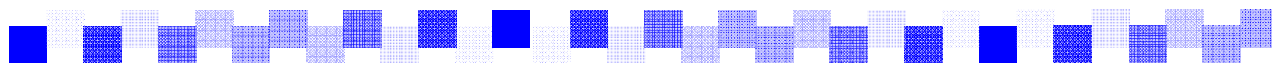


加西市公共交通総合連携計画

平成 26 年 3 月

目 次

第 1 章	計画に係る基本的認識	1
1.	加西市の概要	1
2.	計画策定の目的	2
3.	計画の位置づけ	2
4.	計画の区域	3
5.	計画の期間	3
6.	計画の構成	3
第 2 章	前連携計画策定後の公共交通をとりまく状況の変化	4
1.	人口減少、少子高齢化の進展	4
2.	人口低密度化の進展	5
3.	市民の約 4 割がクルマ移動制約者	6
4.	市民の移動の約 4 分の 3 を占める自動車利用	8
5.	高齢者ドライバーがひき起こす事故の増加	9
第 3 章	前連携計画策定後の成果と課題	10
第 1 節	前連携計画策定後の取り組み	10
1.	コミュニティバスの取り組みと成果	10
2.	路線バスの取り組みと成果	15
3.	北条鉄道の取り組みと成果	18
4.	横断的な取り組みと成果	22
第 2 節	公共交通サービス水準と行政補助額	23
1.	公共交通サービス水準	23
2.	公共交通に対する行政補助額	24
第 3 節	これまでの取り組みの評価と今後の課題	25



第4章 地域公共交通の確保・維持・改善方針 26

- 1. 計画の基本方針 26
- 2. 計画の目標 26
- 3. 公共交通網の再編方針 27
- 4. 公共交通の持続的発展に向けた他分野との連携 30

第5章 事業プログラム 32

第1節 各事業の内容 32

- 1. 公共交通網の再編 32
- 2. 交通結節点整備 33
- 3. 公共交通利用促進施策 34

第2節 事業プログラム一覧 36

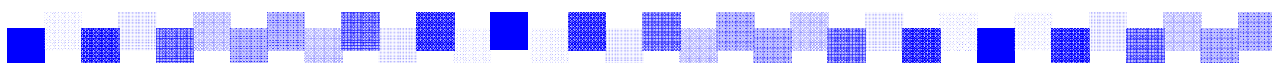
第6章 計画の実現に向けて 37

第1節 公共交通を支える三者の協力 37

第2節 公共交通施策関連の財源確保 38

第3節 組織体制の充実 38

第4節 社会情勢の変化に対応した計画の見直し 38



第1章

計画に係る基本的認識

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、人口約 4.7 万人、総面積 150.19km²、人口密度 310 人/km²、高齢化率 27.7%（平成 25 年 6 月現在）であり、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。

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（ねっぴ〜号、はっぴーバス）、タクシーがあり、公共交通網は北条町駅を中心に放射状に広がっています。

< 加西市の公共交通 >



平成26年1月現在

2 計画策定の目的

加西市では、ほとんどの市民がクルマで移動しており、クルマへの依存度が極めて高い交通体系になっています。このような状況は、今後更なる公共交通の収益の悪化、クルマを気軽に利用できない人の移動困難、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、さまざまな問題をひき起こすことが考えられます。

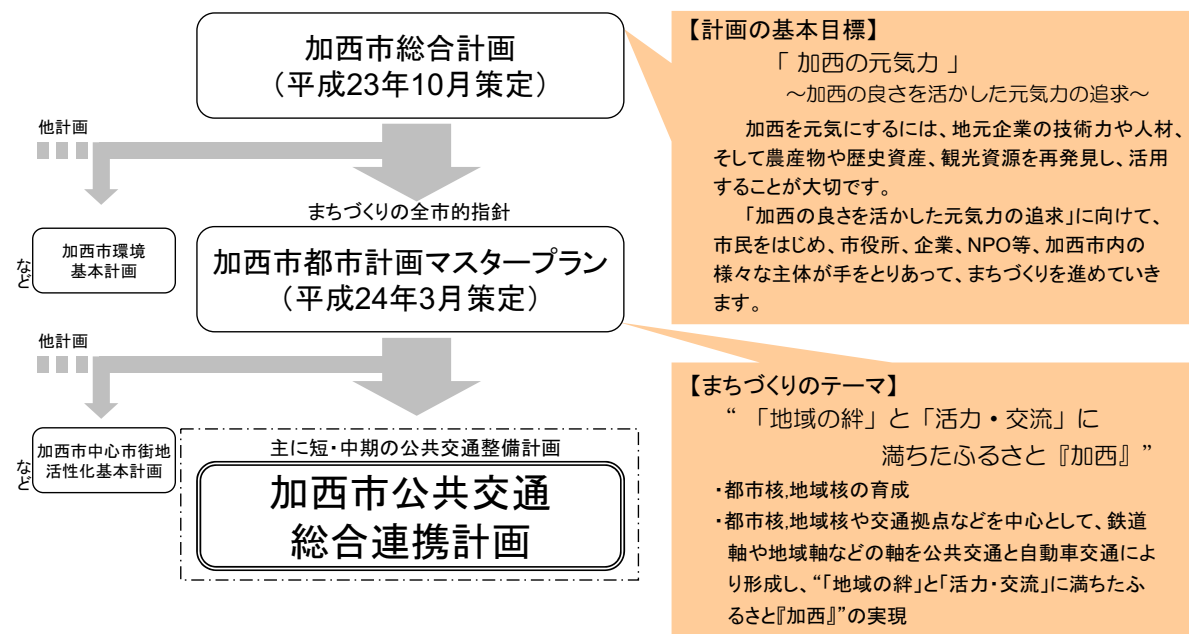
そこで本計画では、クルマを気軽に利用できない人の移動を公共交通で確保することで市内・市外の移動の自由度を高め、活発な交流に基づく地域の活性化を目的として、公共交通体系の整備をすすめます。

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

加西市公共交通総合連携計画は、加西市総合計画及び都市計画マスタープランで示しているまちづくりの全市的指針や将来都市構造を受けて、地域公共交通の確保・維持・改善方針やその具体的な方策を示した主に短・中期の公共交通整備計画として位置づけられます。

なお、本計画は平成21年（2009年）3月に策定された加西市公共交通総合連携計画（以下、「前連携計画」と示す）の計画期間（平成21年4月～平成26年3月）完了に伴う改定版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。

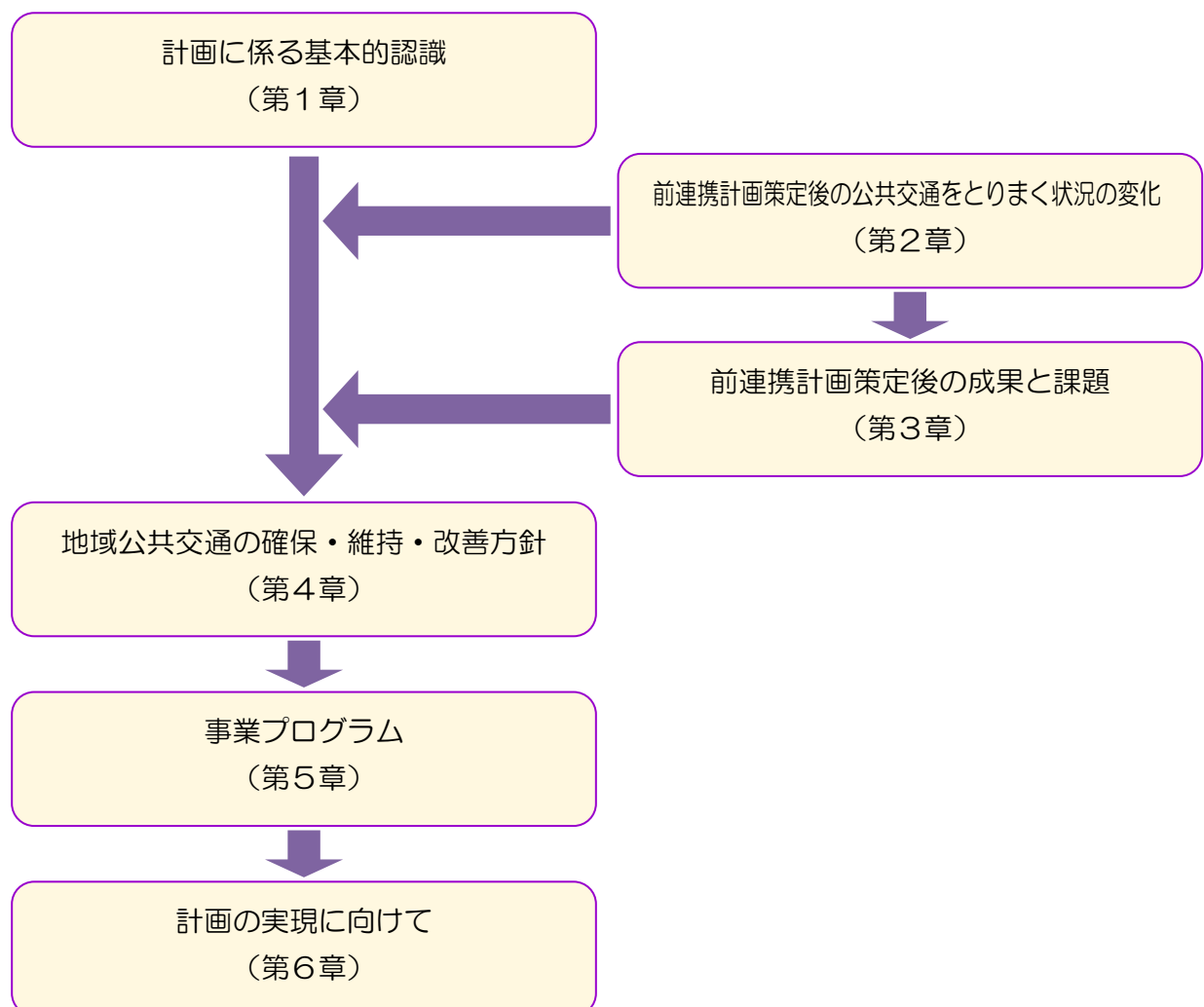
5 計画の期間

平成 26 年（2014 年）4 月～平成 31 年（2019 年）3 月

6 計画の構成

平成 21 年（2009 年）3 月に策定した前連携計画及び、前頁に示す上位計画を受けて、前連携計画策定後の公共交通をとりまく状況の変化を把握した上で今後の課題を整理しています。この課題に対応するため、地域公共交通の確保・維持・改善方針を設定し、事業プログラムをとりまとめています。

< 加西市地域公共交通総合連携計画 構成図 >



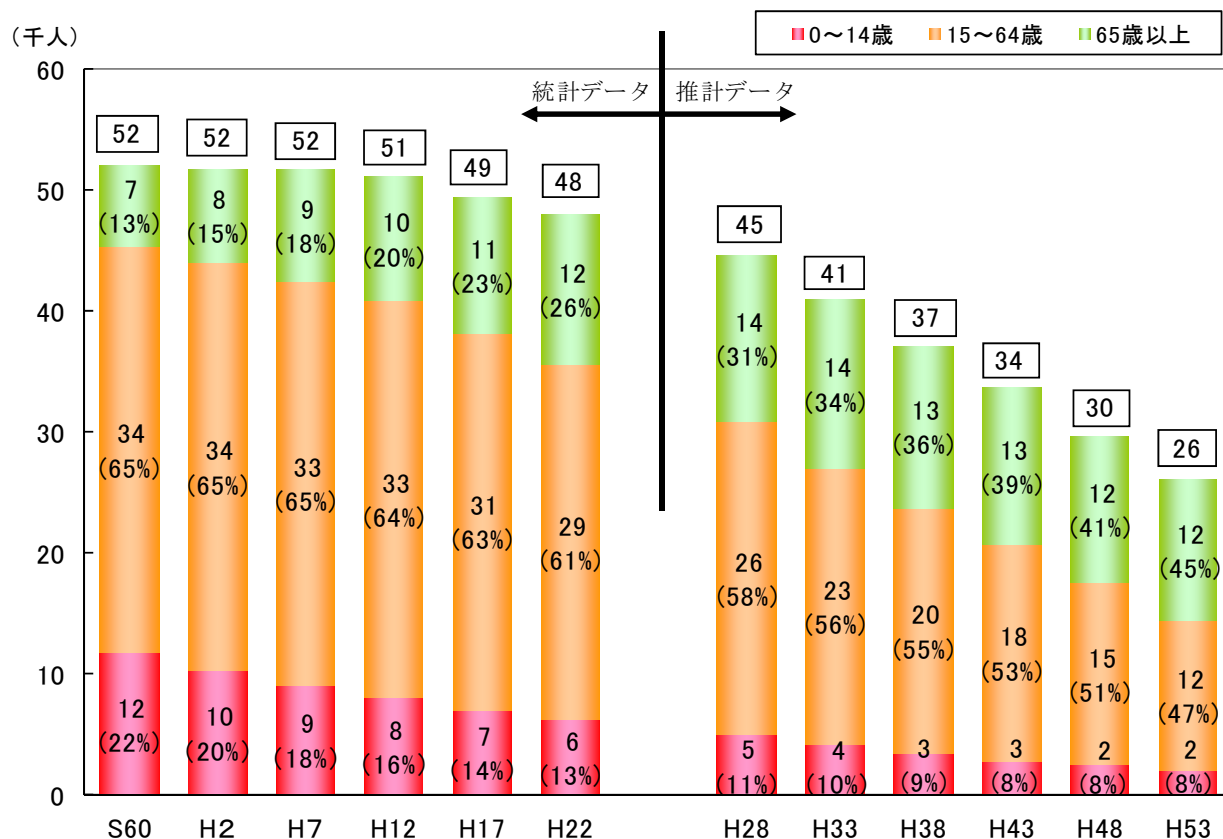
第2章

前連携計画策定後の公共交通をとりまく状況の変化

1 人口減少、少子高齢化の進展

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、最新の平成22年（2010年）で、4.8万人となっております。また、少子高齢化も進展しており、平成22年（2010年）には高齢化率26%と超高齢社会に突入しています。第5次加西市総合計画で示している年齢構成別将来推計人口では、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。

< 年齢構成別人口の推移 >



出典：H22 以前：国勢調査

H28 以降：第5次加西市総合計画将来推計人口

(平成23年11月推計)

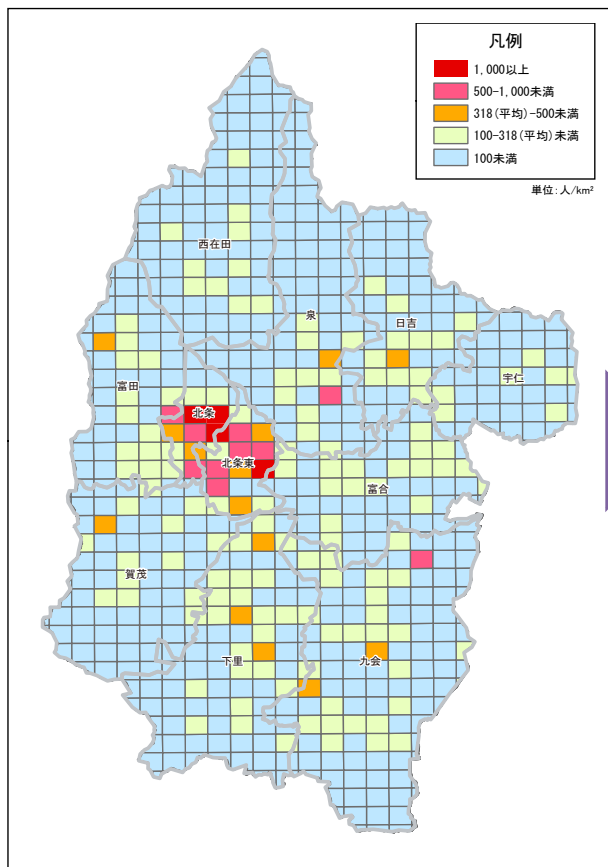
2 人口低密度化の進展

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、下里地区等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/km² 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。

また、平成 17 年（2005 年）から平成 22 年（2010 年）の変化を見ると、人口が比較的集約している地区が減少してきており、人口密度の低密度化が進んでいます。

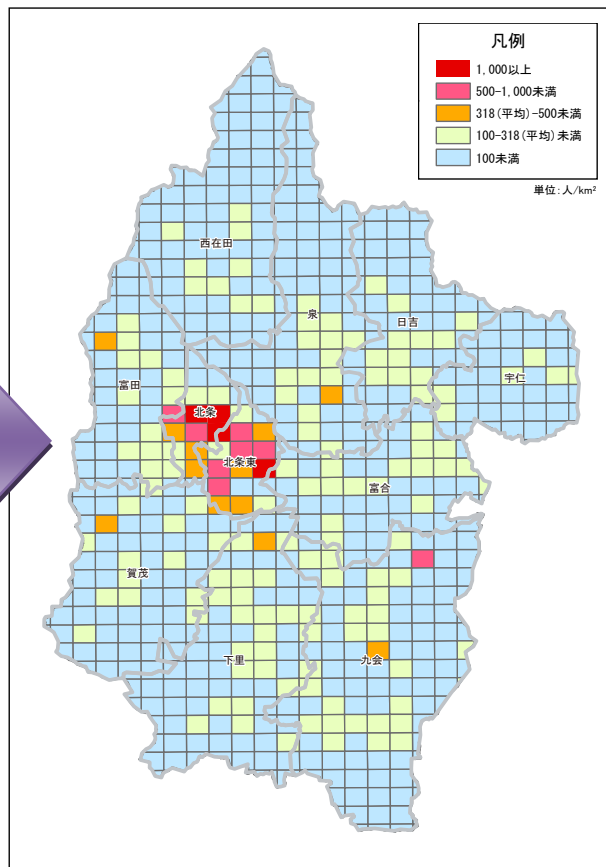
< 地域別人口密度 >

【平成 17 年】



出典: 平成 17 年国勢調査

【平成 22 年】



出典: 平成 22 年国勢調査

3 市民の約 4 割がクルマ移動制約者

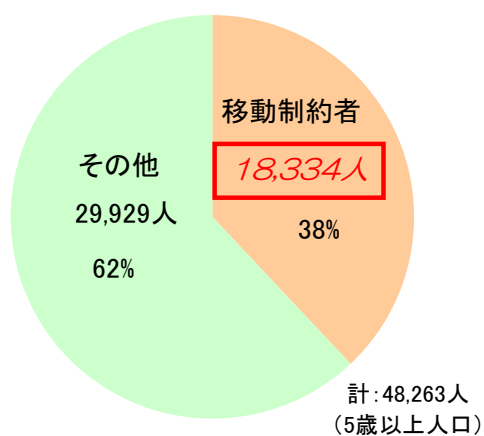
自動車を気軽に利用できない人（クルマ移動制約者）を「自動車運転免許を持っていない人」または「自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要な 70 歳以上の高齢者」または「その他の人でも自宅に自動車を持っていない人」と設定し推計しました。

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（クルマ移動制約者）は約 18,000 人であり、市民の約 4 割を占めています。

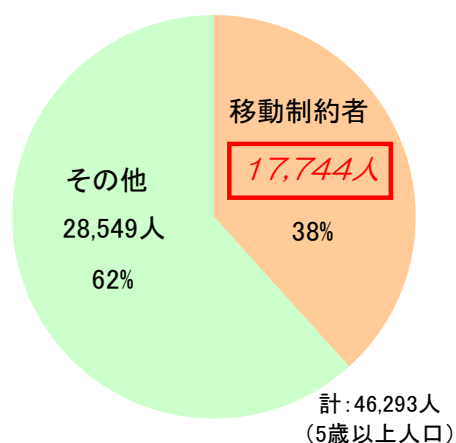
< 自動車を気軽に利用できない人の割合 >

【平成 18 年】

【平成 22 年】



出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）



出典：近畿圏パーソントリップ調査結果（平成 22 年）

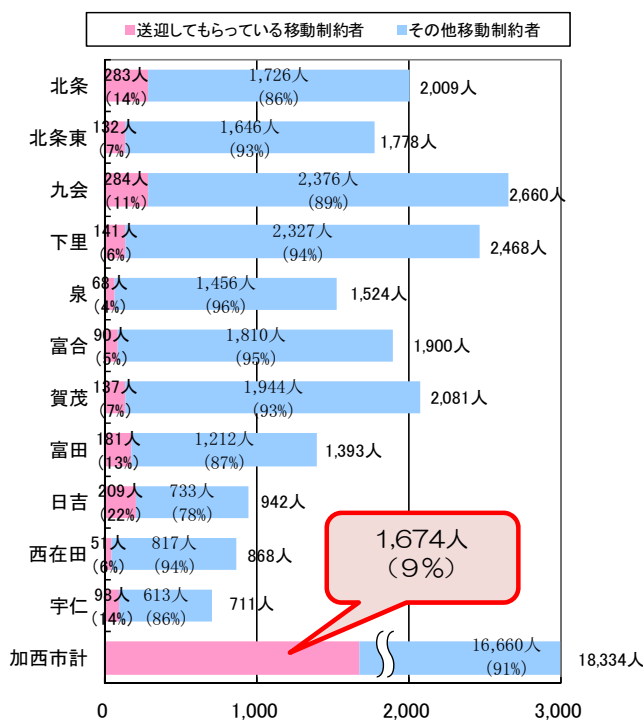
※以下の条件で 1 つでも該当する人を移動制約者として設定

- ・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

約 18,000 人のクルマ移動制約者のうち、約 1,900 人/日が自動車で送迎してもらっています。クルマ移動制約者数は平成 18 年（2006 年）から平成 22 年（2010 年）にかけて減少しているものの（前頁参照）、送迎してもらっているクルマ移動制約者は増加していることから、今後はさらにクルマ移動制約者の移動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。

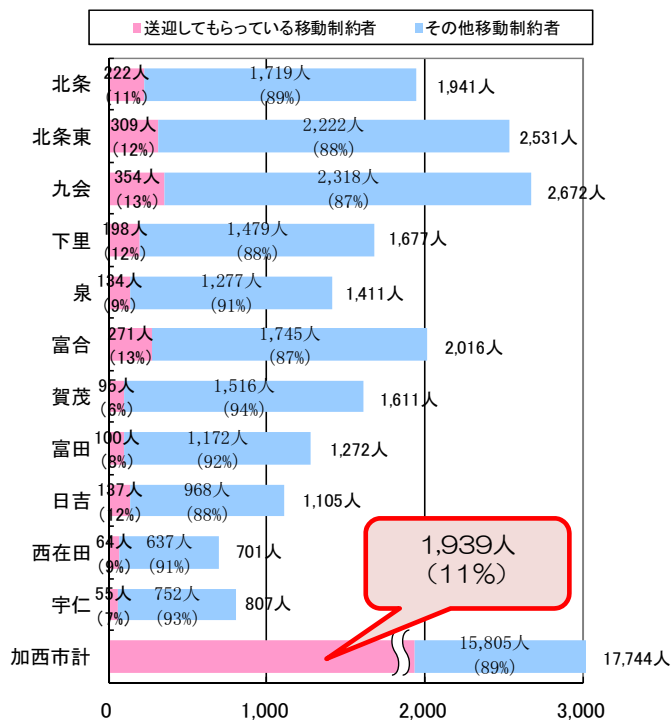
< 送迎してもらっているクルマ移動制約者数 >

【平成 18 年度】



出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

【平成 22 年度】



出典：近畿圏パーソントリップ調査結果（平成 22 年）

※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

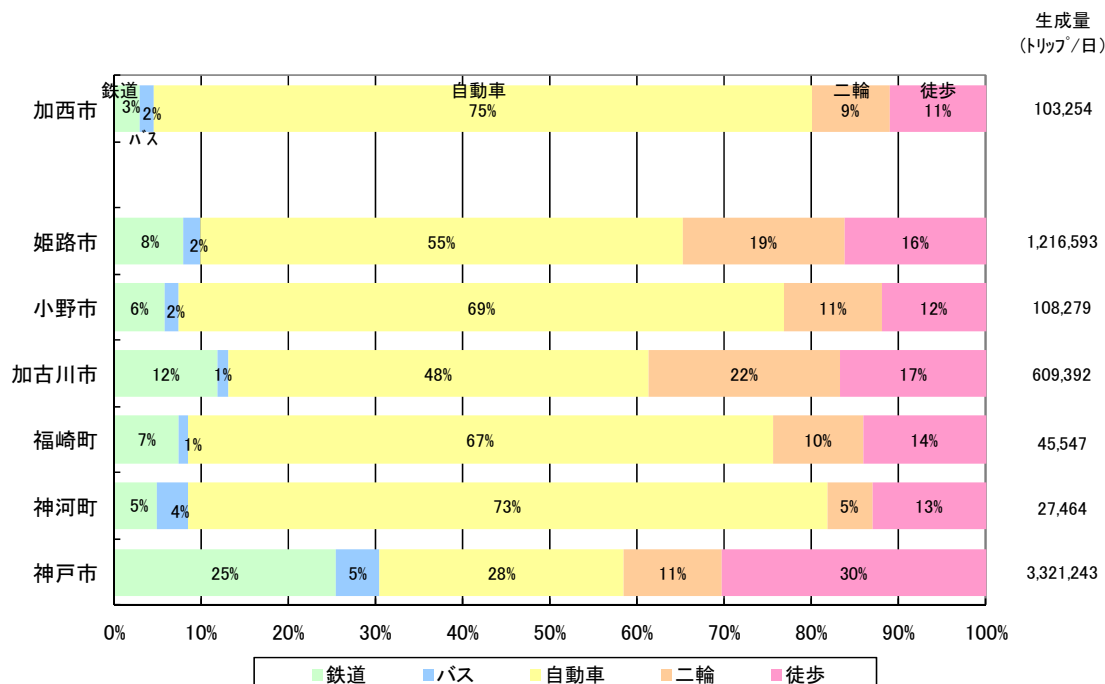
4 市民の移動の約4分の3を占める自動車利用

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5%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～64歳では自動車利用が8割以上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、加西市はクルマへの依存度が極めて高い交通体系となっています。

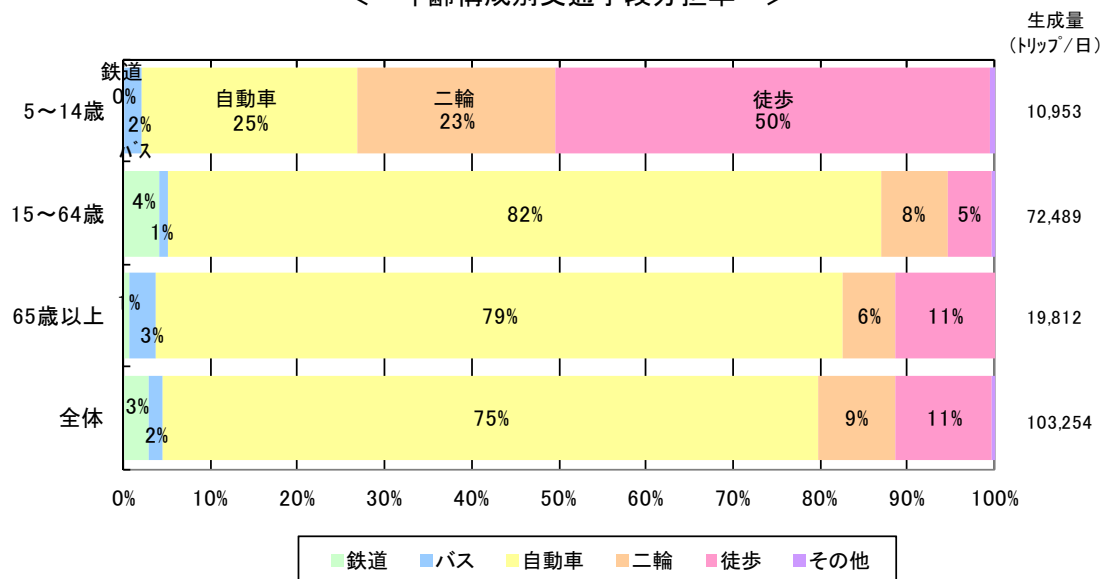
< 市町別交通手段分担率 >



注) 代表交通手段により集計

出典: 近畿圏パーソントリップ調査結果 (平成22年)

< 年齢構成別交通手段分担率 >



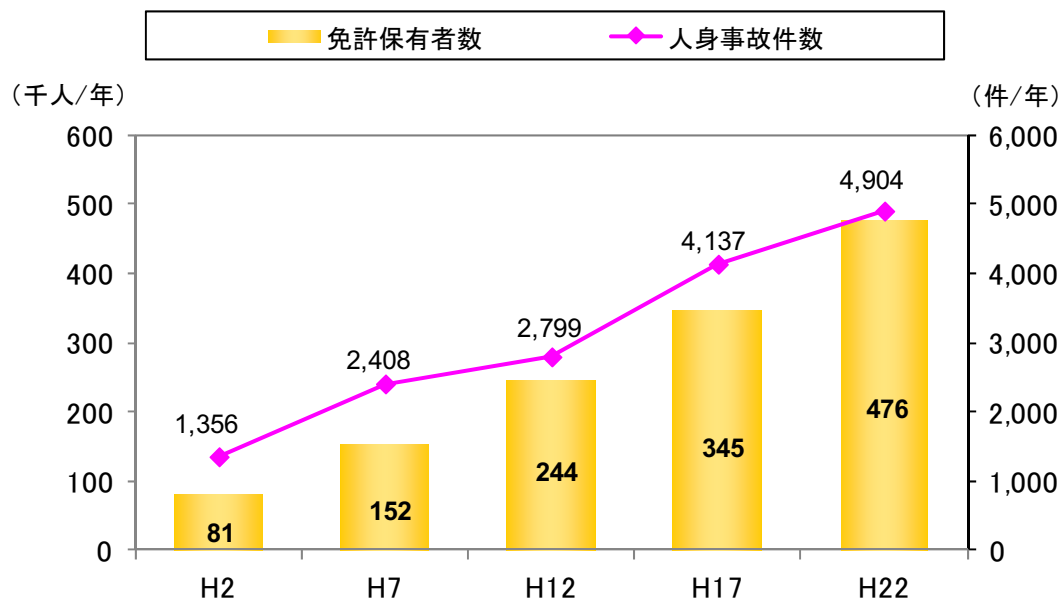
注) 代表交通手段により集計

出典: 近畿圏パーソントリップ調査結果 (平成22年)

5 高齢者ドライバーがひき起こす事故の増加

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 2 年（1990 年）から平成 22 年（2010 年）までの 20 年間増加し続けているのと同様に、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 20 年間で 3 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) 免許保有者数は第 1 当事者の係数を示しており、第二種免許の大型、普通、大特、けん引、第一種免許の大型、普通、大特とした。(したがって、二輪、小特、原付のみの免許保有者数を除いている)

出典：免許保有者数：交通年鑑

人身事故件数：ひょうご公共交通 10 カ年計画

第3章

前連携計画策定後の成果と課題

第1節 前連携計画策定後の取り組み

1 コミュニティバスの取り組みと成果

(1) コミュニティバスの路線・ダイヤ改正

コミュニティバスの路線やダイヤをアンケート調査や利用者及び地域住民の意見をベースにして3回にわたって改正しました。

< コミュニティバスの路線・ダイヤの変遷 >

・路線・ダイヤ改正（平成20年10月28日）

系 統	概 要	詳 細 内 容
市街地循環線	・大循環 ・中循環1 ・中循環2 ・小循環 → 大循環	・左回り・右回りの交互運行（30分毎） ・イオン加西北条SC、加西病院へ乗り入れ
郊外線	・若井・万願寺線 → 若井線 ・万願寺・芥田線 ・国正・滝野線 → 国正・滝野線 ・青野原病院線 → 青野原病院線	・全系統を加西病院・イオン加西北条SCへ乗り入れ

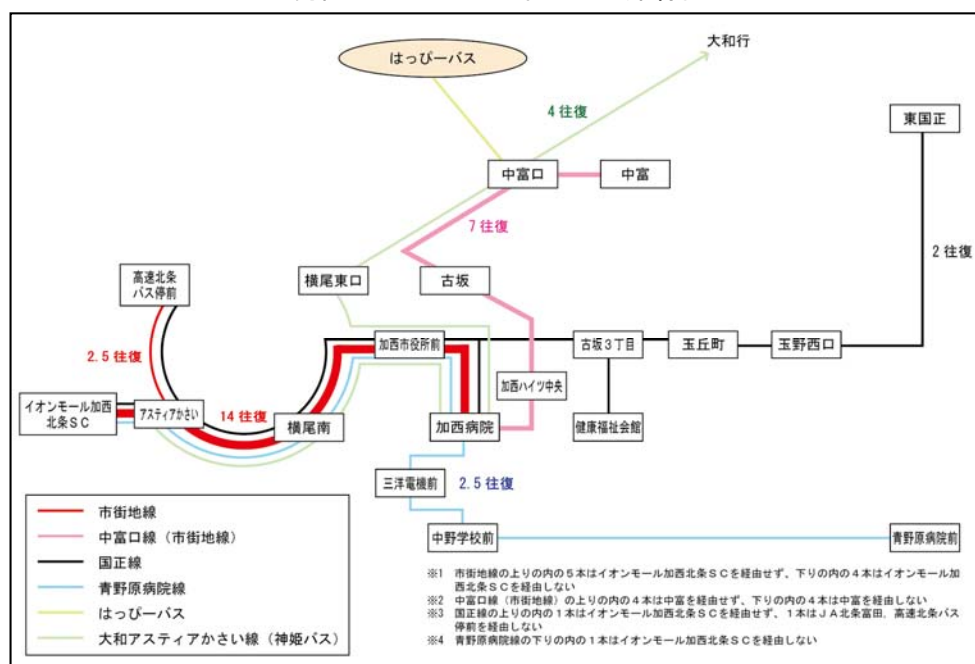
・路線・ダイヤ改正（平成23年2月1日）

系 統	概 要	詳 細 内 容
市街地循環線	・大循環 → 大循環 ・小循環	・大循環は、左回りのみの運行 ・小循環は、加西病院～アステアかさい区間で運行
郊外線	・若井線 → 廃止 ・万願寺・芥田線 → 廃止 ・国正・滝野線 → 国正・滝野線 ・青野原病院線 → 青野原病院線	・若井線、万願寺・芥田線は、はっぴーバス導入により平成23年3月31日廃止 ・国正・滝野線は、健康福祉会館へ乗り入れ開始 ・青野原病院線は、丸山公園前への乗り入れを廃止し、加西市役所前に乗り入れ開始 ・中富口線を新設（アステアかさい～中富）

・路線・ダイヤ改正（平成24年4月1日）

系 統	概 要	詳 細 内 容
市街地線	・大循環 ・小循環 → 市街地線 中富口線	・市街地線は循環を廃止、健康福祉会館ルートを廃止 ・中富口線は、郊外線から市街地線に統合し、ルート変更 ・加西ハイツ西、加西病院東バス停新設（加西市役所～加西病院間）
郊外線	・国正・滝野線 → 国正線 ・青野原病院線 → 青野原病院 ・中富口線 → 市街地線に統合	・国正線は、滝野駅までのルートを廃止（東国正まで） ・青野原病院線は、ルートを変更 ・加西ハイツ西、加西病院東バス停新設（加西市役所～加西病院間）

< 現在のコミュニティバスの路線図 >



ねっぴ〜号の運行：神姫バス(株)

(2) はっぴーバスの運行開始

平成23年(2011年)2月から、加西市の北部地域(西在田地区と在田地区の一部)において、地域のNPO法人「原始人の会」が主体となり、「はっぴーバス」の実証運行(無償)を開始いたしました。その後、平成23年(2011年)9月からは、有償による運行が開始され、平成25年(2013年)4月からは加西市のコミュニティバスとして本格運行に移行しています。

また、平成25年(2013年)11月には、はっぴーバス⇔ねっぴ〜号・神姫バス大和アスティアかさい線での乗継券を導入し、地域住民のみなさまが気軽にご利用できるように料金負担の軽減を行いました。

< はっぴーバスの本格運行まで >

平成23年2月
はっぴーバス実証運行開始(無償)

平成23年9月
はっぴーバス有償運行開始

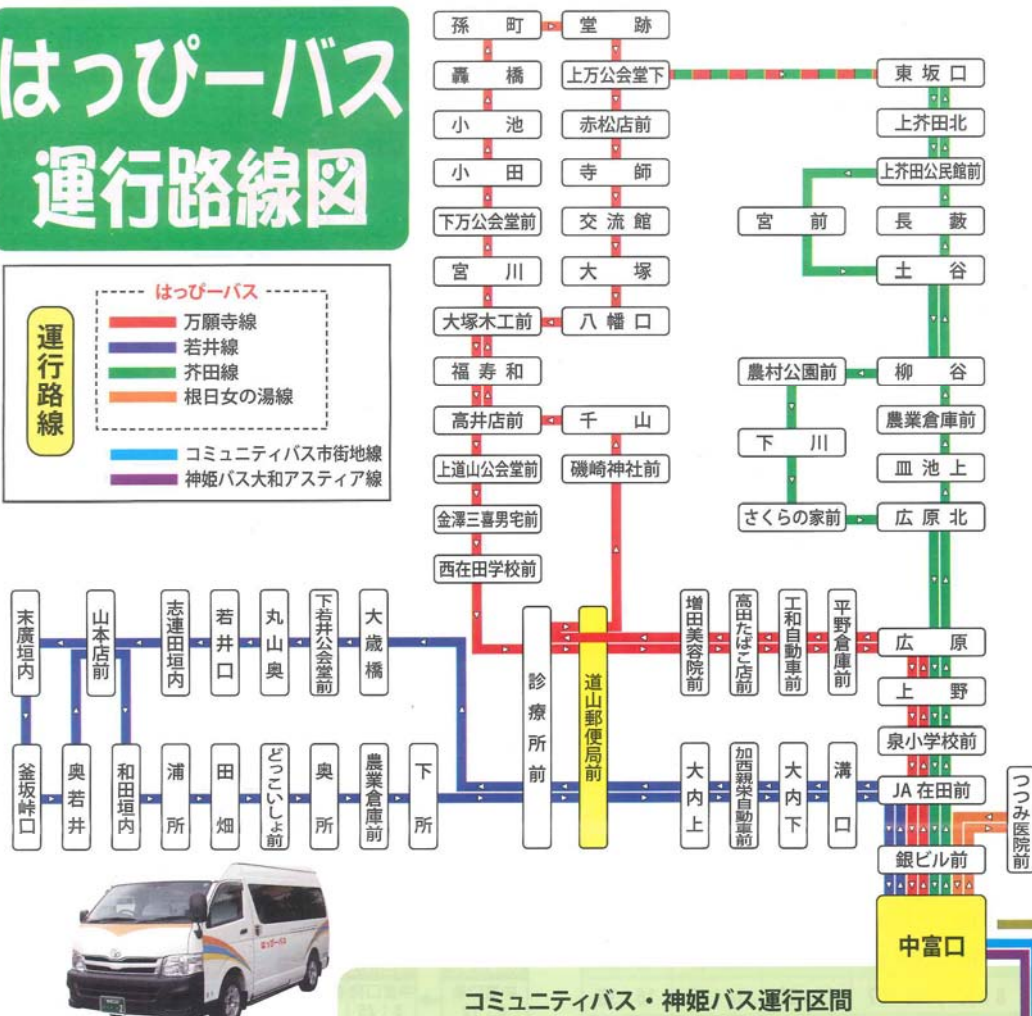
平成25年4月
はっぴーバス本格運行開始

< はっぴーバス車両 >



はっぴーバスの運行：加西親栄自動車(株)、NPO法人原始人の会

はっぴーバス 運行路線図



コミュニティバス運賃表

中倉口	160	190	220
豊原	160		
駒谷			
駒谷南		160	
古坂		160	
古坂7		160	
加西病院			160
市役所			160
イオン			775÷7

コミュニティバス・神姫バス運行区間



加西病院専用券

加西病院で乗り降りされる方は、
この券をご利用になると **160 円**
割引となります。

回敬乘車券

市立
加西病院 ↔ 160 円 区間

※この券は加西病院の窓口でお受け取りください。
※加西病院で乗り降りされる方以外は、この券をご利用できません。
※大和北条線にご乗車の方もこの券をご利用できます。

はっぴーバス運賃

乗車1回につき **250円**

小学生 100 円 (小学生未満無料)

※中富口・道山郵便局前で接続している便に乗り継ぐ場合は1回乗車とします。(指定便に限ります。)

回数券がお得

9枚セット⇒ **2,000** 円 (1回分お得です)

販売窓口

- ・原始人会交流館
- ・市役所 3 階人口増政策課
- ・加西親米自動車

その他販売窓口については原始人の会(Tel.44-0150)にお問合せ下さい。

北条市街地へ行く方法

『中富口（殿原交差点）』でコミュニティバス・大和アスティア線に乗換えて下さい。



(3) コミュニティバスの愛称設定及びラッピング

平成 9 年度から市街地や交通空白地域を運行してきた加西市コミュニティバスは、加西市が運行を委託している神姫バスの車両と同じデザインでした。

名称がなかったコミュニティバスを、平成 24 年（2012 年）11 月に「KASAI ねっぴ〜号」とし、神姫バスの車両カラーであったバスも、加西ブランドの象徴である「ブドウ」の紫をベースカラーに、加西ふるさと観光大使「ねっぴ〜」と、市内の観光地や特産品を描いたデザインに変更しました。なお、ねっぴ〜号のデザインは、市が候補として準備した 3 つの案から市内小学校 3〜6 年生が選び、決定されたものです。

< コミュニティバスの愛称設定 >

【平成 24 年 10 月まで】

【平成 24 年 11 月より】

加西市コミュニティバス



KASAI ねっぴ〜号

< コミュニティバスのラッピング >

【ラッピング前】



【ラッピング後】



（４）コミュニティバスの利用状況

加西市のコミュニティバスは大きくなっぴ〜号とはっぴーバスに分かれており、なっぴ〜号は３路線、はっぴーバスは４路線あります。平成１２年度（２０００年度）より平成２２年度（２０１０年度）まで減少傾向でありましたが、平成２３年（２０１１年）２月のはっぴーバスの導入及び路線・ダイヤ改正等により、コミュニティバス乗車人員が増加しました。

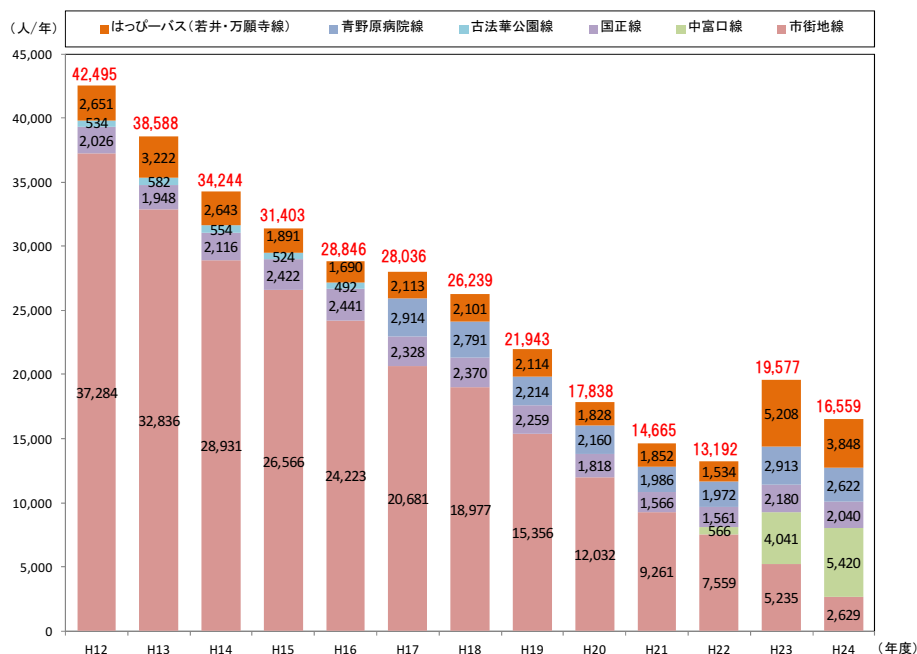
しかしながら、平成２４年度（２０１２年度）ではまた減少に転じています。

< コミュニティバスの概要 >

運行バス	路線	ルート	便数 (往復/日)	乗車人員		
				1年計	1日平均	1便平均
なっぴ〜号	市街地線	市街地線(アステア→市役所前→加西病院) ※ 一部、「高速北条バス停」までは2.5往復、「イオン」までは9.5往復運行	14往復/日	2,629 人/年	10.7 人/日	0.8 人/便
		中富口線(中富口→古坂→加西病院) ※ 一部、「中富」までは3往復運行	7往復/日	5,420 人/年	22.1 人/日	3.2 人/便
	青野原病院線	イオン→アステア→加西病院→フラワーセンター→青野原病院	2.5往復/日	2,622 人/年	10.7 人/日	4.3 人/便
	国正線	アステア→加西病院→別府→多加野農協前→東国正 ※1 一部、「高速北条バス停」までは1往復運行 ※2 一部、「イオン」に1往復経由	2往復/日	2,040 人/年	8.3 人/日	4.1 人/便
はっぴーバス	万願寺線	中富口→道山郵便局→孫町	5往復/日	1,352 人/年	5.5 人/日	1.1 人/便
	若井線	中富口→道山郵便局→釜坂峠口	5.5往復/日	1,502 人/年	6.1 人/日	1.1 人/便
	芥田線	中富口→広原→東坂口	4往復/日	717 人/年	2.9 人/日	0.7 人/便
	根日女の湯線	中富口→銀ビル前→つつみ医院前→根日女の湯前 ※ 平成25年11月以降は根日女の湯閉店に伴い、「つつみ医院前」まで運行	5往復/日	277 人/年	5.5 人/日	1.1 人/便

※平成 24 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。
 ※ はっぴーバス、中富口線は H23. 2. 1 より導入。
 (但し、はっぴーバスの H22 年度分は計上していない)
 ※ 若井万願寺線は H23. 3. 31 で廃止。

出典：加西市所管データ

2 路線バスの取り組みと成果

(1) 利用者及び地域住民の意見に対応した路線変更

兵庫教育大学付属小学校の通学バスを利用している児童の保護者から、登校時は兵庫教育大学行の直通バスがあるが、下校時は社～姫路行に乗車して別府バス停で北条行に乘換えしており、道路が狭く交通量も多いのでバス停まで移動するのが危険であるため、児童の保護者が毎日交代で誘導していました。

児童の保護者から東別府バス停なら広い場所があり、安全なので北条行を東別府バス停まで延長して欲しいと強い要望があったため、平成22年(2010年)6月1日より別府バス停行の2便を東別府バス停まで延長して安全に通学できるような体制にして、少しでも多くの児童がバスを利用してもらえるようにしています。

< 運行路線変更ルート >



（２）地域活動の実施

神姫バス利用への関心を持ってもらうために、平成 25 年（2013 年）6 月に富合小学校の生徒が神姫バス北条営業所の見学や運転士、整備工場の社員にインタビューをすることにより、自分たちの街や地域の生活体験をしてもらいました。

< 生活学習実施 >

日 時	平成 25 年 6 月 7 日
対象者	富合小学校 2 年生 6 名
内 容	北条営業所内の見学及び運転士や整備工場の社員にインタビューをして、自分たちの街や地域の体験をした。

< 富合小学校からの感謝状 >



（３）低床バスの導入

神姫バスでは高齢者や障害を持った方への対応としたバリアフリー化の推進として、平成 21 年（2009 年）3 月より北条営業所管轄のバス車両に、新たに低床バス（ワンステップバス）を 18 両（大型車 8 両、中型車 9 両、小型車 1 両）導入しました。

< ワンステップバス >



(4) 路線バスの利用状況

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。

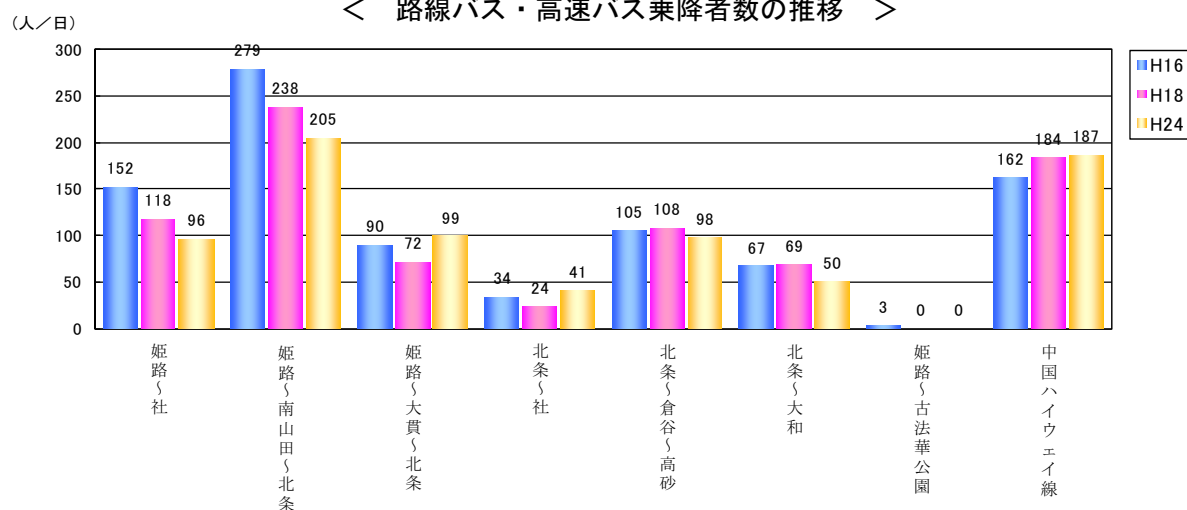
平成 16 年（2004 年）、平成 18 年（2006 年）及び平成 24 年（2012 年）の乗降者数の推移を見ると、高速バスは増加しているものの、路線バスについては一部の系統を除いて減少傾向にあります。

< 主な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 ※1 一部、「猫尾」に12便經由 ※2 一部、「一乗寺」に10便經由	22	20	H25. 4. 1改正
姫路～南山田～北条 ※1 一部、「イオン」に8便（土曜10便、日祝8便）經由 ※2 一部、「フラワーセンター」まで4便（日祝）運行 ※3 一部、「江船団地」に3便（土日祝4便）經由	30	33	H25. 4. 1改正
姫路～大貫～北条 ※ 一部、「イオン」に6便經由	16	13	H25. 4. 1改正
北条～社 ※（ ）は東別府～北条まで運行	4（内2）	0	H25. 4. 1改正
北条～倉谷～高砂 ※（ ）は宝殿駅まで運行	5（8）	0（6）	H25. 4. 1改正
北条～大和	8	0	H25. 4. 1改正
姫路～古法華公園	4	4	H25. 4. 1改正
中国ハイウェイ線 （中国道本線のみ） ※ 一部、「USJ」まで4便運行	50	51	H25. 7. 1改正
中国ハイウェイ線 （アスティアかさい発着）	5	4	H25. 7. 1改正
津山エクスプレス京都号	8	8	H25. 7. 1改正
山崎・中国道・三ノ宮線	24	24	H25. 7. 1改正

出典：神姫バス所管データ

< 路線バス・高速バス乗降者数の推移 >



※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

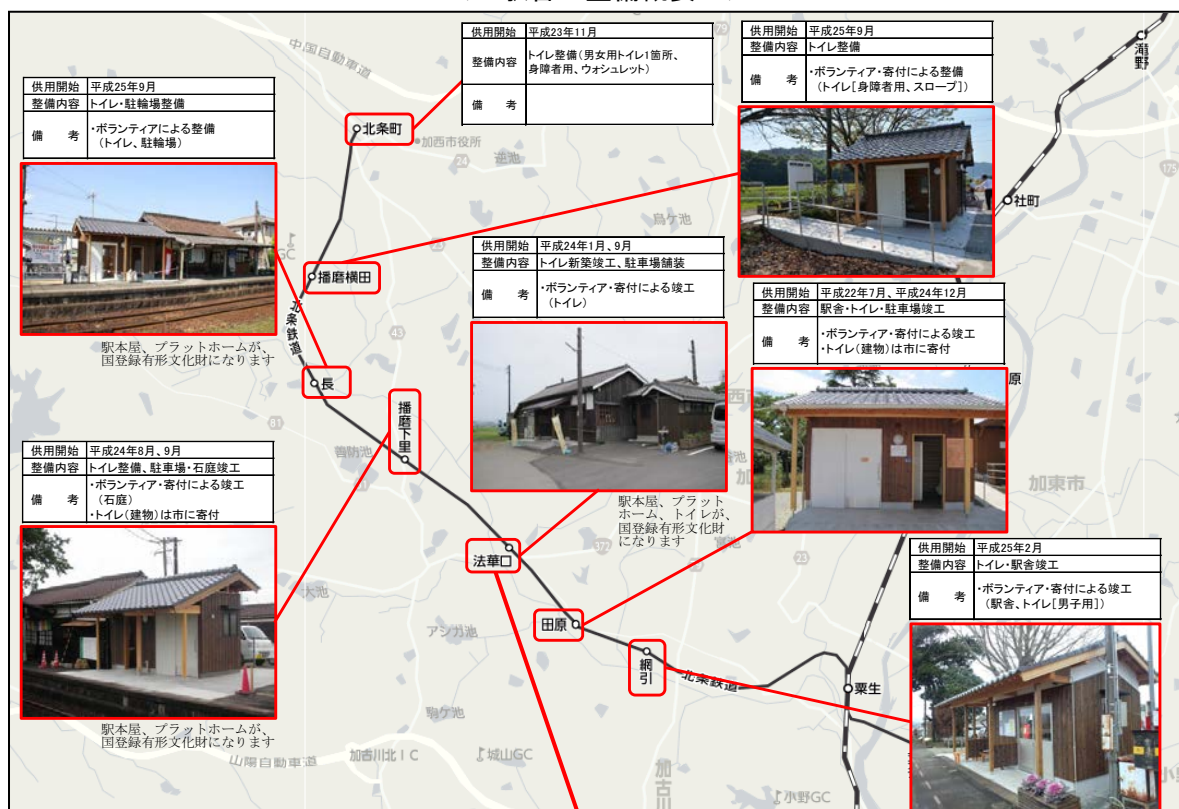
3 北条鉄道の取り組みと成果

(1) 駅舎の整備

北条鉄道播磨横田駅～網引駅の各駅において、地元企業の寄付と労働ボランティアにより市の補助金なしでトイレの整備（水洗化等）や駅舎、駐車場整備を実施しました。

北条鉄道と沿線住民が一体となって駅を中心とした環境整備を行うことにより、地域住民の方々より「地域コミュニティ施設」と認識され、地域の移手段としての北条鉄道の意義を再認識いただき、利用促進をすすめ、北条鉄道活性化をめざします。

< 駅舎の整備概要 >



< 法華口駅のその他活動内容 >

パン工房（モン・ファボリ）の開店



平成 24 年（2012 年）11 月～

三重塔の寄贈建立



平成 25 年（2013 年）12 月～

（２）レンタル自転車事業の拡充

平成 23 年（2011 年）3 月 31 日に、北条町駅のレンタル自転車に電動アシスト自転車 8 台を導入しました。

この電動アシスト自転車は太陽光発電を利用し、バッテリーの充電ができるようになっています。

（３）イベント列車の運行・駅イベントの実施

北条鉄道では、かぶと虫列車やサンタ列車等イベント列車を運行しています。また、北条鉄道沿線さくらまつりや、北条鉄道まつりなど駅へ足を運んでいただくイベントも実施しています。

< 主なイベント列車・駅イベント概要 >

イベント名	実施時期	概 要
かぶと虫列車	毎年 7 月頃運行	車内を森に見立てた列車で北条町～栗生駅までを一往復し、子どもにはかぶと虫一つがいをプレゼントします。
サンタ列車	毎年 12 月運行	クリスマスの飾り付けをした列車で、北条町～栗生を一往復しながら、サンタさんトナカイさんとともに歌や手遊びですごします。
子ザル駅長と乗車	月 2 回程度	子ザル駅長が列車に乗車します。
ねっぴ～紙芝居列車	不定期	北条町駅～栗生駅までを一往復し、ねっぴ～とともに「ねっぴ～紙芝居」や「ねっぴ～クイズ」を実施します。
さつまいもほり体験列車	毎年 10 月頃開催	さつまいもほりを体験、参加者には地元西笠原町でとれたコシヒカリのおむすびをプレゼントします。
イルミネーションツアー列車	毎年 12～1 月頃開催	各駅を沿線住民の協力で飾り付けします。
沿線さくらまつり	毎年 4 月頃開催	北条鉄道沿線の桜を觀賞でき、さらに各駅で各種イベントを実施します。
北条鉄道まつり	毎年 10 月頃開催	加西市住吉神社にて各種イベントを実施します。

< かぶと虫列車 >



< サンタ列車 >



< 子ザル駅長と乗車 >



< イルミネーションツアー列車 >



(4) ボランティア駅長制度

ボランティア駅長制度は平成 18 年（2006 年）5 月に発足し、現在まで駅舎や車両の清掃、駅や列車でのイベント、宣伝活動など、様々な取り組みを行っています。

< 法華口駅での列車見送り >



< 下里庵での交流 >



(5) 北条鉄道利用促進キャンペーンの実施

北条鉄道の良さを認識してもらうことを目的として、北条鉄道での「利用促進キャンペーン」を平成 24 年（2012 年）10 月から実施しています。

北条鉄道の利用に際して、乗車優待券を「広報かさい」に掲載し、その乗車優待券を利用して北条鉄道に乗車された場合、1 回分（片道利用）の乗車が無料になります。また、北条鉄道からは北条町駅で販売しているドーナツをプレゼントしています。

< 優待券 >



< 北条鉄道利用促進キャンペーンの利用者数 >

	実施期間	利用者数
第1弾	平成24年10月1日～平成24年12月31日(92日間)	811人
第2弾	平成25年1月1日～平成25年3月31日(90日間)	701人
第3弾	平成25年5月1日～平成25年7月31日(92日間)	734人
第4弾	平成25年8月1日～平成25年10月31日(92日間)	826人
第5弾	平成25年11月1日～平成26年1月31日(92日間)	920人

(6) 北条鉄道通勤ComeBack^{カムバック}補助金（車通勤からの転換補助）の実施

「栗生線通勤ComeBack^{カムバック}補助金」とあわせて、平成 25 年（2013 年）4 月から北条鉄道においても「北条鉄道通勤ComeBack^{カムバック}補助金」を導入しました。

この制度は、通勤手段を自動車やバイクなどから鉄道利用に変更される方が対象となり、6 ヶ月通勤連絡定期券を購入された場合に購入金額の半額相当を補助しています。

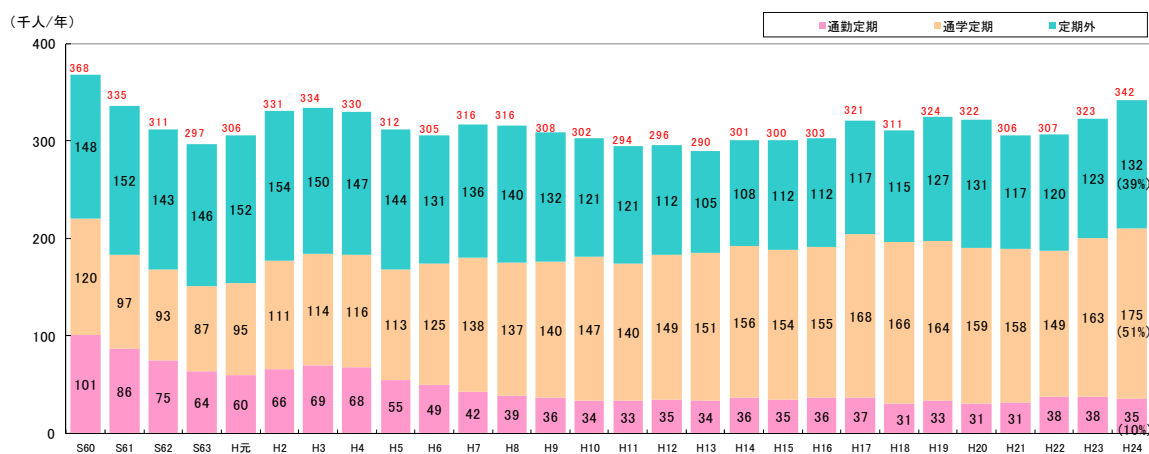
（７）北条鉄道の利用状況

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 年以上続いていましたが、さまざまな取り組みにより、平成 23 年（2011 年）からは利用者が増加し、平成 24 年度は 34 万 2 千人の利用がありました。

乗車人員の内訳を見ると、地域住民の利用を伸ばす取り組みを行うことで、定期外利用が増加しています。

定期利用については、平成 24 年（2012 年）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。

< 北条鉄道乗車人員の推移 >



出典：北条鉄道㈱統計データ

4 横断的な取り組みと成果

(1)「ねっぴ～はっぴ～スタンプラリー」の実施

公共交通の利用促進と沿線の活性化、子供たちへの啓発を目的として、コミュニティバス（ねっぴ～号、はっぴーバス）及び北条鉄道を利用したスタンプラリーを実施しました。

< 「ねっぴ～はっぴ～スタンプラリー」パンフレット >

景品
スタンプが2個そろったカードを持って景品交換所に行くと、その場でくじ引きの上景品と交換できます！

1等 2,000円相当 (各交換所3枚)
2等 1,000円相当 (各交換所10枚)
3等 200円相当 (1等・2等以外全員)

景品交換所は以下の3箇所
場所によってもらえる景品がちがいます！

1 北条鉄道 北条町駅
北条鉄道グッズ
ねっぴ～グッズ

2 原始人会 交流館
農家レストラン
「土・日・祝日」お食事券

3 注音符号工務 工房
モン・ファボリ
米粉パン・ラスクなど

ねっぴ～はっぴ～スタンプラリー
鉄道・バスに乗って気になるお店に行ってみよう！

加西市内のかわいいかついてい、鉄道・バス、夏の暑い中でも毎日いっしょけんめい走っています。
この夏休み、鉄道・バスを使って沿線の楽しいお店や場所に行ってみませんか？
集めてもらえるスタンプを集めて、お店のうれしい特典を受けたり、すてきな景品をゲットしよう！

実施期間
7月20日(土)～9月1日(日)

参加手順
1 鉄道・バスに乗車してスタンプをゲット！
KASAIねっぴ～号・はっぴーバス・北条鉄道に乗って、
おるときに運転士さんにスタンプを押してもらいましょう。
2 スタンプ1つで沿線のお店で特典がもらえる！
スタンプを押してもらったカードを持って沿線のお店に行くと、
お店ごとのすてきなサービスと限定ねっぴ～はっぴーバスがもらえる！
対象のお店と特典の内容は中面をチェックしてね。
3 スタンプ2つで景品交換！
スタンプが2つ集まったら、カードを持って景品交換所に行きましょう。
交換所ごとのすてきな景品が、その場でくじ引きで当たります！！

注意事項

- お一人様3枚までとさせていただきます。
- KASAIねっぴ～号(コミュニティバス)路線にはねっぴ～ラッピング車両ではない便もありますが、いずれの車両でもラリーに対応しています。運転士にお声かけください。
- KASAIねっぴ～号、はっぴーバスは平日のみの運行になります。あらかじめ時刻表をご確認の上ご利用下さい。
※時刻表は駅・バス停のほか、公共施設、市ホームページに掲載しています。
<http://www.city.kasai.hyogo.jp/01kura/direct/12jiko.htm>

主催・お問い合わせ先
加西市公共交通活性化協議会
(加西市役所 人口増政策課内)
〒675-2395 加西市北条町橋尾1000番地
TEL: 0790(42)8700 FAX: 0790(43)1800
E-Mail: jinko@city.kasai.lg.jp

スタンプ台紙
住所 _____ 市 _____ 町 _____
年齢 _____ 才 (小・中・高 _____ 年生)
区間 _____ 駅 _____ 駅 _____
_____ 駅 _____ 駅 _____
_____ 駅 _____ 駅 _____

対面店舗は
中面をチェック！

< スタンプラリー利用実績 >

	期 間	利用実績
第1回	H25. 3. 20～H25. 4. 7 (19日間)	99人
第2回	H25. 7. 20～H25. 9. 1 (44日間)	187人

第2節 公共交通サービス水準と行政補助額

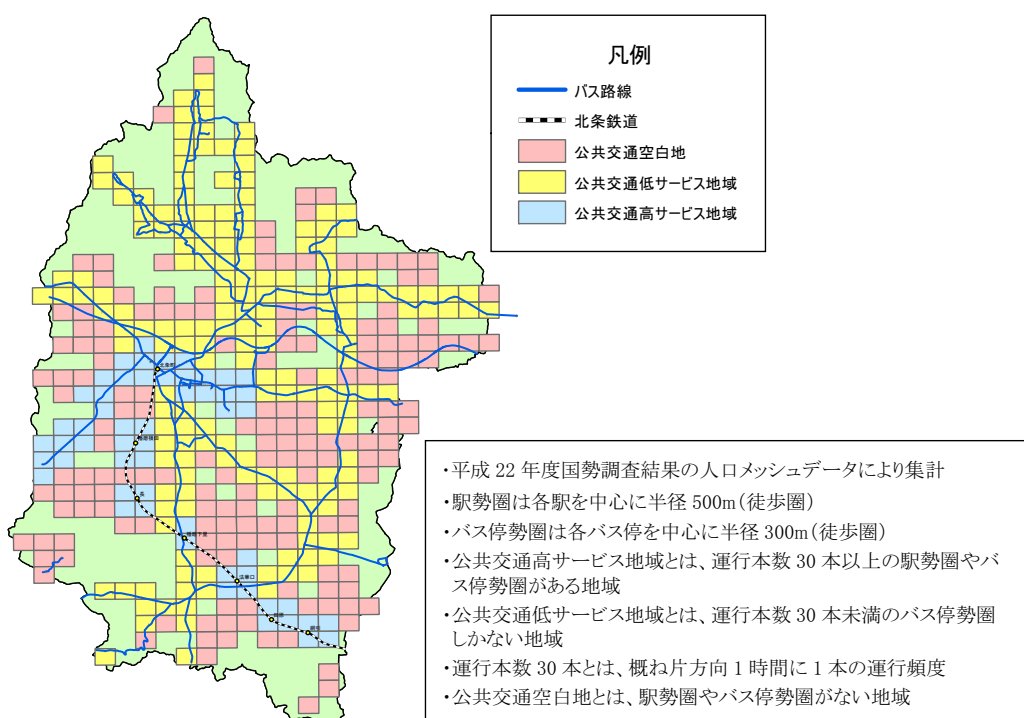
1 公共交通サービス水準

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5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7割以上の方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十分にカバーできていない状態です。

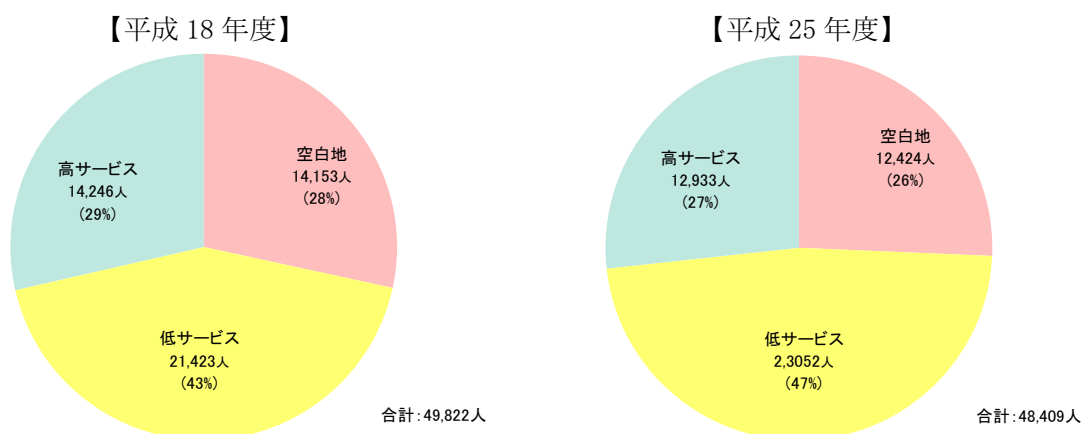
しかし、平成 18 年（2006 年）と平成 25 年（2013 年）の変化を見ると、はっぴーバスの導入や路線・ダイヤ改正等のコミュニティバス再編により、公共交通空白地の割合は減少しています。

< 公共交通サービス水準 >



出典：平成 22 年国勢調査に関する地域メッシュ統計

< 公共交通サービス水準別人口の推移 >



出典：・平成 22 年度国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計

2 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の内、市負担額は約 5,300 万円であり、平成 20 年（2008 年）と比較すると約 1,300 万円増加しています。また、人口減少と相まって、市民 1 人当たりの市負担額は平成 20 年度（2008 年度）では 822 円/人・年であったものが、平成 24 年度（2012 年度）では 1,151 円/人・年となっています。

市負担額の内訳を見ると、ねっぴ〜号に対しての補助が最も多く年間約 2,000 万円、次いで北条鉄道に対する運営費補助として年間約 1,600 万円の補助が実施されています。

< 公共交通に対する行政補助額 >

■ 公共交通にかかる市の負担額（決算）

（単位：千円）

公共交通機関	運走路線・補助内容等 （平成24年度時点）	市負担額 （※1）		他の行政負担						行政負担計	
		H20	H24	国		県		その他		H20	H24
KASAIねっぴ〜号（※2）	市街地線・国正線・青野原病院線	19,003	20,126	—	—	922	438	—	—	19,925	20,564
はっぴーバス（※3）	万願寺・若井線・芥田線	—	9,780	—	2,624	—	（※6）0	—	—	—	12,404
路線バス（※4）	姫路駅前～山田～北条	—	267	0	801	0	534	—	—	0	1,602
	姫路駅前～大貫～北条	—	95	414	286	414	191	—	—	828	572
	姫路駅前～猫尾～社	—	749	2,094	2,246	2,094	1,497	—	—	4,188	4,492
	姫路駅前～法華山一乗寺～社	3,804.5	4,275	0	2,543	3,804.5	3,405	—	—	7,609	10,223
	姫路駅前～古法華公園	173.5	106	—	—	173.5	211	—	—	347	317
	アスティアかさい～嬉野台生涯教育センター	130.5	128	—	—	130.5	254	—	—	261	382
	アスティアかさい～大和	2,237.5	2,191	—	—	2,237.5	2,702	—	—	4,475	4,893
	計	6,346	7,811	2,508	5,876	8,854	8,794	—	—	17,708	22,481
北条鉄道（※5）	運営費補助	14,895	15,735	—	—	—	—	—	668	14,895	16,403
合 計		40,244	53,452	2,508	8,500	9,776	9,232	—	668	52,528	71,852

※1）市負担額とは、加西市が支出した金額から、市が国・県等から補助を受けた金額を差し引いた実質負担額のこと。

※2）ねっぴ〜号のラッピング費用は含まない。

※3）はっぴーバスの負担額には、運行以外の費用を含む。（運営、架装、バス停整備等）

※4）路線バスの国・県補助額については、加西市にかかる部分のみの金額であり、他市町にかかる負担は別途あり。

※5）北条鉄道の安全輸送整備費等（H20年26,129千円[うち、加西市負担額26,129千円]、H24年15,552千円[うち、加西市負担額3,714千円]）の負担額は除いて算出。

※6）県のコミバス補助（ねっぴ〜号・はっぴーバス）については、ねっぴ〜号に一括計上。

平成20年度：市民1人あたりの市負担額 **822円/人・年**（人口48,980人[H21.3]）

平成24年度：市民1人あたりの市負担額 **1,151円/人・年**（人口46,432人[H25.9]）

 平成20年度から平成24年度にかけて **329円/人・年** の増額

第3節 これまでの取り組みの評価と今後の課題

前節までで整理したこれまでの取り組みを客観的に評価し、今後の課題を整理すると以下に示す4つの課題解消に向けた取り組みが必要です。

< これまでの取り組みの評価 >

北条鉄道はさまざまな取り組みの効果から、近年は利用者が増加している。

はッピーバスの導入等のコミュニティバス再編により、公共交通空白地が減少した。

クルマへの依存度が極めて高い交通体系となっている。

路線バスは高速バスが増加しているものの、利用者が減少し続けている。

コミュニティバスははッピーバス運行の効果でコミュニティバス総利用者数は増加した。しかし、減少傾向は依然として続いている。

高齢者が加害者になってしまう交通事故が年々増加傾向にある

市民に対するクルマ移動制約者の割合は以前と同程度であるものの、送迎してもらっているクルマ移動制約者は増加している。

行政補助額は国・県・市合計で年間約7,200万円であり、その内、市負担分は年間約5,300万円である。人口約4.6万人であることから、人口1人当たりの補助額(市負担分)は約1,100円となる。

人口1人当たり補助額約1,100円について賛否両論があると思われるが、公共交通が生み出す価値とその必要性は、交通分野だけにとどまらず、医療分野・福祉分野をはじめ様々な分野を含めた社会全体で検討する必要がある。適正な行政補助額を設定することは困難である中で、今後は他分野と連携して社会全体で公共交通を検討していくことが重要である。

< 今後の課題 >

・社会情勢や地域情勢の変化に対応した**地域公共交通の再編**

・公共交通の持続的発展に向けた**他分野との連携**

・公共交通不便地域の**高齢者の移動手段の確保**

・さらなる**地域公共交通の利用促進**

第4章

地域公共交通の確保・維持・改善方針

1 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、下記の基本方針に基づき、地域住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 : 公共交通サービスの改善による地域の活性化

公共交通サービスを改善することにより、活発な地域住民の移動を促し、地域の活性化を図ります。

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地域住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、効果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「地域住民」、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。

2 計画の目標

(1) 公共交通不便地域の縮小

現在、加西市民の7割以上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、地域主体型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公共交通不便地域を縮小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

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クルマ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クルマ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。

3 公共交通網の再編方針

(1) 上位計画による将来の都市構造

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、地域核や交通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、「地域の絆」と「活力・交流」に満ちたふるさと『加西』の実現を目的としています。

< 将来都市構造図 >



【都市核】

加西市の中心であり、公共施設や生活利便施設が多く立地するなど、旧来から様々な都市機能が集積している市役所や北条町駅周辺の市街地を「都市核」とし、都市機能の強化を図る。

【地域核】

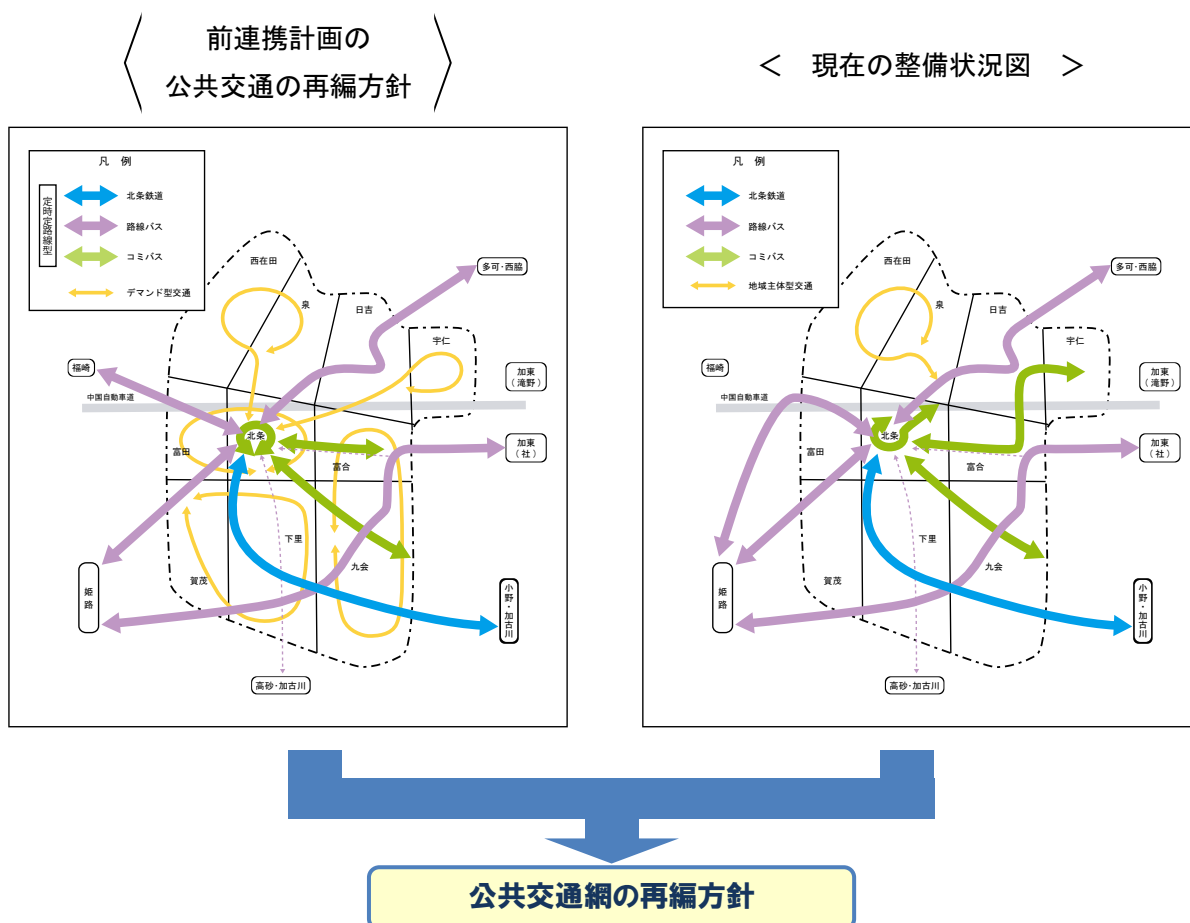
旧来から地域の中心的な役割を担い、日常生活において地域の都市機能が集積している善防、加西及び泉中学校区の中心地を「地域核」とし、その機能強化を図るとともに、周辺集落地をサポートし地域連携を図る。

（２）公共交通網の再編方針

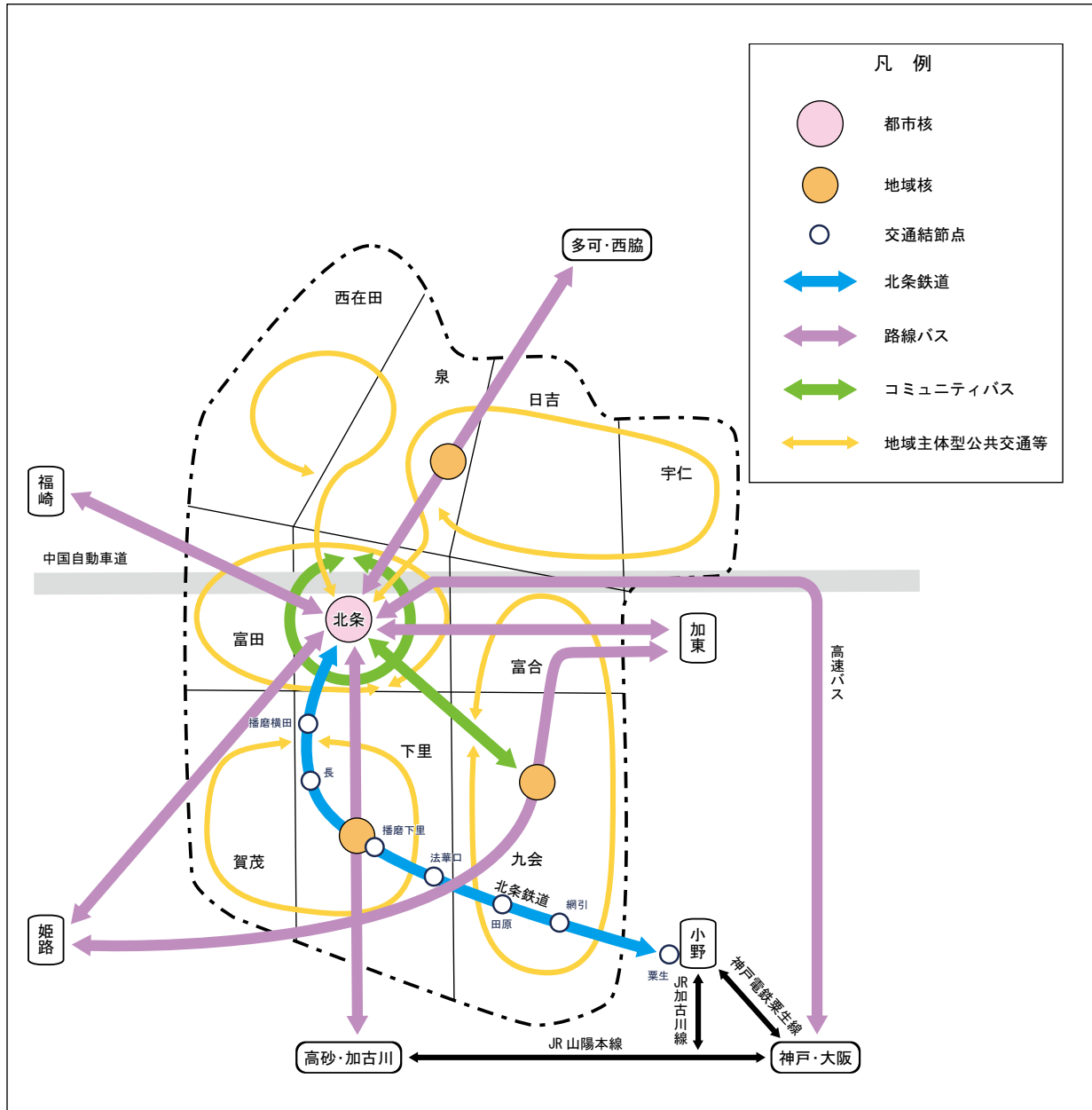
前連携計画の公共交通網の再編方針及び現在の公共交通整備状況を受けて、既存公共交通の有効活用、市民の移動利便性、市外との連携を考慮して、公共交通網の再編方針を設定しました。

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（ねっぴ〜号）及び地域主体型交通に大別されます。北条鉄道、路線バス及びコミュニティバス（ねっぴ〜号）は、都市核と地域核及び市外を結ぶ主要軸に対応して、従来通り決まった時刻に決まったルートを実行します。比較的少ない需要が面的に広く存在するエリアにおいては民間事業者や行政の公共交通サービスが行き届かないエリアも出てくるため、地域の方に主体になっていただき公共交通を運行することが必要になってきます。

なお、地域主体型公共交通は、北条鉄道の駅や路線バス及びコミュニティバスのバス停までの補助的な手段としての役割を担います。



< 公共交通網の再編方針 >



- 既存公共交通を最大限活用するため、原則的に地域主体型交通は近くの北条鉄道や路線バス及びコミュニティバス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、中国自動車道以北については、既存路線の運行回数や地理的な条件を鑑みると、地域主体型交通は北条の中心市街地に接続することを基本形とします。

（３）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よって支えられています。今後もさらに地域住民、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
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
コミュニティバス(ねっぴ〜号)	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
地域主体型交通	公共交通不便地域における分散した移動需要への対応
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・地域主体型交通運行時間外の需要への対応) (地域主体型交通運行地域外の需要への対応)

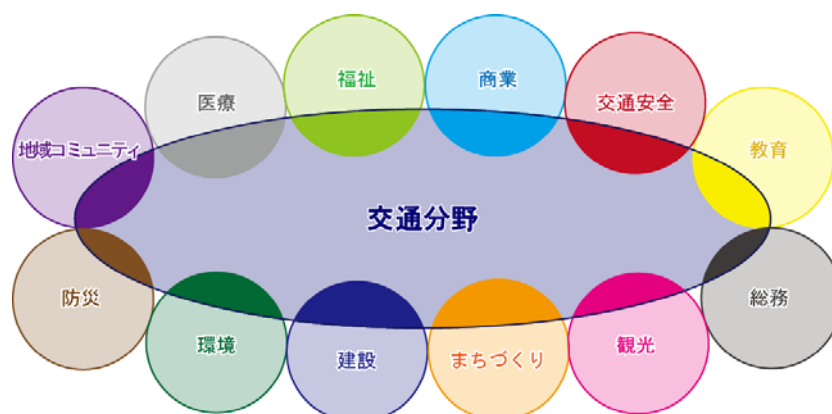
４ 公共交通の持続的発展に向けた他分野との連携

公共交通の持続的発展に向けては、交通分野単独で検討するのではなく、他分野も含めて社会全体で検討することが必要です。

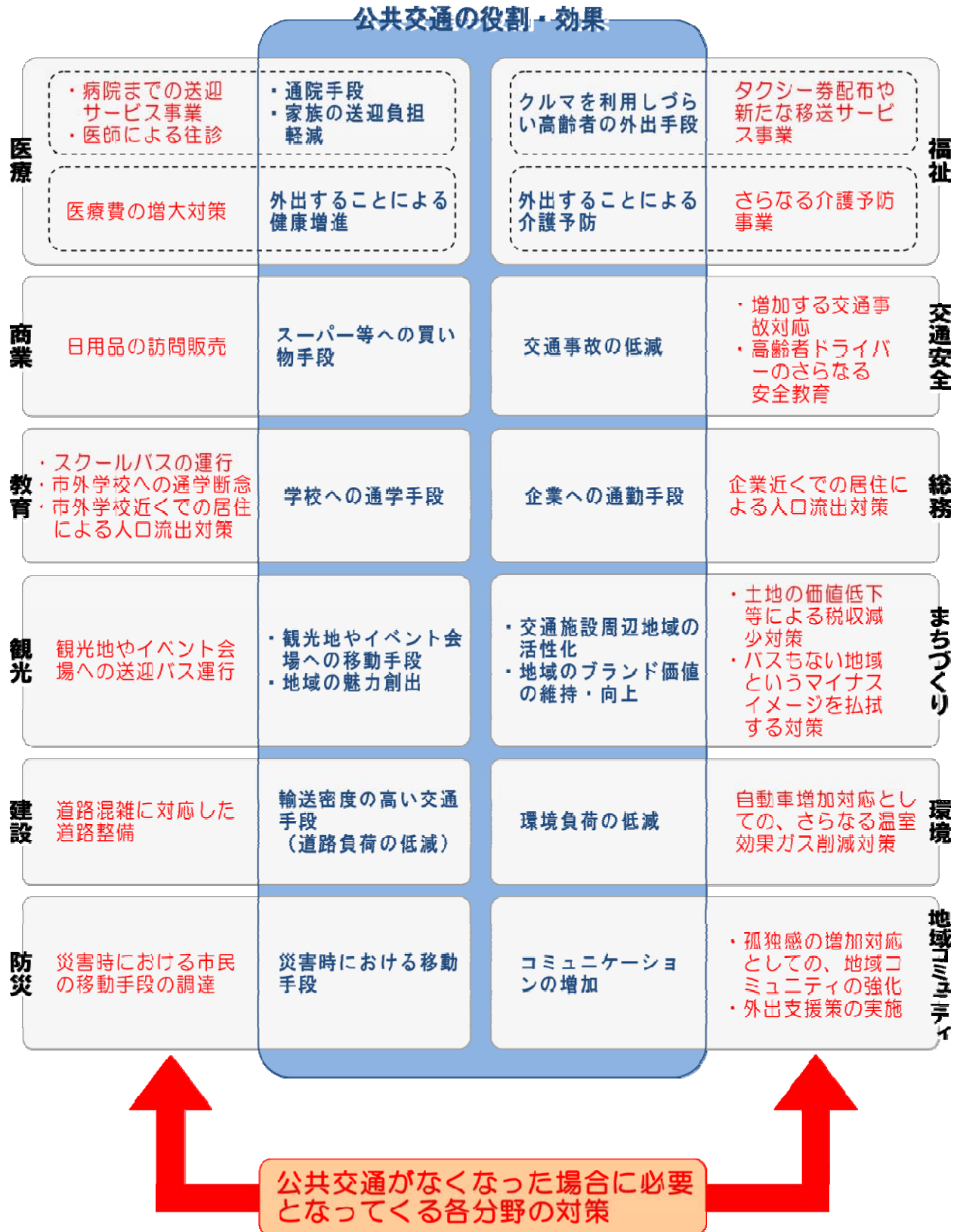
公共交通が関係する分野を整理すると交通分野以外に、医療、福祉、商業、交通安全、教育、総務、観光、まちづくり、建設、環境、防災、地域コミュニティの12分野に大別することができます。この分野別に、公共交通がなくなってしまった場合に必要となってくる対策を整理すると（次頁参照）、公共交通の役割・効果が大きいと再認識できます。

今後の公共交通の運営は、交通分野だけでなく他分野とも連携して社会全体の支出を抑えるためにも財源を持ち寄り、事業効率性を常にチェックしつつ適切な公共交通を運営していくことにより、公共交通の持続的発展をめざすことが必要です。

< 公共交通が関係する分野 >



< 交通分野だけでなく社会全体から見た公共交通の役割・効果 >



第5章

事業プログラム

第1節 各事業の内容

1 公共交通網の再編

加西市の公共交通には鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーがありますが、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地域主体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。

施策	社会の変化に応じたバス路線網の再編
施策内容	平成27年度に予定されている高校の学区再編や青野原病院移転などの社会情勢の変化に対応して、コミュニティバス拡充の検討を含め、コミュニティバス及び路線バスのルート再編を行っています。 なお、バス路線網の再編検討は、市民と行政の協働による地域づくり会議「ふるさと創造会議」等の地域ワークショップを開催し、需要等を踏まえたあるべき姿について、参画と協働により検討していきます。
事業項目	・高校学区再編、青野原病院移転等を踏まえたコミュニティバスや路線バスの再編 ・はっぴーバスの住民ニーズに即したあり方の検討 ・社会の変化に応じたコミュニティバスや路線バスの再編（必要に応じて随時）
実施時期	平成26年度から検討、平成27年度再編
実施主体	加西市、神姫バス 等

施策	都市部への通勤環境改善や観光施設へのアクセス強化
施策内容	神戸や大阪等の都市部への通勤環境を充実させるため、JR山陽本線までの通勤バス導入に向けて、検討を推進します。 また、フラワーセンターなど市内の観光施設へのアクセス強化を図るため、既存路線の見直しや新たな路線の導入を検討します。
事業項目	・JR山陽本線への通勤バスの導入 ・フラワーセンター等観光施設へのアクセス強化を図るバス路線網の再編
実施時期	継続検討
実施主体	加西市、神姫バス、タクシー事業者

施策	地域主体型公共交通等の新たな交通システムの導入
施策内容	北条鉄道、路線バス、ねっぴ〜号が運行していない比較的小さい需要が面的に広く存在するエリアにおいては、民間事業者や行政の公共交通サービスが行き届かないエリアも出てくるため、地域の方に主体になっていただき公共交通を運行することが必要となってきます。 このため、地域の方が主体となり行政が支援する形など、その運行方法等を地域の方と検討し、新たな交通システムの導入をめざします。
事業項目	・地域の特性に即した地域主体型公共交通の導入推進 ・高齢者等が利用しやすい交通システムの検討
実施時期	継続検討
実施主体	加西市、地域住民、NPO、交通事業者 等

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地域住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。

施策	利用者利便を図る駅舎整備
施策内容	鉄道駅におけるベンチ設置や駐車・駐輪場の整備及びPR活動を行うとともに、乗り継ぎ情報の提供などを行い、北条鉄道利用者の利便性向上を図ります。
事業項目	・鉄道駅における駅舎整備及びベンチ設置 ・パーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場等の整備及びPR活動の実施 ・バス・鉄道情報（乗継情報等）の提供
実施時期	平成26年度から随時実施
実施主体	加西市、北条鉄道

施策	利用者利便を図るバス停整備
施策内容	バス停のベンチ・雨よけの設置や、バス車両の現在位置情報の提供（バスロケーションシステム）、バス停付近における駐車・駐輪場整備などを行い、バス利用者の利便性向上を図ります。 また、バス停周辺の地域住民の方と行政の協働によるバス停の環境改善を図ります。
事業項目	・利用者が多いバス停でのベンチ・雨よけの設置（平成26年度検討） ・バスロケーションシステムの導入（平成26、27年度実施） ・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（平成26年度検討） ・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）（平成27、28年度検討） ・バス時刻表の統一化（平成26年度検討）
実施時期	平成26年度から随時検討・実施
実施主体	加西市、神姫バス、加西親栄自動車、NPO、地域住民 等

施策	賑わいある駅周辺整備
施策内容	北条鉄道各駅に地域住民が集まるように地域の催し物や観光イベントを駅周辺で実施することや、観光地としても着目され始めている法華口駅及び各駅を活用した周辺地域の活性化を図ることにより、賑わいある鉄道駅をめざします。
事業項目	・北条鉄道の駅前または駅周辺における観光イベントや地域イベント等の実施 ・法華口駅及び鉄道各駅を活用した周辺地域の活性化
実施時期	平成26年度から随時実施
実施主体	加西市、北条鉄道、地域住民、観光まちづくり協会 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、地域住民のモビリティ確保による地域の活性化やクルマに依存した交通体系からの脱却は困難です。

このため、利用者である地域住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、地域住民の公共交通に対する意識改革を行い、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、地域住民のモビリティ確保による地域の活性化およびクルマに依存した交通体系からの脱却をめざします。

施策	公共交通利用促進活動の実施
施策内容	鉄道やバスを普段利用しない人に公共交通を一度利用していただく利用体験の実施や、交通安全教室等での公共交通利用の普及啓発などにより、公共交通の利用促進を推進します。 また、自発的な公共交通への利用転換を目的に、学校や老人会等でモビリティ・マネジメントを実施していきます。
事業項目	- 公共交通利用体験の実施（平成27年度実施） - 交通安全教室で公共交通利用の普及啓発（平成26年度から実施） - モビリティ・マネジメントの実施（平成26年度から実施）
実施時期	平成26年度から随時実施
実施主体	加西市、北条鉄道、神姫バス、加西親栄自動車、NPO、加西警察署、老人会、婦人会、教育委員会 等

※モビリティ・マネジメント（MM）とは・・・

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策であり、例えば、過度な自動車利用から公共交通へ適切に利用していただけるように、自発的にモビリティ（移動）を変容させることを促す制度です。

施策	わかりやすい情報提供の実施
施策内容	公共交通における路線、ダイヤ、運賃等の個別のマップはあるものの、全ての公共交通機関を総合的に把握できるマップ等により、情報提供を行います。 また、バス停や駅だけでなく、市内の主要な集客・観光施設等にバス路線や時刻表などの公共交通情報を提供していきます。
事業項目	- 公共交通総合マップ及び時刻表の作成・配布 - 市民や観光客が集う主要施設にバス・鉄道情報の掲示
実施時期	平成26年度から実施
実施主体	加西市、北条鉄道、神姫バス、加西親栄自動車、NPO、商業事業者、観光まちづくり協会 等

施策	北条鉄道の利用促進
施策内容	北条鉄道では、サンタ列車やかぶとむし列車をはじめとする様々なイベント列車を企画・運行しています。今後も北条鉄道の活性化を図るために各種イベント列車を運行していきます。 また、北条鉄道では現在でもフリーきっぷ等の割引乗車券の販売や利用促進キャンペーンとして片道利用無料券等の企画乗車券を発行しています。今後もさらなる利用者増を目指すためにキャンペーン等の維持・拡充や鉄道グッズの販売を継続していきます。
事業項目	- 各種イベント列車（サンタ列車、かぶとむし列車等）の運行 - 企画乗車券（無料乗車券等）や割引乗車券（フリーきっぷ等）の継続・拡充 - 鉄道グッズの販売 - レンタサイクル事業（電動自転車、折りたたみ自転車を設置）
実施時期	随時実施
実施主体	北条鉄道

施策	路線バスの利用促進
施策内容	観光地を周遊する等の企画乗車券の販売や、ＩＣカード（ＮｉＣｏＰａ）等を活用した割引制度の拡充などを行い、路線バスの利用促進を図ります。
事業項目	- 企画乗車券（観光地周遊乗車券等）の販売 - ＩＣカード等を活用した割引制度の拡充
実施時期	平成２６年度から実施
実施主体	加西市、神姫バス、老人会、婦人会 等

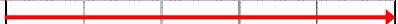
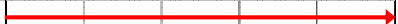
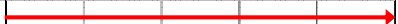
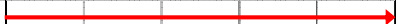
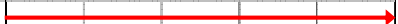
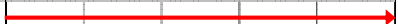
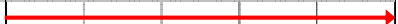
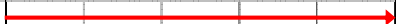
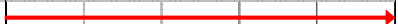
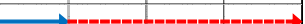
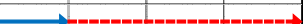
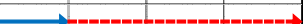
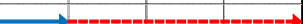
施策	コミュニティバスの利用促進
施策内容	市民にとってコミュニティバスが親しみあるものとなるよう、コミュニティバスの車内で小学生の絵画を展示するなどの企画バスを実施し、コミュニティバスの利用促進を図ります。 また、企画乗車券や、割引制度の拡充を検討することにより利用促進を図ります。
事業項目	- 車内での絵画展等の企画バスの実施 - 企画乗車券（無料乗車券等）の発行 - 割引制度の拡充
実施時期	平成２６年度から実施
実施主体	加西市、神姫バス、老人会、婦人会 等

施策	公共交通機関相互の連携促進
施策内容	今まで以上に公共交通機関相互が連携し、のりかえダイヤの調整やのりかえ情報の提供を推進します。また、公共交通機関相互で利用可能な共通乗車券の発行など、のりかえ割引の拡充を行い、公共交通の利用促進を図ります。
事業項目	- 公共交通機関相互ののりかえに対応した運行ダイヤの調整 - 公共交通機関相互の運行情報の提供 - 公共交通機関相互ののりかえ割引の拡充
実施時期	平成２６年度から実施
実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道、加西親米自動車

施策	自動車運転免許自主返納の推進
施策内容	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を促進するため、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っている免許返納サポート制度を活用して、自動車運転免許自主返納の推進を図ります。
事業項目	免許返納者に対する割引制度の拡充（割引対象施設の増加等）
実施時期	平成２６年度から実施予定
実施主体	加西市、警察、北条鉄道、神姫バス、タクシー事業者、加西親米自動車、ＮＰＯ、観光まちづくり協会 等

第2節 事業プログラム一覧

 準備・検討
  実施
 ※ 破線は確定していない予定事業

施策方針	施策・事業項目	実施時期				
		2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)
公共交通網の再編	社会の変化に応じたバス路線網の再編					
	高校学区再編、青野原病院移転等を踏まえたコミュニティバスや路線バスの再編					
	はッピーバスの住民ニーズに即したあり方の検討					
	社会の変化に応じたコミュニティバスや路線バスの再編					
	都市部への通勤環境改善や観光施設へのアクセス強化					
	JR山陽本線への通勤バスの導入					
	フラワーセンター等観光施設へのアクセス強化を図るバス路線網の再編					
	地域主体型公共交通等の新たな交通システムの導入					
	地域の特性に即した地域主体型公共交通の導入推進					
	高齢者等が利用しやすい交通システムの検討					
交通結節点整備	利用者利便を図る駅舎整備					
	鉄道駅におけるベンチ設置					
	パーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場等の整備及びPR活動の実施					
	バス・鉄道情報(乗継情報等)の提供					
	利用者利便を図るバス停整備					
	利用者が多いバス停でのベンチ・雨よけの設置					
	バスロケーションシステムの導入					
	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					
	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)					
	バス時刻表の統一化					
	賑わいある駅周辺整備					
	北条鉄道の駅前または駅周辺における観光イベントや地域イベント等の実施					
	法華口駅及び鉄道各駅を活用した周辺地域の活性化					
公共交通利用促進施策	公共交通利用促進活動の実施					
	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					
	モビリティ・マネジメントの実施					
	わかりやすい情報提供の実施					
	公共交通総合マップ及び時刻表の作成・配布					
	市民や観光客が集う主要施設にバス・鉄道情報の掲示					
	北条鉄道の利用促進					
	各種イベント列車(サンタ列車、かぶとむし列車等)の運行					
	企画乗車券(無料乗車券等)や割引乗車券(フリーきっぷ等)の継続・拡充					
	鉄道グッズの販売					
	路線バスの利用促進					
	企画乗車券(観光地周遊乗車券等)の販売					
	ICカード等を活用した割引制度の拡充					
	コミュニティバスの利用促進					
	車内での絵画展等の企画バスの実施					
	企画乗車券(無料乗車券等)の発行					
	割引制度の拡充					
	公共交通機関相互の連携促進					
	公共交通機関相互ののりかえに対応した運行ダイヤの調整					
	公共交通機関相互の運行情報の提供					
	公共交通機関相互ののりかえ割引の拡充					
	自動車運転免許自主返納の推進					
	免許返納者に対する割引制度の拡充(割引対象施設の増加等)					

実施時期は現時点での予定を示しており、可能な限り早期実施をめざします。

第6章

計画の実現に向けて

計画の実現に向けては、公共交通を支える地域住民、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

地域住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「地域住民」、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。

地域住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、地域住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地域住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 >

地域住民

地域社会の維持発展に必要な公共交通を育てるために、自動車利用を見直し、地域住民一人ひとりが公共交通の育成について考え、積極的に行動することが必要です。

総合連携

(地域住民のモビリティ確保による地域の活性化)

交通事業者

公共交通事業は採算性も求められますが、公共性の高い事業であり、地域住民の移動利便性向上に向けた運営の工夫や、新たな事業の提案などによる地域交通への貢献が必要です。

行政(国・県・市)

自動車と公共交通が調和した交通体系実現に向けて、地域住民、交通事業者、行政の三者が意見交換をする場を提供し、交通運営を客観的に評価するとともに、公共交通や地域住民などへの補助・助成を行うなどの取り組みが必要です。

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、地域住民・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、地域住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、同組織は医療分野や福祉分野など他分野の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地域主体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地域住民、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。

