

“移動のしやすさ”が生み出す“まちのにぎわい”

みんなで創る 地域公共交通



播磨町地域公共交通計画

令和6年(2024年)4月

「播磨町地域公共交通計画」の策定にあたって



本町は、面積が兵庫県内最小の約9km²ととてもコンパクトな町です。この小さい町域に鉄道駅が2つあり、交通至便であることから、ベッドタウンとして発展してきました。また、新島や臨海部には製造業を中心とした企業が集積しており、町外から訪れる人も多く、幅広い世代が交流しています。

近年の全国的な人口減少や少子高齢化をはじめとした社会構造の変化は、公共交通を取り巻く状況にも影響を与えており、本町においても鉄道や路線バスの利用者減少や乗務員の人材不足などにより、公共交通を維持することが難しくなっています。さらに、環境問題やSDGsへの関心の高まりも、公共交通のあり方に影響を与えているところです。

このような中、国では令和2年（2020年）11月に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域の移動手段を確保するため、様々なニーズにきめ細やかに対応する方針が示されました。本町においても、公共交通の重要性を改めて認識し、その維持・活性化に向けた積極的な取り組みが求められていることから、令和6（2024）年度から5年間の計画期間とした公共交通のマスタープランである「播磨町地域公共交通計画」を策定しました。

本計画で定めた基本方針「“移動のしやすさ”が生み出す“まちのにぎわい” みんなで創る 地域公共交通」に基づき、住民・交通事業者・行政の連携と協働のもと、誰もが、いつまでも安心して利用でき、まちのにぎわいを創出する公共交通を構築するための施策を推進してまいりますので、一層のご理解とご協力をお願いいたします。

最後になりましたが、本計画の策定にあたり、播磨町地域公共交通活性化協議会の皆様をはじめ、アンケート調査や意見交換会など多くのご意見やご協力をいただきました住民の皆様及び関係者の皆様に、心より感謝申し上げます。

播磨町長 佐伯 謙作

目次

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 1. 計画概要 | 1 |
| 1.1 背景と目的..... | 1 |
| 1.2 計画期間..... | 1 |
| 1.3 計画の区域..... | 1 |
| 1.4 計画の位置付け..... | 2 |
| 2. 公共交通を取り巻く現状 | 3 |
| 2.1 播磨町の概況..... | 3 |
| 2.2 上位・関連計画..... | 4 |
| 2.3 人口..... | 9 |
| 2.4 土地利用状況..... | 13 |
| 2.5 公共交通の概況..... | 17 |
| 2.6 パーソントリップ調査による人の動き..... | 22 |
| 2.7 住民アンケート調査の結果概要..... | 27 |
| 2.8 バス利用実態調査の結果概要..... | 32 |
| 2.9 民生委員アンケート調査の結果概要..... | 37 |
| 2.10 意見交換会の結果概要..... | 40 |
| 2.11 交通事業者を取り巻く環境..... | 42 |
| 2.12 公共交通に関する取り組み..... | 43 |
| 3. 現状・問題点を踏まえた課題 | 46 |
| 4. 計画の基本方針と目標の設定 | 48 |
| 4.1 基本方針..... | 48 |
| 4.2 計画目標..... | 48 |
| 4.3 公共交通の果たすべき役割・位置付け..... | 49 |
| 4.4 播磨町における「公共交通」の考え方と将来像..... | 50 |
| 5. 取り組みの施策体系と取り組むべき施策 | 52 |
| 5.1 各主体の役割..... | 53 |
| 5.2 計画目標1:利便性の高い公共交通のネットワークの構築..... | 54 |
| 5.3 計画目標2:公共交通サービスの持続的な提供..... | 61 |
| 5.4 計画目標3:誰もが利用しやすい交通環境づくりの推進..... | 64 |
| 5.5 実施主体と実施スケジュール..... | 67 |
| 6. 計画の達成状況の評価 | 68 |
| 6.1 計画の進行管理..... | 68 |
| 6.2 評価指標と目標値の設定..... | 69 |
| 参考 | 71 |

1. 計画概要

1.1 背景と目的

鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通は、住民の通勤・通学、通院、買い物などをはじめとした日常生活における移動手段として重要な役割を担っています。しかし、全国的なモータリゼーション^(*1)の進展、人口減少や少子高齢化の進行などにより公共交通の利用者は大幅に減少している傾向にあり、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

近年では、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、生活様式の変化がもたらす公共交通利用者の減少により、交通事業者を取り巻く経営環境の悪化に拍車がかかり、さらに、バス等の交通事業者では、乗務員不足により全国的に路線バスの減便や路線の廃止が相次いでいます。

本町では町内を運行する路線バス運行への補助を実施していますが、依然として事業者は多額の赤字を負担しながら運行しており、今後も利用者の減少が続く場合には、路線バスの減便や路線の廃止が懸念される状況です。本町においても公共交通の維持・確保・改善が喫緊の課題となっているなかで、高齢者等の外出支援を目的としたタクシー料金助成券交付事業をはじめとした、住民の移動手段の確保を図る取り組みを実施しています。

一方で、本町の一部の地域は鉄道駅やバス停まで一定の距離があり、公共交通の利便性が低い地域（公共交通空白地域）であるほか、高齢者や障がいのある方、学生など移動手段をもたない方もいることから、公共交通のサービス拡充が課題となっています。

国は、地域自前で移動ニーズを踏まえた交通をデザインし、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するため、令和2年（2020年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正しました。この改正により、地域の運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定める「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、公共交通に対する行政の関与や、地域が主体となった公共交通の維持・確保の重要性が高まっています。

これらの背景から、「播磨町地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）は、公共交通に関する『マスタープラン』として、まちづくりに関する施策と連携し、将来にわたって持続可能な公共交通体系の確保を実現することを目的に策定するものです。

1.2 計画期間

計画期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。

また、目標の達成状況や、社会・経済情勢などの変化等に応じて、必要な見直しを行うこととします。

1.3 計画の区域

計画の区域は「播磨町全域」とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、「第5次播磨町総合計画」や「播磨町都市計画マスタープラン」を上位計画として、これらとの整合を図りつつ、関連分野の施策等との連携を図ることにより、本町の公共交通施策の方向性を定めるものです。

なお、本計画は「交通政策基本法」の基本理念をもとに、令和2年（2020年）11月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画です。

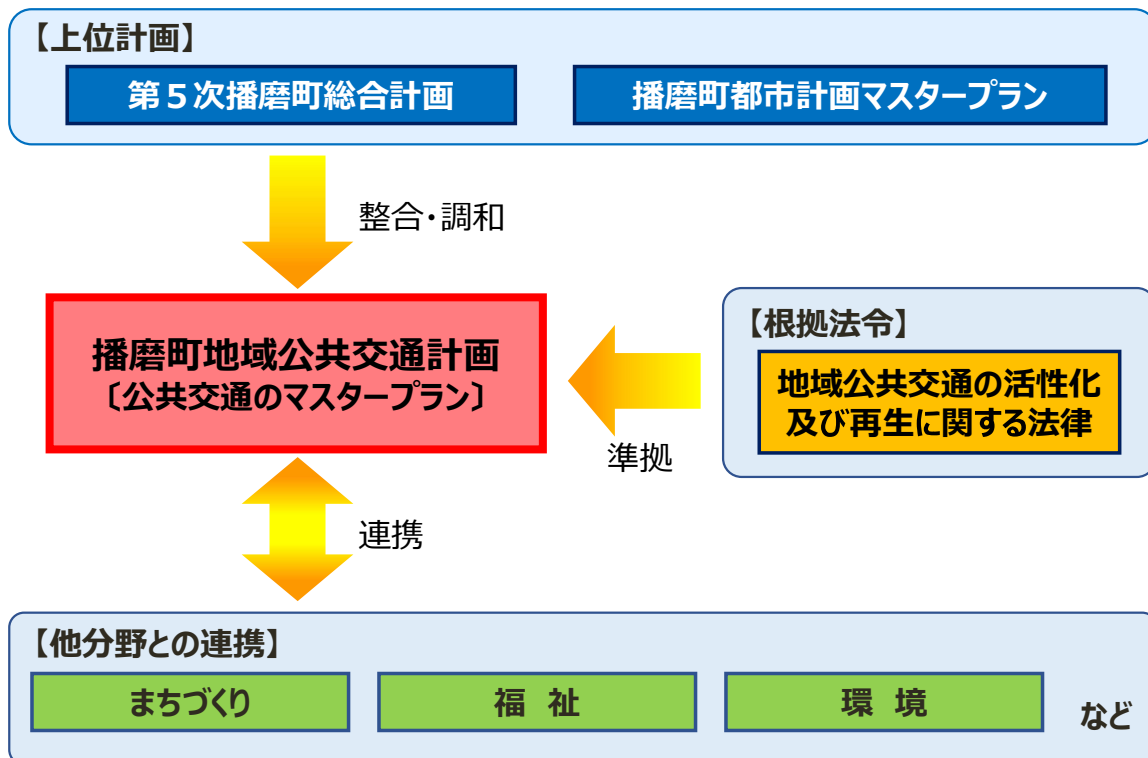


図 1-1 播磨町地域公共交通計画の位置付け

また、本計画に位置付ける施策を通じ「持続可能な開発目標（SDGs）^{（*2）}」の達成に貢献します。



図 1-2 関連する SDGs の目標

2. 公共交通を取り巻く現状

2.1 播磨町の概況

本町は、兵庫県南部の中央に位置し、神戸市の中心部から西側に直線距離で約30kmの臨海部にあり、南は瀬戸内海、東は明石市、西と北は加古川市に隣接しています。

町内にはJR土山駅と山陽電鉄播磨町駅の2つの鉄道駅があり、神戸から40分、姫路から30分の位置にあります。

面積は9.13km²と兵庫県で最も小さいながら、多くの公園施設や文化施設、スポーツ施設などの社会資源が配置され、コンパクトにまとまったまちになっています。また播磨灘の埋め立てにより、新島および東新島の一部が形成されており、町域の約3割を占めています。



出典：播磨町都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）3月）

図 2-1 播磨町の位置

2.2 上位・関連計画

2.2.1 第5次播磨町総合計画

令和3年度（2021年度）からスタートした第5次播磨町総合計画は、本町の10年後の将来像「いいとこいっぱい！ 笑顔いっぱい！ みんなでつくる ふるさと はりま」の実現に向けた3つの基本政策と6つの方向性を定めています。

基本政策のうち、「基本政策2：身近な自然環境と快適な住環境が調和したふるさと」では、「方向性1：うるおいのあるまちへ（都市基盤・住環境）」の中で「公共交通の維持・確保」を挙げており、「地域公共交通を維持し、誰もが安心して外出できるまちづくり」を、まちづくり分野の目指すべきビジョン（将来像）として示しています。



出典：第5次播磨町総合計画

図 2-2 第5次播磨町総合計画の体系図

2 公共交通の維持・確保

ビジョン 地域公共交通を維持し、誰もが安心して外出できるまちづくり

地域公共交通（バス路線等）は、病院、買い物等の移動手段として欠かすことのできない交通手段であり、その利便性の向上と運行確保に努めます。また、誰もが安心して外出ができる移動手段の確保を図ります。

現状の問題・課題

- ◆地域公共交通の担い手である民間路線バスの多くの既存路線で赤字が常態化しており、その運行維持を図るためには、住民の利用率向上が求められる。
- ◆高齢者や障がいのある人、子育て世代など移動手段を持たない人などに対する円滑な移動の確保に向けて、本町に合う交通施策の検討を継続しなければならない。
- ◆広域的な公共交通ネットワークについて調査・研究を進めるため、近隣市町と連携する必要がある。

基本目標



目標1 路線バスや鉄道等の公共交通の利用を促進する

地域公共交通を維持するために、様々な利用促進施策を行い、利用者の増加をめざします。

分野における住民満足度

公共交通の満足度 現状（2019） **2.6**



ビジョン

地域公共交通を維持し、誰もが安心して外出できるまちづくり



出典：第5次播磨町総合計画

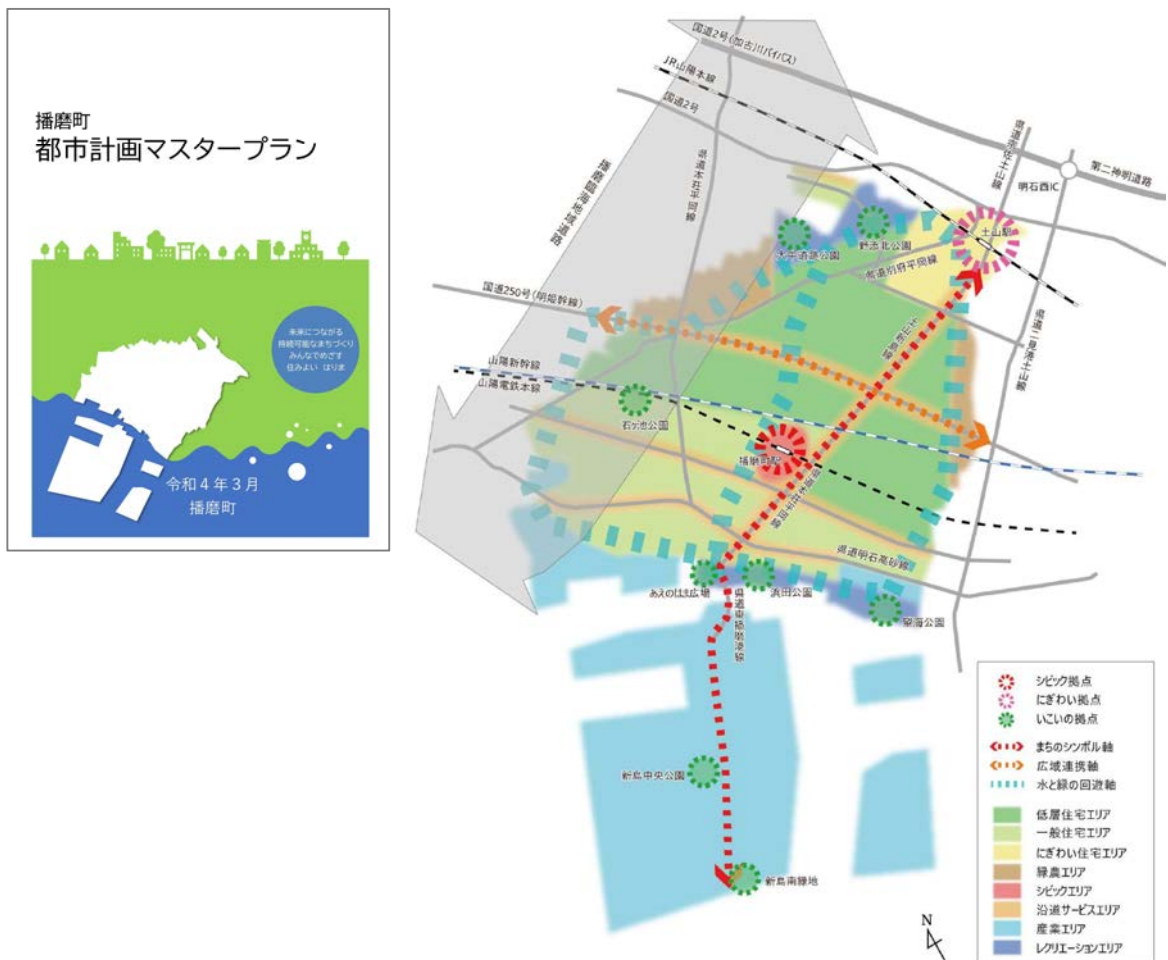
図 2-3 まちづくり分野「公共交通の維持・確保」における
目指すべきビジョン(将来像)と施策展開の方向性

2.2.2 播磨町都市計画マスタープラン

播磨町都市計画マスタープランは、令和4年（2022年）3月に策定され、第5次播磨町総合計画が掲げる将来像を踏まえ、都市づくりの目標「未来につながる持続可能なまちづくり みんなでめざす 住みよい はりま」を定め、その実現に向けた6つの都市づくりの基本方針を設定しています。

将来都市構造は、播磨町の将来の姿を示すものとしてその地域にふさわしい土地利用の方向を示す「エリア」、都市機能の中心的役割を果たす「拠点」とそれらをつなげる「軸」の3つの要素によって構成されており、地域特性を生かしたエリア（土地利用）をベースに、拠点に様々な都市機能を集約させ、軸により連携を図る形の都市構造を目指としています。

また、6つの都市づくりの方針のうち、「2：都市交通に関する方針」では、公共交通として「鉄道」と「バス」に関する取り組みの方向性を示しています。



出典：播磨町都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）3月）

図 2-4 播磨町都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

2 都市交通に関する方針

【基本方針】

- ①環境にやさしく利便性の高い交通施策の推進
- ②都市交通施設の長寿命化の検討と適切な維持・管理

(1) 公共交通

①鉄道

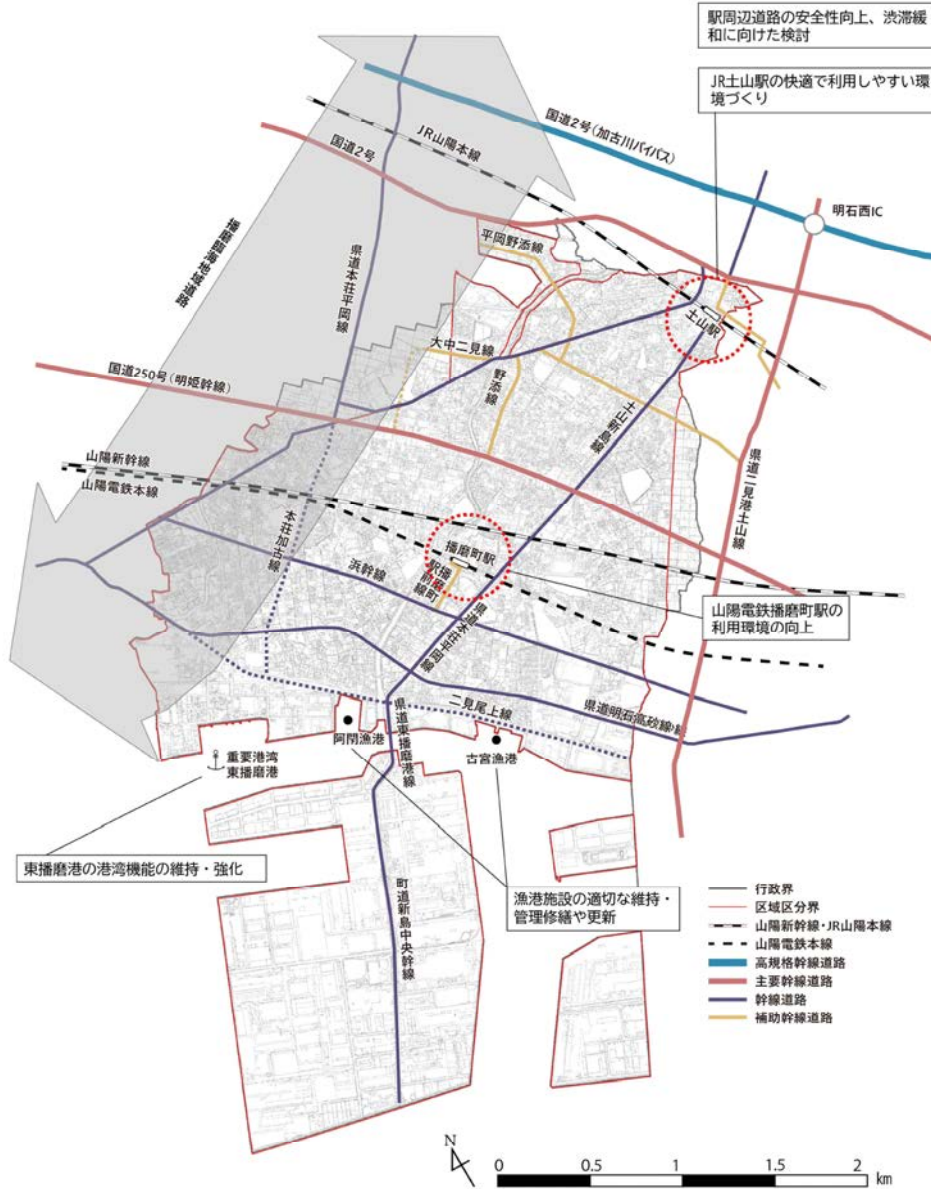
- ・JR土山駅は、駅前広場や駐輪場・自由通路等の適切な維持・管理を行うとともに、駅舎施設の適正な維持・管理を事業者に働きかけ、快適で利用しやすい環境づくりを図ります。エレベータ・エスカレータについては適切な更新計画を立案し、維持・管理を図ります。また、駅周辺道路については、地元や関係機関と協議を図りながら、歩行者・自転車の安全性の向上や渋滞緩和に向けた検討を進めます。
- ・山陽電鉄播磨町駅は、駅前広場や自由通路、エレベータ等の適切な維持・管理を図るほか、駅舎施設の適正な維持・管理を事業者に働きかけるとともに、利用環境の向上を図ります。

②バス

- ・鉄道駅へのアクセスや通院、買い物等の日常生活で利用しやすい交通環境の実現に向けて、関係機関と調整しながらバス交通の利便性向上、運行確保と利用促進を図ります。
- ・赤字バス路線については、国・県補助と併せて町からの補助を行い、路線維持を支援します。
- ・自動車を運転しない人に対する円滑な移動手段の確保に向けて、本町の特性に応じた交通施策を検討します。

出典：播磨町都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）3月）

図 2-5 都市づくりの方針「都市交通に関する方針」における鉄道とバスの取り組みの方向性



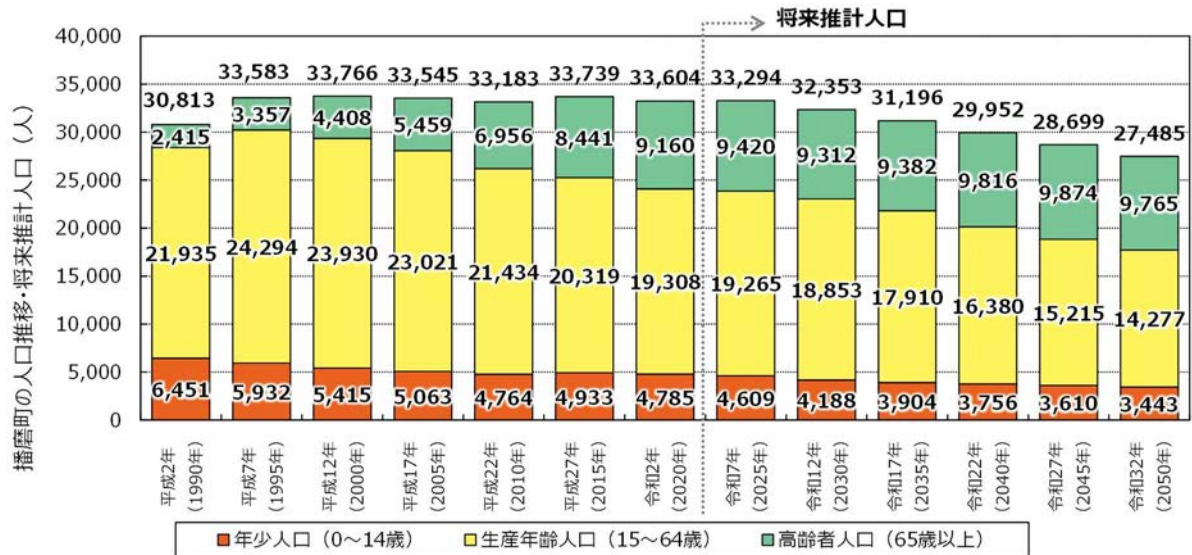
出典：播磨町都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）3月）

図 2-6 都市交通の方針図

2.3 人口

2.3.1 人口の推移

人口は、平成7年（1995年）以降ほぼ横ばいで、令和2年（2020年）には33,604人となっています。将来的には、生産年齢人口（15～64歳）の減少とともに、総人口は減少するものと予測され、高齢化がさらに進行するものと予測されています。



※総人口は年齢不詳人口を含む

出典：（令和2年（2020年）以前） 国勢調査（*3）

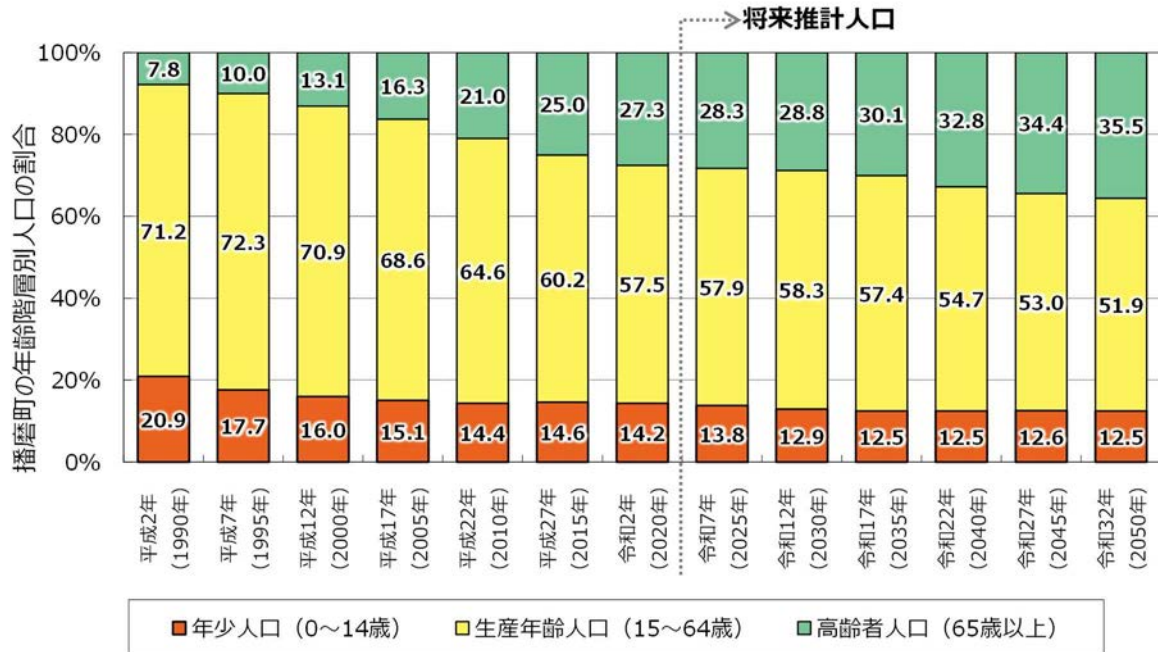
（令和7年（2025年）以降） 国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果
（令和5年（2023年）12月公表）

図 2-7 年齢3区分別人口の推移と将来推計

2.3.2 年齢階層別人口割合の推移

高齢化率（65歳以上の人口割合）は増加傾向で、令和2年（2020年）時点で27.3%となり、すでに超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。

年少人口（0～14歳）は減少傾向にあり、令和2年（2020年）時点で14.2%となっています。今後もさらに少子高齢化^(*)が進行するものと予測されています。

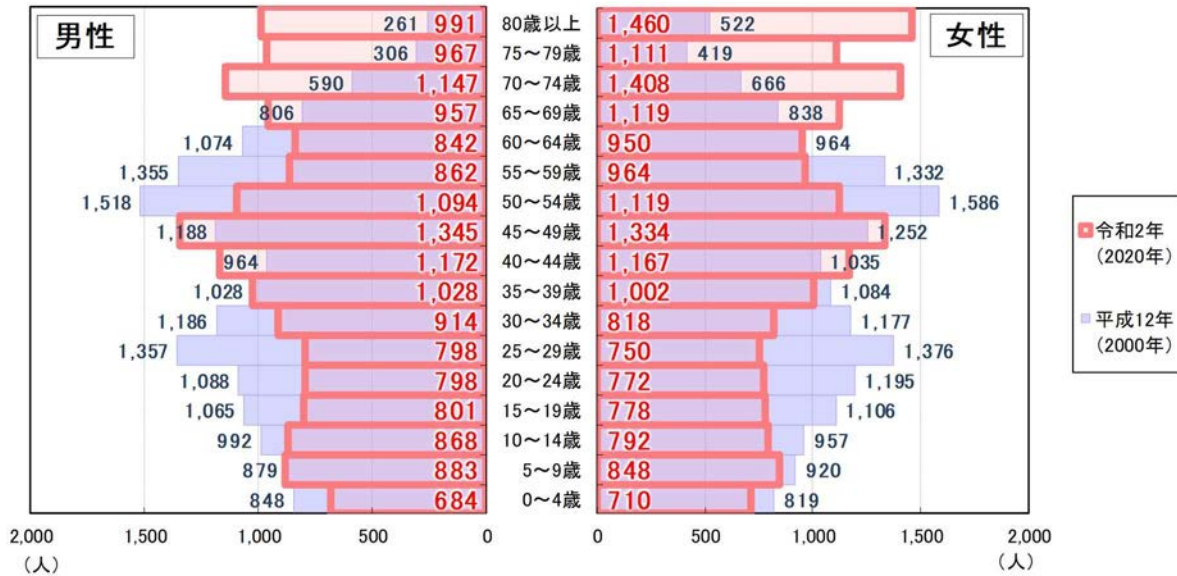


出典：（令和2年（2020年）以前） 国勢調査
 （令和7年（2025年）以降） 国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果
 （令和5年（2023年）12月公表）

図 2-8 年齢3区分別人口割合の推移と将来推計

2.3.3 年齢別人口

人口ピラミッドによる年齢階層別人口を見ると、平成12年（2000年）に比べ、年少人口や生産年齢人口のうち、0歳から39歳及び50歳から64歳の人口が減少しており、また65歳以上の老年人口が増加しています。



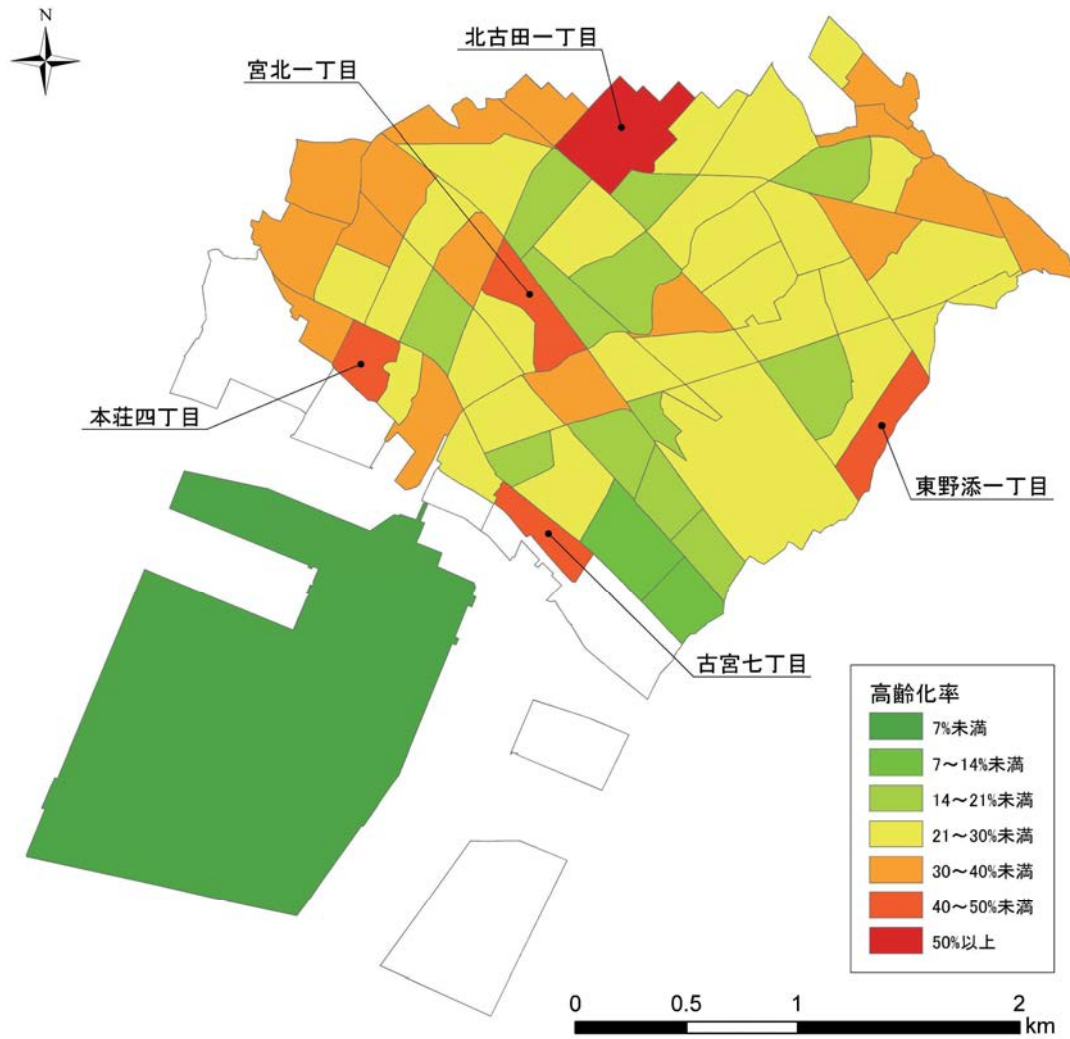
※各年 10月1日現在

出典：国勢調査（平成12年（2000年）、令和2年（2020年））

図 2-9 播磨町の人口ピラミッドによる年齢階層別比較

2.3.4 町丁目別に見た高齢化率

町丁目別の高齢者割合を見ると、多数の地域で高齢化率が21%を超過しています。また北古田一丁目をはじめ、40%を超過している地域が見受けられます。



出典：国勢調査（令和2年（2020年））

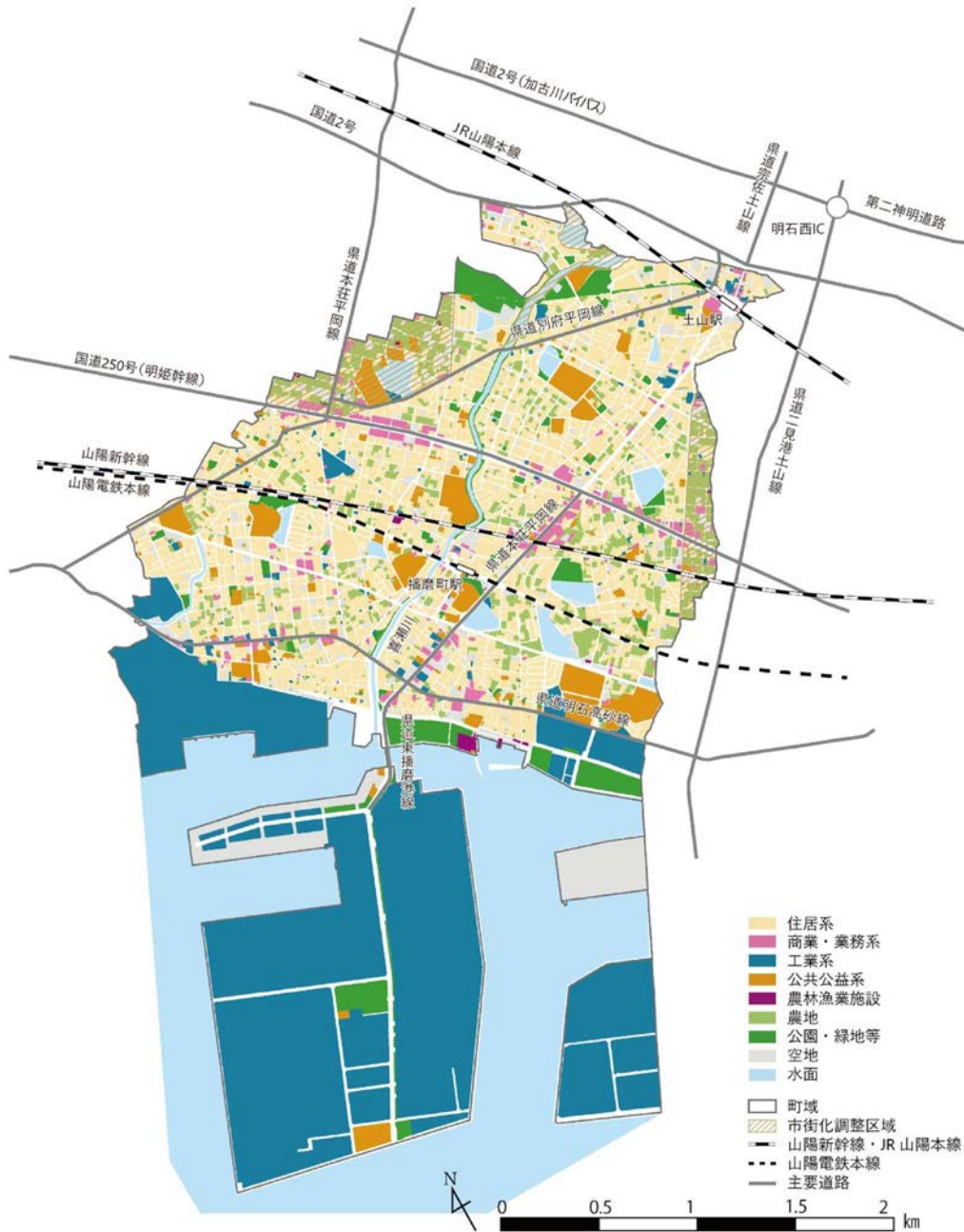
図 2-10 町丁目別の高齢者割合

2.4 土地利用状況

2.4.1 土地利用状況

主に北部および中部は住居系、駅周辺や幹線道路の沿道の一部は商業系、新島や東新島を含む南部は工業系の土地利用となっています。

また、町内には、公園・緑地、農地、河川、ため池、海辺などの身近な自然環境が豊富に存在しています。



出典：播磨町都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）3月）

図 2-11 土地利用状況

2.4.2 公共施設の立地状況

役場周辺には、図書館、中央公民館、福祉会館など主要な公共施設が立地しています。南大中には、健康いきいきセンター、福祉しあわせセンターなどの保健・福祉施設が集積しています。

また、町内には公園や文化系の施設、スポーツ・レクリエーション系施設など多様な公共施設が立地しています。



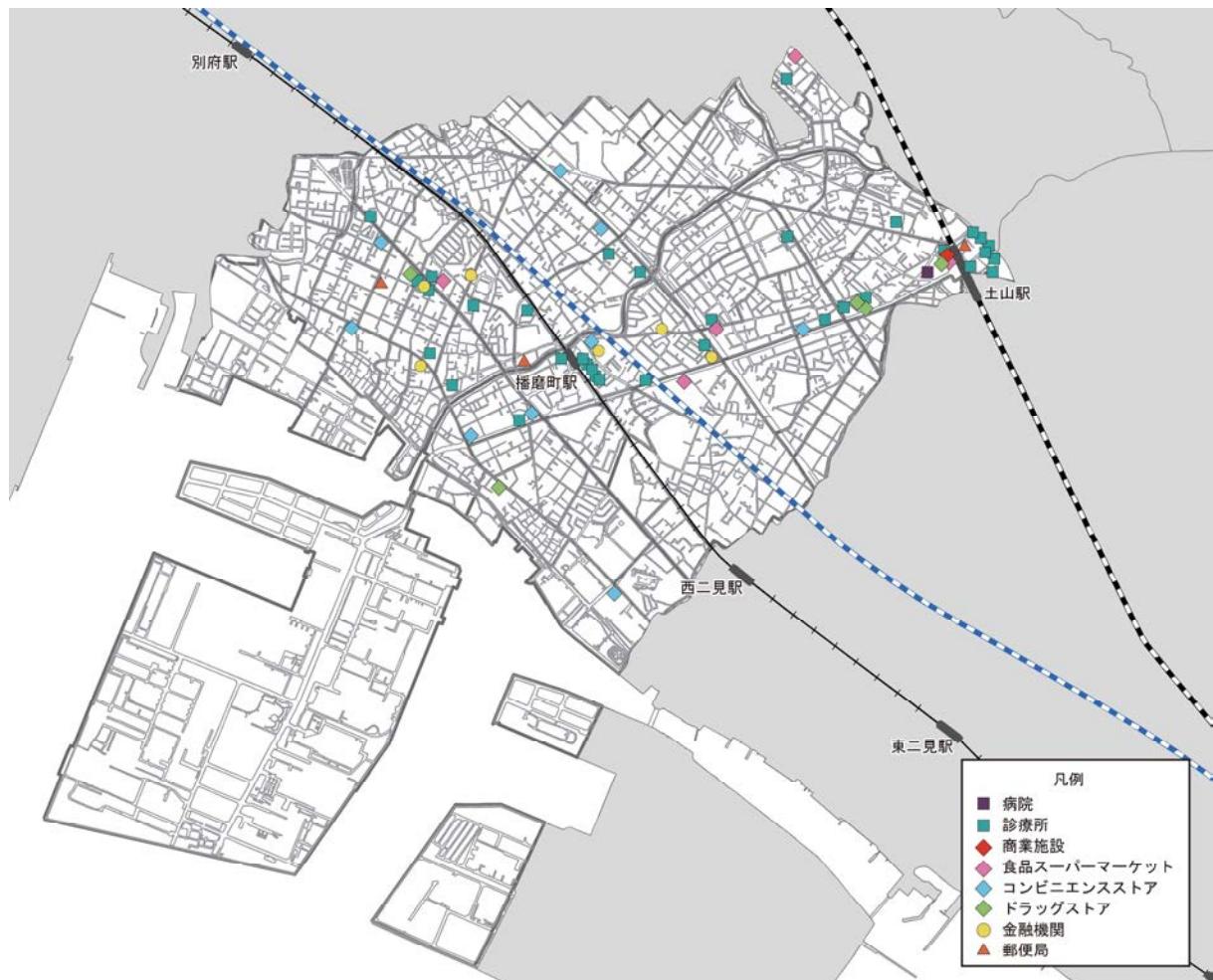
出典：播磨町公共施設等総合管理計画（個別計画）（令和6年（2024年）3月）

図 2-12 公共施設の立地状況

2.4.3 主な施設の立地状況

本町における買い物が可能な施設は、JR土山駅南側の複合商業施設「BiVi土山」をはじめ、食品スーパーマーケットやドラッグストアが町内各地に立地しています。

医療施設は、JR土山駅南側の「はりま病院」をはじめ、町内各地に診療所が立地しています。



(令和5年(2023年)12月時点)

図 2-13 主な施設の立地状況

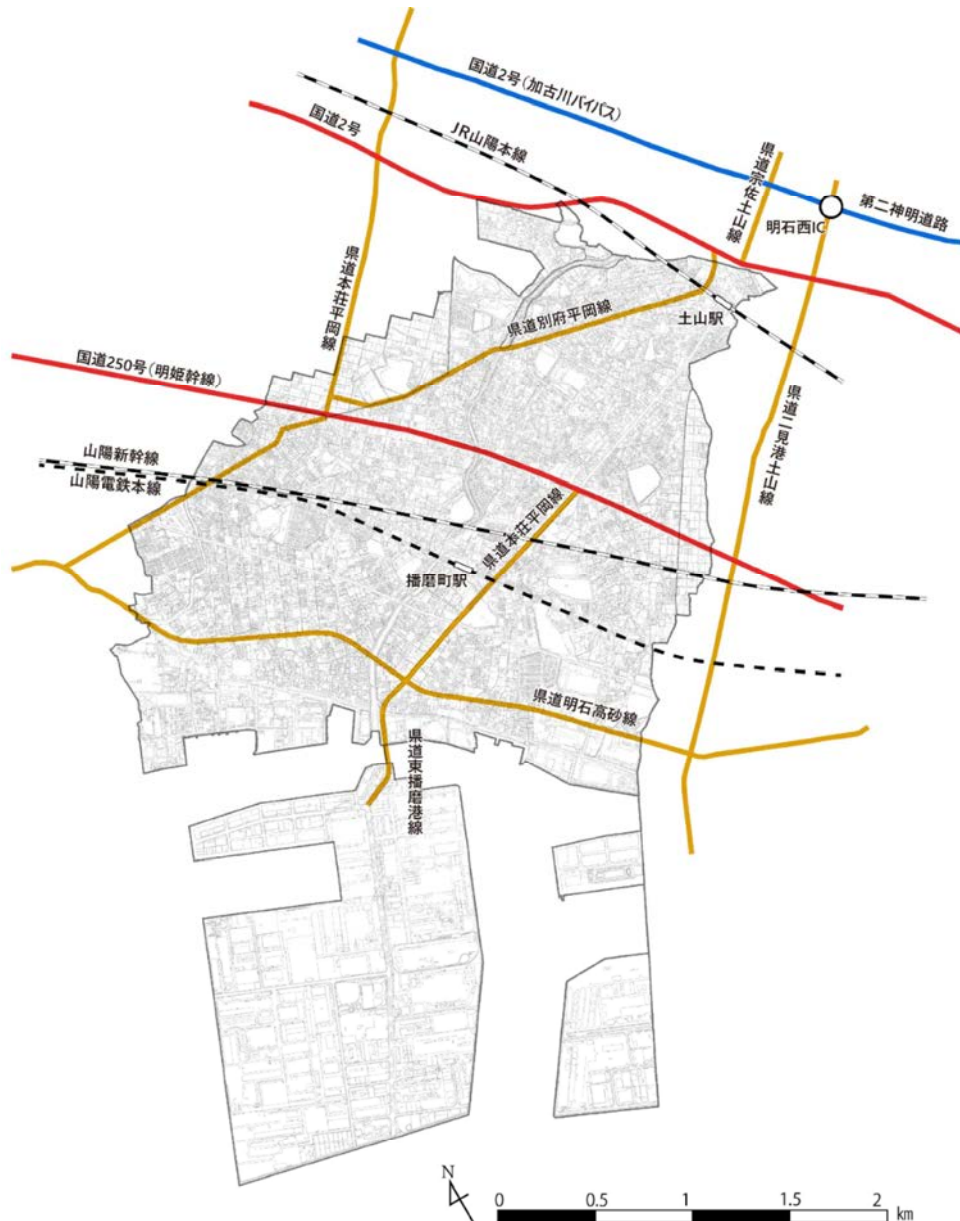
2.4.4 道路ネットワーク

東西方向は、国道250号（明姫幹線）が町域中央を、県道明石高砂線（旧浜国道）が町域南部を通過しており、東は明石市・神戸市と、西は姫路市・加古川市と結んでいます。

また、町域北側は、近接して国道2号と国道2号（加古川バイパス）が通過しています。

南北方向は、県道本荘平岡線が西側の加古川市より国道250号（明姫幹線）を経由し、県道明石高砂線に接続しています。

さらに、播磨臨海地域を東西に結ぶ新たな路線として、国道2号（加古川バイパス）の渋滞解消や、災害時における冗長性の確保を図る「播磨臨海地域道路」が計画されています。



出典：播磨町都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）3月）

図 2-14 道路ネットワーク

2.5 公共交通の概況

2.5.1 公共交通ネットワーク

鉄道は、JR山陽本線（JR神戸線）と山陽電鉄本線が東西方向に通っており、町内にはJR土山駅、山陽電鉄播磨町駅の2駅があります。

路線バスは、神姫バス（株）により運行されています。JR土山駅の北口を起終点として稲美町や明石市を結ぶ系統や、南口を起終点として新島方面や加古川市を結ぶ系統が運行されています。

乗用タクシーは、JR土山駅、山陽電鉄播磨町駅にタクシー乗り場があり、他の公共交通機関が運行していない時間帯における住民の移動、及び来訪者の移動等の即時対応可能な移動手段としての役割を担っています。

また加古川市が運行しているコミュニティバス「かこバスミニ」の一部路線がJR土山駅南口に乗り入れています。

①JR 土山駅



②山陽電鉄播磨町駅



図 2-15 町内の鉄道駅

①JR 西日本



②山陽電鉄



③神姫バス（土山駅南口）



④乗用タクシー（土山駅南口）



図 2-16 町内を運行する公共交通

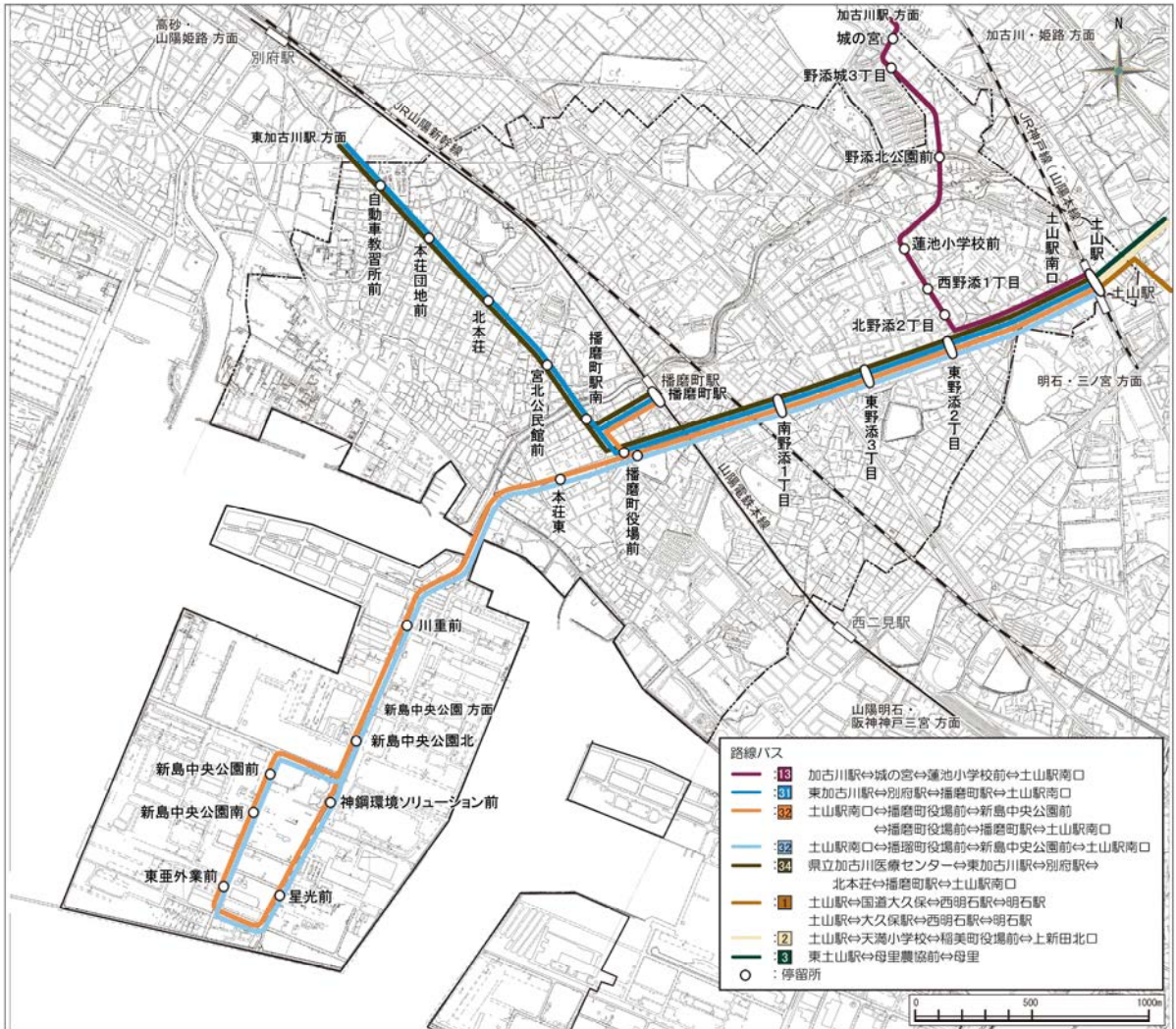


図 2-17 播磨町における公共交通ネットワーク

2.5.2 公共交通空白地域の状況

本町の一部は、駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域である「公共交通空白地域」となっています。都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年（2014年）国土交通省）では、鉄道駅から半径800mまたはバス停から半径300mの圏内を「公共交通沿線地域」としており、本計画ではこれに該当しない地域を「公共交通空白地域」として下図に示します。

本町においては、町人口の約19%が公共交通空白地域に居住しており、その多くが北古田や大中をはじめとした町北部に居住しています。

表 2-1 公共交通カバー率の状況(令和2年(2020年)10月時点)

| 地域 | 人口 | 割合 | 高齢者の割合 | |
|----------|--------|-------|--------|-----|
| 公共交通沿線地域 | 27,337 | 81% | 28% | |
| 公共交通空白地域 | 北部 | 4,014 | 12% | 28% |
| | 西部 | 1,888 | 6% | 33% |
| | 南部 | 365 | 1% | 42% |

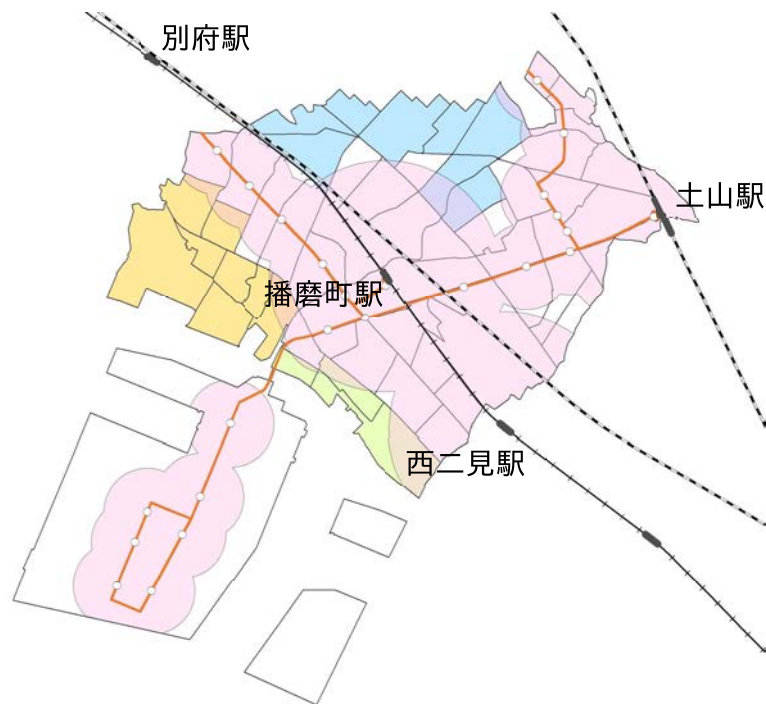


図 2-18 公共交通空白地域の状況

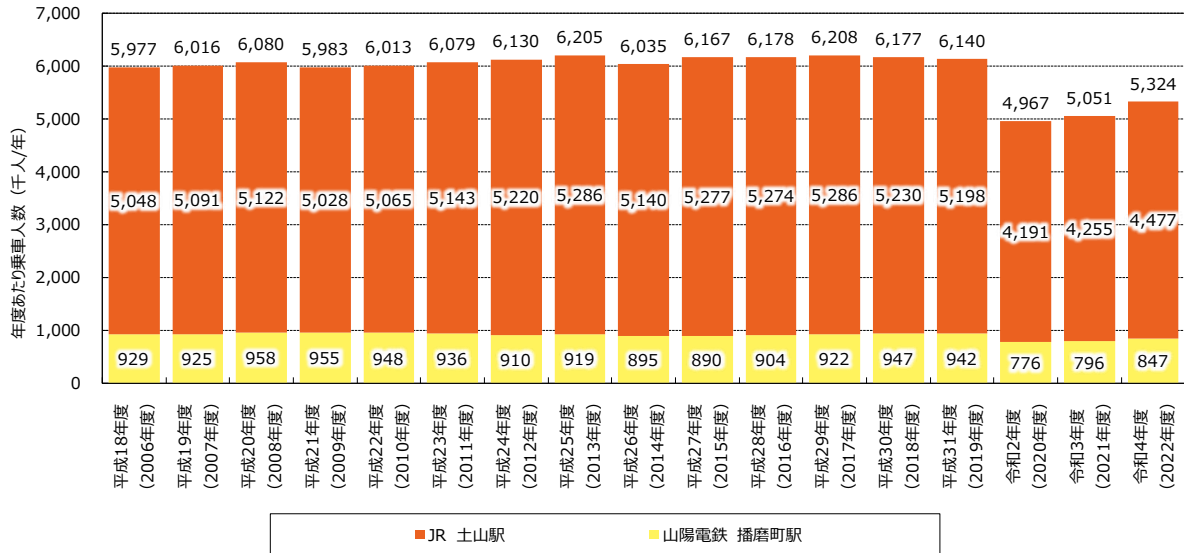
【公共交通空白地域の設定方法】

- 鉄道駅から半径 800m を駅勢圏、バス停から半径 300m をバス停勢圏として設定（上図ピンクの地域）
- 各小地域の面積のうち、駅勢圏またはバス停勢圏でカバーされている割合が 50%未滿の小地域を「公共交通空白地域」とする

2.5.3 鉄道の利用状況

令和4年度（2022年度）の乗車人数は、JR土山駅が4,477千人/年、山陽電鉄播磨町駅が847千人/年となっています。

JR土山駅及び山陽電鉄播磨町駅ともに、平成31年度（2019年度）までは概ね横ばいで推移していましたが、令和2年度（2020年度）には、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、JR土山駅及び山陽電鉄播磨町駅ともに前年度より約2割減少しています。令和2年度（2020年度）以降は緩やかな回復傾向にあります。



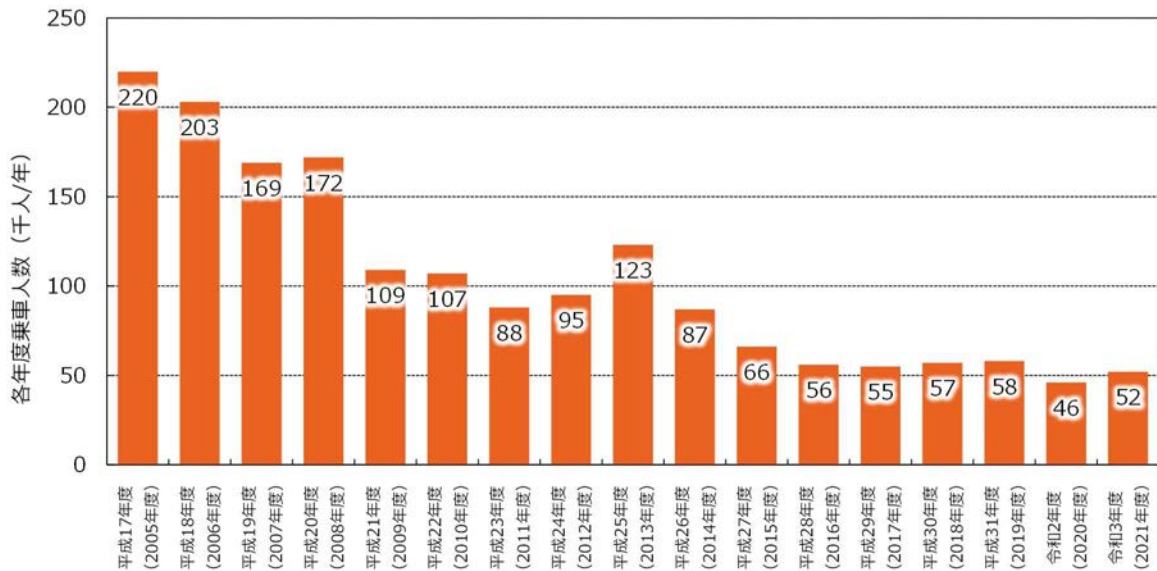
出典：播磨町統計書（各年版）

図 2-19 鉄道利用者の推移

2.5.4 路線バスの利用状況

町内を運行する主な路線バスの乗車人数は、令和3年度（2021年度）が約52千人/年となっています。

平成17年度（2005年度）から平成28年度（2016年度）にかけて減少傾向が続き、平成28年度（2016年度）から平成31年度（2019年度）にかけては概ね横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、令和2年度（2020年度）は拡大前と比べ約2割減少しています。

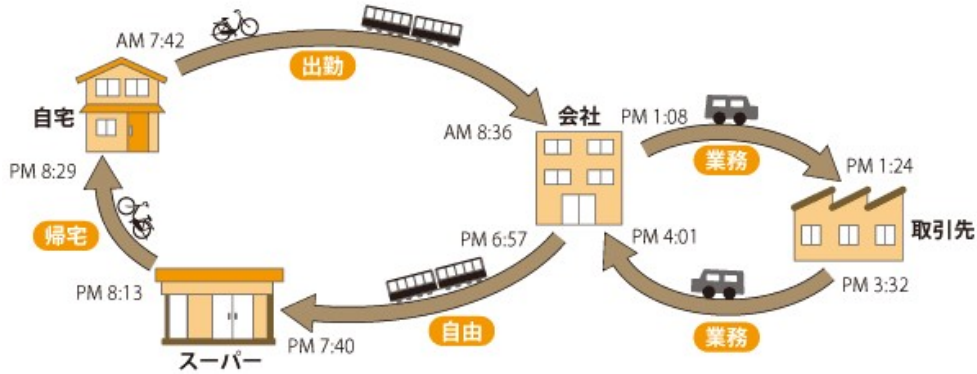


出典：播磨町統計書（各年版）

図 2-20 路線バス利用者数の推移

2.6 パーソントリップ調査による人の動き

パーソントリップ（PT）調査とは、「いつ」、「どこから」、「どこまで」、「どのような人が」、「どのような目的で」、「どのような交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、人の1日の全ての動きをとらえる調査です。京阪神都市圏では、昭和45年（1970年）から10年間隔で調査が実施されており直近では令和3年（2021年）に実施されています。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

図 2-21 人の1日の動きのイメージ

（用語解説）

【トリップ】

人がある目的を持って「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位を言い、移動の目的が変わるごとに1つのトリップとして数えます。

【トリップエンド】

トリップの数を表す単位に「トリップ」と「トリップエンド」があります。右図の場合、矢印の数がトリップ（3トリップ）、矢印の両端（●+○）がトリップエンド（6トリップエンド）に相当します。

【発生量・集中量】

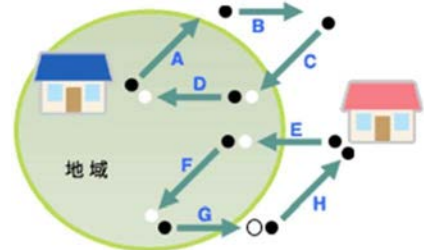
ある地域から出発または到着するトリップをその地域の発生量（単位：トリップ）、集中量（単位：トリップ）と呼びます。

【発生集中量】

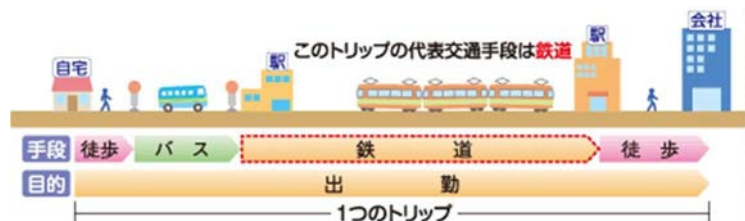
ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を言います。

【代表交通手段】

1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段と言います。1回のトリップの中で利用した交通手段のうち、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順で、最も順位が高いものが代表交通手段になります。



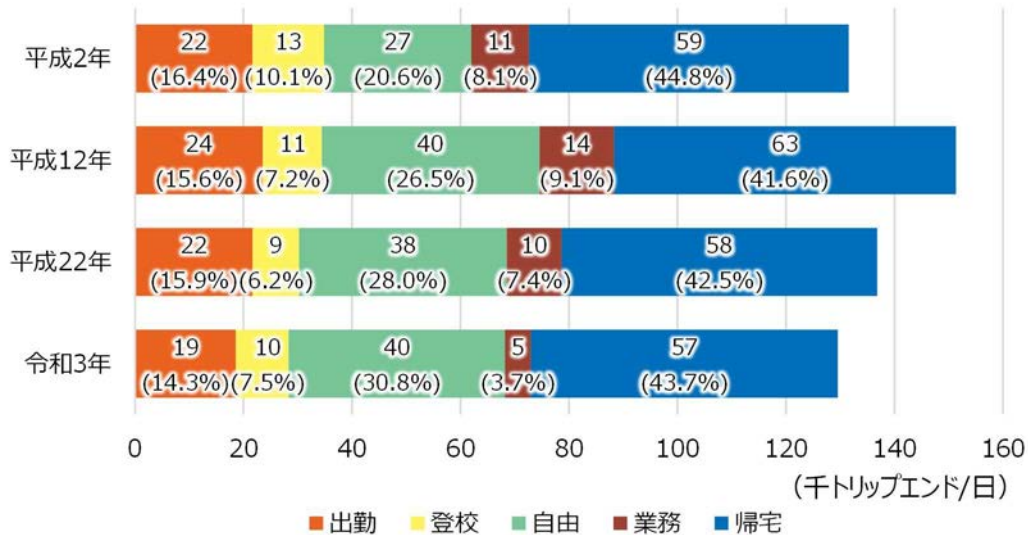
生成量=A+B+C+Dトリップ=4トリップ
 発生量=A+D+F+Gトリップ=4トリップ
 集中量=C+D+E+Fトリップ=4トリップ
 発生集中量=(Aの●+Dの●+Fの●+Gの●) + (Cの○+Dの○+Eの○+Fの○)トリップエンド =8トリップエンド



出典：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

2.6.1 発生集中量の状況

播磨町における発生集中量の推移を見ると、平成12年（2000年）をピークに減少傾向にあります。目的別では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による在宅勤務の普及などにより、出勤目的や業務目的（販売・配達等の仕事上のトリップ）の移動が減少しています。一方、買い物や通院等の自由目的の移動は増加傾向にあり、高齢化の進行により今後さらに増加するものと考えられます。

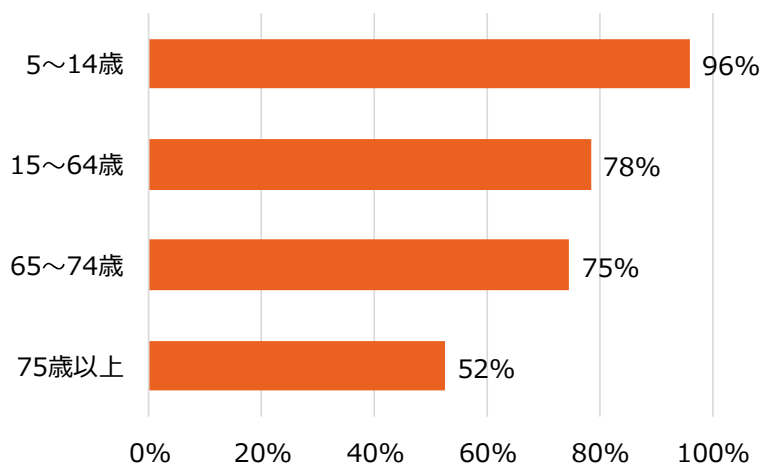


出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年（2021年））

図 2-22 播磨町における目的別発生集中量の推移

2.6.2 外出率の状況

人口に対する外出した人の割合（外出率）を見ると、生産年齢人口（15～64歳）や前期高齢者（65～74歳）は約8割となっていますが、75歳以上の後期高齢者は52%で高齢になるほど外出が減る傾向であることがわかります。



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年（2021年））

図 2-23 播磨町における年代別の外出率

2.6.3 代表交通手段の状況

代表交通手段別トリップ数の推移を見ると、鉄道と徒歩での移動が減少しています。令和3年の代表交通手段別の分担率は、平成22年（2010年）に比べ、鉄道や徒歩の割合が減少し、自動車の割合が増加しています。

代表交通手段別発生集中度割合をみると、周辺市町に比べ自転車の割合が高い一方で、バスはほとんど利用されていません。

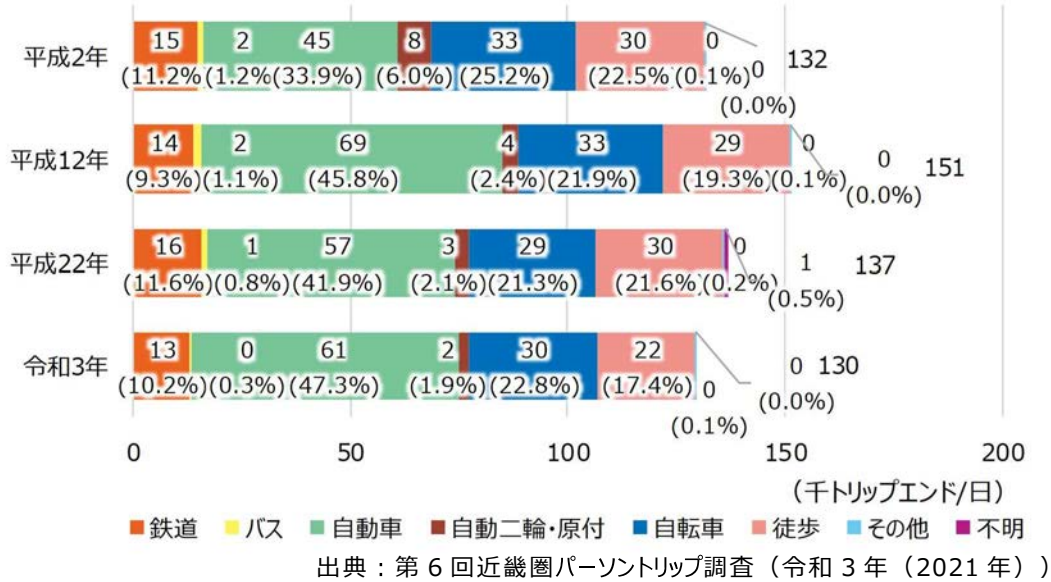


図 2-24 播磨町における代表交通手段の推移

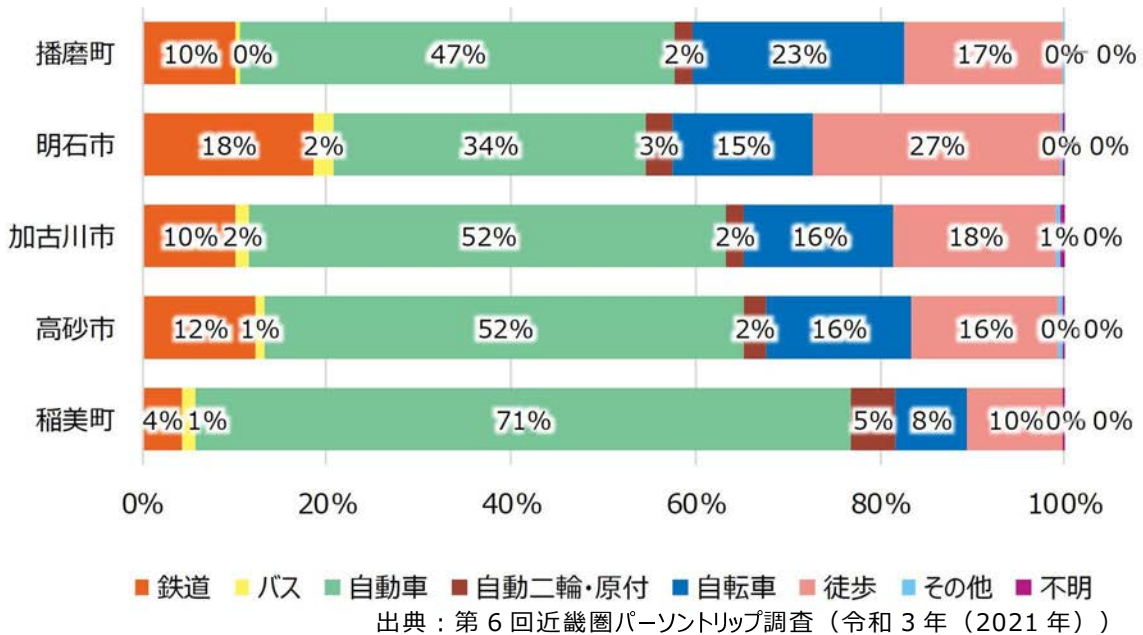
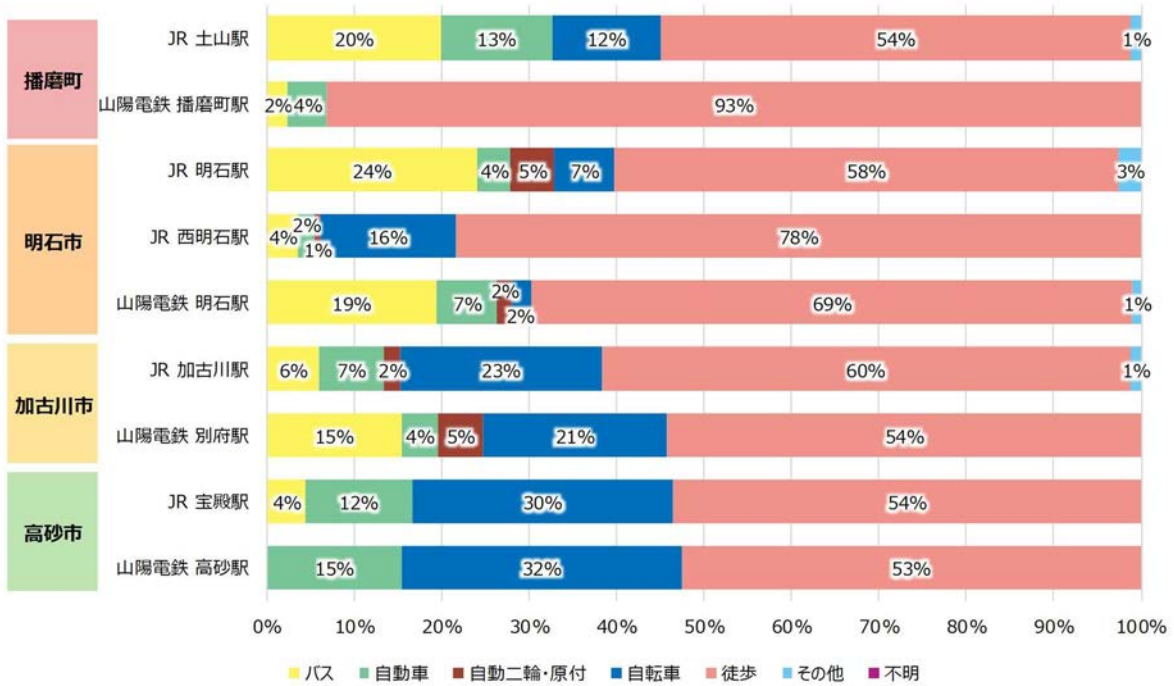


図 2-25 周辺市町の代表交通手段別発生集中度割合

2.6.4 鉄道端末交通手段の状況

鉄道端末交通手段^(*5)を見ると、JR土山駅及び山陽電鉄播磨町駅では、いずれも徒歩が最も多くなっています。土山駅ではバスが20%で公共交通への乗り継ぎが見られる一方で、播磨町駅では徒歩が93%を占めており、徒歩圏の利用者が多いことがわかります。

また、周辺市町の主要駅と比べると、播磨町駅における徒歩の分担率が特に大きくなっています。



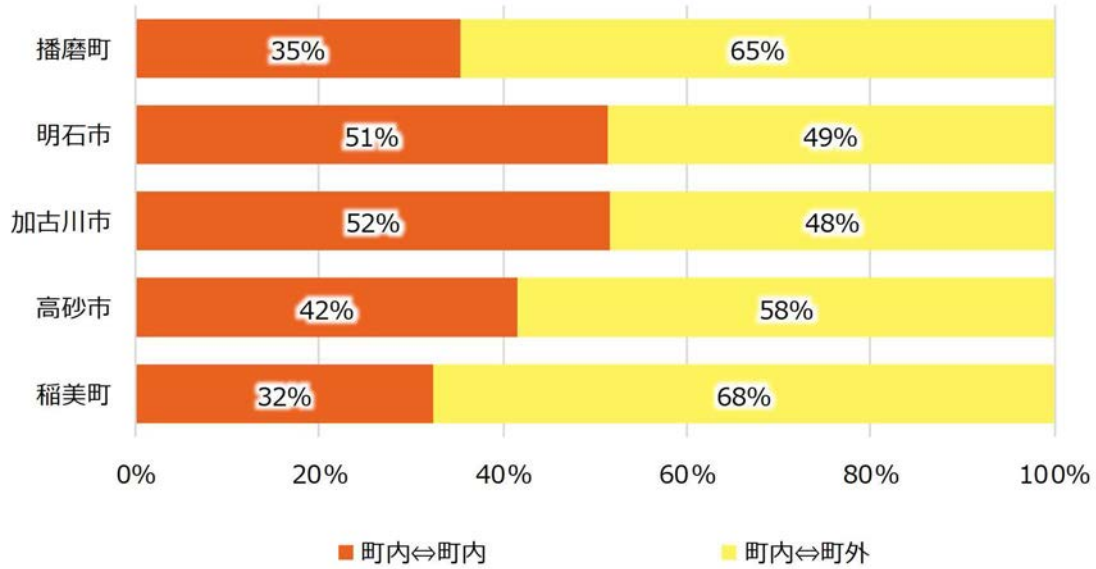
出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年（2021年））

図 2-26 播磨町及び周辺市町の主要駅における鉄道端末交通手段

2.6.5 町内々と町内外の移動状況

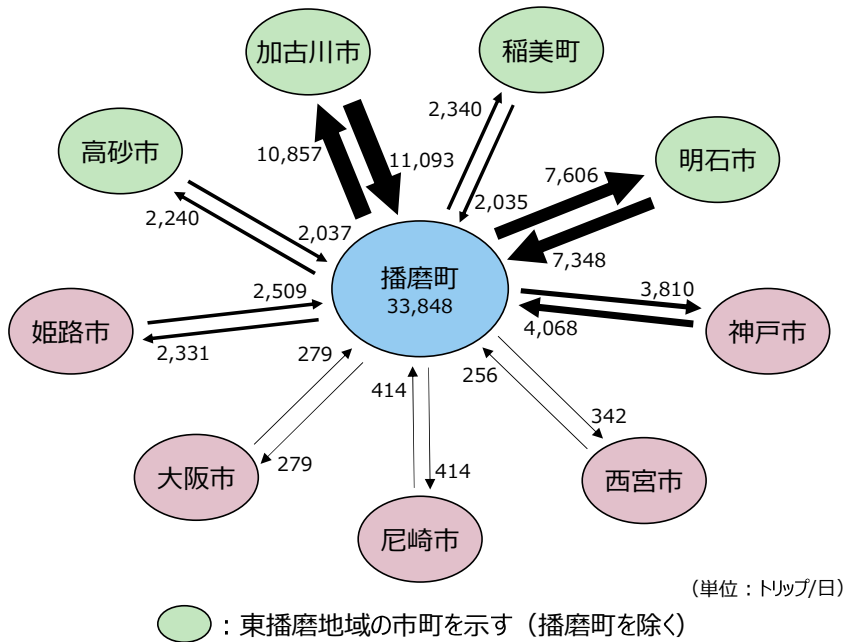
周辺市町における移動について、町内々と町内外に分けて見ると、本町の町内々の移動が占める割合は35%であり、稲美町に次いで2番目に低くなっています。

また本町を起終点とする町外との移動を見ると、隣接する加古川市や明石市との移動が多く、次いで神戸市、姫路市、稲美町の順となっています。



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年（2021年））

図 2-27 周辺市町における町内々と町内外の移動構成比



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年（2021年））

図 2-28 町内外の移動状況

2.7 住民アンケート調査の結果概要

令和5年（2023年）8月に、住民の公共交通に対するニーズを把握するため、住民アンケート調査を実施しました。

【調査日時】

- ・令和5年（2023年）8月4日～8月22日

【調査対象】

- ・播磨町に6ヶ月以上在住している16歳以上の住民

【調査方法】

- ・住民基本台帳からの無作為抽出による郵送配布・郵送回収
- ・町丁目の年代別人口に応じ均等に抽出

【調査規模】

- ・16歳～64歳（非高齢者）に1000部、65歳以上（高齢者）に1000部郵送

【回収状況】

- ・全体：858部 回収率：43%
- ・非高齢者：299部 回収率：30%
- ・高齢者：559部 回収率：56%

2.7.1 普段の外出における課題の有無

普段の外出における課題の有無を見ると、全体で28%、非高齢者は21%、高齢者は31%が外出に課題を感じています。

課題を感じる外出目的は、全体では町内での「買い物」や「通院」、町外への「通院」が多くなっています。また、非高齢者は町内の「通院」や町外の「通勤」、高齢者は町内・町外の「買い物」や「通院」に多くの方が課題を感じています。

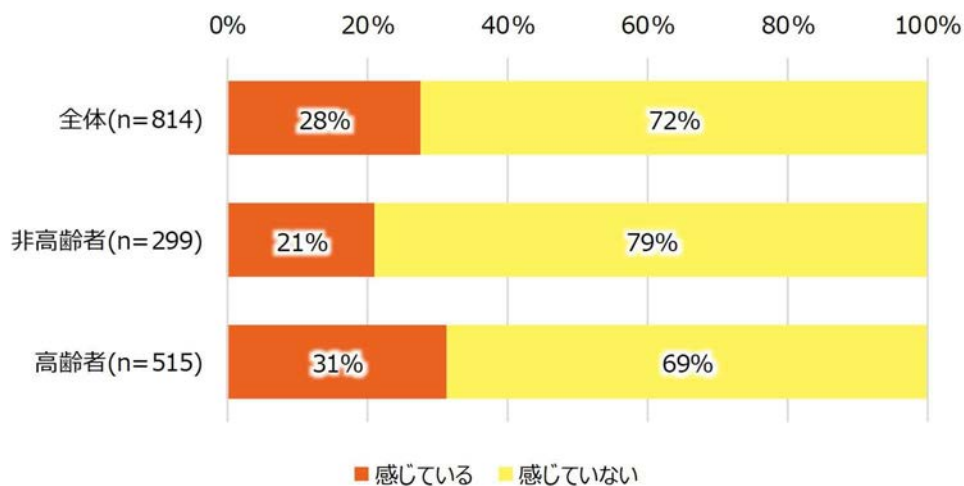


図 2-29 普段の外出における課題の有無

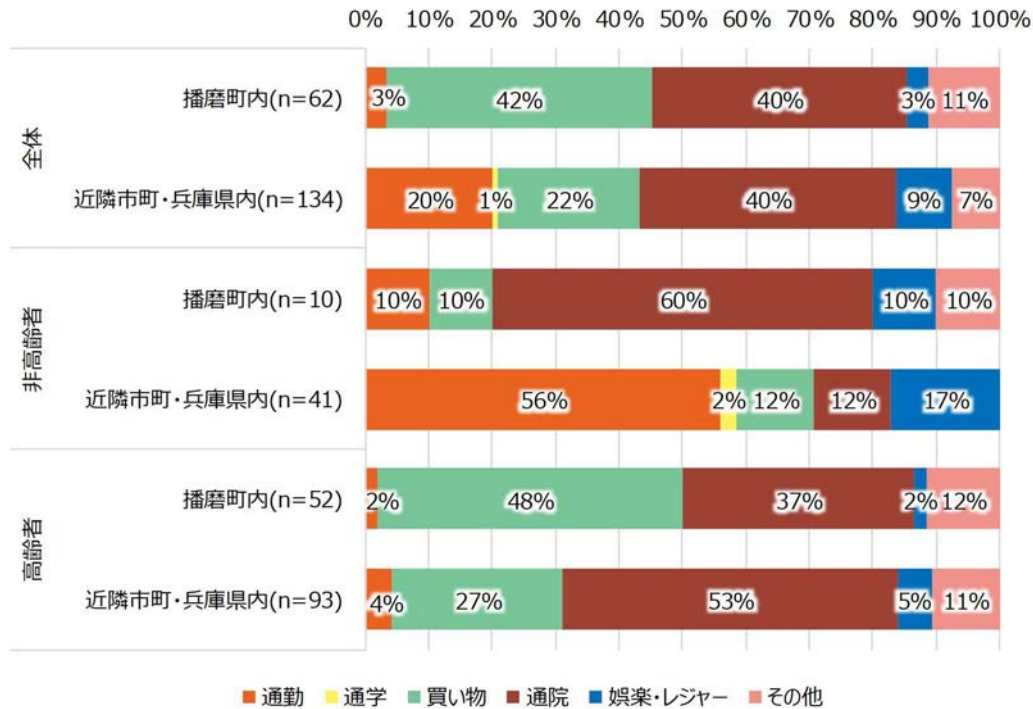


図 2-30 課題を感じる外出目的

2.7.2 路線バスの利用状況

路線バスの利用状況を見ると、バスを利用している方（よく利用する+時々利用する）は全体で7%、非高齢者は5%、高齢者は7%に留まっています。

路線バスの利用目的は、全体では「買い物」や「通院」が多くなっており、非高齢者は「娯楽・レジャー」、高齢者は「買い物」や「通院」を目的とした利用が多くなっています。

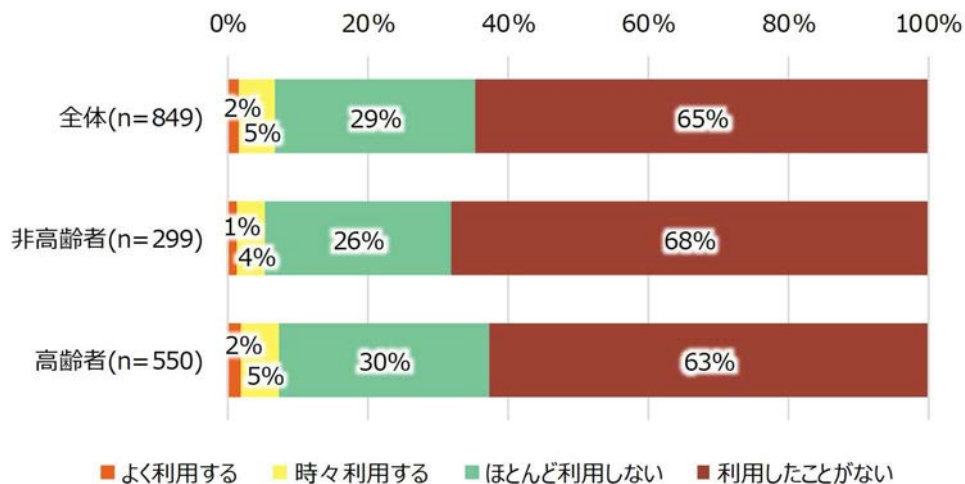


図 2-31 路線バスの利用状況

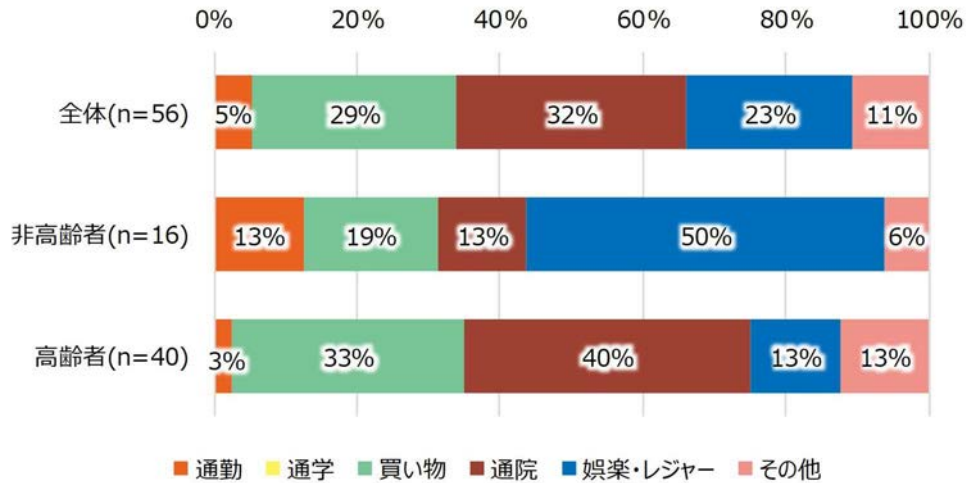


図 2-32 路線バスの利用目的

2.7.3 路線バスの満足度

2.7.2 の路線バス利用者（よく利用する+時々利用する）の、路線バスに対する満足度を見ると、全体で約9割、非高齢者は約7割、高齢者は約9割が不満（どちらかといえば不満+不満）を感じています。

また路線バスを利用するために必要な改善内容は、いずれの年代も「バスの運行ルート」が最も多くなっています。

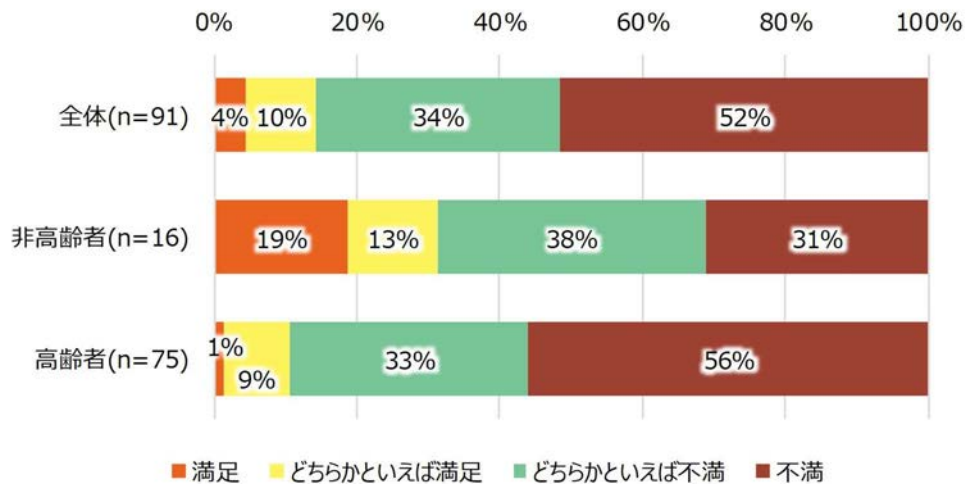


図 2-33 路線バスの満足度

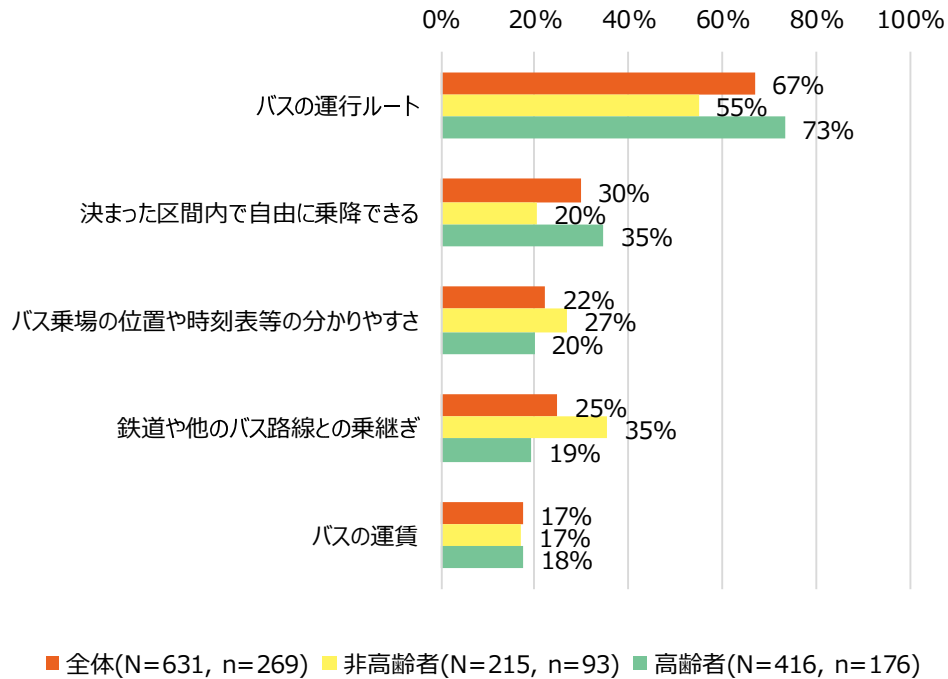


図 2-34 路線バスを利用するために必要な改善内容(上位 5 項目)

2.7.4 将来の外出について

将来的に外出先や外出目的が変化するタイミングは、いずれの年代も「自動車を運転出来なくなってから」が最も多く、次いで「身体機能が低下してから」が多くなっています。

また公共交通への転換意向も「将来、高齢になるとできると思う」が最も多くなっており、現在は公共交通を利用していないものの、将来的に公共交通のニーズが高まる可能性があります。このことから、自動車に過度に依存しないための施策を講じる必要があります。

表 2-2 外出行動が変化するタイミング

| | 全体 (n=818) | 非高齢者 (n=297) | 高齢者 (n=521) |
|-----------------|---------------|-----------------|----------------|
| 自動車を運転出来なくなってから | 47% | 43% | 48% |
| 身体機能が低下してから | 36% | 30% | 39% |
| 変化しない | 6% | 3% | 7% |
| 退職してから | 4% | 7% | 2% |
| 就職してから | 2% | 6% | 0% |
| その他 | 2% | 1% | 3% |
| 子供が進学してから | 1% | 4% | 0% |
| 子供ができてから | 1% | 3% | 0% |
| 子供が独立してから | 1% | 1% | 1% |
| 結婚してから | 0% | 1% | 0% |

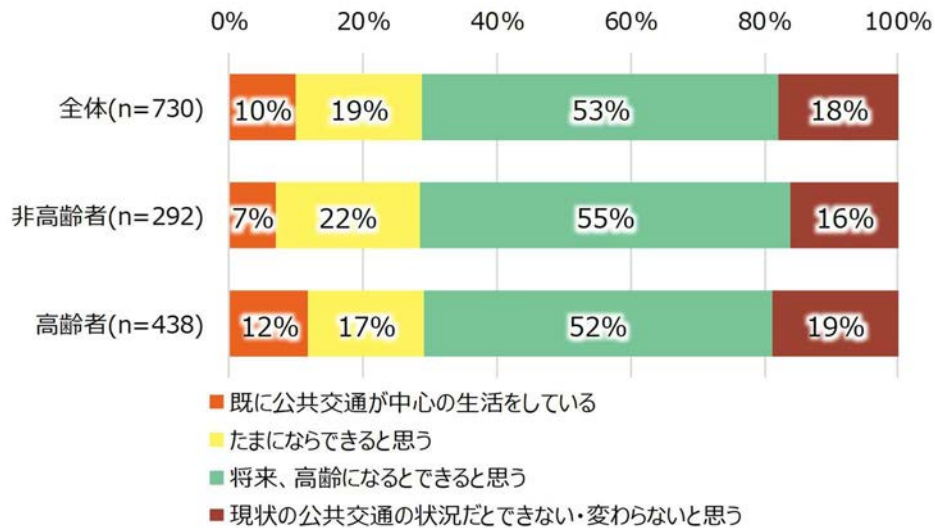


図 2-35 公共交通への転換意向

2.7.5 運転免許の返納意向

高齢者の運転免許の返納意向を見ると、35%が「返納するつもり、返納しても良い」と回答しており、将来的には自動車を運転できない方の増加が見込まれることから、免許返納後にも利用可能な交通手段を確保する必要があります。

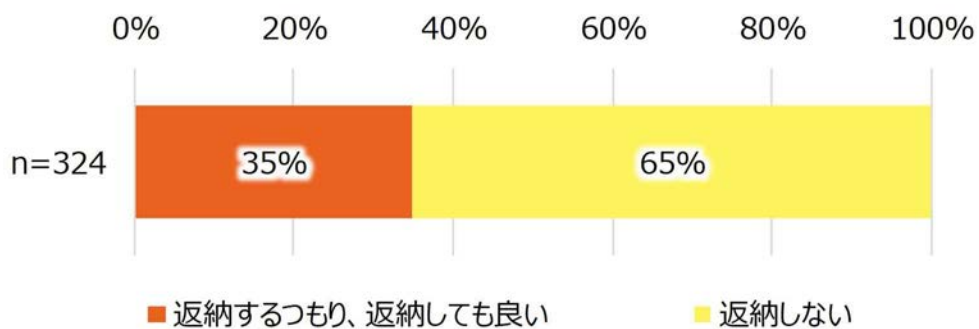


図 2-36 運転免許の返納意向

2.8 バス利用実態調査の結果概要

令和5年（2023年）7月に、土山駅南口を起終点とする路線バス（3路線）の利用者を対象に、利用状況を把握するための実態調査を実施しました。

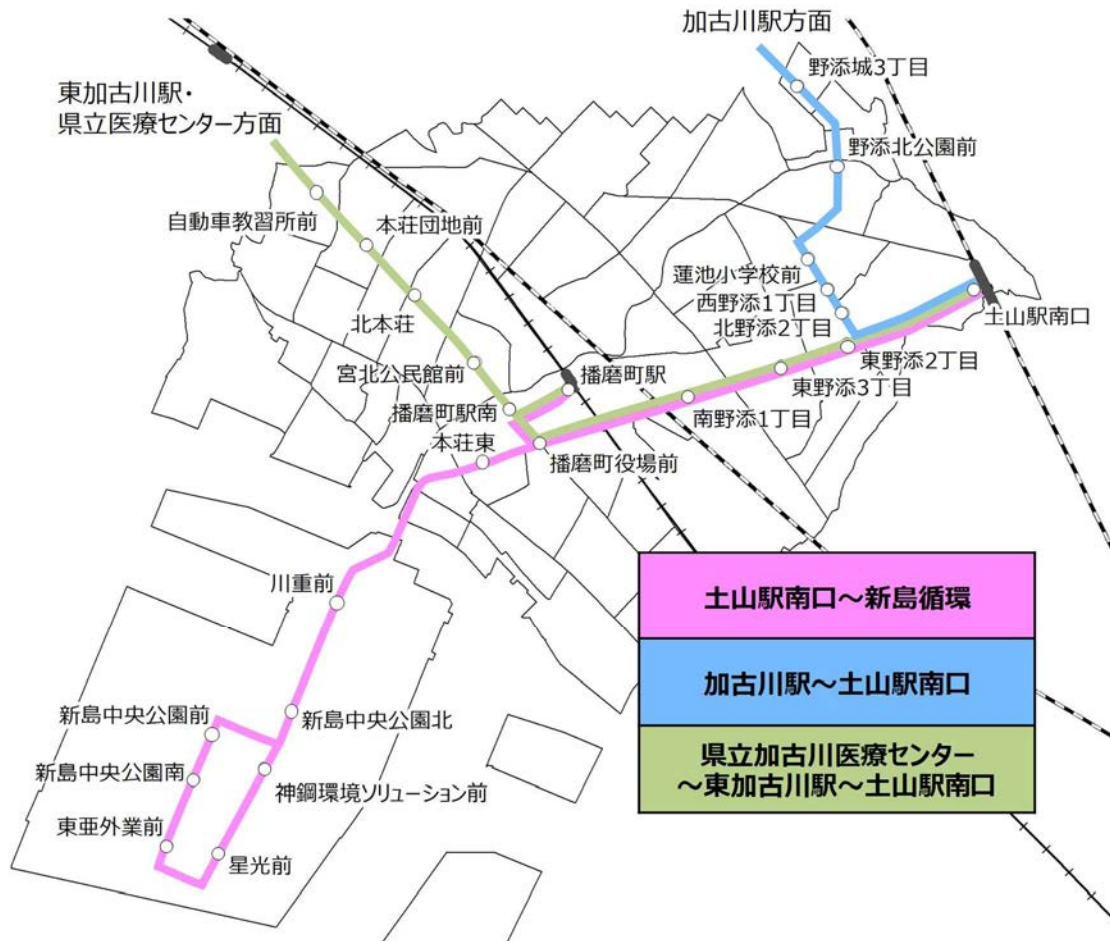


図 2-37 バス利用実態調査の対象路線

2.8.1 利用者数

調査日のバス利用者数の合計は635人で、土山駅南口～新島循環の路線で利用者が多い一方で、町域を跨ぐ路線では1便あたり10人未満で利用者数が少なくなっています。

表 2-3 バス利用者数

| 路線 | 行き先 | 利用者数 (人/日) | 1日運行便数 (便/日) | 1便平均 (人/便) |
|-----------------------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|
| 土山駅南口～新島循環 | 新島中央公園前方面 | 439 | 28 | 15.7 |
| 加古川駅～土山駅南口 | 加古川駅方面 | 45 | 7 | 6.4 |
| | 土山駅南口方面 | 52 | 8 | 6.5 |
| 県立加古川医療センター ～東加古川駅～土山駅南口 | 県立加古川医療センター方面 | 62 | 7 | 8.9 |
| | 土山駅南口方面 | 37 | 5 | 7.4 |
| 合計 | | 635 | - | - |

2.8.2 利用目的

土山駅南口～新島循環の路線では、通勤目的が約9割を占めています。

加古川駅～土山駅南口の路線では、通勤、買い物の順で多くなっています。

県立加古川医療センター～東加古川駅～土山駅南口の路線では、通勤、通院の順で多くなっています。

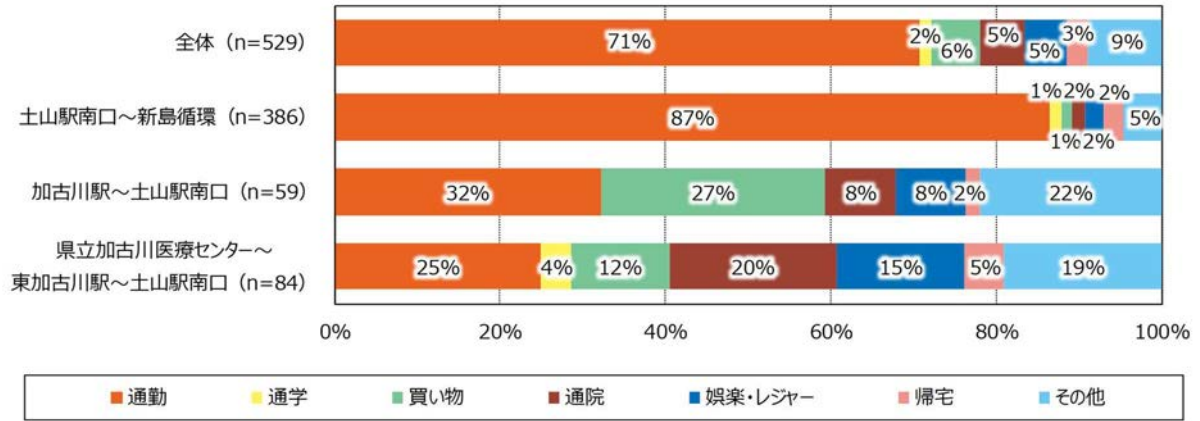


図 2-38 利用目的

2.8.3 バス利用者の移動実態

(1) バス利用者の移動実態(土山駅南口～新島循環)

土山駅南口～新島循環の路線では、土山駅南口もしくは新島内を起終点としたトリップが約6割を占めています。

表 2-4 土山駅南口～新島循環路線利用者の移動実態

| 乗車バス停 \ 降車バス停 | 人数 | | | | 計 | 割合 | | | | 計 |
|---------------|-------|-----|------|---------|-----|-------|-----|------|---------|------|
| | 土山駅南口 | 新島内 | 播磨町駅 | その他播磨町内 | | 土山駅南口 | 新島内 | 播磨町駅 | その他播磨町内 | |
| 土山駅南口 | - | 140 | 1 | 30 | 171 | - | 32% | 0% | 7% | 39% |
| 新島内 | 115 | 1 | 5 | 37 | 158 | 26% | 0% | 1% | 8% | 36% |
| 播磨町駅 | | 50 | - | | 50 | | 11% | - | | 11% |
| その他播磨町内 | 28 | 31 | | 1 | 60 | 6% | 7% | | 0% | 14% |
| 計 | 143 | 222 | 6 | 68 | 439 | 33% | 51% | 1% | 15% | 100% |

(2) バス利用者の移動実態(加古川駅～土山駅南口)

加古川駅～土山駅南口の路線では、「播磨町内⇔播磨町内」のトリップは約2割（下表※1）に留まっており、半分以上が「加古川市内⇔加古川市内」の移動（下表※2）に利用されている状況です。

表 2-5 加古川駅～土山駅南口路線利用者の移動実態

| 降車バス停 \ 乗車バス停 | | 人数 | | | | | 計 | 割合 | | | | | 計 | |
|---------------|----------|-------|------|------|-------|----------|----|-------|----------|-------|-------|----------|---|------|
| | | 播磨町 | | 加古川市 | | | | 播磨町 | | 加古川市 | | | | |
| | | 土山駅南口 | 播磨町内 | 加古川駅 | 東加古川駅 | その他加古川市内 | | 土山駅南口 | 播磨町内 | 加古川駅 | 東加古川駅 | その他加古川市内 | | |
| 播磨町 | 土山駅南口 | - | 9 | 0 | 2 | 1 | 12 | 播磨町 | 土山駅南口 | 21%※1 | 13% | | | 34% |
| | 播磨町内 | 11 | 0 | 4 | 3 | 3 | 21 | | 播磨町内 | | | | | |
| 加古川市 | 加古川駅 | 2 | 7 | - | 0 | 15 | 24 | 加古川市 | 加古川駅 | 14% | 52%※2 | | | 66% |
| | 東加古川駅 | 0 | 2 | 0 | - | 1 | 3 | | 東加古川駅 | | | | | |
| | その他加古川市内 | 2 | 1 | 16 | 3 | 15 | 37 | | その他加古川市内 | | | | | |
| 計 | | 15 | 19 | 20 | 8 | 35 | 97 | 計 | | 35% | 65% | | | 100% |

(3) バス利用者の移動実態(県立加古川医療センター～東加古川駅～土山駅南口)

県立加古川医療センター～東加古川駅～土山駅南口の路線では、「播磨町内⇔播磨町内」のトリップは約3割（下表※1）となっており、また約半分以上が播磨町内を起終点としたトリップ（下表※2）となっています。

表 2-6 県立加古川医療センター～東加古川駅～土山駅南口路線利用者の移動実態

| 降車バス停 \ 乗車バス停 | | 人数 | | | | | 計 | 割合 | | | | | 計 | |
|---------------|---------|-------|------|---------|-------|-------|----|-------|---------|---------|-------|-------|---|------|
| | | 播磨町 | | | 加古川市 | | | 播磨町 | | 加古川市 | | | | |
| | | 土山駅南口 | 播磨町駅 | その他播磨町内 | 東加古川駅 | 加古川市内 | | 土山駅南口 | 播磨町駅 | その他播磨町内 | 東加古川駅 | 加古川市内 | | |
| 播磨町 | 土山駅南口 | - | 3 | 12 | 0 | 5 | 20 | 播磨町 | 土山駅南口 | 33%※1 | 20% | | | 54% |
| | 播磨町駅 | 1 | - | 0 | 1 | 1 | 3 | | 播磨町駅 | | | | | |
| | その他播磨町内 | 9 | 0 | 8 | 5 | 8 | 30 | | その他播磨町内 | | | | | |
| 加古川市 | 東加古川駅 | 0 | 0 | 0 | - | 15 | 15 | 加古川市 | 東加古川駅 | 3%※2 | 43% | | | 46% |
| | 加古川市内 | 2 | 0 | 1 | 10 | 18 | 31 | | 加古川市内 | | | | | |
| 計 | | 12 | 3 | 21 | 16 | 47 | 99 | 計 | | 36% | 64% | | | 100% |

2.8.4 運賃の支払い方法

運賃の支払い方法を見ると、加古川市内方面への路線で現金の利用率が高く、神姫バスが販売する非接触ICカード「NicoPa」の割合が低くなっています。

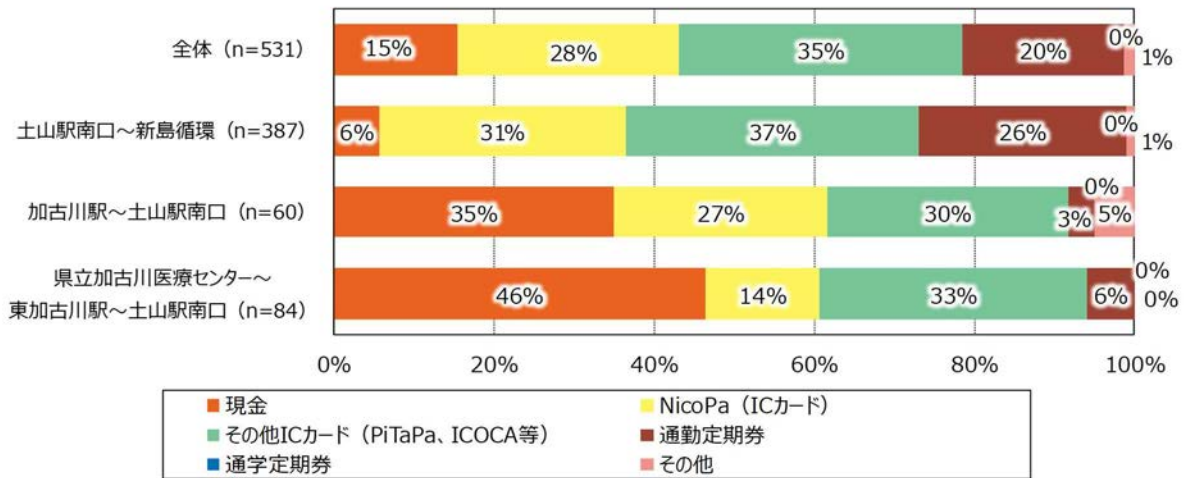
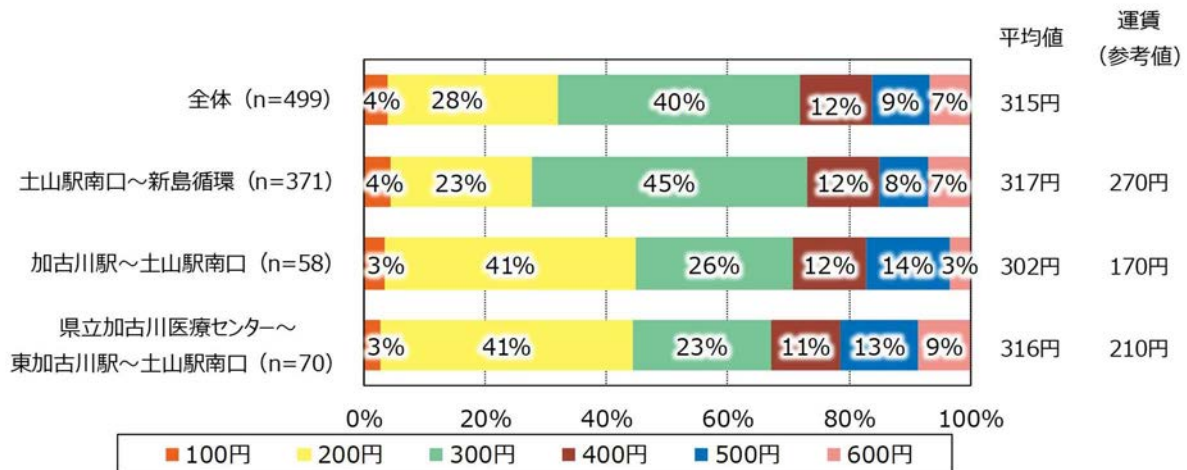


図 2-39 運賃の支払い方法

2.8.5 バスの運賃支払許容額

バスの運賃が「300円」以上を許容できる割合は、土山駅南口～新島循環路線では約7割、加古川市内方面への路線では約6割となっています。

また「400円」以上を許容できる割合は、いずれの路線も3割程度となっています。



※参考値 土山駅南口～新島循環：土山駅南口-神鋼環境ソリューション前
加古川駅～土山駅南口：土山駅南口-城の宮
県立加古川医療センター～東加古川駅～土山駅南口：土山駅南口-播磨町役場前

図 2-40 バスの運賃支払許容額

2.8.6 各路線の特徴

バス利用実態調査の結果から、調査対象の3路線の特徴は以下のようになります。

(1) 土山駅南口～新島循環

通勤時間帯は土山駅南口から新島への通勤目的のトリップ、日中は利用者が少ないものの土山駅南口と播磨町役場前をはじめとした拠点と公共施設を結ぶ役割を担っています。

→新島への通勤需要及び鉄道駅と役場間のアクセスを担う路線

(2) 加古川駅～土山駅南口

通勤目的や高齢者を中心とした買い物等の日常利用を目的としたトリップを担っています。また、播磨町内の移動や町域を跨ぐ移動が全体の約5割を占めています。

→通勤や高齢者の買い物等の多様な利用ニーズと広域の移動を担う路線

(3) 県立加古川医療センター～東加古川駅～土山駅南口

通勤目的や高齢者を中心とした買い物や通院の利用が多くを占め、土山駅南口と播磨町役場前間などの拠点と公共施設を結ぶ役割を担っています。また、播磨町内の移動や町域を跨ぐ移動が全体の約6割を占めています。

→通勤や高齢者の買い物や通院等の多様なニーズと広域の移動を担う路線

2.9 民生委員アンケート調査の結果概要

令和5年（2023年）8月に、住民の移動に関する困りごとを把握することを目的として、町内の民生委員・児童委員を対象としたアンケート調査を実施しました。

2.9.1 自家用車による移動支援の実態について

自家用車による移動支援の実態は、14%が「ある」と回答しています。移動支援の方法として、同居の家族だけでなく、民生委員によるスーパーや病院への送迎や、同居以外の家族による送迎がみられます。

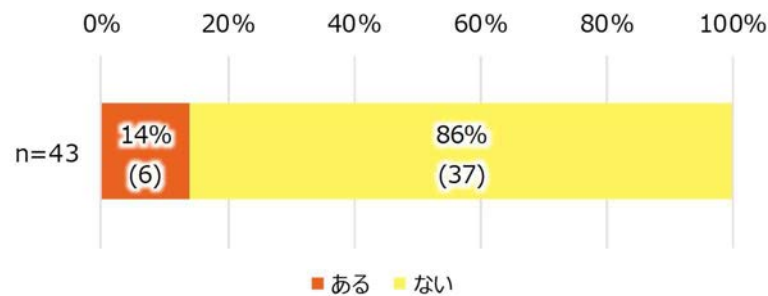


図 2-41 自家用車による移動支援の有無

2.9.2 買い物の実情

自身で商業施設等に買い物に行く方法の有無は、31%が「ない」と回答しています。

自身で商業施設に行く以外の買い物方法は、移動販売や訪問販売を利用している方が最も多くなっています。

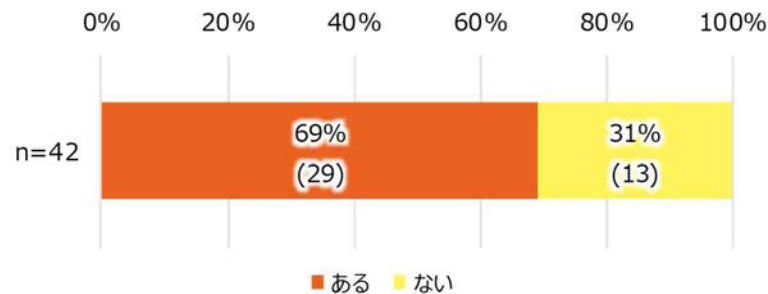


図 2-42 自身で商業施設等に買い物に行く以外の方法の有無

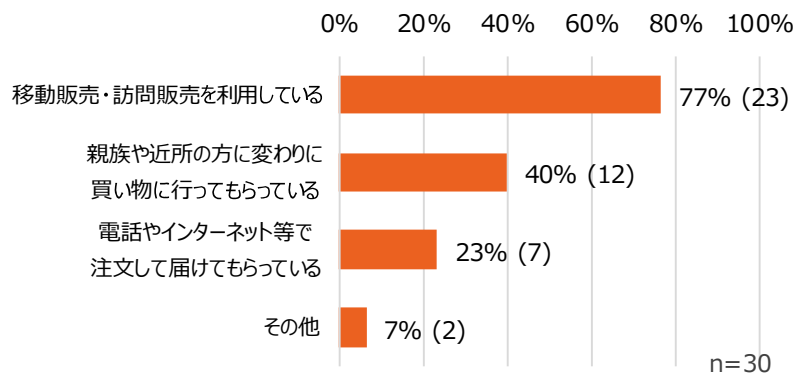


図 2-43 自身で買い物に行く以外の方法

2.9.3 通院の実情

自家用車やバス等による移動以外で医療機関を受診する方法の有無は、74%が「ない」と回答しています。一方で、「ある」と回答した方は送迎を実施している医療機関等のサービスを利用している方が多くなっています。周辺市町を含め複数の医療機関で自宅との送迎サービスを実施しているほか、往診や訪問診療を実施している医療機関も存在しています。

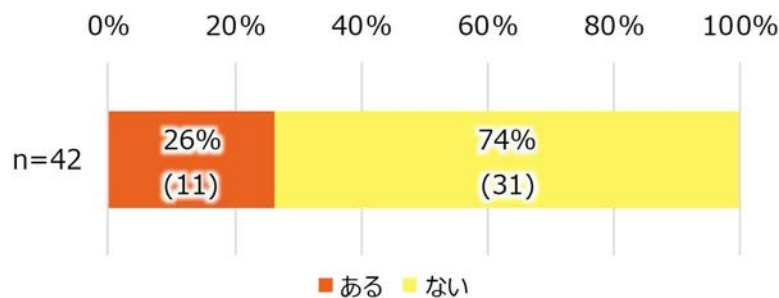


図 2-44 自家用車やバス等による移動以外での受診方法の有無

2.9.4 公共交通を利用できない実態について

住民が公共交通を「利用することができない」実態は、39%が「見聞きしたことがある」と回答しています。

利用できない理由は、「バス停まで歩くことができない」や「バス停で一定時間待つのが困難」が多いことから、バスのサービス水準が低いことに加え、身体機能の低下により公共交通を利用することが出来ない方が一定数いることがわかります。

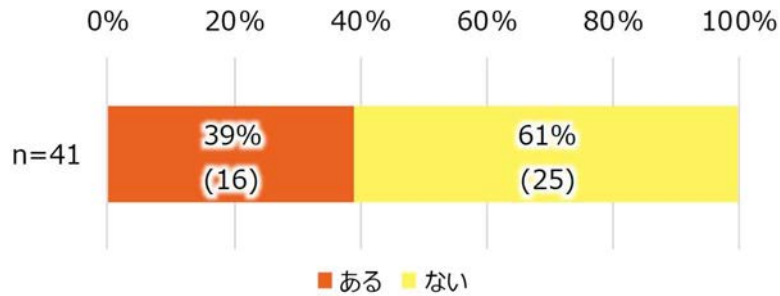


図 2-45 公共交通を利用することができない実態の有無

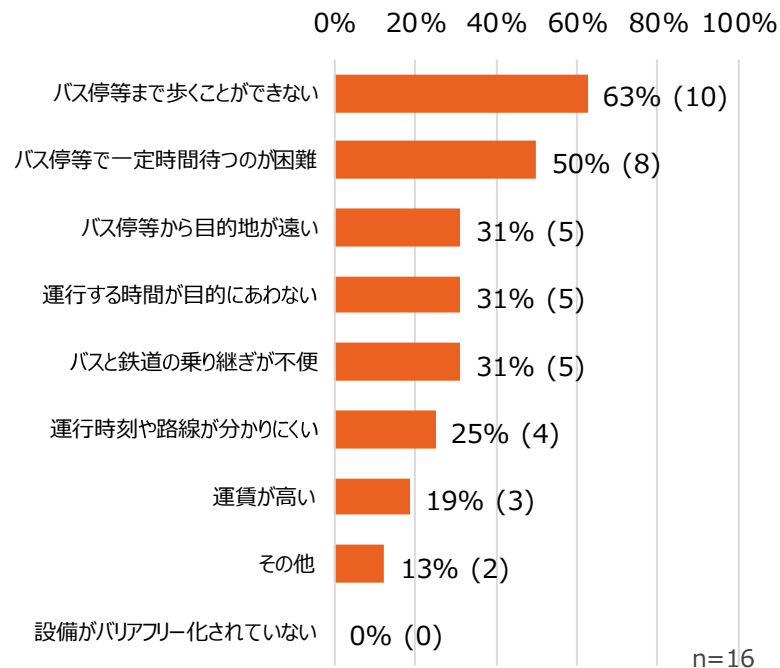


図 2-46 公共交通を利用できない理由

2.10 意見交換会の結果概要

令和5年（2023年）10月に、各種調査結果を踏まえ今後の播磨町の公共交通のあり方について考える意見交換会を実施しました。

【開催概要】

| 回数 | テーマ | 参加人数 |
|-----|-------------------------|------|
| 第1回 | 車や自転車に乗れなくなってもお出かけできるまち | 32人 |
| 第2回 | 学生・若者のアイデアがつなぐ地域の公共交通 | 11人 |
| 第3回 | 播磨町のこれからの地域公共交通 | 10人 |
| 第4回 | | 4人 |



図 2-47 住民意見交換会の様子

【主な意見（車や自転車に乗れなくなってもお出かけできるまち、播磨町のこれからの地域公共交通）】

| 分類 | 主な意見 |
|------------|---|
| 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・昼間に運行していない時間帯がある ・バスを利用したいが、住まいの近くにバス停がない ・加古川医療センター行きが出来て便利になった ・行きは使いやすいが、帰りの時間があわない（病院の診療時間に合わない 等） ・1時間に1本あれば生活に合わせられる ・イベント時のバスがなく、車や自転車の移動に限られる ・町内で困っている人とそうでない人の差が大きい。Tacoバスやかこバスを利用できる人もいる ・明石市ではバスの高齢者割引が幅広く適用される |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの予約が取りづらい ・高齢者（夫婦等）での利用が多く、予約時間も集中している ・月2～3回病院へ行くとタクシー券がすぐになくなってしまふ ・タクシー券を使って出かけると、町外から帰って来にくい |
| まちづくり・道路整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトなまちに駅が2つあるのが強み ・道がデコボコしていたり、歩道が斜めのところが多く、安全安心に外出できない。車椅子が通れない。車椅子や自転車での外出機会が減っているのでは？ ・道路の段差を改修してほしい ・土山駅周辺が坂道で歩くのが大変 |

| 分類 | 主な意見 |
|-------|---|
| 普段の外出 | <ul style="list-style-type: none"> ・町内に目的地がない ・家とコミュニティセンターの移動が多いが、コミュニティセンター同士の移動は少ない ・播磨町はかかりつけ医院は多いが、町外の大病院へ行くには不便 ・運転免許証を返納した後が不安 ・町内で日用品が揃えにくいので行き先が町外になりがち ・公共施設（役場や図書館等）への交通手段がなくて困る ・大きな病院に行く交通手段がなくなるのは不安 |

【主な意見（学生・若者のアイデアがつなぐ地域の公共交通）】

テーマ：私が感じたこれから播磨町で起こる地域交通の課題って？

| 分類 | 主な意見 |
|-------------|--|
| 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・Tacoバスやかこバスの延伸など、他市と連携してはどうか ・コミュニティセンター間や駅・役場・店舗を結ぶバスを走らせる ・幹線を結ぶ支線交通を充実させる ・敬老優待乗車券のような料金施策により、高齢者がバスを利用しやすくする ・町の人口を考えると小型のバスで便を増やしてほしい |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・加古川市民中央病院にタクシーで行くグループがあってもいいのではないか ・バスを無くしてタクシーを公共交通と思い切ってしまうのはどうか |
| 公共交通の課題・将来像 | <ul style="list-style-type: none"> ・運転手やバス利用者が減ってバスの数も減っていき、利用したい人が利用できなくなる ・バスが廃止されたら雨の日の移動手段がない（自転車が使えない） ・小・中学生、高校生などが地域公共交通を使わなくなる ・バスの利用者減少によりバスが撤退し、自動車運転免許を持っていない人が困って播磨町から出ていってしまう ・町内に魅力ある施設を誘致する必要もあるのではないか ・バスにこだわる必要はなく、住民が安全安心に移動できる乗り物を考えることが重要 ・コンパクトなまちの利点を活かし、歩けるまちに |

テーマ：私が町長だったら、こうやって解決してみます！

- ・バスは大きすぎる、もう少し小さい乗り物で運行する（大型運転免許が要らない）
- ・自動運転のバスを走らせる
- ・車に乗れない人は本当にバスに乗りたいの？タクシーとかも良いのでは
- ・バスの良さ・便利さを知ってもらう
- ・若者受けするインスタ映え、「使いたくなる機能」を加える
- ・バスに乗って買い物に行くと割引で買い物ができるようにする
- ・スタンプラリーなどバスを活用したイベントを実施する
- ・運転手になりたいと思えるような環境づくり
- ・住民が移動販売や往診を増やす
- ・地域にお店や病院を増やす

2.11 交通事業者を取り巻く環境

2.11.1 全国のバス事業者の9割以上が赤字

令和3年度（2021年度）における乗合バス事業の収支状況は、94%が赤字事業者となっています。

各交通事業者における路線バス事業の赤字分は、国や自治体からの補助金や、路線バス以外の事業（貸切バス、高速バス等）の利益で「補填（内部補助）」しており、路線バス事業の維持や会社そのものの維持が非常に難しい状況にあります。



出典：「令和4年度交通の動向」及び「令和5年度交通施策」（交通政策白書）（令和5年（2023年）6月13日）
国土交通省公表資料

図 2-48 路線バス事業者の収支状況(令和3年度(2021年度))

2.11.2 バス事業者の乗務員不足

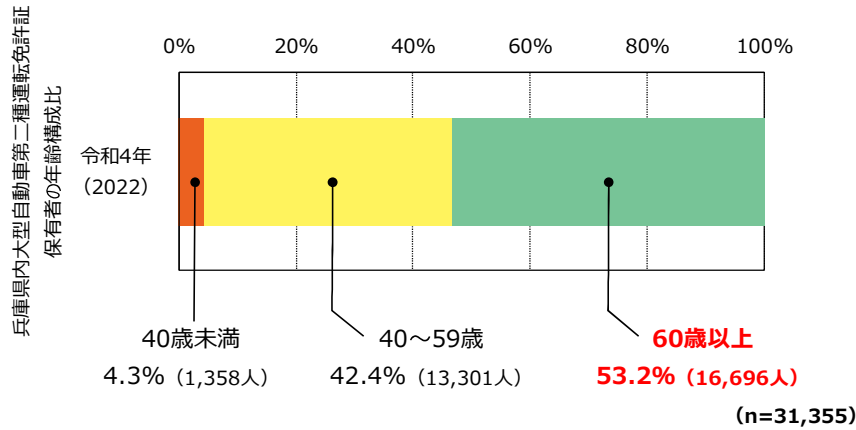
バス事業者は、乗務員に必要な大型自動車第二種免許証の保有者及び新規取得者の減少や、高齢化の進行に伴い、乗務員が慢性的に不足しています。この乗務員不足に対応できない場合、路線バス事業を乗務員数に応じた規模に縮小せざるを得なくなり、町内の路線バスの減便や廃止が懸念されます。

また兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者は減少傾向にあり、保有者数の半数以上が60歳以上となっています。



出典：運転免許統計（平成23年度（2011年度）版～令和4年度（2022年度）版）警察庁

図 2-49 兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者数及び新規取得者の推移



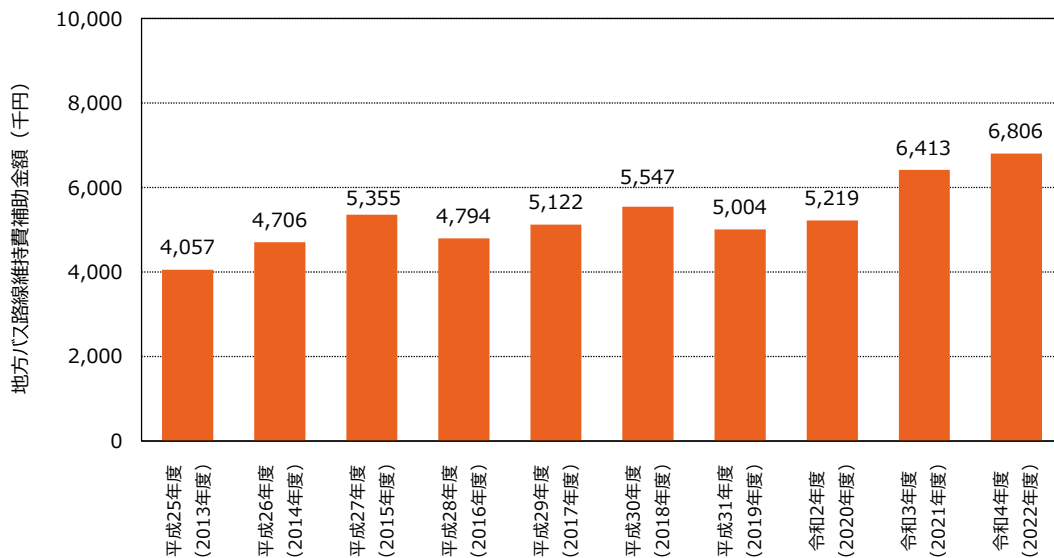
出典：運転免許統計（令和4年度（2022年度）版 警察庁）

図 2-50 兵庫県における大型自動車第二種運転免許証保有者の年齢構成

2.12 公共交通に関する取り組み

2.12.1 地方バス等公共交通維持対策事業

本町は住民にとって必要不可欠な生活バス路線の維持確保を図るため、町内を運行する路線バス事業者に補助金を交付しています。令和4年度（2022年度）は、年間約680万円（住民1人あたり約196円/年）を負担しており、近年は負担額が増加傾向にあります。この負担金は町内を運行する路線バスの赤字を全て補うものではなく、路線バス事業者は多額の赤字を負担しながら運行を続けています。



出典：播磨町資料

図 2-51 地方バス等公共交通維持対策事業補助金の推移

2.12.2 はりまこうのとりにタクシー事業(令和5年度～妊産婦応援タクシー利用助成事業)

本町では平成28年度(2016年度)より、妊婦が安心してかかりつけ医療機関での出産が迎えられるよう、出産時に産科医療機関まで利用したタクシー費用の一部を助成しています。

令和5年度から対象者や助成内容を拡充しています。

■ 交付対象者

- ・令和4年度(2022年度)まで 妊婦
- ・令和5年度(2023年度)から 妊婦及び産婦

■ 助成内容

- ・令和4年度(2022年度)まで
出産時に産科医療機関まで利用したタクシー費用(上限2,000円)
- ・令和5年度(2023年度)から
出産時だけでなく妊婦健診、産後健診、乳幼児健診等に利用したタクシー費用(8,000円(500円×16枚)) ※令和6年度から700円×16枚

表 2-7 はりまこうのとりにタクシー事業利用者数の推移

| 年度 | H28 (2016) | H29 (2017) | H30 (2018) | R1 (2019) | R2 (2020) | R3 (2021) | R4 (2022) | R5 (2023) ※11月末時点 | |
|------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|-----|
| | | | | | | | | 旧制度 | 新制度 |
| 利用者数 | 8人 | 5人 | 7人 | 4人 | 4人 | 6人 | 0人 | 2人 | 34人 |

2.12.3 高齢者タクシー券の交付

本町では令和2年度(2020年度)より、高齢者等の移動や社会参加を支援するためにタクシー券を交付しています。

■ 交付対象者

- ・令和4年度(2022年度)まで 75歳以上の方
- ・令和5年度(2023年度)から 75歳以上の方、
40歳以上74歳未満で要介護・要支援認定を受けた方

■ 助成内容

- ・令和5年度(2023年度)まで 6,000円分(500円×12枚)
- ・令和6年度(2024年度)から 8,400円分(700円×12枚)

表 2-8 高齢者タクシー券交付事業利用者数の推移

| 年度 | 令和2年度 (2020) | 令和3年度 (2021) | 令和4年度 (2022) |
|------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 対象者数 | 4,540人 | 4,733人 | 4,889人 |
| 交付者数 | 2,908人 | 3,297人 | 3,598人 |
| 交付率 | 64.1% | 69.7% | 73.6% |
| 使用率 | 29.6% | 45.6% | 47.2% |

2.12.4 福祉有償運送

障がいのある方や介護保険で要介護、要支援となっている高齢者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な方に対して、非営利法人が自家用自動車を利用して有償の移送サービスを行っています。

表 2-9 福祉有償運送の運行実績

| 運行事業者 | 会員数 | 運行実績 | 利用運賃 |
|------------|-----|------------------|---|
| 播磨町社会福祉協議会 | 59人 | 408回 (2,386人) | 2 kmまで300円 以後 1 kmごとに100円 ※目的地待機料あり |

(令和4年3月末時点)

2.12.5 福祉タクシー利用券の交付

在宅の重度障がい者（児）の生活行動範囲の拡大と社会参加のためにタクシー運賃の一部を助成する福祉タクシー利用券を交付しています。

■ 交付対象者

身体障害者手帳 1・2 級、療育手帳 A、精神障害者保健福祉手帳 1 級を所持している方

■ 助成内容

500円/枚（最大52枚）※令和 6 年度から 700円/枚（最大52枚）

2.12.6 介護サービス

介護を要する高齢者に対しては、通院や日常生活に必要な外出時に、介護保険による「通院等のための乗車又は降車の介助（通院等乗降介助）」サービスが提供されています。

～「通院等のための乗車又は降車の介助（通院等乗降介助）」サービス～

居宅要介護者である利用者に対して、通院等のため、指定訪問介護事業所の訪問介護員等が、自らの運転する車両への乗車又は降車の介助を行うとともに、乗車前若しくは降車後の移動等の介助又は通院先若しくは外出先での受診等の手続、移動等の介助を行うサービス

2.12.7 高齢者運転免許証自主返納奨励金

高齢運転者による交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた方に、ICOCAカード（5,000円分）を交付しています。

■ 交付対象者

- ・満65歳以上で運転免許証の自主返納をされた方
- ・運転経歴証明書の交付を受けて1年以内の方
- ・これまでに播磨町やその他の自治体から同様の趣旨の補助等を受けていない方

表 2-10 高齢者運転免許証自主返納奨励金申請件数の推移

| 年度 | 令和 2 年度 (2020) | 令和 3 年度 (2021) | 令和 4 年度 (2022) |
|------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 申請件数 | 154件 | 124件 | 117件 |

3. 現状・問題点を踏まえた課題

前章で整理した現状を踏まえ、本町における公共交通を取り巻く課題を以下のように整理します。

課題① 超高齢社会及び人口減少への対応

【超高齢社会・将来人口の減少】

本町は、令和2年（2020年）時点で高齢化率が21%以上の「超高齢社会」に突入しています。総人口は、令和32年（2050年）には令和2年（2020年）の33,604人から約18%減の27,485人まで減少することが予測されており、少子高齢化への対応が求められます。

【バス利用者減少による路線廃止】

社会情勢の変化も相まって、公共交通の利用者は減少傾向にあります。特に路線バスにおいては、需要規模に応じた減便や路線の廃止などが懸念されます。

【高齢者の移動手段ニーズの発生】

現在の主な移動手段を自家用車や自転車に依存している高齢者は、免許返納や身体機能の低下により、新たな移動手段のニーズが生じる可能性が高くなります。

課題② 社会経済システム等の変化への対応

【交通ニーズの多様化】

少子高齢化の進行や産業構造の変化、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたライフスタイルや働き方の変化など、社会経済システムの転換から生じる交通需要の量的・質的な変化や交通ニーズの多様化に対応することが必要です。

【新技術導入や環境配慮への貢献】

生産年齢人口の減少に伴う担い手不足の解消等に向けた新技術の導入や、自家用車への依存を抑制すること等によるSDGsの達成に向けた脱炭素化の実現など、社会情勢の変化への対応も求められます。

課題③ 公共交通の利用が不便な地域の移動手段確保

【公共交通空白地域の存在】

本町はコンパクトな町域で、JR山陽本線及び山陽電鉄が東西の大量輸送を支えています。町内を循環する路線バスや隣接市町を結ぶ路線バスも整備されていますが、駅やバス停まで一定の距離があり、公共交通の利用が不便な地域が一部存在しています。

課題④ 買い物や通院の移動支援

【町外への買い物・通院ニーズへの対応】

本町には、ショッピングモールなどの大型商業施設がなく、また、隣接する市の比較的本町に近い場所に大型商業施設が立地していることから、買い物目的の外出先が町外になる傾向があります。また、町外の医療機関に通院する方が一定数存在しています。

【ボランティア輸送等の移動サービス提供】

一部の地域では、無償で商業施設や病院に送迎するサービスも見受けられます。併せて、食料品の個配や、往診を実施している医療機関に関する住民への情報提供も必要です。

課題⑤ 交通事業者を取り巻く事業継続上の課題への対応**【バス事業の経営悪化と担い手不足】**

路線バスの利用者は減少傾向にあり、交通事業者の経営環境は厳しい状況にあります。また、乗務員不足や高齢化が深刻化する中で、公共交通の担い手不足の問題がより顕著となっています。

【公共交通維持補助金の増加】

本町では、バス路線の維持確保を図るため、町内を運行する路線バス事業者に補助金を交付しています。令和4年度（2022年度）は年間約680万円（住民1人あたり約196円/年）を負担しており、負担額は増加傾向にあります。

【タクシーの利便性向上】

本町では複数の事業者がタクシーを運行していますが、配車依頼が集中する時間帯には配車を断らざるを得ないこともあり、十分なサービスが提供できていない状況です。高齢者の増加やさらなる乗務員不足が予想される中で、特に移動が困難な方に必要な移動手段であるタクシーのサービス水準を維持・向上する必要があります。

課題⑥ 持続可能な公共交通サービスとするための利用促進**【日常の公共交通利用促進】**

住民の多くが自家用車や自転車を主な移動手段としており、また、将来高齢になったり外出先や外出目的が変化するタイミングから公共交通へ転換すると考えている方が多い状況です。長期的に公共交通のサービス水準を維持するためには、日常的に公共交通を利用してもらうことが肝要であり、利用促進を図ることが必要です。

4. 計画の基本方針と目標の設定

4.1 基本方針

上位計画や関連計画、本町における交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針を以下のとおり定めます。

“移動のしやすさ”が生み出す“まちのにぎわい” みんなで創る 地域公共交通

誰もが、いつまでも安心してこの町で暮らすためには、日々の外出や移動のための公共交通が欠かせません。

また、公共交通を将来にわたって維持するためには、まちのにぎわいにつながり、利用しやすいものでなければなりません。

このような誰もが、いつまでも、安心して、使いやすく、持続可能な移動手段であり、まちのにぎわいを支える公共交通を確保することが重要で、これには行政、交通事業者、関係団体や住民などがそれぞれの立場で主体的に関わることが重要となります。

本計画は「“移動のしやすさ”が生み出す“まちのにぎわい” みんなで創る 地域公共交通」を基本方針として3つの計画目標に基づく施策を位置づけ、それぞれの主体に応じた取組みを明確にし、今ある公共交通を維持し、活性化を図ることをめざします。

4.2 計画目標

基本方針「“移動のしやすさ”が生み出す“まちのにぎわい” みんなで創る 地域公共交通」の実現に向けて、3章で示した課題を踏まえ、本計画の目標を以下のとおり定めます。

計画目標 1 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- 上位・関連計画との整合を図りながら、買い物や通院をはじめとした日常的な移動のニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。
- 鉄道駅やバス停が近接していない公共交通の利用が不便な地域において、公共交通サービスの維持・拡充により、公共交通の利便性の向上を図ります。
- 近隣市町との連携を図りながら、広域的な公共交通ネットワークを構築します。

計画目標 2 公共交通サービスの持続的な提供

- 公共交通サービスを持続可能なものとするため、住民、交通事業者、行政が連携することで、それぞれが担う役割を認識し、主体的に取り組みを展開できる仕組みを構築します。
- 中長期的に持続可能なまちづくりに資する施策を推進するとともに、脱炭素社会に対応した公共交通システムの構築を推進します。

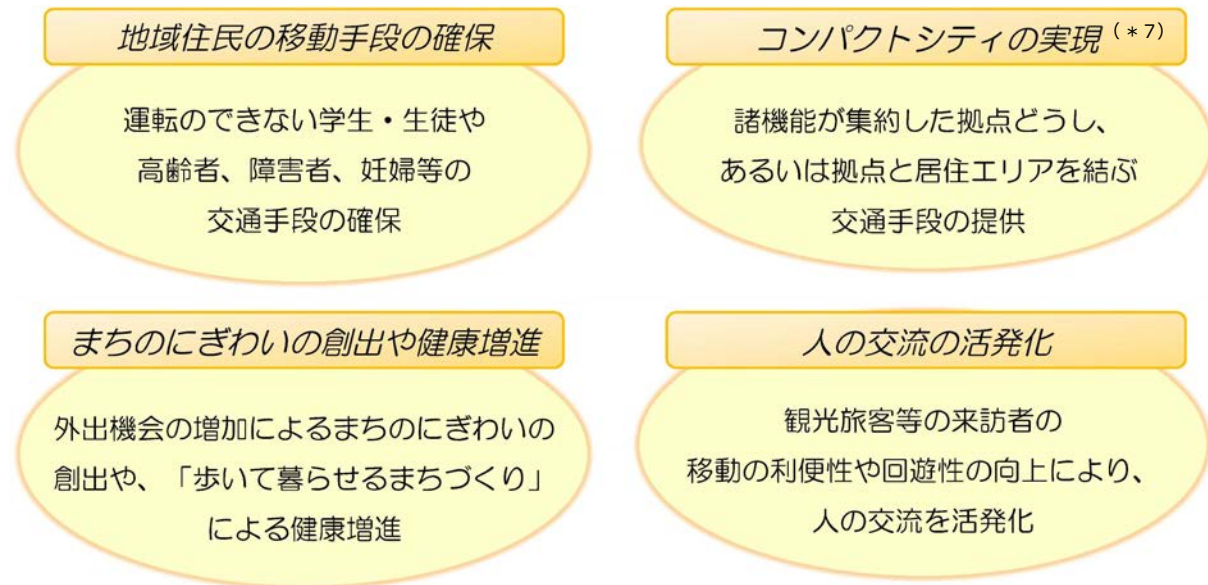
計画目標 3 誰もが利用しやすい交通環境づくりの推進

- 公共交通の安全性・快適性の向上を図るため、バリアフリー化^(*6)等により交通環境を改善します。
- 公共交通の日常利用を促進するため、利用者の利便性向上に資する施策に取り組めます。

4.3 公共交通の果たすべき役割・位置づけ

本計画では、国土交通省が示す図 4-1のような地域公共交通に求められる役割を踏まえ、公共交通を「住民の生活交通手段の確保や、高齢者や学生等の外出を支援するための必要不可欠な社会基盤の一つ」として位置づけ、公共交通が果たすべき役割を明確化します。

本町の上位計画である「第5次播磨町総合計画」や「播磨町都市計画マスタープラン」における公共交通の位置づけを踏まえ、かつ公共交通の現状や住民ニーズ等へ対応するため、公共交通には次の役割を果たすことが期待されます。



※出典：国土交通省資料

図 4-1 地域公共交通に求められる役割

4.4 播磨町における「公共交通」の考え方と将来像

本町における公共交通には、鉄道、路線バス、タクシーがあります。公共交通には、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常的な移動手段の確保や、交通空白地域のニーズへの対応が強く求められます。

また高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として移動手段を確保することで、外出機会が創出され、健康増進、介護予防、地域活性化に寄与することが期待されます。

なお、利便性や効率性の観点から、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービス、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携についても必要に応じて検討を進めます。

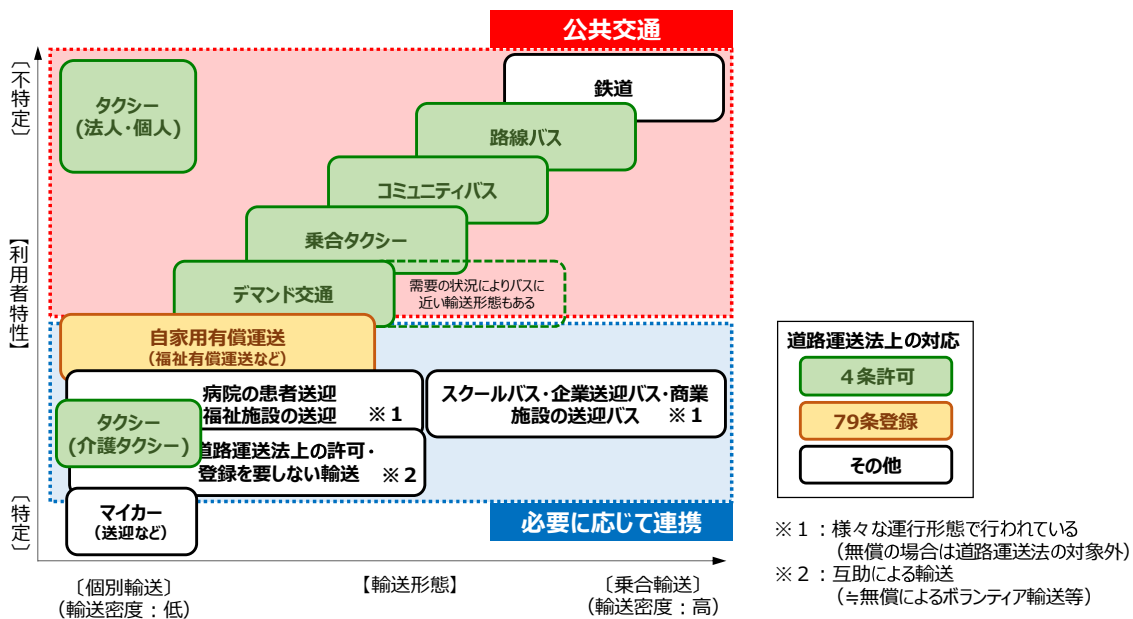


図 4-2 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

各交通モード^(※8)の機能を最大限に発揮するためには、各交通モード単独による利便性や生産性の向上だけでなく、各交通モード間で役割を分担しながら、地域全体の連携強化を図る必要があります。

このため本町の公共交通は、現状の運行状況や役割を踏まえ、「広域基幹交通（鉄道）」、「広域基幹交通（バス）」、「基幹交通（バス）」、「地域内交通」に機能分類し、階層的なネットワークを構築します。

表 4-1 播磨町における公共交通の役割分担と位置づけ

| 機能分類 | 役割 | 対象 |
|----------------|---|--|
| 広域基幹交通 (鉄道) | ・町内と他市町を結び、本町の骨格を形成する重要な役割を担い、広域的な公共交通の軸となる | JR 山陽本線 山陽電鉄本線 |
| 広域基幹交通 (バス) | ・町内と隣接市町を結び、本町の骨格を形成する重要な役割を担い、鉄道を補完する広域的な公共交通の軸となる | 神姫バス（加古川市方面（東加古川駅・県立加古川医療センター方面等）、明石市方面、稲美町方面） |
| 基幹交通 (バス) | ・町内各地域を結び、鉄道駅間のフィーダー機能 ^(*9) を担い、かつ町内の基幹軸となる | 神姫バス（新島循環線） |
| 地域内交通 | ・路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支え、最寄り鉄道駅等の拠点へのアクセス手段を担う ・タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯を補完し、住民の移動ニーズに対し柔軟に対応可能な移動手段を担う | 町内の各地域のニーズに応じて、新たな交通システムやタクシー等の運行により、補完的な公共交通サービスの提供をめざす |

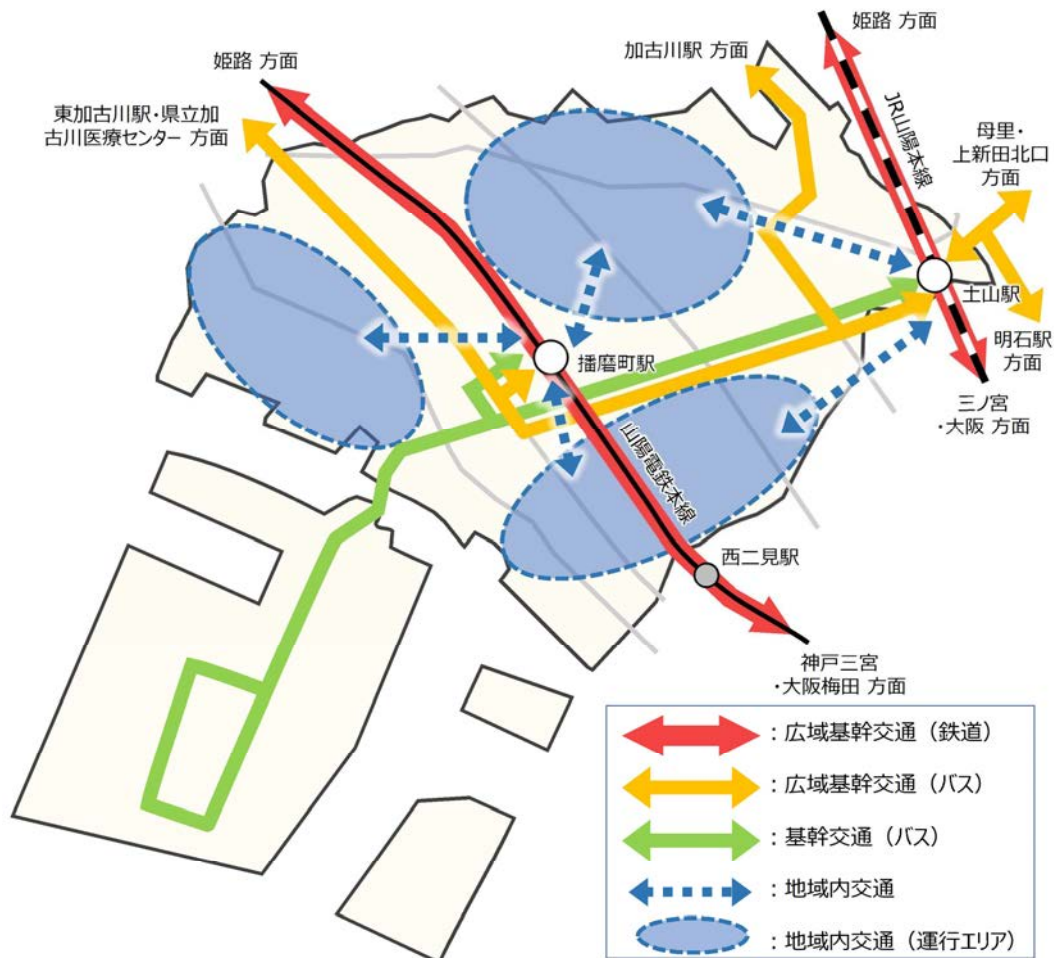


図 4-3 播磨町における将来の公共交通ネットワークイメージ

5. 取り組みの施策体系と取り組むべき施策

本町が目指す計画の基本方針「“移動のしやすさ”が生み出す“まちのにぎわい” みんなで創る地域公共交通」を実現させるために、以下の施策に取り組めます。

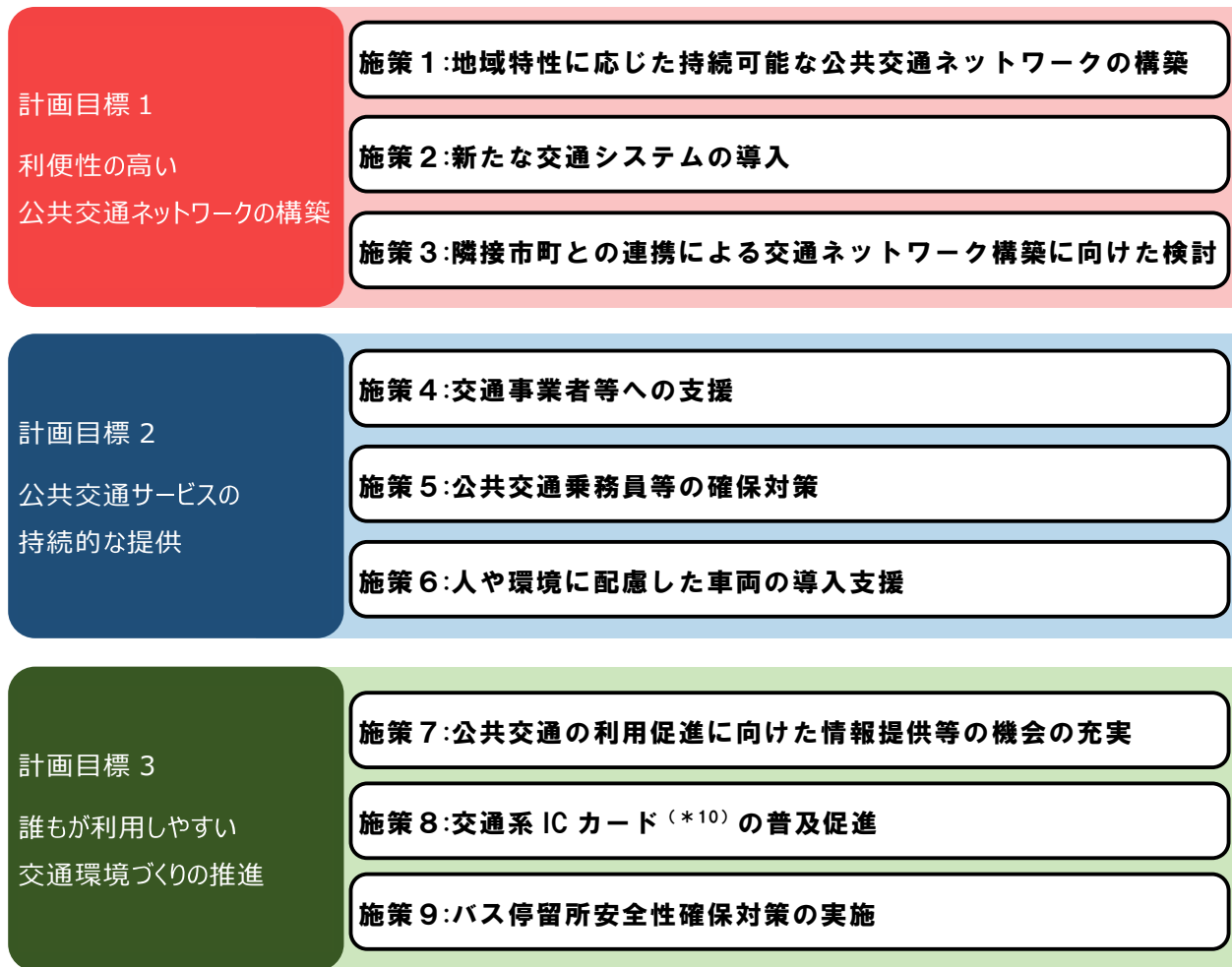
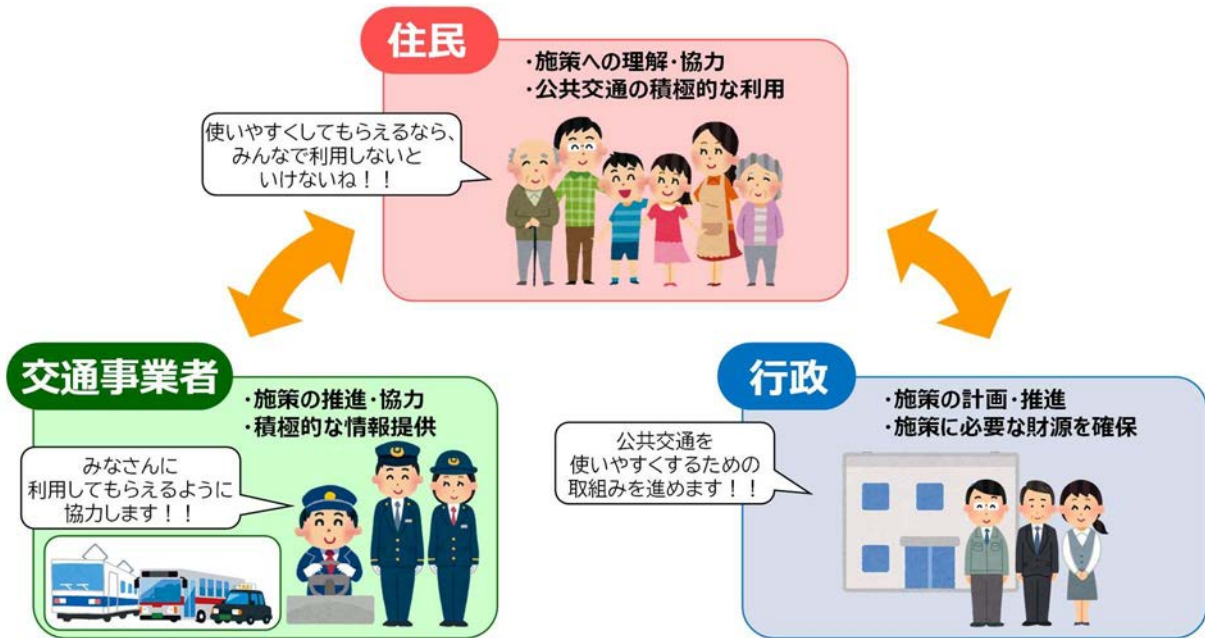


図 5-1 本計画の施策体系

5.1 各主体の役割

本計画を実現し、将来にわたって持続可能な公共交通を確保するためには、「住民」、「交通事業者」、「行政」それぞれが果たすべき役割を十分に理解・認識した上で、協働・連携する必要があります。



また、地域公共交通は、医療・福祉の面では高齢者の外出機会の増加や健康維持、自由に移動できることによる QOL (Quality Of Life : 生活の質) の向上、まちづくりの面では拠点等におけるにぎわいの創出、環境面では CO₂ の削減や交通渋滞の抑制など、多様な分野で地域を支えています。そのため、関連する各分野と連携しながら公共交通を取り巻く施策を推進する必要があります。



出典：クロスセクター効果 (*11) 「地域公共交通 赤字 = 廃止でいいの？」
(平成 30 年 (2018 年) 3 月 近畿運輸局)

図 5-2 公共交通政策と関係する行政分野の概念

5.2 計画目標1:利便性の高い公共交通のネットワークの構築

5.2.1 施策1:地域特性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの構築

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| | ○ | ○ | 兵庫県、国土交通省 明石市、加古川市、稲美町 | 調査・検討・実施 | | | | |

本町の面積が9.13km²と兵庫県内で最も小さく、その内3割が海を埋め立てた人工島であり、全体的に平坦な地形で、町域の大部分は標高10m未満である地域特性に対応し、各地域から拠点までの移動及び町外への移動手段を確保するため、広域基幹交通・基幹交通・地域内交通の役割分担を明確化し、連携・共存させた持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

また、連携・共存させた持続可能な公共交通ネットワークの構築は、拠点へのアクセスが確保されるとともに、拠点における居心地が良く歩きたくなるまちづくり（ウォーカブルなまちづくり）等に寄与することが期待されます。

表 5-1 播磨町における持続可能な公共交通ネットワーク構築の方向性

| 機能分類 | 対象の交通モード | 交通モードの役割とネットワーク構築の方向性 |
|----------------|---|--|
| 広域基幹交通 (鉄道) | ・JR山陽本線 ・山陽電鉄本線 | <ul style="list-style-type: none"> 広域基幹交通（鉄道）は町内と他都市を結び、本町の骨格を形成する重要な役割を担い、広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等住民生活を支えることを目的とします。このことから、サービス水準を維持・充実するため、住民が公共交通を利用するとともに、交通事業者と町が連携し、路線の維持をはじめ、見直し、効率化について検討します。 |
| 広域基幹交通 (バス) | ・路線バス（加古川駅方面（東加古川駅・県立加古川医療センター方面等）、明石市方面、稲美町方面） | <ul style="list-style-type: none"> 広域基幹交通（バス）は町内と隣接市町を結び、本町の骨格を形成する重要な役割を担い、鉄道を補完する広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等住民生活を支えることを目的とします。このことから、サービス水準を維持・充実するため、住民が公共交通を利用するとともに、交通事業者と町が連携し、路線の維持をはじめ、見直し、効率化について検討します。 広域基幹交通である路線バス「土山駅南口～加古川駅線」、「土山駅～上新田北口線」、「土山駅～母里線」、「土山駅～明石駅前線」は、町内と隣接市町を結び、本町の骨格を形成する重要な役割を担い、鉄道を補完する広域的な公共交通の軸を担う路線です。しかし、事業者単独による路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）を活用し、安定的な確保・維持をめざします。 本町の「広域基幹交通」にあたる土山駅南口～播磨町役場間において、日中1時間あたり1本程度のサービス水準の確保に向けた検討を行います。 |
| 地域内交通 | ・乗用タクシー ・新たな交通システム | <ul style="list-style-type: none"> 生活圏内における移動の利便性を向上し、まちづくり支援及びにぎわいの創出を図るため、持続可能な交通システムの構築を図るとともに、需要規模に応じた適切な交通モードの配置に向けた検討を行います。 |

(1) 広域基幹交通(バス)の地域間幹線系統について

近隣市町に跨る地域間幹線系統は、地域間の交流を活性化させるために重要な路線として位置づけられています。一方で、自治体や事業者の経営努力だけでこれらの路線を維持することは難しく、地域公共交通確保維持改善事業^(*12)を活用し、路線を維持する必要があります。

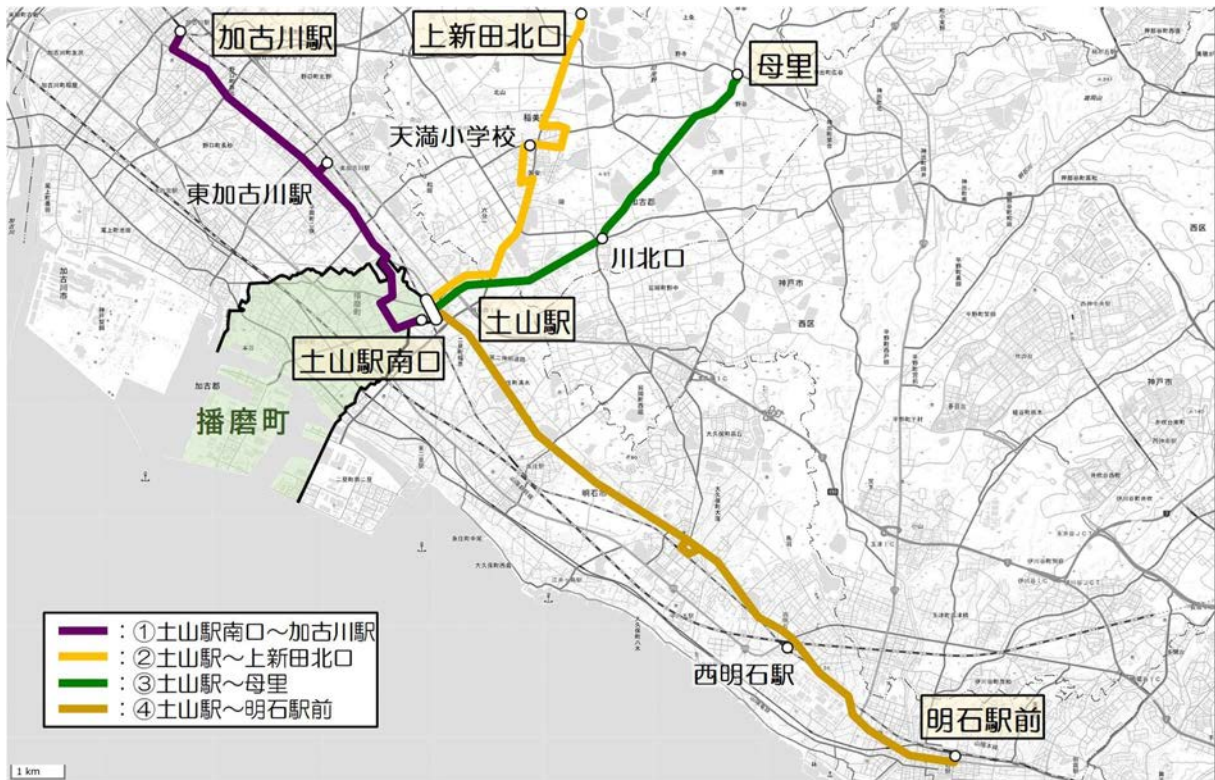
対象となる系統は、以下のとおりとしますが、必要に応じて播磨町地域公共交通活性化協議会において見直しを行います。

表 5-2 地域間幹線系統の対象

| No | 運行事業者 | 運行系統名 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程(km) | うち播磨町(km) | 補助事業の活用 |
|----|---------|------------|-------|-------|-------|---------|-----------|---------|
| ① | 神姫バス(株) | 土山駅南口～加古川駅 | 土山駅南口 | 東加古川駅 | 加古川駅 | 8.7 | 2.1 | 幹線補助 |
| ② | 神姫バス(株) | 土山駅～上新田北口 | 土山駅 | 天満小学校 | 上新田北口 | 8.4 | 0.2 | 幹線補助 |
| ③ | 神姫バス(株) | 土山駅～母里 | 土山駅 | 川北口 | 母里 | 7.7 | 0.2 | 幹線補助 |
| ④ | 神姫バス(株) | 土山駅～明石駅前 | 土山駅 | 西明石駅 | 明石駅前 | 13.8 | 0.2 | 幹線補助 |

令和6年度補助路線(見込み)

(2) 地域間幹線系統図(全体)



※国土地理院地図をベースに作成

図 5-3 確保・維持の必要な交通事業者が運行する広域幹線交通

(3) 地域間幹線系統図(個別)

| No | 運行事業者 | 運行系統名 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 (km) | うち 播磨町 (km) | 補助事業の活用 |
|----|-------------|----------------|-------|-------|------|-------------|-------------------|--|
| ① | 神姫バス (株) | 土山駅南口～ 加古川駅 | 土山駅南口 | 東加古川駅 | 加古川駅 | 8.7 | 2.1 | 土山駅南側の複合商業施設 B i V i 土山・はりま病院及び加古川市域にある大型商業施設への移動手段を確保するため |



※国土地理院地図をベースに作成



| No | 運行事業者 | 運行系統名 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 (km) | うち 播磨町 (km) | 補助事業の活用 |
|----|---------|---------------|-----|-------|-------|-------------|-------------------|---|
| ② | 神姫バス(株) | 土山駅～ 上新田北口 | 土山駅 | 天満小学校 | 上新田北口 | 8.4 | 0.2 | 稲美町役場周辺の中心市街地から土山駅 への通勤及び通学手段を確保するため |
| ③ | 神姫バス(株) | 土山駅～母里 | 土山駅 | 川北口 | 母里 | 7.7 | 0.2 | 母里地区から土山駅への通勤及び通学手 段を確保するため |



※国土地理院地図をベースに作成

| No | 運行事業者 | 運行系統名 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 (km) | うち 播磨町 (km) | 補助事業の活用 |
|----|---------|--------------|-----|-------|------|-------------|-------------------|--|
| ④ | 神姫バス(株) | 土山駅～ 明石駅前 | 土山駅 | 西明石駅 | 明石駅前 | 13.8 | 0.2 | 土山駅、明石駅、西明石駅、大久保駅を 起点とする通勤及び通学手段を確保するため |



※国土地理院地図をベースに作成

5.2.2 施策2:新たな交通システムの導入

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|-----|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| ○ | ○ | ○ | | 調査・検討 | | 実証実施 | 導入 | |

鉄道駅及びバス停から一定の距離がある公共交通空白地域を対象として、最寄り鉄道駅や拠点への移動の利便性向上や日常生活における移動を支えるため、交通手段ごとの適正な役割分担に配慮しつつ、地域の実情に応じて、新たな交通システムにより、補完的な公共交通サービスの提供をめざします。

【事例】既存の路線バスを考慮した新たな交通システムの導入（稲美町）

稲美町では、町の主要公共交通である路線バス（神姫バス）を守りつつ、買い物や通院等の日常生活における移動の確保を図ることをめざし、デマンド型乗合タクシー（*13）「あいのりいなみ」を令和2年（2020年）12月から令和4年（2022年）3月までの社会実験を経て、令和4年（2022年）4月から本格運行に移行しています。

デマンド型乗合タクシー「あいのりいなみ」は、町内の路線バスで行けない目的地へ出かけるための公共交通として位置づけており、自宅及び目的地が共にバス停から半径300m圏内であり、路線バスで乗り換えをせずに移動できる目的地へは、デマンド型乗合タクシー「あいのりいなみ」ではなく路線バスを利用することとなっています。

運行概要

利用できる人

- 稲美町内にお住まいで、利用者登録をされた人
- ※一般のタクシー車両を使用するため、ご自身で乗車・降車が可能な人、または付添人の介助により乗車・降車が可能な人に限ります。

利用料金

利用料金はひとり1回 町内400円、町外800円です。ただし、以下の人は半額でご利用いただけます。

- 満65歳以上の人
- 障害者手帳（身体・療育・精神）を持っている人
- 要介護・要支援の認定を受けている人
- 小学生
- 母子健康手帳の交付を受けている妊娠中の女性
- 介護人（第1種身体障がい者、療育手帳A判定、精神障害者保健福祉手帳1級の利用者の乗降のため同乗しサポートする人（対象者1人につき1名））

※保護者が同乗する未就学児は無料

※無料乗降ポイント

路線バスにご乗車される目的で、町内から母里バス停及び上新田北口バス停まで「あいのりいなみ」をご利用される場合は無料です。（帰りも同様）

利用できる目的地

「あいのりいなみ」で、自宅から行ける施設は、別紙「目的地施設一覧」をご覧ください。

「あいのりいなみ」は、基本的には、町内の路線バスで行けない目的地へ出かけるための公共交通です。

以下の目的地へは、既存の公共交通を守る観点から、「あいのりいなみ」ではなく路線バスや一般のタクシーをご利用ください。

- 自宅及び目的地が、共にバス停から半径300m圏内であり、路線バスで乗り換えをせずに移動できる目的地
- 「六分一山」～「相の山」バス停留所周辺の施設

問合せ先

稲美町役場企画課 〒675-1115
加古郡稲美町宮岡1-1
電話：079-492-9130
FAX：079-492-5162

「あいのりいなみ」利用マップ

利用マップの見かた

バス路線ごとに、バス停留所から半径300mを一部利用制限があるエリアとし、色で設定しています。なお、2つのバス路線が重複するバス停留所については、その藍色（青+赤=紫、赤+黄=橙）で表現しています。

| バス路線の色分け | エリアの色分け | 路線の重複場所 |
|----------|---------|---------|
| 青 | 青 | 青 |
| 赤 | 赤 | 赤 |
| 黄 | 黄 | 黄 |
| 青+赤 | 紫 | 紫 |
| 赤+黄 | 橙 | 橙 |
| 青+赤+黄 | 緑 | 緑 |

※上記以外の町内は緑色エリア

エリアの色ごとの乗降可能場所

| 乗車エリア | 降車できるエリア |
|-------|-------------|
| 青 | 青、赤、黄、紫、橙、緑 |
| 赤 | 青、赤、黄、紫、橙、緑 |
| 黄 | 青、赤、黄、紫、橙、緑 |
| 紫 | 青、赤、黄、紫、橙、緑 |
| 橙 | 青、赤、黄、紫、橙、緑 |
| 緑 | すべてのエリア |

乗車するエリアの色ごとの降車可能エリアの一覧です。この設定にしたがって、具体的な乗降可能な施設名を次ページ以降の「目的地施設一覧」にまとめています。

出典：稲美町 HP

図 5-4 稲美町デマンド型乗合タクシー「あいのりいなみ」の運行概要

5.2.3 施策3：隣接市町との連携による交通ネットワーク構築に向けた検討

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| | ○ | ○ | 兵庫県、国土交通省 明石市、加古川市、稲美町 | 実施 | | | | |

近隣市町コミュニティバス（*14）と連携した交通ネットワークの構築をめざすため、明石市、加古川市と協議し、各市が運行しているコミュニティバス（明石市コミュニティバス「Taco（たこ）バス」、加古川市コミュニティバス「かこバス・かこバスミニ」）の延伸の可能性を探り、隣接市町への交通アクセス向上の検討を行います。

【事例】隣接市町との連携によるコミュニティバスの運行（加古川市・播磨町）

加古川市では、平岡東地区において、特に加古川バイパス以北の地区について高齢化の進行や公共交通を利用しづらいことにより、鉄道駅や商業施設等への移動に困っている高齢者が多くいることを踏まえ、当該地区の公共交通空白地域及び不便地域の解消を図るため、かこバスミニ平岡東ルートを実施しています。

かこバスミニ平岡東ルートは、加古川市平岡東地区の最寄り鉄道駅となる JR 土山駅南口を経由するルートとなっており、播磨町内に乗り入れる形で運行しており、JR 土山駅南口から加古川市内にあるイオンタウン東加古川へアクセスすることもできます。



出典：加古川市 HP

図 5-5 かこバスミニ平岡東ルートの運行概要



図 5-6 土山駅南口を発着するかこバスミニ

5.3 計画目標2：公共交通サービスの持続的な提供

5.3.1 施策4：交通事業者等への支援

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | | | 検討・実施 | | |

町内と隣接市町を結ぶ路線バスは、恒常的に赤字状態であり、厳しい経営状況にあることから、町内を運行する路線バス事業者に地方バス等公共交通維持対策事業による補助金を交付しています。

基幹交通である路線バスの維持・確保に向け、現行のバス事業者への支援の在り方の検討を行い、効率的・効果的な支援に努めます。

また、買い物では移動スーパーや店舗への送迎、通院では病院への送迎や往診など、日常的な移動手段の確保や外出が困難な方に向けた支援策を検討します。

【事例】民間事業者による買い物難民への支援

本町周辺の民間事業者では、高齢者等を中心とした食料品や日用品の購入に不便や苦勞を感じる方への支援を目的に、移動販売や店舗への送迎を実施しています。

●とくし丸（移動スーパー）

イトーヨーカドー加古川店と提携しており、食料品や日用品等を積み込んだトラックが各家庭の前に訪問し、外出せずに買い物が出来るサービスを実施しています。



出典：とくし丸 HP

●買い物ん行こカー（店舗への送迎）

「生活協同組合コープこうべ」は、高齢者、障がい者、妊娠中の方など、自動車や自転車の利用が難しく、日常の買い物にお困りの組合員を対象に、週に1回、無料で自宅から店舗へ送迎するサービスを実施しています。本町においては、コープ播磨が送迎サービスを実施しています。



出典：生活協同組合コープこうべ

5.3.2 施策5:公共交通乗務員等の確保対策

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | | | 検討・実施 | | |

乗務員不足は深刻な状況にあり、この問題に対応できない場合、バス路線の規模を乗務員数に応じ縮小せざるを得なくなります。全国的に、事業の撤退、バス路線の廃止や減便及びタクシーの配車台数の減少によるサービスの低下が見受けられます。

本町で運行する交通事業者も乗務員不足の問題に対応する必要があるため、交通事業者、国及び県などの関係機関と連携し、乗務員確保対策の実施や交通事業者等に対し従業員の第二種運転免許の取得促進など運行体制の確保に向けた取り組み支援を検討します。

また、将来の公共交通利用者になるとともに、担い手となる可能性のある子どもを対象としたイベントやキャンペーン等によるPR実施に努めます。

【事例】ハローワーク及び交通事業者との連携による就職相談会の開催（西宮市）

西宮市では、路線バスの運転士確保に向け、ハローワークとバス事業者で協力し、バスの運転士として働いてみたい・興味がある人及び運転の仕事を探している人を対象に、就職相談フェアを開催しています。

路線バス運転士 就職相談フェア

路線バス運転士の高齢化や大型二種免許保有者数の減少により、路線バス運転士が減っています。路線バスのサービスレベルを維持するためには、運転士が必要です。みんなのお出掛けを支える公共交通の担い手として、路線バス運転士になりませんか。

公共交通の担い手になろう

令和3年1月26日(火) 14:00~15:30

会場 ハローワーク西宮 3階会議室
西宮市青木町2-11
JR西宮駅 徒歩15分、阪急西宮北口駅 徒歩20分、阪神西宮駅 徒歩30分
各駅から阪急バスまたは阪神バスで「西宮職業安定所前」下車 徒歩1分

対象者

- バスの運転士として働いてみたい人、興味がある人
- 運転の仕事を探している人

参加企業 西宮市内を運行する路線バス事業者
阪急バス株式会社 阪神バス株式会社 みなと観光バス株式会社

開催内容 各企業と個別ブースでの就職相談

参加方法

- 参加費は無料です。
- 予約制です。(ハローワーク西宮へご連絡ください)
- 来場の際はマスク着用の上、会場入口に設置の手指消毒用アルコールのご利用をお願いします。
- 発熱等の症状がある場合は、参加をお控えください。

問合せ先

| | |
|---|---|
| ■ 就職相談に関すること TEL: 0798-75-6714 ハローワーク西宮 人材支援総合コーナー 受付時間: 平日 8:30~17:15 | ■ 開催目的に関すること TEL: 0798-35-3527 西宮市役所 交通計画課 受付時間: 平日 9:00~17:30 |
|---|---|

求人内容は裏面をご覧ください

共催: ハローワーク西宮 / 西宮市

路線バス運転士 就職相談フェア

令和3年1月26日(火) 14:00~15:30

| 企業名 | 雇用形態 | 試用期間 | 求人番号 | 必要な免許 |
|-------------|------|--------------------|----------------|---|
| 阪急バス株式会社 | 正社員 | 6か月 | 27100-13211401 | 大型、中型、準中型免許、または普通免許 (AT限定不可、取得後3年経過している方) |
| 阪神バス株式会社 | 正社員 | 6か月 | 28030-14197801 | 大型自動車第二種免許、または普通免許 (AT限定可、取得後3年経過している方) |
| みなと観光バス株式会社 | 契約社員 | 契約期間3か月の内研修期間1か月程度 | 28020-22754501 | 大型自動車第二種免許、または大型、中型免許 |

各企業の人事担当者からのメッセージ

阪急バス

阪急バスでは正社員運転士を積極採用中です！教習制度や福利厚生も充実しています

阪神バス

阪神バスは路線・空渡りムジバスなどで地域の皆様へ快適なアクセスを提供しています

みなと観光バス

社員一人ひとりの健康や家庭環境を親身に考えます
健康診断は、全員人間ドックを実施しています

- 求人募集職種等については変更されることがあります。
- 参加には予約が必要です(定員有)。面接希望の方は当日相談の際に面接受付を行います。
- 求人情報の詳細については最寄りのハローワーク、またはハローワークインターネットサービス (<https://www.hellowork.nhlw.go.jp>) にてご確認ください。
- ハローワーク公開求人へ応募する場合は職業相談窓口で求職登録が必要です。(フェア当日に登録することも可能)
- 登録後、紹介状を発行しますので履歴書等応募書類とともに応募先企業へ提出してください。
- この就職相談フェアへの参加は雇用保険の求職活動実績となります。
- 雇用保険支給資格者の方は、当日「雇用保険支給資格者証」をご持参ください。
- 新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、急遽中止となる場合がございますのでご了承ください。

問合せ先

■ 就職相談に関すること
ハローワーク西宮 人材支援総合コーナー
TEL: 0798-75-6714 受付時間: 平日 8:30~17:15

■ 開催目的に関すること
西宮市役所 交通計画課
TEL: 0798-35-3527 受付時間: 平日 9:00~17:30

出典: 西宮市 HP

図 5-7 路線バス運転士就職相談フェア開催案内チラシ

5.3.3 施策6:人や環境に配慮した車両の導入支援

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | | 調査・検討 | | | 検討結果に基づき実施 |

誰もがシームレス^(*)15)かつ安全・快適に公共交通で移動できる環境を確保するとともに、カーボンニュートラル^(*)16)の実現に向けて、CO₂等の大気汚染物質を排出しない環境整備が求められます。誰もが利用しやすく環境に配慮した車両導入（ノンステップバス認定^(*)17)を受けたEVバス^(*)18)など）に向けた支援を検討します。

【事例】西日本初となる燃料電池バスの導入（神姫バス株式会社・兵庫県・姫路市）

姫路市では水素と空気中の酸素により発電した電気の力で走る「燃料電池バス」が、令和3年（2021年）4月より、姫路駅～書写山ロープウェイ線を中心に神姫バス株式会社により運行されています。

燃料電池バスは、一般的なバスと比べて、CO₂を年間約40トン削減できるとされており、地球環境に配慮したバスの一つになります。



出典：姫路市 HP

図 5-8 姫路市内の路線で運行している燃料電池バス

5.4 計画目標3：誰もが利用しやすい交通環境づくりの推進

5.4.1 施策7：公共交通の利用促進に向けた情報提供等の機会の充実

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|-----|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| | ○ | ○ | | 実施 | | | | |

公共交通は、普段から利用する地域住民をはじめ、観光客、ビジネス客等の来訪者など、全ての利用者が分かりやすく使いやすい必要があります。

誰もが鉄道・路線バス・タクシー等の公共交通の運行情報を簡単に入手できるよう、公共交通マップ^(＊19)の作成及び町ホームページ等の多様なツールを活用した情報提供を行います。

また、公共交通の利用促進を図るために、交通事業者等と連携して、子どもや高齢者を対象にバスの乗り方教室やイベント（モビリティ・マネジメント^(＊20)）を実施します。

【事例】公共交通マップの作成・配布（大阪府豊中市）

豊中市では、「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」に取り組んでおり、バスをはじめとした公共交通を、もっと身近な移動手段としてご利用いただけるよう、路線バスや豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのもて）」などの情報を掲載した公共交通マップを作成しています。



出典：大阪府豊中市 HP

図 5-9 豊中市公共交通マップ

5.4.2 施策8:交通系 IC カードの普及促進

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|-----|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| | ○ | ○ | | → | | | | |
| | | | | | | 検討・実施 | | |

鉄道や路線バスの利用促進を図るために、既に導入されている交通系 IC カードを活用した割引制度や定期券等の情報提供を行い、交通系 IC カードの普及促進をはかります。また、通学での利用促進や高齢者の外出機会の増進を図るために、定期券の購入助成等についても検討します。

【交通事業者の取り組み】「神姫バス交通系 IC カード」による乗継割引（神姫バス株式会社）

神姫バスでは、交通系 IC カード「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（小児・障がい者40円）割引する乗継割引を実施しています。往復乗車の場合でも、割引適用となります。



出典：神姫バス株式会社 HP

図 5-10 神姫バス交通系 IC カード「NicoPa」

【事例】高齢者外出支援事業による hanica グランドパスの購入費助成（猪名川町）

町内に居住している高齢者に対し、交通費の一部を助成することにより、高齢者の外出を支援するとともに、社会参加の促進並びに高齢者による交通事故の抑制を図ることを目的として、「高齢者外出支援事業」を実施しています。70歳以上で1年以上猪名川町に住んでいる方を対象に、令和3年（2021年）4月から hanica グランドパスの購入費助成を開始しています。

出典：猪名川町資料

図 5-11 hanica グランドパスの購入費助成の告知ポスター

5.4.3 施策9：バス停留所安全性確保対策の実施

| 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|------|-------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| ○ | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | 調査・検討・実施 | | | | |

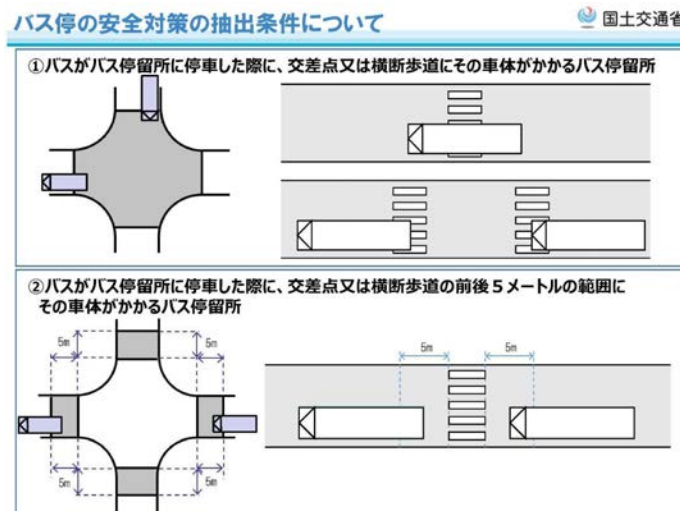
町内でバス停留所安全性確保対策が必要な箇所において、町とバス事業者で十分に連携を図りながら、看板の設置や車内放送による注意喚起を含めたソフト対策を継続的に実施するとともに、適切な地点への移設等を検討します。

町は、関係各所との協議を行うことで、バス事業者による取り組みを支援します。

国土交通省では、横断歩道や交差点に近接するバス停留所での安全性確保対策を交通事業者等に求めています。町内では、下記のバス停が抽出されていることから、ハード・ソフト両面で安全対策を進めます。

- ・播磨町駅南（東加古川駅方面：Cランク）：安全啓発掲示物による注意喚起
- ・播磨町駅南（土山駅南口方面：Cランク）：安全啓発掲示物による注意喚起
- ・宮北公民館前（東加古川駅方面：Bランク）：安全啓発掲示物による注意喚起

バス停の安全対策の抽出条件について



バス停留所安全性確保対策における安全上の優先度の判定方法

【Aランク】

- 過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所
- バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所

【Bランク】

- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所

【Cランク】

- A又はBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所

出典：「バス停の安全対策の抽出条件について」及び「バス停留所安全性確保対策における安全上の優先度の判定方法について」（国土交通省資料）

5.5 実施主体と実施スケジュール

本計画の基本方針を実現するためには、住民・交通事業者・行政の協働のもと、それぞれの役割を認識しながら一体となって取り組むとともに適切な進行管理を行うことが不可欠です。以下に示す取り組むべき施策について、実施主体と実施スケジュールに基づき、各施策の取り組みを推進していきます。

表 5-3 実施主体と実施スケジュール

| 計画目標 | 取り組むべき施策 | 実施主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|------|-------|---|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| | | 住民等 | 交通事業者 | 町 | その他 | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) |
| 計画目標 1 利便性の高い 公共交通ネットワークの構築 | 施策 1 地域特性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの構築 | | ○ | ○ | 兵庫県、国土交通省 明石市、加古川市、稲美町 | 調査・検討・実施 | | | | |
| | 施策 2 新たな交通システムの導入 | ○ | ○ | ○ | | 調査・検討 | | 実証実施 | | 導入 |
| | 施策 3 隣接市町との連携による交通ネットワーク構築に向けた検討 | | ○ | ○ | 兵庫県、国土交通省 明石市、加古川市、稲美町 | 実施 | | | | |
| 計画目標 2 公共交通サービスの 持続的な提供 | 施策 4 交通事業者等への支援 | | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | 検討・実施 | | | | |
| | 施策 5 公共交通乗務員等の確保対策 | | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | 検討・実施 | | | | |
| | 施策 6 人や環境に配慮した車両の導入支援 | | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | 調査・検討 | | 検討結果に基づき実施 | | |
| 計画目標 3 誰もが利用しやすい 交通環境づくりの推進 | 施策 7 公共交通の利用促進に向けた情報提供等の機会の充実 | | ○ | ○ | | 実施 | | | | |
| | 施策 8 交通系ICカードの普及促進 | | ○ | ○ | | 検討・実施 | | | | |
| | 施策 9 バス停留所安全性確保対策の実施 | ○ | ○ | ○ | 兵庫県 国土交通省 | 調査・検討・実施 | | | | |

6. 計画の達成状況の評価

6.1 計画の進行管理

計画の推進にあたっては、PDCA サイクル（計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づき、地域公共交通活性化協議会において、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとします。

また第 5 次播磨町総合計画や播磨町都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画の改定、国や兵庫県における関連法令や計画の見直し、社会情勢の変化などに配慮し、適宜本計画を見直すものとします。



図 6-1 PDCA サイクルによる施策の推進・評価

6.2 評価指標と目標値の設定

6.2.1 指標・目標値の必要性

計画目標の達成に向けて取り組むべき施策について、その効果を確認することで、状況に応じたスケジュールの修正や施策内容等の見直しができます。

また住民に対して、計画の取り組み状況を伝えるとともに、利用者の立場で積極的に公共交通を利用する意識を醸成します。

事業実施主体が、施策の効果を確認することで、さらなる施策の実施や見直しに向けたモチベーション（動機づけ）とします。

「指標の明示化」（施策・事業の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標など）が求められるため、可能な限り定量的でわかりやすい指標を設定します。

6.2.2 指標・目標値の設定

本計画における基本方針及び取り組むべき施策を踏まえ、各計画目標に係る評価指標を以下のように設定します。

| 評価指標①：住民満足度調査における公共交通の満足度 | | 関連する計画目標：1、2、3 |
|--|---|----------------------------|
| 現状値（令和5年度） 2.7 | ▶ | 目標値（令和10年度） 2.7より増 |
| 使用データ：播磨町住民満足度調査 | | |
| 公共交通ネットワークの構築やサービス水準の維持・向上により町内の公共交通における利便性を確保し、住民ニーズへの対応の効果を測る指標として、播磨町住民満足度調査における公共交通の満足度（5段階評価）を設定します。本計画に位置づける施策の推進により、令和5年度の満足度である2.7より向上させることを目標とします。 | | |
| 評価指標②：鉄道の乗車人員 | | 関連する計画目標：1、2 |
| 現状値（令和4年度） 5,324千人/年 | ▶ | 目標値（令和10年度） 5,324千人/年以上 |
| 使用データ：播磨町統計書「JR土山駅・山陽電鉄播磨町駅の乗車人数」 | | |
| 町域を跨ぐ広域基幹交通に位置づけられる鉄道の利用状況を測る指標として、町内の交通結節拠点であるJR土山駅及び山陽電鉄播磨町駅における乗車人員を設定します。基幹交通をはじめとした地域内の公共交通の機能強化等により、外出機会の増加や鉄道駅へのアクセス手段の改善が期待されることから、令和4年度の鉄道の乗車人員である5,324千人/年以上を目標とします。 | | |

| 評価指標③：路線バスの利用者数 | | 関連する計画目標：1、2、3 |
|--|---|--------------------------|
| 現状値（令和3年度） 52千人/年 | ▶ | 目標値（令和10年度） 52千人/年 以上 |
| 使用データ：播磨町統計書「バス運行状況」 | | |
| <p>適切に機能分担された地域公共交通ネットワークの構築とともに、地域住民の公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加状況を測る指標として、路線バスの利用者数を設定します。少子高齢化や運転手不足による地域公共交通の維持・確保が今後ますます厳しくなる一方、住民のニーズや地域特性に対応した公共交通サービスの提供や、地域住民が自ら公共交通を利用し支えていく「当事者意識」を持つことによって路線バスの利用促進が期待されることから、令和3年度の路線バス利用者数である52千人/年以上を目標とします。</p> | | |

| 評価指標④：路線バスの利用者1人あたりの行政負担額 | | 関連する計画目標：1、2 |
|---|---|---------------------|
| 現状値（令和3年度） 123.3円/人 | ▶ | 目標値（令和10年度） 現状維持 |
| 使用データ：地方バス等公共交通維持対策事業補助金額÷路線バス利用者数 | | |
| <p>持続可能な公共交通の構築に向けた運行効率性の向上を測る指標として、路線バス利用者1人あたりの行政負担額を設定します。本町で実施している地方バス等公共交通維持対策事業の補助金額は今後も増加が見込まれる中、路線バスの利用者の増加や行政負担の軽減による経済性や効率性の高い運行をめざし、令和3年度の路線バス利用者1人あたりの行政負担額である123.3円/人の維持を目標とします。</p> | | |

| 評価指標⑤：町内を走行する補助対象系統の収支差 | | 関連する計画目標：2 |
|--|---|-----------------------------|
| 現状値（令和5年度） ▲9,512千円 | ▶ | 目標値（令和10年度） ▲10,925千円 以下 |
| 使用データ：交通事業者による各補助対象系統の事業実績（前年度10月から補助年度9月） | | |
| <p>バス路線の維持に係る赤字負担の軽減や、路線バス事業の効率化を測る指標として、町内を走行する補助対象系統の収支差を設定します。燃料費の高騰や乗務員等の待遇改善による人件費の増加により、路線バスのキロ単価(1km走行するのにかかる経費)は、年々増加傾向にあります。直近3年間のキロ単価の上昇を加味すると、計画期間中に約1,766千円の事業費の増加が見込まれます。</p> <p>本計画に位置づける施策や事業に取り組み、事業費の増加を20%減少（1,413千円の事業費増）させることで、令和10年度の赤字額を10,925千円以下に抑えることを目標とします。</p> | | |

(参考 1) 計画策定までの経緯

播磨町地域公共交通計画については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条第1項の規定に基づき組織した「播磨町地域公共交通活性化協議会」による協議を経て策定したものです。構成員は、下表のとおりです。

◎：会長 ○：副会長

| 委員の区分 | 委員（令和6年1月現在） | |
|---------|--|--|
| 学識経験者 | 近畿大学 総合社会学部 総合社会学科 環境・まちづくり系専攻 准教授 | ◎北川 博巳 |
| 住民又は利用者 | 播磨町自治会 | 中島 直實（南部コミセン区） 尾崎 敏（東部コミセン区） 福壽 実（西部コミセン区） 伊部 豊昭（野添コミセン区） |
| | 播磨町社会福祉協議会 生活支援コーディネーター | 安川 尚希 |
| | 播磨町新島連絡協議会 交通部会長 | ○富澤 真 |
| | 播磨町商工会 理事 | 米田 隆敏 |
| 交通事業者 | （公社）兵庫県バス協会 専務理事 | 新屋敷 昭一 （前任者 水田 節男） |
| | （一社）兵庫県タクシー協会 東播支部 | 梅澤 宏行 |
| | 神姫バス（株） 加古川営業所 所長 | 日野 真輔 |
| | 神姫バス 労働組合 組織部長 | 山本 記義 |
| | 西日本旅客鉄道（株） 近畿統括本部兵庫支社 副支社長 | 秋元 勇人 （前任者 田淵 弘樹） |
| | 山陽電気鉄道（株） 鉄道事業本部 安全推進・企画部 リーダー | 伊藤 光一 |
| 町 | 播磨町 副町長 | 平野 祐次 |
| 国 | 国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部 企画調整官 | 中西 克之 （前任者 田橋 一） |
| 道路管理者 | 兵庫県東播磨県民局加古川 土木事務所 所長補佐 | 藤澤 伸和 |
| | 播磨町都市基盤部 部長 | 坂上 哲也 |
| 公安委員会 | 兵庫県加古川警察署 交通第一課 課長 | 寺谷 智哉 |

（敬称略・順不同）

播磨町地域公共交通計画の策定経緯は、下表の通りです。

| 年月日 | 会議等 | 内容 |
|---------------|-------------------------|--|
| 令和5年 3月20日 | 令和4年度第1回播磨町地域公共交通活性化協議会 | ・協議会の立ち上げ |
| 7月6日 | 令和5年度第1回播磨町地域公共交通活性化協議会 | ・計画策定のスケジュール等について ・公共交通を取り巻く現状について ・各種調査の進め方について |
| 7月 | バス利用実態調査 | ・土山駅南口を起終点とする路線バスの利用実態調査を実施 |
| 8月4日～22日 | 住民アンケート調査 | ・住民の移動実態や新たな交通システム等に関するアンケートを実施 |
| 8月3日 | 民生委員・児童委員アンケート調査 | ・地域の実情をよく知る民生委員・児童委員に住民の移動実態に関するアンケートを実施 |
| 10月7日、14日 | 住民意見交換会（計4回） | ・今後の公共交通のあり方について考える意見交換会を実施 |
| 10月24日 | 総務建設常任委員会 | ・住民アンケート調査結果概要について |
| 11月16日 | 令和5年度第2回播磨町地域公共交通活性化協議会 | ・各種調査結果について ・地域公共交通計画の骨子案について |
| 令和6年 1月18日 | 令和5年度第3回播磨町地域公共交通活性化協議会 | ・地域公共交通計画（素案）について |
| 1月23日 | 総務建設常任委員会 | ・地域公共交通計画（素案）について |
| 2月1日～22日 | パブリックコメント実施 | |
| 3月21日 | 令和5年度第4回播磨町地域公共交通活性化協議会 | ・パブリックコメントの対応について ・地域公共交通計画の策定について |
| 4月 | 播磨町地域公共交通計画 公表 | |

(参考 2)用語集

- * 1 : モータリゼーション〔P1〕
自動車の利用や保有が広く普及し、自家用車が生活必需品となること。
- * 2 : 持続可能な開発目標 (SDGs) 〔P2〕
Sustainable Development Goals の略語。2015 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発目標」のこと。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind) 」ことを誓っている。
- * 3 : 国勢調査〔P9〕
総務省統計局が 5 年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的属性、住宅環境等を調査する統計のこと。
- * 4 : 少子高齢化〔P10〕
出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。
- * 5 : 端末交通〔P25〕
複数の交通手段を用いて特定の目的地へ移動する場合における、出発地や目的地と、鉄道や広域路線バスなどの代表交通とをつなぐ公共交通のこと。
- * 6 : バリアフリー〔P48〕
障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁 (バリア) となるものを除去するという意味で、人々の移動時に障壁となっているバリアをなくす (フリーにする) こと。
- * 7 : コンパクトシティ〔P49〕
徒歩による移動性を重視し、様々な機能が比較的小さなエリアに高密度に詰まっている都市形態のこと。
- * 8 : 交通モード〔P50〕
徒歩、鉄道、路線バス等の交通手段のこと。
- * 9 : フィーダー〔P51〕
交通網において、幹線交通と接続して支線の役割を持って運行される交通のこと。
- * 10 : 交通系 IC カード〔P52〕
カードリーダーにタッチするだけで鉄道や路線バス、タクシーなどの運賃を支払うことが出来る IC (集積回路) が組み込まれたカード。

- * 11：クロスセクター効果〔P53〕
地域公共交通が廃止された場合に、各分野（医療・教育・観光など）において、その代替となる施策の実施に要する費用（分野別代替費用）と、地域公共交通の運行に対して行政が負担している費用（財政支出）を比較することにより把握できる、地域公共交通の多面的な効果のこと。
- * 12：地域公共交通確保維持改善事業〔P55〕
地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線システムの運行を支援する事業。
- * 13：デマンド型乗合タクシー〔P59〕
ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた移動サービス。
- * 14：コミュニティバス〔P60〕
地域住民の利便性に寄与することを目的として、地方公共団体が関与して運行している乗合バス。
- * 15：シームレス〔P63〕
複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。
- * 16：カーボンニュートラル〔P63〕
温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。
- * 17：ノンステップバス〔P63〕
床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両。
- * 18：EVバス〔P63〕
100%電気だけで動くバスであり、軽油などの燃料を燃やして走るディーゼルバスよりも環境負荷が低く、静音性や運転性能に優れている。
- * 19：公共交通マップ〔P64〕
地域で提供されている全ての公共交通サービスについて、一枚の紙ないし一つのWebサイト等にまとめた案内ツールのこと。
- * 20：モビリティ・マネジメント〔P64〕
当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもので、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康などに配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取り組み。

播磨町地域公共交通計画

令和 6 年度～令和 10 年度（2024～2028）

発行年月 令和 6（2024）年 4 月

発行 播磨町

編集 播磨町地域公共交通活性化協議会

〒675-0182 兵庫県加古郡播磨町東本荘 1 丁目 5-30

TEL : 079-435-0355（代表） FAX : 079-435-3398

URL : <https://www.town.harima.lg.jp/>

