

加東市地域公共交通網形成計画 (案)

平成29年1月

加 東 市

目 次

1. はじめに	P. 1
1.1 計画策定の趣旨 (P. 1)	
1.2 計画の位置付け (P. 1)	
2. 地域の現状等	P. 2
2.1 加東市の地理・地形・交通網 (P. 2)	
2.2 加東市の人口〔近隣市町を含む。〕(P. 5)	
2.3 加東市の産業〔近隣市町を含む。〕(P. 8)	
2.4 自動車保有台数 (P. 11)	
2.5 観光入込客数 (P. 12)	
3. 上位計画及び関連計画	P. 13
3.1 加東市総合計画 (P. 14)	
3.2 加東市都市計画マスタープラン (P. 15)	
3.3 加東市公共施設の適正化に関する計画 (P. 17)	
3.4 かとう未来総合戦略 (P. 18)	
4. 地域公共交通の現状	P. 20
4.1 鉄道の現状 (P. 20)	
4.2 路線バスの現状 (P. 26)	
4.3 高速バス（中国ハイウェイバス）の現状 (P. 45)	
4.4 市町村運営有償運送の現状 (P. 49)	
4.5 市内タクシーの現状 (P. 58)	
4.6 福祉タクシー利用券助成事業の現状 (P. 58)	
4.7 地域公共交通の乗継の現状 (P. 63)	
4.8 利用者の意向等 (P. 69)	
5. 加東市の地域公共交通の課題	P. 82
6. より良いまちづくりと地域公共交通の基本方針	P. 84
6.1 加東市が目指すまちの将来像と地域公共交通 (P. 84)	
6.2 地域公共交通が担うべき役割 (P. 85)	
6.3 関係する実施主体が担うべき役割 (P. 86)	
6.4 目指す地域公共交通の将来像 (P. 87)	
6.5 地域公共交通ネットワークの形成に関する基本方針 (P. 88)	
7. 計画の対象区域	P. 90
8. 計画の期間	P. 90
9. 計画の目標	P. 91
9.1 計画の数値目標 (P. 91)	
9.2 将来の地域公共交通ネットワーク (P. 93)	
10. 計画の目標を達成するための17の施策	P. 98
11. 計画の評価・検証・見直し	P. 133
11.1 計画の進行管理体制 (P. 133)	
11.2 取組状況の評価・検証・見直し (P. 134)	

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

加東市は、平成 18 年 3 月 20 日、加東郡 3 町（社町、滝野町、東条町）が合併して誕生しました。その合併協議において提起された「地域内の公共交通の不便な環境をどうするのか」という重要課題に対し平成 19 年 7 月、行政や交通事業者、市民等からなる「加東市地域公共交通会議」を設置し、コミュニティ交通サービスを含めた地域公共交通のあり方等について協議を始めました。そして、既存交通サービスを見直し、充実するとともに、生活交通手段を必要とする人へは、新たな交通手段として市町村運営有償運送事業に取り組むなど、地域公共交通の維持・確保に努めてきました。

一方、平成 24 年 1 月に実施した「加東市総合計画後期基本計画」策定に関する市民アンケートと、平成 27 年 2 月に実施した「加東市総合計画（後期基本計画）」推進に関するアンケートにおいて、公共交通施策は重要性が高い施策でありながら、満足度が低い評価となり、今後急速に進行していく少子高齢化に対して、公共交通空白地はもとより、市民の日常生活における移動手段をいかに確保していくかが重要な課題となっています。

国においては平成 25 年 12 月、「交通政策基本法」が施行され交通に関する施策についての基本理念にのっとり国や地方公共団体等の責務が定められました。また平成 26 年 11 月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地域公共交通が地域社会の活力を維持・向上させる役割を果たすために、地方公共団体が先頭に立って地域の関係者との合意の下、まちづくりを踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークを形成することの重要性が示されています。

このような状況を受け本市では、市内における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すために、まちづくりとともに公共施設の適正化の取組などを踏まえた「加東市地域公共交通網形成計画」を策定し、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に取り組んでいくこととしました。

1.2 計画の位置付け

本計画は、「加東市総合計画」の基、「加東市都市計画マスタープラン」、「加東市公共施設の適正化に関する計画」及び「かとう未来総合戦略」などを関連計画とする本市の公共交通政策の方向性等を定める「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

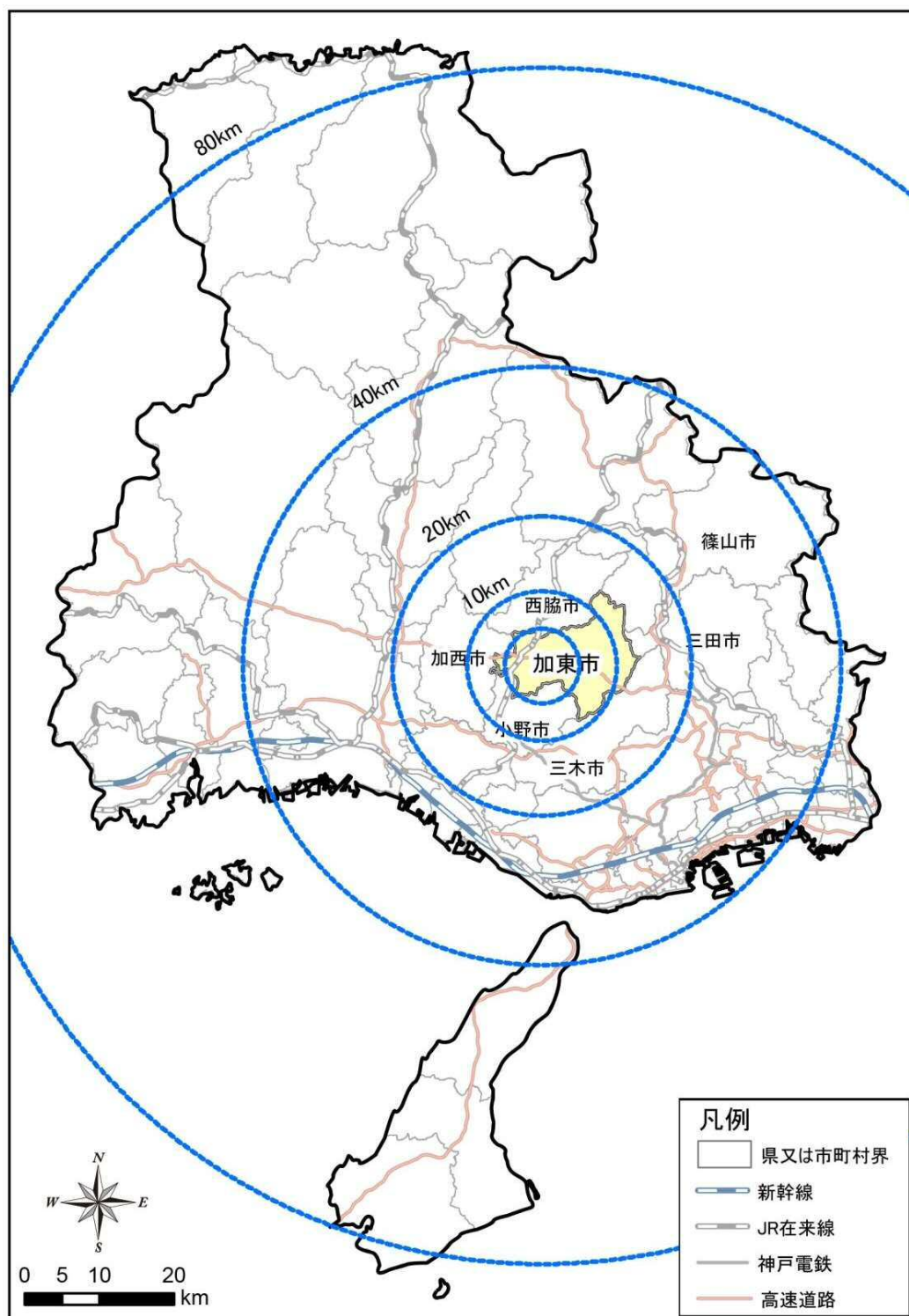
そして、行政、交通事業者、市民及び地域、企業・団体が一体となって本計画に掲げた様々な施策に取り組むことで、「暮らしを支え、交流を促進し、地域が主体的に取り組む、持続可能な地域公共交通」の実現を目指します。

2. 地域の現状等

2.1 加東市の地理・地形・交通網

2.1.1 加東市の位置・面積

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 km²です。



資料：国土地理院

図 加東市の位置

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

2.1.3 加東市の交通網

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：加東市ホームページ

図 加東市周辺の交通網

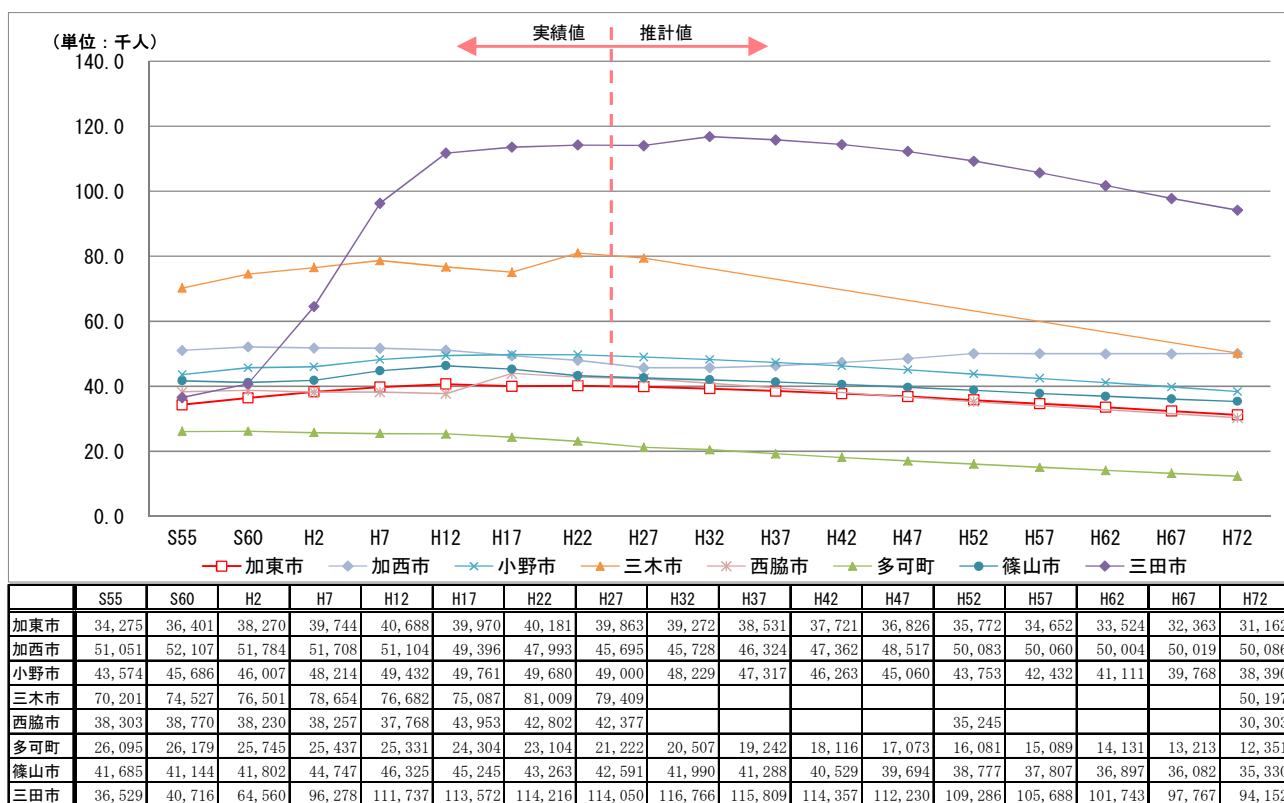
2.2 加東市の人口（近隣市町を含む。）

2.2.1 人口

本市の人口は、平成7年から平成27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、平成22年国勢調査では40,181人となっています。

近隣市町のうち小野市の人口は、平成7年から約48,000～49,000人を維持しています。三田市の人口は、昭和60年から平成12年にかけて70,000人以上増加しています。一方、三木市、西脇市、多可町及び篠山市の人口は、減少傾向にあります。

将来推計人口によると本市の人口は、平成72年には31,162人に減少し、平成22年の人口の約77.6%になると推計されています。



※1 三木市はH32～H67、西脇市はH32～H47、H57～H67の推計値なし

※2 加東市については、H18の合併前までは社町・滝野町・東条町の合計、多可町については、H17の合併前までは中町・加美町・八千代町の合計、篠山市については、H11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（S55～H22）、各自治体人口ビジョン（H27～H72）

図 加東市及び近隣市町の人口

※平成28年10月26日、平成27年国勢調査「人口等基本集計結果」が公表され、加東市及び近隣市町の人口及び世帯数は次のとおりとなりました。

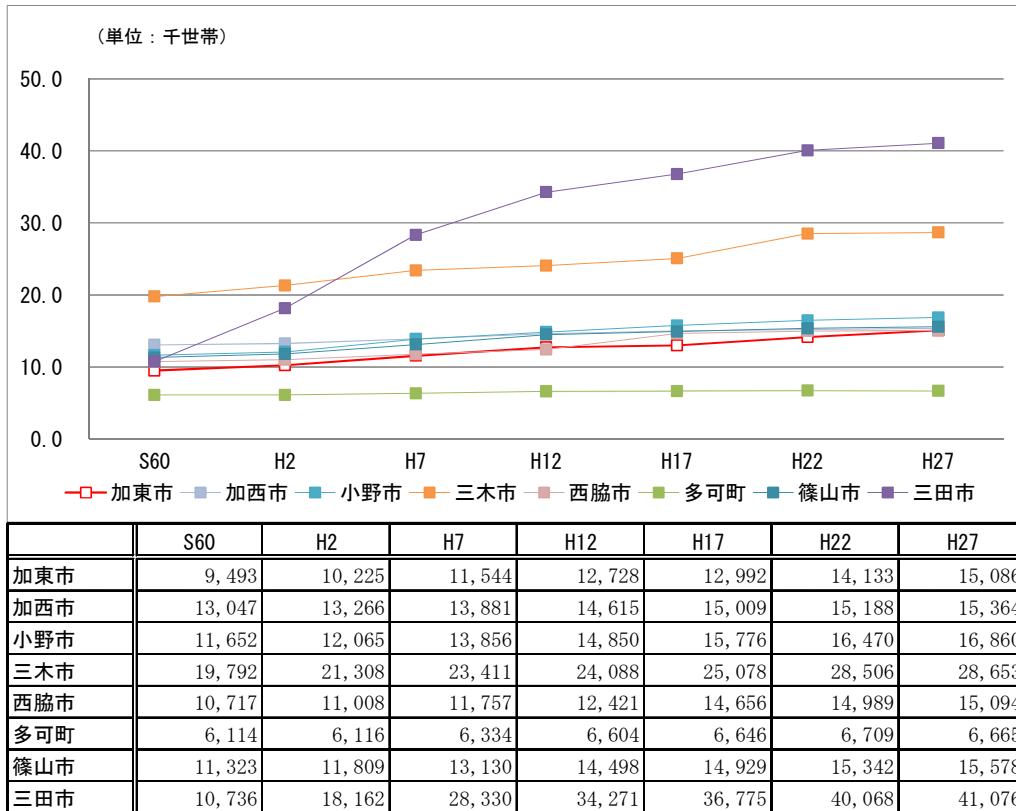
表 加東市及び近隣市町の人口及び世帯数（平成27年国勢調査）

	人口（人）	世帯数（世帯）		人口（人）	世帯数（世帯）
加東市	40,310	15,086	西脇市	40,866	15,094
加西市	44,313	15,364	多可町	21,200	6,665
小野市	48,580	16,860	篠山市	41,490	15,578
三木市	77,178	28,653	三田市	112,691	41,076

2.2.2 世帯数

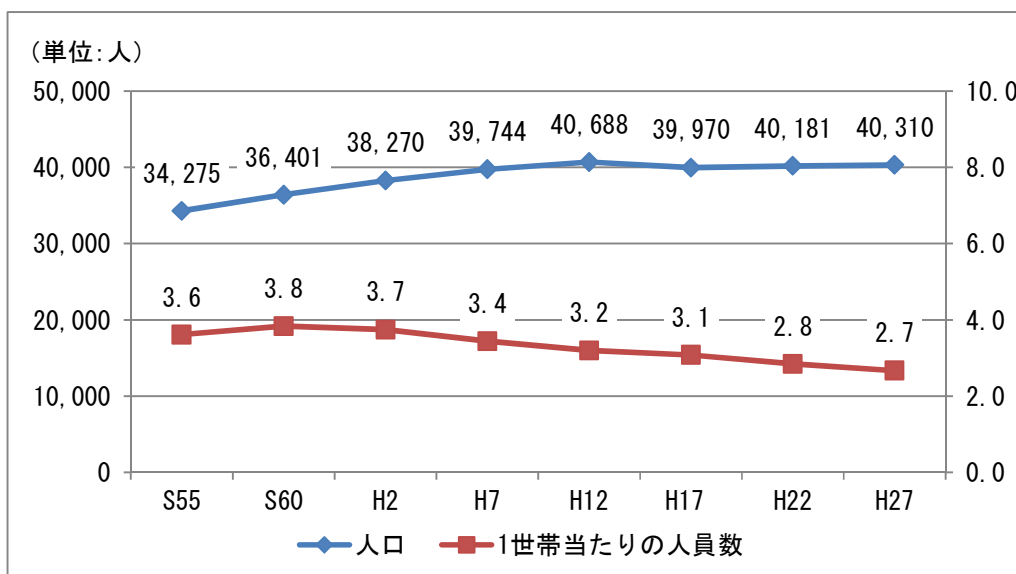
本市の世帯数は、昭和 60 年から増加し続けており、平成 27 年には 15,000 世帯を超えています。近隣市町でも世帯数は昭和 60 年から増加し続けています。

また、本市の 1 世帯当たりの人員数は、昭和 60 年の 3.8 人をピークに減少し、平成 27 年には 2.7 人となっています。



資料：国勢調査

図 加東市及び近隣市町の世帯数



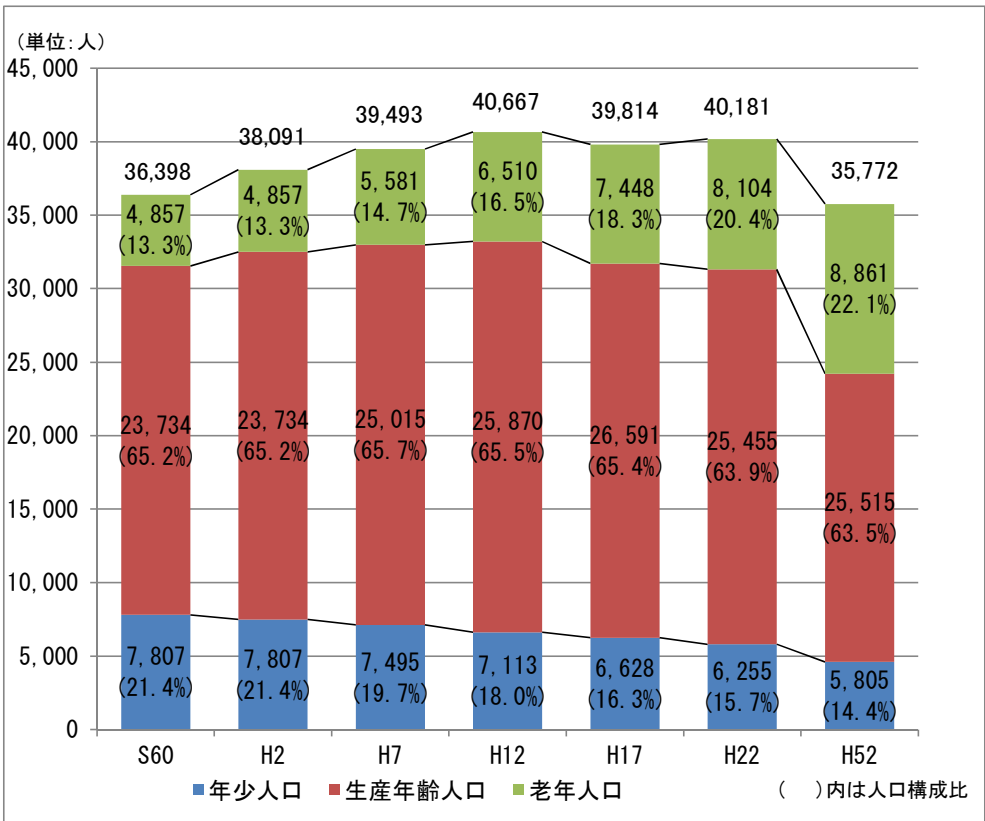
資料：国勢調査

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年から平成52年までに、年少人口が約7,800人から約5,800人に減少し、老年人口が約4,900人から約8,900人に増加しています。

構成比では、昭和60年から平成52年までに年少人口の割合が全体の約21%から約14%に減少し、老年人口の割合が全体の約13%から約22%に増加していることから、少子高齢化が進んでいます。



※ 年齢3階層別人口とは、年少人口：0～14歳人口、生産年齢人口：15～64歳人口、老年人口：65歳以上人口

資料：国勢調査(平成22年までは、年齢不詳を除いた数値)、加東市人口ビジョン(平成52年)

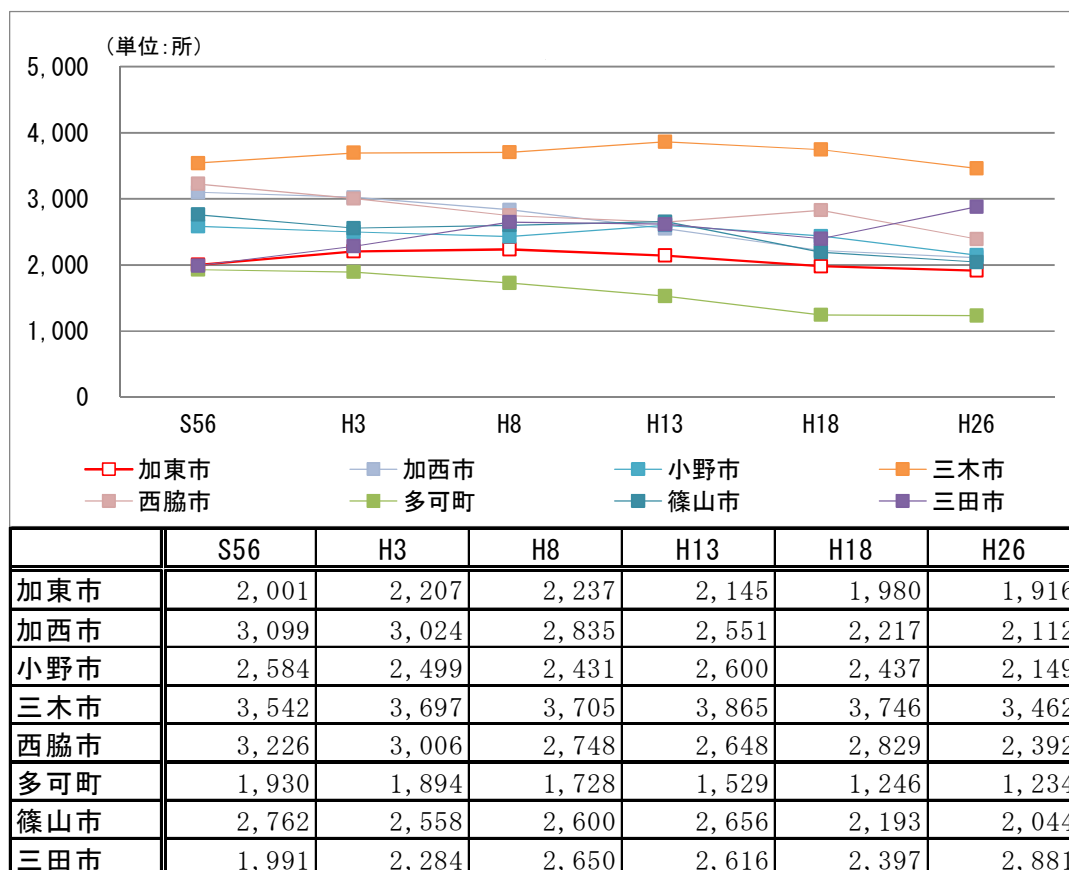
図 加東市の年齢3階層別人口

2.3 加東市の産業（近隣市町を含む。）

2.3.1 事業所

本市の事業所数は、平成8年の2,237事業所をピークに減少しており、平成26年には1,916事業所となっています。

近隣市町のうち三田市では平成8年から平成26年に2,650事業所から2,881事業所に増加していますが、加西市、小野市、三木市、西脇市、多可町及び篠山市では、減少傾向にあります。

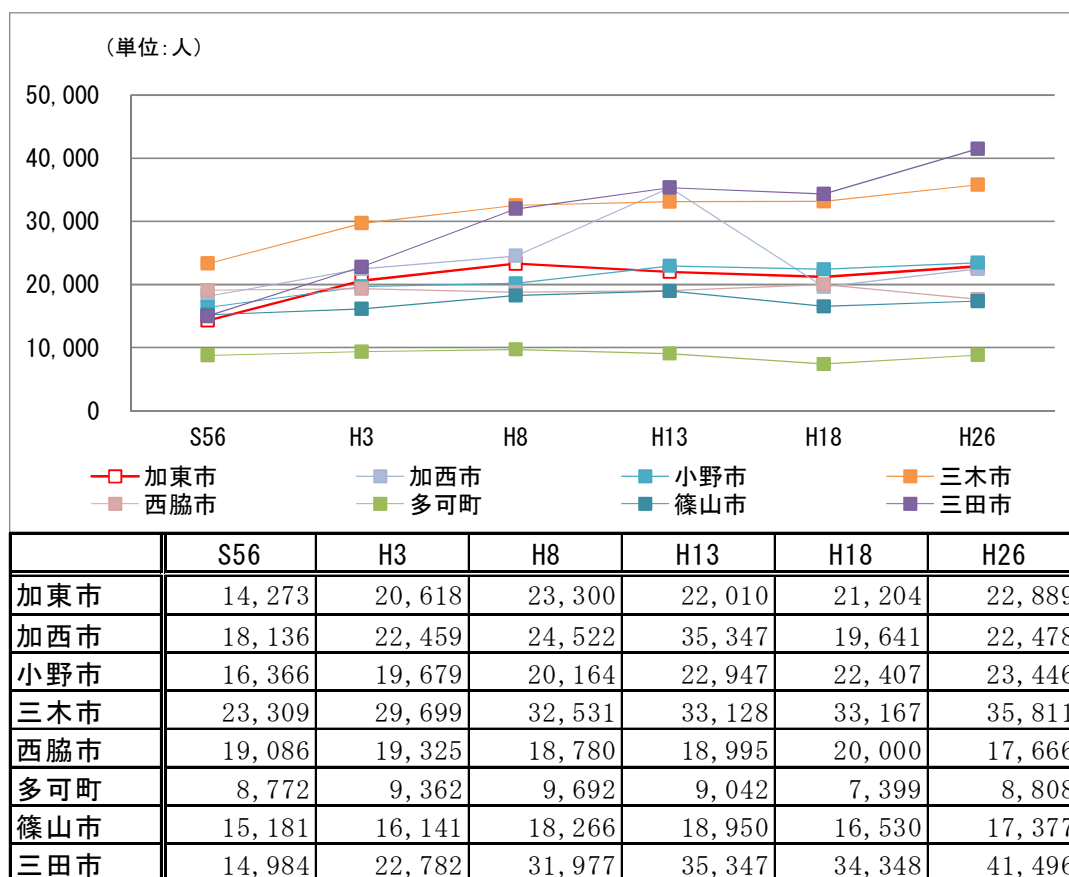


資料：事業所統計調査（S56～H18）・経済センサス（H26）

図 加東市及び近隣市町の事業所数

本市の事業所の従業者数は、平成8年の23,300人をピークにいったん減少しましたが、平成26年には22,889人となっており、ほぼ横ばいとなっています。

近隣市町のうち三田市及び三木市では増加していますが、西脇市では減少しています。篠山市、小野市及び加西市では、ほぼ横ばいとなっています。



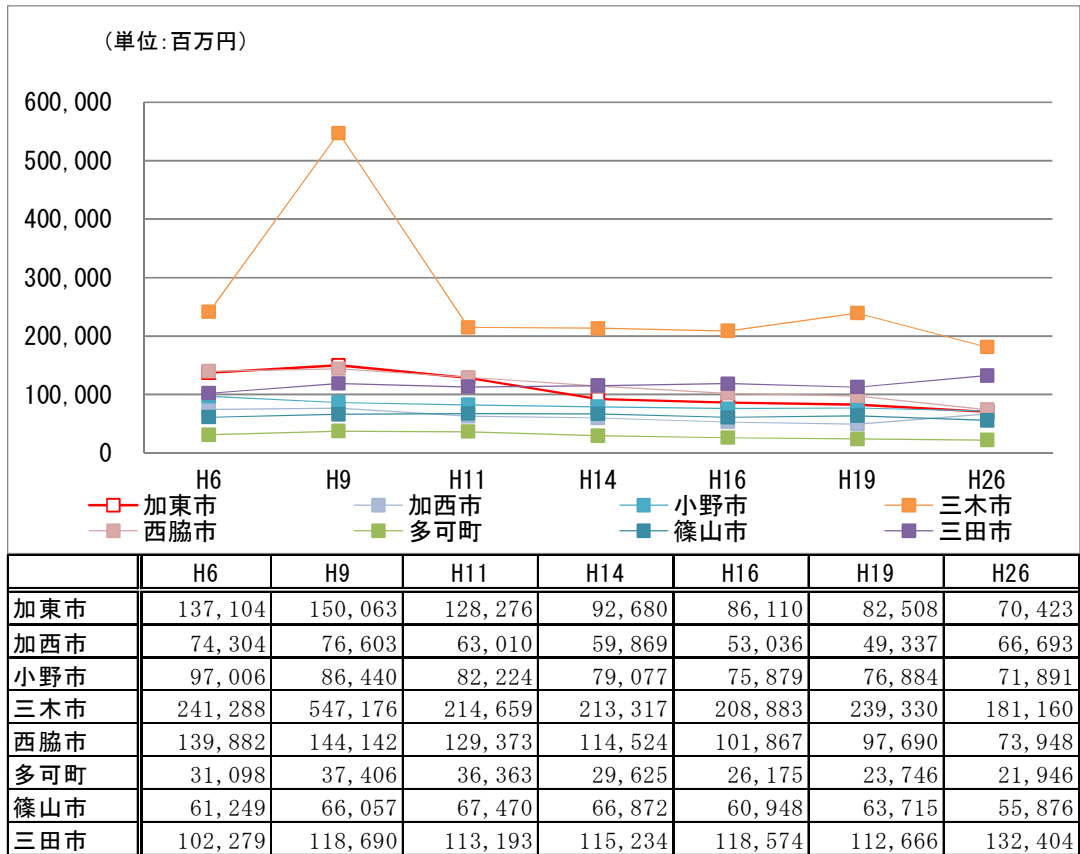
資料：事業所統計調査（S56～H18）・経済センサス（H26）

図 加東市及び近隣市町の事業所の従業者数

2.3.2 商業年間販売額

本市の商業年間販売額は、平成9年の150,063百万円をピークに減少しており、平成26年には70,423百万円となっています。

近隣市町では、平成9年と平成26年を比較すると三田市のみが増加しており、その他の市はいずれも減少しています。



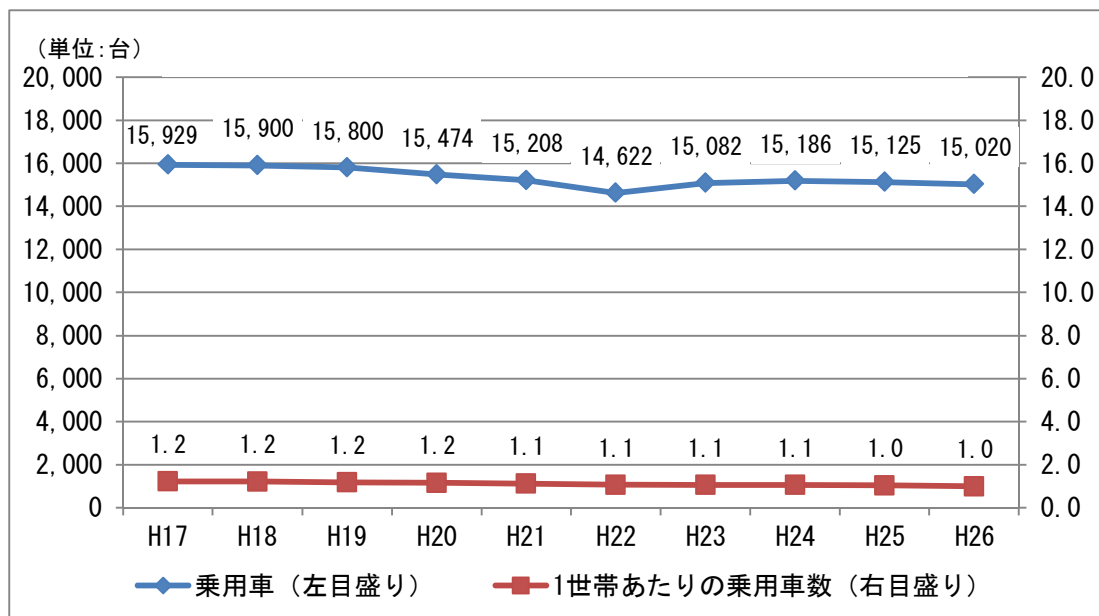
資料：商業統計

図 加東市及び近隣市町の商業年間販売額

2.4 自動車保有台数

本市の自動車保有台数は、平成 22 年の 14,000 台を除いて平成 17 年から 15,000 台で推移しています。

また、1 世帯当たりの乗用車数は、約 1.0～1.2 台となっています。

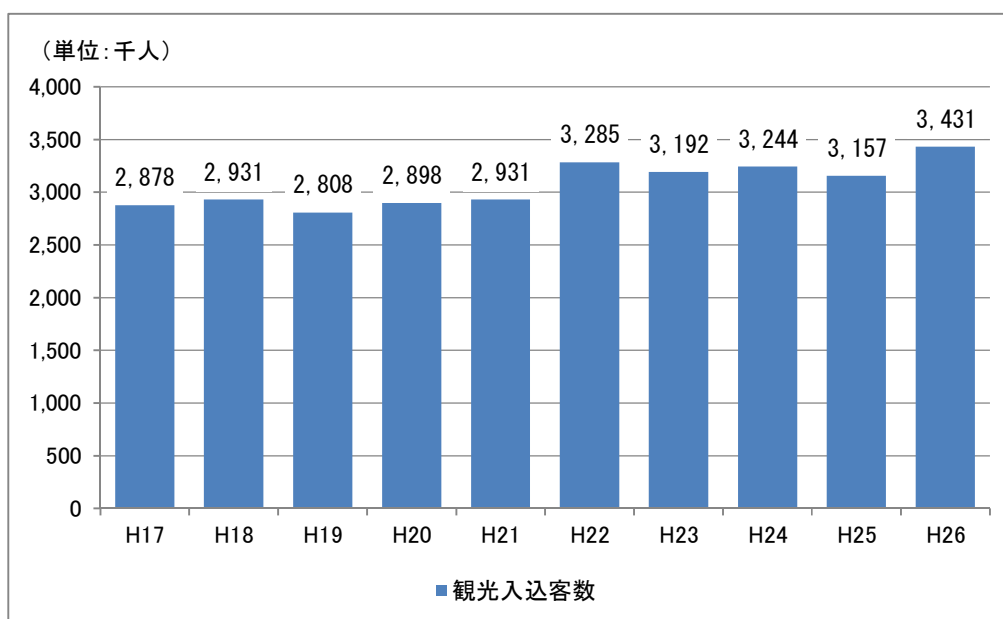


資料：加東市資料

図 加東市の自動車保有台数及び1世帯当たりの乗用車数

2.5 観光入込客数

本市の観光入込客数は、平成 17 年の 2,878 千人から徐々に増加し、平成 26 年には 3,431 千人になっています。



資料：兵庫県観光客動態調査

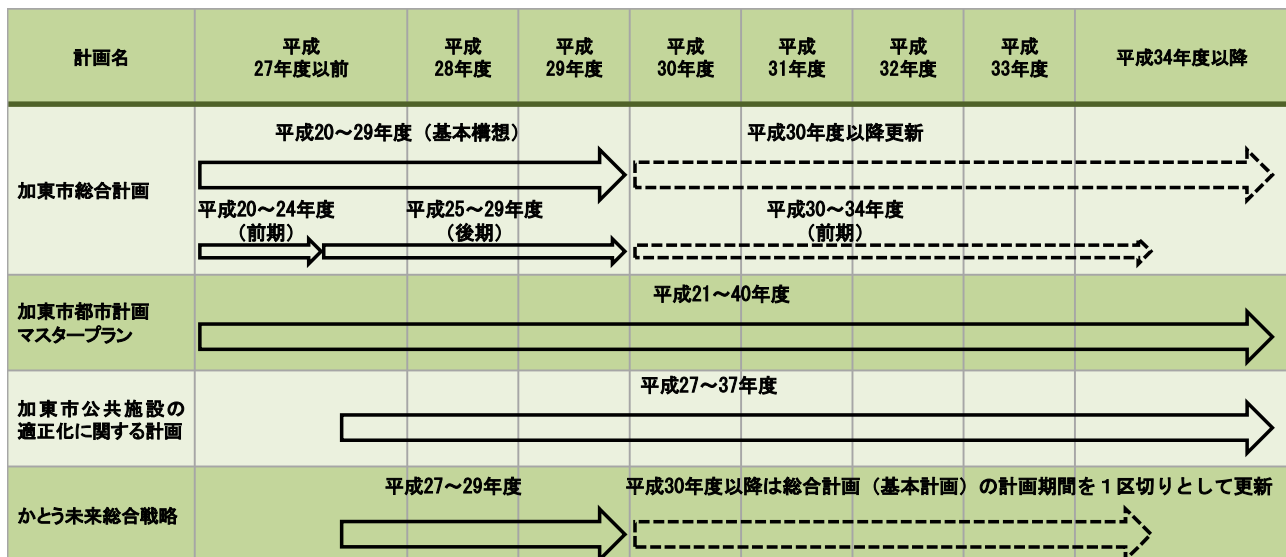
図 加東市の観光入込客数

3. 上位計画及び関連計画

地域公共交通に係る上位計画（加東市総合計画）及び関連計画は、次の4つの計画です。

表 まちづくりや地域公共交通に関する上位・関連計画

計画名	策定年次	目標年次
加東市総合計画	平成 20 年度	平成 29 年度
加東市都市計画マスタープラン	平成 21 年度	平成 40 年度
加東市公共施設の適正化に関する計画	平成 27 年度	平成 37 年度
かとう未来総合戦略	平成 27 年度	平成 29 年度



3.1 加東市総合計画

本市の最上位計画である「加東市総合計画（基本構想・基本計画）」では、平成 20 年度から平成 29 年度までの 10 年間を計画期間として、まちの将来像「山よし！技よし！文化よし！夢がきらめく☆元気なまち 加東」の実現に向けて、まちづくりの基本目標（7つの政策）を掲げています。

交通分野は、政策Ⅴ『快適』暮らしと憩いが響きあう心地よいまち」に位置付け、路線バスなどの公共交通機関の利便性が向上するとともに、地域の実情やニーズに応じた交通移動手段が、地域ぐるみの主体的な取組により確保されることを将来あるべき姿としています。

市の取組として、周辺市町と連携しながら、JR 加古川線をはじめとした公共交通機関の利用を促進するとともに、民間事業者と協力して既存バス路線を維持し、利便性向上に取り組むこととしています。

さらに、交通弱者の移動手段の確保について、自主運行バス（市町村運営有償運送）やスクールバスなど新たな交通システムの導入を検討するとともに、公共交通空白地での交通弱者の移動環境整備に向けた地域ぐるみの主体的な取組を支援することとしています。

※交通弱者・・・自動車中心社会において、移動を制約される人。

まちづくりの基本目標（7つの政策）

政策Ⅰ『文化』未来を拓く人を育む 文化のまち

政策Ⅱ『安全』人と自然が調和した 安全なまち

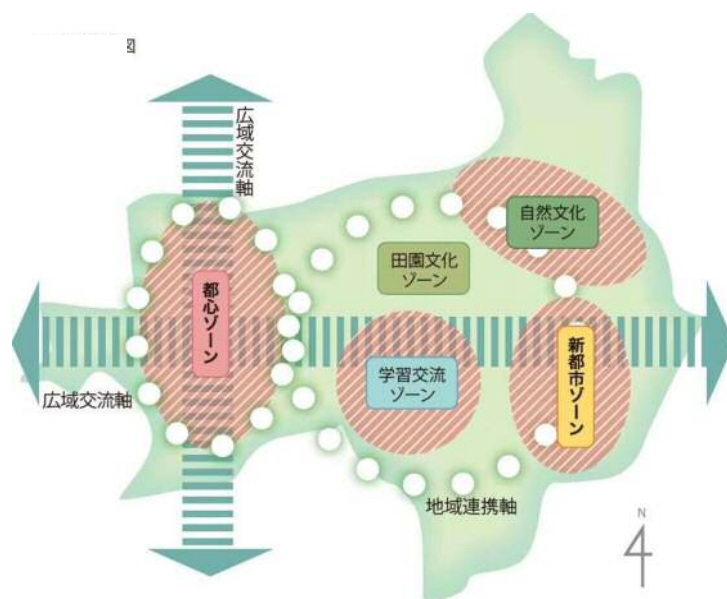
政策Ⅲ『安心』健やかで心がふれあう やさしいまち

政策Ⅳ『活力』魅力ある資源を活かした 誇りのもてるまち

政策Ⅴ『快適』暮らしと憩いが響きあう 心地よいまち

政策Ⅵ『協働』多様なきずなが織りなす 協働のまち

政策Ⅶ『実現に向けて』まちづくりの目標を支える自主自律の行政経営



※「加東市総合計画」の都市構造図での「都心ゾーン」を、本計画では「本市中心部」とします。

出典：加東市総合計画

図 都市構造図

3.2 加東市都市計画マスタープラン

「加東市都市計画マスタープラン」では、まちづくりのテーマ「住んでよし！ 快適で暮らしやすいまち 加東 ～多様な都市機能と豊かな自然環境を活かしたまちづくり～」を実現するために、5つのまちづくりの基本理念を設定しています。

まちづくりの基本理念

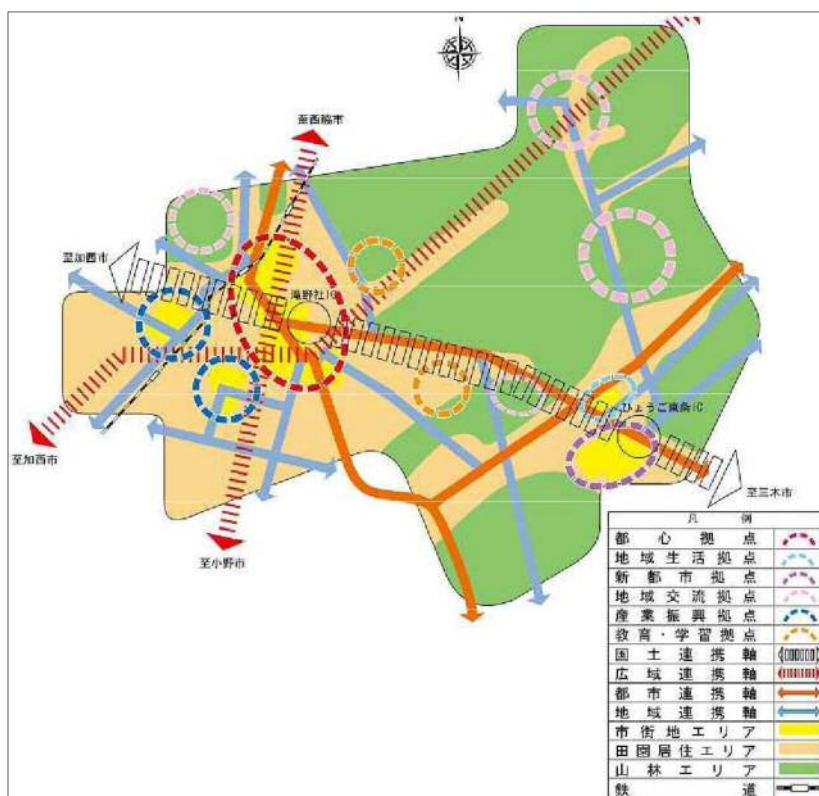
- ①『土地利用』 明るく元気で活力ある市街地の形成と都市と自然が調和した土地利用の推進
- ②『都市施設』 人にやさしく、みんながふれあう、住み心地のよい住環境づくり
- ③『都市環境・自然環境』 水と緑、歴史を活かしたうるおいとやすらぎ空間の創造
- ④『産業振興』 暮らしを支え、活力をもたらす産業の振興
- ⑤『地域協働』 自らが守り育てる地域づくり

中国自動車道と国道 175 号が交差する地域一帯を都心拠点とし、また「旧東条庁舎」周辺を地域生活拠点、「ひょうご東条ニュータウンインターパーク」を新都市拠点と位置づけ、それらの拠点間を道路網、公共交通等で結ぶことにより、連携強化を図った都市構造を目指すこととしています。

公共交通の整備方針としては、鉄道、高速バス及び地域路線バスに区分し、次のとおり定めています。

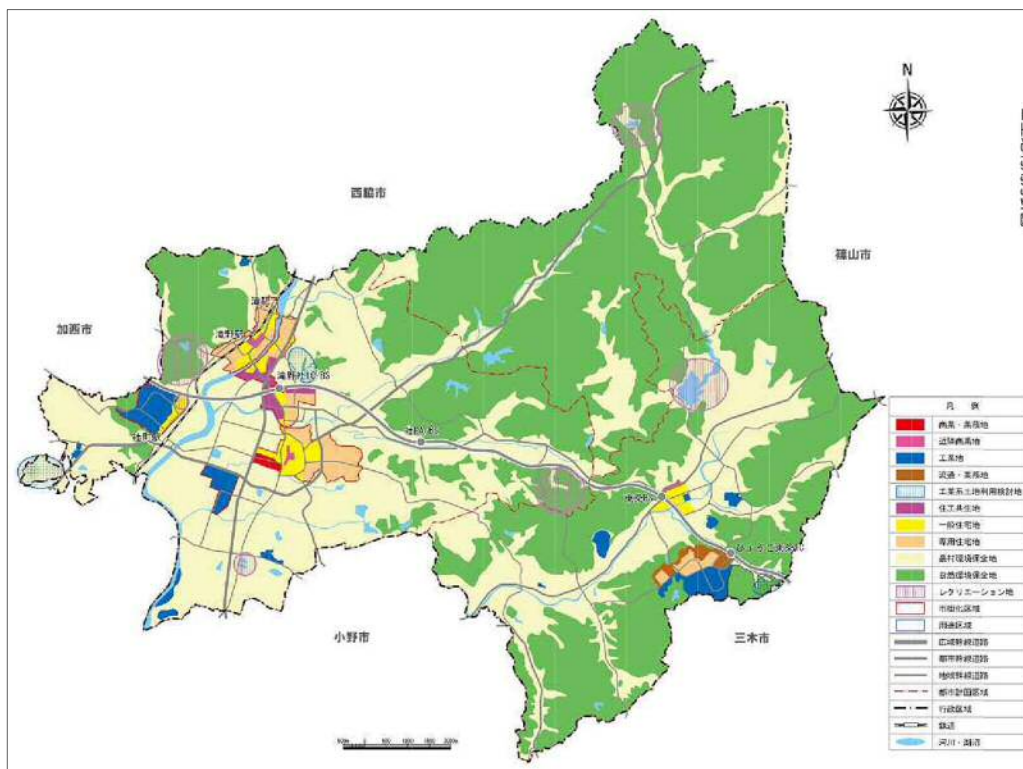
方針	内容
鉄道の利便性向上	・ JR 加古川線の各駅では、駅舎や関係施設のバリアフリー化の促進、パークアンドライドに利用する駐車場や駐輪場の充実など、駅周辺整備を図ると共に、電車の運行回数の増加などを西日本旅客鉄道(株)に要請し、地域交通の利便性の向上と機能強化に努めます。
高速バスの利用環境の向上	・ 中国自動車道を走る高速バスは、大阪等への広域の交通機能を有しており、今後は運行の確保に努めると共に、バス停やパークアンドライドに利用する駐車場等の利用施設の環境整備に努めます。
地域路線バスの運行継続の確保	・ 子ども、高齢者、障がいのある人など交通弱者に配慮した交通移動手段の確保を目指し、周辺市町と連携しながら地域路線バスの運行確保に努めます。 ・ コミュニティ交通サービスについては、今後、継続的に地域公共交通会議を開催し、地域住民、交通事業者、行政が共に考え、地域ニーズを踏まえた公共交通のあり方や総合的な交通システムの検討を進めます。

※関連計画の表記については、各計画の表記をそのまま採用していますので、本計画の表記と合致していない場合があります。



出典：加東市都市計画マスタープラン

図 将来都市構造図



出典：加東市都市計画マスタープラン

図 土地利用方針図

3.3 加東市公共施設の適正化に関する計画

「加東市公共施設の適正化に関する計画」の基本方針では、公共施設の適正化を進めるにあたっては、施設単体の老朽度や効率性をしっかりと見定めることは重要なことですが、施設全体を視点に今後提供するサービスの必要性や内容も考えながら進めることとしています。

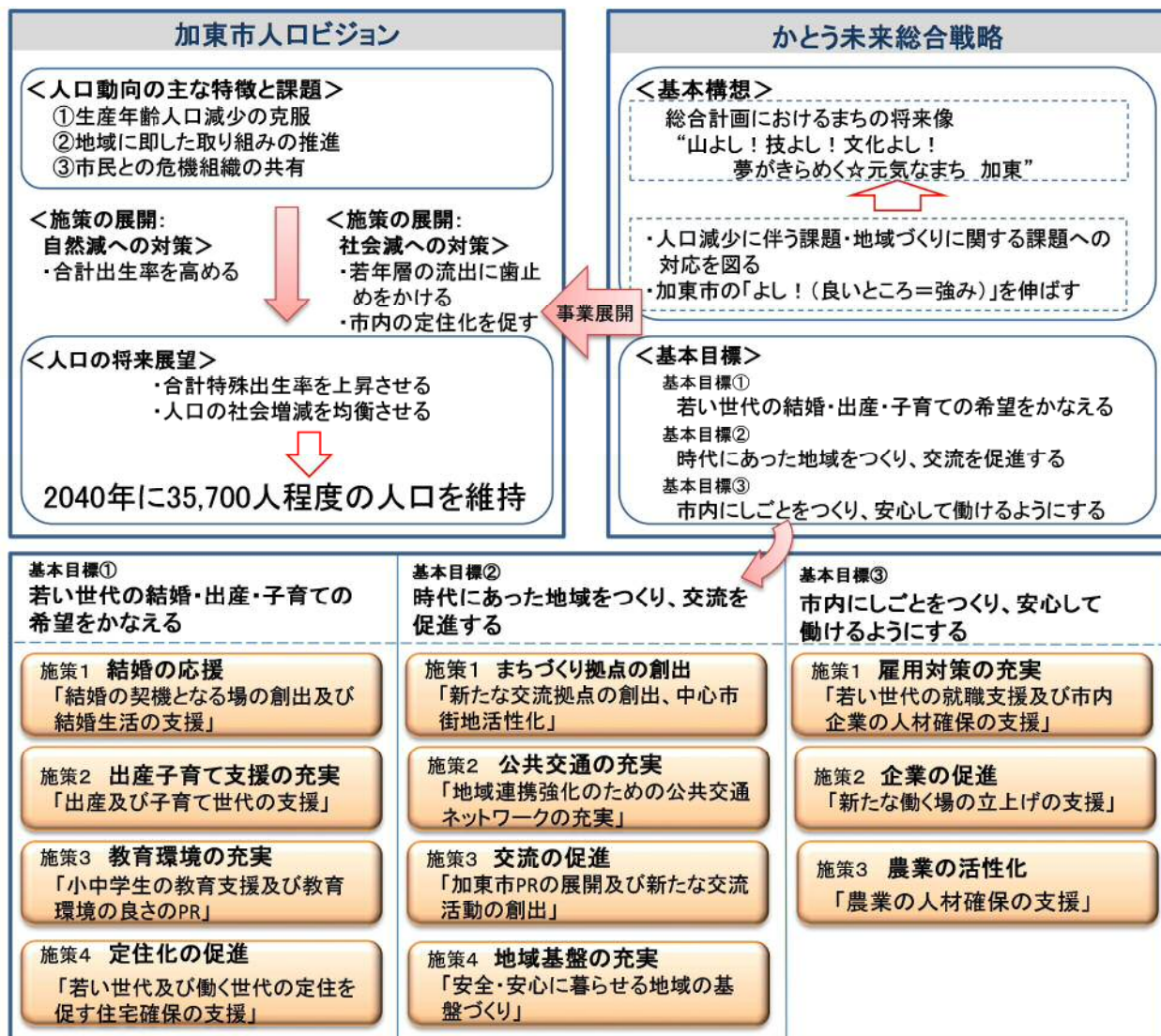
その中で、公共交通サービスの充実、公共施設の統廃合等が進んだ場合、市民の生活交通体系が大きく変化するため、施設間の距離や交通の利便性等を勘案し、公共施設の適正化とあわせて公共交通サービスの充実を推進するとしています。

また、社地域、滝野地域及び東条地域の各地域において、小中一貫教育を推進するための小中一貫校の整備によって生じる通学距離などの通学環境の変化については、スクールバスなどを含めた公共交通の取組の中で対応するとしています。

3.4 かとう未来総合戦略

「かとう未来総合戦略」では、出生率の上昇、社会増減の均衡により、2040年（平成52年）に35,700人程度の人口を維持することを目標に掲げています。

また、そのための基本方針として、加東市の良いところ（強み）を伸ばす地域づくりと人口減少に伴う課題への対応を基本とし、3つの基本目標と各目標を達成するための具体的な施策を掲げています。



出典：かとう未来総合戦略

図 「加東市人口ビジョン」及び「かとう未来総合戦略」の相関

この中で基本目標②の「時代にあった地域をつくり、交流を促進する」において次の施策を掲げています。

施策１ まちづくり拠点の創出「新たな交流拠点の創出、中心市街地活性化」

①賑わい拠点づくり作戦

市内の主要商業施設「やしろショッピングパーク Bio」は、施設の老朽化、競合する大型商業施設立地などにより賑わいが低下しています。このため、中心市街地の活性化の核となる新たな交流拠点の創出に向けた再整備を「賑わい拠点づくり作戦」として実施します。

②地域拠点づくり作戦

市内の交流を拡大するためには、地域における拠点の活性化が望まれます。このため、市の東西における既存ストックの有効活用による活性化や交通拠点と連携した観光・交流拠点づくりを「地域拠点づくり作戦」として実施します。

施策２ 公共交通の充実「地域連携強化のための公共交通ネットワークの充実」

①公共交通リニューアル作戦

路線バスは車を使えない人にとって不可欠な生活交通手段であるとの認識のもと、まちづくりや観光振興等と連動した公共交通の再編を「公共交通リニューアル作戦」として実施します。

②パーク＆ライド※推進作戦

JR 加古川線や高速バスを使えば大阪や神戸へのアクセスの良い恵まれた交通環境にあります。この交通環境を活かした公共交通の利用促進を「パーク＆ライド推進作戦」として実施します。

※パーク＆ライドとは

鉄道駅やバス停留所に自動車や軽車両を駐車し、鉄道やバスに乗り換えるシステムです。

鉄道に乗り換えることを「パーク＆ライド」、バスに乗り換えることを「パーク＆バスライド」、自転車から鉄道やバスに乗り換えることを「サイクル＆ライド、サイクル＆バスライド」といいますが、本計画では広義的に「パーク＆ライド」と統一して表記します。

4. 地域公共交通の現状

4.1 鉄道の現状

4.1.1 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。

交通事業者：西日本旅客鉄道㈱（以下「JR 西日本」と表記します。）



写真 社町駅



写真 滝野駅



写真 滝駅

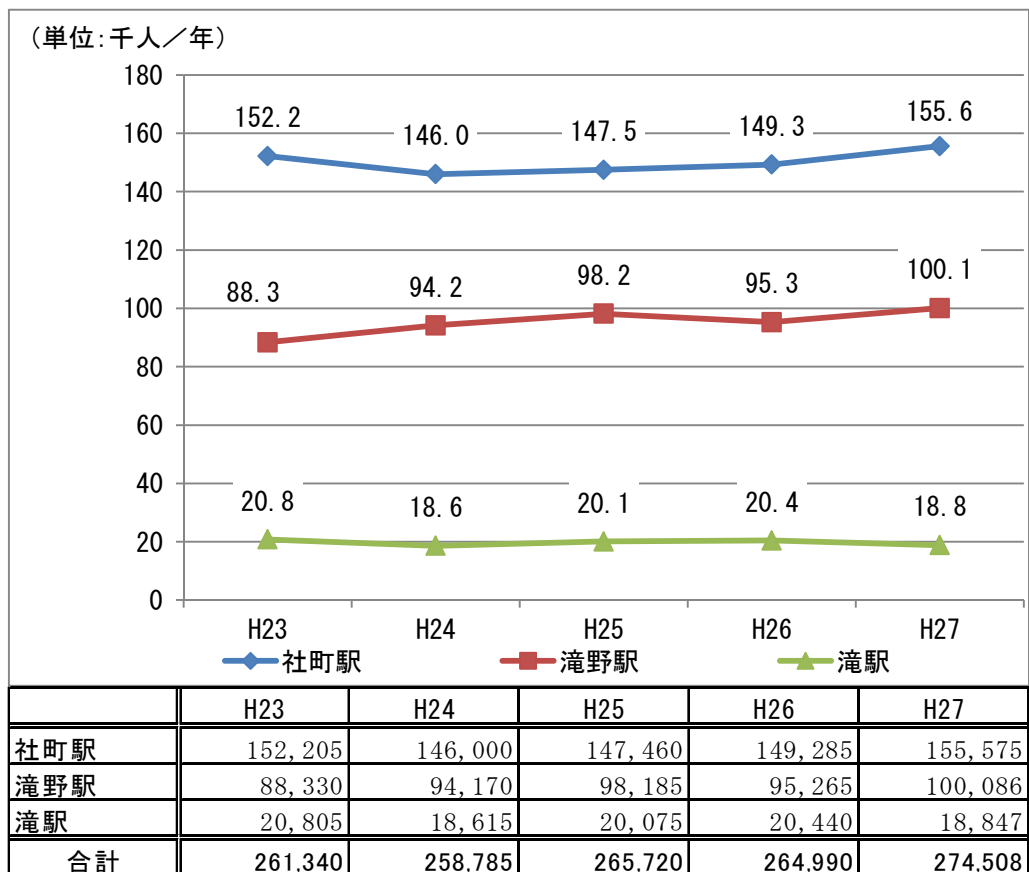
4.1.2 利用者数（乗車人数）

社町駅、滝野駅及び滝駅の平成 27 年の年間乗車人数は、社町駅が最も多く 155,575 人、次いで滝野駅は 100,086 人、滝駅は最も少なく 18,847 人、合計で 274,508 人となっています。

社町駅では、平成 23 年から平成 24 年にかけて年間乗車人数が 152,205 人から 146,000 人に減少しましたが、平成 25 年からは増加に転じ、平成 27 年には 155,575 人となっています。

滝野駅は、平成 23 年の 88,330 人から平成 27 年には 100,086 人に増加しています。

滝駅は、平成 23 年から概ね 20,000 人前後で推移しています。



資料：加東市資料

図 加東市内の鉄道駅の年間乗車人数

〔JR 加古川線の利用者数（乗車人数）の増加について〕

生徒・保護者にとって高校の選択肢を確保するとともに、高校の魅力・特色づくりを一層推進させるため、平成 27 年度から「兵庫県高等学校全日制普通科（学年制）」の通学区域が 16 学区から 5 学区に再編され、あわせて複数志願選抜が全県に導入されました。

このことで、高校の選択肢が多様化し通学圏が大幅に拡大したことから、JR 加古川線を利用した通学者が増加したと捉えています。

4.1.3 運行本数

平日の運行本数は、栗生・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。ピークの時間帯以外は各方面に1時間1本の運行となっています。

休日の運行本数は、栗生・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。ピークの時間帯以外は概ね各方面に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		
		栗生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	栗生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	栗生・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		
		栗生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	栗生・加古川方面	西脇市・谷川方面	計	栗生・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	1	3	1	1	2
	9時台	1	1	2	1	2	3	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	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	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(株)ホームページ

4.1.4 駐車場設置状況

駅周辺には市が設置している駐車場が4箇所（区画数 70 台分）、民間駐車場が3箇所（区画数 29 台分）あります。

表 鉄道駅周辺の駐車場設置状況（市営）

箇所	番号	種別	区画数（台）	利用数（台）	設置者
社町駅周辺	①	月極	34	29	加東市
	②	一時	25	22	加東市
滝野駅周辺	⑥	一時	5	5	加東市
	⑦	一時	6	6	加東市
合計			70	62	

※駐車場の区画数・利用数は、平成28年8月末調査時点

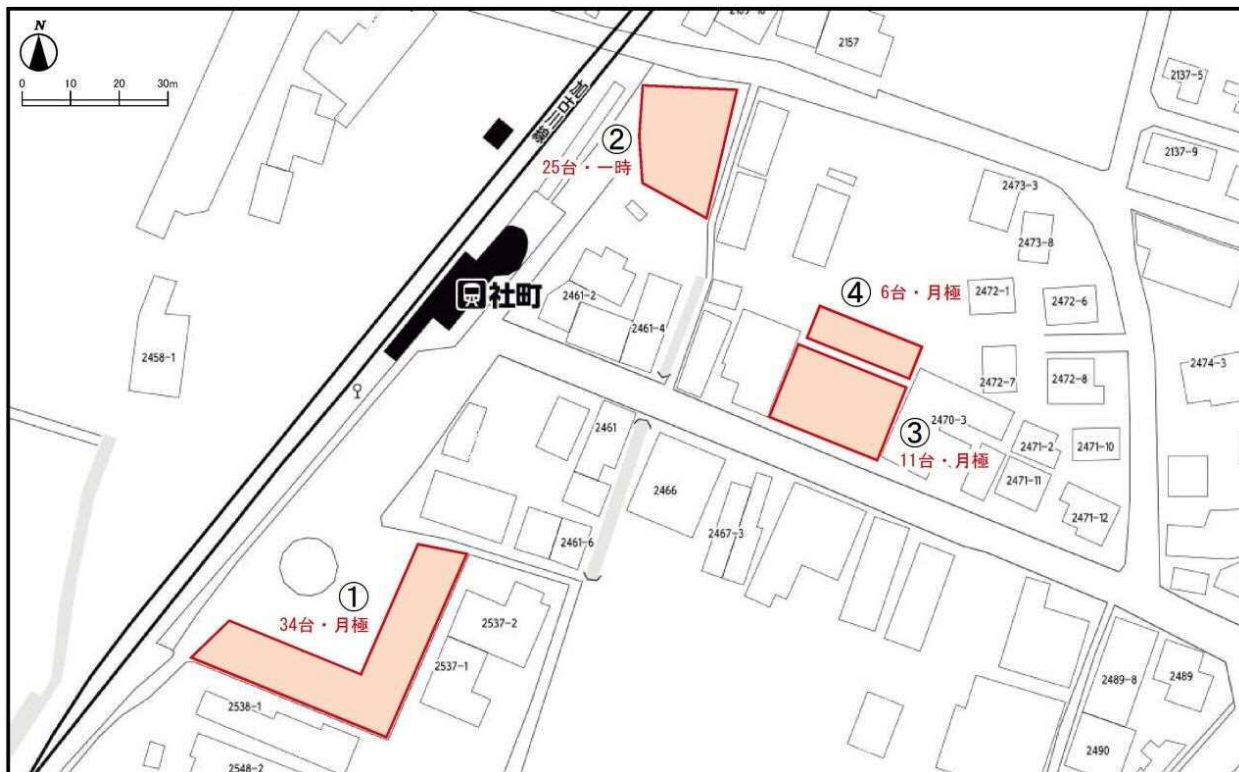
資料：加東市資料

表 鉄道駅周辺の駐車場設置状況（民間）

箇所	番号	種別	区画数（台）	利用数（台）	設置者
社町駅周辺	③	月極	11	7	民間
	④	月極	6	3	民間
滝野駅周辺	⑤	月極	12	6	民間
合計			29	16	

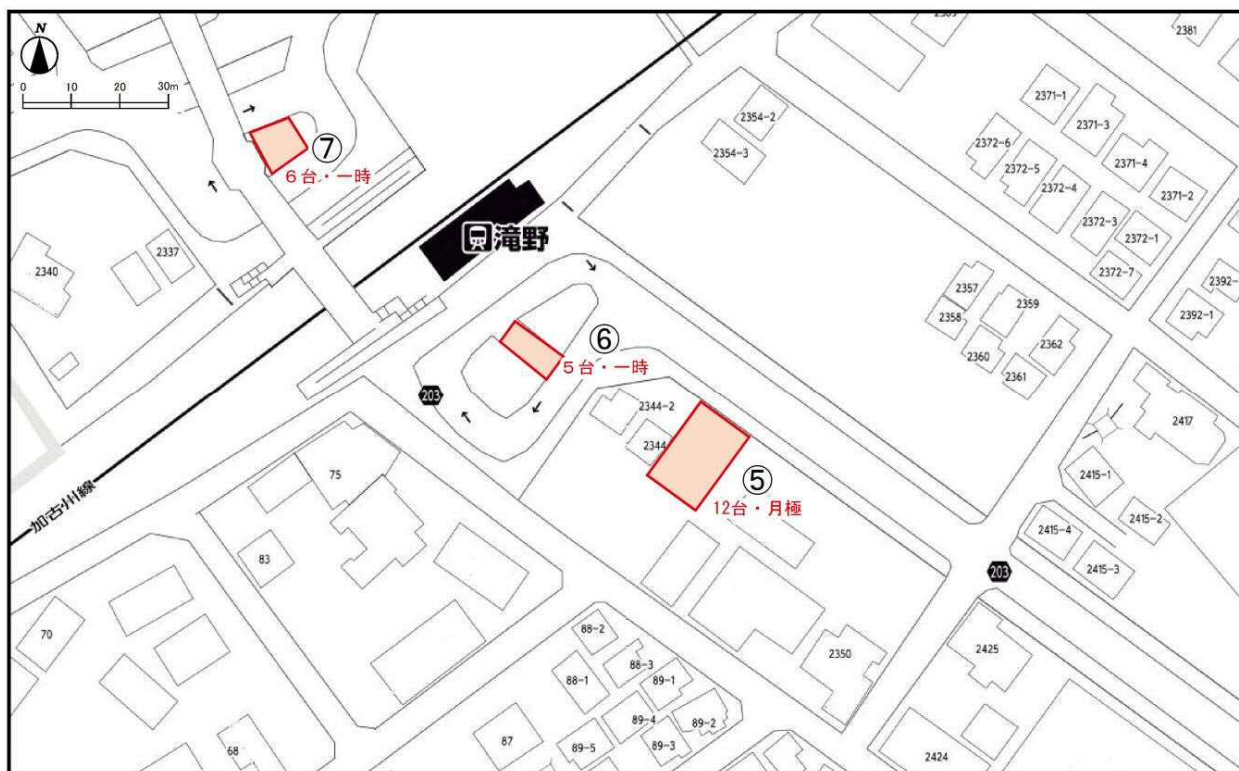
※駐車場の区画数・利用数は、平成28年3月末調査時点

資料：加東市資料



資料：加東市資料

図 社町駅周辺の駐車場設置箇所



資料：加東市資料

図 滝野駅周辺の駐車場設置箇所

4.1.5 待合・バリアフリー環境

待合環境は、各駅でプラットフォーム上に上屋、ベンチが設置されています。また、社町駅及び滝野駅は、改札外に待合室を整備し、ベンチを設置しています。

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	×	×	○	○	○	×

バリアフリー環境は、各駅で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。

表 各駅のバリアフリー環境

駅名	スロープ	点字ブロック	階段の手摺
社町駅	○	○	－
滝野駅	○	○	○
滝駅	○	○	×

4.2 路線バスの現状

4.2.1 路線網の配置状況

本市の路線バスの路線網は、「路線バスの運行状況」(P. 27) のとおりで、神姫バス(株)と神姫グリーンバス(株)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、「人口分布と鉄道・バス路線配置状況」(P. 32) は、人口分布とバス停の配置状況等を示しています。

そして、市外の都市を結ぶ多くの路線が社営業所(社停留所)を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。

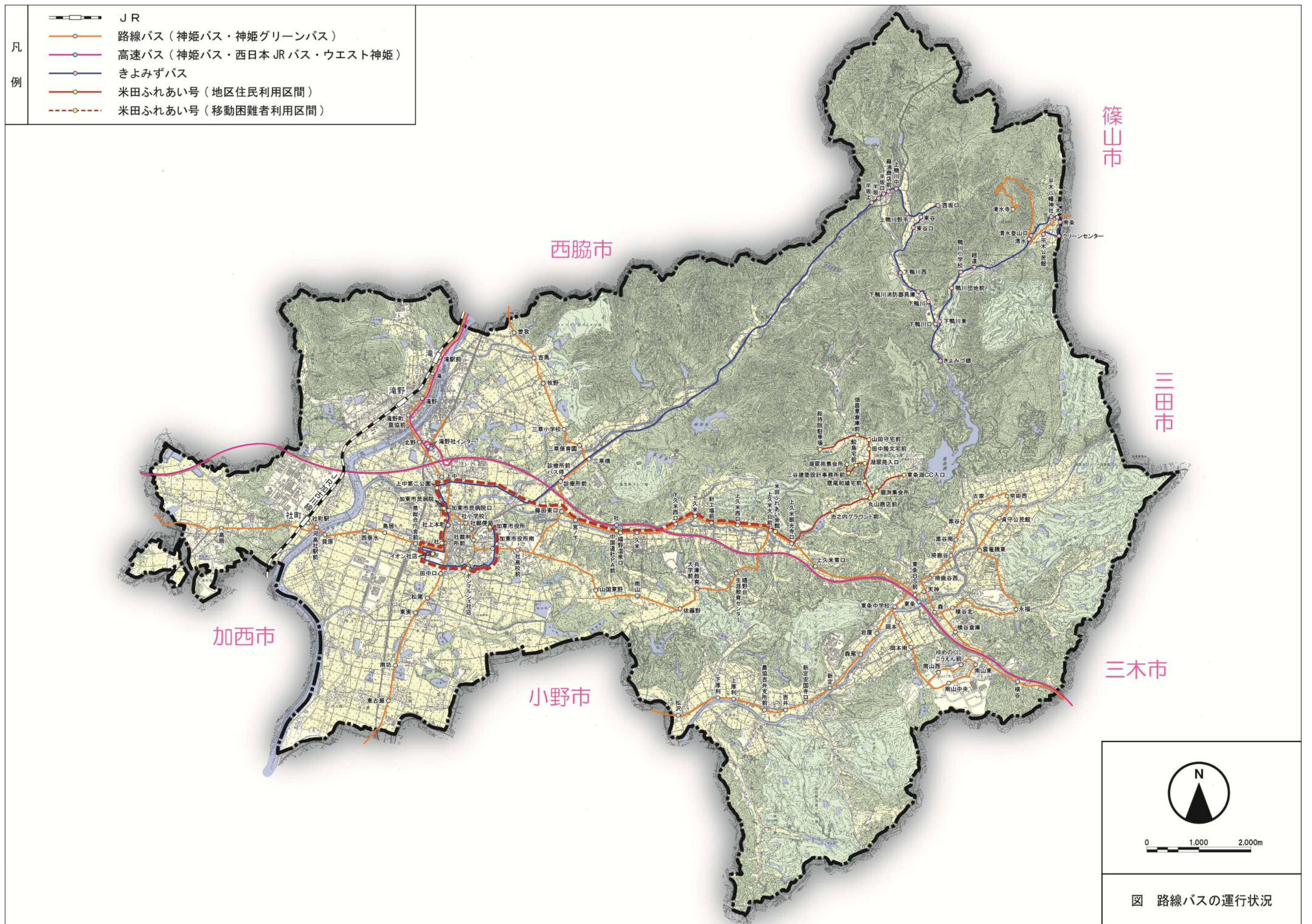
4.2.2 路線別運行ダイヤ

路線別の平日の運行本数は、西脇三ノ宮線の運行本数が最も多く、1日 40 便となっています。その次に社明石線の1日 35 便となっています。最も運行本数が少ない路線は社加西線で1日 2 便となっています。

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	社営業所	22
社加西線	アステシアかさい	嬉野台生涯教育センター	2
社三田線	社町駅・社営業所	渡瀬・みなぎ台・三田駅	18
	社町駅・社営業所	嬉野台生涯教育センター	8
	社町駅・社営業所	天神	4
	社町駅・社営業所	社高校前	2
	社三田線小計		32
社明石線	社営業所	電鉄小野駅・明石駅	35
社西脇線	電鉄小野駅・社営業所	西脇(アピカ)・西脇営業所	4
西脇三ノ宮線	西脇営業所	三ノ宮(社営業所乗継便含む)	40
天神小野線	天神	電鉄小野駅	5
	天神	松沢	5
清水相野線	清水寺・清水	相野駅	9

資料：神姫バス社営業所時刻表(平成28年7月現在)



凡 例	【路線バス】	
		社三田線 (社町駅～社～加東市民病院～嬉野台生涯教育センター～天神)
		社三田線 (社～嬉野台生涯教育センター～天神 社～社高校前～嬉野台生涯教育センター)
		社三田線 (社町駅～社高校前 社町駅～社～嬉野台生涯教育センター)
		高速バス (神姫バス・西日本JRバス・ウエスト神姫)
		J R

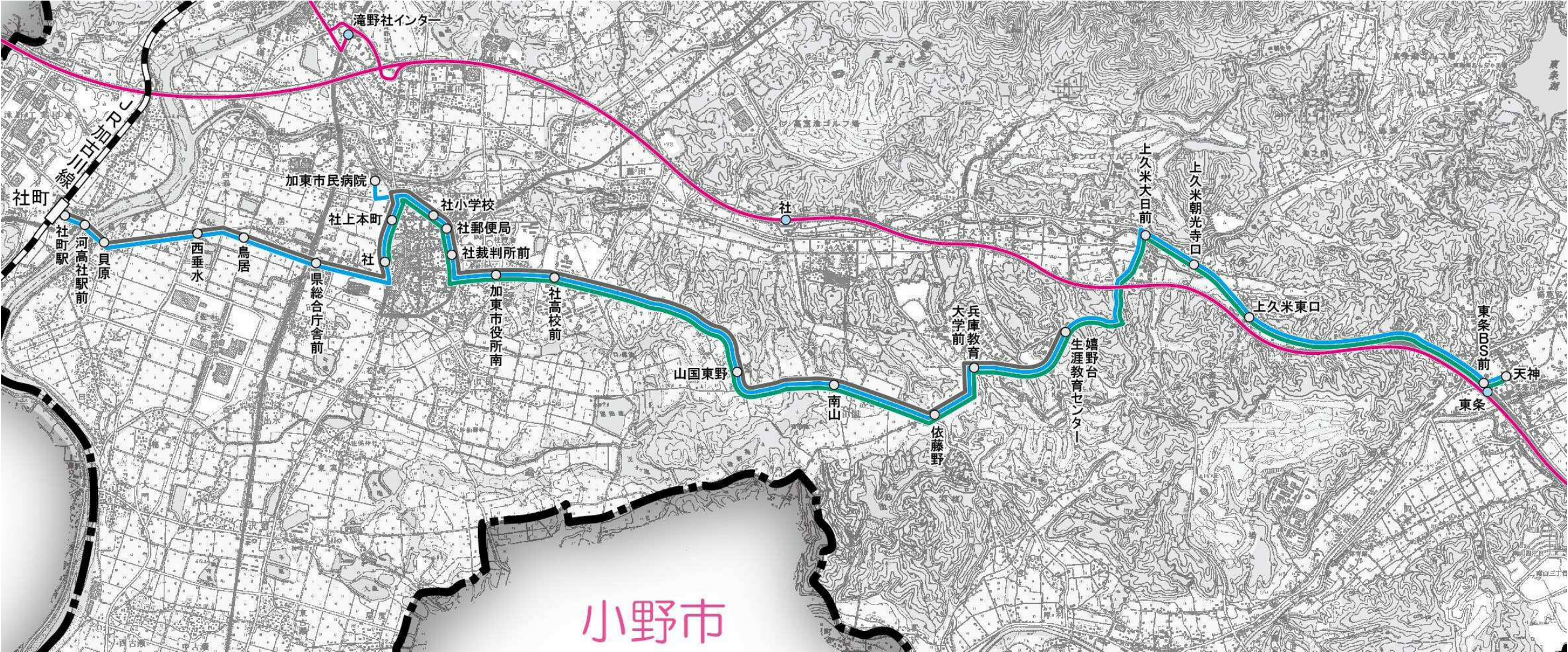
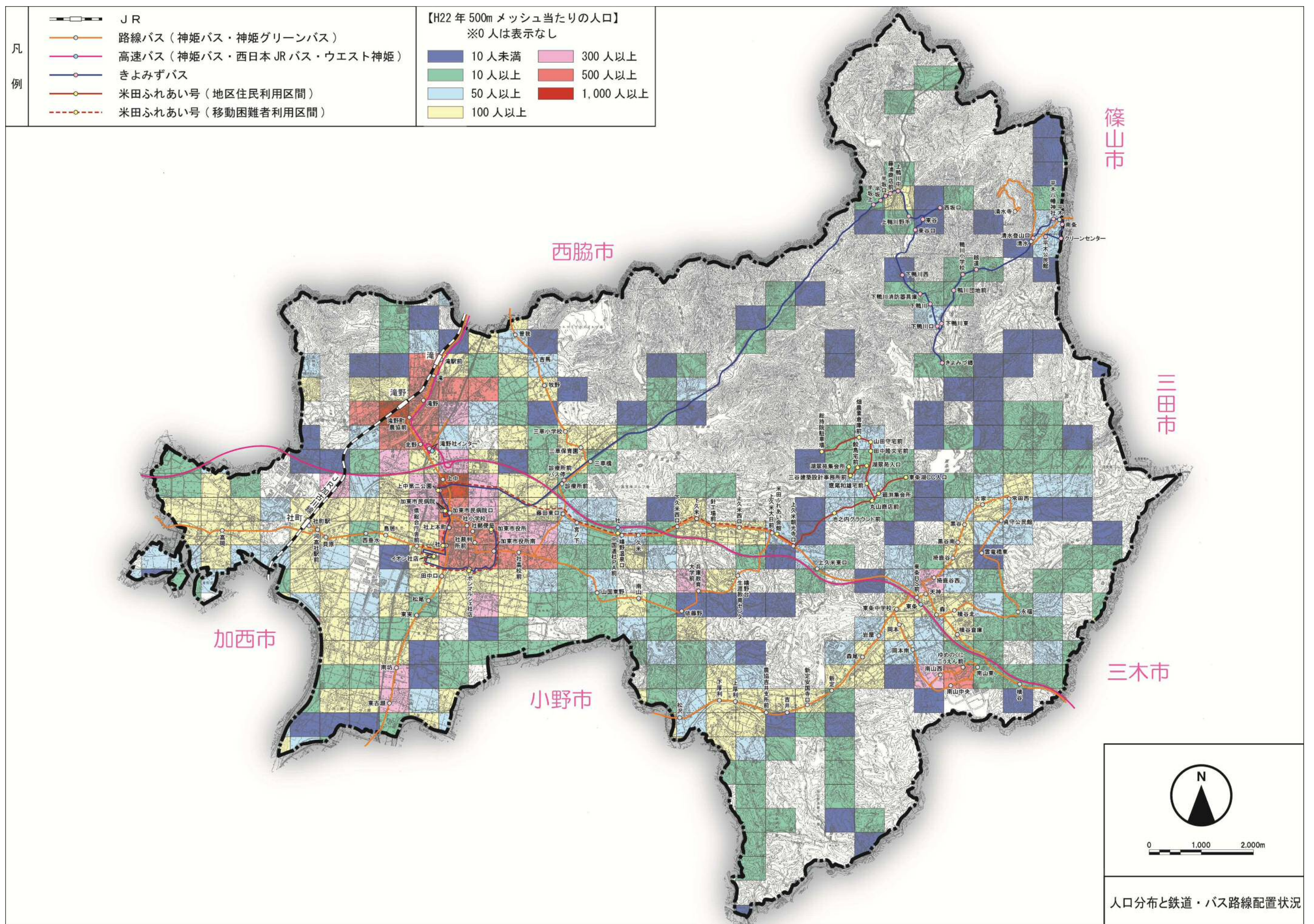


図 加東市のバス路線網（2）



4.2.3 停留所別乗降者数

神姫バス(株)のＩＣカードによる利用実績を基に、市内の停留所別の月当たりの乗降者数をみると、営業所のある社停留所が 11,889 人/月と最も多く、次いで社高校前停留所の 1 月 8,278 人/月、社町駅停留所の 1,259 人/月、天神停留所の 1,249 人/月、兵庫教育大学前停留所の 773 人/月、南坊停留所の 619 人/月と続きます。

また、路線毎の停留所別の月当たりの乗降者数は、西脇社高校線、社加西線、社三田線及び社西脇線では、社高校前停留所での乗降者数が最も多く、合計で 8,278 人/月が利用しています。これらの路線は、兵庫県立社高等学校や国立大学法人兵庫教育大学附属小・中学校への通学利用が多いと考えられます。

また、社姫路線、社明石線及び西脇三ノ宮線では、社停留所での乗降者数が最も多く、合計で月当たり 8,562 人/月が利用しています。

表 加東市の停留所別利用状況（ＩＣカードの利用実績に基づく）

				単位：人/月			
停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計	停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
社	6,026	5,863	11,889	南山	16	21	37
社高校前	3,565	4,713	8,278	西垂水	28	7	35
社町駅	824	435	1,259	藤田東口	33	2	35
天神	666	583	1,249	牧野		34	34
兵庫教育大学前	232	541	773	横谷倉庫	16	15	31
南坊	323	296	619	滝駅前	17	11	28
上中	264	228	492	農協吉井支所前		16	16
滝野町農協前	295	182	477	三草小学校	11	3	14
加東市民病院口	203	244	447	三草保育園	12	1	13
県総合庁舎前	181	215	396	黒谷		12	12
加東市役所南(嬉野住宅前)	163	205	368	松尾	5	6	11
滝野	175	166	341	森	4	6	10
北野	178	158	336	吉井	4	5	9
滝	135	134	269	針工場前	5	4	9
社上本町	134	101	235	下久米西口		8	8
河高社駅前	136	88	224	吉馬	5	3	8
社郵便局前	64	98	162	ゆめのくにこうえん前		7	7
上久米朝光寺口	61	73	134	嬉野台生涯教育センター	1	6	7
東古瀬	66	58	124	下厚利		5	5
田中口	53	67	120	嬉野温泉口	2	3	5
高岡	54	62	116	南山東		5	5
横谷	49	60	109	上久米西口		4	4
社裁判所前	59	44	103	上久米大日前		4	4
鳥居	63	32	95	上厚利	3	1	4
東条ＢＳ前	52	41	93	南山西	3		3
依藤野	7	62	69	岡本	2		2
東実	28	39	67	下久米	2		2
社小学校	40	18	58	松沢	2		2
滝野社インター	26	25	51	三草橋		1	1
森尾	30	15	45	山国東野	1		1
東条中学校	36	9	45	常田西	1		1
久米	27	16	43	新定	1		1
貝原	16	26	42	不明	780		780
				合計	15,185	15,087	30,272

右欄へ続く ↗

※乗降計の多い順に表示

資料：神姫バス IC カード利用実績（平成 28 年 5 月）

以下に、それぞれの路線の停留所別乗降者数を示します。

表 路線毎の停留所別乗降者数(1)

■社西脇線

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
西脇市方面	178	341	519
吉馬	5	3	8
牧野		34	34
三草小学校	11	3	14
三草保育園	12	1	13
三草橋		1	1
藤田東口	32		32
社高校前	346	566	912
加東市役所南(嬉野住宅前)	30	6	36
社裁判所前		5	5
社郵便局前		5	5
社	44	116	160
東実	21		21
南坊	14		14
小野市方面	378		378
不明	15		15
合計	1,086	1,081	2,167

■西脇社高校線

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
西脇市方面	435		435
滝	1		1
滝野	31		31
滝野町農協前	54		54
北野	47		47
上中	2		2
加東市民病院口		1	1
社高校前		576	576
不明	7		7
合計	577	577	1,154

※グレーの網掛け部分は本市以外のバス停留所

資料: 神姫バス IC カード利用実績 (平成 28 年 5 月)

表 路線毎の停留所別乗降者数(2)

■社三田線(大学経由)

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
社町駅	824	435	1,259
河高社駅前	101	42	143
貝原	16	25	41
西垂水	23	2	25
鳥居	59	25	84
県総合庁舎前	63	148	211
社	1,196	1,874	3,070
社上本町	13	13	26
社小学校	40	18	58
社郵便局前	64	93	157
社裁判所前	58	39	97
加東市役所南(嬉野住宅前)	133	199	332
社高校前	3,186	2,773	5,959
山国東野	1		1
南山	16	8	24
依藤野	7	62	69
兵庫教育大学前	180	507	687
嬉野台生涯教育センター	1	6	7
上久米大日前		4	4
上久米朝光寺口	61	73	134
東条BS前	41	36	77
天神	593	517	1,110
森	4	6	10
横谷倉庫	16	15	31
横谷	49	60	109
三木市方面	769	924	1,693
神戸市北区方面	206	230	436
三田市方面	497	389	886
不明	127		127
合計	8,344	8,523	16,867

■社三田線【久米経由部分のみ抜粋】

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
藤田東口	1	2	3
嬉野温泉口	2	3	5
久米	27	16	43
下久米西口		8	8
下久米	2		2
針工場前	5	4	9
上久米西口		4	4
合計	37	37	74

※グレーの網掛け部分は本市以外のバス停留所

資料: 神姫バス IC カード利用実績(平成 28 年 5 月)

表 路線毎の停留所別乗降者数(3)

■社加西線

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
加西市方面	653		653
河高社駅前	2		2
西垂水	5		5
社	97		97
社裁判所前	1		1
社高校前	33	798	831
南山		13	13
兵庫教育大学前	52	34	86
不明	2		2
合計	845	845	1,690

■社姫路線

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
姫路市方面	179	269	448
加西市方面	21	574	595
高岡	54	62	116
河高社駅前	33	46	79
貝原		1	1
西垂水		5	5
鳥居	4	7	11
県総合庁舎前	118	67	185
社	706	177	883
不明	93		93
合計	1,208	1,208	2,416

※グレーの網掛け部分は本市以外のバス停留所

資料: 神姫バス IC カード利用実績 (平成 28 年 5 月)

表 路線毎の停留所別乗降者数(4)

■社明石線

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
明石市方面	89	191	280
神戸市西区方面	98	107	205
三木市方面	224	255	479
小野市方面	979	1,201	2,180
東古瀬	30	21	51
南坊	99	122	221
東実	7	39	46
松尾	5	6	11
田中口	53	67	120
社	1,431	1,206	2,637
不明	223		223
合計	3,238	3,215	6,453

■西脇三ノ宮線

単位: 人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
西脇市方面	808	1,048	1,856
滝駅前	17	11	28
滝	134	134	268
滝野	144	166	310
滝野町農協前	241	182	423
北野	131	158	289
滝野社インター	26	25	51
上中	262	228	490
加東市民病院口	203	243	446
社上本町	121	88	209
社	2,552	2,490	5,042
南坊	210	174	384
東古瀬	36	37	73
小野市方面	1,138	1,239	2,377
三木市方面	215	285	500
神戸市中央区方面	1,066	1,107	2,173
不明	311		311
合計	7,615	7,615	15,230

※グレーの網掛け部分は本市以外のバス停留所

資料: 神姫バス IC カード利用実績 (平成 28 年 5 月)

表 路線毎の停留所別乗降者数(5)

■天神小野線

単位:人/月

停留所名	乗車人数	降車人数	乗降計
小野市方面	111	133	244
松沢	2		2
下厚利		5	5
上厚利	3	1	4
農協吉井支所前		16	16
吉井	4	5	9
新定	1		1
森尾	30	15	45
岡本	2		2
南山東		5	5
ゆめのくにこうえん前		7	7
南山西	3		3
東条中学校	36	9	45
東条BS前	11	5	16
天神	73	66	139
黒谷		12	12
常田西	1		1
不明	2		2
合計	279	279	558

※グレーの網掛け部分は本市以外のバス停留所

資料：神姫バス IC カード利用実績（平成 28 年 5 月）

4.2.4 補助路線別利用者数（乗降者数）

補助路線別の利用者数は、「姫路駅前～奥猫尾・別府～社」（社姫路線）の利用者数が最も多く平成 27 年で年間 112,809 人となっています。しかし、平成 25 年度のピーク時の年間 125,121 人から減少しています。また、その他の路線についても、減少傾向にあります。

「社～市民病院～清水」（社清水線）は、利用者の減少により平成 26 年度以降運行を休止し、市町村運営有償運送により代替しています。

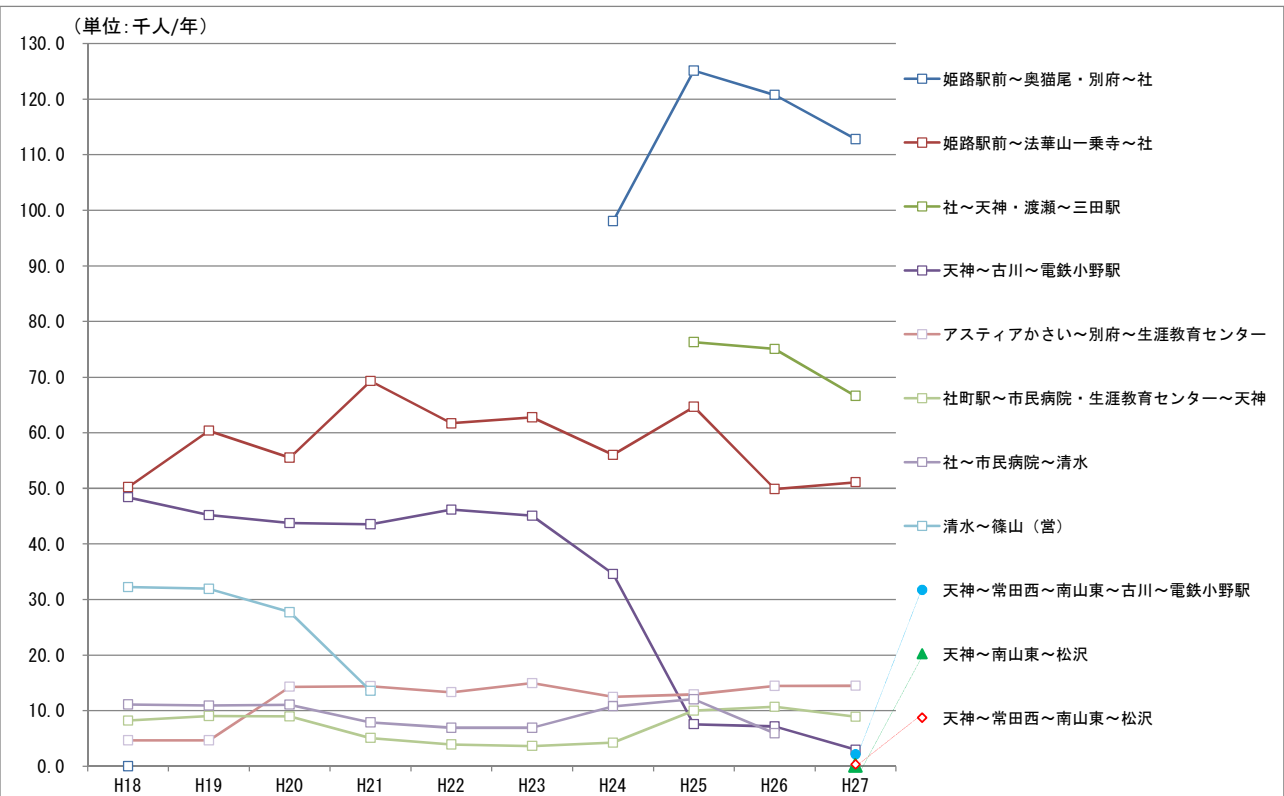
※路線バスの乗車人数と降車人数の合計を利用者数（乗降者数）とします。

表 補助路線別の利用者数

(人)										
路線名	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
姫路駅前～奥猫尾・別府～社							98,058	125,121	120,751	112,809
姫路駅前～法華山一乗寺～社	50,213	60,345	55,494	69,301	61,699	62,762	56,026	64,659	49,883	51,099
社～天神・渡瀬～三田駅								76,291	75,070	66,610
天神～古川～電鉄小野駅	48,383	45,165	43,742	43,530	46,166	45,051	34,599	7,569	7,184	2,967
天神～南山東～松沢										145
天神～常田西～南山東～古川～電鉄小野駅										2,145
天神～常田西～南山東～松沢										336
アスティアかさい～別府～生涯教育センター	4,647	4,647	14,295	14,414	13,323	14,982	12,490	12,917	14,443	14,490
社町駅～市民病院・生涯教育センター～天神	8,214	9,044	8,992	5,087	3,921	3,635	4,248	10,007	10,694	8,909
社～市民病院～清水	11,107	10,924	11,061	7,899	6,932	6,919	10,792	12,066	5,933	
清水～篠山(営)	32,235	31,912	27,729	13,572						

※補助路線を対象に整理

資料：加東市資料



※補助路線を対象に整理

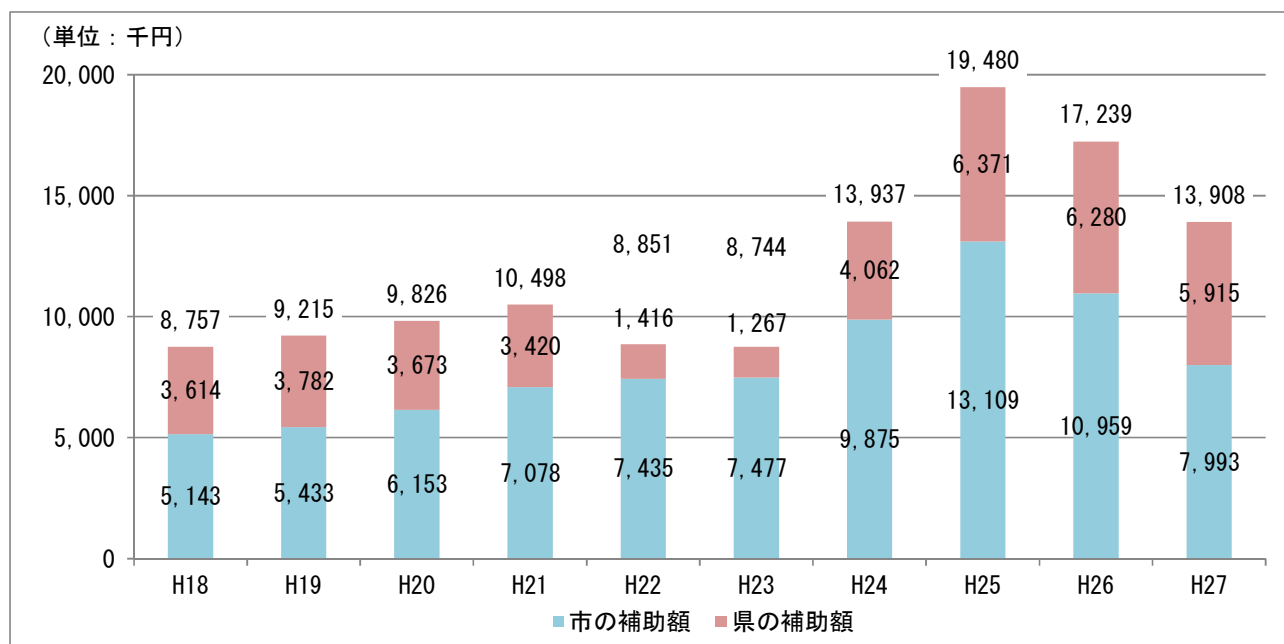
資料：加東市資料

図 補助路線の利用者数

4.2.5 路線別補助金交付状況

路線別に対する補助額（県・市の合計）は、平成 23 年度までは 1,000 万円未満で推移していましたが、平成 24 年度から増加に転じ、平成 25 年度は約 2,000 万円になりました。補助額が増加した要因は、社三田線のうち「社～天神・渡瀬～三田駅」が利用者の減少により新たに補助路線となったためです。

一方、平成 26 年度以降は、市単独補助路線であった「社～市民病院～清水」（社清水線）が休止となったことにより補助額が減少しています。

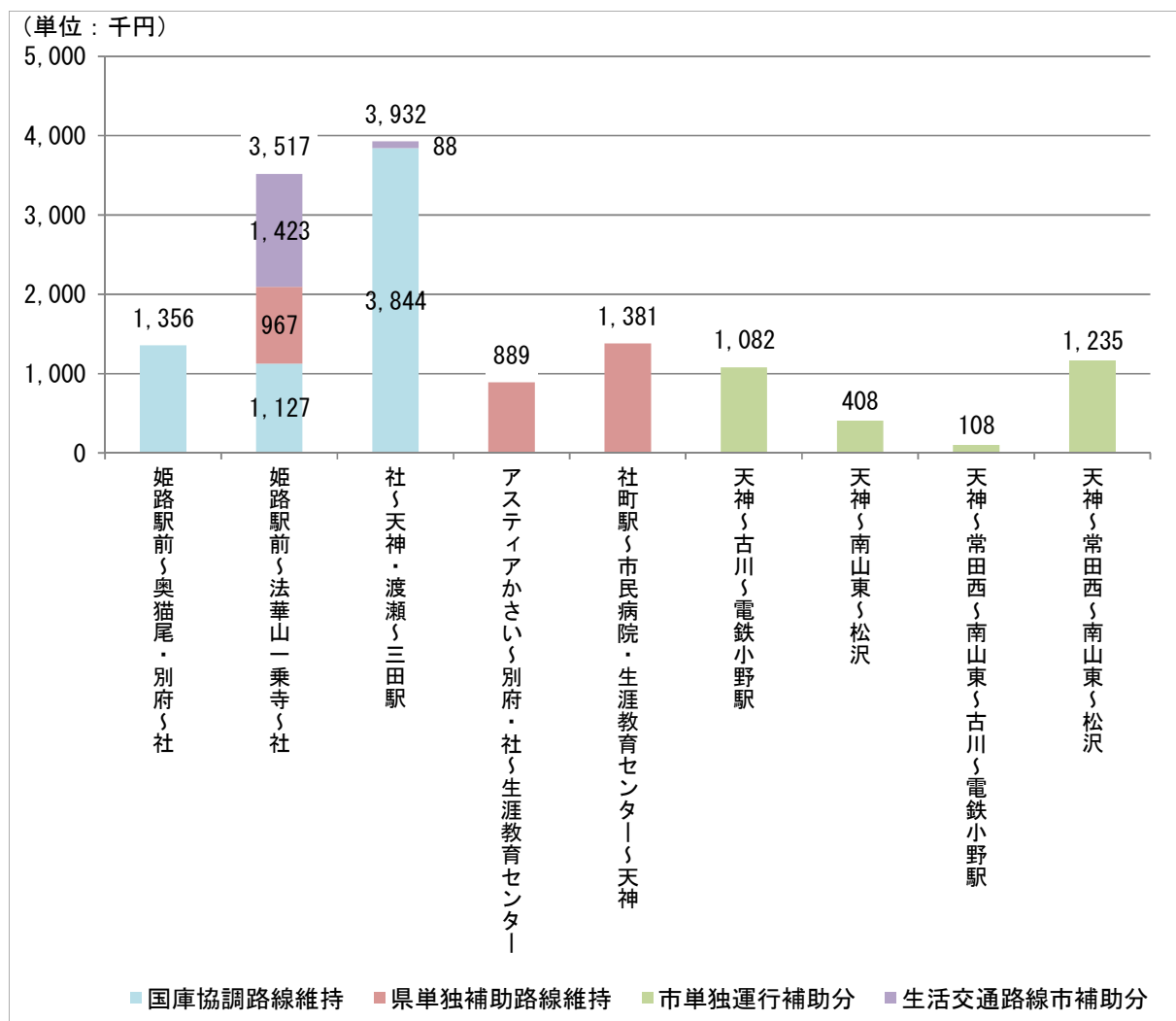


資料：加東市資料

図 路線バス事業者への県・市の補助額の推移

平成 27 年度の路線バス事業者（神姫バス㈱）への補助額 13,908 千円のうち、「社～天神・渡瀬～三田駅」（社三田線）の路線が 3,932 千円と最も多くなっています。

市単独運行補助分別にみると、「天神～常田西～南山東～松沢」（天神小野線）が 1,235 千円と最も多く、次いで「天神～古川～電鉄小野駅」（天神小野線）の 1,082 千円となっています。



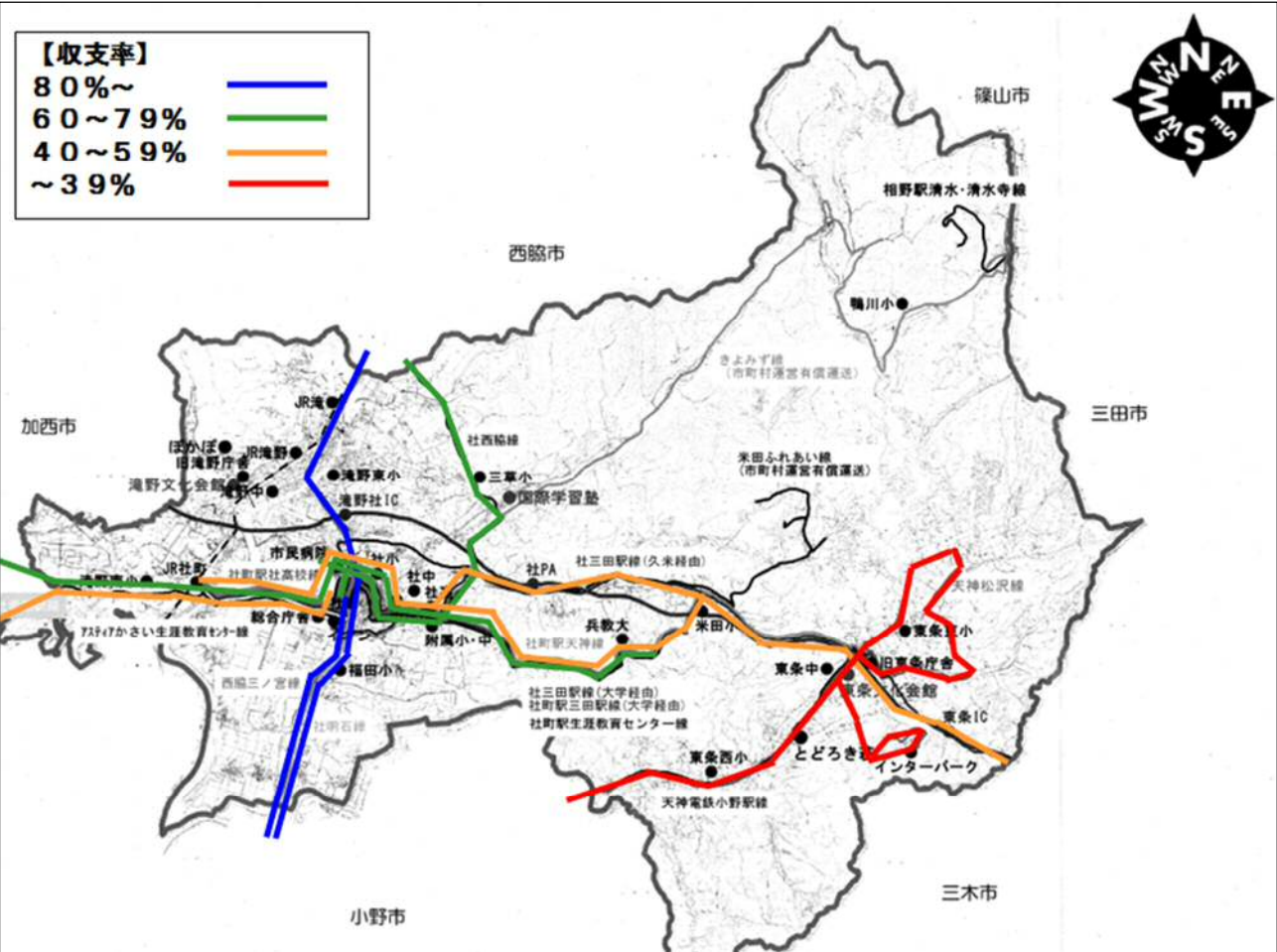
※国負担分の国庫幹線補助及び国フィーダー補助は対象外

資料：加東市資料

図 補助路線別の補助金交付状況（平成 27 年度）

4.2.6 路線別収支状況

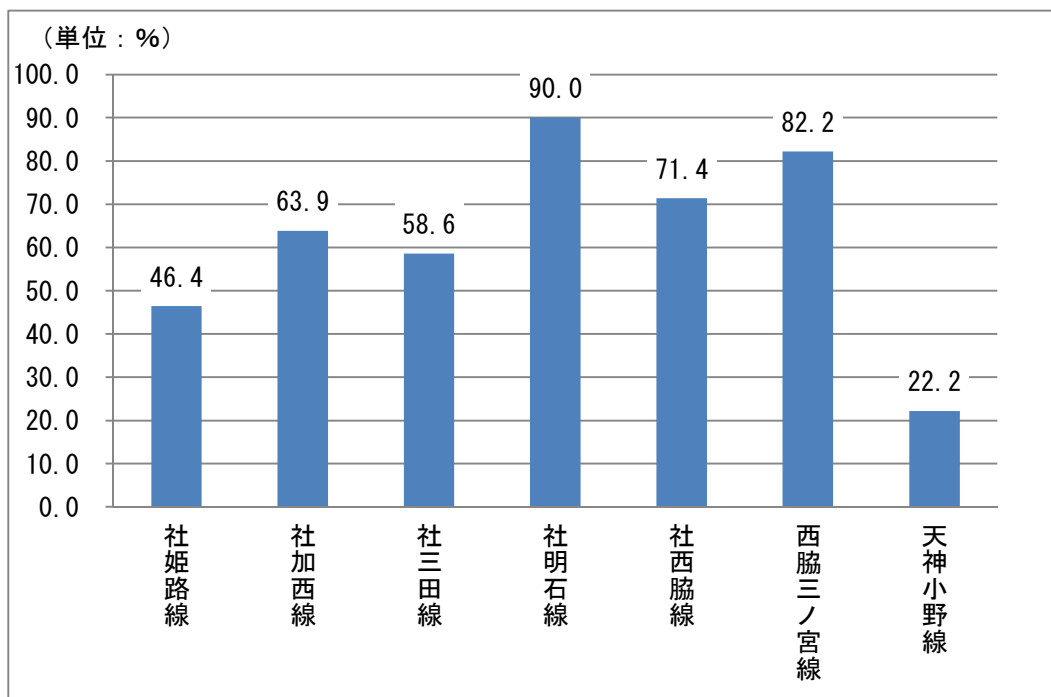
市内の路線バスにおける平成27年度の収支状況は、全体で73.1%の収支率となっています。社明石線や西脇三ノ宮線等の近隣市町をまたぐ広域的な路線が80%以上の収支率である一方で、天神小野線は22.2%の収支率となっています。



	利用者数(千人)	収支(千円)	収支率	地図上表記
社姫路線	164	▲56,500 (▲9,278)	46.4% (91.1%)	社姫路駅線
社加西線	14	▲1,480 (▲365)	63.9% (91.0%)	アスティアかさい生涯教育センター線
社三田線	165	▲30,680 (▲14,062)	58.6% (81.0%)	社三田駅線(久米経由)(大学経由) 社町駅三田駅線(大学経由) 社町駅生涯教育センター線 社町駅天神線、社町駅社高校線
社明石線	449	▲13,000	90.0%	社明石線
社西脇線	20	▲1,730	71.4%	社西脇線
西脇三ノ宮線	462	▲52,640	82.2%	西脇三ノ宮線
天神小野線	8	▲14,300 (▲6,282)	22.2% (65.8%)	天神電鉄小野駅線 天神松沢線
計	1,282	▲170,330 (▲97,357)	73.1% (84.6%)	

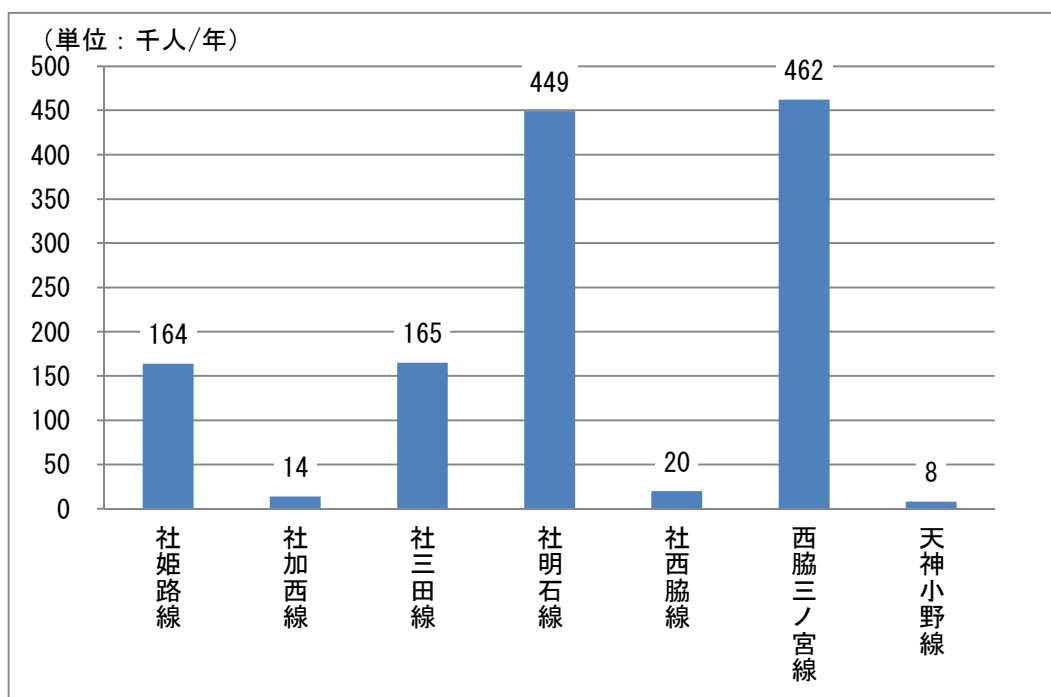
※ () 内の値は補助金込みの収支及び収支率

資料：神姫バス(株)提供資料



資料：神姫バス㈱提供資料

図 平成 27 年度のバス路線の収支率



資料：神姫バス㈱提供資料

図 平成 27 年度のバス路線の利用者数

4.2.7 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、社停留所及び天神停留所で室内の待合場所が整備されています。

表 路線バスの主な停留所の待合環境

平成 28 年 9 月時点

停留所名	停留所の特徴		待合環境		
	最寄りの主要施設	他の地域公共交通への乗換	上屋	ベンチ	その他
社町駅	—	鉄道	×	×	—
河高社駅前	—	鉄道	×	×	—
滝野	—	鉄道	×	×	—
滝野町農協前	—	鉄道	×	×	—
滝駅前	—	鉄道	×	×	—
滝野社インター	—	高速バス	○	○	室内待合あり
嬉野温泉口	—	高速バス 米田ふれあい号	×	×	—
東条 B S 前	—	高速バス	×	×	—
加東市民病院	加東市民病院	きよみずバス 米田ふれあい号	×	○	—
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	加東市商工会、やしろショッピングパーク Bio	きよみずバス 米田ふれあい号	○	○	室内待合あり
社小学校	社小学校	—	×	×	—
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	米田小学校	米田ふれあい号	×	×	—
掬鹿谷	東条東小学校	—	×	×	—
掬鹿谷西	東条東小学校	—	×	×	—
天神	加東消防署東条分署	—	○	○	室内待合あり
東条中学校	東条中学校 東条文化会館	—	×	×	—
南山東	道の駅とうじょう	—	×	×	—
森尾	加東市東条福祉センターとどろき荘	—	×	×	—
吉井	東条西小学校	—	×	×	—

4.3 高速バス（中国ハイウェイバス）の現状

4.3.1 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が運行しており、大阪及び京都方面へのアクセスが充実しています。

また、㈱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います。

4.3.2 路線別運行ダイヤ

路線別の平日の運行本数についてみると、津山、加西及び西脇と大阪方面※を結ぶ大阪線の運行本数が最も多く、上下あわせて1日84便となっています。次に、㈱ウエスト神姫が運行する山崎と三ノ宮を結ぶ路線が上下あわせて1日28便となっています。

表 路線別の1日当たりの運行本数（平日）

路線	便数 (便/日)
大阪線	84
大阪方面※→津山・加西・西脇	42
津山・加西・西脇→大阪方面※	42
京都線	8
津山→京都	4
京都→津山	4
ウエスト神姫	28
山崎→三ノ宮	14
三ノ宮→山崎	14

※大阪方面：新大阪駅、大阪駅 JR 高速バスターミナル、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン

資料：神姫バス㈱中国 HW 時刻表（平成 28 年 7 月現在）

4.3.3 駐車場設置状況

各高速バス停留所の周辺には、市が設置している駐車場が2箇所（区画数 21 台分）、民間駐車場が6箇所（区画数 145 台分）あります。

表 高速バス停留所周辺の駐車場設置状況（市営）

箇所	番号	種別	区画数（台）	利用数（台）	設置者
社バス停留所周辺	⑩	一時	7	7	加東市
	⑪	一時	14	14	加東市
合計			21	21	

※駐車場の区画数・利用数は、平成28年8月末調査時点

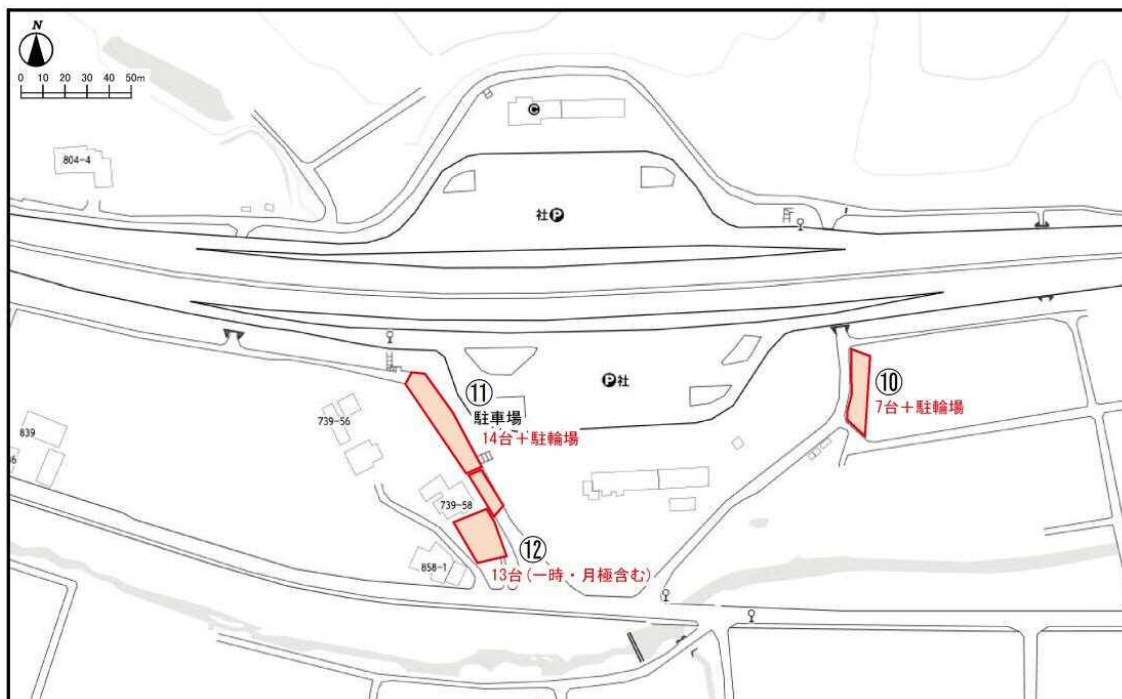
資料：加東市資料

表 高速バス停留所周辺の駐車場設置状況（民間）

箇所	番号	種別	区画数（台）	利用数（台）	設置者
東条バス停留所周辺	⑧	月極	21	6	民間
	⑨	一時	17	11	民間
社バス停留所周辺	⑫	月極・一時	13	13	民間
滝野社インターバス停留所 周辺	⑬	一時	56	31	民間
	⑭	月極	30	16	民間
滝野バス停留所周辺	⑮	月極	8	6	民間
合計			145	83	

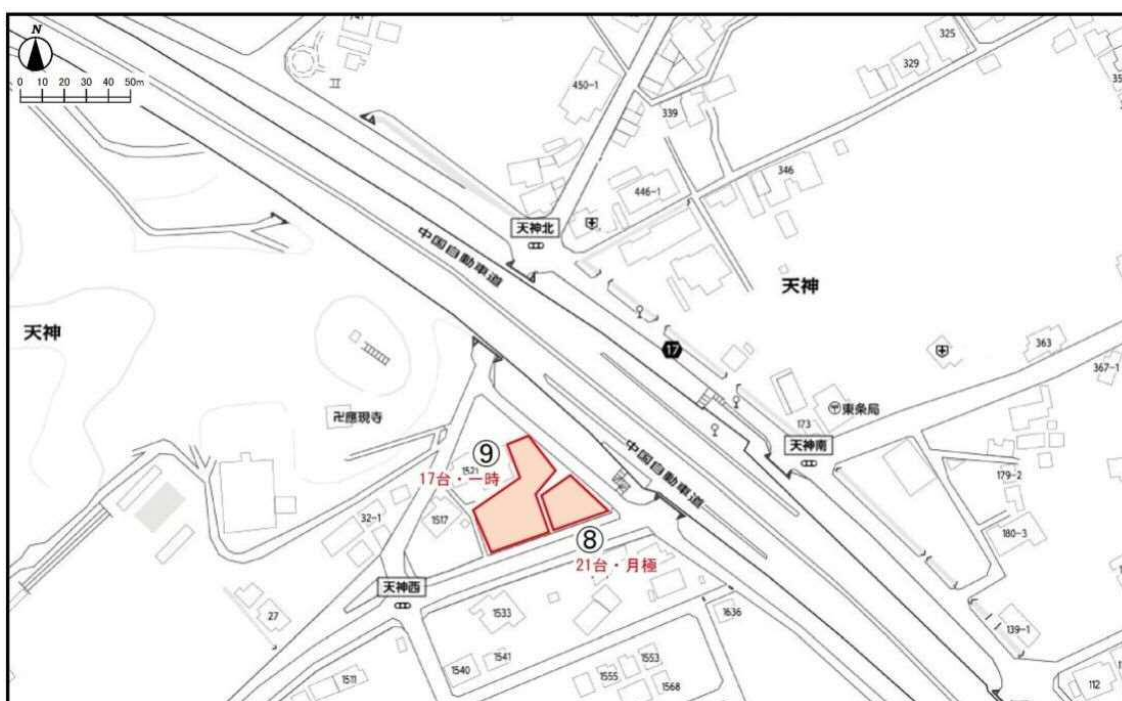
※駐車場の区画数・利用数は、平成28年3月末調査時点

資料：加東市資料



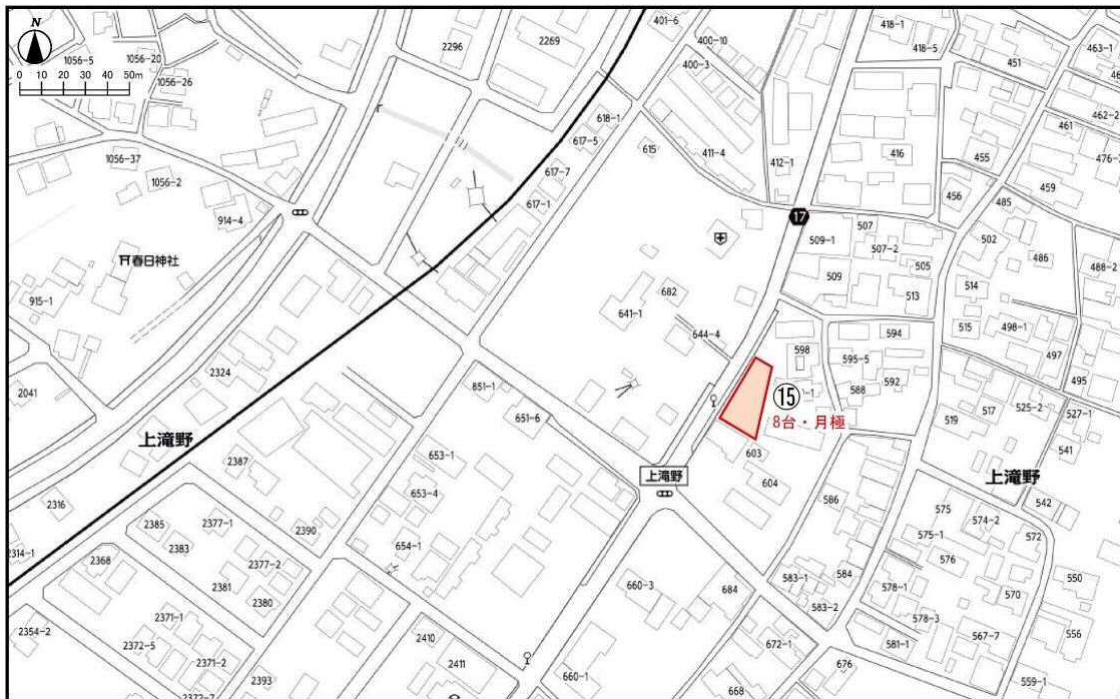
資料：加東市資料

図 社バス停留所周辺の駐車場設置箇所



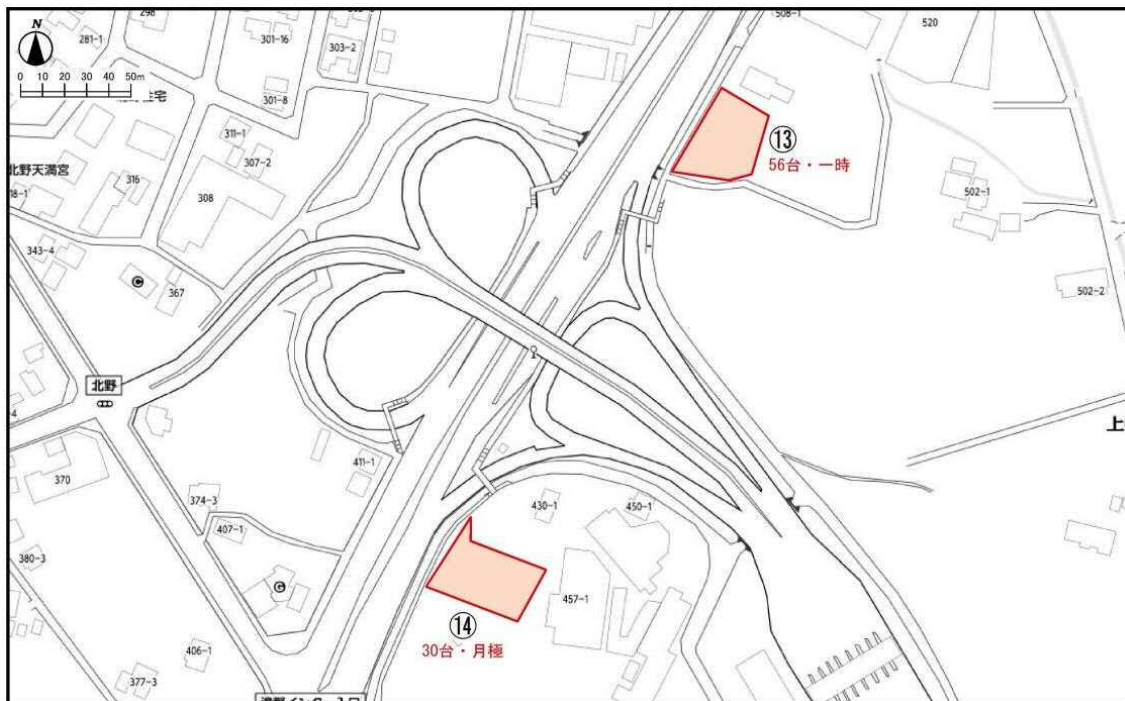
資料：加東市資料

図 東条バス停留所周辺の駐車場設置箇所



資料：加東市資料

図 滝野バス停留所周辺の駐車場設置箇所



資料：加東市資料

図 滝野社インターバス停留所周辺の駐車場設置箇所

4.4 市町村運営有償運送の現状

4.4.1 概要

公共交通空白地における日常生活に必要な移動手段の確保を目的に現在、本市が実施主体となり地域に運行を委託した２路線（米田地区における「米田ふれあい線」、鴨川地区における「きよみず線」）を運行しています。

① 米田ふれあい線（運行受託者：米田地区区長会）

「米田ふれあい線」は、平成 24 年 10 月に運行を開始しました。

畑地区の総持院を出発し、加東市民病院、社地域内の商業施設等で停車し、市役所を終点としています。

路線バスの最寄りの停留所までの区間を基本としていますが、高齢者など公共交通機関への乗継が困難な利用者は、米田区域外までの利用が可能です。

- 1) 運行している車両・・・８人乗り（乗客定員 7 人）
- 2) 運行日（便数）・・・週 2 回（月・木曜日）、1 日 2 往復（4 便）
- 3) 利用者・・・畑、廻渕、池之内及び湖翠苑の住民
- 4) 運転手登録者数・・・21 名（平成 28 年 8 月末現在）

② きよみず線（運行受託者：きよみずバス協議会）

「きよみず線」は、平成 26 年 5 月に運行を開始しました。

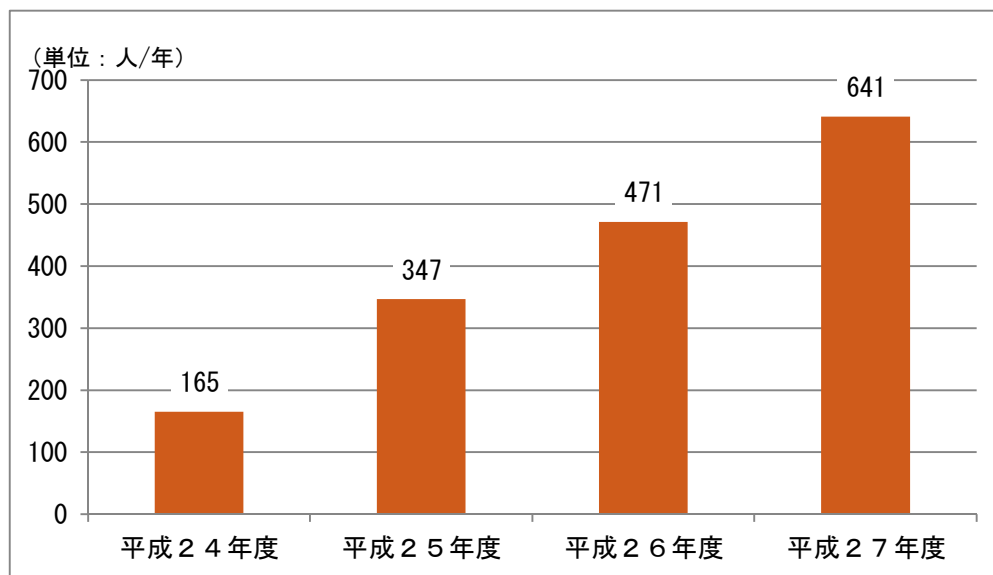
平木地区の平木公民館を出発し、加東市民病院、社地域内の商業施設等で停車し、市役所を終点としています。

- 1) 運行している車両・・・10 人乗り（乗客定員 9 人）
- 2) 運行日（便数）・・・週 2 回（火・金曜日）、1 日 3 往復（6 便）
- 3) 利用者・・・上鴨川、下鴨川及び平木の住民
- 4) 運転手登録者数・・・31 名（平成 28 年 8 月末現在）

4.4.2 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 年度の年間 165 人（平成 24 年度は 10 月から運行開始）から平成 27 年度には年間 641 人に利用者が増加しています。



資料：加東市資料

図 米田ふれあい線の利用者数

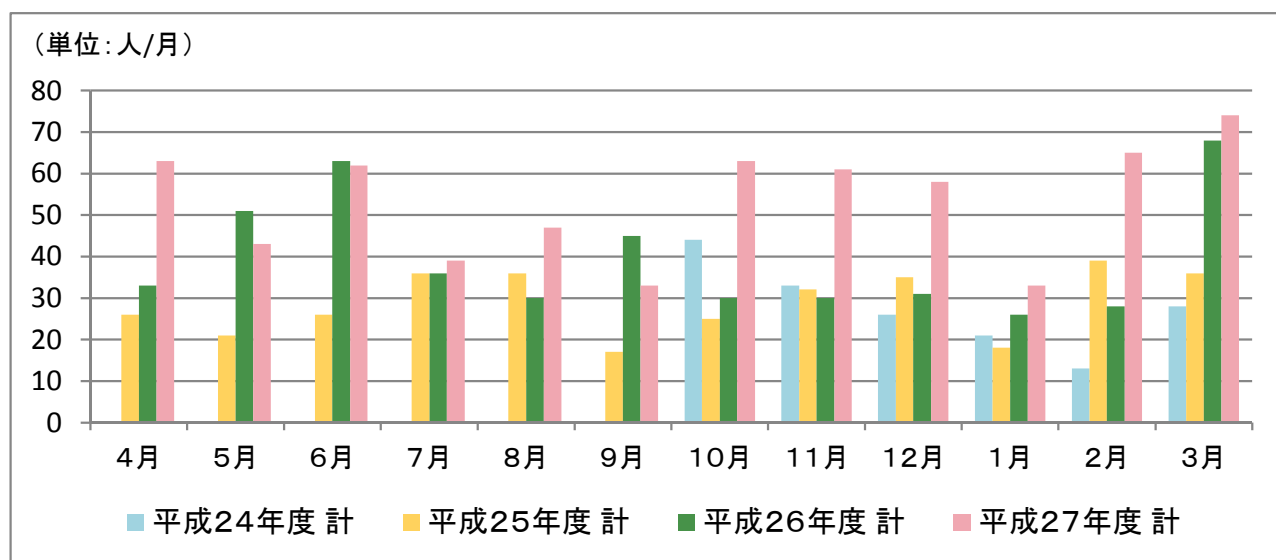
月別の利用者数は、平成 24 年度から平成 27 年度にかけて概ね各月で増加しています。

表 米田ふれあい線の月別の利用者数

単位：人/月

		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	13	12	9	16	91	8.3
平成 24 年度	復路							20	16	13	9	4	12	74	6.7
平成 24 年度	計	0	0	0	0	0	0	44	33	26	21	13	28	165	15.0
平成 25 年度	往路	15	12	17	21	21	12	15	18	19	10	21	22	203	16.9
平成 25 年度	復路	11	9	9	15	15	5	10	14	16	8	18	14	144	12.0
平成 25 年度	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	24	16	17	17	15	16	39	259	23.5
平成 26 年度	復路	17	22	29	16	14	21	14	13	14	11	12	29	212	19.3
平成 26 年度	計	33	51	63	36	30	45	30	30	31	26	28	68	471	42.8
平成 27 年度	往路	35	25	37	21	24	17	33	32	34	18	33	39	348	58
平成 27 年度	復路	28	18	25	18	23	16	30	29	24	15	32	35	293	48.8
平成 27 年度	計	63	43	62	39	47	33	63	61	58	33	65	74	641	106.8

資料：加東市資料



資料：加東市資料

図 米田ふれあい線の月別の利用者数

米田ふれあい線における平成 27 年度一年間の停留所別利用者数は、乗車は「ボンマルシェ社店」が 120 人と最も多く、次いで「イオン社店」が 75 人、「廻渚集会所」が 72 人となっています。

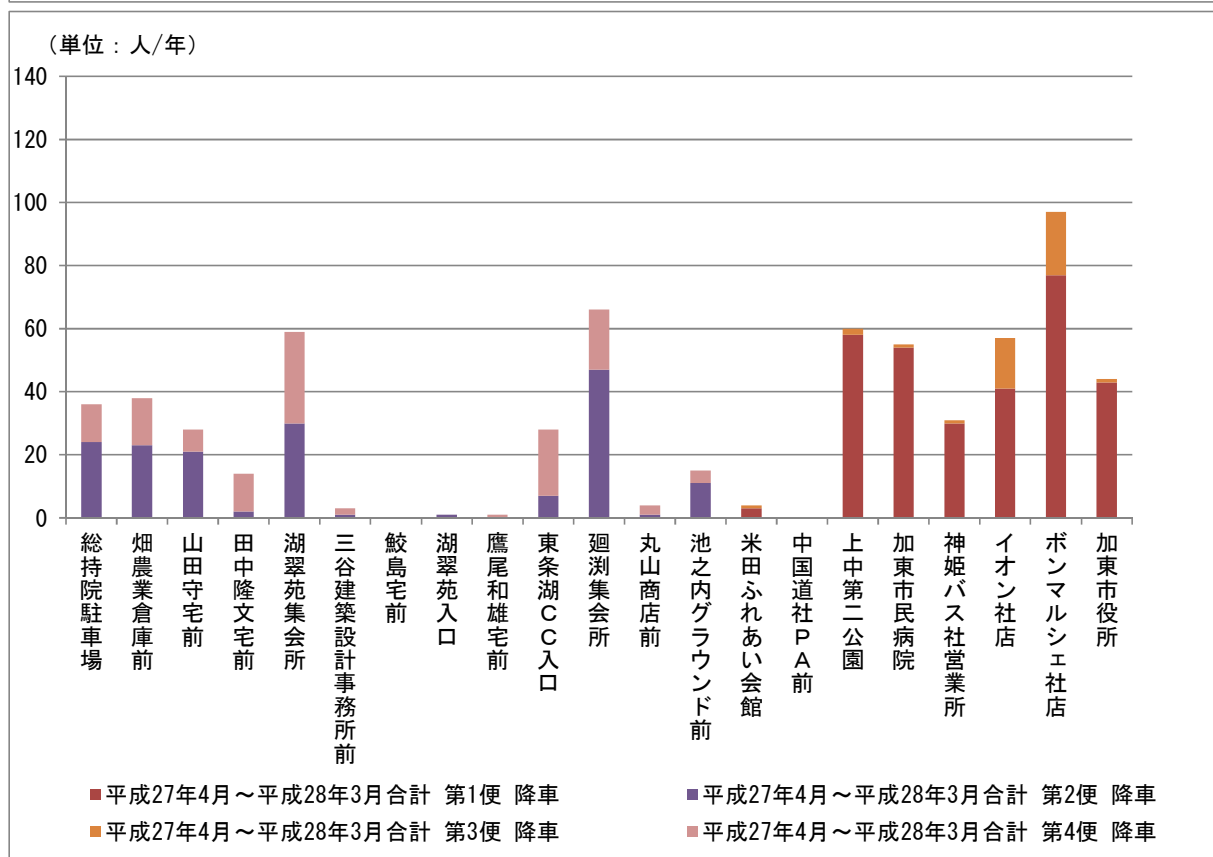
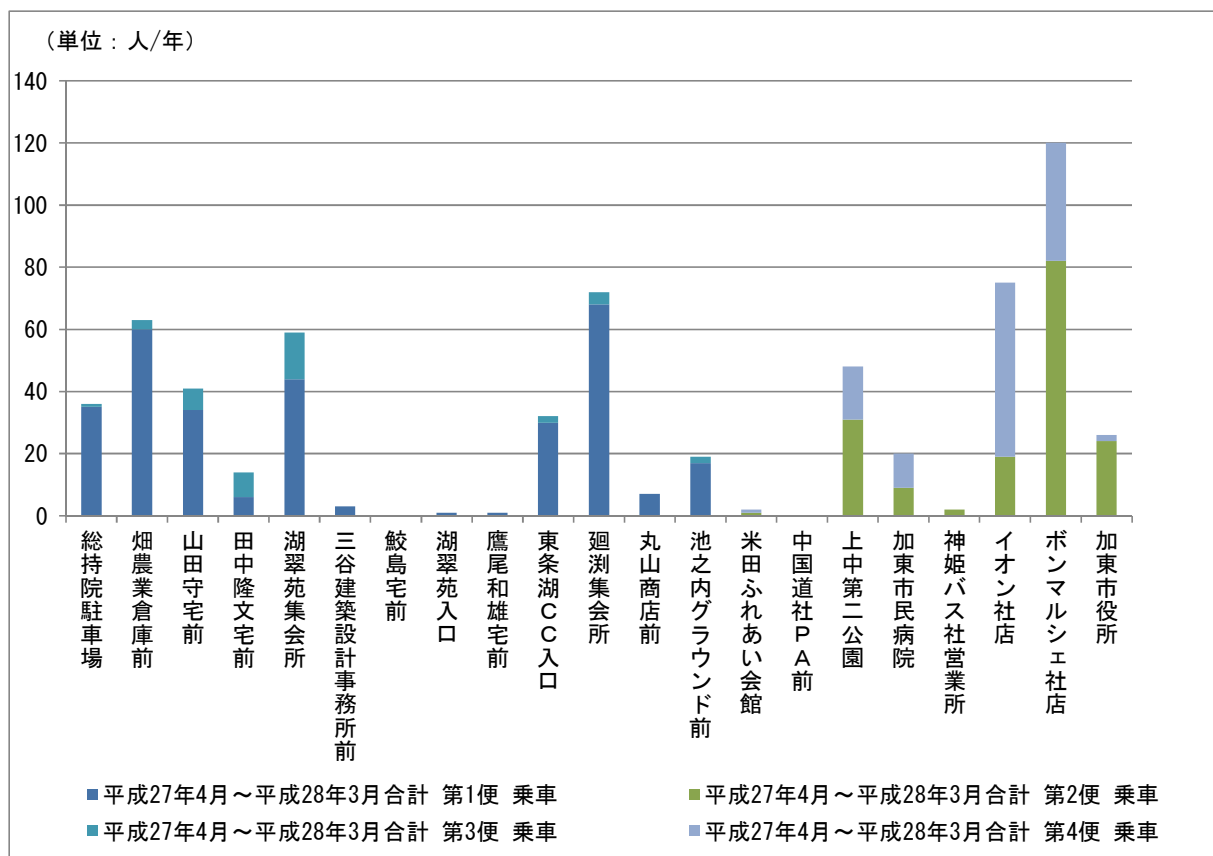
降車は、「ボンマルシェ社店」が最も多く 97 人で、次いで「廻渚集会所」が 66 人、「上中第二公園」が 60 人となっています。

表 米田ふれあい線の停留所別の平成 27 年度利用者数

単位：人/年

	平成27年4月～平成28年3月合計									
	第1便		第2便		第3便		第4便		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
総持院駐車場	35			24	1			12	36	36
畑農業倉庫前	60			23	3			15	63	38
山田守宅前	34			21	7			7	41	28
田中隆文宅前	6			2	8			12	14	14
湖翠苑集会所	44			30	15			29	59	59
三谷建築設計事務所前	3			1				2	3	3
鮫島宅前										
湖翠苑入口	1			1					1	1
鷹尾和雄宅前	1							1	1	1
東条湖CC入口	30			7	2			21	32	28
廻渚集会所	68			47	4			19	72	66
丸山商店前	7			1				3	7	4
池之内グラウンド前	17			11	2			4	19	15
米田ふれあい会館		3	1			1	1		2	4
中国道社PA前										
上中第二公園		58	31			2	17		48	60
加東市民病院		54	9			1	11		20	55
神姫バス社営業所		30	2			1			2	31
イオン社店		41	19			16	56		75	57
ボンマルシェ社店		77	82			20	38		120	97
加東市役所		43	24			1	2		26	44
合計	306	306	168	168	42	42	125	125	641	641

資料：加東市資料

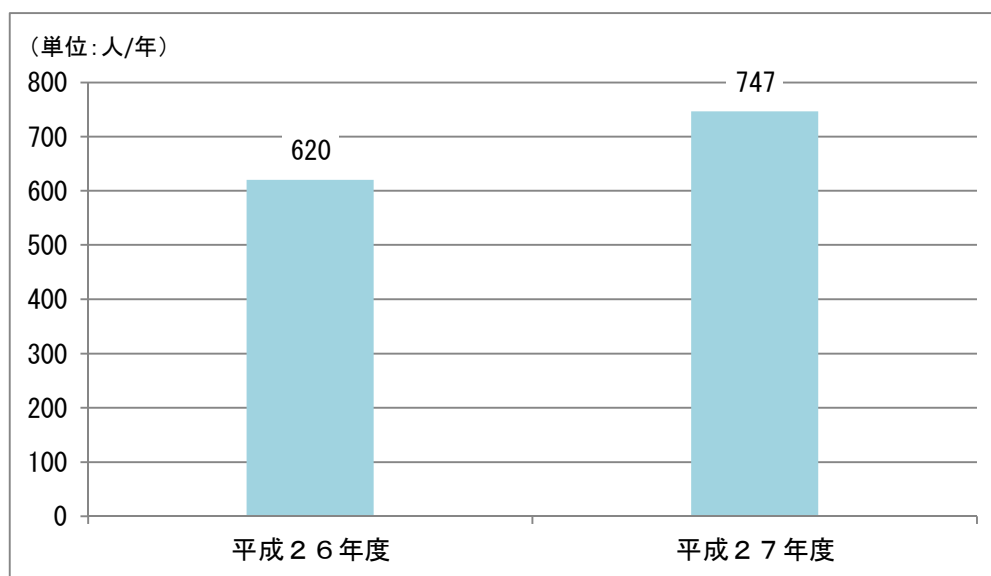


資料：加東市資料

図 米田ふれあい線の停留所別の利用者数

② きよみず線

きよみず線の利用者数は、平成 26 年度の 620 人から平成 27 年度の 747 人に増加しています。



資料：加東市資料

図 きよみず線の利用者数

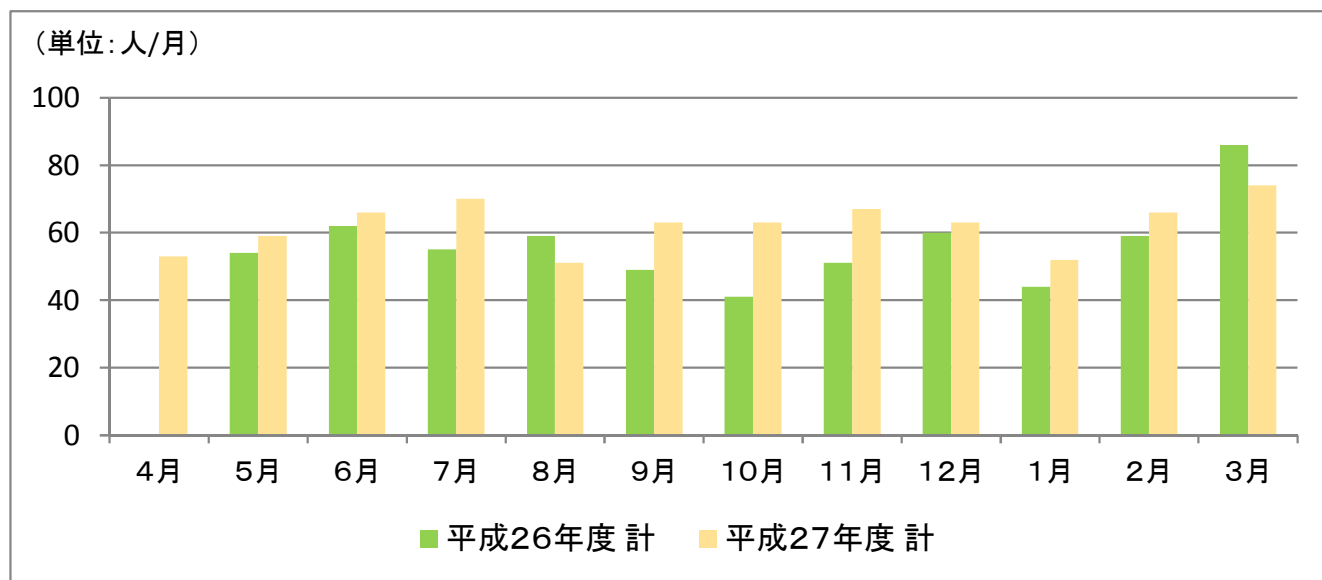
きよみず線の月別の利用者数は、平成 26 年度と比較して平成 27 年度は各月で概ね増加しています。

表 きよみず線の月別の利用者数

単位：人/月

		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
平成 26 年度	復路		27	26	24	28	21	17	24	26	20	27	43	283	25.7
平成 26 年度	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
平成 27 年度	復路	25	28	31	33	26	30	30	30	27	21	30	33	344	28.7
平成 27 年度	計	53	59	66	70	51	63	63	67	63	52	66	74	747	62.3

資料：加東市資料



資料：加東市資料

図 きよみず線の月別の利用者数

きよみず線における平成 27 年度一年間の停留所別利用者数は、乗車は「ボンマルシェ社店」が 118 人と最も多く、次いで「イオン社店」が 85 人、「半坂上」が 70 人となっています。

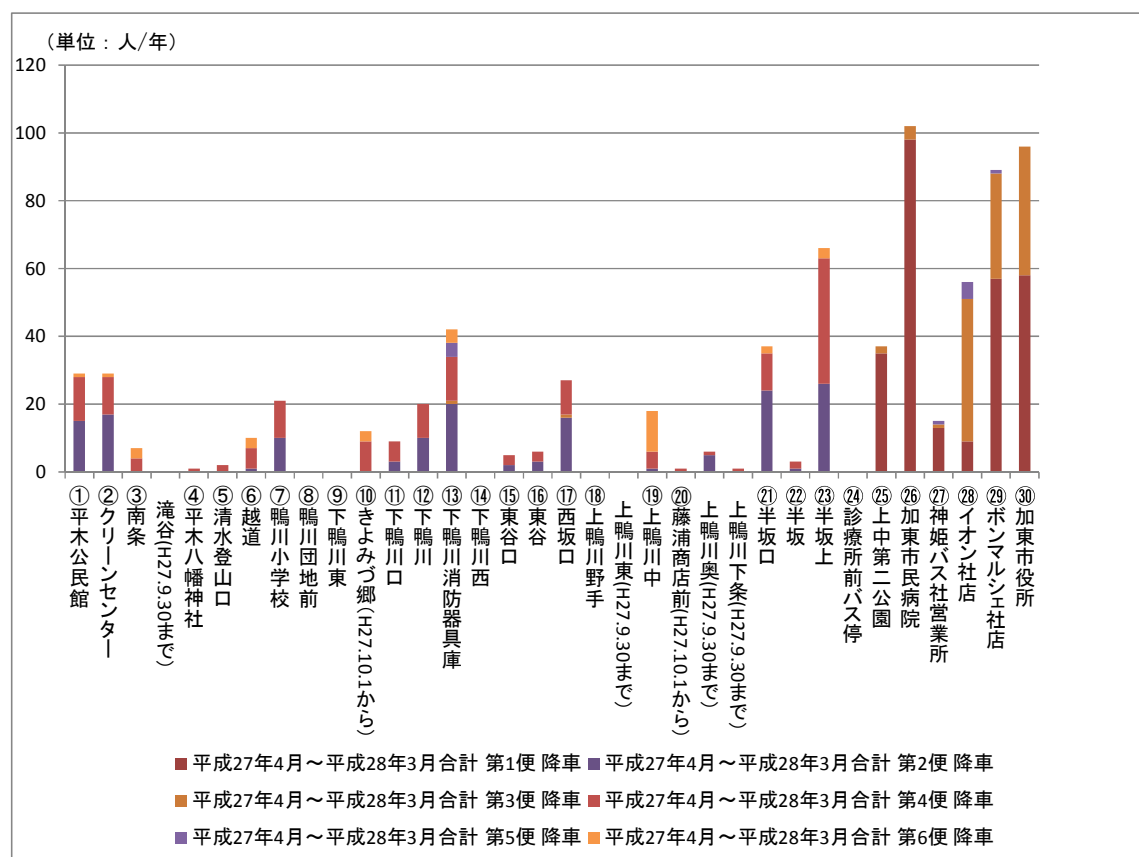
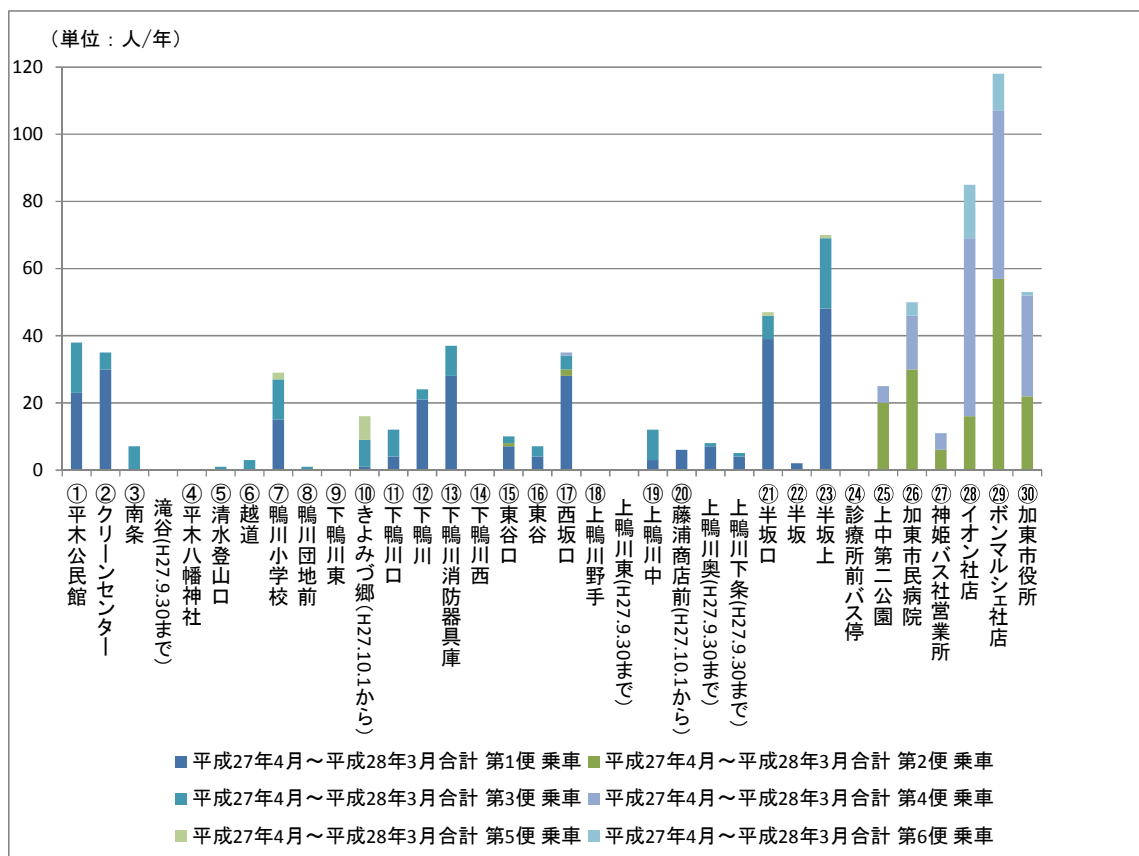
降車では、「加東市民病院」が 102 人と最も多く、次いで「加東市役所」が 96 人、「ボンマルシェ社店」が 89 人となっています。

表 きよみず線の停留所別の平成 27 年度利用者数

単位：人/年

	平成27年4月～平成28年3月合計													
	第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
①平木公民館	23			15	15			13				1	38	29
②クリーンセンター	30			17	5			11				1	35	29
③南条					7			4				3	7	7
滝谷(H27.9.30まで)														
④平木八幡神社								1						1
⑤清水登山口					1			2					1	2
⑥越道				1	3			6				3	3	10
⑦鴨川小学校	15			10	12			11	2				29	21
⑧鴨川団地前					1								1	
⑨下鴨川東														
⑩きよみづ郷(H27.10.1から)	1				8			9	7			3	16	12
⑪下鴨川口	4			3	8			6					12	9
⑫下鴨川	21			10	3			10					24	20
⑬下鴨川消防器具庫	28			20	9	1		13		4		4	37	42
⑭下鴨川西														
⑮東谷口	7		1	2	2			3					10	5
⑯東谷	4			3	3			3					7	6
⑰西坂口	28		2	16	4	1	1	10					35	27
⑱上鴨川野手														
上鴨川東(H27.9.30まで)														
⑲上鴨川中	3			1	9			5				12	12	18
⑳藤浦商店前(H27.10.1から)	6							1					6	1
上鴨川奥(H27.9.30まで)	7			5	1			1					8	6
上鴨川下条(H27.9.30まで)	4				1			1					5	1
㉑半坂口	39			24	7			11	1			2	47	37
㉒半坂	2			1				2					2	3
㉓半坂上	48			26	21			37	1			3	70	66
㉔診療所前バス停														
㉕上中第二公園		35	20			2	5						25	37
㉖加東市民病院		98	30			4	16				4		50	102
㉗神姫バス社営業所		13	6			1	5			1			11	15
㉘イオン社店		9	16			42	53			5	16		85	56
㉙ボンマルシェ社店		57	57			31	50			1	11		118	89
㉚加東市役所		58	22			38	30				1		53	96
合計	270	270	154	154	120	120	160	160	11	11	32	32	747	747

資料：加東市資料



資料：加東市資料

図 きよみず線の停留所別の利用者数

4.5 市内タクシーの現状

4.5.1 概要

市内に営業所があるタクシー会社は、播州交通㈱の1社です。

社営業所所有の車両台数 30台 ※平成28年8月末現在

車両内訳 ①中型28台

②ジャンボタクシー 1台

③乗降リフト付き 1台

4.5.2 市内タクシー待機場所

3箇所

①滝野社インター停留所

②滝野駅

③高速バス東条停留所付近

4.5.3 料金 ※平成28年8月末現在

初乗り運賃 650円（距離1.3km）

その後244m当たり80円

4.6 福祉タクシー利用券助成事業の現状

4.6.1 概要

本市では、高齢者や障害者の閉じこもり予防や外出支援を目的として、対象者がタクシーを利用するときに、その費用の一部を助成する福祉タクシー事業を行っています。

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者

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

利用方法

①年間15,000円分の利用券（タクシーチケット 500円×30枚）を交付

②タクシーを利用する際に利用券を提出（1回の乗車につき、乗車金額以下の範囲内で何枚でも使用可能）

利用できるタクシー会社（※平成 28 年 8 月現在）

＜一般タクシー＞ 8 社

播州交通(株)、小野タクシー(株)、寿タクシー(株)、西脇タクシー(株)、西脇東播交通(株)、(株)はくろタクシー、ひまわりハートタクシー、北条神姫タクシー(有)

＜介護タクシー＞ 9 社

オアシスケアサービス、介護タクシーないとう、介護タクシーらくらくサポート、(株)茶たろう、(株)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

《参考》福祉タクシー事業の沿革

福祉タクシー事業は平成 18 年度に始まり、平成 21 年度、平成 23 年度及び平成 24 年度に利用の対象者や利用方法、助成額に関する変更を経て、現在に至ります。いずれも対象者や利用方法の拡大を図るものでした。

年度	事業に係る制度改正等
平成 18 年度	加東市福祉タクシー事業実施要綱告示 対象者：加東市に住民登録があり、在宅、所得割非課税世帯で次のいずれかに該当する者 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 利用方法：申請月から 1 か月当たり 2 枚を交付 1 乗車当たり 1 枚の利用 助成額は 1 乗車につき 630 円(当時の初乗り運賃)を上限
平成 21 年度	対象者の所得要件を「市町村民税所得割非課税世帯」から「市町村民税所得割非課税の者（個人）」に変更
平成 23 年度	次の事項を変更 ・対象者に「65 歳以上で高齢等を理由に運転免許証を返還」を追加 ・利用券の交付枚数を申請月に関係なく年間 30 枚に変更 ・助成額の変更（対象者の区分に関係なく一律 15,000 円） ・利用券の使用方法を 1 回の乗車につき、何枚でも使用可能に変更
平成 24 年度	・福祉タクシー利用券と市町村運営有償運送の回数券の引き換えが可能

4.6.2 利用者数

利用券の交付及び利用者数は、次のとおりです。

表 平成 26 年度の利用実績

項目	数量
交付枚数	64,680 枚
交付人数	2,156 人
利用枚数	44,433 枚
利用率	68.7%
年間補助金額	22,216,500 円

① 地域別年度別の申請者数

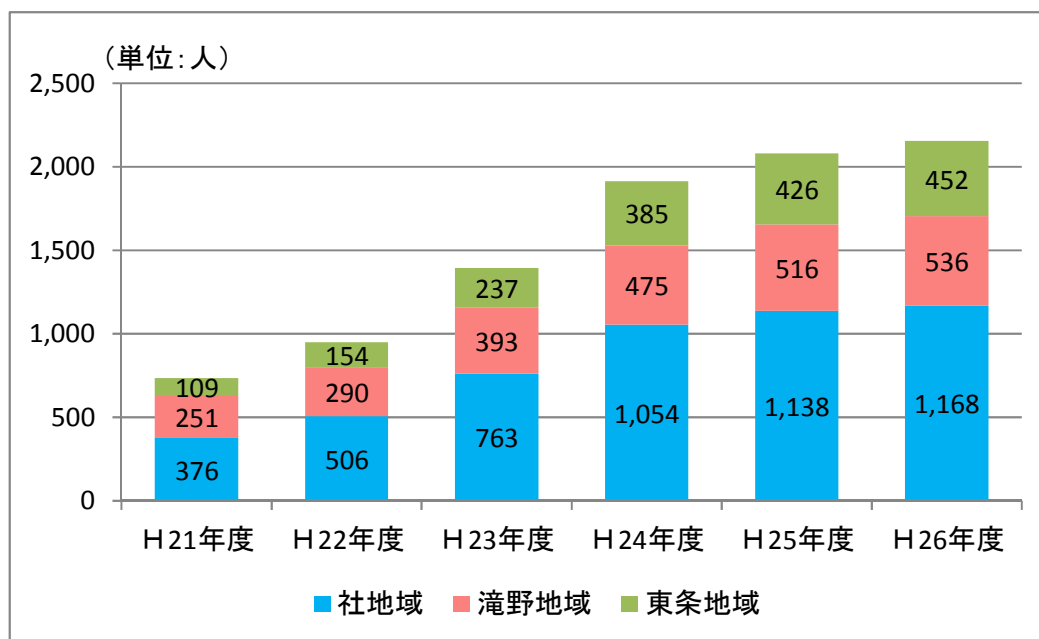
申請者数は、平成 21 年度から平成 26 年度まで増加しています。

地域別にみると、社地域では、平成 21 年度の 376 人から平成 26 年度は 1,168 人で、増加率は 311%となっています。

滝野地域では、平成 21 年度の 251 人から平成 26 年度は 536 人で、増加率は 214%となっています。

東条地域では、平成 21 年度の 109 人から平成 26 年度は 452 人で、増加率は 415%となり、3 地域の中で最も申請者数の増加率が高くなっています。

市全体では、平成 21 年度から平成 26 年度で増加率は 292%となっています。



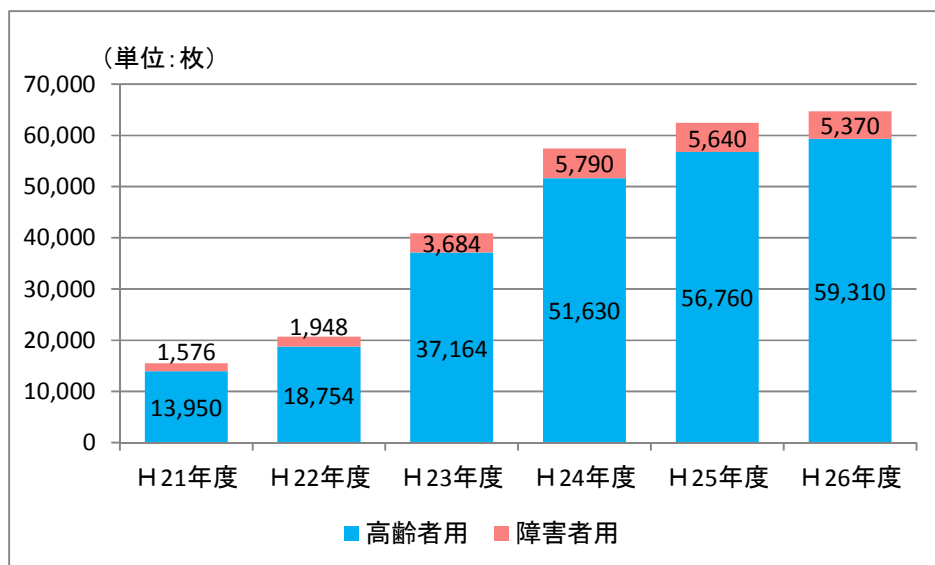
資料：加東市資料

図 地域別年度別の申請者数

② 利用券種類別年度別交付枚数

交付枚数について、高齢者用の交付枚数は、平成 21 年度の 13,950 枚から平成 26 年度は 59,310 枚で、増加率は 425%となっています。

障害者用の交付枚数は、平成 21 年度の 1,576 枚から平成 26 年度は 5,370 枚で、増加率は 341%となっています。



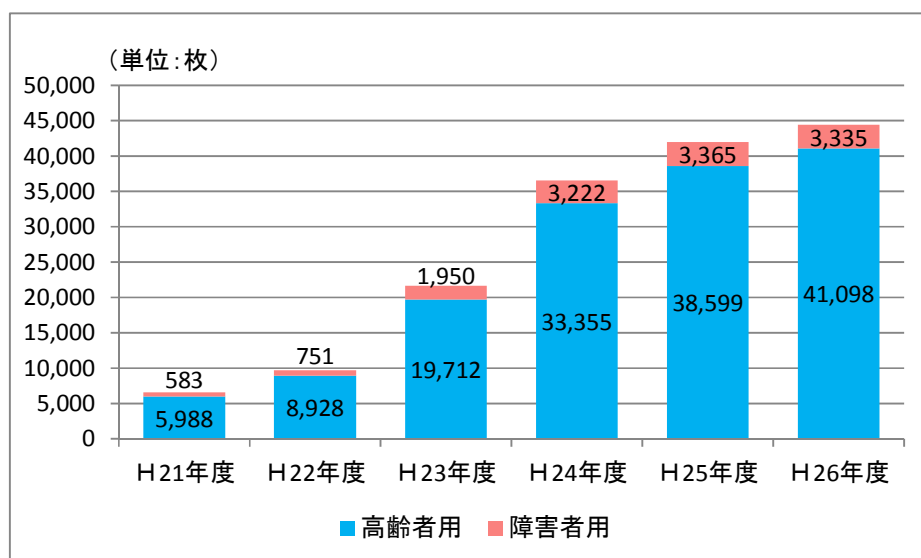
資料：加東市資料

図 利用券種類別年度別交付枚数

③ 利用券種類別年度別利用枚数

利用枚数について、高齢者用の利用枚数は、平成 21 年度の 5,988 枚から平成 26 年度は 41,098 枚で、増加率は 686%となっています。

障害者用の利用枚数は、平成 21 年度の 583 枚から平成 26 年度は 3,335 枚で、増加率は 572%となっています。

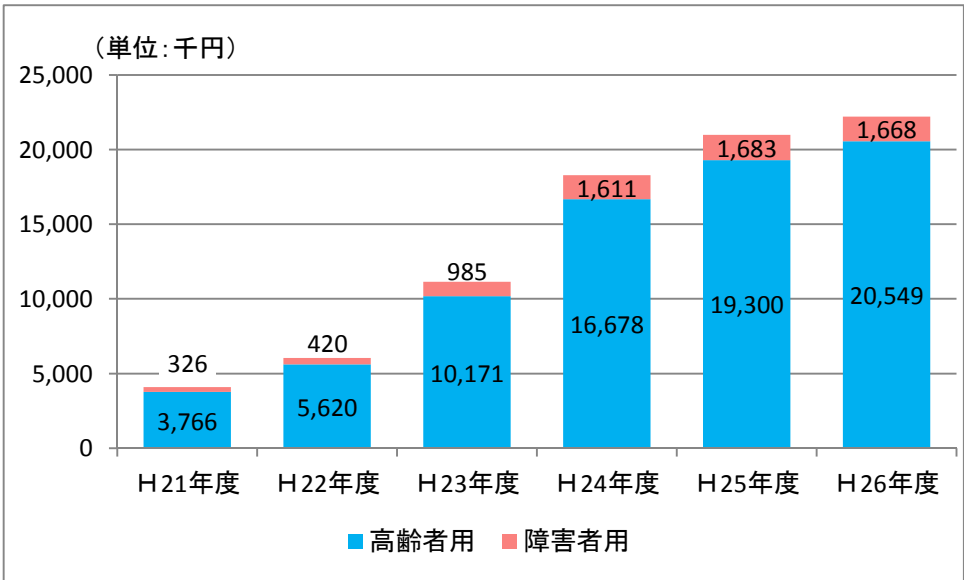


資料：加東市資料

図 利用券種類別年度別利用枚数

④ 利用券種類別年度別助成金額

助成金額は年々増加し、平成 26 年度には高齢者用で 20,549 千円、障害者用で 1,668 千円となっています。

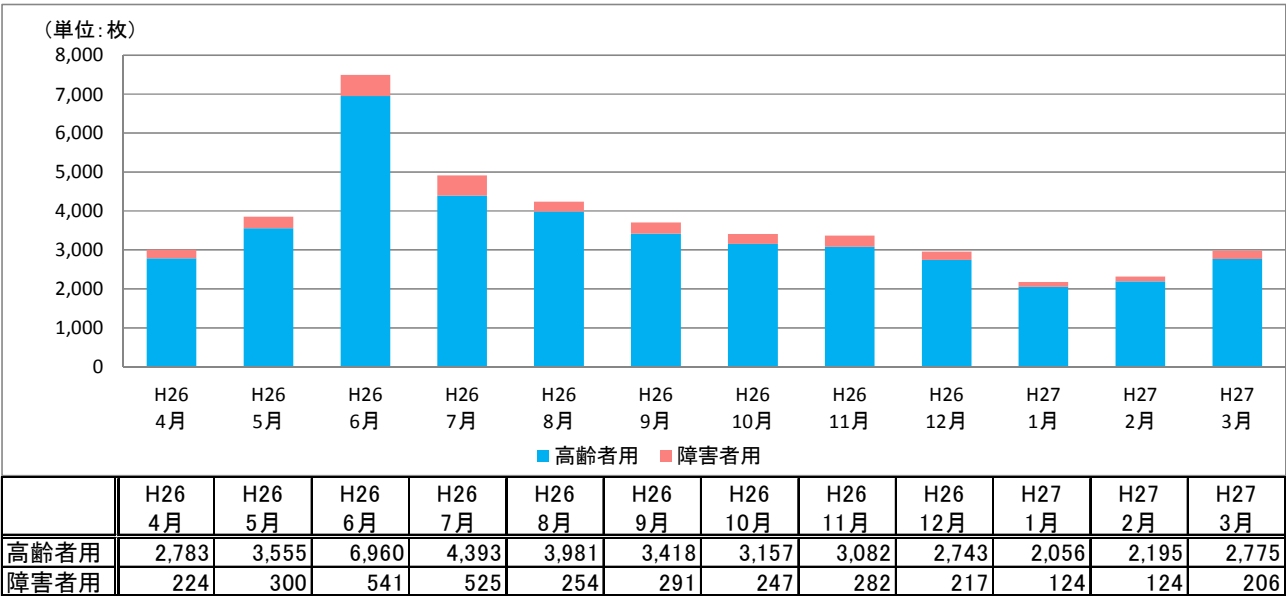


資料：加東市資料

図 利用券種類別年度別助成金額

⑤ 平成 26 年度利用券種類別利用枚数（月別）

月別の利用枚数は、利用券の有効期限である 6 月に利用が集中しています。それ以外の月では 7 月の利用が多く、その後 1 月まで利用枚数は減少傾向にあり、2 月から 5 月にかけて再び利用枚数が増加しています。



資料：加東市資料

図 利用券種類別月別利用枚数

4.7 地域公共交通の乗継の現状

4.7.1 市外から市内への乗継

市外から路線バスの社営業所（本市中心部）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 JR 加古川線を利用して社営業所へ移動する場合は、社町駅で降車後に社町駅停留所または河高社駅前停留所で路線バスに乗換える経路があります。

平日の朝の通勤時間帯である 7 時台に社町駅に到着した場合は、乗換待ち時間が 20 分未満です。

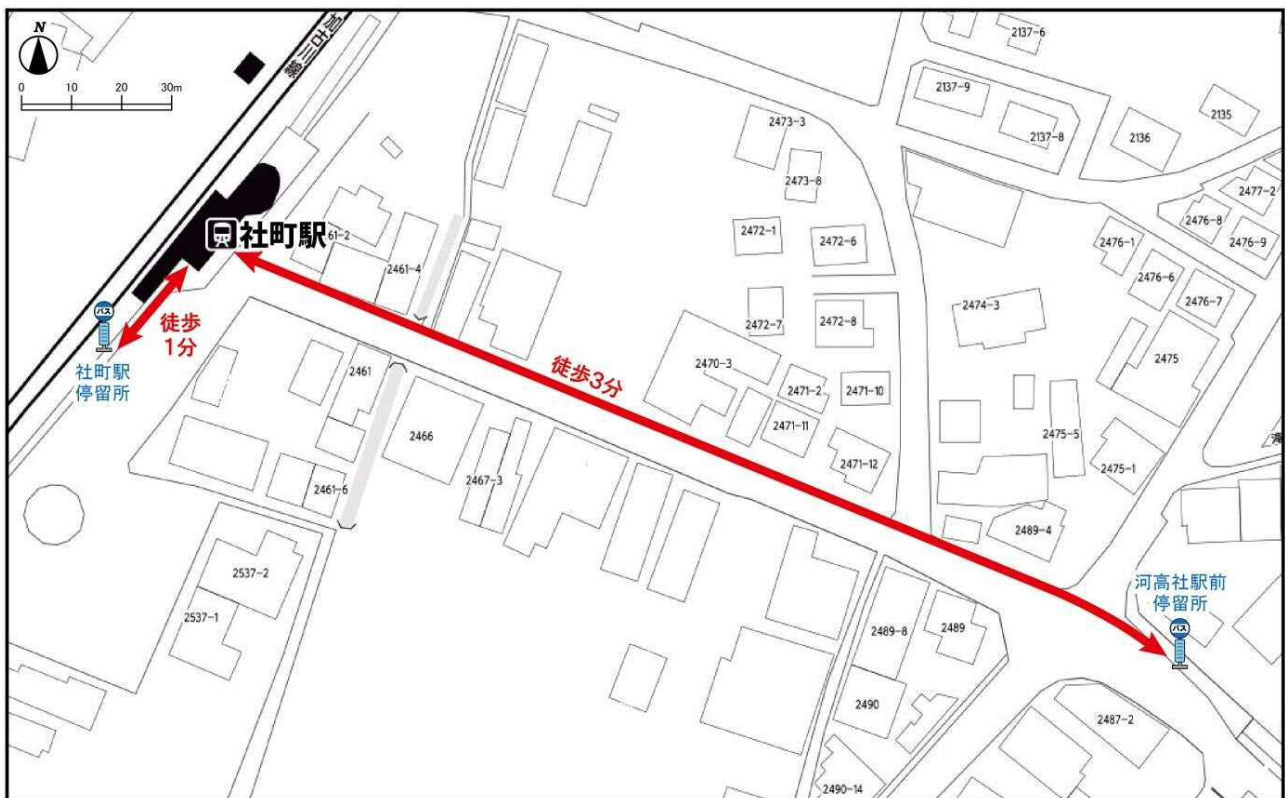
一方で、12 時台から 16 時台や 21 時台以降に社町駅に到着した場合は、大部分が乗換待ち時間 20 分以上となっています。

表 市外から市内への乗継（鉄道利用）

平日	JR加古川線				JRから路線バスに乗換 → (乗換時間1～3分)		路線バス		
	社町駅						社町駅停留所		河高社駅前停留所
	西脇市・谷川 方面から到着		粟生・加古川方面か ら到着				社営業所方面行き		社営業所方面行き
5時台		57				5時台			
6時台	27	57		28		6時台			
7時台	31	58		28	59	7時台	33		
8時台	39			39		8時台	8	43	
9時台		55			56	9時台			
10時台		55				10時台	10	4	
11時台		55		20		11時台		5	
12時台		55		20		12時台	25	5	
13時台		55		20		13時台			
14時台		55		20		14時台		5	
15時台		55		20		15時台			
16時台		55		20		16時台		35	
17時台				20		17時台		32	
18時台	3			24		18時台		32	
19時台	8		8	29		19時台		32	
20時台	4			28		20時台		32	
21時台	2	57		26		21時台			
22時台				21		22時台		1	
23時台				24		23時台			

※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 分以上を要します（乗換時間は除く）。

資料：西日本旅客鉄道(株)ホームページ、神姫バス社営業所時刻表（平成 28 年 9 月現在）



※乗換に要する徒歩の所要時間は、Google Map での最短経路結果を用いています。

図 社町駅と路線バス停留所の乗換経路

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市内中心部へ移動する場合は、滝野社インター停留所で降車後に同停留所で路線バスに乗換える経路か、タクシーを利用するかのいずれかとなります。

平日に高速バスで津山方面から到着する 13 時台から 17 時台の便は、路線バスとの乗換待ち時間が 30 分未満です。

一方、津山方面から到着する 13 時台から 17 時台以外の便や京都及び大阪方面からの便の大半は、路線バスとの乗換待ち時間が 30 分以上となっています。

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		
	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		京都・大阪方面から到着					【急行】社営業所方面行き		
5時台						高速バスから 路線バスに乗換 → (乗換時間1分)	5時台			
6時台			36				6時台			
7時台		16	36		52		7時台			
8時台	11	16	24 48				8時台	26	56	
9時台		16	21		24 48		9時台	56		
10時台		16		15 24 48			10時台	56		
11時台		16		24 48			11時台			
12時台		16		24 48			12時台	6		
13時台	16 41		22 48				13時台	46		
14時台	16		24 48				14時台	46		
15時台	16		24 52				15時台	46		
16時台	16		24 52				16時台	46		
17時台	16		24 51 52				17時台			
18時台		16	24 52				18時台			
19時台		16	11 24 52				19時台			
20時台		16	24 51 52				20時台			
21時台		16	24 56				21時台			
22時台			24				22時台			
23時台			24				23時台			

※グレーの網掛け部分は高速バスの到着後、路線バスへの乗換待ち時間に 30 分以上を要します（乗換時間は除く）。

資料：神姫バス(株)中国 HW 時刻表、社営業所時刻表（平成 28 年 9 月現在）



※乗換に要する徒歩の所要時間は、Google Map での最短経路結果を用いています。

図 滝野社インター停留所での乗換え経路

4.7.2 市内から市外への乗継

路線バスの社営業所（本市中心部）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

社営業所から 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または河高社駅前停留所で降車後に社町駅で鉄道に乗換える経路があります。

平日のほとんどの時間帯で乗換待ち時間が 20 分未満ですが、7 時から 9 時台の大部分と 12 時台、19 時台には乗換待ち時間が 20 分以上となっています。

表 市内から市外への乗継（鉄道利用）

平日	路線バス				JR加古川線	
	社町駅停留所	河高社駅前停留所			社町駅	
	社営業所方面から到着	社営業所方面から到着			栗生・加古川方面行き	西脇市・谷川方面行き
5時台			路線バスからJRに乗換 → (乗換時間1～3分)		5時台	57
6時台		15			6時台	27 57 28
7時台		0			7時台	31 58 28 59
8時台	31	5			8時台	39 39
9時台	23	35			9時台	55 56
10時台					10時台	55
11時台	48	0			11時台	55 20
12時台		35			12時台	55 20
13時台					13時台	55 20
14時台	43	35			14時台	55 20
15時台	44	55			15時台	55 20
16時台	43	55			16時台	55 20
17時台	53				17時台	20
18時台		5			18時台	3 24
19時台		35			19時台	8 8 29
20時台					20時台	4 28
21時台					21時台	2 57 26
22時台					22時台	21
23時台					23時台	24

※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 分以上を要します（乗換時間は除く）。

資料：西日本旅客鉄道㈱ホームページ、神姫バス社営業所時刻表（平成 28 年 9 月現在）

② 高速バスを利用して市外へ移動する場合

路線バスの社営業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後に同停留所で高速バスに乗換える経路があります。

平日はいずれの時間帯も乗換待ち時間が 30 分以内で高速バスに乗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			高速バス							
	滝野社インター停留所			滝野社インター停留所							
	【急行】社営業所方面から到着			大阪方面行き			津山方面行き			京都方面行き	
5時台		路線バスから 高速バスに乗換 → (乗換時間1分)	5時台								
6時台			6時台	16	36	56					
7時台			7時台	16	36	56	52				
8時台	5		8時台	16			46	24	48	11	
9時台	14		9時台	16			46	24	48	21	
10時台	45		10時台	16			46	15	24	48	
11時台			11時台	16			46	24	48		
12時台	14		12時台	16			46	24	48		
13時台	14		13時台	16			46	22	48	41	
14時台	14		14時台	16			46	24	48		
15時台	14		15時台	16			46	24	52		
16時台	14		16時台	16			46	24	52		
17時台	7		17時台	16			46	24	51	52	
18時台			18時台	16			46	24	52		
19時台			19時台	16				11	24	52	
20時台			20時台	16	36				24	51	52
21時台			21時台	16				24	56		
22時台			22時台				24				
23時台			23時台				24				

資料：神姫バス(株)中国 HW 時刻表、社営業所時刻表（平成 28 年 9 月現在）

4.8 利用者の意向等

4.8.1 市民ワークショップの開催

本市の公共交通の現状や課題を共有し、将来のあり方や希望を把握するために、市民によるワークショップを開催しました。ワークショップで出された意見は、「加東市地域公共交通活性化協議会」に報告・協議し、「加東市地域公共交通網形成計画」に反映するとともに、今後の本市の交通施策に活かします。

市民や兵庫教育大学生、各種団体等から参加いただきました。

回（開催日）	概要
第1回 （平成27年7月26日（日）） 参加者：18名	■加東市の公共交通の良いところ、悪いところを整理 <良いところ> ・鉄道、バスがあり、特に高速バスは便利である。 ・高速道路や国道など道路網が整備されている。 <悪いところ> ・最寄りの駅、バス停が遠く、本数も少ない。 ・高齢者の移動手段が確保されていない。 ・福祉タクシー事業の利用状況に地域差がある。
第2回 （平成27年8月23日（日）） 参加者：20名	■加東市の公共交通の改善点を整理 講義：大阪大学 土井勉特任教授 「公共交通の役割・価値について」 <公共交通の改善アイデア> ・わかりやすい時刻表や路線図があればよい。 ・病院、買い物に利用できるバス路線が欲しい。 ・土日や夜遅い時間に増便をしてほしい。 ・まちづくりと公共交通を連携させる。
第3回 （平成27年9月5日（土）） 参加者：23名	■公共交通で移動するために必要な交通網を整理 ・市内への移動や通勤・通院などには、路線バスだけでなく他の移動手段の導入が必要である。 ・地域が主体となって運営するバスやタクシーの導入が必要である。 ・公共交通の運行は、時間帯によってルートを変更するなど柔軟な対応が望まれる。 ・公共交通に係る情報を発信し、利用を促進する。

回（開催日）	概要
第4回 (平成27年9月25日(金)) 参加者：24名	■交通コストについて整理 ・市内は100円～300円までの金額が望ましい。 ・市内は距離性ではなく、一律料金が望ましい。 ・市外はどのようなルートを作るかが重要であり、鉄道との接続も大事である。 ■全体まとめ ＜市内路線＞ ・路線バスによって、市街地中心部、医療機関を循環するような路線が必要である。 ・通学のために学校区の広い小中学生の利便を考慮した公共機関が必要である。 ・市町村運営有償運送と路線バスの競合区間の取扱は、もっと柔軟に対応する必要がある。また運転手確保のための対策が必要である。 ・市内の移動は同一料金が望ましい。 ＜市外路線＞ ・「東条湖おもちゃ王国」や「清水寺」など観光地を経由したバス路線を検討する。 ・通勤・通学の需要がある方面へは、乗継がスムーズにできるよう鉄道や路線バスの交通事業者同士でダイヤを調整する。 ＜多様な移動手段の選択＞ ・路線バス、市町村運営有償運送を含めたコミュニティバス、福祉タクシーなど地域の実情に応じた移動手段により、全市に公共交通網を形成する必要がある。 ＜その他＞ ・公共交通の利用促進のためには、まちの魅力増進や情報発信などのまちづくりとの連携が必要である。

4.8.2 市民アンケート（交通行動調査及び意向調査）の実施

① 調査方法及び対象

- ・ 市内 4,000 人を対象（16 歳以上無作為抽出）
- ・ 調査期間：平成 28 年 1 月 28 日～2 月 12 日
- ・ 方法：郵送による配布・回収
- ・ 回答 1,727 人 回答率 43.2%

② 調査結果の概要

- 「あなたは日常的に自動車を運転していますか？」という問いに対して、「運転している」と回答した人の割合は、全体の 74.2%を占め非常に高い割合になっています。

性別では、女性でも 70.1%を占め、年代別では 70 代でも 63.4%を占めるなど、自動車の運転が生活に密着しています。

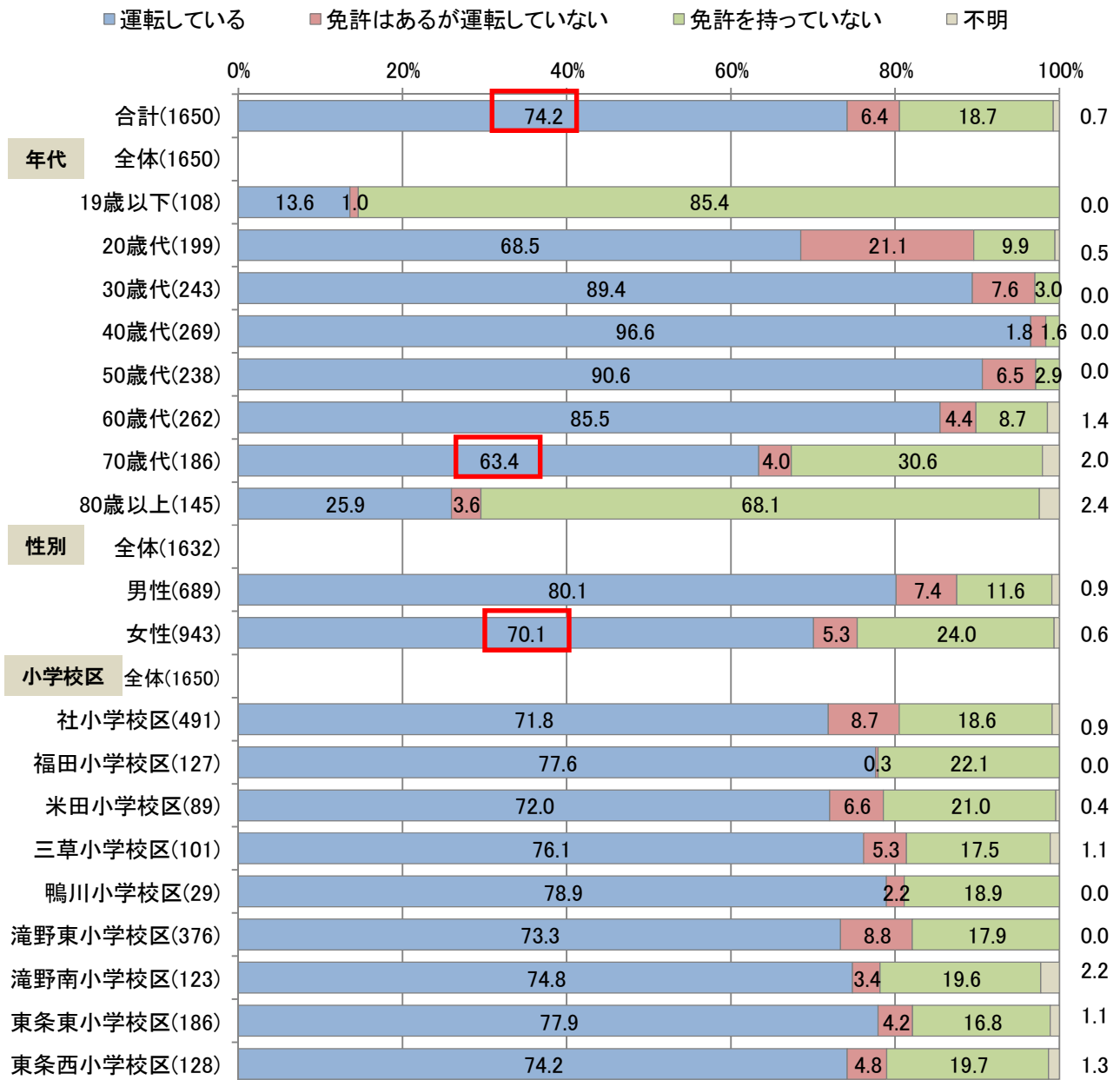


図 日常的な自動車運転実態の割合 (%)

- 2) 「あなたは日常的に自動車を運転していますか？」という問いに対して、「免許はあるが運転していない」「免許を持っていない」と回答した人の主な移動手段は、「家族等が運転する自動車で移動する」という人が全体の 42.7%と最も多く、「公共交通機関（鉄道、バス、タクシー合算）で移動する」は 14.9%にとどまり、公共交通機関への依存度は非常に低い状況です。

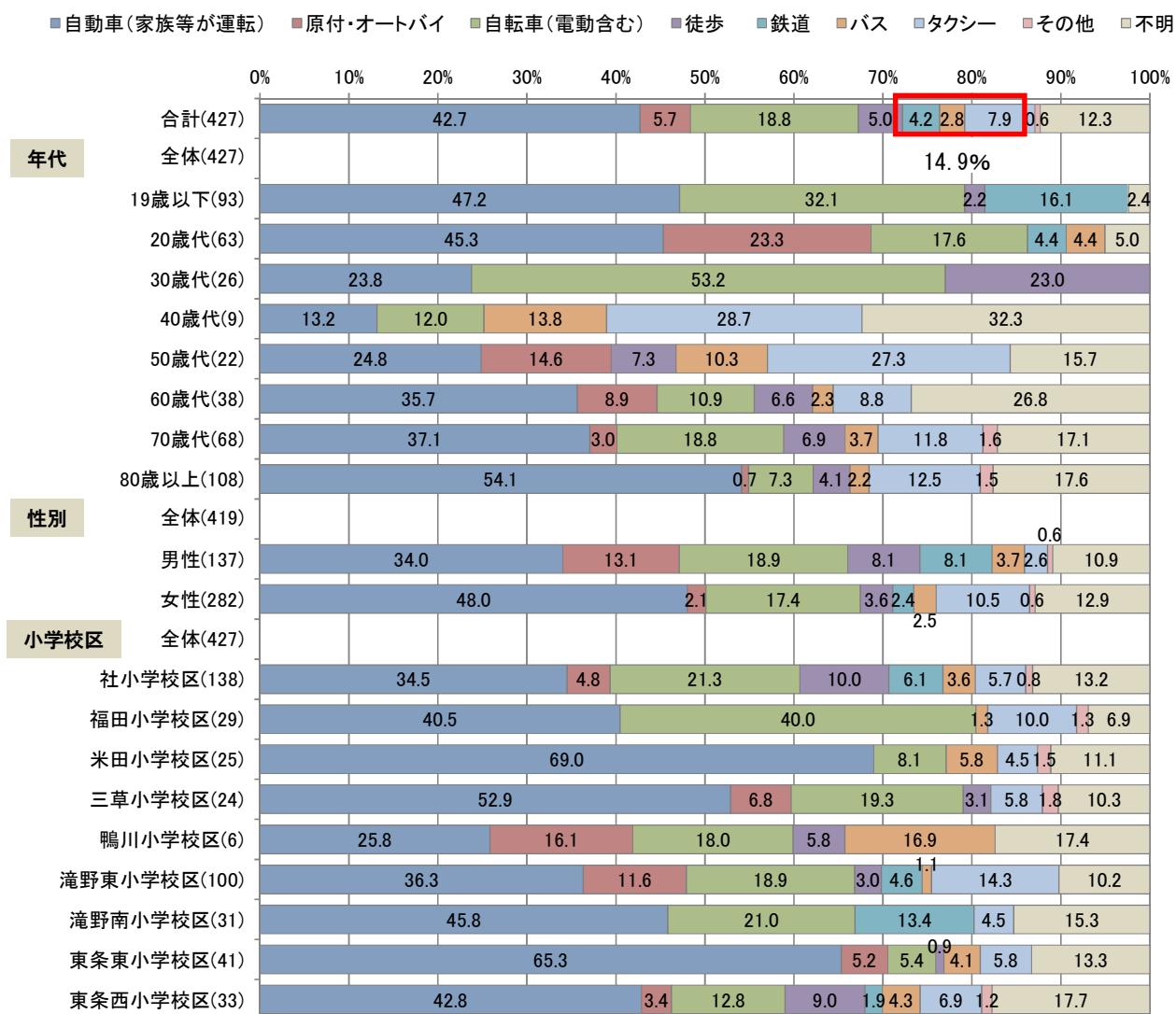


図 非運転者の主な移動手段の割合（％）

- 3) 公共交通機関の日常的な利用層（「週に1回以上」）は、最も多い鉄道の利用でも4.4%で、路線バス、高速バス及びタクシーは、いずれも2%を下回っており、8割前後が「ほとんど利用しない」層となっています。

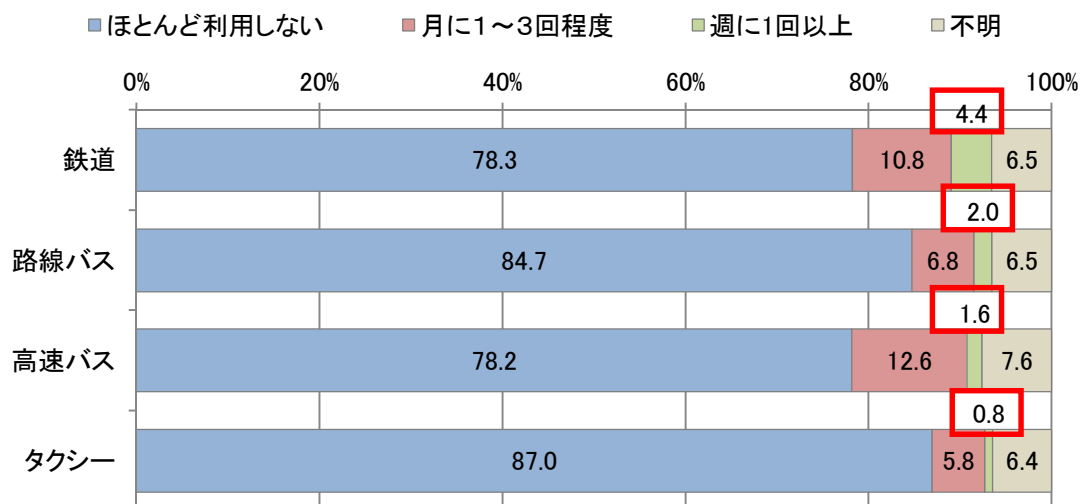


図 公共交通機関の利用頻度 (%)

- 4) 路線バスをあまり利用しない理由は、「車を利用できるため」が61%で最多となります。

小学校区別では、全体的に「車を利用できるため」が最多理由であることに変わりはありませんが、滝野南、東条東及び東条西小学校区で「便数が少ない」「行きたい場所への路線がない」といった公共交通サービスの量や質への不満が他の校区に比べて高くなっています。

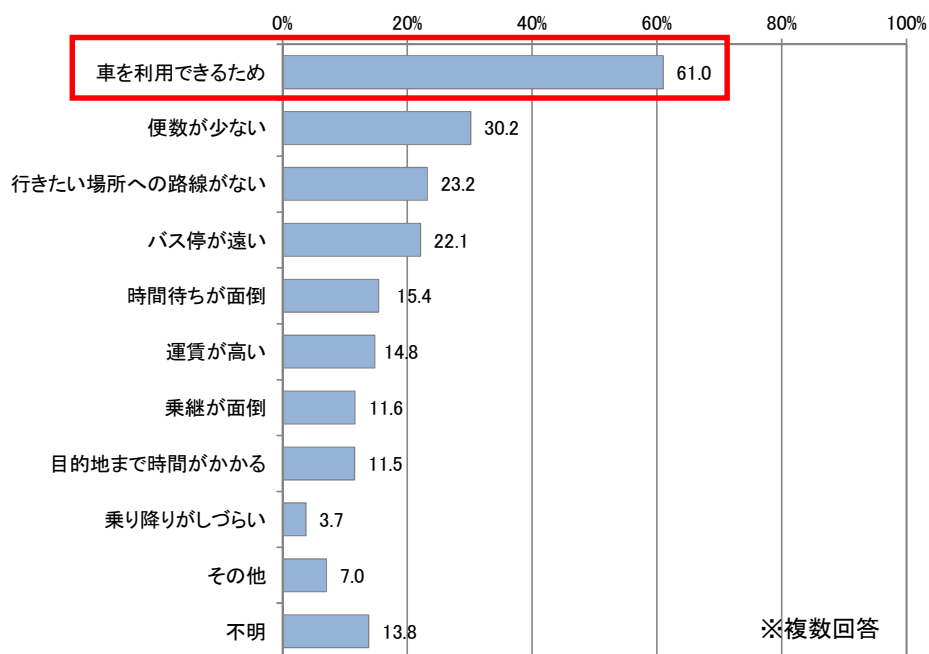


図 路線バスをあまり利用しない理由の割合 (%)

表 居住小学校区別の路線バスをあまり利用しない理由の割合（％）

	全体	居住小学校区								
		社小学校区	福田小学校区	米田小学校区	三草小学校区	鴨川小学校区	滝野東小学校区	滝野南小学校区	東条東小学校区	東条西小学校区
N	1617	477	125	87	100	29	375	121	180	123
車を利用できるため	61.0	65.1	63.0	49.3	59.3	35.3	64.3	53.6	56.9	62.4
便数が少ない	30.2	32.3	15.2	32.3	24.2	25.7	21.5	37.0	43.4	41.7
行きたい場所への路線がない	23.2	21.4	13.8	14.7	21.5	19.7	19.9	29.2	37.8	30.6
バス停が遠い	22.1	21.5	25.3	32.5	16.5	6.8	18.8	17.9	33.1	20.9
時間待ちが面倒	15.4	16.7	13.6	11.4	15.0	13.3	11.2	23.1	19.1	16.0
運賃が高い	14.8	19.1	16.1	13.9	5.5	5.8	8.6	9.4	24.3	17.4
乗継が面倒	11.6	12.8	8.0	13.6	10.1	9.0	9.2	13.2	15.8	10.9
目的地まで時間がかかる	11.5	14.8	12.2	6.3	8.2	11.6	6.6	13.2	17.3	9.8
乗り降りがしづらい	3.7	3.9	2.5	5.4	2.5	1.2	4.1	4.2	3.1	3.8
その他	7.0	8.6	6.6	3.6	5.5	17.9	9.1	5.7	3.4	2.9
不明	13.8	11.2	17.0	18.6	18.9	34.3	13.1	12.9	14.5	10.4

- 5) 「どのようなバスであれば自家用車から転換できますか？」という問いに対しては、「便数が多い」が39.6%で最多で、次いで「目的地までの路線がある」が33.5%と続きます。特に、東条東・東条西小学校区では、これらのニーズが高くなっています。

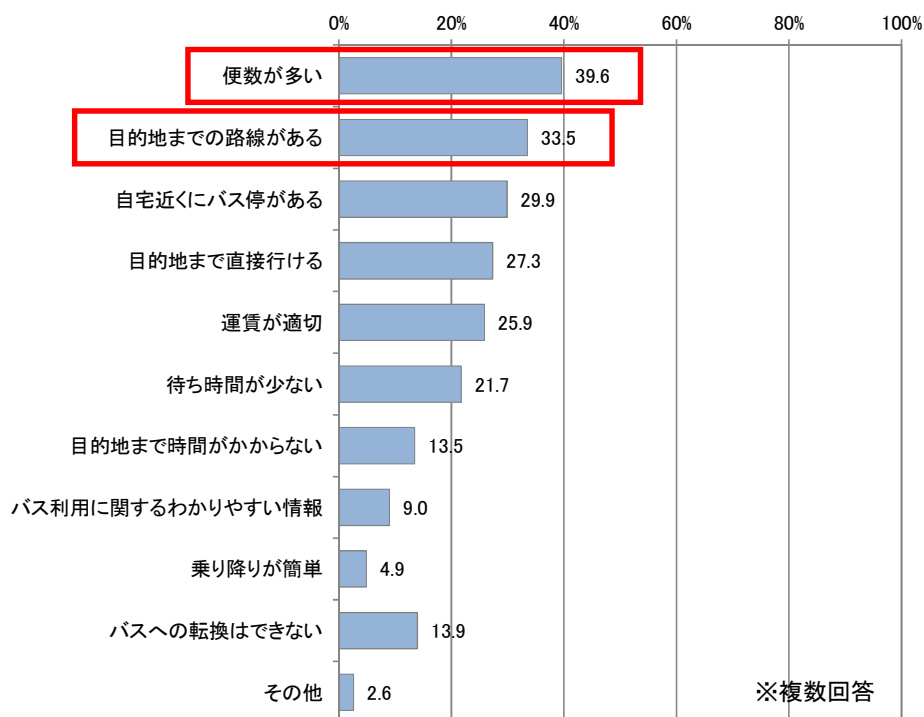


図 自家用車から路線バスへ転換を促す要件の割合 (%)

表 居住小学校区別の路線バスへの転換を促す要件の割合（％）

	全体	居住小学校区								
		社小学校区	福田小学校区	米田小学校区	三草小学校区	鴨川小学校区	滝野東小学校区	滝野南小学校区	東条東小学校区	東条西小学校区
N	1617	477	125	87	100	29	375	121	180	123
便数が多い	39.6	42.5	34.0	38.6	36.1	22.9	31.5	48.9	44.9	49.4
目的地までの路線がある	33.5	29.3	32.0	39.8	31.5	28.7	29.3	36.0	43.4	45.7
自宅近くにバス停がある	29.9	28.7	40.2	29.1	28.2	11.9	29.6	19.6	36.5	31.1
目的地まで直接行ける	27.3	30.0	23.9	31.4	28.6	15.6	23.9	30.5	24.2	31.3
運賃が適切	25.9	26.8	34.2	21.9	24.0	19.0	23.6	23.2	28.0	25.9
待ち時間が少ない	21.7	24.3	17.0	22.9	14.4	18.2	21.8	30.2	18.1	19.4
目的地まで時間がかからない	13.5	17.0	11.2	14.8	8.4	10.0	10.4	16.8	14.3	11.2
バス利用に関するわかりやすい情報	9.0	12.6	7.7	3.9	8.1	7.0	5.2	13.6	9.0	7.9
乗り降りが簡単	4.9	5.0	2.8	6.1	1.5	0.0	6.4	2.8	5.3	6.9
バスへの転換はできない	13.9	12.5	12.0	10.8	18.8	11.0	16.6	8.3	17.5	12.9
その他	2.6	2.6	3.9	1.7	4.4	0.0	3.3	1.6	1.4	1.7
不明	17.7	16.3	18.0	25.9	19.4	48.4	16.2	17.1	17.9	12.8

- 6) 「お住まいの近くから新たなバス路線を設けるとしたら、どこまでの路線が欲しいですか？」の問いには、「特に欲しい路線はない」が 51.4%と多く、「欲しい路線がある」と答えた方は、37.5%となっています。東条東・東条西小学校区では5割強の方が欲しい路線について答えており、路線バスへの期待がうかがえます。

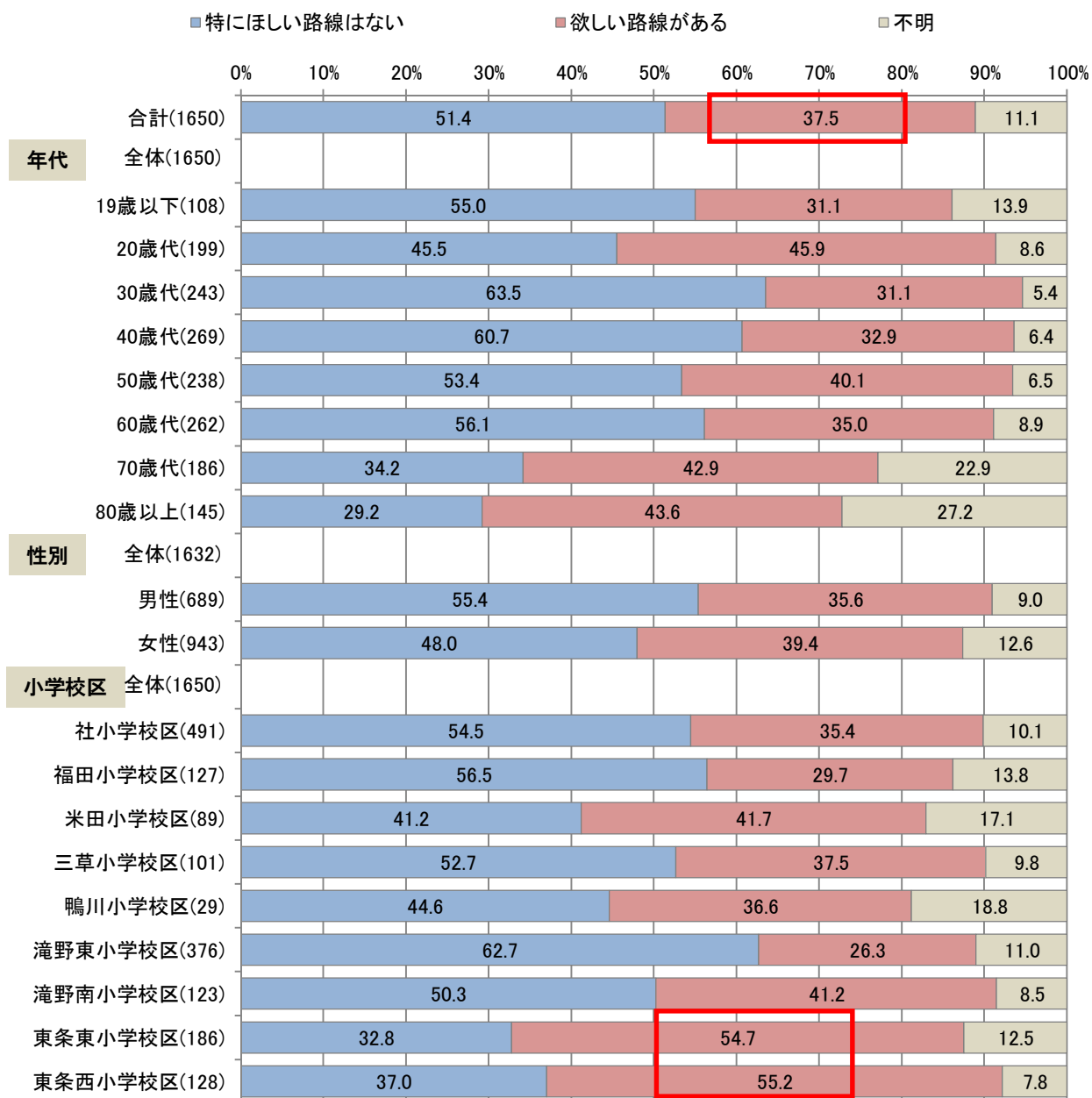


図 新たな路線バスのニーズの割合 (%)

7) 市民の市内移動実態（小学校区住民数×移動頻度）は、次のとおりです。

1. 最も大きい移動が、社及び隣接する滝野東・南、福田、三草小学校区から社地域内の商業施設への移動となっています。これらは「日常的な買い物」「週末の買い物」目的で、ほぼ自家用車でのアクセスです。
2. 滝野東小学校区では、社地域だけでなく「闘竜灘、ジャパン滝野店周辺」（買い物目的）、「滝野郵便局、JA滝野支店周辺」（各種手続き）、「滝野社インター周辺」（レジャー、通勤）へのアクセスも多く、移動手段は自家用車です。
3. 市内東部では、東条東小学校区から「マックスバリュ東条店」や東条地域内の周辺施設へのアクセスが多く、移動手段は自家用車です。

表 加東市内の移動実態（回）

	社	福田	米田	三草	鴨川	滝野東	滝野南	東条東	東条西
N	491	127	89	101	29	376	123	186	128
社地域	市役所周辺	0.778	0.330	0.752	1.007	0.477	0.318	0.260	0.406
	加東警察署・県総合庁舎・やしろショッピングパークBio周辺	1.414	1.246	1.110	1.291	0.672	0.859	1.120	0.429
	マックスバリュ社店周辺	1.268	0.498	0.920	1.296	0.555	1.079	0.592	0.303
	ボンマルシェ周辺	1.166	0.665	0.985	1.119	0.479	0.582	0.392	0.327
	加東市民病院	0.206	0.153	0.138	0.136	0.197	0.126	0.058	0.106
	社パーキングエリア周辺	0.097	0.027	0.272	0.134	0.047	0.127	0.011	0.027
	兵庫教育大学	0.279	0.014	0.558	0.155	0.066	0.114	0.038	0.121
	やしろ国際学習塾周辺	0.050	0.019	0.106	0.831	0.233	0.114	0.021	0.040
	社児童館・平池公園周辺	0.137	0.701	0.142	0.094	0.000	0.041	0.016	0.013
	松原メイフラワー病院周辺	0.084	0.039	0.260	0.114	0.072	0.109	0.011	0.118
滝野地域	社地域内の個人医院	0.088	0.098	0.101	0.181	0.142	0.053	0.037	0.025
	社地域その他	0.210	0.100	0.357	0.272	0.334	0.053	0.058	0.062
	滝野温泉ほかば周辺	0.081	0.058	0.046	0.251	0.007	0.257	0.182	0.059
	播磨中央公園・滝野公民館・滝野図書館・滝野文化会館	0.165	0.099	0.070	0.200	0.011	0.485	0.279	0.094
	闘竜灘、ジャパン滝野店周辺	0.181	0.204	0.022	0.276	0.012	1.240	0.425	0.064
	滝野郵便局、JA滝野支店周辺	0.136	0.058	0.022	0.181	0.005	1.151	0.319	0.046
	滝野総合公園体育館（スカイピア）周辺	0.116	0.047	0.055	0.056	0.002	0.288	0.742	0.013
	滝野社インター周辺	0.466	0.346	0.275	0.336	0.108	1.185	0.559	0.060
	滝野地域内の個人医院	0.043	0.022	0.002	0.124	0.006	0.116	0.325	0.008
	滝野地域その他	0.107	0.008	0.001	0.096	0.074	0.156	0.421	0.021
東条地域	東条文化会館・東条図書館周辺	0.020	0.012	0.178	0.013	0.012	0.020	0.011	0.737
	とどろき荘周辺	0.033	0.088	0.106	0.022	0.029	0.018	0.041	0.837
	マックスバリュ東条店周辺	0.022	0.047	0.450	0.033	0.166	0.013	0.000	1.623
	ひょうご東条インター周辺	0.060	0.106	0.264	0.064	0.060	0.193	0.010	0.957
	JA東条支店・東条郵便局周辺	0.022	0.013	0.148	0.009	0.028	0.104	0.000	1.128
	東条湖おもちゃ王国周辺	0.041	0.007	0.294	0.040	0.158	0.167	0.138	0.391
	東条地域内の個人医院	0.002	0.000	0.017	0.004	0.013	0.020	0.000	0.226
	東条地域その他	0.083	0.003	0.052	0.002	0.249	0.002	0.000	0.165
	市内その他	0.032	0.040	0.011	0.049	0.002	0.076	0.137	0.025
									0.108

※「ほとんど行かない」(0.0回)、「2ヶ月に1回程度」(0.125回)、「1ヶ月に1回程度」(0.25回)、「2週間に1回程度」(0.5回)、「週に1・2回」(1.5回)、「週に3・4回」(3.5回)、「週に5回以上」(6.5回)として計算。

- 8) 市民の市外移動実態（小学校区住民数×移動頻度）は、「西脇市」「小野市」の移動がそれぞれ週3万人程度とその他の近隣市町と比べて突出しています。特に、社小学校区及び滝野東小学校区からの移動が半分以上を占めます。

福田小学校区及び滝野南小学校区から「小野市」、滝野東小学校区から「西脇市」、鴨川小学校区から「三田市」への移動は、市内のどの施設への移動よりも多く、日常生活圏が市外に向いていると考えられます。

一方、社小学校区、三草小学校区及び米田小学校区は、社小学校区内の商業施設への移動が近隣市町よりも多く、日常生活圏が市内にとどまっていると考えられます。

- 9) 「あなたのご自宅周辺からバス等で行くとしたら、最大どのくらいの運賃を支払えますか？」という問いには、100 円から 300 円台の中で、自宅から目的地までの距離に応じた運賃となっていることがわかります。

表 社地域内各地点への最大想定バス運賃（円）

		社地区											
		市役所周辺	ろショッピン グパーク B.o 周辺	加東警察署・県総合庁舎・やし	マックスバリュ 社店周辺	ボンマルシェ 周辺	加東市民病院	社パーキング エリア周辺	兵庫教育大学	やしろ国際学 習塾周辺	社児童館・平池 公園周辺	松原メイフラ ワー病院周辺	社地域内の個人 医院
居住小学校区	社小学校区	136	138	138	137	145	164	186	184	175	180	148	158
	福田小学校区	174	163	180	162	176	200	222	220	138	209	175	189
	米田小学校区	252	276	268	257	269	224	202	232	266	214	231	236
	三草小学校区	180	199	185	187	195	168	186	147	207	180	181	171
	鴨川小学校区	310	342	338	353	333	300	276	246	303	281	301	289
	滝野東小学校区	194	197	177	195	188	204	226	211	217	222	196	198
	滝野南小学校区	201	183	183	182	187	221	245	249	213	221	199	192
	東条東小学校区	316	322	314	315	318	299	288	309	314	297	296	299
	東条西小学校区	252	266	264	255	269	257	216	254	266	219	240	246

4.8.3 グループヒアリングの実施

- 実施期間：平成 27 年 10 月～11 月
- 目的：地域の公共交通に関する意見や要望等を把握し、本市の交通施策に反映させるために、グループヒアリングを実施しました。
- 方法：グループヒアリングの方法は、各小学校区単位に、その小学校区内の全ての自治会長（区長）とグループ編成した市の幹部職員（部長、課長で編成し、1 グループ 5 人）が、地域公共交通等について意見交換し、地域の実情や個々の課題、要望等を把握しました。

<主な意見>

（路線バスについて）

- 1 日の運行便数を増やしてほしい。
- バス停の整備（雨、夜間対策）をしてほしい。
- 料金を一律にしてほしい。
- 市立西脇病院への路線が欲しい。（滝野地域）
- 高速バスの更なる充実が必要。
- 小野市や三田方面への路線が欲しい。（東条地域）
- 小型のバスによる運行をしてはどうか。
- 加東市民病院、やしろショッピングパーク Bio、市役所への直通便が欲しい。（東条地域）
- 利用の少ない路線は見直しが必要ではないか。

（市町村運営有償運送について）

- バス停の整備が必要。（米田地区）
- 増便及び運行日の見直しが必要。（米田地区）
- 地域の運転手の確保が困難である。

（新たな地域公共交通の導入について）

- コミュニティバスを導入してほしい。
- 通院と買い物に対応した公共交通機関が必要。
- 市内要所を循環する路線があればよい。（福田地区）
- 広域路線への接続を良くしてほしい。（社地区）
- ワゴンタイプの運行をしてはどうか。
- スクールバスの空き時間の活用や一般客との混乗を検討してはどうか。
- デマンド型の運行を検討してほしい。

※一方で、利用者が多く見込めないことからコミュニティバスの導入は慎重に、との意見も多数ありました。

(福祉タクシー助成制度について)

- 利用額を増額、対象者の拡充など制度を見直してほしい。(米田地区、滝野地域)

(駐車場について)

- 高速バスのバス停近くの駐車場を増やしてほしい。
- JR 駅付近の駐車場を再検討する必要があるのではないかな。

(その他)

- 既存路線を周知する必要がある。

5. 加東市の地域公共交通の課題

加東市の現状や市民アンケート結果、市民ワークショップ、グループヒアリングを踏まえ、本市の地域公共交通の課題を、次のとおり取りまとめました。

課題 1

過度な自家用車への依存からの転換

市民アンケート結果から分かるように、全体の 74.2%の人が日常的に自家用車を運転しており、運転をしていない人の 42.7%が家族等の自家用車によって移動しています。したがって本市では、運転免許証の有無に関わらず自家用車で移動する人の割合が相当高い状況です。

このまま地域公共交通の利用者が減少し続けた場合、更なる便数の削減やバス停留所の廃止等のサービスの低下や、路線バスの「社清水線」のように運行休止を余儀なくされ、地域の移動手段が消滅してしまう場合もあります。

また、高齢化の進行に伴い、自家用車で移動できなくなる人の増加や、高齢者が関わる交通事故の発生も懸念されます。

そのため、過度の自家用車への依存から路線バスをはじめとした他の交通モードへの転換の必要性を啓発するとともに、機運を醸成していくことが重要になります。

したがって、地域にとって大切な移動手段を提供する交通事業者とそれを支える行政が地域公共交通の利便性を向上し、市民が地域公共交通を安全・安心に、かつ気軽に利用できる環境を整える必要があります。

課題 2

地域公共交通の維持・確保に必要な財政の確保

路線バスの I C カードの分析から、市内の路線バスは通学による利用が主となっています。また、市民アンケートの結果から、日常的な買い物やレジャー等の移動のほとんどが自家用車を利用したものであることが分かります。

今後、少子高齢化が進み、通学で路線バスを利用する生徒や学生が減少し、買い物等での一般の利用者が増加しなければ、路線バスの利用者総数が減少するため、更なる便数の減少や路線の休止などによるサービス水準の低下が予測されます。

また、市内の路線バスの中には国・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更に補助金額が増加することになりますが、地域公共交通は生徒や学生、高齢者等の交通弱者にとって不可欠な移動手段であることからその維持・確保のために、行政としては必要となる財政の確保が、また交通事業者としては利用促進や経営改善が重要になります。

加えて、福祉タクシー利用券助成事業は、年々利用者が増加していますが、利用者が最も多い月が助成券の使用期限である 6 月であることから、本来の事業目的に沿った利用となっているか、市民の貴重な税金の使い道として有効であるかの視点を含めて検討する必要があります。

課題 3

地域公共交通に関する連携の強化

鉄道、高速バス、路線バス、タクシー及び市町村運営有償運送など市内には様々な交通モードがあります。

これまでからそれぞれの交通事業者が、安全運行と乗務員による丁寧な接遇をはじめ、ダイヤの見直しや便数の確保、ＩＣカードやバリアフリーに対応した車両、web上で運行状況が確認できるバスロケーションシステムの導入、停留所等の待合環境の改善など、サービスの向上や移動のしやすさ(モビリティ)の向上による利用者増に取り組まれてきました。

しかし、便数、時間帯及び乗り場（停留所）までのアクセスや乗継に課題があり、行政も含めて交通事業者相互の連携が十分に取れているとはいえない状況です。

これからのまちづくりには持続可能な地域公共交通のネットワーク形成が不可欠なことから、これまで以上に交通事業者相互の連携や行政との連携を強化する必要があります。

そのためには、「加東市地域公共交通活性化協議会」を活用するなど、関係機関相互の連携強化の機会や場づくりを、行政が主体となって提供していくことが重要になります。

課題 4

地域公共交通の果たすべき役割や重要性の理解

市町村運営有償運送の取組や市民アンケートでの新規路線の要望から、一部の地域では地域公共交通の果たすべき役割や重要性を理解し、日常生活を営むための移動手段を地域が主体的に維持する意識や機運が高まっています。

そして、先進的に市町村運営有償運送に取り組まれている地域においては、公共交通空白地の移動手段の確保のみならず、運行を通じてコミュニケーションが活発化し、コミュニティの形成や地域の活性化の面からも成果が挙がっています。

一方で、市内の一部地域においては、移動手段の確保ができずに依然として公共交通空白地が存在しているため、日常生活を営むための移動に不便をきたしている人もみられます。

そのため、今後は公共交通空白地を解消するために、市内全域を網羅した地域公共交通ネットワークの形成が必要となります。

加えて、行政として日常の多くの部分を自家用車に依存した生活者に対して、市町村運営有償運送の取組などを広くPRしながら、地域公共交通の維持・確保に市民や地域が主体的に取り組む意識や機運を醸成していくことが重要になります。

6. より良いまちづくりと地域公共交通の基本方針 (地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針)

6.1 加東市が目指すまちの将来像と地域公共交通

本市の最上位計画である加東市総合計画において示したまちの将来像を実現するために、地域公共交通が担うべき役割を明確にし、目指す地域公共交通の将来像とその他の基本方針を定めます。

本市が目指すまちの将来像「山よし！技よし！文化よし！夢がきらめく☆元気なまち 加東」を実現するためには、総合的な交通体系の確立が欠かすことのできない重要施策のひとつであることを十分に認識したうえで、市民が日々の生活を安全・安心かつ便利で快適に暮らしていける地域公共交通の環境を整えとともに、市民や地域の参画を得ながら、魅力的で活気あふれるまちづくりに取り組んでいきます。

そして、地域公共交通が担うべき3つの役割

役割①：日常生活に必要となる移動を支えること。

役割②：機能的なまちづくりの実現に貢献すること。

役割③：住みやすい魅力的なまちづくりの実現に貢献すること。

を果たしていくことで、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

6.2 地域公共交通が担うべき役割

役割①：日常生活に必要となる移動を支えること

- ・ 市民が、通勤・通学や通院、買い物、行政サービスの利用など日常生活を営んでいくためには、自宅などから目的地までの移動を支える何らかの交通手段が必要です。

⇒ このような観点から、地域公共交通は、市民、特に交通弱者の日常生活に必要となる移動を支えるという最も重要な役割を担います。

役割②：機能的なまちづくりの実現に貢献すること

- ・ 本市の総合戦略の基本目標である「基本目標② 時代にあった地域をつくり、交流を促進する」の実現に向けて、まちづくりや観光振興等と連動した地域公共交通の充実は重要な施策です。
- ・ 限られた都市空間の中で、多くの人たちが乗り合える地域公共交通を利用して安全・安心かつ便利に地域拠点を移動できることは、都市と自然が調和した機能的なまちづくりの実現にとって重要な要因となります。
- ・ まちの活性化施策のひとつとして、交流人口の増加や定住化を促進するためには、本市中心部の交通結節点を交流拠点として市外からの地域公共交通によるアクセス性を高めていく必要があります。

⇒ このような観点から、地域公共交通は、機能的なまちづくりの実現に貢献するという役割を担います。

役割③：住みやすい魅力的なまちづくりの実現に貢献すること

- ・ 地域の活力や日常生活の利便性を向上し、市民にとって住みやすい魅力的なまちづくりを進めていくには、近隣市町と連携しながら、鉄道、高速バス及び路線バスによる広域的な地域公共交通ネットワークの形成が必要です。
- ・ 広域的な地域公共交通ネットワークの形成により京阪神地域とのアクセス性が向上し、本市が阪神地域の通勤圏となることで、まちの魅力が高まり住みやすさをアピールすることができます。
- ・ さらに、このことで地域の魅力を再認識できる影響力のある人材の流入などが期待でき、新たな交流により地域の活性化につながります。

⇒ このような観点から、地域公共交通は、住みやすい魅力的なまちづくりの実現に貢献するという役割を担います。

6.3 関係する実施主体が担うべき役割

本計画に関係する実施主体は、「行政」「交通事業者」「市民及び地域」及び「企業・団体」です。
それぞれの主体がそれぞれの役割を担うことにより、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

表 関係する主体が担うべき役割

実施主体	具体の構成	担うべき役割
行政	・ 加東市 ・ 国 ・ 兵庫県	・ 市民及び地域、交通事業者及び企業・団体と連携し、様々な施策を立案、実施する。 ・ 地域公共交通の維持・確保、改善に取り組む。 ・ 様々な情報発信により、利用を促進する。
交通事業者	・ 鉄道事業者 ・ バス事業者 ・ タクシー事業者	・ 安全・安心な運行サービスを提供する。 ・ サービスの向上や収支改善に取り組む。 ・ 様々な情報発信により、利用を促進する。 ・ 市民及び地域、行政及び企業・団体の取組に協力する。
市民及び地域	・ 市内の在住者 ・ 市外からの来訪者 ・ 市内の自治会や市民団体 ・ 市町村運営有償運送の運行受託者	・ 地域公共交通を積極的に利用する。 ・ 行政、交通事業者及び企業・団体の取組に参加する。 ・ 市民及び地域が主体となって、地域公共交通を維持・確保する。
企業・団体	・ 地域公共交通沿線企業 ・ 商工会 ・ 観光協会 など	・ 地域公共交通を積極的に利用する。 ・ 市民及び地域、行政及び交通事業者の取組に協力する。 ・ 地域公共交通と連携したイベント等を立案し、実施する。

6.4 目指す地域公共交通の将来像

まちの将来像を実現するために、地域公共交通の将来像とそのための地域公共交通ネットワークの形成に関する4つの基本方針を定めます。

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、地域が主体的に取り組む、持続可能な地域公共交通

- 市民の日常生活を支えるための重要な移動手段であることを念頭に、地域が主体的に取り組むことで、持続可能な地域公共交通を目指します。
- 京阪神地域とのアクセス性が高い本市において、市内外の交通利便性や安全性、快適性をより高めることで、若者世帯を中心に移住・定住を一層促進するなど、元気なまちを支える地域公共交通を目指します。
- まちづくりにおける基軸として、まちのにぎわいの創出や地域の活性化等に寄与し、さらには、地域間の交流促進やまちの魅力向上など様々効果をもたらす地域公共交通を目指します。

6.5 地域公共交通ネットワークの形成に関する基本方針

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。

明るく元気で活力ある市街地の形成と、都市と自然が調和した土地利用を推進する機能的なまちづくりは、地域公共交通ネットワークの形成と一体的に行う必要があります、これらが相互に作用することで、暮らしと憩いが響きあう、心地よいまちになります。

したがって、まちづくりの基軸として行政は、様々な関係機関との連携や協力を得て新たな交通の結節点となる交流拠点づくりを進めるとともに、多様な地域公共交通サービスが連携し補完し合うことで、既存の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。

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。

市民の生活におけるあらゆる移動は市内での移動にとどまらず、近隣市町はもちろん京阪神及び姫路など広範囲にまたがっています。また、市外から加東市へも、通勤や通学、買い物、レジャーなど様々な目的での移動があります。そのため、地域公共交通ネットワークの形成については、市内の移動だけでなく、広域的な視点を考慮していくことが重要になります。

したがって、鉄道や高速バス、本市と都市を結ぶバス路線を広域幹線（準広域幹線を含む）と位置付けて、交通事業者はもちろん近隣市町や国、県との連携の下、利用者ニーズに応じた柔軟な広域移動手段としながら、市内の地域移動手段（地域支線）と有機的に結び付いた地域公共交通ネットワークを形成して、広域的な移動や交流、移住・定住化を促進します。

基本方針3 多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

自家用車は、市内や近隣市町への移動など比較的近距离の移動において利便性や快適性、速達性が優れているといえます。そして、自家用車に依存したライフスタイルが浸透している本市においては、今後も自家用車による移動が基本になると想定されます。しかし、子どもや高齢者だけでなく誰もが交通弱者になる可能性があることを十分に認識し危機感を持って、高齢化の進行や高齢者などの暮らしを支える生産年齢人口が減少することを踏まえ、誰もが安全・安心かつ気軽に利用できる地域公共交通の環境を整えることは、今後のまちづくりにおいて必要不可欠な施策であるといえます。

したがって、公共交通空白地を解消する新たな地域公共交通サービスを導入するとともに、既存の地域公共交通サービスについて、運行ルートやダイヤの見直し・改善、便数の確保、乗継の効率化、運賃の改正、誰もが利用しやすい車両の導入、安全・安心かつ快適な待合空間の確保、さらに運行に係る案内情報の提供などによるサービスの充実や向上により、自家用車への依存から地域公共交通へ転換するとともに、潜在的な需要を掘り起こし、多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

基本方針4 地域公共交通を地域ぐるみで守り、育てます。

地域公共交通を将来にわたって維持・確保していくためには、交通事業者と行政が、より安全・安心かつ便利で快適に利用できるよう積極的にサービスの見直しや改善に取り組むことが重要になります。そのためには、サービスを受ける市民及び地域や企業・団体の受益者が、日常生活での様々な移動において積極的に地域公共交通を利用することが重要になります。

したがって、市民の安全・安心な移動や地域における暮らしやすさの向上、それに伴う居住者の維持・増加による地域の活性化という面において、地域公共交通が重要な役割を担っているということを行政や交通事業者だけでなく、市民及び地域や企業・団体など様々な主体が十分に認識し、地域全体で共有することで、地域公共交通を地域ぐるみで守り、育てます。

7. 計画の対象区域

この計画が対象とする区域は、加東市全域とします。

8. 計画の期間

計画の期間は、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間とします。

9. 計画の目標

9.1 計画の数値目標

目指す地域公共交通の将来像や地域公共交通ネットワークの形成に関する4つの基本方針に基づき、本計画の目標を定めます。

数値目標 1

地域公共交通の利用者の増加

——基本方針2，3に関連

高齢化が一層進行する中で、過度に自家用車に頼らないライフスタイルへ転換する必要があることから、地域公共交通の利用者数の維持・増加を目指します。

指 標	現況（基準年次）	目標（目標年次）
鉄道の乗車人数	274.5 千人/年（H27 年度）	280 千人/年 （H33 年度）
路線バスの利用者数	1,282 千人/年（H27 年度）	1,300 千人/年 （H33 年度）
通勤・通学における地域公共交通の分担率	7.1%（平成 22 年度） ※鉄道・電車、乗合バスの割合	10.0%（H32 年度）

<鉄道の乗車人数>

広域連携の役割を担う鉄道は、市内から北は丹波市方面、南は加古川市を経て京阪神方面へ移動できます。

自家用車以外の交通手段への転換を促進して、鉄道の乗車人数の維持・増加を目標とします。目標数値は、市内の各駅の乗車人数の合計を用います。

<路線バスの利用者数>

路線バスは、市内の買い物など日常的な移動だけでなく、近隣市町への移動または近隣市町からの広域的な通勤や通学に欠かすことができない移動手段です。

市内や市外への移動または市外からの移動において、路線バスの利用者の維持・増加を目標とします。目標数値は、ICカードの利用実績や乗降調査の結果を用います。

<通勤通学における地域公共交通の分担率>

通勤・通学において、地域公共交通を利用する人の割合を増やすことを目標とします。目標数値は、国勢調査の結果を用います。

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**

——基本方針 3, 4 に関連

将来にわたって地域公共交通を、市民や地域から愛着を持って利用してもらうには、行政や交通事業者の取組だけではなく、実際に地域公共交通を利用する市民及び地域や企業・団体の協力が必要不可欠です。

指 標	現況 (H28 年度)	目標 (H34 年度)
地域主体の地域公共交通の 取組数	2 箇所	4 箇所

<地域主体の地域公共交通の取組数>

市民及び地域による地域公共交通への主体的な取組数を目標とします。目標数値は、乗合タクシーや市町村運営有償運送などの地域主体による地域公共交通の取組数を用います。

指 標	現況 (H28 年度)	目標 (H34 年度)
市民及び地域等による待合 環境の改善数	1 箇所	3 箇所

<市民及び地域等による待合環境の改善数>

市民及び地域や企業・団体による主体的な待合環境の改善数を目標とします。目標数値は、バス停留所などへのベンチや上屋などの設置数を用います。

数値目標 3**地域公共交通によるまちのにぎわいの創出**

——基本方針 1 に関連

地域公共交通の利便性が向上することにより、地域公共交通を使って買い物やレジャー目的で本市を訪れる人が増加し、まちが活性化しにぎわうことを目指します。

指 標	現況 (H28 年度)	目標 (H34 年度)
商業施設に併設した交通結 節点の整備	0 箇所	1 箇所

<商業施設に併設した交通結節点の整備>

まちのにぎわいの創出の目標として、新たな交通結節点の整備を目標とします。目標数値は、商業施設に併設した交通結節点の整備箇所数として、「やしろショッピングパーク Bio」におけるバスターミナル整備とします。

9.2 将来の地域公共交通ネットワーク

将来の地域公共交通ネットワークの形成にあたって、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	交通モード	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。	鉄道	A
		高速バス	a, b, c, d, e
		路線バス	③, ④, ⑤, ⑥, ⑨
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、三田市及び篠山市への移動を可能とします。	路線バス	①, ②, ⑦, ⑧, ⑩, ⑭, ⑰
地域支線	市内や一部の近隣市町※への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。	路線バス	⑬, ⑮, ⑯, ⑰, ⑱
		地域主導型 コミュニティ 交通	イ, ロ, ハ

※東条地域を循環する路線の一部は、隣接する小野市までを結んでいますが、運行本数が1日1.5回でその他の近隣市町を結ぶ路線と比較して僅少となっていることから、広域幹線及び準広域幹線を補完する地域支線に位置付けます。

広域幹線、準広域幹線及び地域支線を結ぶために次の7箇所を交通結節点とし、バスターミナル整備やダイヤの見直し、路線変更などにより地域公共交通ネットワークの環境を整えていきます。

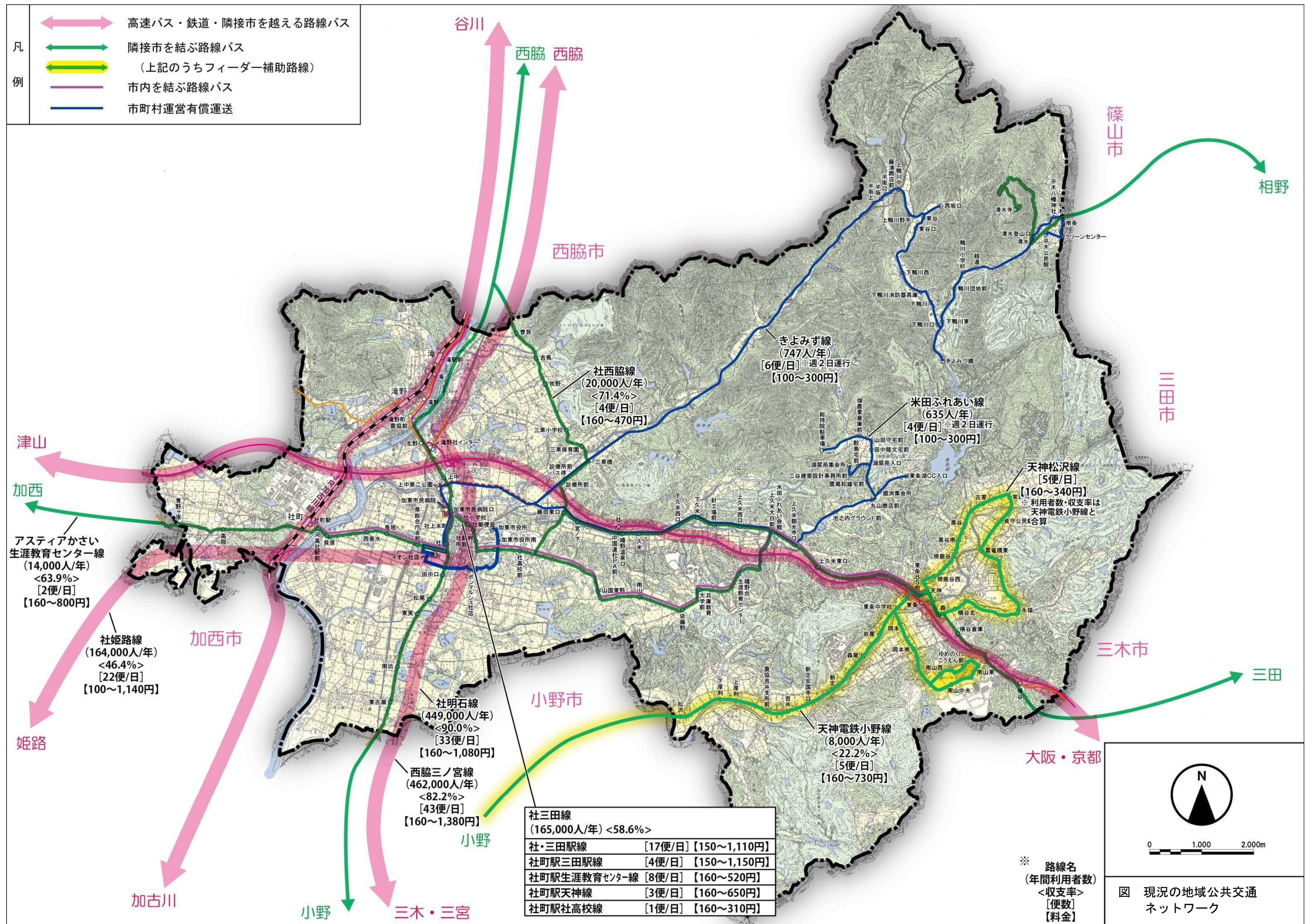
表 交通結節点の位置付け

交通結節点	役割	結節する機能	具体の路線
社営業所（社停留所）	東西南北の広域幹線、準広域幹線及び地域支線を結びます。	広域幹線	③, ④, ⑤, ⑥, ⑨
		準広域幹線	①, ②, ⑧, ⑩, ⑭
		地域支線	⑬, ⑮, ⑯, イ, ロ
やしろショッピングパーク Bio バスターミナル	地域公共交通の中核となる交通結節点として今後整備し、東西南北の広域幹線、準広域幹線及び地域支線を結びます。	広域幹線	③, ④, ⑤, ⑥, ⑨
		準広域幹線	⑩, ⑭
		地域支線	⑬, ⑮, ⑯, イ, ロ, ハ
JR 加古川線社町駅	広域幹線である JR と東西の広域幹線、準広域幹線及び地域支線を結びます。	広域幹線	A, ⑤, ⑥
		準広域幹線	⑧, ⑭
		地域支線	⑬, ⑮, ⑯
滝野社インター停留所	広域幹線である高速バスと南北の広域幹線及び準広域幹線を結びます。	広域幹線	a, b, d, e, ③, ④
		準広域幹線	—
		地域支線	—
高速バス社停留所（嬉野温泉口停留所）	広域幹線である高速バスと東西の地域支線を結びます。	広域幹線	a, b, e
		準広域幹線	—
		地域支線	イ
高速バス東条停留所（東条BS前停留所）	広域幹線である高速バスと準広域幹線及び地域支線を結びます。	広域幹線	a, b, c, d, e
		準広域幹線	⑭
		地域支線	⑬, ⑮, ⑰
天神停留所	東西の準広域幹線と地域支線を結びます。	広域幹線	—
		準広域幹線	⑭
		地域支線	⑬, ⑮, ⑰, ⑱

表 将来の地域公共交通ネットワークを構成する具体の路線

交通モード		具体の路線		将来の地域公共交通ネットワークにおける位置付け、方向性等
鉄道	A	J R 加古川線		現状の路線を維持
高速バス	a	(急行) 津山駅・アスティアかさい・西脇営業所～滝野社 IC・東条～新大阪駅～大阪駅		現状の路線を維持
	b	(快速急行) 津山駅～滝野社 IC・東条～新大阪駅～大阪駅		現状の路線を維持
	c	(特急) 津山駅～東条～新大阪駅～大阪駅		現状の路線を維持
	d	(京都号) 津山駅～滝野社 IC・東条～京都駅		現状の路線を維持
	e	(ウエスト神姫) 山崎～滝野社 IC・東条～三ノ宮		現状の路線を維持
路線バス	①	西脇営業所～三草・社高校～社		現状の路線を維持
	②	西脇営業所～三草・社高校・加東市民病院～社		現状の路線を維持
	③	(急行) 西脇営業所～御坂・新神戸～三ノ宮		現状の路線を維持
	④	(急行) 西脇営業所～滝野社 IC・御坂・新神戸～三ノ宮		現状の路線を維持
	⑤	社～奥猫尾～姫路駅		現状の路線を維持
	⑥	社～一乗寺～姫路駅		現状の路線を維持
	⑦	西脇～社高校		現状の路線を維持
	⑧	アスティアかさい～社～嬉野台生涯教育センター		現状の路線を維持
	⑨	社～三木～明石		現状の路線を維持
	⑩	電鉄小野駅～社 電鉄小野駅～社～三草～西脇		現状の路線を維持
	⑪	社～社高校・天神・渡瀬～三田駅		路線を変更し、兵庫教育大経由へ集約し、現路線は米田ふれあい線を活用し運行を効率化
	⑫	社～加東市民病院・社高校・天神・渡瀬～三田駅		路線を変更し、兵庫教育大経由へ集約し、現路線は米田ふれあい線を活用し運行を効率化
	⑬	社町駅～社～加東市民病院～厚利～天神		路線を変更し、東条西地域から社方面への移動手段を確保する。
	⑭	社町駅～社～嬉野台生涯教育センター～天神・渡瀬～三田駅		現状の路線を維持
	⑮	社～厚利～天神		路線を変更し、東条西地域から社方面への移動手段を確保する。
	⑯	社町駅～社～嬉野台生涯教育センター		現状の路線を維持
	⑰	電鉄小野駅～鹿野～松沢～天神		当面は小野方面への通学手段として維持する一方で、利用状況等を踏まえ社方面へのルートに移行します。※移行にあたって、当該系統は廃止します。
	⑱	南山東～南山西～南山中央～常田西～天神		東条東地域や人口増加傾向にある南山の住宅団地から社方面への移動手段との結節点となる天神までの移動のために整備します。
	⑲	清水寺～相野駅		現状の路線を維持
地域主導型 コミュニティ交通	市町村運営	イ	米田ふれあい線	⑪⑫のルート変更に伴い、公共交通空白地となる区間を補完する。
	有償運送	ロ	きよみず線	現状の路線を維持
	その他	ハ	－	路線バス停留所等から離れた集落において、交通結節点までの移動手段を確保

- A， a ～ e， ①～⑯・⑲及びイ・ロは、既存の路線バスです。
- ⑰， ⑱は、運行等の見直しを検討する路線です。
- ハは、公共交通空白地のため今後、移動手段の確保等について検討する地域です。



10. 計画の目標を達成するための17の施策

計画の目標を達成するために、4つの基本方針の区分に基づいて、次の17の具体的な施策を実施します。その中で、★印を付している施策は、本市の交通施策の推進や地域公共交通の維持・確保において優先的に取り組むべき重要施策になります。

あわせて、「9. 計画の目標」で定めた数値目標との関係を示します。

No.	計画の目標を達成するための１７の施策	数値目標		
		1	2	3
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 ★ — P. 99			○
2	パーク＆ライド推進のための駐車場等の確保 — P. 101	○		
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 — P. 103	○		○
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 ★ — P. 105	○		
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 — P. 107	○		○
6	小中一貫校のスクールバスの有効活用 — P. 109	○		
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 ★ — P. 111		○	
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 ★ — P. 113	○	○	
9	待合環境の改善 — P. 115	○	○	
10	情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した利便性の向上 — P. 117	○		
11	地域公共交通に関する情報提供、ＰＲ施策の展開 — P. 119	○		
12	観光入込客に対する地域公共交通確保の検討 — P. 121	○		○
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 — P. 123	○	○	
14	地域公共交通のバリアフリー化の推進 — P. 125	○	○	○
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 ★ — P. 127	○	○	
16	交通事業者のＣＳＲ活動による利用促進 — P. 129	○	○	
17	地域公共交通の推進体制の整備及び人材の育成 — P. 131		○	○

※数値目標1 … ①鉄道の乗車人数、②バスの利用者数、③通勤通学における地域公共交通の分担率

※数値目標2 … ①地域主体の地域公共交通の取組数、②市民及び地域等による待合環境の改善数

※数値目標3 … ①商業施設に併設した交通結節点の整備

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

《重点施策》

取組方針	主要商業施設周辺に新たな交通結節点としてのバスターミナルを整備 ■ 市内の主要商業施設である「やしろショッピングパーク Bio」の駐車場内、市内の各所や近隣市町及び神戸・姫路方面を結ぶ路線バスのバスターミナル（新たな交通結節点）を整備します。 ■ バスターミナルの整備により、市内から市外へ、そして市外から市内へ、広域幹線バス路線のアクセス性が向上し、交通結節点を新たな交流拠点として本市中心部を活性化するとともに、交流人口の増加につなげます。 ■ あわせて、「やしろショッピングパーク Bio」の駐車場を活かしたパーク＆ライドを推進します。
現状と課題	● 市民アンケートの結果から、社地域だけではなく滝野地域の多くの人が「やしろショッピングパーク Bio」を利用されていることが分かります。（P.78 参照）しかし、「やしろショッピングパーク Bio」の最寄りのバス停留所は、店舗から離れた「県総合庁舎前」または「社」となっていることから、買い物客の利便性を高めるために、敷地内にバスターミナルを整備することが有効であると考えられます。 ● 交通結節点となっている社営業所（社停留所）は、神姫バス営業所及びバス車庫で、市内外を結ぶ交流拠点としての機能性が高くないため、交流人口の増加につながる新たな交通結節点を整備することは、本市のまちづくりにおいて重要施策に位置付けられます。 ● 神姫バス㈱では1年を通じて様々な観光バスを運行しており、本市を經由する便も設定されています。
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 ● 「やしろショッピングパーク Bio」の駐車場の一部を改良して、商業施設に直結したバスターミナルを整備します。 ● 商業施設の大型駐車場を活用して、パーク＆ライドを推進します。 ● バスターミナルの整備にあわせて、西脇三ノ宮線、社姫路線、社明石線及び社三田線は、「やしろショッピングパーク Bio」経由便を設定します。そして、利用状況や利用者ニーズを踏まえ、バスからバスへ乗り継いで快適に移動できる、利用しやすい乗継ダイヤを検討します。 加えて、大阪方面へ向かう高速バスの発着点を目指します。

取組内容	● 観光バスの乗り入れを検討することにより、観光目的の利用者の消費活動によるまちの活性化につなげます。 ● バスターミナルにタクシーの待機場所を設け、タクシーとのアクセス性を高めます。 ● 現在、「やしろショッピングパーク Bio」屋上駐車場を停留所としている市町村運営有償運送（米田ふれあい線、きよみず線）について、バスターミナルへ乗り入れることで、路線バスやタクシーへのアクセス性と停留所環境を高めます。 ● 整備スケジュールは、平成 29 年度から平成 31 年度までを準備期間として、バスターミナルの形態・機能・規模等について、神姫バス㈱をはじめとした交通事業者等と協議・調整し、平成 32 年度から平成 33 年度でバスターミナルを整備、平成 34 年度の供用開始を目指します。 図 バスターミナル整備イメージ					
事業エリア	やしろショッピングパーク Bio 周辺					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	バスターミナル整備に向けた調整			バスターミナル整備		供用開始

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。

2. パーク＆ライド推進のための駐車場等の確保

取組方針

鉄道や高速バスのパーク＆ライドを推進するための駐車場等の確保

- 鉄道や高速バスの利用促進に向けて、駅や高速バス停留所付近での駐車場及び駐輪場を確保します。
- 駐車場の需給状況を見極めて、必要に応じて空きスペースの有効活用や空地・休閒地等での民間による新たな駐車場の整備を誘導します。

現状と課題

- 高速バス利用者へのヒアリング調査（以下「ヒアリング調査」と表記します。）を実施しその結果から、平日は出勤や業務目的での利用、休日はレジャー目的での利用が多いことが分かります。そして、「高速バス停留所近くに駐車場や駐輪場を整備」という意見が多数となりました。

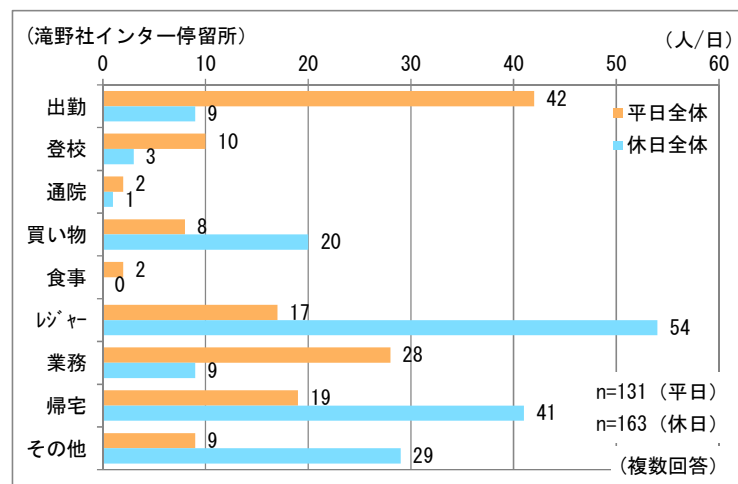


図 高速バス利用者の利用目的

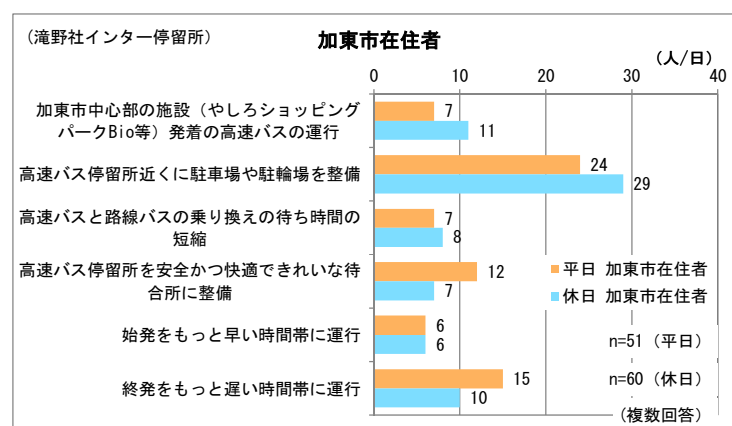


図 高速バスの利便性向上に向けた取組の要望

- 高速バス停留所周辺の駐車場は、社停留所周辺の駐車場区画数が少なく無料のため、常に満車状態となっています。しかし、滝野社インター停留所周辺及び東条停留所周辺には民間駐車場が整備されており、現段階では空きがあります。
(P. 46 参照)

現状と課題	● JR 加古川線の駐車場は、社町駅に市営駐車場（有料）があり、民間駐車場も整備されており現段階の利用状況からは充足しているといえます。また、滝野駅及び滝駅は駐車場の区画数が少なく無料のため不足している状況です。(P. 23 参照) ● 駐輪場は、社町駅及び滝野駅にあり、主に高校生の通学利用となっています。また、定期的に放置自転車を撤去するなど、環境美化に努めています。 ● 滝野社インター停留所周辺には駐輪場がないことから、高速バスを利用して通学する高校生を主な利用者とする駐輪場を整備する必要があります。					
取組内容	駐車場及び駐輪場の確保 ● 市内の駅、高速バス停留所付近の市営駐車場及び民間駐車場の整備状況や利用方法、空き情報を市ホームページなどで発信することで、JR 加古川線については社町駅に、高速バスについては滝野社インター停留所周辺または東条停留所周辺の駐車場を利用いただくよう、誘導します。 ● 駐車場の空き状況を随時調査し、将来的に駐車場の不足が予測される場合、空きスペースの有効活用や空地・休閑地等での民間による駐車場整備を誘導します。  社町駅駐車場  滝野社インター周辺駐車場 図 パーク＆ライドのイメージ ● 社町駅及び滝野駅の駐輪場は、環境美化に努めながら利用状況を把握し、駐輪場の増設等が必要かを検討します。 ● 滝野社インター停留所周辺に駐輪場を整備し、高速バスの利用環境を充実させるとともに、周辺環境の安全性を高め美化を推進します。					
事業エリア	鉄道駅（社町、滝野及び滝駅）周辺 高速バス停留所（滝野、滝野社インター、社及び東条停留所）周辺					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	駐車場及び駐輪場に関する情報の発信、充足状況の調査・把握					
	滝野社 I C 駐輪場整備					

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。

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

取組方針

既存の路線バスや高速バスのネットワークを活用した東西の往来の活性化

- 「やしろショッピングパーク Bio」を交流拠点の中核として、滝野・社・東条の3地域の連携を深め、まちを活性化します。
- 「かとう未来総合戦略」では、“時代にあった地域をつくり、交流を促進する”として、東の拠点（道の駅とうじょう）と西の拠点（滝野産業展示館）の活性化を掲げていることから、この東西の拠点を観光・交流の拠点に位置付けるとともに、本市中心部と地域公共交通で結ぶことで、均衡ある発展につなげます。

現状と課題

- 東西両拠点へのアクセスはほとんどが自家用車であることから、路線バスを基本に地域公共交通の導入が課題になっています。また、各拠点と周辺の観光資源を有機的に結び付けていくことも重要です。
- 東の拠点である「道の駅とうじょう」は、「ひょうご東条インターチェンジ」出口に隣接するという好立地条件を有しており、「東条湖」や「東条湖おもちゃ王国」、ゴルフ場などへ向かう人々が多く立ち寄る休憩場所となっています。
- 西の拠点である「滝野産業展示館（滝野にぎわいプラザ）」には「加東市観光協会」があり、「県立播磨中央公園」に隣接しています。

表 滝野産業展示館と道の駅とうじょう

滝野産業展示館（滝野にぎわいプラザ）	道の駅とうじょう
加東市河高 4028 番地 最寄り交通：社町駅徒歩 10 分 社町駅停留所徒歩 10 分	加東市南山 1 丁目 5 番地 1 最寄り交通：南山東停留所徒歩 1 分
	

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

●

地域公共交通施策の展開については、市内の日常生活での移動手段の維持・確保が最重要課題ではありますが、まちの活性化においては、市外からの観光客などの交流人口の増加が欠かせないことから、東西の拠点と、鉄道や路線バス、タクシー、自家用車、自転車とどのように結び付けていくか検討し、できることから実施します。

●

滝野・社・東条地域の連携を深めるための移動手段として、市域を東西に走る「中国縦貫自動車道」において、市内には「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つのインターチェンジを有すること、またその区間には3つの高速バス停留所があることを十分に認識し、市外への移動拠点としての活用だけでなく、市内移動に高速道路を活用できないか等について、調査・研究します。

凡例

↔

高速バスのネットワーク

↔

路線バスのネットワーク

↔

タクシー等のネットワーク

図 東西の拠点を活用した地域公共交通ネットワークイメージ

事業エリア

中国縦貫自動車道、道の駅とうじょう及び滝野産業展示館とその周辺

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

H29	H30	H31	H32	H33	H34以降
東西の拠点を活用した地域公共交通ネットワーク形成の取組					
市内移動での中国縦貫自動車道の活用の調査・研究					

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

《重点施策》

取組方針	運行ダイヤの見直しや路線バスの路線変更等による利便性の向上 ■ 運行ダイヤを見直すことにより乗継に要する待ち時間を短縮するとともに、利用者ニーズへの対応や潜在需要の掘り起こしのために、路線バスのルートを見直すなど、路線バスの利便性を向上します。 路線バスと鉄道・高速バスとの連携の強化 ■ 広域幹線である鉄道や高速バスと市内の移動手段との乗継がスムーズになるように交通事業者の連携を強化するとともに、乗継利用に関する情報を市の広報媒体の積極的な活用や交通事業者による情報発信により、周知します。
現状と課題	● 駅と路線バスの乗継については、乗換待ち時間が加古川方面からの到着では平日で19本中8本が20分以上であり、待ち時間が1時間以上の便もあります。 ● 高速バスは、滝野社インター停留所が本市中心部への最寄りとなっていますが、高速バスから本市中心部へ向かう路線バスに乘換える場合、西脇三ノ宮線のみとなります。また、ほとんどの便で乗換え待ち時間に最大30分以上を要します。 ● 路線バスの広域幹線である社三田線は上久米経由及び兵庫教育大学経由があり、市町村運営有償運送の米田ふれあい線とは競合区間があるため、その区間については米田ふれあい線の利用ができません。 ● 社三田線に接続している天神小野駅線（東条地域循環路線を含む。）については、利用者が伸びていない状況から、利用者の動向及び沿線地域の潜在需要を見極めて、今後のあり方を検討する必要があります。
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 ● 鉄道や高速バスといった広域幹線と市内の移動手段である路線バスやタクシー、市町村運営有償運送との乗継に要する待ち時間を短縮できるよう運行ダイヤを見直します。また、運行便数の少ない市町村運営有償運送や乗合タクシー等の運行ダイヤの設定においては、利用者にとってわかりやすく利用しやすいダイヤ（パターンダイヤなど）を検討します。 ※パターンダイヤとは、列車やバスなどの公共交通機関が、一定の間隔で周期的に運行されることを言います。 ● 路線バスルートやバス停留所の位置等を見直しにあたっては、交通事業者だけでなく、利用者である市民及び地域などと共に協議・調整しながら取り組んでいきます。

取 組 内 容

- 路線バスの社三田線のうち藤田東口停留所から上久米大日前停留所区間を運行する路線を、乗車利用の多い兵庫教育大学経由及び厚利経由（東条西小学校区を運行するルート）に変更し、乗車利用の少ない藤田東口停留所から上久米大日前停留所区間は米田ふれあい線（市町村運営有償運送）の利用区間とします。

加えて、社地域と東条地域（天神）間の移動ルートが多様化することで、特に小野市方面だけでなく西脇市方面への通学などに対応します。

- ※ なお、社地域と東条地域間の移動ルートを多様化、充実することに伴い、天神電鉄小野駅線は将来的に系統を廃止しますが、東条地域から社停留所を経由して小野市内への移動における乗車時間は、3分から5分程度の差にとどまります。



図 社三田線の運行ルートの変更案イメージ

事業エリア

加東市全域

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

H29	H30	H31	H32	H33	H34以降
広域幹線と市内の移動手段との乗継待ち時間の短縮、運行ダイヤの見直し					
社三田線の運行ルート変更について、関係機関との協議を経て、実施					

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。

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

取組方針

高速バスの一層の利便性向上による定住化・交流の促進

- 中国縦貫自動車道を運行する高速バスの利便性を高め、大阪方面を通勤圏とすることで、定住化を促進します。
- 高速バスの発着を路線バスの社営業所（将来的には、「やしろショッピングパーク Bio」に整備するバスターミナル）とすることで、大阪方面への移動がより快適になるとともに、大阪方面から本市中心部へのアクセスを容易にすることで、交流人口の増加を目指します。

現状と課題

- 神姫バス㈱及び西日本ジェイアールバス㈱が共同で運行する高速バス路線は、津山大阪線、北条大阪線及び西脇大阪線があります。

- 現行の高速バスの始発便は滝野社インター停留所を6時台発、大阪方面からの終発便は滝野社インター停留所に23時台着となっています。

始発便の利用で、大阪方面への通勤は概ね可能ですが、東京方面での午前中の会議に出席するのは困難な状況です。

また、高速バスで加東市内に帰宅するには、東京方面からは19時、大阪方面からは22時がタイムリミットとなっています。

<始発による市内から大阪方面への通勤、東京方面への出張>



現行 6:16 発 7:28 着 7:47 発 10:13 着

<大阪方面、東京方面から市内への帰宅>



現行 19:13 発 21:46 着 22:14 発 23:24 着

- ヒアリング調査では、滝野社インター停留所を今より早い時間帯に出発する便や今より遅い時間に到着する便があれば、より便利に使いやすくなるという意見がありました。

表 滝野社インター停留所の利用者から運行時刻に関する要望

	調査日	回答者数	具体的内容
始発をもっと 早い時間帯に運行	平日	10人	5時台（5人）等
	休日	8人	5時台（8人）
終発をもっと 遅い時間帯に運行	平日	23人	23時台（4人）、24時以降（9人）等
	休日	24人	23時台（4人）、24時以降（12人）等

- 高速バスを利用し神戸、大阪及び京都方面に気軽にアクセスできることは、本市の魅力の一つとなっています。

取組内容	高速バスの利便性向上 ● 高速バスの利便性向上について、交通事業者である神姫バス(株)及び西日本ジェイアールバス(株)に対して、人口減少時代にあって本市が人口を維持していること、交流拠点となるバスターミナルを整備予定であること、大阪方面を通勤圏とする定住化の促進によりまちの活性化に取り組んでいることなどをポイントに、積極的にアプローチします。 (滝野社インター停留所) 風景や空気がきれいで自然が豊か 医療・福祉サービスや商業施設でのサービスが良い まち並みが良い 働く場所がたくさんある 家賃等の物価が安い 災害や犯罪等が少ない 住民の気質がよい 高速道路が便利で京阪神まで自動車で行きやすい 高速バスが便利で京阪神までが近い 路線バス等を使って移動しやすい その他 0 10 20 30 40 50 60 (人/日) 56 47 11 19 13 16 4 25 10 13 10 18 7 21 33 41 41 44 4 7 12 29 n=109 (市内) n=145 (市外) (複数回答)					
	図 加東市の人口の増加理由として考えられること ● 高速バスの利便性の向上の取組にあたっては、交通事業者だけでなく高速バスが運行する沿線市町等の関係機関と十分に協議・調整します。					
事業エリア	中国縦貫自動車道（高速バス）					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34以降
	高速バスの利便性向上の取組（交通事業者に対する積極的なアプローチ）					

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。

6. 小中一貫校のスクールバスの有効活用

取組方針

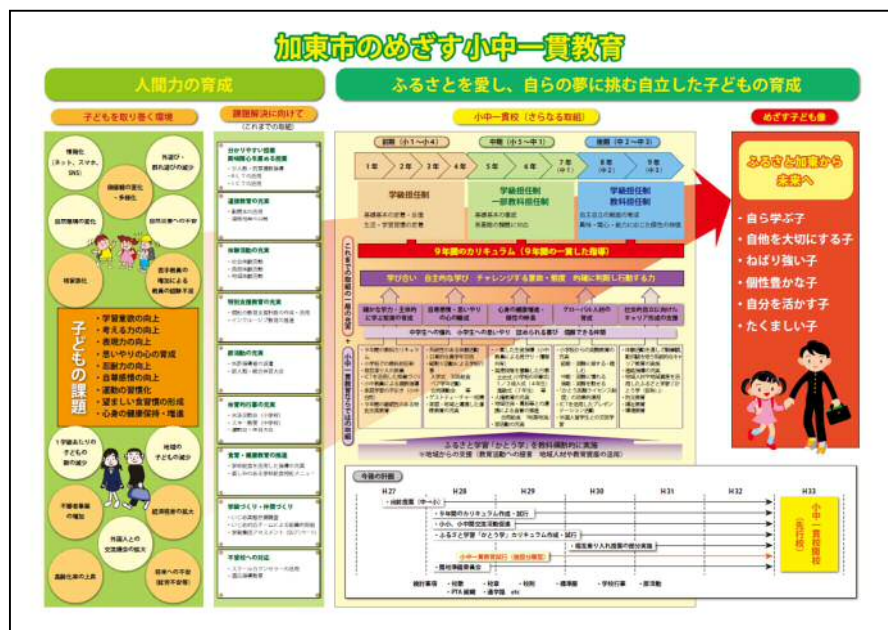
平成 33 年度の小中一貫校開校にあわせて導入するスクールバスの有効活用

- 平成 33 年度の東条地域小中一貫校開校にあわせて、遠距離通学となる児童・生徒の通学手段として導入するスクールバスについて、有効活用を検討します。

- 加東市の年少人口は平成 22 年時点で約 6,300 人でしたが、「加東市人口ビジョン」の推計によると、平成 52 年には約 5,800 人に減少します。（P. 7 参照）
- 「加東市教育委員会」では、現在の中学校区毎に小中一貫校を開設し、遠距離通学となる児童・生徒に対してはスクールバスを導入することとしています。
- 「加東市公共施設の適正化に関する計画」では、小中一貫教育を推進するための小中一貫校を整備することによって生じる通学距離などの通学環境の変化は、スクールバスなどを含めた公共交通の取組の中で対応することとしています。
- スクールバスについて、通学時間以外の有効活用や混乗について検討する必要があります。

※ 混乗とは、スクールバスしか運行していない地域で、スクールバスに一般住民が乗車することをいいます。

現状と課題



出典：加東市資料

参考図 加東市の目指す小中一貫教育

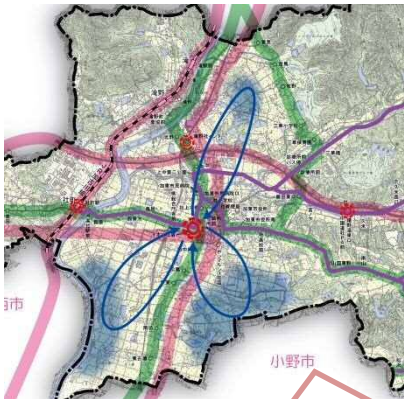
取 組 内 容	スクールバスの有効活用の検討 ● 小中一貫教育の導入検討段階においては、遠距離通学となる児童・生徒の通学手段となるスクールバスについては、公共交通の取組の中で対応することとしていました。 - しかし、小中一貫教育の導入が決定し、小中一貫校の開校に向けた協議を進める中で、児童・生徒の安全性を第一とし、保護者の理解を得たスムーズな開校のためには、公共交通の取組から独立してスクールバス単独での導入を進めることが現段階ではベストな選択であるとの結論に至りました。 ● したがって、スクールバスの有効活用については、平成 33 年度の東条地域小中一貫校の開校後のスクールバスの運行状況を踏まえて、検討していくこととします。 - なお、本計画の期間においては、スクールバスの利用実態の把握に努めながら、先進事例などを調査研究し、有効活用につなげていきます。					
	事業エリア 加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	スクールバスの有効活用や混乗の調査・研究					有効活用の検討

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

《重点施策》

取組方針	福祉タクシー事業のあり方の検討 ■ 福祉タクシー事業は、高齢者や障害者の閉じこもり予防や外出支援を目的として導入しましたが課題もあることから、約2,000万円の市の財政負担を含めて事業の効果を評価・検証し、地域公共交通施策との連携とあわせて、今後のあり方を検討します。 路線バスの運行が困難な地域におけるタクシーの有効活用 ■ 路線バスの維持に多額の補助が必要になっている地域や公共交通空白地においては、市町村運営有償運送の導入やタクシーの有効活用に取り組みます。 なお、タクシーの有効活用の方法としては、乗合タクシー（定時定路線型、デマンド型）の導入が考えられます。 ※ デマンド型とは、予約があったときのみ運行する方式で、運行方式・運行ダイヤ・発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。
現状と課題	● 市民ワークショップでは、福祉タクシー事業について、それぞれの移動距離に長短があるにもかかわらず交付枚数が一律であることへの不公平感について、指摘がありました。 ● 市町村運営有償運送の導入やタクシーの有効活用の対象地域としては、社地域では福田小学校区の国道175号の東側と西側の区域、滝野地域では稲尾地区とその周辺、東条地域では中国縦貫自動車道の以東が考えられます。
取組内容	福祉タクシー事業のあり方の検討 ● 福祉タクシー事業を担当する福祉部局において、評価・検証しながら、地域公共交通ネットワーク形成の取組に連動させて、事業のあり方を定めます。

取組内容	乗合タクシー（定時定路線型、デマンド型）の導入 ● 公共交通空白地の解消等にはまず、地域の主体的な取組による市町村運営有償運送の導入を進めることとします。 ただし、一体となる公共交通空白地の歴史的なつながりが希薄であったり、高齢化の進行や人口減少により運転手の確保が困難な場合に、乗合タクシーの導入を検討します。 ● 検討の結果、乗合タクシーの導入が有効であると判断した場合は社会実験（実証運行）を経て、本格導入を目指します。 なお、乗合タクシーは、公共交通空白地から主要な交通結節点までの移動手段の確保とします。 〔社地域及び滝野地域〕  〔東条地域〕  公共交通空白地から、主要な交通結節点までの乗合タクシー等の導入を検討します。 図 乗合タクシーの導入のイメージ					
事業エリア	公共交通空白地					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	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）導入の検討、社会実験（実証運行）					

基本方針③：多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

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

《重点施策》

取組方針	自家用車依存から自発的に地域公共交通利用に転換するモビリティ・マネジメントの実施 ■ 自家用車中心の社会から自家用車をかしこく使う社会にするために、地域や学校、事業所などを対象として、モビリティ・マネジメントを実施します。 ■ モビリティ・マネジメントでは、健康や環境、経済に良い地域公共交通による移動について考え、自発的に自家用車中心の社会からの転換を促します。
現状と課題	● 市民アンケートでは、全体の7割が日常的に自家用車を運転しており、かつ、回答者の8割から9割が鉄道や路線バス、高速バス、タクシーをほとんど利用していないことから、自家用車中心の生活からの転換は容易ではありません。 (P. 72, P. 73 参照) ● 自家用車中心の生活から地域公共交通への転換には、地域公共交通ネットワークの形成と利便性の向上、サービスの多様化などに取り組む必要があります。 ● 本市では、「加東市市政出前講座」の一環としてモビリティ・マネジメントを実施していますが、対象や内容を一層充実する必要があります。

取 組 内 容	モビリティ・マネジメントの実施 ● それぞれの対象や、地域公共交通に対する理解度などに応じたモビリティ・マネジメントを実施します。 ● 市内の小学校や中学校、高等学校だけでなく「国立大学法人兵庫教育大学」で、「地域公共交通」に関する講義や「バスの乗り方教室」などの体験学習を実施します。加えて、地域公共交通の講義を受けた大学生が、小学生や中学生、高校生に対してモビリティ・マネジメントを実施できないか検討します。 また、事業所などに通勤時における自家用車利用の削減を、自身の健康増進や環境面での貢献を含めて、呼びかけます。 そして、地域公共交通の利用者が少なくなることで減便や路線の廃止につながるため、乗って守らなければならないことの意識付けに努めます。   図 小学生向けのバスの乗り方教室の実施風景 ● 第一段階の地域公共交通の利用の勧めを継続して実施しながら、第二段階として利用するきっかけの提供づくりに取り組みます。 ● 市民向けに、地域公共交通の利用案内（冊子）や総合時刻表などを作成し、全戸に配布します。					
	事業エリア 加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	地域や学校、事業所などを対象としたモビリティ・マネジメントの実施 地域公共交通の利用案内や総合時刻表の作成・配付による啓発					

基本方針③：多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

9. 待合環境の改善

取組方針	路線バス停留所の上屋、ベンチ等の設置による待合環境の改善 ■ 利用状況を踏まえ、交通事業者や道路管理者、交通管理者と十分に協議し、路線バス停留所に上屋やベンチを設置するなど、待合環境を改善します。
現状と課題	● 市内の3駅については、プラットフォーム以外で待合室及びベンチが設置されていない駅は、滝駅のみとなっています。 ● 路線バスの待合環境として、市内の主要施設の最寄り等の25停留所で、上屋がある停留所は5箇所、ベンチが設置されている停留所は7箇所にとどまっています。 ● 高速バスや鉄道への乗換場所となっている路線バス停留所のうち3つの停留所について、上屋やベンチが設置されていません。 ● 路線バスの社停留所（社営業所）では、屋内の待合場所が設置されています。また、加東市民病院口停留所には有志によりベンチが設置されています。   社停留所（社営業所） 加東市民病院口停留所
取組内容	待合環境の改善 ● 既存の上屋やベンチの破損状況を踏まえ、利用者や乗継利用の多い交通結節点など必要性や緊急性の高い路線バス停留所から、計画的に待合環境の改善に取り組みます。 ● 待合環境の改善（修繕、整備等）にあたっては、バリアフリー化についても十分に配慮するとともに、地域が主体的に取り組む待合環境の改善（手作りベンチの設置やスクールバス停留所との一体的な利用）や企業等による財政支援（スポンサー協力等）を得られないかもあわせて、検討します。 ● バス停留所周辺の既存の商業施設（コンビニエンスストアなど）や公共施設の一部を待合スペースとして活用できないか、検討します。

取 組 内 容	《待合環境整備済の待合施設》		《待合環境未整備の停留所》			
						
	JR 社町駅		東条BS前停留所			
						
	JR 滝野駅		嬉野温泉口停留所			
						
滝野社インター停留所		滝駅前停留所				
事業エリア	加東市全域（市内の鉄道駅及びバス停留所）					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	待合環境の改善					
	地域の主体的な取組やスポンサー協力企業の募集					

基本方針③：多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

10. 情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した利便性の向上

取組方針

情報通信技術（ＩＣＴ）の活用による地域公共交通利用の促進

- 市民に対してＩＣカードの利用を広く促し、地域公共交通の利用につなげます。

現状と課題

- ＩＣカードの普及や利用促進について、また路線バスに搭載されたＧＰＳ機能を用いたスマートフォンで閲覧可能なバスロケーションシステムなどについて、誰でも容易に利用できるように活用の仕方などを、モビリティ・マネジメントや市の広報媒体、交通事業者のホームページなどで積極的に周知します。
- 神姫バス㈱では、平成 27 年 4 月から姫路エリア、平成 28 年 4 月から全エリアでバスロケーションシステムが導入されました。このシステムでは、スマートフォンやパソコンから運行中の路線バスの遅延状況を確認できます。

神姫バスナビが、より見やすく、使いやすく。

オレンジ色を揃え、スムーズに検索
沿に建てる操作部分が、オレンジ色によって誘導します。



出典：神姫バス㈱ホームページ

図 神姫バス㈱のバスロケーションシステム

現状と課題	● 市内の地域公共交通においては、各交通事業者が独自のＩＣカードを設定しています。 ICOCA（JR 西日本）  NicoPa（神姫バス）  出典：JR 西日本ホームページ、神姫バス(株)ホームページ					
	● JR 西日本及び神姫バス(株)共に、交通系ＩＣカードの全国相互利用サービスにより、次のＩＣカードも利用できます。   Kitaca  PASMO  Suica  manaca  TOICA  はやかけん  nimoca  SUGOCA 出典：神姫バス(株)ホームページ					
	※ NicoPa は、割引ポイントが付加されるため、JR 西日本及び高速バス（中国ハイウェイバス）で利用することはできません。					
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 ■ GPSを用いた路線バス車両の位置情報や乗継案内、時刻表等の交通サービスについて、インターネットやスマートフォンを活用した利便性向上を進めます。 ■ ICカードやインターネットの経路検索、携帯電話などICT機器により収集できる位置情報等のデータを活用し、地域公共交通の路線や運行ダイヤの見直し等のサービス向上につなげます。					
事業エリア	加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34以降
	情報通信技術（ICT）を活用した利便性の向上					

基本方針③：多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

11. 地域公共交通に関する情報提供、PR施策の展開

取組方針

地域公共交通に関する情報の積極的な発信

- 地域公共交通の利用方法（路線バスの乗降方法や運賃等）や運行ダイヤ、鉄道駅・バス停留所の位置、時刻表、乗継や乗換案内、パーク＆ライドの駐車料金など様々な情報を様々な媒体で発信し、提供します。
- 情報発信の方法としては、市ホームページや「広報かとう」、「かとうケーブルビジョン」、Facebook や Twitter を活用します。
- 地域公共交通に関する情報を積極的に発信し、地域公共交通の潜在需要（何らかの理由でまだ地域公共交通を利用していない人）を掘り起こします。
- 近隣市町と連携し、地域公共交通に関するガイドマップを作成します。

現状と課題

- 市民ワークショップでは、わかりやすい時刻表や路線図などの情報発信による利用促進が必要であるという意見がありました。（P. 69 参照）
また、自家用車中心の生活においては、そもそも地域公共交通の利用の仕方（乗り方）が分からないという意見がありました。
- 地域公共交通に関する情報を積極的に発信し、潜在需要（何らかの理由で地域公共交通を利用していない人）を掘り起こす必要があります。
- 神姫バス㈱では、公式 Facebook で、路線バスや高速バスに関連するイベント情報を発信しています。



出典：神姫バス㈱公式 Facebook ページ

図 神姫バス㈱における公式 Facebook での情報提供の事例

取 組 内 容	地域公共交通に関する情報の積極的な発信 ● 地域公共交通に関する情報発信にあたっては、行政と交通事業者が十分に連携し情報を共有しながら、効率的かつ効果的に展開します。 ● 本市と加西市、西脇市及び多可町で取り組んでいる「北播磨広域定住自立圏」の中で、地域公共交通の連携について十分に協議し、地域の交通に関するガイドブックを作成します。					
事業エリア	加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	地域公共交通に関する情報の積極的な発信					
	北播磨広域定住自立圏によるガイドブックの作成					

基本方針③：多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

12. 観光入込客に対する地域公共交通確保の検討

取組方針	観光入込客に対する地域公共交通確保の検討 ■ 本市への観光入込客数（来訪者数）が増加傾向にあることから、市外からのアクセスについて地域公共交通の確保の必要性や有用性について関係機関と協議、検討します。
現状と課題	● 本市の主要な観光・レジャー、レクリエーション施設としては、「西国二十五番札所清水寺」や「朝光寺」、「県立播磨中央公園」、「闘竜灘」、「東条湖」、「東条湖おもちゃ王国」が挙げられます。 ● 滝野地域の「県立播磨中央公園」や「闘竜灘」などの観光施設等へは、鉄道により容易にアクセス（来訪）できます。 ● 「東条湖おもちゃ王国」へのアクセスは、施設が運営する無料送迎バスが運行しています。それ以外の主要な観光施設等へのアクセスは、鉄道や路線バスを利用することになりますが、路線バスの利便性は高くありません。 ● 本市の観光入込客数は増加傾向にあり、平成 17 年度と比較して平成 26 年度には約 553 千人（約 19%）増加し 3,431 千人となっていますが、ほとんどが自家用車での来訪で、宿泊しない日帰り客となっています。（P. 12 参照） ● 市民ワークショップでは、観光地を回るルートの検討が必要であるという意見がありました。（P. 70 参照）

取 組 内 容	観光入込客に対する地域公共交通確保の検討 ● 「東条湖」周辺には歴史的な神社仏閣や観光施設等が点在していることから、「東条湖おもちゃ王国」が運行する無料送迎バスとの連携や新たな地域公共交通の導入について、観光関係者や交通事業者と協議します。 ● 自家用車での観光施設等への来訪者（観光入込客）について、地域公共交通への転換が可能か、快適性や速達性、利便性、経済性、環境面などから総合的に検討します。 ● 市内の主要な観光施設等を結ぶ地域公共交通ネットワークについて、検討します。  朝光寺 播州清水寺 三田市 東条停留所 東条湖おもちゃ王国 図 東条湖周辺の主要な観光施設等					
事業エリア	加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	観光入込客に対する地域公共交通確保の検討					

基本方針③：多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

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

取組方針

わかりやすく、利用しやすい運賃のあり方

- 市町村運営有償運送の運賃設定を踏まえ、わかりやすく、利用しやすい運賃のあり方について検討し、できることから実施します。

現状と課題

- わかりやすく、利用しやすい運賃制度として、市町村運営有償運送では地域内区間（地域内の移動）は100円、地域外区間（地域外への移動）は300円としています。
ただし、この運賃は、全ての運行日において乗車定員に対して100%の乗車があった場合に収支が均衡するよう設定しており、現状の収支率は約25%です。
- わかりやすい運賃のあり方として、現行の対キロ制の上限運賃の設定や、均一制・区間制・ゾーン制等の導入が考えられます。また、回数券割引や乗継割引、ファミリー割引などの様々な割引制度について、交通事業者と十分な協議が必要です。
- 路線バスの運賃は、対キロ制を採用しており、初乗り運賃は160円です。
- 市民ワークショップでは、市内の料金を一律にすることを望む意見がありました。
- 神姫バス㈱では、ICカードを用いた乗継割引や姫路セントラルパーク等の施設と路線バスのセット利用券を販売しています。

乗り継ぎ割引

NicoPaで神姫バスを60分以内（降車から次の乗車まで）に乗り継いでご利用いただいた場合、2乗車目の運賃から自動的に80円割引（小児・障害者40円）となります。往復乗車の場合でも、割引適用となります。なお、100円運賃区間を含む乗り継ぎの場合は20円割引（小児・障害者は10円）となります。



- 姫路駅で60分以内に乗り継いだ場合、姫路駅～姫路市役所前の運賃170円から80円割引引いて90円になります。
- ※1乗車目が定期券乗車でも2乗車目がプリペイド券利用であれば、割引適用となります。
- ※2乗車目から3乗車目の乗り継ぎは割引となりません。
- ※コミュニティバス等一部の路線は適用となりません。

出典：神姫バス㈱ホームページ

図 神姫バス㈱における「乗継割引」の取組事例

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 ● 運賃の安易な割引や助成は、地域の主体的な取組として利用者が増加している市町村運営有償運送の維持に悪影響を及ぼすおそれがあることから、市町村運営有償運送の運賃設定を踏まえ、その他の地域公共交通の運賃助成のあり方等を検討することとします。 ● 地域公共交通を維持・確保するには、利用者の増加が必要不可欠で、そのためには利用しやすい運賃設定は最も有効な手段であることから、市の財政状況を踏まえるとともに、地域公共交通を利用していない納税者の理解を得ながら取り組みます。 ● わかりやすく、利用しやすい運賃の導入として、市内で完結する移動について、ＩＣカードを用いた上限運賃制度を導入した料金の一律化を実施した場合の財政負担について試算した上で、慎重に導入を検討します。 ● ＩＣカードを用いた乗継割引に加え、観光施設等と路線バスのセット利用券の導入・販売などについて、交通事業者及び関係施設等と協議・調整します。 ● 新たなバスターミナルの整備等に伴う乗継により生じる初乗り運賃については、現状より運賃が高くなる場合について今後、整理・検討します。					
事業エリア	加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	わかりやすく、利用しやすい運賃のあり方の検討、実施					

基本方針③：多様な地域公共交通の利用環境を整えます。

14. 地域公共交通のバリアフリー化の推進

取組方針

地域公共交通のバリアフリー化の促進

- 行政と交通事業者で十分に協議し、駅や高速バス、路線バス停留所におけるバリアフリー化を促進します。
- 交通事業者は、車いすスペースのある電車やバス、バリアフリー車両の導入などに取り組みます。

「心のバリアフリー」の推進

- 地域公共交通の利用にあたっては、「心のバリアフリー」に関する意識を育みます。例えば、誰もが安全・安心に地域公共交通を利用できるように、目の不自由な人や高齢者、妊娠されている人などに座席を譲ることや声をかけることを、利用者が自発的に行えるように、積極的に啓発します。

現状と課題

- 市民アンケートで、路線バスを利用しない理由のうち「乗り降りがしづらい」と回答した人の割合は、高齢になるほど増加しています。（P.73 参照）
- 路線バス、タクシー及び市町村運営有償運送におけるバリアフリー車両の現在の導入状況（平成28年9月末現在）は、次のとおりです。
 - ・ 路線バス：神姫バス㈱営業所所有 16台中8台導入 50.0%
(全て車いす対応で、ワンステップ7台、ノンステップ1台)
 - ・ タクシー：播州交通㈱営業所所有 30台中1台導入 3.3%
 - ・ 市町村運営有償運送：米田ふれあい線 1台中0台導入 0.0%
きよみず線 1台中0台導入 0.0%※きよみず線の車両は、ステップと手すりを装備した送迎仕様車です。

取 組 内 容	地域公共交通のバリアフリー化の促進 ● ユニバーサル社会の実現に向けて、施設や設備のバリアフリー化について行政と交通事業者で十分に協議し、できることから実施します。 ● 行政は交通事業者に対して、スロープ等による段差解消や点字ブロックの設置による視覚障害者の誘導、階段や通路への手すりの設置、だれもが利用しやすいバリアフリー車両の導入等に取り組んでいただくよう要請します。 ● 市町村運営有償運送の米田ふれあい線については、利用者の増加や高齢者等の乗降時の安全性を確保する観点から、10人定員のステップと手すりを装備した送迎仕様車への更新を検討し、実施します。 「心のバリアフリー」の推進 ● 目の不自由な人や高齢者、妊娠されている人などに座席を譲ることや声をかけることを市民が自発的に行えるように、モビリティ・マネジメントなどの機会を捉えて、積極的に啓発します。					
	 出典：神姫バス㈱提供資料 図 神姫バス㈱におけるバリアフリー車両の導入事例					
	事業エリア 加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
						
						

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 《重点施策》

取組方針

市町村運営有償運送の維持・拡大

■ 路線バス等が運行していない公共交通空白地の解消手段として、地域の主体的な取組による市町村運営有償運送が有効に機能していることから、運行の維持や事業拡大について地域と十分に協議、連携しながら、地域ぐるみで守り、育てます。

市町村運営有償運送の新たな導入に向けた取組

■ 市町村運営有償運送の導入を検討している地区や自治会だけでなく、公共交通空白地に対しても市町村運営有償運送に関する議論や意見交換の場を設け、導入に向けて取り組みます。

現状と課題

- 現在、市内の2つの地域で市町村運営有償運送を展開していますが、米田ふれあい線の利用者数は平成24年度の事業開始から、きよみず線の利用者数は平成26年度の事業開始からそれぞれ増加していることから、地域の移動手段の確保として有効に機能しているといえます。（P. 50, P. 54 参照）
- 市町村運営有償運送は、地域の移動手段の確保だけでなく、利用者と運転手が顔の見える関係であることから、コミュニケーションが活発化し、地域ぐるみで守り、育てる意識が醸成されるなど、地域公共交通が目指す将来像を具現化しています。



米田ふれあい線



きよみず線

図 市町村運営有償運送

取 組 内 容	市町村運営有償運送の維持・拡大 ● 市町村運営有償運送を継続して維持するためには、運転手の確保と安全で確実な運行が重要事項であることから、運行会議で運行状況の把握や課題解決に努めるとともに、計画的に安全運転講習を実施します。 ● 市町村運営有償運送の環境改善として、利用状況を踏まえた車両の更新や車庫の整備、運転手手当の見直しなどを検討し、実施します。 ● 路線全体や停留所別などの具体的な利用状況や利用者の意見、移動ニーズを把握し、「加東市地域公共交通活性化協議会」やそれぞれの運行会議への報告を経て、必要に応じて運行日や便数の増加、パターンダイヤ等のわかりやすいダイヤ設定を含めたダイヤの見直し、運行ルートの変更、停留所の改廃などに取り組みます。					
	市町村運営有償運送の新たな導入に向けた取組 ● 既に導入している地域の取組実績や制度、事業形態などを導入の手引き（冊子）として取りまとめ、運行状況をPRビデオとして編集するなどし、それらを活用したモビリティ・マネジメントを実施することで、導入に向けて対象となる地域の機運を盛り上げていきます。					
事業エリア	加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	市町村運営有償運送の維持・事業拡大					
	運行環境の改善					
	市町村運営有償運送の新たな導入に向けた取組					

基本方針④：地域公共交通を地域ぐるみで守り、育てます。

16. 交通事業者のCSR活動による利用促進

取組方針	交通事業者のCSR活動による利用促進 ■ 交通事業者はCSR活動などを通じて、地域公共交通に触れる機会を積極的に設け、使いにくそう、雰囲気が暗そう、子どもだけでは使えなさそうといった地域公共交通に対する心理的バリアを下げて、地域公共交通の利用を促進します。
------	---

- 市民アンケート結果から、便数の少なさやバス停留所までの距離の遠さなどの理由により、市内の路線バスを十分に利用していないことが分かります。
- 交通事業者は、地域との共生（JR 西日本）や地域共栄（神姫バス㈱）、地域社会への貢献（播州交通㈱）を企業理念に掲げ、CSR活動を通じて地域に根差した活動を積極的に展開しています。
- 神姫バス㈱では、CSR活動の一環として積極的に沿線地域の住民との交流や生活貢献につながる活動を実施しています。平成 27 年 10 月には、「おえかきバス」イベントが開催されました。

現状と課題



出典：神姫バス㈱ホームページ

図 神姫バス㈱における「おえかきバス」イベントの取組

取 組 内 容	交通事業者のＣＳＲ活動による利用促進 ● 交通事業者は、子ども向けのバス体験乗車イベントや車庫見学会、交通安全教室の開催、環境問題への取組、地元の夏祭りなどのイベントへの参加などＣＳＲ活動を通じて、地域公共交通の利用を促進します。 ● 行政は、交通事業者に対してＣＳＲ活動を通して地域社会と関われる環境を整えていきます。					
事業エリア	加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34 以降
	交通事業者のＣＳＲ活動による利用促進					

基本方針④：地域公共交通を地域ぐるみで守り、育てます。

17. 地域公共交通の事業推進体制の整備及び人材の育成

取組方針	地域公共交通の推進体制の整備及び人材の育成 ■ 地域公共交通を持続可能なものとするために、行政や市民及び地域、企業・団体において、地域公共交通を支える人材を育成します。 ■ 本計画に掲げた施策を、効率的かつ効果的に実施していくために、本市の内部組織として地域公共交通を担当する専門部署の設置を検討します。
現状と課題	● 「NPO法人再生塾」では、自治体職員や地方議員を対象として、地域公共交通に関する基礎的な知識を習得するためのセミナーを3つのコースに分けて、実施しています。 ● 兵庫県では平成25年度から、地域公共交通を取り巻く諸課題の解決に向けて、地域公共交通を担う人材の育成等を目的とした勉強会を毎年開催しています。
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 ● 地域の主体的な取組により運行している市町村運営有償運送を維持していくためには、これまで携わってきた人々の知識や経験を継承していくことが重要であることから、行政と連携しながら人材育成と後継者への知的財産の継承システムを構築します。 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 ● 「NPO法人再生塾」が実施している技術セミナーや、兵庫県が実施している「公共交通勉強会」等の研修会や勉強会への参加を通じて、体系的な知識を習得します。 ● 本計画の策定後は、行政の地域公共交通施策の展開が、計画段階から実行段階に劇的に移行することから、新たな組織体制を整備し推進していくことを検討し、組織体制を整えます。

取組内容

再生塾(セミナー)のご案内

再生塾では、「持続可能なまちと交通」の実現をめざし、まちと交通が抱える今日的課題をまちづくりに関わるさまざまな立場の方々と共に、総合的で実践的な解決方法を身に付けていただけるよう、塾(セミナー)を毎年開催しています。参加者の方々の「まちと交通」への関わり方・専門性・経験の違いに対応し、3つのコースを想定しています。

●再生塾3つのコース設定

- A 基礎編 (1日実施)
- B 職員対象セミナー (1日実施)
- C アドバンスドコース (前日の説明講座)

●総合的な視点、チーム学習

いずれのコースも、持続可能なまちと交通の実現のために有用な知識・実践的な情報提供を幅広く行い「まちづくり・交通工学・環境・経済」など、また、互学に加え、対話を重視したチーム学習にて理解力を養います。

2008年より開催しているこれらの塾(セミナー)の卒業生たちは、それぞれの地域・立場から、まちと交通のありかを変える力となって活動しています。

各コースの構成

A 基礎編

初めて交通政策を担当される方や、あらためて基礎的な知識を学びたい方などを対象として、総合的な交通政策を学ぶために、実際に基盤となる幅広い知識をわかりやすく講義するワンデーセミナーです。

対象：地方自治体の交通政策担当、交通事業者の計画担当、交通政策プロジェクトを推進するコンサルタント、交通政策を学ぶ学生、地域住民など

●1日実施
●内容(例)：講義1「まちづくりと交通政策概論」/講義2「公共交通の経営」/グループワーク1「持続可能なまちと交通～わたしの問題意識～」/講義3「公共交通活性化・再生の意義」/グループワーク2「持続可能なまちと交通～課題解決に向けて～」

B 職員対象セミナー

中心市街地の活力低下や地域公共交通の衰退に直面し、これらを解決する交通政策の基本的な考え方や先進事例、計画手法等を学びたい職員の方(主に地方自治体の)を対象としたワンデーセミナーです。

対象：都市政策、交通政策、環境政策、観光政策等に關心のある職員(主に地方自治体)など、非職員以外の方も参加可能です

●1日実施
●内容(例)：講義1「自治体における公共交通政策概論」/講義2「公共交通政策の実践」/意見交換「持続可能なまちと交通～わたしの問題意識～」/講義3「公共交通政策の財政と負担」/ディスカッション/Q&A「持続可能なまちと交通～課題解決に向けて～」

C アドバンスドコース

基礎セミナー(相当)の基本的な考え方や基礎的な交通政策を習得している方、または数年以上の実務経験をもち、その方々を対象として、実際のフィールドでのケーススタディを通じ、数回にわたって実践的な研修を行うセミナーです。

対象：主に自治体交通政策担当者、交通事業者、コンサルタントなど、実践的な研修を希望する方

●連続講座(8～12月の月1回(計5回実施))
●内容：少人数のグループで実際のフィールドにおける交通政策課題に取り組みます。担当するラーニング・ファシリテーター(再生塾員)とともにグループワークを重ね、実践的な「発見」をまとめ、対象となるフィールドに提案します。

●カリキュラム(例)：第1回「グループワーク、フィールド提供」/第2回「現地調査、情報収集」/第3回「現地調査、課題共有」/第4回「中間報告」/第5回「報告会」

再生塾とは 持続可能なまちと交通をめざして

なぜまちと交通は変わらないのだろうか？ どうすれば変えられるのだろうか？
公共(所)に生きるの豊かさを取り戻すことはできないだろうか？

「再生塾」は、地域が抱える数多くの課題、なかでもまちと交通の課題の解決・再生に向け、多くの人と対話を通して「ビジョン」と「夢」を共有し、関係する様々な人たちの取り組みを業務的に支えることで、その地でくらす人々の、安心で豊かな「持続可能な暮らし」を実現することを目的として活動しています。2007年、道北対馬一先生の開塾に賛同した仲間が集まり活動を開始しました。2009年7月、認定NPO法人再生塾の発足を受け、活動の輪が広がりました。まちづくりや交通に関わる経験豊富な、行政関係者、技術者の有志らが相互に連携しながら、それぞれが専門とする技術や経験をもとに、各地域でまちづくりと交通政策に関わる行政関係、企業等の関係者や地域住民のみならず、実践的に支えるべく、これらの方々を対象とした塾(セミナー)や研修活動を積極的に開催しています。

NPO法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾

出典：NPO法人再生塾

図 NPO法人再生塾の地域公共交通の知識習得のための3つのコース

事業エリア	加東市全域					
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	H29	H30	H31	H32	H33	H34以降
	地域公共交通の人材育成					
	公共交通専門部署の設置					

11. 計画の評価・検証・見直し

11.1 計画の進行管理体制

本計画の実行性及び実効性を確保するために、「加東市地域公共交通活性化協議会」において毎年度、全体としての交通政策の推進状況及び第10章で掲げた計画の目標を達成するための17施策の取組状況について報告し、評価・検証を受けることとします。

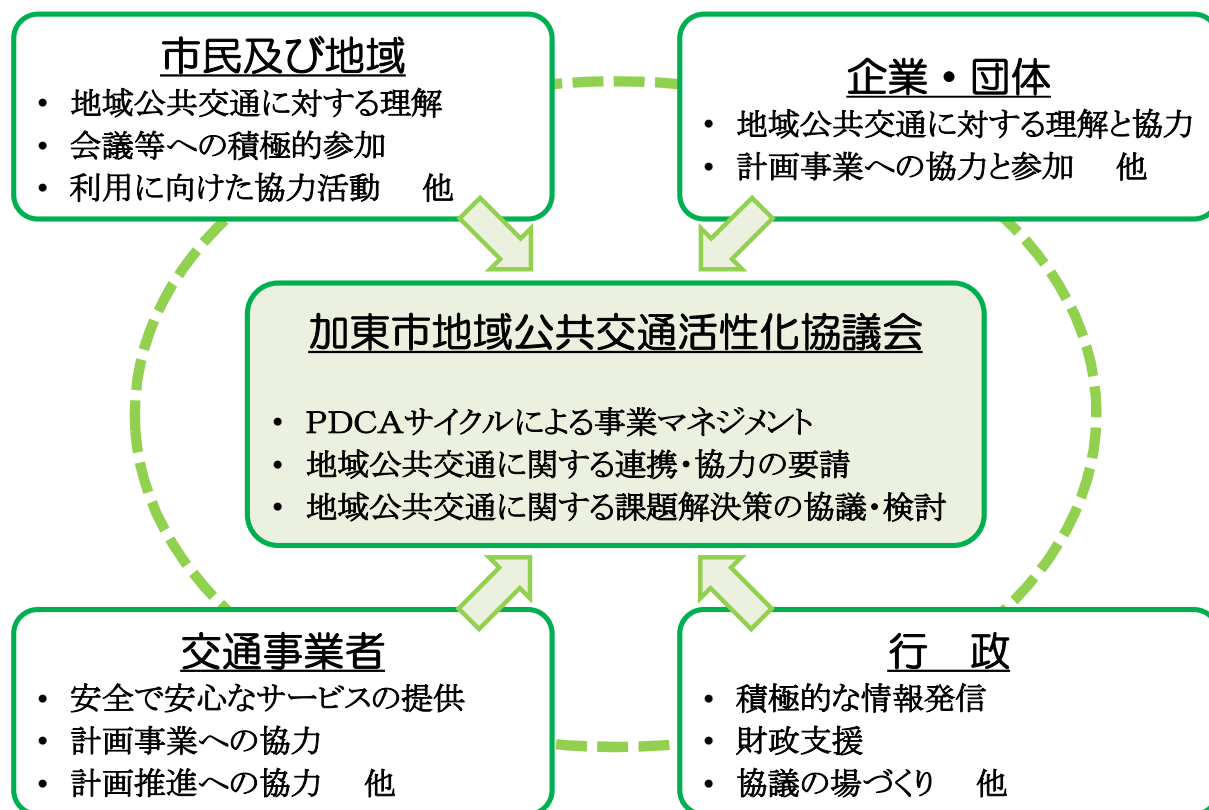


図 計画の進行管理体制

11.2 取組状況の評価・検証・見直し

策定した計画（PLAN）の第10章に掲げた各施策の実施状況（DO）について、第9章で設定した目標数値の達成状況とあわせて評価・検証（CHECK）し、抽出した課題を分析した上で、必要に応じて計画を改善・見直し（ACTION）します。

評価・検証にあたっては、単に目標数値の定量的な評価にとどまらず、目標を達成するために行う各施策の実施状況などを踏まえて総合的に判断します。

また、定量的評価は、基本的には計画に掲げる目標数値の達成状況によることとしますが、必要に応じて市民アンケート調査などを実施します。

なお、本計画の見直しはPDCAサイクルによるものだけでなく、地域公共交通を取り巻く急激な環境の変化などに対応する必要がある場合は、「加東市地域公共交通活性化協議会」での協議を経て、見直します。



図 PDCA サイクルに基づく計画の見直し