

## 前回協議会からの加西市地域公共交通計画（案）の更新について

### 【P.3：公共交通計画策定及び協議会等交通政策の変遷[表]】

- ・法華口駅行き違い交差整備完成の項目を追加
- ・日吉地区乗り合いタクシーの本格運行開始の項目を追加

第1章 本計画の概要

#### < 公共交通計画策定及び協議会等交通政策の変遷 >

年次	月	概要
1997 (H9) 年	4月	「加西市コミュニティバス」(現 ねっぴ〜号) の運行開始
2007 (H19) 年	5月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の制定
2008 (H20) 年	5月	加西市公共交通活性化協議会設立
2009 (H21) 年	3月	加西市公共交通総合連携計画の策定
2013 (H25) 年	4月	はっぴーバスの本格運行開始
2014 (H26) 年	3月	加西市公共交通総合連携計画(改正版)の策定
2014 (H26) 年	5月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定)
2016 (H28) 年	3月	「地域主体型交通導入の手引き」の策定
2016 (H28) 年	7月	加西市公共交通活性化協議会が「国土交通大臣賞」を受賞
2018 (H30) 年	3月	加西市地域公共交通網形成計画の策定
2020 (R2) 年	6月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」と改称され、地方公共団体による計画作成が努力義務化)
2020 (R2) 年	9月	法華口駅行き違い交差設備完成(5往復増便)
2021 (R3) 年	1月	市内初の地域主体型交通(宇仁ふれあいバス)の本格運行開始
2022 (R4) 年	5月	地域主体型交通(日吉地区乗り合いタクシー)の本格運行開始
2023 (R5) 年	3月	地域公共交通計画の策定

【P.9：①観光施設の立地状況【図】】

- ・「加西インターカントリークラブ」を「加西カントリークラブ」に名称修正
- ・「加西インターカントリークラブ」を追加
- ・「加西 SA 上り」「加西 SA 下り」のカッコ書きを削除

(3) 観光

① 観光施設の立地状況

- ・加西市には法華山一乗寺や玉丘古墳など、歴史的にも重要な史跡が数多くあります。
- ・2022（R4）年には、加西市の主要な歴史遺産、観光資源である鶉野飛行場跡に地域活性化拠点施設となる「sora かさい」を整備しました。
- ・これらの観光施設以外にも、加西市では「気球の飛ぶまち加西」と銘打ち、気球によるイベントの開催や気球の搭乗体験などによる取組により、観光面での交流人口増加に努めています。

< 観光施設の立地状況 >



【P.14 : ③鉄道乗車人員の推移[文章]】

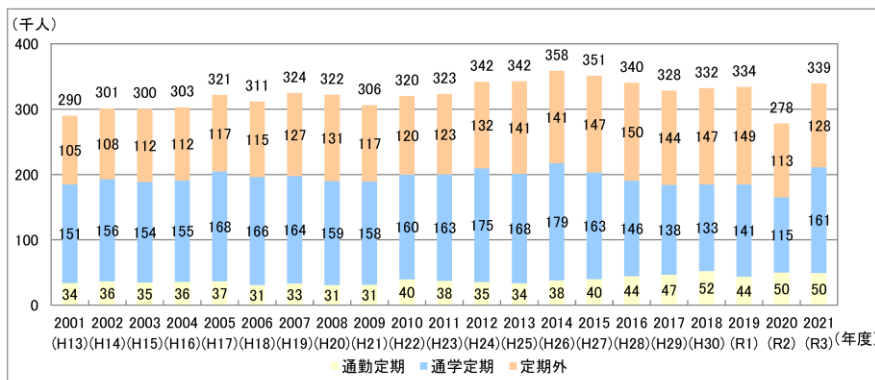
- ・2022 (R4) 年度の利用者数の見込みについて追記
- ・通学定期利用の文章を追記

第2章 加西市の概況と公共交通の現状

③ 鉄道乗車人員の推移

- ・北条鉄道の乗車人員は、2014 (H26) 年度では、2001 (H13) 年度以降最高となる約36万人/年となりましたが、2021 (R3) 年度では少し減少して約34万人/年となっています。
- ・2020 (R2) 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、鉄道乗車人員は大きく減少しましたが、2021 (R3) 年度では2019 (R1) 年度以前の鉄道乗車人員と同程度まで戻ってきています。
- ・通勤定期利用や定期外利用は、一時的に2020 (R2) 年度の新型コロナウイルス感染症による影響を受けているものの、駅舎及び沿線施設の整備や各種イベントの実施などの利用促進等の効果により、増加傾向にあります。また、2022 (R4) 年度においては、キハ40形気動車の運行が開始されたこともあり、利用者数は過去最高を記録する見込みとなっています。
- ・一方で、通学定期利用は、2014 (H26) 年度の約18万人/年をピークに、ここ数年は減少していましたが、2020 (R2) 年9月の法華口駅行き違い交差設備の整備により運行本数が増加して利便性が向上したことなどから、2021 (R3) 年度は通学定期利用者数が大きく増加しています。

< 鉄道乗車人員の推移 >



出典) 加西市統計書

④ 駅の整備状況

- ・北条鉄道各駅の整備状況については、駅舎、駐車場、駐輪場、待合室、トイレ(水洗化)などは全駅に整備されています。駅前及び駅周辺のバス停の設置状況としては、北条町駅、播磨下里駅、法華口駅、粟生駅に設置されています。

< 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	自動販売機	観光案内板	シェアサイクル	レンタカー
北条町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
播磨横田	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
長	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
播磨下里	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
法華口	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
田原	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
網引	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
粟生	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	×

※) 2022 (R4) 年度現在  
出典) 北条鉄道所管データ

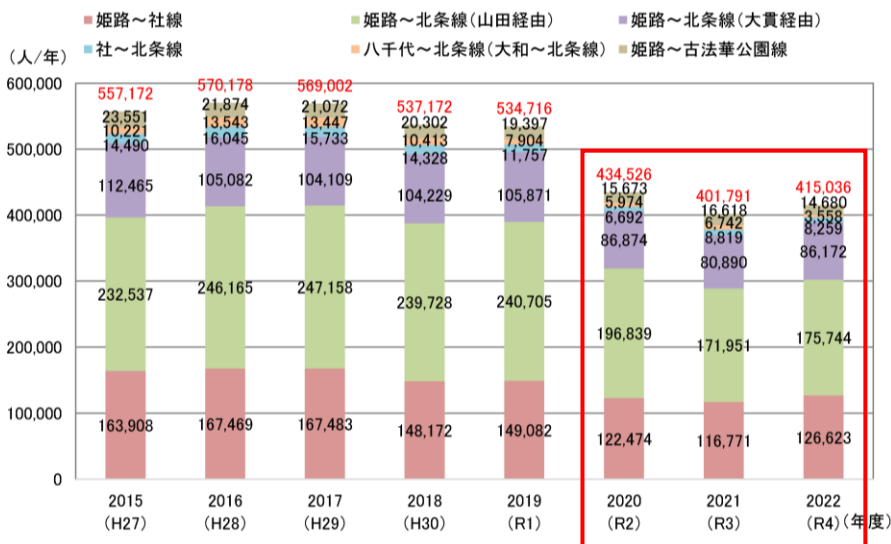
【P. 21 : ③路線バス乗車人員の推移[文章・グラフ・注釈】

- ・2022 (R4) 年度の路線バス乗車人員の追加により、文言・グラフの修正
- ・高砂～北条線は2020 (R2) 年度、姫路～北条線 (山田・江鮎経由) は2021 (R3) 年度、社～北条線 (山枝経由東別府行き) は2022 (R4) 年度より行政支援の対象となっていることから、同条件での推移とするためにグラフから削除
- ・注釈にバス年度の路線バス乗車人員である旨、行政支援対象路線の路線バス乗車人員である旨を追記

③ 路線バス乗車人員の推移

・路線バスの乗車人員の推移を見ると、2016 (H28) 年度以降減少傾向にありましたが、2020 (R2) 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響等によりさらに減少し、2022 (R4) 年度の乗車人員は約42万人となっています。

< 路線バス乗車人員の推移 >



- ※1) 各数値は、バス事業年度 (前年10月～当年9月) で示している
- ※2) 行政支援を行っている系統 (加西市外を含む) の乗車人員を示す
- ※3) 高砂～北条線は2020 (R2) 年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない
- ※4) 姫路～北条線 (山田経由) の江鮎団地を経由する系統については、2021 (R3) 年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない
- ※5) 社～北条線 (山枝経由東別府行き) の系統については、2022 (R4) 年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない

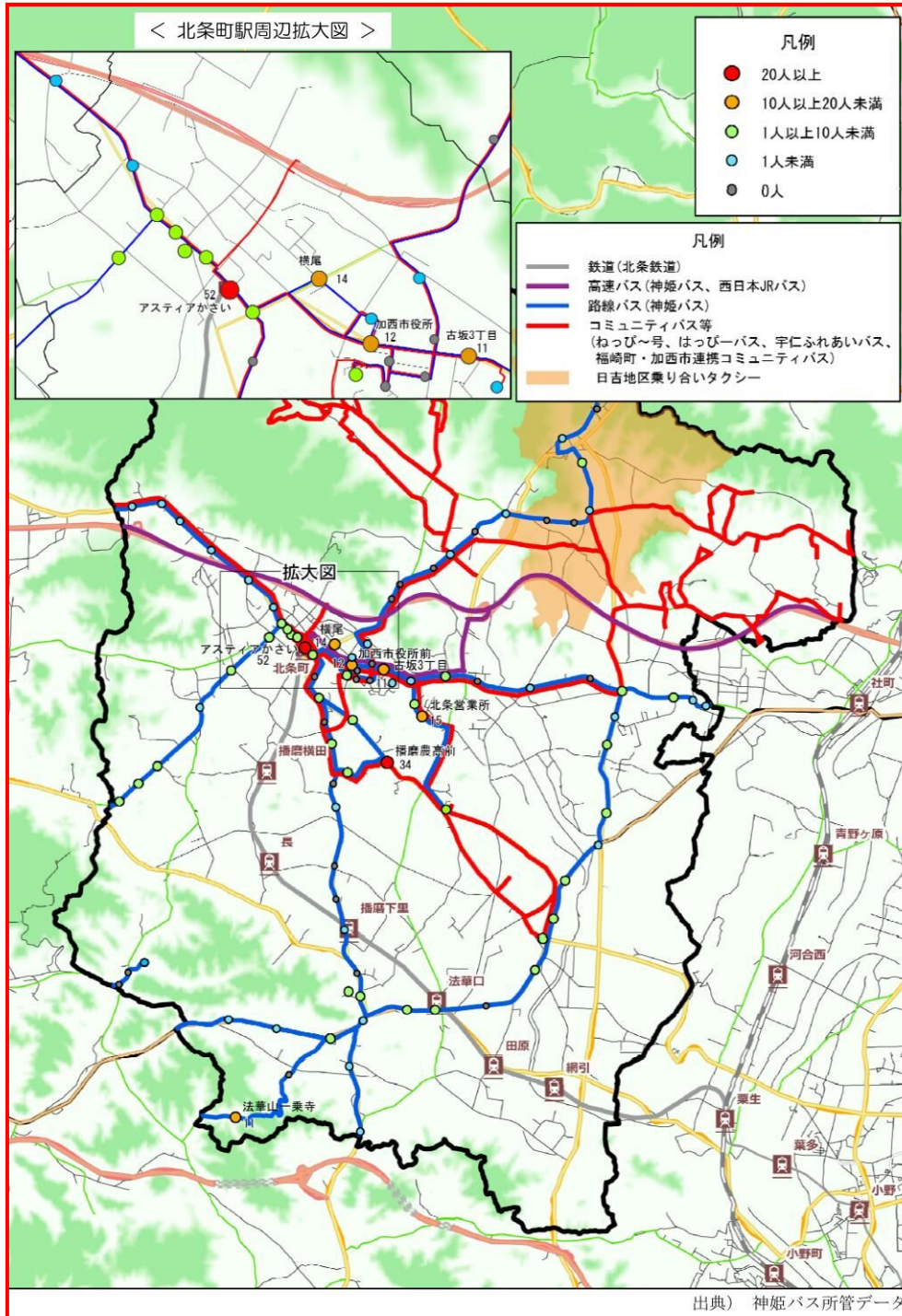
出典) 神姫バス所管データ



【P. 22 : 路線バスにおけるバス停別乗降者数[図・注釈】】

- ・ 2021 (R3) 年 11 月から 2022 (R4) 年 11 月の乗降者数に更新
- ・ 注釈を削除

＜ 路線バスにおけるバス停別乗降者数（2022 [R4] 年 11 月 1 日当たり乗降者数） ＞



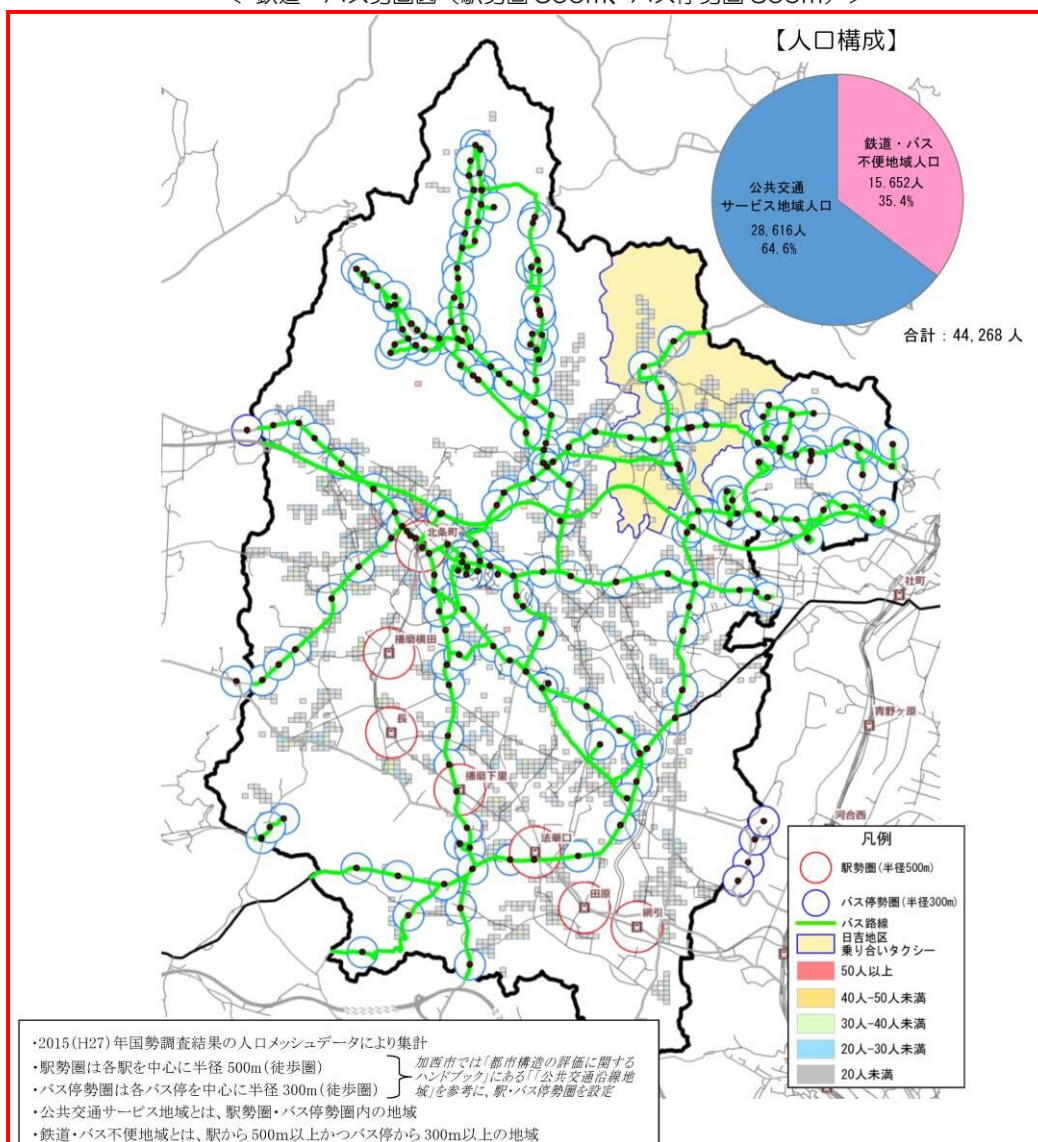
【P. 32 : (5) 鉄道・バスによるカバー状況 [図]】

- ・高サービス地域・低サービス地域の分類を撤廃
- ・図中の高サービス地域・低サービス地域の勢圏を駅勢圏・バス停勢圏に変更

(5) 鉄道・バスによるカバー状況

・北条鉄道の各駅を中心に半径 500m、各バス停を中心に半径 300mをそれぞれの徒歩圏（鉄道・バス勢圏）と設定すると、加西市民の約6割が公共交通サービス地域に居住しており、鉄道・バスを利用できる状況にあります。残り約4割の人が鉄道・バスの全くない鉄道・バス不便地域に居住しています。

< 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏 500m、バス停勢圏 300m） >



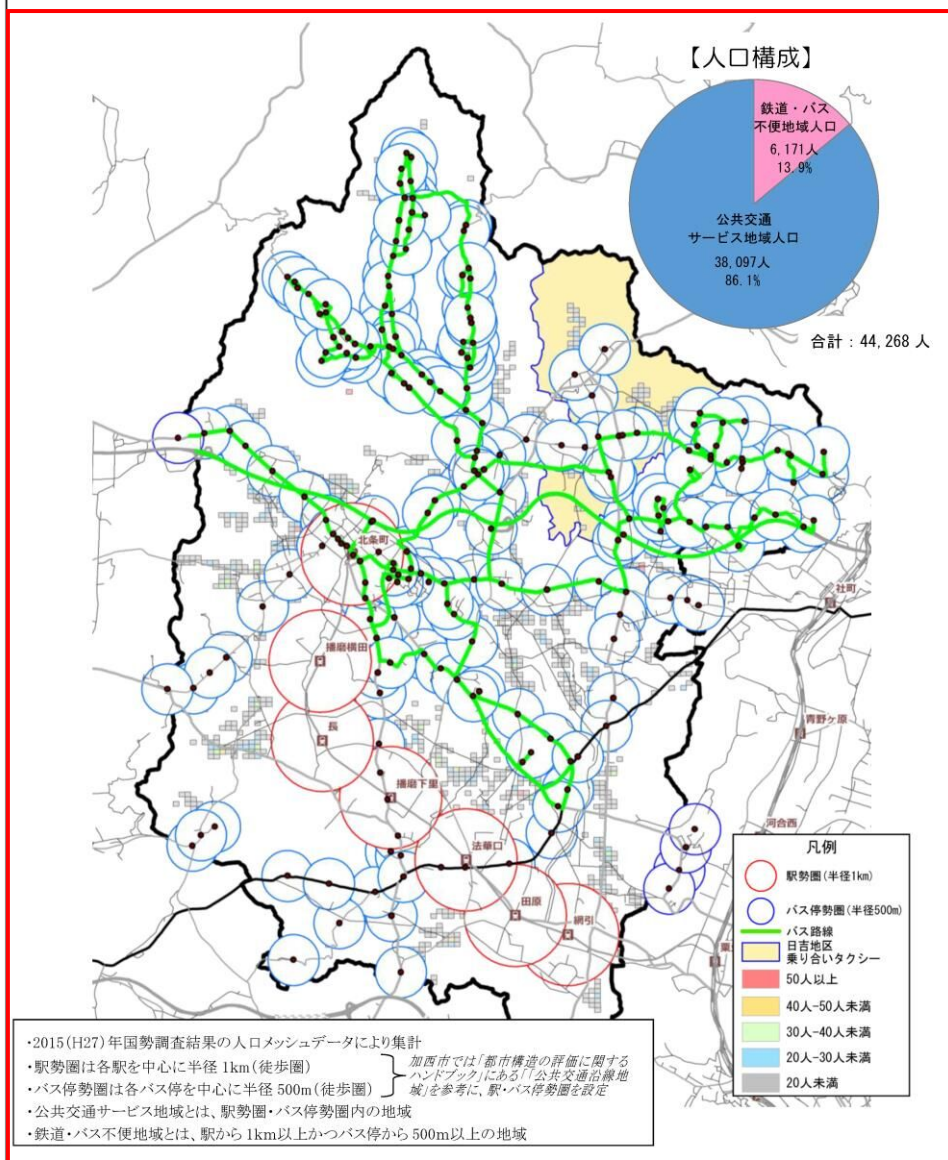
※1) メッシュは 1 辺約 100m  
 ※2) バス停位置及びバス路線は 2022 (R4) 年 4 月現在  
 出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計



【P. 33 : 駅勢圏 1km、バス停勢圏 500mでのカバー状況[図]】

- ・高サービス地域・低サービス地域のカバーを撤廃
- ・図中の高サービス地域・低サービス地域の勢圏を駅勢圏・バス停勢圏に変更

【参考：駅勢圏 1km、バス停勢圏 500mでのカバー状況】



※1) メッシュは1辺約100m  
 ※2) バス停位置及びバス路線は2022(R4)年4月現在  
 出典) 2015(H27)年国勢調査地域メッシュ統計

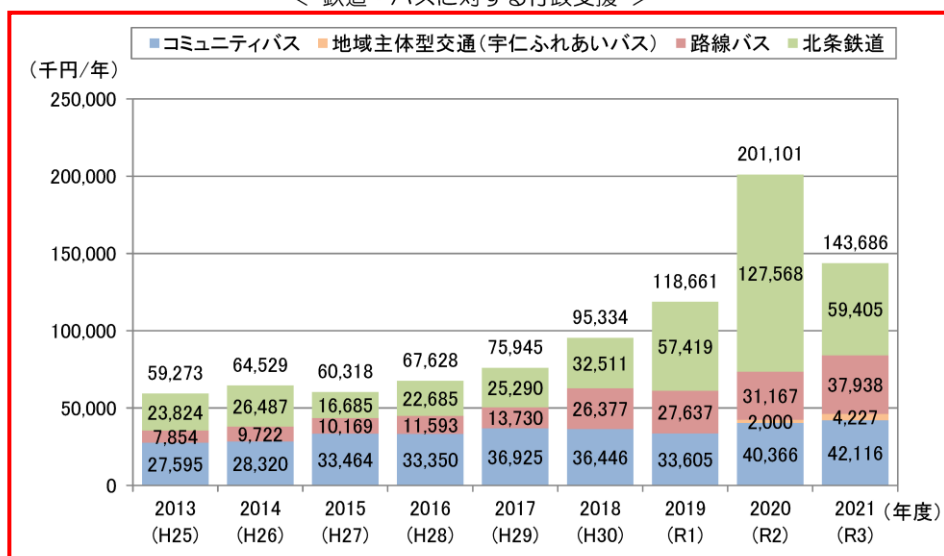
【P. 34 : (6) 鉄道・バスに対する行政支援 [文章・グラフ・注釈]】

- ・加西市が負担している行政支援額に変更
- ・注釈にコミュニティバスの詳細、加西市負担の行政支援額である旨、2020（R2）年度の北条鉄道の行政支援額の詳細（法華口駅行き違い交差設備への補助）について追記

(6) 鉄道・バスに対する行政支援

・鉄道・バスに対する行政支援は、合計で見ると年々増加傾向にあり、2021（R3）年度では約 14,400 万円/年となっています。

＜ 鉄道・バスに対する行政支援 ＞



※1) 「コミュニティバス」とは、ねっぴ〜号、はっぴーバス、福崎町・加西市連携コミュニティバス（2021 [R3] 年度より）を指す

※2) 加西市が負担している行政支援額を示す

※3) 2020 (R2) 年度の宇仁ふれあいバスは、運行が開始された 10 月から翌 3 月までの半年間の行政支援額を示す

※4) 2020 (R2) 年度の北条鉄道は、利便性向上に向けた法華口駅行き違い交差設備の整備による各種補助（約 100,000 千円）を含んでいる

出典) 加西市所管データ



【P. 35 : (7) 高齢者・障がい者の移送サービス事業の状況[文章]】

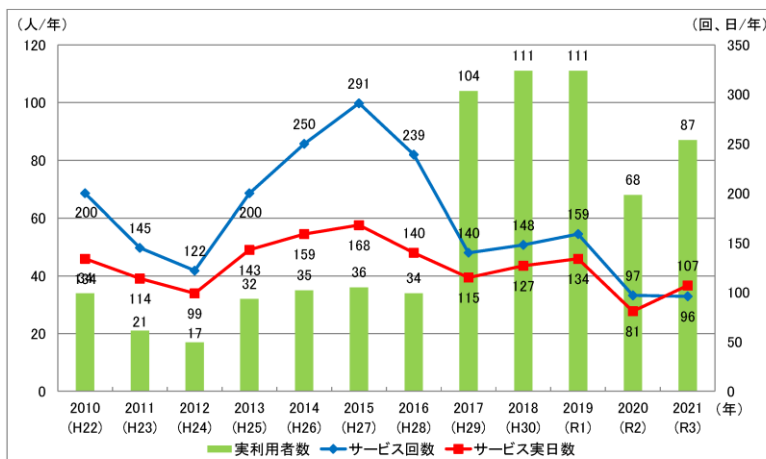
・障がい者関係の移送サービス事業の状況について追記

(7) 高齢者・障がい者の移送サービス事業の状況

- ・概ね65歳以上で車椅子を利用している高齢者や障がい者で、公共交通機関において移動困難な人を対象に、リフト付きワゴン車（かたつむり号）により、通院等の送迎を行っています。
- ・対象となる高齢者の利用については一時利用者が固定化し、利用回数も減少していましたが、2013（H25）年からは、対象者及び利用の要件を緩和し、新規利用者が増加しています。
- ・また、障がい者関係では、別の移動支援サービスの利用があり、サービス回数は大きく減らしていますが、毎年3～4人程度の利用があります。
- ・両サービスともに、新型コロナウイルス感染症の影響等により、2020（R2）年は前年と比較して利用者は減少していますが、2021（R3）年は一定戻りつつあります。

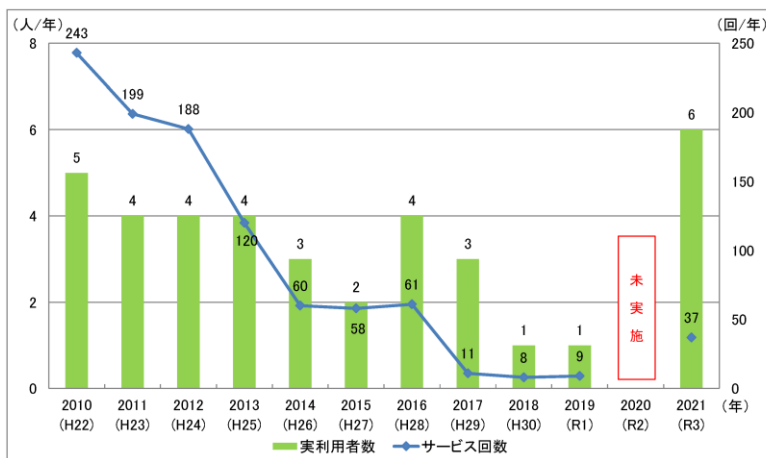
< 移送サービス事業の推移 >

・高齢者関係



出典) 加西市所管データ

・障がい者関係



出典) 加西市所管データ

【P. 37 : (9) 加西市における人の動き (■パーソントリップ調査とは) [文章】

・パーソントリップ調査の状況について追記

(9) 加西市における人の動き

■ パースントリップ調査とは

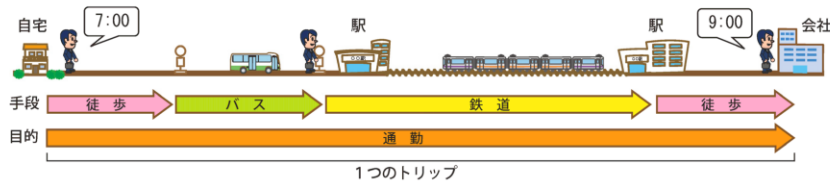
経済・社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は、都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人(Person)の動き(Trip)」から都市を分析していくのが、パーソントリップ調査(以下、「PT」と示す。)です。

京阪神都市圏においては、これまで1970(S45)年の第1回調査以降10年ごとに調査を実施しており、直近のPT調査は2021(R3)年の第6回近畿圏PT調査になりますが、2023(R5)年2月現在において、第6回の調査結果は公表されていないことから、本計画では2010(H22)年の第5回近畿圏PT調査を用いて加西市における人の動きを分析しました。なお、播磨地域においては2006(H18)年にもPT調査を実施しています。

PT調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。

ある目的による、出発地から目的地までの移動を1トリップと数え、そのトリップの詳細を調査します。

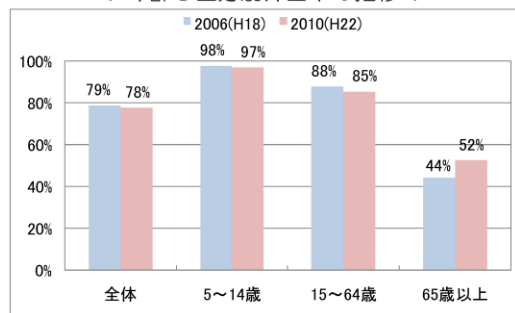
これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求めることができます。



① 外出率

- ・加西市民の外出率は、2010(H22)年では78%となっています。
- ・年齢3区分別に見ると、2010(H22)年では5~14歳が97%、15~64歳は85%と高い外出率であるのに対して、65歳以上では52%と低くなっています。
- ・2006(H18)年と2010(H22)年を比較すると、5~14歳及び15~64歳ではあまり変化がみられませんが、65歳以上では2010(H22)年の方が8%高くなっています。

< 年齢3区分別外出率の推移 >

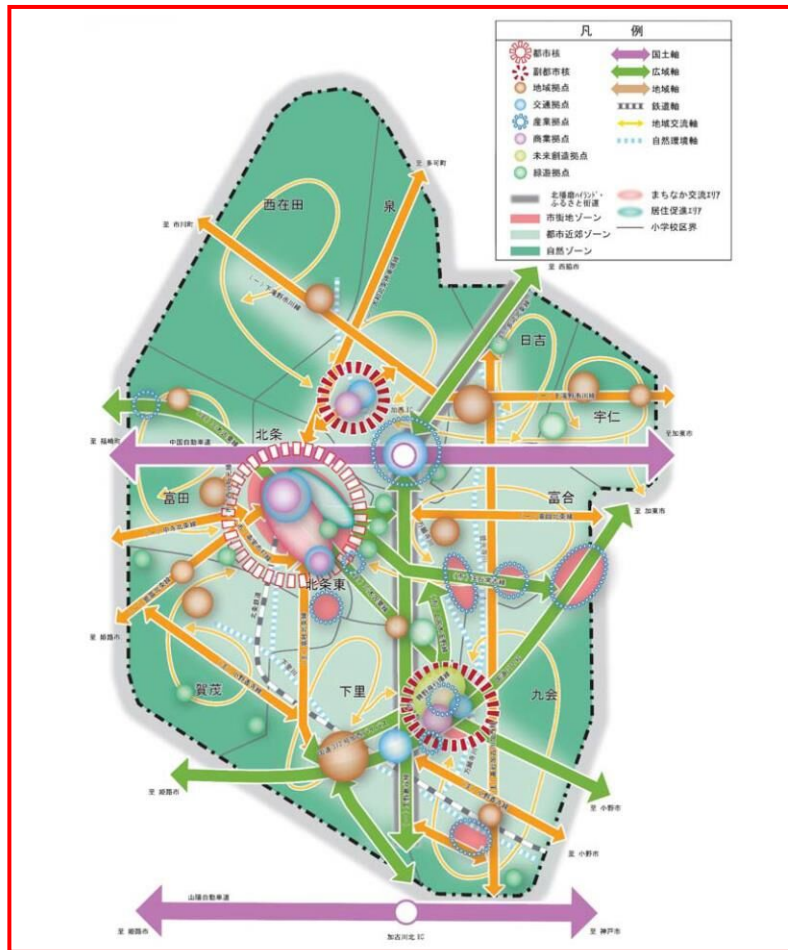


※) 居住地が「加西市」のデータを集計  
出典) PT調査(2006[H18]播磨PT, 2010[H22]近畿PT)

【P. 49 : 「加西市都市計画マスタープラン」における将来都市構造図 [図]】

- ・加西市で現在策定中である「加西市都市計画マスタープラン」で示している将来都市構造図の変更に伴い、図を差し替え

< 「加西市都市計画マスタープラン」における将来都市構造図 >



【都市核】

旧来から多様な都市機能が集積する市役所周辺の新市街地や北条町駅周辺の旧市街地から新たなまちづくりが進む西高室、東高室交差点周辺一帯の高室地区までを「都市核」とする。

【副都市核】

国道 372 号とそのバイパスとなり得る(市)鶴野飛行場線、(主)三木穴栗線に囲まれた旧加西町の中心で東部・南部地域の商工業の中心である中野町など九会北部地区を「副都市核」とし、都市機能・地域交通機能の強化を図る。

中国自動車道、(主)多可北条線、(一)下滝野市川線及び(一)大和北条停車場線に囲まれた旧泉町の中心である殿原町など加西インター産業団地周辺地区を「副都市核」に設定し、市北部の玄関口として都市機能・地域交通機能の強化を図る。

【地域拠点】

地域や校区の中心的な役割を担い、旧来から小学校近接、幹線道路周辺などで公共施設・生活利便施設など都市機能が立地している拠点を「地域拠点」とし、都市核及び副都市核と接続する拠点として機能強化や居住誘導を進めるなどによって、周辺集落をサポートし、地域連携を図る。

【交通拠点】

市内の人・モノの広域的な交流を促進するために重要な交通結節点として、中国自動車道加西 IC や東高室交差点、北条鉄道北条町駅及び法華口駅を「交通拠点」とし、機能強化を図る。  
九会北部地区と加西インター産業団地周辺地区については、地域内交通のモビリティハブ機能を担う乗継の拠点として「交通拠点」とし、機能強化を図る。

【P. 51 : (4)加西市の公共交通をとりまく課題[表]】

・「進展」を「進行」に修正

(4) 加西市の公共交通をとりまく課題

加西市の交通をとりまく現状（第2章）を踏まえ、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地域の姿と、加西市がめざす将来像(3.1(2))・公共交通のめざす方針(3.1(3))などを受けて3.2で示す公共交通のめざす姿の乖離から、公共交通をとりまく課題を以下のとおり整理しました。

大きく「加西市全体の課題」と「公共交通に直接関する課題」の2つに分類しました。

< 加西市の公共交通をとりまく課題 >

加西市全体の課題	・今後の人口減少の <u>進行</u> に対応した地域活力の向上
	・クルマを気軽に利用できない人の外出機会の創出
	・高齢ドライバーの増加に対応した高齢者交通事故の減少
公共交通に直接関する課題	・交通結節点の整備・改善を含めた公共交通の利便性向上
	・鉄道、バス不便地域縮小、送迎負担減少に向けた公共交通サービスの向上
	・北条鉄道の利便性向上
	・公共交通利用意識の醸成による自動車依存からの脱却
	・新型コロナウイルス感染症の流行による新たな生活様式に対応した公共交通の利用促進



【P. 54 : 本計画で対象とする交通手段とその位置付け】

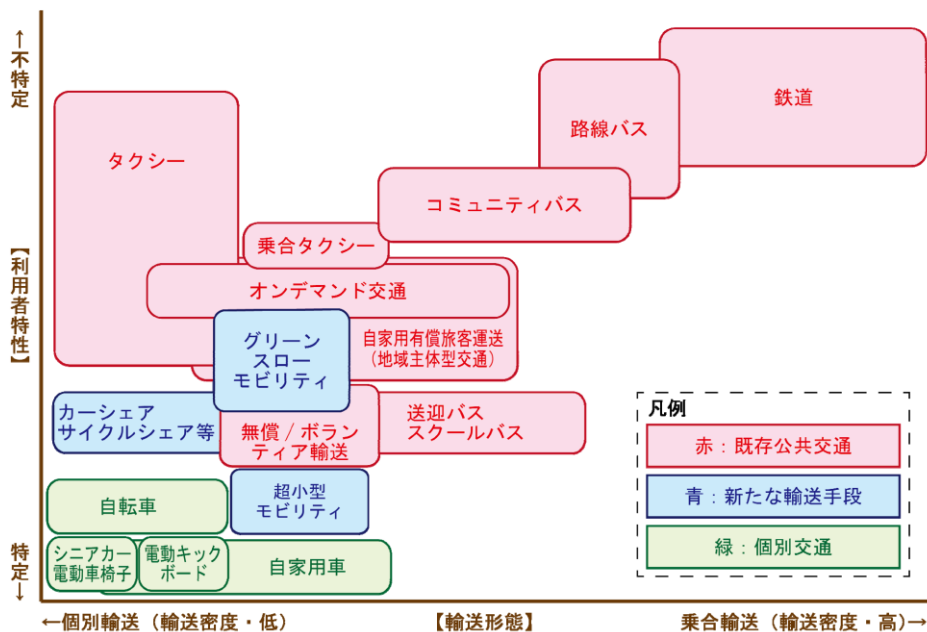
・ 頁の追加

【コラム】本計画で対象とする交通手段とその位置付け

人々が移動するための交通手段は様々あり、大きく鉄道やバス、タクシー等の「公共交通」や自動車や自転車、シニアカー・電動車椅子等の「個別交通」の2つに分類されます。また、近年は超小型モビリティや電動キックボードなどの新しい交通手段も増えています。

加西市では、既存の公共交通や個別交通に加えて、新たな輸送手段の導入についても推進していくとともに、以下の図に示す交通手段とその位置付けを明確とすることで、例えばシニアカー・電動車椅子で駅まで行き、鉄道を利用するなど、それぞれの交通手段が連携した移動しやすい環境を創出するための事業を検討していきます。

＜ 本計画で対象とする交通手段とその位置付け ＞



出典) 地域公共交通のトリセツ「今更聞けない!? 移動手段ってどんな種類があるの? (塩土 圭介著) (https://text.odekake.co.jp/20201025-2/) を参考に加筆

【P. 63 : 公共交通事業一覧[表]】

- ・「②タクシー事業等との連携による移動手段の確保」の対象に地域主体型交通・はっぴーバスを追加

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

13の施策について、より具体的な内容を示した事業を以下に整理しました。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（強く推進する事業）」「主要事業（優先して実施する事業）」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 ＞

※◎：重点事業、○：主要事業

基本理念	基本方針	施策	分類	事業	対象					
					鉄道	高速バス	路線バス	ねっぴー号	はっぴーバス	地域主体型交通
皆で協力して一人ひとりが未来に拓かれたるまちをめぐりながら公共交通	I みんなが通利網しやすい構築	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及び維持改善					○	○
			○	②タクシー事業等との連携による移動手段の確保					○	○
			○	③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	◎	④企業等の連携や社会情勢の変化に対応したバス・鉄道等の利用環境改善	○	○	○	○	○	○
			◎	⑤送迎負担の軽減に向けた取組推進	○		○	○	○	○
	II 公共交通利便性の高い整備	3 中心拠点を周遊しやすくする公共交通の整備	◎	⑥地域輸送資源の総動員による効率的な移動手段確保	○	○	○	○	○	○
			○	⑦市街地線の機能強化				○		
		4 市外との連携を強化する公共交通の整備	○	⑧鉄道輸送力を活用した利便性向上	○					
			○	⑨社会の変化に応じた路線バスの運行改善			○			
			○	⑩他市町と連携した公共交通の利便性向上	○	○	○	○	○	○
	5 利用しやすい公共交通網の確保・維持	◎	⑪公共交通サービスを確保・維持するための行政支援	○	○	○	○	○	○	
	III 地域のさらなる公共交通の結びつき強化を図る	6 乗換環境の向上による結節機能の強化	◎	⑫需要に応じた交通結節点の整備		○	○	○	○	○
			○	⑬駅や高速バス停における結節機能の向上	○	○	○	○	○	○
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	○	○	○	○	○	○	
IV 回遊する人々の環境づくり	8 利用しやすい料金体系の構築	○	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検討	○	○	○	○	○	○	
		○	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	○	○	○	○	○	○	
	9 積極的な公共交通情報の発信	○	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	○	○	○	○	○	○	
		○	⑳公共交通情報を総合的に発信	○	○	○	○	○	○	
	10 利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成	○	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	○	○	○	○	○	○	
11 公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進	◎	㉓公共交通機関相互の運行情報の提供	○	○	○	○	○	○		
	◎	㉔北条鉄道でのICカード導入、定期券ネット販売導入	○	○	○	○	○	○		
	◎	㉕運動ポイント事業と連携した公共交通の利用促進	○	○	○	○	○	○		
	◎	㉖公共交通無料お試し券の配布、車内絵画展の実施	○	○	○	○	○	○		
	◎	㉗企業と連携した公共交通利用環境改善の推進	○	○	○	○	○	○		
12 市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供	◎	㉘公共交通の必要性を考える場づくりの推進	○	○	○	○	○	○		
	○	㉙モビリティ・マネジメント等の実施	○	○	○	○	○	○		
	○	㉚バス停サポーター制度の導入	○	○	○	○	○	○		
	○	㉛ふるさと納税・クラウドファンディング等によるサポート体制の構築	○	○	○	○	○	○		
13 市内の回遊を促進するPR等の実施	○	㉜オリジナルグッズの製作・販売による収益の確保	○							
	○	㉝観光交通の導入・拡充・推進	○	○	○	○	○	○		
	○	㉞レンタサイクルの利用促進	○							
13 市内の回遊を促進するPR等の実施	○	㉟北条鉄道における各種イベント等の実施	○							
	○	㊱企画乗車券（観光地周遊乗車券等）の継続・拡充	○	○	○	○	○	○		
	○	㊲鉄道と自転車の連携による回遊促進	○							
				㊳インバウンド需要に対応した環境整備	○	○	○	○	○	

【P. 66 : ②タクシー事業等との連携による移動手段の確保[事業シート]】

・実施主体に「バス事業者」を追記

第4章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業

【主要事業】 施策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

事業	②タクシー事業等との連携による移動手段の確保
実施主体	加西市、タクシー事業者、 <b>バス事業者</b>
実施時期	随時
事業内容	地域内のきめ細やかな移動需要に対応できるタクシーやバス事業の交通事業者等との連携を目的として、「事業者協力型 自家用有償旅客運送」などの制度も活用しながらタクシー事業者での地域主体型交通の運行や乗り合いタクシー（オンデマンド交通など）の導入・運行、現在実施しているタクシー利用助成事業との連携方法の検討など、タクシー利用促進に向けた事業を推進していきます。

＜ 事業者協力型 自家用有償旅客運送の概要 ＞

### 4. 事業者協力型 自家用有償旅客運送

- ・道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。
- ・持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入することも検討しましょう。

(制度創設の趣旨)

「協力型」の制度化により、需要にメリットのある拠点を探索し、任意形成を容易化

(制度のイメージ図)

(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

出典)「自家用有償旅客運送ハンドブック」より

＜ 現行のタクシー利用者への助成について ＞

事業名	高齢者外出支援事業（支援タクシー）
実施主体	社会福祉法人 加西市社会福祉協議会
対象	75歳以上のひとり暮らしの高齢者又は高齢者夫婦世帯
内容	タクシー利用料金の一部（初乗り分）の助成

事業名	高齢者運転免許証自主返納事業
実施主体	加西市
対象	次の要件を全て満たす方 ①自主返納時に65歳以上の方 ②加西市に住民票がある方 ③自動車運転免許証を自主返納後1年以内の方
内容	中型タクシー基本料金相当額のタクシー券48枚を交付

## 【P.100：①計画全体に係る外出に関する目標等[文章]】

- ・「目標値」「基準値」の考え方を追記
- ・「利用者1人当たりの行政補助額」は、「鉄道利用者1人当たりの行政補助額」「路線バス利用者1人当たりの行政補助額」「コミュニティバス利用者1人当たりの行政補助額」のそれぞれの項目で示すことから、文章を一部変更

### 5.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し

#### (1) 計画達成状況の評価

計画達成状況の評価するため、計画全体に係る目標及び基本方針別に見た数値目標を設定するとともに、公共交通事業の評価のしくみとして、鉄道、バス、地域主体型交通の事業評価の考え方を示します。

#### ① 計画全体に係る目標・基準

本計画の基本理念に掲げている「一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして」を達成するために、計画全体の目標を設定します。次頁で示す「目標値」は、各目標値に設定している年次までに公共交通施策の展開によって現状値よりも改善し、達成を目指す指標となります。

クルマを気軽に利用できない人は、その他の人と比較して外出しづらい状況になっている（P.44 参照）ため、公共交通サービスを向上させることにより、外出のしづらさを改善することを目標とします。また、クルマを気軽に利用できない高齢者は公共交通が不便である場合、絶対に行く必要がある通院等の外出には家族に送迎してもらったりしていますが、趣味や外食等の楽しみなお出かけを諦めている人が多いです（P.46 参照）。このような潜在化しやすい外出行動を公共交通サービスを向上させることで顕在化し、誰もが外出しやすいまちをめざします。

次に、クルマを気軽に利用できない人の約3割が家族や知人等に送迎してもらっています（P.45 参照）。この送迎利用者を送迎している人の負担を少しでも減少させることを目標に「クルマを気軽に利用できない人の送迎利用割合」の指標を目標として設定しています。

加西市における鉄道・バスに対する行政支援は年々増加傾向（P.34 参照）にあります。それ以上に利用者が増加していれば、効果的な支援となります。このため、上記の目標とは別に、各種公共交通を評価する指標として「鉄道利用者1人当たりの行政補助額」「路線バス利用者1人当たりの行政補助額」「コミュニティバス利用者1人当たりの行政補助額」の3つを設定し、毎年この基準値を確認しながら、今後の公共交通の維持に努めていきます。目標値ではなく基準値として設定している理由は、利用者1人当たりの行政補助額を減少させるのが目標ではなく、適切な行政補助を実施しながら、公共交通のサービスレベルを向上させることで、利用者を増加させていくことが目標であるためです。その適切と考えられる数値を基準値として設定しています。



【P. 101 : ①計画全体に係る外出に関する目標等[表・注釈・文章]】

- ・「鉄道利用者 1 人当たりの行政補助額」の指標を追加
- ・「路線バス利用者 1 人当たりの行政補助額」の指標を追加
- ・「コミュニティバス利用者 1 人当たりの行政補助額」の現状値、基準を変更
- ・各目標の注釈を削除（巻末資料として詳細に示すため）
- ・「②基本方針別にみた数値目標」のタイトル・文章を P. 102 に移動

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 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% [ 2031 (R13) 年度 ]
クルマを気軽に利用できない高齢者の趣味や 外食等の楽しみな外出をしている人の割合 高齢者アンケート調査における自動車運転免許を持っていない高 齢者のうち、飲食等の楽しみな外出をしている人の割合	6.1% [ 2022 (R4) 年度 ]	8.0% [ 2027 (R9) 年度 ]
クルマを気軽に利用できない人の送迎利用 割合 近畿圏パーソントリップ調査におけるクルマを気軽に利用できな い人の送迎利用割合	29% [ 2010 (H22) 年度 ]	20% [ 2031 (R13) 年度 ]

※) 各目標の現状値の出典や算出方法については、巻末資料に整理しています

指 標 名	現状値	基準値
鉄道利用者 1 人当たりの行政補助額	175 円/人 [ 2021 (R3) 年 ]	現状維持
路線バス利用者 1 人当たりの行政補助額	408 円/人 [ 2021 (R3) 年 ]	現状維持
コミュニティバス利用者 1 人当たりの 行政補助額	2,142 円/人 [ 2022 (R4) 年 ]	2,000 円/人

※) 各目標の現状値の出典や算出方法については、巻末資料に整理しています

## 【P.102：北条鉄道利用者数】

- ・現状値の利用者数に通勤定期、通学定期、定期外利用者数の内訳を追記
- ・各目標の注釈を削除（巻末資料として詳細に示すため）
- ・P.101にあった「②基本方針別にみた数値目標」を移動して追加

### 第5章 計画の実現に向けて

#### ② 基本方針別にみた数値目標

基本理念の実現に向けて、本計画に示す施策・事業が効果的に進捗しているかを評価するため、基本方針ごとに数値目標を設定します。今後はこれらの数値目標の達成に向けて事業を展開していきます。

#### 「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 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	26,456人/年 〔2021（R3）年度〕	35,000人/年 〔2027（R9）年度〕
北条鉄道利用者数 北条鉄道の年間利用者数	(全体) 338,782人/年 (通勤定期) 49,620人/年 (通学定期) 161,460人/年 (定期外) 127,702人/年 〔2021（R3）年度〕	430,000人/年 〔2027（R9）年度〕

※) 各目標の現状値の出典や算出方法については、巻末資料に整理しています

#### 「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 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	3,332人/年 〔2022（R4）年度〕	3,700人/年 〔2027（R9）年度〕
鉄道ーバス乗り継ぎ者数 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	8,711人/年 〔2022（R4）年度〕	9,600人/年 〔2027（R9）年度〕

※) 各目標の現状値の出典や算出方法については、巻末資料に整理しています

#### 「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」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 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	5.1% 〔2020（R2）年度〕	4.4%未満 〔2027（R9）年度〕
高齢者における公共交通利用割合 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	5.8% 〔2022（R4）年度〕	10.0% 〔2027（R9）年度〕

※) 各目標の現状値の出典や算出方法については、巻末資料に整理しています

#### 「基本方針4：市外からも楽しみ回遊する公共交通での環境づくり」の目標

指標名	現状値	目標値
ラストワンマイル交通利用者数 加西市内で運行または導入されるラストワンマイル交通利用者数	2,166人/年 〔2021（R3）年度〕	5,000人/年 〔2027（R9）年度〕

※) 各目標の現状値の出典や算出方法については、巻末資料に整理しています