

■ 計画達成状況の評価

① 計画全体に係る外出に関する目標

指標名	現状値 (H29)	現状値 (R4)	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]	第6回近畿圏 パーソントリップ 調査データより算出	60% [2020 (R2) 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	5.6% [2014 (H26) 年度]	6.1% [2022 (R4) 年度]	8.0% [2022 (R4) 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) 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果より計上。「65歳以上」かつ「自動車運転免許を持っていない」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

< 達成状況の評価 >

『クルマを気軽に利用できない人の外出率』

➤第6回近畿圏パーソントリップ調査結果が公表されていない（調査は令和3年に実施済）ため、公表され次第確認が必要である。

『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』

➤令和4年度の現状値は6.1%で目標値の8.0%には届かなかったものの、地域主体型交通の導入やバス無料乗車券などの様々な取組により、昨今のコロナ禍であるにも関わらず現状値（5.6%）より増加している。

➤目標値を算出した調査結果である「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」は、令和2年1月調査であることから、令和2年度及び令和3年度に実施した地域主体型交通の導入や法華口駅行き違い施設整備などの公共交通事業の状況が踏まえられていないことから、次回調査結果ではさらなる割合向上が期待できる。

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 (H29)	現状値 (H30~R3)	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	27,547 人/年 〔 2017 (H29) 年度 〕	26,456~31,727 人/年 〔 2018 (H30) 年度~ 2021 (R3) 年度 〕	30,000 人/年 〔 2022 (R4) 年度 〕
北条鉄道利用者数※4 北条鉄道の年間利用者数	328,176 人/年 〔 2017 (H29) 年度 〕	278,217~338,782 人/年 〔 2018 (H30) 年度~ 2021 (R3) 年度 〕	380,000 人/年 〔 2022 (R4) 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

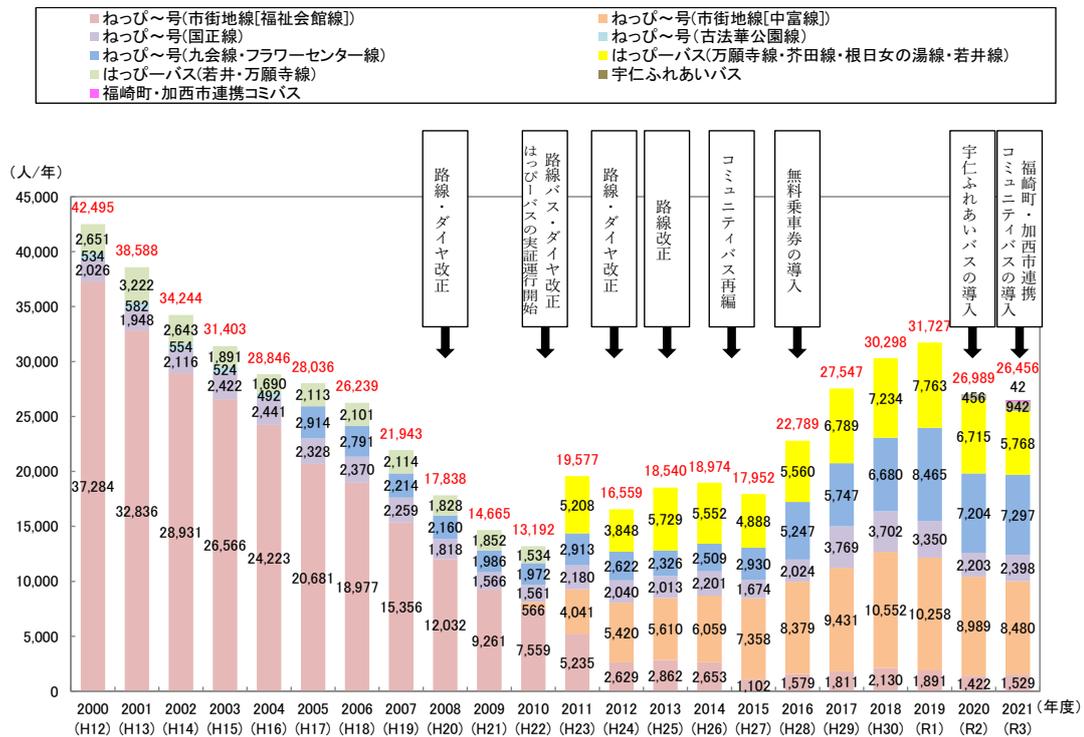
※4) 北条鉄道の年間利用者数を計上

< 達成状況の評価 >

『コミュニティバス等利用者数』

▶利用者数は令和元年度までは増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症による外出抑制により令和2年度、令和3年度は利用者数が大きく減少している。しかしながら、地域主体型交通の導入による利用者の純増やコミバスの運行改善等の様々な取組により、平成30年度から令和3年度の現状値は26,456~31,727人/年(令和元年度が31,727人/年)で、コロナ禍であったにも関わらず目標値の30,000人/年以上を達成している。

< コミュニティバス等乗車人員の推移 >



※1) 古法華公園線は2004 (H16) 年度で廃止。

※2) 青野原病院線は2005 (H17) 年度より導入。その後、青野原病院線は青野原病院移転に伴い、九会までの運行に変更(2015 [H27] 年10月)となり、名称も九会線に変更となった。

※3) フラワーセンター線は(2015 [H27] 年4月)に導入。

※4) はっぴーバス、中富口線は2011 (H23) 年2月1日より導入。
(但し、はっぴーバスの2010 (H22) 年度分は計上していない)

※5) 加西市コミュニティバスの若井線、万願寺・芥田線は2011 (H23) 年3月31日で廃止。その後、はっぴーバスとして、万願寺線・芥田線・根日女線・若井線の4系統で運行。

※6) 宇仁ふれあいバスは(2020 [R2] 年10月)より導入

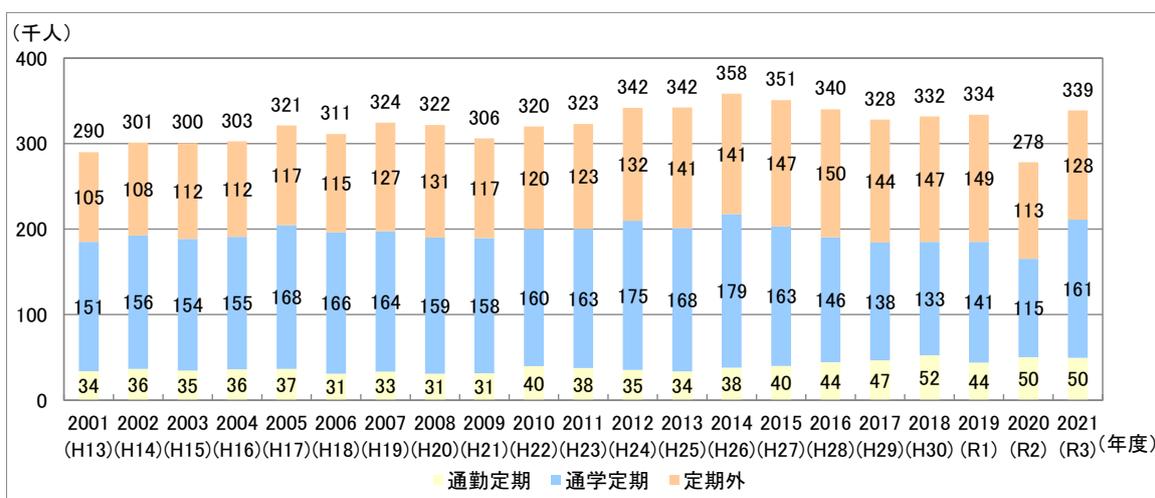
※7) 福崎町・加西市連携コミュニティバスは(2021 [R3] 年4月)より導入

出典) 加西市所管データ

『北条鉄道利用者数』

▶利用者数は令和元年度までは微増、横ばい傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症による外出抑制により令和2年度は利用者数が大きく減少している。しかしながら、令和3年度においては法華口駅の鉄道行き違い施設整備による運行本数増便（4往復）を実施するなど、サービスの拡充が図られている。これにより利用者数は大きく回復し、コロナ禍以前と同程度の利用者数となっている。数値目標としては、平成30年度から令和3年度の現状値は278,217～338,782人/年（令和3年度が338,782人/年）で目標値の380,000人/年には届かなかったものの、現状値（328,176人/年）より増加しており、前述のサービス拡充が利用者増に大きく寄与していると考えられる。

< 鉄道乗車人員の推移 >



出典) 加西市統計書

「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 (H29)	現状値 (R4)	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]	3,332 人/年 [2022 (R4) 年度]	3,700 人/年 [2022 (R4) 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]	8,711 人/年 [2022 (R4) 年度]	7,300 人/年 [2022 (R4) 年度]

※5) コミュニティバス等利用者及び路線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定し、年間利用者数に乗じて算出

※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定し、北条町駅年間乗降者数に乗じて算出

< 達成状況の評価 >

『バスーバス乗り継ぎ者数』

➤令和4年度の現状値は3,332人/年で目標値の3,700人/年には届かなかったものの、加西市内を運行するバス相互の乗継割引やコミバス等の乗継改善(バス相互の接続強化や待ち時間の短縮など)等により、昨今のコロナ禍であるにもかかわらず現状値(3,300人/年)より若干増加している。

『鉄道ーバス乗り継ぎ者数』

➤北条鉄道の行き違い施設整備やコミバス等の乗継改善(バス・鉄道の接続強化など)等の様々な取組により、令和4年度の現状値は8,711人/年で目標値の7,300人/年以上を達成している。

「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 (H29)	現状値 (R4)	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]	5.1% [2020 (R2) 年度]	4.4%未満 [2022 (R4) 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	—	総合計画の市民アンケート調査より設定	10% [2022 (R4) 年度]
高齢者における公共交通利用割合※8 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	9.5% [2014 (H26) 年度]	5.8% [2022 (R4) 年度]	10%増加 [2022 (R4) 年度]

※7) 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果より計上

※8) 高齢者アンケート調査結果より計上

< 達成状況の評価 >

『交通手段がないために外出を控えている高齢者割合』

- 令和4年度の現状値は5.1%で目標値の4.4%未満には届かなかったが、総合時刻表の全戸配布や地域主体型交通の導入等により、コロナ禍においても大幅な割合増加とはならなかった。
- 地域主体型交通の導入やコミュニティバス等の運行改善、北条鉄道の行き違い施設整備など、交通サービスは整備されつつあるものの、住民のニーズに対応しきれておらず、利便の良さも伝えきれていないことが考えられることから、さらなる公共交通事業のサービス拡充や住民への周知・PRが必要であると考えられる。

『公共交通利用が増加した人の割合』 → 『高齢者における公共交通利用割合』

- 総合計画で実施予定であった『公共交通利用が増加した人の割合』の調査は実施していないことから、『高齢者における公共交通利用割合』に変更
- コミュニティバス等や路線バス、北条鉄道利用者アンケート調査結果からも高齢者の減少が現れているとおり、コロナ禍により公共交通利用が控えられたことで、高齢者の公共交通利用割合は減少したと思われる。しかしながら、地域主体型交通の導入やコミュニティバス等の運行改善、北条鉄道の行き違い施設整備など、利用促進に向けた交通サービスは提供し続けており、公共交通ネットワークとしての機能は充実しつつある。このことから、「計画全体に係る外出に関する目標」の『クルマを気軽に利用できない高齢者の趣味や外食等のゆしみな外出をしている人の割合』の増加に現れているとおり、外出機会は創出されているため、コロナ禍の収束や落ち着きが見られれば、公共交通の利用者数は増加すると考えられる。