

赤穂市の公共交通をとりまく現況

令和5年3月23日

- 目 次 -

	頁
1 赤穂市の概況	1
(1) 位置・地勢	1
(2) 人口	3
(3) 施設立地状況	6
(4) 観光	7
2 赤穂市における交通の現状	8
(1) 公共交通網	8
(2) 鉄道の現状	10
(3) 路線バスの現状	20
(4) コミュニティバス『ゆらのすけ』の現状	32
(5) 東備西播定住自立圏圏域バス『ていじゅうろう』の現状	44
(6) デマンドタクシー『うね・のり愛号』の現状	56
(7) 鉄道・バス等による人口カバー率	65
(8) バス等に対する行政負担	66
(9) タクシーの現状	68
(10) 交通事業者の状況	70
(11) 交通弱者等の移動に対する福祉施策の状況	73
(12) 地域の輸送資源	77
(13) 道路交通の現状	81
(14) 公共交通の利便性確保に対する市民意向	83
3 赤穂市における移動状況	84
(1) 日常の移動に関するアンケート調査の概要	84

(2) 赤穂市内外の目的別移動状況	85
(3) 市民の利用交通手段	89
(4) 車を気軽に利用できない人・できる人の割合	90
(5) 車を気軽に利用できない人の地区別人数	91
(6) 車を気軽に利用できない人・できる人の移動手段	92
(7) 車を気軽に利用できない人の移動時の問題点	92
(8) 公共交通維持に向けた市民意見	94
4 赤穂市の交通をとりまく現状と課題のまとめ	95
(1) 公共交通をとりまく現状のまとめ	95
(2) 今後の課題	97

1 赤穂市の概況

(1) 位置・地勢

赤穂市は、兵庫県の南西部、岡山県との県境に位置し、東は相生市、西は岡山県備前市、北は上郡町と接する面積126.85km²のまちです。

市域面積の約7割を丘陵地が占めており、市域のほぼ中央を流れる清流千種川沿い及び南の播磨灘に面して農地や市街地など平地が広がっています。

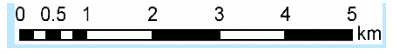
北は緑豊かな山々が連なり、南は瀬戸内海国立公園の美しい海岸線が広がっています。

山陽自動車道や国道2号、国道250号等の各国道が東西方向に走り、国道373号が北へ伸びています。

また、国道250号とほぼ並行して、JR赤穂線、北東部をJR山陽本線が走り、中央部を山陽新幹線が通過しています。

< 赤穂市の位置と概要 >

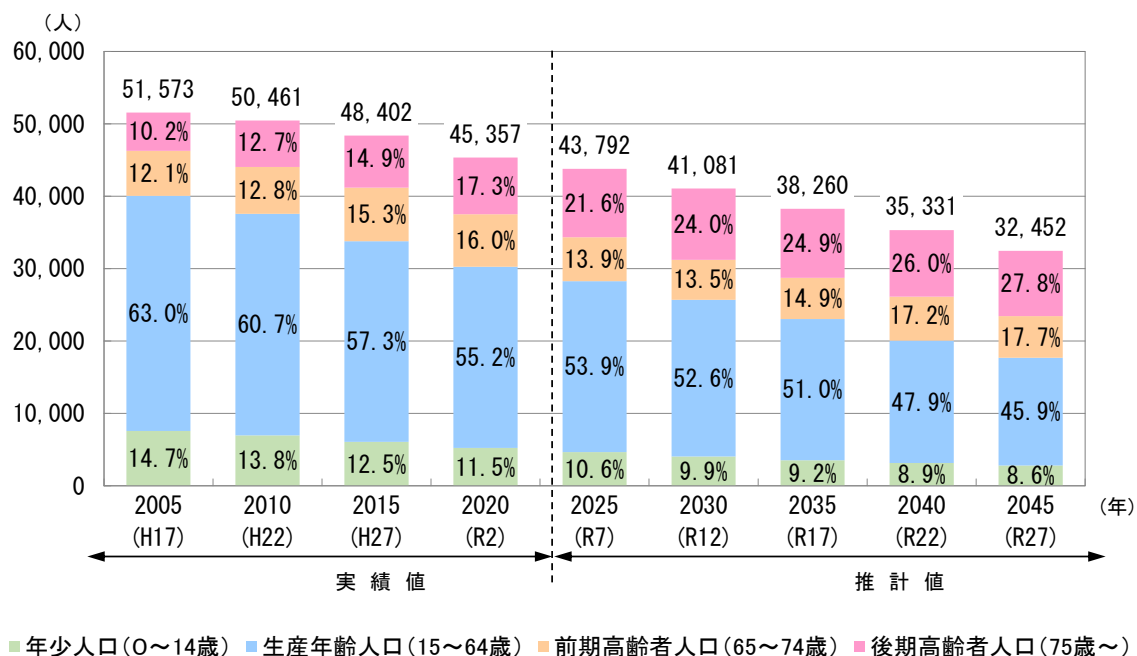




(2) 人口

赤穂市の人口は、2020年（令和2年）時点では約45,000人となっており、近年は減少しています。また、年齢別に人口をみると2020年（令和2年）時点の高齢化率は33.3%（概ね3人に1人が高齢者）となっています。将来的には年少人口・生産年齢人口の減少及び高齢者人口の増加に伴う少子化・高齢化が進行し、2045年（令和27年）には人口が約32,000人、高齢化率が45.5%となることが予想されています。

< 年齢区分別人口の推移 >



※年齢不詳人口は除く

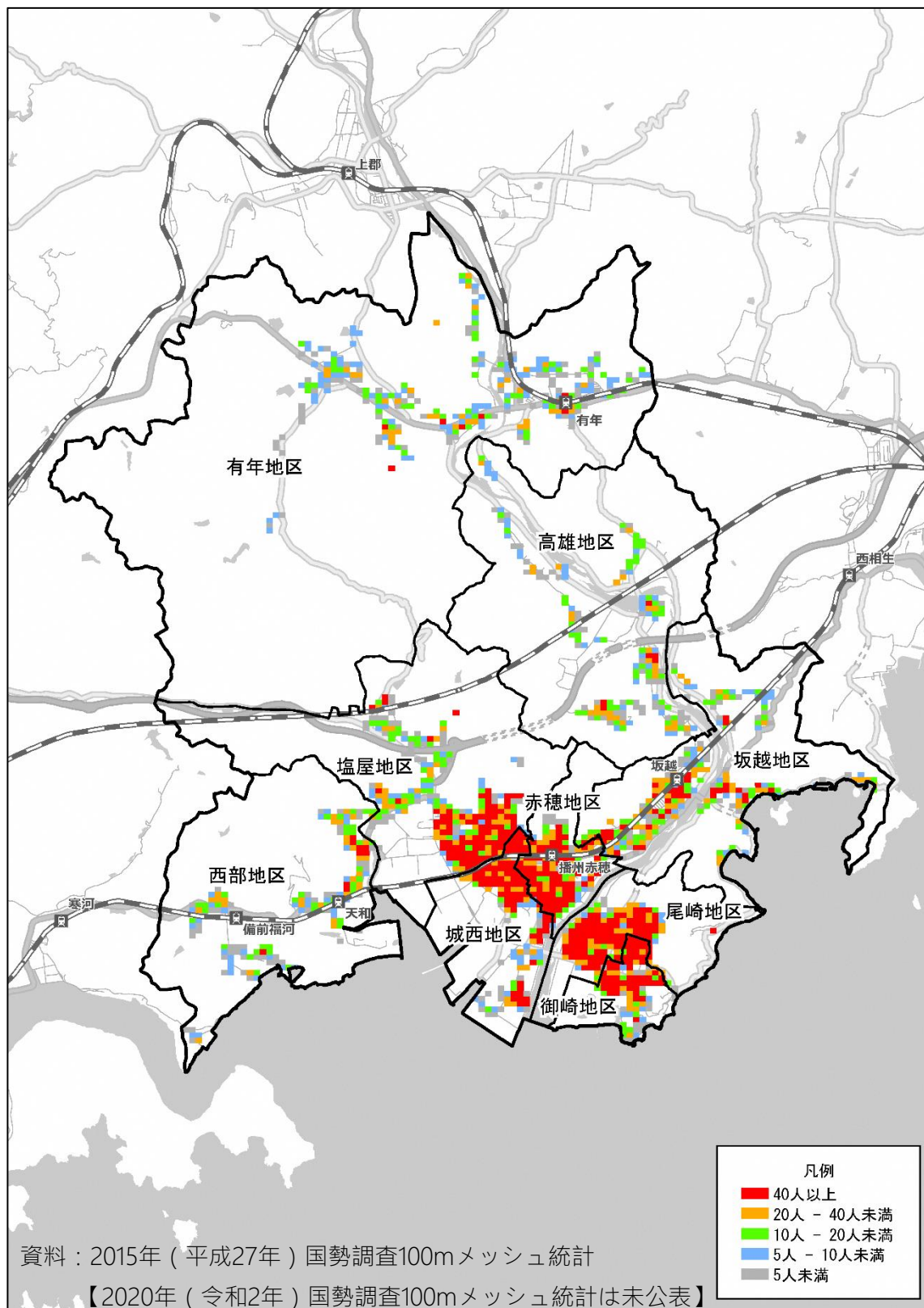
資料：実測値：国勢調査（赤穂市統計書）

推計値：日本の地域別将来推計人口 2018年（平成30年）3月推計

（国立社会保障・人口問題研究所）

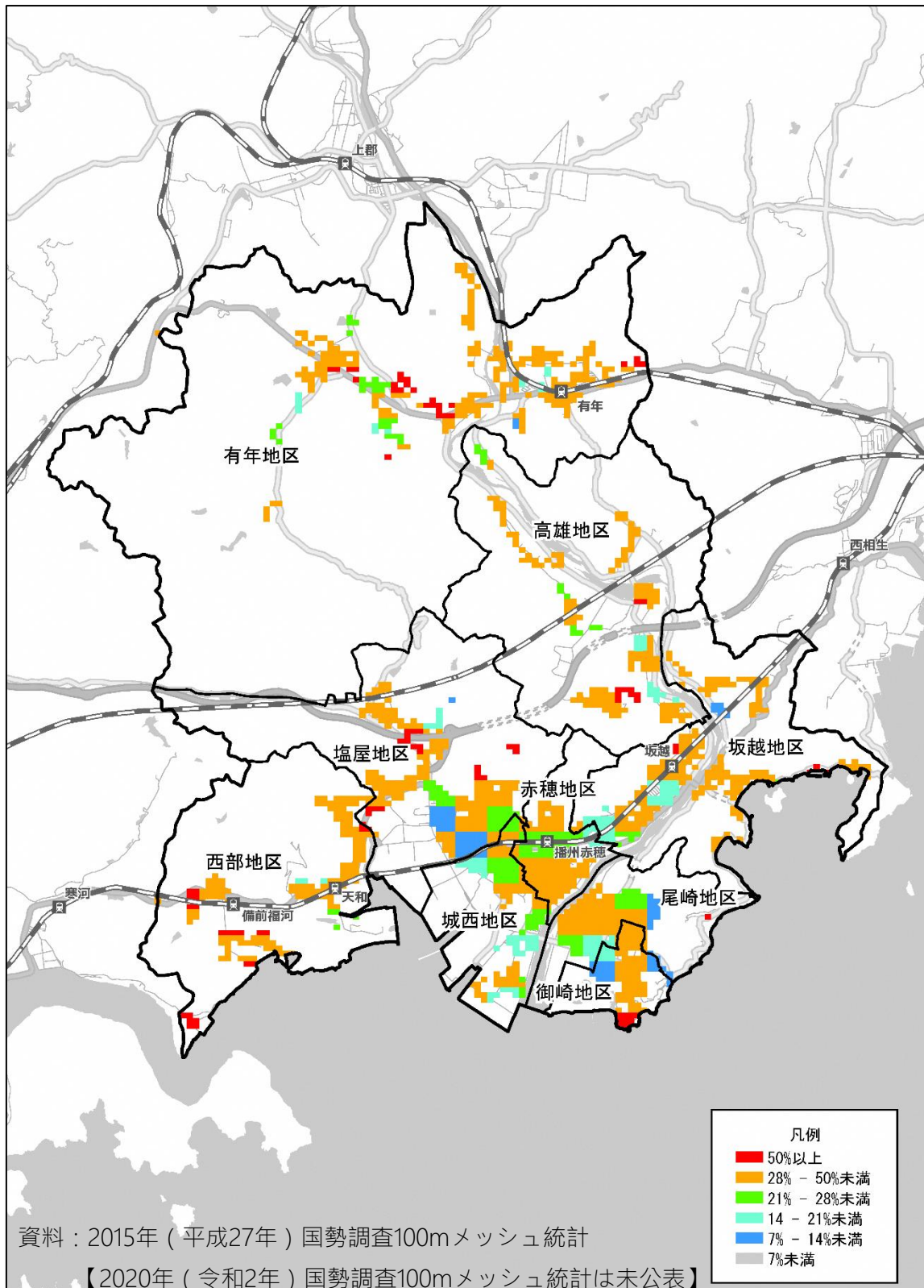
人口は、JR播州赤穂駅周辺の市街地にあたる赤穂地区、城西地区、塩屋地区や、尾崎地区や御崎地区の市街地、JR坂越駅やJR有年駅周辺で多くなっています。また、道路沿線にも人口が分布しています。

< 地域別人口 >



高齢化率（65歳以上の人口割合）が28%以上となる地域が市全域に存在しており、50%以上となっている地域は主に御崎地区、西部地区、塩屋地区、坂越地区、高雄地区、有年地区に点在しています。

< 地域別高齢化率 >

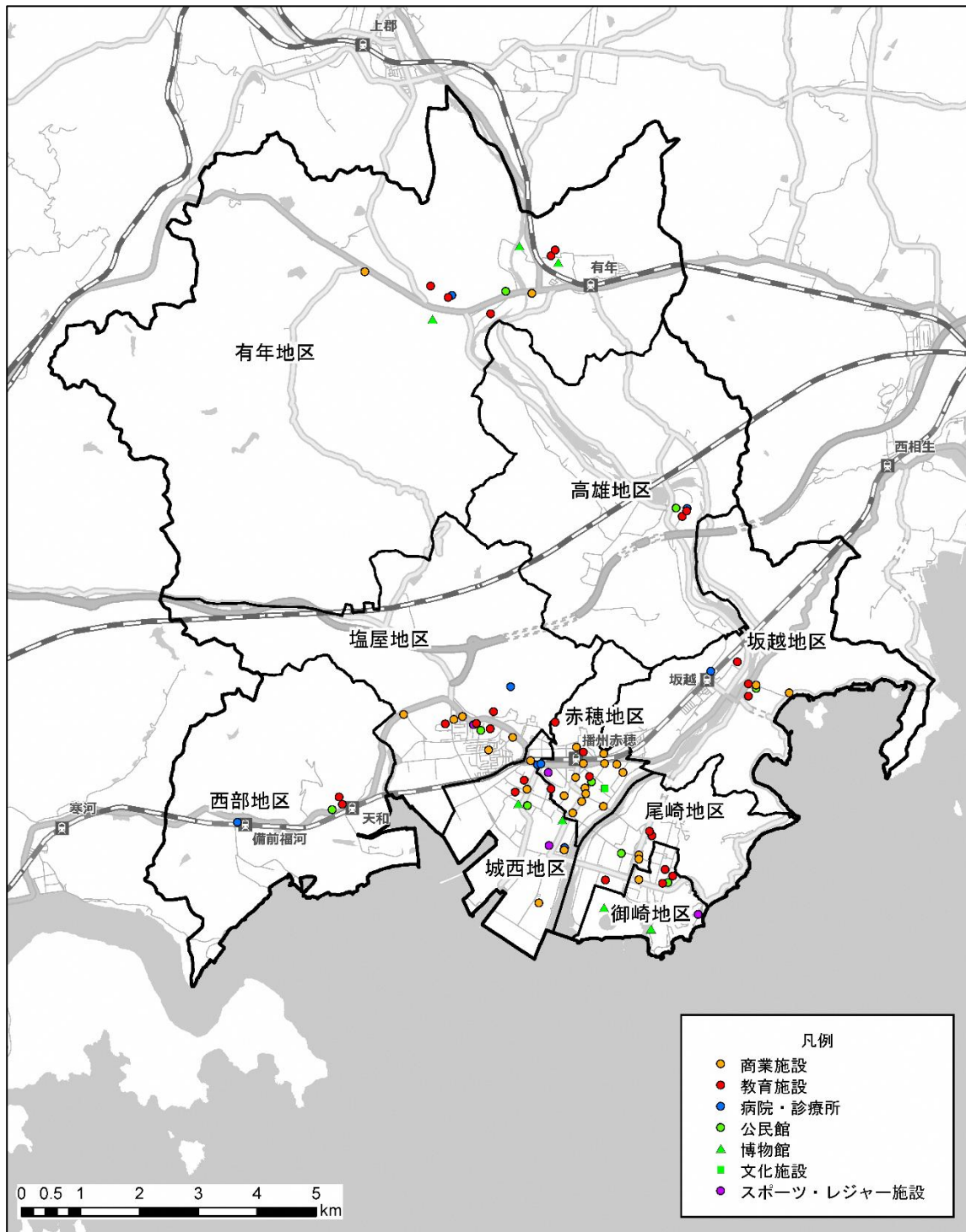


(3) 施設立地状況

商業施設は市中心部に多く立地していますが、高雄地区と西部地区には商業施設が立地していません。

病院は市中心部以外の場所にも立地していますが、その数は限られています。

< 施設立地状況 >



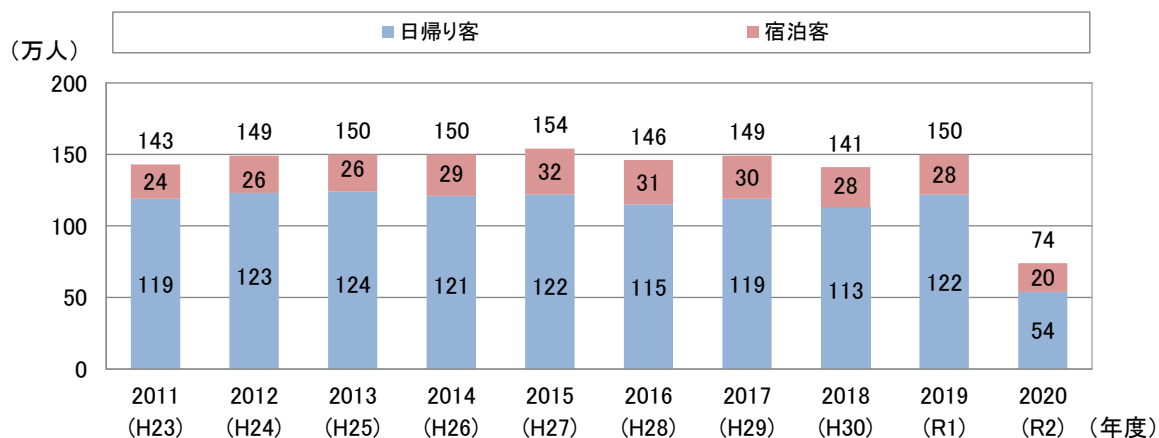
資料：商業施設：iタウンページ

教育施設・公民館・博物館・文化施設・スポーツ・レジャー施設：赤穂市ホームページ
病院・診療所：兵庫県ホームページ「兵庫県内病院一覧」

(4) 観光

観光客数は、2019年度（令和元年度）以前は微増減しながらほぼ横ばいとなっており、2019年度（令和元年度）は約150万人となっていますが、コロナ禍の影響を受けた2020年度（令和2年度）は約5割減少しています。
なお、観光客のうち、約2割が宿泊客となっています。

< 観光客数の推移 >



資料：赤穂市統計書データ

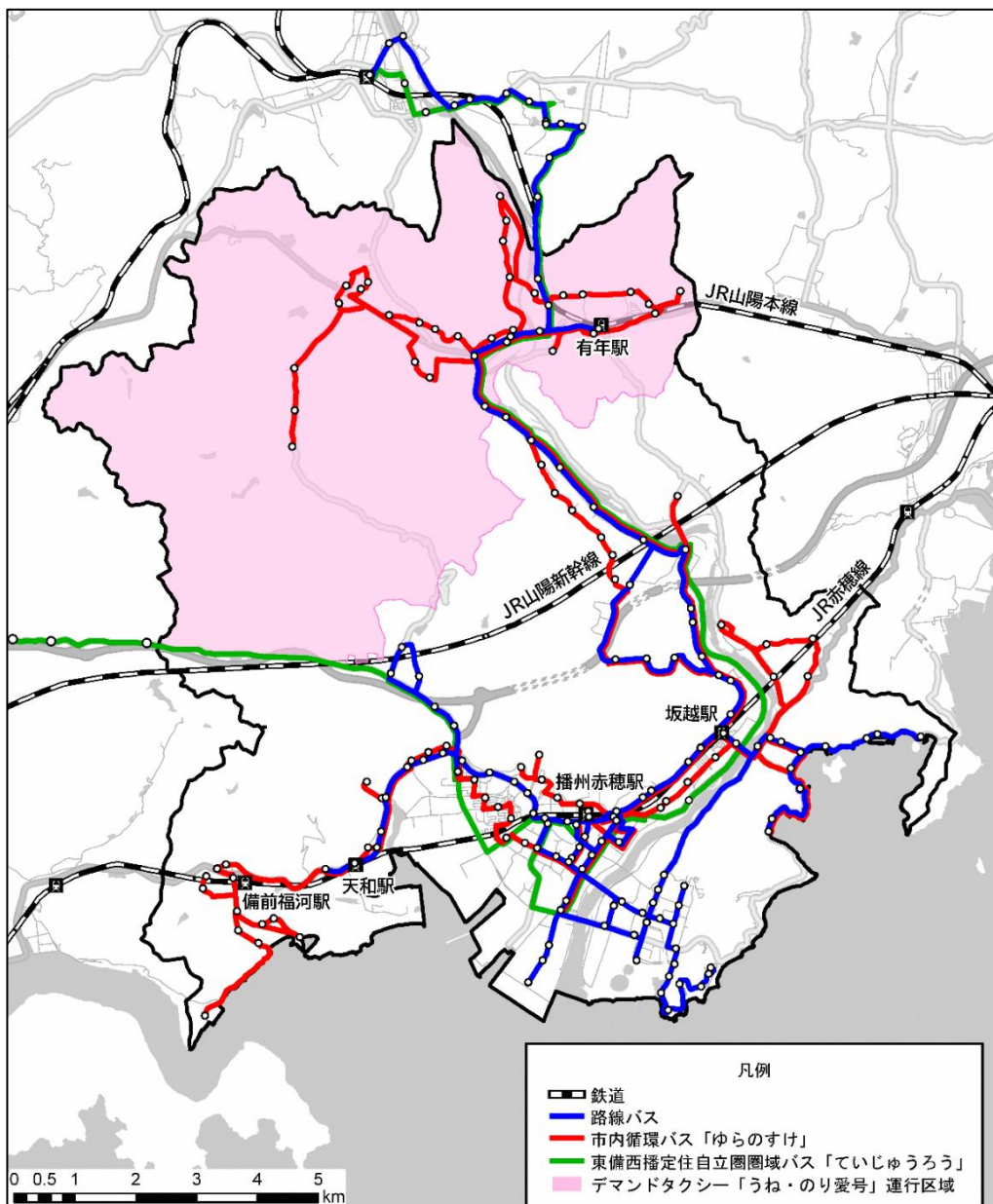
2 赤穂市における交通の現状

(1) 公共交通網

赤穂市の公共交通は、JRが2路線運行しており、5駅ある市内の鉄道駅の中でJR播州赤穂駅は多くの市民や観光客に利用されています。また、路線バスが市内の移動の基幹的な役割を担っているとともに、民間タクシー会社3社が一般乗用タクシーを運行しています。

これらに加えて、公共交通不便地域の移動手段を確保するため、赤穂市の交通施策として、2005年（平成17年）から市内循環バス『ゆらのすけ』、2012年（平成24年）から備前市や上郡町を結ぶ東備西播定住自立圏圏域バス『ていじゅうろう』を運行しているほか、2016年（平成28年）から有年地区でデマンドタクシー『うね・のり愛号』を運行しています。

< 公共交通網図 >

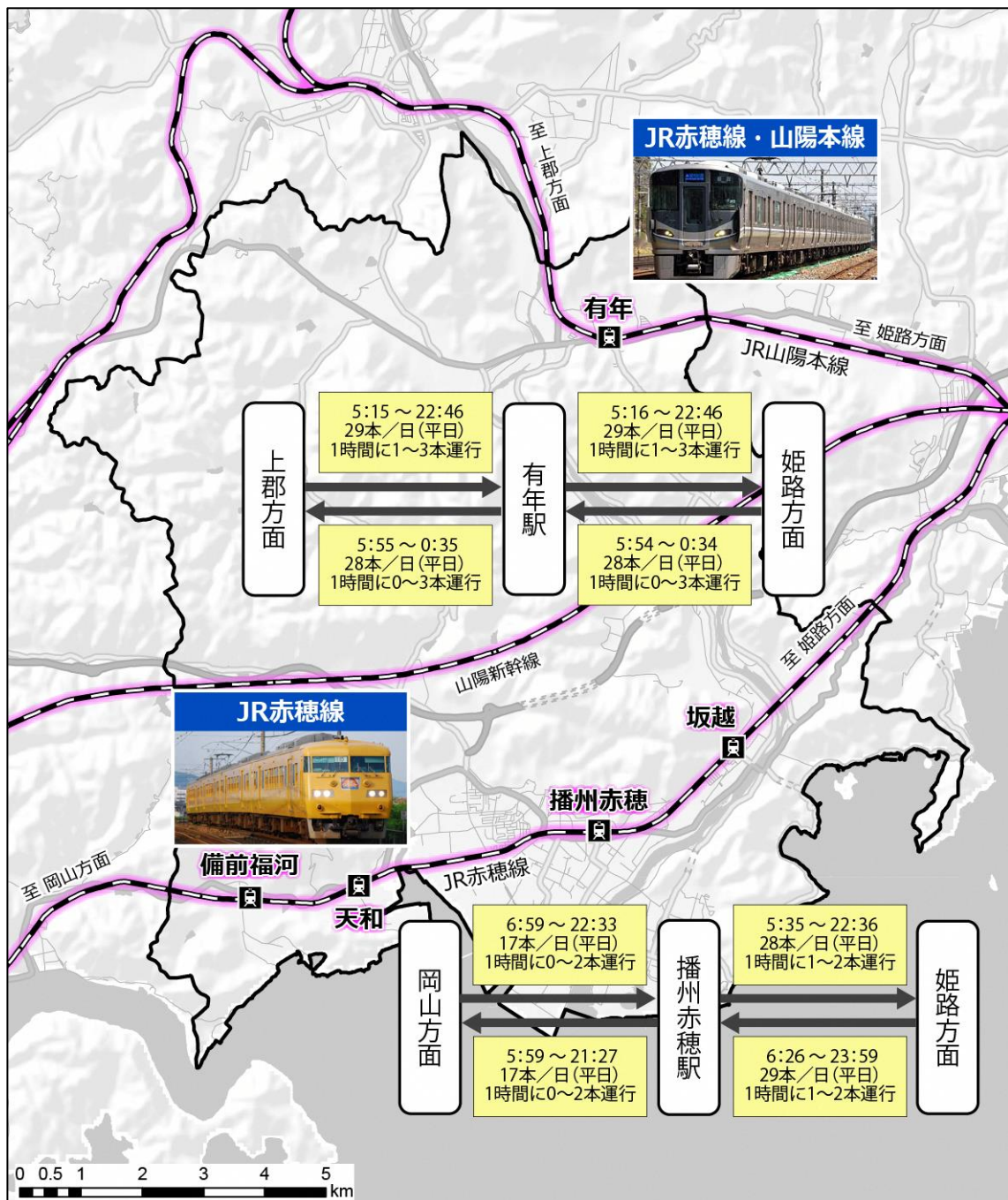


※2023年(令和5年)3月現在

(2) 鉄道の現状

① 赤穂市における鉄道の概要

赤穂市内の鉄道は、JR赤穂線とJR山陽本線が運行しています。平日1日の運行本数は、JR赤穂線の姫路方面では概ね朝夕は1時間に2本、昼は1時間に1本運行し、上り線28本、下り線29本となっている一方で、岡山方面では概ね1時間に1本運行し上下線ともに17本となっています。また、JR山陽本線では朝夕は概ね1時間に2本、昼は1時間に1本運行し、上り線28本、下り線29本となっています。



※2023年（令和5年）3月現在

② 鉄道乗車人員の推移

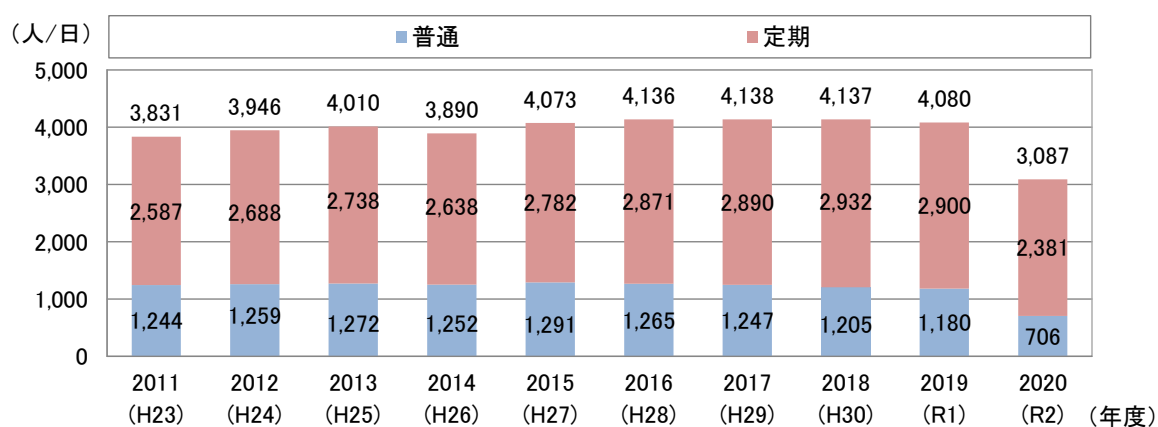
JR播州赤穂駅及びJR坂越駅の1日あたりの乗車人員は、2019年度（令和元年度）までは増加傾向で推移しており、2019年度（令和元年度）の乗車人員はJR播州赤穂駅で4,080人/日、坂越駅で707人/日となっています。なお、コロナ禍の影響を受けた2020年度（令和2年度）は約2割減少しています。

JR天和駅の1日あたりの乗車人員は、2019年度（令和元年度）までは微増傾向で推移しており、2019年度（令和元年度）には262人/日となっています。なお、コロナ禍の影響を受けた2020年度（令和2年度）は約1割減少しています。

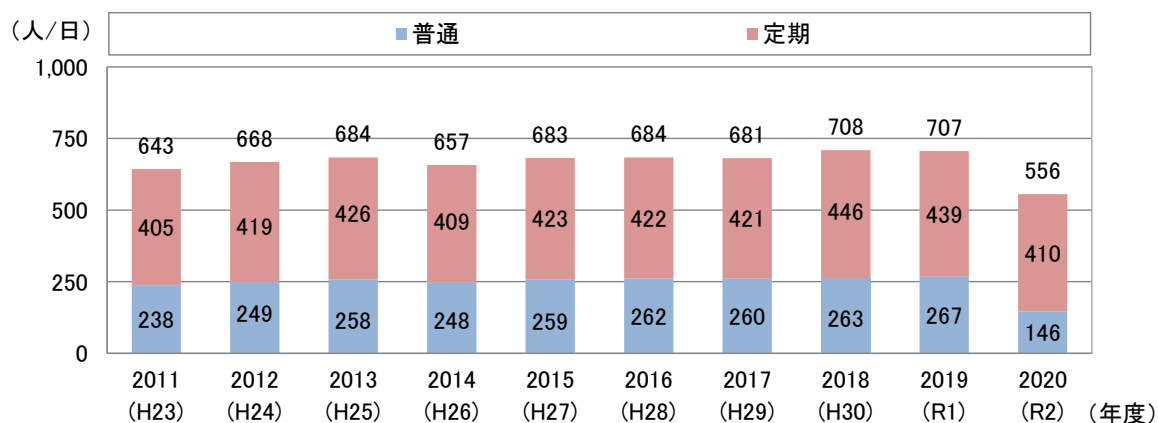
JR備前福河駅の1日あたりの乗車人員は微減傾向で推移しており、2020年度（令和2年度）には28人/日となっています。

JR有年駅の1日あたりの乗車人員は、2013年度（平成25年度）以降は微減傾向で推移しており、2019年度（令和元年度）には246人/日となっています。なお、コロナ禍の影響を受けた2020年度（令和2年度）は約2割減少しています。

< 乗車人員(JR播州赤穂駅) >



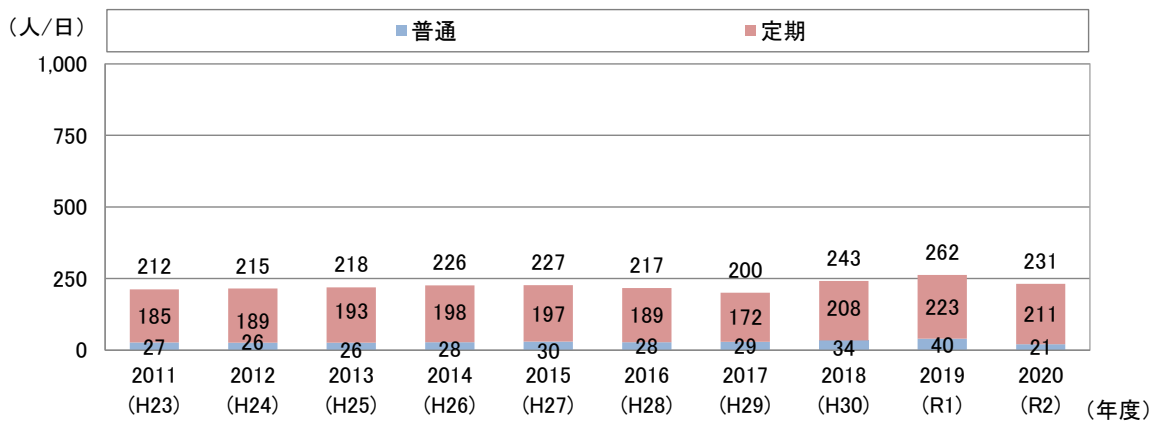
< 乗車人員(JR坂越駅) >



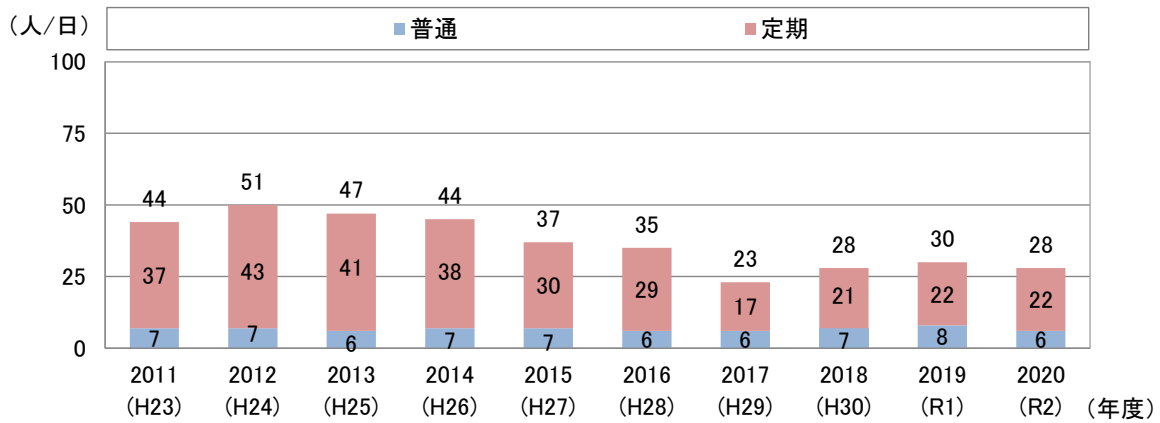
※四捨五入の関係で合計の値と普通及び定期の計が一致しない場合がある

資料：兵庫県統計書

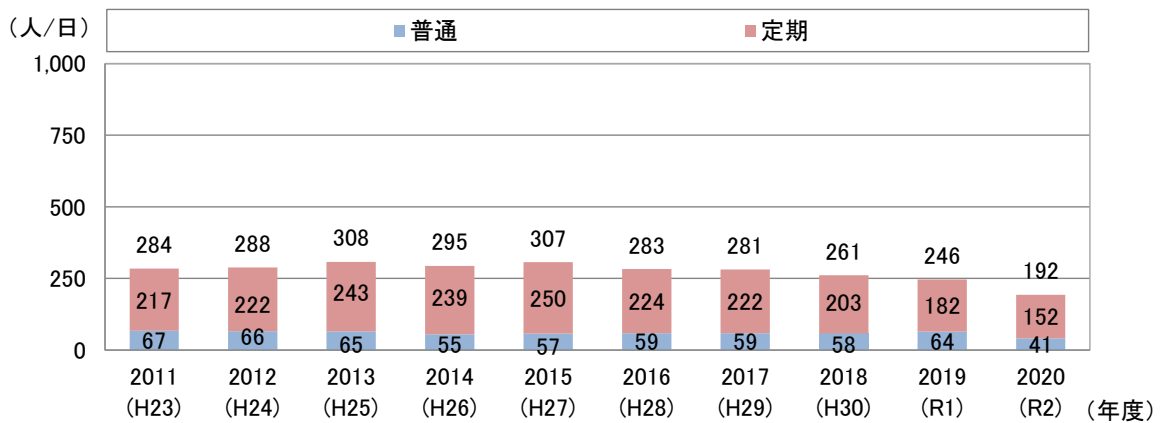
< 乗車人員(JR天和駅) >



< 乗車人員(JR備前福河駅) >



< 乗車人員(JR有年駅) >



※四捨五入の関係で合計の値と普通及び定期の計が一致しない場合がある

資料：兵庫県統計書

③ 近畿圏パーソントリップ調査結果から見た利用状況

鉄道の利用状況を把握するため、「平成22年近畿圏パーソントリップ調査」のデータを集計し、整理を行いました。

< パーソントリップ調査の概要 >

パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数を求めることができます。

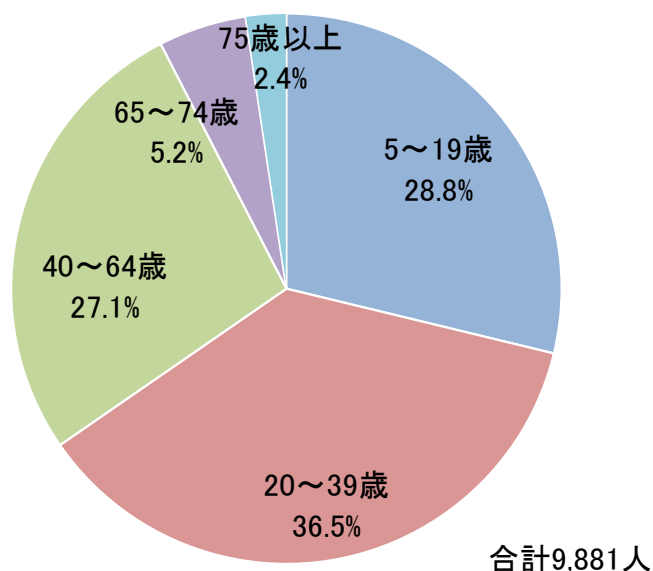
< 2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査（第5回）の概要 >

調査期間	2010（H22）年10月中旬～11月
調査方法	・郵送配布、郵送＋Web回収 ・調査票配布者以外の人を対象にしたWeb調査も実施
調査対象者	近畿圏2府4県全域を対象（圏域人口2,065万人）
目標サンプル数	約70万サンプル（目標有効サンプル率3.5%）

a) 鉄道利用者の年齢構成

鉄道利用者の年齢構成を見ると、「20～39歳」が約4割と最も多く、また「5～19歳」と「40～64歳」も約3割となっており、65歳未満の利用が多くなっています。一方で、「65～74歳」は5.2%、「75歳以上」は2.4%と、他の年齢層と比べて少なくなっています。

< 鉄道利用者の年齢構成 >



資料：2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

b) 鉄道利用の目的

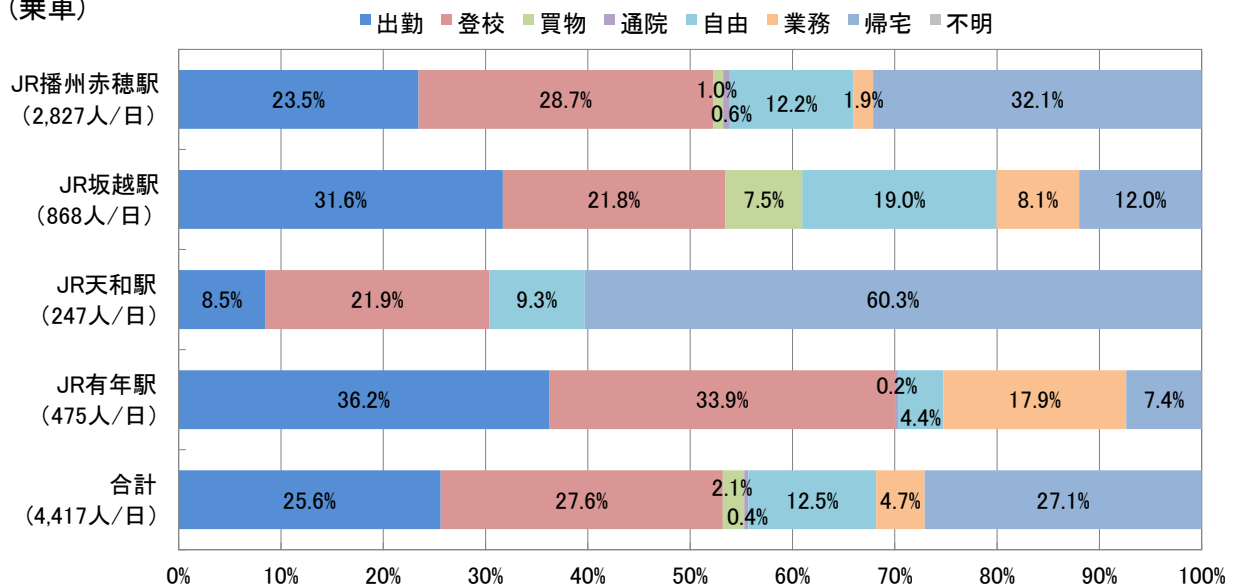
移動目的を乗車・降車別にみると、乗車側の「出勤」「登校」がそれぞれ3割弱と多く、降車側の「帰宅」が6割弱と多いことから、赤穂市民が通勤・通学目的で鉄道を利用している人が多くなっています。

駅別に見ると、JR有年駅、JR坂越駅、JR播州赤穂駅の乗車側で「出勤」「登校」等の「帰宅」以外が多く、降車側で「帰宅」が多いことから、赤穂市に居住している人の利用が多くなっています。一方で、JR天和駅では逆の傾向が見られることから、市外居住者の利用が多くなっています。

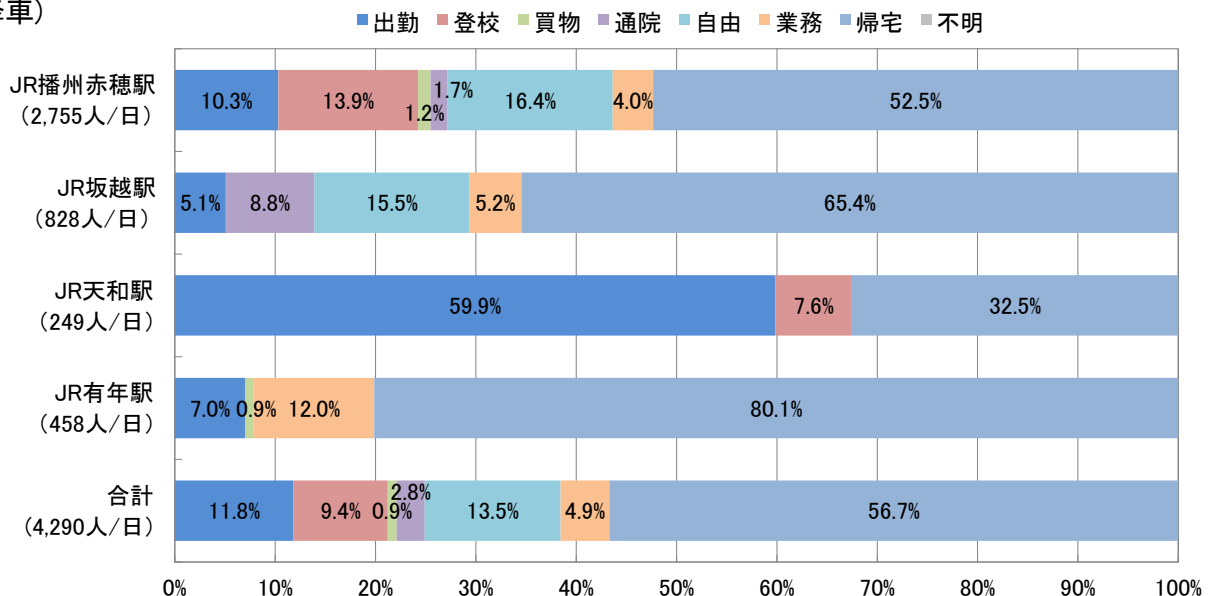
乗車側の帰宅以外の目的をみると、JR有年駅で「業務」、JR坂越駅、JR播州赤穂駅で「自由」も多くなっています。

< 鉄道利用の目的 >

(乗車)



(降車)



※JR備前福河駅（JR赤穂線）は調査結果0人/日
資料：2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

c) 駅までの主な移動手段

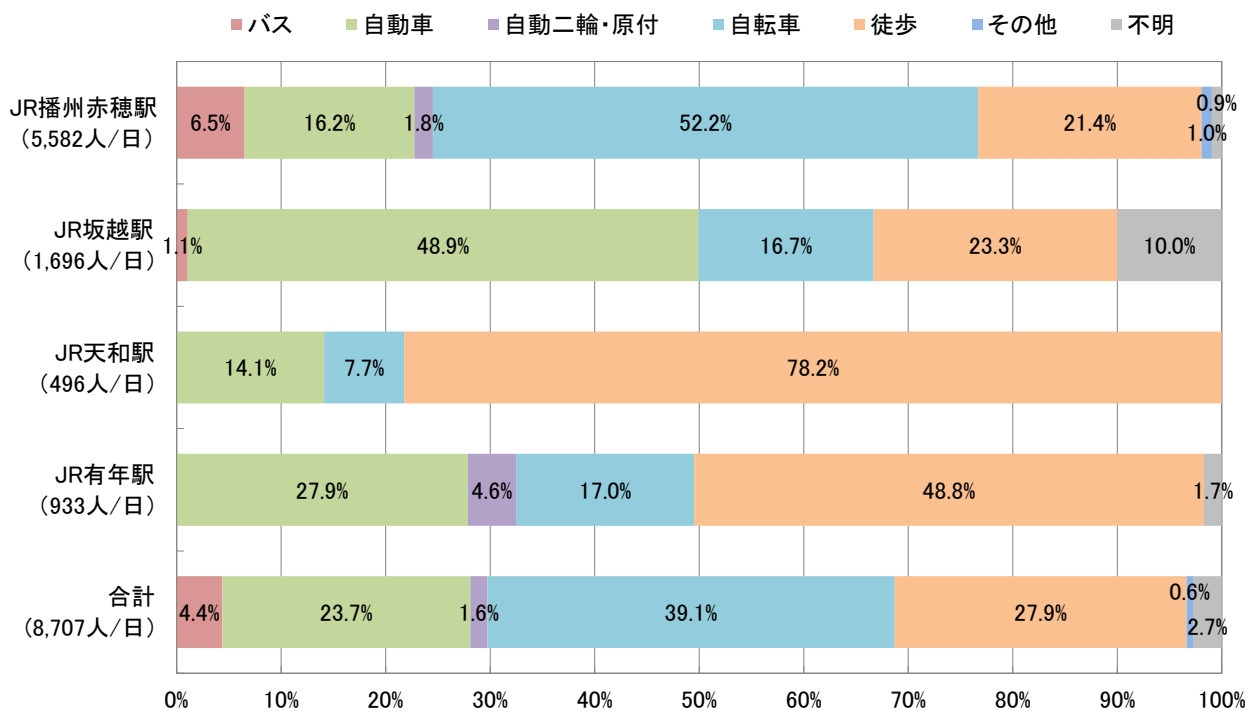
市内の駅までの主な移動手段合計を見ると、「自転車」が約4割、「徒歩」が約3割、「自動車」が2割強となっており、その他の交通手段はそれぞれ1割未満と少なくなっています。

利用が最も多いJR播州赤穂駅までの主な移動手段は、「自転車」が5割以上を占めており、次いで「徒歩」、「自動車」の順に多くなっています。また、「バス」の利用も約1割程度見られます。

JR坂越駅までの主な移動手段は「自動車」、JR有年駅までの主な移動手段は「徒歩」が最も多く、それぞれ約5割となっています。

JR天和駅までの主な移動手段は、「徒歩」が約8割を占めています。

< 駅までの主な移動手段 >



※JR備前福河駅 (JR赤穂線) は調査結果0人/日

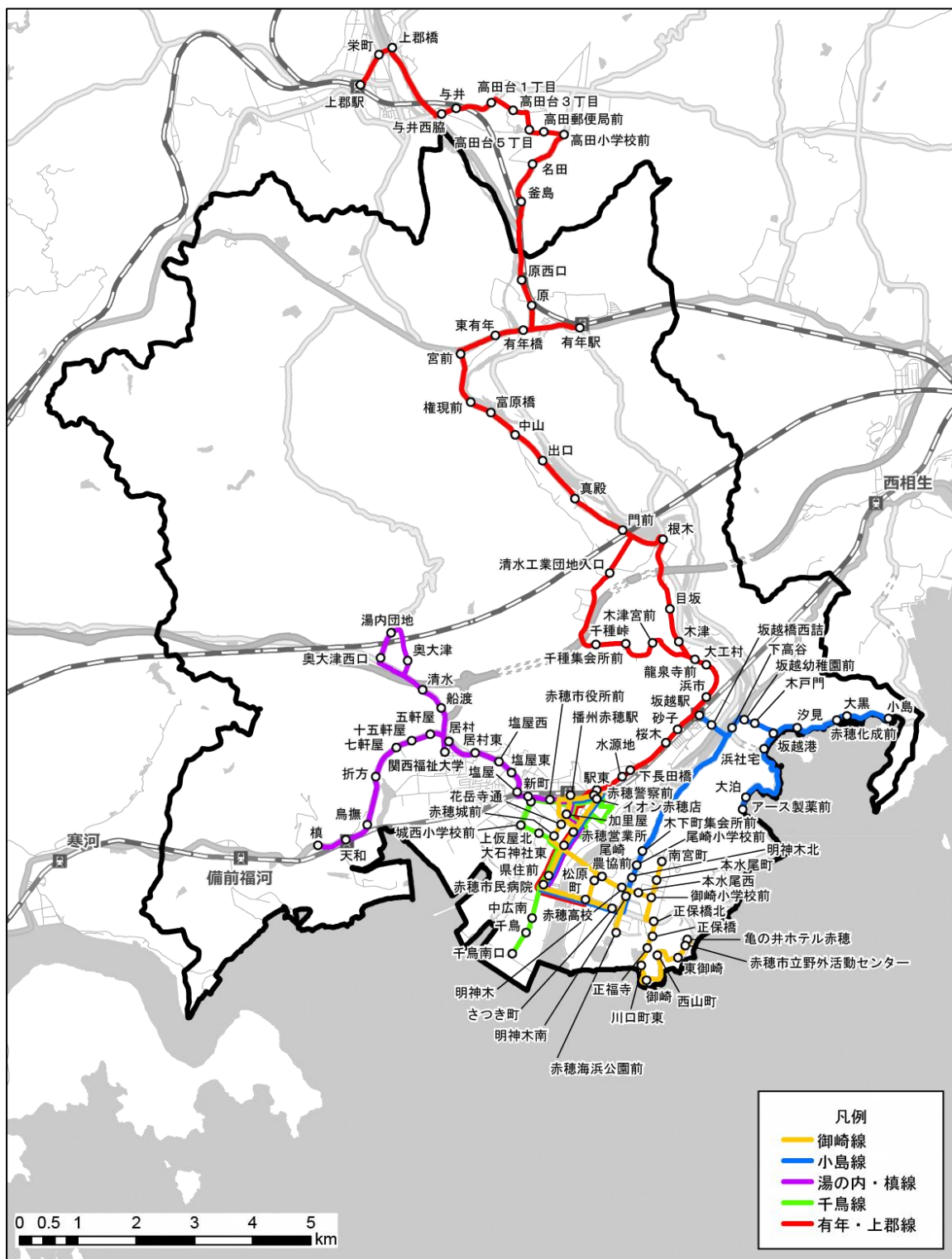
資料：2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

(3) 路線バスの現状

① 赤穂市における路線バスの概要

赤穂市内の路線バスは、5路線（御崎線、小島線、湯の内・榎線、千鳥線、有年・上郡線）が運行しています。このうち、有年・上郡線には上郡町と接続する便があります。

< 路線バス路線網図 >



※2023年（令和5年）3月現在

※2023年（令和5年）3月現在

< 赤穂市における路線バスの概要 >

系統	運行日	運行日・運行時間	運行本数	利用料金
御崎線	毎日	平日 5:57~21:44	27.5往復	・初乗り：170円 ・JR播州赤穂駅～亀の井ホテル赤穂：370円
		休日 6:43~21:01	24.5往復	
小島線	毎日	平日 7:30~17:01	4.5往復	・初乗り：170円 ・JR播州赤穂駅～小島：410円
		休日 10:26~15:53	3往復	
湯の内・ 槇線	毎日	平日 7:12~18:20	8往復	・初乗り：170円 ・赤穂市民病院～槇：400円
		休日 8:47~16:12	4往復	
千鳥線	毎日	平日 7:48~15:40	4往復	・初乗り：170円 ・JR播州赤穂駅～千鳥南口：210円
		休日 8:50~9:01	0.5往復	
有年・ 上郡線	毎日	平日 7:32~15:40	2往復	・初乗り：170円 ・赤穂市民病院～上郡駅：680円
		休日 10:47~15:54	1往復	

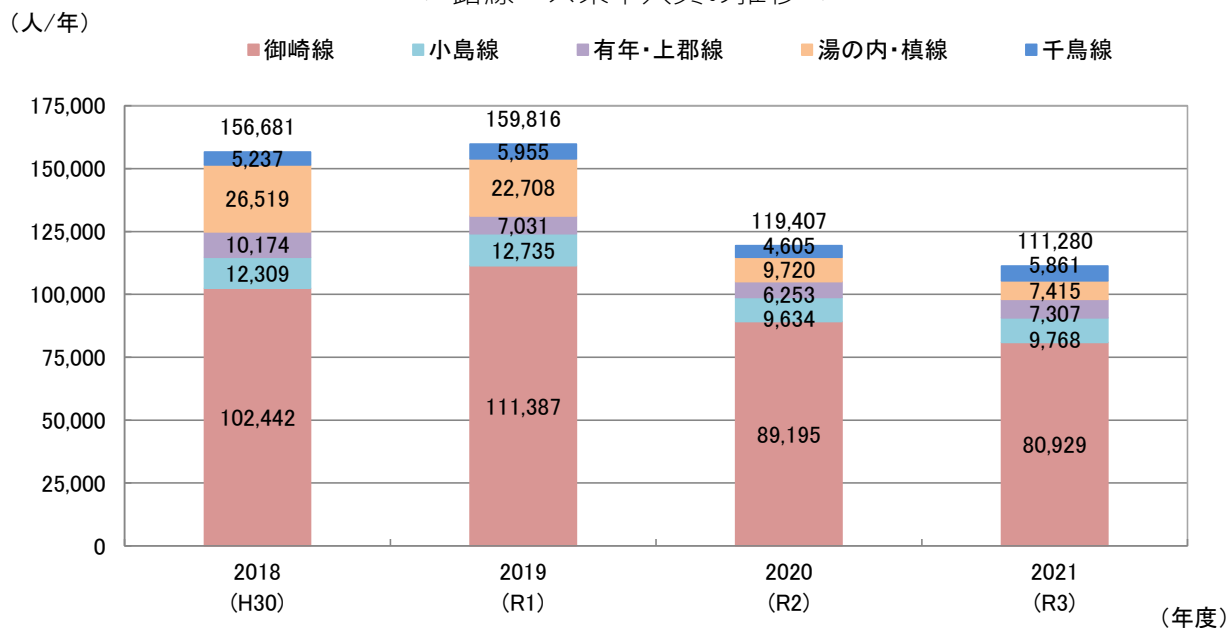
※2023年(令和5年)3月現在

※0.5往復は片道のみ運行

② 路線バス乗車人員

路線バスの乗車人員は2018年度（平成30年度）から2019年度（令和元年度）にかけて増加し、2019年度（令和元年度）では約160,000人となりましたが、コロナ禍の影響を受けた2020年度（令和2年度）と2021年度（令和3年度）では2019年度（令和元年度）と比べて約3割減少し、2021年度（令和3年度）では約111,000人となっています。

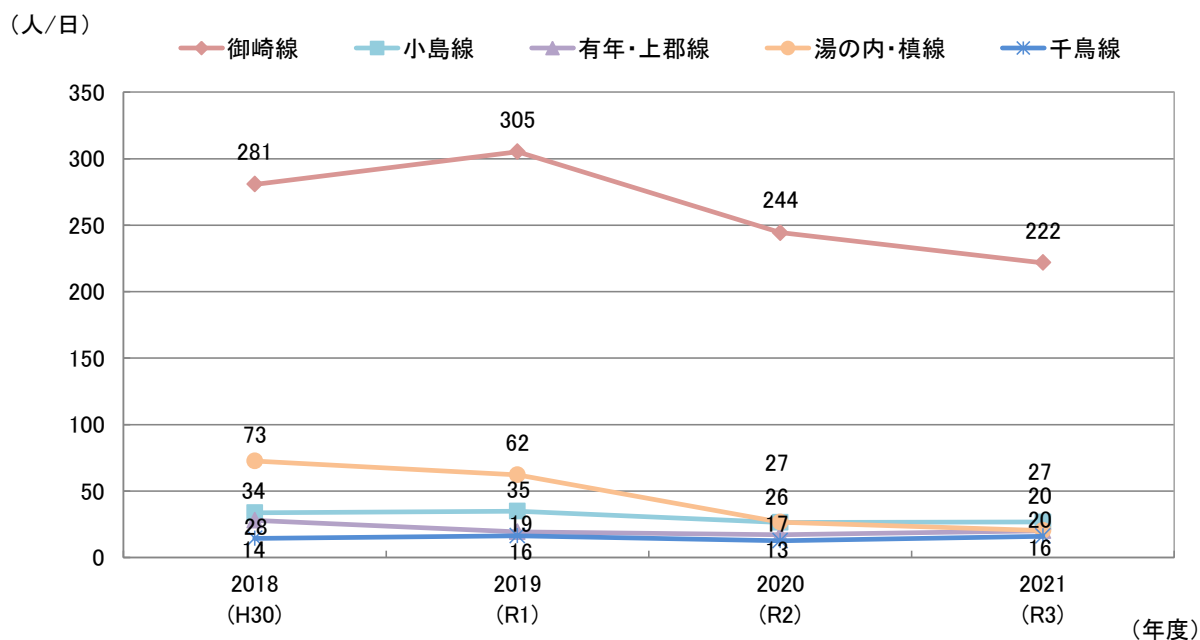
< 路線バス乗車人員の推移 >



※年度は前年10月1日～当年9月30日の期間で集計

資料：株式会社ウイング神姫所管データ

< 路線バス乗車人員の推移（1日あたり） >

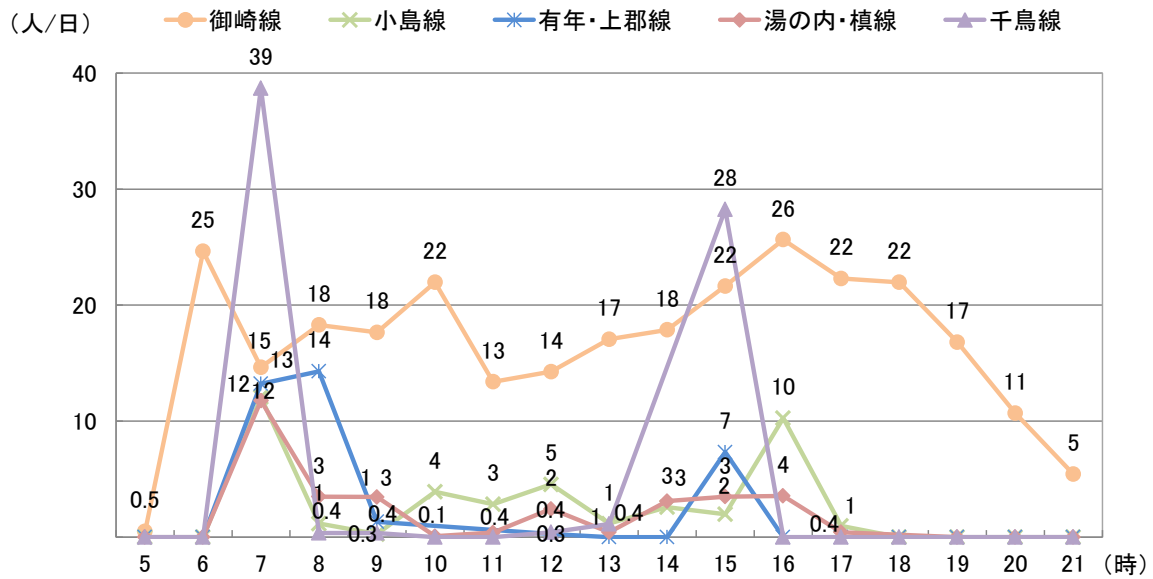


※年度は前年10月1日～当年9月30日の期間で集計

資料：株式会社ウイング神姫所管データ

路線バスの乗車人員の時間帯別の推移を見ると、午前ではいずれの路線も6～8時台が多くなっています。午後では、小島線では16時台、有年・上郡線と千鳥線では15時台、湯の内・榎線では14～16時台が多くなっています。御崎線では15～18時台が多くなっていますが、他の時間帯でも一定の利用が見られます。

< 時間帯別路線バス乗車人員 >



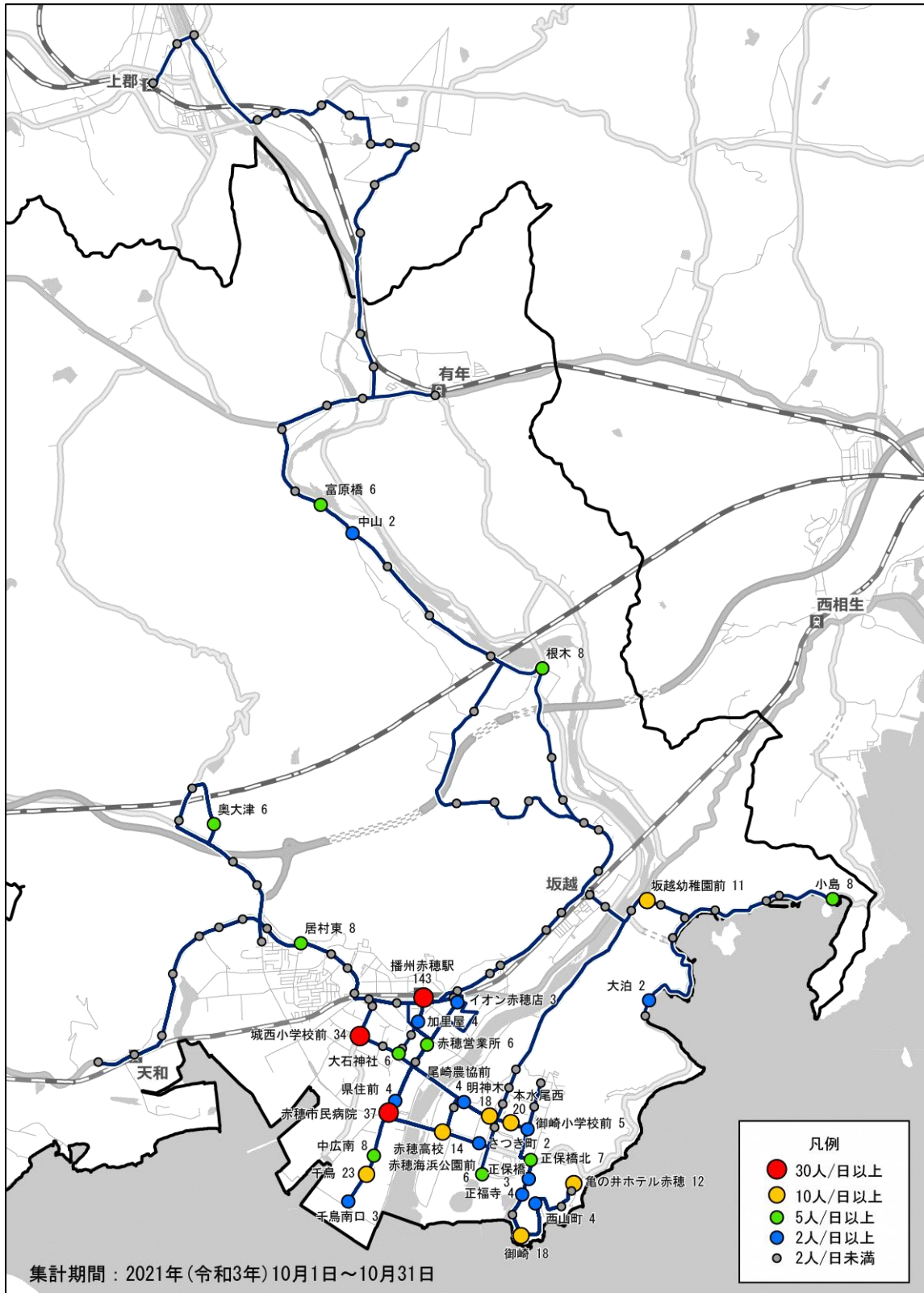
※0.5人/日未満は小数第1位まで表示(0人/日の場合は非表示)

※2021年(令和3年)10月実績

資料: ICカードデータ(株式会社ウイング神姫所管データ)

路線バスのバス停乗降者数は、JR播州赤穂駅が143人/日と最も多くなっており、次いで赤穂市民病院、城西小学校前の順に多くなっています。

< 路線バスにおけるバス停別乗降者数図 >



資料：ICカードデータ(株式会社ウイング神姫所管データ)

③ 路線バス利用者アンケート調査結果から見た利用状況

路線バスの現状を把握するため、利用状況の詳細や利用時の問題点についてアンケート調査を実施しました。

< 調査概要 >

調査期間	2022 (R 4) 年 1 0 月 3 1 日(月) ~ 1 1 月 1 3 日(日)		
調査方法	車内にアンケート調査票と筆記具、回収箱を設置し、回収		
調査対象者	赤穂市内を運行する路線バス利用者		
回収数	御崎線		108票
	小島線		9票
	その他	湯の内・楨線	5票
		千鳥線	2票
		有年・上郡線	1票
			125票

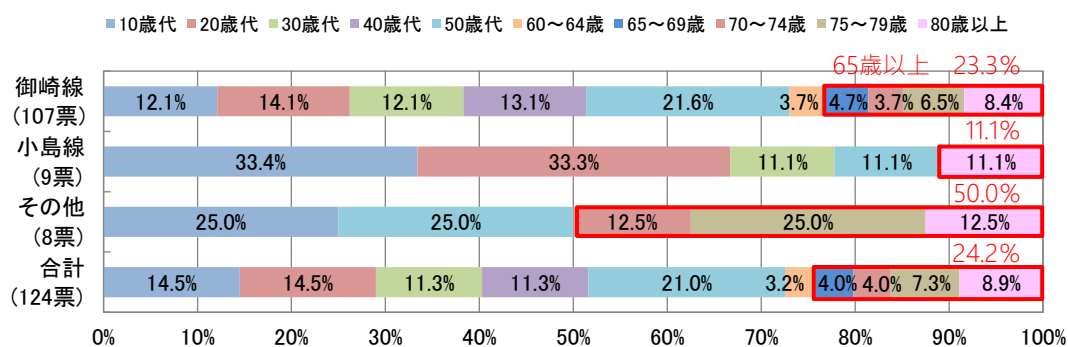
a) 路線バス利用者の年齢構成

路線バス利用者の年齢構成を見ると、路線バス合計では「65歳以上」の回答が24.2%となっています。

系統別に見ると、御崎線は「65歳以上」が23.3%と比較的少なくなっており、幅広い年齢の人に多く利用されています。

また、小島線は「65歳以上」が11.1%と少なくなっている一方、その他（湯の内・楨線、千鳥線、有年・上郡線）は「65歳以上」が50.0%と多くなっています。

< 路線バス利用者の年齢構成 >



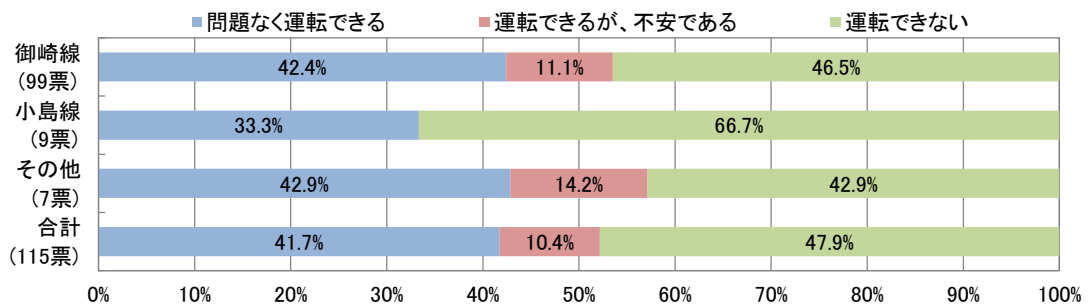
※『その他』は「湯の内・楨線」「千鳥線」「有年・上郡線」の合計
 ※無回答・不明1票除く

資料：路線バス利用者アンケート調査結果

b) 路線バス利用者の自動車運転状況

路線バス利用者の自動車運転状況を見ると、路線バス合計では「問題なく運転できる」の回答が41.7%、「運転できるが、不安である」が10.4%、「運転できない」が47.9%となっており、自動車を運転できない・運転できるが不安がある人の利用が半数以上を占めています。

< 路線バス利用者の自動車運転状況 >



※『その他』は「湯の内・楨線」「千鳥線」「有年・上郡線」の合計

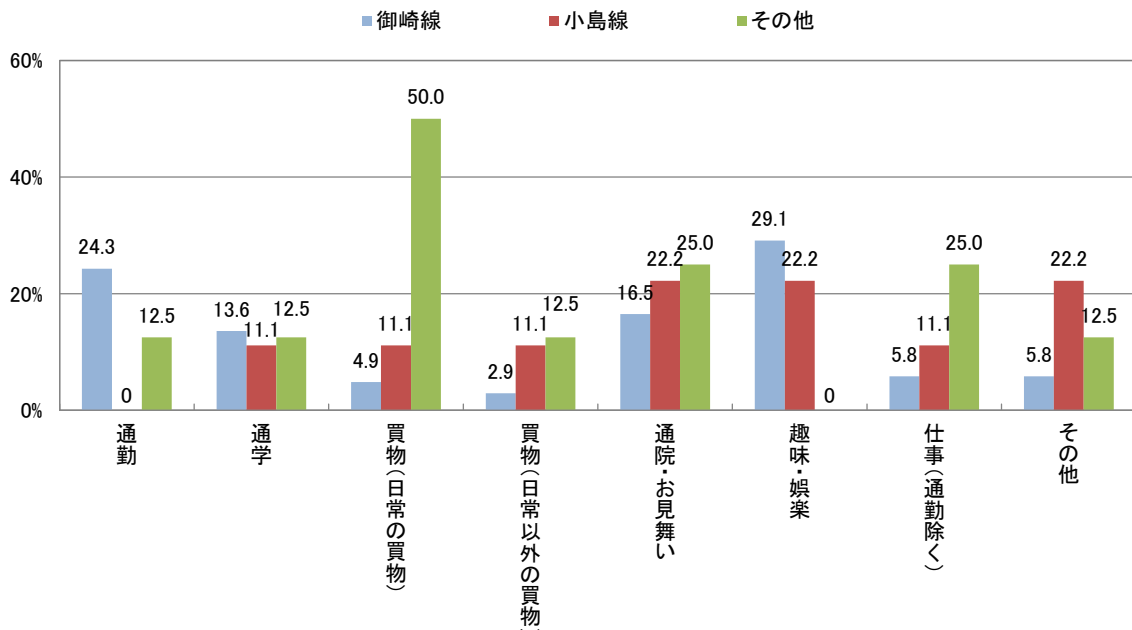
※無回答・不明10票除く

資料：路線バス利用者アンケート調査結果

c) 路線バスの利用目的

路線バスの利用目的を系統別に見ると、御崎線は「趣味・娯楽」、小島線は「通院・お見舞い」「趣味・娯楽」、その他（湯の内・楨線、千鳥線、有年・上郡線）は「買物（日常の買物）」の回答が最も多くなっています。

< 路線バスの利用目的 >



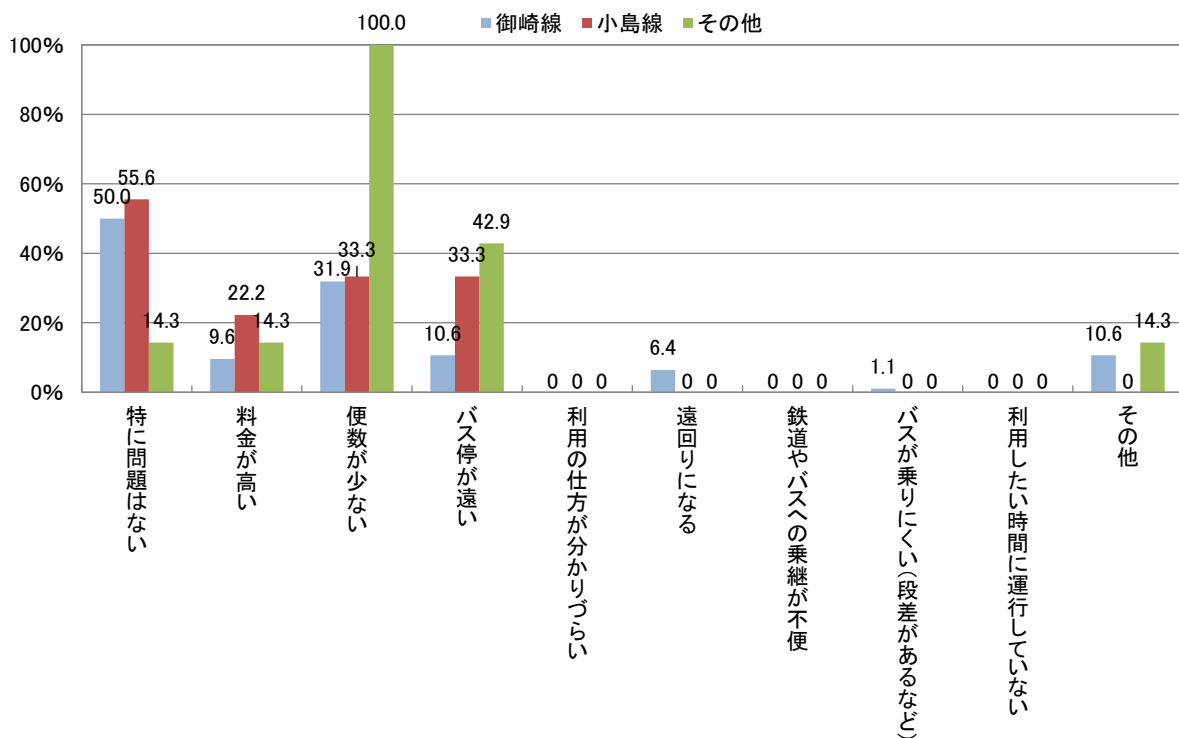
※『その他』は「湯の内・楨線」「千鳥線」「有年・上郡線」の合計
※計120票（無回答・不明5票除く）
資料：路線バス利用者アンケート調査結果

d) 路線バス利用時の問題点

路線バス利用時の問題点を見ると、御崎線、小島線は「特に問題はない」の回答が最も多くなっています。

一方で、その他（湯の内・榎線、千鳥線、有年・上郡線）は「便数が少ない」を全員が回答しており、「バス停が遠い」も42.9%と「特に問題はない」の14.3%を上回っています。

< 路線バス利用時の問題点 >



※『その他』は「湯の内・榎線」「千鳥線」「有年・上郡線」の合計

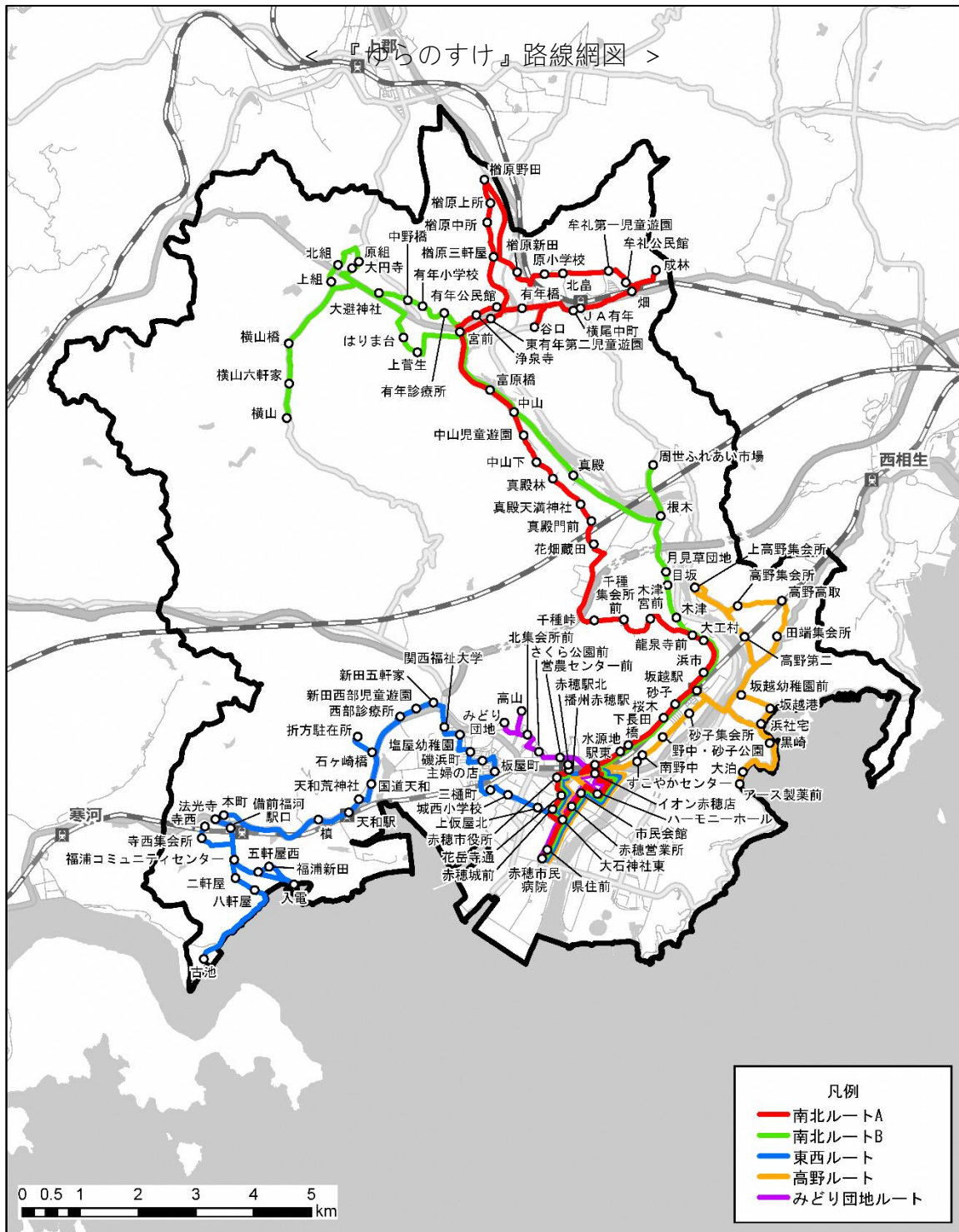
※計110票（無回答・不明15票除く）

資料：路線バス利用者アンケート調査結果

(4) コミュニティバス『ゆらのすけ』の現状

① 『ゆらのすけ』の概要

『ゆらのすけ』は、赤穂市内を5ルート（南北ルートA、南北ルートB、東西ルート、高野ルート、みどり団地ルート）が運行しています。



※2023年（令和5年）3月現在

< 『ゆらのすけ』の概要 >

導入目的	市内のバス交通不便地域の解消、高齢者や障がい者等の移動手段の確保、公共施設等への交通の利便性を図ること。	
運営主体	赤穂市	
運行主体	株式会社ウイング神姫	
運行方式	定時定路線型	
運行ルート	南北ルートA	有年東部～千種経由～市街地
	南北ルートB	有年西部～高雄経由～市街地
	東西ルート	福浦～城西経由～市街地
	高野ルート	高野～市街地
	みどり団地ルート	みどり団地～市街地
運行日※	南北ルートA	月曜日、水曜日、金曜日
	南北ルートB	火曜日、木曜日、土曜日
	東西ルート	月曜日、水曜日、金曜日
	高野ルート	月曜日、水曜日、金曜日
	みどり団地ルート	月曜日、水曜日、金曜日
運行回数・ 所要時間	南北ルートA	1日3往復(77分)
	南北ルートB	1日3往復(71分)
	東西ルート	1日3往復(65分)
	高野ルート	1日3往復(53分)
	みどり団地ルート	1日3往復(19分)
運賃	1回乗車につき100円(小学生未満無料)	
乗車定員	27人(15座席)	
運行台数	3台(うち、1台は圏域バス『ていじゅうろう』の車両を使用)	

※祝日も運行(日曜、12月29日～1月3日は運休)

※2023年(令和5年)3月現在

② 『ゆらのすけ』の変遷

『ゆらのすけ』は、2005年（平成17年）から南北ルートA、南北ルートB、東西ルートの3ルートで運行開始しました。

2018年（平成30年）からICカードの導入、2019年（平成31年）からバスロケーションシステムへの対応を行っています。

運行開始以降、適宜、ルート、ダイヤ、バス停の追加・見直しを行いながら運行しています。

< 『ゆらのすけ』の変遷 >

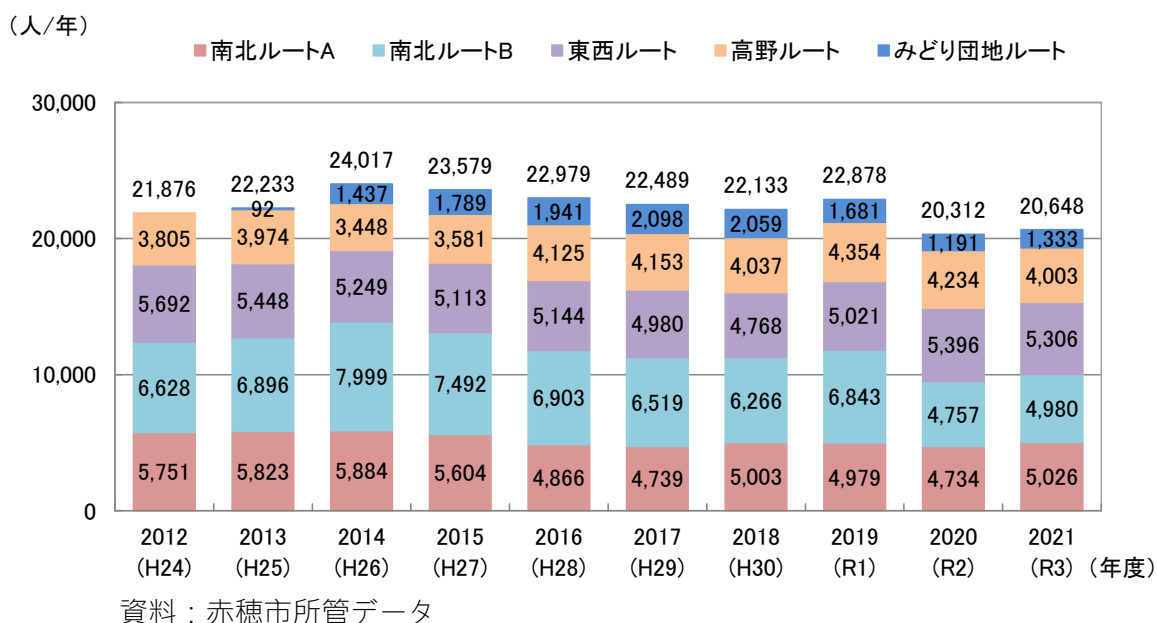
年次	月	概要
2005（H17）年	10月	南北ルートA、南北ルートB、東西ルートで運行開始
2006（H18）年	7月	路線改正 ➤高野ルート追加
2014（H26）年	3月	路線・ダイヤ改正 ➤圏域バス『ていじゅうろう』の車両を活用して増便 ➤みどり団地ルート追加
2016（H28）年	6月	東西ルートの延長（福浦地区「寺西」の追加） 高野ルートの延長（坂越地区「大泊」の追加）
2018（H30）年	8月	交通系IC決済機能の導入
2019（H31）年	1月	バスロケーションシステムに対応
	4月	高野ルートの変更及び停留所（6カ所）新設 （「黒崎」、「坂越駅」、「砂子集会所」、「野中・砂子公園」、 「南野中」、「すこやかセンター」停留所の新設）
2020（R2）年	1月	路線・ダイヤ改正 ➤1台増車により全路線の運行日を週2～3日から週3日に変更
2021（R3）年	4月	南北ルートBに停留所「原組」を追加
2022（R4）年	4月	東西ルートに停留所「五軒屋西」を追加

※2023年（令和5年）3月現在

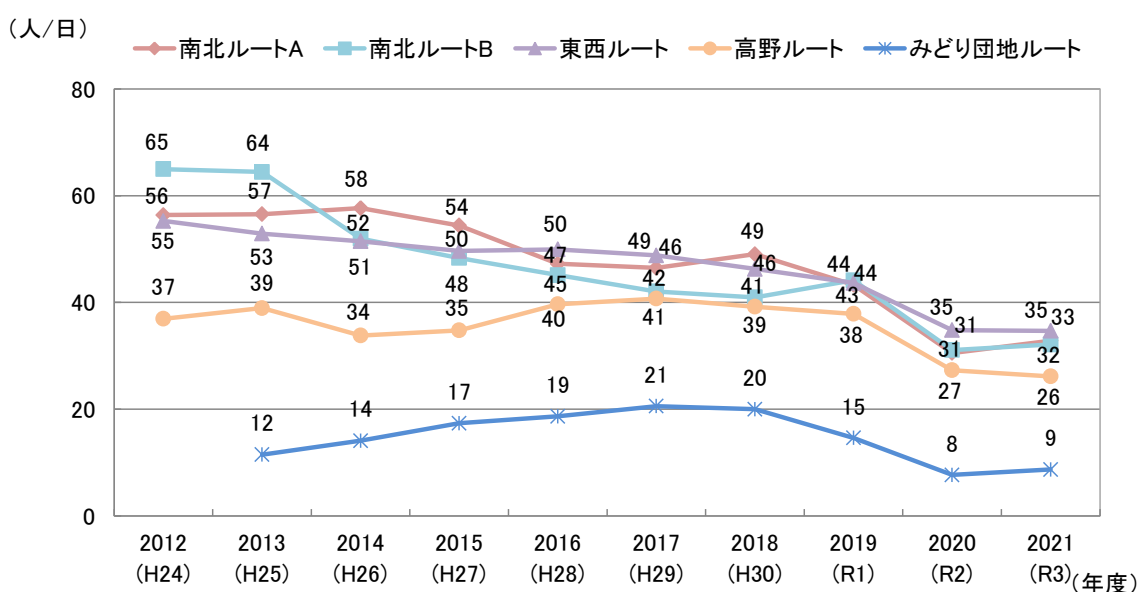
③ 『ゆらのすけ』乗車人員

『ゆらのすけ』の乗車人員は2014年度（平成26年度）から2019年度（令和元年度）にかけて横ばいであり、2019年度（令和元年度）では約23,000人となっていました。コロナ禍の影響を受けた2020年度（令和2年度）と2021年度（令和3年度）は2019年度（令和元年度）と比べて約1割減少し、2021年度（令和3年度）では約21,000人となっています。

< 『ゆらのすけ』乗車人員の推移 >



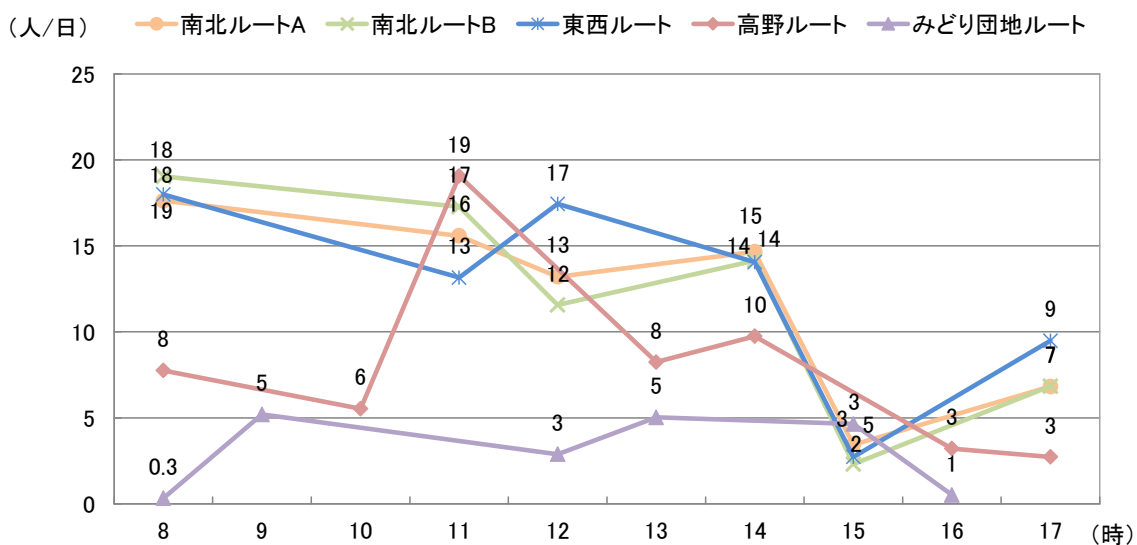
< 『ゆらのすけ』乗車人員の推移（1日あたり） >



資料：赤穂市所管データ

『ゆらのすけ』乗車人員の時間帯別の推移を見ると、南北ルートA、南北ルートB、東西ルートでは8～14時台の利用が多くなっています。高野ルートでは11時台、みどり団地ルートでは9～15時台の利用が多くなっています。

< 時間帯別『ゆらのすけ』乗車人員 >



※当該便の運行時間のうち最も多くを占める時間帯を集計

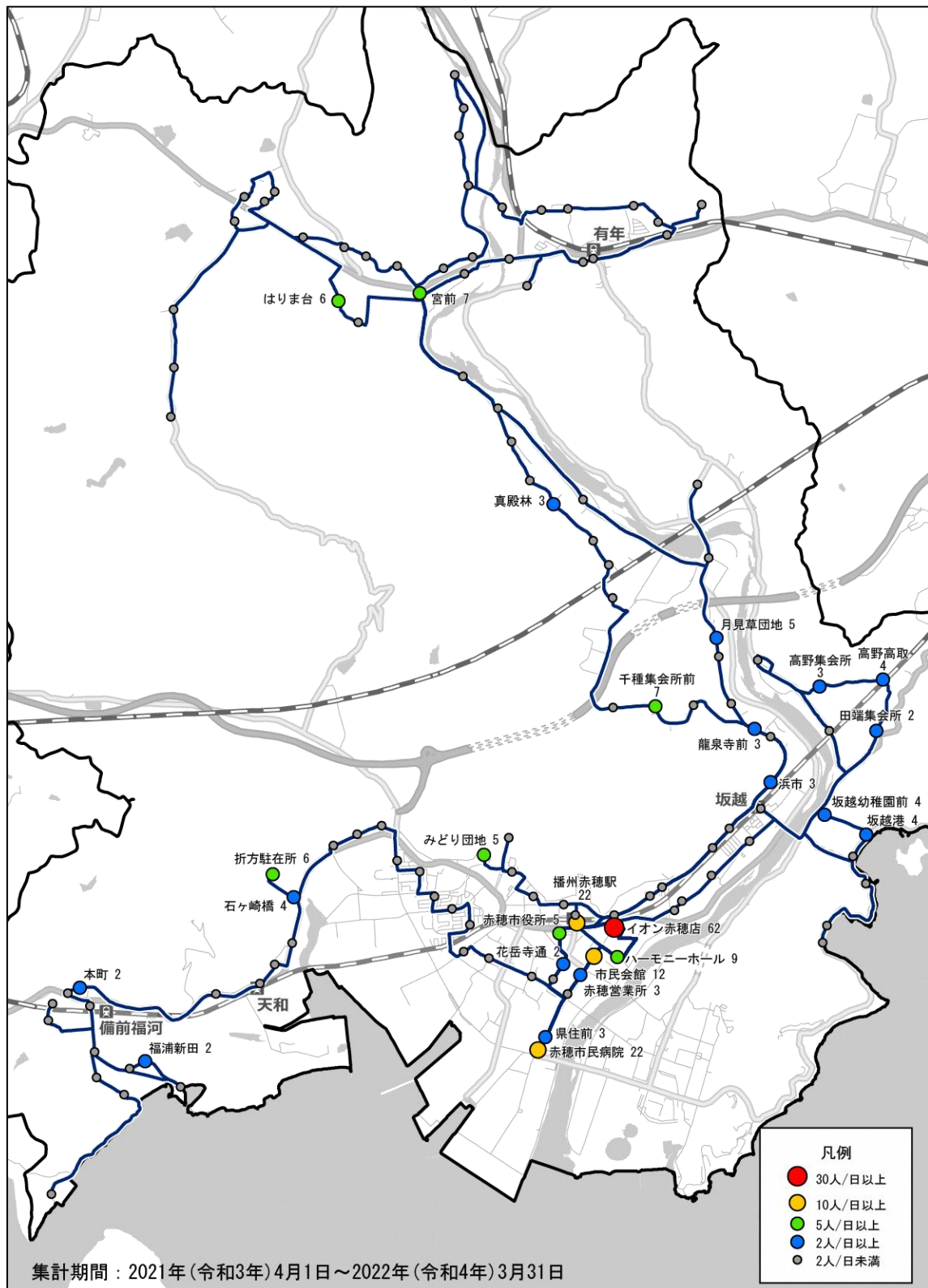
※0.5人/日未満は小数第1位まで表示

※2021年度(令和3年度)実績

資料: 赤穂市所管データ

『ゆらのすけ』のバス停別乗降者数は、イオン赤穂店で62人/日と最も多くなっており、次いで赤穂市民病院とJR播州赤穂駅で22人/日、市民会館で12人/日の順に多くなっています。

< 『ゆらのすけ』におけるバス停別乗降者数図 >



④ 『ゆらのすけ』利用者アンケート調査結果から見た利用状況

コミュニティバスの現状を把握するため、『ゆらのすけ』の利用状況の詳細や利用時の問題点についてアンケート調査を実施しました。

< 調査概要 >

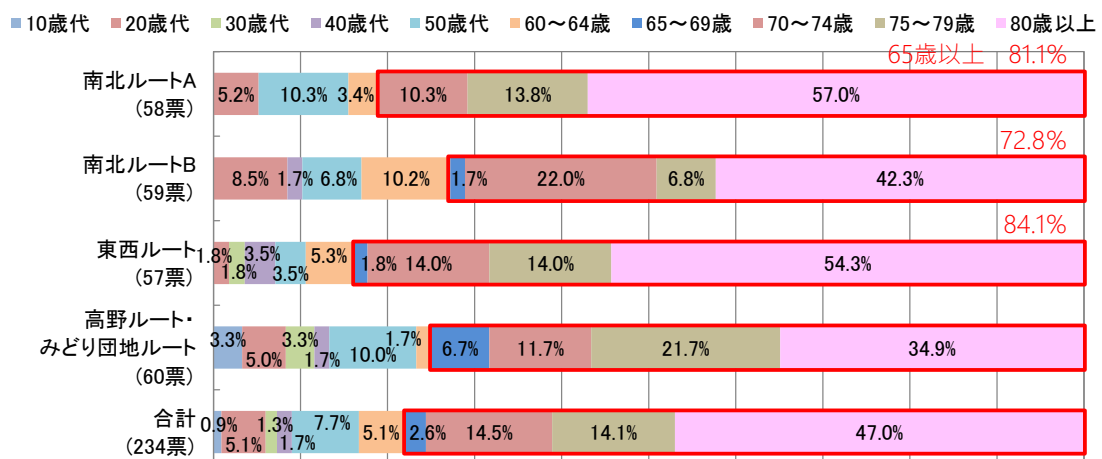
調査日	南北ルート A	2022 (R 4) 年 10月24日(月)・11月2日(水)	
	南北ルート B	10月25日(火)・11月1日(火)	
	東西ルート	10月31日(月)・11月2日(水)	
	高野ルート・みどり団地ルート	10月28日(金)・11月4日(金)	
調査方法	車両に乗り込んだ調査員が乗車する人に調査協力を行い、ヒアリング (一部利用者に対して調査票と筆記具を手渡し、回収)		
調査対象者	市内循環バス『ゆらのすけ』利用者		
回収数	南北ルート A	59票	238票
	南北ルート B	61票	
	東西ルート	58票	
	高野ルート・みどり団地ルート	60票	

a) 『ゆらのすけ』利用者の年齢構成

『ゆらのすけ』利用者の年齢構成を見ると、合計では「65歳以上」の回答が78.2%と多くなっています。

ルート別に見ると、「65歳以上」の回答が多かったのは、東西ルートで84.1%となっていますが、全てのルートで70%以上が「65歳以上」の利用と多くなっています。

< 『ゆらのすけ』利用者の年齢構成 >



75.0%

78.2%

※無回答・不明4票除く

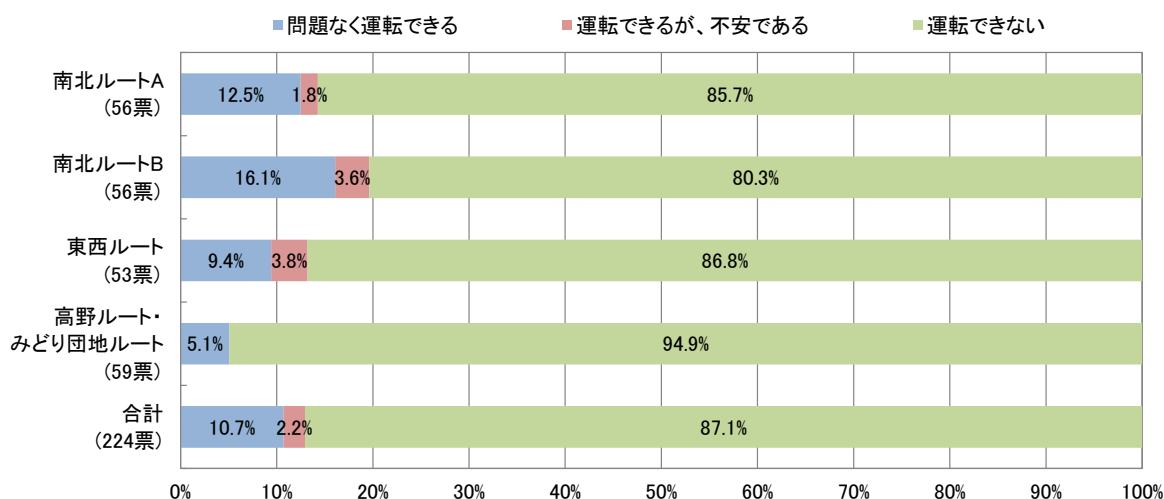
資料：『ゆらのすけ』利用者アンケート調査結果

b) 『ゆらのすけ』利用者の自動車運転状況

『ゆらのすけ』利用者の自動車運転状況を見ると、合計では「運転できない」が87.1%と多く、自動車を運転できない人に多く利用されています。

ルート別に見ても、全ての系統で「運転できない」の回答が80%以上と多くなっています。

< 『ゆらのすけ』利用者の自動車運転状況 >



※無回答・不明14票除く

資料：『ゆらのすけ』利用者アンケート調査

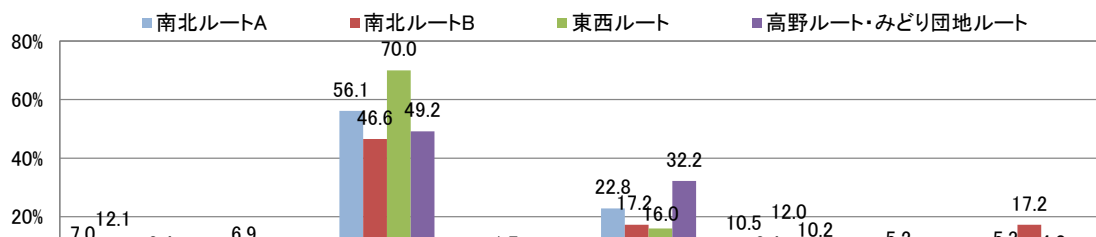
結果

c) 『ゆらのすけ』の利用目的

『ゆらのすけ』の利用目的を見ると、全てのルートで「買物（日常の買物）」の回答が最も多く、次いで「通院・お見舞い」が多くなっています。

ルート別に見ると、南北ルートBは「通勤」「通学」の利用も比較的多くなっています。

< 『ゆらのすけ』の利用目的 >



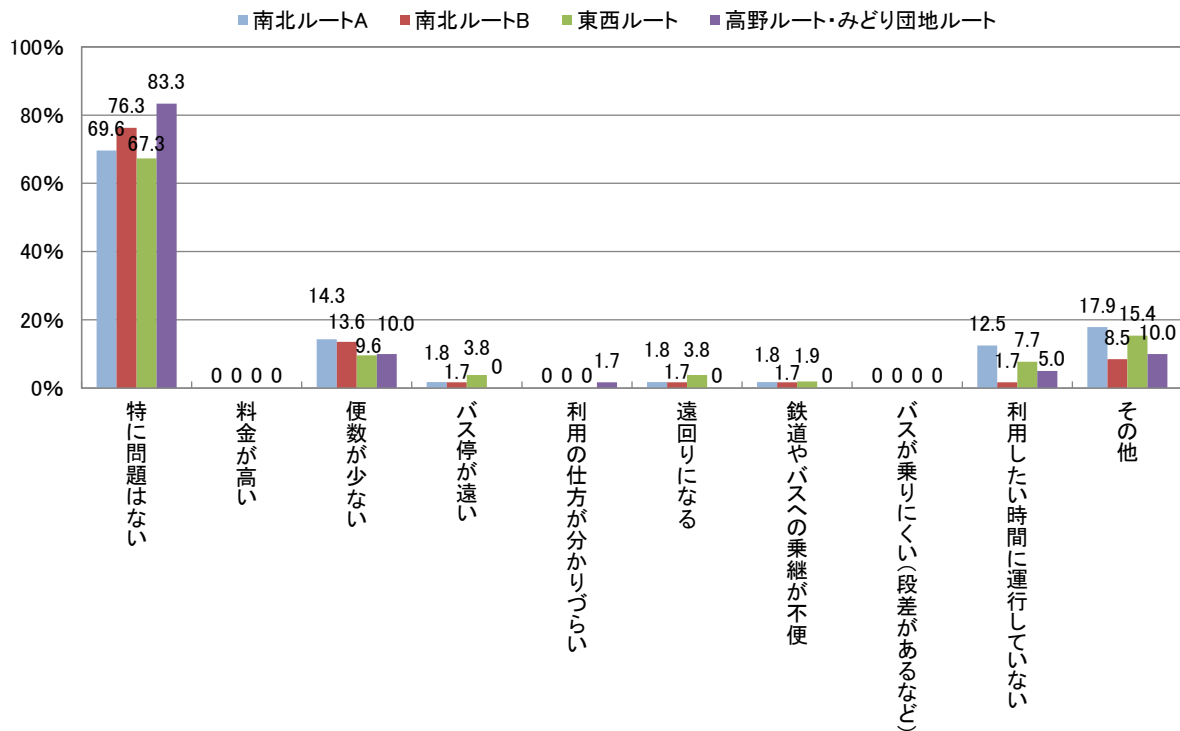
※計224票（無回答・不明14票除く）
資料：『ゆらのすけ』利用者アンケート調査結果

d) 『ゆらのすけ』利用時の問題点

『ゆらのすけ』利用時の問題点を見ると、全てのルートで「特に問題はない」の回答が最も多くなっており、概ね現況の運行サービスに満足されていると考えられます。

問題点としては、「その他」以外では全てのルートで「便数が少ない」が多くなっています。

< 『ゆらのすけ』利用時の問題点 >



※計227票(無回答・不明11票除く)

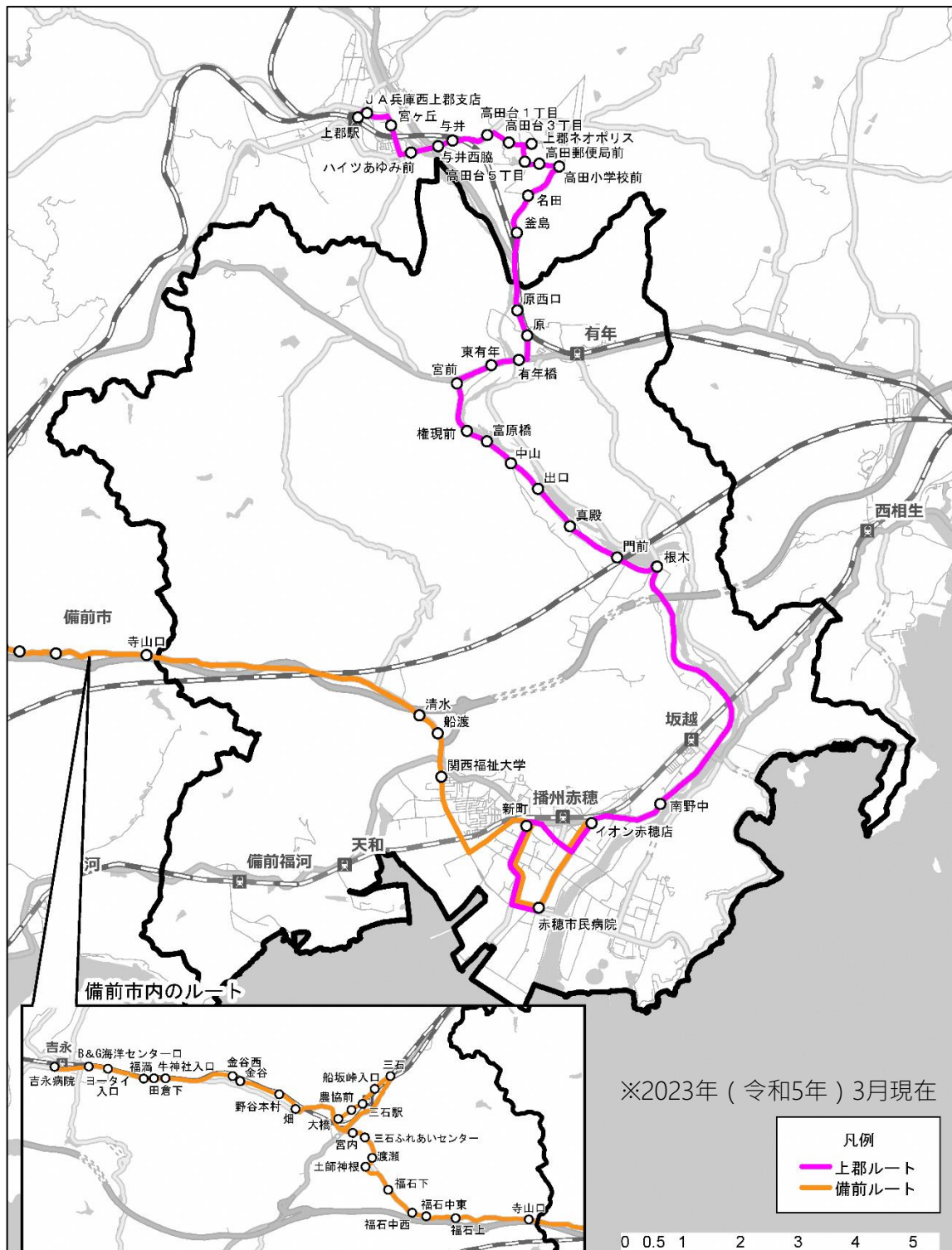
資料：『ゆらのすけ』利用者アンケート調査結果

(5) 東備西播定住自立圏圏域バス『ていじゅうろう』の現状

① 『ていじゅうろう』の概要

『ていじゅうろう』は、赤穂市内を2ルート（上郡ルート、備前ルート）が運行しています。上郡ルートは上郡町と接続し、備前ルートは備前市と接続しています。

< 『ていじゅうろう』路線網図 >



< 『ていじゅうろう』の概要 >

導入目的	圏域(赤穂市、上郡町、備前市)住民の移動手段の確保、利便性の向上及び地域の活性化を図ること。	
運営主体	東備西播定住自立圏形成推進協議会	
運行主体	株式会社ウイング神姫	
運行方式	定時定路線型	
運行ルート	上郡ルート	上郡駅～イオン赤穂店～赤穂市民病院
	備前ルート	吉永病院～三石駅～赤穂市民病院～イオン赤穂店
運行日	上郡ルート	月曜日～土曜日
	備前ルート	(日曜日、年末年始[12/29～1/3]は運休)
運行本数	上郡ルート	1日2往復
	備前ルート	
運行料金	上郡ルート	赤穂市内、上郡町内での乗り降り：1乗車100円 市町域を超えての乗り降り：1乗車200円
	備前ルート	赤穂市内での乗り降り：1乗車100円 備前市内での乗り降り：1乗車200円 市町域を超えての乗り降り：1乗車200円
	※小学生未満は無料	

※2023年(令和5年)3月現在

② 『ていじゅうろう』の変遷

『ていじゅうろう』は、約2年間の試験運行を経て2014年（平成26年）3月から上郡ルート、備前ルートの運行を開始しました。

2018年（平成30年）からICカードの導入、2019年（平成31年）からバスロケーションシステムへの対応を行っています。

2014年（平成26年）にダイヤ改正、2022年（令和4年）に路線・ダイヤ改正を行っています。

< 『ていじゅうろう』の変遷 >

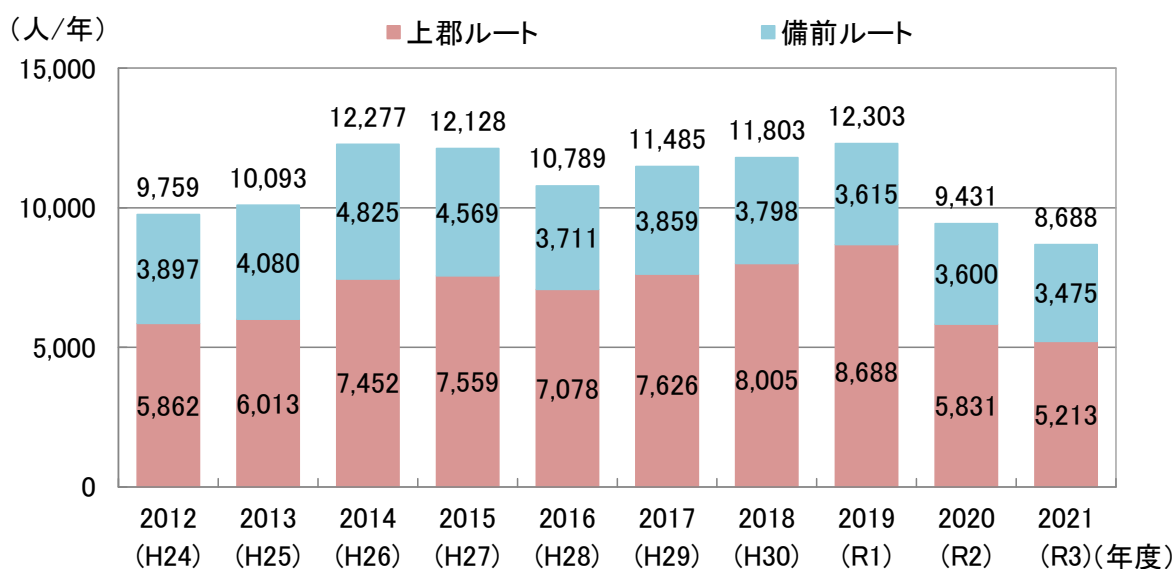
年次	月	概要
2012（H24）年	2月	上郡ルートの試験運行開始
2012（H24）年	3月	備前ルートの試験運行開始
2014（H26）年	3月	『ていじゅうろう』の本格運行開始 ダイヤ改正 ➤上郡ルートに「新町」バス停追加
2018（H30）年	8月	交通系ICカードに対応 自転車の積み込みに対応（要予約、1便あたり1台のみ）
2019（H31）年	1月	バスロケーションシステムに対応
2022（R4）年	10月	路線・ダイヤ改正 ➤上郡ルートの上郡町内のルートを変更

※2023年（令和5年）3月現在

③ 『ていじゅうろう』乗車人員

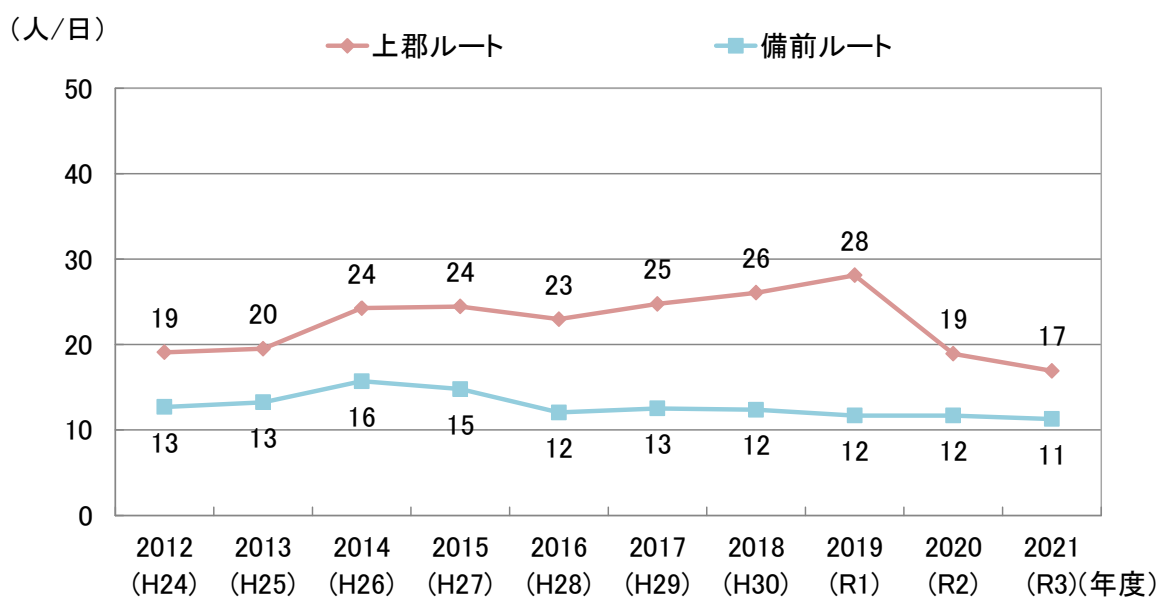
『ていじゅうろう』の乗車人員は2016年度（平成28年度）から2019年度（令和元年度）にかけて増加し、2019年度（令和元年度）では約12,000人となっていました。コロナ禍の影響を受けた2020年度（令和2年度）と2021年度（令和3年度）は2019年度（令和元年度）と比べて約2～3割減少し、2021年度（令和3年度）では約9,000人となっています。

< 『ていじゅうろう』乗車人員の推移 >



資料：赤穂市所管データ

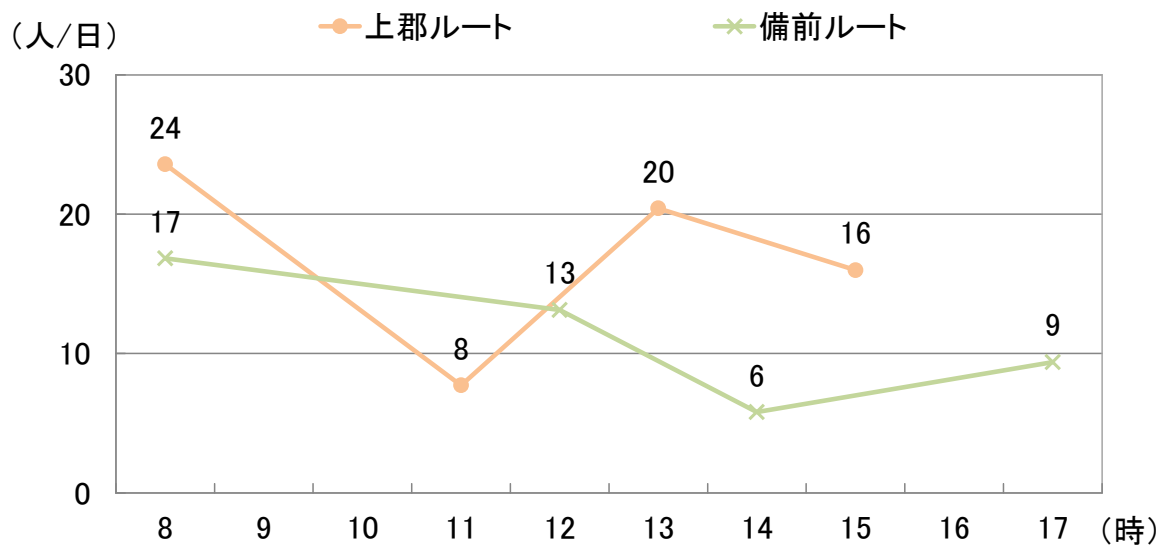
< 1日あたり『ていじゅうろう』乗車人員の推移 >



資料：赤穂市所管データ

『ていじゅうろう』の乗車人員の時間帯別の推移を見ると、上郡ルートでは11時台の利用者数が少なくなっています。また、備前ルートでは8時台と12時台の利用者数が多くなっています。

< 時間帯別『ていじゅうろう』乗車人員 >



※当該便の運行時間のうち最も多くを占める時間帯を集計

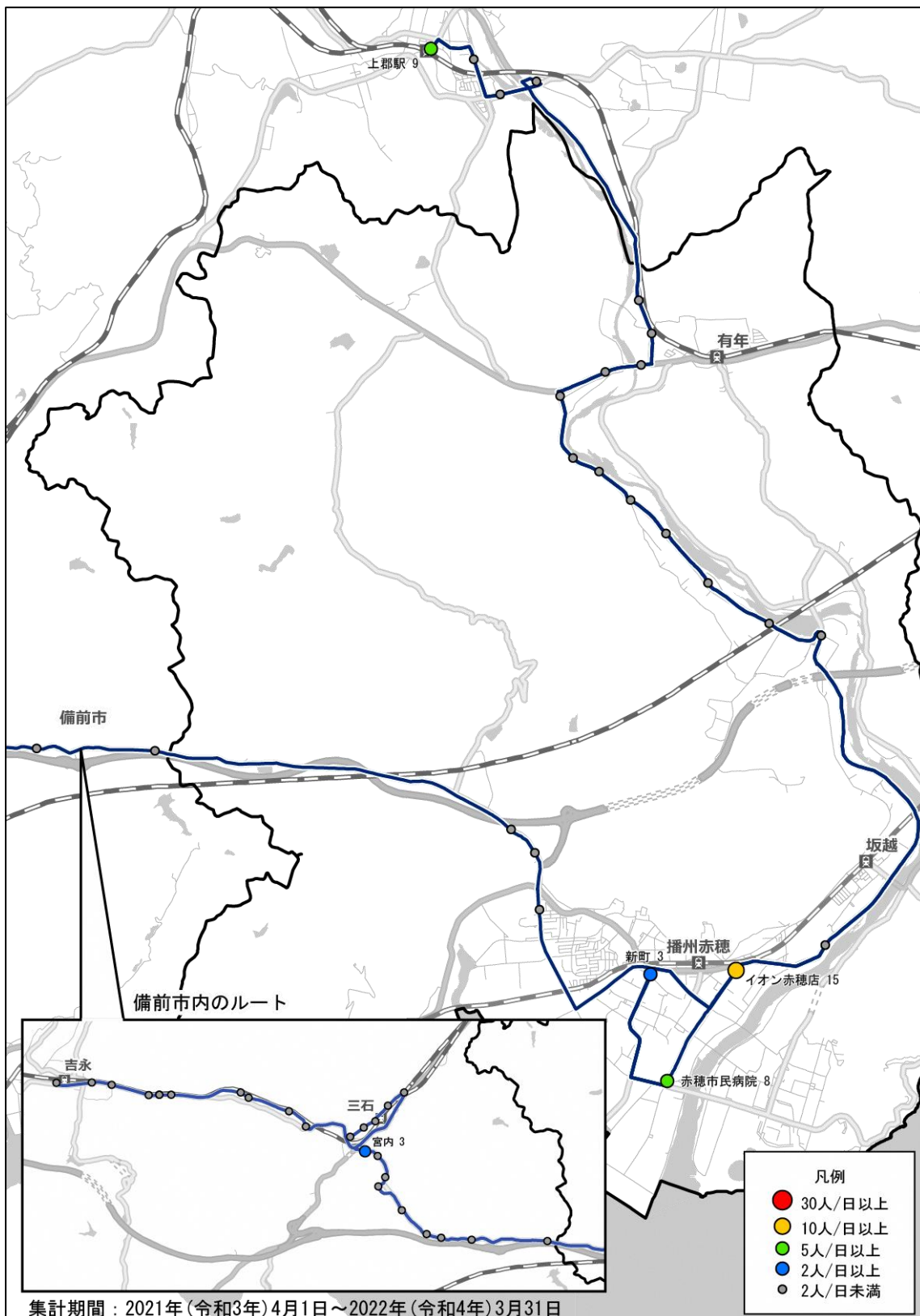
※2021年度(令和3年度)実績

資料: 赤穂市所管データ

『ていじゅうろう』のバス停別乗降者数を見ると、イオン赤穂店が15人/日と最も多くなっており、市内では次いで赤穂市民病院が8人/日、新町が3人/日となっており、市街地中心部のバス停での乗降者数が多くなっています。

市外のバス停では、上郡駅（上郡町）9人/日、宮内（備前市）3人/日の乗降者数が多くなっています。

< 『ていじゅうろう』におけるバス停別乗降者数図 >



資料：赤穂市所管データ

④ 定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果から見た利用状況

定住自立圏圏域バスの現状を把握するため、『ていじゅうろう』の利用状況の詳細や利用時の問題点についてアンケート調査を実施しました。

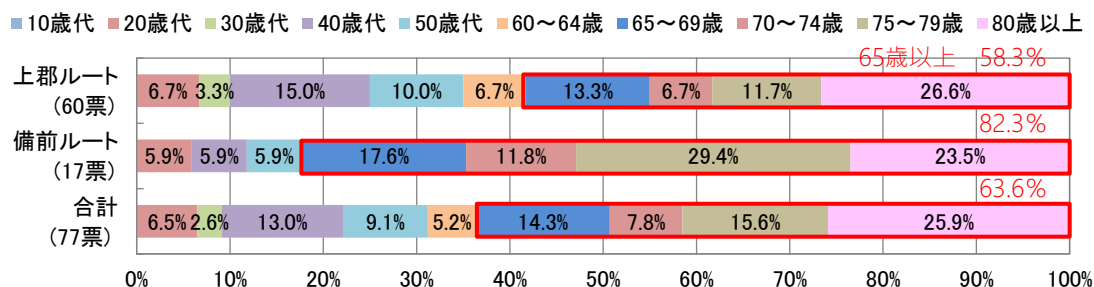
< 調査概要 >

調査日時	上郡ルート	2022(R4)年10月27日(木)・10月31日(月)	
	備前ルート	2022(R4)年10月24日(月)・11月2日(水)	
調査方法	車両に乗り込んだ調査員が乗車する人に調査協力を行い、ヒアリング(一部利用者に対して調査票と筆記具を手渡し、回収)		
調査対象者	東備西播定住自立圏圏域バス『ていじゅうろう』利用者		
回収数	上郡ルート	60票	77票
	備前ルート	17票	

a) 『ていじゅうろう』利用者の年齢構成

『ていじゅうろう』利用者の年齢構成を見ると、合計では「65歳以上」の回答が63.6%と多くなっています。
 ルート別に見ると、上郡ルートで58.3%、備前ルートで82.3%と備前ルートの方が「65歳以上」の利用割合が高くなっています。

< 『ていじゅうろう』利用者の年齢構成 >



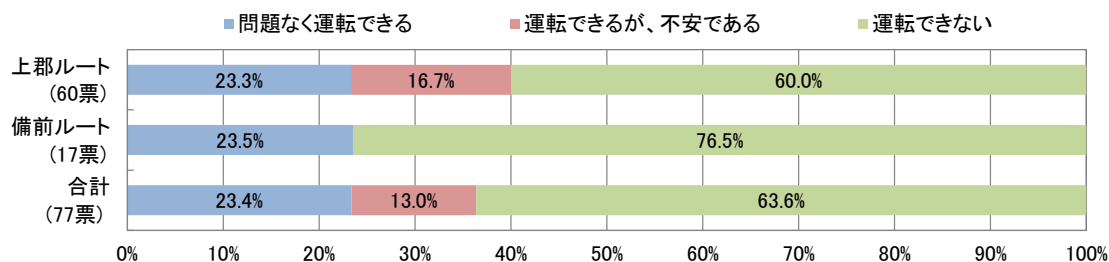
資料：定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果

b) 『ていじゅうろう』利用者の自動車運転状況

『ていじゅうろう』利用者の自動車運転状況を見ると、合計では「運転できない」が63.6%、「運転できるが、不安である」が13.0%であり、自動車を運転できない・運転できるが不安がある人に多く利用されています。

ルート別に見ると、両ルートで「運転できない」の回答が60.0%以上と多くっています。

< 『ていじゅうろう』利用者の自動車運転状況 >



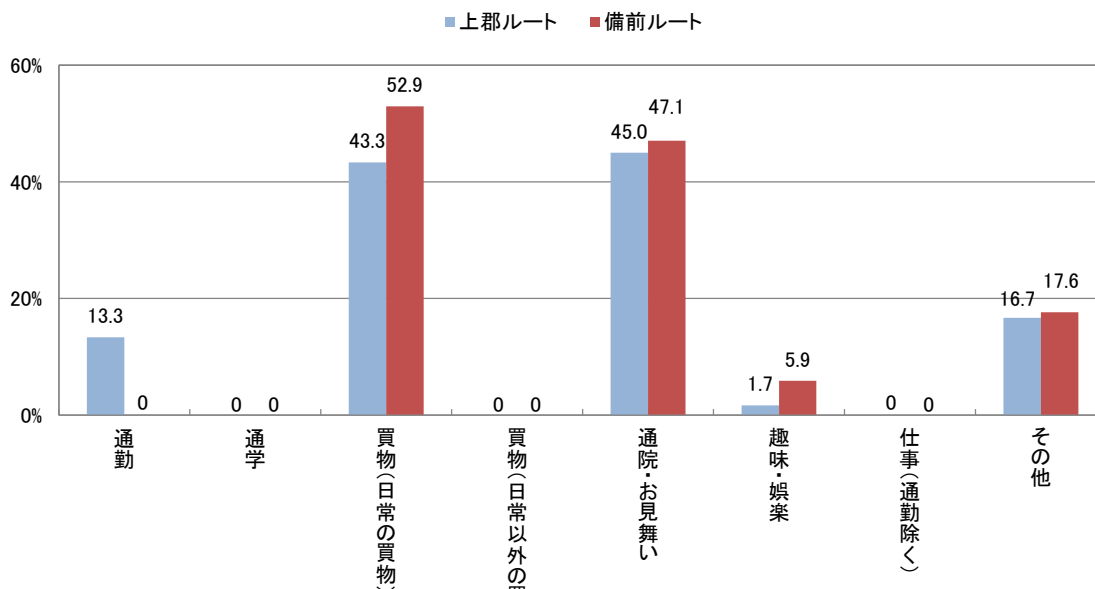
資料：定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果

c) 『ていじゅうろう』の利用目的

『ていじゅうろう』の利用目的を見ると、上郡ルート、備前ルートともに「買物（日常の買物）」、「通院・お見舞い」の回答が多くなっています。

上郡ルートは、「通勤」利用も見られますが、「通学」利用は、上郡ルート、備前ルートともに見られませんでした。

< 『ていじゅうろう』の利用目的 >



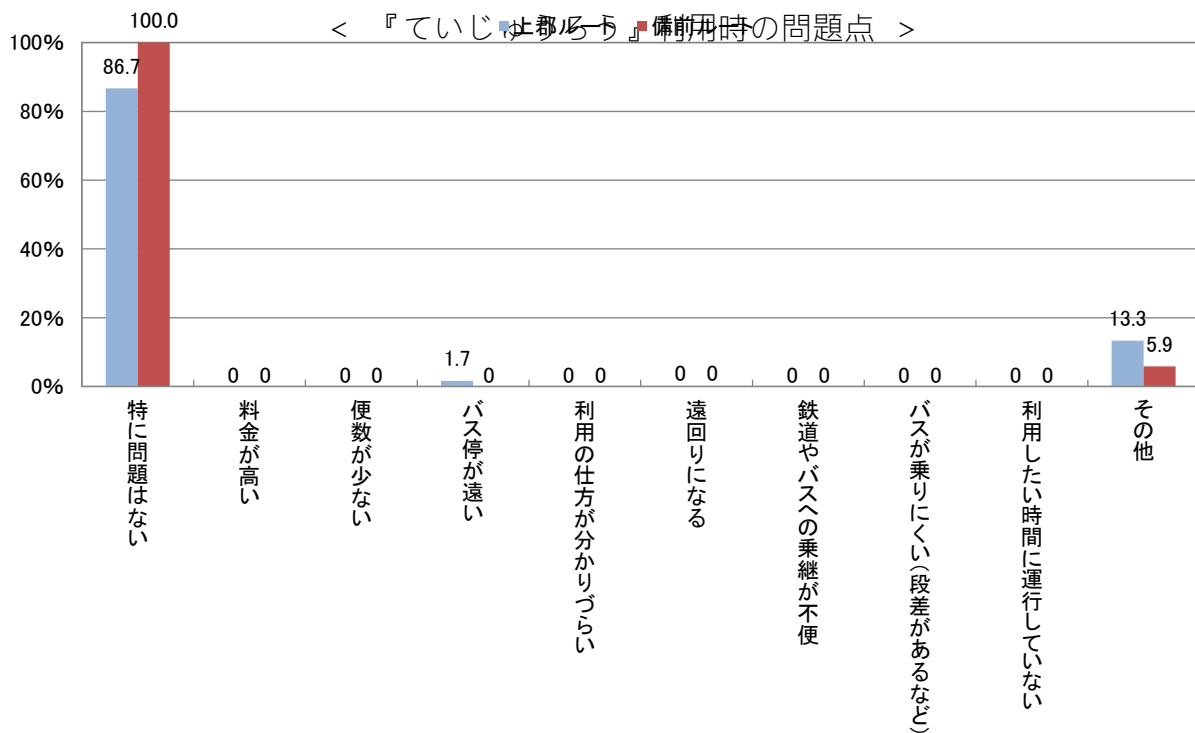
※計 77 票

資料：定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果

d) 『ていじゅうろう』利用時の問題点

『ていじゅうろう』利用時の問題点を見ると、上郡ルート、備前ルートともに「特に問題はない」の回答が最も多くなっており、概ね現況の運行サービスに満足されていると考えられます。

問題点としては「その他」以外では「バス停が遠い」となっており、他に問題点は見られませんでした。



※計 77 票

資料：定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果

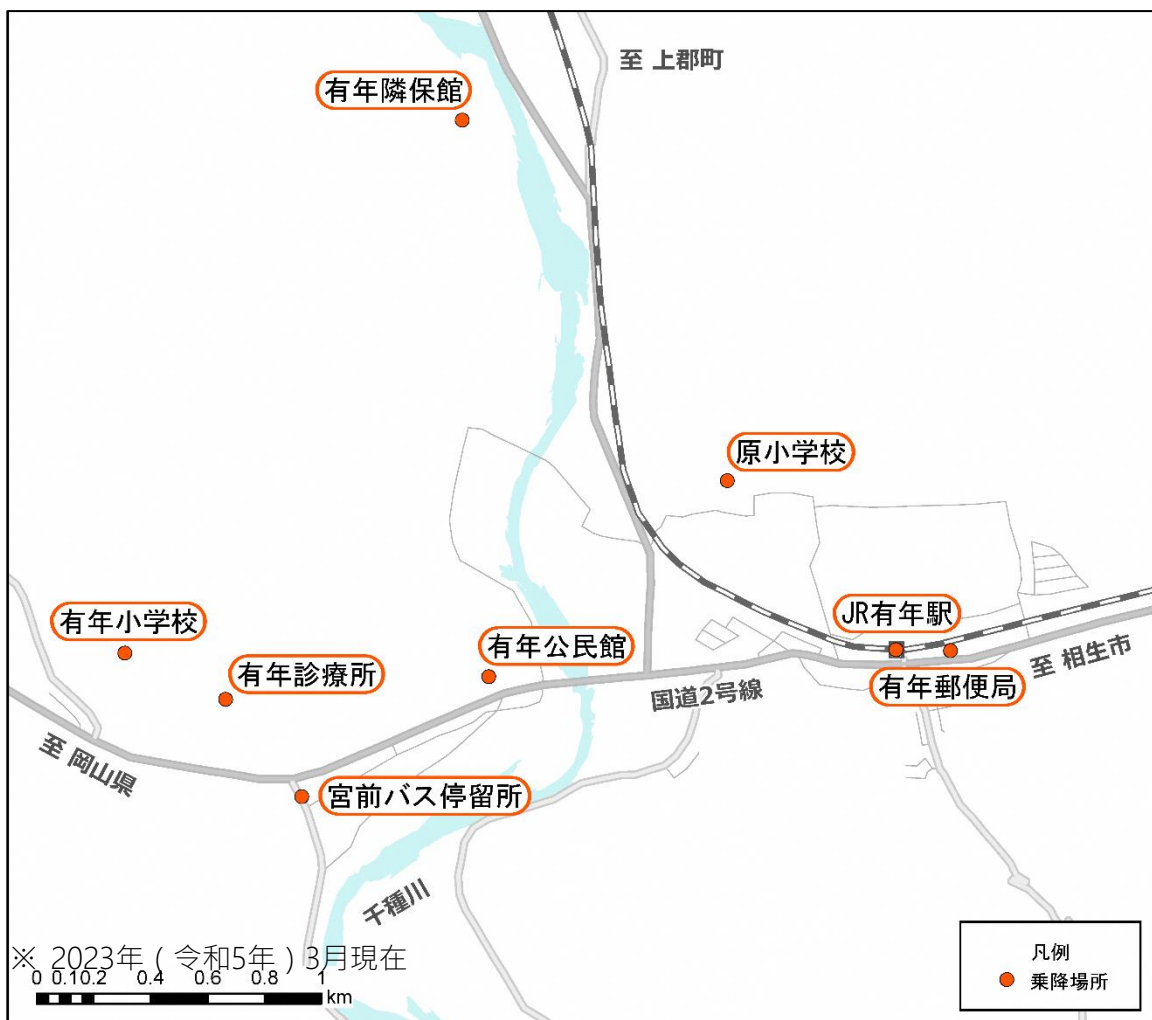
(6) デマンドタクシー『うね・のり愛号』の現状

① 『うね・のり愛号』の概要

『うね・のり愛号』は、有年地区のご自宅等（登録場所）と8か所の乗降場所を運行するデマンド型の乗り合いタクシーです。

利用するためには、事前に利用者登録を行い、利用前に電話で予約を行う必要があります。

< 『うね・のり愛号』の乗降場所図 >



< 『うね・のり愛号』の概要 >

導入目的	高齢者や自動車運転免許を持たない移動制約者の買い物、通院などへの交通手段として、自宅から市内循環バス『ゆらのすけ』及び東備西播定住自立圏圏域バス『ていじゅうろう』の宮前停留所、有年診療所、有年公民館、JR有年駅、有年郵便局、有年隣保館、有年小学校、原小学校の計8カ所の乗降場所までの間を、中型車両（セダン型）の予約型乗合タクシーを公共交通として運行する。
運営主体	赤穂市
運行主体	赤穂タクシー株式会社、赤穂神姫タクシー株式会社、御崎タクシー株式会社
運行方式	デマンド型
運行日	月曜日～土曜日（ただし、12月29日～1月3日は運休）
利用時間	7：30～18：00
利用料金	1乗車300円（小学生未満は無料）
利用方法	予約専用電話で事前予約（午前利用は前日の午後6時、午後利用は当日午前10時までに予約が必要）し、乗降場所（自宅と乗降場所8箇所）間の移動に利用する。 注）有年小学校・原小学校は通学のための利用はできない。

※2023年（令和5年）3月現在

② 『うね・のり愛号』の変遷

『うね・のり愛号』は、2016年（平成28年）7月の運行開始以降、乗降場所の追加や便数による制限の撤廃など、サービス向上に向けた運行内容の見直しを行っています。

< 『うね・のり愛号』の変遷 >

年次	月	概要
2016（H28）年	7月	『うね・のり愛号』運行開始 乗降場所：自宅および宮前停留所 車両数：常用車両2台・予備車両2台
2018（H30）年	4月	有年診療所、有年公民館、JR有年駅を乗降場所に追加

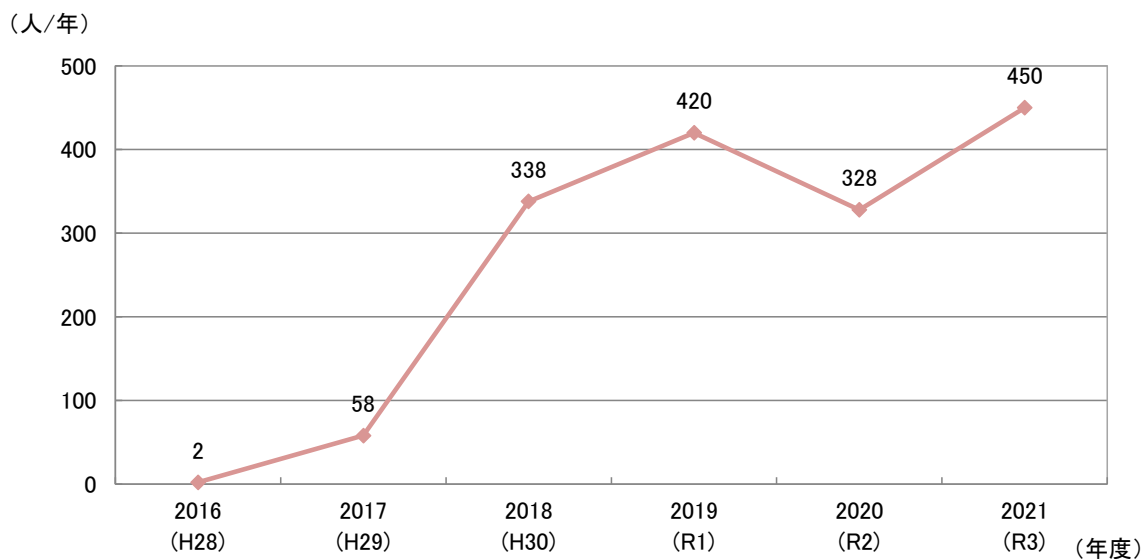
2021 (R3) 年	4月	有年郵便局、有年隣保館、有年小学校、原小学校を乗降場所に追加
2022 (R4) 年	4月	運行便数 (1 日 6 便) の制限をなくし、7時30分から18時の間であれば便数を限定せず利用可能とする方式に変更

※2023年 (令和5年) 3月現在

③ 『うね・のり愛号』乗車人員

『うね・のり愛号』の乗車人員は、増加傾向で推移しており、2021年度（令和3年度）はコロナ禍の中でも450人と過去最高となっています。

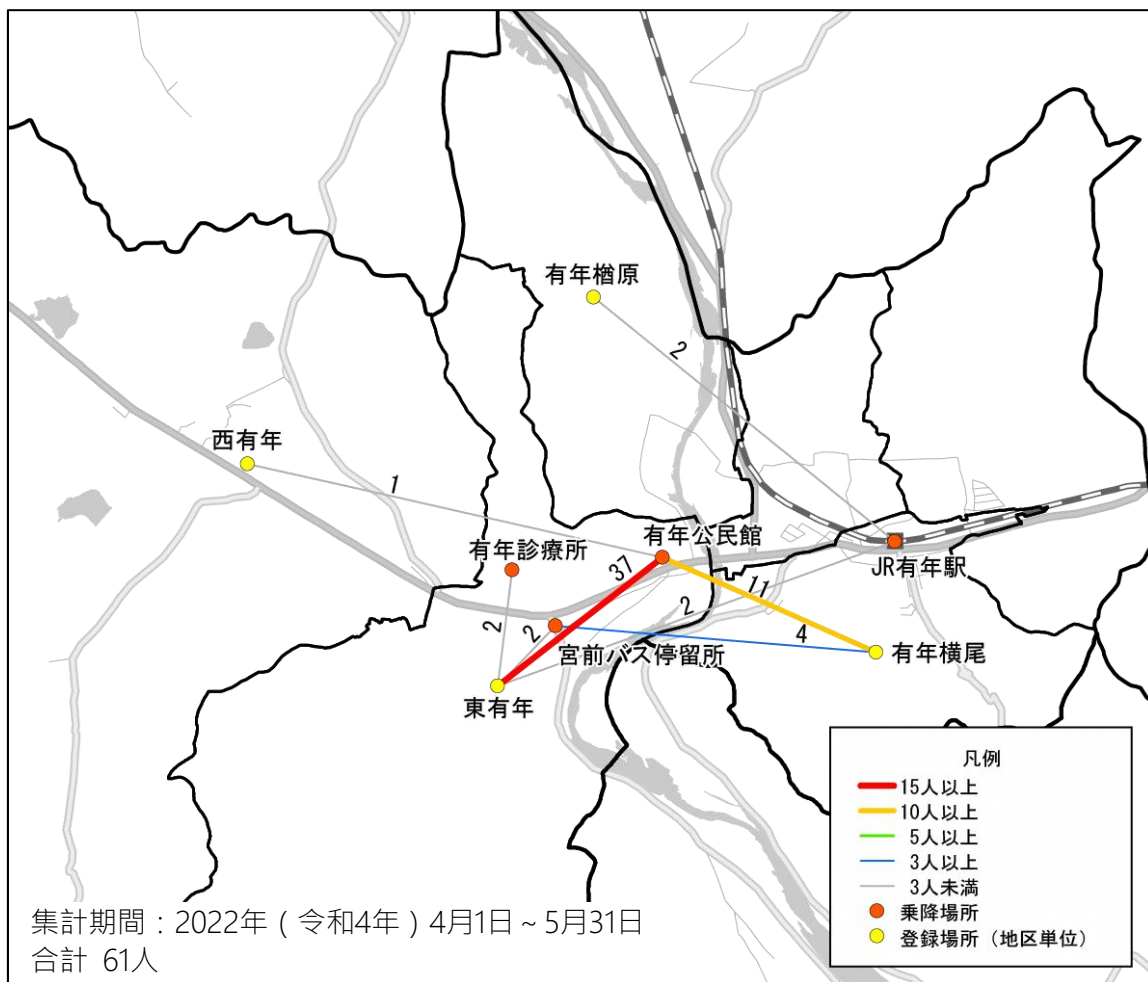
< 『うね・のり愛号』乗車人員の推移 >



資料：赤穂市所管データ

『うね・のり愛号』は東有年及び有年横尾に在住の方に多く利用されており、移動先としては有年公民館が最も多くなっています。

< 『うね・のり愛号』における移動状況 >



資料：赤穂市所管データ

④ デマンドタクシー利用者アンケート調査結果から見た利用状況

デマンドタクシーの現状を把握するため、『うね・のり愛号』の利用状況の詳細や利用時の問題点についてアンケート調査を実施しました。

< 調査概要 >

調査期間	2022 (R 4) 年 9 月 1 2 日(月) ~ 9 月 3 0 日(金)
調査方法	運転手に協力いただき、利用者に対して調査票と筆記具を手渡し、車内で回収
調査対象者	デマンドタクシー『うね・のり愛号』利用者
回収数	5票

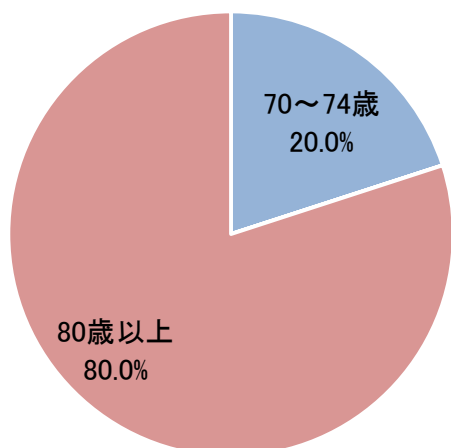
a) 『うね・のり愛号』利用者の年齢構成

『うね・のり愛号』利用者の年齢構成を見ると、回答者全員が70歳以上の高齢者となっています。

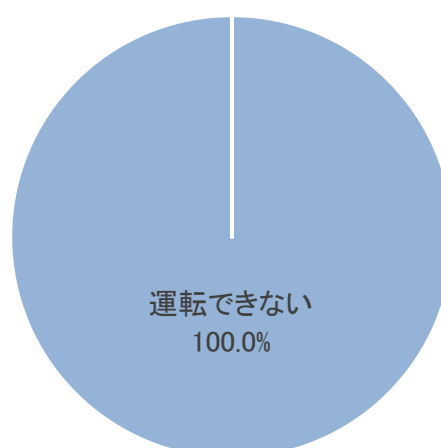
b) 『うね・のり愛号』利用者の自動車運転状況

『うね・のり愛号』利用者の自動車運転状況を見ると、回答者全員が「運転できない」と回答しています。

< 『うね・のり愛号』利用者の年齢構成 >



< 『うね・のり愛号』利用者の自動車運転状況 >



合計 5票

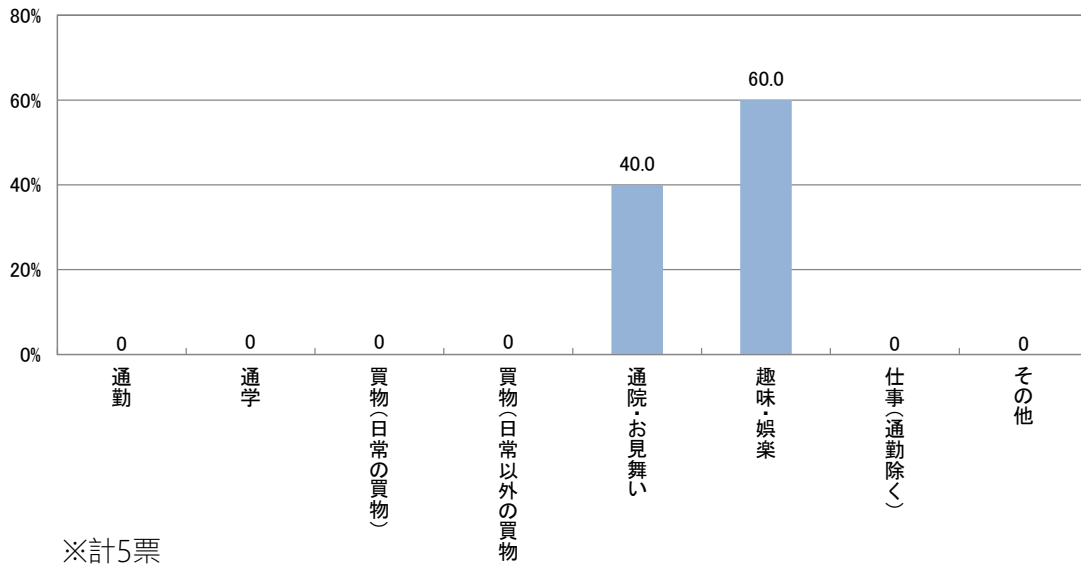
合計 5票

資料：デマンドタクシー利用者アンケート調査結果

c) 『うね・のり愛号』の利用目的

『うね・のり愛号』の利用目的を見ると、「趣味・娯楽」の回答が60.0%（3人）、「通院・お見舞い」が40.0%（2人）となっています。

< 『うね・のり愛号』の利用目的 >



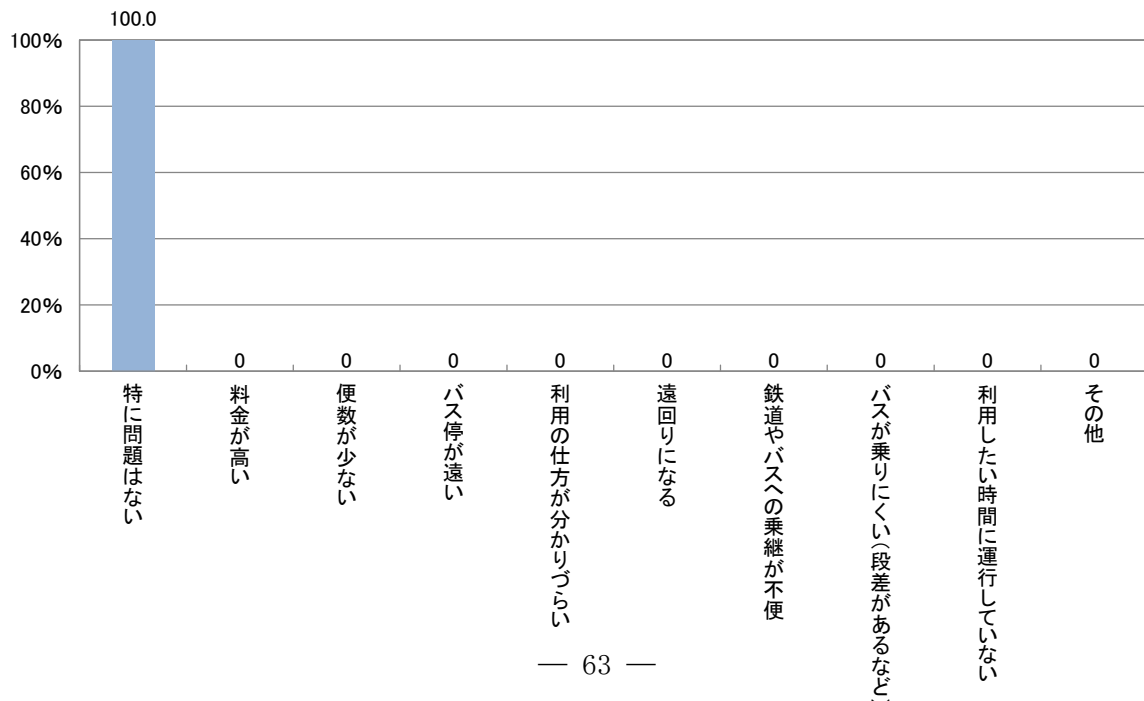
※計5票

資料：デマンドタクシー利用者アンケート調査結果

d) 『うね・のり愛号』利用時の問題点

『うね・のり愛号』利用時の問題点を見ると、全員が「特に問題はない」と回答しており、利用者は、現状の運行サービスに満足しているものと考えられます。

< 『うね・のり愛号』利用時の問題点 >

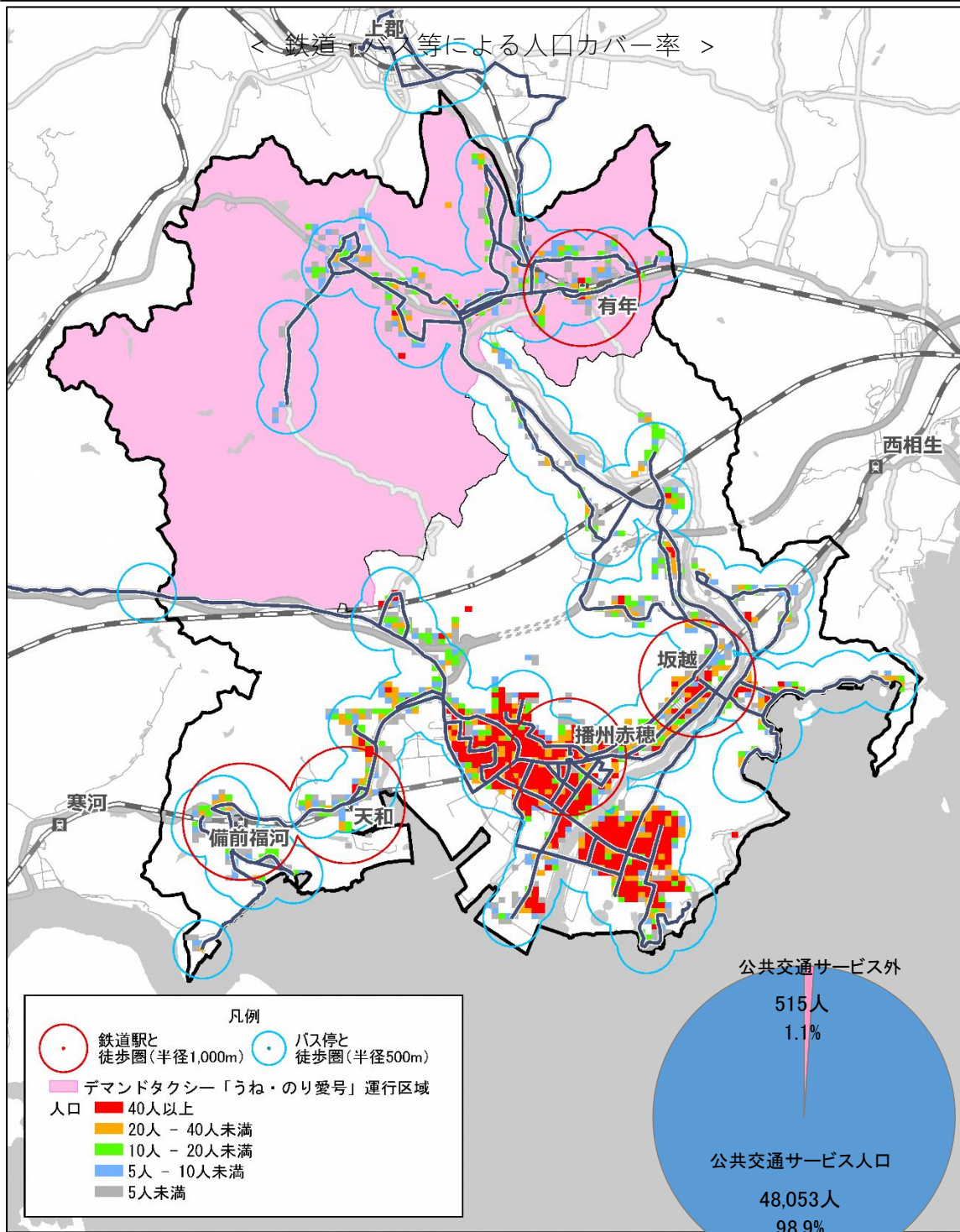


※計5票

資料：デマンドタクシー利用者アンケート調査結果

(7) 鉄道・バス等による人口カバー率

赤穂市の人口分布と鉄道駅・バス停・デマンドタクシー勢圏を重ねた人口カバー状況を見ると、人口カバー率は98.9%となっており、各種公共交通サービスにより、赤穂市のほぼ全ての人口を鉄道やバス、デマンドタクシーでカバーできています。



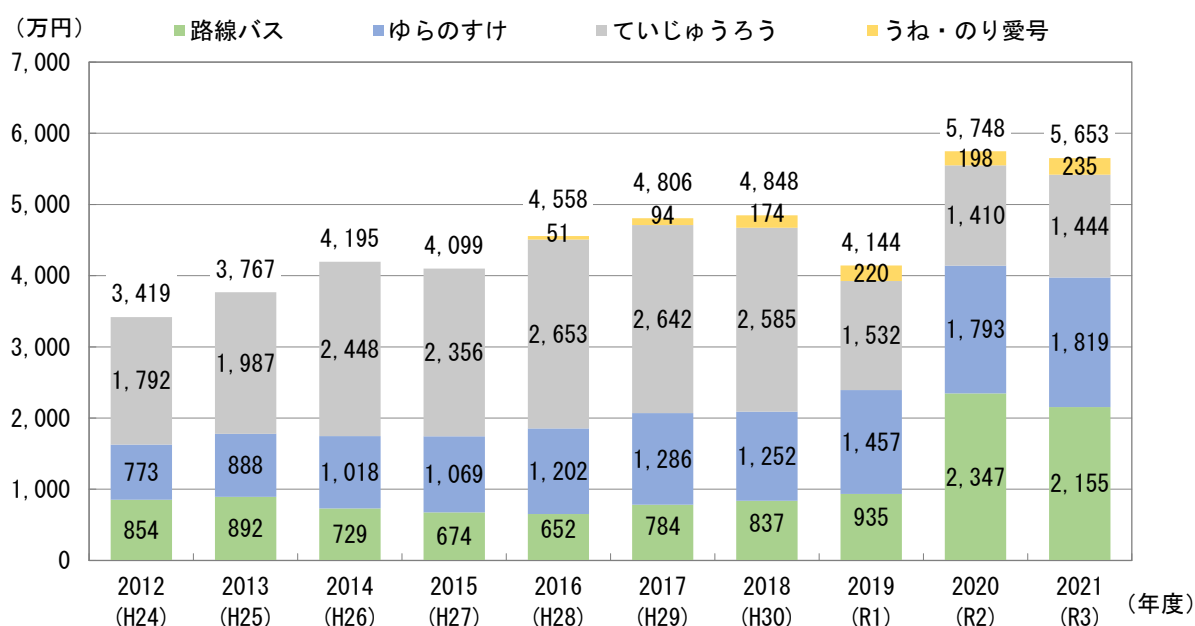
※鉄道駅及びバス停位置は2023年(令和5年)3月時点

参考：鉄道駅勢圏(半径1,000m)及びバス停勢圏(半径500m)は「ひょうご公共交通10ヵ年計画」と同様に設定した場合

(8) バス等に対する行政負担

バス等における行政負担額は、『ゆらのすけ』の増便や、『うね・のり愛号』の導入等により増加傾向にあり、2020年度（令和2年度）にはコロナ禍の影響を受けた路線バスに対する補助額の増加も重なって過去最高の約5,700万円となっています。

< バス等に対する行政負担の推移 >



※行政負担額は、運行経費から運行収入を差し引いた欠損額に対し、本市等の補助金を交付した額

※路線バス、市内循環バス『ゆらのすけ』、及びデマンドタクシー『うね・のり愛号』の行政補助額は、赤穂市の行政補助額

※『ていじゅうろう』は東備西播定住自立圏形成推進協議会予算（赤穂市、上郡町、備前市の3市町合計）

なお、特別交付税は考慮していない

資料：赤穂市所管データ

バス等の収支率は、路線バスが最も高く44.7%となっています。次いで『ゆらのすけ』（10.2%）、『ていじゅうろう』（9.7%）、『うね・のり愛号』（5.4%）の順に多くなっていますが、これらは兵庫県内各市町のコミュニティバス平均（25.0%）と比べて低くなっています。

< バス等の収支率 >

	収支率
路線バス	44.7%
ゆらのすけ	10.2%
ていじゅうろう	9.7%
うね・のり愛号	5.4%
ゆらのすけ・ていじゅうろう・ うね・のり愛号の合計	9.7%
[参考] 兵庫県内各市町の コミュニティバス平均 (2020(R2)年)	25.0%

※収支率は、運行収入を運行経費で除することで算出

※路線バスは赤穂市補助対象路線のみで算出

※兵庫県内各市町のコミュニティバス平均(2020(R2)年)は

「ひょうご公共交通10ヵ年計画」の数値を使用

※2021年度(令和3年度)実績

資料：赤穂市所管データ

(9) タクシーの現状

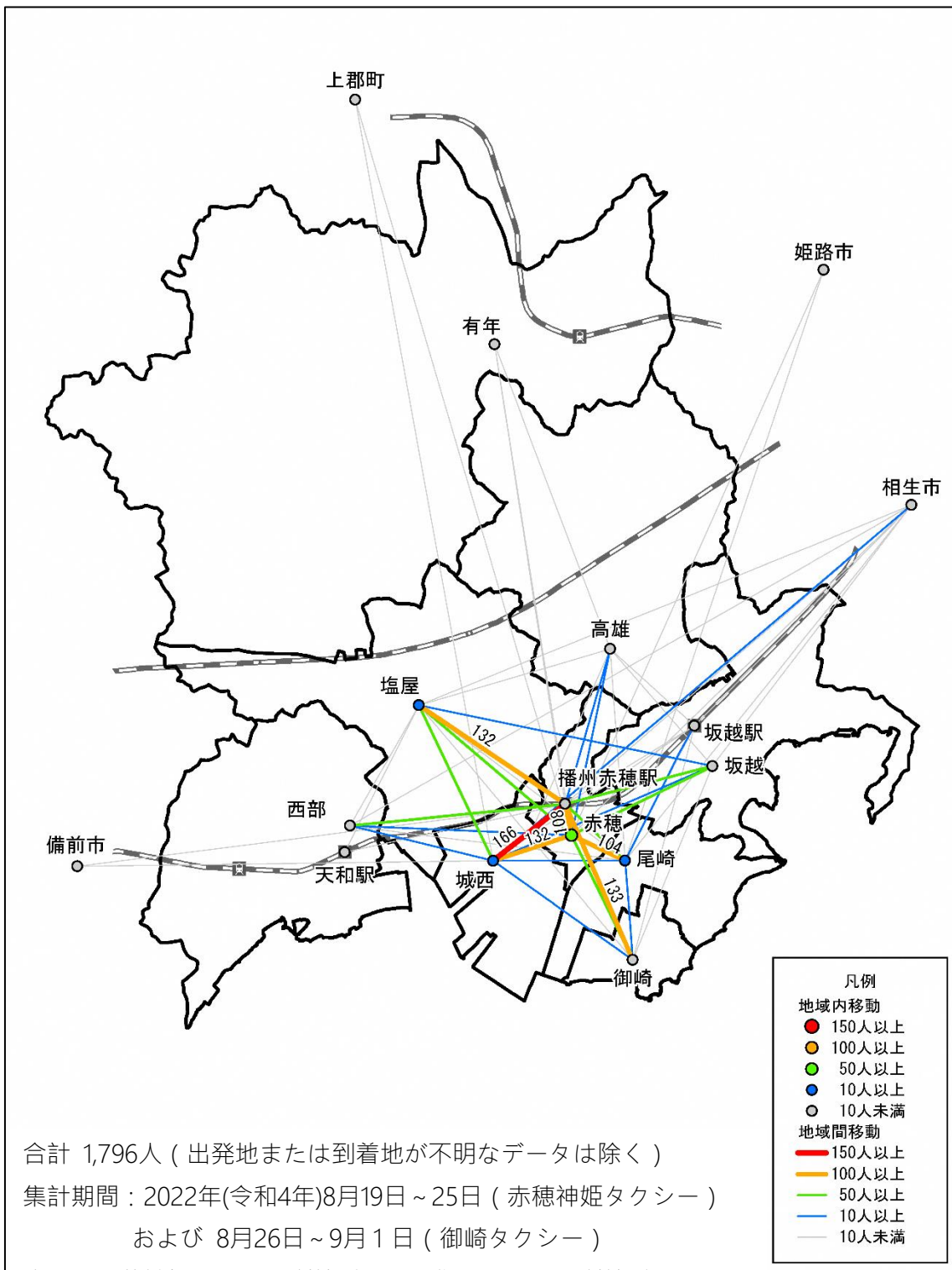
赤穂市内に営業所があるタクシー事業者は3社あり、3社ともJR播州赤穂駅周辺に立地しています。

< タクシー会社の概要 >

事業者名	所在地	営業時間
赤穂タクシー	赤穂市加里屋駅前町68-8	6:00 ~ 25:00
赤穂神姫タクシー	赤穂市山手町2-8	7:00 ~ 25:00 ※早朝予約(5 : 00 ~ 7 : 00)
御崎タクシー ※ 2023年(令和5年)3月現在	赤穂市中広142-46	平日5:00 ~ 25:30 日・祝日: 5:00 ~ 24:30

タクシーを利用した移動状況は、JR播州赤穂駅を起終点とした移動が最も多くなっており、JR播州赤穂駅と城西地区、御崎地区、塩屋地区、赤穂地区との間の移動が多くなっています。

< タクシー移動状況 (赤穂市全域) >



(10) 交通事業者の状況

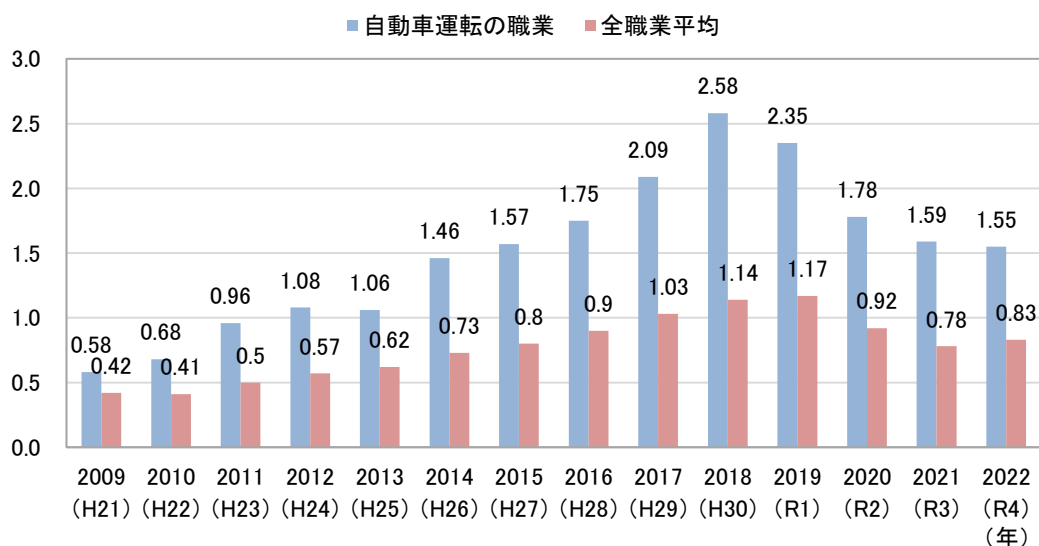
① 運転手の確保状況

公共交通を担う運転手の不足が深刻化しており、全国的に大きな課題となっています。兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率は、2011年（平成23年）頃から大きく増加し、2022年（令和4年）には1.55と全職業平均の2倍程度となっています。

また、運転手の平均年齢は、全職業43.4歳に対して、バス運転者53.0歳、タクシー運転者60.7歳であり、それぞれ9.6歳、17.3歳と大きく上回っていることから、新たな運転手の担い手を確保しなければ事業を継続することが困難な状況になりかねません。

2024年（令和6年）には公共交通事業者を含む自動車運転の職業の改善基準告示が改正され、拘束時間や休息期間の規定が厳格化される見通しであり、継続的な公共交通運営の維持に向けた運転手の確保が必要です。

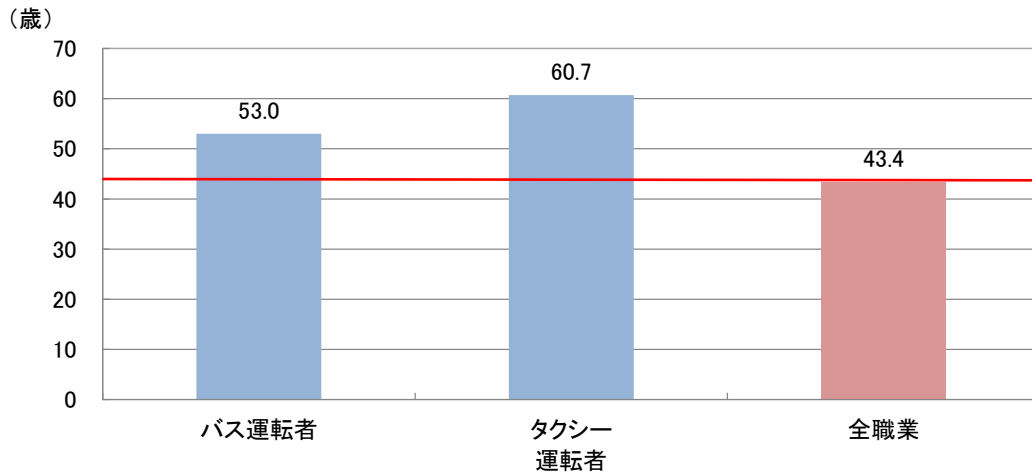
< 兵庫県内の職業別有効求人倍率の推移 >



※「自動車運転の職業」は貨物自動車運転手を含む

資料：労働市場 月報 ひょうご 各年4月（厚生労働省 兵庫労働局）

< 運転手の平均年齢 >

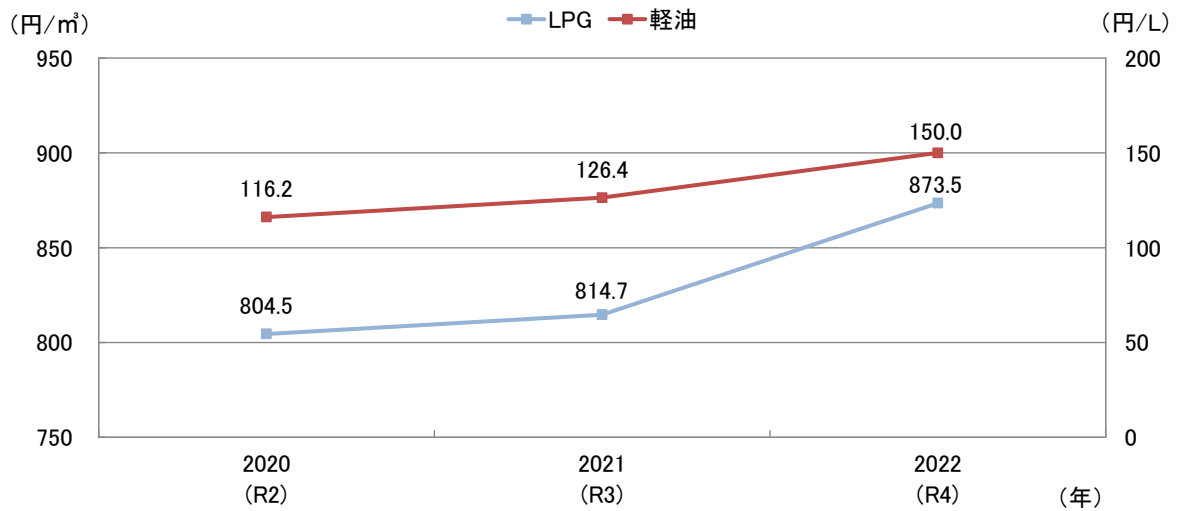


資料：令和3年賃金構造基本統計書（厚生労働省）

② 燃料価格の推移

燃料価格は近年高騰しており、2022年（令和4年）4月には軽油の価格が150.0円/L、LPGの価格が873.5円/m³となっています。燃料価格の高騰により、バス等の運行経費は増大しています。

< 燃料価格の推移 >



資料：軽油：給油所小売価格調査(ガソリン、軽油、灯油)各年4月[兵庫県]
(経済産業省資源エネルギー庁)

LPG：一般小売価格 LP (プロパン) ガス 確報 (偶数月調査) 各年4月第1月曜日[兵庫県]
((一財) 日本エネルギー経済研究所 石油情報センター)

(11) 交通弱者等の移動に対する福祉施策の状況

① 福祉タクシー利用券

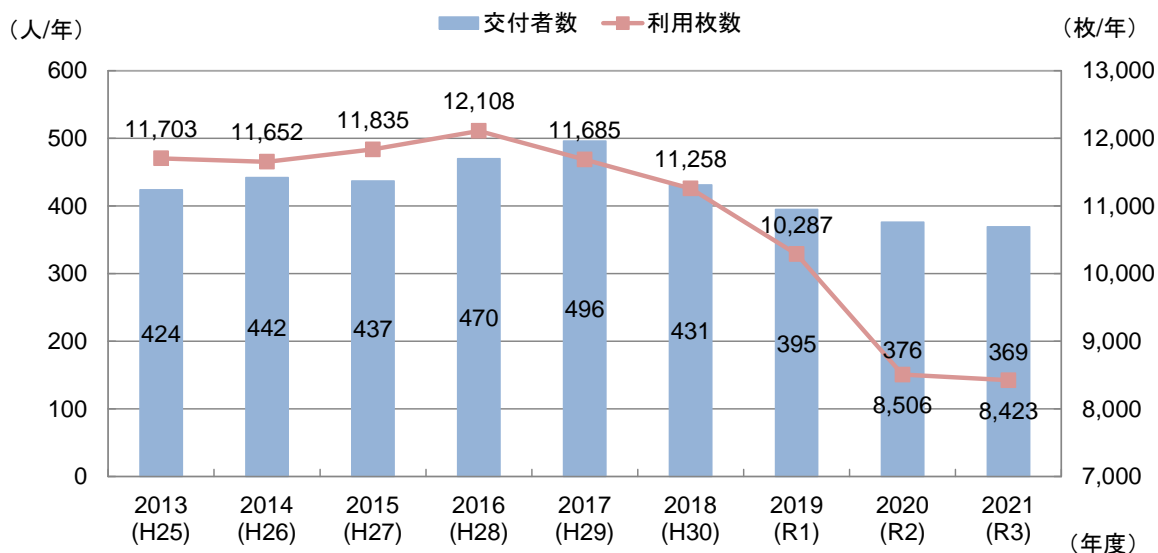
赤穂市では、身体障害者手帳や精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方を支援するため、福祉タクシー利用券を交付しています。

交付者数は2017年度（平成29年度）以降、利用枚数は2016年度（平成28年度）以降、減少傾向にあります。

< 福祉タクシー利用券の制度概要 >

対象者	赤穂市に住所を有する在宅の人で、以下のいずれかに該当する人 ・身体障害者手帳の交付を受けた人で、視覚障がい、肢体不自由(下肢・体幹機能障がい)、内部障がいの1級または2級に該当する人 ・療育手帳AまたはB1の交付を受けた人 ・精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けた人
助成内容	500円相当額の市と契約した福祉タクシーの利用券を交付する。
利用方法	利用券は1乗車につき1枚使用可能。乗車料金から利用券の金額を差し引いた金額を支払う。 <small>※2023年(令和5年)3月現在</small> ただし、1乗車の料金が1,000円以上の場合は、2枚を限度として使用可能。
交付数等	利用券の金額：1枚500円 交付枚数：1月あたり4枚交付（年度分一括交付、年間最大48枚） 有効期間：4月1日～翌年3月31日

< 福祉タクシー利用券交付状況 >



資料：赤穂市所管データ

② パートナーサービスモデル事業（赤穂市社会福祉協議会）

パートナーサービスモデル事業は、地域で相互に助けあえるパートナーサービスのシステムを作ることを目的として、赤穂市社会福祉協議会が実施しています。

パートナーサービスモデル地区のうち、以下の2地区で送迎サービスが実施されています。

< パートナーサービスモデル事業の概要 >

①上仮屋暮らしサポート（城西地区）

サービス名	買物同行サービス
対象	上仮屋自治会内住民
頻度	月2回程度
行先	市内スーパーなど（病院は不可）
料金	1回100円
車両	協力会員（活動者）所有のものを使用
利用者	1名

②たすけあい横尾（有年地区）

対象	有年横尾自治会内住民
頻度	月2回
行先	イオン上郡ショッピングセンター
料金	無料
車両	社会福祉協議会の公用車を使用。走行距離に応じてガソリン負担。
利用者	5～6名 ※2023年（令和5年）3月現在

③ 移送サービス（赤穂市社会福祉協議会）

赤穂市社会福祉協議会では、日常生活において常時車いすを必要とする在宅の障がい者や要介護高齢者を対象とし、ボランティアグループの協力を得て、リフト付きワゴン車を使用した通院補助を実施しています。

< 移送サービスの概要 >

支援内容	リフト付きワゴン車を使用し、通院の補助 (戸口から戸口の送迎)
対象	日常生活において、車いすを必要とする障がい者や要介護高齢者
実施日	月曜～土曜(祝日、12月29日～1月3日を除く)
実施時間	8時30分～17時15分
利用範囲	赤穂市内 及び隣接市町(相生市、上郡町、備前市)
利用料金	無料(令和2年3月～)
利用条件 ※2023年(令和5年)3月現在	赤穂市内在住者 (令和5年)3月現在 (家族介護者)1名が同乗すること

(12) 地域の輸送資源

① 関西福祉大学スクールバス利用者数

関西福祉大学スクールバスは、JR播州赤穂駅と関西福祉大学を結ぶスクールバスです。

関西福祉大学スクールバス利用者数は、2021年度（令和3年度）で約146,000人となっており、路線バスと同程度の利用者数となっています。

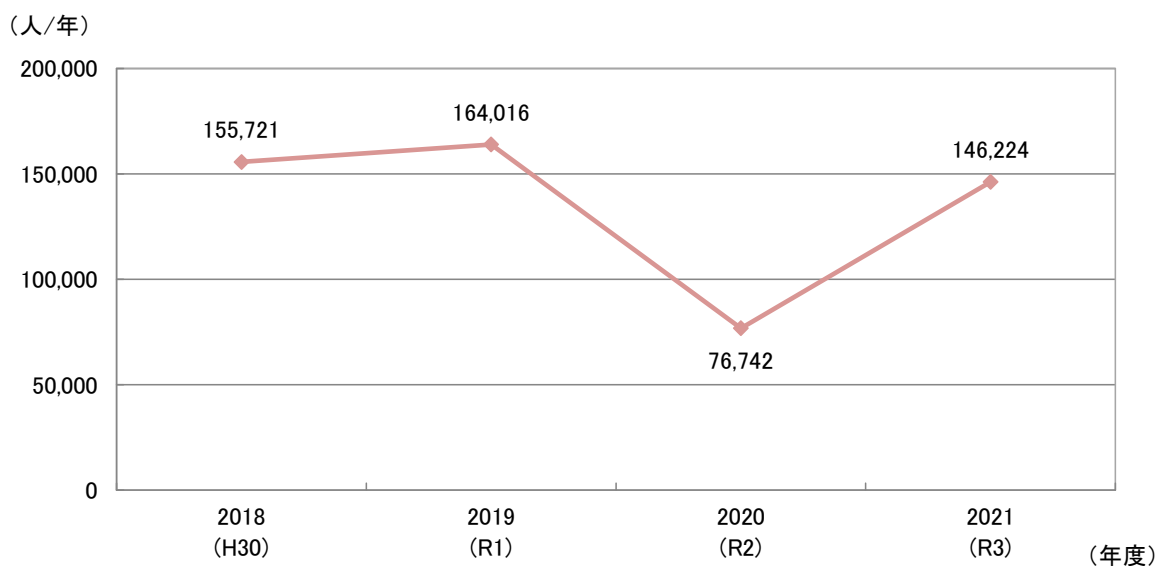
< 関西福祉大学スクールバスの概要 >

運行日	平日および土曜日
運行時間	平日：7：40～21：05 土曜日：8：15～18：28 ※入試日等は変則ダイヤ
運行ルート	JR播州赤穂駅～関西福祉大学
運行本数	平日：44便 土曜日：22便
利用料金	大学関係者は無料

※2023年（令和5年）3月現在

資料：関西福祉大学ホームページ

< 関西福祉大学スクールバス利用者数 >



資料：関西福祉大学所管データ

② レンタサイクル

レンタサイクルは、JR播州赤穂駅前で1日500～800円、坂越駅前と有年駅前
 前で1日300円で利用可能となっています。

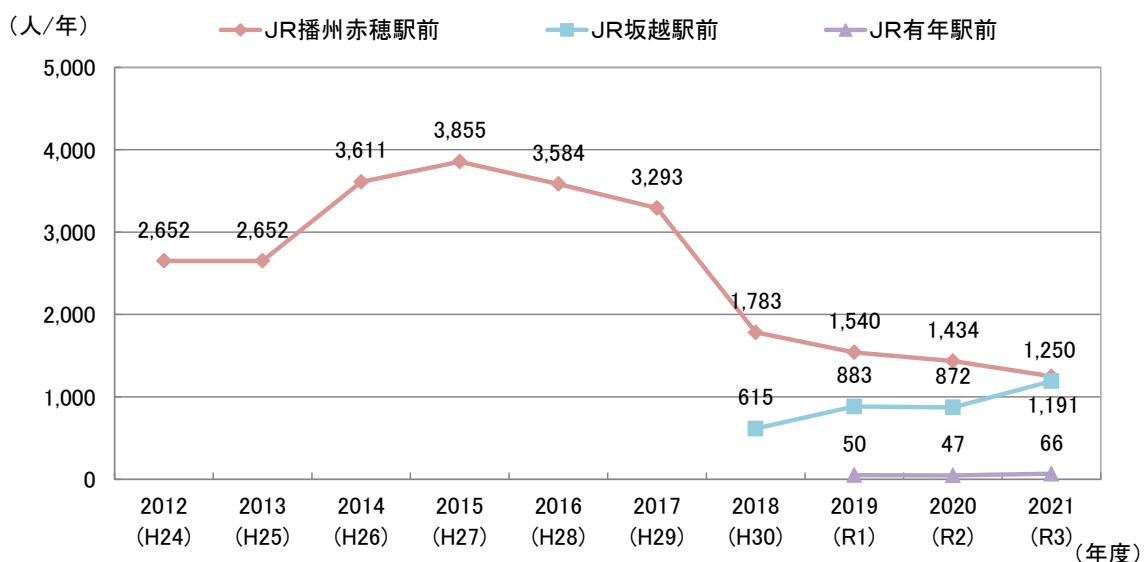
利用状況を見ると、JR播州赤穂駅では2015年度（平成27年度）以降減少
 傾向にあり、2021年度（令和3年度）は1,250人となっています。JR坂越駅
 では増加傾向にあり、2021年度（令和3年度）は1,191人とJR播州赤穂駅と
 同程度となっています。JR有年駅では一定の利用があり、2021年度（令和3
 年度）は66人となっています。

< 赤穂市レンタサイクル事業の概要 >

貸出場所	JR播州赤穂駅	JR坂越駅前	JR有年駅前
運営主体	赤穂観光協会	赤穂市	赤穂市
料金	電動アシスト付き自転車 1日：800円 シティー自転車 1日：500円	300円/日 ※保証料として利用開 始時に別途700円が 必要（返却時に返金）	300円/日
貸出時間	9：00～17：00 ※日またぎの貸出不可 ※12/14、12/29～1/3は貸 出不可	7：00～19:00 （年中無休） ※返却は24時間可能	7：30～16：00 ※日またぎの貸出不可 ※火曜・木曜および 12/31、1/1は定休日
利用方法	赤穂観光協会(JR播州赤 穂駅2階)で受付	自動精算機にて貸出	有年駅総合案内所で受付

※2023年（令和5年）3月現在

< レンタサイクル利用台数 >

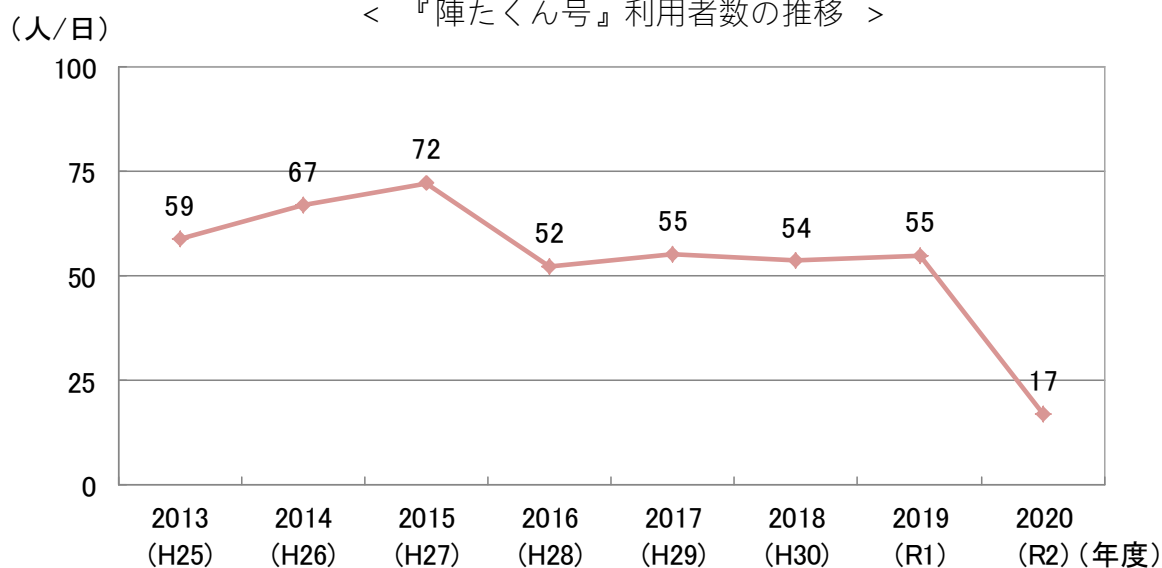


資料：赤穂市所管データ

陣たくん号

赤穂周遊観光バス『陣たくん号』は、2009年（平成21年）8月に、新型インフルエンザの影響による観光客減少対策の一環として、JR播州赤穂駅からの観光二次アクセスの拡充を目的に『くらちゃん号』として運用を開始しました。主に土・日・祝日の観光向け端末交通として利用されていましたが、2020年（令和2年）の新型コロナウイルス感染症の影響で観光需要が大きく減少したことから、運行を休止しています。

< 『陣たくん号』利用者数の推移 >



資料：赤穂市所管データ

< 『陣たくん号』の概要 >

運行ルート	JR播州赤穂駅～JR坂越駅間（主要観光スポット）
運行日	土曜・日曜・祝日
運賃	100円（小学生以下無料）
乗車定員	22人
便数	上り3便 下り3便

< 『陣たくん号』の変遷 >

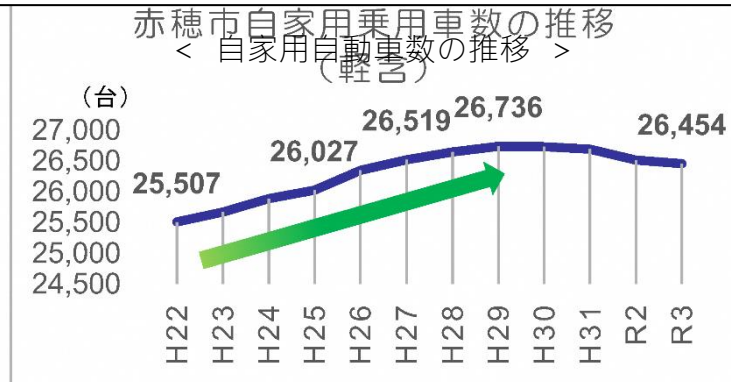
変更時期	概要
2009（H21）年8月	8/20～9/20『くらちゃん号』として運行開始 ※ひょうごツーリズム協会の「地域元気回復支援事業」を活用
2009（H21）年9月	9/21～12/27の土・日・祝日運行 ※市補助金交付
2010（H22）年1月	観光閑散期を除く土日・祝日限定で運行継続
2011（H23）年4月	JRダイヤ改正にあわせ運行時間変更
2014（H26）年4月	『陣たくん号』に名称変更
2016（H28）年4月	運行ルート、運行方式変更 ・観光閑散期を除いて運行 ⇒通年運行 ・片道運行（赤穂駅～御崎坂越）

	⇒往復運行（赤穂駅～御崎坂越～坂越駅～坂越御崎～赤穂駅）
2019(R1)年12月	観光マーケティング推進事業 二次交通拡充業務事業 御崎～坂越間において臨時的にバス路線を設置することにより、二次交通拡充の実証実験を実施
2020(R2)年4月	新型コロナウイルス感染症の影響により運行の一時休止
2021(R3)年12月	第8回 赤穂市地域公共交通会議において無期限の運行休止決定

(13) 道路交通の現状

① 自家用自動車数の推移

自家用自動車数は、2017年（平成29年）までは増加傾向で推移していますが、2018年（平成30年）以降は横ばい～減少傾向で推移しています。

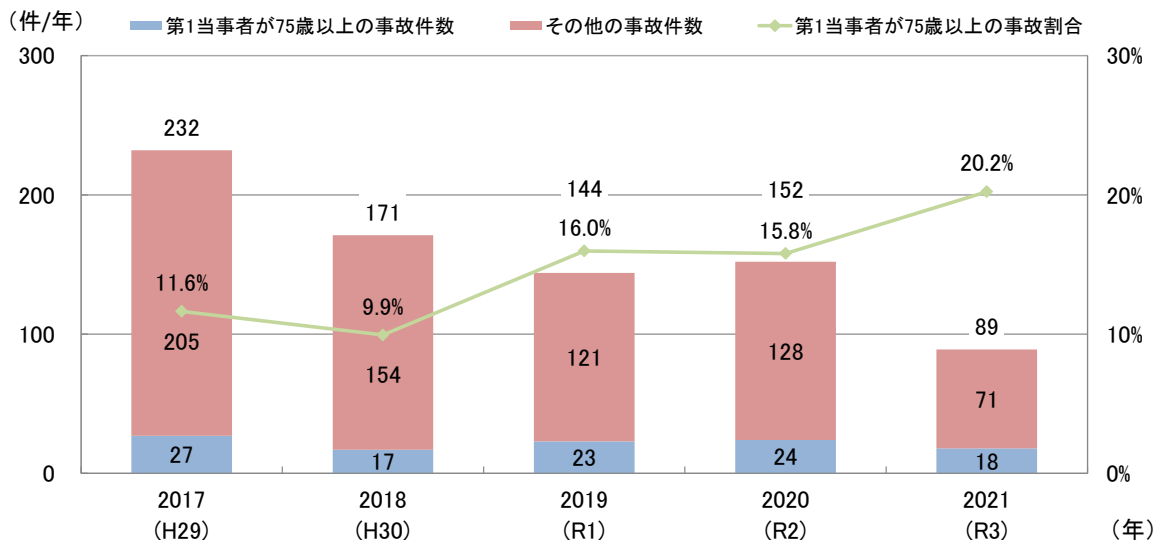


資料：市区町村別自動車保有車両数（一般財団法人自動車検査登録情報協会）

② 交通事故の状況

赤穂警察署管内の交通事故件数は、概ね減少傾向で推移していますが、第1当事者が75歳以上の人身事故件数の割合は増加傾向にあります。

< 交通事故件数の推移（赤穂警察署管内） >



資料：交通事故発生状況（兵庫県オープンデータ）

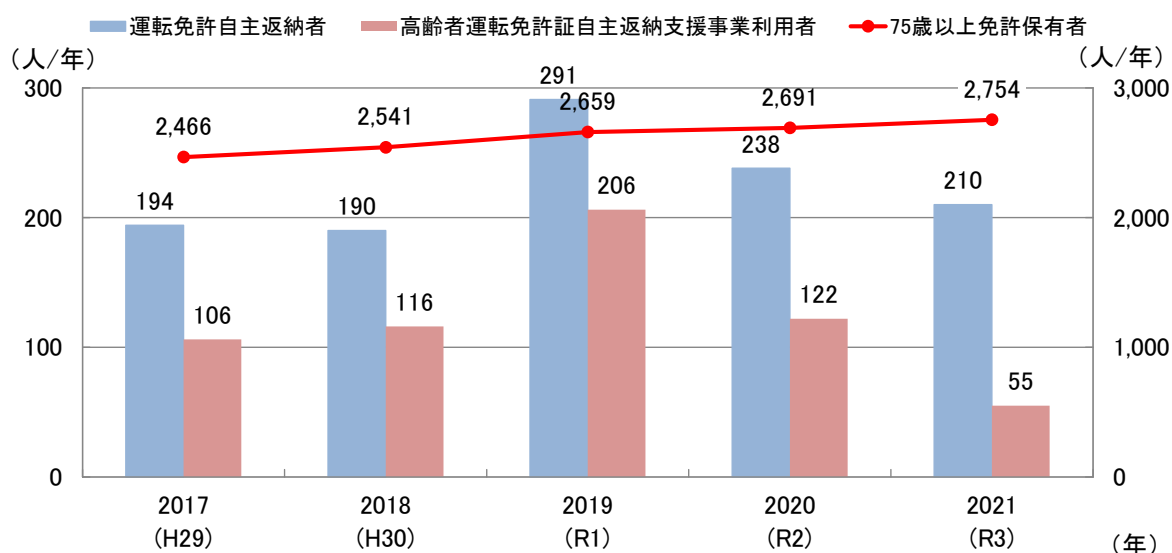
③ 運転免許自主返納者数の状況

75歳以上の運転免許保有者数を見ると、2017年（平成29年）から2021年（令和3年）にかけて年々増加しています。

一方で、赤穂警察署管内における運転免許証自主返納者数の推移をみると、2018年（平成30年）から2019年（令和元年）にかけて大きく増加していますが、コロナ禍の影響もあり2020年（令和2年）と2021年（令和3年）は減少しています。

また、高齢ドライバーによる悲惨な交通事故の防止・減少を図るため、赤穂市交通安全対策推進協議会で実施している運転免許証自主返納支援事業の利用者数も、2017年（平成29年）から2019年（令和元年）にかけて増加していますが、2020年（令和2年）と2021年（令和3年）は減少しています。

< 運転免許自主返納者数と75歳以上免許保有者数の推移（赤穂警察所管内） >



※75歳以上免許保有者数は各年度の3月31日時点

※運転免許自主返納者数は各年度の1月1日～12月31日で集計

※運転免許自主返納支援利用者数は各年度の4月1日～3月31日で集計

資料：運転免許自主返納者数：赤穂警察署所管データ

運転免許自主返納支援事業利用者数・75歳以上免許保有者数：赤穂市所管データ

< 高齢者運転免許証自主返納支援事業 >

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 赤穂市内に住民登録のある人。 ・ 2017（H29）年4月1日以後に運転免許証を自主返納し、運転免許の取消通知書、又は運転経歴証明書の交付を受けた人で（クオカード1,000円分の交付を受けた人は除く）、自主返納した日において満75歳以上の人。
-----	--

支 援 内 容	ICOCAカード(2,000円分、ただし発行手数料500円を含む)：1枚
支 援 期 間	運転免許の取消通知書の交付の日、または運転経歴証明書の交付の日の、 いずれか遅い日から起算して1年以内

(14) 公共交通の利便性確保に対する市民意向

赤穂市の施策に関する市民の方の意向を見ると、公共交通に対する満足度が最も低く（不満項目1位）なっていると同時に、公共交通の利便性の確保が重要な施策として認識（重要項目3位）されており、公共交通は市民の方にとって特に関心が高い事業となっています。

< 赤穂市の施策の満足度・重要度 >

○満足度ランキング

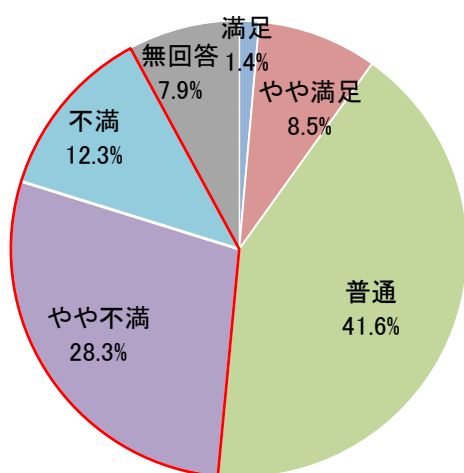
満足項目ベスト5		不満項目ベスト5	
1	17.水とみどり豊かな都市環境づくり	1	31.公共交通の利便性の確保
2	10.消防・救急・救助体制の充実	2	8.医療体制の充実
3	18.自然・歴史・文化と調和した景観づくり	3	22.商業の振興
4	13.豊かな自然環境の保全	4	26.就労環境の充実
5	2.子育て環境の充実	5	19.土地の利活用の適正化

○重要度ランキング

重要項目ベスト5		重要でない項目ベスト5	
1	8.医療体制の充実	1	29.国際理解の推進
2	9.災害に強いまちづくり	2	28.特色ある地域間交流の推進
3	31.公共交通の利便性の確保	3	27.近隣市町との広域連携の推進
4	10.消防・救急・救助体制の充実	4	42.文化芸術活動の推進
5	2.子育て環境の充実	5	45.男女共同参画社会※1の実現

資料：2030赤穂市総合計画

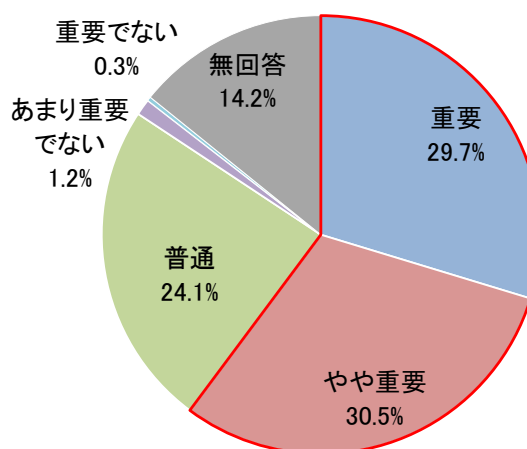
< 公共交通の利便性の確保に対する満足度 >



合計 4,384票

資料：2030赤穂市総合計画

< 公共交通の利便性の確保に対する重要度 >



合計 4,384票

資料：2030赤穂市総合計画

3 赤穂市における移動状況

(1) 日常の移動に関するアンケート調査の概要

公共交通を現在利用していない市民の方も含めて、日常生活における移動状況を把握することを目的に「日常の移動に関するアンケート調査」を実施しました。

< 日常の移動に関するアンケート調査の概要 >

調査地域	市内全域		
調査対象者	市内在住の2022 (R4) 年 4月1日時点で満15歳以上の市民の方		
調査方法	郵送による配布・回収または調査票記載のQRコードによるオンライン回答 (地区による偏りが生じないように、地区別に案分して抽出した対象世帯に、1世帯当たり3票を配布※1)		
配布世帯数	3,500世帯	配布個人票数	10,500票
回収世帯数	1,216世帯※2	回収個人票数	2,603票 うちオンライン回答204票
世帯回収率	34.7%	個人回収率	24.8%
実施期間	2022 (R4) 年 9月13日 (火) ~ 9月30日 (金)		

※1 同一世帯に4名以上がお住まいの場合、同一世帯にお住まいの方のうち年齢が高い方から順に3名までが対象

※2 オンライン回答を除く

< 日常の移動に関するアンケート調査の分析方法 >

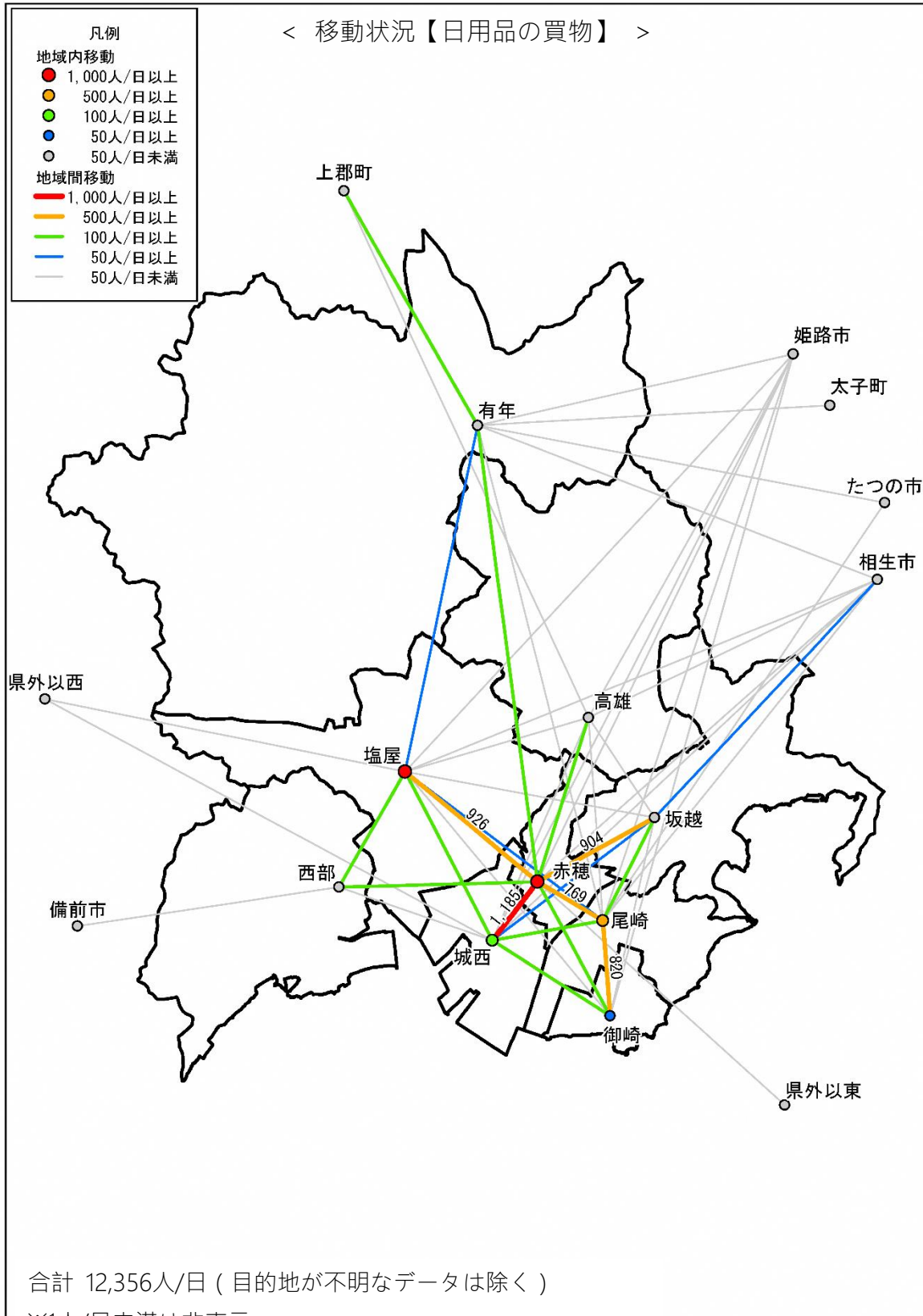
アンケート調査の地区別・年齢階層別回答数を、統計データである地区別・年齢階層別人口から除することで、地区別・年齢階層別に拡大係数を設定し、各アンケート回答データに該当する拡大係数を付与しました。

さらに、移動状況の集計にあたっては、アンケートによる外出頻度の回答データを用いて、週1日は1/7、月1日は1/30などの頻度係数を各アンケート回答データに付与しています。このことにより、1日あたりの流動量を集計することを可能としています。

- 拡大係数の設定
 - ・地区別、年齢階層別、アンケート回答数及び地区別、年齢階層別、人口を用いて、**地区別、年齢階層別に拡大係数を設定**
- 頻度係数の設定
 - ・週1日は1/7、月1日は1/30など、**1日当たりとなるように頻度係数を設定**
- 拡大係数・頻度係数を用いて1日の総流動を把握

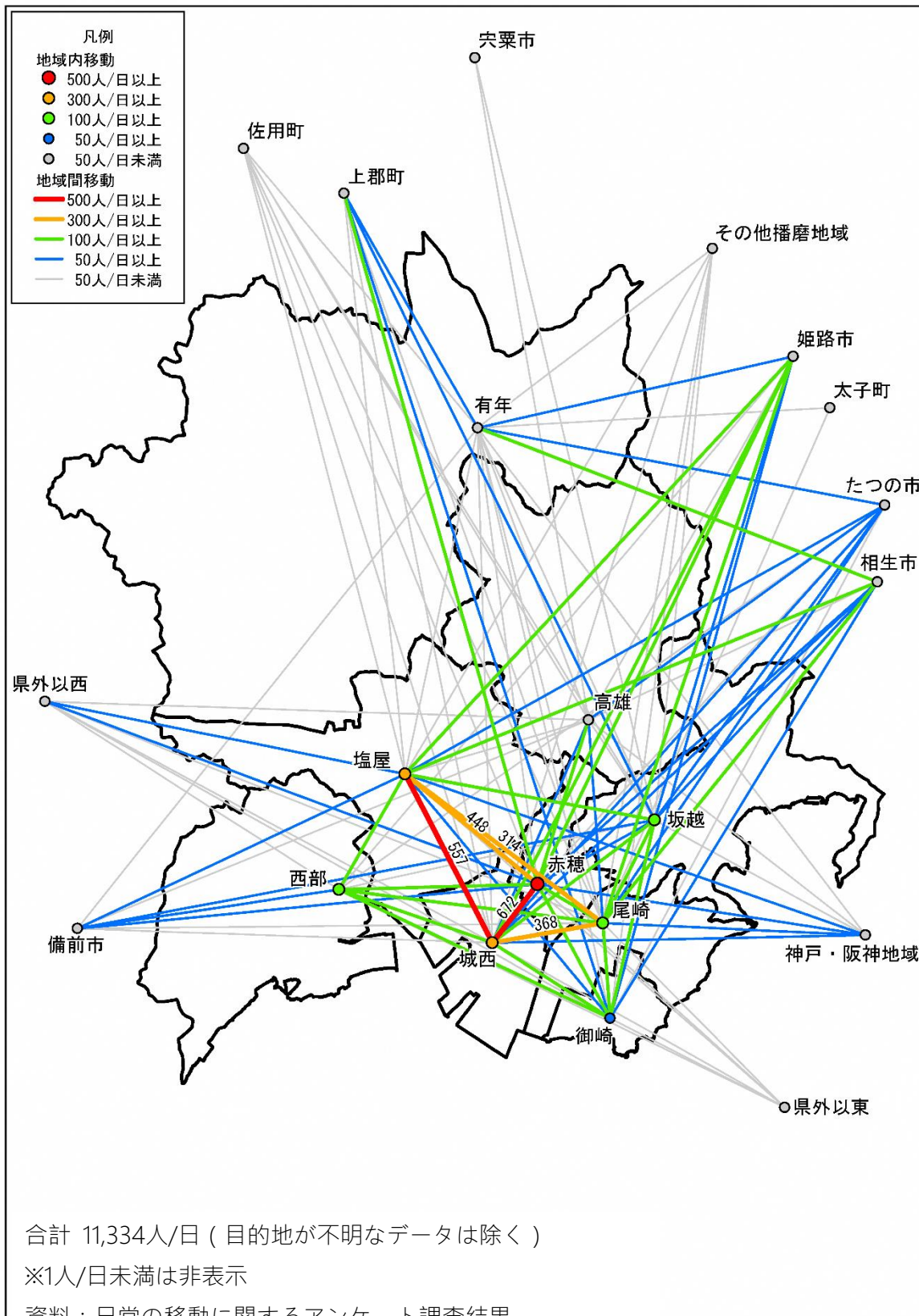
(2) 赤穂市内外の目的別移動状況

日用品の買物の移動としては、赤穂地区内、塩屋地区内、赤穂地区-城西地区間の移動が多くなっています。



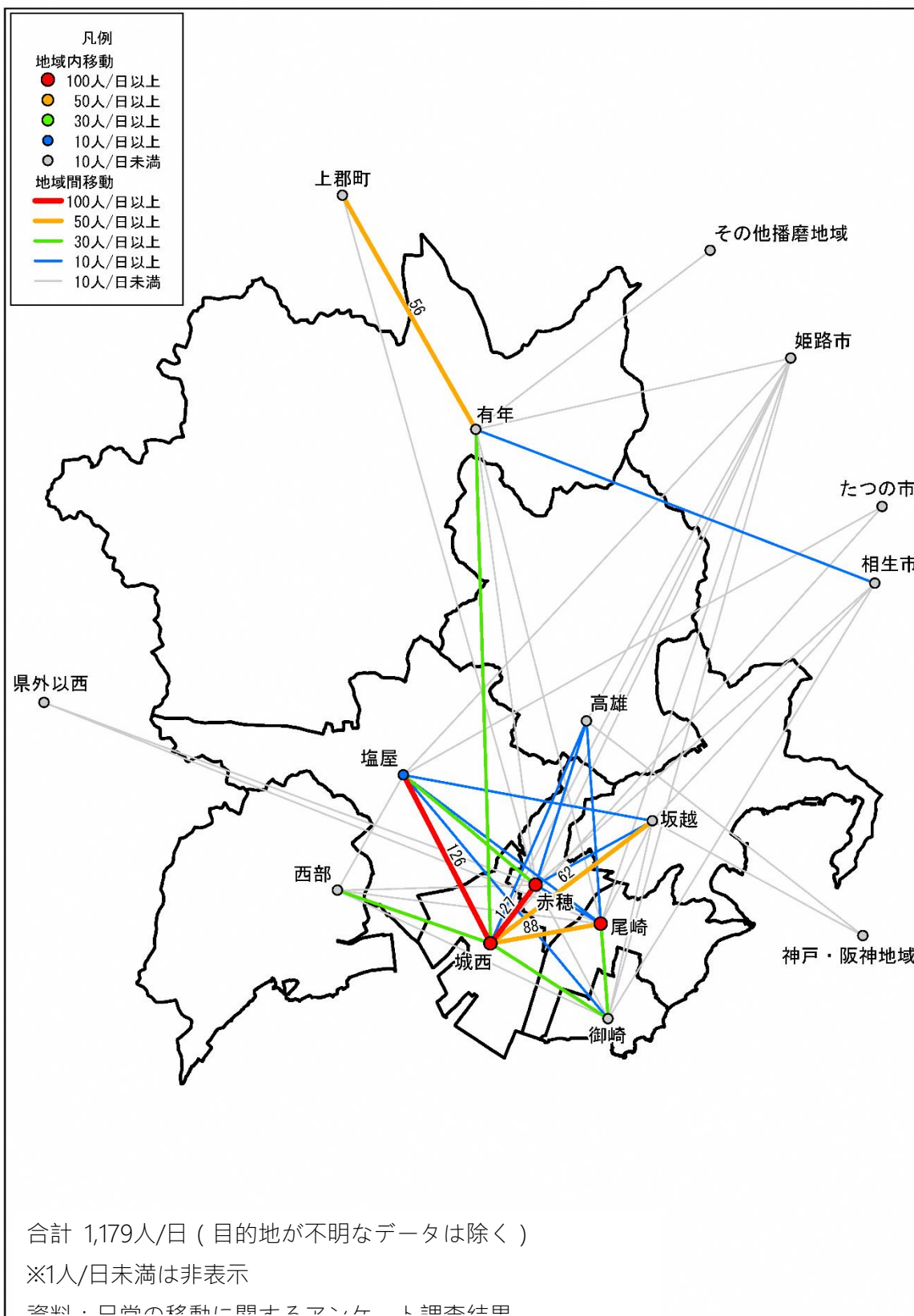
通学・通勤の移動としては、赤穂地区内、赤穂地区-城西地区間、城西地区-塩屋地区間の移動が多くなっています。

< 移動状況【通学・通勤】 >



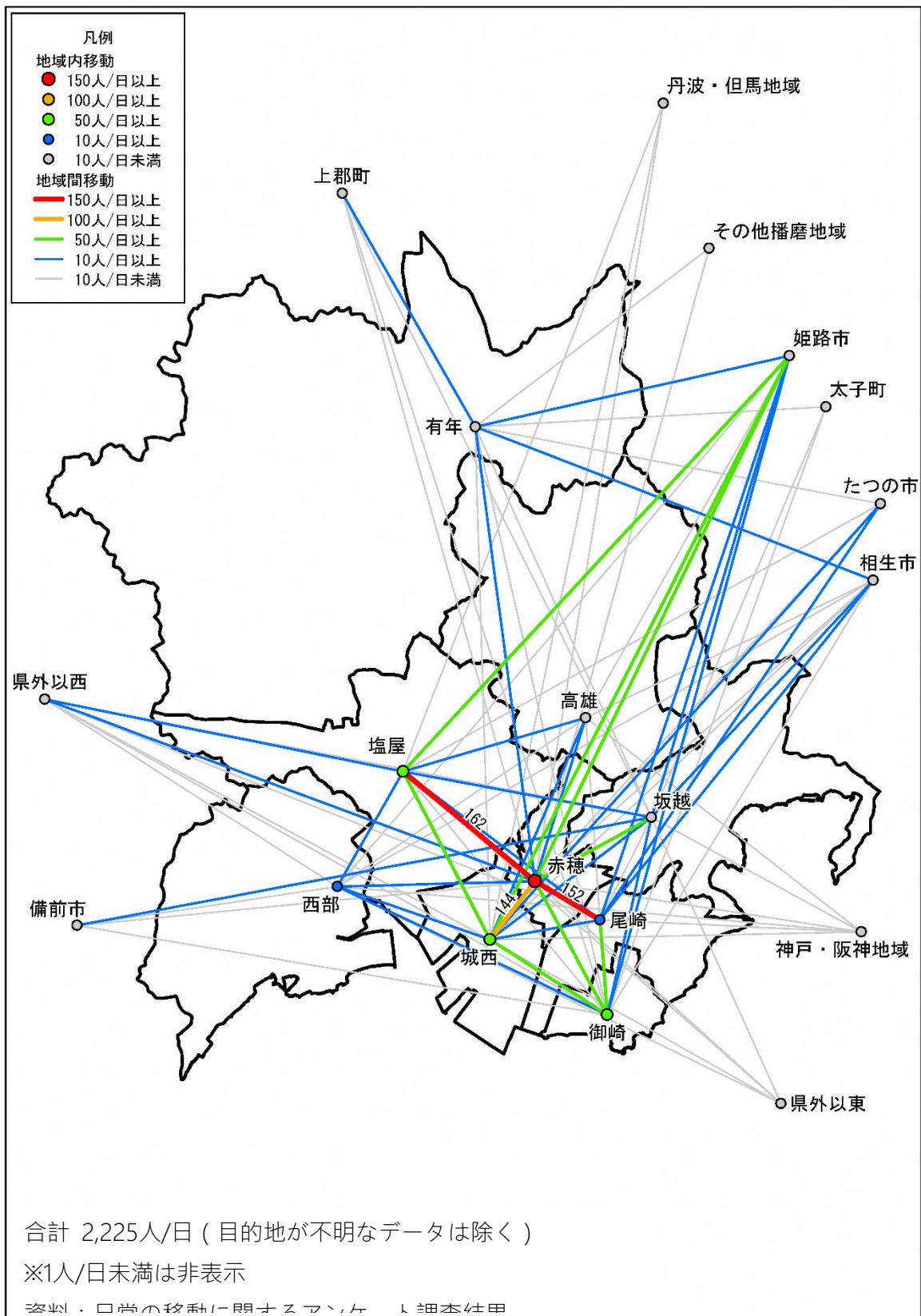
通院の移動としては、赤穂地区内、城西地区内、尾崎地区内、赤穂地区-城西地区間、城西地区-塩屋地区間の移動が多くなっています。

< 移動状況【通院】 >



趣味・娯楽の移動としては、赤穂地区内、赤穂地区-尾崎地区間、赤穂地区-塩屋地区間の移動が多くなっています。

< 移動状況【趣味・娯楽の外出】 >



(3) 市民の利用交通手段

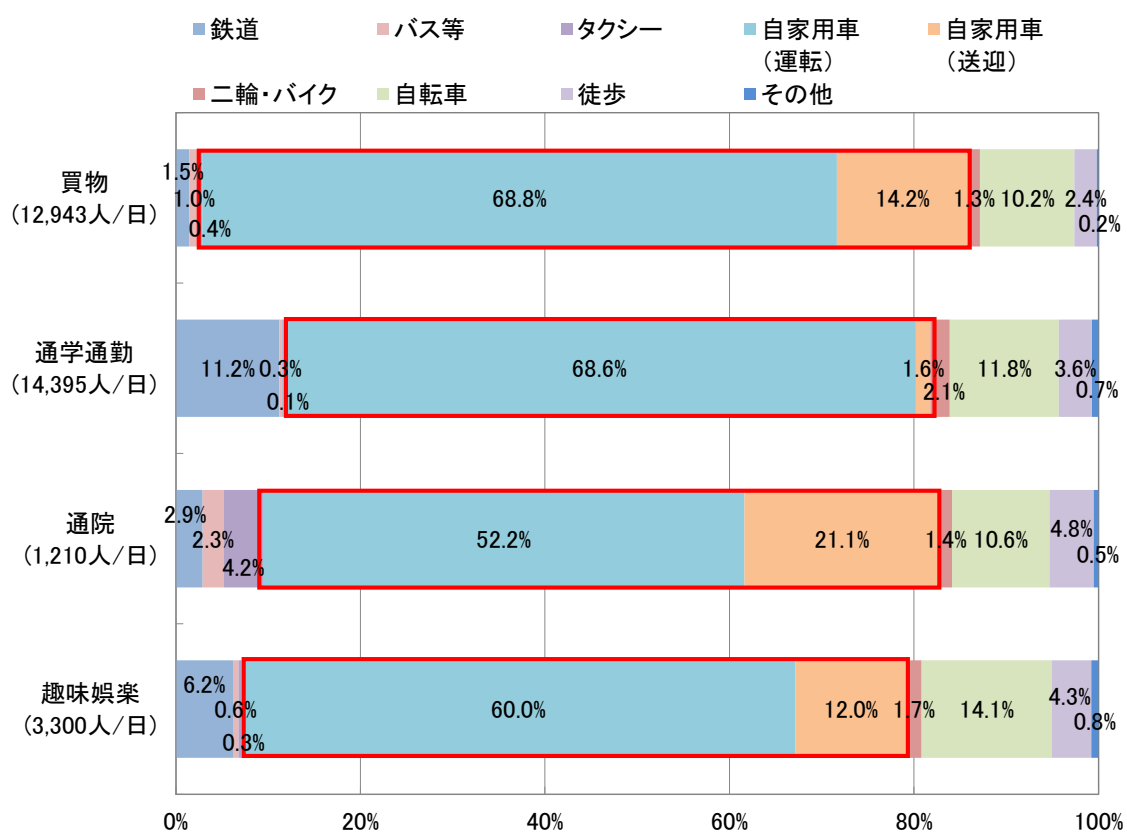
全ての目的で自動車を利用（運転・送迎）して移動する人が多く、全体の7割以上を占めています。

バス等の利用は、全体的に少なく、最も利用されている通院でも2.3%と全ての目的で1割にも満たない状況です。

通学通勤は、鉄道の利用割合が約1割と他の目的に比べて多くなっています。

自転車も各目的で1割程度利用されています。

< 市民の利用交通手段 >



※赤枠は自動車を利用（運転・送迎）して移動する人

資料：日常の移動に関するアンケート調査結果

(4) 車を気軽に利用できない人・できる人の割合

運転免許を持っていない、または世帯に車がない人を「車を気軽に利用できない人」として、その割合を合計で見ると、車を気軽に利用できない人は約2割、車を気軽に利用できる人は約8割となっています。

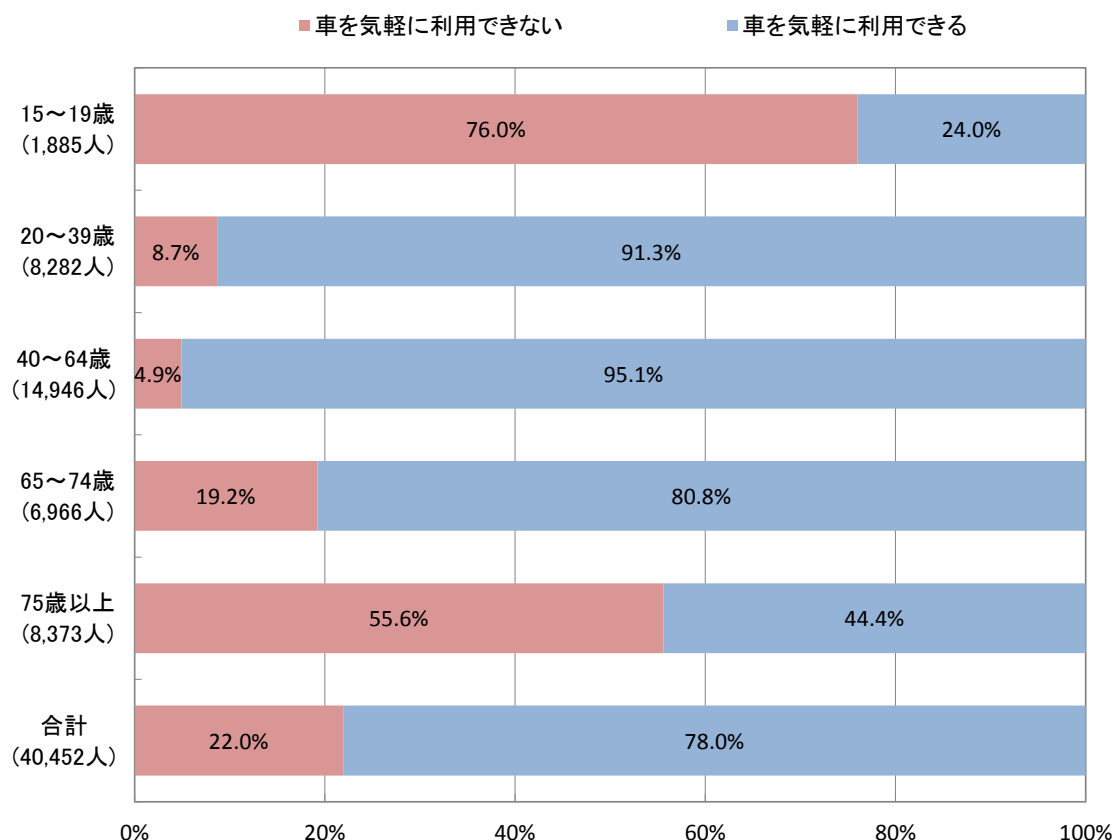
「車を気軽に利用できない人」の割合を年齢別に見ると、15～19歳では76.0%、75歳以上の人では55.6%と多くなっています。

■車を気軽に利用できない人の定義

以下の条件について、少なくとも一方に当てはまる人

- ・自動車運転免許を持っていない
- ・世帯に車がない

< 車を気軽に利用できない人の割合 >

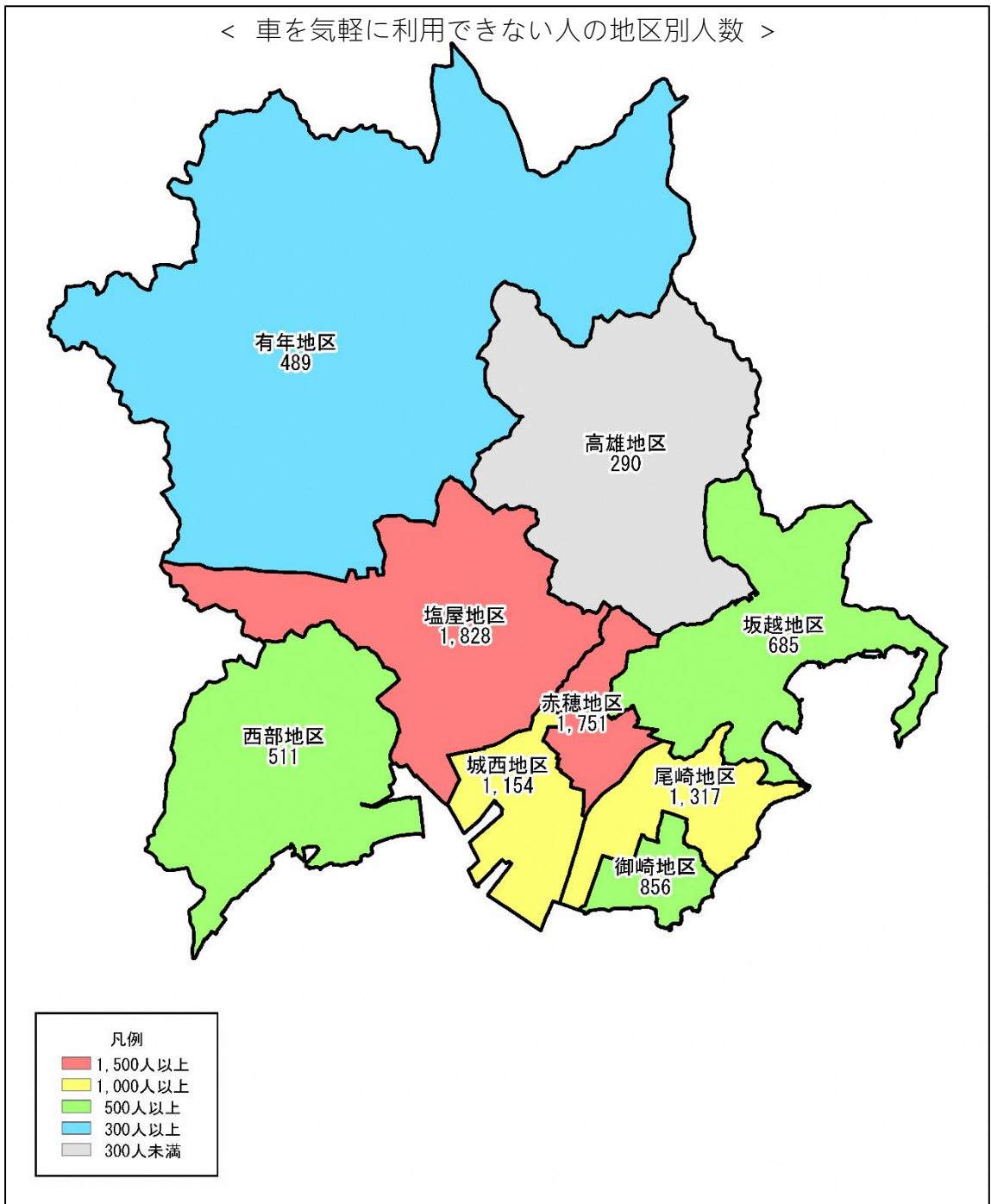


資料：日常の移動に関するアンケート調査結果

(5) 車を気軽に利用できない人の地区別人数

車を気軽に利用できない人は、市の南部に多く見られ、塩屋地区が1,828人と最も多く、次いで赤穂地区が1,751人と多くなっています。

また、その他の地域においても、車を気軽に利用できない人が居住されており、市全域に分布しています。



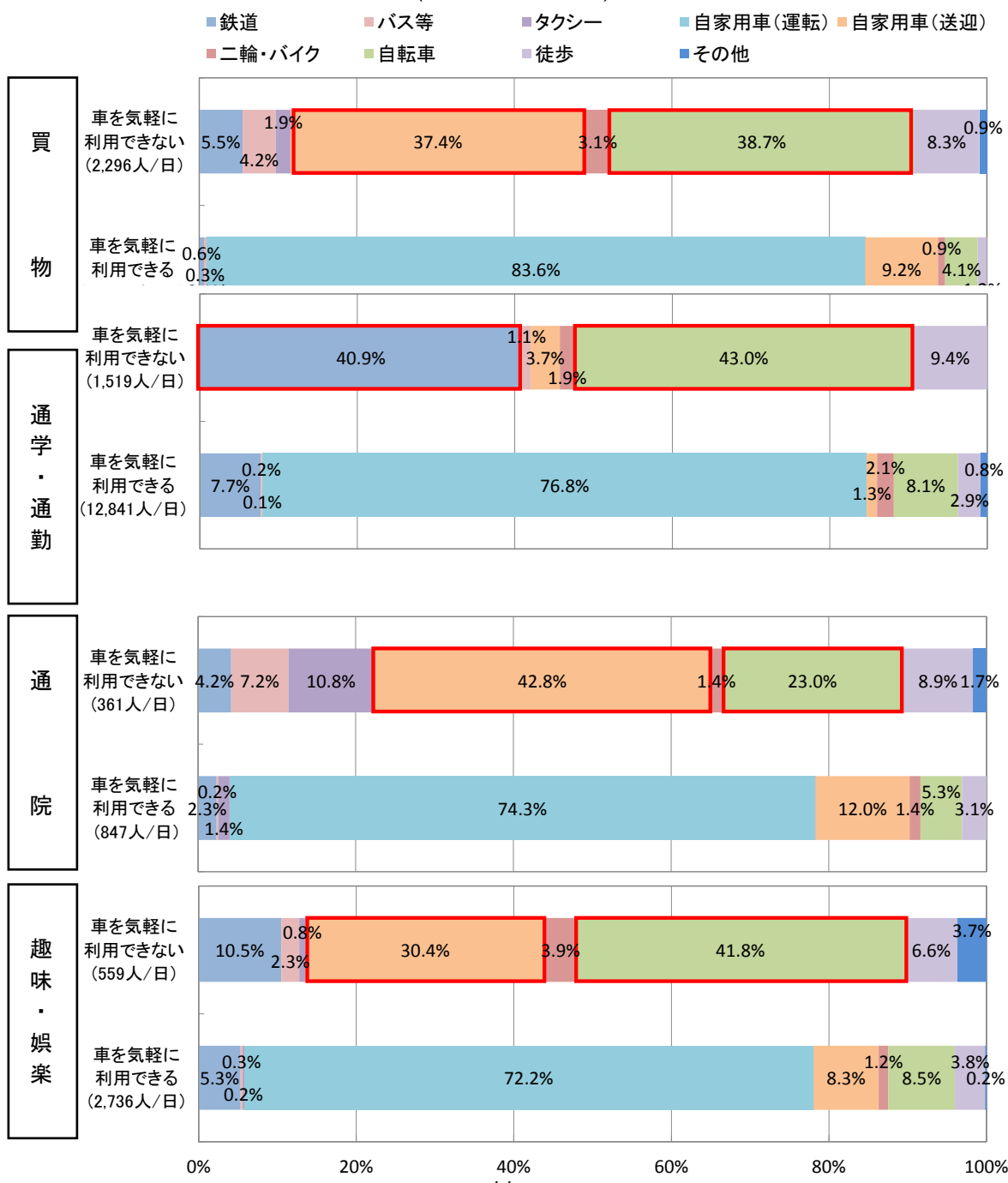
資料：日常の移動に関するアンケート調査結果

(6) 車を気軽に利用できない人・できる人の移動手段

車を気軽に利用できない人の移動手段は、買物、通院、趣味・娯楽では、自家用車（送迎）及び自転車の利用割合が多く、通学・通勤では鉄道及び自転車の利用割合が多くなっています。特に、車を気軽に利用できない人の買物、通院、趣味・娯楽では、車で送迎してもらっている人が3割～4割となっていることから、家族等の送迎に頼りながら生活していると考えられます。

また、バス等の利用割合を見ると、車を気軽に利用できない人は、車を気軽に利用できる人と比べると全ての目的で多くなっており、バス等が車を気軽に利用できない人の移動を支える移動手段となっていることが窺えます。

< 移動手段（代表交通手段）の違い >



(7) 車を気軽に利用できない人の移動時の問題点

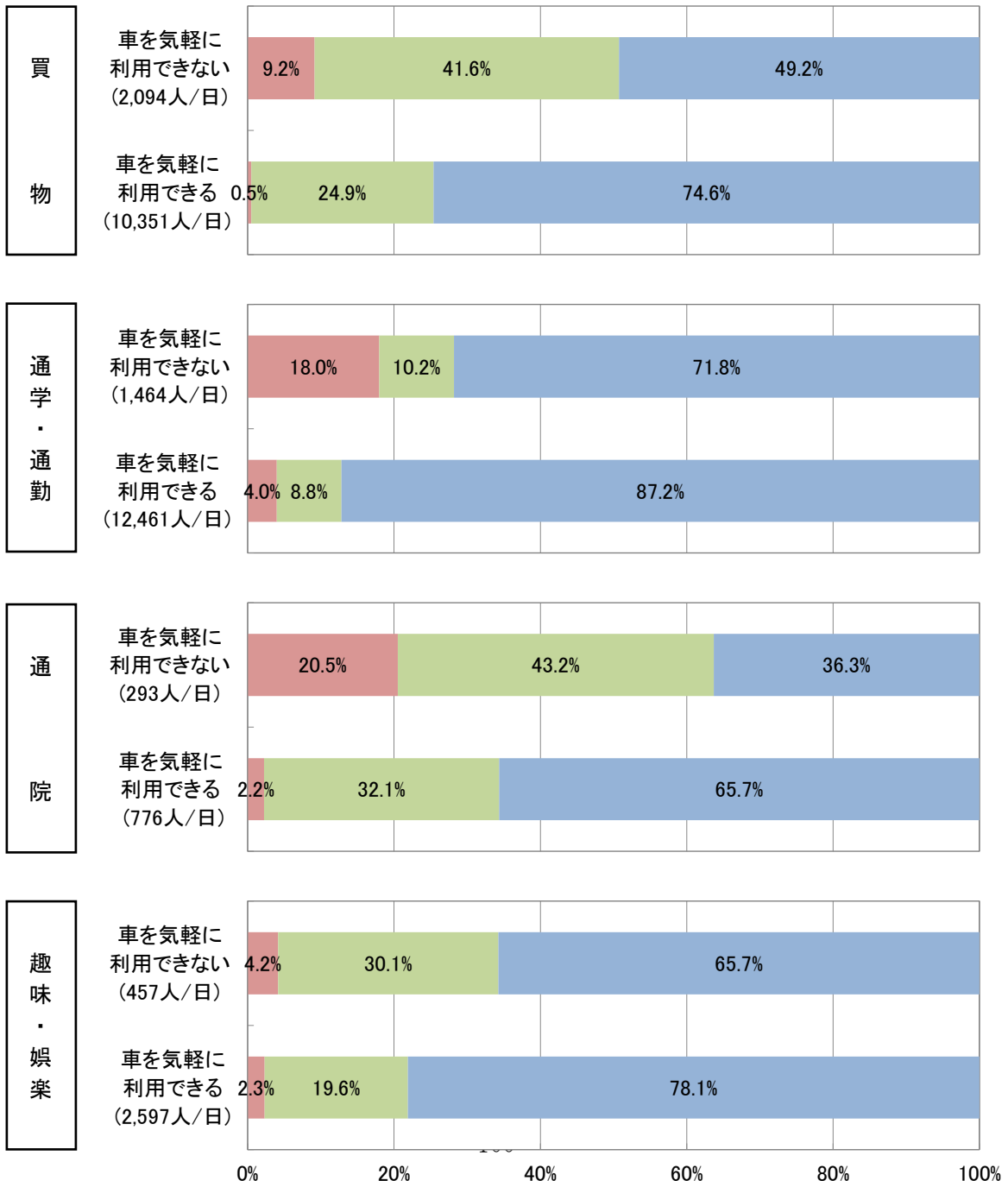
車を気軽に利用できない人は、車を気軽に利用できる人と比べると、全ての目的で「問題あり」「将来が不安」の割合がともに多くなっています。

車を気軽に利用できない人の「問題あり」と「将来が不安」の割合を比べると、「買物」「通院」「趣味・娯楽」では、「問題あり」より「将来が不安」が多くなっており、将来の移動に対する不安感が多くなっています。

また、車を気軽に利用できる人においても、「買物」「通院」「趣味・娯楽」では、「将来が不安」という回答が多くなっています。

< 移動時の問題点の違い >

■問題あり ■将来が不安 ■問題なし



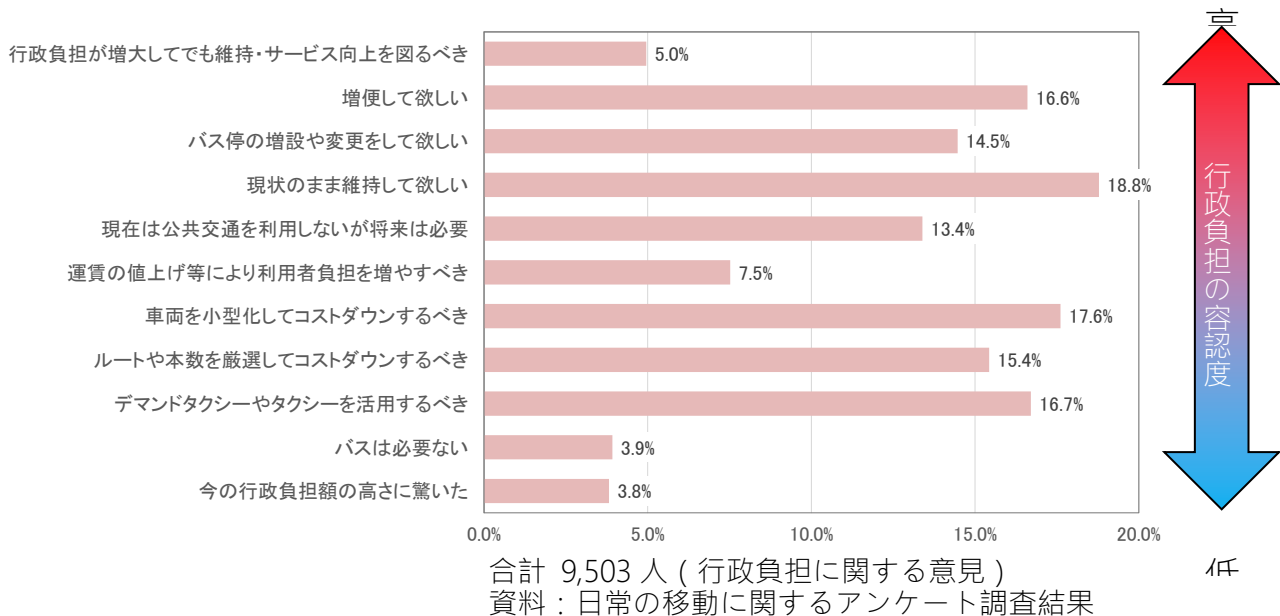
資料：日常の移動に関するアンケート調査結果

(8) 公共交通維持に向けた市民意見

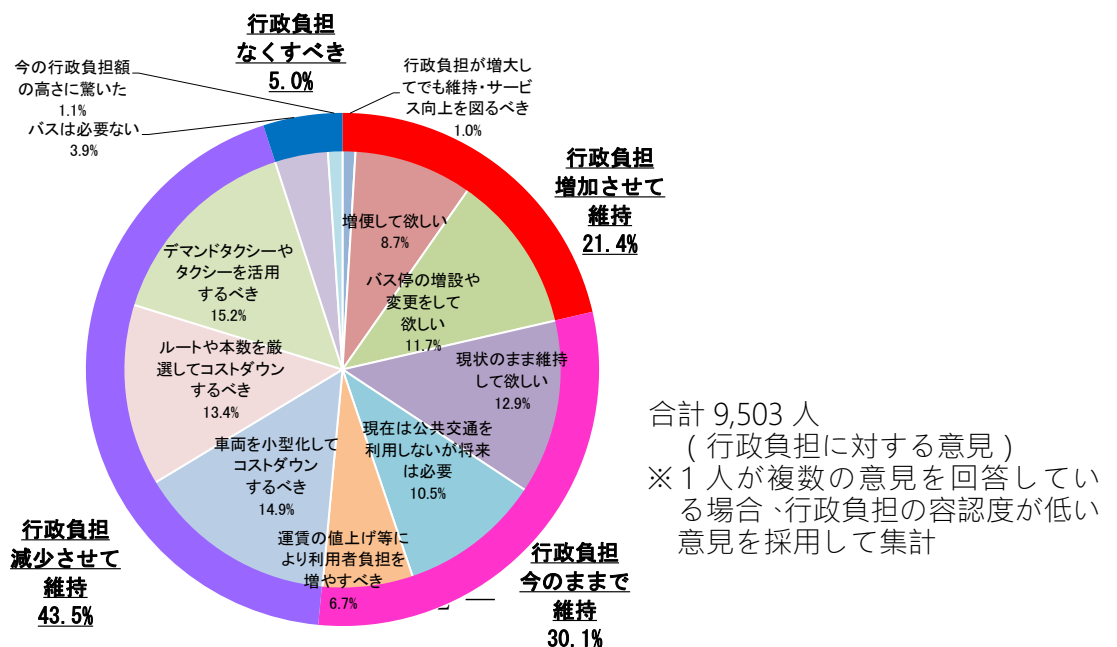
公共交通維持に向けた行政負担に対する意見集約結果を見ると、「バスは必要ない」などの『行政負担なくすべき』の公共交通に対する行政負担への反対意見は5%と少なく、『行政負担減少させて維持』『行政負担今のままで維持』『行政負担増加させて維持』が95.0%を占めていることから、公共交通に対する行政負担への市民理解は概ね得られていると考えられます。

この内訳を見ると、『行政負担増加させて維持』と『行政負担今のままで維持』を併せて51.5%であり、行政負担が現状またはそれ以上で維持を望む意見が半数以上を占めています。一方で、『行政負担減少させて維持』の意見も43.5%を占めているため、広く市民理解を得られる形を検討し、公共交通維持に向けた行政負担を実施していくことが必要です。

< 公共交通維持に向けた行政負担に対する主な意見 >



< 公共交通維持に向けた行政負担に対する意見集約 >



資料：日常の移動に関するアンケート

4 赤穂市の交通をとりまく現状と課題のまとめ

(1) 公共交通をとりまく現状のまとめ

赤穂市の公共交通をとりまく現状を、統計データやアンケート調査結果から整理し、以下のとおりにまとめています。

- 本市では今後も人口減少が継続し、2045年（令和27年）には人口の45.5%が65歳以上の高齢者となると予想されています。（P.2）
- 本市の公共交通は、JR、路線バス、一般乗用タクシーに加えて、本市の交通施策として、『ゆらのすけ』『ていじゅうろう』『うね・のり愛号』を運行しています。（P.7）
- 路線バスの運行経路が重複している箇所や、運行経路が時刻によって異なる路線がある等、バス路線が複雑化しています。また、『路線バス』『ゆらのすけ』『ていじゅうろう』は運行経路が一部重複しており、また運賃に差があります。（P.7,14,22,31）
- 『ゆらのすけ』『ていじゅうろう』『うね・のり愛号』の利用者の半数以上は、65歳以上の高齢者や、自動車を運転できない人となっています。（P.28,37,44）
- 鉄道及びバス等のサービスにより、赤穂市のほぼ全ての人口を鉄道やバス、デマンドタクシーでカバーできています。（P.46）
- バス等における行政負担額は、『ゆらのすけ』の増便や『うね・のり愛号』の導入、新型コロナウイルスの影響などにより増加傾向にあり、『ゆらのすけ』『ていじゅうろう』『うね・のり愛号』の合計の収支率は9.7%と兵庫県内各市町のコミュニティバスの平均（25.0%）と比べて低くなっています。（P.47~48）
- 兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均の2倍程度となっており、公共交通の運営維持に向けたドライバーの確保が必要です。（P.51）
- 燃料価格は近年増加しているため、バス等の運行経費も増大しています（P.52）
- 交通事故件数は減少傾向にあるものの、75歳以上の方の自動車運転免許保有者数は年々増加していることもあり、75歳以上の方が第1当事者となる人身事故件数の割合は増加傾向となっています。（P.59~60）
- 市民の意向を見ると、公共交通に対する満足度が最も低く、また公共交通の利便性の確保が重要な施策として認識されており、公共交通は市民にとって特に関心が高い事業となっています。（P.61）
- 全ての目的で自動車を利用（送迎・運転）して移動する人が多く、全体の7割以上を占めており、自動車に依存した交通体系になっています。（P.67）
- 15歳以上の市民の方の22.0%が「車を気軽に利用できない人」であり、75歳以上の方では「車を気軽に利用できない人」の割合が55.6%と高くなっています。（P.68）

- 公共交通維持に向けた行政負担に対する主な市民意見を見ると、公共交通に対する行政負担の反対意見は5.0%と少ない一方、行政負担を容認する意見が95.0%を占めていることから、行政負担への市民理解は概ね得られていると考えられます。(P.72)

(2) 今後の課題

4(1)で整理した「赤穂市の公共交通をとりまく現状」から、今後の課題を整理し、以下のとおりにまとめています。これらの課題を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを構築していく必要があります。

人口減少と高齢化の進行

- ・本市は近年人口減少と高齢化が進行しており、この傾向は今後も続くと予測されています。
- ・「車を気軽に利用できない人」の割合は、15歳以上の市民の方では22.0%、75歳以上の方では55.6%を占めており、これらの方の移動手段の確保が必要です。
- ・『ゆらのすけ』『ていじゅうろう』『うね・のり愛号』は、65歳以上の高齢者や、自動車を運転できない人に多く利用されており、高齢者等の人にとって必要不可欠な手段となっています。

バス等の公共交通の重複・複雑化

- ・鉄道及びバス等のサービスにより赤穂市のほぼ全ての人口をカバーできている一方で、バス等の運行ルートが一部重複している箇所もあります。
- ・「路線バス」「ゆらのすけ」「ていじゅうろう」「うね・のり愛号」の4種類のバス等は料金体系にも違いがあるため、サービスが複雑化しています。

地域公共交通ネットワーク維持にかかる行政負担の増加

- ・地域公共交通ネットワーク維持にかかる経費は、交通施策の拡充などにより増加傾向にあり、また『ゆらのすけ』『ていじゅうろう』『うね・のり愛号』の合計の収支率は9.7%と、兵庫県内のコミュニティバスの平均値(25.0%)と比べて低くなっています。
- ・公共交通維持に向けた行政負担に対する市民理解は概ね得られているものの、赤穂市の厳しい財政状況も踏まえ、公共交通に対する望ましい財政負担を検討する必要があります。

自動車移動への依存と公共交通に対する低い満足度

- ・市民の方が移動で自動車を利用している割合は7割以上と多くなっている一方、鉄道やバス等の公共交通利用は少なくなっています。
- ・高齢者ドライバーも高齢化率の上昇とともに増加しており、また75歳以上の高齢者による交通事故の割合も増加傾向となっています。
- ・赤穂市の施策に関する市民意向を見ると、公共交通は市民の方にとって特に関心が高い事業となっているものの、公共交通に対する満足度は最も低くなっています。

交通事業者の厳しい経営状況

- ・新型コロナウイルス感染症の影響などにより公共交通利用者が減少する一方、近年は燃料価格の高騰により運行経費が増大し、交通事業者の経営状況は厳しいものとなっています。
- ・兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均を大幅に上回っており、運転手の人材が不足している状況です。

※本資料は、2023年（令和5年）3月時点の内容であり、

今後、関係者との協議等によって内容が変更になる場合