令和８年度　第２回

加古川市地域公共交通活性化協議会

議　案　書

日時：令和８年９月 17 日（木）　午後２時

会場：ＳＨＯＷＡグループ市民会館　小ホール

会 議 次 第

1　開会

　出席状況報告

2　議案

　協議第１号　地域公共交通計画に係る施策等の検討について

3　その他

4　閉会

協議第１号

地域公共交通計画に係る施策等の検討について

令和９年３月の地域公共交通計画策定に向け、令和７年度に設定した基本理念・基本方針に基づき、めざすべき公共交通網や施策、評価指標等について協議を行う。

記

１　令和８年度第２回の主な検討項目
・第３章３．４　計画全体の数値目標
・第４章４．２　施策（取組方針ごとの施策、取組方針ごとの数値目標）

２　その他
次回の第３回協議会（12 月頃を予定）では、今回の協議結果を反映させた地域公共交通計画の素案について協議いただき、１月頃にパブリックコメントを実施予定。

＜ 加古川市地域公共交通計画 目次（案）＞

【 本編 】

第１章 計画の概要			
	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		
第２章 加古川市の交通をとりまく現状と課題			
	2.1　加古川市の概要		
		(1)　位置･地整	○ 加古川市の位置と概要
		(2)　人口	○ 人口･高齢化率の推移
	2.2　加古川市の公共交通		
		(1)　鉄道の概要	○ 鉄道の概要･運行本数
		(2)　民営路線バス	○ 民営バス網と運行頻度
		(3)　コミュニティ交通	○ コミュニティ交通の概要 ○ コミュニティ交通網
		(4)　タクシー	○ タクシーの概要
	2.3　加古川市の交通をとりまく現状と課題		
第３章 計画のめざす姿			
	3.1　基本理念		○ 基本理念 ○ 上位計画及び関連計画における公共交通の方向性
	3.2　基本方針		○ 基本方針の概念図 ○ 基本方針（課題解決のための対応方針）
	3.3　めざすべき公共交通網		○ 移動手段別の役割 ○ めざすべき公共交通網
	3.4　計画全体の数値目標		○ 計画全体の数値目標
第４章 めざす姿実現に向けた取組方針及び施策			
	4.1　施策体系		
	4.2　施策		○ 取組方針ごとの施策 ○ 取組方針ごとの数値目標
第５章 計画の実現に向けて			
	5.1　公共交通を支える三者の連携		
	5.2　計画達成状況の評価及び計画の見直し		

第3章　計画のめざす姿

3.1　基本理念

上位計画に示された、めざすべき都市像の実現に向けた公共交通の方向性や、交通をとりまく課題を踏まえて、本市の公共交通のあるべき姿として、基本理念を設定します。

＜ 基 本 理 念 ＞

**「日々の暮らしの安心と楽しさを
ともにはぐくみ、ともに支える地域公共交通をめざして」**

市内のどこに住んでいても、日常生活に必要な通学や通勤、買い物・通院等の移動ができる安心感のあるまちをめざします。

年齢や障がいの有無を問わず、気兼ねなく気軽におでかけができることで、日々の暮らしの豊かさや楽しさを実感できるまちをめざします。

地域や事業者、行政等が適切な役割分担により、限られた資源・財源を有効活用しながら、地域の特性や利用者の需要に対応した移動の仕組みをともにはぐくみ、ともに支えていきます。

＜ 上位計画及び関連計画における公共交通の方向性 ＞

【 加古川市総合計画 】

持続可能な公共交通網の構築をめざし、地域にふさわしいコミュニティ交通の充実を図るとともに、公共交通の利便性向上を促進します。

【 加古川市都市計画マスタープラン 】

誰もが安全・安心に暮らせ、魅力あふれる都市空間の創出に向け、「まとまりとつながり」を重視した持続可能な都市構造として“拠点集約･連携型都市構造”の実現をめざします。

【 加古川市立地適正化計画】

- 公共交通でつなぐ“コンパクト＋ネットワーク”のまちづくりの推進。
- 加古川駅、東加古川駅の拠点性を高めるため、駅周辺の道路網の再編にともなう新たな運行ルートの検討。
- 広範囲に住宅が点在している地域では、予約が必要となる乗り合い交通の拡充について検討。市民の移動を補完する新たな民間サービスについて支援。

【 加古川市まち･ひと･しごと創生総合戦略 】

地域と交通事業者、市が連携・協働し、デマンド方式の導入も含め、地域の実情に応じた手段を組み合わせて公共交通ネットワークの充実を図ります。

【 加古川市環境基本計画 】

［低炭素な交通体系を推進する］

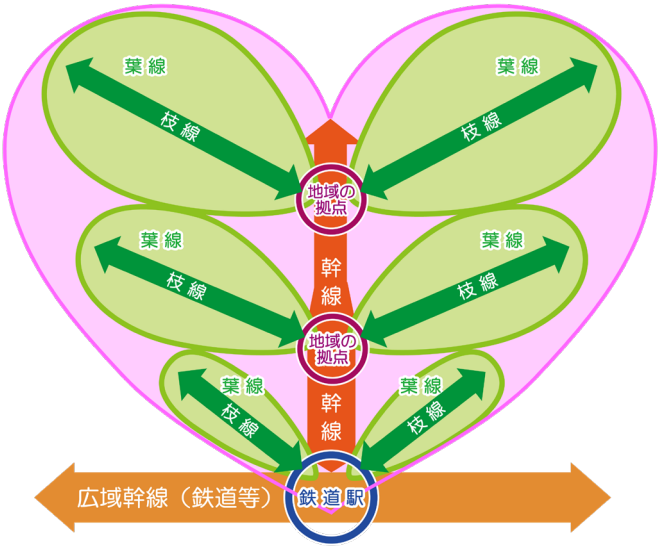
- パークアンドライドを促進する。
- コミュニティバス、コミュニティタクシーの運行補助を実施する。
- モーダルシフトを推進する。

3.2 基本方針

設定した基本理念の実現に向けて、本計画の基本方針を整理します。

基本方針では、本市の公共交通網を木に例え、木の幹、枝葉となる公共交通の役割を明確にし、それぞれの対応方針を示すとともに、利用者に優しい、質の高い公共交通をめざすことを示しています。

＜ 基本方針の概念図 ＞



＜ 基本方針（課題解決のための対応方針）＞

基本方針1　交流や活動が広がる幹線ネットワークの確保・維持

市民や来訪者による地域間の交流や活動が広がることをめざして、市外とつながる鉄道と高速バスの広域幹線や、市内の都心・副都心等の拠点間や近隣市町を結ぶ路線バス等による幹線の円滑な運行を確保します。

基本方針2　日常生活の移動を支える枝葉交通の確保・維持

市内の各地域から拠点への移動や、地域内の日常生活に必要な移動を支える枝葉となる交通が幹線と連携することで、地域の特性や利用者の需要に対応した公共交通ネットワークを確保します。

基本方針3　誰もが利用しやすい持続可能な公共交通の整備

社会情勢の変化にともなう公共交通需要を見極め、ICTやデジタル技術を活用し、地域や利用者のニーズに対応した、誰もが使いやすい利用環境の整備を進めます。
交通事業者や行政だけでなく、地域住民や企業等がともに連携し、地域全体で公共交通を支えます。

3.3 めざすべき公共交通網

基本理念・基本方針の実現に向け、本市のめざすべき公共交通網を以下のとおり位置付けます。

主に市外への移動を支える鉄道や高速バスが担う「広域幹線」に加え、都市計画マスタープランに基づく都心、副都心、地域拠点間の移動や近隣市町への移動を支える路線バス等（民営路線バス・コミュニティ交通）を「幹線」として位置づけ、拠点間のアクセス強化を図ります。

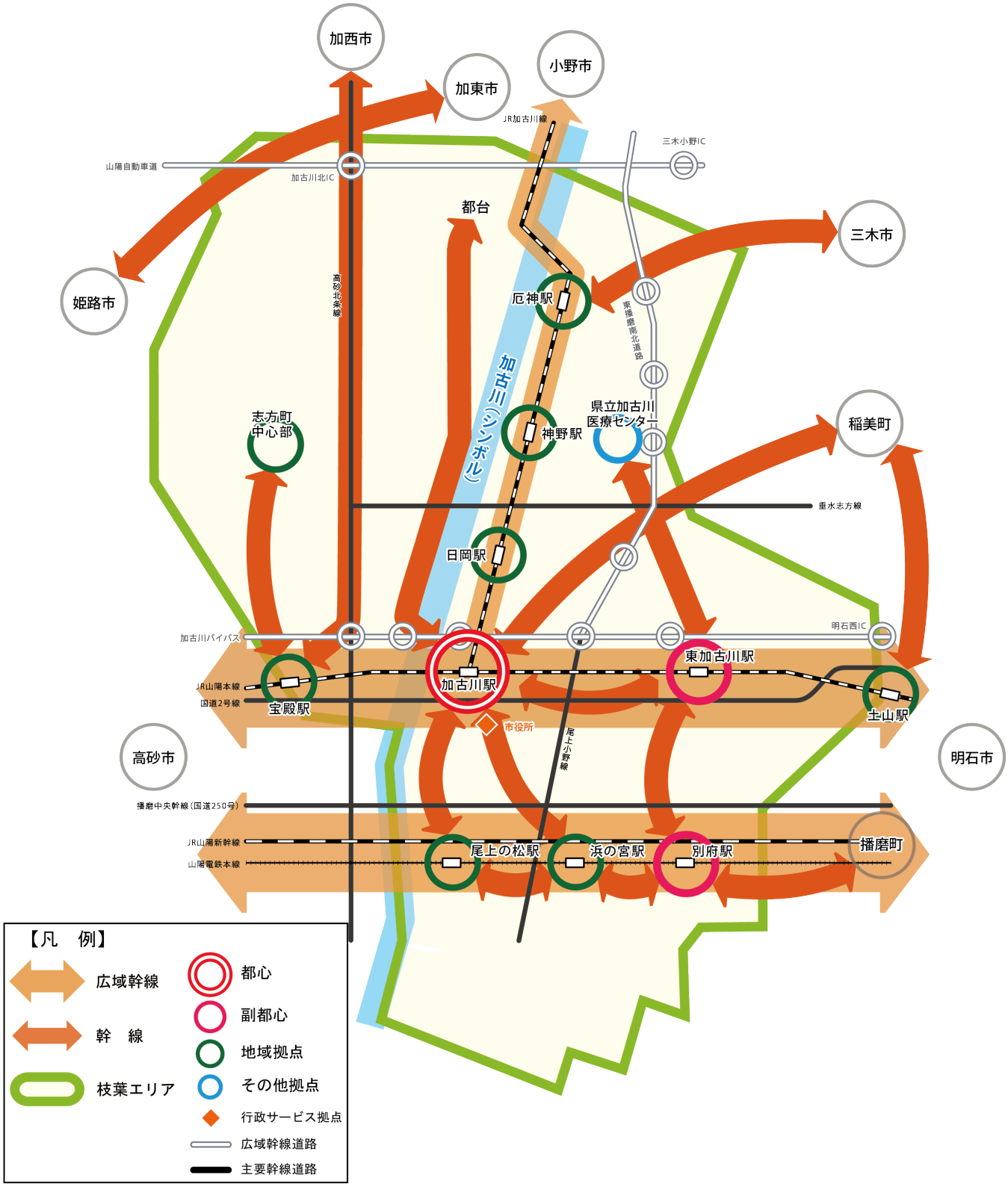
さらに、幹線の主要な拠点につなぐとともに、地域内の生活利便施設を結び、日常生活を補完する路線を「枝葉線」として位置づけ、コミュニティ交通だけでなく、自家用車を活用した多様な移動サービス、タクシー等が担います。

このように、本市の公共交通網を「広域幹線」「幹線」「枝葉線」に分類し、その役割を明確にすることで、市内のどの場所からでも便利に移動できる、質の高い公共交通網をめざします。

＜ 移動手段別の役割 ＞

移動手段			役　割	主な担い手
広域幹線	鉄道 高速バス	JR西日本 山陽電鉄 神姫バス	市外との移動を支える	事業者
幹線	民営路線バス	神姫バス	市内の都心や地域拠点間の移動を支える	事業者 行政
	コミュニティ交通	かこバス		
枝葉線	コミュニティ交通	かこバスミニ チョイソコかこがわ	地域内の生活を支える 地域と幹線を結ぶ	事業者 行政 地域
	自家用車を活用した移動サービス	上荘くるりん号		
	タクシー	タクシー各社	路線バス等では対応できない個別的な移動を支える	事業者
その他	公共交通を補完する移動	地域住民・企業による乗り合わせ等	共助・共創による地域の移動を支える	地域・企業等

＜ めざすべき公共交通網 ＞



※ 都心・副都心・地域拠点：都市計画マスタープランで位置付けられた商業、サービス、文化機能等の都市活動の中心地

3.4 計画全体の数値目標

基本理念及び基本方針に基づき、「めざすべき公共交通網」の実現に向けた取組の達成状況を把握・評価するため、計画全体の数値目標を設定しました。

＜ 計画全体の数値目標 ＞

数値目標1	公共交通利用割合の増加 適切な行政支出によりバスやコミュニティ交通等を維持するとともに、公共交通の利便性向上や利用促進により、公共交通利用割合の増加につなげます。
出典	市民交通行動アンケート調査
算出方法	「通院」、「買い物」、「通勤・通学」、「よく行く施設」への移動で、16 歳（高校生）以上の人が、公共交通（鉄道、民営路線バス、コミュニティ交通、タクシー）を利用している割合。 居住地区別年齢別に拡大係数を設定し、目的別の外出回数を考慮して、市民の 1 日当たりの総移動量を集計。
現状値	20 %　　【2025 年度】
目標値	25 %以上【2036 年度】
目標値設定の考え方	現状値よりも毎年 0.5 ポイント増加させ、目標年度では現状値よりも 5.0 ポイント高い 25%と設定します。

数値目標2	公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動ができる人の割合の増加 タクシー事業者や他分野との連携等により公共交通空白地域を解消し、誰もが安心して駅やバス停を利用できるようにバリアフリー化等を推進することで、公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動できる人の割合を増加します。
出典	地域幸福度（Well-being）アンケート
算出方法	「私の暮らしている地域では、公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動ができる」の項目に、「非常にあてはまる」、「ある程度あてはまる」と回答した人の割合。
現状値	43.6 %　　【2025 年度】
目標値	48.6 %以上【2036 年度】
目標値設定の考え方	現状値よりも毎年 0.5 ポイント増加させ、目標年度では現状値よりも 5.0 ポイント高い 48.6%と設定します。

数値目標3	行政支出額 1,000 円当たりの公共交通（民営路線バス・コミュニティ交通）利用者数の増加 公共交通（民営路線バス、コミュニティ交通）に対して適切な行政支出を行い、公共交通の利便性向上等により利用者数の増加、運賃収入の増加につなげることで、行政支出額当たりの公共交通利用者数の増加をめざします。
出典	公共交通利用者数：加古川市統計書、神姫バス所管データ 行政支出額：加古川市所管データ
算出方法	路線バス、かこバス、かこバスミニ、チョイソコかこがわ、上荘くるりん号への年間乗車人数を、路線バス、かこバス、かこバスミニ、チョイソコかこがわ、上荘くるりん号の年間行政支出額で除して算出（神姫バスの乗車人数は市内の利用者数）。
現状値	3.5 人/千円・年　　【2024 年度】
目標値	3.5 人/千円・年 以上　【2036 年度】
目標値設定の考え方	公共交通の利便性の向上による利用者数の増加は、より大きな値が望ましいですが、これまでの利用状況等を踏まえて、現状値以上の行政支出額当たりの利用者数を目標値とします。

第4章　めざす姿実現に向けた取組方針及び施策

4.1　施策体系

基本理念、基本方針のもと、以下に示す施策体系に基づき、具体的な施策や事業を展開します。

＜ 施策体系 ＞

基本理念	基本方針	取組方針	施策
「日々の暮らしの安心と楽しさを　ともにはぐくみ、ともに支える地域公共交通をめざして」	基本方針1 交流や活動が広がる幹線ネットワークの確保・維持	取組方針1 広域幹線の維持・改善	1-1　鉄道の維持・改善
			1-2　都心・副都心や地域拠点の整備との連携
		取組方針2 幹線の維持・改善	2-1　路線バスの維持・改善
			2-2　かこバスの維持・改善
			2-3　幹線バス路線の再編
			①　道路整備状況に対応したバス路線の再編
			②　土地利用状況に対応したバス路線の再編
			③　その他需要に応じたバス路線の再編
			2-4　バスベイの設置推進
	基本方針2 日常生活の移動を支える枝葉交通の確保・維持	取組方針3 枝葉線の維持・改善	3-1　かこバスミニの維持・改善
			3-2　デマンドタクシーの維持・改善
			3-3　上荘くるりん号の維持・改善
			3-4　枝葉線の再編
		取組方針4 公共交通空白地域解消や多様な連携による移動手段確保	4-1　公共交通空白地域等の解消
			4-2　タクシーとの連携による移動手段の確保
			4-3　他分野との連携による移動手段の確保
	基本方針3 誰もが利用しやすい持続可能な公共交通の整備	取組方針5 ユニバーサルデザインの推進	5-1　交通結節点におけるバリアフリー化の推進
			5-2　安全・快適な車両環境の充実
			5-3　ハード整備を補完するソフト対策の推進
			①　交通事業者の接遇研修の実施
			②　心のバリアフリー普及促進
			③　バリアフリー情報・運行情報等の提供
		取組方針6 公共交通の利便性・快適性の向上	6-1　運賃及び割引制度の見直し
			6-2　キャッシュレス決済やICカード定期券の導入推進
			6-3　新技術の活用を見据えた移動サービスの検討
			6-4　待合環境の改善
			6-5　サイクルアンドライド駐輪場の整備
			6-6　来訪者にもわかりやすい公共交通情報の発信
		取組方針7 公共交通の持続性の確保	7-1　運賃以外の収入の確保
			7-2　地域・企業との協働
			7-3　モビリティ・マネジメントの実施
			7-4　公共交通利用促進イベントの開催
			7-5　環境負荷の低い車両の導入支援
			7-6　運転士確保に向けた取組推進

4.2 施策

基本方針1　交流や活動が広がる幹線ネットワークの確保・維持

取組方針1	広域幹線の維持・改善

めざす公共交通網で示す「広域幹線」である鉄道を維持・改善し、都心、副都心、地域拠点の整備に合わせて、交通結節機能の充実を図ります。

＜ 取組方針1の施策 ＞

施策1-1　鉄道の維持・改善

施策1-2　都心・副都心や地域拠点の整備との連携

取組方針1の数値目標は、以下のとおり設定しました。

＜ 取組方針1の数値目標 ＞

取組方針1の数値目標	鉄道利用者数の増加 鉄道の利用促進や観光分野等との連携、鉄道駅の鉄道とバスの交通結節機能の充実等による利便性向上により、鉄道利用者の増加をめざします。
出典	加古川市統計書
算出方法	市内のJR山陽本線・加古川線、山陽電鉄各駅の乗車人員 （土山駅、加古川駅、東加古川駅、宝殿駅、日岡駅、神野駅、厄神駅 別府駅、浜の宮駅、尾上の松駅）
現状値	24,475 千人/年度　　【2024 年度】
目標値	24,475 千人/年度 以上 【2036 年度】
目標値設定の考え方	目標値としては、より大きな値が望ましいですが、これまでの利用状況等を踏まえて、今後の人口減少を踏まえても利用者数が減少しないことをめざして、現状値以上の利用者数を目標値とします。

施策1-1　鉄道の維持・改善

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政
	継続実施			

施策内容

□ 山陽本線沿線市町連絡会、JR加古川線・神戸電鉄粟生線・北条鉄道利用促進協議会等に参画し、関係市町と協力しながら維持・改善に努めます。

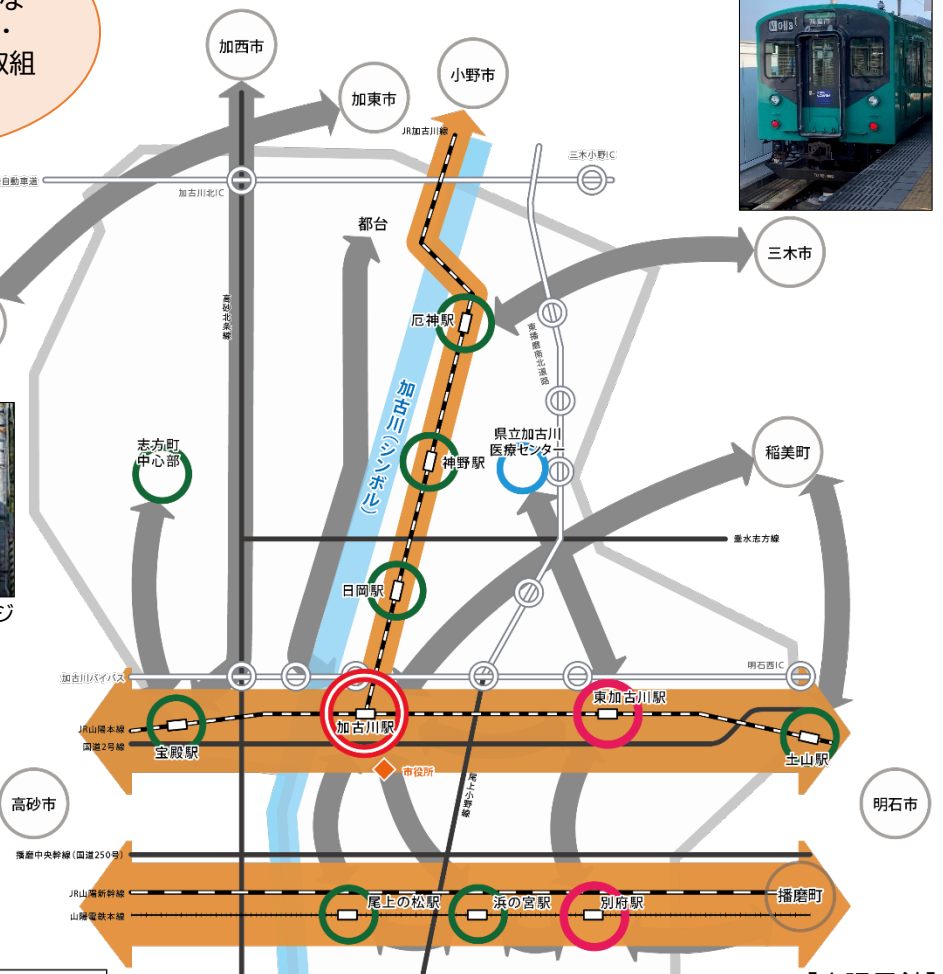
＜ 鉄道の維持・改善 ＞

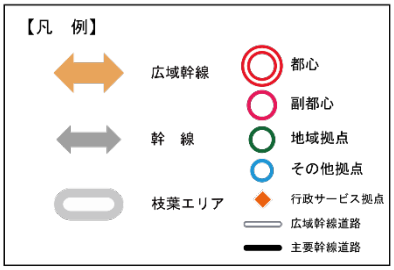
関係市町と連携し、地域にとって必要な鉄道を「守り・育て・使いやすくする」取組を継続して実施

［ JR 加古川線 ］

［JR 山陽本線］

出典）JR 西日本ホームページ





［山陽電鉄］

出典）山陽電車ホームページ

施策1-1　鉄道の維持・改善

＜ 具体的な取組（例）＞

利用促進・情報発信

沿線イベントや観光情報と連携した利用促進キャンペーンの実施、SNSや広報紙による情報発信

通勤・通学利用の支援

定期券購入助成や通学利用の支援など、日常利用の拡大に向けた取組の検討

観光・交流との連携

観光施設やイベントと連携した企画乗車券の導入や、駅からの二次交通との連携強化

利便性・快適性の向上

駅のバリアフリー化や待合環境の改善、わかりやすい運行情報の提供などを要望・支援

地域の声を反映した改善要望

地域住民や利用者の意見を把握し、運行内容やサービス改善に向けた要望活動を実施

各種取組を推進し、
広域幹線ネットワーク
を維持・改善

施策1-2　都心・副都心や地域拠点の整備との連携

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）
	継続実施		

実施主体

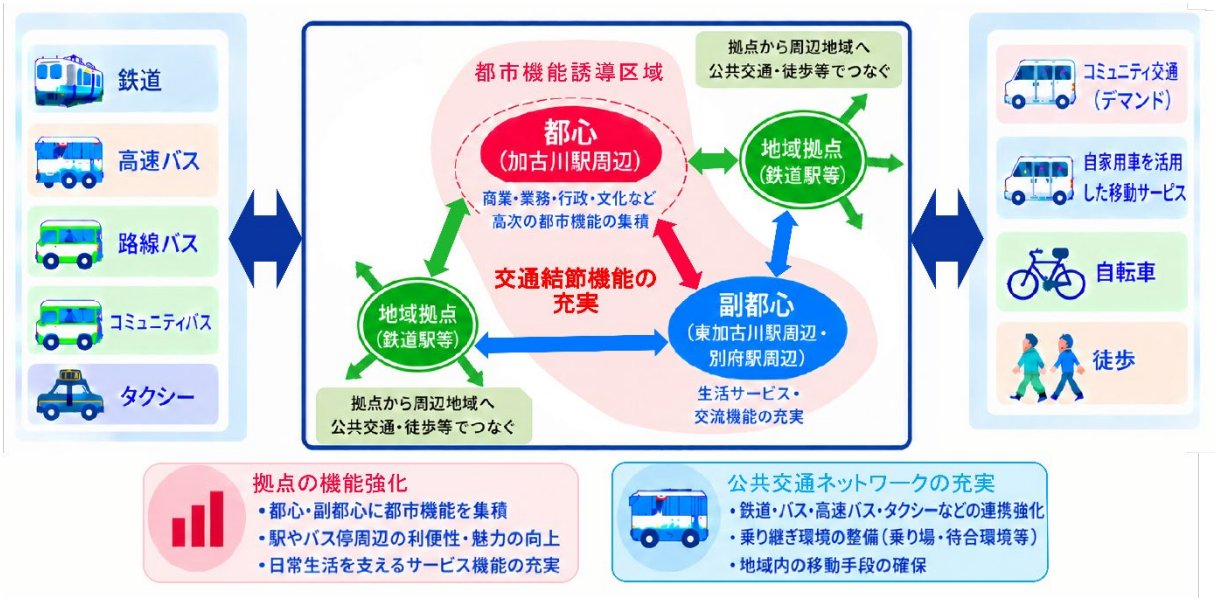
・運行事業者
・行政

施策内容

□ 加古川駅周辺の再整備をはじめとした、都心（加古川駅周辺）、副都心（東加古川駅周辺、別府駅周辺）、地域拠点の整備に合わせて、交通結節機能の充実を図ります。

□ 都心、副都心と地域拠点間の公共交通によるアクセスの充実を図ります。

＜ 都心・副都心・地域拠点の整備との連携イメージ ＞



＜ 交通結節機能充実の具体例 ＞

取組方針2　幹線の維持・改善

めざす公共交通網で示す「幹線」である民営路線バス及びかこバスについて、道路整備状況・土地利用状況・その他需要に対応したバス路線の再編やバスベイの設置推進を図り、幹線バス路線を維持・改善します。

＜ 取組方針2の施策 ＞

- 施策 2-1　路線バスの維持・改善
- 施策2-2　かこバスの維持・改善
- 施策2-3　幹線バス路線の再編
  - ① 道路整備状況に対応したバス路線の再編
  - ② 土地利用状況に対応したバス路線の再編
  - ③ その他需要に応じたバス路線の再編
- 施策2-4　バスベイの設置推進

取組方針2の数値目標は、以下のとおり設定しました。

＜ 取組方針2の数値目標 ＞

取組方針2の数値目標	民営路線バス・かこバスの利用者数の増加 適切な行政支出により民営路線バスやかこバスの運行を維持するとともに、利便性向上や利用促進により利用者数の増加をめざします。
出典	民営路線バス：神姫バス提供データ かこバス：加古川市統計書
算出方法	神姫バスの加古川市内利用者数と、かこバスの利用者数を合計
現状値	1,373 千人/年度　　【2024 年度】
目標値	1,500 千人/年度　以上　【2036 年度】
目標値設定の考え方	既存路線のさらなる利用促進及び、今後の新たな移動需要を見据え、現状値よりも利用者が 10%程度増加することをめざして目標値を設定しました。

施策2-1　路線バスの維持・改善

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）
	継続実施		

実施主体

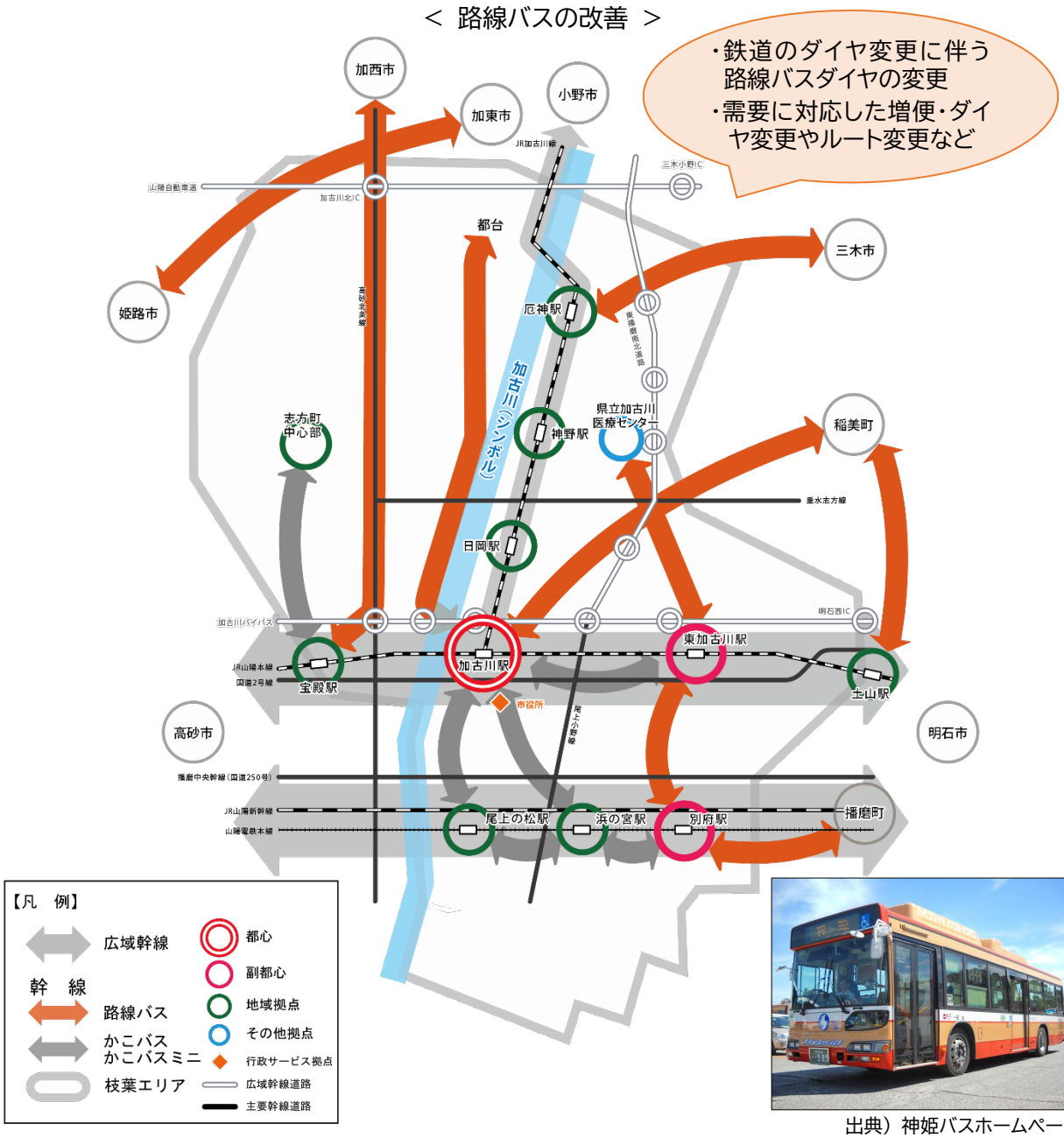
・運行事業者
・行政

施策内容

□ 各路線の役割や利用状況、社会情勢の変化を踏まえた見直しを実施し、利便性の向上を図ります。

□ 効率的・効果的な財政支出を継続するとともに、国の地域公共交通確保維持事業による国庫補助金や兵庫県のバス対策費補助金を活用し、運行を維持します。

＜ 路線バスの改善 ＞



出典）神姫バスホームページ

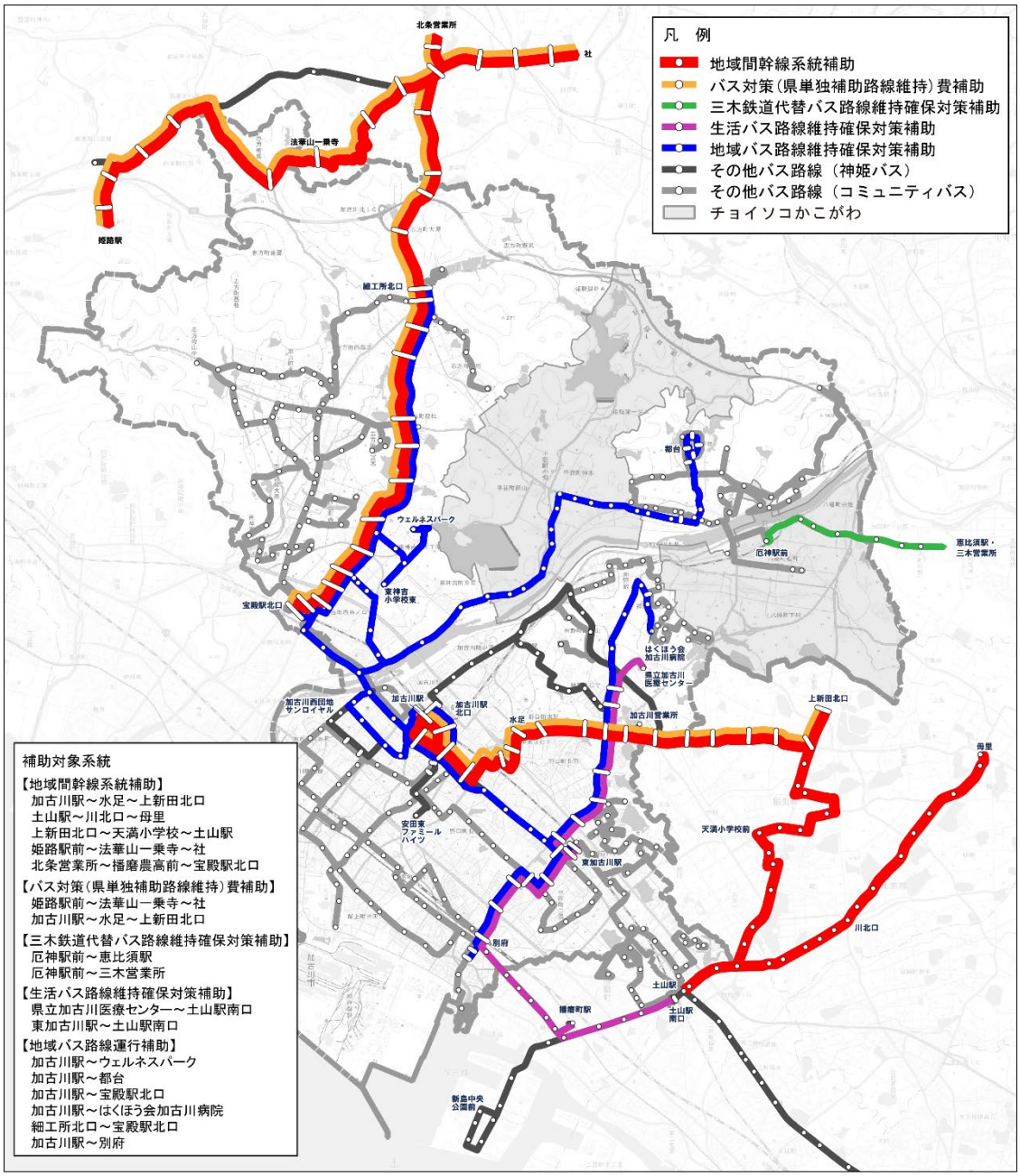
施策2-1　路線バスの維持・改善

＜ 路線バスに対する国・県・市の補助制度 ＞

	補助の概要
複数市町に跨る路線	□地域間幹線系統補助≪バス対策（国庫協調補助路線維持）費補助≫ ※国・県・市による補助 要件：・複数の市町に跨る系統 ・運行回数　3回以上/日 ・輸送量　15 人以上 150 人以下/日 ※平均乗車密度 5 人未満の対象系統については一部補助カット 補助対象経費：・補助対象経常費用－経常収益（ただし、補助対象経常費用の 9/20 まで）
	■バス対策（生活交通路線維持）費補助 ※市による補助 要件：・国庫協調補助路線のうち、経常収益が補助対象経常費用の11/20に達していない系統 補助対象経費：・（補助対象経常費用の 11/20）－経常収益
	□バス対策（県単独補助路線維持）費補助 ※県・市による補助 要件：・複数の市町に跨る系統 ・平均乗車密度　2 人以上 15 人以下 ・運行回数　10 回以下/日 ・輸送量　2 人以上 50 人以下/日 補助対象経費：・補助対象経常費用－経常収益
	□三木鉄道代替バス路線維持確保対策補助 ※市による補助 補助対象経費：・補助対象経常費用－経常収益（補助系統の本市運行キロ分）
	□生活バス路線維持確保対策補助 ※市による補助 補助対象経費：・補助対象経常費用－経常収益（補助系統の本市運行キロ分）
市内完結路線	□地域バス路線運行補助 ※市による補助 補助対象経費：・補助対象経常費用－経常収益

施策2-1 路線バスの維持・改善

＜ 補助対象路線 ＞



＜ 地域間幹線系統補助の対象となる区間の位置づけ・役割 ＞

系統	区間	計画における位置づけ	役割
15 系統	加古川駅～水足～上新田北口	幹線	本市中央部と稲美町をつなぐ役割
3 系統	土山駅～川北口～母里	幹線	本市南東部と稲美町をつなぐ役割
2 系統	上新田北口～天満小学校～土山駅	幹線	本市南東部と稲美町をつなぐ役割
72 系統	姫路駅前～法華山一乗寺～社	幹線	本市北西部と加西・姫路をつなぐ役割
北条線	北条営業所～播磨農高前～宝殿駅北口	幹線	本市南西部と加西市をつなぐ役割

施策2-2　かこバスの維持・改善

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）
	継続実施		

実施主体

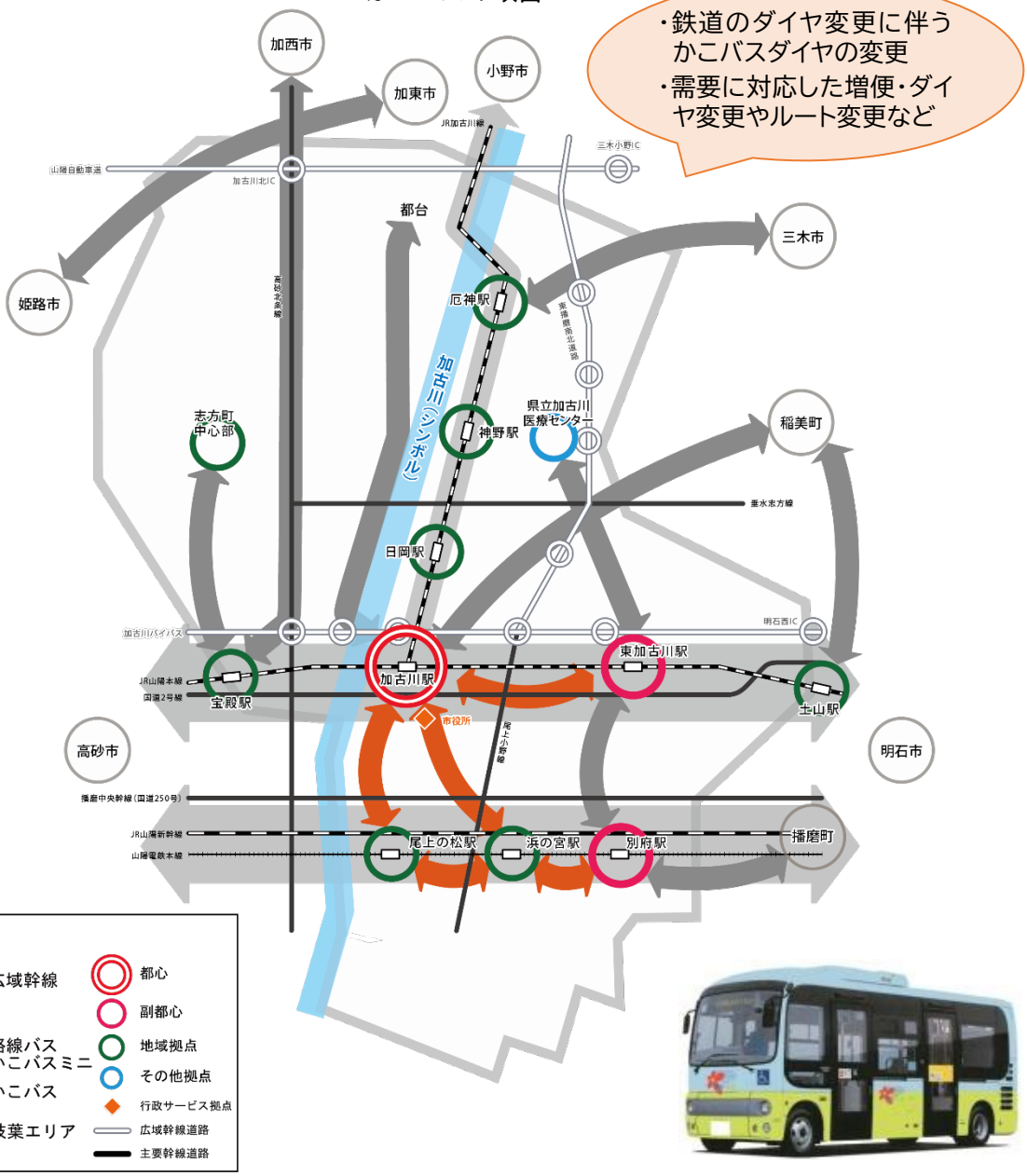
・運行事業者
・行政

施策内容

□ 需要に応じたダイヤやルートの改善等により、利便性の向上を図ります。
□ 効率的・効果的な財政支出を継続し、利便性を確保した運行を維持します。

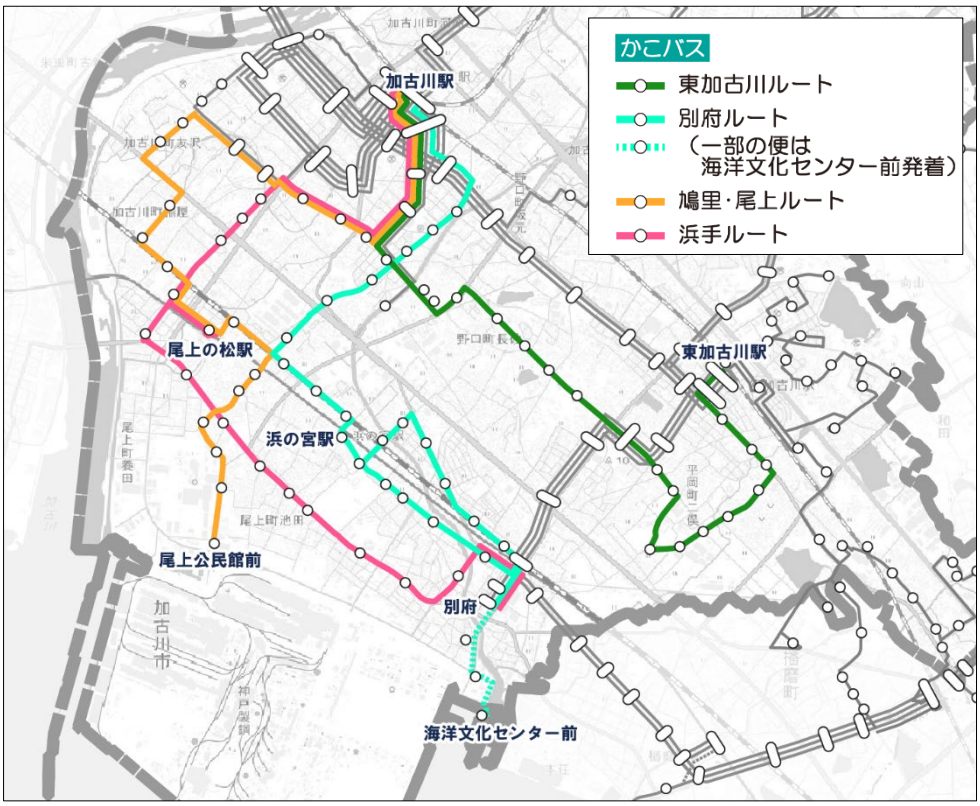
＜ かこバスの改善 ＞

・鉄道のダイヤ変更に伴うかこバスダイヤの変更
・需要に対応した増便・ダイヤ変更やルート変更など



施策2-2　かこバスの維持・改善

＜ かこバス路線網 ＞



※市による運行補助（コミュニティバス路線運行補助）

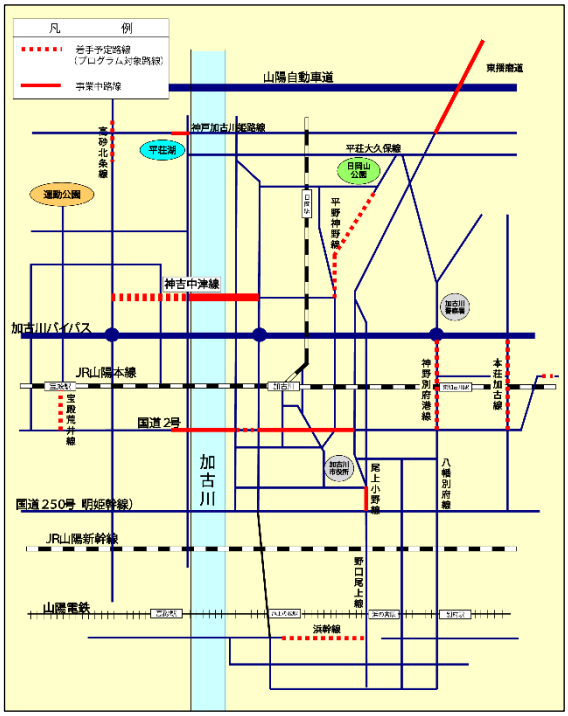
施策2-3　幹線バス路線の再編

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政
	→	→		

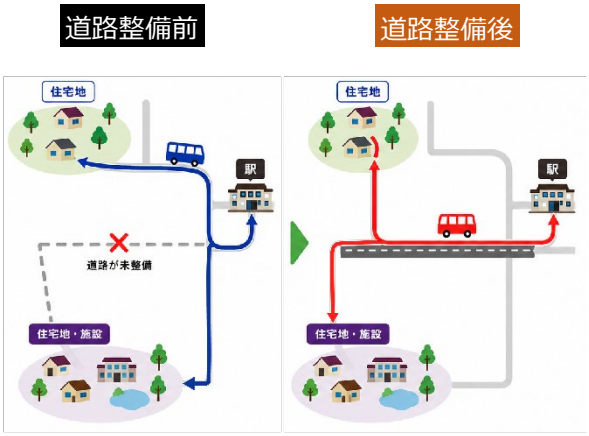
施策内容：2-3① 道路整備状況に対応したバス路線の再編

■ 神吉中津線等の道路整備に伴い、ルート変更等も含めて幹線バス路線を再編します。

＜ 道路整備プログラムとバス路線再編のイメージ ＞



道路整備に合わせて、バスの利便性が向上するバス路線への再編を検討します。

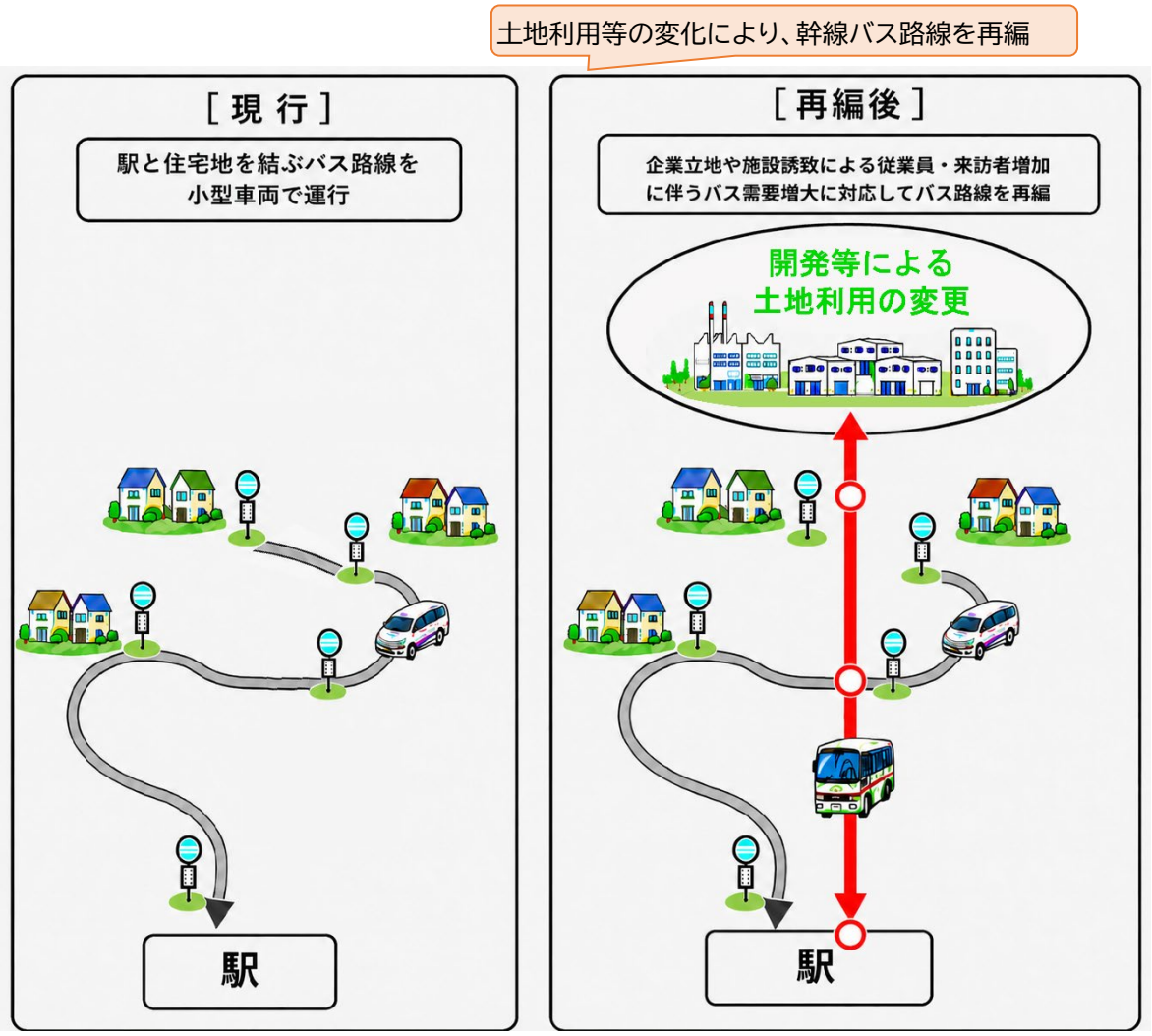


出典）加古川市道路整備プログラム【改訂版】（令和７年２月公表）を基に作成。

施策内容：2-3② 土地利用状況に対応したバス路線の再編

■ 土地利用の変化に伴うバス路線の役割や利用状況、沿線施設の立地状況等に対応し、交通モードの変更、ルート変更等も含めて幹線バス路線を再編します。

＜ バス路線再編イメージ ＞



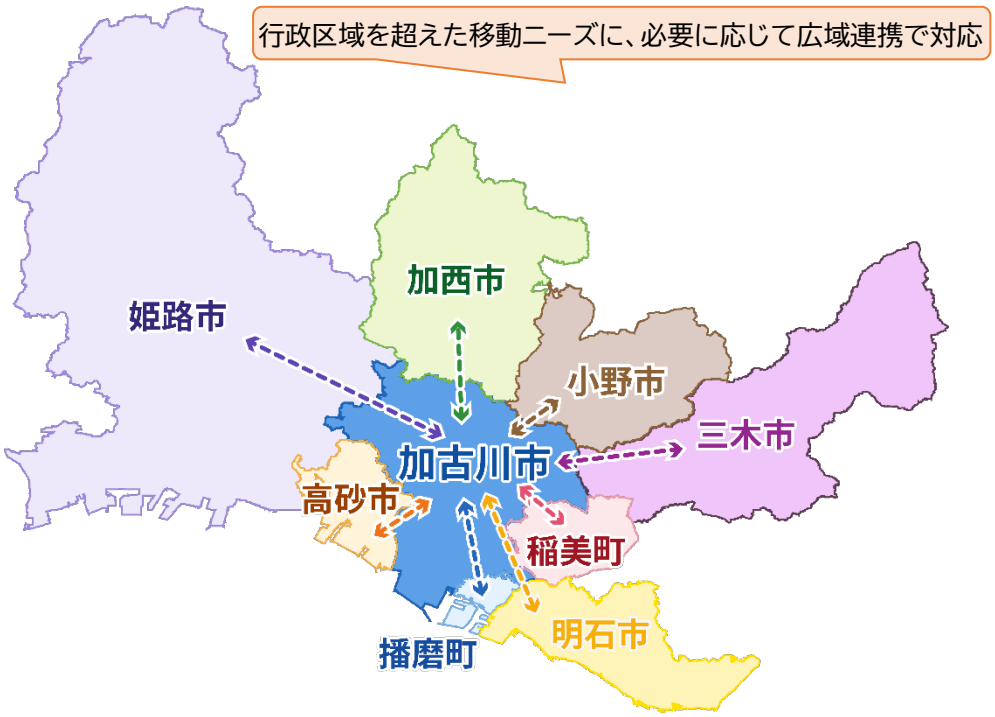
施策内容：2-3③ その他需要に応じたバス路線の再編

■ 利用状況や需要を踏まえて、コミュニティバス等への転換を検討し、移動サービスを確保します。

■ 行政区域を超えた需要については、必要に応じて周辺市町と連携して移動サービスの確保を目指します。

＜ 需要に応じたダウンサイジングのイメージ ＞

＜ 周辺市町と連携した広域的な移動手段の確保イメージ ＞



施策2-4　バスベイの設置推進

実施時期				実施主体
現況	（2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政
	継続実施			

施策内容

□ 道路等の整備に合わせて、必要箇所にバスベイを設置し、バスの停車による後続車への影響を緩和するとともに、定時運行を守るための時間調整場所を確保します。

【 バスベイとは 】

◇バス乗客の乗降のために、本線車道から側方に切り込んだバス専用の停車スペースです。

◇バス停車時に後続車の追い越しが容易なため、交通渋滞の緩和や、事故の防止につながり、安全性と利便性の高いバスの運行や、スムーズな乗り降りが可能となります。

＜ 設置済のバスベイ（東加古川病院前バス停）＞

バスベイにバス車両が停車して、一般車両が車線を走行している（渋滞していない）写真に変更します。

取組方針3　枝葉線の維持・改善

めざす公共交通網で示す「枝葉線」であるかこバスミニ、デマンドタクシー、上荘くるりん号を維持・改善します。

＜ 取組方針3の施策 ＞

- 施策3-1　かこバスミニの維持・改善
- 施策3-2　デマンドタクシーの維持・改善
- 施策3-3　上荘くるりん号の維持・改善
- 施策3-4　枝葉線の再編

取組方針3の数値目標は、以下のとおり設定しました。

＜ 取組方針3の数値目標 ＞

取組方針3の数値目標	かこバスミニ・デマンドタクシー・上荘くるりん号の利用者数の増加 適切な行政支出により、コミュニティ交通の運行を維持するとともに、利便性の向上や利用促進を図り、利用者数の増加をめざします。
出典	加古川市統計書
算出方法	かこバスミニ、チョイソコかこがわ、上荘くるりん号の年間利用者数の合計
現状値	8.0 万人/年度　　【2025 年度】
目標値	9.0 万人/年度 以上　【2036 年度】
目標値設定の考え方	既存路線の利用促進及び、ルートの新設等により、利用者を 10～15%増加させることをめざして、目標値を設定しました。

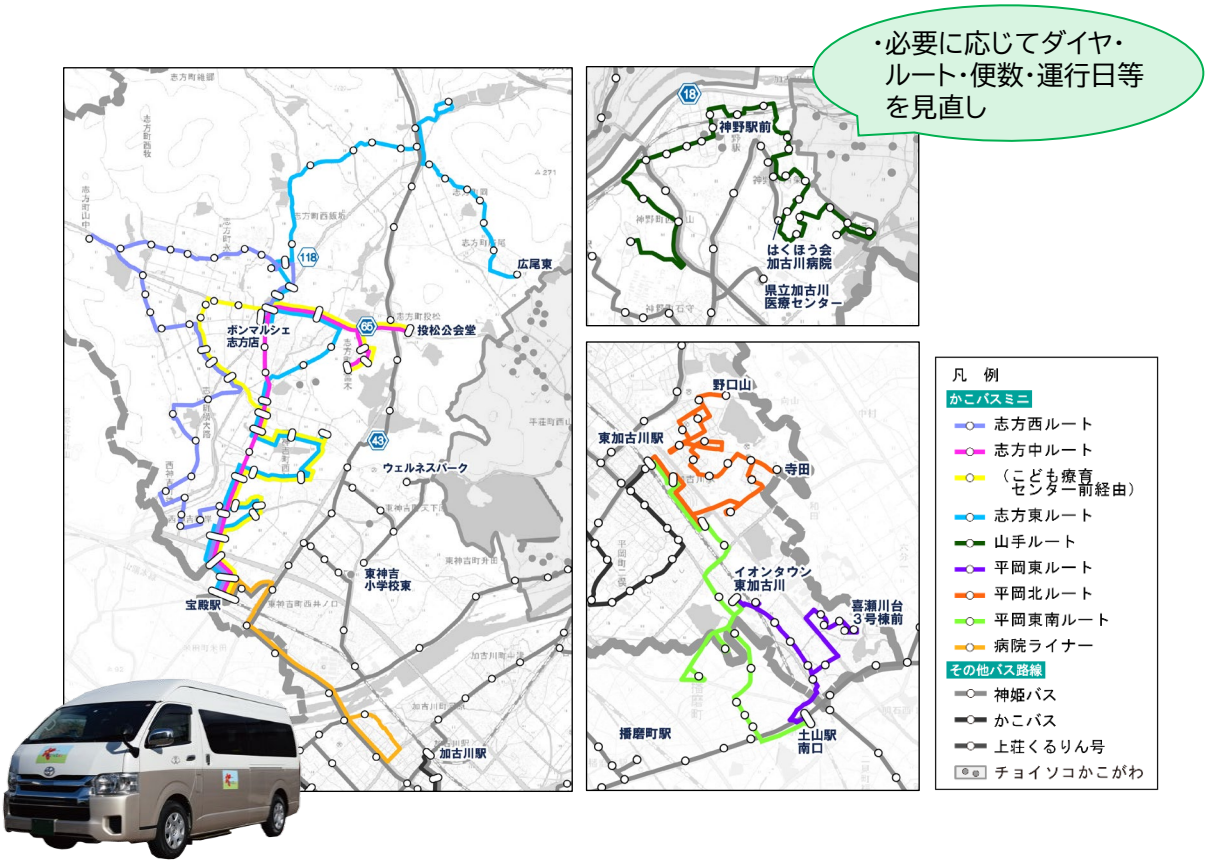
施策3-1　かこバスミニの維持・改善
施策3-2　デマンドタクシーの維持・改善
施策3-3　上荘くるりん号の維持・改善

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政 ・地域住民
	継続実施			

施策内容

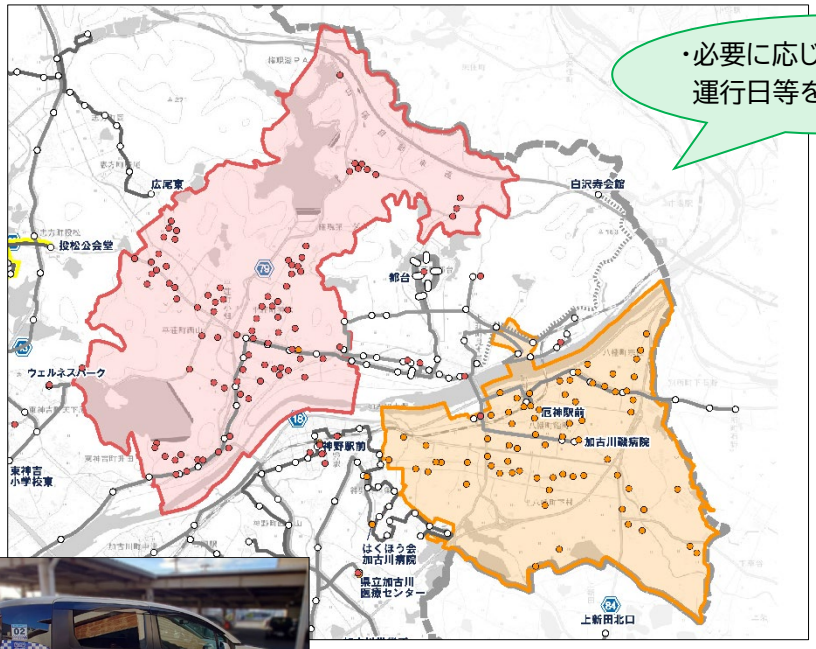
□ 必要に応じてダイヤ・ルート・便数・運行日等の見直しを検討し、利便性向上を図ります。
□ バス停の維持・修繕により、利用環境の改善を図ります。
□ 効率的・効果的な財政支出を継続し、利便性を確保した運行を維持します。
□ 上荘くるりん号では、ドライバーの高齢化等を踏まえ、継続的な運行維持をめざします。

＜ かこバスミニ路線網 ＞



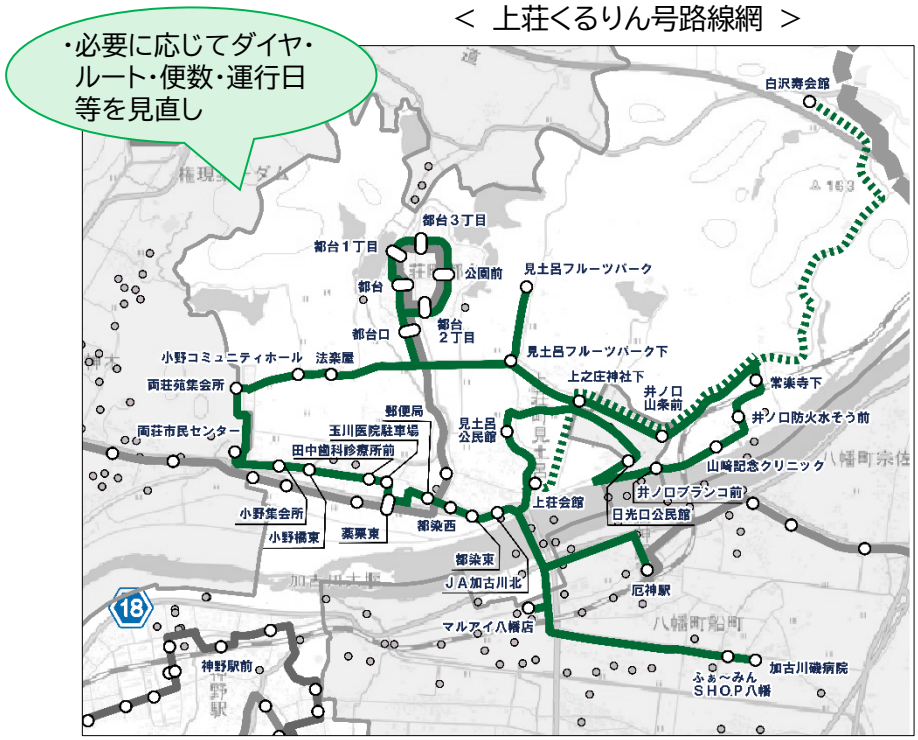
※市による運行補助（かこバスミニ路線運行補助金）

＜ デマンドタクシー（チョイソコかこがわ）運行区域 ＞



※市による運行補助（加古川市デマンドタクシー運行補助金）

＜ 上荘くるりん号路線網 ＞



※市の委託により上荘公共交通協議会が運行

施策3-4　枝葉線の再編

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政 ・地域住民

施策内容

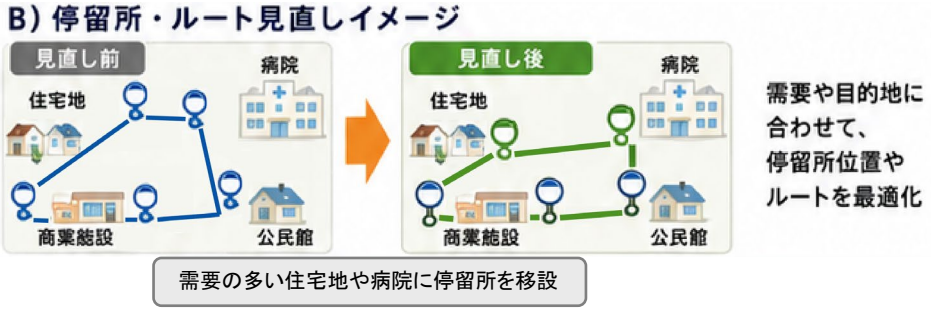
□ 利用状況や地域の課題を踏まえ、適切な運行形態の検討を継続的に行います。

□ 需要等必要に応じて、停留所位置の見直しやルート変更等を検討し、利便性の向上を図ります。

□ 上荘くるりん号については、ドライバーの高齢化等を踏まえ、持続可能性を検証し、必要に応じて交通モードの変更を検討します。

＜ 枝葉線の再編イメージ ＞

地域の実情に合わせて、より使いやすい運行形態へ見直し



取組方針4　公共交通空白地域解消や多様な連携による移動手段確保

タクシーの活用や、他分野との連携等、地域に適した移動の仕組みを構築し、公共交通空白地域を解消して、市民の移動手段の充実を図ります。

また、公共交通不便地域についても、多様な連携による移動手段の確保を図ります。

＜ 取組方針4の施策 ＞

- 施策 4-1　公共交通空白地域等の解消
- 施策 4-2　タクシーとの連携による移動手段の確保
- 施策 4-3　他分野との連携による移動手段の確保

取組方針4の数値目標は、以下のとおり設定しました。

＜ 取組方針4の数値目標 ＞

取組方針4の数値目標	交通手段がないために外出を控えている高齢者割合の減少 既存公共交通の再編や、タクシー事業者や他分野との連携等により公共交通空白地域を解消し、高齢者をはじめ誰もが移動しやすい環境を整備することで、交通手段がないために外出を控えている高齢者割合の減少をめざします。
出典	高齢者と介護保険に関する調査
算出方法	「外出を控えていますか。」の問に「はい」と回答、かつ、外出を控えている理由を「交通手段がない」と回答した人の割合。
現状値	6.2%　　【2025 年度】
目標値	3.4% 未満　【2036 年度】
目標値設定の考え方	過去の調査結果で最も割合が少なかった2014年度調査結果(3.4%)より下げることをめざして目標値を設定しました。

施策4-1　公共交通空白地域等の解消

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・地域住民 ・行政 ・他分野を含む関係者

施策内容

□ 公共交通空白地域等の解消のため、ルート再編や新たな移動サービスの導入等を検討します。

□ 公共交通を補完する移動も含め、地域に適した移動の仕組みを構築します。

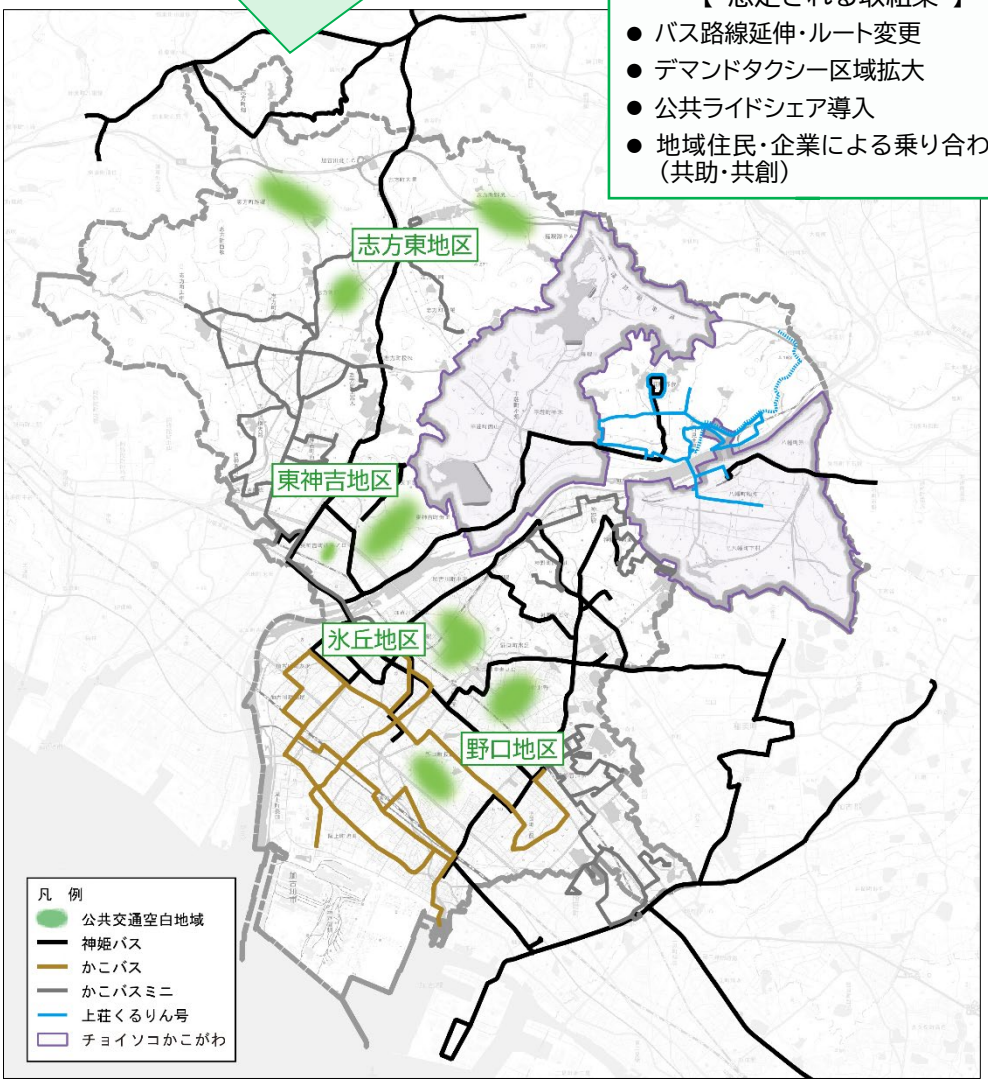
＜ 本市の公共交通空白地域 ＞

○本市には「志方東地区」、「東神吉地区」、「氷丘地区」、「野口地区」に公共交通空白地域が存在しています。

○地域や交通事業者と協議し、合意形成を図りながら移動の仕組みの構築を進めていきます。

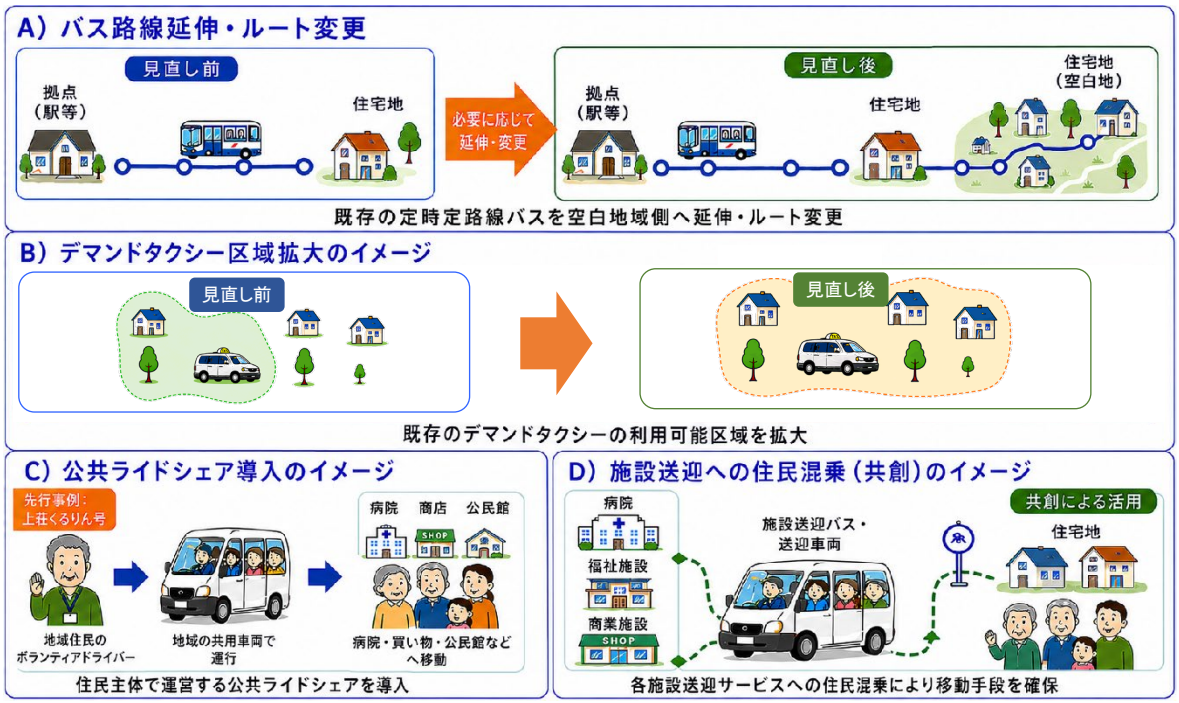
4 地区の交通空白解消に向けて取組みを推進

【 想定される取組案 】
- バス路線延伸・ルート変更
- デマンドタクシー区域拡大
- 公共ライドシェア導入
- 地域住民・企業による乗り合わせ等（共助・共創）



施策4-1　公共交通空白地域等の解消

＜ 交通空白解消の取組イメージ ＞



施策4-2　タクシーとの連携による移動手段の確保

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政

施策内容

□ タクシー事業者によるかこバスミニやデマンドタクシーの運行を継続し、市民の移動手段を確保します。

□ 地域の移動サービスの確保やタクシーの活用推進等、引き続きタクシー事業者との連携を推進します。

□ 高齢者や自動車運転免許返納者等のタクシー料金助成の導入を含めて、タクシーの利用促進を検討します。

＜ タクシー事業者によるかこバスミニ・デマンドタクシーの運行 ＞

［ かこバスミニ ］

［ チョイソコかこがわ ］

タクシー事業者による運行継続

【 行政によるタクシー待機所確保の事例 】

［ タクシー配車・待機支援補助金：下関市 ］

- 下関市では、地域のタクシー車両台数の確保のため、タクシー事業者が不足している地域等において、タクシーの配車・待機費用を補助しています。
- タクシー車両台数を確保することで、地域住民の移動手段を確保しています。

出典）下関市ホームページを基にイメージを作成

施策4-3　他分野との連携による移動手段の確保

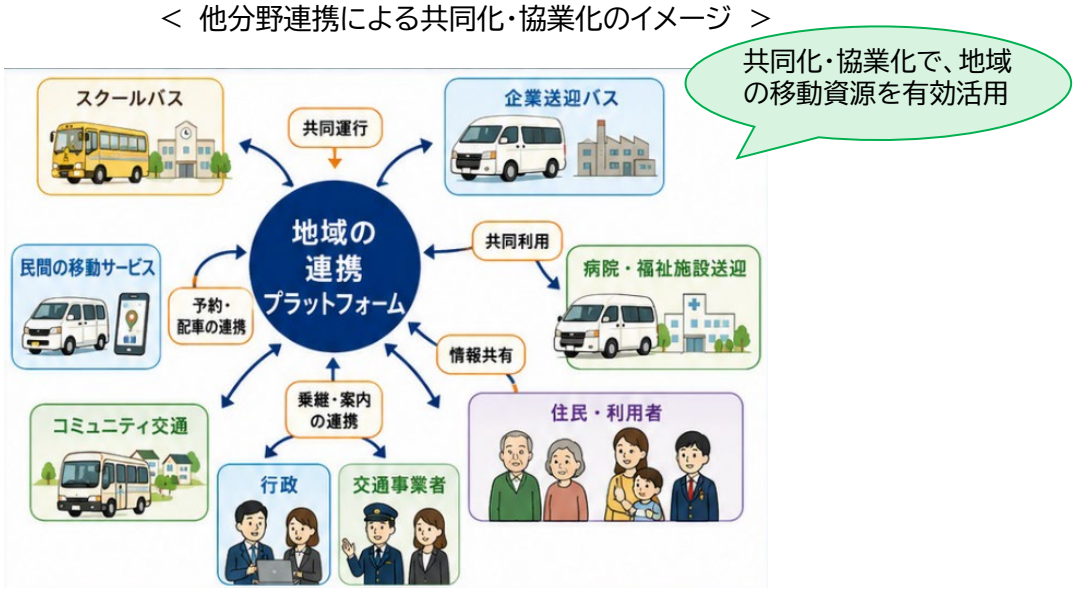
実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・他分野を含む関係者 ・地域住民 ・行政
	→			

施策内容

□ 企業送迎バス、民間の移動サービス等の空き時間を活用する等、他分野の移動サービスとの連携を検討し、市民の移動環境の向上を図ります。

□ 他分野の移動サービスとの連携に当たっては、国の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト「共同化・協業化促進タイプ」等の補助事業等を活用した実施を推進します。

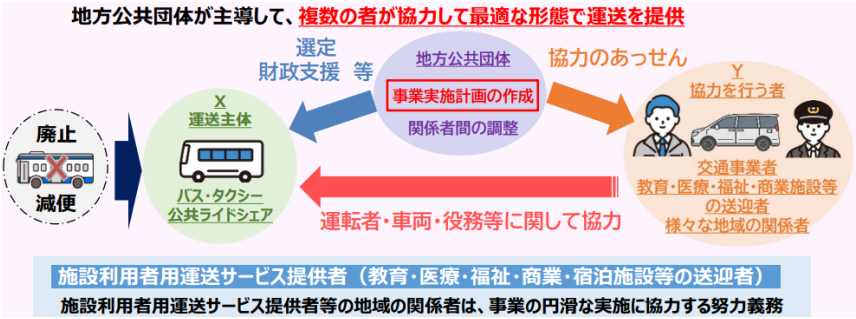
＜ 他分野連携による共同化・協業化のイメージ ＞



＜ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の閣議決定 ＞

○地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るため、教育文化・医療・福祉・商業・観光等に係る施設の利用者向け送迎サービスを提供する者（施設利用者用運送サービス提供者）が、「交通空白」等解消の円滑な実施に協力することが努力義務とされました。

【 施設送迎者による交通空白等解消のイメージ 】



出典）国土交通省ホームページ

取組方針5　ユニバーサルデザインの推進

公共交通の利用環境について、ハード・ソフトの両面からバリアフリー化に取り組み、誰もが安全・安心かつ円滑に利用できるユニバーサルデザインを推進します。

＜ 取組方針 5 の施策 ＞

- 施策5-1　交通結節点におけるバリアフリー化の推進
- 施策5-2　安全・快適な車両環境の充実
- 施策5-3　ハード整備を補完するソフト対策の推進
  - ① 交通事業者の接遇研修の実施
  - ② 心のバリアフリー普及促進
  - ③ バリアフリー情報・運行情報等の提供

取組方針5の数値目標は、以下のとおり設定しました。

＜ 取組方針5の数値目標 ＞

取組方針5の数値目標	利用しやすさに配慮した車両（ノンステップバス等を含む）の増加 ノンステップバスの導入や、利用者の利用しやすさに配慮した既存車両の乗降環境の改善により、これまでバスやコミュニティ交通を利用していなかった人も利用しやすくなることから、利用しやすさに配慮した車両の増加をめざします。
出典	加古川市所管データ、神姫バス提供データ
算出方法	民営路線バスやコミュニティ交通のノンステップバスの導入台数に加え、利用しやすさに配慮した吊革やステップ等の改善措置を実施している車両台数の割合
現状値	59 %　　【2026 年度】
目標値	80 %以上　【2036 年度】
目標値設定の考え方	利用しやすさに配慮した車両の導入率は、100%となることが望ましいですが、現在運行している車両の状況を考慮し、兵庫県の「福祉のまちづくり基本方針」の目標値である 80%を目標値として設定しました。

施策5-1　交通結節点におけるバリアフリー化の推進

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）
	継続実施		

実施主体

・運行事業者
・行政

施策内容

□ 高齢者、障がい者をはじめ誰もが利用しやすい鉄道駅等の交通結節点をめざし、バリアフリー化を推進します。

＜ 鉄道駅のバリアフリー化 ＞

○バリアフリー法でバリアフリー化が目標とされている、平均利用者数が１日 3,000 人以上（乗車人員 1,500 人以上）の JR 山陽本線、山陽電鉄の駅では、エレベーターおよび多機能トイレは整備されています。
○鉄道駅のエレベーター等の設置については、駅の利用状況をみながら必要に応じて検討します。
○厄神駅には多機能トイレが整備されていないため、整備を検討します。
○視覚や聴覚等に障害のある方にも必要な情報が伝わるよう、音声案内や電光表示、筆談対応等を行っています。

〔 多機能トイレとは 〕
◇車いす使用者が利用できる十分な広さや手すりに加え、おむつ替えシートやベビーチェアなどの設備を備え、車いす使用者だけでなく、高齢者、障害者、子ども連れなど、さまざまな人が利用しやすいよう配慮されたトイレ。

出典）兵庫県立丹波並木道中央公園ホームページ

【 鉄道駅のバリアフリー化事業例 】

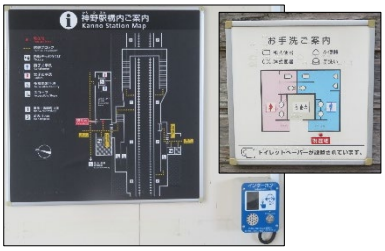
［エレベーター設置］
山陽電鉄 尾上の松駅

［スロープ設置］
JR加古川線 神野駅

［内方線付き点状ブロックの設置］
山陽電鉄 別府駅

出典）政府広報オンラインホームページ

［点字付き案内板］
JR加古川線 神野駅



［ホーム安全スクリーンの整備］
ホーム柵を補完する設備として、ホームからの利用者の転落をセンサーで検知・判定し、列車との接触を未然に防止する「ホーム安全スクリーン」の整備を推進します。

ホーム安全スクリーンのシステム概要図

出典）JR西日本ホームページ

施策5-2 安全・快適な車両環境の充実

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政
	継続実施			

施策内容

□ 利用しやすさや安全性・快適性に配慮した車両環境の整備を進めます。

□ 高齢者や障がい者、ベビーカーを利用する人等も利用しやすいノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を推進します。

＜ ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入＞

○国や県の補助制度等を活用し、交通事業者によるノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。

【 国によるバリアフリー化のための支援 】

[地域公共交通確保維持改善事業（バリアフリー化設備等整備事業）：国土交通省]

補助対象事業者	乗合バス関係・タクシー関係	
補助対象内容	・ノンステップバス・リフト付きバスの導入 ・補助率 1/4 又は補助対象経費と通常車両価格との差額の 1/2 のいずれか少ない額（上限 140 万円） [ノンステップバス（例）] 出典）伊予鉄バスホームページ	・福祉タクシーの導入 （ユニバーサルデザインタクシー含む） ・補助率 1/3 [ユニバーサル デザインタクシー（例）] 出典）国土交通省ホームページ

＜ 既存車両の乗降環境の改善 ＞

○「かこバスミニ」や「上荘くるりん号」では、乗降時の段差を緩和するため、乗降補助ステップを設置し、「チョイソコかこがわ」や「上荘くるりん号」では、乗降時に身体を支えるための補助用つり革を設置しています。

○現在運行している車両を少しでも安全・快適に利用できるように、車両環境づくりを進めていきます。

[乗降補助ステップ]

かこバスミニ

上荘くるりん号

[補助用つり革]

上荘くるりん号

チョイソコかこがわ

チョイソコかこがわのつり革の写真を追加します。

施策5-3　ハード整備を補完するソフト対策の推進

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政
	継続実施			

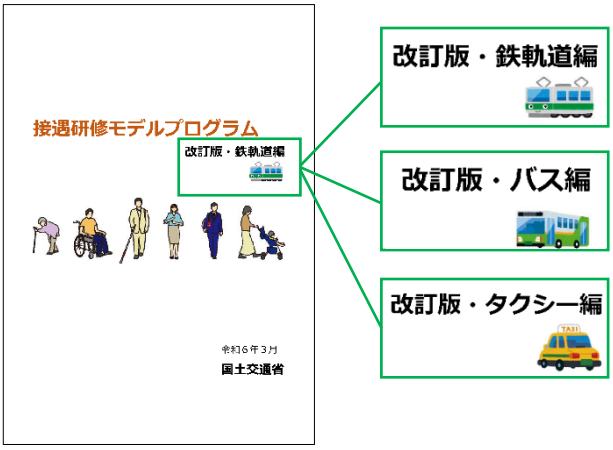
施策内容：5-3①　交通事業者の接遇研修の実施

■ 交通事業者において、国土交通省により作成されている「接遇研修モデルプログラム（鉄軌道編、バス編、タクシー編）」等の研修を実施し、「心のバリアフリーの基本的な考え方」を身につけ、接遇の知識、対応力の向上を図り、だれもが安全で快適に利用できる公共交通をめざします。

＜　交通事業者における接遇研修の実施　＞

● 各交通事業者では、接遇研修の実施や、サービス介助士資格の取得を推進する等、乗務員等の接遇の知識、対応力の向上を図っています。

［　接遇研修モデルプログラム　改訂版（鉄軌道編・バス編・タクシー編）］



出典）国土交通省ホームページ

【　サービス介助士とは　】

◇高齢者や障がいのある方など、移動や日常生活で手助けが必要な人を、安全にサポートするための知識・技術を学んだ人のことです

◇車椅子で移動する方に対する介助、身体を動かしにくい高齢者へのお手伝い、視覚・聴覚が不自由な方への接客等で役立ちます。

［　街中やサービスの現場で、安心・快適なサポートを届けるサービス介助士　］

出典）公益財団法人日本ケアフィット共育機構ホームページ

施策内容:5-3② 心のバリアフリー普及促進

■ ポスター、チラシ等を活用したヘルプマークの普及啓発により、周囲の乗客による適切な配慮や、座席の譲り合いを促し、誰もが安心して公共交通を利用できる環境を整備します。

■ 高齢者や障がい者への理解を深め、「心のバリアフリー(思いやりのある行動)」を育むバリアフリー教室の開催等を行います。

【 ヘルプマークとは 】

◇外見からはわからない援助や配慮を必要としている人が、周囲に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるように作成されたマークです。

◇ヘルプマークとあわせて、希望する配慮や援助の内容を具体的に記載するヘルプカードもあります。

[ヘルプマーク]

＜ ポスター・チラシ等によるヘルプマークの普及啓発＞

●啓発ポスターの作成や、現在作成されているヘルプカード啓発パンフレットを活用して、交通事業者と連携し、公共交通車両や公共施設等での掲示・配布を行うことで、ヘルプマークの認知度向上と、援助や配慮を必要とする方への理解促進を図ります。

[加古川市
ヘルプカード啓発パンフレット]

[ヘルプマークポスター・ステッカー等の例]

＜ ポスター ＞

出典）大阪府ホームページ

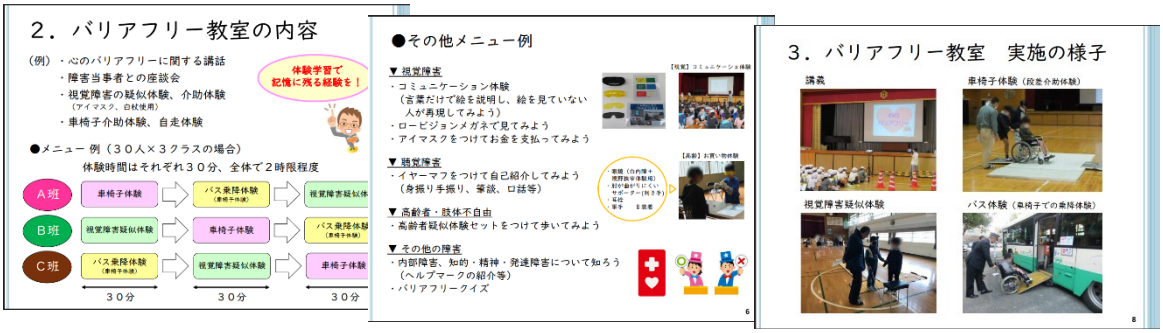
＜ 優先座席のステッカー ＞

※ 関西の鉄道事業者 20 社局による
共同マナーキャンペーンヘルプマークステッカー
2019 年

＜ バリアフリー教室の開催 ＞

●近畿運輸局や交通事業者、関係団体等と連携し、心のバリアフリー教室を開催することで、高齢者や障がい者等への理解を深め、公共交通利用時の適切な声かけや支援の促進を図ります。

[学校教育機関向け説明資料]



出典）近畿運輸局ホームページ

施策内容:5-3③ バリアフリー情報・運行情報等の提供

■ 高齢者や障がい者、ベビーカーを利用する人等の利用者の利便性向上のため、鉄道駅やバス等に関するバリアフリー情報(バリアフリー経路、バリアフリートイレ、バリアフリー車両およびその運行状況等)の発信を促進します。

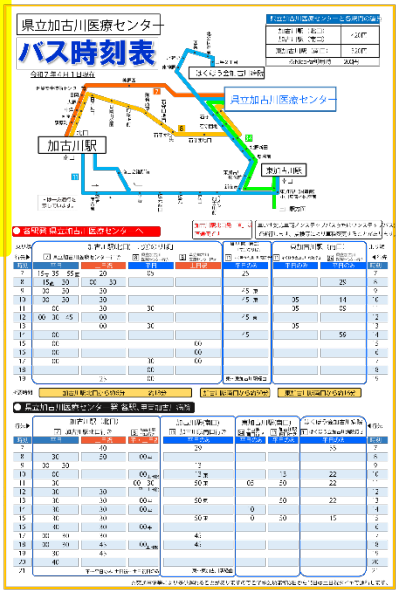
■ 情報発信は、行政や交通事業者のホームページ、デジタルサイネージやチラシ等各種媒体により実施します。

＜ バリアフリー情報・運行情報等の発信 ＞

- かこバスは全車ノンステップバスであることや、県立加古川医療センターへのバスは全て車いす対応であること等、外出に不安がある人の知りたい情報を提供します。
- ベビーカーは折り畳まずに利用可能なこと等、これまでの認識と利用方法が異なっているものや、路線バスにおけるスロープによる乗降支援、鉄道における渡り板を使用した乗降支援など、交通事業者と連携し、正確で分かりやすい情報を継続的に情報発信し、誰もが安心して公共交通を利用しておでかけできる環境づくりにつなげます。

[デジタルサイネージによる情報発信のイメージ]

[特定の行き先への時刻表]



出典）県立加古川医療センターホームページ

[鉄道やバスでの乗降支援]

出典）JR西日本ホームページ

出典）しずおかジャストライン株式会社ホームページ

[利用マナーの見直しの発信]

出典）JR西日本ホームページ

取組方針6　公共交通の利便性・快適性の向上

公共交通の利便性、快適性、安全性の向上をめざして、運賃等の見直しや利用時の環境等を改善します。また、市民だけでなく来訪者の公共交通利便性を向上するため、情報提供の充実を図ります。

＜ 取組方針 6 の施策 ＞

- 施策6-1　運賃及び割引制度の見直し
- 施策6-2　キャッシュレス決済や IC カード定期券の導入推進
- 施策6-3　新技術の活用を見据えた移動サービスの検討
- 施策6-4　待合環境の改善
- 施策6-5　サイクルアンドライド駐輪場の整備
- 施策6-6　来訪者にもわかりやすい公共交通情報の発信

取組方針6の数値目標は、以下のとおり設定しました。

＜ 取組方針6の数値目標 ＞

取組方針6の数値目標	民営路線バス・コミュニティ交通におけるキャッシュレス決済利用率の増加 民営路線バスの IC カード等の利用促進を図るとともに、かこバスミニ、デマンド交通、上荘くるりん号にキャッシュレス決済を導入することで、キャッシュレス決済利用率の増加をめざします。
出典	ICカードデータ（神姫バス提供データ） キャッシュレス決済利用者数データ（当該運行事業者）
算出方法	ICカード等のキャッシュレス決済利用データから日平均キャッシュレス決済（ICカード等）利用者数を集計し、民営路線バス、コミュニティ交通利用者の日平均実績利用者数で除して、キャッシュレス決済利用率を算出。
現状値	64 %　　【2026 年度】
目標値	69 %以上　　【2036 年度】
目標値設定の考え方	現状でキャッシュレス決済に対応していない「かこバスミニ」、「チョイソコかこがわ」、「上荘くるりん号」の、すべての利用者がキャッシュレス決済を利用することをめざし、目標値を 69%に設定します。

施策6-1　運賃及び割引制度の見直し

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政

施策内容

□ 持続可能な公共交通の運行をめざして、上限運賃の見直しを含めた利用者負担のあり方を検討します。

□ 利用しやすい運賃体系をめざして、コミュニティ交通の均一運賃や各種割引制度を検討します。

＜ 運賃体系の見直し ＞

○本市では、平成28年度に策定した「加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）」において、長距離区間のバス利用を促進するため、「市内上限運賃制度の導入」を地域公共交通再編のための事業として位置付け、上限 200 円の運賃体系を導入し、利用者負担の軽減に寄与してきました。

○しかしながら、公共交通利用者の減少等の公共交通をとりまく状況を踏まえ、持続可能な公共交通の確保に向け、利用者負担と財政負担のバランスを考慮した運賃体系のあり方を検討します。

【 検討される運賃制度の例 】

＜ 利用しやすい割引制度の導入 ＞

○利用者の負担軽減や、公共交通の利用促進につながる割引制度の導入を検討します。

【 検討される割引制度の例 】

【 敬老福祉優待バス乗車証（バス券の交付事例：山口県山口市 】

- 山口市では、居住している70歳以上の人に、路線バスを1乗車 100円で利用できる福祉優待バス乗車証を交付しています。

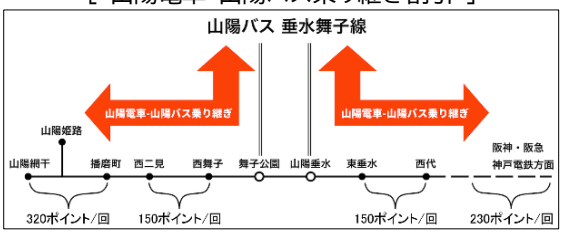
【 休日家族割の事例：神姫バス 】

- 神姫バスでは、土日祝ダイヤ適用日に、大人1名に同伴する小学生以下2名までの料金が無料となる制度を実施しています（高速バス、コミュニティバス等の適用外路線あり）。

【 乗り継ぎ割引の事例：山陽電車・山陽バス 】

- ICOCAを使って、同じ日のうちに山陽垂水駅・舞子公園駅のいずれかで、山陽バスと山陽電車を乗り継ぐと、回数に応じてポイントが付与されます。
- 貯まったポイントは、ICOCA にチャージして、1ポイント1円として利用できます。

［ 山陽電車・山陽バス乗り継ぎ割引 ］



出典）山陽電車ホームページ

施策6-2　キャッシュレス決済やICカード定期券の導入推進

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政

施策内容

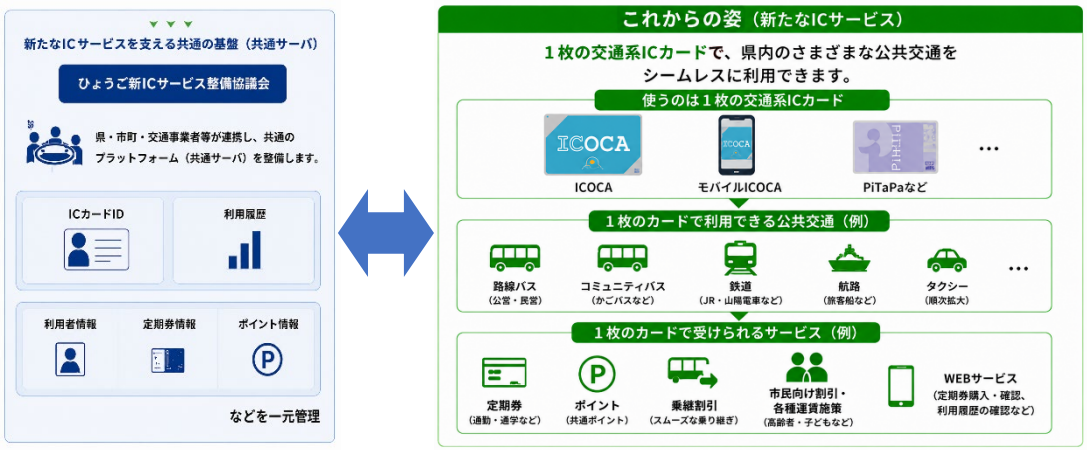
□ 交通系 IC カードによる公共交通利用のシームレス化を推進し、利便性の向上を図ります。

□ かこバスミニやデマンド交通、上荘くるりん号でキャッシュレス決済を検討し、利便性の向上を図ります。

＜ 交通系ICカードによる公共交通利用のシームレス化の推進 ＞

○兵庫県では、ひょうご新 IC サービス整備協議会を立ち上げ、県内の公共交通機関を 1 枚の IC カードでシームレスに移動できる環境の構築をめざしています。加古川市もこの協議会に参画しており、市内外のさまざまな公共交通を 1 枚の交通系 IC カードで便利に利用できる環境づくりを進めます。

【 今後のICカードサービスのイメージ 】

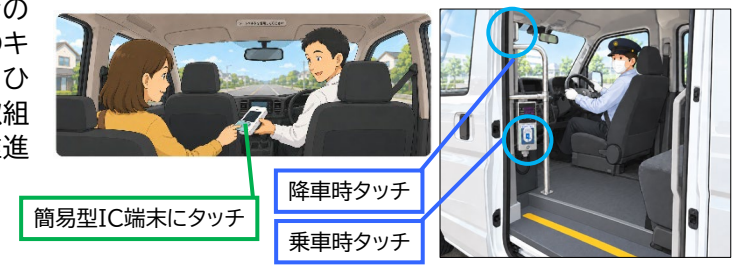


＜ コミュニティ交通でのキャッシュレス決済の検討 ＞

○通勤や通学、日常生活での移動手段として利用される、かこバスミニ、デマンド交通、上荘くるりん号において、利用者の利便性向上を図るため、IC カード等のキャッシュレス決済を推進します。また、ひょうご新 IC サービス整備協議会の取組と連携し、IC カードの導入・利用を推進します。

【 IC カード決済のイメージ 】

［ デマンド交通・上荘くるりん号 ］　［ かこバスミニ ］



【 ICカード決済のイメージ 】

- かこバスミニでは、乗車時に車内に設置されたIC車載機のカード読み取り部にタッチ、降車時も、降車側のカード読み取り部にタッチします。
- デマンド交通や上荘くるりん号では、運転士が提示する簡易型 IC 端末に、IC カードまたはスマートフォンをタッチします。

施策6-3　新技術の活用を見据えた移動サービスの検討

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政

施策内容

□ MaaS 等のデジタル交通サービスとの連携を検討し、市内の公共交通情報や観光情報等を発信し、市民だけなく来訪者の利用の利便性を向上させ、公共交通の利用の拡大を図ります。

□ 自動運転、顔認証システムなどの新技術の活用を検討するとともに、社会情勢の変化に伴い多様化する移動ニーズへの対応をめざします。

＜ 今後の公共交通の利便性向上に期待される新たな技術・サービス ＞

【 MaaS 】

◇「MaaS（Mobility as a Service）」とは、地域住民や旅行者の移動ニーズに応じて、複数の公共交通機関やさまざまな移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済などを一括して利用できる仕組みです。

◇関西に主要路線を持つ鉄道7社を運営主体とする関西 MaaS 協議会がリリースしている「KANSAI MaaS」と連携した取組を推進します。

［ MaaS のイメージ ］

出典）国土交通省ホームページ

【 自動運転、次世代モビリティ 】

◇自動運転技術の発展により、特定の条件下でドライバーを必要としないレベル 4 の自動運転バスの社会実装も始まっています。今後は、公共交通や物流などの分野を中心に、さらなる活用の拡大が期待されています。

◇公共交通ドライバー不足問題への対応としても、自動運転バスの実証運行や社会実装に向けた取組を推進します

［ 自動運転バスのイメージ ］

【 顔認証システム 】

◇公共交通の顔認証システムは、あらかじめ顔画像を登録し、アプリで購入したデジタル乗車券と登録情報を紐づけることで、IC カード等の乗車券を改札機にタッチせずに通過できるシステムです。

◇Osaka Metro（大阪市高速電気軌道）は、この顔認証改札サービスを 2025 年から実施しています。

◇公共交通利用者の利便性向上に向けた取組の1つとして、顔認証システムの導入に向けた検討を進めます。

［ 顔認証改札機 ］

ゲートを通過すると、カメラで通過する人の顔画像を判断

出典）Osaka Metro ホームページ

施策6-4　待合環境の改善

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政
	継続実施			

施策内容

□ バス利用時の快適性、安全性を向上させるために、道路等の整備に合わせて上屋やベンチを整備し、待合環境の改善を進めます。

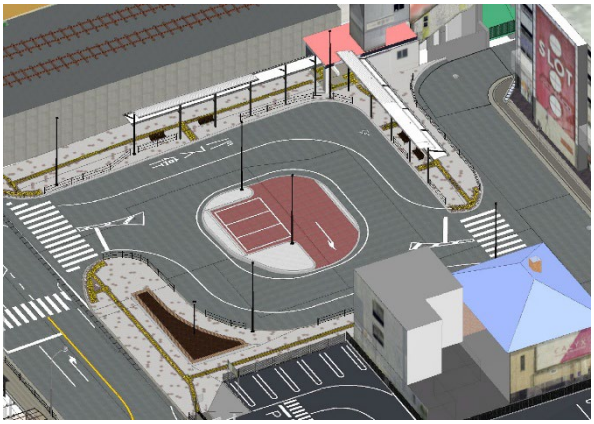
＜ 駅前バス停の待合環境の整備 ＞

○副都心である山陽別府駅の駅前広場の整備を進め、快適なバスの待合環境を確保します。

○駅前ロータリーにバス停を設置し、ベンチや上屋を整備することで、快適にバスを待てる環境を整えます。

○デジタルサイネージを設置し、乗り場案内等の公共交通に関する情報を分かりやすく提供し、鉄道とバスなどの公共交通をつなぐ交通結節点として、利便性と快適性の向上をめざします。

［ 山陽別府駅駅前広場整備イメージパース ］



［ ベンチや上屋が整備された
JR加古川駅北口バス停 ］

・バス停の利用状況を踏まえて、ベンチや上屋の整備を進めます。

【 バス待ち環境の整備事例：兵庫県相生市（あいおい情報ラウンジ）】

●JR相生駅南口に、相生駅総合情報発信施設（通称：あいおい情報ラウンジ）があり、鉄道やバスの待ち時間を快適に過ごすことができるように、待合ラウンジやトイレ、無料Wi-Fi等が整備されています。

［ あいおい情報ラウンジ ］

出典）相生Aioi観光なび

施策6-5　サイクルアンドライド駐輪場の整備

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）
	継続実施		

実施主体

・運行事業者
・地域の関係施設
・行政

施策内容

□ 自宅からバス停まで距離がある市民の公共交通の利用を促進するため、バス停等周辺において駐輪場の整備をします。

□ バス停等周辺の公共施設や商業施設等と連携して、施設駐輪場を活用したサイクルアンドライド（自転車でバス停等まで行き、そこで駐輪して、バス等に乗車）を推進します。

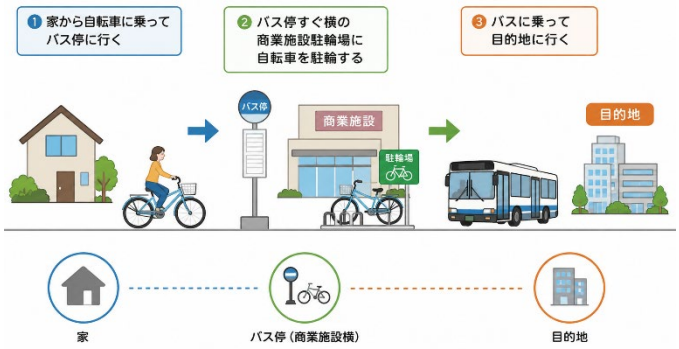
＜ サイクルアンドライド駐輪場の整備 ＞

○自転車でバス停まで移動し、バスに乗り換えることで、日常の通勤や通学、買い物等での移動が便利になり、行動範囲が広がり、自転車で別のバス路線まで行くことで、バスでの移動範囲が広がり、バスの利用促進にも寄与します。

○駐輪場の整備に当たっては、バス停周辺の未利用地等について、土地所有者等の協力を得ながら、サイクルアンドライド駐輪場として簡易な駐輪スペースを確保します。

○民間施設だけでなく、市役所等の公営施設でも整備を進めます。

【 サイクルアンドライドのイメージ 】



＜ 近隣の店舗等との協力によるサイクルアンドライドの推進 ＞

○近隣の店舗や事業所等の協力により、店舗の駐輪場や敷地の一部を活用した駐輪スペースの確保を進めます。

［ 近隣店舗と連携したサイクルアンドライド駐輪場の事例：兵庫県高砂市 ］

- 高砂市では、サイクル＆バスライドの取組に賛同したバス停近くの店舗等が、高砂市のコミュニティバス じょうとんバスの利用者に駐輪スペースを提供しています。
- 協賛店の営業時間帯では、バス利用者は駐輪場を自由に利用できます。

［ 協賛看板 ］

［ 協賛看板設置状況 ］

出典）高砂市ホームページ

施策6-6　来訪者にもわかりやすい公共交通情報の発信

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）
	継続実施		

実施主体

・運行事業者
・地域の関係施設
・行政

施策内容

□ 交通結節点となる鉄道駅付近のデジタルサイネージにより、バスの乗換案内や乗場案内等を表示し、市民だけでなく来訪者にもわかりやすい公共交通の情報を提供します。

□ 交通事業者や行政のホームページなどで、公共交通の乗換案内や運行情報を表示し、市民だけでなく来訪者の公共交通利用の利便性を向上します。

＜ デジタルサイネージの設置推進 ＞

○JR加古川駅の利用者の目に触れやすい構内及び駅前ロータリー内に各1台、合計2台のデジタルサイネージを設置し、かこバスをはじめとした同駅発着便のバス接近情報、時刻表、路線図をはじめ、市政情報、観光・イベント情報、啓発情報などを発信しています。

○山陽電鉄 別府駅や JR 東加古川駅等の主要交通結節点、市役所や兵庫県立加古川医療センター等の公共交通利用者が多い施設においても、デジタルサイネージを設置し、公共交通情報等を発信することで、市民だけでなく来訪者も気軽に情報を得られ、市民や来訪者が集う副都心としての機能の充実を図ります。

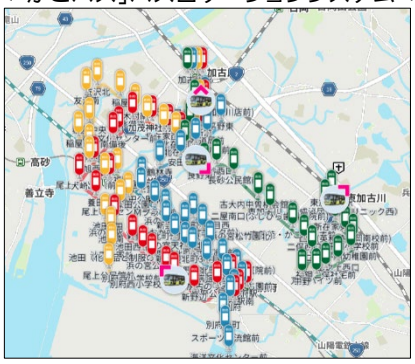
＜ JR加古川駅前の
デジタルサイネージ ＞

＜ 公共交通情報の発信 ＞

○市内を運行する公共交通の運行情報や乗換案内、またバスの乗り方や料金割引等の公共交通情報を、交通事業者や市のホームページや広報誌等で発信します。

○観光地やイベント開催のホームページやチラシ等に公共交通によるアクセス方法や運行情報等を掲載することで、来訪者への分かりやすい情報提供と公共交通の利用促進を図ります。

＜「かこバス」バスロケーションシステム ＞

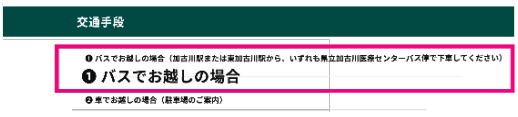


【 特定施設への公共交通アクセス情報提供の事例 】

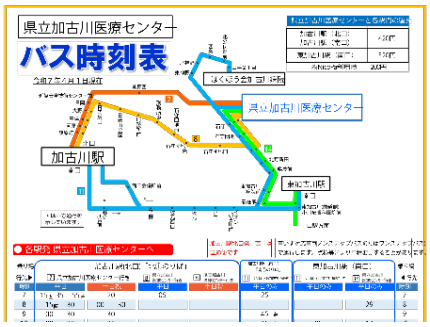
[「兵庫県立加古川医療センター」の交通アクセス情報]

●「兵庫県立加古川医療センター」の交通アクセス情報では、「バスでお越しの場合」へのリンクを設定し、最寄り駅の行きと帰りの便利な時間帯の時刻表を提供しています。

＜「兵庫県立加古川医療センター」アクセス情報 ＞



[バス時刻表]



出典）兵庫県立加古川医療センターホームページ

取組方針7　公共交通の持続性の確保

持続可能で安定した公共交通の運行をめざして、運賃以外の収入確保、行政と交通事業者の連携による運転士確保や、利用促進に取組ます。

＜取組方針7の施策＞

- 施策7-1　運賃以外の収入の確保
- 施策7-2　地域・企業との協働
- 施策7-3　モビリティ・マネジメントの実施
- 施策7-4　公共交通利用促進イベントの開催
- 施策7-5　環境負荷の低い車両の導入支援
- 施策7-6　運転士確保に向けた取組推進

取組方針7の数値目標は、以下のとおり設定しました。

＜　取組方針7の数値目標　＞	
取組方針7の数値目標	モビリティ・マネジメント（MM）により、公共交通利用意向を示す人の増加 転入者MM、学校MM等のモビリティ・マネジメントを実施することで、今後公共交通を利用しようと考える人の増加をめざします。
出典	モビリティ・マネジメントによるアンケート調査結果
算出方法	アンケート調査で公共交通利用意向を示した人の人数
現状値	－　【2026 年度】
目標値	10 年間で延べ 1,100 人以上　【2036 年度】
目標値設定の考え方	本市の転入者（平均約 10,000 人/年）および生徒（1校1学年（生徒数約 100 人）/年）等を対象に MM を実施し、アンケート回答者のうち 10%（保護者含む）が公共交通利用意向を示すとして設定しています。

施策7-1　運賃以外の収入の確保

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）
	継続実施		

実施主体

・運行事業者
・行政

施策内容

・ 公共交通の安定した運営のため、運賃以外の収入の確保に向けた取組（コミュニティバス停留所ネーミングライツ制度、バスの車体広告や車内広告等）を推進します。

・ 貨客混載等の可能性を検討し、沿線住民の生活利便性向上を図るとともに、新たな収益機会の創出をめざします。

＜運賃以外の収入確保に向けた取組＞

○本市では、かこバスやかこバスミニの車内や車体への広告の掲載や、バス停のネーミングライツパートナーを募集し、企業や地域のPRに活用していただくとともに、広告収入の確保に努めています。

○今後もこれらの取組を継続して実施します。

かこバスの車内広告、車体広告の写真を追加しま

【 かこバスミニの車体広告 】

かこバスミニの広告がわかる写真に差し替えます。

〔 貨客混載とは 〕

◇貨客混載とは、旅客運送と貨物運送を組み合わせ、同一の車両等を活用して旅客と貨物を運ぶ取組です。バス等の空きスペースを活用することで、既存のバス車両や運転士等を有効活用し、人流と物流の効率化を図ることができます。

◇農業・商業・福祉等の関係分野や物流サービスとの連携による新たな収益機会を創出します。

【 貨客混載の取組事例 】

［ たつの市コミュニティバスでの取組：兵庫県たつの市 ］

● たつの市、神姫バス、株式会社マルアイでは、たつの市コミュニティバスの空きスペースを利用し、移動手段以外での活用による収益拡大を図るとともに、地域・社会貢献によるコミバスのイメージ向上と、地元産青果物をマルアイ店舗で取り扱うことで「地産地消」の活性化を目的として、貨客混載を実施しました。

● 輸送運賃は、100 円/コンテナで、1便当たり6コンテナを上限としています。

＜ 実施イメージ ＞

※ たつの市ホームページ掲載図をもとに再作成

出典）たつの市ホームページ

施策7-2　地域・企業との協働

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・他分野を含む関係者 ・地域住民 ・行政

施策内容

- 公共交通を維持するため、企業等の協賛や地域と連携した取組を推進します。
- 貨客混載等の可能性を検討し、沿線住民の生活利便性向上を図ります。
- 地域や企業との連携により、市民の移動サービスの向上をめざします。

＜ 沿線店舗との連携 ＞

○協賛店舗での利用額に応じて、公共交通の割引券を配布するなど、商業施設との連携により、公共交通の利用促進を図ります。

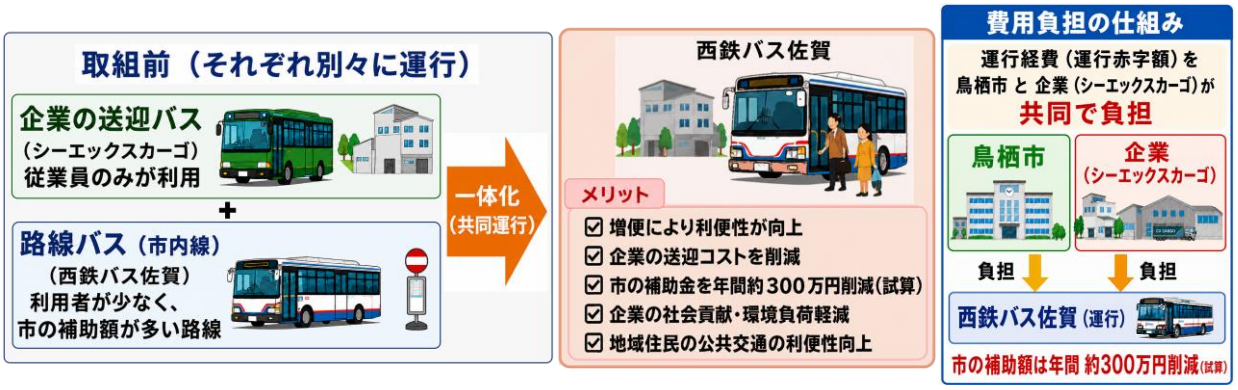
【 商業施設との連携のイメージ 】

＜ 企業と連携した公共交通の活用促進 ＞

○企業が運行する従業員送迎バスに代わり、企業による費用負担のもと路線バスやかこバス等の公共交通を増便またはルート変更を行い、従業員の通勤手段として活用することで、企業の従業員送迎に係る負担軽減及び雇用確保と公共交通の利用促進・維持確保を図ります。

【 路線バスによる従業員送迎の取組事例：佐賀県鳥栖市 】

- 株式会社シーエックスカーゴは、従業員向け送迎バスを運行していましたが、ほぼ同じ区間を運行する路線バスと統合する実証運行を 2009 年 10 月から実施しました。
- 運行赤字額を鳥栖市とシーエックスカーゴが共同で負担し、車両を効率的に利用できるようになったことから増便が可能となり、市の支出額は年間約 300 万円削減できると試算されました。



＜ 地域と連携した取組 ＞

【 ボランティア輸送の事例：兵庫県川西市（おでかけ支援プロジェクト）】

- 川西市の多田グリーンハイツでは、自治会が運営主体となり、バス停から遠いエリアに居住する高齢者を対象に、地域のスーパーへの買物移動を支援しています。
- 自治会がリースした 8 人乗りワゴン車で、ボランティアの運転士により運行しています。

［ 運行車両 ］

出典）「ふるさと団地再生の手引き モデルプロジェクト編」川西市 2016

施策7-3　モビリティ・マネジメントの実施

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政

施策内容

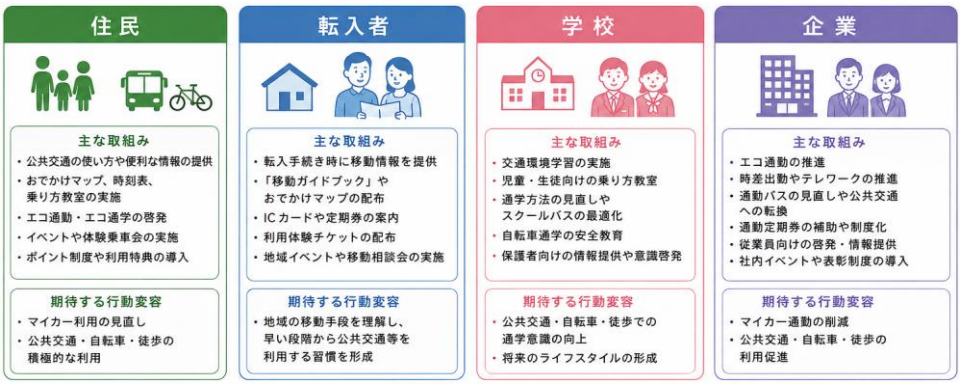
- 多様な利用者を対象に、加古川市の公共交通情報の提供や出前講座などにおいて、コミュニケーションを通じて、公共交通の利用促進を図ります。
- 公共交通の利用機会が少ない人を対象に、バスや電車の乗り方教室を実施し、利用促進を図ります。

【 モビリティ・マネジメント（MM）とは 】

◇市民や職場等に対して、公共交通や自転車などの多様な移動手段を賢く利用することを働きかけ、一人ひとりが自らの移動を見つめ直すことで、社会にも個人にも望ましい移動の方向へ少しずつ自発的に変えていく取組。

◇住民、転入者、学校、企業等を対象として実施します。

＜ モビリティ・マネジメントのイメージ ＞



［ 転入者モビリティ・マネジメント（MM）の実施 ］

○加古川市での移動習慣が定着していない転入者に、加古川市の神姫バスやかこバス等の公共交通に関する情報を提供することで、日常の移動手段として公共交通を選択してもらうきっかけづくりをします。

○おためし乗車券を配布することなどを検討して、実際に公共交通を利用する機会を提供し、継続的な公共交通の利用を促進します。

＜ 配付資料 ＞

〔 イメージ 〕

［ 小学校モビリティ・マネジメント（MM）の実施 ］

○市内の小学校において、モビリティ・マネジメントを実施します。バスの乗り方教室や公共交通を利用した体験学習等を通じて、児童の公共交通への理解や関心を高め、将来的な公共交通の利用につなげます。

＜ バスの乗り方教室 ＞

出典）たつの市ホームページ

＜ 交通すごろくの実施 ＞

出典）川西市ホームページ

○実施後は保護者向けアンケートを実施し、日常の移動を見つめ直すきっかけをつくり、公共交通への意識や行動の変化を促すことで、利用促進につなげます。

施策7-4　公共交通利用促進イベントの開催

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政

施策内容

- 車両展示、グッズ販売や体験型アクティビティなど鉄道やバスを活用したイベントを開催し、公共交通に対する認知度、好感度を向上させ、利用の促進を図ります。
- 具体的には、期間限定の記念イベント（体験会、記念グッズ販売等）、アニメ・映画などとのコラボ、スタンプラリーなどがあります。

＜ 鉄道やバスを活用したイベント開催のイメージ ＞

○JR加古川線・神戸電鉄粟生線・北条鉄道利用促進協議会では、鉄道の良さや魅力を再発見してもらうことで、地域鉄道ファンを獲得し、利用促進につなげる、小学生対象の鉄道見学会を実施しています。

○車両展示や乗車体験、バス事業者との交流等を通じて、子どもから大人まで公共交通に触れ、親しみを持つ機会を創出します。これにより、公共交通への関心や理解を深め、将来的な利用促進につなげます。

［ 鉄道見学会 チラシ ］

出典）兵庫県ホームページ

＜ 公共交通関連グッズの製作・販売 ＞

○かこバスのミニカーやペーパークラフトなど、公共交通を題材としたオリジナルグッズを製作・販売し、子どもをはじめ幅広い世代に公共交通への親しみや愛着を持ってもらうことで、公共交通への関心を高めます

○加古川市のまちの魅力発信キャラクター「かこのちゃん」とのコラボ等の取組も引き続き実施します。

［ かこバスミニカー ］

［ かこのちゃん かこバスラッピングバス ］

施策7-5　環境負荷の低い車両の導入支援

実施時期				実施主体
現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）	・運行事業者 ・行政

施策内容

・　市内を運行する公共交通車両について、EVバス、ハイブリッドバスやFCバス等の導入を推進し、環境負荷の低減を図ります。

＜ 環境にやさしい公共交通車両の導入 ＞

○公共交通車両の更新に合わせて国や兵庫県の補助制度等を活用して、EV（電気）バス等の環境配慮型車両の導入を促進することで、公共交通の脱炭素化を推進します。

【 環境にやさしいバス車両 】

比較項目	EV（電気）バス	（プラグイン） ハイブリッドバス	FC（燃料電池）バス	CNG（天然ガス） バス
動力	モーターと蓄電池	モーターとエンジン	モーターと燃料電池	天然ガスエンジン
航続距離	短め	長め	やや長め	長め
車両 イメージ				

出典）国土交通省ホームページを基に作成。
神姫バス株式会社ホームページ

施策7-6　運転士確保に向けた取組推進

実施時期

現況	短 期 （2027～2031年度）	中 期 （2032～2036年度）	長 期 （2037年度～）

実施主体

・運行事業者
・行政

施策内容

- 運転士確保をめざして、ハローワーク等の行政と交通事業者が連携し、行政施設で運転士募集のポスター・チラシの配架や就職相談イベント等を実施します。
- 兵庫県の「地域公共交通事業者人材確保支援事業」を活用し、有償バス運転に必要な大型二種免許の取得を支援し、運転士の確保を推進します。
- 退職期を迎える職員に対し、バスやタクシーの運転業務の周知を行います。
- 二種免許保有者について、時間帯や業務形態の柔軟な活用を促進し、運転士確保を図ります。

【 地域公共交通事業者人材確保支援事業（兵庫県）】

◇公共交通ネットワークを維持するため、人材確保に取り組む路線バス、タクシー事業者の大型・第2種免許取得費用及び受験資格特例教習受講費用等に対する支援。

［ 概要 ］

補助対象事業者	乗合バス事業者（公営バス、コミュニティバス、観光（貸切）バス、高速バスは除く） タクシー事業者（福祉輸送限定等特定の用途に限って営業するものを除く）
補助対象経費	大型・第2種免許取得費用、受験資格特例教習受講費用、AT免許限定解除費用等
補助率	4分の1以内、補助上限乗合バス150千円/人、タクシー100千円/人

＜ 運転士確保に向けた取組 ＞

【 市ホームページでの運転士募集 】

○市のホームページに公共交通の担い手確保に向けたページを設け、兵庫県が作成した運転士募集ポスターや日本バス協会のバス運転士就職支援ガイドパンフレット、各バス事業者やタクシー事業者の求人情報にリンクする等、運転士の確保を支援します。

○短期間勤務、曜日限定勤務、副業・兼業等の多様な勤務形態や働き方があることを広く周知し、幅広い人材に向けてバス運転士の募集を呼びかけます。

＜ バス運転士募集ポスター ＞

出典）兵庫県ホームページ

【 多様な人材を対象とした運転士確保の取組 】

○国・県交通事業者、関係団体等との連携により、退職予定自衛官や大型免許保有者など多様な人材への就業機会の周知、説明会、運転体験会等を通じて、バス・タクシー運転士の確保を推進します。

＜ 退職予定自衛官及び任期付き自衛官を対象とした
バス運転体験会＆企業説明会 ＞

出典）関東運輸局ホームページ

［ 自動車運送業等及び自衛隊における
人材確保の取組に係る連携 ］

出典）国土交通省ホームページ