

コミュニティバス路線・ダイヤ見直しについて

1. 第 57 回協議会内容

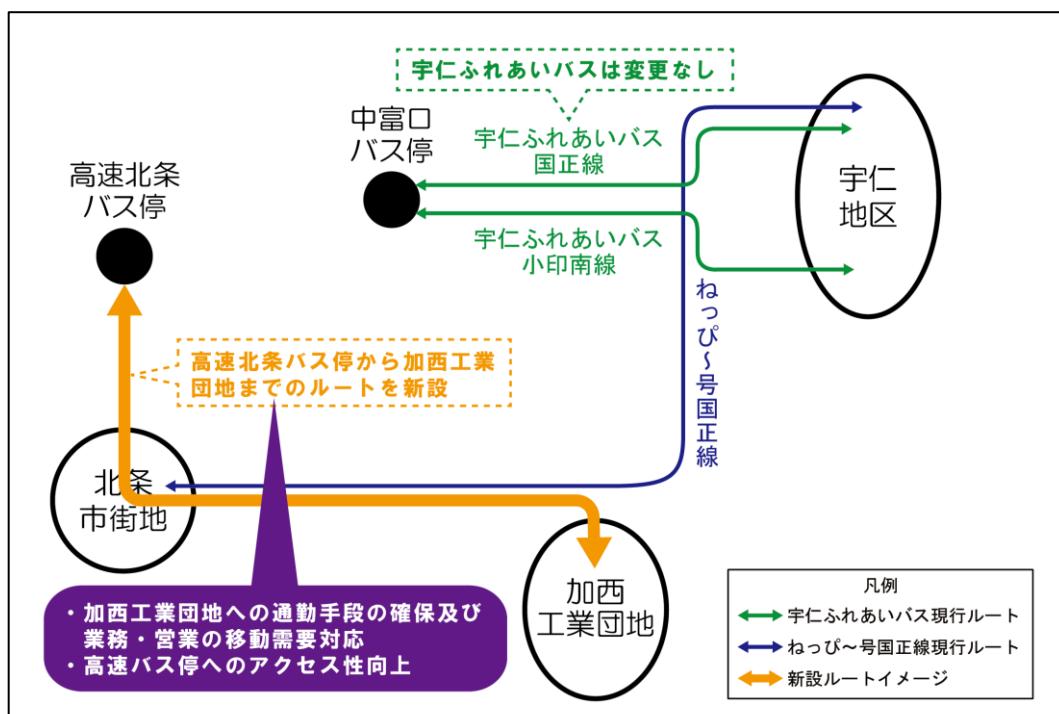
第 57 回協議会（令和 7 年 6 月 17 日（火）開催）にて承認を受けた、コミュニティバス路線・ダイヤの見直し案は、以下のとおりである。

■ 加西工業団地行きバスの運行

加西市の新たな移動手段として、加西工業団地への通勤や業務・営業利用を目的とし、高速北条バス停～アスティアかさいバス停～加西工業団地バス停のみを結ぶ加西工業団地行きバスの運行を検討した。

第 57 回協議会では、具体的な運行ルートやバス停位置、運行時刻表、使用する車両、ドライバー確保など、今後の対応が残っている状況であり、これらを決定した上で令和 8 年度中の実証事業開始を目指す方向で検討していた。

< 加西工業団地行きバスの運行イメージ >



兵庫県の令和 7 年度新規施策である「生活交通ネットワーク再編検証」の補助金の活用も視野に入れつつ、令和 8 年度中の実証事業開始を目指す方向で検討

■ ねっぴ～号九会・フラワーセンター線の需要調査及び利用支援

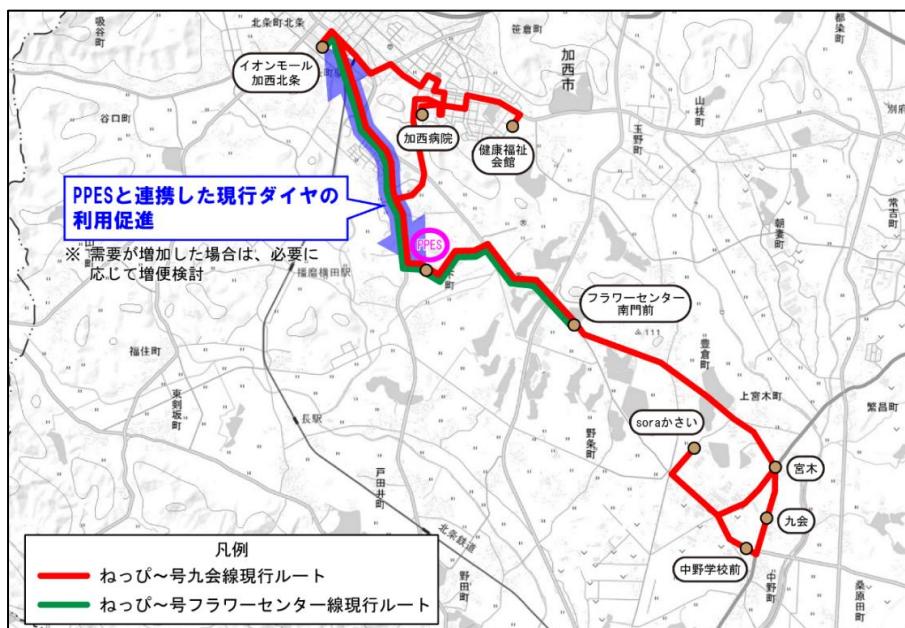
ねっぴ～号九会・フラワーセンター線の現行ダイヤについて、プライム プラネット エナジー&ソリューションズ（以降「PPES」と表示）と連携して以下のようなチラシを作成し、掲示板（デジタルサイネージ・クリップボードなど）での案内や、HP、社内メールなどによる社員や外部社員へのバス利用案内などにより対応を行う方針としていた。

< PR チラシのイメージ >



本来検討していた、ねっぴ～号九会・フラワーセンター線の鎮岩工業団地行きバスの増便については、上記の取組等により、今後の PPES 等からの需要増加が見られた場合に、必要に応じて対応を検討することとしていた。

< ねっぴ～号九会・フラワーセンター線の鎮岩工業団地行きバスの増便（朝・夜）>



2. 第 57 回協議会以降に実施した検討について

第 57 回協議会で示した今後の対応方針をもとに、「加西工業団地行きバスの運行」を検討するに当たり、加西工業団地に所属する 3 社に対して、具体的な利用意向を把握するためにヒアリング調査を行った。ヒアリングに際しては、経路及びダイヤ案を提示した。

(1) A 社へのヒアリング調査

加西工業団地の代表企業である A 社に対して、昨年度に実施したヒアリング調査内容を踏まえた詳細なヒアリング調査を行った。

○ ヒアリング調査結果

- ・バス停を工業団地北西にある交差点付近に設置すれば、第三工場の従業員も利用できると思う
- ・従業員がバスを利用するとしても、第一工場に勤務する車椅子利用者 1 名くらいであり、現在は、行きは家族に送迎してもらい、帰りは車椅子を使って自力で帰宅している
- ・従業員以外で言うと、出張等で高速バスを利用して来社する人が利用するかもしれない。また、大阪方面の学生が会社訪問の際に高速バスを利用することがあり、その際は当社で送迎をしているので、このようなバスがあれば使ってもらえるかもしれない
- ・運行時間帯としては、定時出退勤であれば問題ないが、残業した場合は、バスに乗れず帰宅できないのではないかという懸念がある
- ・今後、障がい者雇用を推進していくこうと考えているため、バス運行があればその方々の移動手段が出来て良い

(2) B 社へのヒアリング調査

バス利用に転換する可能性がある外国人の自転車利用者が多かった B 社に対して、昨年度に実施したヒアリング調査内容を踏まえた詳細なヒアリング調査を行った。

○ ヒアリング調査結果

- ・バス停の配置は、当社北側にあるロータリの出口付近であれば特に問題ない。ただ、ロータリには入庫待ちで待機しているトラックが停車していることがあるため、駐停車禁止の看板等を設置するなどで安全管理を行う必要がある
- ・運行時間等は問題なく、実習生の大半は自転車通勤であるため、雨天や夏場・冬場にバスが利用できるのは良いと思う。また、実習生の面接の際に通勤手段が自転車しかなく、移動が大変だという理由で断られることもあるので、なおよいと思う。実習生の安全面でもバス通勤に変わることは良い
- ・当社の実習生は、大体 1 ~ 2 時間程度の残業をすることが多いため、帰りの便が 1 便のみだと利用しにくいかもしれないが、19 時前くらいの便があれば利用しやすい
- ・当該バスは、関東方面から加西工業団地に営業や業務等の出張で来社する場合に便利かもしれない。この人たちはタクシーで来社することもあるが、高速北条バス停周辺には基本的にタクシーが少なく、タクシーを呼んでも中々来ないことがあるため、バスが導入されることは、高速バス利用者にとって利便性が良くなると思う
- ・実際に利用しそうな従業員としては、平日（月曜日～金曜日）の日勤で働き、北条地区から自転車通勤している 20 代を中心とした外国人実習生が 20 人程度（後日の調査で、30~35 人の外国人実習生がいることが判明）いる。ただ、現状、自転車通勤の社員には通勤手当を支給していない。新しく約 20 人に定期代分の通勤手当を支給することになると、費用対効果の面で少し厳しいかもしない

(後日、具体的な金額を提示)

- ・バスが導入されることで、実習生を受け入れやすいというメリットはあるものの、本当にメリットとなるかは不透明であり、これを踏まえても恒常的な通勤手当の支給は、判断が難しい。
- ・自転車通勤費用程度の支給であれば検討できるかもしれないが、実際の定期代とは乖離しているだろう。
- ・仮に既定の定期代を通勤手当として支給するのであれば、それなりのメリットがなければ利用は難しい。バスの車内や車外に広告を掲示して、企業 PR をすることも考えられるが、現代においてはネット広告や SNS での発信などが主流であるため、効果はあまり見込めないと考えられる

(3) C社へのヒアリング調査

加西工業団地内で比較的従業員数の多いC社に対して、ヒアリング調査を行った（本検討で初の調査）。

○ ヒアリング調査結果

- ・兵庫工場では「C社」と「C'社」の2社があり、営業時間としては、「C社」は8:20～16:50、「C'社」は8:45～17:15である
- ・従業員のほとんどが加西市民であり、ほぼ自家用車で出勤しているため、バス通勤に変わりそうな人は思いつかない。昨年までは自転車通勤や徒歩通勤が各1人いたが、退職したため今年は自転車・徒歩通勤はいない。ちなみに、路線バスの姫路～社線で通勤している従業員が1人いる
- ・高速北条バス停からの来客はそこまで多くはなく、月に1～2回程度である。姫路市や大阪からレンタカーで当社に来社する方が多い
- ・バスルートに選定している加西工業団地内の道路では、朝の通勤時間に混雑するため、路上でのバス停車は厳しいと思う。ただ、朝妻公園の前であればバス停を設置するのは問題ないと思う
- ・出張等での利用に限ると、昼間時間帯の便の出発時刻がやや遅いように感じる。感覚的には、朝9時ごろに大阪を出発するのであれば、10時や11時に加西市に到着する時間帯の方が良いかと思う
- ・基本的には公共交通があれば従業員に使うように促している。また、仮にバスが運行され従業員が利用するとして、通勤手当が増額しても問題ない
- ・京都に工場が出来て兵庫工場の従業員が転勤する以前は、JR 加古川駅から当社までの送迎バスを運行していた
- ・バスという移動手段が1つ増えるということは、新卒の方などにも案内が出来るので、メリットだと思う

3. 今後の方針

(1) 加西工業団地行きバスの運行

これまで、加西工業団地からの要望を受けて、コミュニティバス路線・ダイヤ見直し検討を進めてきた。この検討に当たり、企業や従業員に対するアンケートや個別企業へのヒアリング調査を重ねて実施したところ、「バスがあれば便利」という人は一定数確認できたものの、現時点においては「移動に困っている」という人は少数に留まることが判明した。このため、最短で令和8年10月から予定していた再編は実施しない方針とする。

ただし、実際には少数ながら移動に困っている人が見られることから、公共交通の本来の目的である「外出時の移動に困っている人の移動手段確保」という考え方方に立ち戻って、効率性も考慮しながら移動に困っている人を減少させるような方法を検討していく。また、今後の社会情勢の変化や公共交通にまつわる動向の変化等により、新たな需要(移動に困る人)が見られた場合においては、改めて対応を検討することとする。

(2) ねっぴ～号九会・フラワーセンター線の需要調査及び利用支援

ねっぴ～号九会・フラワーセンター線については、現在、とこなべ工業団地バス停で1日あたり10人程度の利用が見られることから、一定の需要があると思われる。このため、主な利用者である従業員が勤めている企業(PPES等)と連携して、必要としている人にバスの存在を知つていただくために、ねっぴ～号や路線バスの利用支援を推進していくこととする。