

加西市

地域公共交通網形成計画

【抜粋版】



乗って
イブ
カサイ



平成30年3月

加西市

第1章 本計画の概要

1.1 計画策定の目的

加西市では、高齢者等の通院や買物、市内外への通勤・通学など日常生活の移動手段として、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通が重要な役割を担っています。

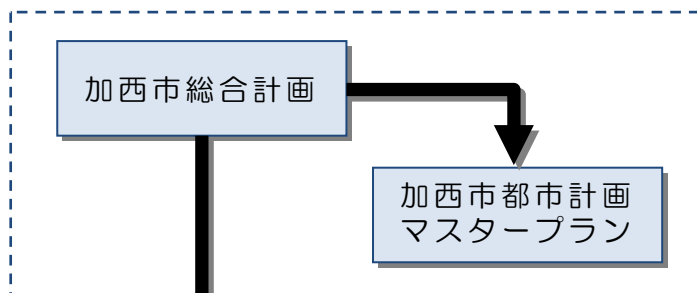
しかし、加西市では、大半の人がクルマで移動しており、クルマに依存されている人が多い交通体系になっています。このような状況が続けば、公共交通の収益の更なる悪化により、公共交通サービスが低下し、クルマを気軽に利用できない人の移動がさらに困難になることや、中心市街地の活力低下、地球温暖化などの環境問題、高齢者を中心とした交通事故の増大など、さまざまな問題をひき起こすことが考えられます。

本計画は、上記の加西市が抱える現状を背景として、クルマを問題なく気軽に利用できる人にはクルマを使っていただきながら、自動車運転免許証を持っていない人や運転することに不安があるもののやむを得ずクルマを利用されている人にとって使いやすい公共交通を整備し、その公共交通を維持し続けていくことで、市民の皆様が住みやすく外出しやすいまちをめざしていくことを目的として策定しました。

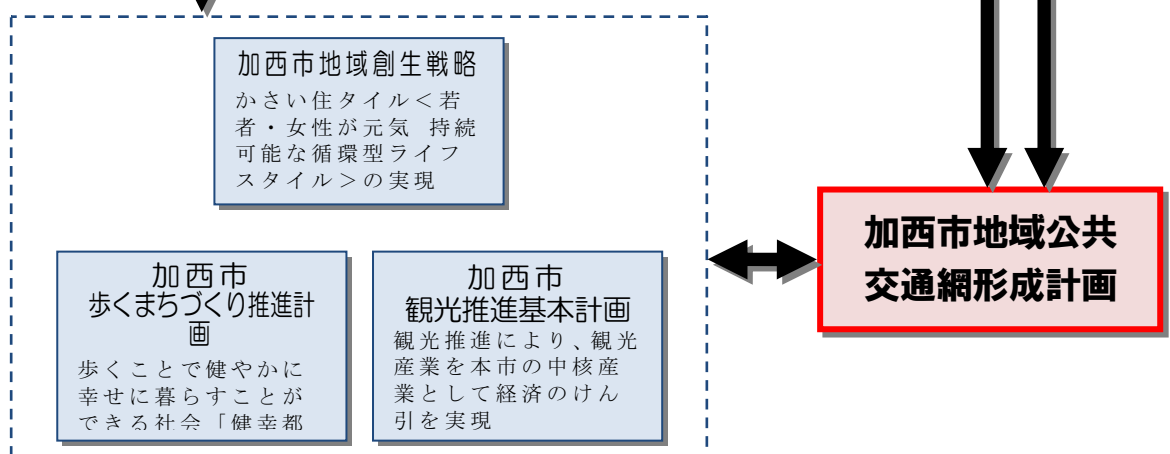
1.2 計画の位置付け

< 計画の位置付けのイメージ >

○ 上位計画



○ 関連計画等



1.3 計画の区域

本計画の区域は、加西市内全域（150.22km²）とします。

1.4 計画の期間

2018（H30）年度から2022年度までの5年間

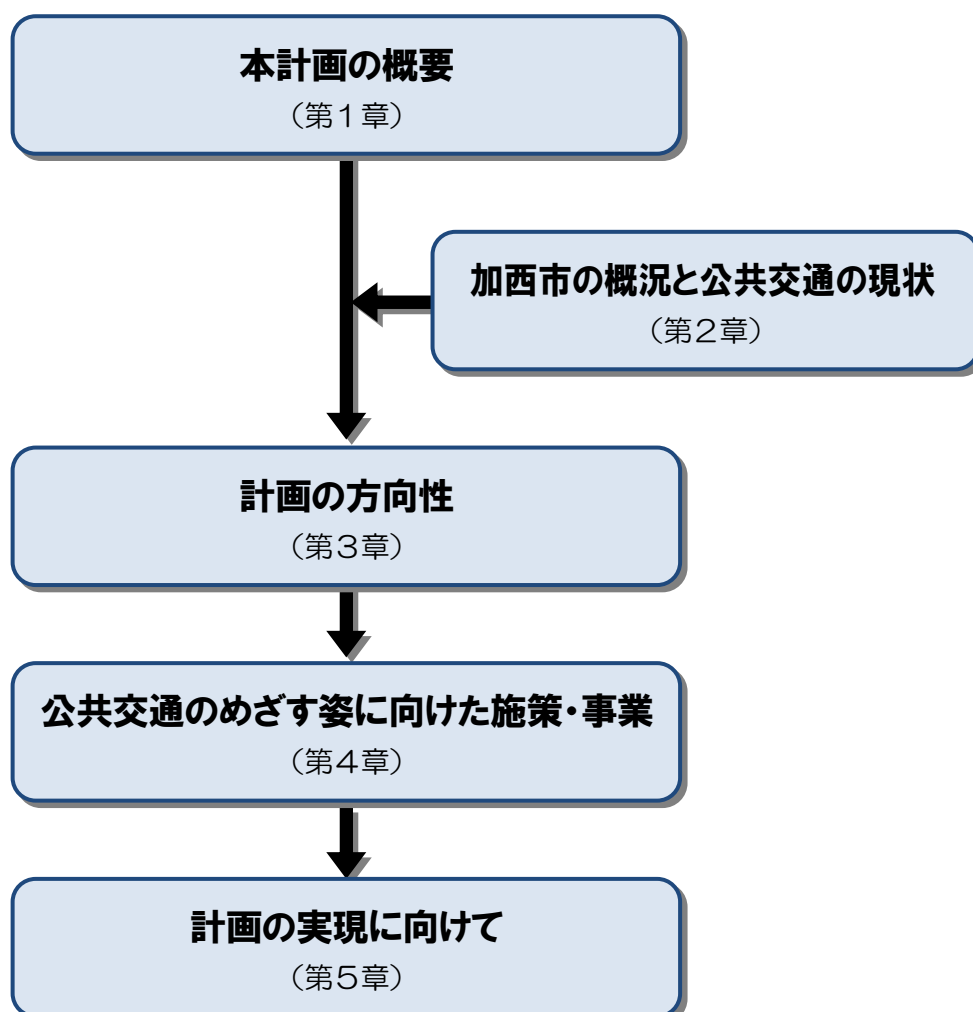
1.5 計画の構成

加西市の概況と公共交通をとりまく現状を把握したうえで、抽出された課題から本計画の方向性（めざす将来像）を示します。

また、この方向性を受けた目標を達成するための施策・事業をとりまとめています。

なお、本計画の実現には様々な分野との連携や市民・事業者・行政の連携・協働が必要であるため、これらも考慮した内容としております。

< 計画の構成 >



第3章 計画の方向性

3.1 計画の方向性の考え方

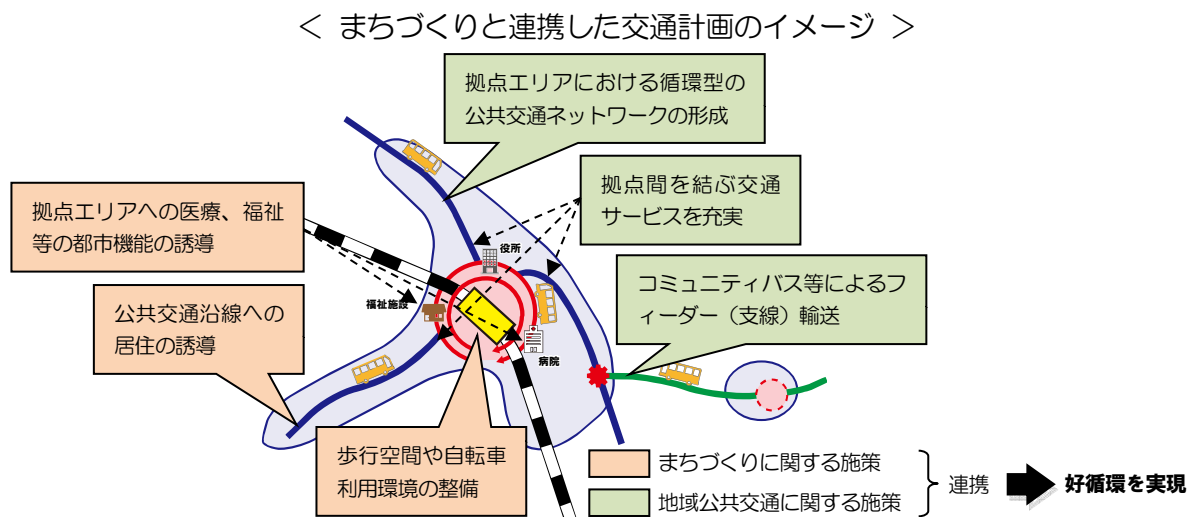
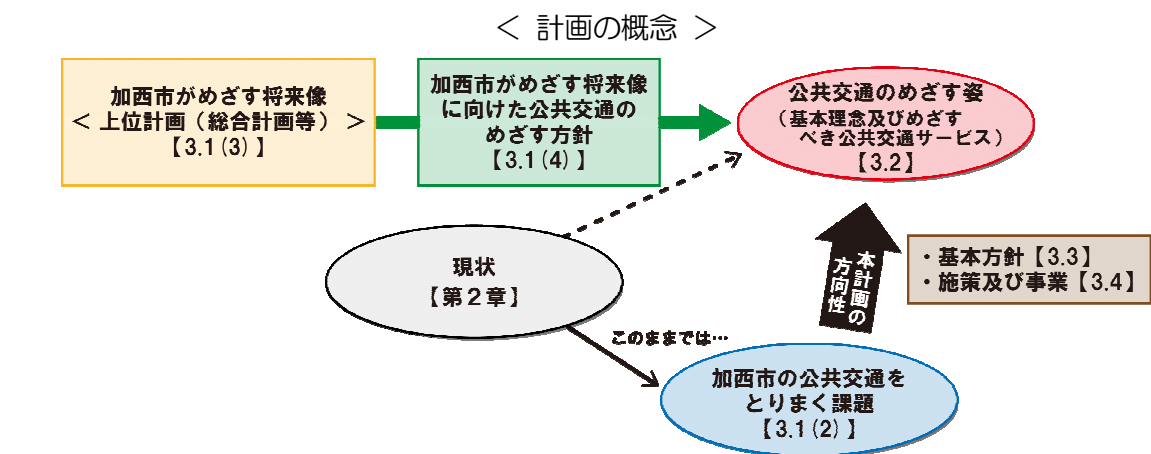
(1) 計画の方向性とは

計画とは、成り行き任せでは陥ってしまう地域の姿（課題）とめざすべき将来の姿との乖離を埋めるための手段です。また、地域公共交通網形成計画などの交通計画を検討するにあたっては、まちづくり関連の計画とセットで考えていくことが重要です。

計画策定の第一歩は現状の正しい認識であり、加西市の交通を取り巻く現状を第2章で整理しました。次いで、このまま成り行きに任せておいた場合に直面するであろう課題を次頁3.1(2)で整理します。

そして、本計画のめざすべき将来の姿である公共交通のめざす姿は、上位計画で示されている加西市がめざす将来像（3.1(3)参照）に向けた公共交通のめざす方針を3.1(4)で整理した上で、次節3.2に本計画の基本理念及びめざすべき公共交通サービスの内容で示しています。

計画の方向性とは、この課題（3.1(2)参照）と公共交通のめざす姿（3.2参照）の乖離を埋めるための指針であり、基本方針を3.3に、施策及び事業を3.4に示します。



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」を基に加筆

3.2 公共交通のめざす姿（基本理念及びめざすべき公共交通サービス）

(1) 基本理念

公共交通のめざす姿として、加西市の公共交通のあり方を示す本計画の基本理念を、以下のよう設定します。

この基本理念の達成により、誰もが外出しやすいまちをめざします。

■ 基本理念の考え方

市民・交通事業者・行政が協力し合い、自分たちの公共交通であるという認識のもと、みんなで適正に負担しながら、受益と負担のバランスの取れた質の高い公共交通サービスを構築していくことをめざします。



みんなでつくる

地域内外のつながりを鉄道やバスなどの公共交通の面から強化することで、地域に親しまれ、子どもや孫の世代まで持続可能な公共交通サービスの実現をめざします。



地域に根付いた

市外からの交流人口の増加と市民の外出の機会の増加を促すことで、人と人との結びつき、健やかに、支えあって暮らせるまちを、公共交通サービスを通じて実現することをめざします。



人と人をつなぐ

基 本 理 念

みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通
～ 誰もが外出しやすいまちをめざして ～

(2) めざすべき公共交通サービス

① めざすべき公共交通サービスの考え方

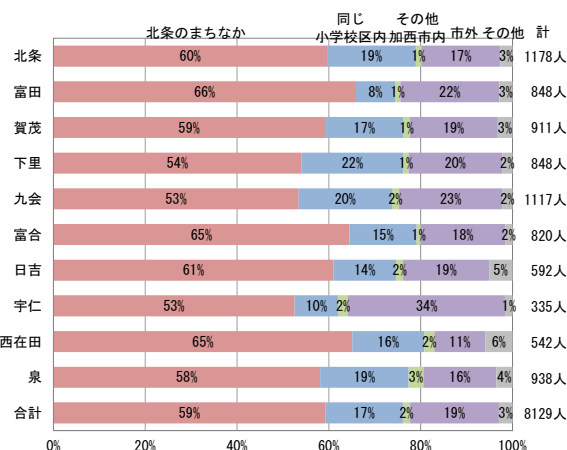
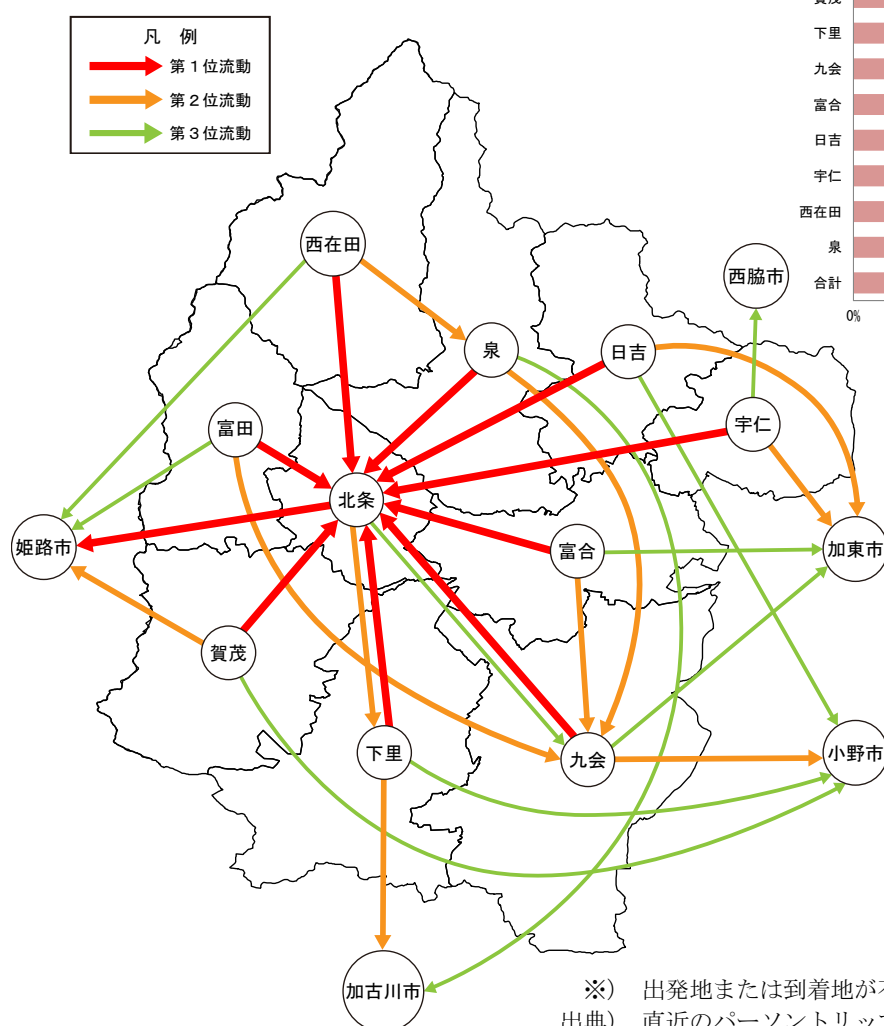
めざすべき公共交通サービスは、公共交通以外の手段（自動車や自転車、徒歩）で行きたい場所に行けない人など、公共交通を必要としている人の移動需要に対応したサービスを提供することが重要です。

市民の移動需要を見ますと、どの地域でも、加西市の中心市街地である北条地区への移動が多くなっています。また、北条地区以外では、九会、下里、泉地区が主な行き先になっています。公共交通の主な利用者である高齢者がよく行く場所を見てみますと、市内の全ての地域において「北条のまちなか」によく行くという回答が半数以上を占めています。

このように加西市民の皆様は、日常生活に必要な様々な施設が集積した北条地区への移動需要が高いことが分かります。

< 各地域居住者の主な行き先 >

< 高齢者の主な行き先 >



出典) 2014 (H26) 年高齢者アンケート調査

ここで、日常生活に必要となる生鮮食料品を買うことができる買物施設、病気を診てもらったり薬を買うことができる医療施設、お金の引き出しや預け入れができる金融施設を「生活必須施設」と定義し、その立地状況を地区別に整理した上で集積状況を確認すると、北条地区では生活必須施設が集積しています。その他の地区では賀茂、下里、九会、富合、日吉、泉地区において3種類の施設が立地しており、そのうち下里、九会、泉地区では500m以内に2種類の施設が集積しています。これらのことから、北条地区を「中心拠点」、下里、九会、泉地区を「地域拠点」と位置づけます。この結果は、先述した各地域居住者の主な行き先の結果と概ね同様となっています。

なお、上位計画である都市計画マスタープランにおける将来都市構造図では、北条地区を都市核、泉地区及び九会地区を地域核、各地区の中心を地域結束拠点として位置づけています。将来都市構造の実現に向けて、まちづくりと連携した交通計画を立案することが重要です。特に、地域結束拠点の形成については、交通面からのサポートも重要です。

今後、拠点整備などのまちづくりが進展していく場合は、そのまちづくりと連携した公共交通サービスが必要となりますが、本計画の目標年次が5年後の2022年度であることから、まずは当面のめざすべき公共交通サービスとして、施設立地状況が現状のままであるとして、現状の移動需要に則したネットワークの構築を検討します。

＜ 地区別に見た生活必須施設立地状況一覧 ＞

	上位計画における位置づけ	生活必須施設			生活必須施設の集積状況	拠点
		買物施設	医療施設	金融施設		
		スーパー、生鮮食料品店 (コンビニ含む)	病院、医院、薬局	郵便局、銀行、信用金庫 (ATMのみ施設含む)		
北条	【都市核】	◎(◎)	◎	◎(◎)	◎(◎)	中心拠点
富田	【地域結束拠点】	－(○)	－	○(◎)	－(－)	
賀茂	【地域結束拠点】	○(○)	○	○(◎)	×(×)	
下里	【地域結束拠点】	○(◎)	◎	○(◎)	△(△)	地域拠点
九会	【地域核】	△(○)	◎	○(◎)	△(◎)	地域拠点
富合	【地域結束拠点】	－(○)	○	◎(◎)	－(×)	
日吉	【地域結束拠点】	－(○)	○	◎(◎)	－(×)	
宇仁	【地域結束拠点】	－(－)	－	○(○)	－(－)	
西在田	【地域結束拠点】	－(－)	○	○(○)	－(－)	
泉	【地域核】	○(◎)	△	◎(◎)	△(○)	地域拠点

※) 各項目の定義

- ・【買物施設】◎：スーパー等2件以上あり ○：スーパー等1件あり △：商店1件あり －：なし ※()内はコンビニも含む場合
- ・【医療施設】◎：病院・医院2件以上あり ○：病院・医院1件あり △：薬局のみあり －：なし
- ・【金融施設】◎：窓口がある施設2件以上あり ○：窓口がある施設1件あり ※()内はATMのみの施設も含む場合
- ・【集積状況】◎：300m以内に3種類の施設が集積 ○：500m以内に3種類の施設が集積 △：500m以内に2種類の施設が集積
×：3種類の施設が各々500m以上離れている －：3種類の生活必須施設が揃っていない

② めざすべき公共交通サービスの要素

公共交通サービスは、大きく分けて「ネットワーク（路線）」「ダイヤ・本数」「運賃」「車両」「駅・バス停（待ち環境含む）」「情報」の6つの要素があります。めざすべき公共交通サービスは、これら6つの要素で以下のように利用者が利用しやすいサービスとなっていることが重要です。

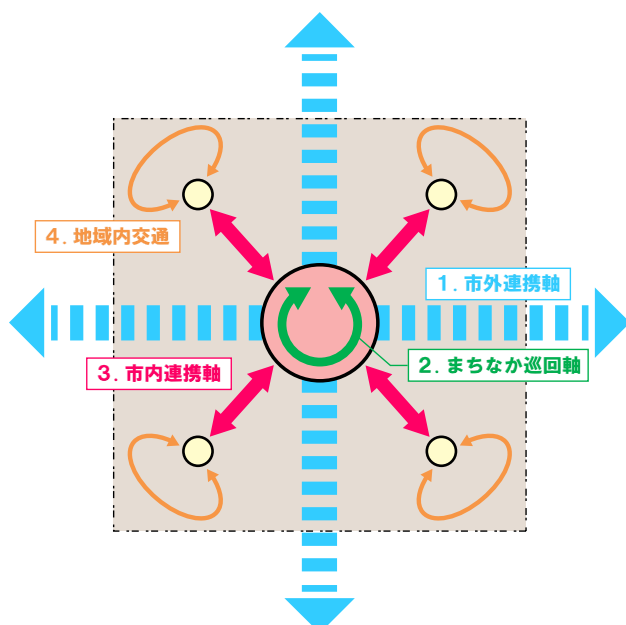
＜ めざすべき公共交通サービスの内容 ＞

ネットワーク（路線）	：行きたいところに行くことができる
ダイヤ・本数	：本数が多いことが望ましいが、本数が少なくても行きたい時間にダイヤが設定されている
運賃	：受益者負担の考え方を原則とした、最適な料金設定
車両	：バリアフリー対応など、誰にとっても利用しやすい車両
駅・バス停	：バリアフリー対応はもちろんのこと、鉄道やバスを待ちやすい環境や乗り継ぎ環境の充実
情報	：ダイヤや運賃、料金割引制度など、知りたい情報が入手しやすい環境やダイヤのパターン化などの分かりやすい情報提供

③ 加西市における公共交通ネットワークの階層構造

めざすべき公共交通ネットワークの設定にあたっては、前述した加西市民の皆様の移動需要に対応することが重要ですが、その他にも加西市外からの来訪者についても考慮して設定する必要があります。これら加西市民の皆様の市内や市外への移動需要や、加西市外の人々が来訪する移動需要に対応するためには、公共交通ネットワークの役割分担が必要であり、以下の階層構造を基本として設定することが望ましいと考えます。

＜ 加西市における公共交通ネットワークの階層構造 ＞

**1. 市外連携軸**

市民が市外へ行きやすくするためだけでなく、市外からの来訪者も移動しやすくするために、市内と市外を結ぶ公共交通を整備

2. まちなか巡回軸

北条のまちなかで通院や買物等の回遊をしやすくするために、中心市街地を巡回できる公共交通を整備

3. 市内連携軸

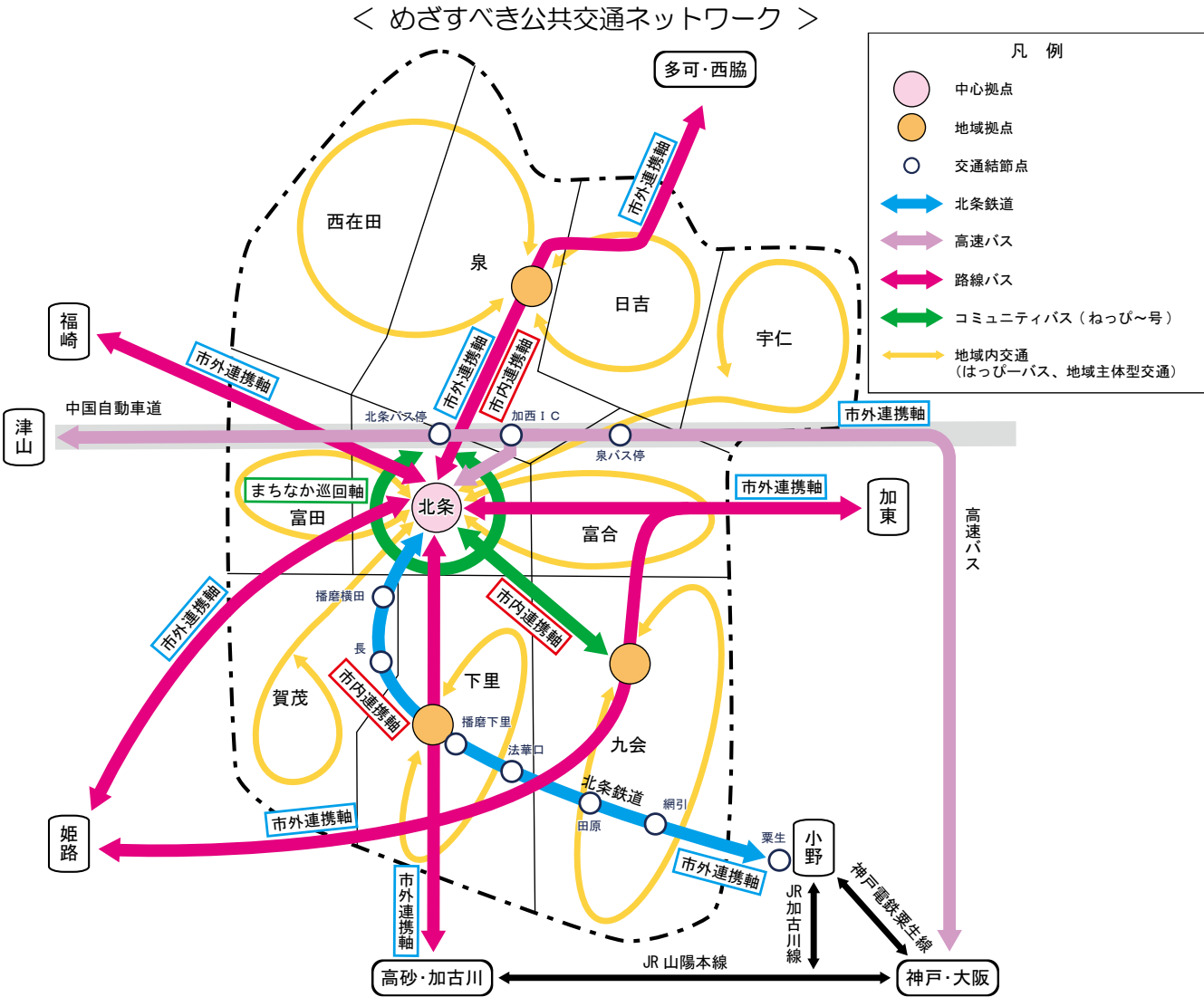
市民の買物や通院等の外出をしやすくするために、各地区から中心市街地である北条地区までを結ぶ公共交通を整備

4. 地域内交通

生活必須施設（買物、医療、金融）へ外出をしやすくするために、最寄りの生活必須施設まで行けるような公共交通を整備

④ めざすべき公共交通ネットワーク

施設立地状況などの現在の「まち」の状況や、今後加西市がめざすまちづくりの将来像、市民の現在の移動需要、役割分担された階層構造の考え方を踏まえ、加西市のめざすべき公共交通ネットワークは下図のようになります。なお、市境界付近に居住されている人は加東市や小野市などの隣接市町への移動需要があるため、将来的には公共交通で接続することも視野に入れながら検討を進めます。



種別	対応する現在の公共交通機関
1. 市外連携軸	北条鉄道、高速バス、路線バス
2. まちなか巡回軸	ねっぴ〜号 (市街地線)
3. 市内連携軸	ねっぴ〜号 (国正線、九会線、フラワーセンター線)、路線バス、北条鉄道
4. 地域内交通※	はっぴーバス、地域主体型交通

※) 地域内交通の考え方としては、生活必須施設（買物施設、医療施設、金融施設）までの交通として運行するものである。従って、地区内に生活必須施設がある場合は地区内での運行、地区内に生活必須施設がなく、隣接地区にある場合は隣接地区までの運行、地区内にも隣接地区にも生活必須施設が無い場合は、北条鉄道・路線バス等の他の公共交通との役割分担を図りながら北条地区までの運行を行うものとする。

3.3 基本方針

加西市の公共交通を持続可能なものとしていくためには、行政のみだけでなく市民の皆様の協力がなければめざすべき公共交通の実現は困難です。基本理念にもあるように、「みんなで」よりよい公共交通を作っていきたいと考えています。

以上を踏まえて、「みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 誰もが外出しやすいまちをめざして～」の基本理念の実現に向けて、本計画を推進するにあたって、3つの基本方針を設定しました。

< 基本方針 >

基本理念

みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通
誰もが外出しやすいまちをめざして

基本方針1:みんなが利用しやすい公共交通網の構築

公共交通は、全ての人が利用する「公共」の乗り物であることから、分かりやすく、使いやすい公共交通とすべきであり、行政のみだけでなく、利用者である市民の方からの意見も広く取り入れた利用環境の改善が必要です。

加西市にある公共交通不便地域などを縮小させるために、行政のサポートのもと、市民が主体となった地域主体型交通の導入推進等を行うとともに、鉄道やバスのサービス向上や連携強化を図り、市民のみならず市外の方も含めた全ての方が、利用しやすい公共交通体系を構築していきます。

基本方針2:利便性の高い公共交通結節点の整備

鉄道駅やバス停において、さらなる利便性向上を図るためには、鉄道・バス待ち環境の改善などのハード面からの整備が必要であるとともに、わかりやすい時刻表や路線図の作成などのソフト面からの整備が必要です。

鉄道駅やバス停における待ち合い環境の改善や、交通手段相互の乗り換えがしやすい結節点整備を行うとともに、市民や初めて加西市へ来られた市外の方でも分かりやすい乗り継ぎ情報を提供することにより、利便性の高い公共交通結節点を整備していきます。

基本方針3:地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進

公共交通は自動車と比べ、人と顔を合わす機会が多い交通手段であり、コミュニケーションの場ともなっています。従って、公共交通を利用促進することにより、地域の結びつき強化が期待できます。公共交通の利用促進を図るためには、すべての方が公共交通を利用しやすい環境を構築することが必要です。

そのため、公共交通を特に必要としている高齢者や子育て世帯等が利用しやすい料金施策の推進や、これらの内容も含めた公共交通に関する情報を積極的に発信していきます。また、各種イベントや施策を通じて、現在公共交通を利用していない人に公共交通に関心を抱いていただく取り組みを推進していきます。これらの公共交通の利用促進により、地域のさらなる結びつき強化を図っていきます。

3.4 施策体系

基本理念である「みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 誰もが外出しやすいまちをめざして～」の実現に向けて定めた、「みんなが利用しやすい公共交通網の構築」「利便性の高い公共交通結節点の整備」「地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進」の3つの基本方針に基づいて、以下の11の施策を設定しました。

< 施策体系 >

基本理念	基本方針		施策	
みんなでつくる 誰もが外出しやすいまちをめざして	Ⅰ	みんなが利用しやすい公共交通網の構築	1	各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備
			2	中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備
			3	中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備
			4	市外との連携を強化する公共交通の整備
	Ⅱ	利便性の高い公共交通結節点の整備	5	待ち合い環境を改善する公共交通結節点の整備
			6	鉄道・バスと自転車・自動車の連携強化
			7	分かりやすい運行情報の提供
	Ⅲ	地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進	8	利用しやすい料金体系の構築
			9	積極的な公共交通情報の発信
			10	新たな利用開拓に向けた取り組みの実施
			11	公共交通に関心を抱いてもらう取り組みの推進

第4章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業

■ 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業一覧

11の施策について、より具体的な内容を示した事業を整理しました。今後は、この施策・事業を展開、推進していきます。

なお、表中に示す「重点事業」は、公共交通事業のうち、短期的・優先的に取り組む事業であり、加西市の公共交通体系の根幹となるべき交通事業として設定しています。

< 公共交通事業一覧 >

基本理念	基本方針	施策	重点事業	事業	対象					
					鉄道	高速バス	路線バス	ねっぴ号	地域主体型バス・交通	タクシー
みんなでつくる地域に根付いた人と人をつなぐ公共交通 誰もが外出しやすいまちをめざして	I みんなが利用しやすい公共交通網の構築	1 各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備	★	①地域主体型交通の導入推進等					○	
				②はっぴーバスの運行改善					○	
		2 中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備	★	③社会の変化に応じたコミュニティバス等の運行改善	○		○	○		
		3 中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備	★	④市街地線の機能強化				○		
	II 利便性の高い公共交通結節点の整備	4 市外との連携を強化する公共交通の整備	★	⑤鉄道輸送力改善に向けた整備	○					
				⑥社会の変化に応じた路線バスの運行改善			○			
				⑦他市町と連携した公共交通の利便性向上	○	○	○			
		5 待ち合い環境を改善する公共交通結節点の整備		⑧利用者が多いバス停でのベンチ・雨よけの設置			○	○	○	
				⑨バス停の環境改善を地域が独自で実施する場合の財政支援策の導入(アドプト制度の導入)			○	○	○	
			★	⑩パーク&(バス)ライド駐車場やサイクル&(バス)ライド駐輪場の整備及びPR活動の実施	○	○	○	○	○	
			★	⑪サイクルトレインの拡充	○					
				⑫レンタサイクルの利用促進	○					
				⑬バスペイ設置推進			○	○	○	
		7 分かりやすい運行情報の提供	★	⑭コミュニティバス等及び路線バス時刻表の統一化		○	○	○	○	
				⑮デジタルサイネージ等によるバス・鉄道情報(運行情報等)の提供	○	○	○	○	○	○
				⑯コミュニティバス等におけるバスロケーションシステムの導入				○	○	
				⑰公共交通機関相互の乗り換えに対応した運行ダイヤの調整	○	○	○	○	○	
	III 地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進	8 利用しやすい料金体系の構築		⑱高齢者や子育て世帯等に対する運賃割引			○	○	○	
				⑲免許返納者や乗り継ぎ利用者等に対する割引制度の拡充に向けた検討	○	○	○	○	○	○
		9 積極的な公共交通情報の発信	★	⑳公共交通情報を総合的に発信	○	○	○	○	○	○
				㉑広報誌・Webを活用した情報提供	○	○	○	○	○	○
				㉒市民や観光客が集う主要施設に公共交通情報の掲示	○	○	○	○	○	
				㉓公共交通機関相互の運行情報の提供	○	○	○	○	○	○
		10 新たな利用開拓に向けた取り組みの実施	★	㉔北条鉄道における各種イベント等の実施	○					
				㉕車内での絵画展等の企画の実施			○	○	○	
				㉖企画乗車券(観光地周遊乗車券等)の継続・拡充			○			
		11 公共交通に関心を抱いてもらう取り組みの推進	★	㉗モビリティ・マネジメント等の実施	○	○	○	○	○	
				㉘沿線企業等によるサポート体制の構築	○	○	○	○	○	○
				㉙オリジナルグッズの製作・販売による収益の確保	○					

5.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

① 計画全体に係る外出に関する目標

指 標 名	現状値	目標値
クルマを気軽に利用できない人の外出率※ ¹ 近畿圏パーソントリップ調査における 15 歳以上でクルマを気軽に利用できない人の外出率	51% [2010 (H22) 年度]	60% [2020 年度]
クルマを気軽に利用できない高齢者の趣味や 外食等の愉しみな外出をしている人の割合※ ² 高齢者アンケート調査における運転免許を持っていない高齢者の 内、飲食等の愉しみな外出をしている人の割合	6% [2014 (H26) 年度]	8% [2022 年度]

※1) 10 年ごとに実施されている近畿圏パーソントリップ調査結果より計上。「自動車運転免許証を持っていない」または「世帯に車がない」人をクルマを気軽に利用できない人として定義し、外出率を集計

※2) 高齢者アンケート調査結果より計上。「65 歳以上」かつ「自動車運転免許証を持っていない」人の内、飲食や娯楽等の目的で外出している人の割合を集計。(本計画改定時【2022 年度】に高齢者アンケート調査実施予定)

② 基本方針別にみた数値目標

「基本方針1:みんなが利用しやすい公共交通網の構築」の目標

指 標 名	現状値	目標値
コミュニティバス等利用者数※ ³ ねっぴ〜号、はっぴーバス、及び地域主体型交通の年間利用者数	27,400 人/年 [2017 (H29) 年度<見込み>]	30,000 人/年 [2022 年度]
北条鉄道利用者数※ ⁴ 北条鉄道の年間利用者数	340,000 人/年 [2016 (H28) 年度]	380,000 人/年 [2022 年度]

※3) ねっぴ〜号、はっぴーバス及び地域主体型交通の年間利用者数を計上。現状値は 2017 (H29) 年 4 月～2018 (H30) 年 3 月 [無料乗車券実施後] のコミュニティバス等利用者数見込み (ねっぴ〜号及びはっぴーバスの 2018 (H30) 年 3 月は、2017 (H29) 年 3 月の乗車人員を適用)

※4) 北条鉄道の年間利用者数を計上。現状値は 2016 (H28) 年 4 月～2017 (H29) 年 3 月までの利用者数

「基本方針2:利便性の高い公共交通結節点の整備」の目標

指 標 名	現状値	目標値
バスーバス乗り継ぎ者数※ ⁵ 市内で運行するバス (高速バス、路線バス、コミュニティバス等、地域主体型交通) 同士の年間乗り継ぎ者数	3,300 人/年 [2017 (H29) 年度]	3,700 人/年 [2022 年度]
鉄道ーバス乗り継ぎ者数※ ⁶ 北条町駅でバス (高速バス、路線バス、コミュニティバス等、地域主体型交通) に乗り継ぐ年間利用者数	6,500 人/年 [2017 (H29) 年度]	7,300 人/年 [2022 年度]

※5) バス利用者アンケート調査結果とバス年間利用者数を用いて算出。アンケート調査結果からバスーバス乗り継ぎ割合を算出し、年間利用者数に乘じて算出。(本計画改定時【2022 年度】にバス利用者アンケート調査実施予定)

※6) 北条鉄道利用者アンケート調査結果と北条鉄道乗降者数カウント調査結果を用いて算出。アンケート調査結果から鉄道ーバス乗り継ぎ割合を算出し、北条町駅年間乗降者数に乘じて算出。(本計画改定時【2022 年度】に北条鉄道利用者アンケート調査及びカウント調査実施予定)

「基本方針3:地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進」の目標

指 標 名	現状値	目標値
交通手段がないために外出を控えている高齢者割合※ ⁷ 市内全域で高齢者を対象としたアンケート調査における当該条件の回答割合	4.4% [2016 (H28) 年度]	4.4%未満 [2022 年度]
公共交通利用が増加した人の割合※ ⁸ 市民アンケート調査において、「公共交通利用が増加した」との回答があった人の割合※ ¹⁵	—	10% [2022 年度]

※7) 高齢者アンケート調査結果より計上。(本計画改定時【2022 年度】に高齢者アンケート調査実施予定)

※8) 本計画改定時 (2022 年度) に実施する市民全体を対象としたアンケート調査結果より計上。