

議案第 28 号

多可町地域公共交通計画の策定について

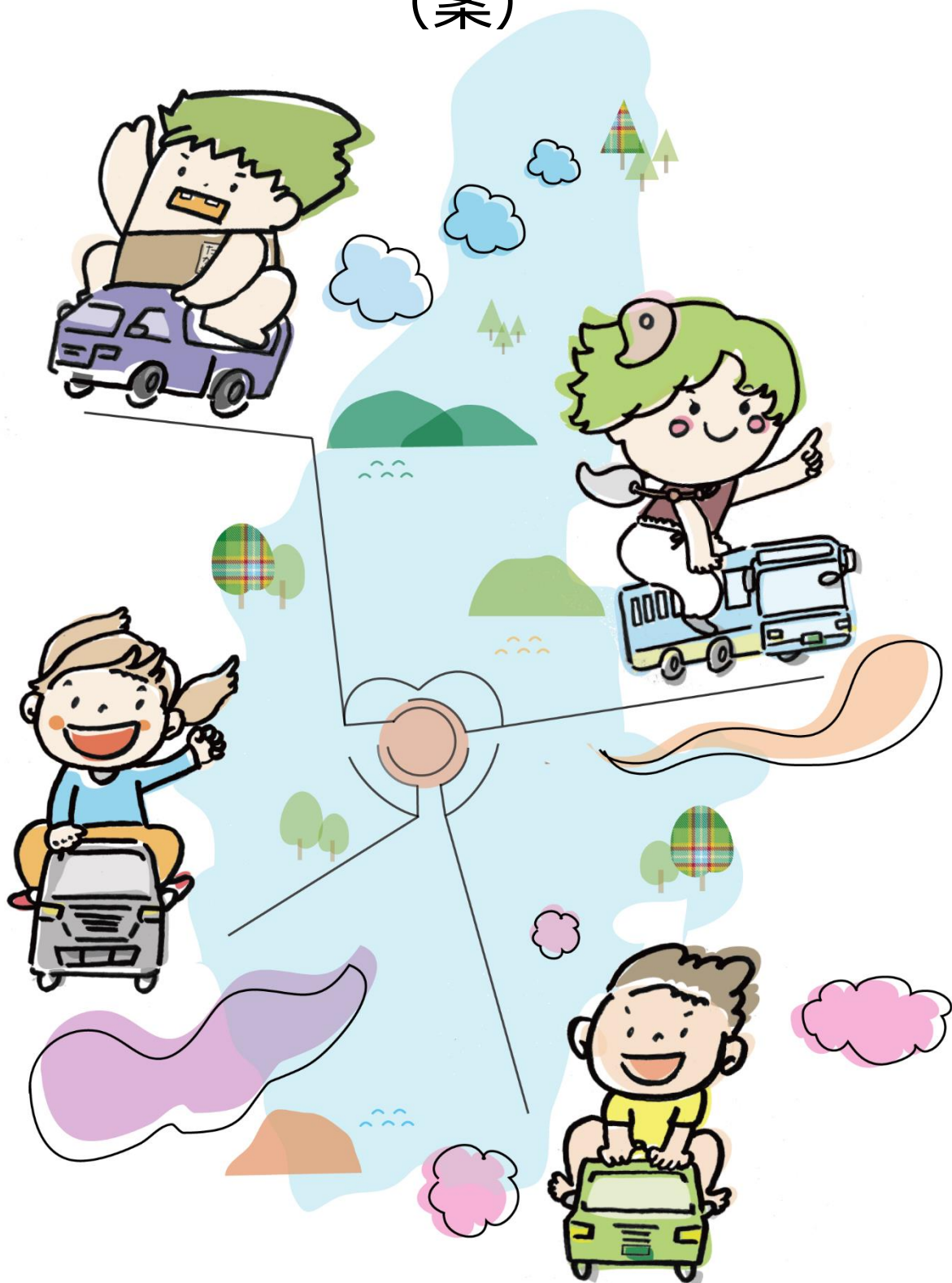
多可町地域公共交通計画の策定について、多可町議会基本条例（平成 24 年多可町条例第 23 号）第 10 条第 1 項第 5 号の規定により、議決を求める。

令和 6 年 3 月 1 日提出

多可町長 吉 田 一 四

多可町地域公共交通計画

(案)



令和6年3月
多可町

— 目次 —

	頁
第1章 計画に係る基本的事項	1
1.1 計画策定の目的.....	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.....	2
第2章 多可町の公共交通を取り巻く現状と課題	3
2.1 多可町の概況.....	3
2.2 主要施設の立地状況.....	8
2.3 観光の現状.....	9
2.4 過疎地域の状況.....	11
第3章 交通の現況と課題	12
3.1 多可町の公共交通.....	12
3.2 路線バス.....	14
3.3 コミュニティバス.....	16
3.4 バス停徒歩圏の状況.....	17
3.5 タクシー.....	18
3.6 公共交通事業への行政支援状況.....	19
3.7 バス事業の運転手不足.....	20
3.8 移動支援策の実施状況.....	21
3.9 その他輸送資源.....	25
3.10 新たなモビリティサービス.....	26
3.11 自動車交通.....	28
3.12 多可町における移動状況.....	30
3.13 多可町の現況と課題.....	55

第4章 上位・関連計画	56
4.1 上位計画	56
4.2 関連計画	59
4.3 社会潮流	66
第5章 めざす将来の公共交通	67
5.1 基本理念及び計画の目標	67
5.2 めざす公共交通ネットワーク	73
5.3 交通機関の役割	75
5.4 施策体系	76
5.5 施策の方向性・事業	77
5.6 定量的な目標と評価手法	97
第6章 計画の実現に向けて	98
6.1 持続可能な公共交通確保のための連携	98
6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	98
6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し	100
第7章 参考資料	101
1.多可町地域公共交通活性化協議会規約	102
2.多可町地域公共交通活性化協議会 委員名簿	107
3.多可町地域公共交通計画策定経緯	108

第1章 計画に係る基本的事項

1.1 計画策定の目的

多可町では、第2次多可町総合計画のめざす都市像である「天たかく 元気 ひろがる 美しいまち 多可」の実現のため、地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示す「多可町地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）を2019年（令和元年）6月に策定し、公共交通によるまちづくりの取組みを進めています。

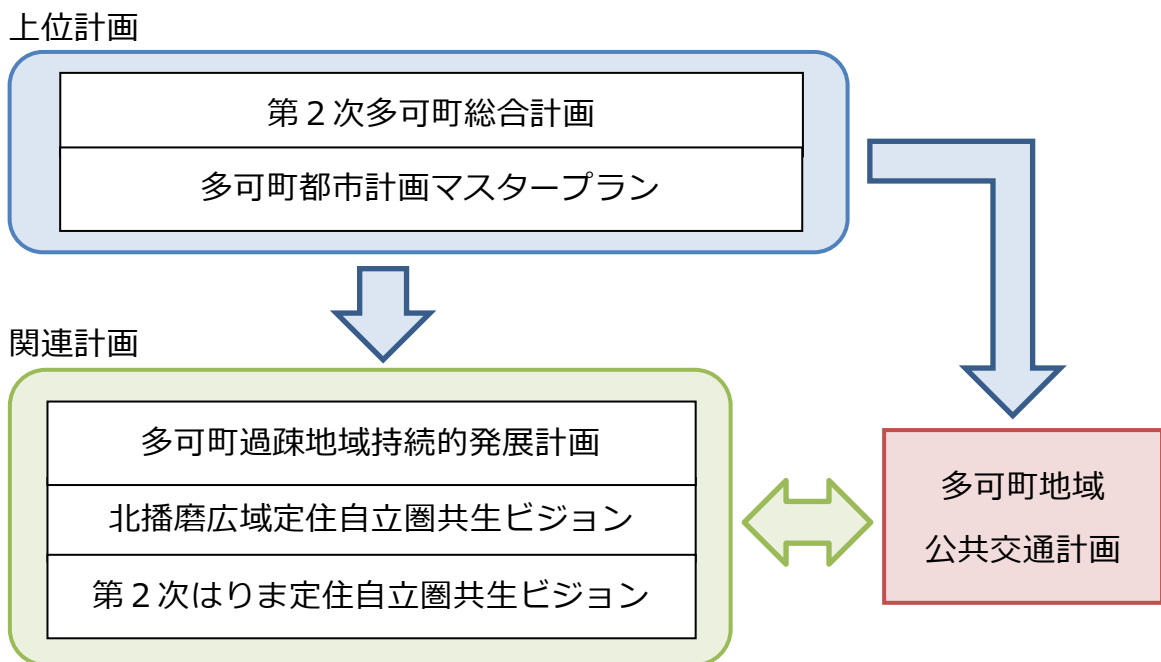
網形成計画の策定以降、本町全域が過疎地域に指定されるなど人口減少や高齢化の進展が一層進んでいるとともに、路線バスの利用者減少や一部路線での減便、バス事業者における乗務員不足の深刻化、さらには新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出行動の自粛による公共交通利用者の大幅な減少等、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。

また、新型コロナウイルス感染症拡大等によるライフスタイルの変化や労働・経済・交通等に対する価値観の多様化、交通分野でのデータ活用や先進技術の進展など、社会情勢も変化してきています。

こうした中、多可町においては、「生涯学習まちづくりプラザ」の整備や「統合中学校」へのアクセス検討が求められており、引き続き、持続可能な公共交通を維持・確保していくため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、現行の網形成計画の見直しを行い、今後の地域公共交通のあり方や具体的な取組みを示す本町の交通のマスタープランとなる新たな「多可町地域公共交通計画」を策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「第2次多可町総合計画」、「多可町都市計画マスタープラン」を上位計画とするとともに、「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」等の関連計画との連携・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。



1.3 計画の区域

本計画の区域は、多可町全域（185.19km²）とします。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度）までの5年間とします。

1.5 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

2.1 多可町の概況

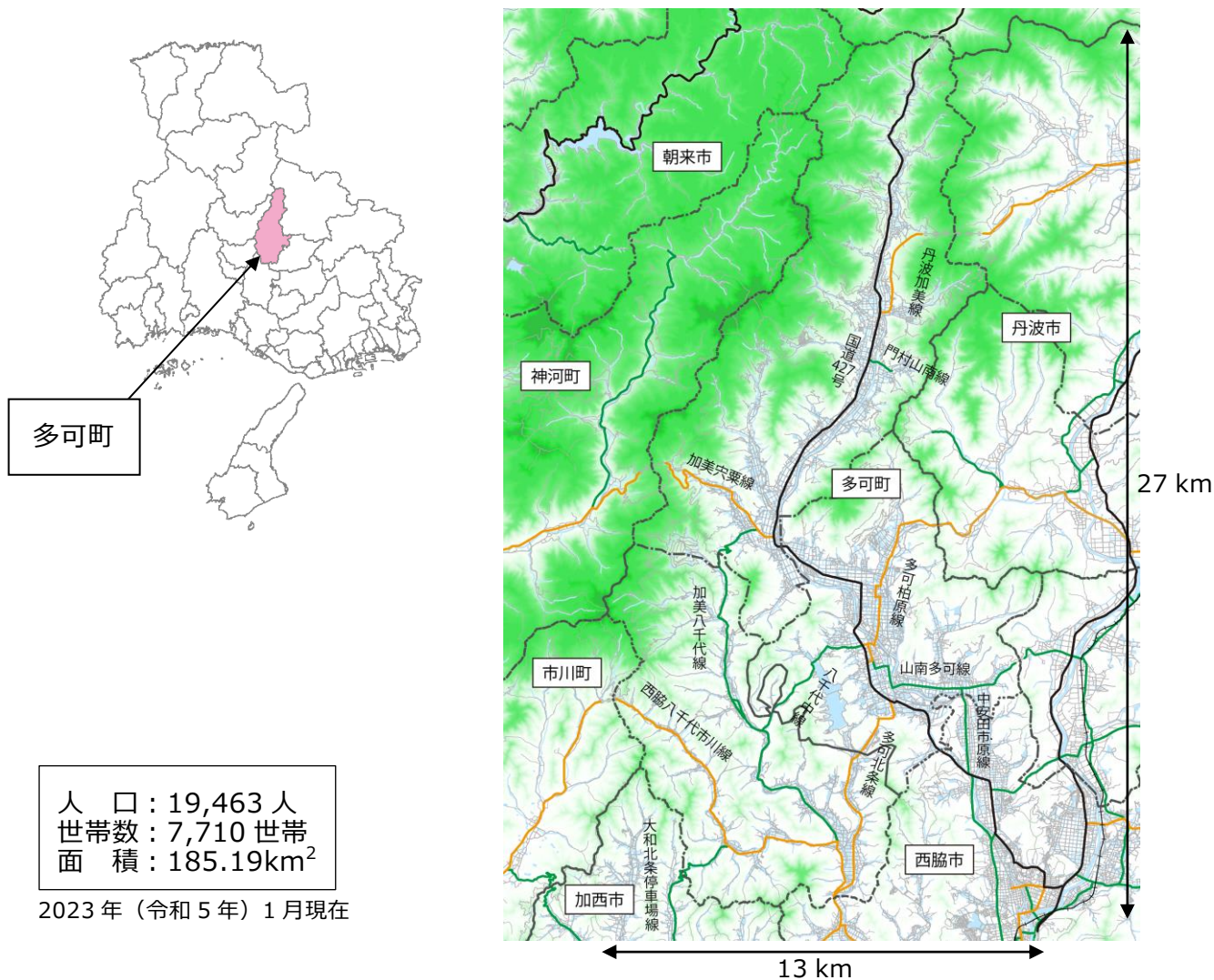
(1) 位置・地勢

多可町は、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おり、東西 13 km、南北 27 km、総面積 185.19km² を有しています。

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 I C や加西 I C と接続しています。

< 多可町の位置と概要 >



(2) 人口

多可町の人口は、2020年（令和2年）現在で、約19千人となっています。

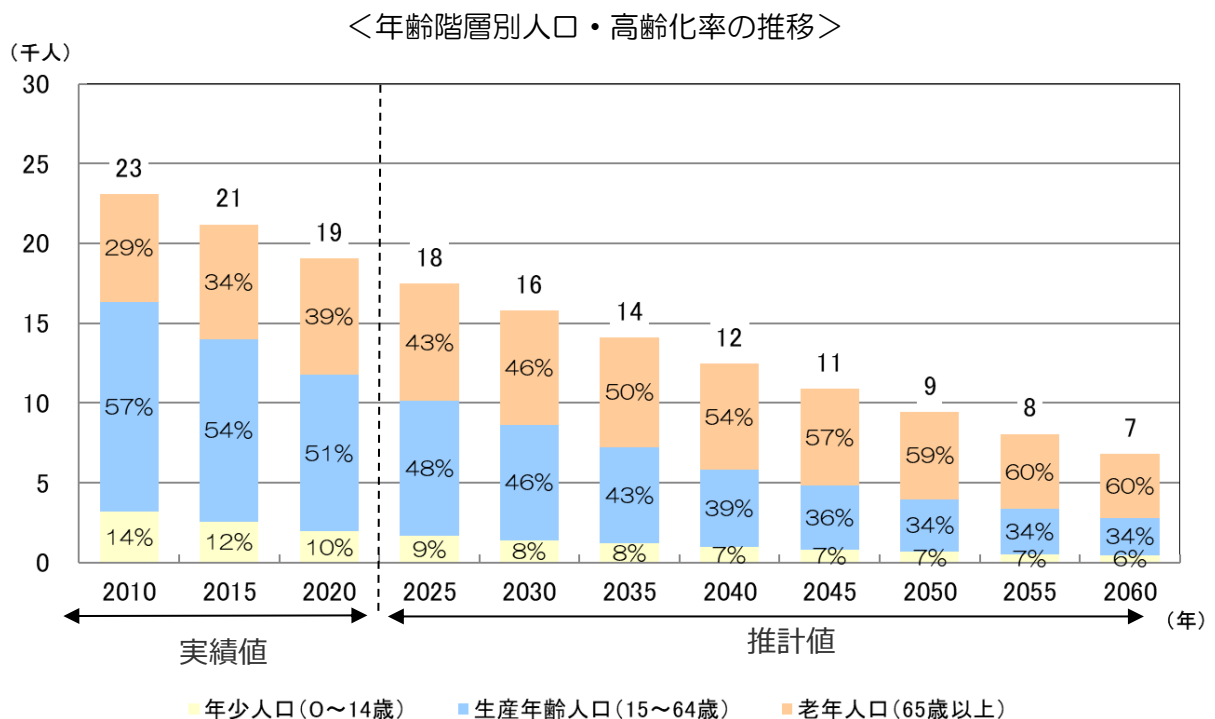
人口は減少傾向で推移しており、2060年（令和42年）には、2020年（令和2年）から約6割減少し、7千人程度になると予測されています。

65歳以上の人口割合（高齢化率）は、2020年（令和2年）で39%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上昇すると予測されており、2060年（令和42年）には高齢化率が60%と3人に2人が高齢者になると予測されています。

多可町の人口分布を見ると、中区に人口が集中し、国道・県道沿いに人口が分布しています。一方で、50人未満（メッシュ当たり[※]）の低密な地域が町全域に点在しており、高齢化率35%以上（メッシュ当たり）の地域も町全域に見られます。

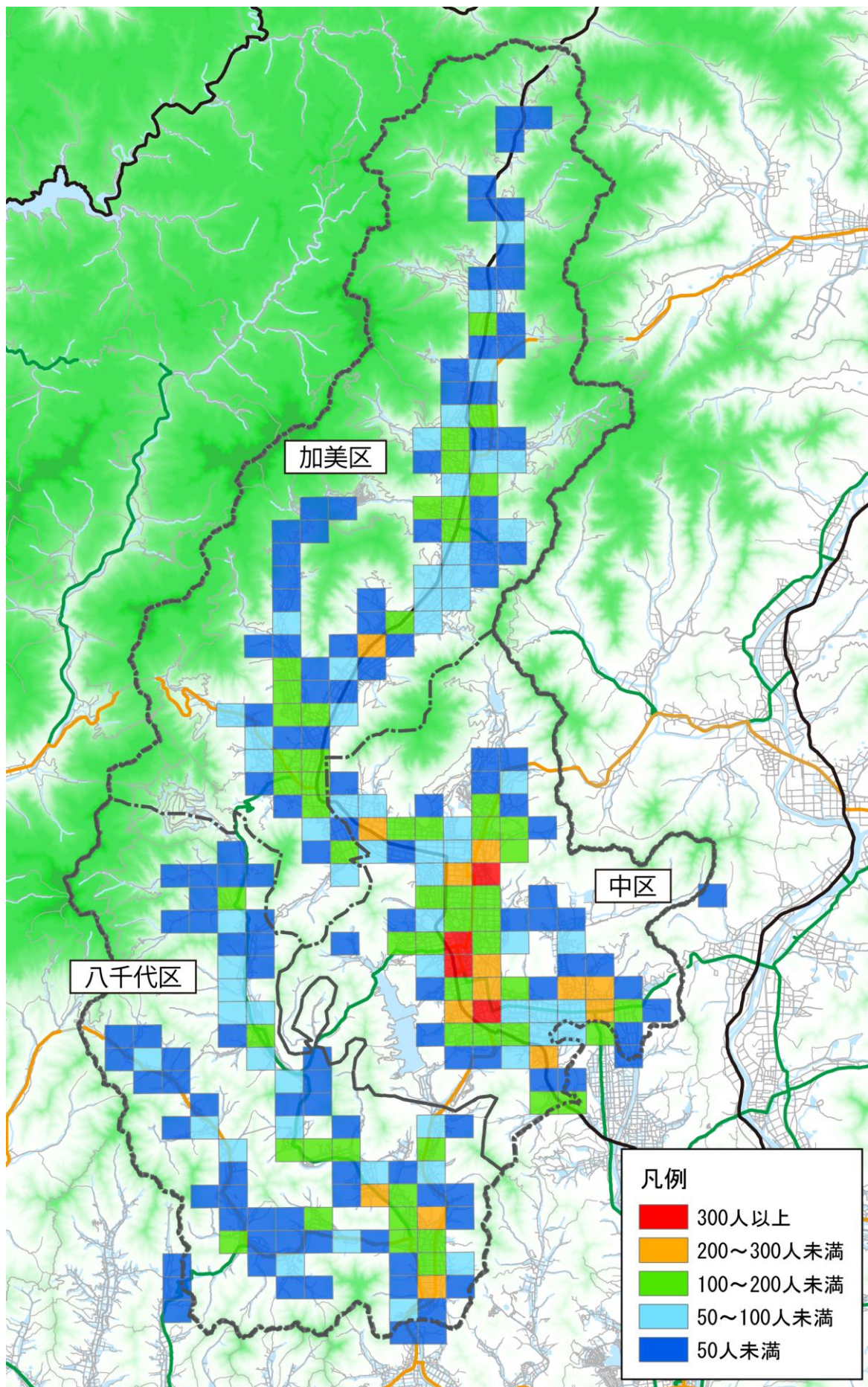
また、2015年（平成27年）と2020年（令和2年）の人口分布の変化を見ると、低密な地域では人口減少・人口の集積が加速化しています。

※メッシュは、1辺約500m



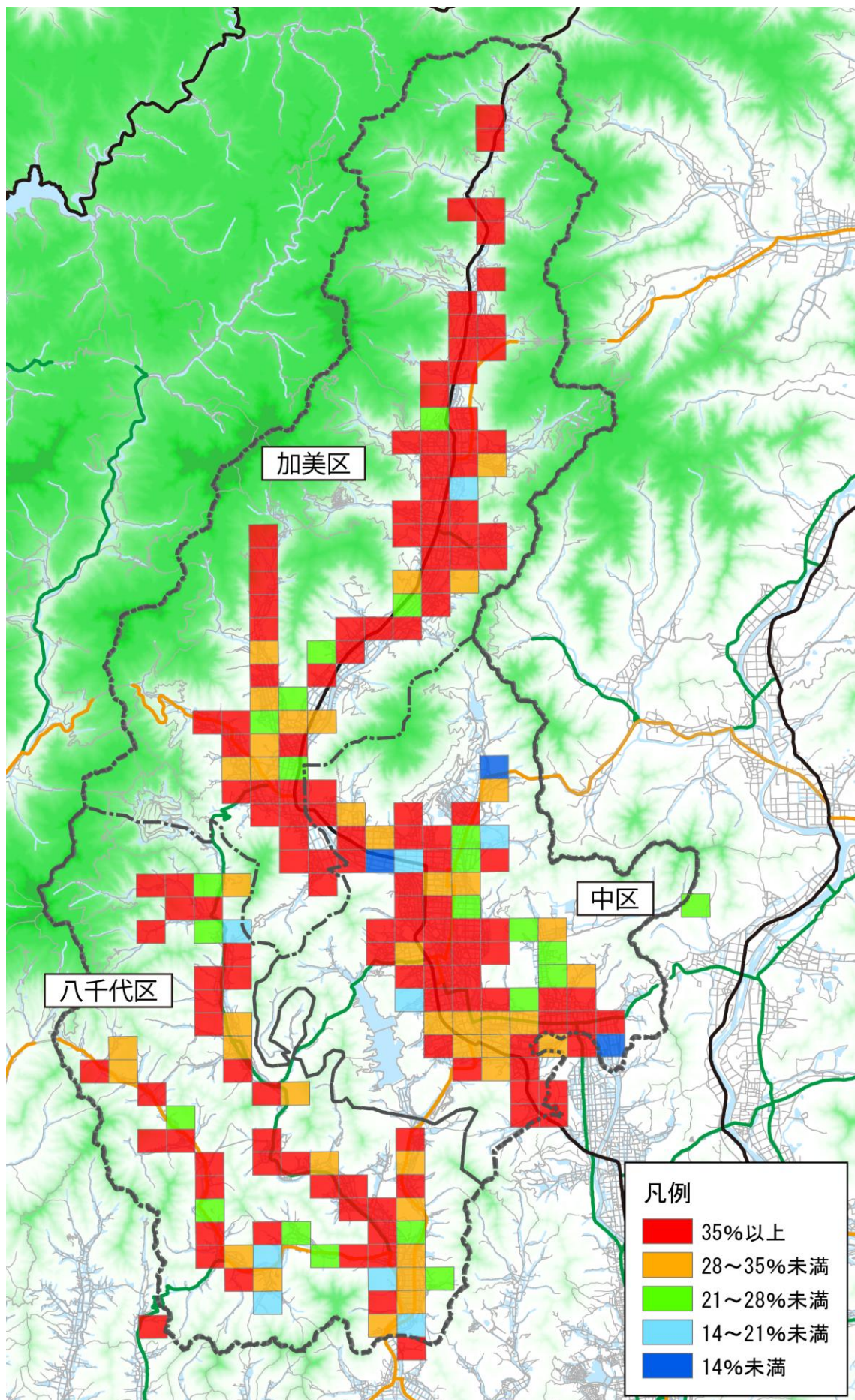
出典) 2020年（令和2年）以前：国勢調査
 2025年（令和7年）以後：「第3期多可町総合戦略」[令和6年度～令和8年度]

< 地域別人口分布図 >



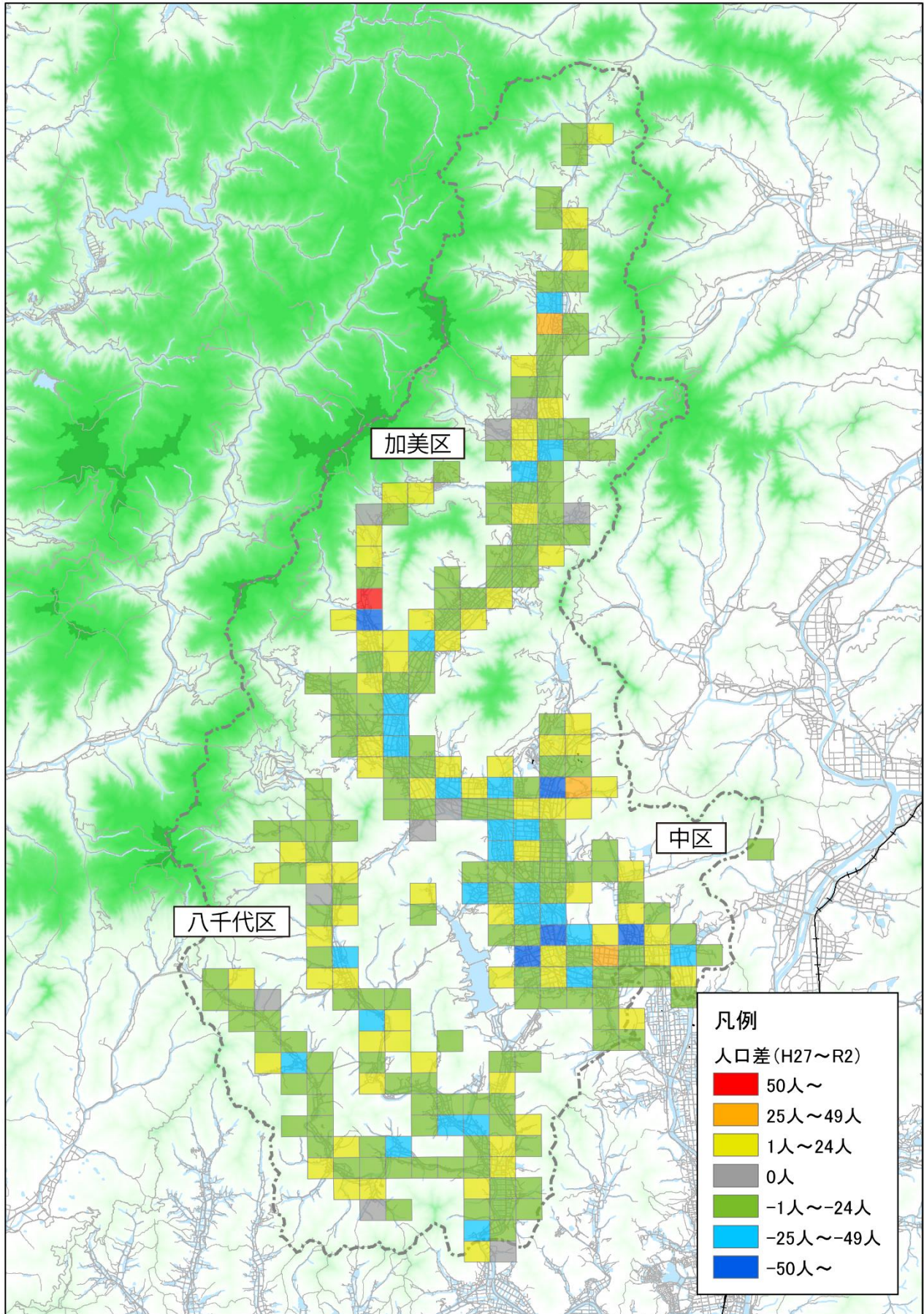
出典) 2020年(令和2年)国勢調査地域500mメッシュ(総務省統計局)

< 地域別高齢化率分布図 >



出典) 2020年(令和2年)国勢調査地域500mメッシュ(総務省統計局)

< 地域別人口分布変化図（2015年 [H27] ～2020年 [R2]） >

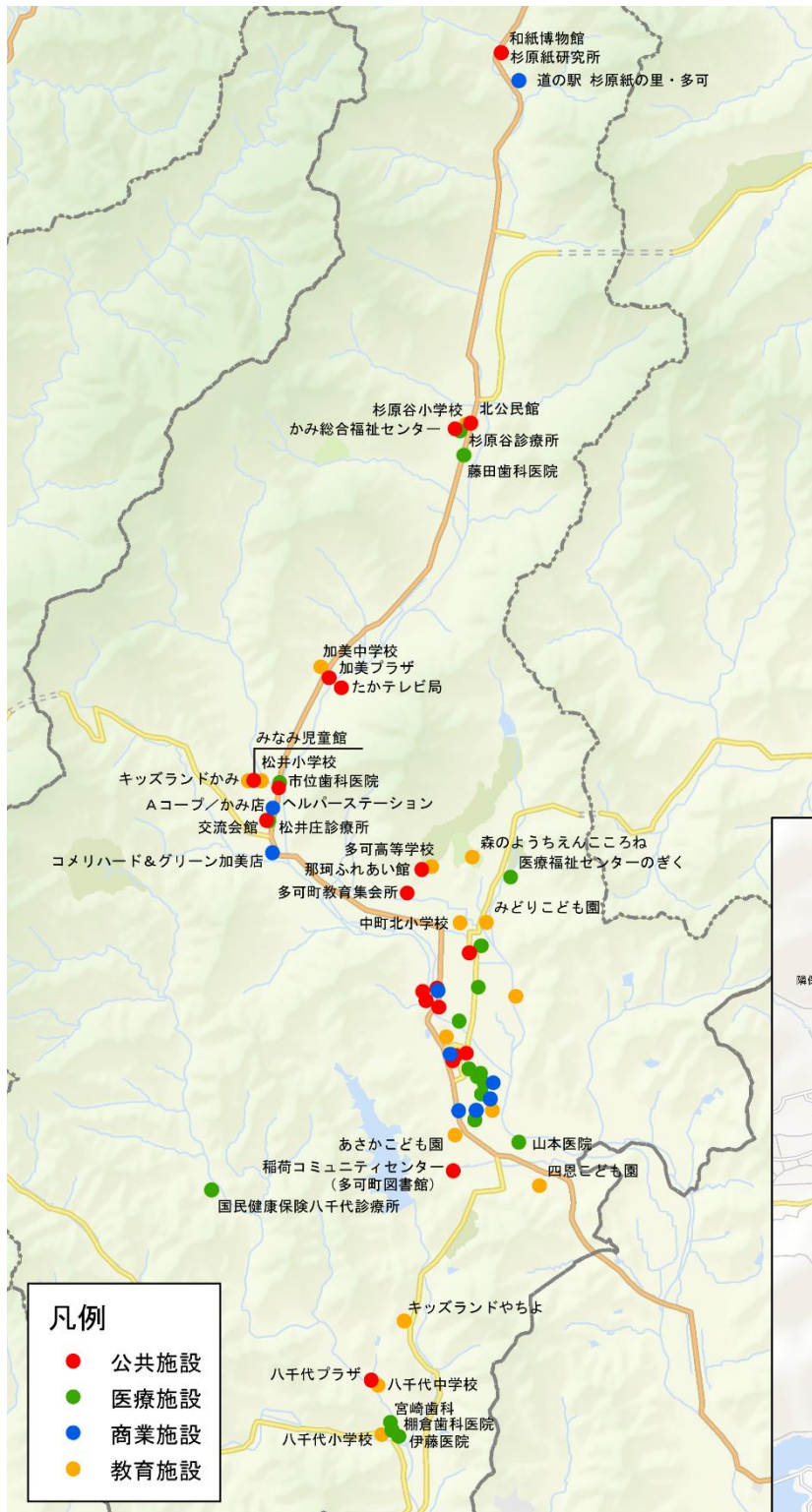


出典) 2020年(令和2年)国勢調査地域500mメッシュ(総務省統計局)及び
2015年(平成27年)国勢調査地域500mメッシュ(総務省統計局)より作成

2.2 主要施設の立地状況

町内の施設は、国道及び県道沿線に立地しており、比較的中区に多く立地しています。

＜施設立地状況＞



	加美区	中区	八千代区	計
教育施設	5 29.4%	9 52.9%	3 17.6%	17 100.0%
医療施設	4 21.1%	11 57.9%	4 21.1%	19 100.0%
公共施設	10 45.5%	11 50.0%	1 4.5%	22 100.0%
商業施設	2 25.0%	6 75.0%	0 0.0%	8 100.0%
合計	21 31.8%	37 56.1%	8 12.1%	66 100.0%

上段：施設数 下段：地域別施設数割合



出典) 公共施設：多可町公共施設等総合管理計画 (H28.3)
 医療施設：西脇市多可郡医師会、西脇市多可郡歯科医師会
 商業施設：iタウンページ
 教育施設：国土数値情報 (国土交通省)

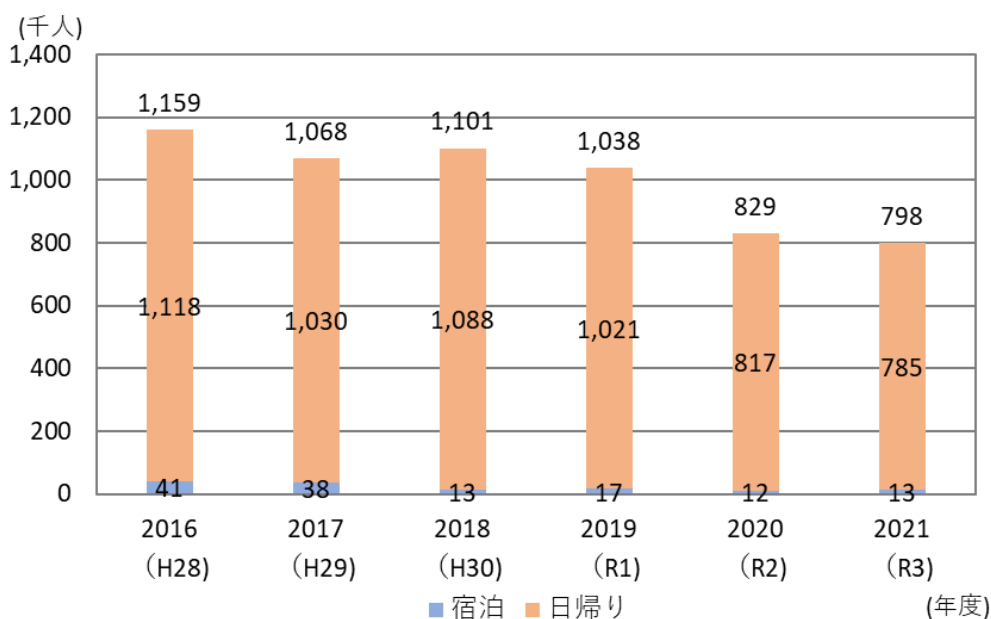
2.3 観光の現状

(1) 観光客数の推移

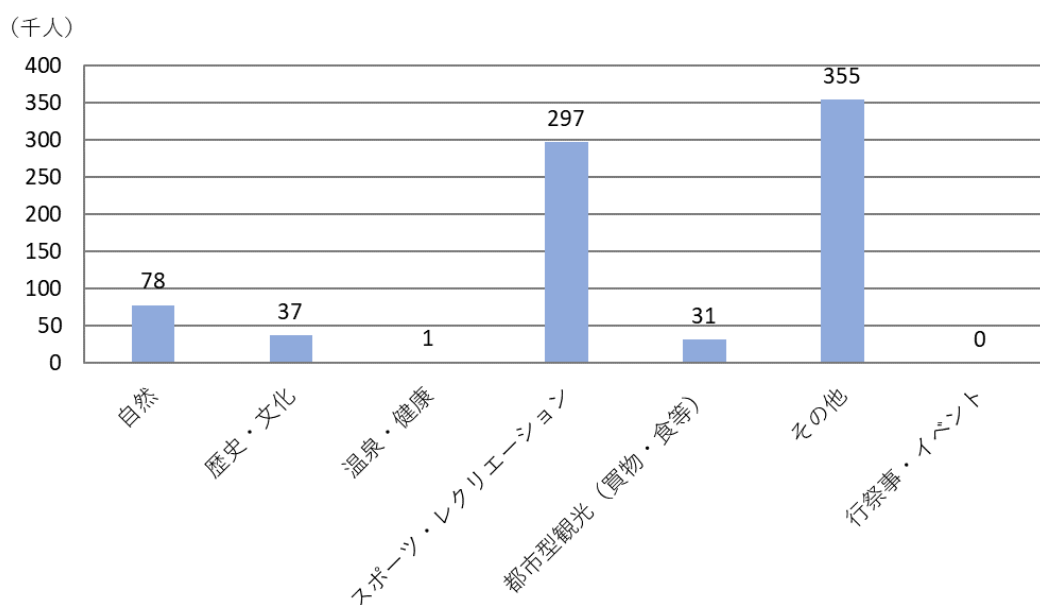
多可町を来訪する観光客は、2021 年度（令和 3 年度）は年間約 80 万人となっており、2016 年度（平成 28 年度）以降概ね減少傾向となっています。また、ほとんどが日帰りとなっています。

目的別入込客数は、スポーツ・レクリエーションが多くなっており、観光施設への訪問ではなく、スポーツや休養に訪れる人が多いと考えられます。

< 観光客数の推移 >



< 目的別入込客数 >

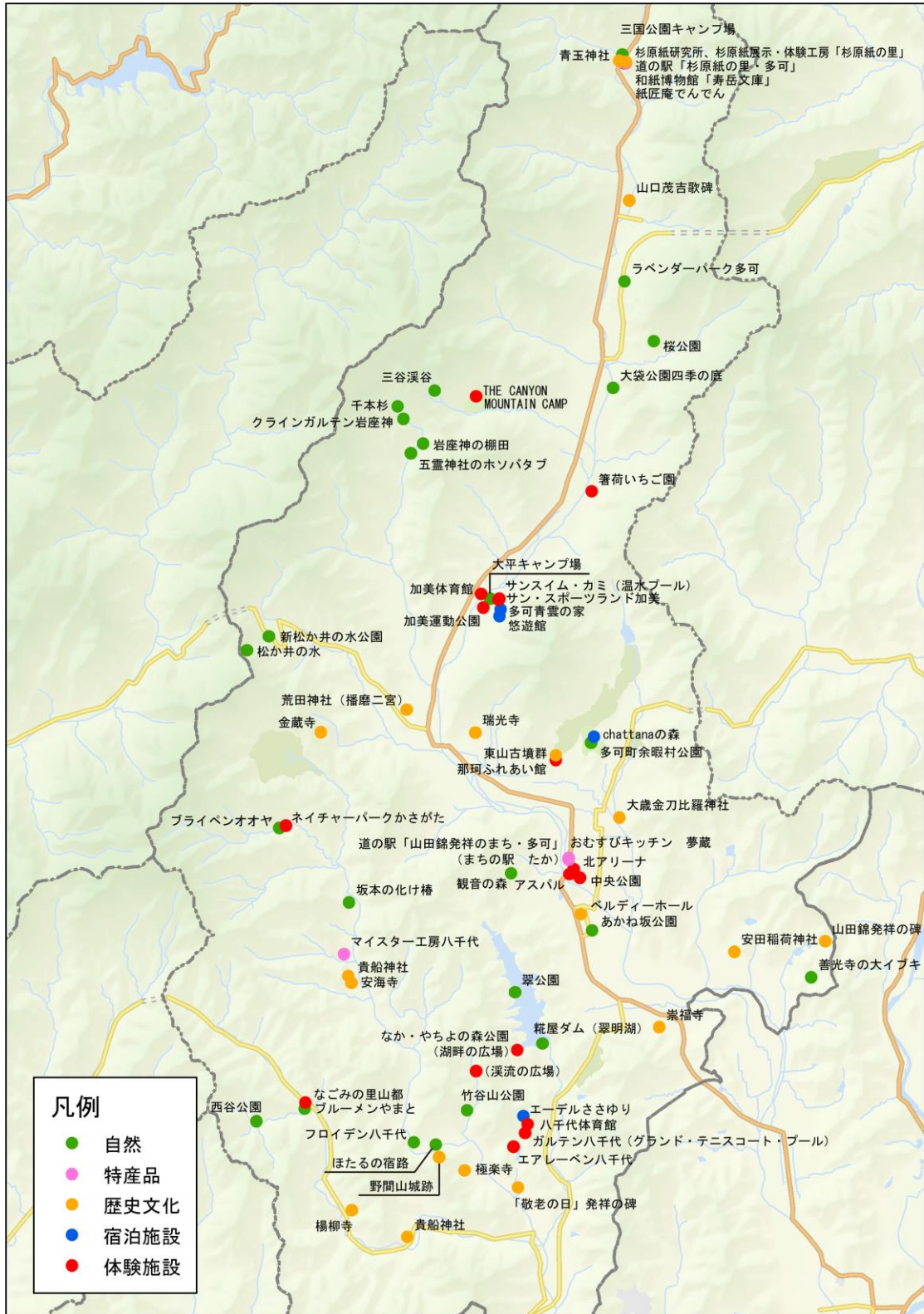


出典) 兵庫県観光客動態調査

(2) 主な観光施設の位置図

町内には、歴史文化施設をはじめ、自然など多様な観光施設や観光拠点が町内全域に点在しています。

＜ 主な観光施設の位置図 ＞



出典) 多可町観光ガイドマップ (日本語_2020年5月版)

2.4 過疎地域の状況

本町は、2022年（令和4年）4月に、全域が過疎地域に指定されています。

過疎地域は、他の地域と比較しても人口減少率が高く、少子高齢化も進んでいることから、公共交通需要は他の地域に比べて少なくなりますが、公共交通の重要性は他地域に比べて高いと考えられます。

過疎地域において、地域の特性に対応した公共交通を継続して運行していくことが求められます。

＜ 過疎地域の要件 ＞

人口要件（長期①、長期②、中期のいずれか）、かつ、財政力要件を満たすこと

種類	指標	基準値	多可町
人口要件（長期①） ・25年間の人口増加率10%以上の団体を除く	人口減少率 （長期：40年間）	30%以上減少 （S55→R2）	36.3%
		（財政力指数が0.40以下の場合） 25%以上減少 （S55→R2）	
人口要件（長期②） ・高齢者比率又は若年者比率を満たす場合、人口減少率の基準値を緩和 ・25年間の人口増加率9%以上の団体を除く	高齢者比率 （65歳以上）	38%以上	38.3%
	若年者比率 （15歳以上 30歳未満）	11%以下	11.0%
	人口減少率 （長期：40年間）	25%以上減少 （S55→R2）	36.3%
人口要件（中期）	人口減少率 （中期：25年間）	23%以上減少 （H7→R2）	24.3%
財政力要件 ・公営競技収益40億円超の団体を除く	財政力指数 （直近3カ年平均）	0.51以下 （H30～R2）	0.33

出典）過疎地域の要件：総務省

多可町の人口・財政力要件：国勢調査、地方公共団体の主要財政指標一覧

第3章 交通の現況と課題

3.1 多可町の公共交通

本町には鉄道が運行しておらず、バスが町内の幹線交通の役割を担い、タクシーが町内外の個別移動を担っています。バスは、路線バスが7路線（山寄上線※、加美中線、中黒田線、中八千代線、大和線※、大屋線、八千代加西線）、コミュニティバス「のぎくバス（西脇直行便）」が1路線（牧野北～西脇市駅）運行しています。

山寄上線は、多可町北部を運行しており、加美中線に接続して多可町北部から西脇市に接続しています。

加美中線（西脇市駅～鳥羽上間）は、多可町北部から西脇市までを連絡し、主に町内から西脇市への通勤通学、買物、通院などの日常的な移動を担っています。

中黒田線は、中区北部から西脇市のJR本黒田駅と接続し、主に西脇市から多可高校への通学移動を担っています。

中八千代線は、八千代区南部から中区北部を運行し、町内の通勤通学、買物、通院目的の移動を担っています。

大和線は、八千代区西部から八千代区南部を運行し、主に八千代区内から八千代小学校への通学目的での利用を担っています。

大屋線は、八千代区北部と西脇市役所を接続し、八千代区から西脇市への通勤通学、買物、通院目的での移動を担っています。

八千代加西線は、八千代区南部から西脇市西部を通過して加西市と接続し、加西市への買物や通院目的での移動を担っています。

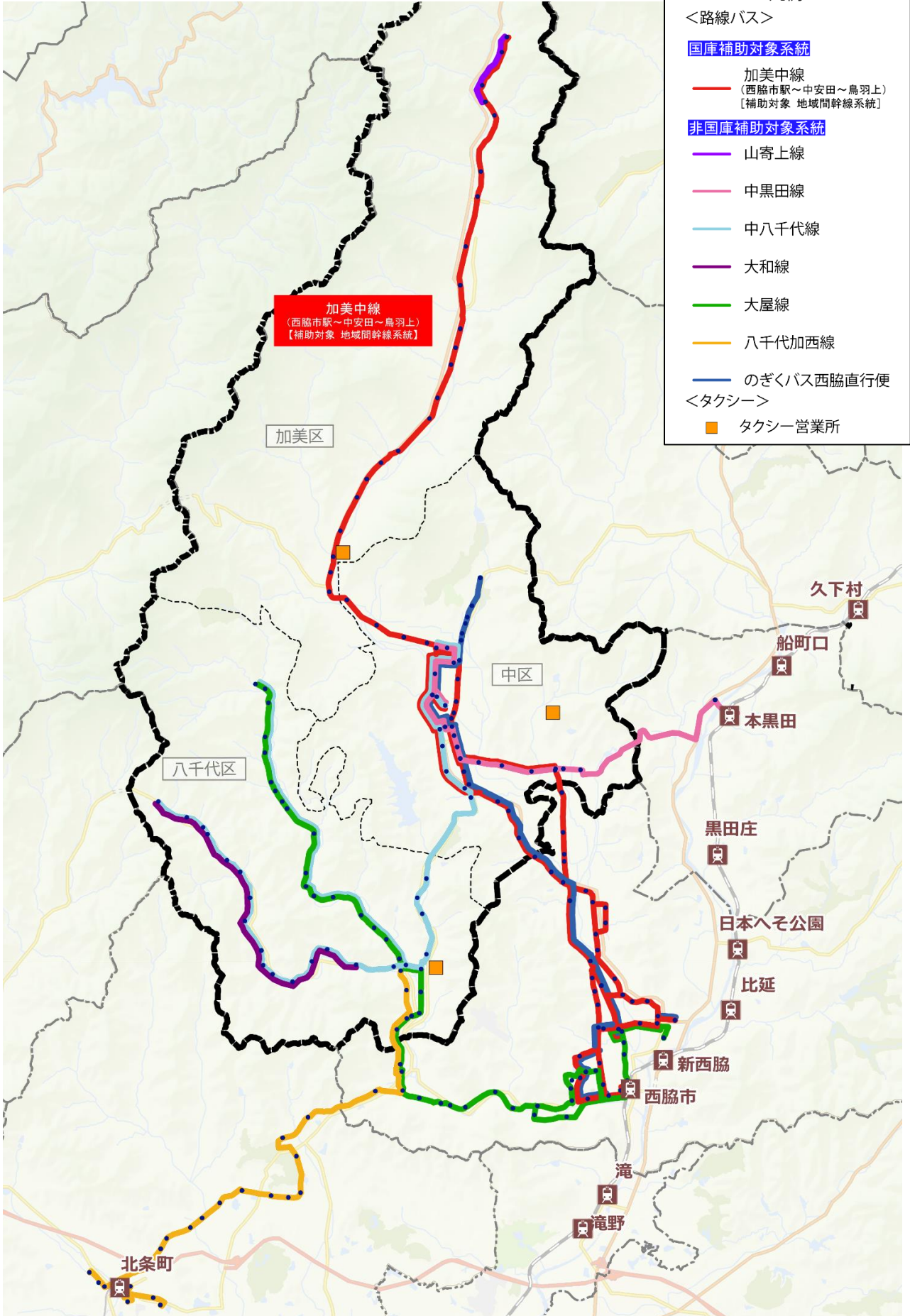
タクシーは、加美区、中区、八千代区それぞれの地区に営業所が1つあり、町内で合計3つの営業所があります。タクシーは主に自家用車での移動が困難な高齢者等の通院、買物目的での移動を担っています。

一方で、町内のバス交通は、事業者の運営努力だけでは公共交通の運営の維持が困難な状況にあり、地域公共交通確保維持事業を活用した財政面での行政補助等による適切な行政支援により、運行を確保・維持していく必要があります。

また、タクシーは、高齢者や障がい者、公共交通空白地の住民などの自動車が利用しづらい人の移動手段として重要な役割を担っており、タクシー券配布等によりタクシーを必要とする人が利用しやすい交通環境を創出していく必要があります。

※ 山寄上線は加美中線の一部、大和線は中八千代線の一部として運行されており、運行ダイヤ等は同一の系統としてみなされている。

< 町内の公共交通網図 >



- 凡例
- <路線バス>
- 国庫補助対象系統**
- 加美中線
(西脇市駅～中安田～鳥羽上)
【補助対象 地域間幹線系統】
- 非国庫補助対象系統**
- 山寄上線
 - 中黒田線
 - 中八千代線
 - 大和線
 - 大屋線
 - 八千代加西線
- のぎくバス西脇直行便
<タクシー>
- タクシー営業所

※ 2024年(令和6年)3月時点

3.2 路線バス

(1) 路線バスの概要

路線バスは、各系統で平日4～17本/日、休日で8～12本/日運行しています。

系統別に見ると、加美中線が平日17本/日、休日12本/日と最も多くなっています。

また、町内の各系統の最大運賃は550円～1,140円となっています。

2020年（令和2年）には中八千代線（大和～多可高校口）及び中黒田線（本黒田駅前～多可高校口）の新設、2023年（令和5年）にはダイヤ改正など、利用者の利便性と運行収支の改善をめざして、バス路線の再編に取り組んでいます。

<路線バスの系統と区間・運行本数・運賃>

運行主体	路線名	区間	本数（本/日）		最大運賃 ※1
			平日	休日	
神姫バス	八千代加西線	八千代小学校前～ イオンモール加西北条	4	—	660円
ウイング神姫	加美中線	鳥羽上～西脇市駅	17	12	1,140円
	山寄上線	山寄上～鳥羽上	8	4	
	中黒田線	本黒田駅前～多可高校口	9	—	550円
	中八千代線	八千代小学校前～ 多可高校口	12(夏季) 11(冬季)	—	880円
	大和線	大和～八千代小学校前	2	—	
	大屋線	大屋～西脇市役所 (大屋～多可高校口)	12(夏季) 11(冬季)	8	910円

平日：月曜日～金曜日、休日：土曜日・日曜日・祝日

夏季：4/1～10/31、冬季：11/1～3/31

※1 山寄上線は加美中線、大和線は中八千代線の一部として運行しているため、最大運賃は区間全体利用時料金とする。
出典) 多可町コミュニティバスのぎくバス時刻表（2023年〔令和5年〕4月1日現在）

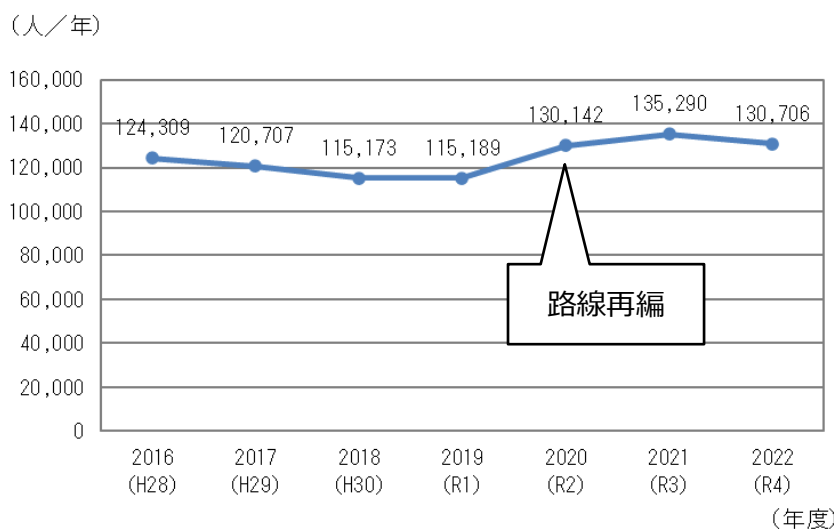
(2) 路線バスの乗車人員の推移

路線バスの乗車人員は、2016年度（平成28年度）から2018年度（平成30年度）にかけて減少傾向で推移していましたが、2020年度（令和2年度）には路線再編（中八千代線・中黒田線の新設）の影響もあり、乗車人員は大きく増加し、おおむね横ばい傾向を維持しています。

系統別に見ると、加美中線は横ばい、大屋線と大和線は減少傾向で推移しています。

< 年間乗車人員の推移 >

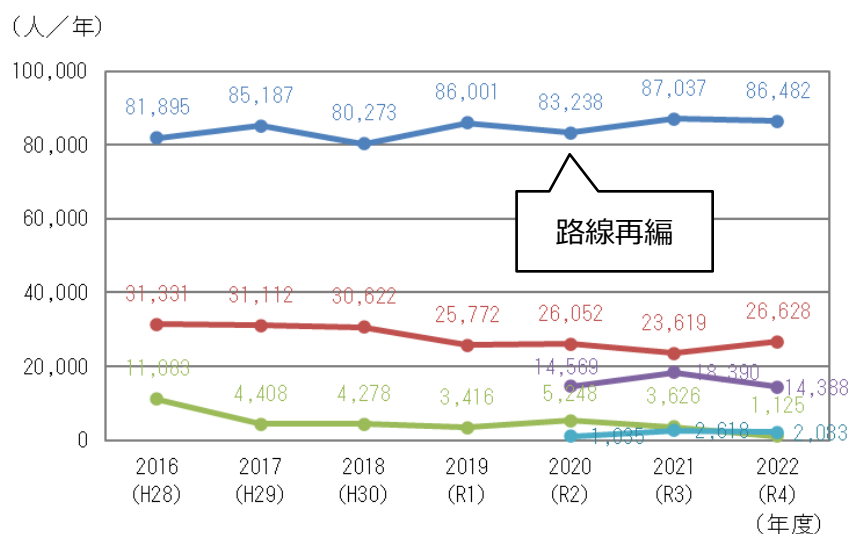
（全路線の乗車人員の推移）



※ 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。

出典) 多可町所管データ

（路線別の乗車人員の推移）



※ 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。

※ 2019年（令和元年）以前のの大和線乗車人員は路線再編前（大和～明楽寺～アスティアかさい間）のデータを計上している。

※ 山寄上線乗車人員は加美中線乗車人員に含まれる。

出典) 多可町所管データ

3.3 コミュニティバス

(1) コミュニティバスの概要

コミュニティバス（のぎくバス）は、牧野北（中区）～西脇市駅（西脇市）を結ぶ西脇直
行便1系統が、平日のみ1日1本/日運行しています。

運賃は、中学生以上の町民（多可町乗車 IC カードを利用）で町内 100 円/回、町外で 300
円/回となっています。

＜コミュニティバスの系統と区間・運行本数・運賃＞

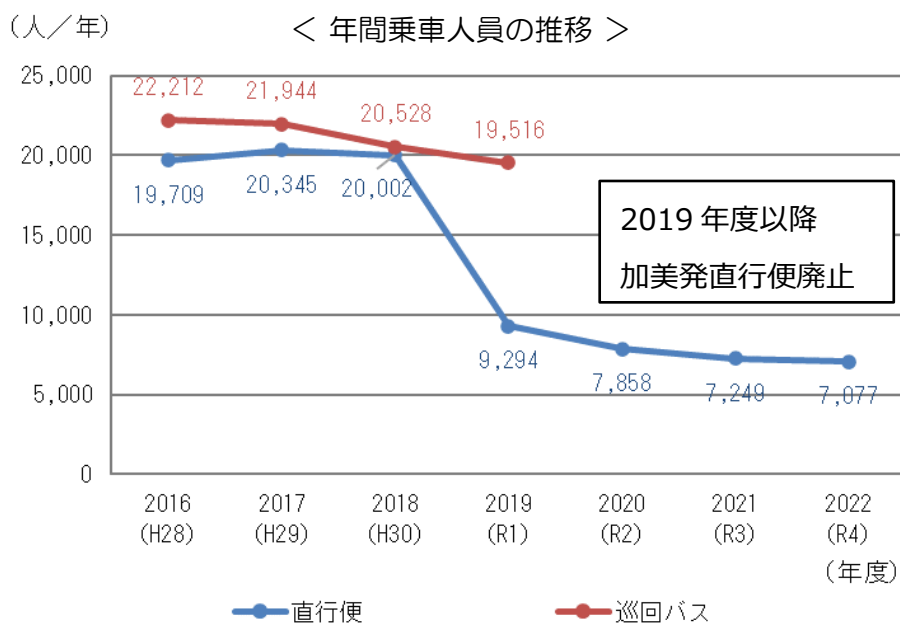
運行主体	路線名	区間	本数（本/日）		運賃※
			平日	休日	
ウイング神姫	のぎくバス	牧野北～西脇市駅	1	—	町内：100 円 町外：300 円

平日：月曜日～金曜日、休日：土曜日・日曜日・祝日

※多可町乗車 IC カードで利用した場合の運賃。IC カードを利用しない場合は、路線バスの運賃と同額
出典）多可町コミュニティバスのぎくバス時刻表

(2) コミュニティバスの乗車人員の推移

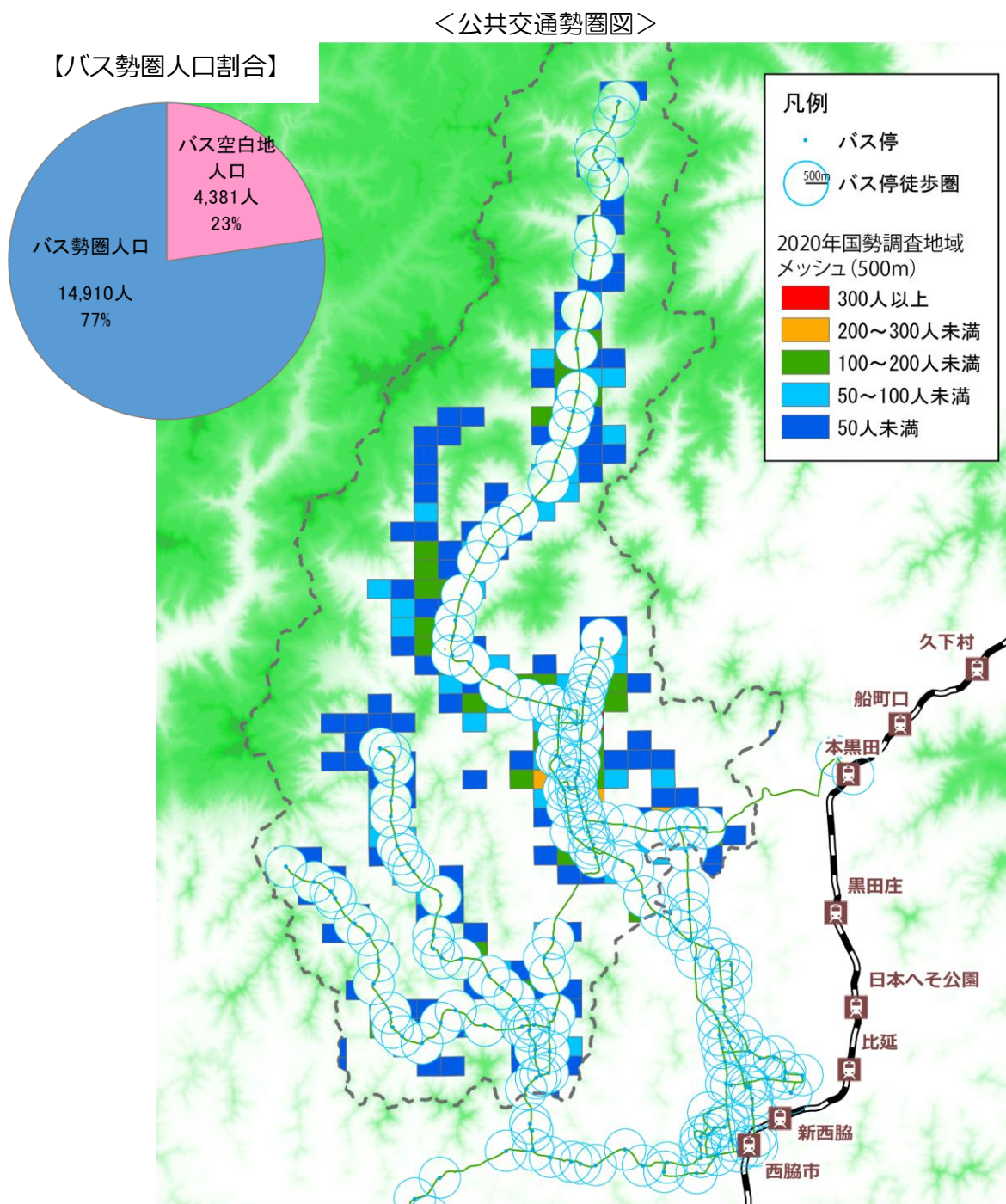
コミュニティバスの乗車人員は、2016 年度（平成 28 年度）～2018 年度（平成 30 年度）
で直行便は微増傾向、巡回バスは減少傾向で推移していましたが、2019 年度（令和元年度）
に加美発直行便の廃止、2020 年度（令和 2 年度）に巡回バスの廃止を行ったことで、利用
者が大きく減少しており、2022 年度（令和 4 年度）現在で約 7,000 人/年の利用となってい
ます。



3.4 バス停徒歩圏の状況

バス停から半径 500mをバス停徒歩圏と設定すると、町民の総人口に占めるバス停徒歩圏内人口は約 8 割となっています。

多可町では、バス停徒歩圏外（バス空白地）の 2 割の人口は、自家用車、家族や親戚による送迎、タクシー等の移動手段がカバーしています。



※ メッシュは、1 辺約 500m
 ※ 公共交通網は、2022 年（令和 4 年）9 月現在
 出典）2020 年（令和 2 年）国勢調査地域メッシュ統計

3.5 タクシー

多可町内に営業所があるタクシー事業者は、3社となっています。

3社合わせた輸送人員は、2020年度（令和2年度）に新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言や外出自粛等により6,446人/年と、2019年度（令和元年度）の9,140人/年と比較して約3割減少しています。

2022年度（令和4年度）は、6,918人/年と2020年度（令和2年度）に比べて若干回復していますが、2019年度（令和元年度）と比較して約2割減少となっています。

なお、多可町では75歳以上の高齢者や障がいのある人、運転免許証返納者を対象に福祉タクシー券[※]を交付しているほか、バス停から概ね500m以上離れた場所に居住する世帯を対象に、多可町コミュニティバス町内巡回バス廃止によるタクシー利用助成券[※]を交付しています。

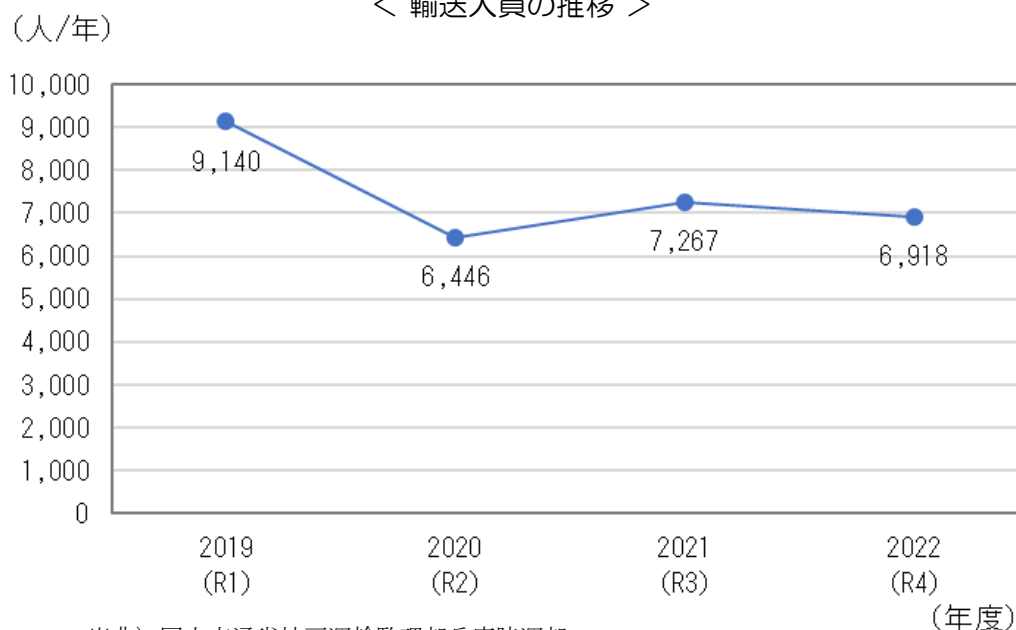
※詳細は、P21「移動支援等の実施状況」参照

< タクシー事業者の概要 >

事業者名	所在地	車両台数
東播交通株式会社	中区西安田	3台
兵庫中央バス株式会社	八千代区仕出原	4台
マルイタクシー	加美区寺内	2台

出典) 一般社団法人兵庫県タクシー協会

< 輸送人員の推移 >



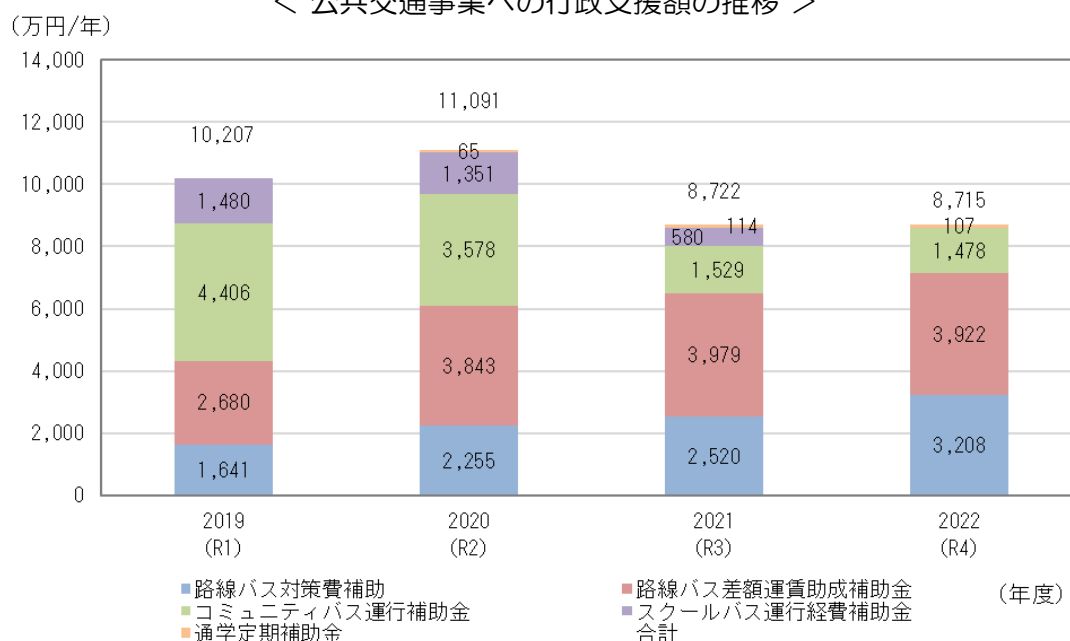
出典) 国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部

3.6 公共交通事業への行政支援状況

多可町では、公共交通事業に対して、年間約 8,700 万円～1 億 1,100 万円の行政支援を行っており、2022 年度（令和 4 年度）には路線バスで約 7,100 万円、コミュニティバスで約 1,500 万円、通学定期補助で約 100 万円となっています。

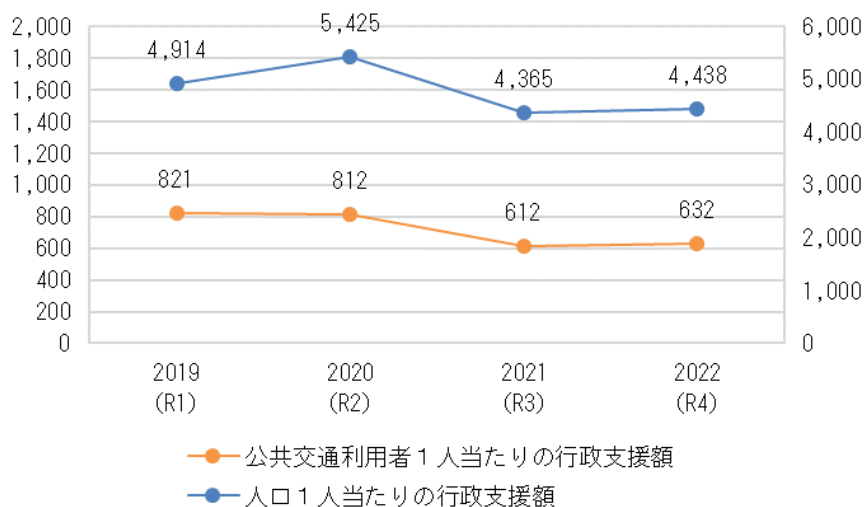
公共交通利用者 1 人当たりで見ると、2021 年度（令和 3 年度）にコミュニティバス運行補助金が減少した影響で大きく減少し、2022 年度（令和 4 年度）では 632 円/人となっています。人口 1 人当たりで見ると、2022 年度（令和 4 年度）では 4,438 円/人となっています。

＜ 公共交通事業への行政支援額の推移 ＞



※ スクールバス運行経費補助金は「へき地児童生徒援助費等補助金」の遠距離通学費補助事業から交付されていたが、2021 年度（令和 3 年度）に交付対象期間（5 年）を超えたため交付が終了し、2022 年度（令和 4 年度）以降は路線バス対策費補助として拠出している。

＜ 公共交通利用者 1 人当たり・人口 1 人当たりの行政支援額の推移 ＞



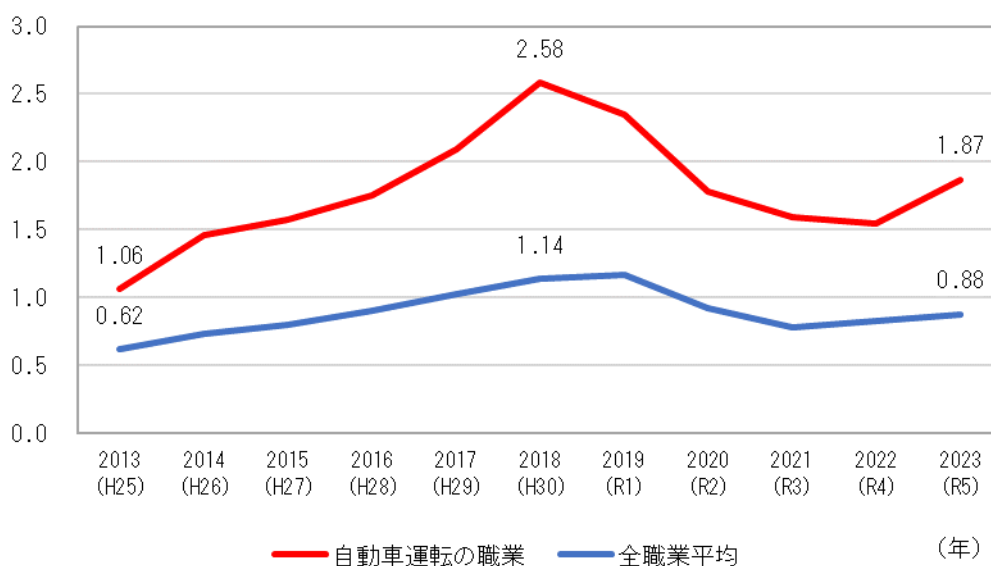
※ 公共交通利用者：多可町内を運行する路線バス・コミュニティバス及びタクシーの年間利用者数
人口：住民基本台帳人口

3.7 バス事業の運転手不足

運転業務の人手不足が深刻化しており、兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率は、1.87 と全職業平均の約2倍程度と高くなっています。

バス事業者においても全国的にドライバー不足となっており、継続的な公共交通運営に向けたドライバーの確保が求められています。

< 有効求人倍率 >



出典) 労働市場 月報 ひょうご 各年4月 (厚生労働省 兵庫労働局)

3.8 移動支援策の実施状況

(1) 移動支援策の概要

本町では、高齢者や障がい者、公共交通空白地居住者を対象にタクシー券交付を行っています。

また、社会福祉協議会では、タクシー等の交通機関を利用することが困難な方を対象として、町内の医療機関への送迎サービスを実施しています。

< 高齢者・障がい者に対する移動支援策 >

【多可町】

(福祉タクシー券交付)

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 75 歳以上の高齢者 ・ 障がいのある方（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人） ・ 介護保険法による要介護認定を受けている方 ・ 65 歳以上で、運転経歴証明書の所持者
有効期間	4 月 1 日～翌年 3 月 31 日
助成内容	1 枚 500 円の乗車券が 24 枚（12,000 円分）／年交付
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者負担は 1,000 円 ・ 使用できるタクシー会社は、冊子裏面に記載されており、1 回に使える枚数に制限なし

【社会福祉協議会】

(外出支援サービス)

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ おおむね 65 歳以上の高齢者のみの世帯 ・ 下肢が不自由な方 ・ 視覚障がいによる障害者手帳 1～2 級の方 <p>上記に該当し、家族に車の運転できる者がなく、タクシー等の交通機関を使用することが困難な方</p>
送迎場所	<p>多可町内の医療機関</p> <p>※町内に専門医がない場合に限り、北播磨管内の医療機関への送迎も可能</p>
料金	町内は 100 円、町外は 200 円
備考	1 人につき、1 週間に 2 回まで利用可能

(買い物ツアー事業)

対象者	外出しにくいおおむね 75 歳以上の高齢者のみの世帯
利用日	中区 : 第 1・3 火曜日・第 1・3 水曜日、 加美区 : 第 2・4 火曜日・第 2・4 水曜日、 八千代区 : 第 2・4 火曜日・第 2・4 水曜日 (1 回 2 時間程度)
料金	無料
備考	1 か月に 2 回利用可能。事前の申請が必要。

< 公共交通空白地居住者に対する移動支援策 >

【多可町】

(巡回バス廃止タクシー券交付)

対象者	バス停から 500m 以上離れた場所に居住する世帯
有効期間	4 月 1 日～翌年 3 月 31 日
助成内容	1 枚 500 円の乗車券が 24 枚 (12,000 円分) / 年交付
備考	・世帯負担は 1,000 円 ・使用できるタクシー会社は、冊子裏面に記載されており、1 回に使える枚数に制限なし ・多可町コミュニティバス町内巡回バス廃止に伴い 2020 年度 (令和 2 年度) 創設

(2) 移動支援策の利用者数

福祉タクシー券助成の交付者数は、概ね微減傾向で推移しており、1 人あたりの利用枚数は、15～17 枚/人で推移しています。

外出支援サービスの登録者は減少傾向で推移しており、1 人あたりの利用回数は、増減を繰り返しながら微減傾向で推移しています。

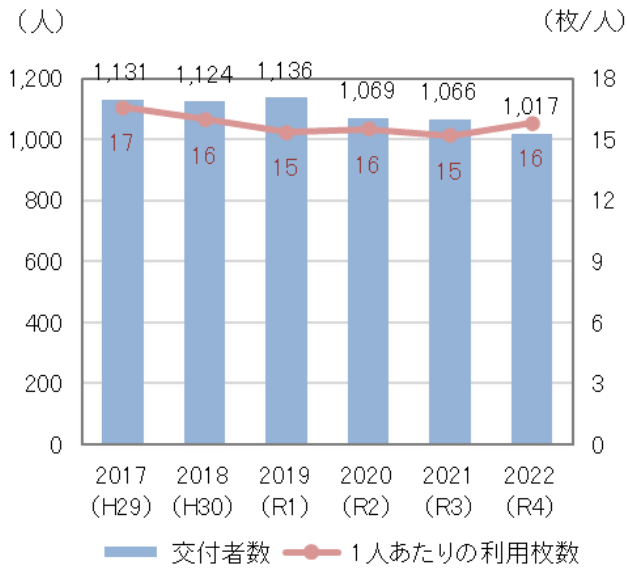
買い物ツアー事業の登録者及び 1 人あたりの利用回数は、2019 年度 (令和元年度) から減少傾向で推移していましたが、2022 年度 (令和 4 年度) で増加しています。

巡回バス廃止タクシー券助成の交付世帯数及び、1 世帯あたりの利用枚数はともに増加傾向となっています。

福祉タクシー券助成、外出支援サービス、買い物ツアー事業などの高齢者、障がい者を対象とした移動支援サービス利用者は概ね微減傾向、巡回バス廃止タクシー券助成の公共交通空白地居住者を対象とした移動支援サービスは増加となっています。

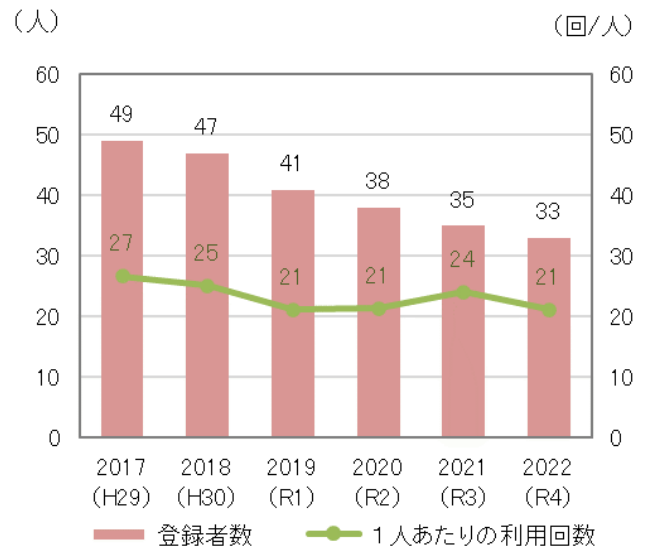
< 移動支援策の利用者数の推移 >

【福祉タクシー券助成】



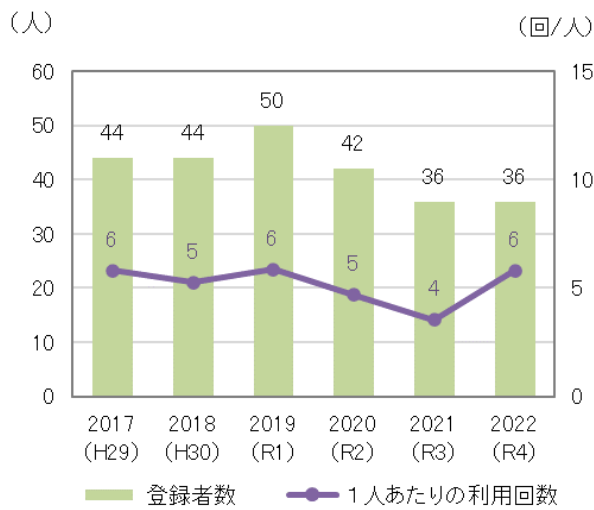
1人あたりの利用枚数 = 年間利用枚数 ÷ 交付者数

【外出支援サービス】



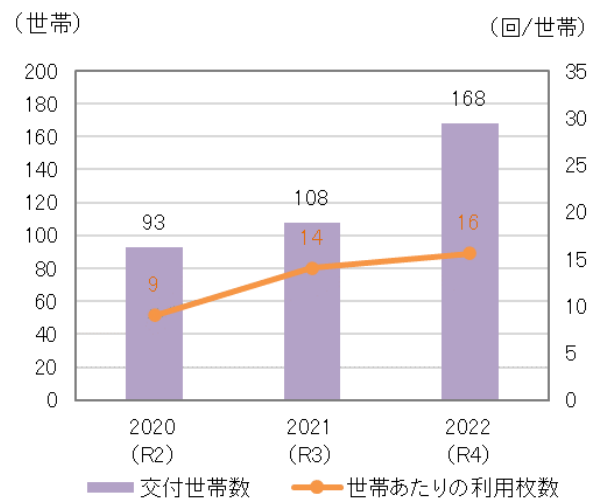
1人あたりの利用回数 = 年間延べ利用者数 ÷ 登録者数

【買い物ツアー事業】



1人あたりの利用回数 = 年間延べ利用者数 ÷ 登録者数

【巡回バス廃止タクシー券助成】



1世帯あたりの利用枚数 = 年間利用枚数 ÷ 交付世帯数

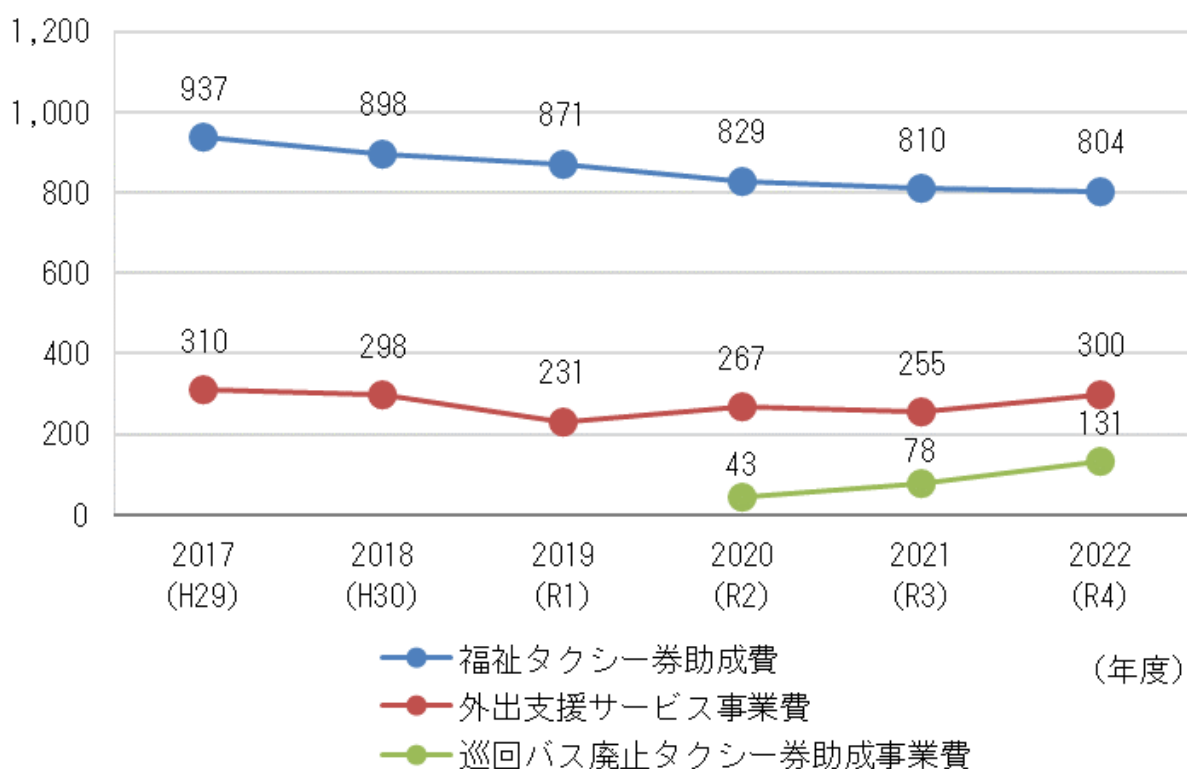
(3) 移動支援策にかかる経費

福祉タクシー券助成費及び外出支援サービス事業費は、2017年度（平成29年度）以降、概ね減少傾向で推移しています。

2020年度（令和2年度）に創設された巡回バス廃止タクシー券助成事業費は、利用世帯が増加したことにより費用も増加しています。

＜ 移動支援策にかかる経費の推移 ＞

(万円/円)



3.9 その他輸送資源

町内では以下のような事業所の送迎バス、スクールバス、病院の送迎バスなどが運行しています。

＜その他輸送資源＞

事業者	対象者	送迎種別	事業 許可区分	支援内容
大山記念病院	外来受診 患者	送迎バス	—※1	運行区域：中区・八千代区（1本/日） 西脇市全域（4本/日） 丹波市の一部地域 （5本/日） 運行日：月～土曜日（日・祝日運休）
		デマンド (予約型)バス	—	運行区域：多可町全域（3本/日） 西脇市全域（3本/日） 丹波市の一部地域 （4本/日） 運行日：月～日曜日（祝日運休）
多可赤十字病院	人工透析 患者	デマンド (予約型)バス	—	運行区域：多可町全域（4本/日） 運行日：月～金曜日
	外来患者	デマンド (予約型)バス	—	運行区域：多可町全域（4本/日） 運行日：月～金曜日
松井庄診療所	外来受診 患者	送迎バス	—	運行区域：加美区（4本/日） 運行日：月～火、木～土曜日 （水・日曜日運休）
北播ドライビング スクール	教習所に 通う 希望者	送迎バス	—	運行区域：多可町全域 運行日：予約のある営業日
三田松聖高等学校	学生	送迎バス	特定 旅客※2	運行区域：加美区・中区（2本/日） 運行日：月～金曜日
兵庫県立 北条高等学校	学生	送迎バス	一般 貸切※3	運行区域：八千代区（3本※4/日） 運行日：月～金曜日

(2024年〔令和6年〕3月時点)

※1 道路運送法に規定されない、運賃を收受しない運送

※2 道路運送法 43 条における、特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する「特定旅客自動車運送事業」を指す

※3 道路運送法 4 条における、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切って旅客を運送する「一般貸切旅客自動車運送事業」を指す。

※4 3本の内1本は運行希望がある場合のみ運行

3.10 新たなモビリティサービス

国土交通省では、2030年（令和12年）までに高速道路での自動運転レベル4（特定条件下における完全自動運転）の実現をめざしています。

兵庫県内では、播磨科学公園都市において2018年度（平成30年度）から自動運転やMaaS^{*}の社会実験を実施しています。

※MaaSは、Mobility as a Serviceの呼称で、利用者の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、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

＜ 官民 ITS 構想・ロードマップ 2022 ＞



出典）デジタルを活用した交通社会の未来 2022（デジタル社会推進会議幹事会）

＜ 兵庫県内でのM a a S ・自動運転 ・新型モビリティの事例 ＞

兵庫県内での事例						
	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	2023年度 (令和5年度)
大阪府、京都府、 兵庫県、奈良県、 滋賀県、三重県、 和歌山県及び 愛知県の一部						[日本版M a a S] 関西M a a S 機能高度化事業
淡路市						自動運転型 グリーンスロー モビリティ
三木市	自動運転					
神戸市		[日本版M a a S] 自動運転	[日本版M a a S] 自動運転	自動運転	自動運転	
養父市			[地域新M a a S] モビリティでの サービス提供			
三田市			自動運転		自動運転	自動運転
播磨科学公園都市	自動運転	自動運転	自動運転・M a a S 新型モビリティ	[地域新M a a S] M a a S ・ 新型モビリティ	M a a S ・ 新型モビリティ	

[日本版M a a S] : 国土交通省「日本版M a a S推進・支援事業」対象地域

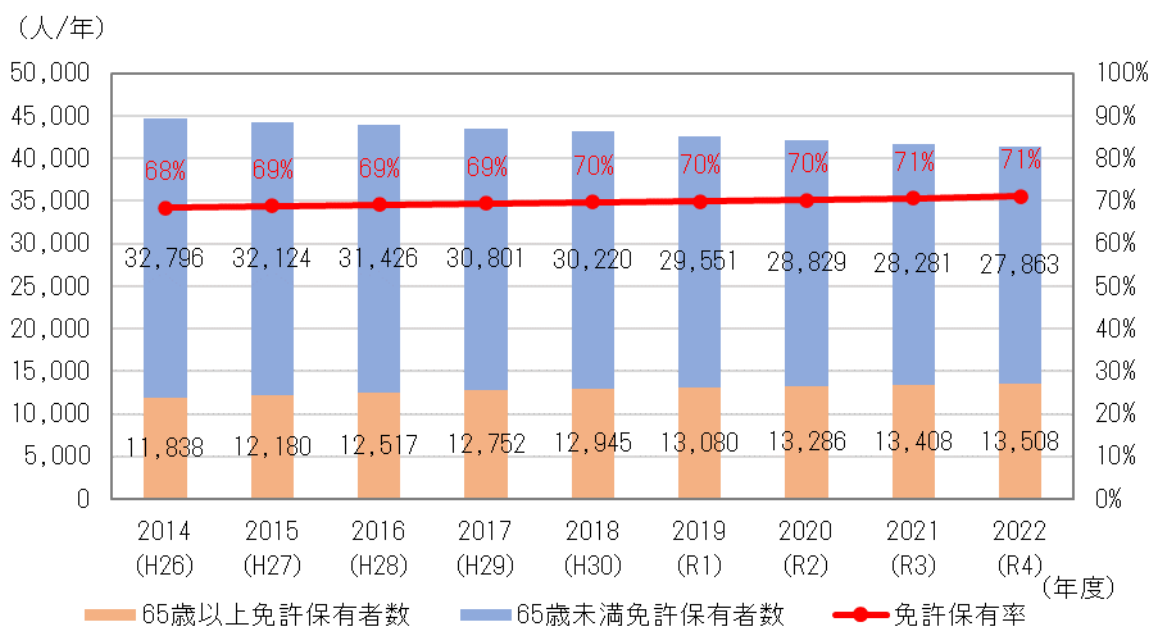
[地域新M a a S] : 経済産業省「地域新M a a S創出推進事業」対象地域

3.11 自動車交通

西脇警察署管内の自動車運転免許保有率は、微増傾向となっています。自動車運転免許保有者数を年齢区分別に見ると、65歳未満の自動車運転免許保有者数は減少していますが、65歳以上の運転免許保有者数は増加傾向となっています。

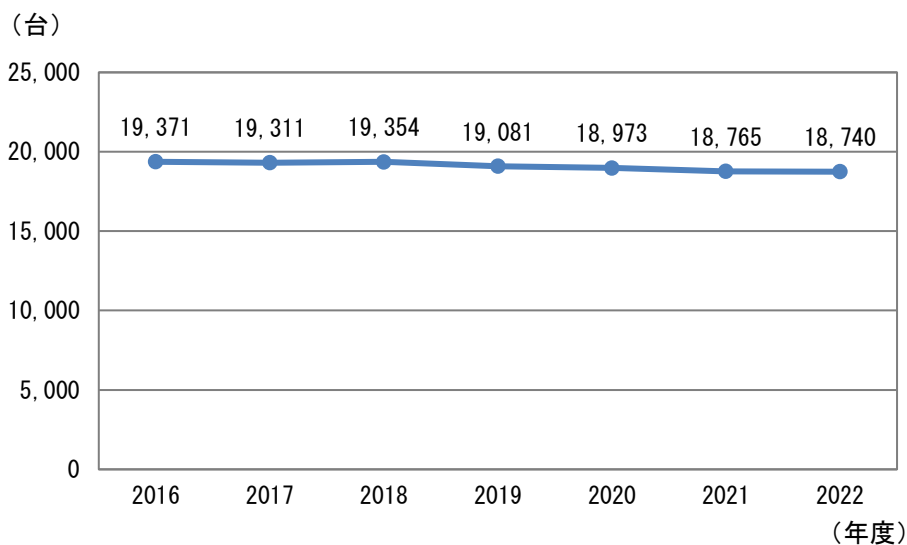
また、自動車の保有台数は横ばい傾向で推移しています。

＜ 年齢区分別自動車運転免許保有者数と保有率 ＞



出典) 西脇警察署所管データ

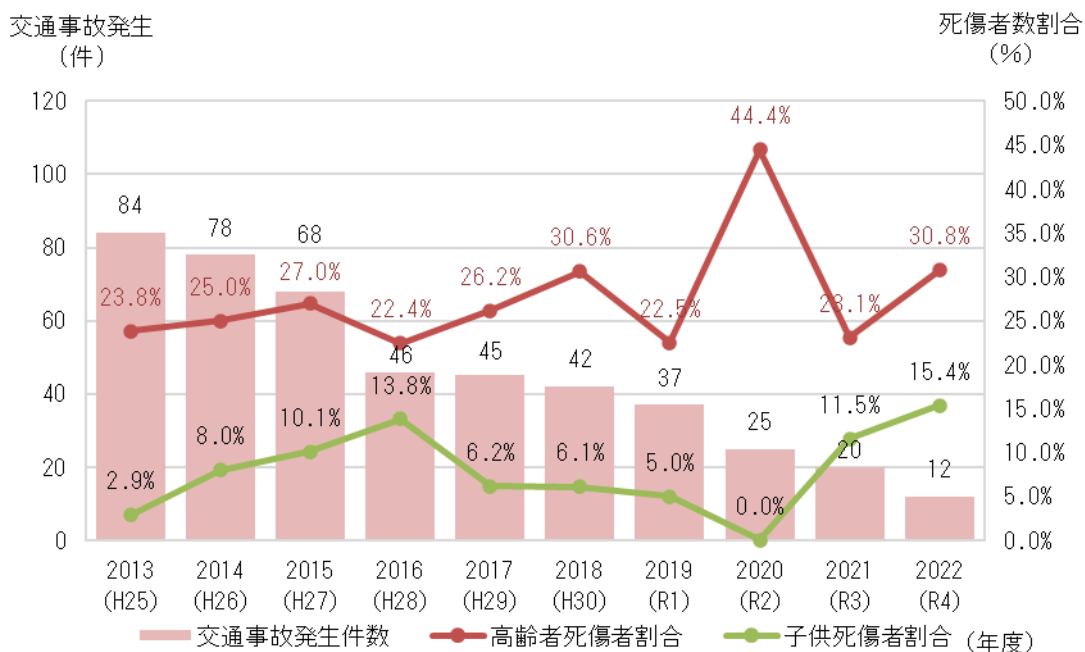
＜ 自動車保有台数 ＞



出典) 市区町別主要統計指標

多可町内の交通事故件数は概ね減少傾向で推移していますが、高齢者の交通事故死傷者割合は約2～3割程度で推移しています。子供の死傷者割合は約1割程度で推移しています。

＜交通事故件数・高齢者事故件数＞



出典) 交通年鑑

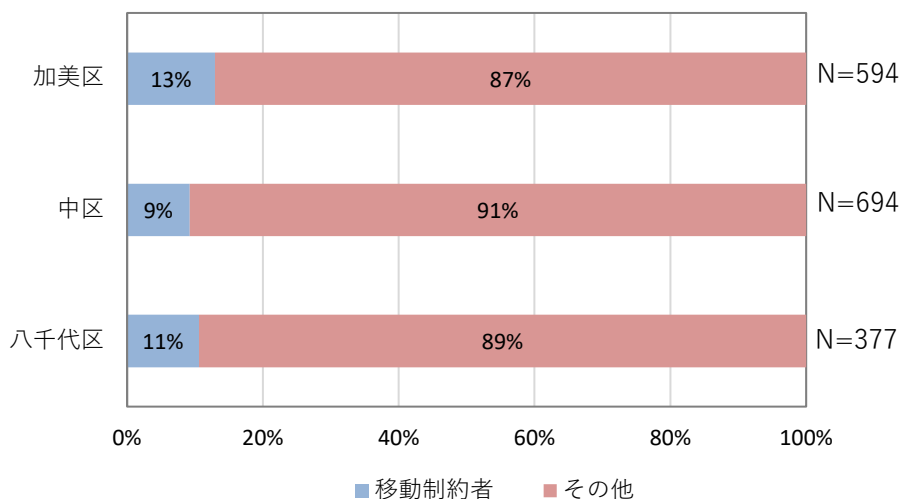
3.12 多可町における移動状況

(1) 町民アンケート調査結果から見た移動状況

町内の「運転免許証を持っていない（返納した）」または「世帯に自動車がない」移動制約者は、各地区で約 1 割となっています。

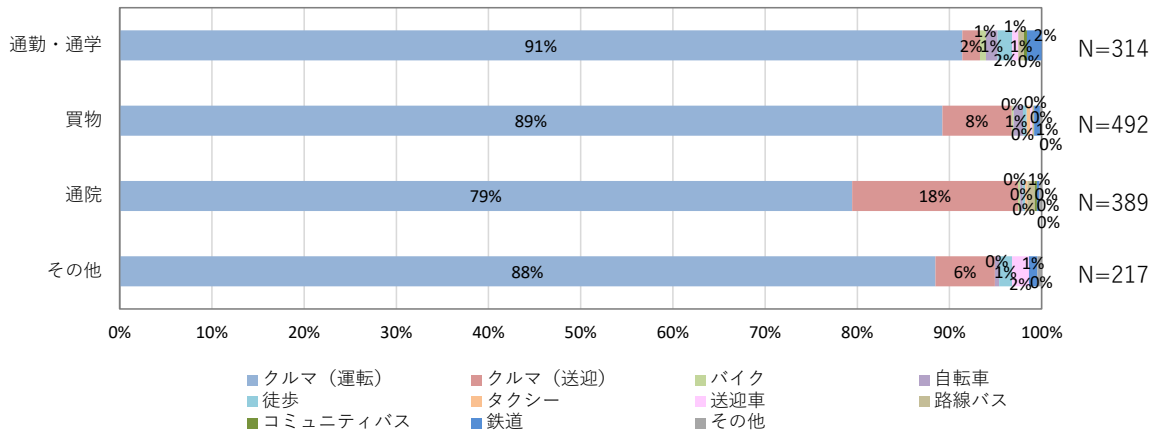
また、移動目的別地区別の代表交通手段を見ると、いずれの地区及びいずれの目的でも、「自動車（運転）」が 8 割以上となっており、日常的な移動に自動車が利用されていることがうかがえます。

< 地区別移動制約者の割合 >

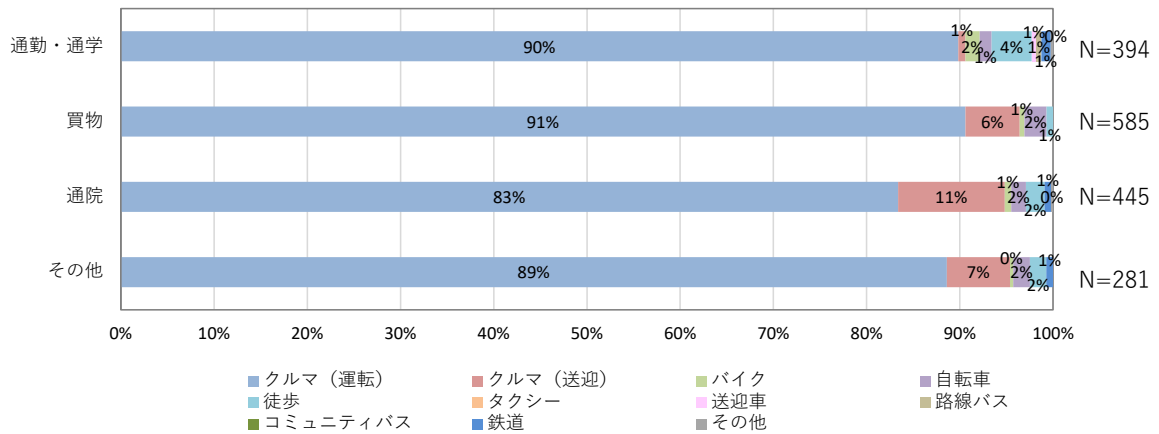


< 目的別地区別代表交通手段 >

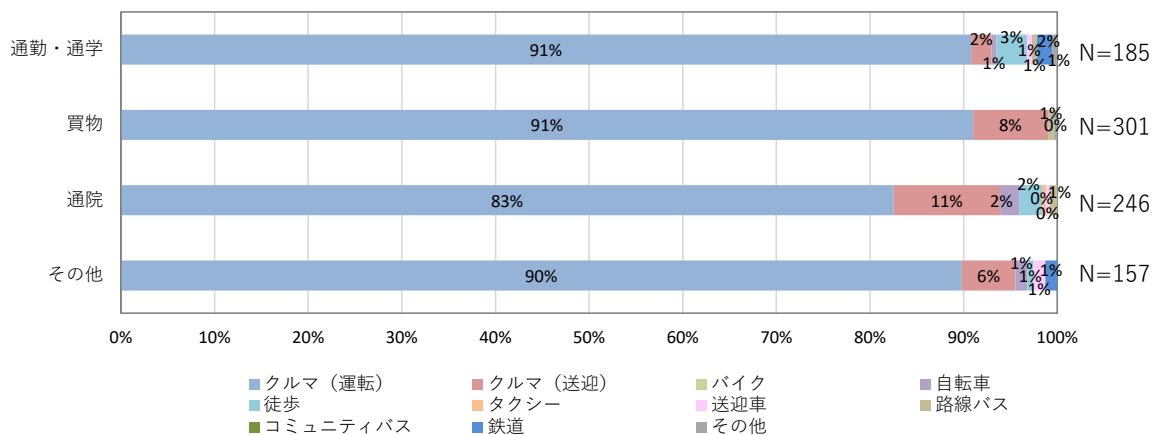
(加美区)



(中区)



(八千代区)



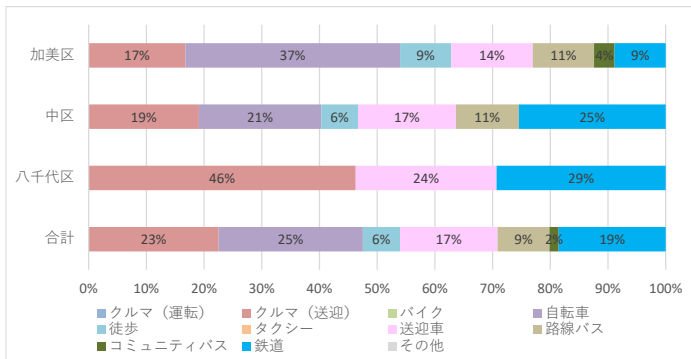
移動制約者の通勤・通学の代表交通手段は、加美区では「自転車」、中区では「鉄道」、八千代区では「クルマ（送迎）」が多くなっています。

買物、通院ではすべての地区において「クルマ（送迎）」が最も多くなっています。

その他目的では、加美区と八千代区では「送迎車」、中区では「クルマ（送迎）」が最も多くなっています。

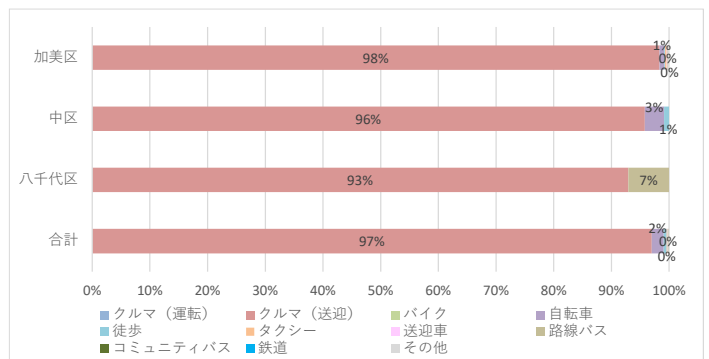
＜ 移動制約者の目的別地区別代表交通手段 ＞

(通勤・通学)



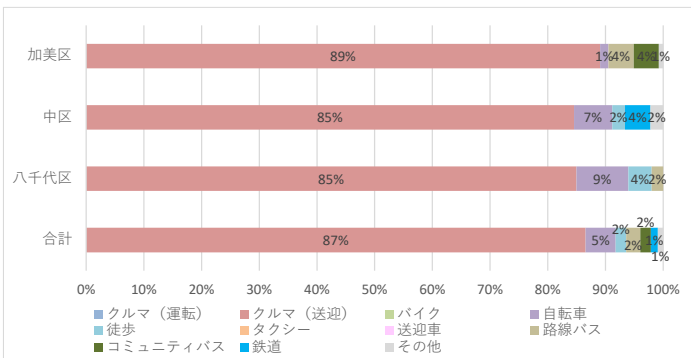
地域	トリップ数
加美区	8.1
中区	6.7
八千代区	2.9
合計	17.7

(買物)



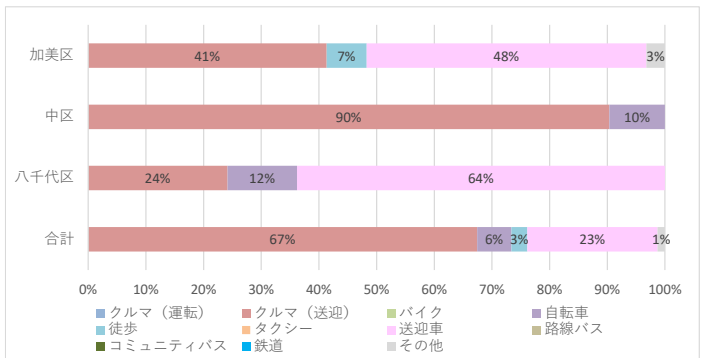
地域	トリップ数
加美区	105.8
中区	108.2
八千代区	2.8
合計	216.9

(通院)



地域	トリップ数
加美区	2.3
中区	1.5
八千代区	1.7
合計	5.5

(その他目的)



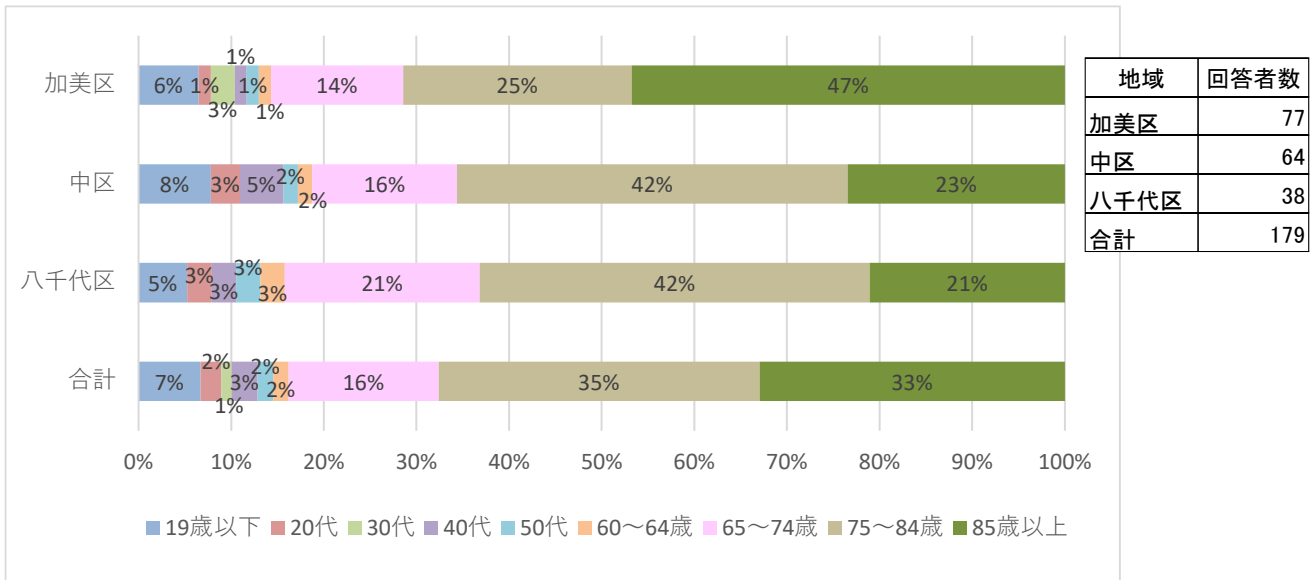
地域	トリップ数
加美区	2.1
中区	2.9
八千代区	0.3
合計	5.2

移動制約者の年齢は、65歳以上の高齢者が全体の約8割、19歳以下が約1割となっています。

移動制約者の職業は、「無職」「専業主婦・主夫」が多くなっています。

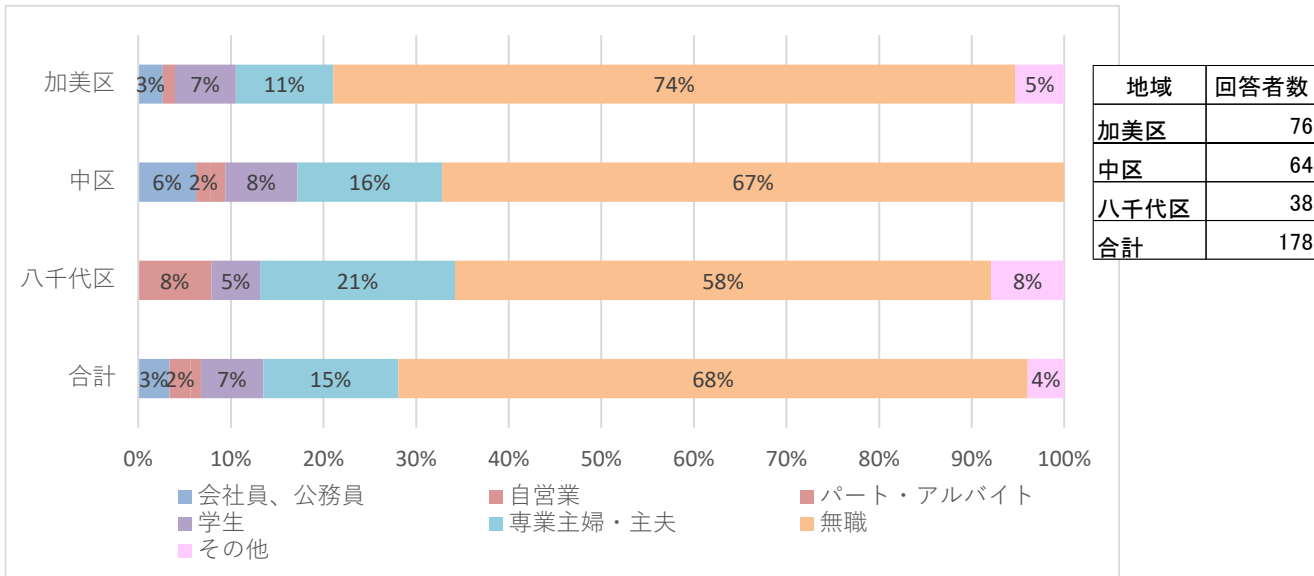
＜ 移動制約者の地区別代表交通手段 ＞

(年齢)



第3章

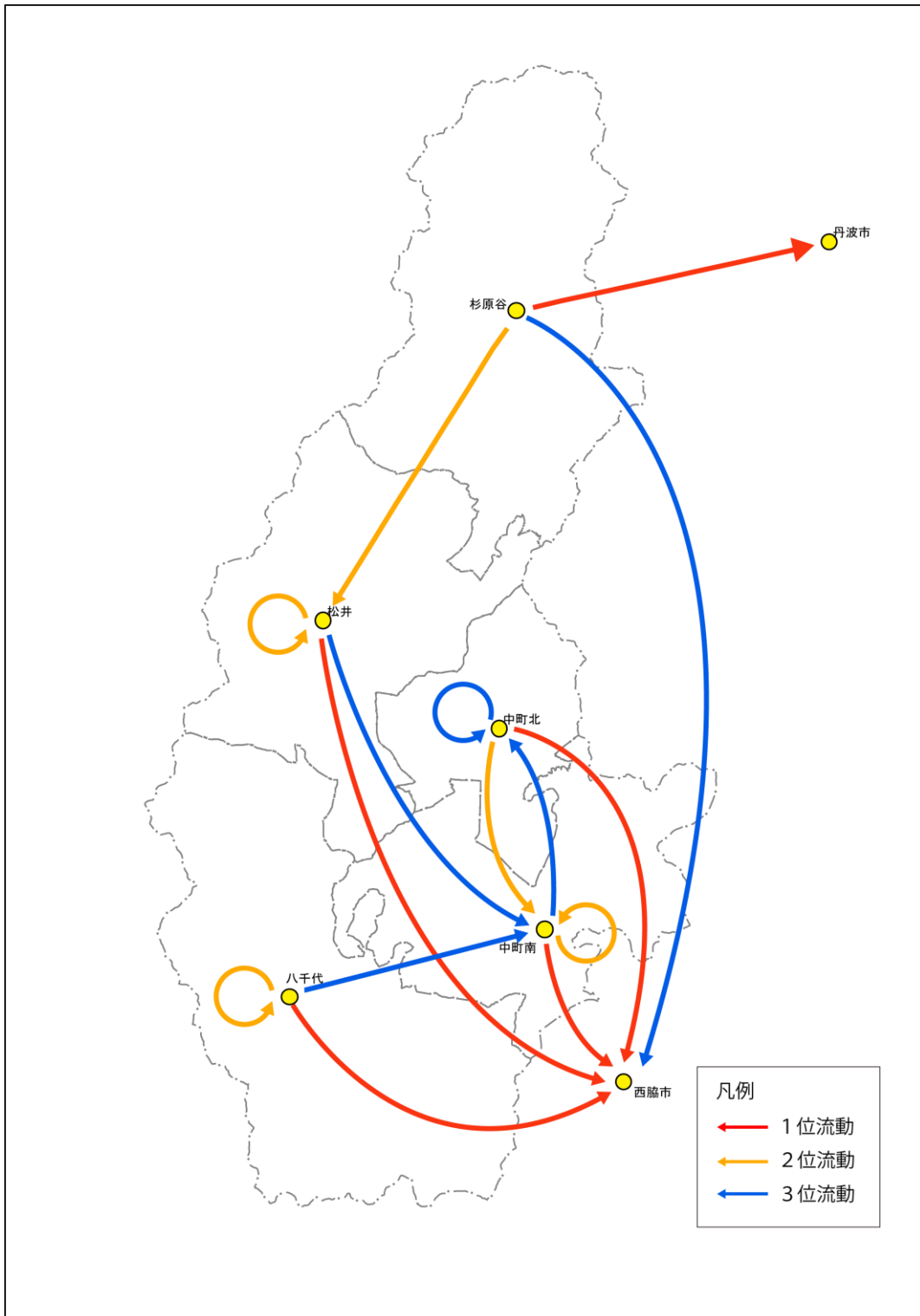
(職業)



多可町の地区（小学校区）別によく行く地域を見ると、杉原谷地区では「丹波市」、その他の地区では「西脇市」への移動が最も多くなっています。杉原谷地区でも第3位流動で「西脇市」への移動が見られ、多可町全域から、西脇市への移動が見られます。

また、杉原谷地区以外の地区は、第2位流動、第3位流動が町内移動となっており、特に中町南地区への移動が多くなっています。

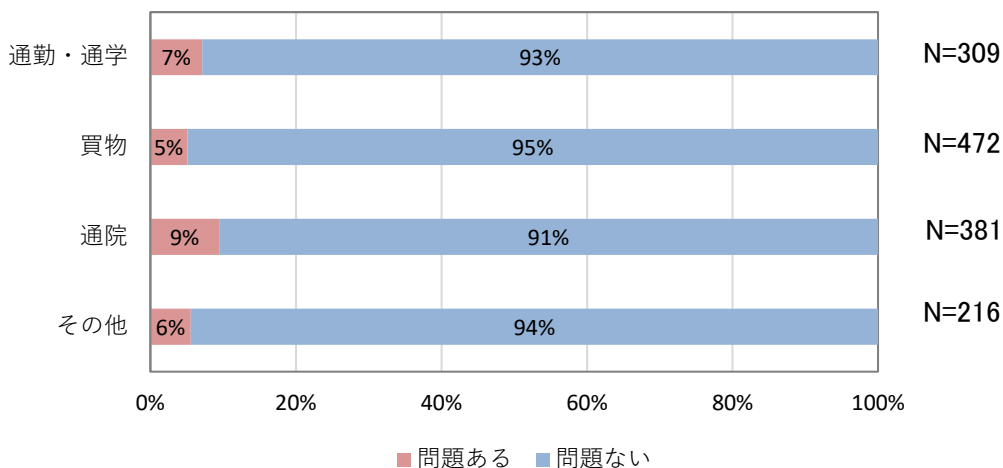
< 多可町民の移動状況（小学校区別上位3位） >



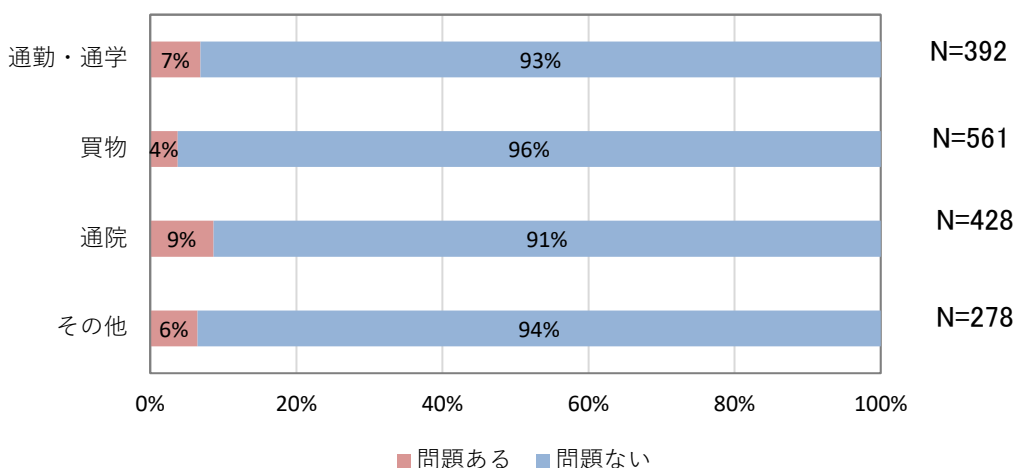
日常的な移動で問題を感じている人は、各地区の目的別に見ても約 1 割となっています。

< 目的別地区別移動にかかる問題の有無 >

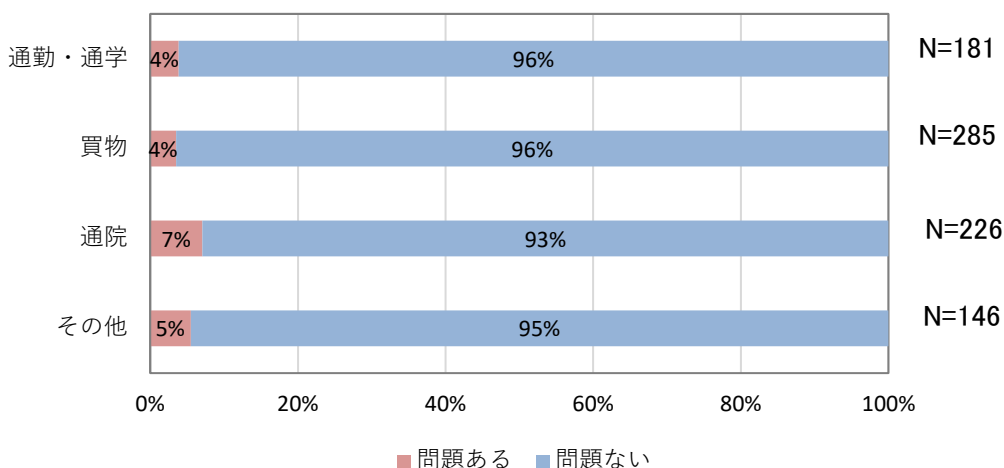
(加美区)



(中区)



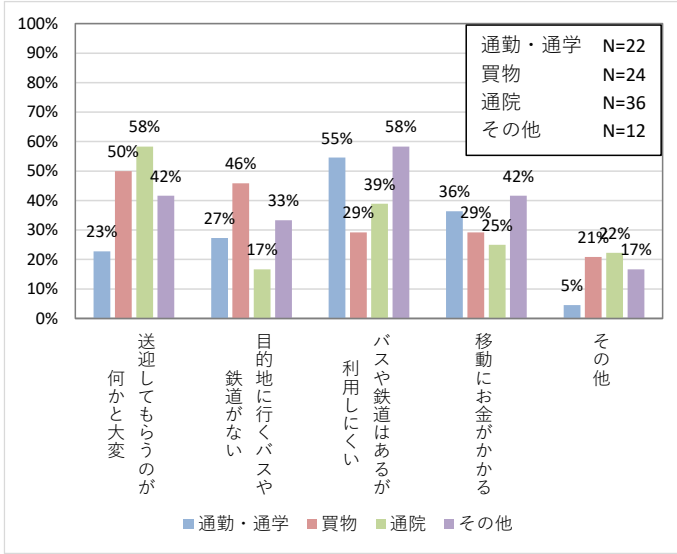
(八千代区)



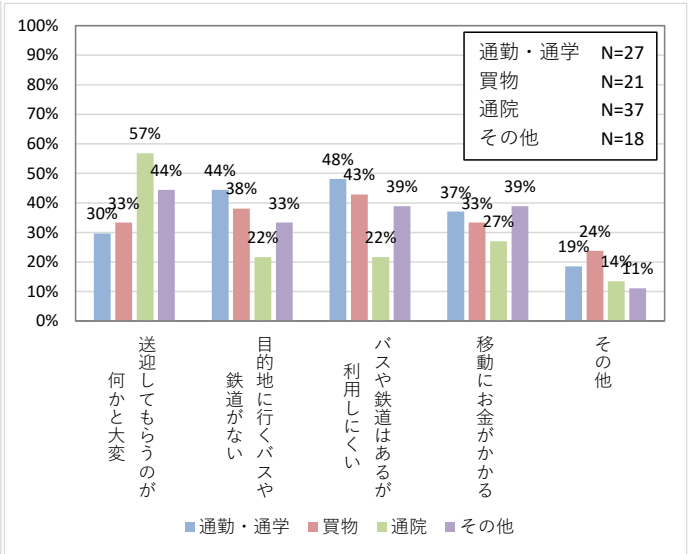
移動時の問題点は、通勤・通学では「バスや鉄道はあるが利用しにくい」「目的地に行くバスや鉄道がない」、買物では「送迎してもらるのが何かと大変」「バスや鉄道はあるが利用しにくい」「目的地に行くバスや鉄道がない」、通院では「送迎してもらのが何かと大変」が比較的高くなっています。

< 目的別地区別移動にかかる問題点 >

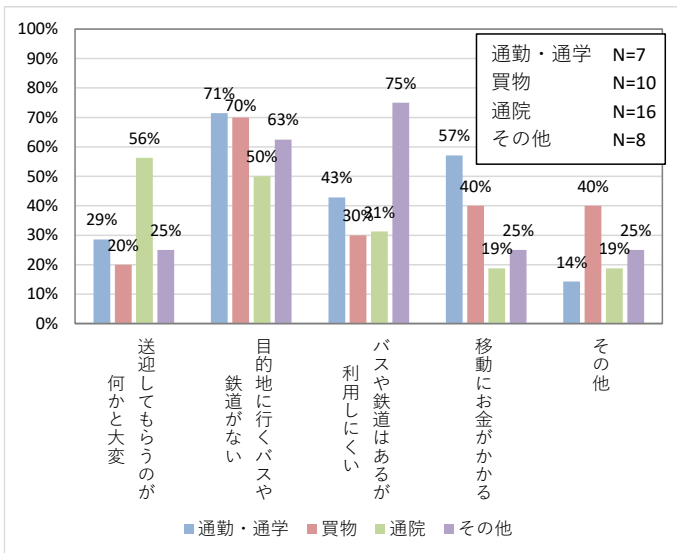
(加美区)



(中区)



(八千代区)



移動制約者の通勤・通学時の問題点は、加美区では「バス等が利用しにくい」、中区では「送迎が大変」、八千代区では「送迎が大変」「バスや鉄道がない」「バス等が利用しにくい」「お金がかかる」が多くなっています。

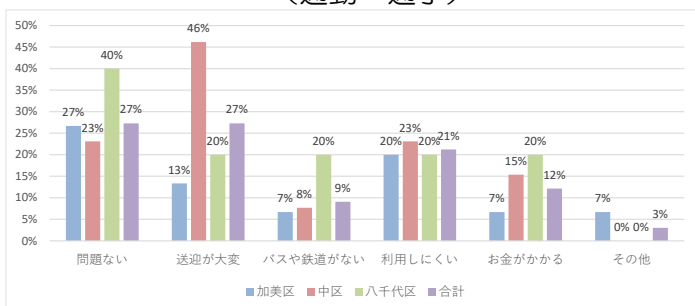
買物の問題点は、すべての地区で「送迎が大変」が多くなっています。

通院の問題点は、すべての地区で「送迎が大変」が多くなっています。

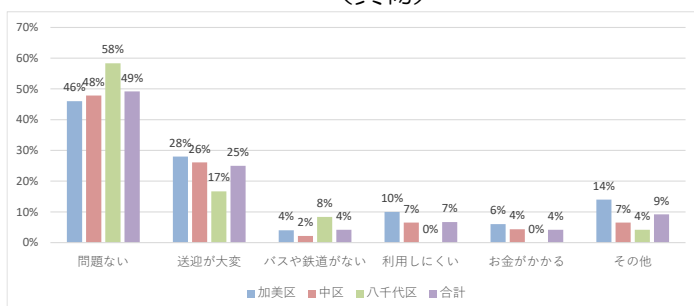
その他目的の問題点は、加美区・中区では「送迎が大変」、八千代区では「バス等が利用しにくい」が多くなっています。

＜移動制約者の目的別地区別移動にかかる問題点＞

(通勤・通学)



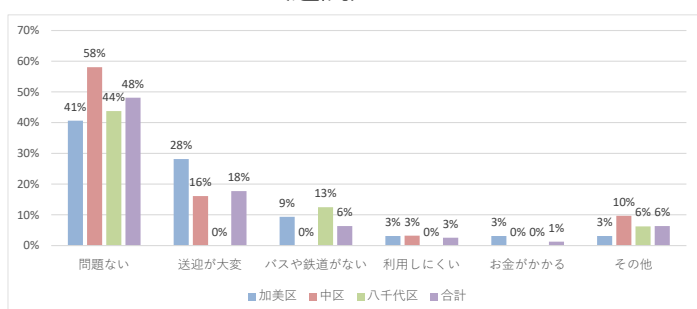
(買物)



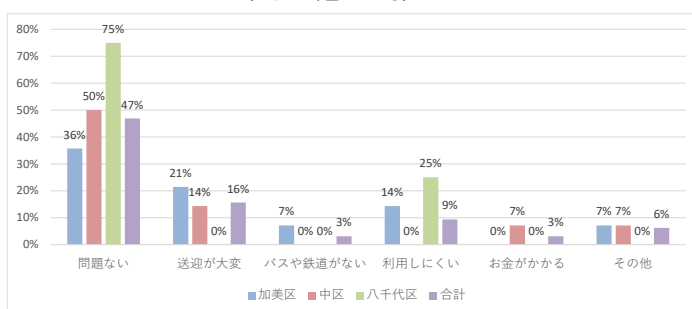
地域	回答者数
加美区	15
中区	13
八千代区	5
合計	33

地域	回答者数
加美区	32
中区	31
八千代区	16
合計	79

(通院)



(その他目的)



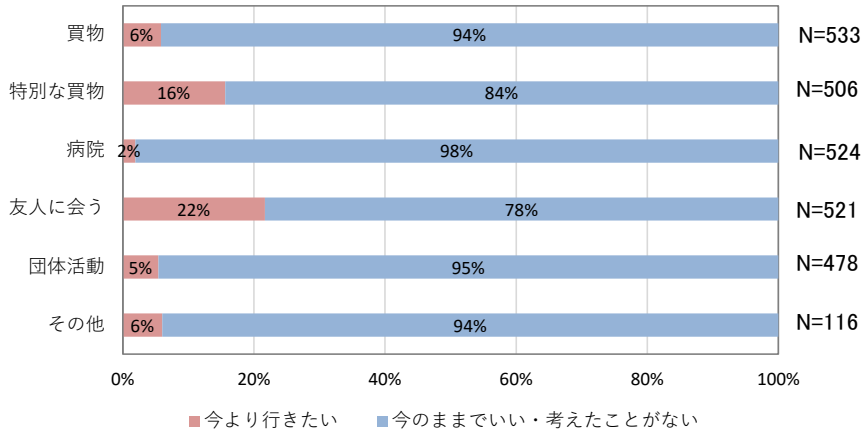
地域	回答者数
加美区	50
中区	46
八千代区	24
合計	120

地域	回答者数
加美区	14
中区	14
八千代区	4
合計	32

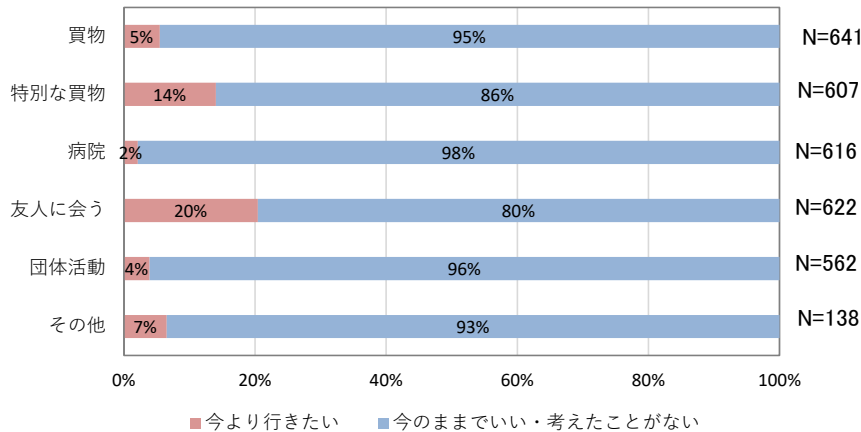
目的別地区別の希望頻度は、各地区ともに「友人に会う」では約2割が「今より行きたい」と回答しており、次いで「特別な買物」が約1～2割となっています。

< 目的別地区別希望頻度 >

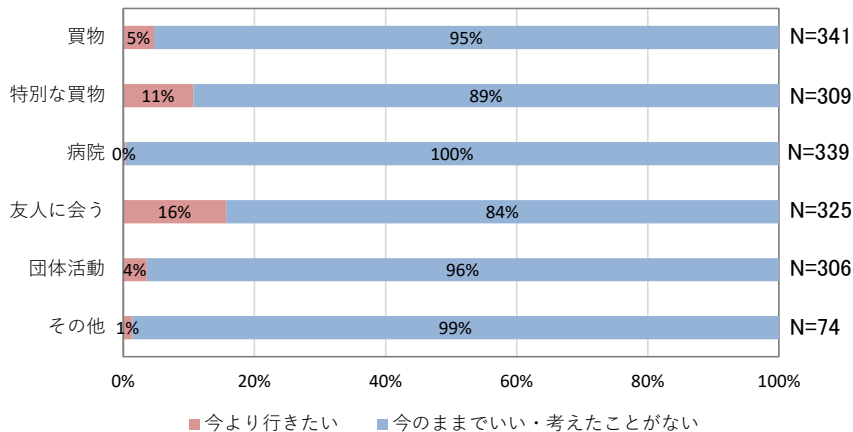
(加美区)



(中区)



(八千代区)

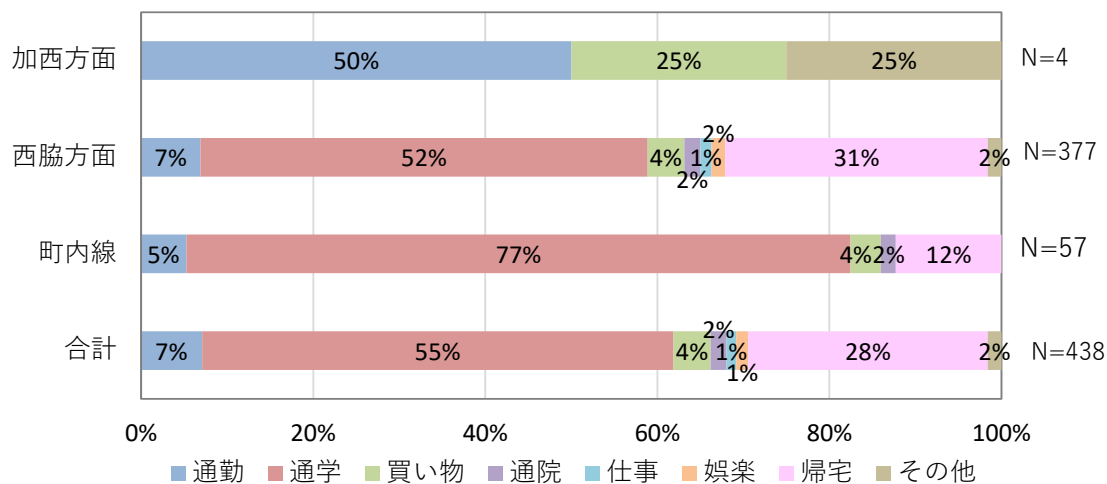


(2) バス利用者アンケート調査結果から見た移動状況

バスの行先[※]別利用目的を見ると、通学目的が最も多く 55%、次いで帰宅目的が 28%、通勤目的が 7%となっています。

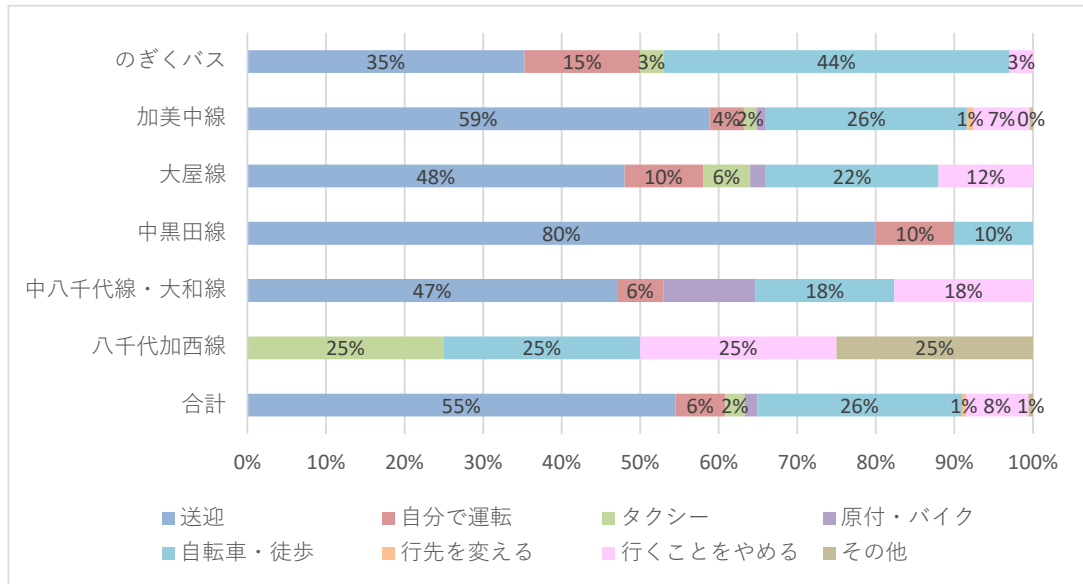
※加西方面：八千代加西線
 西脇方面：のぎくバス、加美中線、大屋線、中黒田線
 町内線：中八千代線

＜ バスの行先別利用目的 ＞

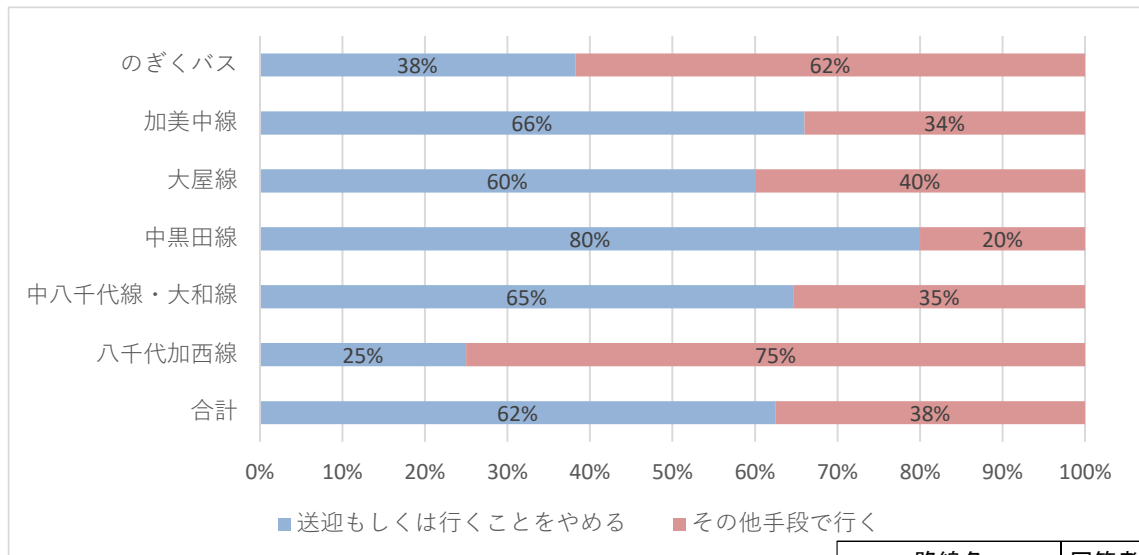


路線別のバスが利用できない場合の代替交通手段は、のぎくバス、八千代加西線以外では「送迎」が多くなっています。また、「送迎」もしくは「行くことをやめる」の回答は、のぎくバス、八千代加西線以外では6割以上となっています。

＜ 路線別バスが利用できない場合の代替交通手段 ＞



＜ 「送迎」「行くことをやめる」「その他」の回答割合 ＞

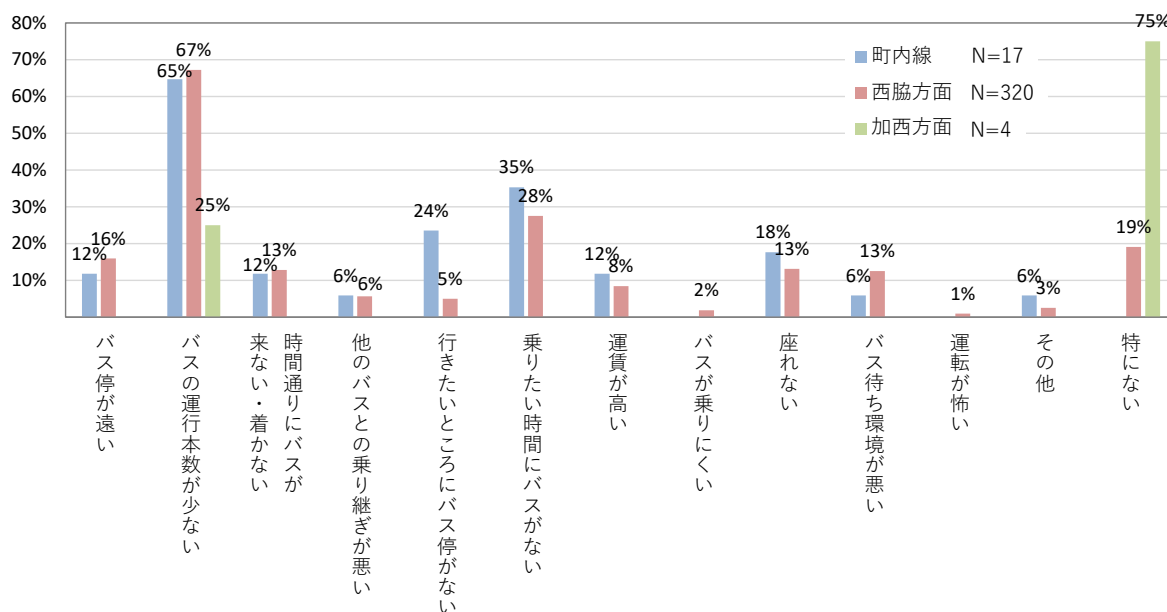


路線名	回答者数
のぎくバス	34
加美中線	250
大屋線	50
中黒田線	10
中八千代線・大和線	17
八千代加西線	4
合計	365

バスに対する不満点は、町内線と西脇方面では「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「乗りたい時間にバスがない」となっています。加西方面では回答者数が少なくなっていますが、「運行本数が少ない」といった不満点が見られます。

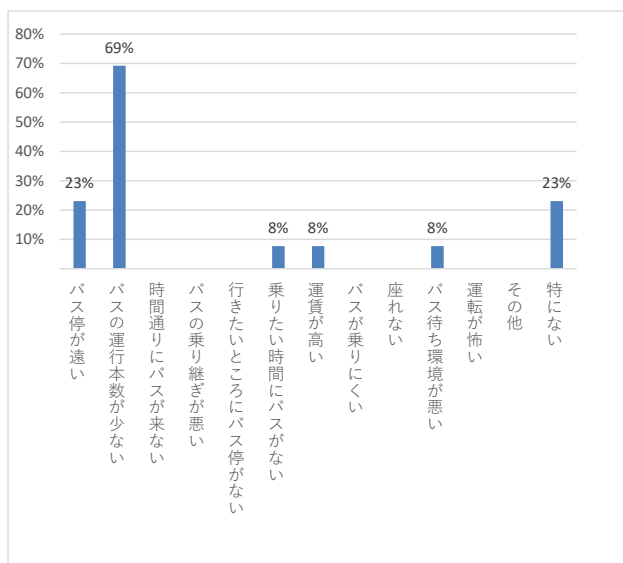
また、バスが利用できなくなった時に「送迎」または「行くことをやめる」と回答した人では、中黒田線を除いたすべての路線で「バスの運行本数が少ない」が多くなっています。中黒田線は「バス待ち環境が悪い」「運賃が高い」が多くなっています。

＜ バスを利用する際の不満点 ＞

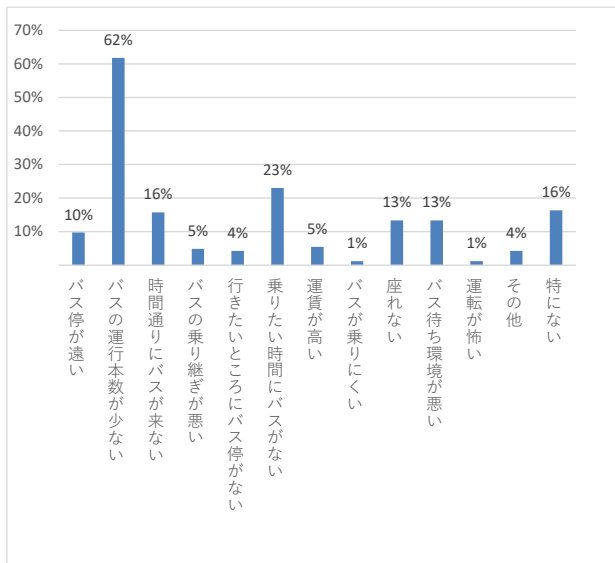


＜ 路線別バスを利用する際の不満点 ＞

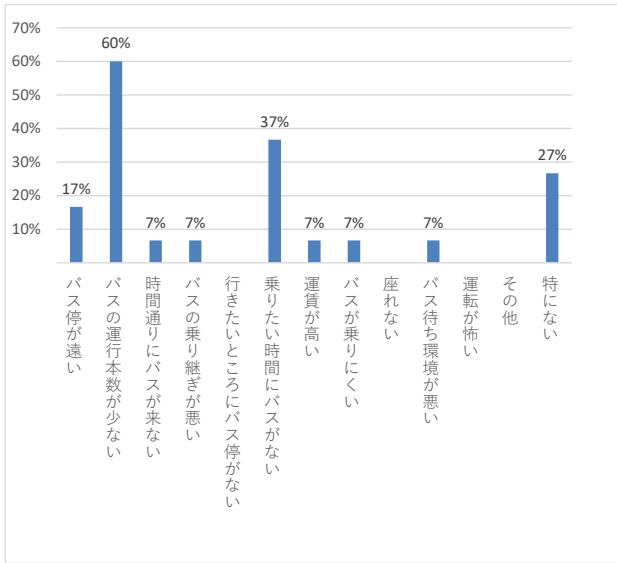
(のぎくバス)



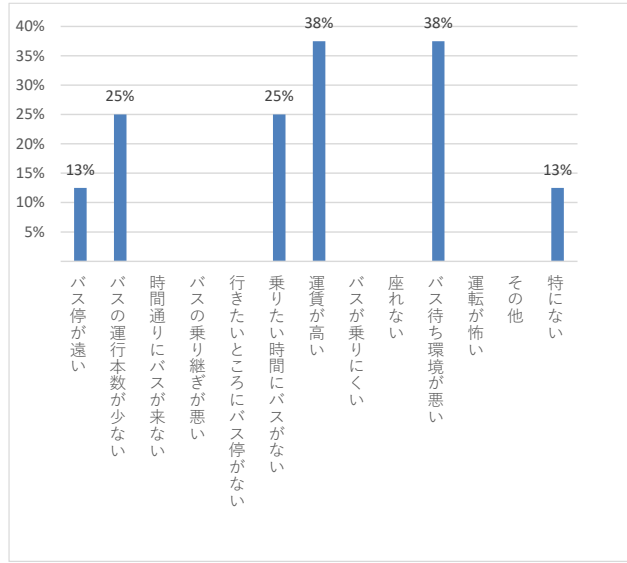
(加美中線)



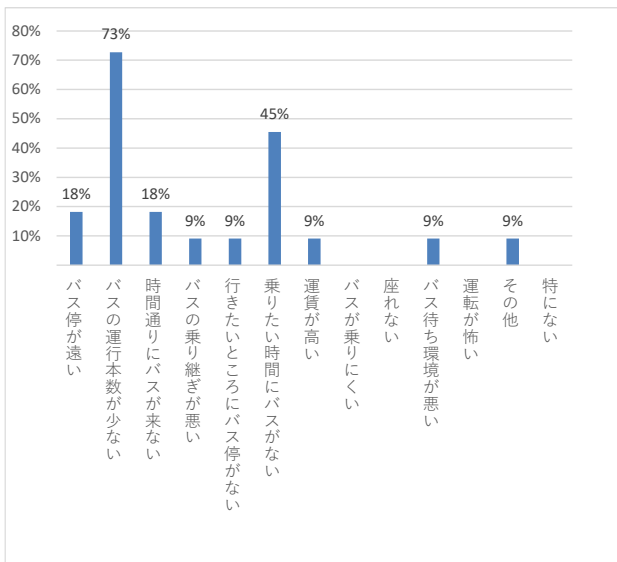
(大屋線)



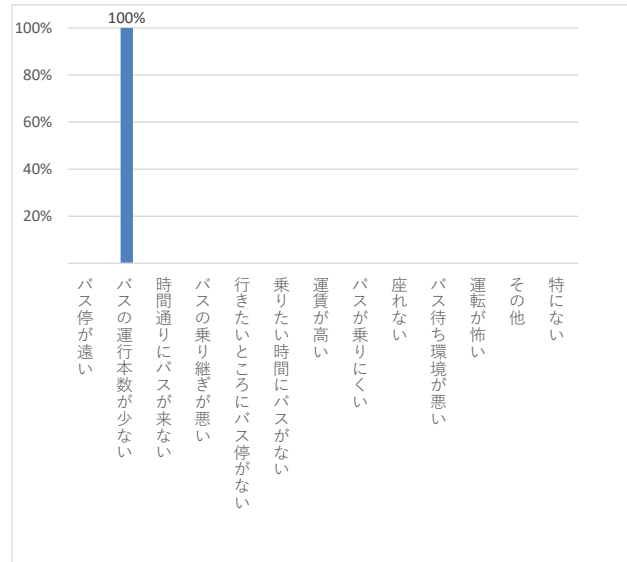
(中黒田線)



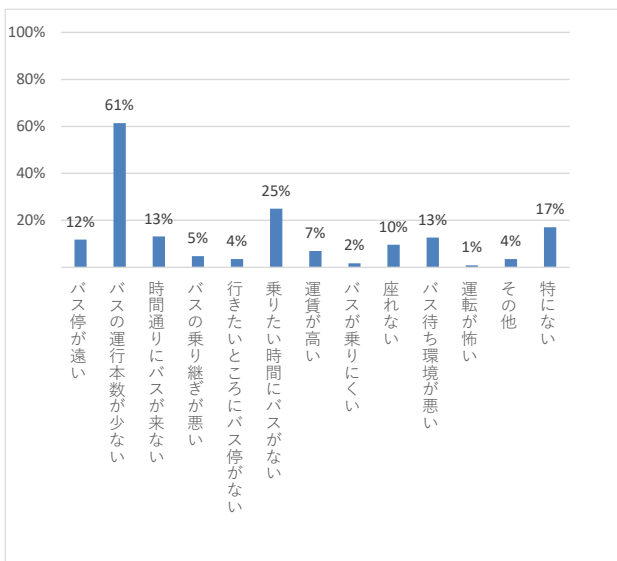
(中八千代・大和線)



(八千代加西線)



(全体)



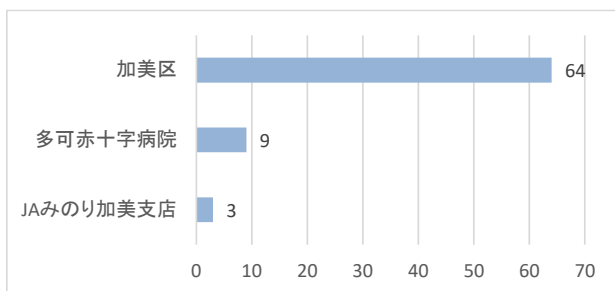
路線名	回答者数
のぎくバス	13
加美中線	165
大屋線	30
中黒田線	8
中八千代線・大和線	11
八千代加西線	1
合計	228

(3) タクシー利用者アンケート調査結果から見た移動状況

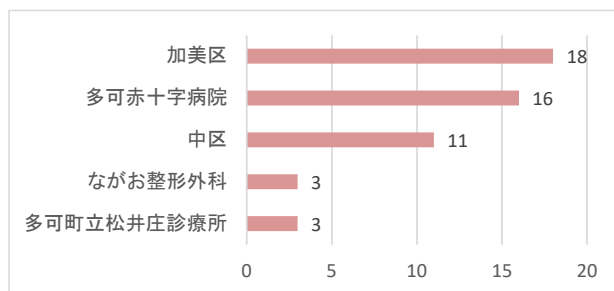
タクシー利用者は、自宅から同じ地区内での利用が多く見られます。特定の施設としては、「多可赤十字病院」「西脇市立西脇病院」といった通院での利用が多く見られます。

< 地区別乗降場所 >

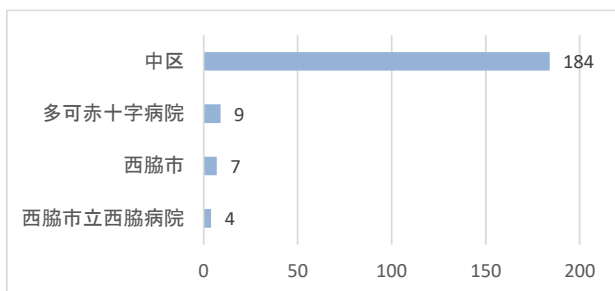
[加美区 (乗車)]



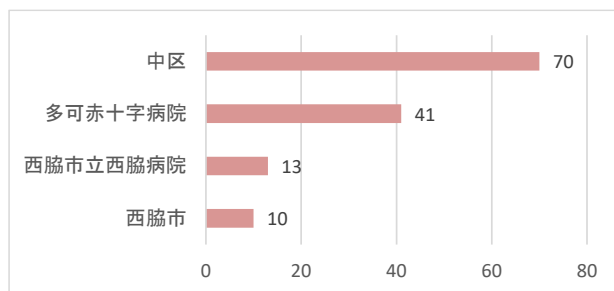
[加美区 (降車)]



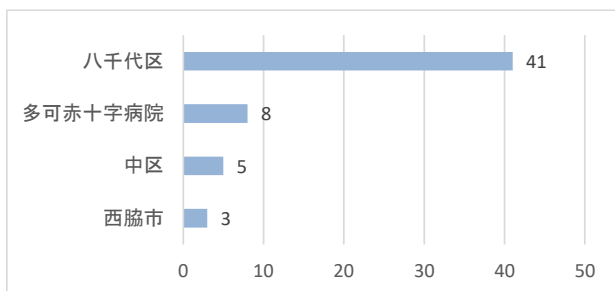
[中区 (乗車)]



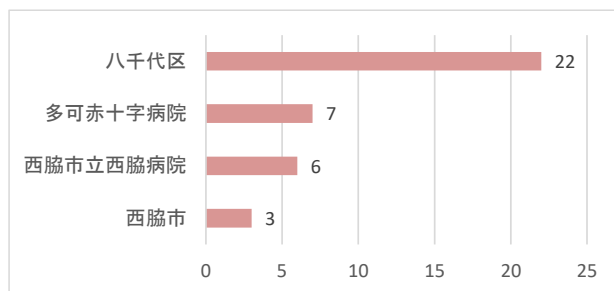
[中区 (降車)]



[八千代区 (乗車)]



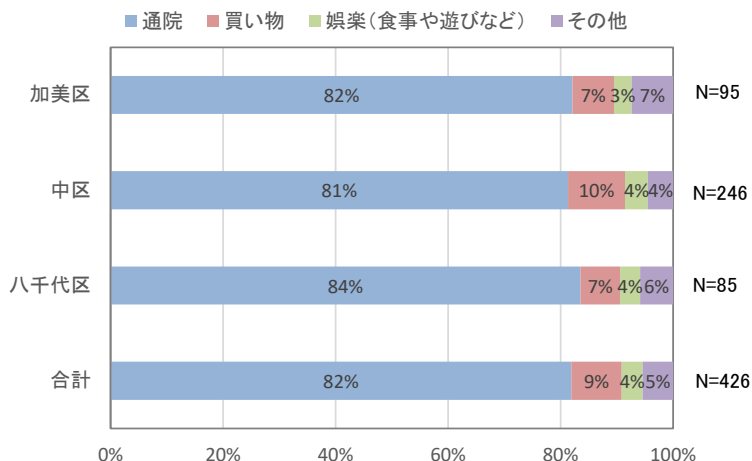
[八千代区 (降車)]



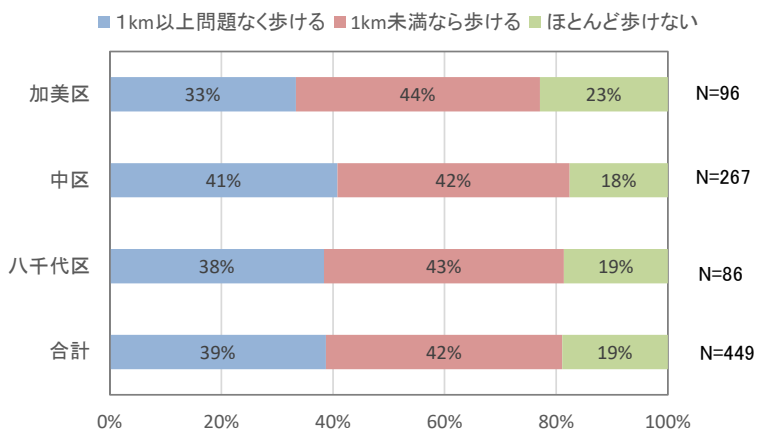
タクシー利用者は、「通院」及び「買い物」での利用で約9割となっており、日常的な移動にタクシーを利用していることがうかがえます。

また、歩行可能距離を見ると、「ほとんど歩けない」「1km未満なら歩ける」が約6割となっており、タクシーが自由に出歩けない人の移動手段になっていることがうかがえます。

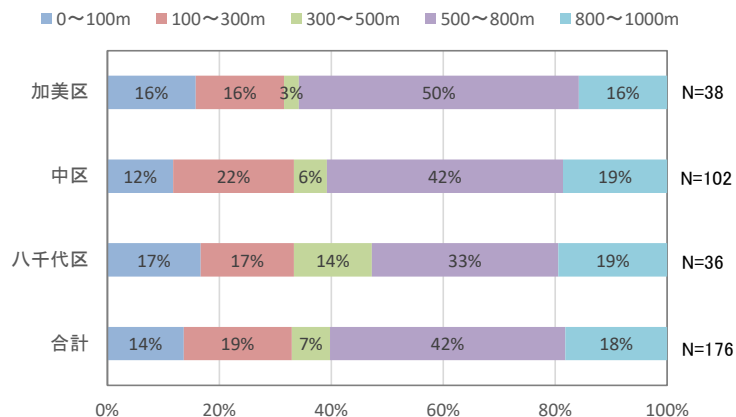
< 地区別利用目的 >



< 地区別歩行可能距離 >



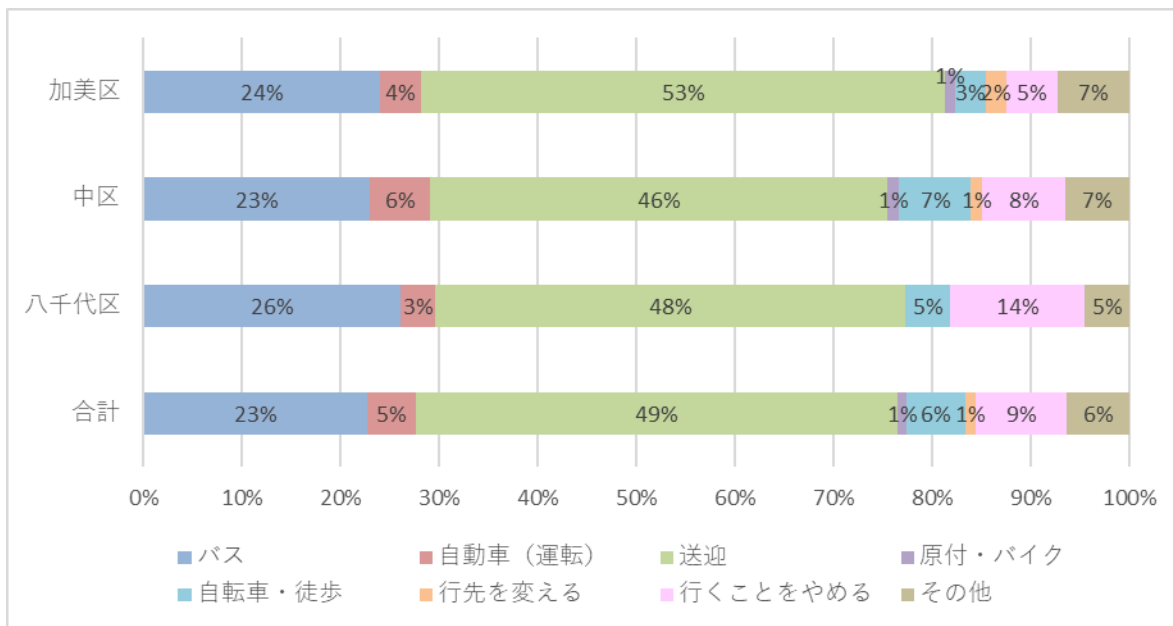
[1km 未満の具体的歩行距離]



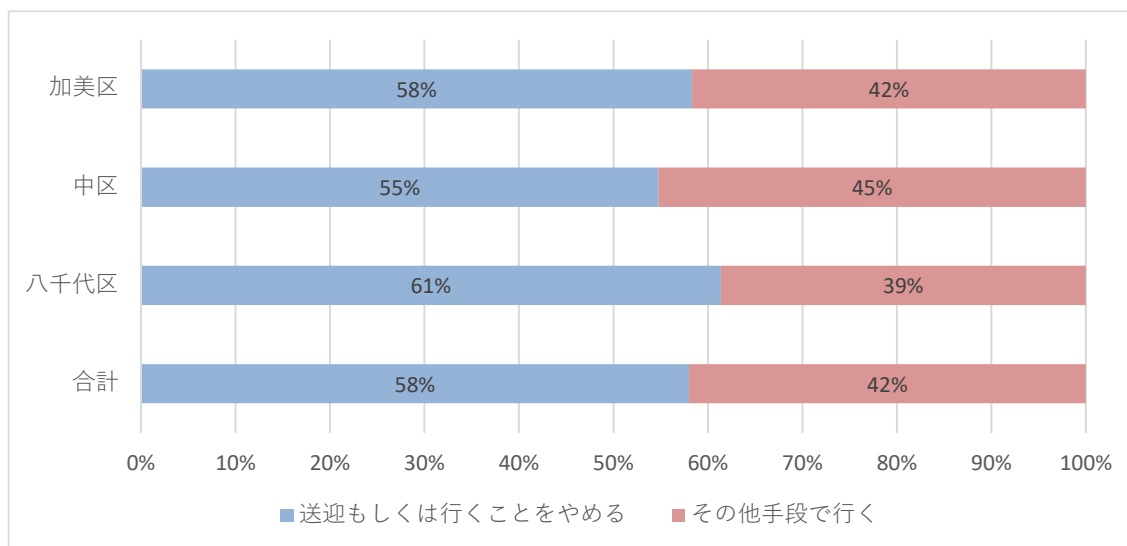
タクシーが利用できない場合の代替交通手段は、すべての地区で「送迎」が多くなっています。

タクシーが利用できない場合、「送迎」もしくは「行くことをやめる」の回答は、すべての地区で約6割となっている。

＜ 地域別タクシーが利用できない場合の代替交通手段 ＞



＜ 「送迎」「行くことをやめる」「その他」の回答割合 ＞

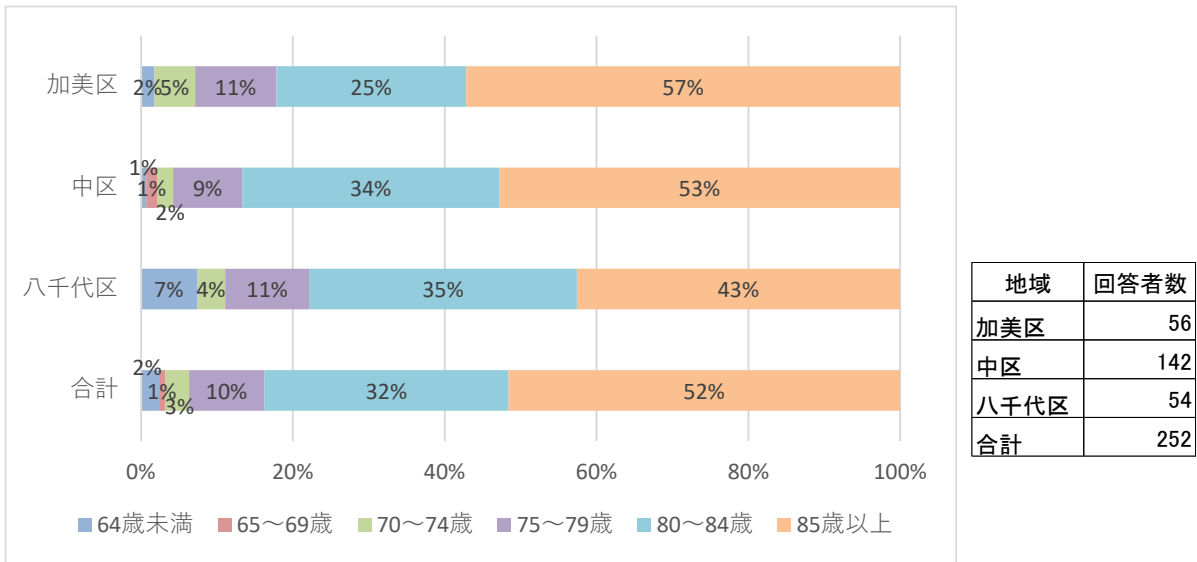


地域	回答者数
加美区	96
中区	261
八千代区	88
合計	481

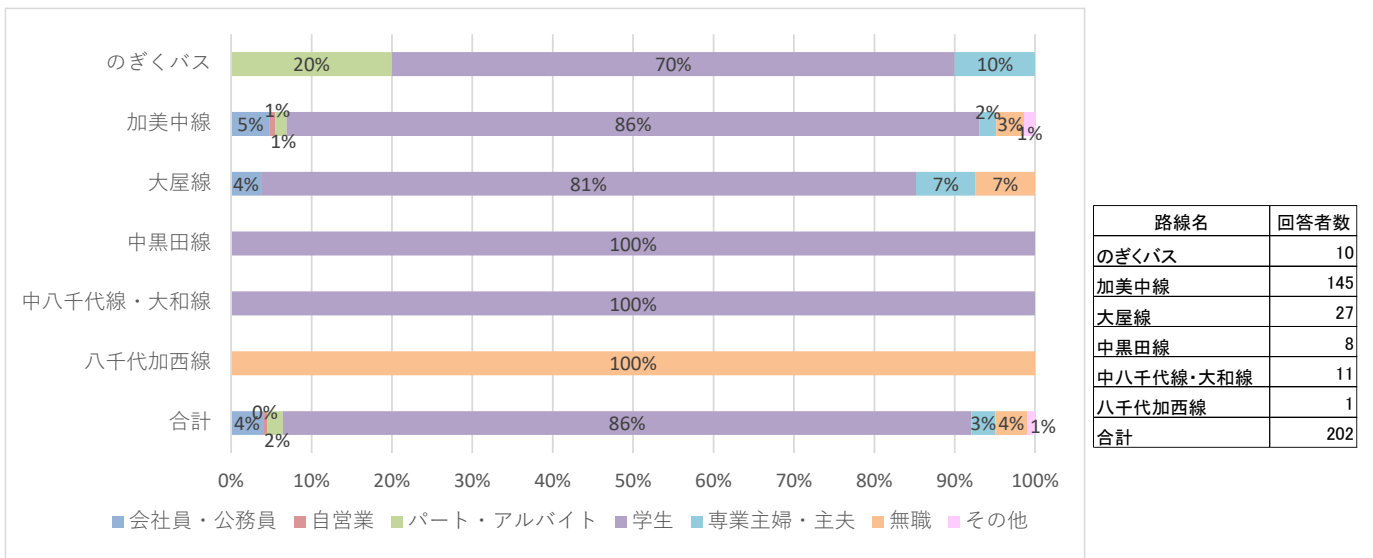
「送迎」もしくは「行くことをやめる」の回答は、福祉タクシー券配布対象者を対象にアンケート調査を行ったため、年齢は75歳以上で無職の回答が多くなっています。

運転免許は、「返納した」または「持っていない」と回答した人が約8割となっています。

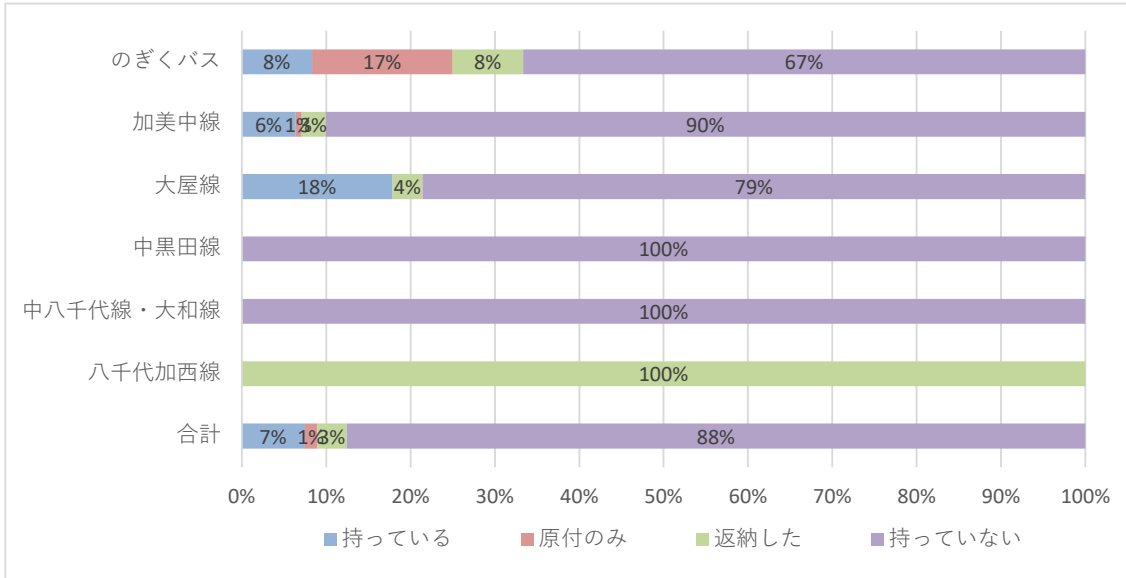
＜年齢別「送迎」「行くことをやめる」「その他」の回答割合＞



＜職業別「送迎」「行くことをやめる」「その他」の回答割合＞



＜ 免許有無別「送迎」「行くことをやめる」「その他」の回答割合 ＞



路線名	回答者数
のぎくバス	12
加美中線	141
大屋線	28
中黒田線	8
中八千代線・大和線	11
八千代加西線	1
合計	201

(4) 高校生アンケート調査結果から見た移動状況

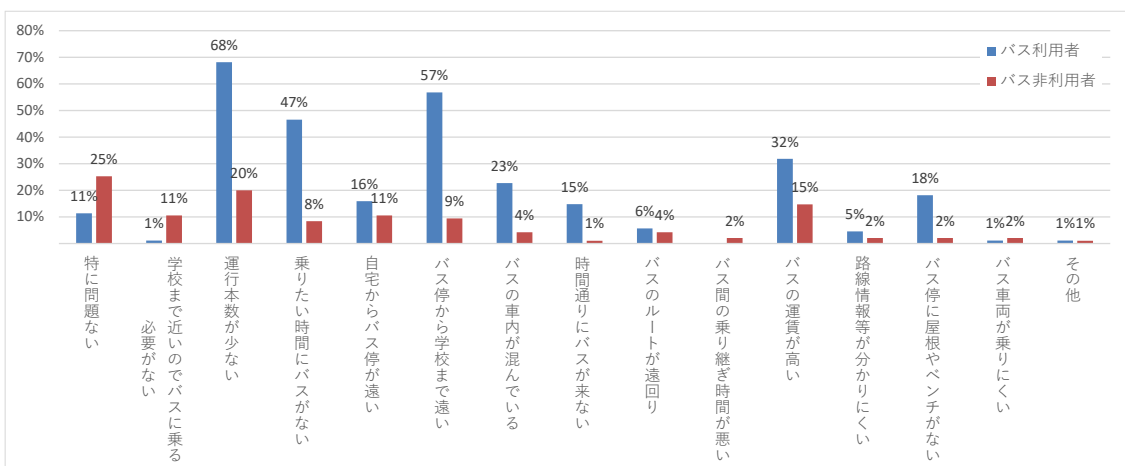
通学でバスを利用する際の問題点を見ると、バス非利用者より、バス利用者の方がバスに対する問題点が多く見られます。

バス利用者のバスに対する問題点は、すべての高校で「運行本数が少ない」が多く、次いで、多可高校では、「バス停から学校まで遠い」、西脇高校、西脇工業高校では、「乗りたい時間にバスがない」が多くなっています。

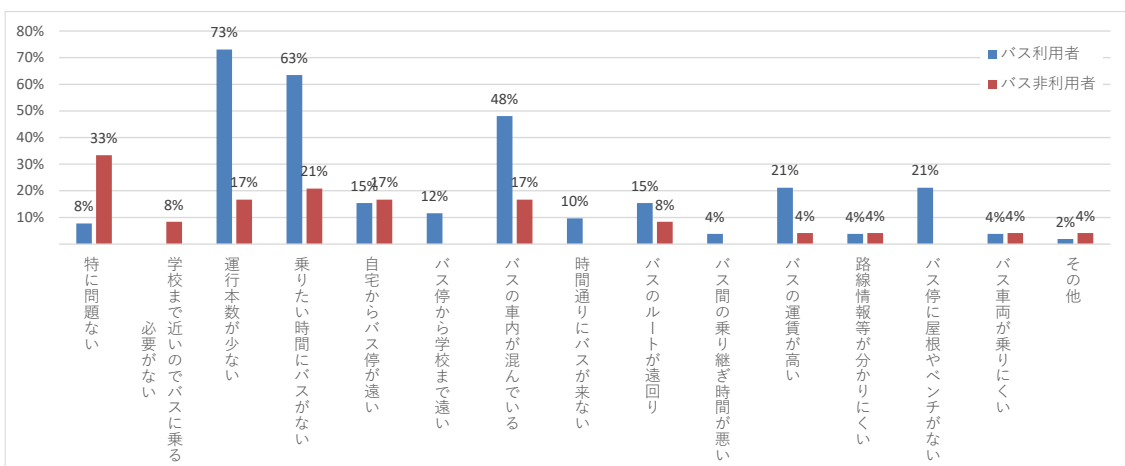
バス非利用者のバスに対する問題点も、「運行本数が少ない」「乗りたい時間にバスがない」が比較的多く見られます。

＜ 通学状況別バスに対する問題点 ＞

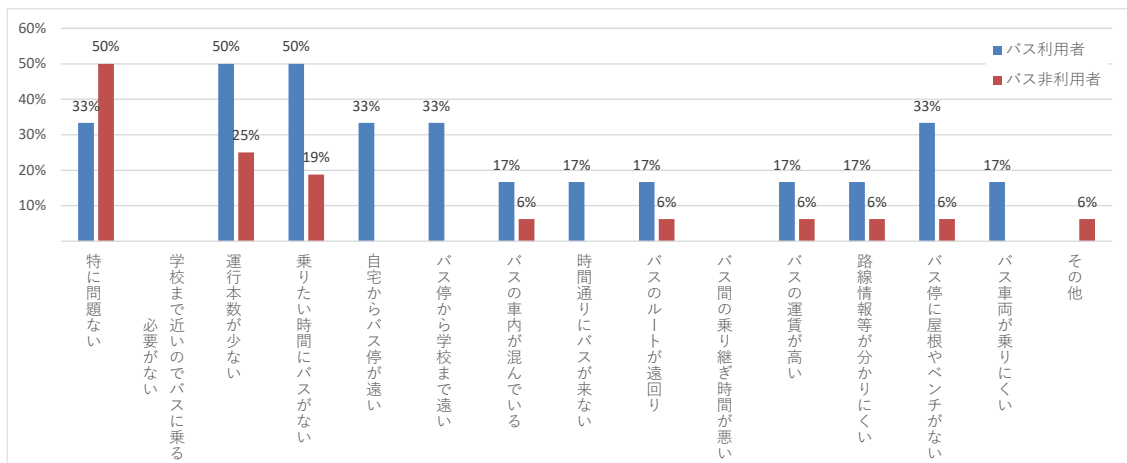
[多可高校]



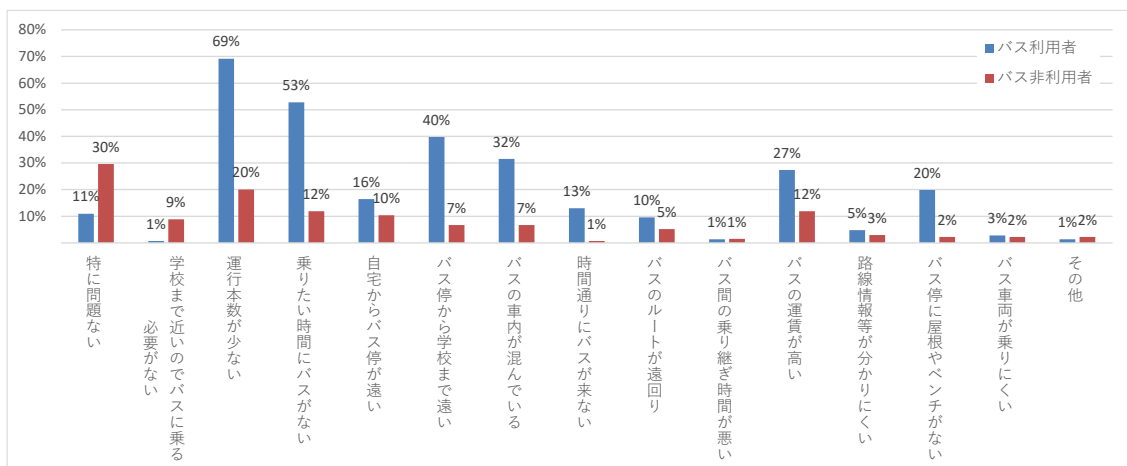
[西脇高校]



[西脇工業高校]



[全体]

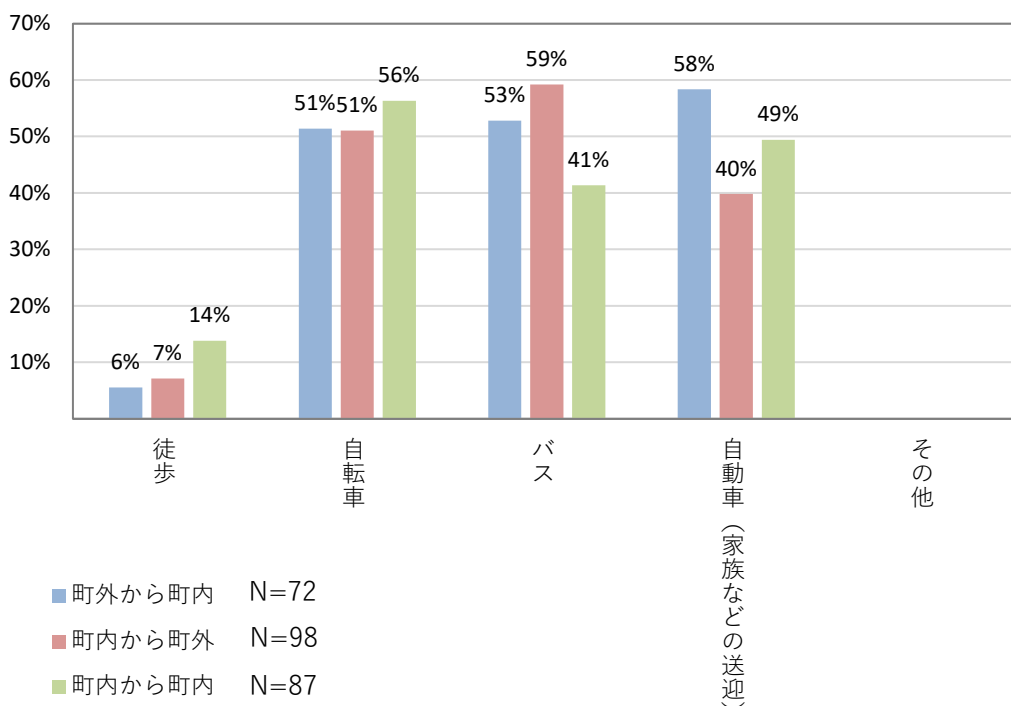


学校名	回数者数
多可高校	88
西脇高校	52
西脇工業高校	6
合計	146

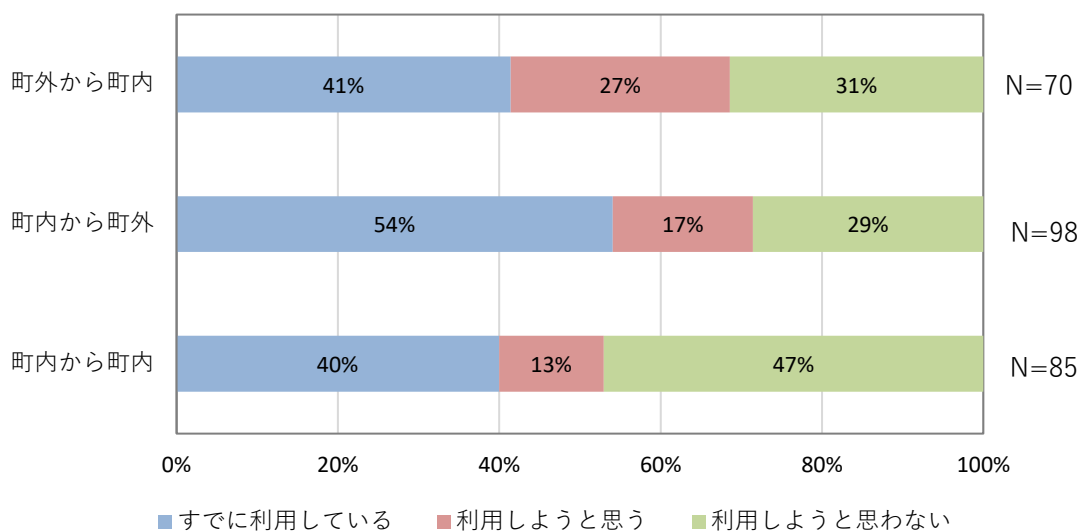
通学時の交通手段は、町外から町内では「自動車（送迎）」、町内から町外では「バス」、町内から町内では自転車が最も多くなっています。

また、通学時のバスの利用意向は、町外から町内が約4割と他の通学状況と比べて高くなっています。

< 通学状況別通学時の交通手段 >



< 通学状況別通学時のバス利用意向 >



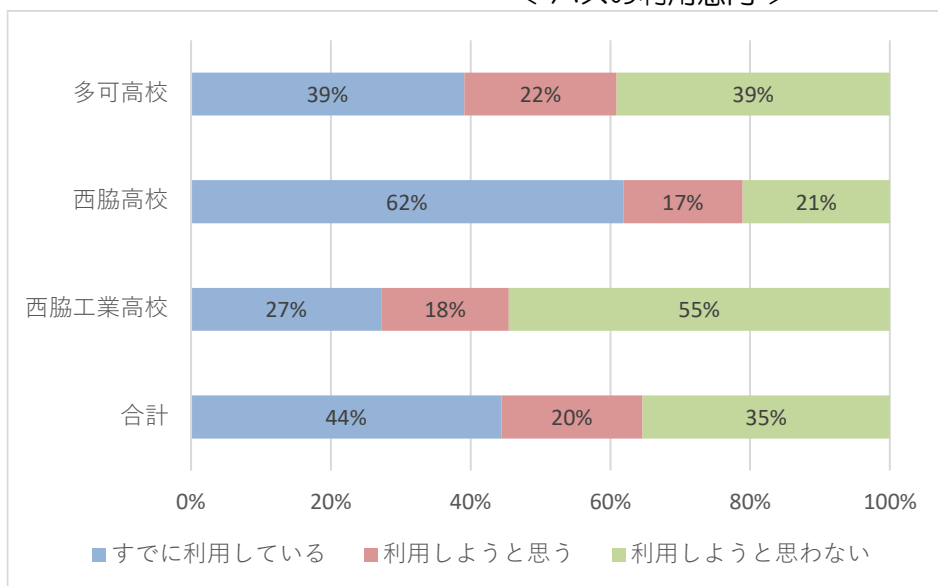
通学へのバス利用意向は、すべての高校で「利用しようと思う」の回答が約2割となっており、「利用しようと思わない」の回答より低くなっています。

「バス利用意向がある」と回答した人が希望する登校時の運行時間帯は、すべての高校で「7時台」が多く、6時台～8時台に集中している。なお、下校時の運行時間帯は、13時台～20時台と分散しています。

「バス利用意向がある」と回答した人が希望する自宅からバス停までの距離は、多可高校では「1,000m以上」が最も多く、西脇高校及び西脇工業高校では「300m未満」が多くなっています。

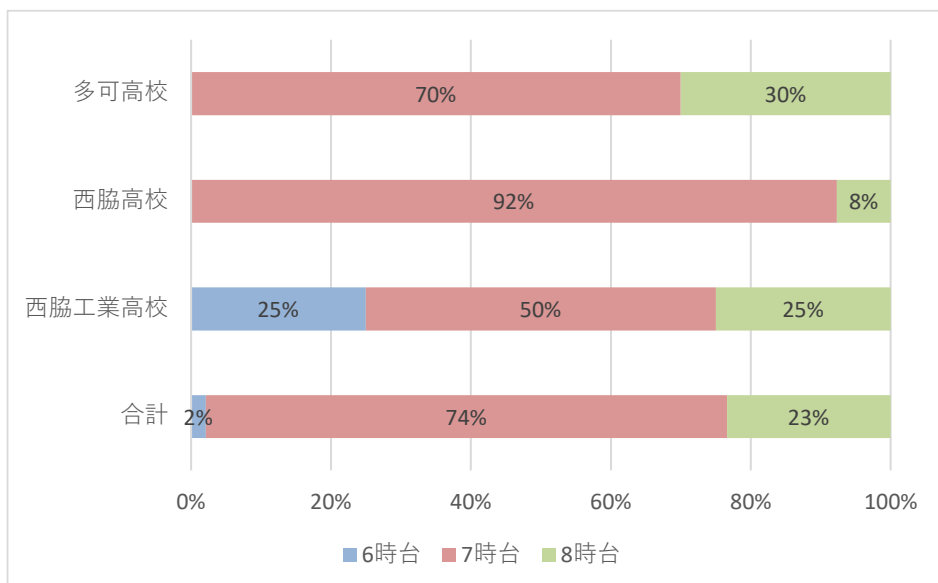
「バス利用意向がある」と回答した人が希望する運賃は、すべての高校で「300円以下」が多く、「無料」「100円以下」を含めると約7割が300円以下を回答しています。

＜ バスの利用意向 ＞



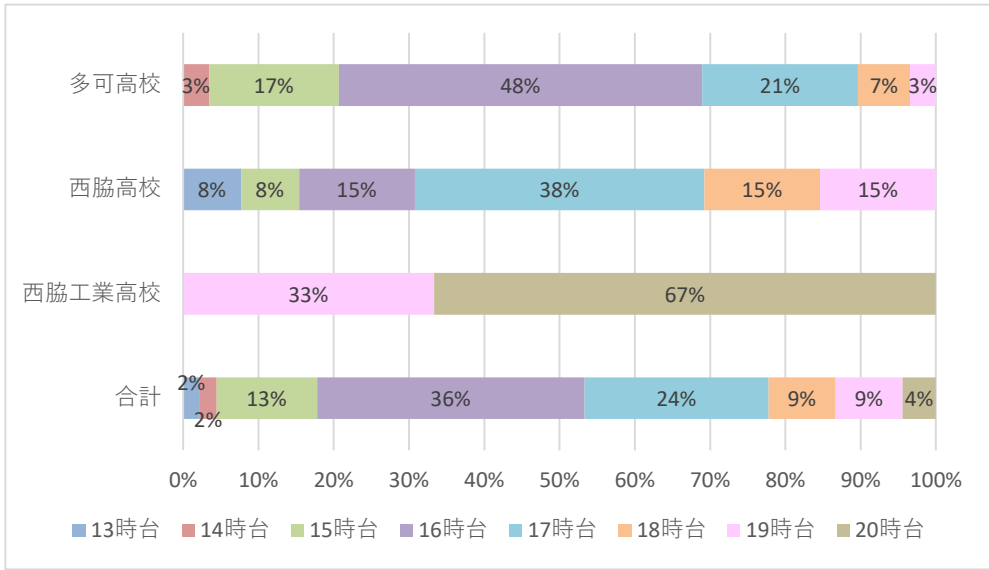
学校名	回数者数
多可高校	179
西脇高校	76
西脇工業高校	22
合計	277

＜ 運行時間帯（登校） ＞



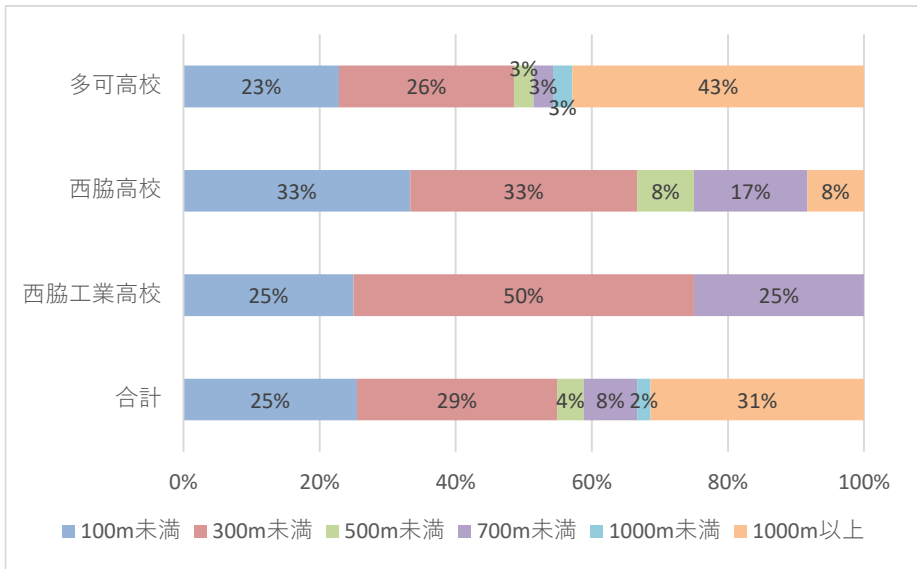
学校名	回数者数
多可高校	30
西脇高校	13
西脇工業高校	4
合計	47

< 運行時間帯（下校） >



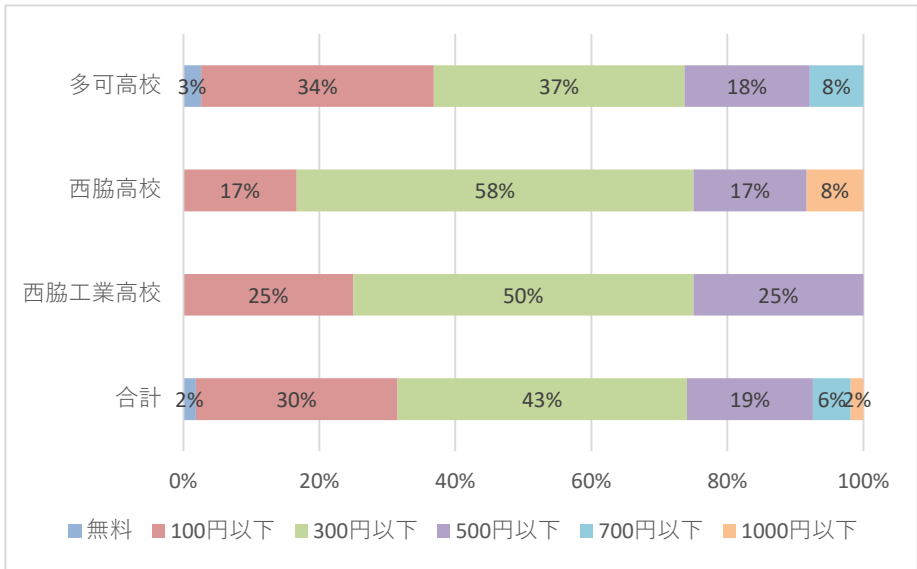
学校名	回数者数
多可高校	29
西脇高校	13
西脇工業高校	3
合計	45

< バス停までの距離 >



学校名	回数者数
多可高校	35
西脇高校	12
西脇工業高校	4
合計	51

< 運賃 >



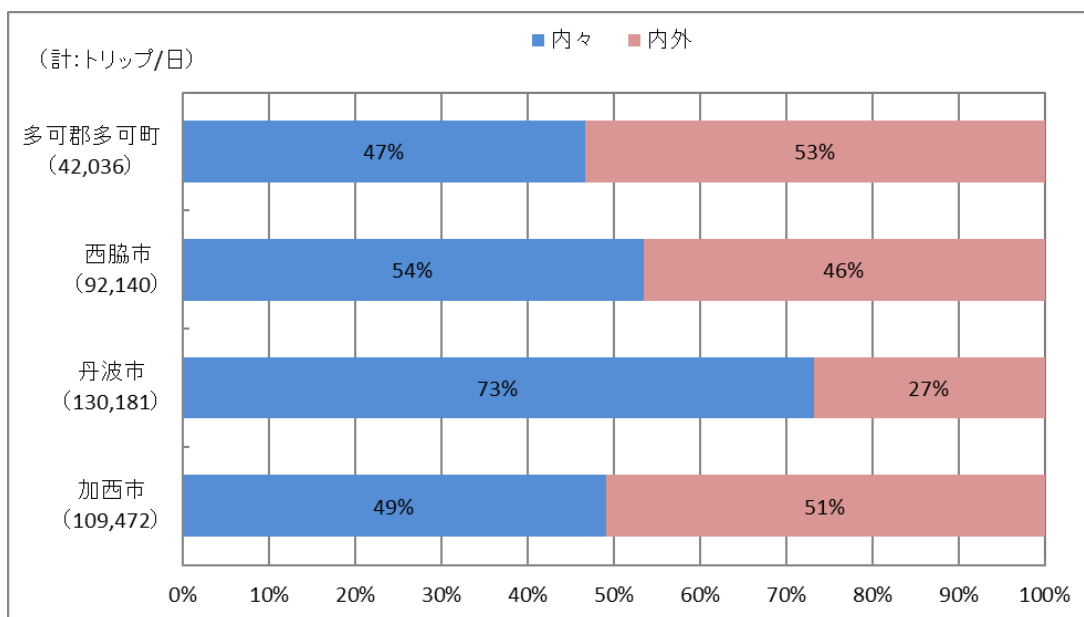
学校名	回数者数
多可高校	38
西脇高校	12
西脇工業高校	4
合計	54

(5) 近畿圏パーソントリップ調査（2021年度〔令和3年度〕実施）から見た移動状況

市町内流動・市町外流動[※]をみると、多可町では町内々流動が47%、町内外流動が53%となっています。

町内々流動が比較的少なくなっており、町外への移動需要が高くなっています。

< 近隣市町の内々流動・内外流動の内訳 >



※内々流動は、出発地と目的地が市町内の同一地域内となる人の移動である。

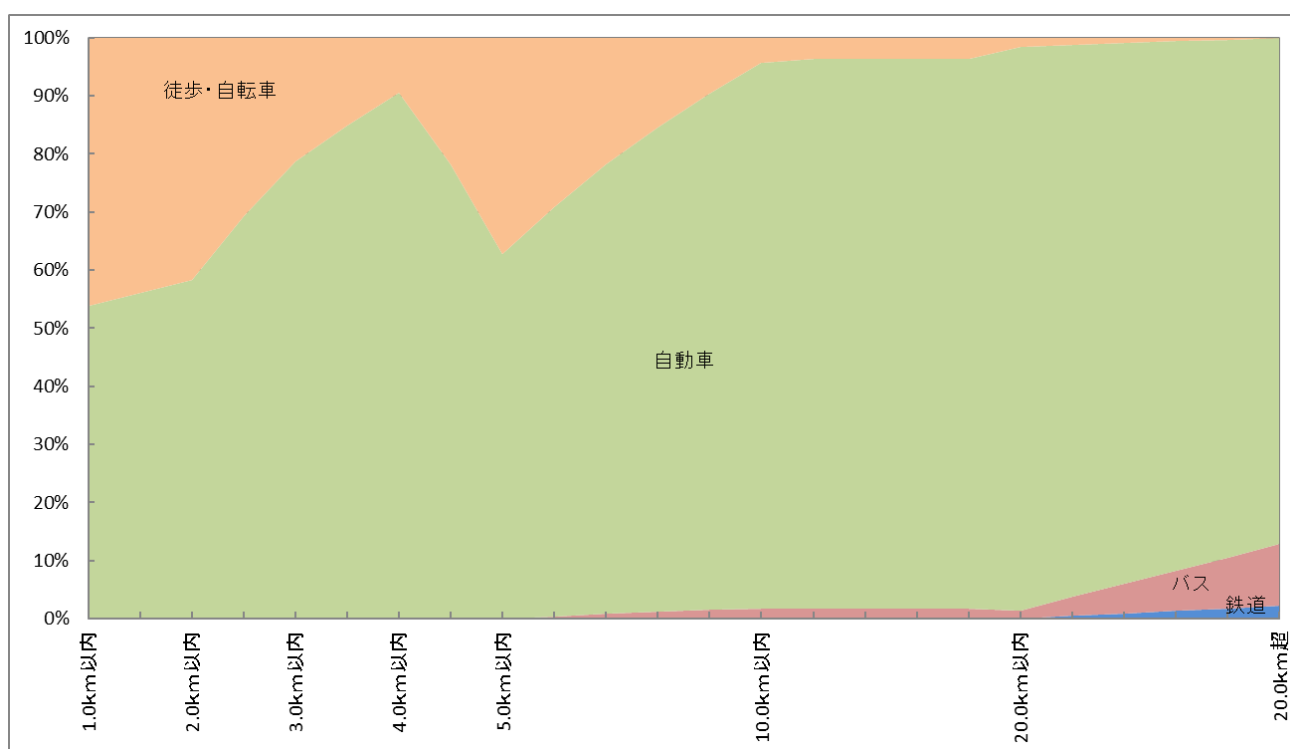
内外流動は、出発地と目的地のいずれかが市町外となる人の移動である。

出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

多可町関連トリップの移動距離帯別代表交通手段をみると、距離の長短に関わらず自動車による移動が多くなっています。

バスによる移動は、5.0km以上の移動距離からみられ、20.0km以上の場合に最も多くなっています。徒歩・自転車による移動は2.0km以内で特に多く見られ、5.0km以内で比較的多くなっています。いずれの距離帯でも自動車による移動が多く、バスの交通手段分担率が低いため、多可町における交通手段分担率は自動車に偏っていることが分かります。

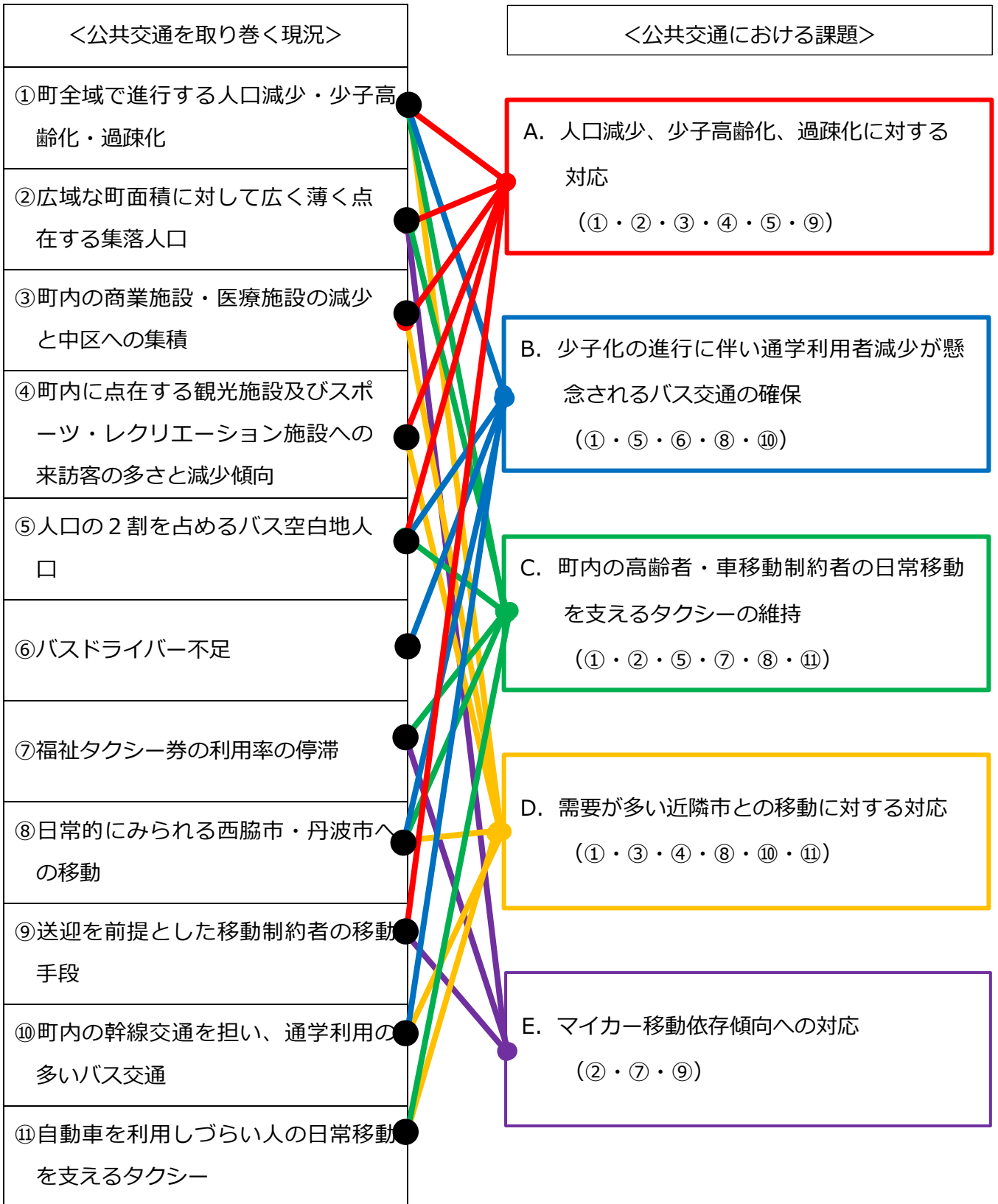
＜ 多可町関連トリップの移動距離帯別代表交通手段分担率 ＞



出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

3.13 多可町の現況と課題

多可町の公共交通を取り巻く現況を整理し、以下のとおりにまとめています。



第3章

第4章 上位・関連計画

4.1 上位計画

(1) 第2次多可町総合計画 後期基本計画

『第2次多可町総合計画 後期基本計画』は、将来のまちづくりの目標像と、その実現のために求められる自助・共助・公助の取り組み方針を示しつつ、本町のまちづくりの指針として策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は、「施策7 安心して住み続けるための住環境をつくる」において示されています。

まちづくりの基本理念	天 たくく 元気 ひろがる 美しいまち 多可 ～人がたからのまち きらり輝くまち～
まちづくりの基本姿勢	私たちのまちは 私たち一人ひとりが創る
まちづくりの重点プロジェクト	1. 人口減少に負けないまちづくり 2. 高齢化の進展にあわせたまちづくり 3. 働く場が充実し活気あふれるまちづくり 4. 地域共生のまちづくり
計画期間	2022年度（令和4年度）から2026年度（令和8年度）まで
まちづくりの基本目標	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地域主体で支えあい、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）	政策3 生活基盤の整備 施策7 安心して住み続けるための住環境をつくる 【現状と課題】 ●公共交通については、利用状況等について検証を行い、より利用しやすくなるよう路線バス、コミュニティバスの運行を見直しています。バス運行空白地居住世帯にはタクシー利用助成券を交付しています。 【取り組む事項】 ◎公共交通ネットワークの構築 ・隣接市への移動となる広域連携交通と町内移動となる地域内交通については、路線バス、コミュニティバスの運行維持に努めます。 ・バス運行のない公共交通空白地にはタクシー利用による移動が困難な町民一人ひとり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。 ・学校統合で遠距離通学となる生徒のためのスクールバス運行について検討します。

(2) 多可町都市計画マスタープラン

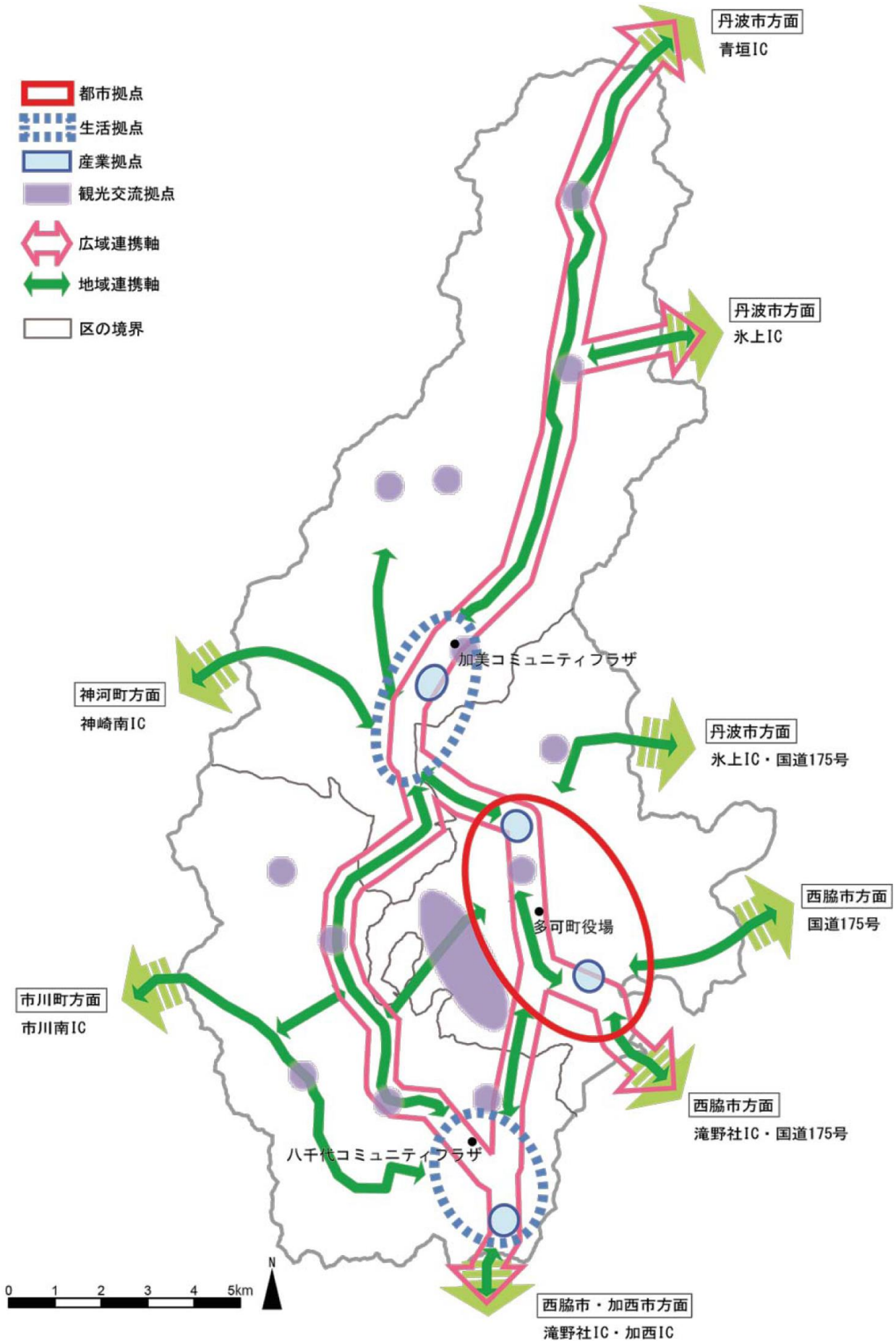
『多可町都市計画マスタープラン』は、本町の現況や住民の意向、『多可町総合計画』などの上位・関連計画を踏まえて、まちづくりの主要課題を把握し、まちづくりの基本的な方向性やめざすべき都市構造・都市の将来像等の指針として策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は、「2-2 都市基盤施設及び交通の整備の方針」において示されています。

まちづくりの基本理念	天 たく 元 げん ひろがる 美しいまち 多可 ～人がたからのまち きらり輝くまち～
将来像 (都市像)	子育て世代に選ばれ全ての世代が豊かに働き暮らせる 文化的で自然あふれるまち
まちづくりの 重点 プロジェクト	1. 人口減少に負けないまちづくり 2. 高齢化の進展にあわせたまちづくり 3. 働く場が充実し活気あふれるまちづくり 4. 地域共生のまちづくり
計画期間	2022年度(令和4年度)から2031年度(令和13年度)まで
施策分野別の 基本計画 (公共交通 関連分野)	【まちづくりの方針】 2-2 都市基盤施設及び交通の整備の方針 ■公共交通の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・住民の重要な交通手段として、公共交通(路線バス、コミュニティバス)の維持・改善を図るため、「多可町地域公共交通網形成計画」に基づいて、交通事業者との協働を図ります。 ・公共交通の利便性の低い地域においては、デマンド交通など新たな交通手段のほか、地域との連携や福祉施策との連携など、補完的な交通手段について検討します。 ・自動運転やマイクロ交通(短距離・小型の電気自動車など)など、技術革新や規制緩和等の動きをとらえた柔軟な対応についても検討します。 ・低炭素で環境負荷が少なく、自家用車に過度に依存せずに生活できる移動手段として、公共交通の利用促進を図ります。

< 都市構造図 >

- 都市拠点
- 生活拠点
- 産業拠点
- 観光交流拠点
- 広域連携軸
- 地域連携軸
- 区の境界



4.2 関連計画

(1) 多可町過疎地域持続的発展計画

『多可町過疎地域持続的発展計画』は、2021年（令和3年）4月に旧加美町の区域が、2022年（令和4年）4月に町全域が過疎地域の指定を受けたことを契機に、多可町の地方創生を推進し、人口減少対策を進める指針として策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は、「5 交通施設の整備、交通手段の確保」「9 教育の振興」において示されています。

まちづくりの基本方針	選べるまち・選ばれるまち 多可町をめざす
計画期間	2021年度（令和3年度）から2026年度（令和8年度）まで
主な取組み	<ul style="list-style-type: none"> ○移住・定住・地域間交流の促進、人材育成 ○産業の振興 ○地域における情報化 ○交通施設の整備、交通手段の確保 ○生活環境の整備 ○子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進 ○医療の確保 ○教育の振興 ○集落の整備 ○地域文化の振興等 ○再生可能エネルギーの利用の推進 ○その他地域の持続的発展に関し必要な事項
施策分野別の基本計画 （公共交通関連分野）	<p>5 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>交通ネットワークに関しては、各地域を自由に移動できる公共交通網の形成を目指す。町内外の移動といった広域連携交通については、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。町内や町内地区間移動といった地域内交通については、主に路線バスがその役割を担うこととする。また、スクールバスやタクシーの活用などによって通学手段・移動手段の確保を図ることとする。</p> <p>加えて、分かりやすい交通運行情報発信や公共交通利用の意識を高める取組を推進する。</p> <p>9 教育の振興</p> <p>統合に向けての課題として、通学方法や跡地利用などがあり、その課題解決に向けて各関係機関と連携し取り組む必要があり、教育・生涯学習・子育てなどからなるエリアを教育ゾーンと位置づけ、それを核とした公共交通等の再編や周辺整備を検討していく。</p>

(2) 第3次北はりま定住自立圏共生ビジョン

『第3次北はりま定住自立圏共生ビジョン』は、西脇市（中心市）及び多可町の1市1町で形成している「北はりま定住自立圏」において、圏域における生活機能の確保や地域経済の活性化に向けて、中・長期的な視点から北はりま定住自立圏がめざす将来像を定めるとともに、将来像を実現するために必要な具体的な取組を示し、圏域一体となった取組を継続的に進めていく指針として策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は、「27 地域公共交通ネットワーク事業」において示されています。

将来像	“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	2021年度（令和3年度）から2025年度（令和7年度）まで
施策分野別の基本計画（公共交通関連分野）	<p>■結びつきやネットワークの強化</p> <p>○地域公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通ネットワークの維持及び強化 <p>27 地域公共交通ネットワーク事業</p> <p><事業概要></p> <p>圏域住民等の移動手段となる路線バスを運行するバス事業者に対し、運行経費の補助を行うとともに、圏域住民の利便性と運行の効率性に配慮の上、市町を超えて運行するコミュニティバスの運行を行います。また、都市機能が一定程度集積する市街化区域等を中心に公共交通ネットワークを整備し、地域間の移動を促進します。</p> <p><事業効果></p> <p>交通弱者等のバス利用者が自由に安心して外出できる利便性の高い移動手段を確保することができます。</p>

(3) 第2次北播磨広域定住自立圏共生ビジョン

『第2次北播磨広域定住自立圏共生ビジョン』は、北播磨の3市1町（加西市、加東市、西脇市及び多可町）での広域連携を目指し、圏域全体で定住のために必要な生活機能を確保・充実し、地域の活性化と発展を図るため、北播磨広域定住自立圏がめざす将来像及びその実現のために必要な具体的取組等を明らかにするために策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は、「18 公共交通広域連携調査・研究事業」において示されています。

将来像	<ul style="list-style-type: none"> ○安全・安心な暮らしの確保 ○地域経済の振興 ○潤いと賑わいの創出 ○未来を拓く人材の育成・確保
3つの視点	<p>(1) 生活機能の強化 医療体制の確保、医療連携の強化、子育て支援の充実、文化・スポーツの振興、質の高い教育環境の整備、地域資源のブランド化、創業支援の推進、広域防災体制の整備強化等に取り組みます。</p> <p>(2) 結びつきやネットワークの強化 地域公共交通の広域連携、自治体情報システムの効率化、広域幹線道路の整備促進及び観光資源の開発に取り組みます。</p> <p>(3) 圏域マネジメント能力の強化 人材の育成及び確保に取り組みます。</p>
計画期間	2020年度（令和2年度）から2024年度（令和6年度）まで
施策分野別の基本計画（公共交通関連分野）	<p>3 結びつきやネットワークの強化</p> <p>(1) 地域公共交通の広域連携</p> <p>18 公共交通広域連携調査・研究事業</p> <p><事業概要></p> <p>圏域内にある主要施設への交通手段を確保するために、既存路線の再編・維持を目指し、交通事業者等と協議を行う。また、利便性や効率性を考慮し、圏域内の移動に係る定額運賃制度の導入やICT技術等を活用した取組について調査・研究を行う。</p> <p><事業成果></p> <p>地域間が公共交通機関で結ばれ、圏域内の移動手段の確保と移動の利便性が向上することにより、生活機能が充足し、圏域内の定住化が促進される。また、バスの運賃体系の見直しに必要なICカードシステムの改修を共同で行うことにより、必要経費の軽減や事務の効率化が期待できる。</p>

(4) 東播磨地域都市計画区域マスタープラン

『東播磨地域都市計画区域マスタープラン』は、中長期的視点に立った東播磨地域（明石市、加古川市、西脇市、三木市、高砂市、小野市、加西市、加東市、稲美町、播磨町及び多可町の8市3町）の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計の方向性を示すために策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は、「主要な都市計画の決定の方針」において示されています。

<p>基本理念</p>	<p>(1) 安全・安心な都市空間の創出 ア 総合的な防災・減災対策の強化 イ 全員活躍社会の推進 ウ 分散型社会に対応した都市づくりの推進 (2) 地域主導による都市づくり ア エリアマネジメントの促進 イ 地域資源を生かした都市の活性化 ウ 民間投資の誘導 エ 情報ネットワーク等の活用 (3) 持続可能な都市構造の形成 ア 地域連携型都市構造の実現</p>
<p>目指すべき都市構造</p>	<p>■内陸部 公共交通の利便性の向上と利用者の確保に配慮しつつ、隣接する地域都市機能集積地区間において都市機能の相互補完を図るとともに、既存産業団地等への産業立地、インターチェンジ周辺や幹線道路沿道等における新たな産業団地の形成を促進する。</p> <p>■市街地エリア 利便性の高い駅周辺の土地の高度利用等を図り、一定の人口を維持するとともに、住宅地周辺のまとまりのある農地など将来にわたり保全することが適当な農地の保全・活用を推進する。また、土砂災害特別警戒区域等の自然災害の発生のおそれのある区域は、災害リスク等を総合的に勘案し、必要に応じて、市街化調整区域や立地適正化計画における居住誘導区域外とし、市街化を抑制する。</p> <p>■市街地以外のエリア 地域主導による集落の機能維持や地域の活性化を促進するとともに、コミュニティバス等により市街地エリアの都市機能集積地区等との連携を維持・確保し、活力を維持する。</p>

<p>計画期間</p>	<p>2021年度（令和3年度）から2025年度（令和7年度）まで</p>
<p>施策分野別の基本計画 （公共交通関連分野）</p>	<p>【主要な都市計画の決定の方針】</p> <p><地域連携型都市構造化に関する方針></p> <p>内陸部では、コンパクトに市街地が形成された現在の都市構造を生かすとともに、隣接する都市機能集積地区間での都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図る。その際、姫路市を中心とした播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン（令和2年改定）や第2次北播磨広域定住自立圏共生ビジョン（令和2年策定）に基づき、地域内外との広域的な連携を推進する。さらに、持続可能な運送サービスを確保するため、地域公共交通計画の作成、新たな技術・システム等を活用した交通手段の導入等を促進する。</p> <p>ウ 都市機能集積地区の機能連携の強化</p> <p>（ウ）日常生活圏内の移動</p> <p>日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、人口が集積している臨海部においては路線バスやコミュニティバス等により、人口が少ない地域北部においてはコミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停、公共公益施設、日常生活に必要なサービス施設等へのアクセス性やまちなかの回遊性の向上に向け、超高齢社会に対応した歩行環境の改善、駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車の通行環境の改善を図るとともに、シニアカー等のパーソナルモビリティやコミュニティサイクルの活用を促進する。</p> <p>さらに、移動販売、ICT やIoT を活用した遠隔医療・教育、個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の取組等を活用し、日常生活の持続性を確保する。</p> <p><都市施設に関する方針></p> <p>ア 交通施設</p> <p>内陸部では、近隣の都市機能集積地区へアクセスする路線バスを維持しつつ、コミュニティバスやデマンド型交通への支援や市町村運営有償運送の運行など、地域の状況に応じた移動手段の確保を図る。あわせて、地域交通の利便性を確保するため、自動運転車の導入等を検討する。</p>

< 概況図 >



(5) 多可町デジタル田園都市構想総合戦略（第3期総合戦略）

『多可町デジタル田園都市構想総合戦略（第3期総合戦略）』は、「第3期人口ビジョン」で示す、多可町の目標人口である2060年時点での人口、9,700人以上の実現を目指し、特に20代の流出を抑制し若い世代が住み続けられるまちとして、あらゆる分野でデジタル技術の導入を検討し地域課題を解消していくことで、田舎に居ながら安心安全かつ便利な生活環境の創出をめざし、高齢になっても地域の支え手として活躍できる施策を推進するために策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は、「政策パッケージⅢ-2 ふるさとに誇りと愛着を持ち、夢や目標に向かってたくましく生きる教育の推進」「政策パッケージⅣ-2 地域力を向上させるまちづくり」において示されています。

基本目標	多くの可能性があり 誰もが自分スタイルで暮らせるまち 住みたいまち・住み続けたいまち 多可町をめざす
地域創生戦略	Ⅰ 雇用の場を創出し、自分にあったしごとができるまちへ Ⅱ 住みたい田舎として新しい人の流れをつくるまちへ Ⅲ 結婚・出産・子育ての希望を叶えるまちへ Ⅳ 健康・交流と安心・安全の魅力あふれるまちへ
計画期間	2024年度（令和6年度）から2026年度（令和8年度）まで
施策分野別の基本計画 （公共交通 関連分野）	地域創生戦略Ⅲ 結婚・出産・子育ての希望を叶えるまちへ <政策パッケージⅢ-2> ふるさとに誇りと愛着を持ち、夢や目標に向かってたくましく生きる教育の推進 ①子育て世代の教育ニーズにあった特色ある教育改革の更なる充実 ■近隣高等学校を対象とした支援 ●近隣高等学校への路線バス通学補助【継続】 <政策パッケージⅣ-2> 地域力を向上させるまちづくり ②暮らしを支える公共交通の構築 ■AIを活用した公共交通の最適化（スマート交通システム）の検討 ●高齢者や子供たちの移動に使える新たな移動手段 （自動運転バス、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ等） 導入の検討【新規】 ●交通ICデータ等による公共交通の利用促進 ■公共交通の利便性向上 ●リアルタイム交通情報共有アプリ導入の検討【新規】 ●多様な主体による移動サービスの充実【新規】 ●公共交通のプロモーション活動の強化【新規】

4.3 社会潮流

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）は、2001年（平成13年）に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015年（平成27年）9月の国際連合サミットで国連加盟国193か国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年（令和12年）までに持続可能でよりよい世界をめざす国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、国や各都道府県、各自治体をはじめ多可町としても積極的に取り組んでいます。

基本目標11「住み続けられるまちづくりを」では、公共交通機関の拡大などを通じた持続可能な輸送システムへのアクセス提供がターゲットの一つとして直接的に示されており、公共交通が担う役割は国際的にも注目されるものとなっています。

多可町では、地域資源を活用し、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して、地域の活性化、住民幸福度の向上に取り組みながら、持続可能で多様性のある社会をめざしています。

本計画においても、住民、交通事業者、行政の連携により、持続可能な公共交通環境の整備をめざします。

< 持続可能な開発目標（SDGs）の17の目標 >

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



第5章 めざす将来の公共交通

5.1 基本理念及び計画の目標

(1) 基本理念の背景

多可町では、人口の減少、少子高齢化、過疎化の進行等により、公共交通利用者の減少や、バス事業者のドライバー不足等が深刻な問題となっています。また、日常的な通院・買物・通学等の目的で町内外の移動を支える路線バス、高齢者をはじめとする交通弱者の重要な交通手段であるタクシーの継続的な維持確保など、今後公共交通が担う役割は重要性を増していくと考えられます。

公共交通を今後も維持していくためには、既存の交通資源を有効活用するとともに、まちづくりの方向性や住民ニーズに応じて各交通手段が適切に役割分担していく必要があります。

そのために、通勤・通学、通院、買物等町民の日常的な移動や、町内に点在する観光施設・レクリエーション施設を利用する来訪者等の移動に対して、各公共交通ネットワークが適切に対応していくことが求められます。

一方で、町域全体に人口や施設が点在する多可町において、1つの公共交通手段で町全域を網羅することは難しいことから、各交通手段がその特性を活かしながら連携していく必要があります。そのため、多様な交通手段が集積する本町の交通のハブとなる交通拠点の整備が必要となります。また、交通拠点は、交通手段の連結施設としてだけでなく、まちの賑わい施設として、まちづくりに寄与する施設としての役割も検討していきます。

さらに、今後更なる人口減少、少子高齢化が進んでいく中で、今後も公共交通を確保・維持していくためには、交通事業者や行政だけが主体となった取り組みでは不十分です。地域の実情や課題を最もよく知っている住民の方に、公共交通に関心をもついただき、交通事業者や行政と共に考え、利用しやすい交通環境を共に創っていくことが求められます。地域の交通について、3者が課題や問題点を共有し、支え合いながら、多可町の公共交通をみんなで創造していく必要があります。特に、全域が過疎地域に指定されている多可町においては、人が中心となって、みんなで支え合いながら、公共交通で人やまちがつながるまちをめざしていくことが重要です。

(2) 基本理念・計画目標

多可町がめざす将来の公共交通の実現に向けて、本計画で示す基本的な方針となる基本理念と、その達成に向けた3つの計画目標を設定しました。

< 現状と課題・上位関連計画のまとめ >

< 多可町の公共交通を取り巻く現状と課題 >

< 現況 >

- ① 町全域で進行する人口減少・少子高齢化・過疎化
- ② 広域な町面積に対して広く薄く点在する集落人口
- ③ 町内の商業施設・医療施設の減少と中区への集積
- ④ 町内に点在する観光施設及びスポーツ・レクリエーション施設への来訪客の多さと減少傾向
- ⑤ 人口の2割を占めるバス空白地人口
- ⑥ バスドライバー不足
- ⑦ 福祉タクシー券の利用率の停滞
- ⑧ 日常的にみられる西脇市・丹波市への移動
- ⑨ 送迎を前提とした移動制約者の移動手段
- ⑩ 町内の幹線交通を担い、通学利用の多いバス交通
- ⑪ 自動車を利用しづらい人の日常移動を支えるタクシー

< 課題 >

- A. 人口減少、少子高齢化、過疎化に対する対応
- B. 少子化の進行に伴い通学利用者減少が懸念されるバス交通の確保
- C. 町内の高齢者・車移動制約者の日常移動を支えるタクシーの維持
- D. 需要が多い近隣市との移動に対する対応
- E. マイカー移動依存傾向への対応

< まちづくりの目標 >

< 上位計画 >

【第2次多可町総合計画 後期基本計画】

天 たく 元 げん ひろがる 美しいまち 多可
～人がたからのまち きらり輝くまち～

【多可町都市計画マスタープラン】

子育て世代に選ばれ全ての世代が豊かに働き暮らせる
文化的で自然あふれるまち

< 関連計画 >

【多可町過疎地域持続的発展計画】

選べるまち・選ばれるまち 多可町をめざす

【第3次北はりま定住自立圏共生ビジョン】

“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

【第2次北播磨広域定住自立圏共生ビジョン】

- 安全・安心な暮らしの確保
- 地域経済の振興
- 潤いと賑わいの創出
- 未来を拓く人材の育成・確保

【東播磨地域都市計画区域マスタープラン】

- (1) 安全・安心な都市空間の創出
- (2) 地域主導による都市づくり
- (3) 持続可能な都市構造の形成

【第3期多可町総合戦略】

- I 雇用の場を創出し、自分にあったしごとができるまちへ
- II 住みたい田舎として新しい人の流れをつくるまちへ
- III 結婚・出産・子育ての希望を叶えるまちへ
- IV 健康・交流と安心・安全の魅力あふれるまちへ

基本理念（基本的な方針）

『公共交通で人と地域が支え合いつながるまち「多可」』

住民、交通事業者、行政が共に支え合いながら、地域の自然や魅力を守り、元気にいきいきと暮らせる公共交通体系をめざします。

計画目標 1. みんながつながる公共交通ネットワークの構築

普段の通勤・通学・通院・買物や町外からの移動需要に対応した公共交通ネットワークの構築をめざします。既存の交通資源を有効活用しながら、地域の移動ニーズに即した公共交通ネットワークの構築を図ります。

計画目標 2. みんながあつまる交通拠点整備

公共交通と自家用車、自転車、徒歩等の既存の交通手段に加え、新型モビリティなど新たな交通手段との乗り継ぎ拠点となる交通拠点の整備を進めます。

交通拠点は、本町のまちづくりと一体的に整備することで、単なる交通手段間の乗り継ぎ拠点ではなく、地域の賑わいを創出する拠点としても活用していきます。

計画目標 3. みんなで支える公共交通環境の創出

住民、交通事業者、行政が一体となって、公共交通について共に考え、支え合いながら、より利用しやすい公共交通環境を創出していきます。

将来にわたって公共交通が確保され、維持できるように、地域のみinnで考え、協力しながら多可町民に適した公共交通利用環境づくりに取り組みます。

(3) 計画の数値目標

① 数値目標の考え方

本計画の各種事業を進めることで、公共交通利用者の確保を図るとともに、公共交通サービスが適切に実施され、効果的な運行が行えているかを把握するため、「公共交通利用者数」「公共交通収支差」「町民1人当たりの公的資金投入額」の3つの数値目標を設定しました。

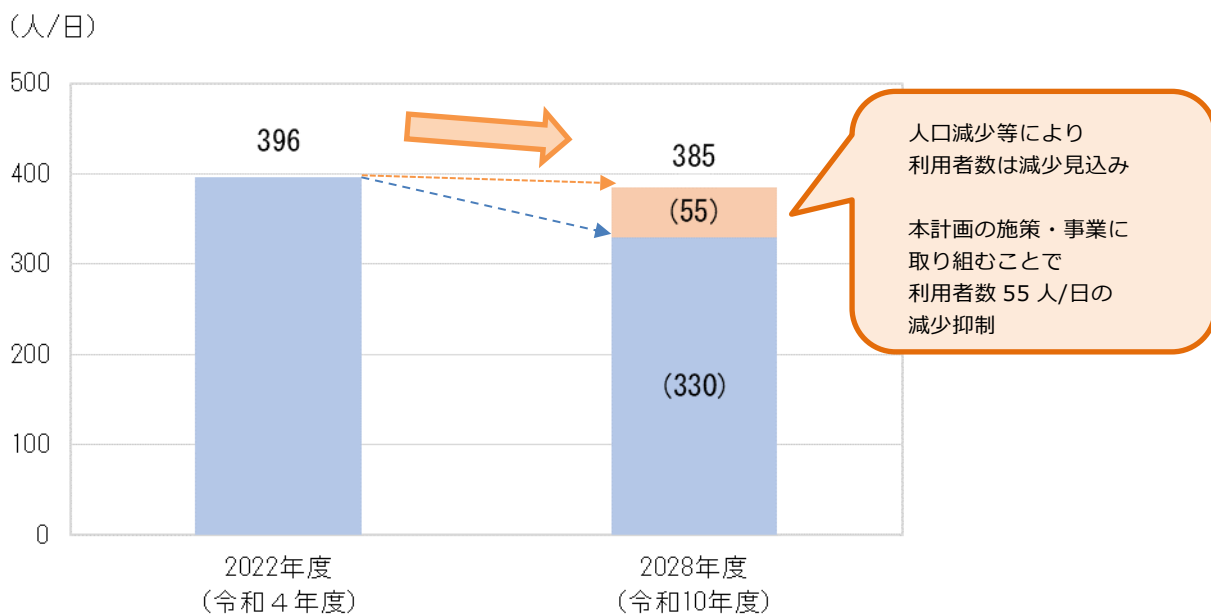
② 数値目標

2022年度（令和4年度）の多可町の公共交通利用者数は微減傾向で推移しています。

また、今後多可町の人口についても減少することが予測されています。このため、公共交通利用者数も減少傾向で推移することが予測されます。

今後、本計画の各種事業を進めることで、公共交通の利便性を向上させ、公共交通利用者数の減少抑制を目指します。

< 公共交通利用者数の目標値 >



※ 公共交通利用者数は、路線バス、コミュニティバス、タクシーを対象に算出

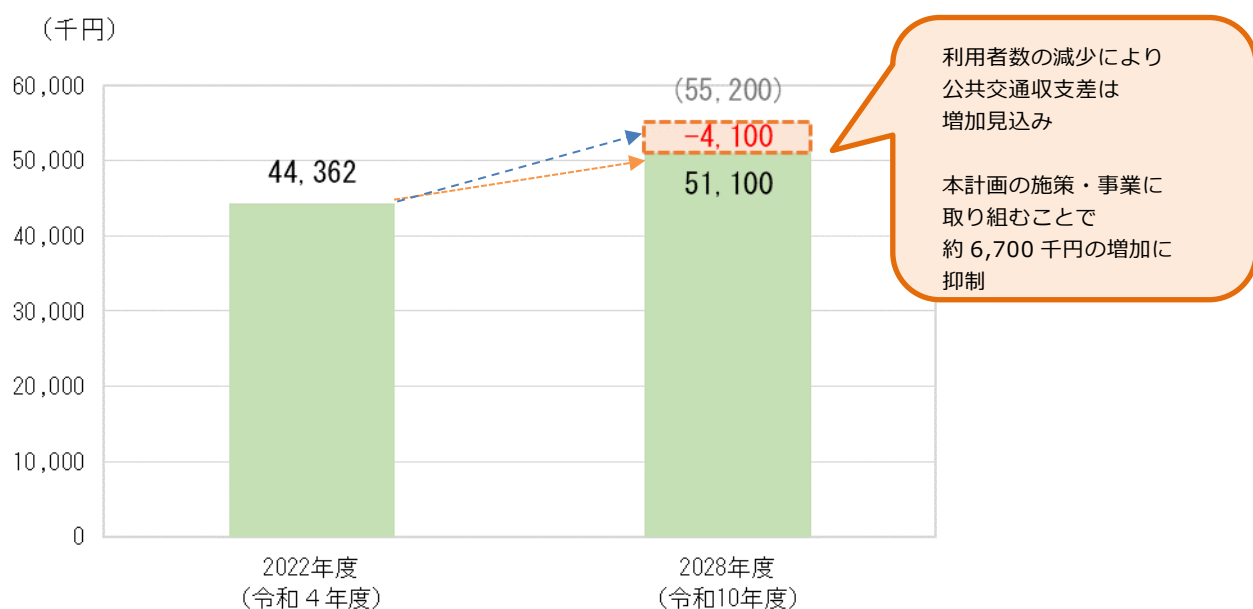
※ 2026年度（令和8年度）統合中学校開校に伴うバス利用者数は公共交通利用者数目標値に含めないものとする。

2022 年度（令和 4 年度）の多可町の公共交通収支差（運行経費-運行収入）は、利用者減少により大きくなっています。

また、今後、物価上昇や人件費増加による公共交通の運行経費の増加、人口減少を背景とした利用者数減少に伴う運賃収入の低下などによって、公共交通の収支差は拡大していくと考えられます。

今後、本計画の各種事業を進め、公共交通の効率的な運行を行うとともに、公共交通利用者数を確保していくことで、収支差の増加抑制を目指します。

< 公共交通収支差の目標値 >

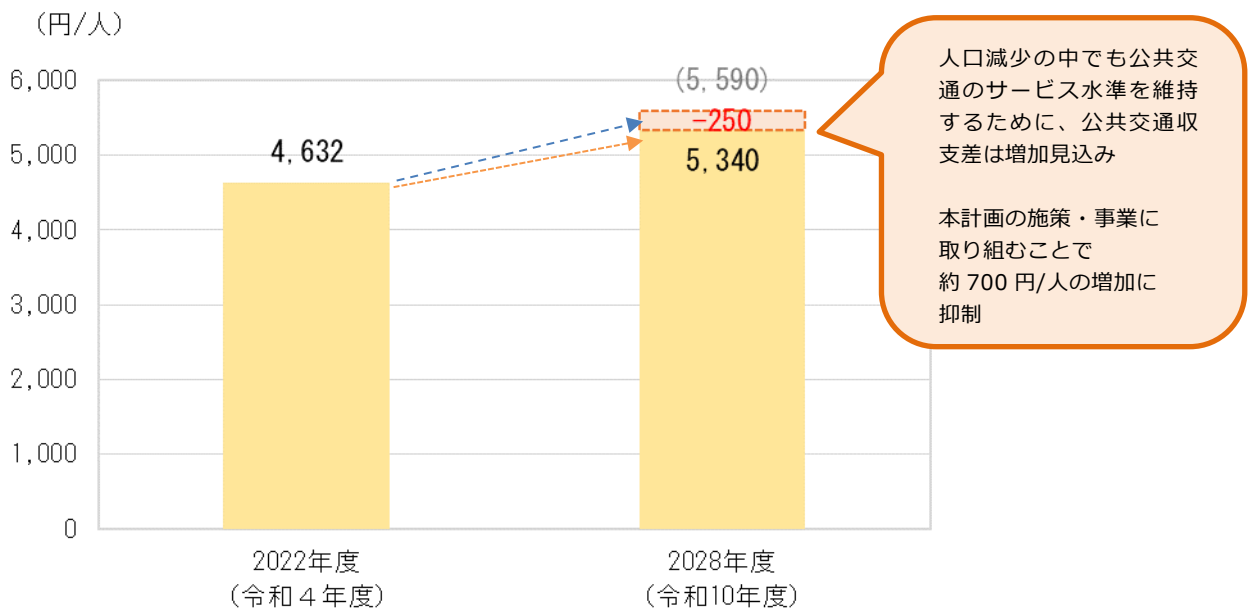


- ※ 公共交通年間収支差は、路線バス、コミュニティバスを対象に、年間運行収入から年間運行経費を差し引いた欠損額を国・県・多可町が支援する額から算出
- ※ 車両更新費は、運行経費に含めない。
- ※ 2026 年度（令和 8 年度）統合中学校開校に伴う運行経費・運行収入の変化は公共交通利用者数目標値に含めない。

2022 年度（令和 4 年度）の多可町の公共交通に対する町民 1 人当たりの公的資金投入額（行政支援額）は、人口が減少する中で、公共交通サービスを維持していく必要があるため、増加傾向で推移していくことが予測されます。

今後、本計画の各種事業を進めることで、必要な公共交通事業を行っていくとともに、事業に見合った利用者数の増加を図ることで、町民 1 人当たりの公的資金投入額の適正な増加を目指します。

＜町民 1 人当たりの公的資金投入額の目標値＞



※ 町民 1 人当たりの公的資金投入額は、路線バス、コミュニティバスを対象に、公共交通収支差（年間運行収入から年間運行経費を差し引いた欠損額を国・県・多可町が支援する額）及び行政支援額（巡回バス廃止タクシー券配布・路線バス差額運賃助成制度・通学定期購入補助制度において多可町が支援する額）を、多可町人口で除した合計から算出

※ 2026 年度（令和 8 年度）統合中学校開校に伴う運行経費・運行収入及び行政支援額の変化は公共交通利用者数目標値に含めない。

5.2 めざす公共交通ネットワーク

多可町がめざすべき公共交通には、基本理念に示す『公共交通で人と地域が支え合いつながるまち「多可」』の実現に向けて、将来にわたって持続可能で地域の需要や特性に対応した公共交通ネットワークの構築をめざす必要があります。住民、交通事業者、行政がそれぞれ役割分担しながら、将来のまちづくりの方向性に対応した公共交通体系を構築していきます。

『多可町都市計画マスタープラン』において示されている「都市拠点」「生活拠点」周辺のバス停留所・タクシー事業者乗降所を「交通拠点」と設定しました。

さらに、「交通拠点」と「町外」を結ぶ路線バス及びコミュニティバスを「広域交通」、町内の「地域間」を結ぶ路線バスを「地域間交通」として設定しました。

また、統合中学校の開校に伴い、加美区や八千代区から統合中学校への通学が必要な生徒の移動を支える交通手段を「通学交通」として設定しました。

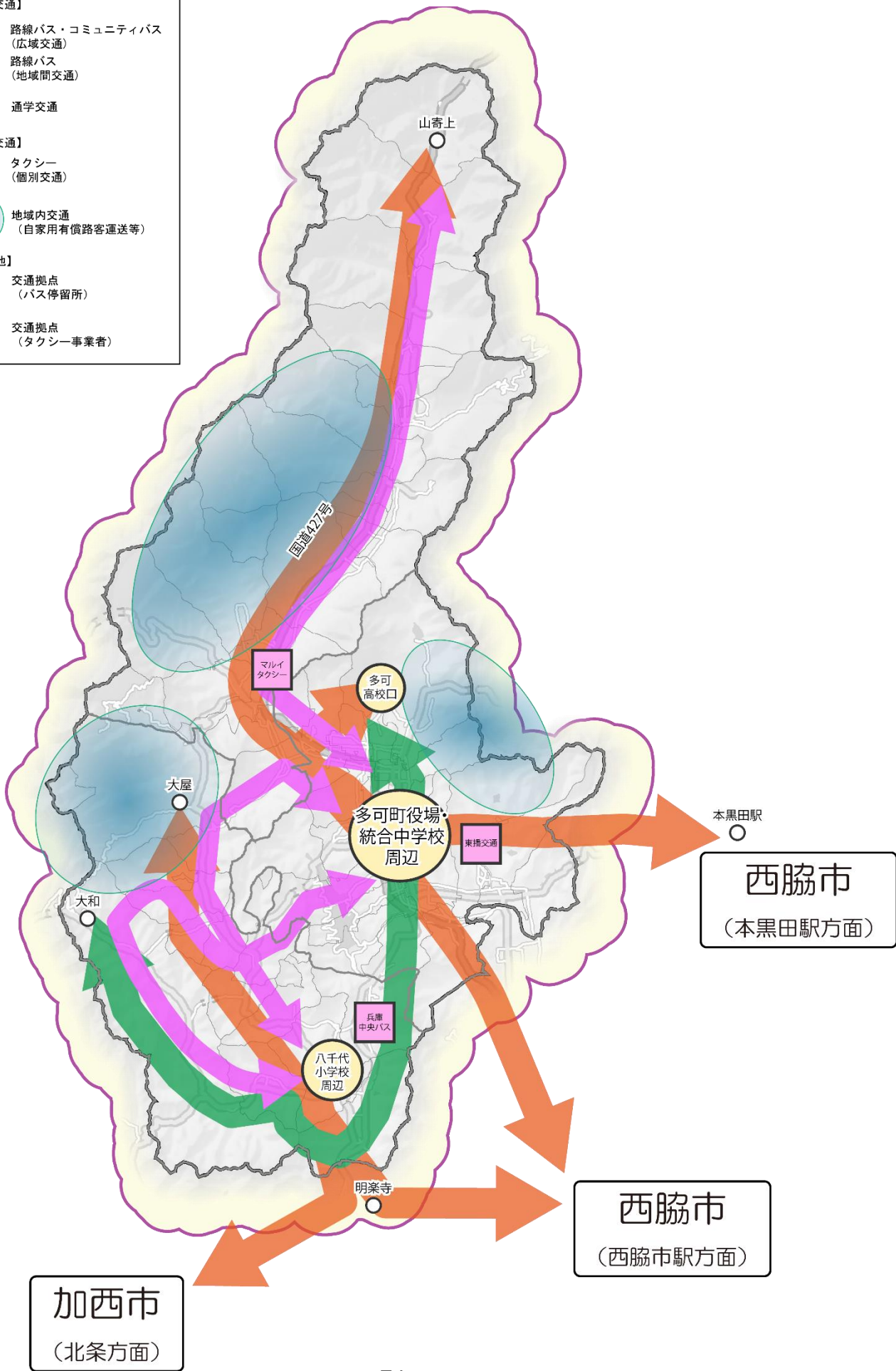
加えて、地域内の日常的な移動は、地域内交通（自家用有償旅客運送等）が主として担う「地域交通」として設定しました。

また、指定した時間・指定した場所で利用できるタクシーは「個別交通」として、個別の移動需要を担いつつ、路線バスの発着時刻の合間や、地域内交通で対応できない時間など、他の公共交通が運行していない時間帯の移動等に対応します。

このように、各公共交通機関がそれぞれの役割を果たしながら、相互に連携することで、町内外を移動できる公共交通ネットワークの構築をめざします。

< めざす公共交通ネットワーク >

- 凡例
- 【基幹交通】
 - 路線バス・コミュニティバス (広域交通)
 - 路線バス (地域間交通)
 - 通学交通
 - 【補助交通】
 - タクシー (個別交通)
 - 地域内交通 (自家用有償路客運送等)
 - 【その他】
 - 交通拠点 (バス停留所)
 - 交通拠点 (タクシー事業者)



5.3 交通機関の役割

めざす公共交通ネットワークの実現に向けて、各交通機関は主に以下の役割を担います。また、町内の公共交通は事業者の運営努力だけではサービスを維持していくことが厳しい状況に置かれており、2023年度（令和5年度）時点で路線バスが地域公共交通確保維持事業を活用して運行しています。今後、本計画で示す施策・事業を通じて利用増進等の取組を進めつつ、多様な行政補助事業を検討・実施していきます。

＜ 公共交通機関が担う役割 ＞

位置付け	交通機関	役割
広域交通	路線バス コミュニティバス 通学交通	<ul style="list-style-type: none"> 主に町外への移動、特に近隣市である西脇市・加西市への移動手段となる<u>広域交通</u>としての役割 主に町内の地区間移動手段となる<u>地域間交通</u>としての役割 主に通学手段として町内の地区間移動手段となる<u>通学交通</u>としての役割
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> バスや自家用有償旅客運送による輸送では、バス便数や運行ルート等の面で対応が難しい個別移動を確保する<u>個別交通</u>としての役割
地域交通	地域内交通 (自家用有償旅客運送等)	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の短距離の移動手段となる<u>地域内の移動手段</u>としての役割 地域間交通との乗り継ぎのために、最寄りのバス停留所やタクシー乗り場等の乗り継ぎ拠点までの移動を確保する役割

＜ 町内の公共交通事業と実施主体・行政補助事業の活用状況 ＞

種別	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス	加美中線	西脇市駅	中安田	鳥羽上	4条乗合 ^{※1}	路線定期運行	ウイング神姫	幹線補助 町補助
	大屋線	西脇営業所	病院・西脇高校南・八千代小	大屋				県補助 町補助
	山寄上線	鳥羽上	—	山寄上				町補助
	中八千代線	多可高校口	糺屋西・八千代小	大和				町補助
	中黒田線	本黒田駅前	東安田公民館・日赤	多可高校口				町補助
	八千代加西線	イオンモール加西北条	アステリア・病院・明楽寺	大和			神姫バス	町補助
タクシー	タクシー	—	—	—	一般乗用 ^{※2}	東播交通 兵庫中央バス マルイタクシー	なし	

：国庫補助対象交通

※1 4条乗合：道路運送法4条における、不特定多数の旅客と乗り合わせて運送する「一般旅客自動車運送事業」を指す。

※2 一般乗用：道路運送法4条における、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人）未満の自動車を貸し切って旅客を運送する「一般旅客自動車運送事業」を指す。

5.4 施策体系

基本理念である『公共交通で人と地域が支え合いつながるまち「多可」』の実現に向けて定めた「みんながつながる公共交通ネットワークの構築」「みんながあつまる交通拠点整備」「みんなで支える公共交通環境の創出」の3つの計画目標について、これらを達成するための具体的な施策の方向性・事業を目標ごとにまとめ、体系化しています。

基本理念につながる3つの計画目標、施策の方向性及び事業は、以下のようになります。

< 施策体系 >

計画目標	施策番号	施策の方向性	事業番号	事業
計画目標1 みんながつながる公共交通ネットワークの構築				
	1-1	広域交通ネットワークの確保	1-1-1	バス交通の確保・維持
			1-1-2	まちづくりに合わせたバス路線の再編・利便性の充実
	1-2	地域交通の拡充	1-2-1	タクシー事業への支援・連携の強化
			1-2-2	地域内交通の取組み検討・導入
計画目標2 みんながあつまる交通拠点整備				
	2-1	交通拠点の整備・拡充	2-1-1	待合環境の整備・改善
			2-1-2	乗り継ぎ利便性の向上
	2-2	利用しやすい公共交通に向けた周知・発信	2-2-1	公共交通情報の発信・周知
			2-2-2	『地域内交通導入の手引き』の作成・周知
			2-2-3	DX・MaaS・新型モビリティの導入に向けた検討
	計画目標3 みんなで支える公共交通環境の創出			
	3-1	移動支援の充実	3-1-1	移動困難者に対する移動支援の推進
			3-1-2	運転免許自主返納の推進
	3-2	公共交通利用意識の促進	3-2-1	モビリティマネジメントの実施・推進
			3-2-2	貨客混載の実施に向けた検討
			3-2-3	データ活用による利用促進策の検討

5.5 施策の方向性・事業

施策の方向性 1-1 広域交通ネットワークの確保

< 対応する課題 >

- B. 少子化の進行に伴い通学利用者減少が懸念されるバス交通の確保
- D. 需要が多い近隣市との移動に対する対応
- E. マイカー移動依存傾向への対応

< 課題に対応した事業 >

事業 1-1-1 バス交通の確保・維持

- ・ 現行の運賃割引や支援制度を維持
- ・ 「低床バス車両導入支援」などの実施検討
- ・ 地域公共交通確保維持事業に基づく行政補助金の確保

事業 1-1-2 まちづくりに合わせたバス路線の再編・利便性の充実

- ・ 乗り継ぎ利用や主要な目的地への移動を中心に、利便性を高めるための路線再編
- ・ 交通拠点との連携を強化し、バス路線の起終点を調整
- ・ バス路線の新設と便数・運行ダイヤの調整
- ・ 生涯学習まちづくりプラザをはじめとした統合中学校周辺のまちづくりとの連携

< 施策の評価指標 >

指標名	データ取得方法	現状値 2022年度 (令和4年度)	目標値 2028年度 (令和10年度)
町内を運行する路線バスの利用者数	事業者保有データ	137,783人/年	130,000人/年
町内を運行する路線バスの収支差	事業者保有データ	44,362千円	51,100千円

【事業 1-1-1】

バス交通の確保・維持

事業内容 町内及び近隣市町との広域連携を担うバス交通について、一定のサービスレベルを確保できるように努めます。

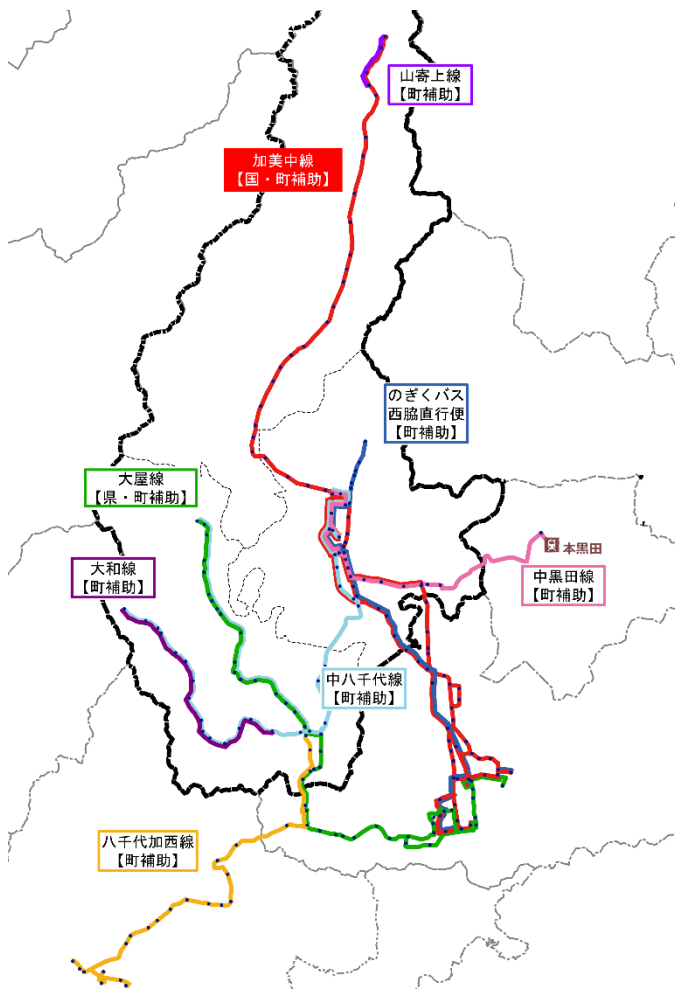
「地域公共交通確保維持事業」として国庫補助等の対象となる系統については、関係機関と協力しながら継続的な支援の維持を図ります。

また、バス利用者の利便性とバス事業者の負担軽減に向けた新規の取り組みについても積極的に検討を進め、広域交通の維持確保に向けたバス事業者との連携を図ります。

実施主体 多可町・バス事業者

実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	実施						

<町内バス路線網と行政補助実施状況>



現行の路線バス確保・維持策

- ・路線バス差額運賃助成制度
のぎくバス西脇直行バス及び多可町発着の路線バスに乗車の際、多可町乗車 IC カードを提示することで、300 円/回（大人）でバスを利用することができます。
- ・通学定期補助制度
町民及び多可高等学校学生に対し、通学定期券の購入費用補助

「地域公共交通確保維持事業」とは地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、下記の運行にかかる欠損額（経常費用-経常収益）を国・県が一部補填するもの。

- ・地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行
- ・幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行

等

計画目標 1

【事業 1-1-2】

まちづくりに合わせたバス路線の再編・利便性の充実

事業内容
 2026 年度（令和 8 年度）に開校予定の統合中学校をはじめとした拠点施設の集約・再整備に伴い、乗り継ぎ利用や主要な目的地への移動時の利便性向上に向けた路線再編に取り組めます。
 バス路線の新設や便数・運行ダイヤの調整を図るだけでなく、バス路線の起終点の調整・集約等を検討し、交通需要やまちづくりと連携したバス路線の確立をめざします。

実施主体
 多可町・バス事業者

実施時期

2023年度 (令和 5 年度) 以前	2024年度 (令和 6 年度)	2025年度 (令和 7 年度)	2026年度 (令和 8 年度)	2027年度 (令和 9 年度)	2028年度 (令和 10 年度)	2029年度 (令和 11 年度) 以降
		まちづくりプラザ オープン	統合中学校開校			
→	→	→	→	→	→	→
ダイヤ改正	検討	再編	再編	運行・検討		

<統合中学校周辺のまちづくりイメージ図>



出典) 多可町統合中学校建設計画

- ・バス路線の新設
 行政施設、医療施設、育児関連施設、スポーツ・文化施設等、都市機能の集積するエリアへの移動手段の確保を図る。
- ・便数や運行ダイヤの調整
 通学・通院等とその帰宅目的の利用増加が見込まれるため、便数・運行ダイヤを調整する。
- ・起終点の調整・集約
 町内のバス路線の起終点を集約し、主要な目的地への移動時や乗り継ぎ利用時の利便性向上をめざす。

計画目標 1

施策の方向性 1-2 地域交通の拡充

< 対応する課題 >

- A. 人口減少、少子高齢化、過疎化に対する対応
- C. 町内の高齢者・車移動制約者の日常移動を支えるタクシーの維持
- E. マイカー移動依存傾向への対応

< 課題に対応した事業 >

事業 1-2-1 タクシー事業への支援・連携の強化

- ・タクシー事業者との連携強化
- ・「交通系 IC 決済導入補助」の実施検討

事業 1-2-2 地域内交通の取組み検討・導入

- ・自家用有償旅客運送等の取組みを検討・導入

< 施策の評価指標 >

指 標 名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和 4 年度)	目標値 2028 年度 (令和 10 年度)
タクシー利用者数	事業者 保有データ	6,918 人/年	9,400 人/年
地域内交通の新規導入件数※	多可町 保有データ	—	2 件

※2022 年度（令和 4 年度）時点で登録されておらず、「地域内交通」（74P）の役割を担うことを目的に計画期間中に登録された自家用有償旅客運送等の交通事業者・NPO 団体等の件数

【事業 1-2-1】

タクシー事業への支援・連携の強化

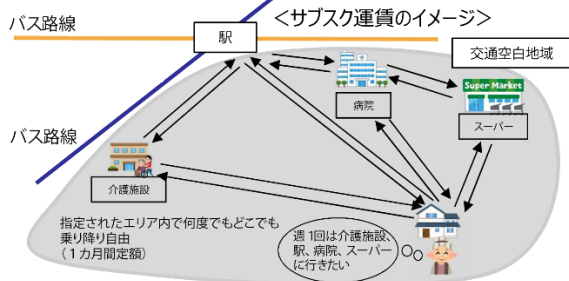
事業内容	地域内・地域間を問わず個別の移動ニーズに対応できるタクシーを持続的に維持していくために、タクシー事業者との連携を強化し、多様な側面からの支援に向けて協議・検討に取り組みます。 「タクシー回数券やサブスクリプション運賃の実証運行」「交通系 IC 決済導入補助制度（仮称）」をはじめとして、タクシー利用者の利便性向上に向けた取組みを推進します。						
実施主体	多可町・タクシー事業者						
実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	タクシー助成制度	制度の検討開始		各種事業の実施・導入			
	→	→	→	→	→	→	→
	実施	検討		実施			

＜タクシー事業者と連携を図り検討する事業（案）＞

・「タクシー回数券やサブスクリプション運賃の実証運行（仮称）」

月ごとに一定回数に限り定額で利用できる「回数券」などのタクシー運賃低廉化措置や、病院やスーパーを含む一定範囲の区域内であれば、月額で利用できる「サブスクリプション運賃」の実証運行を実施し、効果検証および導入の検討を行う。

実証運行のイメージ



■ タクシー事業者と自治体の協働による多様なサービスのイメージ例

○回数券の発行

- ・1回 500 円で月 10 回まで利用可能な回数券を発行

○サブスクリプション運賃の検討

- ・病院やスーパーを含む一定の区域であれば、1か月間定額で乗り放題

地域のニーズにきめ細かく対応した多様なサービスの提供により、**使いやすい移動手段の確保、高齢者の外出機会の創出が可能に**

・「交通系 IC 決済導入補助制度（仮称）」

タクシー車両に交通系 IC 決済端末を導入する際の費用を一部補助する制度（案）。

交通系 IC 決済に対応することで、運賃割引制度導入負担の軽減や、事業の効果検証・評価の簡易化、利便性の向上を目的とする。

マイナンバーや多可町 IC カードとも連携を図り、柔軟な運賃割引制度の検討、タクシー券配布事業の効率化を通して、町民の移動手段確保及び中長期的な目標としての M a s S 導入にも寄与することをめざす。

＜キャッシュレス決済端末イメージ＞



出典) 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

(国土交通省 令和5年度地域公共交通関係の支援制度について)

【事業 1-2-2】

地域内交通の取り組み検討・導入

事業内容

既存の公共交通機関では住民の移動ニーズに対する対応が困難なバス空白地等の移手段について、地域内での小規模移動需要・広域交通（路線バス）とのラストワンマイル交通を担う地域内交通の取り組みを検討し、導入を推進します。

自家用有償旅客運送など、地域や利用者の特性に応じて集落・地域ごとに適切な地域内交通の検討を進めつつ、自治体や交通事業者との協議を行いながら、地域内交通の導入支援・促進に取り組みます。

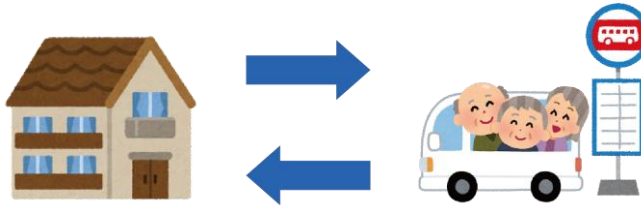
実施主体

多可町・地域住民・バス事業者・タクシー事業者

実施時期

2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	← 検討			→ 実証実験	→ 導入	

＜ラストワンマイル交通イメージ＞



・ラストワンマイル交通とは、鉄道駅やバス停から最終目的地（主に自宅）までの移動のこと。

計画目標 1

＜自家用有償旅客運送＞

（鴨庄ふれあいバス）



出典) 丹波市

（米田ふれあい号）



出典) 加東市

＜デマンドタクシー＞

（川上デマンド）



出典) 神河町

（チョイソコみき）



出典) 三木市

他市町の実事例を参考に、多可町の地域特性や利用者の移動目的に応じた多可町独自の地域内交通確保を図る

施策の方向性 2-1 交通拠点の整備・拡充

< 対応する課題 >

- A. 人口減少、少子高齢化、過疎化に対する対応
- D. 需要が多い近隣市との移動に対する対応
- E. マイカー移動依存傾向への対応

< 課題に対応した事業 >

事業 2-1-1 待合環境の整備・改善

- ・交通拠点の乗り継ぎ・待合環境の整備
- ・待合環境の安全確保に向けた取り組み
- ・まちづくりの方針と連携した地域内交流・地域間交流の拠点としての活用検討

事業 2-1-2 乗り継ぎ利便性の向上

- ・乗り継ぎ利用時運賃割引など、各公共交通機関の乗り継ぎ利用の推進

< 施策の評価指標 >

指 標 名	データ 取得方法	現状値	目標値
		2022 年度 (令和 4 年度)	2028 年度 (令和 10 年度)
交通拠点の整備箇所数※	多可町 保有データ	—	1 箇所

※バスロータリー・バス停留所、タクシー乗り場等、複合的な交通機能を有した交通拠点の整備箇所数

【事業 2-1-1】

待合環境の整備・改善

事業
内容

移動や乗り継ぎの起点となるバス停留所やタクシー乗り場の待合環境について、快適性・安全性等の多様な観点から改善を進め、地域交流の拠点として整備に取り組みます。
 通学利用の多いバス停留所では待合時の安全確保を図るなど、ニーズに応じた改善・整備のために交通事業者・行政間の連携を進めます。
 主要な移動拠点ではバス・タクシーターミナルとして乗り継ぎ・待合の拠点整備を図りつつ、まちづくりの方針と連携して地域内交流・地域間交流の拠点としての活用も推進します。

実施
主体

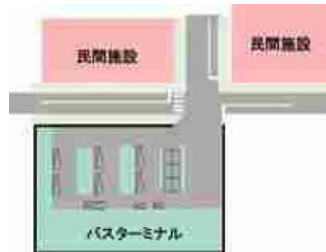
多可町・バス事業者・タクシー事業者

実施
時期

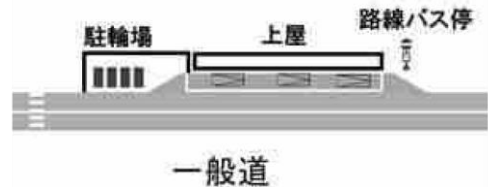
2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
まちづくりに応じた待合環境の検討			統合中学校開校			
実施	検討	バスターミナル整備	実施	実施	実施	実施

< 地域のバスターミナル事例 >

【独立ターミナル型】
 バスの乗り継ぎ等を目的として独立して
 設置された交通拠点



【地域のバス停型】
 端末交通とバス停を接続する小規模な
 交通拠点



出典) 交通拠点の機能協会に関する計画ガイドライン (国土交通省道路局)

< バスターミナルイメージ >

【独立ターミナル型】

【地域のバス停型】



出典) 加東市



出典) 茅ヶ崎市

計画目標2

【事業 2-1-2】

乗り継ぎ利便性の向上

事業内容	公共交通を持続的に維持していくために、乗り継ぎ利用の推進を図るとともに、乗り継ぎ利便性の向上、公共交通利用者の負担軽減に取り組みます。						
	公共交通機関の乗り継ぎ時に運賃割引を行う「乗り継ぎ利用支援制度（仮称）」など、乗り継ぎ利用の促進に向けた制度の新設を検討します。						
	乗り継ぎ時の待合時間短縮に向けた運行ダイヤの調整、乗り継ぎ利用時の負担軽減に向けた取組みを実施します。						
実施主体	多可町・バス事業者						
実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
			乗り継ぎ割引制度の導入				

・「乗り継ぎ利用支援制度（仮称）」
 路線バスと路線バスの乗り継ぎ利用推進（多可町 IC カード）だけでなく、路線バスと地域内交通等、公共交通を乗り継いで利用される場合に、先に乗車した公共交通機関車内で「乗り継ぎ整理券※」を配布し、次に乗車した公共交通機関で割引を適用する制度。
 ※1人1回当たり1枚、当日限り有効

・運行ダイヤ調整のイメージ
 主要なバス停の発着時刻を一定間隔のパターンダイヤ化することで、発着時刻のイメージや他の交通手段との連携の分かりやすさを向上させる。
 また、時間帯ごとの発着時刻を同じにすることで、利用者にとって記憶に残りやすく、時刻表の確認が不要になり、利便性の向上や利用者の増加が期待される。

< 運行ダイヤ調整のイメージ >

< 現行ダイヤ(イメージ) >

	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	～
バス停A	6:05	6:50	6:55	7:40	9:05	10:20	…
バス停B	6:24	7:13	7:18	8:03	9:22	10:37	…
バス停C	6:34		7:28	8:12	9:31	10:46	…
バス停D	6:37		7:31	8:15	9:34	10:49	…
バス停E	6:47	7:35	7:42	8:26	9:45	11:00	…
バス停F	7:11	8:00	8:13	9:00	10:17	11:28	…

< 改正ダイヤ(イメージ) >

	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	～
バス停A	6:00	6:30	7:00	7:30	9:00	10:30	…
バス停B	6:20	6:50	7:20	7:50	9:20	10:50	…
バス停C	6:30		7:30	8:00	9:30	11:00	…
バス停D	6:35		7:35	8:05	9:05	11:05	…
バス停E	6:45	7:15	7:45	8:15	9:15	11:15	…
バス停F	7:05	7:35	8:05	8:35	9:35	11:35	…

計画目標2

施策の方向性 2-2 利用しやすい公共交通に向けた周知・発信

< 対応する課題 >

- A. 人口減少、少子高齢化、過疎化に対する対応
- B. 少子化の進行に伴い通学利用者減少が懸念されるバス交通の確保
- C. 町内の高齢者・車移動制約者の日常移動を支えるタクシーの維持
- E. マイカー移動依存傾向への対応

< 課題に対応した事業 >

事業 2-2-1 公共交通情報の発信・周知

- ・バスロケーションシステムの導入検討
(モニター等で到着予定時刻をリアルタイム表示)
- ・公共交通マップの作成

事業 2-2-2 『地域内交通導入の手引き』の作成・周知

- ・『地域内交通導入の手引き』を各交通事業者や運輸局と連携して作成

事業 2-2-3 DX・MaaS・新型モビリティの導入に向けた検討

- ・IT 技術を活用したまちづくり・交通体系づくり
- ・MaaSや新型モビリティ（自動運転バス・グリーンスローモビリティ・超小型モビリティ等）の導入に向けた研究の実施

< 施策の評価指標 >

指標名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和 4 年度)	目標値 2028 年度 (令和 10 年度)
『地域内交通導入の手引き』に 基づく地域内交通導入検討地域件数	多可町 保有データ	—	3 地域
MaaSや新型モビリティの 実証実験実施件数	多可町 保有データ	—	1 件

【事業 2-2-1】

公共交通情報の発信・周知

事業内容

公共交通の運行情報をはじめ、必要な情報に簡単にアクセスできる情報発信体制の構築を図り、公共交通の必要性・利便性の周知に取り組みます。

バスの現在地や到着予定時刻のリアルタイム表示ができるバスロケーションシステムの導入に取り組み、生涯学習まちづくりプラザ等においてバス到着予定時刻のモニターによるリアルタイム表示の実施検討や、アプリ等で時刻表や運行ルートと合わせて確認できるような情報発信体制の構築を検討します。

公共交通の運行情報（運行ルート・時刻表等）を掲載した「公共交通マップ（仮称）」を作成し、配布又はWEB掲載により公共交通機関の周知を図ります。

実施主体

多可町・バス事業者

実施時期

2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
神姫バスNavi		公共交通マップの作成				
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施

＜ 情報発信・周知イメージ ＞

(神姫バス Navi)



出典) 神姫バス

バスロケーションシステムとはバスの現在地や出発・到着予定時刻をリアルタイムで検索し、WEBやアプリ上で確認できる仕組みやサービスのこと。バス待合時の心理的ストレス軽減や、乗り継ぎ利用時の利便性向上が見込まれる。

(公共交通ガイドブック)



出典) 加東市

計画目標2

【事業 2-2-2】

『地域内交通導入の手引き』の作成・周知

事業内容 多可町内の地域内交通の確保に向けて、町民の自主的な公共交通事業への取り組みの支援・促進を図るため、「地域内交通導入の手引き（仮称）」を作成します。

具体的な地域内交通の特性・事例や地域の移動ニーズ把握の手法、導入に向けた実施フローなどをまとめた手引き資料を交通事業者・運輸局と連携して作成し、地域内交通の導入に積極的に取り組む意向のある地域住民の負担軽減・行政や交通事業者との連携の円滑化を図ります。

実施主体 多可町・地域住民・バス事業者・タクシー事業者・運輸局

実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
		策定	公表・頒布				
			実施・改訂				

＜ 地域内公共交通導入の手引きイメージ ＞

地域内交通導入の流れ

0. 取組を始める前に
1. 組織をつくる
2. 課題を把握する
3. 地場・堅強い交通ニーズを考える
4. 運行内容を考える
5. 試験運行で効果や課題を確認する
6. 本番運行の改善を図る

概要版
公共交通空白地域等における地域内交通の導入ガイドライン

みんなが地域の移動手段を考えよう

令和2年3月 佐賀市

TEL: 0952-40-7038 E-mail: kikakushiki@city.saga.lg.jp

出典) 佐賀市

＜ 地域内公共交通導入事例 ＞



出典) 加西市

宇仁ふれあいバス

路線：小印南線、国正線
 運行曜日：小印南線（月・水・金）、国正線（火・木）
 運行形態：定時定路線
 運賃：1乗車 200円
 運営主体：宇仁郷まちづくり協議会

【事業 2-2-3】

D X ・ M a a S ・ 新 型 モ ビ リ テ ィ の 導 入 に 向 け た 検 討

発展の進む IT 技術をまちづくり・交通体系構築に活用しつつ、M a a S や 新 型 モ ビ リ テ ィ な ど、新 た な 観 念 や 技 術 に つ い て も 地 域 の 実 情 ・ ニーズ に 応 じ た 将 来 的 な 導 入 を め ざ し、「多可町デジタル田園都市構想総合戦略（仮称）」との連携を図りながら、検討・研究に取り組みます。

公共交通の利便性を高めるためのDX化（AIオンデマンド交通、配車アプリ、自動運転、運行情報の標準データ化）の推進やM a a S の 他 市 町 事 例（「西播磨M a s S」等）研究などを進め、中長期的な視点で検討します。

新型モビリティ（自動運転バス、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ）についても、既存交通機関との共存や安全面、ニーズへの対応可能性など積極的な活用に向けた多面的な検証・研究を行います。

実施主体
多可町

実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
		検討					導入

M a a S（マース）とは

Mobility as a Service の略語で、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。都市部での公共交通利便性向上だけでなく、過疎地域での移動手段確保や限られた交通資源の有効活用の面で注目されている。

<M a a S について>



出典) 日本版M a a S の 推 進 (国 土 交 通 省)

<超小型モビリティ（愛知県豊田市）>



出典) 超小型モビリティ導入事例紹介
豊田市旭地区の導入事例 (国土交通省)

<グリーンスローモビリティ（広島県福山市）>



出典) グリーンスローモビリティとは
福山市の導入事例 (国土交通省)

計画目標2

施策の方向性 3-1 移動支援の充実

< 対応する課題 >

- A. 人口減少、少子高齢化、過疎化に対する対応
- E. マイカー移動依存傾向への対応

< 課題に対応した事業 >

事業 3-1-1 移動困難者に対する移動支援の推進

- ・福祉タクシー券の利用件数・利用率の向上
- ・移動実態に即した制度設計の検討
- ・福祉分野と連携を図り公共交通のバリアフリー化を推進

事業 3-1-2 運転免許自主返納の推進

- ・公共交通圏内の高齢者を対象とした運転免許自主返納の推進

< 施策の評価指標 >

指標名	データ取得方法	現状値 2022年度 (令和4年度)	目標値 2028年度 (令和10年度)
福祉タクシー券の利用件数	多可町 保有データ	16,077件/年	18,650件/年
福祉タクシー券の利用率	多可町 保有データ	65.9%	70.0%
運転免許自主返納の推進	警察署 保有データ	194件/年	250件/年

【事業 3-1-1】

移動困難者に対する移動支援の推進

一人で自家用車等による移動が難しい「移動困難者」（高齢者・障がい者・妊産婦等）に対する移動手段の確保に向けて、移動支援事業の推進・拡充に取り組みます。

福祉タクシー券・巡回バス廃止タクシー券等の制度設計について、移動実態に即した改善を検討し、利用率の向上や移動支援の充足を図ります。

障がい者・妊産婦等の移動手段確保についても運賃割引制度や各分野の施策・方針と連携した取り組みを検討します。

実施主体
多可町・タクシー事業者

実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	→						
	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施

福祉タクシー券・巡回バス廃止タクシー券について

- ・距離や目的地に応じた配布枚数の調整
 - ・マイナンバーカード等を活用した電子マネー化 等
- 利用実態に応じた制度設計の見直しが必要

<妊産婦応援タクシー（丹波市）>



妊産婦応援タクシー

1枚500円のタクシー券を20枚綴りで交付（※紛失等時の再交付不可）
妊産婦健康診査の受診、出産にかかる受診、お子さんと共に健康診査を受診するときで、次のすべての要件に該当するときに利用できる。

- ①妊産婦本人が乗車するとき。
- ②乗降場所のいずれかが丹波市内・医療機関（産婦人科）であること。

ドア to ドアのタクシーの特性を活かし、身体的及び精神的に負担のかかる妊娠期及び産後の移動を支援する効果が期待される。

出典）丹波市地域公共交通計画

【事業 3-1-2】

運転免許自主返納の推進

事業内容

公共交通が比較的充実したバス勢圏において、高齢者の運転免許自主返納を推進し、様々な面での移動支援制度等の拡充に取り組みます。

公共交通運賃の割引や各公共施設・商業施設での特典など、運転免許返納後も公共交通を活用して移動できるように、支援・補助制度の拡充を図ります。

バス勢圏外においては、バス停までの乗り継ぎ等、できるだけ自家用車の利用が少なくなるように努めます。

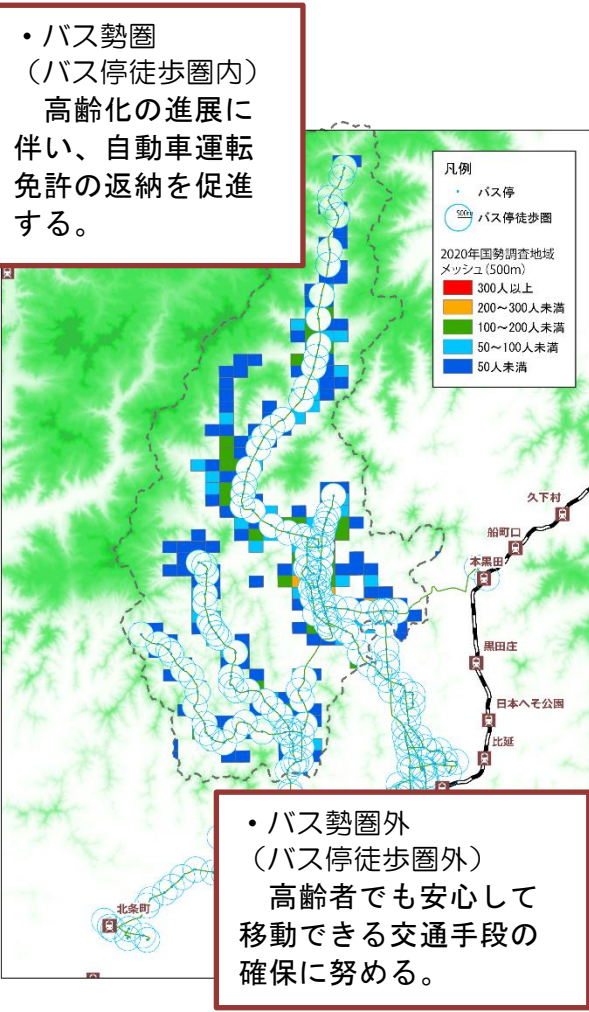
実施主体

多可町・バス事業者・タクシー事業者

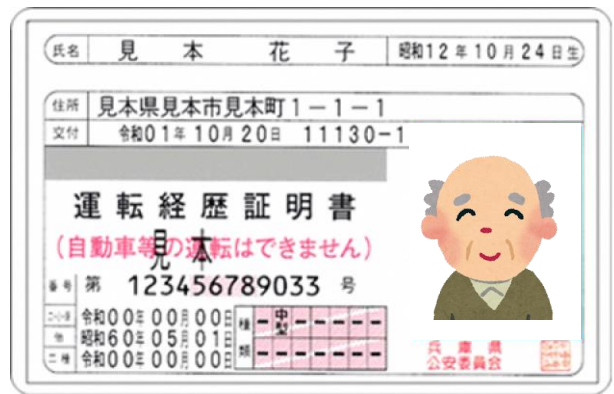
実施時期

2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施

<免許返納推進のイメージ>



<運転経歴証明書のイメージ>



運転経歴証明書の主な特典

- 【兵庫県内】
- ・公共交通運賃の割引 (路線バス、タクシー等)
- ・宿泊料、入浴料割引
- ・商品、施設等割引

等

- 【多可町内】
- タクシー乗車料金の1割引
- 路線バス乗車運賃半額

等

施策の方向性 3-2 公共交通利用意識の促進

< 対応する課題 >

- A. 人口減少、少子高齢化、過疎化に対する対応
- B. 少子化の進行に伴い通学利用者減少が懸念されるバス交通の確保
- C. 町内の高齢者・車移動制約者の日常移動を支えるタクシーの維持
- E. マイカー移動依存傾向への対応

< 課題に対応した事業 >

事業 3-2-1 モビリティマネジメントの実施・推進

- ・公共交通を利用していない方（児童・学生、地域の高齢者、地元企業等）に向けたモビリティマネジメント（MM）を実施

事業 3-2-2 貨客混載の実施に向けた検討

- ・バス交通で地元農家の野菜などの貨物輸送を担い、指定の受取り場所からバス停留所周辺の直売所等まで運ぶ貨客混載事業の実施検討

事業 3-2-3 データ活用による利用促進策の検討

- ・交通ICデータ等の交通事業者データの分析による、個人属性・地域特性に対応した公共交通の利用促進策の検討

< 施策の評価指標 >

指 標 名	データ 取得方法	現状値	目標値
		2022 年度 (令和 4 年度)	2028 年度 (令和 10 年度)
モビリティマネジメントの 参加人数	多可町 保有データ	66 人/年	550 人/年

【事業 3-2-1】

モビリティマネジメントの実施・促進

事業内容	学生、高齢者、地元企業、移住者等を対象に、公共交通の利用意識を醸成するモビリティマネジメント（MM）の実施に取り組みます。						
	公共交通の利用方法やメリットの解説、乗車体験等を通じて、公共交通に触れる機会を創出し、公共交通の利用促進を図ります。						
実施主体	多可町・バス事業者・タクシー事業者						
実施時期	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施

モビリティマネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取り組みのことで、自発的な行動の変化を導くための、コミュニケーションを中心とした交通施策をいいます。

＜実施イメージ＞



出典) たつの市



＜フレイル予防教室のバス乗車体験会＞

多可町社会福祉協議会
バス乗車体験会 (2023年6月30日)

神姫バスグループがお届けする「フレイル予防」のお話
～さあ、フレイル予防に取り組もう!!～

運動・栄養・社会参加に注目してさあ始めましょう!



是非バスに乗ってお出掛けください!

出典) ウイング神姫

＜モビリティマネジメント資料＞

バスを利用しておでかけしてみませんか!!

あったか乗話RS
町内移動 100円/回
※ICカード利用時

下三原地内はフリー乗降区間です。
バス停以外でもバスに乗降することができます。(合図は早めに)

①-1 スーパーへ買い物に!

大和	9:32	11:38	※乗り継ぎ制度により
上三原	9:33	11:36	※乗りは無料です
住宅前	9:46	11:23	(往復100円で利用可)
	↓		
A'グアイネル	10:06	11:01	

→お買い物→

①-2

大和	11:45	14:05	※行き、戻りとも各100円
上三原	11:46	14:03	※下三原は通過します。
住宅前	11:59	13:51	
	↓	13:49→13:49	※八小前乗り継ぎ
A'グアイネル	12:19	13:29	

→お買い物→

② 今日はお病院! 医院・歯科・多可町十字病院へ

大和	9:32	11:38	14:05
住宅前	9:46	11:23	13:51
	↓		下三原は通過します。
八小前	9:48	11:21	13:49
	↑		※八小前乗り継ぎ
	↑		診療・薬
日赤病院	10:11		13:23
	↑		診療・薬・食事

③ 仲のよいお友達とおいしいものを食べに!

食事後はゆっくりアフタヌーンティ

大和	11:45	14:05
住宅前	11:59	13:51
	↓	13:49
野間橋	12:03	13:49

→ お食事・お茶 ↑

④ 西脇病院へ行くには? (行きは八千代小学校前で大脇前へ乗り継ぎ)

大和	9:32	13:21
	↓	13:04
※八小前乗り継ぎ	9:48→9:48	
	↓	
西脇病院	10:29	12:24

→ 診療 ↑

※R4は八千代小学校前からタクシー利用でしたがバスで乗れるようになりました!!
(※) 西脇病院～下三原概算料金は、360円→

みんなでバスを使って人に会い、歩き、乗り、笑い、フレイル予防

出典) 多可町

【事業 3-2-2】

貨客混載の実施に向けた検討

事業内容
 既存の公共交通機関で旅客以外の貨物を輸送する「貨客混載事業（仮称）」の取り組みを検討し、運賃収入以外の収入確保と生産性向上・物流の効率化をめざします。
 バスの空席を活用して地元農家の野菜などの貨物輸送を行い、バス停留所周辺の直売所等まで運ぶことで、バス事業者の生産性向上（空席利用・運行ルート確保）を行いつつ、地域産業との連携や物流の効率化により多方面・他分野でのメリット受容を図ります。

実施主体
 多可町・バス事業者

実施時期

2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
		検討			実証実験	導入

<貨客混載の取り組み事例（神戸市-神姫ゾーンバス）>

出典) 既存のバス路線を活用した貨客混載プロジェクト（神戸市）

<貨客混載の取り組み事例（たつの市-ウイング神姫）>

■積載方法



- ・場 所：座席上に積載
- ・積載数：6ケース
- ・車 両：1枚ドア（入口出口共通）の車両で中ほどの座席上に積載いたします



出典) 兵庫県内初！コミュニティバスを活用した貨客混載で、新鮮な地元産青果物を運びます！！（神姫バス）
 コミュニティバスを利用した貨客混載事業を開始します（たつの市）

計画目標3

【事業 3-2-3】

データ活用による利用促進策の検討

事業
内容

交通 IC データ等の交通事業者保有データを分析することで、個人属性や地域特性ごとの傾向を抽出し、公共交通の利用促進策の検討に活用します。

公共交通利用者の移動傾向を定量的・客観的・継続的に分析し、データベースとして蓄積することで、年代、目的、移動時間帯、乗降場所等の特性や課題を把握できる体制の構築をめざします。

把握したデータを元に、事業者との協議や利用者ヒアリング調査を実施し、客観的な根拠に基づいた利用促進策・課題対応策の検討を効率的に実施できるようにするなど、政策・事業設計の効率化・透明化を図ります。

実施
主体

多可町・バス事業者・タクシー事業者

実施
時期

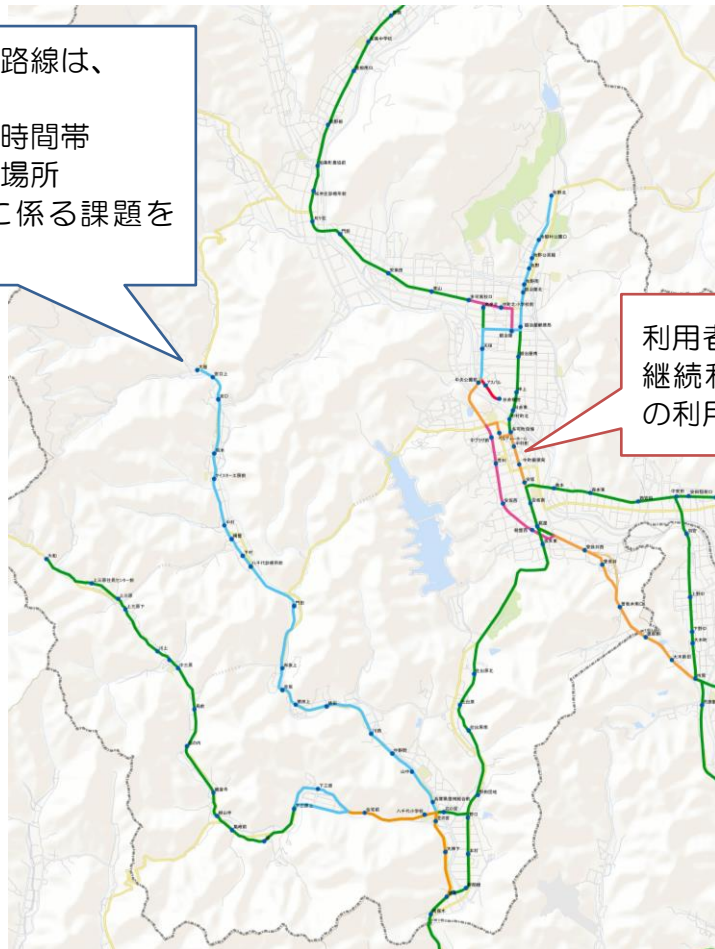
2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施

＜ データ整理イメージ ＞

利用者の少ない路線は、

- ・利用者の年代
- ・利用者の移動時間帯
- ・利用者の乗降場所

等から、利用に係る課題を整理する



利用者の多い路線は、
継続利用してもらうための
利用促進を行う

5.6 定量的な目標と評価手法

本計画でめざす公共交通の実現に向けて設定した具体的な数値目標、評価指標およびその評価手法は以下の通りです。

< 計画目標・評価指標の一覧 >

< 数値目標 >

計画目標	データ取得方法	現状値 (R4年度)	目標値 (R10年度)
公共交通利用者数	バス・タクシー事業者の保有データより計測	396人/日	385人/日
公共交通収支差	決算報告書等の資料から計測	44,362千円/年	51,100千円/年
町民1人当たり公的資金投入額	決算報告書・住民基本台帳等の資料から計測	4,632円/人	5,340円/人

< 評価指標 >

計画目標	施策番号	施策の方向性	評価指標	データ取得方法	現状値 (R4年度)	目標値 (R10年度)
計画目標1 みんながつながる公共交通ネットワークの構築						
1-1	広域交通ネットワークの確保		町内を運行する路線バスの利用者数	事業者保有データ	137,783人/年	130,000人/年
			町内を運行する路線バスの収支差	事業者保有データ	44,362千円/年	51,100千円/年
1-2	地域交通の拡充		タクシー利用者数	事業者保有データ	6,918人/年	9,400人/年
			地域内交通の新規導入件数	多可町保有データ	—	2件
計画目標2 みんながあつまる交通拠点整備						
2-1	交通拠点の整備・拡充		交通拠点の整備箇所数	多可町保有データ	—	1箇所
			『地域内交通導入の手引き』に基づく地域内交通導入検討地域件数	多可町保有データ	—	3地域
2-2	利用しやすい公共交通に向けた周知・発信		MaaSや新型モビリティの実証実験実施件数	多可町保有データ	—	1件
計画目標3 みんなで支える公共交通環境の創出						
3-1	移動支援の充実		福祉タクシー券の利用件数	多可町保有データ	16,077件/年	18,650件/年
			福祉タクシー券の利用率	多可町保有データ	65.9%	70.0%
			運転免許自主返納の推進	警察署保有データ	194件/年	250件/年
3-2	公共交通利用意識の促進		モビリティマネジメントの参加人数	多可町保有データ	66人/年	550人/年

< 施策・事業の実施時期一覧 >

計画目標	施策番号	施策の方向性	事業番号	事業	2023年度 (令和5年度) 以前	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度) 以降
計画目標1 みんながつながる公共交通ネットワークの構築											
1-1	広域交通ネットワークの確保		1-1-1	バス交通の確保・維持	実施						
			1-1-2	まちづくりに合わせたバス路線の再編・利便性の充実	実施		まちづくりプラザオープン	統合中学校開校			
1-2	地域交通の拡充		1-2-1	タクシー事業者への支援・連携の強化	実施	ダイヤ改正 タクシー助成制度 制度の検討開始	検討	再編	再編	運行・検討	
			1-2-2	地域内交通の取組み検討・導入	実施	検討				各事業の実施・導入	
計画目標2 みんながあつまる交通拠点整備											
2-1	交通拠点の整備・拡充		2-1-1	待合環境の整備・改善	実施	まちづくりに応じた待合環境の検討	検討	統合中学校開校			
			2-1-2	乗り継ぎ利便性の向上	実施		バスターミナル整備 乗り継ぎ割引制度の導入	実施	実施	実施	実施
2-2	利用しやすい公共交通に向けた周知・発信		2-2-1	公共交通情報の発信・周知	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
			2-2-2	『地域内交通導入の手引き』の作成・周知	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
			2-2-3	DX・MaaS・新型モビリティ等の導入に向けた検討	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
計画目標3 みんなで支える公共交通環境の創出											
3-1	移動支援の充実		3-1-1	移動困難者に対する移動支援の推進	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
			3-1-2	運転免許自主返納の推進	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
3-2	公共交通利用意識の促進		3-2-1	モビリティマネジメントの実施・推進	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
			3-2-2	貨客混載の実施に向けた検討	実施	実施	実施	実施	実施	実施	
			3-2-3	データ活用による利用促進策の検討	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施

計画目標3

< 凡例 >

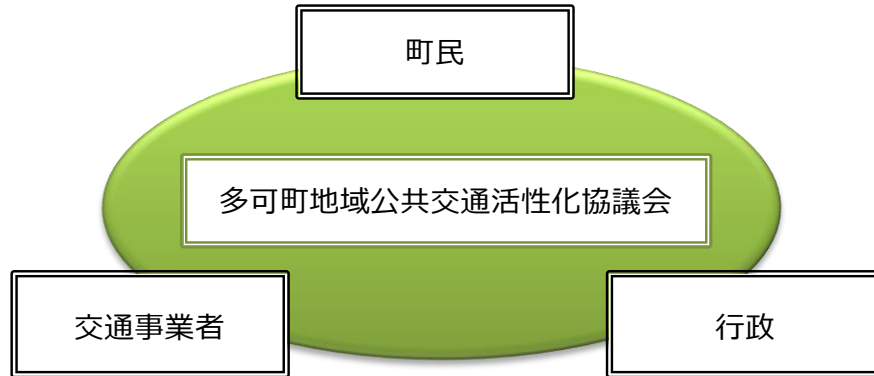
	既存の取組みの継続実施		新たな取組みの実施
	新たな取組みの検討		新たな取組みの継続実施
	新たな取組みの具体的な実施時期		

第6章 計画の実現に向けて

6.1 持続可能な公共交通確保のための連携

本計画を円滑に推進するに当たっては、公共交通を支える「町民」「交通事業者」「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。また、その調整の場としての役割を多可町地域公共交通活性化協議会が担います。

＜ 公共交通を支える三者の連携 ＞



6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える三者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが必要です。

公共交通は、次に示すような各分野において地域を支えており、例えば、公共交通が廃止されると買物や通院時の移動手段がなくなるため、スーパーや病院までの送迎サービスを検討する等の個別対応が必要になってきます。このように、公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、社会全体で見たときに支出が抑制されていることを、「公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）」と言います。

多可町では、公共交通の役割や価値を把握するとともに、各分野との連携を強化することで、より効率的で持続可能な公共交通の確保をめざします。

＜ 公共交通が廃止になった場合に個別対応が必要な分野 ＞



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?」より抜粋

＜ クロスセクター効果の視点から見る公共交通が生み出す価値 ＞

公共交通の役割・効果			
医療 ・病院までの送迎サービス事業 ・医師による往診 医療費の増大対策	・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 外出することによる健康増進	クルマを利用しづらい高齢者の外出手段 外出することによる介護予防	福祉 タクシー券配布や福祉有償運送等の拡充 さらなる介護予防事業
商業 ・日用品の訪問販売 ・お買い物バスの運行	スーパー・商店街等への買い物手段	交通事故の低減	交通安全 ・増加する交通事故対応 ・高齢者ドライバーのさらなる安全教育
教育 ・通学バスの運行 ・希望学校への通学断念 ・市外学校近くへの人口流出を防ぐための対策	学校への通学手段	・企業への通勤手段 ・地域のブランド価値の維持・向上	定住促進 ・市外企業近くへの人口流出を防ぐための対策 ・バスもない地域というマイナスイメージを払拭する対策
観光 観光地やイベント会場への送迎バス運行	・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の魅力創出	交通施設周辺地域の活性化	財政 土地の価値低下等による税収減少対策
建設 (地域公共交通以外の交通分野) 道路混雑に対応した道路整備	輸送密度の高い交通手段(道路負荷の低減)	環境負荷の低減	環境 自動車増加対応としての、さらなる温室効果ガス削減対策
防災 災害時における市民の移動手段の調達	災害時における移動手段	コミュニケーションの増加	地域コミュニティ ・疎外感を減じる対策としての、地域コミュニティの強化 ・外出支援策の実施

公共交通がなくなった場合に必要となってくる各分野の対策等

出典) 西村和記, 土井勉, 喜多秀行, 「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値ークロスセクターベネフィットの視点からー」, 土木学会論文集 D3, Vol. 70, No. 5, pp. 809-818, 2014 を基に加筆

6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

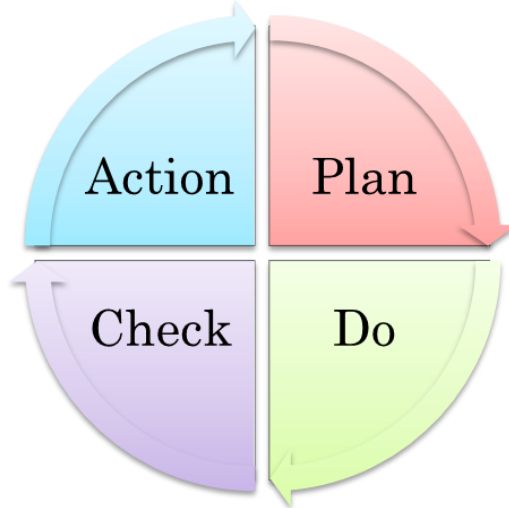
人口の減少や高齢化の進行、あるいは公共施設の新設等、公共交通を取り巻く社会情勢及び地域情勢は常に変化します。

そのため、「Plan（計画）」、「Do（実施）」、「Check（評価）」、「Action（改善）」の4つの段階を繰り返す「PDCAサイクル」を活用し、本計画及び各施策・事業の継続的な評価・改善をめざします。

具体的には、本計画に基づいて年度ごとに重点的に取り組む施策・事業とその目標を設定（Plan）し、目標の達成に向けて施策・事業を実施（Do）します。また、「多可町地域公共交通活性化協議会（法定協議会）」において、年1回程度の頻度で各施策・事業の目標達成度を評価（Check）します。そのうえで、目標達成度の評価に基づいて改善点の抽出と改善案の検討（Action）を行い、翌年度の施策・事業の設定に反映します。

また、計画期間終了時（2028年度〔令和10年度〕）には、社会情勢及び地域情勢の変化や新たに生じた課題・問題点について整理を行い、本計画全体の見直しを行います。

＜ PDCAサイクル ＞



＜ 評価・見直しのスケジュール ＞

	2023年度 (令和5年度)	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)
地域公共交通計画の策定	→						
・年度計画の立案 ・年度重点事業の目標設定 (Plan)	→		→	→	→	→	→
・事業の実施 (Do)	→	→	→	→	→	→	→
・事業の フィードバック (Check)			→	→	→	→	→
・改善点の抽出 ・改善策の検討 (Action)		→	→	→	→	→	→
地域公共交通計画の改定							→

參考資料

- 1.多可町地域公共交通活性化協議会規約
- 2.多可町地域公共交通活性化協議会 委員名簿
- 3.多可町地域公共交通計画策定経緯
- 4.多可町地域公共交通計画数値目標設定

1.多可町地域公共交通活性化協議会規約

平成 20 年 3 月 27 日告示第 26 号

改正

平成 20 年 7 月 3 日

平成 22 年 7 月 29 日

平成 29 年 6 月 28 日

平成 30 年 4 月 1 日

令和元年 12 月 1 日

令和 3 年 1 月 14 日告示第 3 号

令和 3 年 12 月 28 日告示第 93 号

令和 4 年 9 月 13 日告示第 91 号

多可町地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第 1 条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条の規定に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）の策定に関する協議及び地域公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、多可町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第 2 条 協議会の事務所は、多可郡多可町中区中村町 123 番地多可町役場内に置く。

(所掌事務)

第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関する事。
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等の協議に関する事。
- (5) 町運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価の協議に関する事。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事。

(組織)

第4条 協議会は、別表に掲げる者をもって組織する。

- 2 協議会は、特に必要があると認めるときは、前項の者以外の者を委員として加えることができる。

(任期)

第5条 委員の任期は、第3条に規定する所掌事務の終了の日までとする。

- 2 委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

(役員)

第6条 協議会に、次の役員を置く。

会長 1名

副会長 2名

監査員 2名

- 2 会長は、副町長とし、協議会を代表する。
- 3 副会長及び監査員は、委員の中から会長が指名する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。
- 5 監査員は、協議会の会計監査を行い、その結果を協議会の会議（以下「会議」という。）において報告する。

(会議)

第7条 会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

- 3 委員は、やむを得ない理由により会議に出席できないときは、その委員の代わりの者を出席させることができる。この場合において、代わりに出席した者は、委員とみなすものとする。
- 4 協議会の議事は、原則として全会一致で決するものとするが、成立しない場合においては多数決とする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は必要な説明若しくは資料の提出を求めることができるものとする。
- 6 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開とすることにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

(協議結果の取扱い)

第8条 協議会において議決された事項については、委員及び関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

- 2 協議会において調整が整った事項についての軽微な変更については、会長は、書面による賛否を求めて、会議の決議に代えることにより行うことができる。

(分科会)

第9条 第3条に掲げる事項について専門的な調査、検討及び事業の実施等を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、多可町企画秘書課に事務局を置く。

- 2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第11条 協議会の経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 12 条 協議会の予算の編成及び現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(費用弁償)

第 13 条 委員の費用弁償の額並びにその支給方法は、多可町職員等の旅費に関する条例（平成 17 年多可町条例第 50 号）の規定の例による。

(協議会の解散等)

第 14 条 協議会が解散したときは、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第 15 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

附 則（平成 20 年 7 月 3 日告示第 68—2 号）

この規約は、公布の日から施行する。

附 則（平成 22 年 7 月 29 日告示第 63—2 号）

この規約は、公布の日から施行する。

附 則（平成 29 年 6 月 28 日告示第 51—2 号）

この規約は、公布の日から施行する。

附 則（平成 30 年 4 月 1 日告示第 27 号）

この規約は、公布の日から施行する。

附 則（令和元年 12 月 1 日告示第 22—2 号）

この規約は、公布の日から施行する。

附 則（令和 3 年 1 月 14 日告示第 3 号）

この規約は、公布の日から施行する。

附 則（令和 3 年 12 月 28 日告示第 93 号）

この告示は、令和4年1月1日から施行する。

附 則（令和4年9月13日告示第91号）

この告示は、令和4年10月1日から施行する。

別表（第4条関係）

法第6条第2項 第1号の委員	町長又はその指名する者
	多可町副町長
法第6条第2項 第2号の委員	公共交通事業者等
	神姫バス株式会社代表 株式会社ウイング神姫代表 公益社団法人兵庫県バス協会代表 一般社団法人兵庫県タクシー協会代表
	道路管理者
	兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長又はその指名する者
法第6条第2項 第3号の委員	公安委員会
	兵庫県西脇警察署長又はその指名する者
	交通の利用者
	区長会代表 老人クラブ連合会代表 社会福祉協議会代表 商工会代表 住民又は利用者の代表
	学識経験者
	福祉のまちづくり研究所長又はその指名する者
	その他必要と認める者
	神戸運輸監理部兵庫陸運部長又はその指名する者 神姫バス株式会社労働組合執行委員

2.多可町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

役職	氏名	所属団体・役職等	
会長	佐藤 彰浩	町長又は町長が指名する者	多可町副町長
	日高 浩二	公共交通事業者等	神姫バス(株) 社営業所長
	佐野 卓也	公共交通事業者等	(株)ウイング神姫 取締役
	新屋敷 昭一	公共交通事業者等	兵庫県バス協会 専務理事
	宇高 昌利	公共交通事業者等	兵庫県タクシー協会 監事
	木村 浩之	道路管理者	兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長
	大成 昌宏	公安委員会	西脇警察署交通課長
	安藤 和志	交通の利用者	区長会代表
	藤原 初美	交通の利用者	多可町老人クラブ連合会代表
	笹倉 政之	交通の利用者	多可町社会福祉協議会会長
	清水 賢彦	交通の利用者	多可町商工会会長
	藤田 尚志	交通の利用者	多可高等学校PTA会長
	布一 和也	交通の利用者	多可町立統合中学校開校準備委員会 通学部会会長
副会長	北川 博巳	学識経験者	近畿大学総合社会学部総合社会学科 環境・まちづくり系専攻 准教授
	中西 克之	その他必要と認める者	神戸運輸監理部総務企画部 企画調整官
	橋本 学	その他必要と認める者	神姫バス労働組合教宣部長
	藤井 康男	その他必要と認める者	多可町地域共生推進協議会代表
	門脇 明代	その他必要と認める者	ちよいボラグループやちよお助け隊代表

<オブザーバー>

役職	氏名	所属団体・役職等	
オブザーバー	新田 博史	兵庫県土木部交通政策課副課長兼地域交通班長	
オブザーバー	藤井 忍	兵庫県北播磨県民局加東土木事務所副所長兼多可事業所長	
オブザーバー	竹内 宏	神姫バス(株)バス事業部 計画課 地域公共交通担当課長 (9月まで)	
オブザーバー	清瀬 真紀子	神姫バス(株)バス事業部 計画課 地域公共交通担当課長 (10月から)	
オブザーバー	清瀬 真紀子	(株)ウイング神姫 業務部 部長 (9月まで)	
オブザーバー	豊住 健太	(株)ウイング神姫 業務部 係長 (10月から)	
オブザーバー	藤永 善英	(株)ウイング神姫 西脇営業所 所長	
オブザーバー	藤原 広三	西脇市都市経営部 まちづくり課 課長	

<事務局>

役職	氏名	所属団体・役職等	
事務局長	吉井 三博	企画秘書課長	
事務局員	藤原 正和	企画秘書課 主幹	
事務局員	小林 弥生	企画秘書課 課長補佐	

※敬称略

※所属団体・役職等は令和6年3月時点

3.多可町地域公共交通計画策定経緯

実施日	内容
2022年（令和4年） 10月20日	・バス利用者アンケート調査の実施
2022年（令和4年） 10月24日 ～11月11日	・住民アンケート調査の実施 ・タクシー利用者アンケート調査の実施
2022年（令和4年） 10月24日 ～11月16日	・高校生アンケート調査の実施
2023年（令和5年） 2月6日	令和4年度 第1回 多可町地域公共交通活性化協議会の開催 ・多可町における公共交通を取り巻く現況と課題について協議
2023年（令和5年） 9月7日	令和5年度 第1回 多可町地域公共交通活性化協議会の開催 ・多可町地域公共交通計画（骨子案） 第1章～第4章「公共交通の現況と課題～上位・関連計画」 第5章「基本理念～施策体系」について協議
2023年（令和5年） 10月30日	令和5年度 第2回 多可町地域公共交通活性化協議会の開催 ・多可町地域公共交通計画（素案） 第5章「施策・事業」について協議
2023年（令和5年） 12月12日	令和5年度 第3回 多可町地域公共交通活性化協議会の開催 ・多可町地域公共交通計画（素案） パブリックコメント（案）の協議
2023年（令和5年） 12月18日 ～1月12日	パブリックコメントの実施
2023年（令和6年） 1月26日	令和5年度 第4回 多可町地域公共交通活性化協議会の開催 ・多可町地域公共交通計画（原案）について協議
2023年（令和6年）3月	多可町地域公共交通計画 策定



み い
ら ←
い ま