

具体的な施策（案）

計画の目標を達成するために、3つの基本方針の区分に基づいて、次の14の具体的な施策を実施します。

あわせて、「計画の目標」で定めた数値目標との関係を示します。

No.	計画の目標を達成するための14の施策	数値目標		
		1	2	3
基本方針1：地域公共交通ネットワークの形成				
1	路線バスのルート・ダイヤ等の見直し	○	○	
2	自家用有償旅客運送（自主運行バス）の維持・拡大	○		○
3	社市街地乗合タクシーの維持・拡大	○		○
4	地域の実情に応じた新たな移動手段の確保	○		
5	観光地への移動手段の検討	○	○	
基本方針2：地域公共交通の利便性の向上				
6	バスターミナルにおける交通結節点機能の強化	○	○	
7	交通結節点の利用環境の向上	○	○	
8	バスロケーションシステム等を活用した利便性の向上	○		
9	鉄道・高速バスによる広域へのアクセス性の向上	○	○	
10	タクシーの有効活用	○		
基本方針3：地域公共交通の利用促進				
11	利用しやすい料金体系の構築	○		○
12	商業施設等と連携した取組	○	○	
13	モビリティ・マネジメントの継続実施	○		○
14	地域公共交通の維持に向けた体制の強化			○

※数値目標1 … ①鉄道・路線バス・社市街地乗合タクシー・自家用有償旅客運送の利用者数
②新たな地域公共交通の導入数
③地域公共交通の人口カバー率

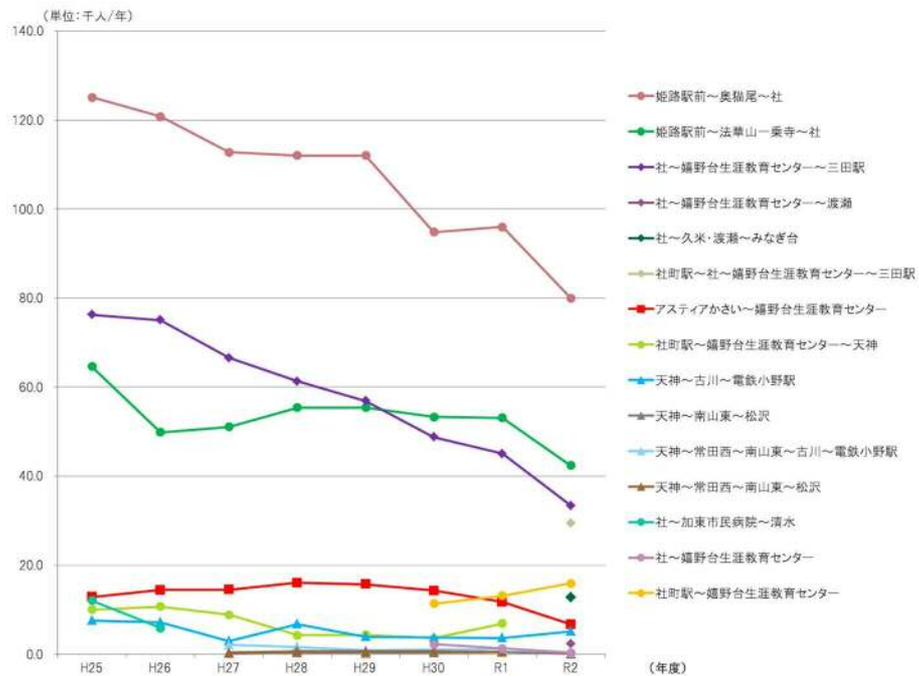
※数値目標2 … ①バスターミナルにおける路線バス・高速バスの乗降者数

※数値目標3 … ①公共交通機関を利用する市民の割合
②市が学校や地域で実施する地域公共交通に関する情報発信の回数

1. 路線バスのルート・ダイヤ等の見直し

現状と課題

- 路線バスは、通勤、通学などの広域移動や日常生活を支える重要な移動手段ですが、利用者は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響で、さらに利用者数が低迷しています。
- 路線バスの利用者数の減少は、路線バスの廃止・休止や減便に繋がり、路線の維持確保が困難になる可能性があります。西脇から社(車庫前)停留所間では、利用者数の減少などにより路線が減便となり、滝野地域や西脇方面への移動に影響が生じています。また、路線バスを維持確保するための補助金も増額となるため、市の財政状況を圧迫することにもなります。
- 社三田線について、久米経由から厚利経由に変更した場合の利用者への影響や、具体的なバス停の位置・運行ダイヤ等について、神姫バスと検討・協議を進めています。また、天神電鉄小野駅線については、通勤・通学に必要な路線を継続して運行していますが、引き続き、地域に合った移動のあり方について検討をする必要があります。
- 各地域公共交通同士の乗継のための待ち時間が長い停留所が複数みられています。



資料：加東市

図 補助路線別の利用者数

- 路線バスの社三田線については、東条地域と社地域の移動ルートの充実を図るため、久米経由から厚利経由への変更に向けて、引き続き、地域やバス事業者と協議・調整を進めていきます。

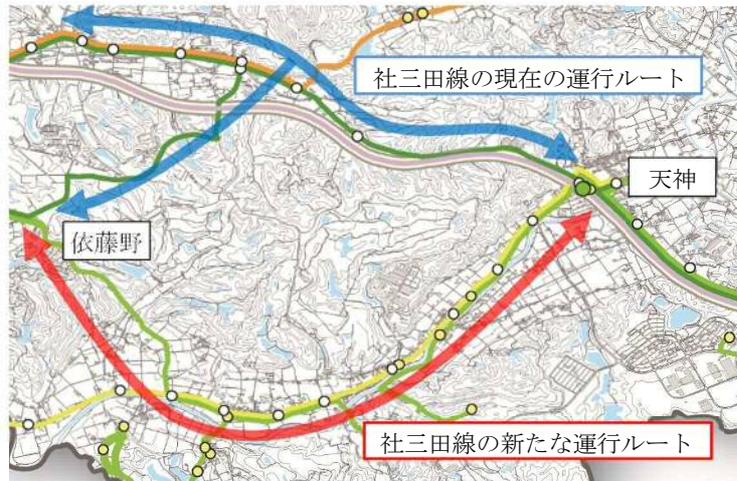


図 社三田線の運行ルートの変更案イメージ

取組内容

- 天神電鉄小野駅線について、一律運賃制度の導入による利用しやすい料金体系の構築や、社地域と東条地域の移動の充実と小野方面へのアクセス性の向上を図った上で、利用状況等を見極めながら、今後のあり方について協議・検討を進めていきます。
- 西脇三宮線の西脇から社（車庫前）間について、滝野地域や西脇方面への重要な移動手段であることから、便数の充実に向けて、引き続きバス事業者と協議・検討を進めていきます。
- 路線バスの運行ルートや停留所の変更にあたっては、利用状況等を踏まえ、地域やバス事業者と協議をしながら、地域に合った見直し・改善を図ります。
- それぞれの路線バスや鉄道、高速バス等、他の地域公共交通へ乗継利便性を考慮した運行ダイヤ等の見直し・改善を図ります。
- 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象幹線系統と位置付けられた路線については、国庫協調補助や県単独補助を活用しつつ、兵庫県や沿線市町と連携して維持・強化を図ります。

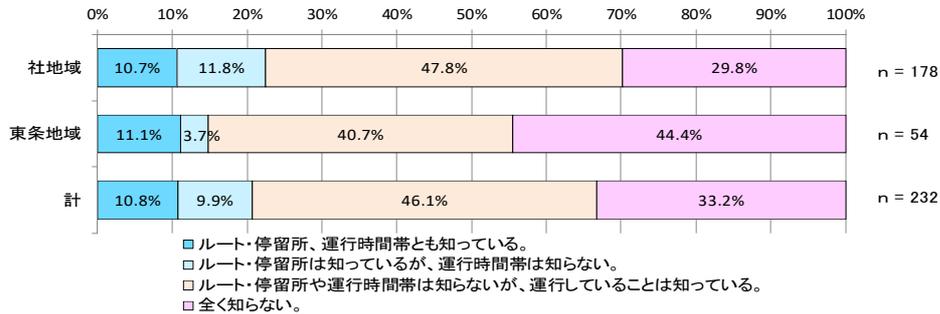
実施主体	行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
		鉄道	バス	タクシー		
	○		○		○	
実施時期	R4	R5	R6	R7	R8	
	ルート・ダイヤ等の見直し	⇒	⇒	⇒	⇒	
		社三田線の再編	⇒	⇒	⇒	
	天神電鉄小野線のあり方検討	⇒	⇒	⇒	⇒	

2. 自家用有償旅客運送（自主運行バス）の維持・拡大

現状と課題

- 公共交通空白地において、米田ふれあい号、きよみずバスに加え、令和元年度からとうじょうあいあいバス、令和3年度から福田ふくふくバスの運行を開始し、地域が主体となった移動手段の確保に取り組んできました。これらの取組を維持していくためには、利用者の増加に向けた取組を行うと同時に、地域全体で地域公共交通を守り育てる意識の醸成が必要となります。
- 市民アンケートの結果から、自家用有償旅客運送についての認知度が低く、認知度向上に向けた取組を行う必要があります。

図 地域別にみた自家用有償旅客運送の認知状況



※ 運行地域（福田地域、米田地域、鴨川地域、東条西地域）のみの集計

取組内容

- 引き続き地域と協議・連携しながら、必要に応じて運行ルートや運行ダイヤの見直し、フリー乗降制や事前予約制等の運行形態の検討などを行い、公共交通空白地の貴重な移動手段である自家用有償旅客運送の維持に努めます。
- 広報紙や公共交通ガイドブック等の活用だけでなく、地域と協議・連携をしながら有効な対策を検討し、地域内での周知に向けたさらなる取組を進めます。
- 公共交通空白地の移動手段を確保するため、現在運行している自家用有償旅客運送の利用状況を踏まえながら、運行ルートの沿線地区への運行区間拡大に向けた協議を行います。
- 運行を維持していくため、必要に応じて、交通事業者が運行管理等を行う事業者協力型の導入について検討を行います。
- 安全で確実な運行を行うために、引き続き、年1回以上の安全運転講習を実施するとともに、運行会議等で運行ルートの危険箇所等の情報共有を行うなど、安全対策に取り組みます。

実施主体	行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
		鉄道	バス	タクシー		
	○				○	
実施時期	R4	R5	R6	R7	R8	
	ルート・ダイヤ等の見直し	⇒	⇒	⇒	⇒	
	運行区間拡大の検討	⇒ 実施(米田)	⇒	⇒	⇒	

3. 社市街地乗合タクシーの維持・拡大

現状と課題

- 社市街地内の移動手段を確保するため、令和2年7月から定時定路線型の乗合タクシーの試験運行を開始しました。利用者数は徐々に増えていますが、各便の乗車率は低い状況が続いています。
- 市民アンケートの結果では、社市街地乗合タクシーについて「全く知らない」という回答が約7割となっており、認知度の向上に向けた取組を行う必要があります。



図 社市街地乗合タクシー

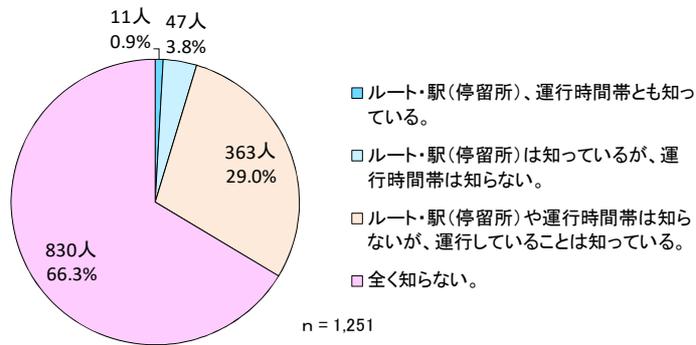


図 社市街地乗合タクシーの認知状況

取組内容

- 社市街地乗合タクシーを利用しやすい移動手段とするために、市民ニーズや利用状況等を踏まえ、運行ルートや運行ダイヤの見直し・改善を図ります。
- 認知度向上に向けて、広報紙や公共交通ガイドブック等の活用など、さらなる情報発信を行います。また、車両をラッピングするなど、社市街地乗合タクシーに市民が愛着を持てる取組を行います。
- 中心市街地内の公共交通ネットワークの形成に向けて、社市街地乗合タクシーの運行区間の拡大や新たな乗合タクシーの導入について、交通事業者と協議・検討を行います。

実施主体

行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
	鉄道	バス	タクシー		
○		○	○	○	

実施時期

R4	R5	R6	R7	R8
本格運行	ルート・ダイヤ等の見直し	⇒	⇒	⇒

4. 地域の実情に応じた新たな移動手段の確保

現状と課題

- 加東市地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通空白地の解消には、まずは自家用有償旅客運送の導入を進めてきましたが、依然として公共交通空白地となっている地域が複数あるため、乗合タクシーやスクールバスの有効活用など、地域の実情に応じた移動手段の確保が求められています。
- 小中一貫校のスクールバス活用については、教育委員会との協議により、現段階では、混乗ではなく通学時間以外の空き時間での有効活用を検討するとの結論に至りました。一方で、混乗によるスクールバスの有効活用については、運行時間の制約が少ないなどのメリットがあることから、引き続き、混乗についての協議・検討をする必要があります。
- 小中一貫校のスクールバスの空き時間は、概ね午前8時30分から午後3時となり、学校行事等によって運行時間が変動することがあるため、柔軟に対応できる活用方法を検討する必要があります。
- 令和2年に地域公共交通活性化再生法等の一部が改正され、鉄道や路線バス等の従来の地域公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員することで、持続可能な旅客運送サービスを確保することが求められています。また本市の現在の地域公共交通ネットワークにおける人口カバー率は60.9%となっており、高齢化が加速する中で移動手段の確保が求められています。

東条地域小中一貫校
スクールバスの写真

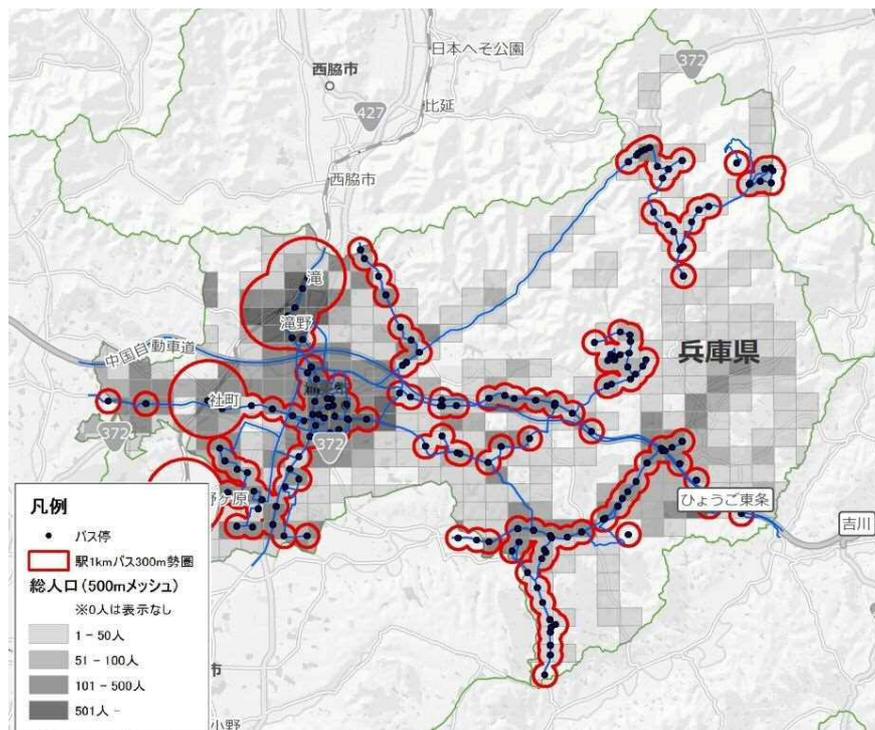


図 人口分布に対する地域公共交通の圏域

<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の移動手段の確保のために、自家用有償旅客運送の導入を新たに検討している地域に対して、これまでの導入事例や制度の概要等を紹介し、地域と十分に協議をしながら、自家用有償旅客運送の導入に向けての支援を行います。 ● 乗合タクシー（定時定路線型、デマンド型）をはじめとする、新たな移動手段の導入については、地域の実態やニーズを把握し、地域や交通事業者と協議・検討を行い、鉄道や高速バス、路線バスの幹線ネットワークと連携しながら、公共交通空白地の解消を図ります。 ● 小中一貫校のスクールバスの有効活用について、地域や交通事業者、教育委員会・学校等と協議を行い、地域の実情に応じた活用方法を検討します。また、活用にあたっては、課題の整理と解消を図ったうえで、実証実験による運行を行い、評価・見直しを経て、本格運行に向けた検討を進めていきます。 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 東条学園小中学校のスクールバスについて、運行状況や課題を把握しながら、引き続き空き時間の有効活用に向けて、運行ルートや運行ダイヤなど具体的な検討を進めていきます。 ✓ 社地域及び滝野地域の小中一貫校のスクールバスについては、それぞれ令和7年度、令和9年度の開校後の運行状況を踏まえ、地域の実情に応じた活用方法を検討します。 ✓ スクールバスの混乗について、スクールバスの利用実態を把握しながら、関係者の理解を得たうえで、混乗の実現の可能性について検討します。 ● 市内を運行している兵庫教育大学等のスクールバスや加東市自動車教習所の送迎バスなど、市内の輸送資源について、地域の移動手段としての活用が可能か、全国の先進事例を調査・研究しながら、関係主体と検討を進めていきます。 ● 今後普及することが予測される自動運転システム等の次世代モビリティについて、地域の移動手段としての有効性などの情報収集に努めます。 					
<p>実施主体</p>	<p>行政</p>	<p>交通事業者</p>			<p>市民及び地域</p>	<p>企業・団体</p>
<p>○</p>	<p></p>	<p>○</p>	<p>○</p>	<p>○</p>	<p>○</p>	<p>○</p>
<p>実施時期</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	
<p>協議・検討 ・課題整理</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	
		<p>スクールバスの 実証実験(東条)</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>本格運行結論</p>	
					<p>スクールバスの 実証実験(社)</p>	

5. 観光地への移動手段の検討

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 本市の観光入込客数は、令和元年度では 3,412 千人と微増傾向となっていましたが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、減少しています。 ● 観光地への移動や、複数の観光地を周遊するルートについて、地域公共交通の利便性は高くないため、各観光地への移動手段の確保が求められています。 ● 路線バスの観光地方面への乗り入れについては、これまでから交通事業者と協議・検討を行ってきましたが、生活交通の維持や速達性、経済性等の観点から、現時点では実現に至っていません。 	
--------------	---	---

図 JR沿線ガイドマップ

<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光地への移動手段の確保について、引き続き交通事業者や観光関係者との協議を継続し、定時定路線型だけでなく、観光に特化したシャトルバスの運行や各施設の送迎バス、観光タクシーの活用など、幅広い手段の中から適切な移動手段を検討します。 ● 交通事業者や観光関係者と連携し、観光客の地域公共交通の利用促進に向けて、情報提供等に取り組みます。 ● 北播磨県民局管内の主要な観光地等を結ぶ地域公共交通ネットワークの実現に向けて、兵庫県や関係市町と協議します。
-------------	---

<p>実施主体</p>	行 政	交 通 事 業 者			市民及び 地 域	企業・団体
	○	鉄 道	バ ス	タ ク シ ー	○	○

<p>実施時期</p>	R4	R5	R6	R7	R8
	協議・検討	⇒	⇒	⇒	⇒

6. バスターミナルにおける交通結節点機能の強化

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● やしろショッピングパーク Bio 隣接地におけるバスターミナルの令和4年10月供用開始に向け、整備を進めています。 ● 地域公共交通の交通結節点として、路線バスや高速バス、自家用有償旅客運送等、あらゆる地域公共交通に接続しやすくするための取組が必要です。 ● 現在、社（車庫前）停留所を経由しているバス路線、高速バス路線について、バスターミナルへの乗り入れをバス事業者と協議していますが、路線バスについては、速達性確保の観点から、一部の路線はバスターミナルを経由しない方向性となっています。また、高速バスについて、現在、社（車庫前）停留所を発着する便は、大阪発着便がそれぞれ1便（合計2便）のみとなっています。 											
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和4年10月供用開始に向け、引き続きバスターミナルの整備を進めるとともに、市内各地域や市外と中心市街地とのアクセス性向上のため、路線バスや高速バスの乗り入れ路線数について、引き続きバス事業者と協議・検討を行い、バスターミナルを経由・発着する便の増便を目指します。 ● 社市街地乗合タクシー及び自家用有償旅客運送について、全便がバスターミナルを経由するよう運行ルートや運行ダイヤの見直しを行い、バスターミナルを中心とした各公共交通機関へのアクセス性の向上に取り組みます。 ● 観光事業者と協議を行い、観光バスのバスターミナルへの乗り入れの促進に取り組みます。 ● バスターミナルからのアクセス性向上のため、バスターミナルがタクシーの待機拠点となるよう、タクシー事業者と協議を行います。 											
<p>実施主体</p>	<p>行 政</p> <p>○</p>	<p>交 通 事 業 者</p> <table border="1"> <tr> <td>鉄 道</td> <td>バ ス</td> <td>タ ク シ ー</td> </tr> <tr> <td></td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </table>			鉄 道	バ ス	タ ク シ ー		○	○	<p>市民及び 地 域</p> <p>○</p>	<p>企業・団体</p> <p>○</p>
鉄 道	バ ス	タ ク シ ー										
	○	○										
<p>実施時期</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>							
	<p>供用開始</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>							
	<p>ルート・ダイヤ 等の見直し</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>							
	<p>協議・検討</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>	<p>⇒</p>							

7. 交通結節点の利用環境の向上

現状と課題

- 鉄道駅や高速バス停留所付近の駐輪場については、平成 29 年度に滝野社 IC 付近に新設、平成 30 年度に JR 社町駅前に増設を行いました。鉄道駅及び高速バス停留所においては、高速東条停留所周辺で駐輪場が確保できていません。また、平成 30 年度に実施した高速バス停留所利用者へのヒアリング調査では、高速バス停留所近くへの駐車場設置や停留所の待合スペースの整備を求める利用者が多くなっています。



図 滝野社 IC 駐輪場



図 高速バスを利用しやすくするための取組について

- 交通結節点や主要施設周辺のバス停留所について、上屋やベンチが設置されていない場所や老朽化している場所があり、利用環境の改善を検討する必要があります。一方で、設置管理者が不明なベンチもあり、設置・修繕については、設置場所の管理者などと調整が必要です。

取組内容

- 駐車、駐輪スペースが未整備又は供給不足の交通結節点については、必要に応じて、駐車場・駐輪場の確保に取り組みます。また、駐輪場の放置自転車や枠外駐車管理など、引き続き定期的な管理を行います。
- 交通事業者や道路管理者等、関係機関と協議を行い、高速東条停留所周辺について、駐輪場の確保に取り組みます。
- 待合環境の維持管理を行うとともに、必要に応じて、バリアフリー化や上屋の設置など利用環境の改善に向けて、関係機関と協議・検討を行います。

実施主体

行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
	鉄道	バス	タクシー		
○	○	○			

実施時期

R4	R5	R6	R7	R8
施設管理状況把握	⇒	⇒	⇒	⇒

8. バスロケーションシステム等を活用した利便性の向上

現状と課題

- 路線バスや高速バスの運行状況については、バスロケーションシステムを活用した「神姫バス Navi」を見ることで、バスの走行位置を確認することができます。一方で、スマートフォン等の検索機器を利用していない人でも、バスロケーションシステムを活用した情報を確認できるよう、停留所等へのバスロケーション表示機の導入に向けた検討が必要です。
- JR 西日本では、MaaS アプリの「WESTER」により、列車の運行ダイヤや IC カード (ICOCA) の残高を確認することができますが、加古川線については、列車走行位置確認機能等は対象外となっています。
- インターネットを利用した経路検索では、市内における一部の路線が表示されないため、地域公共交通を利用しやすくする環境整備が必要となっています。



図 神姫バス Navi アプリ

取組内容

- バスターミナルや、公共交通利用者の多いバス停留所や施設において、必要性や有効性を検討したうえで、バスロケーションシステム表示機の設置に向けて取り組みます。
- 社市街地乗合タクシーをはじめとする本市が運行する地域公共交通について、走行位置などの運行情報を提供できるようにするため、バスロケーションシステムの導入についての調査・研究を行います。
- JR 西日本の MaaS アプリにおける加古川線の機能強化について、JR 西日本と協議を行います。
- 市内の地域公共交通の時刻や経路を検索できるよう、自家用有償旅客運送等の路線情報 (GTFS-JP) オープンデータの整備など、利用環境の改善に向けた取組を実施します。

実施主体	行政	交通事業者			市民及び 地域	企業・団体
		鉄道	バス	タクシー		
	○	○	○			

実施時期	R4	R5	R6	R7	R8
	表示機の設置	評価・見直し	必要に応じて 設置の拡大	⇒	⇒
		バスロケーションシステム の調査・研究	⇒	結論	結論を 踏まえた対応

9. 鉄道・高速バスによる広域へのアクセス性の向上

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速バスの路線について、新型コロナウイルス感染症などの影響により、京都方面への路線が休止されたほか、大阪・三宮方面の路線についても、減便や休止が増えており、遠方への移動の利便性が低下しています。 ● 通勤での利用が多い早朝、夜間において、鉄道及び高速バスともに、各方面につき1時間あたり1～2本と運行本数が少なく、時間的な制約が大きくなっています。 ● バス事業者との協議により、中国自動車道ハイウェイバスの一部の便が社（車庫前）停留所から発着することとなり、利便性が向上しましたが、高速バスから市内の路線バスへスムーズに乗り換えができる便が少なく、高速バスとのアクセス性の低さが課題となっています。 ● 平成30年度に実施した高速バス停留所利用者へのヒアリング調査では、滝野社インター停留所から大阪駅や三ノ宮駅への利用が多く、滝野社インター停留所へのアクセス性の向上が求められています。 					
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、高速バスの早朝、夜間における運行本数の増便について、交通事業者と引き続き協議を進めます。また、高速バスについては、社（車庫前）停留所を発着便の増便についても、引き続き協議を進めます。 ● 鉄道駅や高速バス停留所と、バスターミナル等の交通結節点を結ぶ路線や運行ダイヤについて、交通事業者と協議・検討を行い、市外と中心市街地とのアクセス性向上を目指します。 ● 運行本数や運行ダイヤに関する協議にあたっては、路線バスや自家用有償旅客運送、都市街地乗合タクシー等の市内を運行する地域公共交通への乗り継ぎや、鉄道や高速バスが通行する沿線市町等の関連機関を考慮した上で協議・調整を行います。 					
<p>実施主体</p>	<p>行政</p>	<p>交通事業者</p>			<p>市民及び 地域</p>	<p>企業・団体</p>
	<p>○</p>	<p>○</p>	<p>○</p>			
<p>実施時期</p>	<p>R4 ルート・ダイヤ等の協議 協議結果の反映</p>	<p>R5 ⇒</p>	<p>R6 ⇒</p>	<p>R7 ⇒</p>	<p>R8 ⇒</p>	

10. タクシーの有効活用

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降、タクシーの利用状況は大きく減少しており、特に夜間の運行が少なくなっています。
- 福祉タクシー券について、外出機会を増やすため、平成 29 年度から 1 回当たりの利用枚数を 5 枚に制限しましたが、全体の利用枚数や利用率は低下傾向となっています。
- 福祉タクシー券の未使用の理由について、アンケート結果では「家族の送迎がある」が多く、通常の移動手段は確保されているものの、非常時の移動手段の確保として、福祉タクシー券を申請する方が増加していることが推測されます。

現状と課題

表 福祉タクシー利用状況

	交付枚数	利用枚数	利用率	未使用率 (※)
平成 28 年度	67,920 枚	45,710 枚	67.3%	14.5%
平成 29 年度	69,960 枚	44,499 枚	63.6%	20.5%
平成 30 年度	69,030 枚	41,898 枚	60.7%	20.4%
令和元年度	69,330 枚	39,940 枚	57.6%	25.2%
令和 2 年度	66,270 枚	32,804 枚	49.5%	29.5%

(※)未使用率・・・福祉タクシー券を交付したが、1枚も利用していない人の割合

取組内容

- 鉄道や高速バス、路線バス等の幹線ネットワークと、目的地や自宅を結ぶ支線としてのタクシーの活用について、タクシー事業者と協議・検討を行います。
- タクシーを活用した高齢者の移動手段の確保のため、福祉部局と連携し、利用上限枚数の緩和など福祉タクシー券制度の見直しや、高齢者の外出支援に向けた利用促進の取組について協議・検討を行います。

実施主体

行 政	交 通 事 業 者			市民及び 地 域	企業・団体
	鉄 道	バ ス	タ ク シ ー		
○			○	○	

実施時期

R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
福祉タクシー券制度見直しの協議・検討	⇒	制度見直しの実施	⇒	⇒評価・検証

11. 利用しやすい料金体系の構築

現状と課題

- 市民アンケートの結果では、新たな公共交通機関に求める視点として、「安い料金で利用できる」とする回答者の割合が最も多くなっており、公共交通機関の利用にあたっては、利用しやすい料金が望まれていることが分かります。
- 市内を移動するにあたり、路線バス、自家用有償旅客運送、乗合タクシーで料金体系が異なることから、わかりやすく利用しやすい料金体系を構築するため、公共交通機関を利用した市内移動において、運賃を均一にする一律運賃制度の導入を進めています。
- 路線バスで一律運賃制度を利用する場合は、IC カード (NicoPa) を使用する必要があるため、IC カード (NicoPa) の利用を促進する必要があります。
- 地域公共交通の利用者が減少を続ける中、わかりやすく、利用しやすい料金体系となるよう、運賃について柔軟に対応し、利用促進を図る必要があります。

取組内容

- 令和4年度から導入する一律運賃制度の情報周知を行いながら、公共交通機関の利用促進に取り組みます。また、制度の導入による効果検証を行い、利用状況に応じて制度の見直し、改善を図ります。
- 市役所や、やしろショッピングパーク Bio 等に IC カード (NicoPa) の取扱窓口を設置し、一律運賃制度の利用促進を図ります。
- 市外の移動において、近隣市と連携しながら、広域での一律運賃制度の導入について調査・研究を進めます。
- 複数の地域公共交通を乗り継ぎした際の割引制度や、定額料金で一定期間自由に地域公共交通を利用することができる制度 (サブスクリプション制度) などの導入を検討し、地域公共交通の利用者の増加を目指します。



出典：神姫バス HP

図 サブスクリプション制度導入事例 (三田市)

実施主体	行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
		鉄道	バス	タクシー		
	○		○		○	

実施時期	R4	R5	R6	R7	R8
	一律運賃制度の実施	評価・見直し	⇒	⇒	⇒
		定額制等の協議・検討	⇒	⇒	実施
広域連携の調査・研究	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

12. 商業施設等と連携した取組

現状と課題

- 「第2次加東市総合計画」及び「加東市都市計画マスタープラン」において、やしろショッピングパーク Bio 周辺を「まちの拠点」に位置づけ、交流やにぎわいを創出することとしています。バスターミナルの供用開始後は、交通結節機能の強化と併せて、やしろショッピングパーク Bio 等と地域公共交通を連携させた地域の活性化に向けての取組を進めていく必要があります。
- 市民アンケートの結果や地域公共交通の利用実績からわかるように、地域公共交通の利用は減少しています。その中で、地域公共交通を利用するためのきっかけづくりが必要となります。

取組内容

- 公共交通利用者に対して、商業施設で利用できる商品券や割引券の発行など、やしろショッピングパーク Bio をはじめとする商業施設と連携した制度を検討し、地域公共交通の利用促進とまちの活性化、にぎわいの創出に向けて、交通事業者や関係事業者等と協議・調整を行います。
- 温泉施設やレジャー施設、イベント等において、公共交通機関を利用した来場者に対し特典を付与するなど、地域公共交通の利用促進に向けた取組を、交通事業者や関係施設等と検討します。



出展：近江鉄道グループ HP

図 地域公共交通と商業施設の連動した取り組み事例（東近江市）

実施主体	行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
		鉄道	バス	タクシー		
	○	○	○	○		○
実施時期	R4	R5	R6	R7	R8	
	調査・研究	協議・検討	⇒	実施	評価・見直し	

13. モビリティ・マネジメントの継続実施

現状と課題

- 市民アンケートの結果では、公共交通機関を利用しない理由として「手軽に利用できる移動手段がある」とする回答者の割合が最も多くなっています。自家用車中心の社会から地域公共交通を積極的に利用する社会への転換を促すため、地域公共交通の利便性の向上と併せて、利用促進の取組を継続的に実施することが重要です。



☒ 乗車体験イベントの様子



☒ 加東市公共交通ガイドブック

- 市民アンケートの結果では、コロナ禍において約 8 割以上が普段の外出手段を自家用車に変えたと回答しており、地域公共交通の感染対策に関する懸念が見られることから、地域公共交通に対する市民の不安を払拭する必要があります。
- これまでもモビリティ・マネジメントの取組を行ってきましたが、対象や内容について、より一層有効な手段を検討し、継続的に実施する必要があります。

取組内容

- 学校やイベントにおいて、交通事業者と連携しながら、バス・電車の乗車体験や地域公共交通に関する講座等を実施し、地域公共交通の利用促進に向けた取組を実施します。また、地域公共交通の利用者の減少は、路線の減便や廃止に繋がるため、地域公共交通を利用し、守っていかなければならないことの意識付けに努めます。
- 地域公共交通における感染症防止対策への取組と安全性について、交通事業者と連携して、市民に対し情報周知を行います。
- 市 HP や SNS、広報紙、公共交通ガイドブックの活用に加え、高齢者への周知を促進するため、地区集会や団体の定例会等を通じた情報発信に取り組みます。

実施主体

行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
	鉄道	バス	タクシー		
○	○	○		○	

実施時期

R4	R5	R6	R7	R8
モビリティ・マネジメントの実施	⇒	⇒	⇒	⇒

14. 地域公共交通の維持に向けた体制の強化

現状と課題

- 地域公共交通において、乗務員不足が大きな課題となっています。自家用有償旅客運送においては、定期的に運行会議を開催し、運転手の確保や人材育成に取り組んでいますが、引き続き、行政や交通事業者等が連携して担い手の確保・育成に取り組む必要があります。
- 地域公共交通における組織体制を強化するため、「NPO 法人再生塾」や兵庫県が実施している「公共交通勉強会」に参加し、知識の習得や組織の体制強化に向けた取組を続けてきました。引き続き、より強固な体制の構築を目指す必要があります。

取組内容

- 交通事業者や地域と連携し、市 HP や広報紙等、市が発信可能な媒体を活用し、地域公共交通の担い手不足への支援に向けた情報発信に取り組めます。



図 市広報にバス乗務員募集記事を掲載した事例（福岡県嘉麻市）

- 自家用有償旅客運送を維持・継続するため、地域と引き続き協議・検討を行いながら、人材育成や運転手の確保に取り組めます。
- 組織体制の強化に向け、引き続き、国や県、法人で実施している研修会等に参加し、知識の習得を行います。また、全国の先進事例を調査・研究し、有効であれば交通事業者等との連携協定締結や、組織体系の定期的な見直しにより、施策を推進していきます。

実施主体

行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
	鉄道	バス	タクシー		
○	○	○	○	○	

実施時期

R4	R5	R6	R7	R8
情報発信 研修会等への 参加	⇒	⇒	⇒	⇒