



JR赤穂線
山陽本線



路線バス



市内循環バス
「ゆらのすけ」



東備西播定住自立圏圏域バス
「ていじゅうろう」



タクシー・デマンドタクシー
「うねのり愛号」

赤穂市 AKO CITY 地域公共交通計画

令和6年3月
赤穂市

目次

頁

第1章 本計画の概要	1
1.1 計画策定の背景・目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
1.5 計画の構成	3
第2章 上位・関連計画の整理	4
2.1 上位計画	4
(1) 2030 赤穂市総合計画	4
2.2 関連計画	6
(1) 2030 赤穂市都市計画マスタープラン	6
(2) 2025 赤穂市総合戦略	8
(3) 東備西播定住自立圏共生ビジョン	9
第3章 赤穂市における交通の現状と課題の整理	10
3.1 赤穂市の概況	10
(1) 位置・地勢	10
(2) 人口	11
3.2 赤穂市における交通の現状	14
(1) 公共交通網	14
(2) 鉄道の現状	16
(3) 路線バスの現状	20
(4) 市内循環バス「ゆらのすけ」の現状	25
(5) 東備西播定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」の現状	30
(6) デマンドタクシー「うね・のり愛号」の現状	35
(7) 鉄道・バス等による人口カバー率	38
(8) バス等に対する行政負担	39
(9) タクシーの現状	40
(10) 交通事業者の現状	42
(11) 交通弱者等の移動に対する施策の現状	43
(12) 観光交通の現状	46
3.3 市民の移動状況	49
(1) 日常の移動に関するアンケート調査の概要	49
(2) 市民の利用交通手段	50
(3) 車を気軽に利用できない人・できる人の割合	51
(4) 車を気軽に利用できない人・できる人の移動手段	52
(5) 車を気軽に利用できない人の移動時の問題点	53
3.4 公共交通を必要としている人の移動の把握	54
(1) 公共交通を必要としている人の移動の分析方針	54
(2) 公共交通を必要としている人の流動	55

3.5 公共交通に対する市民意見	56
(1) 公共交通の利便性確保に対する市民意向	56
(2) 公共交通維持に向けた市民意見	57
3.6 赤穂市の公共交通をとりまく現状と課題	58
(1) 公共交通をとりまく現状のまとめ	58
(2) 今後の課題	59
第4章 計画の方向性	60
4.1 基本理念	60
4.2 基本方針	61
4.3 赤穂市がめざす公共交通体系	62
第5章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業及び評価指標の設定	65
5.1 施策体系	65
5.2 施策・事業	66
基本方針1：利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築	66
施策1-1 需要に対応した公共交通ネットワークの維持・改善	66
施策1-2 利用しやすいバス料金体系の構築	72
施策1-3 公共交通同士の連携による乗り継ぎ利便性の向上	74
基本方針2：他分野連携によるサービス向上	75
施策2-1 観光分野と連携したサービス向上	75
施策2-2 教育分野と連携したサービス向上	76
施策2-3 福祉分野と連携したサービス向上	77
施策2-4 その他分野と連携したサービス向上	79
基本方針3：みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現	81
施策3-1 公共交通情報の多様な発信による利用促進	81
施策3-2 住民等との「共創」による公共交通を支える仕組みづくり	83
5.3 評価指標の設定	85
第6章 計画の実現に向けて	86
6.1 公共交通を支える三者の連携	86
6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	87
6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し	88
■資料編	
資料1 評価指標の現状値・目標値の出典・算出方法	90
資料2 地域公共交通計画確保維持事業について	94
資料3 赤穂市地域公共交通活性化協議会委員名簿	97
資料4 用語集	98

*を付記した語句については、説明を「資料4 用語集」に示しています。

1.1 計画策定の背景・目的

赤穂市の公共交通は、買物や通院、市内外への通勤・通学など日常生活の移動手段として、鉄道や路線バス、タクシー、市内循環バス「ゆらのすけ」、東備西播定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」が重要な役割を担っています。

しかし、市民の大半は移動に自家用車を利用しており、車に依存している人が多く、持続可能な公共交通体系の実現に向けて、自家用車に過度に依存しない生活への転換が求められています。また、「2030 赤穂市総合計画」の策定に係る全世帯市民アンケートでは「公共交通の利便性の確保」に対する市民の関心が高いことに加え、同じ市内でも地域により交通事情やニーズが異なるため、地域の実情に応じた公共交通の在り方を検討する必要があります。

近年は、少子化に伴う全国的な人口減少やモータリゼーション*の進展による利用者減少、運転手不足の深刻化などにより、公共交通の維持は全国的な課題となっています。こうした中で、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律*」が2014年（平成26年）に改正され、地域公共交通の現状と課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定める「地域公共交通網形成計画」が策定できることになりました。また、同法の2020年（令和2年）の改正では、鉄道や路線バスなどの公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画の策定が努力義務化されました。さらに、2023年（令和5年）の改正では、目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」が追加され、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働による「共創」を通じ、利便性・持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークを「リ・デザイン」（再構築）する必要が示されました。

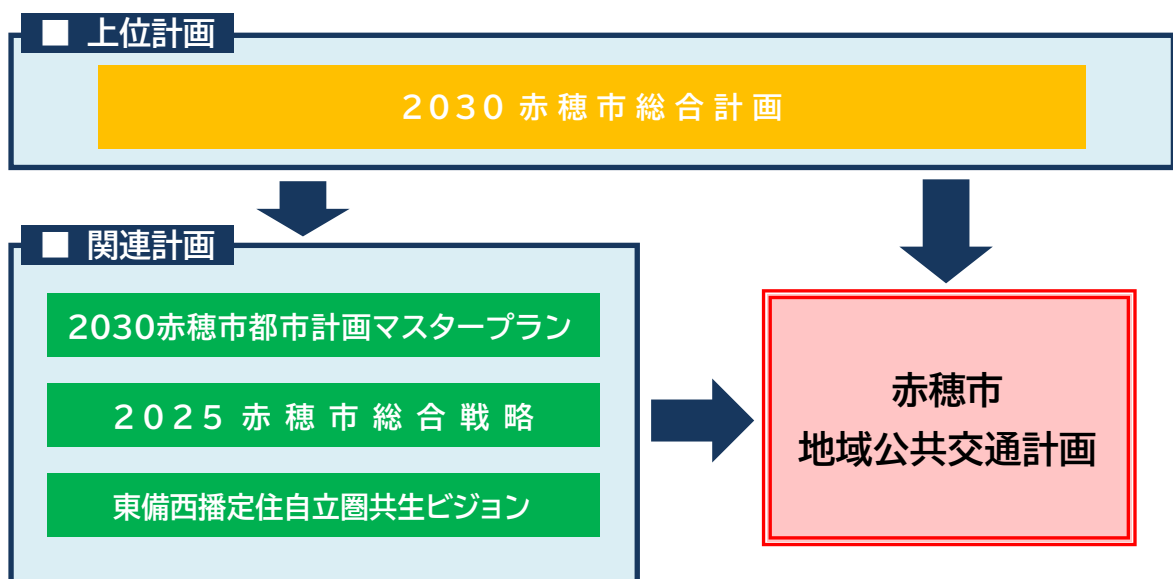
本計画は、赤穂市の交通の現状や課題を踏まえた上で、将来のまちづくりの方向性を見据え、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築することを目的に策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「2030 赤穂市総合計画」を上位計画とするとともに、関連計画である「2030 赤穂市都市計画マスタープラン」や「2025 赤穂市総合戦略」、「東備西播定住自立圏共生ビジョン」との整合を図りながら、赤穂市における公共交通のめざす姿と、その実現に向けた施策・事業を示すものです。

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条に基づいて策定するものであり、赤穂市において地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置づけられます。

< 計画の位置づけのイメージ >



1.3 計画の区域

本計画の区域は、赤穂市全域とします。

1.4 計画の期間

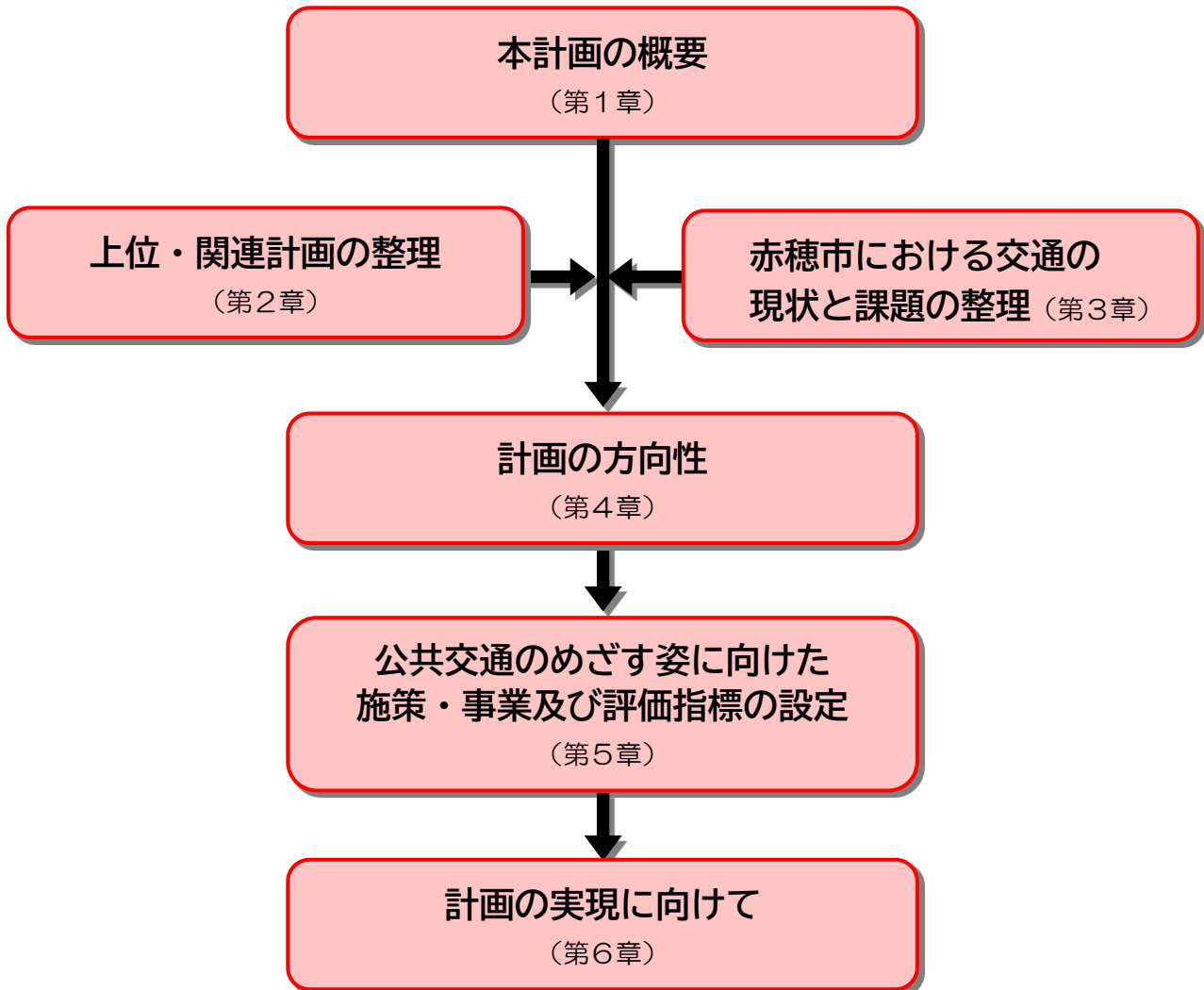
本計画の期間は、2024 年度（令和 6 年度）から 2028 年度（令和 10 年度）までの 5 年間とします。

1.5 計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりとします。まず、上位・関連計画の整理を行うとともに、赤穂市の公共交通をとりまく現状と課題を把握し、本計画の方向性を示します。

また、公共交通のめざす姿に向けた施策・事業及び評価指標を設定するとともに、計画の実現に向けて実施することを取りまとめています。

< 計画の構成 >



2.1 上位計画

(1) 2030 赤穂市総合計画

計画名称	2030 赤穂市総合計画												
計画期間	① 基本構想：2021 年度（令和 3 年度）～2030 年度（令和 12 年度）の 10 年間 ② 基本計画：2021 年度（令和 3 年度）～2030 年度（令和 12 年度）の 10 年間 ③ 実施計画：3 年間※毎年度見直し												
まちづくりの 3 つの視点	人口減少抑制の視点 地域共生社会構築の視点 地域活性化の視点												
将来像(まちづくりビジョン)	自然と歴史に育まれ 笑顔と希望あふれる 活力のあるまち												
目標人口	42,000 人 [2030 年 (令和 12 年)]												
将来像実現に向けた 4 つの柱	1 安心 ～ 誰もが健やかに暮らせる安心と安全のまちづくり ～ 2 快適 ～ 自然環境と都市環境とが調和した住みやすいまちづくり ～ 3 元気 ～ 産業と地域資源を活かした魅力あふれるまちづくり ～ 4 人 ～ 歴史と文化が息づく人とコミュニティを育むまちづくり ～												
土地利用方針	<p>※土地利用の視点から市域を7つのエリアと5つの交流ラインで表したイメージ図です</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市生活エリア</td> <td>田園生活エリア</td> <td>臨海景勝エリア</td> <td>グリーンベルト</td> </tr> <tr> <td>都市機能エリア</td> <td>産業エリア</td> <td>自然環境エリア</td> <td>土地利用検討エリア</td> </tr> </tbody> </table>	凡 例				都市生活エリア	田園生活エリア	臨海景勝エリア	グリーンベルト	都市機能エリア	産業エリア	自然環境エリア	土地利用検討エリア
凡 例													
都市生活エリア	田園生活エリア	臨海景勝エリア	グリーンベルト										
都市機能エリア	産業エリア	自然環境エリア	土地利用検討エリア										

公共交通の現状	<p>(2) 交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内には、JR赤穂線に4駅、JR山陽本線に1駅があり、このうち、JR播州赤穂駅は、市の玄関口として、通勤・通学等で多くの市民が乗降し、観光客も多く利用 ・路線バスが基幹的な移動手段の役割を担い、バス交通不便地域において市内循環バス（ゆらのすけ）と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、有年地区ではデマンドタクシー「うねのり愛号」を運行 ・民間タクシー会社が市内南部地域を中心エリアとして一般乗用タクシーを運行 																							
公共交通関連施策	<p>第2章 快適 自然環境と都市環境とが調和した住みやすいまちづくり</p> <p>政策（4）快適で魅力ある都市空間の形成</p> <p>⑫利便性・機能性の高い道路網と公共交通体系を構築する</p> <p>[現状と課題]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通においては、通勤通学者や交通弱者の移動手段の確保など、誰もが安心して暮らし続けるために必要な利便性が求められている。 <p>[施策の方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民、交通事業者、行政が連携し、市民の利便性の向上と地域の実情に応じた持続可能な公共交通の充実 <p>[施策の展開] 4 公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇市内を運行する路線バスの維持・確保 ◇地域の実情に応じた持続可能な公共交通の充実 ◇市内循環バス・定住自立圏による圏域バスの運行の充実 ◇有年地区におけるデマンドタクシー*の運行の充実 ◇JRの利便性の向上に向けて関係機関への積極的な働きかけ <p>[目標指標]</p> <table border="1" data-bbox="421 1458 1402 1805"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標</th> <th>基準値</th> <th colspan="2">目標値</th> </tr> <tr> <th>2018年度 (平成30年度)</th> <th>2025年度 (令和7年度)</th> <th>2030年度 (令和12年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内循環バス利用者数</td> <td>22,133人</td> <td>28,000人</td> <td>28,000人</td> </tr> <tr> <td>圏域バス利用者数</td> <td>11,803人</td> <td>12,400人</td> <td>12,400人</td> </tr> <tr> <td>市内JR駅1日平均乗車客数</td> <td>5,377人</td> <td>5,500人</td> <td>5,500人</td> </tr> <tr> <td>デマンドタクシー利用者数</td> <td>338人</td> <td>600人</td> <td>600人</td> </tr> </tbody> </table>	指標	基準値	目標値		2018年度 (平成30年度)	2025年度 (令和7年度)	2030年度 (令和12年度)	市内循環バス利用者数	22,133人	28,000人	28,000人	圏域バス利用者数	11,803人	12,400人	12,400人	市内JR駅1日平均乗車客数	5,377人	5,500人	5,500人	デマンドタクシー利用者数	338人	600人	600人
指標	基準値		目標値																					
	2018年度 (平成30年度)	2025年度 (令和7年度)	2030年度 (令和12年度)																					
市内循環バス利用者数	22,133人	28,000人	28,000人																					
圏域バス利用者数	11,803人	12,400人	12,400人																					
市内JR駅1日平均乗車客数	5,377人	5,500人	5,500人																					
デマンドタクシー利用者数	338人	600人	600人																					

2.2 関連計画

(1) 2030 赤穂市都市計画マスタープラン

計画名称	2030 赤穂市都市計画マスタープラン
計画期間	2023 年度（令和 5 年度）～2030 年度（令和 12 年度）
将来の都市像	自然・歴史・産業が育む 交流が盛んな活力あるまち 赤穂
目標人口	42,000 人 [2030 年（令和 12 年）] （「2030 赤穂市総合計画」の目標人口を踏襲）
都市づくりの目標	目標 1：都市機能の誘導と良好な居住環境づくり 目標 2：水とみどりの豊かな都市空間づくり 目標 3：にぎわいのある地域産業の振興と活力ある都市づくり 目標 4：誰もが安心・安全に暮らせる都市づくり 目標 5：市民や事業者などとの協働による都市づくり
将来都市構造	 <p>The map illustrates the future urban structure of Akaho City, highlighting key infrastructure and land use zones. Major roads include National Route 2, National Route 373, and National Route 250. Railways shown are the JR San'yō Main Line, JR San'yō New Line, and JR Akaho Line. Key stations include Akaho, Sakayama, and Akaho Port. Land use zones are color-coded: Urban Living (yellow), Urban Function (red), Rural Living (light green), Industrial (blue), Coastal Scenery (teal), and Green Belt (dark green). Functional axes include the San'yō Expressway, National Route, and JR lines. Other axes include Industrial, Life/Cultural Exchange, and Tourism Exchange.</p> <p>〔凡 例〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点 <ul style="list-style-type: none"> 都市機能拠点 (Red dashed circle) 生活機能拠点 (Yellow dashed circle) ● 土地利用 <ul style="list-style-type: none"> 都市生活エリア (Yellow) 都市機能エリア (Red) 田園生活エリア (Light Green) 産業エリア (Blue) 臨海景勝エリア (Teal) 自然環境エリア (Light Green) グリーンベルト (Dark Green) 土地利用検討エリア (Red circle with dot) ● 機能軸(広域交流ライン) <ul style="list-style-type: none"> 山陽自動車道 (Blue solid line) 国道 (Black solid line) JR山陽新幹線 (Blue dashed line) JR山陽本線・JR赤穂線 (Black dashed line) ● 機能軸(その他のライン) <ul style="list-style-type: none"> 産業交流ライン (Blue solid line) 生活文化交流ライン (Yellow solid line) 観光交流ライン (Orange solid line) 都市機能交流ライン (Black solid line)

公共交通の現状	<p>9 交通</p> <p>(2) 公共交通機関</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス交通は、路線バスのほか、バス交通不便地域の解消と高齢者などの移動手段の確保を目的とした市内循環バス（ゆらのすけ）や東備西播定住自立圏内の住民の移動手段の確保を目的とした圏域バス（ていじゅうろう）を運行 有年地区では、デマンドタクシー「うね・のり愛号」を運行 ・鉄道はJR赤穂線に4駅、JR山陽本線に1駅があり、このうちJR播州赤穂駅は、通勤、通学などで多くの市民が乗降し、観光客も利用
公共交通関連施策	<p>2-4 都市づくりの課題</p> <p>③交通ネットワークに関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道、バスなどの公共交通については、通勤通学者や交通弱者の移動手段として、路線の維持や利便性の向上などが必要 <p>4-2 交通ネットワークの方針</p> <p>(2) 公共交通の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ■JR 有年駅においては、鉄道、バス、タクシーなど公共交通機関の利便性を向上させるための駅周辺の整備の推進 ■鉄道を利用する住民や観光客の利便性向上に向けたJR赤穂線、山陽本線の輸送力の維持確保などの関係機関への働きかけ ■障がい者など交通弱者の移動手段の確保、利便性を高めるため、路線バスとコミュニティバス*は相互に補完しながら運行 ■市内循環バス「ゆらのすけ」をはじめ、東備西播定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」による都市間バス、有年地区のデマンドタクシー「うね・のり愛号」など、地域の実情に合った交通体系を整備

(2) 2025 赤穂市総合戦略

計画名称	2025 赤穂市総合戦略												
期間	2021 年度（令和 3 年度）～2025 年度（令和 7 年度）の 5 年間												
将来展望人口 （人口ビジョン）	30,000 人 [2060 年（令和 42 年）]												
基本目標	基本目標 1 自然動態（出生・死亡）の改善 基本目標 2 社会動態（転入・転出）の改善 基本目標 3 交流・関係人口（来訪者や地域と多様に関わる人）の創出												
公共交通関連施策	第 5 章 基本目標の展開 基本目標 2 社会動態（転入・転出）の改善 基本的方向 2 定住基盤を充実する 施策 2 公共交通の充実 [施策の内容] ○市内を運行する路線バスの維持・確保 ○地域の実情に応じた持続可能な公共交通の充実 ○市内循環バス・定住自立圏による圏域バスの運行の充実 ○有年地区におけるデマンドタクシー*の運行の充実 ○JR の利便性の向上に向けて関係機関への積極的な働きかけ [目標指標] <table border="1" data-bbox="421 1099 1310 1391"> <thead> <tr> <th rowspan="2">KPI</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <th>2018 年度 (平成 30 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバス※利用者数 (市内循環バス・圏域バス)</td> <td>33,936 人</td> <td>40,400 人</td> </tr> <tr> <td>市内 JR 駅 1 日平均乗車客数</td> <td>5,377 人</td> <td>5,500 人</td> </tr> </tbody> </table> ※コミュニティバス：既存の路線バス等で対応することができない地域の実情に応じて、自治体等が主体となって運行する乗合バス		KPI	基準値	目標値	2018 年度 (平成 30 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	コミュニティバス※利用者数 (市内循環バス・圏域バス)	33,936 人	40,400 人	市内 JR 駅 1 日平均乗車客数	5,377 人	5,500 人
KPI	基準値	目標値											
	2018 年度 (平成 30 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)											
コミュニティバス※利用者数 (市内循環バス・圏域バス)	33,936 人	40,400 人											
市内 JR 駅 1 日平均乗車客数	5,377 人	5,500 人											

(3) 東備西播定住自立圏共生ビジョン

計画名称	東備西播定住自立圏共生ビジョン ～「自然と歴史にまつまれた、笑顔あふれる文化交流都市圏」を目指して～																																																																						
圏域を形成する市町	備前市（岡山県）、赤穂市（兵庫県）、上郡町（兵庫県）																																																																						
計画期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）の5年間 ※毎年度所要の変更を行う。																																																																						
将来像	自然と歴史にまつまれた、笑顔あふれる文化交流都市圏																																																																						
目標人口	圏域人口：90,510人〔2024年度（令和6年度）〕																																																																						
共生ビジョン	<p>(1) 生活機能の強化 ア. 医療 イ. 教育 ウ. 産業振興</p> <p>(2) 結びつきやネットワークの強化 ア. 地域公共交通 イ. ICTインフラ整備 ウ. 地域内外の住民との交流・移住促進</p> <p>(3) 圏域マネジメント能力の強化 ア. 圏域内の職員等の交流</p>																																																																						
公共交通関連施策	<p>(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 ア 地域公共交通 (ア) 地域公共交通ネットワークの構築 移動手段の確保により、住民の生活エリアの拡大と交流人口の拡大を目指す。 【形成協定】 ・圏域内住民の移動手段を確保するため、圏域における公共交通の課題について継続的に調査、検証するとともに、バス路線の充実・構築及びJR赤穂線、JR山陽本線の利便性向上に取り組む。</p> <table border="1" data-bbox="438 1232 1385 1615"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業名</th> <th colspan="3">圏域バス運行事業</th> <th colspan="2">関係市町</th> </tr> <tr> <th colspan="3"></th> <th colspan="2">赤穂市・備前市・上郡町</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業内容</td> <td colspan="5">圏域内において関係市町間を結ぶ公共交通ネットワークを構築するため、圏域バスを運行する。</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td colspan="5">公共交通手段の確保により、圏域住民の生活エリアの拡大、高齢者等交通弱者の移動手段の確保及び地域の活性化を図る。</td> </tr> <tr> <th rowspan="2">重要業績評価指標 (KPI)</th> <th>指標</th> <th>現状値 (R1)</th> <th colspan="3">目標値 (R6)</th> </tr> <tr> <td>圏域バスの乗車人数</td> <td>10,391人</td> <td colspan="3">12,400人</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="438 1653 1385 2072"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業名</th> <th colspan="3">JR利便性向上事業</th> <th colspan="2">関係市町</th> </tr> <tr> <th colspan="3"></th> <th colspan="2">赤穂市・備前市・上郡町</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業内容</td> <td colspan="5">JR赤穂線、JR山陽本線を利用する住民や圏域を訪れる人たちの移動手段と利便性の向上を図るため、関係市町によりJR西日本等関係機関への働きかけを行う。</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td colspan="5">公共交通手段の確保により、圏域住民の生活エリアの拡大、高齢者等交通弱者の移動手段の確保及び地域の活性化を図る。</td> </tr> <tr> <th rowspan="2">重要業績評価指標 (KPI)</th> <th>指標</th> <th>現状値 (R1)</th> <th colspan="3">目標値 (R6)</th> </tr> <tr> <td>圏域内におけるJR駅の乗車人数</td> <td>11,284人</td> <td colspan="3">11,900人</td> </tr> </tbody> </table>			事業名	圏域バス運行事業			関係市町					赤穂市・備前市・上郡町		事業内容	圏域内において関係市町間を結ぶ公共交通ネットワークを構築するため、圏域バスを運行する。					効果	公共交通手段の確保により、圏域住民の生活エリアの拡大、高齢者等交通弱者の移動手段の確保及び地域の活性化を図る。					重要業績評価指標 (KPI)	指標	現状値 (R1)	目標値 (R6)			圏域バスの乗車人数	10,391人	12,400人			事業名	JR利便性向上事業			関係市町					赤穂市・備前市・上郡町		事業内容	JR赤穂線、JR山陽本線を利用する住民や圏域を訪れる人たちの移動手段と利便性の向上を図るため、関係市町によりJR西日本等関係機関への働きかけを行う。					効果	公共交通手段の確保により、圏域住民の生活エリアの拡大、高齢者等交通弱者の移動手段の確保及び地域の活性化を図る。					重要業績評価指標 (KPI)	指標	現状値 (R1)	目標値 (R6)			圏域内におけるJR駅の乗車人数	11,284人	11,900人		
事業名	圏域バス運行事業				関係市町																																																																		
				赤穂市・備前市・上郡町																																																																			
事業内容	圏域内において関係市町間を結ぶ公共交通ネットワークを構築するため、圏域バスを運行する。																																																																						
効果	公共交通手段の確保により、圏域住民の生活エリアの拡大、高齢者等交通弱者の移動手段の確保及び地域の活性化を図る。																																																																						
重要業績評価指標 (KPI)	指標	現状値 (R1)	目標値 (R6)																																																																				
	圏域バスの乗車人数	10,391人	12,400人																																																																				
事業名	JR利便性向上事業			関係市町																																																																			
				赤穂市・備前市・上郡町																																																																			
事業内容	JR赤穂線、JR山陽本線を利用する住民や圏域を訪れる人たちの移動手段と利便性の向上を図るため、関係市町によりJR西日本等関係機関への働きかけを行う。																																																																						
効果	公共交通手段の確保により、圏域住民の生活エリアの拡大、高齢者等交通弱者の移動手段の確保及び地域の活性化を図る。																																																																						
重要業績評価指標 (KPI)	指標	現状値 (R1)	目標値 (R6)																																																																				
	圏域内におけるJR駅の乗車人数	11,284人	11,900人																																																																				

3.1 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 126.85 km²のまちです。

市域面積の約 60%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。

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。

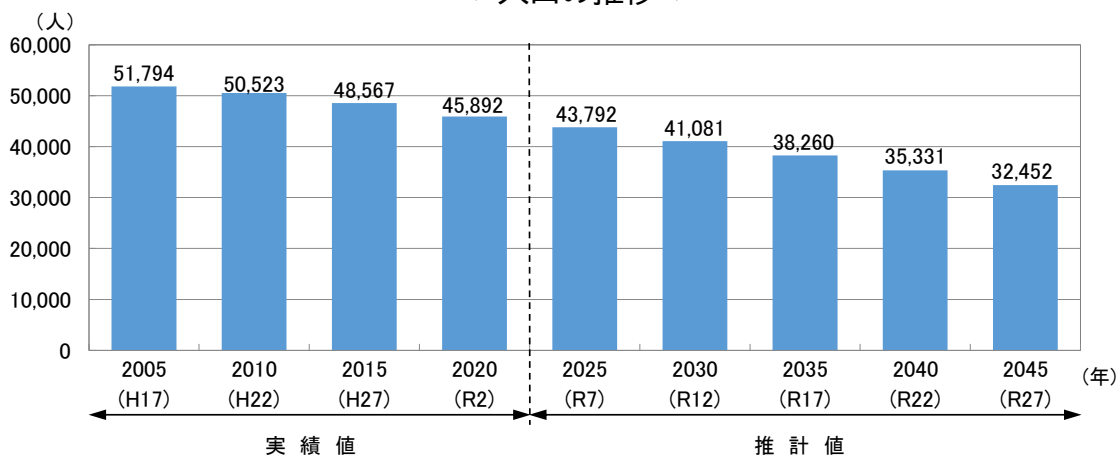
< 赤穂市の位置と概要 >



(2) 人口

赤穂市の人口は、2020年（令和2年）時点では約46,000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%となると予想されています。

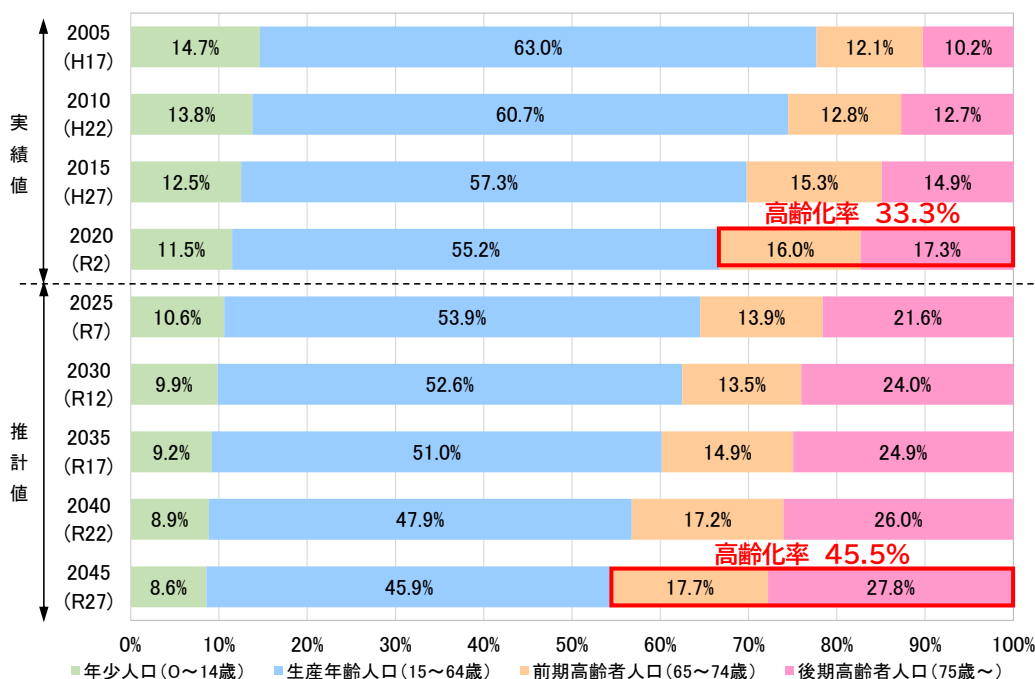
< 人口の推移 >



資料:実績値:2020年(令和2年)国勢調査*

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)

< 年齢区分別人口割合 >

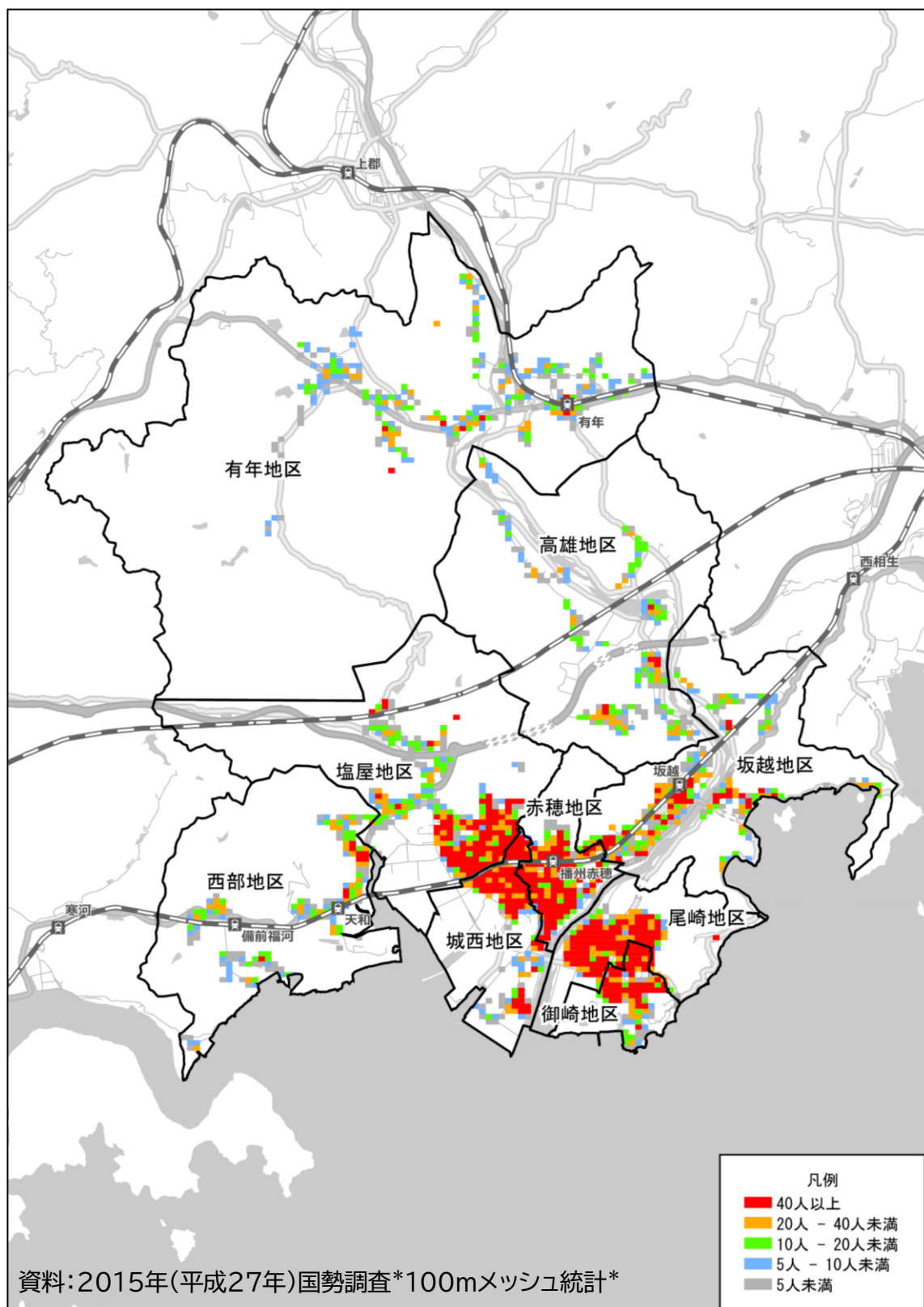


資料:実績値:2020年(令和2年)国勢調査

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)

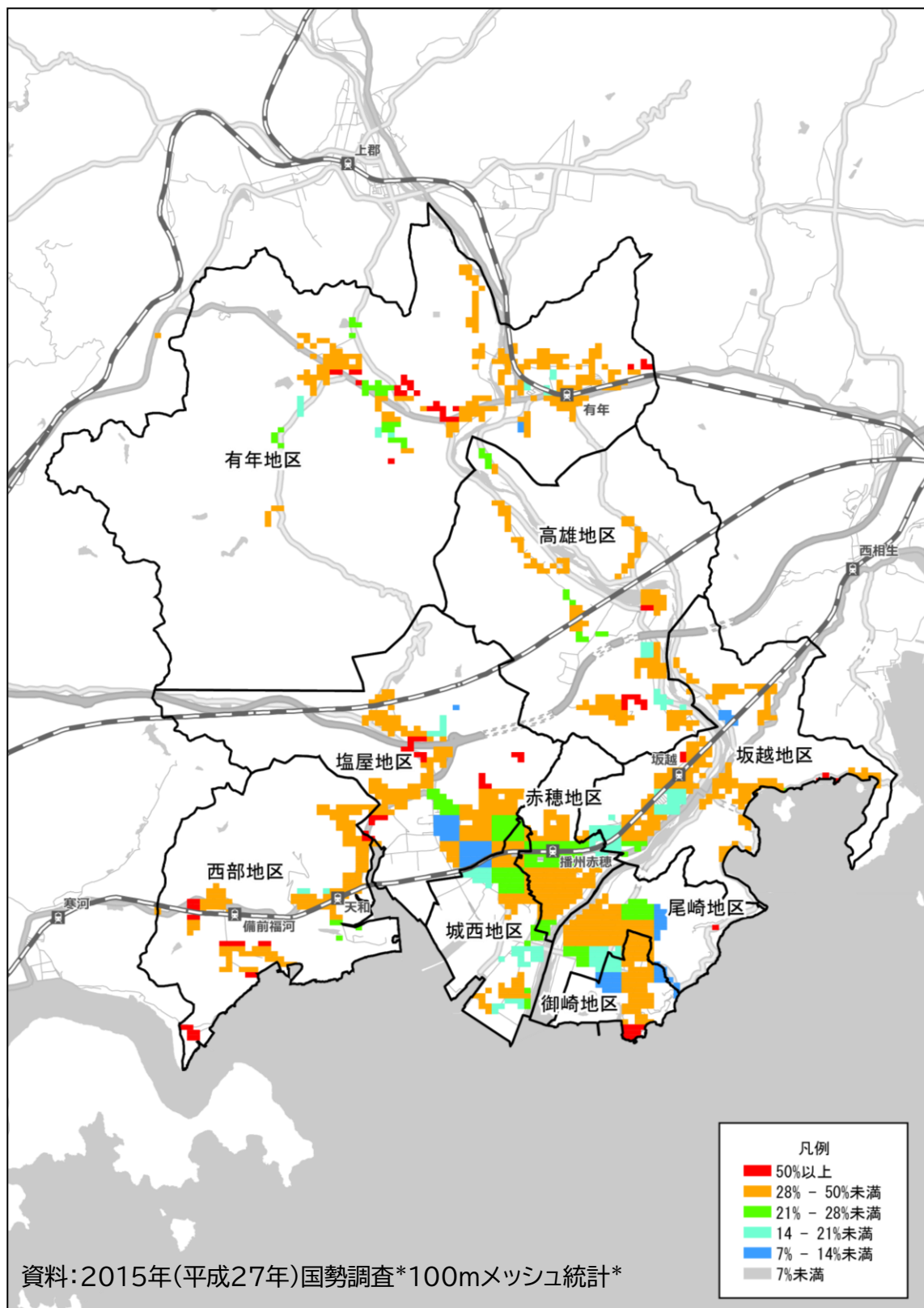
人口は、赤穂市の市街地部に当たる JR 播州赤穂駅周辺の赤穂地区、城西地区、塩屋地区、尾崎地区、御崎地区、及び JR 坂越駅周辺で他地域と比べ多くなっています。また、国道等の主要幹線道路沿線にも人口が分布しています。

< 地域別人口 >



高齢化率(65歳以上の人口割合)が28%以上となる集落が市全域に存在しており、50%以上が存在す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、有年地区と各地に点在しています。

< 地域別高齢化率 >



3.2 赤穂市における交通の現状

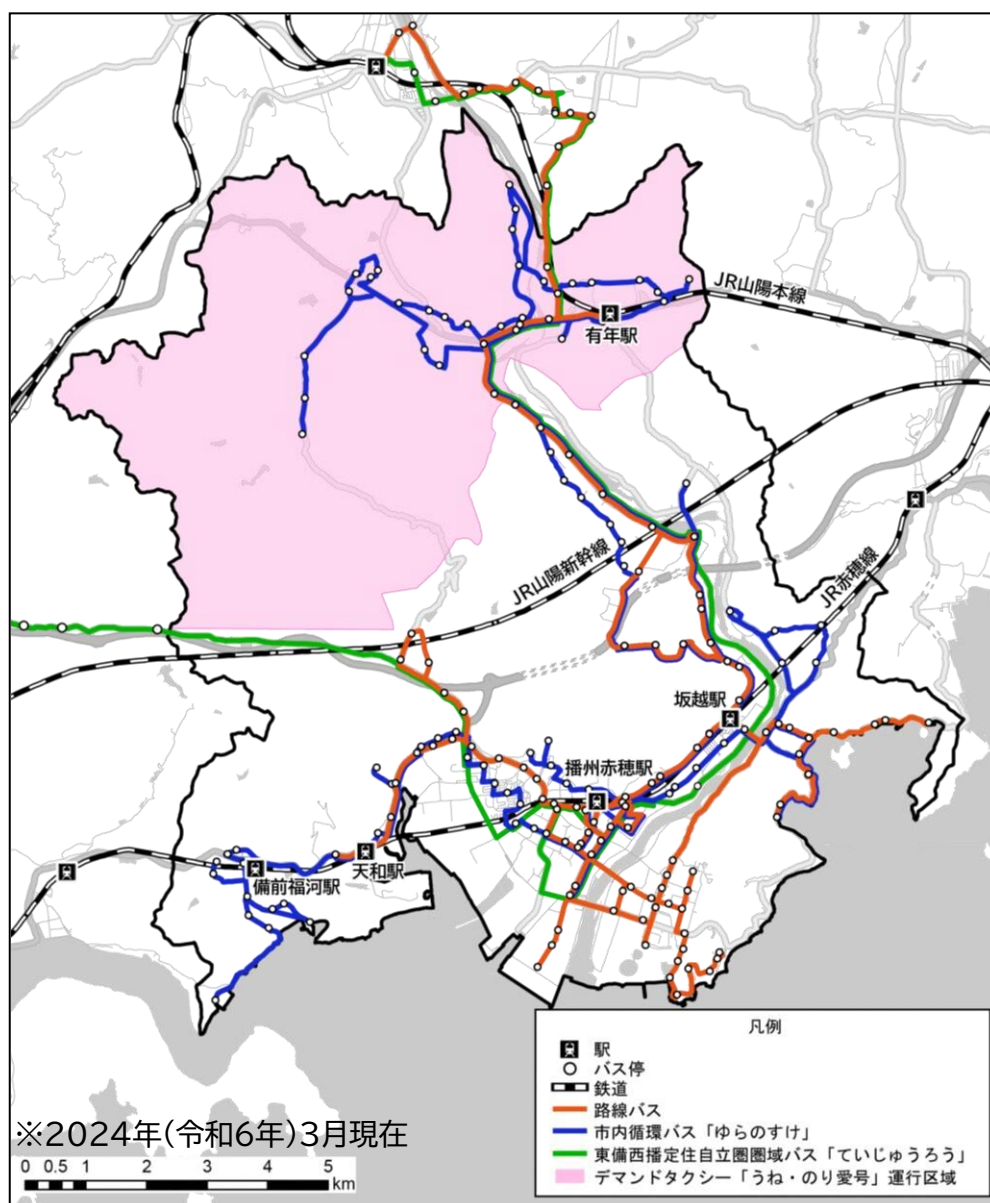
(1) 公共交通網

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）から備前市と上郡町とをそれぞれ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。

市外と接続する公共交通はJR、路線バス、「ていじゅうろう」であり、公共交通を利用して市外（特に上郡町、備前市以外）に行く場合、主にバスからJRに乗り継いでいく交通体系になっています。また、市内の移動についても、JR播州赤穂駅以東と以西の間の移動はバス同士を乗り継いでいく交通体系となっています。

なお、赤穂市内のバスは市内全域を運行する一方で、運行経路が一部重複しています。

< 公共交通網図 >



< 赤穂市における公共交通の変遷 >

年次	月	公共交通の種類	路線名	概要
2005年 (平成17年)	10月	ゆらのすけ	南北ルートA 南北ルートB 東西ルート	運行開始
2006年 (平成18年)	7月	ゆらのすけ	高野ルート	運行ルート追加
2012年 (平成24年)	2月	ていじゅうろう	上郡ルート	運行開始
	3月		備前ルート	運行開始
2014年 (平成26年)	3月	ゆらのすけ	東西ルート 高野ルート	「ていじゅうろう」の車両を活用した増便
			みどり団地ルート	運行ルート追加
2016年 (平成28年)	7月	うね・のり愛号	—	運行開始
2018年 (平成30年)	4月	うね・のり愛号	—	乗降場所(3カ所)の追加
2019年 (平成31年)	4月	ゆらのすけ	高野ルート	ルート変更
2020年 (令和2年)	1月	ゆらのすけ	南北ルートA 東西ルート 高野ルート みどり団地ルート	1台増車により運行日を週2日から週3日に変更
2021年 (令和3年)	4月	うね・のり愛号	—	乗降場所(4カ所)の追加
	10月	JR	赤穂線	昼間時間帯の減便 (JR相生駅～JR播州赤穂駅)
			山陽本線	昼間時間帯の減便
2022年 (令和4年)	4月	うね・のり愛号	—	運行便数(1日6便)の制限を廃止
	10月	ていじゅうろう	上郡ルート	ルート変更
2023年 (令和5年)	3月	JR	赤穂線	昼間時間帯の減便 (JR播州赤穂駅～JR長船駅) (同年5月以降はJR播州赤穂駅～JR備前片上駅)

※2024年(令和6年)3月現在

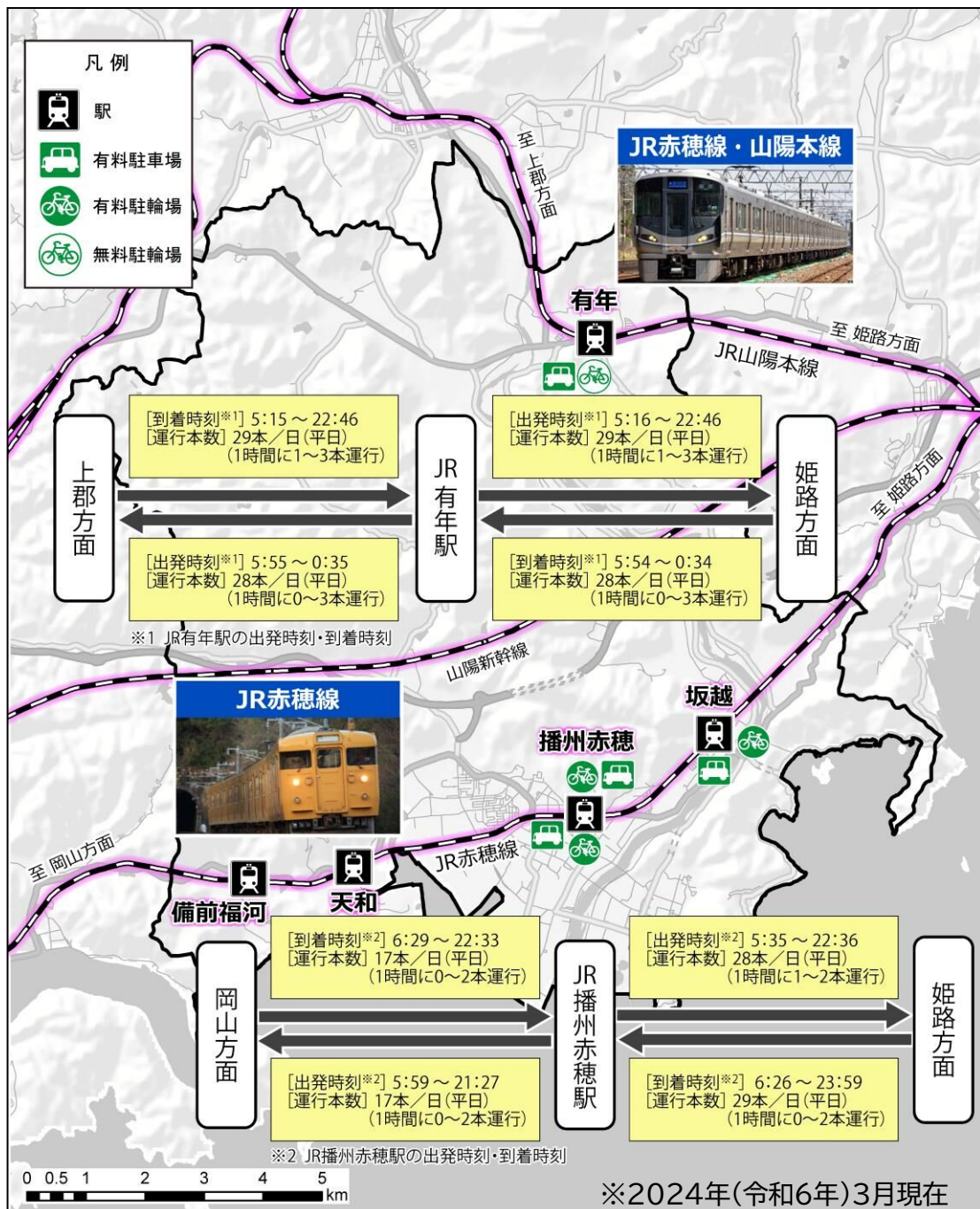
(2) 鉄道の現状

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、昼間は 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、昼間は 1 時間に 1 本運行し、上り線 29 本、下り線 28 本となっています。

市内の JR5 駅のうち、有料駐車場が JR 播州赤穂駅、JR 坂越駅、JR 有年駅に設置されており、また駐輪場は JR 播州赤穂駅及び JR 坂越駅に有料駐輪場が、JR 有年駅には無料駐輪場が設置されています。

< 鉄道の概要 >



② 鉄道乗車人員の推移

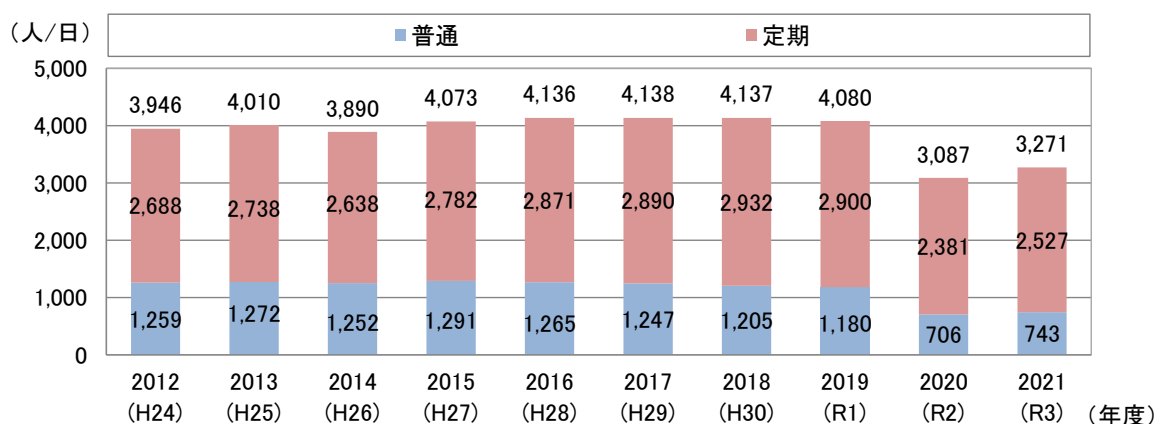
JR 播州赤穂駅及び JR 坂越駅の 1 日当たりの乗車人員は、2018 年度（平成 30 年度）までは増加傾向で推移しており、2018 年度（平成 30 年度）の乗車人員は JR 播州赤穂駅で 4,137 人/日、JR 坂越駅で 708 人/日となっています。なお、コロナ禍の影響を受けた 2021 年度（令和 3 年度）は 2018 年度（平成 30 年度）から約 2 割減少し、2021 年度（令和 3 年度）は JR 播州赤穂駅で 3,271 人/日、JR 坂越駅で 585 人/日となっています。

JR 天和駅の 1 日当たりの乗車人員は、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 2021 年度（令和 3 年度）は 2019 年度（令和元年度）から約 2 割減少し、2021 年度（令和 3 年度）は 209 人/日となっています。

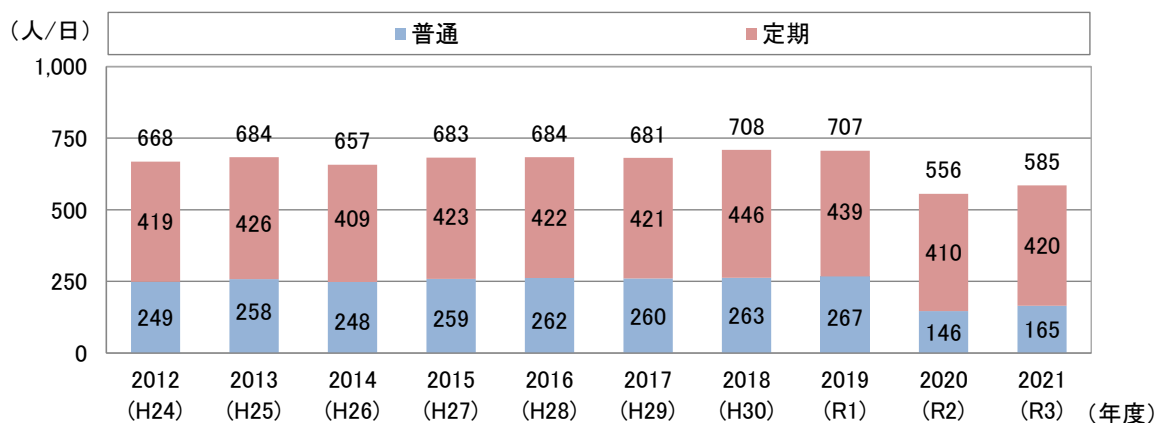
JR 備前福河駅の 1 日当たりの乗車人員は微減傾向で推移しており、2021 年度（令和 3 年度）は 25 人/日となっています。

JR 有年駅の 1 日当たりの乗車人員は、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 2021 年度（令和 3 年度）は 2019 年度（令和元年度）から約 1 割減少し、2021 年度（令和 3 年度）は 215 人/日となっています。

< 乗車人員(JR播州赤穂駅) >



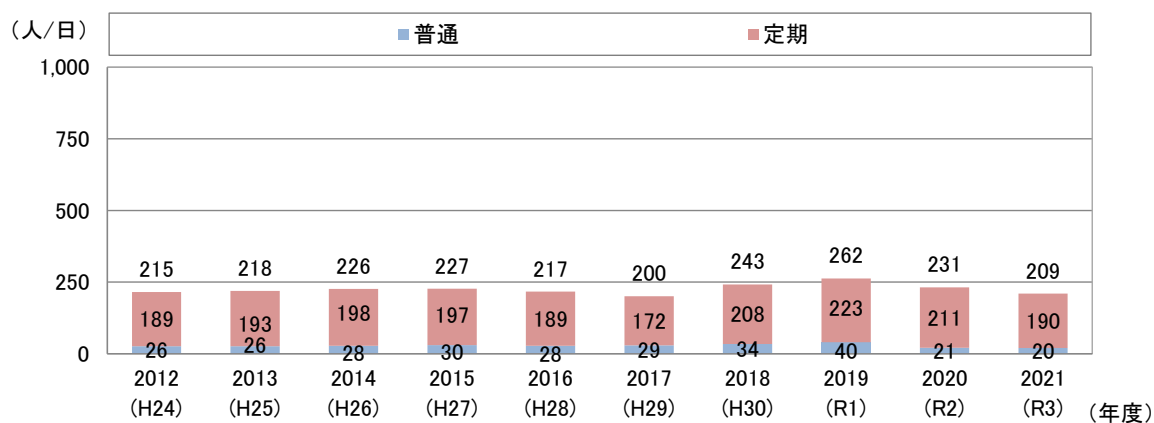
< 乗車人員(JR坂越駅) >



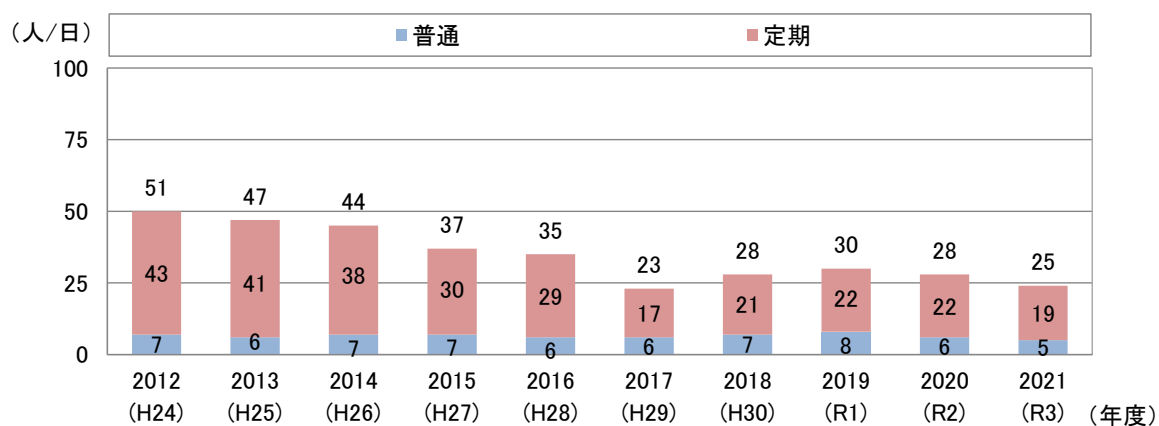
※四捨五入の関係で合計の値と普通及び定期の計が一致しない場合がある。

資料：兵庫県統計書

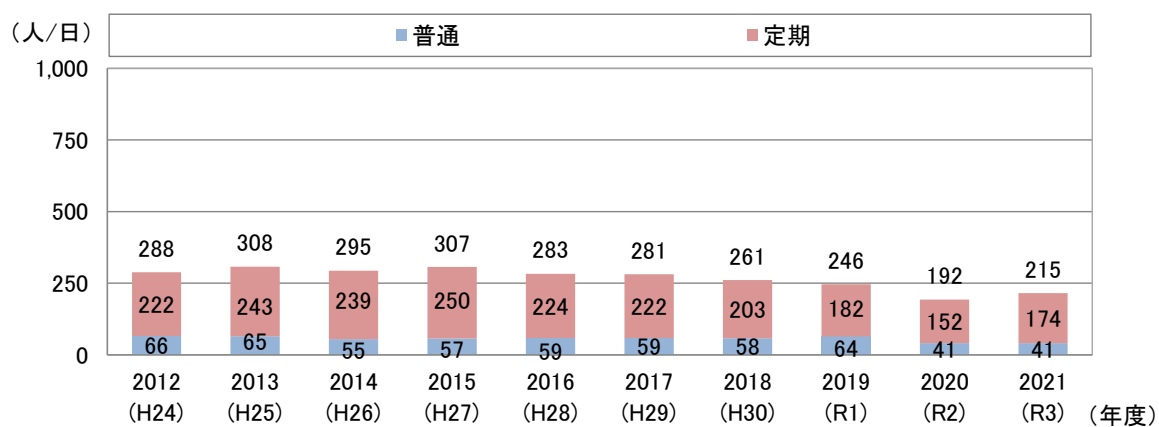
< 乗車人員(JR天和駅) >



< 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

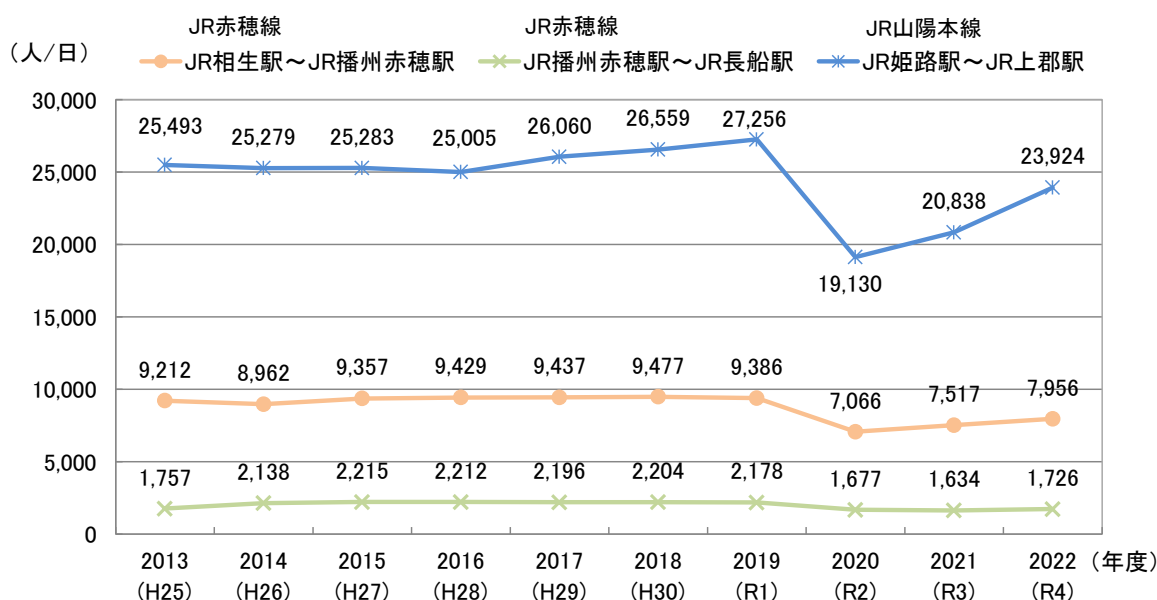
③ 輸送密度の推移

輸送密度*（1日1km当たりの利用者数）を区間別に見ると、JR赤穂線（JR相生駅～JR播州赤穂駅）の輸送密度は、2019年度（令和元年度）までは横ばいで推移しており、2019年度（令和元年度）の輸送密度は9,386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2019年度（令和元年度）から約25%減の7,066人/日と減少しましたが、それ以降2021年（令和3年）の減便の影響を受けている中においても、2022年度（令和4年度）では2019年度（令和元年度）から約15%減の7,956人/日まで回復しています。

JR赤穂線（JR播州赤穂駅～JR長船駅）の輸送密度は、2019年度（令和元年度）までは横ばいで推移しており、2019年度（令和元年度）の輸送密度は2,178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2019年度（令和元年度）から約25%減の1,677人/日と減少しましたが、2022年度（令和4年度）は2019年度（令和元年度）から約20%減の1,726人/日まで回復しています。

JR山陽本線（JR姫路駅～JR上郡駅）の輸送密度は、2016年度（平成28年度）から2019年度（令和元年度）にかけて増加しており、2019年度（令和元年度）の輸送密度は27,256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2019年度（令和元年度）から約30%減の19,130人/日と減少しましたが、それ以降2021年（令和3年）の減便の影響を受けている中においても、2022年度（令和4年度）では2019年度（令和元年度）から約10%減の23,924人/日まで回復しています。

< 輸送密度 >



資料: データで見るJR西日本

(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、御崎線の運行本数が最も多くなっており、JR播州赤穂駅と御崎地区を平日では28往復、休日では24.5往復運行しています。運賃は初乗り170円からの対距離制となっています。

< 路線バス路線網図 >



< 赤穂市における路線バスの概要 >

路線	運行日	運行日・運行時間	運行本数	運賃
御崎線	毎日	平日 5:57~21:44	28往復	・初乗り:170円 ・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 ・赤穂市民病院~小島:420円
		休日 9:50~15:53	3往復	
湯の内・槇線	毎日	平日 7:12~18:11	9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 7:49~15:40	4往復	・初乗り:170円 ・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 ・有年駅前~赤穂高校:690円
		休日 10:47~15:54	1往復	

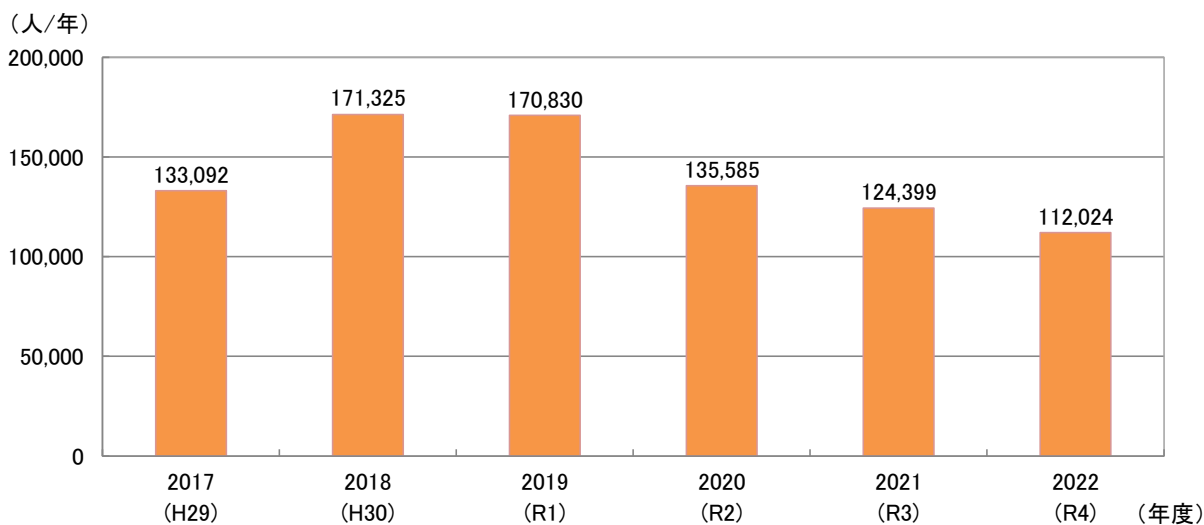
※2024年(令和6年)3月現在

※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、コロナ禍の影響を受けた 2020 年度（令和2年度）から 2022 年度（令和4年度）は、コロナ禍以前の 2019 年度（令和元年度）と比べて 2~3 割減少し、2022 年度（令和4年度）は 112,024 人/年となっています。

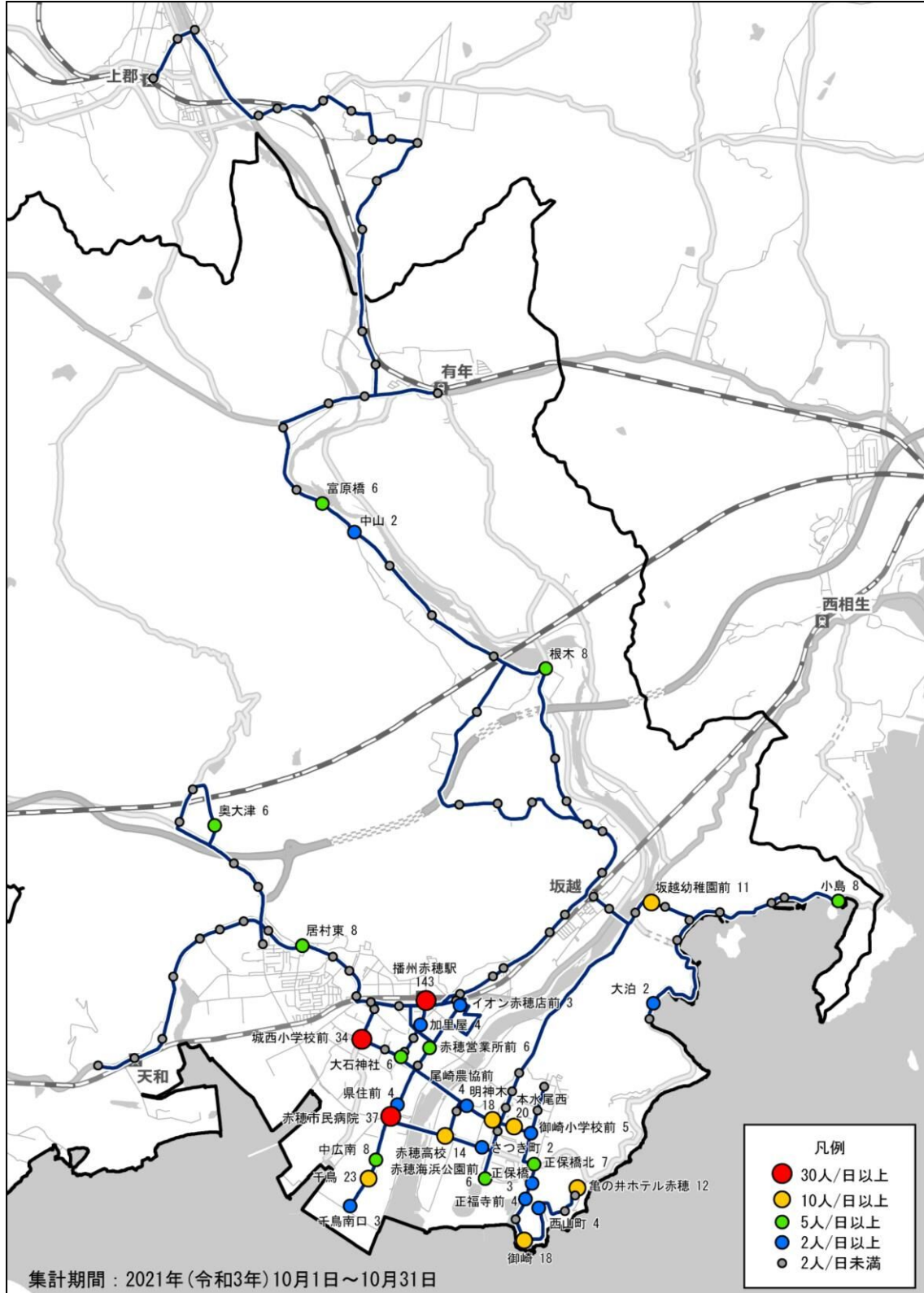
< 路線バス乗車人員の推移 >



※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

路線バスのバス停別乗降者数は、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。城西小学校前は、小学生が通学に利用しています。

< 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、車内にアンケート調査票を設置し回収することで、利用状況の詳細を調査しました。

< 調査概要 >

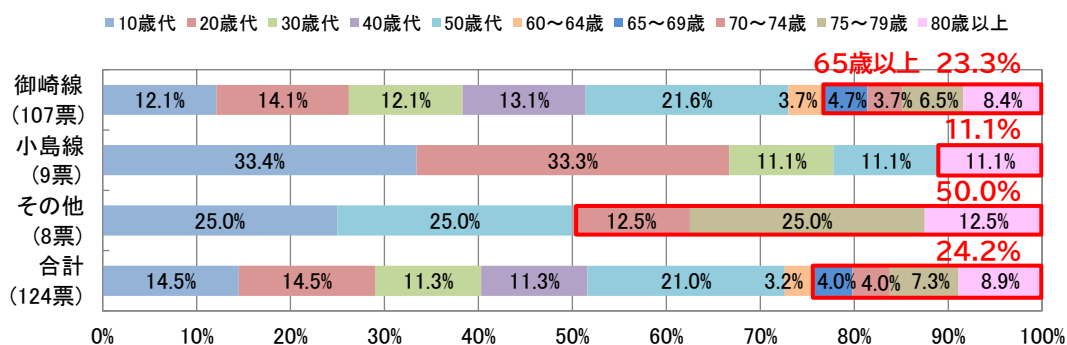
調査期間	2022年(令和4年)10月31日(月)～11月13日(日)			
調査方法	車内にアンケート調査票と筆記具、回収箱を設置し、回収			
調査対象者	赤穂市内を運行する路線バス利用者			
回収数	御崎線		108票	125票
	小島線		9票	
	その他	湯の内・榎線	5票	
		千鳥線	2票	
		有年・上郡線	1票	

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%であるものの、幅広い年齢の人に多く利用されています。

路線別に見ると、御崎線は幅広い年齢の人に多く利用されています。小島線は「65歳以上」が11.1%と少なく、10歳代や20歳代に多く利用されています。一方、その他（湯の内・榎線、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・榎線」「千鳥線」「有年・上郡線」の合計

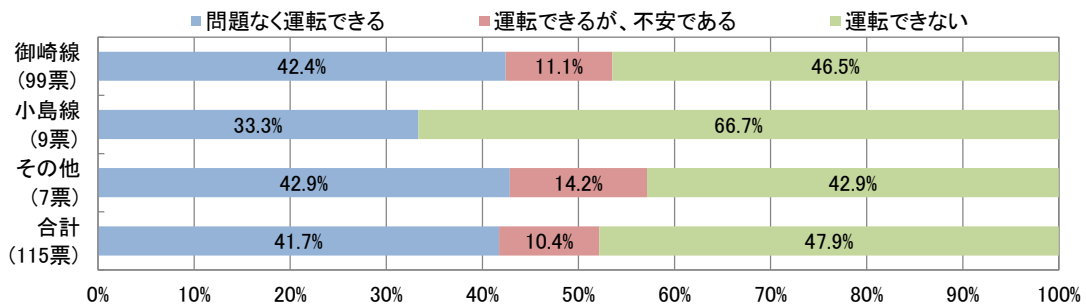
※無回答・不明1票除く

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・榎線」「千鳥線」「有年・上郡線」の合計

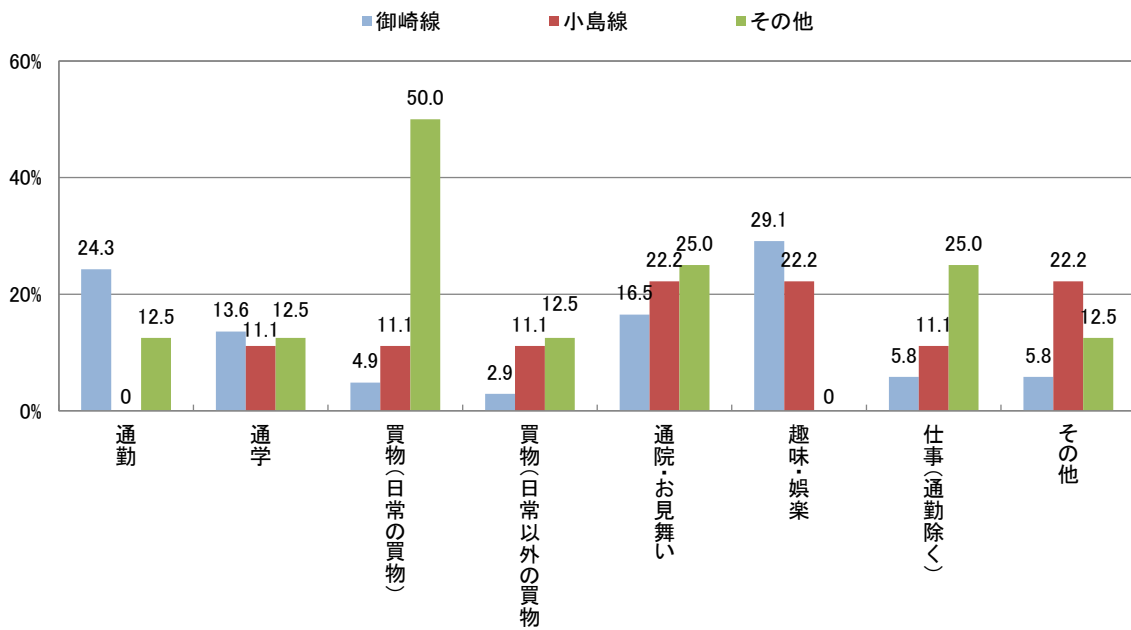
※無回答・不明10票除く

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路線別に見ると、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・榎線、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・榎線」「千鳥線」「有年・上郡線」の合計

※計120票(無回答・不明5票除く)

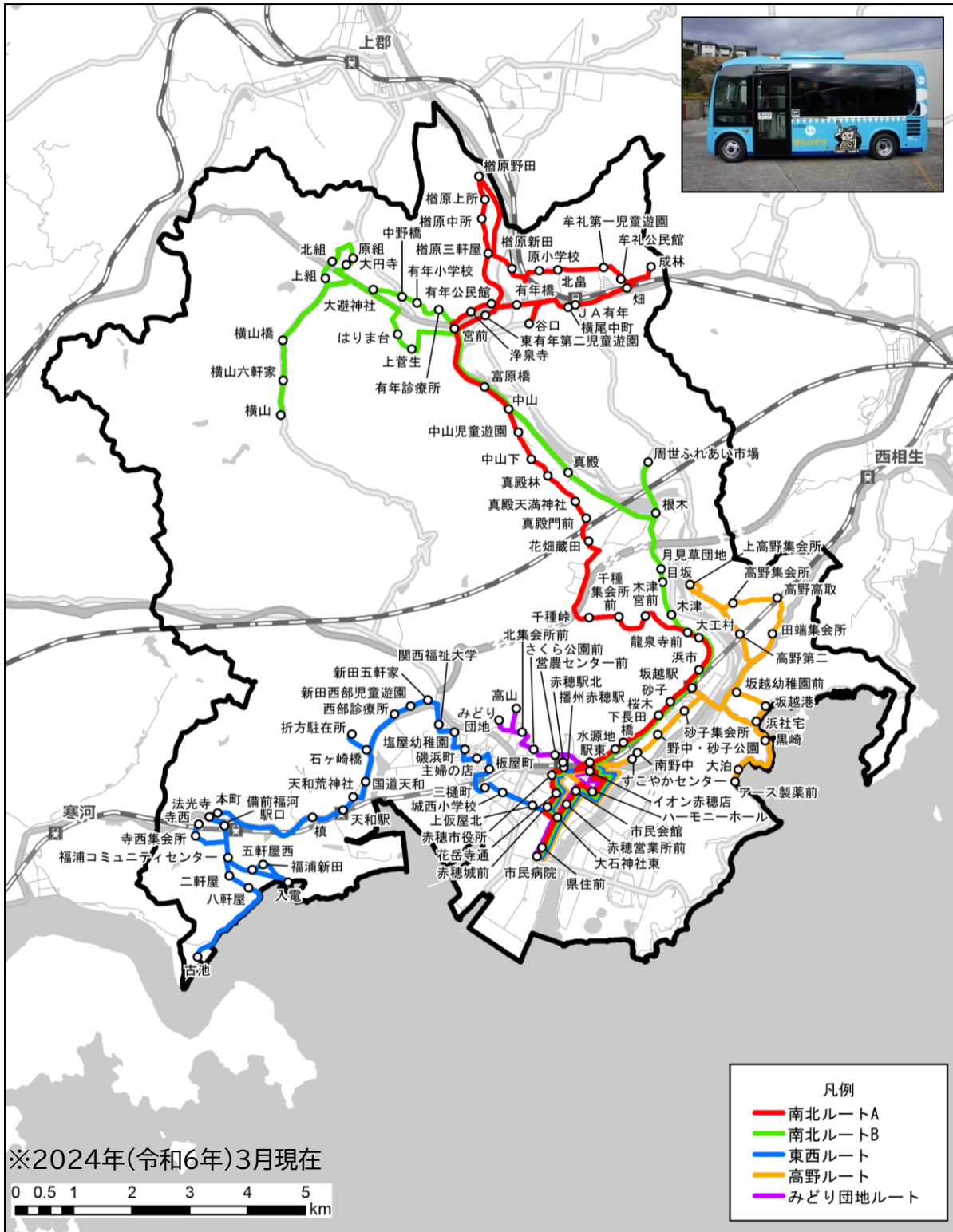
資料：路線バス利用者アンケート調査結果

(4) 市内循環バス「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。各ルートとも曜日限定の週3日の1日3往復を運行しています。運賃は1乗車につき100円の均一制となっています。

< 「ゆらのすけ」路線網図 >



< 「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		
系統	運行ルート	運行日	運行回数・所要時間
南北ルートA	有年東部～千種経由～市街地	月曜日、水曜日、金曜日	1日3往復(77分)
南北ルートB	有年西部～高雄経由～市街地	火曜日、木曜日、土曜日	1日3往復(71分)
東西ルート	福浦～城西経由～市街地	月曜日、水曜日、金曜日	1日3往復(65分)
高野ルート	高野～市街地	月曜日、水曜日、金曜日	1日3往復(53分)
みどり団地ルート	みどり団地～市街地	月曜日、水曜日、金曜日	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)		
運行車両	ノンステップバス*3台(うち、1台は圏域バス「ていじゅうろう」の車両を使用)		

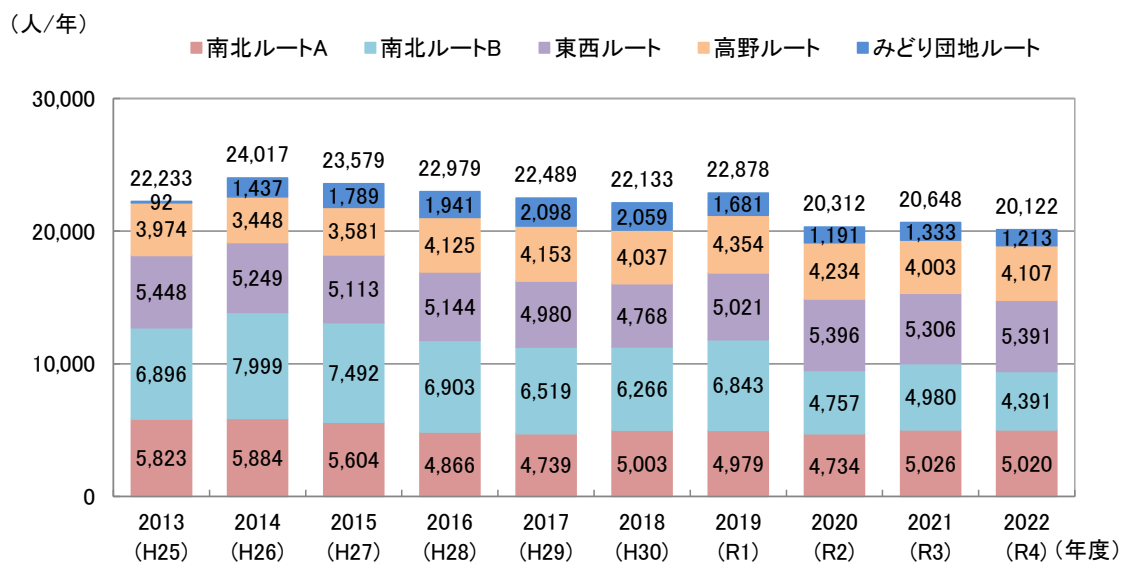
※祝日も運行(日曜、12月29日～1月3日は運休)

※2024年(令和6年)3月現在

② 「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)にかけて微減傾向であり、2019年度(令和元年度)は22,878人/年となっていました。コロナ禍の影響を受けた2020年度(令和2年度)から2022年度(令和4年度)は、2019年度(令和元年度)と比べて約1割減少し、2022年度(令和4年度)は20,122人/年となっています。

< 「ゆらのすけ」乗車人員の推移 >



資料:赤穂市所管データ

③ 「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

市内循環バスの現状を把握するため、「ゆらのすけ」の車両に調査員が乗り込み、利用者に対してヒアリングを実施することにより、利用状況の詳細を調査しました。

< 調査概要 >

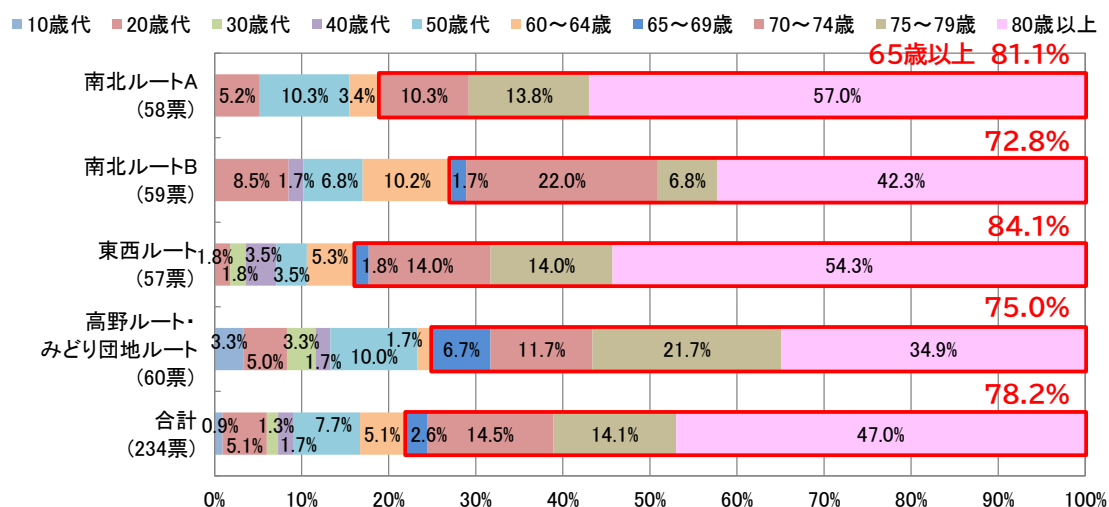
調査日	南北ルートA	2022年(令和4年) 10月24日(月), 11月2日(水)	
	南北ルートB	10月25日(火), 11月1日(火)	
	東西ルート	10月31日(月), 11月2日(水)	
	高野ルート・みどり団地ルート	10月28日(金), 11月4日(金)	
調査方法	車両に乗り込んだ調査員が乗車する人に調査協力をを行い、ヒアリング (一部利用者に対して調査票と筆記具を手渡し、回収)		
調査対象者	市内循環バス「ゆらのすけ」利用者		
回収数	南北ルートA	59票	238票
	南北ルートB	61票	
	東西ルート	58票	
	高野ルート・みどり団地ルート	60票	

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、すべてのルートで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 >



※無回答・不明4票除く

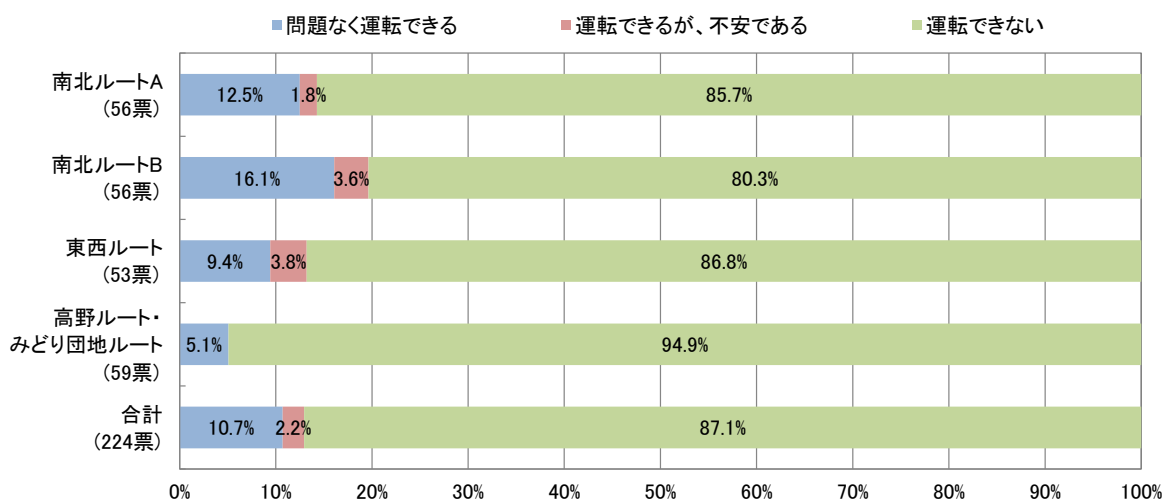
資料:「ゆらのすけ」利用者アンケート調査結果

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が多く利用しています。

ルート別に見ても、すべてのルートで「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

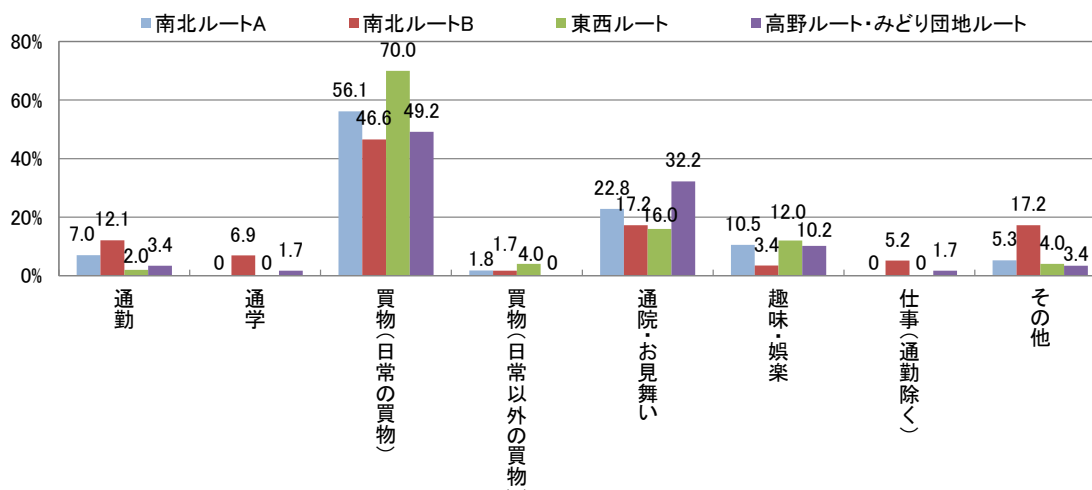
資料:「ゆらのすけ」利用者アンケート調査結果

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、すべてのルートで「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)

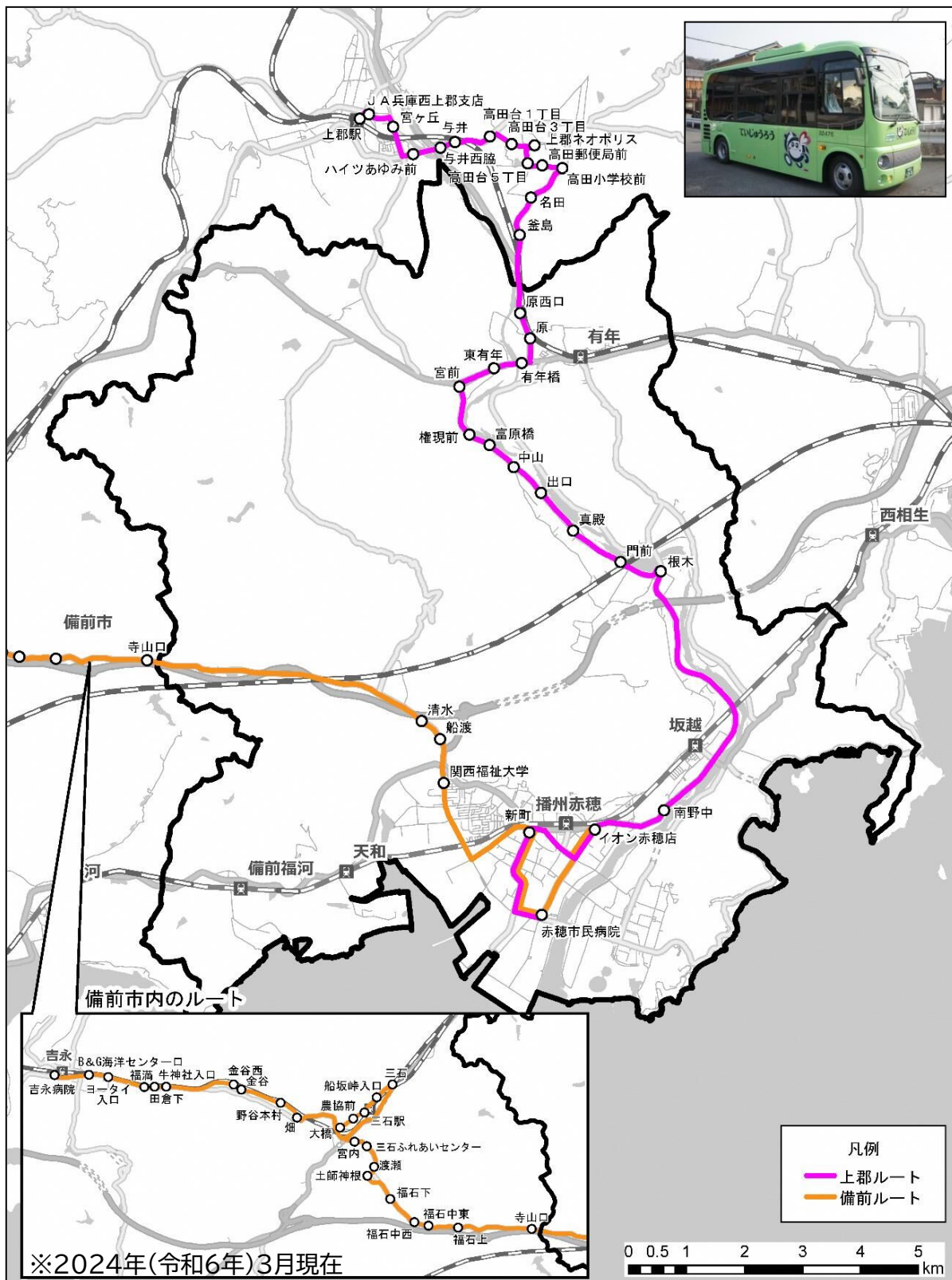
資料:「ゆらのすけ」利用者アンケート調査結果

(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。各ルートとも月曜から土曜の毎日1日2往復を運行しています。運賃は市内利用では1乗車100円、市町域を超える利用では1乗車200円となっています。

< 「ていじゅうろう」路線網図 >



< 「ていじゅうろう」の概要 >

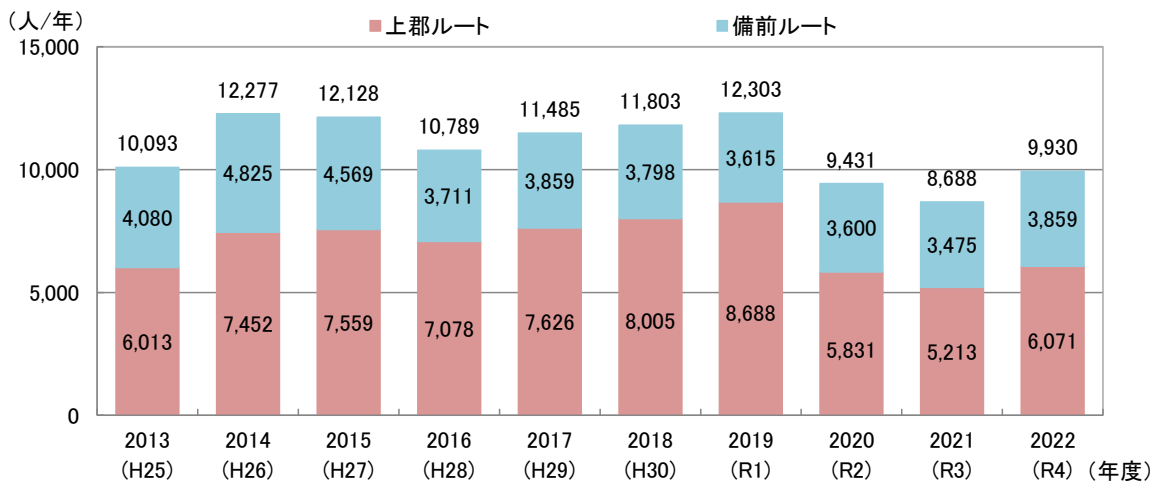
導入目的	圏域(赤穂市、上郡町、備前市)住民の移動手段の確保、利便性の向上及び地域の活性化を図ること。		
運営主体	東備西播定住自立圏形成推進協議会*		
運行主体	株式会社ウイング神姫	運行方式	定時定路線型
運行ルート	上郡ルート	上郡駅～イオン赤穂店～赤穂市民病院	
	備前ルート	吉永病院～三石駅～赤穂市民病院～イオン赤穂店	
運行日	上郡ルート	月曜日～土曜日	
	備前ルート	(日曜日、年末年始[12/29～1/3]は運休)	
運行本数・所要時間	上郡ルート	1日2往復(50分)	
	備前ルート	1日2往復(東行き59分・西行き57分)	
運賃	上郡ルート	赤穂市内、上郡町内での乗り降り: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		
乗車定員	27人(16座席)		
運行車両	ノンステップバス*3台		

※2024年(令和6年)3月現在

② 「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)は12,303人/年となっていました。コロナ禍の影響を受けた2020年度(令和2年度)から2022年度(令和4年度)は2019年度(令和元年度)と比べて約2～3割減少し、2022年度(令和4年度)は9,930人/年となっています。

< 「ていじゅうろう」乗車人員の推移 >

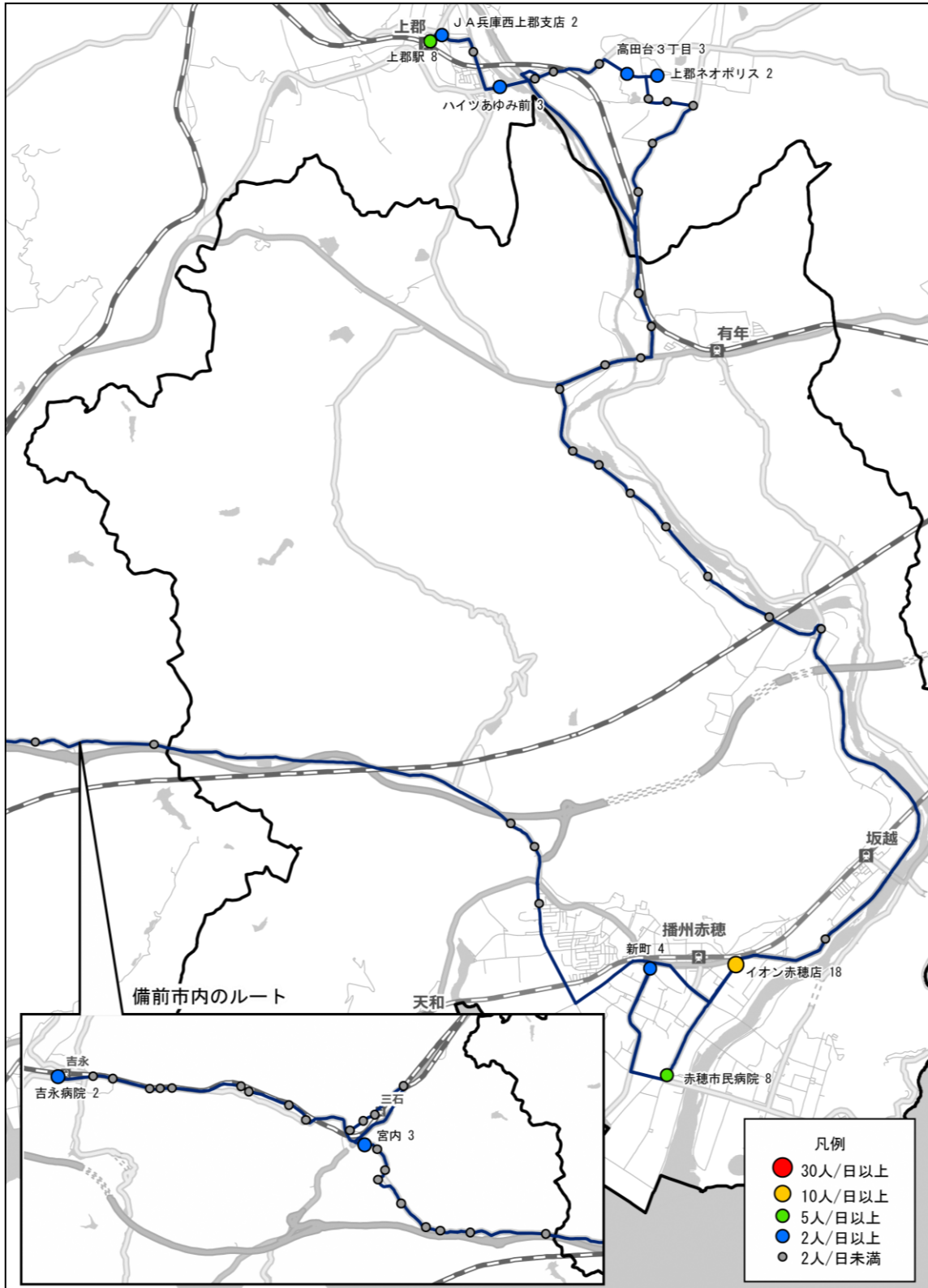


資料:赤穂市所管データ

「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18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4人/日となっております。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）で8人/日、ハイツあゆみ前（上郡町）、高田台3丁目（上郡町）、宮内（備前市）で3人/日と多くなっています。

< 「ていじゅうろう」におけるバス停別乗降者数図 >



集計期間：2022年(令和4年)4月1日～2023年(令和5年)3月31日。なお、2022年(令和4年)10月1日のルート変更により追加されたバス停は2022年(令和4年)10月1日～2023年(令和5年)3月31日

資料：赤穂市所管データ

③ 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」の車両に調査員が乗り込み、利用者に対してヒアリングを実施することにより、利用状況の詳細を調査しました。

< 調査概要 >

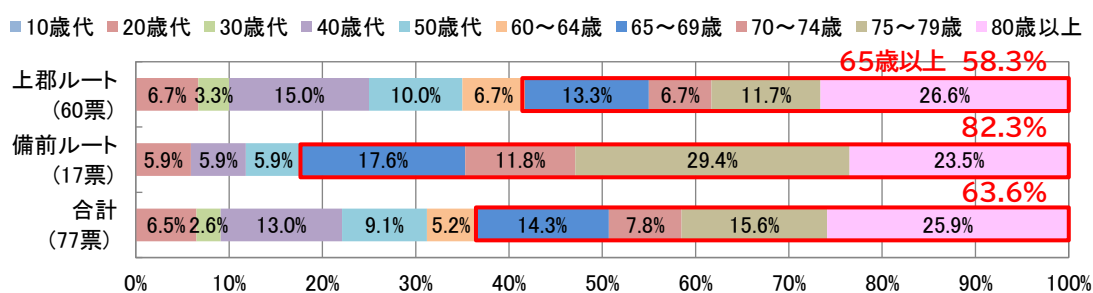
調査日時	上郡ルート	2022年(令和4年) 10月27日(木), 10月31日(月)	
	備前ルート	2022年(令和4年) 10月24日(月), 11月2日(水)	
調査方法	車両に乗り込んだ調査員が乗車する人に調査協力をを行い、ヒアリング (一部利用者に対して調査票と筆記具を手渡し、回収)		
調査対象者	東備西播定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」利用者		
回収数	上郡ルート	60票	77票
	備前ルート	17票	

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、「65歳以上」の利用割合は、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 >

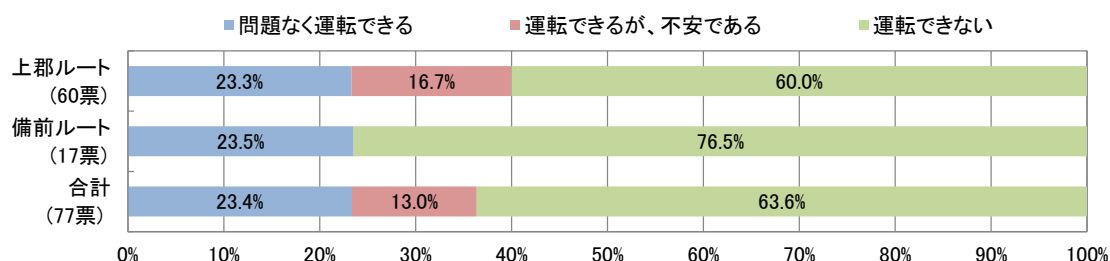


資料: 定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果

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、両ルートとも自動車を運転できない・運転できるが不安である人が多く利用しています。

< 「ていじゅうろう」利用者の自動車運転状況 >



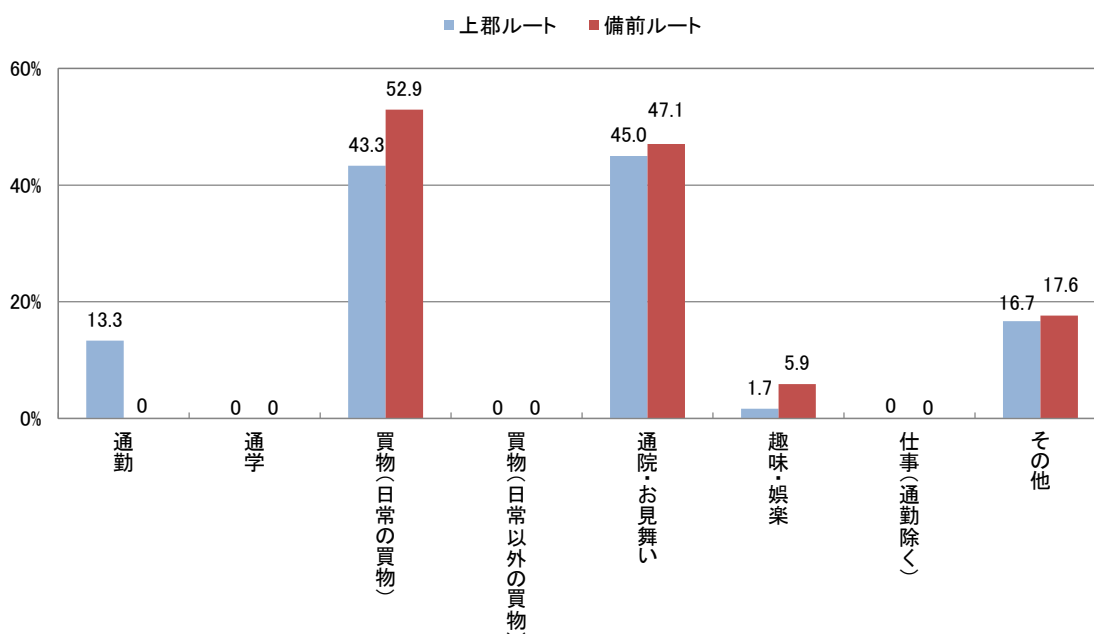
資料:定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果

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。

< 「ていじゅうろう」の利用目的 >



※計77票

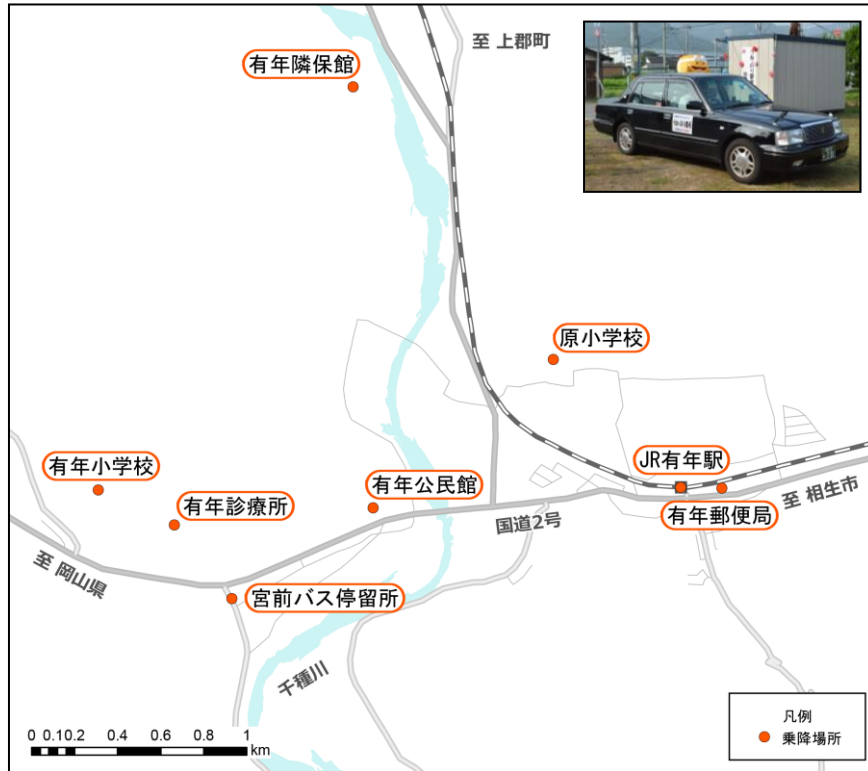
資料:定住自立圏圏域バス利用者アンケート調査結果

(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。月曜日から土曜日の毎日運行しており、運賃は1乗車300円の均一制となっています。

< 「うね・のり愛号」の乗降場所図 >



※2024年(令和6年)3月現在

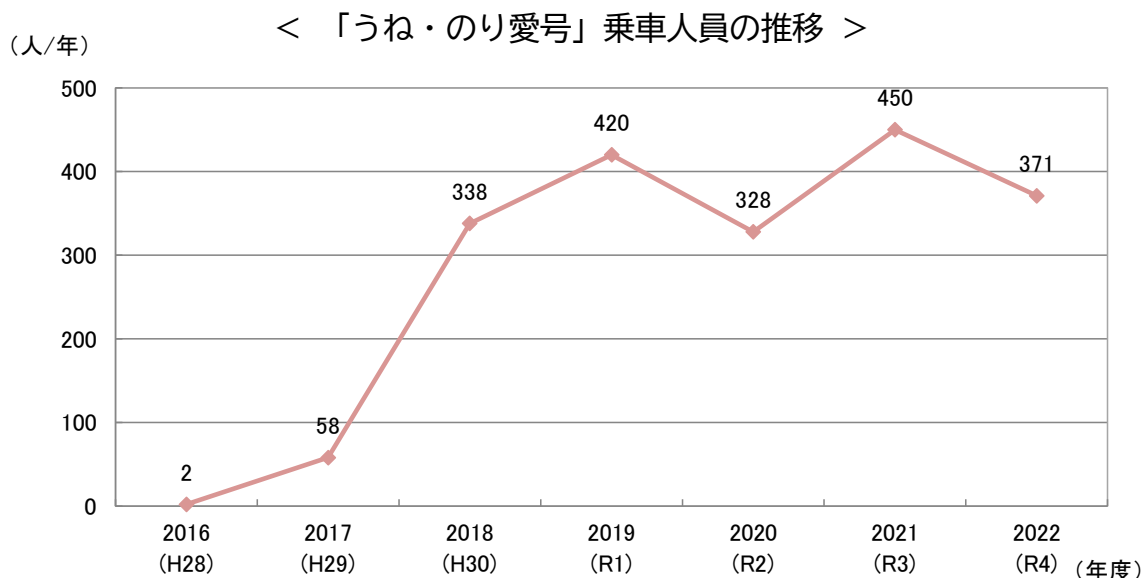
< 「うね・のり愛号」の概要 >

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物、通院などへの交通手段として、自宅等から市内循環バス「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か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)		
利用対象者	赤穂市内に住所を有する人(事前に利用者登録が必要)		
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、有年地区内の自宅等(登録場所)と8か所の乗降場所の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。		

※2024年(令和6年)3月現在

② 「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、2022年度（令和4年度）は371人/年となっています。



資料:赤穂市所管データ

③ 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」の利用者に対して運転手から調査票を手渡し、車内で回収することで利用状況の詳細を調査しました。

< 調査概要 >

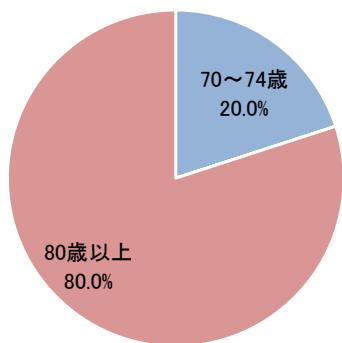
調査期間	2022年(令和4年) 9月12日(月)~9月30日(金)
調査方法	運転手に協力いただき、利用者に対して調査票と筆記具を手渡し、車内で回収
調査対象者	デマンドタクシー「うね・のり愛号」利用者
回収数	5票

a) 「うね・のり愛号」利用者の年齢構成・自動車運転状況

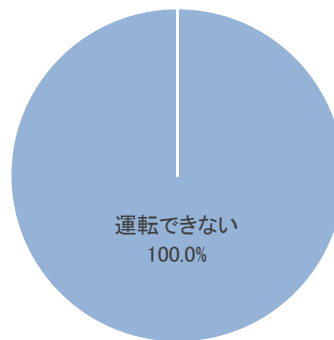
「うね・のり愛号」利用者の年齢構成を見ると、回答者全員が70歳以上の高齢者となっています。

また、「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



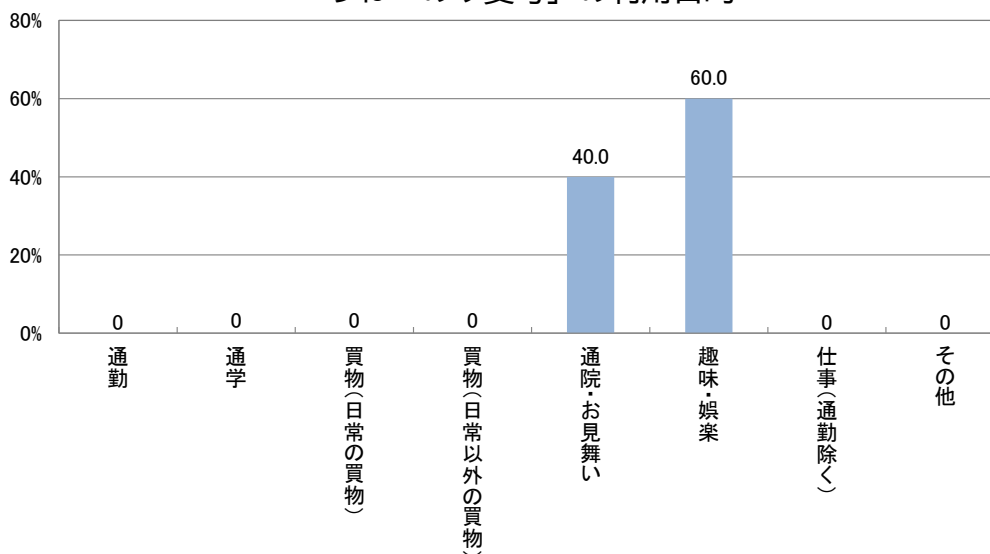
合計 5票

資料:デマンドタクシー*利用者アンケート調査結果

b) 「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 >



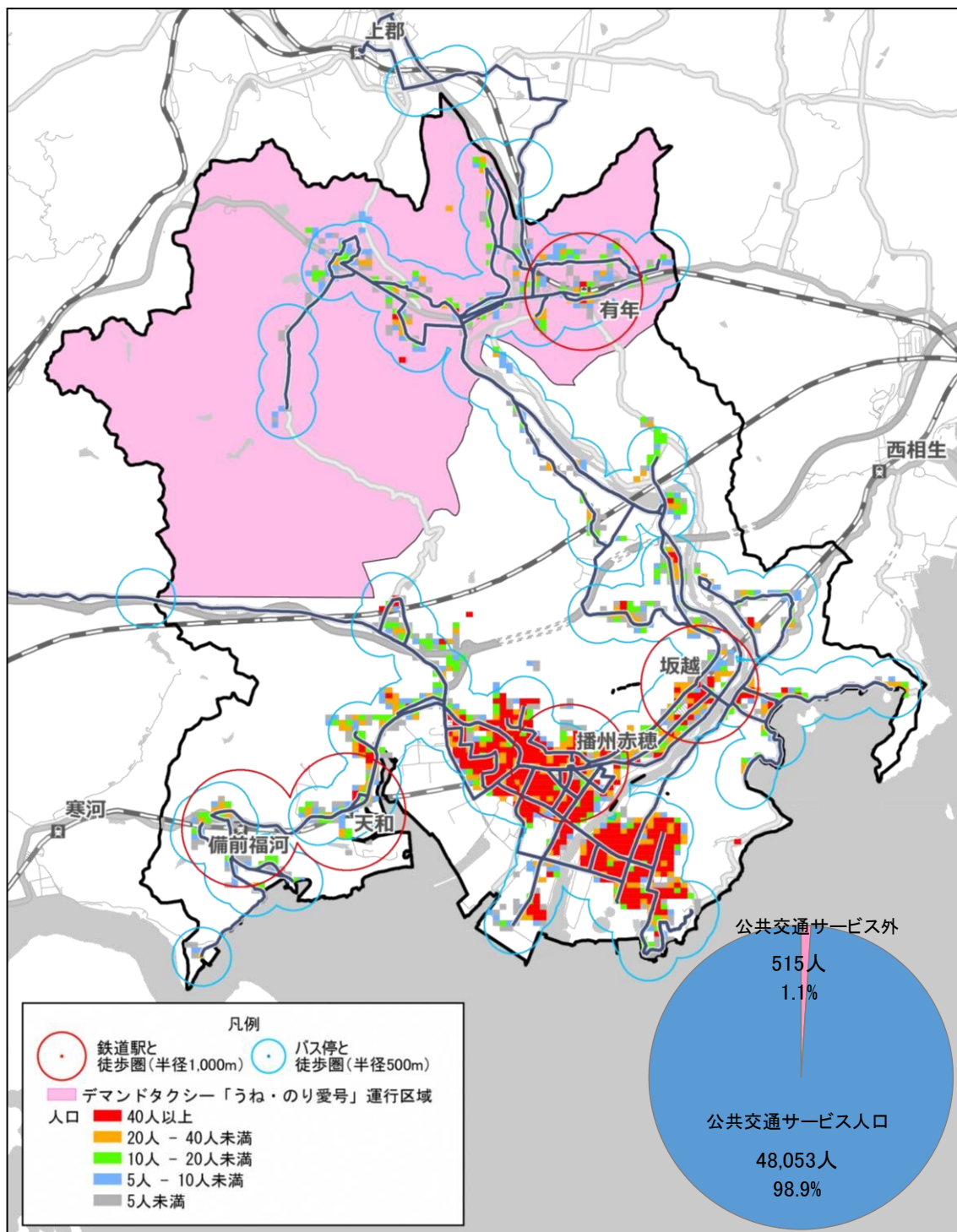
※計5票

資料:デマンドタクシー利用者アンケート調査結果

(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、赤穂市のほぼすべ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・バス等による人口カバー率 >



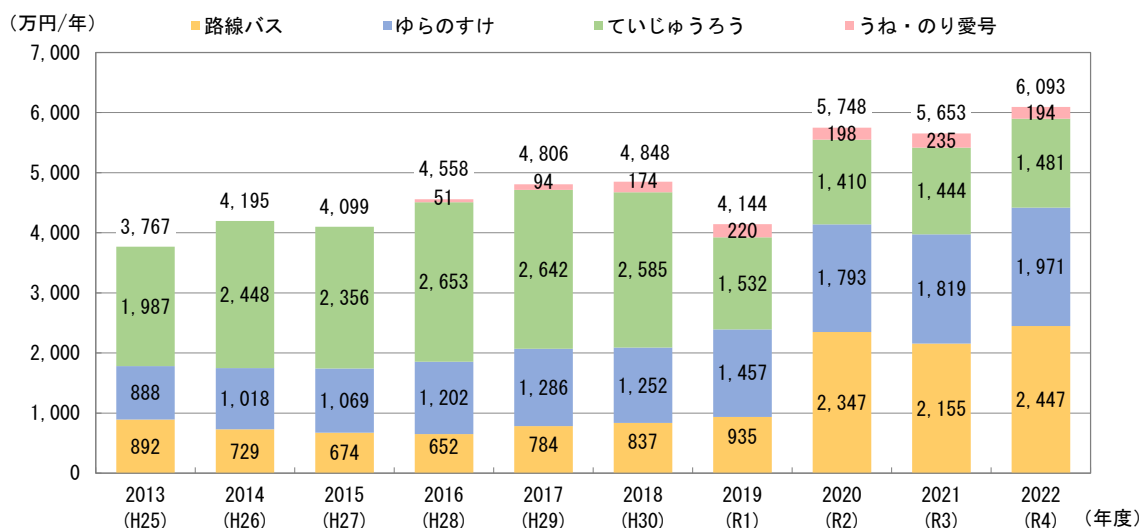
※鉄道駅及びバス停位置は2024年(令和6年)3月現在

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カ年計画」と同様に設定
資料:2015年(平成27年)国勢調査*100mメッシュ統計*

(8) バス等に対する行政負担

バス等に対する行政負担額は、「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、2022年度（令和4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6,100万円/年となっています。

< 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、赤穂市等の補助金を交付した額
 ※バス等は、路線バス、市内循環バス「ゆらのすけ」、東備西播定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」
 ※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
 ※路線バスの行政補助額は、赤穂市内を運行する5路線27系統のうち該当年度の赤字系統に対する補助額
 ※「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
 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 33.8%となっています。次いで「ていじゅうろう」(9.5%)、「ゆらのすけ」(8.5%)、「うね・のり愛号」(5.4%)の順となっていますが、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	33.8%
ゆらのすけ	8.5%
ていじゅうろう	9.5%
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	8.8%
[参考]兵庫県内各市町のコミュニティバス平均(2020年(令和2年))	25.0%

※2022年度(令和4年度)実績
 ※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系統のみで算出(御崎線、湯の内・楨線、小島線の一部[計8系統])
 ※兵庫県内各市町のコミュニティバス平均(2020年(令和2年))は「ひょうご公共交通10カ年計画」の数値を使用
 資料:赤穂市所管データ

(9) タクシーの現状

① 赤穂市におけるタクシーの概要

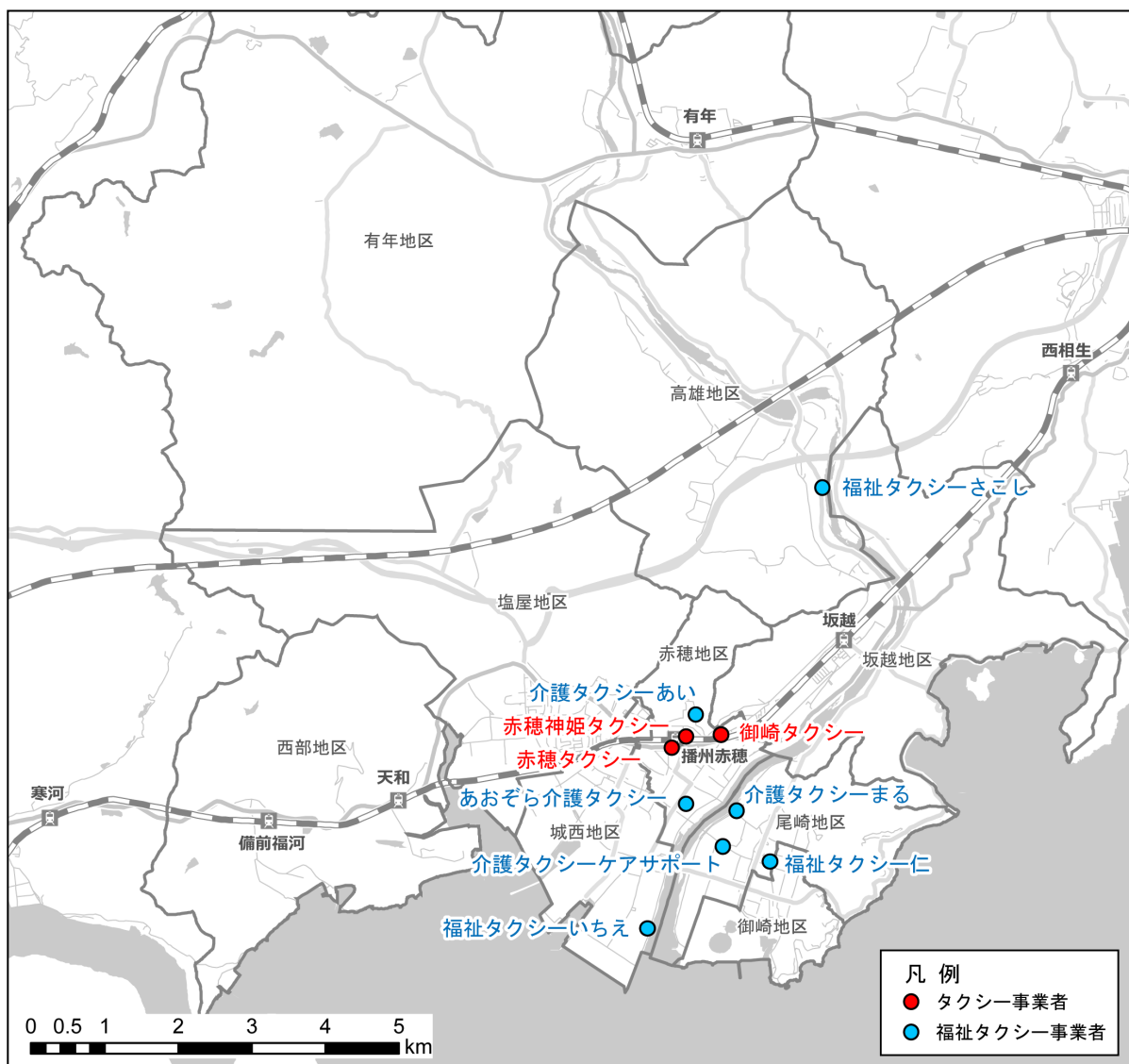
赤穂市内に営業所があるタクシー事業者は3社あり、3社とも JR 播州赤穂駅周辺に立地しており、市域南部が主な営業区域となっています。また、身体の不自由な人や病気やケガをしている人などが、車いすに乗ったままでも乗車可能など、利用者に負担が掛からないように乗車できる福祉タクシー*の事業者は7社あり、赤穂地区、尾崎地区、城西地区、高雄地区に立地しています。

< 赤穂市内のタクシー事業者の概要 >

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

※2024年(令和6年)3月現在

< 赤穂市内のタクシー・福祉タクシー事業者の立地状況 >

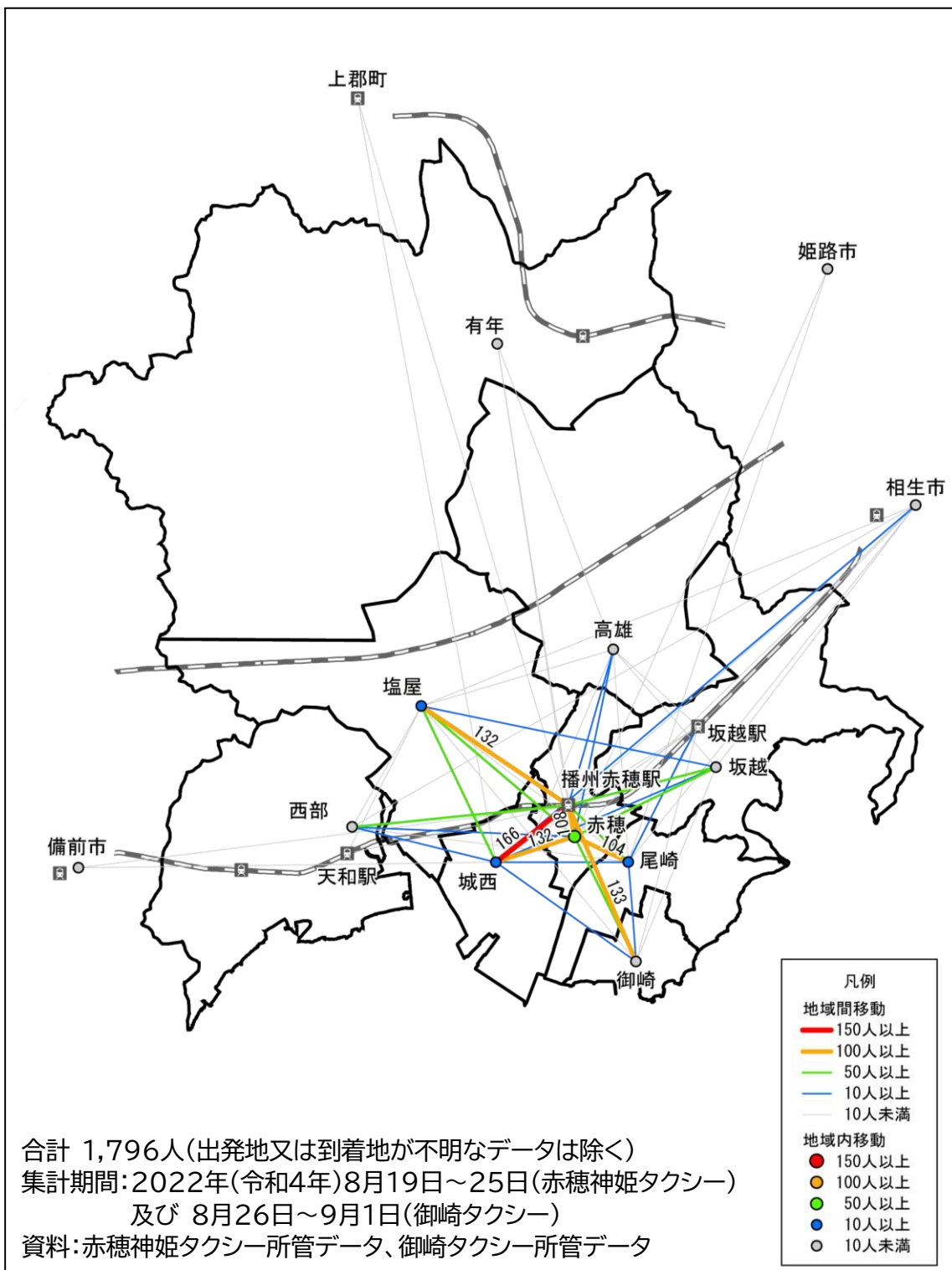


※2024年(令和6年)3月現在

② タクシーを利用した移動状況

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 >



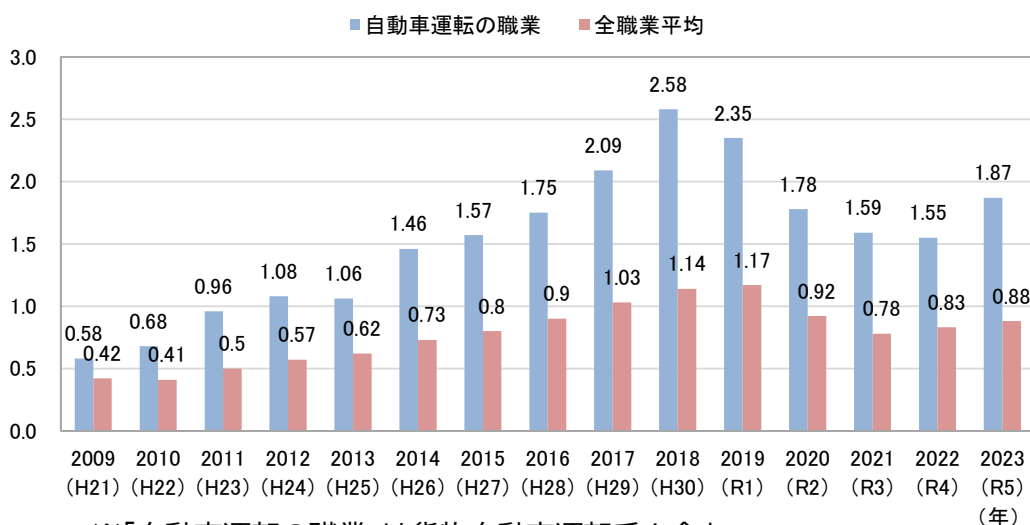
(10) 交通事業者の現状

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、2023年（令和5年）には1.87と全職業平均の2倍以上となっています。

2024年（令和6年）4月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を受けて、拘束時間や休息期間の規定が厳格化されることから、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 >



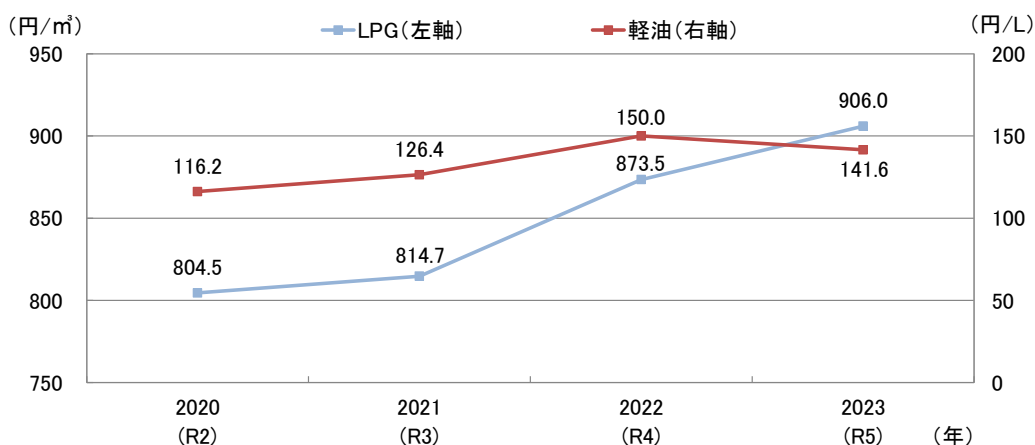
※「自動車運転の職業」は貨物自動車運転手を含む。

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）

② 燃料価格の推移

燃料価格は近年高騰しており、2023年（令和5年）4月には軽油の価格が141.6円/L、LPGの価格が906.0円/m³となっています。これら燃料価格の高騰により、バスやタクシーの運行経費が増大し、交通事業者の経営を圧迫するようになりました。

< 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施策の現状

① 赤穂市障がい者福祉タクシー利用助成事業

赤穂市では、赤穂市障がい者福祉タクシー*利用助成事業として、身体障がい者手帳や精神障がい者保健福祉手帳の所持者を支援するため、福祉タクシー利用券を交付しています。

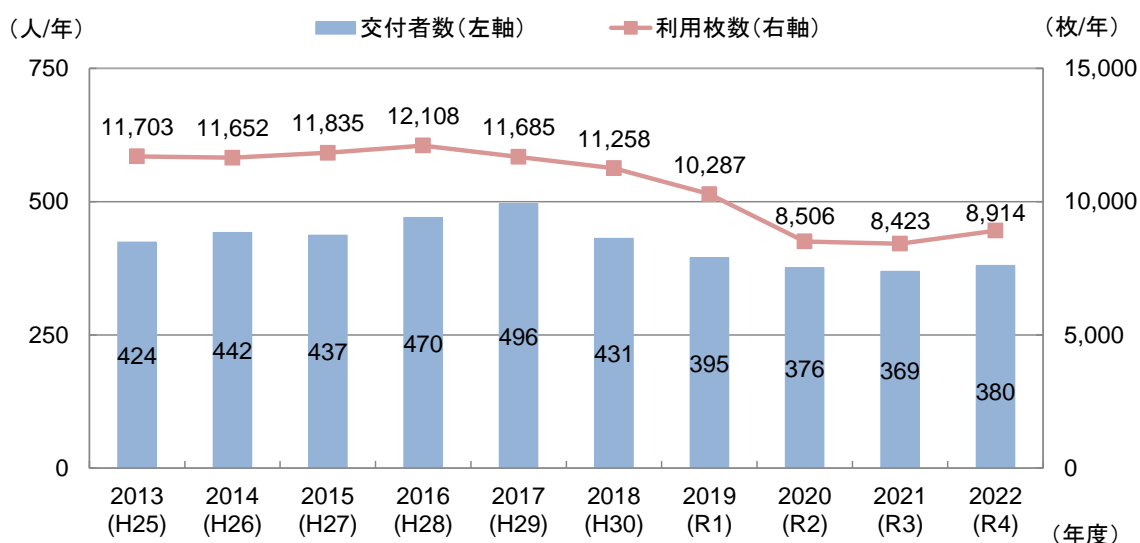
交付者数は2017年度（平成29年度）から2021年度（令和3年度）にかけて減少し続けていましたが、2022年度（令和4年度）は増加に転じ、380人/年となっています。また、利用枚数は2016年度（平成28年度）から2020年度（令和2年度）にかけて減少し続けていましたが、2022年度（令和4年度）は増加に転じ、8,914枚/年となっています。

< 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 ・身体障がい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級又は2級に該当する人 ・療育手帳A又はB1の交付を受けた人 ・精神障がい者保健福祉手帳の交付を受けた人で、1級に該当する人
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
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) 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月当たり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

※2024年(令和6年)3月現在

< 福祉タクシー利用券交付状況 >



資料:赤穂市所管データ

② 高齢者運転免許自主返納支援事業

高齢者は加齢により動体視力、情報処理能力、判断力の低下等の身体機能が変化するため、ハンドルやブレーキ操作に遅れが出る場合があることが知られており※、高齢者の無理な運転は交通事故につながる危険性があります。

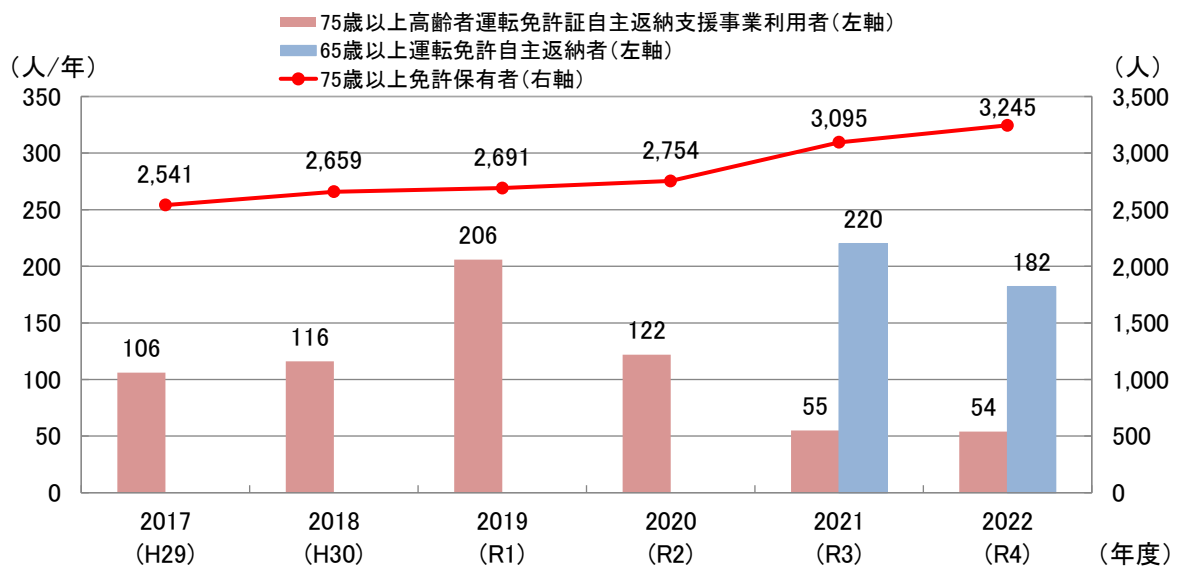
このような中、赤穂警察署管内における75歳以上の運転免許保有者数は、高齢者人口の増加を受けて年々増加し、2022年度（令和4年度）は3,245人となっています。

赤穂市交通安全対策推進協議会では、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、75歳以上を対象に運転免許証自主返納支援事業を実施しています。この利用者数は、2017年度（平成29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）は206人/年となっていますが、2020年度（令和2年度）以降は減少し、2022年度（令和4年度）は54人/年となっています。

なお、赤穂警察署管内における65歳以上の運転免許証自主返納者数の推移をみると、こちらも2021年度（令和3年度）から2022年度（令和4年度）にかけて減少しており、2022年度（令和4年度）は182人/年となっています。

※平成29年版交通安全白書から引用

< 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

※65歳以上運転免許自主返納者の2020年度(令和2年度)以前はデータなし

資料:運転免許自主返納者数・75歳以上免許保有者数: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: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	・赤穂市内に住民登録のある人 ・2017年(平成29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、又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

③ 買物支援事業

特定非営利活動法人赤穂ボランティア協会では、自身で運転ができない、家の近くに商業施設がない等の理由で買物に困っている人の買物支援を目的として、買物支援事業を実施しています。

< 買物支援事業の概要 >

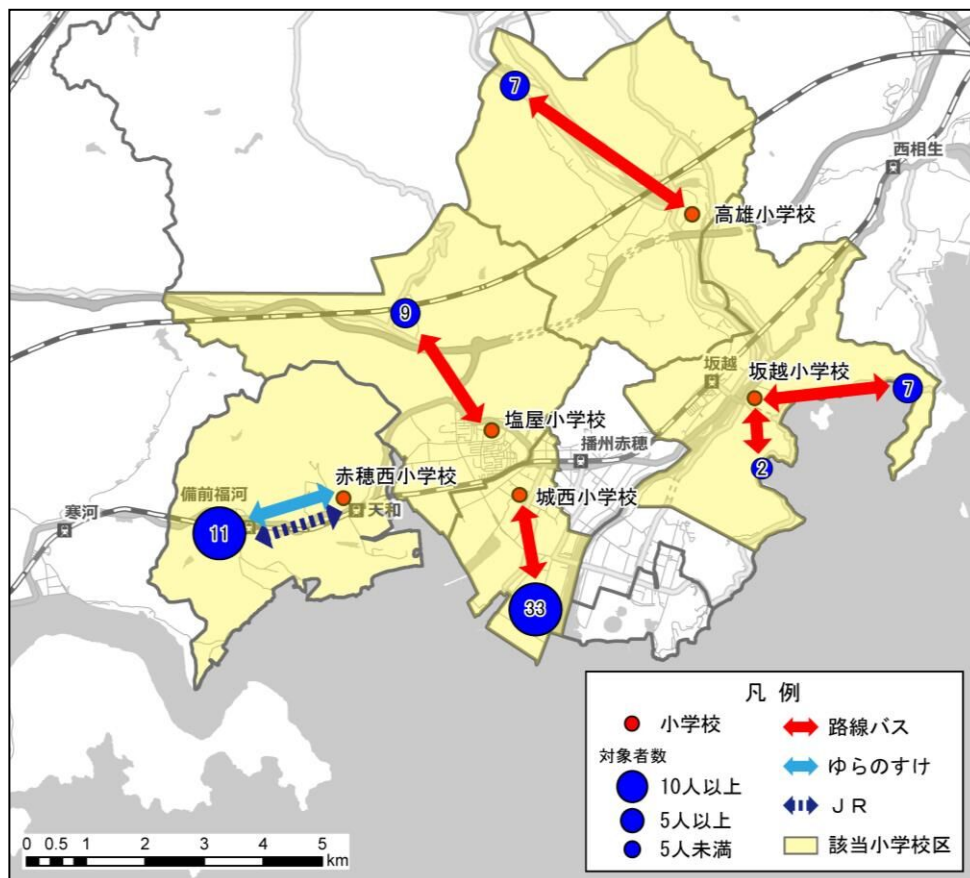
実施主体	特定非営利活動法人赤穂ボランティア協会
対象	買物に困っている人(自身で運転ができない、家の近くに商業施設がない等)
実施地域	近くに商業施設がない地域(塩屋地区、坂越地区、西部地区、有年地区など)
行先	イオン赤穂店(有年地区ではイオン上郡ショッピングセンター)
実施頻度	1グループ当たり月2回
料金	無料
使用車両	赤穂ボランティア協会所有の車両
利用方法	4～5人のグループで申請を行い、乗り合わせて送迎
利用者数	約60人

※2024年(令和6年)3月現在

④ 通学費補助金の交付

赤穂市教育委員会では、通学にJRやバスを利用している児童に、通学費に対して補助金を交付しています。2023年度(令和5年度)は、以下の5つの小学校において、69人の児童がJRやバスを利用して通学しています。

< 通学にJRやバスを利用している児童の通学状況 >



※2024年(令和6年)3月現在

(12) 観光交通の現状

① 観光施設の立地状況

市内には、赤穂城跡や赤穂大石神社、赤穂御崎／赤穂温泉などの観光地が立地しています。その中には JR 駅から 1km 以上離れており、徒歩では訪れにくい場所もあります。

< 観光施設の立地状況 >



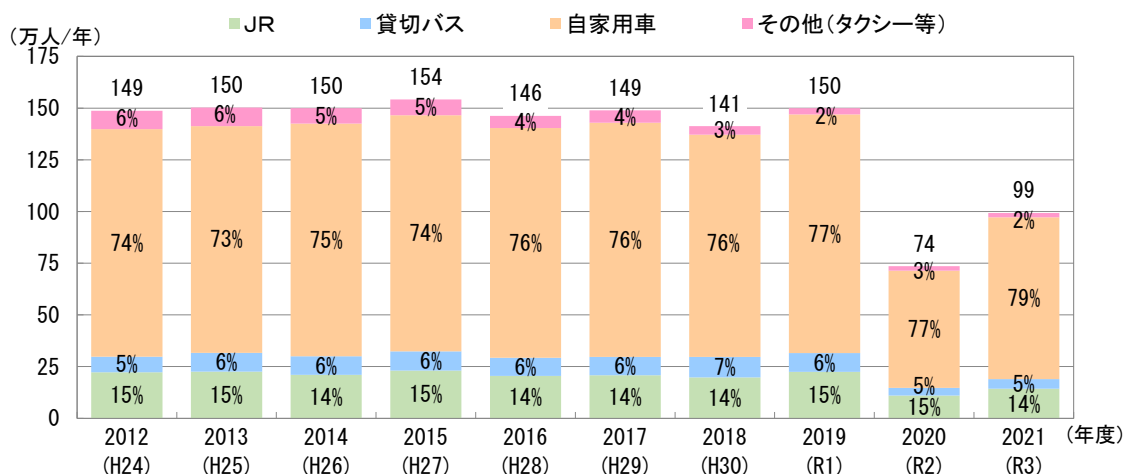
資料：赤穂観光マップを基に作成

② 観光客数の推移（利用交通手段別）

観光客数は、コロナ禍以前の2019年度（令和元年度）までは約150万人/年後で推移しています。2020年度（令和2年度）以降はコロナ禍の影響もあり、2020年度（令和2年度）では約5割減の74万人/年、2021年度（令和3年度）は約3割減の99万人/年となっています。

利用交通手段別に見ると、観光客の約8割が自家用車を利用しています。

< 観光客数の推移（利用交通手段別） >




資料：赤穂市観光客動態調査報告書

③ 公共交通を活用した観光の取り組み

公共交通を活用した観光の取り組みとして、バスのフリー乗車券（海街・赤穂フリー乗車券、バス旅ひょうご「西播磨バス乗り放題きっぷ」）が販売されています。

< フリー乗車券の概要 >

フリー乗車券の種類	海街・赤穂フリー乗車券	バス旅ひょうご「西播磨バス乗り放題きっぷ」
バスの種類	路線バス	路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」
区間	赤穂市全域	西播磨エリア（赤穂市他7市町）
料金	(1日)大人500円/こども250円 (2日)大人700円/こども350円	大人1,600円/こども800円 (1日間有効)
フリー乗車券のイメージ		

※2024年(令和6年)3月現在

資料：赤穂市観光協会ホームページ、バス旅ひょうごホームページ

④ レンタサイクルの利用状況

JR 播州赤穂駅、JR 坂越駅、JR 有年駅前では観光周遊を目的としたレンタサイクル*の貸出を行っており、市内にはサイクリングの周遊モデルルートも設定されています。料金は、JR 播州赤穂駅前で1日500円又は800円、JR 坂越駅前とJR 有年駅前で1日300円となっています。

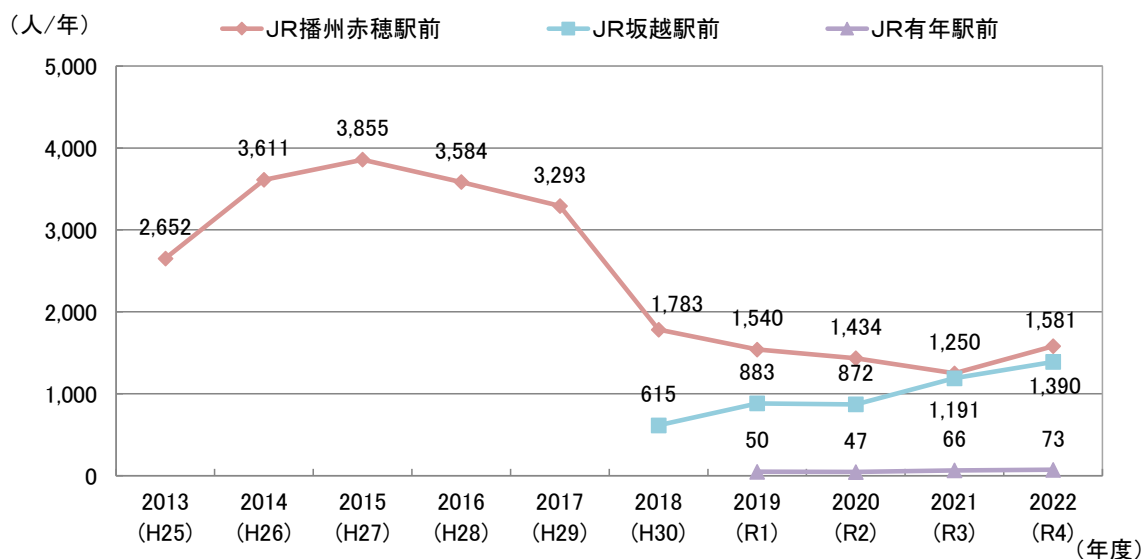
利用状況を見ると、JR 播州赤穂駅前では2015年度（平成27年度）以降減少傾向にありましたが、2022年度（令和4年度）は増加し1,581人/年となっています。JR 坂越駅前では増加傾向にあり、2022年度（令和4年度）は1,390人/年となっています。JR 有年駅前も増加傾向にあり、2022年度（令和4年度）は73人/年となっています。

< 赤穂市レンタサイクル事業の概要 >

貸出場所	JR播州赤穂駅前	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	シティー自転車 500円/日 電動アシスト付き自転車 800円/日	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・木曜及び 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

※2024年(令和6年)3月現在

< レンタサイクル利用者数 >



資料:赤穂市所管データ

3.3 市民の移動状況

(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年(令和4年)4月1日時点で満15歳以上の市民		
調査方法	郵送による配布・回収又は調査票記載の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、地区別に按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年(令和4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人のうち年齢が高い人から順に3名までが対象

※2 オンライン回答を除いた数

< 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、移動状況の集計に当たっては、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日当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**

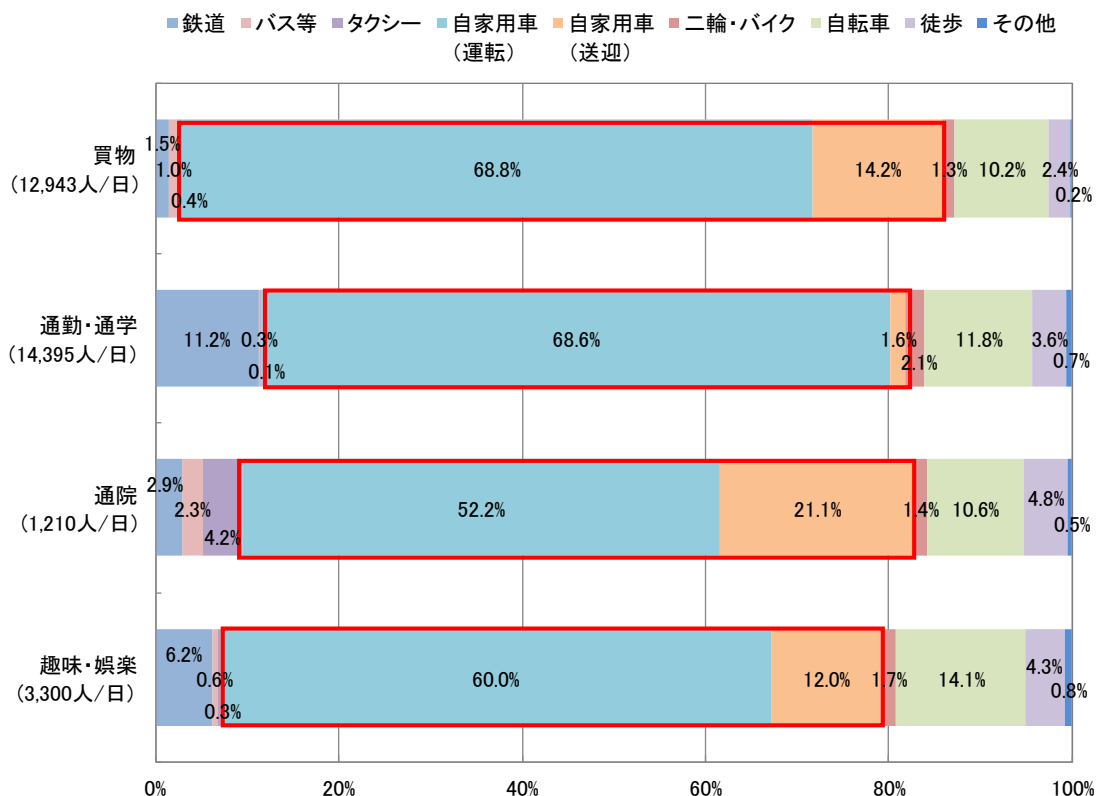
(2) 市民の利用交通手段

すべ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%とすべての目的で1割にも満たない状況です。

通勤・通学は、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

※バス等:路線バス、市内循環バス「ゆらのすけ」、定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」

資料:日常の移動に関するアンケート調査結果

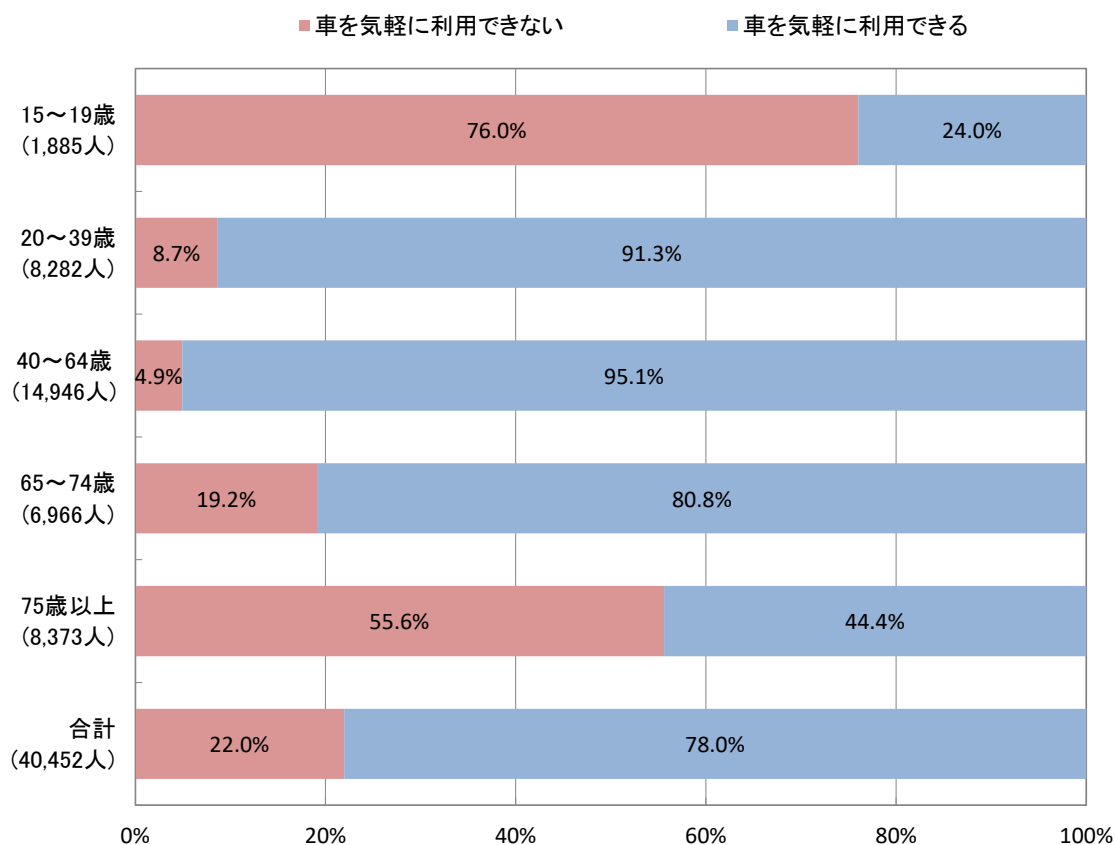
(3) 車を気軽に利用できない人・できる人の割合

運転免許を持っていない、又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歳は76.0%、75歳以上の方は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 >



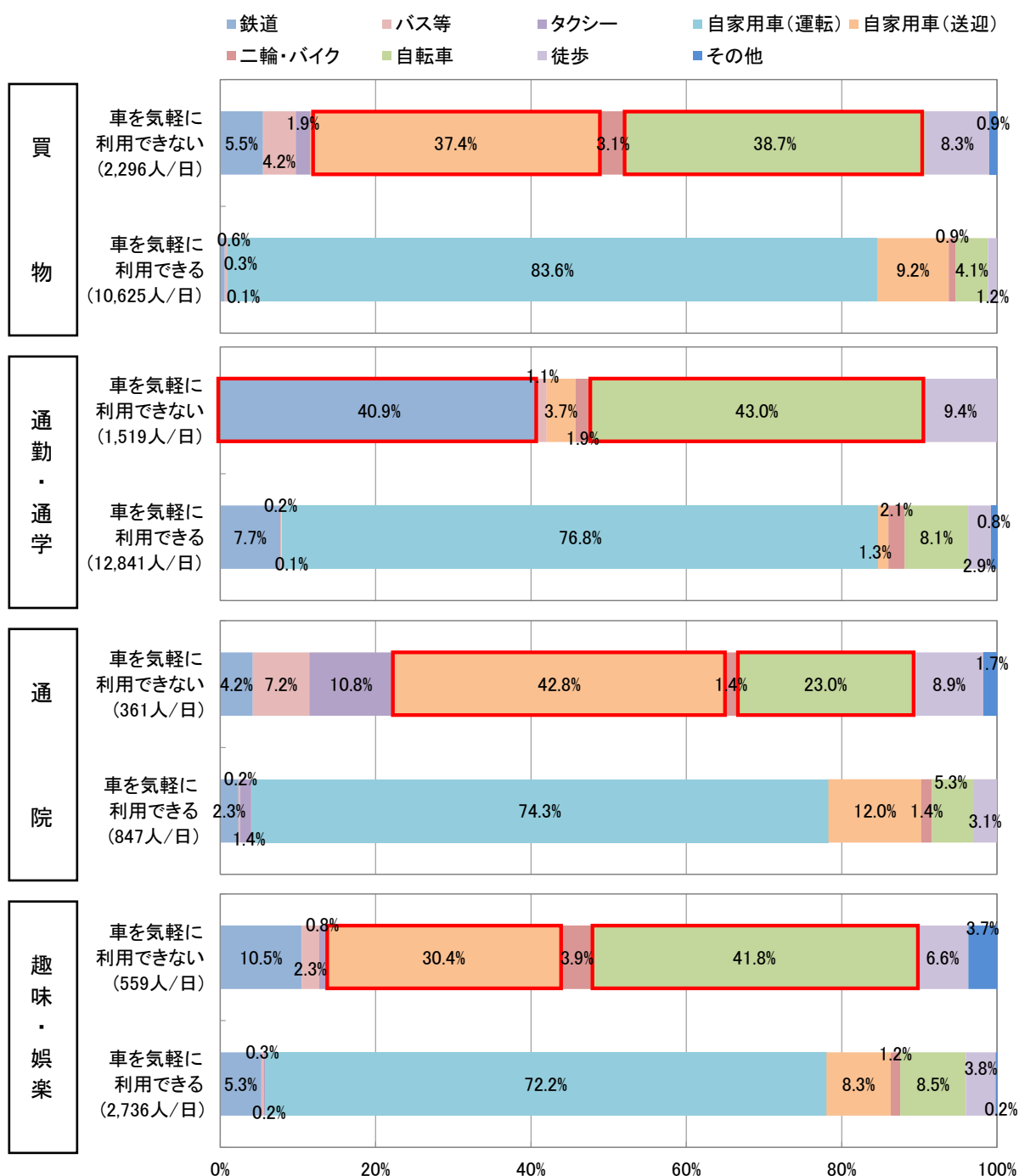
資料：日常の移動に関するアンケート調査結果

(4) 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、通勤・通学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、自家用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すべての目的で多くっており、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 >



※バス等：路線バス、市内循環バス「ゆらのすけ」、定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」

※自動車運転免許の保有不明者を除いた集計

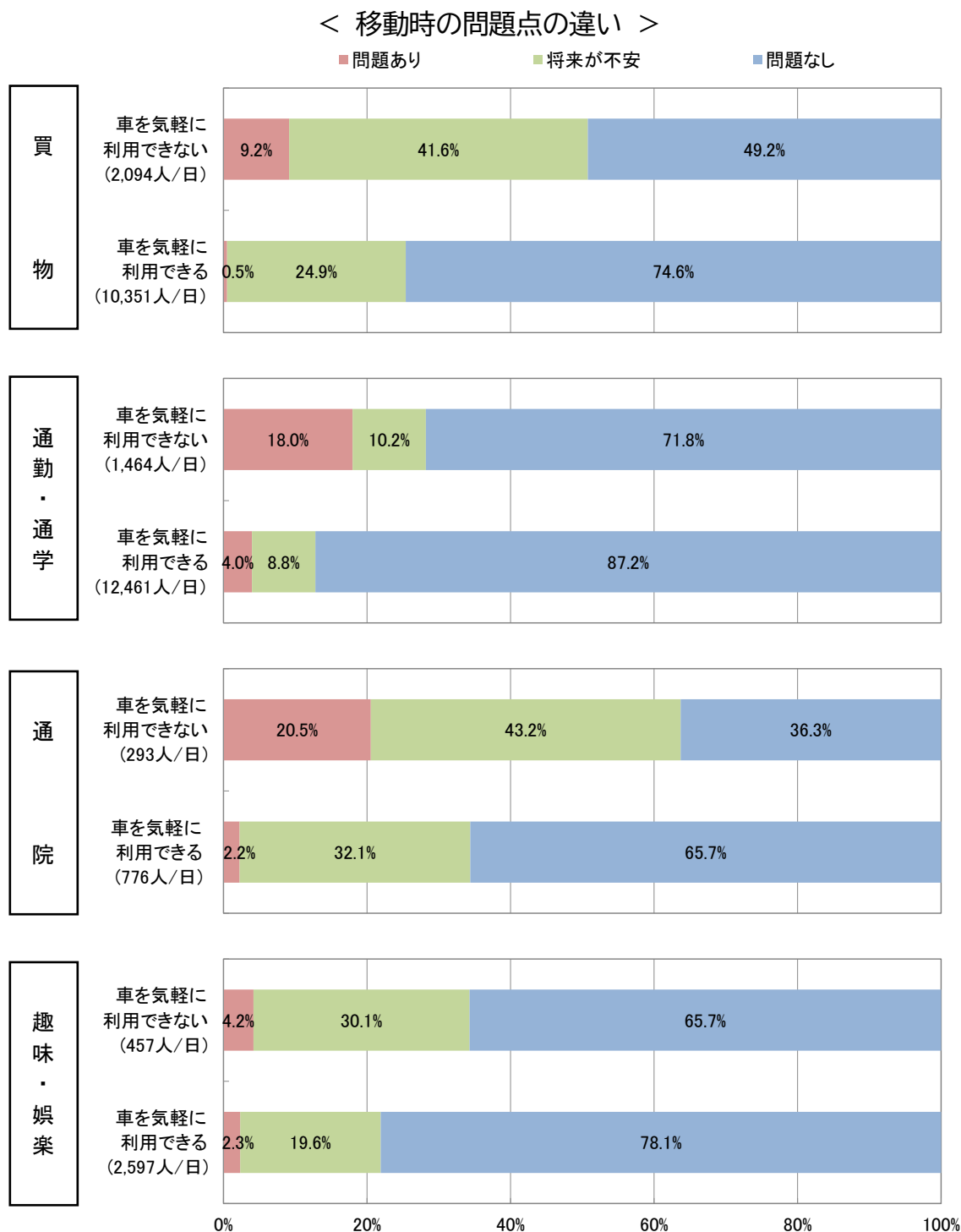
資料：日常の移動に関するアンケート調査結果

(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、すべての目的で「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。



資料：日常の移動に関するアンケート調査結果

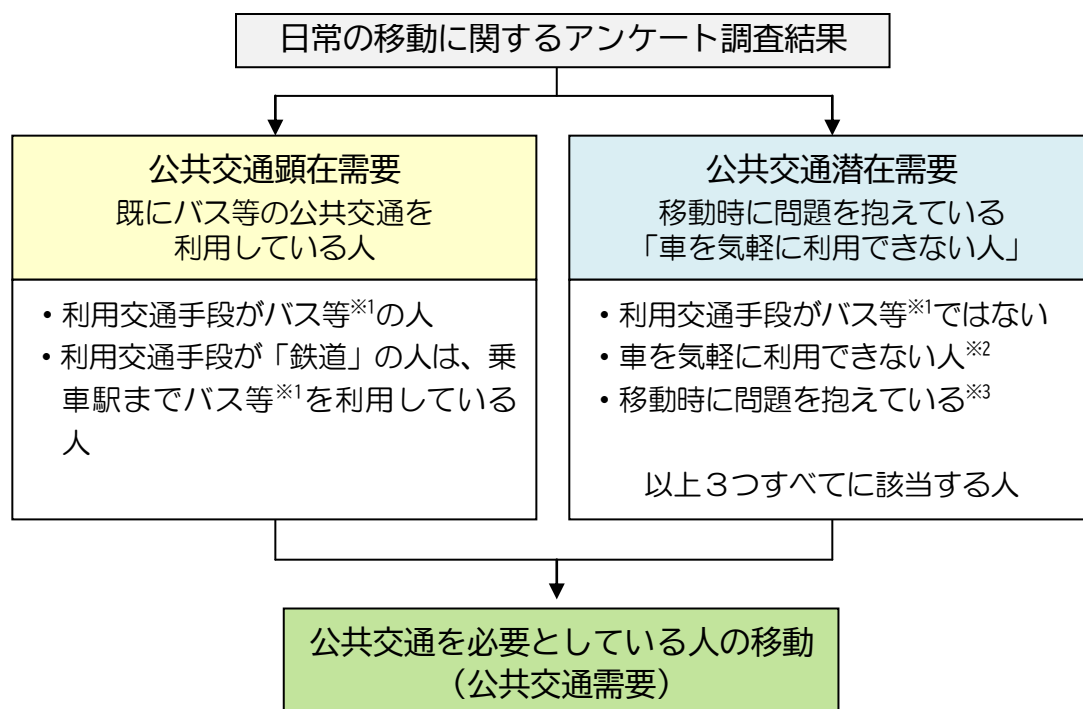
3.4 公共交通を必要としている人の移動の把握

(1) 公共交通を必要としている人の移動の分析方針

日常の移動に関するアンケート調査結果を用いて、公共交通を必要としている人の移動を抽出・分析し、赤穂市における公共交通の需要を分析します。

公共交通を必要としている人の移動である公共交通需要は、既に公共交通を利用している人の移動を「公共交通顕在需要」として把握するとともに、移動時に問題を抱えている車を気軽に利用できない人の移動を「公共交通潜在需要」として把握します。これらの顕在・潜在需要を併せて、赤穂市全体の公共交通需要を把握しました。

< 公共交通を必要としている人の移動の分析フロー >



※1 バス等:路線バス、市内循環バス「ゆらのすけ」、定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」

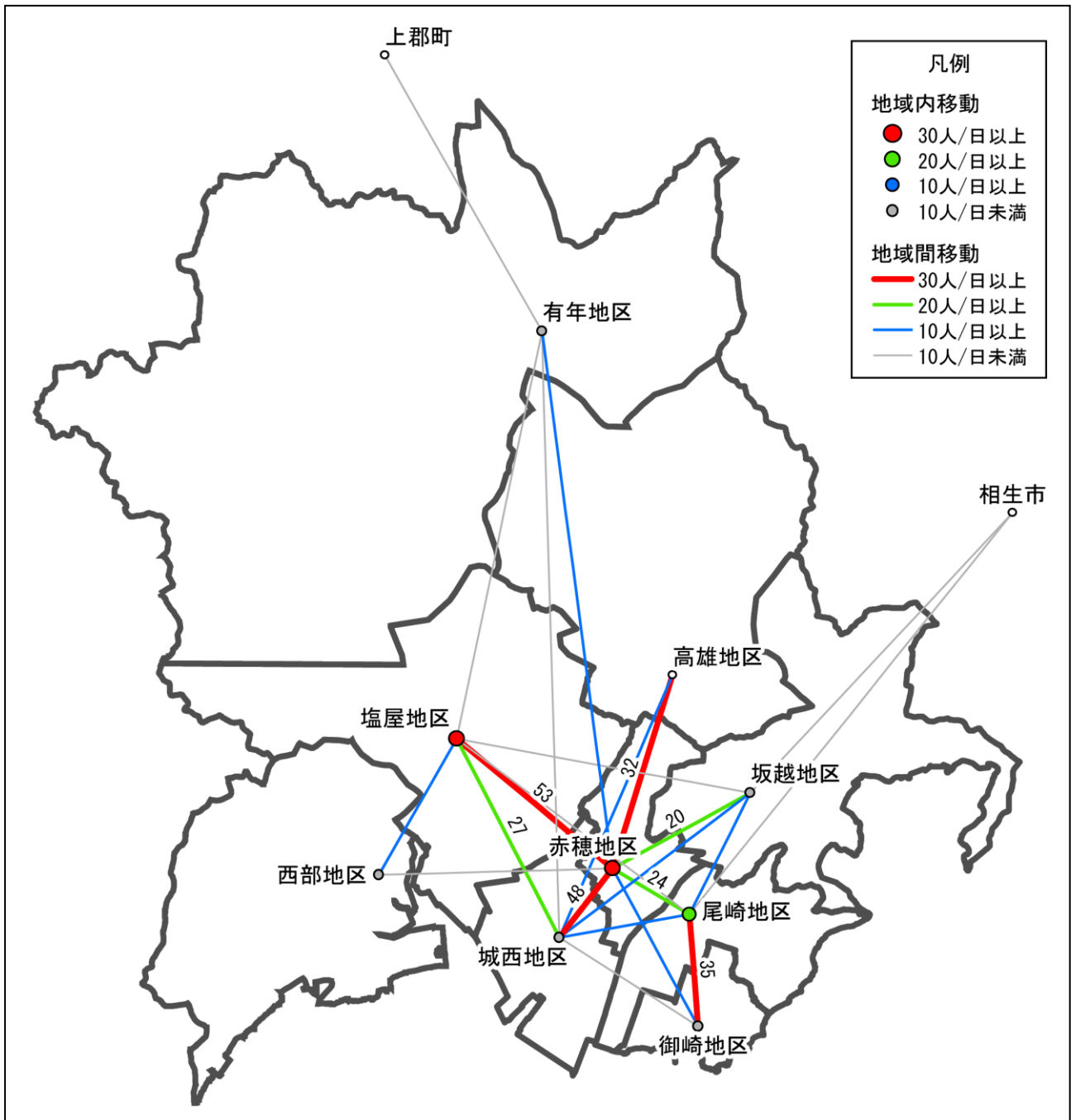
※2 車を気軽に利用できない人の定義:「運転免許証を持っていない」又は「世帯に車はない」に該当する人

※3 移動時に問題を抱えている人:日用品の買物先、通勤先・通学先、通院先、趣味・娯楽の外出先へ移動する時の問題点において「送迎してもらうのが何かと大変」又は「タクシーが利用しにくい」又は「バス・デマンドタクシー*が利用しにくい」又は「本当は別の場所に行きたい」を回答した人

(2) 公共交通を必要としている人の流動

公共交通を必要としている人の流動は、市内中心部である赤穂地区内及び塩屋地区内で多くなっています。また、周辺部から市内中心部へ来る需要も多くなっており、特に赤穂地区、塩屋地区、城西地区を出発地・到着地とする流動が多くなっています。これらの流動を参考に、バス等の路線などを検討していく必要があります。

< 公共交通を必要としている人の流動 >



※1人/日未満は非表示

資料: 日常の移動に関するアンケート調査結果

3.5 公共交通に対する市民意見

(1) 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）なっているとともに、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、公共交通は市民にとって特に関心が高い施策となっています。

< 赤穂市の施策の満足度・重要度 >

○満足度ランキング

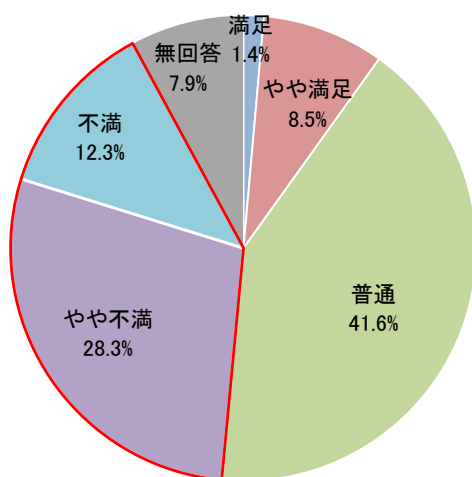
満足項目ベスト 5		不満項目ベスト 5	
1	17.水とみどり豊かな都市環境づくり	1	31.公共交通の利便性の確保
2	10.消防・救急・救助体制の充実	2	8.医療体制の充実
3	18.自然・歴史・文化と調和した景観づくり	3	22.商業の振興
4	13.豊かな自然環境の保全	4	26.就労環境の充実
5	2.子育て環境の充実	5	19.土地の利活用の適正化

○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

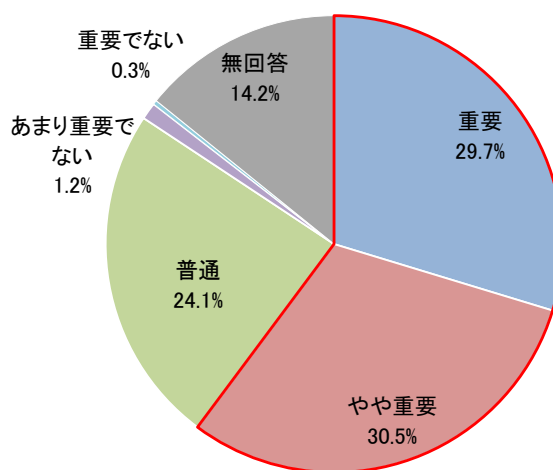
資料：2030赤穂市総合計画

< 公共交通の利便性の確保に対する満足度 >



合計 4,384票

< 公共交通の利便性の確保に対する重要度 >



合計 4,384票

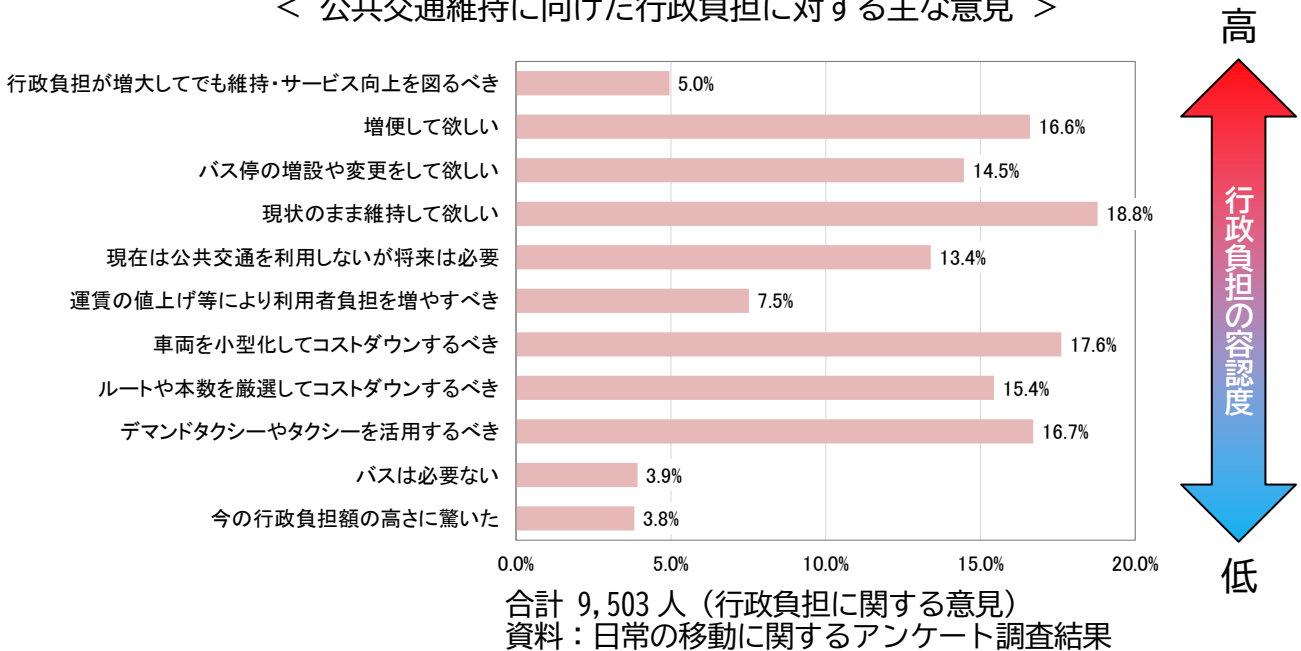
資料：2030 赤穂市総合計画策定に関する赤穂市全世帯市民アンケート調査結果報告書

(2) 公共交通維持に向けた市民意見

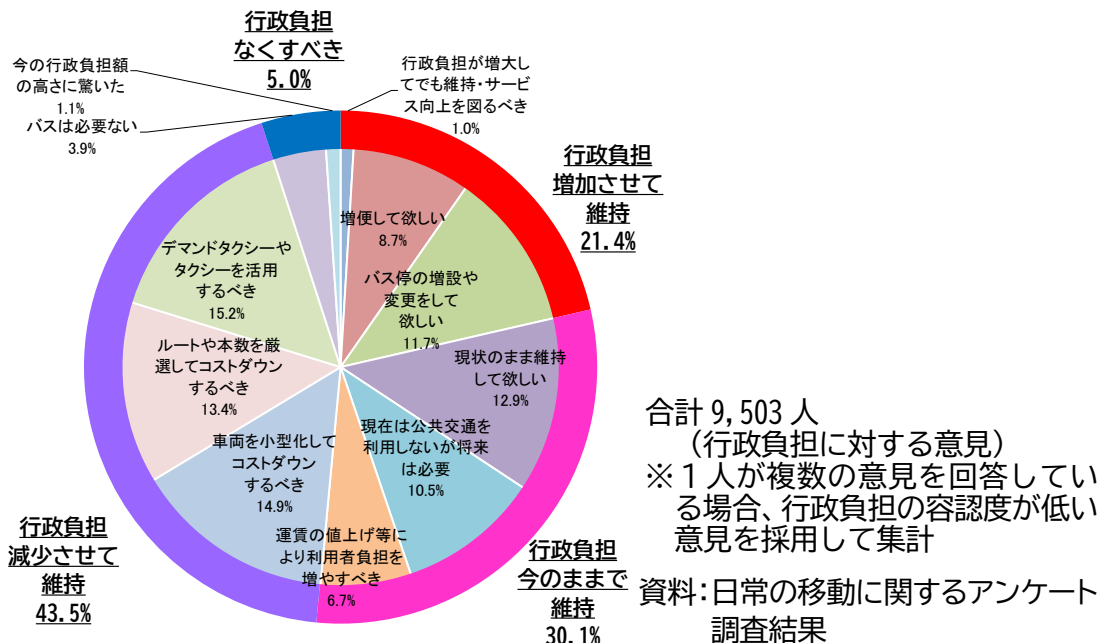
公共交通維持に向けた行政負担に対する意見集約結果を見ると、「バスは必要ない」などの『行政負担なくすべき』の公共交通に対する行政負担への反対意見は 5.0%と少なく、『行政負担減少させて維持』『行政負担今のままで維持』『行政負担増加させて維持』が 95.0%を占めていることから、公共交通に対する行政負担への市民理解は得られていると考えられます。

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、行政負担が現状又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 >



3.6 赤穂市の公共交通をとりまく現状と課題

(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、以下のとおりまとめました。

・赤穂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.11）

・赤穂市の公共交通は、JR、路線バス、一般乗用タクシーに加えて、赤穂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.14）

・赤穂市の公共交通は、市外に行く場合、主にバスからJRに乗り継いでいく体系になっています。また、市内についても、JR播州赤穂駅以东と以西の間の移動はバス同士を乗り継いでいく交通体系となっています。（P.14）

・鉄道及びバス等のサービスにより、赤穂市のほぼすべ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。一方で、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.14, 38）

・「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, 29, 33, 34, 37）

・バス等における行政負担額は、交通施策の拡充や新型コロナウイルスの影響を受けた利用者数の減少、燃料価格の高騰などにより増加傾向にあります。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8.8%であり、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.39）

・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倍以上となっており、公共交通の運営維持に向けた運転手の確保が必要です。（P.42）

・燃料価格は近年高騰しており、バスやタクシーの運行経費を増大させています。（P.42）

・赤穂市における75歳以上の自動車運転免許保有者数は、高齢者人口の増加に伴い年々増加しています。（P.44）

・小学校から離れた地域に住む児童は、通学にJRやバスを利用しています。（P.45）

・すべ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となっています。また、観光客の利用交通手段についても、自家用車が約8割と多くなっています。（P.47, 50）

・15歳以上の市民の22.0%が「車を気軽に利用できない人」であり、75歳以上の人では「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.51）

・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施策となっています。（P.56）

・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.57）

(2) 今後の課題

(1) で整理した「公共交通をとりまく現状」から、今後の課題を整理し、以下のとおりまとめました。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

- 赤穂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歳以上の市民では22.0%、75歳以上の人では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すべ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」の3種類のバスは、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、交通施策の拡充や燃料価格の高騰等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8.8%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。
- 公共交通は特に車を気軽に利用できない高齢者や障がい者、学生にとって必要不可欠であり、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

- 市民が日常の移動で自動車を利用している割合は7割以上と多く、また観光客についても自動車を利用している割合は約8割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。
- 赤穂市における75歳以上の自動車運転免許保有者数は年々増加しており、運転免許証が自主返納されやすい環境づくりについて検討する必要があります。
- 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

- 近年は新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通利用者が減少するとともに、燃料価格の高騰により運行経費が増大しており、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。

4.1 基本理念

赤穂市の地域公共交通計画*の方向性は、赤穂市の公共交通をとりまく現状と課題を踏まえるとともに、上位計画である「2030 赤穂市総合計画」や、「2030 赤穂市都市計画マスタープラン」等の各種関連計画との整合を図りながら、赤穂市がめざす公共交通の在り方を示すため、以下のとおり基本理念を示します。

< 基本理念 >

みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通

赤穂市のまちづくりと連携しながら、鉄道、路線バス、コミュニティバス（市内循環バス「ゆらのすけ」、東備西播定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」）、デマンドタクシー「うね・のり愛号」、タクシーなど地域の実情に応じた移動サービスを提供することにより、誰もが利用しやすく、利便性・機能性の高い持続可能な公共交通体系の構築をめざします。

また、さまざまな人・地域が交流する、活力とにぎわいのあるまちの実現のため、市民・交通事業者・行政が協働して公共交通を支える取り組みを推進し、『みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通』をめざします。

4.2 基本方針

基本理念である「みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通」の実現に向けて、本計画を推進するに当たって、3つの基本方針を設定しました。

< 基本方針 >

基本方針1 利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築

人口減少、少子高齢化社会が進行する中、地域の特性に応じた移動サービスを提供することで、日常生活に必要な移動手段を維持・改善するとともに、各種移動サービスの適切な棲み分けを行うことで、効率的・網羅的な公共交通ネットワークを構築します。

また、公共交通の利用方法の改善や、運行ダイヤの調整等による利便性の向上を図ることで、利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築をめざします。

基本方針2 他分野連携によるサービス向上

観光、教育、福祉などの他分野と公共交通が連携することにより、移動サービスの確保・充実・利便性の向上を図り、必要な方に必要な移動サービスを提供するとともに、今まで公共交通を利用していなかった方にも利用してもらうことで新たな移動需要を創出します。

また、近年の情報技術をはじめ進展している技術を活用し、さらなる公共交通サービスの向上を図ります。

基本方針3 みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現

公共交通に対する関心を高めていただけるよう、利用者や市民の目線に立った公共交通ネットワークの一元的な情報提供や、脱炭素社会の実現に向けた公共交通の利用を促進することにより、将来にわたり公共交通を安定的に維持できる体制づくりをめざします。

また、公共交通に対する多様な行政支援や、市民・地元企業などさまざまな主体との「共創」により、公共交通をまち全体で支える仕組みづくりを進めていきます。

4.3 赤穂市がめざす公共交通体系

施設立地状況などの「まち」の現状や、上位計画・関連計画で示されたまちづくりの将来像、市民の現在の移動需要を踏まえ、赤穂市がめざす公共交通体系を次のように設定します。

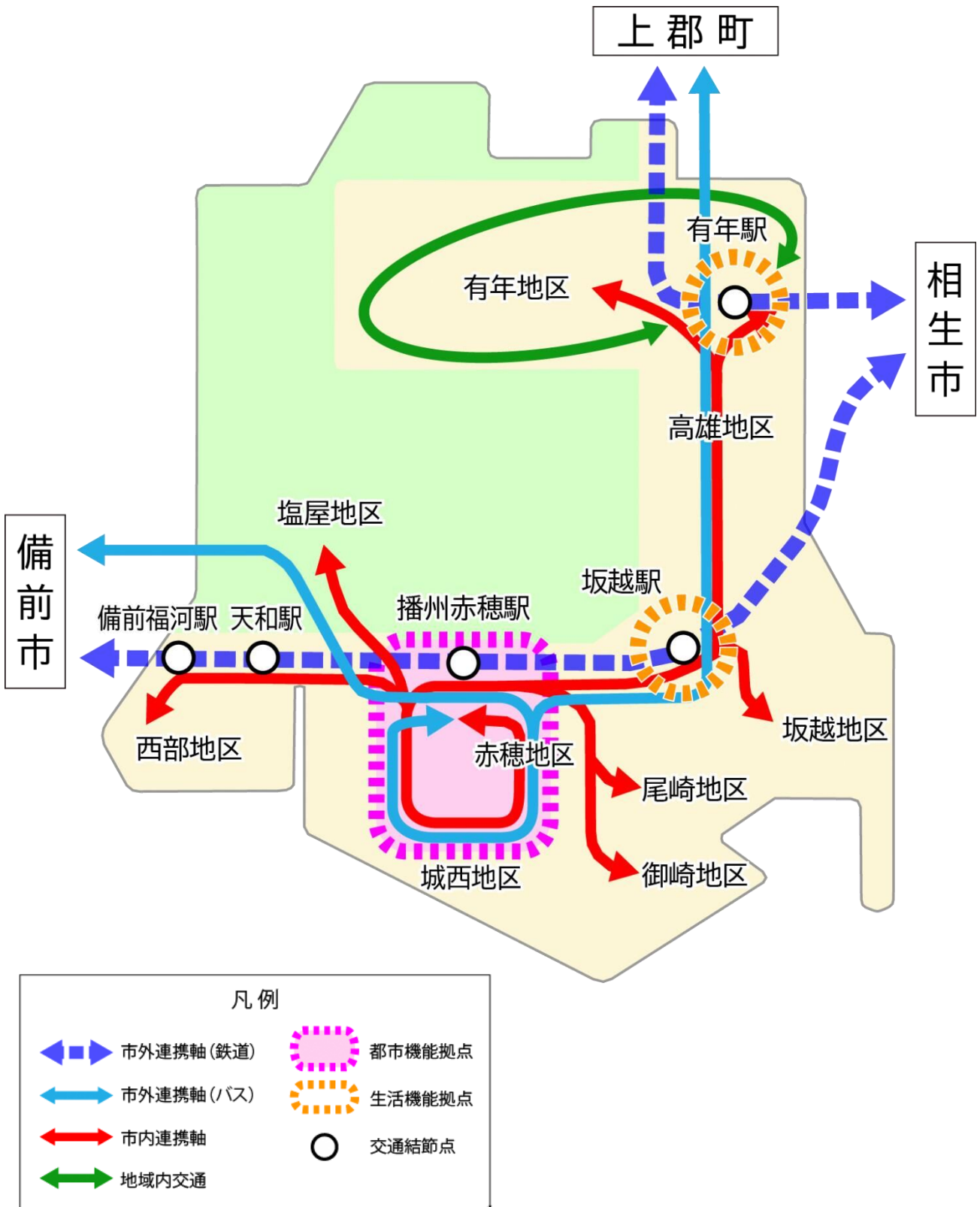
赤穂市がめざす公共交通体系は、「2030 赤穂市都市計画マスタープラン」で位置づけられている『都市機能拠点*』や『生活機能拠点*』を市内各地域の公共交通で結ぶとともに、これら各拠点や各地域と市外を公共交通で結ぶことにより、赤穂市民の市内外への移動需要や、赤穂市外から来訪する移動需要に対応するように設定します。

これら移動需要に対応するためには、公共交通ネットワークの役割分担が必要であることから、『市外連携軸』『市内連携軸』『地域内交通』の3つの階層を設定します。市外連携軸は、市内の都市機能拠点や生活機能拠点と市外を結ぶ役割を担います。市内連携軸は、市内各地域や生活機能拠点と都市機能拠点を結ぶ役割を担います。地域内交通は、市外連携軸・市内連携軸では網羅できない地域の移動需要に対応して、最寄りの生活機能拠点や都市機能拠点までを結ぶ役割を担います。

なお、都市機能拠点内においては周遊需要が多いため、市外連携軸（バス）・市内連携軸は、都市機能拠点内を循環するルートを基本とします。

このような考え方のもと、赤穂市がめざす公共交通体系は次ページのようになります。

< 赤穂市がめざす公共交通体系 >



< 赤穂市がめざす公共交通体系とその役割 >

種別	対応する公共交通機関			役割	確保・維持策
市外連携軸	JR	赤穂線 山陽本線	全区間	市内の都市機能拠点*や生活機能拠点*と市外を結ぶ役割	需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者と協議の上、今後も維持することが必要
	ていじゅうろう	上郡ルート 備前ルート	全区間		需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者や上郡町、備前市と連携し今後も維持することが必要
市内連携軸	路線バス	御崎線 小島線 湯の内・楨線 千鳥線	全区間	市内各地域や生活機能拠点と都市機能拠点を結ぶ役割	市外連携軸や市内連携軸、地域内交通との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保するために、交通事業者と連携し今後も需要に応じて維持することが必要
		南北ルートA	全区間		市外連携軸や市内連携軸、地域内交通との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保するために、交通事業者と連携し今後も需要に応じて維持することが必要
	南北ルートB	全区間			
	東西ルート	播州赤穂 備前福河駅口			
	高野ルート	全区間			
	ゆらのすけ	みどり団地ルート	全区間		市外連携軸や市内連携軸、地域内交通との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保するために、交通事業者と連携し今後も維持することが必要 ・地域公共交通確保維持事業*（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行をめざす*
		尾崎・御崎ルート	全区間		
	ていじゅうろう	上郡ルート 備前ルート	全区間		市外連携軸や市内連携軸、地域内交通との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保するために、交通事業者や上郡町、備前市と連携し今後も需要に応じて維持することが必要
東西ルート				備前福河駅口 古池	
タクシー				需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者と協議の上、今後も維持することが必要	
地域内交通	うね・のり愛号	市内連携軸では網羅できない地域の移動需要に対応して、最寄りの生活機能拠点や都市機能拠点までを結ぶ役割			需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者と連携し今後も維持することが必要
	タクシー				需要に応じた運行水準を確保するため、交通事業者と協議の上、今後も維持することが必要

※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の必要性に関する詳細については、資料2（P.96）を参照

5.1 施策体系

公共交通のめざす姿の実現に向けて、以下に示す施策・事業を推進します。

基本理念	基本方針	施策	重点事業	事業
みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通	基本方針1 利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築			
	1-1	需要に対応した公共交通ネットワークの維持・改善	★	①市外連携軸の維持・改善
			★	②市内連携軸の維持・改善
				③地域内交通の維持・改善
	1-2	利用しやすいバス料金体系の構築	★	④コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化
				⑤バス回数券及びバス乗り放題券の導入
	1-3	公共交通同士の連携による乗り継ぎ利便性の向上		⑥運行ダイヤの調整
				⑦情報連携による遅延への対応
	基本方針2 他分野連携によるサービス向上			
	2-1	観光分野と連携したサービス向上		⑧レンタサイクルを活用した市内周遊の強化
				⑨公共交通を活用した観光周遊促進
	2-2	教育分野と連携したサービス向上		⑩公共交通を活用した通学手段の確保
	2-3	福祉分野と連携したサービス向上		⑪障がい者手帳所持者の外出促進
			★	⑫高齢者運転免許自主返納の促進
	2-4	その他分野と連携したサービス向上		⑬商業施設と連携した割引制度の導入
				⑭沿線施設と連携したパーク＆ライドやサイクル＆ライドの促進
				⑮低公害車・ノンステップバスの導入推進
				⑯先進技術や新制度を活用したサービス向上
	基本方針3 みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現			
	3-1	公共交通情報の多様な発信による利用促進		⑰バス総合時刻表・公共交通マップの作成
★			⑱モビリティ・マネジメント等の実施	
3-2	住民等との「共創」による公共交通を支える仕組みづくり		⑲社会福祉協議会等と連携した移動手段の確保	
			⑳バス車内・車体広告による収益の確保	
		★	㉑交通事業者・行政の連携による運転手の確保	

5.2 施策・事業

基本方針1 利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築

施策1-1 需要に対応した公共交通ネットワークの維持・改善

■現状・課題

- ・赤穂市の公共交通は、2023年（令和5年）時点で、JR、路線バス、コミュニティバス「ゆらのすけ」「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」、一般乗用タクシーが運行しており、これらは市内のほぼすべての地域をカバーしています。
- ・2021年（令和3年）10月以降に実施されたJRの昼間時間帯の減便により、市民の移動に不便が生じており、市民・事業所から運行本数の改善を望む意見が出ています。
- ・路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の役割分担が必ずしも明確となっておらず、これらの運行経路が重複する区間があります。
- ・「うね・のり愛号」は乗降場所や予約受付時間が限られていることもあり、利用者数が少なくなっています。
- ・バス等の公共交通は運賃収入だけでは運行経費を賄えないため、行政が運行経費を補助していますが、その補助額は年々増加傾向にあります。

■めざす姿

- ・市内の公共交通需要に対応した公共交通ネットワークを構築し、また行政の補助によりこれを持続可能なものとするこゝで、市民の移動手段を確保し、移動しやすく住みやすいまちをめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
★	①市外連携軸の維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> 市外連携軸として、JR及びバスの運行の維持・改善をめざします。 JRについては、運行本数の維持や増便に向けて、利用促進活動や交通事業者への要望活動を実施します。 バスについては、市外連携軸に加えて市内連携軸の機能を併せ持つように路線再編を行うとともに、需要に応じたダイヤ変更・ルート再編により、利便性向上を図ります。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> JRの維持・増便要望：継続実施 「ていじゅうろう」の路線再編：2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市 JR西日本 バス事業者 東備西播定住自立圏形成推進協議会*
★	②市内連携軸の維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> 市内連携軸として、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の運行の維持・改善をめざします。 需要に応じた路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」のルートや本数等の再編を行うことで、効率的・網羅的な公共交通網を形成します。 これらが持続可能な公共交通となるために、地域公共交通確保維持事業*などの行政からの支援を受けながら、利用しやすい公共交通サービスを確保・維持し続けます。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> 2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市 バス事業者 東備西播定住自立圏形成推進協議会
	③地域内交通の維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> 「うね・のり愛号」について、予約受付時間の緩和や、乗降場所の追加などのサービス改善を行い、利便性の向上を図ることで、より日常的に利用しやすい移動手段をめざします。また、再編後も維持・改善を進めます。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> 2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市 タクシー事業者

【重点事業】

事業 ①市外連携軸の維持・改善															
実施主体	赤穂市、JR西日本、バス事業者、東備西播定住自立圏形成推進協議会*														
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>2023年度 (令和5年度) 以前</th> <th>2024年度 (令和6年度)</th> <th>2025年度 (令和7年度)</th> <th>2026年度 (令和8年度)</th> <th>2027年度 (令和9年度)</th> <th>2028年度 (令和10年度)</th> <th>2029年度 (令和11年度) 以降</th> </tr> <tr> <td>維持・改善</td> <td colspan="5">維持・改善</td> <td>維持・改善</td> </tr> </table>	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降	維持・改善	維持・改善					維持・改善
	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降								
維持・改善	維持・改善					維持・改善									
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 市外連携軸として、JR及び「ていじゅうろう」の運行の維持・改善をめざします。 JRについては、運行本数の維持や増便に向けて、利用促進活動やJR西日本への要望活動を引き続き実施します。 「ていじゅうろう」については、2024年（令和6年）4月から需要に応じたダイヤ変更・ルート再編・停留所の追加を行うとともに、市外連携軸に加えて市内連携軸の機能を併せ持つように路線再編を行うことで、利便性向上を図ります。また、再編後も維持・改善を進めます。 路線バスについては、運転手不足の問題や運転手の改善基準告示を受けて、今後も持続可能な運営を図るため、2024年（令和6年）4月からルート再編等を行います。 														

＜ JRの維持・改善に向けた取り組み ＞

赤穂市、上郡町、備前市などにより設立した東備西播定住自立圏域 JR 利用促進協議会として、運行本数の維持や増便に向けて、利用促進活動や JR 西日本への要望活動を実施します。

【利用促進活動（啓発グッズ配布）】

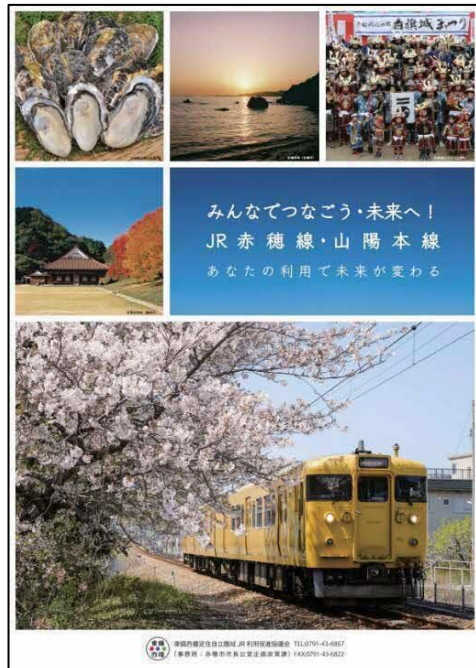


【JR西日本への要望活動】



資料：東備西播定住自立圏形成推進協議会ホームページ

【利用促進活動（ポスター掲示）】

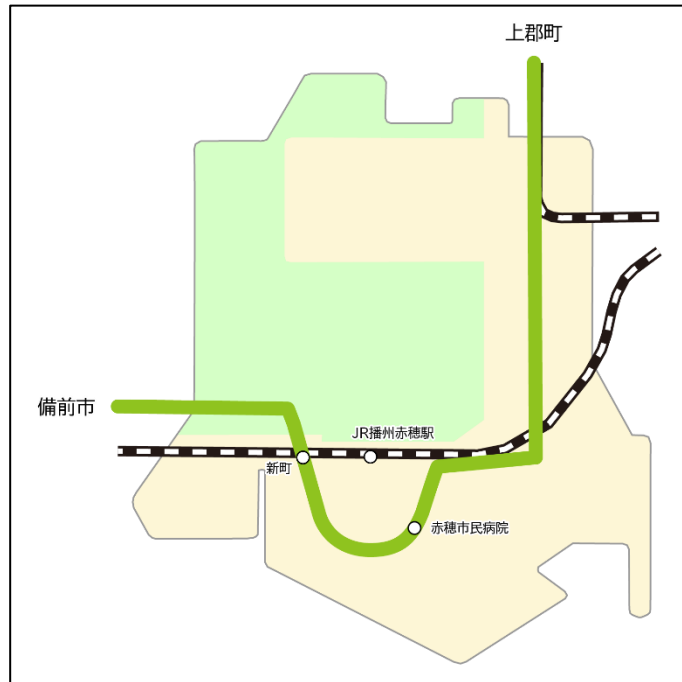


資料：赤穂市ホームページ

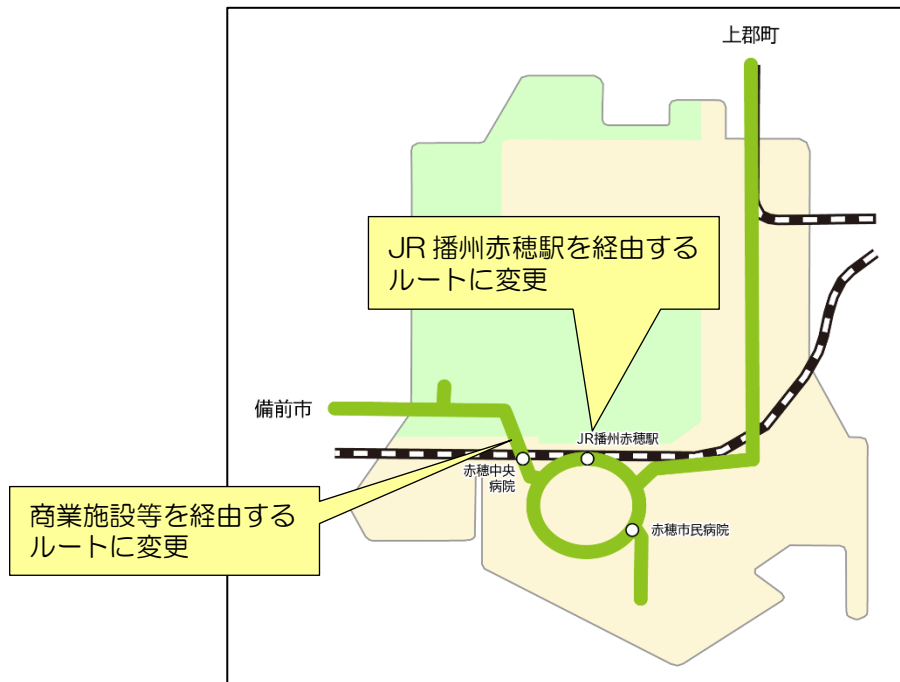
< 「ていじゅうろう」の路線再編 >

「ていじゅうろう」の2ルートとも、JR 播州赤穂駅や中心部の商業施設等を経由するルートに変更し、市外から市内中心部への来訪者の増加や中心市街地内の回遊性向上を図ります。

[再編前 (令和6年3月まで)]



[ルート再編案]



【重点事業】



事業 ②市内連携軸の維持・改善															
実施主体	赤穂市、バス事業者、東備西播定住自立圏形成推進協議会*														
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>2023年度 (令和5年度) 以前</th> <th>2024年度 (令和6年度)</th> <th>2025年度 (令和7年度)</th> <th>2026年度 (令和8年度)</th> <th>2027年度 (令和9年度)</th> <th>2028年度 (令和10年度)</th> <th>2029年度 (令和11年度) 以降</th> </tr> <tr> <td>維持・改善</td> <td colspan="5">維持・改善</td> <td>維持・改善</td> </tr> </table>	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降	維持・改善	維持・改善					維持・改善
	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降								
維持・改善	維持・改善					維持・改善									
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 市内連携軸として、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の運行の維持・改善をめざします。 路線バスについては、運転手不足の問題や運転手の改善基準告示を受けて、今後も持続可能な運営を図るため、2024年（令和6年）4月からルート再編等を行います。これに合わせて、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」のルートや本数等の再編を実施し、効率的・網羅的な公共交通網を形成します。また、再編後もこれらバスの維持・改善を進めます。 自動車交通量が少ない区間においては、積極的に「ゆらのすけ」のフリー降車区間設定を検討し、利便性の向上を図ります。 これらが持続可能な公共交通となるために、地域公共交通確保維持事業*などの行政からの支援を活用しながら、利用しやすい公共交通サービスを確保・維持します。 														



＜ 路線バス・コミュニティバス等の確保・維持に向けた国の支援制度
(地域公共交通確保維持事業) ＞

地域公共交通確保維持事業
(地域の实情に応じた生活交通の確保維持)

＜支援の内容＞

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス*、デマンドタクシー*、自家用有償旅客運送*等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援

補助対象	通常の支援内容
路線バス・コミュニティバス等の運行 【地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統*補助）】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助（補助率：1/2）

資料：国土交通省ホームページ

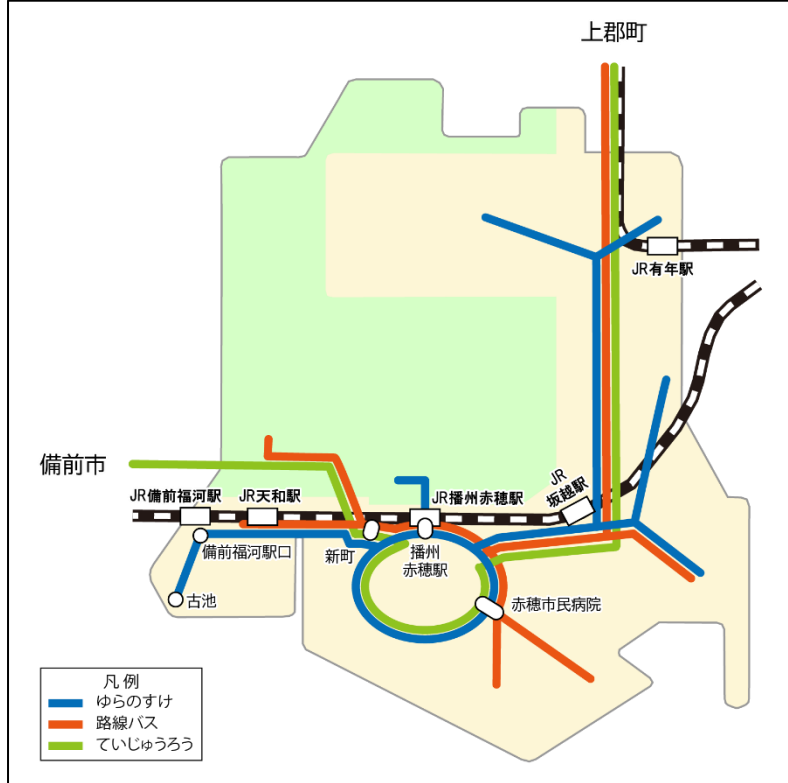
＜ 地域内フィーダー系統補助の対象となる区間の位置づけ・役割 ＞

系統	区間	位置づけ	役割
「ゆらのすけ」東西ルート	備前福河駅口～古池	市内連携軸	交通不便地域において、市外連携軸であるJRの備前福河駅までの支線となる。

＜ バス路線再編 ＞

需要に応じた路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」のルートや本数等の再編を実施し、効率的・網羅的な公共交通網を形成します。

[再編前 (2024年[令和6年]3月まで)]



[ルート再編案]



※地域公共交通確保維持事業*（フィーダー補助）の必要性に関する詳細については、資料2（P.96）を参照

基本方針1 利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築

施策1-2 利用しやすいバス料金体系の構築

■現状・課題

- ・市内を運行するバスの料金体系は、2023年（令和5年）時点で、路線バスでは対距離料金制、「ゆらのすけ」では均一料金制、「ていじゅうろう」では区間料金制が採用されており、バスの種類によって異なります。
- ・バスの料金体系の違いによって、利用者の視点では料金が分かりにくくなっており、また利用する地域によって料金に差が生まれています。
- ・コミュニティバスには回数券や定期券などの仕組みがなく、頻繁に利用する人が利用しづらくなっています。

■めざす姿

- ・複数運行しているバスの料金の統一や、高頻度利用者への料金サービスの導入などにより、バスを利用しやすい環境を構築することで、活発な交流が生まれるにぎわいのあるまちをめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
★	④コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金体系を統一（200円均一）し、バス同士の垣根をなくすことにより、これらバスの一体的かつ効率的なルート再編を可能にするとともに、どの地区からもバスを利用しやすい環境を構築します。 	<実施時期> ・2024年度（令和6年度）以降随時実施 <実施主体> ・赤穂市 ・バス事業者 ・東備西播定住自立圏形成推進協議会*
	⑤バス回数券及びバス乗り放題券の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」共通で利用可能な紙による回数券を導入し、高頻度利用者の料金負担の軽減を図ります。 ・路線バスの市内利用を含め、すべてのバスが一定期間乗り放題となる定期券（サブスクリプション*サービス）を導入し、よりバスを利用しやすい環境を構築します。 	<実施時期> ・2024年度（令和6年度）以降随時実施 <実施主体> ・赤穂市 ・バス事業者 ・東備西播定住自立圏形成推進協議会

【重点事業】

事業 ④コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化															
実施主体	赤穂市、バス事業者、東備西播定住自立圏形成推進協議会*														
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>2023年度 (令和5年度) 以前</th> <th>2024年度 (令和6年度)</th> <th>2025年度 (令和7年度)</th> <th>2026年度 (令和8年度)</th> <th>2027年度 (令和9年度)</th> <th>2028年度 (令和10年度)</th> <th>2029年度 (令和11年度) 以降</th> </tr> <tr> <td>検討</td> <td colspan="5">統一化</td> <td>維持・改善</td> </tr> </table>	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降	検討	統一化					維持・改善
	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降								
検討	統一化					維持・改善									
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 2024年（令和6年）3月現在において、市内を運行する路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金体系が個別で設定されており複雑であるため、料金体系を統一（200円均一）します。 これらバスの垣根をなくすことにより、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の一体的かつ効率的なルート再編を可能にするるとともに、どの地区からもバスを利用しやすい環境を構築します。 														

< コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化 >

- 市内を運行する路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の運賃を統一し、利用距離に関わらず 200 円均一とします。
- 路線バスで受けられる運賃割引※（小児運賃、障がい者割引、運転免許自主返納割引（65 歳以上））に加えて、精神障がい者保健福祉手帳所持者とその介助者も路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」で運賃割引が受けられるようにします。

※小学生、身体障がい者手帳所持者・療育手帳所持者とその介助者、運転経歴証明書*所持者は、障がい者手帳又は証明書の提示により半額（100 円）

※小学生未満無料

< 運賃の変更内容 >

バスの種類	変更前※		変更後	
路線バス	対距離料金制	170～690 円	均一料金制	200 円
ゆらのすけ	均一料金制	100 円		
ていじゅうろう	区間料金制	100～200 円		

※2024 年（令和6年）3月現在

（例）「播州赤穂駅～亀の井ホテル赤穂」まで路線バスを利用する場合

変更前	変更後
<p>370 円</p>	<p>200 円</p> <p>170 円お得</p>

基本方針1 利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築

施策1-3 公共交通同士の連携による乗り継ぎ利便性の向上

■現状・課題

- ・赤穂市の公共交通は、市外に行く場合、主にバスからJRに乗り継いでいく体系となっています。また、市内についても、JR播州赤穂駅以东と以西の間の移動はバス同士を乗り継いでいく交通体系となっています。
- ・JRやバスの遅延が定期的が発生する中で、2021年（令和3年）10月以降のJRの減便の影響から、遅延により乗り継ぎができなかった場合、時間帯によっては、待ち時間が1時間以上と長くなる場合や、利用できるバスがなくなる場合があります。

■めざす姿

- ・JR、バス、タクシー等の公共交通が連携して、公共交通同士が乗り継ぎしやすい環境を構築することで、市内だけでなく市外へも外出しやすいまちをめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
	⑥運行ダイヤの調整	<ul style="list-style-type: none"> ・JR駅を発着する路線バスにおいては、公共交通機関相互の乗り継ぎが円滑にできるように、引き続き運行ダイヤの調整を行います。 ・継続又は新規運行する便についてはダイヤ調整を行い、乗り継ぎ利便性を最大限確保するよう努めます。 ・JRのダイヤが変更された際は、対応する路線バスのダイヤも必要に応じて変更し、乗り継ぎ利便性を維持します。 	<実施時期> ・継続実施 <実施主体> ・バス事業者
	⑦情報連携による遅延への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・JRやバスの遅延等の運行情報を確認し、乗り継ぎ先のバスの駅前バス停発車時刻を数分遅らせる等の臨機応変な運行を引き続き行い、乗り継ぎ利便性の向上をめざします。 	<実施時期> ・継続実施 <実施主体> ・バス事業者

基本方針2 他分野連携によるサービス向上

施策2-1 観光分野と連携したサービス向上

■現状・課題

- ・赤穂市にはさまざまな観光資源があり、コロナ禍以前には年間約150万人の観光客が訪れていました。
- ・主要な観光地の中には、JR駅から1km以上離れており、徒歩では訪れにくい場所があります。
- ・JR播州赤穂駅、JR坂越駅、JR有年駅前では観光周遊を目的としたレンタサイクル*の貸出を行っており、市内にはサイクリングの周遊モデルルートも設定されています。
- ・観光客の約8割は自家用車を利用して来訪しており、一部の観光駐車場はしばしば満車になっています。少し離れた駐車場に停めた場合には徒歩で移動する必要が生じます。また駐車場の空きを待つ車が周辺道路の交通状況に悪影響を与えています。

■めざす姿

- ・観光分野と公共交通が連携して、市内外から多様な移動手段を利用して観光しやすい環境を構築し、活発な交流が生まれるまちをめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
	⑧レンタサイクルを活用した市内周遊の強化	・JR播州赤穂駅、JR坂越駅、JR有年駅前にて貸出を行っているレンタサイクルについて、各駅からのサイクリング周遊モデルルートを周知することで、レンタサイクルを活用した市内周遊を促進します。	<実施時期> ・継続実施 <実施主体> ・赤穂市 ・赤穂観光協会
	⑨公共交通を活用した観光周遊促進	・公共交通を活用した観光周遊を促進するため、交通事業者と連携したフリー乗車券（海街・赤穂フリー乗車券、バス旅ひょうご「西播磨バス乗り放題きっぷ」）の発行等の取り組みを継続して実施します。	<実施時期> ・継続実施 <実施主体> ・赤穂市 ・バス事業者 ・赤穂観光協会 ・あこう魅力発信基地（DMO）

基本方針2 他分野連携によるサービス向上

施策2-2 教育分野と連携したサービス向上

■現状・課題

- ・家から学校までが遠い小学校の児童の中には、通学にJRやバスを利用している児童がいます。
- ・2021年（令和3年）10月以降はJRの昼間の時間帯が減便されており、これ以上減便が進むと、児童の通学に支障をきたすことが懸念されます。
- ・通学にJRやバスを利用している児童には、赤穂市教育委員会より、通学費に対して補助金を交付しています。

■めざす姿

- ・赤穂市教育委員会との連携により、遠距離通学の児童も公共交通で通学しやすい環境を構築することで、市内のどこからでも安心して通学できるまちを今後も維持します。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
	⑩公共交通を活用した通学手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の小学校にJR・バスを利用して通学する児童のため、赤穂市教育委員会との連携により、JR・バスの通学定期乗車券の料金補助を継続して実施します。 ・バスを利用して通学する児童の利便性向上のため、登下校の時間帯に可能な限り配慮した路線バス・コミュニティバス*のダイヤ変更を実施します。 	<実施時期> <ul style="list-style-type: none"> ・通学定期乗車券の料金補助：継続実施 ・バスのダイヤ変更：2024年度（令和6年度）以降随時実施 <実施主体> <ul style="list-style-type: none"> ・赤穂市 ・赤穂市教育委員会 ・JR西日本 ・バス事業者 ・東備西播定住自立圏形成推進協議会*

基本方針2 他分野連携によるサービス向上

施策2-3 福祉分野と連携したサービス向上

■現状・課題

- ・赤穂市は高齢化が進行しており、2030年（令和12年）には高齢化率が37.5%となると予想されています。
- ・赤穂市における75歳以上の自動車運転免許保有者数は、高齢者人口の増加に伴い年々増加しています。
- ・赤穂市では、高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすくなるよう、高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施しています。また、障がい者手帳所持者の外出を促進する取り組みとして、福祉タクシー*利用券の配布を実施しています。

■めざす姿

- ・福祉分野と連携し、自動車以外でも外出できるよう公共交通サービスを向上させることで、障がい者手帳所持者や高齢者を含む誰もが安心して気軽に外出できるまちをめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
	⑪障がい者手帳所持者の外出促進	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者手帳所持者の外出を促進するため、福祉タクシー利用券の配布を継続して実施します。 ・障がい者手帳所持者の路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金を半額とすることで、外出促進及び公共交通の利用促進を図ります。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー利用券の配布：継続実施 ・障がい者手帳所持者のコミュニティバス*割引：2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤穂市 ・バス事業者 ・福祉タクシー事業者 ・東備西播定住自立圏形成推進協議会*
★	⑫高齢者運転免許自主返納の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者運転免許証自主返納支援事業を継続して実施します。 ・運転経歴証明書*所持者の路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金を半額、タクシー乗車運賃を1割引とすることで、免許返納者の移動を支援します。 ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の支援内容や、運転経歴証明書の特典の情報を周知することで、運転免許証が自主返納されやすい環境づくりを促進します。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者運転免許証自主返納支援事業：継続実施 ・運転経歴証明書所持者のコミュニティバス割引：2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤穂市 ・バス事業者 ・タクシー事業者等 ・東備西播定住自立圏形成推進協議会

【重点事業】

事業		⑫高齢者運転免許自主返納の促進					
実施主体		赤穂市、バス事業者、タクシー事業者等、東備西播定住自立圏形成推進協議会*					
実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	実施	実施					実施
事業内容		<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者運転免許証自主返納支援事業を継続して実施します。 ・運転経歴証明書*所持者の路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金を半額、タクシー乗車運賃を1割引とすることで、免許返納者の移動を支援します。 ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の支援内容や、運転経歴証明書の提示により受けられる特典の情報を周知することで、運転免許証が自主返納されやすい環境づくりを促進します。 					

< 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年(平成29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、又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

< 運転経歴証明書 >

運転免許証を取消し(自主返納)又は失効した日から過去5年間の運転経歴を証明するものです。
65歳以上の方は、これを提示することでさまざまな特典を受けることができます。



資料：警察庁ホームページ

< 運転経歴証明書の提示で受けられる特典の例 >

分類	提供企業・団体	特典内容
バス運賃割引	ウイング神姫	路線バス半額
	赤穂市	「ゆらのすけ」半額
	東備西播定住自立圏形成推進協議会	「ていじゅうろう」半額
タクシー運賃割引	御崎タクシー	タクシー乗車運賃の1割引
	赤穂タクシー	タクシー乗車運賃の1割引
	赤穂神姫タクシー	タクシー乗車運賃の1割引

※赤文字は2024年(令和6年)10月から新たに追加される特典です。
※上記以外にもさまざまな施設・商品等の割引が受けられます。一覧は以下の兵庫県警察ホームページから確認できます。

(https://www.police.pref.hyogo.lg.jp/traffic/license/keireki_tokuten/data/tokuten.pdf)

施策2-4 その他分野と連携したサービス向上

■現状・課題

- 公共交通利用者アンケート結果より、バス等は買物や通院・お見舞い、趣味・娯楽を目的として多く利用されています。
- 一方で、市民アンケート結果より、買物に車を利用している人は7割以上を占めており、バス等を利用している人は1割未満と少なくなっています。
- 市内のJR5駅のうち、有料駐車場がJR播州赤穂駅、JR坂越駅、JR有年駅に設置されており、また駐輪場はJR播州赤穂駅及びJR坂越駅に有料駐輪場が、JR有年駅には無料駐輪場が設置されています。
- 2021年度（令和3年度）における日本のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は約2割を占めており*、運輸部門におけるCO₂排出量削減に向けた施策が推進されています。
- 近年は情報技術が急速に発展しており、また複数の移動手段の情報を一括して提供するサービスであるMaaS*（Mobility as a Service）等の新たな技術も進展しています。
- 地域の移動手段の確保に向けて、事業者協力型自家用有償旅客運送*等の制度が新設されるとともに、国において、一般ドライバーが自家用車を利用して有料で送迎する「ライドシェア*」の導入を巡る検討も進められています。

※資料:国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量(令和5年5月17日更新)」

■めざす姿

- 公共交通が関係するさまざまな分野との連携や先進技術、新制度の活用により、利便性の高い持続可能な公共交通体系を構築することで、誰もが公共交通を利用して外出しやすいまちをめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
	⑬ 商業施設と連携した割引制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> 市内の商業施設と連携した公共交通利用者に対する商品割引サービスや、施設利用者に対する公共交通利用割引を検討し、公共交通の利用促進を図るだけでなく、地域活性化をめざします。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> 2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市 バス事業者 商業施設
	⑭ 沿線施設と連携したパーク＆ライドやサイクル＆ライドの促進	<ul style="list-style-type: none"> JR沿線の駐車場や駐輪場と連携し、自家用車や自転車を駐車場・駐輪場に駐めてJRに乗り継ぐパーク＆ライド*やサイクル＆ライド*を促進します。 バス沿線施設と連携し、沿線施設の駐車場や駐輪場をバス利用者が利用できるようにすることで、自家用車や自転車を駐車場・駐輪場に駐めてバスに乗り継ぐパーク＆バスライドやサイクル＆バスライドを促進します。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> 2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市 沿線施設
	⑮ 低公害車・ノンステップバスの導入推進	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量の削減に向けて、車両入替のタイミングを活用し、運行するバス等の低公害車（PHV*・EV*等）への転換を推進します。 交通弱者を含むすべての人がより利用しやすくなるよう、ノンステップバス*の導入を引き続き推進していきます。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> 2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市 バス事業者
	⑯ 先進技術や新制度を活用したサービス向上	<ul style="list-style-type: none"> これまで実施している、バスロケーションシステム*によるバス運行状況のリアルタイムの情報提供を引き続き実施します。 マイナンバーカードと交通系ICカード*の連携による料金割引サービスの導入等を検討し、サービス向上を図ります。 その他、公共交通のサービス向上に向けて、MaaS*をはじめとした先進技術や新制度の活用も検討します。 	<p><実施時期></p> <ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムの提供：継続実施 先進技術の活用の検討：2024年度（令和6年度）以降随時実施 <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤穂市 交通事業者

基本方針3 みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現

施策3-1 公共交通情報の多様な発信による利用促進

■現状・課題

- ・赤穂市では、外出時の7割以上が自動車を利用しており、自動車中心の交通体系となっています。
- ・市内では、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」、「うね・のり愛号」の4種類のバス等が運行していますが、これらの時刻表は個別に作成されています。
- ・4種類のバス等は時刻表や路線図が個別で作成されており、2種類以上のバスを乗り継ぐ場合や、目的地の最寄りバス停を確認する場合は、複数の時刻表や路線図を確認する必要があります。

■めざす姿

- ・分かりやすい公共交通情報の多様な発信により認知度を向上させるとともに、公共交通に接する機会を増やし公共交通に対する関心を高めることにより利用促進を行い、利用者を増やすことで、みんなで支えあう持続可能な公共交通をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
	⑰バス総合時刻表・公共交通マップの作成	<ul style="list-style-type: none"> ・2024年（令和6年）3月現在において、公共交通手段別に作成されている時刻表を、ひとつにまとめた分かりやすいバス総合時刻表を作成・全戸配布し、公共交通利用の促進を図ります。 ・バス停や乗降場所、運行経路等を主要施設とともに地図上に示した公共交通マップを作成することにより、バス停位置や運行経路を分かりやすくすることで、公共交通の利用促進を図ります。 	<実施時期> ・2024年度（令和6年度）以降随時実施 <実施主体> ・赤穂市 ・バス事業者 ・東備西播定住自立圏形成推進協議会*
★	⑱モビリティ・マネジメント等の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進を図るとともに、公共交通を地域で守り育てる意識を醸成するため、モビリティ・マネジメント*やバス乗り方教室を実施します。 	<実施時期> ・2024年度（令和6年度）以降随時実施 <実施主体> ・赤穂市 ・JR西日本 ・バス事業者

【重点事業】

事業	⑱モビリティ・マネジメント等の実施						
実施主体	赤穂市、JR西日本、バス事業者						
実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	実施	実施					実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進を図るとともに、公共交通を地域で守り育てる意識を醸成するため、モビリティ・マネジメント*やバス乗り方教室を実施します。 児童とその家族を対象としたJR・バス乗り方教室を実施し、JR・バスの乗り方や公共交通の重要性等に関する周知を行います。 広報誌等において、公共交通の取り組みや現状を発信することで、公共交通を地域で守り育てる意識醸成を図ります。 						

< モビリティ・マネジメントとは >

個々の移動（モビリティ）が、過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用する状態に変化するなど、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことを言います。

< JR・バスの乗り方教室の実施 >

公共交通の利用方法や、公共交通の重要性を学んでもらうため、JR・バスの乗り方教室を実施します。

[JRの乗り方教室の例（JR久留里線）]

[バスの乗り方教室の例（小田原市）]

電車に乗ろう！

久留里線の乗り方教室を開催します！！



≪開催日≫ 12月20日（日）
 ≪時間≫ 9時30分～12時10分（9時集合待機地）
 ≪場所≫ 木更津市役所駅前待合室・JR木更津駅
※集合場所：スパークルシティ木更津1階出入口付近
 ≪対象≫ 小学4年生の子供とその保護者 4組8名
 ≪内容≫ 座学講習・乗車体験（木更津駅～東津川駅間）
 ≪参加費≫ 無料
 ≪申込・問合せ先≫ 木更津市地域政策課
 電話：0438-23-7426
 ≪締切≫ 令和2年12月10日（木）
 ≪主催≫ JR久留里線活性化協議会




資料：君津市ホームページ、木更津市ホームページ




資料：小田原市ホームページ

基本方針3 みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現

施策3-2 住民等との「共創」による公共交通を支える仕組みづくり

■現状・課題

- 交通業界では、他産業に比べて労働時間が長く、また高齢化が進んでいる傾向にあるため、運転手が全国的に不足しており、赤穂市も同様の状態にあります。
- 交通事業者が最低限の人員で便数や運行台数を維持している中で、「2024年問題」として、2024年（令和6年）4月から運転手の労働環境を改善することを目的に、長時間労働問題の是正に向けて運転手の時間外労働時間に上限規制が適用されることにより、運転手不足問題がさらに深刻化することが懸念されています。
- バス等の公共交通は運賃収入だけでは運行経費を賄えないため、年間約6,100万円の行政補助を行っていますが、この補助額は燃料価格の高騰等を受けて年々増加傾向にあります。
- JRやバス等の公共交通だけでは対応できない市民の細かな移動需要に対応する取り組みとして、特定非営利活動法人赤穂ボランティア協会が主体となり買物支援事業を実施しています。

■めざす姿

- 行政と交通事業者の連携だけでなく、地域住民や地域企業との連携により、公共交通をみんなで支える環境を構築し、持続可能な公共交通をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

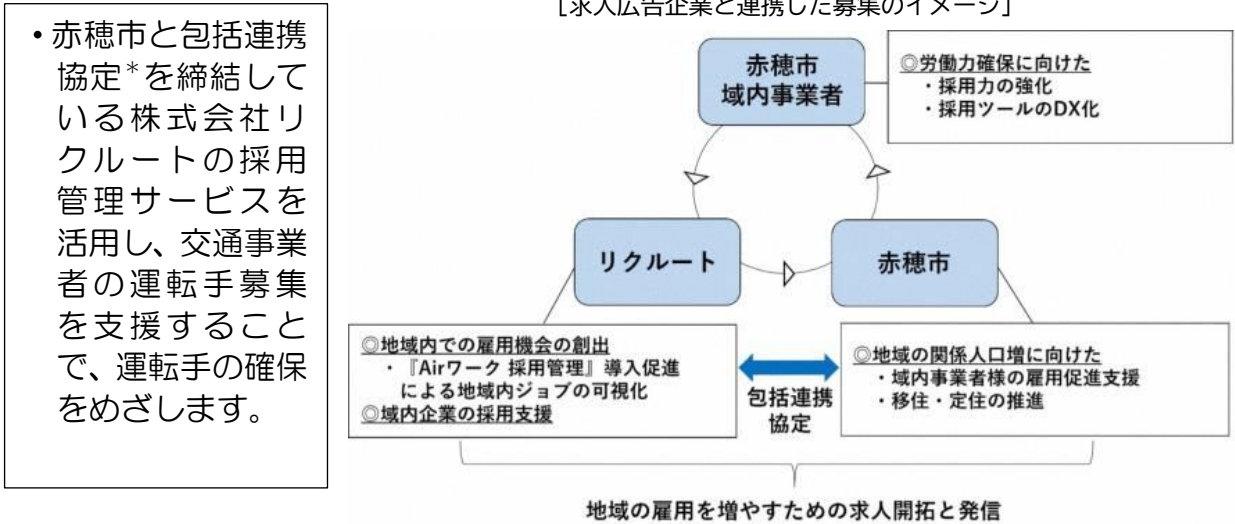
重点事業	事業	事業概要	実施時期・実施主体
	⑱ 社会福祉協議会等と連携した移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 社会福祉協議会や赤穂ボランティア協会等のNPO*と連携し、地域住民が主体となって運行する交通の導入をサポートする環境を整備し、地域の実情に応じた地域内交通の拡充を推進します。 	<実施時期> ・継続実施 <実施主体> ・赤穂市 ・赤穂市社会福祉協議会 ・NPO
	⑳ バス車内・車体広告による収益の確保	<ul style="list-style-type: none"> • バス車内・車体広告の掲示により、運行収入以外の収益を確保し、採算性を向上させます。 	<実施時期> ・継続実施 <実施主体> ・赤穂市 ・バス事業者 ・東備西播定住自立圏形成推進協議会*
★	㉑ 交通事業者・行政の連携による運転手の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 求人広告企業と連携した運転手の募集を実施します。 • 市広報誌等で運転手の魅力の紹介を行い、運転手の確保をめざします。 	<実施時期> ・2024年度（令和6年度）以降随時実施 <実施主体> ・赤穂市 ・バス事業者 ・タクシー事業者

【重点事業】

事業	②交通事業者・行政の連携による運転手の確保						
実施主体	赤穂市、バス事業者、タクシー事業者						
実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	実施	実施					実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 求人広告企業と連携した運転手の募集を実施します。 市広報誌等で運転手の魅力の紹介を行い、運転手の確保をめざします。 						

< 求人広告企業と連携した運転手の募集 >

[求人広告企業と連携した募集のイメージ]



資料：株式会社リクルート プレスリリース

< 運転手の魅力発信 >

[運転手の魅力PRパンフレット]

- 市広報誌に運転手へのインタビュー記事等を掲載することで、運転手の仕事内容や魅力を発信し、運転手の確保をめざします。
- 国土交通省が発行している右記のパンフレットでは、運転手の仕事内容や魅力、運転手になるまでの流れが紹介されているため、これを活用した運転手の魅力の周知を行います。



資料：国土交通省ホームページ

5.3 評価指標の設定

基本理念の実現に向け、計画の達成状況を評価するため、基本方針ごとに目標を設定します。今後は、これらの目標の達成に向けて事業を推進していきます。

< 評価指標 >

基本方針1：利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築			
指標		現状値 ^{※1}	目標値 ^{※1}
行政補助額10,000円当たりバス等 ^{※2} 利用者数		23人/万円・年 (2022年度[令和4年度])	23人/万円・年以上 (2028年度[令和10年度])
バス等 ^{※2} 収支率 ^{※3}		21.1% (2022年度[令和4年度])	25.0%以上 (2028年度[令和10年度])
「ゆらのすけ」収支率		8.5% (2022年度[令和4年度])	25.0%以上 (2028年度[令和10年度])
JR輸送密度 ^{※4}	JR播州赤穂駅～JR相生駅	7,956人/日 (2022年度[令和4年度])	7,956人/日以上 (2028年度[令和10年度])
	JR播州赤穂駅～JR長船駅	1,726人/日 (2022年度[令和4年度])	2,000人/日以上 (2028年度[令和10年度])

※1 現状値の資料・算出方法や、目標値の設定方法については、資料1（P.90～92）に整理しています。

※2 バス等は、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」、「うね・のり愛号」を指します。

※3 補助対象系統のみを対象に算出しています。

※4 輸送密度は、1日1km当たりの利用者数です。

基本方針2：他分野連携によるサービス向上			
指標		現状値 ^{※1}	目標値 ^{※1}
運転免許自主返納者数（65歳以上）		182人/年 (2022年度[令和4年度])	253人/年以上 (2028年度[令和10年度])

※1 現状値の資料・算出方法や、目標値の設定方法については、資料1（P.93）に整理しています。

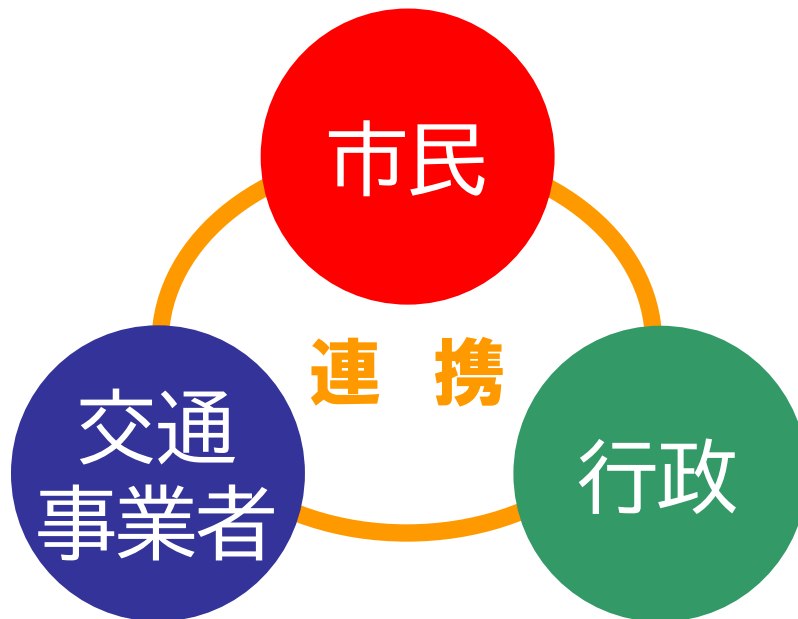
基本方針3：みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現			
指標		現状値 ^{※1}	目標値 ^{※1}
モビリティ・マネジメント*参加人数		—	延べ200人以上 (2028年度[令和10年度])

※1 現状値の資料・算出方法や、目標値の設定方法については、資料1（P.93）に整理しています。

6.1 公共交通を支える三者の連携

本計画を実現するためには、公共交通の利用者である「市民」、運行事業者である「交通事業者」、計画・施策を立案・推進する「行政」の三者が連携し、それぞれの役割を果たすことで公共交通を維持・確保していく必要があります。

< 計画の実現に向けた三者の連携と役割 >



主体	役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の確保・維持に向けた積極的な利用 地域が抱える公共交通課題に対する主体的な検討・提案 地域公共交通活性化協議会*やモビリティ・マネジメント*等への積極的な参加
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 安心・安全・快適な公共交通サービスの提供・充実 公共交通利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善 公共交通サービスの改善に向けた行政・地域団体への提案 公共交通サービスの維持に向けた運転手の確保
行政	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の維持・活性化に向けた財政補助 公共交通の維持・活性化に向けた運転手募集の支援等の補助 市民・交通事業者・行政の三者が協議する場の提供 市民・交通事業者の意見の把握と施策への反映

6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える三者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが必要です。

公共交通は、交通分野だけでなく、下図に示す医療、福祉、環境、教育、商業、観光などさまざまな分野において地域を支えています。例えば、公共交通が仮に廃止されてしまいますと買物や通院、通学時の移動手段がなくなるため、代わりにスーパーや病院までの送迎サービスやスクールバスの運行を検討するなどの個別対応が必要になってきます。このように、公共交通と他分野が連携することで他分野の施策費用が削減され、社会全体で見たときに支出の抑制につながっています。

今後は、このような公共交通の役割を把握するとともに、基本方針2で掲げている「他分野連携によるサービス向上」の施策・事業を推進するなど、各分野との連携を強化することで、持続可能な公共交通の確保をめざします。

< 公共交通が関連する多様な分野 >



資料：国土交通省「地域公共交通 赤字＝廃止でもいいの？」

6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

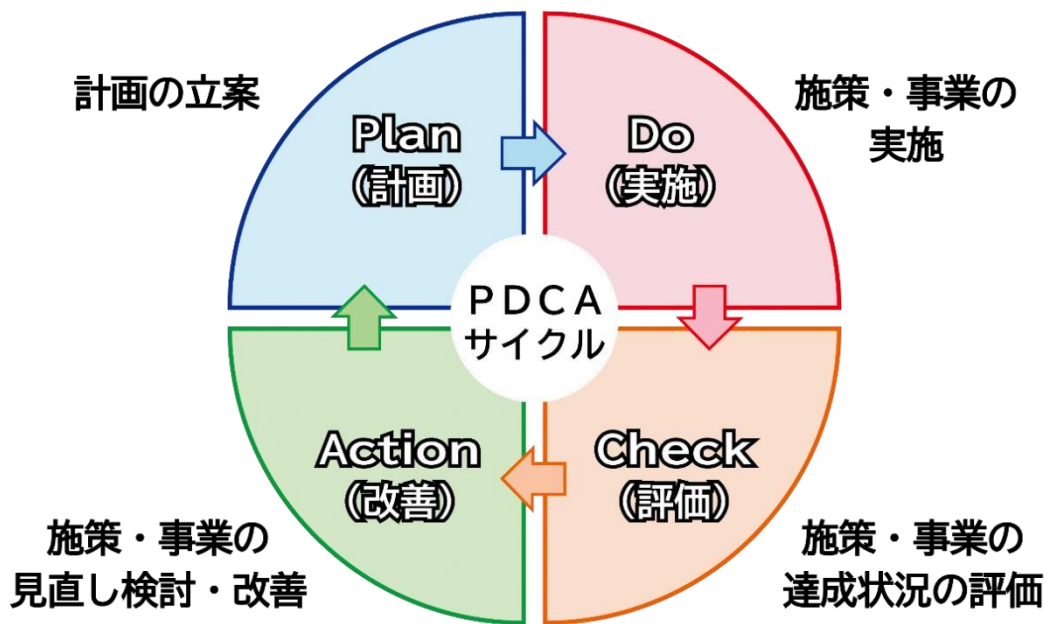
人口の減少や高齢化の進行、医療施設や商業施設の新設・廃止、法改正や先進技術の登場等により、公共交通をとりまく社会情勢及び地域情勢は変化していくと考えられます。

これらの変化に対応するため、「Plan(計画)」、「Do(実施)」、「Check(評価)」、「Action(改善)」の4つの段階を繰り返す「PDCAサイクル*」による本計画及び各施策・事業の継続的な評価・改善を実施していきます。

「PDCAサイクル」の推進に当たり、本計画で示した施策・事業については、市民、交通事業者、行政等が連携して計画を立案(Plan)し、施策・事業を実施(Do)します。また、「赤穂市地域公共交通活性化協議会*」において、年1回程度の頻度で施策・事業の進捗状況の確認や達成状況を評価(Check)し、必要に応じて施策・事業の見直し検討を行うことで改善(Action)を図ります。

この「PDCAサイクル」を推進することによって、より赤穂市の交通実態に即した利便性の高い公共交通事業を継続的に実施していきます。

< PDCAサイクルのイメージ >



	2023年度 (令和5年度)	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)
計画の立案 (Plan)	→				→		
施策・事業の実施 (Do)	→	→	→	→	→	→	→
施策・事業の 達成状況の評価 (Check)		→	→	→	→	→	→
施策・事業の 見直し検討・改善 (Action)		→	→	→	→	→	→

資料編

資料1	評価指標の現状値・目標値の出典・算出方法	90
資料2	地域公共交通計画確保維持事業について	94
資料3	赤穂市地域公共交通活性化協議会委員名簿	97
資料4	用語集	98

資料1 評価指標の現状値・目標値の出典・算出方法

「5章 5.3 評価指標の設定」に示した現状値・目標値の設定の考え方と、その評価方法及び評価時期は以下のとおりです。

基本方針1：利便性・機能性の高い公共交通体系の構築

■行政補助額10,000円当たりバス等利用者数

現状値	数値	23人/万円・年
	設定の考え方	<p>路線バス利用者数（2022年度[令和4年度]^{※1}）：112,024人・・・① 「ゆらのすけ」利用者数（2022年度[令和4年度]^{※2}）：20,122人・・・② 「ていじゅうろう」利用者数（2022年度[令和4年度]^{※2}）：9,930人・・・③ 「うね・のり愛号」利用者数（2022年度[令和4年度]^{※2}）：371人・・・④</p> <p>バス等利用者数（2022年度[令和4年度]）： 112,024人（①）+20,122人（②）+9,930人（③）+371人（④） =142,447人・・・⑤</p> <p>路線バス行政補助額（2022年度[令和4年度]^{※1}）：2,447万円・・・⑥ 「ゆらのすけ」行政補助額（2022年度[令和4年度]^{※2}）：1,971万円・・・⑦ 「ていじゅうろう」行政補助額（2022年度[令和4年度]^{※2}）：1,481万円・・・⑧ 「うね・のり愛号」行政補助額（2022年度[令和4年度]^{※2}）：194万円・・・⑨</p> <p>バス等行政補助額（2022年度[令和4年度]）： 2,447万円（⑥）+1,971万円（⑦）+1,481万円（⑧）+194万円（⑨） =6,093万円・・・⑩</p> <p>行政補助額10,000円当たりバス等利用者数（2022年度[令和4年度]）： 142,447人（⑤）/6,093万円（⑩）=23人/万円・年・・・⑪</p> <p>※1 期間：2021年[令和3年]10月1日～2022年[令和4年]9月30日 ※2 期間：2022年[令和4年]4月1日～2023年[令和5年]3月31日</p>
	データの出典	赤穂市所管データ ウイング神姫所管データ
目標値	数値	23人/万円・年以上
	設定の考え方	現状値以上
	データの出典	-
指標の評価方法及び評価時期		赤穂市所管データ及びウイング神姫所管データより算出し、毎年評価

■バス等収支率

現状値	数値	21.1%
	設定の考え方	<p>路線バス運行収入^{※1}（2022年度[令和4年度]^{※2}）：13,079千円・・・① 「ゆらのすけ」運行収入（2022年度[令和4年度]^{※2}）：1,856千円・・・② 「ていじゅうろう」運行収入（2022年度[令和4年度]^{※3}）：1,571千円・・・③ 「うね・のり愛号」運行収入（2022年度[令和4年度]^{※3}）：111千円・・・④</p> <p>バス等運行収入： 13,079千円（①）+1,856千円（②）+1,571千円（③）+111千円（④） =16,617千円・・・⑤</p> <p>路線バス運行費用^{※1}（2022年度[令和4年度]^{※2}）：38,668千円・・・⑥ 「ゆらのすけ」運行費用（2022年度[令和4年度]^{※2}）：21,732千円・・・⑦ 「ていじゅうろう」運行費用（2022年度[令和4年度]^{※3}）：16,479千円・・・⑧ 「うね・のり愛号」運行費用（2022年度[令和4年度]^{※3}）：2,056千円・・・⑨</p> <p>バス等運行費用： 38,668千円（⑥）+21,732千円（⑦）+16,479千円（⑧）+2,056千円（⑨） =78,935千円・・・⑩</p> <p>バス等収支率： 16,617千円（⑤）/78,935千円（⑩）=21.1%</p> <p>※1 補助対象系統のみ（御崎線、湯の内・楨線、小島線の一部[計8系統]） ※2 期間：2021年[令和3年]10月1日～2022年[令和4年]9月30日 ※3 期間：2022年[令和4年]4月1日～2023年[令和5年]3月31日</p>
	データの出典	赤穂市所管データ
目標値	数値	25.0%
	設定の考え方	兵庫県内各市町の令和2年におけるコミュニティバス平均収支率
	データの出典	ひょうご公共交通10カ年計画
指標の評価方法及び評価時期		赤穂市所管データより、毎年評価

■「ゆらのすけ」収支率

現状値	数値	8.5%
	設定の考え方	2022年度実績(2021年[令和3年]10月1日～2022年[令和4年]9月30日)
	データの出典	赤穂市所管データ
目標値	数値	25.0%
	設定の考え方	兵庫県内各市町の令和2年におけるコミュニティバス平均収支率
	データの出典	ひょうご公共交通10カ年計画
指標の評価方法及び評価時期		赤穂市所管データより、毎年評価

■JR輸送密度（JR相生駅～JR播州赤穂駅）

現状値	数値	7,956人/日
	設定の考え方	2022年度実績(2022年[令和4年]4月1日～2023年[令和5年]3月31日)
	データの出典	JR西日本公表データ
目標値	数値	7,956人/日以上
	設定の考え方	現状値以上
	データの出典	-
指標の評価方法及び評価時期		JR西日本公表データより、データ公表年に評価

■JR輸送密度（JR播州赤穂駅～JR長船駅）

現状値	数値	1,726人/日
	設定の考え方	2022年度実績(2022年[令和4年]4月1日～2023年[令和5年]3月31日)
	データの出典	JR西日本公表データ
目標値	数値	2,000人/日以上
	設定の考え方	2,000人/日未滿は、JRが「鉄道事業者の経営努力のみにより利便性と持続可能性の高い鉄道サービスを保っていくことが困難になる」とする基準
	データの出典	国土交通省「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の提言
指標の評価方法及び評価時期		JR西日本公表データより、データ公表年に評価

基本方針 2：他分野連携によるサービス向上

■運転免許自主返納者数（65歳以上）

現状値	数値	182人/年
	設定の考え方	2022年度実績(2022年[令和4年]4月1日～2023年[令和5年]3月31日) (赤穂警察署管内)
	データの出典	赤穂警察署所管データ
目標値	数値	253人/年以上
	設定の考え方	<p>運転免許自主返納者数（65歳以上）（2022年度[令和4年度]*）：182人・・・①</p> <p>「ゆらのすけ」利用者数（2022年度[令和4年度]*）：20,122人・・・②</p> <p>「2030赤穂市総合計画」における「ゆらのすけ」利用者数の目標値（2025年度[令和7年度]、2030年度[令和12年度]）：28,000人・・・③</p> <p>「ゆらのすけ」利用者数の現状値に対する目標値の増加率： $28,000 \text{人} \text{ (③)} / 20,122 \text{人} \text{ (②)} = 1.392 \dots \text{④}$</p> <p>運転免許自主返納者数（65歳以上）の目標値： $182 \text{人} \text{ (①)} \times 1.392 \text{ (④)} = 253 \text{人} \dots \text{⑤}$</p> <p>※ 期間：2022年[令和4年]4月1日～2023年[令和5年]3月31日</p>
	データの出典	赤穂警察署所管データ 赤穂市所管データ 2030赤穂市総合計画
指標の評価方法及び評価時期		赤穂警察署所管データより、毎年評価

基本方針 3：みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現

■モビリティ・マネジメント参加人数

現状値	数値	-
	設定の考え方	-
	データの出典	-
目標値	数値	延べ200人以上
	設定の考え方	年間参加者数の目標値を40人/年とし、これを5年間実施した場合の値
	データの出典	-
指標の評価方法及び評価時期		赤穂市所管データより、毎年延べ人数の推移を評価し、令和10年度に最終評価

資料2 地域公共交通確保維持事業について

地域公共交通確保維持事業とは、地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者との連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取り組みについて国が支援する事業です。このうち地域内フィーダー系統補助とは、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス等（フィーダー）の運行について国が支援する制度です。赤穂市においても当該制度を活用し、地域公共交通の確保・維持を図ります。

< 赤穂市の鉄道・バス路線網 >



< 地域公共交通の運行概要と補助対象系統について >

公共交通の種類	系統名	起点	経由	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
JR	赤穂線	JR 相生駅	JR 播州赤穂駅	JR 岡山駅	第一種 鉄道事業	定期運行	JR 西日本	—
	山陽本線	JR 神戸駅	JR 播州赤穂駅	JR 門司駅			JR 西日本(JR 神戸駅～JR 下関駅) JR 九州 (JR 下関駅～JR 門司駅)	—
路線バス	御崎線	播州赤穂駅	—	亀の井ホテル赤穂	4 条乗合	路線定期運行	(株) ウイング神姫	—
	小島線	播州赤穂駅	—	小島				—
	湯の内・榎線	播州赤穂駅	—	湯の内				—
	千鳥線	千鳥南口	—	赤穂営業所前				—
ゆらのすけ	南北ルート A	播州赤穂駅	千種峠・原小学校	宮前	4 条乗合	路線定期運行	赤穂市 (運行は(株)ウイング神姫に委託)	—
	南北ルート B	播州赤穂駅	根木・横山	宮前				—
	東西ルート	市民病院	イオン赤穂店	備前福河駅口				—
		備前福河駅口	福浦新田	古池				フィーダー補助
	高野ルート	アース製菓前	小島・田端集会所	市民病院				—
	みどり団地ルート	市民病院	イオン赤穂店	みどり団地				—
	尾崎・御崎ルート	御崎駐在所前	市民会館	正保橋北				—
ていじゅうろう	上郡ルート	上郡駅	播州赤穂駅・千鳥	赤穂車庫	4 条乗合	路線定期運行	東備西播定住自立圏形成推進協議会(運行は(株)ウイング神姫に委託)	—
	備前ルート	吉永病院	播州赤穂駅・千鳥	赤穂車庫				—
うね・のり愛号	—	有年地区全域			4 条乗合	区域運行	赤穂市(運行は赤穂タクシー(株)、赤穂神姫タクシー(株)、御崎タクシー(株)に委託)	—
タクシー	—	赤穂市全域			—	—	赤穂タクシー(株) 赤穂神姫タクシー(株) 御崎タクシー(株)	—

※令和 6 年 4 月 1 日からの運行概要を示す。

< 補助対象系統の必要性について >

補助対象系統	補助対象系統の必要性
<p>「ゆらのすけ」 東西ルート (備前福河駅口～古池)</p>	<p>「ゆらのすけ」東西ルート（備前福河駅口～古池）は、JR 備前福河駅を起点とし、福浦地区を経由して古池までを結ぶ路線であり、地域住民の買物、通院、通学等の移動手段として重要な役割を担っています。</p> <p>この路線の沿線は他にバス停や鉄道駅がない交通不便地域であり、また過疎化が進んだ地域でもあります。そのため、市内連携軸である「ゆらのすけ」東西ルートを延伸し、市外連携軸である JR 赤穂線の JR 備前福河駅までのフィーダー系統として運行することで、地域住民の生活交通手段を確保する必要があります。</p> <p>一方で、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、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。</p>

資料3 赤穂市地域公共交通活性化協議会委員名簿

令和6年3月現在

	氏名	所属	第4条別表区分	備考
1	福本良一 (妻木孝典)	(株)ウイング神姫	一般乗合旅客自動車運送事業者	
2	守岡正彦	赤穂タクシー(株)	一般乗用旅客自動車運送事業者	
3	西川英也	赤穂神姫タクシー(株)	一般乗用旅客自動車運送事業者	
4	佐用大輔	御崎タクシー(株)	一般乗用旅客自動車運送事業者	
5	秋元勇人 (田淵弘樹)	西日本旅客鉄道(株) 近畿統括本部兵庫支社	鉄道事業者	
6	新屋敷昭一 (水田節男)	(公社)兵庫県バス協会	(公社)兵庫県バス協会の代表者 又はその指名する者	
7	伊藤俊幸	(株)ウイング神姫労働組合	一般旅客自動車運送事業者の事業 用自動車の運転者が組織する団体	
8	中西克之 (田橋一)	国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸 運部長又はその指名する者	
9	大久保豪 (井口智貴)	兵庫県西播磨県民局 光都土木事務所	兵庫県西播磨県民局光都土木事務 所長又はその指名する者	
10	宅美智章 (喜多村勇輔)	兵庫県赤穂警察署交通課	兵庫県赤穂警察署長又はその指名 する者	
11	島田裕弘	赤穂市自治会連合会	市民及び地域公共交通の利用者	監査委員
12	溝田泰司			
13	横山直美 (眞殿としみ)	赤穂市女性団体懇話会	市民及び地域公共交通の利用者	
14	福本俊弘 (有吉一美)	赤穂市老人クラブ連合会	市民及び地域公共交通の利用者	
15	室井久夫			
16	小野間正巳	関西福祉大学	学識経験者	副会長
17	溝田康人 (藤本大祐)	赤穂市	副市長	会長
18	岸本慎一	赤穂市総務部長	市長が指名する者	
19	高見博之	赤穂市教育次長(管理)	市長が指名する者	
20	小川尚生	赤穂市建設部長	市長が指名する者	
21	新田博史 (奥藤秀樹)	兵庫県土木部交通政策課	その他協議会の運営に必要と認め る者	

※()は2023年度(令和5年度)に変更があった委員の前任者を示す。

資料4 用語集

用 語		内 容
あ	運転経歴証明書	運転免許証を取消し（自主返納）又は失効した日から過去5年間の運転経歴を証明するもの。65歳以上の人は、これを提示することでさまざまな特典を受けることができる。
か	国勢調査	5年ごとに総務省統計局が実施している全国民を対象とした人口や住宅に関する統計調査のこと。
	コミュニティバス	既存の路線バス等ではカバーしきれていない交通空白地域等において、地域の実情に応じて、自治体等が主体となって運行する乗合バスのこと。赤穂市においては、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」が運行している。
さ	サイクル&（バス）ライド	最寄りの鉄道駅（バス停）まで自転車で移動し、駅（バス停）などの周辺に駐輪して乗り継ぐ方式のこと。
	サブスクリプション	料金を支払うことで、製品やサービスを一定期間利用することができる形式のビジネスモデルのこと。
	自家用有償旅客運送	バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みのこと。
	生活機能拠点	「2030赤穂市都市計画マスタープラン」における、「鉄道駅などの交通結節点を生かして、商業、医療、福祉などの周辺地域の住民生活に必要な公共サービスを提供する地域」のこと。
た	地域公共交通確保維持事業	存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取り組みを国が支援する事業のこと。陸上交通への補助として地域間幹線系統補助と地域内フィーダー系統補助（フィーダー補助）があり、赤穂市においては地域内フィーダー系統補助対象区間がある。
	地域公共交通活性化協議会	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条第1項に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関して必要な協議を行うほか、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会のこと。

用 語		内 容
た	地域公共交通計画	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たす計画のこと。
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の主体的な取り組みや創意工夫を総合的・一体的・効率的に推進することを目的に施行された法律のこと。すべての地方公共団体が作成に努めなければならない「地域公共交通計画」や、これに基づき実施する事業等について定めている。
	地域内フィーダー系統	フィーダーは「支線」を意味し、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通のこと。地域間交通ネットワークとは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路のこと。
	鉄道駅・バス停・デマンドタクシー勢圏	駅やバス停を利用できると想定される圏域のこと。本計画では、「ひょうご公共交通10カ年計画」と同様に、鉄道駅勢圏を半径1,000m、バス停勢圏を半径500m、デマンドタクシー勢圏を運行区域全域として設定している。
	デマンド型 (デマンドタクシー)	デマンドは「予約」を意味する。デマンド型は、利用者の予約に応じて運行する形態のこと。また、デマンドタクシーはデマンド型で運行するタクシーのこと。赤穂市においてはデマンドタクシー「うね・のり愛号」が自宅等から指定された乗降場所までを運行している。
	東備西播定住自立圏形成推進協議会	備前市、赤穂市、上郡町の3市町が、それぞれの特色を生かし、相互に連携、協力しながら、定住自立圏の形成を推進することを目的とした協議会のこと。
	都市機能拠点	「2030赤穂市都市計画マスタープラン」における、「行政、医療、文化などの施設が整備され、商業・業務などの都市機能が充実した地域」のこと。
な	乗合（乗り合い）タクシー	地域の生活交通を維持するため、主にタクシー事業者が自治体と連携して提供する4条乗合（道路運送法第4条の許可を受けて行う一般乗合旅客自動車運送事業）の運送サービスのこと。赤穂市においてはデマンド型の「うね・のり愛号」が運行している。

用 語		内 容
な	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性が高く、補助スロープや床面を更に下げるニーリング装置により、車いすでの乗降もスムーズにできるようになっている。
は	パーク&（バス）ライド	最寄りの鉄道駅（バス停）まで自分自身が自家用車を運転し、駅（バス停）などの周辺に駐車して乗り継ぐ方式のこと。
	バスロケーションシステム	バスの位置情報をGPSなどでリアルタイムに把握することにより、バスを待つ利用者にバスの接近や到着予測時刻などの情報を提供するシステムのこと。
	福祉タクシー	一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障がい者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。
	包括連携協定	自治体と民間企業等が、福祉・環境・防災・まちづくりなどの地域課題の解決に向けて、双方の強みを生かして連携していくことを目的とした協定のこと。
ま	モータリゼーション	自動車が普及し、人々の生活の中で広範に利用されるようになること。
	（地域）メッシュ統計	国土を緯度・経度により方形の小地域区画に細分し、この区画に統計調査の結果を対応させて編成した統計データのこと。
	モビリティ・マネジメント	個々の移動（モビリティ）が、過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用する状態に変化するなど、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
や	有効求人倍率	求職者に対する求人数の割合のこと。「月間有効求人数」を「月間有効求職者数」で除することで算出する。
	輸送密度	1日1km当たりの利用者数のこと。「年間輸送人キロ÷営業キロ÷365日」の計算式により算出する。
ら	ライドシェア	ドライバーが、アプリ等を用いた仲介により、他人を有償で自分の車に乗せて運送すること。一部の国で導入されているが、導入が許可される条件は地域により異なっている。

用 語		内 容
ら	レンタサイクル	自転車を有料で貸し出すサービスのこと。
英字	EV	電気自動車のこと。自動車に搭載したバッテリーに充電された電気のみで走行する。
	ICカード	キャッシュカードやクレジットカード等の磁気カードと同型で、IC（集積回路）を内蔵しているカードのこと。
	MaaS	「Mobility as a Service」の略称で、地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。
	NPO	「Non Profit Organization」の略称で、非営利法人（ボランティア活動を担う非営利組織）及び市民活動やボランティア活動などをする人々が結成する民間非営利団体のこと。
	PDCAサイクル	Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を取ったものであり、行政政策などに当たって計画から見直しまでを一貫して行い、さらにそれを次の計画・事業に生かそうという考え方のこと。
	PHV	プラグインハイブリッド自動車のこと。ガソリンエンジンを使うハイブリッド車（HV）に充電機能を搭載しており、走行状況によって電動モーターとエンジンを併用して走行する。
	QRコード	「Quick Response」の頭文字に由来する、高速読み取りを重視した2次元コードのこと。

赤穂市地域公共交通計画

発行：2024年（令和6年）3月

編集：赤穂市 市長公室 企画政策課

〒678-0292 兵庫県赤穂市加里屋 81 番地

TEL：0791-43-6867 FAX：0791-43-6822

URL：<https://www.city.ako.lg.jp/>