

相生市地域公共交通総合連携計画

平成25年3月

兵庫県相生市

はじめに

公共交通は、道路や上下水道と同様に誰もが利用できる都市インフラの中核をなすものです。これまで、空気や水のように、あって当たり前の電車、バスに代表される公共交通ですが、運行本数の減少や路線バスの撤退は地域社会の形成にも大きな課題となっております。



その背景には、少子高齢化や人口減少の進行、自家用車の普及によるライフスタイルの変化などがあり、県内の公共交通の利用者数は、昭和40年代のピーク時から半減しています。

本市においても、その状況は例外ではなく、いずれのバス路線も極めて少ない運行本数で維持されるなど、公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状態にあります。今後も利用者数の減少が続く状態では、公共交通は更に縮小されることが予想され、子どもや高齢者などの交通弱者の日常生活において深刻な問題となります。

このような中、市民の皆さまが、不安に感じることなく安心して生活できるためには、公共交通機関を積極的に利用することはもとより、まちづくりや地域の活性化の視点からも公共交通の果たすべき役割や位置づけを明確にし、総合的に取り組むことが必要であります。

今後は、市、交通事業者のみならず、地域住民が地域にとって必要な公共交通のあり方を考えるなど、市民、交通事業者、市が一体となって「協働で守り育て、相互に分担し合う」公共交通の確保に取り組んでまいります。

最後になりましたが、本計画策定にあたり、貴重なご意見をいただきました相生市地域公共交通会議の委員の皆さまをはじめ、アンケート等の調査にご協力をいただいた市民の皆さま、並びにご協力をいただきました関係者の皆さまに心から感謝申し上げます。

平成25年3月

相生市長 **谷口 芳紀**

目 次

1	計画の目的	2
1-1	計画策定の背景と目的	2
1-2	計画の区域	2
1-3	計画の位置付け	3
1-4	計画の期間	3
2	基本方針	4
2-1	基本的な考え方	4
2-2	基本方針	4
3	基本計画	7
3-1	公共交通ネットワークの将来像	7
3-2	公共交通に関する施策	11
3-3	計画推進体制	17

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	20
1-1	相生市におけるまちづくりの方向性	20
1-2	相生市における公共交通を取り巻く現状	23
1-3	相生市における移動の実態	30
1-4	相生市における公共交通の現状	35
資-2	公共交通に関するアンケート調査	48
2-1	調査概要	48
2-2	調査結果	49
資-3	地域公共交通空白地域ヒアリング	69
資-4	相生市における公共交通の課題	76
4-1	地域現況からの課題	76
4-2	交通現況からの課題	76
資-5	その他	77
5-1	相生市地域公共交通会議設置要綱	77
5-2	相生市地域公共交通会議委員名簿	80
5-3	交通会議の開催状況	81

1 計画の目的

1-1 計画策定の背景と目的

本市では、これまで公共交通空白地域の市民の移動手段の確保という観点からバス路線の運行補助やデマンド交通サービスの試験運行などを実施してきました。

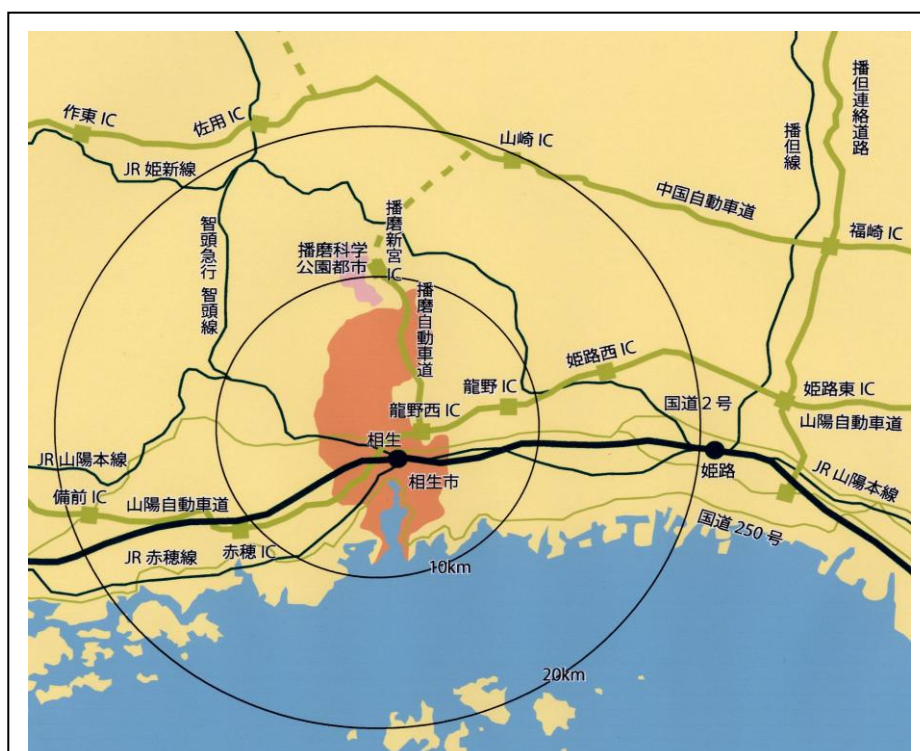
しかしながら、公共交通の利用者数は減少傾向にあり、今後、公共交通はより厳しい状況を迎えることが想定されます。また、高齢化が急激に進行する中では交通弱者の移動手段の確保など、地域公共交通の課題はより複雑になっており、それらの課題を総合的に検討することが必要となっています。

このため、本市における公共交通のあり方の検討を行うため、市民や交通事業者、道路管理者など多様な関係者が参画する「地域公共交通会議」を設置しました。

相生市地域公共交通総合連携計画（以下「本計画」という。）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すものです。

1-2 計画の区域

本計画は、相生市全域を対象とします。



1-3 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に準ずるものとし
ます。また、平成 23 年度からの「第 5 次相生市総合計画」（以下「総合計画」とい
う。）を上位計画とし、交通の視点から、その実現に向けての有効な方策を定めま
す。

○第 5 次相生市総合計画 「いのち輝き 絆でつなぐ あいのまち」

公共交通に関する分野は、第 5 次相生市総合計画（平成 23 年 3 月
策定）では、平成 32 年度を目標年度とし、基本計画：第 5 章「自然
と共生した快適に定住できるまち」の第 2 節「交通・情報網の充実し
たまちづくり』に位置付けられ、以下のとおり取り組むこととして
います。

【取り組み事項】

- 公共交通サービスを充実する
- 地域特性に応じた総合的な交通体系の確立を目指す

1-4 計画の期間

平成 34 年度を目標年度とし、平成 25 年度から平成 34 年度までを計画期間と
します。

H25 年度

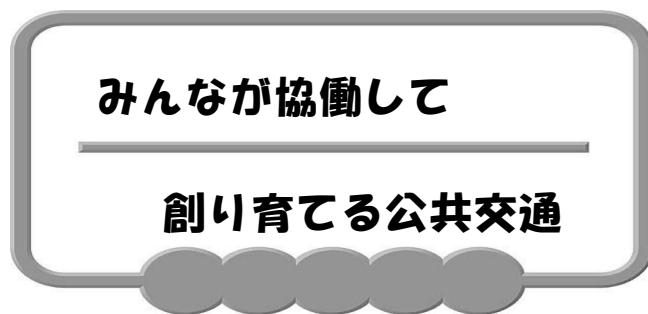
H34 年度



地域公共交通総合連携計画

2 基本方針

2-1 基本的な考え方



自家用自動車の普及や生活スタイルの変化などにより、鉄道、路線バスなどの公共交通の利用者が減少傾向の一方、高齢化により自動車を利用しにくい市民は増加しており、公共交通サービスの必要性が高まっています。

従来の交通事業者が主体となった公共交通だけではなく、地域住民が地域にあった公共交通のあり方を考え、既存の公共交通と効果的に連携することにより相乗効果を生み出す交通体系を目指します。そして、より利便性の高い公共交通サービスを確立することにより、快適な生活環境を確保していきます。

また、持続可能な公共交通とするために、「協働で守り育て、相互に分担し合う」という意識のもと、市民、交通事業者、市が互いに協力し合う公共交通の実現を目指します。

2-2 基本方針

前述の基本的な考え方をもとに、基本方針を次のように設定し、取り組みを進めます。

① 拠点アクセス性の維持

本市の総合計画は、4つの交流拠点とそれを結ぶ2つの都市軸を都市空間形成の基本方向と位置付けています（P20～P21 資-1 参照）。市街地のにぎわい交流拠点、都心核・アクセス拠点、海を活かしたふれあい交流拠点においては集客施設なども集中しており、それら地域へのアクセス性を維持向上するためにも2つの都市軸の強化を図ります。

② 定住性を高めるための交通利便性の向上

本市の人口は、市街地にある程度集積しており、バスの利用者数も多くなっています。市街地からは市外への通勤なども多く、定住性を高めるためにも、公共交通の維持・充実が求められています。

また、鉄道とバスとの接続、バスとバスとの接続、利用しやすい路線設定、分かりやすい時刻表や路線図など、より使いやすい公共交通にすることで、これまでのバスを利用していなかった人の公共交通への転換の促進を図ります。

③ 移動制約者の移動手段の確保

高齢化に伴い移動制約者も増加しており、生活の質の確保、閉じこもり防止の観点からも移動手段の確保が必要です。しかし、高齢者などが多い地域は既に公共交通が不便な地域も多く、今後の人口減少により、更に公共交通の成立可能性は低くなることが想定されます。

そのような地域では、現在の路線バスやデマンドタクシーのあり方も含めて、それぞれ地域特性にあった持続可能な移動手段の確保を検討し、地域住民や利用者が運行を支える仕組みづくりを支援していきます。

④ 地域の活性化に資する交通体系の確立

生活交通は、単なる移動手段に留まらず、まちづくりの基盤としての役割を担っており、日常の生活交通手段の確保という観点とあわせ、観光・交流の振興に資する交通体系を確立することが必要です。

⑤ 市民、交通事業者、行政などが一体となった公共交通の維持・確保

路線バスの利用者は、年々減少傾向にあり、今後も更に厳しい状況が続いていくことが想定されます。

このような状況下では、交通事業者の努力だけで路線バスを維持することは困難であることから、市民、交通事業者、市などが一体となって公共交通を利用しやすい仕組みづくりに取り組みます。

⑥ 財政負担の適正化

公共交通施策におけるバス路線の維持・確保のための赤字路線バスの補助をはじめ、バスの利用促進につなげるデマンドタクシー試験運行、また、福祉施策における福祉タクシー運賃助成事業などの施策を引き続き展開します。

新たな公共交通施策を展開するうえにおいても、効率的な交通形態の構築により市の財政負担の適正化を図ります。

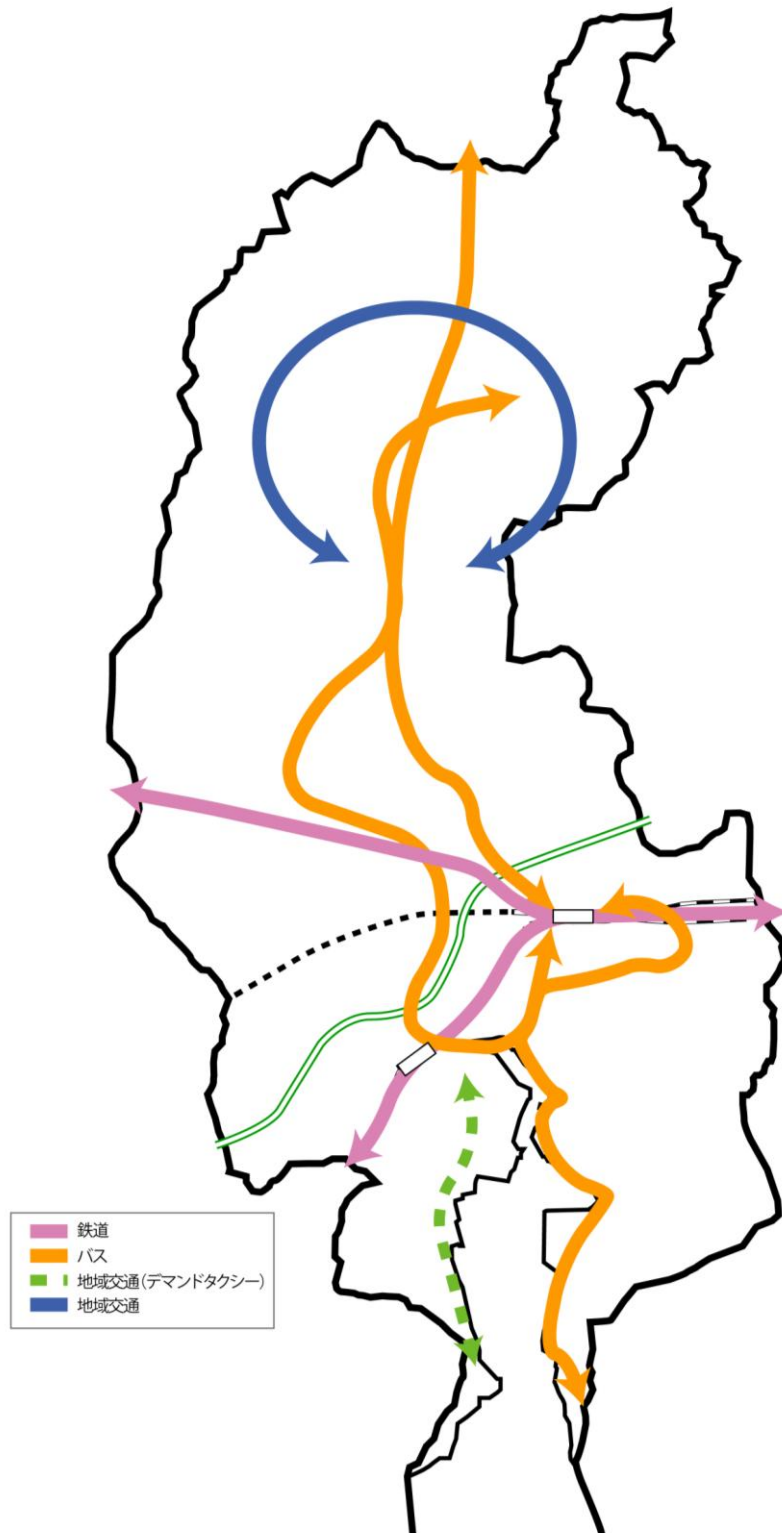
3 基本計画

3-1 公共交通ネットワークの将来像

相生市における公共交通ネットワークの将来像について、2～3年後の短期的な将来像と、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた5～10年後の中期的、長期的な将来像をそれぞれ示します。

(1) 短期的な将来像

短期的には、地域交通（地区内を中心とした日常生活の移動ニーズを担う交通手段）として、坪根地区における連絡船の代替交通手段としてのデマンドタクシーの試験運行や、矢野町地区における新たな交通手段の導入を目指します。

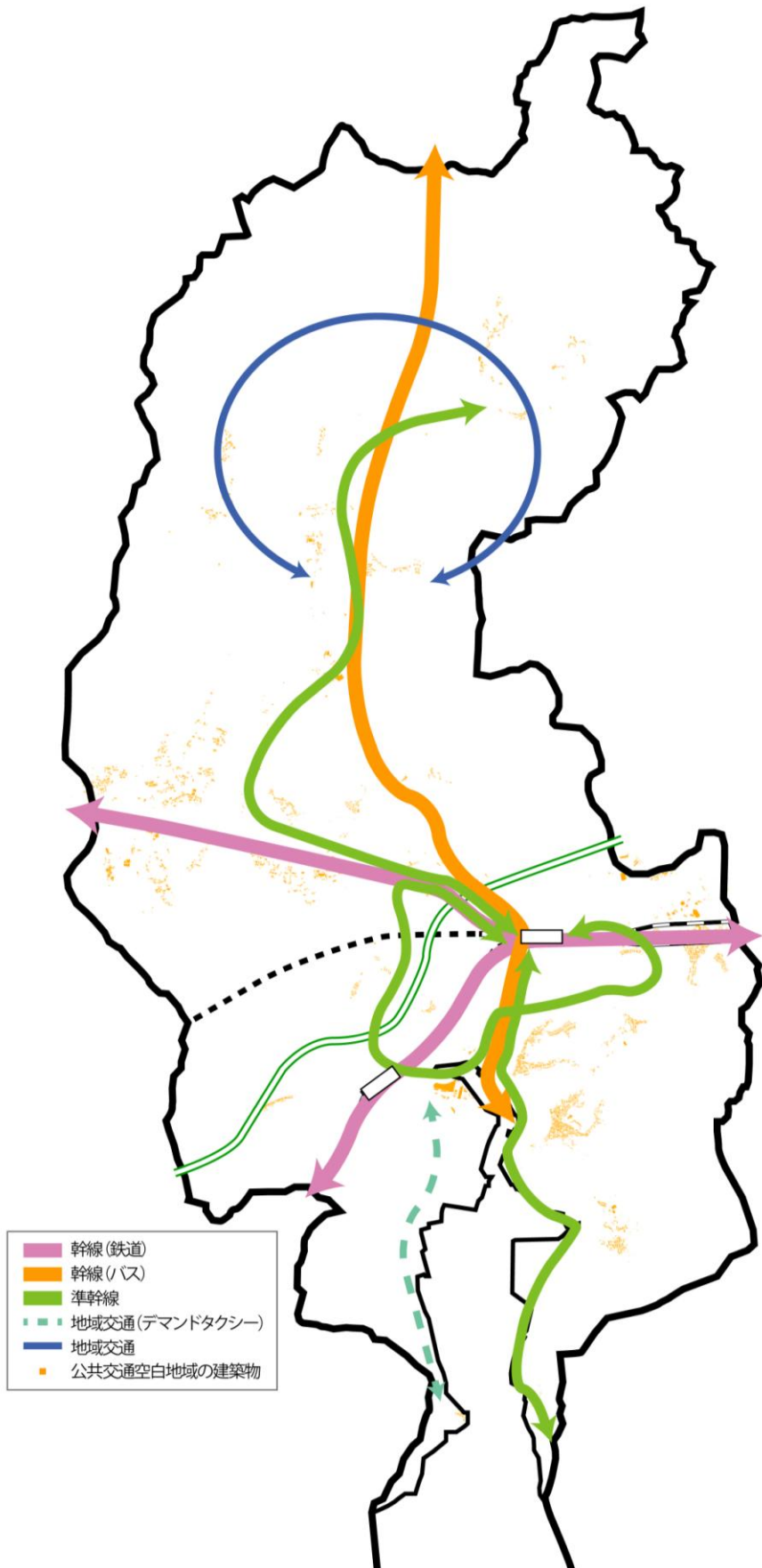


(2) 中長期的な将来像

現在の公共交通よりも利用しやすく、持続可能な公共交通ネットワークを目指すため、中長期的には、公共交通ネットワークを以下のように構造的に位置付け、各路線の性格に応じた取組、役割分担を行います。

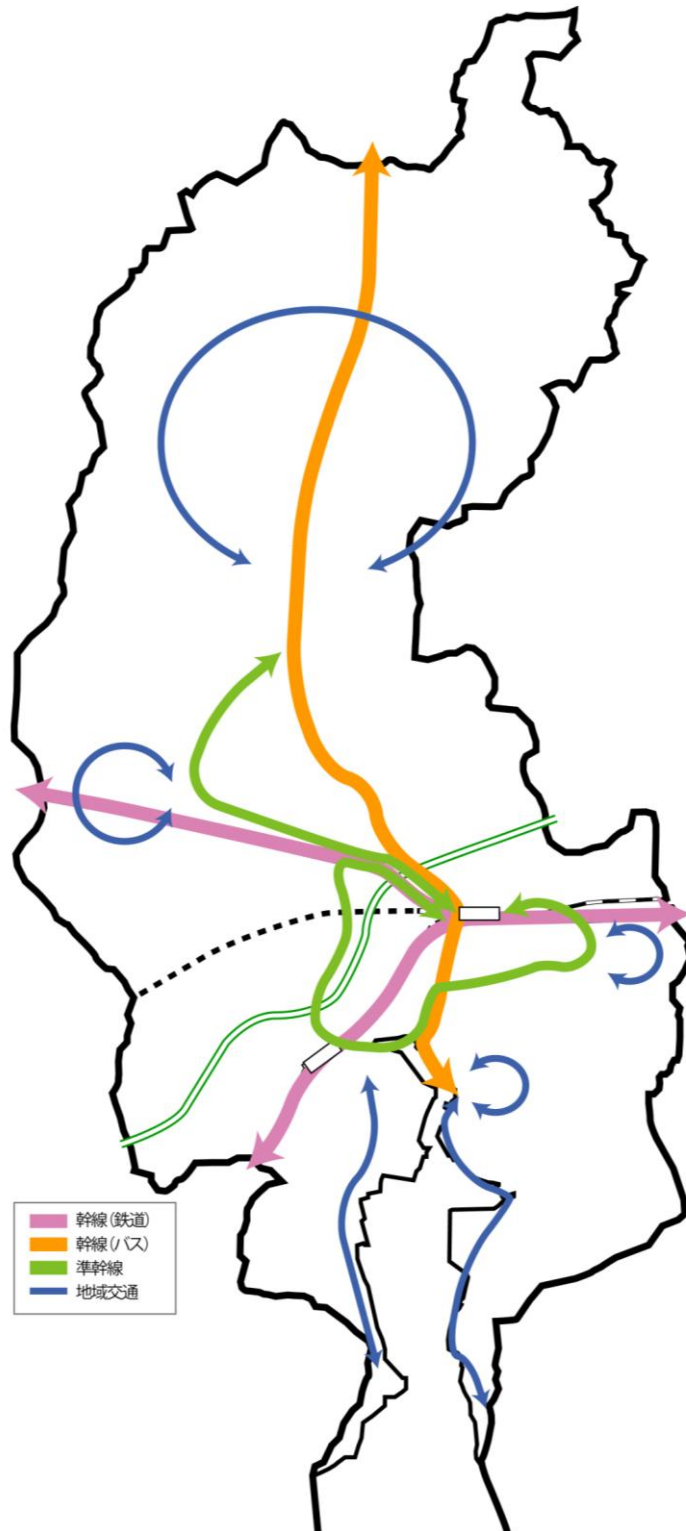
	考 え 方	各 主 体 の 役 割		
		地域住民	交通事業者 (バス・タクシー事業者)	市
幹線	<p>* 幹線は、相生市における公共交通の骨格となる重要な路線で、播磨科学公園都市⇄相生駅⇄相生港のバス路線を南北軸、鉄道を東西軸とします。</p> <p>* 幹線は、比較的利用者が多い路線であり、交通事業者が運営主体となり維持します。</p>	積極的な利用	<p>運営主体となり維持</p> <p>利用促進</p>	利用促進
準幹線	<p>* 市街地内を循環するバス路線、楯線（相生駅⇄楯）、相生港線（相生港⇄万葉岬）は、幹線を補完する路線とします。</p> <p>* 幹線ほど利用者が多くないが政策上重要な路線であり、交通事業者が運営主体となり維持するが、市が必要に応じて財政支援します。</p>	積極的な利用	<p>運営主体となり維持</p> <p>利用促進</p>	<p>財政的支援</p> <p>利用促進</p>
地域交通	<p>* 区内を中心とした日常生活の移動ニーズを担う交通手段を地域交通とします。</p> <p>* 地域住民が主体的に方向性を検討します。</p> <p>【交通手段の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自主運行バス（市町村運営有償運送、過疎地有償運送、福祉有償運送） ・デマンドタクシー ・自転車等シェアリング 	<p>主体的に方向性を検討</p> <p>積極的な利用</p> <p>導入する交通手段に応じて参画</p>	<p>地域主体での検討に対する支援</p> <p>導入する交通手段に応じて参画</p>	<p>地域主体での検討に対する支援</p> <p>導入する交通手段に応じて運営主体として実施、財政支援</p>

* 公共交通空白地域については、将来的に地域交通の導入を目指します。また、その地域交通導入の方向性に応じて準幹線の見直しも検討します。



参考：超長期的な交通体系イメージ

超長期的（20～30年後）には、更なる人口減少、高齢者の自動車利用者の増加などが予測され、地域交通が幹線、準幹線を補完する公共交通体系となることが想定されます。本計画ではこのようなイメージを想定しながら短期・中長期の将来像を描いています。



3-2 公共交通に関する施策

(1) 施策体系

施 策		実施時期		主 体		
		短期	中・長期	地域 住民	交通事 業者	市
路線バス の維持・ 継続	①路線バスの維持・継続	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	○	●	○
	②幹線の維持・継続		<input type="checkbox"/>	○	●	
	③準幹線の維持・継続		<input type="checkbox"/>	○	●	○
利便性の 向上	④接続ダイヤの調整	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		●	○
	⑤利用しやすいバス停留 所の整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	○	●	●
地域交通 の導入	⑥地域交通の検討支援	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		○	●
	⑦地域交通の導入	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	●	○	●
	⑧デマンドタクシー試験 運行の実施	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	○	○	●
公共交通 の利用促 進	⑨モビリティ・マネジメン トの実施	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	○	○	●
	⑩バス乗り方学習会によ る意識啓発	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	○	○	●
	⑪運転免許証自主返納の 支援	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	○	○	●

●実施主体

○支援・協力主体

(2) 施策内容

■ 路線バスの維持・継続

① 路線バスの維持・継続

【目的】

* 高齢者や小・中学生などを中心とした市民の移動手段を確保します。

【内容】

- ・ 交通事業者は、現在のバス路線の維持・継続に向けた努力をします。
- ・ 市は、バス路線の維持・継続できるよう、努力している交通事業者に対して経常欠損が生じた場合、生活バス路線運行補助として財政支援します。

【実施時期】

短期

【主体】

●実施主体：交通事業者 ○支援・協力主体：市、地域住民

② 幹線の維持・継続

【目的】

* 相生市における公共交通の骨格となる重要な路線として、効率的で利便性の高いネットワークを維持します。

【内容】

- ・ 幹線については、交通事業者が主体的に維持を図り、最低限の運行時間帯と運行本数を確保します。

【実施時期】

中長期

【主体】

●実施主体：交通事業者 ○支援・協力主体：地域住民

③ 準幹線の維持・継続

【目的】

* 相生市における政策上重要な路線として、効率的で利便性の高いネットワークを維持します。

【内容】

- ・ 準幹線については、交通事業者が主体的に維持を図ります。
- ・ ただし、効率的で利便性の高いネットワークを維持するために、市が必要に応じて支援します。

【実施時期】

中長期

【主体】

●実施主体：交通事業者 ○支援・協力主体：市、地域住民

■ 利便性の向上

④ 接続ダイヤの調整

【目的】

*バス⇔バス、バス⇔鉄道の乗り継ぎの際の利便性を向上します。

【内容】

- ・鉄道・路線バスの相互の連携を図ることにより、接続ダイヤの調整を目指します。
- ・路線バスについては幹線の強化を図るため、テクノ線と相生港線との接続ダイヤの調整や中長期的には、播磨科学公園都市⇔相生駅⇔相生港の直通運行の実施を目指します。

【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：交通事業者 ○支援・協力主体：市

⑤ 利用しやすいバス停留所の整備

【目的】

*利用者の利便性及び快適性に配慮した公共交通の基盤を整備します。

【内容】

- ・他地域からの来訪者や初めてバスを利用する人でも分かるよう、バス停留所にある路線図やダイヤ表などを分かりやすく工夫します
- ・新たなバス停設置の際の環境整備や、バス停周辺への駐輪場の整備などを地域住民と一緒に検討します。

【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：市、交通事業者 ○支援・協力主体：地域住民



■ 地域交通の導入

⑥ 地域交通の検討支援

【目的】

*移動制約者の移動手段の確保に向け検討を行う地域に対して支援します。

【内容】

- ・地域住民が主体となって地域交通の導入を検討している地域には、導入や実証実験方法、利用促進方法の提案などを支援します。
- ・短期的には平成 25 年度以降、矢野町地区での新たな交通手段の導入に向けて支援します。
- ・また、その矢野町地区の実績をもとに、各地域が検討しやすいように導入方法や導入にあたっての条件、支援基準などをまとめたガイドラインを作成します。

【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：市 ○支援・協力主体：交通事業者

⑦ 地域交通の導入

【目的】

*地域住民が愛着を持って利用できるよう地域交通の導入を推進します。

【内容】

- ・地域が主体的に検討を進めた新たな交通手段に対して、継続的な運行が行えるよう導入する交通手段に応じて、市は運営主体としての実施や財政支援等を、交通事業者等は運行主体としての取り組みを進めます。
- ・支援の具体的な内容については、平成 25 年度以降の矢野町地区の実績を踏まえて、統一的な支援策を検討します。

【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：市、地域住民 ○支援・協力主体：交通事業者

⑧ デマンドタクシー試験運行の実施

【目的】

*公共交通空白地域における移動手段を確保します。

【内容】

- ・公共交通空白地域のうち必要性の高い地区においては、予約型のデマンドタクシーの試験運行を実施します。
- ・平成 25 年 3 月をもって連絡船が廃止される坪根地区においては、平成 25 年度からデマンドタクシーを導入します。

＜坪根地区デマンドタクシー計画案＞

○運行ルート

発着バス停は、坪根からペーロン城、又は市役所前のどちらかを選択可能とします。

○負担

300 円

※なお、小・中学生の通学交通手段が必要になった場合は、地域住民及び教育委員会と事前協議し、検討を行います。



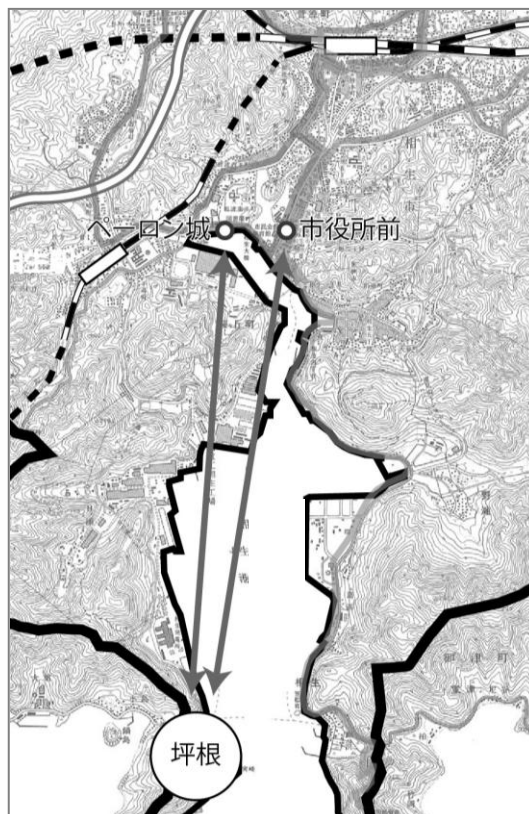
【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：市

○支援・協力主体：交通事業者、地域住民



■ 公共交通利用促進

⑨ モビリティ・マネジメントの実施

【目的】

*公共交通利用に関する意識啓発を行い、公共交通利用者の維持・増加を図ります。

【内容】

・路線の再編成や鉄道・バスの接続ダイヤ改善に併せて、バスマップ等を作成・配布することで、バスを利用していない人に対する意識啓発を行い、利用促進を図ります。

【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：市 ○支援・協力主体：交通事業者、地域住民

⑩ バスの乗り方学習会による意識啓発

【目的】

*公共交通利用に関する意識啓発を行い、公共交通利用者の維持、増加を図ります。

【内容】

・バスの乗り方や料金の支払い方などの公共交通の基本的な知識を学んでもらい、バスを身近なものと感じてもらうため、自治会や学校と協力しながら学習会を実施します。

【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：市 ○支援・協力主体：交通事業者、地域住民

⑪ 運転免許証自主返納の支援

【目的】

*自動車の運転に不安を持っている方の公共交通への転換を図ります。

【内容】

・公共交通の割引制度などを検討することで、高齢ドライバーの運転免許証の自主返納を促進します。

【実施時期】

短期、中長期

【主体】

●実施主体：市 ○支援・協力主体：交通事業者、地域住民

3-3 計画推進体制

(1) 計画推進のための協議・調全体制

本計画の内容を実現していくため、公共交通会議を構成する関係機関との協議を行います。また、交通政策は、単なる移動手段を確保するのみでなく、まちづくりや地域づくりに基づく総合的な取り組みが求められることから、地域振興、福祉、都市計画、教育など他の分野の政策との横断的な調整を図りながら進めていきます。

(2) 計画推進のための「新たな公」の体制づくり

計画の推進にあたっては、行政だけでなく交通事業者、地域住民、更には、NPO などの連携・協働による「新たな公」としての役割分担が必要になります。それぞれの適正な役割分担のもとに取り組みを実施し、関係者間の協議・調整を図りながら計画を進めていきます。

(3) 進行管理

横断的な視点から実施施策の進行状況や公共交通を取り巻く今後の動向などを継続的に評価・検証し、市民ニーズに沿った事業の推進を図る必要があります。

そのため、計画の各施策についてはP D C Aサイクルに基づき、毎年の実施状況や進捗状況を確認し、次のステップに向け内容を検討していきます。

なお、デマンドタクシーについては、概ね3年を1サイクルとして、その利用実態などを検証しながら運行のあり方、方法などの見直しを行っていきます。



Plan (計画)

- ・市民ニーズ・課題の把握
- ・基本方針及び事業計画の策定

Do (実施)

- ・計画に基づく事業の実施
- ・住民説明
- ・広報活動等

Check (評価)

- ・満足度評価
- ・目標の達成状況の検証等

Action (改善)

- ・評価を踏まえた事業の見直し
- ・再広報活動等

参考：計画の見直しの考え方

交通手段と需要及び要介護率の大まかな関連を整理すると下図のとおりです。

需要が大きく一人で移動できる利用者が多ければ、企業によるバスなどの営業運行が成り立ちますが、需要が少なく要介護率が増えれば、介護サービス付きの個別輸送が必要になります。年間 2 万人の利用者がある現状では、企業による営業運行とコミュニティバスの位置づけのデマンドタクシー、自主運行システム（導入検討段階）が併存しています。

今後、利用者の増減及び要介護者の割合が増減する場合、公共交通施策から福祉施策へ、又は公共交通重点化へと展開することが効果的・効率的であると判断できるポイントがあります。今後は路線及び地区ごとに需要と要介護者の割合などを指標として評価し、計画を見直す必要があります。

