



猪名川町  
INAGAWA TOWN



# 猪名川町地域公共交通計画

令和4年(2022年)3月



### 2.6.5 デマンド交通「チョイソコいながわ」

#### (1) 運行概要

##### ○乗り合い送迎サービス デマンド交通「チョイソコいながわ」

- ・愛知県豊明市で運行中のデマンド交通「チョイソコとよあけ」の仕組みを活用して、『オンデマンド型の移動支援サービス』実証実験の開始にあたり運行開始

##### ○運行開始日

- ・令和2年（2020年）5月25日（月）

##### ○事業主体と運行主体

- ・事業主体：ネットヨタ神戸株式会社、猪名川町
- ・運行主体：日の丸ハイヤー株式会社

##### ○運行車両

- ・トヨタ「ヴォクシー」2台（ネットヨタ神戸株式会社より無償貸与）
- ・トヨタ「ハイエース」1台（猪名川町補助）

#### ①会員条件

- ・猪名川町地域公共交通会議で承認された下記条件を満たす方のみ会員登録できるものとする。
  1. 小学生以上の猪名川町民の方
  2. ご自身で、または保護者もしくは介助者の補助により、チョイソコいながわ予約センターへの連絡ができる方
  3. ご自身で、または保護者もしくは介助者の補助により、停留所への移動および車両への乗降ができる方

#### ②運賃

- ・令和3年（2021年）7月1日から有償による実証実験を開始  
 ※令和2年（2020年）5月25日  
 ～令和3年（2021年）6月30日の実証実験中は無料
- ・一乗車 300円  
 ※ただし大島地区は、地域外へのアクセスに他の交通機関への乗り継ぎが必要となることを考慮し、すべての乗車を対象に100円割引し、一乗車200円とする。

#### ③運行日時・乗車希望受付日時および運休

- ・運行および乗車希望受付日時は、下記の通りとする。ただし、運行主体の判断により変更、運休する場合がある。この場合、既に乗車申込みをしている会員にはチョイソコいながわ予約センターもしくは事務局から連絡をする。

##### 【A：大島地区】

1. 平日通常運行時間：7:00～18:00（11時間）
2. 平日特別運行時間：18:00～21:00
3. 休日特別運行時間：7:00～21:00  
 ※年末年始の猪名川町が定めた運休日を除く



## (2) 顔認証システムを活用したキャッシュレス決済の導入

デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和3年（2021年）7月1日からの有償による実証実験に合わせて、顔認証システムを活用したキャッシュレス決済を導入しています。



図 2.25 顔認証システムの車載状況

(3) デマンド交通「チョイソコいながわ」の利用状況

1) 登録者の状況

登録者は運行開始以降、増加傾向にあったが令和2年（2020年）12月以降は微増傾向にあります。登録者のうち、利用経験者数は令和3年（2021年）11月30日時点で351人であり、利用割合（登録者数のうち、利用経験者数が占める割合）は約33%です。

また、登録者を年代別に見ると、登録者及び利用経験者ともに、「70～79歳」が最も多く、次いで「80～89歳」、「60～69歳」の順です。

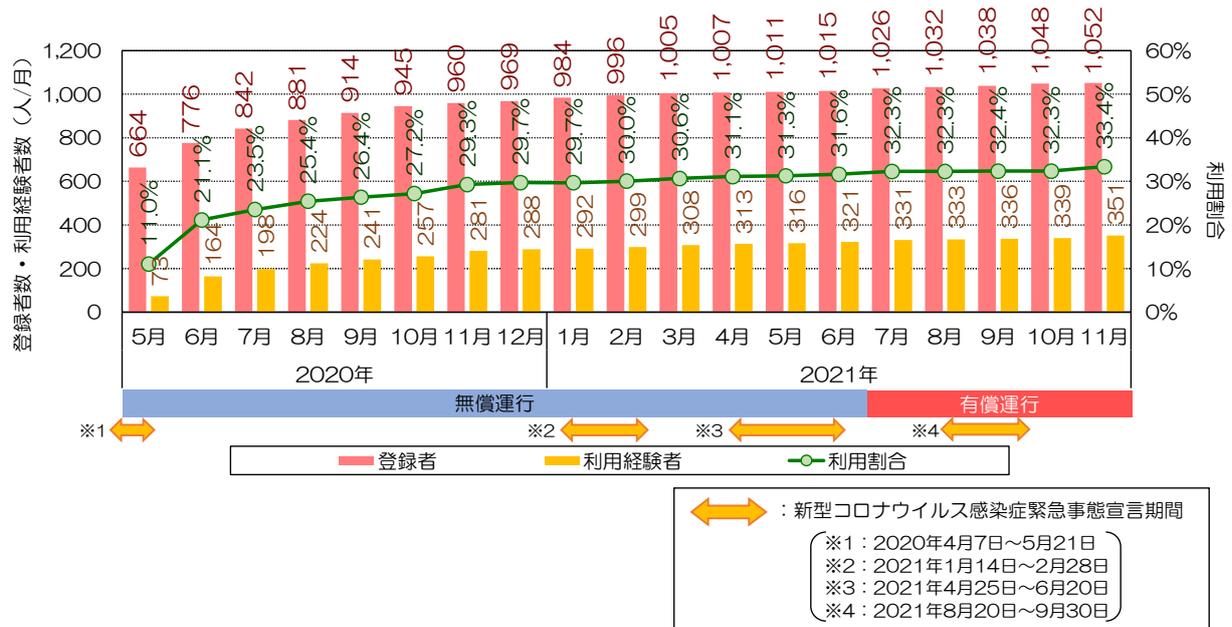


図 2.26 登録者数・利用経験者数の推移



図 2.27 年代別登録者状況

※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年（2020年）5月25日（月）より運行開始  
 ※ 令和2年（2020年）5月25日（月）から令和3年（2021年）11月30日（火）までの555日間における実績  
 （ただし年末年始の12月30日～翌年1月3日（5日間）は運休）

## 2) 利用状況

デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行開始の令和2年(2020年)5月25日(月)から令和3年(2021年)11月30日(火)までの予約状況を見ると、予約件数(実際に車両から降車した実績件数)が21,823件、1ヵ月あたり約1,150件/月です。利用人数(登録者の延べ人数)が計2,617人で、1ヵ月あたり約130~160人です。

また、予約件数は、令和3年(2021年)7月からの有償運行による料金負担に対する抵抗感、大島小学校の夏季休暇及び新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の発出に伴い、令和3年(2021年)7月から8月にかけて減少しましたが、大島小学校の夏季休暇の終了及び新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の終了により、9月以降は増加しています。

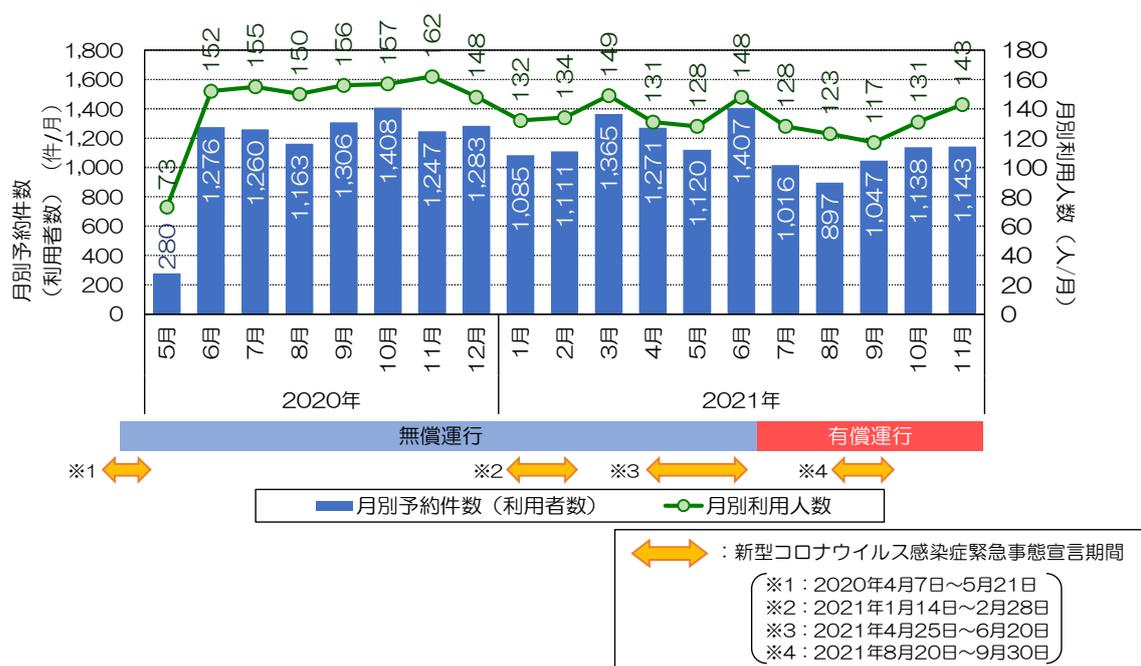


図 2.28 月別利用状況の推移

## 3) 曜日別平均予約状況

曜日別平均予約件数は、有償運行となる令和3年(2021年)7~11月を前年同期間(令和2年(2020年)7~11月)と比較すると、火曜日や金曜日の減少は小さく、月曜日、水曜日及び木曜日での減少が大きくなっています。

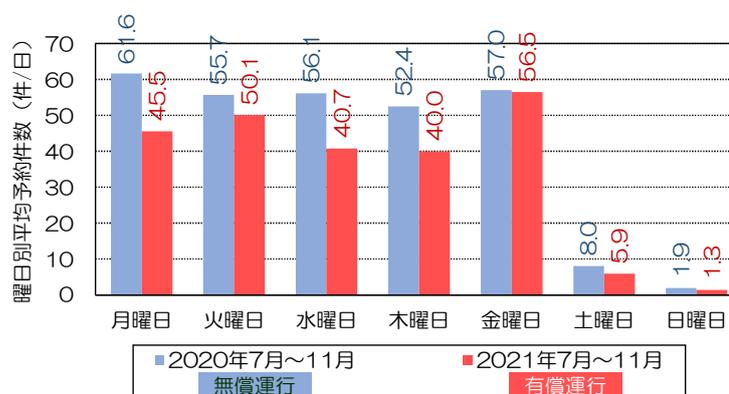


図 2.29 1日あたり曜日別予約件数

※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年(2020年)5月25日(月)より運行開始  
 ※ 令和2年(2020年)5月25日(月)から令和3年(2021年)11月30日(火)までの555日間における実績(ただし年末年始の12月30日~翌年1月3日(5日間)は運休)

## 4) 乗合率の推移

乗合率（運行した停留所間で乗り合わせた平均人数）は、全体を見ると有償運行を開始した令和3年（2021年）7月から8月にかけて減少しましたが、その後は増加し、11月時点で1.94となっています。

地区別で見ると、阿古谷・松尾台地区では、有償運行を開始した令和3年（2021年）7月に減少し、8月から9月には少し増加したものの、その後は微減傾向にあります。大島地区では、有償運行を開始した令和3年（2021年）7月から8月にかけて減少しましたが、その後は増加傾向にあります。

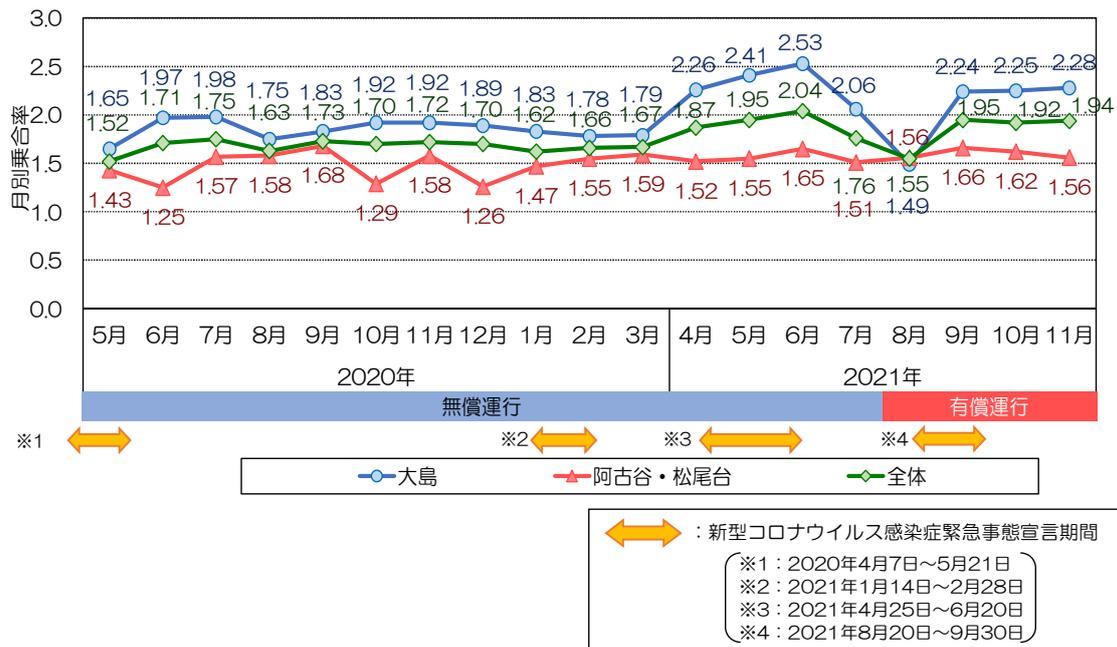


図 2.30 乗合率の推移

- ※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年（2020年）5月25日（月）より運行開始  
 ※ 令和2年（2020年）5月25日（月）から令和3年（2021年）11月30日（火）までの555日間における実績  
 （ただし年末年始の12月30日～翌年1月3日（5日間）は運休）

### 4.3 猪名川町における「公共交通」の考え方

猪名川町の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス「ふれあいバス」、デマンド交通「チョイソコいながわ」、タクシーがあります。

公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通不便地域のニーズへの対応が強く求められます。

高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待されます。

なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携についても、検討を進めます。

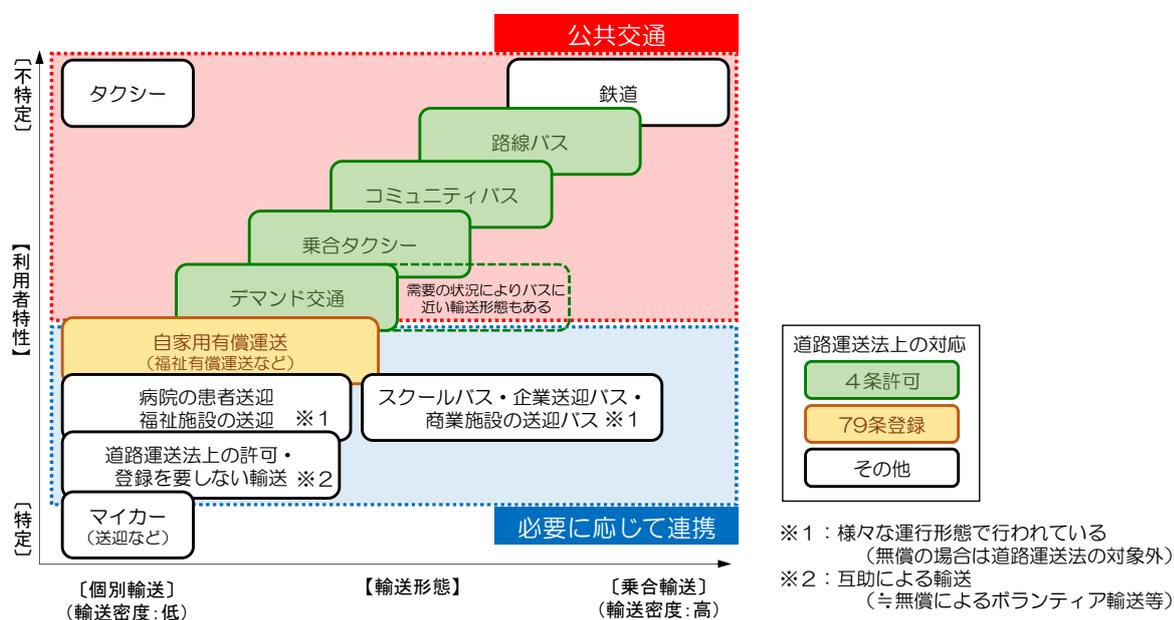


図 4.2 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

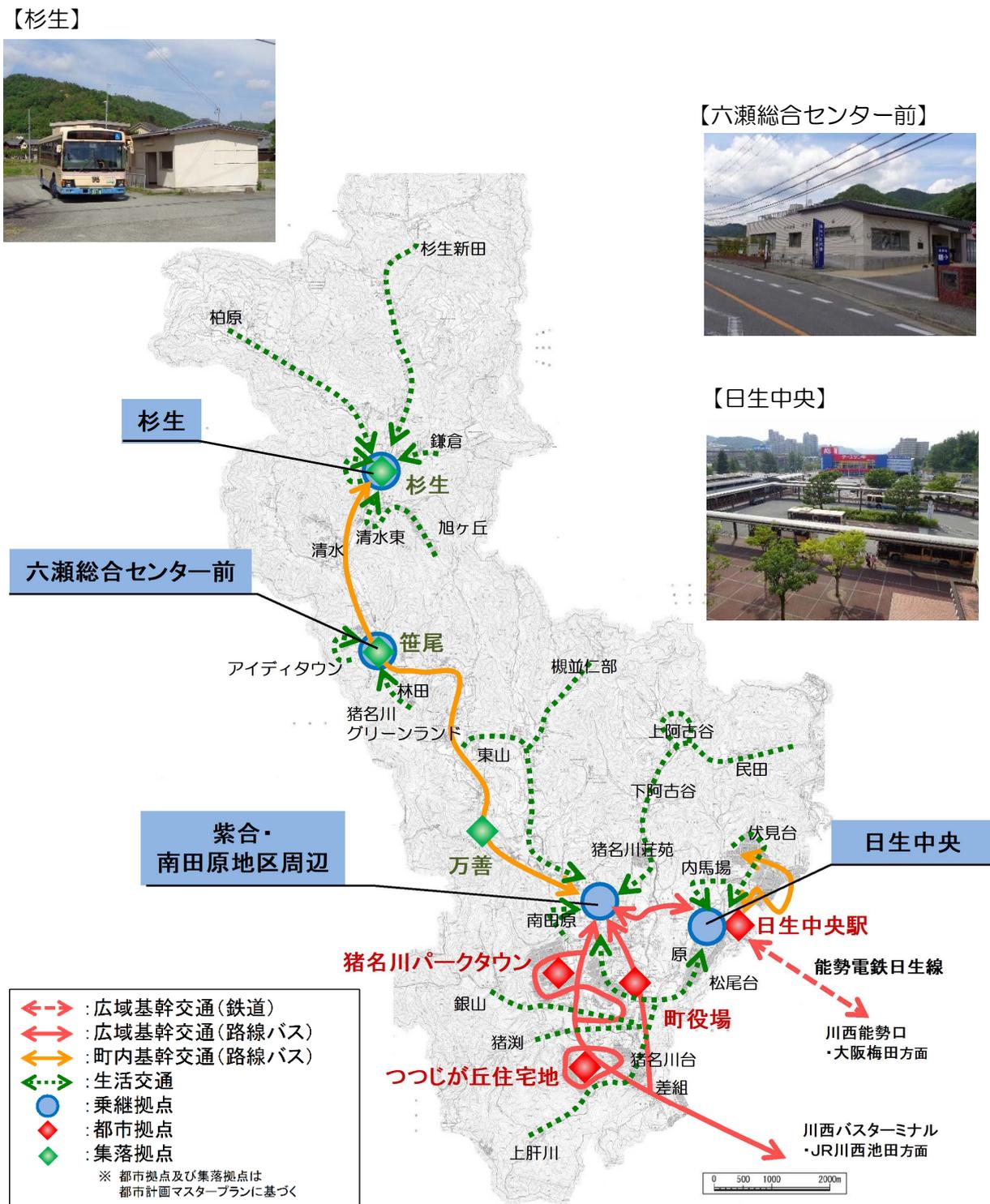
各交通モードの機能を最大限に発揮するためには、各交通モード単独による利便性や生産性の向上だけではなく、各交通モードで役割分担を行いながら、全体的に連携強化を図る必要があります。

このため猪名川町の公共交通は、現状の運行状況や役割を踏まえ、「広域基幹交通」、「町内基幹交通」、「生活交通」に機能分類し、階層的なネットワークを構築します。

また、「乗継拠点」を設けることで、広域基幹交通、町内基幹交通、生活交通の接続性を高め、効率的で効果的なネットワークの形成を目指します。

表 4.1 猪名川町における公共交通の役割分担と位置付け

機能分類	役割	対象
広域基幹交通	○ 町内と周辺市町を結ぶ町の骨格を形成するために重要な機能を担い、広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等住民生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道（能勢電鉄：日生線）</li> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線）</li> </ul>
町内基幹交通	○ 町内の都市拠点や集落拠点間を結ぶ町内の骨格を形成し、町内各地域と猪名川町中心部等とのアクセスに重要な役割を担い、住民生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）</li> </ul>
生活交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支え、猪名川町中心部及び基幹交通（広域基幹交通・町内基幹交通）へのアクセス手段として機能を担い、住民生活を支える。</li> <li>○ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、コミュニティバス「ふれあいバス」では対応しきれない需要が分散・少ない地域を補完する役割や移動が困難な交通不便地域の解消を担う交通モードの役割を担い、住民生活を支える。</li> <li>○ タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯をはじめ地域住民及び来訪者等の移動ニーズに応じたドアtoドアの輸送が対応可能な移動手段であることから、猪名川町の公共交通機関として位置付ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ デマンド交通「チョイソコいながわ」</li> <li>・ タクシー</li> </ul>
乗継拠点	○ 広域基幹交通、町内基幹交通及び生活交通間の乗継拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点として位置付ける。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日生中央</li> <li>・ 紫合・南田原地区周辺</li> <li>・ 杉生</li> <li>・ 六瀬総合センター前</li> </ul>



※町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である。

図 4.3 猪名川町における将来の公共交通ネットワークイメージ

表 4.2 猪名川町における乗継拠点の考え方

乗継拠点	役割	想定する対象交通
日生中央	○ 町内と周辺市町を結ぶ町の骨格を形成する機能を担う広域基幹交通をはじめ、町内基幹交通及び生活交通が結節する交通機能を担う。また、猪名川町の中心部としての地域の拠点・賑わい機能やサービス機能としての役割も担う。	<b>【広域基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道（能勢電鉄：日生線）</li> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線）</li> </ul> <b>【町内基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）</li> </ul> <b>【生活交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ デマンド交通「チョイソコいながわ」</li> <li>・ タクシー</li> </ul>
紫合・南田原地区周辺	○ 町の北部地域（大島小学校区及び楊津小学校区）への玄関口に位置し、町内と周辺市町を結ぶ広域基幹交通と北部地域を結ぶ町内基幹交通や生活交通が結節する交通機能を担う。	<b>【広域基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線）</li> </ul> <b>【町内基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）</li> </ul> <b>【生活交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ タクシー</li> </ul>
杉生・六瀬総合センター前	○ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支える生活交通と、猪名川町中心部等へアクセスする町内基幹交通との乗継拠点の機能を担う。	<b>【町内基幹交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統））</li> </ul> <b>【生活交通】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス「ふれあいバス」</li> <li>・ デマンド交通「チョイソコいながわ」</li> </ul>

※町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である。

## 5. 取組みの施策体系と取組むべき施策

本計画の基本方針を実現するために、必要な3つの計画目標と取組むべき施策を以下に示します。

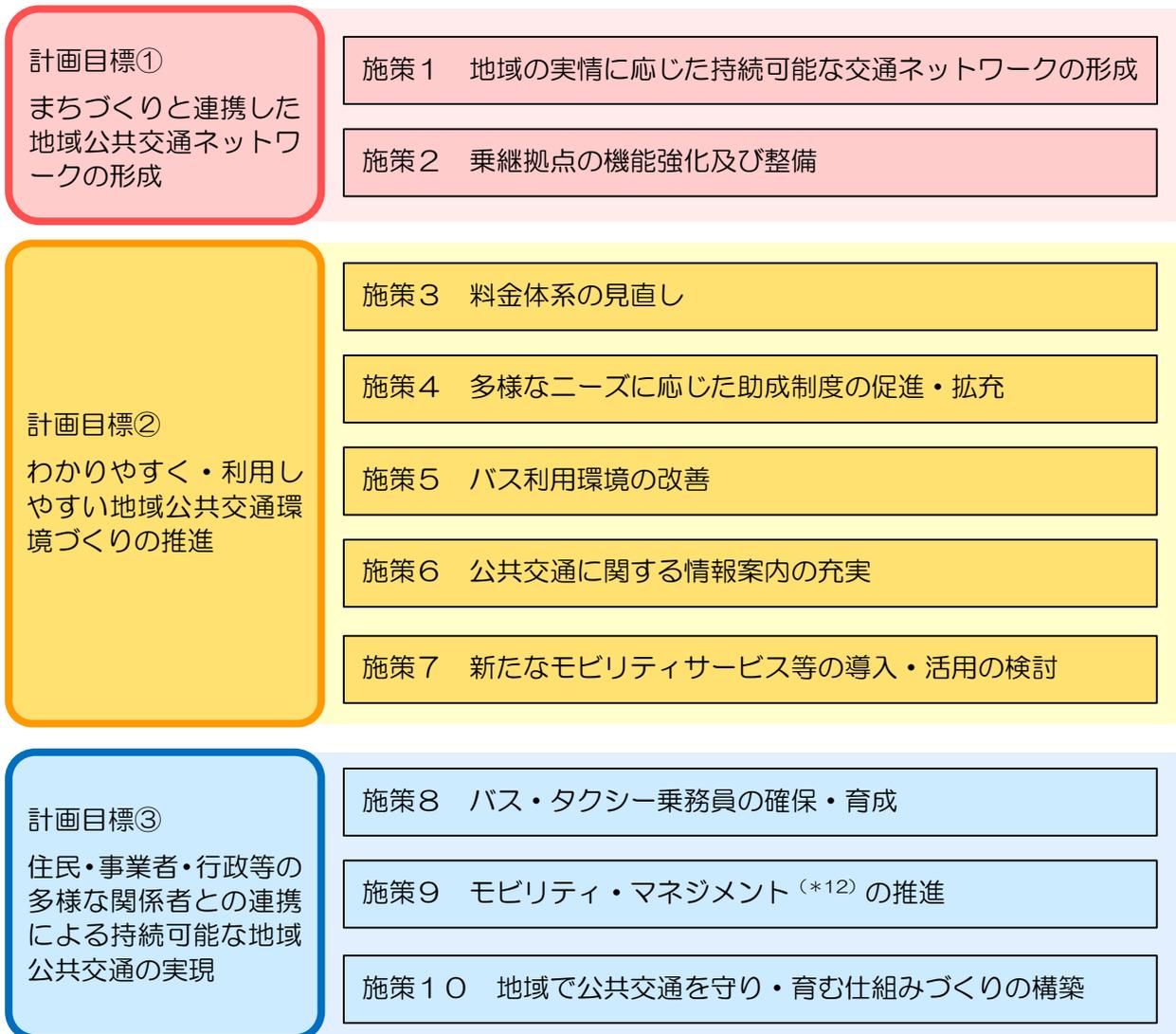


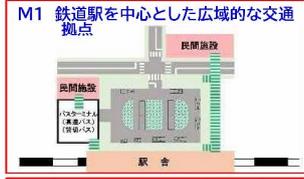
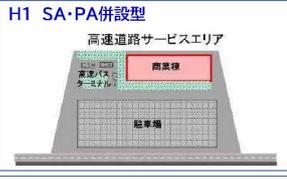
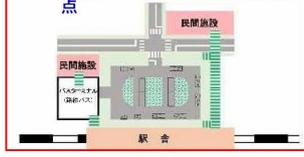
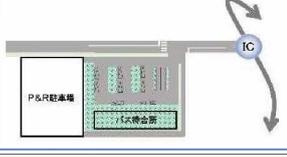
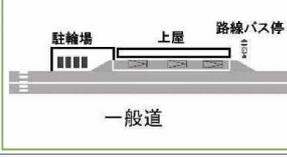
図 5.1 本計画における施策体系



### 5.1.2 施策2：乗継拠点の機能強化及び整備

公共交通による移動において、移動の連続性を確保することは重要です。乗継拠点を機能的に結ぶ公共交通ネットワークを構築し、広域基幹交通・町内基幹交通・生活交通の接続性を高めるために、乗継拠点での乗継ぎの利便性向上を図るため、機能強化や施設の整備を進めます。

- 交通拠点には様々な形態が想定されるが、ここでは道路交通ネットワーク上の立地特性に着目して3つの類型に分類する。
- 事例を参照する際にわかりやすいよう便宜上分類したものであり、これら区分にまたがる事例、同じ区分でも求められる機能が異なる等がある点に留意が必要である。また、立地特性ではなく、ネットワークの規模や施設構造等による分類も考える。

	マルチモードバスタ	ハイウェイバスタ	地域のバスタ
概要	・既存の鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点	・高速道路内及び近傍で高速バスと結節する交通拠点	・地域の拠点施設と一体、または、バスを中心として構成された交通拠点
類型のイメージ	<b>M1 鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点</b> 	<b>H1 SA・PA併設型</b> 	<b>L1 地域の拠点型</b> 
	<b>M2 鉄道駅を中心とした地域の交通拠点</b> 	<b>H2 高速バス停型</b> 	<b>L2 独立ターミナル型</b> 
	立地特性以外にも、 ・交通モードの種類 ・交通ネットワークの規模 ・施設の構造 等に着目した交通拠点の分類も可能	<b>H3 IC直結型</b> 	<b>L3 地域のバス停型</b> 

出典：バスタプロジェクト<sup>(※13)</sup>の推進（交通拠点の機能強化）（令和3年（2021年）7月 国土交通省道路局）

図 5.2 乗継拠点の類型例

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○				調査・検討・実施		

## 5.2 計画目標② わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進

### 5.2.1 施策3：料金体系の見直し

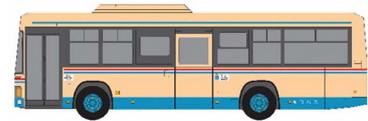
路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」は、料金体系が異なるため、目的地までの料金負担に格差が生じています。持続可能な公共交通ネットワークの構築及び路線バスとの料金格差の緩和を図るため、コミュニティバス「ふれあいバス」の料金体系の見直しをします。また、バス路線の維持・確保に向けた利用促進を図るために運賃に上限を設け、正規運賃との差額を補てんする制度（上限運賃制度）等の導入可能性について検討します。

#### ●路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」における料金格差の状況

- 路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」は、多くの区間において重複して運行しており、料金体系が異なるため、目的地までの料金負担に格差が生じている。

例：日生中央～杉生間の運賃

• 阪急バス  
560円



• コミュニティバス「ふれあいバス」  
190円



#### ●兵庫県内において路線バスの上限運賃制度を導入している事例

- 兵庫県内において、路線バスの上限運賃制度を導入している主な事例を以下に示す。

市町名	概要
加古川市	交通系ICカード（NicoPaに限る）を使用し、市内の停留所で乗車かつ降車する場合、運賃が上限200円（※正規運賃との差額は市が補てん）
西脇市	交通系ICカード（NicoPaに限る）利用時に限り、市内間の路線バス乗車で運賃が最大100円（※正規運賃との差額は市が補てん）
三木市	交通系ICカード（NicoPaに限る）の利用により、市内間移動のバス運賃上限額が原則として乗車1回につき一律200円（※正規運賃との差額は市が補てん）
丹波篠山市	交通系ICカード（NicoPaに限る）で運賃を支払うと、運賃が最大200円（※正規運賃との差額は市が補てん）
加東市	交通系ICカード（NicoPaに限る）を使用し、市内の停留所で乗車かつ降車した場合、運賃が一律100円（※正規運賃との差額は市が補てん）

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○				調査・検討		

### 5.2.2 施策4：多様なニーズに応じた助成制度の促進・拡充

町内に居住している高齢者又は運転免許証の自主返納等をしようとする高齢者に対し、交通費の一部を助成することにより、高齢者の外出を支援するとともに、社会参加の促進並びに高齢者による交通事故の抑制を図ることを目的として実施している「高齢者外出支援事業」を推進します。また、通学時における公共交通の利用促進を図るために、子育て世代への通学に係る費用負担を低減する助成制度等の導入可能性について検討します。

#### 【猪名川町での取組み】

高齢者外出支援事業による hanica はんきゅうグランドパス 65 の購入費助成

- 町内に居住している高齢者又は運転免許証の自主返納等をしようとする高齢者に対し、交通費の一部を助成することにより、高齢者の外出を支援するとともに、社会参加の促進並びに高齢者による交通事故の抑制を図ることを目的として、「高齢者外出支援事業」を実施している。令和3年（2021年）4月から70歳以上で1年以上町内に住んでいる方を対象に、hanica はんきゅうグランドパス 65 の購入費助成を開始している。



#### ●兵庫県内において路線バス等の通学定期券購入補助を行っている事例

- 兵庫県内において、路線バス等の通学定期券の購入費の一部を補助している主な事例を以下に示す。

市町名	概要
洲本市	洲本市在住で小学校、中学校、高等学校、大学等に通う学生を対象に、通学定期券を購入する場合、費用の一部を補助
豊岡市	豊岡市在住の高校生がバスを利用して通学する場合に、定期券の購入費用の一部を補助
加西市	加西市在住で大学等に遠距離通学をする者に対し、通学定期券購入費の一部を助成
養父市	養父市に居住し、バス及び鉄道を利用して高等学校に通学する生徒の保護者が通学定期券を購入する場合、費用の一部を補助
丹波市	丹波市在住の高校生またはその保護者が市内の路線バスの通学定期券を購入する場合、費用の一部を補助
南あわじ市	南あわじ市在住で、本州または四国へ高速バス・船舶を利用して通勤または通学する方または一般路線バスの利用だけでは通学が困難であるため、高速バスを利用して島内の学校へ通学する方を対象に通学の高速バス代等、交通費の一部を助成
香美町	香美町内在住の高校生がバスを利用して通学する場合に、定期券の購入費用の一部を補助

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○						



### 5.2.4 施策6：公共交通に関する情報案内の充実

町内を運行する鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チヨイソコいながわ」の路線網やタクシーの営業所等、公共交通に関する情報を簡単に入手できるように、公共交通マップの作成や町ホームページ等の多様なツールを活用した情報発信を行います。内容は利用方法や主要施設の位置、料金割引制度等を掲載し、分かりやすい内容とします。

#### ●バス事業者によるガイドブックの作成（阪急バス）

- 町内を運行する阪急バスでは、阪急バスの基本の乗り方、阪急バス・阪神バス共通 IC カード乗車券「hanica」等のお得な情報、取組みや乗車マナー等をまとめた「阪急バスのノリセツ」を作成しており、阪急バスのホームページからも見ることができる。



出典：阪急バス株式会社 HP

図 5.5 阪急バスのノリセツ

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○				検討・実施		



### 5.3 計画目標③ 住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現

#### 5.3.1 施策8：バス・タクシー乗務員の確保・育成

全国的にバスやタクシーの乗務員不足問題が深刻化しており、町内を運行するバス・タクシー事業者においても乗務員確保に苦慮している状況にあります。本町の生活交通を支える公共交通網の維持や、安全な移動手段の確保の観点から、バス・タクシー乗務員の確保が必要です。

事業者による乗務員の積極的な募集・育成とともに、乗務員を確保するためのさらなる取組みとして、バス・タクシー事業の魅力を紹介する等、乗務員の増加につながる取組みの推進を図ります。

#### ●行政と交通事業者との協力によるバス乗務員確保に向けた取組み（福岡県嘉麻市）

- 福岡県嘉麻市では、市内を運行するバス事業者（西鉄バス筑豊）と地域公共交通の確保をめざし、バス利用促進や乗務員募集に関することで、互いに連携・協力することを目的とした基本協定を平成30年（2020年）5月に締結している。広報誌を活用したバス乗務員の募集や市民の就労機会の拡大や乗務員の確保によるバス路線の確保を図るため、大型第二種免許取得に係る費用に対する助成等を行っている。

【広報嘉麻：平成30年（2020年）6月号】

【広報嘉麻：平成31年（2019年）1月号】



出典：福岡県嘉麻市HP

図 5.8 広報誌を活用した乗務員募集や大型第二種免許取得に係る費用に対する助成の告知



猪名川町マスコットキャラクター「いなぼう」

阪急バスキャラクター「パースケ」

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○	○			調査・検討・実施		



僕は阪急バスのパースケ君と仲良しだよ!

猪名川町マスコットキャラクター「いなぼう」

### 5.3.2 施策9：モビリティ・マネジメントの推進

過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促すために、小中学生や高齢者等を対象に、バスやタクシーの乗り方の周知などを図るとともに、日頃から公共交通を利用する意識醸成を図るためのイベント等を実施します。また、広報紙やイベント開催時等において、公共交通の運行状況や利用促進策等を紹介するなど、住民の意識啓発を図ります。

#### ●モビリティ・マネジメント教育の実施（兵庫県川西市）

- 川西市では、平成18年（2006年）から学識者とバス事業者との協働により、地域の財産でもあるバスを使って、公共マナー・交通安全・環境問題等を知り、バスの大切さを学ぶモビリティ・マネジメント教育を市内の小学校を対象に継続的に実施している。



出典：川西市 HP

図 5.9 小学校でのモビリティ・マネジメント教育実施状況

#### 【猪名川町での取組み】公共交通利用促進広報誌の発行

- 猪名川町では、公共交通の厳しい現状・問題点や、交通事業者・猪名川町による取組みの状況を伝え、かつ公共交通利用促進を促す広報資料を作成・配布することで、住民の公共交通に対する意識や考え方の醸成を図るものとして、公共交通利用促進広報誌を令和3年（2021年）10月に第1号を発行している。

図 5.10 公共交通利用促進広報誌（令和3年（2021年）10月発行）

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○				調査・検討・実施		

### 5.3.3 施策10 地域で公共交通を守り・育む仕組みづくりの構築

多様な主体による参画を促進するため、停留所周辺の民間事業者等の連携により、停留所周辺の利用環境改善等に取り組む仕組みづくりや商業施設や店舗等の施設内での待合スペースの確保や運行情報の提供等を図るものとします。また、関係機関との連携により、地域のバスとして愛着の醸成を図り利用促進につなげるラッピングバス<sup>(\*25)</sup>等の検討を行います。

#### ● 「バスまちスポット」・「まち愛スポット」登録制度（埼玉県）

埼玉県では、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として協力いただく登録制度を導入している。対象施設では、利用者が協力施設であることが分かるように、ステッカーが掲出されている。

- ・バス待ちスポット：バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね50m圏内）。
- ・まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね500m圏内）



出典：埼玉県 HP

図 5.11 協力施設に掲示されている「バスまちスポット」・「まち愛スポット」のステッカー

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○		調査・検討・実施				

## 5.4 施策のスケジュール

各施策の進行は以下のスケジュールに従って行うものとします。

各施策の進捗は、1年毎に評価を実施し、内容の見直しを適宜行います。

また、今後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部法律改正等の状況も踏まえた計画内容の見直しを行います。

表 5.2 施策のスケジュール

		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
計画目標① まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成						
施策1	地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成	調査・検討・実施				
施策2	乗継拠点の機能強化及び整備	調査・検討・実施				
計画目標② わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進						
施策3	料金体系の見直し	調査・検討				
施策4	多様なニーズに応じた助成制度の促進・拡充	通学費助成制度等:調査・検討 高齢者外出支援事業:実施				
施策5	バス利用環境の改善	調査・検討・実施				
施策6	公共交通に関する情報案内の充実	検討・実施				
施策7	新たなモビリティサービス等の導入・活用の検討	キャッシュレス決済の推進:検討・実施 新型輸送サービス・MaaS:調査・検討				
計画目標③ 住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現						
施策8	バス・タクシー乗務員の確保・育成	調査・検討・実施				
施策9	モビリティ・マネジメントの推進	調査・検討・実施				
施策10	地域で公共交通を守り・育む仕組みづくりの構築	調査・検討・実施				

## 6.3 評価指標と目標値の設定

### 6.3.1 指標・目標値の必要性

目標の達成に向けて実施する施策について、施策実施による効果が発現しているか確認することで、状況に応じたスケジュールや施策内容等の見直しができます。

住民に対して、計画の取組み状況を伝えるとともに、利用者の立場として積極的に公共交通を利用する意識を醸成します。

事業実施主体にとって、計画の中における施策の効果を確認し、さらなる施策実施に向けたモチベーション（動機づけ）とします。

「指標の明示化」（施策・事業の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標<sup>(\*27)</sup>など）が求められるため、可能な限り定量的で分かりやすい指標を設定します。

### 6.3.2 指標・目標値の設定

本計画における基本方針及び計画目標に係る評価指標と目標値の設定を以下のように設定します。

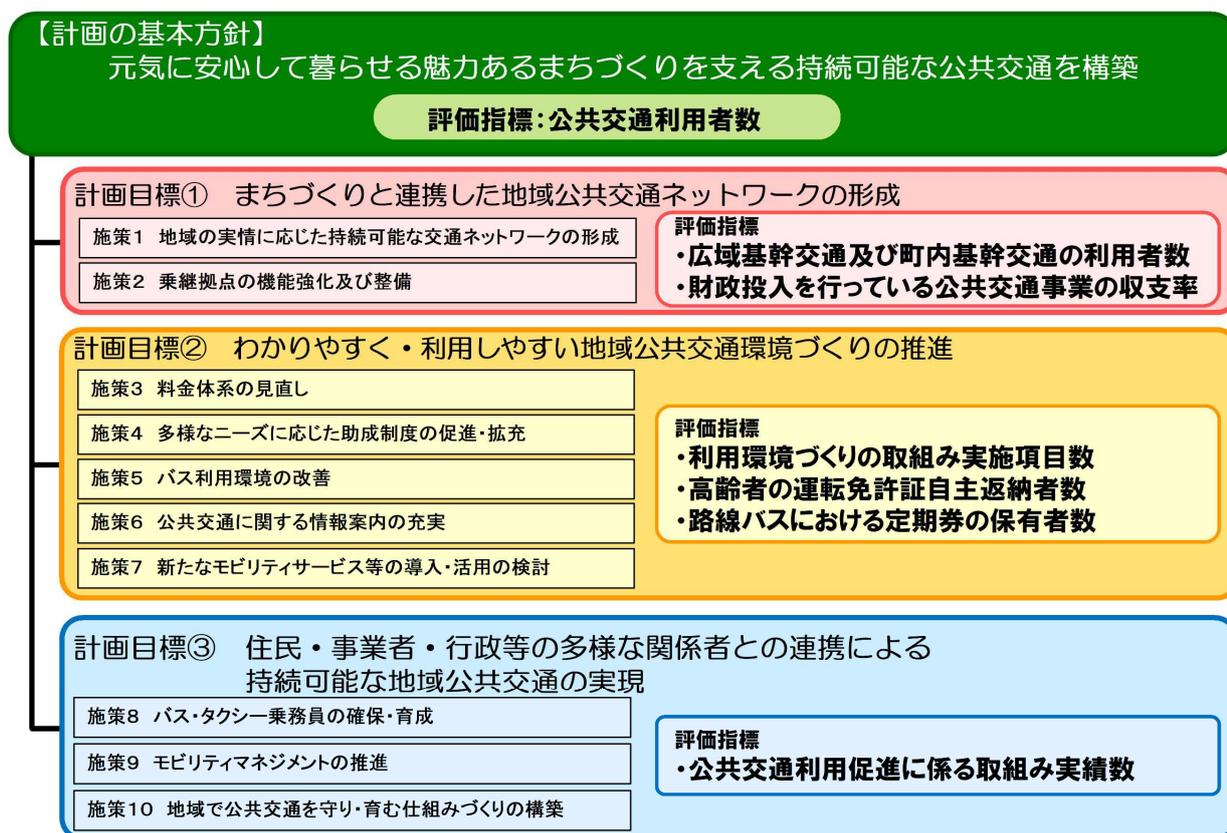


図 6.3 評価指標設定の体系イメージ

(1) 基本方針：元気に安心して暮らせる魅力あるまちづくりを支える持続可能な公共交通を構築

#### ◆公共交通利用者数

現在値：19,729 人/日  
(令和元年(2019年))



目標値：16,422 人/日  
(令和8年(2026年))

各交通手段が適切に機能分担されたネットワークの構築とともに、地域住民の公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加により、公共交通の利用者が増加するものと期待できます。公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加状況を測る指標として、公共交通利用者数(鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」・デマンド交通「チョイソコいながわ」)を設定します。

目標値は、人口減少による生産年齢人口の減少及び少子高齢化の進展が推計されており、生産年齢人口及び学生世代の減少に伴い、町内の公共交通利用者の減少が想定されます。本計画の施策推進により、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた公共交通利用者(鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」・デマンド交通「チョイソコいながわ」)を目標値として設定します。

なお、令和2年(2020年)に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の公共交通利用者が大きく減少しているため、本計画の策定後に実施する目標値の達成状況の評価は、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響について、V-RESASによる統計データ等の活用による人口移動動向の変化等を考慮し、行うものとします。

V-RESAS：新型コロナウイルス感染症が地域経済に与える影響を可視化し、地方公共団体の政策立案や金融機関商工団体の中小企業支援をサポートすることを目的とした内閣府地方創生推進室と内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局による情報提供サイト

## (2) 計画目標①：まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

## ◆広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数

## 現在値

- ・ 鉄道乗降者数（日生中央駅）  
10,623 人/日  
（令和元年（2019年））
- ・ 路線バス乗降者数（町内停留所）  
8,864 人/日  
（令和元年（2019年））



## 目標値

- ・ 鉄道  
8,842 人/日  
（令和8年（2026年））
- ・ 路線バス  
7,378 人/日  
（令和8年（2026年））

各交通手段が適切に機能分担された持続可能な公共交通ネットワークやサービス水準等により、町内の公共交通における利便性が確保され、住民等による利用状況を図る指標として、広域基幹交通及び町内基幹交通（鉄道及び路線バス）の利用者数を設定します。

目標値は、人口減少による生産年齢人口の減少及び少子高齢化の進展が推計されており、生産年齢人口及び学生世代の減少に伴い、町内の広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者の減少が想定されます。本計画の施策推進により、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数を目標値として設定します。

なお、令和2年（2020年）に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数が大きく減少しているため、本計画の策定後に実施する目標値の達成状況の評価は、前述の公共交通利用者数の目標値と同様に、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響を考慮して行うものとしします。

### ◆ 財政投入を行っている公共交通事業の収支率

#### 現在値

- ・ コミュニティバス「ふれあいバス」  
1.6%  
(令和2年度(2020年度))
- ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」  
16.3%  
(令和3年(2021年)9月)

#### 目標値

- ・ コミュニティバス「ふれあいバス」  
25.0%  
(令和8年度(2026年度))
- ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」  
25.0%  
(令和8年度(2026年度))

地域特性に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築による効果を測る指標として、財政投入を行っている公共交通事業の収支率を設定します。持続可能な公共交通ネットワークの構築により、町による一定の負担増加が見込まれる中、経済性・効率性を考慮した運行の実現を目標にコミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」の収支率を設定します。

コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」は、路線バスが乗り入れ困難な地域や事業性の厳しい低需要の地域を主に担うことを踏まえ、利用促進をはじめ、国・県等による補助金も活用する中で、町による財政負担の軽減を図るものとして、兵庫県内のコミュニティバス収支率実績値(令和元年度(2019年度))である25%を目標値として設定します。

なお、令和2年(2020年)に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の公共交通利用者が大きく減少し、コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」の利用者が減少しており、収支状況にも影響が出ることが考えられます。よって、前述の公共交通利用者数及び広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の目標値と同様に、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響を考慮して行うものとしします。

## 用語集

\*1：モータリゼーション〔P1〕

自家用車が普及して日常生活に深く入り込むこと。車社会化。

\*2：少子高齢化〔P1〕

出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。

\*3：コミュニティバス〔P2〕

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者への委託等により運送を行う乗合バス、もしくは市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村有償運送等によって運行するもの。

\*4：デマンド交通〔P3〕

予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

\*5：交通モード〔P5〕

徒歩、鉄道、路線バス等の交通手段のこと。

\*6：国勢調査〔P12〕

総務省統計局が5年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的属性、住宅環境等を調査する統計のこと。

\*7：代表交通手段〔P31〕

1回のトリップで複数の交通手段を使用する場合のその中の主な交通手段。代表交通の判断の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっている。

\*8：発生集中量〔P31〕

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数（発生量）と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数（集中量）の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）という。

\*9：トリップエンド〔P31〕

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。1つのトリップにおける出発地と到着地を「トリップエンド」という。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがある。

## \*10：パーソントリップ調査〔P31〕

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調べるアンケート調査である。交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、移動状況を把握することができる。

## \*11：OD〔P38〕

出発地（O：Origin）と目的地（D：Destination）の間のこと。

## \*12：モビリティ・マネジメント〔P53〕

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもので、一人一人の住民や一つの職場組織等に、環境や健康などに配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組。

## \*13：バスタプロジェクト〔P55〕

鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクト。MaaS・スマートシティとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携といった未来志向の取組や、防災・観光拠点としての機能強化等を推進する。

## \*14：スマートバス停〔P58〕

バス停をIoT化し、デジタルサイネージなどに時刻表や運行情報、広告や緊急案内などをリモート操作でリアルタイムに提供することができるバス停のこと。また、電源環境がないバス停でも省電力技術の活用によるデジタルサイネージなどに時刻表や広告を提供するタイプもある。

## \*15：デジタルサイネージ〔P58〕

日本語では「電子看板」。屋外・店頭・交通機関などの公共空間で、ネットワークに接続されたディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムの総称。設置場所や時間帯によって変わるターゲットに向けて適切にコンテンツを配信可能である。

## \*16：電子ペーパー〔P58〕

本物の紙に近い軽さで、柔軟性があり、コンピュータ用のモニタのようにテキストや画像を表示できるシート状ディスプレイの総称。紙の長所である読みやすさや携帯性を保ったまま、コンピュータのディスプレイのように自由に中身を書き換えることが可能。

## \*17：GTFS-JP〔P58〕

「標準的なバス情報フォーマット」における静的データフォーマットであり、国際的に広く利用されている公共交通用データフォーマット「GTFS」を基本に、日本の状況を踏まえ

て拡張されたもの。GTFS-JP は GTFS とも互換性があるため、Google マップをはじめとした海外の事業者へも情報提供を行うことが可能になる。

\*18：DX〔P58〕

自治体におけるデジタル変革(デジタルトランスフォーメーション、DX)とは、自治体がデジタル技術も活用して、住民本位の行政、地域、社会を実現するプロセスのこと。

\*19：コンテンツ〔P60〕

文字・画像・動画・音声・ゲーム等の情報全般、またはその情報内容のこと。電子媒体やネットワークを通じてやり取りされる情報を指して使われることが多い。

\*20：シェアサイクル〔P60〕

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステム。

\*21：カーシェアリング〔P60〕

複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システム。

\*22：オンデマンド交通〔P60〕

予約型の乗り合い交通手段で、予約の内容に応じて時間や運行ルートが決定するため、自由度が高く、利用者にとっても利用しやすい運行が可能である。

\*23：超小型モビリティ〔P60〕

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいう。

\*24：グリーンスローモビリティ〔P60〕

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称である。

\*25：ラッピングバス〔P63〕

あらかじめ印刷したフィルムを車体全体に貼り付けるラッピング広告を施したバスのこと。

\*26：PDCAサイクル〔P66〕

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（見直し）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、見直しの流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。

\*27：アウトカム指標〔P67〕

真に国民の立場に立った行政運営のためには、「資源をいくら投入したか(=インプット)」や「何をしたか、何がどの程度できたか(=アウトプット)」だけではなく、「国民の何がど

のように改善されるか」という「アウトカム（成果）」を明らかにすることが重要である。政策評価の実施にあたっては、それぞれの政策が目指すアウトカム目標を明示するとともに、その業績を測定するためのアウトカム指標を設定することとしている。これによって、「目標による行政運営(Management by Objectives)」を実現しようとするのが、政策評価の目的の一つである。

\*28：バスロケーションサービス〔P71〕

利用者のバス待ちに対するいらいら感を軽減することを目指し、バス停の案内板やインターネット等に車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステム。



## 猪名川町地域公共交通計画

---

666-0292 兵庫県川辺郡猪名川町上野字北畑 11-1

TEL:072-766-0001(代表)

<https://www.town.inagawa.lg.jp/>