

取組評価の基準
A：成果あり（計画に対して十分な成果が得られた施策）
B：一部成果あり（計画に対して十分ではないが、一部成果が得られた施策）
C：成果なし（現段階で成果が得られていない施策）

基本方針1 地域公共交通を維持・確保、活性化し、機能的なまちづくりを支えます。					
施策	取組内容	取組状況、成果	評価	課題、今後の方向性等	
1	【重点施策】 交通の中核となる新たな交通結節点の整備	やしろショッピングパークBioでの交通結節点整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の活性化、パーク＆ライドの推進のため、やしろショッピングパークBio隣接地での交通結節点（バスターミナル）整備に取り組みました。</li> <li>R1年度…基本設計、用地交渉</li> <li>R2年度…基本設計、実施設計、用地交渉（契約）</li> <li>R3年度…実施設計、整備工事</li> <li>R4年度…整備工事、供用開始（R4.10～）</li> <li>● バスターミナルに路線バスだけでなく、観光バス、タクシー、自家用有償旅客運送の乗降場も整備することとし、アクセス性を高めることで、利便性の向上に繋がります。</li> <li>● 路線バス、高速バスとともに、従来から社車庫前を経由している路線の乗り入れを交通事業者要望し、ダイヤの調整を進めています。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 引き続き、整備工事に適切に取り組むとともに、バスロケーションシステムや待合環境等、ソフト面での整備にも取り組んでいく必要があります。</li> <li>● R4年度の供用開始以降も、引き続き、中心市街地活性化の取組との連動やイオン社店や交通事業者等との連携による利用促進、適正な維持管理に取り組んでいく必要があります。</li> <li>● 利用人数増加や地域活性化に資するため、路線バスをはじめとする乗り入れ路線の増便を交通事業者に要望していく必要があります。</li> </ul>
2	パーク＆ライド推進のための駐車場等の確保	駐車場及び駐輪場の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の駅や高速バス停留所周辺の駐車場の状況、利用方法等について市HP等で発信し、利用促進に取り組みました。また、清掃や放置自転車の撤去等を行い、周辺環境の美化に努めました。</li> <li>● 利用状況を把握したうえで、H29年度に滝野社IC付近に駐輪場を新設、H30年度にJR社町駅前駐輪場を増築し、利用環境を充実させました。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存の駐車場等に加え、新設バスターミナルの駐車場、駐輪場も含めて引き続き適正管理や利用状況把握を行い、供給量が足りない場合には、駐車・駐輪スペースの確保に取り組んでいく必要があります。</li> </ul>
3	東西にある既存ストックの有効活用による観光・交流のまちづくり	東西拠点を活用した地域公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● やしろショッピングパークBio周辺をまちの拠点と位置づけ、地域活性化や交流人口の増加を目指し、交通結節点（バスターミナル）の整備に取り組んでいます。</li> <li>● 中国縦貫自動車道（中国ハイウェイバス）の市内間移動への活用については、研究、協議を行ってきましたが、新たな制度の導入には至っていません。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新設バスターミナルを交通結節点として、まちの拠点（やしろショッピングパークBio周辺）と市内各地域とを結ぶ地域公共交通ネットワークの形成を目指します。</li> </ul>

基本方針2 広域的な視点で、地域公共交通ネットワークを形成します。

施策	取組内容	取組状況、成果	評価	課題、今後の方向性等
4	<p>【重点施策】                      広域交通（鉄道・高速バス・路線バス）と連動した地域公共交通ネットワークの形成</p>	<p>乗継待ち時間の短縮と路線バスルートの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用有償旅客運送や乗合タクシーのダイヤ作成については、利用者にとって分かりやすいダイヤ（パターンダイヤ等）を作成し、利用しやすい環境づくりに取り組みました。</li> <li>●社三田線の運行ルート変更（久米経由廃止）及び米田ふれあい線の利用区間拡大について、米田地区区長会や運行会議で協議を行い、課題や利用状況の把握を行いました。また、神姫バス(株)と変更後のルートやダイヤについて検討・協議を行っていますが、現時点では実現に至っていません。</li> <li>●天神小野線については、利用者数の低迷や乗務員不足から存続が難しい状況にありましたが、小野方面へ通学している高校生等の移動手段を確保するため、地域や神姫バス(株)と協議を重ねた結果、通勤・通学に必要な路線のみを残して、継続することになりました。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用有償旅客運送や乗合タクシーについては、一部の便で路線バス等への乗継の待ち時間が長いところもあるので、今後は、さらなる利便性の向上を図るため、待ち時間が短縮されるダイヤを検討していく必要があります。</li> <li>●社三田線の運行ルート変更（久米経由廃止）及び米田ふれあい線の利用区間拡大について、引き続き米田地域や交通事業者と協議・調整しながら取り組みます。</li> <li>●天神小野線については、利用状況等を見極めながら、社地域と東条地域の移動ルートの充実（代替ルート、所要時間短縮、運賃の値下げ）を図った上で、地域や交通事業者と協議し、今後のあり方を検討していく必要があります。</li> </ul>
5	<p>高速バスの一層の利便性向上による定住化・交流の促進</p>	<p>高速バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●R1年10月のダイヤ改正により、中国自動車道ハイウェイバスの一部の便が社車庫前から発着しており、利便性の向上に繋がっています。</li> <li>●さらなる増便や新設バスターミナルへの乗り入れ等について、神姫バス(株)や西日本ジェイアールバス(株)との協議（要望）を実施しました。</li> <li>●高速バスの利便性向上に関する、交通事業者以外の関係機関（近隣市町等）との協議として、中国縦貫自動車道等沿線協議会として交通事業者（ネクスコ西日本）へ共同要望するにあたり、協議、調整を行いました。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>●社車庫前からの発着は実現しましたが、本数・ダイヤは十分とはいえないと考えています。また、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、減便傾向にあることから、引き続き、交通事業者との協議（要望）を継続していく必要があります。</li> <li>●高速バスの一層の利便性向上のため、新設バスターミナルへの乗り入れや、より利用しやすいダイヤの改正、増便に向けて、交通事業者との協議（要望）を継続して行い、大阪方面から本市中心部のアクセスを容易にすることで、まちの活性化に取り組んでいく必要があります。</li> </ul>
6	<p>小中一貫校のスクールバスの有効活用</p>	<p>スクールバスの有効活用の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●スクールバスの有効活用について、通学以外の空き時間の活用や混乗について教育委員会と協議・検討した結果、児童生徒の安全性を第一とし、混乗ではなく、空き時間での有効活用を検討すると結論に至りました。</li> <li>●交通事業者とも、スクールバスの有効活用について協議し、空き時間での可能なルート等の検討を行っています。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今後は、スクールバスの運行状況の把握に努めながら、ルートやダイヤ等を検討し、地域や交通事業者、教育委員会・学校等と調整・協議の上、有効であるならば、地域の移動手段として活用します。</li> <li>*R3年度から東条地域小中一貫校のスクールバスが運行していることから、その運行状況を踏まえて、具体的な協議を進める予定です。</li> </ul>

基本方針3 多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

施策	取組内容	取組状況、成果	評価	課題、今後の方向性等																								
<p>7</p> <p>【重点施策】 タクシーの有効活用に向けた取組</p>	<p>福祉タクシー事業のあり方の検討</p>	<p>●福祉タクシー利用状況</p> <table border="1" data-bbox="689 204 1238 391"> <thead> <tr> <th></th> <th>交付枚数</th> <th>利用枚数</th> <th>利用率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H28年度</td> <td>67,920枚</td> <td>45,710枚</td> <td>67.3%</td> </tr> <tr> <td>H29年度</td> <td>69,960枚</td> <td>44,499枚</td> <td>63.6%</td> </tr> <tr> <td>H30年度</td> <td>69,030枚</td> <td>41,898枚</td> <td>60.7%</td> </tr> <tr> <td>R1年度</td> <td>69,330枚</td> <td>39,940枚</td> <td>57.6%</td> </tr> <tr> <td>R2年度</td> <td>66,270枚</td> <td>32,804枚</td> <td>49.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>●利用率は低下しており、特にR1年度、R2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりさらに低下しました。</p> <p>●福祉タクシー券を、神戸市等の遠方への外出に使用され、一度にほとんど使い切ってしまうケースがあったため、外出支援に繋げることを目的に、H29年度から1回の利用を5枚までに制限しました。</p>		交付枚数	利用枚数	利用率	H28年度	67,920枚	45,710枚	67.3%	H29年度	69,960枚	44,499枚	63.6%	H30年度	69,030枚	41,898枚	60.7%	R1年度	69,330枚	39,940枚	57.6%	R2年度	66,270枚	32,804枚	49.5%	<p>B</p>	<p>●高齢者や障害者の外出支援を目的として福祉タクシー事業を実施してきましたが、使用枚数の制限（5枚）を設定したH29年度以降は利用率が低下しているため、利用周知の強化や使用枚数制限の上限を検討する必要があります。</p> <p>●居住地域により交付枚数を変更することについては、通院・買い物など目的地が様々であり、平等ではないと考えるため採用しないこととします。</p> <p>●アンケートによる未使用理由のうち、「家族の送迎」や「自分で運転」、「公共交通機関を利用」が4割以上を占めていることなどから、代替手段の利用によることが利用率低下の要因と考えています。一方で、使用目的の5割以上が「通院」、3割弱を「買い物」が占めていることから、日常生活に必要な外出時の移動支援について検討していく必要があります。</p> <p>●福祉タクシー事業は、地域公共交通ネットワークの形成の取組に連動させながら、事業のあり方を継続して検討していく必要があります。</p>
	交付枚数	利用枚数	利用率																									
H28年度	67,920枚	45,710枚	67.3%																									
H29年度	69,960枚	44,499枚	63.6%																									
H30年度	69,030枚	41,898枚	60.7%																									
R1年度	69,330枚	39,940枚	57.6%																									
R2年度	66,270枚	32,804枚	49.5%																									
<p>8</p> <p>【重点施策】 地域や学校、事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</p>	<p>モビリティ・マネジメントの実施</p>	<p>●公共交通について考える機会の提供と利用促進のため、H30年度及びH31年度に加東市秋のフェスティバルで神姫バス(株)の協力のもと、バスの乗車体験イベントを実施しました。</p> <p>●R3年度は、交通事業者や学校と協議しながら、小学校での出前事業（バス乗車体験等）の実施を予定しています。</p> <p>●公共交通ガイドブックを作成し、全戸配布や市役所窓口等に設置することにより、地域公共交通に関する情報提供や利用促進に努めました。</p> <p>●広報かとうにおいて、市内の公共交通機関の紹介をはじめ、公共交通機関の重要性や利用を促し、乗って守らなければならないことの意識付けに努めました。</p>	<p>B</p>	<p>●地域公共交通の利用促進により減便や路線の廃止を防ぐことや、車中心社会から転換をする必要があるという意識の醸成が十分とはいえないため、引き続きモビリティ・マネジメントを実施する必要があります。</p> <p>●学校や地域単位など、対象や実情に応じたモビリティ・マネジメントを実施し、利用促進を図る必要があります。</p> <p>●これまでは路線バス中心のモビリティ・マネジメントを実施していましたが、今後は鉄道を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施も検討する必要があります。</p>																								

施策		取組内容	取組状況、成果	評価	課題、今後の方向性等
9	待合環境の改善	待合環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の待合施設の状況把握をこまめに行い、必要に応じて修繕等の対応を行いました（社上本町のバス停については、県道の改修に併せて上屋とベンチが新しくなり、環境改善に繋がりました）。</li> <li>●上屋やベンチが設置されていないバスの停留所について、設置可否の調査・確認を行いました。</li> <li>●自家用有償旅客運送の停留所について、各地域の運行協議会でベンチを設置することについての協議を進めています。</li> </ul>	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用できる補助制度などを活用しながら、快適な待合環境となるよう可能な範囲で整備に取り組んでいく必要があります。</li> <li>●新設バスターミナルには、待合所を整備するとともに、バス・タクシー乗り場にシェルターやベンチを設置し、快適な待合環境の整備にも取り組んでいく必要があります。</li> </ul>
10	情報通信技術（ICT）を活用した利便性の向上	情報通信技術（ICT）の活用による地域公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通ガイドブックにICカードの情報を掲載するなど、利用の周知に努めました。</li> <li>●バスロケーションシステムを活用して神姫バスNaviでバスの走行位置を可視化し、利便性が向上しました。（神姫バス㈱）</li> <li>●ICカードの利用情報を活用し、需要に応じた運行ダイヤの編成に活用しました。（神姫バス㈱）</li> <li>●MaaSアプリ【WESTER】により列車の運行ダイヤや遅延状況などが駅にいかなくても確認できるようになり、利便性が向上しました。（JR西日本㈱）</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>●NicoPa（ニコパ）カードの取扱窓口や連携できるサービスが少ないため、利用促進のために取扱窓口の増設や連携サービスの拡大について、関係機関と協議（要望）していく必要があります。</li> <li>●バスや乗合タクシー等の利用者の利便性向上のため、主要な交通結節点となる新設バスターミナルや、公共交通利用者の多い施設へのバスロケーションシステムの導入を検討していく必要があります。</li> </ul>
11	地域公共交通に関する情報提供、PR施策の展開	地域公共交通に関する情報の積極的な発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通事業者と連携・情報共有しながら、市ホームページや広報かとうに地域公共交通に関する記事を掲載し、情報提供を行いました。</li> <li>●公共交通ガイドブックに、ルートやダイヤだけでなく、バスの乗車方法などを掲載し、地域公共交通の利用促進に取り組みました。</li> <li>●近隣市町と連携したガイドブックの作成については、自治体ごとの状況が異なることから作成しないこととしましたが、各自治体のガイドブックで近隣市町への行き方を掲載し、地域住民への情報提供を行いました。</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>●引き続き公共交通ガイドブックの作成・配布による情報提供を行っていく必要があります。</li> <li>●交通事業者と連携しながら、地域公共交通の利用につながる情報を市ホームページや広報かとうで積極的に発信し、潜在需要を掘り起こして、利用に繋げていく必要があります。</li> </ul>
12	観光入込客に対する地域公共交通確保の検討	観光入込客に対する地域公共交通確保の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北播磨県民局が作成するJR沿線ガイドマップにイベント情報を掲載するなど、イベントや観光施設へのアクセスに地域公共交通を利用してもらうよう情報提供に取り組みました。</li> <li>●交通事業者や観光関係者と、観光地における新たな地域公共交通の導入について協議を行いましたが、観光施設の交通バスの有効活用や新たな地域公共交通の導入には至っていません。</li> </ul>	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通事業者からは、路線バスの観光地方面への乗り入れについては、速達性や経済性、また、生活交通（住民の日常生活のための交通）の維持を優先する必要があることから、現状では困難であるとの回答をいただいています。</li> <li>●引き続き、交通事業者や観光関係者との協議を継続しますが、観光地の地域公共交通ネットワークのあり方については、定時定路線型だけではなく、観光繁忙期におけるシャトルバスの運行（観光振興としての取組への転換）などを含め、幅広く検討する必要があります。</li> </ul>

施 策		取組内容	取組状況、成果	評価	課題、今後の方向性等
13	わかりやすく、利用しやすい運賃のあり方による利用者の増加	わかりやすく、利用しやすい運賃のあり方の検討、実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市の貴重な移動手段として、路線バスの利用者の増加を図り、維持・確保するため、Nicopa（ニコパ）カードを用いた、市内路線バス一律運賃制度の導入を決定しました。</li> <li>●市内路線バス一律運賃制度は、R3年度にシステム改修を行い、R4年度から制度を開始します。</li> <li>●市内路線バス一律運賃制度の導入に併せて、自家用有償旅客運送や社市街地乗合タクシーの料金も一律化し、わかりやすく利用しやすい運賃体系を構築します。</li> </ul>	B	●一律運賃制度について、市内間の適用だけでなく、市民の利用ニーズに応じて、市外の移動に係る適用も検討する必要があります。
14	地域公共交通のバリアフリー化の推進	地域公共交通のバリアフリー化の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バスについては、神姫バス(株)社案内所が管理する全ての車両をバリアフリー車両に更新しており、誰もが利用しやすい車両となっています。（神姫バス(株)）</li> <li>●乗合タクシーの車両について、電動ステップの整備を委託事業者に要請し、乗り降りしやすくなりました。</li> <li>●自家用有償旅客運送については、全ての車両に、電動ステップと手すりを装備し、乗り降りしやすい環境を整備しました。</li> <li>●新設するバスターミナルについては、段差解消するとともに、点字ブロックや多目的トイレを整備する予定です。</li> </ul>	A	●今後も、状況把握を継続しながら、必要に応じてバリアフリー化の取組や、交通事業者への要請を実施するなど、地域公共交通のバリアフリー化を促進する必要があります。
		「心のバリアフリー」の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●加東市秋のフェスティバルで実施したバスの乗車体験イベントにおいて、「心のバリアフリー」に関する意識を啓発しました。</li> </ul>	A	●引き続き、バスの乗車体験イベントや広報かとう等で、「心のバリアフリー」に関する意識を啓発します。

基本方針4 地域公共交通を地域ぐるみで守り、育てます。

施策		取組内容	取組状況、成果	評価	課題、今後の方向性等
15	【重点施策】 地域の主体的な取組による移動手段の維持・拡大と新たな確保	自家用有償旅客運送の維持・拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行について、運行会議等で地域の意向を踏まえながら、ルート・ダイヤの見直し等に取り組み、利便性の向上を図りました。</li> <li>●運行環境について、運転手手当の増額や車庫（カーポート）を整備し、環境改善を行いました。</li> <li>●安全な運行について、年1回安全運転講習会を実施するとともに、運行会議等で、運行ルート等の危険箇所の情報を共有し、安全な運行に努めました。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行を維持・確保していくために、将来的な運転手の確保や安全で確実な運行を行うため、引き続き地域と協力し、必要に応じた支援を行う必要があります。</li> <li>●地域の貴重な移動手段を維持・確保するため、引き続き運行会議等で地域の意向を踏まえながら、必要に応じて、ルートやダイヤの見直し、環境改善等に取り組むとともに、既存路線の利用区間の拡大を検討していく必要があります。</li> <li>●利用者が減少傾向にある路線については、地域でのPR強化や運行会議で有効な対策を検討するなど、地域と十分に協議・協力しながら、より一層の利用促進を図る必要があります。</li> </ul>
		自家用有償旅客運送の新たな導入に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>●導入を検討している地域や公共交通空白地の対象となる地域において、制度の手引きやPRビデオを活用し、地域と協議を重ね、導入に向けて取り組みました。</li> <li>●R1年度から大畑、蔵谷、藪地区を対象に、とうじょうあいあいバスの運行を開始し、地域の移動手段の確保を図りました。</li> <li>●R3年度から福田地区を対象に、福田ふくふくバスの運行を開始し、地域の移動手段の確保を図りました。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>●導入を検討している地域に対して、制度の概要や他地域の取組実績などを紹介し、地域と十分に協議しながら、導入に向けた取り組みを進めます。</li> </ul>
16	交通事業者のCSR活動による利用促進	交通事業者のCSR活動による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●H30年度及びR1年度の加東市秋のフェスティバルにおいて、神姫バス(株)の協力のもと、バスの乗り方教室を開催し、地域公共交通に対する心理的バリアを下げて、地域公共交通の利用促進を図りました。</li> <li>●R2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により開催できませんでしたが、R3年度は交通事業者や学校の協力を得て、小学校でのバスの乗り方教室の開催を予定しています。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>●引き続き、交通事業者と協力しながら、地域公共交通の利用を促進します。</li> <li>●利用者が安心して、利用できる環境を整備するため、引き続き交通事業者と連携・協力しながら、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策に取り組むとともに、その取組を周知します。</li> </ul>
17	地域公共交通の事業推進体制の整備及び人材の育成	市民及び地域における地域公共交通の事業推進体制の整備及び人材の育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用有償旅客運送については、地域と市が連携しながら定期的に運行会議を開催して意見交換するなど、知識や経験の継承、人材育成に努めました。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>●将来的な運転手の確保や安全で確実な運行を行うため、引き続き地域と協力し、必要に応じた支援を行う必要があります。</li> <li>●新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、運行会議等の開催方法の検討を行う必要があります。</li> </ul>
		行政における地域公共交通の事業推進体制の整備及び人材の育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国、県等が開催する公共交通に関する研修会に市職員が参加し、知識の習得に努めました。</li> <li>●H30年度に、公共交通専門部署として交通政策係を設置し、体制強化を行いました。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>●引き続き、研修会等に積極的に参加し、知識習得に努めます。</li> <li>●地域公共交通における施策の推進強化のため、組織体制の在り方を引き続き検討する必要があります。</li> </ul>