

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の実施、市が主催するイベントにおける公共交通の利用促進や地域コミュニティにおける交通弱者の移動支援など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 (※)	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運行支援に該当するバス路線の収支率 運行支援を実施、予定しているバス路線（市内循環線、相生駅～JA 兵庫西～Spring8 系統のテクノ線、相生駅～西後明～Spring8 系統のテクノ線）の各収支率	市内循環線 23.6%	市内循環線 26.0%	市内循環線 28.0%
	若狭野農協前 経由 35.1%	若狭野農協前 経由 54.0%	若狭野農協前 経由 58.0%
	西後明経由 95.4%	西後明経由 96.5%	西後明経由 97.5%
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	1,767 人/日	1,700 人/日	1,700 人/日
④市内バス路線への公的負担額 市内赤字路線に対する市の財政補助額（赤字額を上限とする）	30,000 千円	25,000 千円	25,000 千円
⑤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

※現状値は目標指標①、目標指標②、目標指標⑤については令和 3 年度の数値
目標指標③、④については令和 6 年度の数値

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。このうち、特に相生駅～西後明～spring8 の系統は JR 相生駅（相生市）と播磨科学公園都市（たつの市、上郡町、佐用町）を結ぶ系統の中でも骨格となる系統であり、市外への通勤・通学等を支える交通基盤としての役割を果たしますが、一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

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】

