

加西市地域公共交通計画の一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
第5章 計画の実現に向けて 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、趣味や外食等の楽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。こ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人当たりの行政支出額」「路線バス利用者1人当たりの行政支出額」「コミュニティバス利用者1人当たりの行政支出額」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人当たりの行政支出額を減少させるのが目標ではなく、適切な行政支出を実施しながら、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。 100	第5章 計画の実現に向けて 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のため、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、趣味や外食等の楽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。こ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。 100

改正後

第5章 計画の実現に向けて

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 外食等の楽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、飲食等の楽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人当たりの行政支出額	175 円/人 〔2021（R3）年〕	現状維持
路線バス利用者1人当たりの行政支出額	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 行政支出額	2,143 円/人 ^{（注）} 〔2022（R4）年〕	3,000 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

改正前

第5章 計画の実現に向けて

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 外食等の楽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、飲食等の楽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 〔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

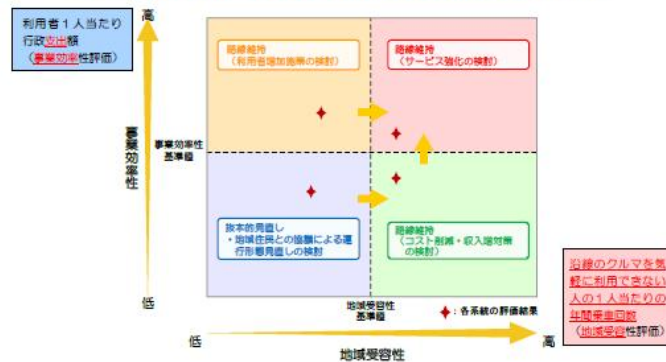
③ 公共交通事業の評価のしくみ

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**支出**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**事業効率性**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、「**事業効率性**」及び「**地域受容性**」の2つの視点を用いて事業の評価を行います。「**事業効率性**」「**地域受容性**」の評価指標及び基準値を設定し**事業効率性**、**地域受容性**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的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。

< ねっぴ〜号・はっぴーバスにおける公共交通事業の路線評価のイメージ >



< 路線評価における事業効率性及び地域受容性評価の基準値 >

	事業効率性評価	地域受容性評価
	利用者1人当たり行政 支出 額 ^{※1}	沿線のクルマを気軽に利用できない人の1人当たりの年間乗車回数 ^{※2}
基準値	3,000円/人 ^{※3}	2回/人 ^{※4}

※1) 行政**支出**額は、国・県・市合計の**支出**額を対象として評価

※2) 「クルマを気軽に利用できない人」は、「自動車運転免許を持っていない」もしくは「世帯に車がない」人を集計した人数 (P.42参照)

※3) 事業効率性評価の基準値は、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5km) の運賃を基準値3,000円/人と設定。今後の社会情勢の変化に対応して、適宜見直しを実施

※4) 地域受容性評価の基準値は、クルマを気軽に利用できない人に、年間1往復はバスを利用していただくという考えのもと、基準値を2回/人と設定。今後の沿線地域の状況変化に対応して、適宜見直しを実施

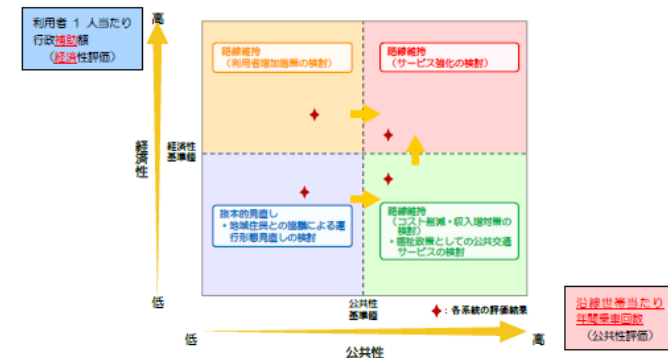
③ 公共交通事業の評価のしくみ

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**経済性**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的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

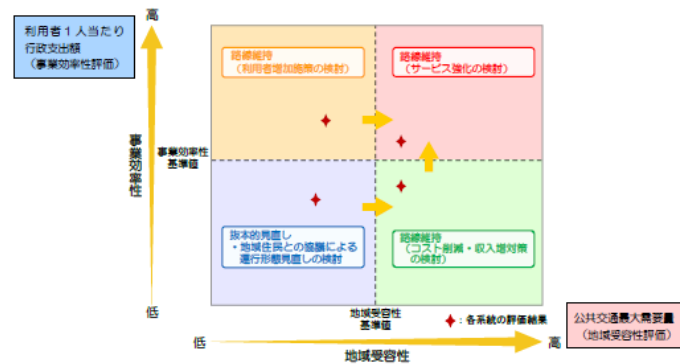
※2) 沿線世帯は、鉄道駅から半径500m以内、バス停から半径300m以内の世帯を対象として評価

※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5km) 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のもと、基準値を2.0回/世帯と設定

第5章 計画の実現に向けて

< 地域主体型交通における公共交通事業の路線評価のイメージ >



< 路線評価における事業効率性及び地域受容性評価の基準値 >

	事業効率性評価	地域受容性評価
	利用者1人当たり行政支出額※1	公共交通最大需要量※2
基準値	3,000円/人※3	「公共交通最大需要量」全体の1割以上の利用者数※4

※1) 行政支出額は、国・県・市合計の支出額を対象として評価

※2) 「公共交通最大需要量」は、地域主体型交通導入に係るアンケート調査結果で、「移動に困っている」と回答した人の「外出先に行きたい頻度」を年間換算した総和

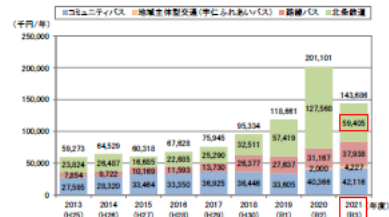
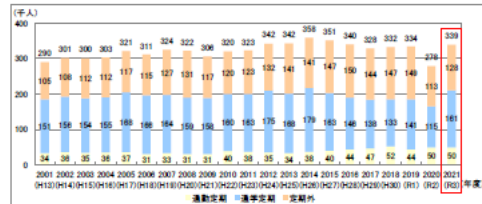
※3) 事業効率性評価の基準値は、各地区から北条のまちなかまでタクシーを利用した場合（約5km）の運賃を基準値3,000円/人（年間）と設定。今後の社会情勢の変化に対応して、適宜見直しを実施

※4) 地域受容性評価の基準値は、令和3年近畿圏パーソントリップ調査結果を用いて「クルマを気軽に利用できない人」の「鉄道」「路線バス・コミュニティバス」利用割合の約1割と同程度の割合で利用するという考え方のもと、基準値を「公共交通最大需要量」全体の1割以上の利用者数と設定

(追加)

資料1 数値目標の現状値の出典・算出方法

鉄道利用者1人当たりの行政支出額

(R3 鉄道への行政支出額) : 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人当たりの行政支出額) : 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人当たりの行政支出額

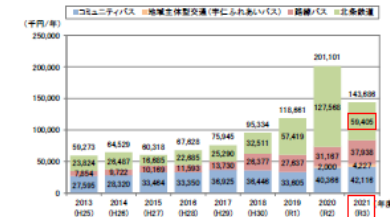
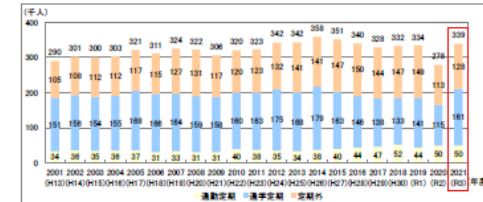
(R3 路線バスへの行政支出額) : 37,938,089 円/年^{※1} ①(R3 路線バス利用者数[ICカード利用者のみ]) : 100,740 人/年^{※2} ②(ICカード利用率) : 81.37%^{※3} ③

(路線バス利用者1人当たりの行政支出額) : 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人当たりの行政支出額」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、各市町村政策による IC 利用は含めない。)

資料1 数値目標の現状値の出典・算出方法

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[ICカード利用者のみ]) : 100,740 人/年^{※2} ②(ICカード利用率) : 81.37%^{※3} 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、各市町村政策による IC 利用は含めない。)

資料1 数値目標の現状値の出自・算出方法

コミュニティバス利用者1人当たりの行政支出額

>ねっぴ〜号への行政支出額[※]

(R4 市街地線への行政支出額) : 17,595,780 円/年 ①
 (R4 国正線への行政支出額) : 7,147,194 円/年 ②
 (R4 九会線への行政支出額) : 9,077,519 円/年 ③
 (R4 フラワーセンター線への行政支出額) : 3,562,822 円/年 ④
 (R4 ねっぴ〜号への行政支出額) :
 (17,595,780 円/年 + 7,147,194 円/年 + 9,077,519 円/年 + 3,562,822 円/年)
 = 37,383,315 円/年 ⑤

>はっぴーバスへの行政支出額[※]

(R4 万願寺線への行政支出額) : 7,204,240 円/年 ⑥
 (R4 若井線への行政支出額) : 5,617,274 円/年 ⑦
 (R4 芥田線への行政支出額) : 3,984,083 円/年 ⑧
 (R4 はっぴーバスへの行政支出額) :
 (7,204,240 円/年 + 5,617,274 円/年 + 3,984,083 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) :
 (9,945 人/年 + 2,557 人/年 + 3,958 人/年 + 3,114 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) :
 (2,820 人/年 + 1,535 人/年 + 1,363 人/年) = 5,718 人/年 ⑱

>コミュニティバス利用者1人当たりの行政支出額

(コミュニティバス利用者1人当たりの行政支出額) :
 (37,383,315 円/年 + 16,805,597 円/年) / (19,574 人/年 + 5,718 人/年) ≒ 2,143 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)

資料1 数値目標の現状値の出自・算出方法

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 円/年 + 7,147,194 円/年 + 9,077,519 円/年 + 3,562,822 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) :
 (7,204,240 円/年 + 5,617,274 円/年 + 3,984,083 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) :
 (9,945 人/年 + 2,557 人/年 + 3,958 人/年 + 3,114 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) :
 (2,820 人/年 + 1,535 人/年 + 1,363 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) :
 (37,383,315 円/年 + 16,805,597 円/年) / (19,574 人/年 + 5,718 人/年) ≒ 2,143 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)