

ひょうご公共交通 10 年計画

(2021-2030)

豊かで活力ある県民生活を支える
持続可能で安全・安心な公共交通

～ 公共交通を県民とともに つくり・まもり・育てる ～

兵 庫 県

2021 年（令和 3 年）3 月

— 目 次 —

頁

第1章 ひょうご公共交通10カ年計画（2021～2030）の策定について	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の区域	2
3. 計画の期間	2
4. 対象とする交通手段	3
5. 計画の位置付け（上位計画・関連計画等）	4
5.1 上位計画	5
5.2 関連計画	8
6. 10カ年計画と地域における公共交通計画（市町計画）との関係	9
7. 関係者の役割	10
8. 他分野との連携	11
第2章 兵庫県における公共交通の現状と課題	12
1. 公共交通をめぐる国の動向（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正）	12
2. 兵庫県の現状	13
2.1 社会情勢	13
2.2 兵庫県における交通の現状	20
2.3 市町及び交通事業者ヒアリング	49
2.4 兵庫県における公共交通の課題	51
第3章 計画の目標	52
1. 計画の目指すべき方向性（理念）	52
2. 計画の目標	53

第4章 目標の実現に向けた基本方針及び施策	54
1. 計画の重点方針及び基本方針	54
2. 施策推進上の配慮事項	55
3. 施策体系と具体施策	56
3.1 施策体系	56
3.2 具体施策	57
3.3 具体施策の内容	61
重点方針1：「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進	61
重点方針2：公共交通施策を推進するための体制づくり	64
目標1 地域の暮らしを支える公共交通	67
基本方針1：地域特性に応じた移動手段の確保	67
目標2 観光・交流を支える公共交通	85
基本方針2：広域的な公共交通ネットワークの充実・強化	85
目標3 誰もが利用しやすい公共交通	91
基本方針3：公共交通の利用環境改善	91
基本方針4：公共交通機関（施設・車両）のバリアフリー化推進	106
目標4 安全・安心で環境にやさしい公共交通	112
基本方針5：災害・老朽化対策の推進、環境への配慮	112
目標5 地域でまもり育てる公共交通	118
基本方針6：公共交通を担う人材の確保・育成	118
基本方針7：公共交通の利用促進	120
第5章 計画の評価・推進	122
1. 評価指標と目標値の設定	122
2. 計画の評価・検証	129
【付録】	
ひょうご公共交通10カ年計画 改定経緯	付-1
「ひょうご公共交通10カ年計画」改定に係る有識者アドバイザー	付-2

第1章 ひょうご公共交通10カ年計画（2021～2030）の策定について

1. 計画策定の目的

本県では、都市部の交通環境改善や地方部の生活の足の確保等それぞれの地域特性や交通課題に対応するため、2006年（平成18年）3月に「ひょうご交通10カ年計画（以下、10カ年計画）」を策定し、2013年（平成25年）3月には同計画を改定し、県内の公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを進めてきました。

しかしながら、県内の多くの地域では、人口減少の本格化に伴い、路線バスをはじめとする公共交通の需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化等により、公共交通の維持・確保は依然として厳しい状況にあります。一方で、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、日常生活における移動手段の確保の重要性は、今後ますます高まっていくものと予想されます。また、AI、IoT等の技術革新、スマートフォンの普及により、MaaSやAIを活用したデマンド型交通等の新たなモビリティサービスが次々と登場しており、こうした新技術が地域の交通課題を解決する手段として注目されています。

国においては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が2020年（令和2年）6月に改正され、地域の公共交通に関するマスタープランである「地域公共交通計画」の策定が地域の総合行政を担う地方公共団体の努力義務となる等、将来にわたりくらしやすい住民の生活を確保するために、公共交通とまちづくり等の施策の連携が一層求められています。

このような認識のもと、2013年（平成25年）3月の改定から8年が経過し、本県を取り巻く社会情勢の変化や、少子高齢化の進展に伴う県民ニーズの変化等への柔軟な対応が求められていることから、これからの本県の公共交通政策の指針として、10カ年計画を改定しました。

新たな10カ年計画では、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、国、県、市町、交通事業者、県民等の関係者が連携・協働し、一体となって取り組むべき施策を示し、適切なモニタリングにより、計画・施策の評価・改善を行い、目標の達成を目指します。

なお、2020年（令和2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、県内の公共交通は利用者が大きく減少し、厳しい経営状況となっています。このため本計画の推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響や新しい生活様式による行動変化等の影響を注視し、交通事業者等関係者とも十分に連携し、スピード感を持って柔軟に対応していくこととします。

2. 計画の区域

計画区域は、兵庫県全域を対象とします。また、地域の生活圏を踏まえ、府県境における公共交通ネットワークの充実・強化の観点から、必要に応じ、隣接府県との連携を図ります。

計 画 区 域	兵 庫 県 全 域
---------	-----------

3. 計画の期間

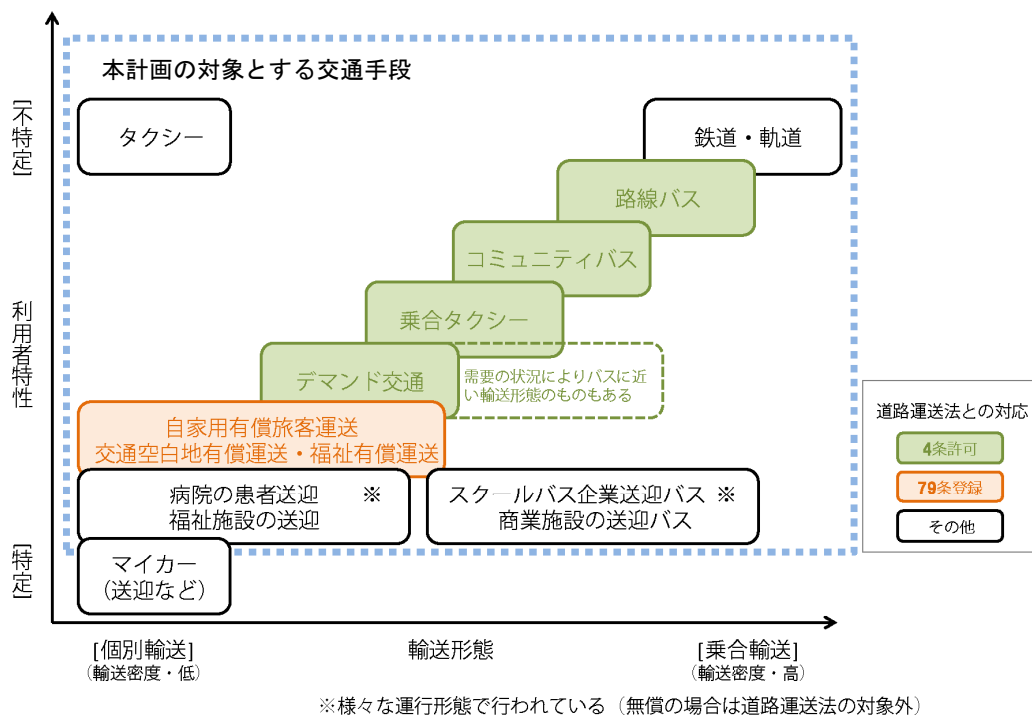
計画期間は、終期を「兵庫 2030 年の展望」（2018 年～2030 年）及び「ひょうご 21 世紀交通ビジョン」（1995 年～2030 年）と整合を図り、2021 年度（令和 3 年度）から 2030 年度（令和 12 年度）の 10 年間とします。

計 画 期 間	2021 年度（令和 3 年度）から 2030 年度（令和 12 年度）までの 10 年間
---------	--

4. 対象とする交通手段

本計画の対象とする交通手段は、鉄道、路線バス等の不特定多数が利用する公共交通機関を基本とします。この他、様々な運行形態で行われているスクールバスや病院の送迎、ボランティア輸送等の道路運送法の対象外の移動手段についても、地域の実情に応じて連携・活用を図ることとします。また、海上交通については、上記の交通機関と密接に関係する生活航路（明石～岩屋、家島～姫路、沼島～土生）を計画の対象とします。

なお、計画の検討にあたっては、特定の交通手段だけに特化するのではなく、ネットワーク全体が望ましいあり方となるよう地域に存在する複数の交通手段相互の連携や役割分担に留意し、公共交通ネットワーク全体の最適を目指します。



出典：「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き第4版」
平成30年12月 国土交通省 に加筆修正

図 1-1 本計画において検討の対象とした交通手段

5. 計画の位置付け（上位計画・関連計画等）

本計画は、兵庫県が公共交通施策を推進していく上での指針となるものであり、事業推進の考え方や地域における公共交通施策の推進方向を取りまとめたものです。

このため、上位計画である「21世紀兵庫長期ビジョン」をはじめ、「ひょうご21世紀交通ビジョン」や、「兵庫2030年の展望」、「第二期兵庫地域創生戦略」、「まちづくり基本方針」、関連計画である「ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針」、「福祉のまちづくり基本方針」等との整合を図ります。

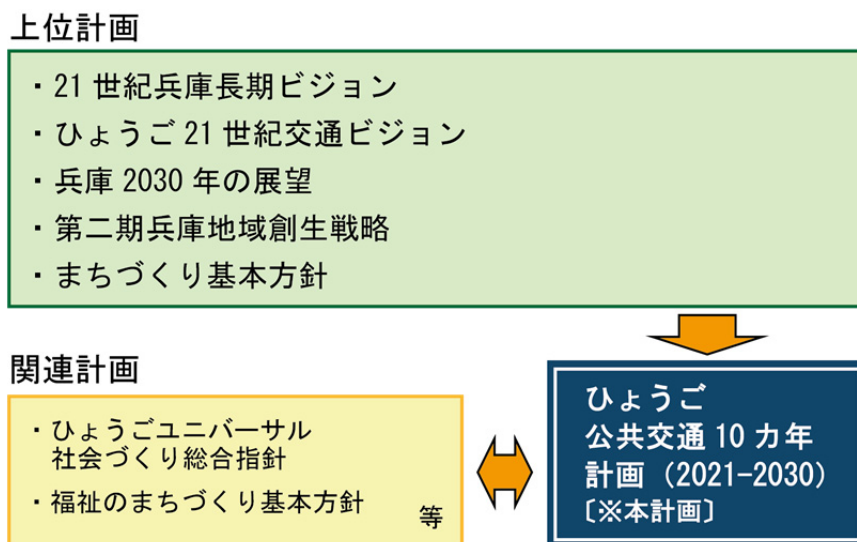


図 1-2 計画の位置付け

5.1 上位計画

① 21世紀兵庫長期ビジョン（平成23年12月）

2040年に目指す 兵庫の将来像	創造と共生の舞台・兵庫
兵庫が目指す 社会像 (※関連部分)	創造的市民社会 しごと活性社会 環境優先社会 多彩な交流社会 将来像10 地域の交流・持続を支える基盤を整える [協働シナリオ10] 確かな地域経営を支える交流 ・持続基盤づくり 将来像11 個性を生かした地域の自立と地域間連携で 元気を生み出す [協働シナリオ11] 個性を生かし自立する多彩で元気な 地域づくり

② ひょうご21世紀交通ビジョン（平成7年10月）

基本理念	生活の中に交通がとけ込み 交通を介して交流が広がり 交流を通じて地域が活きづく そのような交通の実現を目指します
目標年次	おおむね2030年（令和12年） （20世紀を体験しない人々が社会を支える時代が始まり、新しい価値観が定着する時期）
基本目標	<p><u>基本目標1 ひょうごの拠点性を高め、国内外との交流を促進する交通体系の充実</u></p> <p>整備方針1-1 国際交通機能の充実 整備方針1-2 全国主要都市との速達性の向上 整備方針1-3 複合交通拠点の形成</p> <p><u>基本目標2 生活圏の広域化に対応した交通体系の拡充</u></p> <p>整備方針2-1 県際ネットワークの強化 整備方針2-2 県内地域間交通ネットワークの拡充</p> <p><u>基本目標3 地域の活動を支援する交通体系の強化</u></p> <p>整備方針3-1 都市部のモビリティの向上 整備方針3-2 農山漁村部のモビリティ確保 整備方針3-3 交通結節点の強化</p> <p><u>基本目標4 人と自然に配慮した交通の確立</u></p> <p>整備方針4-1 高齢者、障害者などへの配慮 整備方針4-2 環境に配慮した交通体系の確立 整備方針4-3 災害に強い交通体系の確立</p> <p><u>基本目標5 快適で多様な交通の創出</u></p> <p>整備方針5-1 交通空間の個性化、多機能化 整備方針5-2 交通サービスの向上 整備方針5-3 新しい交通技術の導入</p>

③ 兵庫 2030 年の展望（平成 30 年 10 月）

めざす姿	「すこやか兵庫」の実現 ～五国を活かし 日本を先導 世界につなぐ～
基本方針	<p>I 「未来の活力」の創出 ～人口が減っても活力が持続する兵庫～</p> <p>II 「暮らしの質」の追求 ～豊かな生活ができる兵庫～</p> <p>III 「ダイナミックな交流・還流」の拡大 ～活躍の舞台が広がる兵庫～</p>
2030 年の姿 (※関連部分)	<p>10 交流五国</p> <p>④陸海空の交通インフラが充実 基幹道路ネットワークの整備、大型クルーズ船の受入環境の充実、関西 3 空港の最大活用など、陸海空の交通インフラが充実している</p> <p>11 豊かな生活空間</p> <p>①都市間競争力が高まる都市中心部 商業・文化・交流機能の拠点化、交通アクセスの強化、人と公共交通優先の道路空間、空き地の集約による公園化等により、都市の魅力が向上している</p> <p>②多世代が混在する郊外住宅地 コミュニティ交通や家事支援サービスの充実等により、暮らしの安心が確保されている</p> <p>③生活サービスや交通の拠点となる地方都市 駅前等に店舗や医療、福祉、教育機関等が集積するとともに、広域交通と地域交通の結節点となり、周辺地域や遠方からの交流の場になっている</p> <p>④交流が広がる多自然地域の集落 幹線道路を走る民間バスと集落を走るコミュニティバスなど、自動運転技術も活用した公共交通網が整備され、住民の足が確保されている</p>
リーディングプロジェクト (2019 年 4 月設定) (※関連部分)	<p>基本方針Ⅲ 「ダイナミックな交流・還流」の拡大</p> <p>15 次世代移動・買い物プロジェクト</p> <p>○施策の方向性</p> <p>(1) 生活交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに合わせて弾力的に運行できるデマンド型交通の普及や ICT 技術を活用した鉄道・バス等との連携の強化など、多様な手段により日常の生活交通を確保 ・自動運転など今後確立される最新技術の活用も図りつつ、地方都市や多自然地域の地域特性に応じた公共交通ネットワーク構築を推進 <p>(2) シームレスな交通サービスの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行者をはじめ内外の人々が快適に行き交えるよう、出発地から目的地までのルート検索・予約・決済のワンストップサービス (MaaS) の普及を促進し、シームレスな移動環境を実現 <p>◆地域別のリーディングプロジェクト</p> <p>[東播磨：都市近郊型の公共交通サービス構築支援プロジェクト]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型移動支援サービスの導入、複数移動手段のルート検索・予約・決済の一元化、自動運転やグリーンスローモビリティの実証実験を展開 <p>[淡路：インバウンドおもてなしの島プロジェクト]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国人が手軽にアクセスし、不自由なく周遊できるよう MaaS の導入検討など公共交通の利便性向上を推進

④ 第二期兵庫地域創生戦略（令和2年3月）

理念	五国の多様性を活かし、一人ひとりが望む働き方や質の高い暮らしが実現できる地域へ
計画期間	令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）[5カ年]
戦略目標 (※関連部分)	<p><地域の元気づくり></p> <p>戦略目標1 地域の元気づくり <ひと・まち・産業・元気プログラム></p> <p><人口対策></p> <p>戦略目標2 社会増対策 <社会減ゼロプログラム></p> <p>戦略目標3 自然増対策 - 子ども・子育て対策 - <婚姻数拡大プログラム></p> <p>戦略目標4 自然増対策 - 健康長寿対策 - <健康寿命延伸プログラム></p>
重点目標	<p>戦略目標1 地域の元気づくり</p> <p>重点目標2：内外との交流が活力を生む兵庫をつくる (3) 交流を支える交通基盤の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス、デマンド型乗合タクシー等を活用した地域公共交通網の充実 日常生活を支える公共交通網の維持・確保や新しい技術の活用による利便性向上を促進する

⑤ まちづくり基本方針（平成25年3月改定）

基本コンセプト	「地域がつくり、未来へつなぐまちづくり」
想定年次	2040年（令和22年）
めざすべき将来像 (※関連部分)	<p>多自然地域の集落群 つながりが育む豊かなふるさと</p> <p>地方都市 個性あふれる地域の核</p> <p>郊外住宅地 住民主体の成熟したまち</p> <p>都市中心部 競い輝く連たん都市</p>
地域で取り組む重点プロジェクト	<p>(1)多自然地域の集落群「絆」による暮らし再生プロジェクト」 ・「つながり」で築く安全・安心 移動や買い物など、暮らしの安心確保</p> <p>(2)地方都市「個性あふれる地方の拠点創造プロジェクト」 ・さまざまな人が交流する結節点へ 広域交通整備と地域交通支援</p> <p>(3)郊外住宅地「住民主体のニュータウン再生プロジェクト」 ・ゆとりある空間で環境最先端の「まち」へ 公共交通の活用促進や低炭素な交通システムの導入</p> <p>(4)都市中心部「ひょうご都市ブランド構築プロジェクト」 ・多選択・多参画型都市へ 交通網等の交流基盤の整備・再構築</p>

5.2 関連計画

① ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針（平成30年10月）

めざすべき社会像	年齢、性別、障害の有無、言語、文化等の違いに関わりなく、全ての人が地域社会の一員として尊重され、互いに支え合い、一人ひとりが持てる力を発揮して活動することができる社会
計画の期間及び運用	必要に応じて5年程度で見直しを実施
基本的方向 (※関連部分)	基本目標4 福祉のまちづくりの推進により、安全で安心な暮らしが確保される社会 基本的方向 (2) 安心して、公共施設等を利用し、又は公共交通機関により円滑に移動するためのスロープ、エレベーター等の設備の設置その他の施設の整備促進

② 福祉のまちづくり基本方針（令和3年3月改定）

福祉のまちづくりの理念	ユニバーサル社会の実現に向け、高齢者、障害者、妊婦、乳幼児をはじめとするすべての人が、いつでもいきいきと生活し、能力を発揮して活動できる安全・安心で快適なまちづくり
目標年次	2025年度（令和7年度）
推進施策 (※関連部分)	基本的方向2 すべての人が円滑に移動し、活動できるまちのユニバーサル化の推進 (1) まちでの活動を支える取り組みの推進 ア まちのユニバーサル化 (エ) ICTを活用した移動支援方策の情報発信 (オ) バリアフリー情報のオープンデータ化 (カ) 道路・歩道のバリアフリー整備 (2) 移動を支える取組の推進 ア 鉄道駅舎のバリアフリー化 (ア) 鉄道駅舎のエレベーター等設置支援 (イ) 鉄道駅のホームドア設置支援 イ バス・タクシーのバリアフリー化 (ア) ノンステップバス等の導入支援 (イ) 福祉タクシーや子育て支援タクシーの導入 (ウ) コミュニティバスの運行支援 (エ) MaaSを活用したデマンド型乗合交通の導入支援 基本的方向3 ハード整備の取組を補完する心のバリアフリー化の推進 (2) 人的支援の推進 ア 交通事業者による乗客の移動支援のレベルアップ イ ユニバーサル整備などに関する県民意識の把握と活用 ウ 「みんなの声かけ運動」等 (ア) 「みんなの声かけ運動」 (イ) 「ヘルプマーク」の普及

6. 10 年計画と地域における公共交通計画（市町計画）との関係

本計画は、兵庫県内における公共交通の維持、活性化に向けた基本的な考え方、取り組みの方向性、重点的に取り組む施策を示すものであり、地域の実情に応じ、市町が主体となって策定する「地域公共交通計画」等と連携を図りながら交通政策を推進します。

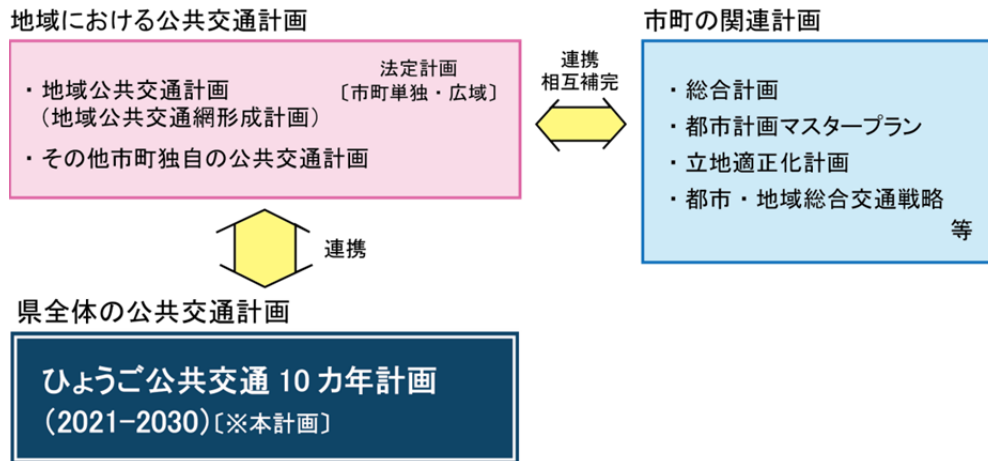


図 1-3 地域における公共交通計画（市町計画）との関係

7. 関係者の役割

国、県、市町、交通事業者、県民等が連携・協働し、下記のそれぞれの役割を果たしながら、施策を推進することにより、目標の実現を目指します。

関係者の役割	
国	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する施策の総合的な策定、実施 ・公共交通に関する情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上
県	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な見地から地域の実情を踏まえた公共交通に関する施策の策定、実施 ・交通圏単位における広域的な幹線と市町内路線の整合が確保された効果的な地域公共交通の検討 ・地域における最適な公共交通の実現のために必要な市町間や交通事業者等関係者との調整 ・公共交通の維持及び充実にに関する意識啓発
市町	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりや福祉、教育等の関連施策と連携した地域における公共交通に関する施策の策定、実施 ・地域住民の移動手段確保、地域の公共交通に関する課題への対応と地域ニーズの把握 ・施策実施にあたり、地域住民、事業者、交通事業者等の理解を深め、協力を得るための取り組みの実施 ・公共交通の維持及び充実にに関する意識啓発
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で安心な公共交通サービスの安定的な提供 ・公共交通のサービスの質の向上、利便性向上に関する情報提供・充実 ・行政が実施する施策への協力
県民等	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の積極的な利活用 ・行政や交通事業者が取り組む施策への協力、連携 ・地域の公共交通の現状や課題の共有、行政や交通事業者への改善の提案 ・地域の移動手段の確保について主体的な取り組みの実施

8. 他分野との連携

公共交通施策は、まちづくりをはじめ、様々な分野と密接に関係しており、地域における社会的な影響も多岐にわたっています。

このため、関係する他分野と積極的かつ密接に連携し、施策を推進します。

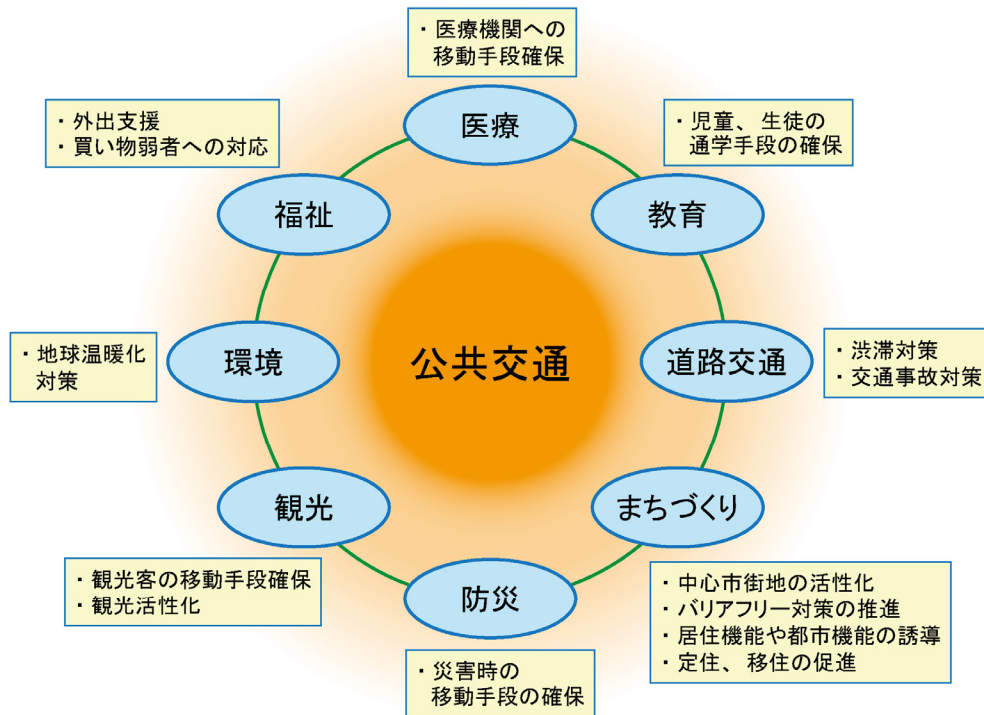






図 1-4 他分野との連携

第2章 兵庫県における公共交通の現状と課題

1. 公共交通をめぐる国の動向（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正）

公共交通の維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することが重要になっていること等の状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充し、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部を改正する法律が、2020年（令和2年）11月27日に施行されました。

表 2-1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部を改正する法律の概要

<p>法案の概要</p>	
<p>地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】</p>	
<p>○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成（作成経費を補助 ※予算関連）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施 <p>○地域における協議の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し通知 	
<p>地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】</p>	
<p>輸送資源の総動員による移動手段の確保</p>	
<p>① 維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続(地域旅客運送サービス継続事業)</p> <p>② 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス・タクシー事業者がノウハウを活用して協力する制度を創設し、実施を円滑化 ・住民のみならず来訪者も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に <p>③ 鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)</p>	<p>自家用有償旅客運送</p> 
<p>既存の公共交通サービスの改善の徹底</p>	
<p>① 利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進(地域公共交通利便増進事業)</p> <p>② MaaSに参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)</p> <p style="text-align: right;">※MaaS: Mobility as a Service</p>	
<p>交通インフラに対する支援の充実 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】</p>	
<p>○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な関係者の連携による鉄道インフラや物流拠点の整備（※予算関連） 	  <p style="text-align: center;">鉄道インフラ 物流拠点</p>

出典：国土交通省ホームページ

2. 兵庫県の現状

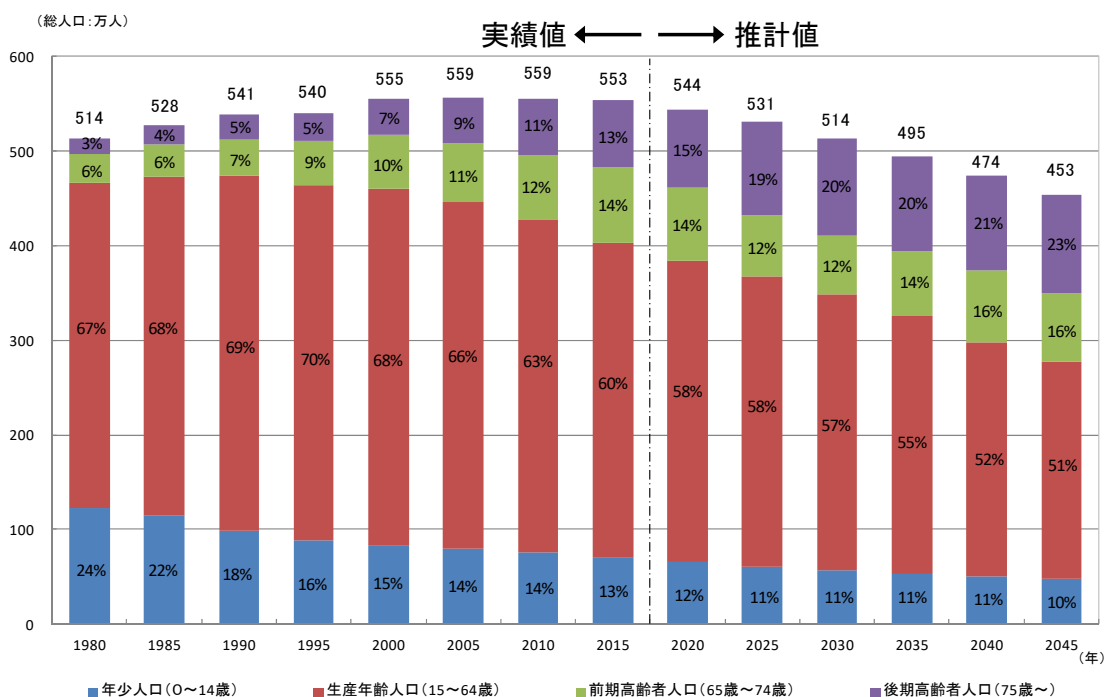
2.1 社会情勢

(1) 人口の動向

① 概況

兵庫県の総人口は、2005年（平成17年）の559万人をピークに減少を続けており、2020年（令和2年）は544万人です。さらに減少し、2035年（令和17年）頃には500万人を割り込む見込みとなっています。

高齢者人口は、今後も増加傾向が続きますが、2040年（令和22年）頃にはピークを迎え、その後は減少に転じる見込となっています。また、少子化の進行により、通勤通学流動を生み出す生産年齢人口の減少が今後一貫して続く見込みとなっています。



出典：2015年以前：国勢調査

2020年以降：国立社会保障・人口問題研究所 市区町村別将来推計人口（2018年推計）

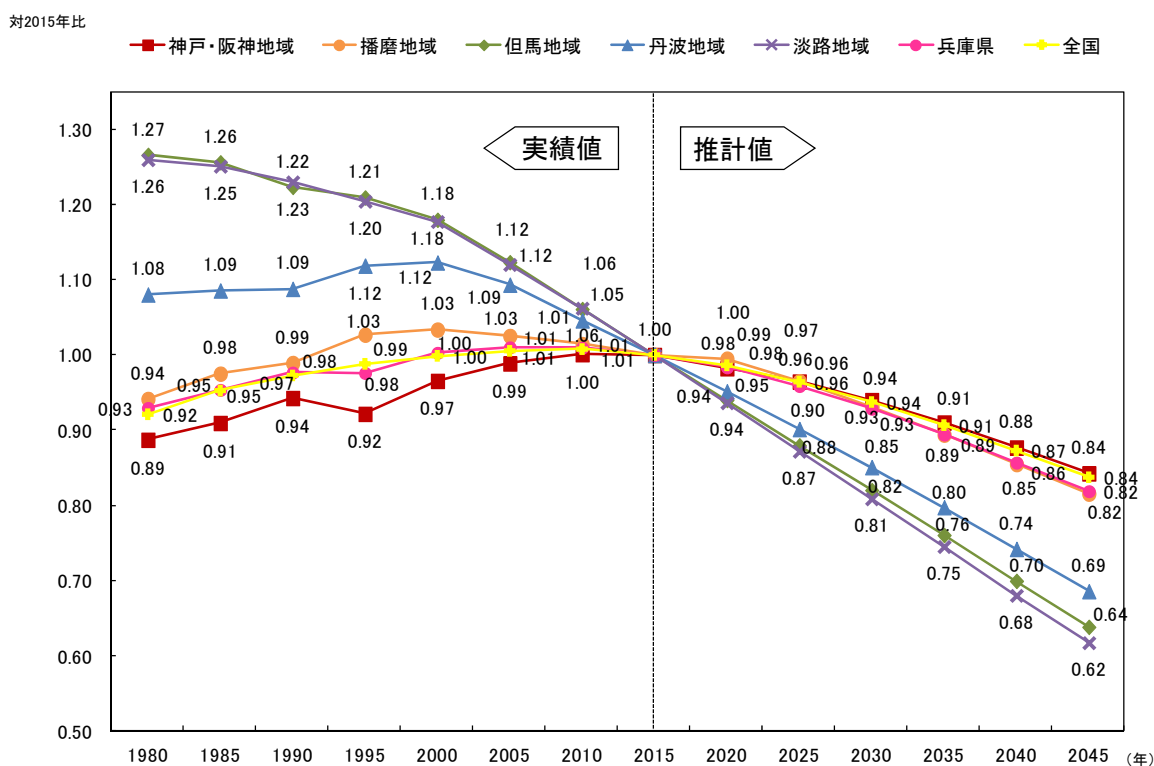
図 2-1 兵庫県の4区分別人口の推移

② 地域別の人口動向

地域別（神戸・阪神、播磨、但馬、丹波、淡路）の人口動向を2015年（平成27年）の人口を1.0とした伸び率でみると、神戸・阪神地域は2010年（平成22年）、播磨地域は2000年（平成12年）をピークとして人口増加から減少へと転じ、この後も減少していくものと予測されています。

丹波地域は、2000年（平成12年）をピークとして人口増加から減少へと転じ、今後、急速に減少すると予測されています。

但馬地域と淡路地域は、1980年（昭和55年）以前から人口が減少しており、今後もその傾向が続くものと予測されています。



出典：2015年以前：国勢調査

2020年以降：国立社会保障・人口問題研究所 市区町村別将来推計人口（2018年推計）

図2-2 2015年人口を1.0とした地域別人口伸び率

③ 市町別の人口の動向

(i) 市町別の人口

市町別の人口の現況と将来を2020年(令和2年)と2045年(令和27年)の人口比率でみると、神戸市中央区では人口が増加していますが、それ以外の都市では人口が減少しています。中でも、播磨地域の内陸部、但馬地域、淡路地域では、人口比率が0.7未満であり、特に、佐用町と香美町では人口比率が0.5未満と人口減少が顕著となっています。

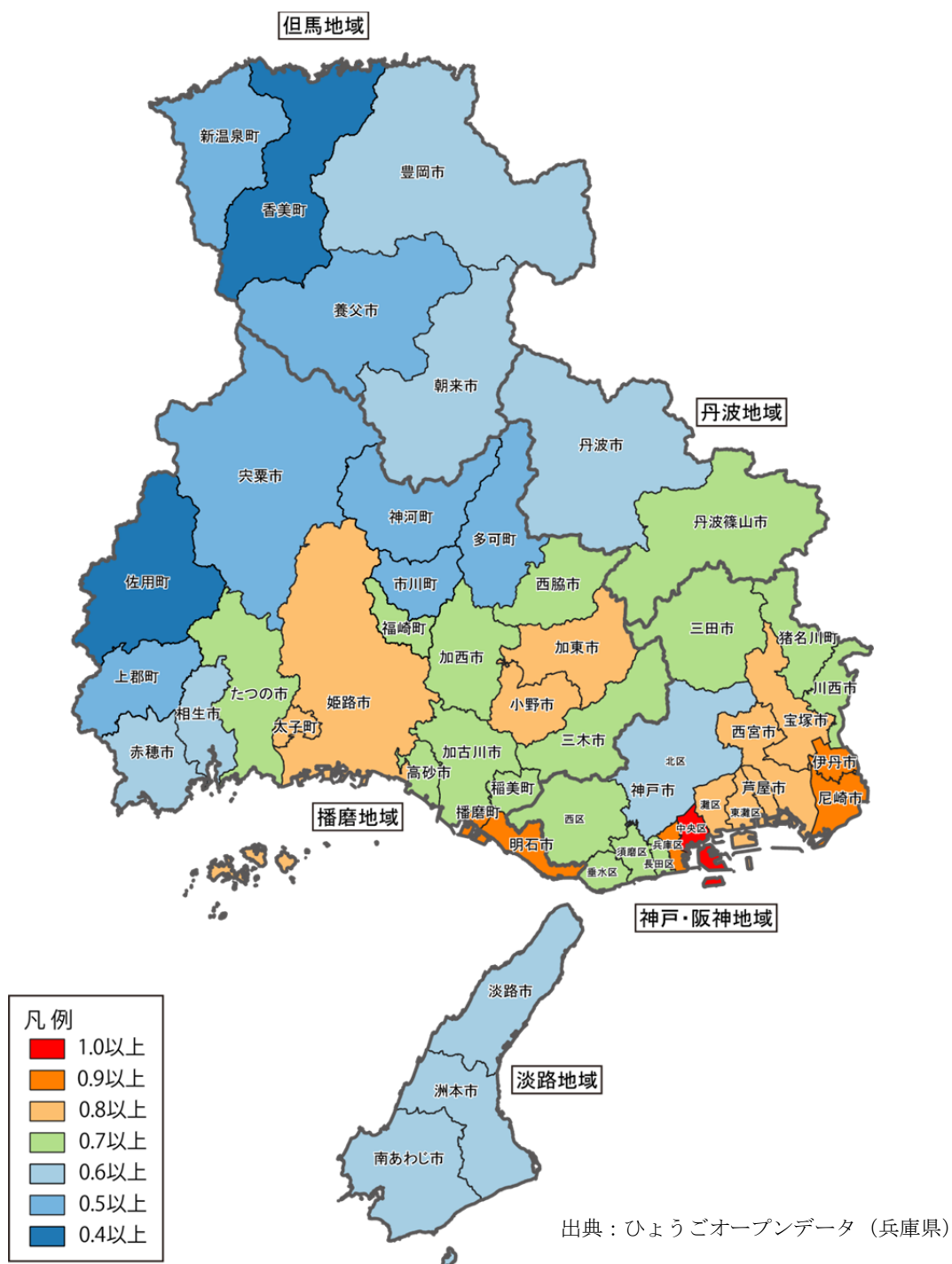
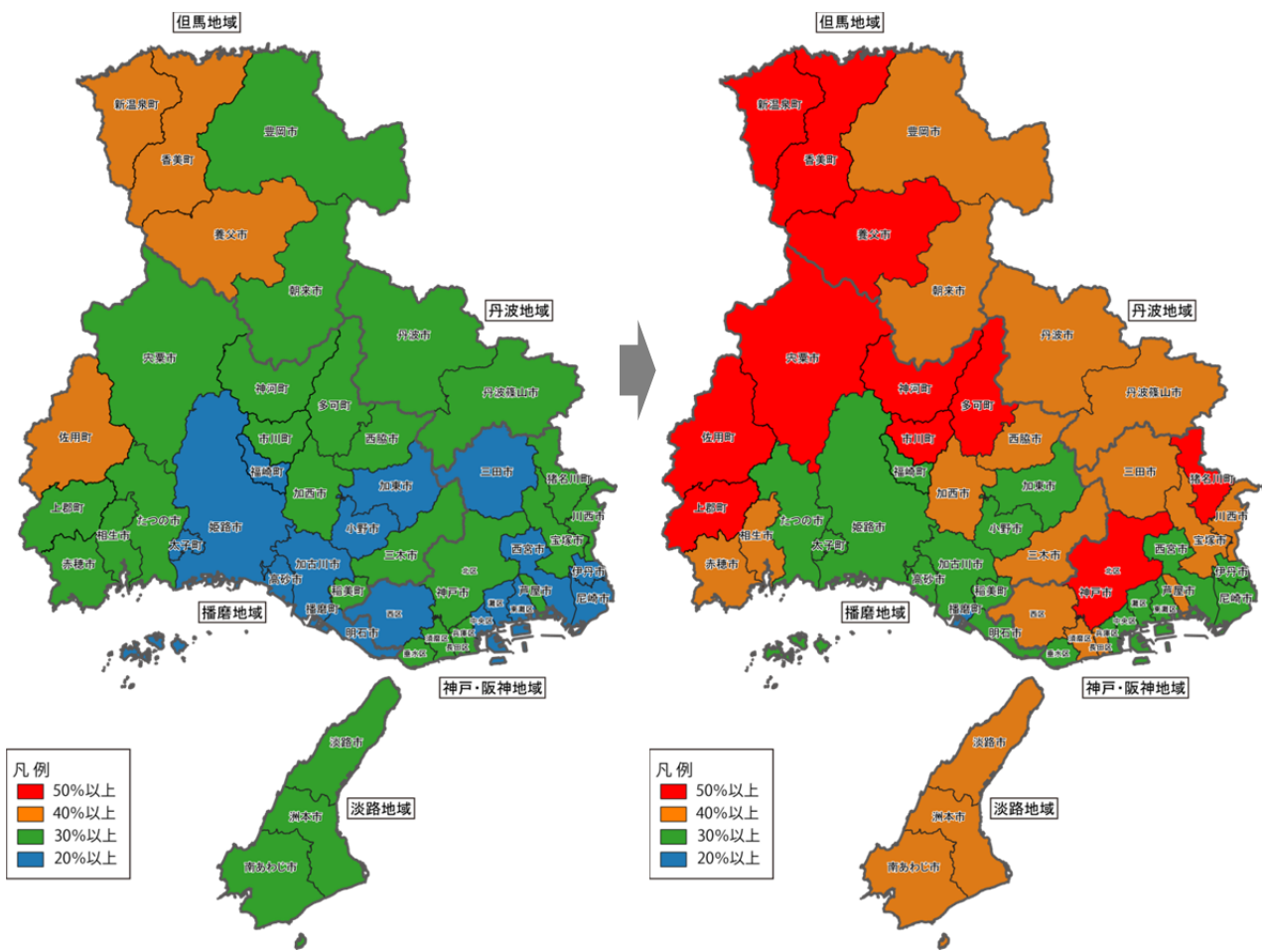


図 2-3 市町別人口の現況と将来（人口比率（2045年人口/2020年人口））

(ii) 市町別の高齢化率

市町別の高齢化率の現況と将来を2020年(令和2年)と2045年(令和27年)で見ると、2020年(令和2年)では高齢化率が40%を超えるのは、播磨地域の佐用町、但馬地域の養父市、香美町、新温泉町の4市町のみですが、2045年(令和27年)には多くの都市の高齢化率が40%以上となり、特に播磨地域の内陸部、但馬地域西部では、大半の市町が高齢化率50%を超えると予測されています。



出典：ひょうごオープンデータ（兵庫県）

【現況高齢化率（2020年）】

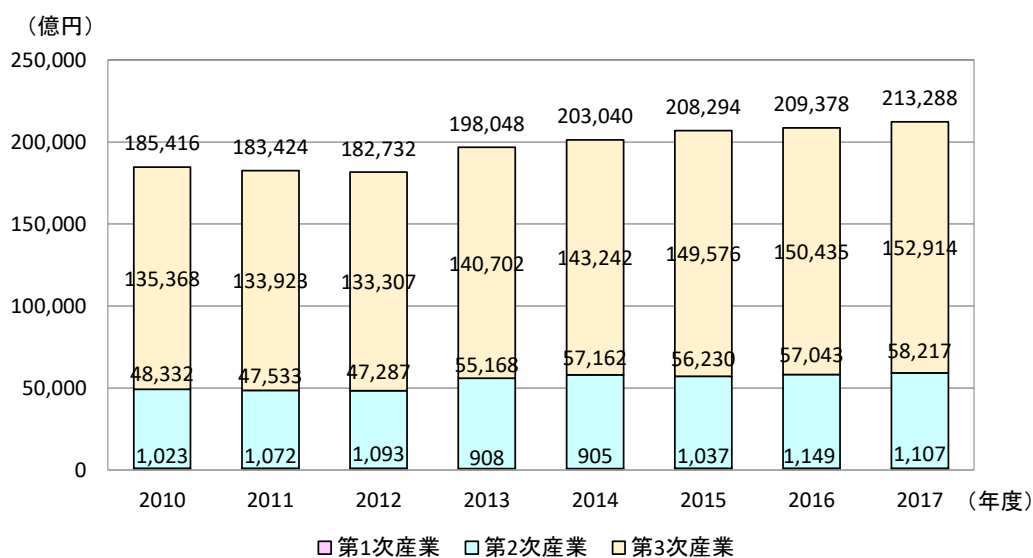
【将来高齢化率（2045年）】

図 2-4 市町別の高齢化率の現況（2020年）と将来（2045年）

(2) 経済

兵庫県の県内総生産（名目値）は、2012年度（平成24年度）以降は増加傾向にあり、2017年度（平成29年度）には213,288億円に達しています。

また、製造品出荷額等は、2010年（平成22年）以降は増加傾向にあり、2017年（平成29年）には156,659億円に達しています。一方で、事業所数は、近年は漸減傾向となっており、2016年（平成28年）は214,169事業所となっています。



※総額＝「第1～3次産業」＋「輸入品に課される税・関税」－「(控除) 総資本形成に係る消費税」

出典：兵庫県統計書

図 2-5 兵庫県の県内総生産（名目値）の推移

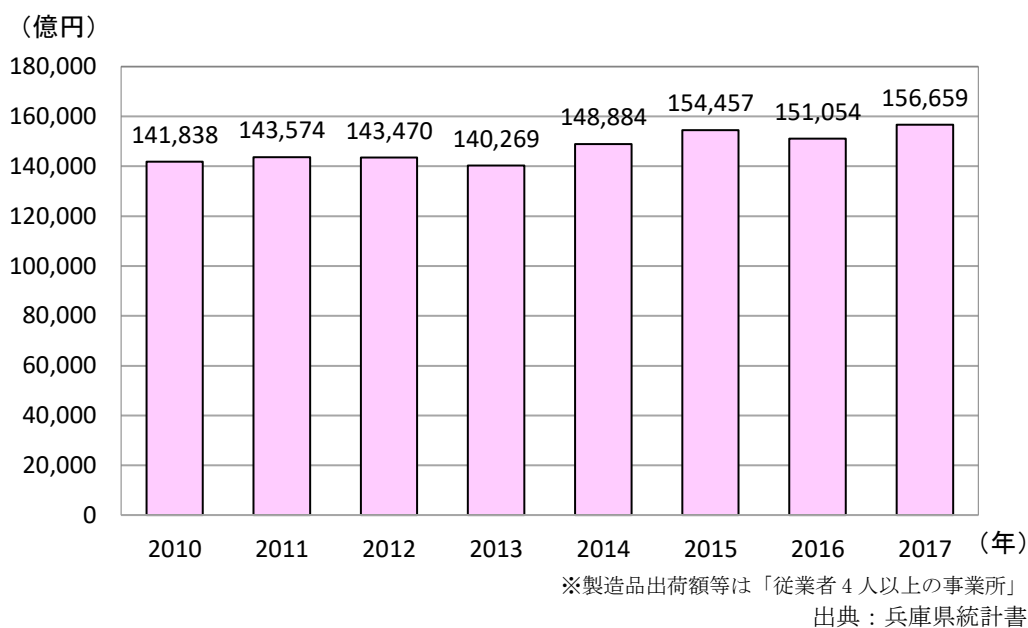


図 2-6 兵庫県の製造品出荷額等の推移

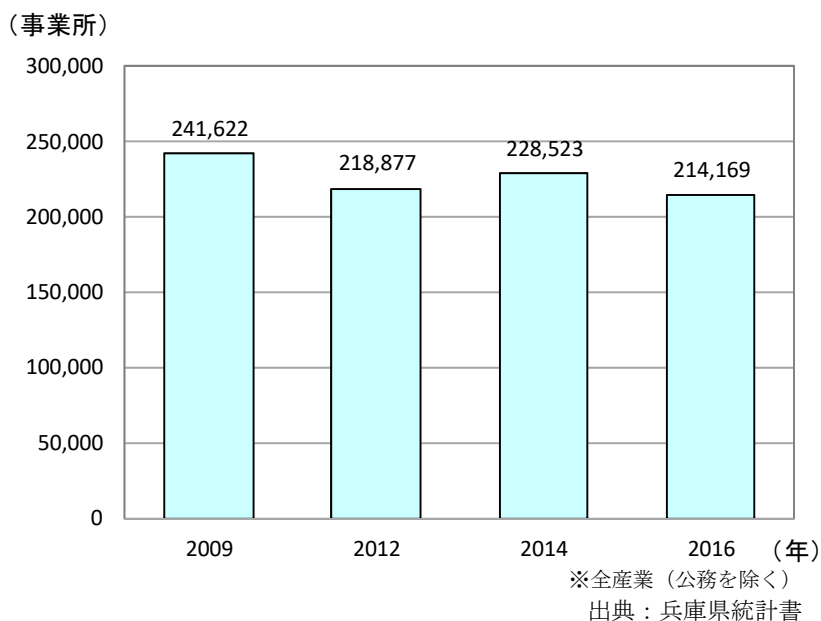
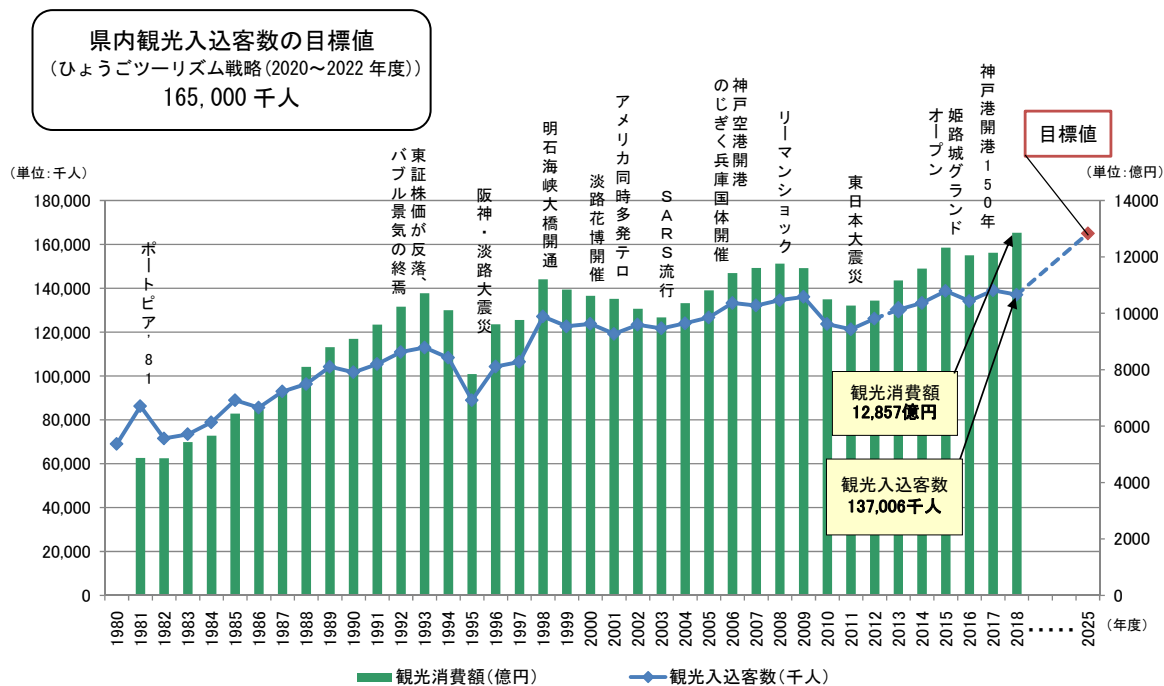


図 2-7 兵庫県の事業所数の推移

(3) 観光

兵庫県の観光入込客数は、2011 年度（平成 23 年度）以降は概ね漸増傾向で推移しており、2018 年度（平成 30 年度）には 137 百万人に達しています。また、観光消費額は、2018 年度（平成 30 年度）には 12,857 億円となっています。



出典：観光入込客数：兵庫県統計書
観光消費額：「兵庫県観光客動態調査 報告書」観光企画課

図 2-8 観光入込客数の推移と消費額（兵庫県）

また、近年、全国の訪日外国人旅行者は2011年(平成23年)以降急速に増加しており、2019年(令和元年)では3,188万人に達しています。近畿圏の各府県でも訪日外国人は増加していますが、大阪府や京都府と比較すると、兵庫県に宿泊する訪日外国人は少ない状況となっています。

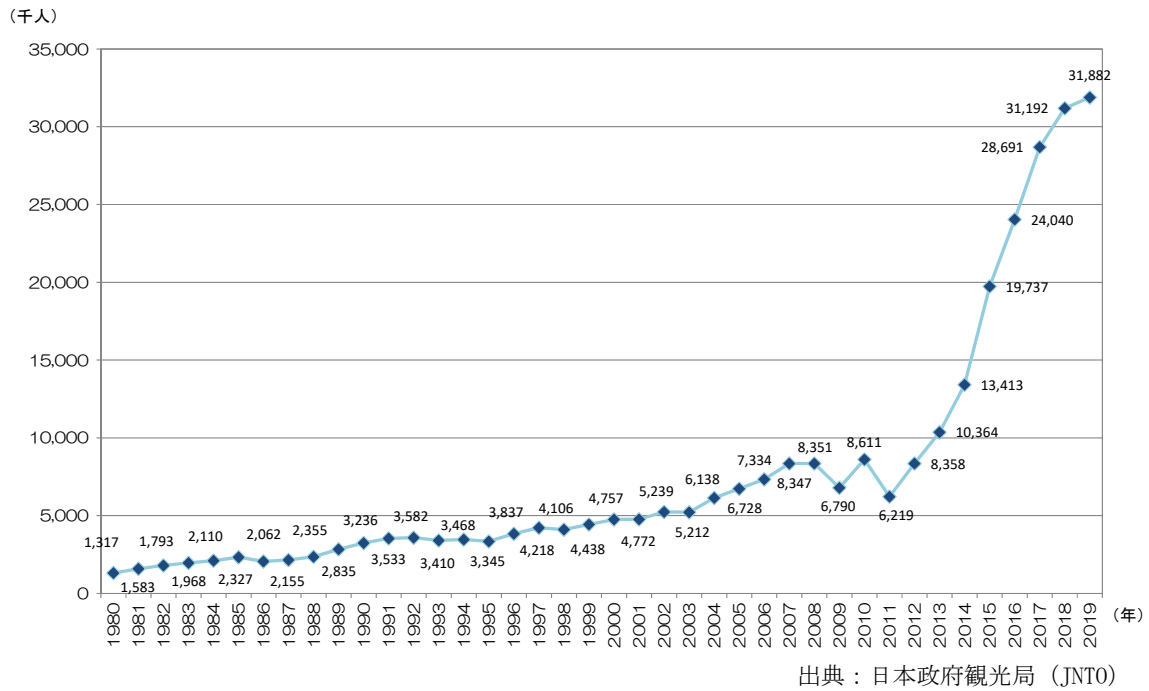


図 2-9 訪日外国人旅行者数の推移 (全国)

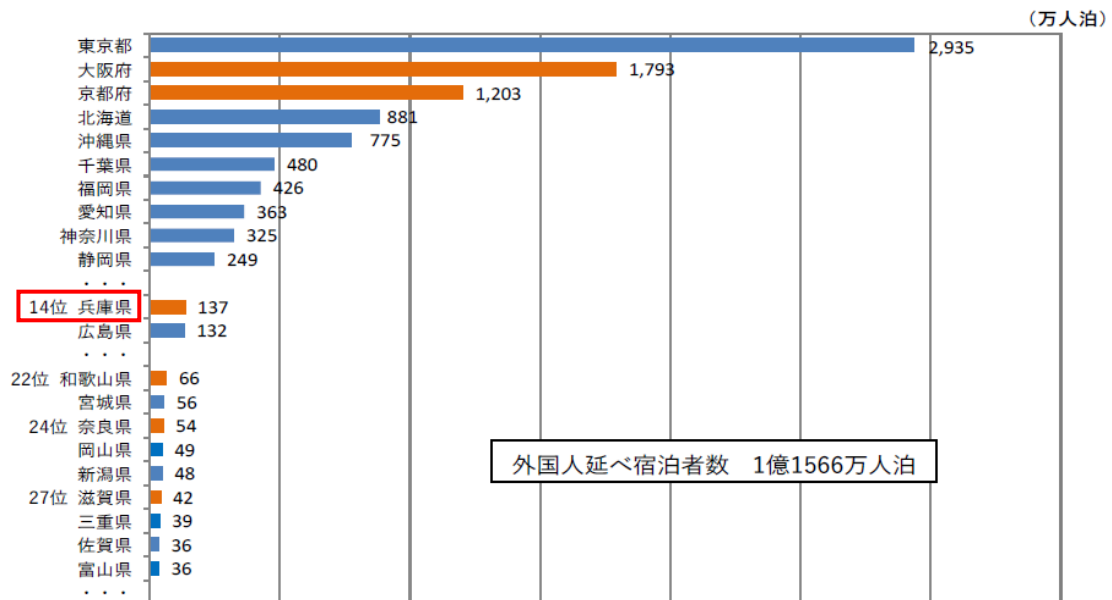


図 2-10 外国人延べ宿泊者数 (2019年)

2.2 兵庫県における交通の現状

(1) 兵庫県の公共交通網

兵庫県は、日本海と瀬戸内海・太平洋に面し、東西約110km・南北約168kmで面積8,401km²、全国第12位の広大な県土を有しています。また本県は、歴史的にも交通の要衝であり、京阪神都市圏と中国・四国・九州地方を結ぶ広域的な交通インフラが発達しています。県内の公共交通網は、延長965.7kmの鉄道をはじめとして、路線バスや、コミュニティバス、航路で構成されています。

表 2-2 県内における公共交通（鉄道）

公共交通		営業キロ (km)	電化率 (%)	複線化率 (%)
鉄道	JR	630.7	78.0	48.1
	公営（神戸市交通局5線）	38.1	100.0	100.0
	第3セクター（6社8線）	73.9	32.7	29.2
	民鉄5社16線	223.0	100.0	76.5
	計	965.7	80.5	55.2

2021年3月現在

※JRの営業キロには、JR西日本の新幹線を含む、県内路線延長

表 2-3 県内における公共交通（バス）

公共交通		実車走行キロ	備考
バス	路線バス	131百万km (2016年度)	兵庫県統計書「旅客自動車運輸状況」から路線バスのみ抽出
	コミュニティバス	5百万km (2018年度)	兵庫県コミバス支援対象27市町 (2018年度)

表 2-4 県内における公共交通（航路）

公共交通					便数
航路	姫路	⇔	家島	2社	平日 計32便/日、 土日祝日 計34便/日
		⇔	坊勢	3社	平日 計28便/日、 土日祝日 計30便/日
	網手	⇔			
	明石	⇔	岩屋	1社	平日 計74便/日 土日祝日 計56便/日
	土生	⇔	沼島	1社	計 20便/日

2019年10月末現在

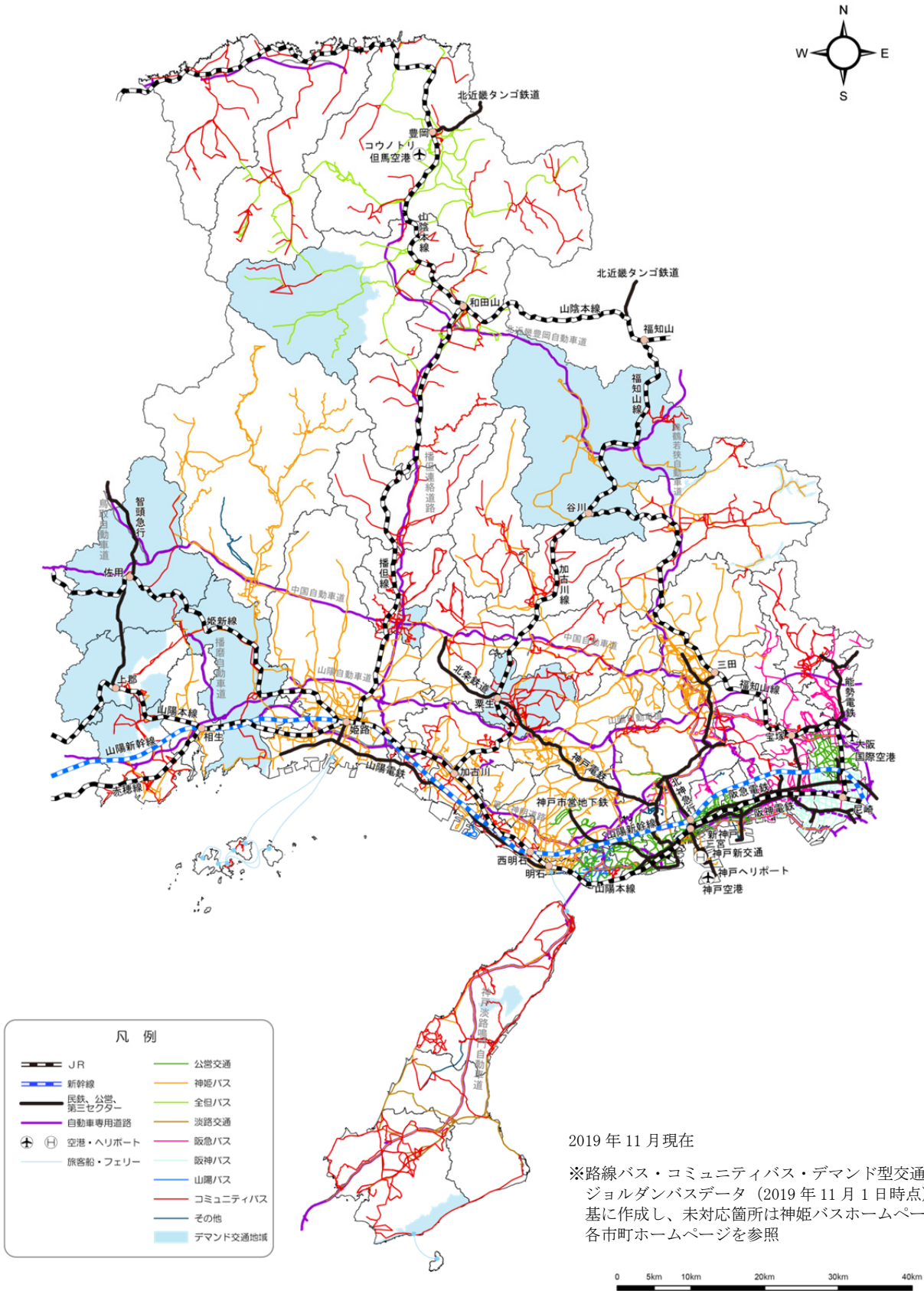


図 2-11 兵庫県の公共交通網

(2) 鉄道の状況

① 鉄道の現状

兵庫県内の鉄軌道延長は、2021年（令和3年）3月現在、JR西日本630.7km、公営交通38.1km、第三セクター73.9km、民鉄223.0kmで合計965.7kmに達しており、地域の生活を支える基幹交通としての役割を担っています。

表 2-5 県内鉄道の概要（その1：JR西日本）

管轄	線名	自	至	県内通過延長キロ (営業キロ)	単・複	電化 非電化	事業区分
JR西日本 神戸支社	山陽新幹線	新神戸 (新大阪)	相生 (博多)	118.0 (644.0)	複	電化	第一種
	東海道本線	尼崎 (米原)	神戸	26.7 (143.6)	複々	〃	第一種
	山陽本線	神戸	上郡 (下関)	100.0 (528.1)	複々/複	〃	第一種
			兵庫	和田岬	2.7	単	〃
	加古川線	加古川	谷川	48.5	〃	〃	第一種
	姫新線	姫路	上月 (新見)	55.9 (158.1)	〃	非電化	第一種
	赤穂線	相生	備前福河 (東岡山)	17.8 (57.4)	〃	電化	第一種
JR西日本 大阪支社	福知山線	尼崎	丹波竹田 (福知山)	101.4 (106.5)	複/単	〃	第一種
JR西日本 福知山支社	播但線	姫路	和田山	65.7	単	一部 電化	第一種
	山陰本線	梁瀬 (京都)	居組 (幡生)	94.0 (673.8)	〃	一部 電化	第一種
計	9線	—	—	630.7km	複々 49.5 複 253.6 単 327.6	電化 491.8 非電化 138.9	

2021年3月現在
※県内通過延長キロ（営業キロ）は、「データで見るJR西日本2020」、国土数値情報等に基づき算出

表 2-6 県内鉄道の概要（その2：公営交通）

事業者	線名	自	至	営業キロ	単・複	電化 非電化	事業区分
神戸市交通局	山手線	新神戸	新長田	7.6	複	電化	第一種
	西神線	新長田	名谷	5.7	〃	〃	第一種
	西神延伸線	名谷	西神中央	9.4	〃	〃	第一種
	海岸線	新長田	三宮・花 計 時前	7.9	〃	〃	第一種
	北神線	新神戸	谷上	7.5	〃	〃	第一種
計	5線	—	—	38.1km	38.1	38.1	

2021年3月現在
※営業キロは、神戸市ホームページによる値

表 2-7 県内鉄道の概要（その 3：第三セクター）

会社	線名	自	至	県内通過延長キロ (営業キロ)	単・複	電化 非電化	事業区分
北条鉄道	北条線	北条町	粟生	13.6	単	非電化	第一種
北近畿タンゴ鉄	宮津線	コウノトリの郷 (西舞鶴)	豊岡	7.5 (83.6)	〃	非電化	第三種 ^(注1)
智頭急行	智頭線	上郡	石井 (智頭)	28.6 (56.1)	〃	〃	第一種
神戸高速鉄道	東西線	西代	阪急神戸三宮 ・阪神元町	7.2 高速神戸～阪急神戸三宮2.2 山陽西代～阪神元町5.0	複	電化	第三種 ^(注2)
	南北線	湊川	新開地	0.4	〃	〃	第三種 ^(注3)
神戸新交通	神戸新交通 ポートアイランド線	三宮	神戸空港	10.8	複 8.2 単 2.6	〃	第一種
	神戸新交通 六甲アイランド線	住吉	マリンパーク	4.5	複	〃	第一種
関西高速鉄道	JR東西線	(京橋)	尼崎	1.3 (12.5)	〃	〃	第三種 ^(注4)
計	6社8線	—	—	73.9km	複 21.6 単 52.3	電化 24.2 非電化 49.7	

2021年3月現在

(注1) 第二種事業者(WILLER TRAINS：コウノトリの郷～豊岡)

(注2) 第二種事業者(阪急電鉄：新開地～阪急三宮、阪神電気鉄道：山陽西代～阪神元町)

(注3) 第二種事業者(神戸電鉄：湊川～新開地)

(注4) 第二種事業者(JR西日本：尼崎～京橋)

※県内通過延長キロ(営業キロ)は、各事業者ホームページ、国土数値情報等に基づき算出

表 2-8 県内鉄道の概要（その 4：民鉄【JR西日本を除く】）

会社	線名	自	至	県内通過延長キロ (営業キロ)	単・複	電化 非電化	事業区分
神戸電鉄	有馬線	湊川	有馬温泉	22.5	複 20.0 単 2.5	電化	第一種
	三田線	有馬口	三田	12.0	複 3.6 単 8.4	〃	第一種
	公園都市線	横山	ウッディ タウン中央	5.5	単	〃	第一種
	粟生線	鈴蘭台	粟生	29.2	複 7.6 単 21.6	〃	第一種
山陽電気鉄道	本線	西代	山陽姫路	54.7	複	〃	第一種
	網干線	飾磨	山陽網干	8.5	単	〃	第一種
能勢電鉄	妙見線	川西能勢口	笹部 (妙見口)	10.1 (12.2)	複 8.2 単 1.9	〃	第一種
	日生線	山下	日生中央	2.6	複	〃	第一種
阪急電鉄	神戸線	園田 (大阪梅田)	神戸三宮	26.4 (32.3)	〃	〃	第一種
	今津線	今津	宝塚	9.3	〃	〃	第一種
	伊丹線	塚口	伊丹	3.1	〃	〃	第一種
	甲陽線	夙川	甲陽園	2.2	単	〃	第一種
	宝塚線	川西能勢口 (大阪梅田)	宝塚	8.0 (23.3)	複	〃	第一種
阪神電気鉄道	本線	杭瀬 (大阪梅田)	元町	25.6 (32.1)	〃	〃	第一種
	なんば線	大物 (大阪難波)	尼崎	1.6 (10.1)	〃	〃	第一種
	武庫川線	武庫川	武庫川団地前	1.7	単	〃	第一種
計	5社16線	—	—	223.0km	複 170.7 単 52.3	電化 223.0	

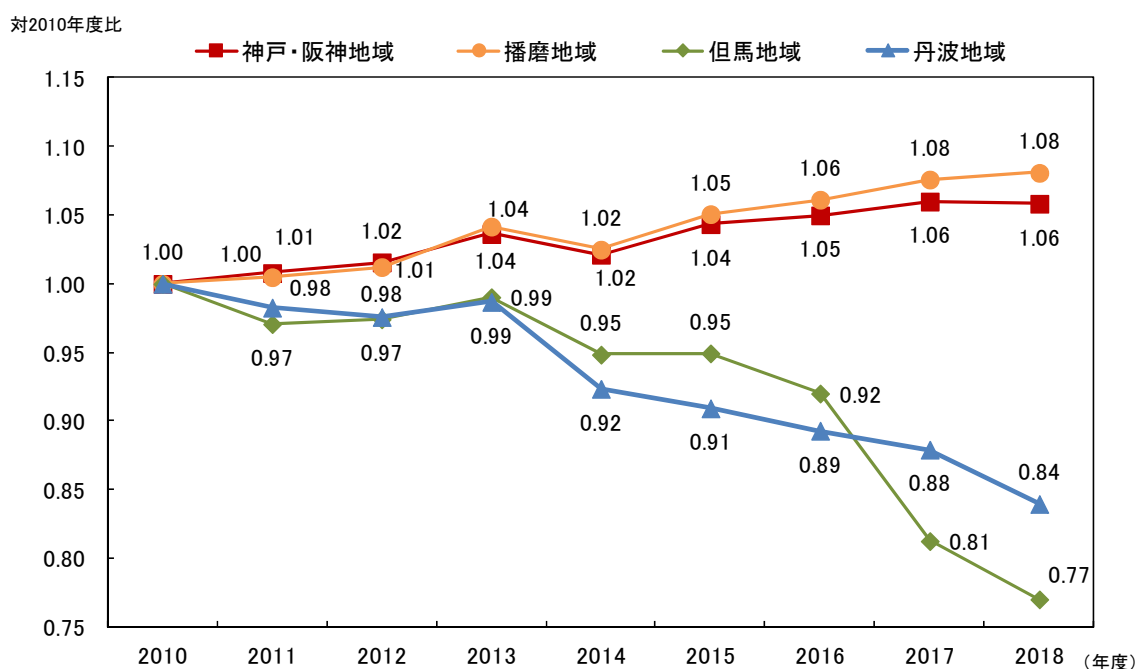
2021年3月現在

※県内通過延長キロ(営業キロ)は、各事業者ホームページ、国土数値情報等に基づき算出

② 鉄道利用者の推移

兵庫県内の鉄道利用者数の推移を2010年度（平成22年度）を1.0とした伸び率でみると、神戸・阪神地域と播磨地域は増加傾向にあり、2018年度（平成30年度）では神戸・阪神地域は1.06、播磨地域は1.08と伸びています。

一方、丹波地域と但馬地域では減少傾向で推移しており、2018年度（平成30年度）では但馬地域は0.77、丹波地域は0.84となっています。



出典：兵庫県統計書、各市町統計書

※駅別乗車人数を用いて市町別乗車人数を算出し、そのデータを地域別に集約し算出

※JR 播但線の生野駅、新井駅、青倉駅、竹田駅は2017～2018年度の統計データが無いため、2016年度の乗車数と同じ値とした

※播磨地域の JR 播但線の2017～2018年度は、兵庫県統計書の JR 播但線の乗車数計から生野駅、新井駅、青倉駅、竹田駅の乗車数を減じた乗車数とした（生野駅、新井駅、青倉駅、竹田駅は統計データがあるため）

※JR 福知山線の広野駅、相野駅、藍本駅は2017～2018年度の統計データが無いため、2016年度の乗車数と同じ値とした

※丹波地域の JR 福知山線の2017～2018年度は、兵庫県統計書の福知山線の広野駅～丹波竹田駅間の乗車数計から広野駅、相野駅、藍本駅の乗車数を減じた乗車数とした（広野駅、相野駅、藍本駅は統計データがあるため）

※能勢電鉄日生中央駅の乗車数は、2015～2018年度のデータが不明なため2014年度と同じ値とした

[2017～2018年度データ]

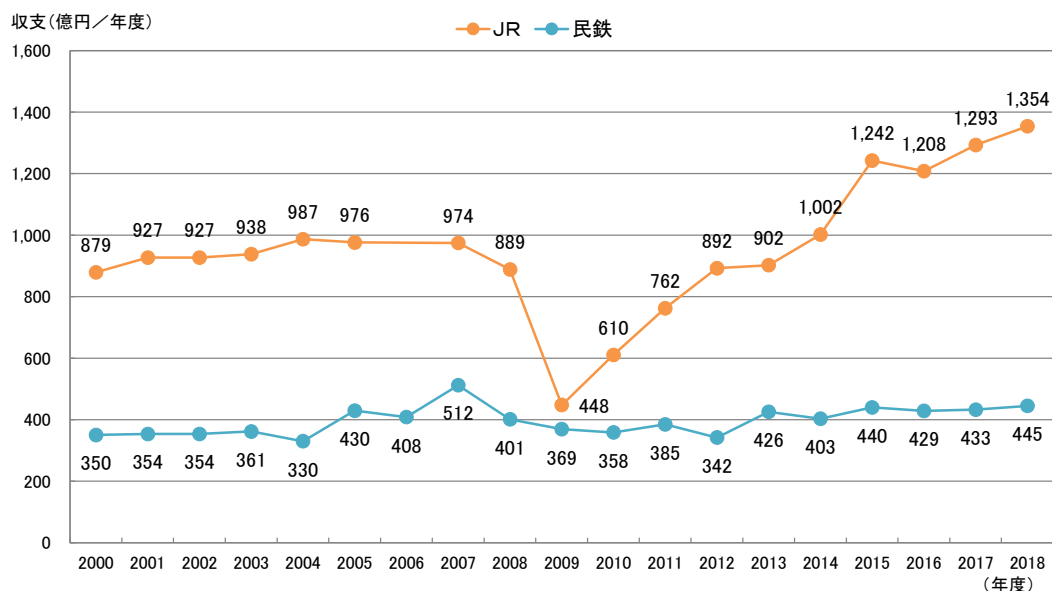
- ・ JR 山陰本線 梁瀬～居組までの各駅のデータについては未提供。総数のみ提供あり
- ・ JR 福知山線（塚口駅～丹波竹田駅まで）の広野駅から丹波竹田駅各駅のデータについては未提供
- ・ JR 播但線 京口駅～竹田駅までの各駅のデータについては未提供

図 2-12 地域別の鉄道利用者数の推移

③ 鉄道事業の収支状況

兵庫県内の鉄道事業の収支状況をみると、JR西日本は、2000年度（平成12年度）以降、900～1,000億円で横ばいで推移していましたが、2009年度（平成21年度）に収支が448億円と大きく減少しています。これは、景気低迷に加え高速道路料金引下げや新型インフルエンザの影響等を受けたものでしたが、その後、収支は回復し2014年度（平成26年度）には以前の収支と同様になり、その後も順調に伸び2018年度（平成30年度）には1,354億円に達しています。

民鉄の収支状況は、2007年度（平成19年度）の512億円が最大となっていますが、2010年度（平成22年度）以降は概ね漸増傾向で推移しており、2018年度（平成30年度）には445億円となっています。



※県内を運行する鉄道事業者の鉄道事業全体の収支
出典：鉄道統計年報

図 2-13 鉄道の収支状況の推移

(3) 路線バスの状況

① 路線バスの現状

路線バスは、鉄軌道のない地域の幹線交通としての機能や、鉄道からのフィーダー（支線）交通としての機能を果たしており、主に民間バス事業者や公営交通事業者が運行しています。

表 2-9 県内の路線バス事業者(高速バス事業者を含む)

事業者	本社局等 所在地	主な運行地域								
		神戸	阪神	東播磨	北播磨	中播磨	西播磨	但馬	丹波	淡路
神戸交通振興	神戸市長田区	○								
神戸市交通局	神戸市中央区	○								
神戸フェリーバス	神戸市中央区	○								
神姫ゾーンバス	神戸市西区	○			○					
神鉄バス	神戸市北区	○								
山陽バス	神戸市垂水区	◎		○						
本四海峡バス	神戸市中央区	●								●
みなと観光バス	神戸市東灘区	○	○							
六甲山観光	神戸市灘区	○								
尼崎交通事業振興	尼崎市		○							
阪神バス	尼崎市	◎	◎							
伊丹市交通局	伊丹市		○							
神姫バス	姫路市	◎	◎	◎	◎	◎	◎			●
神姫グリーンバス	神崎郡神河町				○	○		○	○	
ウエスト神姫	相生市	●			●	◎	◎			
全但バス	養父市	●						◎		
淡路交通	洲本市	●								◎
みなと観光バス	南あわじ市	●								●
西日本ジェイアールバス	大阪市此花区	●								●
阪急バス	豊中市	◎	◎							●

◎：路線バス+高速バス、○：路線バス、●：高速バス

※兵庫県バス協会加盟の乗合バス事業者（県民局別 50 音順）

出典：バス事業者ホームページ（2019 年調べ）

② 路線バス利用者の推移

路線バスの利用者数は、全県では2012年度（平成24年度）まで減少していましたが、近年は減少傾向から下げ止まり傾向がみられます。2018年度（平成30年度）には、利用者数は247百万人となっています。

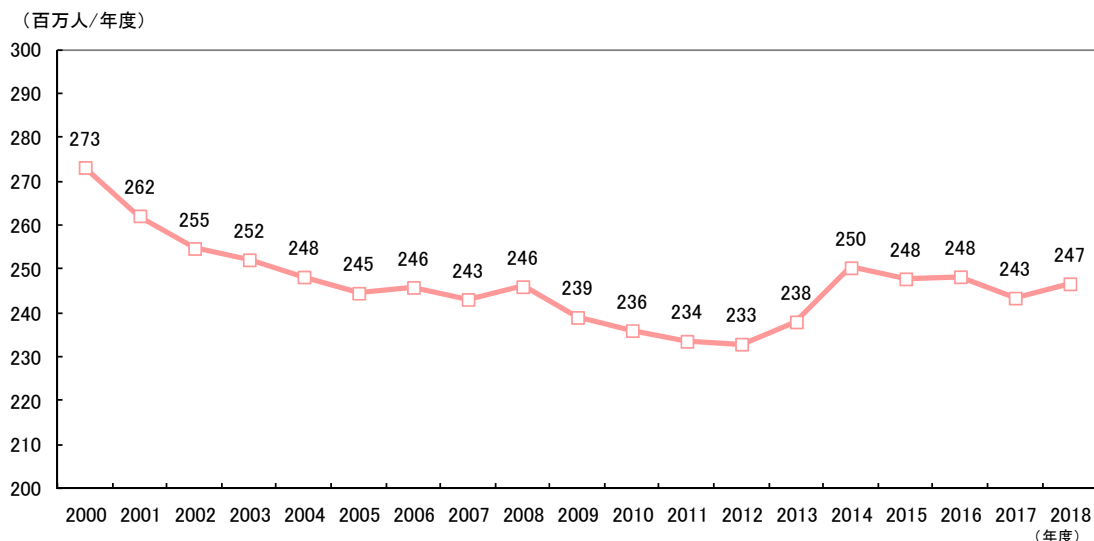
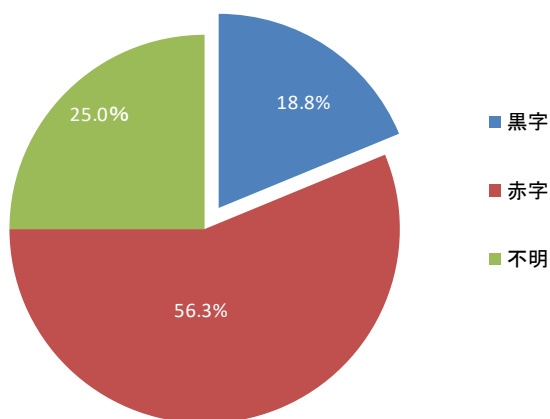


図 2-14 路線バス利用者数の推移（兵庫県）

③ 路線バス事業の収支状況

県内の乗合バス事業者の56%が赤字経営となっており、黒字経営は19%にとどまっています。このため、厳しい経営状況から赤字路線を廃止せざるを得ないといった状況が生じており、公共交通サービスの縮小や撤退、それに伴い利用者が減少するという「負のスパイラル」につながっています。



計：16事業者

※収益には行政補助を含まずに算出

対象は10系統以上の路線がある事業者

出典：「2017年度旅客自動車運送事業営業報告書」兵庫県バス協会

図 2-15 県内乗合バス事業の収支（2017年度）

(4) コミュニティバスの状況

① コミュニティバスの現状

路線バスが廃止・休止された地域や公共交通の空白地域・不便地域での買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段を確保するため、市町や住民、NPO 等が主体となってコミュニティバスが運行されています。

表 2-10(1) 兵庫県内の市町別コミュニティ交通一覧表（その1）

市町	名称	運行形態	路線			
			路線定期 運行	フリー乗降	デマンド型交通 (乗合タクシー)	
					路線不定期 運行	区域 運行
神戸市	淡河町ゾーンバス	空白地有償			○	
	塩屋コミュニティバスしおかぜ	一般乗合	○			
	八多淡河バス	一般乗合	○			
	北五葉おでかけ号	一般乗合				○
尼崎市						
西宮市	さくらやまなみバス	一般乗合	○			
	ぐるっと生瀬	一般乗合	○			
芦屋市						
伊丹市						
宝塚市	コミュニティバス	一般乗合	○			
	月見山・長寿が丘地区ランランバス	一般乗合	○			
川西市						
三田市						
猪名川町	ふれあいバス	一般乗合	○	あり		
明石市	Tacoバス	一般乗合	○			
	Tacoバスミニ	一般乗合	○			
加古川市	かこバス	一般乗合	○			
	かこバスミニ	一般乗合	○			
	上荘くるりん号	空白地有償	○		○	
高砂市	じょうとんバス	一般乗合	○			
稲美町						
播磨町						
西脇市	しばざくら号	一般乗合	○			
	おりひめバス	一般乗合	○	あり		
	つくしバス	一般乗合	○	あり		
三木市						
小野市	らんらんバス	一般乗合	○	あり		
	デマンドバス	一般乗合				○
加西市	KASAIねっぴ〜号	一般乗合	○			
	はっぴーバス	一般乗合	○	降車のみ(一部)		
	宇仁ふれあいバス	空白地有償	○			
加東市	米田ふれあい号	空白地有償	○			
	きよみずバス	空白地有償	○			
	とうじょうあいあいバス	空白地有償	○	降車のみ(一部)		
多可町	のぎくバス	一般乗合	○			
姫路市	家島コミュニティバス	空白地有償	○			
	坊勢コミュニティバス	空白地有償	○			
	デマンド型乗合タクシー	一般乗合				○
	山之内コミュニティバス「雪彦」	一般乗合	○			
神河町	コミュニティバス	一般乗合	○	あり		
市川町	コミュニティバス	一般乗合	○			
	買い物バス	一般乗合	○			

表 2-10(2) 兵庫県内の市町別コミュニティ交通一覧表（その2）

市町	名称	運行形態	路線			
			路線定期 運行	フリー乗降	デマンド型交通 (乗合タクシー)	
					路線不定期 運行	区域 運行
福崎町	大学バス	空白地有償	○			
	サルビア号	一般乗合	○	降車のみ(一部)		○
福崎町・市川町	福崎町・市川町連携コミュニティバス	一般乗合	○ (市川町内)			○ (福崎町内 福崎町民)
相生市						
たつの市 (+ 上郡町)	市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」	一般乗合				○
	コミュニティバス(南北連結ルート)	一般乗合	○			
	播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バス「てくてくバス」	一般乗合	○			
赤穂市 (+ 上郡町、 備前市)	市内循環バス「ゆらのすけ」	一般乗合	○			
	東備西播定住自立圏圏域バス 「ていじゅうろう」	一般乗合	○	あり (備前市の一部)		
	デマンドタクシー「うね・のり愛号」	一般乗合				○
	赤穂観光周遊バス陣たくん号	一般乗合	○			
宍粟市						
太子町						
上郡町	愛のり号	一般乗合	○	あり		
	ほほえみタクシー	一般乗合				○
佐用町	さよさよサービス	空白地有償				○
	さよさよサービス「江川ふれあい号」	空白地有償				○
	コミバス佐用	空白地有償	○	あり		
豊岡市	コバス	一般乗合	○			
	イナカー	空白地有償	○	降車のみ(一部)	○	
	チクタク奥山、チクタク資母、 チクタクひほこ、チクタク合橋	空白地有償		あり	○	
養父市	八鹿コミュニティバス、養父わいわいバス、 関宮ふれあいバス	一般乗合	○			
	宿南ふれあい号、建屋タッキー号	空白地有償	○			
	やぶくる	空白地有償				○
朝来市	アコバス	一般乗合	○	あり	○	
香美町	町民バス	一般乗合	○	あり	○	
新温泉町	夢つばめ	空白地有償	○	あり	○	
	ゆめぐりエクスプレス	一般乗合	○			
丹波篠山市	ハートラン	一般乗合	○	あり		
	乗合タクシー	一般乗合			○	
	大芋にこにこ号	空白地有償			○ (地区外)	○ (地区内)
	おうたん号	空白地有償			○ (地区外)	○ (地区内)
	ハートラン号	空白地有償	○			
丹波市	げんき号	空白地有償			○ (地区外)	○ (地区内)
	デマンド(予約)型乗合タクシー	一般乗合				○
洲本市	鴨庄ふれあいバス	空白地有償	○ (地区内)	あり (地区外)	○ (地区外)	
	コミュニティバス	一般乗合	○	あり		
南あわじ市	すけっとクラブ	空白地有償				○
	らん・らんバス	一般乗合	○			
淡路市	長沢ミニバス	空白地有償			○ (地区外)	○ (地区内)
	岩屋地区コミュニティバス「らくらく号」	空白地有償	○			
	山田地域デマンド交通	空白地有償		あり	○	
	淡路市生活観光バス	空白地有償	○			
	おでかけ号 「興隆寺マイカーボランティア」	空白地有償			○ (地区外)	○ (地区内)

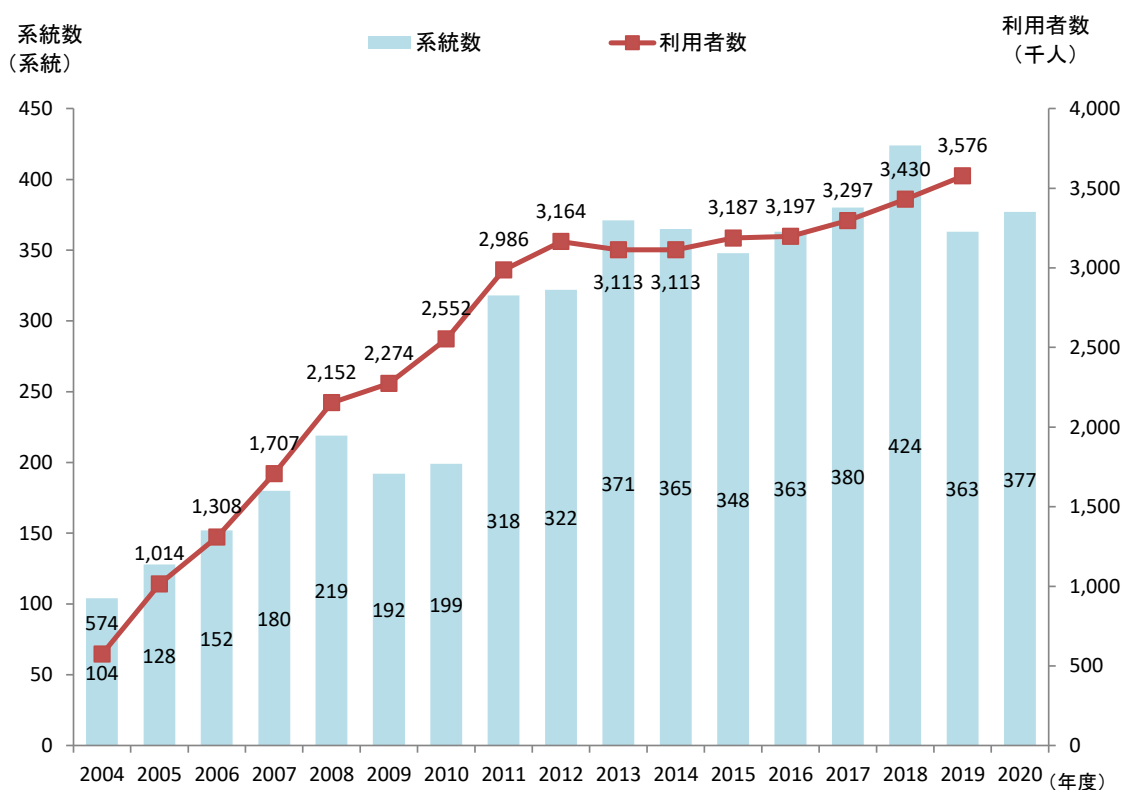
一般乗合：一般乗合旅客自動車運送事業
空白地有償：自家用有償旅客運送事業

出典：兵庫県交通政策課 資料(2021年3月現在)

② コミュニティバス利用者の推移

兵庫県内のコミュニティバスは、2012年度（平成24年度）以降は利用者、系統数ともに漸増傾向で推移しており、利用者数は2019年度（令和元年度）に3,576千人に達し、2020年度（令和2年度）に377系統が運行しています。

県内全体ではコミュニティバスの利用者数は伸びていますが、一方で、地方部では利用者が減少・低迷している市町もあり、事業の採算性、運行計画の見直しが課題となっています。



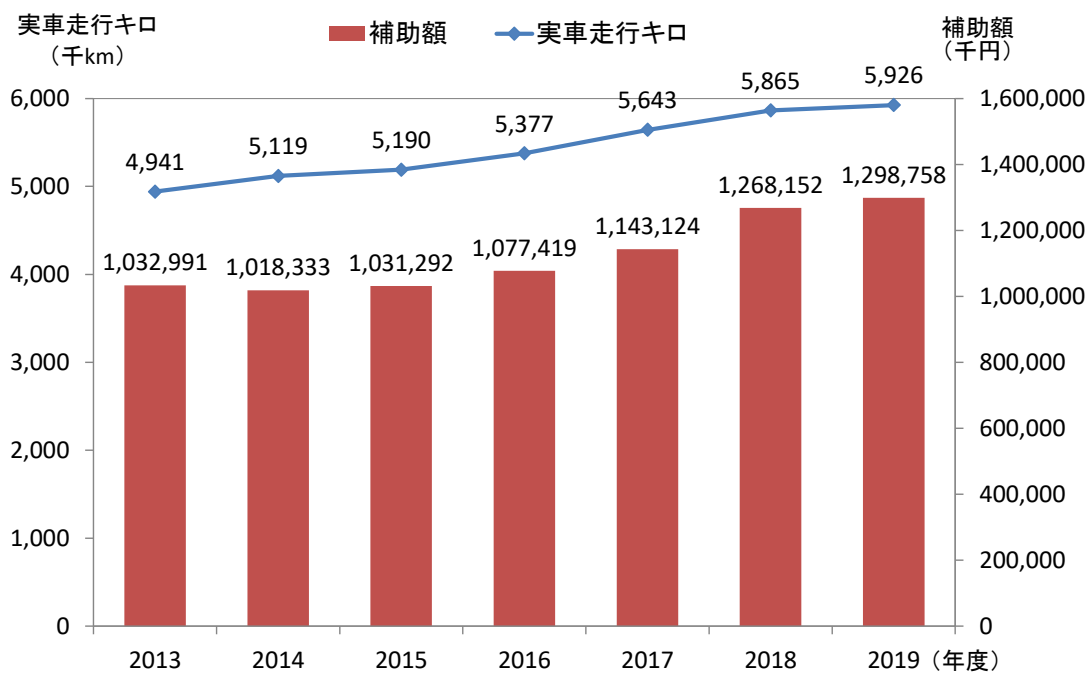
※2020年度の利用者数は未確定なため示していない

出典：兵庫県交通政策課 資料（2020年）

図 2-16 コミュニティバス輸送実績の推移（兵庫県）

③ コミュニティバス事業の収支状況

コミュニティバスは、路線バスのサービスの縮小・撤退に伴う補完や住民ニーズの拡大等により、近年、実車走行キロが増加傾向にあり、これに伴い、コミュニティバスに対する公的負担は増加傾向にあります。2019年度（令和元年度）では、県及び市町の補助額は1,299百万円となっています。



出典：兵庫県交通政策課 資料（2020年度）

図 2-17 コミュニティバスに対する行政（県・市町）の支援状況

(5) 公共交通のサービス水準

① 公共交通空白地域

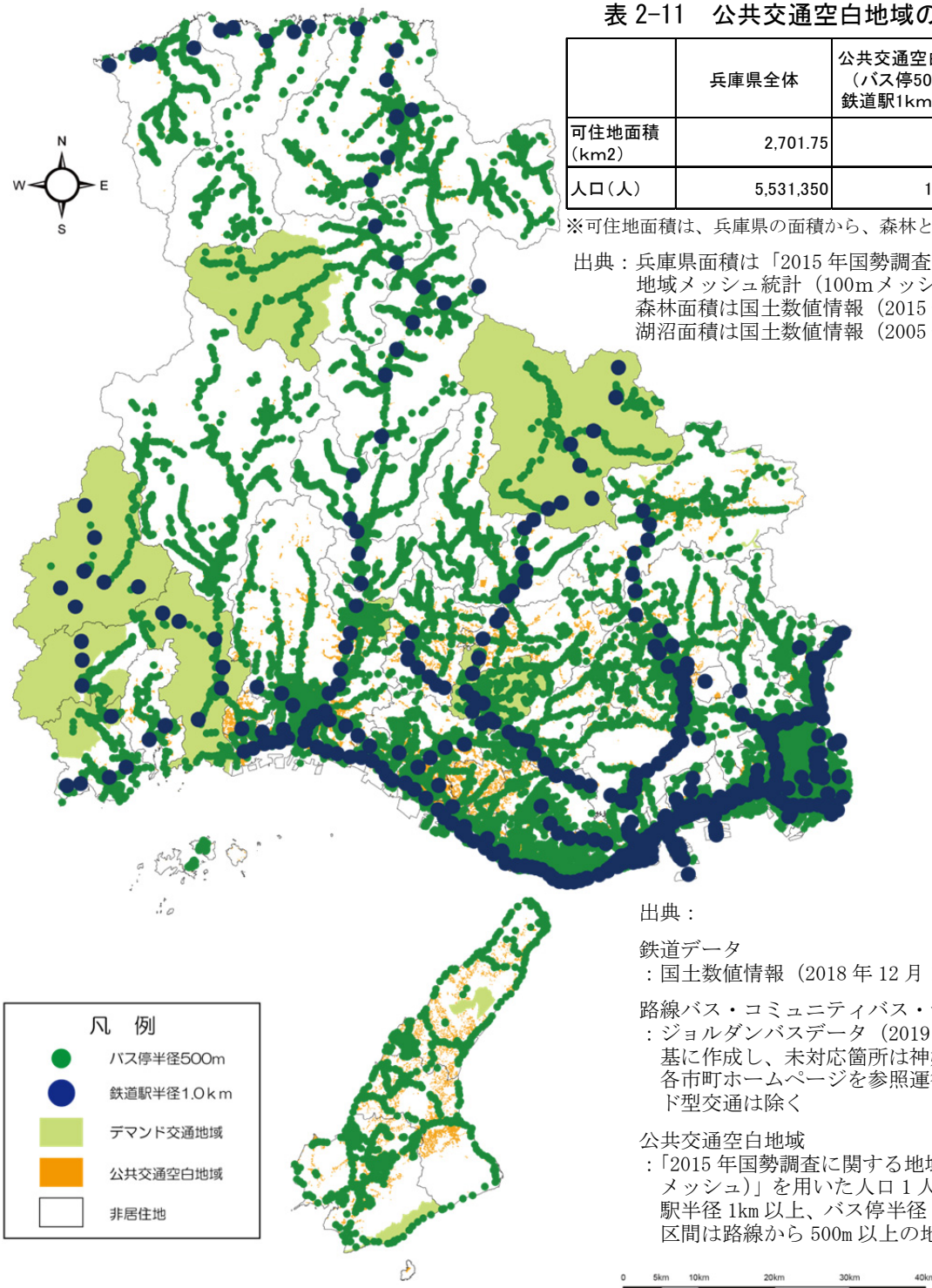
公共交通が利用しにくい鉄道駅から1km圏外・バス停から500m圏外の公共交通空白地域は、県内の可住地面積の約2割を占めています。地域別にみると、淡路地域や播磨地域の内陸部等で公共交通空白地域が多くなっています。なお、公共交通空白地域内の人口は、県内全体の3.1%となっています。

表 2-11 公共交通空白地域の割合（兵庫県）

	兵庫県全体	公共交通空白地域 (バス停500m・ 鉄道駅1km圏外)	公共交通空白 地域の割合
可住地面積 (km ²)	2,701.75	632.65	23.4%
人口(人)	5,531,350	169,638	3.1%

※可住地面積は、兵庫県の面積から、森林と湖沼の面積を除いたもの

出典：兵庫県面積は「2015年国勢調査に関する地域メッシュ統計（100mメッシュ）」
森林面積は国土数値情報（2015年度）
湖沼面積は国土数値情報（2005年9月1日時点）



出典：

鉄道データ
：国土数値情報（2018年12月1日時点）

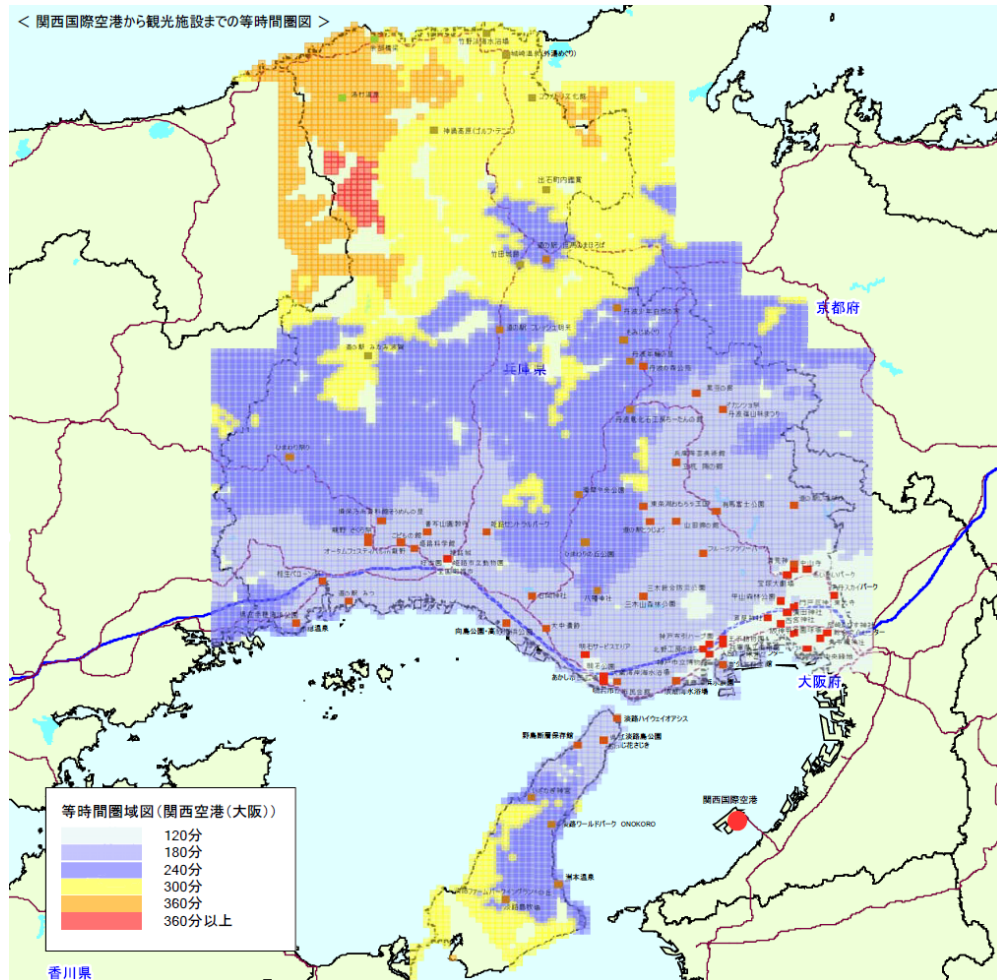
路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通
：ジョルダンバスデータ（2019年11月1日時点）を
基に作成し、未対応箇所は神姫バスホームページ、
各市町ホームページを参照運行区域が不明なデマン
ド型交通は除く

公共交通空白地域
：「2015年国勢調査に関する地域メッシュ統計（100m
メッシュ）」を用いた人口1人以上の地域の内、鉄道
駅半径1km以上、バス停半径500m以上、フリー乗降
区間は路線から500m以上の地域を示して作成

図 2-18 公共交通勢圏図

② 関西国際空港へのアクセス

関西国際空港から兵庫県内の観光施設までの公共交通による所要時間をみると、神戸や阪神地域、明石等東播磨、姫路を中心とする中播磨・西播磨地域の観光施設へは3時間以内で到達できますが、日本海側の但馬地域等の観光地には5～6時間を要する状況となっています。



経路探索条件

交通モード : 鉄道モード
 探索条件 : 所要時間最小
 基本算出時間 : 平均所要時間

出典 : 全国総合交通システム NITAS で算出

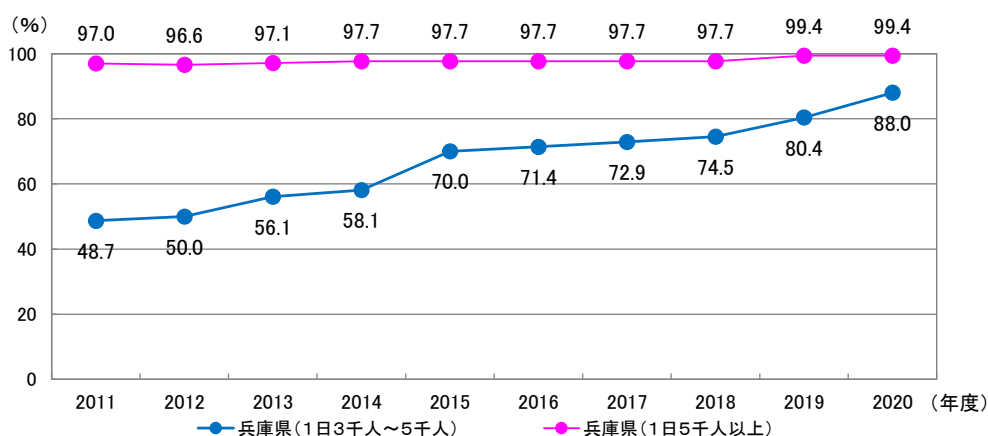
図 2-19 関西国際空港から観光施設までの等時間圏図

(6) 公共交通におけるバリアフリー化の状況

兵庫県内の鉄道駅のバリアフリー化率の推移をみると、一日当たりの平均的な利用者数が5千人以上の駅については、2020年度（令和2年度）で99.4%に達しており、ほとんどの駅でバリアフリー化が完了しています。一日当たりの平均的な利用者数が3千人～5千人までの駅については、2011年度（平成23年度）の48.7%から順調に増加しており、2020年度（令和2年度）には88.0%となり、多くの駅でバリアフリー化が行われています。

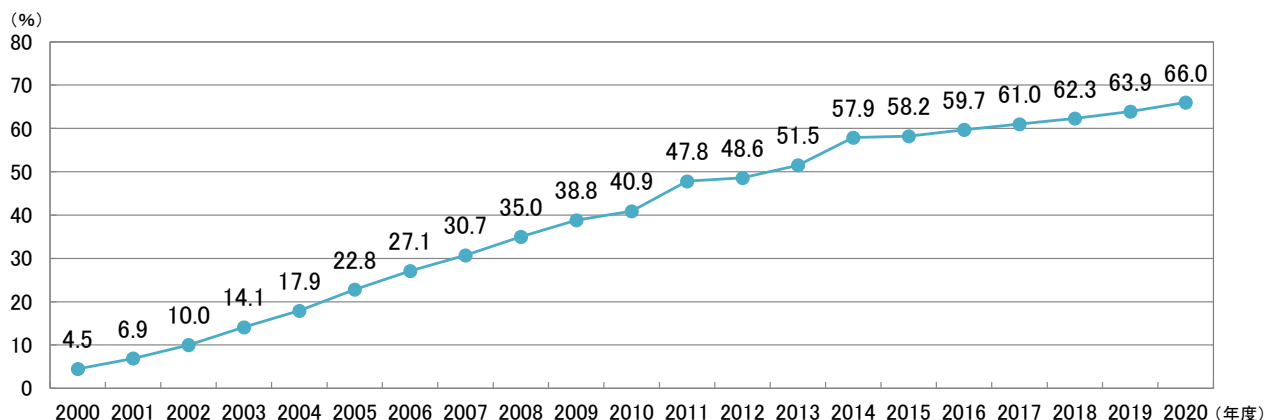
路線バスのバリアフリー化の状況をノンステップバスの導入率の推移でみると、2000年度（平成12年度）の4.5%から2014年度（平成26年度）の57.9%まで順調に増加し、その後やや伸び率が鈍化していますが、2020年度（令和2年度）には66.0%（概ね3台のうち2台がノンステップバス）に達しています。

駅のホームドア設置については、2017年度（平成29年度）から、県による支援を開始しており、JR三ノ宮駅、明石駅、阪急神戸三宮駅の一部のホームにおいて供用済です。



出典：兵庫県交通政策課 資料

図 2-20 鉄道駅のバリアフリー化率の推移



出典：2010年度以前：兵庫県都市政策課 資料

2011年度以降：兵庫県交通政策課 資料

図 2-21 ノンステップバスの導入率の推移

(7) 公共交通の担い手

路線バスやタクシー等の自動車運転業務の人手不足が年々深刻化してきています。全国の自動車運転業務の有効求人倍率は2017年（平成29年）では2.72となっており、全職業平均の1.35の約2倍となっています。

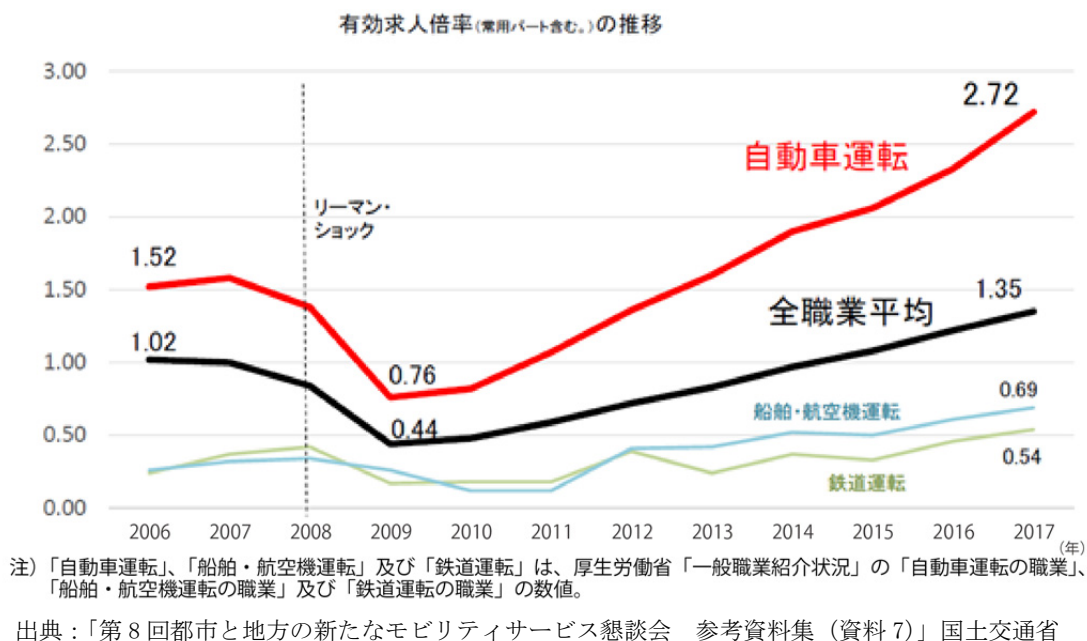


図 2-22 自動車運転の職業の有効求人倍率（全国）

① 第二種運転免許の保有状況

全国的にバスの運転手不足が年々深刻化してきていますが、兵庫県においても同様の傾向がみられます。その一因として、大型第二種運転免許保有者の減少があげられます。県内の大型第二種運転免許保有者数はこの10年間で約20%減少しており、2019年（令和元年）では約34,000人となっています。

また、タクシー等の運転手を担う中型・普通第二種運転免許の保有者数も減少しており、2019年（令和元年）では約34,500人となっています。

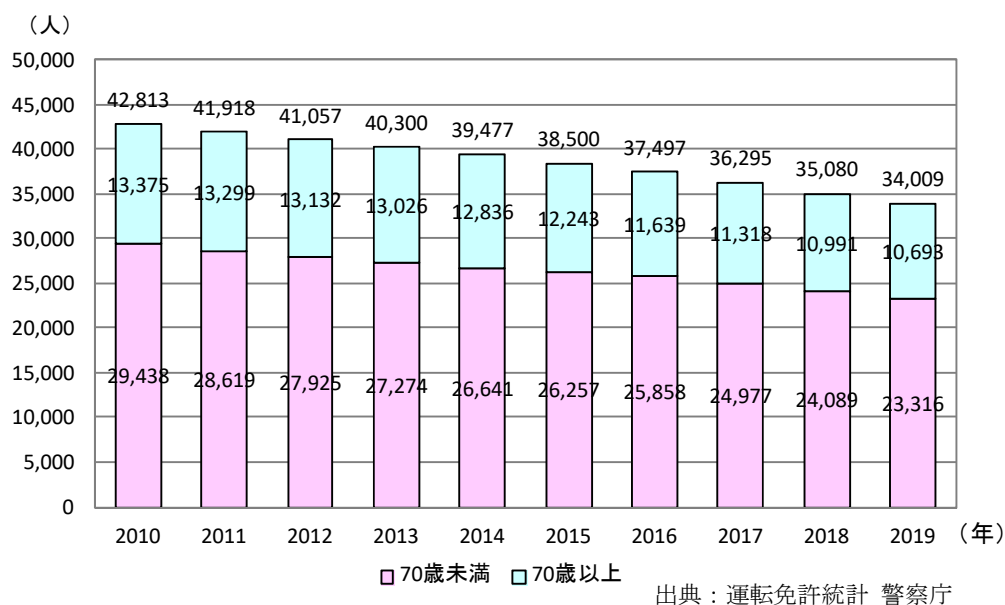


図 2-23 兵庫県内の大型第二種運転免許保有者数の推移

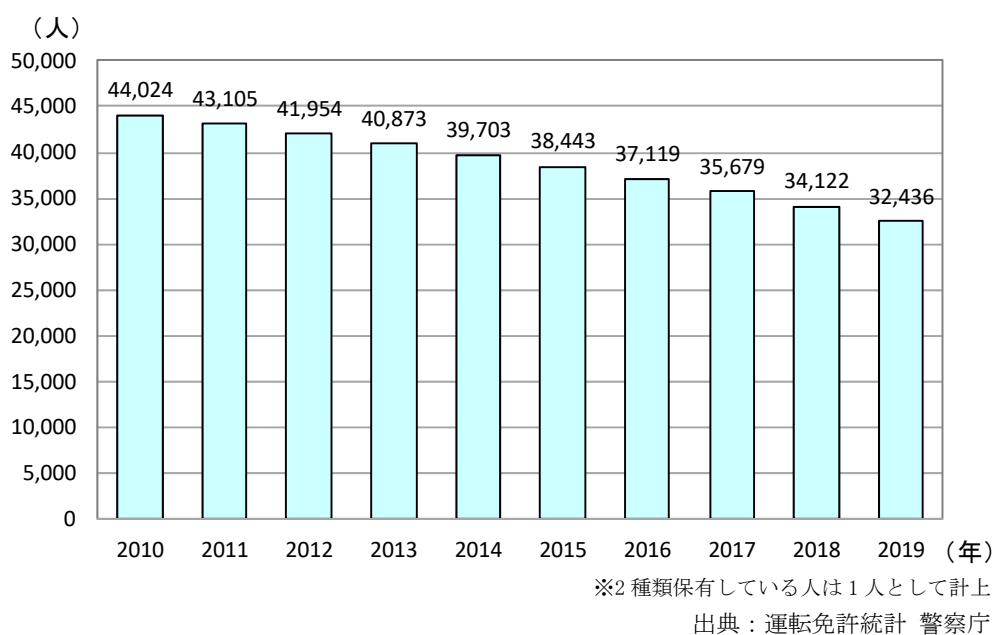


図 2-24 兵庫県内の中型・普通第二種運転免許の保有者数の推移

(8) 人の移動の状況

① 通勤通学の移動状況

兵庫県内の2015年(平成27年)の通勤・通学の流動状況をみると、通勤では自市町内の流動以外では、神戸・阪神地域からは大阪市への通勤、加古川市等東播磨地域からは神戸市への通勤、播磨地域の各市町からは姫路市への通勤が顕著となっています。

丹波地域では京都府や神戸・阪神地域への流動、但馬地域と淡路地域では地域内市町間の相互流動が主となっています。

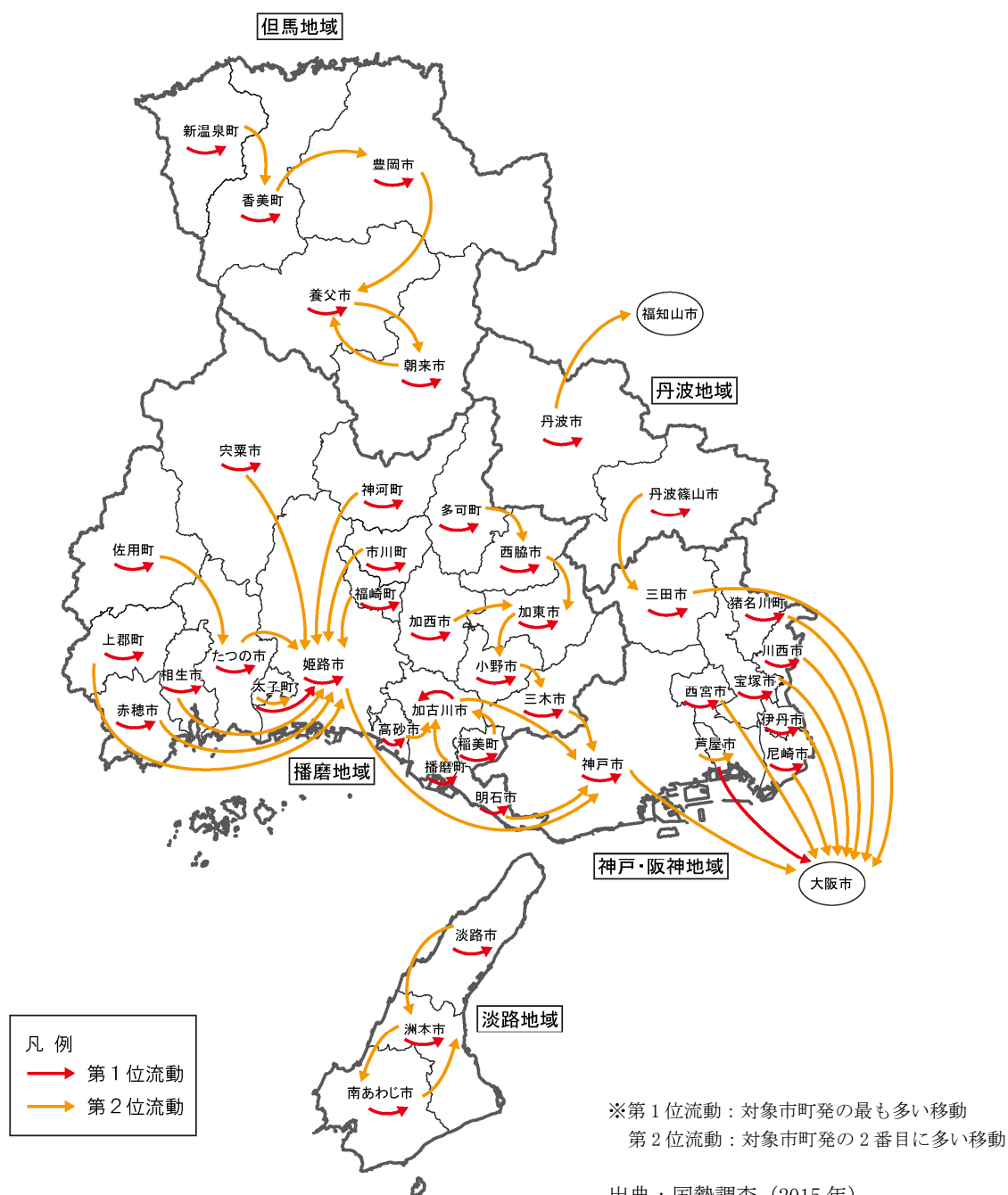


図2-25 2015年の市町間通勤流動(15歳以上就業者)

通学では自市町内の流動以外では、神戸・阪神地域と播磨地域からの神戸市への通学、播磨地域の各市町からは姫路市への通学が顕著となっています。

なお、神戸・阪神地域の東部の尼崎市等から大阪市、丹波市からの福知山市、新温泉町から鳥取市のように府県を越えた通学流動もみられます。



図 2-26 2015 年の市町間通学流動（15 歳以上通学者）

② 自由目的の市町間流動

兵庫県内の2010年（平成22年）の自由目的の流動状況をみると、自市町内の流動と隣接市町への流動が顕著となっています。その中でも、神戸市、姫路市、加古川市は、多くの周辺市町からの流動がみられ、買い物やレジャー等の目的で都市機能が集積した都市へ移動していると考えられます。



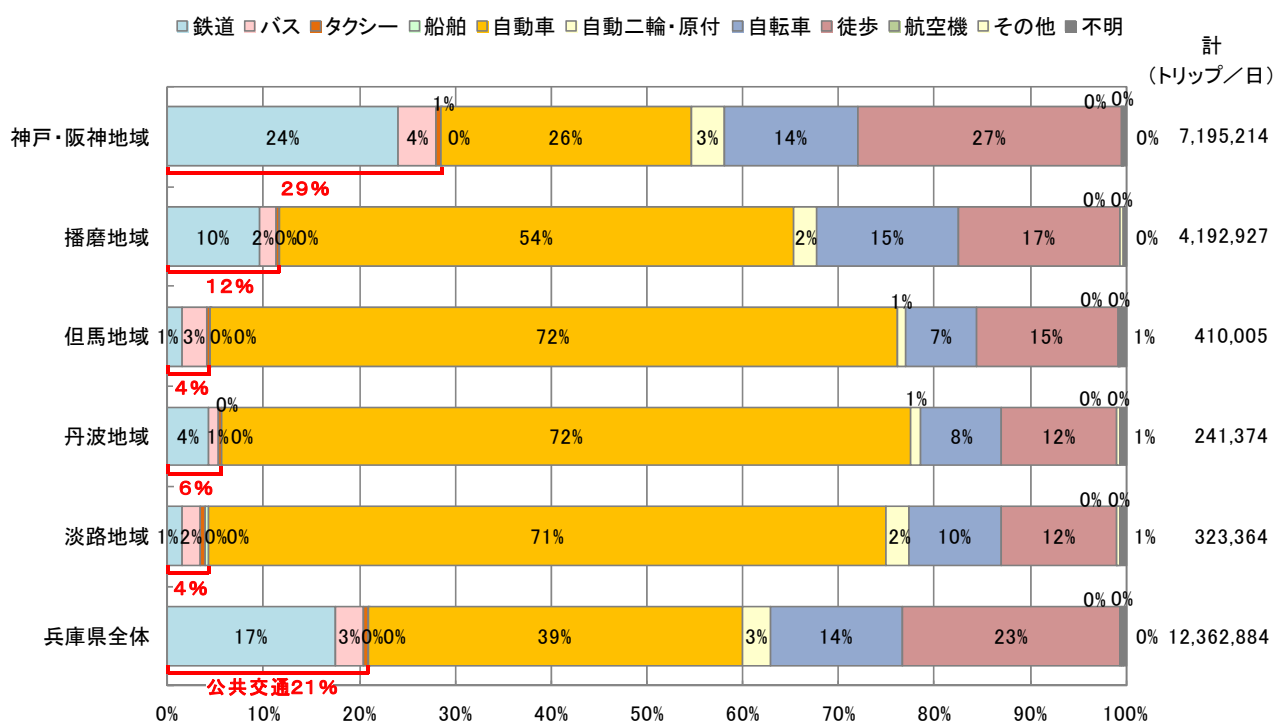
出典：近畿圏パーソントリップ調査（第5回 2010年）

図 2-27 2010年の市町間自由（私的）流動

③ 地域別の交通手段

兵庫県内の2010年（平成22年）の地域別の代表交通手段分担率をみると、鉄道やバスの利便性の高い神戸・阪神地域では鉄道24%、バス4%と公共交通の分担率が高く、かつ、自転車や徒歩の分担率も高くなっています。また、播磨地域では、鉄道10%、バス2%と公共交通の分担率が1割以上となっています。

これに対し、但馬地域、丹波地域、淡路地域では、自動車が主な移動手段となっており、自動車の分担率が7割以上、公共交通は4~6%となっています。



※生成量による集計結果

※小数点以下を四捨五入しているため、内訳の割合の計と公共交通の割合が一致しない場合がある

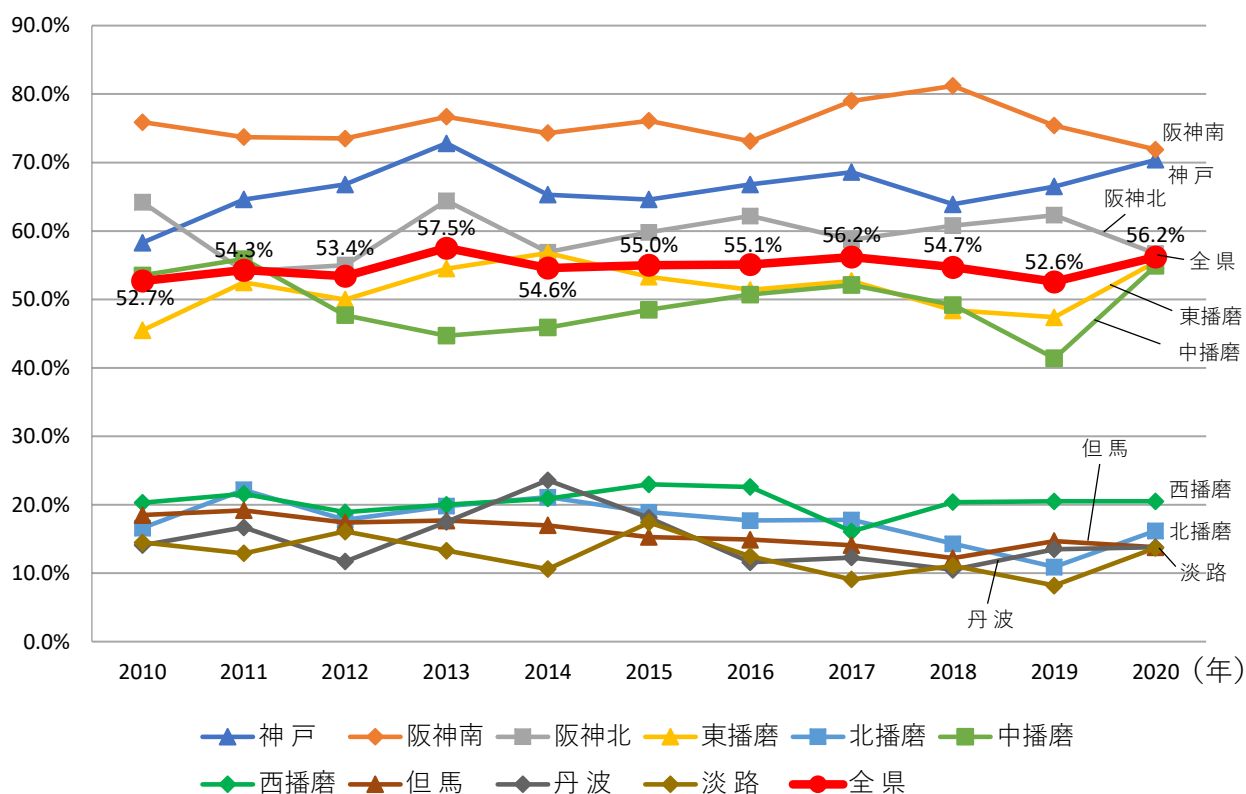
出典：近畿圏パーソントリップ調査（第5回 2010年）

図 2-28 地域別代表交通手段分担率

(9) 公共交通に係る県民意識

公共交通に係る県民意識をみると、「市・町の公共交通は便利だと思う人の割合」は、県全体では55%前後で推移しています。2020年（令和2年）は56.2%となっています。

また、地域別にみると、鉄道や路線バスのサービス水準の高い神戸、阪神南では70%程度、阪神北、東播磨、中播磨では50%程度の満足度であるのに対し、鉄道や路線バスのサービス水準が低く、日常の移動に自家用車への依存度が高くなっている北播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路の各地域は20%以下の低い満足度が多くなっています。



出典：「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査

図 2-29 市・町の公共交通は便利だと思う人の割合の推移

(10) 道路交通の状況

① 自動車保有台数の推移

兵庫県内の自動車保有台数は、2006年度（平成18年度）の286万台をピークに減少し、2010年度（平成22年度）以降は再び微増傾向で推移しています。2018年度（平成30年度）では289万台となっています。

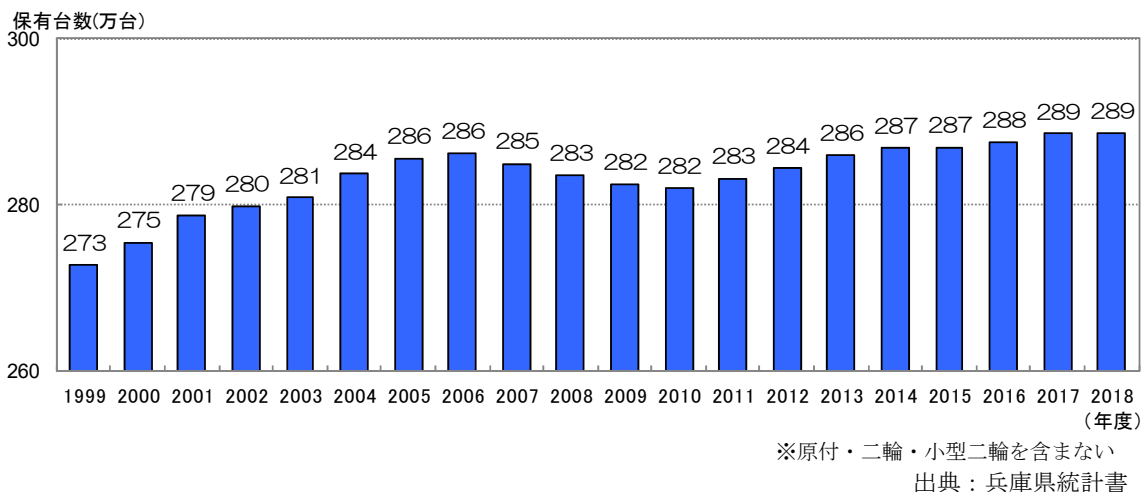


図 2-30 自動車保有台数の推移（兵庫県）

② 運転免許の保有状況の推移

兵庫県内の運転免許の保有者数は、2014年（平成26年）をピークにほぼ横ばいで推移しており、2019年（令和元年）では346万人となっています。一方、この間、65歳以上の高齢者の運転免許保有者は増加しており、2019年（令和元年）では全体の約2割の76万人に達しています。

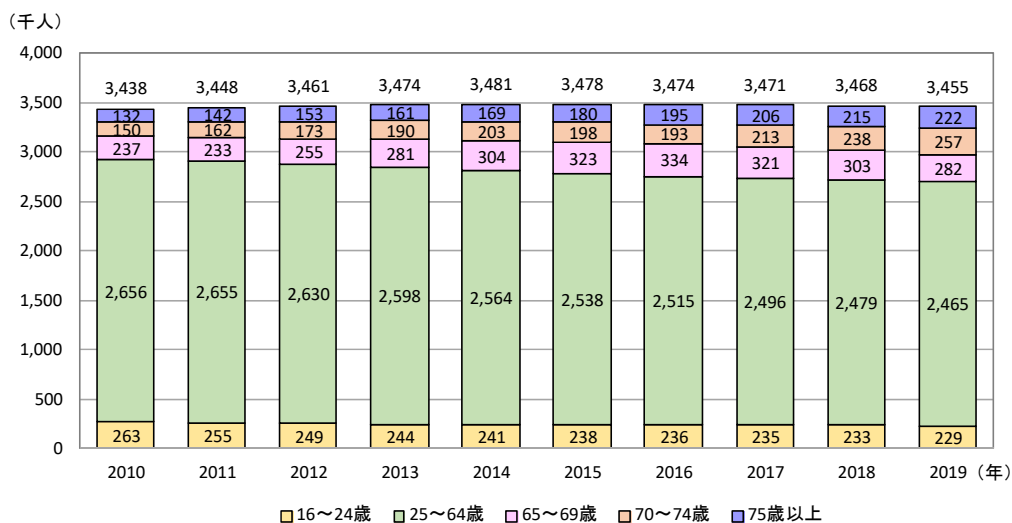
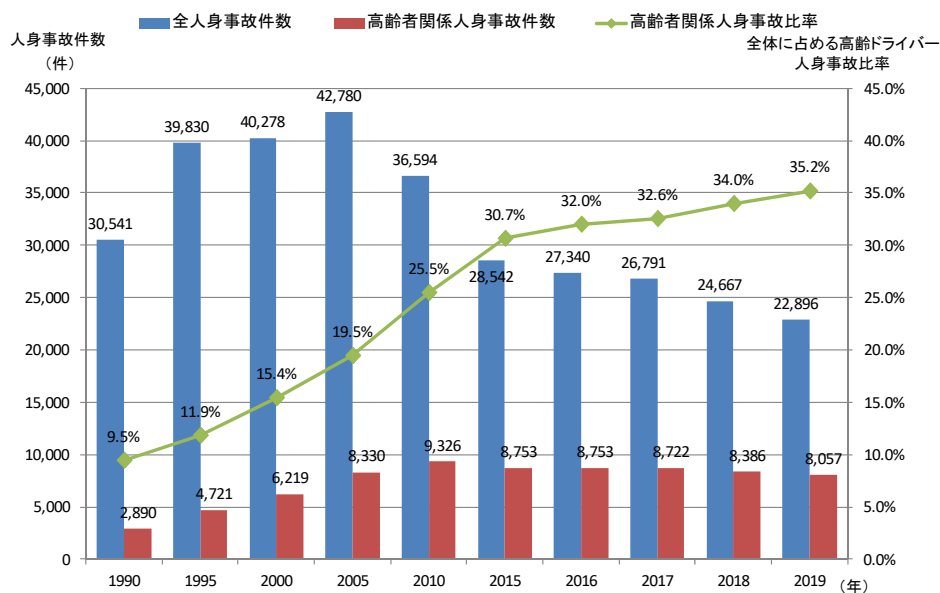


図 2-31 兵庫県内の年齢別運転免許保有状況（第一種・第二種合計）

③ 事故（高齢ドライバーの事故）の状況

兵庫県内の人身事故件数は、2005年（平成17年）をピークに減少傾向となっており、2019年（令和元年）は22,896件となっています。一方で、65歳以上の高齢者の人身事故割合は増加しており、2019年（令和元年）では35.2%となっています。



※高齢者関係人身事故件数は、第一当事者または第二当事者のいずれか、あるいは、両方が高齢者である交通事故を指す

※「高齢者」とは、年齢65歳以上の当事者を指す

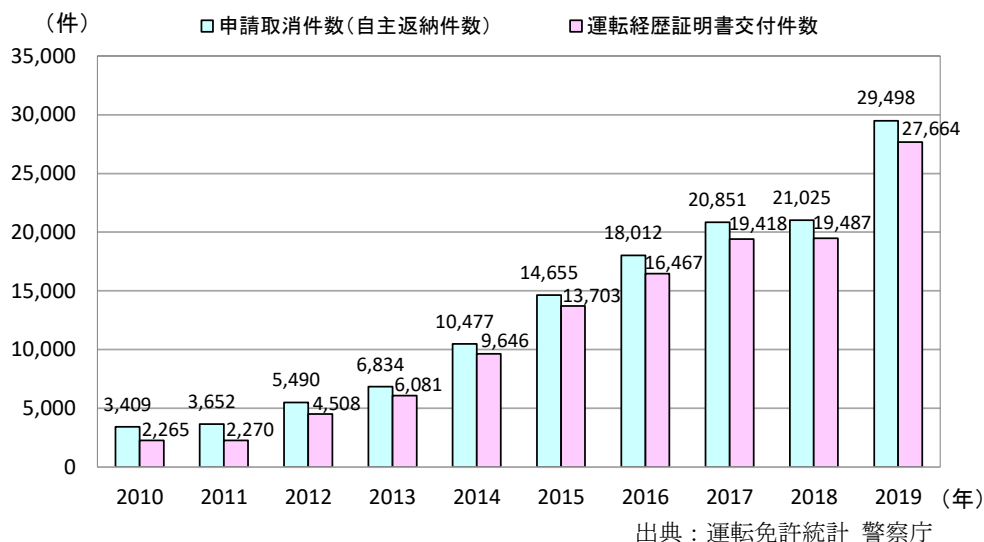
出典：2010年までは交通年鑑（兵庫県警察）

2015年以降は高齢者が関係する交通事故発生状況（兵庫県警察）

図 2-32 高齢者の人身事故件数の推移（兵庫県）

④ 免許返納数

運転免許証保有者の高齢化とともに、運転免許を自主返納する高齢者が年々増加しています。2019年（令和元年）では、運転免許自主返納は約29,500件となっています。



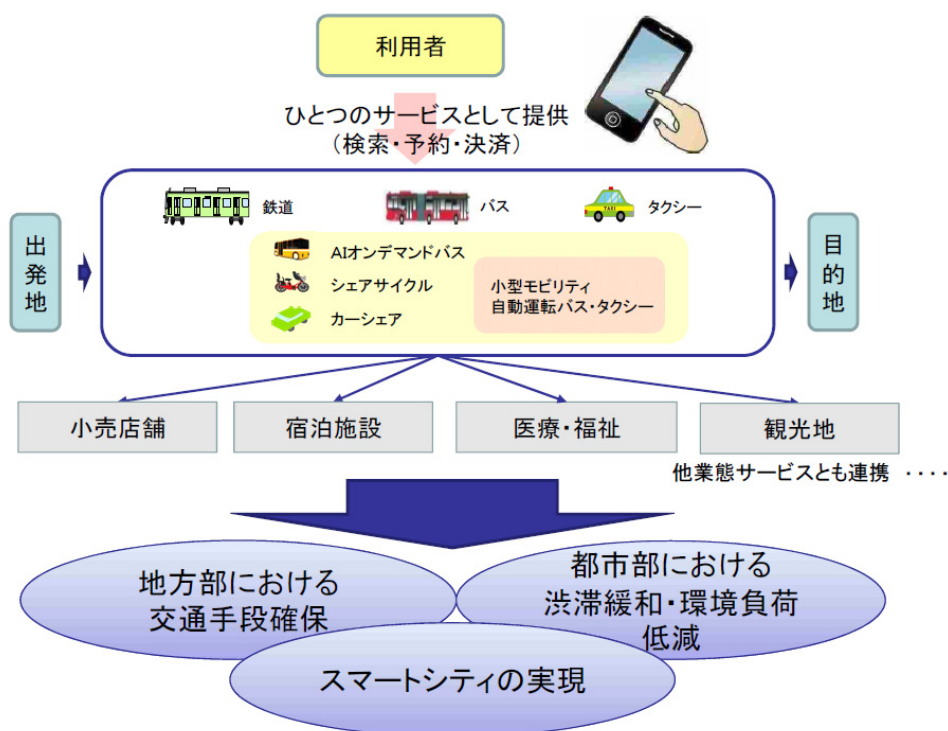
出典：運転免許統計 警察庁

図 2-33 運転免許自主返納の推移（兵庫県）

(11) 公共交通に係る新技術

公共交通に係る主な新技術としては、MaaS^{マース}、自動運転、グリーンスローモビリティ、AIの活用、ビッグデータの活用等があげられます。

このような新技術は、地域公共交通の利便性向上、効率化、人手不足対策への活用が期待されますが、県内においては、活用・導入に向けて、一部の地域で実証実験等の取り組みが進められているものの、十分に活用できていない状況にあります。



出典：「第8回都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会参考資料集」国土交通省

図 2-34 MaaS の概要

レベル	概要	操縦*の主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行		
レベル0	• 運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
レベル1	• システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル2	• システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行		
レベル3	• システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 • 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム（作動継続が困難な場合は運転者）
レベル4	• システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
レベル5	• システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム



Autono-MaaS専用EV e-Palette

* 認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

出典：「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」

図 2-35 運転自動化レベルの定義の概要

①地域住民の足として

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換
- 5) 将来的に自動運転可

②観光客向けのモビリティとして

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

③ちよこつと輸送

駐車場から施設まで
施設から施設まで

④地域ブランディング

「地域の顔」として



地球温暖化

地域公共交通の確保

高齢化社会

観光振興

地域での低炭素型社会の実現と、地域が抱える様々な課題の解決を同時に進められる
新しいモビリティ・コミュニケーション装置

出典：「第8回都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会参考資料集」国土交通省

図 2-36 グリーンスローモビリティの活用場面

オンデマンド交通とは

○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

AIの活用

○AIによる最適な運行ルートの決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



※西日本鉄道株式会社HPより

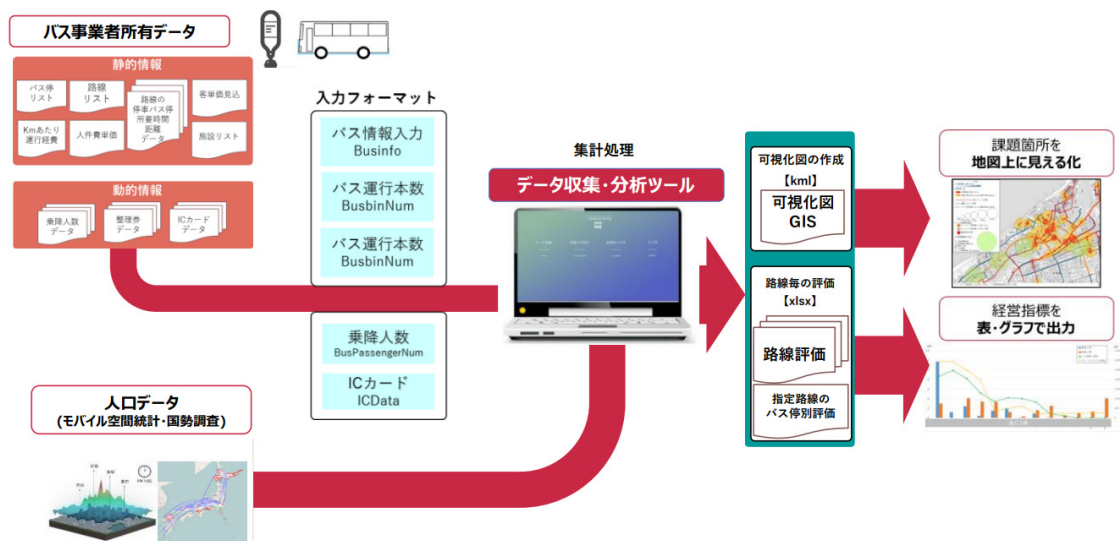
【オンデマンド交通の利用イメージ】



※株式会社NTTドコモより

出典：「日本版 MaaS の実現に向けて AI オンデマンド交通の導入を推進！」国土交通省

図 2-37 AI の活用例 (AI オンデマンド交通)



出典：「データ収集・分析ツール 簡易版分析マニュアル」
平成 30 年 3 月 国土交通省 総合政策局

図 2-38 ビッグデータの活用 (ビッグデータの活用によるデータ収集・分析ツール)

(12) 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響

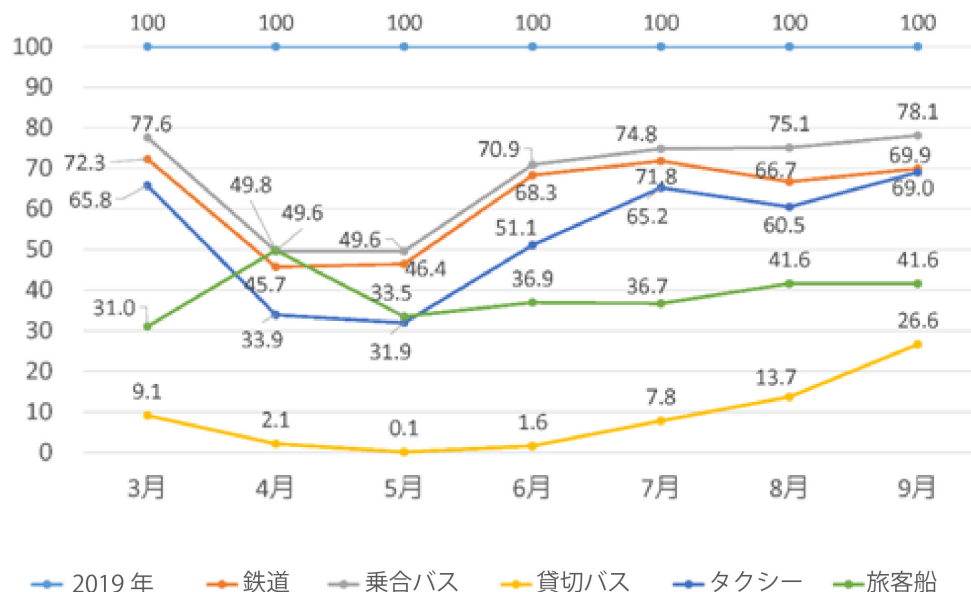
① 公共交通の利用状況の変化

2019年（令和元年）12月から全世界に広まった新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、わが国においても日常生活に様々な影響を及ぼしています。感染防止のため人々の外出機会が減少するとともに、地域間の移動も減少しています。とりわけ、海外からのインバウンド観光客は激減しています。

このような影響により、公共交通では利用者減少による交通事業者の経営状況の悪化が生じています。公共交通機関の売上を前年同期と比較すると、近畿運輸局管内においては、緊急事態宣言期間の5月は鉄道が46.4%、乗合バスが49.6%と大きく減少し、緊急事態宣言の解除後も前年度の70～80%台で推移しています。

一方では、テレワークやオンライン会議の普及、ネットショッピング、デリバリー利用の増加等新たな働き方やサービス提供の動きが出てきており、都市部への人口集中の緩和や地方部への移住等が進む可能性もあります。

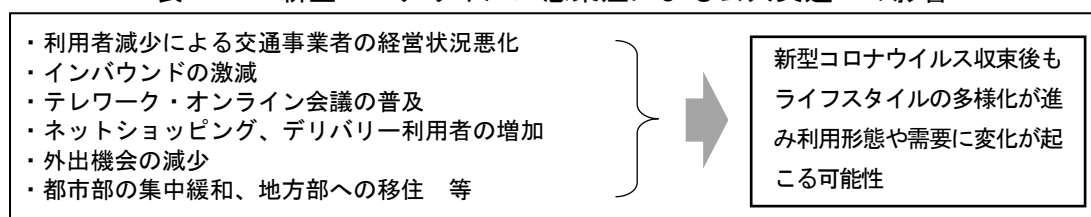
新型コロナ危機の収束後もライフスタイルの多様化が進み、公共交通の利用形態や需要に変化が起こる可能性があります。



出典：国土交通省近畿運輸局 資料

図 2-39 近畿運輸局管内のコロナ禍における輸送状況（対前年同期：売上）

表 2-12 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響



② 交通事業者の感染防止対策

公共交通は、県民の日常生活や経済活動を支えるインフラとして重要な役割を担っており、安定的な運行により、県民の安全・安心な移動手段を確保する必要があります。

このため、交通事業者では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大期においても、マスクの着用や車内の換気、消毒等の感染対策を徹底することによる対応を図り、安定的な運行を継続しています。また、利用者が安心して公共交通を利用できるよう、こうした取り組みを積極的に PR しています。

外出が必要な方のために運行を続けています

お客様の安全・安心のための取り組みを行っています

マスクの着用・健康管理
窓開けによる換気
定期的な清掃・消毒

マスクの着用をお願いします
会話を控えるようお願いいたします
ソーシャルディスタンス
なるべく間隔を空けて乗車下さい

感染拡大を防止するためにご協力をお願いします

やむを得ない急ブレーキ・急ハンドルの際、危険ですので手すり・つり革をお持ち下さい。降車後に手洗いをお願いします。

新型コロナウイルスにうつらない、うつさないために、今、できること。

バス・電車・この3つ
船・タクシーは、

をみんな守れば
感染リスクはほとんどありません!

1 常にしっかり換気!
これで(広義の)「空気感染」リスクはほぼゼロ!

2 「目・鼻・口」は何か何でも触らない!
これで「接触感染」リスクはほぼゼロ!

3 お静かに…。話すなら「マスク」!
小聲で「マスク」!
これで「飛沫感染」させるリスクはほぼゼロ!

※乗客が密集する際の「混雑車両」は「換気・窓エチケット」の効果が弱まりやすくなりますのでお避け下さい。
もちろん、「窓エチケット」も大切です。*顔やくしゃみは手で拭かず、上着の内側や袖(そで)で拭きましょう。

発行：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM)

バス密なし! 兵庫バス協会

3つの約束

我、人に煽びず
乗田路水部

間隔あけてバスディスタンス

今日もウイルスを
逃れけるかな
赤日菊

毎日車内を
しっかり清掃・消毒

新型コロナウイルス
車内に運くべからず
大はた洋介

飛沫対策は
換気で万全

兵庫バス協会
TEL: 078-391-0543

出典：新型コロナウイルスによる交通崩壊を防げ!、日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM)、兵庫県バス協会の各ホームページ

図 2-40 公共交通における感染防止対策の広報ポスター

2.3 市町及び交通事業者ヒアリング

(1) ヒアリングの概要

公共交通の利用者の利用実態や改善要望等、市町や各事業者の取り組みにおける課題等を把握するため、県内の市町公共交通担当職員及び交通事業者にヒアリングを行いました。

表 2-13 公共交通に関する市町及び交通事業者ヒアリング

①市町ヒアリング
対 象 : 県内全ての市町 (41 市町) の公共交通の担当部署
調査時期: 2020 年 (令和 2 年) 6 月 2 日~6 月 29 日
②交通事業者ヒアリング
対 象 : 県内で運行する鉄道事業者、路線バス事業者 (27 社)
調査時期: 2020 年 (令和 2 年) 6 月 4 日~6 月 30 日

(2) 市町ヒアリングの結果

県内市町の公共交通担当職員のヒアリングの結果の概要を下表に示します。

表 2-14 公共交通の現状と課題に関する市町ヒアリングにおける主な意見

分類	主な意見
利用者の減少	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス等の利用者が減少・低迷している ・採算性悪化や運転手不足によりバス路線の休廃止や減便が増加しており、利便性が低下している ・鉄道や路線バスの赤字路線への対応を迫られている ・長大路線や重複路線等、非効率なバス路線がある ・利用者が少ない路線を残すためにスクールバス混乗や貨客混載等の収支改善を検討している
まちづくりや観光等、関連施策との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・病院の統廃合、銀行・スーパーの撤退、官公庁施設の集約、高校学区再編等により生活圏が広域化している ・コミバス等は市内で完結している場合が多く、行政界を跨ぐ移動が不便な地域がある ・公共施設の整備に合わせた路線網の見直し等、交通施策と関連施策の連携が不足している ・観光地への二次交通が不足している ・インバウンドの受入環境整備が遅れている
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・空港へのアクセスを充実させたい ・高速バスのネットワークを充実させたい ・特急列車の利便性を高めたい
交通弱者への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅から最寄りの駅、バス停までの移動が困難な高齢者が増えている ・エレベーターの設置等による段差解消やノンステップバスへの更新を進めたい
利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・普段利用しない人にとって、利用方法や行き先、ダイヤが分かりにくい ・事業者間の連携が不足しているため、乗り継ぎが悪い路線がある ・ICOCA 等のキャッシュレス化の普及を進めたい
公共交通の利用意識	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の見直し、廃止に対して住民の関心が低い ・コミバスは行政が運行するため、低額かつ多くの便数での運行を要望される ・マイカーから公共交通への転換施策の効果が出ていない
公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送事業を行っている地域の運転手が高齢化しており、後継者も不足している ・自家用有償旅客運送事業を導入したいが、運転手となる地域住民等の担い手がない ・公共交通を担当する職員の不足、人材育成
公共交通施策等の推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画に位置付けた事業の実施が進んでいない
新技術	<ul style="list-style-type: none"> ・ICT を活用した AI オンデマンド交通の導入を進めたい

(3) 交通事業者ヒアリングの結果

交通事業者ヒアリングの結果の概要を下表に示します。

表 2-15 公共交通の現状と課題に関する交通事業者ヒアリングにおける主な意見

分類	主な意見
利用者の減少	・採算性悪化や運転手不足によりバス路線の休廃止や減便が増加しており、利便性が低下している
まちづくりや観光等、関連施策との連携	・観光地への二次交通が不足している ・インバウンドの受入環境整備が遅れている
広域交通	・空港へのアクセス（空港との連携）を充実させたい
交通弱者への対応	・自宅から最寄りの駅、バス停までの移動が困難な高齢者が増えている ・エレベーターの設置等による段差解消やノンステップバスへの更新を進めたい
利用環境	・普段利用しない人にとって、利用方法や行き先、ダイヤが分かりにくい
公共交通の利用意識	・バス路線の見直し、廃止に対して住民の関心が低い ・マイカーから公共交通への転換施策の効果が出ていない
公共交通の維持	・バス運転手の採用に苦労している ・施設や車両等の老朽化の対策が進んでいない

2.4 兵庫県における公共交通の課題

兵庫県における公共交通の現状分析結果と、県内市町及び交通事業者へのヒアリング結果より、本県における公共交通の課題を以下のように整理しました。

表 2-16 本県における公共交通の課題

分類	課題
利用者の減少に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通の利用者の減少 ○ 公共交通サービスの縮小や撤退 ○ 公共交通への公的負担の増加
まちづくりや観光施策等、関連施策との連携に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方部における生活圏の広域化 ○ まちづくりや観光施策との連携不足 ○ 県内外の地域間を結ぶ広域交通の利便性向上
交通弱者への対応に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 最寄りの駅やバス停までの端末移動困難者の増加 ○ バリアフリー対策
利用環境に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通の利用環境整備の遅れ
公共交通の利用意識に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 住民の公共交通の維持・確保に対する意識の低さ
公共交通の維持に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通を担う人材不足 ○ 大規模災害や老朽化への備え、安定的な運行と安全確保 ○ 公共交通施策の推進体制
新技術に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新技術が台頭しているが、活用できていない

第3章 計画の目標

1. 計画の目指すべき方向性（理念）

人口減少・少子高齢化の進行により、公共交通の負のスパイラルの拡大が続くと、県民や観光客等の来訪者の移動手段の確保がますます困難になり、高齢者や障害者、高校生等の交通弱者の移動手段の喪失、地域の魅力やまちのにぎわいの低下、地域の交流、社会参加の機会の減少につながり、県民生活の質の低下を招きます。

「ひょうご公共交通 10 カ年計画」では、上位計画が目指す将来像や基本理念を実現し、将来にわたって、豊かで活力ある県民の生活を確保していくため、持続可能で安全・安心な公共交通サービスを県民の理解と協力のもとで実現することが求められます。

このため、本計画では、「豊かで活力ある県民生活を支える持続可能で安全・安心な公共交通 ～公共交通を県民とともに つくり・まもり・育てる～」を計画の目指すべき方向性（理念）とします。

計画の目指すべき方向性（理念）

豊かで活力ある県民生活を支える
持続可能で安全・安心な公共交通
～公共交通を県民とともに つくり・まもり・育てる～

2. 計画の目標

計画の目指すべき方向性（理念）に基づき、「ひょうご公共交通 10 年計画」の目標として次の5つを設定します。

目標1 地域の暮らしを支える公共交通

- ・市町の関連施策（まちづくり、福祉、教育等）との連携による公共交通ネットワーク構築

人口減少、少子高齢化社会が進展する中、市町のまちづくりや福祉、教育等の幅広い関連分野との連携により、通勤・通学、通院、買い物等の日常の県民の暮らしに必要な移動手段を確保し、地域における県民の生活を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

目標2 観光・交流を支える公共交通

- ・県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化
- ・公共交通による観光客の周遊促進

県内外の地域間・都市間の円滑な移動、空港や新幹線駅等の広域交通拠点へのアクセス利便性向上、観光客の周遊促進による地域の活性化を図るための公共交通ネットワークの形成を目指します。

目標3 誰もが利用しやすい公共交通

- ・高齢者、障害者等、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備

高齢者や障害者等、誰もが公共交通を利用する際に、安全・安心で、かつ支障なく快適に移動できる環境づくりを目指します。

また、公共交通の利便性・快適性及び機能性の向上を図り、誰もが利用しやすく魅力ある公共交通を目指します。

目標4 安全・安心で環境にやさしい公共交通

- ・大規模災害や老朽化への備えの推進
- ・公共交通における環境負荷軽減

大規模災害への備えや施設・車両の老朽化対策を着実に進めるとともに、災害発生時等の非常時にも混乱が発生しないような取り組みを進めることにより、安全で信頼性が高く、安心して利用できる公共交通を目指します。

また、地球温暖化等の環境問題に対応するため、二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量削減に向けた公共交通分野での貢献を目指します。

目標5 地域でまもり育てる公共交通

- ・公共交通利用の意識付け・動機付けの推進、公共交通に対する行政支援についての理解促進
- ・住民、交通事業者、行政が一体で取り組む利用促進活動の推進
- ・公共交通を担う人材の確保、育成

公共交通の利用促進や活用の方策について、地域住民や交通事業者、行政等の関係者が連携して取り組むことで、地域とともに将来にわたり存続することができる公共交通の実現を目指します。

また、地域の公共交通を担う人材として欠かすことができない担い手である運転手の確保や行政における公共交通担当職員の育成に取り組み、将来にわたり公共交通を安定的に維持できる体制づくりを目指します。