

稲美町地域公共交通計画
(素案)

令和3年10月5日

稲美町

— 目 次 —

	頁
第1章 本計画の概要	1
1.1 計画策定の背景・目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
1.5 計画の構成	3
第2章 稲美町の公共交通をとりまく現状と課題	4
2.1 稲美町の概況	4
2.2 稲美町における交通の現状	8
2.3 稲美町における移動状況	24
2.4 稲美町の交通をとりまく現状と課題のまとめ	33
第3章 上位計画・関連計画の整理	34
3.1 第6次稲美町総合計画（2022年〔令和4年〕 稲美町）【上位計画】	34
3.2 稲美町都市計画マスタープラン（2018年〔平成30年〕 稲美町）【上位計画】	35
第4章 計画の方向性	36
4.1 基本理念	36
4.2 計画目標	37
4.3 公共交通の整備方針	38
第5章 目標達成に向けた施策・事業	39
5.1 施策体系	39
5.2 各種施策・事業	40
5.3 評価指標の設定	48
第6章 計画の実現に向けて	49
6.1 公共交通を支える三者の連携	49
6.2 新技術の活用	49
6.3 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	50
6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し	51

第1章 本計画の概要

1.1 計画策定の背景・目的

現在、高齢化の進展等に伴い、公共交通に対する需要は多様化しています。その一方で、少子化に伴う人口減少やモータリゼーションの進展による利用者減少、運転手不足等の公共交通に関する課題は山積しています。

本町では、住民の通院や買物、町内外への通勤・通学など日常生活の移動手段として、路線バスやタクシー、社会実験中のデマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」等の公共交通が重要な役割を担っていますが、住民の多くは自家用車利用を中心とした生活スタイルを行っています。持続可能な公共交通体系の形成のためには、自家用車に過度に依存した生活からの転換が求められています。

こうした背景を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が2014年（平成26年）に改正され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民、行政、交通事業者の役割を定める「地域公共交通網形成計画」が策定できることになりました。その後、2020年（令和2年）6月に公布された「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の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づき、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」と名称変更され、鉄道や路線バス等の公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画の策定が努力義務化されました。

本計画は、本町の交通の現状や課題を踏まえた上で、将来のまちづくりの方向性を見据え、自動車が利用しづらい人でも移動しやすく過ごしやすい公共交通体系を構築することを目的に策定するものです。

なお、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人の移動が制限されることで公共交通利用者が減少している状況を踏まえ、乗り合いを基本とする公共交通においては、引き続き行政と交通事業者が連携しながら、安全・安心な公共交通サービスの提供を目指していく必要があります。

＜ 参考：本町の公共交通・福祉施策に係るこれまでの変遷 ＞

年・月	内容
1995年（平成7年）10月	コスモバス運行開始
1996年（平成8年）10月	コスモバス運行中止
1997年（平成9年）5月	高齢者優待利用券（バス・タクシー券）の交付開始
2000年（平成12年）4月	高齢者優待利用券（バス・タクシー券）の要件変更
2003年（平成15年）3月	加古川駅～西神線のうち母里～西神間を廃止
2009年（平成21年）10月	土山駅～三木線のうち母里～三木間を廃止
2012年（平成22年）8月	町内交通アクセス検討会設置
2014年（平成26年）10月	母里～県立加古川医療センター線開通
2017年（平成29年）3月	母里～県立加古川医療センター線休止
2017年（平成29年）8月	高齢者優待利用券（バス・タクシー券）の対象者拡充
2017年（平成29年）10月	神姫バス路線の再編
2020年（令和2年）12月	デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」社会実験開始

1.2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「稲美町総合計画」や「稲美町都市計画マスタープラン」並びに、各種関連計画との連携・整合を図りながら、本町の公共交通のめざす姿に向けた施策・事業を示すものです。

また、本計画は本町における地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置付けます。

1.3 計画の区域

本計画の区域は、稲美町内全域とします。

1.4 計画の期間

計画期間は2022年度（令和4年度）を初年度とし、2031年度（令和13年度）を目標年度とする10年間とします。なお、社会情勢の変化に対し、必要に応じて見直します。

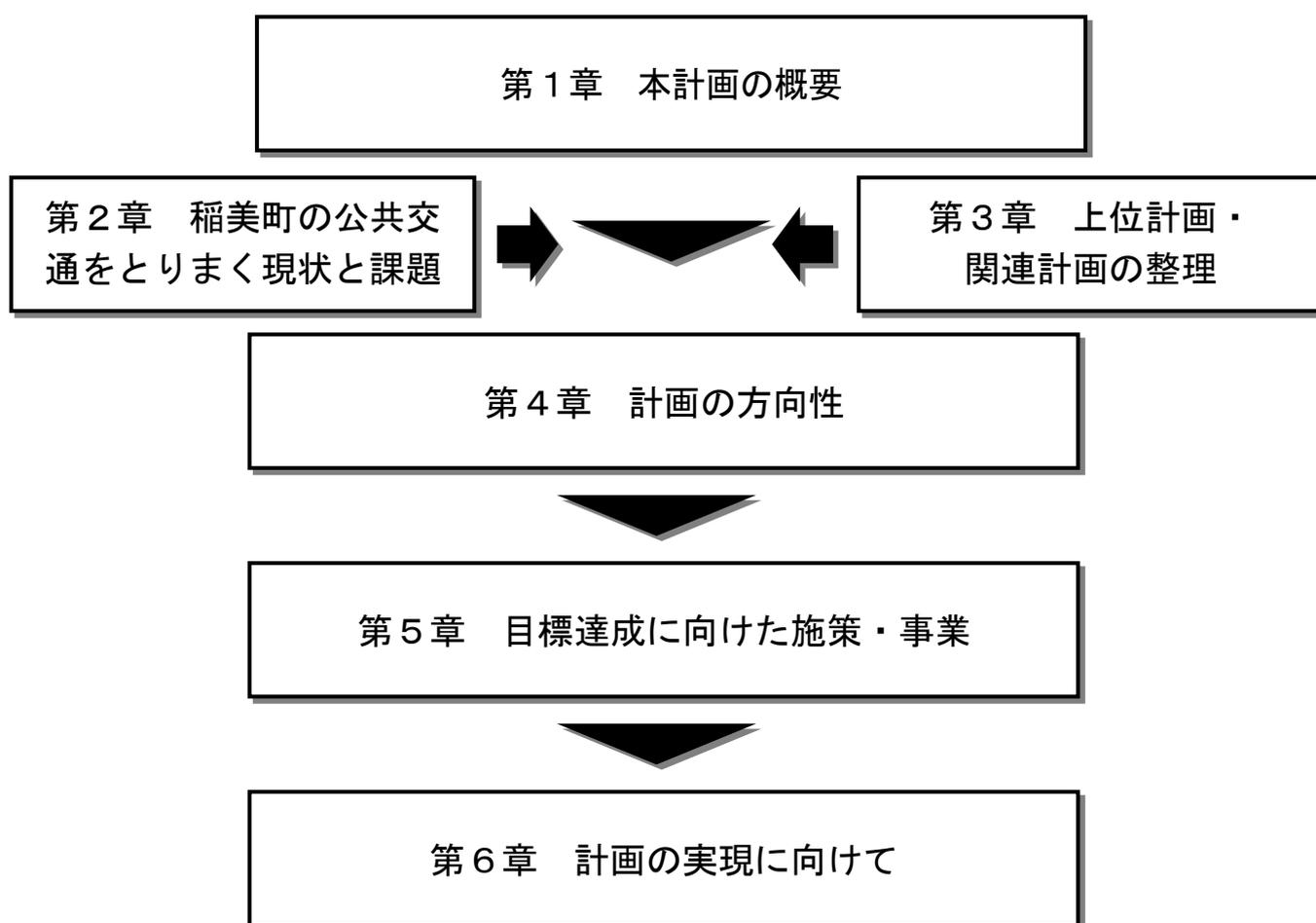
1.5 計画の構成

本計画は、本町の概況と公共交通をとりまく現状を把握し、今後の課題を抽出したうえで、課題の解決に向けた公共交通体系の方向性を示します。

また、この方向性を受けた目標を達成するための施策・事業をとりまとめています。

なお、計画の推進に際して、住民や交通事業者、行政が一体となって計画の実現を目指すとともに、交通関連部局だけでなく、関係部局との連携を図りながら、総合的に計画を推進していきます。

< 計画の構成 >



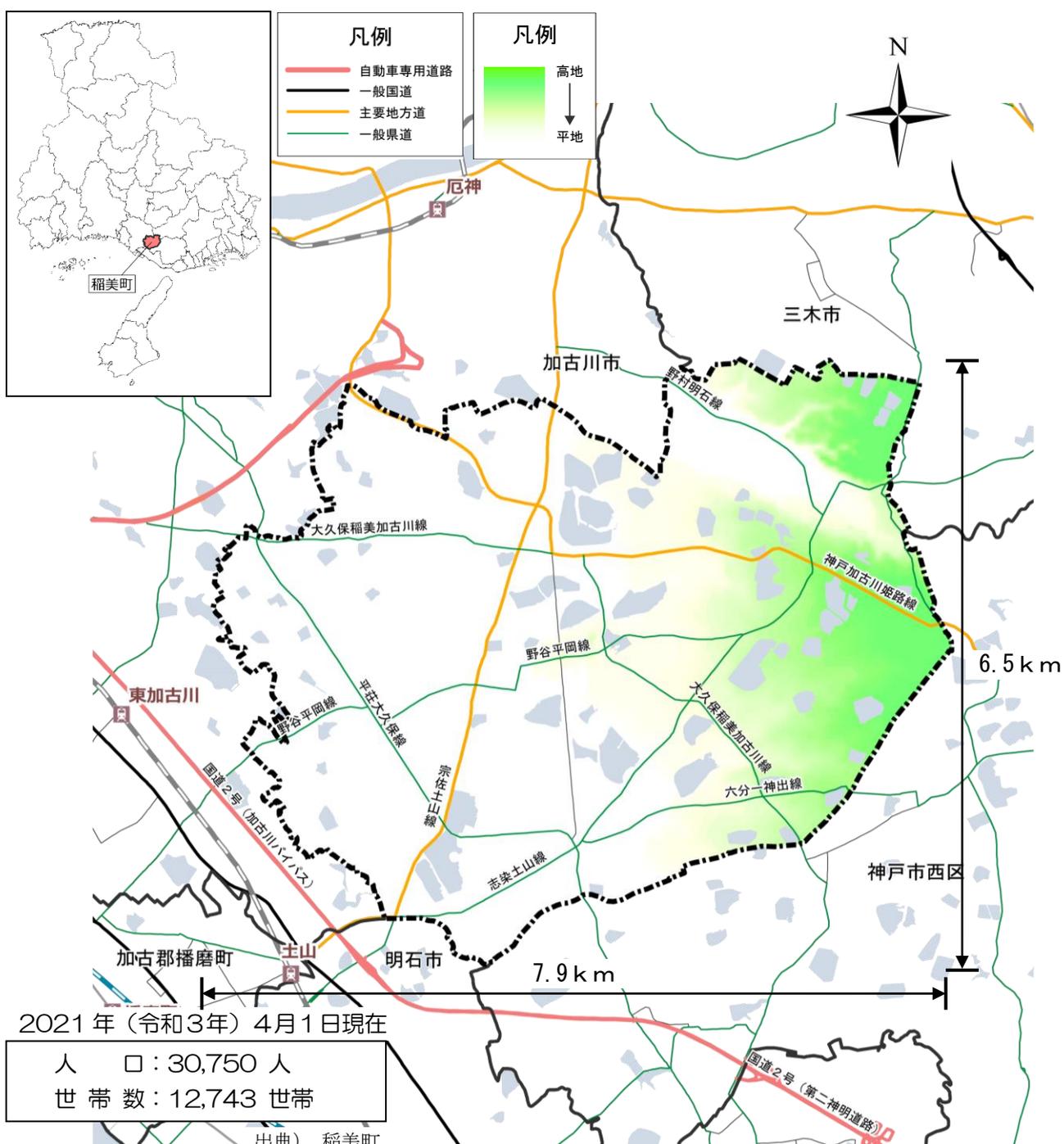
第2章 稲美町の公共交通をとりまく現状と課題

2.1 稲美町の概況

(1) 位置・地勢

- 本町は播磨平野東部の東播磨地域に位置しており、東は神戸市、南は明石市、西は加古川市、北は三木市に隣接しています。
- 周辺地域にある加古川市へは約7km、神戸市の中心までは約30kmの距離となっており、県内の都市部へのアクセス性は比較的高くなっています。
- 住民の通勤・通学での移動先としては、隣接する加古川市や神戸市、明石市などが特に多く、これらの周辺地域と結びつきが強い地域です。

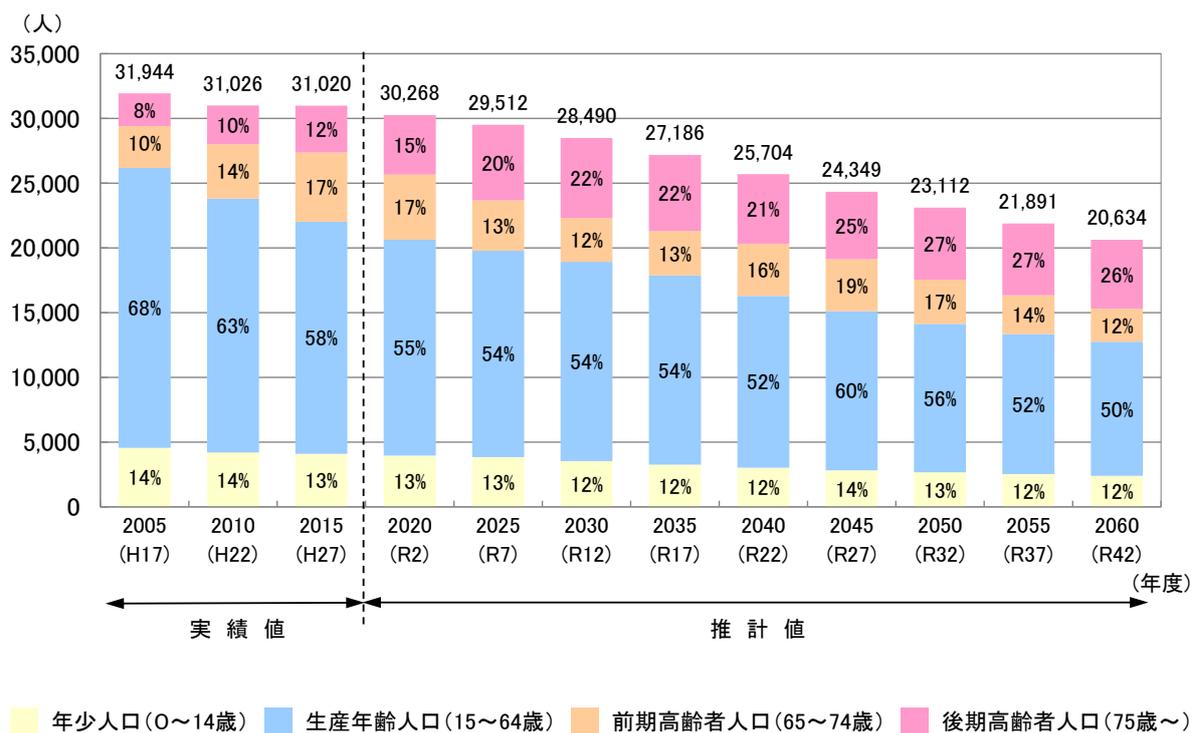
< 稲美町の位置と概要 >



(2) 人口

- 国勢調査の結果によると、本町の人口は2000年度（平成12年度）をピークに近年は減少傾向に転じており、2020年度（令和2年度）現在では約31,000人となっています。
- 年齢別に人口をみると2020年度（令和2年度）の高齢化率は約32%（概ね3人に1人が高齢者）となっており、将来的には年少人口・生産年齢人口の減少及び高齢者人口の増加に伴う少子・高齢化が進展していくことが予想されています。

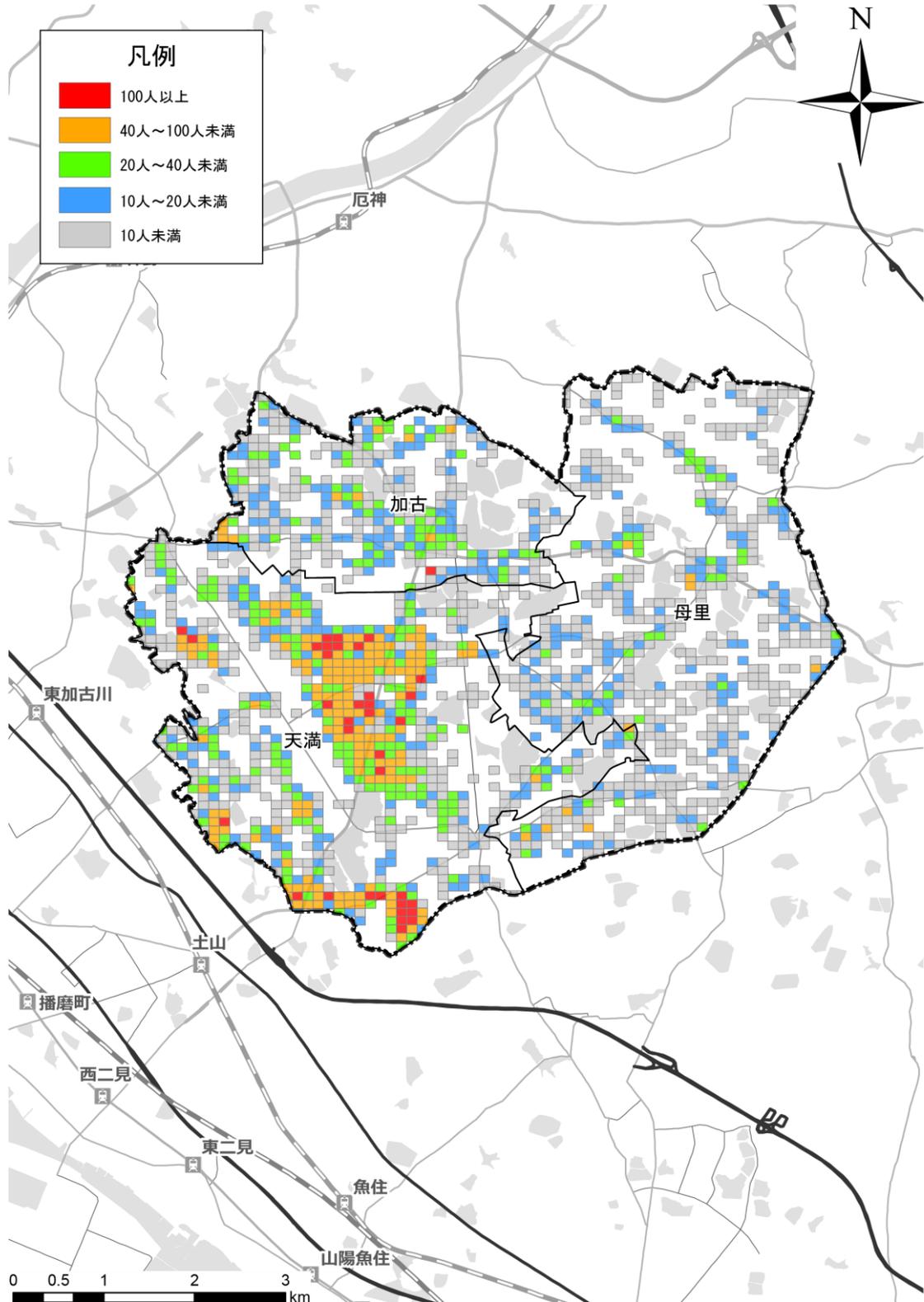
＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞



※) 年齢不詳人口は除く
 出典) 2015年度（平成27年度）以前：国勢調査
 2020年度（令和2年度）以降：稲美町人口ビジョン

- 本町の人口分布状況は、天満地区周辺に人口が集中している一方で、100人未満（メッシュ*当たり）の低密な地域が町全域に広がっています。

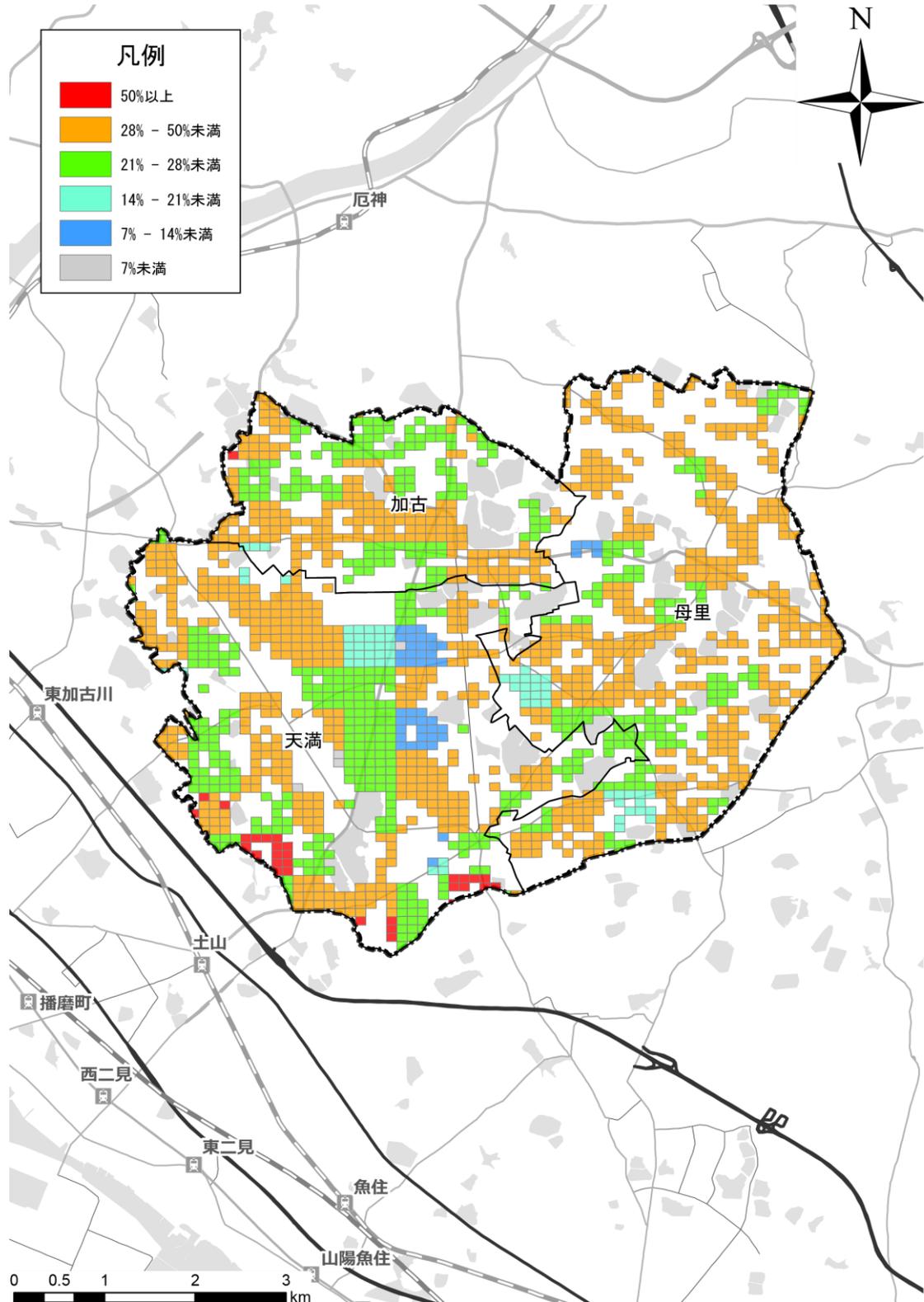
< 地域別人口 >



※) メッシュは1辺約100mの正方形
 出典) 2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

- 高齢化率は、天満地区の市街化区域では低くなっているものの、その他地域では比較的高齢者の割合が高く、高齢化率が50%を超える地域も点在しています。

< 地域別高齢化率 >



※) メッシュは1辺約100mの正方形
 出典) 2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

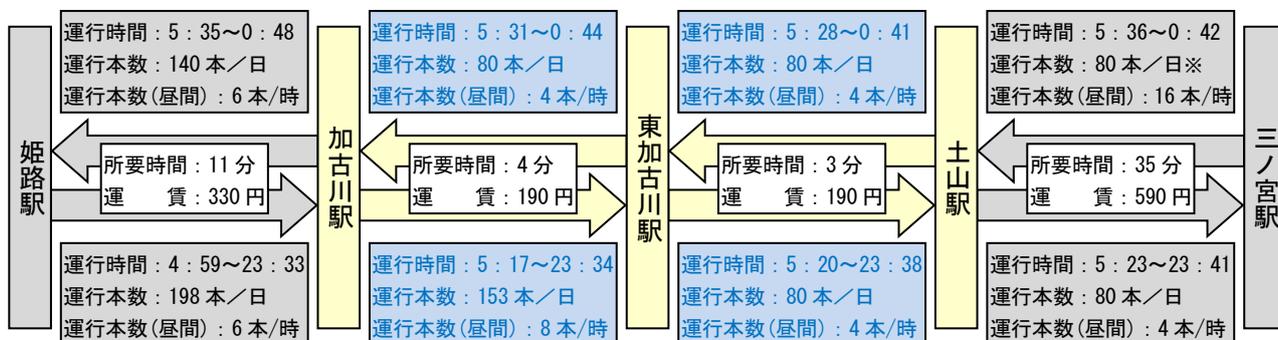
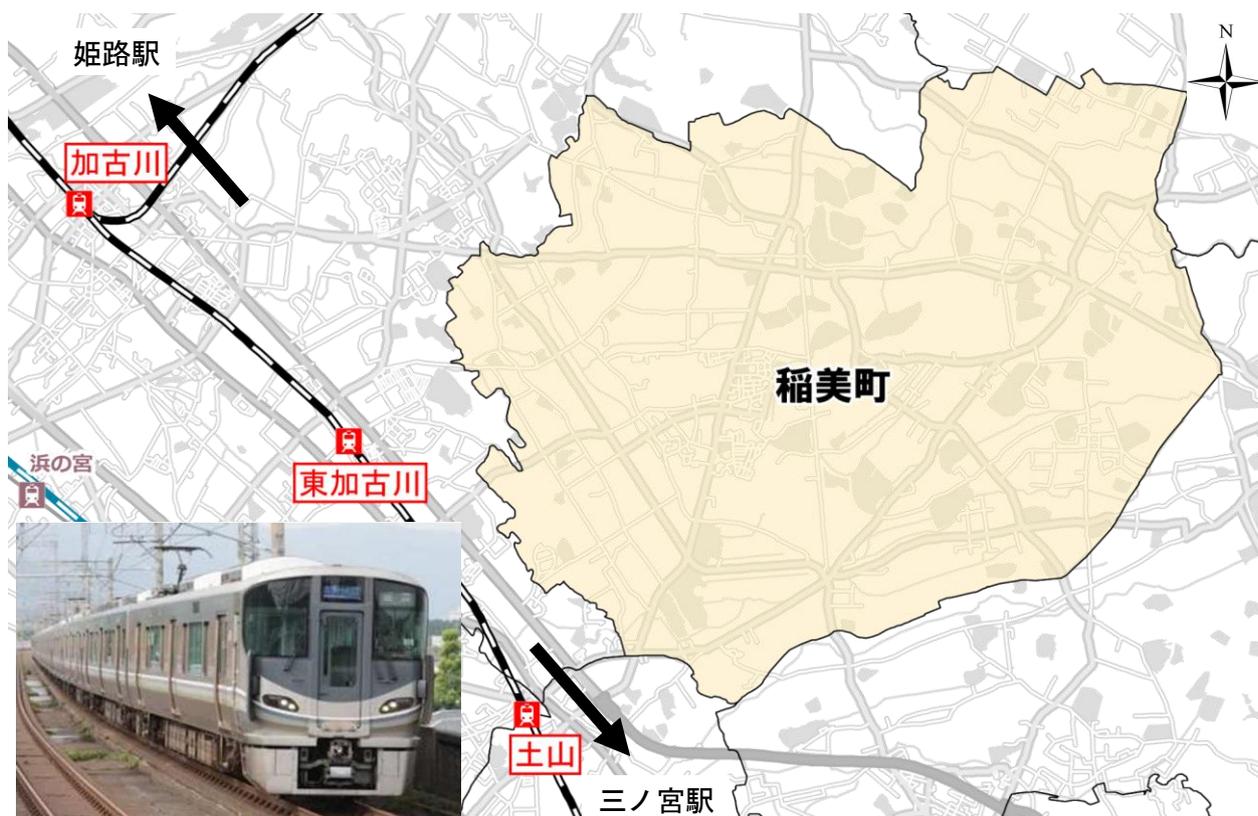
2.2 稲美町における交通の現状

(1) 鉄道の現状

① 稲美町における鉄道の概要

- 本町には鉄道が通っておらず、最寄り駅は JR 土山駅や JR 東加古川駅となっています。
- JR 土山駅から姫路方面へは、5時30分頃から25時頃にかけて概ね1時間に4本の頻度で運行しています。また、神戸方面へは、5時頃から24時頃にかけて概ね1時間に4本の頻度で運行しています。

< 稲美町における鉄道の概要 >

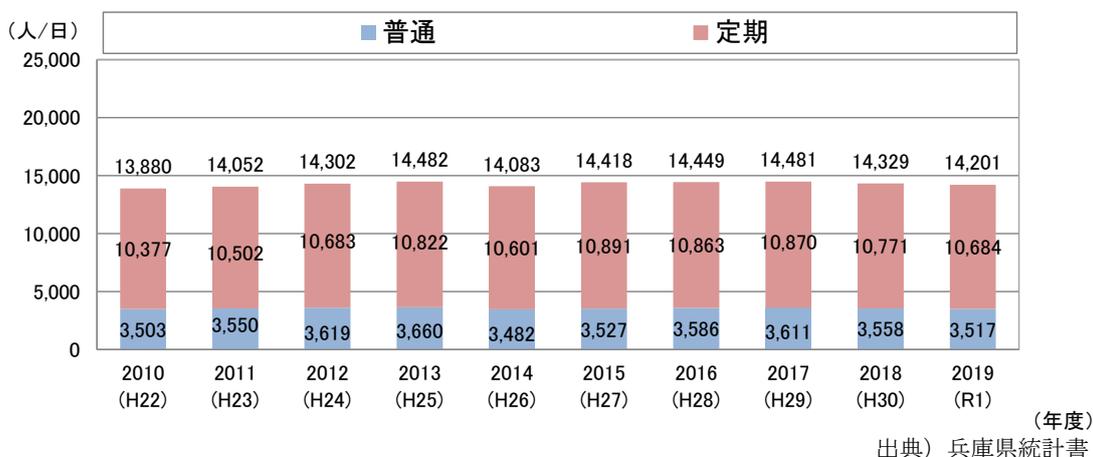


※) 三ノ宮駅発の運行本数は、土山駅に停車する本数

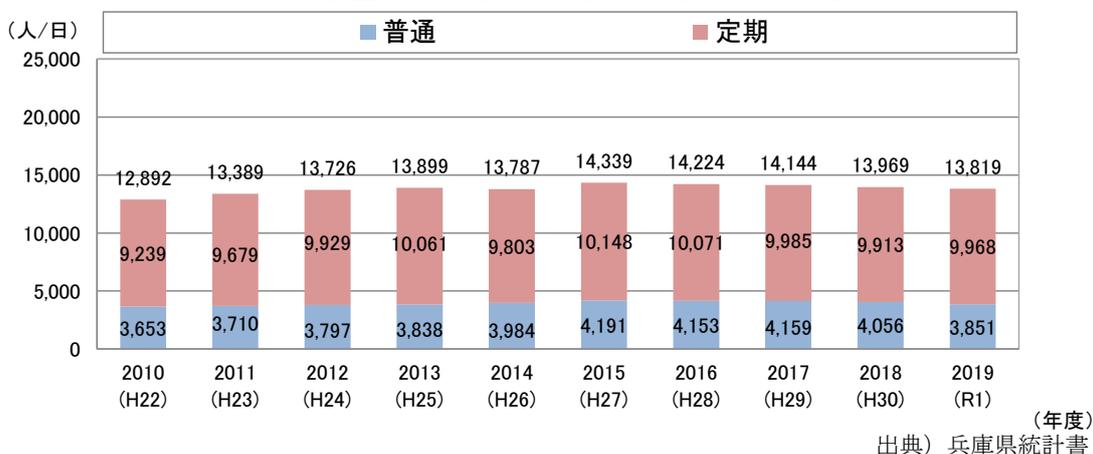
② 鉄道乗車人員の推移

- JR 土山駅の1日あたりの乗車人員は、2010年度（平成22年度）以降概ね1万4千人/日を推移しています。
- JR 東加古川駅の1日あたりの乗車人員は、2010年度（平成22年度）から2015年度（平成27年度）までは増加傾向にありましたが、2016年度（平成28年度）以降は減少傾向となっており、2019年度（令和元年度）では約1万4千人/日となっています。
- JR 加古川駅の乗車人員は、2010年度（平成22年度）以降継続して増加傾向となっており、2019年度（令和元年度）では約2万4千人/日となっています。

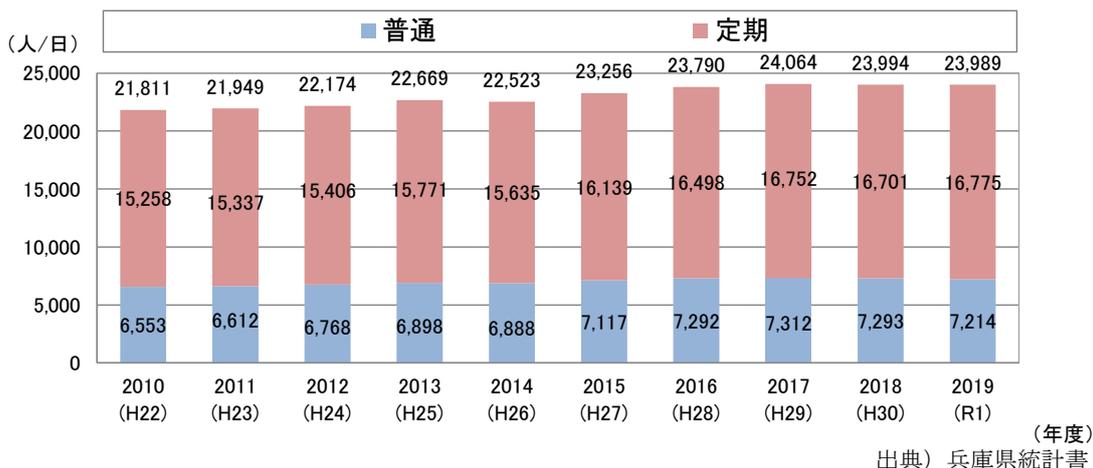
＜ JR 土山駅鉄道乗車人員の推移（1日平均）＞



＜ JR 東加古川駅鉄道乗車人員の推移（1日平均）＞



＜ JR 加古川駅鉄道乗車人員の推移（1日平均）＞

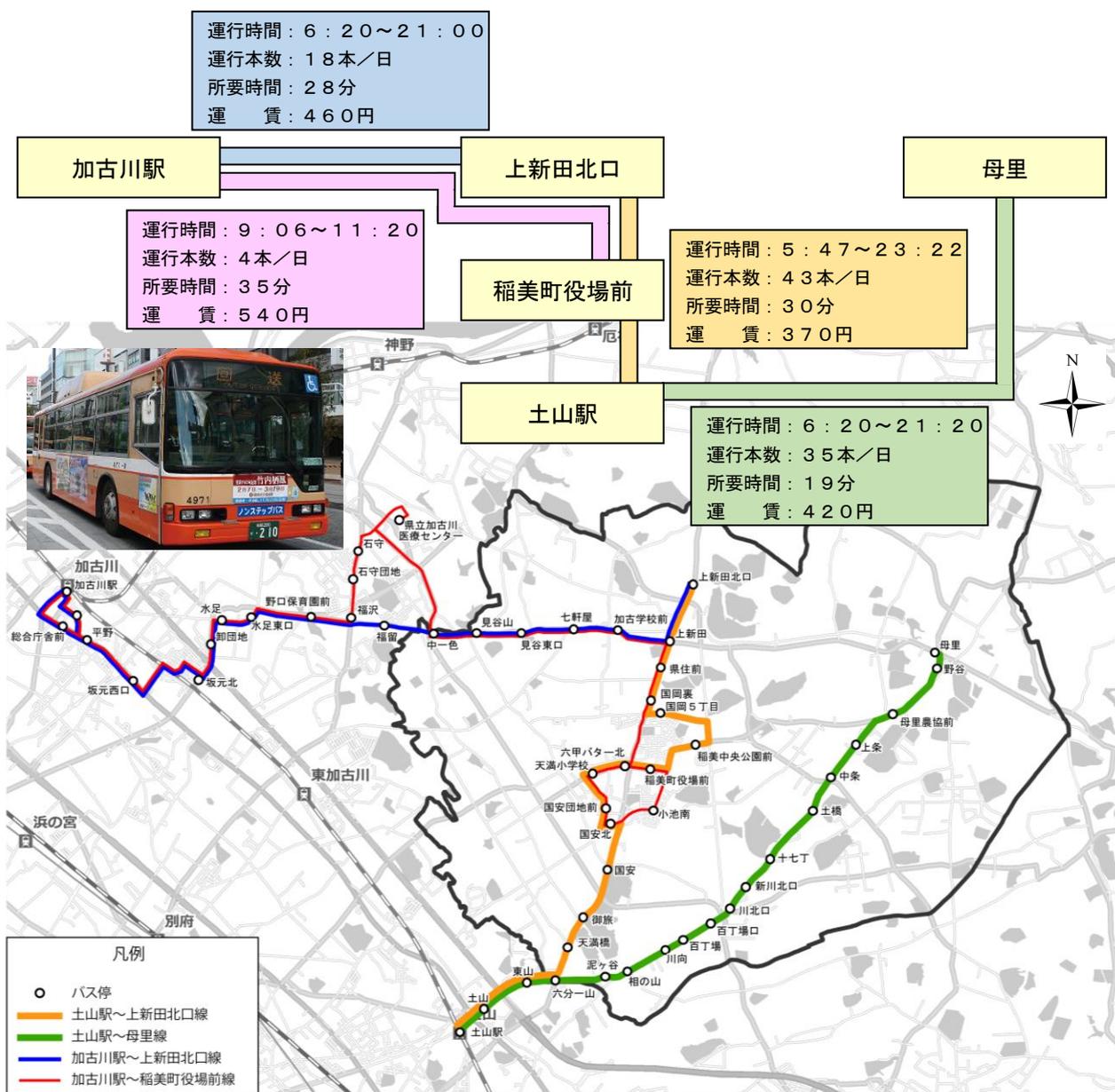


(2) 路線バスの現状

① 稲美町における路線バスの概要

- 本町で運行されている路線バスは、2021年度（令和3年度）現在では4系統が運行しており、「土山駅～上新田北口」、「土山駅～母里」は1時間に平均1本以上運行しています。また、「加古川駅～上新田北口」は2時間に平均1本以上、「加古川駅～稲美町役場前」は1日2往復運行しています。
- 近隣市町である加古川市や播磨町への接続は良いものの、神戸市や三木市へのバス路線はない状況です。

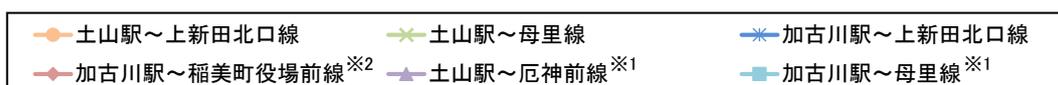
< 稲美町における神姫バス路線網 >



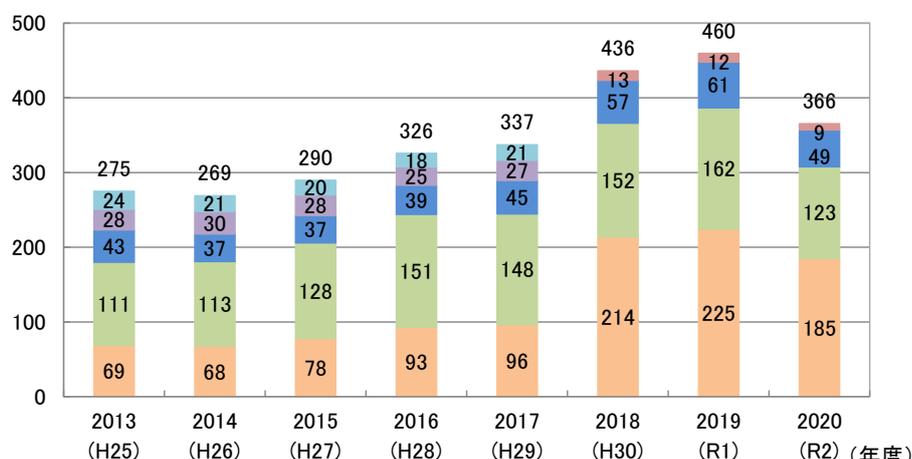
② 路線バス乗車人員の推移

- 路線バスの乗車人員は、2014年度（平成26年度）以降増加傾向にありました。しかし、2020年（令和2年）2月に広まった新型コロナウイルス感染症の影響による減便などにより、2020年度（令和2年度）の乗車人員は減少しています。
- また、2017年（平成29年）10月にバス路線の再編が行われたことにより、2018年度（平成30年度）以降の利用者数が2017年度（平成29年度）以前と比較して増加しています。

＜ 路線バス乗車人員の推移（年間） ＞



(千人/年)

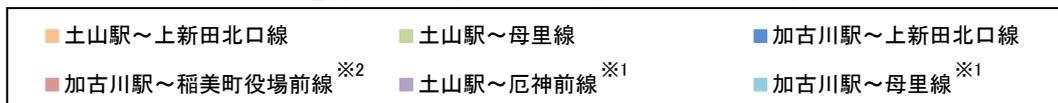


※1) 土山駅～厄神前線、加古川駅～母里線は2017年（平成29年）10月まで運行

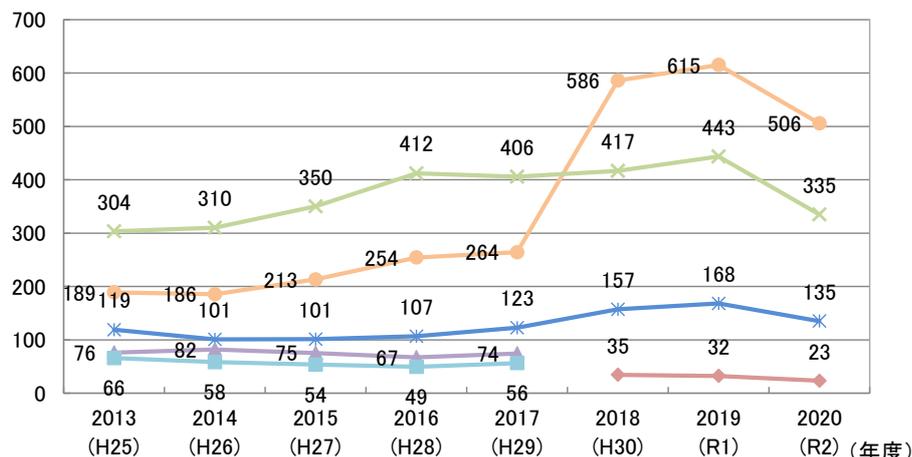
※2) 加古川駅～稲美町役場前線は2017年（平成29年）10月より運行

出典) 稲美町所管データ

＜ 路線バス乗車人員の推移（1日当たり） ＞



(人/日)

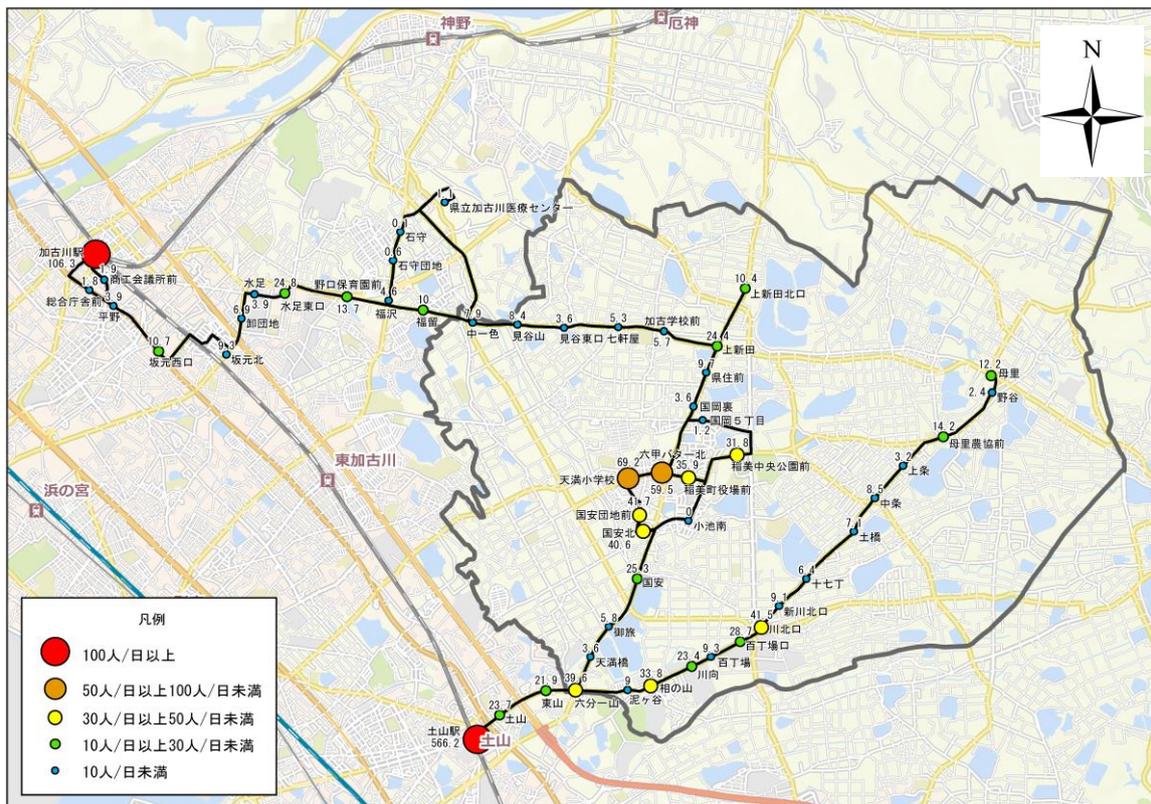


※1) 土山駅～厄神前線、加古川駅～母里線は2017年（平成29年）10月まで運行

※2) 加古川駅～稲美町役場前線は2017年（平成29年）10月より運行

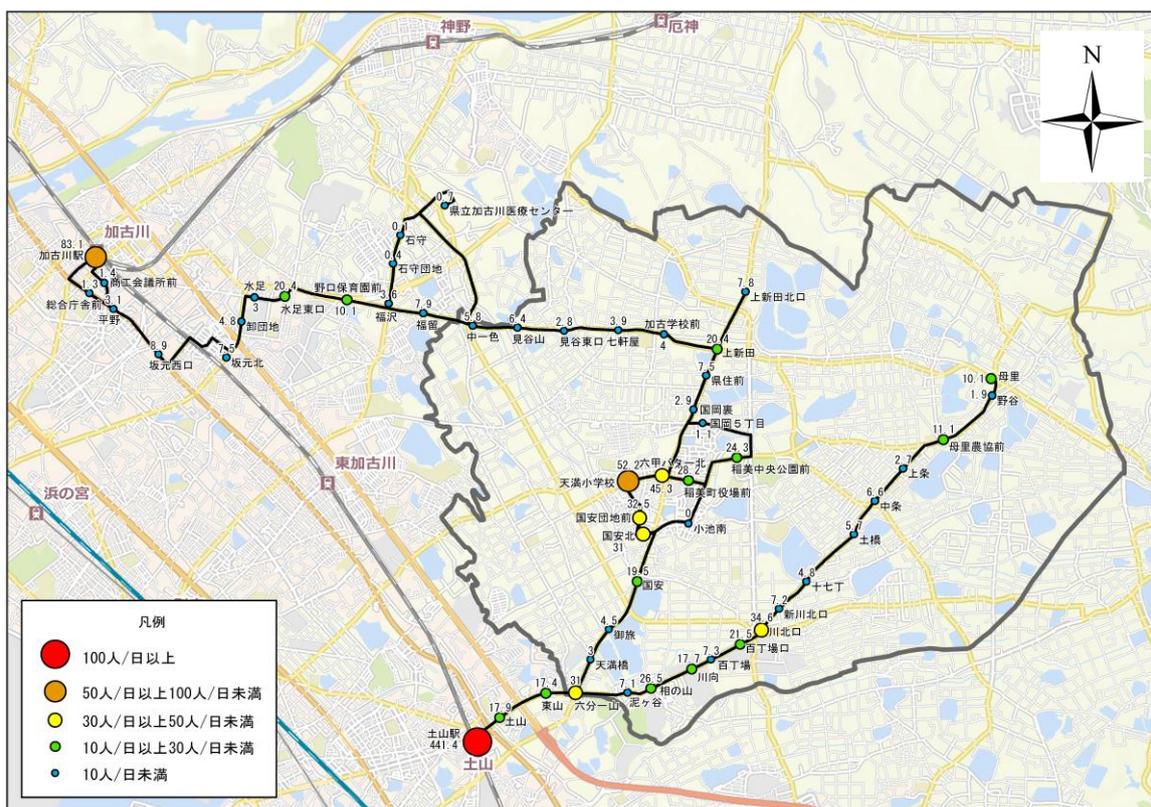
出典) 稲美町所管データ

< 路線バスにおけるバス停別乗車人員（令和2年度 平日1日当たり乗車人員） >



出典） IC カードデータ（神姫バス所管データ）

< 路線バスにおけるバス停別乗車人員（令和2年度 土・休日1日当たり乗車人員） >



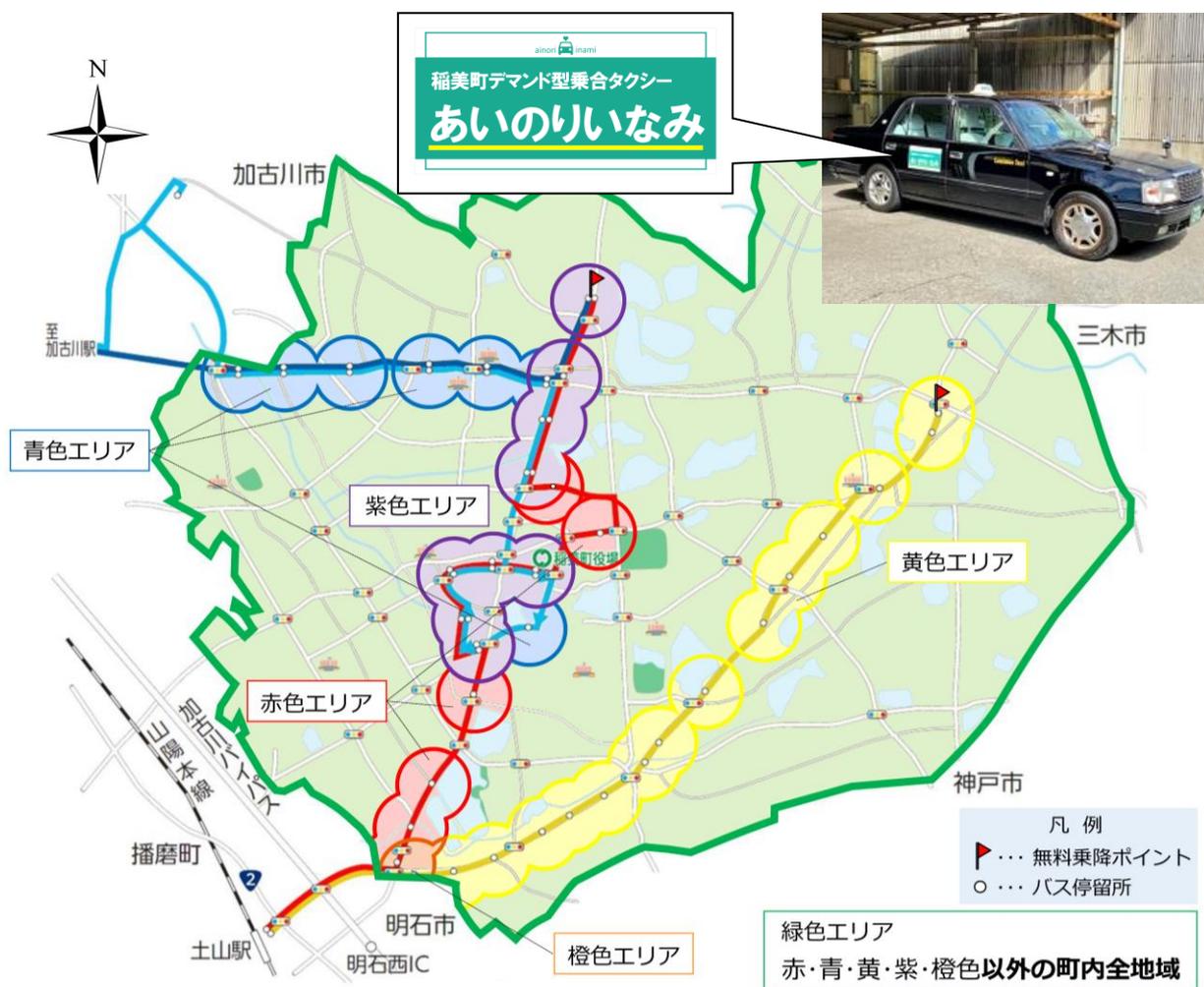
出典） IC カードデータ（神姫バス所管データ）

(3) デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」の現状

① 「あいのりいなみ」の社会実験の概要

- ・本町では2020年（令和2年）12月よりデマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」の社会実験が行われています。
- ・「あいのりいなみ」は、前日までに予約することで、迎えの車両が自宅または指定場所まで行き、他の人も乗り合って決められた目的地まで送ってくれるサービスです。また、他の人と乗り合わせで運行するため、行き先に関わらず一般のタクシーの初乗り運賃よりも安く利用することができます。
- ・1便あたり1時間30分の運行時間を設定しており、平日に1日4便運行します。

< デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」路線網図 >



出典) 稲美町

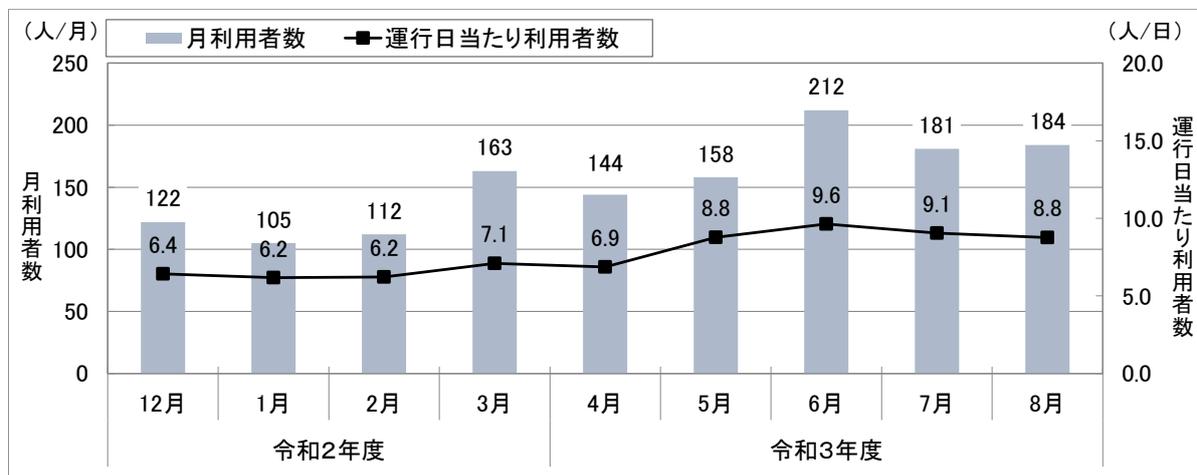
< デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」の社会実験の概要 >

運行日	便数	運行時間	利用料金	利用できる目的地
月曜日から金曜日 (祝日・年末年始は運休)	1日4便	1便目: 8:30~10:00 2便目: 10:00~11:30 3便目: 12:00~13:30 4便目: 13:30~15:00	400円 (以下の条件に当てはまる場合200円) ・小学生 ・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 ・母子健康手帳の交付を受けている妊娠中の人	・自宅 ・町の指定した施設(公共施設、学校・園、金融機関、商業施設、医療施設など) ・最寄りのバス停 ・無料乗降ポイント

② 「あいのりいなみ」利用者数の推移

- ・「あいのりいなみ」の月別利用者数は、運行当初は月に110人程度を推移していましたが、3月以降は利用者が増加傾向にあり、6月には運行開始以降最高の212人となりました。

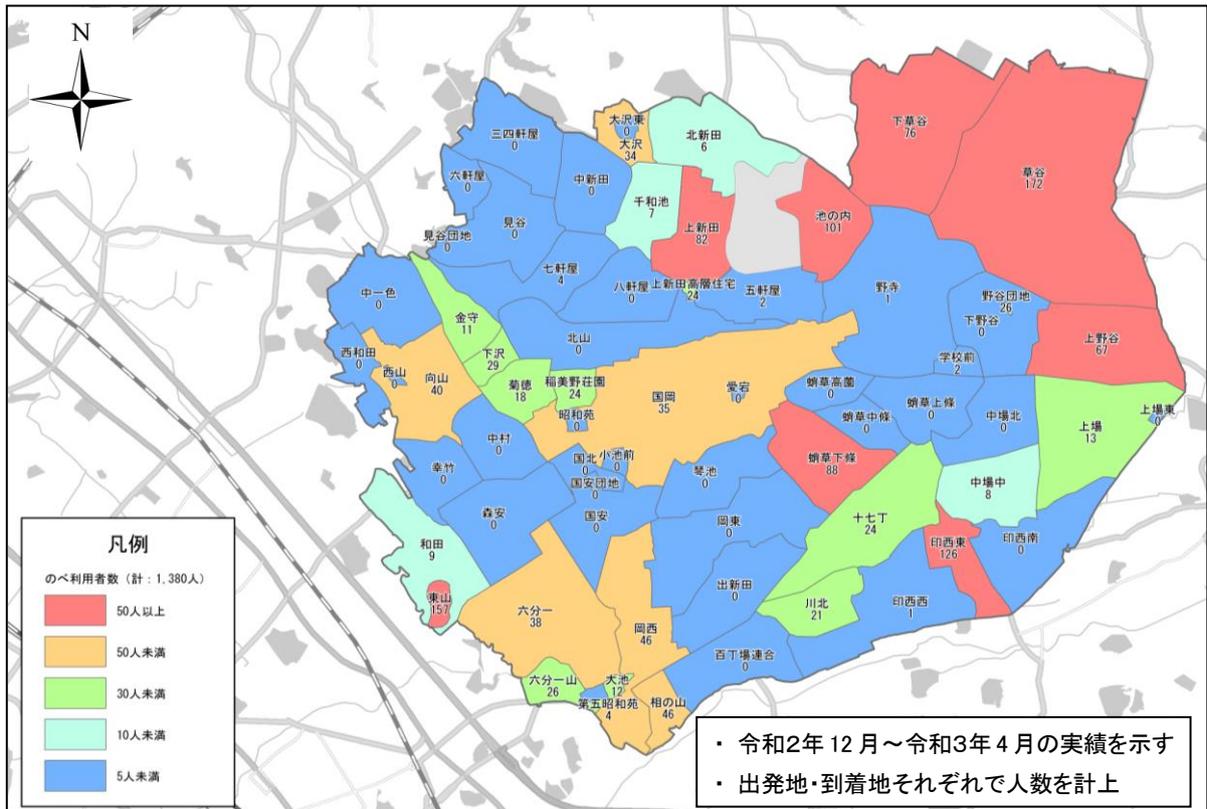
＜ 月別利用者数の推移【2020年（令和2年）12月～2021年（令和3年）8月】 ＞



出典) 稲美町所管データ

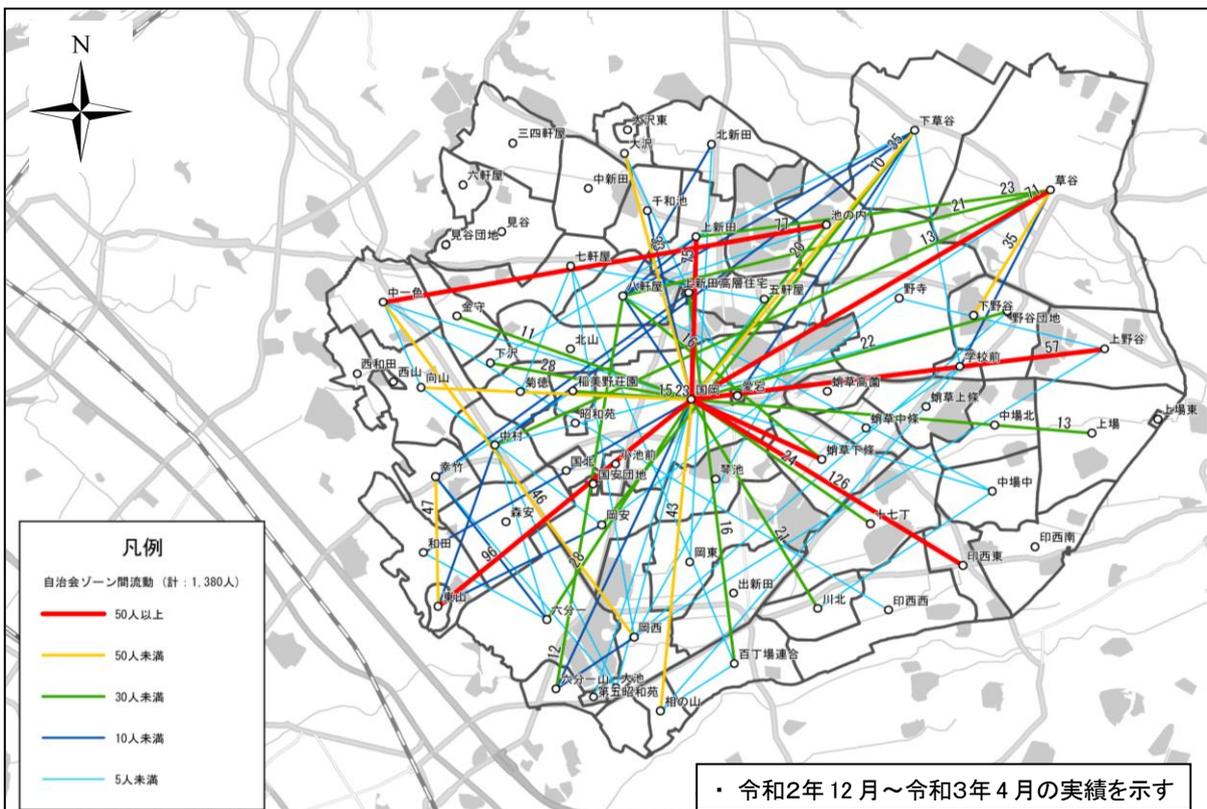
③ 「あいのりいなみ」利用状況

< デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」における地域別延べ利用者数 >



出典) 稲美町所管データ

< デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」における地域間流動 >

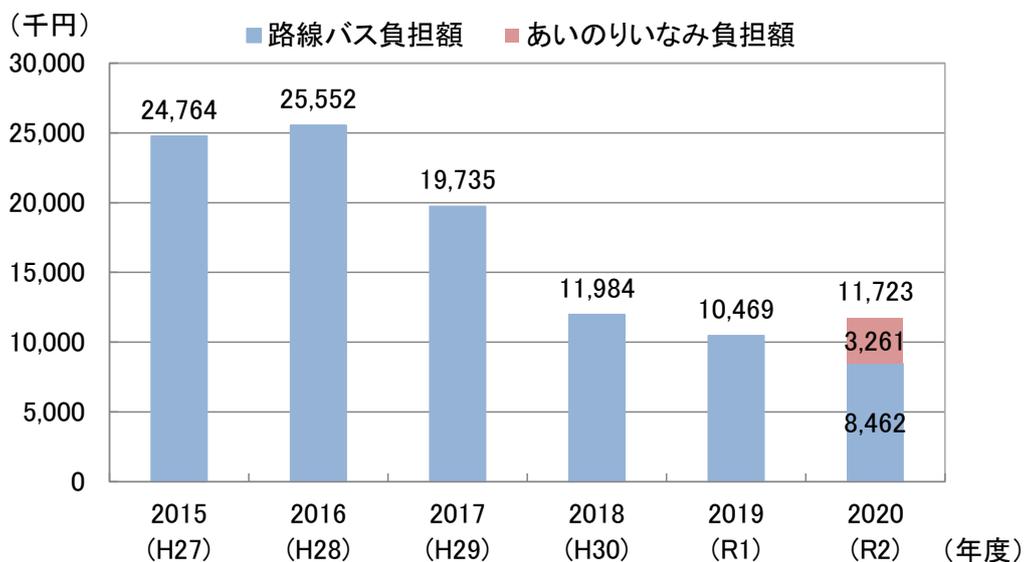


出典) 稲美町所管データ

(4) 公共交通における行政負担額の状況

- 路線バスへの行政からの負担額は、2018年度（平成30年度）以降は神姫バス路線の再編に伴い大きく減少しました。

< 公共交通行政負担額の推移 >



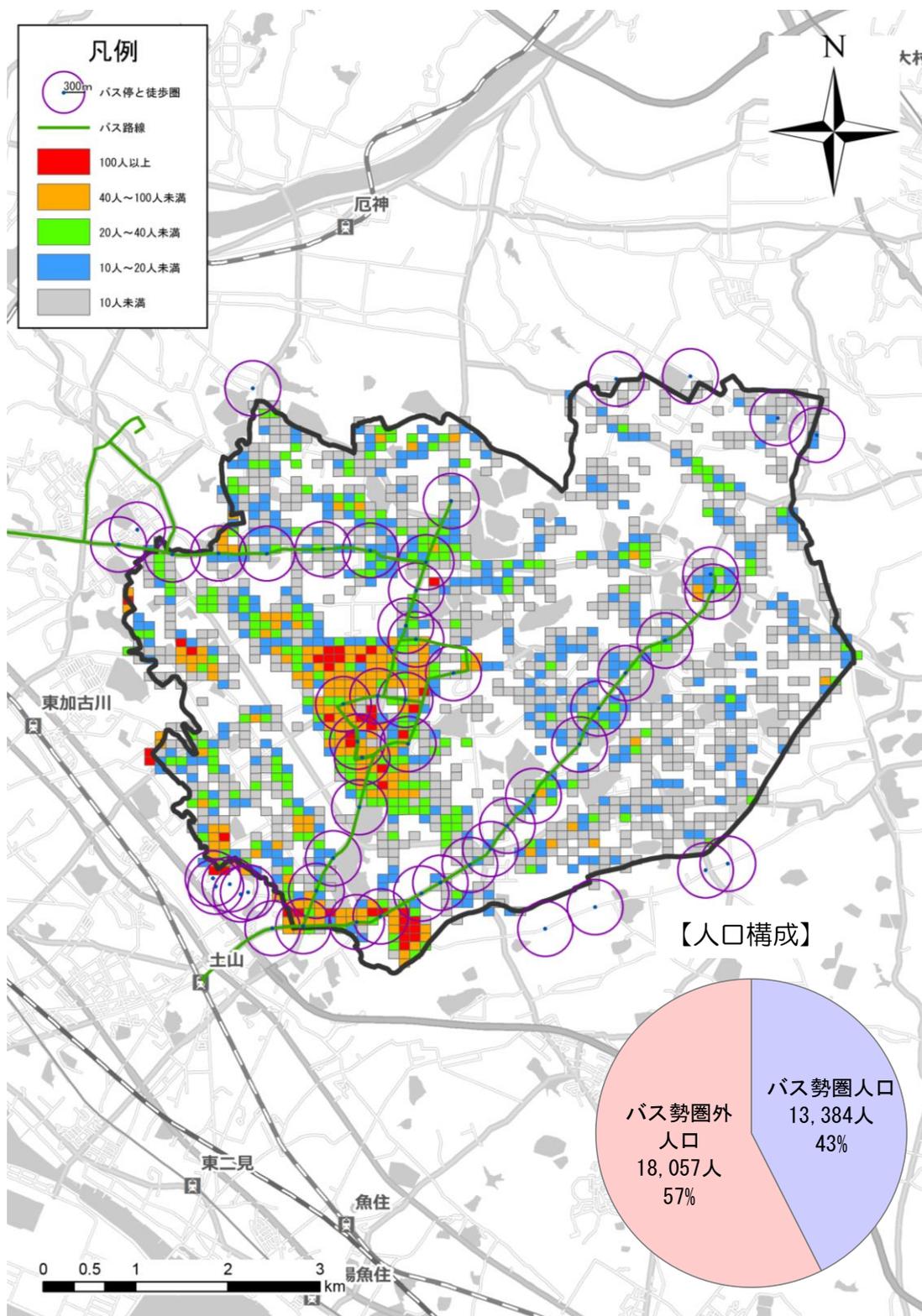
- ※1) 土山駅～厄神前線、加古川駅～母里線は2017年（平成29年）10月まで運行
 ※2) 母里～県立加古川医療センター線は2014年（平成26年）10月～2017年（平成29年）3月まで運行
 ※3) 加古川駅～稲美町役場前線は2017年（平成29年）10月より運行
 出典) 稲美町所管データ

(5) 路線バスによるカバー状況

① 全人口に対するサービス人口

- 路線バスの全人口に対するサービス人口としては、本町全体では約4割の人口は路線バスでカバーできていますが、残り約6割の人が路線バスを利用しにくい場所に居住しています。

< 路線バス勢圏図 >

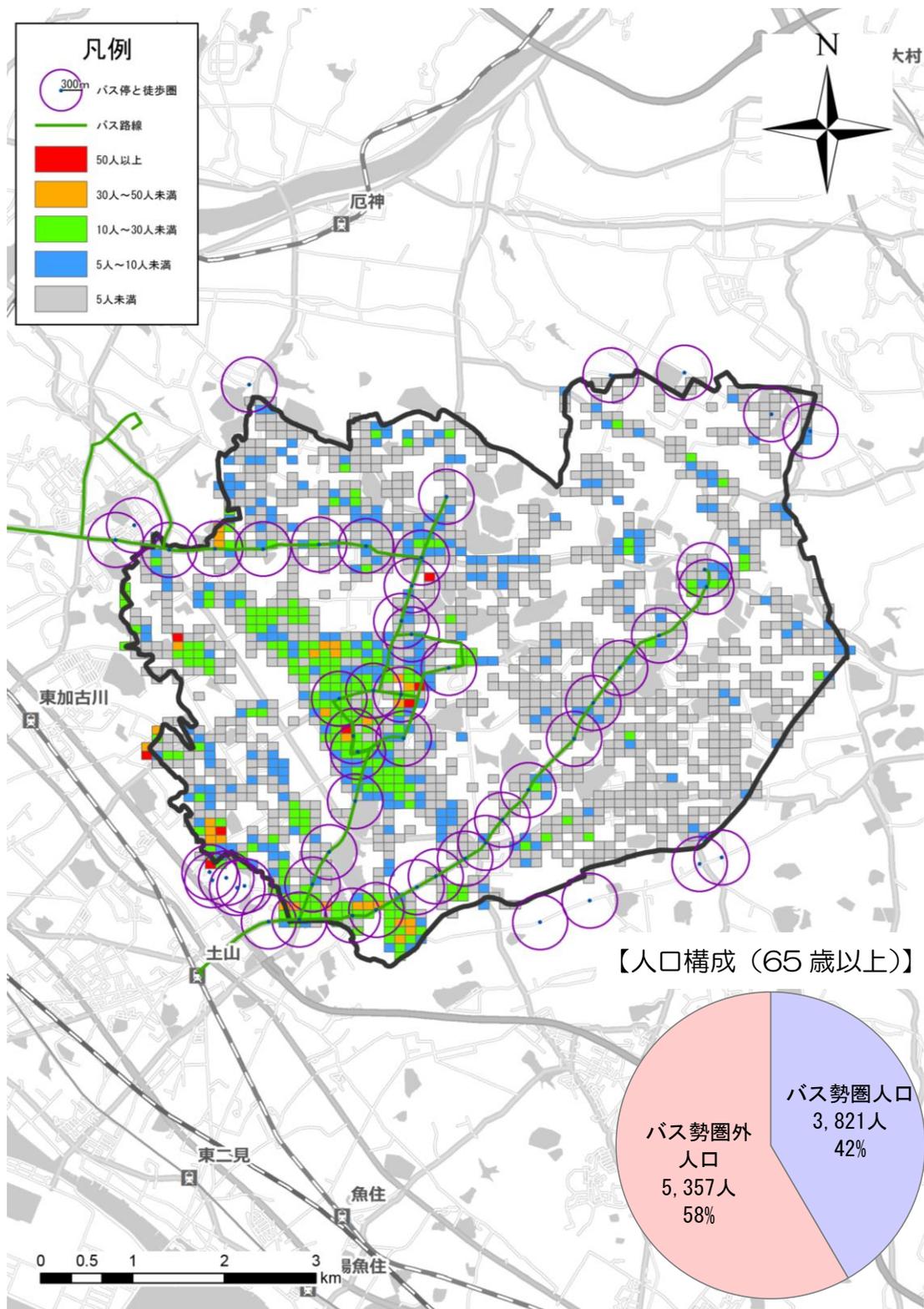


※) メッシュは1辺約100mの正方形
出典) 2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

② 高齢者人口（65歳以上）に対するサービス人口

- 路線バスの高齢者人口（65歳以上）に対するサービス人口としては、全人口と同様に、本町全体では約4割の人口は路線バスでカバーできていますが、残り約6割の人が路線バスを利用しにくい場所に居住しています。

< 路線バス勢圏図（65歳以上） >

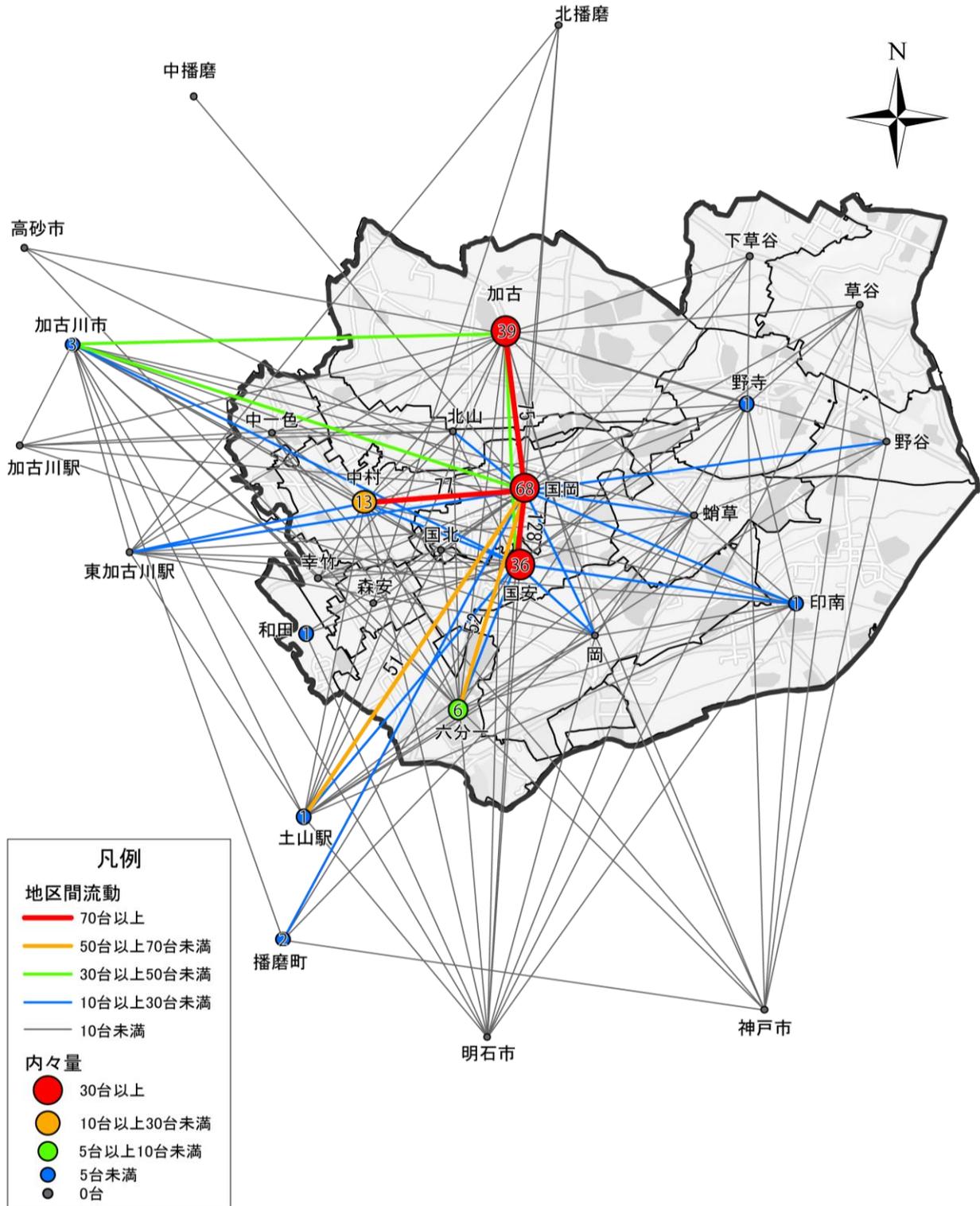


※) メッシュは1辺約100mの正方形
出典) 2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

(6) タクシーの現状

- ・稲美町を起点とする運行は、国岡地区に関係する流動が最も多くなっていますが、JR 土山駅や JR 東加古川駅といった鉄道利用と思われる流動も一定数見られます。

＜ タクシー利用者の利用地区間の流動 ＞



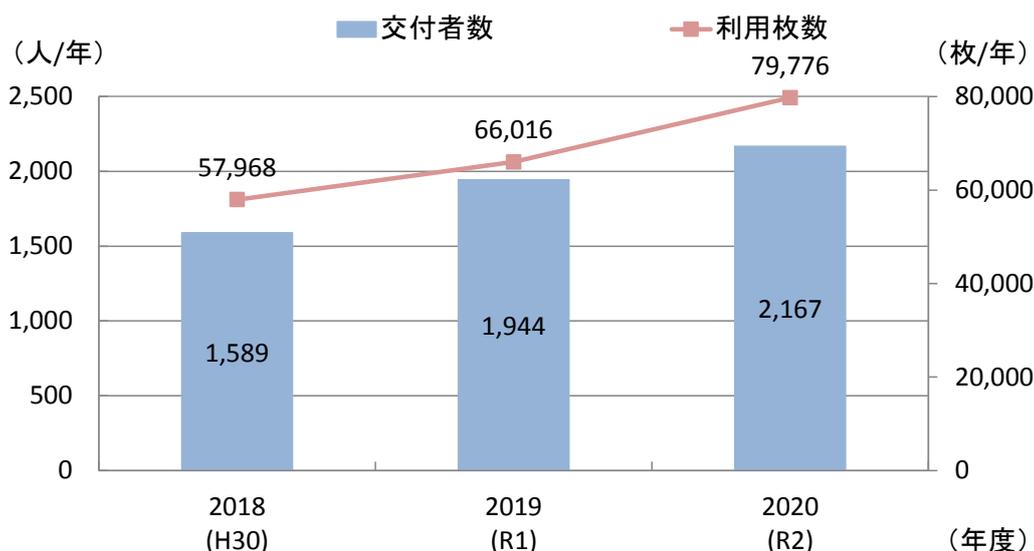
※1) 2021年(令和3年)5月19日～2021年(令和3年)6月18日の1ヶ月のデータを集計
 ※2) 稲美営業所のタクシーを対象
 ※3) 稲美町内に出発地または到着地を持つ台数を示す
 出典) ルミナスタクシー所管データ

(7) 高齢者等の移動に対する福祉施策の状況

① 高齢者優待利用券（バス・タクシー券）

- ・本町では、高齢者の生活行動範囲の拡大と社会参加を支援するため、バス・タクシー券を交付しています。
- ・バス・タクシー券の交付状況は、交付者数、利用枚数ともに増加傾向にあります。

＜ 高齢者優待利用券（バス・タクシー券）の交付状況 ＞



出典) 稲美町所管データ

＜ 高齢者優待利用券（バス・タクシー券）の概要 ＞

項目	内容
対象者	<p>(1) 本町内に住所のある 65 歳以上 75 歳未満の人で、下記の両方に当てはまる人</p> <p>① 令和 2(2020)年度の住民税非課税世帯の人 (同じ世帯の人全員が非課税)</p> <p>② 自宅で生活しており、外出時にバス・タクシーの利用が必要な人</p> <p>(2) 本町に住所のある 75 歳以上の人で、下記の両方に当てはまる人</p> <p>① 後期高齢者医療保険 1 割負担の人</p> <p>② 自宅で生活しており、外出時にバス・タクシーの利用が必要な人</p>
交付数	<p>【バス券】 1 冊 1,320 円分相当の回数乗車券を年間 12 冊交付 ・利用は本町発着の神姫バスに限る</p> <p>【タクシー券】 1 枚 660 円の助成券を年間 48 枚交付 ・1 回の利用額に対し 1,320 円未満は 1 枚、1,320 円以上は 2 枚まで使用可 ・利用は本町と契約しているタクシー会社に限る</p>

② 福祉タクシー利用券

- ・本町では、重度障がい者（児）を支援するため、福祉タクシー利用券を交付しています。
- ・福祉タクシー利用券の交付状況を見ると、交付者数は2017年度（平成29年度）以降増加傾向にありますが、交付者数の増加に反して利用枚数は減少しています。

＜ 福祉タクシー利用券の交付状況 ＞



出典) 稲美町所管データ

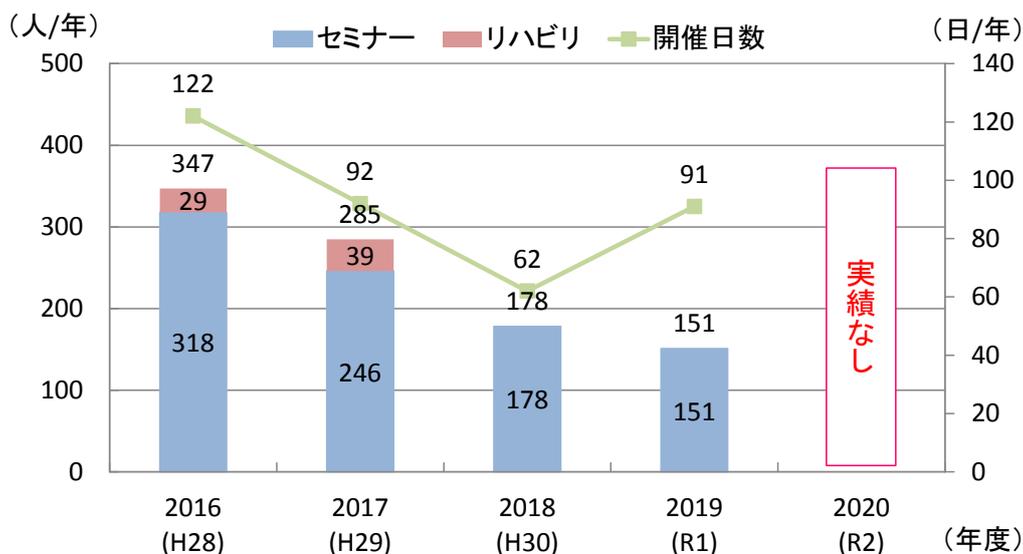
＜ 福祉タクシー利用券の概要 ＞

項目	内容
対象者	(1) 身体障害者手帳1・2級を受けている人 (2) 療育手帳A判定を受けている人 (3) 精神障害者保健福祉手帳1級を受けている人
交付数	1枚500円の助成券を年間72枚交付 <ul style="list-style-type: none"> ・1回の利用額に対し1,000円未満は1枚、1,000円以上1,500円未満は2枚、1,500円以上は3枚まで使用可 ・ストレッチャー利用の場合は、1枚につき2,000円を更に助成 ・利用は本町と契約しているタクシー会社に限る

③ 外出支援サービス事業

- いきいきセミナー等に利用する外出支援サービス事業の利用状況は、年々減少傾向にあり、2020年度（令和2年度）では、登録者数は一定数あったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、いきいきセミナーが休止していたことから、利用者数は0人となっています。

＜ 外出支援サービス事業（いきいきセミナー）の利用状況 ＞



＜ 外出支援サービスの概要 ＞

○事業の対象者

「いきいきセミナー」や「いきいきサロン」に参加するにあたり、自身で外出が困難であり、家族が送迎できない人

○事業内容

送迎車両の自宅と会場を送迎

○利用方法

「いきいきセミナー」申し込み後、社会福祉協議会による訪問調査の結果で利用の可否を決定

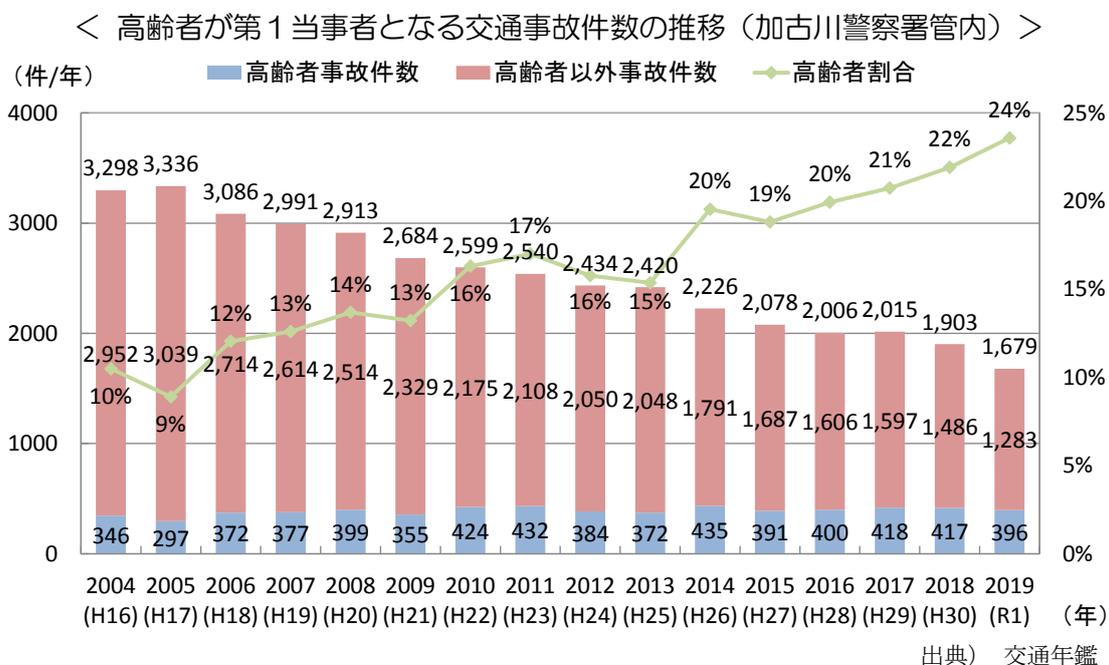
④ 福祉サービス

- 本町内外のタクシー会社や企業等において、独自で介護タクシーや移送ボランティアといった福祉サービスを実施しており、これらのサービスを総動員し、有効活用することで、既存の公共交通を補完する移動手段の1つとなることも考えられます。

(8) 道路交通の現状

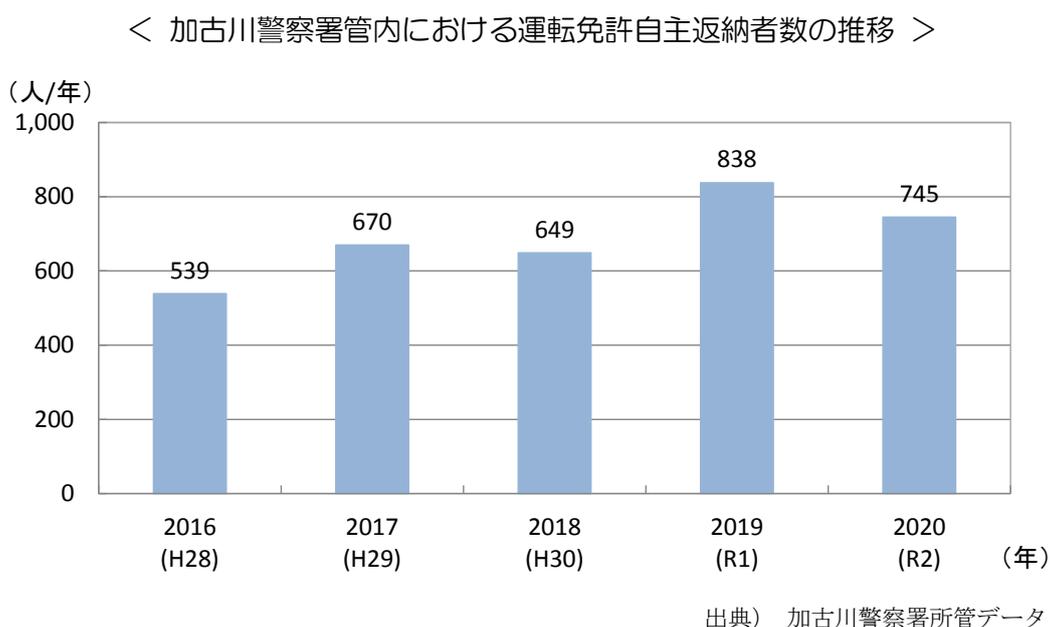
① 交通事故の状況

- ・加古川警察署管内の交通事故件数は年々減少傾向にあるものの、高齢者人口の増加に伴い高齢者割合も増加傾向となっています。



② 運転免許自主返納者の状況

- ・加古川警察署管内における運転免許自主返納者数の推移を見ると、2020年（令和2年）は745人と減少したものの、全体的に増加傾向にあります。



2.3 稲美町における移動状況

(1) 住民アンケート調査による移動状況・移動特性

① 住民アンケート調査の概要

- 住民の詳細な人の動きを把握するために、令和3年8月に実施した「住民アンケート調査」のデータを集計し、整理を行いました。

< 住民アンケート調査の概要 >

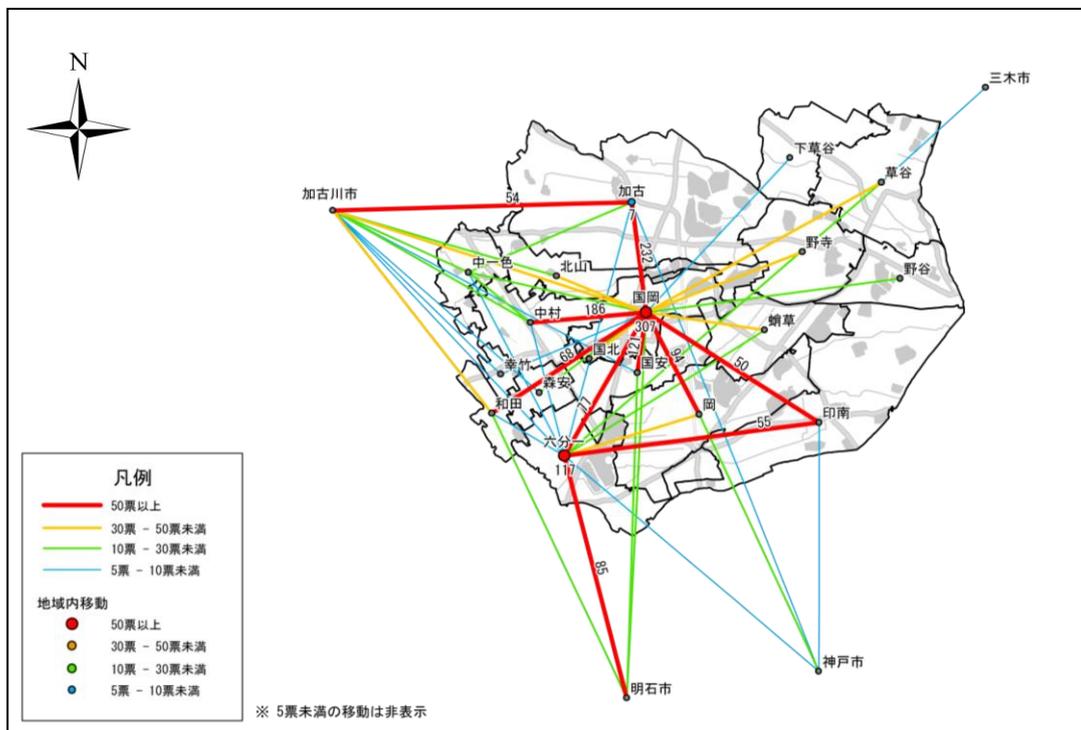
配布日	令和3年7月31日	
回答期限日	令和3年8月13日	
配布・回収状況	方法	郵送による配布・回収
	配布数	6,400票
	回収数	2,940票（有効票：2,816票）
	回収率	約46%

※) 調査対象者は16歳以上の稲美町の住民とし、自治会別に案分することで配布地域に偏りのないよう抽出しています。

② 稲美町内外の目的別流動

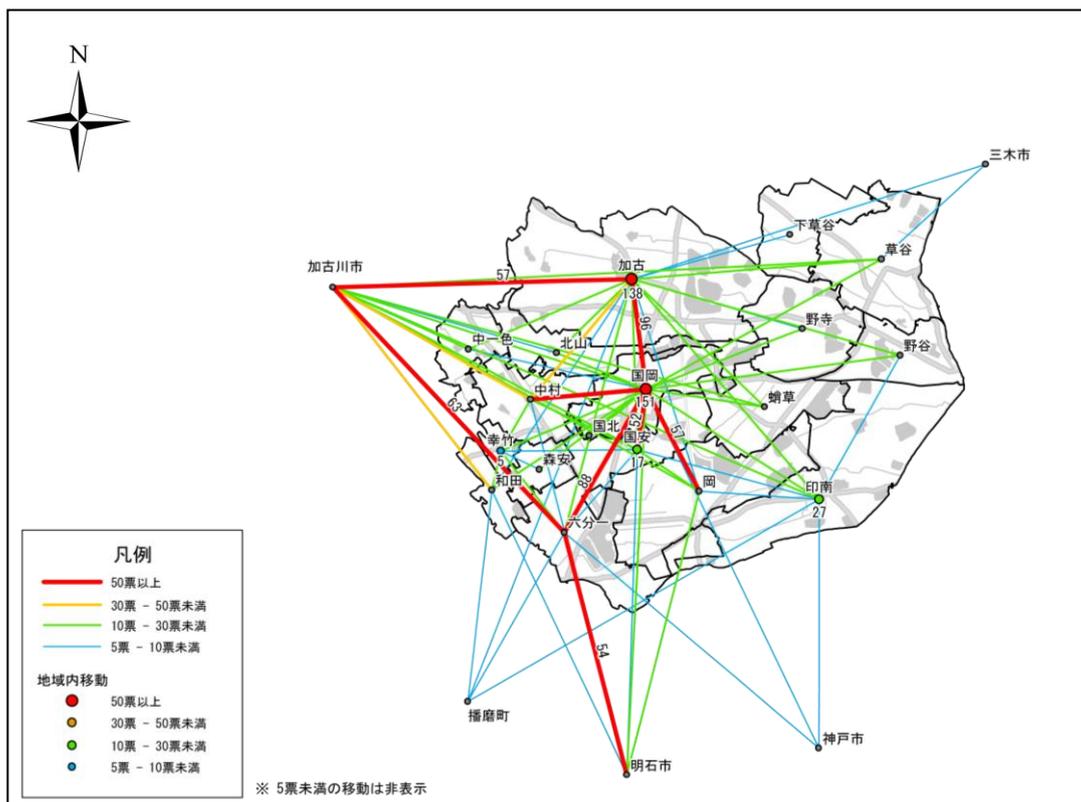
- ・ 稲美町民の移動状況を目的別に見ると、いずれの目的においても国岡地区に関係する流動が最も多くなっています。また、稲美町内での移動が多いことはもちろんのこと、隣接市町である加古川市や明石市、神戸市への移動も一定数見られます。

< 目的別流動【買物】 >



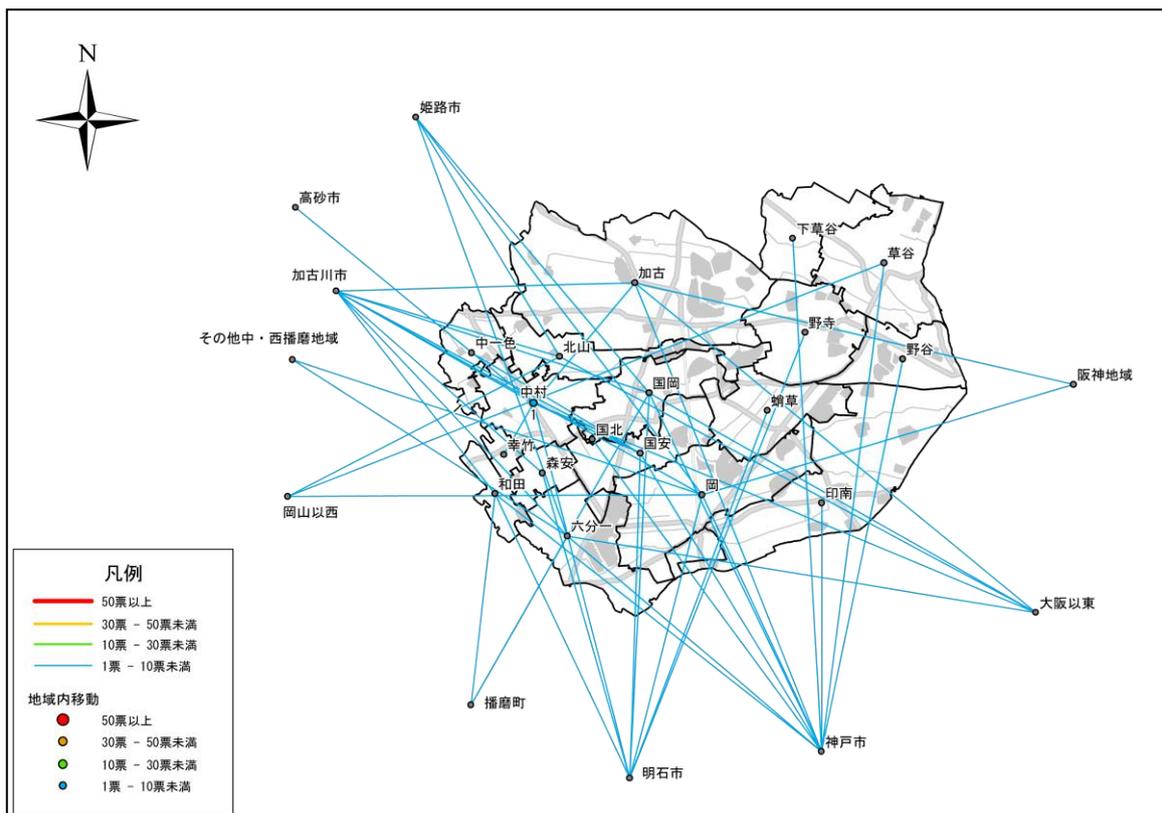
出典) 住民アンケート調査結果

< 目的別流動【通院】 >



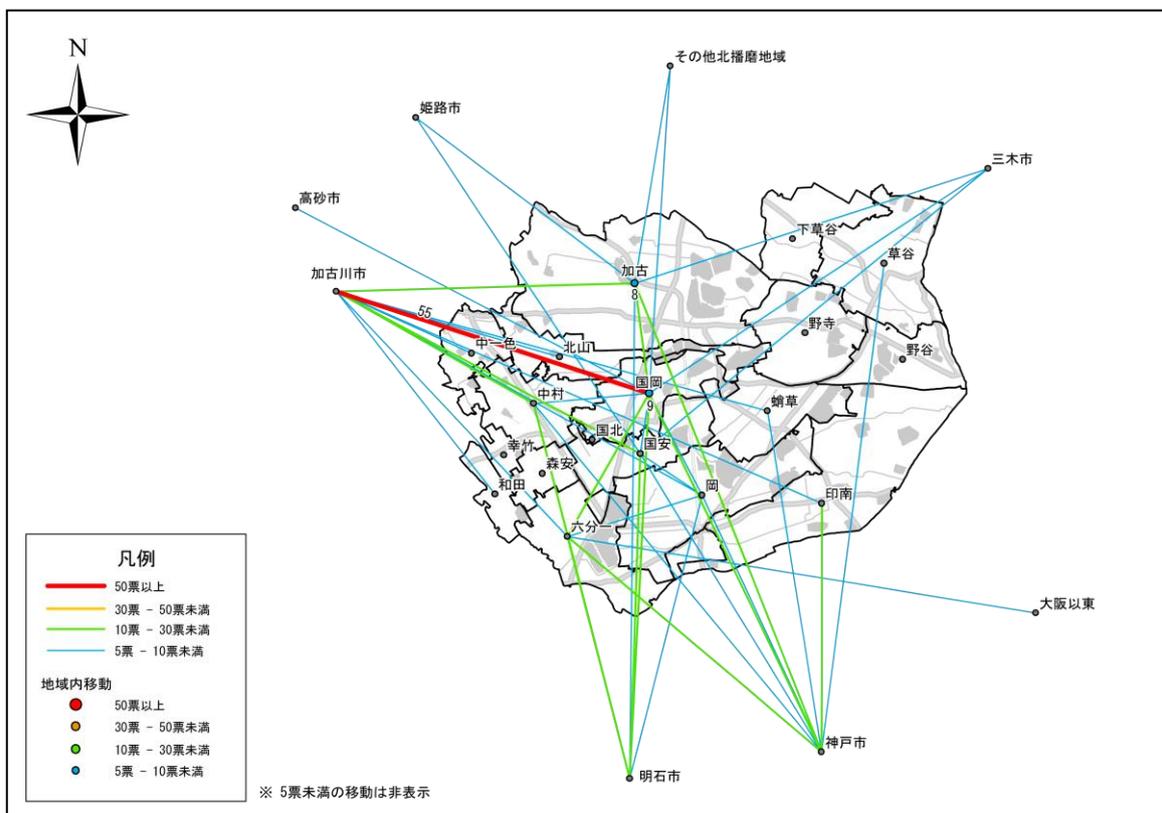
出典) 住民アンケート調査結果

< 目的別流動【通学】 >



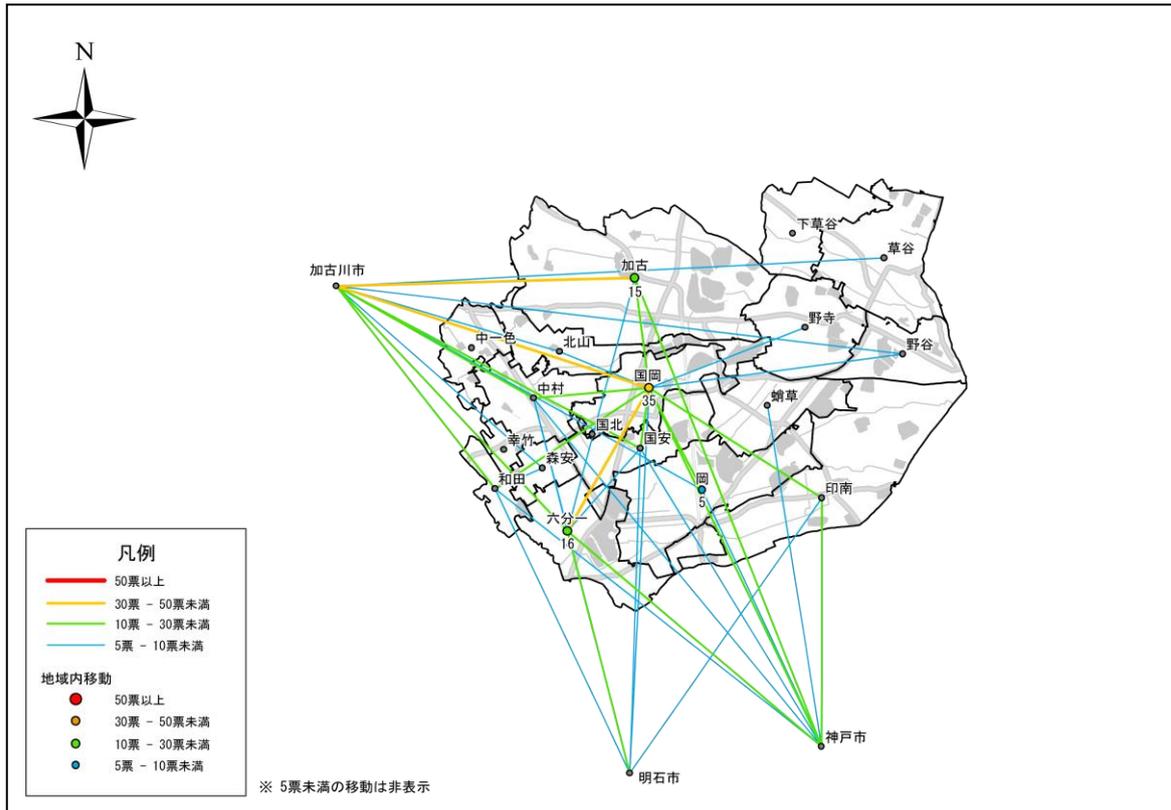
出典) 住民アンケート調査結果

< 目的別流動【通勤】 >



出典) 住民アンケート調査結果

< 目的別流動【趣味・娯楽】 >

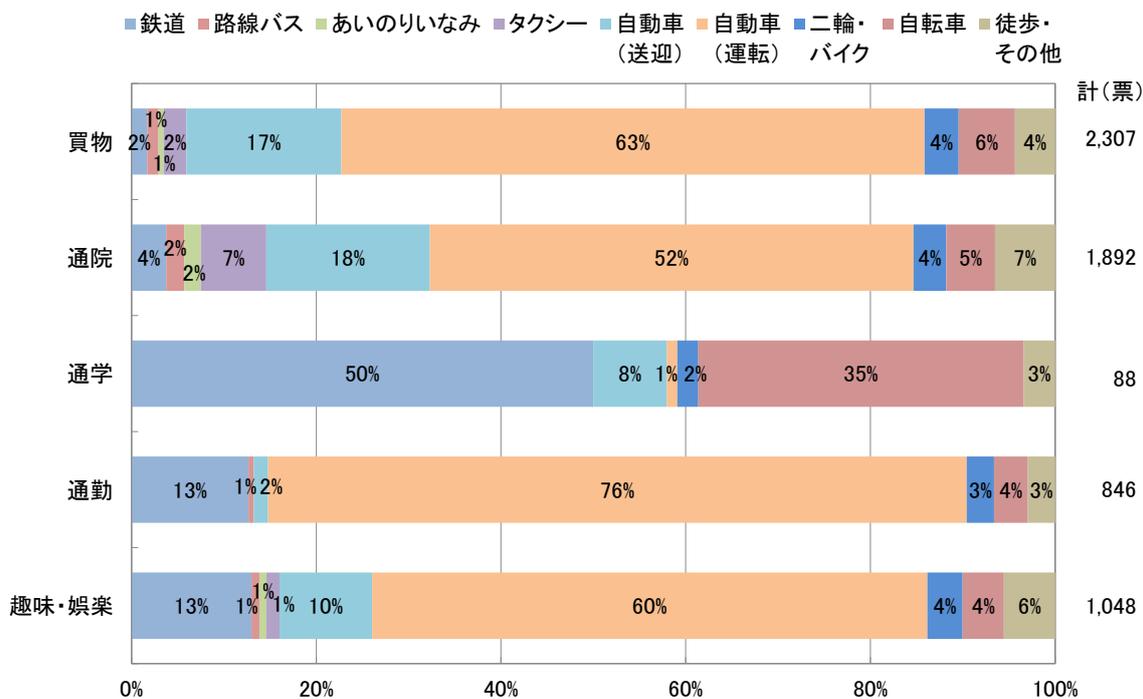


出典) 住民アンケート調査結果

③ 稲美町民の目的別利用交通手段

- 住民の目的別の利用交通手段を見ると、通学を除く目的では自身で自動車を運転して移動する方が最も多く、全体の約5割～8割を占めています。一方で、通学においては鉄道の割合が約半数と最も多く、また自転車の利用も比較的多くなっています。

< 目的別利用交通手段 >

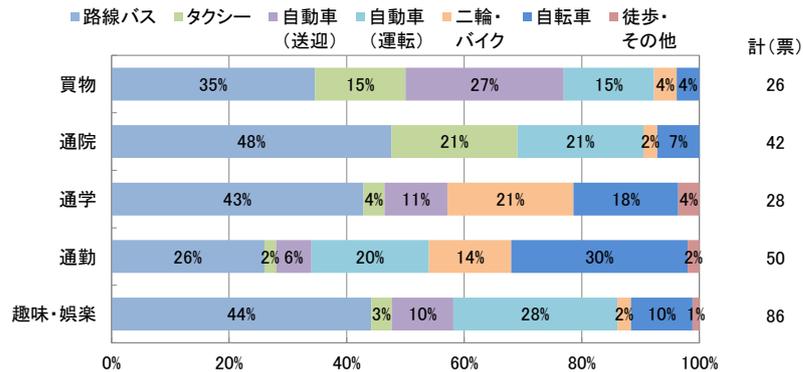


※) 不明 45 人除く
出典) 住民アンケート調査結果

④ 稲美町民の駅別・目的別利用交通手段

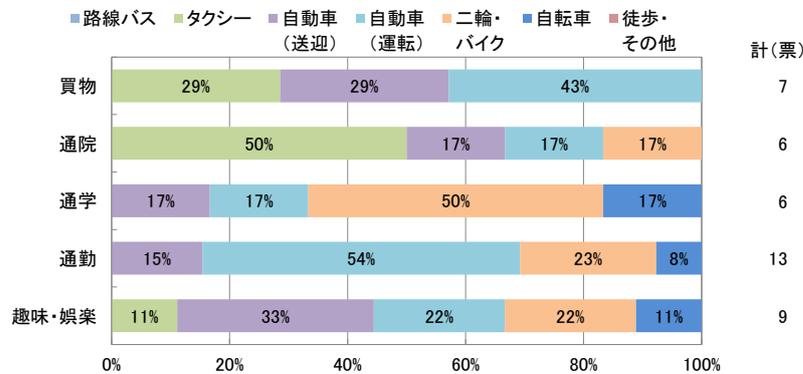
- 住民の利用交通手段を駅別・目的別に見ると、JR 土山駅では路線バスが運行していることなどでバスの利用が多くなっています。
- JR 東加古川駅では、本町から東加古川駅に接続するバスが運行していないことなどから、自動車や二輪・バイク、タクシーの利用が多くなっています。
- JR 加古川駅では、駅に接続する路線バスは運行しているものの、自身で自動車を運転する人が多く、一部目的では自転車や徒歩、二輪・バイクの利用も見られます。

< 駅別・目的別利用交通手段【JR 土山駅】 >



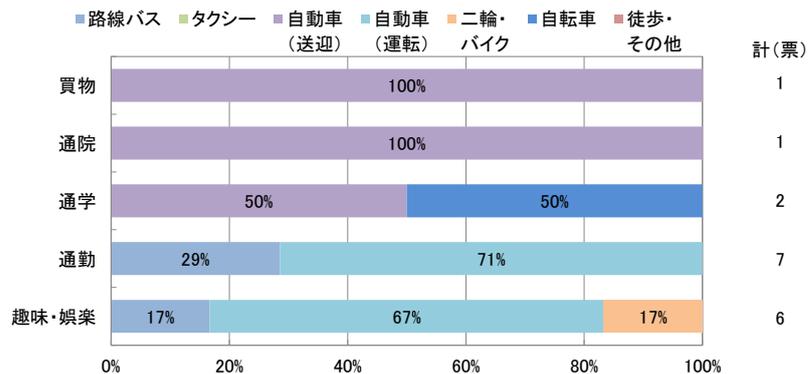
※) 不明 26 人除く
出典) 住民アンケート調査結果

< 駅別・目的別利用交通手段【JR 東加古川駅】 >



※) 不明 6 人除く
出典) 住民アンケート調査結果

< 駅別・目的別利用交通手段【JR 加古川駅】 >



出典) 住民アンケート調査結果

⑤ 稲美町全体における自動車等を気軽に利用できる人・できない人の割合

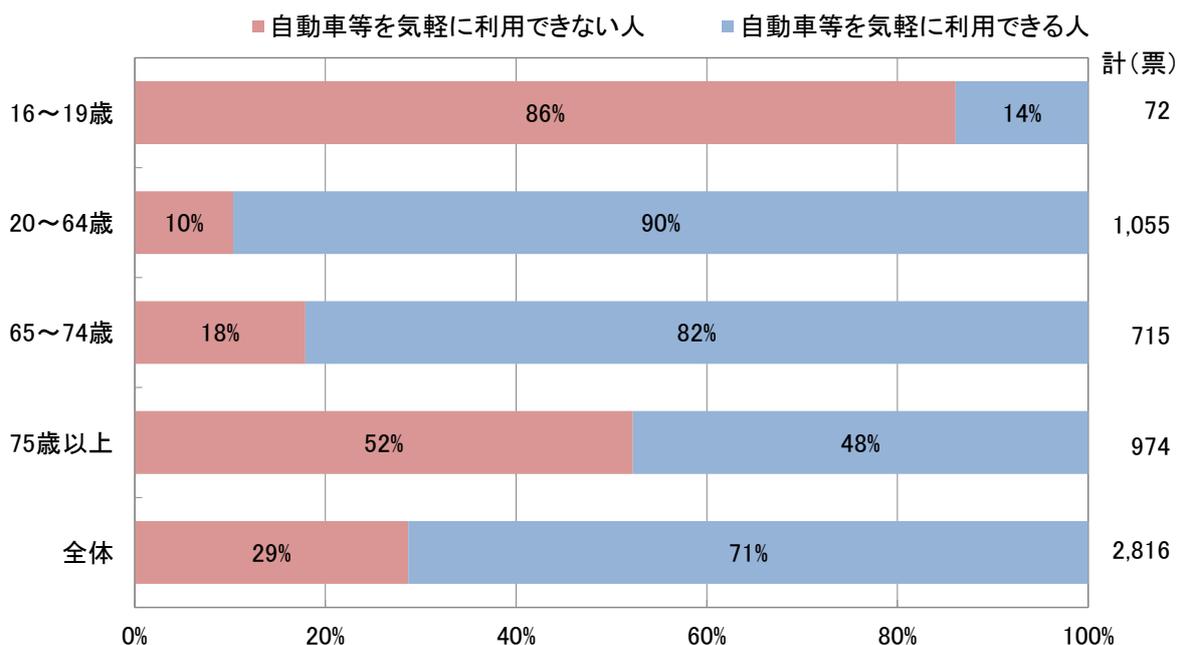
- ・住民のうち、自動車等を気軽に利用できる人・できない人の割合を全体で見ると、約7割の方は自動車等を気軽に利用できていますが、残り約3割の方は運転免許証がないことや、世帯に自動車等がないことなどから、自動車等を気軽に利用できない人となっています。
- ・一方で、75歳以上の高齢者においては、自動車等を気軽に利用できない人の割合は約半数となっており、20～64歳、65～74歳と比べて非常に高くなっています。

■ 「自動車等を気軽に利用できない人」の定義

次のいずれかに該当する人を「自動車等を気軽に利用できない人」として設定

- ・自動車運転免許証を持っていない
- ・世帯に自動車等がない
- ・自動車等はあるが自由に利用できない

< 自動車等を気軽に利用できる人・できない人 >



出典) 住民アンケート調査結果

⑥ 稲美町全体における自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点

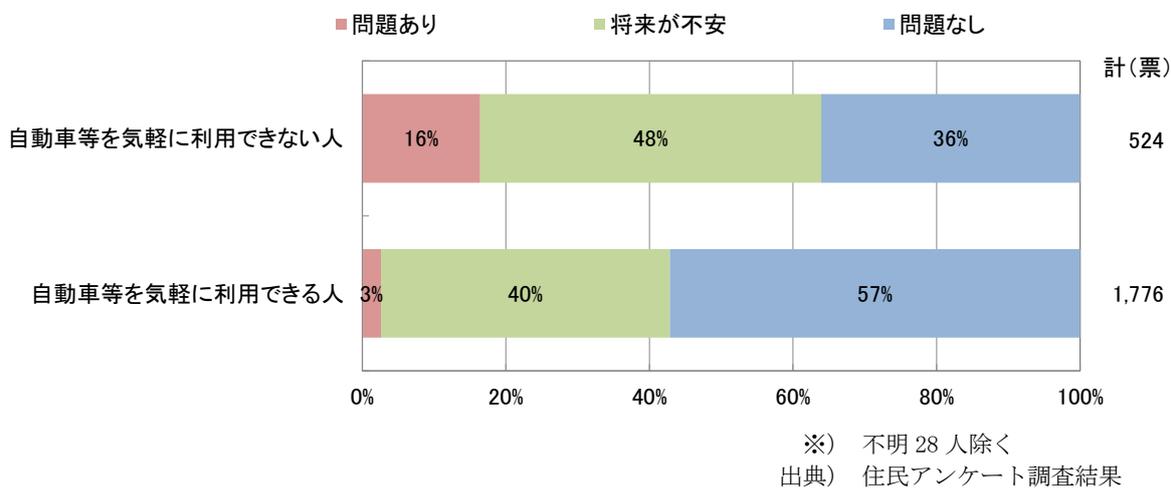
- ・自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点を見ると、通勤を除き自動車等を気軽に利用できない人は、利用できる人と比べて日頃の移動に対して何らかの問題や将来への不安を感じている人が多くなっています。

■ 「問題あり」の定義

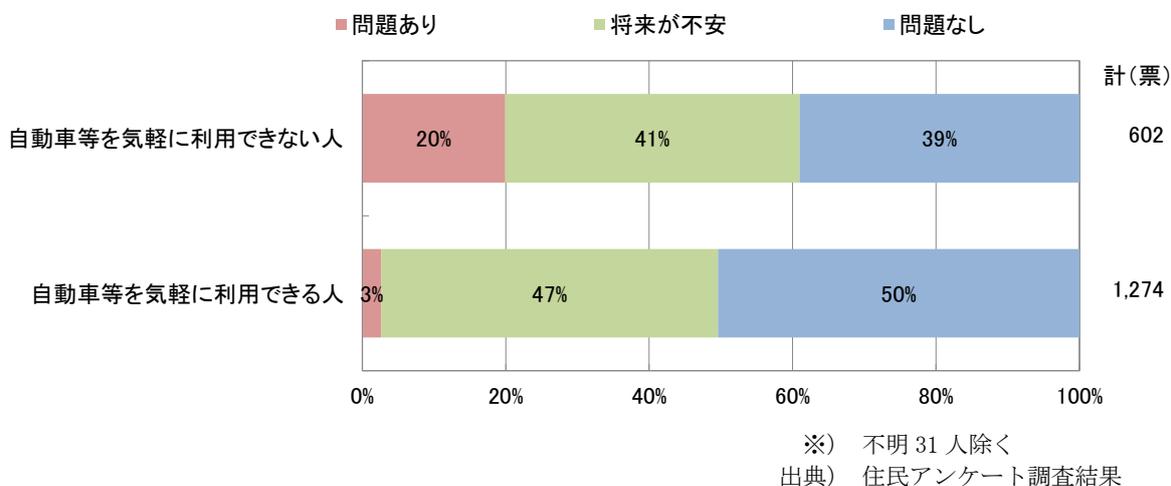
次のいずれかに該当する人を「問題あり」として設定

- ・送迎してもらうのが何かと大変（時間を合わせなければいけない、気を遣うなど）
- ・本当は別の場所に行きたい
- ・その他

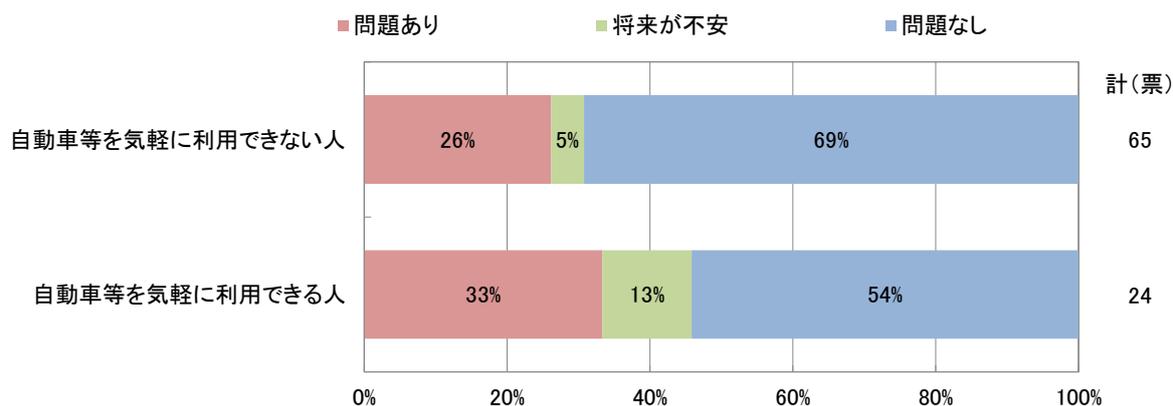
＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点【買物】 ＞



＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点【通院】 ＞

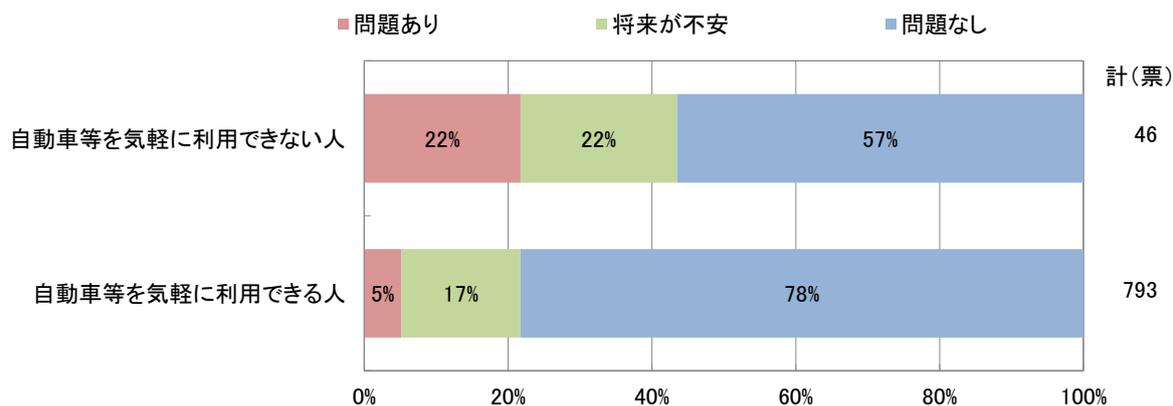


＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点【通学】 ＞



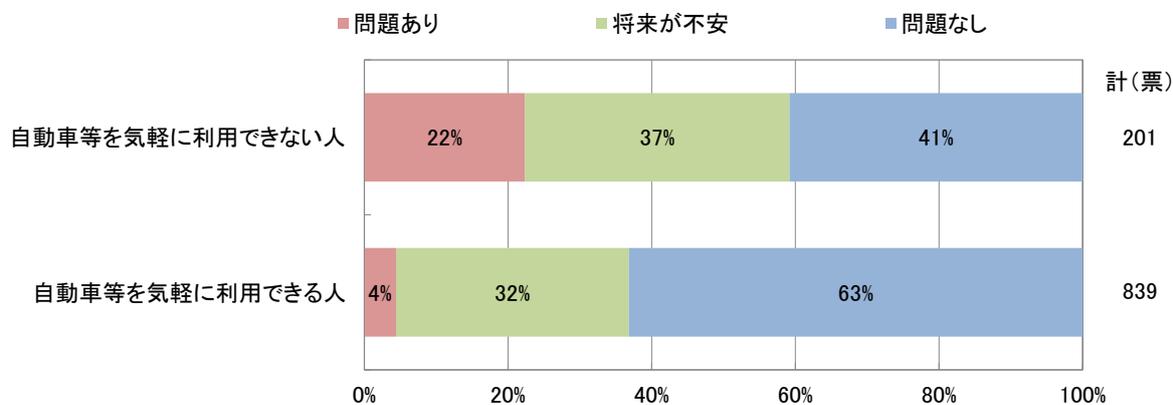
出典) 住民アンケート調査結果

＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の問題点【通勤】 ＞



※) 不明 9 人除く
出典) 住民アンケート調査結果

＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の問題点【趣味・娯楽】 ＞



※) 不明 14 人除く
出典) 住民アンケート調査結果

2.4 稲美町の交通をとりまく現状と課題のまとめ

・本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題を、統計データやアンケート調査結果から整理し、以下のとおりにまとめています。

< 公共交通をとりまく現状と今後の課題 >

■ 公共交通をとりまく現状

・本町では今後も人口減少が続き、将来的には約3分の1が65歳以上となると予想されています。(P.5)

・鉄道は住民の広域的な移動に欠かせない移動手段ですが、乗車人員のうちJR土山駅は横ばい、JR東加古川駅は近年減少傾向にあります。(P.9)

・路線バスはJR土山駅やJR加古川駅に接続する重要な移動手段ですが、昨今のコロナ禍の影響により近年利用者数が減少しています。(P.11)

・社会実験中である「あいのりいなみ」の利用者数は、増加傾向にあります。(P.14)

・町内を運行しているタクシーの運行は、国岡地区に関する流動が最も多くなっていますが、JR土山駅などの鉄道利用の流動も一定数見られます。(P.19)

・高齢者等の移動に対する福祉施策のうち、高齢者優待利用券(バス・タクシー券)の利用は増加傾向にあります。福祉タクシー利用券の利用や外出支援サービス事業の参加者数は減少傾向にあります。(P.20~P.22)

・交通事故全体の件数は減少傾向にあるものの、高齢者の事故割合は増加傾向にあります。高齢者の交通事故増加に伴い、運転免許自主返納者数は年々増加傾向にあります。(P.24)

・住民の約6割以上の人(通学目的除く)が主な移動手段として自動車を利用しており、自動車に依存した交通体系になっています。(P.28)

・JR土山駅を利用する交通手段としては、駅に直接接続する路線バスが多くなっているが、JR東加古川駅では自動車等個別移動手段での利用が多くなっています。(P.29)

・75歳以上の高齢者の約半数の人が「自動車等を気軽に利用できない人^{*}」となっており、気軽に利用できる人と比べて移動に関して何らかの問題を抱えている傾向が大きくなっています。(P.30~32)

※ 「自動車等を気軽に利用できない人」は「自動車運転免許証を持っていない」、「世帯に自動車等がない」又は「自動車等はあるが自由に利用できない」人としている

■ 今後の課題

人口の減少及び高齢化の進展 町内郊外部に残されている公共交通空白地域

- ・本町では近年人口が減少しており、高齢化率は32%となっていますが、今後も人口が減少し続けることが予想され、高齢化率は44%まで上昇すると予測されています。
- ・本町では住民の約6割にあたる約18,000人が、公共交通(バス停)が近くにない地域に居住しています。
- ・一部人口が多いエリアでも公共交通(バス停)が近くにない地域が存在しています。

気軽に外出しづらくなっている人の増加 公共交通に対する需要の多様化

- ・自動車を気軽に利用できない人は高齢者を中心に多くなっており、日常生活での移動がしにくい状況となっています。
- ・住民は町内での移動が多いものの、町外の加古川市、明石市、神戸市等の近隣市町への移動も多くなっています。
- ・これら町外への移動需要に対して、既存の路線バスで対応できていない箇所も残されています。

自動車への依存が見られる住民の移動

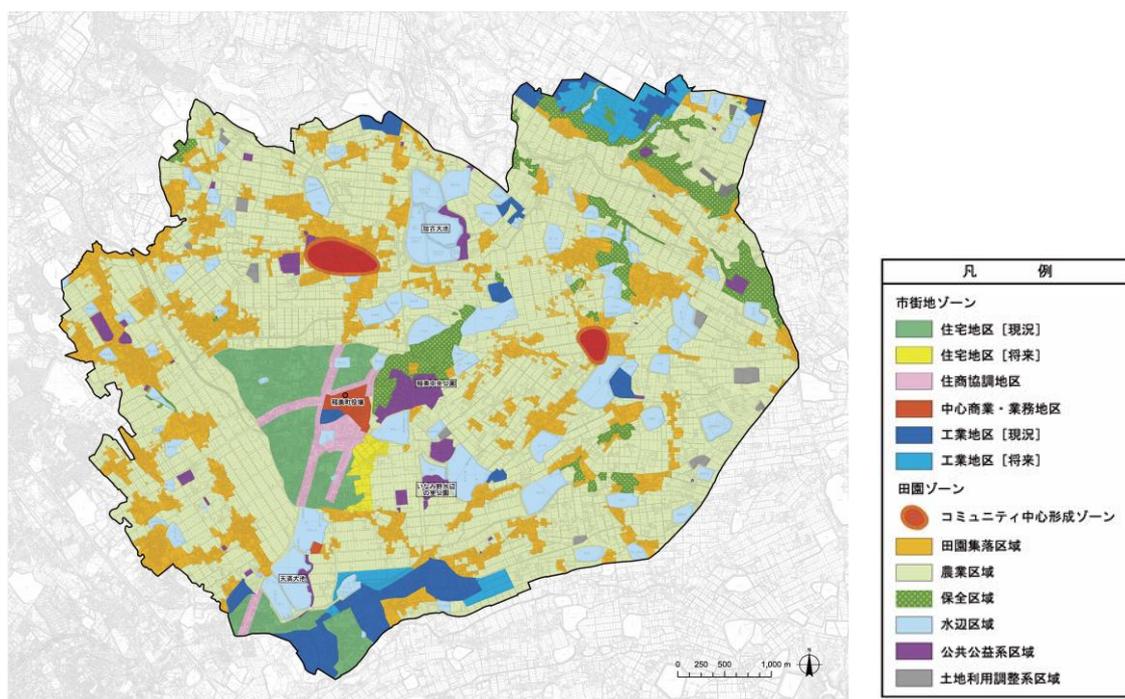
- ・住民が移動で自動車を利用している割合が5割以上と多く、公共交通である鉄道やバスの利用は比較的少なくなっています。
- ・町内の高齢者においては、自動車の利用割合が高い水準にあり、高齢化率の増加とともに、高齢者による交通事故の割合も近年増加しています。

第3章 上位計画・関連計画の整理

3.1 第6次稲美町総合計画（2022年〔令和4年〕 稲美町）【上位計画】

計画期間	
基本構想	2022年度（令和4年度）から2031年度（令和13年度）までの10年間
基本計画	2022年度（令和4年度）から2031年度（令和13年度）までの10年間（前期5年間、後期5年間）
基本理念	
ともにつくる 未来へつなぐ 稲美町 本町の特性をいかし、愛着と誇りを持ちながら、ともに暮らし、ともに学び、ともに支え合いながら、先人たちが築きあげてきた豊かな自然や歴史・文化などの資産を次代にしっかりと受け継ぎ、さらなる飛躍につなげるまちづくりを進めていこうとする姿勢を表現しています。	
基本目標	
基本目標1	緑豊かな自然と調和した安心して暮らせるまち
基本目標2	だれもが健やかに地域で暮らせるまち
基本目標3	生涯にわたる学びを充実し夢と志を育むまち
基本目標4	地域の特性をいかした活力と魅力あるまち
基本目標5	ともに進める持続可能なまち
公共交通に関する施策・事業(概要)	
<ul style="list-style-type: none">・公共交通の維持・確保・地域にふさわしい公共交通の充実・交通安全の推進	

< 土地利用の基本方針 >



3.2 稲美町都市計画マスタープラン（2018年〔平成30年〕 稲美町）【上位計画】

計画期間	
2018年度（平成30年度）から2027年度（令和9年度）までの10年間	
都市づくりの理念	
人と緑のホームタウン いなみ 町民憲章にうたわれている住みよいまちをつくるために、基本理念を掲げます。	
基本目標	
<ul style="list-style-type: none">・自然と住環境が調和した安全で快適なまち・地域の特性をいかした活力とにぎわいのあるまち	
公共交通に関する施策・事業(概要)	
<ul style="list-style-type: none">・公共交通の維持・確保・各拠点をつなぐネットワークの形成	

第4章 計画の方向性

4.1 基本理念

本町の地域公共交通計画の方向性は、公共交通をとりまく現状と課題を踏まえるとともに、上位計画である「稲美町総合計画」や「稲美町都市計画マスタープラン」各種関連計画との整合を図りながら、本町が目指す公共交通のあり方を示すため、以下の通り基本理念を示します。

< 基本理念 >

ともに支え 未来につなぐ いなみの公共交通

本町のまちづくりと連携しながら、既存の公共交通は維持しつつ、新たな公共交通を導入することで、誰もが利用しやすく、利便性の高い移動サービスの提供を目指します。

また、公共交通の充実により、住民や来訪者も含めたすべての人が交流し支えあうことで、いつまでもいきいきと暮らすことができるまちづくりを、住民と行政との協働で進めることで、地域の活力あふれる持続可能な公共交通を目指します。

4.2 計画目標

基本理念である「ともに支え 未来につなぐ いなみの公共交通」の実現に向けて、以下の3つの計画目標を設定し、本計画を進めていきます。

< 計画目標 >

計画目標1 公共交通体系の整備

人口減少、少子高齢化社会が進展する中、日常生活に必要な移動手段の確保を図るため、既存の公共交通の維持・再編や新たな公共交通手段を検討するなど、まちづくりと連携した持続可能な公共交通体系の整備を目指します。

計画目標2 公共交通環境の充実

全ての人々が快適に利用できるユニバーサル社会に対応した安全・安心な利用環境の確保や、キャッシュレス決済等を検討するなど、町内公共交通の利便性の向上を図ります。また、わかりやすい公共交通の情報提供により、公共交通環境の充実を目指します。

計画目標3 支える仕組みづくり

公共交通に関する利用促進を行うだけでなく、モビリティ・マネジメントを実施し、自家用車に過度に依存した生活からの転換を図ります。
また、昨今の運転手不足や新型コロナへの対策など、公共交通に関する課題に対して、それぞれの立場からできる支援を模索します。

4.3 公共交通の整備方針

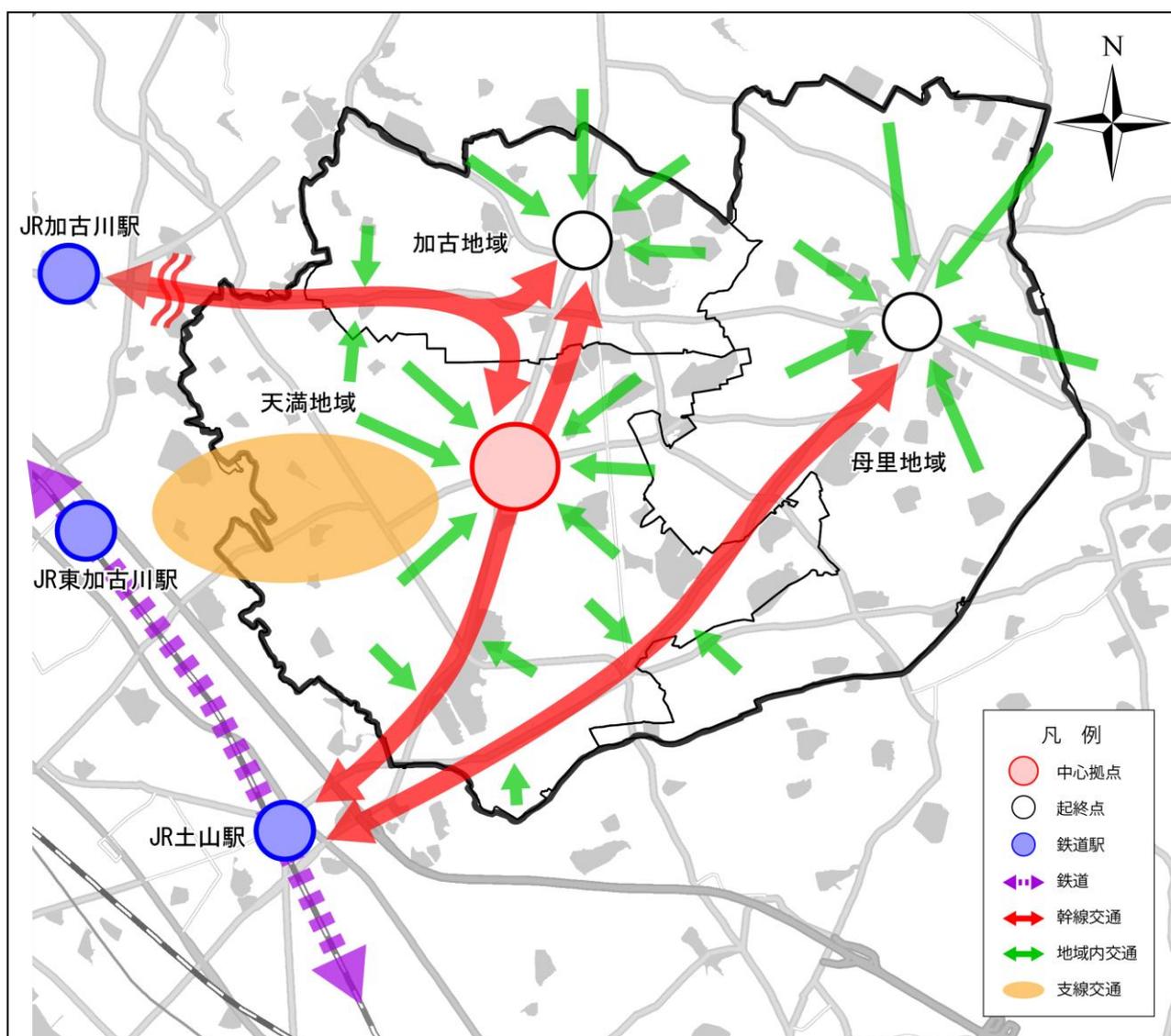
稲美町都市計画マスタープランで位置づけられている“都市的活動拠点”を『中心拠点』、路線の起点となるバス停を各地域の公共交通の『起終点』としました。

また、既存の公共交通である『幹線交通（路線バス）』を公共交通の軸とした上で、幹線交通軸に集まる形で「地域内交通（デマンド型乗合タクシー）」が運行する方針とします。

加えて、住民の移動需要が見込まれる地域については、鉄道軸に繋がる「支線交通（新たな公共交通）」の導入について検討します。

なお、本町における公共交通体系の検討にあたっては、交通需要を見据えながら、事業手法や使用車両、運行特性、運行主体などを踏まえ、それぞれの公共交通の役割、位置付けを明確にした上で、適切な事業手法を選定していきます。

< 本町が目指す公共交通体系 >



第5章 目標達成に向けた施策・事業

5.1 施策体系

基本理念として掲げている「ともに支え 未来につなぐ いなみの公共交通」の実現を目指し、「公共交通体系の整備」「公共交通環境の充実」「支える仕組みづくり」の3つの計画目標に基づいて、以下の施策体系により施策・事業を展開していきます。

< 施策体系 >

基本理念	計画目標	施策
ともに支え 未来につなぐ いなみの公共交通	【計画目標1】 公共交通体系の整備	①路線バスの維持・再編
		②交通空白・不便地域における移動手段の確保
		③新たな公共交通手段の確保
		④バス待合環境の改善
	【計画目標2】 公共交通環境の充実	⑤安全・安心な利用環境の確保
		⑥町内公共交通の利便性向上
		⑦わかりやすい公共交通情報の提供
	【計画目標3】 支える仕組みづくり	⑧官民協働による利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施

5.2 各種施策・事業

◆計画目標1 公共交通体系の整備

施策	①路線バスの維持・再編										
実施主体	稲美町・交通事業者										
実施時期		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)
	継続的に実施										
事業内容	生活交通として必要不可欠である路線バス（地域間幹線系統）の維持・確保に向けて、現状の路線バス運行内容を元に地域の意見や要望等を加味した上で運行ダイヤやルートについて交通事業者との協議を行うとともに、国などの補助金を活用した支援を今後とも行っていきます。										

＜ 路線バス確保・維持に向けた国の支援制度（地域公共交通確保・維持事業） ＞

地域公共交通確保維持事業
(地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援

	通常の支援内容
<p>路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助）】</p>	<p>対象系統</p> <p>【地域間幹線系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの <p>【地域内フィーダー系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バスシステムを補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの <p>【共通】</p> <p>車両減価償却費等補助又は公有民営補助（補助率：1/2）</p>

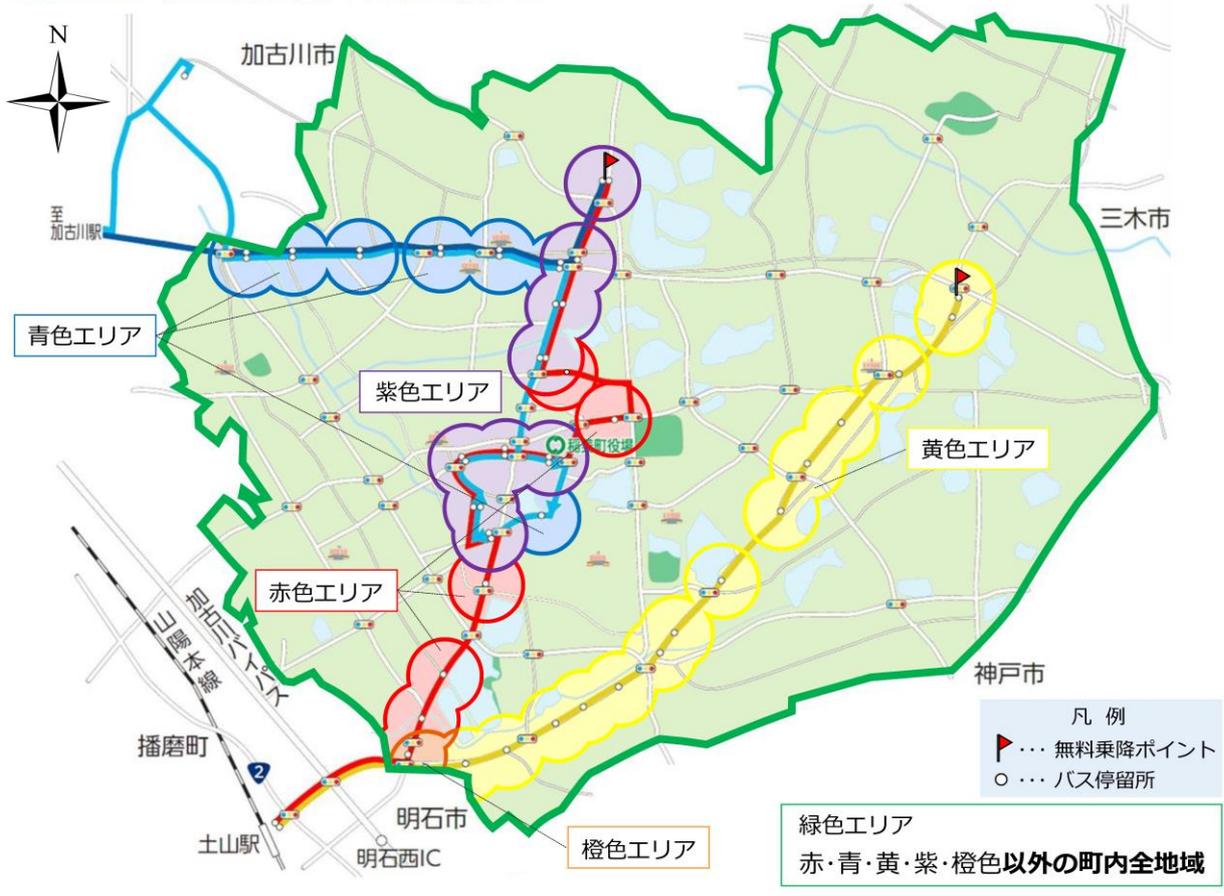
出典）国土交通省ホームページ

＜ 稲美町内バスにおける現状の位置付け ＞

<p>【地域間幹線系統】 本町と他市町を結ぶ広域的な移動手段としての役割を有する。 【対象】稲美町内全4系統（土山駅～上新田北口線、土山駅～母里線、加古川駅～上新田北口線、加古川駅～稲美町役場線）</p> <p>【地域内フィーダー系統】 地域間幹線系統に接続し、幹線だけではカバーしきれない地域を支線的に補完する役割を有する。 【対象】デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」</p>
--

施策	②交通空白・不便地域における移動手手段の確保										
実施主体	稲美町・稲美町地域公共交通活性化協議会・交通事業者										
実施時期		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)
	運行改善										
	社会実験	本格運行 〈現在本格運行に向けて検討中〉									
事業内容	<p>令和2年12月より社会実験を行っているデマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」（地域内フィーダー系統）について、社会実験の結果等を踏まえて運行改善を行った上で、社会実験終了後（令和4年度以降）に、本格運行を行います。（予定）また、県立加古川医療センターなどの町外の目的地の設定についても、引き続き検討します。</p>										

＜ 現在のデマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」利用マップ ＞
「あいのりいなみ」利用マップ



施策	③新たな公共交通手段の確保										
実施主体	稲美町・稲美町地域公共交通活性化協議会・交通事業者・周辺市町										
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	
事業内容	住宅密集地や新たな住宅開発、工業用地の整備など、定時・定路線による運行の需要が見込まれるエリアに対しては、駅へのアクセス手段の確保など新たな公共交通（地域内フィーダー系統）の導入について検討を行います。										

＜ 新たな公共交通導入のイメージ ＞

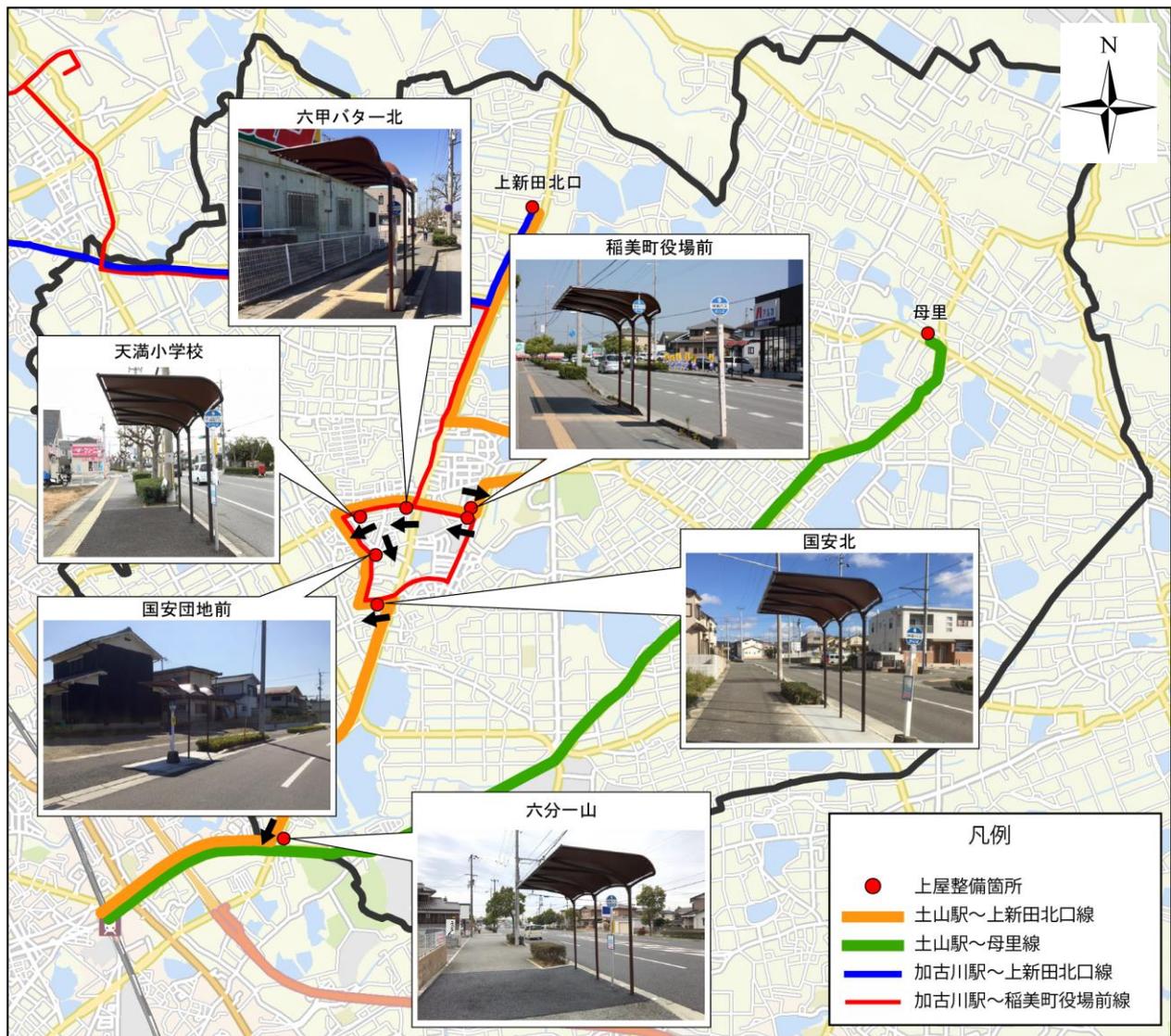
地域公共交通の事業手法

交通需要	事業手法	使用車両	運行特性		自治体等
			ダイヤ・ルート	役割	
	路線バス	 大型バス 小型バス	定時・ 定路線	地域間移動	バス事業者
	コミュニティバス	 小型バス マイクロバス ワゴン		地域内移動 (最寄りの 交通結節点 までの移動 手段)	バス事業者 稲美町
	乗合タクシー	 マイクロバス ワゴン			タクシー事業者 NPO等 稲美町
	デマンド型交通	 ワゴン 乗用車	デマンド	タクシー事業者	
	タクシー	 乗用車 UD車両		稲美町 NPO等	
	小型モビリティ等	 EV・電動キックボード等			

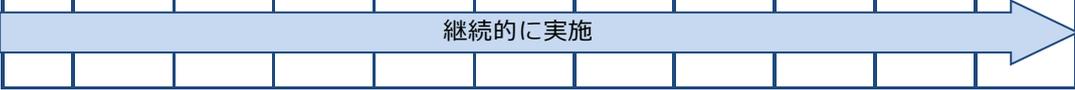
出典) 姫路市総合交通計画 (2021年 [令和3年] 7月) の資料を引用し加筆

施策	④バス待合環境の改善										
実施主体	稲美町・交通事業者										
実施時期	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	
	(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)	(2030)	(2031)	
	継続的に実施										
事業内容	バス停への上屋の設置など、安全に安心してバスを待つことができる環境を整備していきます。また、道路の新設や拡幅の際には、バスベイなどの設置を関係部局に働きかけていきます。										

＜ 稲美町内でのバス停上屋整備状況 ＞



◆計画目標2 公共交通環境の充実

施策	⑤安全・安心な利用環境の確保										
実施主体	稲美町・交通事業者										
実施時期		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)
											
事業内容	高齢者や障がい者など、全ての人がバスを快適に利用できるようにするために、路線バスのノンステップ化やUDタクシーの導入促進などの公共交通のバリアフリー化に取り組みます。										

< ノンステップバスの例（神姫バス） >



出典) 神姫バス所管データ

< UD タクシーの例 >



出典) 「ひょうご公共交通 10 カ年計画」(2021~2030)

< バスにおける新型コロナウイルス感染症対策の例（神姫バス） >

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • 乗務員の手洗い、うがい、手指消毒の励行 • 乗務員の健康状態チェック、体温の確認 • マスクの着用 • 車両消毒の実施 • 車内換気の実施 • 最前席の使用制限 <p style="text-align: right;">など</p> |
|--|

施策	⑥町内公共交通の利便性向上										
実施主体	稲美町・交通事業者										
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	
事業内容	<p>あいのりいなみの利便性向上のため、交通系 IC カード等を利用したキャッシュレス決済等やお得な利用券などを検討します。</p> <p>また、あいのりいなみの運行のシステム化を目指すとともに、複数の交通手段の検索などの一連のサービスが提供可能な仕組みの導入も検討します。</p>										

＜ キャッシュレス決済の例 ＞



出典) 国土交通省ホームページ

＜ 神姫バス MaaS アプリ「PassRu (パスルー)」 ＞

概要
「PassRu (パスルー)」とは、神姫バス株式会社が運営するアプリケーションであり、スマートフォン等、通信機器端末に対し、交通機関の乗車券類の発行・払戻等が可能

購入できるチケットの種類
「エリアパス」「クーポンプラス」「回数券」の3種類

支払い方法
クレジットカード払い

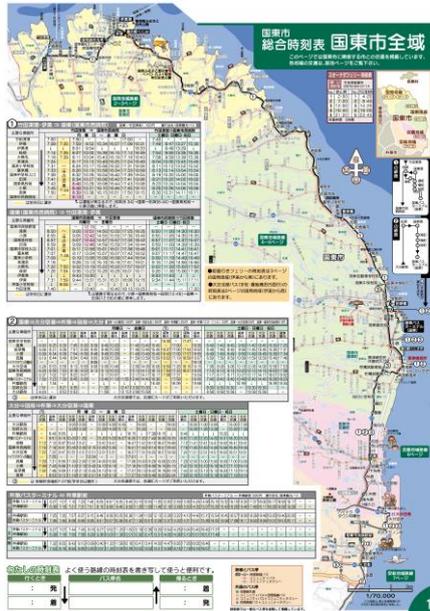


出典) 神姫バスホームページ

施策	⑦わかりやすい公共交通情報の提供										
実施主体	稲美町・交通事業者										
実施時期	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	
事業内容	本町の公共交通の路線・時刻表・乗換情報などをまとめた総合時刻表の作成や、公共交通マップの作成を進めます。										

＜ 公共交通マップ（総合時刻表）のイメージ ＞

・ 総合時刻表



出典)「国東市公共交通総合時刻表」(国東市)

・ 公共交通マップ



出典)「吹田市公共交通マップ 2021」(吹田市)

＜ 公共交通マップ（総合時刻表）の掲載内容 ＞

○ 掲載内容

- ・ 各公共交通等の時刻、路線図、運賃
- ・ 乗り継ぎ案内
- ・ 主なバスのりば案内
- ・ 各種割引の案内 等

○ メリット

- ① 冊子一つで町内全ての公共交通情報を知ることができる
- ② スマートフォンやパソコンをお持ちでない方でも、公共交通情報を知ることができる

◆計画目標3 支える仕組みづくり

施策	⑧官民協働による利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施										
実施主体	稲美町、交通事業者、学校、民間企業、住民										
実施時期	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	
	(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)	(2030)	(2031)	
→ 継続的に実施											
事業内容	<p>路線バスやあいのりいなみの利用促進を図るために、行政と民間（主に交通事業者）が一体となり、小学生等や免許返納者をはじめとした高齢者に対して利用促進活動や公共交通にまつわるイベント（モビリティ・マネジメント）などの開催を検討します。</p> <p>また、稲美町地域公共交通活性化協議会等の開催により、行政だけでなく関係者間で情報の共有し、公共交通を支えていく仕組みづくりを進めます。</p>										

< モビリティ・マネジメント（MM）*とは >

個々の移動（モビリティ）が、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことを言います。

< 稲美町におけるモビリティ・マネジメント >

・学校等

「公共交通を守る」授業開催のお願い



昨今の少子高齢化や、自家用車の普及によって全国的に公共交通が衰退しつつあります

平成23年1月、兵庫県内のある市町から初めて路線バスがなくなりました。理由は、利用者の減少。バス・鉄道の利用者は昭和40年代のピーク時から半減し、このままでは公共交通がなくなる地域がさらに増えていきそうです。

稲美町では、小さな頃から路線バスに慣れ親しんでもらうことで、将来的なユーザーの開拓を行い、路線バスなどの公共交通の維持確保に努めています。



「公共交通を守る」授業一例



バス車両を校庭に持ち込んで乗車体験



社会科学習として神姫バス(株)加古川営業所の見学



学校外授業の移動に路線バスを利用

「公共交通を守る」授業を稲美町がお手伝いします

- 稲美町バス利用促進補助
学外への移動に路線バスを使用した場合、児童1人につき100円の補助を行います。
- 公用車（マイクロバス）配車
バス停から遠い学校等のために、バス停までマイクロバスで送迎します。（13人以上25人以下等の要件があります。）

その他、ご相談ください。

詳しくは、
稲美町役場 企画課 政策・行事係 丸山
電話：079-492-9130（内線・224）
FAX：079-492-5162
メール：kikaku@town.hyogo-inamile.jp



・高齢者

実施内容
高齢者を対象としたバス乗車体験や利用方法の説明を実施



5.3 評価指標の設定

(1) 計画全体の評価指標

基本理念「ともに支え 未来につなぐ いなみの公共交通」の実現に向け、計画の達成状況を評価するため、計画全体に対する目標を設定します。

令和2年10月に実施した住民アンケート調査結果では、地域の交通手段に関して満足度が低かったことから、この状況を改善するために評価項目として設定しました。

計画全体		
指標	現状値	目標値
地域の交通手段に対して不満に感じている人の割合の低減 ^{※1}	70.3% (令和2年度)	60.0%未満 (令和13年度)
利用者1人当たり公的資金投入額 ^{※2}	45円/人 (令和2年度)	45円/人 (令和13年度)

※1 現状値は令和2年10月に実施した住民アンケート調査結果の「不満」「やや不満」の合計

※2 現状値は令和2年度の路線バス及び「あいのりいなみ」の行政負担額と利用者数の割合

(2) 計画目標別の評価指標

本計画で設定した3つの計画目標について、計画の達成状況を評価するため、それぞれに対する目標を設定します。

計画目標1:公共交通体系の整備		
指標	現状値	目標値
「あいのりいなみ」利用者数 ^{※1}	7.5人/日 (令和3年)	15人/日以上 (令和13年)
路線バス利用者数 ^{※2}	366千人/年 (令和2年度)	460千人/年以上 (令和13年度)

※1 現状値は社会実験中の令和2年12月～令和3年7月までの日平均利用者数（利用者数÷営業日数）

※2 現状値は本町を運行する4系統の年間利用者数（コロナ禍の影響あり）

計画目標2:公共交通環境の充実		
指標	現状値	目標値
ICカード利用割合	66% (令和2年度)	76%以上 (令和13年度)

※ 現状値は本町を運行する路線バス4系統のICカード平均利用割合

計画目標3:支える仕組みづくり		
指標	現状値	目標値
モビリティ・マネジメント（MM）参加者数（年間）	24人/年 (令和2年度)	100人/年以上 (令和13年度)

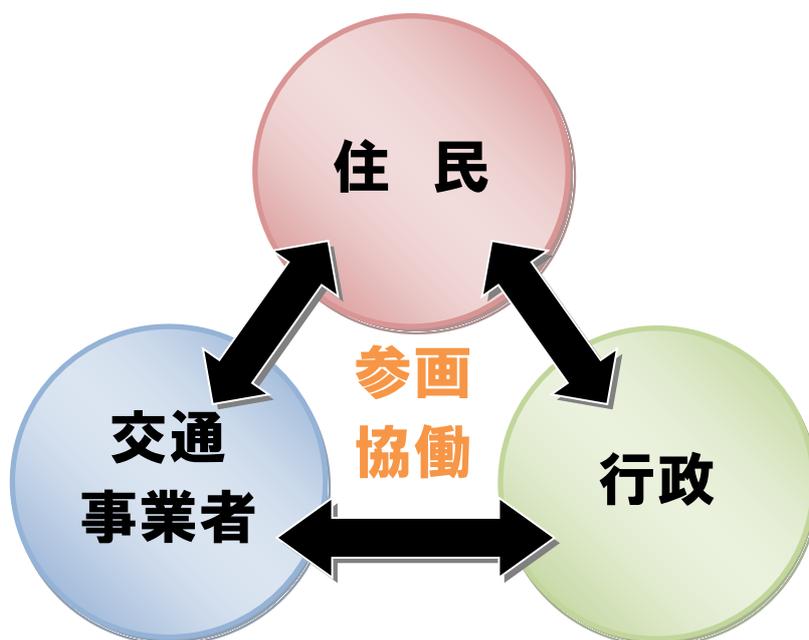
※ 現状値は令和2年度におけるモビリティ・マネジメント（MM）参加者数

第6章 計画の実現に向けて

6.1 公共交通を支える三者の連携

本計画を実現するためには、公共交通の利用者である「住民」、運行事業者である「交通事業者」、計画を管理・推進する「行政」の三者が連携し、各々がそれぞれの立場に立ち、公共交通を維持・確保していく必要があります。

< 公共交通を支える三者の連携 >



6.2 新技術の活用

近年の自動車産業を巡っては、コネクト（Connectivity）、自動運転（Autonomous）、モビリティサービス（Shared&Service）、電動化（Electric）の頭文字を取り『CASE』と呼ばれる100年に1度ともいわれる大きな環境変化が起きています。これにより、自動運転や運転支援に対する技術の進歩は急速に発達してきており、バスなどに導入されることも考えられます。加えて、小型EV車両や電動キックボード等の新たな移動サービス（次世代モビリティ）の導入も考えられます。

また、車両以外でも複数の公共交通や次世代モビリティの移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスである『MaaS（マース：Mobility as a Service）』などの活用なども考えられます。

これらの新技術についても、今後検討していきます。

6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し

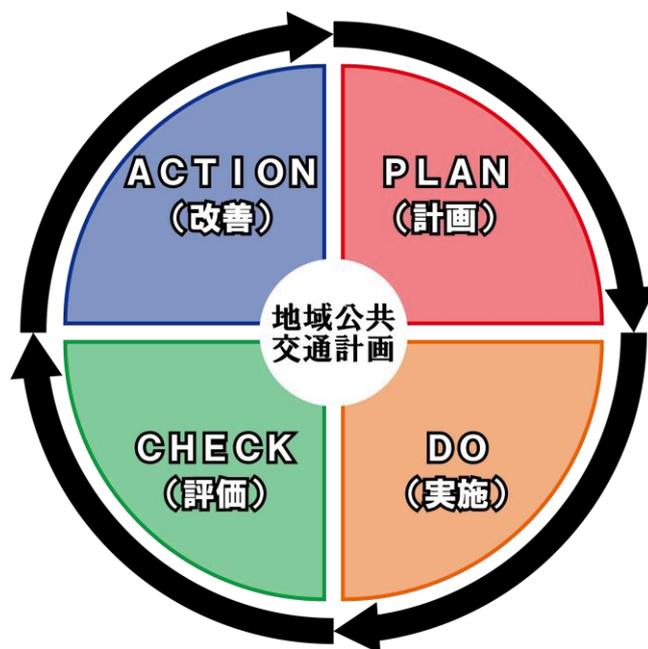
(1) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

本計画で示した施策・事業については、住民、交通事業者、行政等の様々な関係者が連携して、各事業についての計画（PLAN）を立案し、各事業を実施（DO）します。

また、「稲美町地域公共交通活性化協議会」において、事業の進捗状況の確認や事業の達成状況の評価（CHECK）します。この評価結果に基づいて、必要に応じて事業の見直し検討を行うことで改善（ACTION）を図り、施策・事業の計画にフィードバックしていきます。

この「PDCAサイクル」を実施することで、本町の交通実態に即した利便性の高い公共交通事業を継続的に推進していきます。

< PDCAサイクルのイメージ >



< PDCAサイクルの進行管理 >

項目	2022年 (R4)	2023年 (R5)	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)	2031年 (R13)
協議会の開催	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
事業進捗の確認	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
事業の達成状況の評価	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
施策・事業の見直し検討										●

(2) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

公共交通を取り巻く社会潮流や地域情勢は常に変化している中で、今後、法改正や新たなモビリティの登場など、公共交通をとりまく社会情勢の変化が考えられます。

今後は、これら社会潮流や地域情勢の変化に対応するとともに、利便性の高い公共交通体系の構築を目指して、設定した評価指標達成を目標に本計画を必要に応じて見直していきます。



稲美町イメージキャラクター「いなっち」

稲美町地域公共交通計画 令和4年3月

発行 兵庫県 稲美町
編集 稲美町地域公共交通活性化協議会
〒675-1115
兵庫県加古郡稲美町国岡 1-1
TEL:079-492-1212(代表)

