

総務文教常任委員会資料

令和3年12月2日

まちづくり政策部

【企画政策課・まちづくり創造課】

- 1 第2次加東市総合計画前期基本計画及び第2次総合戦略
施策評価シートの作成状況について P. 1

【企画政策課】

- 2 加東市地域公共交通計画（案）の概要について P. 2

第2次加東市総合計画前期基本計画及び第2次総合戦略施策評価シートの作成状況について

1 協議スケジュール

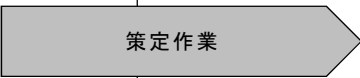
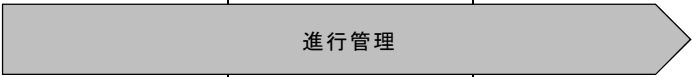
(1) 第2次加東市総合計画前期基本計画

評価区分		開催日	評価対象
一次評価	行政推進会議	令和3年 9月30日	政策Ⅰ～Ⅳ
		令和3年10月 4日	政策Ⅴ～Ⅹ
二次評価	まちづくり推進市民会議	令和3年11月 5日	政策Ⅰ・Ⅴ
		令和3年11月26日	政策Ⅲ・Ⅸ
		令和3年12月13日	政策Ⅳ・Ⅵ・Ⅶ
		令和4年 1月 7日	政策Ⅱ・Ⅷ・Ⅹ

(2) 第2次加東市総合戦略

評価区分		開催日	評価対象
一次評価	まち未来創生本部会議	令和3年 9月17日	基本目標①～④
二次評価	総合戦略策定推進会議	令和3年10月 8日	基本目標①～③ (③は施策1・2)
		令和3年10月22日	基本目標③・④ (③は施策3・4)

2 現行計画の推進及び次期計画の策定

区分	R 1	R 2	R 3	R 4
次期計画				
		中高生・外国人住民対象アンケート ● ●	外部会議 ● ●	●市民アンケート
現行計画			●市民アンケート	

3 参考資料

別冊1 第2次総合計画 前期基本計画 総括シート

別冊2 第2次加東市総合戦略 総括シート

加東市地域公共交通計画（案）の概要について

1 計画策定の趣旨

本市では、平成28年度に策定した「加東市地域公共交通網形成計画」に基づき、市内における地域公共交通の利便性の向上と、効率的で効果的な交通サービスの実現を目指し、公共交通施策を推進してきました。

今年度、現行計画である「加東市地域公共交通網形成計画」の計画期間が満了すること、また、令和2年11月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たことを受け、地域公共交通を取り巻く課題を再確認し、今後5年間における、本市の地域公共交通の役割や方向性を示すため、新たに「加東市地域公共交通計画」を策定し、より良い市民生活の実現に向けて取り組んでいくこととします。

2 計画策定のスケジュール

	計画案の作成	アンケートの実施	パブリックコメントの実施	地域公共交通活性化協議会の開催
R3年 4月～6月	・現行計画の総括			
7月		↓		
8月	・基本方針	・速報		●8/25 開催
9月				
10月	・素案			●10/28 開催
11月		●結果の公表		
12月	・修正案			●
R4年 1月			↓	
2月			●結果の公表	●
3月	● 計画策定			

3 加東市地域公共交通計画（案）の概要

別紙のとおり

加東市地域公共交通計画(骨子/概要案)

1. 計画の位置付け

本計画は「第2次加東市総合計画」を上位計画とし、「第2次加東市総合戦略」、「加東市都市計画マスタープラン」、「第3次加東市地域福祉計画」等との整合性を図り、本市における地域公共交通の役割や方向性を示す、交通施策のマスタープランに位置付けられる計画です。計画期間を令和4年度から令和8年度までとし、より良い市民生活の実現に向けて、取り組むべき課題や具体的施策を示します。

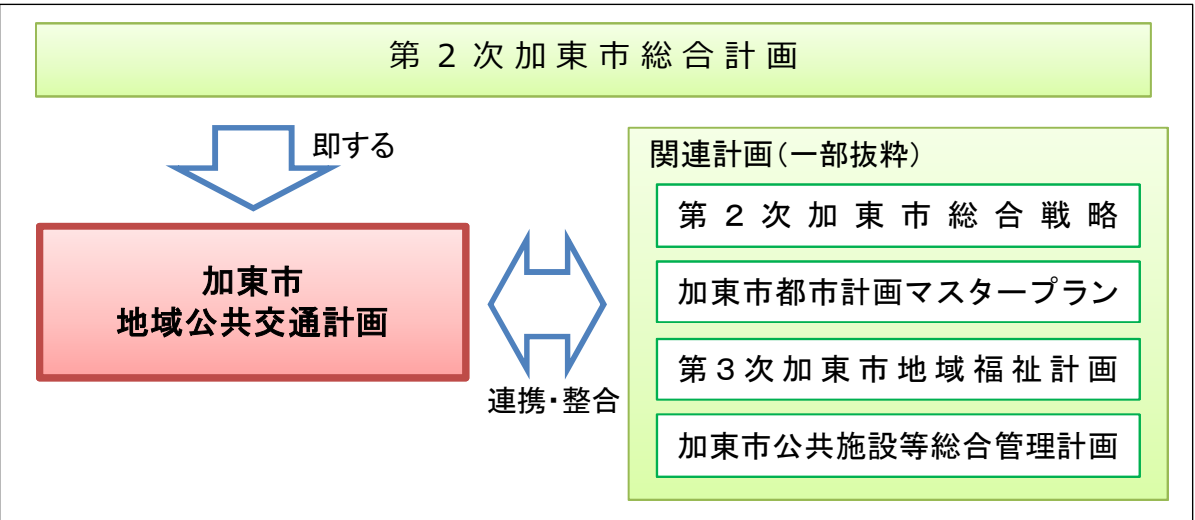


図. 本計画の位置付け

2. 本市の地域公共交通の課題

本市の現状や市民アンケートの結果を踏まえ、本市が取り組むべき課題を以下に示します。

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
地域によって地域公共交通が運行していない、運行していても運行本数が少ないなど、市内の多くの地域で自家用車の利用が不可欠です。また、地域によってニーズが異なるため、地域に応じた移動手段を確保し、地域公共交通ネットワークを形成する必要があります。
課題2 社会情勢に対応した移動手段の形成
人口減少により公共交通利用者が減少する一方で、高齢化による地域公共交通のニーズは高まっています。また、ドライバー不足の問題や感染症の影響など、多様な社会情勢により変化していく地域公共交通のニーズに対応し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
まちの拠点に整備を進めているバスターミナルについて、交流拠点としての機能を強化する必要があります。また、地域の活性化を図るため、広域幹線へのアクセス性を向上させ、交流を促進する必要があります。
課題4 地域公共交通を利用しやすい環境の構築
地域公共交通のわかりやすい運行情報の提供や、利用しやすい料金体系の構築など、市民が移動手段として、地域公共交通を利用しやすい環境を構築するための取組を、引き続き進めて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
地域公共交通に関する情報発信を行っているものの、依然として市民の認知度が低く、地域公共交通を利用していただくための取組を進めていく必要があります。
課題6 地域公共交通の維持に向けた体制の強化
交通事業者だけに頼った地域公共交通の維持は厳しく、行政、交通事業者、地域が連携をして、地域公共交通を維持するため取組や、体制の強化を進めていく必要があります。

3. 計画で目指す基本方針

本計画で目指す地域公共交通の将来像、基本方針について、以下のように示します。

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	【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
鉄道や路線バスをはじめとした地域公共交通の維持に加え、様々な輸送資源を導入・活用することで、幹線と支線の接続による地域公共交通ネットワークの形成を目指します。	市内各地域や市外から中心市街地へのアクセス性の向上をはじめ、わかりやすい運行情報等の提供などに取り組み、利用しやすい地域公共交通となるよう環境整備を推進します。	交通事業者や地域と連携しながら、地域公共交通の安全性や利便性、必要性等を周知するとともに、地域公共交通の日常的な利用を促す取組や情報発信を推進します。

4. 計画の目標

本計画で目指す地域公共交通の将来像、基本方針に基づき、以下のように目標を定めます。

指標①	地域公共交通(鉄道・路線バス・社市街地乗合タクシー)の利用者数	基本方針1・2・3に関連
指標②	新たな地域公共交通の導入数	基本方針1に関連
指標③	地域公共交通の人口カバー率	基本方針1に関連
指標④	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
指標⑤	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
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

5. 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目標の達成に向け、以下の14の施策に取り組んでいきます。

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
1. 路線バスのルート・ダイヤ等の見直し	6. バスターミナルにおける交通結節点機能の強化	11. 利用しやすい料金体系の構築
2. 社市街地乗合タクシーの維持・拡充	7. 交通結節点の利用環境の向上	12. 商業施設等と連携した取組
3. 自家用有償旅客運送(自主運行バス)の維持・拡充	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	13. モビリティ・マネジメントの継続実施
4. 地域の実情に応じた新たな移動手段の確保	9. 鉄道・高速バスによる広域へのアクセス性の向上	14. 地域公共交通の維持に向けた体制の強化
5. 観光地への移動手段の検討	10. タクシーの有効活用	

将来の地域公共交通ネットワークのイメージ

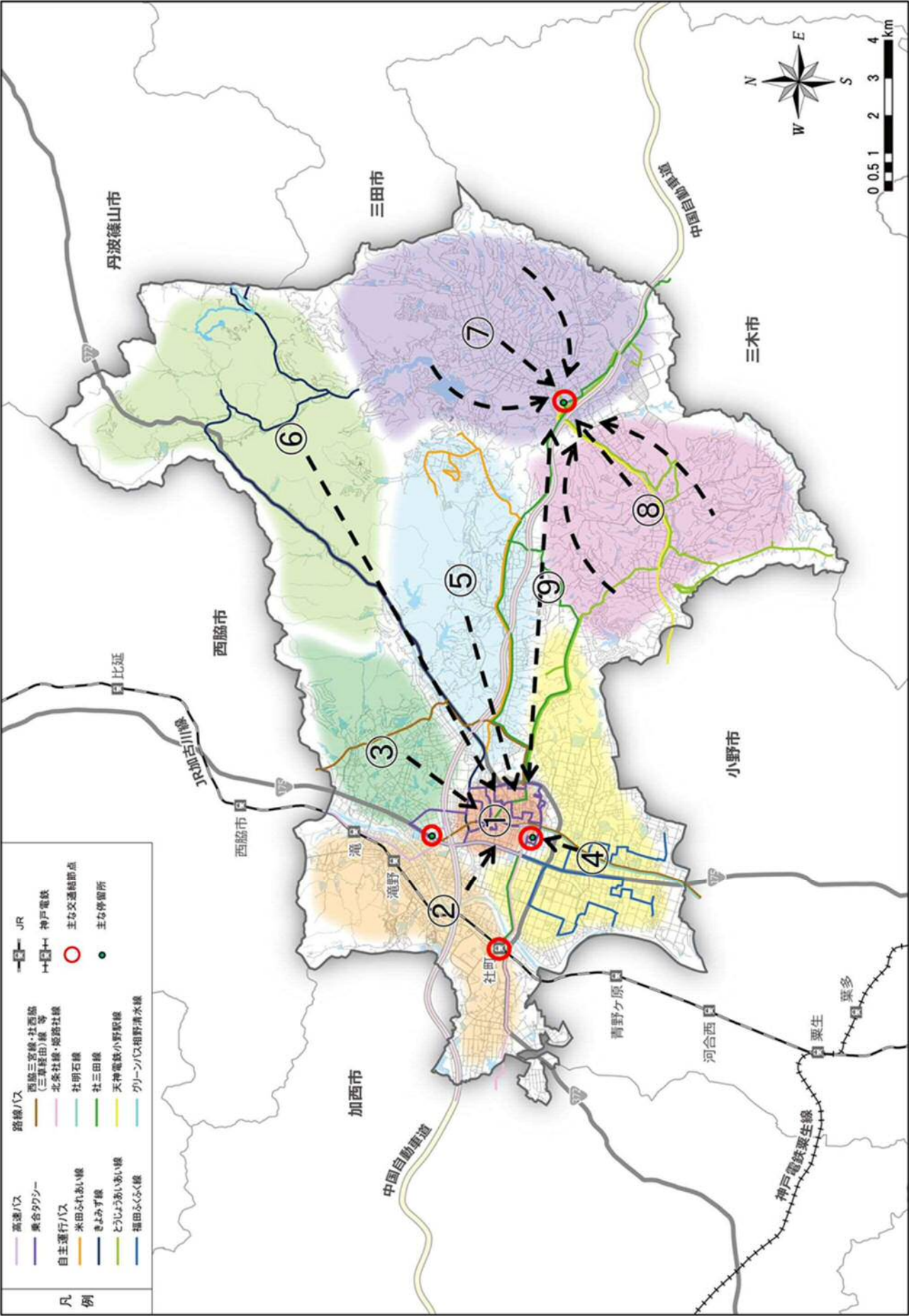
JR 社町駅、バスターミナル、滝野社インター停留所、天神停留所周辺を主要な交通結節点とし、各地域の実情に応じた地域公共交通の整備を行います。

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。

	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・ 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・ 上福田地域	○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	○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

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



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	方向性	目標値
鉄道の利用者数	280.6 千人/年 (R1 年度)	維持 →	●●千人/年 (R8 年度)
路線バスの利用者数	1,113 千人/年 (R1 年度)	維持 →	●●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 となります。

<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に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	方向性	目標値
社市街地乗合タクシーの利用者数	1.0 人/便 (R3.4～R3.9)	拡大 ↗	●●人/便 (R8 年度)

【指標②】 新たな地域公共交通の導入数

—— 基本方針 1 に関連

地域の移動手段の確保や、地域公共交通ネットワークの更なる充実のため、小中一貫校のスクールバスをはじめ、地域の輸送資源の有効活用を含め、新たな移動手段の確保を目指します。

指 標	基準値	方向性	目標値
新たな地域公共交通の導入数	—	拡大 ↗	●●件 (R8 年度)

【指標③】 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	方向性	目標値
地域公共交通の人口カバー率	60.9% (R3 年度)	拡大 ↗	●●% (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）内の人口の割合です。

【指標④】 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	方向性	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	100% (R4 年度)	拡大 ↗	●●% (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します。

※指標の対象とする乗降者数は、基準値となる令和 4 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とし、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。）の乗降者数とします。

【指標⑤】 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、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	方向性	目標値
公共交通機関を利用する 市民の割合	21.7% (R2 年度)	拡大 ↗	●●% (R7 年度)

※指標に対する基準値及び目標値には、総合計画に関する市民意識調査（アンケート）の結果を使用します。

【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んでいきます。

指 標	基準値	方向性	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	—	拡大 ↗	●●回 (R4～R8 年度の累計)

具体的な施策（案）

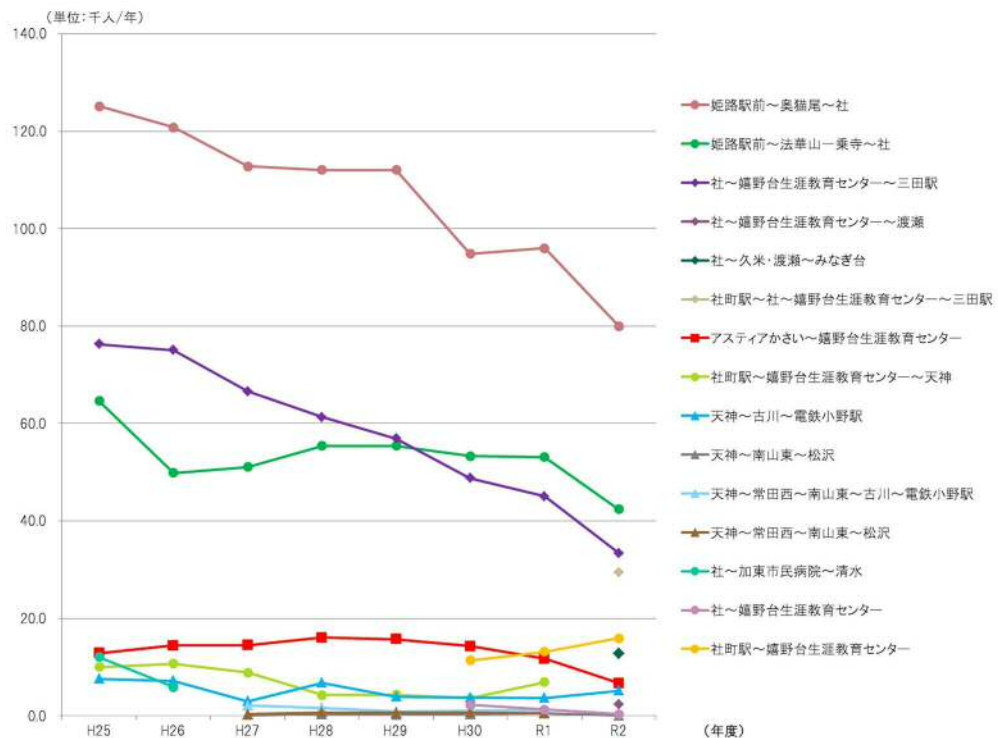
本市の地域公共交通が抱える問題点を解決し、目指す地域公共交通の将来像の実現や計画の目標の達成に向け、3つの基本方針の区分に基づいて、次の14の具体的な施策を実施します。

No.	計 画 の 目 標 を 達 成 す る た め の 1 4 の 施 策
基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成	
1	路線バスのルート・ダイヤ等の見直し
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

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を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 補助路線別の利用者数

- 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。

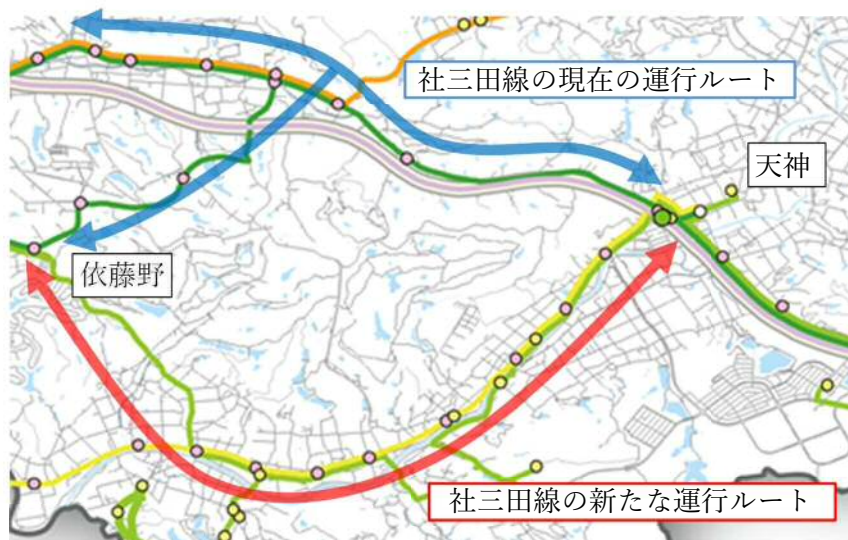


図 社三田線の運行ルートの変更案イメージ

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、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。

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協議		⇒	⇒	⇒	⇒

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。
- 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

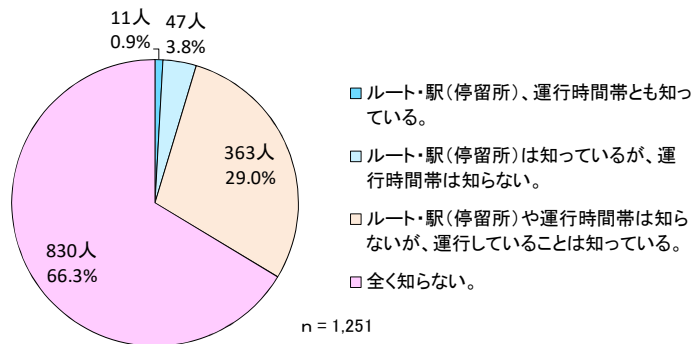


図 社市街地乗合タクシーの認知状況

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、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、福祉部局と協議・検討を行います。

実施主体

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

実施時期

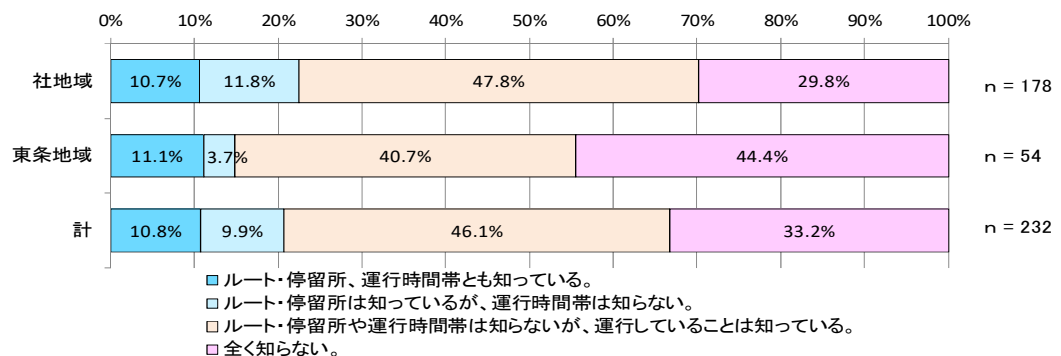
R4	R5	R6	R7	R8
本格運行	ルート・ダイヤ等の見直し	⇒	⇒	⇒

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。

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
ルート・ダイヤ等の見直し	⇒	⇒	⇒	⇒
運行区間拡大の検討	⇒ 実施(米田)	⇒	⇒	⇒

4. 地域の実情に応じた新たな移動手段の確保

- 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、まずは自家所有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、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。

現状と課題

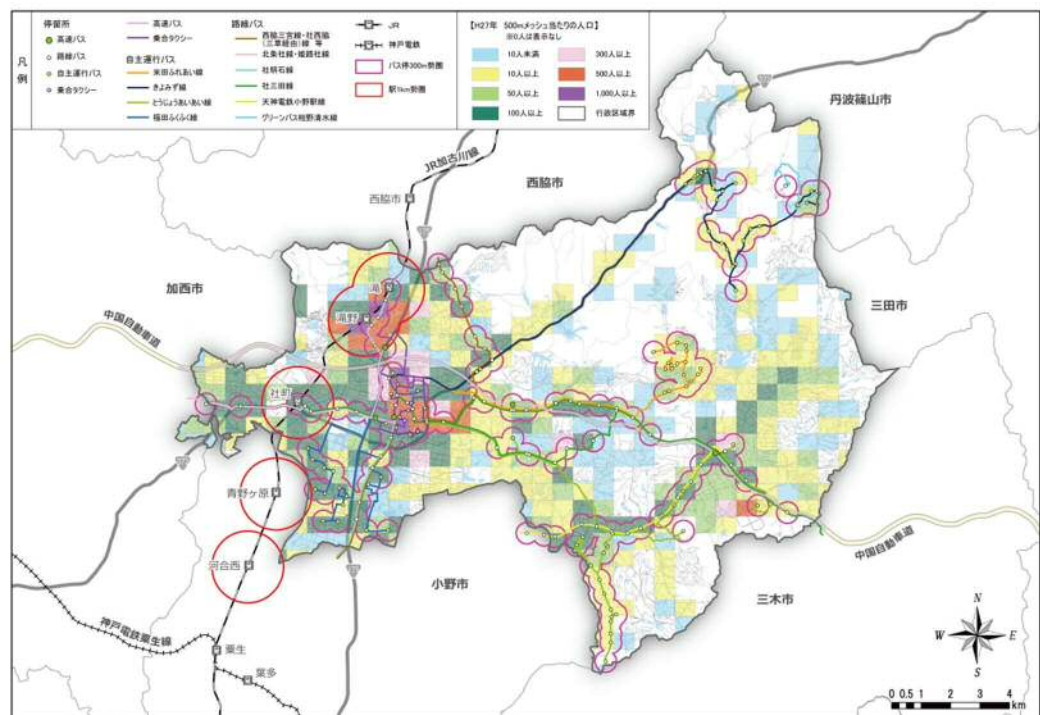


図 人口分布に対する地域公共交通のサービス圏域

取組内容

- 乗合タクシー（定時定路線型、デマンド型）や自家用有償旅客運送、スクールバスの活用など、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に、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。
- 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。
- 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。
 - 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。
- 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。

<



図 東条学園スクールバス

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、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。					
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、観光に特化したシャトルバ 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。  図 観光に関する広域での取組事例 (JR 沿線ガイドマップ)					
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	
	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

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。 - 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。					
取組内容	- 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	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

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

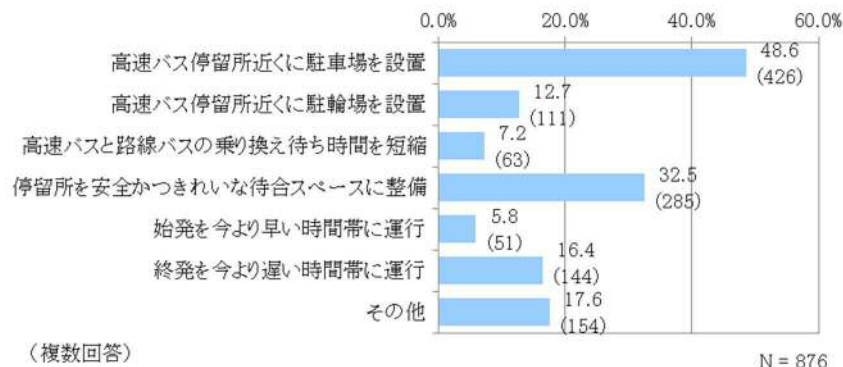


図 高速バスを利用しやすくするための取組について

- 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	⇒	⇒	⇒	⇒

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」をすることで、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。
- 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。
- 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。



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。

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
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

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。					
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	⇒	⇒	⇒	⇒	

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使用の理由について、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

- 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、福祉部局と連携しながら、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。
- 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

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、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、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、やしろショッピングパーク Bio 等に取り扱窓口を設置するほか、市 HP 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。 ● 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
	○		○	○	○	○
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	⇒		⇒	⇒	⇒



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）

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

- 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。



図 乗車体験イベントの様子



図 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。
- 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 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。
- 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	⇒	⇒	⇒	⇒

1 4. 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みます。



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

R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
情報発信 研修会等への 参加	⇒	⇒	⇒	⇒