

相生市地域公共交通計画 概要【令和5年3月】

1.計画策定の概要

1 計画策定の背景及び目的

- 本計画は、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。

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」を上位計画として、「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。
- 本計画は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。

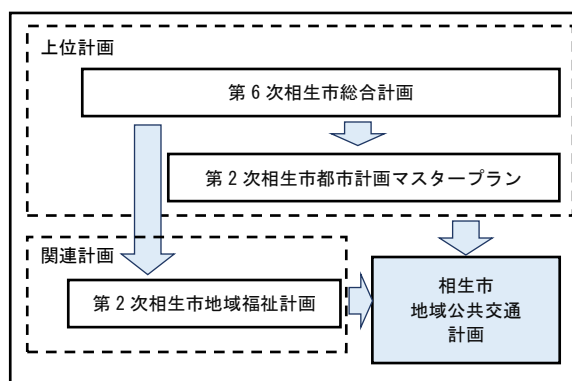


図 計画の位置づけ

3 計画の区域

- 本計画の計画区域は、相生市全域（90.40km²）を対象とします。

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。
- 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。

2.相生市の現状

1 人口

- 本市の人口は令和2年現在、28,355人です（国勢調査）。
- 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。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、本市の人口は令和27年に約22,000人にまで減少するとされています。また、65歳以上の高齢者割合は、平成7年の18%から、令和27年には40%と倍以上になると推計されています。

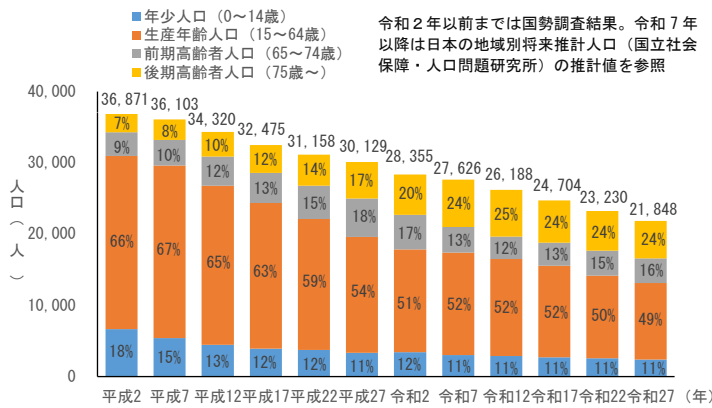


図 年齢階層別人口の推移（相生市）

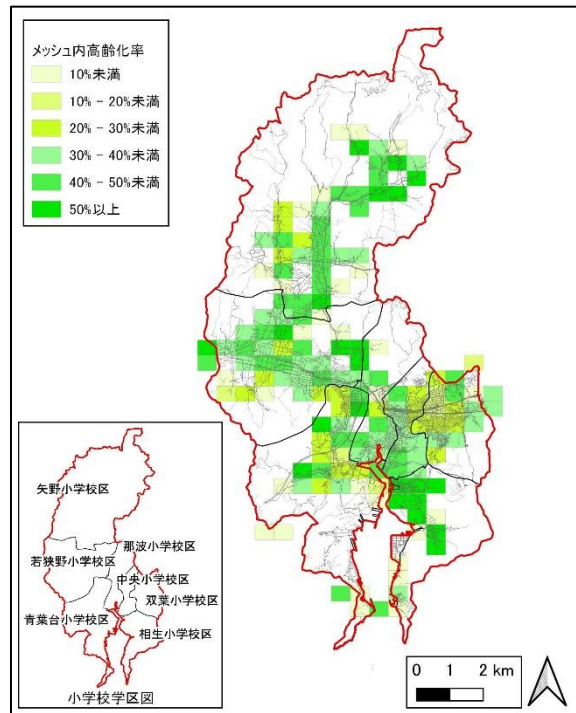


図 地域別高齢化率

2 交通流動

- 通院や買い物では、市内の施設への移動が多くなっています。
- 通勤・通学では、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なっています。

3 自動車運転免許保有状況、自主返納状況

- 自動車運転免許保有者数は、人口の減少に伴い減少傾向にあります。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。
- 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。

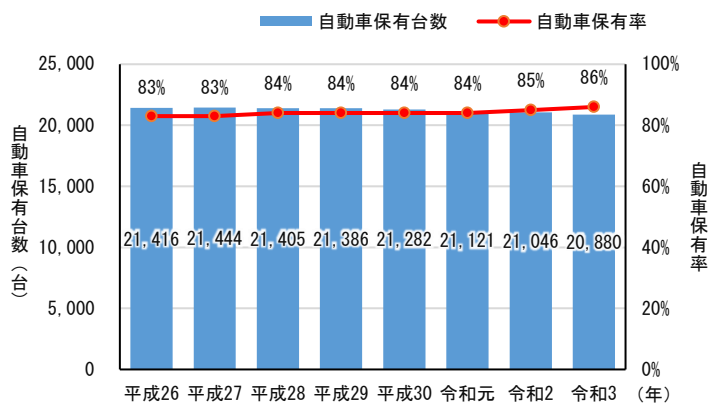


図 自動車保有台数と保有率の推移（相生市内）

3.相生市における公共交通の現状

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体となっており、バス路線を補完する目的として、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。
- 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。

●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。

鉄 道

●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。

●市内には、JR相生駅、JR西相生駅の2駅があり、JR相生駅ではJR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、JR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。

バ ス

●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系統を運行しており、市内に71箇所のバス停があります。

●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。

タ ク シ ー

●本市におけるタクシーは、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。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。

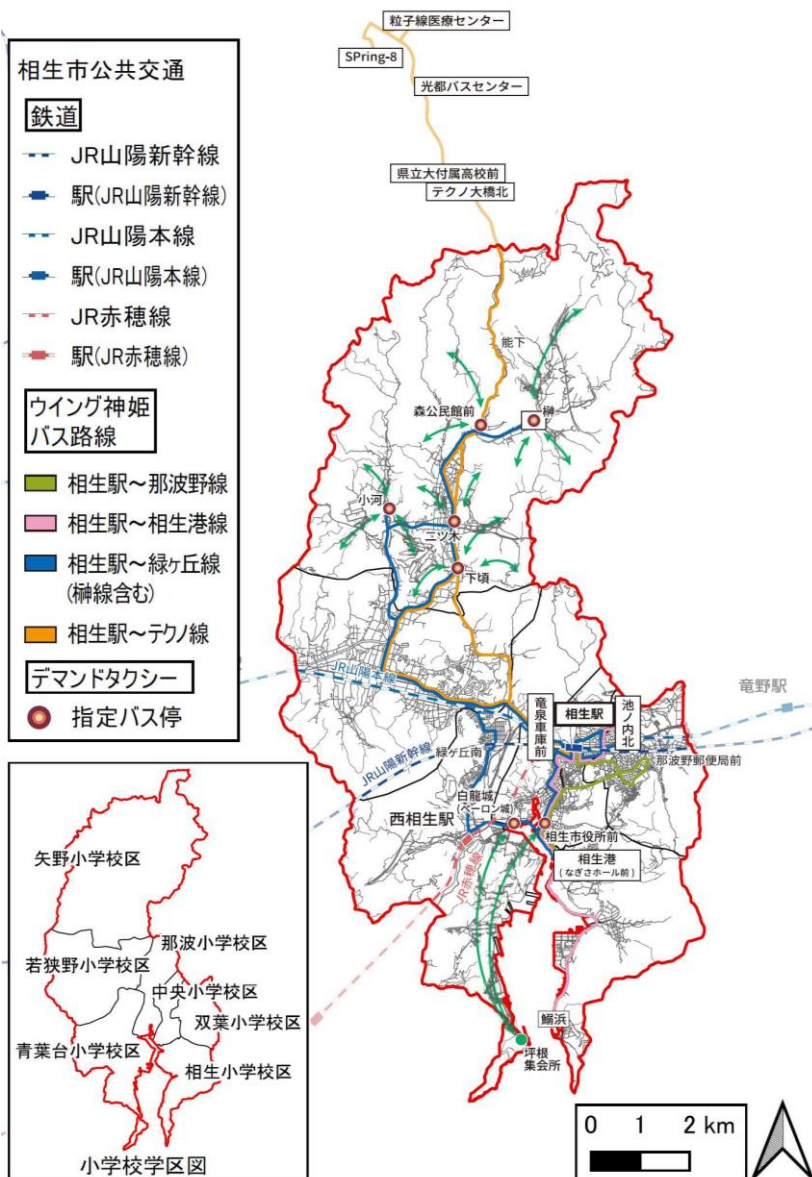


図 市内を運行する公共交通

4.地域公共交通に関わる課題

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ります。また、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ります。

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ります。

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、利用しやすい交通ネットワークを形成する必要があります。

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・高齢者の自動車運転免許保有数の増加

- 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ります。

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ります。
- 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、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ります。

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という意見があります。

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見られます。

5.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次のように定めます。

【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。

事業1-1 路線バスの運行内容の見直し
 事業1-2 公共交通への適切な財政支援
 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

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。

事業2-1 地域の実情に即した移動手段の導入
 事業2-2 バス停などの利用環境整備
 事業2-3 公共交通の総合時刻表の作成
 事業2-4 自動車運転免許返納者優遇措置の周知

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。

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3-3 路線バスの乗り方教室の実施
 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

6. 目標指標及び数値目標

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路線バスの運行路線及びバス停数 本市内を運行する路線バスの運行路線及びバス停数	4路線 71箇所	4路線 71箇所	4路線 71箇所
②市内を運行するバス路線の収支率 市内完結のバス路線（相生駅～相生港線、榑線を含む相生駅～緑ヶ丘線、相生駅～那波野線）3路線の収支率	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	58人/年	70人/年	80人/年

7.公共交通ネットワークの将来像

- 「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。
- 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。
- 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、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。

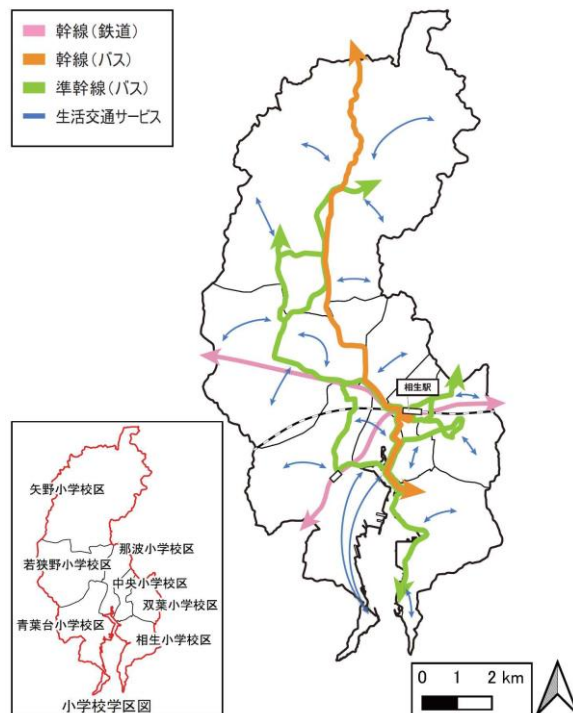


図 公共交通ネットワークの将来像

8.計画の実現に向けて

1 公共交通を支える「市民」「行政」「交通事業者」の役割

- 基本理念及び基本方針の実現には、「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。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。

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、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。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。

3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

- 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。
- 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。

【発 行】相生市市民生活部地域振興課まちづくり推進係

〒678-0031 兵庫県相生市旭一丁目2番10号

TEL : 791-23-7130 FAX : 791-23-7137 E-mail : machizukuri@city.aioi.lg.jp