選択肢	合計	割合
会社員・公務員等	315	23.2%
自営業（農林漁業含む）	76	5.6%
パート・アルバイト	195	14.4%
学生	50	3.7%
無職	701	51.7%
無回答・無効	20	1.5%
回答数	1,357	100.0%



問5 あなたのお住まいをお答えください。(〇は一つ)

・若狭野町が12.5%と最も多く、次いで、那波野が10.6%、矢野町が9.9%となっています。

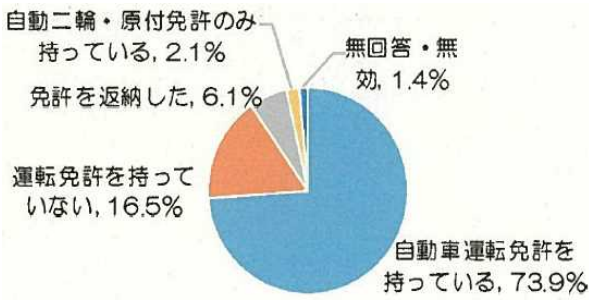
選択肢	合計	割合
相生・大谷町・川原町	128	9.4%
野瀬・鱒浜・葛ヶ浜	25	1.8%
坪根	4	0.3%
旭	70	5.2%
山手・菅原町・ひかりが丘	62	4.6%
陸・陸本町・大石町・垣内町・栄町・本郷町	52	3.8%
那波・大島町・竜泉町	84	6.2%
緑ヶ丘	86	6.3%
青葉台	84	6.2%
佐方・千尋町・桜ヶ丘町	115	8.5%
山崎町・西谷町	6	0.4%
那波野	144	10.6%
古池・向陽台	71	5.2%
池之内・汐見台	37	2.7%
赤坂・双葉	68	5.0%
若狭野町	169	12.5%
矢野町	135	9.9%
無回答・無効	17	1.3%
回答数	1,357	100.0%



問 6 現在運転免許を持っていますか。(〇は一つ)

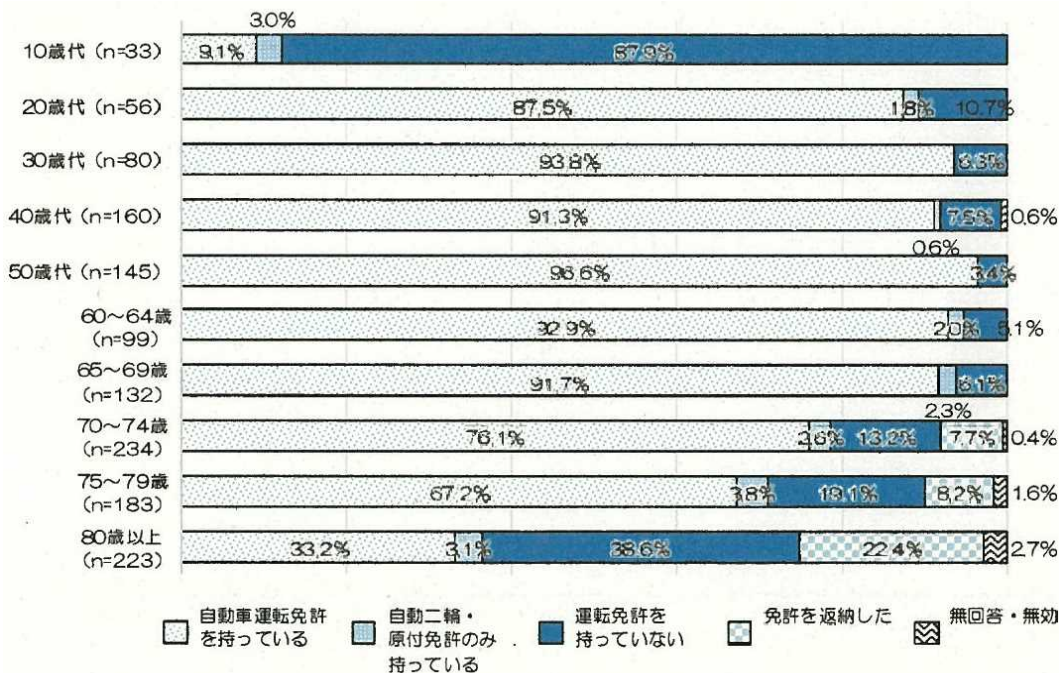
・「自動車運転免許を持っている」とする回答が73.9%と最も多く、次いで、「運転免許を持っていない」が16.5%、「免許を返納した」が6.1%となっています。

選択肢	合計	割合
自動車運転免許を持っている	1,003	73.9%
自動二輪・原付免許のみ持っている	28	2.1%
運転免許を持っていない	224	16.5%
免許を返納した	83	6.1%
無回答・無効	19	1.4%
回答数	1,357	100.0%



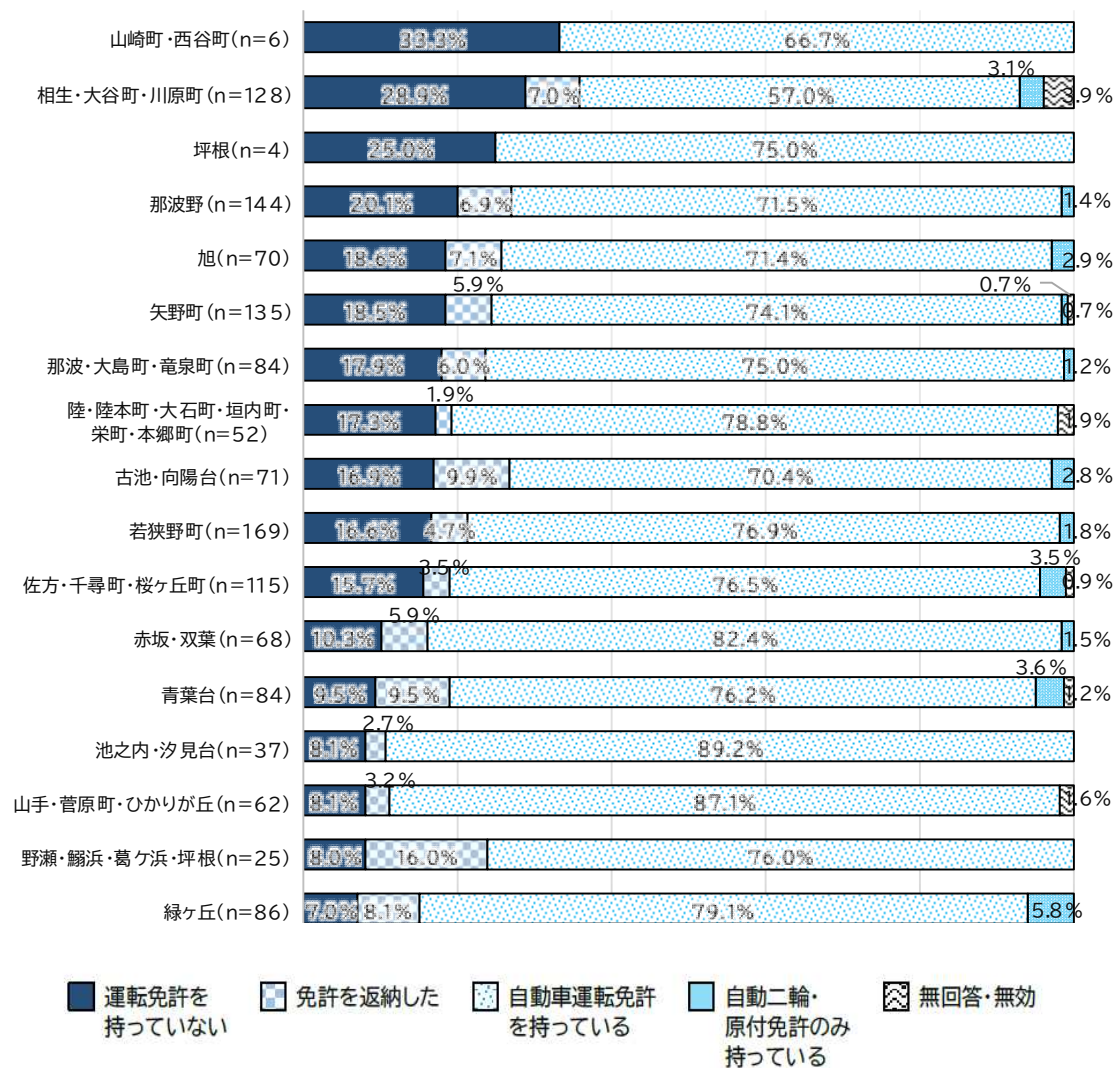
□年齢別

- ・免許の保有状況を年齢別にみると、30歳代から69歳までは90%以上が自動車運転免許を持っていると回答しています。
- ・70歳以降では自動車運転免許を持っているとの回答が減少し、80歳以上では33.2%となっています。
- ・80歳以上では運転免許を持っていないとする回答とともに免許を返納したとする回答も2割以上見られます。
- ・10歳代でも運転免許を持っていないとする回答が8割以上となっています。
- ・自動二輪・原付免許のみ持っていると答える割合は、各年齢層とも多くても2~3%程度となっています。



□居住地区別

- 「運転免許を持っていない」と答える割合の高い地区は、「山崎町・西谷町」、「相生・大谷町・川原町」で3割近くを占めています。
- 「坪根」、「那波野」、「旭」、「矢野町」などで2割前後となっています。

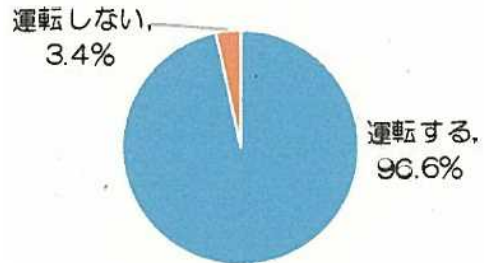


問6で「運転免許を持っている」と答えた方

① 自分自身で自動車の運転をされますか。(〇は一つ)

・「運転する」とする回答が96.6%、「運転しない」は3.4%となっています。

選択肢	合計	割合
運転する	969	96.6%
運転しない	34	3.4%
無回答・無効	0	0.0%
回答数	1,003	100.0%

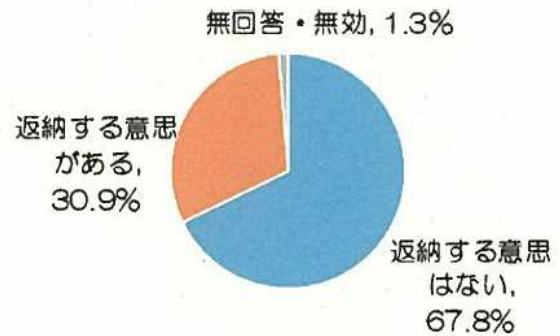


問6で「運転免許を持っている」と答えた方

② 自動車運転免許の返納についてどうお考えですか。(〇は一つ)

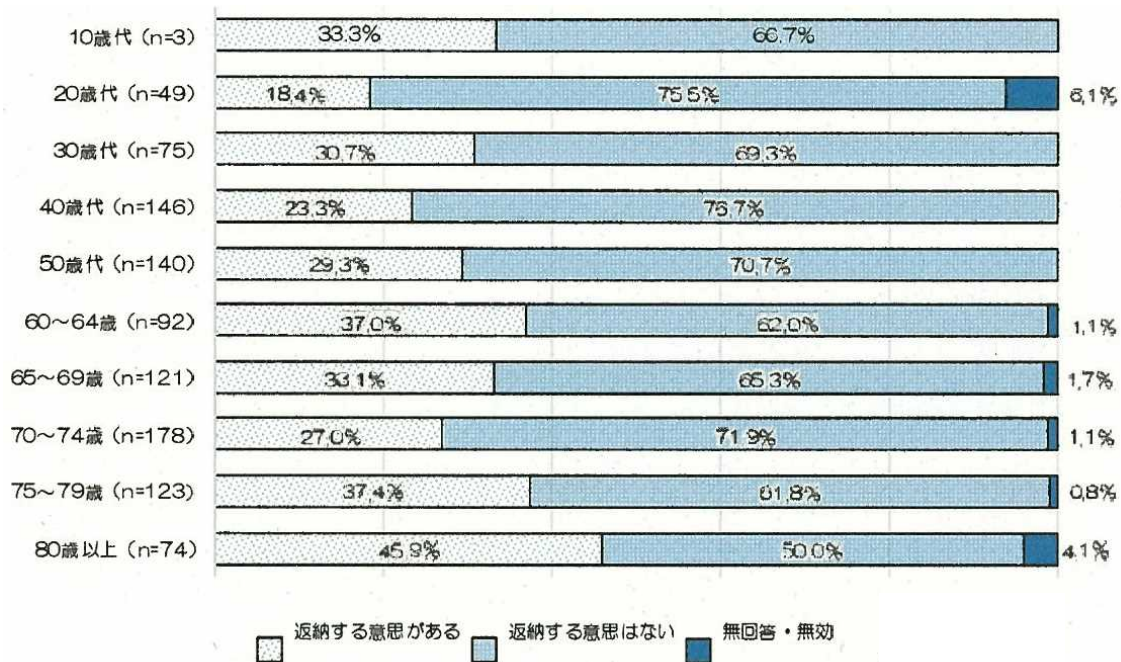
・「返納する意思はない」とする回答が67.8%、「返納する意思がある」が30.9%、「無回答・無効」が1.3%となっています。

選択肢	合計	割合
返納する意思がある	310	30.9%
返納する意思はない	680	67.8%
無回答・無効	13	1.3%
回答数	1,003	100.0%



□年齢別

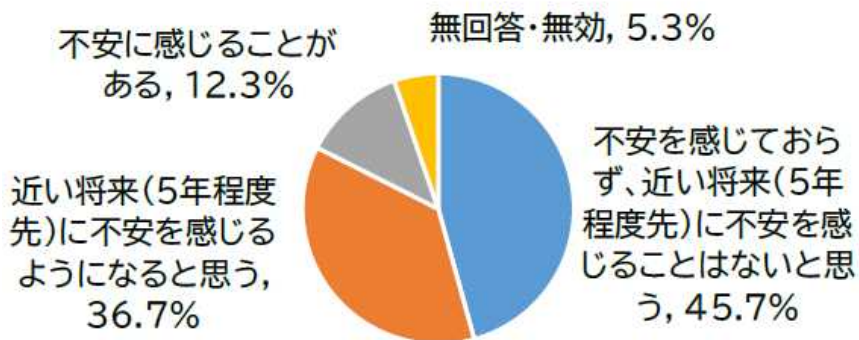
- ・自動車運転免許の返納についてどうお考えですかという問いに、80歳以上では「返納する意思がある」が45.9%、「返納する意思はない」が50.0%となっています。
- ・そのほかの年代でも「返納する意思はない」の割合が「返納する意思がある」の割合を上回っています。



問6 ①で「運転する」と答えた方
 ③ 自動車を運転するのに不安に感じることはありますか。(〇は一つ)

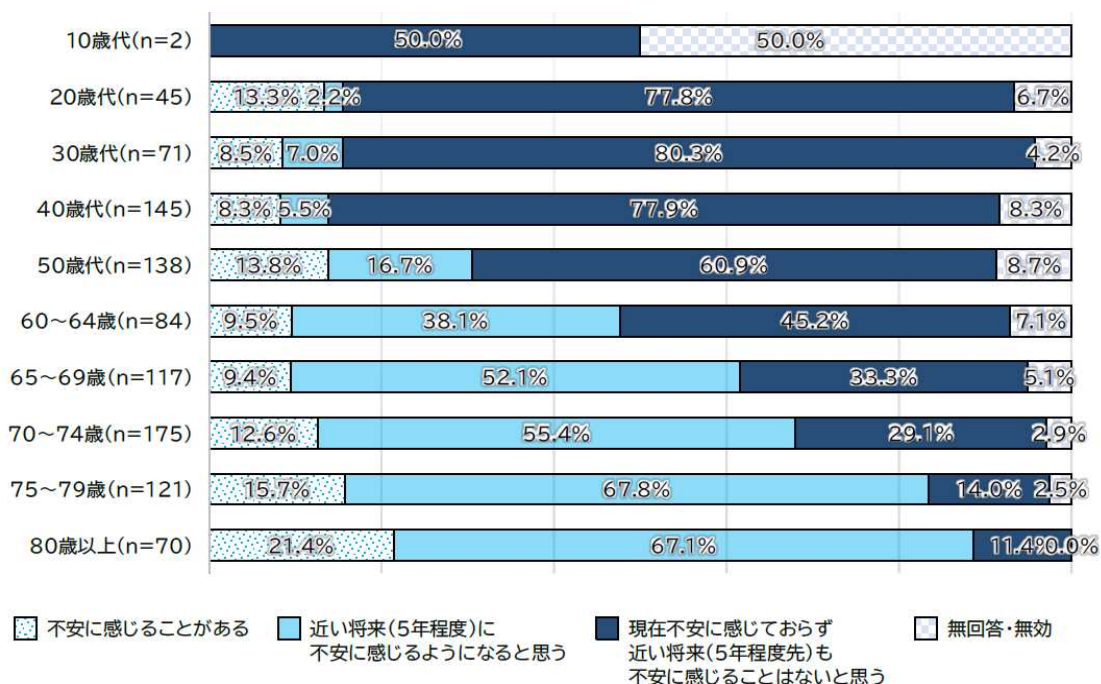
・「不安を感じておらず、近い将来(5年程度先)に不安を感じることはないと思う」とする回答が45.7%と最も多く、次いで、「近い将来(5年程度先)に不安を感じるようになると思う」が36.7%、「不安に感じることもある」が12.3%となっています。

選択肢	合計	割合
不安に感じることもある	119	12.3%
近い将来(5年程度先)に不安を感じるようになると思う	356	36.7%
不安を感じておらず、近い将来(5年程度先)に不安を感じることはないと思う	443	45.7%
無回答・無効	51	5.3%
回答数	969	100.0%



□年齢別

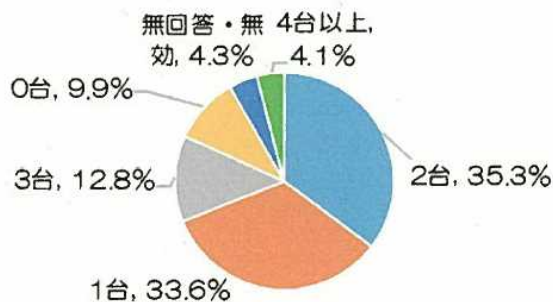
- 自動車を運転するのに不安に感じることはあるかという問いに、年齢が高くなるにつれて「不安に感じることもある」、「近い将来（5年程度先）に不安を感じるようになると思う」の回答が高くなる傾向にあります。
- 特に75歳以上では8割程度が「不安に感じることもある」、「近い将来（5年程度先）に不安を感じるようになると思う」と答えています。



問7 現在の世帯での自家用自動車（普通自動車、軽自動車）の保有台数をお答えください。（〇は一つ）

- 2台が35.3%と最も多く、次いで、1台が33.6%、3台が12.8%となっています。
- 0台と答える回答も1割程度見られます。

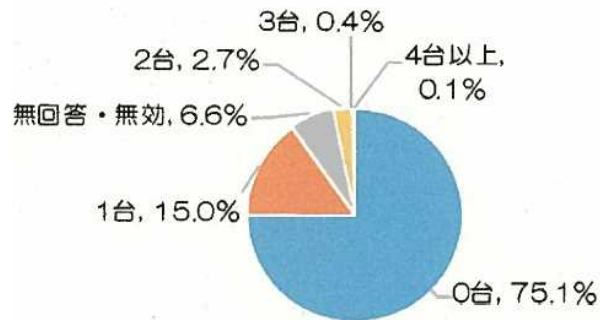
選択肢	合計	割合
0台	135	9.9%
1台	456	33.6%
2台	479	35.3%
3台	174	12.8%
4台以上	55	4.1%
無回答・無効	58	4.3%
回答数	1,357	100.0%



問 8 現在の世帯での原付・バイクの保有台数をお答えください。(〇は一つ)

・0台が75.1%と最も多く、次いで、1台が15.0%、無回答・無効が6.6%となっています。

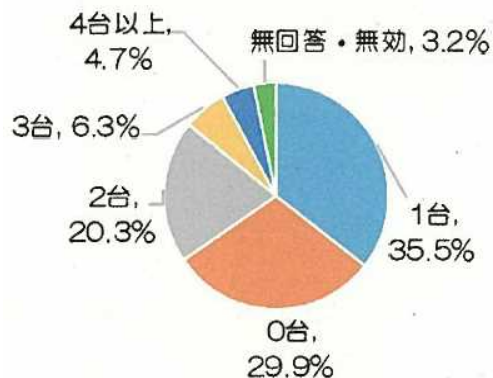
選択肢	合計	割合
0台	1,019	75.1%
1台	204	15.0%
2台	37	2.7%
3台	5	0.4%
4台以上	2	0.1%
無回答・無効	90	6.6%
回答数	1,357	100.0%



問 9 現在の世帯での自転車の保有台数をお答えください。(〇は一つ)

・1台が35.5%と最も多く、次いで、0台が29.9%、2台が20.3%となっています。

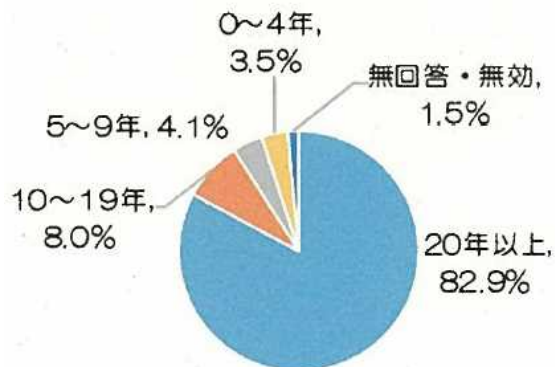
選択肢	合計	割合
0台	406	29.9%
1台	482	35.5%
2台	276	20.3%
3台	85	6.3%
4台以上	64	4.7%
無回答・無効	44	3.2%
回答数	1,357	100.0%



問 10 相生市内での合計居住年数は何年ですか。(〇は一つ)

・20年以上が82.9%と最も多く、次いで、10～19年が8.0%、5～9年が4.1%となっています。

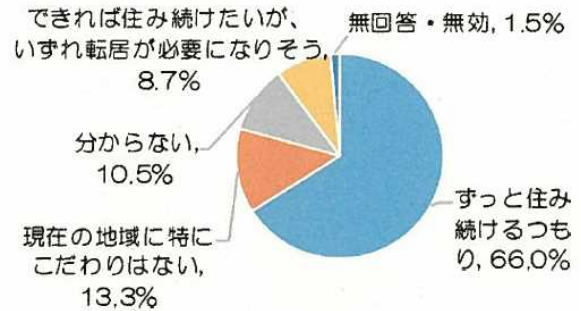
選択肢	合計	割合
0～4年	48	3.5%
5～9年	55	4.1%
10～19年	109	8.0%
20年以上	1,125	82.9%
無回答・無効	20	1.5%
回答数	1,357	100.0%



問 11 現在お住まいの地域に今後も住み続けたいですか。(〇は一つ)

- ・「ずっと住み続けるつもり」とする回答が 66.0%と最も多く、次いで、「現在の地域に特にこだわりはない」が 13.3%、「分からない」が 10.5%となっています。

選択肢	合計	割合
ずっと住み続けるつもり	896	66.0%
できれば住み続けたいが、いずれ転居が必要になりそう	118	8.7%
現在の地域に特にこだわりはない	180	13.3%
分からない	143	10.5%
無回答・無効	20	1.5%
回答数	1,357	100.0%



問 12 相生市内のバスをどの程度利用していますか。(〇は一つ)

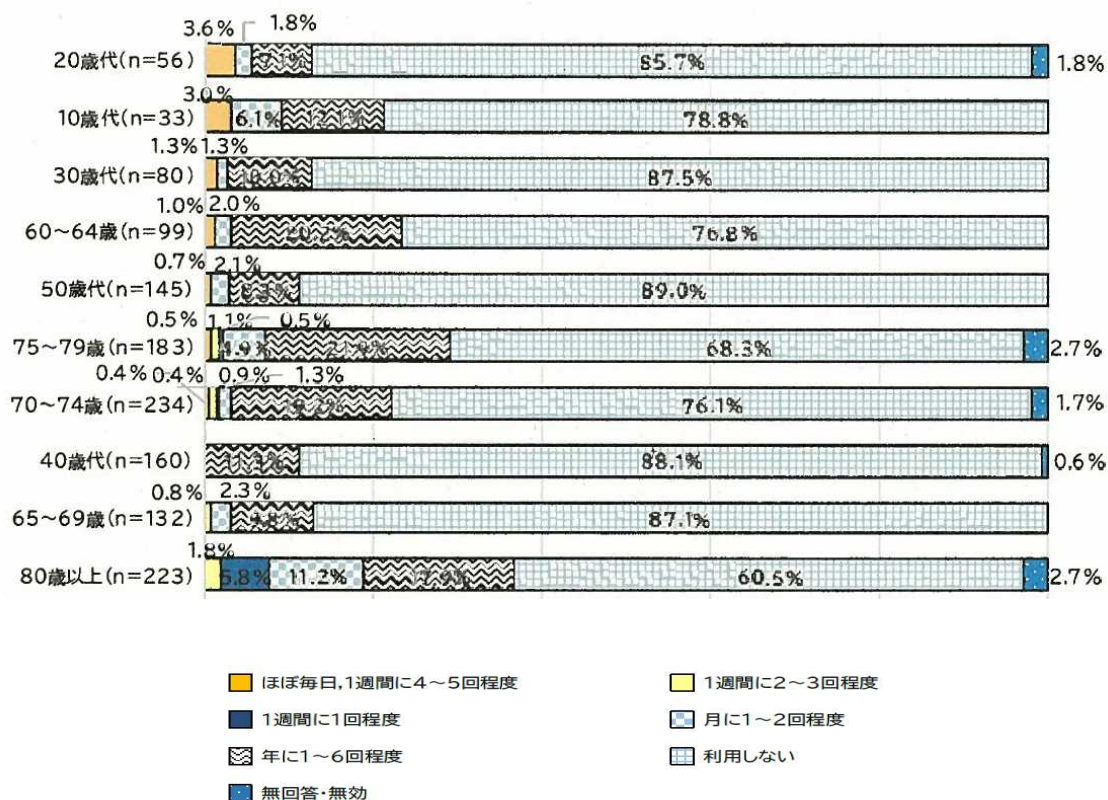
- ・「利用しない」が77.5%、「年に1～2回程度」が10.6%、「年に5～6回程度」が4.6%となっています。
- ・「ほぼ毎日」、「1週間に4～5回程度」、「1週間に2～3回程度」と答える人数は、合計 17 人、回答数全体に占める割合は 1.3%となっています。

選択肢	合計	割合
ほぼ毎日	5	0.4%
1週間に4～5回程度	3	0.2%
1週間に2～3回程度	9	0.7%
1週間に1回程度	15	1.1%
月に1～2回程度	49	3.6%
年に5～6回程度	62	4.6%
年に1～2回程度	144	10.6%
利用しない	1,051	77.5%
無回答・無効	19	1.4%
回答数	1,357	100.0%



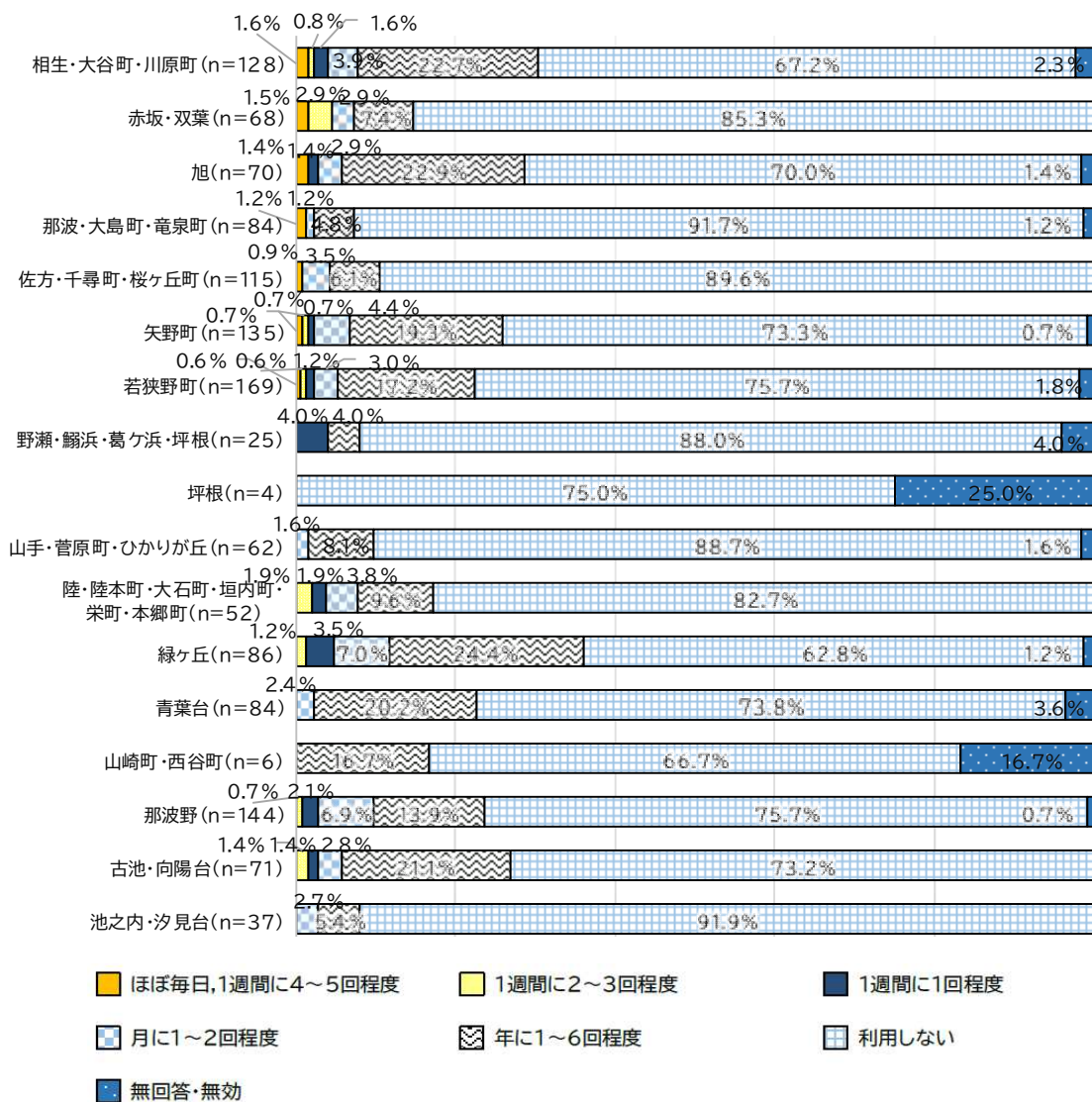
□年齢別

- 相生市内のバスの利用回数は、どの年齢でも「利用しない」が6～9割近くを占め、次いで、年に1～6回程度となっています。
- 80歳以上では「1週間に2～3回程度」、「1週間に1回程度」、「月に1～2回程度」と答える割合を合計すると18.8%で、他の年齢層よりも利用されています。



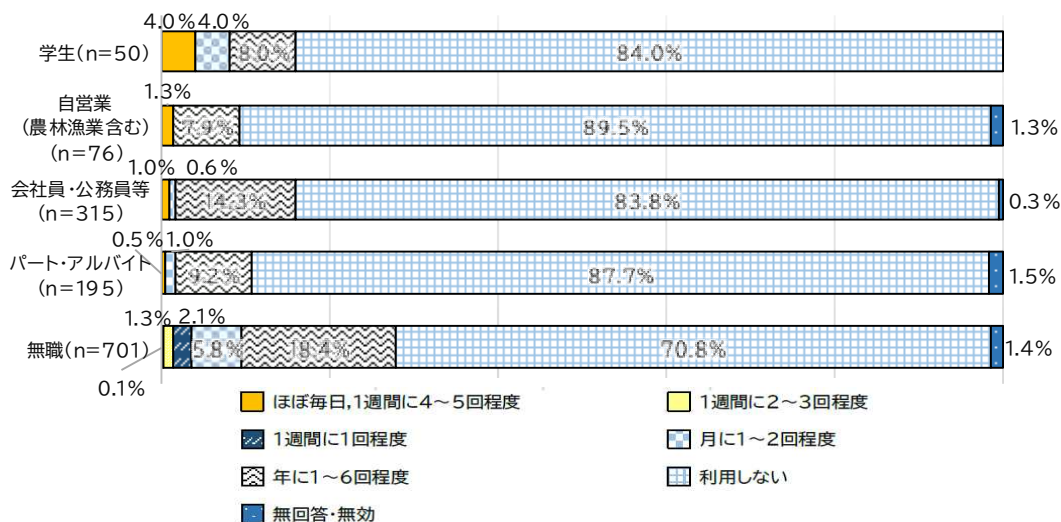
□居住地区別

・相生市内のバスの利用回数を居住地区別にみた場合、「ほぼ毎日・1週間に4～5回程度」と答える割合はどの地区でも2%未満で、地区によって特に利用頻度が高いなどの明瞭な傾向は見られません。



□職業別

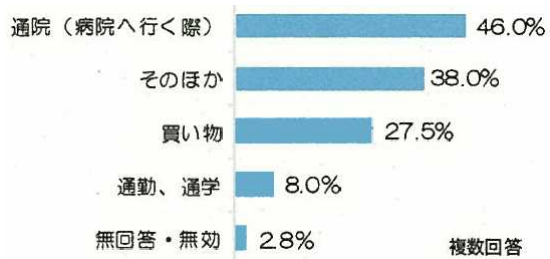
- ・相生市内のバスの利用回数を職業別にみると、「学生」では「毎日・1週間に4～5回」と答える割合が他の職業区分に比べると高くなっています。
- ・「無職」では、「1週間に2～3回程度」、「1週間に1回程度」と答える割合が他の職業区分に比べると高くなっています。



問 13 バスを利用する場合、どのようなときに利用されていますか。(あてはまるものすべてに○)

- ・「通院（病院へ行く際）」とする回答が46.0%と最も多く、次いで、「そのほか」が38.0%、「買い物」が27.5%となっています。
- ・その他についての自由記述をみると、駅（JR）に行くときに関連する記述が78件で最も多く、次いで、飲酒・外食に行くときに関連する記述の19件となっています。そのほか、急用の際や荒天時などの記述がみられました。

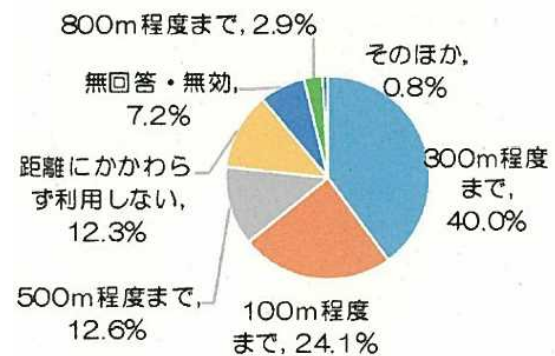
選択肢	合計	割合
通勤、通学	23	8.0%
買い物	79	27.5%
通院（病院へ行く際）	132	46.0%
そのほか	109	38.0%
無回答・無効	8	2.8%
回答数	287	100.0%



問 14 自宅近くにバス停がある場合、どの程度の距離なら徒歩で利用しようと思いますか。(〇は一つ)

- ・「300m程度まで」とする回答が40.0%と最も多く、次いで、「100m程度まで」が24.1%、「500m程度まで」が12.6%となっています。
- ・「そのほか」の回答には、100m以下が2件、1km以上とする回答が7件見られました。(2件は無記載)

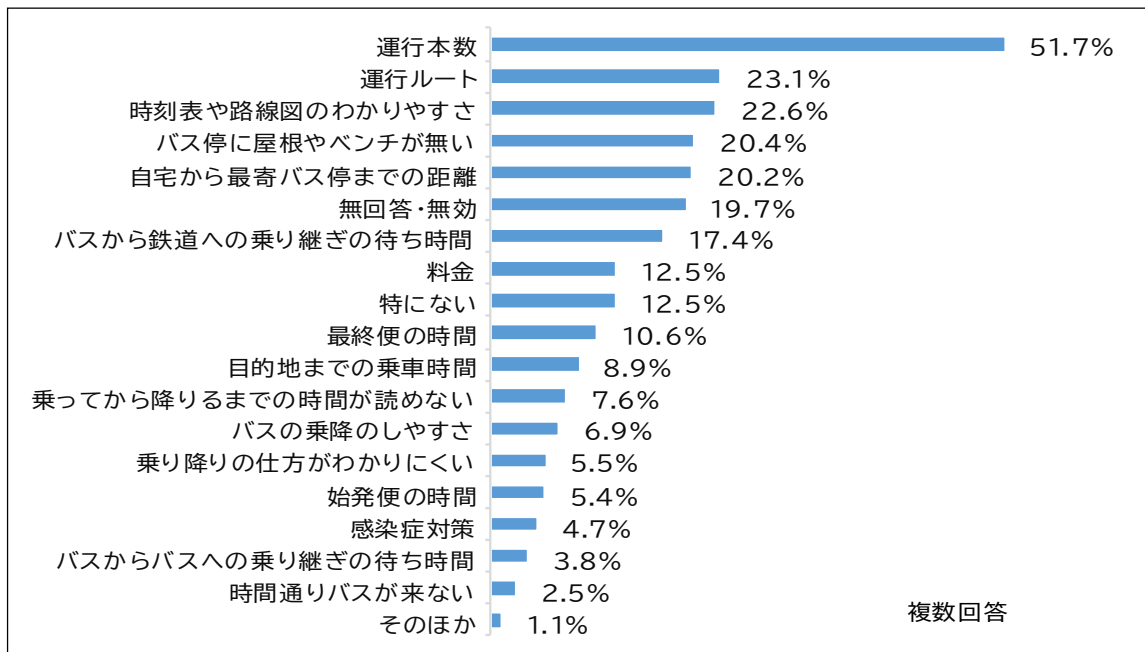
選択肢	合計	割合
100m程度まで	327	24.1%
300m程度まで	543	40.0%
500m程度まで	171	12.6%
800m程度まで	40	2.9%
そのほか	11	0.8%
距離にかかわらず利用しない	167	12.3%
無回答・無効	98	7.2%
回答数	1,357	100.0%



問 15 あなたのご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〇)

- ・「運行本数」とする回答が51.7%と最も多く、次いで、「運行ルート」が23.1%、「時刻表や路線図のわかりやすさ」が22.6%となっています。

選択肢	合計	割合
運行本数	701	51.7%
運行ルート	313	23.1%
始発便の時間	73	5.4%
最終便の時間	144	10.6%
時間通りバスが来ない	34	2.5%
時刻表や路線図のわかりやすさ	307	22.6%
バス停に屋根やベンチが無い	277	20.4%
料金	170	12.5%
乗り降りの仕方がわかりにくい	75	5.5%
バスの乗降のしやすさ	93	6.9%
自宅から最寄バス停までの距離	274	20.2%
乗ってから降りるまでの時間が読めない	103	7.6%
目的地までの乗車時間	121	8.9%
バスから鉄道への乗り継ぎの待ち時間	236	17.4%
バスからバスへの乗り継ぎの待ち時間	52	3.8%
感染症対策	64	4.7%
特になし	170	12.5%
そのほか	15	1.1%
無回答・無効	267	19.7%
回答数	1,357	100.0%



問 16 相生市内から鉄道をどの程度利用していますか。(〇は一つ)

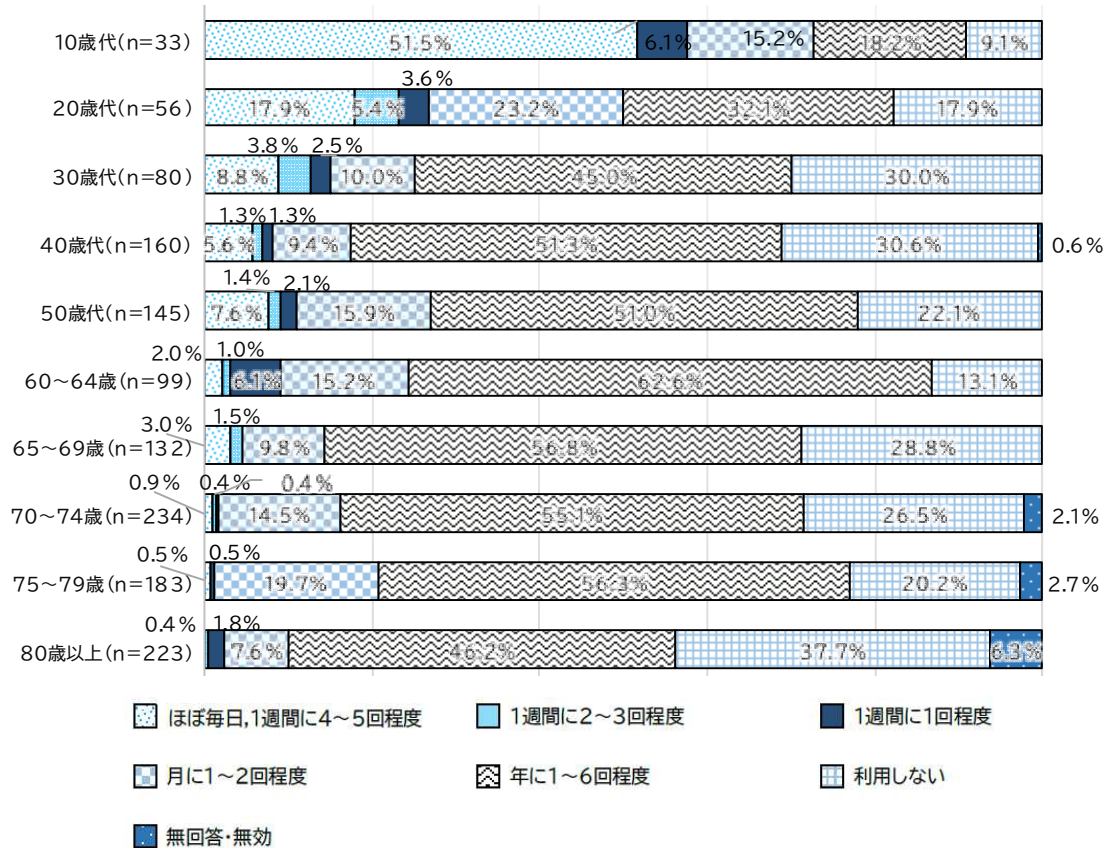
- ・「年に1～2回程度」が31.8%と最も多く、次いで、「利用しない」が26.2%、「年に5～6回程度」が19.2%となっています。
- ・「ほぼ毎日」、「1週間に4～5回程度」、「1週間に2～3回程度」と答える割合は合計で5.8%となっています。

選択肢	合計	割合
ほぼ毎日	40	2.9%
1週間に4～5回程度	23	1.7%
1週間に2～3回程度	16	1.2%
1週間に1回程度	24	1.8%
月に1～2回程度	180	13.3%
年に5～6回程度	261	19.2%
年に1～2回程度	431	31.8%
利用しない	355	26.2%
無回答・無効	27	2.0%
回答数	1,357	100.0%



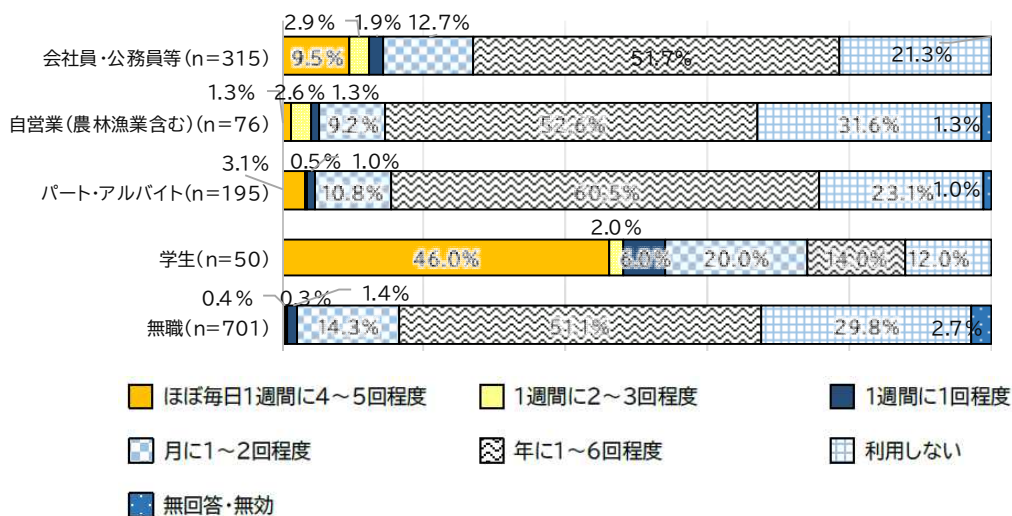
□年齢別

- ・鉄道の利用回数を年齢別にみると、「毎日・4～5回/週」と答える割合は、10歳代で高い傾向にあり、年齢が高くなるに従い利用頻度が低くなる傾向にあります。



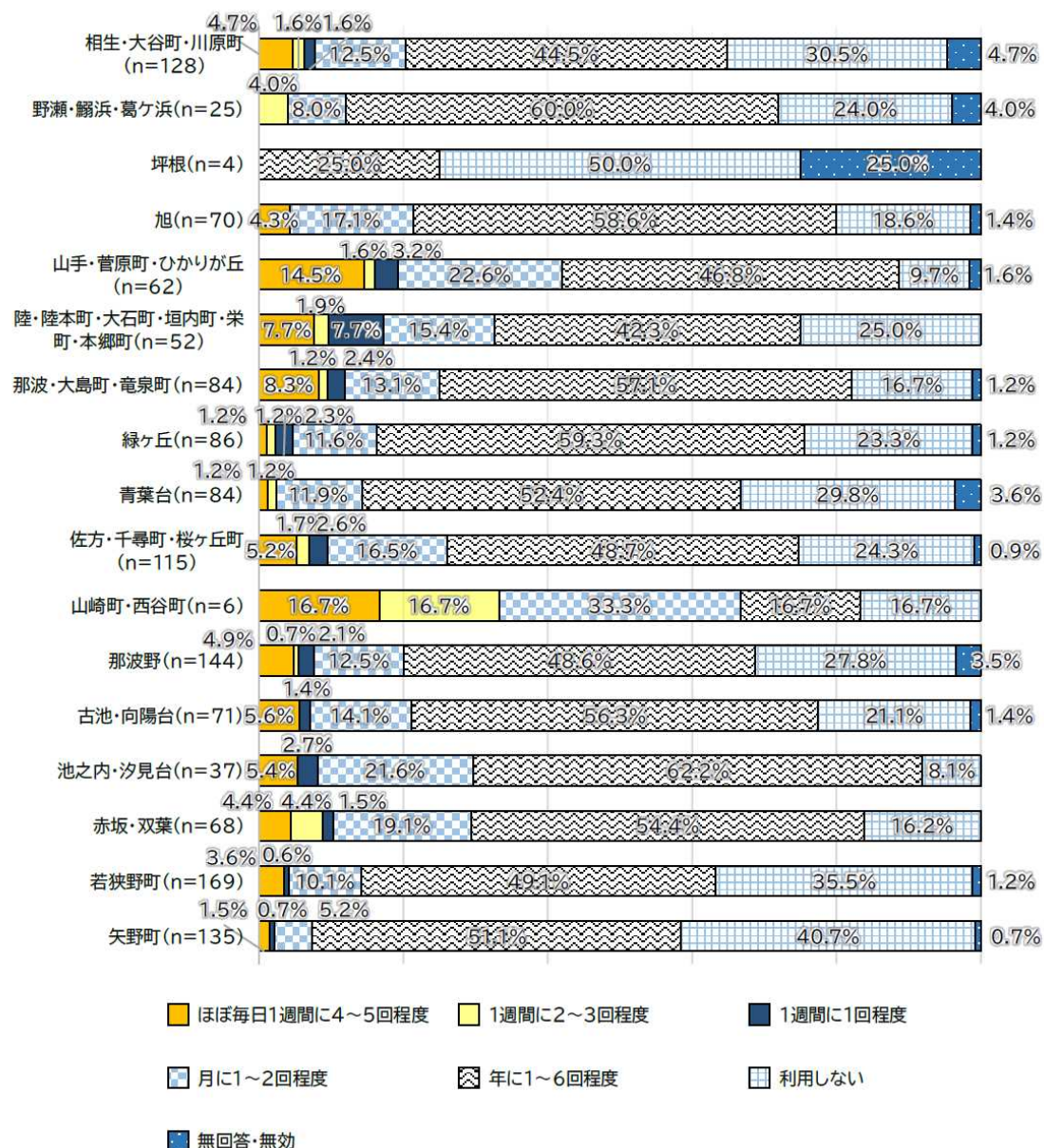
□職業別

- ・ 鉄道の利用回数を職業別にみると、「毎日・4～5回/週」と答える割合が学生で46.0%と高い傾向にあります。
- ・ 次いで、会社員・公務員で9.5%が、「毎日・4～5回/週」と答えています。



□居住地区別

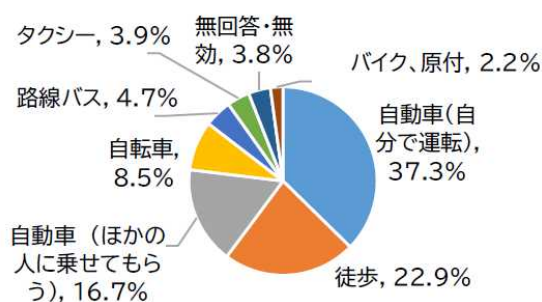
- ・ 鉄道の利用回数を居住地区別にみると、「山崎町・西谷町」、「山手・菅原町・ひかりが丘」で他の居住地区に比べて高い割合となっています。(ただし、山崎町・西谷町の全回答者数は6人と少ない)



問 17 市内の駅までの主な交通手段は何ですか。(〇は一つ)

- ・「自動車（自分で運転）」が 37.3%と最も多く、次いで、「徒歩」が 22.9%、「自動車（ほかの人にさせてもらう）」が 16.7%となっています。

選択肢	合計	割合
自動車（自分で運転）	364	37.3%
自動車（ほかの人にさせてもらう）	163	16.7%
バイク、原付	21	2.2%
自転車	83	8.5%
徒歩	223	22.9%
タクシー	38	3.9%
路線バス	46	4.7%
無回答・無効	37	3.8%
回答数	975	100.0%



※問 16 で鉄道を利用しない人及び無回答・無効を除いた集計

□年齢別

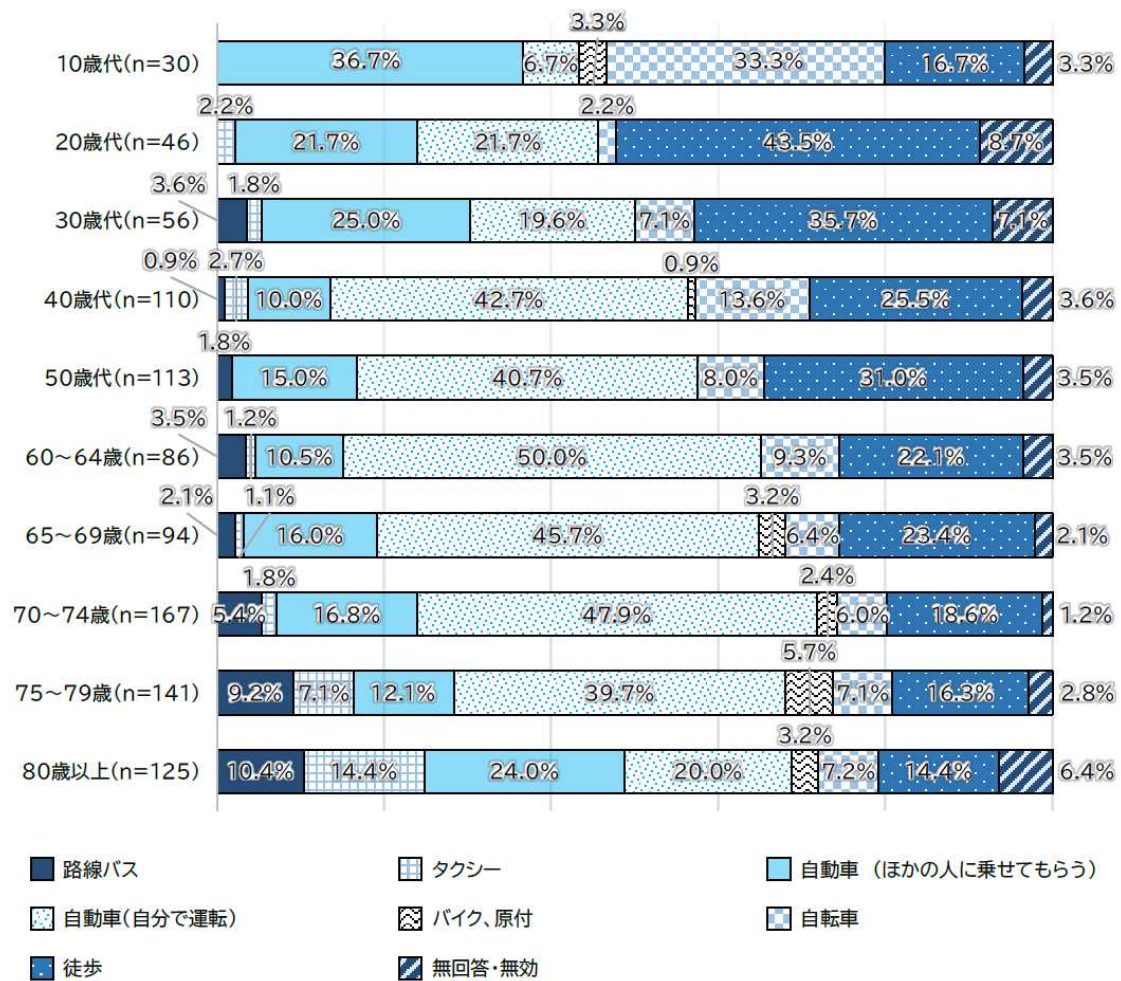
・市内の駅までの主な交通手段を年齢別に見ると、「路線バス」と答える割合は年齢が高くなるにしたがって高くなる傾向にあります。また、「タクシー」と答える割合も年齢が高くなるに従い高くなる傾向にあり、80歳以上では14.4%となっています。

・「自動車（ほかの人にさせてもらう）」とする回答は、10歳代や80歳以上で比較的高くなっています。

・「自動車（自分で運転）」とする割合は60歳代で高くなっています。

・「自転車」とする割合は10歳代で高くなっています。

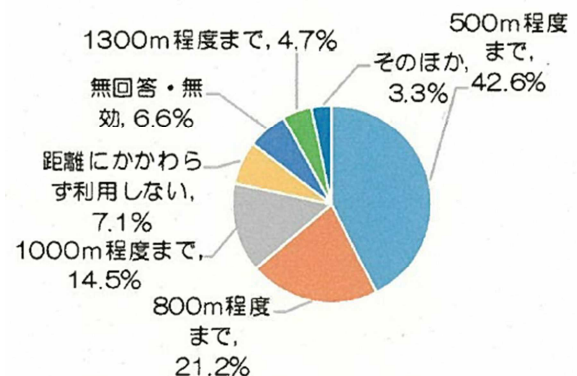
・「徒歩」とする割合は20歳代で高く、年齢が高くなるに従い、少なくなる傾向にあります。



問 18 自宅近くに鉄道駅がある場合、どの程度の距離なら徒歩で利用しようと思いますか。(〇は一つ)

・「500m程度まで」が42.6%と最も多く、次いで、「800m程度まで」が21.2%、「1000m程度まで」が14.5%となっています。

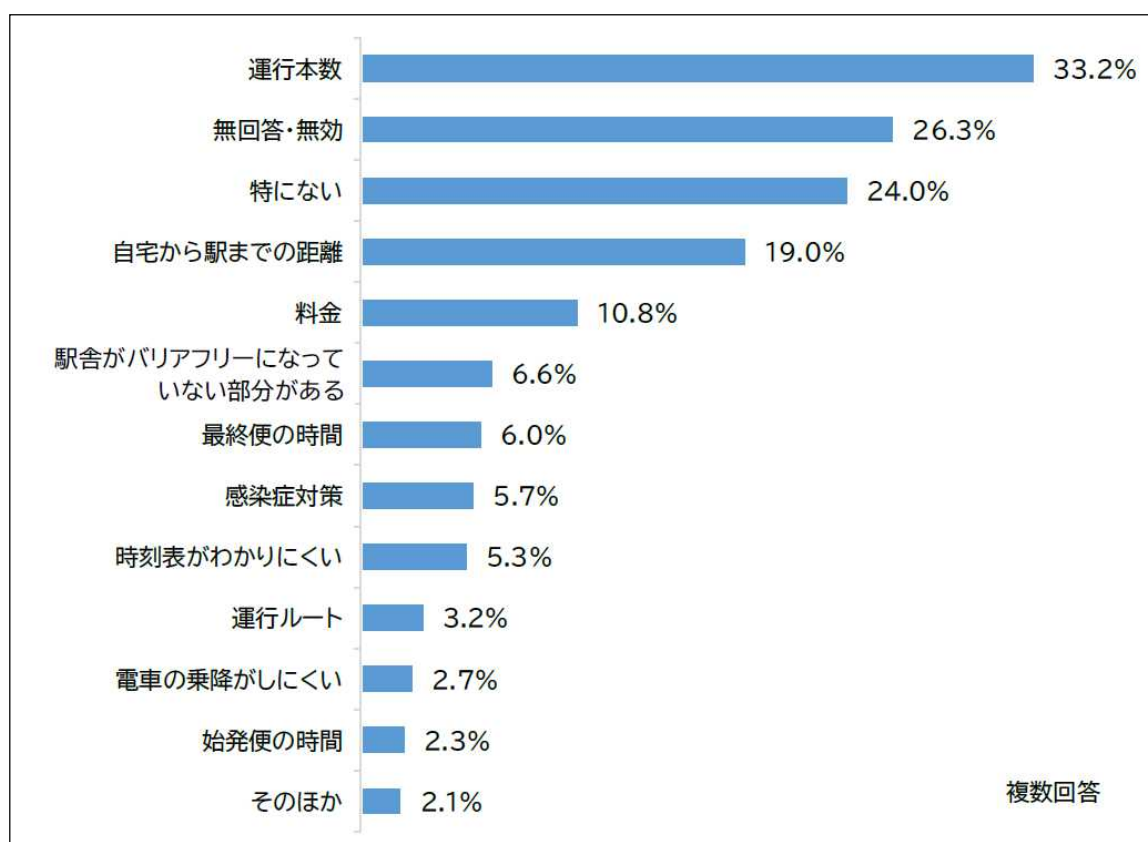
選択肢	合計	割合
500m程度まで	578	42.6%
800m程度まで	288	21.2%
1000m程度まで	197	14.5%
1300m程度まで	64	4.7%
そのほか	45	3.3%
距離にかかわらず利用しない	96	7.1%
無回答・無効	89	6.6%
回答数	1,357	100.0%



問 19 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○)

・「運行本数」が33.2%と最も多く、次いで、「無回答・無効」が26.3%、「特にない」が24.0%となっています。

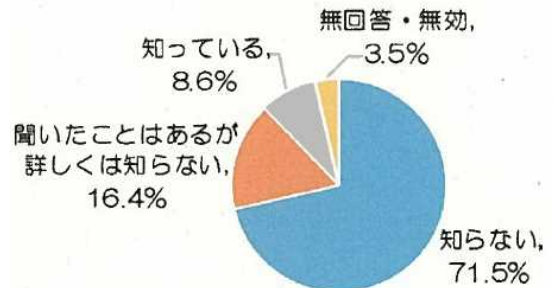
選択肢	合計	割合
運行本数	451	33.2%
運行ルート	43	3.2%
始発便の時間	31	2.3%
最終便の時間	82	6.0%
時刻表のわかりやすさ	72	5.3%
料金	146	10.8%
駅舎がバリアフリーになっていない部分がある	89	6.6%
電車の乗降のしやすさ	36	2.7%
自宅から駅までの距離(駅までの移動が大変)	258	19.0%
感染症対策	77	5.7%
特にない	326	24.0%
そのほか	28	2.1%
無回答・無効	357	26.3%
回答数	1,357	100.0%



問 20 デマンドタクシーについて知っていますか。(〇は一つ)

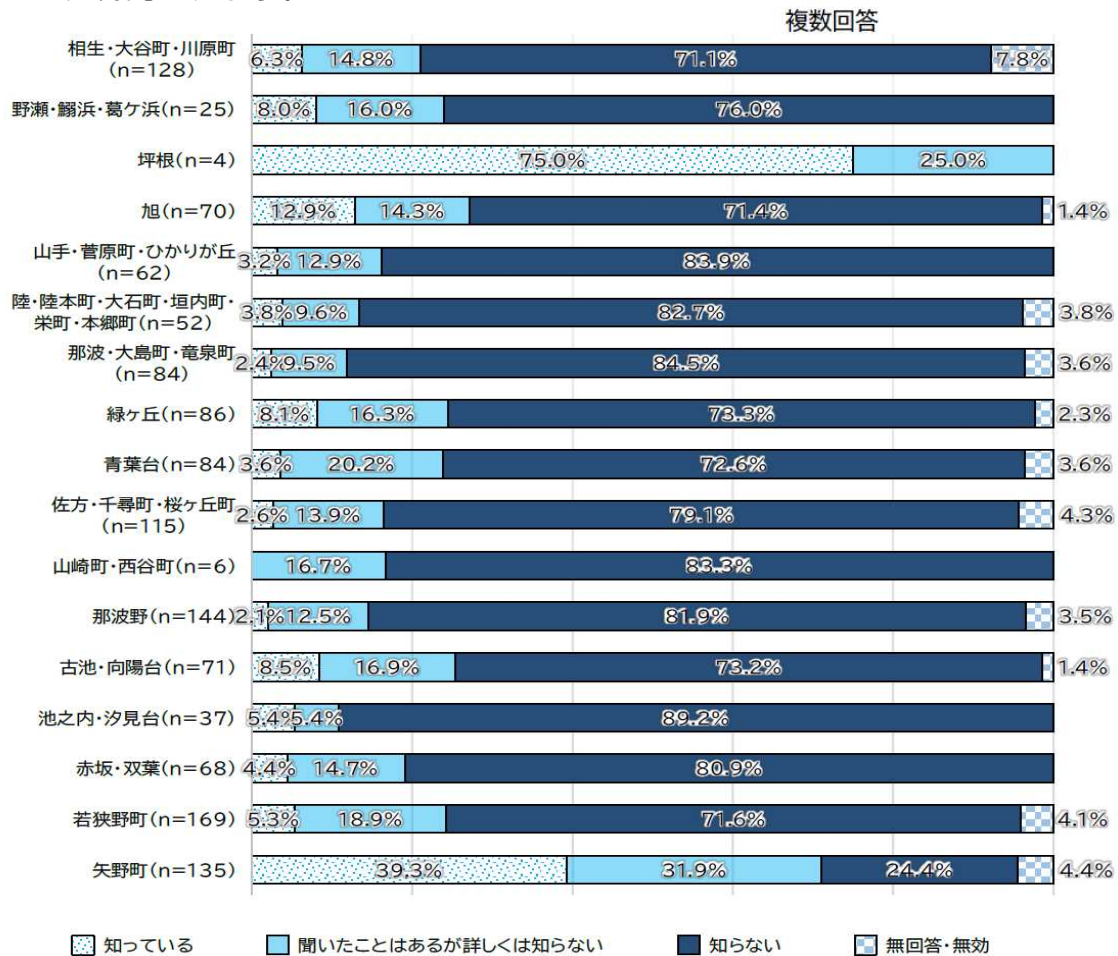
・「知らない」が71.5%と最も多く、次いで、「聞いたことはあるが詳しくは知らない」が16.4%、「知っている」が8.6%となっています。

選択肢	合計	割合
知っている	117	8.6%
聞いたことはあるが詳しくは知らない	222	16.4%
知らない	970	71.5%
無回答・無効	48	3.5%
回答数	1,357	100.0%



□居住地区別

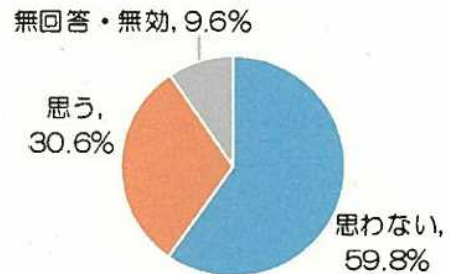
・デマンドタクシーの運行されている坪根地区、矢野町地区で「知っている」とする割合が高い傾向にあります。ただし、これらの地区でも「聞いたことはあるが詳しくは知らない」とする回答が坪根地区、矢野町地区でそれぞれ25.0%、31.9%見られます。



問 21 お住まいの地域でデマンドタクシーが運行された場合、利用してみたいと思いますか。

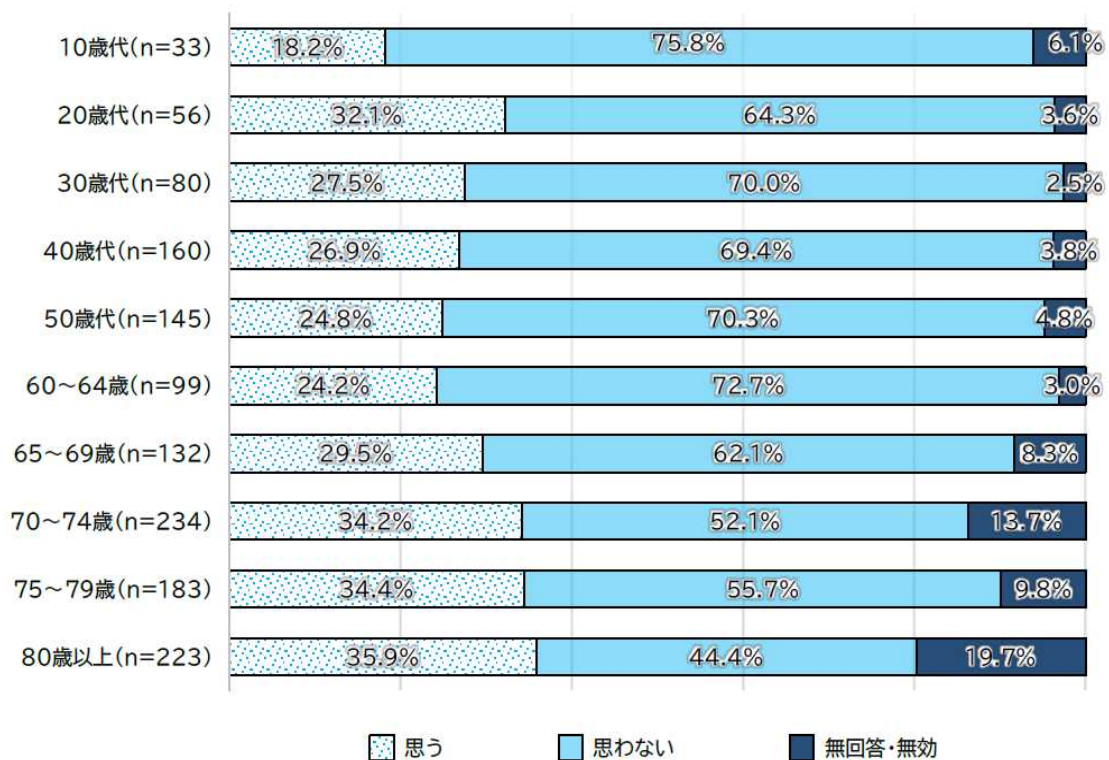
・「思わない」が59.8%と最も多く、次いで、「思う」が30.6%、「無回答・無効」が9.6%となっています。

選択肢	合計	割合
思う	415	30.6%
思わない	812	59.8%
無回答・無効	130	9.6%
回答数	1,357	100.0%



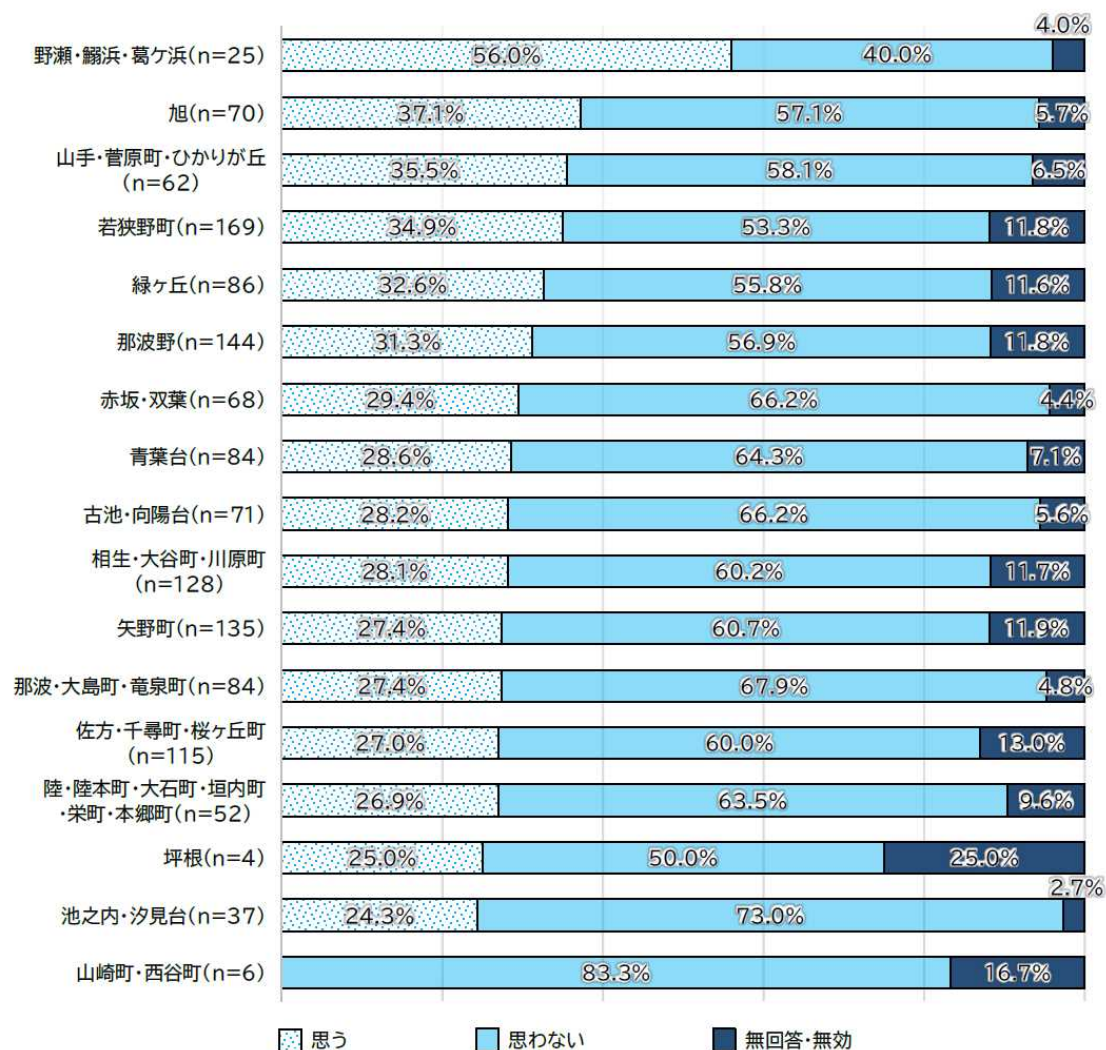
□年齢別

・年齢別にデマンドタクシーの利用意向をみると、「利用したいと思う」と答える割合は80歳以上で35.9%となっています。年齢が高くなるに従い、「利用したいと思う」とする回答が増加する傾向にあります。



□居住地区別

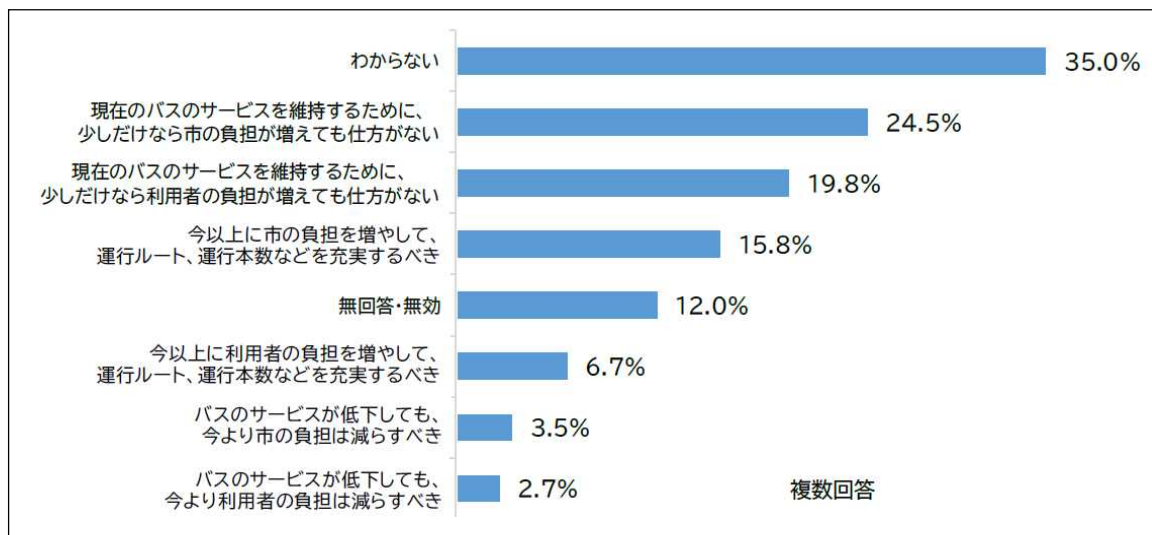
- 居住地区別にデマンドタクシーの利用意向をみると、「利用したいと思う」と答える割合は「野瀬・鰯浜・葛ヶ浜」で56.0%と、他の地区に比べて高い傾向にあります。



問 22 バス路線の維持・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。(あてはまるものすべてに○)

- ・「わからない」が35.0%と最も多く、次いで、「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」が24.5%、「現在のバスサービスを維持するために、少しでも利用者負担が増えても仕方がない」が19.8%となっています。
- ・バスサービスの充実を求める「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」という意見は15.8%でした。

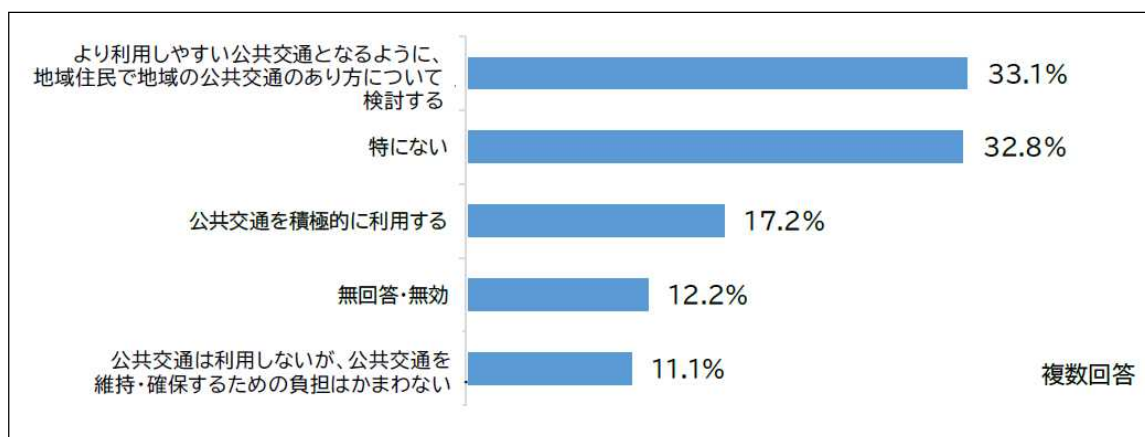
選択肢	合計	割合
今以上に市の負担を増やして、バスのサービス（運行ルート、運行本数など）を充実するべき	214	15.8%
現在のバスのサービスを維持するために、少しでも市負担が増えても仕方がない	332	24.5%
バスのサービスが低下しても、今より市の負担は減らすべき	47	3.5%
今以上に利用者の負担を増やして、バスのサービス（運行ルート、運行本数など）を充実するべき	91	6.7%
現在のバスサービスを維持するために、少しでも利用者負担が増えても仕方がない	269	19.8%
バスのサービスが低下しても、今より利用者の負担は減らすべき	37	2.7%
わからない	475	35.0%
無回答・無効	163	12.0%
回答数	1,357	100.0%



問 23 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。(あてはまるものすべてに○)

・「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」が33.1%と最も多く、次いで、「特にない」が32.8%、「公共交通を積極的に利用する」が17.2%となっています。

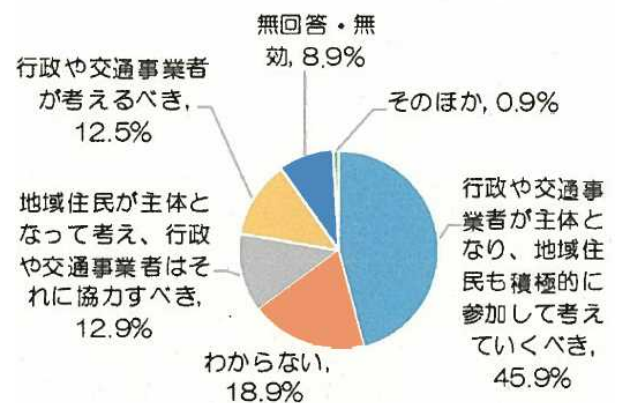
選択肢	合計	割合
公共交通を積極的に利用する	233	17.2%
公共交通は利用しないが、公共交通を維持・確保するための負担はかまわない	150	11.1%
より利用しやすい公共交通となるように、地域住民で地域の公共交通のあり方について検討する	449	33.1%
特にない	445	32.8%
無回答・無効	165	12.2%
回答数	1,357	100.0%



問 24 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。(〇は一つ)

- ・「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」が45.9%と最も多く、次いで、「わからない」が18.9%、「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」が12.9%となっています。

選択肢	合計	割合
行政や交通事業者が考えるべき	170	12.5%
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	623	45.9%
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	175	12.9%
わからない	256	18.9%
そのほか	12	0.9%
無回答・無効	121	8.9%
回答数	1,357	100.0%



問 25 市内公共交通に関する対するお考えを自由にお書きください。

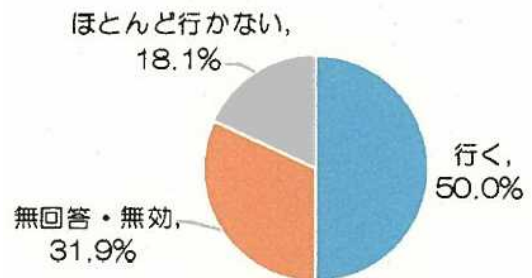
- ・路線バスについては、運行本数の増便や運賃の値下げに関する要望が多く見受けられます。また、現在の大型バスから小型バスへの切り替えを行い、コミュニティバスのような運行を希望する意見もあります。
- ・鉄道については、増便を行うことで広域移動の維持・確保をしてもらいたいとの意見が多くあります。
- ・公共交通を特に必要としている高齢世代はもちろん、現在は車を運転している世代も将来への不安から公共交通の維持・確保を求める意見が多く見受けられます。

問 26 通勤・通学先について

① 通勤・通学先への外出回数、頻度

・「行く」が50.0%と最も多く、次いで、「無回答・無効」が31.9%、「ほとんど行かない」が18.1%となっています。また、通勤・通学の頻度は、「週5～6回」が53.8%と最も多く、次いで、「週3～4回」が20.2%、「週1～2回」が11.6%となっています。

選択肢	合計	割合
ほとんど行かない	245	18.1%
行く	679	50.0%
無回答・無効	433	31.9%
回答数	1,357	100.0%

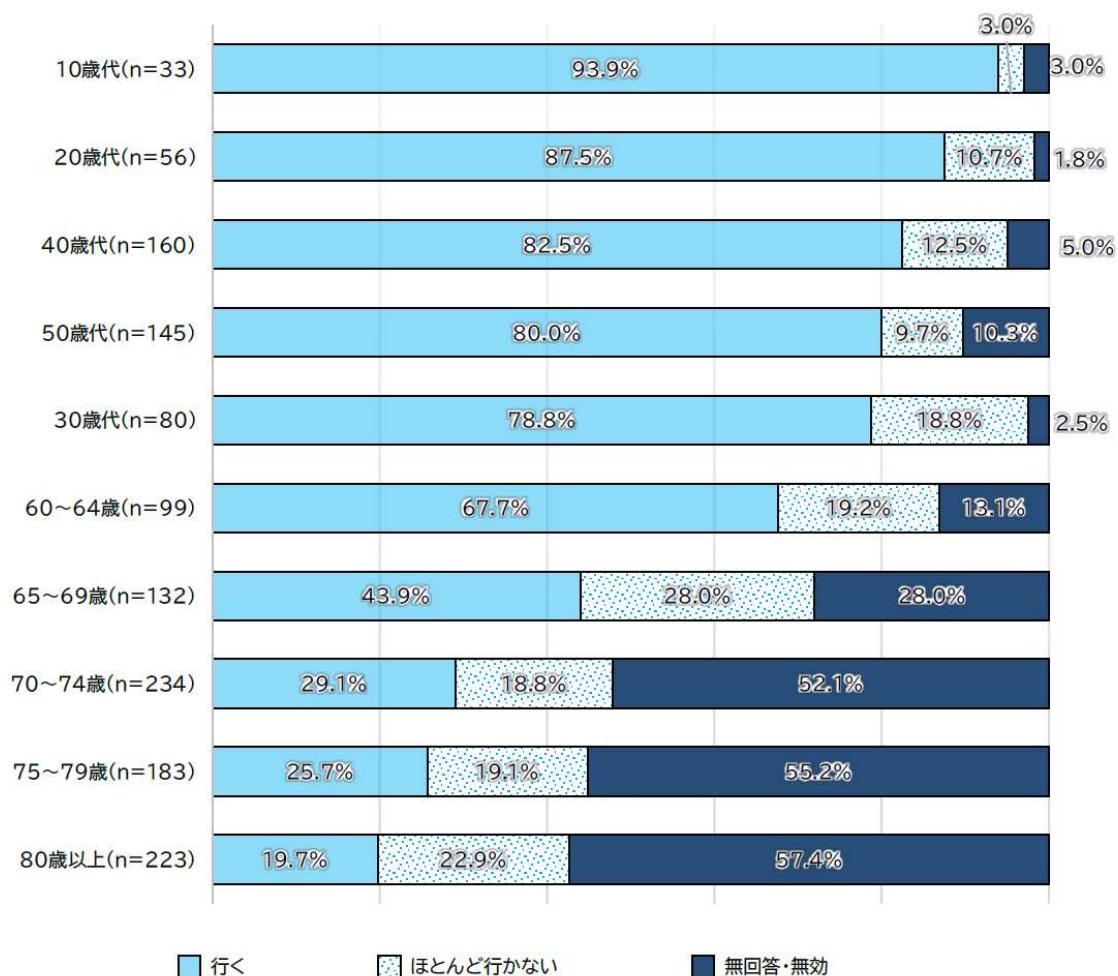


選択肢	合計	割合
週1～2回	79	11.6%
週3～4回	137	20.2%
週5～6回	365	53.8%
毎日	71	10.5%
無回答・無効	27	4.0%
回答数	679	100.0%



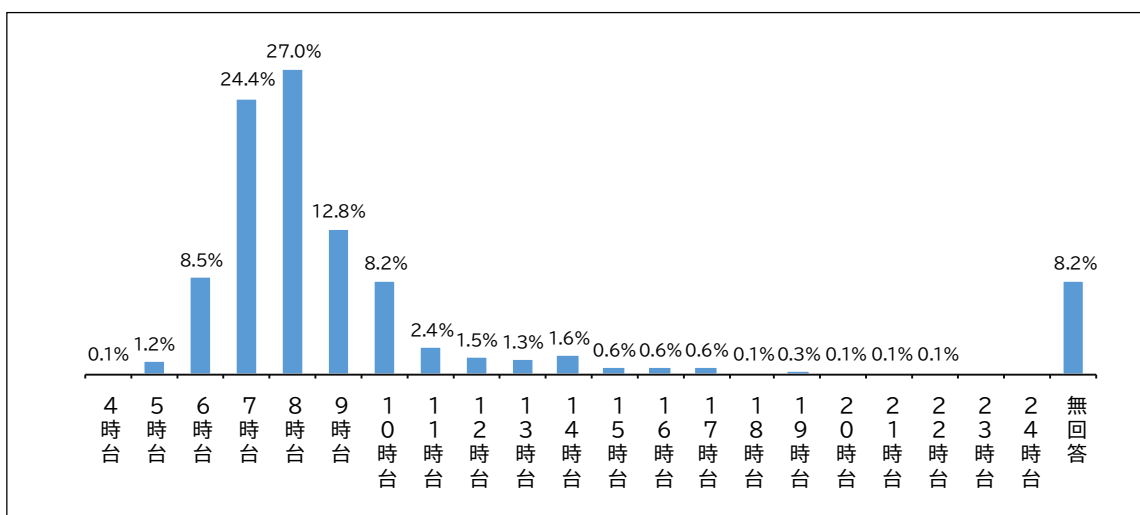
□年齢別

- 通勤通学の状況を年齢別にみると、10歳代、20歳代では9割前後、20歳代～50歳代では8割程度が「行く」と答えています。
- 60歳以上では、年齢が上昇するに従い「行く」の割合が低くなるものの、80歳以上でも2割程度が「行く」と答えています。



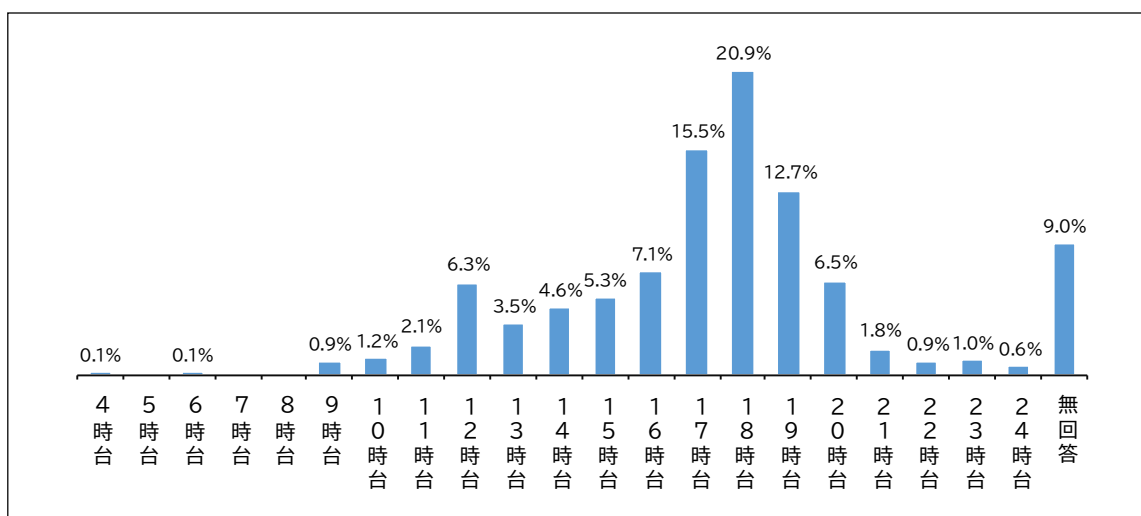
問 26 通勤・通学先について 問①で「行く」と答えた方
 ② 外出の時間帯【行き】

- 通勤通学に出かける時間帯は、8 時台と答える割合が最も多く、次いで 7 時台となっています。



問 26 通勤・通学先について 問①で「2. 行く」と答えた方
 ② 外出の時間帯【帰り】

- 通勤通学先から帰宅する時間帯は、18 時台と答える割合が最も多く、次いで 17 時台となっています。



問 26 通勤・通学先について 問①で「行く」と答えた方
③通勤・通学先をお答えください（〇は1つ）

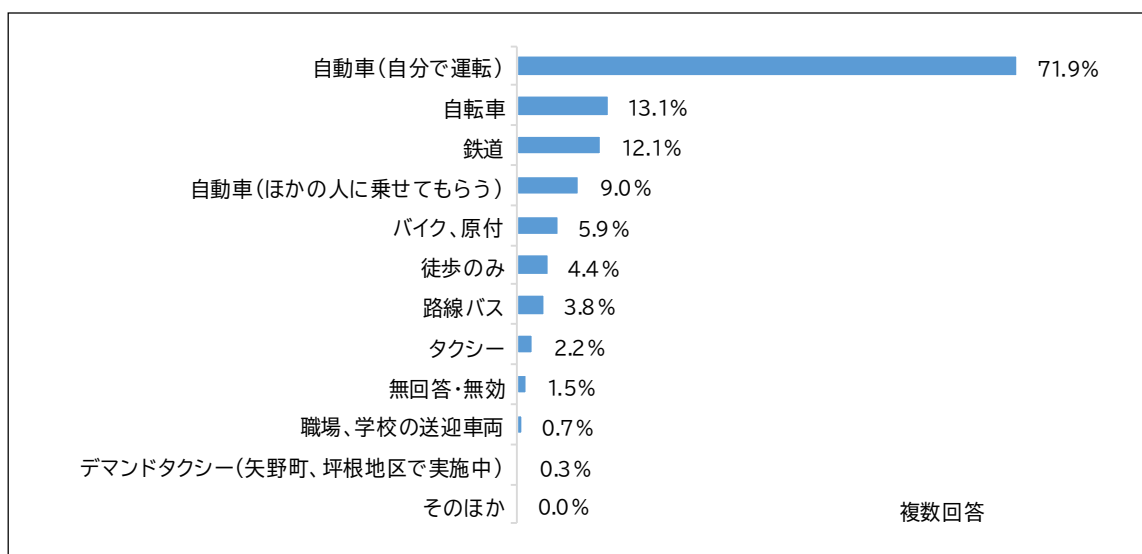
・「相生市内（住まいと異なる地区）」が34.3%と最も多く、次いで、「姫路市」が13.7%、「たつの市」が10.9%となっています。

選択肢	合計	割合
住まいと同じ地区内の職場や学校	66	9.7%
相生市内（住まいと異なる地区）	233	34.3%
赤穂市	47	6.9%
たつの市	74	10.9%
上郡町	20	2.9%
佐用町	5	0.7%
太子町	11	1.6%
姫路市	93	13.7%
そのほか	63	9.3%
無回答・無効	67	9.9%
回答数	679	100.0%



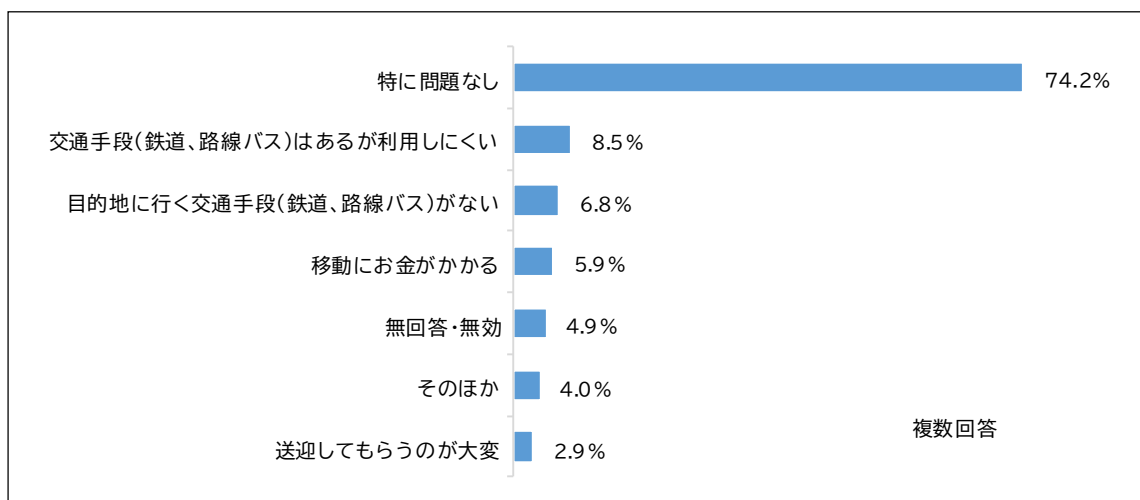
問 26 通勤・通学先について 問①で「行く」と答えた方
④主として使う交通手段をお答えください。（あてはまるものすべてに〇）

・「自動車（自分で運転）」が最も多く、71.9%となっています。次いで、自転車の13.1%、鉄道の12.1%となっています。また、9.0%の人がほかの人にさせてもらい通勤・通学を行っています。



問 26 通勤・通学先について 問①で「行く」と答えた方
 ⑤移動するときに問題（お困りの点）はありますか（あてはまるものすべてに○）

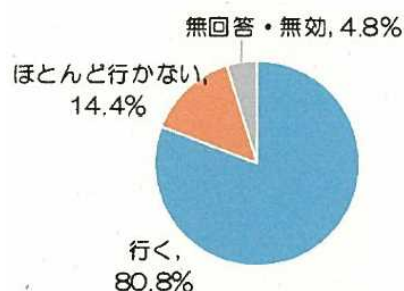
・「特に問題なし」が74.2%と最も多く、次いで、「交通手段（鉄道、路線バス）はあるが利用しにくい」が8.5%、「目的地に行く交通手段（鉄道、路線バス）がない」が6.8%となっています。



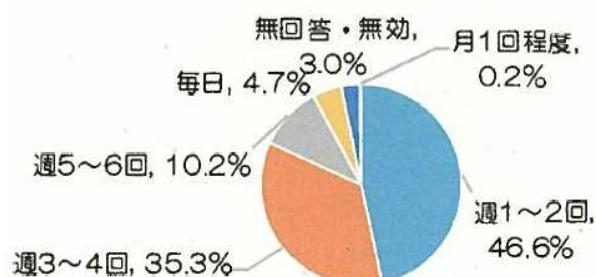
問 27 買い物先について
 ① よく行く買い物先への外出回数

・「行く」が80.8%と最も多く、次いで、「ほとんど行かない」が14.4%、「無回答・無効」が4.8%となっています。また、買い物の頻度は「週1～2回」が46.6%と最も多く、次いで、「週3～4回」が35.3%、「週5～6回」が10.2%となっています。

選択肢	合計	割合
ほとんど行かない	195	14.4%
行く	1,097	80.8%
無回答・無効	65	4.8%
回答数	1,357	100.0%

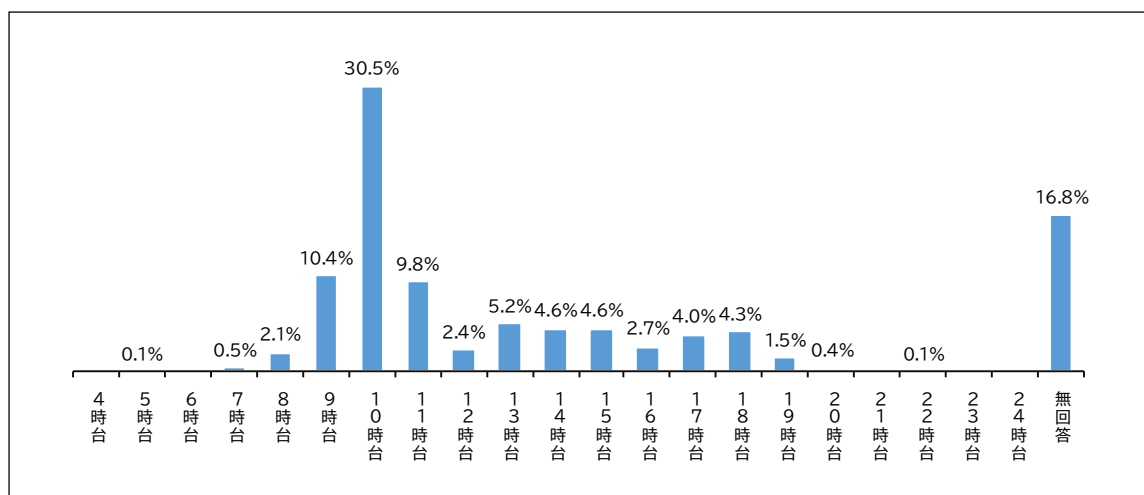


選択肢	合計	割合
月1回程度	2	0.2%
週1～2回	511	46.6%
週3～4回	387	35.3%
週5～6回	112	10.2%
毎日	52	4.7%
無回答・無効	33	3.0%
回答数	1,097	100.0%



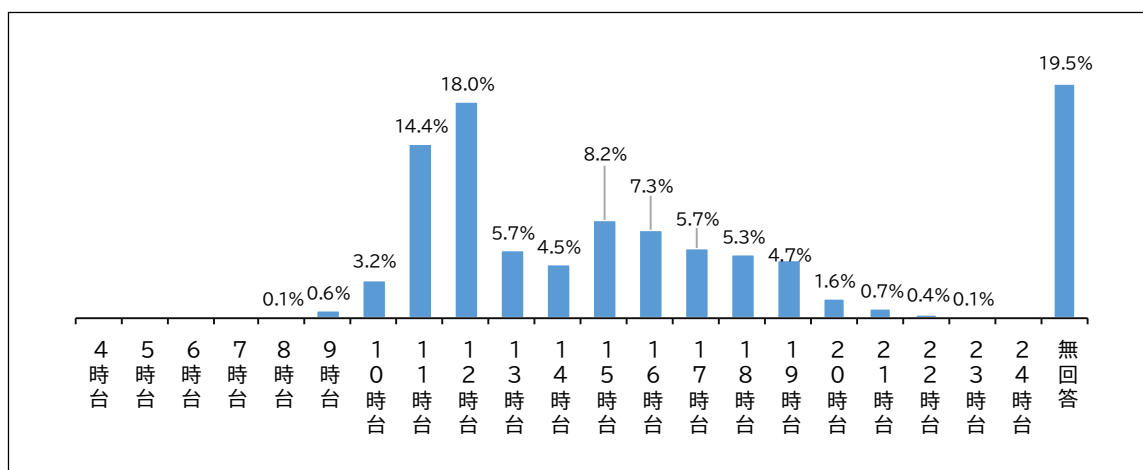
問 27 買い物先について 問①で「行く」と答えた方
② 外出の時間帯【行き】

- 買い物に出かける時間帯は、10 時台と答える割合が最も多く、次いで 9 時台、11 時台となっています。



問 27 買い物先について 問①で「行く」と答えた方
② 外出の時間帯【帰り】

- 買い物から帰る時間帯は、12 時台と答える割合が最も多く、次いで 11 時台となっています。



問 27 買い物先について 問①で「行く」と答えた方
 ③ よく行く買い物先をお答えください（〇は1つ）

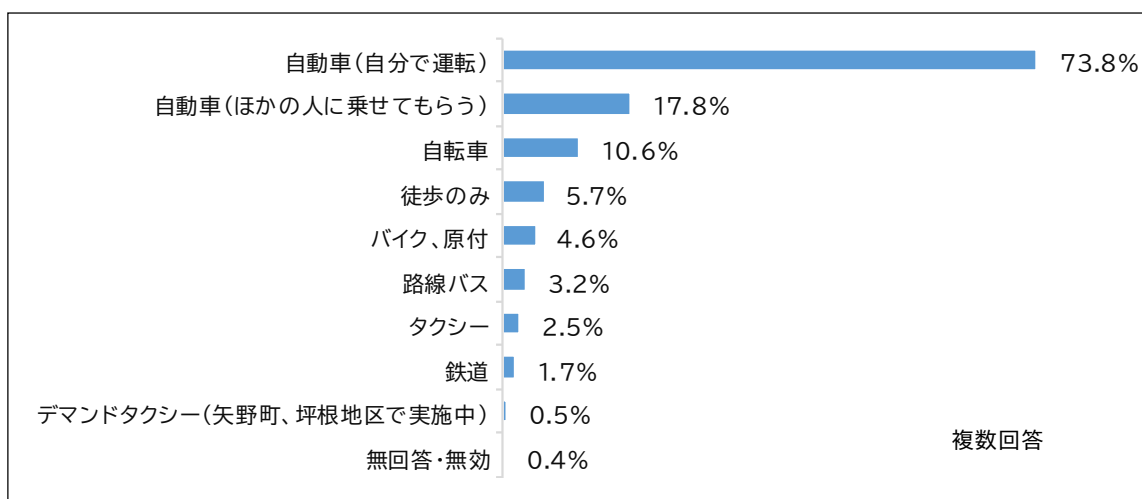
・「マックスバリュ相生南」が31.4%と最も多く、次いで、「コープデイズ相生」が17.6%、「無回答・無効」が16.9%となっています。

選択肢	合計	割合
コープデイズ相生	193	17.6%
マックスバリュ相生南	344	31.4%
ラ・ムー	63	5.7%
カワバ	170	15.5%
そのほか（上郡町内）	18	1.6%
そのほか（赤穂市内）	22	2.0%
そのほか（上郡、赤穂以外）	102	9.3%
無回答・無効	185	16.9%
回答数	1,097	100.0%



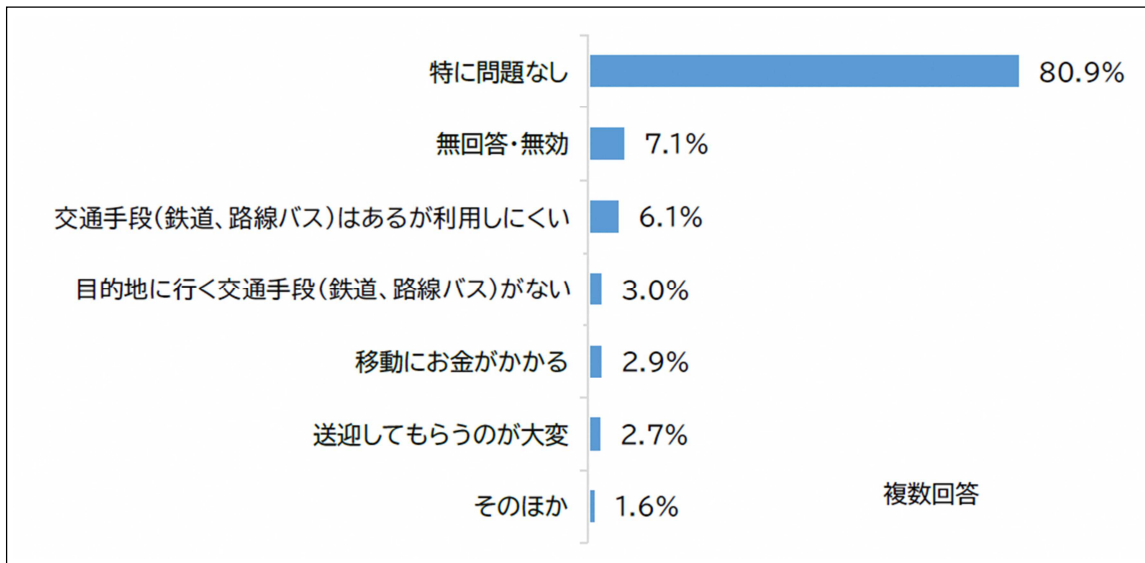
問 27 買い物先について 問①で「行く」と答えた方
 ④主として使う交通手段をお答えください。（あてはまるものすべてに〇）

・「自動車（自分で運転）」が73.8%と最も多く、次いで、「自動車（ほかの人に乘せてもらう）」17.8%、「自転車」が10.6%となっています。



問 27 買い物先について 問①で「行く」と答えた方
 ⑤移動するときに問題（お困りの点）はありますか（あてはまるものすべてに〇）

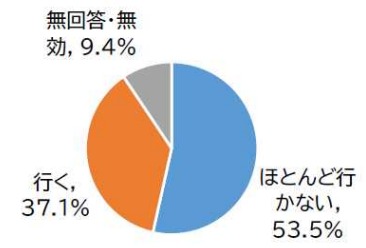
・「特に問題なし」が80.9%と最も多く、次いで、「無回答・無効」が7.1%、「交通手段（鉄道、路線バス）はあるが利用しにくい」が6.1%となっています。



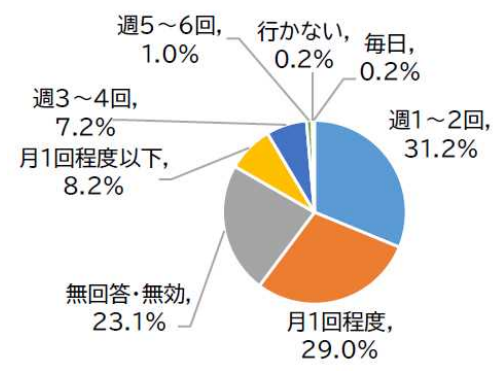
問 28 よく行く通院先について
① よく行く通院先への外出回数

・「ほとんど行かない」が53.5%と最も多く、次いで、「行く」が37.1%、「無回答・無効」が9.4%となっています。また、週1～2回が31.2%と最も多く、次いで、月1回程度が29.0%、無回答・無効が23.1%となっています。

選択肢	合計	割合
ほとんど行かない	726	53.5%
行く	503	37.1%
無回答・無効	128	9.4%
回答数	1,357	100.0%

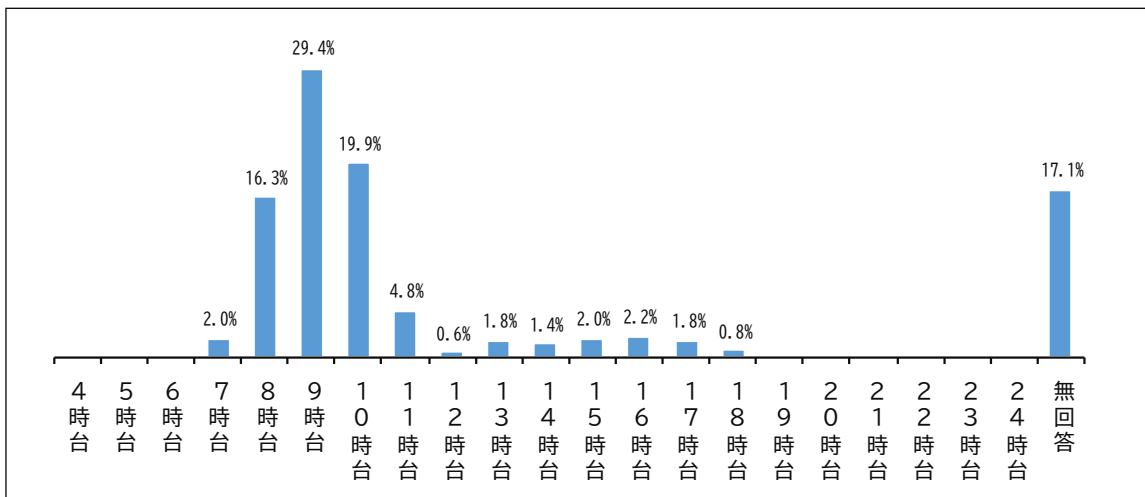


選択肢	合計	割合
行かない	1	0.2%
月1回程度以下	41	8.2%
月1回程度	146	29.0%
週1～2回	157	31.2%
週3～4回	36	7.2%
週5～6回	5	1.0%
毎日	1	0.2%
無回答・無効	116	23.1%
回答数	503	100.0%



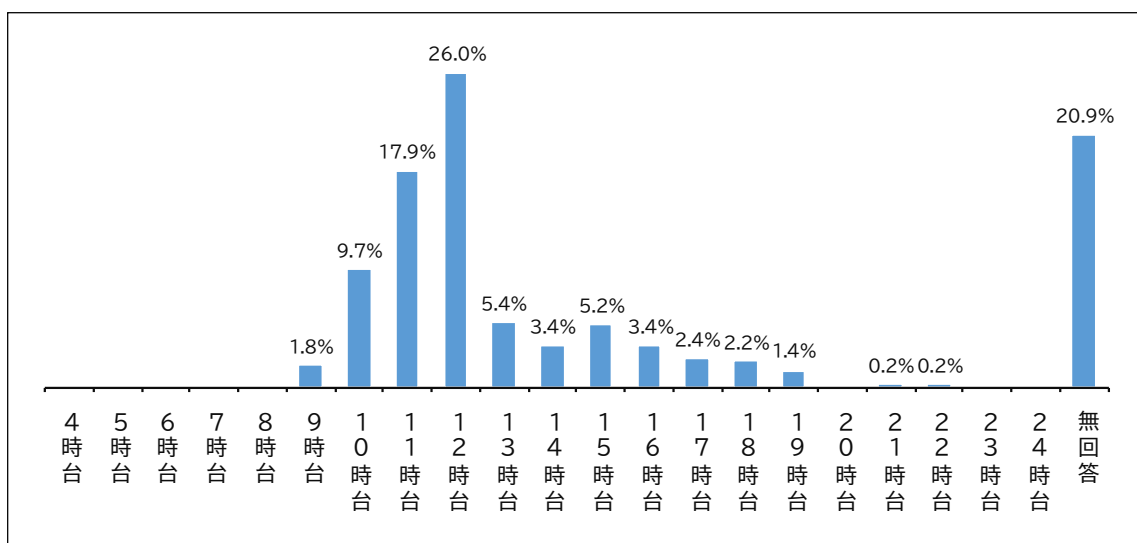
問 28 よく行く通院先について 問①で「行く」と答えた方
 ② 外出の時間帯【行き】

- 通院に出かける時間帯は、9 時台と答える割合が最も多く、次いで 10 時台、8 時台となっています。



問 28 よく行く通院先について 問①で「行く」と答えた方
 ② 外出の時間帯【帰り】

- 通院から帰宅する時間帯は、12 時台と答える割合が最も多く、次いで 11 時台となっています。



問 28 よく行く通院先について 問①で「行く」と答えた方

③ よく行く病院名をお答えください（〇は1つ）

- そのほか41.0%と最も多く、次いで、IHI 播磨病院が31.6%、相生市民病院が6.8%となっています。
- そのほかの割合では、市内の各医院やクリニックが多く半数近くとなっており、次いで、赤穂市が高い割合となっています。

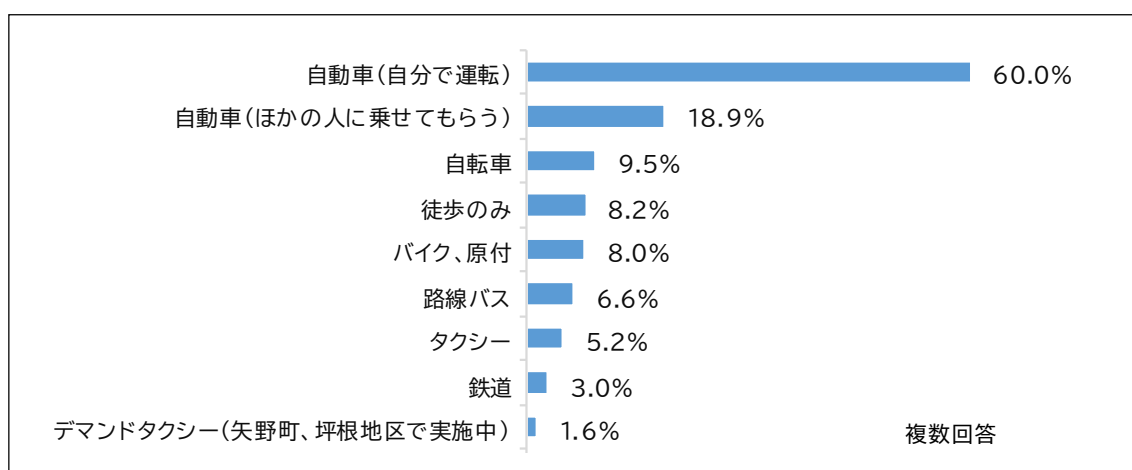
選択肢	合計	割合
IHI播磨病院	159	31.6%
相生市民病院	34	6.8%
魚橋病院	21	4.2%
半田中央病院	30	6.0%
赤穂市民病院	25	5.0%
そのほか	206	41.0%
無回答・無効	28	5.6%
回答数	503	100.0%



問 28 よく行く通院先について 問①で「行く」と答えた方

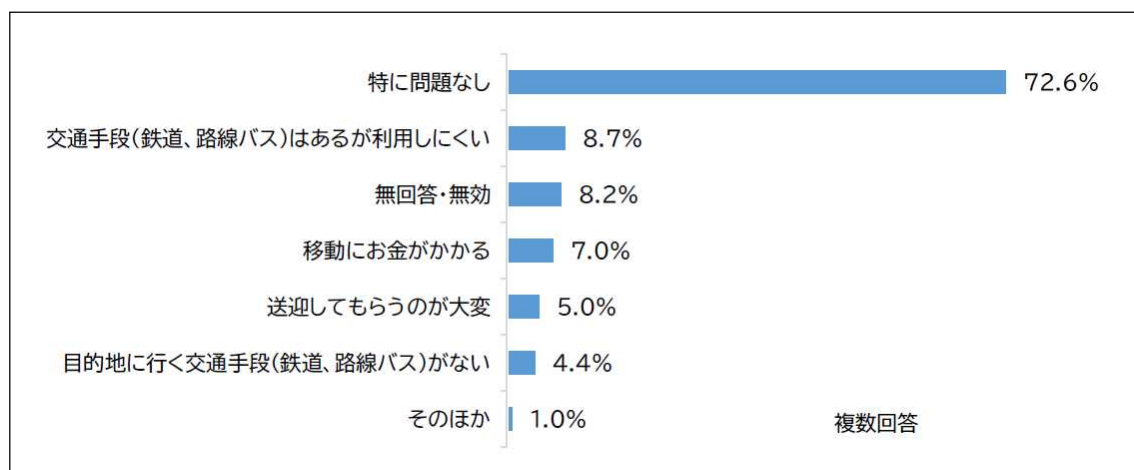
④主として使う交通手段をお答えください。（あてはまるものすべてに〇）

- 「自動車（自分で運転）」が60.0%と最も多く、次いで、「自動車（ほかの人に乘せてもらう）」が18.9%、「自転車」が9.5%となっています。



問 28 よく行く通院先について 問①で「行く」と答えた方
⑤移動するときに問題（お困りの点）はありますか（あてはまるものすべてに○）

・「特に問題なし」が72.6%と最も多く、次いで、「交通手段（鉄道、路線バス）はあるが利用しにくい」が8.7%、「無回答・無効」が8.2%となっています。



3-9 地域公共交通に関わる現状と課題

本市の現状や市民の移動実態、ニーズの把握などを分析すると、現在及び10年後を想定した時の本市の公共交通の課題は以下のように整理されます。

課題1 人口減少、少子高齢化の進行

- 人口減少による公共交通利用者の減少のおそれがある。
- 少子高齢化による市民の外出減少に伴う公共交通離れの可能性がある。

課題2 公共交通不便地域、交通弱者の増加

- 人口減少や少子高齢化によるバス路線の休廃止やバス停の削減などの発生により、公共交通不便地域が拡大する可能性がある。
- 矢野地区、坪根地区においてデマンドタクシーの運行を実施しているが、交通不便地域の増大に伴い、それ以外の公共交通不便地域に居住している市民や高齢者を対象とした外出支援施策の実施が必要である。
- 公共交通不便地域や高齢化率が高い地域が郊外部に多く見受けられるため、そのような市民が経済的また身体的な負担が無く市中心部へ移動できるよう、ドア・ツー・ドアを含むデマンド交通を浸透させることで外出方法の維持・確保を行うことが重要である。

課題3 持続的な公共交通網の維持

- 赤字路線数や赤字額などを勘案して適切な財政支援を継続して行うことにより、持続的な公共交通網を維持し、利用しやすい交通ネットワークを形成する必要がある。
- バスをはじめとした公共交通機関の運転手の高齢化やなり手不足などにより、物理的な運行が困難になり、公共交通網の維持が困難になっている。

課題4 自動車運転免許保有者の減少、自動車運転免許返納者の増加、高齢者の自動車運転免許保有数の増加

- 自動車運転免許保有者の減少や自動車運転免許返納者の増加により、公共交通の必要性を感じる人は多いが、運行本数や運賃等により利用しづらいという意見がある。
- 現在、車を運転している人は外出することに不便を感じていないが、自動車運

転免許返納後などに不便になると予想している人が多い。

- 高齢者の自動車運転免許返納者は年々増加しており、80歳以上でも自身で運転を行っているなど高齢ドライバーが増加している。
- 高齢者が第1当事者となる事故も増加していることから、高齢者が自動車運転免許返納後も安心して利用できる交通環境の推進を行う必要がある。
- 自動車運転免許返納者が免許返納後に移動が困難とならないよう、買い物や通院の機会を維持するためにタクシーや電動自転車の活用することにより路線バスのみでは移動がしにくい高齢者や地域の外出機会の創出を図る必要がある。

課題5 市民の暮らしとニーズに合った公共交通の整備

- 市外へ通勤、通学をしている人が半数以上いるため、鉄道と路線バスの乗り継ぎの利便性を向上する必要がある。
- 買い物や通院では市内の施設を利用する人が多数であるため、そのような利用者の利便性向上のため、路線バスの運行ダイヤをニーズに即したものに検討する必要がある。
- 路線バスの停留所にベンチや屋根を設置するなど待合スペースの改善を図る必要がある。

課題6 時刻表や路線図などの利便性の向上

- 鉄道やバスの時刻表や路線図などが分かりづらく、乗り換えを行う際に不便であるという意見がある。そのため、鉄道、路線バス及びタクシーの時刻表、路線図、運賃や利用に関する情報などを総合的に記載した総合時刻表やハンドブックを作成することで、利用者の利便性を向上させる必要がある。

課題7 公共交通に係る意識啓発

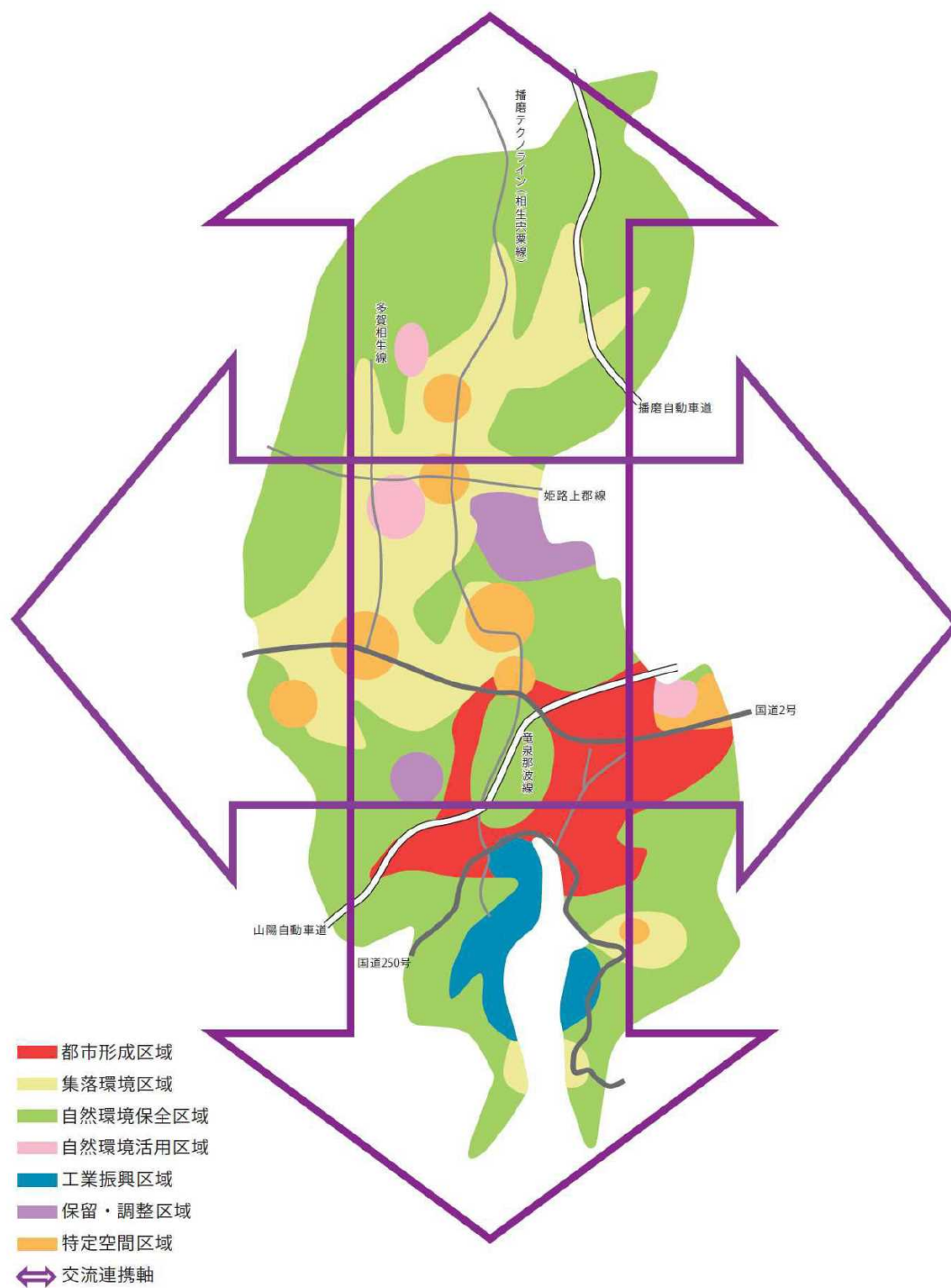
- 公共交通に関する情報に触れる機会が少なく、公共交通を利用したくても利用しづらいと考える人も一定数いる。
- 相生市HPや広報紙にて公共交通に関する情報発信を積極的に行うことで、公共交通への意識啓発を行う必要がある。
- 鉄道や路線バスを利用したイベントや市内観光名所との連携による観光促進を実施することにより、観光振興などによる地域活性化を実施する必要がある。

第4章 上位・関連計画の概要

4-1 第6次相生市総合計画

将来像	いのち輝き 絆ひろがる あいのまち
計画期間	基本構想：令和3年度～令和12年度 前期基本計画：令和3年度～令和7年度 後期基本計画：令和8年度～令和12年度
まちづくり目標	○未来を担う人と文化を育むまち ○安心して暮らせる、強くしなやかなまち ○健やかな暮らしを守り支え合うまち ○心地よい生活環境が保たれたまち ○暮らしを支える都市機能の整ったまち ○まちづくりを進める土台を強化する
公共交通に関する事項	第4章 心地よい生活環境が保たれたまち 第2節 活気のあるまちづくり 基本施策 4-2-1 安心して生活できる環境の整備 基本方針：JR相生駅の機能を十分に発揮するとともに、路線バスを維持し、高齢者をはじめとした交通弱者のニーズに即した交通施策の実施 取組事項：市、市民及び交通事業者が一体となり、持続可能な公共交通のあり方の検討 路線バスの路線及び便数の維持を図るため、路線バスの利便性の向上及び乗車促進活動の実施

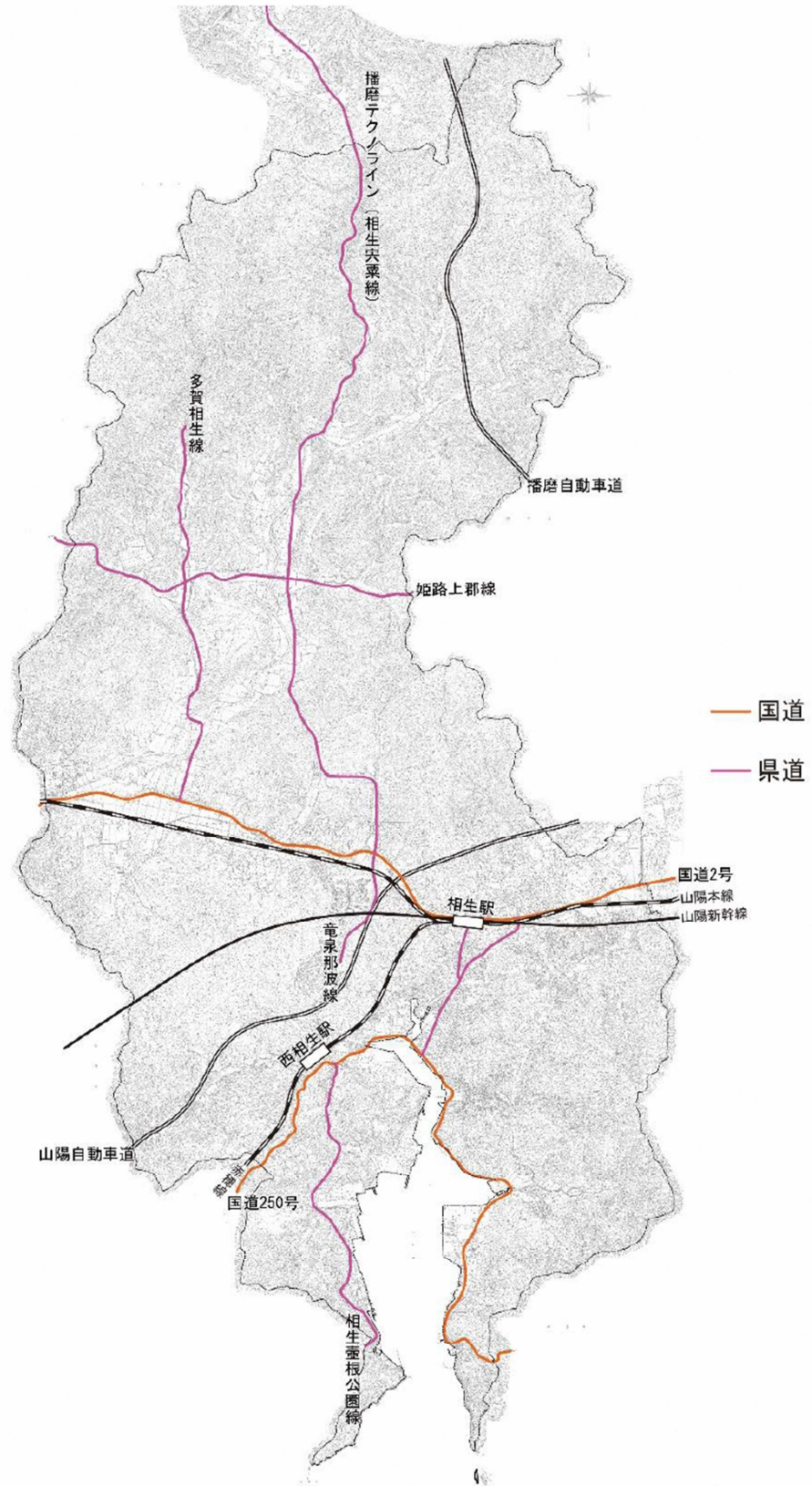
【土地利用構想図】



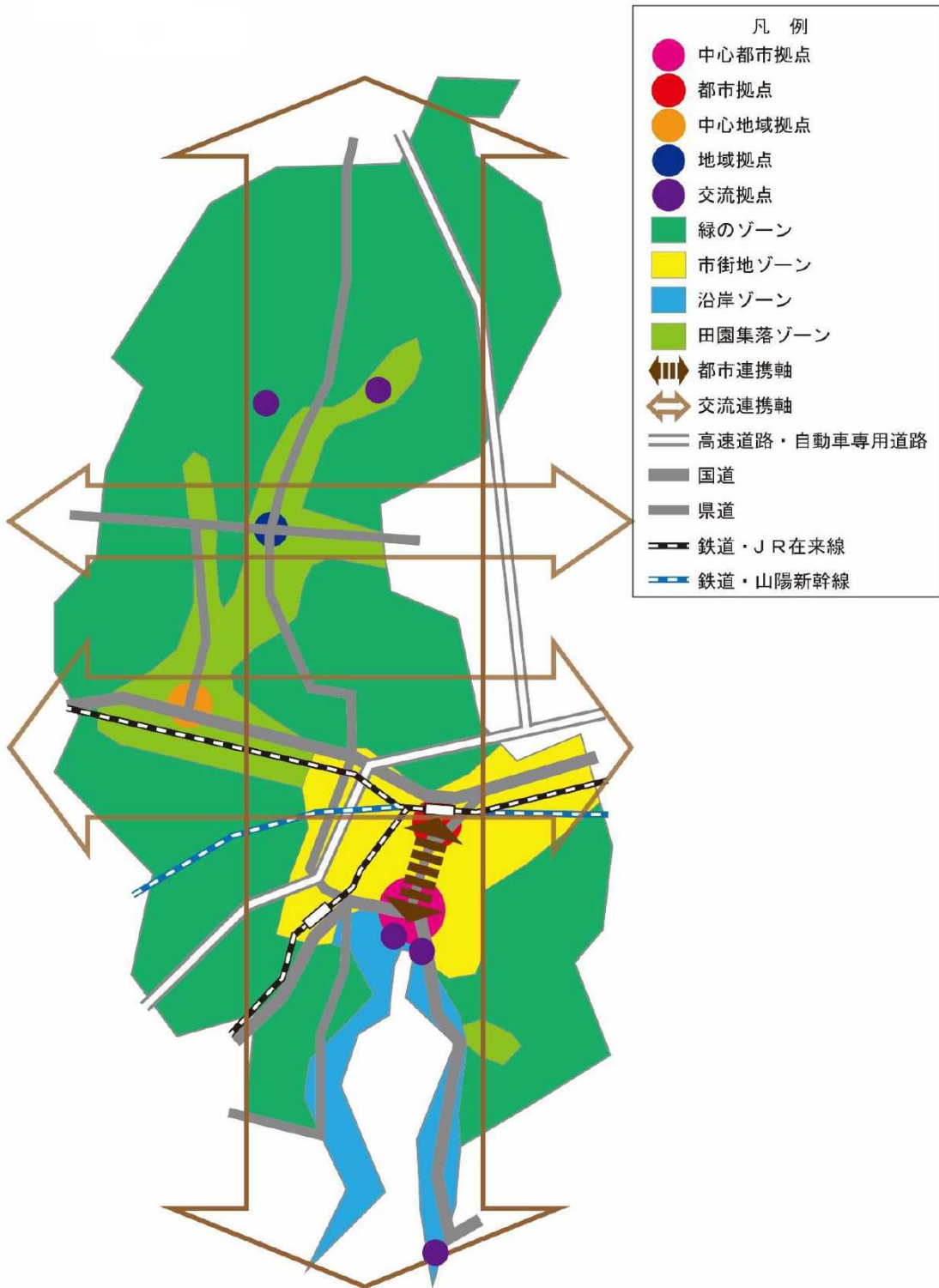
4-2 第2次相生市都市計画マスタープラン

目標年次	令和18年
目指すべき都市像	いつまでも住み続けたい、活力あふれるまち
都市作りのテーマ	<ul style="list-style-type: none"> ○市の活力向上、まちのにぎわいづくり ○持続可能で良好な住環境、集落環境づくり ○地域資源・ストックの有効活用
将来の都市構造	<p>市内各地域の中心部を都市機能の中心的役割を果たす「拠点」とし、それらを結びつける「軸」、その地域にふさわしい土地利用を示す「ゾーン」の3つの要素による都市構造の設定を行います。</p> <p>また、市役所周辺を本市の中心的役割を果たす中心都市拠点、本市及び播磨科学公園都市の玄関口となるJR相生駅周辺を交通連結点が密集する都市拠点とし、これらをはじめとした拠点到都市機能を集約させるとともに、これらを交通ネットワークにより連携強化する形の都市構造を目指します。</p>
公共交通に関する事項	<p>都市づくりの課題：交通ネットワークの充実を図ることで、市内外の連携・交流活動を促進することの必要性</p> <p>整備方針：鉄道・バスなどの交通ネットワークについては、維持管理を推進し、適切な交通体系の形成を図る</p> <p>取組事項：JR相生駅におけるバス・タクシーへの乗り換えなど、公共交通の利便性の向上を図る</p> <p>交通不便地においては、地域住民の移動手段の確保を図る。</p>

【交通網図（相生市）】



【都市構造図】



4-3 第2次相生市地域福祉計画

計画期間	平成30年度～令和4年度
基本理念	助けあい、支えあい 絆をつなぐ あいのまち
基本目標	○そだてよう！ ～支えあいの意識と担い手づくり～ ○つなごう！ ～地域共生の福祉ネットワーク～ ○まもろう！ ～安全・安心な暮らしと地域社会～ ○つくろう！ ～適正なサービスと福祉の基盤～
公共交通に関する事項	基本目標4：つくろう！ ～適正なサービスと福祉の基盤～ 基本施策：社会参加のための基盤づくり 取組事項：高齢者や障害のある人などの移動に際して、バス、タクシーなどの交通機関と連携し、利用者のニーズに対応した利便性の高い公共交通システムの確保に努める。

第5章 計画の方向性

5-1 基本理念と基本方針

本市の公共交通を取り巻く現状と課題及び上位・関連計画で定められている方向性を踏まえ、本市の地域公共交通計画の基本理念を「みんなで支え合い、安心・快適な魅力あるまち」とします。

また、基本理念の実現に向けて、以下の3つの基本方針を設定しました。

【基本理念】

みんなで支え合い、安心・快適な魅力あるまち

基本方針 1

持続可能な地域公共交通網の維持・確保

路線バスなどの公共交通は利用者の減少に伴い、すぐに廃止ということが出来ない側面があるため、本計画に示す各事業を推進することにより、鉄道、バス、タクシーといった公共交通網の維持・確保を実現します。

基本方針 2

誰もが利用しやすい交通環境の整備

人口減少や高齢化に伴う路線バスなどの公共交通網の縮小が懸念されることから、公共交通圏を維持し様々な人が利用しやすい交通環境整備を行うことで路線バスなどの年間輸送量の増員を図ります。

基本方針 3

みんなで支える公共交通の推進

公共交通の推進は市民、行政、交通事業者の三者の協力により成り立つものであることから、公共交通に関する啓発や市民参加型の公共交通イベントを実施することで三者で協力した公共交通の確立を目指します。

5-2 目標指標及び数値目標

目標指標の目標値と算出方法

目標指標	現状値 (令和 3 年度)	中間値 (令和 9 年度)	目標値 (令和 14 年度)
①路線バスの運行系統数 本市内を運行する路線バスの運行系統数	17 系統	17 系統	17 系統
②市内を運行するバスシステムの収支率 市内完結のバス路線（相生駅～相生港線、榊線を含む相生駅～緑ヶ丘線、相生駅～那波野線）12 系統の収支率	23.6%	26.0%	28.0%
③路線バスなどの年間輸送量 路線バス、タクシーの年間輸送量	892 人/日	950 人/日	1,000 人/日
④市民意識啓発事業及び市民参加型イベントの参加人数 公共交通への意識啓発のために実施した市民への啓発事業や参加型イベントの参加人数（基本方針 3 に記載されている事業を基に計上し、それ以外の事業やイベントを実施した場合はその人数も対象とする）	58 人/年	70 人/年	80 人/年

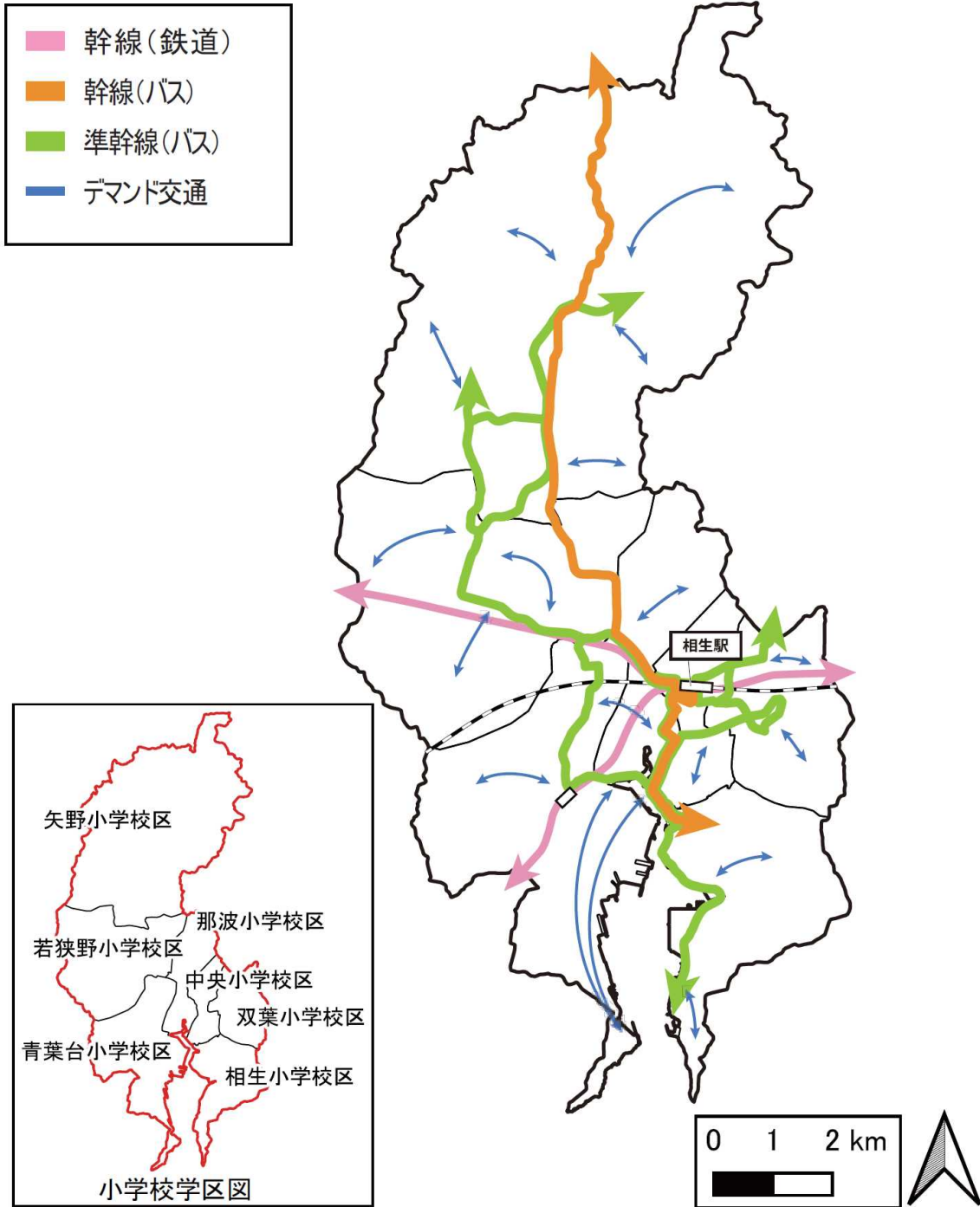
5-3 公共交通ネットワークの将来像

本市における地域公共交通の将来像については、「交通交流拠点」として、JR相生駅を設定し、市内だけでなく市外への移動も効率的かつ持続的に実現するネットワークの構築を図ります。

ネットワークとしては、比較的利用者が多い播磨科学公園都市～相生駅～相生港までのバス路線及び鉄道を本市における公共交通の骨格となる幹線系統とし、幹線系統ほど利用者は多くないが政策的に重要な路線である幹線系統以外のバス路線を準幹線系統とすることで幹線系統を補完する路線と位置づけます。

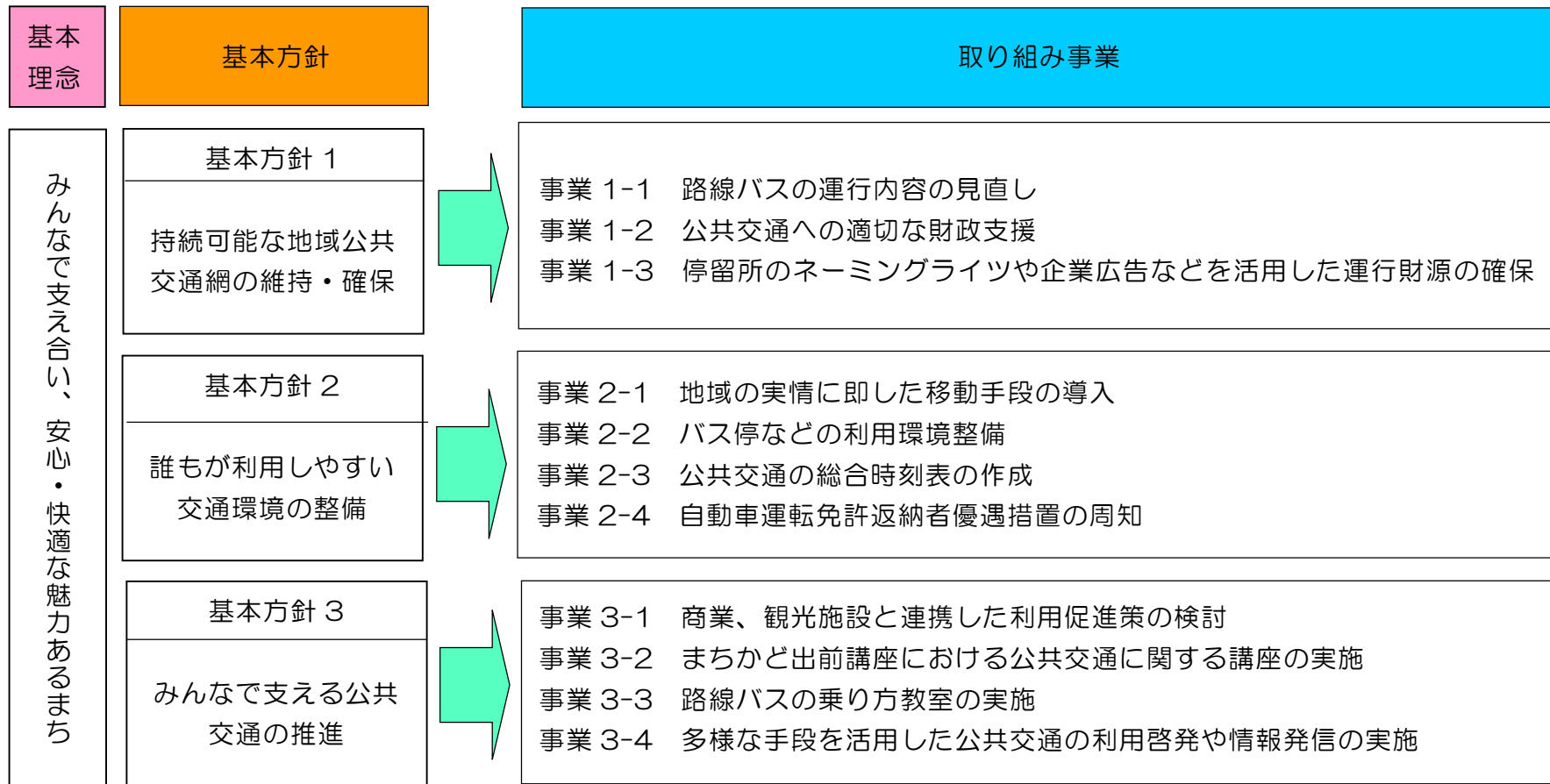
また、幹線系統及び準幹線系統で補完が困難な地域や高齢者などの交通弱者については、タクシー業者と連携することによりデマンドタクシーのみではなく、ドア・ツー・ドアでの運行も含む利便性の高いデマンド交通をより浸透させることにより、市街地や鉄道駅及び周辺バス停への外出機会の創出を図り、安心して住み続けられる交通環境の形成を図ります。

【将来的な交通体系のイメージ図】



第6章 目標達成に向けた施策・事業

6-1 施策体系



6-2 事業内容

各事業の事業内容、実施主体、実施時期を以下に示します。



基本方針 1 持続可能な地域公共交通網の維持・確保

事業 1-1 路線バスの運行内容の見直し					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利用実態やアンケート調査などの分析によるニーズを踏まえ、市民の利便性とバス事業者の採算性のバランスを図り、持続可能なバス路線を形成するための見直しを検討します。また、今後の路線の休廃止などにより、公共交通不便地域になる地域が発生した場合は、路線バス以外の輸送手段を検討することにより、地域住民の移動手段の確保に努めます。 バス路線の見直しに合わせ、バス事業者の供給体制を踏まえながら、通勤・通学・通院・買い物などのニーズや鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの見直しを検討します。 				
実施主体	相生市、交通事業者				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施
	→				
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施	検討及び必要に応じて実施
	→				

事業 1-2 公共交通への適切な財政支援																															
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通は住民の快適な移動に欠かせない移動手段ですが、路線バスなどでは利用者の減少に伴う赤字の増加による路線の休廃止・縮小が懸念されます。そのため、JR 相生駅を利用する市外への通勤・通学や、市内各医療施設への通院、商業施設への買い物などの様々な移動を支える利便性の高い交通手段として、現在の水準の維持・改善を図るために、実情の検討を行い、適切な財政支援を実施します。 																														
実施主体	相生市、交通事業者																														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和 5 年度</th> <th>令和 6 年度</th> <th>令和 7 年度</th> <th>令和 8 年度</th> <th>令和 9 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: right;">→</td> </tr> <tr> <th>令和 10 年度</th> <th>令和 11 年度</th> <th>令和 12 年度</th> <th>令和 13 年度</th> <th>令和 14 年度</th> </tr> <tr> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> <td>検討・実施</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: right;">→</td> </tr> </tbody> </table>	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	→					令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	→				
令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度																											
検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施																											
→																															
令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度																											
検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施																											
→																															

事業 1-3 停留所のネーミングライツや企業広告などを活用した運行財源の確保					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの収支改善の一環として、沿線企業などをはじめとしたバス停への企業広告の掲示や停留所のネーミングライツ（命名権）、車内・車体広告などを活用した運行財源の確保を検討します。 				
実施主体	相生市、交通事業者、企業				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討	実施	実施	実施	実施
	→				
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
実施	実施	実施	実施	実施	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【事例】バス車内広告</p>  <p>出典：京都府長岡京市 ホームページ</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【事例】バス車外広告</p>  <p>出典：ウイング神姫資料</p> </div> </div>					

基本方針 2 誰もが利用しやすい交通環境の整備

事業 2-1 地域の実情に即した移動手段の導入					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 自動車を所有しない高齢者などは外出に際して移動困難になる可能性が高く、外出不足が続くことで健康への悪影響や地域コミュニティの衰退につながることも懸念されるため、ドア・ツー・ドアを含むデマンド交通を充実させることにより、市街地や鉄道駅及び周辺バス停までの移動を支援し移動手段の形成を図ります。 また、社会福祉協議会の移動サービスや地域の輸送資源との連携を図ることにより、移動困難者の日常生活に支障が発生しないよう利便性の高い交通環境の整備を行い、移動機会の創出を図ります。 				
実施主体	相生市、交通事業者				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整	調整・実施	実施（必要に応じて修正）	実施（必要に応じて修正）	実施（必要に応じて修正）
					
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
	実施（必要に応じて修正）	実施（必要に応じて修正）	実施（必要に応じて修正）	実施（必要に応じて修正）	実施（必要に応じて修正）
					

事業 2-2 バス停などの利用環境整備

事業内容

- バス停の利便性や快適性を高めるため、バス停の利用状況を踏まえながら、バス事業者や道路管理者などと連携し、新たなベンチや屋根、運行情報の案内の整備などにより待合環境の整備を行います。また、周辺の公共施設、商業施設、医療施設などの共有スペースを利用したバス待合環境の整備を目指します。

実施主体 相生市、交通事業者、民間施設

実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整	改善	改善	改善	改善
	→				
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
	改善	改善	改善	改善	改善
→					

【事例】店舗の風除室を活用した待合環境の改善（八戸市）



事業 2-3 公共交通の総合時刻表の作成

事業内容

・鉄道や路線バスごとに作成されている時刻表や路線図を1つにまとめ、様々な交通モードを総合した分かりやすい路線図や時刻表を作成し、広報紙による全戸配布など丁寧な情報発信を行います。また、相生市HPなどでの情報発信や公共施設などでの配架を行うことで観光客などの来訪者にも分かりやすい利用環境を整えます。

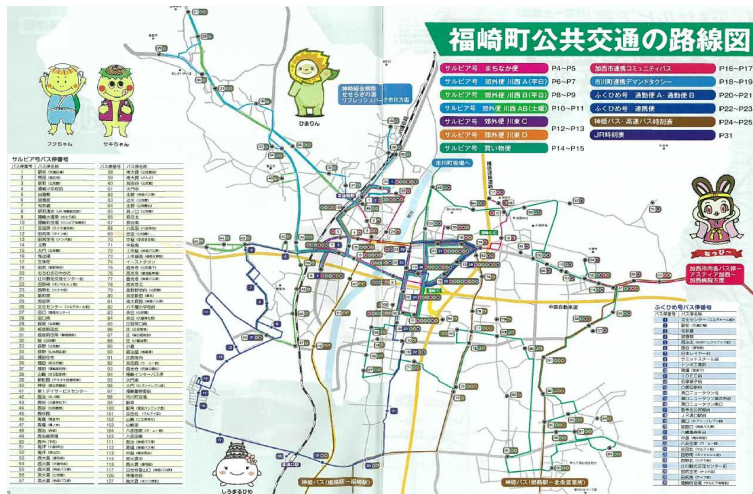
実施主体

相生市、交通事業者

実施時期

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
調査・作成準備	作成・配布	配布	配布	配布
令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度
配布	配布	配布	配布	配布

【事例】兵庫県福崎町公共交通総合時刻表



神姫バス (平日) 時刻表

神姫バス 62系統 【平日】 姫路駅(北口) - 一次貸 - 北条寄附所

神姫バス 86系統 【平日】 姫路駅(北口) - 一江刺団地 - 西条寺 - 姫路駅前

神姫バス 84系統 【平日】 姫路駅(北口) - 一宮 - 福崎駅前

神姫バス 84系統 【平日】 姫路駅(北口) - 一宮 - 福崎駅前

JR 福崎駅及び溝口駅 平日発着 時刻表

線路名	発	着	着	発	着	発	着
山陽	05:15	05:35	05:50	05:21	05:41	05:57	06:12
	05:41	06:00	06:15	05:47	06:07	06:22	06:37
山陽	06:05	06:25	06:40	06:11	06:31	06:46	07:01
	06:31	06:50	07:05	06:37	06:57	07:12	07:27
山陽	06:55	07:15	07:30	07:01	07:21	07:36	07:51
	07:21	07:40	07:55	07:27	07:47	08:02	08:17
山陽	07:45	08:05	08:20	07:51	08:11	08:26	08:41
	08:11	08:30	08:45	08:17	08:37	08:52	09:07
山陽	08:35	08:55	09:10	08:41	09:01	09:16	09:31
	09:01	09:20	09:35	09:07	09:27	09:42	09:57
山陽	09:25	09:45	10:00	09:31	09:51	10:06	10:21
	09:51	10:10	10:25	09:57	10:17	10:32	10:47
山陽	10:15	10:35	10:50	10:21	10:41	10:56	11:11
	10:41	11:00	11:15	10:47	11:07	11:22	11:37
山陽	11:05	11:25	11:40	11:11	11:31	11:46	12:01
	11:31	11:50	12:05	11:37	11:57	12:12	12:27
山陽	11:55	12:15	12:30	12:01	12:21	12:36	12:51
	12:21	12:40	12:55	12:27	12:47	13:02	13:17
山陽	12:45	13:05	13:20	12:51	13:11	13:26	13:41
	13:11	13:30	13:45	13:17	13:37	13:52	14:07
山陽	13:35	13:55	14:10	13:41	14:01	14:16	14:31
	14:01	14:20	14:35	14:07	14:27	14:42	14:57
山陽	14:25	14:45	15:00	14:31	14:51	15:06	15:21
	14:51	15:10	15:25	14:57	15:17	15:32	15:47
山陽	15:15	15:35	15:50	15:21	15:41	15:56	16:11
	15:41	16:00	16:15	15:47	16:07	16:22	16:37
山陽	16:05	16:25	16:40	16:11	16:31	16:46	17:01
	16:31	16:50	17:05	16:37	16:57	17:12	17:27
山陽	16:55	17:15	17:30	16:41	17:01	17:16	17:31
	17:21	17:40	17:55	17:27	17:47	18:02	18:17
山陽	17:45	18:05	18:20	17:51	18:11	18:26	18:41
	18:11	18:30	18:45	18:17	18:37	18:52	19:07
山陽	18:35	18:55	19:10	18:41	19:01	19:16	19:31
	19:01	19:20	19:35	19:07	19:27	19:42	19:57
山陽	19:25	19:45	20:00	19:31	19:51	20:06	20:21
	19:51	20:10	20:25	19:57	20:17	20:32	20:47
山陽	20:15	20:35	20:50	20:21	20:41	20:56	21:11
	20:41	21:00	21:15	20:47	21:07	21:22	21:37
山陽	21:05	21:25	21:40	21:11	21:31	21:46	22:01
	21:31	21:50	22:05	21:37	21:57	22:12	22:27
山陽	21:55	22:15	22:30	22:01	22:21	22:36	22:51
	22:21	22:40	22:55	22:27	22:47	23:02	23:17
山陽	22:45	23:05	23:20	22:51	23:11	23:26	23:41
	23:11	23:30	23:45	23:17	23:37	23:52	24:07
山陽	23:35	23:55	24:10	23:41	24:01	24:16	24:31
	24:01	24:20	24:35	24:07	24:27	24:42	24:57

出典：福崎町

事業 2-4 自動車運転免許返納者優遇措置の周知

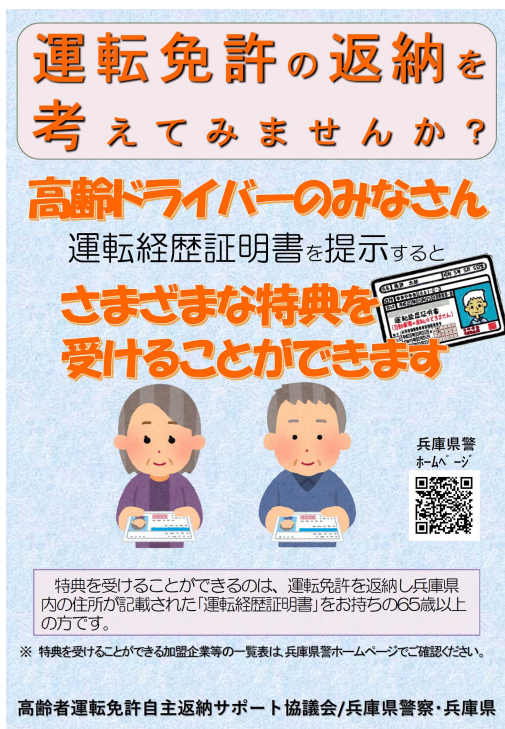
事業内容

- ・高齢者の交通事故の抑制と公共交通の利用促進を図るため、公共交通事業者などで実施している自動車運転免許自主返納者への優遇施策について、相生市 HP や広報紙などの情報媒体を活用した PR 活動を積極的に行います。

実施主体 相生市、交通事業者、相生警察署

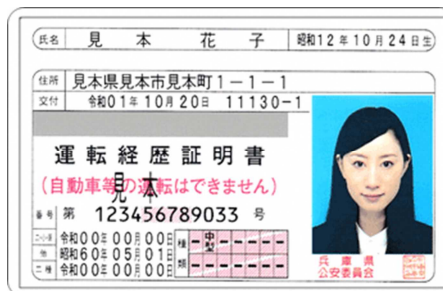
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	PR 実施	PR 実施	PR 実施	PR 実施	PR 実施
	→				
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
	PR 実施	PR 実施	PR 実施	PR 実施	PR 実施
→					

【運転免許自主返納サポート制度案内チラシ】



出典：兵庫県警察本部

【運転経歴証明書のイメージと特典】





運転経歴証明書で受けられる特典

- ・公共交通の運賃割引
- ・宿泊、温泉施設の料金割引
- ・飲食店の料金割引
- ・商品、サービスの料金割引

など

基本方針 3 みんなで支える公共交通の推進

事業 3-1 商業、観光施設と連携した利用促進策の検討					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> • まちの賑わいの創出を促すため、商業施設や観光施設と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画などを検討します。(帰りの公共交通運賃の支援、公共交通利用者へのポイントサービスを行い、ポイントに応じて協賛企業の商品などの贈呈など) 				
実施主体	相生市、交通事業者、企業、住民				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整	検討・調整	実施	実施	実施
	→				
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
	実施	実施	実施	実施	実施
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>【事例】「おかえりきっぷサービス」 (千葉県木更津市)</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>【事例】「特典ポイントカードサービス」 (長野県松本市)</p>  </div> </div>					

事業 3-2 まちかど出前講座における公共交通に関する講座の実施					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> まちかど出前講座において、公共交通に関する講座の開設を行います。また、その講座を通じて、市民の皆様には本市の公共交通について説明することで、公共交通を身近に感じてもらい、利用実績の向上に努めます。 				
実施主体	相生市、住民				
実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整	実施	実施	実施	実施
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
	実施	実施	実施	実施	実施

事業 3-3 路線バスの乗り方教室の実施

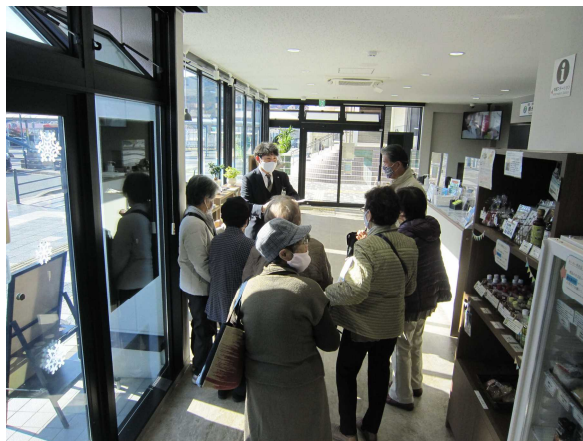
事業内容

- ・将来的な利用者となる小学生や自動車運転免許返納後に利用頻度が増えるであろう高齢者を対象とした路線バスの乗り方教室を開催します。また、路線バス車両を使用した乗車マナーやルールなどの学習を通じて、公共交通に対する理解を深め、利用促進と利用者意識の啓発を図ります。

実施主体 相生市、交通事業者、住民

実施時期	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整	実施	実施	実施	実施
	→				
	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
	実施	実施	実施	実施	実施
→					

【路線バス乗り方教室のイメージ】



事業 3-4 多様な手段を活用した公共交通の利用啓発や情報発信の実施

事業内容

- 公共交通に対する利用者意識の醸成を図り、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すために、多様な情報媒体を活用した周知を実施することでモビリティ・マネジメント活動を行います。また、市が主催するイベントなどで公共交通に関する内容（乗務員の業務内容や実態、運行などに関する情報）についての周知を図ります。

実施主体 相生市、住民

実施時期

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
検討・調整	実施	実施	実施	実施
令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度
実施	実施	実施	実施	実施

【事例】 広報を活用した公共交通利用啓発
(千葉県君津市)



【事例】 高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントのチラシ (北海道釧路市)



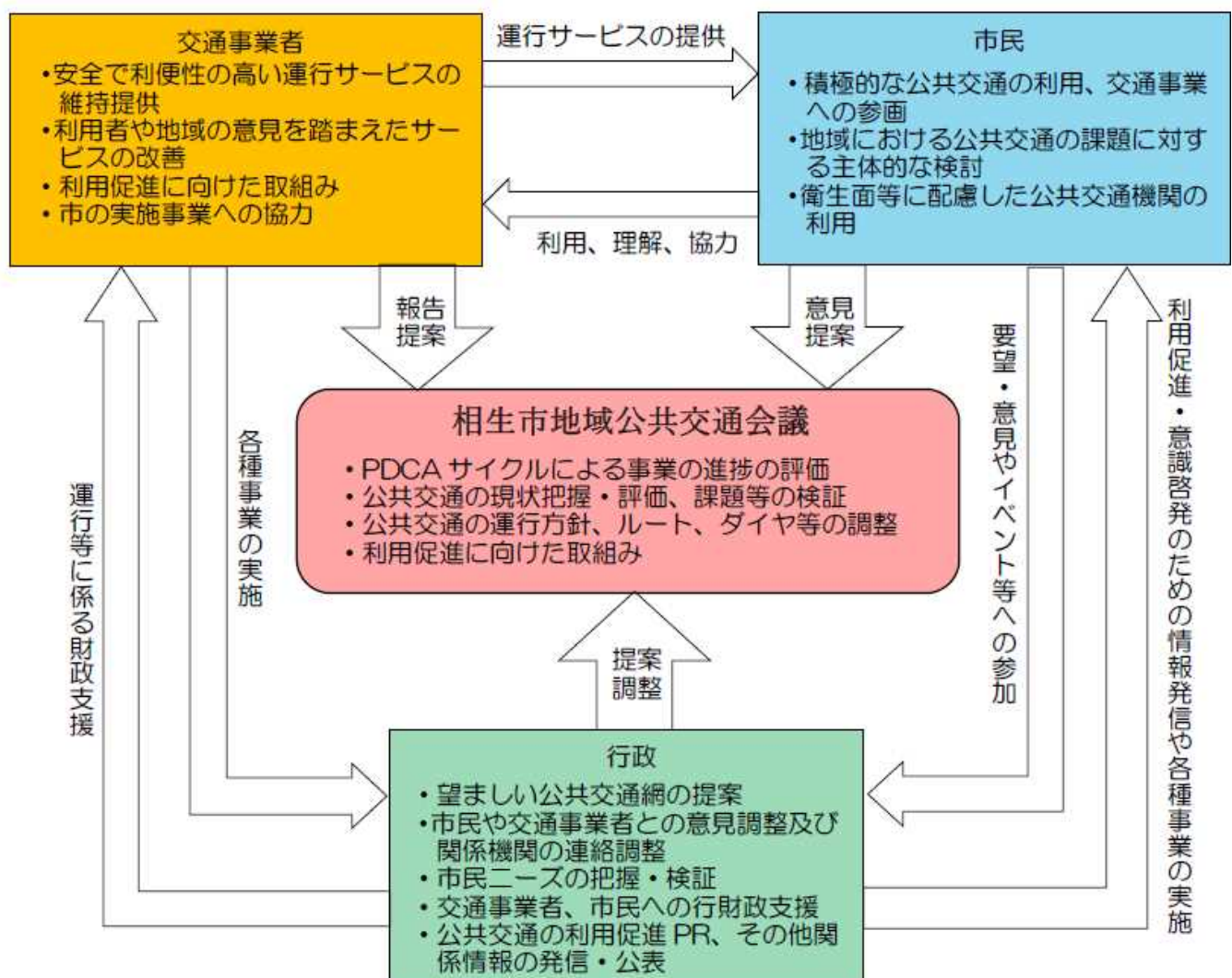
第7章 計画の実現に向けて

7-1 公共交通を支える三者の役割

基本理念及び基本方針の実現には、本市の公共交通を支える「市民」「行政」「交通事業者」の役割を明確化し、それぞれがその役割を認識した上で地域公共交通会議で協議しながら、連携して計画を推進していくことが重要となります。

また、事業実施の際には、関係する実施主体が目標を共有することにより、目標達成に向けて協力していきます。

【公共交通を支える三者の連携】



7-2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

公共交通は、日常的な輸送手段としてだけでなく、医療・福祉・商業・教育・観光・環境など様々な役割も担っています。

そのため、持続可能な公共交通を維持するためには、公共交通を支える三者の連携だけでなく、交通分野以外の分野とも連携することが重要となってきます。

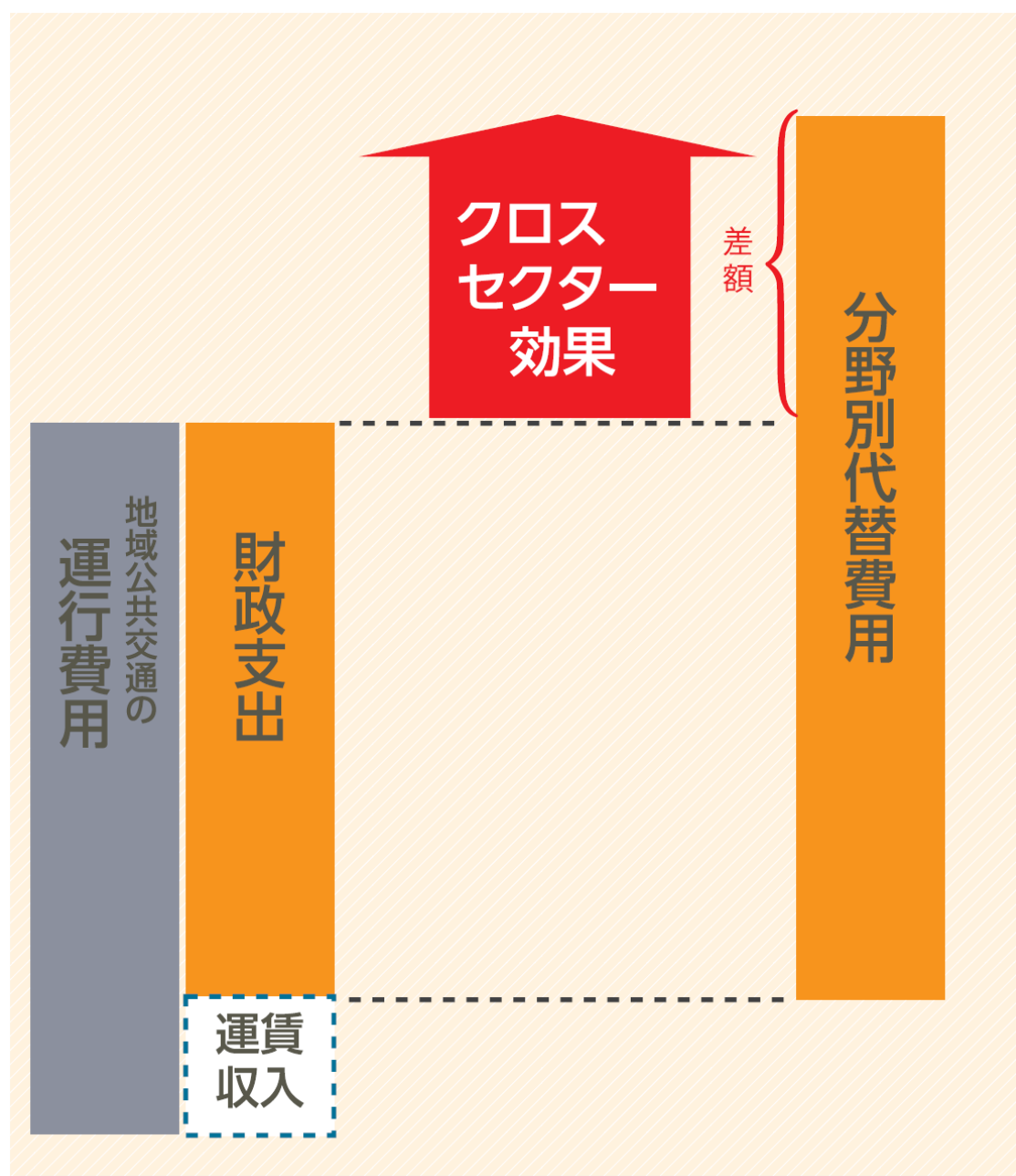
公共交通は次に示すような各分野において地域を支えています。地域交通が廃止されることにより、公共交通に代わる施策やサービスを検討する必要があります。このように、運行に対して行政が負担している費用と地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別の代替費用を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果のことを「クロスセクター効果」と言います。

本市では、公共交通の役割などを把握するとともに、各分野との連携を強化することで、より持続可能な公共交通確保を目指します。



出典：国土交通省資料

【地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ】



出典：国土交通省資料

【地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行財政負担項目】

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内 容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商業	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光地送迎のためのタクシー券配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
財政	土地の価値低下等による税収減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
建設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

：数値化が困難な項目

出典：国土交通省資料

7-3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

計画の達成にあたっては、社会情勢や地域情勢の変化などに即して適切に対応していくことが必要となってきます。

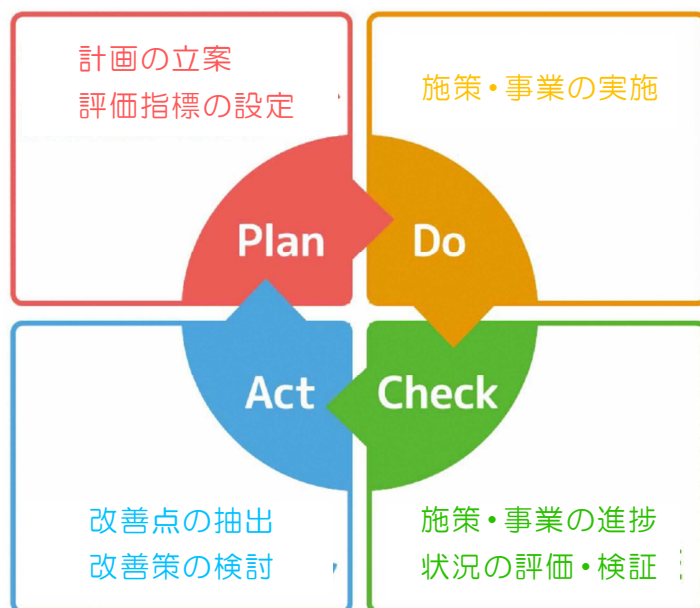
そのため、施策・事業の実施においては、「Plan（計画）」、「Do（実施）」、「Check（評価）」、「Act（改善）」の4つの段階を繰り返す「PDCA サイクル」により、適宜見直しを実施することで、より良い取組みとなるよう改善します。

具体的には、本計画（Plan）に基づき、施策・事業を実施（Do）します。また、相生市地域公共交通会議で各施策・事業の進捗状況の評価・検証（Check）を行うことで、改善点を抽出し次年度の取組みに繋げていきます（Act）。





















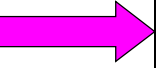
また、施策・事業の進捗状況の評価・検証（Check）を実施したのちに、その内容について相生市 HP などを通じて公表を行うことで公共交通に対する周知を行い、より多くの住民に公共交通に対する啓発意識の醸成を促すように努めます。

















なお、中間年となる令和9年度には社会情勢や関連法令などの変化に伴い、必要に応じた中間見直しを行うことで現状に即した計画の実現を図ります。

【施策・事業実施における PDCA サイクル】



【評価・見直しなどのスケジュール】

	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度
<ul style="list-style-type: none"> 計画の立案 (Plan) 評価指標の設定 					
<ul style="list-style-type: none"> 施策・事業の実施 (Do) 					
<ul style="list-style-type: none"> 施策・事業の進捗 (Check) 状況の評価・検証 					
<ul style="list-style-type: none"> 施策・事業の状況における公表 					
<ul style="list-style-type: none"> 改善点の抽出 (Act) 改善策の検討 					
<ul style="list-style-type: none"> 中間見直し 					

	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度	令和 13年度	令和 14年度
<ul style="list-style-type: none"> 計画の立案 (Plan) 事業指標の設定 					
<ul style="list-style-type: none"> 施策・事業の実施 (Do) 					
<ul style="list-style-type: none"> 施策・事業の進捗 (Check) 状況の評価・検証 					
<ul style="list-style-type: none"> 施策・事業の状況における公表 					
<ul style="list-style-type: none"> 改善点の抽出 (Act) 改善策の検討 	