加西市公共交通総合連携計画

平成21年3月

目　次

序　章　はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

第１章　加西市の交通をとりまく現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

第１節　加西市の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
１．加西市の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
２．人口の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
３．高齢者の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3

第２節　交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
１．加西市の交通体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
２．北条鉄道の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
３．コミュニティバスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
４．路線バスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
５．駅・バス停別の乗降客数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
６．公共交通不便地域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
７．自動車を気軽に利用できない人・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
８．公共交通に対する行政補助額・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11

第２章　上位計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12

第１節　加西市都市計画マスタープラン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
第２節　加西市公共交通活性化計画の整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・13

第３章　交通に対する住民が抱える課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14

第１節　高齢者公共交通アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
１．調査の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
２．公共交通利用の可能性がある高齢者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
３．公共交通が不便なことで困っている高齢者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

第２節　グループインタビュー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
１．開催の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
２．グループインタビューでの主な意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16

第４章　実験運行の概要及び結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17

第１節　実験運行の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17

１．目的・・17

２．内容・・17

第２節　実験運行の結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18

１．コミュニティバスの利用実績・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18

２．コミュニティバス利用者および加西病院通院者ヒアリング・・・・・・・・・19

３．市民アンケート・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20

４．イオンヒアリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22

５．実験運行結果のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

第５章　加西市公共交通総合連携計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24

第１節　計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24

１．課題・・24

２．計画の目的・・25

３．計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25

４．計画の区域・・25

５．計画の期間・・25

６．計画の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

７．計画の目標・・26

第２節　公共交通網の再編・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27

１．公共交通機関別の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27

２．公共交通網の再編方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27

３．市民負担（行政補助）および運賃設定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・29

第３節　事業プログラム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30

１．公共交通網の再編・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30

２．交通結節点整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31

３．公共交通利用促進施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32

第６章　計画の実現に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
第１節　公共交通を支える三者の協力・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
第２節　公共交通施策関連の財源確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
第３節　組織体制の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
第４節　社会情勢の変化に対応した計画の見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・35

序　章　はじめに

加西市は人口約 4.9 万人、人口密度 328 人/km^2（平成 20 年 12 月現在）であり、公共施設，商業施設などが集積する中心市街地と、広大な地域に点在する小さな集落から構成されています。人口は昭和 60 年（1985 年）をピーク（約 5.2 万人）に減少が始まっており、今後さらに減少が続くと予想されています。また年少人口が減少し、老年人口が増加の一途をたどっており、少子超高齢社会への対応が迫られています。

このような中、クルマの免許を持っている高齢者が増加し、高齢者ドライバーが加害者となる人身事故がここ 10 年間で２倍以上と急増しており、高齢者の交通事故対策が急務となっています。

一方、加西市の公共交通は、北条鉄道の利用者が年間 30 万人前後とほぼ横ばいであるものの、コミュニティバスや路線バスの利用者が年々減少しており、本市はその維持のために毎年多額の費用を負担しています。

この背景として、ほとんどの加西市民がクルマで移動しており、本市が過度にクルマに依存した交通体系であることが挙げられます。このような状況は、今後更なる公共交通の収益悪化、クルマを気軽に利用できない人の移動困難、都市活動の拡散化による中心市街地の活力低下、地球温暖化などの環境問題、交通事故の増大など、さまざまな問題を引き起こすことが考えられます。

このため、これからの少子超高齢社会への対応も合わせて、今後本市では公共交通とクルマが適切に分担した交通体系の実現が求められています。

そこで本計画は、過度にクルマに依存した交通体系となってしまった本市において、クルマを気軽に利用できない（移動に困っている）人の移動を公共交通で確保することで、市内・市外の移動の自由度を高めて、活発な交流に基づく中心市街地の活性化を目的として策定しました。

本計画は、平成 20 年３月に策定した「加西市公共交通活性化計画」の方針を基本として、短期・中期的に加西市の望ましい公共交通体系を実現するための施策を、公共交通事業者や関係機関が連携して取りまとめたものです。

公共交通をとりまく社会潮流や地域情勢は今後も常に変化します。この変化に対応できるように、来年度から行う実証運行を通じて、事業および計画の検証・評価，見直しを行うＰＤＣＡサイクルを、加西市公共交通活性化協議会の責任において継続的に実行し、より加西市の交通実態に即した利便性の高い公共交通体系の確立をめざします。

第１章　加西市の交通をとりまく現状

第１節　加西市の現状

１　加西市の概要

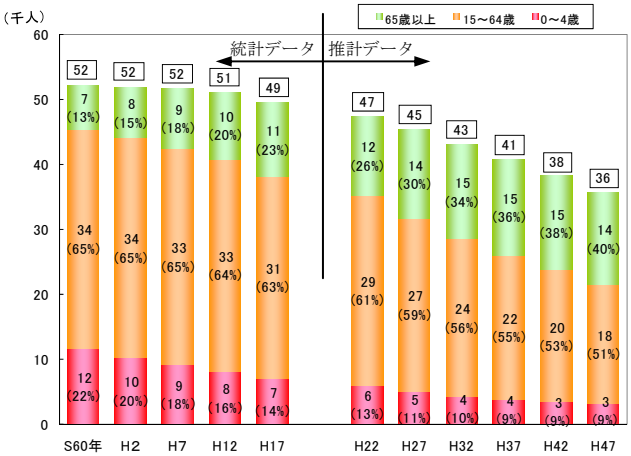
加西市は、播磨地域のほぼ中央に位置し、北は西脇市・多可町・市川町、東は小野市・加東市、南は加古川市、西は姫路市・福崎町に接しています。東西 12.4km、南北 19.8km、総面積 150.95km^2 の緑豊かなまちで、瀬戸内式気候に属しており、冬季の降水量が少なく、温暖で暮らしやすい地域です。

２　人口の状況

加西市の人口は、昭和 60 年（1985 年）の約 5.2 万人をピークに人口減少が始まっており、平成 17 年（2005 年）には５万人を割りました。少子高齢化も進展しており、平成 17 年（2005 年）には高齢化率 23%と超高齢社会に突入しています。人口問題研究所が推計した年齢構成別将来人口では、今後もこの少子高齢化はますます進展していくと予想されています。

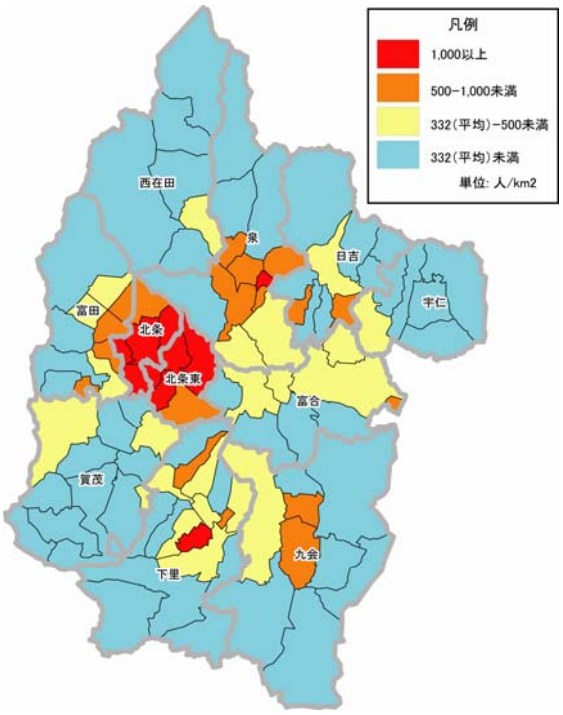
加西市の人口分布状況は、都市核がある北条・北条東地区、地域核がある九会地区，泉地区，下里地区の一部に人口が集中しています。都市核および地域核以外は、人口密度 500 人/km^2 未満の地区がほとんどであり、低密な居住地が広がっています。

＜　年齢構成別人口の推移　＞



出典：H17 以前：加西市統計データ
H22 以降：人口問題研究所　市区町村別将来推計人口
（平成 20 年 12 月推計）

＜　地域別人口密度　＞



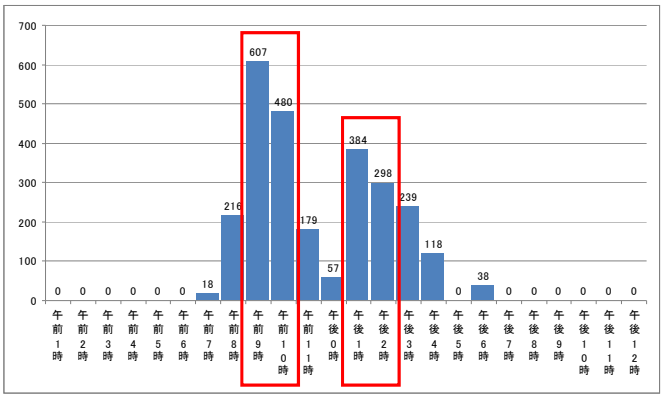
出典：加西市統計データ（平成 19 年 8 月現在）

3　高齢者の現況

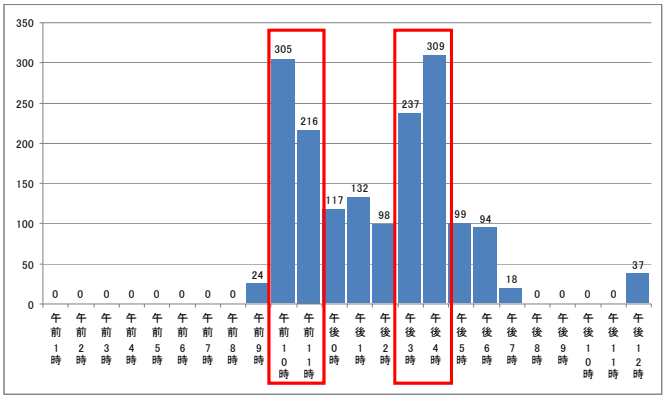
高齢者は９時・10 時台に目的地に着くように外出し、10 時・11 時台に用事を済ませ帰宅し始める人が多くなっています。また、13 時・14 時台に目的地に着くように外出し、15 時・16 時台に用事を済ませ帰宅し始める高齢者が多くなっています。この時間帯に合うように公共交通を導入するためには午前２往復，午後２往復の計４往復の便が必要となります。

＜　高齢者の移動時間帯　＞

【行きの到着時刻帯集計】



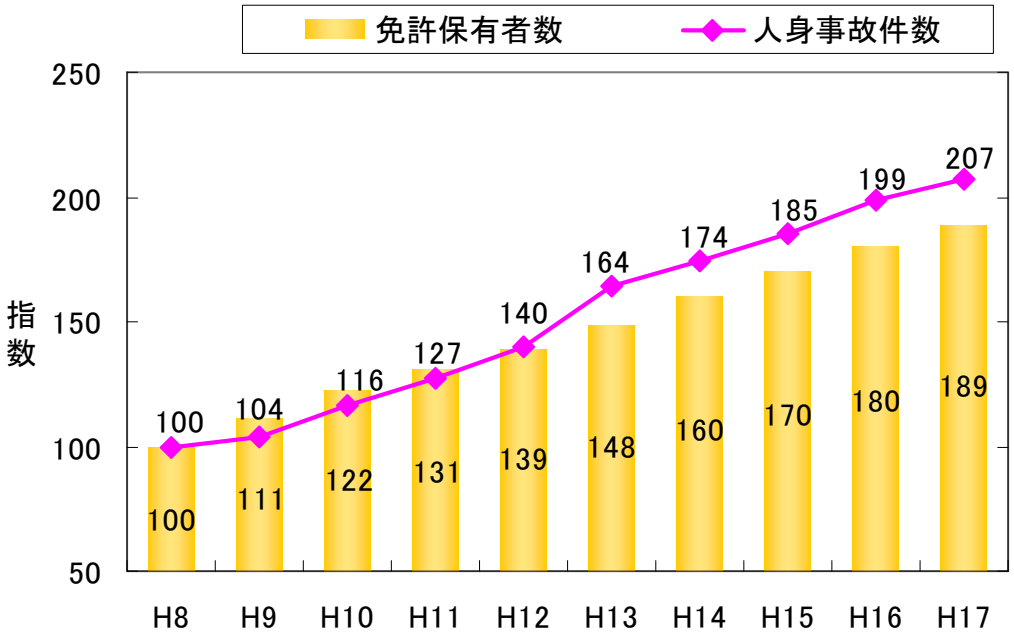
【帰りの出発時刻帯集計】



出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

兵庫県内における高齢者の自動車普通免許保有者数は、平成８年（1996 年）から平成 17 年（2005 年）までの 10 年間で約２倍に増加しているのと同様に、高齢者ドライバーが加害者（第１当事者）となる人身事故件数も 10 年間で２倍以上と急増しており、高齢者の交通事故対策が急務となっています。

＜　高齢者の免許保有者数及び人身事故件数の推移　＞



注 1）免許保有者数、人身事故件数とも平成８年を基準とした兵庫県内の推移を指数で示している。
注 2）人身事故件数は、第１当事者（原付以上）の件数を示している。
　　第１当事者とは交通事故に関係した者のうち、過失（違反）が最も重いものをいい、過失（違反）同程度の場合は、被害の軽いものをいう。
出典：兵庫県警察本部インフォメーション交通研究所号外（平成 18 年７月）

第２節　交通の現状

1　加西市の交通体系

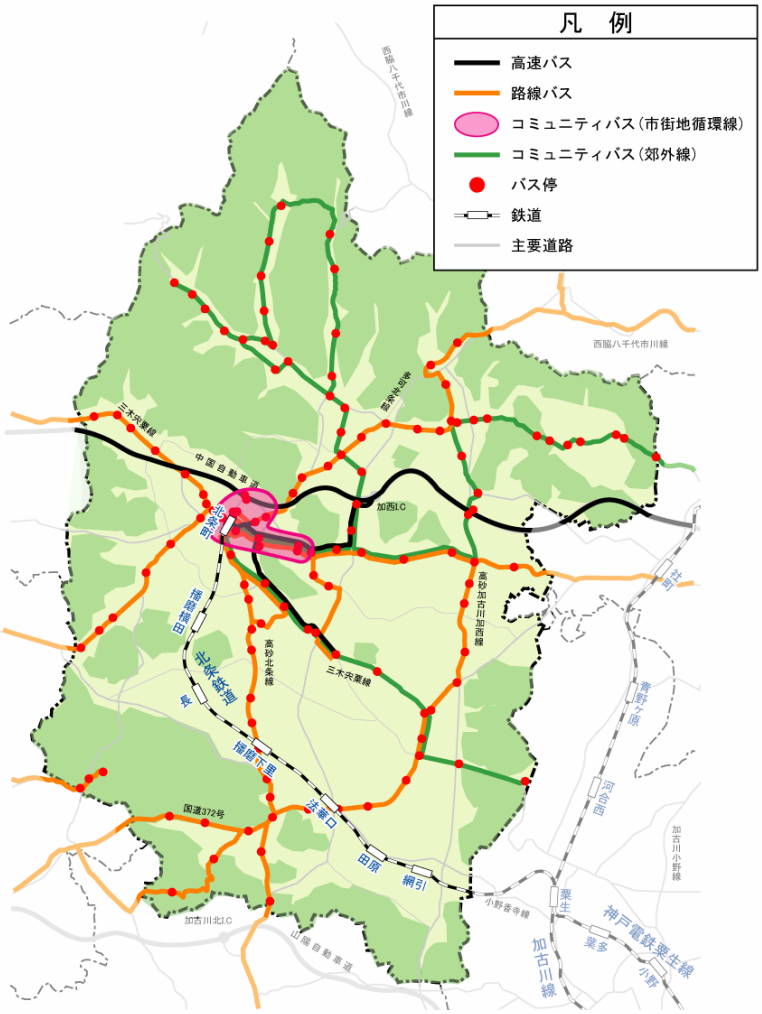
加西市内を運行している公共交通は、北条鉄道，高速バス，路線バス，コミュニティバス，タクシーがあり、バス路線網は北条町駅を中心に放射状に広がっています。また、北条地区の市街地には、コミュニティバス市街地循環線が運行しています。

市町別の利用交通手段の割合では、加西市の自動車利用は 75%と他の市町と比較しても非常に高くなっています。また、鉄道やバスの公共交通利用は 4%と非常に低くなっています。

加西市民の年齢構成別利用交通手段の割合は、5 歳～14 歳では徒歩が最も高く、15 歳以上では自動車利用が約 8 割と最も高くなっています。65 歳以上の高齢者においても、同じく自動車利用が約８割と非常に高くなっています。

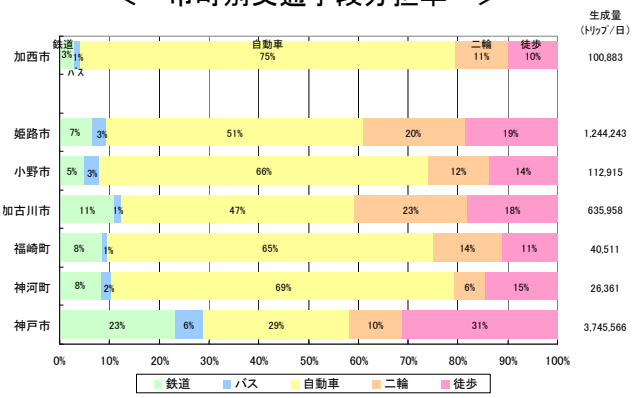
このように、加西市は過度に自動車に依存した交通体系となっています。

＜　加西市の公共交通　＞



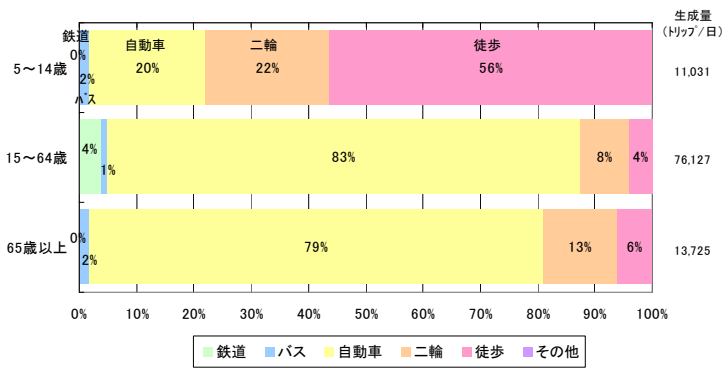
平成20年10月1日現在

＜　市町別交通手段分担率　＞



注）代表交通手段により集計
出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

＜　年齢構成別交通手段分担率　＞



注）代表交通手段により集計
出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

2　北条鉄道の現状

北条鉄道には、営業キロ 13.6ｋｍ（単線閉塞区間）の中に８つの駅（有人駅２、無人駅６）があります。各駅の状況は下記のとおりで、駐車場（敷地内の駐車スペース含）や駐輪場などの施設については概ね整備されています。ただ、駐輪場については、法華口駅に新設、播磨横田駅には増設する必要があります。また、トイレについても、老朽化がすすんだ箇所が多くあるため、今後、トイレ整備を検討する必要があります。

北条鉄道には５つの駅舎が存在していますが、市街地再開発事業で改築された北条町駅とJR 駅の粟生駅を除く、長駅・播磨下里駅・法華口駅の３駅は大正初期に建設されて以降、本格的な改修などが行われていないため、かなりの老朽化がすすんでいます。近年、建物の耐震性について頻繁に議論されていますが、これらの駅は耐震の面からみると不十分な点も多くあります。一方、北条鉄道の駅舎は加西市の田園風景に溶け込んだ昔なつかしの佇まいが残っているため、遠方から訪れる人も多いことから、今後は、建物の安全性確保と建物の持つ歴史意義などを複合的に勘案しながら３駅のあり方について検討する必要があります。

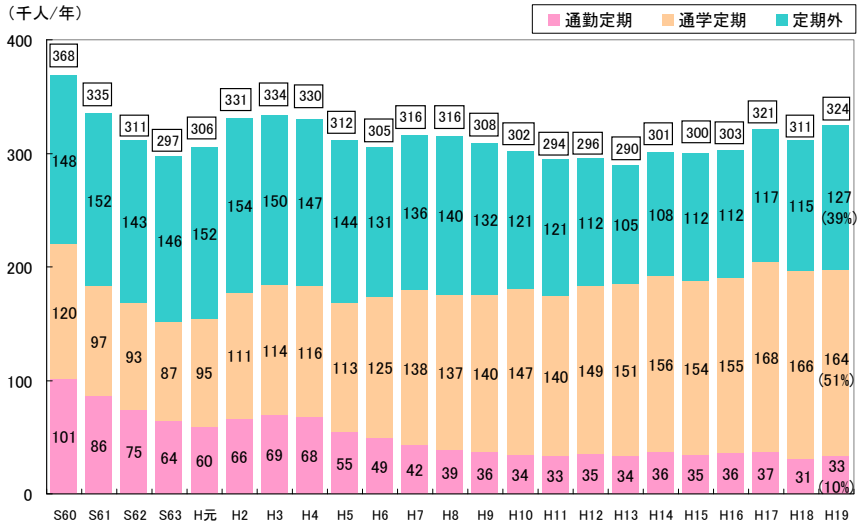
＜　駅の整備状況　＞

	有人駅	駅舎	駐車場	駐輪場	バリアフリー	バス停	待合室	トイレ	（水洗化）	自動販売機	観光案内版	レンタサイクル
北条町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
播磨横田	×	×	○	○	×	○	○	○	○	○	○	×
長	×	○	○	○	○	×	○	○	×	○	○	×
播磨下里	×	○	○	○	×	○	○	○	×	○	○	×
法華口	×	○	○	×	○	○	○	○	×	○	○	×
田原	×	×	○	○	×	×	○	×	×	○	○	×
網引	×	×	○	○	×	×	○	○	×	○	○	×
粟生	×	○	×	○	×	×	○	○	×	○	○	×

出典：北条鉄道中期経営計画書

このような中、北条鉄道の乗車人員は、年間 30 万人前後でほぼ横ばい状態が約 20 年間続いています。乗車人員の内訳は、通勤定期の割合が年々減少し、通学定期の割合が増加しており、平成 19 年（2007 年）においては、北条鉄道乗車人員の半数以上（51％）を通学定期が占めています。

＜　北条鉄道の乗車人員の推移　＞



出典：北条鉄道㈱統計データ

3　コミュニティバスの現状

加西市のコミュニティバスは、市街地循環線と郊外３路線があります。郊外線であった古法華公園線が平成 16 年（2004 年）に廃止され、新たに青野原病院線が導入されて郊外線の利用者が増加しましたが、コミュニティバス全体の乗車人員は、平成 12 年（2000 年）から減少し続けています。

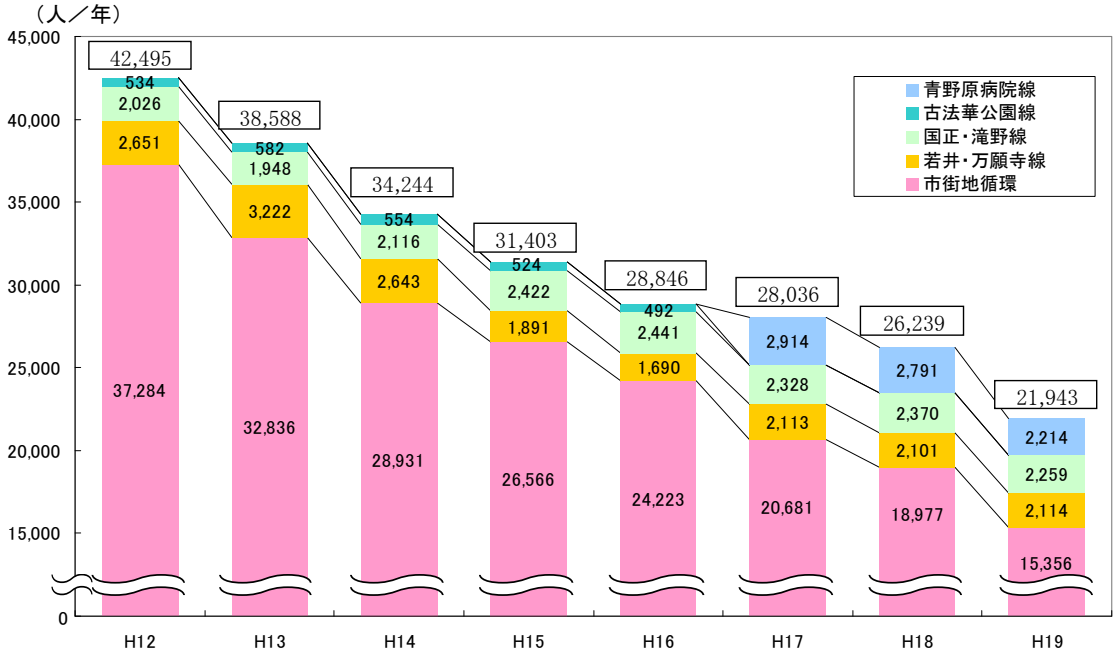
特に、市街地循環バスの乗車人員の減少が著しく、平成 19 年（2007 年）の利用者は、平成 12 年（2000 年）の半数以下となっています。また、郊外３路線の乗車人員は横ばい状態であるものの、各路線とも年間 2,000 人程度と非常に少ない利用状況です。

＜　コミュニティバスの概要　＞

路線	ルート	便数	乗車人員		
			１年計	１日平均	１便平均
市街地循環線	**大循環**（アスティア→加西病院→福祉会館→加西病院→高速北条バス停前→アスティア）	2 便/日	15,356 人/年	62.7 人/日	3.9 人/便
	中循環１（アスティア→加西病院→高速北条バス停前→アスティア）	4 便/日			
	中循環２（アスティア→加西病院→福祉会館→加西病院→アスティア）	3 便/日			
	小循環（アスティア→加西病院→アスティア）	7 便/日			
青野原病院線	アスティア→フラワーセンター→青野原病院	2 便/日	2,214 人/年	9.0 人/日	4.5 人/便
国正滝野線	アスティア→別府→多可野農協→滝野駅	2 便/日	2,259 人/年	9.2 人/日	4.6 人/便
若井万願寺線	アスティア→若井→万願寺→芥田→アスティア	2 便/日	2,114 人/年	8.6 人/日	4.3 人/便

※平成 19 年度結果
出典：加西市所管データ

＜　コミュニティバス乗車人員の推移　＞



※古法華公園線は H16 で廃止。青野原病院線は H17 より導入。
出典：加西市所管データ

4　路線バスの現状

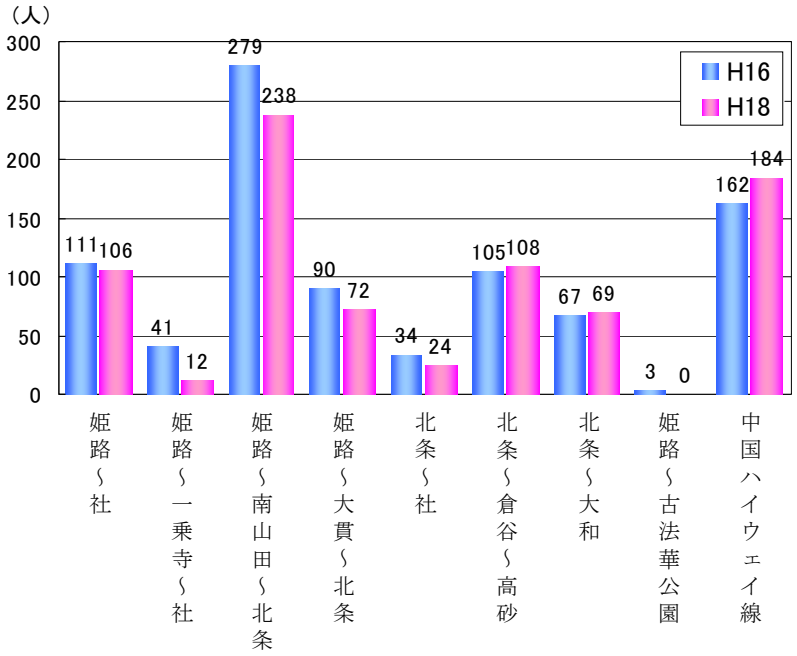
加西市内の路線バスは全て神姫バスによって運行されており、中国縦貫自動車道を走る高速バスは西日本ＪＲバスと神姫バスによって共同で運行されています。

平成 16 年（2004 年）と平成 18 年（2006 年）の乗降者数の推移では、路線バスはほとんどの系統が減少している一方、高速バスは増加しています。

＜　路線バスの市内運行本数　＞

路線名	運行本数		※ 上り・下り計
	平日	土・日・祝	備考
姫　路　～　社	14	14	平成 20 年 4 月 1 日現在
姫路～一乗寺～社	8	8	平成 20 年 4 月 1 日現在
姫路～南山田～北条	31	33	平成 20 年 10 月 28 日現在
姫路～大貫～北条	16	14	平成 20 年 10 月 28 日現在
北　条　～　社	4（内 2）	—	（ ）内は別府～北条 平成 20 年 10 月 28 日現在
北条～倉谷～宝殿	4(8)	6	（ ）内は高砂まで 平成 20 年 4 月 1 日現在
北　条　～　大　和	8	—	平成 20 年 4 月 1 日現在
中国ハイウェイバス （中国道本線のみ）	52	52	平成 20 年 4 月 1 日現在
中国ハイウェイバス （アスティアかさい発着）	20	20	平成 20 年 4 月 1 日現在
津山エクスプレス京都号	8	8	事前に予約必要
山崎・中国道・三ノ宮線	8	8	平成 20 年 4 月 1 日現在

＜　路線バス・高速バス乗降者数の推移　＞



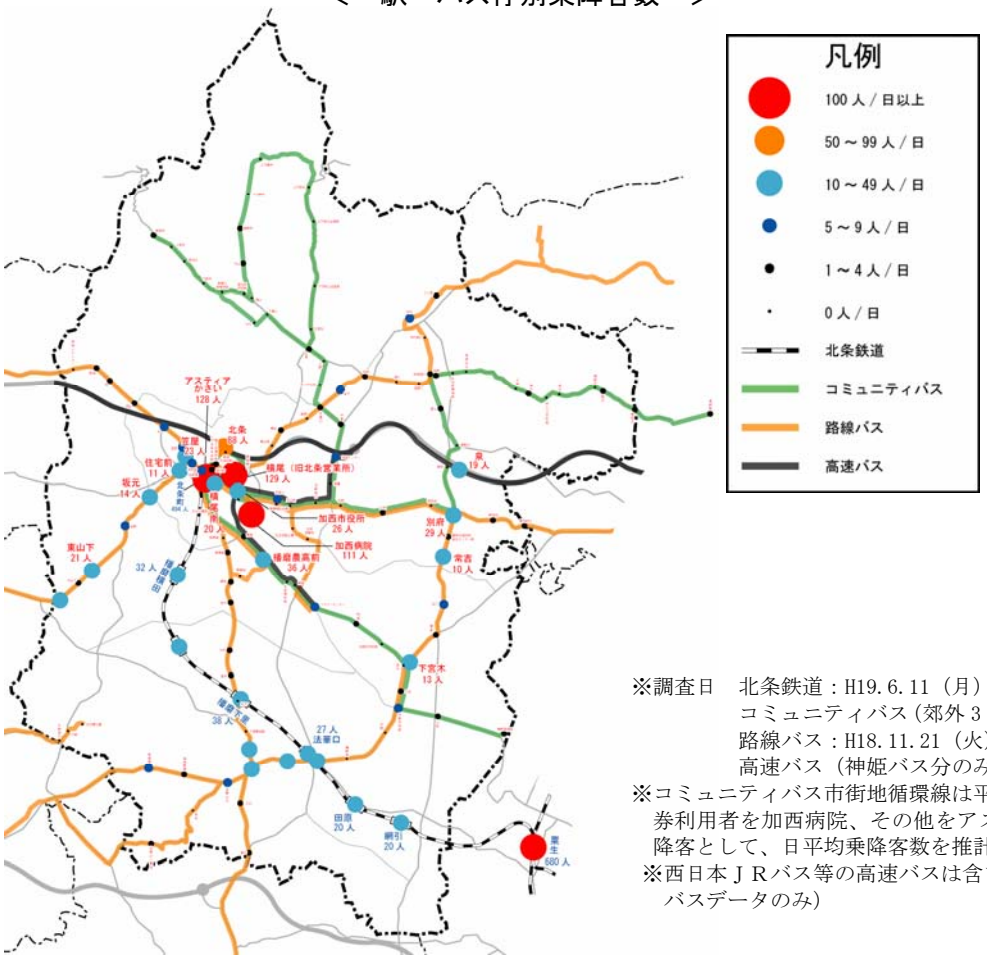
※平成 18 年 11 月平日 1 日あたりの加西市内バス停における乗降者数
西日本ＪＲバス等の高速バスは含まれていない（神姫バスデータのみ）
出典：神姫バス所管データ

5　駅・バス停別の乗降客数

北条鉄道の乗降客数が多い駅は北条町駅と粟生駅であり、起点から終点まで利用している人が多くなっています。路線バスの乗降客数が多いバス停は、北条営業所（平成 18 年データであるため移転前），アスティアかさい（北条町駅前），加西病院であり、１日 100 人以上の乗降客数となっています。

また、比較的利用されている（10 人/日以上）駅・バス停は、北条鉄道のその他の駅、路線バスの山田経由姫路行き，姫路～社線であり、概ね１時間に１本の運行頻度の路線で多くなっています。

＜　駅・バス停別乗降客数　＞



※調査日　北条鉄道：H19.6.11（月）
コミュニティバス（郊外 3 路線）:H19.10.29（月）
路線バス：H18.11.21（火）
高速バス（神姫バス分のみ）：H16.11.11（木）

※コミュニティバス市街地循環線は平成 19 年度の病院専用券利用者を加西病院、その他をアスティアかさいでの乗降客として、日平均乗降客数を推計した

※西日本ＪＲバス等の高速バスは含まれていない（神姫バスデータのみ）

＜　主な駅・バス停別乗降客数一覧　＞　（単位:人/日）

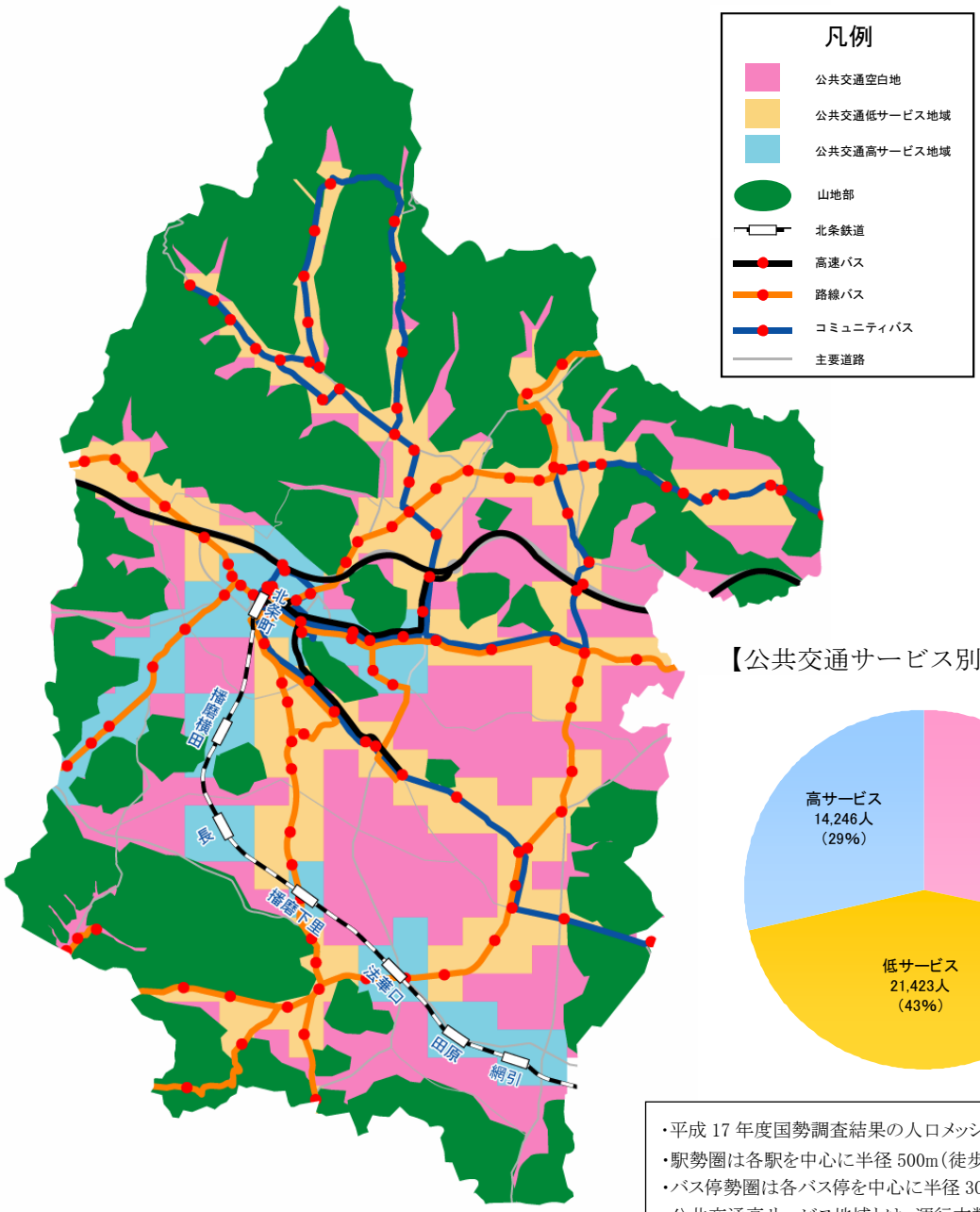
駅	乗降客数	バス停	乗降客数
北 条 町 駅	494	北条営業所	129
播磨横田駅	32	アスティアかさい	128
長　　駅	26	加西病院	111
播磨下里駅	38	播磨農高前	36
法 華 口 駅	27	別府	29
田　原　駅	20	笠屋	23
網　引　駅	20	東山下	21
粟　生　駅	680	西笠原	21

6　公共交通不便地域

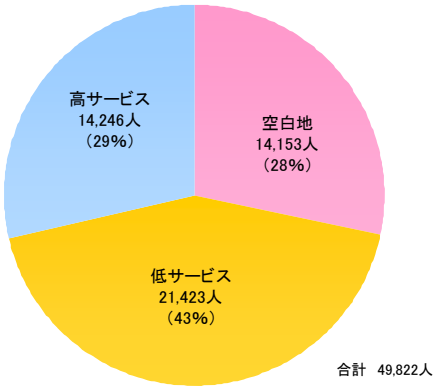
北条鉄道の各駅を中心に半径 500mと、各バス停を中心に半径 300mをそれぞれの徒歩圏と設定し、運行本数と重ね合わせて地区別に公共交通のサービス水準を整理しました。加西市民の内、約３割の人が公共交通の全くない公共交通空白地に居住しており、約４割の人が運行本数 30 本未満の公共交通低サービス地域に居住しています。

すなわち、加西市民の約７割の人が公共交通不便地域に居住しているということであり、公共交通が居住地を充分にカバーできていない状態です。

＜　公共交通サービス水準　＞



【公共交通サービス別人口構成】



出典：平成 17 年国勢調査に関する地域メッシュ統計

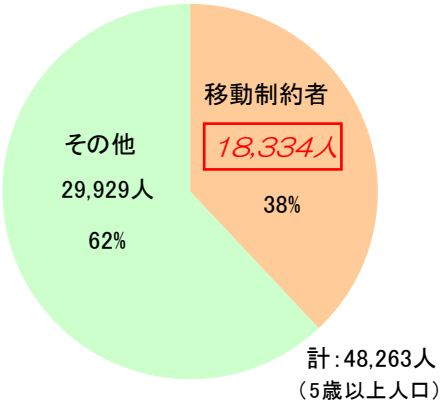
・平成 17 年度国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計
・駅勢圏は各駅を中心に半径 500m（徒歩圏）
・バス停勢圏は各バス停を中心に半径 300m（徒歩圏）
・公共交通高サービス地域とは、運行本数 30 本以上の駅勢圏やバス停勢圏がある地域
・公共交通低サービス地域とは、運行本数 30 本未満のバス停勢圏しかない地域
・運行本数 30 本とは、概ね片方向 1 時間に 1 本の運行頻度
・公共交通空白地とは、駅勢圏やバス停勢圏がない地域

7　自動車を気軽に利用できない人（移動制約者）

自動車を気軽に利用できない人（移動制約者）を「自動車運転免許を持っていない人」または「自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要な 70 歳以上の高齢者」または「その他の人でも自宅に自動車を持っていない人」と設定し推計しました。

推計の結果、加西市民のうち、自動車を気軽に利用できない人（移動制約者）は約 18,000 人であり、市民の約４割を占めています。

＜　自動車を気軽に利用できない人の割合　＞



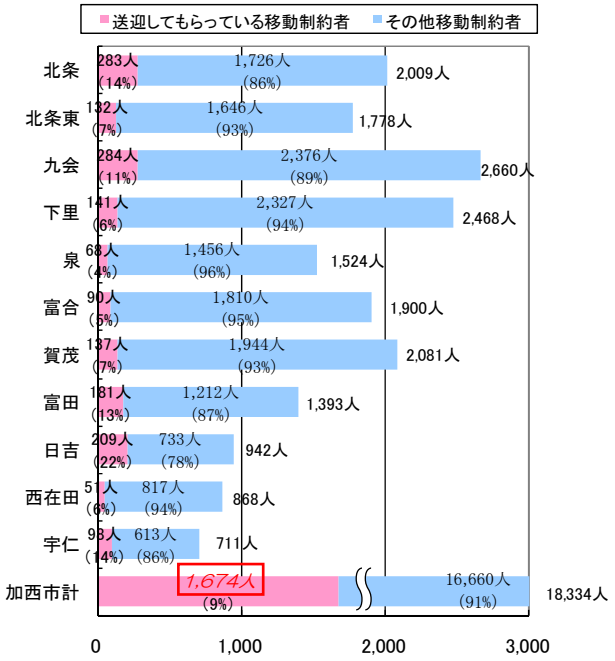
※以下の条件で 1 つでも該当する人を移動制約者として設定
- 70 歳以上の高齢者（自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要）
- 自動車運転免許なし
- 家に自動車がない

出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

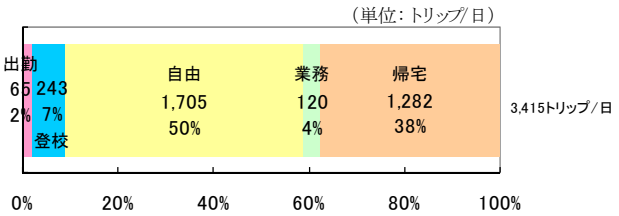
約 18,000 人の移動制約者のうち、約 1,700 人/日の移動制約者が自動車で送迎してもらっています。送迎してもらっている移動制約者の移動目的は、帰宅目的を除くと、自由目的が大半を占めています。自由目的とは、買い物，通院，食事・娯楽などですから、これらに対応した公共交通を整備することが必要と考えられます。

＜　送迎してもらっている移動制約者数　＞

【地区別移動制約者数】



【目的構成】



※以下の条件全てが該当する移動制約者を「自動車で送迎してもらっている」と設定
- 利用交通手段が自動車
- 運転していない
- 同乗者 1 人
- 出発時刻　6 時～22 時
- 到着時刻　6 時～22 時

（他都市においても公共交通が比較的運行している時刻帯）

出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

8　公共交通に対する行政補助額

現在の公共交通に対する行政補助額としては、北条鉄道は経常利益のマイナス 1,520 万円を市が負担しています。コミュニティバスは収支差マイナス 1,900 万円を市と県がそれぞれ負担しています。路線バスは市・県・国合わせて約 1,400 万円の行政補助をしています。

これらを合計すると、加西市全体での公共交通に対する行政補助額は約 4,800 万円になります。行政補助ということは税金を投入しているということですから、これを加西市の人口で割ると、市民１人あたり１年間に 971 円の負担をしていることになります。

＜　現在の公共交通に対する行政補助額　＞

【北条鉄道】

旅客運輸収入	6672万円
運輸雑収	449万円
営業外収益	1515万円
収入合計	8636万円
経費	1億0156万円
経常利益	***△1520万円***
	市負担額

【コミュニティバス】

運賃収入	188万円
運行経費	2,097万円
収支差	***△1909万円***
内、市負担額	1804万円
県負担額	105万円

【路線バス】

行政補助額	***1384万円***
内、市負担額	596万円
県負担額	692万円
国負担額	96万円

【その他】

・高速バス：***行政補助なし***

・タクシー：***行政補助なし***

◎ ***加西市全体での公共交通に対する行政補助額は、4813万円/年***

内、市負担額	3920万円
県負担額	797万円
国負担額	96万円

加西市人口49,549人(平成20年3月現在)であり、***市民1人あたりの負担額　971円/人･年***

※平成 19 年度の行政補助額により算出

第２章　上位計画

第１節　加西市都市計画マスタープラン

加西市都市計画マスタープランでは、将来の都市構造を以下のように示し、都市核，地域核の育成、都市核，地域核や交流拠点などを中心として、鉄道軸や地域軸などの軸を公共交通と自動車交通により形成し、“花と文化の交流都市「加西」”の実現を目的としています。

＜　将来都市構造図　＞

【都市核】

既成市街地（北条町駅西側）と新興市街地（北条町駅東側）の役割分担と連携を考慮しながら都市機能の集積を図る。

【地域核】

都市核を補完するとともに、地域における日常生活の利便を向上させるよう、生活支援を中心とする商業サービス機能の集積を図る。

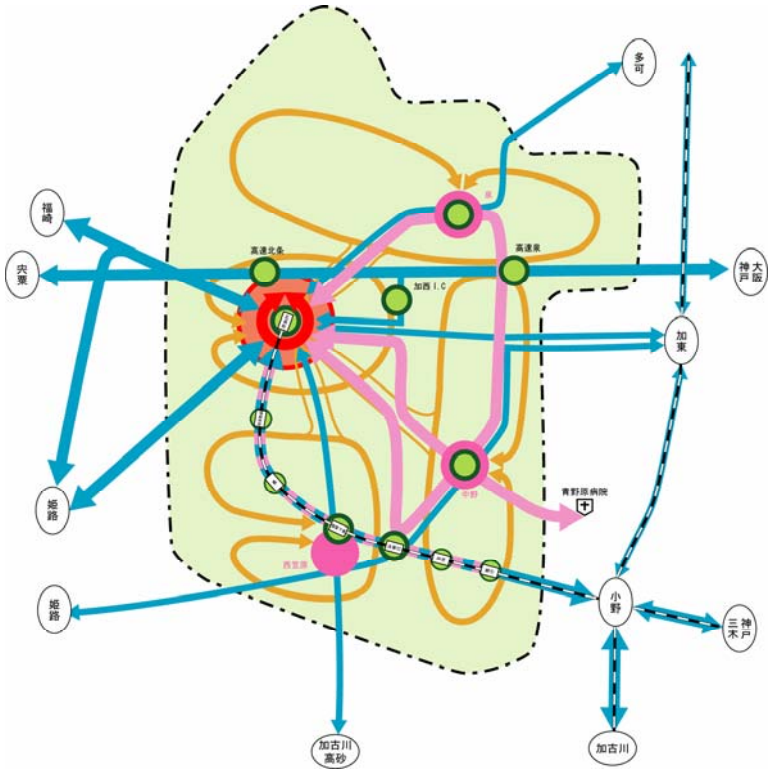
第２節　加西市公共交通活性化計画の整備方針

加西市公共交通活性化計画は、都市計画マスタープランの目的を公共交通の立場から達成していくために、公共交通体系の整備に向けた長期的な基本計画として、平成 20 年３月に策定しました。

加西市公共交通活性化計画では、以下の６つの整備方針を定め、市民が利用しやすい公共交通体系の実現をめざします。

・都市核を育成するために ➡「 ① 歩行者でにぎわう中心市街地の形成」
・都市核と地域核の交流を支えるために
➡「 ② 市内交流を支える公共交通基幹軸の整備」
・市外との交流を活発にするために
➡「 ③ 市外連携を強化する公共交通基幹軸の整備」
・加西市の 70%以上が公共交通不便地域という課題への対応として
➡「 ④ 公共交通不便地域への対応」
・都市核，地域核の育成および交通手段相互の連携強化のために
➡「 ⑤ 交通手段相互の連携強化に向けた交通結節点の整備」
・加西市の交通は過度に自動車に依存していることから、環境にやさしく安全・安心に移動できる公共交通の利用促進として
➡「 ⑥ クルマ社会からの脱却に向けたソフト施策の推進」

＜　めざすべき公共交通体系　＞



＜　整備方針　＞

① 歩行者でにぎわう
中心市街地の形成

② 市内交流を支える
公共交通基幹軸の整備

③ 市外連携を強化する
公共交通基幹軸の整備

④ 公共交通不便地域への対応

⑤ 交通手段相互の連携強化に
向けた交通結節点の整備

⑥ クルマ社会からの脱却に
向けたソフト施策の推進

第３章　交通に対する住民が抱える課題

第１節　高齢者公共交通アンケート調査

１　調査の概要

高齢者の行動やバス・乗合タクシーに対するニーズ等の把握を目的として、平成 20 年３月に、老人クラブの協力のもと高齢者公共交通アンケート調査を実施しました。

＜　調査の概要　＞

目　的	高齢者の行動やバス・乗合タクシーに対するニーズ等の把握
時　期	平成 20 年 3 月
実施主体	加西市、老人クラブ
対　象	加西市内の老人クラブに所属している人。
方　法	アンケート調査票を老人クラブが配布・回収
主な質問内容	・よく行く施設　・利用交通手段　・外出回数　・外出時間帯 ・運転免許の有無　・公共交通を利用するための最低限のサービス水準　など
回答者数	4,902 人（回答率 72%）

２　公共交通利用の可能性がある高齢者数

（１）公共交通利用の可能性がある高齢者数（人口ベース）

公共交通利用の可能性がある高齢者を自動車で移動しにくい高齢者として、下記の条件のいずれかに該当する人と設定し推計しました。

・鉄道・バスを利用して外出する人
・車で送迎してもらっている人
・鉄道・バスが不便だから、車を自分で運転している人
・鉄道・バスが不便だから、徒歩や二輪で外出している人
・鉄道・バスが不便だから、外出しない人

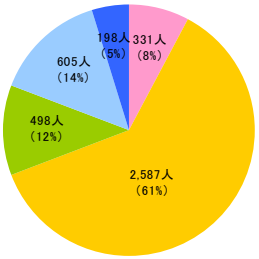
推計の結果、公共交通利用の可能性がある高齢者は約 5,400 人です。また、通院・買い物目的において、鉄道・バスが不便だから外出しないという人は比較的少ないことから、高齢者にとって通院・買い物は生活必需であることがわかります。その通院・買い物目的では、公共交通利用の可能性がある高齢者数のうち、半数以上の人が送迎されています。

	行く・鉄道、バス	行く・車（送迎）	行く・車（運転）・鉄道バス不便	行く・徒歩二輪・鉄道バス不便	行かない・鉄道バス不便
通院	331	2,587	498	605	198
買物	135	2,112	494	549	296
JA・郵便局・役所等	66	1,241	493	622	430
その他（娯楽等）	48	783	330	233	867

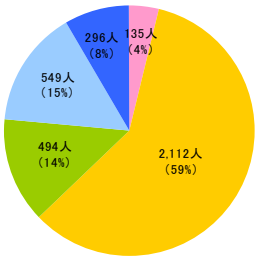
重複を考慮して推計：*5,425 人*

※表とグラフの色を対応させています

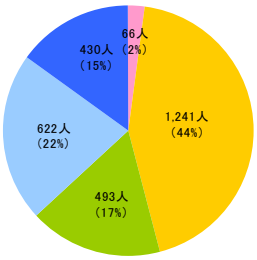
【通院】



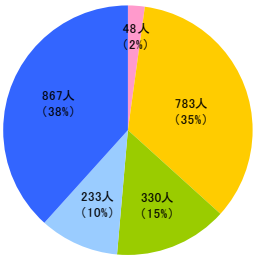
【買い物】



【JA・郵便局等】



【その他（娯楽等）】



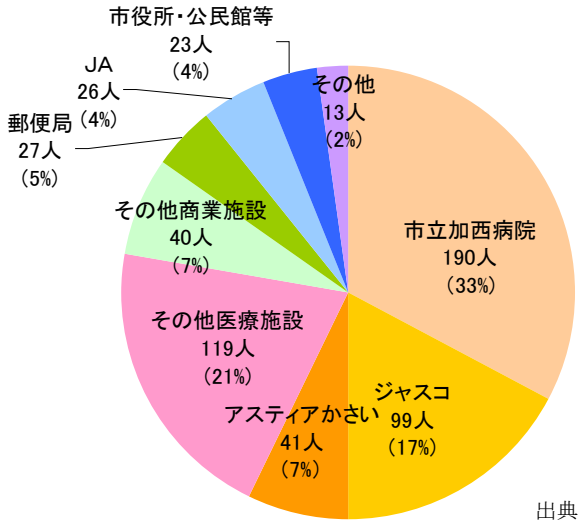
出典：高齢者公共交通アンケート調査結果

（２）公共交通利用の可能性がある高齢者数（１日あたり）

公共交通利用の可能性がある高齢者数に、外出率と外出頻度を考慮し、１日あたりの公共交通利用の可能性がある高齢者数を推計しました。なお、この推計は具体的な目的地が記入された回答者で推計しました。

１日あたりの公共交通利用の可能性がある高齢者は約 600 人/日であり、それらの人の目的地としては「加西病院」「ジャスコ」「アスティアかさい」で約６割を占めています。その他の施設は医療施設，商業施設，ＪＡ，郵便局，市役所などです。

＜　目的地別にみた公共交通利用の可能性がある１日あたりの高齢者数　＞



合計：578人/日

出典：高齢者公共交通アンケート調査結果

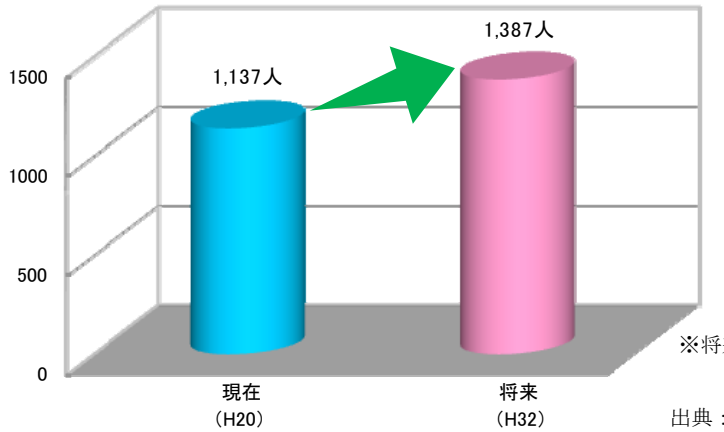
３　公共交通が不便なことで困っている高齢者数

公共交通利用の可能性がある高齢者（約 5,400 人）のうち、公共交通が不便なことで困っている高齢者を以下のように設定し推計しました。

・「鉄道・バスが不便だから」通院や買い物に送迎してもらっている人 ・「鉄道・バスが不便だから」通院や買い物に行かない人

推計の結果、公共交通が不便なことで困っている高齢者は、現在においても約 1,100 人います。この状態のまま高齢化が進展すると、約 10 年後の平成 32 年には、公共交通が不便なことで困る高齢者は約 1,400 人に増加してしまいます。

＜　公共交通が不便なことで困っている高齢者数とその推移　＞



※将来の結果は、現在と将来の高齢化率の進展から算出

出典：高齢者公共交通アンケート調査結果

第２節　グループインタビュー

1　開催の概要

平成 20 年３月に実施した高齢者公共交通アンケートでは把握できない「普段の移動で困っていること」や「公共交通に対するニーズ」等の把握を目的として、平成 20 年７月に市内５地区で、老人クラブの協力のもと、グループインタビューを実施しました。

＜　開催の概要　＞

目　　的	平成 20 年 3 月に実施した高齢者公共交通アンケートでは把握できない「普段の移動で困っていること」や「公共交通に対するニーズ」等を把握するため
時　　期	平成 20 年 7 月
実施主体	加西市公共交通活性化協議会、加西市老人クラブ連合会
実施対象	加西市老人クラブ連合会会員
出席者数	北条・富田：16 名 賀茂・下里：10 名 九会・富合：　9 名 宇仁・日吉：11 名 泉・西在田：21 名 　合　計　：67 名

2　グループインタビューでの主な意見

● 普段の移動で困っていること

・バスの便数が少ないから利用したくても利用できない
・送迎してもらうことが多い
・送迎してもらうのではなく、買い物に1人で行きたいが利用できる公共交通がない
・送迎してもらうのは気を遣う
・送迎してくれる人がいない高齢者は、買い物や病院に行くのに困っている（北条鉄道まで約2kmの道のりを往復歩いたり、送迎してもらえる日まで待ったり、仕方なくクルマを運転するなど）
・クルマがないと移動（生活）できない

● バス等の運行方法について

・***市立加西病院まで乗り換えなしで行きたい***
・乗り換えは不便である
・曜日限定でも公民館まで来る公共交通がほしい
・公民館までだと、まだ遠い人もいる
・自由乗降区間があれば利用しやすい
・***曜日限定にしたり、小さい車両にして1日あたりの運行本数を増やしてほしい***
・***せめて1日に3便ほしい、2便であると行き帰りの時間が完全に限定されてしまう***
・***若井万願寺線の迂回が大きい***

● 公共交通の利用料金について

・利用者の小額の料金負担はやむを得ない。便利であれば、少々高くてもよい
・料金を安くしてほしい
・高齢者フリーパスの検討が必要ではないか

● その他

・***公共交通利用促進のＰＲが足りないのではないか***
・***公共交通マップ等を配布してはどうか***
・市民も公共交通にもっと関心を持つべきである

※複数の地区で、複数の人から出た主な意見を整理しています

第４章　実験運行の概要及び結果

第１節　実験運行の概要

１　目的

・公共交通運行計画の一部を実際に運行することにより、実証運行・本格運行に向けた改善点および問題点の把握
・市民に対する公共交通のＰＲによる公共交通利用促進
・コミュニティバスの利便性向上に向けた実験

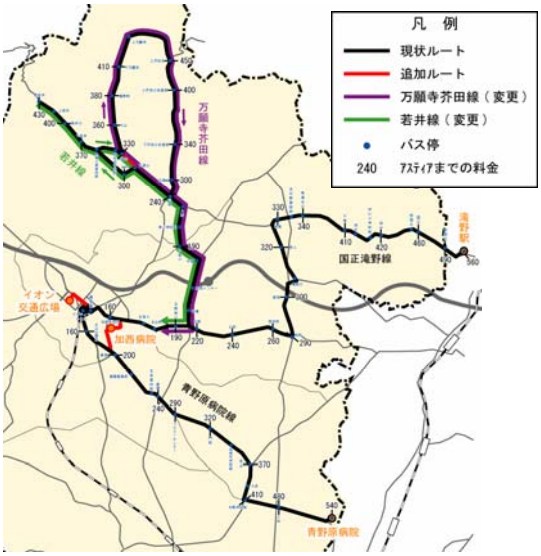
２　内容

・加西病院まで乗り換えなしで行けるように、郊外線を加西病院経由に変更
・１日あたりの運行本数を増やすため、郊外線を１日２便から３便に増便
・ただし、運行可能な車両の関係から曜日限定運行に変更
・若井万願寺線の大きな迂回を解消するため、若井線と万願寺芥田線に系統を分割
・イオンオープンによる渋滞対策および市民ニーズへの対応として、コミュニティバス全てをイオン経由に変更
・市街地循環線のわかりやすい運行をめざし、ルートやダイヤを変更
・実験運行の変更内容を市民の皆さんに知っていただくために、パンフレットを加西市の広報 10 月号（平成 20 年）とともに全戸配布
・実験運行実施日：平成 20 年 10 月 28 日から運行開始

＜　市街地循環線の実験運行内容　＞

区分	内　容
ルート	小循環・中循環・大循環の3種類から、大循環のみとする イオンを経由する 右回りのみの運行から、右回り・左回りを交互に運行する
ダイヤ	わかりやすいダイヤとするため、原則的に30分に1本のダイヤとする 北条鉄道とその他バス路線との接続を考慮

＜　郊外線の実験運行内容　＞



区分	内　容
ルート	加西病院経由とする イオンを経由する 若井万願寺線を２系統に分割する
運行頻度	各系統平日毎日2回の運行から曜日限定にして1日3回の運行へ
時間	各系統1便目は加西病院に行くために設定 各系統2便は加西病院から帰るためと買い物に行くために設定 各系統3便目は加西病院及び買い物から帰るために設定

第２節　実験運行の結果

1　コミュニティバスの利用実績

郊外線の運行日あたりの平均利用者数は、１日２便から３便に増加（曜日限定運行）させたことにより増えました。

コミュニティバスの総利用者数は全体的に減少していますが、一番大きく減少している市街地循環線の減少は、実験運行前では郊外線から乗り継いで加西病院へ行っていた人が、直接郊外線で加西病院に行ったことによる減少と推測され、コミュニティバスを利用している実際の人数は変化していないと考えられます。郊外線を利用して加西病院に行っている人は、２ヵ月で249人です。

したがって、郊外から乗り換えなしで直接加西病院へ行けるようになったため、１ヵ月間にのべ100人以上の人が便利になりました。

しかし、郊外線の総利用者数は微減しています。これは曜日限定による利便性低下が原因と考えられます。

＜　運行日あたりの平均利用者数　＞

			実験運行概要	実験運行前	実験運行後		差
コミバス	市街地循環線		・３循環から大循環のみに変更 ・右回りのみから右回り・左回りに変更 ・イオン経由に変更	66.0 人/日 （平成19年11～12月平均）	40.4 人/日 （平成20年11月10～14日、12月22～26日平均）		△ 25.6 人/日
	郊外線	青野原病院線	・加西病院、イオン経由に変更 ・平日毎日２回運行から、曜日限定の３回に運行に変更	9.8 人/日 （平成19年11～12月平均）	14.9 人/日 （平成20年11～12月平均）		＋ 5.1 人/日
		国正滝野線	・加西病院、イオン経由に変更 ・平日毎日２回運行から、曜日限定の３回に運行に変更	8.9 人/日 （平成19年11～12月平均）	10.4 人/日 （平成20年11～12月平均）		＋ 1.5 人/日
		若井線	・加西病院、イオン経由に変更 ・平日毎日２回運行から、曜日限定の３回に運行に変更 ・若井万願寺芥田線を２系統に分割	9.2 人/日 （平成19年11～12月平均）	10.9 人/日 （平成20年11～12月平均）	9.6 人/日	＋ 1.7 人/日
		万願寺芥田線				12.1 人/日	

＜　総利用者数　＞

			実験運行前			実験運行後		差
			実数	4月～10月の対前年比	対前年比からみた平成20年11月～12月の推計値			
コミバス	市街地循環線		2,640人/2ヵ月 （平成19年11～12月）	0.73	1,927人/2ヵ月	1,694人/2ヵ月 （平成20年11月～12月〔ただし調査日からの推計値〕）		△ 233 人/2ヵ月
	郊外線	青野原病院線	393人/2ヵ月 （平成19年11～12月）	1.05	413人/2ヵ月	387人/2ヵ月 （平成20年11～12月）		△ 26 人/2ヵ月
		国正滝野線	354人/2ヵ月 （平成19年11～12月）	0.82	290人/2ヵ月	260人/2ヵ月 （平成20年11～12月）		△ 30人/2ヵ月
		若井線	367人/2ヵ月 （平成19年11～12月）	0.92	338人/2ヵ月	360人/2ヵ月 （平成20年11～12月）	154 人/2ヵ月	＋22 人/2ヵ月
		万願寺芥田線					206 人/2ヵ月	
		小計	1,114人/2ヵ月	0.93	1,041人/2ヵ月	1,007人/2ヵ月		△ 34 人/2ヵ月
	合計		3,754人/2ヵ月	0.79	2,968人/2ヵ月	2,701人/2ヵ月		△ 267人/2ヵ月

加西病院利用者 249 人/2ヵ月

2　コミュニティバス利用者および加西病院通院者ヒアリング

（１）調査の概要

平成 20 年 12 月 16 日～18 日にかけて、バス車両に調査員が乗って、バス利用者にヒアリングしました。また、平成 20 年 12 月 18 日に、加西病院において待合席でお待ちの方にヒアリングしました。

＜　調査の概要　＞

	コミュニティバス利用者ヒアリング	加西病院通院者ヒアリング
目　　的	コミュニティバス実験運行内容について利用者の意見聴取	コミュニティバス利用の最大の目的地である加西病院において、コミュニティバス実験運行内容についての意見聴取
時　　期	平成 20 年 12 月 16 日～18 日（火・水・木）	平成 20 年 12 月 18 日（木）
実施主体	加西市公共交通活性化協議会	加西市公共交通活性化協議会
対　　象	コミュニティバスを利用している人	加西病院に通院している人
方　　法	バス車両に調査員が乗り、乗車中にヒアリング	待合席でお待ちの方に調査員がヒアリング
主な質問内容	・出発・到着地 ・実験運行について ・住所・年齢等の個人属性　　など	・利用交通手段 ・実験運行について ・住所・年齢等の個人属性　　など
回答者数	市街地循環線：21 名 青野原病院線：　8 名 国正滝野線　：　7 名 若井線　　：　5 名 万願寺芥田線：　9 名 合　計　　：50 名	139 名 （内、コミュニティバスの変更を知っていた人：48 名）

（２）コミュニティバス利用者および加西病院通院者ヒアリング結果

市街地循環線の実験運行における変更内容のイオン経由については便利という回答を得ましたが、右回り・左回りについては便利とわかりにくいという回答が分かれました。

郊外線の実験運行における変更内容の加西病院やイオン経由については便利という回答を得ましたが、曜日限定１日３回運行については、便利と不便という回答が分かれました。

＜　コミュニティバス利用者および加西病院通院者ヒアリング結果一覧　＞

	項　目	対象路線	市街地循環線	青野原病院線	国正滝野線	若井線	万願寺芥田線	加西病院利用者	合　計
ルート	イオンまで便利	全路線	11	5	1	2	7	9	35
	イオンまで遠回り	全路線	0	1	1	0	0	0	2
	福祉会館まで遠回り	市街地循環線	1	－	－	－	－	－	1
	右回り・左回り便利	市街地循環線	6	－	－	－	－	4	10
	右回り・左回りわかりにくい	市街地循環線	6	－	－	－	－	5	11
	加西病院まで乗換なし便利	郊外線	－	5	1	1	7	8	22
	加西病院寄ると遠回り	郊外線	－	0	0	1	0	0	1
	若井線と万願寺芥線が別になって便利	若井線 万願寺芥田線	－	－	－	3	2	1	6
ダイヤ	全バス停で概ね30分に1本便利	市街地循環線	12	－	－	－	－	3	15
	行きたい方向の便が減って不便	市街地循環線	2	－	－	－	－	2	4
	1日3便になって便利	郊外線	－	2	0	2	4	4	12
	曜日限定になって不便	郊外線	－	4	4	2	5	4	19

※加西病院利用者は、実験運行によるコミュニティバスの変更を知っていた人のみで集計

3　市民アンケート

（１）調査の概要

平成 21 年 1 月～2月にかけて、実験運行をおこなっているコミュニティバス沿線住民の意見を聞くために、アンケートを郵送配布・郵送回収により実施しました。

＜　調査の概要　＞

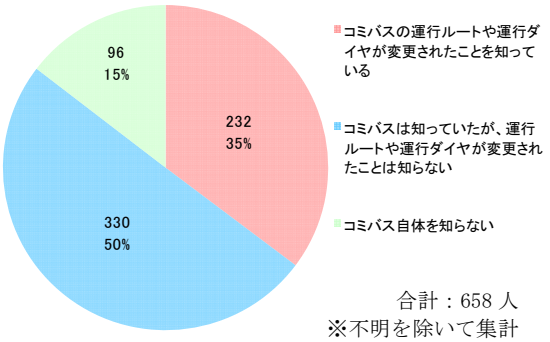
目　　的	コミュニティバス実験運行内容について、沿線住民の評価を把握
時　　期	平成 21 年 1 月～2 月
実施主体	加西市公共交通活性化協議会
対　　象	コミュニティバス沿線世帯
方　　法	アンケート調査票を郵送配布･郵送回収
主な設問内容	・コミュニティバス認知度　・コミュニティバス利用状況 ・実験運行について　・コミュニティバスの必要性 ・送迎状況について　・住所･年齢等の個人属性　など
配布･回収状況	市街地循環線　：2,362 世帯配布　242 票回収（回収率 10%） 青野原病院線　：　849 世帯配布　81 票回収（回収率 10%） 国正滝野線　：1,453 世帯配布　168 票回収（回収率 12%） 若井線、万願寺芥田線：1,534 世帯配布　189 票回収（回収率 12%） 合　計　：6,198 世帯配布　680 票回収（回収率 11%）

（２）市民アンケート結果

コミュニティバス沿線住民の 85%はコミュニティバスを知っていますが、実験運行によるコミュニティバスの運行方法の変更を知っている人は 35%に留まっています。実験運行を始めるにあたり、パンフレットを全戸配布しましたが、今後、さらなるＰＲを行う必要があります。

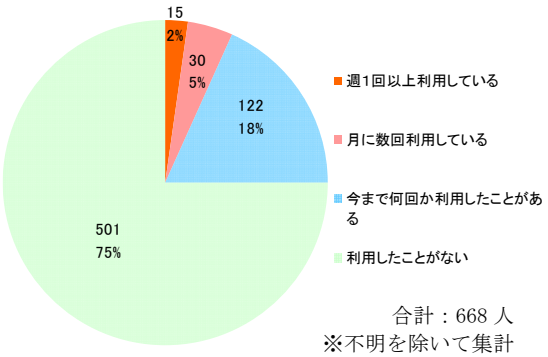
また、コミュニティバス沿線住民にあるにもかかわらず、コミュニティバスを利用したことがない人が 75%であり、月に数回以上定期的に利用されている人は 7%と非常に少なくなっています。

コミュニティバスの運行ルートや運行ダイヤが変更されたことを知っていますか？



合計：658 人
※不明を除いて集計

コミュニティバスを利用したことはありますか？



合計：668 人
※不明を除いて集計

市街地循環線の実験運行における変更内容について意見を聞いたところ、イオン経由については便利という回答を得ましたが、右回り・左回りについては便利とわかりにくいという回答が分かれました。市街地循環線の必要性については、「北条地区の人のために必要」と「北条地区以外から来た人のために必要」という意見がほぼ同数で多くの回答を得ましたが、逆に、「市街地循環線は必要ない」という意見も若干出ています。

郊外線の実験運行における変更内容について意見を聞いたところ、加西病院やイオン経由については便利という回答を得ましたが、曜日限定１日３回運行については、便利と不便という回答が分かれました。郊外線各路線の必要性については、当該路線沿線の人のために必要と回答した人が多数を占め、必要ないという意見はほとんどありません。また、現在よりももっと広いエリアをカバーする公共交通も必要という意見が数多く寄せられています。

＜　実験運行に関する市民アンケート結果　＞

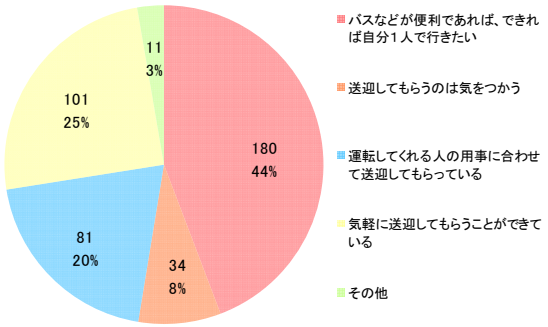
	項　目	対象路線	市街地循環線	青野原病院線	国正滝野線	若井線 万願寺芥田線	合　計
ルート	イオンまで便利	全路線	20	8	23	25	76
	イオンまで遠回り	全路線	4	1	1	2	8
	福祉会館まで遠回り	市街地循環線	7	－	－	－	7
	右回り・左回り便利	市街地循環線	29	－	－	－	29
	右回り・左回りわかりにくい	市街地循環線	18	－	－	－	18
	加西病院まで乗換なし便利	郊外線	－	14	23	39	76
	加西病院寄ると遠回り	郊外線	－	1	3	0	4
	若井線と万願寺芥線が別になって便利	若井線、万願寺芥田線	－	－	－	25	25
ダイヤ	全バス停で概ね30分に1本便利	市街地循環線	38	－	－	－	38
	行きたい方向の便が減って不便	市街地循環線	8	－	－	－	8
	1日3便になって便利	郊外線	－	4	18	33	55
	曜日限定になって不便	郊外線	－	10	17	17	44
必要性	当該路線沿線の人のために必要	全路線	98	41	87	112	338
	北条地区以外から来た人のために必要	市街地循環線	101	－	－	－	101
	当該路線は必要ない	全路線	32	1	5	4	42
	当該路線に加えて、もっと広い地域をカバーする公共交通も必要	郊外線	－	17	29	31	77
	当該路線を廃止して、もっと広い地域をカバーする公共交通が必要	郊外線	－	4	8	2	14

※コミュニティバスを知っている人のみで集計

送迎してもらっている人は、「できれば自分１人で行きたい」「送迎してもらうのは気をつかう」と回答した人が半数以上を占めており、送迎してもらうことに抵抗を感じています。また、送迎している人は、「仕事を休んだり、用事をキャンセルして送迎」「送迎する時は予定を入れない」と回答した人が約４割を占めており、送迎するために負担を感じています。

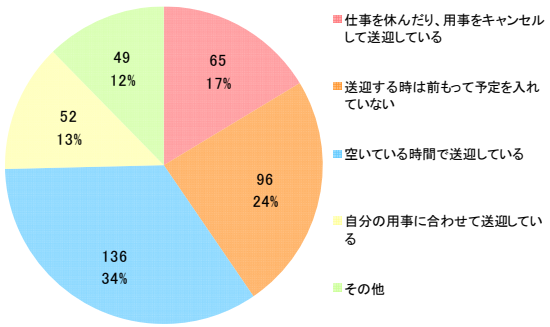
このことから、現在、送迎してもらっている人が、今後、気軽に移動できるような便利な公共交通を整備していく必要があります。

家族などに送迎してもらうことについて



合計：407 人
※送迎してもらっている人のみで集計

家族などを送迎することについて



合計：398 人
※送迎する人のみで集計

4　イオンヒアリング

（１）調査の概要

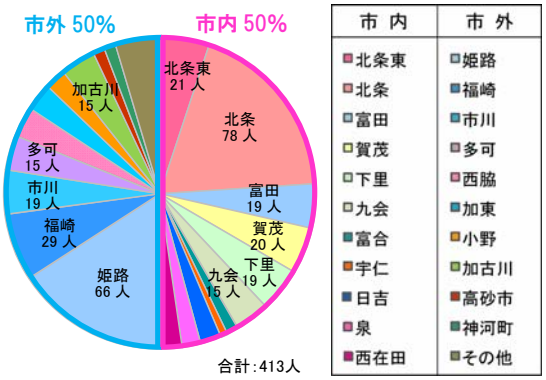
平成 20 年 10 月 28 日にオープンしたイオン加西北条ショッピングセンターにおいて、平成 20 年 12 月 16 日～17 日にかけて来客者にヒアリングしました。

（２）イオンヒアリング結果

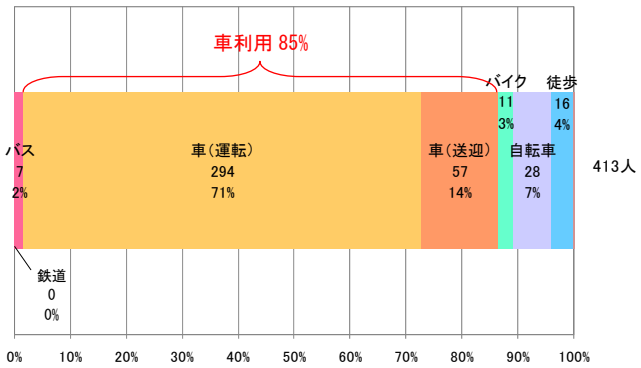
イオン来客者の加西市民の割合は 50%であり、市内ではイオンがある北条地区の来客者が多くなっています。市外では姫路市（特に香寺町，山田町など加西市に近い地域）が多く、福崎町，市川町の人も比較的多くなっています。

イオンまでの交通手段としては、自動車で来客している人が 85%を占めており、鉄道やバスなどの公共交通はほとんど利用されていません。

＜　住所　＞



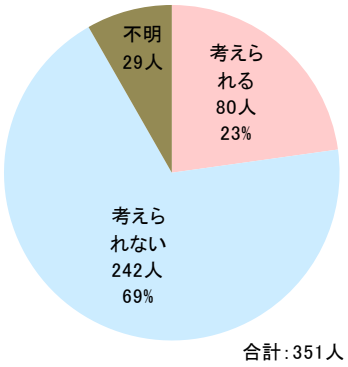
＜　利用交通手段　＞



そこで、自動車で来客している人に「バスや鉄道などのサービスが向上すればクルマ以外で来店することは考えられますか？」とたずねたところ、約７割の人は考えられないという意見であったものの、約２割の人が考えられると回答しています。

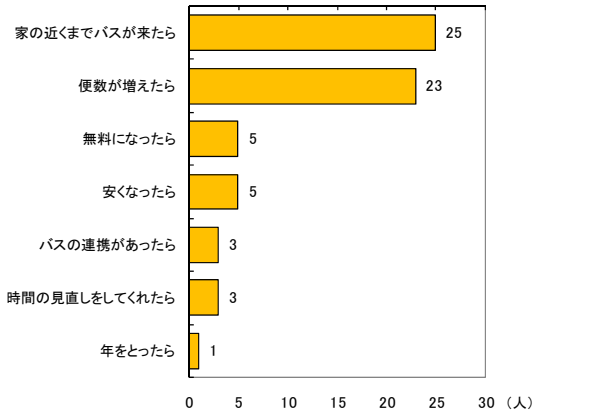
さらに、この考えられると回答した人に「どのようなサービスになればバスや鉄道で来店しようと思いますか？」とたずねたところ、「家の近くまでバスが来たら」という回答が最も多く、「便数が増えたら」という意見も多くなっています。

バスや鉄道などのサービスが向上すればイオンにクルマ以外の手段で来店することは考えられますか？



※自動車で来店した人のみで集計

どのようなサービスになればバスや鉄道などで来店しようと思いますか？



※自動車で来店し、自動車以外で来店することが考えられると回答した人のみで集計し、3人以上の回答を示す

5　実験運行結果のまとめ

・郊外線を１日２便から３便に増加させたことにより、運行日当たりの平均利用者数は増えました。
（増便による効果は大きいものと考えられます。）
・コミュニティバス市街地循環線利用者数の減少は、実験運行前では郊外線から乗り継いで加西病院へ行っていた人が、直接郊外線で加西病院に行ったことによると推測され、総コミュニティバス利用者数は変化していないと考えられます。（コミュニティバス乗降客は乗り換えによって相殺されていると考えられます。）
・したがって、郊外から乗り換えなしで直接加西病院へ行けるようになって、100 人／月以上の人が便利になったことになります。
・郊外線は微減していますが、これは曜日限定による利便性低下が原因と考えられます。
・市街地循環線の右回り・左回りや郊外線の曜日限定１日３便運行について、賛成と反対の意見が分かれました。

・これらの結果は、現段階において、住民の皆さんがさまざまな移動形態を持っておられることの現れであり、実験運行でコミュニティバスの運行方法を変更することにより判明したことです。
・したがって、今後、どのような運行形態を希望する人が増えていくかを把握することが重要であり、来年度から実施する実証運行を行う段階でも同様の調査やアンケートなどを継続的に実施し、住民の意向に沿ったコミュニティバス運行を検討していく必要があります。

第５章　加西市公共交通総合連携計画

第１節　計画の概要

１　課題

加西市の交通をとりまく現状、交通に対する住民が抱える課題、実験運行結果から以下のような現状と課題に整理できます。

＜　加西市の交通をとりまく現状と課題　＞

【加西市の交通をとりまく現状】

- 人口減少、高齢化の進展（P.2）
- 都市核，地域核以外は低密に広がる居住地（P.2）
- ***10 年で２倍以上増加している高齢者ドライバーの自動車事故***（P.3）
- ***加西市民の移動は過度に自動車に依存***（P.4）
- 利用者の半数以上を学生が占める北条鉄道（P.5）
- 運行開始当初の平成 12 年から利用者が半減したコミュニティバス市街地循環線（P.6）
- 年間 2,000 人程度と非常に少ない利用であるコミュニティバス郊外線（P.6）
- 利用者が減少傾向にある路線バス（P.7）
- ***加西市民の約７割が公共交通利用が不便な地域に居住***（P.9）
- ***自動車を気軽に利用できない人(移動制約者)は市民の約４割*** を占め、約 18,000 人(P.10)
- ***送迎してもらっている移動制約者は約 1,700 人/日***（P.10）
- 公共交通に対する行政補助額は、市民１人あたり約 1,000 円/年に相当（P.11）

【交通に対する住民が抱える課題】

- ***公共交通利用の可能性がある高齢者は約 5,400 人***（P.14）
- １日あたりの公共交通利用の可能性がある高齢者は約 600 人/日（P.15）
- 高齢者の需要がある施設は主に加西病院，イオン，アスティアかさい（P.15）
- ***公共交通が不便なことで困っている高齢者は現在で約 1,100 人***（P.15）
- このままでは約 1,400 人に増加する公共交通が不便なことで困る高齢者(P.15)
- 普段の移動で困っていることに関する高齢者の意見（P.16）
  - ・***送迎してもらうのではなく、１人で行きたいが利用できる公共交通がない***
  - ・***送迎してくれる人がいない高齢者は、買い物や通院に困っている***
  - ・***クルマがないと移動（生活）できない***
- 公共交通に対するニーズに関する高齢者の意見（P.16）
  - ・加西病院まで乗り換えなしで行きたい
  - ・曜日限定にしたり、小さい車両にしてでも１日の運行本数を増やしてほしい
  - ・せめて１日に３便ほしい、２便だと行き帰りの時間が完全に限定されてしまう
- 送迎してもらうことに抵抗を感じている人が半数以上（P.21）
- 送迎者の約４割が感じている送迎負担（P.21）

【実験運行結果】

- コミュニティバスを利用している実際の人数の増減はほとんどなし（P.18）
- 郊外線の曜日限定１日３便運行は、運行日あたりの平均利用者数は増加したものの、総利用者数は微減（P.18）
- 加西病院やイオン経由のルートは便利（P.19，P.21）
- 便利と不便の意見が分かれた「市街地循環線の右回り・左回り」（P.19，P.21）
- 便利と不便の意見が分かれた「郊外線の曜日限定１日３便運行」（P.19，P.21）

2　計画の目的

加西市の交通はクルマに過度に依存した地域であるにも関わらず、クルマを気軽に利用できない人が市民の約４割（約 18,000 人）を占めており、公共交通が不便なことで困っている高齢者は現在においても約 1,100 人います。高齢化の進展により、クルマを気軽に利用できない人や、公共交通が不便なことで困る高齢者は今後もますます増加するものと予想されます。

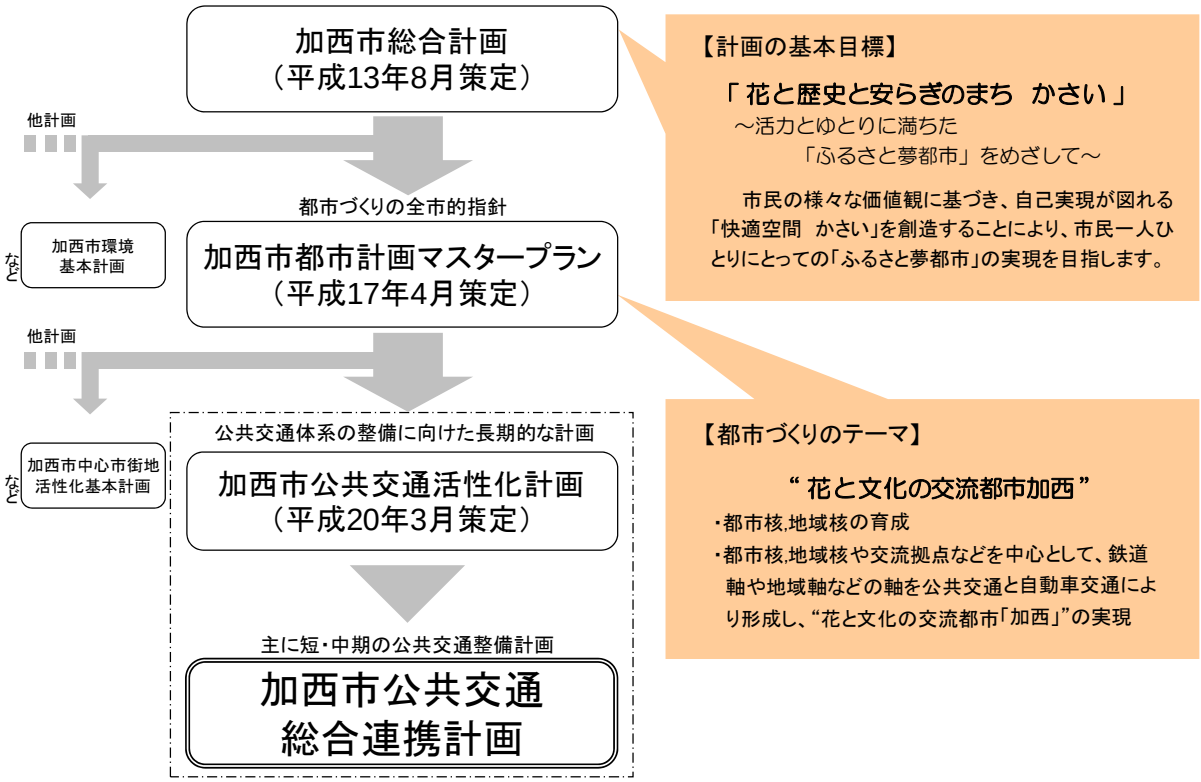
本計画では、***クルマを気軽に利用できない人の移動を公共交通で確保する*** ことで市内・市外の移動の自由度を高め、活発な交流に基づく***中心市街地の活性化*** を目的として、公共交通体系の整備をすすめます。

このことにより、クルマを気軽に利用できない人だけでなく、送迎している人の負担の減少にもなり、多くの市民に貢献できるものと考えます。

3　計画の位置づけ

加西市におけるまちづくりに係わる計画として「加西市総合計画」「加西市都市計画マスタープラン」があります。この上位計画に基づき、公共交通体系の整備に向けた長期的な計画として、「加西市公共交通活性化計画」を平成 20 年３月に策定しました。

本計画は、この「加西市公共交通活性化計画」を受けた***主に短・中期の公共交通整備計画*** として位置づけられます。



4　計画の区域

加西市内全域を対象とします。

5　計画の期間

平成 21 年４月～平成 26年３月

6　計画の基本方針

本計画は、主に短・中期の公共交通整備計画として、加西市公共交通活性化計画の整備方針を受けて下記の基本方針に基づき、市民のモビリティ確保による地域の活性化をめざします。

基本方針１　：　公共交通基幹軸の活性化

中心市街地の公共交通および市内の公共交通基幹軸を持続するため、公共交通基幹軸の活性化策を検討し、実施します。

基本方針２　：　地域と連携した公共交通不便地域への対応

公共交通不便地域の市民のモビリティを向上させるため、地域と連携して、可能な限り各々の地域力を活用した効率的な交通網を整備します。

これら２つの基本方針を実現させるために、以下の取り組みをすすめます。

- **効果的な公共交通機関の導入**
  利用者の公共交通需要を把握し、費用対効果などを考慮して、効率的な公共交通機関の導入を検討します。
- **利用者の移動パターンに配慮した交通サービスの確保**
  公共交通利用者、特に高齢者の移動目的や移動施設及び移動時間帯に配慮した交通サービスを確保します。
- **多様なソフト施策の導入**
  移動に困っている人の移動利便性を向上させる多様なソフト施策を導入します。
- **公共交通を支える三者の連携強化**
  利用者である「市民」、運行主体である「交通事業者」、計画策定主体である「行政」の三者の連携強化を図ります。

7　計画の目標

（１）公共交通不便地域に居住する人口の減少

現在、加西市民の７割が公共交通不便地域（公共交通空白地及び公共交通低サービス地域）に居住していますが、デマンド型公共交通などの新たな交通システムを導入することによってその区域の居住人口を減少させることをめざします。

（２）北条鉄道・路線バス利用者数の維持及びコミュニティバス利用者数の増加

年々利用者が減少する傾向のある北条鉄道や路線バスの利用者数は維持し、コミュニティバスについては、今後その再編を図ることによって利用者数を増加させることをめざします。

（３）送迎してもらっている移動制約者を公共交通利用者に転換

送迎してもらっている移動制約者を公共交通利用者に転換することによって、移動に困っている人を減少させ又その家族の送迎負担を軽減させることをめざします。

第２節　公共交通網の再編

1　公共交通機関別の役割

現在の加西市の公共交通は、北条鉄道，バス事業者，タクシー事業者という多様な交通事業者に支えられています。今後もさらに市民，各交通事業者，行政が連携して、加西市の公共交通を保持しつづけることが大事であり、そのためにも公共交通機関別に役割を分担していくことが重要です。

北　条　鉄　道	：市内交流を支える公共交通基幹軸としての役割 市外連携を強化する公共交通基幹軸としての役割 学生の通学交通の確保
加西市コミュニティバス	：中心市街地内の移動利便性向上 市内交流を支える公共交通としての役割
路線バス・高速バス	：市外連携を強化する公共交通基幹軸としての役割 市内交流を支える公共交通としての役割 学生の通学交通の確保
デマンド型公共交通	：乗合タクシーなどにより公共交通不便地域への対応
タ　ク　シ　ー	：その他公共交通で対応できない需要への対応 （ドア　ツー　ドアの需要への対応） （鉄道・バス・乗合タクシー運行時間外の需要への対応） （乗合タクシー運行地域外の需要への対応）

2　公共交通網の再編方針

市民の移動利便性、市内交通における輸送需要からみた効率的な公共交通機関の検討結果（次頁 左下図参照）、既存公共交通の有効活用、市外との連携のこれら４つを考慮して、公共交通網の再編方針を設定しました。

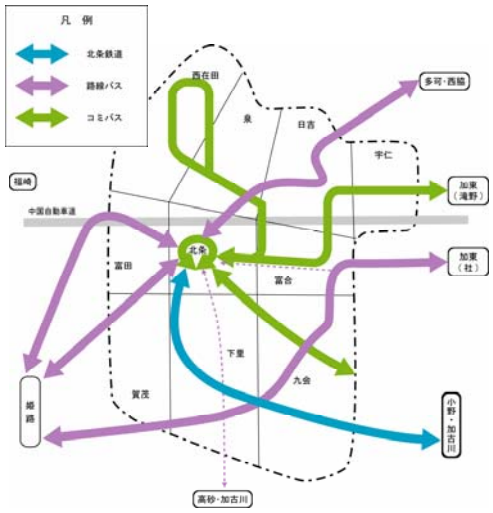
公共交通網の再編方針では、北条鉄道，路線バス，コミュニティバスの定時定路線型とデマンド型に大別されます。定時定路線型は運行できるエリアが小さいですが、予約をしなくても決まった時刻に決まった場所に来ます。デマンド型は予約などが必要ですが、家の近くまで来てもらうことができて運行できるエリアが大きいです。このように、どちらもそれぞれの特徴がありますが、公共交通のサービス水準としては同じものとなります。

どちらも午前・午後各２便以上のサービス水準をめざしており、公共交通網の再編方針は各地区において、どちらの形態がより効率的であるかを検討したものです。

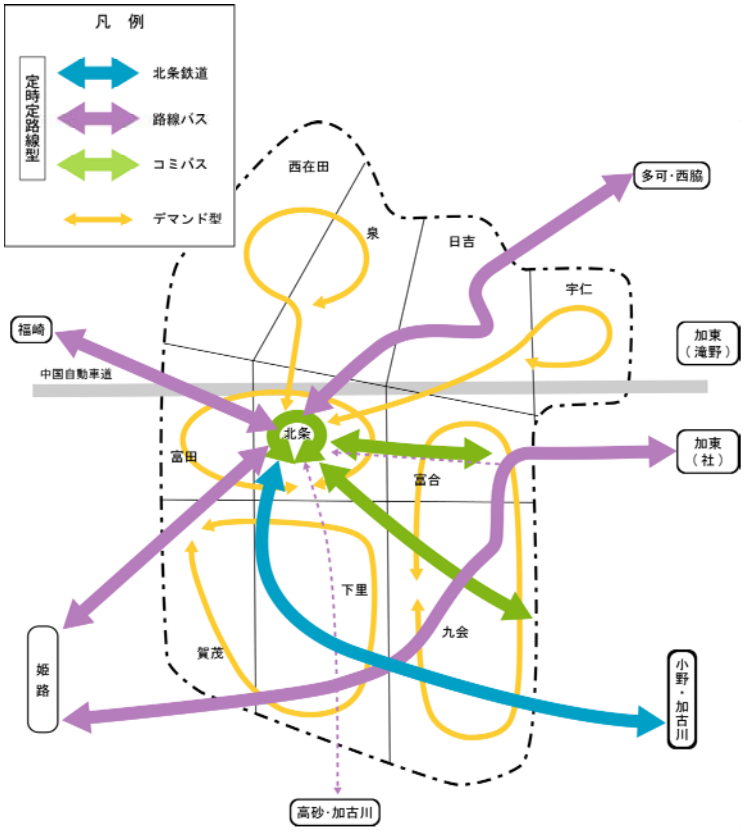
※デマンド型公共交通とは・・・
通常の運行ルートを定期的に走るバスとは違い、需要がある場合のみ運行し、連絡を受けたらその場所へ迎えに行くなど、弾力的な利用サービスを行うバスやタクシーなどの公共交通のことをいいます。

＜　公共交通網再編方針　＞

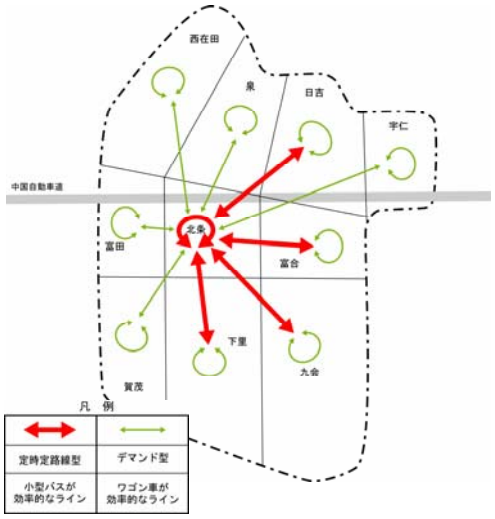
【主な既存公共交通】



- 既存公共交通を最大限活用するため、原則的にデマンド型は近くの既存路線までの補助的な交通（フィーダー交通）として導入します。
- ただし、中国自動車道以北の既存路線は１日４便の路線バス１系統のみであることや地理的な条件から、デマンド型は北条の中心市街地に直行することとします。



【市内交通における輸送需要からみた効率的な公共交通機関の検討】



備考

・公共交通利用の可能性がある高齢者を小型バス（定員 34 人、座席 17 席）、ワゴン車（定員 10 人）で運んだ場合の収支計算や費用対効果から効率的な公共交通機関を検討しました。

・収支計算は、公共交通利用の可能性がある高齢者が全て公共交通を利用した際の運賃収入と運行経費から、地区別に算出（資料編参照）

・費用対効果は、運賃収入を含まない「送迎負担減少効果」「交通事故減少効果」「環境負担減少効果」の公共交通導入効果を運行経費で除した値（資料編参照）

３　市民負担（行政補助）および運賃設定の方針

（１）市民負担（行政補助）のあり方

公共交通は、地域や市民にとっては必要で価値のあるものですが、交通事業として料金収入のみで経営採算をとるのが難しいと考えられる正便益不採算事業です。ただし、税金を際限なく投入し、赤字額を全額補助することは市の財政上からも、公平な公共性の点からも望ましいことではありません。したがって、市民負担ともなる行政補助のあり方を検討し、一定の基準を定めました。

現在においても、公共交通が不便なことにより困っている高齢者は約 1,100 人います。現状のまま何もしない場合では約 10 年後に移動で困る高齢者は約 1,400 人に増加し、市民 1 人あたりの負担額が市民 1 人あたりの便益額を超えてしまいます。したがって、このままでは市民負担を行う意義がなくなってしまいますので、今まで以上に効率的に公共交通網を再編していく必要があります。

そこで、***当面は、現在の市民一人あたりの負担額（行政補助額）である 1,000 円/人・年未満*** を基本としますが、今後、公共交通サービスと市民負担（行政補助）については、継続的に市民との協議をすすめます。

なお、市民１人あたりの負担額（行政補助額）1,000 円/人・年とは、 北条鉄道，バス，デマンド型公共交通など、全ての公共交通関連事業に行う補助額が対象で、加西市の人口が約５万人と考えますと、約 5,000 万円/年が上限額となります。

＜　公共交通サービスによる便益額と負担額　＞

	現在（H20）	現状のまま何もしない場合の約10年後（H32）
公共交通事業に対する市民1人あたりの**負担額**	971円/人・年	1,878円/人・年
公共交通を利用することによる市民1人あたりの**便益額**	1,280円/人・年	817円/人・年
公共交通が不便なことにより**困っている高齢者数**	1,137人	1,405人

※負担額：平成 19 年度の行政補助額を現在と将来の行政補助額とし、人口で除した値。
将来の人口は人口問題研究所推計人口（P.2 参照）
便益額：公共交通を利用することによる送迎負担減少効果，交通事故減少効果，環境負担減少効果を貨幣換算して算出。詳細は資料編参照。
将来の便益額については、現在までのコミュニティバス・路線バス利用者の減少率が将来にわたってこのまま続いた場合の算出結果
困ってる高齢者数：高齢者公共交通アンケート調査結果から、通院や買い物をしないまたは送迎してもらっている人の理由が、鉄道・バスが不便だからと答えた人数。
将来の人数については、現在と将来の高齢化率の進展から算出。

（２）運賃設定のあり方

運賃を設定する際は、市民負担額（行政補助）のあり方や市民要望（市民は、各種アンケート調査によると１回あたり 300 円程度を要望しています）のみ考慮するのではなく、各地域が求めるサービス水準やそれを達成するための地域負担も勘案することとします。

第３節　事業プログラム

1　公共交通網の再編

公共交通網の再編方針を受けて、公共交通不便地域への対応としてデマンド型公共交通などの新たな交通システムの導入を行うとともに、コミュニティバスの再編を行います。

また、加西市と隣接市外とを結ぶ公共交通は現在、充分とは言えないため、市外との連携強化を図れるように、隣接市町と協力して公共交通網再編の検討をすすめます。

なお、以下の事業項目の黒色（白抜き文字）は実施事業項目を、灰色（白抜き文字）は検討事業項目を示しています。

事業項目		コミュニティバスの再編
現状と課題		加西市は他市町と比較しても自動車利用が非常に多いこともあり、近年、コミュニティバスの利用者が年々減少しています。この度、その改善を図るため平成２０年１０月末からそのダイヤ・ルートを一部変更しました。しかしながら、利用者増はほとんど見られなかったため、今後、既存の公共交通機関と新しい公共交通機関が連携した抜本的なコミュニティバスの再編が必要です。
事業計画	実施時期	平成２１年１０月から随時実施予定
	実施内容	・**万願寺芥田線、若井線の廃止**（平成２１年１０月実施予定） ・国正滝野線を根日女の湯までに縮小（平成２２年４月実施に向け検討） ・青野原病院線は現状通り
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		デマンド型公共交通等の新たな交通システムの導入
現状と課題		加西市は他市町と比較しても自動車利用が非常に多いこともあり、近年、コミュニティバスの利用者が年々減少しています。この度、その改善を図るため平成２０年１０月末からそのダイヤ・ルートを一部変更しました。しかしながら、利用者増はほとんど見られなかったため、今後、デマンド型公共交通等の新しい交通システムの導入が必要です。
事業計画	実施時期	平成２１年１０月から随時実施予定
	実施内容	・**万願寺芥田線・若井線をデマンド型公共交通に移行**（平成２１年１０月実施予定） ・中国自動車道以北の地域では、主に路線バス・コミバスのフィーダー交通としてデマンド型公共交通の導入を検討（平成２２年４月実施に向け検討） ・その他地区については路線バス・北条鉄道へのフィーダー交通としてデマンド型公共交通の導入を検討 ・高齢者等が利用しやすい交通システムの検討
	実施主体	加西市、タクシー事業者、ＮＰＯ等

事業項目		近隣市町との連携強化
現状と課題		現在、加西市外から加西病院に通院する方や加西市内から加西市外の病院に通院する方が多くいらっしゃいます。また、加西市内から隣接市町に通学する学生や近隣市町から加西市に通学する学生も多くいらっしゃいます。しかしながら、加西市と近隣市町を結ぶ公共交通網が十分に整備されている訳ではありません。近年、加西市から近隣市の高校へ通学する学生が増加傾向にあることを考えると、今後、近隣市町と連携した公共交通網を検討する必要があります。
事業計画	実施時期	平成２１年度から検討
	実施内容	・加西市と隣接している市町と連携して、広域的に移動する通院者や学生等の現況を把握し、そのニーズに合った広域的な公共交通網の構築を検討
	実施主体	加西市、近隣市町

2　交通結節点整備

交通結節点は単に交通をつなぐだけでなく、地域住民同士や地域住民と観光客をつなぐコミュニケーション施設としても活用されることをめざし、賑わいある鉄道駅整備および市民が集う主要施設の整備をすすめます。また、各駅のベンチの設置や、パーク＆ライドやサイクル＆ライドを推進するための駐車・駐輪場の整備や乗継を円滑にするための乗継情報の提供など、利用者利便を図る駅舎やバス停整備をすすめます。

事業項目		賑わいある鉄道駅整備
現状と課題		・現在の無人駅を賑わいのある駅舎にするため、駅舎を地域住民や観光客が集う場所にすることが望ましいです。 ・現在の観光案内所は観光客にとって利用しづらい場所にあります。観光客にとって加西市の玄関にあたる北条町駅に案内所があることが望ましいです。 ・特別指定区域制度を活用し、市街化調整区域である北条鉄道の各駅周辺を賑わいのある地域にすることが必要です。
事業計画	実施時期	平成２１年度実施、平成２１年度から検討
	実施内容	・観光客や地域住民が集うことができる駅舎のコミュニティー施設化（平成２１年度から検討） **・北条町駅に観光案内所を移設**（平成２１年度実施） ・上位計画である都市計画マスタープランにおいて公共交通結節機能の充実がうたわれている法華口駅周辺地域を、目的型特別指定区域として位置付けることを検討（平成２１年度から検討）
	実施主体	加西市、北条鉄道、加西市観光まちづくり協会

※特別指定区域制度とは・・・
加西市の多くを占める市街化調整区域では、原則として建物を建てることが制限されています。この市街化調整区域においても、駅、バスターミナルなどの周辺地域などの、市町が策定する土地利用計画に基づく特別指定区域の場合は、利用者の利便性の向上を図り、地域の活性化に資する建築物などを建てることができる制度です。

事業項目		利用者利便を図る駅舎整備
現状と課題		・ベンチの老朽化が激しい駅やベンチの設置が不十分な駅がいくつかあります。 ・駅待合室の公共交通情報が充分ではありません。 ・駐輪場の増設が必要な駅、また、駐車スペースの明示がなされていない駅があります。 ・北条鉄道が管理する７駅のうちトイレが無い駅が１つ、水洗化されていない駅が４つあります。
事業計画	実施時期	平成２１年度～平成２３年度随時実施
	実施内容	**・各駅にベンチを設置** **・北条町駅待合室でバス・鉄道情報（乗継情報等）を提供** **・播磨横田駅の駐輪場の増設や各駅において駐車スペースを明示** **・田原駅のトイレ設置、長・播磨下里・法華口・網引駅のトイレの水洗化を、その必要性を考慮しながら可能な限り実施**
	実施主体	加西市、北条鉄道

事業項目		バス停の環境改善
現状と課題		市内のバス停の多くは、時刻表が掲示されているだけであってバスを待つためのベンチ・雨よけが設置されていません。特に、高齢者等についてはバス停整備のニーズも高くなっています。また、バス停付近の施設等の立地状況が変化しているにもかかわらず、ほとんどのバス停が数十年前から場所が変わっていないことから、バス停の位置についても検討する必要があります。
事業計画	実施時期	平成２１年度～平成２３年度実施
	実施内容	**・バス停位置等について問題のあるバス停を洗い出し、改善策を検討し実施** **・バス停にベンチ・雨よけを設置** ・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を検討
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		市民が集う主要施設の整備
現状と課題		市民が頻繁に集う施設（病院，商業施設，公共施設など）を交通結節点として位置付け、バス停などのベンチ・雨よけを設置し、また、施設内の公共交通情報の提供設備を設置することにより公共交通利用者の利便性向上を図る必要があります。
事業計画	実施時期	平成２１年度から検討
	実施内容	・市民が集う主要施設にバスシェルター、ベンチ、バス・鉄道情報（乗継情報等）の提供設備の設置を検討
	実施主体	加西市、商業事業者等

3　公共交通利用促進施策

公共交通網の再編や駅・バス停などの交通結節点整備だけでは、市民のモビリティ確保による地域の活性化や過度なクルマ社会からの脱却は困難です。

このため、利用者である市民が公共交通について関心を持てるような施策を重点的に推進し、他の事業との相乗効果が高いものから優先的に実施します。

このことにより、市民の公共交通に対しての意識改革を行い、公共交通を利用することで公共交通の利便性を認識してもらい、市民のモビリティ確保による地域の活性化および過度なクルマ社会からの脱却をめざします。

事業項目		路線バスの利用促進
現状と課題		一乗寺経由姫路・社線の沿線施設である法華山一乗寺は西国二十六番目の札所で、書写山圓教寺とともに集客が期待できる観光名所です。今後、定年退職した団塊の世代の方々が多数西国三十三寺を巡礼すると見込まれるため、この二つのお寺を一日で周遊するプランを提案することによって、この路線の利用促進を図れるものと予想されます。
事業計画	実施時期	平成２１年度実施
	実施内容	・西国三十三観音札所周遊企画（一乗寺・圓教寺）の実施
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		市民を対象とした公共交通利用促進活動の実施
現状と課題		加西市は自動車に過度に依存していますが、地球規模の温暖化問題や高齢者ドライバーの事故件数の増加を考えると、公共交通利用を促進することは本市において重要なことです。
事業計画	実施時期	平成２１年度から随時実施
	実施内容	・公共交通利用体験の実施 ・交通安全教室で公共交通利用の普及啓発 ・公共交通の利用促進フォーラム等の実施
	実施主体	加西市、加西警察署、加西市老人クラブ連合会

事業項目		鉄道の利用促進を図るイベントの実施
現状と課題		北条鉄道では現在でもサンタ列車をはじめとするイベント列車を企画しています。今後も鉄道の活性化を図るために更なるイベント列車を企画する必要があります。
事業計画	実施時期	随時実施
	実施内容	・各種イベント列車の運行
	実施主体	北条鉄道

事業項目		利用者利便を図る制度の構築
現状と課題		・公共交通機関の運賃体系を覚えやすくする必要があります。 ・現在の神姫バスの車両には既にICカードが導入されています。北条鉄道にICカードを導入することによって、各公共交通機関の間での乗継割引等の運賃連携が可能となり、公共交通利用者全体に対するサービス向上が見込まれます。 ・北条鉄道の経営改善を図るため定期的に企画乗車券を発行する必要があります。また、北条鉄道やコミュニティバスの利用者増を図るため割引乗車券等の検討を行う必要があります。
事業計画	実施時期	平成２１年度実施、平成２１年度から検討
	実施内容	**・北条鉄道の利用者増を図るため割引乗車券・企画乗車券の発行や鉄道グッズの開発を実施**（平成２１年度実施） ・コミュニティバスの利用者増を図るため割引乗車券・企画乗車券の発行を検討（平成２１年度から検討） ・ゾーン料金制の実施、１００円刻みの料金体系の検討（平成２１年度から検討） ・北条鉄道のＩＣカード導入の検討（平成２１年度から検討）
	実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道

事業項目		観光施設へのアクセス強化
現状と課題		北条鉄道は京阪神からの観光客にとって重要なアクセス手段ですが、各駅から観光施設までの交通手段が不十分であるため、その充実について観光客から要望が多く寄せられています。
事業計画	実施時期	平成２１年度から検討
	実施内容	・鉄道駅からの観光施設までの交通手段の検討
	実施主体	加西市、北条鉄道、加西市観光まちづくり協会

事業項目		乗って楽しいコミュニティバスの提供
現状と課題		コミュニティバスの車両は一般路線バスと全く同じデザインとなっています。市民のマイバス意識の向上を図るため、バス車両のラッピング等を実施することによりコミュニティバスを市民にとって親しみのあるものにすることが重要です。
事業計画	実施時期	平成２１年度から検討
	実施内容	・ラッピング車両の導入検討 ・車内での絵画展や車内アナウンサーの募集等の企画バスの実施を検討
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		わかりやすい情報提供パンフの作成
現状と課題		公共交通の路線・ダイヤ・運賃等がよくわからないとの声も多いため、一目で分かる情報提供パンフの作成することによって、公共交通の利便性を高める必要があります。また、初めて訪れる観光客やビジネスマン等にも分かりやすいポイントを絞った情報提供パンフも必要です。
事業計画	実施時期	平成２１年度から検討
	実施内容	・わかりやすく使いやすい公共交通マップ及び時刻表の作成の検討 ・観光客、ビジネス客にポイントを絞った情報提供策の検討 （ポケット時刻表の作成、京阪神への復路ダイヤ表示等）
	実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道

事業項目		免許返納サポート制度の拡充
現状と課題		平成２０年１０月から免許返納者に対して様々な特典が与えられるようになりました。今後は、高齢者ドライバーの事故件数の減少および公共交通の利用促進を図るため、免許返納サポート制度を拡充することが望ましいです。
事業計画	実施時期	平成２１年度から検討
	実施内容	・免許返納者に対する割引制度（拡充）の検討
	実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道、加西警察署

第６章　計画の実現に向けて

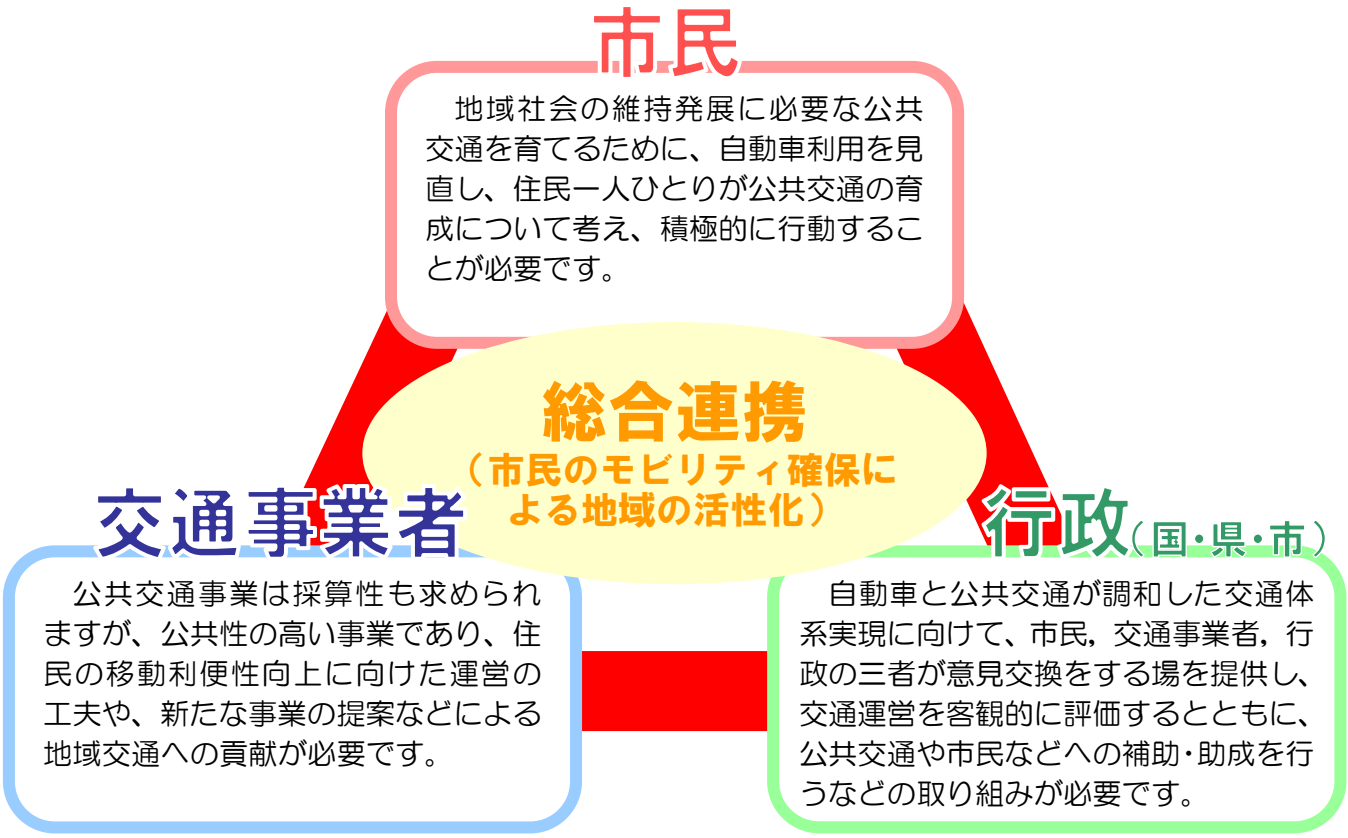
計画の実現に向けては、公共交通を支える市民，交通事業者，行政の三者の協力と、組織体制の充実、公共交通施策関連の財源確保、社会情勢の変化に対応した計画の見直しの４つが重要となります。

第１節　公共交通を支える三者の協力

市民のモビリティ確保による地域の活性化を推進するためには、利用者である「市民」、運営主体である「交通事業者」、計画策定主体である「行政」の三者が共通の目標を持ち、三者がそれぞれ自らが担う役割を認識して行動し、協力することが重要です。

市民のモビリティ確保による地域の活性化を実現するうえで、三者の役割として、次のことを期待します。特に、市民と行政は一体的なものであり、地域として共同の責任を持って市民のモビリティ確保を検討していくことが重要です。

＜　公共交通を支える三者の協力　＞



第２節　公共交通施策関連の財源確保

公共交通施策を着実に推進するためには、行政が独自に運用できる安定した財源確保が必要です。

また、公共交通は自動車と比較して環境にやさしい交通機関であり、一般に公共交通に投資することが交通分野全体に対して効率的です。

このため、交通事業者自らが輸送効率を高めていくように求めるとともに、より価値の高い公共交通体系の実現に向けて、公共交通施策関連の財源確保に努める必要があります。

第３節　組織体制の充実

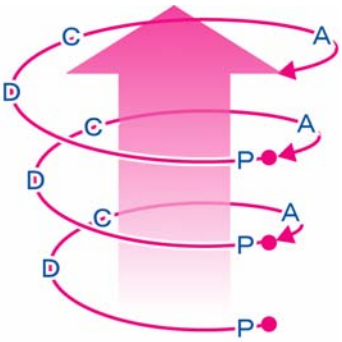
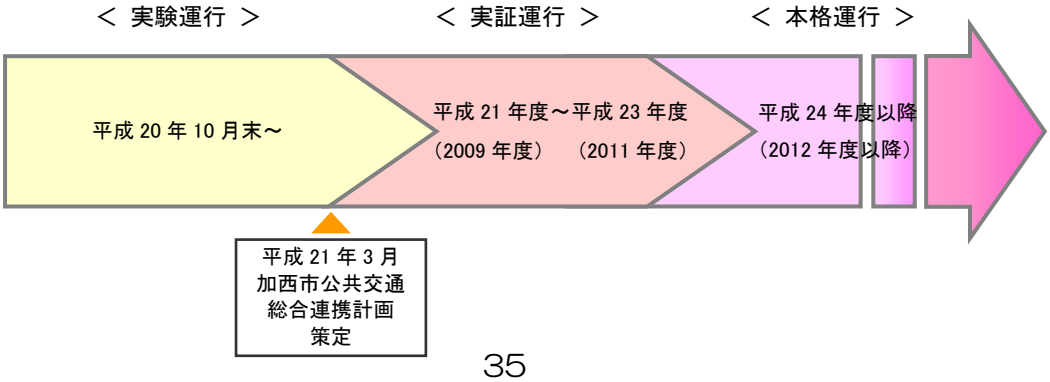
継続的な公共交通運行をめざすうえで、市民・交通事業者・行政の三者による「公共交通活性化協議会」を継続・強化して開催し、各施策の進捗状況や効果の確認、交通需要の動向などから計画や事業の見直しなど、市民のモビリティ確保による地域の活性化に向けた推進体制を充実することが重要です。

特に実効ある事業推進を図るため、同組織は他部局や他市町との連携強化を図ることが必要です。

第４節　社会情勢の変化に対応した計画の見直し

公共交通を取り巻く社会潮流や地域情勢は常に変化しています。これら社会潮流や地域情勢の変化に対応し、事業効果を確認しながらこの計画は定期的に見直します。特にコミュニティバスやデマンド型公共交通については、需要動向と採算性を考慮した運行実績を市民，交通事業者，行政の三者で協議しながら、運行の継続・見直し・廃止などの検討を行います。

すなわち、ＰＤＣＡサイクルによって、計画の立案，実行，検証・評価，見直しを行い、より加西市の交通実態に即した利便性の高い公共交通事業を継続的に実施していきます。平成 20 年度から運行している実験運行も、このＰＤＣＡサイクルにより実施しています。今後も、平成 21 年度からの実証運行、平成 24 年度からの本格運行に向けて、ＰＤＣＡサイクルを継続し、市民のモビリティ確保による地域の活性化をめざします。



P : PLAN
計画・事業の立案
D : DO
計画・事業の実行
C : CHECK
計画・事業の検証・評価
A : ACT
計画・事業の見直し