
資料編

数値目標の現状値の出典・算出方法

■ 計画全体に係る目標・基準

クルマを気軽に利用できない人の外出率

(クルマを気軽に利用できない人の人口) : 9,012 人^{※1} ①

(クルマを気軽に利用できない人の外出人口) : 4,623 人^{※2} ②

(クルマを気軽に利用できない人の外出率) : 4,623 人 / 9,012 人 = $\frac{\text{②}}{\text{①}}$ = 0.51 (51%)

※1 H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、「15歳以上」かつ「自動車運転免許を持っていない」または「世帯に車がない」人口を示す

※2 H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、「15歳以上」かつ「自動車運転免許を持っていない」または「世帯に車がない」人のうち、1回以上移動している人の人口を示す

クルマを気軽に利用できない高齢者の趣味や外食等の愉しみな外出をしている人の割合

(クルマを気軽に利用できない高齢者^{※1}) : 1,303 人^{※2} ①

(1番目によく行く場所を「飲食」と回答した人) : 8 人^{※2} ②

(2番目によく行く場所を「飲食」と回答した人) : 49 人^{※2} ③

(1番目によく行く場所を「その他」で娯楽と回答した人) : 5 人^{※2} ④

(2番目によく行く場所を「その他」で娯楽と回答した人) : 17 人^{※2} ⑤

(クルマを気軽に利用できない高齢者の趣味や外食等の愉しみな外出をしている人の割合) :
 $\frac{\text{②} + \text{③} + \text{④} + \text{⑤}}{\text{①}}$ = $\frac{(8 \text{ 人} + 49 \text{ 人} + 5 \text{ 人} + 17 \text{ 人})}{1,303 \text{ 人}}$ = 0.061 (6.1%)

※1 R4 高齢者アンケート調査結果より、「65歳以上」かつ「自動車運転免許を持っていない」と回答した人の人数

※2 R4 高齢者アンケート調査結果より、外出目的が「6. 飲食」または「7. その他」で娯楽と回答した人の人数

クルマを気軽に利用できない人の送迎利用割合

(クルマを気軽に利用できない人のトリップ数) : 22,582 トリップ/日^{※1} ①

(クルマを気軽に利用できない人の移動手段が「自動車(送迎)」のトリップ数) : 6,624 トリップ/日^{※2} ②

(クルマを気軽に利用できない人の送迎利用割合) :

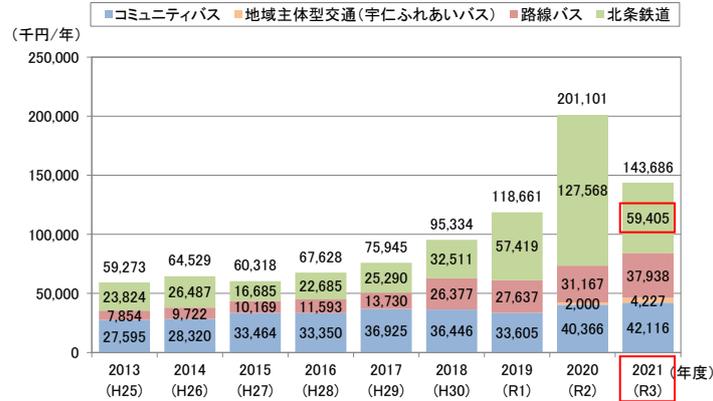
$\frac{\text{②}}{\text{①}}$ = $\frac{6,624 \text{ トリップ/日}}{22,582 \text{ トリップ/日}}$ = 0.29 (29%)

※1 H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、居住地が「加西市」かつ「自動車運転免許を持っていない」または「世帯に車がない」人のトリップ数(移動回数)を示す

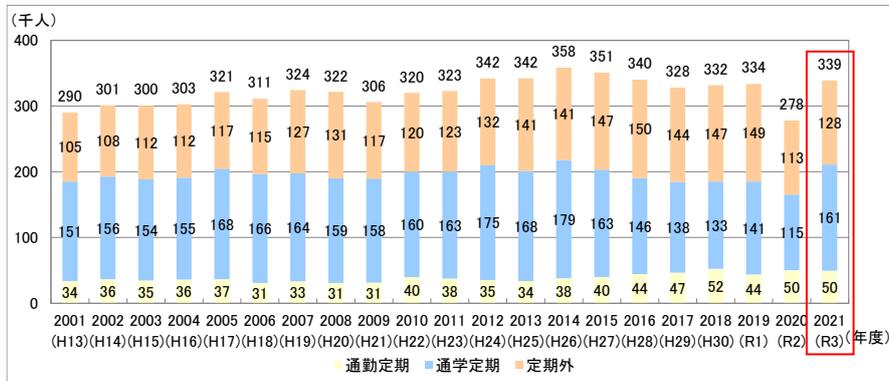
※2 H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、居住地が「加西市」かつ「自動車運転免許を持っていない」または「世帯に車がない」人のうち、移動手段が「自動車」かつ運転者が「自分以外」の人のトリップ数(移動回数)を示す

鉄道利用者 1 人当たりの行政補助額

(R3 鉄道への行政補助額) : 59,405,211 円/年^{※1} ①



(R3 鉄道利用者数) : 338,782 人/年^{※2} ②



(鉄道利用者 1 人当たりの行政補助額) : 59,405,211 円/年 / 338,782 人/年 = 175 円/人

※1 加西市所管データ
 ※2 加西市統計書

路線バス利用者 1 人当たりの行政補助額

(R3 路線バスへの行政補助額) : 37,938,089 円/年^{※1} ①

(R3 路線バス利用者数) : 93,075 人/年^{※2} ②

(路線バス利用者 1 人当たりの行政補助額) : 37,938,089 円/年 / 93,075 人/年 = 408 円/人

※1 加西市所管データ (数値は「鉄道利用者 1 人当たりの行政補助額」を参照)
 ※2 加西市内 IC カード利用者における R3.11 路線バス日当たり利用者数 (255 人/日) を年間換算

コミュニティバス利用者 1人当たりの行政補助額

➤ねっぴ〜号への行政補助額*

(R4 市街地線への行政補助額) : 17,595,780 円/年 ①

(R4 国正線への行政補助額) : 7,147,194 円/年 ②

(R4 九会線への行政補助額) : 9,077,519 円/年 ③

(R4 フラワーセンター線への行政補助額) : 3,562,822 円/年 ④

(R4 ねっぴ〜号への行政補助額) :

(^①17,595,780 円/年 + ^②7,147,194 円/年 + ^③9,077,519 円/年 + ^④3,562,822 円/年)

= 37,383,315 円/年 ⑤

➤はっぴーバスへの行政補助額*

(R4 万願寺線への行政補助額) : 7,204,240 円/年 ⑥

(R4 若井線への行政補助額) : 5,617,274 円/年 ⑦

(R4 芥田線への行政補助額) : 3,984,083 円/年 ⑧

(R4 はっぴーバスへの行政補助額) :

(^⑥7,204,240 円/年 + ^⑦5,617,274 円/年 + ^⑧3,984,083 円/年) = 16,805,597 円/年 . . ⑨

➤ねっぴ〜号利用者数*

(R4 市街地線利用者数) : 9,945 人/年 ⑩

(R4 国正線利用者数) : 2,557 人/年 ⑪

(R4 九会線利用者数) : 3,958 人/年 ⑫

(R4 フラワーセンター線利用者数) : 3,114 人/年 ⑬

(R4 ねっぴ〜号利用者数) :

(^⑩9,945 人/年 + ^⑪2,557 人/年 + ^⑫3,958 人/年 + ^⑬3,114 人/年) = 19,574 人/年 . . . ⑭

➤はっぴーバス利用者数*

(R4 万願寺線利用者数) : 2,820 人/年 ⑮

(R4 若井線利用者数) : 1,535 人/年 ⑯

(R4 芥田線利用者数) : 1,363 人/年 ⑰

(R4 はっぴーバス利用者数) :

(^⑮2,820 人/年 + ^⑯1,535 人/年 + ^⑰1,363 人/年) = 5,718 人/年 ⑱

➤コミュニティバス利用者 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) :

(^⑤37,383,315 円/年 + ^⑨16,805,597 円/年) / (^⑭19,574 人/年 + ^⑱5,718 人/年) = 2,142 円/人

※ 加西市所管データ

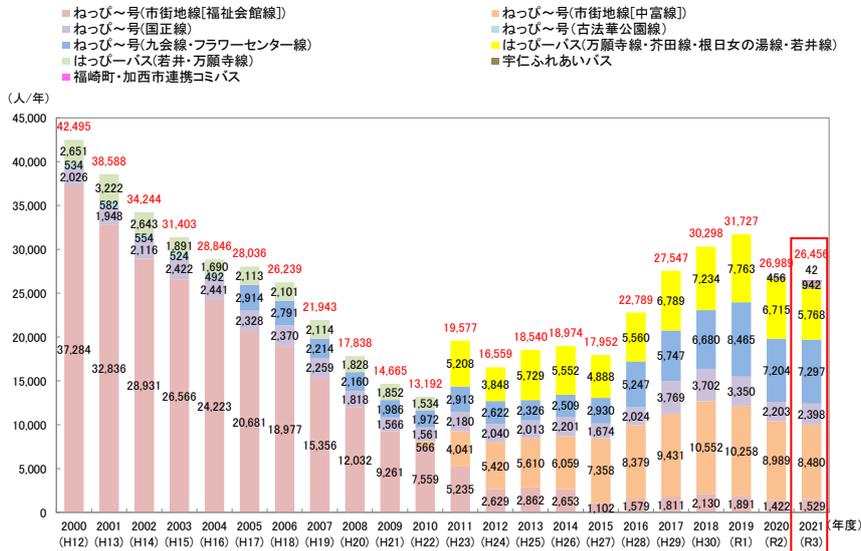
注) 各数値はバス事業年度 (前年 10 月～当年 9 月)

■ 基本方針別に見た数値目標

○基本方針1：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

コミュニティバス等利用者数

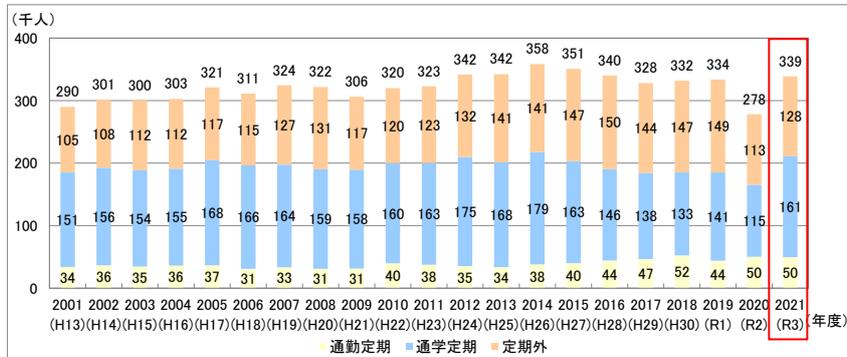
(R3 コミュニティバス等利用者数) : 26,456 人※



※ 加西市所管データ

北条鉄道利用者数

(R3 北条鉄道利用者数) : 338,782 人※



※ 加西市所管データ

○基本方針2：利便性の高い公共交通結節点の整備

バスーバス乗り継ぎ者数

➤コミュニティバス乗り継ぎ者数

- (R3 コミュニティバス年間利用者数) : 26,456 人/年^{※1} ①
- (路線バスへの乗り継ぎ者数) : 2 人^{※2} ②
- (ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 12 人 / 2 = 6 人^{※2・3} ③
- (はっぴーバスへの乗り継ぎ者数) : 25 人 / 2 = 12.5 人^{※2・3} ④
- (宇仁ふれあいバスへの乗り継ぎ者数) : 0 人 / 2 = 0 人^{※2・3} ⑤
- (日吉地区乗り合いタクシーへの乗り継ぎ者数) : 0 人 / 2 = 0 人^{※2・3} ⑥
- (利用手段回答者計) : 177.5 人^{※2} ⑦
- (バス乗り継ぎ利用割合) : $(2 \text{ 人} + 6 \text{ 人} + 12.5 \text{ 人} + 0 \text{ 人} + 0 \text{ 人}) / 177.5 \text{ 人} = 0.1155$ ⑧
- (コミュニティバス乗り継ぎ者数) : $26,456 \text{ 人/年} \times 0.1155 = \underline{3,055 \text{ 人/年}}$ ⑨

➤路線バス乗り継ぎ者数

① 平日乗り継ぎ者数

- (平日における1日当たり乗降者数) : $\begin{matrix} \text{(乗車)} & \text{(降車)} \\ 42.8 \text{ 人/日} & + & 38.7 \text{ 人/日} \end{matrix} = 81.5 \text{ 人/日}^{\text{※4}}$ ⑩
- (他の路線バスへの乗り継ぎ者数) : 1 人^{※5} ⑪
- (利用手段回答者計) : 36 人^{※5} ⑫
- (バス利用者割合) : $1 \text{ 人} / 36 \text{ 人} = 0.0278$ ⑬
- (年間平日日数) : 245 日/年 ⑭
- (平日乗り継ぎ者数) : $(81.5 \text{ 人/日} / 2) \times 0.0278 \times 245 \text{ 日/年} = \underline{277 \text{ 人/年}}$ ⑮

② 休日乗り継ぎ者数

- (休日における1日当たり乗降者数) : $\begin{matrix} \text{(乗車)} & \text{(降車)} \\ 12.7 \text{ 人/日} & + & 16.3 \text{ 人/日} \end{matrix} = 29.0 \text{ 人/日}^{\text{※4}}$ ⑯
- (他の路線バスへの乗り継ぎ者数) : 0 人^{※5} ⑰
- (利用手段回答者計) : 27 人^{※5} ⑱
- (バス利用者割合) : $0 \text{ 人} / 27 \text{ 人} = 0.0000$ ⑲
- (年間休日日数) : 120 日/年 ⑳
- (休日乗り継ぎ者数) : $(29.0 \text{ 人/日} / 2) \times 0.0000 \times 120 \text{ 日/年} = \underline{0 \text{ 人/年}}$ ㉑

➤バスーバス乗り継ぎ者数

(バスーバス乗り継ぎ者数) : $3,055 \text{ 人/年}^{\text{⑨}} + 277 \text{ 人/年}^{\text{⑮}} + 0 \text{ 人/年}^{\text{㉑}} = \underline{3,332 \text{ 人/年}}$

※1 加西市所管データ ※2 R4 コミュニティバス利用者アンケート調査結果
 ※3 ねっぴ〜号、はっぴーバス、宇仁バス、ひよタクの利用者数は2で除算する (利用者がダブルカウントされてしまうため)
 ※4 IC カードデータより集計 ※5 R4 路線バス利用者アンケート調査結果

鉄道—バス乗り継ぎ者数

➤平日乗り継ぎ者数

(北条町駅乗降者数) : 558 人/日^{※1} ①

(路線バスへの乗り継ぎ者数) : 1 人^{※2} ②

(ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 12 人^{※2} ③

(利用手段回答者計) : 331 人^{※2} ④

(バス利用者割合) : $(1 \text{ 人} + 12 \text{ 人}) \div 331 \text{ 人} = 0.0393$ ⑤

(1日当たり乗り継ぎ者数) : $558 \text{ 人/日} \times 0.0393 = 21.92 \text{ 人/日}$ ⑥

(年間平日日数) : 245 日/年 ⑦

(平日乗り継ぎ者数) : $21.92 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日/年} = \underline{5,371 \text{ 人/年}}$ ⑧

➤休日乗り継ぎ者数

(北条町駅乗降者数) : 379 人/日^{※1} ⑨

(路線バスへの乗り継ぎ者数) : 6 人^{※2} ⑩

(ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 0 人^{※2} ⑪

(利用手段回答者計) : 162 人^{※2} ⑫

(バス利用者割合) : $(6 \text{ 人} + 0 \text{ 人}) \div 162 \text{ 人} = 0.0370$ ⑬

(1日当たり乗り継ぎ者数) : $379 \text{ 人/日} \times 0.0370 = 14.02 \text{ 人/日}$ ⑭

(年間休日日数) : 120 日/年 ⑮

(休日乗り継ぎ者数) : $14.02 \text{ 人/日} \times 120 \text{ 日/年} = \underline{1,682 \text{ 人/年}}$ ⑯

➤拡大係数

(北条鉄道平日利用者数) : 874 人/日^{※1} ⑰

(北条鉄道休日利用者数) : 502 人/日^{※1} ⑱

(R4 北条鉄道年間利用者数) : $(874 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日}) + (502 \text{ 人/日} \times 120 \text{ 日})$
 $= 274,370 \text{ 人/年}$ ⑲

(R3 北条鉄道年間利用者数) : 338,782 人/日^{※3} ⑳

(拡大係数) : $338,782 \text{ 人/日} \div 274,370 \text{ 人/年} = \underline{1.235}$ ㉑

➤鉄道—バス乗り継ぎ者数

(鉄道—バス乗り継ぎ者数) : $(5,371 \text{ 人/年} + 1,682 \text{ 人/年}) \times 1.235 = \underline{8,711 \text{ 人/年}}$

※1 R4 北条鉄道カウント調査結果
※2 R4 北条鉄道利用者アンケート調査結果
※3 加西市所管データ

○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

交通手段がないために外出を控えている高齢者割合

(市内在住で認定を受けていない65歳以上の高齢者) : 1,422人 [*] ①
(交通手段がないため外出を控えている高齢者) : 73人 [*] ②
(交通手段がないために外出を控えている高齢者割合) : $\frac{73}{1,422} = 0.051 (5.1\%)$

※ R3 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果

高齢者における公共交通利用割合

(利用手段回答者計) : 12,441人 [*] ①
(利用手段 [鉄道]) : 238人 [*] ②
(利用手段 [バス]) : 302人 [*] ③
(利用手段 [タクシー]) : 184人 [*] ④
(高齢者における公共交通利用割合) : $\frac{238 + 302 + 184}{12,441} = 0.058 (5.8\%)$

※ R4 高齢者アンケート調査結果

ラストワンマイル交通利用者数

(鶉野飛行場シャトルバス利用者数) : 815人 [*] ①
(法華口駅レンタサイクル利用者数) : 146人 [*] ②
(北条町駅レンタサイクル利用者数) : 1,205人 [*] ③
(ラストワンマイル交通利用者数) : $815 + 146 + 1,205 = 2,166$ 人

※ 加西市所管データ