第５章　前計画の取組状況等の整理

本市では、平成 29 年 3 月に前計画を策定し、目指す地域公共交通の将来像「暮らしを支え、交流を促進し、地域が主体的に取り組む、持続可能な地域公共交通」の実現や数値目標を達成するため、17 の具体的な施策に取り組みました。

1　数値目標の達成状況（見込み）

(1) 数値目標１：地域公共交通の利用者の増加

鉄道の利用者数は、平成 30 年度から令和元年度にかけて目標値を上回りました※1 が、令和２年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通の利用者数は大きく減少しました。その結果、鉄道、路線バスの利用者数共に目標値を下回る見込みです。

指標	基準値	目標値	実績値
鉄道の乗車人数	274.5 千人/年 （H27 年度）	280 千人/年 （R3 年度）	224.4 千人/年 （R2 年度）※2
路線バスの利用者数 ※3	1,282 千人/年 （H27 年度）	1,300 千人/年 （R3 年度）	810 千人/年 （R3 年度）
通勤・通学における 地域公共交通の分担率	7.1% （H22 年度）	10.0% （R2 年度）	― ※4

※1：p11「図　加東市内の鉄道駅の年間乗車人数」を参照。
※2：R3 年度実績値は R4 年度に確定するため、直近の R2 年度の実績値を記載。
※3：路線バスの各年度の期間は、前年 10 月 1 日から当年 9 月 30 日まで。
※4：R3 年パーソントリップ調査の結果をもとに、R4 年度に公表予定。

(2) 数値目標２：市民及び地域による地域公共交通確保への主体的な取組

「地域主体の地域公共交通の取組数」については、令和元年度に東条西地域（大畑、蔵谷、藪地区）、令和 3 年度に福田地域で自家用有償旅客運送の運行を開始し、米田地域、鴨川地域の自家用有償旅客運送と合わせて 4 地域での運行が実現し、目標値を達成しました。

また、「市民及び地域等による待合環境の改善数」については、令和 3 年度に自家用有償旅客運送の運行協議会の取組において、3 つの停留所にベンチが新設されたことにより、目標値を達成しました。

指標	基準値	目標値	実績(見込)値
地域主体の 地域公共交通の取組数	2 箇所 （H28 年度）	4 箇所 （R4 年度）	4 箇所 （R4 年度）
市民及び地域等による 待合環境の改善数	1 箇所 （H28 年度）	3 箇所 （R4 年度）	4 箇所 （R4 年度）

(3) 数値目標３：地域公共交通によるまちのにぎわいの創出

現在やしろショッピングパーク Bio の隣接地に整備を進めているバスターミナルは、令和４年 10 月に供用開始を予定しており、目標値を達成する見込みです。

指標	基準値	目標値	実績(見込)値
商業施設に併設した交通結節点の整備	0 箇所 （H28 年度）	1 箇所 （R4 年度）	1 箇所 （R4 年度）

２　前計画の施策の取組状況・成果及び今後の方向性

本計画の策定にあたっては、前計画の成果等を振り返り、本計画に引き継ぐべき課題や取組を整理します。

以下では、前計画で示した 17 の具体的な施策について、項目ごとに「取組内容」や「成果」を振り返るとともに、「今後の方針」を示します。

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。

(1)交流の中核となる新たな交通結節点の整備	
取組内容	● やしろショッピングパーク Bio での交通結節点整備
成果・ 取組状況	● 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。 令和元年度…基本設計、用地交渉／令和２年度…基本設計、実施設計、用地交渉（契約） 令和３年度…実施設計、整備工事／令和４年度(予定)…整備工事、供用開始（令和４年 10 月～） ● 交通結節点のアクセス性と利便性の向上のため、バスターミナルには、路線バスだけでなく、観光バスやタクシー、社市街地乗合タクシー、自家用有償旅客運送の乗降場も整備することとしました。 ● 路線バス、高速バスともに、従来から社（車庫前）停留所を経由している路線の乗り入れを交通事業者に要望し、ダイヤの調整を進めています。
今後の方向性	● 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、ソフト面の整備にも取り組みます。 ● 令和４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やしろショッピングパーク Bio 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みます。 ● 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について、引き続き、交通事業者に要望します。

(２)パーク＆ライド推進のための駐車場等の確保	
取組内容	● 駐車場及び駐輪場の確保
成果・ 取組状況	● 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ホームページ等で情報発信を行い、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。 ● 利用状況を把握したうえで、平成 29 年度に滝野社インター停留所に駐輪場を新設、令和元年度に JR 社町駅前駐輪場を増設し、利用環境が充実しました。
今後の方向性	● 既存の駐車場等に加え、バスターミナルの駐車場、駐輪場を含め、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、駐車場や駐輪場の確保に取り組みます。

(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	
取組内容	● 東西拠点を活用した地域公共交通ネットワークの形成
成果・ 取組状況	● 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。 ● 中国縦貫自動車道を活用した市内間移動については、研究、協議を行いましたが、新たな制度の導入には至っていません。
今後の方向性	● バスターミナルを交通結節点とし、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。

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。

(４)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	
取組内容	● 乗継待ち時間の短縮と路線バスルートの見直し
成果・ 取組状況	● 乗合タクシーや自家用有償旅客運送では、利用者にとってわかりやすい運行ダイヤ（パターンダイヤ等）を編成し、利用しやすい環境づくりに取り組みました。 ● 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㈱と変更後の運行ルートや運行ダイヤについて協議・検討を行っていますが、現時点では実現に至っていません。 ● 天神電鉄小野駅線については、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、地域や神姫バス㈱と協議を重ねた結果、通学・通勤に必要な路線のみ運行を継続し、小野方面へ通学している高校生等の移動手段を確保しました。
今後の方向性	● 乗合タクシーや自家用有償旅客運送については、一部の便で路線バス等への乗継の待ち時間が長いため、今後は、さらなる利便性の向上を図るため、待ち時間を短縮する運行ダイヤを検討します。 ● 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・調整を行います。 ● 天神電鉄小野駅線については、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）を図ったうえで、地域や交通事業者と協議し、今後のあり方を検討します。

(５)高速バスの一層の利便性向上による定住化・交流の促進	
取組内容	● 高速バスの利便性向上
成果・ 取組状況	● 令和元年 10 月のダイヤ改正により、中国ハイウェイバスの一部の便が社（車庫前）から発着するようになり、利便性の向上に繋がりました。 ● 高速バスのさらなる増便やバスターミナルへの乗り入れ等について、神姫バス㈱や西日本ジェイアールバス㈱との協議（要望）を行いました。 ● 高速バスの利便性向上について、中国縦貫自動車道等沿線協議会において関係機関（近隣市町等）と協議・調整を行い、交通事業者（ネクスコ西日本）への共同要望を行いました。
今後の方向性	● 高速バスの社（車庫前）停留所からの発着は実現しましたが、運行本数・ダイヤは十分とは言えず、また、新型コロナウイルス感染症の影響から、減便傾向であるため、引き続き、交通事業者との協議（要望）を行います。 ● 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への改正、増便に向けての交通事業者との協議（要望）を継続します。また、大阪・神戸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みます。

(６)小中一貫校のスクールバスの有効活用	
取組内容	● スクールバスの有効活用の検討
成果・ 取組状況	● スクールバスの有効活用について、教育委員会と協議した結果、開校当初は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の結論に至りました。 ● 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いました。
今後の方向性	● スクールバスの運行状況の把握に努めながら、運行ルートや運行ダイヤ等について、引き続き検討を行い、地域や交通事業者、教育委員会、学校等と調整・協議のうえ、有効であるならば、地域の移動手段としての活用を目指します。 ● スクールバスの活用について、現段階では空き時間の活用としますが、スクールバスの利用実態を把握しながら、混乗の実現の可能性について検討します。

基本方針３　多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

(7)タクシーの有効活用に向けた取組	
取組内容	● 福祉タクシー事業のあり方の検討 ● 乗合タクシー（定時定路線型、デマンド型）の導入
成果・ 取組状況	● 福祉タクシー券の利用枚数について、外出支援に繋げることを目的に、平成 29 年度から 1 回の利用を 5 枚までに制限しました。 ● 社市街地内の移動手段を確保し、自家用有償旅客運送及び路線バスの利便性の向上と、社市街地内の公共交通ネットワークの充実を図ることを目的に、令和 2 年 7 月から、定時定路線型の社市街地乗合タクシーの試験運行を開始しました。
今後の方向性	● 福祉タクシー券について、利用周知の強化や利用上限枚数の緩和を検討します。また、公共交通を利用できない高齢者等の、日常生活に必要な外出時の移動支援について検討します。 ● 公共交通空白地の解消に向けた取組について、自家用有償旅客運送だけでなく、乗合タクシー（定時定路線型・デマンド型）やスクールバスの有効活用などを含め、地域や交通事業者と引き続き協議を進めます。 ● 社市街地乗合タクシーの利便性向上と利用者の増加を図るため、利用者等のニーズに応じた運行ルートや運行ダイヤを検討するとともに、制度の周知を強化するなど、利用促進を図ります。

(8)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	
取組内容	● モビリティ・マネジメントの実施
成果・ 取組状況	● 地域公共交通について考える機会の提供と利用促進のため、神姫バス㈱の協力のもと、平成 30 年度及び令和元年度にバスの乗車体験イベント、令和 3 年度に社小学校でバスの乗り方教室を実施しました。 ● 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。 ● 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。
今後の方向性	● 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する必要があるという意識を醸成するため、引き続きモビリティ・マネジメントを実施します。また、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、利用促進を図ります。 ● これまでのモビリティ・マネジメントは路線バスを中心に実施しましたが、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します。

(９)待合環境の改善	
取組内容	● 待合環境の改善
成果・ 取組状況	● 既存の待合環境の状況把握を適宜行い、必要に応じて修繕等の対応を行いました。また、社上本町停留所については、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。 ● 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。 ● 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、令和３年度に東条西地域で３つの停留所にベンチを新設しました。
今後の方向性	● 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みます。 ● 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取り組みます。

(10)情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した利便性の向上	
取組内容	● 情報通信技術（ICT）の活用による地域公共交通利用の促進
成果・ 取組状況	● 公共交通ガイドブックに IC カードの情報を掲載し、利用の周知に努めました。 ● バスロケーションシステムを活用し、神姫バス Navi でバスの走行位置を可視化することで、利便性が向上しました。また、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取り組みました。（神姫バス㈱） ● MaaS アプリ「WESTER」により、駅以外でも列車の運行ダイヤや遅延状況などが確認できるようになり、利便性が向上しました。（JR 西日本㈱） ● 兵庫県地域公共交通 MaaS 推進協議会に参画し、国土交通省が定めた標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）による運行情報の整備を行い、Google マップで社市街地乗合タクシーの経路検索が可能になりました。
今後の方向性	● NicoPa（ニコパ）カードの利用促進のため、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）します。 ● 路線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ます。

(11)地域公共交通に関する情報提供、ＰＲ施策の展開	
取組内容	● 地域公共交通に関する情報の積極的な発信
成果・ 取組状況	● 交通事業者と連携・情報共有をしながら、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。 ● 公共交通ガイドブックに、運行ルートや運行ダイヤだけでなく、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。 ● 近隣市町と連携したガイドブックについては、自治体ごとの状況が異なることから作成しないこととなりましたが、各自治体のガイドブックにおいて、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。
今後の方向性	● 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います。 ● 交通事業者と連携しながら、地域公共交通の利用に繋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、利用に繋げます。

(12)観光入込客に対する地域公共交通確保の検討	
取組内容	● 観光入込客に対する地域公共交通確保の検討
成果・ 取組状況	● 北播磨県民局が作成する JR 沿線ガイドを活用し、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。 ● 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。
今後の方向性	● 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、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、幅広く検討します。

(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	
取組内容	● わかりやすく、利用しやすい運賃のあり方の検討、実施
成果・ 取組状況	● 路線バスの利用者の増加を図り、維持・確保するため、市内一律運賃制度の導入を決定し、令和４年度から制度を開始します。 ● 市内一律運賃制度の導入に併せ、令和４年度から、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の構築に取り組みました。
今後の方向性	● 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します。

(14)地域公共交通のバリアフリー化の推進	
取組内容	● 地域公共交通のバリアフリー化の促進 ● 「心のバリアフリー」の推進
成果・ 取組状況	● 神姫バス㈱では、誰もが利用しやすい車両となるよう、社案内所が管理する全ての路線バスの車両をバリアフリー車両に更新しました。（神姫バス㈱） ● 乗合タクシーの車両について、委託事業者に要請し、電動ステップの整備を行うとともに、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。 ● 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。
今後の方向性	● 引き続き状況把握を行い、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など、地域公共交通のバリアフリー化を促進します。 ● バスターミナルについては、段差を解消するとともに、点字ブロックやバリアフリートイレを整備します。 ● 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。

(15)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	
取組内容	● 自家用有償旅客運送の維持・拡大 ● 自家用有償旅客運送の新たな導入に向けた取組
成果・ 取組状況	● 運行会議等で地域の意向を踏まえながら、運行ルートや運行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。また、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。 ● 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。 ● 新たに導入を検討している地域や公共交通空白地の地域において、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。 ● 令和元年度から東条西地域（大畑、蔵谷、藪地区）において「とうじょうあいあいバス」、令和３年度から福田地域において「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。
今後の方向性	● 自家用有償旅客運送の運行を維持・確保するために、引き続き地域と協力し、将来的な運転手の確保や、安全で確実な運行に向け、必要に応じた支援を行います。 ● 地域の貴重な移動手段を維持・確保するため、引き続き地域の意向を踏まえながら、必要に応じて、運行ルートや運行ダイヤを見直し、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ます。 ● 利用者の増加を図るため、地域でのＰＲ強化や運行会議で有効な対策を検討し、地域と十分に協議・協力しながら、より一層の利用促進に取り組みます。 ● 新たに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。

(16)交通事業者のＣＳＲ活動による利用促進	
取組内容	● 交通事業者の CSR 活動による利用促進
成果・ 取組状況	● 平成 30 年度及び令和元年度に、神姫バス㈱の協力のもと、バスの乗車体験イベントを実施し、地域公共交通の利用促進に取り組みました。しかし、令和２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。 ● 令和３年度は、神姫バス㈱の協力のもと、社小学校でバスの乗り方教室を実施しました。
今後の方向性	● 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。 ● 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。

(17)地域公共交通の事業推進体制の整備及び人材の育成	
取組内容	● 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 ● 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
成果・ 取組状況	● 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、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。 ● 国、県等が開催する地域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。 ● 平成 30 年度に、公共交通専門部署として交通政策係を設置し、体制を強化しました。
今後の方向性	● 自家用有償旅客運送について、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います。 ● 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。 ● 地域公共交通における施策の推進強化のため、引き続き組織体制のあり方を検討します。

第６章　加東市を取り巻く課題

加東市の現状や前計画の総括、市民アンケート結果等を踏まえ、本市の地域公共交通の課題や方向性を次のとおり取りまとめました。

課題１　自家用車に頼らず移動ができる地域公共交通ネットワークの充実

市民アンケートの結果では、よく利用する移動手段として、「自家用車やバイク・原付」との回答が約８割と最も多く、次いで「自家用車での家族等による送迎」との回答が約３割となっており、自家用車を日常的な移動手段として利用している市民の割合が、非常に高い状況です。

こうした背景には、地域公共交通が運行していない、または運行本数が少ない、目的地へ行くことができないなど、利用したくても利用しづらいという地域公共交通ネットワークの課題があります。

そのため、移動目的や行先など、地域によって異なるニーズを把握しながら、各地域の実情に応じた移動手段を確保し、地域公共交通が、通勤や通学だけでなく、買い物や通院などの日常生活の移動に利用できる便利な移動手段となるよう、地域公共交通ネットワークを充実させる必要があります。

課題２　社会情勢に対応した移動手段の確保

人口減少により地域公共交通の利用者が減少している一方で、高齢化が進み、高齢者が加害者となる交通事故の増加や、運転免許の自主返納により自家用車で移動できなくなる高齢者の増加により、地域公共交通のニーズは高まっています。

新型コロナウイルス感染症の影響による生活習慣や行動様式の変化、地域公共交通を担う人材である運転手の不足などにより、地域公共交通の維持が難しくなるおそれがありますが、こうした社会情勢の変化に対応しながら、市民の移動手段である地域公共交通を確保し続けていく必要があります。

課題３　中心市街地、広域幹線へのアクセス性の向上

前計画から路線バスや高速バス、自家用有償旅客運送など、地域公共交通の利便性向上に向けた取組を進め、各地域から中心市街地や中心市街地内の移動手段を確保する等、機能的なまちづくりに向けた取組を進めてきました。一方、高速バスから路線バスなど、一部の地域公共交通間での乗り継ぎがスムーズでない場合が多く、また、中心市街地への移動についても地域によって利便性が大きく異なります。

こうした背景のもと、現在整備を進めているやしろショッピングパーク Bio 隣接地のバスターミナルを新たな交通結節点として、機能性の強化に取り組んでいく必要があります。また、交通結節点から鉄道や高速バスといった広域幹線へのアクセス性を向上させることで、交流を促進し、まちの活性化に向けた取組を進める必要があります。

課題４　地域公共交通を利用しやすい環境の構築

前計画からバスロケーションシステムの活用や、利用しやすい運賃のあり方への検討などに取り組み、ＩＣカードの利用情報を活用した運行ダイヤの見直しや、令和４年度からのNicoPaカードを活用した一律運賃制度の導入など、地域公共交通の利便性向上に努めました。また、待合環境については、定期的に状況把握を行い、必要に応じた対応を進めてきました。

こうした背景から、地域公共交通が利用しやすくなる環境の構築がより重要となるため、令和４年度から実施する一律運賃制度の幅広いＰＲや効果検証などに引き続き取り組んでいく必要があります。

課題５　地域公共交通に対する認知・理解

市民アンケートの結果からわかるように、本市で運行している地域公共交通について、情報発信を行っているものの、ルートやダイヤ等について市民の認知度が低く、貴重な地域公共交通サービスが有効に活用されていない状況にあります。

地域公共交通サービスが有効に活用されるために、市民一人ひとりが地域公共交通の果たすべき役割や重要性の理解を深め、地域公共交通を利用し、守っていかなければならないという意識を持つことが重要であることから、これまで以上に積極的に情報発信に取り組み、地域公共交通の認知・理解の醸成を進める必要があります。

課題６　地域公共交通の維持に向けた体制の強化

市内の路線バスは、交通事業者の経営努力のほか、国・県・市の補助によって運行を維持している路線があり、利用者の減少により、交通事業者のさらなる運営努力の必要性や、国・県・市の補助額の増加が予想されます。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、バス事業者だけでなく、鉄道事業者等においても事業の継続が困難になる中、交通事業者と市の対応だけでは限界があります。

こうした背景のもと、行政や交通事業者、地域が連携しながら地域公共交通を維持・確保し続けるための体制の強化や取組を進めていく必要があります。

第７章　目指す地域公共交通の将来像と基本方針

地域公共交通を取り巻く現況や問題点、前計画の総括、課題、上位及び関連計画を踏まえ、本計画では、本市が目指す地域公共交通の将来像・基本方針を以下のとおり定め、計画の具体化を図ります。

基 本 方 針

- 基本方針1 ： 地域公共交通ネットワークの形成
- 基本方針2 ： 地域公共交通の利便性の向上
- 基本方針3 ： 地域公共交通の利用促進

目指す地域公共交通の将来像

暮らしを支え、交流を促進し、地域とともに守り育てる、
持続可能な地域公共交通

基本方針1　地域公共交通ネットワークの形成

市民生活のあらゆる移動は市内だけでなく、近隣市や京阪神地域、姫路方面など広範囲にわたります。そのため、利用しやすい地域公共交通にするためには、地域内や市内間の移動と、市外や県外など広域的な移動の両方に視点に置き、移動目的やニーズに応じた移動手段を確保することが必要です。

このことから、鉄道や路線バスなどの幹線ネットワークについては、通勤や通学、レジャー等、広域への移動手段として、既存路線の維持を図ります。また、市内移動においては、これまでに導入してきた社市街地乗合タクシーや自家用有償旅客運送の充実に加え、地域の実情に応じた新たな移動手段の導入により、市内各地域の移動手段の充実を図り、これらの地域支線と路線バスなどの幹線ネットワークとを接続させることで、買い物や通院などの日常生活に利用することができる地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

基本方針2　地域公共交通の利便性の向上

地域公共交通の利便性の向上を図るためには、ハード面の整備に加え、乗継のしやすさやわかりやすさ、利用しやすいサービスの提供など、ソフト面の整備を行うことが極めて重要です。

鉄道や高速バスの広域幹線や地域支線から中心市街地にアクセスしやすく、各地域公共交通で相互に乗り継ぎしやすい結節点の整備や運行ダイヤの調整を行うとともに、わかりやすい情報の提供や料金体系の構築、自家用車と地域公共交通を兼用することができる環境の整備など、利用しやすい地域公共交通となるよう環境整備を進めます。

基本方針3　地域公共交通の利用促進

人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響などにより、地域公共交通利用者が減少傾向にある中、地域公共交通を維持していくためには、地域公共交通の積極的な利用を促進することが求められます。また、利用促進に向けた取組は、交通事業者が単独で担うのではなく、各交通事業者や行政、地域が連携し、地域ぐるみで地域公共交通を守るという意識を共有し、取り組んでいくことが大切です。

市民の多くが自家用車を利用して移動する本市においては、地域公共交通を利用して守っていくという意識を醸成することが重要であり、市民や地域に対して、地域公共交通の安全性や利便性、必要性の周知に取り組む必要があります。また、地域と連携し、まちの活性化やにぎわいづくりと合わせた取組を行うことで、自家用車の利用から地域公共交通の利用への転換のハードルを下げ、地域公共交通の日常的な利用に繋げます。

第８章　計画の目標

１　将来の地域公共交通ネットワークのイメージ

将来の地域公共交通ネットワークの形成にあたり、鉄道や高速バス、路線バスなどの各路線を広域幹線、準広域幹線及び地域支線の３つに機能分担します。

表　将来の地域公共交通ネットワークの位置付け・必要性等

No	具体の路線	機能	位置付け・必要性等
Ⓐ	JR 加古川線	広域幹線	広域連携の役割を担う路線で、大阪や神戸、姫路、加古川方面等への移動を可能とします。 地域公共交通ネットワークの主軸として、通勤や通学、通院、買い物、観光等に必要な路線となります。
Ⓑ	高速バス		
①	社姫路線		
②	社明石線		
③	西脇三宮線		
④	社西脇線	準広域幹線	近隣市町との連携を担う路線で、加東市と隣接する西脇市、加西市、小野市、三木市、三田市及び丹波篠山市への移動を可能とします。 通勤や通学、通院、買い物等に必要な路線となります。
⑤	社西脇線（三草経由）		
⑥	社西脇線 （三草経由・電鉄小野駅行）		
⑦	社加西線		
⑧	天神電鉄小野駅線		
⑨	相野清水線		
⑩	社三田線 （嬉野台生涯教育センター経由）		
⑪	社三田線（久米経由）		
⑫	社三田線（厚利経由）※		
㋑	社市街地乗合タクシー	地域支線	市内連携を担う路線で、社地域、滝野地域及び東条地域の相互移動や地域内移動を可能とします。 通院や買い物等に必要な路線となります。
㋺	米田ふれあい線		
㋩	きよみず線		
㋥	とうじょうあいあい線		
㋭	福田ふくふく線		

※運行経路の変更を検討している区間。

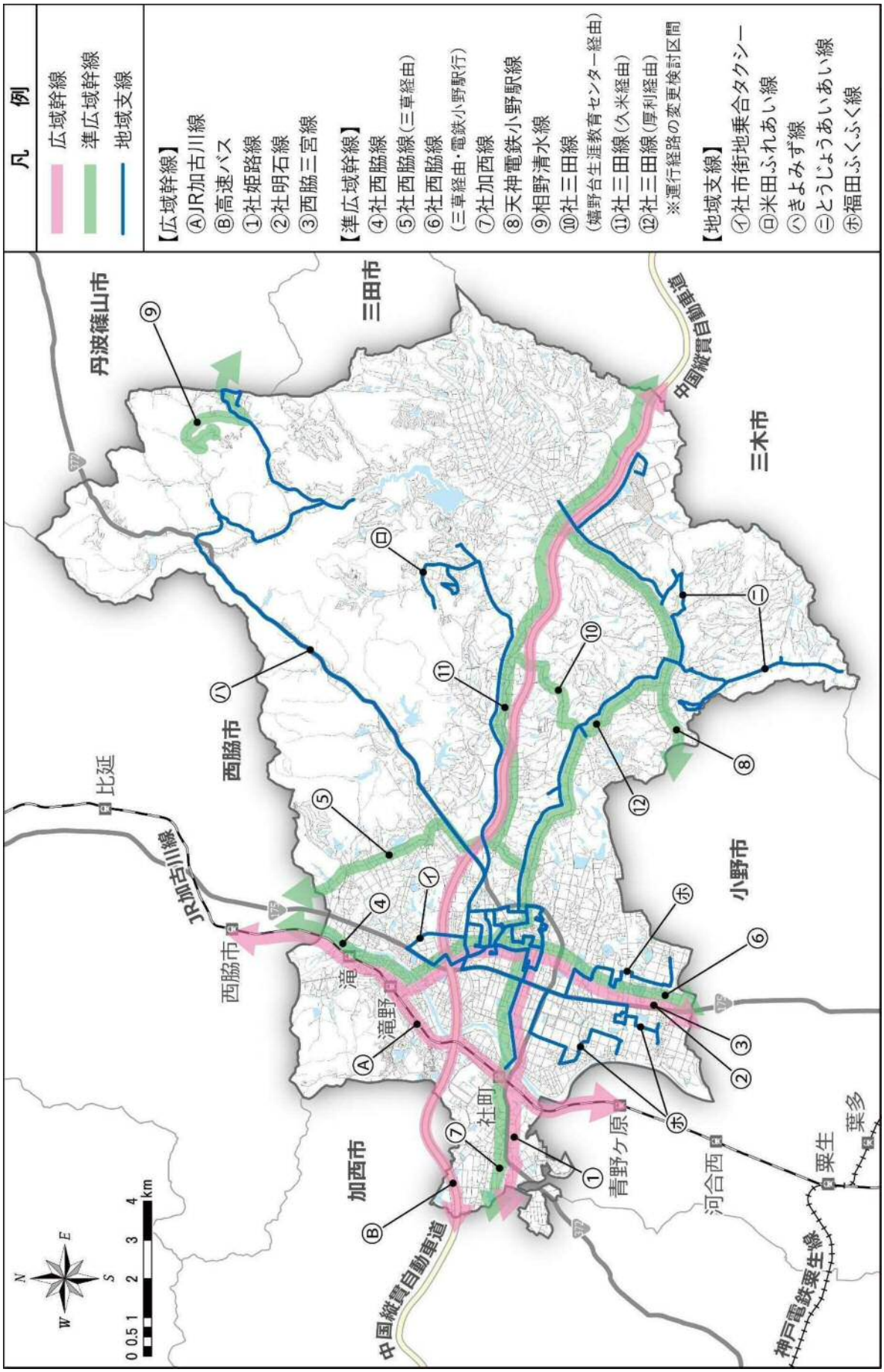


図　将来の交通ネットワークイメージ図

JR 社町駅、バスターミナル、滝野社インター停留所、天神停留所周辺を主要な交通結節点とし、各地域の実情に応じた地域公共交通の整備を行います。

なお、広域への移動については、既存の鉄道、高速バス、路線バスの維持及び充実を図り、市内移動については、以下の整備方針により地域公共交通ネットワークの充実を図ります。

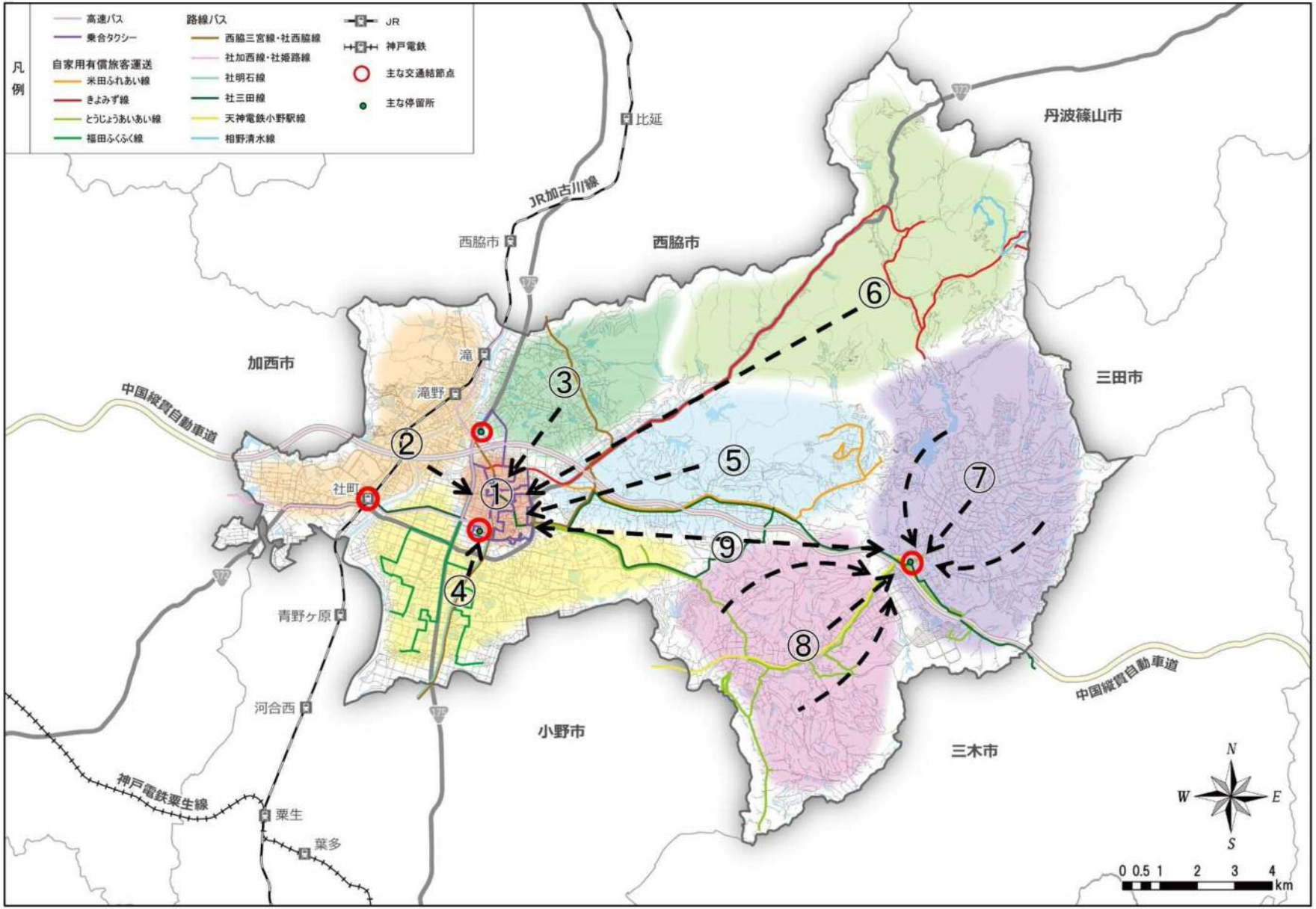
表　市内移動における地域ごとの地域公共交通ネットワークの整備方針

	地域	市内移動に係る地域ごとの整備方針
①	社地域 (中心市街地)	○バスターミナルから路線バスによる広域への移動手段の確保 • バスターミナル、滝野社インター、JR 社町駅または JR 滝野駅への接続 ○乗合タクシー（定時定路線型）の区間拡大及び充実 • 社市街地内を巡回するルートの見直し ○各地域からバスターミナルに集約、バスターミナルを中心とした社市街地を周遊する移動手段の充実
②	滝野東地域※1・ 滝野南地域	○路線バスの維持及び充実 ○滝野地域内及び社市街地への移動手段の充実 • 乗合タクシー（定時定路線 or デマンド型）、スクールバス等地域の輸送資源、自主運行バス
③	滝野東地域※2・ 上福田地域※3	○路線バスの維持及び充実 ○社市街地への移動手段の充実 • 乗合タクシー（定時定路線 or デマンド型）、スクールバス等地域の輸送資源、自主運行バス
④	福田地域・ 社地域の一部	○路線バスの維持及び充実 ○福田ふくふく線の区間の拡大及び充実 ○社市街地への移動手段の充実 • 乗合タクシー（定時定路線 or デマンド型）、スクールバス等地域の輸送資源、自主運行バス
⑤	米田地域	○路線バスの維持及び充実 ○米田ふれあい線の区間の拡大及び充実 ○社市街地への移動手段の充実 • 乗合タクシー（定時定路線 or デマンド型）、スクールバス等地域の輸送資源、自主運行バス
⑥	鴨川地域・ 上福田地域※4	○路線バスの維持及び充実 ○きよみず線の区間の拡大及び充実 ○社市街地への移動手段の充実 • 乗合タクシー（定時定路線 or デマンド型）、スクールバス等地域の輸送資源、自主運行バス

⑦	東条東地域	○路線バスの維持及び充実 ・社三田線（厚利経由）の新設 ○東条地域内の移動手段の充実 • 乗合タクシー（定時定路線 or デマンド型）、スクールバス等地域の輸送資源、自主運行バス
⑧	東条西地域	○路線バスの維持及び充実 ・社三田線（厚利経由）の新設 ○とうじょうあいあい線の区間の拡大及び充実 ○東条地域内の移動手段の充実 • 乗合タクシー（定時定路線 or デマンド型）、スクールバス等地域の輸送資源、自主運行バス
⑨	東条地域・社地域間	○移動手段の確保 • 社三田線（厚利経由）の新設、乗合タクシー（定時定路線型）、スクールバス等地域の輸送資源

※１：光明寺、上滝野、下滝野、北野、穂積地区を指す。
※２：新町、稲尾、曽我、多井田地区を指す。
※３：吉馬、牧野、上三草、下三草、木梨、藤田地区を指す。
※４：山口、馬瀬、やしろ台地区を指す。

図　市内移動における将来の地域公共交通ネットワークの整備イメージ



2　計画の数値目標

【指標①】地域公共交通の利用者数　――― 基本方針1･2･3に関連

＜鉄道・路線バスの利用者数＞

鉄道や路線バスは、市内の移動だけでなく、近隣市町など広域的な通勤、通学に欠かすことができない移動手段です。新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少していますが、路線の維持・確保のため、地域公共交通の利用を促し、新型コロナウイルス感染症拡大以前の利用者水準の維持を目指します。

指　標	基準値	目標値
鉄道の利用者数	281 千人/年 （R1 年度）	281 千人/年 （R8 年度）
路線バスの利用者数	1,015 千人/年 （R1 年度）	1,015 千人/年 （R8 年度）

※路線バスの基準値となる「R1 年度」の期間は、H30.10.1～R1.9.30。

＜社市街地乗合タクシーの利用者数＞

地域公共交通を利用して中心市街地を訪れた人や社市街地周辺の市民にとって、社市街地乗合タクシーが、中心市街地内にある各主要施設間の有効な移動手段となるよう、運行ルートや運行ダイヤの見直しを行い、利用者の増加を目指します。

指　標	基準値	目標値
社市街地乗合タクシーの利用者数	5 人/日 （R3.4～R3.12）	20 人/日 （R8 年度）

【指標②】バスターミナルにおける地域公共交通の乗降者数　――― 基本方針1･2･3に関連

令和４年 10 月に供用開始を予定しているバスターミナルについて、市内外への移動に係る　アクセス性の向上や交流拠点としての機能強化などにより、地域公共交通によるバスターミナルの利用者数の増加を目指します。

指　標	基準値	目標値
バスターミナルにおける 地域公共交通の乗降者数	― （R4 年度）	10%増 （R8 年度）

※乗降者数は乗降調査の結果を使用し、R4 年度乗降調査での乗降者数を 100%とした増加率を目標値とする。
※基準値となる R４年度については、路線バス、高速バス、社市街地乗合タクシー及び自家用有償旅客運送の乗降者数を用いる。
※目標値の令和８年度については、その時点で運行をしている地域公共交通（タクシーを除く。）の乗降者数とする。

【指標③】公共交通機関を利用する市民の割合 ――― 基本方針1･2･3に関連

生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響などにより、地域公共交通利用者は減少傾向にありますが、市民の移動手段である地域公共交通を維持するため、利便性の向上や利用促進に取り組み、地域公共交通を利用する市民の割合の向上を目指します。

指　標	基準値	目標値
地域公共交通機関 を利用する市民の割合	21.7% （R2 年度）	26.5% （R7 年度）

※総合計画に関する市民意識調査（アンケート）の結果を使用。

【指標④】地域公共交通の人口カバー率 ――― 基本方針１に関連

自家用車を利用できない場合でも、地域公共交通を利用して、生活に必要な移動ができるよう、地域公共交通の人口カバー率の拡大（公共交通空白地の移動手段の確保）を目指します。

指　標	基準値	目標値
地域公共交通の人口カバー率	60.9% （R3 年度）	80.0% （R8 年度）

※人口カバー率とは、総人口に対する、地域公共交通のサービス圏域（駅から半径 1Km、停留所から半径 300m の範囲）内の人口の割合。

【指標⑤】市民１人当たりの路線バス補助金額 ――― 基本方針１に関連

限られた財源の中で、持続可能な地域公共交通とするために、利用者の増加に向けた取組を推進し、市民生活を支える地域公共交通の維持・確保のために必要となる財政的支援については、十分な精査を行ったうえで、引き続き適正な支援を行います。

指　標	基準値	目標値
市民１人当たりの 路線バス補助金額(市負担分)	461 円 （R3 年度）	479 円 （R8年度）

※市民１人当たりの路線バス補助金額
　＝路線バス補助金に係る市負担額(R3 年度実績)÷住民基本台帳人口(R3.4.1 現在)
※国庫協調補助分及び県単独補助分の負担割合について、R3 年度は県 2：市 1 であることに対し、県政改革方針により、R6 年度からは県 1：市 1 に見直すことが示されている。このため、当該指標は路線バス補助金（県・市の合計額）の現状維持を目標とするが、基準値と比較して増額となる。

【指標⑥】 市が実施する地域公共交通に関する出前講座等の回数 ― 基本方針３に関連

市民の地域公共交通に対する認知度を高め、地域公共交通を地域で守り育てていくという意識を醸成するため、継続的な情報発信に取り組みます。

指　標	基準値	目標値
市が実施する地域公共交通に 関する出前講座等の回数	―	15 回 （R4～R8 年度の累計）

第９章　計画の目標を達成するための具体的な施策

本市の地域公共交通が抱える問題点を解決し、目指す地域公共交通の将来像の実現や計画の目標の達成に向け、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。

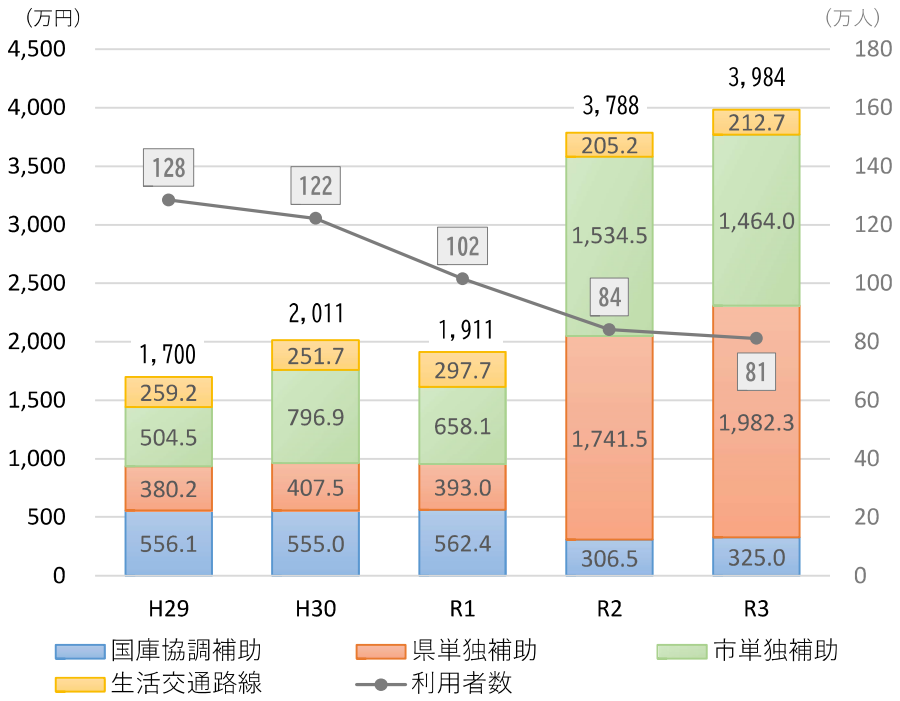
No.	計画の目標を達成するための 14 の施策
基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成	
1	路線バスの維持・確保及びルート等の見直し
2	社市街地乗合タクシーの維持・拡充
3	自家用有償旅客運送（自主運行バス）の維持・拡充
4	地域の実情に応じた新たな移動手段の確保
5	観光地への移動手段の検討
基本方針２：地域公共交通の利便性の向上	
6	バスターミナルにおける交通結節点機能の強化
7	交通結節点の利用環境の向上
8	バスロケーションシステム等を活用した利便性の向上
9	鉄道・高速バスによる広域へのアクセス性の向上
10	タクシーの有効活用
基本方針３：地域公共交通の利用促進	
11	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

基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成

１．路線バスの維持・確保及びルート等の見直し

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。西脇営業所から社(車庫前)までの停留所間では、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する必要があります。
- 各地域公共交通同士の乗り継ぎのための待ち時間が長い停留所が複数みられます。

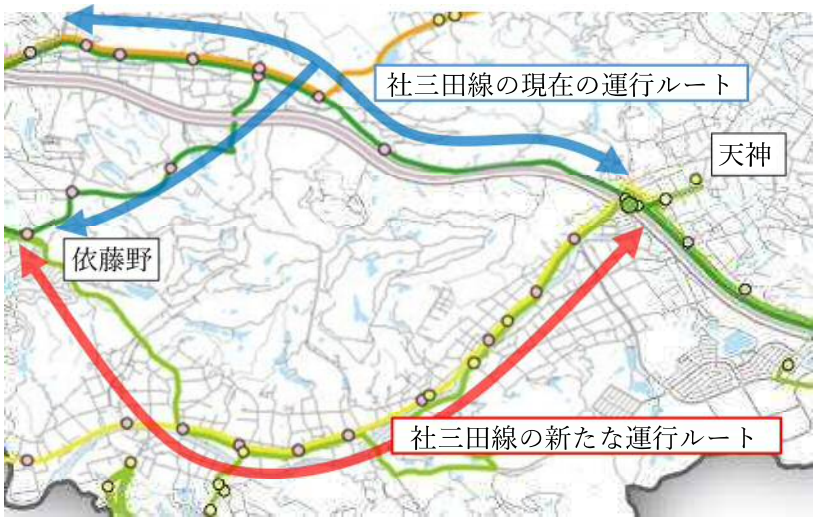


資料：加東市

図　路線バス事業者への補助金額及び補助路線利用者数の推移

取組内容

- 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。



- 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うえで、利用状況等を見極めながら、地域や交通事業者と協議を進め、今後のあり方についての判断を行います。
- 西脇三宮線の西脇営業所から社（車庫前）までの停留所間について、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。また、その他の路線についても同様に、路線の維持と便数の充実に向け、バス事業者と協議・検討を行います。
- 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の乗り継ぎ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。なお、路線バス利用者の増加に向けた取組により、財政負担の軽減を目指しますが、路線バスの維持・確保に財政的支援が必要と判断する場合は、十分な精査を行ったうえで、引き続き適正な支援を行います。

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
天神電鉄小野駅線のあり方協議				
	社三田線の再編			
ルート・ダイヤ等の見直し				

基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成

2. 社市街地乗合タクシーの維持・拡充

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。令和４年度から本格導入する社市街地乗合タクシーを、より一層利用しやすい移動手段とするための取組を行う必要があります。

社市街地乗合タクシー

- 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。

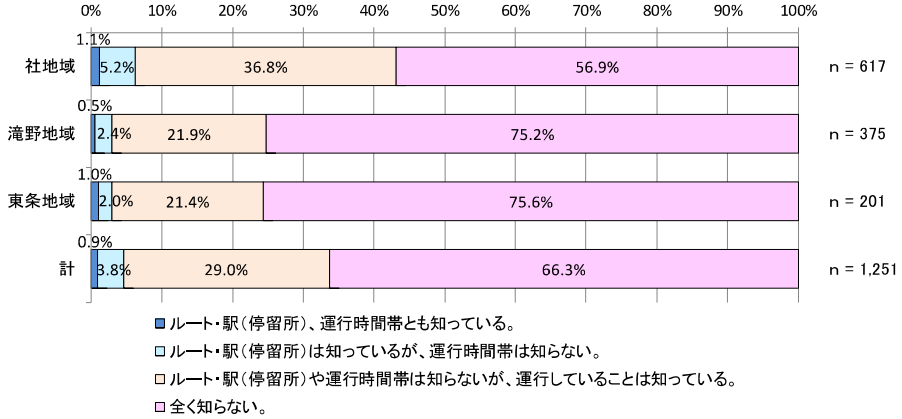


図　社市街地乗合タクシーの認知状況

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、交通事業者と協議・調整を行いながら、必要に応じて運行ルートや運行ダイヤの見直し・改善を図りつつ、利用者増加に向けた取組を行います。
- 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。
- 中心市街地内の地域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について、交通事業者と協議・検討を行います。
- 回数券の導入や、福祉タクシー券と社市街地乗合タクシーの回数券の引き換えが行える制度について、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

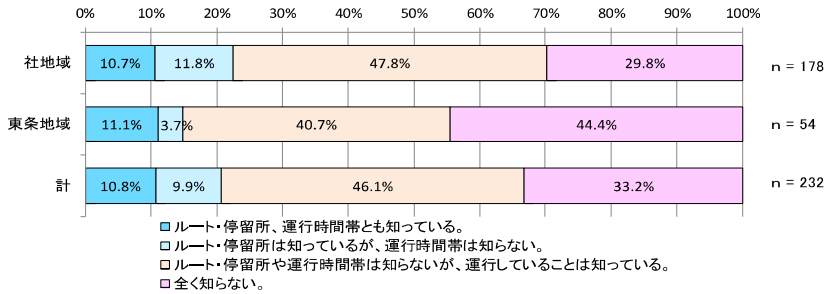
R４	R５	R６	R７	R８
本格運行	ルート・ダイヤ等の見直し			

基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成

３．自家用有償旅客運送（自主運行バス）の維持・拡充

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。



※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

図　地域別にみた自家用有償旅客運送の認知状況

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				
	運行区間拡大の実施（米田）			

基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成

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向けて、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効果があることから、引き続き、混乗について協議・検討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、現段階では概ね午前８時 30 分から午後２時 30 分であり、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年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が施行され、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。

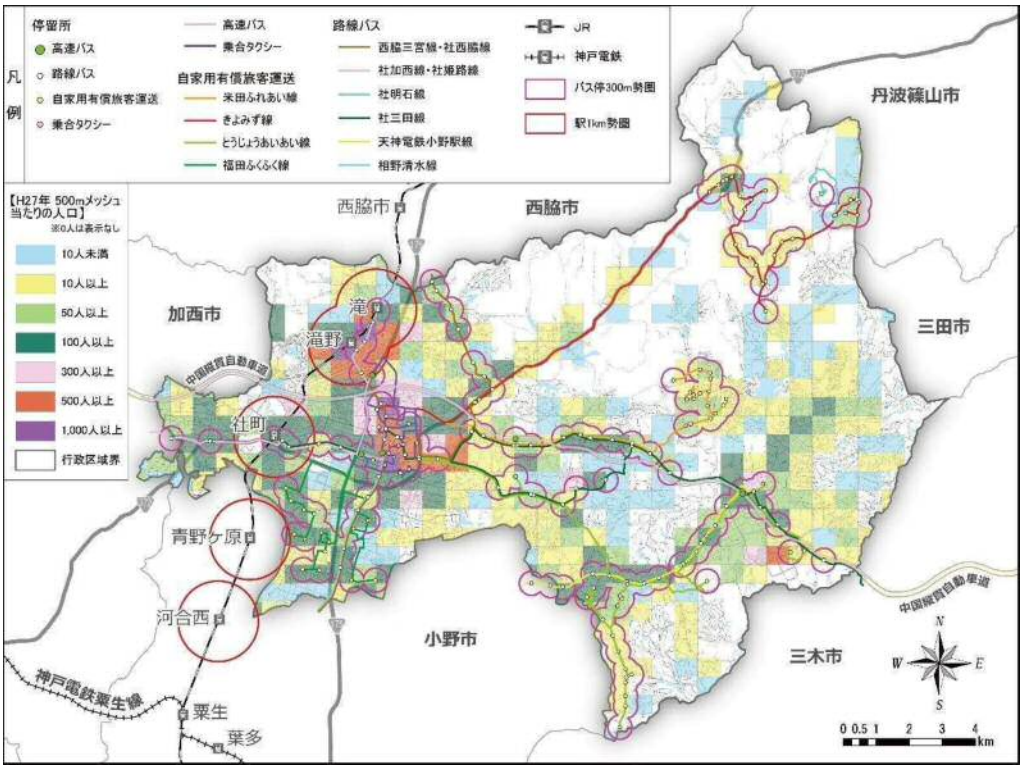


図　人口分布に対する地域公共交通のサービス圏域

取組内容

- 乗合バス、乗合タクシー（定時定路線型、デマンド型）やスクールバス、自家用有償旅客運送の活用など、新たな移動手段の導入に向けて、引き続き取り組みます。また、導入にあたっては、地域の実態やニーズを把握しながら、既存の地域公共交通への影響が生じないよう、地域や交通事業者と協議・調整を行い、鉄道や高速バス、路線バスの幹線ネットワークとの連携を図ります。
- 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行います。

  ✓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。

東条学園スクールバス

  ✓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自動車教習所等の送迎バスなど、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。
- 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。
- 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。

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
協議・検討・課題整理				
	スクールバスの実証実験（東条）			本格運行結論
				スクールバスの実証実験（社）

基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成

5. 観光地への移動手段の検討

現状と課題

- 本市の観光入込客数は、平成 22 年度以降、ほぼ横ばいで推移していましたが、令和２年度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、複数の観光地への周遊について、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。

取組内容

- 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、休日のみの運行や、観光に特化したバスの運行、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。

観光に関する広域での取組事例（JR 沿線ガイド）

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
協議・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

現状と課題

- 令和４年 10 月の供用開始に向け、やしろショッピングパーク Bio 隣接地にバスターミナルの整備を進めています。

表　バスターミナルの施設概要

施設の種類	施　設　数
バスターミナル	バス乗降場…４か所 バス待機場…２台分
	タクシー乗降場…２か所 タクシー待機場…６台分
駐車場・駐輪場	駐車場…約 100 台／駐輪場…約 60 台

※バスターミナルに隣接する建屋に待合所やトイレ等を整備予定

- 地域公共交通の交通結節点として、路線バスや高速バス、タクシー、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を行う必要があります。
- 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、路線バスのうち一部の路線については、速達性確保の観点から、バスターミナルを経由しない見込みとなっています。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。

取組内容

- 市内外からの地域公共交通のアクセスを集約し、公共交通利用者の利便性の向上やにぎわいの創出、まちの活性化に繋げるため、令和４年 10 月の供用開始に向け、引き続きバスターミナルの整備を進めます。
- 中心市街地と市内各地域や市外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本数について、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地域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。

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	R４
供用開始				
ルート・ダイヤ等の見直し				
協議・検討				

基本方針２：地域公共交通の利便性の向上

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 年度に滝野社インター停留所に新設、令和元年度に 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環境の整備を求める利用者が多くなっています。

滝野社インター停留所　駐輪場

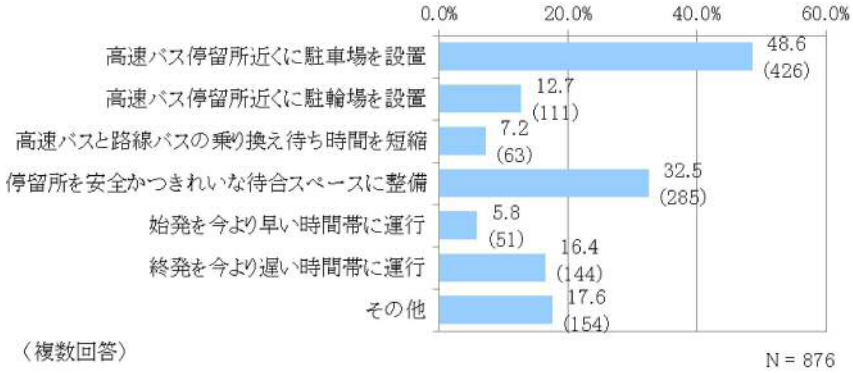


図　高速バスを利用しやすくするための取組について

- 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する必要があります。

取組内容

- 駐車場・駐輪場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輪の管理など、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				

基本方針２：地域公共交通の利便性の向上

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

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、バスの運行状況等を確認できるよう、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を行う必要があります。

神姫バス Navi アプリ

- JR 西日本では、MaaS アプリの「WESTER」により、列車の運行ダイヤや遅延情報、IC カード（ICOCA）の残高確認などができますが、加古川線については、列車の走行位置を確認する機能は、対象外となっています。
- 兵庫県地域公共交通 MaaS 推進協議会に参画し、国土交通省が定めた標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）による運行情報の整備を行い、Google マップで社市街地乗合タクシーの経路検索が可能になりました。
- 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ための環境整備を行う必要があります。

取組内容

- バスターミナルや、地域公共交通利用者の多い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。
- 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理や活用方法の検討など、利用環境の充実に向けた取組を行います。
- 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への対応についての調査・研究を行います。

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
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	結果を踏まえた対応

基本方針２：地域公共交通の利便性の向上

９．鉄道・高速バスによる広域へのアクセス性の向上

現状と課題

- 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時間当たり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。

取組内容

- 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）停留所を発着する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、社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、鉄道や高速バスが運行する沿線市町等と協議・調整を行います。

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
ルート・ダイヤ等の協議、協議結果の反映				

基本方針２：地域公共交通の利便性の向上

１０．タクシーの有効活用

現状と課題

- 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枚に制限したことで、利用回数は増加しましたが、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利用の理由について、アンケートの結果では「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。

表 福祉タクシー利用状況

	交付枚数	利用枚数	利用率	未利用率（※）
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%

※未利用率…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

- 利用者の費用負担を軽減したうえでタクシーを有効に活用するため、これまでのドアツードアの移動だけでなく、鉄道や高速バス、路線バス等の幹線ネットワークを利用するために、駅や停留所から自宅や目的地までをタクシーで移動する、支線としてのタクシーの活用について情報発信を行い、利用者の意識付けに努めます。
- 高齢者の移動手段としてタクシーを活用するため、利用上限枚数の緩和など福祉タクシー事業の見直しや、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。
- 令和３年 11 月から新たに導入されたタクシーの「相乗りサービス」制度（配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りできるようにする制度）についての調査・研究を行います。

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
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

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

現状と課題

- 市民アンケートの結果では、新たな地域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、地域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わかります。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。
- 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し、地域公共交通の利用を促進するため、地域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を、令和４年度から導入します。
- 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）の普及率を高める必要があります。

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、地域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。
- 一律運賃制度を利用する際に必要となる IC カード（NicoPa）について、市役所や、イオン社店等に取扱窓口を設置するほか、市ホームページや広報紙等で情報発信を行い、IC カード（NicoPa）の市内での普及を図ることで、一律運賃制度の利用を促進します。
- 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。
- 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。

出典：神姫バスホームページ
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	評価・見直し
広域連携の調査・研究				

基本方針３：地域公共交通の利用促進

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」に位置付け、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

- 地域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、地域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。

出典：近江鉄道グループホームページ

地域公共交通と商業施設の連動した取組事例（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

基本方針３：地域公共交通の利用促進

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、地域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。
- 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症防止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。

乗車体験イベントの様子

- 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。
- 市民アンケートの結果では、多くの高齢者が自分で自家用車を運転すると回答していますが、全国的に高齢者が加害者となる交通事故が増えていることから、高齢者の移動手段を、自家用車の運転から地域公共交通の利用へ転換していくことが求められています。

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、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。
- 市ホームページや 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。
- 高齢者の運転免許返納者に対して、地域公共交通の利用券の交付など、移動に関する新たな支援制度の導入に向けた検討や、兵庫県で実施している「高齢者運転免許自主返納サポート制度」の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				

基本方針３：地域公共交通の利用促進

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、市ホームページや広報紙等、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みます。

出典：嘉麻市ホームページ

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・検討しながら、人材育成や運転手の確保に取り組みます。
- 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				

第 10 章　計画の進行管理・評価

策定した計画（Plan）を着実に推進するため、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協力しながら、具体的な施策の取組を進め（Do）、設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証（Check）を行い、必要に応じて施策等の改善・見直し（Action）を行います。

また、社会情勢の変化により、市民ニーズなど地域公共交通を取り巻く環境は常に変化することから、加東市地域公共交通活性化協議会を定期的に開催し、各施策の実施状況や各種データから目標値の達成状況を踏まえたうえで、社会情勢の変化などに対応する必要があると判断した場合は、加東市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、計画の見直しを行います。

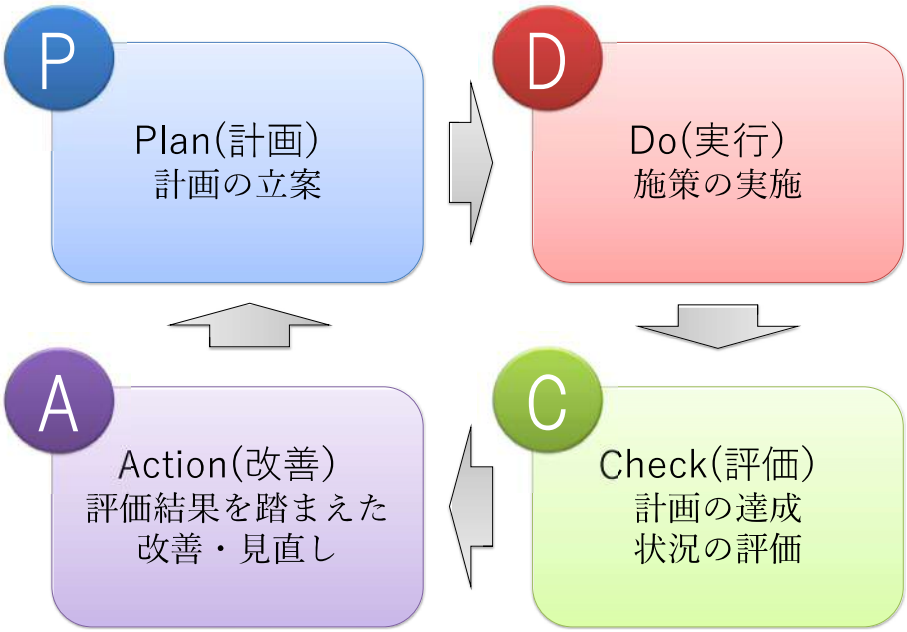


図　PDCA サイクル

表　進行管理体制

担い手	各主体における取組内容と役割
加東市地域公共交通活性化協議会	● PDCA サイクルによる定期的な評価・検証 ● 地域公共交通に関する協議及び連携・協力の要請
行政	● 積極的な情報発信 ● 交通事業者や地域等が協議を行う機会の創出 ● 財政的な支援
交通事業者	● 持続的な運営 ● 安全で安心なサービスの提供 ● 計画推進への協力と参画
市民・地域	● 積極的な地域公共交通の利用 ● 地域公共交通に対する理解 ● 公共交通事業への参画
企業・団体	● 地域公共交通に対する理解 ● 計画推進への協力と参画

参考資料編

参考資料１　地域公共交通の現状

●　IC カードを用いた路線バスの利用者数（乗降者数）　※本編 p21-22［第 3 章 2 (3)］

令和元年 10 月に、天神電鉄小野駅線の東条東地域を循環する路線及び南山地区を経由する路線が廃止したことに伴い、下記表の 16 停留所が廃止となりました。

表　廃止した停留所の利用状況

単位：人

停留所名	H30			R1		
	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
ゆめのくにこうえん前	1	9	10	1	25	26
南山東	3	11	14	2	5	7
岡本	4	4	8	2	5	7
永福	3	1	4	0	0	0
掎鹿谷西	0	0	0	0	4	4
掎鹿谷	0	0	0	0	0	0
黒谷	0	0	0	0	0	0
常田西	0	0	0	0	0	0
南山西	0	0	0	0	0	0
岡本南	0	0	0	0	0	0
南山中央	0	0	0	0	0	0
黒谷南	0	0	0	0	0	0
古家	0	0	0	0	0	0
貞守公民館	0	0	0	0	0	0
雲竜橋東	0	0	0	0	0	0
横谷北	0	0	0	0	0	0

※各年 5 月の利用実績。

資料：神姫バス㈱提供資料

● 路線バスの補助路線別利用者数（乗降者数）　※本編 p23 [第 3 章 2 (4)]

表　補助路線別の利用者数

単位：人

路線名		系統（主な停留所名）	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
西脇三宮線		西脇営業所～三宮								
	社西脇線	西脇営業所～下三草～社								
社明石線		社～三木営業所～明石駅							286,337	284,043
社姫路線		姫路駅前～奥猫尾～社	120,751	112,809	112,021	112,031	94,867	95,991	80,037	75,348
		姫路駅前～法華山一乗寺～社	49,883	51,099	55,448	55,452	53,305	53,091	42,437	41,423
	社加西線	アスティアかさい～嬉野台生涯教育センター	14,443	14,490	16,045	15,733	14,328	11,757	6,692	8,819
社三田線		社～嬉野台生涯教育センター～三田駅	75,070	66,610	61,319	56,919	48,801	45,075	33,376	34,793
		社～嬉野台生涯教育センター～渡瀬							2,385	3,251
		社～久米・渡瀬～みなぎ台							12,751	13,283
		社町駅～社～嬉野台生涯教育センター～三田駅							29,496	31,370
	社天神線	社町駅～嬉野台生涯教育センター～天神	10,694	8,909	4,267	4,377	3,572	6,914		
	社嬉野線	社～嬉野台生涯教育センター					2,260	1,312	381	608
		社町駅～嬉野台生涯教育センター					11,380	13,132	15,919	17,264
天神電鉄小野駅線		天神～古川～電鉄小野駅	7,184	2,967	6,770	3,922	3,763	3,644	5,137	4,966
		天神～南山東～古川～電鉄小野駅			610	606	759	607	(R1.9廃止)	
		天神～南山東～松沢	(H26.10新設)	145	326	218	351	546	112	(R2.3廃止)
		天神～常田西～南山東～古川～電鉄小野駅	(H26.10新設)	2,145	1,631	871	1,024	1,198	(R1.9廃止)	
		天神～常田西～南山東～松沢	(H26.10新設)	336	683	629	677	490	(R1.9廃止)	
相野清水線		相野駅～清水寺								
社清水線		社～加東市民病院～清水	5,933	(H26.3廃止)						

・・・路線を運行しているが、補助路線でない期間

・・・路線系統の分離・統合前後の期間

・・・路線を運行していない期間

※補助路線を対象に整理。利用者数は市外を含む。

資料：加東市資料

● 乗合タクシーの利用者数（停留所別）　※本編 p35 [第３章４(2)]

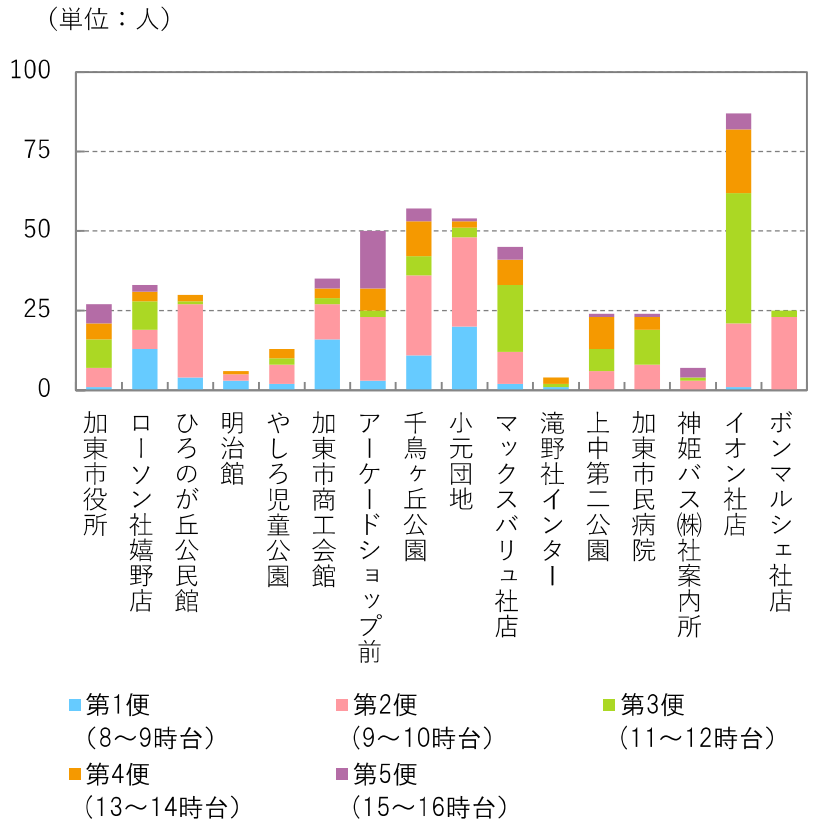
表　社市街地乗合タクシーの停留所別の利用者数（令和３年１月～６月計）

単位：人

	第1便（8～9時台）		第2便（9～10時台）		第3便（11～12時台）		第4便（13～14時台）		第5便（15～16時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
加東市役所	1	11	6	14	9	9	5	15	6	1	27	5
ローソン社嬉野店	13	2	6	34	9	25	3	6	2	7	33	74
ひろのが丘公民館	4		23	4	1	1	2	7			3	12
明治館	3		2	2			1	1		1	6	4
やしろ児童公園	2		6	3	2		3				13	3
加東市商工会館	16	9	11		2	5	3	4	3	2	35	2
アーケードショップ前	3		2	16	2	4	7	1	18	1	5	22
千鳥ヶ丘公園	11		25	1	6	9	11	4	4	6	57	2
小元団地	2		28	11	3	24	2	8	1		54	43
マックスバリュ社店	2	5	1	14	21	1	8	2	4	4	45	26
滝野社インター	1	5		17	1	4	2	3		1	4	3
上中第二公園		14	6	26	7	2	1		1	16	24	58
加東市民病院		21	8	8	11	1	4		1		24	3
神姫バス㈱社案内所		2	3	3	1	5		5	3	2	7	17
イオン社店	1	7	2	41	41	25	2	15	5	6	87	94
ボンマルシェ社店		1	23	3	2	3		1		1	25	18
合計	77	77	197	197	118	118	81	81	48	48	521	521
便別乗降計	154		394		236		162		96		1042	

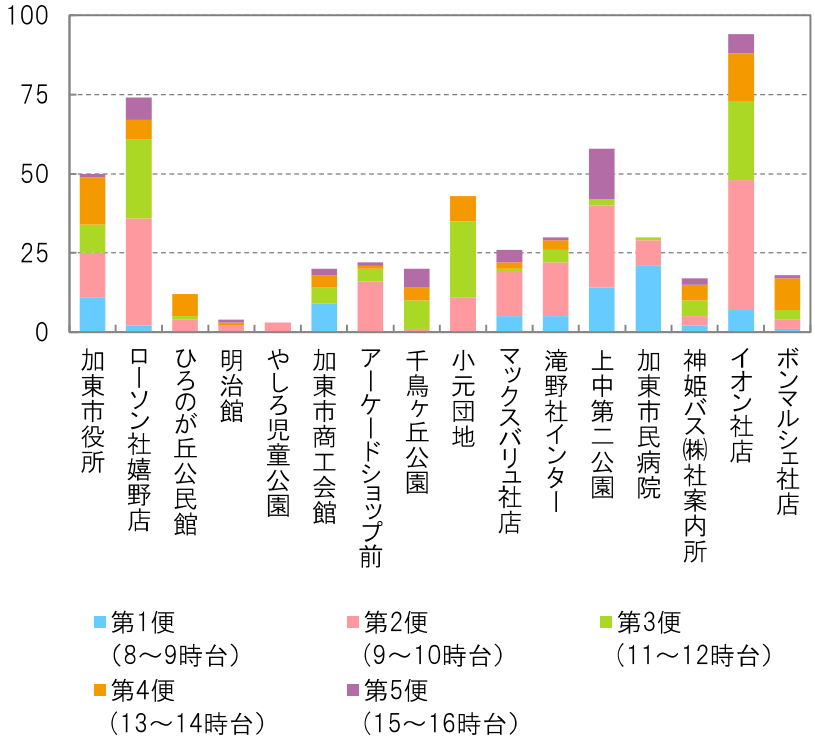
資料：加東市資料

〔乗車〕



〔降車〕

（単位：人）



資料：加東市資料

図　社市街地乗合タクシーの停留所別の利用者数

● 米田ふれあい線の利用状況（停留所別）　※本編 p44 [第 3 章 5 (2)①]

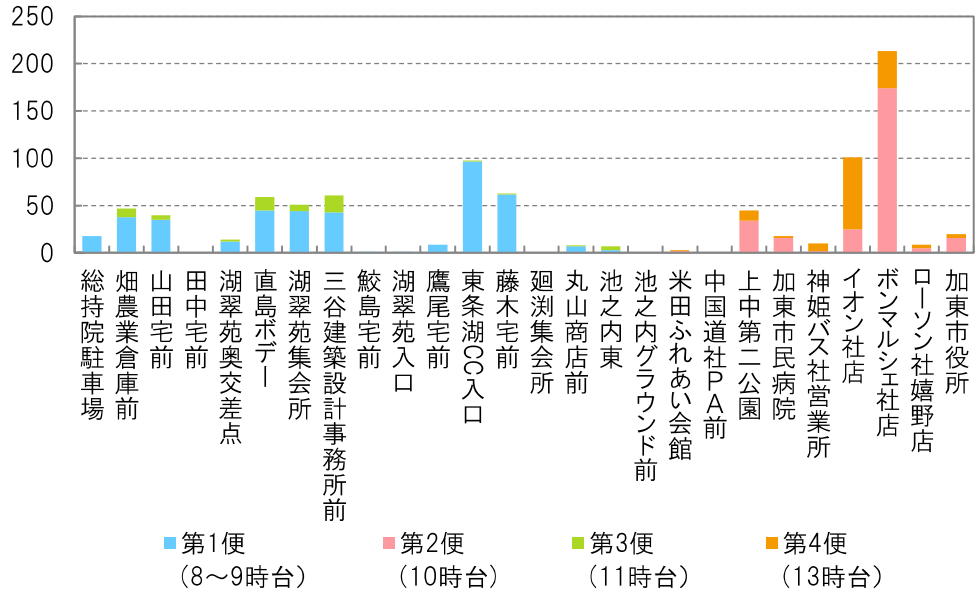
表　米田ふれあい線の停留所別の令和 2 年度利用者数

単位：人

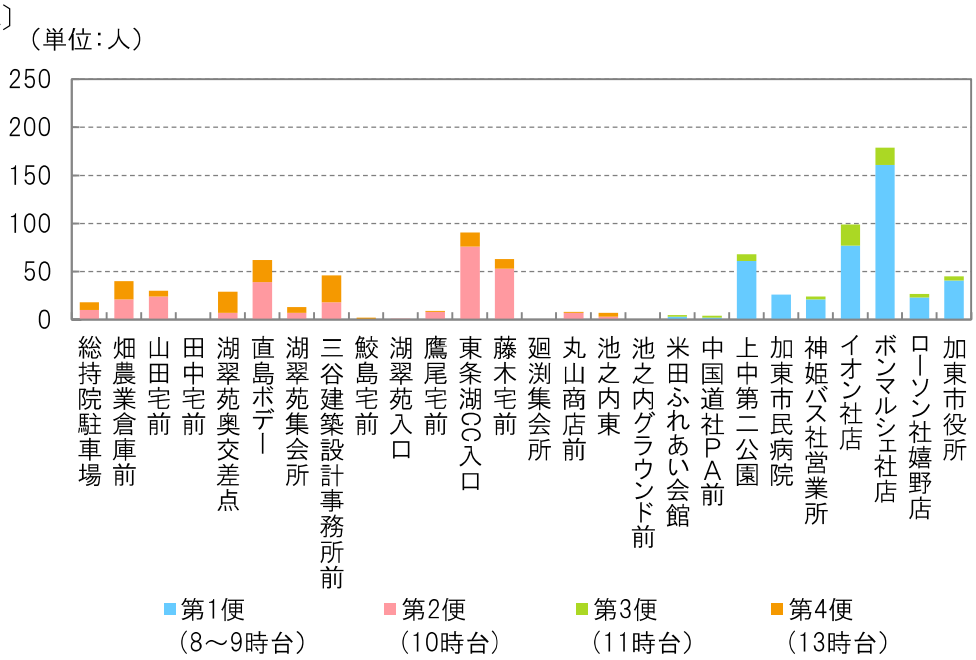
	第1便（8～9時台）		第2便（10時台）		第3便（11時台）		第4便（13時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
総持院駐車場	18			10				8	18	18
畑農業倉庫前	38			21	9			19	47	40
山田宅前	35			24	5			6	40	30
田中宅前										
湖翠苑奥交差点	12			7	2			22	14	29
直島ボデー	45			39	14			23	59	62
湖翠苑集会所	44			7	7			6	51	13
三谷建築設計事務所前	43			18	18			28	61	46
鮫島宅前	1							2	1	2
湖翠苑入口	1			1					1	1
鷹尾宅前	9			8				1	9	9
東条湖CC入口	97			76	1			15	98	91
藤木宅前	62			53	1			10	63	63
廻渕集会所										
丸山商店前	7			7	1			1	8	8
池之内東	3			3	4			4	7	7
池之内グラウンド前										
米田ふれあい会館		3	2			2	1		3	5
中国道社ＰＡ前		2				2				4
上中第二公園		61	34			7	11		45	68
加東市民病院		26	16				2		18	26
神姫バス社営業所		21	2			3	8		10	24
イオン社店		77	25			22	76		101	99
ボンマルシェ社店		161	174			18	39		213	179
ローソン社嬉野店		23	5			4	4		9	27
加東市役所		41	16			4	4		20	45
合計	415	415	274	274	62	62	145	145	896	896
便別乗降計		830		548		124		290		1792

資料：加東市資料

〔乗車〕



〔降車〕



資料：加東市資料

図　米田ふれあい線の停留所別の利用者数

● きよみず線の利用状況（停留所別）　※本編 p45 [第 3 章 5 (2)②]

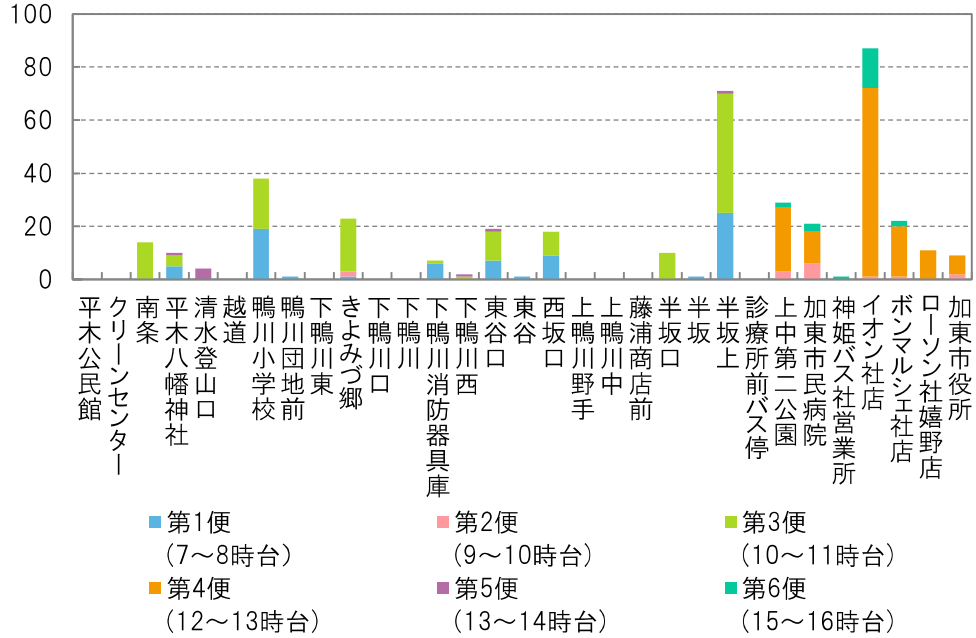
表　きよみず線の停留所別の令和 2 年度利用者数

単位：人

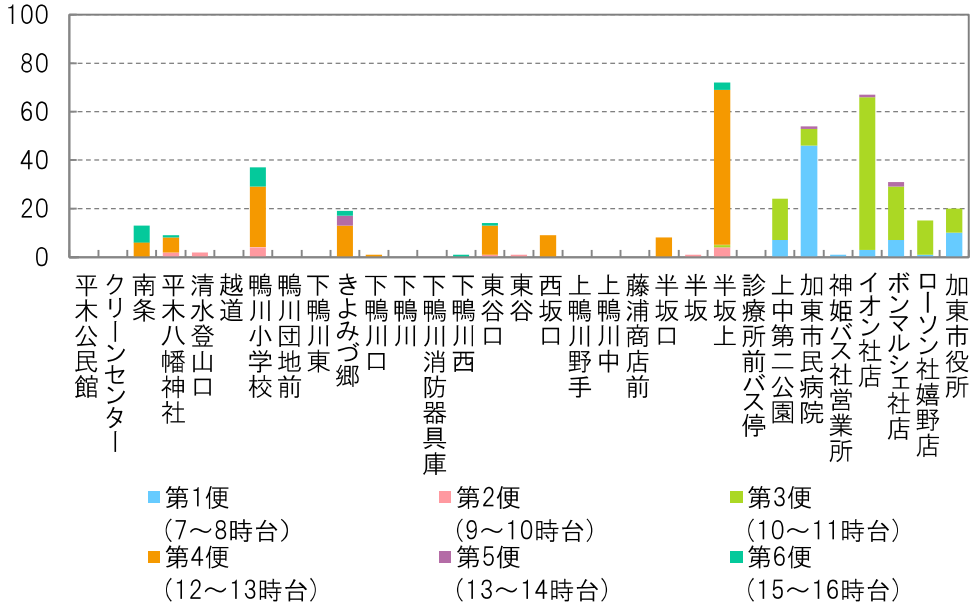
	第1便（7～8時台）		第2便（9～10時台）		第3便（10～11時台）		第4便（12～13時台）		第5便（13～14時台）		第6便（15～16時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
平木公民館														
クリーンセンター														
南条					14			6				7	14	13
平木八幡神社	5			2	4			6	1			1	10	9
清水登山口				2					4				4	2
越道														
鴨川小学校	19			4	19			25				8	38	37
鴨川団地前	1												1	
下鴨川東														
きよみづ郷	1		2		20			13		4		2	23	19
下鴨川口								1						1
下鴨川														
下鴨川消防器具庫	6				1								7	
下鴨川西					1				1			1	2	1
東谷口	7			1	11			12	1			1	19	14
東谷	1			1									1	1
西坂口	9				9			9					18	9
上鴨川野手														
上鴨川中														
藤浦商店前														
半坂口					10			8					10	8
半坂	1			1									1	1
半坂上	25			4	45	1		64	1			3	71	72
診療所前バス停														
上中第二公園		7	3			17	24				2		29	24
加東市民病院		46	6			7	12			1	3		21	54
神姫バス社営業所		1									1		1	1
イオン社店		3	1			63	71			1	15		87	67
ボンマルシェ社店		7	1			22	19			2	2		22	31
ローソン社嬉野店		1				14	11						11	15
加東市役所		10	2			10	7						9	20
合計	75	75	15	15	134	134	144	144	8	8	23	23	399	399
便別乗降計	150		30		268		288		16		46		798	

資料：加東市資料

〔乗車〕（単位：人）



〔降車〕（単位：人）



資料：加東市資料

図　きよみず線の停留所別の利用者数

● とうじょうあいあい線の利用状況（停留所別）

※本編 p46 [第 3 章 5 (2)③]

【加東市役所行き】

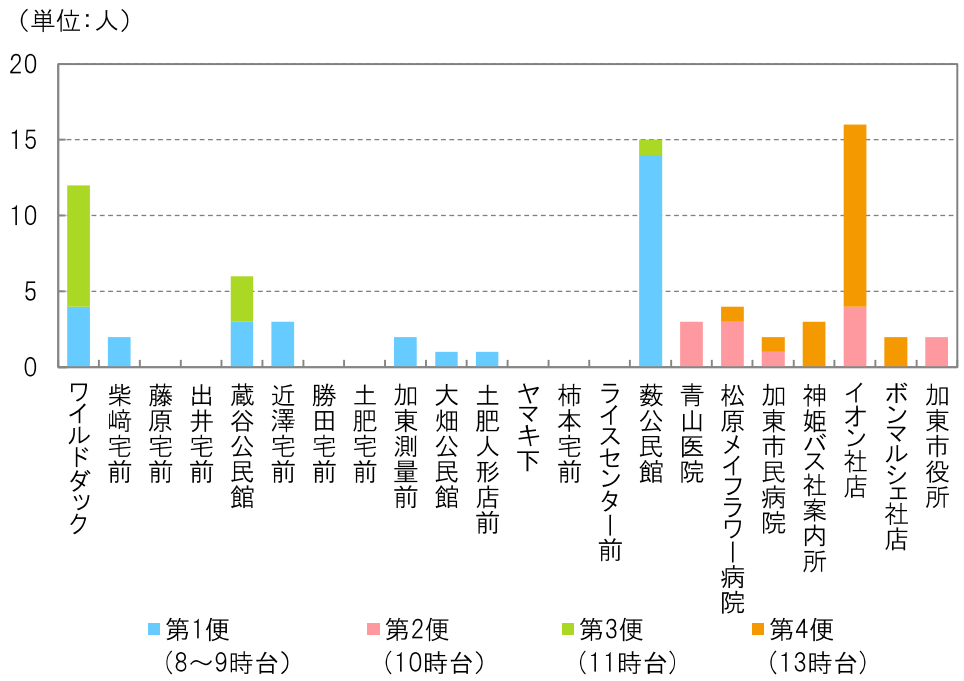
表　とうじょうあいあい線の停留所別の令和 2 年度利用者数（加東市役所行き）

単位：人

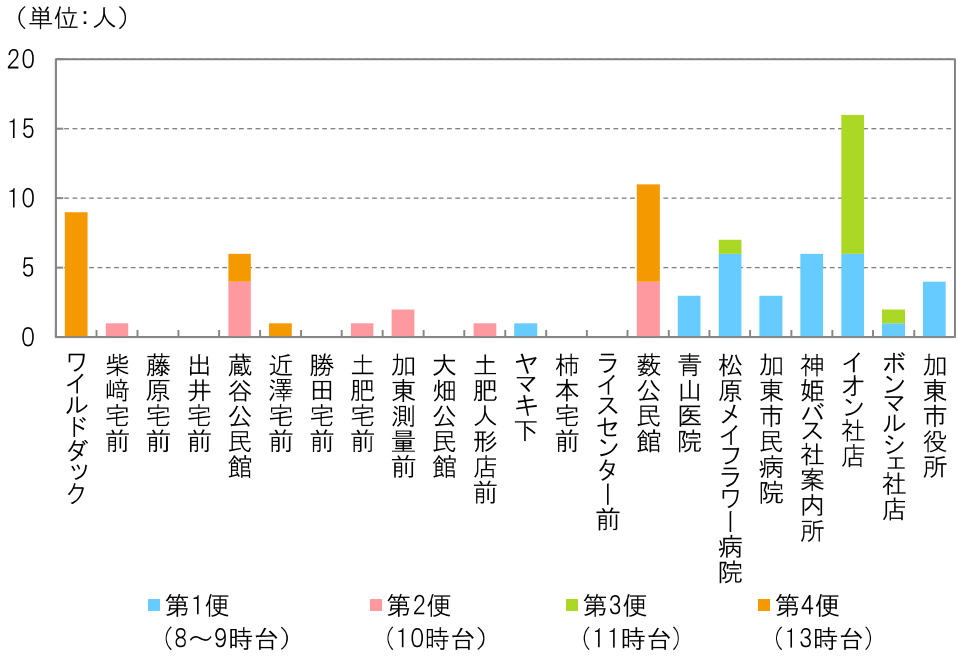
	第1便（8～9時台）		第2便（10時台）		第3便（11時台）		第4便（13時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
ワイルドダック	4				8			9	12	9
柴﨑宅前	2			1					2	1
藤原宅前										
出井宅前										
蔵谷公民館	3			4	3			2	6	6
近澤宅前	3							1	3	1
勝田宅前										
土肥宅前				1						1
加東測量前	2			2					2	2
大畑公民館	1								1	
土肥人形店前	1			1					1	1
ヤマキ下		1								1
柿本宅前										
ライスセンター前										
薮公民館	14			4	1			7	15	11
青山医院		3	3						3	3
松原メイフラワー病院		6	3			1	1		4	7
加東市民病院		3	1				1		2	3
神姫バス社案内所		6					3		3	6
イオン社店		6	4			10	12		16	16
ボンマルシェ社店		1				1	2		2	2
加東市役所		4	2						2	4
合計	30	30	13	13	12	12	19	19	74	74
便別乗降計		60		26		24		38		148

資料：加東市資料

〔乗車〕



〔降車〕



資料：加東市資料

図　とうじょうあいあい線の停留所別の利用者数（加東市役所行き）

【道の駅とうじょう行き】

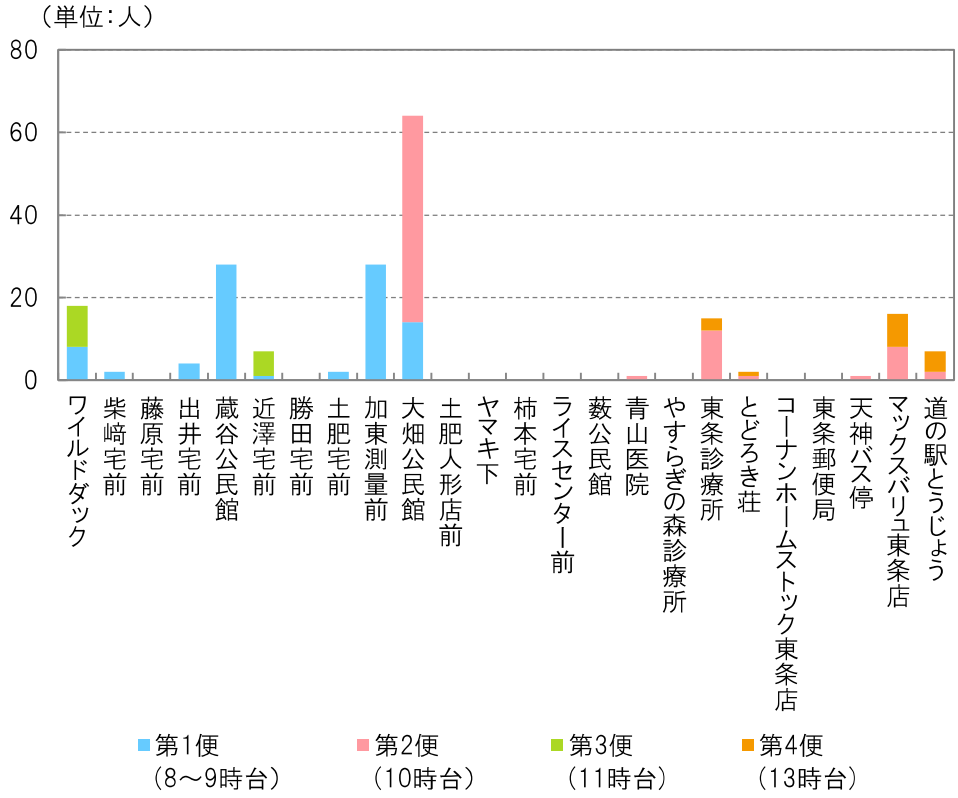
表　とうじょうあいあい線の停留所別の令和２年度利用者数（道の駅とうじょう行き）

単位：人

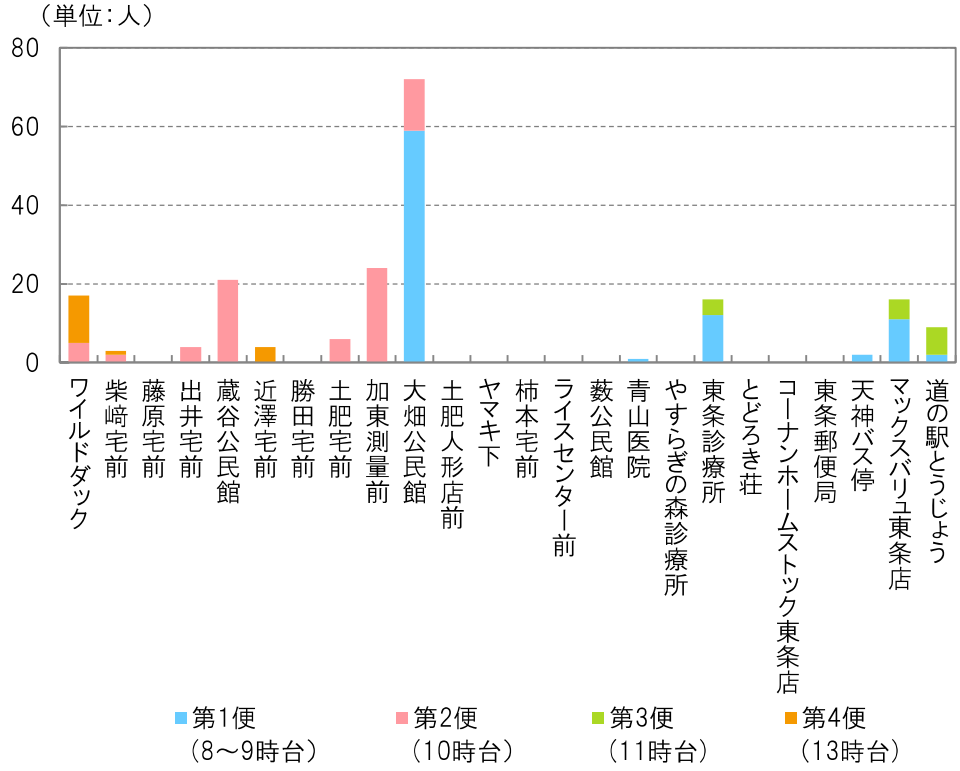
	第1便（8～9時台）		第2便（10時台）		第3便（11時台）		第4便（13時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
ワイルドダック	8			5	10			12	18	17
柴﨑宅前	2			2				1	2	3
藤原宅前										
出井宅前	4			4					4	4
蔵谷公民館	28			21					28	21
近澤宅前	1				6			4	7	4
勝田宅前										
土肥宅前	2			6					2	6
加東測量前	28			24					28	24
大畑公民館	14	59	50	13					64	72
土肥人形店前										
ヤマキ下										
柿本宅前										
ライスセンター前										
薮公民館										
青山医院		1	1						1	1
やすらぎの森診療所										
東条診療所		12	12			4	3		15	16
とどろき荘			1				1		2	
コーナンホームストック東条店										
東条郵便局										
天神バス停		2	1						1	2
マックスバリュ東条店		11	8			5	8		16	16
道の駅とうじょう		2	2			7	5		7	9
合計	87	87	75	75	16	16	17	17	195	195
便別乗降計	174		150		32		34		390	

資料：加東市資料

〔乗車〕



〔降車〕



資料：加東市資料

図　とうじょうあいあい線の停留所別の利用者数（道の駅とうじょう行）

● 福田ふくふく線の利用状況（停留所別）　※本編 p47 [第 3 章 5 (2)④]

【東コース】

表　福田ふくふく線の停留所別の利用者数（東コース）

単位：人

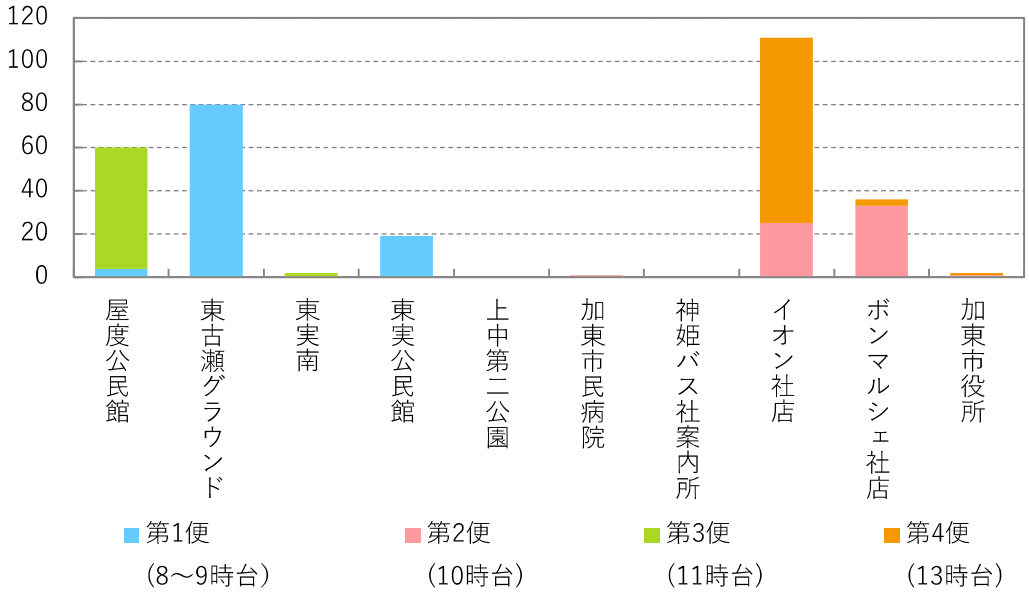
	第1便（8～9時台）		第2便（10時台）		第3便（11時台）		第4便（13時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
屋度公民館	4	0	0	4	56	0	0	54	60	58
東古瀬グラウンド	80	0	0	43	0	0	0	33	80	76
東実南	0	9	0	0	2	0	0	0	2	9
東実公民館	19	0	0	13	0	0	0	3	19	16
上中第二公園	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
加東市民病院	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1
神姫バス社案内所	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
イオン社店	0	58	25	0	0	55	86	0	111	113
ボンマルシェ社店	0	32	33	0	0	1	3	0	36	33
加東市役所	0	1	1	0	0	2	1	0	2	3
合計	103	103	60	60	58	58	90	90	311	311
便別乗降計	206		120		116		180		622	

※令和 3 年 4 月～令和 3 年 12 月の利用者数を記載。

資料：加東市資料

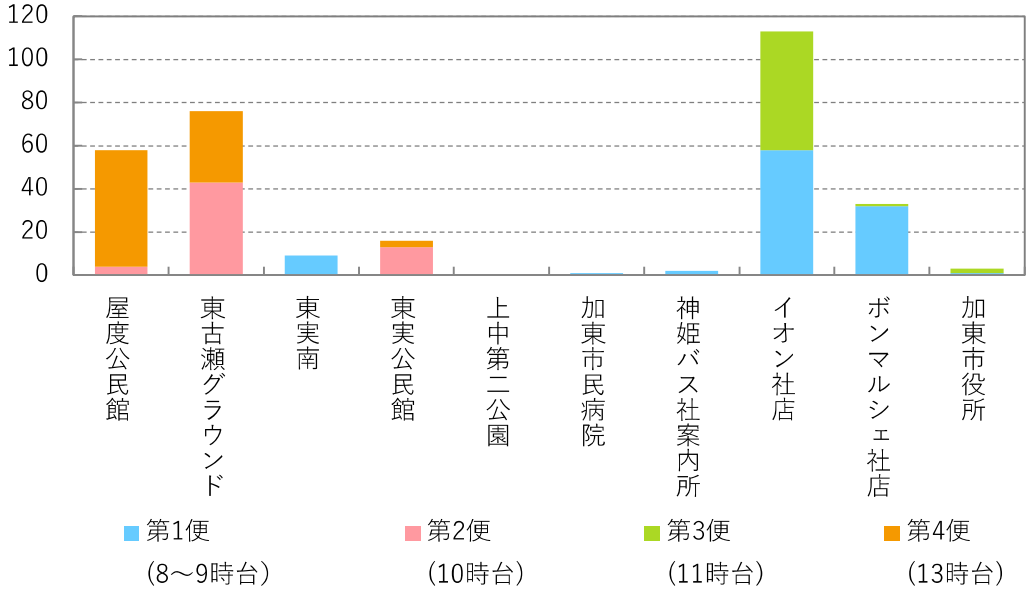
〔乗車〕

（単位：人）



〔降車〕

（単位：人）



※令和３年４月～令和３年 12 月の利用者数を記載。

資料：加東市資料

図　福田ふくふく線の停留所別の利用者数（東コース）

【中コース】

表　福田ふくふく線の停留所別の利用者数（中コース）

単位：人

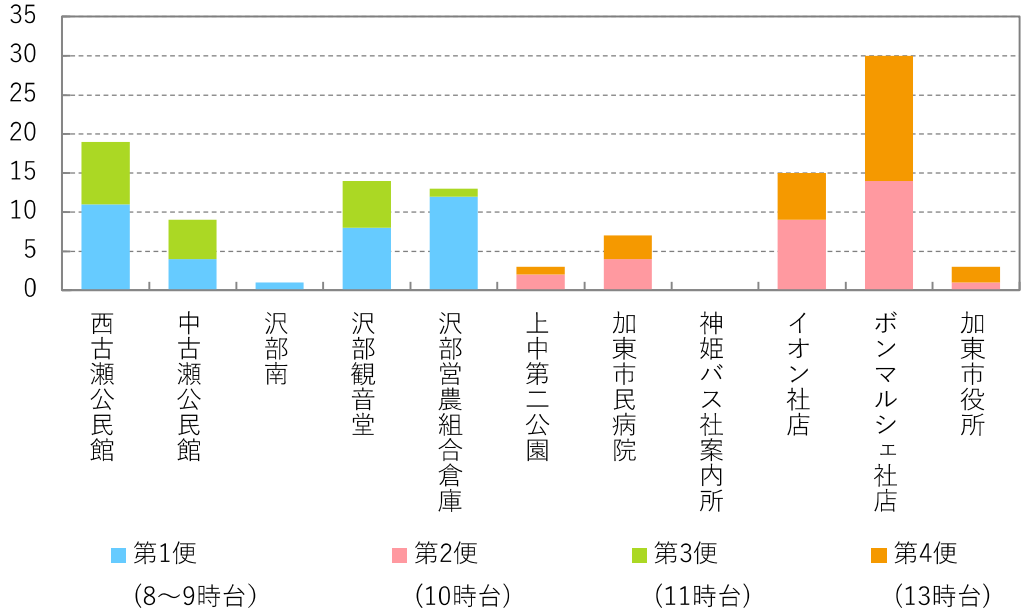
	第1便（8～9時台）		第2便（10時台）		第3便（11時台）		第4便（13時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
西古瀬公民館	11	0	0	20	8	0	0	7	19	27
中古瀬公民館	4	0	0	3	5	0	0	8	9	11
沢部南	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1
沢部観音堂	8	0	0	4	6	0	0	4	14	8
沢部営農組合倉庫	12	0	0	2	1	0	0	9	13	11
上中第二公園	0	5	2	0	0	1	1	0	3	6
加東市民病院	0	3	4	0	0	1	3	0	7	4
神姫バス社案内所	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
イオン社店	0	10	9	0	0	5	6	0	15	15
ボンマルシェ社店	0	7	14	0	0	6	16	0	30	13
加東市役所	0	11	1	0	0	6	2	0	3	17
合計	36	36	30	30	20	20	28	28	114	114
便別乗降計	72		60		40		56		228	

※令和３年４月～令和３年 12 月の利用者数を記載。

資料：加東市資料

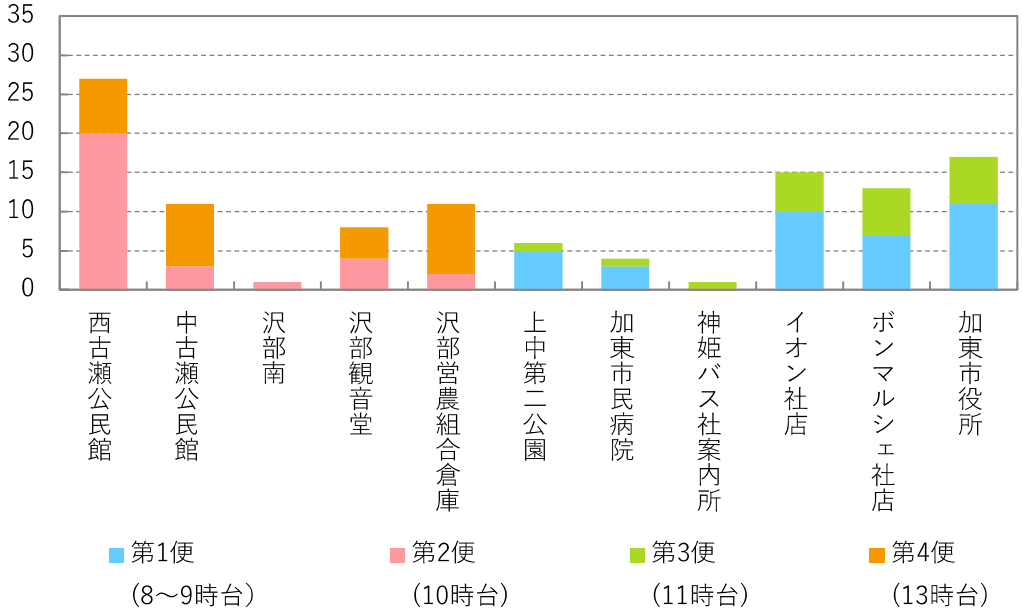
〔乗車〕

（単位：人）



〔降車〕

（単位：人）



※令和３年４月～令和３年 12 月の利用者数を記載。

資料：加東市資料

図　福田ふくふく線の停留所別の利用者数（中コース）

【西コース】

表　福田ふくふく線の停留所別の利用者数（西コース）

単位：人

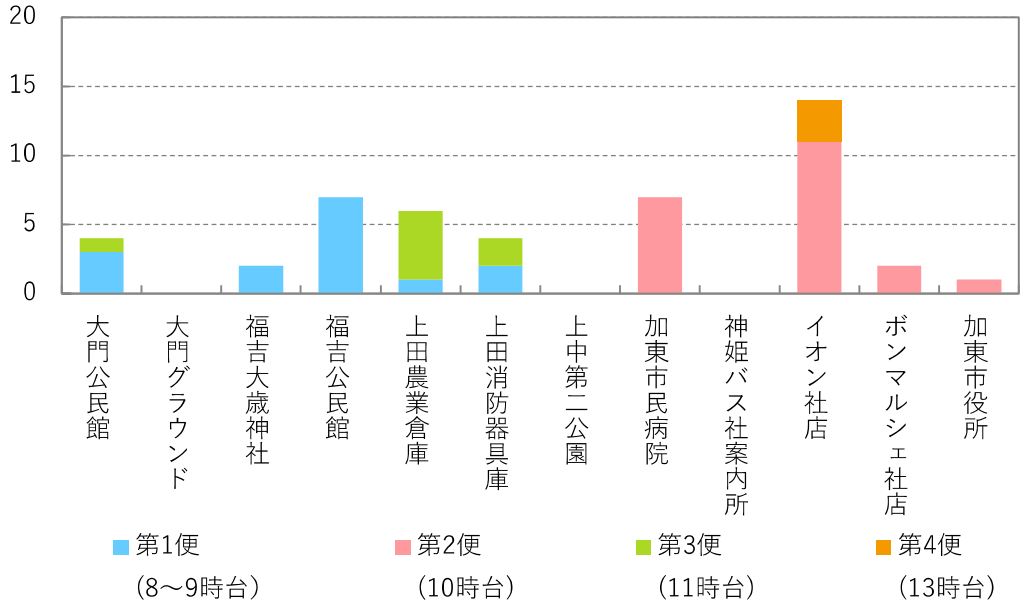
	第1便（8～9時台）		第2便（10時台）		第3便（11時台）		第4便（13時台）		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
大門公民館	3	0	0	3	1	0	0	0	4	3
大門グラウンド	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
福吉大歳神社	2	0	0	1	0	0	0	0	2	1
福吉公民館	7	0	0	7	0	0	0	0	7	7
上田農業倉庫	1	0	0	2	5	0	0	1	6	3
上田消防器具庫	2	0	0	8	2	0	0	2	4	10
上中第二公園	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
加東市民病院	0	1	7	0	0	0	0	0	7	1
神姫バス社案内所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
イオン社店	0	10	11	0	0	7	3	0	14	17
ボンマルシェ社店	0	2	2	0	0	0	0	0	2	2
加東市役所	0	1	1	0	0	1	0	0	1	2
合計	15	15	21	21	8	8	3	3	47	47
便別乗降計		30		42		16		6		94

※令和３年４月～令和３年 12 月の利用者数を記載。

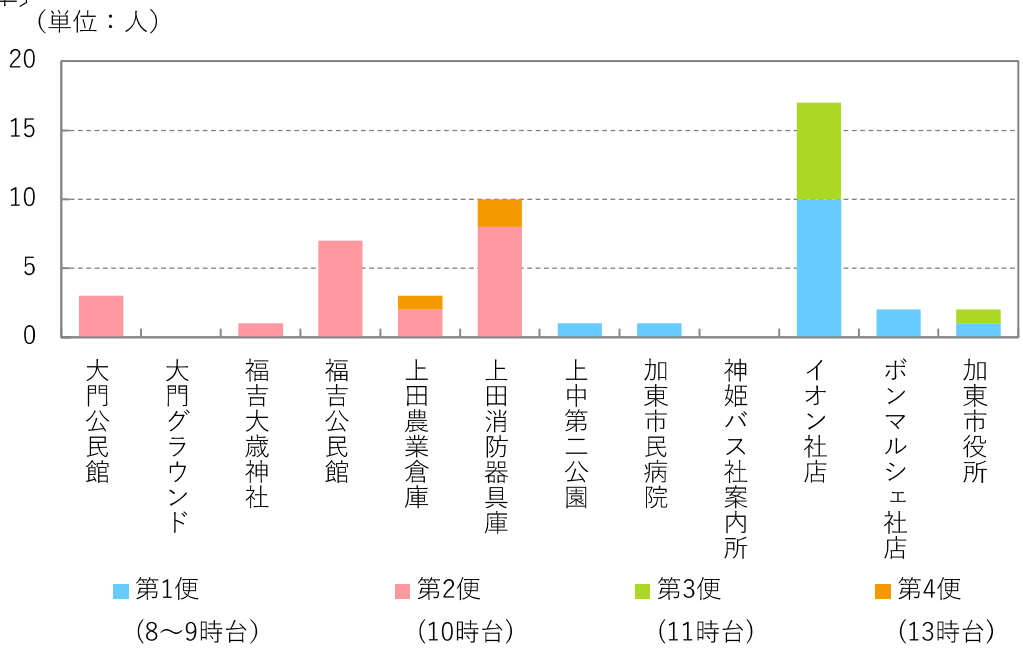
資料：加東市資料

〔乗車〕

（単位：人）



〔降車〕



※令和３年４月～令和３年 12 月の利用者数を記載。

資料：加東市資料

図　福田ふくふく線の停留所別の利用者数（西コース）

● 市民アンケートの年齢階層別回収状況　※本編 p57 [第 4 章 2]

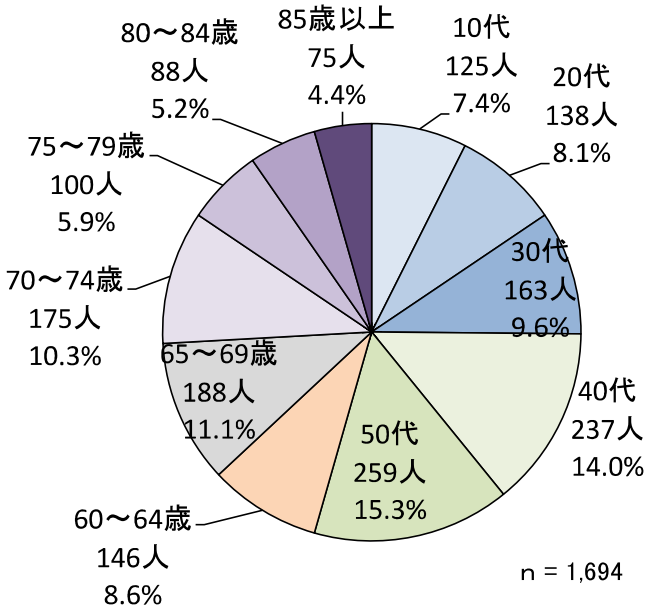


図　年齢階層別のアンケート回答状況

● 年齢階層別の外出頻度　※本編 p60 [第 4 章 3 (2)①]

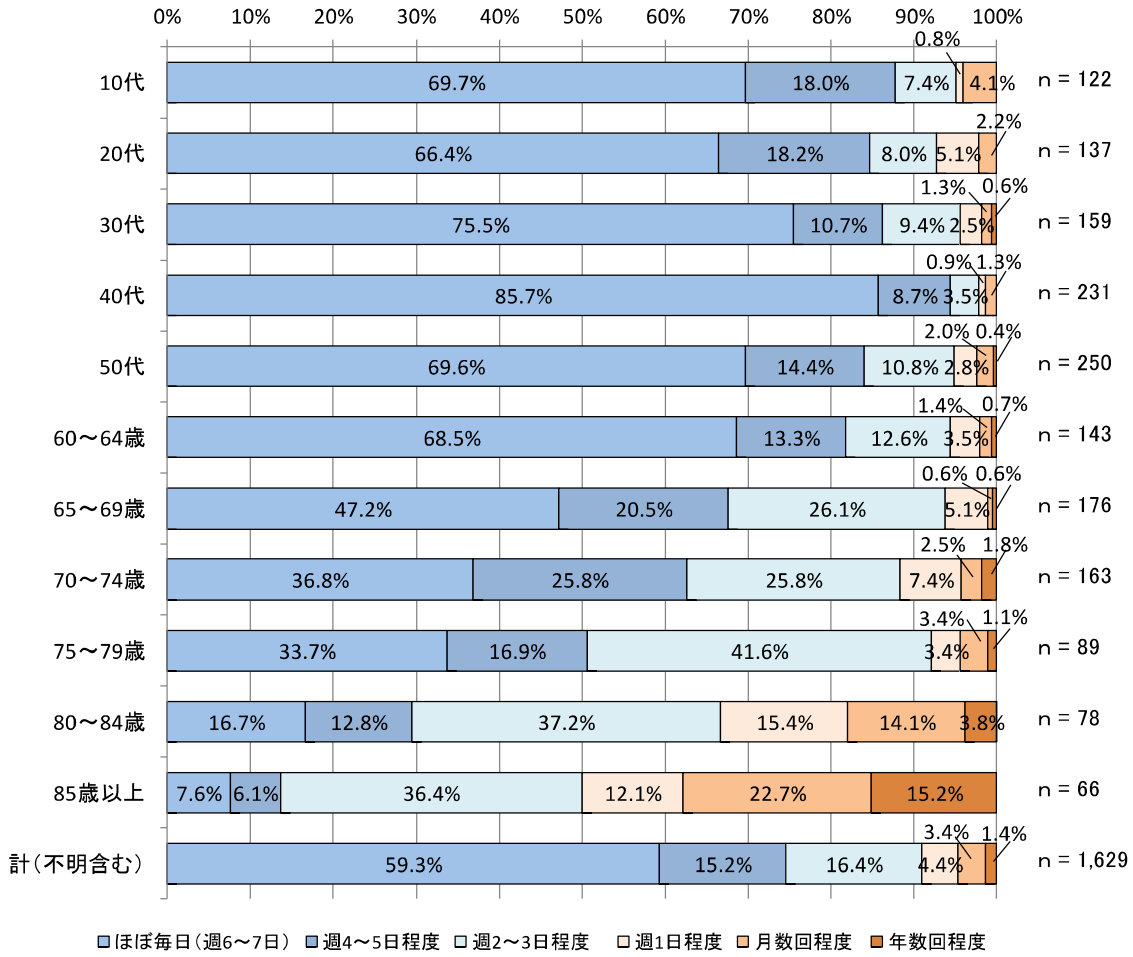


図　年齢階層別の外出頻度

● 年齢階層別の外出目的 ※本編 p61 [第 4 章 3 (2)③]

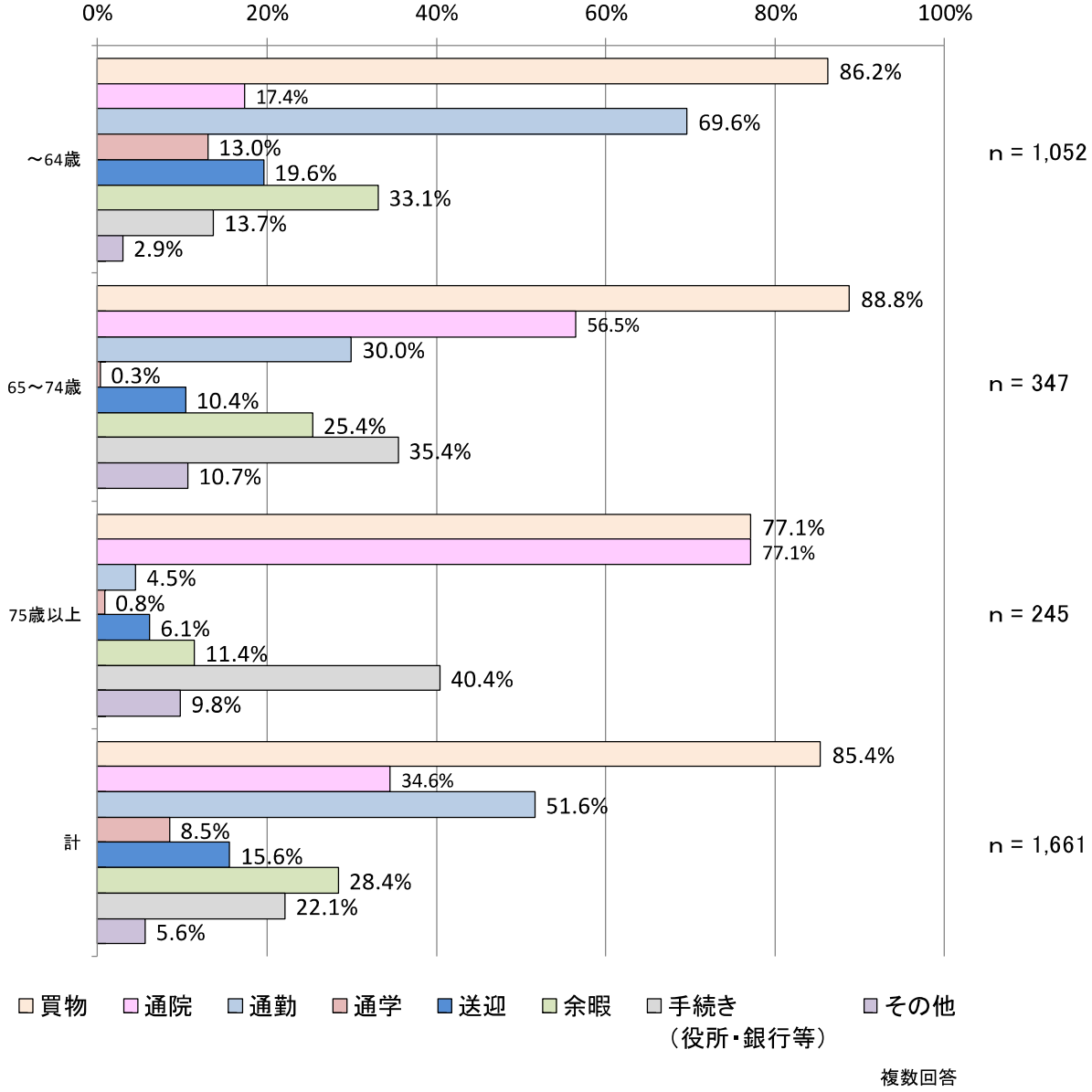


図　年齢階層別の外出目的

● 年齢階層別のスマートフォンなどの所有　※本編 p69 [第 4 章 3 (4)②a]

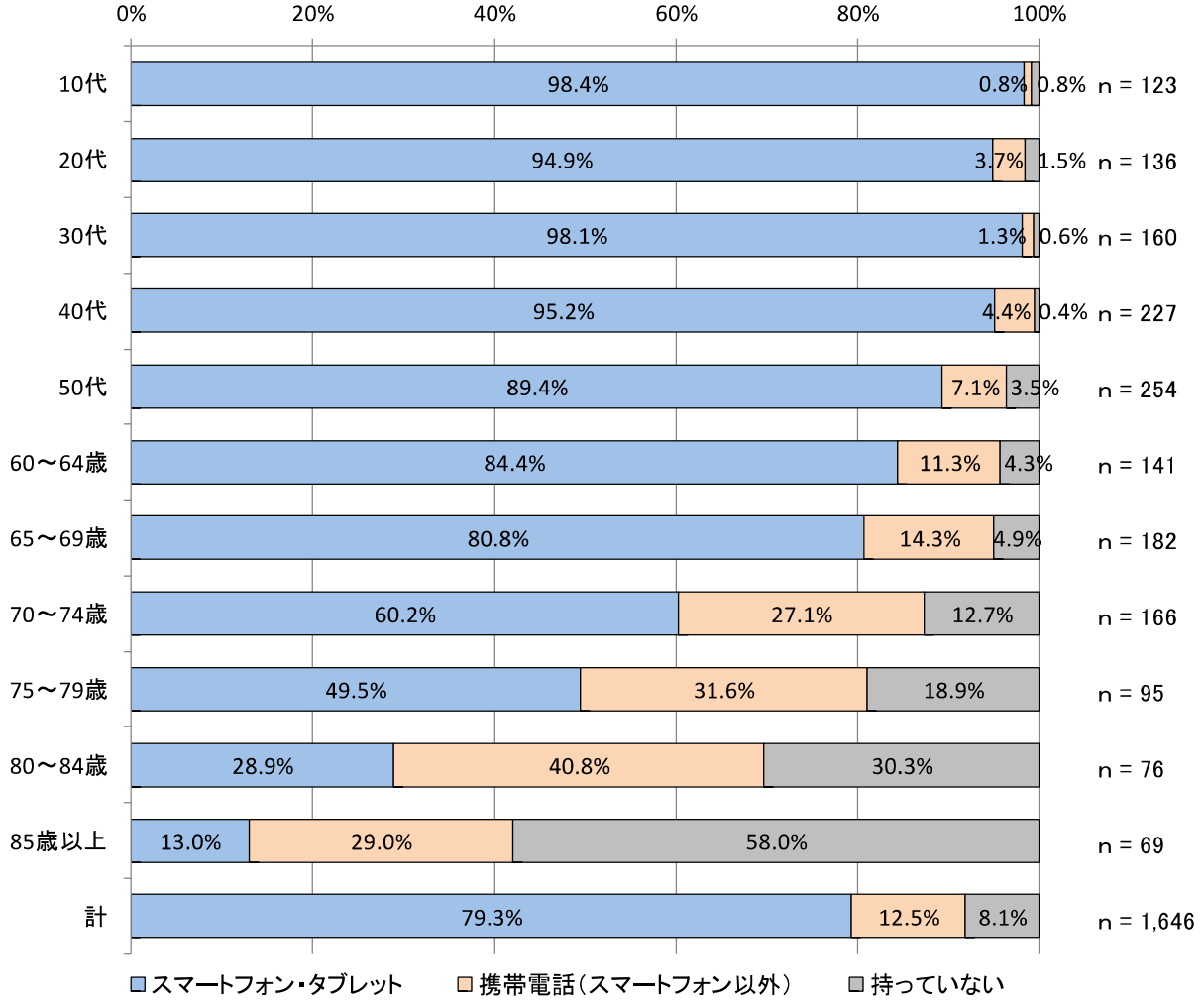


図　年齢階層別のスマートフォンなどの所有