

播磨町地域公共交通計画（令和6年度予定）について  
（播磨町地域公共交通活性化協議会 令和6年度事業計画）

【重点取組】

施策2 新たな交通システムの導入

- 取組方針 新たな（補完的な）公共交通サービスの提供を検討する。
- 具体的取組
  - ・本町の新たな（補完的な）公共交通サービスについて、調査・検討を行う。調査の一環として視察を実施する。

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

- 取組方針 近隣市町コミュニティバスと連携した交通ネットワークの構築をめざし、隣接市町への交通アクセス向上を図る。
- 具体的取組 R6.10月～かこバスミニ平岡東南ルート運航を開始予定。  
（ルート：JR 土山駅～大中遺跡南経由～JR 東加古川駅ルート）

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

- 取組方針 公共交通は、全ての利用者が分かりやすく使いやすい必要がある。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を実施する。
- 具体的取組
  - ・公共交通時刻表の作成
  - ・町イベント（はりま春風フェス）での公共交通 PR ブースの出展

# 播磨町地域公共交通計画 概要版

## 計画の背景と目的

公共交通は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が、利用者の減少により公共交通を取り巻く状況は厳しくなっています。

本町では路線バス事業者への補助やタクシー利用料金の助成など、住民の移動手段の確保に取り組んでいます。一方で、町内には鉄道駅やバス停まで距離があり、公共交通の利便性が低い地域があるほか、移動手段をもたない高齢者等もいるため、公共交通のサービス拡充が課題となっています。

また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、公共交通への行政の関与や、地域が主体となった公共交通の維持・確保が重要視されています。

これらの背景から、「播磨町地域公共交通計画」は、公共交通に関する『マスタープラン』として、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。

## 計画期間と計画区域

計画期間：令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間

計画区域：播磨町全域

## 播磨町を取り巻く地域公共交通の課題

播磨町を取り巻く現状を踏まえ、地域公共交通の課題を以下に示します。

	現状・問題点	課題
①	・超高齢社会、将来人口の減少 ・バス利用者減少による路線廃止 ・高齢者の新たな移動手段ニーズの発生	➡ 超高齢社会及び人口減少への対応
②	・少子高齢化の進行や産業構造の変化による交通ニーズの多様化 ・担い手不足の解消等に向けた新技術の導入や環境配慮への貢献	➡ 社会経済システム等の変化への対応
③	・町内の一部が交通空白地	➡ 公共交通の利用が不便な地域の移動手段確保
④	・町外への買い物や通院ニーズへの対応 ・ボランティア輸送等の移動サービスの提供が必要	➡ 買い物や通院の移動支援
⑤	・バス事業の経営悪化と担い手不足 ・公共交通維持補助金の増加 ・タクシーの利便性向上	➡ 交通事業者を取り巻く事業継続上の課題への対応
⑥	・日常の公共交通利用促進	➡ 持続可能な公共交通サービスとするための利用促進

## 基本方針と計画目標

本計画の基本方針と計画目標を以下のとおり定めます。

資料 ●

【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**

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行政、交通事業者、関係団体や住民それぞれが主体的に関わりながら、維持・確保します。

【計画目標】

計画目標1 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

計画目標2 公共交通サービスの持続的な提供

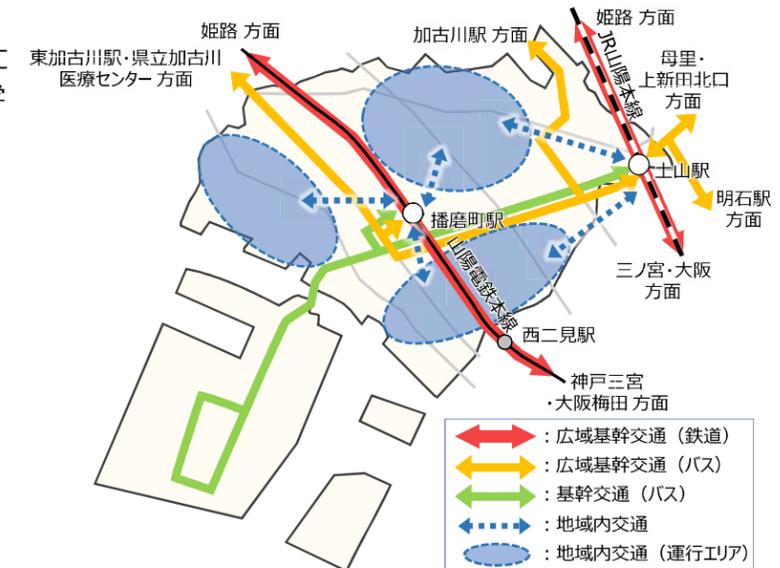
計画目標3 誰もが利用しやすい交通環境づくりの推進

## めざすべき公共交通体系の考え方

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。これらの公共交通には、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。

各交通モード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。

そのため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。



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

## 取り組むべき施策

本計画の基本方針を実現させるために、以下の施策に取り組みます。

### 計画目標1 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

#### 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

本町の地域特性に対応し、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、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付けられており、地域公共交通確保維持事業を活用し、路線の維持に努めます。



#### 施策2：新たな交通システムの導入

鉄道駅及びバス停から一定の距離がある交通不便地域を対象として、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。

#### 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

近隣市町コミュニティバス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。

### 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

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。

#### 施策5：公共交通乗務員等の確保対策

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。

#### 施策6：人や環境に配慮した車両の導入支援

誰もがシームレスかつ安全・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の実現に向けて、CO<sub>2</sub>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。誰もが利用しやすい環境に配慮した車両導入（ノンステップバス認定を受けたEVバスなど）に向けた支援を検討します。

### 計画目標3 誰もが利用しやすい交通環境づくりの推進

#### 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

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）を実施します。

#### 施策8：交通系ICカードの普及促進

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。

#### 施策9：バス停留所安全性確保対策の実施

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、バス停の適切な地点への移設等を検討します。

## 施策の実施主体とスケジュール

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		

## 評価指標と目標値

PDCAサイクルに基づいた効果の確認と状況に応じた内容等の見直しができるように、本計画の評価指標と目標値を設定します。

評価指標	関連する計画目標	現状値	目標値 (令和10年度)
住民満足度調査における公共交通の満足度	1,2,3	2.7 (令和5年度)	2.7より増
鉄道の乗車人員	1,2	5,324千人/年 (令和4年度)	5,324千人/年 以上
路線バスの利用者数	1,2,3	52千人/年 (令和3年度)	52千人/年 以上
路線バスの利用者1人あたりの行政負担額	1,2	123.3円/人 (令和3年度)	現状維持
町内を走行する補助対象系統の収支差	2	▲9,512千円 (令和5年度)	▲10,925千円 以下