

兵庫県赤穂市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



令和 5 年 2 月

国土交通省

近畿運輸局

神戸運輸監理部兵庫陸運部

市の概要

- 赤穂市は兵庫県の西南端に位置し、周りを相生市、上郡町、岡山県備前市に囲まれる
- 市域は、東西15.1km・南北15.4km、総面積126.85km²
- 人口は、45,892人（令和2年国勢調査）

交通に関する動き

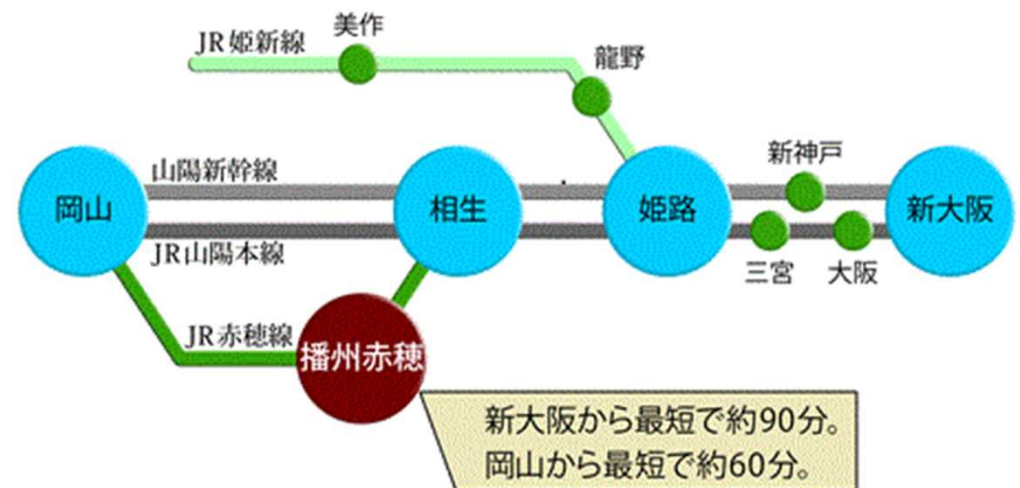
- 平成 9年 4月 ウエスト神姫が神姫バスより路線バス事業継承
- 平成17年10月 市内循環バス「ゆらのすけ」運行開始
- 平成24年 2月 東備西播定住自立圏形成推進協議会圏域バス「ていじゅうろう」運行開始
- 平成24年10月 赤穂市地域公共交通会議設置
- 平成28年 7月 デマンドタクシー「うね・のり愛号」運行開始
- 平成29年 6月 高齢者運転免許証自主返納支援事業開始
- 令和 4年 5月 赤穂市地域公共交通活性化協議会設置

公共交通・観光等に関する計画等

- 2030赤穂市総合計画（令和3年3月）
- 2025赤穂市総合戦略（令和3年3月）
- 赤穂市観光・移住定住戦略（令和4年3月）
- 赤穂市都市計画マスタープラン（令和5年3月改定予定）
- 赤穂市地域公共交通計画（令和5年度策定予定）




Geographic Location of Ako City



市内交通の状況

○鉄道

鉄道路線はJR赤穂線・山陽本線の2路線があり、5駅が存在する。

 JR赤穂線・山陽本線：
 坂越駅、播州赤穂駅、天和駅、備前福河駅、有年駅

○路線バス

市内のバス路線として4路線（御崎線、小島線、湯の内・槇線、千鳥線）、市町を跨ぐ路線を1路線（有年・上郡線）の計5路線を（株）ウイング神姫が運行している。

 路線バス

○タクシー

赤穂タクシー（株） 赤穂神姫タクシー（株）
御崎タクシー（株）

○デマンドタクシー

有年地区の交通手段を確保するため、自宅（登録場所）～有年地区内の指定乗降場所を結ぶ予約型乗合タクシー。市が運行している。

 うね・のり愛号

○コミュニティバス


★市内循環バス

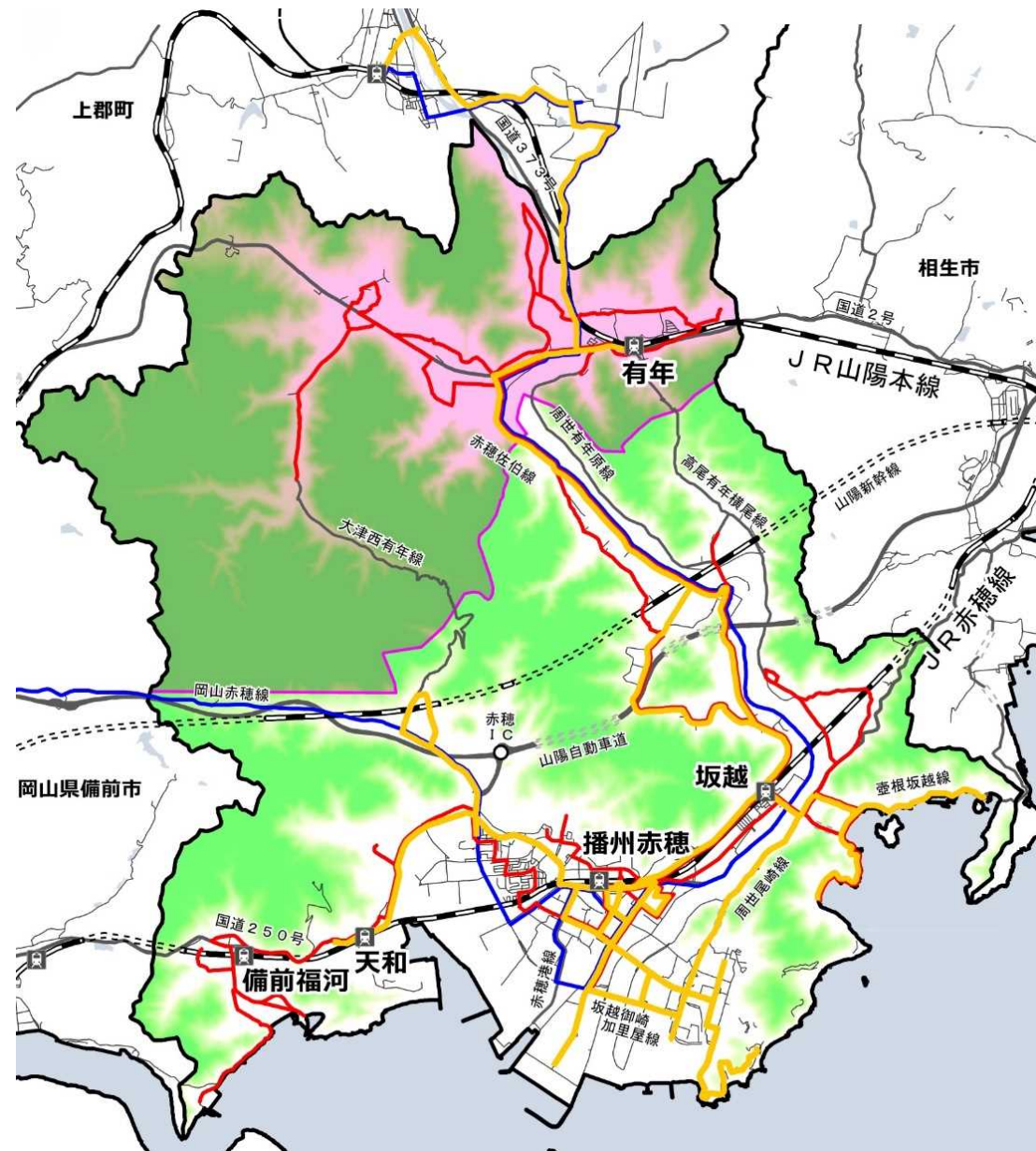
市内のバス交通空白地域の解消や公共交通施設等への交通の利便性を図るため、市が運行している。

 ゆらのすけ

★圏域バス

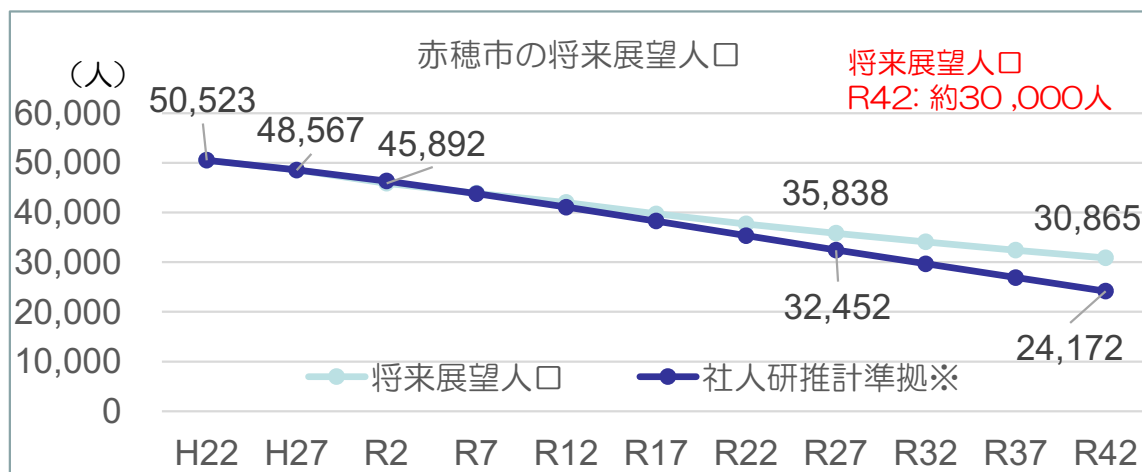
圏域住民の交通手段を確保するため、東備西播定住自立圏形成推進協議会（赤穂市、上郡町、備前市）が運行している。

 ていじゅうろう



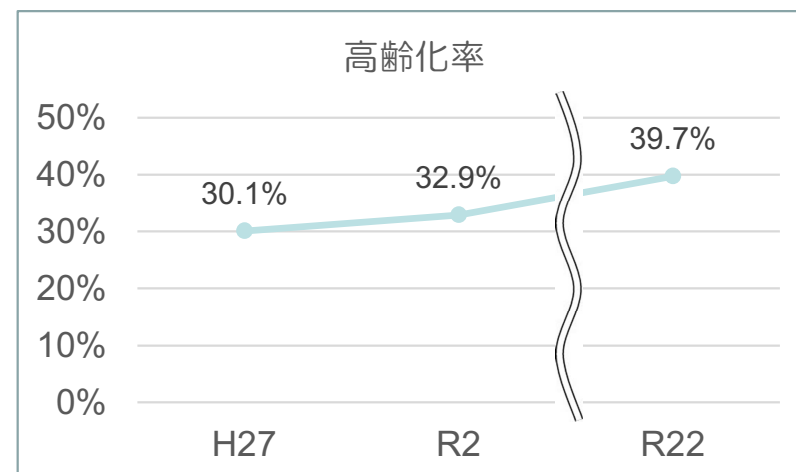
人口減少と高齢化の進展

赤穂市の総人口は、昭和50年以降5万人～5万2千人台で推移していたが、平成27年には5万人を割り込み、令和42年における市の将来展望人口では3万人となり、将来にわたって人口減少する見込みとなっている。また高齢化率についても今後も上昇し、令和2年では32.9%、令和22年で39.7%となる見込みである。



(出典：「2025赤穂市総合戦略」及び「国勢調査」)

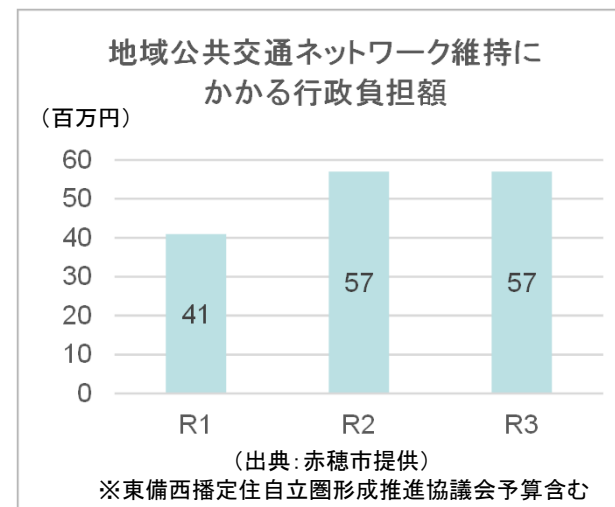
※社人研推計準拠・・・人口・世帯数の将来推計の研究などを行っている厚生労働省の研究機関（国立社会保障・人口問題研究所）による「日本の地域別将来推計人口（2018年(平成30年)推計）」の数値



(出典：「2025赤穂市総合戦略」及び「国勢調査」)

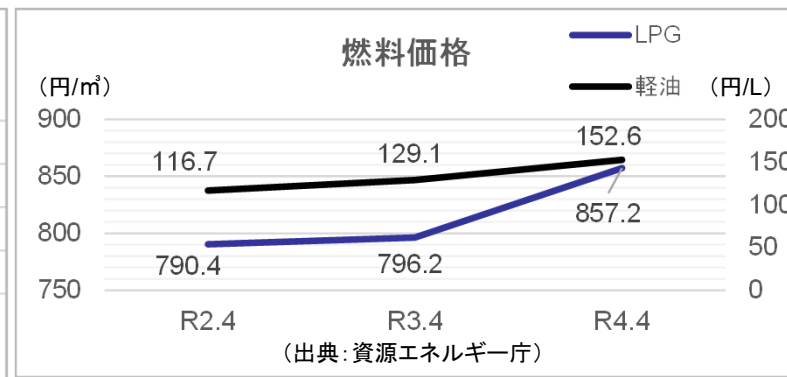
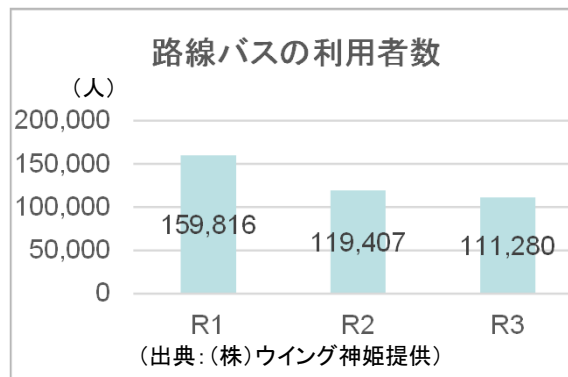
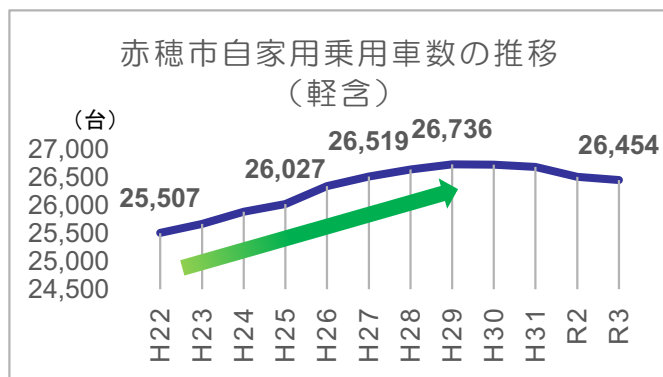
地域公共交通ネットワーク維持にかかる行政負担の増加

赤穂市では高齢化の進展に伴う高齢者の移動手段の確保やバス交通不便地域解消等を図るため、平成17年度に市内循環バス「ゆらのすけ」、平成23年度に圏域バス「ていじゅうろう」、平成28年度にデマンドタクシー「うね・のり愛号」を運行開始するなど地域公共交通ネットワークを拡充しており、地域公共交通ネットワークの維持にかかる行政負担額は増加傾向である。



交通事業者の状況

人口減少やモータリゼーションの進展による利用者の減少、運転手不足といった課題が存在していたが、それらに加え、近年は新型コロナウイルスの影響により更に利用者が減少する一方、燃料価格の高騰により運行経費は増大するなど、非常に厳しい経営状況となっている。



出典: 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)

『赤穂市の公共交通を取り巻く環境の変化』から見える『課題』

赤穂市での地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しくなることが予想される。今後、赤穂市内の地域公共交通ネットワークを《確保・維持》するためには、将来のことを見据えた《持続可能な》地域公共交通ネットワークの形成に向けた検討が必要である。

課題



持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

赤穂市の公共交通を取り巻く環境の変化

- 人口減少と高齢化の進展
- 行政負担の増加
- 交通事業者の状況



持続可能な地域公共交通を検討しよう！

課題 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築



検討項目

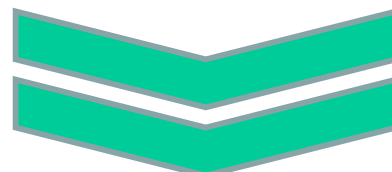
課題を解決するための

- ① 交通機関の棲み分け
- ② 財政負担のあり方
- ③ 地域公共交通ネットワークの活性化
- ④ 運転手の人材不足への対応

提案

検討項目に対する

- ① 役割の明確化
- ② 適正な行政負担投入額の目標設定
- ③ まち全体で支える仕組みづくり
- ④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保



提案 検討項目への対応を踏まえた「地域公共交通計画」の策定

検討項目① 交通機関の棲み分け

赤穂市では地域公共交通計画が策定されておらず、各交通機関の役割の明確化がなされていない状態である。特にバスは、『ゆらのすけ』『ていじゅうろう』『路線バス』の3つが存在しており、地形的な特徴から一部同じようなルートを走行しているなど、それぞれの果たす役割（導入目的）について十分な理解が得られていない状況となっている。



路線バス（ウイング神姫）



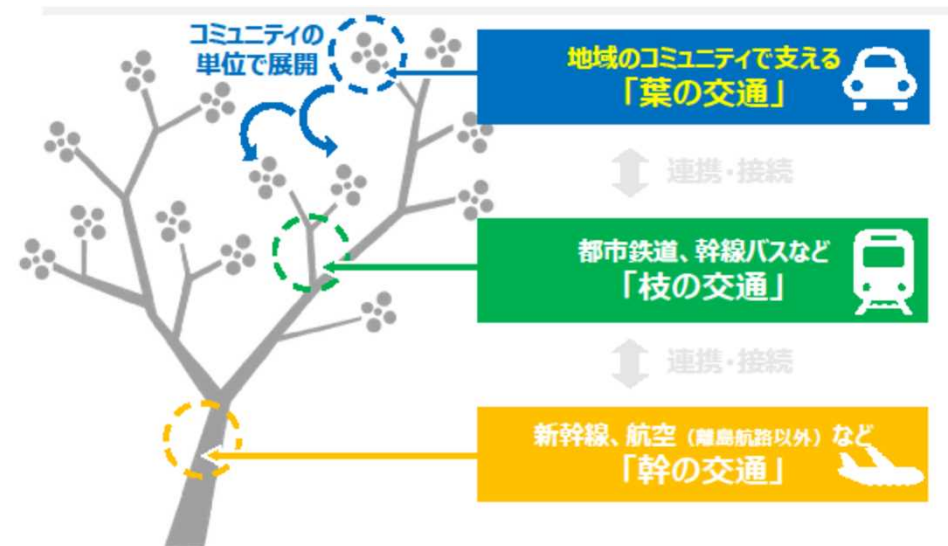
ゆらのすけ



ていじゅうろう



うね・のり愛号



提案① 役割の明確化

検討項目① 交通機関の棲み分け



提案① 役割の明確化

【役割の明確化】

地域公共交通ネットワークの維持・活性化について検討をする際は、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として捉えることが重要である。その前提として、重複を避けるためにも、全員が認識を共有できるように交通機関の役割の明確化が必要である。また住民の理解を深めるためにも住民が公共交通に關与する仕組みを構築し、そのうえで役割を整理することが望ましい。

【役割の明確化に基づいた路線の効率化】

交通機関の役割の明確化に基づき、バスが同じような時間帯に近接したコースを運行するなど、重複をしている運行の一体的な見直しを行うことにより、地域公共交通の効率化について検討する余地がある。

例) ていじゅうろう上郡ルートと路線バス
有年・上郡線



路線バス

ていじゅうろう

【役割の明確化に基づいたコミバス等の導入撤退基準】

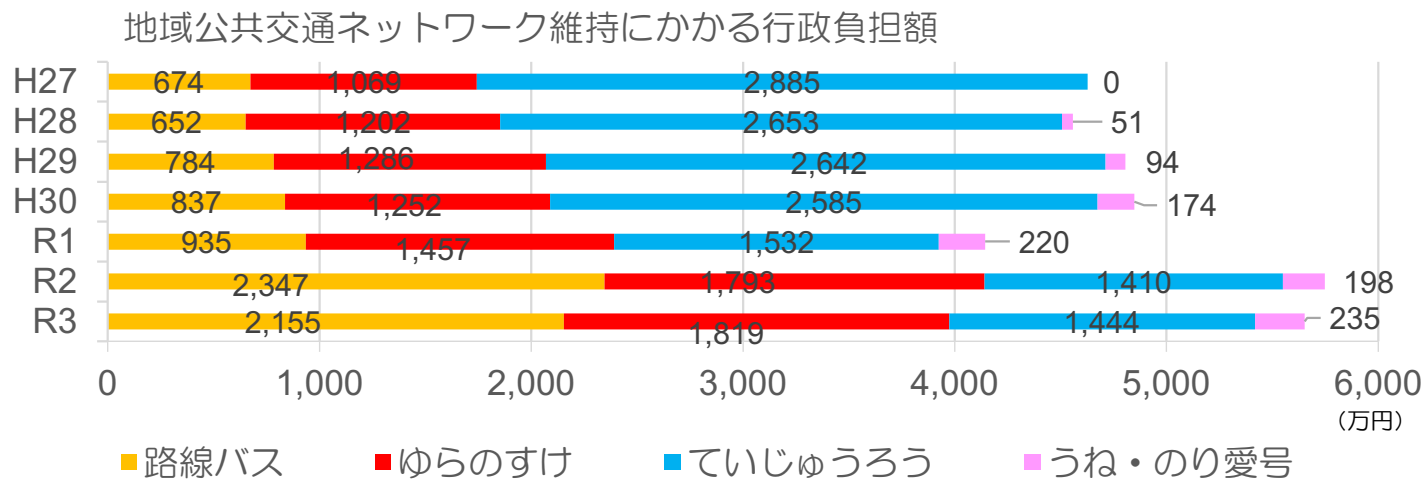
交通機関の役割の明確化をした後、コミバス等の導入・撤退基準について検討することが望ましい。

検討項目② 財政負担のあり方

赤穂市の財政面では、歳入においては大きな伸びが期待できない中、歳出においては義務的な経費が増加し、高い水準で推移するなど厳しい財政状況である。

また、交通事業者においても「赤穂市の公共交通を取り巻く環境の変化」による「交通事業者の状況」のとおり厳しい経営状況にある。

一方で地域公共交通ネットワーク維持にかかる経費は、ニーズに応じた交通施策の充実や新型コロナウイルスの影響などにより増加傾向にあり、地域公共交通を持続可能なものとするためにも、財政負担のあり方について検討が必要である。



(出典：赤穂市提供) ※東備西播定住自立圏形成推進協議会予算含む

提案② 適正な行政負担投入額の目標設定

検討項目② 財政負担のあり方



提案② 適正な行政負担投入額の目標設定

地域公共交通ネットワーク維持費の増大は行政の財政状況の圧迫となり、一方で適正な行政の負担がない場合は地域公共交通ネットワークの縮小に繋がる可能性がある。

地域公共交通ネットワークを持続可能なものとするためには財政負担についてあり方を検討する必要があり、検討結果を踏まえて地域公共交通計画の中で「行政負担投入額」の目標値を設定する。

適正な行政負担投入額の検討においては、例えば「ゆらのすけ」においては収支率（運行収入/運行経費）は約10%であり、コミュニティバスについて適切な運賃水準となっているのかなどを含めた収支状況についての検討などが考えられる。

その他にも、検討する際は直接的にかかる経費だけを考慮するのではなく、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な「行政部門の分野別代替費用」と「運行に対して行政が負担している財政支出」を比較することにより支援の必要性を可視化する地域公共交通のクロスセクター効果の検討も考えられる。

【近隣自治体】コミュニティバス運賃

自治体	運賃
たつの市	100円
宍粟市	200円
上郡町	200円
佐用町	200円

(出典：近畿運輸局調べ)

検討項目② 財政負担のあり方



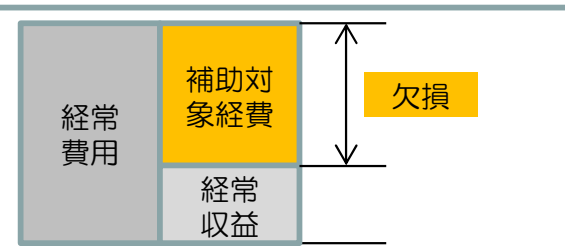
提案② 適正な行政負担投入額の目標設定

「行政負担投入額」の軽減策としては、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業の活用も考えられる。

その他に地域公共交通を「乗って残す」ためにも利用者目線からの利用促進策も重要であり、路線バスとコミバスとの均一運賃などの新たな施策の検討や、利用促進策の継続的な取り組みが必要である。

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）

- 補助対象経費：補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額
- 補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助率：1/2以内 ※補助要件あり



参考：デマンドタクシー（うね・のり愛号）について

デマンドタクシーは地域を面的にカバーでき、需要に応じた運行や目的地までの所要時間が短くなるなどのメリットが存在するものの、デマンドタクシーの対象地域の拡大を検討する際には、移動需要や地域特有の背景を把握したうえで、交通機関を含めた地域の理解を得ることが肝要である。具体的な課題や論点としては、《提案①交通機関の役割の明確化によりサービスの供給に重複がないこと》、《提案②適正な行政負担投入額の目標設定に沿うものであること》、その他《運転手不足によるサービスの供給側が拡大に耐えうるか》等があり慎重な検討が必要である。

検討項目③ 地域公共交通ネットワークの活性化

『赤穂市内における公共交通を取り巻く環境の変化』に対応しながら、より持続可能性を高めるためには、地域公共交通ネットワークの活性化策が重要となる。

活性化策として『地域に密着したサービスの提供』、『潜在需要の創出』、『お出かけのきっかけづくりによる需要創出』などについて、運送サービス主体がそれぞれ問題解決を図るだけではなく、今まで以上に交通機関同士の連携や街の魅力を向上させるためにも『地域公共交通ネットワーク』をまち全体で支える仕組みについて検討する必要がある。



提案③ まち全体で支える仕組みづくり

検討項目③ 地域公共交通ネットワークの活性化



提案③ まち全体で支える仕組みづくり

まち全体で支える仕組みづくりとしては、地域公共交通を地域の暮らしと一体として捉え官民や様々な分野との垣根を越えた「共創」について検討することが望ましい。

検討にあたっては、鉄道、バス、タクシーやスクールバスなどの地域の輸送資源を網羅的に考え、観光、医療、教育などの交通とは異なる分野や金融機関、一般社団法人あこう魅力発信基地など様々な主体との連携を図りながら進めるべきである。



検討項目③ 地域公共交通ネットワークの活性化



提案③ まち全体で支える仕組みづくり

【共創の参考事例】

【事例①】路線バスを活用した貨客混載事業（三田市）

関係者：神姫バス（株）、JA兵庫六甲、三田市

取組の内容 『地域に密着したサービスの提供』

路線の維持に苦しむ神姫バス（株）と農産物の輸送手段確保に悩むJA兵庫六甲及び生産者が路線バスで農産物を運送する貨客混載を実施し、地元の三田市もサポート。バス路線活性化とともに、農産物の輸送手段確保による農家の農業再開等、地域全体の活性化にも寄与。



※地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰受賞

【事例②】企業の送迎バスを路線バスで代替（尼崎市）

関係者：阪神バス（株）、尼崎ドライブスクール

取組の内容 『潜在需要の創出』

自動車教習所が無料送迎により行っていた教習生の輸送を、重複する路線バスで代替する取り組み。教習所は削減した無料送迎コストを充当して阪神バス全線フリー乗車券を購入し、教習生は無料で阪神バス全線が利用可能となった。

【事例③】観光資源を活用した地域公共交通との連携（和束町）

関係者：和束町、奈良交通（株）

取組の内容 『お出かけのきっかけづくりによる需要創出』

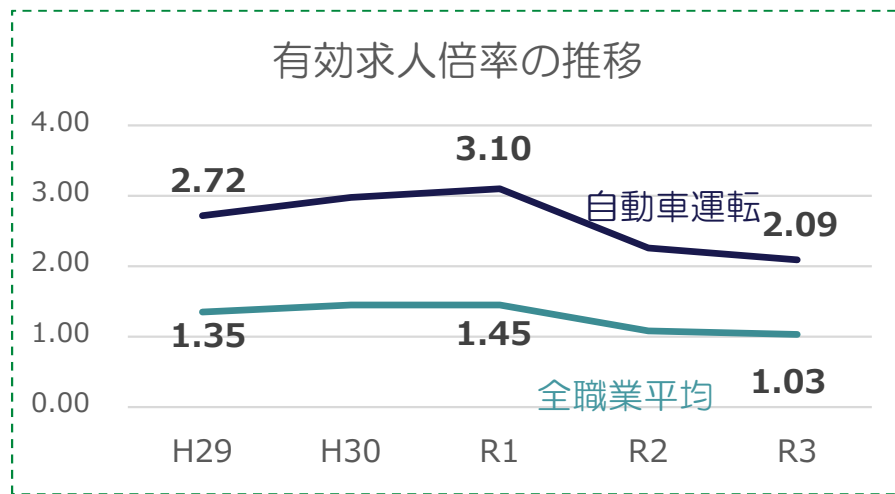
和束町がグリーンスローモビリティを用いたガイド付き茶畑景観の周遊ツアーを実施。主対象を観光客としながら、地域公共交通利用者にはツアー料金を低廉化するなど、既存の地域公共交通の維持・活性化にも寄与。

検討項目④ 運転手の人材不足への対応

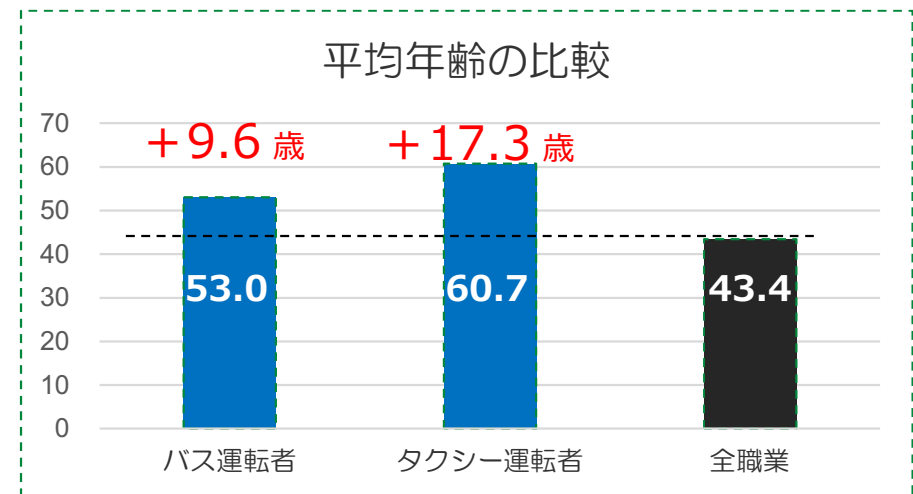
公共交通サービスを維持するためには、利用者を増やす取り組みに加えて、運転手を安定的に確保する必要があるが、人材が不足している状況である。

運転手の平均年齢は全産業平均を大幅に上回っており、新たな担い手を確保しない限り、事業を継続することが困難な状況になりかねない。

自動車運転の有効求人倍率は、全産業平均を大幅に上回っており、運転手を希望する求職者を増やすための取組を進める必要がある。



出典：一般職業紹介状況（厚生労働省）



出典：令和3年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）



提案④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保

検討項目④ 運転手の人材不足への対応



提案④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保

行政（交通・教育・労働等の担当）と交通事業者との連携により、運転手への就業を積極的にアピールする。

【取組例】

移住促進と連動した企業説明会や職業体験の実施、学校訪問、自治体広報誌への掲載

公共交通の重要性、運転手という職業の魅力について広報する。

特に、実態と乖離した運転手への「負のイメージ」を払拭するため、労働環境等を正確に理解してもらうことが重要である。

イメージ（例）	実態（例）
休みが少ない・長時間労働	「拘束時間」「運転時間」「休息时间」などが法律で規制されている。無理な勤務を強いられることはない。
運転が難しい	バックモニターや安全装置（ABSなど）が装備されており、昔に比べ安全性は格段に向上している。オートマ化も進んでいる。
定時運行のプレッシャー	道路事情等による遅延について、運転手が責任を負うことは無い。安全運転を最優先としている。

検討項目への対応を踏まえた「地域公共交通計画」の策定

- 持続可能な地域公共交通ネットワークとするために、検討項目への対応を踏まえた「地域公共交通計画」の策定を提案する。
- 計画の策定をとおして、赤穂市にとってより望ましい交通のあり方を検討するなど地域自らが交通をデザインすることにより、将来にわたる地域公共交通ネットワークの維持または更なる発展を期待する。

地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、地域の移動手段を確保するために、移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープランとなる計画。

策定のメリット

- ①地域公共交通施策の「憲法」
- ②まちづくり施策や観光施策との連携強化
- ③関係者間の連携強化
- ④交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化
- ⑤公共交通事業の継続性