

● 稲美町 ●

地域公共交通計画



タクシー

あいのりいなみ



令和4年3月
稲美町

はじめに

本町では、これまでデマンド型乗合タクシーの導入と路線バスの維持確保を公共交通の二本柱として取り組んでおり、令和2年12月には、長年の課題であったデマンド型乗合タクシー「あいのりいなみ」の社会実験に着手するなど、日常生活に必要な移動手段を確保する取り組みを進めてまいりました。



しかし、昨今の公共交通を取り巻く状況は、利用者からの視点に立ちますと、高齢者や運転免許証の自主返納者など、特に交通弱者といわれる人の増加が懸念されています。また、事業者からの視点に立ちますと、運転手不足をはじめ、少子高齢化や新型コロナウイルス感染症による利用者の大幅な減少、そして新たな生活様式に対応した運行方法の実施など課題が山積しています。公共交通は、日常的な移動や輸送手段としてだけでなく、医療、福祉、環境、教育、商業、観光など様々な役割も担っており、移動手段を確保することの重要性は、今後ますます高まっていくものと予想されます。

このような状況から、既存の公共交通は維持しつつ、本町のまちづくりと連携しながら持続可能な公共交通の確保をめざすため、「ともに支え 未来につなぐ いなみの公共交通」を基本理念とする「稲美町地域公共交通計画」を策定いたしました。今後は基本理念に基づき、住民や交通事業者、行政が一体となって計画の実現をめざすとともに、交通部局だけでなく、その他関係部局との連携を図りながら、様々な取り組みを進めてまいります。

最後になりますが、本計画策定にあたり、熱心にご審議をいただきました稲美町地域公共交通活性化協議会のみなさまをはじめ、アンケート調査などで貴重なご意見をいただきました住民のみなさまに心からお礼を申し上げますとともに、本計画の実現に向け、ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和4年3月

稲美町長

古谷 博

— 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	36
第 3 章 上位計画の整理	37
3.1 第 6 次稲美町総合計画【上位計画】	37
3.2 稲美町都市計画マスタープラン【上位計画】	38
第 4 章 計画の方向性	39
4.1 基本理念	39
4.2 計画目標	39
4.3 公共交通の整備方針	40
第 5 章 目標達成に向けた施策・事業	41
5.1 施策体系	41
5.2 各種施策・事業	42
5.3 評価指標の設定	50
第 6 章 計画の実現に向けて	51
6.1 公共交通を支える三者の連携	51
6.2 新技術の活用	51
6.3 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	52
6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し	53
■資料編 用語集	55

第1章 本計画の概要



1.1 計画策定の背景・目的

現在、高齢化の進展などに伴い、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、運転手不足など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、デマンド（予約）型乗合タクシー*「あいのりいなみ」など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送っています。今後は、持続可能な公共交通体系の形成のため、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と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・交通事業者・行政の役割を定める「地域公共交通網形成計画」が策定できるようになりました。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」の改正に基づき、「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、鉄道や路線バスなど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影響により、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めざ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
2010 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、社会情勢の変化など、必要に応じて見直します。

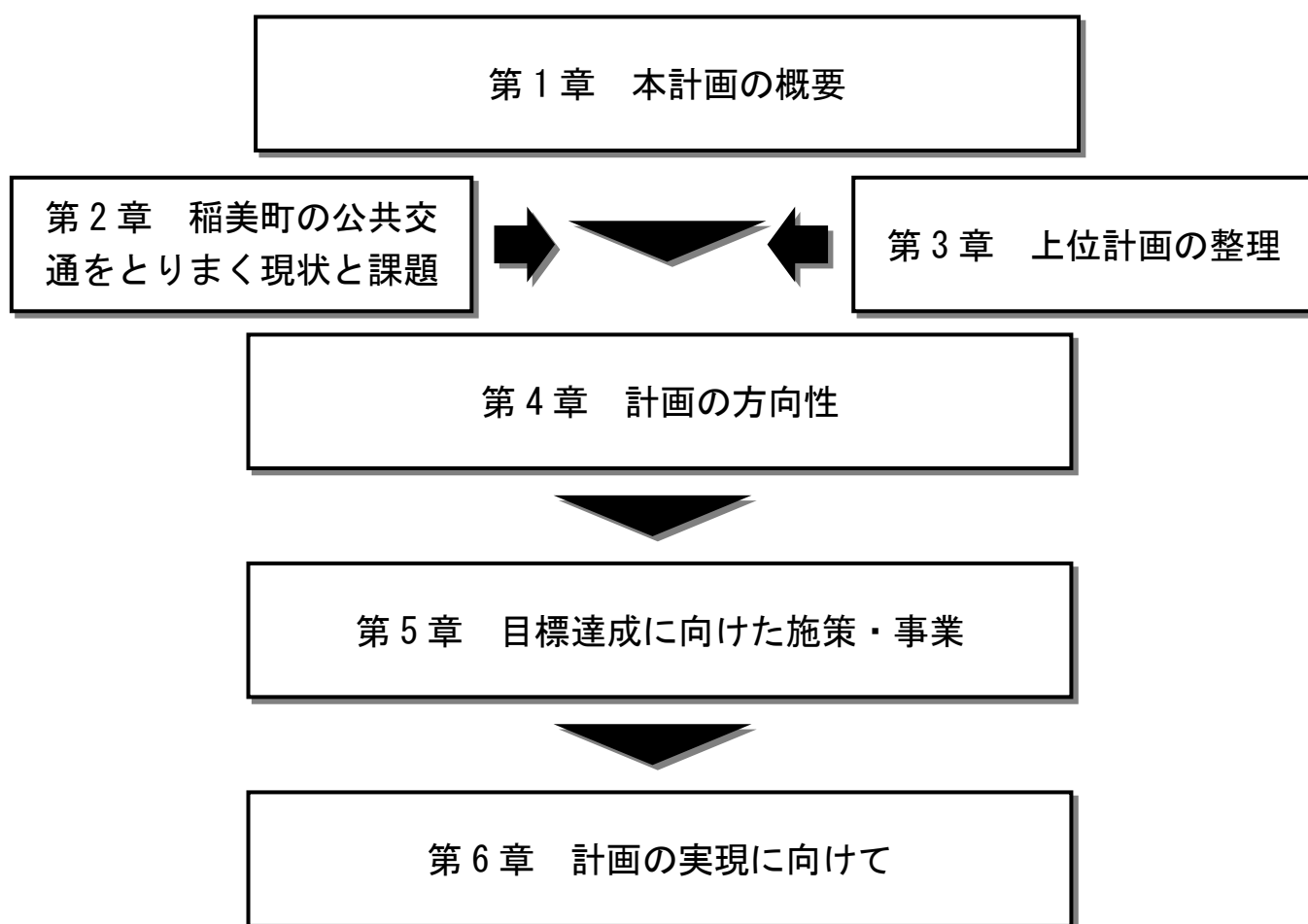
1.5 計画の構成

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めざすとともに、交通部局だけでなく、その他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 >



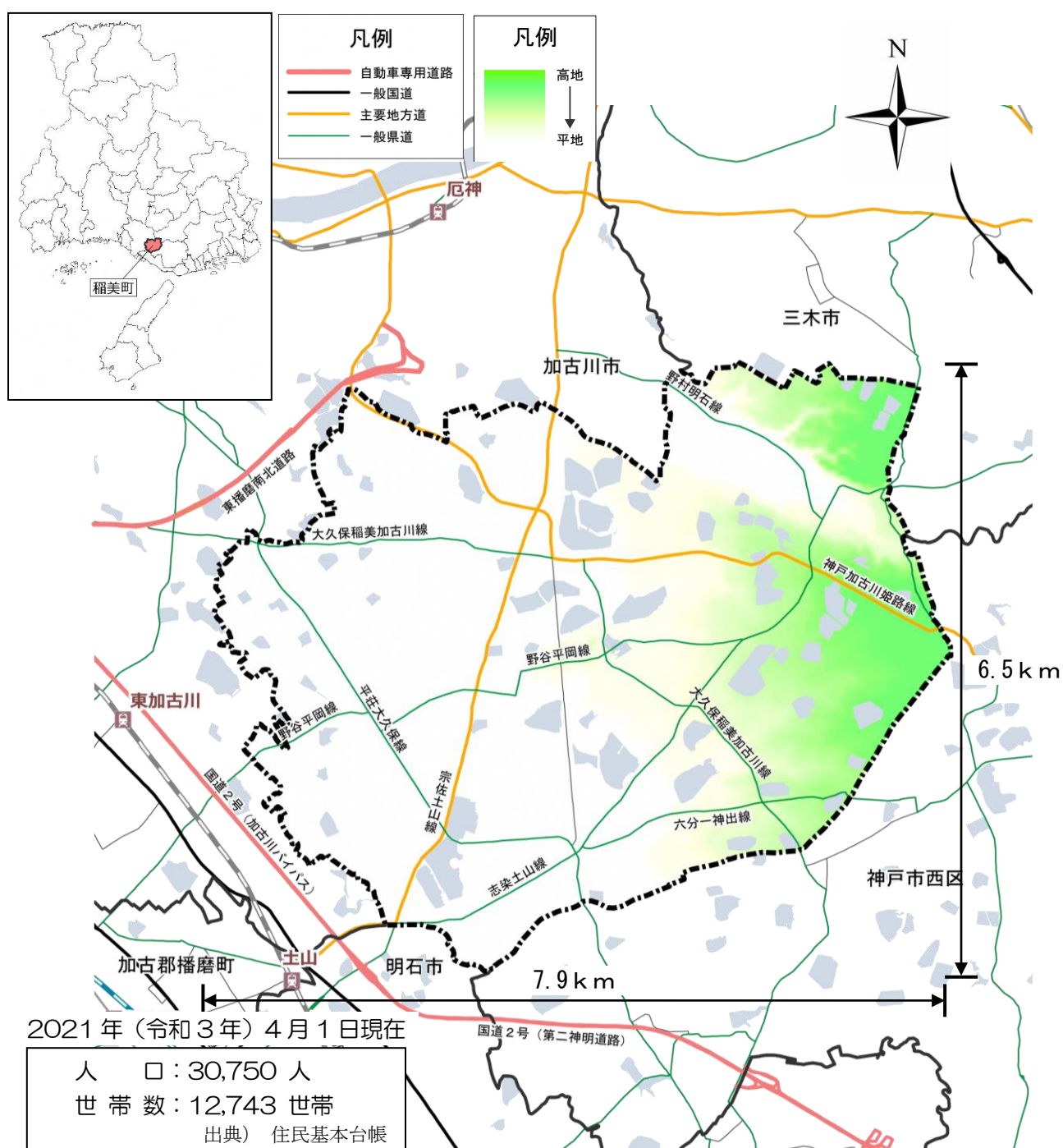
第2章 稲美町の公共交通をとりまく現状と課題

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。
- ・圏域の中心である加古川市へは約7km、県庁所在地である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*はしやすい位置にあります。
- ・住民の通勤・通学の移動先としては、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。

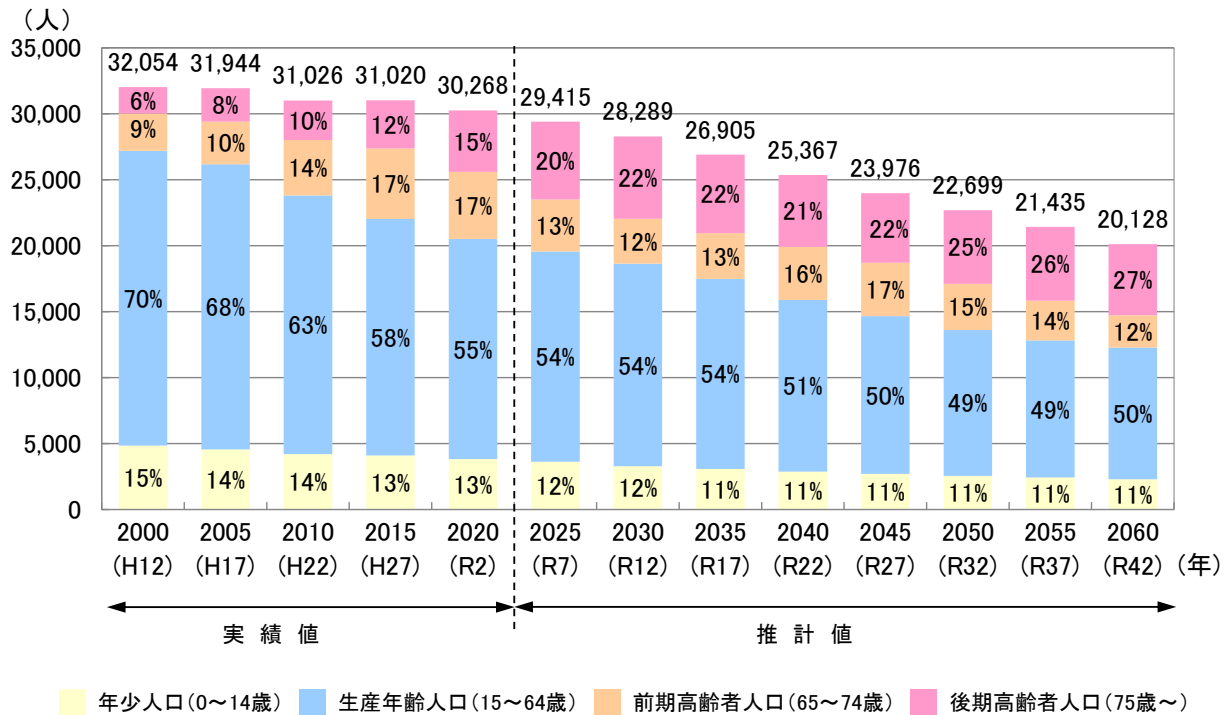
< 稲美町の位置と概要 >



(2) 人口

- ・国勢調査の結果によると、本町の人口は2000年（平成12年）をピークに近年は減少傾向に転じており、2020年（令和2年）現在では30,268人となっています。
- ・年齢別に人口をみると2050年（令和32年）や2055年（令和37年）の高齢化率が約40%と高くなっており、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。

< 年齢区分別人口の推移 >



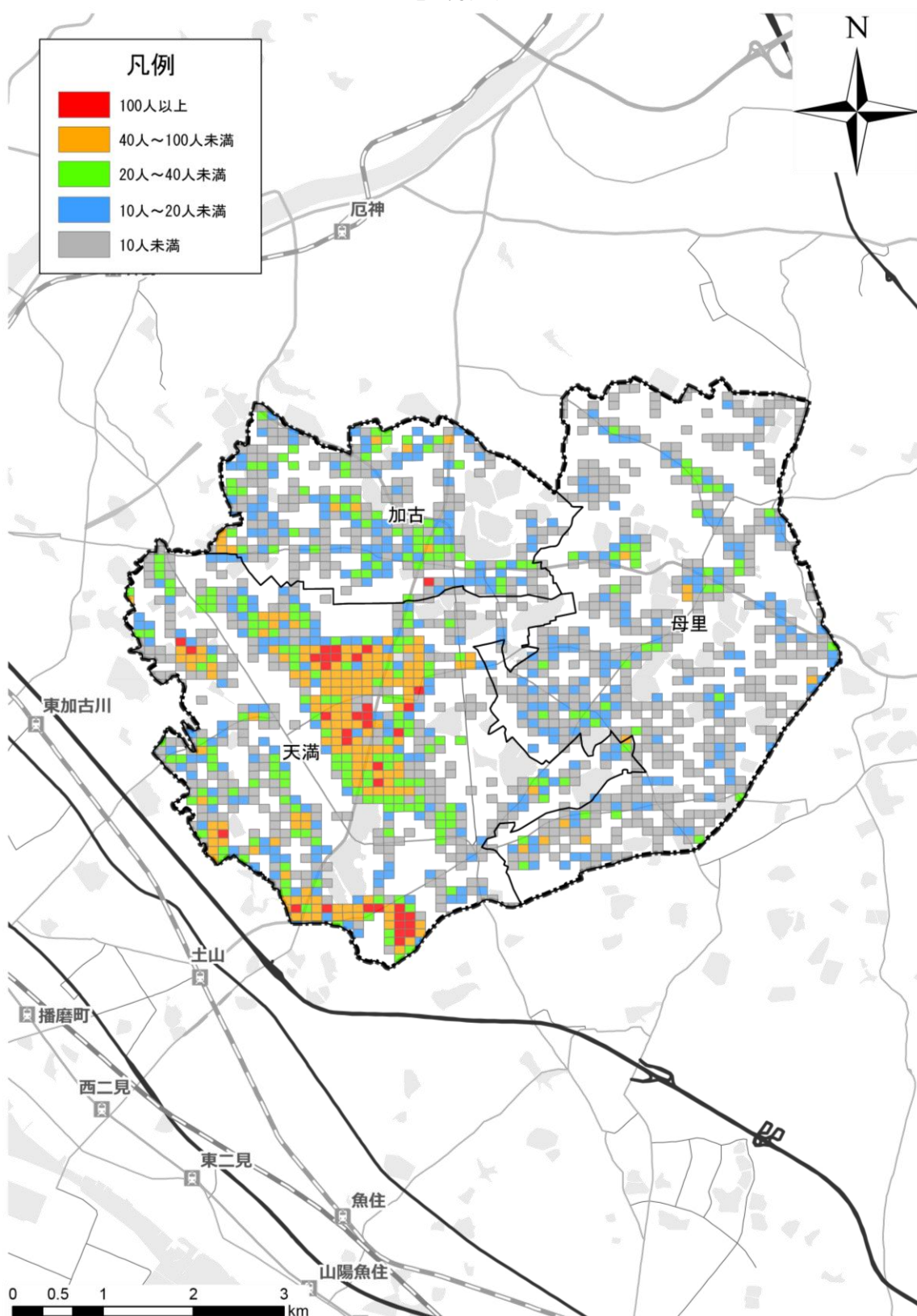
※) 総数には年齢不詳を含む

出典) 2020年（令和2年）以前：国勢調査

2025年（令和7年）以降：稲美町人口ビジョン*

- ・本町の人口分布状況は、市街化区域に人口が集中している一方で、100人未満（メッシュ*あたり）の低密な地域が町全域に広がっています。

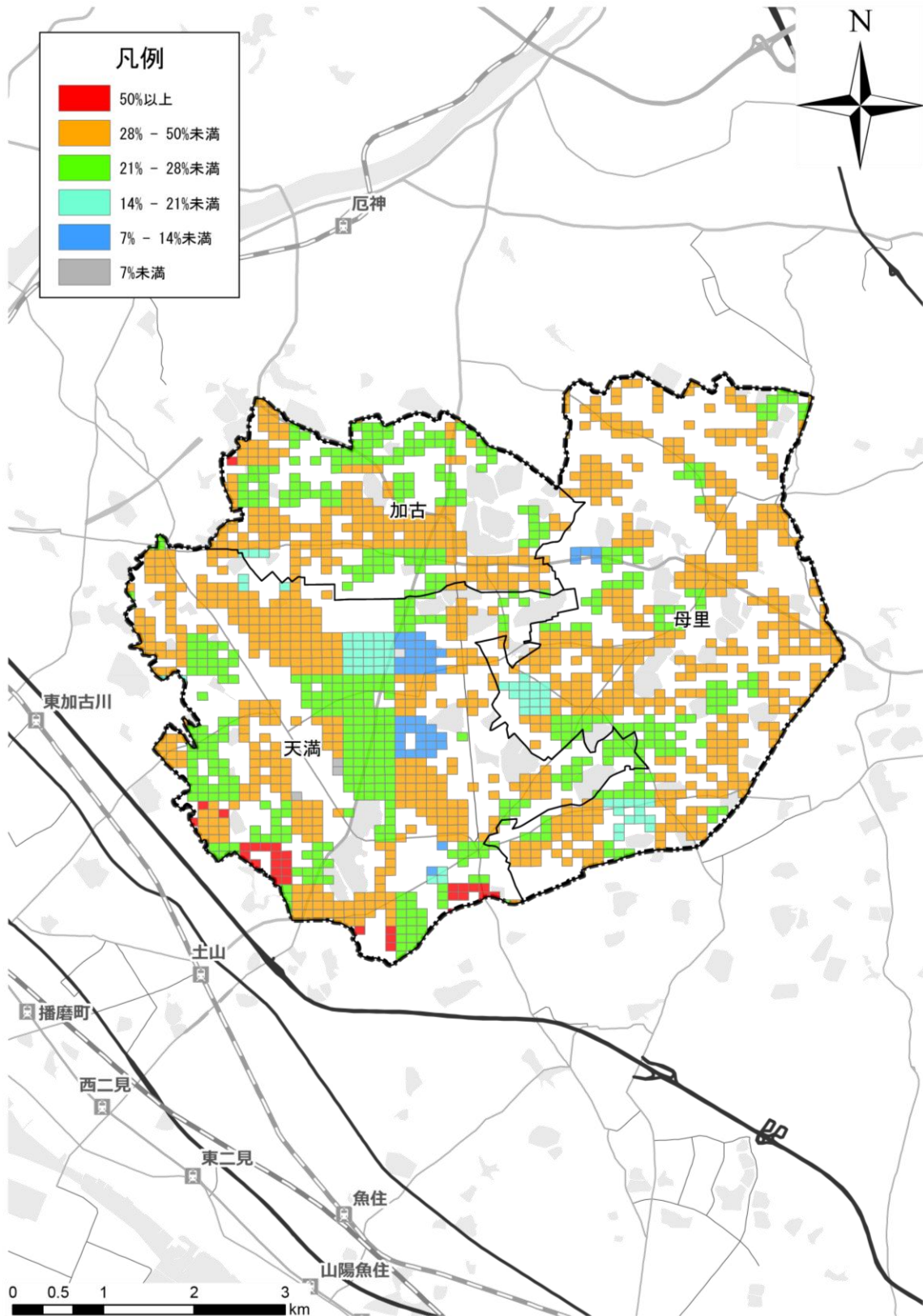
< 地域別人口 >



※) 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、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

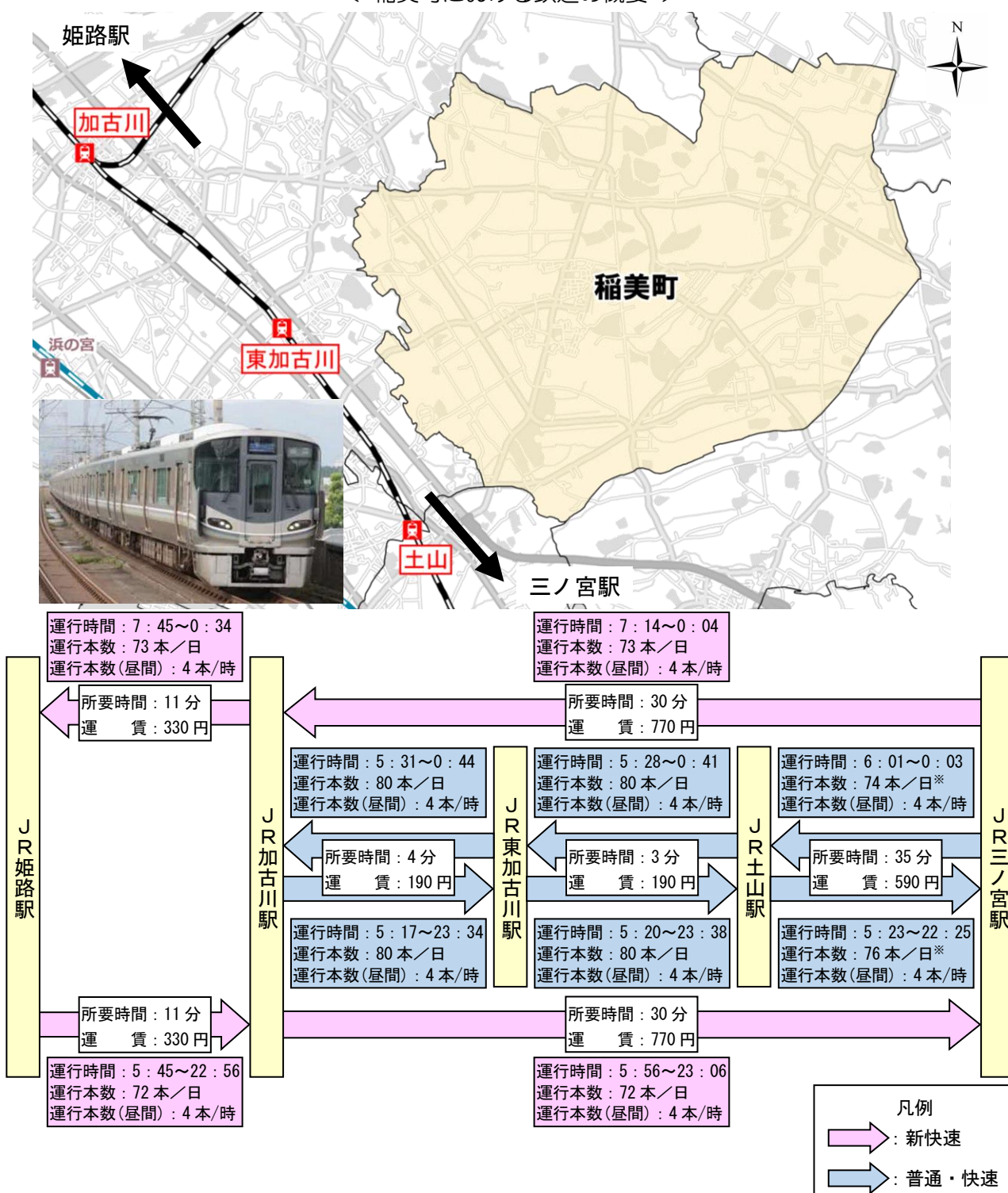
2.2 稲美町における交通の現状

(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 時台から 24 時台にかけて概ね 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 時台から 22 時台にかけて概ね 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 >



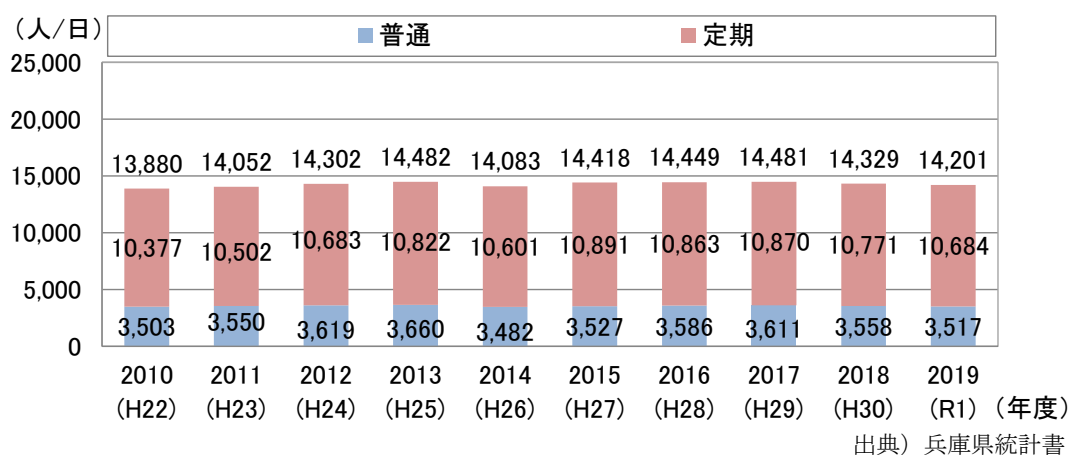
※1) JR 三ノ宮駅⇄JR 土山駅間の運行本数を示す

※2) 令和3年12月時点

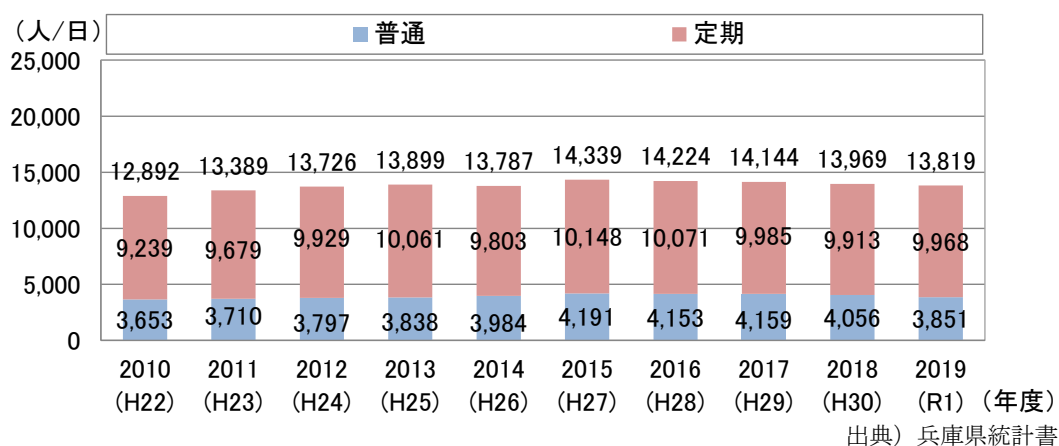
② 鉄道乗車人員の推移

- ・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、約1万4千人/日前後を推移しています。
- ・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）以降は微減傾向となっており、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。

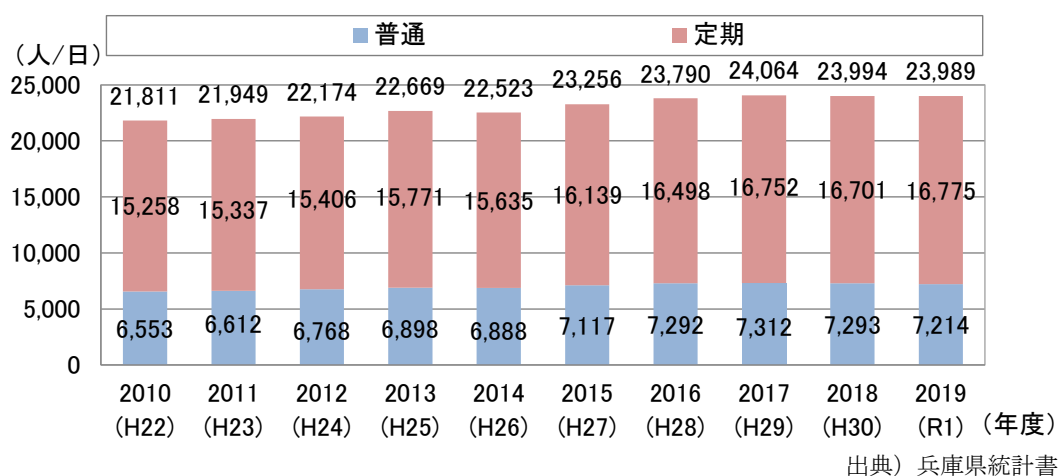
＜ JR 土山駅鉄道乗車人員の推移（1日平均）＞



＜ 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）＞

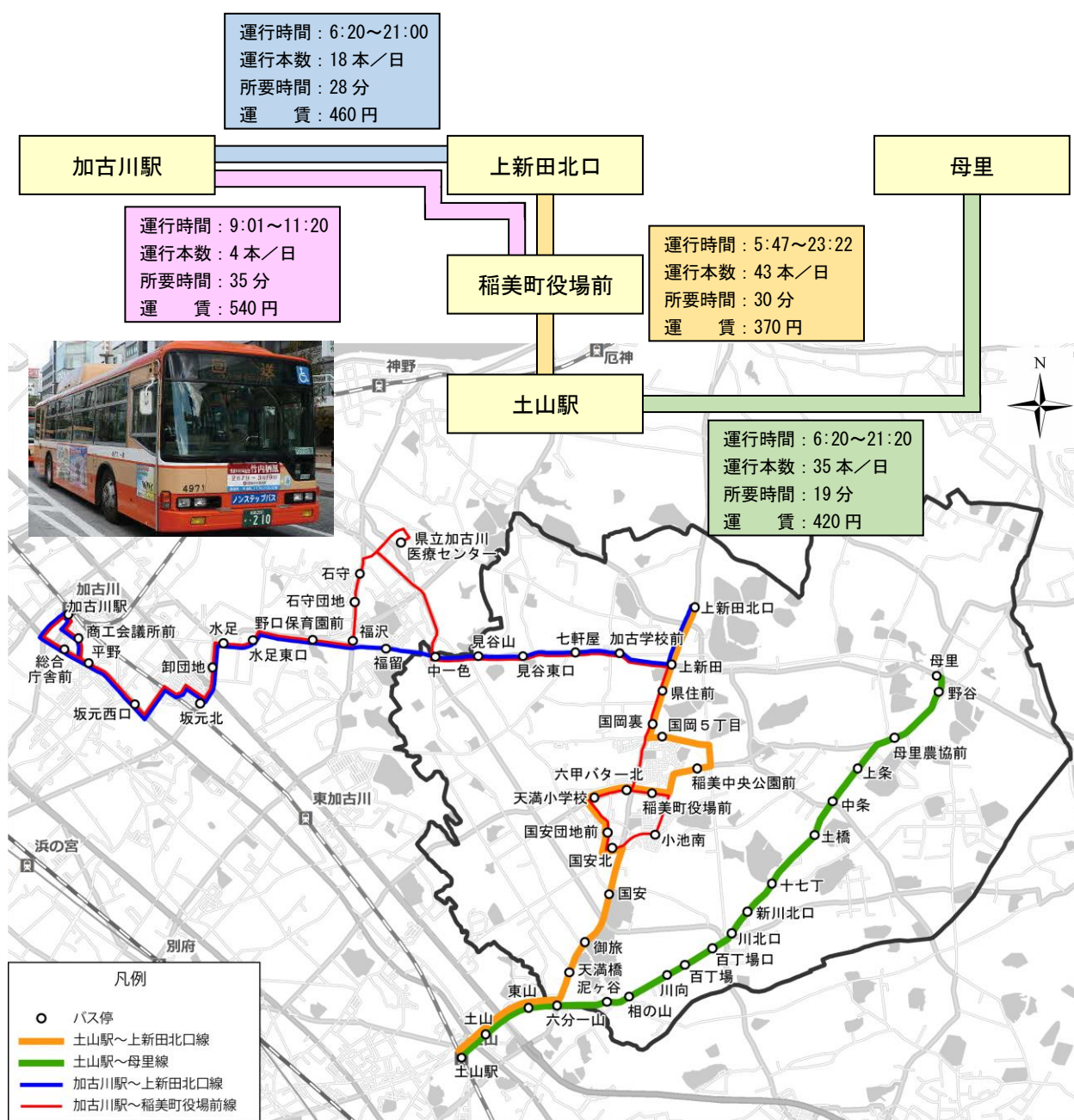


(2) 路線バスの現状

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、神戸市や三木市へ接続するバス路線はありません。

< 稲美町におけるバス路線網 >

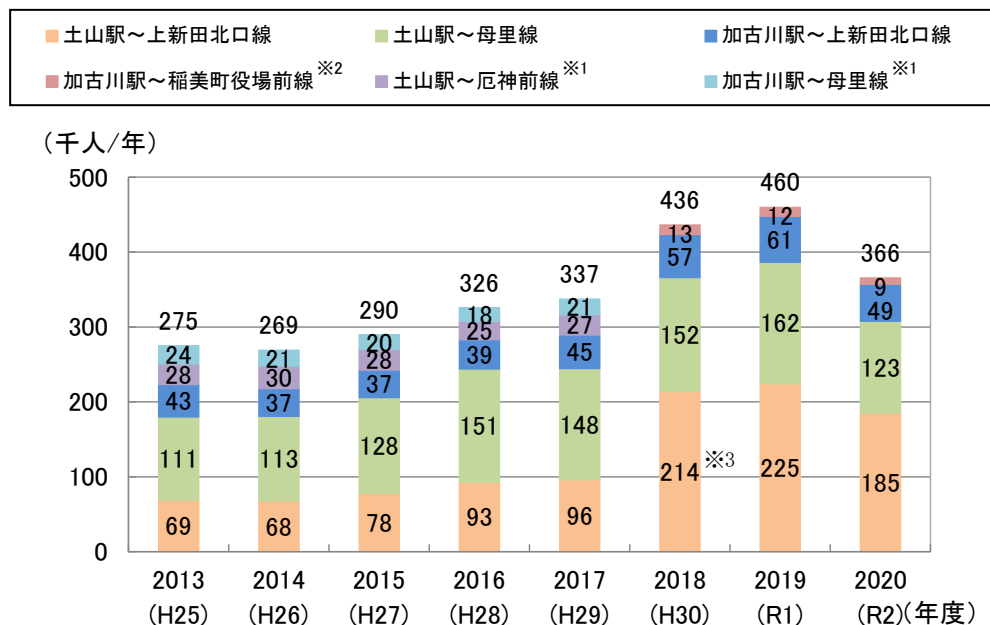


※) 令和3年12月時点

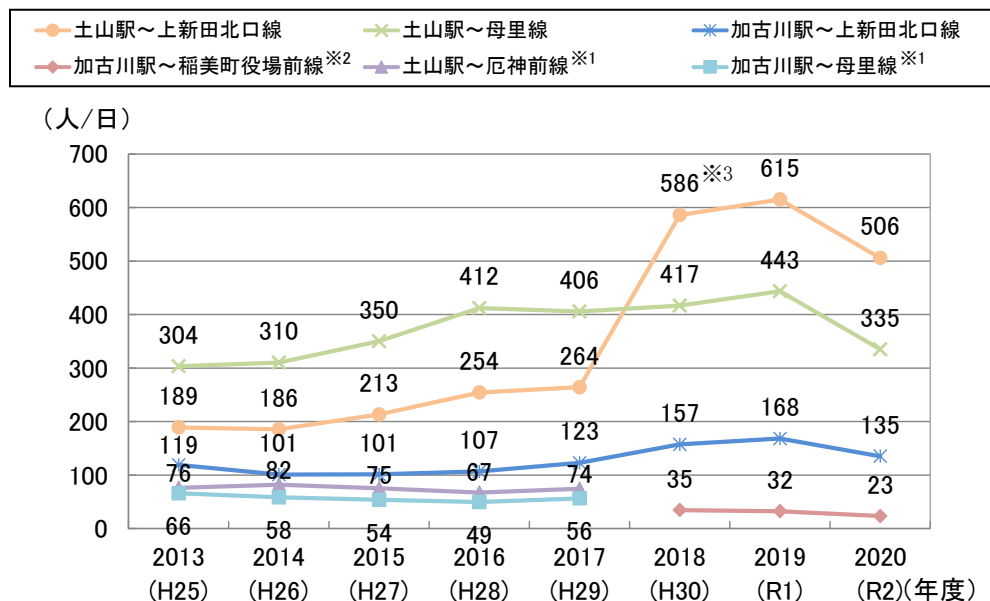
② 路線バス乗車人員の推移

- ・路線バスの乗車人員は増加傾向にあり、2019年度（令和元年度）には約46千人まで増加しました。しかし、2020年度（令和2年度）は、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、乗車人員は減少しています。

< 路線バス乗車人員の推移（年間） >



< 路線バス乗車人員の推移（1日あたり） >



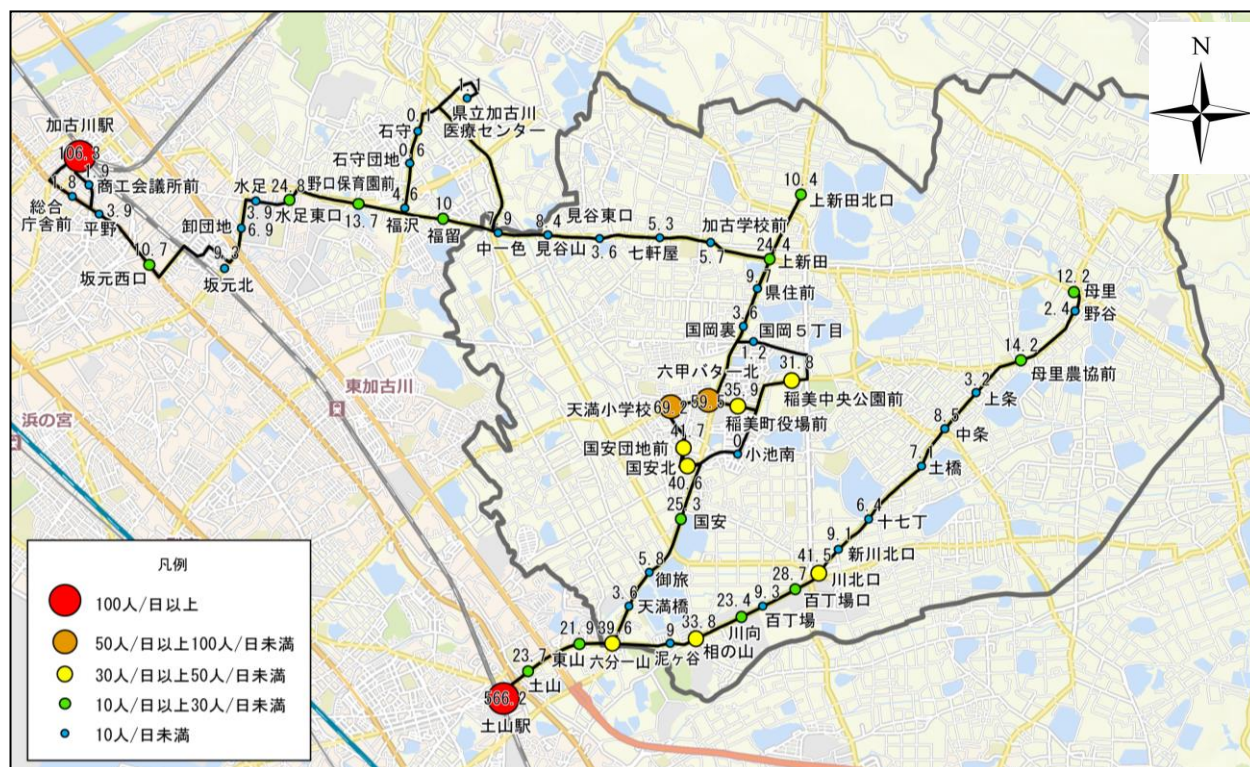
※1) 土山駅～厄神前線、加古川駅～母里線は2017年（平成29年）10月まで運行

※2) 加古川駅～稲美町役場前線は2017年（平成29年）10月から運行

※3) 土山駅～上新田北口線の増加要因は、2017年（平成29年）10月のバス路線の再編に伴う統廃合により、稲美町役場前～稲美中央公園前バス停間を迂回していた路線が補助対象となり、調査対象となったことによるもの

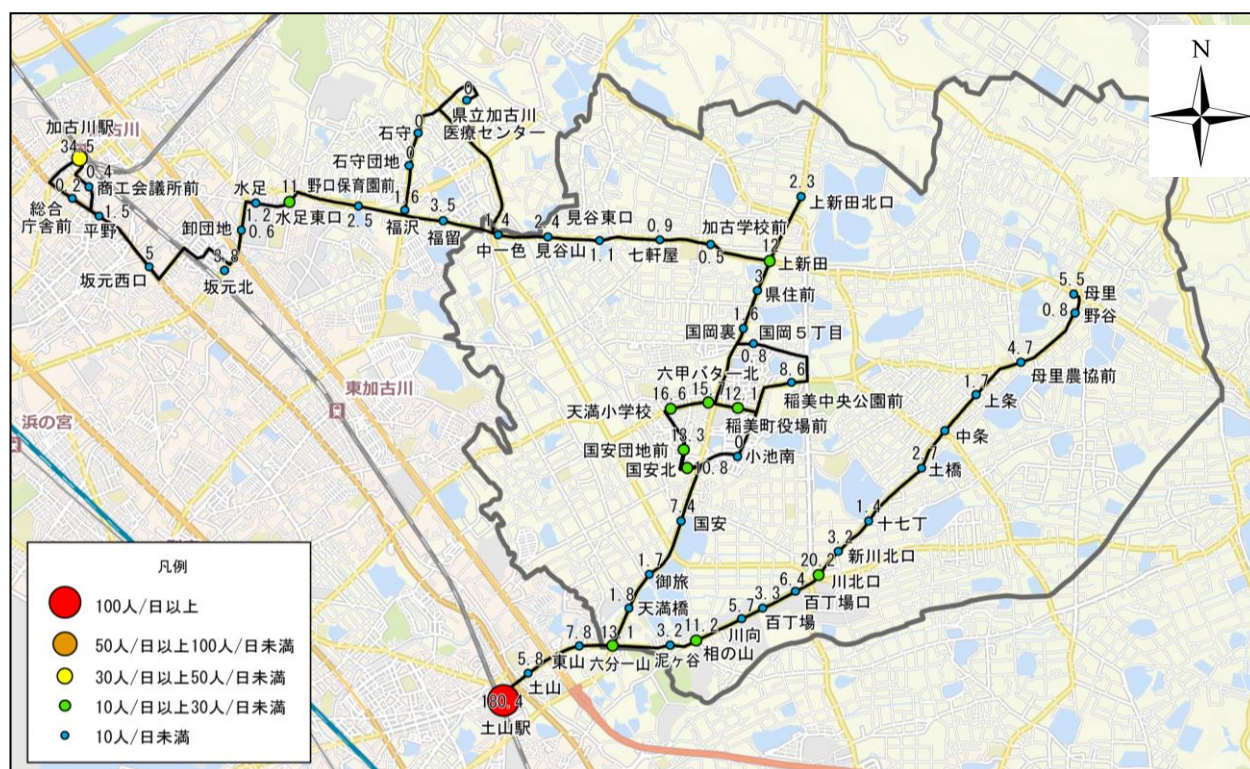
出典) 稲美町所管データ

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



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日あたり乗車人員）＞



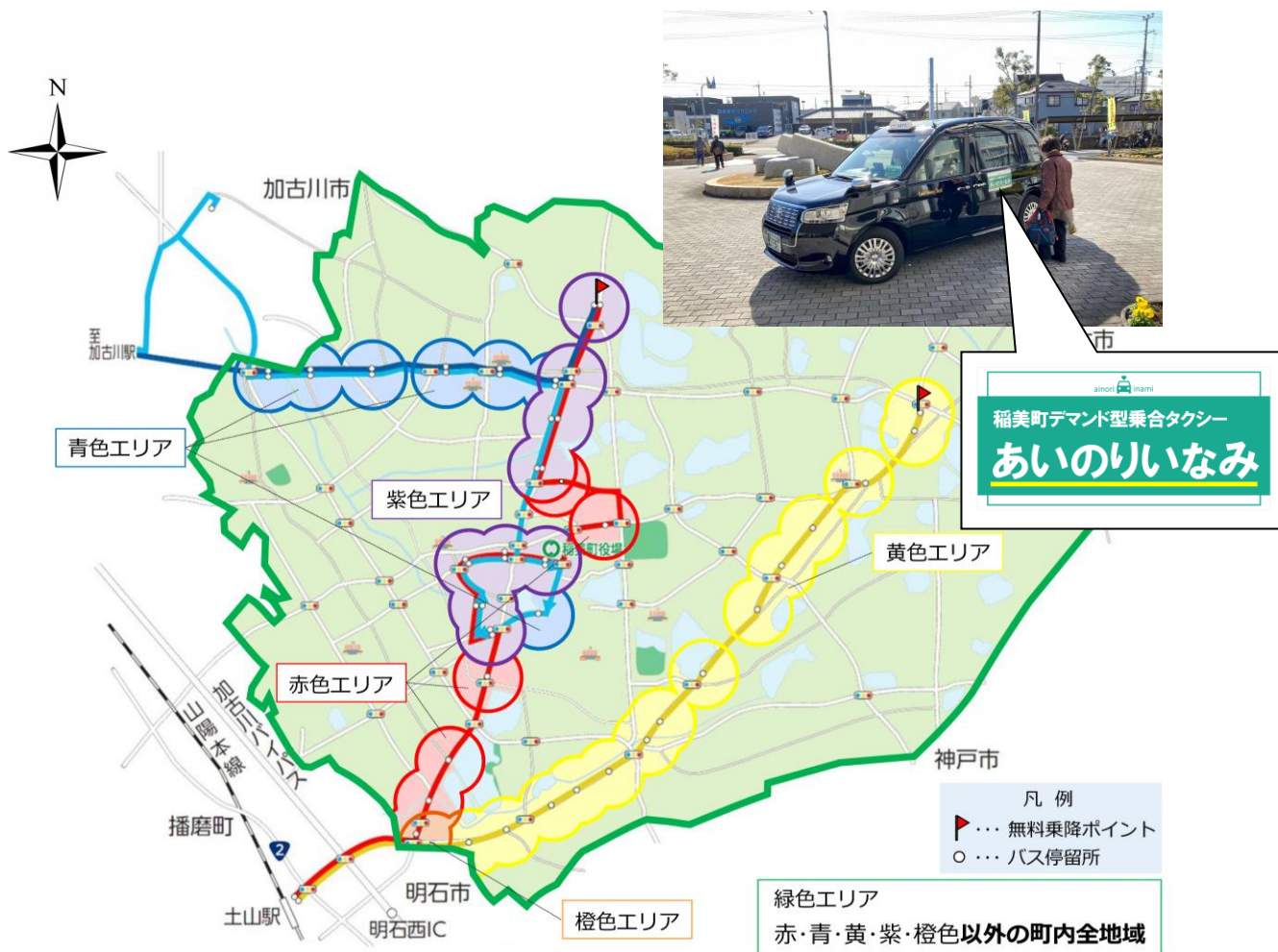
出典）ICカードデータ（神姫バス所管データ）

(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（令和2年12月から令和4年3月まで）の概要

- ・本町では2020年（令和2年）12月からデマンド（予約）型乗合タクシー*「あいのりいなみ」の社会実験を行いました。
- ・社会実験中は、前日までに予約をすることで、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移動できるサービスとして、1便あたり1時間30分の運行時間を設定し、平日に1日4便運行してきました。

< デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」運行区域図 >



出典) 稲美町所管データ

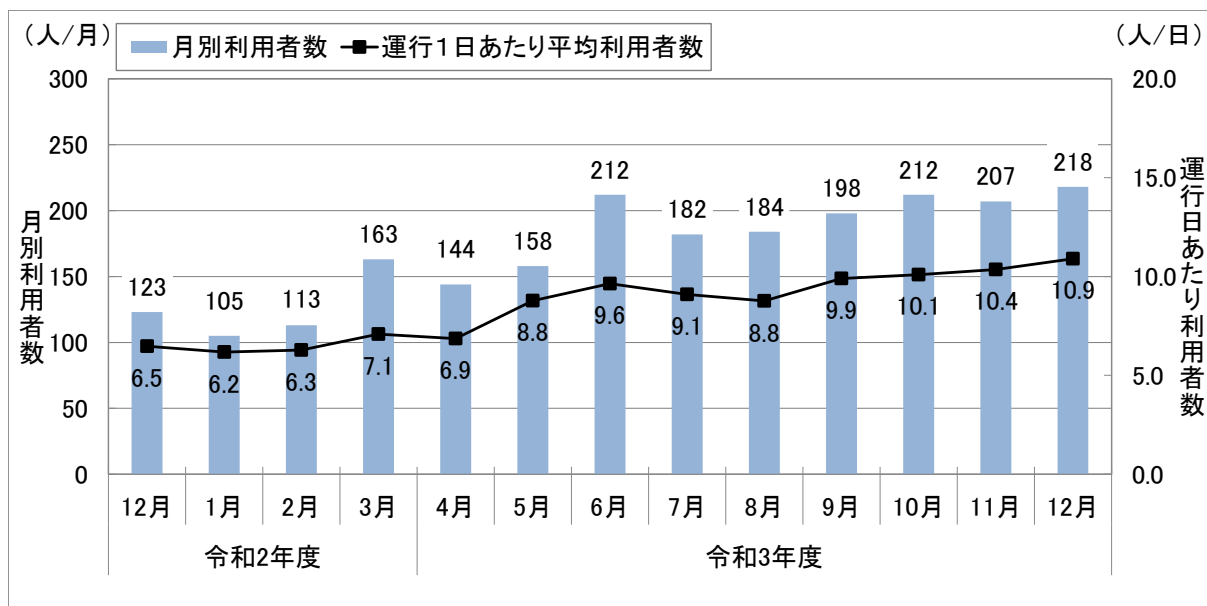
< デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」の社会実験の概要 >

運行日	便数	運行時間	利用方法	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	電話予約 (1週間前~ 前日まで受付)	400円 ※ 保護者同伴の小学生未満無料 (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) ・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人程度で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、12月には218人になりました。

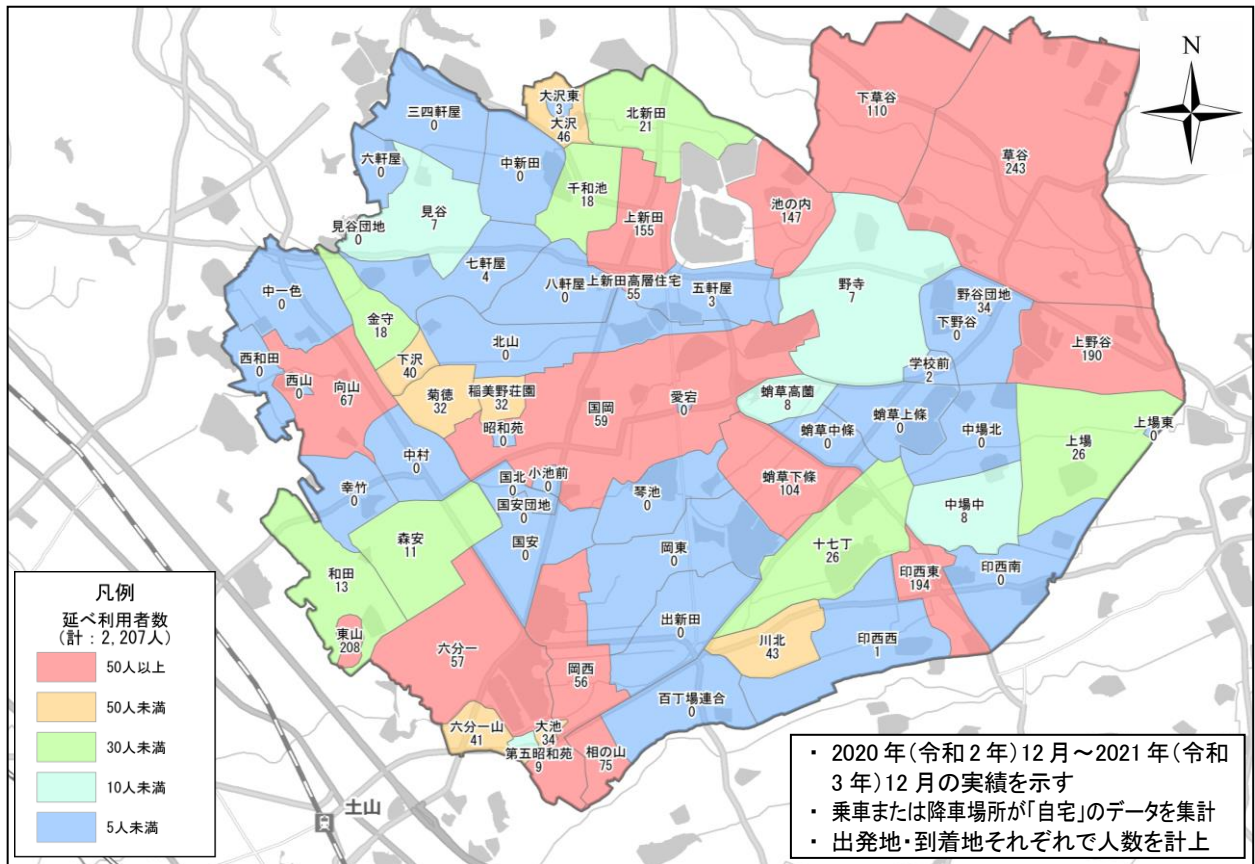
< 月別利用者数の推移 >



※) 2020年(令和2年)12月～2021年(令和3年)12月のデータを集計
出典) 稲美町所管データ

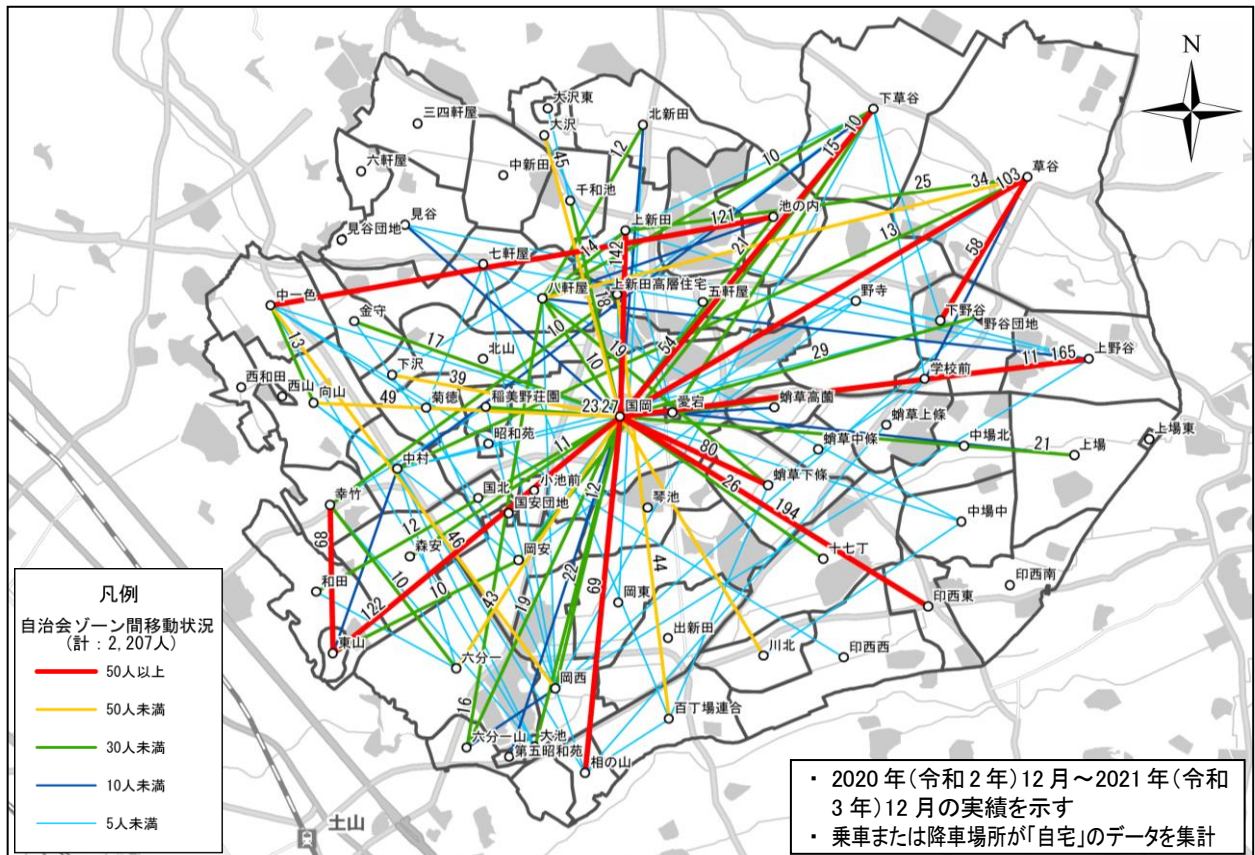
③ 「あいのりいなみ」利用状況

＜ 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

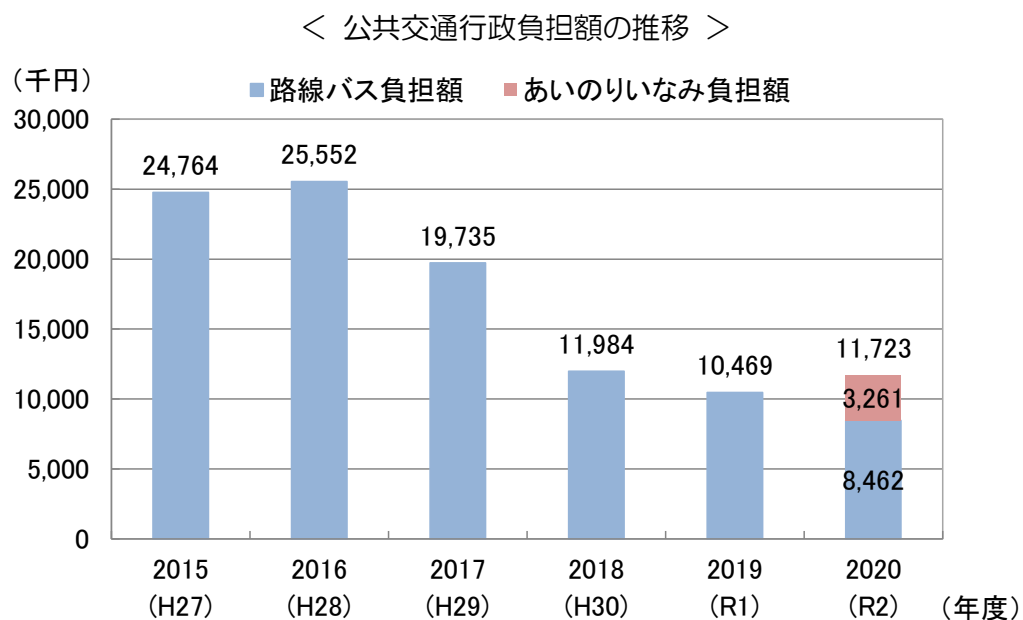
＜ デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」における移動状況 ＞



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）以降はバス路線の再編に伴い大きく減少しました。
- 2020年（令和2年）12月から運行している「あいのりいなみ」の負担額は、3,261千円となっています。



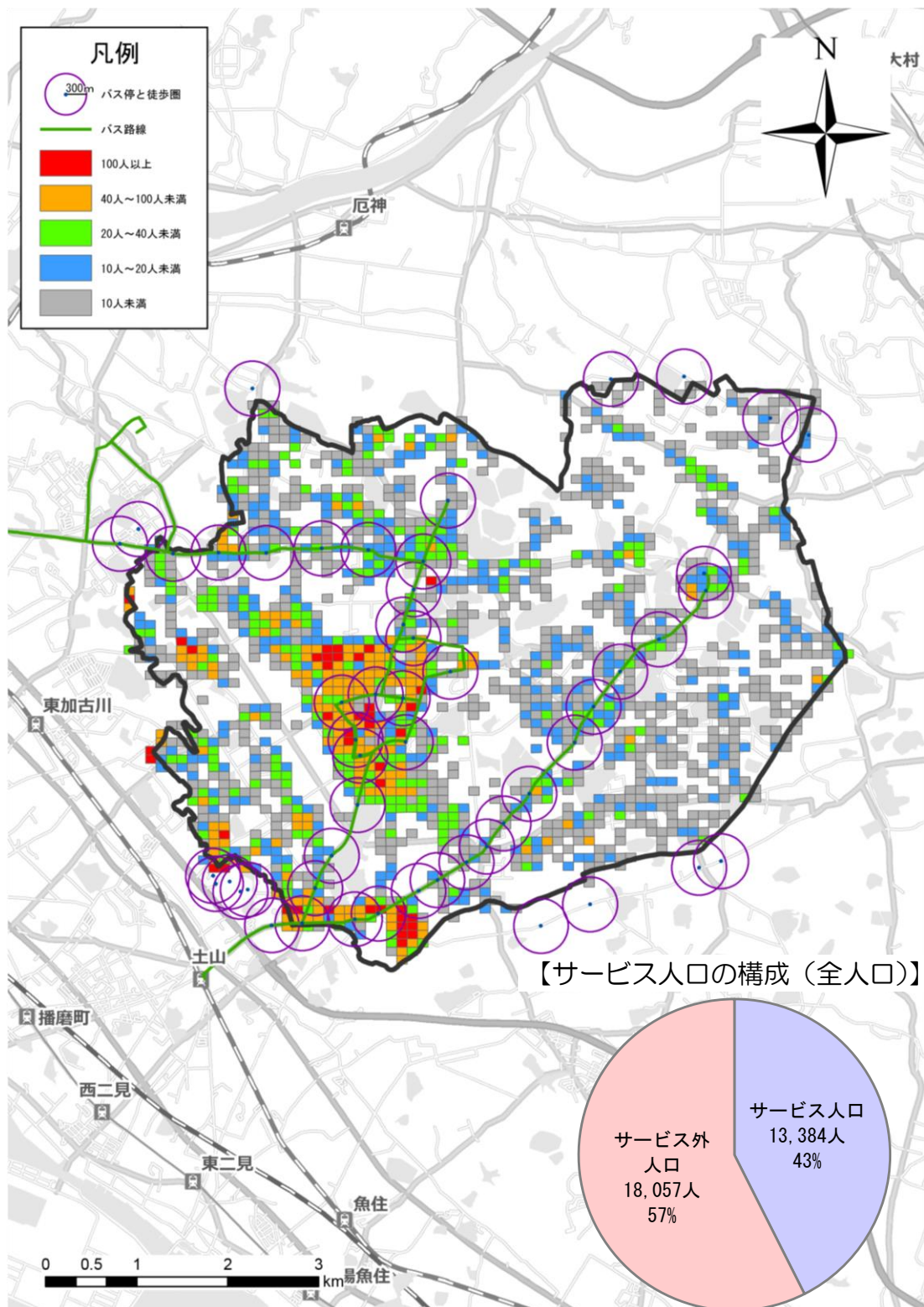
出典) 稲美町所管データ

(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、一部の住宅密集地をはじめとした約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。

< 路線バスにおける人口カバー状況（全人口） >

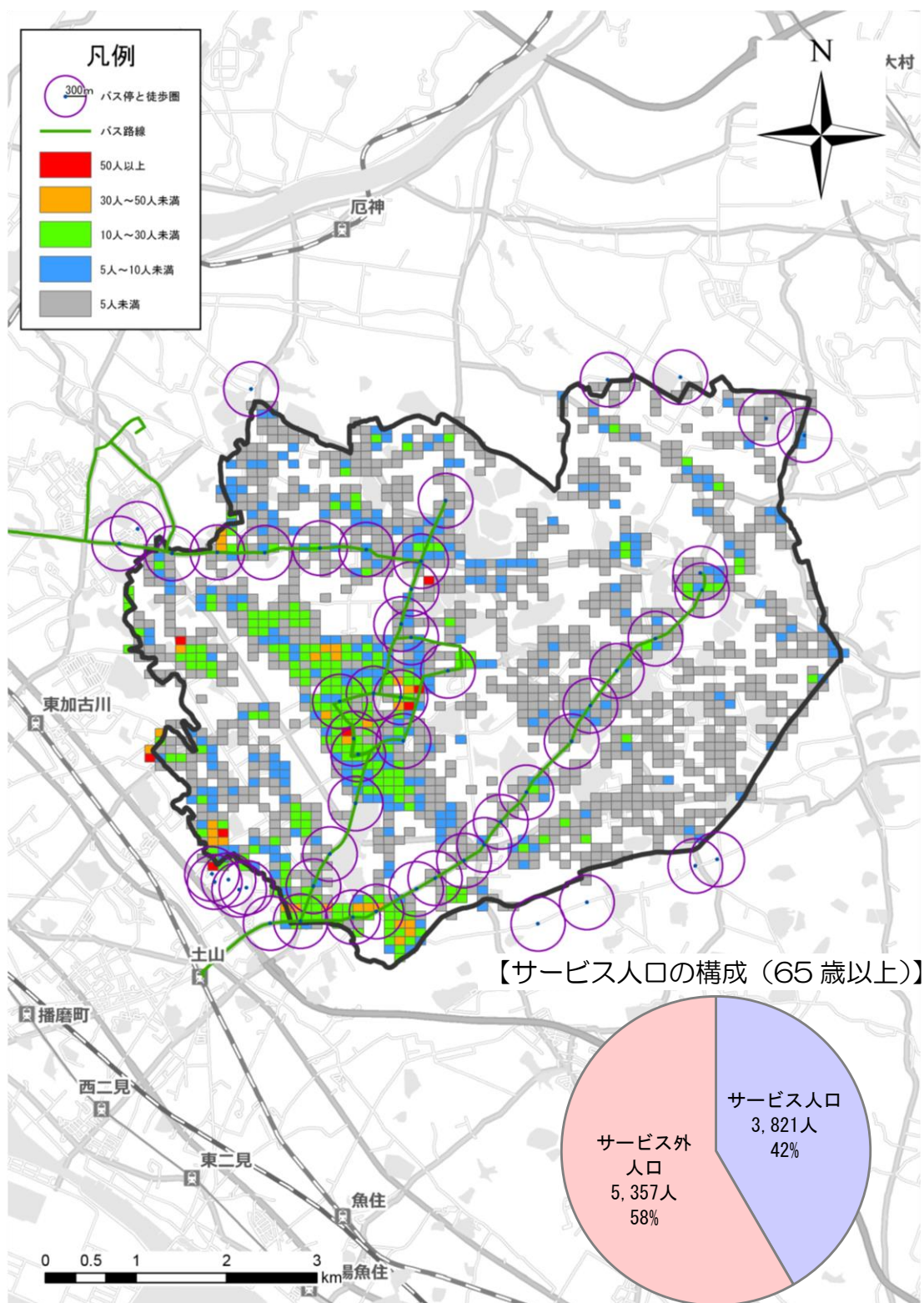


※) メッシュ*は1辺約100mの正方形
出典) 2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

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、一部の住宅密集地をはじめとした約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。

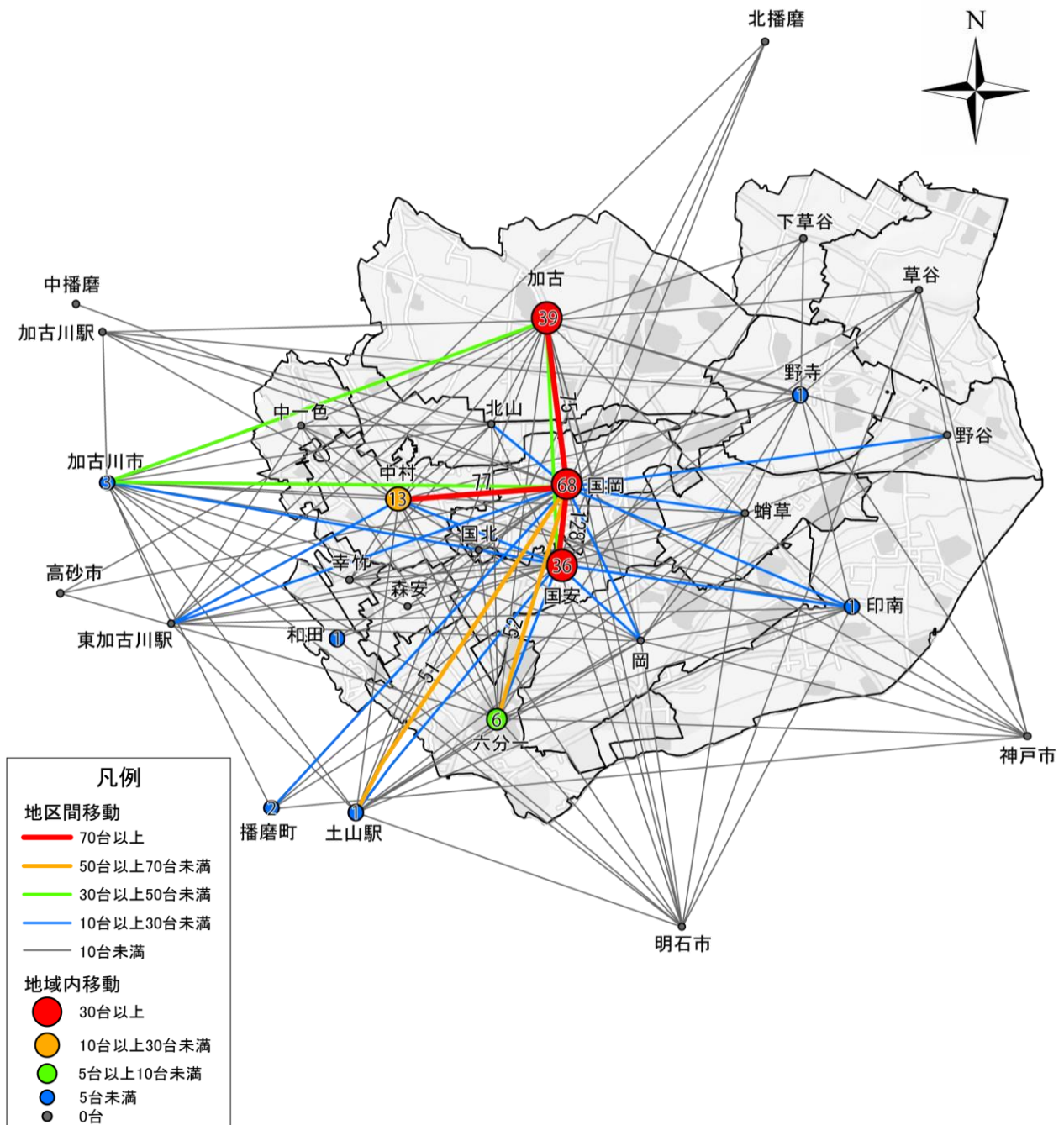
＜ 路線バスにおける人口カバー状況（65歳以上）＞



(6) タクシーの現状

- ・稲美営業所を起点とするタクシーの運行は、国岡地区に関する移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移動も一定数みられます。

< タクシー利用者の移動状況 >



※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

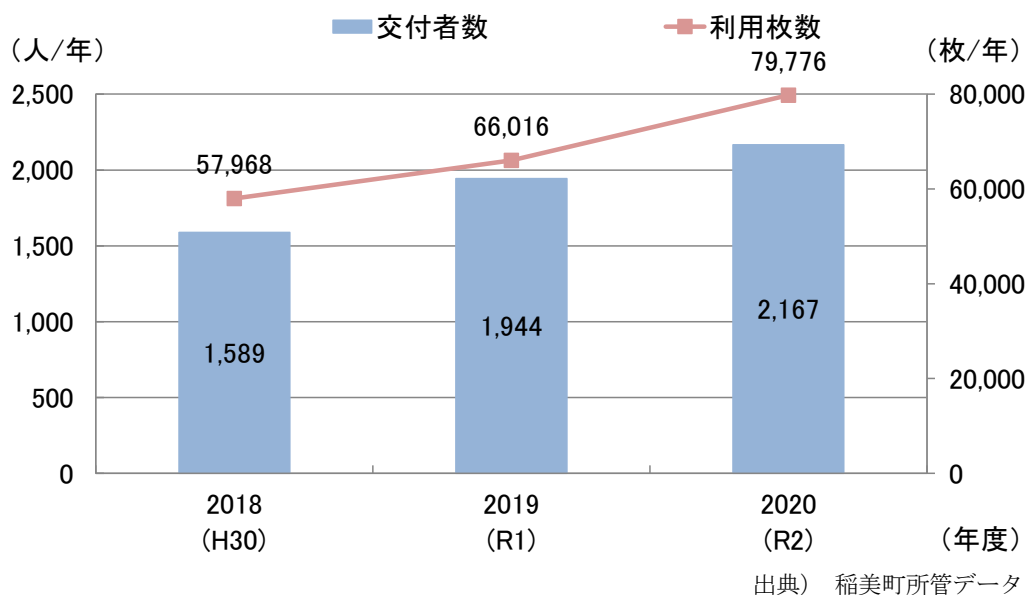
※2) 稲美営業所から出動したタクシーを対象(一部、土山駅のタクシー台数は含まれていない)
出典) ルミナスタクシー所管データ

(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 ＞



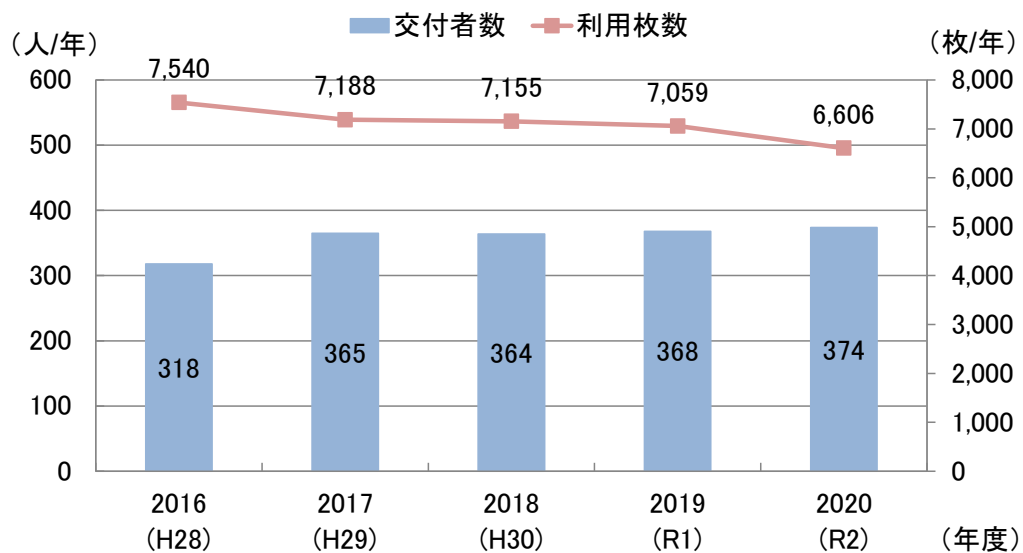
＜ 高齢者優待利用券（バス・タクシー券）の概要 ＞

項目	内容
対象者	(1) 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 ① 住民税非課税世帯の人(同じ世帯の人全員が非課税) 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 (2) 町内に住所のある 75 歳以上の人で、下記の両方に当てはまる人 ① 後期高齢者医療保険 1 割負担の人 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
交付数	【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 【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 ・利用は町と契約しているタクシー会社に限る

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みると、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・利用状況 ＞



出典) 稲美町所管データ

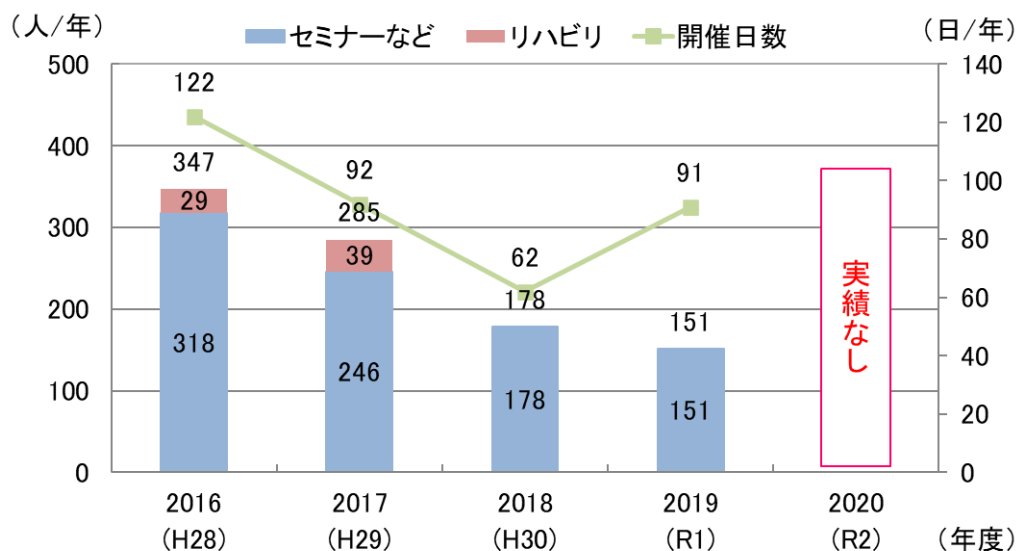
＜ 福祉タクシー利用券の概要 ＞

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 ・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円をさらに助成 ・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*などに参加する人の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ます。また、2020年度（令和2年度）は、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、利用はありませんでした。

＜ 外出支援サービス事業（いきいきセミナーなど）の利用状況 ＞



出典) 稲美町所管データ

＜ 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*」、「機能訓練(リハビリ)事業」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

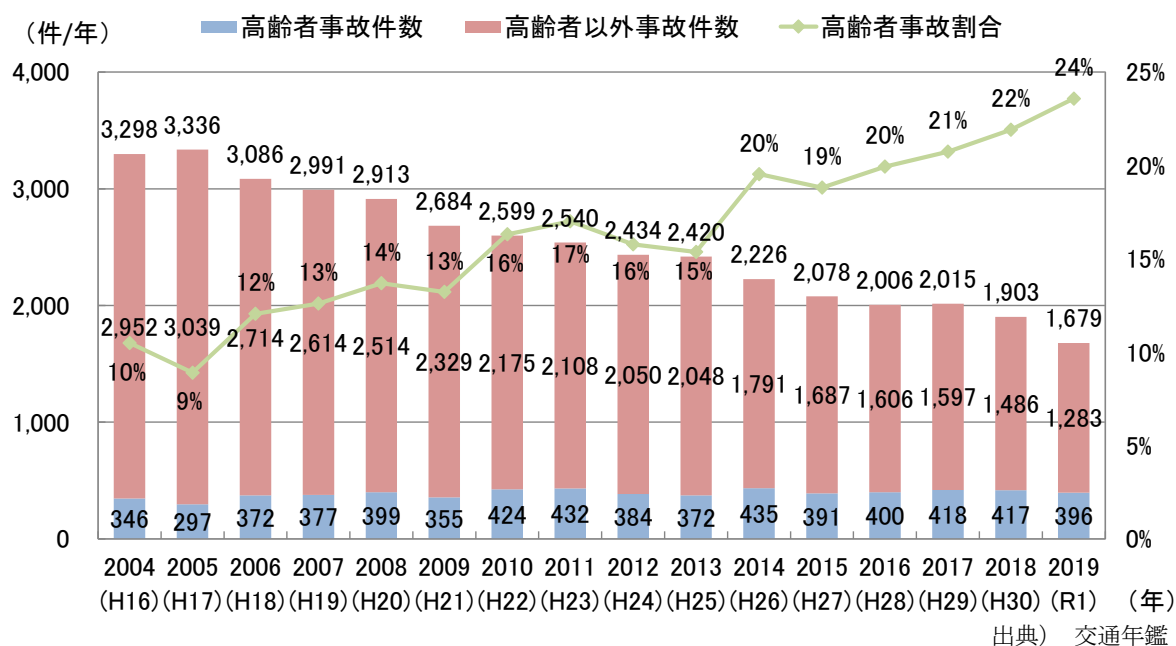
- ・タクシー会社や企業などにおいて、独自で介護タクシーや移送ボランティアといった福祉サービスが提供されており、これらのサービスを総動員し、有効活用することで、既存の公共交通を補完する移動手段の1つとなることも考えられます。

(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の事故割合は増加傾向となっています。

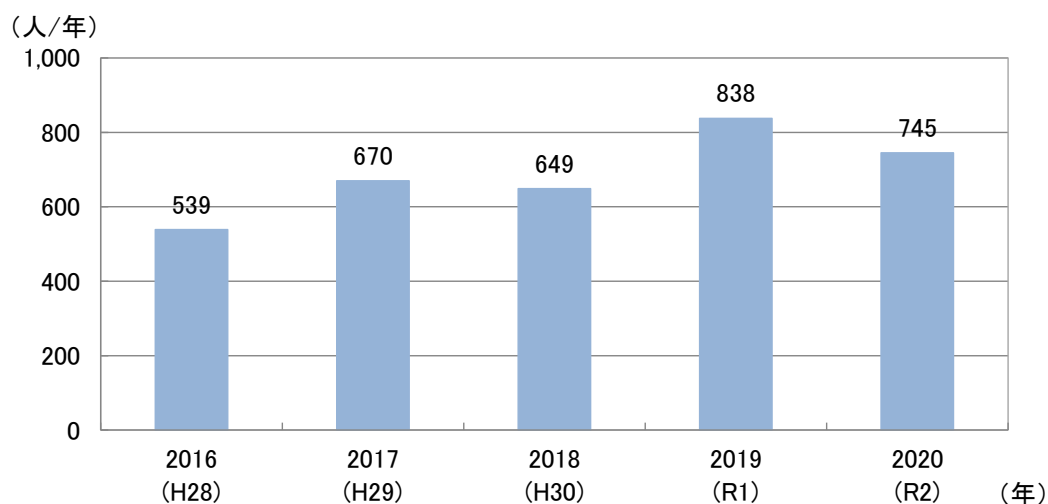
＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（加古川警察署管内）＞



② 運転免許証自主返納者の状況

- ・加古川警察署管内における運転免許証自主返納者数の推移をみると、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。

＜ 加古川警察署管内における運転免許証自主返納者数の推移 ＞



2.3 稲美町における移動状況

(1) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査による移動状況

① パーソントリップ調査の概要

■ パーソントリップ調査*とは

- ・本町を含めた全体的な移動状況を把握するために「平成22年近畿圏パーソントリップ調査」（最新値）のデータを集計し、整理を行いました。

< パーソントリップ調査の概要 >

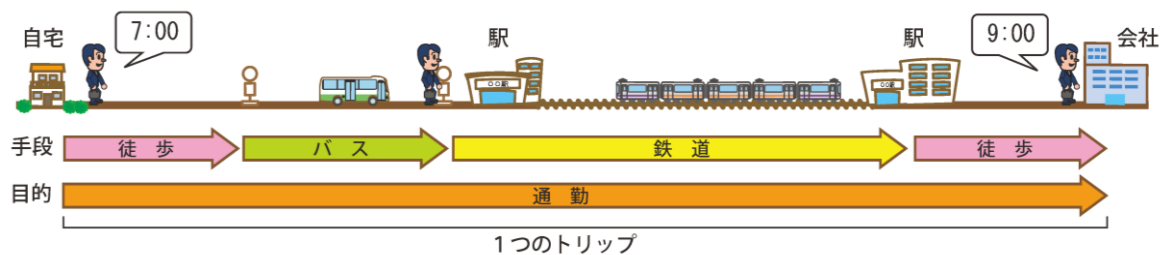
経済・社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は、都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人（Person）の動き（Trip）」から都市を分析していくのが、パーソントリップ調査（以下、PT調査）です。

これまで昭和45年の第1回調査以降10年ごとに、京阪神都市圏において調査を実施しています。

パーソントリップ調査とは、「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」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。

ある目的による、出発地から目的地までの移動を1トリップ*と数え、そのトリップの詳細を調査します。

これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求めることができます。



< 平成22年近畿圏パーソントリップ調査（第5回）の概要 >

1. 調査時期

平成22年10月中旬～11月

2. 調査方法

- ・郵送配布、郵送+Web*回収
- ・調査票配布者以外の人を対象にしたWeb調査も実施

3. 調査対象範囲

2府4県全域を対象

 : 第4回調査対象圏域（平成12年）
 : 第5回調査対象圏域（平成22年）

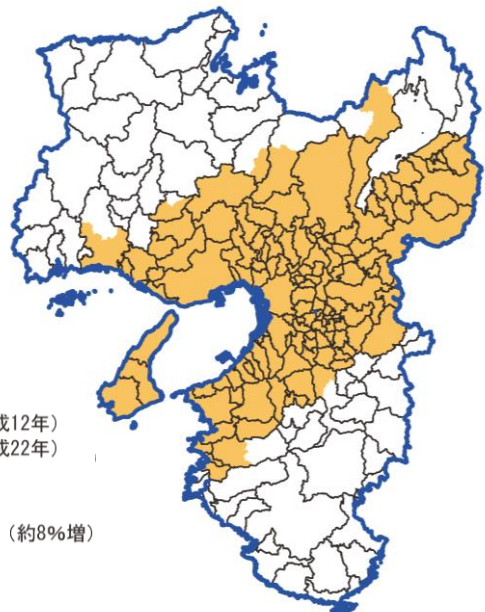
4. 目標サンプル数

- ・約70万サンプル
（目標有効サンプル率3.5%）



圏域人口

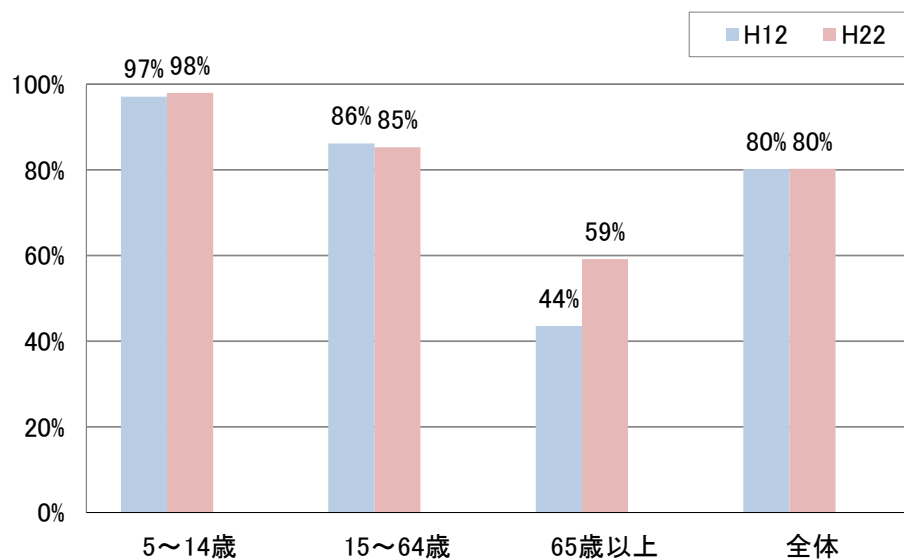
第4回調査 1,920万人
 第5回調査 2,065万人（約8%増）



② 外出率

- 年齢区分別の外出率を2000年（平成12年）と2010年（平成22年）で比較すると、65歳以上では増加傾向にあり、44%から59%と15%多くなっています。

< 年齢区分別外出率の推移 >

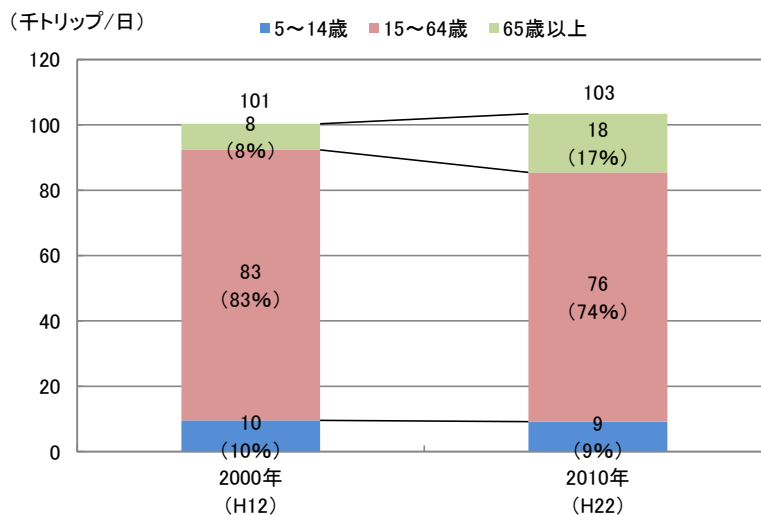


出典) H12 : 2000 年 (平成 12 年) 近畿圏パーソントリップ調査*
H22 : 2010 年 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査

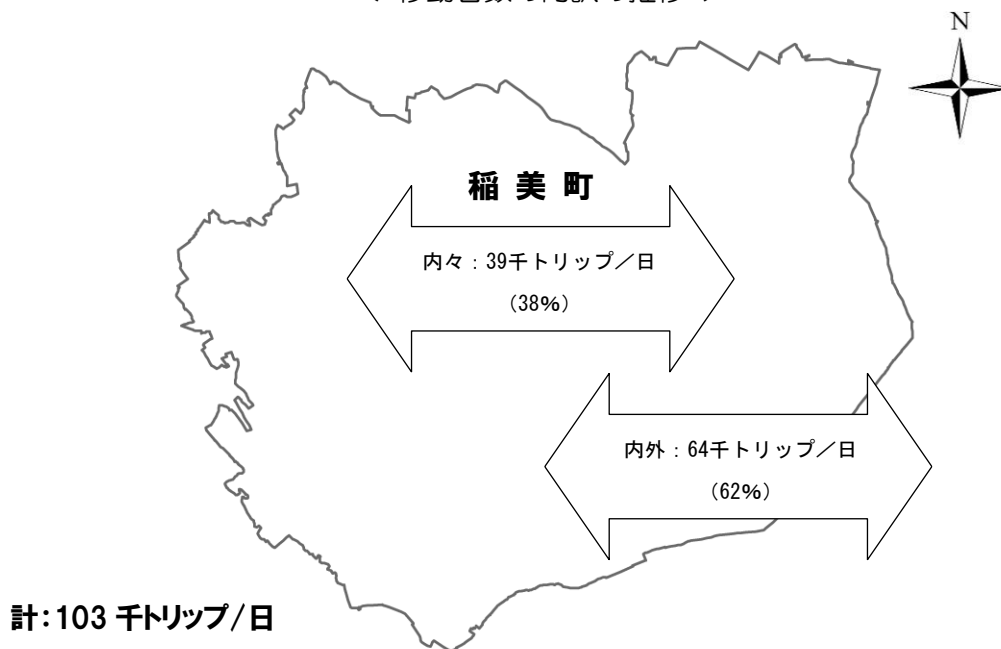
③ 稲美町を出発地または到着地とする移動状況

- 2000年（平成12年）から2010年（平成22年）の本町関連の人の移動量を年齢区分別にみると、15～64歳は減少しており、65歳以上は約8千トリップ*/日から約18千トリップ/日と約2.3倍に増加しています。

< 年齢区分別の移動量の変化 >



< 移動者数の内訳の推移 >



※) 出発地または到着地が稲美町の移動を集計

出典) H12：2000年（平成12年）近畿圏パーソントリップ調査*

H22：2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

(2) 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

- ・住民の詳細な移動状況・移動特性を把握するために、2021年（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 >

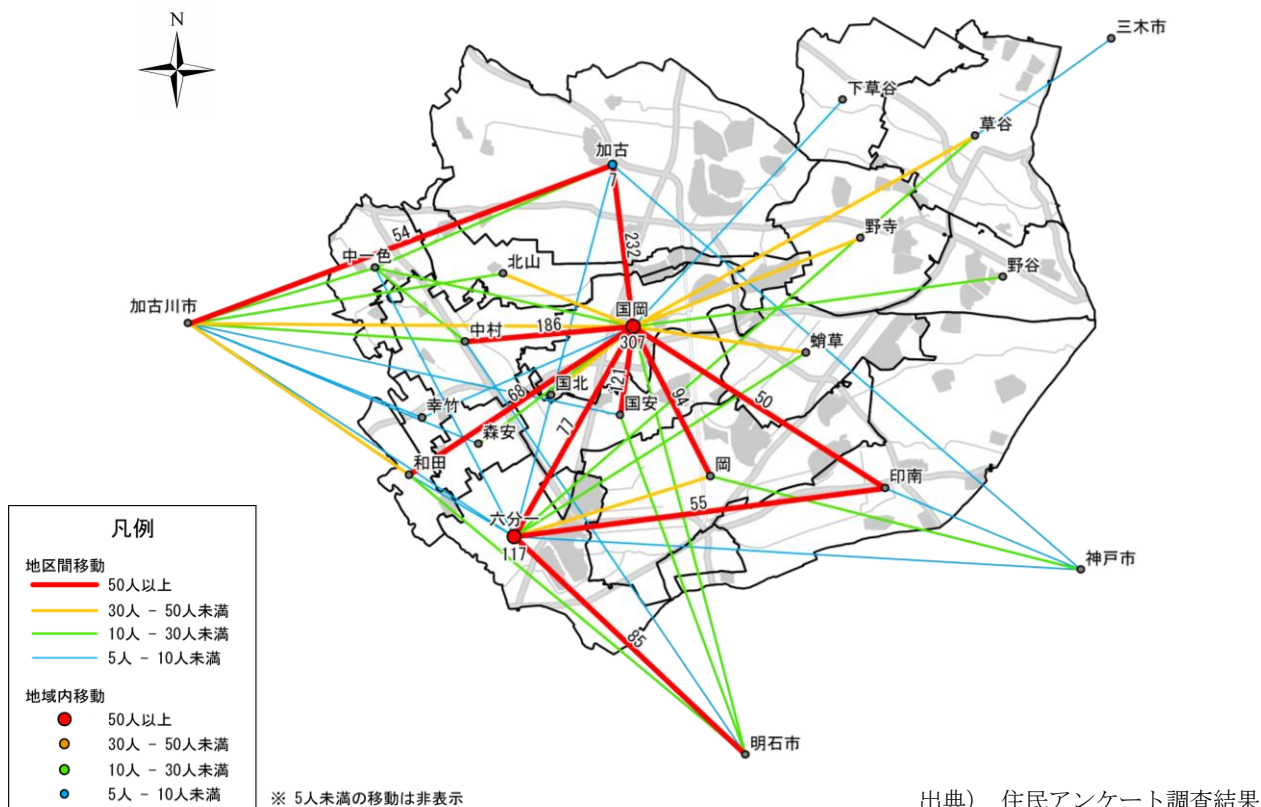
配布日		令和3年7月31日
回答期限日		令和3年8月13日
調査対象者		16歳以上
調査対象者抽出方法		調査票を自治会別に案分し、地区ごとに偏りが生じないように抽出
配布・回収状況	方 法	郵送による配布・回収
	配布数	6,400人(あいのりいなみ登録者:460人、高齢者優待利用券*交付対象者:800人、福祉タクシー利用券*交付対象者:140人、その他住民:5,000人)
	回収数	2,940人(有効票:2,816人)
	回収率	約46%

※) アンケートの結果は、小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがあります。

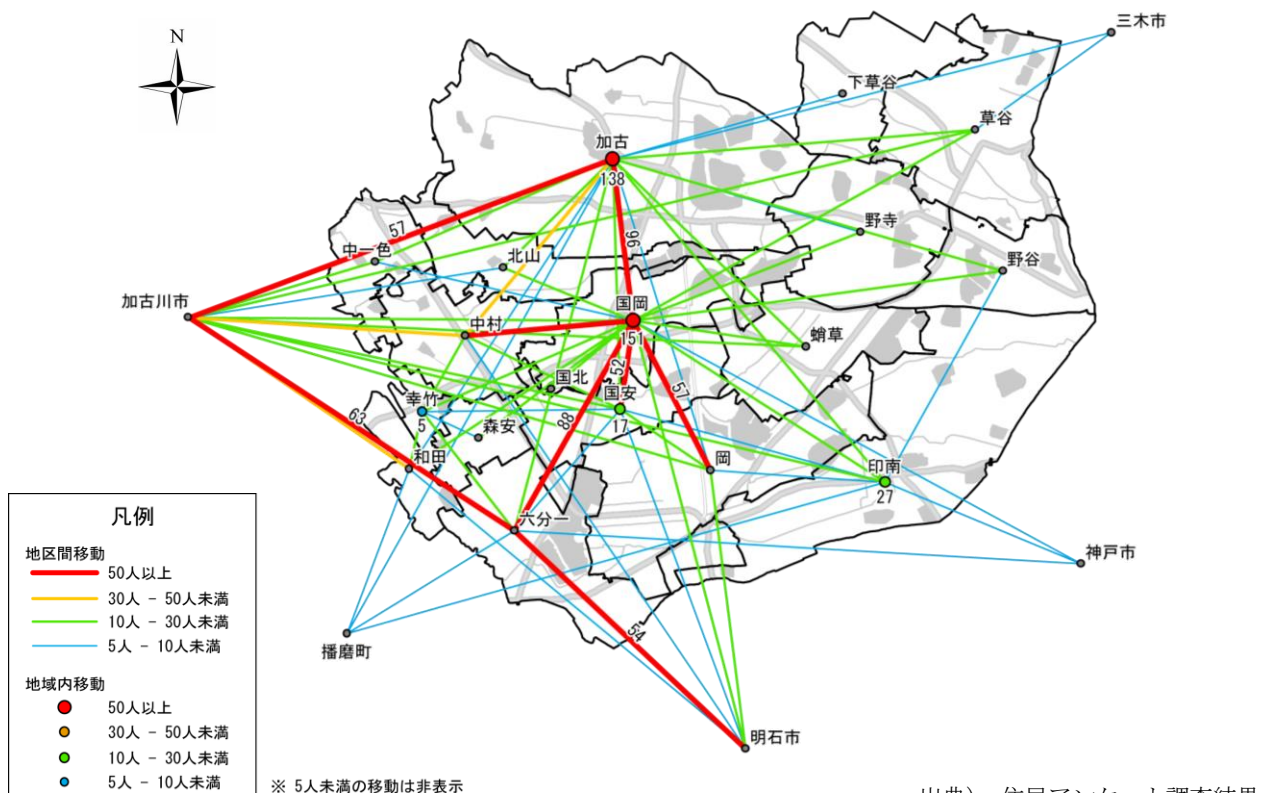
② 稲美町内外の目的別移動状況

- ・住民の移動状況を目的別にみると、いずれの目的においても国岡地区に関する移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みられます。

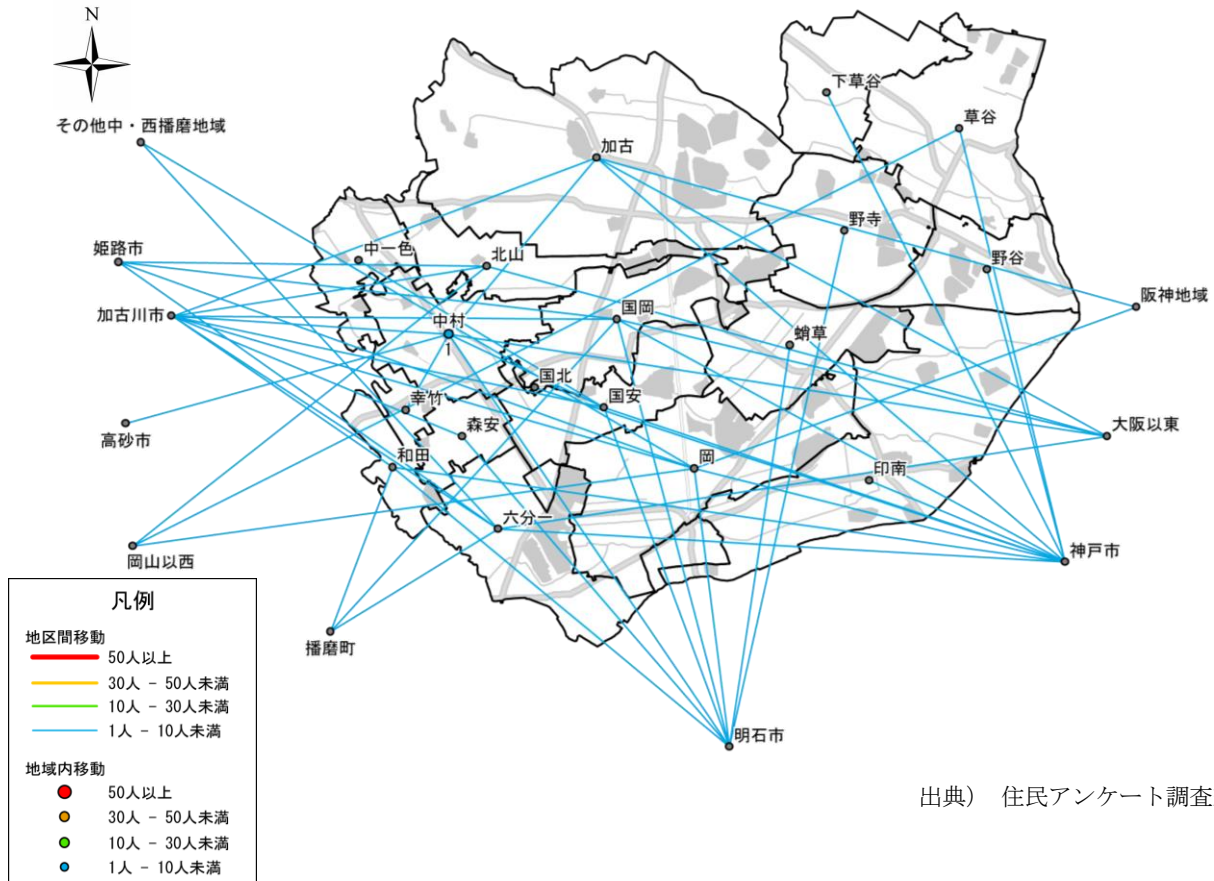
< 移動状況【買物】 >



< 移動状況【通院】 >

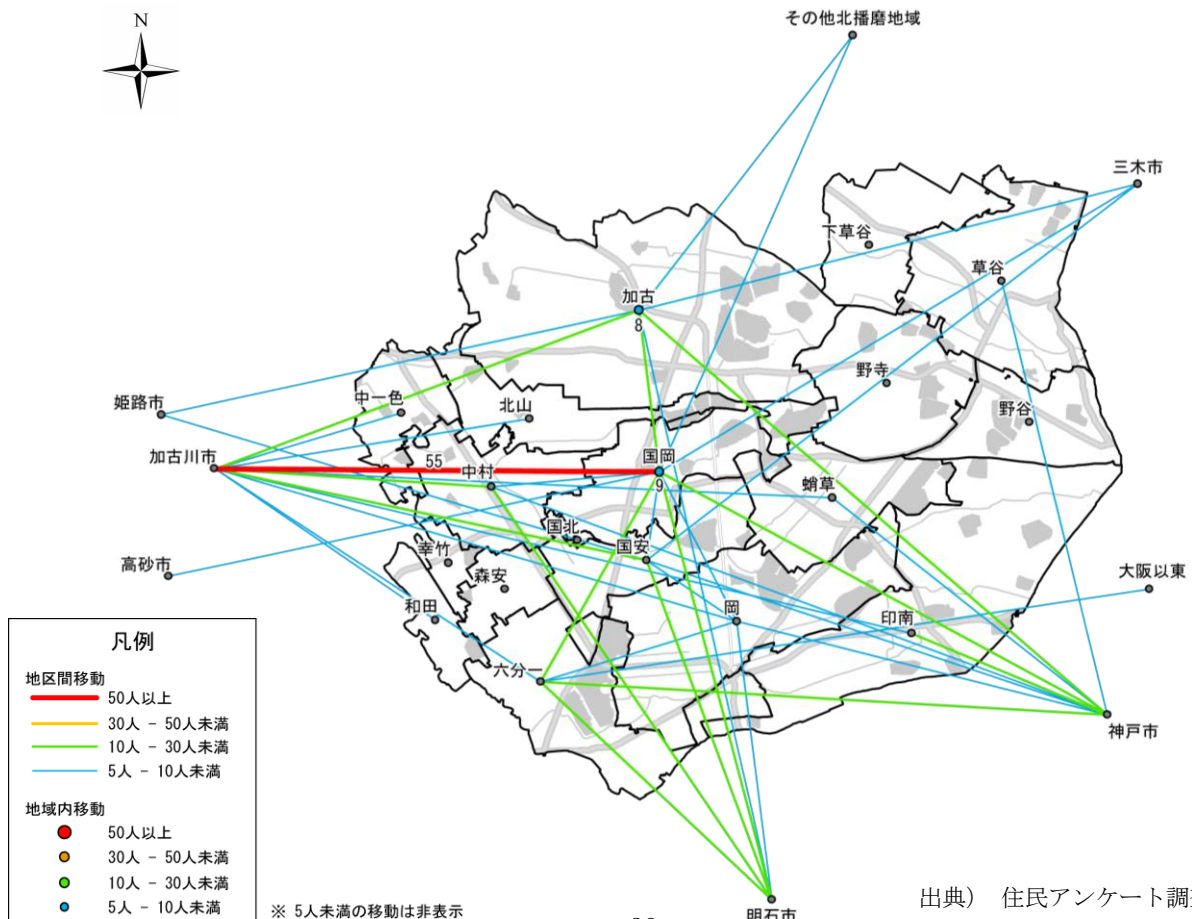


< 移動状況【通学】 >



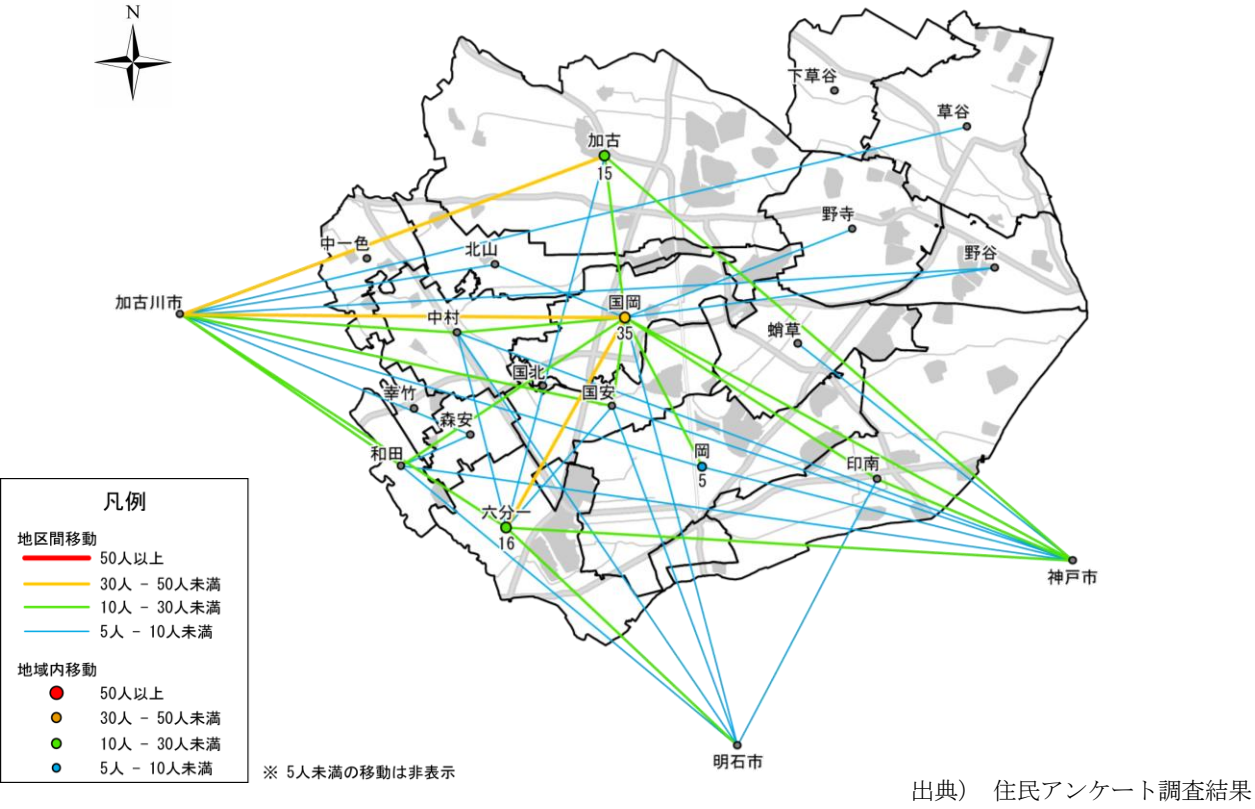
出典) 住民アンケート調査結果

< 移動状況【通勤】 >



出典) 住民アンケート調査結果

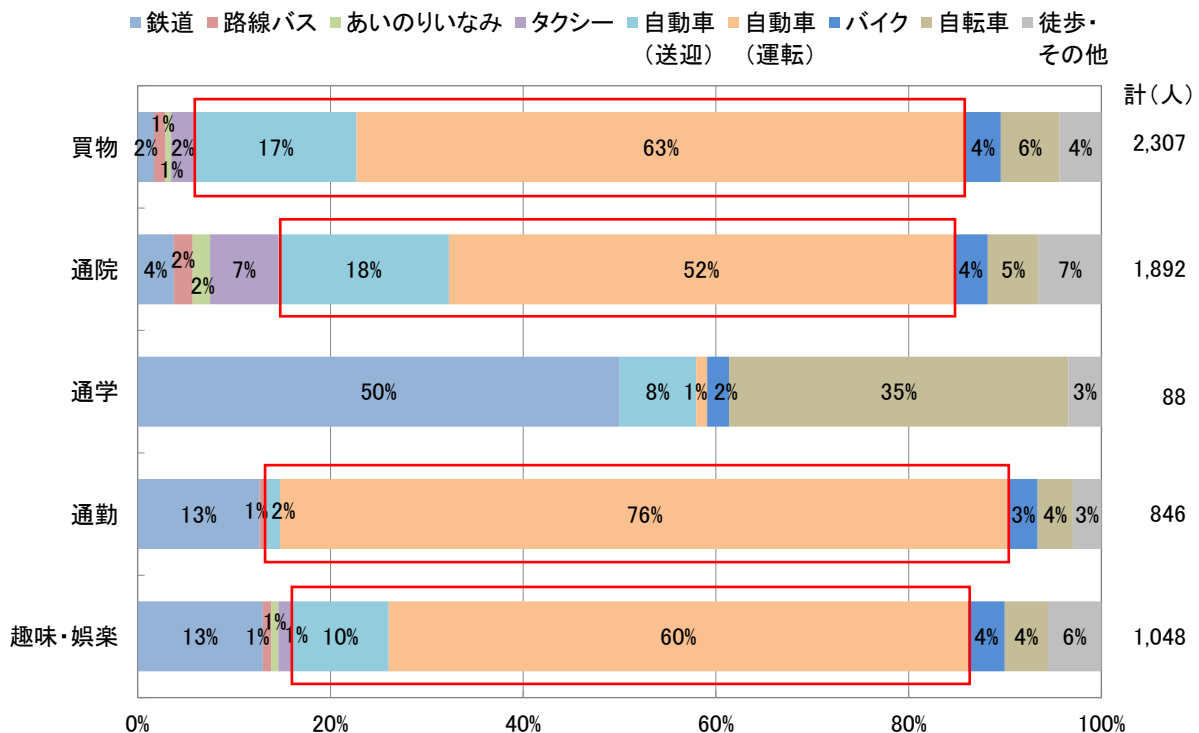
< 移動状況【趣味・娯楽】 >



③ 住民の利用交通手段

- 通学を除く目的では自動車を利用（送迎・運転）して移動する人が多く、全体の約7割を占めています。一方で、路線バスや「あいのりいなみ」の利用は全体的に少なく、1割にも満たない状況です。
- 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。

< 利用交通手段 >



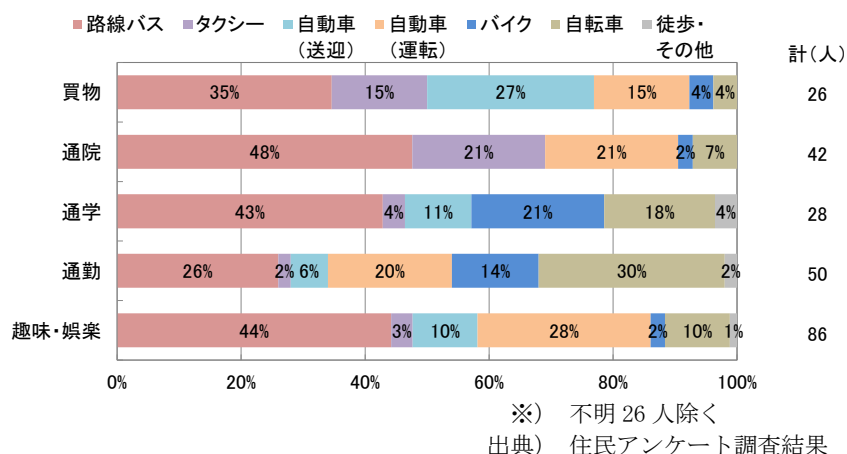
※1) 不明 45 人除く

※2) 赤枠は、自動車を利用（送迎、運転）して移動する人（全体の約7割）を表現している
出典） 住民アンケート調査結果

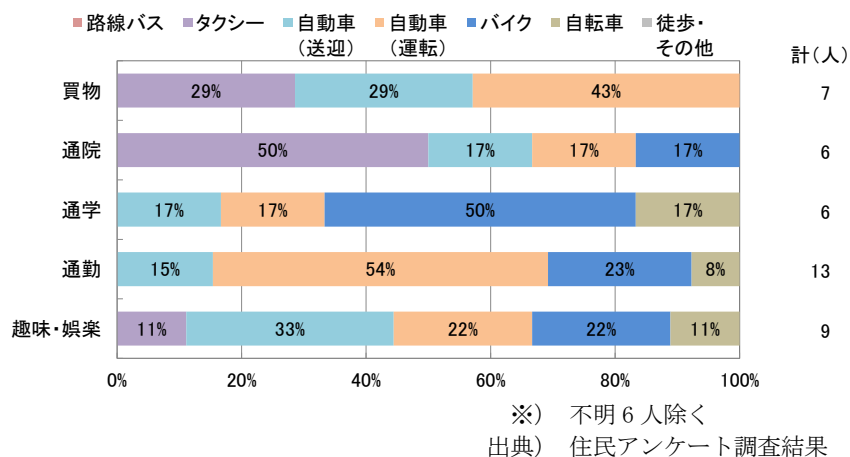
④ 住民の駅までの利用交通手段

- ・JR 土山駅には路線バスが接続しているため、バスの利用が多くなっています。
- ・JR 東加古川駅には、本町から東加古川駅に接続するバスが運行していないため、自動車やバイク、タクシーの利用がみられます。
- ・JR 加古川駅には、加古川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や、自転車、バイクの利用がみられます。

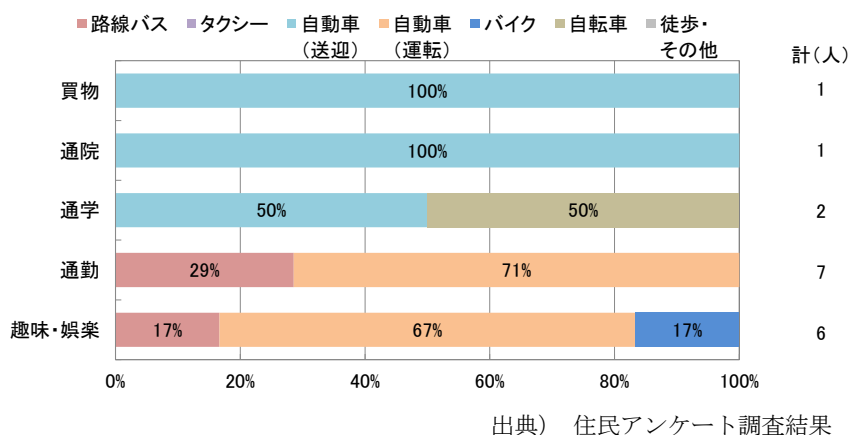
＜ JR 土山駅の利用交通手段 ＞



＜ JR 東加古川駅の利用交通手段 ＞



＜ JR 加古川駅の利用交通手段 ＞



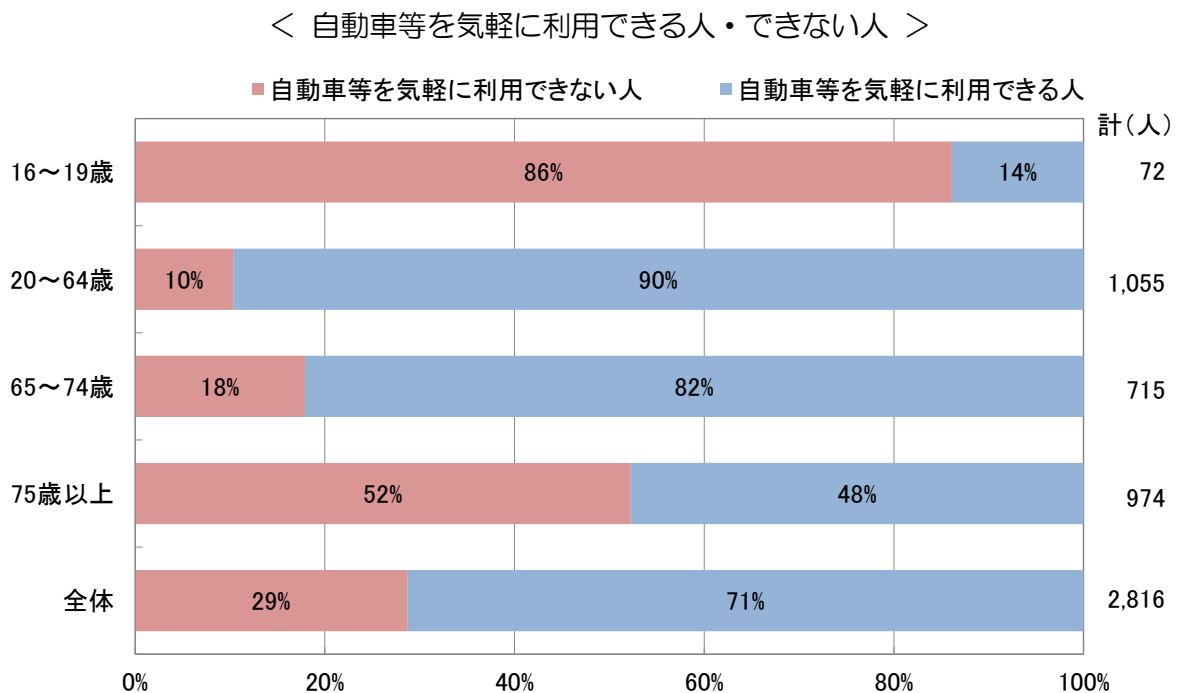
⑤ 稲美町全体における自動車等を気軽に利用できる人・できない人の割合

- ・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みると、約7割の人は自動車等を気軽に利用できていますが、残り約3割の人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。
- ・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



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

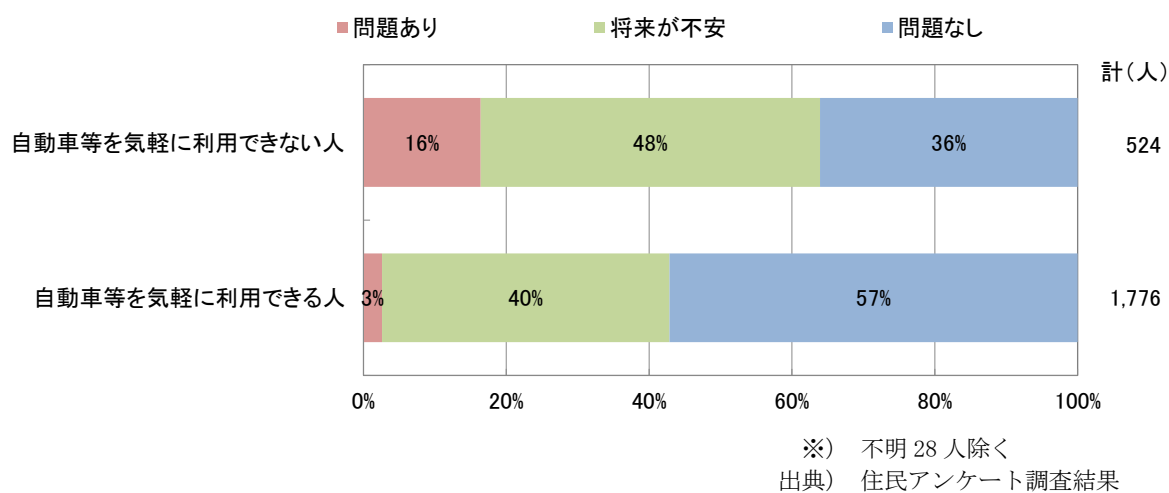
- ・自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点をみると、通勤を除き自動車等を気軽に利用できない人は、利用できる人と比べて日頃の移動に対して何らかの問題や将来への不安を感じている人が多くなっています。

■ 「問題あり」の定義

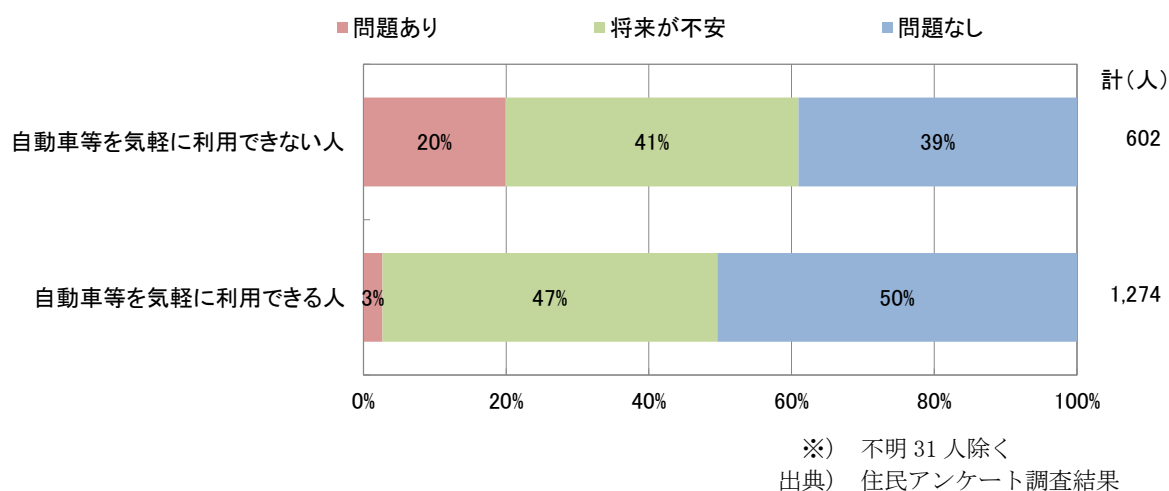
次のいずれかに該当する人を「問題あり」として設定

- ・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

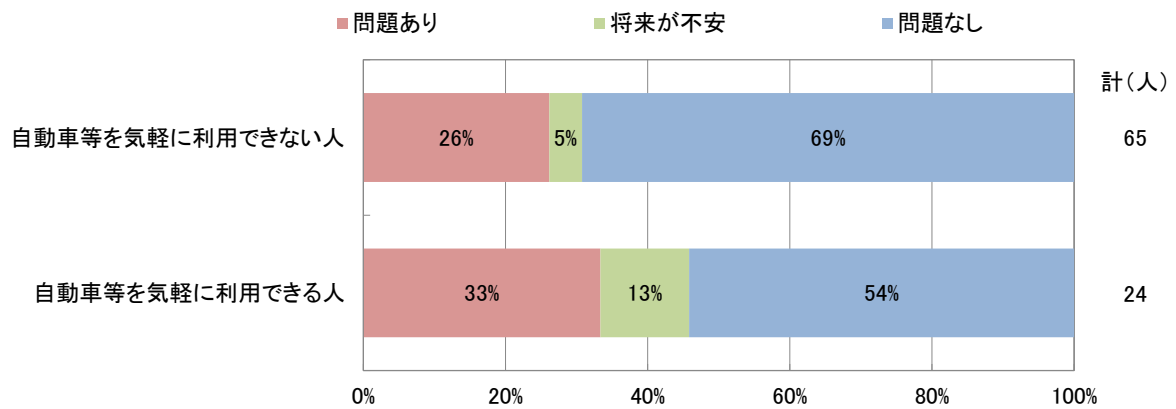
＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点【買物】 ＞



＜ 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】 ＞

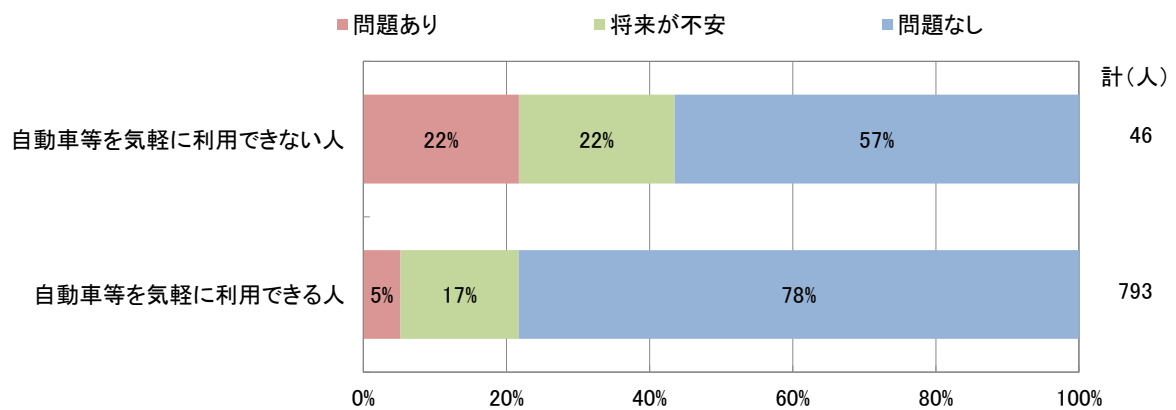


＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点【通学】＞



出典) 住民アンケート調査結果

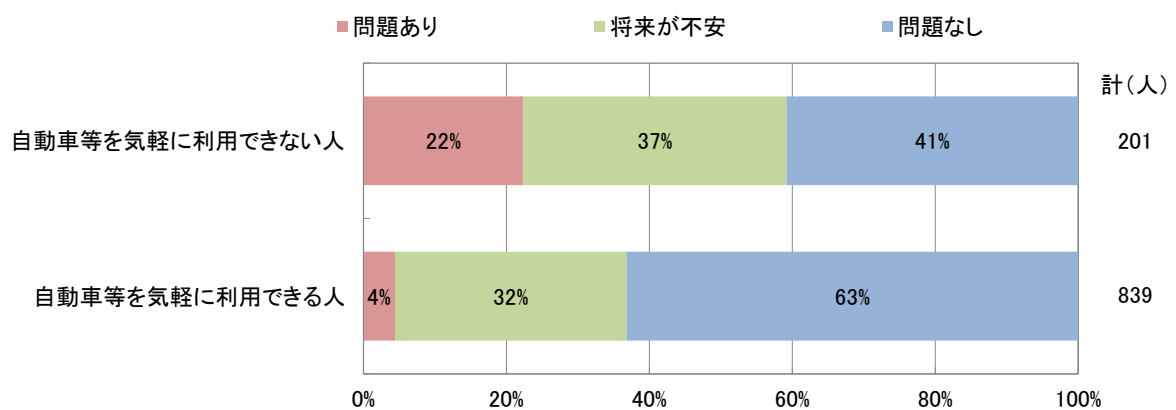
＜ 自動車等を気軽に利用できる人・できない人別の移動時の問題点【通勤】＞



※) 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・できない人別の移動時の問題点【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、将来的には人口の約 40%が 65 歳以上の高齢者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 東加古川駅は近年微減傾向にあります。(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、近年増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響などにより 2020 年度(令和 2 年度)は乗車人員が減少しています。(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)
- ・タクシーの運行は、国岡地区に関係する移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移動も一定数みられます。(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が、福祉タクシー利用券*の利用や外出支援サービス事業*の利用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。また、運転免許証自主返納者数は年々増加傾向にあります。(P.23)
- ・65 歳以上の高齢者の外出率や移動量は増加傾向にあります。(P.25、P.26)
- ・通学目的を除く住民の約 7 割以上の人が主な移動手段として自動車を利用(送迎・運転)しており、自動車に依存した交通体系になっています。(P.31)
- ・JR 土山駅には路線バスが接続しているため、バスの利用が多くなっていますが、JR 東加古川駅には路線バスが接続していないため、自動車やバイク、タクシーの利用がみられます。(P.32)
- ・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.33～P.35)

※ 「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」または「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不便地域*

- ・本町では近年人口が減少しており、高齢者は現在約 32%(約 9,800 人)となっています。今後も全体的に人口が減少していく中で、高齢者割合は増加し、2055 年(令和 37 年)には約 40%(約 9,100 人)と高い割合が続く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。
- ・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一部存在しています。

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一定数みられます。
- ・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地域も残されています。

自動車への依存がみられる住民の移動

- ・住民が移動で自動車を利用している割合が 7 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、高齢化率の上昇とともに、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 上位計画の整理



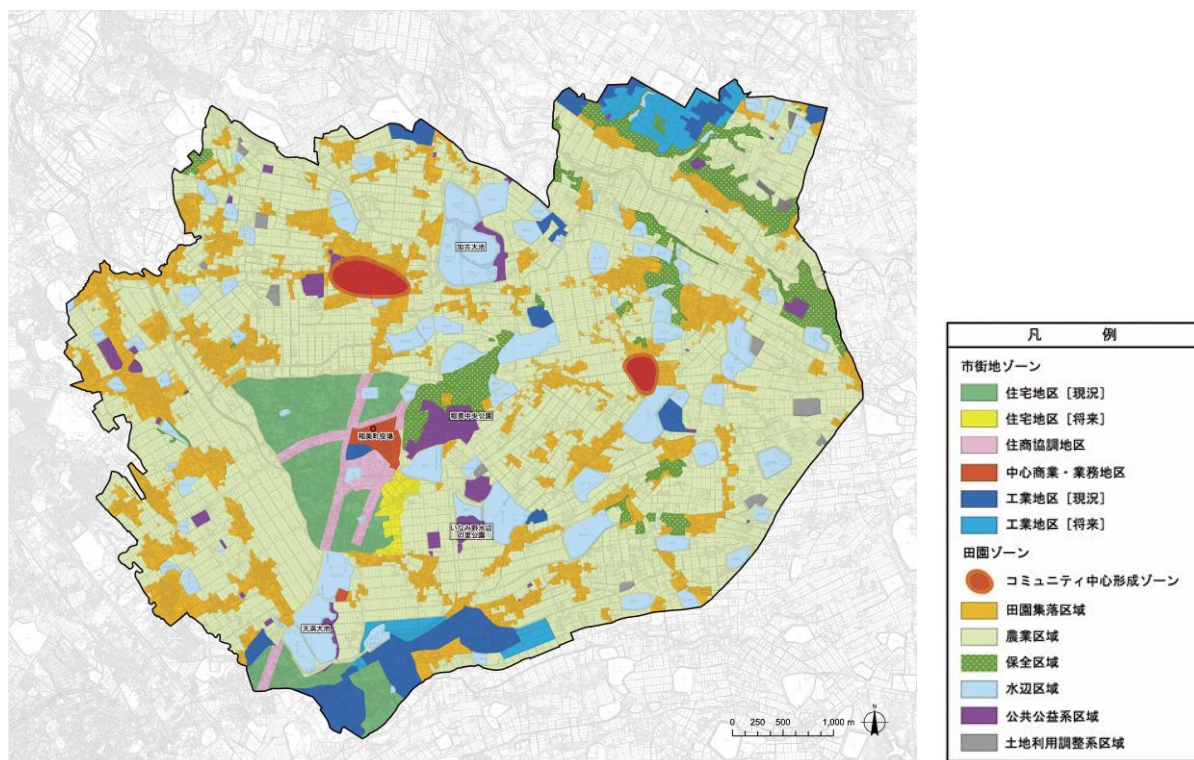
3.1 第6次稲美町総合計画【上位計画】

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、愛着と誇りをもちながら、ともに暮らし、ともに学び、ともに支えあいながら、先人たちが築きあげてきた豊かな自然や歴史・文化などの資産をしっかりと受け継ぎ、次の時代の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の方向性	
・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	

3.2 稲美町都市計画マスタープラン【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	
・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	
・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	

< 土地利用の基本方針 >



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*」並びに各種関連計画との整合を図りながら、本町がめざす公共交通のあり方を示すため、以下のとお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、だれもが利用しやすく、利便性の高い移動サービスの提供をめざします。

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めざします。

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めざします。

計画目標 2 公共交通環境の充実

すべての人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情報の提供により、公共交通環境の充実を図ります。

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、住民一人ひとりに対して、自家用車に過度に依存した生活から公共交通への自発的な転換を図ってもらう取り組みを実施することで、みんなで公共交通を支えていく仕組みを検討します。

また、運転手不足や新型コロナウイルス感染症への対策など、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。

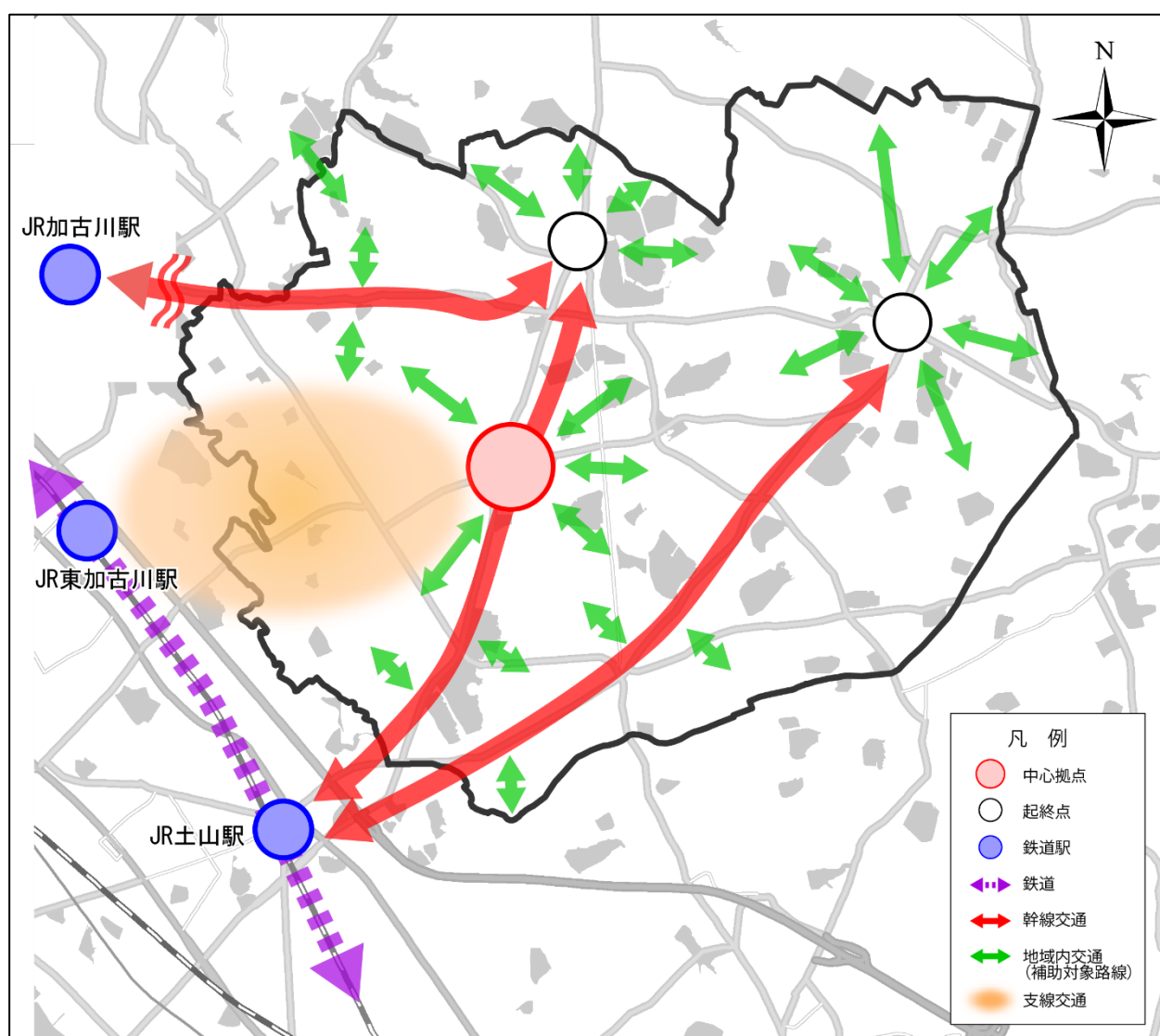
4.3 公共交通の整備方針

「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、鉄道軸につながる「支線交通（新たな公共交通）」の検討など、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た公共交通手段を検討します。また、「地域内交通（デマンド型乗合タクシー*）」の町外運行について、協議が調ったものは運行を実施していきます。

＜ 本町がめざす公共交通体系 ＞



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」の実現をめざし、「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・事業
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検討
		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、公共交通利用促進イベントなどの実施

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*）を維持・確保するため、他の地域旅客運送サービスとの補完関係を構築し、持続可能な公共交通の確保を図ります。また、現状の路線バス運行内容をもとに地域の意見や要望など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い、地域で守り育てます。										

＜ 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
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）】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日あ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 【地域内フィーダー系統】 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系統*を補完するものまたは交通不便地域*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 【共通】 車両減価償却費等補助または公有民営補助（補助率：1/2）

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 ＞

【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3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）
【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」

施策	②交通不便地域*における移動手段の確保																																																							
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	<table><tr><td></td><td>R4 (2022)</td><td>R5 (2023)</td><td>R6 (2024)</td><td>R7 (2025)</td><td>R8 (2026)</td><td>R9 (2027)</td><td>R10 (2028)</td><td>R11 (2029)</td><td>R12 (2030)</td><td>R13 (2031)</td></tr><tr><td>運行改善</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>無料特典</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>町外運行</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>社会実験</td><td colspan="10">本格運行</td></tr></table>		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	運行改善											無料特典											町外運行											社会実験	本格運行									
	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)																																														
運行改善																																																								
無料特典																																																								
町外運行																																																								
社会実験	本格運行																																																							
事業内容	2020年（令和2年）12月から社会実験を行ったデマンド（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、社会実験の結果などを踏まえて、2022年（令和4年）4月から本格運行を行います。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、協議が調ったものは運行を実施します。																																																							

＜ デマンド（予約）型乗合タクシー「あいのりいなみ」の運行概要 ＞

運行日	月曜日から金曜日 (祝日・年末年始は運休)
便数	1日6便
運行時間	1便目：8:30～9:30 2便目：9:30～10:30 3便目：10:30～11:30 4便目：12:00～13:00 5便目：13:30～14:00 6便目：14:00～15:00
利用方法	電話予約 (1週間前～当日の90分前まで受付)
利用料金	町内：400円〔※ 保護者同伴の小学生未満無料、運転免許返納者のうち、 町外：800円〔一定の条件にあてはまる者が届け出た場合、1年間無料〕 (以下の条件に当てはまる場合は半額) ・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 ・介添人(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1人につき同乗する介添人1人)
利用できる目的地	・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、公園) ・最寄りのバス停 ・無料乗降ポイント

施策	③新たな公共交通手段の検討										
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)
	検討・実施										
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地域に対しては、新たな公共交通（地域内フィーダー系統*）について、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た公共交通手段を検討します。										

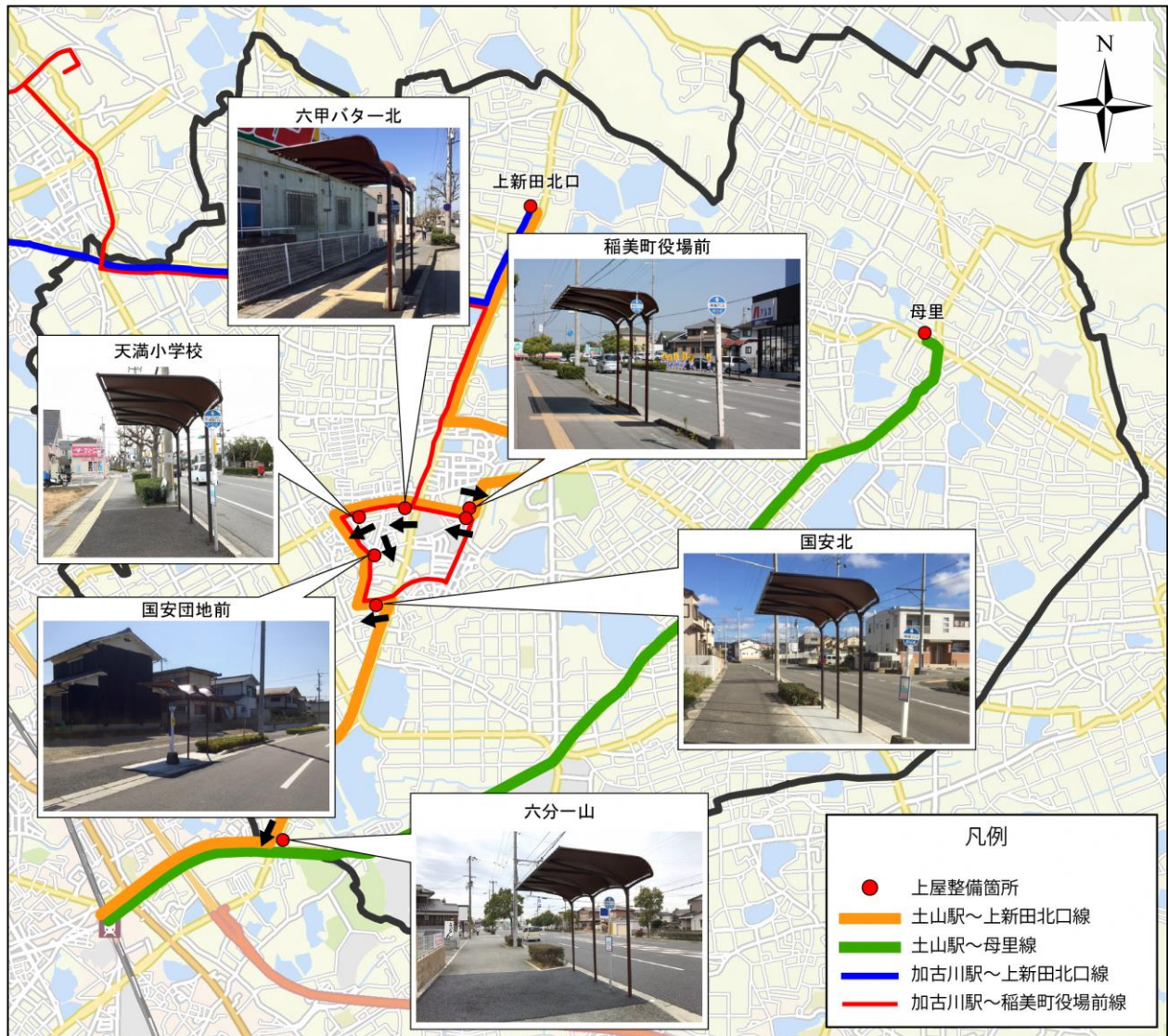
＜ 新たな公共交通検討のイメージ ＞

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		運営主体	運行主体
			ダイヤ・ルート	役割		
多い ↑ ↓ 少ない	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	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			自治体	バス事業者
	デマンド型交通（乗合タクシー）*	  ワゴン 乗用車	デマンド	地域内移動（最寄りの交通結節点までの移動手段）	自治体 NPO* 等	自治体 タクシー事業者 NPO 等
	タクシー	  乗用車 UD車両*			タクシー事業者	タクシー事業者

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 (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	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*などの設置を関係機関に働きかけていきます。										

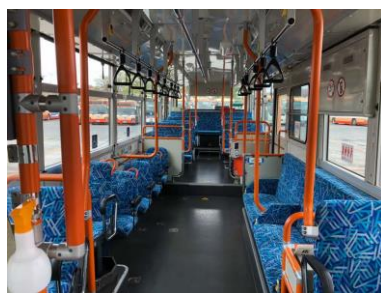
＜ 稲美町内でのバス停上屋整備状況 ＞



◆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)
	継続的に実施										
事業内容	高齢者や障がい者など、すべての人が公共交通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、バリアフリー*化に取り組めます。										

< 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)

< 新型コロナウイルス感染症対策（神姫バスの例） >

- ・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

など

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)
	検討・実施										
事業内容	「あいのりいなみ」をはじめとする公共交通の利便性向上のため、交通系 IC カード*などを利用したキャッシュレス決済やお得な利用券などを検討します。 また、「あいのりいなみ」の運行のシステム化を検討するとともに、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。										

< 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

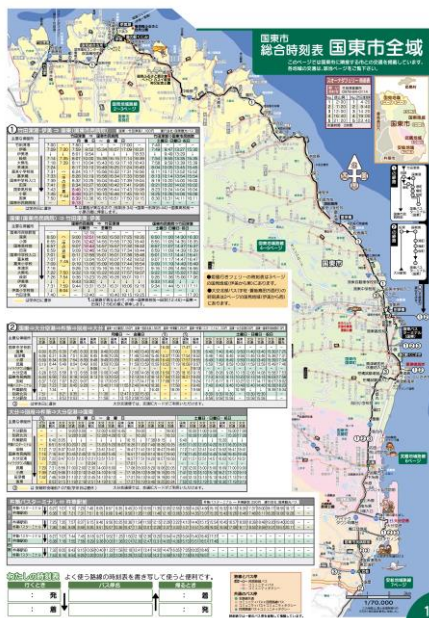


出典) 神姫バスホームページ

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)
	検討・実施										
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)「瀬戸内市公共交通マップ」(瀬戸内市)

＜ 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 など

○ メリット

- ① 公共交通マップ一つで町内すべ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人でも、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、公共交通利用促進イベントなどの実施										
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 (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	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、小学生や運転免許証の自主返納者をはじめとした高齢者などに対して利用促進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。 また、稲美町地域公共交通活性化協議会*などの開催により、行政だけでなく関係者間で情報を共有し、公共交通を支えていく仕組みづくりを進めます。										

< モビリティ・マネジメントとは >

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などを適切に利用するなど、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無くなりました。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ます。

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

社会科見学として神姫バス瀬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・行革係
電話：079-492-9130（内線：224）
FAX：079-492-5162
メール：kikaku@town.hyogo-inami.lg.jp

出典）稲美町所管データ

・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



出典）稲美町所管データ

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。

2020年（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。また、公共交通における収支の定量的な目標を兼ねて、公的資金投入額を設定しており、現状を維持していくことをめざします。

計画全体の評価指標		
評価指標	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% (2020年度 [令和2年度])	60.0%未満 (2031年度 [令和13年度])
利用者1人あたり公的資金投入額※ ²	45円/人 (2020年度 [令和2年度])	45円/人 (2031年度 [令和13年度])

※¹ 現状値は2020年（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2020年度（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		
評価指標	現状値	目標値
「あいのりいなみ」利用者数※ ¹	8.4人/日 (2021年度 [令和3年度])	15人/日以上 (2031年度 [令和13年度])
路線バス利用者数※ ²	366千人/年 (2020年度 [令和2年度])	460千人/年以上 (2031年度 [令和13年度])

※¹ 現状値は社会実験中の2020年（令和2年）12月～2021年（令和3年）12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

計画目標2：公共交通環境の充実		
評価指標	現状値	目標値
ICカード*利用割合	66% (2020年度 [令和2年度])	76%以上 (2031年度 [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		
評価指標	現状値	目標値
モビリティ・マネジメント参加者数（年間）	24人/年 (2020年度 [令和2年度])	100人/年以上 (2031年度 [令和13年度])

※ 現状値は2020年度（令和2年度）におけるモビリティ・マネジメント参加者数

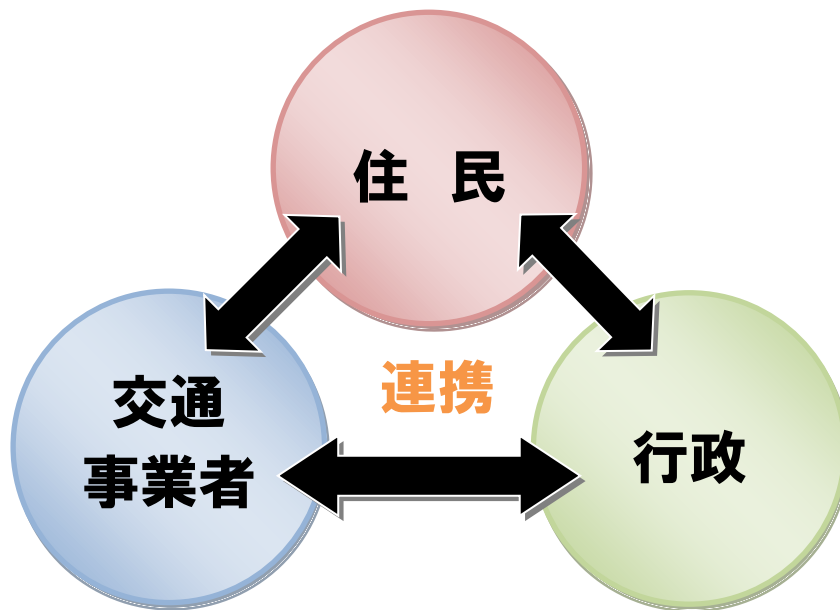
第6章 計画の実現に向けて



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*や電動キックボード*などの電力が動力となる新たな移動サービス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新たな移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスである『MaaS* (マース : Mobility as a Service)』の活用なども考えられます。

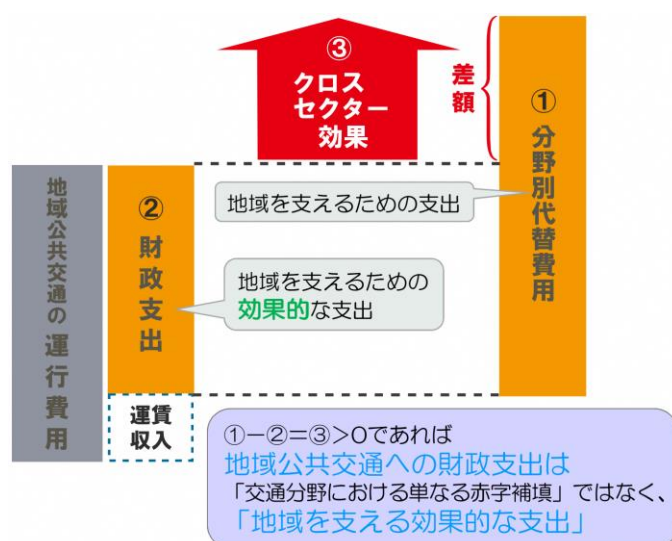
これらの新技術についても、今後検討していく必要があります。

6.3 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

公共交通は、日常的な輸送手段としてだけでなく、医療、福祉、環境、教育、商業、観光など様々な役割も担っています。「高齢者優待利用券（バス・タクシー券）＊」事業をはじめとした交通施策以外の事業について、関係部局と連携を取りながら公共交通の多面的な価値を把握した上で、その価値に応じて適切に投資していく必要があります。

また、関連する他分野と連携しながら公共交通の役割を広げ、地域の実情に即した利便性、持続性の高い公共交通の確保をめざします。

＜ 地域公共交通のクロスセクター効果＊のイメージ ＞



＜ 公共交通を廃止した場合に対応が必要な分野 ＞



出典) 国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら？」より

6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し

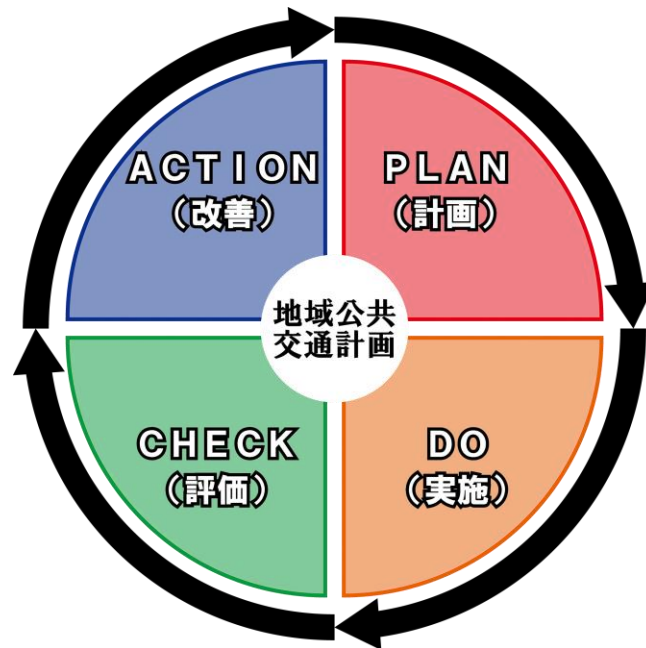
(1) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

本計画で示した施策・事業については、住民、交通事業者、行政など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めざして、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。

資料編 用語集

用 語		内 容
あ	アクセス 【P.4】	目的地への連絡のための交通の便や手段のこと
	いきいきサロン 【P.22】	地域の高齢者のふれあい・仲間づくりを目的として、概ね65歳以上の人を対象に、スポーツや体操、レクリエーション活動、健康教育など、自治会集会所などで老人クラブを中心に取り組んでいる活動のこと
	いきいきセミナー 【P.22】	高齢期をいきいきと過ごすことができるよう、60歳以上の人または身体障害者手帳をお持ちの50歳以上の人を対象に、「生きがいづくり・健康づくり・友達づくり」の機会を提供する、体操やレクリエーション活動などのこと
か	外出支援サービス事業 【P.22、P.36】	本町が実施している「いきいきセミナー」や「いきいきサロン」などへ参加したくても移動手段のない人を運転ボランティアが送迎するサービス事業のこと
	クロスセクター効果 【P.52】	補助金などの支援を受けている地域公共交通が廃止された場合に、必要となる多様な行政部門の施策の費用を算出することで把握できる地域公共交通が有する多面的な効果のこと
	(公共)交通不便地域 【P.36、P.41、P.42、P.43】	鉄道駅やバス停から一定以上の距離が離れているなど、公共交通が利用しにくい地域のこと
	高齢者優待利用券(バス・タクシー券) 【P.2、P.20、P.27、P.36、P.52】	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、一部を除く65歳以上の高齢者を対象に交付するバス券・タクシー券のこと
	コミュニティバス 【P.44】	公共交通が利用しにくい交通不便地域などにおいて、主に地方公共団体が主体的に計画し運行される、既存の路線バスなどを補う公共交通サービスのこと
	コンタクトレス決済 【P.47】	カードやスマートフォンを専用の端末にかざして支払いができる決済方法であり、キャッシュレス決済のうちの1つを指す
さ	サービス人口 【P.17、P.18】	本計画でいうサービス人口とは、路線バスで移動をカバーできている範囲に居住する人口のことを指す
	人口ビジョン 【P.5】	各地方公共団体における人口の現状を分析し、今後めざすべき将来の方向と人口の将来展望を提示するもの
	総合計画 【P.2、P.37、P.39】	将来に向けての長期的展望に立った、総合的・計画的な町政の運営を図るための町の最上位計画のこと
	総合時刻表 【P.48】	鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関のダイヤや運賃を総合的にまとめた時刻表のこと
た	地域間幹線系統 【P.42】	複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスのことで、平日1日あたりの計画運行便数が3回以上、乗車人数が1日15人～150人、経常赤字、生活交通ネットワーク計画に記載されているなどの一定の条件を満たすことで国県などと協調して補助を行っている路線バスの系統のこと
	地域間幹線バス系統 【P.42】	複数の市町村にまたがる平日1日あたりの計画運行回数が3回以上の路線バスの系統のこと
	地域公共交通活性化協議会 【P.43、P.44、P.49、P.53】	「地域公共交通の活性化および再生に関する法律第6条第1項」に基づき、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会のこと
	地域内フィーダー系統 【P.42、P.43、P.44】	バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、複数の市町村をまたがる基幹的な公共交通である地域間交通ネットワークと接続する支線となる系統のこと
	デマンド(予約)型乗合タクシー 【P.1、P.2、P.13、P.15、P.40、P.42、P.43、P.44】	定まった時刻に定まったルートを実行するのではなく、利用者の利用要望により適宜ルートを変えながら、バスやタクシー車両などで運行する乗合の運送サービスのこと
	電動キックボード 【P.51】	モーターとバッテリーを搭載したパーソナル(個人用)モビリティのことであり、日本では原動機付自転車に分類され、保安部品を装備することによりナンバーを取得することで、公道を走行することができる
	都市計画マスタープラン 【P.2、P.38、P.39、P.40】	都市計画法に基づき、都市づくりの将来ビジョンを具体的かつきめ細かく定めるもの
	トリップ 【P.24、P.26】	人がある目的をもって起点から終点まで移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、その移動を定量的に表現する際の単位のこと
な	ノンステップ(バス) 【P.46】	床面を低床にすることで乗降ステップをなくし、車内段差を僅少にすることで安全に乗降できるバス車両などのこと

用 語		内 容
は	パーソントリップ調査 【P.24、P.25、P.26】	「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」動いたかなど、人の1日のすべての動きをとらえる調査のこと
	バスベイ 【P.45】	バス停のバス停車場所の歩道に切れ込みを入れたような形で設けられる、バスが停車するためのスペースのこと
	バリアフリー 【P.46】	高齢者・障がい者などが社会生活をしていく上で障壁となるものを除去し、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁などすべての障壁を除去するという考え方のこと
	フィードバック 【P.53】	物事への反応や結果をみて、改良・改善を加えること
	福祉タクシー利用券 【P.21、P.27、P.36】	在宅で重度の障がいを持つ人で、一定の基準を満たす人に交付されるタクシーの利用券（補助券）のこと
ま	メッシュ 【P.6、P.7、P.17、P.18】	国土を緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目の区域に分けて、それぞれの区画に統計調査の結果を対応させて編集したもの
	モータリゼーション 【P.1】	世の中で自動車が普及し、生活必需品化する現象のこと
	モビリティ 【P.54】	「移動」という意味であるが、人々の自由な移動とこれを支える多様な移動の仕組みを含む、幅広い使われ方をしている概念のこと
や	ユニバーサル社会 【P.39】	年齢、性別、障がいの有無、文化などの違いにかかわらず、だれもが地域社会の一員として支え合うなかで、安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できる社会
英 字	EV 【P.51】	「Electric Vehicle（エレクトリック・ビークル）」の略で、日本語では電気自動車という
	ICカード 【P.12、P.47、P.50】	現金を持ち合わせていなくても、バスや電車を利用できるカードのことで、非接触のカードなどを自動改札機の読み取り機などにかざすだけで通過できる。ICカード乗車券としては主にICOCA（イコカ）、PiTaPa（ピタパ）、NicoPa（ニコパ）などがある
	MaaS 【P.47、P.51】	「Mobility as a Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）」の略称であり、移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと
	NPO 【P.44】	「NonProfit Organization（ノン・プロフィット・オーガニゼーション）」の略で、非営利法人（ボランティア活動を担う非営利組織）及び市民活動やボランティア活動などをする人々が結成する民間非営利団体のこと
	QRコード決済 【P.47】	スマートフォンを活用したQRコード（バーコード）を用いたキャッシュレスによる決済手段のこと
	UD車両（タクシー） 【P.44、P.46】	「ユニバーサルデザインタクシー」の略称であり、障害者や高齢者に配慮されただれもが使いやすい一般タクシー車両のこと
	Web 【P.24】	World Wide Web（ワールド・ワイド・ウェブ）の略で、インターネット上で標準的に用いられている、文字や画像、動画などを簡単に扱うことができるサービスのこと

稲美町地域公共交通計画

令和4年 3月 初版
令和5年 10月 改版

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)



稲美町イメージキャラクター
「いなっち」