

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

加交協第 号
令和 5 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 加西市公共交通活性化協議会
住 所 加西市北条町横尾 1000 番地
代表者氏名 会長 前田 晃

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名:加西市

計画名称:加西市地域公共交通計画

		地域公共交通計画での記載箇所 (頁)
補助要綱第17条第1項に規定する事項	(第1号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	第4章「施策5 利用しやすい公共交通網の確保・維持」 <表>加西市における公共交通の位置付け・役割 (P75)
	(第2号関係) 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	第3章「④ めざすべき公共交通ネットワーク」 <表>対応する現在の公共交通機関、加西市における公共交通の必要性 (P59)
	(第3号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要	・第2章「2.2 加西市における交通の現状」 (4) コミュニティバス等の現状 (P25) ・第4章「施策5 利用しやすい公共交通網の確保・維持」 【重点事業】⑪公共交通サービスを確保・維持するための行政支援 (P75)
	(第4号関係) 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法	・利用者の数 →第5章「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 「コミュニティバス等利用者数」 (P102) ・収支及び公的資金投入額 →第5章「5.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し」 ① 計画全体に係る目標・基準 「コミュニティバス利用者1人当たりの行政補助額」 (P101) ・評価手法 →第5章「5.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し」 ③ 公共交通事業の評価のしくみ (P103) ④ 行政支援の妥当性検討 (クロスセクター効果分析) (P104) (2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善 (P105)



加西市 地域公共交通計画



乗って
加西市

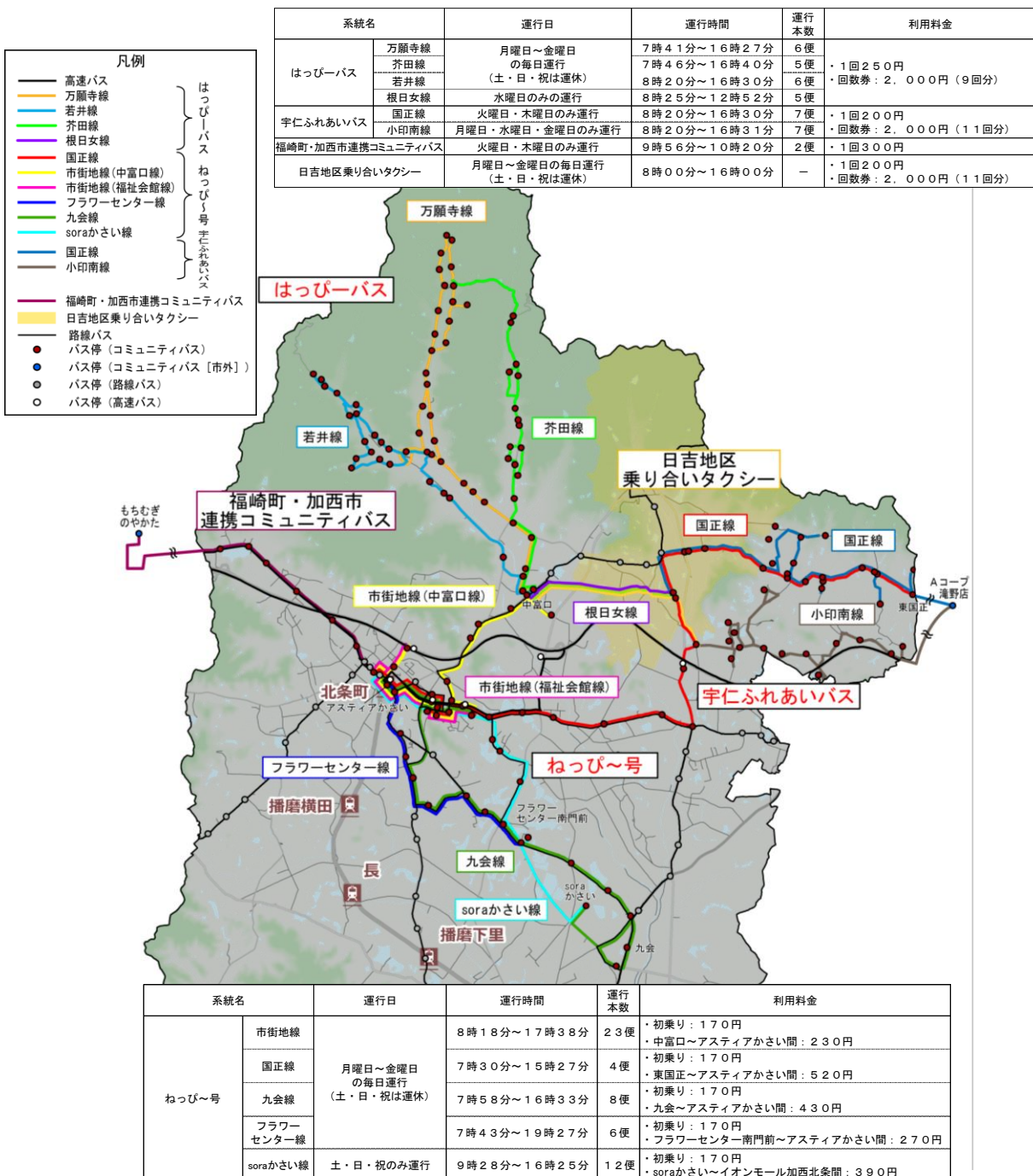
令和5年3月
— 加西市 —

(4) コミュニティバス等の現状

① 加西市におけるコミュニティバス等の概要

- 市内ではコミュニティバスであるねっぴ〜号とはっぴーバス、宇仁ふれあいバス、福崎町・加西市連携コミュニティバス、日吉地区乗り合いタクシーが運行されています。
- ねっぴ〜号は主に北条地区を巡回している市街地線（中富口線、福祉会館線）、北条地区を起終点として宇仁地区に接続する国正線、九会地区に接続する九会線、フラワーセンターに接続するフラワーセンター線、soraかさいに接続するsoraかさい線が運行されています。
- はっぴーバスは西在田地区と泉・日吉の一部地区において、中富口バス停を起終点として南北に若井線、万願寺線、芥田線、東西に根日女線が運行されています。なお、はっぴーバスの運営の一部は、地域のNPO法人が担っています。

< 加西市におけるコミュニティバス等路線網図 >



めざすべき公共交通ネットワークに対応した公共交通機関を示したものが下表となります。

このうちの「1. 市外連携軸」「2. まちなか巡回軸」「3. 市内連携軸」に関しては、行政の主体的な関わりにより交通軸を維持・改善していきます。市民の皆様には公共交通の維持に向けて積極的な公共交通の利用を行っていただくこととなります。また、「4. 地域内交通」に関しては、地域が主体となり公共交通運営・運行を交通事業者と連携して担っていただき、行政はその支援を行っていきます。市民の皆様には積極的な公共交通の利用に加えて、地域内の移動手段確保に向けた積極的な運営・運行への参画を行っていただきたいと考えています。

種別	対応する現在の公共交通機関
1. 市外連携軸	北条鉄道、高速バス、路線バス、福崎町・加西市連携コミュニティバス、タクシー
2. まちなか巡回軸	ねっぴ〜号（市街地線）、タクシー
3. 市内連携軸	ねっぴ〜号（国正線、九会線、フラワーセンター線、sora かさい線）、路線バス、北条鉄道、タクシー
4. 地域内交通※	はっぴーバス、地域主体型交通、タクシー

※) 地域内交通の考え方としては、生活必須施設（買物施設、医療施設、金融施設）までの交通として運行するものである。したがって、地区内に生活必須施設がある場合は地区内での運行、地区内に生活必須施設がない場合は、北条鉄道・路線バス等の他の公共交通との役割分担を図りながら北条地区までの運行、もしくは最寄りの副都市核・公共交通軸（上表 1.～3.）までの運行を行うものとする

< 参考：加西市における公共交通の必要性 >

種別	必要性
市外連携軸	市外連携軸は、主に中心市街地である北条のまちなかを起終点・経由し、市外への通勤・通学、買物、通院などの日常生活の移動手段としての役割を担う。また、市外連携軸は、まちなか巡回軸、市内連携軸、地域内交通とも接続することから、公共交通ネットワークを構成するにあたって、非常に重要な役割を担う。しかし、自治体や鉄道・バス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
まちなか巡回軸	まちなか巡回軸は、中心市街地である北条のまちなかを起終点とし、通勤・通学、買物、通院など、市内の主要な施設や企業などへの移動手段としての役割を担う。また、市内連携軸や地域内交通と接続することから、市外へ移動するための移動手段としての役割も有す。しかし、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
市内連携軸	市内連携軸は、中心市街地である北条のまちなかを起終点とし、買物や知人との交流など地域内に居住する市民の移動手段としての役割を担う。また、市内連携軸は企業や観光地までの移動手段としての機能も担い、市外から来た方の移動手段としての役割も担う。しかし、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
地域内交通	地域内交通は、各地区をきめ細かく巡回・移動できる手段としての役割を担う。また、地域内交通は、市外連携軸、まちなか巡回軸、市内連携軸とも接続し、ラストワンマイル交通としての役割も担う。しかし、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

【重点事業】

施策5：利用しやすい公共交通網の確保・維持



事業	①公共交通サービスを確保・維持するための行政支援
実施主体	加西市、市民、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	随時
事業内容	<p>地域間を移動する手段となる路線バス（地域間幹線系統）や、生活交通として必要不可欠であるコミュニティバス等（地域内フィーダー系統）の役割分担を図りながら、路線バス及びコミュニティバス等の相互の連携を図ります。</p> <p>また、持続可能な公共交通とするために交通事業者と協議を行い、地域公共交通確保維持事業や社会資本整備総合交付金などの行政からの支援も受けながら利用しやすい公共交通サービスを確保・維持し続けます。</p>



＜ 路線バス・コミュニティバス等の確保・維持に向けた国の支援制度（地域公共交通確保維持事業） ＞

地域公共交通確保維持事業
(地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

＜支援の内容＞

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援

通常の内容	通常の支援内容
<p>路線バス・コミュニティバス等の運行</p> <p>【地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助）】</p>	<p>対象系統</p> <p>【地域間幹線系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの <p>【地域内フィーダー系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの <p>【共通】</p> <p>車両減価償却費等補助又は公有民営補助（補助率：1/2）</p>

出典）国土交通省 HP より

＜ 加西市における公共交通の位置付け・役割 ＞

位置付け	対象	役割	確保・維持策
市外連携軸	北条鉄道、高速バス、路線バス、福崎町・加西市連携コミュニティバス、タクシー	市民が市外へ行きやすくするためだけでなく、市外からの来訪者も移動しやすくする、市内と市外を結ぶ公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行をめざす
まちなか巡回軸	ねっぴ〜号（市街地線）、タクシー	北条のまちなかで通院や買物等の回遊をしやすくする、中心市街地を巡回できる公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保 ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
市内連携軸	北条鉄道、ねっぴ〜号（国正線、九会線、フラワーセンター線、sora かい線）、路線バス、タクシー	市民の買物や通院等の外出をしやすくする、各地区から中心市街地である北条地区までを結ぶ公共交通	
地域内交通	はっぴーバス、地域主体型交通、タクシー	生活必須施設（買物、医療、金融）へ外出しやすくするような公共交通	

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

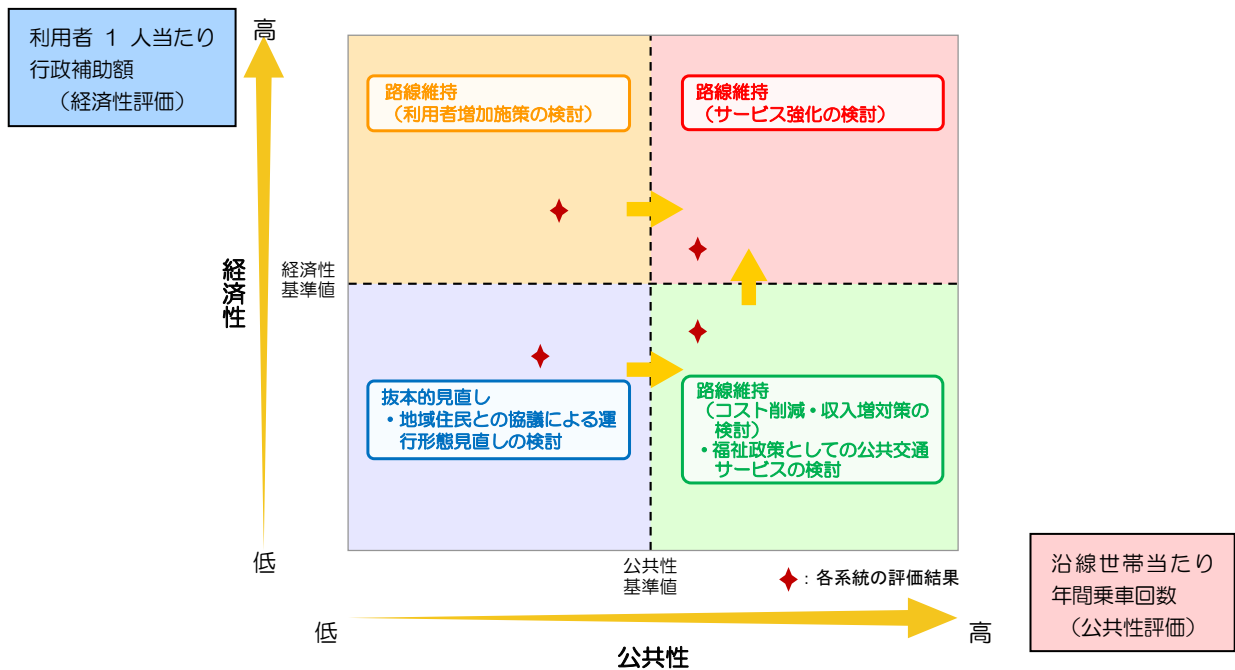
③ 公共交通事業の評価のしくみ

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}

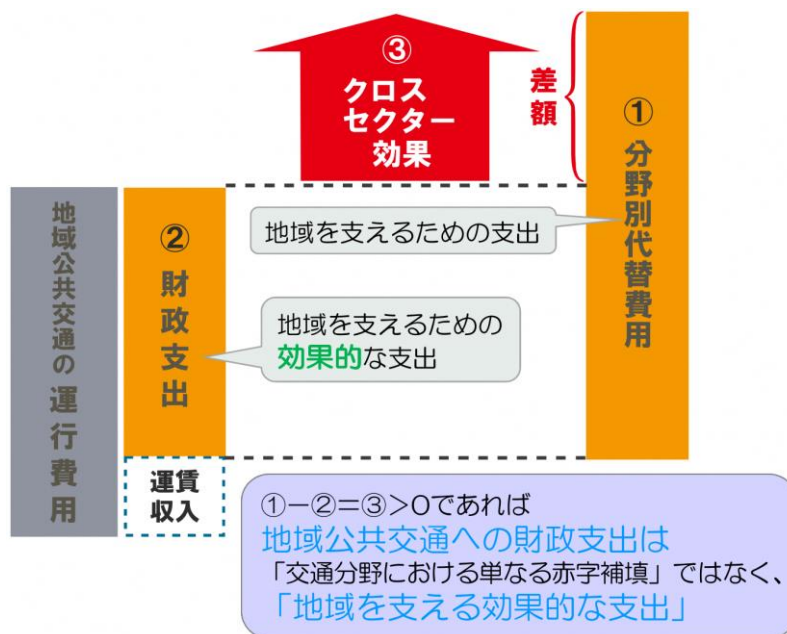
- ※1) 行政補助額は、国・県・市合計の補助額を対象として評価
- ※2) 沿線世帯は、鉄道駅から半径 500m 以内、バス停から半径 300m 以内の世帯を対象として評価
- ※3) 経済性評価の基準値は、各地区から北条のまちなかまでタクシーを利用した場合 (約 5 km) の運賃と同程度の基準値 2,000 円/人と設定
- ※4) 公共性評価の基準値は、鉄道駅やバス停沿線に住んでいる世帯のうち、誰か 1 人が 1 年間に最低 1 往復していたかどうかという考え方のもと、基準値を 2.0 回/世帯と設定

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おいては、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

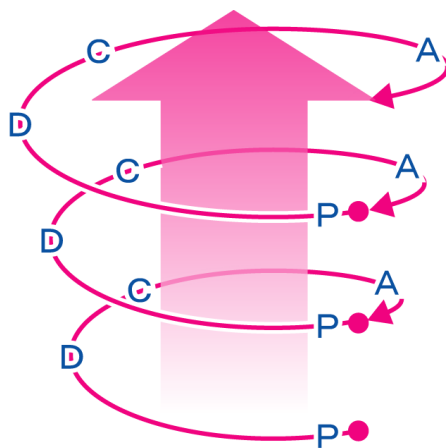
(2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

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。

加西市地域公共交通計画 令和5年3月

発行 兵庫県加西市

編集 加西市役所 ふるさと創造部 人口増政策課

〒675-2395

兵庫県加西市北条町横尾 1000 番地

TEL:0790-42-1100(代表)

URL:<http://www.city.kasai.hyogo.jp/>



令和5年6月〇〇日

(名称) 加西市公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

加西市の公共交通は、市のほぼ中央にある北条町駅を中心に放射状に広がっており、北条鉄道（南～南東方面）、地域間幹線の路線バス（北西、東、南、西方面）、タクシー、そして加西市を東西方向に横断する中国自動車道で高速バスが京阪神・津山を結んでいる。市では、これらを補完する住民の市内の移動手段として、コミュニティバスを運行しているが、住民の公共交通利用は5%と低い一方で、住民の3割と推計される気軽に自動車を利用できない方（運転免許がない、又は世帯に自動車がない）の日常生活における移動手段の確保を課題と捉えている。

令和5年3月策定の加西市地域公共交通計画に示すめざすべき公共交通サービスの確立のため、コミュニティバスねっぴ～号とはっぴーバスにより、気軽に自動車を利用できない住民の日常生活における移動手段を確保し、地域内の住民の交流を促進することで、地域活性化を図る。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

コミュニティバスの路線の目標を次のとおりとする。

- ・コミュニティバス利用者1人当たりの行政補助額 **2,000円/人(基準値)**
- ・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年度) ⇒ 35,000人/年(2027年度)**
(加西市地域公共交通計画 P101-102 参照)

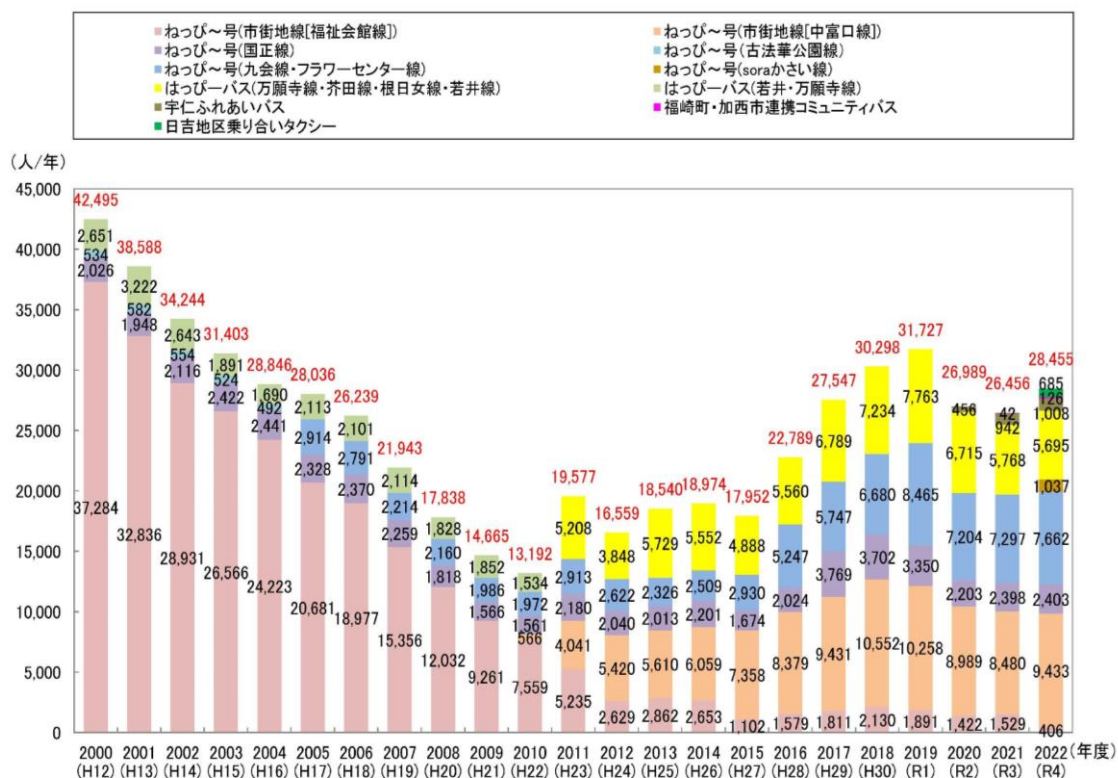
上記を踏まえて、各路線の利用者数の目標を下記に定める。

路線番号	路線	(実績) 2021.10～ 2022.9		(目標) 2023.10～ 2024.9
路線(1)(2)	はっぴーバス万願寺線①②	2,737人	⇒	3,000人
路線(3)	はっぴーバス若井線	1,492人	⇒	1,700人
路線(4)(5)	はっぴーバス芥田線①②	1,363人	⇒	1,500人
路線(6)(7)	ねっぴ～号市街地線①②	8,997人	⇒	12,000人
路線(8)	ねっぴ～号国正線	2,557人	⇒	2,700人
路線(9)(10)(11)	ねっぴ～号九会線①②③	3,642人	⇒	4,100人
	合計	20,788人	⇒	25,000人

ただし、今後の社会情勢の変化等によっては、適宜目標の見直しを行うものとする。

【参考資料】

コミュニティバス等の乗車人員の推移



(2) 事業の効果

高齢者等の気軽にクルマを利用できない住民の日常生活における移動をコミュニティバス（ねっぴ〜号、はっぴーバス）で確保することにより、市内移動の自由度を高めることで活発な交流に基づく地域の活性化が期待される。

日常的にクルマを利用している住民に対しては、地域の将来の交通網のイメージを共有することで、市内における移動についても意識的に公共交通を利用する市民を増やし、クルマ利用からの転換を促すことで、公共交通全体の利用を促進する。

市内のコミュニティバス網整備により、社会問題化している高齢運転者による交通事故の抑制効果にもつながり、安心安全な地域づくりが期待される。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ はっぴーバス沿線の高齢者等への実態把握訪問調査や営業（一部運営委託 NPO 法人）
- ・ ねっぴ〜号の時刻表及びルートの再編（市・協議会・運営受託者）
- ・ ねっぴ〜号の通勤・通学定期券の発行（運営受託者）
- ・ バスロケーションシステムの導入（市）
- ・ 鉄道、路線バス、コミバス等を網羅する加西市公共交通ガイド「かさいおでかけナビ」を作成。市内全戸配布（市・協議会）
- ・ **公共交通総合ホームページの制作（市・協議会）**

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

表 1 を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

加西市（なお、加西市から運行事業者へ委託する委託料については、運行経費から国庫補助金額を差し引いた差額分を負担する。）

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<ul style="list-style-type: none"> ・ 経済性及び公共性の2つの視点から事業評価を実施（加西市地域公共交通計画 P103） ・ 行政支援の妥当性の検討【クロスセクター効果分析】（加西市地域公共交通計画 P104） ・ PDCA サイクルによる施策・事業の改善（加西市地域公共交通計画 P105）
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

<p>14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>※該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>※該当なし</p>
<p>17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>18. 協議会の開催状況と主な議論</p>

- ・平成20年5月26日(第1回) 協議会設立
- ・平成21年3月6日(第3回) 加西市公共交通総合連携計画を策定
- ・平成22年7月5日(第5回) はっぴーバス導入方針決定
- ・平成22年12月3日(第6回) 運行計画策定(H21.2.1運行開始)
- ・平成23年6月6日(第7回) 有償運行決定(H23.9.1)
- ・平成24年1月23日(第9回) ダイヤ改正(H24.4.1)
- ・平成24年5月21日(第10回) 本格運行への移行と事業の枠組
- ・平成25年1月29日(第11回) 本格運行への移行について
- ・平成25年6月21日(第13回) 加西市公共交通総合連携計画の見直しについて
- ・平成25年11月8日(第15回) 加西市公共交通総合連携計画の見直しについて
- ・平成26年2月26日(第16回) 加西市公共交通総合連携計画の改正案について
- ・平成26年5月23日(第17回) H26事業計画について(コミバス再編調査等)
- ・平成26年8月20日(第18回) 地域協働推進事業計画の承認
- ・平成26年12月22日(第19回) コミバス再編方針の確認について
- ・平成27年2月6日(第20回) コミバス再編案の確認について
- ・平成27年2月23日(第21回) コミバス再編案修正の確認について
- ・平成27年6月23日(第22回) H27事業計画について(H28コミバス事業)
- ・平成27年8月27日(第23回) コミバス再編案について
- ・平成27年11月9日(第24回) H27事業計画(補正)等について
- ・平成28年2月29日(第25回) 路線バスのルート変更について
- ・平成28年3月22日(第26回) 地域主体型交通導入の手引きについて
- ・平成28年6月22日(第27回) H28事業計画について(H29コミバス事業)
- ・平成29年3月16日(第29回) コミバスの利用状況について
- ・平成29年5月26日(第30回) H29事業計画について(H30コミバス事業)
- ・平成29年12月21日(第32回) 加西市地域公共交通網形成計画(案)について
- ・平成30年1月23日(第33回) 加西市地域公共交通網形成計画(案)について
- ・平成30年3月26日(第35回) 加西市地域公共交通網形成計画(案)について
- ・平成30年6月26日(第36回) H30事業計画について(H31コミバス事業)
- ・平成31年1月28日(第37回) 地域公共交通確保維持改善事業評価について
- ・令和1年6月27日(第38回) R1年事業計画(R2コミバス事業)
- ・令和2年1月22日(第39回) 地域公共交通確保維持改善事業評価について
- ・令和2年6月29日(第40回) R2年事業計画(R3コミバス事業)
- ・令和3年1月29日(第41回) 地域公共交通確保維持改善事業評価について
- ・令和3年5月31日(第42回) R3年事業計画(R4コミバス事業)
- ・令和4年1月27日(第43回) 地域公共交通確保維持改善事業評価について
- ・令和4年3月14日(第44回) R3年事業計画(R4コミバス事業)の変更について
- ・令和4年6月21日(第46回) R4年事業計画(R5コミバス事業)
- ・令和4年7月27日(第47回) 加西市地域公共交通計画の策定について
- ・令和4年11月8日(第48回) 新計画策定に係る公共交通ネットワーク等について
- ・令和5年1月27日(第49回) 加西市地域公共交通計画(素案)について
- ・令和5年3月28日(第50回) 加西市地域公共交通計画(案)について
- ・令和5年5月26日(第51回) R5年事業計画(R6コミバス事業)

19. 利用者等の意見の反映状況

利用者代表として**市民委員をはじめ**、加西市区長会や加西市シニアクラブ連合会から協議会委員に参加いただいているほか、NPO 法人に委託して地域を回ってもらうなど以下のような調査を実施した。

- ・ 地域公共交通に関する住民アンケート（調査期間：平成 23 年 4 月 1 日～22 日）
調査対象：交通不便地域に在住する住民 約 800 世帯
- ・ はッピーバス利用想定に対する実態把握訪問（調査期間：平成 24 年 6 月～11 月）
- ・ 高齢者の公共交通に関するアンケートの実施（平成 26 年 5 月）
- ・ コミバス利用状況把握のための乗降調査（平成 28 年 10 月・平成 29 年 1 月～2 月）
- ・ はッピーバス沿線地域内高齢者等に対する実態把握訪問調査（平成 29 年 2 月～3 月）
- ・ 公共交通（鉄道・路線バス・コミバス）の利用状況調査（平成 29 年 10 月）
- ・ 加西市コミュニティバス利用実態調査（令和 3 年 3 月）
- ・ **公共交通（鉄道・路線バス・コミバス等）利用者アンケート調査の実施（令和 3 年 10 月・令和 4 年 7 月）**
- ・ **高齢者の公共交通に関するアンケートの実施（令和 4 年 7 月～8 月）**

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県加西市北条町横尾 1000 番地
（所 属）加西市ふるさと創造部人口増政策課
（氏 名）垣谷 直宏
（電 話）0790-42-8700
（e-mail）jinko@city.kasai.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

R6年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
兵庫県 (加西市)	加西親栄自動車(有)	(1) 万願寺線① (1便目)	道山 郵便局前	孫町	中富口	往 12.2km 復 km	244日	122.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(2) 万願寺線② (2~5便目)	中富口	孫町	中富口	往 16.2km 循環	244日	976.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(3) 若井線 (1~5便目)	中富口	釜坂峠口	中富口	往 12.7km 循環	244日	1220.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(4) 芥田線① (1便目)	皿池上	東坂口	中富口	往 7.9km 復 km	244日	122.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(5) 芥田線② (2~4便目)	中富口	東坂口	中富口	往 10.4km 循環	244日	732.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
	神姫バス(株)	(6) 市街地線①	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院	中富	往 7.6km 復 7.8km	244日	1830.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(7) 市街地線②	高速北条 BS前	市役所正面口・ 加西病院	中富	往 8.6km 復 8.9km	244日	610.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(8) 国正線	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院	東国正	往 15.5km 復 15.7km	244日	488.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(9) 九会線①	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい・ 健康福祉会館	イオン モール 加西北条	往 25.6km 循環	244日	244.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(10) 九会線②	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい	イオン モール 加西北条	往 27.3km 循環	244日	244.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(11) 九会線③	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい・西高 室	イオン モール 加西北条	往 23.8km 循環	244日	244.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
兵庫県 (加西市)	加西親栄自動車(有)	(1) 万願寺線① (1便目)	道山 郵便局前	孫町	中富口	往 12.2km 復 km	243日	121.5回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(2) 万願寺線② (2~5便目)	中富口	孫町	中富口	往 16.2km 循環	243日	972.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(3) 若井線 (1~5便目)	中富口	釜坂峠口	中富口	往 12.7km 循環	243日	1215.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(4) 芥田線① (1便目)	皿池上	東坂口	中富口	往 7.9km 復 km	243日	121.5回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(5) 芥田線② (2~4便目)	中富口	東坂口	中富口	往 10.4km 循環	243日	729.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
	神姫バス(株)	(6) 市街地線①	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院	中富	往 7.6km 復 7.8km	243日	1822.5回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(7) 市街地線②	高速北条 BS前	市役所正面口・ 加西病院	中富	往 8.6km 復 8.9km	243日	607.5回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(8) 国正線	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院	東国正	往 15.5km 復 15.7km	243日	486.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(9) 九会線①	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい・ 健康福祉会館	イオン モール 加西北条	往 25.6km 循環	243日	243.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(10) 九会線②	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい	イオン モール 加西北条	往 27.3km 循環	243日	243.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(11) 九会線③	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい・西高 室	イオン モール 加西北条	往 23.8km 循環	243日	243.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

R8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
兵庫県 (加西市)	加西親栄自動車(有)	(1) 万願寺線① (1便目)	道山 郵便局前	孫町	中富口	往12.2km 復 km	241日	120.5回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(2) 万願寺線② (2~5便目)	中富口	孫町	中富口	往16.2km 循環	241日	964.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(3) 若井線 (1~5便目)	中富口	釜坂峠口	中富口	往12.7km 循環	241日	1205.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(4) 芥田線① (1便目)	皿池上	東坂口	中富口	往 7.9km 復 km	241日	120.5回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
		(5) 芥田線② (2~4便目)	中富口	東坂口	中富口	往10.4km 循環	241日	723.0回			路線定期	②(2)	「中富口」停留所にて、神姫バスが運行する幹線バス「八千代小学校前イオンモール加西北条線」と接続	③
	神姫バス(株)	(6) 市街地線①	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院	中富	往 7.6km 復 7.8km	241日	1807.5回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(7) 市街地線②	高速北条 BS前	市役所正面口・ 加西病院	中富	往 8.6km 復 8.9km	241日	602.5回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(8) 国正線	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院	東国正	往 15.5km 復 15.7km	241日	482.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(9) 九会線①	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい・ 健康福祉会館	イオン モール 加西北条	往 25.6km 循環	241日	241.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(10) 九会線②	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい	イオン モール 加西北条	往 27.3km 循環	241日	241.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③
		(11) 九会線③	イオン モール 加西北条	市役所正面口・ 加西病院・九会・ soraかさい・西高 室	イオン モール 加西北条	往 23.8km 循環	241日	241.0回			路線定期	①	「アステアかさい」他停留所にて、神姫バスが運行する補助対象幹線バス「姫路駅～南大貫～北条営業所線」及び「姫路駅～南山田～北条営業所線」と接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	加西市
-------	-----

(単位:人)

人 口	
人口集中地区以外	33,600
交通不便地域等	2,469

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
2,469人	上若井町、下若井町、大内町、上道山町、下道山町、上万願寺町、下万願寺町、広原町、上芥田町、下芥田町	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
加西市地域公共交通計画	令和5年3月	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)