

議案第48号

多可町地域公共交通網形成計画の策定について

多可町地域公共交通網形成計画の策定について、多可町議会基本条例（平成24年条例第23号）第10条第1項第5号の規定により、議決を求める。

令和元年6月3日提出

多可町長 吉 田 一 四

多可町地域公共交通網形成計画（案）

令和元年 6 月

多可町

— 目次 —

	頁
第1章 計画に係る基本的事項	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置付け	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
5. 計画の構成	1
第2章 多可町の公共交通を取り巻く現状と課題	2
1. 多可町の概況	2
2. 公共交通の現状	5
3. 多可町における移動の状況	10
4. アンケート調査からみた公共交通利用意向	18
5. 道路交通の状況	26
6. 公共交通を取り巻く現状と課題	28
第3章 上位計画・関連計画の概要	29
1 第2次多可町総合計画（上位計画）	29
2 北播磨広域定住自立圏共生ビジョン（関連計画）	30
3 第2次北はりま定住自立圏共生ビジョン（関連計画）	30
第4章 計画の方向性	31
1 基本理念及び計画の目標	31
2 めざすべき公共交通網	34
第5章 目標達成のための施策	36
1 施策体系	36
2 施策・事業	37
第6章 計画の実現に向けて	52
1. 持続可能な公共交通に向けた三者の連携	52
2 計画達成状況の評価及び計画の見直し	54

第1章 計画に係る基本的事項

1. 計画策定の目的

多可町では、通院や買い物等の日常生活における移動を支える手段として、路線バスやコミュニティバス、タクシー等の公共交通が重要な役割を担っています。

しかしながら、本町における公共交通を取り巻く現状として、人口の減少や高齢化が進展していることに加えて、過度なクルマ依存によって公共交通の利用が低下するとともに、高齢者が当事者となる交通事故の割合が増加している状態にあります。

本計画は、このような現状を踏まえて、公共交通の整備に関する方向性を示し、住民が移動しやすい総合的な交通ネットワークを構築し、発展させることを目的として策定するものです。

2. 計画の位置付け

本計画は、「第2次多可町総合計画」を上位計画とするとともに、人口減少の克服と多可町の創生をめざす「多可町人口ビジョン・総合戦略」、「多可町公共施設等総合管理計画」、「北播磨広域定住自立圏共生ビジョン」、「第2次はりま定住自立圏共生ビジョン」に基づき、人口減少の克服と「天たかく元気広がる美しいまち多可」をめざし、関連計画との連携・整合を図りながら、本町における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものです。

なお、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づいて策定するものであり、本町において地域公共交通施策を推進する際のマスタープランとして位置付けます。

3. 計画の区域

本計画の区域は、多可町全域（185.19k m²）とします。

4. 計画の期間

本計画の期間は、2019年度から2023年度までの5年間とし、2024年度以降は5年間隔で計画の見直しを行います。

5. 計画の構成

多可町の公共交通をとりまく現状と課題を把握したうえで、上位計画及び関連計画におけるまちづくりの目標を踏まえ、本計画の方向性を示します。

第2章 多可町の公共交通を取り巻く現状と課題

1. 多可町の概況

(1) 位置・地勢

多可町は、2005年11月1日に旧中町、旧加美町、旧八千代町の3町が合併して誕生した町です。

兵庫県の北播磨地域の内陸部に位置し、北は丹波市、朝来市、東は丹波市、南は西脇市、加西市、西は神崎郡神河町、市川町にそれぞれ接しています。

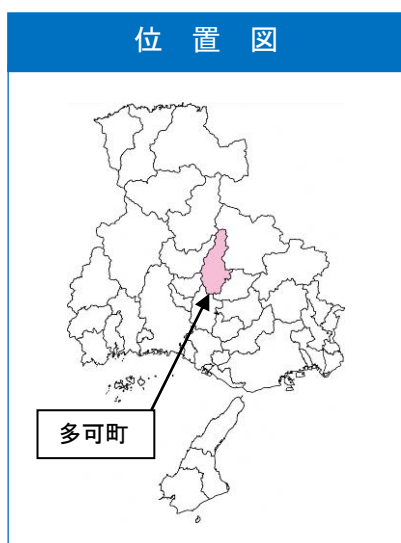
東西13km、南北27km、総面積185.19km²を有し、直線距離で神戸まで約45km、大阪まで70kmの距離にあります。

地勢的には、周囲を中国山地（三国岳、千ヶ峰、笠形山、竜ヶ岳、篠ヶ峰等）の山々に囲まれ、気候は、瀬戸内気候の影響を受けて穏やかですが、中国山地の背陵地帯として内陸性気候の影響も受け、寒暖の差が比較的大きくなっています。

交通は、西脇市で国道175号と分岐した国道427号が多可町中区、加美区を縦断し、八千代区では県道西脇八千代市川線、多可北条線、加美八千代線が通り、中国自動車道滝野社ICや加西ICと接続しています。

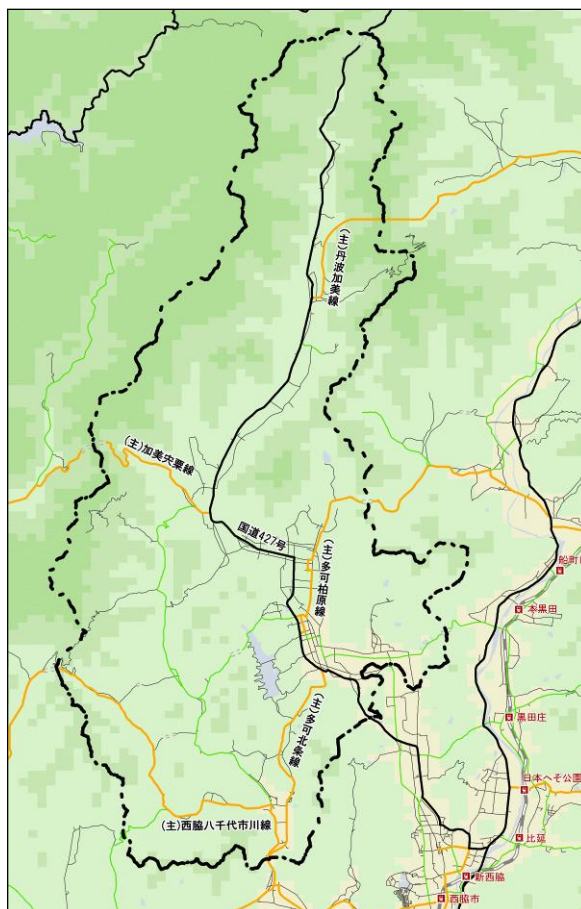
公共交通は、神姫バス・神姫グリーンバスの路線バスがあり、コミュニティバス「のぎくバス」の運行も行われています。

< 多可町の位置と概要 >



2019年3月1日現在

人口 : 20,846 人
世帯数 : 7,598 世帯
面積 : 185.19 km²



出典) 人口・世帯数: 多可町所管データ
面積: 全国都道府県市町村別面積調(2018年)

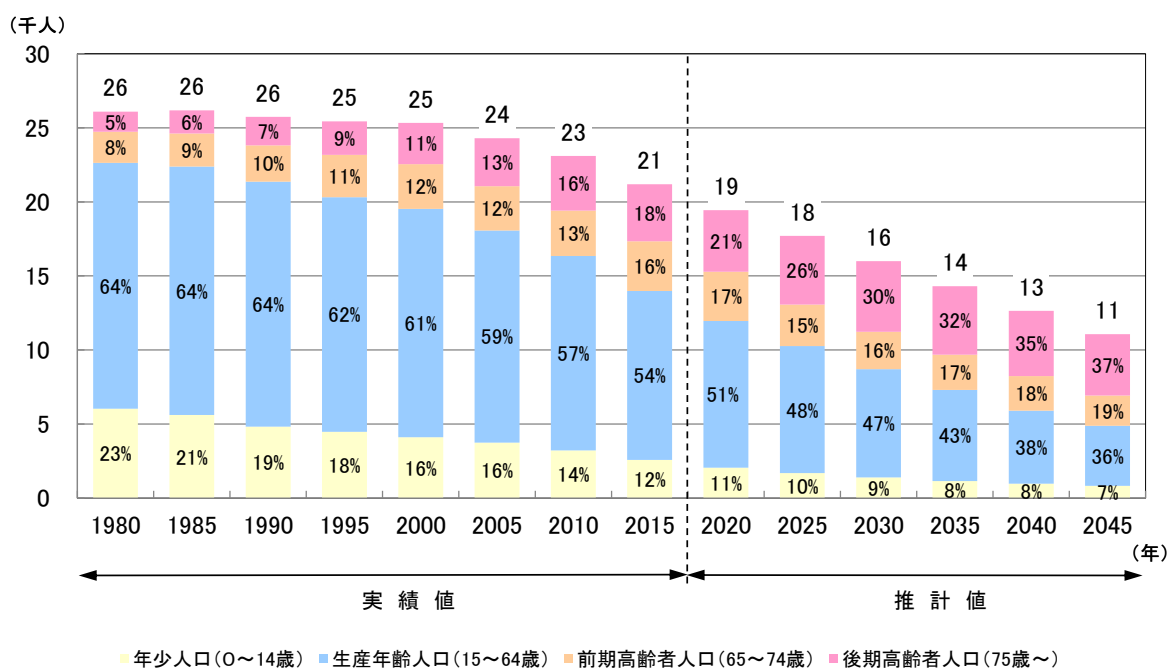
(2) 人口

多可町の人口は、2015年現在で約21千人となっています。

人口は減少傾向で推移しており、2045年には2015年から約5割減少し11千人程度になると予測されています。

65歳以上の人口割合（高齢化率）は、2015年で34%と3人に1人が高齢者となっています。人口減少とともに高齢化率も向上すると予測されており、2045年には高齢化率が56%と2人に1人が高齢者になると予測されています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞



出典) 2015年以前:国勢調査

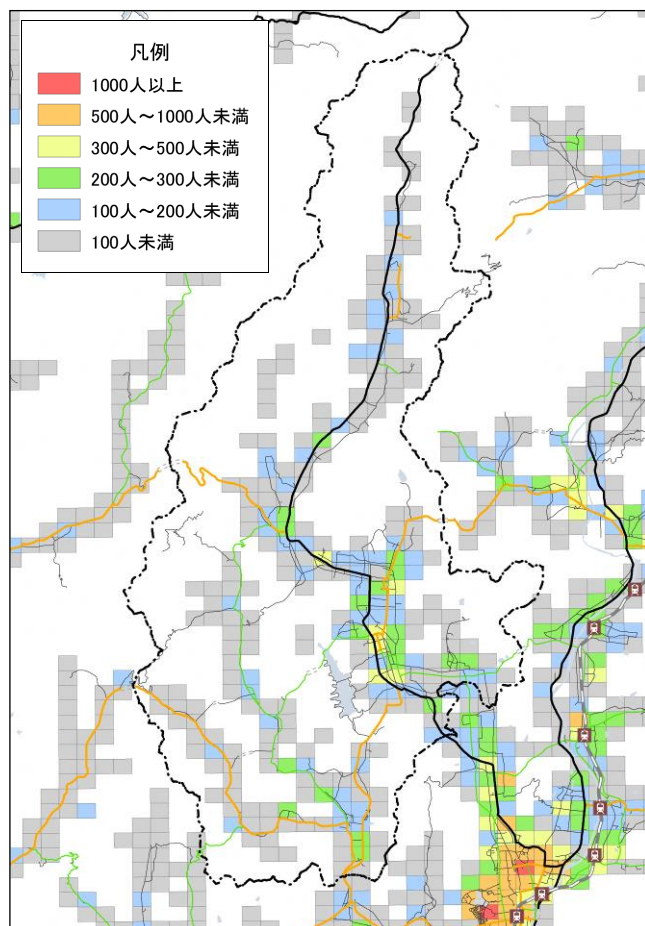
2020年以降:「日本の地域別将来推計人口」(2018年3月推計)

国立社会保障・人口問題研究所

多可町の人口は、国道 427 号沿線に比較的分布しており、特に多可町役場周辺に多くなっています。

高齢化率は、町域全域に 30%以上の地区が多く見られます。

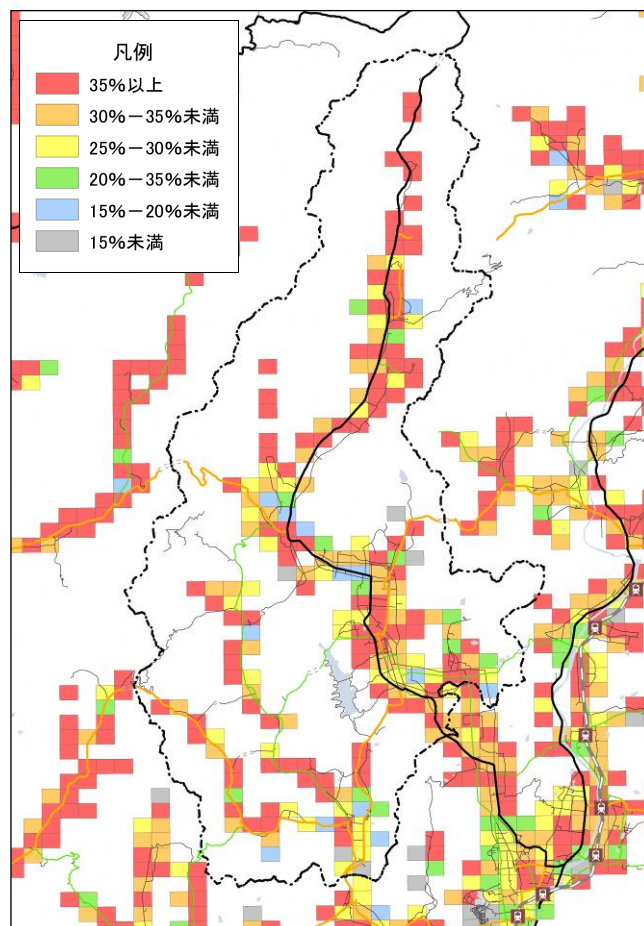
< 地域別人口 >



*) 1つのメッシュは1辺が約 500m。

出典) 2015 年国勢調査地域メッシュ統計

< 地域別高齢化率 >



*) 1つのメッシュは1辺が約 500m。

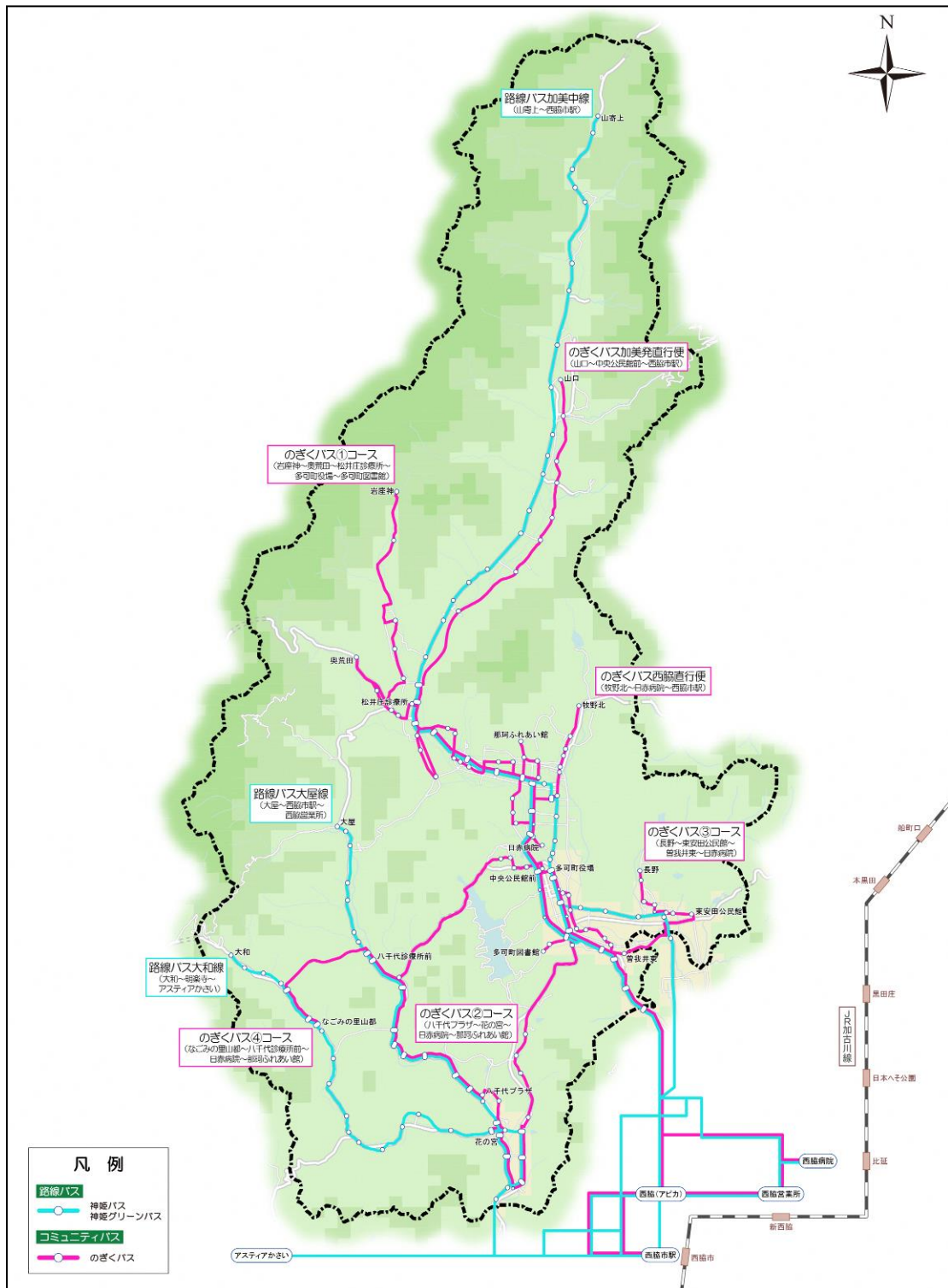
出典) 2015 年国勢調査地域メッシュ統計

2. 公共交通の現状

(1) 多可町の公共交通網

多可町の公共交通は、路線バスが神姫バス1路線（大和線）、神姫グリーンバス2路線（加美中線、大屋線）、コミュニティバスとして「のぎくバス」が6路線運行しています。（町内巡回バス4路線、西脇直行バス2路線）

< 多可町の公共交通網 >



(2) 路線バス利用状況

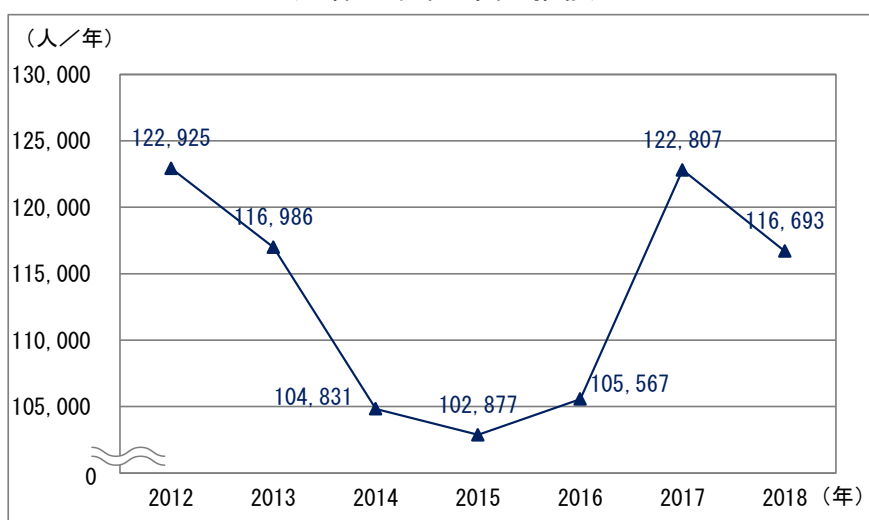
路線バスの乗車人員は、2012年の123千人／年のピークから2015年の3年間で約20千人／年（2割弱）減少し、その後増加し、2018年で約117千人／年となっています。

路線別乗車人員をみると、加美中線利用が2018年で約82千人／年と最も多く、大和線と大屋線を合わせた乗車人員の2倍以上となっています。

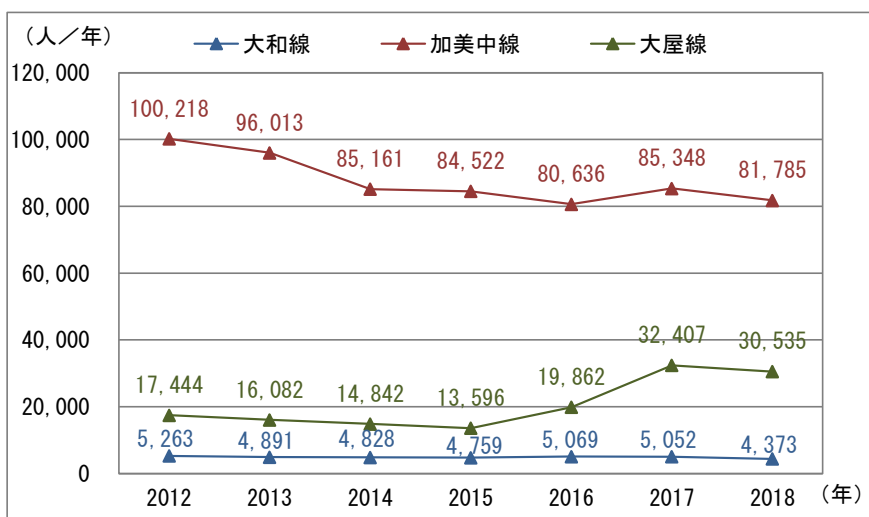
3路線とも2012年以降乗車人員が減少傾向で推移しており、大和線、大屋線は2016年、加美中線は2017年に増加に転じたものの、2018年には再び減少に転じています。

< 年間乗車人員の推移 >

(全体の乗車人員の推移)



(路線別乗車人員の推移)



*) 各路線の乗車人員数は、「多可町乗車パス」「多可町乗車 IC カード」「多可町助成通学定期券」利用者のみ。一般乗客は含まない。

**) 大屋線は、2016年以降、八千代小学校統合に伴う通学利用開始による利用者増

出典) 多可町所管データ

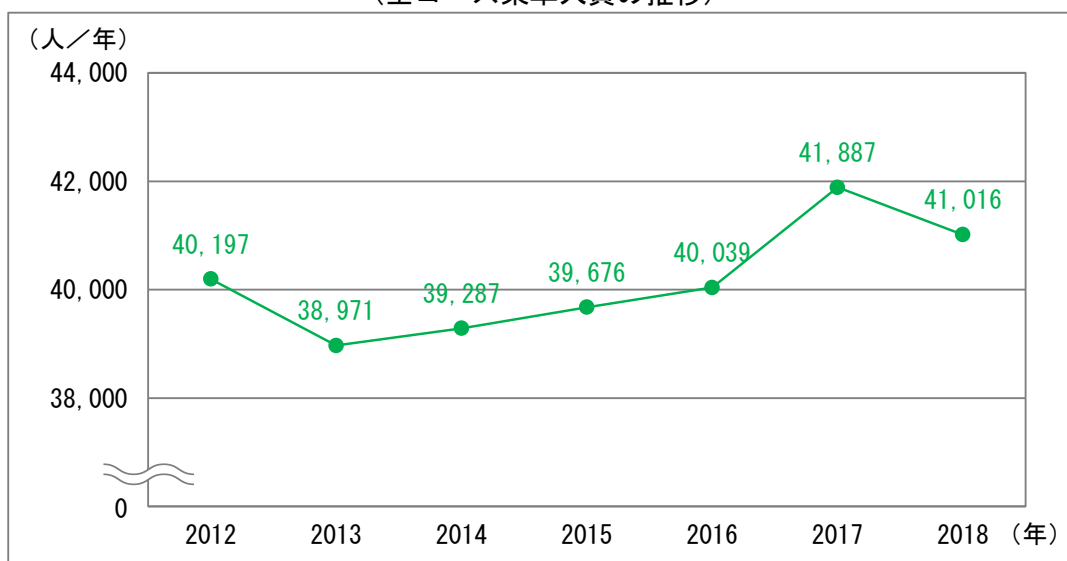
(3) コミュニティバス利用状況の推移

コミュニティバス「のぎくバス」の利用者数は、2013年以降微増傾向で推移しており、通学バスが運行開始した2016年で年間約40千人が利用しています。

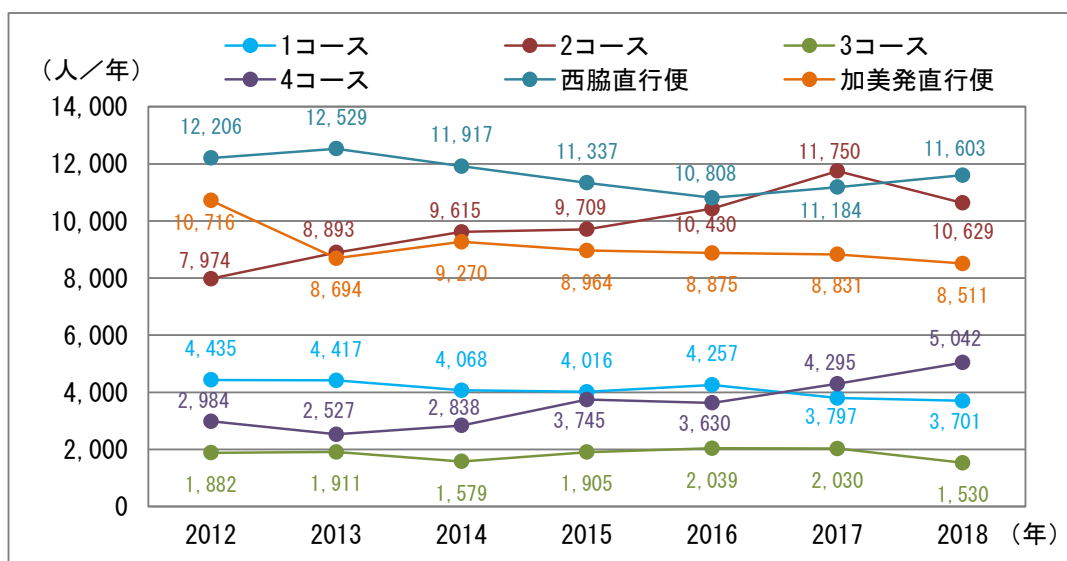
コース別にみると、西脇直行便の利用者数が最も多く、2018年で約12千人／年となっています。

< 「のぎくバス」乗車人員の推移 >

(全コース乗車人員の推移)



(コース別乗車人員の推移)



*) 2コースは、2016年以降、八千代小学校統合に伴う通学利用開始による利用者増集計期間 各年の前年10月1日から当該年の9月30日で集計

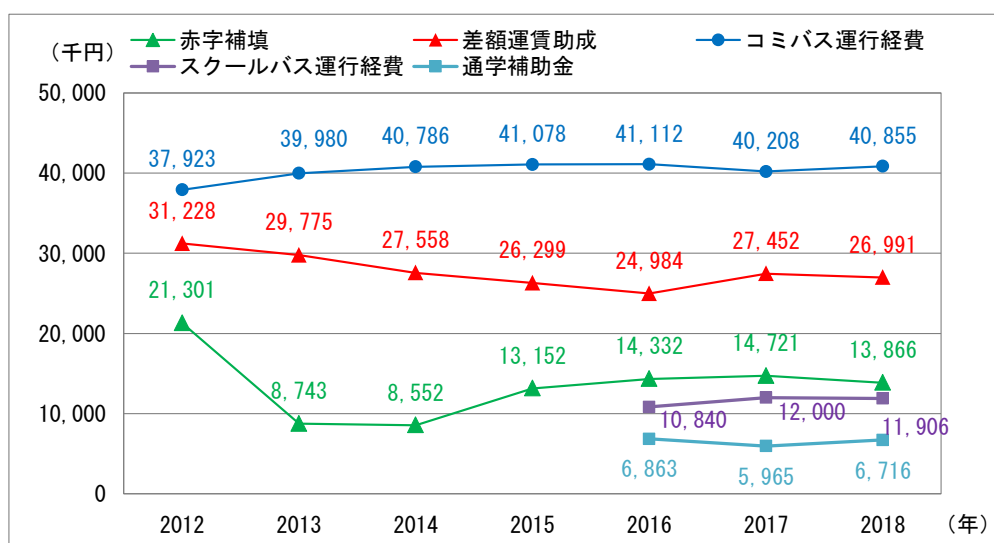
出典) 多可町所管データ

(4) 交通事業への行政支援

多可町内を運行する路線バスは、3路線あわせて年間約1,400万円の赤字補填を行っており、また、差額運賃助成で年間約2,700万円、あわせて年間約4,100万円の行政支援を行っています。

コミュニティバス「のぎくバス」の運行経費は年間約4,100万円となっています。

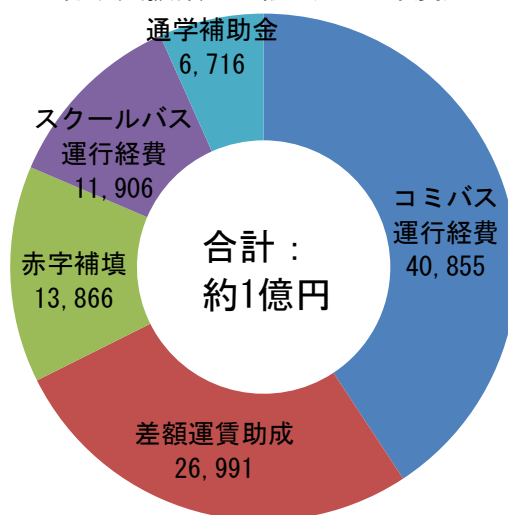
< 路線バス赤字補填、コミュニティバス運行経費・差額運賃助成の推移 >



- *) 2013年よりコミバスは神姫グリーンバスへ移管
- **) 路線バス補助
各路線の赤字補填額は多可町負担額(国・県補助含む)のみ掲載
- ***) コミバス運行経費
町内巡回バス(1~4コース)(4系統)
牧野北・山口発西脇直行バス(2系統)
- ****) 差額運賃助成
神姫バス・大和線、神姫グリーンバス・加美中線、大屋線を利用した場合にコミバス同様に町内100円、町外300円で利用できるように差額運賃を乗合バス事業者に対して補助
高校生通学定期券についても同様に補助

出典) 多可町所管データ

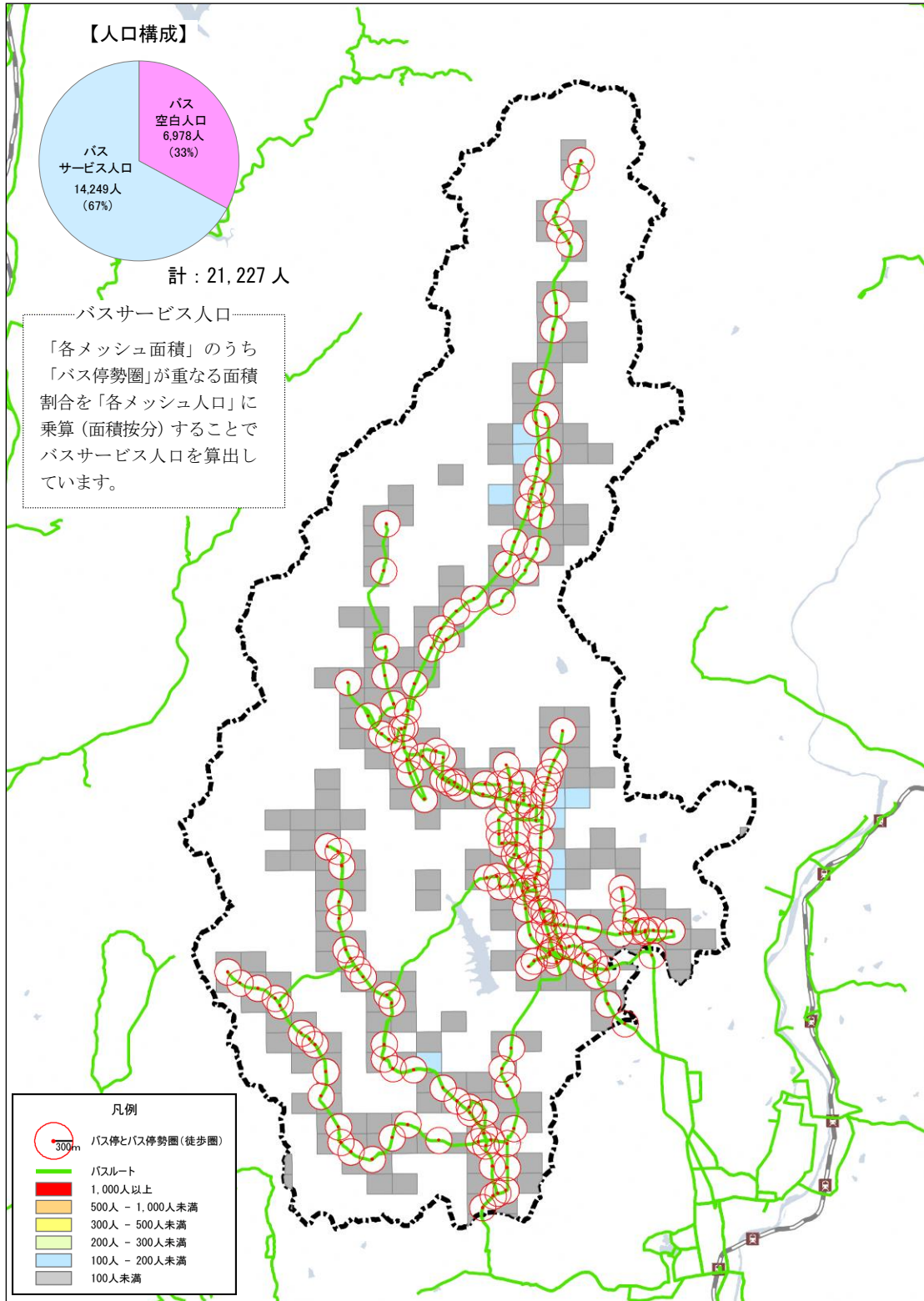
< 行政支援額の内訳 (2018年度) >



(5) バス停勢圏人口

多可町のバス停勢圏人口は約 14,000 人と推計され、町人口の 7 割弱をカバーしています。

< バス勢圏 >



＊) 1つのメッシュは1辺が約500m。

出典) 2015年国勢調査地域メッシュ統計

3. 多可町における移動の状況

(1) 多可町における人の動きの概要

パーソントリップ調査とは…

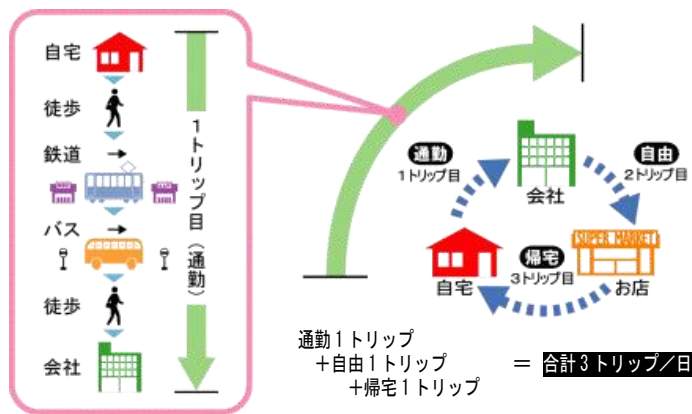
「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日の全ての動きを捉えるもので、国土交通省が中心となって10年に1回実施されています。多可町は近畿圏パーソントリップに該当し、直近では2010年に実施されています。

[人の移動量の単位]

人のある地点からある地点までの移動を「トリップ」といいます。トリップは、移動の目的ごとに1トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても1トリップと数えます。

本資料では、人の動きをよりイメージしていただけるように「トリップ=人」として表記しています。

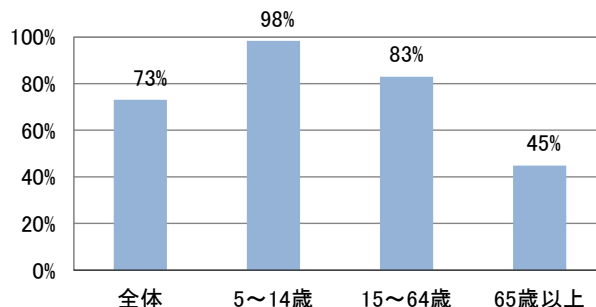
< 人の移動の例 >



① 外出率

多可町民の外出率（町民のうち外出した人の割合）は、73%となっています。

年齢階層別に見ると5～14歳は98%、15～64歳は83%に対して、65歳以上は45%と低くなっています。



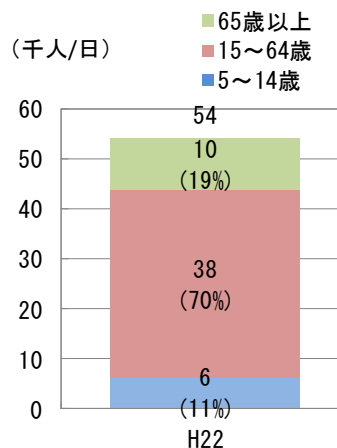
出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

② 年齢別移動量

多可町民全体の移動量は、54,000人/日となっています。

年齢階層別に見ると、5～14歳は11%、15～64歳は69%、65歳以上は19%となっています。

< 年齢3区分別移動量 >

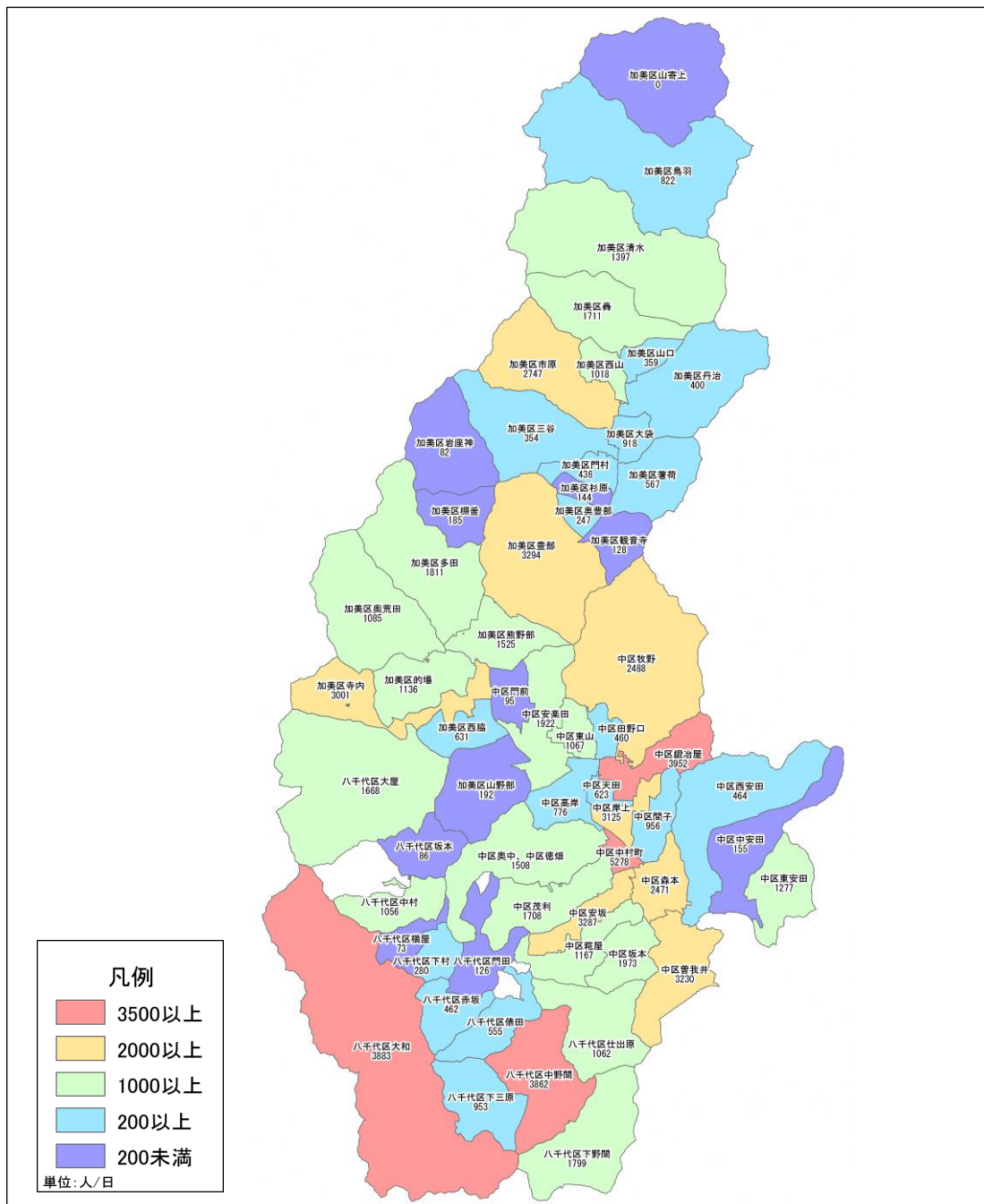


出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

(2) 発生集中量

発生集中量を地区別に見ると、役場がある中区中村町が最も多く、次いで中区鍛冶屋、八千代区大和、八千代区中野間が多くなっています。

< 地区別発生集中量（字別） >



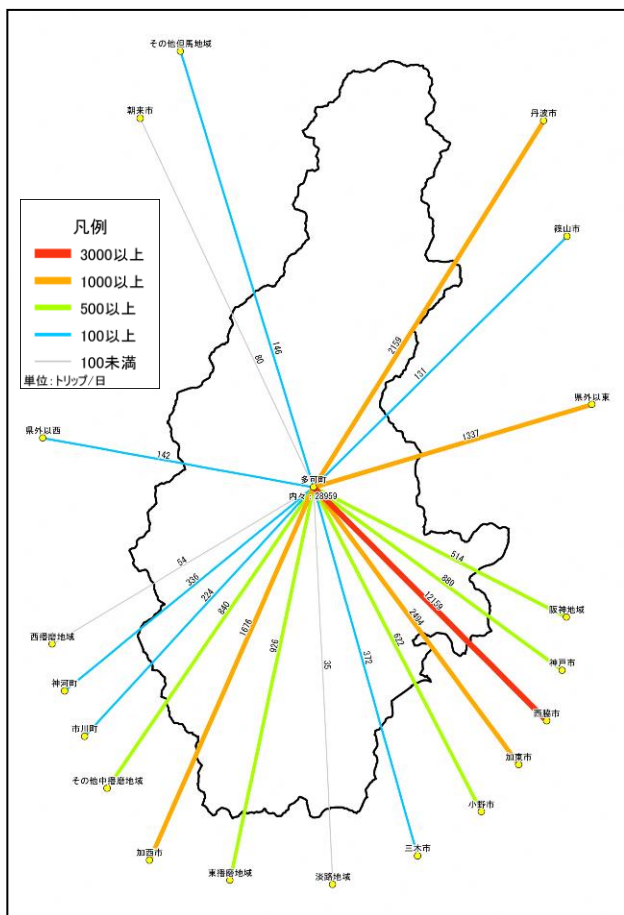
発生集中量とは…
ある地域から出発する移動量をその地域の発生量、到着する移動量をその地域の集中量といい、発生量と集中量を合計した移動量を発生集中量といいます。

出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

(3) 地域間の移動量

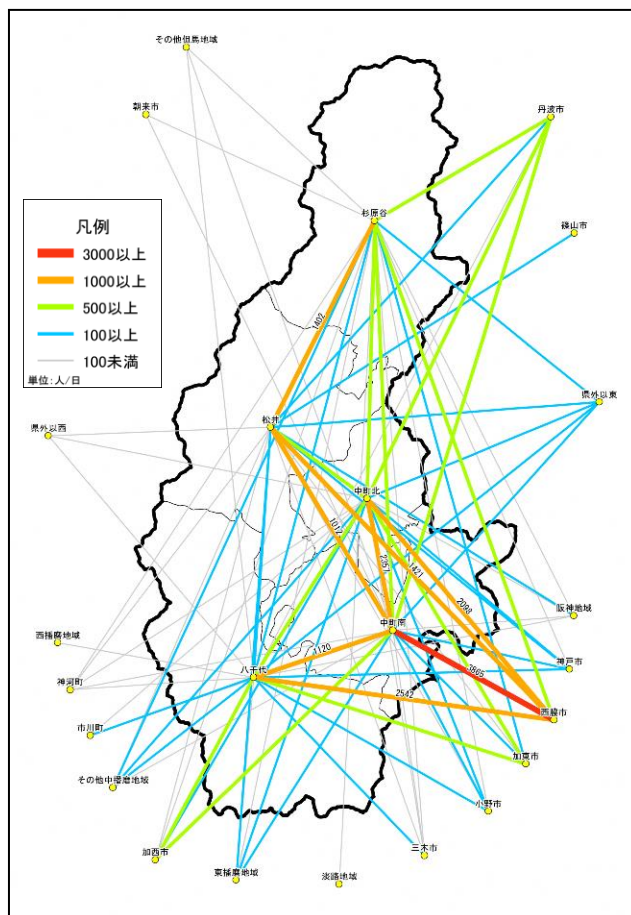
多可町の地域間流動は、中町南と西脇市間の移動が多くなっており、次いで、八千代と西脇市間、中町北と中町南間、中町北と西脇市間で多くなっています。

< 市町間流動 >



* 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計
出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

< 地域間流動(小学校区別) >

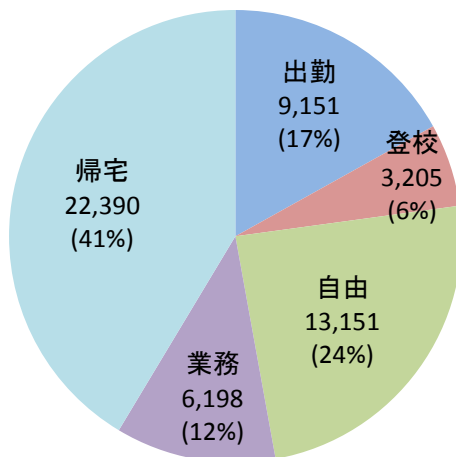


* 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計
出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

(4) 移動の目的

多可町民の移動目的は、「帰宅」を除くと「自由」が 24%で最も多く、次いで「出勤」17%、「業務」12%、「登校」6%となっています。

< 移動目的 >



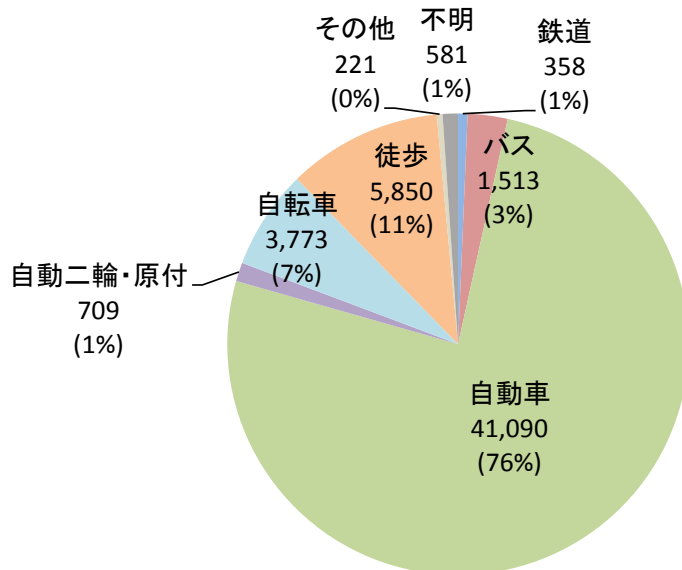
計: 54,095人/日

出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

(5) 利用交通手段

多可町民の利用交通手段は、「自動車」が76%で過半数を占めています。「鉄道」と「バス」を合わせた公共交通利用は、4%と少なくなっています。

< 利用交通手段 >



計: 54,095人/日

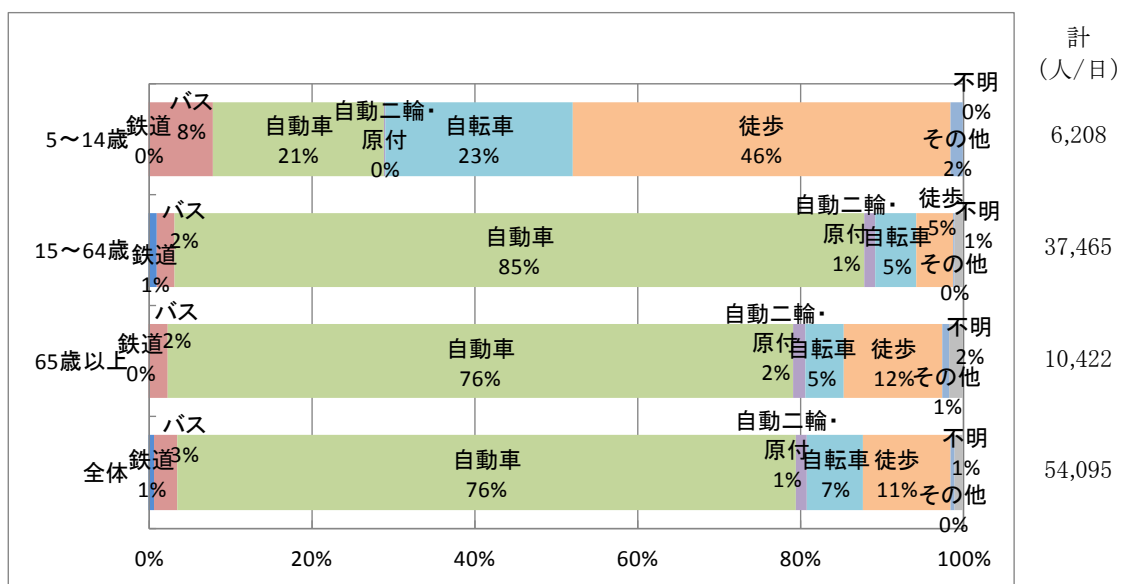
出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

(6) 年齢階層別の利用交通手段

年齢階層別の利用交通手段を見ると、5～14歳は徒歩、15～64歳、65歳以上は自動車の利用割合が高くなっています。

5～14歳は、鉄道やバスの公共交通利用割合が8%となっており、他の年齢階層に比べて高くなっています。

< 年齢3区分別代表交通手段分担率 >



出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

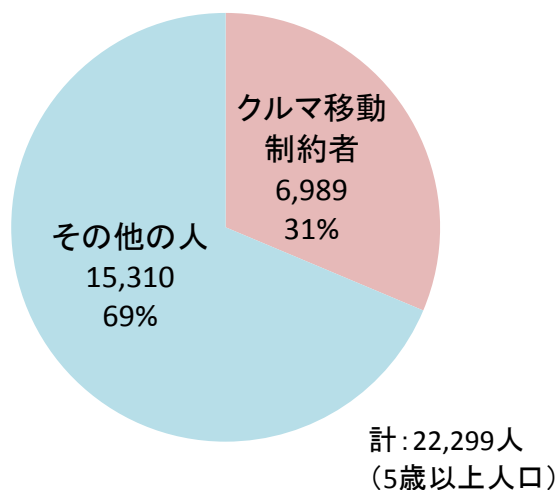
(7) クルマ移動制約者の移動特性

① クルマ移動制約者の人数

バスや鉄道等の公共交通は、自動車を利用しづらい人に利用されている傾向があることから、「自動車運転免許を持っていない」又は「世帯に自動車がない」人をクルマ移動制約者と定義して、移動特性を分析しました。

多可町民のクルマ移動制約者は、2010年近畿圏パーソントリップ調査から推計すると、5歳以上の人口の31%、約7,000人となっています。

< クルマ移動制約者の人口割合 >



計: 22,299人
(5歳以上人口)

出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

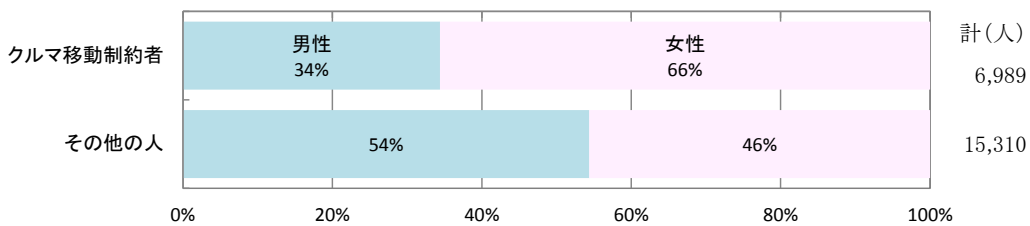
② 個人属性の比較

クルマ移動制約者の性別、年齢、職業の個人属性をその他の人（クルマ移動制約者以外）と比較すると、クルマ移動制約者は、女性、5～14歳及び75歳以上、就学者及び無職の人が多くなっています。

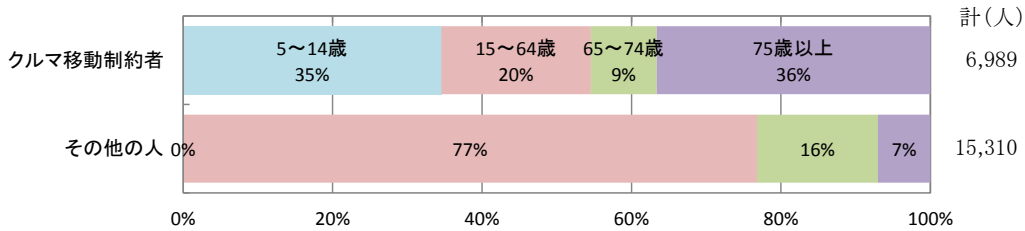
年齢階層別にクルマ移動制約者の割合を比較すると、15歳以上では年齢階層が高くなるほどクルマ移動制約者の割合が高くなっており、75歳以上では70%の人がクルマ移動制約者となっています。

< 個人属性の比較 >

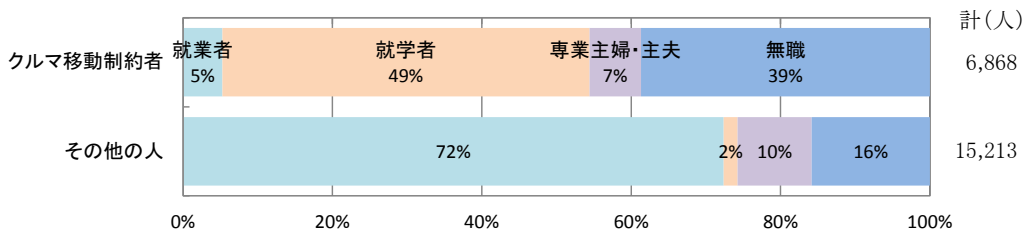
(性別)



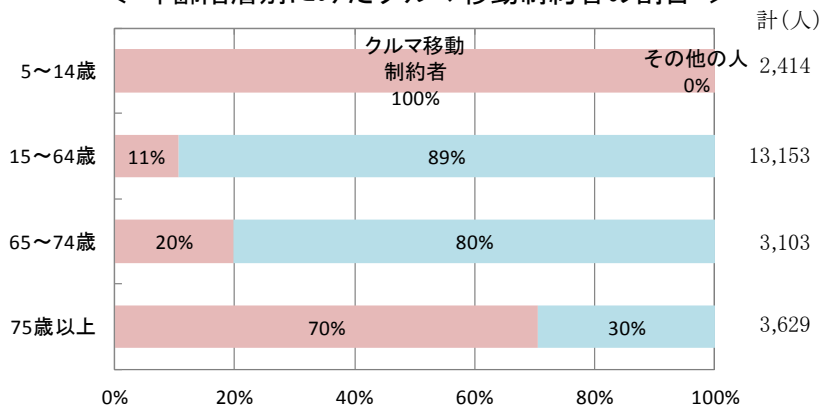
(年齢)



(職業)



< 年齢階層別にみたクルマ移動制約者の割合 >

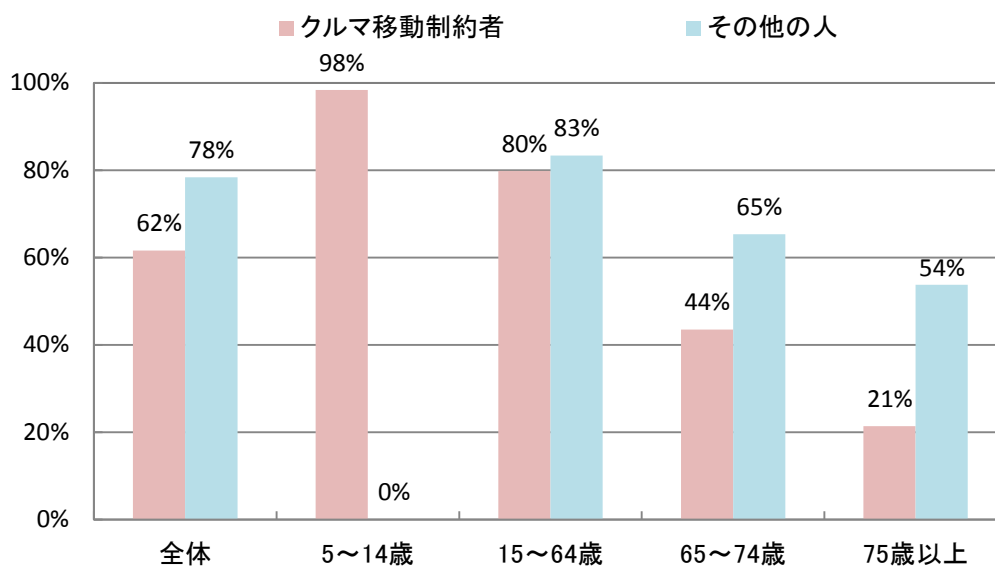


出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

③ 外出率の比較

クルマ移動制約者とその他の人の外出率を年齢階層別に比較すると、クルマ移動制約者は、その他の人に比べて、15歳以上の年齢階層でも外出率が低くなっており、自動車を利用しづらいことが原因で、外出しにくいことが伺えます。

< 外出率の比較 >



出典) 2010年近畿圏パーソントリップ調査

4. アンケート調査からみた公共交通利用意向

(1) 調査概要

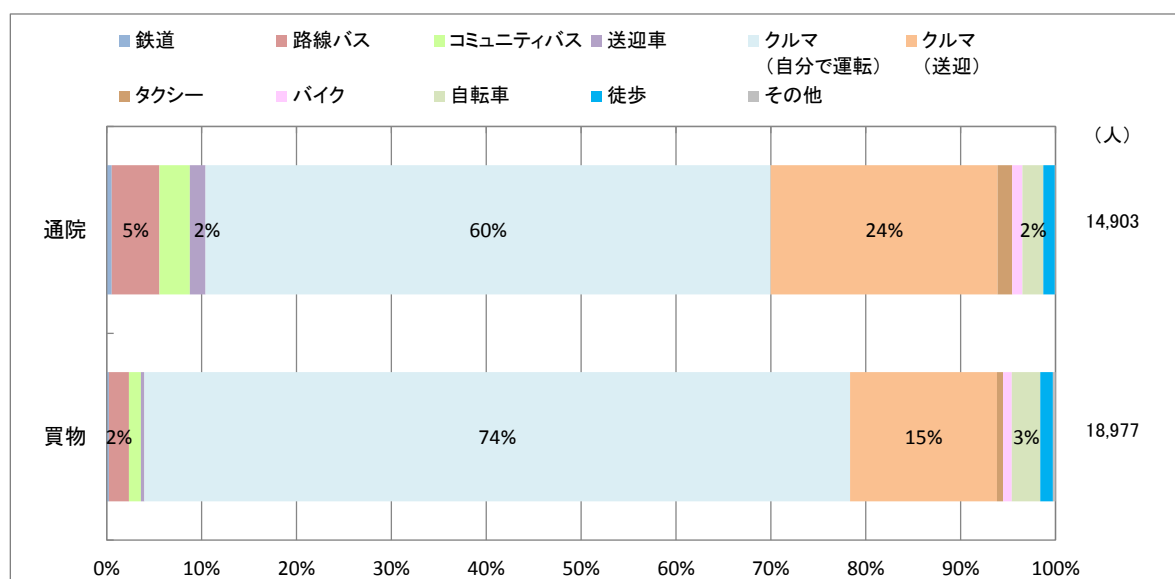
調査対象者	調査日	調査内容	配布数 (人)	回収数 (人)	回収率
住 民	2018年1月15日 (回収期限:2018年1月30日)	普段の移動状況や公共交通に対する需要の把握	6,000	1,587	26.4%
高齢者	2017年11月28日 (回収期限:2017年12月8日)	普段の移動状況や公共交通に対する需要の把握	4,139	3,088	74.6%
高校生	2017年11月9日 (回収期限:2017年11月27日)	通学状況(移動手段や問題点等)の把握	761	668	87.8%
小 計	-	-	10,900	5,343	49.0%
バス利用者	2017年10月26日、 31日、11月1日	利用実態(利用状況、利用意向)の把握	-	443	-
全 体	-	-	10,900	5,786	53.1%

(2) 住民の目的別利用交通手段

住民の目的別利用交通手段をみると、通院、買物目的ともにクルマ(自分で運転)の利用割合が6~7割と最も高く、次いでクルマ(送迎)が2割と多くなっています。

通院、買物目的ともに、路線バス、コミュニティバスの利用割合は1割未満と低くなっていますが、買物よりも通院の方がバスを利用している割合は高くなっています。

< 住民の目的別利用交通手段 >



優先順位: ①鉄道、②路線バス、③コミュニティバス、④送迎車、⑤クルマ(自分で運転)、⑥クルマ(送迎)、
⑦タクシー、⑧バイク、⑨自転車、⑩徒歩、⑪その他

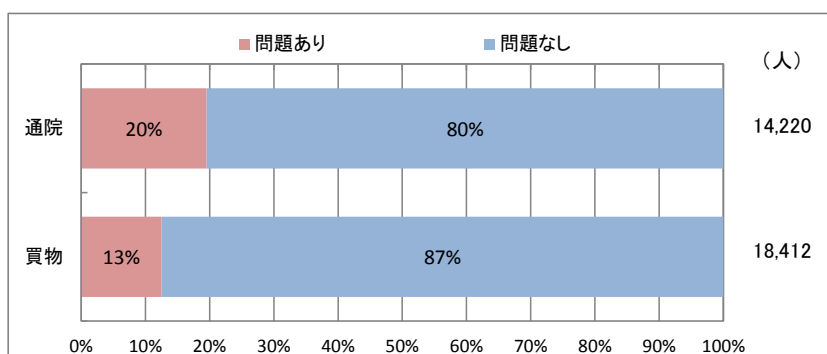
* 通院先無回答 5,096 人、買物先無回答 3,292 人

出典) 住民アンケート調査、高齢者アンケート調査結果
【住所別年齢階層別人口拡大後集計】

(3) 住民の移動時の問題点

住民の移動時の問題点は、通院で約2割、買物で約1割が「問題がある」と回答しており、通院では「送迎してもらおうのが大変（気をつかう）」「移動にお金がかかる」が多く、買物では「目的地に行くバスや鉄道がない」が最も多くなっています。

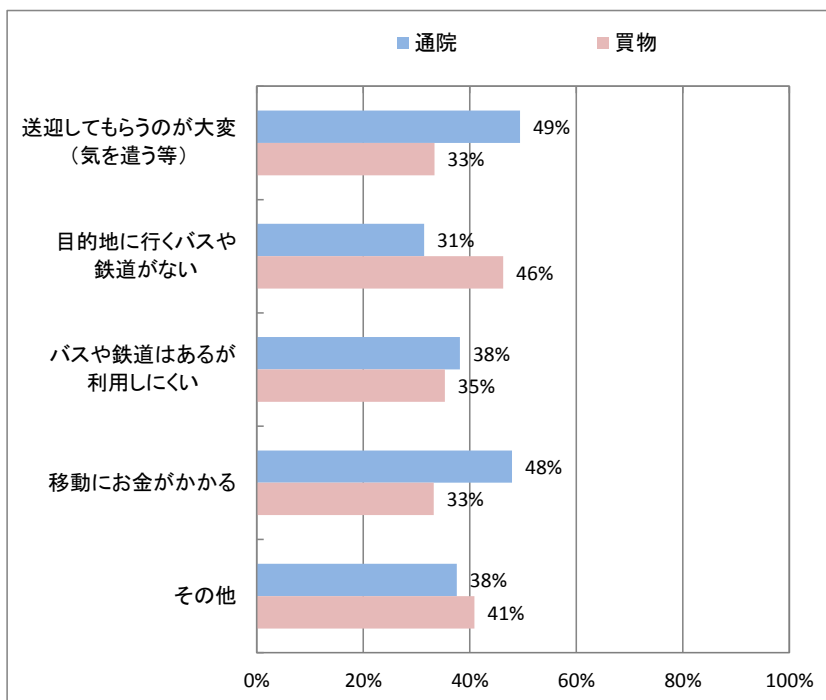
< 目的別に見た移動時の問題点の有無 >



* 通院先無回答 5,681 人、買物先 3,749 人

出典) 住民アンケート調査、高齢者アンケート調査結果
【住所別年齢階層別人口拡大後集計】

< 移動時の問題点の内訳 >



* 複数回答

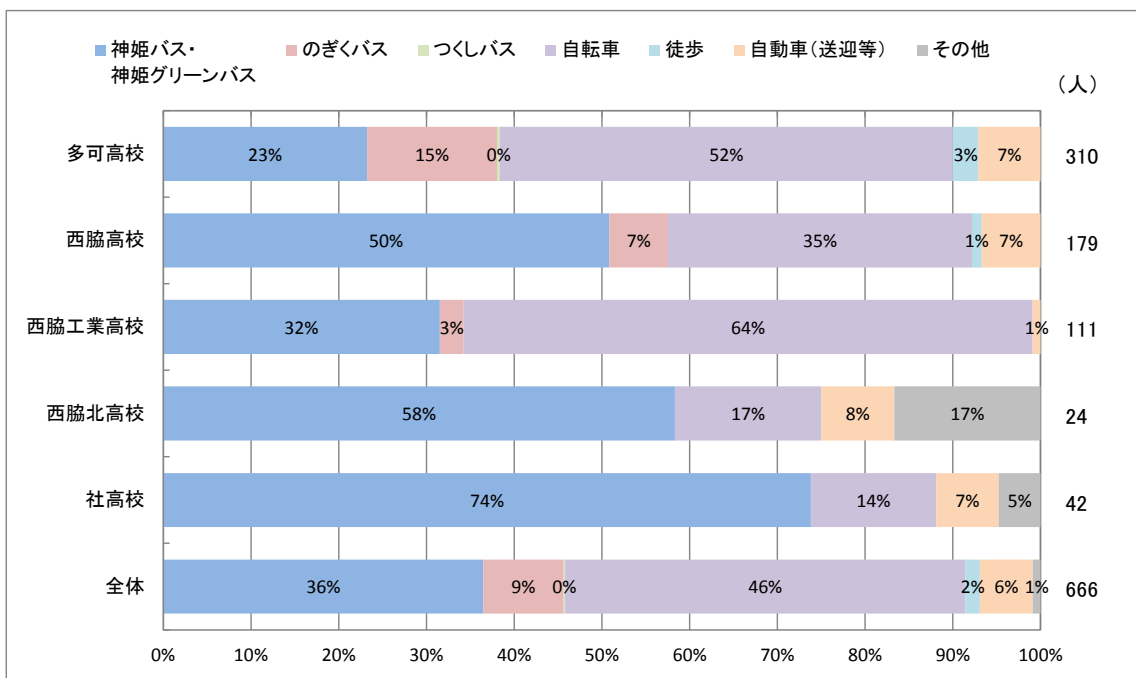
回答者数は、通院先 2,778 人、買物先 2,304 人

出典) 住民アンケート調査、高齢者アンケート調査結果
【住所別年齢階層別人口拡大後集計】

(4) 高校生の通学手段

通学時の利用交通手段は、多可高校及び西脇工業高校では「自転車」の割合が最も高く、西脇高校、西脇北高校、社高校では「神姫バス・神姫グリーンバス」の割合が最も高くなっています。

< 高校生の通学手段 >



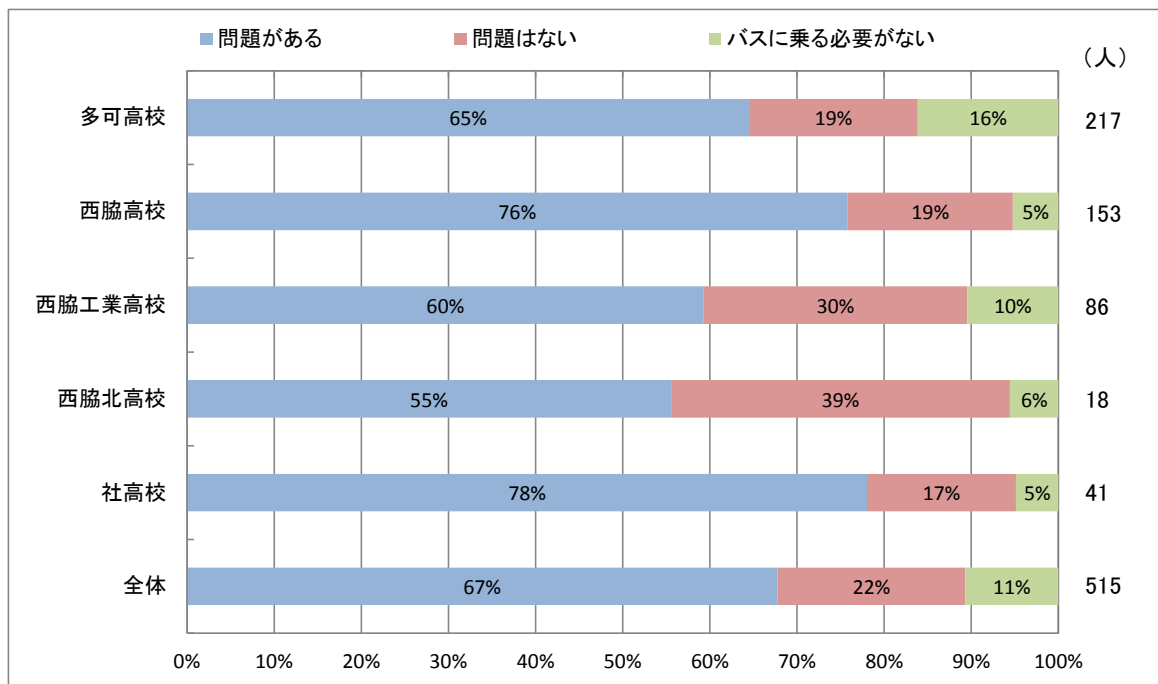
* 回答不明 2 人を除く

出典) 高校生の通学状況アンケート調査結果

(5) 高校生の通学時の問題点

通学時におけるバス利用の問題点は、全体の約7割で「問題がある」と回答しており、全ての高校で「問題がある」の割合が「問題はない」を上回っています。

＜ 通学時におけるバス利用の問題点の有無 ＞

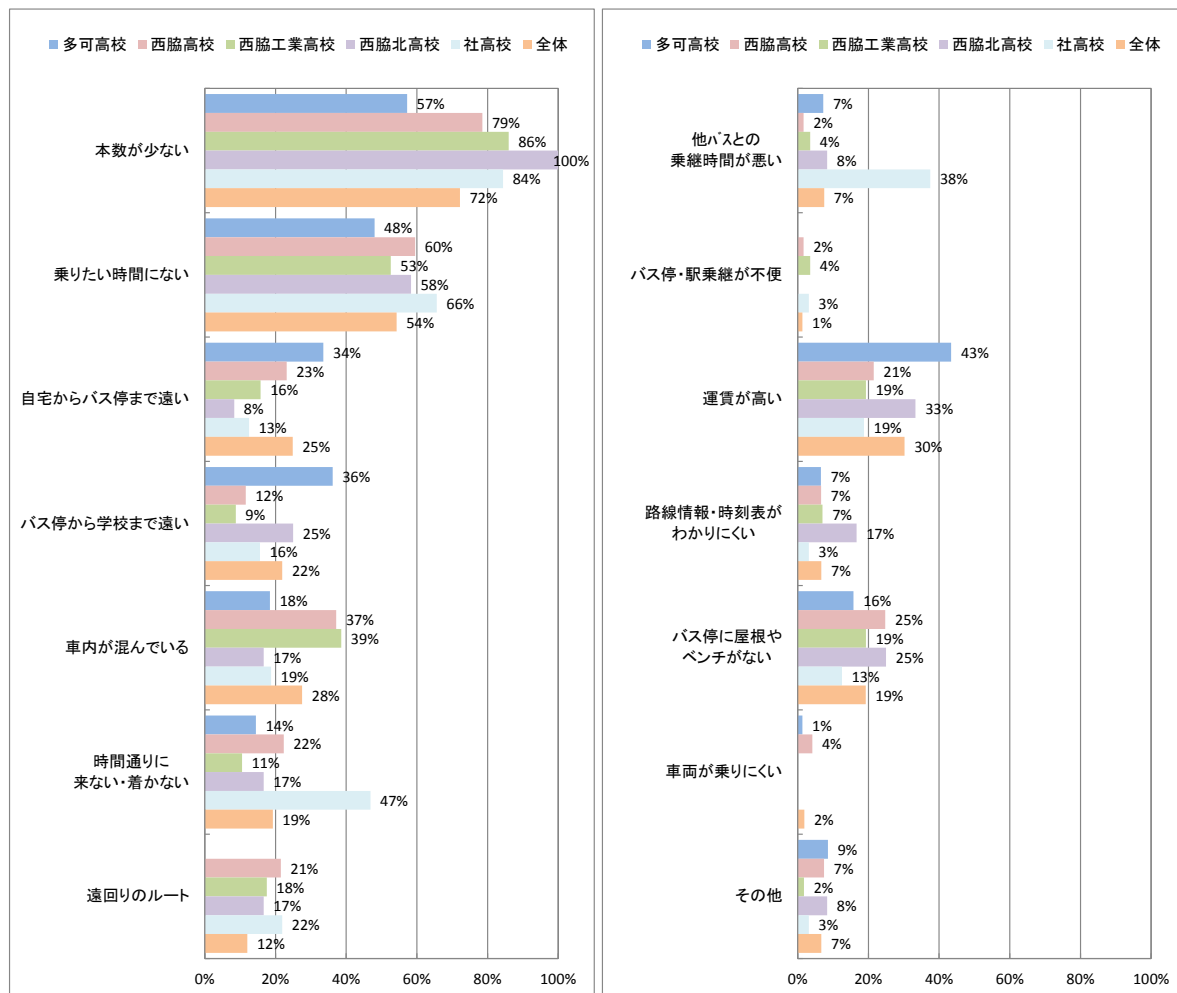


* 回答不明 153 人を除く

出典) 高校生の通学状況アンケート調査結果

通学時におけるバス利用の問題点は、いずれの高校でも「運行本数が少ない」の割合が最も高く、次いで「乗りたい時間がない」の割合が高くなっています。

< 通学時におけるバス利用の問題点 >



* 複数回答

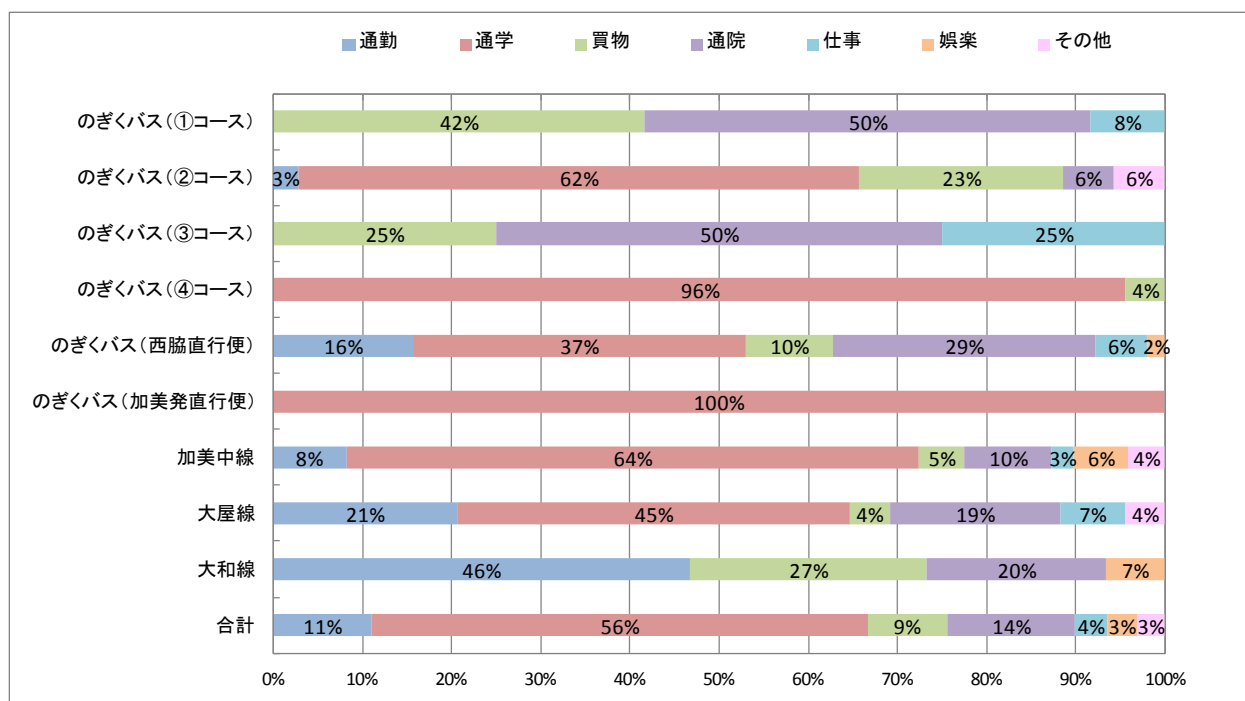
回答者数は、多可高校 152 人、西脇高校 121 人、西脇工業高校 57 人、西脇北高校 12 人、社高校 32 人、全体 374 人

出典) 高校生の通学状況アンケート調査結果

(6) バスの利用目的

バス利用の目的は、全体では「通学」が6割と最も多くなっていますが、大和線では「通勤」が約5割、「買い物」が約3割と多くなっています。また、のぎくバス（①コース、③コース）では「通院」が約5割、「買い物」が約3～4割と多くなっています。

< 目的 >

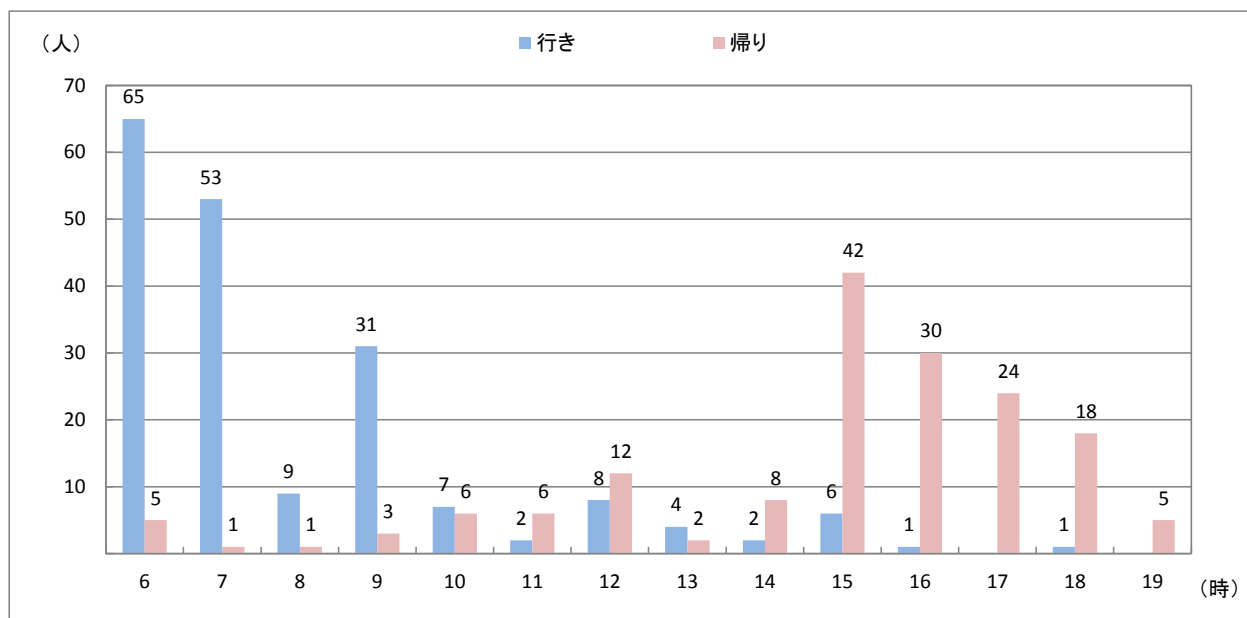


* 回答不明26人を除く
出典) バス利用者アンケート調査結果

(7) バスの利用時間帯

バスの利用時間帯は、行きは6時～9時、帰りは15時～18時が多くなっています。

< バスの利用時間帯 >



出典) バス利用者アンケート調査結果

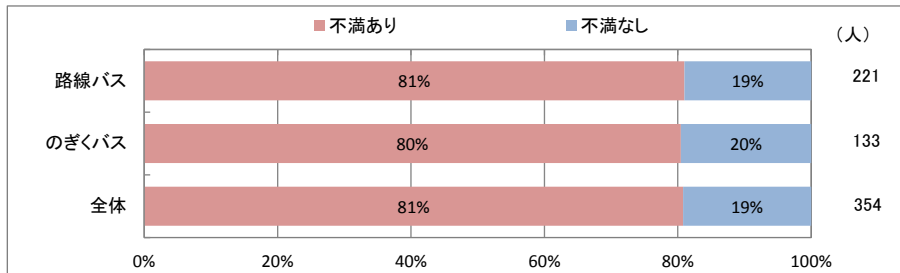
(8) バスを利用する際に不満に思っていること

バスを利用する際に不満に思っていることは、全体の8割で「不満がある」と回答しており、全ての路線で「不満あり」が「不満なし」を上回っています。

バスに対する不満の内容は、いずれの路線でも「運行本数が少ない」の割合が最も多くなっており、全体の約8割を占めています。

また、回答者数が2人と少ないのぎくバス(③コース)以外では、「乗りたい時間にバスがない」が全体の約3割と「運行本数が少ない」に次いで多くなっています。

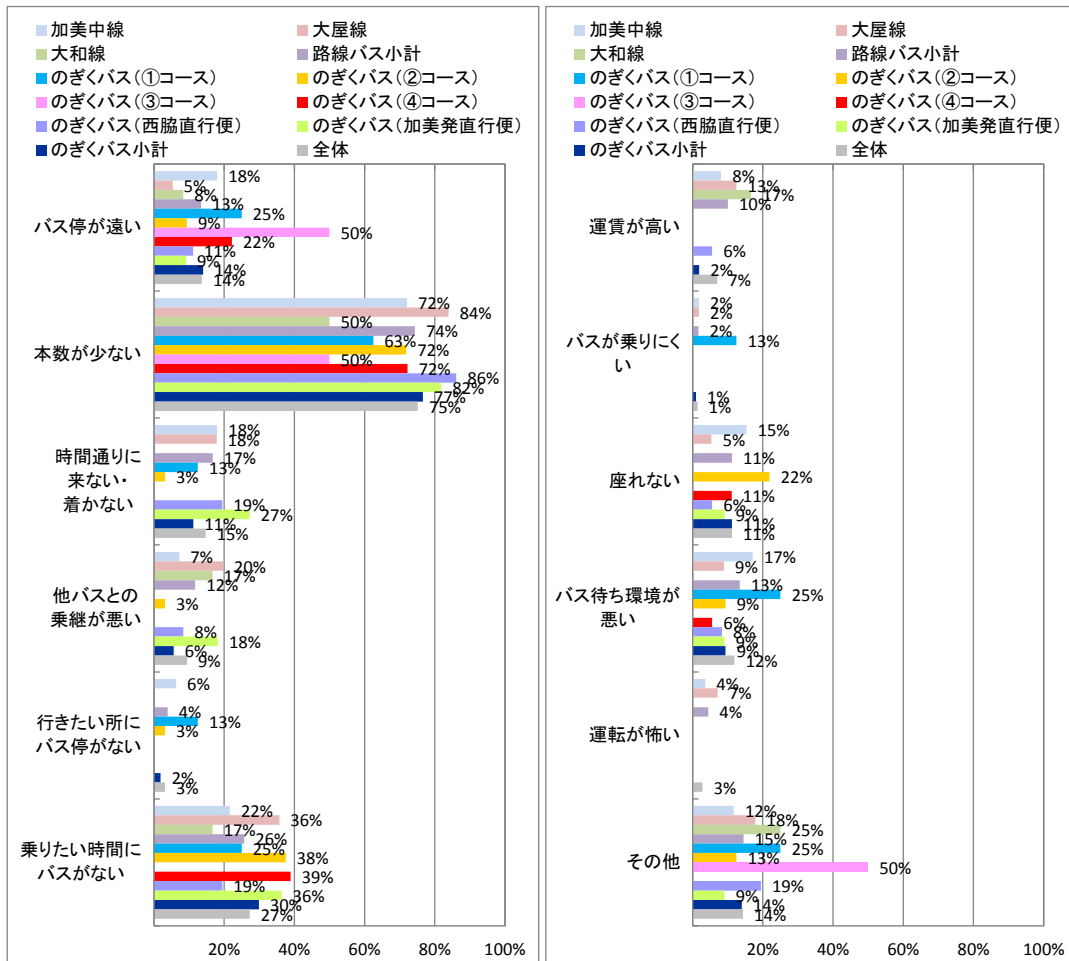
＜ バスを利用する際の不満の有無 ＞



* 回答不明 89 人を除く

出典) バス利用者アンケート調査結果

＜ バスを利用する際に不満に思っていること ＞



* 複数回答

回答者数は、加美中線 111 人、大屋線 56 人、大和線 12 人、路線バス小計 179 人、のぎくバス(①コース) 8 人、のぎくバス(②コース) 32 人、のぎくバス(③コース) 2 人、のぎくバス(④コース) 18 人、のぎくバス(西脇直行便) 36 人、のぎくバス(加美発直行便) 11 人、のぎくバス小計 107 人、全体 286 人

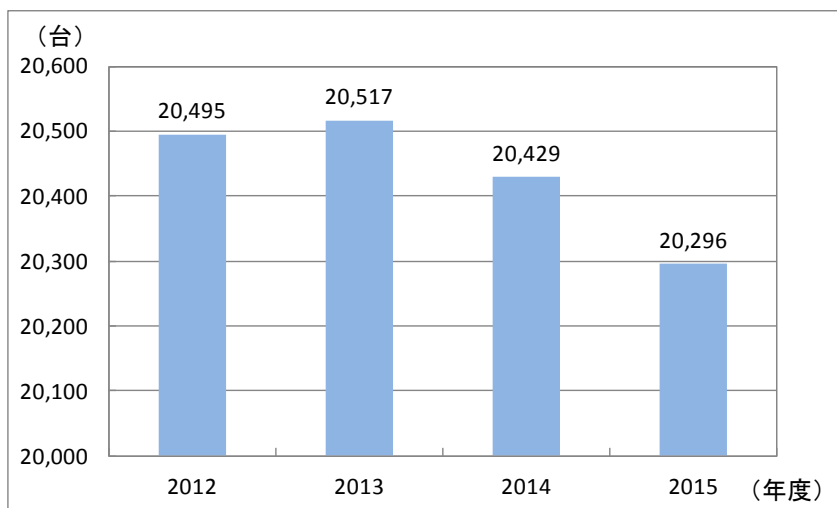
出典) バス利用者アンケート調査結果

5. 道路交通の状況

(1) 自動車保有台数

多可町の自動車保有台数は 2015 年度で 20,296 台となっており、2013 年度以降、若干減少傾向で推移しています。

< 自動車保有台数 >

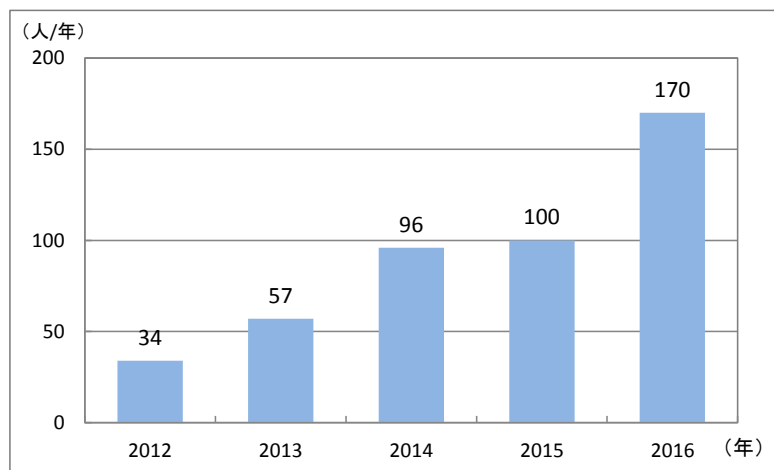


出典) 兵庫県統計書

(2) 自動車運転免許返納数

西脇警察署管内の自動車運転免許返納数は、年々増加傾向で推移しており、2012 年の 34 人から 2016 年で 170 人と 5 倍となっています。

< 自動車運転免許返納数 >



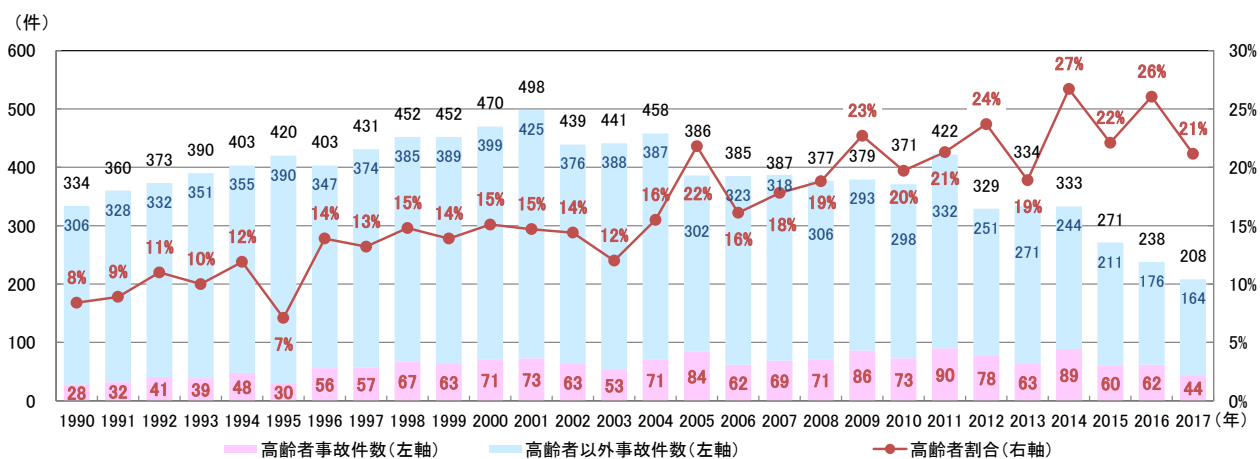
出典) 西脇警察署所管データ

(3) 交通事故の状況

西脇警察署管内の交通事故件数は、2001年の498件／年をピークに減少傾向にあり、2017年には208件／年となっています。

一方、高齢者が第1当事者となる交通事故件数は、減少する年もあるものの全体的には増加傾向にあり、2014年には交通事故全体の27%を占めるまでとなっています。

＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移 ＞



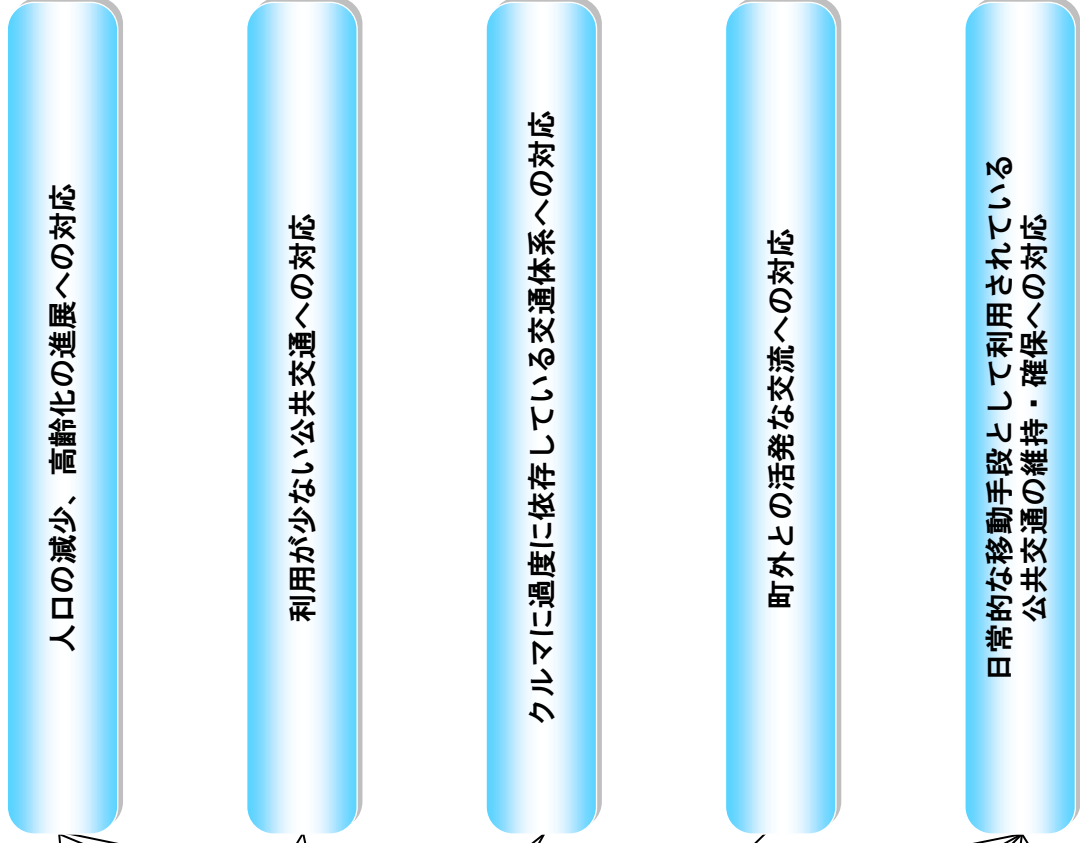
出典) 交通年鑑

6. 公共交通を取り巻く現状と課題

＜ 多可町の公共交通を取り巻く現状 ＞

<ul style="list-style-type: none"> 人口減少、高齢化が進み、2040年には人口が現状から3割減少し、2人に1人が高齢者になると推計されている
<ul style="list-style-type: none"> 町内には路線バス3系統、コミュニティバスが6系統運行しており、公共交通が地域の約7割をカバーしている
<ul style="list-style-type: none"> 町民が移動に利用する交通手段は、8割弱が自動車で、鉄道やバスの公共交通は1割未満と少ない
<ul style="list-style-type: none"> 高齢者も約8割が移動に自動車を利用しており、高齢者が当事者となる交通事故の割合も増加している
<ul style="list-style-type: none"> 多可町に関連した移動は、町内は中区内での移動、町外は西脇市への移動が多くなっている
<ul style="list-style-type: none"> 町民の約3割が自動車を利用しづらいクルマ移動制約者となっており、高齢になるほどクルマ移動制約者が増加している
<ul style="list-style-type: none"> 通院や買物の際に、「送迎してもらおうが大変（気を遣う）」「移動にお金がかかる」等の問題を抱えている人がいる
<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の8割は、バス利用に対して何らかの不満を持っている
<ul style="list-style-type: none"> バス利用者のうち6割は通学目的の利用であり、朝夕の時間帯に利用が集中している

＜ 公共交通を取り巻く課題 ＞



第3章 上位計画・関連計画の概要

1 第2次多可町総合計画（上位計画）

まちづくりの将来像	天 たかく 元気 ひろがる 美しいまち 多可 ～人がたからのまち きらり輝く町～
計画期間	2017年度～2026年度
まちづくりの基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 まちの誇り「水と緑」を守りつなぐまち 2 安全・安心・快適を実感できるまち 3 働く場が充実し、地域の魅力が高まるまち 4 地域主体で支え合い、助け合う健康で人にやさしいまち 5 子どもの元気な声があふれ、生涯にわたり笑顔で暮らせるまち 6 協働による自主自立のまち
施策分野別の基本計画 (公共交通関連分野)	<p>基本目標2 安全・安心・快適を実感できるまち</p> <p>政策3 生活基盤の整備</p> <p>政策7 安心して住み続けるための住環境をつくる</p> <p>基本方針：豊かな自然と観光・交流施設等、地域の特性に応じた調和や活力を生む土地利用を推進します。そのため、町全域を見据えたうえで、住民の皆さんの理解のもと、都市計画等の規制・誘導の方策を活用する等、住環境整備を行い、安心して住み続けるための秩序あるまちづくりを計画的に行います。また、路線バスの運行確保やコミュニティバス等の整備・充実を図り、子どもや高齢者等の交通弱者も安心かつ円滑に移動できる公共交通の確保に努めます。</p> <p>取り組む事項：(1) 路線バス・コミュニティバスの運行維持確保 (2) 安全・安心・快適に利用できる公共交通システムの実現</p>

2 北播磨広域定住自立圏共生ビジョン（関連計画）

基本目標	安全・安心で住みよい圏域づくり
計画期間	2015年度から2019年度までの5年間
具体的な取組内容 （公共交通に関する取組）	<p>第4章 具体的な取組内容</p> <p>3 結びつきやネットワークの強化</p> <p>(1) 地域公共交通</p> <p>① 地域公共交通の広域連携</p> <p>取組内容：圏域内の路線の再編について調査・研究するとともに、公共交通に関する情報を総合的に提供することにより、日常の生活圏の拡大及び利便性の向上を図る。</p> <p>取組の内容：20. 公共交通広域連携調査研究事業 21. 公共交通利用促進事業</p>



< 定住自立圏の構成市町 >

3 第2次北はりま定住自立圏共生ビジョン（関連計画）

基本目標	“うるおい”と“やすらぎ”を感じる 暮らし豊かな 北はりまの郷
計画期間	2016年度から2020年度までの5年間
具体的な取組内容 （公共交通に関する取組）	<p>第4章 具体的な取組内容</p> <p>3 結びつきやネットワークの強化</p> <p>(1) 地域公共交通</p> <p>① 地域公共交通ネットワークの維持及び強化</p> <p>取組の内容：圏域住民の移動手段を確保し、公共交通ネットワークの維持及び強化を図るため、圏域内の生活バス路線を運行する事業者の支援を行うとともに、甲及び乙が運行するコミュニティバスの利便性の向上に取り組む。</p> <p>取組の内容：・コミュニティバス運行事業 ・地方バス等公共交通維持確保対策事業</p>



< 定住自立圏の構成市町 >

第4章 計画の方向性

1 基本理念及び計画の目標

(1) 基本理念

< 多可町の公共交通をとりまく現状と課題 >

- 人口の減少、高齢化の進展への対応
 - ・今後も減少し続ける人口
 - ・町全体で進展する高齢化
- 利用が少ない公共交通への対応
 - ・路線バス・コミュニティバスによる公共交通が地域の約7割をカバー
 - ・バス利用は1割未満と少ない
- クルマに過度に依存している交通体系への対応
 - ・移動の約8割が自動車を利用
 - ・高齢者の約8割が自動車を利用
 - ・高齢者による交通事故の割合が増加
- 町外との活発な交流への対応
 - ・町内だけではなく、隣接する西脇市へも多い移動
- 日常的な移動手段として利用されている公共交通の維持・確保への対応
 - ・町民の31%がクルマ移動制約者で、高齢になるほど増加
 - ・買物、通院目的での移動時の問題
 - ・バス利用者の8割がバスに対して何らかの不満を持っている
 - ・バス利用の6割は朝夕の通学目的

< まちづくりの目標 >

【第2次多可町総合計画】

[まちづくりの将来像]

天 たかく 元気 ひろがる 美しいまち 多可
～人がたからのまち きらり輝く町～

[施策分野別の基本計画 公共交通関連分野]

安心して住み続けるための住環境をつくる

【北播磨広域定住自立圏共生ビジョン】

[基本目標]

安全・安心で住みよい圏域づくり

[具体的な取組内容 公共交通に関する取組]

地域公共交通の広域連携

【第2次北はりま定住自立圏共生ビジョン】

[基本目標]

“うるおい”と“やすらぎ”を感じる

暮らし豊かな 北はりまの郷

[具体的な取組内容 公共交通に関する取組]

地域公共交通ネットワークの維持及び強化

基本理念

町民一人ひとりが 安心して元気に おでかけできるまち多可

日常的な移動手段として公共交通が利用でき、誰もが安心して元気に外出できる公共交通体系の構築をめざします。

(2) 計画の目標

「町民一人ひとりが 安心して元気に おでかけできるまち多可」の基本理念の達成に向けて3つの計画目標を定めました。

計画目標1.

町民の移動を支える公共交通ネットワークの構築

町内の各地区間や多可町と隣接する各市を結ぶ「広域連携交通」と、これを補完する「地域内交通」を整備するとともに、これらの公共交通が互いに結節する乗り継ぎ拠点を定めることで、公共交通間のスムーズな乗り継ぎを図り、町内外の様々な移動需要に対応し、町民をはじめとした誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの構築をめざします。

計画目標2.

分かりやすい公共交通運行情報の発信

現在、行政や交通事業者等が発信している公共交通の運行情報等を、町民や町外からの来訪者にも分かりやすい情報として提供することで、公共交通利用時の利便性向上をめざします。

また、公共交通の運行情報提供の際には、町広報やホームページをはじめとした多様な手法を用いて積極的に情報発信を行うことで、運行情報の周知・徹底を図ります。

計画目標3.

公共交通利用の意識を高める取り組みの推進

公共交通をより利用しやすくなるような料金制度に取り組んでいくことで、公共交通を日常的な交通手段として位置づけ、さらなる利用促進をめざします。

また、公共交通を今後も維持していくためには、利用者である町民に公共交通に対する理解を深めてもらうことが不可欠です。

このため、地域の移動手段として、公共交通に愛着をもってもらうとともに身近な移動手段としての利用意識を醸成する取り組みを進めます。

(3) 計画の数値目標

「(2) 計画の目標」において掲げた3つの計画目標の達成状況を把握するため、計画全体に対する評価指標として「町内の公共交通利用者数」を定めます。

また、計画の数値目標として、今後の人口減少や少子化等により、町内の公共交通利用者数が、現状（2018年度）の「164,000人/年」から将来（2023年度）には「154,000人/年」に減少すると見込まれる中においても、計画目標の達成に向けた施策（第5章に記載）の実施によって、公共交通利用者数のさらなる減少を抑制し、「154,000人/年」を維持することをめざします。

< 町内の公共交通利用者数の現状値及び将来推計値 >

現状値（2018年度）	将来推計値（2023年度） 【施策の実施なし】
164,000人/年	154,000人/年

< 計画の評価指標及び数値目標 >

評価指標	数値目標（2023年度）
町内の公共交通利用者数	154,000人/年

2 めざすべき公共交通網

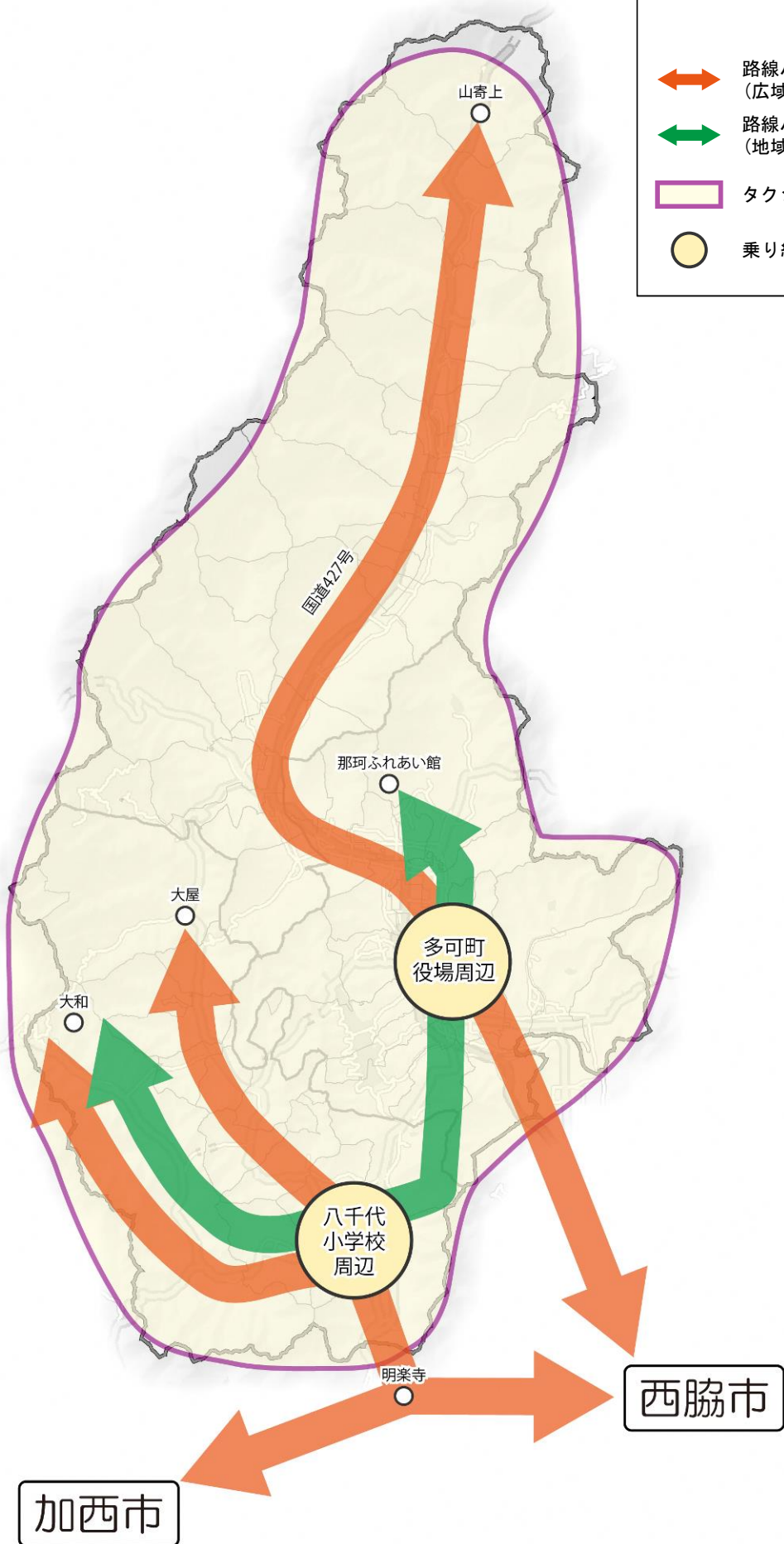
町内外の移動を支える「広域連携交通」と、町内の移動を支える「地域内交通」によって、各地域を自由に移動できる公共交通網の形成をめざします。

広域連携交通は、主に路線バスとコミュニティバスがその役割を担い、近隣の西脇市や加西市との連携・交流を強化するとともに、町内外移動や町内の地区間移動を支えます。地域内交通は、路線バスがその役割を担い、町内移動を支えます。バスによる対応が難しい個別移動や緊急時の移動については、タクシーがその役割を担います。

また、町内の主要施設である「多可町役場周辺（中区）」及び「八千代小学校周辺（八千代区）」を、広域連携交通と地域内交通の乗り継ぎ拠点として活用していきます。

種 別	役 割	該当する公共交通
広域連携交通	<ul style="list-style-type: none">・近隣市（西脇市・加西市）との連携・交流を強化する役割・町内外の移動や町内の地区間移動を支える役割	路線バス コミュニティバス
地域内交通	<ul style="list-style-type: none">・主に町内の移動と、広域連携交通までの移動を確保する役割	路線バス
個別・緊急交通	<ul style="list-style-type: none">・バスによる対応が難しい個別移動や緊急時の移動に対応する役割	タクシー

めざすべき公共交通網



凡 例	
	路線バス・コミュニティバス (広域連携交通)
	路線バス (地域内交通)
	タクシー
	乗り継ぎ拠点

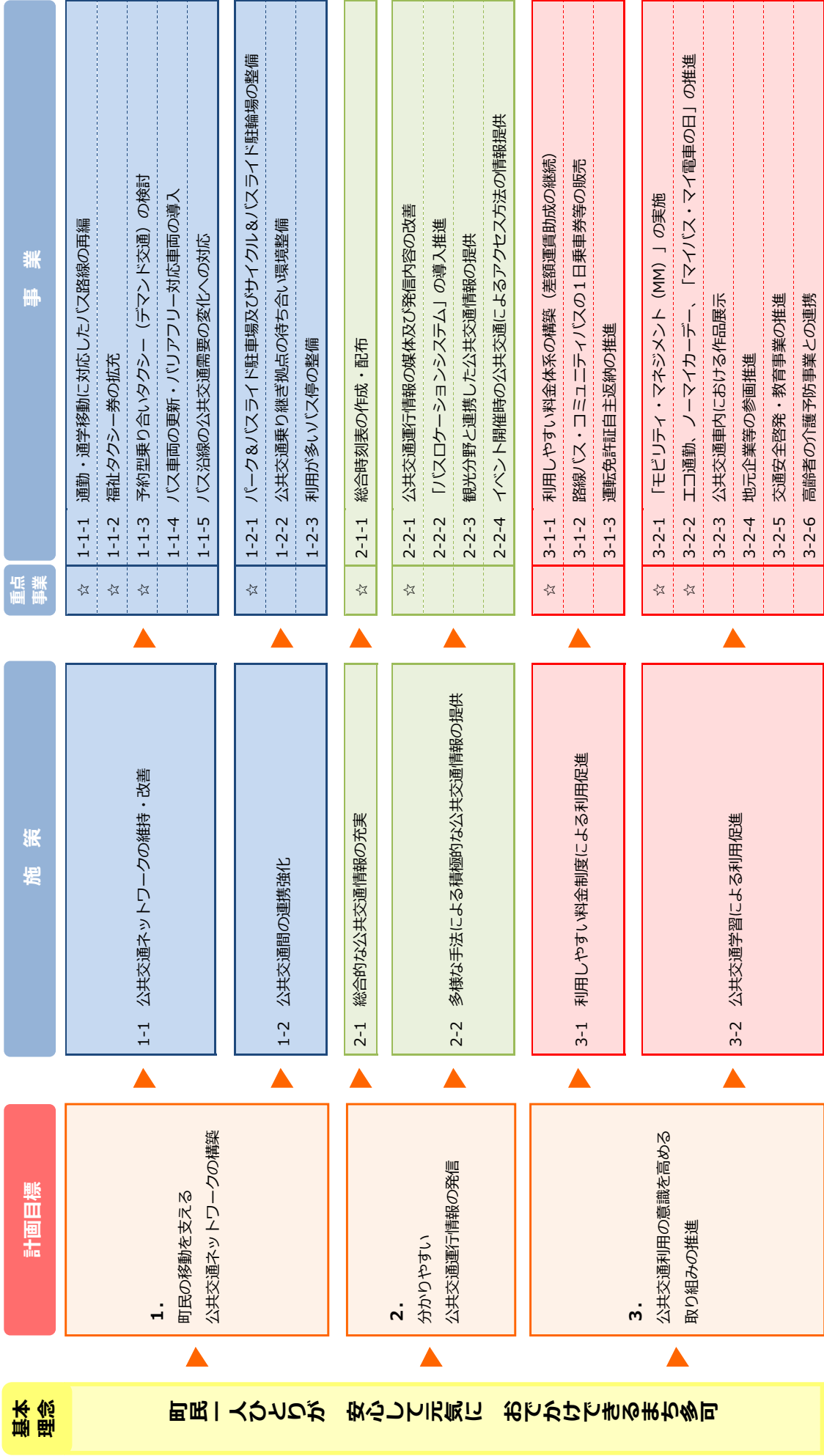
加西市

西脇市

第5章 目標達成のための施策

1 施策体系

本計画の基本理念である「町民一人ひとりが安心して元気に おでかけできるまち多可」を実現するために定めた3つの計画目標と、これに対応する各施策を設定しました。



2 施策・事業

計画目標 1 町民の移動を支える公共交通ネットワークの構築

施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・改善

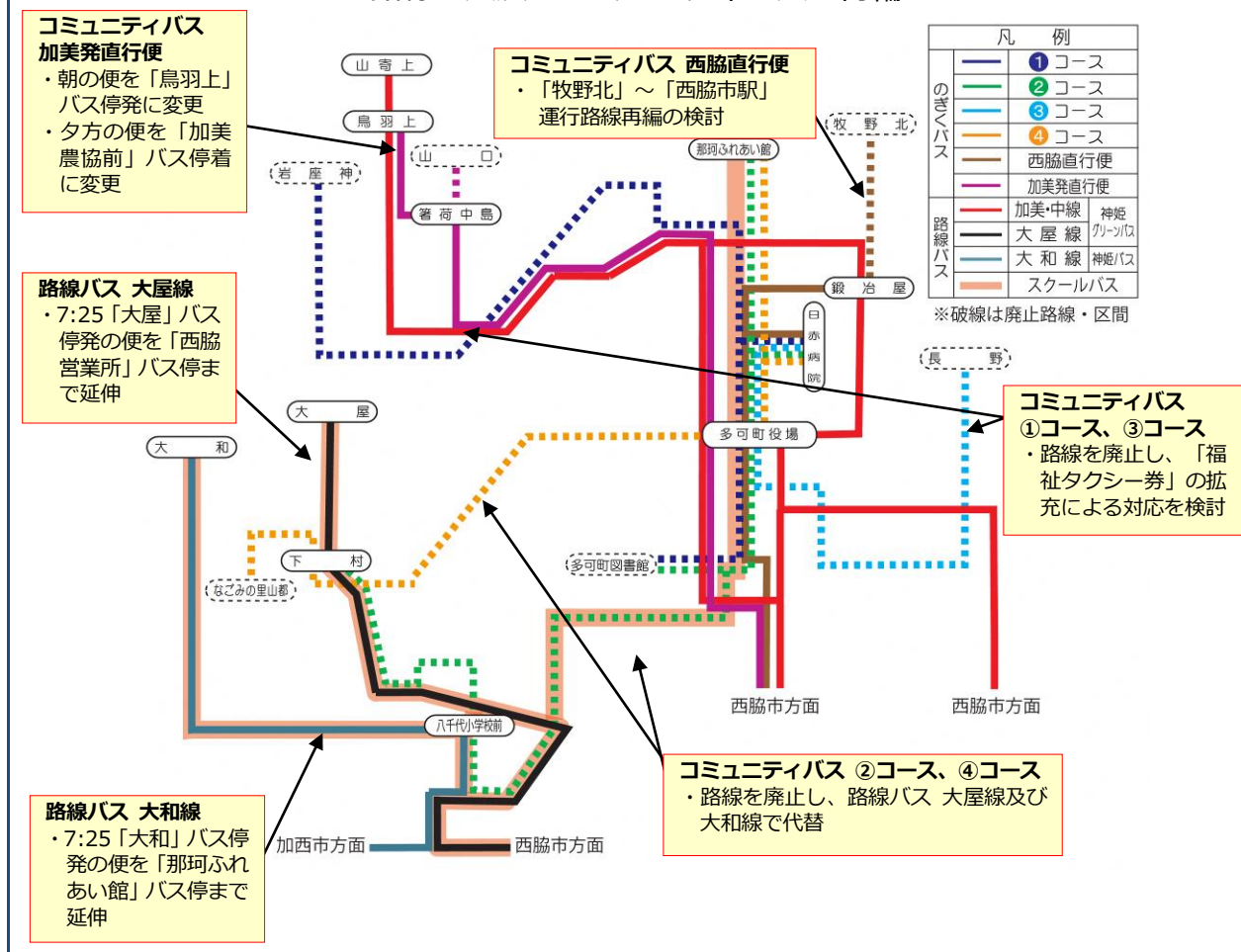
- 町内外の移動需要や、将来の公共交通をとりまく環境の変化に応じて、路線バス及びコミュニティバスの再編を行うことで、より効率的で利便性が高い公共交通ネットワークへの改善をめざします。
- タクシー料金を助成する「福祉タクシー券」の拡充や、自宅の近くから目的地まで直接移動できる「予約型乗り合いタクシー（デマンド交通）」の検討を行うとともに、バス車両のバリアフリー化を推進することで、高齢者や障害者の方でも安心・安全に利用できるまちをめざします。

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
☆	1-1-1 通勤・通学移動に対応したバス路線の再編	町内を運行する路線バス及びコミュニティバスについて、通勤や通学目的の利用に特化した路線への再編を行います。	2019年度以降 随時実施	多可町 交通事業者
☆	1-1-2 福祉タクシー券の拡充	75歳以上の高齢者や障害者等を対象として、タクシー料金を助成する「福祉タクシー券」の拡充を検討します。	2020年度 実施	多可町 交通事業者
☆	1-1-3 予約型乗り合いタクシー（デマンド交通）の検討	昼間の様々な移動に対応するため、予約型乗り合いタクシー（デマンド交通）の検討を行います。	2019年度以降 随時検討	多可町 交通事業者
	1-1-4 バス車両の更新・バリアフリー対応車両の導入	老朽化が進んでいるバス車両の更新に対する支援を行うとともに、高齢者や障害者の方でも利用しやすいバリアフリー対応車両の導入を検討します。	2019年度以降 随時実施	多可町 交通事業者
	1-1-5 バス沿線の公共交通需要の変化への対応	西脇市役所の移転等、バス沿線需要の変化に応じた運行内容の見直しを行います。	2020年度以降 随時検討	多可町 交通事業者

施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・改善

事業 1-1-1	通勤・通学移動に対応したバス路線の再編												
実施主体	多可町、交通事業者												
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2022年度</th> <th>2023年度</th> <th>2024年度以降</th> </tr> <tr> <td>継続運行</td> <td>再編(4月)</td> <td>評価</td> <td>評価</td> <td>評価</td> <td>評価・見直し</td> </tr> </table>	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降	継続運行	再編(4月)	評価	評価	評価	評価・見直し
2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降								
継続運行	再編(4月)	評価	評価	評価	評価・見直し								
事業内容	<p>多可町内を運行する路線バス及びコミュニティバスについて、現状の利用状況や利用目的を踏まえたバス路線の再編を行います。</p> <p>路線バスの大屋線は、朝の便を「西脇営業所」まで延伸してサービスレベルの向上を図ります。また、大和線は、朝の便を「那珂ふれあい館」まで延伸することで、町内の通学手段の確保を図ります。</p> <p>コミュニティバスの西脇直行便及び加美発直行便については、利用状況や沿線道路の状況を踏まえた再編を行い、路線の維持と西脇市との連携強化を図ります。また、町内路線のうち通学利用が多い②コースと④コースは、廃止のうえ大屋線と大和線で代替します。また、利用者が少ない①コースと③コースは、廃止のうえ「福祉タクシー券」の配布枚数の拡大による対応を検討します。</p>												

< 路線バス及びコミュニティバスの再編 >



施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・改善

事業 1-1-2	福祉タクシー券の拡充					
実施主体	多可町、交通事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	調査・検討	拡充	実施	実施	実施	実施
事業内容	<p>多可町では現在、町内に居住する高齢者や障害者等の方を対象として、「福祉タクシー券」の交付によってタクシー利用時の料金を助成する「福祉タクシー利用助成事業」を実施しています。</p> <p>バス路線の再編により、コミュニティバス①コースと③コースを廃止することを踏まえて、沿線の地区に住む高齢者の移動手段を確保するため、「福祉タクシー券」の拡充を検討します。</p>					

< 福祉タクシー利用助成事業の概要 >

助成対象者	① 75歳以上の高齢者の方 ② 障害のある方 (身体障害者手帳1~3級、療育手帳A・B(1)、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを持つ方) ③ 介護保険法による要介護認定を受けている方 ④ 運転経歴証明書を所持している65歳以上の高齢者の方		
助成内容	町が交付するタクシー券 1枚で、500円分のタクシー料金の支払いが可能 交付枚数：年間 24枚 利用者負担額：年間 1,000円		
申請・交付場所	・多可町役場 福祉課 ・加美地域局（加美コミュニティプラザ） ・八千代地域局（八千代コミュニティプラザ）	有効期間	4月1日 ～翌年の3月31日

< 福祉タクシー券 >

多可町福祉タクシー乗車券 <small>(有効期限 平成31年3月31日)</small>	多可町福祉タクシー乗車券 <small>(有効期限 平成31年3月31日)</small>
乗車日 平成 年 月 日	乗車日 平成 年 月 日
助成額 500円	助成額 500円
利用者氏名	利用者氏名
タクシー会社名	タクシー会社名
介護タクシー	介護タクシー
乗務員氏名	乗務員氏名
車種番号	車種番号
<small>(乗務員の方へ)</small> ・この乗車券の提出があったときは、乗車料金から助成額を差し引いた額を受け取ってください。 ・男性用・女性用があります。(色わけ)	
発行者 多可町長 吉田 一 四 男性用 No. 010033	発行者 多可町長 吉田 一 四 女性用 No. 047425

施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・改善

事業 1-1-3	予約型乗り合いタクシー（デマンド交通）の検討					
実施主体	多可町、交通事業者					
実施時期	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度以降
	調査・検討					
事業内容	<p>主に高齢者による昼間の通院や買い物目的の移動手段を確保するため、予約型乗り合いタクシー（デマンド交通）について調査・検討します。</p> <p>バス路線の再編に伴う町内の公共交通利用状況の変化を考慮しつつ、予約型乗り合いタクシー（デマンド交通）のニーズについて事前調査を行うとともに、交通事業者との協議も踏まえて検討を進めていきます。</p>					

< 予約型乗り合いタクシー（デマンド交通）の調査・検討項目（案） >

検討項目	考えられる選択肢の例
運行区域	・ 中区・加美区・八千代区の旧町単位 ・ 旧町内の大字単位
運行方式	・ ドアツードア方式 ・ 定路線方式
目的地の設定	・ 医療施設 ・ 商業施設 ・ 公共施設 等
運行曜日	・ 平日のみ運行 ・ 平日・土曜日運行 ・ 毎日運行
運行時間帯	・ 昼間時間帯のみ ・ 朝夕の通勤・通学時間帯も含む
利用対象者	・ 町民全員 ・ 町内の高校生以上 ・ 町内の高齢者のみ
利用料金	・ 1乗車当たりの料金 ・ 回数券の販売
利用登録の有無	・ 登録が必要 ・ 登録は不要
予約期限	・ 前日まで ・ 当日〇時間前まで
オペレーター担当者	・ タクシー事業者 ・ 町職員 ・ 専属
運行車両	・ ジャンボタクシー ・ セダン型タクシー
運行事業者	・ タクシー事業者 ・ 多可町 ・ NPO法人

計画目標 1 町民の移動を支える公共交通ネットワークの構築

施策 1-2	公共交通間の連携強化
---------------	------------

- 公共交通ネットワークの再編に合わせて、町内の主要なバス停を対象とした自動車・自転車とバスの乗り継ぎ環境の整備や、バスの待ち合い環境の改善を行うことで、円滑・快適に公共交通を利用できるまちをめざします。

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
☆	1-2-1 パーク&バスライド駐車場及びサイクル&バスライド駐輪場の整備	町内の主要なバス停に「パーク&バスライド駐車場」及び「サイクル&バスライド駐輪場」を整備し、バス利用時の利便性向上を図ります。	2019年度以降 整備検討	多可町 交通事業者
	1-2-2 公共交通乗り継ぎ拠点の待ち合い環境整備	路線バスとコミュニティバスの結節点となる、「多可町役場周辺」「八千代小学校」等における公共交通待ち合い環境を整備します。	2020年度以降 実施検討	多可町 交通事業者
	1-2-3 利用が多いバス停の整備	利用が多いバス停を対象として、ベンチ・上屋等の設置による整備を行います。	2019年度 実態調査 2020年度以降 整備検討	多可町 交通事業者

施策 1-2 公共交通間の連携強化

事業 1-2-1	パーク&バスライド駐車場及びサイクル&バスライド駐輪場の整備					
実施主体	多可町、交通事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	実施検討					
事業内容	<p>路線バスやコミュニティバスの利用者が多いバス停を対象として、周辺に駐車・駐輪スペースを整備し、パーク&バスライド及びサイクル&バスライドを推進します。</p> <p>路線バスの「松井庄診療所前」バス停では、隣接する公共施設内に駐車場が整備されており、駐車スペースにも余裕が見られることから、岩座神方面から多可町中心部や西脇市方面へのパーク&バスライド駐車場として活用することを検討します。</p> <p>また、公共交通再編後の交通結節点となる「八千代小学校」「鍛冶屋」バス停や、学生による駐輪が多い「加美農協前」バス停では、自転車からバスへの乗り換えができる、サイクル&バスライド駐輪場の整備を検討します。</p>					

< 松井庄診療所前バス停 周辺駐車場の活用 >



< バス停周辺駐輪場の整備 >



計画目標 2 分かりやすい公共交通運行情報の発信

施策 2-1 総合的な公共交通情報の充実

- 公共交通ネットワークの再編に合わせて、現在多可町が配布している時刻表の見直しを行い、各公共交通の運行内容や乗り継ぎ方法等を分かりやすく整理した総合時刻表を作成することで、多可町の公共交通に関する情報を誰でも簡単に手に入れることができるまちをめざします。

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
☆	2-1-1 総合時刻表の作成・配布	再編後の各公共交通の運行情報を網羅した、「総合時刻表」を作成・配布します。	2020年度実施	多可町交通事業者

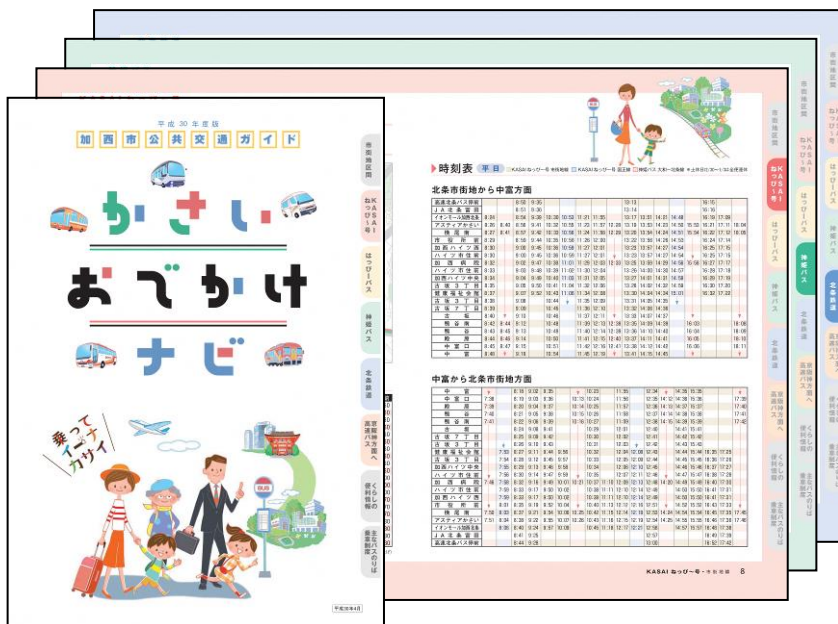
施策 2-1 総合的な公共交通情報の充実

事業 2-1-1	総合時刻表の作成・配布					
実施主体	多可町、交通事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
		作成・配布	改訂	改訂	改訂	改訂
事業内容	<p>路線バス・コミュニティバスの再編により、多可町をとりまく公共交通体系が大きく変化するため、これらの各公共交通の運行情報を網羅するとともに、サイズの拡大やイラスト等の活用によって、誰もが利用しやすい「総合時刻表」を作成・配布します。</p>					

< 総合時刻表のイメージ >



「のぎくバス」時刻表 (A5 サイズ 26 ページ)



加西市公共交通ガイド「かさいおでかけナビ」 (A4 サイズ 42 ページ)

【掲載内容】

- ・ 路線網図、各公共交通の概要（運賃支払い方法、連絡先等）
- ・ バスの乗り方案内
- ・ 中心市街地区間のバス路線図、時刻表
- ・ 各公共交通の路線図、時刻表、乗り継ぎ時間、運賃表
- ・ 大阪、神戸、関西空港方面への公共交通利用案内
- ・ 市内施設マップ、施設一覧
- ・ 主なバスのりば、乗車制度の案内

計画目標 2 分かりやすい公共交通運行情報の発信

施策 2-2 多様な手法による積極的な公共交通情報の提供

- 広報誌やインターネット等の様々な手段を用いて、各公共交通の運行情報を積極的に提供することで、公共交通に関する情報を簡単に入手できるまちをめざします。
- また、町内の観光施設の周遊やイベントへのアクセスに関する公共交通情報を提供することで、町民だけでなく、町外からの来訪者にとっても公共交通を利用しやすいまちをめざします。

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
☆	2-2-1 公共交通運行情報の媒体及び発信内容の改善	住民や公共交通利用者の意見・要望等を踏まえて、町広報や町ホームページ、「LINE」等の情報媒体及び発信内容を改善します。	2019年度以降 毎年実施	多可町 交通事業者
	2-2-2 「バスロケーションシステム」の導入推進	交通事業者への財政支援により、「バスロケーションシステム」の導入を推進します。	2019年度以降 導入検討	多可町 交通事業者
	2-2-3 観光分野と連携した公共交通情報の提供	観光施設への来訪者をターゲットとして、観光周遊時に利用できる公共交通の運行情報の提供を行います。	2019年度以降 毎年実施	多可町 交通事業者
	2-2-4 イベント開催時の公共交通によるアクセス方法の情報提供	町内のイベント開催時に、公共交通によるアクセス方法等の情報提供を行い、積極的な公共交通利用を促します。	2019年度以降 毎年実施	多可町 交通事業者

施策 2-2 多様な手法による積極的な公共交通情報の提供

事業 2-2-1	公共交通運行情報の媒体及び発信内容の改善					
実施主体	多可町、交通事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	毎年実施、随時更新					
事業内容	<p>多可町では現在、町発行の広報誌や町ホームページ、コミュニケーションアプリ「LINE」等による公共交通運行情報の発信を行っていますが、これらの情報媒体及び発信内容について、住民や公共交通利用者による意見・要望等を踏まえた改善を行います。</p>					

＜ 町広報誌「広報たか」における情報発信 ＞



＜ 町ホームページにおける情報発信 ＞




計画目標 3 公共交通利用の意識を高める取組の推進

施策 3-1 利用しやすい料金制度による利用促進

- 現在多可町が実施している「差額運賃助成」を継続して実施するとともに、路線バス・コミュニティバスの企画乗車券の販売を行うことで、公共交通をより手軽に利用できるまちをめざします。
- 高齢者の方による運転免許証の自主返納を促す取り組みを推進することで、公共交通を使って安全に外出できるまちをめざします。

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
☆	3-1-1 利用しやすい料金体系の構築（差額運賃助成の継続）	現在多可町が実施している「差額運賃助成」を引き続き実施します。	継続実施	多可町 交通事業者
	3-1-2 路線バス・コミュニティバス1日乗車券等の販売	路線バス・コミュニティバスを対象とした1日乗車券や企画乗車券を販売します。	2019年度以降 実施検討	多可町 交通事業者
	3-1-3 運転免許証自主返納の推進	町内の運転免許証自主返納者を対象とした、公共交通利用に関する特典の配布を検討します。	2019年度以降 実施検討	多可町 警察 交通事業者

施策 3-1 利用しやすい料金制度による利用促進

事業 3-1-1	利用しやすい料金体系の構築（差額運賃助成の継続）					
実施主体	多可町、交通事業者					
実施時期	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度以降
	継続実施 					
事業内容	<p>多可町では現在、町内に居住する方が路線バス等を低料金で利用できるよう、各バスの料金体系を統一するとともに、正規運賃との差額を町が補填する「差額運賃助成」を行っています。</p> <p>これにより、「町内の利用は 100 円、町外への利用は 300 円」という一律の運賃でバスを利用できることから、公共交通の利用促進を図るための施策として、今後も差額運賃助成を継続していきます。</p>					

< 差額運賃助成の概要 >

- ・多可町内に居住する方が、路線バス（加美中線・大屋線・大和線）またはコミュニティバス（加美発直行便・西脇直行便）で移動する際に「乗車バス（下図参照）」を提示すれば、以下の金額でバスを利用することができる。
- ・正規運賃との差額は町が負担。

【 乗車バス提示時の路線バス・コミュニティバス利用料金 】

移動の内容	利用料金	
	大人	子ども
多可町内の移動	100 円/回	50 円/回
多可町外への移動 (西脇市・加西市方面)	300 円/回	150 円/回

※乳児（1 歳未満）は無料

※幼児（1 歳以上 6 歳未満）の場合は、保護者 1 人につき 1 人まで無料

【 乗車バス 】



計画目標 3 公共交通利用の意識を高める取組の推進

施策 3-2 公共交通学習による利用促進

- 交通事業者や地域住民、地元企業等と連携して、公共交通に関心や愛着を持ってもらえるような取り組みを推進することで、過度なクルマ利用の交通体系から脱却し、公共交通が日常的に利用されるまちをまちをめざします。

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
☆	3-2-1 「モビリティ・マネジメント(MM)」の実施	住民や通勤・通学者等を対象として、出前講座や乗り方教室、アンケート調査等のモビリティ・マネジメント(MM)を実施します。	2019年度以降 毎年実施	多可町 町民 交通事業者
☆	3-2-2 エコ通勤、ノーマイカーデー、「マイバス・マイ電車の日」の推進	町内の企業を対象とした「エコ通勤優良事業所認証制度」や、地域住民を対象とした「ノーマイカーデー」「マイバス・マイ電車の日」を推進します。	2019年度以降 毎年実施	多可町 町民 企業・店舗 交通事業者
	3-2-3 公共交通車内における作品展示	バスの車内に園児・小学生やコンクール受賞者等の作品を展示し、公共交通への愛着や関心を高めます。	2019年度以降 毎年実施	多可町 町民 交通事業者
	3-2-4 地元企業等の参画推進	バス停のネーミングライツ販売や、通勤時の公共交通利用者に対する優遇制度等により、地元企業にも公共交通に対する関心を高めます。	2019年度 地元企業と調整 2020年度以降 実施検討	多可町 企業・店舗 交通事業者
	3-2-5 交通安全啓発・教育事業の推進	町内で実施している交通安全教室等との連携により、公共交通利用時の交通安全の啓発を図ります。	2019年度以降 毎年実施	多可町 町民 警察 交通事業者
	3-2-6 高齢者の介護予防事業との連携	町内で実施している体操教室等に行く際の公共交通利用の推奨等、高齢者の介護予防事業との連携を図ります。	2019年度以降 毎年実施	多可町 町民 交通事業者

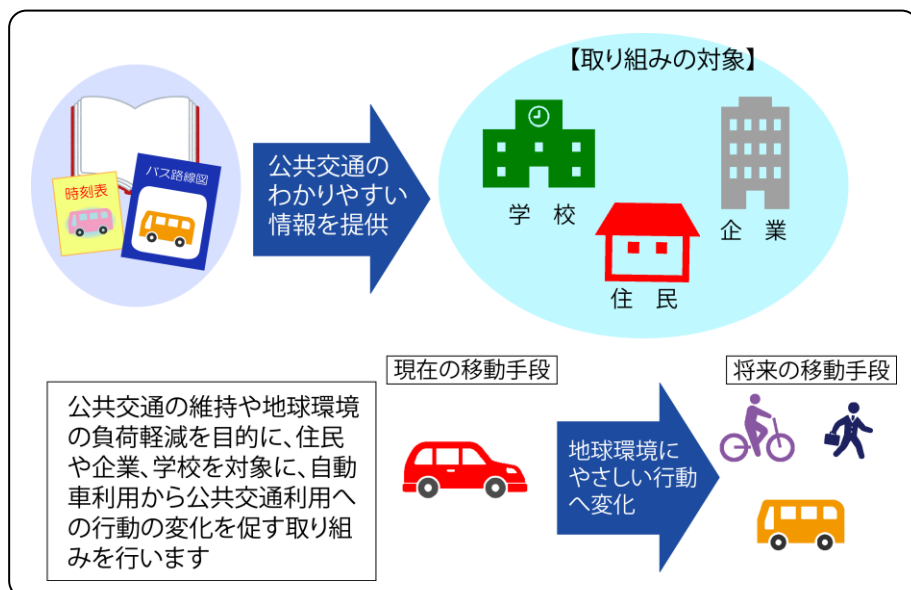
施策 3-2 公共交通学習による利用促進

事業 3-2-1	「モビリティ・マネジメント (MM)」の実施					
実施主体	多可町、町民、交通事業者					
実施時期	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度以降
	実施	実施	実施	実施	実施	実施
事業内容	<p>公共交通の利用に対する意識の醸成を図るため、住民や通勤・通学者等を対象とした「モビリティ・マネジメント (MM)」を実施します。</p> <p>現在町内に居住している方やこれから転入される予定の方、町内の学校や企業等を対象として、「日常生活とクルマ社会」をテーマにした出前講座や、公共交通の乗り方教室を実施するとともに、普段の移動状況に関するアンケート調査を実施し、移動の際の公共交通の活用を検討してもらうことで、クルマから公共交通への利用転換を図ります。</p>					



【モビリティ・マネジメント (MM) とは】

交通渋滞や環境等の問題に配慮して、過度なクルマ利用に依存している現状を見直し、公共交通や自転車等を「かしこく」使う方向への自発的な転換を促すことを目的とする、地域住民や学校・企業等の組織を対象とした「コミュニケーション」が中心の、持続的な一連の取組。

< モビリティ・マネジメント (MM) の実施イメージ >



施策 3-2 公共交通学習による利用促進

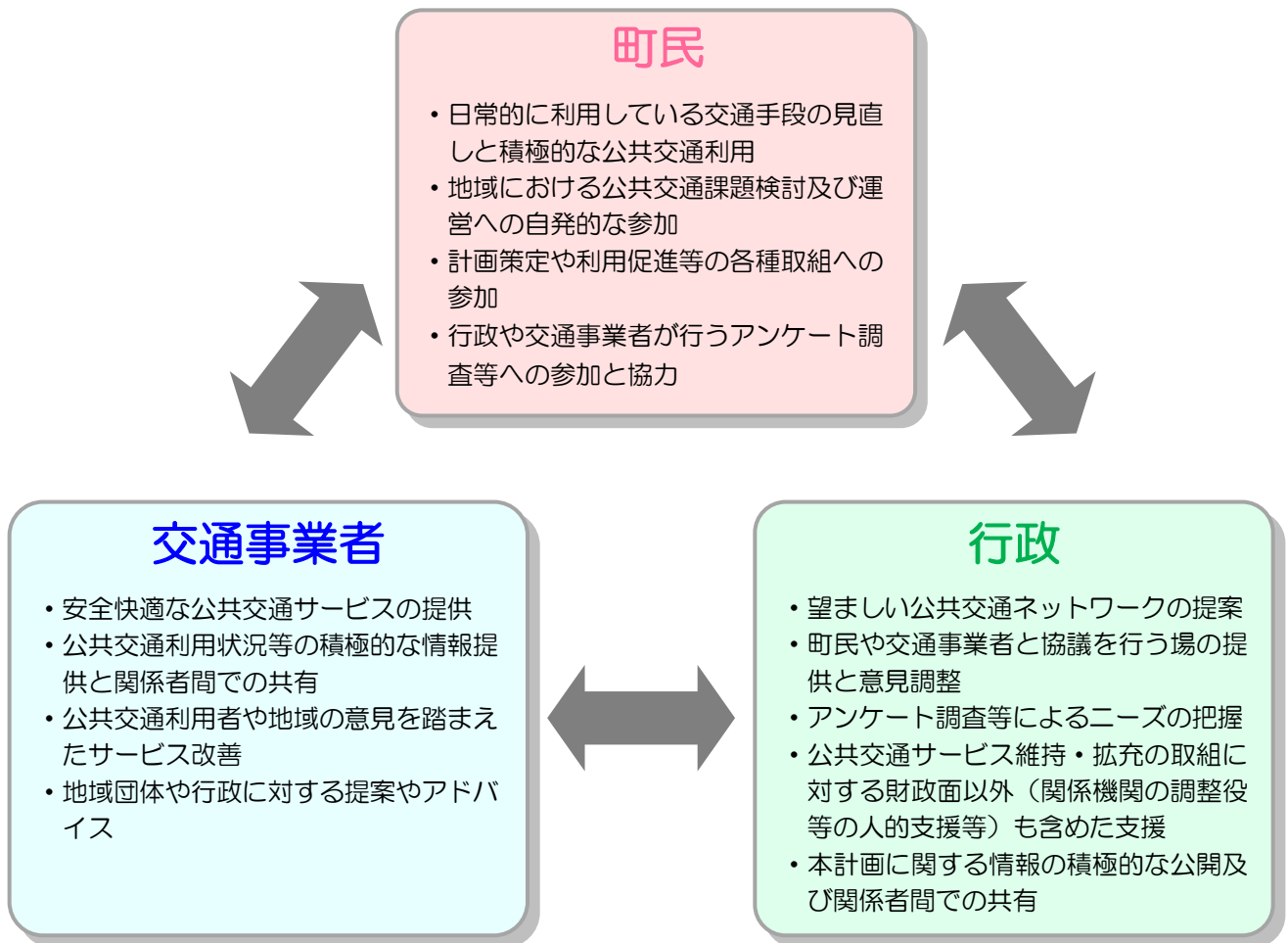
事業 3-2-2	エコ通勤、ノーマイカーデー、「マイバス・マイ電車の日」の推進					
実施主体	多可町、町民、企業・店舗、交通事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	実施	実施	実施	実施	実施	実施
事業内容	<p>通勤や買い物の際の「マイカー依存」から脱却し、公共交通への利用転換を促す取組を推進します。</p> <p>通勤時の積極的な公共交通利用に取り組んでいる事業所・自治体を優良事業所として認証・登録する「エコ通勤優良事業所認証制度」の活用を図るとともに、特定の日や曜日に公共交通の利用を促す「ノーマイカーデー」「マイバス・マイ電車の日」の周知に努めます。</p>					
<p>< エコ通勤、ノーマイカーデー、「マイバス・マイ電車の日」の推進 ></p>						
エコ通勤優良事業所認証制度	<p>エコ通勤に関する取組を自主的・積極的に実施している事業所や自治体を「優良事業所」として認証・登録し、その取組事例を広く周知することで、エコ通勤の普及・促進を図ります。</p> <p>【認証条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコ通勤推進担当者が指名されている ・従業員の通勤実態を把握している ・エコ通勤の具体的な取組を実施している ・エコ通勤プランが作成されている 					 <p>出典： 交通エコロジー・モビリティ財団 ホームページ</p>
ノーマイカーデー	<p>毎週〇曜日、毎月〇日等、特定の日を「ノーマイカーデー」として設定し、マイカーで通勤している方を対象として、公共交通を利用した通勤に切り替えてもらいます。</p>					 <p>出典：神戸市ホームページ</p>
マイバス・マイ電車の日	<p>兵庫県では、毎月の最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」に設定しており、多可町でもクルマからバスへの利用転換を呼びかけていきます。</p>					 <p>出典： 兵庫県 ホームページ</p>

第6章 計画の実現に向けて

1. 持続可能な公共交通に向けた三者の連携

本計画を円滑に推進するに当たっては、利用者である「町民」、事業を運営する「交通事業者」、様々な支援を行う「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化していくことが重要です。

< 公共交通を支える三者の連携 >



公共交通は、通勤・通学、買い物、通院等の日常的な移動手段として重要な役割を担っています。公共交通を継続的に維持・確保するためには、地域の実情を最もよく理解している地域住民の公共交通事業への参画が求められています。

これを踏まえて、地域住民が主体となって運行する「地域主体型交通」の導入に向けた支援を行います。

【地域主体型交通とは】

- ・地域住民が主体となって導入をめざす公共交通であり、行政や交通事業者と連携しながら、計画・運行・利用促進等に取り組む。
- ・一定の条件を満たして国土交通大臣の登録を受けた場合のみ、自家用ナンバー（白ナンバー）による有償運送が許可されている。

< 地域主体型交通の事例 >

【米田ふれあい号・きよみずバス（加東市）】

- ・市内で公共交通がない地域において、住民の日常生活に必要な移動手段を確保するため、市が地域へ委託してバス路線を運行。



米田ふれあい号 運行車両

[米田ふれあい号・きよみずバスの概要]

項目	米田ふれあい号	きよみずバス
運行主体	米田地区区長会	きよみずバス協議会
対象者	米田地区（畑、廻淵、池之内、湖翠苑）の住民	鴨川地区（上鴨川、下鴨川、平木）の住民
運行日	毎週月曜日、木曜日	毎週火曜日、金曜日
便数	1日4便（2往復）	1日6便（3往復）
料金	米田地区内：100円 米田地区外：300円	鴨川地区内：100円 鴨川地区外：300円

出典：加東市ホームページ

【上荘くるりん号（加古川市）】

- ・市内の公共交通不便地域のうち、クルマ移動制約者の多い上荘地区を対象に、地区内のスーパーや病院、バス停までの移動手段を確保するため、地域住民がボランティアで運行。



上荘くるりん号 運行車両

[上荘くるりん号の概要]

項目	内容
運行主体	上荘公共交通協議会
対象者	誰でも利用可能（主に上荘町の住民）
運行日	毎週月曜日～金曜日
便数	1日5便（左回り1便、右回り4便※） ※最終便は前日までに予約があった場合のみ運行
料金	大人（中学生以上）200円、 小学生100円、未就学児は無料 ※利用時は一日乗車券が必要 ※回数券の販売あり（200円券：11枚綴り2,000円、100円券：11枚綴り1,000円）

出典：加古川市ホームページ

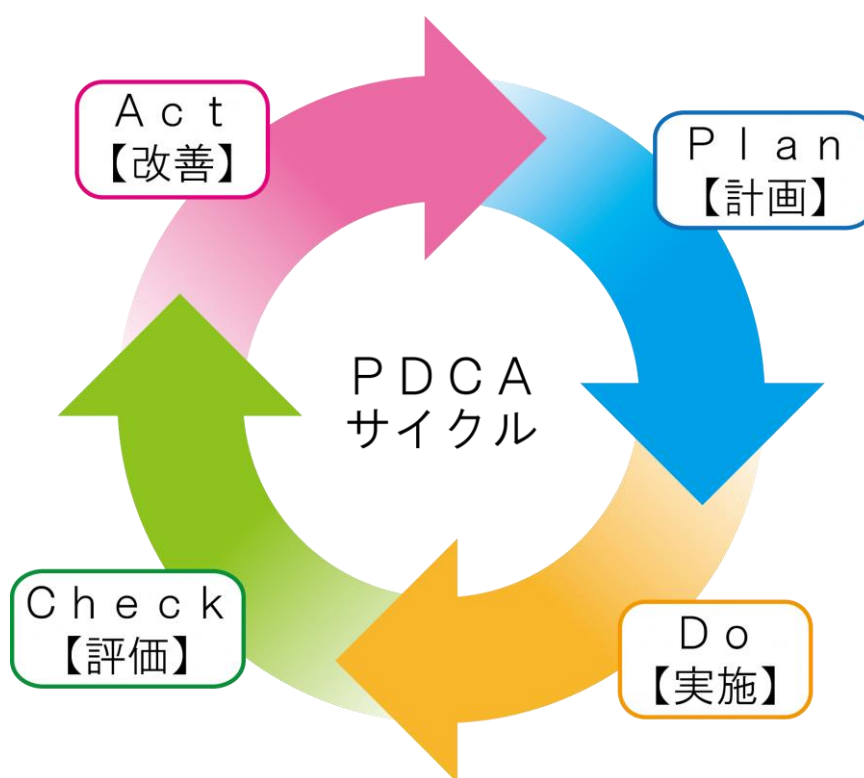
2 計画達成状況の評価及び計画の見直し

人口の減少や高齢化の進展、施設の新設・廃止等、公共交通をとりまく社会情勢及び地域情勢は常に変化しています。

各施策・事業について計画を立案（P l a n）するとともに計画に基づいた施策・事業を実施（D o）します。また、各施策・事業の進捗を「多可町地域公共交通活性化協議会」において年に1回程度の頻度で確認し、数値目標の達成状況の評価（C h e c k）します。

さらに、評価結果から課題や問題点を抽出し、各施策・事業を見直す（A c t）ことで、本計画全体に対する評価・見直しを継続的に行います。

< PDCAサイクル >



< 評価・見直しスケジュール >

年 度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
地域公共交通活性化協議会の開催	○	○	○	○	○	○
施策・事業の進捗確認	○	○	○	○	○	○
数値目標の達成状況確認	○	○	○	○	○	○
計画全体の評価・見直し					○	

以降、同様に実施