総務文教常任委員会資料

令和４年１月６日

まちづくり政策部

企 画 政 策 課

【企画政策課】

1　加東市地域公共交通計画（素案）について　・・・・・・・・・・・・・・・別冊

加東市地域公共交通計画

（素案）

令和４年　月

兵 庫 県 加 東 市

目次

1. はじめに ……1
1.1 計画策定の趣旨 …… 1
1.2 計画の対象区域 …… 1
1.3 計画の期間 …… 1
1.4 計画の位置付け（上位・関連計画） …… 2
2. 地域特性の整理 …… 3
2.1 加東市の地理・地形・交通網 …… 3
2.2 加東市の人口 …… 5
2.3 加東市の自動車の状況 …… 8
2.4 観光入込客数 …… 10
3. 地域公共交通の現状 …… 11
3.1 鉄道の現状 …… 11
3.2 路線バスの現状 …… 16
3.3 高速バスの現状 …… 30
3.4 社市街地乗合タクシーの現状 …… 34
3.5 自家用有償旅客運送（自主運行バス）の現状 …… 36
3.6 加東市の地域公共交通とサービス圏域 …… 48
3.7 タクシーの現状 …… 49
3.8 その他の輸送資源 …… 52
3.9 地域公共交通の乗継 …… 53
4. 市民アンケートの実施 ……57
4.1 概要 …… 57
4.2 回収状況 …… 57
4.3 分析結果 …… 58
5. 前計画の取組状況等の整理 ……73
5.1 数値目標の達成状況（見込み） …… 73
5.2 前計画の施策の取組状況・成果及び今後の方向性 …… 74
6. 加東市を取り巻く課題 ……83
7. 目指す地域公共交通の将来像と基本方針 ……85
8. 計画の目標 ……86
8.1 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ …… 86
8.2 計画の数値目標 …… 91
9. 計画の目標を達成するための具体的な施策 ……93
10. 計画の進行管理･評価 …… 110

1.　はじめに

1.1　計画策定の趣旨

本市では、平成 29 年度から令和 3 年度までを計画期間とする「加東市地域公共交通網形成計画」（以下「前計画」という。）を策定し、「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」を目指し、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に向け、公共交通施策の推進に取り組んできました。

一方で、近年の車社会の進展や人口減少、少子化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大や、その影響によるライフスタイルの変化などにより、地域公共交通の利用者は大きく減少し、地域公共交通の維持が難しくなっています。

しかし、地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。このことから、地域公共交通の維持・確保には、交通事業者だけでなく、行政や市民、企業・団体など、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力しながら、地域一体となって地域公共交通の利用促進に取り組むことが必要となります。

このような中、国においては、令和 2 年 11 月に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための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、地域の暮らしを支える地域公共交通の重要性が再認識されました。

これを受け、本市においても、地域公共交通を取り巻く課題の再確認と、前計画の取組状況の整理を行ったうえで、新たに「加東市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定し、既存の広域幹線の維持と地域支線の充実、また、広域幹線と地域支線の連携により中心市街地へのアクセス性を向上させる地域公共交通ネットワークを構築することで、地域公共交通の利便性の向上と利用促進を図り、まちの活性化とより良い市民生活の実現に向け、取り組んでいくこととします。

1.2　計画の対象区域

本計画が対象とする区域は、加東市全域とします。

1.3　計画の期間

本計画の期間は、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間とします。

1.4　計画の位置付け（上位・関連計画）

本計画は、「第２次加東市総合計画」を上位計画とし、「加東市都市計画マスタープラン」、「第２次加東市総合戦略」、「加東市公共施設等総合管理計画」、「第３次加東市地域福祉計画」等との整合を図り、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となる計画です。

行政、交通事業者、市民及び地域、企業・団体が一体となって本計画に掲げた様々な施策に取り組むことで、「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」の実現を目指します。

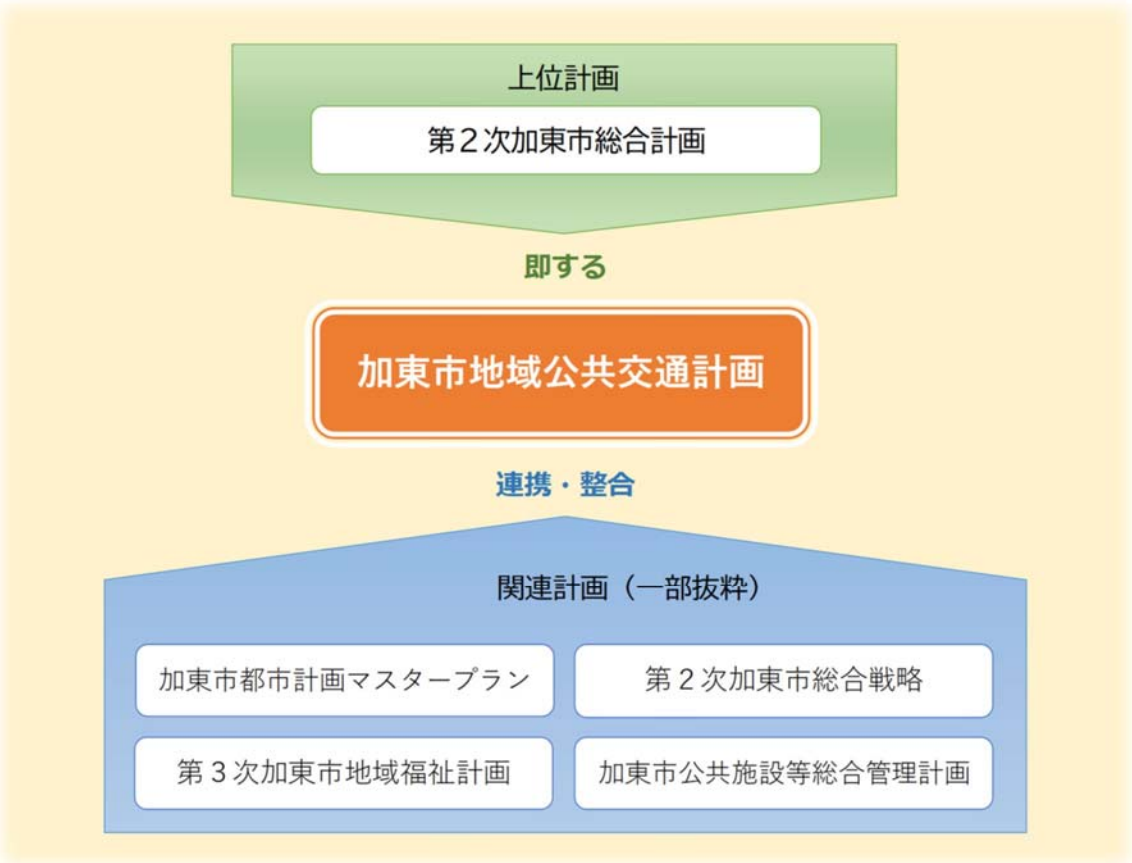


図　本計画の位置付け

2.　地域特性の整理

2.1　加東市の地理・地形・交通網

2.1.1　加東市の位置・面積・交通網

本市は、兵庫県中央部のやや南よりに位置し、総面積は 157.55 ㎢です。

道路網は、市の東西を中国縦貫自動車道が横断し、「ひょうご東条インターチェンジ」と「滝野社インターチェンジ」の２つの玄関口を有しています。加えて、兵庫県の幹線道路である国道 175 号が南北を、国道 372 号が東西をつなぎ、交通の要衝となっており、神戸や大阪などの阪神地域や姫路・岡山方面と直結しています。

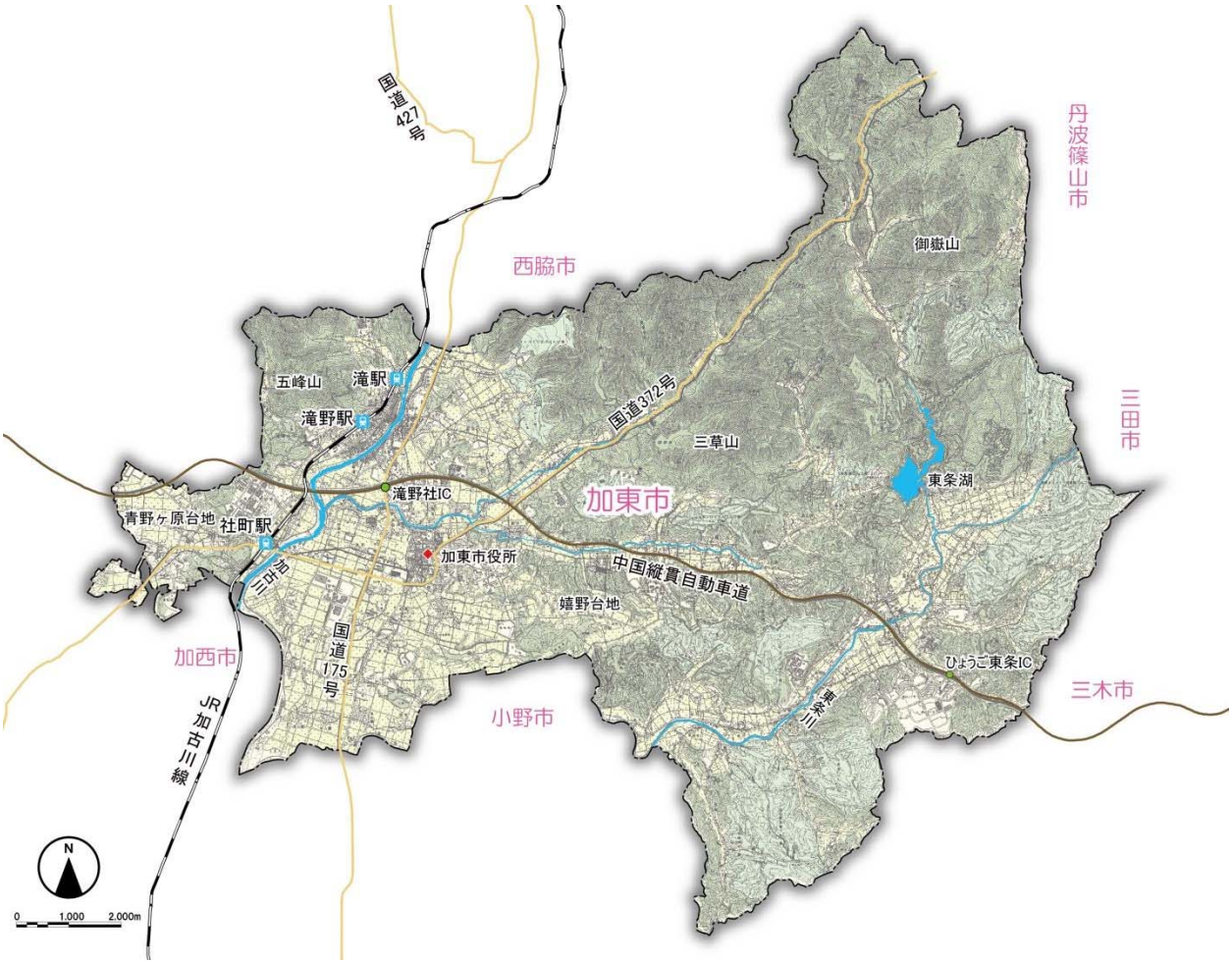
鉄道網は、市の西部を南北に JR 加古川線が通っており、JR 山陽本線加古川駅と結ばれています。

出典：加東市都市計画マスタープラン

図　加東市周辺の交通網

2.1.2　加東市の地勢

北部から北東部にかけて、中国山地の支脈がのび、これに連なって御嶽山、三草山、五峰山などがあります。また、加古川などの河川に沿って河岸段丘と後背湿地が形成されており、南部には嬉野台地、加古川右岸には青野ヶ原台地が広がっています。



資料：国土地理院

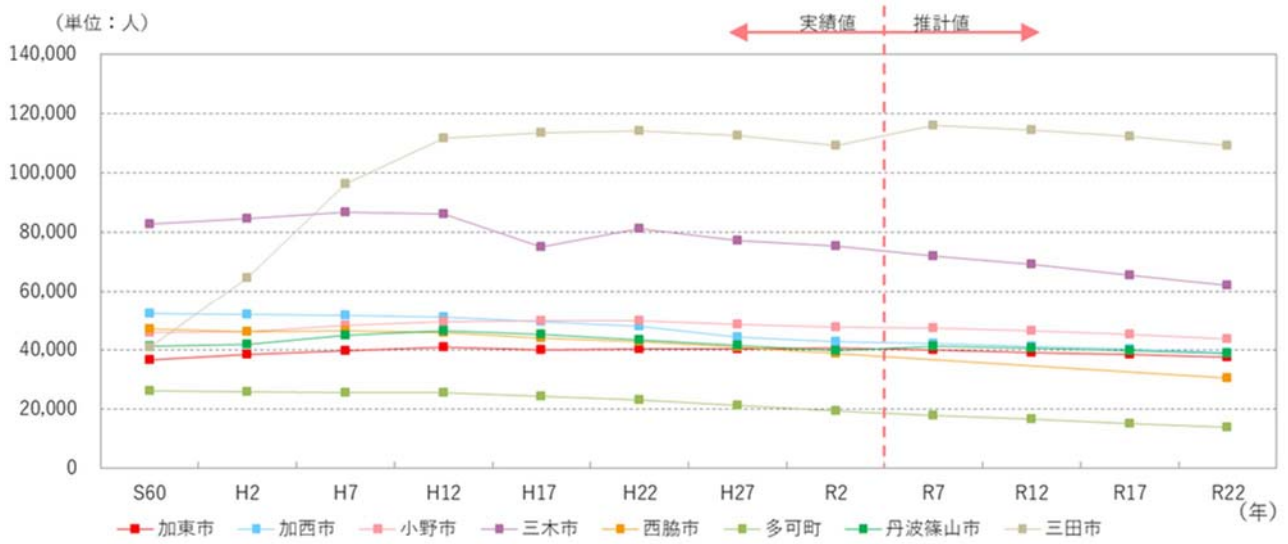
図　加東市の地勢

2.2　加東市の人口

2.2.1　人口

本市の人口は、平成 7 年から令和 2 年まで 40,000 人前後で推移しており、平成 17 年以降は微増で、令和 2 年国勢調査では 40,645 人となっています。

近隣市町では、平成 12 年から平成 22 年を境に人口が減少傾向にあります。



単位：人

	実績値								推計値			
	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22
加東市	36,401	38,270	39,743	40,688	39,970	40,181	40,310	40,645	39,832	39,098	38,283	37,340
加西市	52,107	51,784	51,706	51,104	49,396	47,993	44,313	42,700	41,990	41,253	40,222	39,131
小野市	45,686	46,007	48,214	49,432	49,761	49,680	48,580	47,562	47,317	46,263	45,060	43,753
三木市	82,636	84,445	86,562	86,117	75,087	81,009	77,178	75,294	71,900	69,000	65,400	62,000
西脇市	46,889	46,220	46,339	45,718	43,953	42,802	40,866	38,673				30,487
多可町	26,179	25,745	25,440	25,331	24,304	23,104	21,200	19,261	17,812	16,382	15,057	13,815
丹波篠山市	41,144	41,802	44,752	46,325	45,245	43,263	41,490	39,611	41,288	40,529	39,694	38,777
三田市	40,716	64,560	96,279	111,737	113,572	114,216	112,691	109,238	115,809	114,357	112,230	109,286

※１：昭和 60 年~令和 2 年は国勢調査に基づく実績値、令和 7 年~令和 22 年は各自治体の直近の人口ビジョンで公表されている推計値を掲載。

※２：加東市の推計値は、平成 30 年 3 月に改訂した人口ビジョンの数値。以降の頁も同様。人口ビジョンについては、第 2 次加東市総合計画後期基本計画の策定に合わせ改訂する予定。

※３：西脇市については、令和 7 年～令和 17 年の推計値なし。

※４：加東市は平成 18 年の合併前までは社町・滝野町・東条町の合計、三木市は平成 17 年の合併前までは三木市・吉川町の合計、西脇市は平成 17 年の合併前までは西脇市・黒田庄町の合計、多可町は平成 17 年の合併前までは中町・加美町・八千代町の合計、丹波篠山市は平成 11 年の合併前までは篠山町・西紀町・丹南町・今田町の合計を示す。以降の頁も同様。

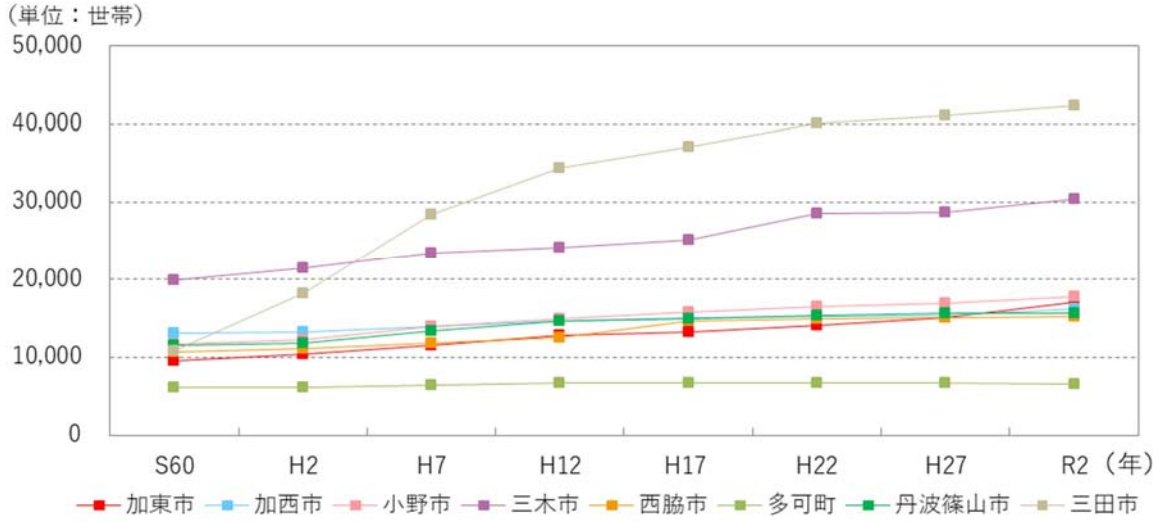
資料：国勢調査（実績値）、各自治体人口ビジョン（推計値）

図　加東市及び近隣市町の人口

2.2.2　世帯数

本市の世帯数は、昭和 60 年から増加し続けており、令和 2 年には 17,000 世帯を超えています。近隣市町では、多可町以外の自治体で、世帯数が増加し続けています。

また、本市の 1 世帯当たりの人員数は、昭和 60 年以降減少し、令和 2 年には 2.4 人となっています。

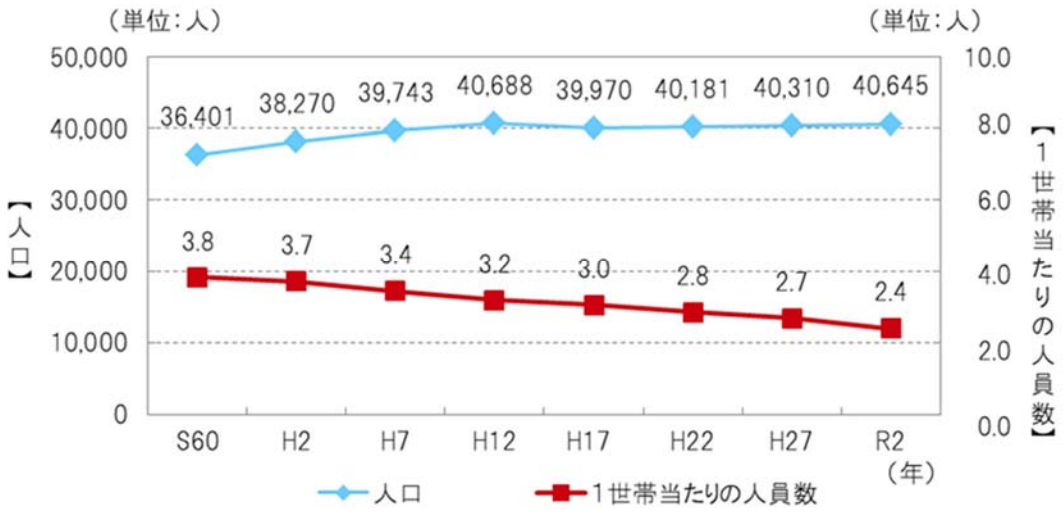


単位：世帯

	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
加東市	9,516	10,323	11,544	12,728	13,155	14,133	15,086	17,070
加西市	13,107	13,280	13,925	14,631	15,038	15,188	15,364	16,245
小野市	11,708	12,164	13,881	14,881	15,809	16,470	16,860	17,810
三木市	19,838	21,490	23,446	24,131	25,112	28,506	28,653	30,370
西脇市	10,726	11,014	11,778	12,442	14,673	14,989	15,049	15,167
多可町	6,161	6,155	6,348	6,619	6,667	6,709	6,665	6,562
丹波篠山市	11,452	11,825	13,288	14,585	14,960	15,342	15,578	15,605
三田市	10,777	18,217	28,375	34,374	37,052	40,068	41,070	42,401

資料：国勢調査

図　加東市及び近隣市町の世帯数



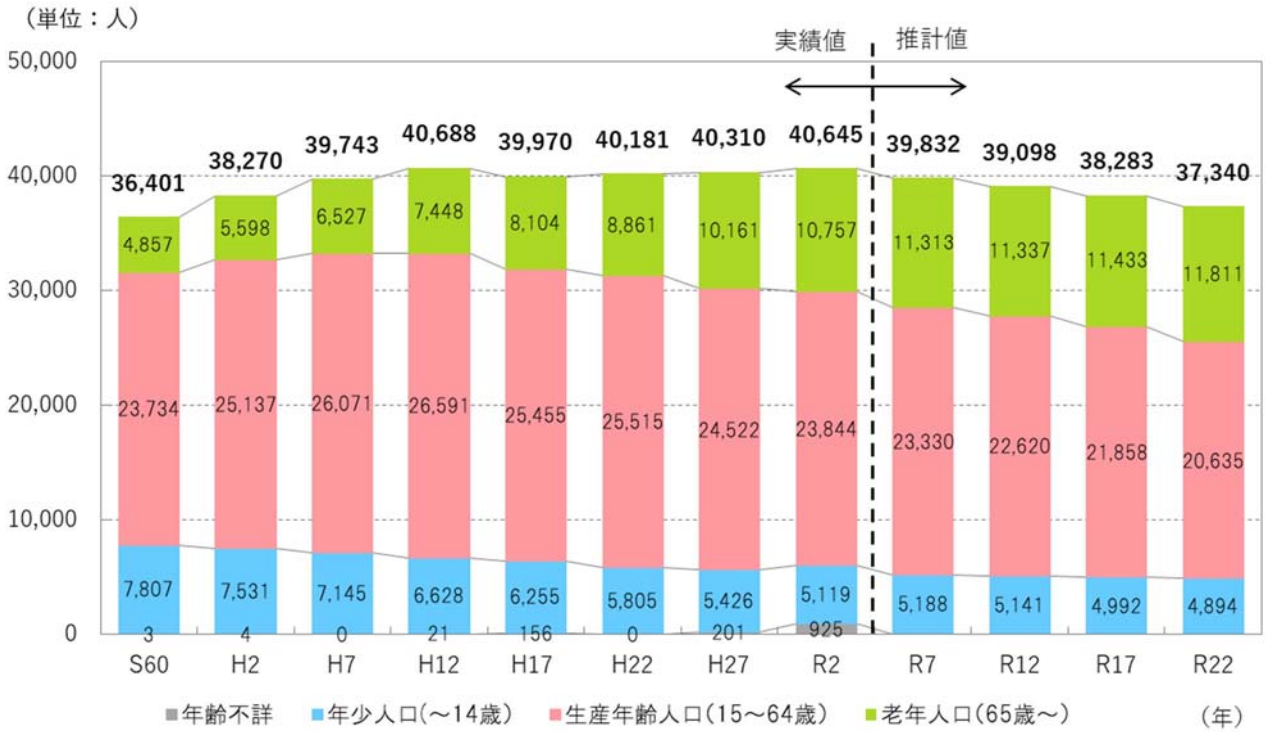
資料：国勢調査

図　加東市の人口及び 1 世帯当たりの人員数

2.2.3　年齢３階層別人口

本市の年齢３階層別人口は昭和 60 年から令和２年までに、年少人口が約 7,800 人から約 5,100 人に減少し、老年人口が約 4,900 人から約 10,800 人に増加しています。

構成比では、昭和 60 年から令和２年までに年少人口の割合が全体の約 21%から約 13%に減少し、老年人口の割合が全体の約 13%から約 27%に増加しており、今後も年少人口の割合の減少、老年人口の割合の増加が見込まれます。



	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22
老年人口（65歳～）	13.3%	14.6%	16.4%	18.3%	20.3%	22.1%	25.2%	26.5%	28.4%	29.0%	29.9%	31.6%
生産年齢人口（15～64歳）	65.2%	65.7%	65.6%	65.4%	63.7%	63.5%	60.8%	58.7%	58.6%	57.9%	57.1%	55.3%
年少人口（～14歳）	21.4%	19.7%	18.0%	16.3%	15.6%	14.4%	13.5%	12.6%	13.0%	13.1%	13.0%	13.1%
年齢不詳	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.0%	0.5%	2.3%				

※構成比については、小数点第２以下を四捨五入しているため、合計が 100.0%にならない場合がある。
※令和７年以降の推計値は、年齢不詳を考慮していない。

資料：国勢調査（実績値）、加東市人口ビジョン(推計値)

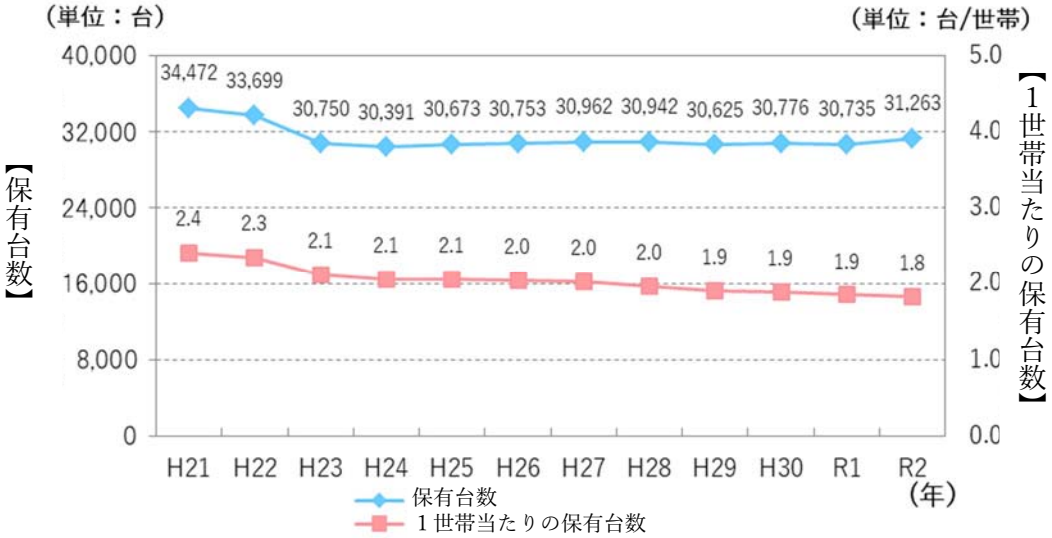
図　加東市の年齢３階層別人口

2.3　加東市の自動車の状況

2.3.1　自動車保有台数

本市の乗用車・軽自動車の保有台数は、平成 23 年以降、31,000 台前後で推移しています。

また、１世帯当たりの保有台数は、年々減少し続けており、平成 29 年以降、１世帯当たりの保有台数は２台を下回っています。



資料：加東市資料

図　加東市の乗用車・軽自動車の保有台数及び１世帯当たりの保有台数

2.3.2　運転免許保有状況

第一種中型・準中型・普通免許の保有状況をみると、男女ともに 44 歳以下の保有者数の割合は減少傾向にあり、一方で、45 歳以上の保有者数の割合は増加傾向にあります。また、70 歳以上の保有者数は年々増加しています。

表　年齢別、男女別運転免許保有者数の構成率（兵庫県）（左：男性、右：女性）

単位：％

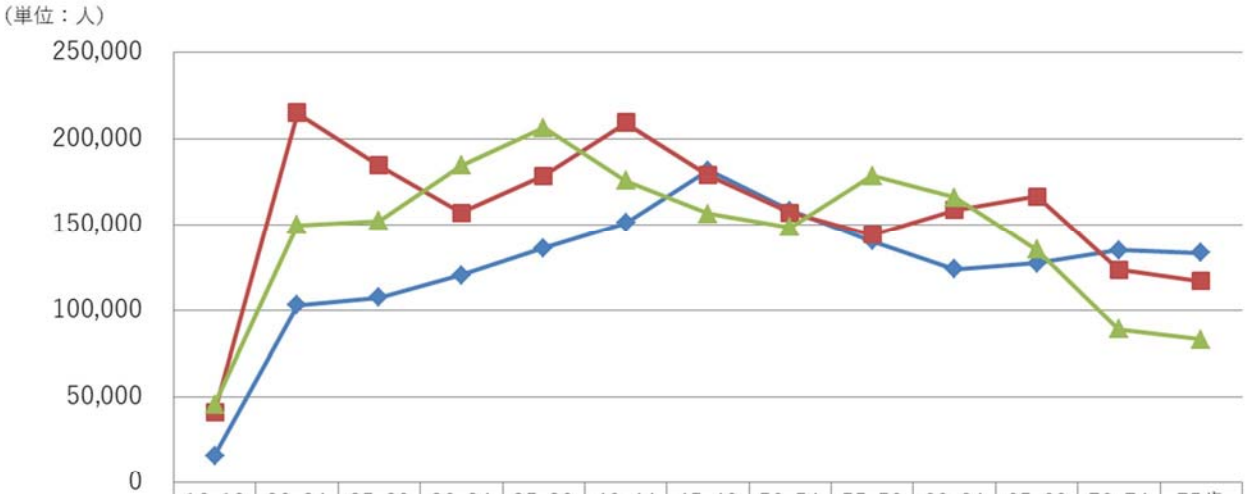
男性	H20	H26	R2
16-19歳	2.5	2.0	1.0
20-24歳	8.0	10.6	6.3
25-29歳	8.1	9.1	6.6
30-34歳	9.9	7.7	7.4
35-39歳	11.0	8.8	8.3
40-44歳	9.4	10.3	9.2
45-49歳	8.4	8.8	11.1
50-54歳	7.9	7.7	9.7
55-59歳	9.5	7.1	8.6
60-64歳	8.9	7.8	7.6
65-69歳	7.2	8.2	7.8
70-74歳	4.8	6.1	8.3
75歳以上	4.4	5.8	8.2

単位：％

女性	H20	H26	R2
16-19歳	1.9	1.5	0.7
20-24歳	8.4	10.4	5.7
25-29歳	9.5	10.1	6.6
30-34歳	11.8	8.9	7.6
35-39歳	13.1	10.2	9.0
40-44歳	11.1	11.8	10.5
45-49歳	9.6	10.0	12.8
50-54歳	8.6	8.7	11.2
55-59歳	9.5	7.6	9.9
60-64歳	7.9	7.6	8.2
65-69歳	5.0	7.2	7.5
70-74歳	2.4	3.9	6.5
75歳以上	1.2	2.1	3.7

※表の値は第一種中型・準中型・普通免許の値を記載。

資料：警察庁資料

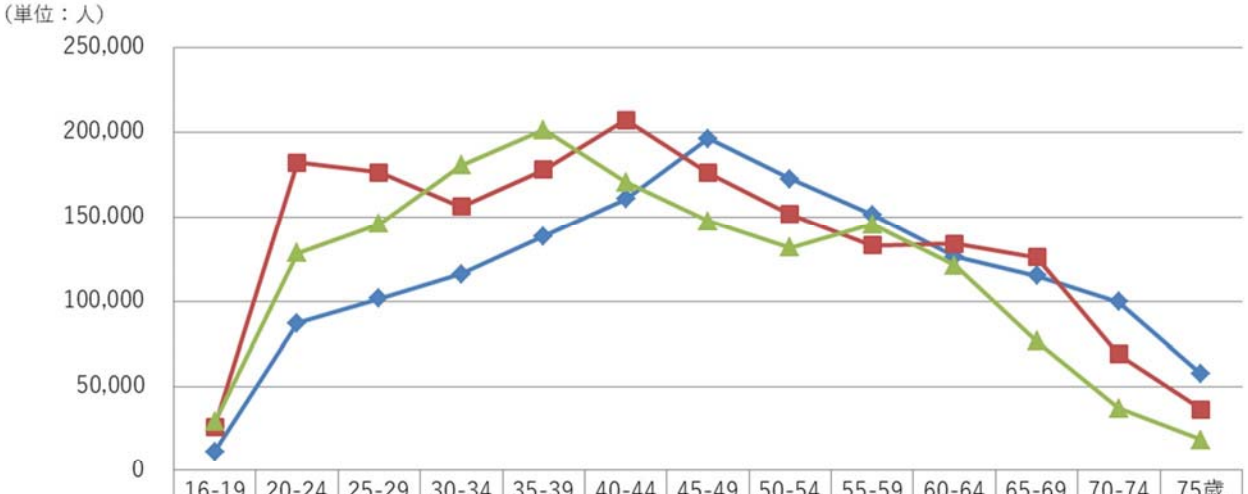


	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上
令和2年	16,011	103,26	107,56	120,53	136,21	151,28	181,82	158,60	140,43	123,95	127,64	135,18	133,39
平成26年	41,330	215,18	184,85	157,37	178,68	209,43	179,02	157,22	144,36	158,94	166,78	123,80	117,16
平成20年	45,958	149,94	152,59	184,65	206,66	175,85	156,57	148,78	178,70	166,18	135,53	89,254	83,242

※表の値は第一種中型・準中型・普通免許の値を記載。

資料：警察庁資料

図　兵庫県における年齢別の運転免許保者数（男性）



	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上
令和2年	11,263	87,201	101,57	116,22	138,65	160,88	196,61	172,73	151,66	126,46	115,28	99,739	57,382
平成26年	26,074	182,28	176,74	156,49	178,17	207,34	176,12	151,89	133,14	134,01	125,98	68,867	36,509
平成20年	28,959	128,70	146,17	180,82	201,53	170,88	147,65	132,00	145,86	121,20	76,633	37,072	18,428

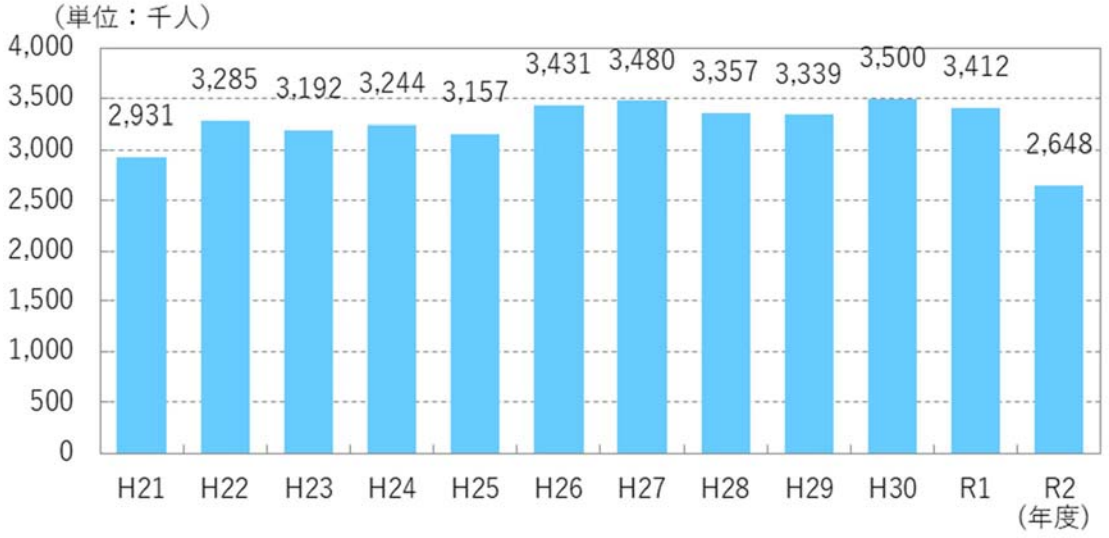
※表の値は第一種中型・準中型・普通免許の値を記載。

資料：警察庁資料

図　兵庫県における年齢別の運転免許保者数（女性）

2.4　観光入込客数

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、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和２年度においては、令和元年度の約８割にまで減少しました。



資料：加東市資料

図　加東市の観光入込客数

3.　地域公共交通の現状

3.1　鉄道の現状

3.1.1　概要

本市の西部を南北に JR 加古川線が通っています。市内に「社町駅」「滝野駅」「滝駅」の 3 駅があり、南は JR 山陽本線加古川駅と、北は JR 福知山線谷川駅と結ばれています。

3.1.2　利用者数（乗車人数）

社町駅、滝野駅及び滝駅の年間乗車人数について、社町駅では平成 29 年度を除いて、平成 24 年度から令和元年度まで微増しており、滝野駅では 100,000 人前後、滝駅では 18,000 人前後と一定の値で推移していました。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、社町駅と滝野駅の乗車人数は、前年度と比べ約 8 割に減少しています。

単位：人

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
社町駅	152,205	146,000	147,460	149,285	155,575	158,233	150,954	163,554	163,979	128,845
滝野駅	88,330	94,170	98,185	95,265	100,086	100,300	103,514	100,767	96,864	77,380
滝駅	20,805	18,615	20,075	20,440	18,847	20,206	18,667	17,636	19,733	18,250
計	261,340	258,785	265,720	264,990	274,508	278,739	273,135	281,957	280,576	224,475

資料：加東市資料

図　加東市内の鉄道駅の年間乗車人数

3.1.3　運行本数

平日の運行本数は、粟生・加古川方面及び西脇市・谷川方面あわせて、1 日 38 本となっています。朝夕のピーク時は、複数本数運行している時間帯がありますが、それ以外の時間帯は、各方面に 1 時間 1 本の運行となっています。

休日の運行本数は、粟生・加古川方面及び西脇市・谷川方面あわせて、1 日 37 本となっています。朝夕のピーク時は、複数本数運行している時間帯がありますが、それ以外の時間帯は、概ね各方面に 1 時間 1 本となっています。

表　各駅の運行本数

		社町駅			滝野駅			滝駅		
		粟生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	粟生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	粟生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計
平日	5時台	1	0	1	1	0	1	1	0	1
	6時台	2	1	3	2	1	3	2	1	3
	7時台	2	2	4	2	1	3	2	1	3
	8時台	1	1	2	1	2	3	1	2	3
	9時台	1	1	2	1	0	1	1	0	1
	10時台	1	0	1	1	1	2	1	1	2
	11時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	12時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	13時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	14時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	15時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	16時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	17時台	0	1	1	1	1	2	1	1	2
	18時台	1	1	2	0	1	1	1	1	2
	19時台	1	2	3	1	2	3	1	2	3
	20時台	1	1	2	2	1	3	1	1	2
	21時台	2	1	3	1	1	2	1	1	2
	22時台	0	1	1	0	1	1	0	1	1
	23時台	0	1	1	0	1	1	0	1	1
	計	19	19	38	19	19	38	19	19	38

		社町駅			滝野駅			滝駅		
		粟生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	粟生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	粟生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計
休日	5時台	1	0	1	1	0	1	1	0	1
	6時台	0	1	1	0	1	1	0	1	1
	7時台	2	1	3	2	1	3	3	1	4
	8時台	2	2	4	2	2	4	1	1	2
	9時台	1	1	2	1	1	2	1	2	3
	10時台	1	0	1	1	0	1	1	0	1
	11時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	12時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	13時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	14時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	15時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	16時台	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	17時台	0	1	1	1	1	2	1	1	2
	18時台	1	1	2	0	1	1	1	1	2
	19時台	1	2	3	1	2	3	0	2	2
	20時台	1	1	2	1	1	2	2	1	3
	21時台	2	1	3	2	1	3	1	1	2
	22時台	0	1	1	0	1	1	0	1	1
	23時台	0	1	1	0	1	1	0	1	1
	計	18	19	37	18	19	37	18	19	37

※赤色の網掛けは 1 時間当たりの運行本数が 3 本以上の時間帯

資料：西日本旅客鉄道㈱ホームページ（令和 3 年 3 月 13 日改正）

3.1.4　駐車場・駐輪場設置状況

パーク&ライド推進の取組の一環として、令和元年度に社町駅前の駐輪場を増設しました。現在、鉄道駅周辺では下記のように駐車場・駐輪場が設置されています。

表　鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場の設置状況

箇所	番号	種別			区画数	管理者
社町駅周辺	①	駐車場	月極	有料	34台	加東市
	②	駐車場	一時	有料	25台	加東市
	③	駐輪場	一時	無料	100台程度	加東市
	④	駐車場	月極	有料	12台	民間
滝野駅周辺	⑤	駐車場	月極	有料	13台	民間
	⑥	駐車場	一時	無料	5台	加東市
	⑦	駐車場	一時	無料	7台	加東市
	⑧	駐輪場	一時	無料	60台程度	加東市
滝駅周辺	⑨	駐輪場	一時	無料	10台程度	加東市

※赤色の網掛けは駐車場、青色の網掛けは駐輪場。
※区画数は、令和３年９月時点。

資料：加東市資料

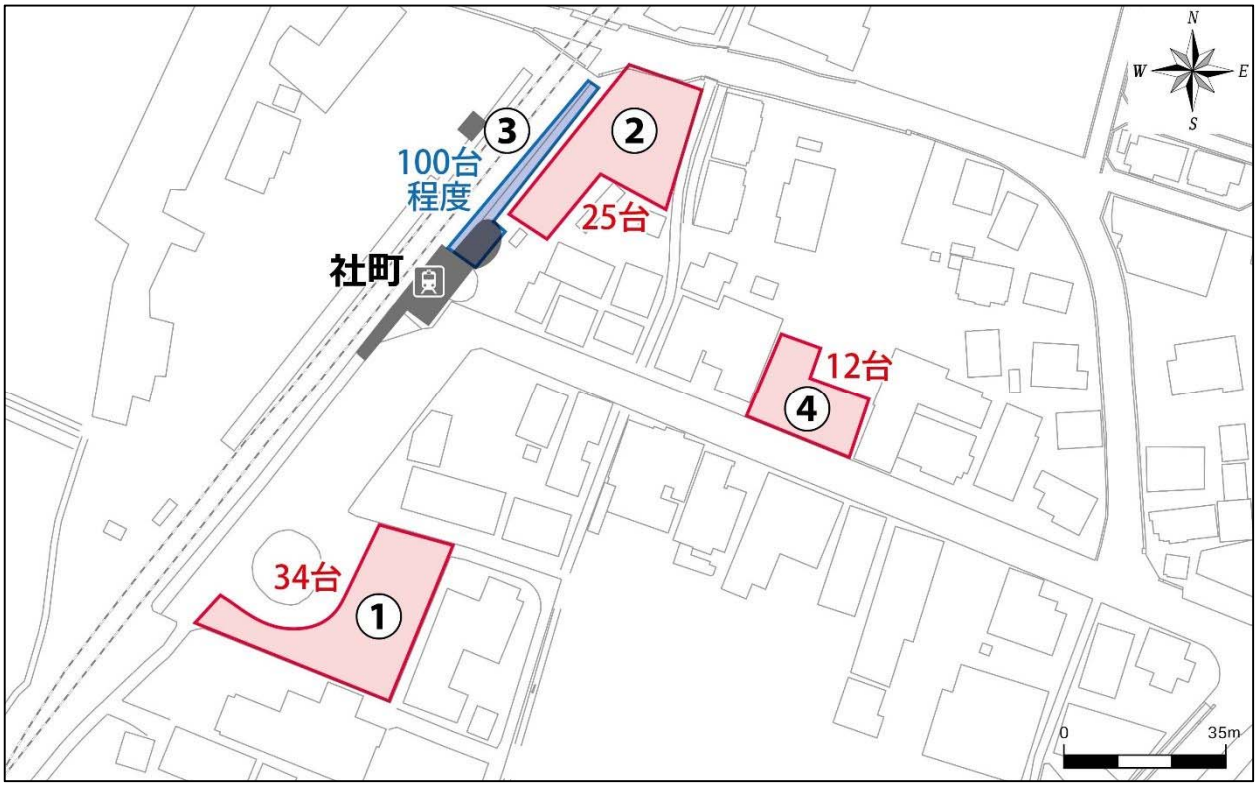


図　社町駅周辺の駐車場・駐輪場設置箇所

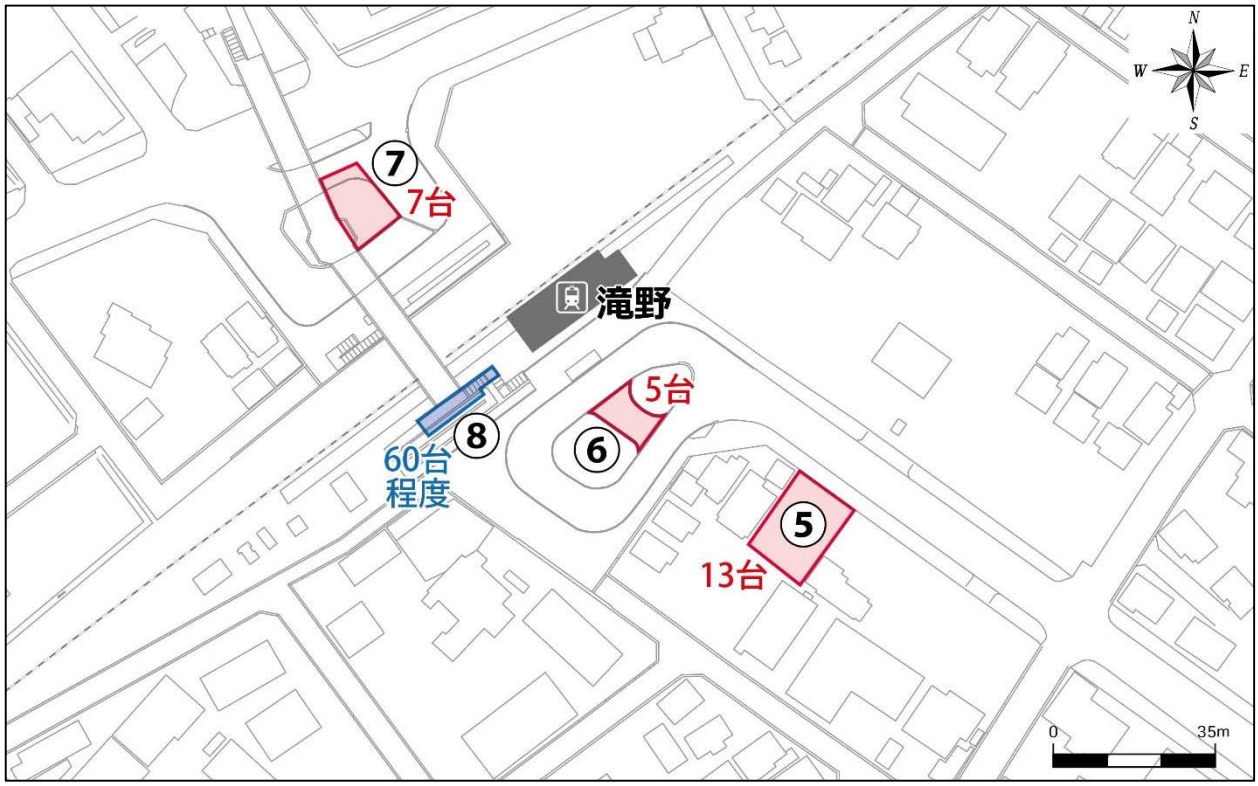


図　滝野駅周辺の駐車場・駐輪場設置箇所

図　滝駅周辺の駐輪場設置箇所

3.1.5　待合・バリアフリー環境

待合環境は、社町駅と滝野駅で改札外に待合室とベンチが設置されています。また、各駅でプラットフォームに上屋が設置されています。

各駅のバリアフリー環境は、ホームまでの車いす動線としてのスロープや視覚障害者のための点字ブロックが設置されています。また、社町駅と滝野駅には、バリアフリートイレを設置しています。

表　各駅の待合環境

駅名	改札外			プラットフォーム		常駐の駅員
	待合室	ベンチ	トイレ	上屋	ベンチ	
社町駅	○	○	○	○	○	×
滝野駅	○	○	○	○	×	×
滝駅	×	×	○	○	○	×

表　各駅のバリアフリー環境

駅名	スロープ	点字ブロック	手すり	バリアフリートイレ
社町駅	○	○	×	○
滝野駅	○	○	×	○
滝駅	○	○	×	×

社町駅

滝野駅

滝駅

3.2　路線バスの現状

3.2.1　路線網の配置状況

本市の路線バスの路線網は、神姫バス㈱と神姫グリーンバス㈱による運行となっています。

路線バスは、市内での完結路線だけでなく、近隣の西脇市や三田市をはじめ、神戸市や姫路市方面とも結ばれています。

また、社（車庫前）停留所は、市外を結ぶ多くの路線が経由していることから、広域幹線路線をつなぐ主要な交通結節点としての役割を担っています。

3.2.2　路線別運行ダイヤ

路線別の平日の運行本数は、西脇三宮線の運行本数が最も多く、1日 43 便となっています。一方で、最も運行本数が少ない路線は社加西線、社西脇線の1日3便となっており、次いで天神電鉄小野駅線で1日4便となっています。

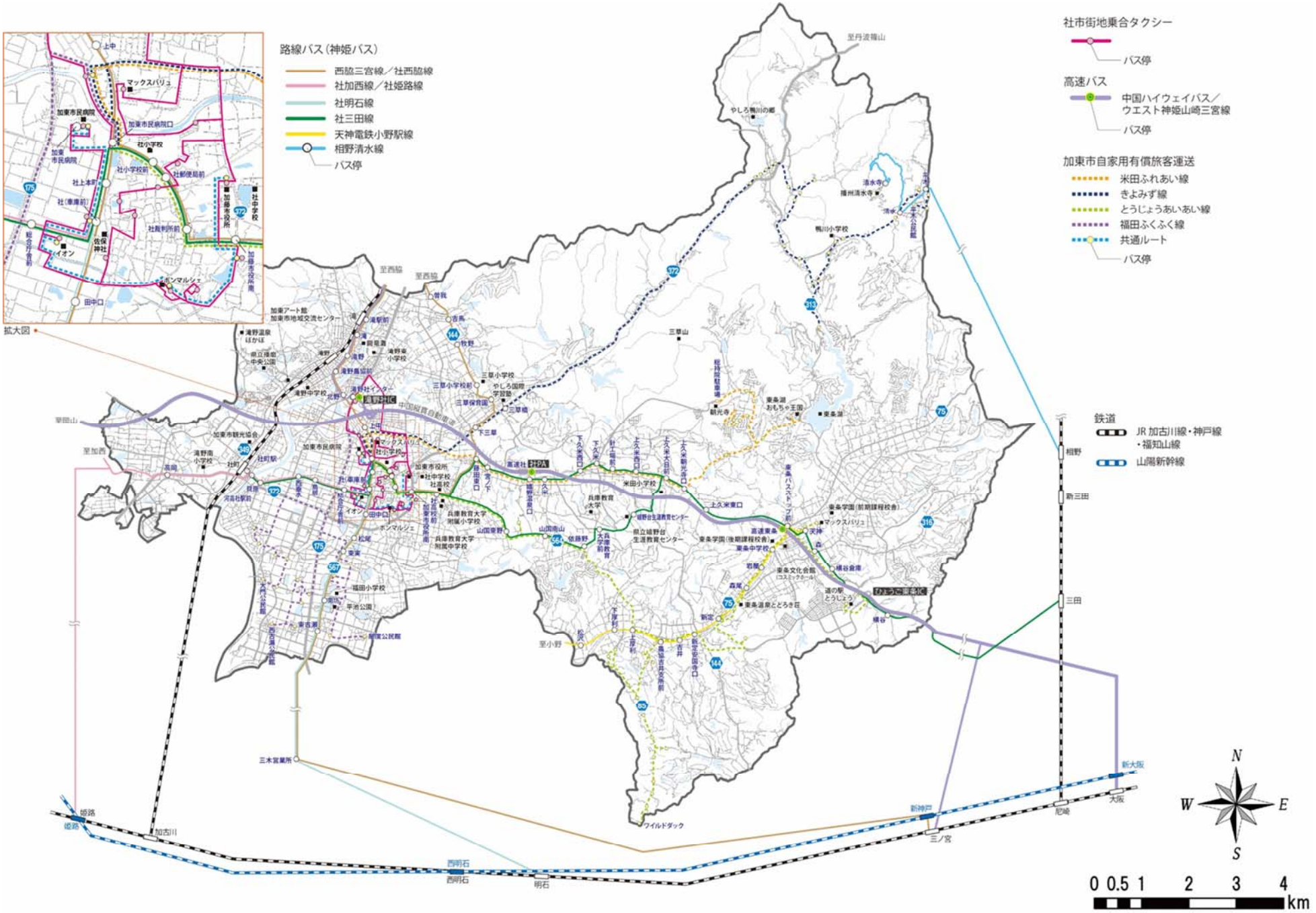
前計画策定時（平成 29 年）の運行本数と比較すると、減便傾向にあり、特に社明石線では 10 便以上が減便しています。

表　路線別の1日当たりの運行本数（平日）

路線名	起終点		便数（便/日）
社姫路線	姫路駅	社町駅	5
	姫路駅	社（車庫前）	15
		社姫路線小計	20(22)
社加西線	アスティアかさい	嬉野台生涯教育センター	2
	アスティアかさい	社（車庫前）	1
		社加西線小計	3（2）
社三田線	社町駅	社高校前	1
	社町駅	三田駅	4
	社町駅	嬉野台生涯教育センター	4
	社（車庫前）	社高校前	1
	社（車庫前）	三田駅	7
	社（車庫前）	みなぎ台	4
	社（車庫前）	渡瀬	3
	社（車庫前）	嬉野台生涯教育センター	3
		社三田線小計	27(32)
社明石線	社（車庫前）	明石駅	24(35)
社西脇線	西脇（アピカ前）	社（車庫前）	1
	電鉄小野駅	西脇（アピカ前）	1
	社高校前	西脇営業所	1
		社西脇線小計	3(4)
西脇三宮線	社（車庫前）	三宮	23
	西脇営業所	三宮	13
	西脇営業所	社（車庫前）	2
	西脇（アピカ前）	社（車庫前）	5
		西脇三宮線小計	43(40)
天神電鉄小野駅線	天神	電鉄小野駅	4(10)
相野清水線	清水寺	相野駅	4
	清水	相野駅	5
		相野清水線小計	9(9)

※小計内の（）は前計画策定時（平成 29 年）の運行本数

資料：加東市公共交通ガイドブック（令和3年6月発行）



資料：加東市公共交通ガイドブック（令和３年６月発行）

図　路線バスの路線網配置状況

凡例

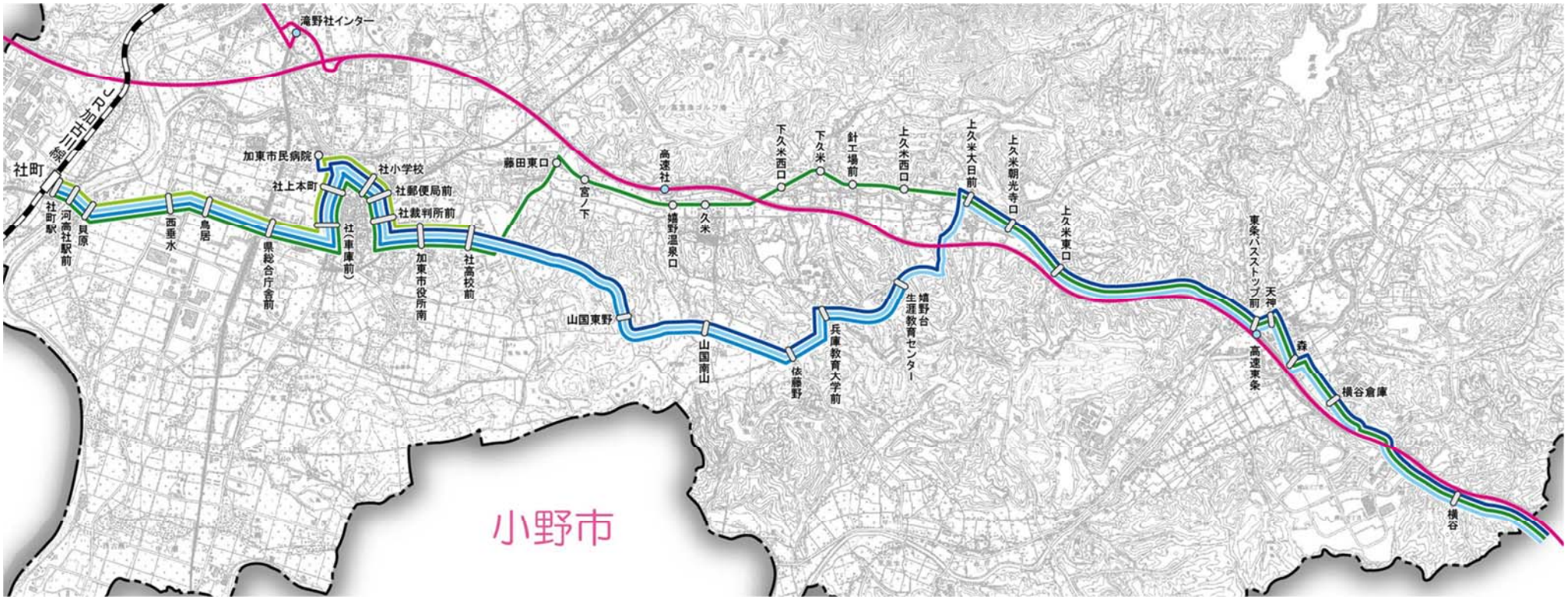
【路線バス】

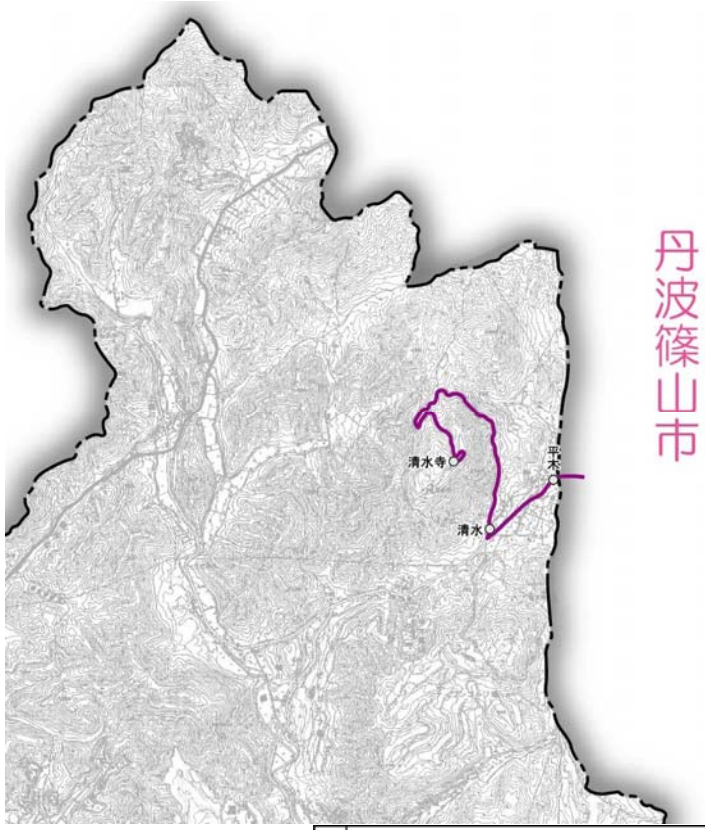
- 社加西線　（嬉野台生涯教育センター～社（車庫前）～アスティアかさい）
- 社姫路線　（社（車庫前）～社町駅～姫路駅（北口））
- 社明石線　（社（車庫前）～三木営業所～明石駅）
- 天神電鉄小野駅線（天神～イオン小野前～小野～電鉄小野駅）
- 高速バス（津山・社（車庫前）～大阪／山崎～三宮）
- ＪＲ

凡例

【路線バス】

- 社三田線　（社町駅～社高校前）
- 社三田線　（社（車庫前）～社高校前～天神～渡瀬・みなぎ台・ 三田駅）
- 社三田線　（社町駅～社高校前～嬉野台生涯教育センター～天神～渡瀬～三田駅）
- 社三田線　（社町駅～社高校前～嬉野台生涯教育センター）
- 社三田線　（社（車庫前）～嬉野台生涯教育センター～天神～渡瀬・三田駅
- 高速バス （津山・社（車庫前）～大阪／山崎～三宮）
- ＪＲ





凡例

【路線バス】

相野清水線（清水寺・清水～相野駅）

凡例

【路線バス】

社西脇線　（社（車庫前）～　下三草　～西脇営業所）

社西脇線　（社（車庫前）～　下三草　～西脇（アピカ前））

社西脇線　（西脇（アピカ前）～　下三草　～社（車庫前））

社西脇線　（西脇営業所～社（車庫前）～社高校前）

西脇三宮線　（西脇営業所～滝野社インター　～社（車庫前）～三宮
西脇営業所～社（車庫前）～三宮
社（車庫前）～三宮
社（車庫前）～西脇（アピカ前）、西脇営業所）

高速バス（津山・社（車庫前）～大阪／山崎～三宮）

ＪＲ

3.2.3　IC カードを用いた路線バスの利用者数（乗降者数）

神姫バス㈱のＩＣカードによる利用実績を基に、各年５月の停留所ごとの利用状況の３か年平均をみると、交通結節点である社（車庫前）、社町駅、天神における利用が多いほか、社高校前や兵庫教育大学前、県総合庁舎前などの利用も多く、通勤・通学での利用が考えられます。

一方で、１か月の乗降者数が 30 人（１日当たりの乗降者数が１人）を下回った停留所は平成 30 年で 27 箇所※、令和元年で 28 箇所※となっており、新型コロナウイルスの影響で利用が減少した令和２年では 48 箇所に増加しました。

また、令和元年 10 月から東条東地区内の路線が廃止となっています。

※令和元年 10 月に 16 箇所の停留所が廃止されており、廃止された停留所の平成 30 年、令和元年の利用状況については参考資料編に記載する。なお、上記の「１か月の乗降者数が 30 人（１日当たりの乗降者数が１人）を下回った停留所」の数は廃止された停留所の数を除く。

表　加東市の停留所別の１か月の利用状況（ＩＣカードの利用実績に基づく）

単位：人

停留所名	H30			R1			R2			３か年平均		
	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
社（車庫前）	5,680	5,218	10,898	5,074	4,569	9,643	1,034	853	1,887	3,929.3	3,546.7	7,476.0
社高校前	3,601	4,765	8,366	3,106	4,158	7,264	39	149	188	2,248.7	3,024.0	5,272.7
社町駅	825	561	1,386	837	487	1,324	161	131	292	607.7	393.0	1,000.7
天神	544	465	1,009	524	459	983	36	29	65	368.0	317.7	685.7
兵庫教育大学前	180	566	746	223	423	646	49	20	69	150.7	336.3	487.0
滝野農協前	356	177	533	391	166	557	75	45	120	274.0	129.3	403.3
県総合庁舎前	161	224	385	248	274	522	93	109	202	167.3	202.3	369.7
南坊	185	208	393	231	253	484	105	113	218	173.7	191.3	365.0
清水寺	190	194	384	228	225	453	28	29	57	148.7	149.3	298.0
上中	174	193	367	233	209	442	21	47	68	142.7	149.7	292.3
加東市民病院口	129	181	310	110	153	263	41	46	87	93.3	126.7	220.0
北野	117	83	200	174	173	347	54	25	79	115.0	93.7	208.7
加東市役所南	137	173	310	98	140	238	22	39	61	85.7	117.3	203.0
河高社駅前	139	131	270	86	120	206	3	5	8	76.0	85.3	161.3
東古瀬	110	102	212	114	84	198	25	22	47	83.0	69.3	152.3
社上本町	84	102	186	102	127	229	6	12	18	64.0	80.3	144.3
社郵便局前	50	118	168	50	124	174	14	37	51	38.0	93.0	131.0
滝	58	58	116	83	79	162	53	42	95	64.7	59.7	124.3
上久米朝光寺口	65	79	144	67	68	135	36	37	73	56.0	61.3	117.3
滝野	64	50	114	88	76	164	6	8	14	52.7	44.7	97.3
依藤野	38	88	126	61	77	138	17	11	28	38.7	58.7	97.3
高岡	94	72	166	23	47	70	9	32	41	42.0	50.3	92.3
社裁判所前	54	50	104	45	59	104	18	34	52	39.0	47.7	86.7
貝原	38	89	127	46	56	102	2	0	2	28.7	48.3	77.0
鳥居	85	38	123	74	31	105	1	1	2	53.3	23.3	76.7
横谷	52	52	104	28	41	69	29	28	57	36.3	40.3	76.7
滝野社インター	69	40	109	43	31	74	6	6	12	39.3	25.7	65.0
山国南山	22	34	56	32	40	72	10	19	29	21.3	31.0	52.3
松尾	33	37	70	24	30	54	13	11	24	23.3	26.0	49.3
社小学校	20	28	48	45	47	92	2	2	4	22.3	25.7	48.0
東実	28	27	55	24	24	48	17	19	36	23.0	23.3	46.3
滝駅前	33	31	64	21	23	44	9	10	19	21.0	21.3	42.3
東条BS前	10	33	43	48	25	73	1	1	2	19.7	19.7	39.3
田中口	37	42	79	10	17	27	6	6	12	17.7	21.7	39.3
下厚利	22	32	54	37	21	58	0	0	0	19.7	17.7	37.3
西垂水	36	21	57	24	13	37	8	1	9	22.7	11.7	34.3
横谷倉庫	17	56	73	0	19	19	2	4	6	6.3	26.3	32.7
久米	47	10	57	18	16	34	0	7	7	21.7	11.0	32.7
東条中学校	6	28	34	25	23	48	0	0	0	10.3	17.0	27.3
上厚利	21	8	29	18	5	23	17	0	17	18.7	4.3	23.0
藤田東口	18	2	20	41	0	41	4	0	4	21.0	0.7	21.7
吉馬	19	17	36	6	9	15	1	2	3	8.7	9.3	18.0
森	17	19	36	2	6	8	2	5	7	7.0	10.0	17.0
下久米	35	4	39	5	3	8	3	0	3	14.3	2.3	16.7
嬉野台生涯教育センター	0	13	13	4	30	34	0	1	1	1.3	14.7	16.0
牧野	0	13	13	1	23	24	4	0	4	1.7	12.0	13.7
清水	4	4	8	10	20	30	2	0	2	5.3	8.0	13.3
上久米大日前	0	19	19	2	17	19	0	0	0	0.7	12.0	12.7
下久米西口	19	0	19	17	0	17	0	0	0	12.0	0.0	12.0
農協吉井支所前	0	20	20	0	16	16	0	0	0	0.0	12.0	12.0
森尾	3	4	7	14	12	26	0	0	0	5.7	5.3	11.0
松沢	1	0	1	1	24	25	0	0	0	0.7	8.0	8.7
針工場前	3	7	10	9	2	11	3	1	4	5.0	3.3	8.3
平木	13	0	13	10	2	12	0	0	0	7.7	0.7	8.3
嬉野温泉口	3	2	5	0	19	19	0	0	0	1.0	7.0	8.0
山国東野	9	1	10	6	6	12	0	2	2	5.0	3.0	8.0
宮ノ下	0	0	0	13	8	21	0	0	0	4.3	2.7	7.0
加東市民病院	0	0	0	2	18	20	0	1	1	0.7	6.3	7.0
吉井	4	2	6	1	1	2	0	0	0	1.7	1.0	2.7
上久米西口	0	4	4	0	2	2	0	0	0	0.0	2.0	2.0
新定安国寺口	0	0	0	6	0	6	0	0	0	2.0	0.0	2.0
岩屋	0	2	2	1	1	2	0	0	0	0.3	1.0	1.3
三草橋	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0.0	0.7	0.7
新定	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0.0	0.7	0.7
上久米東口	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.3	0.0	0.3
三草小学校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
三草保育園	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
下三草	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
曽我	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
合計	13,759	14,597	28,356	12,864	13,233	26,097	2,088	2,004	4,092			

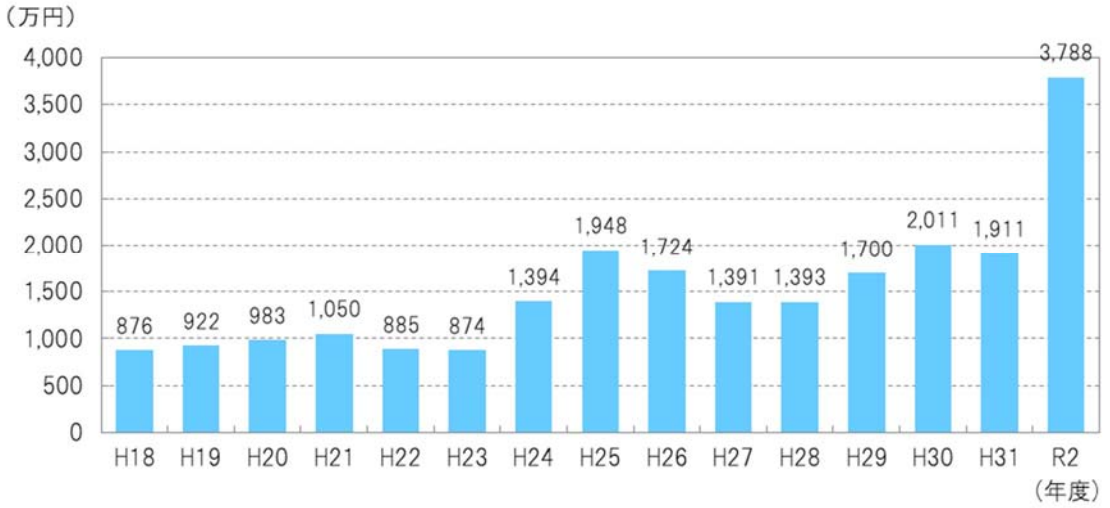
※３か年の平均利用者の多い停留所の順に記載。

※グレーの網掛け部分は、１か月当たりの乗降計が 30 人（１日あたり１人）を下回っている停留所。

資料：神姫バス IC カード利用実績（各年５月の利用実績）

3.2.4　路線別補助金交付状況

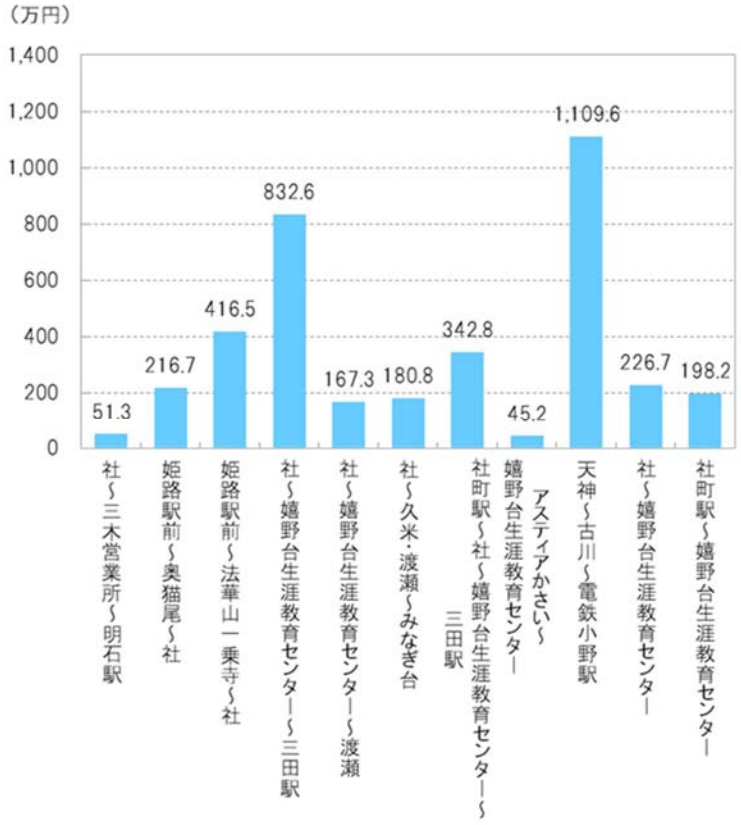
路線に対する補助額（県・市の合計）は、平成 23 年度までは 1,000 万円前後で推移していましたが、平成 24 年度から増加に転じました。さらに、令和 2 年度には、市単独補助路線の増加や、社明石線が新たに補助路線となったことで、補助額が大きく増加しました。



資料：加東市資料

図　路線バス事業者への補助額（県・市の合計）の推移

令和 2 年度の路線バス事業者（神姫バス㈱）への補助額約 3,788 万円のうち、「天神～古川～電鉄小野駅」（天神電鉄小野駅線）の路線が約 1,110 万円と最も多くなっています。

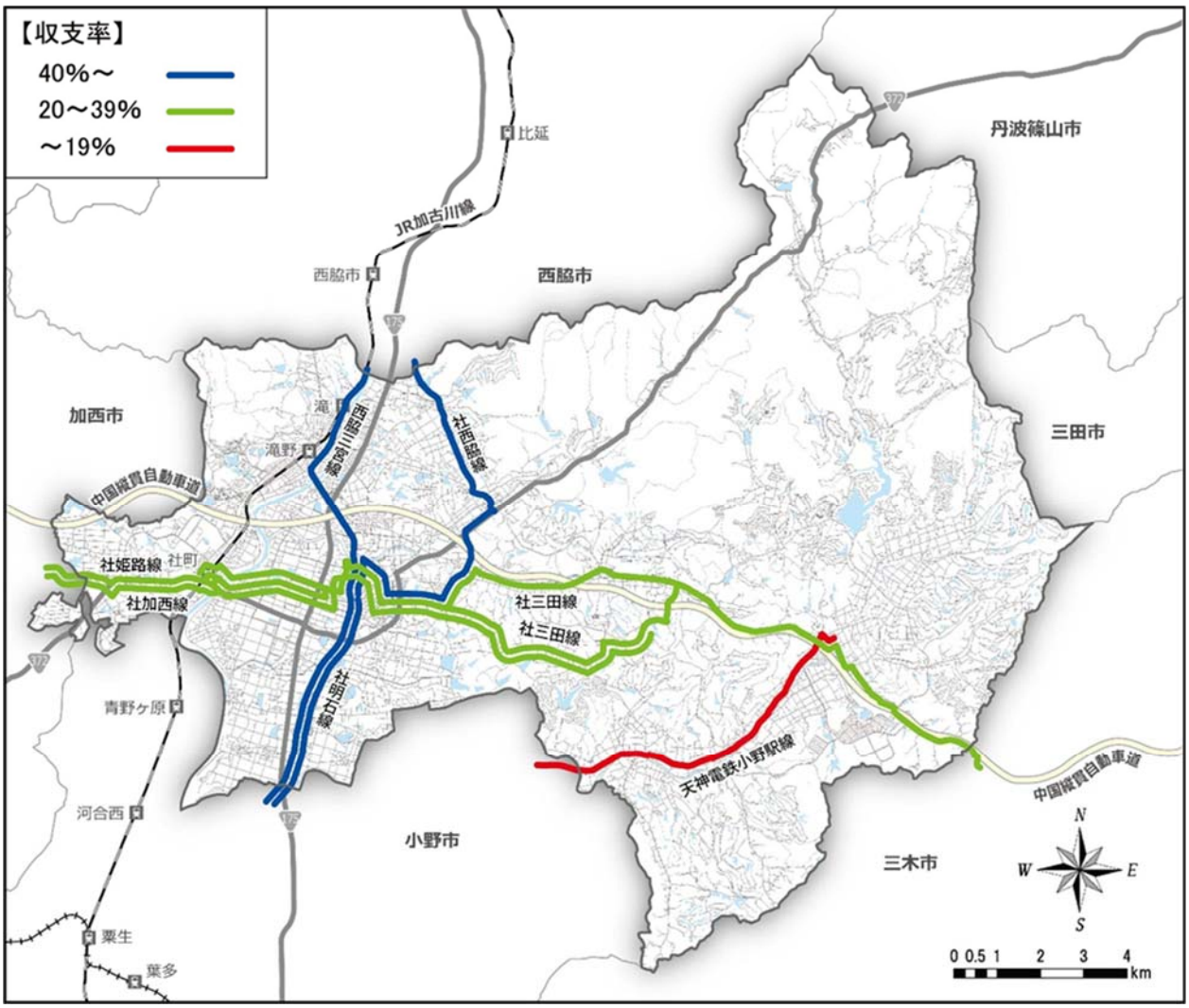


資料：加東市資料

図　補助路線別の補助額（県・市の合計）（令和 2 年度）

3.2.5　路線別収支状況

市内の路線バスにおける令和２年度の収支状況は、全体で 46.3%の収支率となっています。収支率が 50%を超えているバス路線は、７路線中２路線で、厳しい経営状況であることがわかります。



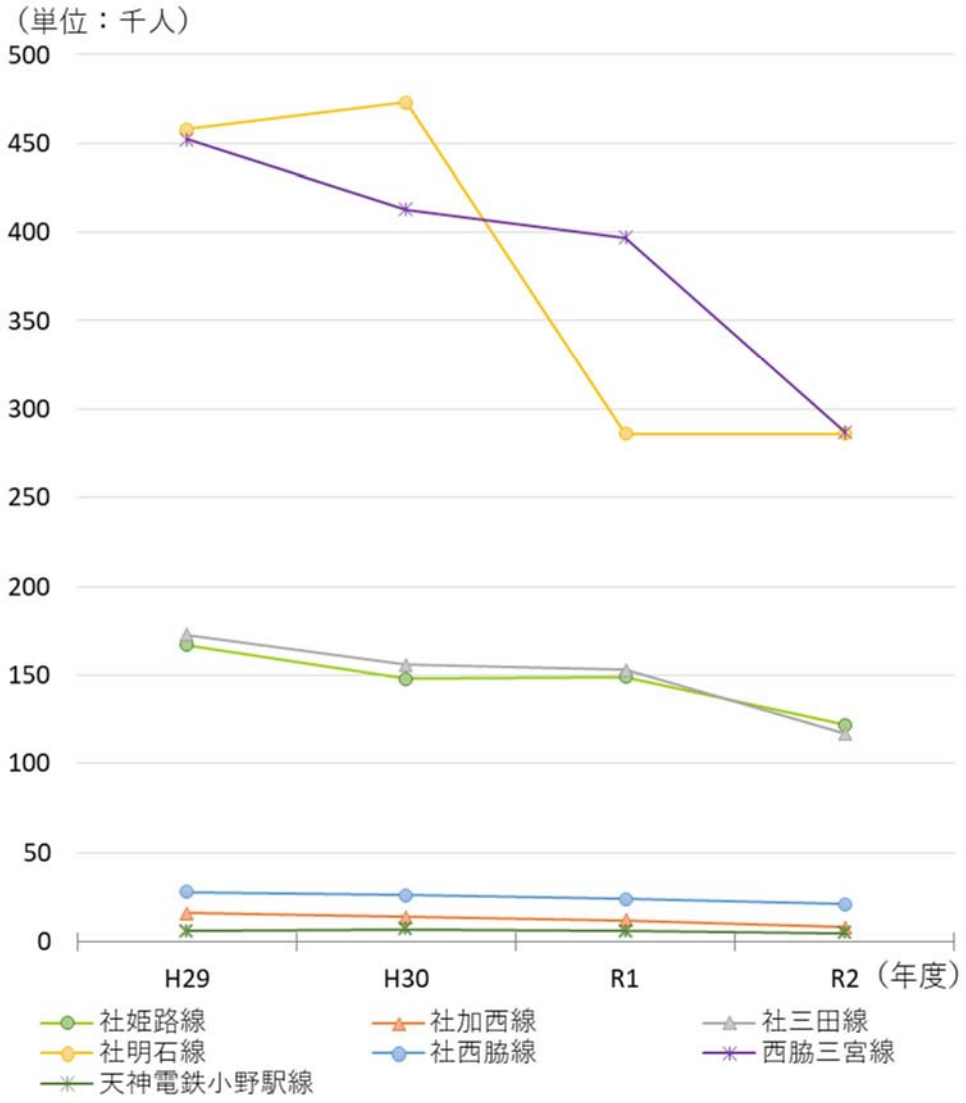
	利用者数（千人）	収支（千円）	収支率
社姫路線	122	▲ 71,822 （▲ 24,238）	34.9% （78.0%）
社加西線	8	▲ 4,118 （▲ 3,337）	31.6% （44.5%）
社三田線	117	▲ 58,929 （▲ 30,688）	34.7% （66.0%）
社明石線	286	▲ 48,478 （▲ 38,571）	59.0% （67.4%）
社西脇線	21	▲ 6,217 （▲ 6,217）	44.0% （44.0%）
西脇三宮線	287	▲ 152,149 （▲ 152,149）	50.7% （50.7%）
天神電鉄小野駅線	5	▲ 11,097 （▲ 1）	14.8% （99.9%）
合計	846	▲ 352,810 （▲ 255,201）	46.3% （61.2%）

※（）内の値は補助金込みの収支及び収支率

資料：神姫バス㈱提供資料

図　路線ごとの収支状況（令和２年度）

過去４年間の各路線の利用者数をみると、全体的に減少傾向にあり、令和２年度の利用者数は1,000 千人を下回りました。



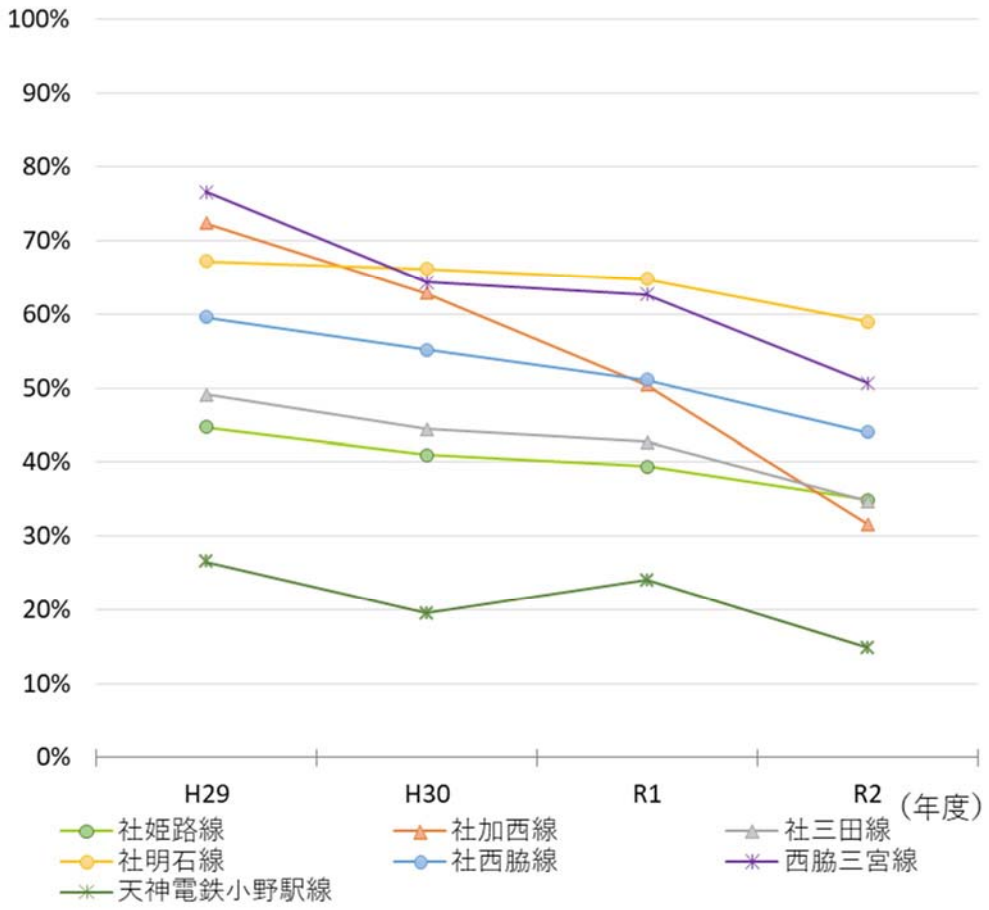
単位：千人

路線名	H29	H30	R1	R2
社姫路線	167	148	149	122
社加西線	16	14	12	8
社三田線	173	156	153	117
社明石線	458	473	286	286
社西脇線	28	26	24	21
西脇三宮線	452	413	397	287
天神電鉄小野駅線	6	7	6	5
合計	1,300	1,237	1,027	846

資料：神姫バス㈱提供資料

図　各バス路線の利用者数の推移

過去４年間の各路線収支率は全体的に年々減少しており、路線バスの経営が厳しい状況にあることがわかります。



路線名	H29	H30	R1	R2
社姫路線	44.7%	41.0%	39.4%	34.9%
社加西線	72.4%	62.9%	50.4%	31.6%
社三田線	49.1%	44.4%	42.7%	34.7%
社明石線	67.2%	66.2%	64.8%	59.0%
社西脇線	59.6%	55.2%	51.1%	44.0%
西脇三宮線	76.6%	64.3%	62.7%	50.7%
天神電鉄小野駅線	26.5%	19.5%	24.0%	14.8%

※表に記載している収支率は補助金を考慮していない。

資料：神姫バス㈱提供資料

図　各バス路線の収支率の推移

3.2.6　駐車場・駐輪場設置状況

路線バスでは、社（車庫前）、天神、滝野社インターの３箇所の停留所において、駐輪場が設置されており、滝野社インター停留所周辺では、駐車場も設置されています。

表　路線バス停留所周辺の駐車場・駐輪場設置状況

箇所	番号	種別			区画数	管理者
社（車庫前）停留所周辺	⑩	駐輪場	一時	無料	60台程度	交通事業者
天神停留所周辺	⑪	駐輪場	一時	無料	20台程度	交通事業者
滝野社インター停留所周辺	⑫	駐車場	一時	有料	58台	民間
	⑬	駐車場	月極	有料	25台	民間
	⑭	駐輪場	一時	無料	50台程度	加東市

※赤色の網掛けは駐車場、青色の網掛けは駐輪場。
※区画数は、令和３年９月時点。

資料：加東市資料

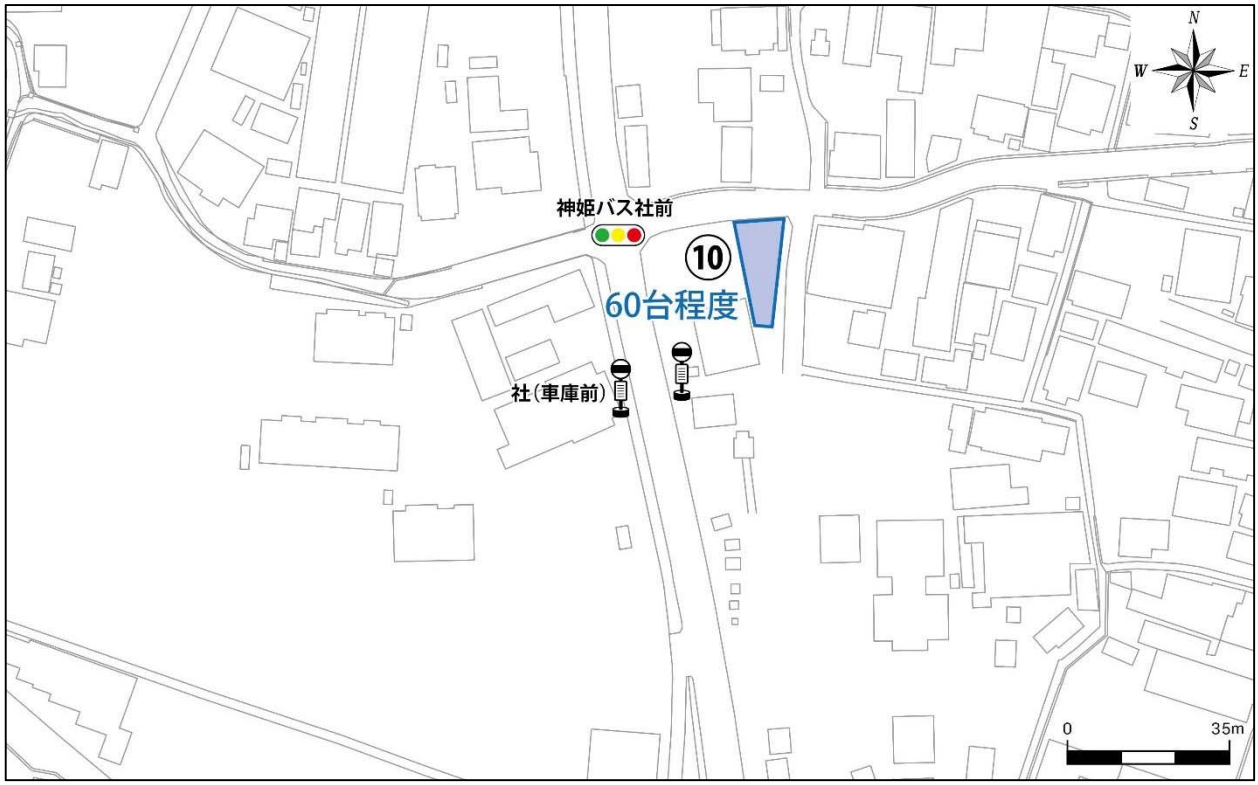


図　社（車庫前）停留所周辺の駐輪場設置箇所

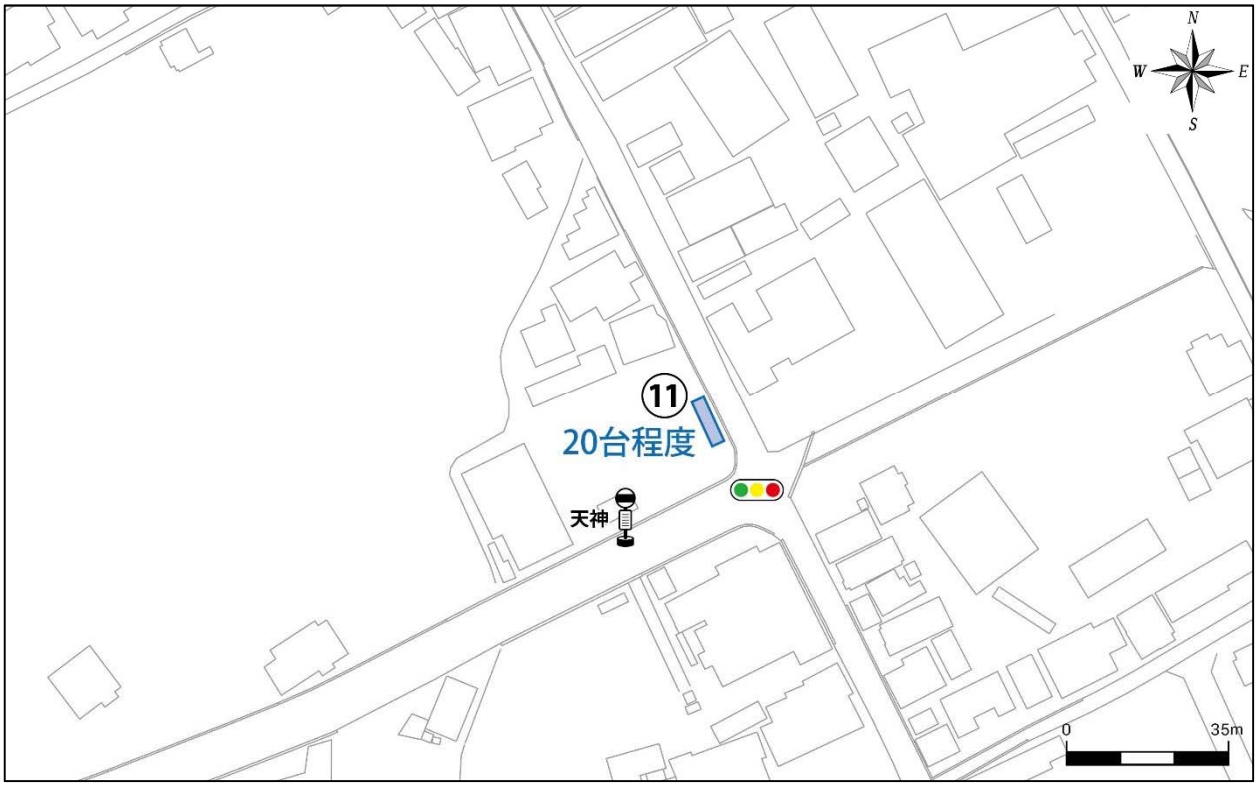


図　天神停留所周辺の駐輪場設置箇所

図　滝野社インター停留所周辺の駐車場・駐輪場設置箇所

3.2.7　待合・バリアフリー環境

市内の主要施設の最寄りの停留所及び、他の地域公共交通への乗換に要する停留所の待合環境は、滝野社インター、加東市民病院、社（車庫前）、社高校前、天神の５箇所において上屋、ベンチが整備されています。また、滝野社インター、社（車庫前）、天神の３箇所において室内の待合環境が整備されており、社町駅では駅の待合を利用することが可能となっています。

表　路線バスの主な停留所の待合環境

停留所名	待合環境			停留所の特徴	
	上屋	ベンチ	その他	他の地域公共交通機関への乗換	最寄りの主要施設
社町駅	×	×	駅待合を共有可能	鉄道	－
滝野	×	×	－	鉄道・高速バス	－
滝野農協前	×	×	－	鉄道・高速バス	－
滝駅前	×	×	－	鉄道	－
滝野社インター	○	○	室内待合あり	高速バス	－
嬉野温泉口	×	×	－	高速バス	－
東条バスストップ前	×	×	－	高速バス	－
加東市民病院	○	○	－	自家用有償旅客運送 社市街地乗合タクシー	加東市民病院
加東市民病院口	×	○	－	－	加東市民病院
県総合庁舎前	○	×	－	－	兵庫県社総合庁舎、 加東警察署、 やしろショッピングパーク Bio
社（車庫前）	○	○	室内待合あり	自家用有償旅客運送 社市街地乗合タクシー	－
加東市役所南	×	×	－	自家用有償旅客運送 社市街地乗合タクシー	加東市役所
社高校前	○	○	－	－	社高等学校、 兵庫教育大学附属小・中学校
三草橋	×	×	－	－	やしろ国際学習塾
兵庫教育大学前	×	○	－	－	兵庫教育大学
嬉野台生涯教育センター	×	○	－	－	嬉野台生涯教育センター
上久米大日前	×	○	－	自家用有償旅客運送	米田小学校
天神	○	○	室内待合あり	自家用有償旅客運送	－
東条中学校	×	×	－	－	東条文化会館
森尾	×	×	－	－	東条福祉センターとどろき荘

資料：加東市資料

3.3　高速バスの現状

3.3.1　概要

本市を東西に走る中国縦貫自動車道において、神姫バス㈱と西日本ジェイアールバス㈱とが共同運行する高速バスと、㈱ウエスト神姫が山崎と神戸（三宮）を結ぶ高速バスを運行しており、大阪・神戸方面へのアクセスが充実しています。

3.3.2　路線別運行ダイヤ

路線別の平日の運行本数は、津山駅～大阪駅間の運行が 1 日 37 便と最も多く、大阪方面への運行本数は 1 日合計 62 便です。また、㈱ウエスト神姫が運行する神戸三宮～山崎間の運行は、1 日 35 便となっています。しかし、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、京都方面への運行休止や、大阪・神戸方面の減便など、運行本数が縮小傾向にあります。

表　路線別の 1 日当たりの運行本数（平日）

路線	起終点		便数（便/日）
神姫バス・西日本JRバス	西脇営業所	大阪駅・USJ	20
	アスティアかさい	大阪駅	3
	津山駅	大阪駅	37
	社（車庫前）	大阪駅	2
	計		62
ウエスト神姫	神戸三宮	山崎	35

資料：加東市公共交通ガイドブック（令和 3 年 6 月発行）

3.3.3　駐車場・駐輪場設置状況

パーク&ライド推進の取組の一環として、平成 29 年度に滝野社インター停留所において、駐輪場を新設しました。現在、高速バス停留所周辺では下記のように駐車場・駐輪場が設置されています。

表　高速バス停留所周辺の駐車場・駐輪場設置状況

箇所	番号	種別			区画数	管理者
滝野社インター停留所周辺	⑫	駐車場	一時	有料	58台	民間
	⑬	駐車場	月極	有料	25台	民間
	⑭	駐輪場	一時	無料	50台程度	加東市
高速東条停留所周辺	⑮	駐車場	月極	有料	18台	民間
	⑯	駐車場	一時	有料	21台	民間
		駐輪場	一時	有料	4台程度	民間
高速社停留所周辺	⑰	駐車場	一時	無料	7台	加東市
		駐輪場	一時	無料	10台程度	加東市
	⑱	駐車場	一時	無料	14台	加東市
		駐輪場	一時	無料	30台程度	加東市
	⑲	駐車場	一時	有料	13台	民間

※赤色の網掛けは駐車場、青色の網掛けは駐輪場。
※区画数は、令和 3 年 9 月時点。

資料：加東市資料

図　滝野社インター停留所周辺の駐車場・駐輪場設置箇所

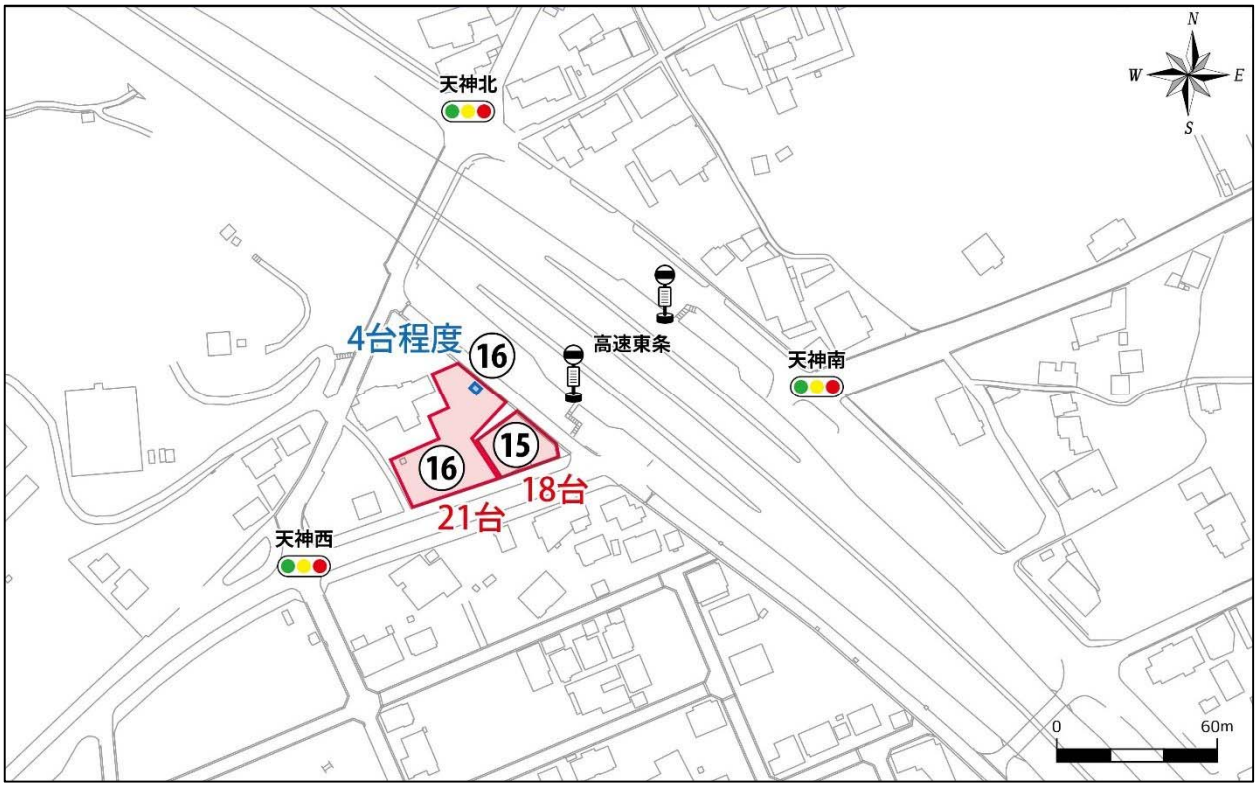


図　高速東条停留所周辺の駐車場・駐輪場設置箇所

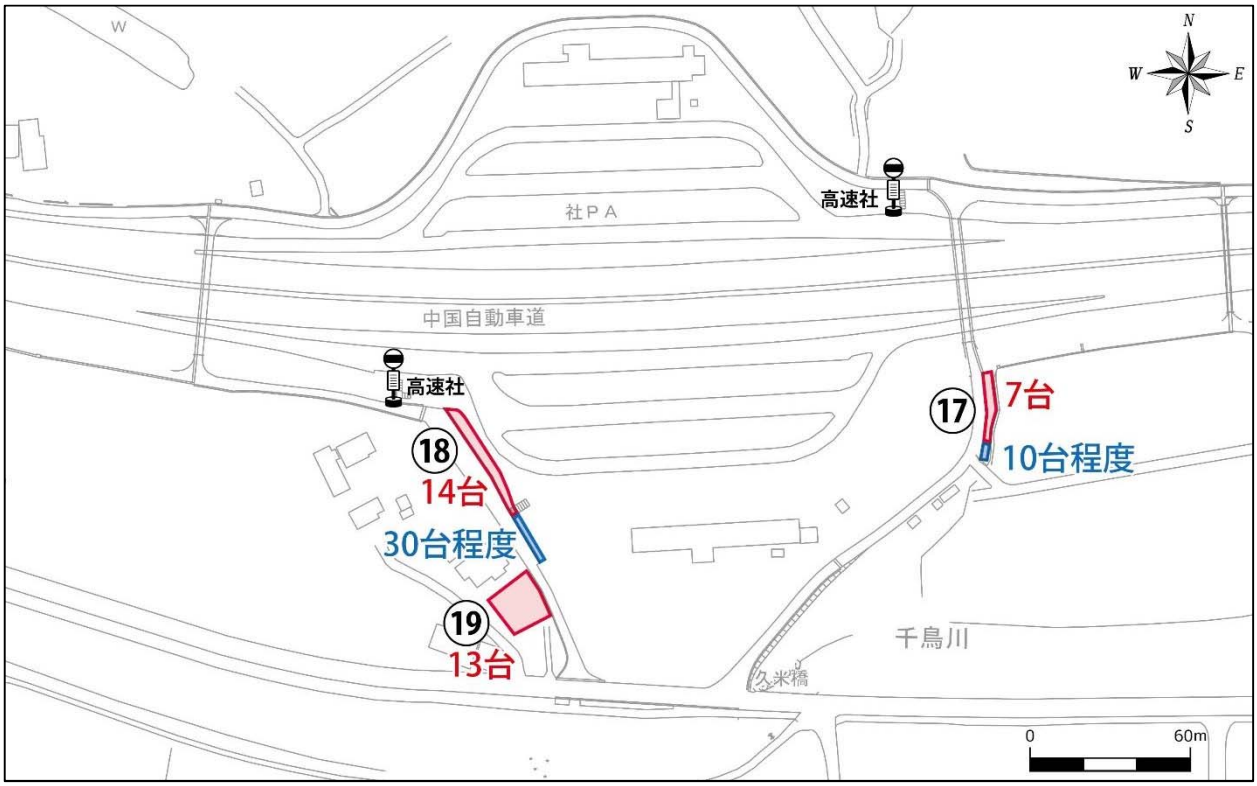


図　高速社停留所周辺の駐車場・駐輪場設置箇所

3.3.4　待合・バリアフリー環境

待合環境は、各停留所に待合室とベンチが設置されており、滝野社インターにはトイレも設置されています。

表　各高速バス停駅の待合環境

停留所名	待合室	ベンチ	トイレ
高速東条	○	○	×
高速社	○	○	×
滝野社インター	○	○	○

バリアフリー環境は、各停留所で手すりや視覚障害者のための点字ブロックが設置されています。

表　各高速バス停駅のバリアフリー環境

停留所名	スロープ	点字ブロック	手すり
高速東条	×	○	○
高速社	×	○	○
滝野社インター	×	○	○

3.4　社市街地乗合タクシーの現状

3.4.1　概要

社市街地乗合タクシーは、本市の中心市街地である社市街地で、主な施設と居住地域を決められた時間に決められたルート（停留所）で運行している乗合タクシーです。

令和２年７月から試験運行を開始し、令和３年１月に停留所を３箇所増設、運行便数を７便から５便に減便しました。また、令和３年７月からは、木曜日の運行を休止し、新たに土曜日の運行を開始しました。

① 対象・・・・・・どなたでも利用可能

② 運行日・・・・・週５日（月・火・水・金・土曜日）※1

③ 運行便数・・・・１日当たり５便

④ 運賃・・・・・・200 円※2※3

※上記は、令和３年 12 月時点の運行概要。
※１：祝日及び 12 月 29 日～１月３日は運休。
※２：加東市自家用有償旅客運送回数券がある場合、100 円。
※３：令和４年４月から一律運賃制度の適用により一律 100 円（予定）。

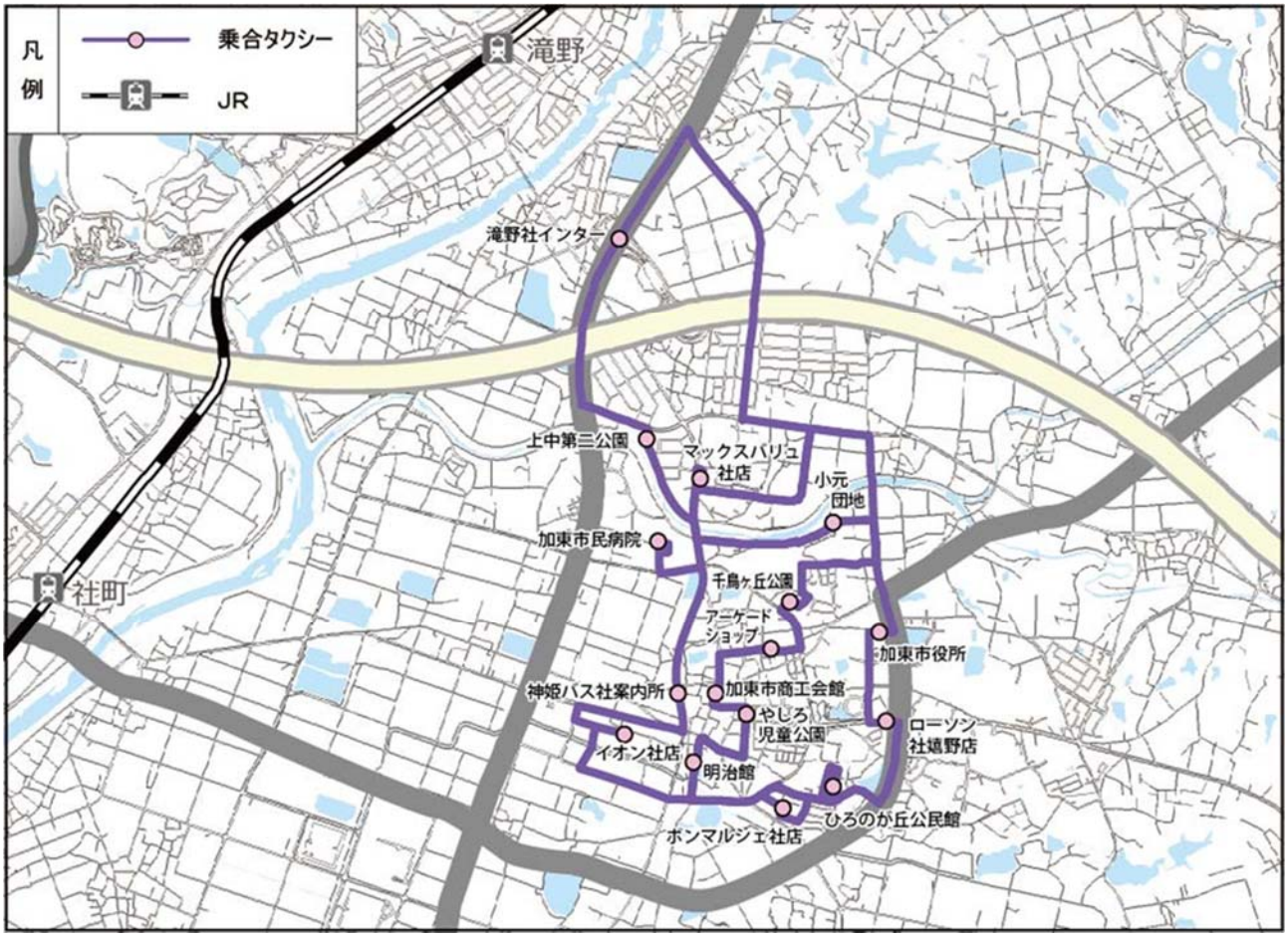


図　社市街地乗合タクシーの路線網配置状況

3.4.2　利用者数

運行を開始した令和２年７月以降、令和２年 11 月までは利用者が減少傾向でしたが、令和２年 12 月以降は増減を繰り返しながらも、徐々に利用者数は増加しています。

資料：加東市資料

図　社市街地乗合タクシー月別利用者数

社市街地乗合タクシー

3.5　自家用有償旅客運送（自主運行バス）の現状

3.5.1　概要

公共交通空白地において、住民の日常生活に必要な移動手段を確保するため、市が実施主体となり、地域に運行を委託した４路線を運行しています。

① 対象・・・・・・対象地区にお住まいの方

② 運賃・・・・・・地区内　１００円／地区外　３００円※1

③ 乗降制限・・・・上中第二公園～加東市役所間は、行きが降車専用、帰りが乗車専用区間
（その他、各路線で乗降制限あり。）

表　自家用有償旅客運送の事業概要

路線	対象地区	運行日※2	１日の運行便数	③以外の乗降制限停留所
米田ふれあい線	畑、廻渕、池之内、湖翠苑	週３日（月・水・金曜日）	4	米田ふれあい会館、中国道社 PA 前 ※中国道社 PA 前～加東市役所間は路線バスへの乗車が困難な方のみ利用可。
きよみず線	上鴨川、下鴨川、平木	週２日（火・金曜日）	6	診療所前バス停
とうじょうあいあい線	大畑、蔵谷、藪	週１日（火曜日）（道の駅とうじょう行き）	4	柿本宅前、ライスセンター前、藪公民館前、青山医院、松原メイフラワー病院 ※加東市役所行きのみ
		週１日（金曜日）（加東市役所行き）	4	
福田ふくふく線	屋度、東古瀬、東実	週１日（火曜日）（東ルート）	4	
	西古瀬、中古瀬、沢部団地、沢部	週１日（水曜日）（中ルート）	4	
	大門、福吉、上田	週１日（金曜日）（西ルート）	4	

※上記は、令和３年 12 月時点の運行概要。
※１：令和４年４月から一律運賃制度の適用により一律 100 円（予定）。
※２：祝日及び 12 月 29 日～１月３日は運休。

資料：加東市公共交通ガイドブック（令和３年６月発行）

福田ふくふくバス

とうじょうあいあいバス

米田ふれあい号

きよみずバス

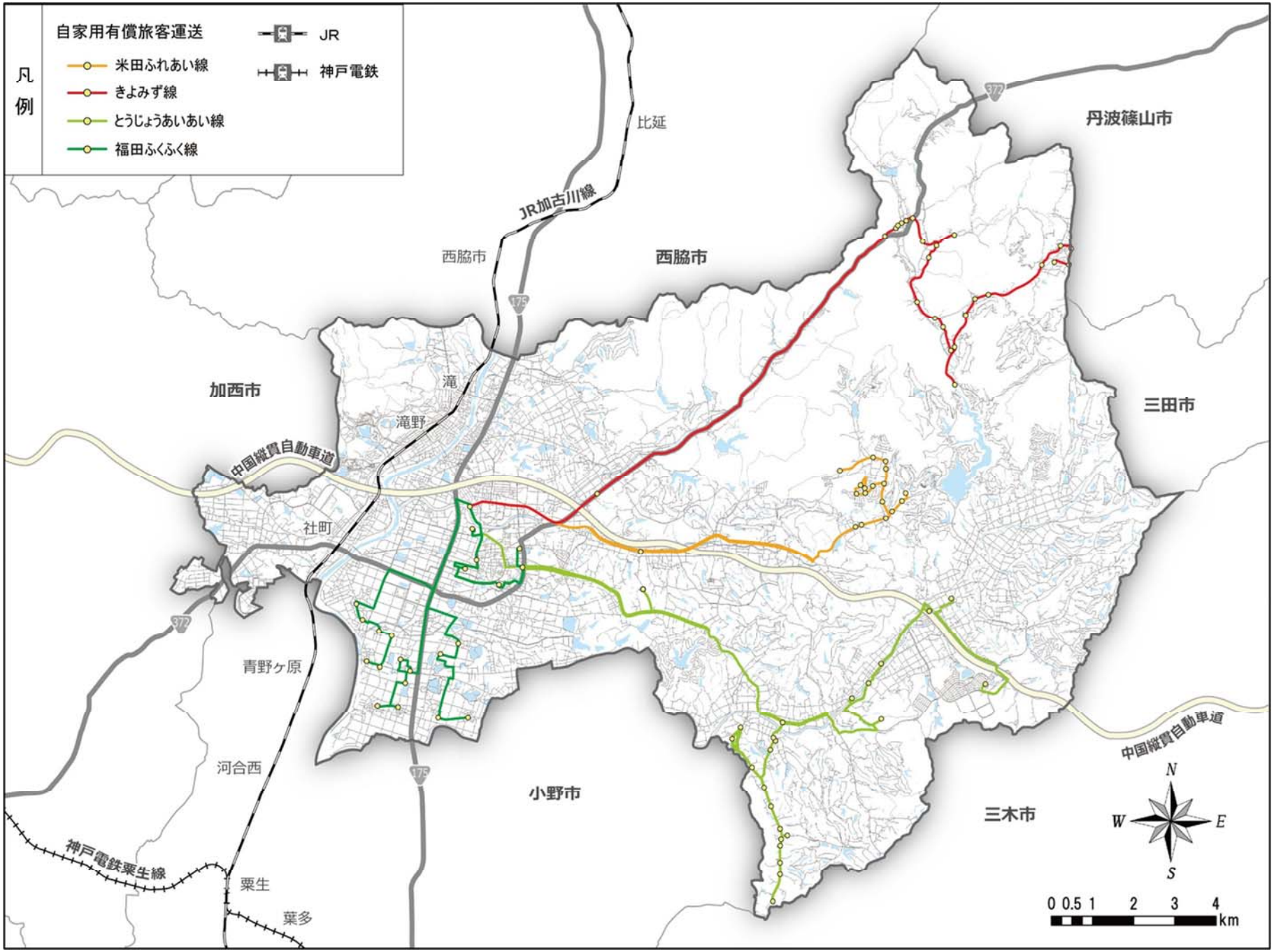
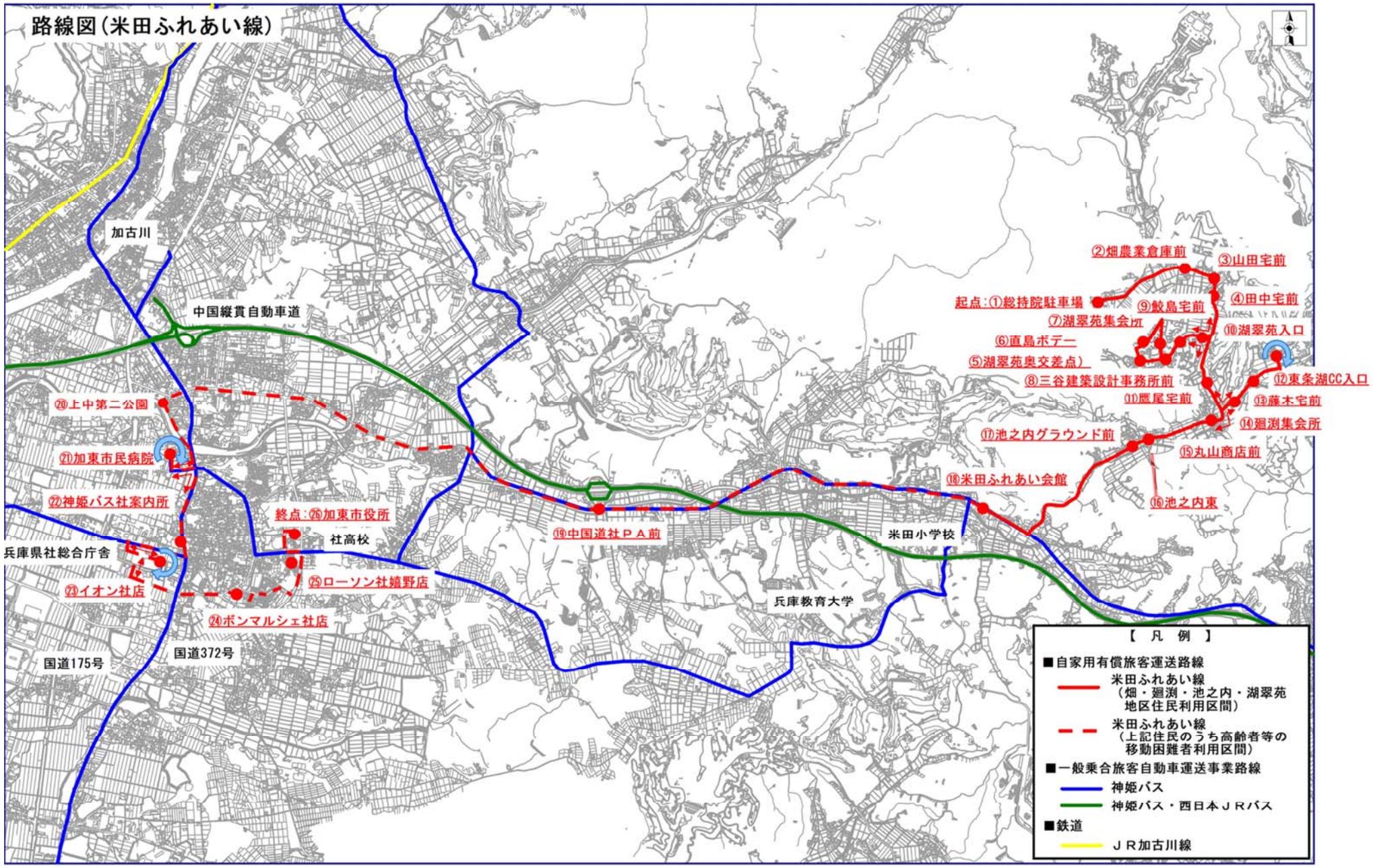


図　自家用有償旅客運送（自主運行バス）の路線網配置状況

図　米田ふれあい線の路線図



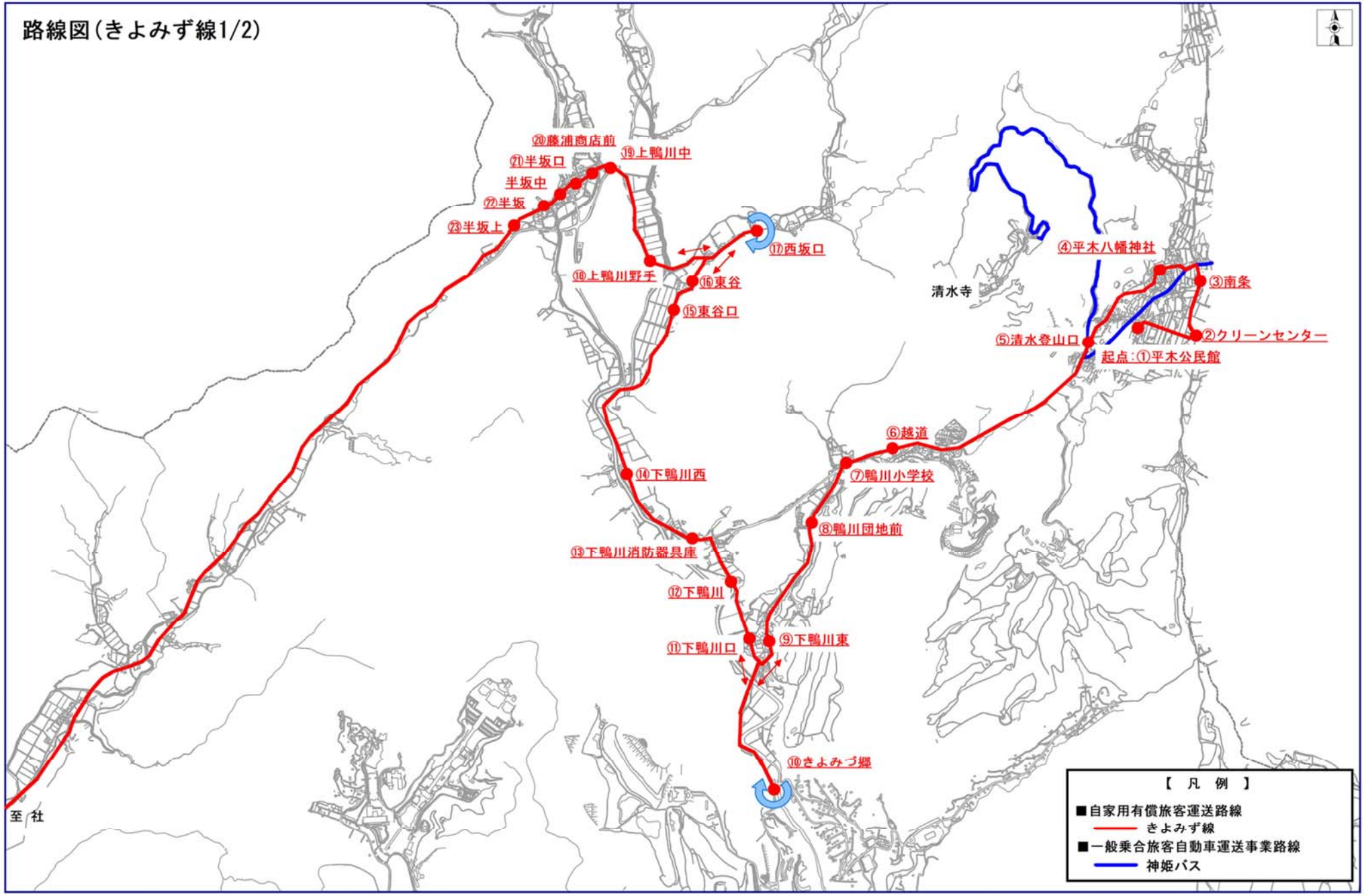
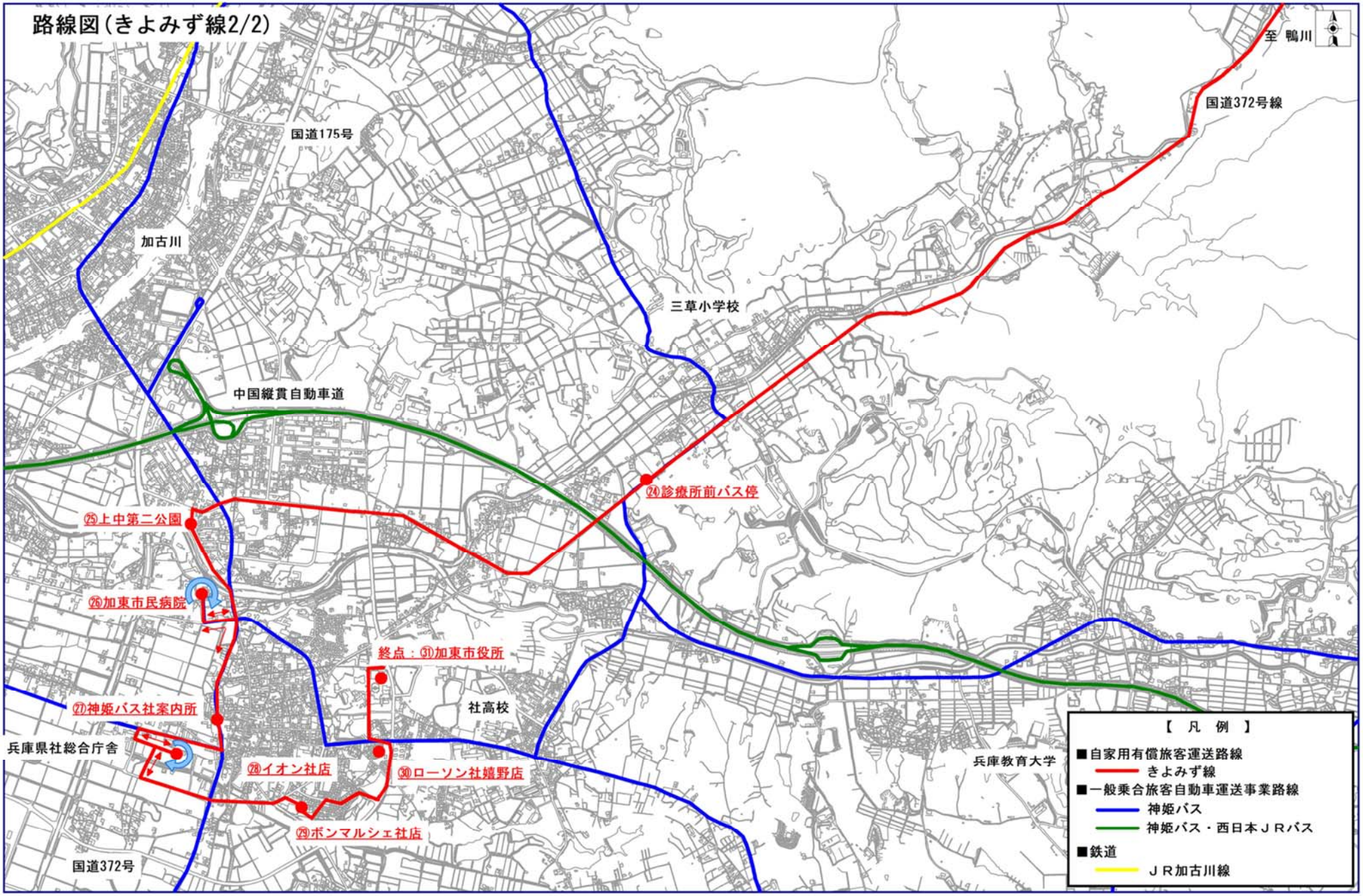


図　きよみず線の路線図（1/2）

図　きよみず線の路線図（2/2）



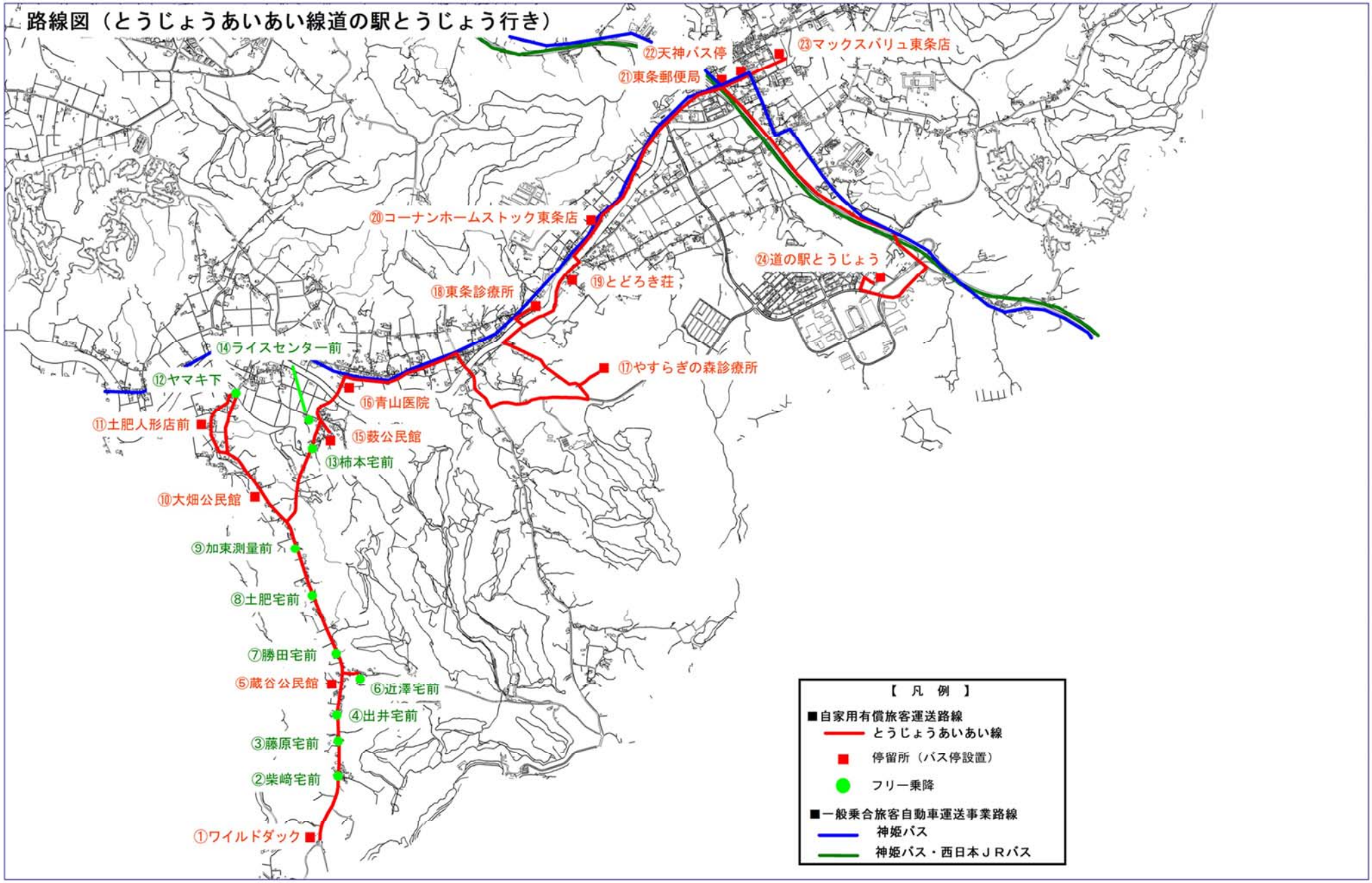
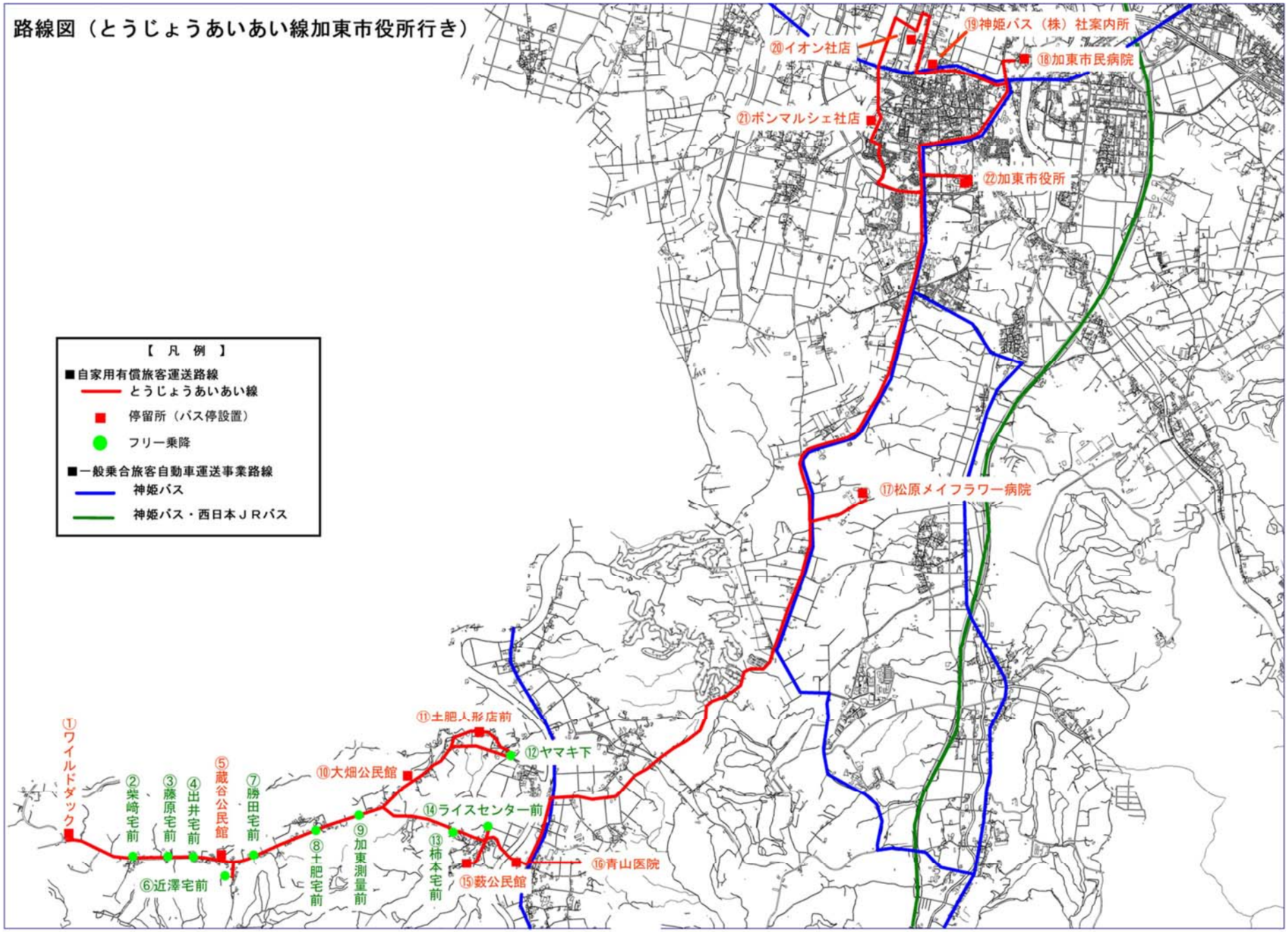


図　とうじょうあいあい線の路線図（道の駅とうじょう行き）

図　とうじょうあいあい線の路線図（加東市役所行き）



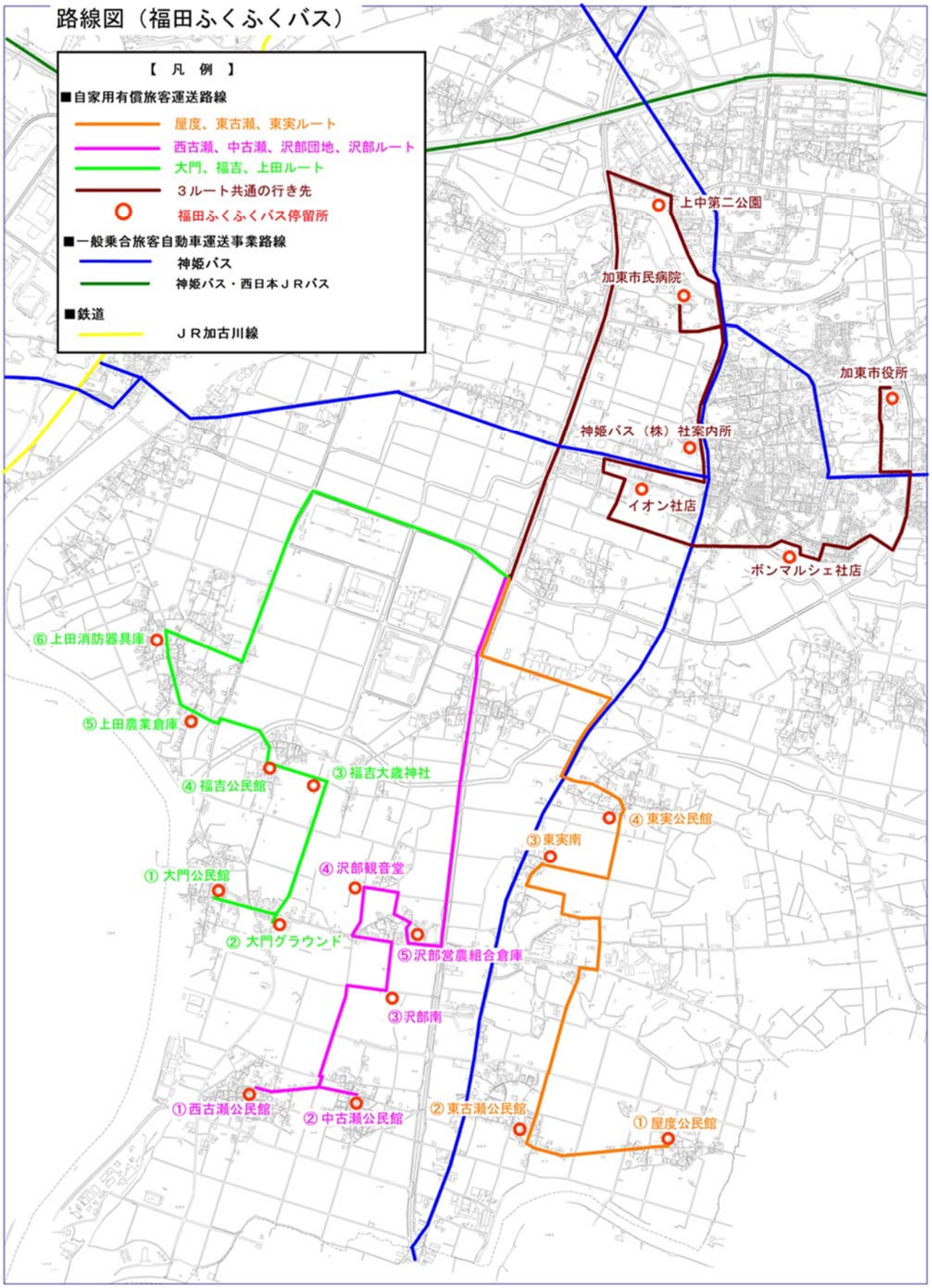
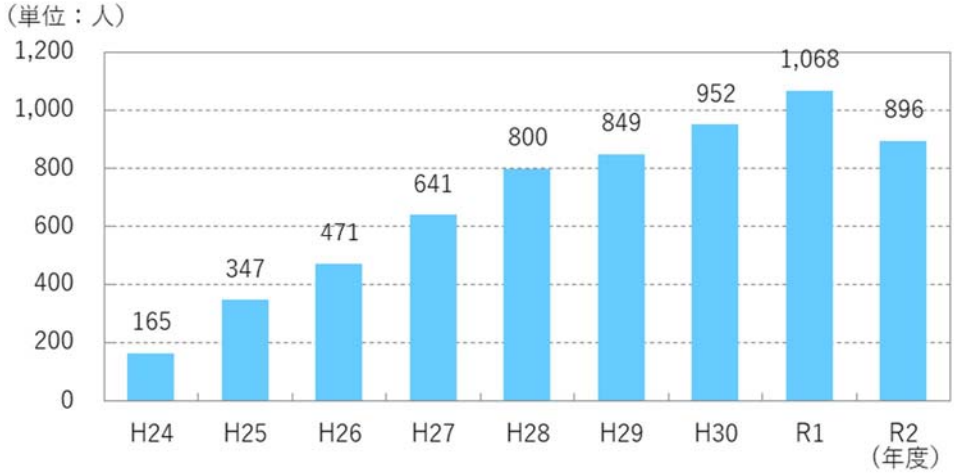


図　福田ふくふく線の路線図

3.5.2　利用者数（乗降者数）

(1)米田ふれあい線

米田ふれあい線の利用者数は、平成 24 年度の 165 人（平成 24 年度は 10 月から運行開始）から令和元年度まで利用者が増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和２年度の利用者は令和元年度の約８割程度にまで減少しました。



資料：加東市資料

図　米田ふれあい線の利用者数

月ごとに見ると、他の月と比べて６・７月の利用がやや多い傾向にあります。

表　米田ふれあい線の月別の利用者数

単位：人

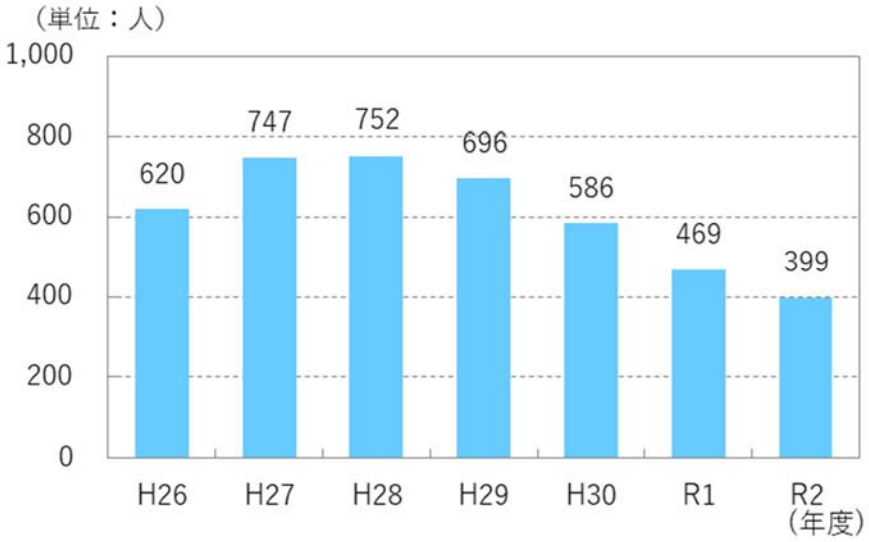
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	月平均
平成24年度	往路							24	17	18	12	9	16	96	16.0
	復路							20	16	8	9	4	12	69	11.5
	計							44	33	26	21	13	28	165	27.5
平成25年度	往路	15	12	17	21	21	12	15	18	19	10	21	22	203	16.9
	復路	11	9	9	15	15	5	10	14	16	8	18	14	144	12.0
	計	26	21	26	36	36	17	25	32	35	18	39	36	347	28.9
平成26年度	往路	16	29	34	20	16	23	16	17	17	15	16	39	258	21.5
	復路	17	22	29	16	14	22	14	13	14	11	12	29	213	17.8
	計	33	51	63	36	30	45	30	30	31	26	28	68	471	39.3
平成27年度	往路	35	25	37	21	24	17	33	32	34	18	33	39	348	29.0
	復路	28	18	25	18	23	16	30	29	24	15	32	35	293	24.4
	計	63	43	62	39	47	33	63	61	58	33	65	74	641	53.4
平成28年度	往路	33	38	47	32	32	35	41	30	33	24	37	35	417	34.8
	復路	32	33	44	28	29	35	38	28	24	23	34	35	383	31.9
	計	65	71	91	60	61	70	79	58	57	47	71	70	800	66.7
平成29年度	往路	33	31	41	35	37	33	42	49	42	28	32	44	447	37.3
	復路	28	30	31	34	36	27	38	43	39	24	31	41	402	33.5
	計	61	61	72	69	73	60	80	92	81	52	63	85	849	70.8
平成30年度	往路	51	32	45	44	58	41	50	50	36	28	36	40	511	42.6
	復路	41	31	38	36	48	35	42	42	32	25	33	38	441	36.8
	計	92	63	83	80	106	76	92	92	68	53	69	78	952	79.3
令和元年度	往路	53	64	50	66	46	56	51	45	51	36	43	29	590	49.2
	復路	42	51	38	52	32	47	43	36	41	32	39	25	478	39.8
	計	95	115	88	118	78	103	94	81	92	68	82	54	1,068	89.0
令和２年度	往路	25	36	62	71	41	51	43	27	31	26	28	36	477	43.4
	復路	20	31	52	60	35	44	37	25	27	25	28	35	419	38.1
	計	45	67	114	131	76	95	80	52	58	51	56	71	896	81.5

※平成 24 年度の月平均は合計を 10～３月までの６か月間で平均して算出

資料：加東市資料

(2)きよみず線

きよみず線の利用者数は、平成 28 年度の 752 人をピークに減少傾向にあります。



資料：加東市資料

図　きよみず線の利用者数

月ごとに見ると、他の月と比べて９・３月の利用がやや多い傾向にあります。

表　きよみず線の月別の利用者数

単位：人

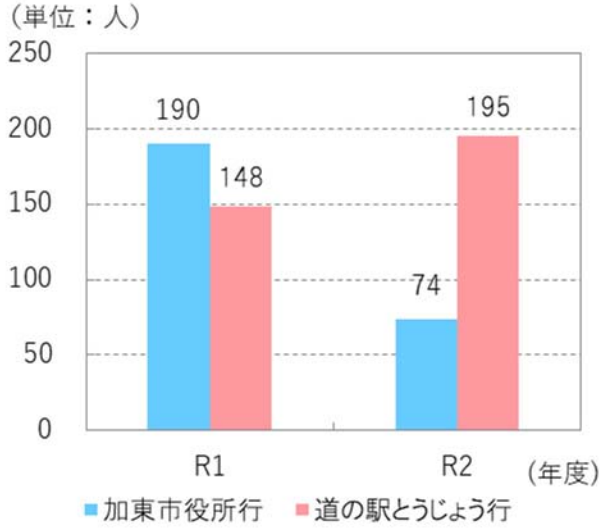
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	月平均
平成26年度	往路		27	36	31	31	28	24	27	34	24	32	43	337	30.6
	復路		27	26	24	28	21	17	24	26	20	27	43	283	25.7
	計		54	62	55	59	49	41	51	60	44	59	86	620	56.4
平成27年度	往路	28	31	35	37	25	33	33	37	36	31	36	41	403	33.6
	復路	25	28	31	33	26	30	30	30	27	21	30	33	344	28.7
	計	53	59	66	70	51	63	63	67	63	52	66	74	747	62.3
平成28年度	往路	29	33	36	34	39	34	33	32	25	29	39	37	400	33.3
	復路	26	22	27	28	29	36	31	33	26	25	36	33	352	29.3
	計	55	55	63	62	68	70	64	65	51	54	75	70	752	62.7
平成29年度	往路	40	41	38	28	26	38	25	30	30	21	20	36	373	31.1
	復路	32	35	30	24	23	33	24	26	29	17	18	32	323	26.9
	計	72	76	68	52	49	71	49	56	59	38	38	68	696	58.0
平成30年度	往路	27	27	26	30	27	21	26	29	30	22	16	36	317	26.4
	復路	19	22	24	27	21	20	23	27	26	21	15	24	269	22.4
	計	46	49	50	57	48	41	49	56	56	43	31	60	586	48.8
令和元年度	往路	17	29	23	31	18	26	18	28	25	15	18	12	260	21.7
	復路	11	22	20	25	14	17	16	23	21	14	15	11	209	17.4
	計	28	51	43	56	32	43	34	51	46	29	33	23	469	39.1
令和２年度	往路	17	14	16	18	18	22	25	23	25	11	12	17	218	19.8
	復路	14	14	14	16	14	18	22	19	15	9	11	15	181	16.5
	計	31	28	30	34	32	40	47	42	40	20	23	32	399	36.3

※平成 26 年度の月平均は合計を５～３月までの 11 か月間で平均して算出

資料：加東市資料

(3)とうじょうあいあい線

とうじょうあいあい線は、令和元年度から運行を開始しており、加東市役所行き、道の駅とうじょう行きの２つのコースを運行しています。令和２年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、加東市役所行の利用者が減少した一方で、道の駅とうじょう行の利用者は増加しています。



資料：加東市資料

図　とうじょうあいあい線の利用者数

月ごとに見ると、令和元年度と比較して令和２年度では、新型コロナウイルス感染症の影響で４、５月は大きく減少しています。令和２年６月以降、加東市役所行は利用者が減ったままで推移していますが、道の駅とうじょう行では利用者が増えています。

表　とうじょうあいあい線の月別の利用者数

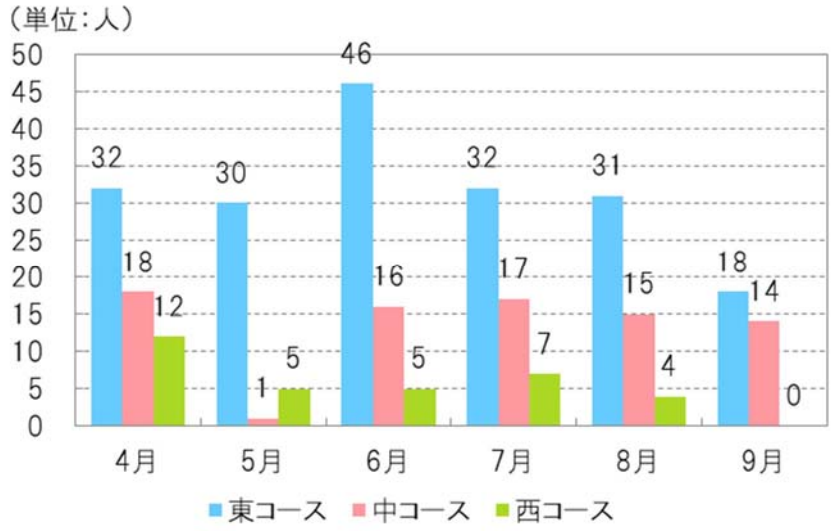
単位：人

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	月平均
加東市役所行き	令和元年度	往路	17	11	14	8	16	11	7	6	6	0	2	1	99	8.3
		復路	16	11	10	6	16	11	5	6	5	1	3	1	91	7.6
		計	33	22	24	14	32	22	12	12	11	1	5	2	190	15.8
	令和２年度	往路	2	2	5	5	4	3	4	6	4	1	4	2	42	3.8
		復路	1	2	3	2	3	2	4	7	3	1	3	1	32	2.9
		計	3	4	8	7	7	5	8	13	7	2	7	3	74	6.7
道の駅とうじょう行き	令和元年度	往路	12	7	6	8	2	4	5	2	5	9	8	4	72	6.0
		復路	10	7	7	8	2	6	4	4	4	10	7	7	76	6.3
		計	22	14	13	16	4	10	9	6	9	19	15	11	148	12.3
	令和２年度	往路	1	1	14	12	12	14	9	4	9	7	7	13	103	9.4
		復路	1	1	12	10	11	13	9	3	5	7	7	13	92	8.4
		計	2	2	26	22	23	27	18	7	14	14	14	26	195	17.7

資料：加東市資料

(4)福田ふくふく線

福田ふくふく線は、令和３年度から運行を開始しており、東コース（屋度、東古瀬、東実）、中コース（西古瀬、中古瀬、沢部団地、沢部）、西コース（大門、福吉、上田）の３つのコースを運行しています。この中で、東コースの利用者が最も多い状況です。



※令和３年４月～令和３年９月の利用者数を記載。

資料：加東市資料

図　福田ふくふく線の利用者数

月ごとに見ると、東コースでは９月、中コースでは５月の利用者数が減少しています。また、西コースでは、４月以降、利用者がやや減少傾向にあります。

表　福田ふくふく線の月別の利用者数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計	月平均
東コース	往路	17	15	23	16	16	9	96	16.0
	復路	15	15	23	16	15	9	93	15.5
	合計	32	30	46	32	31	18	189	31.5
中コース	往路	9	0	9	8	7	7	40	6.7
	復路	9	1	7	9	8	7	41	6.8
	合計	18	1	16	17	15	14	81	13.5
西コース	往路	7	2	2	3	2	0	16	2.7
	復路	5	3	3	4	2	0	17	2.8
	合計	12	5	5	7	4	0	33	5.5

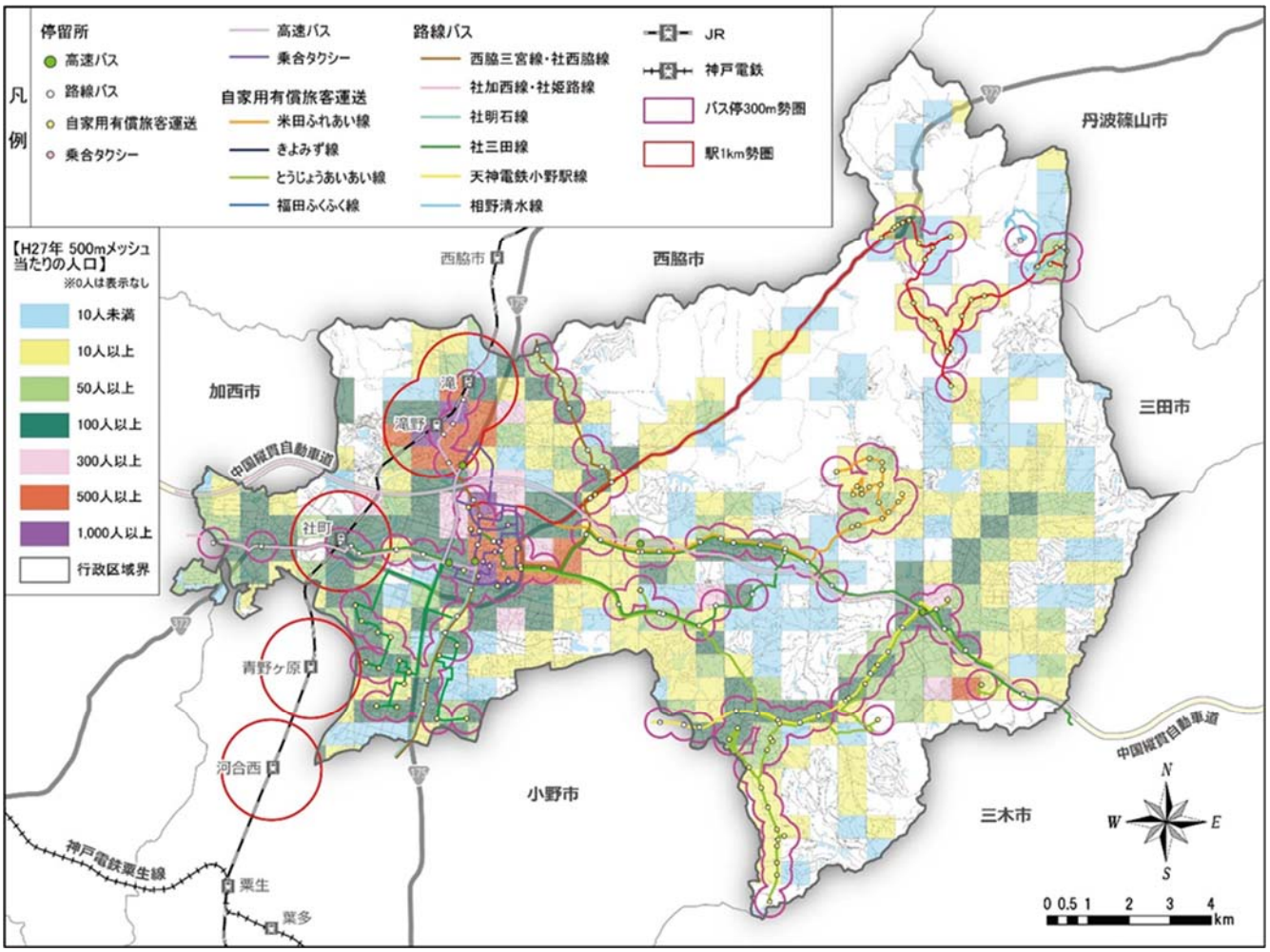
※月平均は合計を４～９月までの６か月間で平均して算出

資料：加東市資料

3.6　加東市の地域公共交通とサービス圏域

本市では、鉄道、路線バス、高速バス、社市街地乗合タクシー、自家用有償旅客運送による地域公共交通ネットワークが形成されています。

しかし、本市の全人口に対する本市の地域公共交通のサービス圏域の人口の割合（地域公共交通の人口カバー率）は 60.9%となっており、地域公共交通を利用することが困難な「公共交通空白地」が多く存在しています。



※令和 3 年 12 月時点の本市内の地域公共交通網（タクシーを除く）。
※本計画では、鉄道駅から半径 1 km、路線バス・高速バス・社市街地乗合タクシー・自家用有償旅客運送の停留所から半径 300m の範囲内を地域公共交通のサービス圏域とする。

資料：平成 27 年国勢調査

図　加東市の人口分布に対する地域公共交通のサービス圏域

3.7　タクシーの現状

3.7.1　市内タクシー

現在、本市内にタクシーの営業所はありませんが、国土交通省によって指定されるタクシーの営業区域のうち、本市は東播磨地域※に属しており、近隣市に営業所があるタクシー事業者３社が、主に本市内を営業範囲として運行しています。

※東播磨地域に属している市町は本市の他に、加古川市、高砂市、三木市、小野市、三田市、加西市、西脇市、稲美町、播磨町、多可町がある。

3.7.2　福祉タクシー

本市では、高齢者や障害者がタクシーを利用する際に、その費用の一部を助成する福祉タクシー事業を実施しています。交付申請をした対象者に対し、１人につき年間 15,000 円分（500 円×30 枚）の福祉タクシー券を交付しています。

(1)対象者

加東市に住民登録があり、在宅かつ市町村民税の所得割が非課税で、下記のいずれかに該当する方となります。

①75 歳以上

②身体障害者手帳１・２級

③療育手帳Ａ判定

④精神障害者保健福祉手帳１級

⑤65 歳以上で高齢等を理由に運転免許証を返還し、運転経歴証明書を所持

(2)利用方法

タクシー運賃支払時に、福祉タクシー券を提出することで利用できます。利用できる枚数は、1 回の乗車につき、5 枚を上限としています。

表　利用できるタクシー会社

分類	会社名
一般タクシー	小野タクシー㈱、寿タクシー㈱、西脇タクシー㈱、㈱はくろタクシー、ファイブスタータクシー㈱、ひまわりハートタクシー
介護タクシー	オアシスケアサービス、介護タクシーNAITO(ないとう)、介護タクシーらくらくサポート、㈱茶たろう、㈱ハートフル・ライフサポート小島、にっこりハート、ひまわりハートタクシー、山桜ケアタクシー、元気快、福祉タクシーもちの木、ケアタクシーマスト、アイリス深山・福祉タクシー、青空合同会社、スマイル介護タクシー

※令和３年 12 月時点

資料：加東市資料

(3)利用状況

利用券の交付及び利用者数は、次のとおりです。

表　令和 2 年度の利用実績

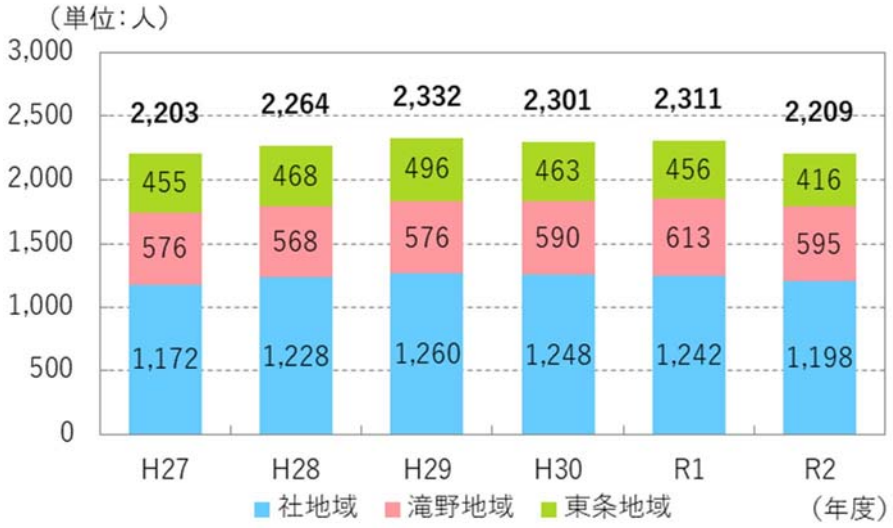
項目	実績
交付枚数	66,270 枚
交付人数	2,209 人
利用枚数	32,804 枚
利用率	49.5%
年間補助金額	16,402,000 円

資料：加東市資料

①地域別年度別の申請者数

申請者数は、平成 27 年度からほぼ横ばいで推移しています。

地域別の推移においても、各地域ともに申請者数に大きな変化はなく、令和 2 年度時点では、社地域で約 1,200 人、滝野地域で約 600 人、東条地域で約 400 人が申請されています。

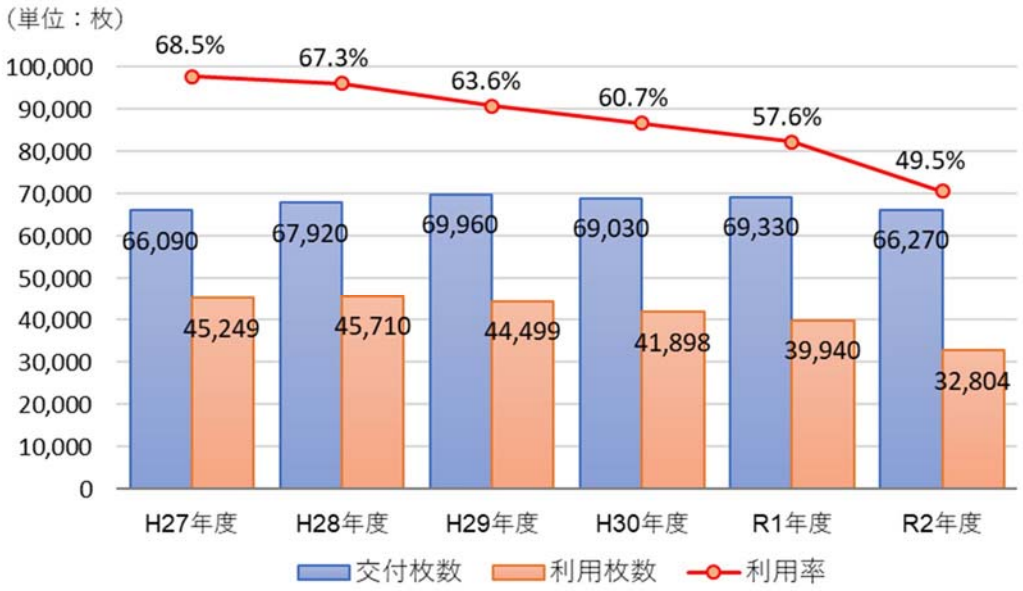


資料：加東市資料

図　地域別年度別の申請者数

②年度別利用状況

交付枚数は、平成 29 年度までは増加しましたが、その後大きな変化はなく、令和 2 年度は減少しました。一方で、利用枚数は、平成 28 年度以降減少傾向にあり、交付枚数に対する利用率は、令和元年度で 60%を下回り、令和 2 年度では 50%を下回りました。



資料：加東市資料

図　福祉タクシー券の年度別交付・利用枚数及び利用率

3.8　その他の輸送資源

本市では、介護予防や日常生活における支援のための送迎サービスや、各施設が独自に運行している送迎サービスがあります。下記の表以外も、市外に立地する学校のスクールバスや、病院等施設の送迎バスが、本市内を運行しています。

表　加東市内に立地する施設の送迎サービス（例）

施設名称等	時刻表
訪問型移動支援サービス	無
ホテルグリーンプラザ東条湖	有
東条湖グランド赤坂	無
松原メイフラワー病院	有
やしろ夢園温泉	無
東条湖おもちゃ王国	有
加東自動車教習所	無
兵庫教育大学	有
東条学園小中学校	有
鴨川小学校・社中学校（鴨川地区の児童生徒のみ）	有

※加東市ホームページに記載のある事業及び加東市観光ガイドマップに記載のある施設等を基に送迎サービスのある施設等を記載

資料：加東市ホームページ・各施設のホームページ

3.9　地域公共交通の乗継

3.9.1　市外から市内への乗継

市外から社（車庫前）停留所へ移動する場合の乗継経路及び乗換待ち時間は、次のとおりです。

(1)鉄道を利用して市外から来訪する場合

市外から社町駅を利用して社（車庫前）停留所へ移動する場合は、社町駅で降車後に社町駅停留所で路線バスに乗り換える経路があります。

朝の通勤時間帯である７、８時台に社町駅に到着した場合は、乗換待ち時間が 20 分未満となりますが、一方で、７～10 時台以外の時間帯の多くで 20 分以上の待ち時間が発生します。

表　市外から市内への乗継（鉄道利用）

平日	JR加古川線 社町駅 西脇市・谷川方面から到着	JR加古川線 社町駅 粟生・加古川方面から到着		路線バス 社町駅停留所 社（車庫前）方面行き
5時台	57		JRから路線バスに乗換⇒	
6時台	28 56	29		
7時台	30 58	28 59		33 40
8時台	38	39		7 8 41
9時台	56	57		
10時台	55			6 10
11時台	55	20		6
12時台	55	20		6 25
13時台	55	20		
14時台	55	20		6
15時台	55	20		
16時台	55	20		
17時台		20		23
18時台	3	24		
19時台	7	7 31		3
20時台	5	28		23
21時台	2 57	26		
22時台		21		1
23時台		25		

※グレーの網掛け部分は電車の到着後、路線バスへの乗換待ち時間に 20 分以上を要する（乗換時間は除く）。

資料：西日本旅客鉄道㈱ホームページ、路線バスは加東市交通ガイドマップ（令和３年６月発行）

(2)高速バスを利用して市外から来訪する場合

市外から高速バスを利用して社（車庫前）停留所へ移動する場合は、滝野社インター停留所で降車し、同停留所で路線バス又は社市街地乗合タクシーに乗り換える経路か、タクシーを利用するかのいずれかとなります。ほとんどの時間帯で、乗り継ぎに 20 分以上の待ち時間が発生することとなります。また、朝は 7 時台以前、夕方は 16 時台以降の乗り継ぎができない状況です。

表　市外から市内への乗継（高速バス利用）

平日	高速バス					路線バス	社市街地乗合タクシー
	滝野社インター停留所					滝野社インター停留所	
	津山方面から到着	大阪方面から到着	神戸方面から到着	山崎方面から到着		社（車庫前）方面行き	社（車庫前）方面行き
5時台				51			
6時台	26 46			36 56			
7時台	6 26 46	54		16 36 56			
8時台	21 51	26 54	17	36			43
9時台	21 51	26	27 57	36		1	
10時台	21 51	24	57	36			13
11時台	21	26	57	36	高速バスから		43
12時台	21	24	57	36	路線バス・社市街地		
13時台	21	24	57	36	乗合タクシーに乗換	4	
14時台	21	26 54	57	36	⇒		13
15時台	21 51	54	57	36			43
16時台	21 51	26 54	57	36			
17時台	51	54	42	36			
18時台	21	26 56	12 42	36			
19時台	21	26 54	17 47	36			
20時台	21	26 58	27				
21時台	21	26	37				
22時台		26	17				
23時台		26					

※グレーの網掛け部分は高速バスの到着後、路線バス・社市街地乗合タクシーへの乗換待ち時間に 20 分以上を要する（乗換時間は除く）。

資料：加東市交通ガイドマップ（令和 3 年 6 月発行）

3.9.2　市内から市外への乗継

社（車庫前）停留所から市外へ移動する場合の乗継経路及び乗換待ち時間は、次のとおりです。

(1)鉄道を利用して市外へ移動する場合

社（車庫前）停留所から JR 加古川線を利用して市外へ移動する場合は、路線バスを社町駅停留所で降車し、社町駅で鉄道に乗り換える経路があります。

社町駅での乗り換えについては、9 時台や 14 時台で乗り換えに 20 分以上かかる場合はありますが、ほとんどの時間帯で乗換待ち時間が 20 分以内で鉄道に乗り換えることができます。

表　市内から市外への乗継（鉄道利用）

平日	路線バス 社町駅停留所 社（車庫前） 方面から到着		JR加古川線 社町駅 西脇市・谷川 方面行き	JR加古川線 社町駅 粟生・加古川 方面行き
5時台				57
6時台	10　55		29	28　56
7時台			28　59	30　58
8時台	29　32　46		39	38
9時台	36		57	56
10時台				55
11時台	1	路線バスから	20	55
12時台	36	JRに乗換	20	55
13時台		⇒	20	55
14時台	35		20	55
15時台	43　50		20	55
16時台	41		20	55
17時台	49		20	
18時台	1		24	3
19時台	41		7　31	7
20時台			28	5
21時台			26	2　57
22時台			21	
23時台			25	

※グレーの網掛け部分は路線バスの到着後、電車への乗換待ち時間に 20 分以上を要する（乗換時間は除く）。

資料：西日本旅客鉄道㈱ホームページ、路線バスは加東市交通ガイドマップ（令和 3 年 6 月発行）

(2)高速バスを利用して市外へ移動する場合

路線バスの社（車庫前）停留所から高速バスを利用して市外へ移動する場合は、路線バスを滝野社インター停留所で降車し、同停留所で高速バスに乗り換える経路があります。

いずれの時間帯も乗換待ち時間が 20 分以内で高速バスに乗り換えることができます。

表　市内から市外への乗継（高速バス利用）

平日	路線バス	社市街地乗合タクシー		高速バス			
	滝野社インター停留所			滝野社インター停留所			
	社（車庫前）方面から到着	社（車庫前）方面から到着		大阪方面行き	津山方面行き	神戸方面行き	山崎方面行き
5時台						51	
6時台				26 46		36 56	
7時台				6 26 46	54	16 36 56	
8時台	42	43		21 51	26 54	36	17
9時台				21 51	26	36	27 57
10時台		13		21 51	24	36	57
11時台		43	路線バス・社市街地乗合タクシーから高速バスに乗換⇒	21	26	36	57
12時台				21	24	36	57
13時台	44			21	24	36	57
14時台		13		21	26 54	36	57
15時台		43		21 51	54	36	57
16時台	14			21 51	26 54	36	57
17時台				51	54	36	42
18時台				21	26 56	36	12 42
19時台				21	26 54	36	17 47
20時台				21	26 58		27
21時台				21	26		37
22時台					26		17
23時台					26		

※グレーの網掛け部分は路線バス・社市街地乗合タクシーの到着後、高速バスへの乗換待ち時間に 20 分以上を要する（乗換時間は除く）。

資料：加東市交通ガイドマップ（令和 3 年 6 月発行）

4.　市民アンケートの実施

4.1　概要

市民の地域公共交通の利用状況、利用意向を把握し、本市における今後の地域公共交通のあり方を検討するにあたっての基礎資料として活用するため、「交通行動に関するアンケート調査」を令和３年７月に実施しました。

なお、本計画に掲載するグラフや表は未回答を除いた結果を表記しています。

表　アンケート調査概要

項目	概要
目的	市民の交通行動の実態を把握するため。
対象者	本市に居住している 15 歳以上の住民 4,000 人（無作為抽出）
方法	上記対象者に郵送でアンケートを送付し、郵送にて回収
期間	令和３年７月 13 日（火）～令和３年７月 26 日（月）
内容	● 利用者の属性（性別、年齢、居住地（地区等）、自動車の利用など） ● 外出の頻度、手段、目的など ● 加東市内を運行する地域公共交通に対する認知度、利用しない場合の理由 ● 新型コロナウイルス感染症の影響 ● 加東市の地域公共交通のあり方について

4.2　回収状況

発送した 3,988 票※のうち、1,712 票（回収率：42.9%）の回答が得られました。

※宛先不明分を除いた数

表　アンケート調査の配布・回収状況

		配　布	回　収	回収率
加東市 全域		3,988 票	1,712 票	42.9%
	社地域	1,990 票	845 票	42.5%
	滝野地域	1,232 票	478 票	38.8%
	東条地域	766 票	305 票	39.8%
	不　明	－	84 票	－

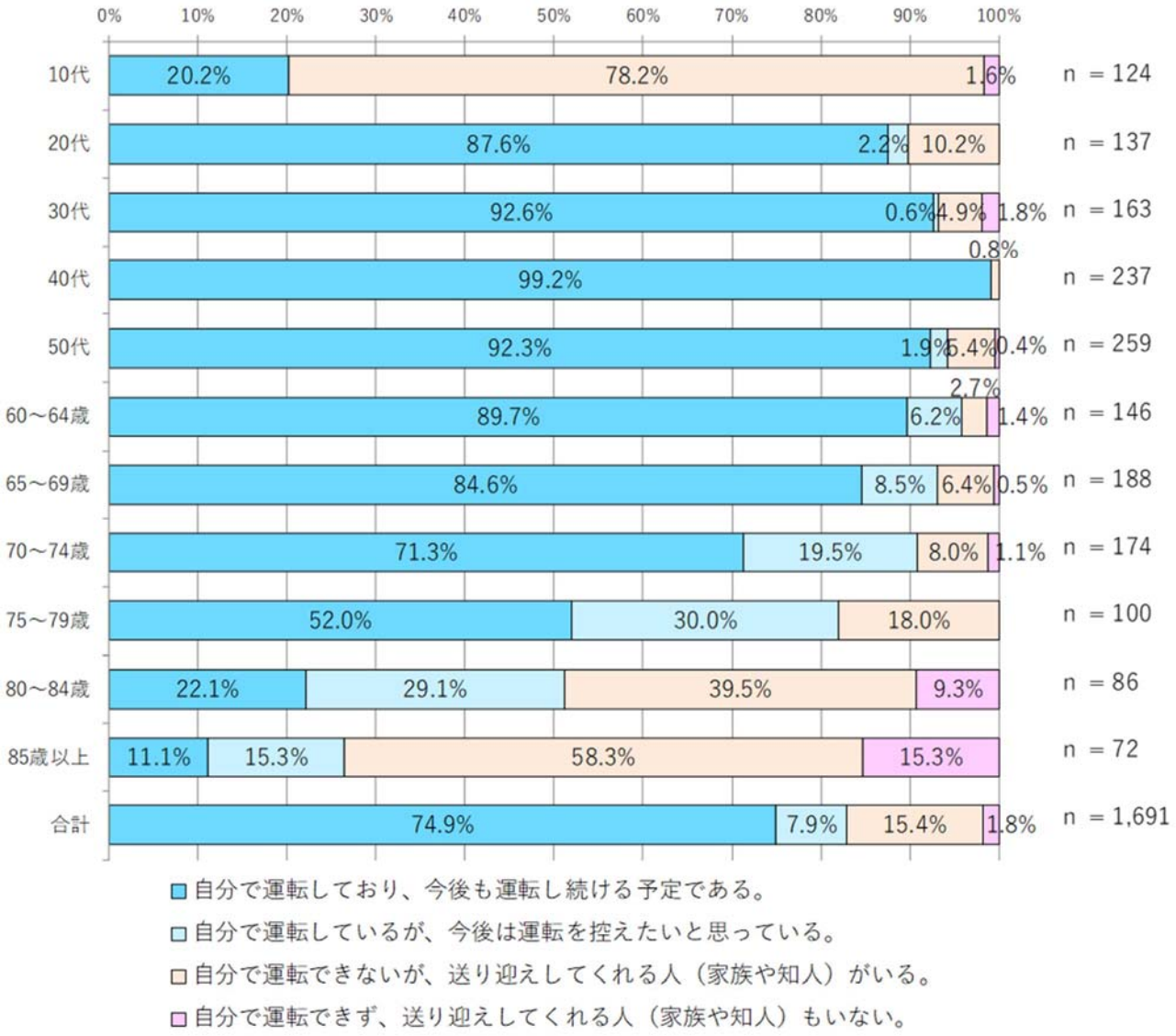
4.3　分析結果

(1)個人の移動について

①自動車の利用

回答者の 7 割以上が「自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である。」と回答しています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるにつれ、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない。」回答者の割合が高くなっています。また、65 歳以上から自分で運転できない方の割合が大きく増えています。



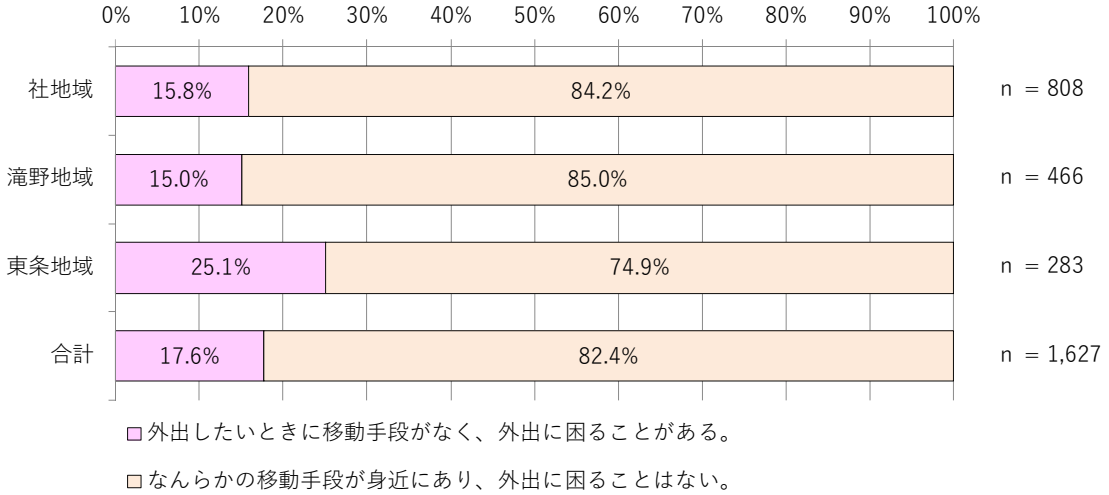
※計は年齢別不明を含む値

図　年齢階層別にみた自動車の利用環境

②外出環境

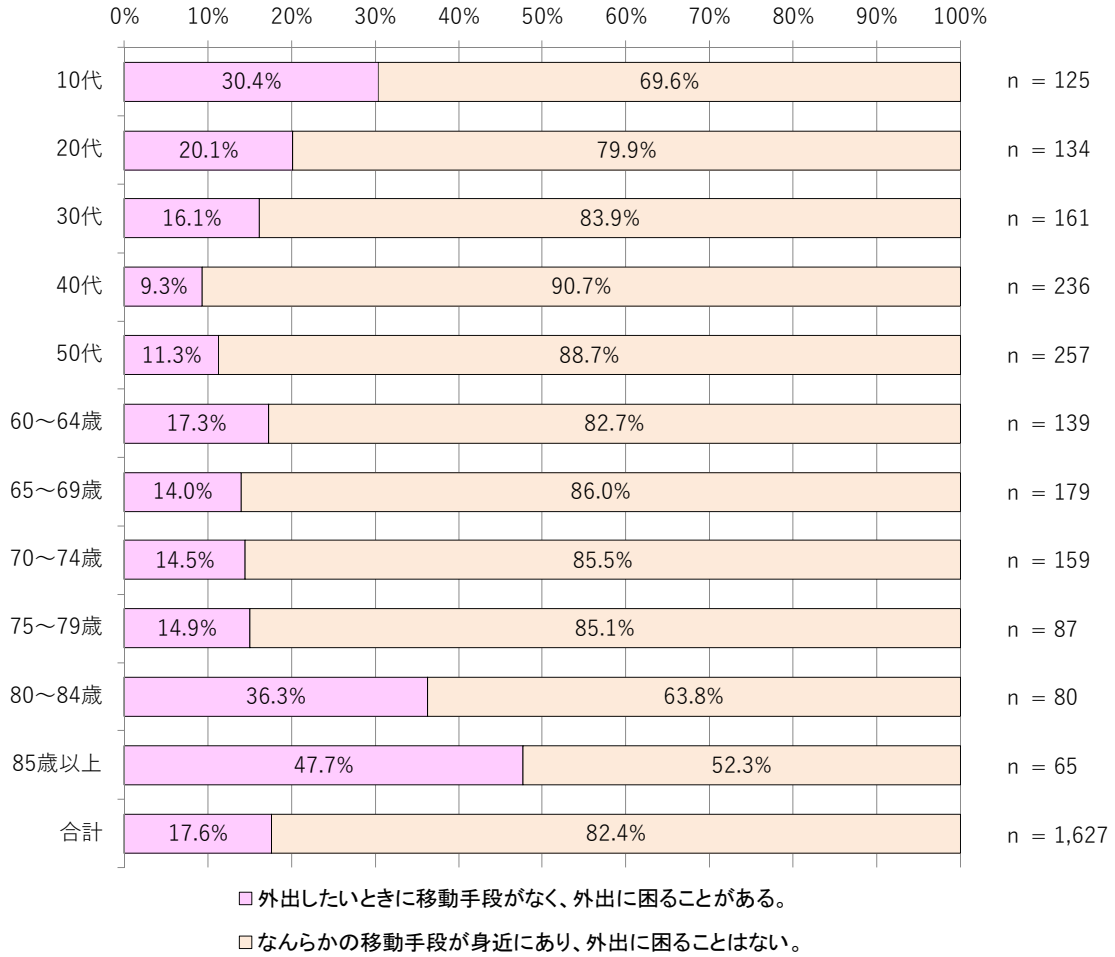
「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者が全体の約 2 割となっており、東条地域では、他地域より割合が高くなっています。

また、年齢階層別にみると、10 代をはじめとする若年層とともに、高い年齢層で「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者の割合が高くなっており、85 歳以上では約半数を占めています。



※計は地域別不明を含む値

図　外出環境



※計は年齢別不明を含む値

図　年齢階層別にみた外出環境

(2)外出状況について

①外出頻度

回答者のうち、約６割が「ほぼ毎日（週 6～7 日）」外出しています。

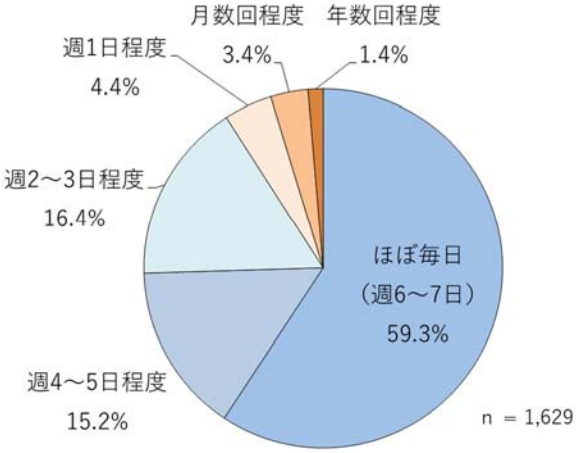


図　外出頻度

②移動手段

移動手段として、「自動車、バイク・原付を自分でよく運転している」回答者が約８割を占めています。次いで、「家族等による送迎によって、自動車をよく利用している」回答者が約３割となっています。

地域公共交通については、「よく利用する」、「たまに利用する」回答者は、鉄道及び高速バスで約２割、路線バスで約１割となっています。

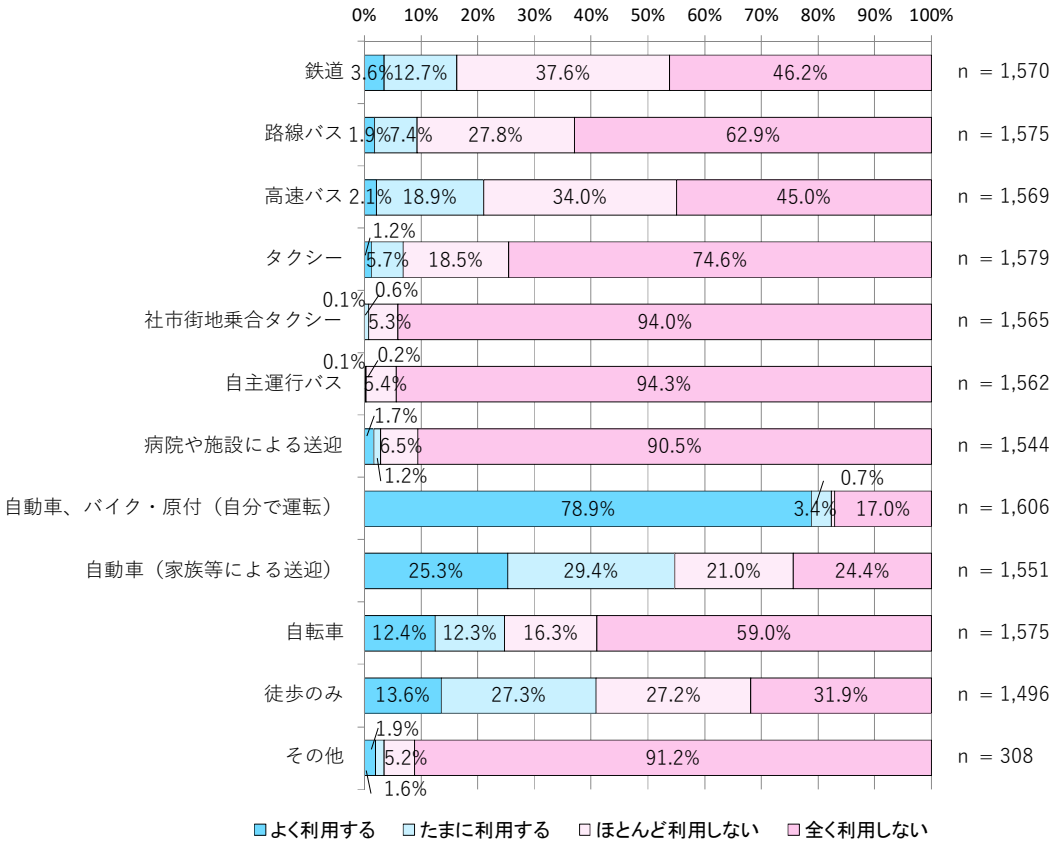


図　移動手段

③外出目的

回答者の外出目的については、「買物」が最も多く、次いで「通勤」、「通院」となっています。

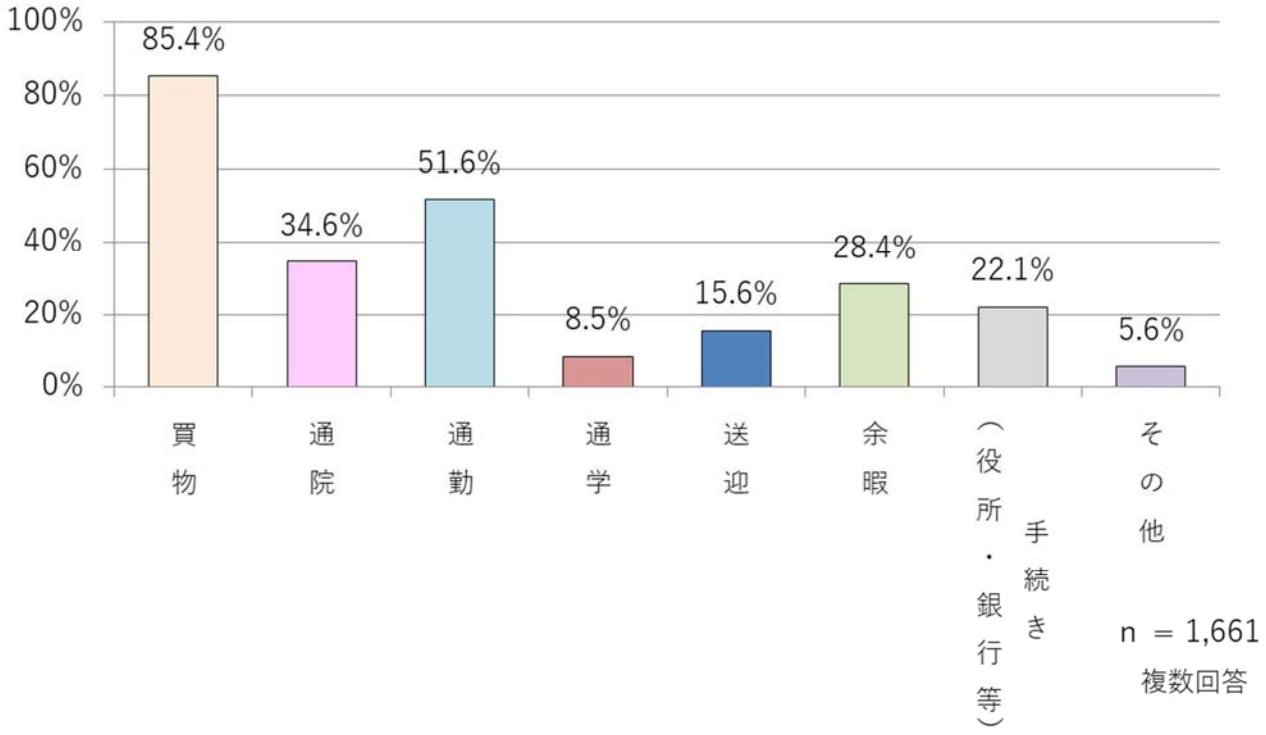
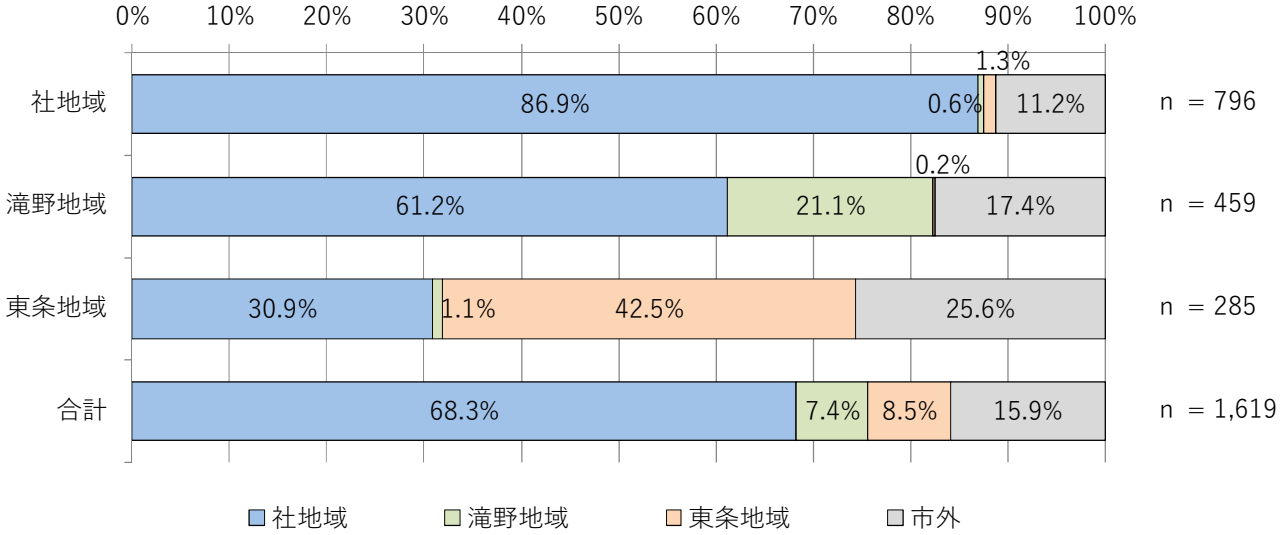


図　外出目的

④買物先

買物先について、回答者の地域別にみると、社地域、滝野地域の半数以上が社地域を買物先とする一方で、東条地域では、東条地域を買物先とする回答が最も多くなっています。また、東条地域では、市外を買物先とする回答が、他地域よりも多くなっています。

買物先への移動については、約８割が、自動車、バイク・原付を自分で運転していると回答しています。



※計は地域別不明を含む値

図 居住地域別にみた買物先

表 買物先への移動手段

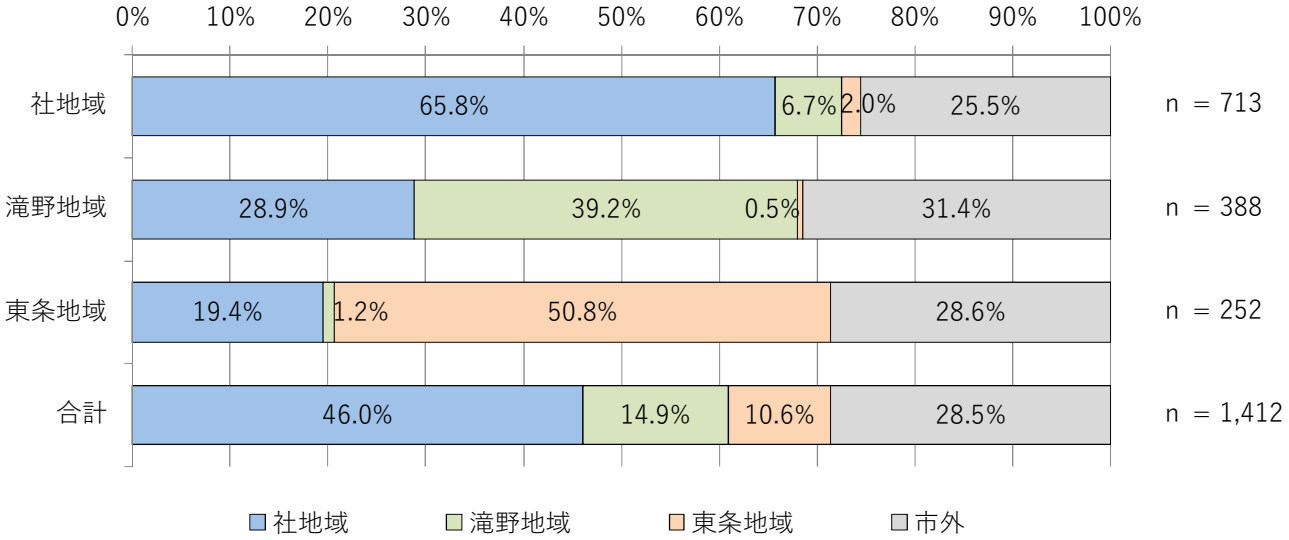
買物における移動手段	社地域	滝野地域	東条地域	計
鉄道	1.1%	1.7%	0.0%	1.1%
路線バス	0.2%	0.3%	1.0%	0.3%
高速バス	0.0%	0.3%	0.5%	0.2%
タクシー	0.3%	0.3%	0.5%	0.3%
社市街地乗合タクシー	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%
自主運行バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
病院や施設による送迎	0.3%	0.0%	0.0%	0.2%
自動車、バイク・原付（自分で運転）	77.9%	76.0%	76.1%	76.8%
自動車（家族等による送迎）	13.9%	14.5%	19.5%	15.0%
自転車	3.8%	5.2%	2.0%	4.1%
徒歩のみ	2.0%	1.7%	0.5%	1.8%
その他	0.3%	0.0%	0.0%	0.2%

※計は地域別不明を含む値

⑤通院先

通院先については、それぞれの回答者が住んでいる地域に通院している回答者が多く、「市外」についても、全体の約３割を占めています。

通院先への移動については、7 割以上が、自動車、バイク・原付を自分で運転していると回答しています。



※計は地域別不明を含む値

図 居住地域別にみた通院先

表　通院先への移動手段

通院における移動手段	社地域	滝野地域	東条地域	計
鉄道	0.8%	1.7%	0.4%	1.0%
路線バス	0.5%	0.6%	0.9%	0.6%
高速バス	0.3%	0.0%	0.0%	0.2%
タクシー	1.4%	0.6%	1.8%	1.2%
社市街地乗合タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自主運行バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
病院や施設による送迎	0.6%	0.8%	0.4%	0.7%
自動車、バイク・原付（自分で運転）	74.1%	73.6%	74.8%	74.0%
自動車（家族等による送迎）	16.5%	15.4%	19.5%	16.6%
自転車	2.5%	3.3%	0.4%	2.5%
徒歩のみ	3.1%	3.9%	1.3%	3.0%
その他	0.2%	0.3%	0.4%	0.2%

※計は地域別不明を含む値

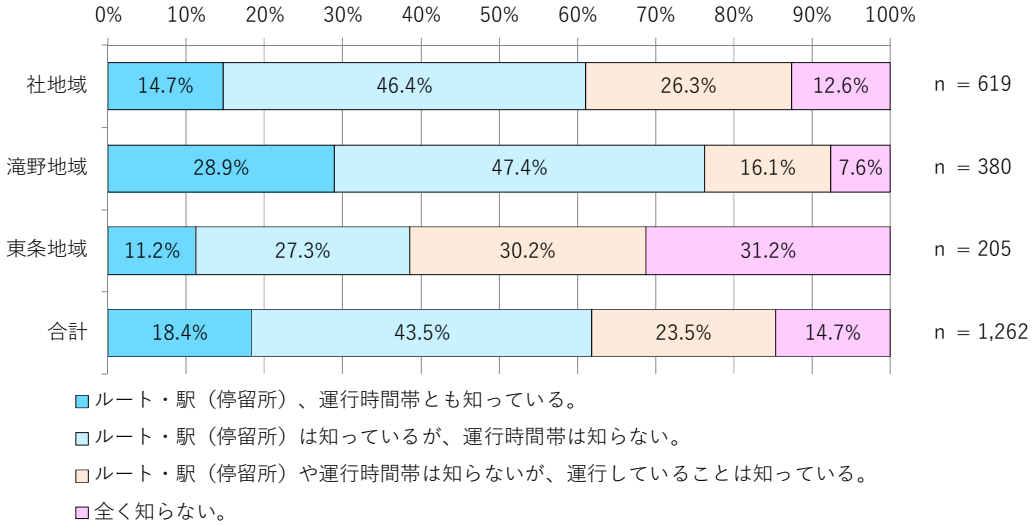
(3)地域公共交通の利用について

①認知状況

a. 鉄道

鉄道の認知状況については、回答者の約 4 割が「ルート・駅（停留所）は知っているが、運行時間帯は知らない」と回答しています。

地域別では、滝野地域の回答者の約 3 割が「ルート・駅（停留所）、運行時間帯とも知っている」と回答している一方で、東条地域の回答者の約 3 割が「全く知らない」と回答しており、他地域の回答者より割合が高くなっています。



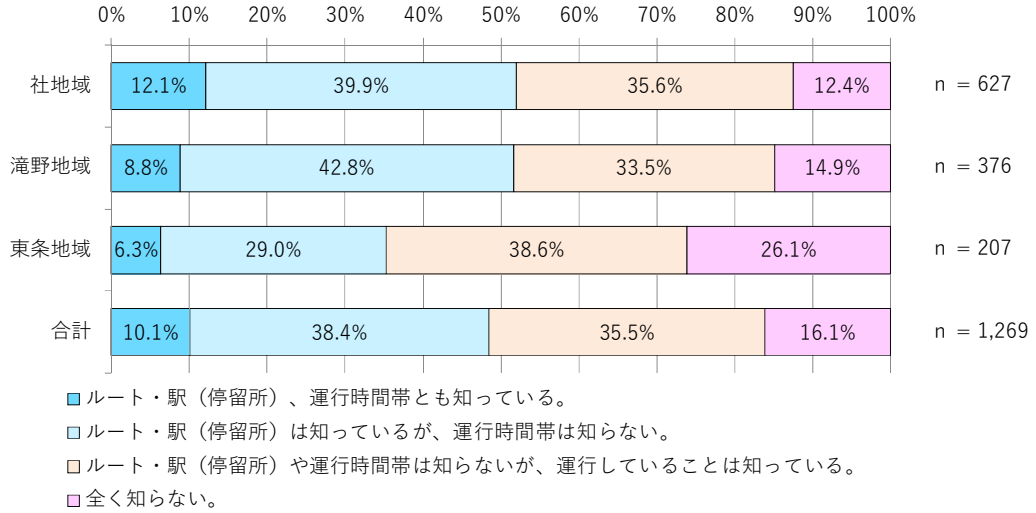
※計は地域別不明を含む値

図　地域別にみた鉄道の認知状況

b. 路線バス

路線バスの認知状況については、回答者の約 4 割が「ルート・駅（停留所）は知っているが、運行時間帯は知らない」と回答しています。また、運行していることは知っていても、ルート・駅（停留所）、運行時間帯を知らない回答者も約 4 割となっています。

地域別では、東条地域の回答者の約 3 割が「全く知らない」と回答しており、他地域の回答者より割合が高くなっています。



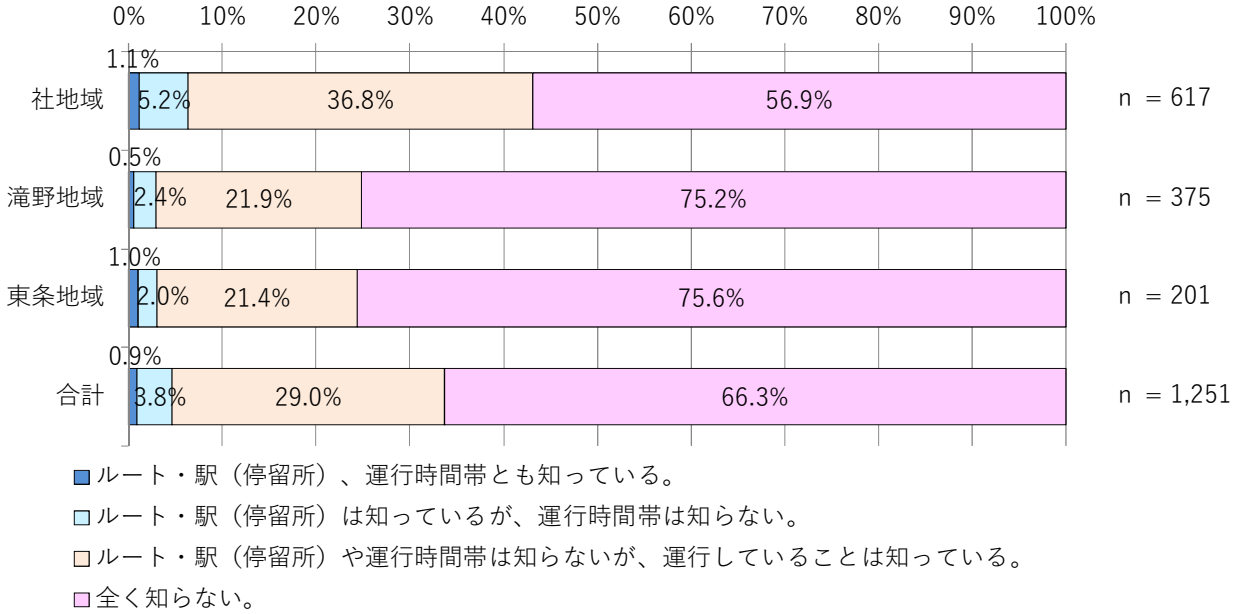
※計は地域別不明を含む値

図　地域別にみた路線バスの認知状況

c. 社市街地乗合タクシー

社市街地乗合タクシーの認知状況については、回答者の約 7 割が「全く知らない」と回答しています。

また、地域別では、社地域の回答者の約 4 割が「ルート・駅（停留所）や運行時間帯は知らないが、運行していることは知っている」と回答しており、他地域の回答者より割合が高くなっています。



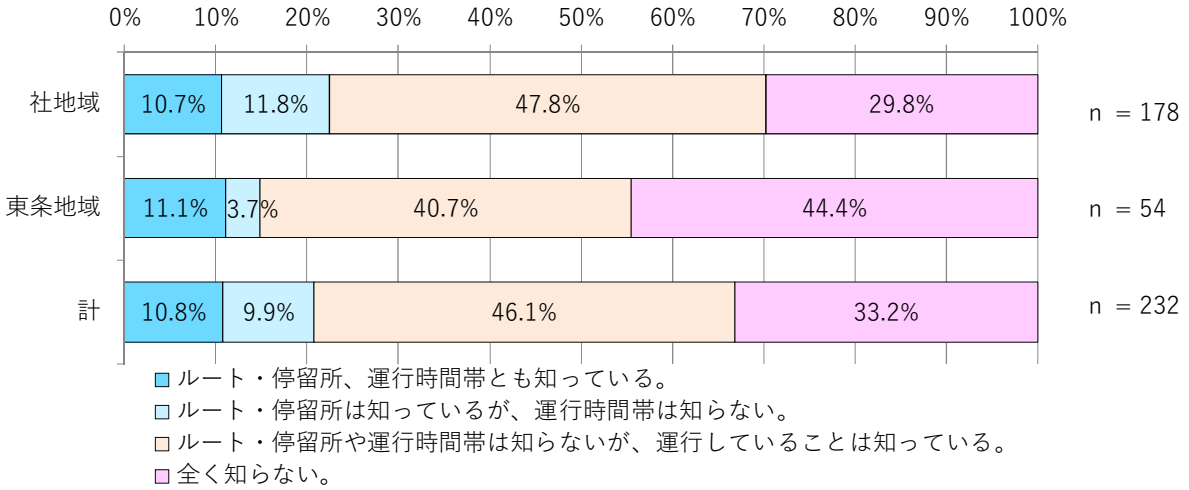
※計は地域別不明を含む値

図　地域別にみた社市街地乗合タクシーの認知状況

d. 自家用有償旅客運送（自主運行バス）

自家用有償旅客運送の認知状況については、回答者の約 5 割が「ルート・駅（停留所）や運行時間帯は知らないが、運行していることは知っている」と回答しています。

また、地域別では、東条地域の回答者の約 4 割が「全く知らない」と回答しており、社地域より自家用有償旅客運送に対する認知度が低くなっています。



※計は地域別不明を含む値
※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

②利用しない理由

a. 鉄道

鉄道を利用しない理由については、「手軽に利用できる移動手段がある」や「自宅や目的地から駅（停留所）が遠い」とする回答者の割合が約 4 割となっています。

ほかには、「目的地まで時間がかかる」ことや「待ち時間が長い」こと、「乗り継ぎが不便」なことを理由とする回答が多くなっています。

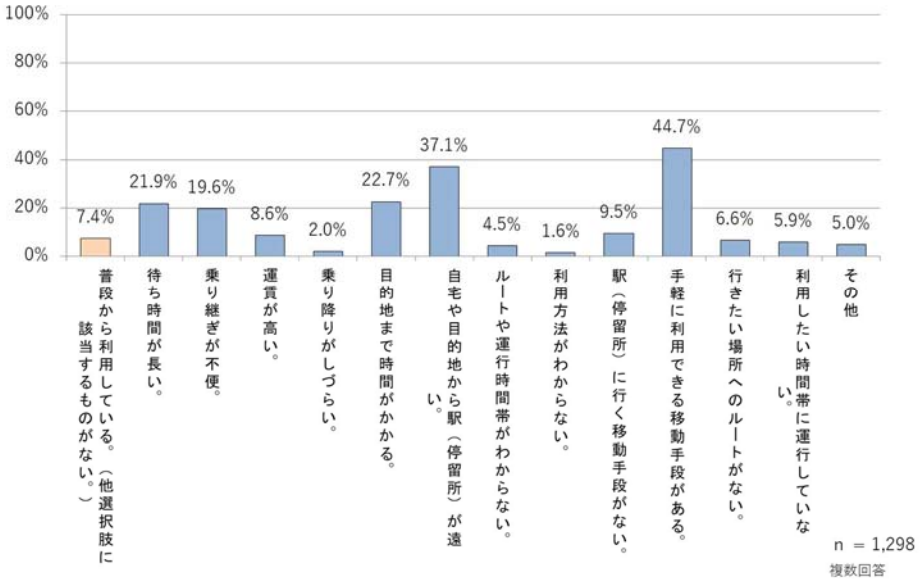


図　鉄道を利用しない理由

b. 路線バス

路線バスを利用しない理由については、「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約 5 割となっています。

ほかには、「目的地まで時間がかかる」ことや「自宅や目的地から駅（停留所）が遠い」こと、「待ち時間が長い」こと、「運賃が高い」ことを理由とする回答が多くなっています。

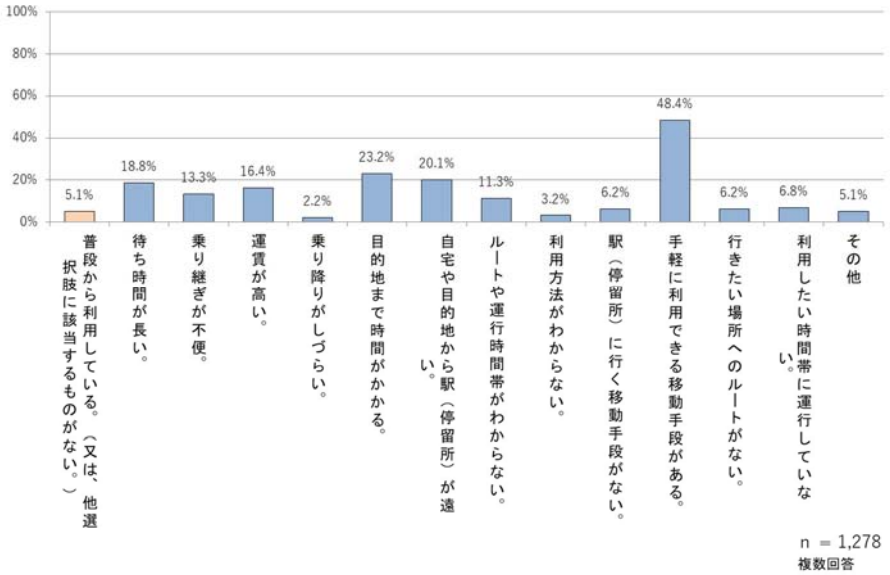


図　路線バスを利用しない理由

c. 社市街地乗合タクシー

社市街地乗合タクシーを利用しない理由については、「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５割以上となっています。

ほかには、「利用方法がわからない」ことや「ルートや運行時間帯がわからない」ことを理由とする回答が多くなっています。

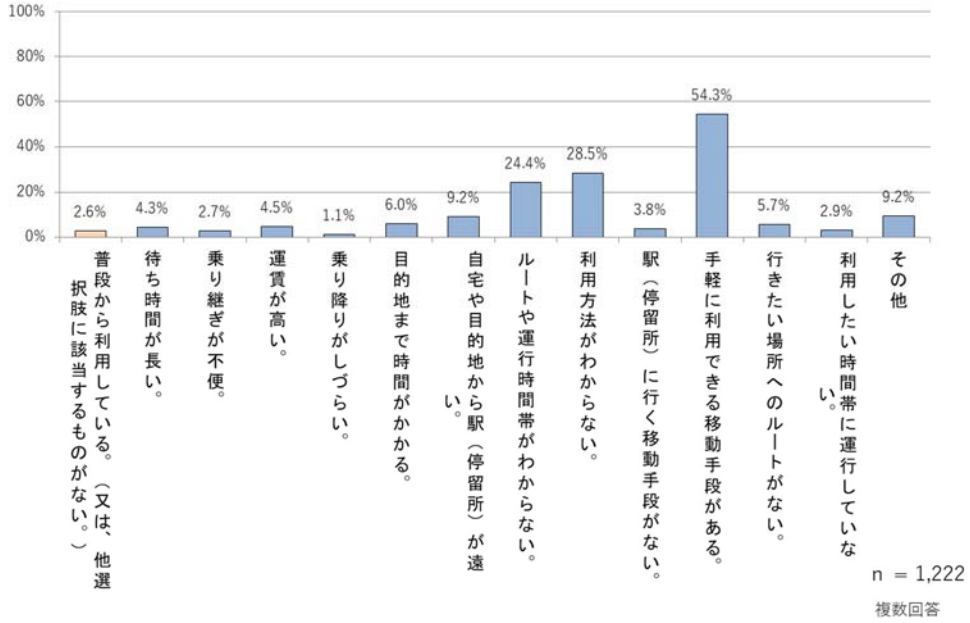
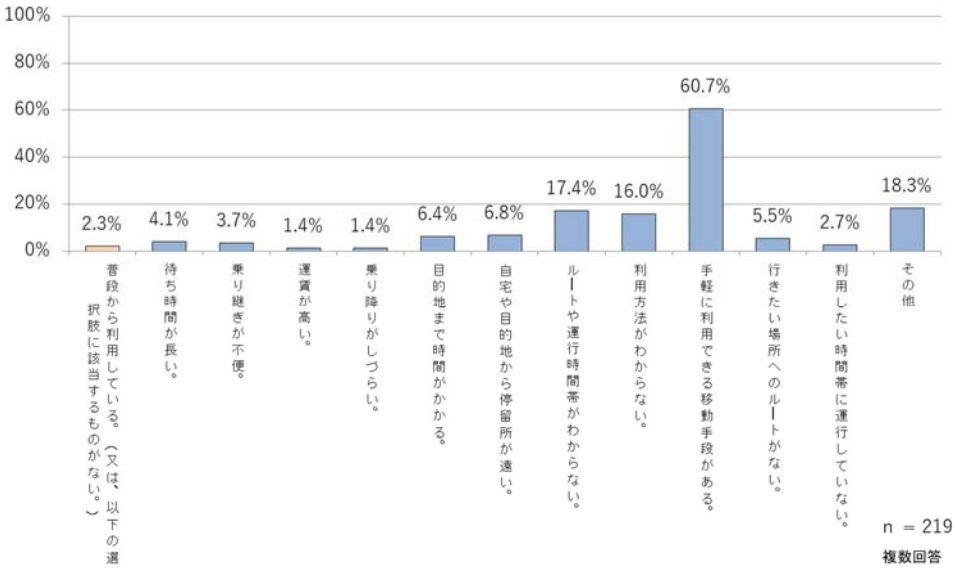


図　社市街地乗合タクシーを利用しない理由

d. 自家用有償旅客運送（自主運行バス）

自家用有償旅客運送を利用しない理由については、「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６割以上となっています。

ほかには、「ルートや運行時間帯がわからない」ことや「利用方法がわからない」ことを理由とする回答が多くなっています。



※ 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　自家用有償旅客運送を利用しない理由

(4)生活環境について

①コロナ禍の生活

コロナ禍における外出状況については、「特に変化はない」回答者が約４割を占める一方、「外出することが減り、鉄道・バスの利用が大きく減った」回答者が約４割、「外出することは減っていないが、鉄道・バスの利用を控えている」回答者が約２割となっています。

外出が減った回答者のうち、自主的な判断で外出を減らしている回答者が約９割を占めています。また、「外出することは減っていないが、鉄道・バスの利用を控えている」回答者の約８割が、代わりの手段として「自動車（自分で運転）」を挙げています。

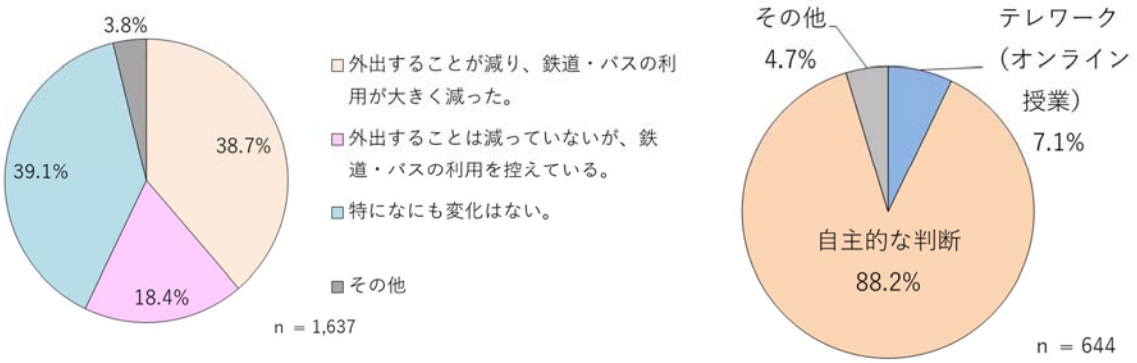


図　コロナ禍における外出状況（左：外出状況の変化、右：外出が減った理由）

表　コロナ禍における外出手段の変化

外出手段の変化	社地域	滝野地域	東条地域	計
自動車(自分で運転)	78.2%	81.7%	78.0%	79.6%
自動車(自分以外が運転)	9.6%	8.5%	12.2%	9.9%
タクシー	3.2%	2.4%	4.9%	3.0%
自転車	6.4%	6.1%	4.9%	5.9%
バイク・原付	1.9%	0.0%	0.0%	1.0%
その他	0.6%	1.2%	0.0%	0.7%

※計は地域別不明を含む値

②スマートフォンなどの所有・利用

a. スマートフォンなどの所有

回答者のうち、約 8 割がスマートフォンを所有しています。一方、スマートフォンなどの携帯電話を持っていない回答者は約 1 割となっています。

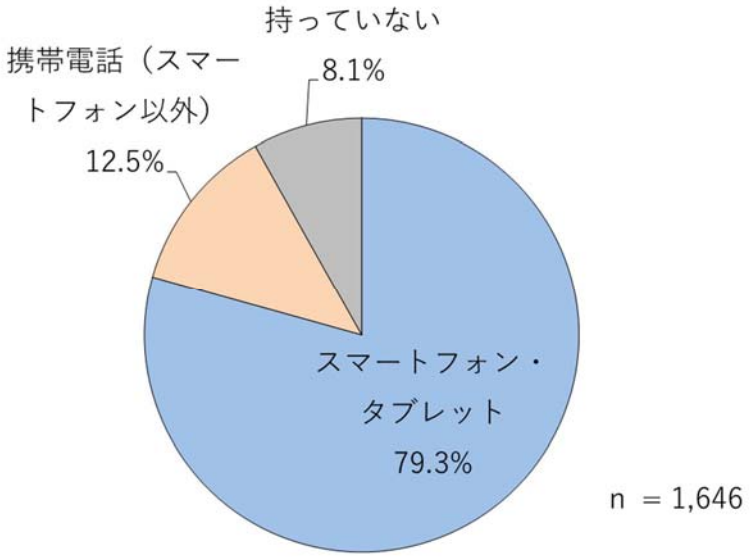


図　スマートフォンなどの所有

b. スマートフォンなどの利用

スマートフォンなどの携帯電話については、通話、メール・SNS、インターネットが多く活用されています。路線検索やキャッシュレス決済も約 3 割を占めています。

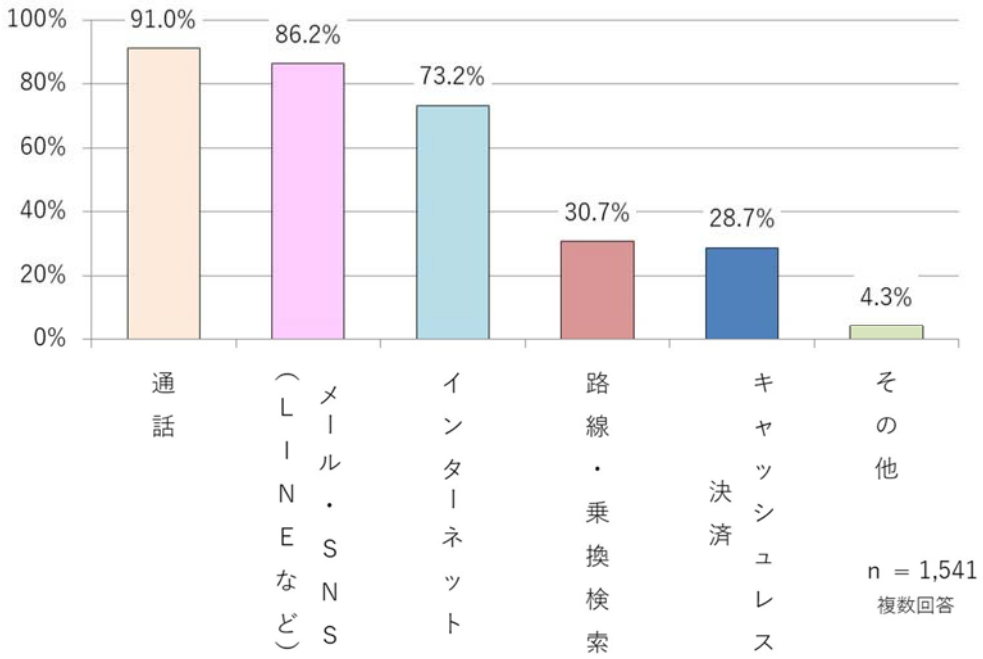


図　スマートフォンなどの利用

(5)地域公共交通機関のあり方について

①廃止された場合の影響

地域公共交通が廃止された場合の影響について、「利用していないし、利用する予定もないので困らない」とする回答者が約５割となっています。一方、「あまり利用していないが、廃止されると困る」とする回答者が約４割となっています。

地域公共交通が廃止された場合の代替手段をみると、回答者の約１割は「（代替手段が）ない」としています。

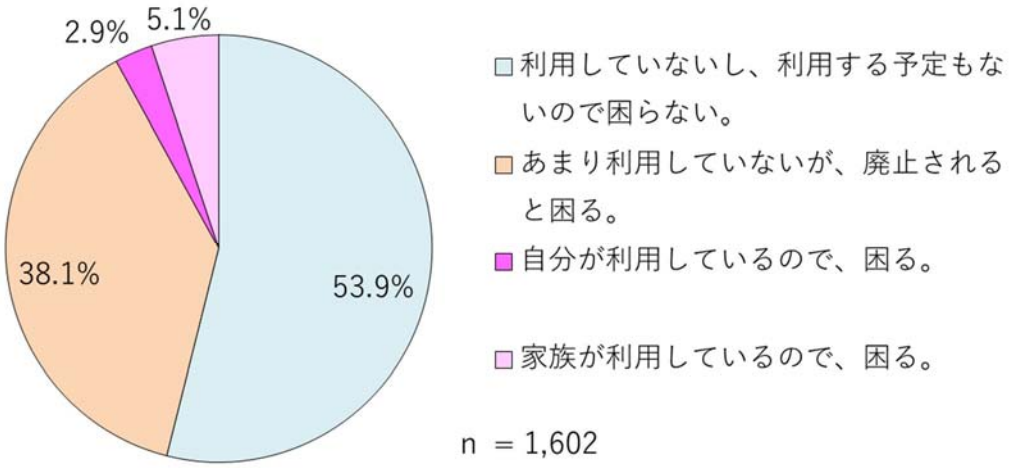
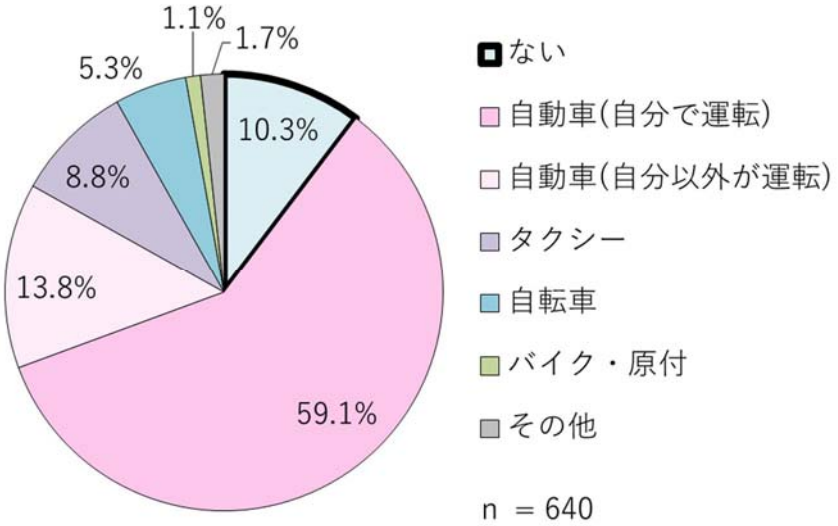


図　地域公共交通が廃止された場合の影響



※上図回答のうち、「あまり利用していないが、廃止されると困る」「自分が利用しているので、困る」「家族が利用しているので、困る」のいずれかを回答した人のみの集計。

図　地域公共交通が廃止された場合の代替手段について

年齢階層別に地域公共交通の廃止に伴う影響をみると、10 代や 20 代、40 代、85 歳以上において、「自分が利用しているので、困る」、「家族が利用しているので、困る」と回答する方が多くなっています。

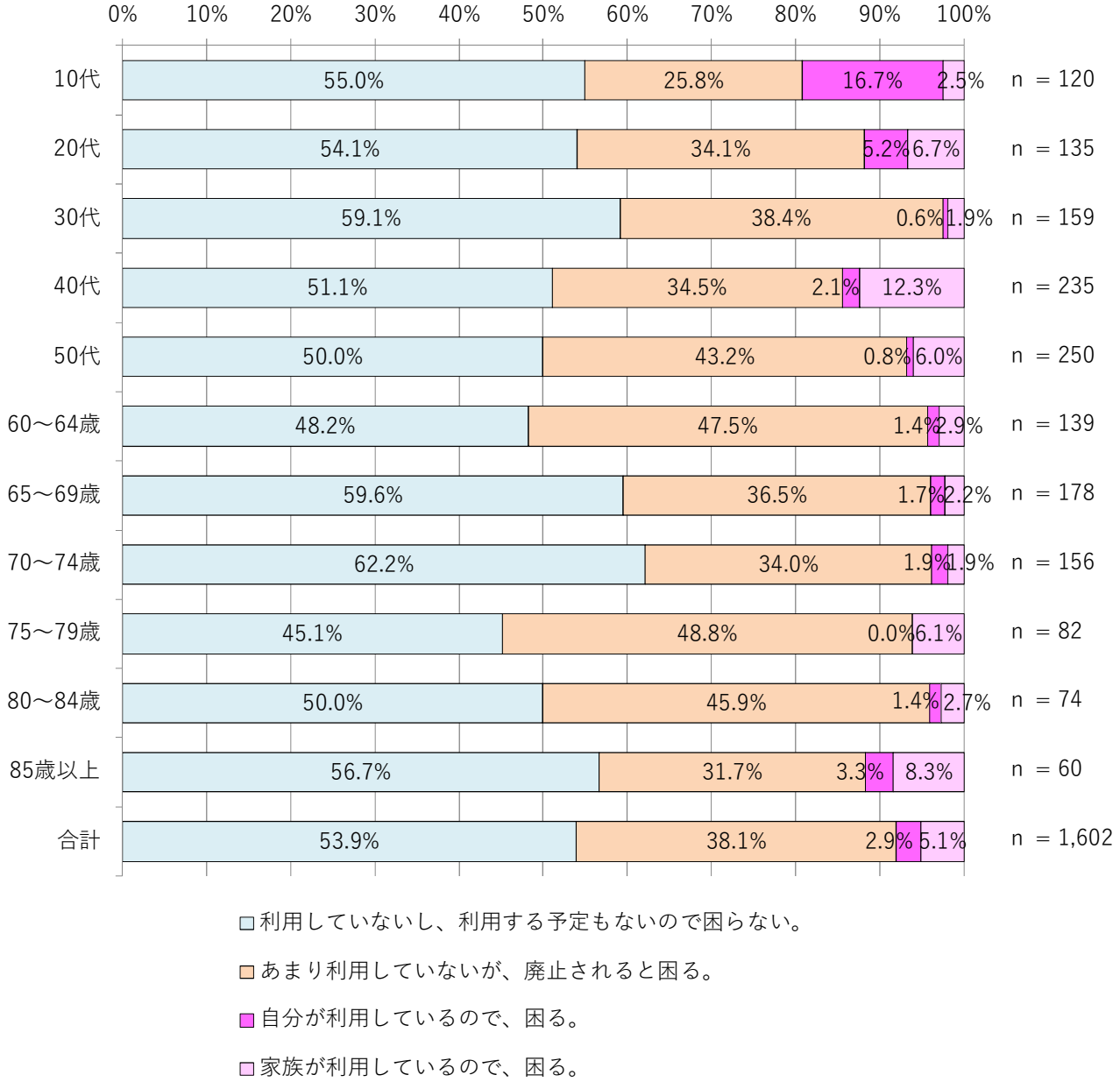


図　年齢階層別にみた地域公共交通が廃止された場合の影響

②新たな地域公共交通機関に求める視点について

今後、新たな地域公共交通機関に求める視点について、「安い料金で利用できる」ことが最も多く、次いで、「一定の間隔で運行される」ことが多く求められています。

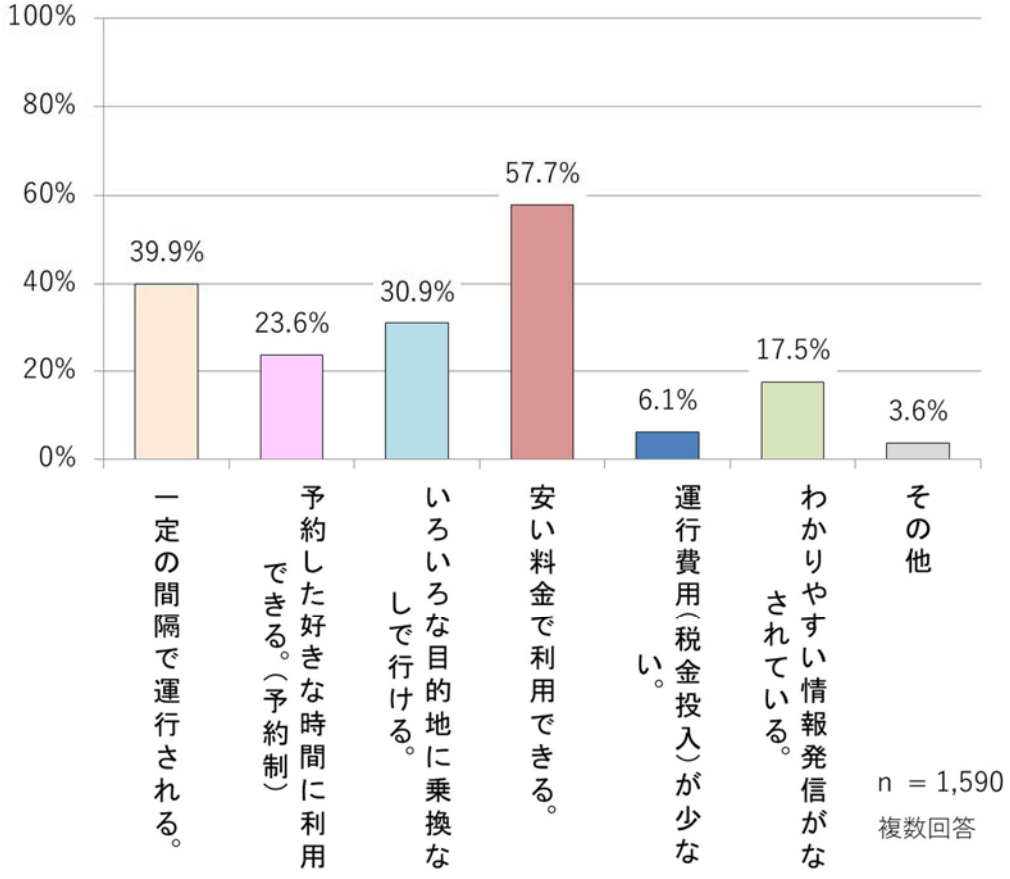


図　新たな地域公共交通機関に求める視点

5.　前計画の取組状況等の整理

前計画である加東市地域公共交通網形成計画では、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」を実現するため、数値目標を定め、17 の具体的な施策に取り組みました。

5.1　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	1,282 千人/年 （H27 年度）	1,300 千人/年 （R3 年度）	●●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）	―　※3

※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：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）

5.2　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）を作成し、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	● 既存の待合施設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、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。

6.　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流拠点において、交通結節点としての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 NicoPa カードを活用した一律運賃制度を導入することなど、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。

こうした背景のもと、令和４年度から実施する一律運賃制度を広くＰＲしながら、効果検証を行い、地域公共交通が利用しやすくなる環境を構築することがより重要であることから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

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、交通事業者の運営努力のほか、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。

7.　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。

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。

8.　計画の目標

8.1　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

機能	位置付け	具体の路線
広域幹線	広域連携の役割を担う路線で、加東市から大阪や神戸、姫路方面等への移動を可能とします。	JR 加古川線、 社姫路線、西脇三宮線、社明石線、 高速バス
準広域幹線	近隣市町との連携を担う路線です。 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。	社加西線、社西脇線、社三田線、 天神電鉄小野駅線、相野清水線
地域支線	市内における日常の移動を提供する路線で、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。 また、広域幹線及び準広域幹線を補完する役割を担います。	社市街地乗合タクシー、 米田ふれあい線、きよみず線、 とうじょうあいあい線、 福田ふくふく線

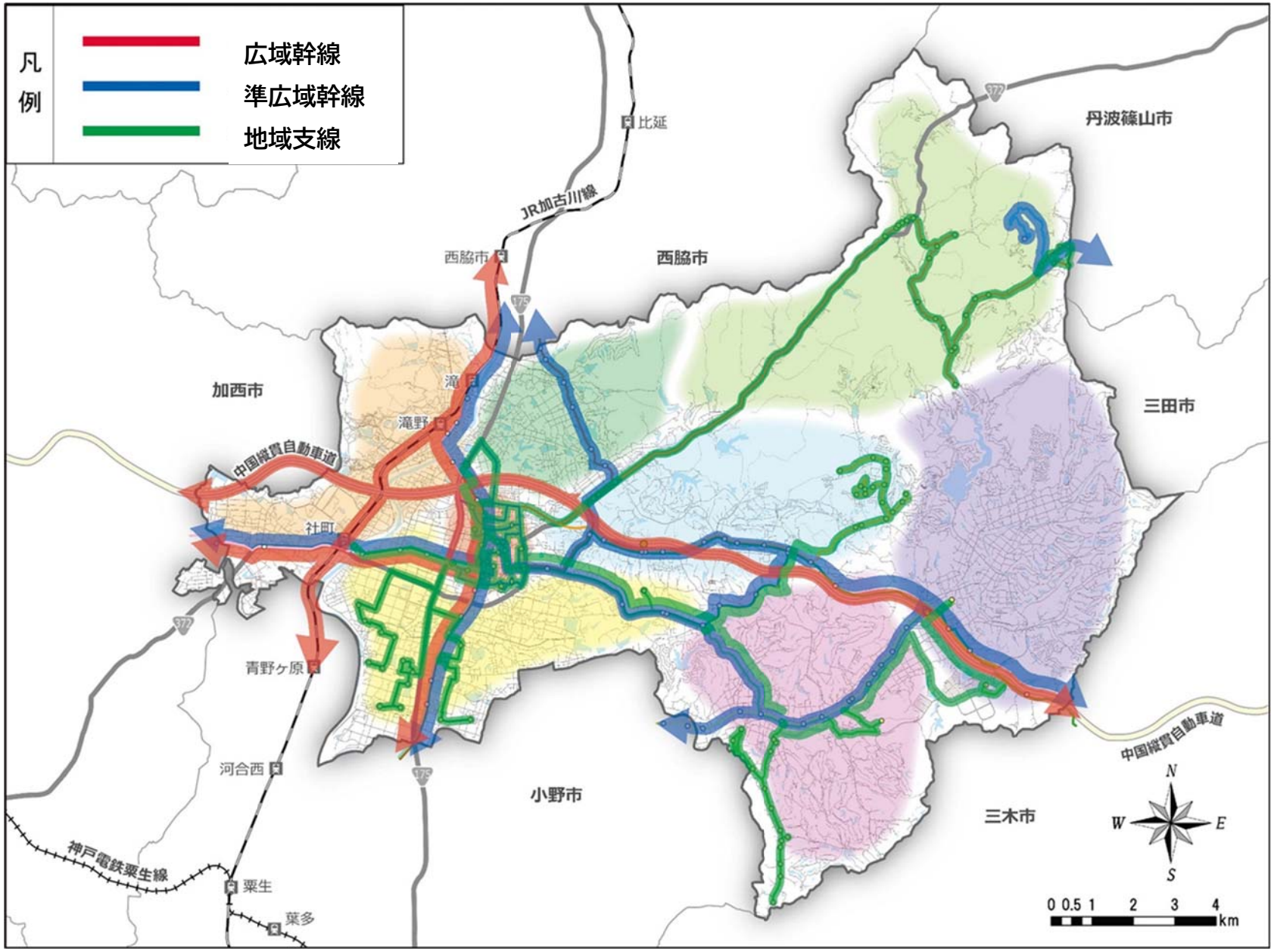


図　将来の交通ネットワークイメージ図

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。

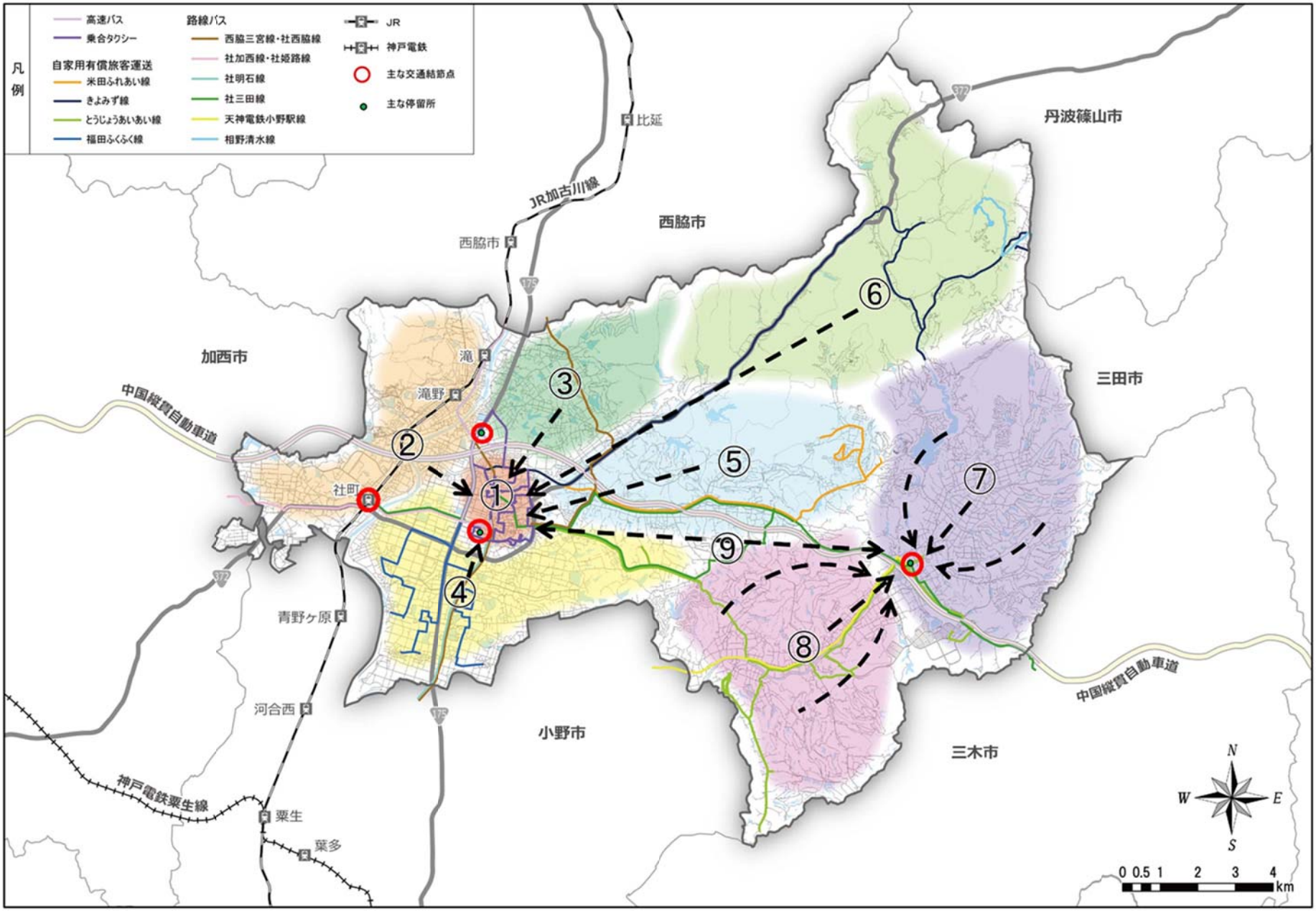
表　市内移動における地域ごとの地域公共交通ネットワークの整備方針

	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



8.2　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	1,027 千人/年 （R1 年度）	1,027 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～R3.9）	20 人/日 （R8 年度）

【指標②】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③】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④】 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⑤】 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）

9.　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。

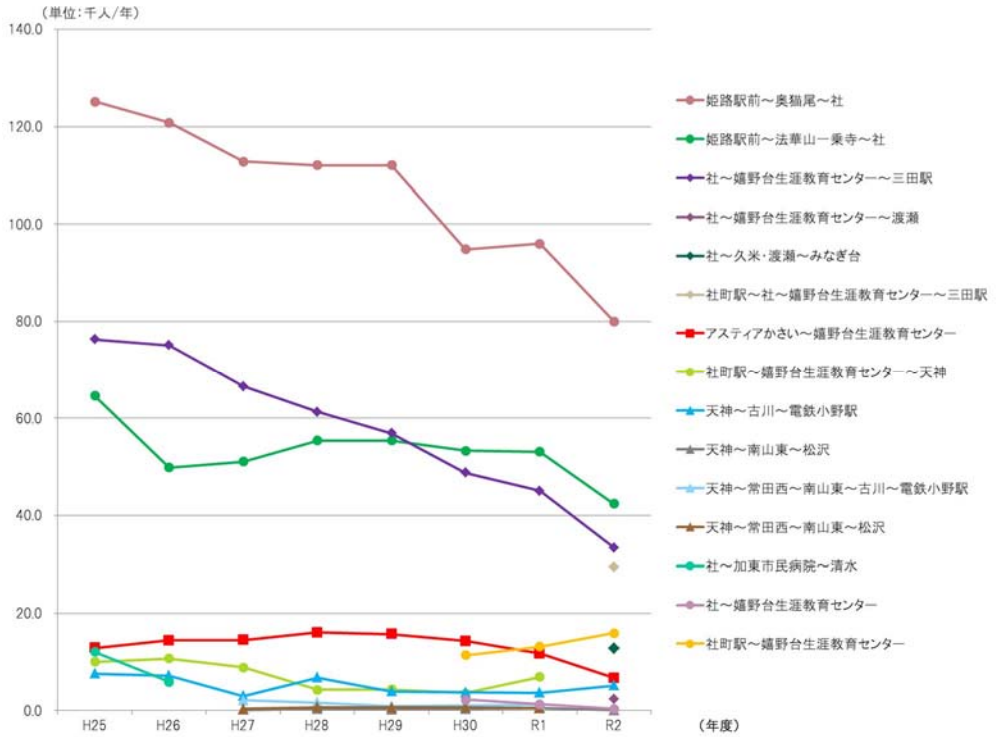
No.	計画の目標を達成するための 14 の施策
基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成	
1	路線バスのルート・ダイヤ等の見直し
2	社市街地乗合タクシーの維持・拡充
3	自家用有償旅客運送（自主運行バス）の維持・拡充
4	地域の実情に応じた新たな移動手段の確保
5	観光地への移動手段の検討
基本方針２：地域公共交通の利便性の向上	
6	バスターミナルにおける交通結節点機能の強化
7	交通結節点の利用環境の向上
8	バスロケーションシステム等を活用した利便性の向上
9	鉄道・高速バスによる広域へのアクセス性の向上
10	タクシーの有効活用
基本方針３：地域公共交通の利用促進	
11	利用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

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

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。

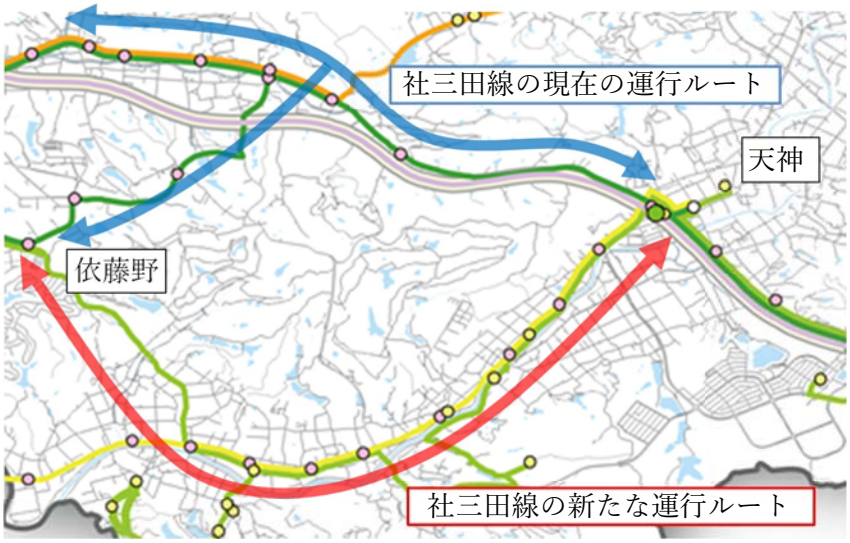


資料：加東市

図　補助路線別の利用者数

<table>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">

- 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。

</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施主体</td><td rowspan="2">行政</td><td colspan="3">交通事業者</td><td rowspan="2">市民及び地域</td><td rowspan="2">企業・団体</td></tr>
<tr><td>鉄道</td><td>バス</td><td>タクシー</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td></td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施時期</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td></tr>
<tr><td>ルート・ダイヤ等の見直し</td><td>⇒</td><td>⇒</td><td>⇒</td><td>⇒</td></tr>
<tr><td></td><td>社三田線の再編</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>天神電鉄小野駅線のあり方協議</td><td>⇒</td><td>⇒</td><td>⇒</td><td>⇒</td></tr>
</table>

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。

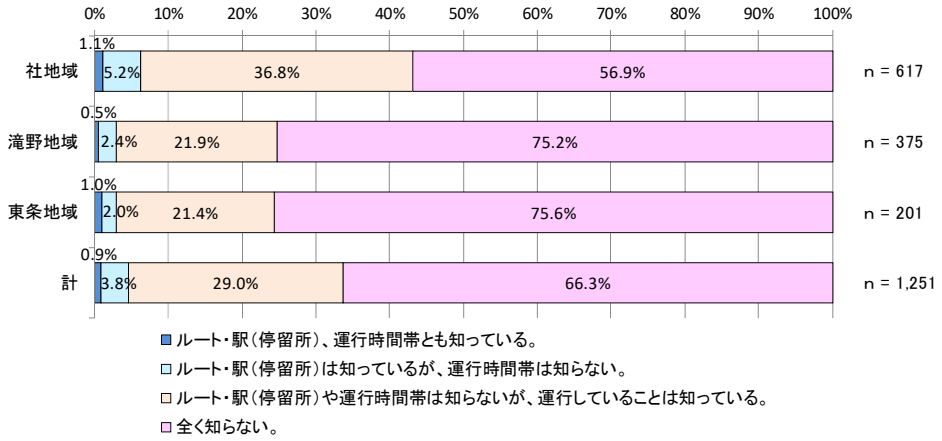


図　社市街地乗合タクシーの認知状況

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

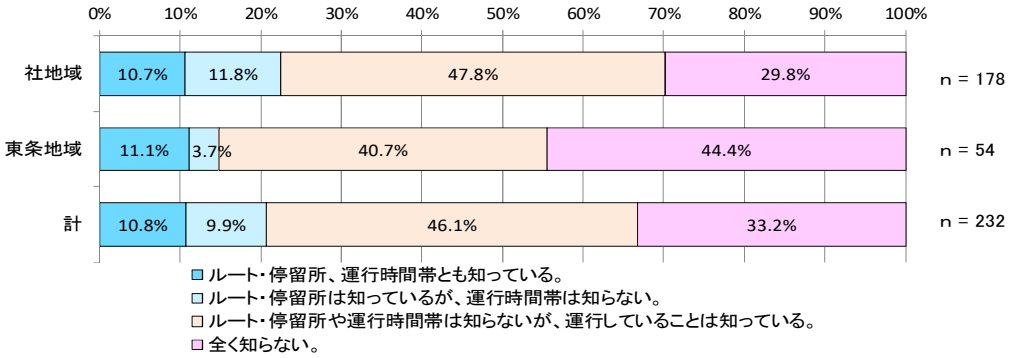
R４	R５	R６	R７	R８
本格運行	ルート・ダイヤ等の見直し	⇒	⇒	⇒

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		⇒ 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。

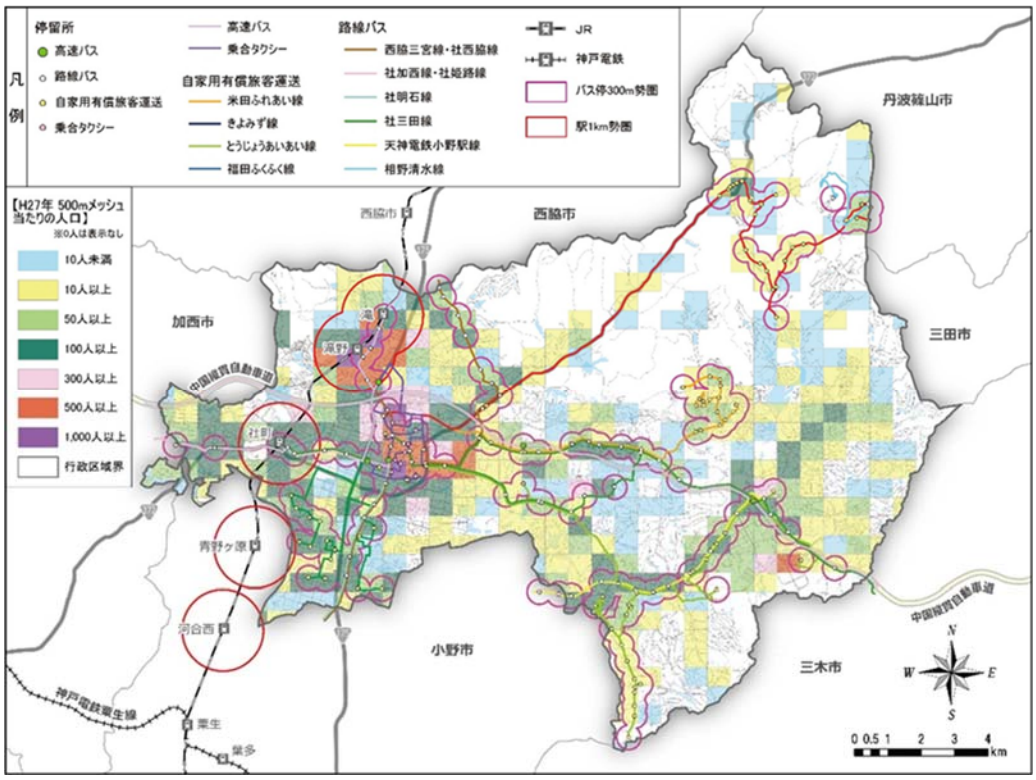


図　人口分布に対する地域公共交通のサービス圏域

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)

<table>
<tr><td colspan="7">基本方針１：地域公共交通ネットワークの形成</td></tr>
<tr><td colspan="7">5. 観光地への移動手段の検討</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="6">

- 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。

</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">

- 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。

観光に関する広域での取組事例
（JR 沿線ガイド）

</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td rowspan="2">行　政</td><td colspan="3">交　通　事　業　者</td><td rowspan="2">市民及び地　域</td><td rowspan="2">企業・団体</td></tr>
<tr><td>鉄　道</td><td>バ　ス</td><td>タクシー</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td colspan="2">R４</td><td>R５</td><td>R６</td><td>R７</td><td>R８</td></tr>
<tr><td colspan="2">協議・検討</td><td>⇒</td><td>⇒</td><td>⇒</td><td>⇒</td></tr>
</table>

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。
- 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

- 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、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

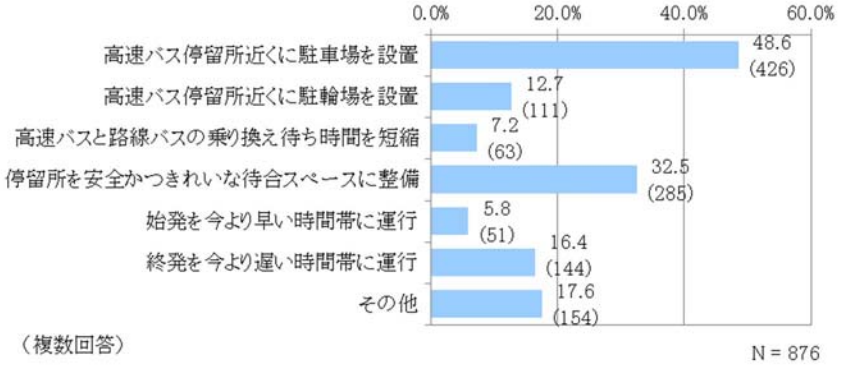
７．交通結節点の利用環境の向上

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スペース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の導入についての調査・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	⇒	⇒
	ﾊﾞ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

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、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

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、やしろショッピングパーク Bio 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

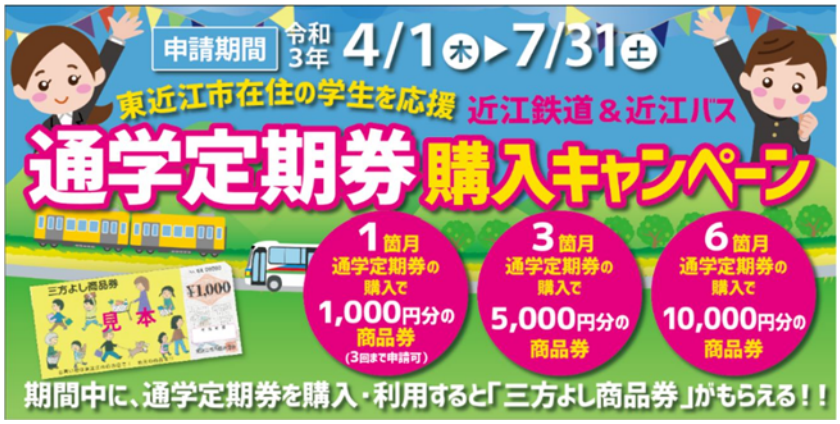
１２．商業施設等と連携した取組

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。

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

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	⇒	⇒	⇒	⇒

10.　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、見直しを行います。

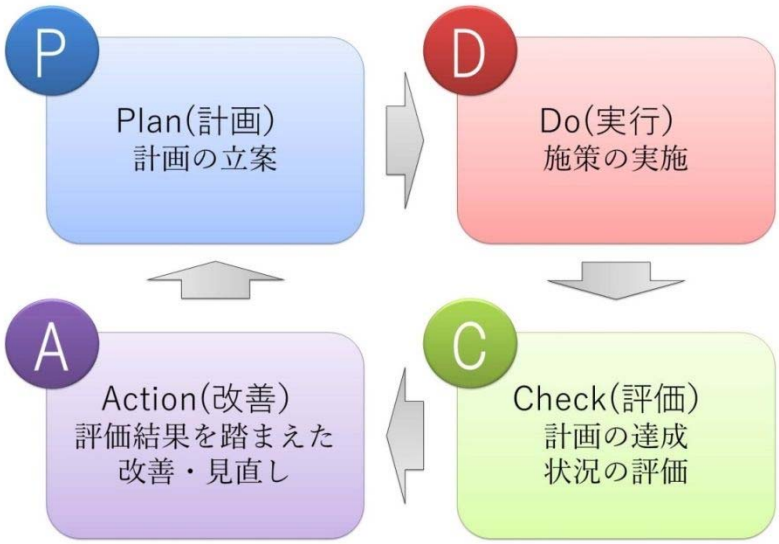


図　PDCA サイクル

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	● 市民協働の促進 ● 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
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