

---

---

## 資料編

---

---

- ・資料1 数値目標の現状値の出典・算出方法・・・・・・・・106
- ・資料2 加西市公共交通活性化協議会 委員名簿・・・・・・・・113
- ・資料3 加西市地域公共交通計画 策定の経緯・・・・・・・・114
- ・資料4 用語集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・115

## 資料1 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<sup>※1</sup> . . . . . ①  
 (クルマを気軽に利用できない人の外出人口) : 4,623 人<sup>※2</sup> . . . . . 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  $\doteq$  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ゆ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) : 1,303 人<sup>※1</sup> . . . . . ①  
 (1番目によく行く場所を「飲食」と回答した人) : 8 人<sup>※2</sup> . . . . . ②  
 (2番目によく行く場所を「飲食」と回答した人) : 49 人<sup>※2</sup> . . . . . 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<sup>※2</sup> . . . . . 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<sup>※2</sup> . . . . . 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ゆしみな外出をしている人の割合) :  
 (8 人 + 49 人 + 5 人 + 17 人) / 1,303 人  $\doteq$  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

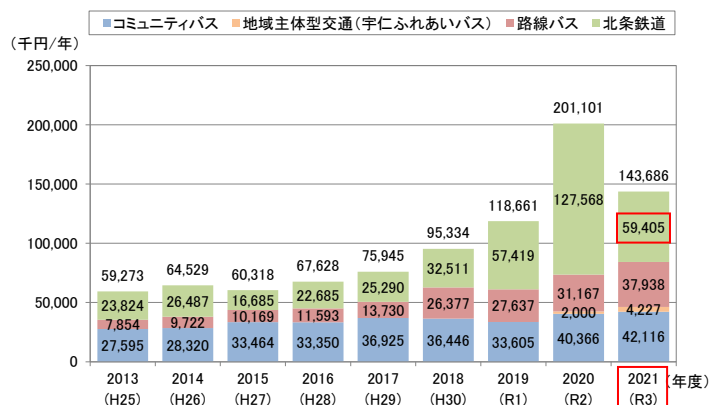
#### クルマを気軽に利用できない人の送迎利用割合

(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<sup>※1</sup> . . . . . 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<sup>※2</sup> . . . . . ②  
 (クルマを気軽に利用できない人の送迎利用割合) :  
 6,624 トリップ/日 / 22,582 トリップ/日  $\doteq$  0.29 (29%)

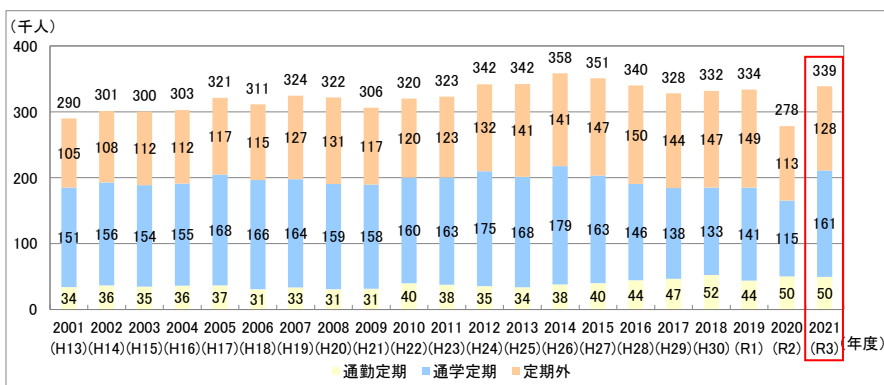
- ※1) H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、居住地が「加西市」かつ「自動車運転免許を持っていない」または「世帯に車がない」人のトリップ数(移動回数)を示す。  
 ※2) H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、居住地が「加西市」かつ「自動車運転免許を持っていない」または「世帯に車がない」人のうち、移動手段が「自動車」かつ運転者が「自分以外」の人のトリップ数(移動回数)を示す。

### 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<sup>※1</sup> . . . . . ①



(R3 鉄道利用者数) : 338,782 人/年<sup>※2</sup> . . . . . 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<sup>※1</sup> . . . . . ①

(R3 路線バス利用者数[IC カード利用者のみ]) : 100,740 人/年<sup>※2</sup> . . . . . ②

(IC カード利用率) : 81.37%<sup>※3</sup> . . . . . ③

(路線バス利用者 1 人当たりの行政補助額) : 37,938,089 円/年 / (100,740 人/年 / 81.37%) ≒ 306 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 (276 人/日) を年間換算  
 ※3) 神姫バス所管データ。R4.1~R4.12 の姫路・北条・山崎地区エリアを運行する路線を対象に算出 (IC 利用とは、NicoPa の他、全国交通系 IC カードでの利用を含む。ただし、各市福祉政策による IC 利用は含めない。)

## 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) :

$(17,595,780 \text{ 円/年} + 7,147,194 \text{ 円/年} + 9,077,519 \text{ 円/年} + 3,562,822 \text{ 円/年})$

$= \underline{37,383,315 \text{ 円/年}}$  . . . . . 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) :

$(7,204,240 \text{ 円/年} + 5,617,274 \text{ 円/年} + 3,984,083 \text{ 円/年}) = \underline{16,805,597 \text{ 円/年}}$  . . . 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) :

$(9,945 \text{ 人/年} + 2,557 \text{ 人/年} + 3,958 \text{ 人/年} + 3,114 \text{ 人/年}) = \underline{19,574 \text{ 人/年}}$  . . . 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) :

$(2,820 \text{ 人/年} + 1,535 \text{ 人/年} + 1,363 \text{ 人/年}) = \underline{5,718 \text{ 人/年}}$  . . . . . 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) :

$(37,383,315 \text{ 円/年} + 16,805,597 \text{ 円/年}) \div (19,574 \text{ 人/年} + 5,718 \text{ 人/年}) \div \underline{2,143 \text{ 円/人}}$

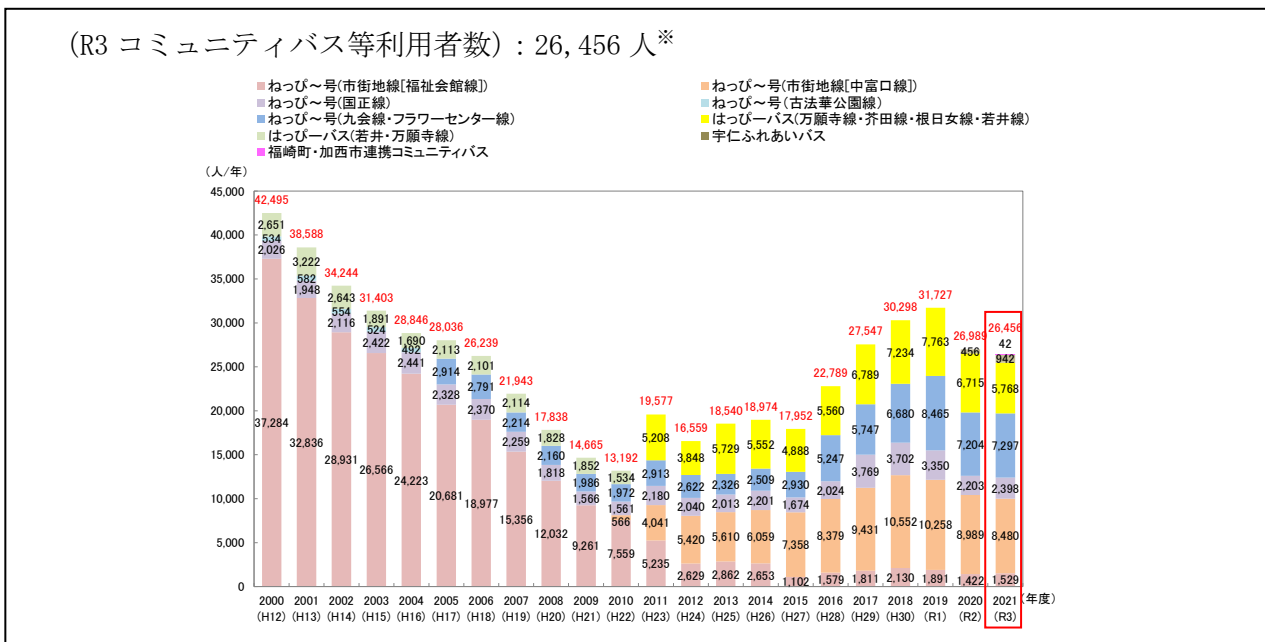
※) 加西市所管データ

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

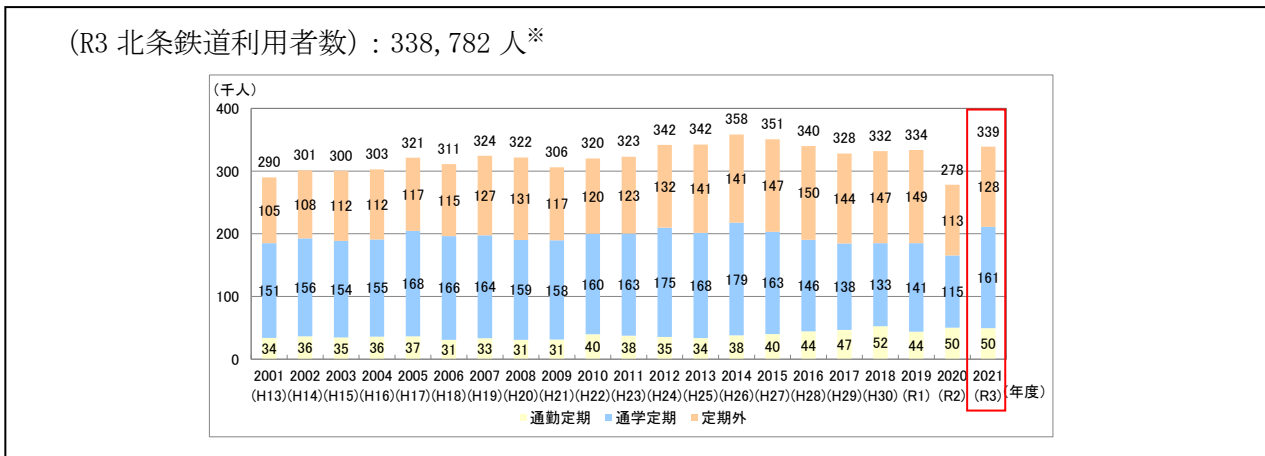
### ○基本方針 1：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

#### コミュニティバス等利用者数



※) 加西市所管データ

#### 北条鉄道利用者数



※) 加西市統計書

#### 路線バス利用者数

(R3 路線バス利用者数[IC カード利用者のみ])：100,740 人/年※<sup>1</sup> . . . . . ①

(IC カード利用率)：81.37%※<sup>2</sup> . . . . . ②

① / ②

(路線バス利用者数)：100,740 人/年 / 81.37% ≒ 123,805 人/年

※1) 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 (276 人/日) を年間換算  
 ※2) 神姫バス所管データ。R4.1～R4.12 の姫路・北条・山崎地区エリアを運行する路線を対象に算出 (IC 利用とは、NicoPa の他、全国交通系 IC カードでの利用を含む。ただし、各市福祉政策による IC 利用は含めない。)

## ○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<sup>※1</sup> . . . . . ①
- (路線バスへの乗り継ぎ者数) : 2 人<sup>※2</sup> . . . . . ②
- (ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 12 人 / 2 = 6 人<sup>※2・3</sup> . . . . . ③
- (はっぴーバスへの乗り継ぎ者数) : 25 人 / 2 = 12.5 人<sup>※2・3</sup> . . . . . ④
- (宇仁ふれあいバスへの乗り継ぎ者数) : 0 人 / 2 = 0 人<sup>※2・3</sup> . . . . . 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<sup>※2・3</sup> . . . . . ⑥
- (利用手段回答者計) : 177.5 人<sup>※2</sup> . . . . . ⑦
- (バス乗り継ぎ利用割合) :  $(2 \text{ 人} + 6 \text{ 人} + 12.5 \text{ 人} + 0 \text{ 人} + 0 \text{ 人}) / 177.5 \text{ 人} \approx 0.11549$  . . . . . ⑧
- (コミュニティバス乗り継ぎ者数) :  $26,456 \text{ 人/年} \times 0.11549 \approx \underline{3,055 \text{ 人/年}}$  . . . . . ⑨

## ➤路線バス乗り継ぎ者数

## ① 平日乗り継ぎ者数

- (アスティアかさいバス停の平日における1日当たり乗降者数) :  $\begin{matrix} \text{(乗車)} \\ 42.8 \text{ 人/日} \end{matrix} + \begin{matrix} \text{(降車)} \\ 38.7 \text{ 人/日} \end{matrix} = 81.5 \text{ 人/日}^{\text{※4}}$  . . . . . ⑩
- (他の路線バスへの乗り継ぎ者数) : 1 人<sup>※5</sup> . . . . . ⑪
- (利用手段回答者計) : 36 人<sup>※5</sup> . . . . . ⑫
- (バス利用者割合) :  $1 \text{ 人} / 36 \text{ 人} \approx 0.02778$  . . . . . ⑬
- (年間平日日数) : 245 日/年 . . . . . ⑭
- (平日乗り継ぎ者数) :  $(81.5 \text{ 人/日} / 2) \times 0.02778 \times 245 \text{ 日/年} \approx \underline{277 \text{ 人/年}}$  . . . . . ⑮

## ② 休日乗り継ぎ者数

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

## ➤バスーバス乗り継ぎ者数

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

※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<sup>※1</sup> . . . . . ①(路線バスへの乗り継ぎ者数) : 1 人<sup>※2</sup> . . . . . ②(ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 12 人<sup>※2</sup> . . . . . ③(利用手段回答者計) : 331 人<sup>※2</sup> . . . . . ④(バス利用者割合) :  $(1 \text{ 人} + 12 \text{ 人}) / 331 \text{ 人} \cong 0.03927$  . . . . . ⑤(1日当たり乗り継ぎ者数) :  $558 \text{ 人/日} \times 0.03927 \cong 21.913 \text{ 人/日}$  . . . . . ⑥

(年間平日日数) : 245 日/年 . . . . . ⑦

(平日乗り継ぎ者数) :  $21.913 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日/年} \cong \underline{5,368.7 \text{ 人/年}}$  . . . . . ⑧**>休日乗り継ぎ者数**(北条町駅乗降者数) : 379 人/日<sup>※1</sup> . . . . . ⑨(路線バスへの乗り継ぎ者数) : 6 人<sup>※2</sup> . . . . . ⑩(ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 0 人<sup>※2</sup> . . . . . ⑪(利用手段回答者計) : 162 人<sup>※2</sup> . . . . . ⑫(バス利用者割合) :  $(6 \text{ 人} + 0 \text{ 人}) / 162 \text{ 人} \cong 0.03704$  . . . . . ⑬(1日当たり乗り継ぎ者数) :  $379 \text{ 人/日} \times 0.03704 \cong 14.038 \text{ 人/日}$  . . . . . ⑭

(年間休日日数) : 120 日/年 . . . . . ⑮

(休日乗り継ぎ者数) :  $14.038 \text{ 人/日} \times 120 \text{ 日/年} \cong \underline{1,684.6 \text{ 人/年}}$  . . . . . ⑯**>拡大係数**(北条鉄道平日利用者数) : 874 人/日<sup>※1</sup> . . . . . ⑰(北条鉄道休日利用者数) : 502 人/日<sup>※1</sup> . . . . . 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<sup>※3</sup> . . . . . ⑳(拡大係数) :  $338,782 \text{ 人/日} / 274,370 \text{ 人/年} \cong \underline{1.235}$  . . . . . ㉑**>鉄道—バス乗り継ぎ者数**(鉄道—バス乗り継ぎ者数) :  $(5,368.7 \text{ 人/年} + 1,684.6 \text{ 人/年}) \times 1.235 \cong \boxed{8,711 \text{ 人/年}}$ 

※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) 加西市統計書

○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 <sup>*</sup> . . . . .	①
(交通手段がないため外出を控えている高齢者)：73人 <sup>*</sup> . . . . .	②
(交通手段がないために外出を控えている高齢者割合)：73人 / 1,422人 $\div$	$\frac{②}{①} = 0.051 (5.1\%)$

※) R2 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 <sup>*</sup> . . . . .	①
(利用手段 [鉄道])：238人 <sup>*</sup> . . . . .	②
(利用手段 [バス])：302人 <sup>*</sup> . . . . .	③
(利用手段 [タクシー])：184人 <sup>*</sup> . . . . .	④
(高齢者における公共交通利用割合)：(238人 + 302人 + 184人) / 12,441人 $\div$	$\frac{②+③+④}{①} = 0.058 (5.8\%)$

※) R4 高齢者アンケート調査結果

○基本方針4：市外からの人も愉しみ回遊する公共交通での環境づくり

**ラストワンマイル交通利用者数**

(R3 鶉野飛行場シャトルバス利用者数)：815人 <sup>*</sup> . . . . .	①
(R3 法華口駅シェアサイクル利用者数)：146人 <sup>*</sup> . . . . .	②
(R3 北条町駅シェアサイクル利用者数)：1,205人 <sup>*</sup> . . . . .	③
(ラストワンマイル交通利用者数)：	
① + ② + ③ = 815人 + 146人 + 1,205人 =	$2,166$ 人

※) 加西市所管データ



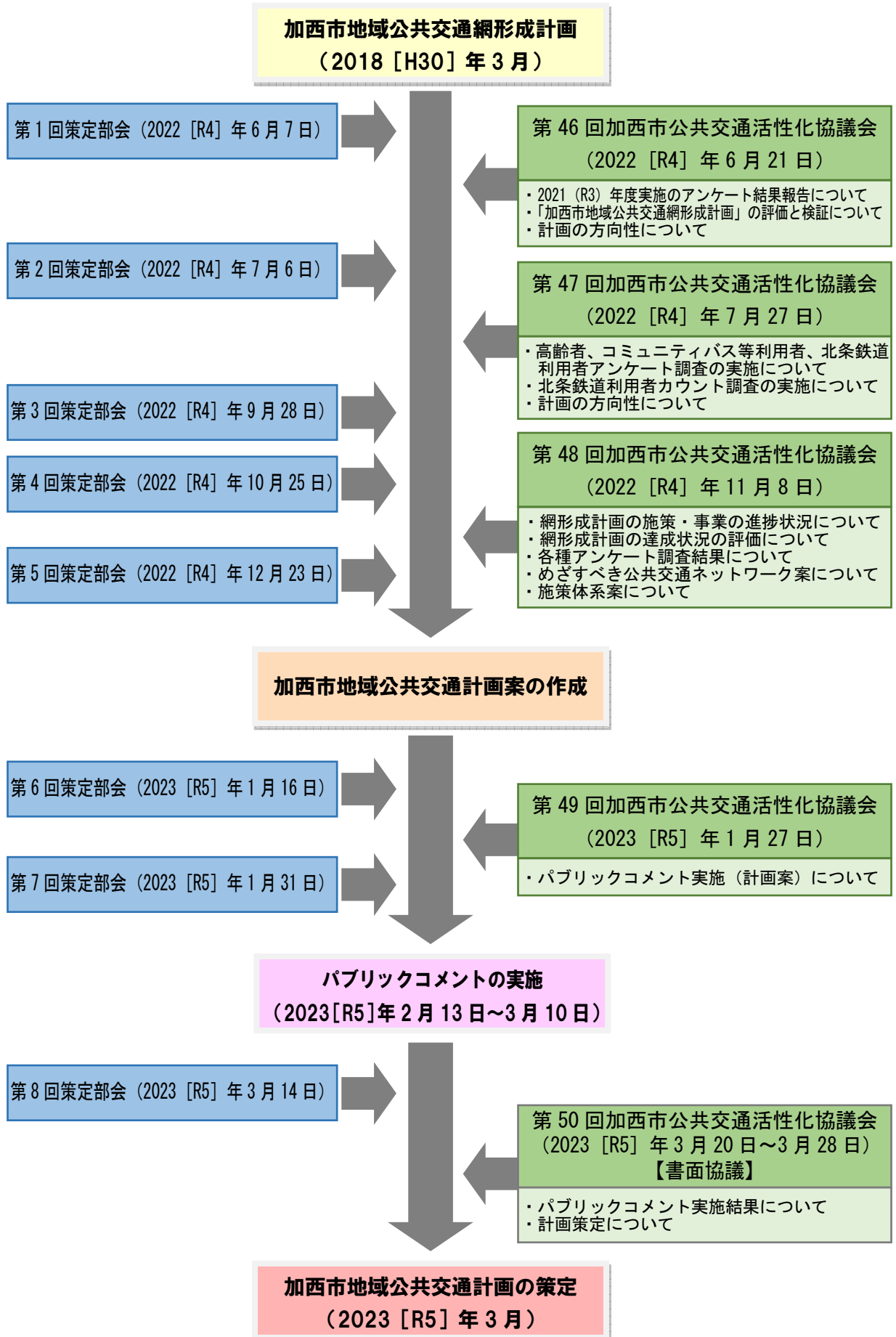
## 資料 2 加西市公共交通活性化協議会 委員名簿

区分	氏名	職名等	備考
副市長	前田 晃 (河尻 悟)	加西市副市長	会長
学識経験のある者	土井 勉	(一社) グローカル交流推進機構 理事長	議長
国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部長又はその指名する者	田中 康嗣	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	
兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長又はその指名する者	木村 浩之	兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長	
兵庫県加西警察署長又はその指名する者	森井 忠	兵庫県加西警察署長	
神姫バス株式会社バス事業部計画課長又はその指名する者	竹内 宏	神姫バス株式会社 バス事業部計画課 地域公共交通担当課長	
神姫バス労働組合の代表又はその指名する者	小幡 修司	神姫バス労組の代表	
北条鉄道株式会社総務企画部長又はその指名する者	藤井 秀明	北条鉄道株式会社 総務企画部長	
兵庫県バス協会の代表又はその指名する者	水田 節男	(公社) 兵庫県バス協会の代表	
兵庫県タクシー協会の代表又はその指名する者	宇高 昌利	(一社) 兵庫県タクシー協会の代表	
加西市区長会の代表又はその指名する者	永野 隆 (藤本 文俊)	加西市区長会の代表	
加西市シニアクラブ連合会会長又はその指名する者	山下 光昭	加西市シニアクラブ連合会長	
加西商工会議所会頭又はその指名する者	濱本 泰秀	加西商工会議所 会頭	
コミュニティバス運営関係事業者の代表又はその指名する者	池田 孝一	コミュニティバス運営関係事業者の代表	
コミュニティバス運行事業者の代表又はその指名する者	増田 孝夫	コミュニティバス運行事業者の代表	
加西市社会福祉協議会の代表又はその指名する者	下村 義明	加西市社会福祉協議会の代表	
市民委員	岡本 康雄	市民委員	
市民委員	松尾 認	市民委員	
加西市ふるさと創造部長	藤後 靖	ふるさと創造部長	
加西市都市整備部長	北川 陽一	都市整備部長	
専門委員	喜多 秀行	神戸大学名誉教授	
オブザーバー	酒井 大斗 (片田 一真)	国土交通省近畿運輸局 交通政策部交通企画課長	
オブザーバー	原 義和	国土交通省近畿運輸局 鉄道部計画課長	
オブザーバー	本田 泰彦	国土交通省近畿運輸局 自動車交通部旅客第一課長	
オブザーバー	奥藤 秀樹	兵庫県土木部 交通政策課副課長兼地域交通班長	

※) 2023 (R5) 年 3 月 31 日時点

注) ( ) は、2022 (R4) 年度に変更があった委員の前任者を示す

## 資料3 加西市地域公共交通計画 策定の経緯



## 資料 4 用語集

用 語	内 容
あ アクセス (P. 97)	目的地への連絡のための交通の便や手段のこと。本来の意味は「接近、出入り」を指しており、ここでは、「～性」、「～道路」などとして引用している
歩くまちづくり推進計画 (P. 2)	市民が生涯にわたり健やかで幸せに暮らすことができる社会「健幸都市」の実現を目指し、平成27年4月に制定された「加西市歩くまちづくり条例」を計画的に推進していくための指針を示すもの
インバウンド需要 (P. 63、P. 95)	日本に訪れた外国人の日本国内で生み出された商品やサービスへの需要のこと
運転経歴証明書 (P. 36)	運転免許証の有効期限内に、自らの意思で運転免許の取消し（免許証の返納）を申請した人は、「運転経歴証明書」の交付を受けることが可能。また、運転経歴証明書を使った様々な特典を受けることが可能となる
運動ポイント事業 (P. 63、P. 85)	専用アプリをスマートフォンにダウンロードし、歩くことや対象のイベントに参加することでポイントが獲得できる運動ポイント事業のこと
オープンキャンパス (P. 91)	高校や大学などがその学校のことをよく知ってもらうために、生徒や保護者を対象にして開催する進学イベントのこと
オンライン (P. 89)	コンピューターがネットワークやほかのコンピューターと接続している状態のこと
か 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査 (P. 46)	保険者が、一般高齢者、介護予防・日常生活支援総合事業対象者、要支援者を対象に、日常生活圏域ごとに、地域の抱える課題の特定（地域診断）に資することなどを目的とした調査
外出率 (P. 37、P. 39、P. 44、P. 46、P. 101)	外出した人の全人口に対する割合。値が大きいほど「外出している人が多い」ということになる
かさい おでかけ ナビ (P. 71、P. 79、P. 83、P. 84、P. 94、P. 96)	加西市内の鉄道・バスなどの公共交通の運行状況等を一つの冊子にまとめた総合時刻表のこと
カーシェア (P. 54、P. 84)	登録を行った会員間で車を共同で使用するサービス
可住地面積 (P. 7)	総土地面積から林野面積及び湖沼面積を差し引いた面積（居住可能な面積）のこと
観光推進基本計画 (P. 2)	観光推進の取り組みを着実に進め、観光産業を加西市経済の牽引に資する中核産業の一つとして大きく育てていくために策定されたもの
キャッシュレス決済 (P. 85、P. 86)	現金を使わずにクレジットカードや電子マネー、QRコードなどで支払いを済ませる方法
クラウドファンディング (P. 63、P. 89、P. 92)	「群衆（クラウド）」と「資金調達（ファンディング）」を組み合わせた造語で、インターネットを介して不特定多数の人々から少額ずつ資金を調達することで、発起者の想いや活動を支援する仕組み
グリーンスローモビリティ (P. 54、P. 84)	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

用 語	内 容
か クロスセクター効果 (P. 104)	補助金などの支援を受けている地域公共交通が廃止された場合に、必要となる多様な行政部門の施策の費用を算出することで、把握できる地域公共交通が有する多面的な効果のこと
公共交通活性化協議会 (P. 3、P. 65、P. 89、P. 90、P. 98、P. 105)	「改正地域公共交通の活性化および再生に関する法律第6条第1項」に基づき、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会のこと
(公共交通) 結節点 (P. 49、P. 51、P. 58、P. 60、P. 61、P. 63、P. 76、P. 77、P. 78、P. 102)	鉄道の乗り継ぎ、鉄道とバス等の乗り換え、自動車から公共交通機関等への乗り換えなど交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと
公共交通総合連携計画 (P. 2、P. 3)	加西市の望ましい交通のあり方を明らかにし、それを実現するための方策を示すため、交通基本法の理念に基づき、加西市公共交通活性化協議会における協議を経て、加西市における公共交通政策の基本計画として平成26年3月に策定されたもの
高齢者運転免許証自主返納事業 (P. 66)	運転免許証の有効期間が満了する前に、自らの意思により、公安委員会に対して運転免許の取り消しを申請する制度
国勢調査 (P. 6、P. 7、P. 8、P. 32、P. 33、P. 65)	5年ごとに総務省統計局が実施している全国民を対象とした人口や住宅に関する統計調査のこと
コミュニティバス (P. 1、P. 3、P. 11、P. 19、P. 22、P. 25、P. 26、P. 27、P. 29、P. 30、P. 31、P. 34、P. 47、P. 54、P. 59、P. 63、P. 65、P. 67、P. 68、P. 70、P. 71、P. 74、P. 75、P. 76、P. 77、P. 78、P. 79、P. 80、P. 81、P. 85、P. 87、P. 100、P. 101、P. 102)	既存バス路線ではカバーしきれていない交通空白地域等において、従来の乗合バス（路線バス等）を補う公共交通サービスを指す。主に地元地方公共団体が主体的に関わり、運行される事例が多く、地域住民等の生活利便や福祉等を考慮し、運行ルートを設定している
さ サイクルトレイン (P. 95、P. 97)	自宅や出先などから乗ってきた自転車、及びレンタサイクルなどを電車内に持ち込み、目的地まで行けるサービスのこと
サブスクリプション (P. 82)	料金を支払うことで、製品やサービスを一定期間利用することができる形式のビジネスモデルのこと。近年ではサブスクとも略される
シェアサイクル（サイクルシェア） (P. 14、P. 54、P. 63、P. 76、P. 84、P. 93)	他の人と自転車をシェア（共有）し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するための仕組み
自家用有償旅客運送 (P. 54、P. 66、P. 75)	バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み
(市内バス) 無料乗車券 (P. 26、P. 27、P. 79、P. 82、P. 87)	75歳以上の人や子育て世帯など、対象の人が市内区間でバスを利用する際、身分証を提示し、無料乗車券を使うとバスの運賃が無料になるもの
シニアカー (P. 54)	高齢者が利用する、座りながら移動ができる電動車椅子

用 語	内 容
さ 社会資本整備総合交付金 (P. 74、P. 75)  シャトルバス (P. 94)  車両減価償却費等補助 (P. 75)  循環型社会 (P. 50)  生活必須施設 (P. 56、P. 57、P. 59、P. 61、P. 63、P. 64、 P. 65、P. 66、P. 67、P. 75、P. 105)  総合計画 (P. 2、P. 47、P. 48、P. 50)	国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金  イベント会場や空港・観光地など特定の目的地を利用する乗客を効率的に輸送するため、短い間隔で運行するバスのこと  生活交通の運行に必要となるバス車両について、購入に伴ってかかる費用（減価償却費）を支援する制度  生産、流通、消費、廃棄という社会経済活動の全段階を通じて、資源やエネルギー面でより一層の循環・効率化を進め、不要物の発生抑制や適正な処理を図ることなどにより、環境への負荷を出来る限り少なくした循環を基調とする経済社会システムが確立されている社会のこと  日常生活に必要となる生鮮食料品を買うことができる買物施設、病気を診てもらったり薬を買うことができる医療施設、お金の引き出しや預け入れができる金融施設の総称。本計画において設定した文言  地方自治法第2条第4項「市町村は、その事務を処理するに当たっては、議会の議決を経てその地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想を定め、これに即して行うようにしなければならない」を根拠に策定する、自治体の全ての計画の基本となる計画のこと
た 第3セクター (P. 13)  地域間幹線系統補助 (P. 75)  地域公共交通確保維持事業 (P. 59、P. 74、P. 75)  地域公共交通計画 (P. 1、P. 3、P. 47)  地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (P. 1、P. 2、P. 3)	地域開発や新しい都市づくり推進のため、第1セクター（国や地方公共団体）と、第2セクター（民間企業）が共同出資して設立された事業体のこと  地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について国が支援する制度  地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みについて国が支援する事業  「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する、地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たす計画  全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

用 語	内 容
た 地域公共交通網形成計画 (P. 1、P. 3)	「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取り組み）について記載する
地域主体型交通 (P. 1、P. 3、P. 34、P. 54、P. 59、P. 60、P. 63、P. 64、P. 65、P. 66、P. 74、P. 75、P. 78、P. 81、P. 91、P. 98、P. 100、P. 102)	地域住民が主体となって、その地域に必要な公共交通を検討し、導入を目指すものであり、地域の人々が中心となり、行政・交通事業者と連携しながら、計画・運行・利用促進等に主体的に関わっていただく公共交通を指す
地域創生戦略 (P. 2)	地域に潜在する資源を引き出し、活力を生み出すことにより、人口の減少に歯止めをかけ子育て世代の人口流入を図り、将来にわたって市民が希望を持って心豊かに暮らすことができる持続可能な都市を実現するため、国の指針をもとに策定したもの
超小型モビリティ (P. 54、P. 84)	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両
デジタルサイネージ (P. 63、P. 78、P. 80、P. 81)	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムのこと
鉄道（バス）勢圏 (P. 32、P. 33)	鉄道駅やバス停を中心とした、その駅やバス停を利用する人や貨物などが存在する範囲。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義する
デマンド（オンデマンド） (P. 47、P. 54、P. 66、P. 75、P. 84)	バスなどで定まった路線を走るのではなく、利用者の呼出し状況により適宜ルートを変えて運行する形態のこと
電動キックボード (P. 54、P. 94)	モーターとバッテリーを搭載し、省エネ・省スペースを実現した個人用モビリティ。日本では原動機付自転車に分類される
都市計画マスタープラン (P. 2、P. 48、P. 49、P. 56)	都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」に基づき策定し、市民と行政が協働で、地域の特性を活かした将来のあるべき姿を定め、その実現に向けた具体的なまちづくりの方針を明らかにするもの
トリップ (P. 37、P. 38、P. 39、P. 40、P. 45)	人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップとして数える
な ニーズ (P. 78、P. 84)	需要のこと
二次交通 (P. 93)	鉄道駅等から目的地となる観光地等までの交通手段のこと

用 語	内 容
な 乗合（乗り合い）タクシー (P. 3, P. 11, P. 17, P. 22, P. 25, P. 26, P. 30, P. 31, P. 32, P. 33, P. 47, P. 54, P. 64, P. 65, P. 66, P. 69, P. 74)	決まった路線・運賃・運行時刻で不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の（主にタクシー）車両が利用されているもの
は パーソントリップ（PT）調査 (P. 37, P. 38, P. 39, P. 40, P. 41, P. 42, P. 43, P. 44, P. 45, P. 55, P. 101)	「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
バスベイ (P. 77)	バス停留所のある場所に、歩道に切れ込みを入れたような形で設けられる、バスが停車するためのスペースのこと
バスロケーションシステム (P. 63, P. 78, P. 81)	バスの位置情報をGPS（次頁参照）などでリアルタイムに把握することにより、バスを待つ利用者にバスの接近や到着予測時刻などの情報を提供するもの
バリアフリー (P. 14, P. 57)	高齢者・障がい者等が社会生活をしていく上で障壁となるものを除去すること、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方のこと
播磨圏域連携中枢都市圏 (P. 72)	姫路市、相生市、加古川市、赤穂市、高砂市、加西市、宍粟市、たつの市、稲美町、播磨町、市川町、福崎町、神河町、太子町、上郡町、佐用町の8市8町を指す
兵庫県観光客動態調査 (P. 10)	1年間に兵庫県内の観光地を訪れた観光客の動向を把握するために実施されるもの
フィーダー (P. 47, P. 75)	主に鉄道駅と接続して支線（フィーダー）の役割で運行されるバス等の交通を指す
（公共交通 又は 鉄道・バス）不便地域 (P. 32, P. 33, P. 51, P. 60, P. 64, P. 65, P. 75)	鉄道駅やバス停から一定以上の距離が離れている地域。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している
ふるさと創造会議 (P. 89, P. 90, P. 98)	地域のニーズや課題にきめ細かく対応し、その実情や特性を踏まえた魅力ある地域をつくるため、住民自身の主体的な参画と協働により地域づくりを推進するための会議のこと
ふるさと納税 (P. 63, P. 89, P. 92)	自分の故郷や応援したい自治体など、好きな自治体を選んで寄付ができる制度のこと
法華口駅行き違い交差設備 (P. 1, P. 3, P. 13, P. 14, P. 34, P. 72, P. 73, P. 77)	北条鉄道の法華口駅において、単線を走行する車両同士の行き違いができる設備を設置することで、2列車運行を可能にすること
ま 枕木応援団 (P. 92)	北条鉄道の枕木の応援団員となり、北条鉄道を支えていく取り組み
無償/ボランティア輸送 (P. 54)	地域住民やボランティア団体等の民間の活動と連携し、「利用者から運送の対価を一切得ない形とする」ことで、道路運送法上の許可・登録を受けないで輸送するサービス
（人口）メッシュ (P. 7, P. 8, P. 32, P. 33, P. 65)	国土を緯度・経度により方形の小地域区画に細分し、この区画に統計調査の結果を対応させて編集したもの

用 語		内 容
ま	モビリティハブ機能 (P. 49)	鉄道駅やバス停留所の周辺、また移動が不便な住宅地などに、カーシェアやシェアサイクルなどのモビリティの貸し出し拠点を集約した機能のこと
	モビリティ・マネジメント (MM) (P. 50、P. 63、P. 89、P. 91)	環境や交通渋滞等の問題に対して、自動車利用から公共交通等を適切に利用することを目的とし、個人それぞれのモビリティ（移動）を自発的に望ましい方向に転換することを促す、「対話（コミュニケーション）」による交通政策を指す
ら	ラストワンマイル交通 (P. 59、P. 93、P. 94、P. 102)	最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地や自宅までの区間で利用する交通手段
	レンタサイクル (P. 17、P. 69)	自転車を有料で貸し出すサービス
英 字	ATM (P. 56)	Automated Teller Machine（オートメテッド・テラー・マシンの略で、「現金自動預け払い機」とも呼ばれ、金融機関や消費者金融会社などが現金の入出金などのサービスを利用者に提供する機械のこと
	GPS (P. 78、P. 81)	Global Positioning System（グローバル・ポジショニング・システム）の略で、人工衛星を利用した測位システム（現在位置を測定するためのシステム）のこと
	ICカード (P. 18、P. 63、P. 73、P. 85、P. 86)	キャッシュカードやクレジットカード等の磁気カードと同型で、IC（集積回路）を内蔵しているカード
	NPO (P. 9、P. 25、P. 64、P. 65、P. 78、P. 79、P. 81、P. 90)	Non Profit Organization（ノン・プロフィット・オーガナイゼーション）の略で、非営利法人（ボランティア活動を担う非営利組織）及び市民活動やボランティア活動などをする人々が結成する民間非営利団体のこと
	PDCAサイクル (P. 105)	Plan（立案）、Do（実行）、Check（検証・評価）、Act（見直し）の頭文字を取ったものであり、行政政策などにあたって計画から見直しまでを一貫して行い、さらにそれを次の計画・事業に生かそうという考え方
	QRコード (P. 86)	「Quick Response（素早く読み取って反応するという意味）」の略のことで、高速読み取りを重視した縦横に配置された白黒のドットパターンを用いた2次元コードのこと
	SNS (P. 83)	Social Networking Service（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）の略で、登録された利用者同士が交流できるWebサイトの会員制サービスのこと
	Web (P. 63、P. 83)	World Wide Web（ワールド・ワイド・ウェブ）の略で、インターネット（世界中のコンピュータなどの情報機器を接続するネットワーク）上で標準的に用いられている、文字や画像、動画等を簡単に扱うことができるサービス