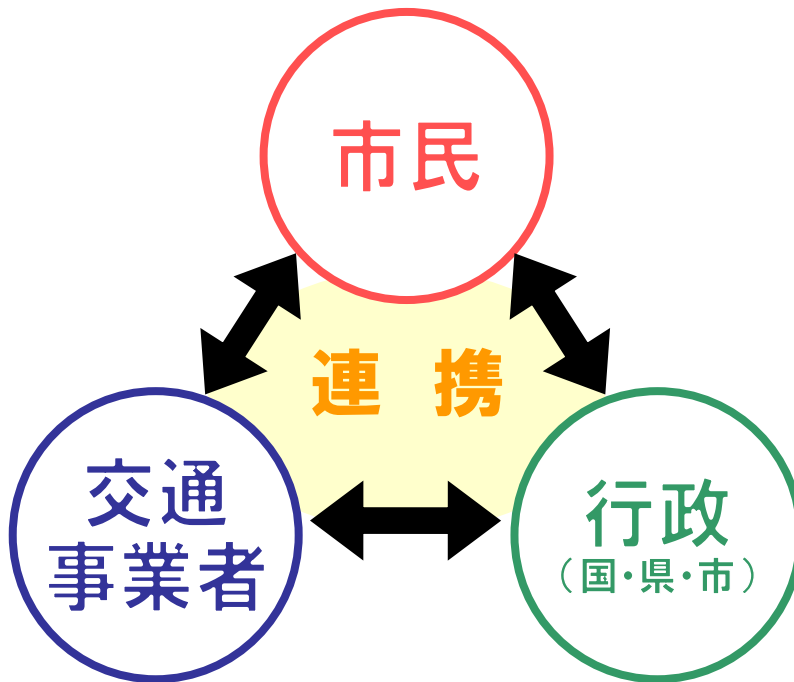


第5章 計画の実現に向けて

5.1 公共交通を支える三者の連携

本計画の基本理念である「皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして～」を実現するためには、「市民」「交通事業者」「行政」の三者がそれぞれ自らの担う役割を認識して行動し、連携することが重要です。

< 計画の実現に向けた三者の連携と役割 >



市民

- 公共交通に関心を持って積極的に利用する。
- 住民目線からの地域にあった交通政策を自主的に考えて提案し、必要に応じて主体的に実施する。
- 公共交通活性化協議会やふるさと創造会議などの公共交通に関する会議やワークショップなどに積極的に参画し、公共交通への関心を深め、その輪を広げていく。

交通事業者

- 安全運行は当然として、採算性と公共性のバランスを取りながら、利用促進を推進する充実した交通サービスを提供する。
- 公共交通事業を適切に評価・検証するため、利用状況等の情報を提供する。

行政

- 三者が意見交換する場や機会を提供するとともに、施策・事業の進捗状況や公共交通をとりまく状況の変化を常時把握し、市域全体の視点から、めざすべき公共交通サービスに向けた改善点等を提示する。また必要に応じて、日常交通圏となる周辺市町とも連携を図る。
- 公共交通の維持・活性化に向けて、公共交通に対する補助・助成等の支援を行う。また、地域主体型交通等の地域の自主的な取組に対する支援を行う。

5.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える三者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが必要です。

公共交通は、下図に示すような多様な分野において地域を支えており、例えば、公共交通が廃止されると買物や通院時の移動手段がなくなるため、スーパーや病院までの送迎サービスを検討するなどの個別対応が必要になってきます。

加西市では、このような公共交通の役割を把握するとともに、各分野との連携を強化することで、より効率的で持続可能な公共交通の確保をめざします。

< 公共交通が関連する多様な分野 >



出典) 国土交通省「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」より

5.3 財源確保と市民理解の醸成

公共交通施策を着実に推進するためには、安定した財源確保が必要です。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で行政分野全体の効率化が図られます。

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。また、公共交通施策関連の財源投入にあたっては、市民の皆様の理解を得る必要があると考えておりますので、妥当性・公平性を保った財源の用途を明確に示していくこととします。

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、趣味や夕食等の愉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）にありますが、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。

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 外食等の愉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、飲食等の愉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	306 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	2,143 円/人 ^(注) [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

(注) コロナ禍による利用者減少 = 収入減少と燃費高騰による費用上昇

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
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]
路線バス利用者数 路線バスの年間利用者数	123,805人/年 [2021 (R3) 年度]	124,000人/年 [2027 (R9) 年度]
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]

※) 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%未滿 [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:市外からの人も愉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

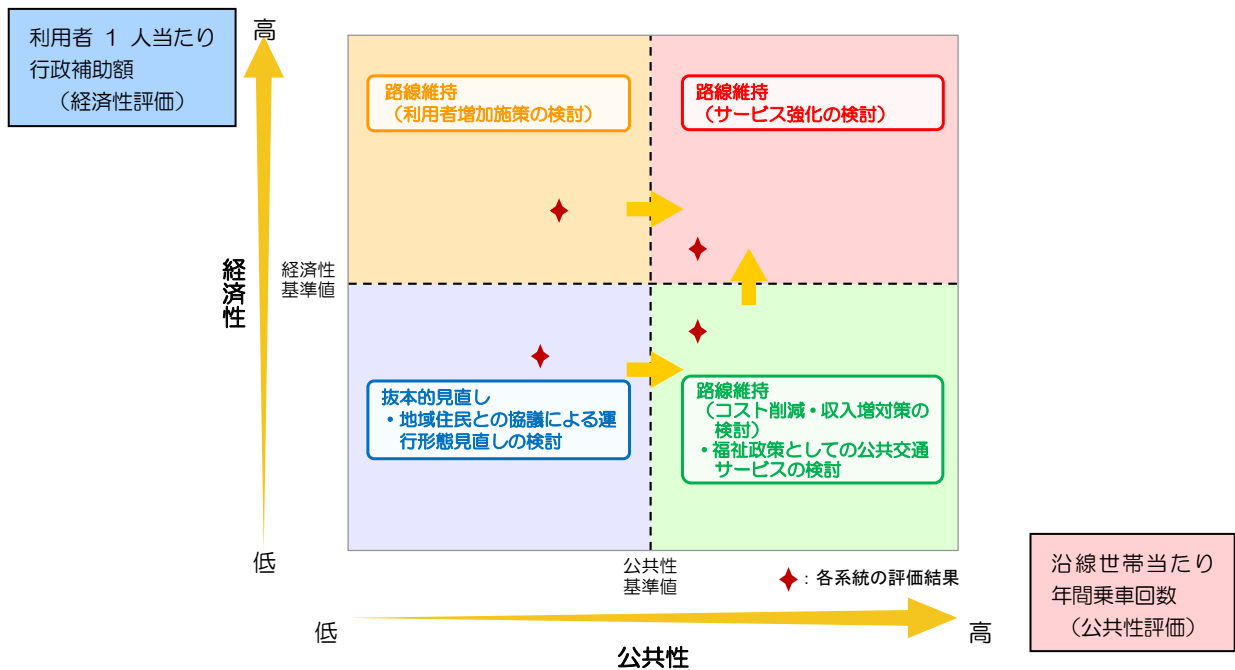
③ 公共交通事業の評価のしくみ

現在の鉄道やバス等の公共交通事業には、公共性の観点から、行政の補助として公費が投入されていますが、今後も公共交通事業を持続していくためには、際限なく公費を投入することはできず、一定の経済的な観点も必要です。

今後、必要とされる公共交通を持続可能にしていくためには、公共交通事業の運営方針を設定する必要があります。そのため、今後の公共交通事業の運営にあたっては、「経済性」及び「公共性」の2つの視点を用いて事業の評価を行います。「経済性」「公共性」の評価指標及び基準値を設定し経済性、公共性ともに基準値を下回った場合は、利用促進を経た上で運行形態の見直し等の抜本の見直しの検討を行うこととします。

なお、基準値を上回っている場合でも、随時、活性化に向けた見直しを行うこととします。

< 公共交通事業の路線評価のイメージ >



< 路線評価における経済性及び公共性評価の基準値 >

	経済性評価	公共性評価
	利用者 1 人当たり行政補助額 ^{※1}	沿線世帯 ^{※2} 当たり年間乗車回数
基準値	2,000 円/人 ^{※3}	2.0 回/世帯 ^{※4}

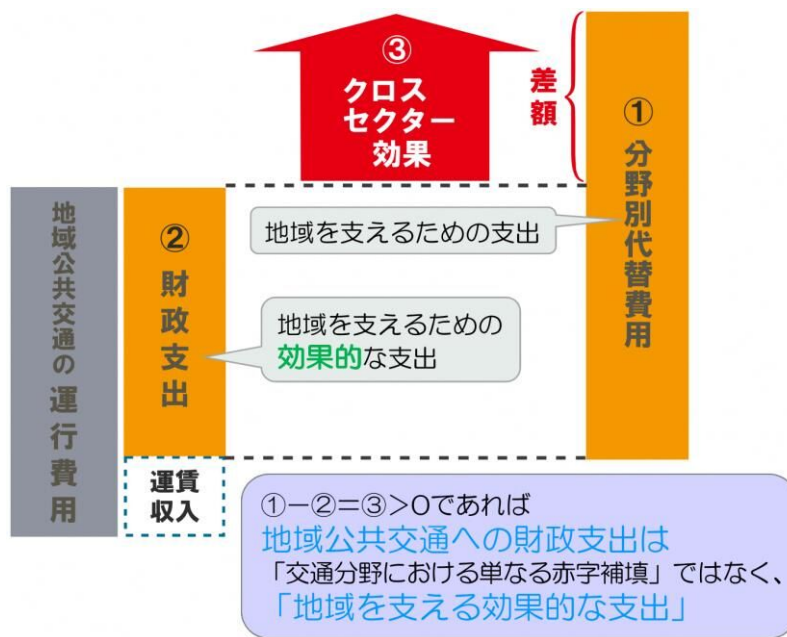
- ※1) 行政補助額は、国・県・市合計の補助額を対象として評価
- ※2) 沿線世帯は、鉄道駅から半径 500m以内、バス停から半径 300m以内の世帯を対象として評価
- ※3) 経済性評価の基準値は、各地区から北条のまちなかまでタクシーを利用した場合(約 5 km) の運賃と同程度の基準値 2,000 円/人と設定
- ※4) 公共性評価の基準値は、鉄道駅やバス停沿線に住んでいる世帯のうち、誰か 1 人が 1 年間に最低 1 往復していただくという考え方のもと、基準値を 2.0 回/世帯と設定

④ 行政支援の妥当性検討（クロスセクター効果分析）

公共交通は、「5.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携」で示したとおり、多様な分野において地域を支えており、公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、社会全体で見たときに支出が抑制されると考えられます。この考え方から導き出される効果を「地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）」といい、地域公共交通の運行により、福祉や医療など他の行政分野に生み出す多面的な効果を定量化するものです。地域公共交通のクロスセクター効果算出のイメージは以下のとおりで、現在運行している地域公共交通が仮に廃止されたと仮定して、当該地域公共交通の利用者の移動を確保するために必要となる多様な行政分野での施策費用（図中の「①分野別代替費用」）を算出し、地域公共交通を運行するために支出している補助金等の財政支出（図中の②）と比較した差額がクロスセクター効果（図中の③）となります。よって、このクロスセクター効果がプラスとなった場合には、公共交通に対する財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。

このクロスセクター効果を公共交通の再編・導入時だけでなく定期的に確認することで、行政支援の妥当性を検討していきます。

< 地域公共交通のクロスセクター効果算出のイメージ >



出典) 国土交通省「地域公共交通 赤字=廃止でいいの？」を参考に加筆

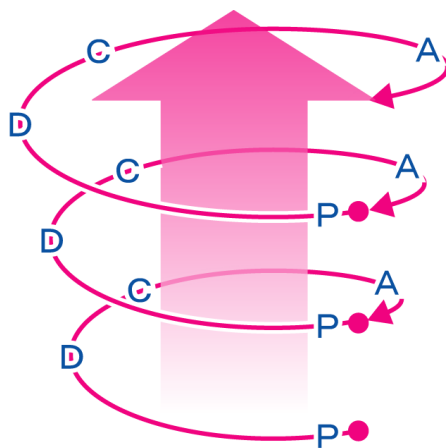
(2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

本計画で示した施策・事業である公共交通事業については、加西市公共交通活性化協議会等において、市民、交通事業者、行政等が連携して計画の立案（PLAN）、実行（DO）、検証・評価（CHECK）、見直し（ACT）によるPDCAサイクルに基づき、施策の実施状況や効果について検証し、検証結果に基づいた見直しを行っていきます。このPDCAサイクルを行うことによって、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。

ただし、公共交通の維持・確保を行っていくためには、公共交通に対するさらなる財源確保が必要と考えられることから、市民負担からなる税金の活用も含めて市民の皆様理解いただけるような透明性の高い財源利用を行います。

なお、検証・評価においては、「加西市公共交通活性化協議会」（法定協議会）の中で、達成状況の確認を行います。

< PDCAサイクルのイメージ >



項目	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
協議会の開催	●	●	●	●	●
施策・事業の進捗確認		●	●	●	●
目標の達成状況の確認		●	●	●	●
施策・事業の評価・見直し					●

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
施策・事業の見直し

(3) 社会情勢・技術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情勢や技術は常に変化しています。

加西市においては、まちづくりの観点から生活必須施設への移動需要に対応した方向性を示しています。このことから、将来的にはこの生活必須施設の立地を促進していくとともに、今後のまちづくりにおける生活必須施設の立地状況の変化に応じて計画を見直していくことで、加西市にとってふさわしい公共交通網を構築していくことが必要です。

今後、これら社会情勢や技術の変化に対応し、事業効果を確認しながら本計画を定期的に見直していきます。