

加西市地域公共交通計画の令和7年度実施状況の確認について

◆ 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業一覧

※◎：重点事業、○：主要事業

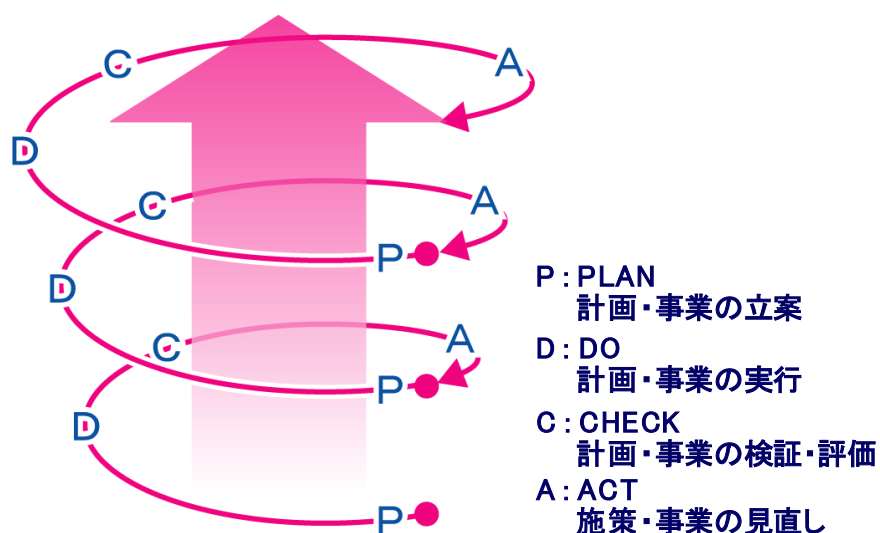
基本理念	基本方針	施策	分類	事業	対象					
					鉄道	高速バス	路線バス	ねっぴー号	はっぴーバス・バス	地域主体型交通
皆で協力して創る未来を拓かれたまちをめざして	I みんなが利用しやすい公共交通網の構築	1 各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備	◎	①地域主体型交通の導入及び維持改善					○	○
			○	②タクシー事業等との連携による移動手段の確保					○	○
				③はっぴーバスの運行改善					○	
		2 中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備	◎	④企業等の連携や社会情勢の変化に対応したバス・鉄道等の利用環境改善	○	○	○	○	○	○
			◎	⑤送迎負担の軽減に向けた取組推進	○		○	○	○	○
				⑥地域輸送資源の総動員による効率的な移動手段確保	○	○	○	○	○	○
		3 中心拠点を周遊しやすくする公共交通の整備	○	⑦市街地線の機能強化				○		
	II 公共交通利便性の高い整備	4 市外との連携を強化する公共交通の整備	○	⑧鉄道輸送力を活用した利便性向上	○					
				⑨社会の変化に応じた路線バスの運行改善			○			
				⑩他市町と連携した公共交通の利便性向上	○	○	○	○	○	○
		5 利用しやすい公共交通網の確保・維持	◎	⑪公共交通サービスを確保・維持するための行政支援	○	○	○	○	○	○
			◎	⑫需要に応じた交通結節点の整備		○	○	○	○	
	III 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	6 乗換環境の向上による結節機能の強化		⑬駅や高速バス停における結節機能の向上	○	○	○	○	○	○
			○	⑭コミュニティバス等及び路線バス時刻表の統一化		○	○	○	○	
			○	⑮デジタルサイネージ等によるバス・鉄道情報(運行情報等)の提供	○	○	○	○	○	
		7 分かりやすい運行情報の提供	○	⑯コミュニティバス等におけるバスロケーションシステムの導入検討				○	○	
				⑰公共交通機関相互の乗り換えに対応した運行ダイヤの調整	○	○	○	○	○	
	IV 市外からの人も快適で環境づくり	8 利用しやすい料金体系の構築		⑱高齢者や子育て世帯等に対する運賃割引			○	○	○	
				⑲免許返納者や乗り継ぎ利用者等に対する割引制度の拡充に向けた検討	○		○	○	○	○
		9 積極的な公共交通情報の発信	○	⑳公共交通情報を総合的に発信	○	○	○	○	○	○
				㉑広報誌・Webを活用した情報提供	○	○	○	○	○	○
				㉒市民や観光客が集う主要施設に公共交通情報の掲示	○	○	○	○	○	
	V 市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供	10 利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成	◎	㉓北条鉄道でのICカード導入、定期券ネット販売導入	○					
				㉔運動ポイント事業と連携した公共交通の利用促進	○	○	○	○	○	○
				㉕公共交通無料お試し券の配布、車内絵画展の実施	○		○	○	○	
		11 公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進	◎	㉖企業と連携した公共交通利用環境改善の推進	○	○	○	○	○	○
			○	㉗公共交通の必要性を考える場づくりの推進	○	○	○	○	○	○
	VI 市内の回遊を促進するPR等の実施	12 市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供	○	㉘モビリティ・マネジメント等の実施	○	○	○	○	○	○
				㉙バス停サポーター制度の導入		○	○	○	○	
			○	㉚ふるさと納税・クラウドファンディング等によるサポート体制の構築	○	○	○	○	○	○
		13 市内の回遊を促進するPR等の実施		㉛オリジナルグッズの製作・販売による収益の確保	○					
			○	㉜観光交通の導入・拡充・推進	○	○	○	○	○	○
	VII 市内の回遊を促進するPR等の実施	13 市内の回遊を促進するPR等の実施	○	㉝シェアサイクルの利用促進	○					
			○	㉞北条鉄道における各種イベント等の実施	○					
			○	㉟企画乗車券(観光地周遊乗車券等)の継続・拡充	○		○	○		
	VIII 市内の回遊を促進するPR等の実施	13 市内の回遊を促進するPR等の実施	○	㊱鉄道と自転車の連携による回遊促進	○					
				㊲インバウンド需要に対応した環境整備	○	○	○	○	○	○

基本方針ごとに目標を設定

◆ 計画の検証・評価

- ・ 本計画で示した施策・事業は、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、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。
- ・ 公共交通の維持・確保を行っていくためには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。
- ・ 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 >



< 計画・検証のスケジュール >

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					●

◆ 目標達成状況の進捗状況

令和7年度に実施した事業内容は、本日資料の「資料3-参考資料」を参照

「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	実績値 (R6)	実績値 (R7)	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]	(全体) 392,296 人/年 (通勤定期) 46,920 人/年 (通学定期) 184,020 人/年 (定期外) 161,356 人/年 [2024 (R6) 年度]	(全体) 387,509 人/年 (通勤定期) 53,040 人/年 (通学定期) 177,540 人/年 (定期外) 156,929 人/年 [2025 (R7) 年度]	430,000 人/年 [2027 (R9) 年度]

総評

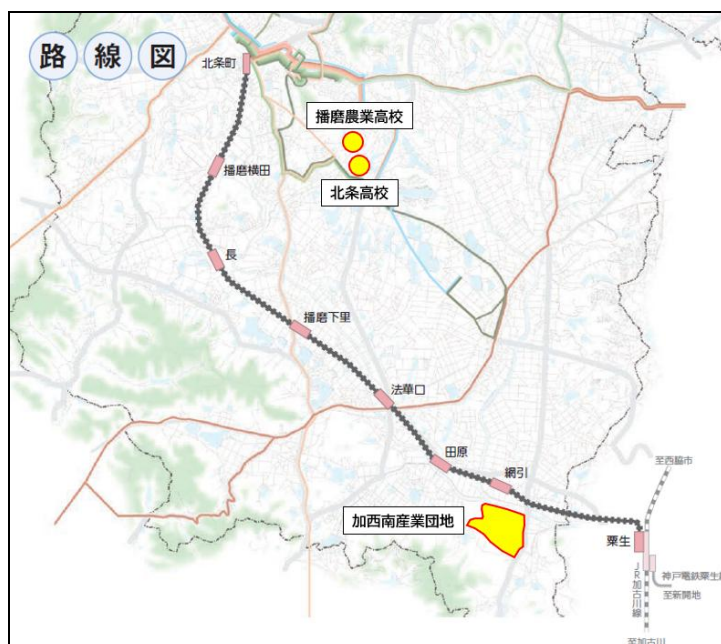
「北条鉄道利用者数」

令和6年度と比較して通勤定期の利用者は増加したが、通学定期・定期外での利用が減少した。通勤定期利用者の増加は市内産業団地への通勤利用の増加によるものである。

市内高校（北条高校・播磨農業高校）の生徒数は令和6年度から減少していないことから、市内高校に在学する生徒の居住地による影響と考えられる。

令和6年度・7年度事業としてICカードシステムの導入を進め、令和8年4月より運用を開始した。令和8年4月実績として通勤・通学定期の約66%がICカードに切り替わっており、定期外の乗車においても利用者の50%がICカード利用となっていることから、利便性の向上に資する取り組みとなっていると考えられる。

令和2年度以降、毎年度増加してきた利用者数が減少に転じた結果となったが、ICカードシステムの利用情報により可能となった利用時間帯・利用傾向に関するデータの分析を進め、より利用しやすい環境の整備に努める。



指 標 名	現状値	実績値（R6）	実績値（R7）	目標値
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 〕	124,594 人/年 〔 2024（R6）年度 〕	122,908人/年 〔 2025（R7）年度 〕	124,000 人/年 〔 2027（R9）年度 〕

総評

「路線バス利用者数」

路線バスの利用者数については、加西市内の利用状況を把握することが困難であることから、毎年度 11 月の IC カード利用者数を用いて年間利用者数を推計する手法を用いている。

令和 6 年度から運用している公共交通総合 H P（NAVIGO かさい）等により利用案内に努めたが、令和 6 年度と比較して減少した。

今後は、さらに神姫バスと連携し、NAVIGO かさいを活用した利用案内や路線バスの運行改善に向けた協議を進めていくことで、他の市内公共交通機関との連携を含めて、利用しやすい環境の整備に努める。

指 標 名	現状値	実績値（R6）	実績値（R7）	目標値
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（R3）年度〕	30,540 人/年 〔 2024（R6）年度 〕	32,743 人/年 〔 2025（R7）年度 〕	35,000 人/年 〔 2027（R9）年度 〕

総評

「コミュニティバス等利用者数」

【ねっぴ〜号】

前年比で国正線以外のすべての路線の利用者が増加した。特に九会線・フラワーセンター線による鎮岩工業団地への通勤利用の増加が大きく、ねっぴ〜号全体の増加数 985 人のうち、776 人が九会線・フラワーセンター線の利用者数増加によるものである。

北条～九会方面		フラワーセンター線		九会線	
停留所名	7:43		7:58		
	乗	降	乗	降	
イオンモール加西北条			186	0	
アスティアかさい	1,342	0	566	0	
横尾南	71	0	211	0	
市役所正面口			161	3	
加西ハイツ西			12	0	
ハイツ市住前			0	0	
加西病院			57	74	
丸山バイパス	178	1			
丸山公園前	196	8			
西高室	3	0			
東高室	0	4	61	0	
とこなべ工業団地	0	1,147	0	1,081	
～以下省略～					
合 計	1,790	1,790	1,254	1,254	

九会～北条方面		フラワーセンター線							
停留所名	17:20		17:55		18:28		19:18		
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	
フラワーセンター南門前	215	0	0	0	0	0	0	0	0
飯森	4	0	0	0	0	0	0	0	0
北条高校前	19	0	30	0	0	0	0	0	0
播磨農高前	68	0	9	0	5	0	0	0	0
とこなべ工業団地	980	0	211	0	182	0	429	0	0
東高室	2	1	1	0	0	0	0	0	0
西高室	0	4	2	0	0	0	1	0	0
丸山公園前	1	213	0	5	1	2	2	1	1
丸山バイパス	0	144	0	17	0	16	0	7	7
横尾南	0	202	0	23	0	28	0	73	73
アスティアかさい	1	509	2	136	0	142	0	351	351
イオンモール加西北条	0	217	0	74	0	0	0	0	0
～以下省略～									
合 計	1,290	1,290	255	255	188	188	432	432	

【はッピーバス】

根日女線以外のすべての路線で利用者が増加し、R2 年以降初めて 6,000 人以上の利用者となった。特に万願寺線は年間で 523 人の利用者増となり、基本方針 2 にて後述するねっぴ〜号・路線バスとの乗り換え経路による北条市街地への移動需要に応えていると考えられる。

【地域主体型交通】

宇仁ふれあいバス・日吉地区乗り合いタクシーの利用者は減少、とみバスは増加となった。

宇仁ふれあいバス・日吉地区乗り合いタクシーの減少要因としては、利用者の多くが高齢層であること、利用者が固定化されやすい点から入院・施設入所等のライフスタイルの変化による影響が大きいことが考えられる。

利用者が増加している「とみバス」では、近所の人を誘い合って乗車される「お友達乗車」が 2 グループあり、交通計画における「一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして」という基本理念に込んでいるものと考えられる。

総括

北条鉄道、コミュニティバスにおいて通勤利用の増加が見られ、市内の新たな需要に応えられていると考えられる。

導入された IC カードシステムを活用したデータによるニーズ調査を踏まえつつ、より利用しや

「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	R6	R7	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 〔 2023（R5）年度 〕	3,733 人/年 〔 2024（R6）年度 〕 （一時達成）	3,978人/年 〔 2025（R7）年度 〕 （一時達成）	3,700 人/年 〔 2027（R9）年度 〕

総評

「バスーバス乗り継ぎ者数」

かさいおでかけナビによる乗り継ぎ方法の案内や公共交通総合HP（NAVIGO かさい）での経路検索機能の実装、デジタルサイネージでの運行情報の発信などに取り組んだ。

実績としては令和6年度と比較して乗り継ぎ者数は増加となり、目標値を達成した。

市内交通の乗継状況としては、はっぴーバス（中富口）-ねっぴ〜号の乗継による北条市街地中心への移動が年間 2,176 件と最多であり、目的地としては「①アステシアかさい」「②イオンモール加西北条」「③横尾南」の順で多かった。市街地からの復路についてもねっぴ〜はっぴーバス（中富口）の経路が年間 1,475 件で最多であった。往路と同様、「①イオンモール加西北条」「②アステシアかさい」が上位2件であり、次いで「③健康福祉会館」となった。

はっぴーバス以外の地域主体型交通とねっぴ〜号との乗継は、往路復路ともに年間 100 件未満にとどまり、当該地域の住民にとっては乗り換えなしで市街地へ行けるタクシーを選択する傾向が一定存在すると想定される。

公共交通の乗り継ぎ利用が選択肢に入っていない市民も存在すると考えられることから、乗継利用の具体例の提示等の案内により、公共交通の利用機会の検討をつなげる取り組みを実施していく。

<往路（中富口→市街地）>							
バス停	降車人員		降車人員		降車人員		降車人員
	はっぴーバス		にふれあいバス		ひよタク		とみバス
	普通	こども	普通	こども	普通	こども	普通
殿原	1	0	0	0	0	0	0
鴨谷	2	0	0	0	0	0	0
鴨谷南	0	0	0	0	0	0	0
古坂	169	0	6	0	4	0	0
古坂7丁目	29	0	3	0	1	0	0
古坂3丁目	95	0	15	0	0	0	0
健康福祉会館	153	0	8	0	0	0	0
古坂3丁目	9	0	5	0	0	0	0
加西ハイツ中央	0	0	0	0	0	0	0
ハイツ市住前	0	0	0	0	0	0	0
加西病院	201	0	14	0	34	0	0
ハイツ市住前	0	0	0	0	0	0	0
ハイツ市住前	4	0	0	0	0	0	0
市役所前	31	10	7	0	2	0	0
市役所正面口	100	0	6	0	1	0	0
横尾南	316	0	0	0	4	0	0
アステシアかさい	605	0	19	8	10	0	0
イオンモール加西北条	441	0	17	0	2	0	0
JA北条富田	10	0	0	0	0	0	0
高速北条バス停前	10	0	0	0	0	0	0
合 計	2,176	10	100	8	58	0	0

<復路（市街地→中富口）>							
バス停	乗車人員		乗車人員		乗車人員		乗車人員
	はっぴーバス		にふれあいバス		ひよタク		とみバス
	普通	こども	普通	こども	普通	こども	普通
高速北条バス停前	0	0	0	0	0	0	0
JA北条富田	0	0	0	0	0	0	0
イオンモール加西北条	538	0	10	0	1	0	0
アステシアかさい	487	4	6	2	10	0	0
横尾南	7	0	0	0	0	0	0
市役所正面口	72	0	3	0	5	0	0
加西ハイツ西	0	0	0	0	0	0	0
ハイツ市住前	0	0	0	0	0	0	0
加西病院	69	0	8	0	14	0	0
ハイツ市住前	0	0	0	0	3	0	0
加西ハイツ中央	0	0	0	0	0	0	0
古坂3丁目	96	0	9	0	1	0	0
健康福祉会館	140	0	2	0	3	0	0
古坂7丁目	10	0	1	0	0	0	0
古坂	56	0	3	0	4	0	0
鴨谷南	0	0	0	0	2	0	0
鴨谷	0	0	0	0	0	0	0
殿原	0	0	0	0	0	0	0
合 計	1,475	4	42	2	43	0	0

指 標 名*	現状値	R6	R7	目標値
鉄道―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 〔 2023（R5）年度 〕	— ※ カウント調査 未実施	10,493人/年 〔 2025（R7）年度 〕 （一時達成）	9,600 人/年 〔 2027（R9）年度 〕

忠）利用者アンケート調査結果は R4 実施時の結果を用いて R7 値を設定

「鉄道―バス乗り継ぎ者数」

鉄道―バス乗り継ぎ者数の指標については、北条鉄道の平日・休日利用者を基に交通計画策定時の乗り継ぎ者アンケートの数値から算定していることから推計値となっている。

北条町駅待合室のデジタルサイネージによるバス等の運行状況の発信等の取り組みにより指標上は目標値を達成しているが、指標の算定方法の関係上、北条鉄道の利用者数に応じて指標が単純増加しているため、参考値として扱うこととする。

今後は、現行計画の期間満了に併せて乗継状況の実数値を調査し、IC カードシステムのデータ等を活用して利用実態を把握し、乗継環境の整備に努める。



「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	R7	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	3.9% [2022 (R4) 年度]	3.1% [2025 (R7) 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]	— [アンケート調査未実施]	10.0% [2027 (R9) 年度]

注) R7 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果を用いて設定

総評

「交通手段がないために外出を控えている高齢者割合」

主に高齢者をターゲットとした地域主体型交通の導入や、コミュニティバス無料券施策、市の福祉部の施策であるタクシー補助制度により令和4年度値（現状値）や目標値と比較して外出を控えている高齢者割合は減少している。

来年度以降は調査結果を踏まえて高齢者における公共交通利用割合を比較し、使いやすい公共交通の実現に向けた事業を検討する。



高齢者のタクシー料金を助成します

運転免許証をお持ちでない方や自主返納された方を対象に
タクシー利用料金の一部を助成します。

加西市に住民票があり、次の①または②に該当する方

対 象 者 … ①75歳以上で運転免許証をお持ちでない方
②65歳以上で運転免許証を自主返納された方

助成内容

タクシー利用料金の半額助成
(1回につき上限2,000円、100円未満切り捨て)

※乗車地または降車地のどちらかが加西市内の場合に限り助成
※有効期限は発行した年から5年後の誕生日まで
※利用回数の制限はなく、有効期限内であれば何度でも利用可能



利用	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
件数	48	335	626	645	651	746	3,051

「基本方針4：市外からの人も楽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	R6	R7	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ミ ール交通利用者数	2,166 人/年 〔 2021 (R3) 年度 〕	1,501 人/年 〔 2024 (R6) 年度 〕	1,153人/年 〔 2025 (R7) 年度 〕	5,000 人/年 〔 2027 (R9) 年度 〕

総評

「ラストワンマイル交通利用者数」

公共交通機関と観光地を結ぶラストワンマイル交通の施策として、九会地区鶉野町の地域活性化拠点施設 sora かさいと北条鉄道法華口駅を結ぶシャトルバスの利用者数、法華口駅及び北条町駅でのレンタサイクルの利用者数を指標としている。

sora かさいの立地関係もあり、ねっぴ〜号 sora かさい線、北条鉄道を含めても自家用車での来訪の傾向が変化せず、R6 と比較してシャトルバス、レンタサイクルのいずれの数値も減少した。

また、sora かさいと北条鉄道法華口駅を結ぶシャトルバスの運行については、利用者数の低迷、発着場である法華口駅敷地内の安全問題などから令和 7 年度で運行終了となった。

今後は、継続可能かつ市民及び来訪者の利用実態に基づいた交通手段を検討していく。

■soraかさい来訪資料

	R5	R6	R7
(A)soraかさい来場者数	112,194	131,599	160,856
(B)soraかさい線下車数	192	261	281
(C)シャトルバス利用者数	1,435	912	714
公共交通機関利用率 【(B)+(C)】/ A	1.45%	0.89%	0.62%

※～R6.10 までは土日祝運行、R6.11～は日祝のみ運行

■周遊施策としてはグリーンスローモビリティを継続

グリーンスローモビリティで巡る 鶉野ガイドツアー



開催日 原則毎週土曜日
【時間】①10:30～、②13:00～の2部開催
※1回あたりの所要時間は約100分です
※年末年始他、車両メンテナンスのため休日もございます

参加料 大人1名200円(sora かさい入館料)
※中学生以下は無料

定 員 先着4名様(事前予約制です)

■参考:計画全体に係る目標の進捗状況

目標値の算定に用いる近畿圏パーソントリップ調査結果や高齢者アンケート調査が実施されていないことから、令和7年度の数値は参考値とする。

指 標 名	現状値	R7	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〕	48% ^(注) 〔2021(R3)年度〕	60% 〔2031(R12)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〕	— ※ アンケート調査未実施	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〕	29% ^(注) 〔2021(R3)年度〕	20% 〔2031(R12)年度〕

注) R3 近畿圏パーソントリップ調査結果を用いて R7 値を設定

指 標 名	現状値 (R4)	実績値 (R6)	実績値 (R7)	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〕	218 円/人 〔2024(R6)年〕	264 円/人 〔2025(R7)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〕	338 円/人 〔2024(R6)年〕	362 円/人 〔2025(R7)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〕	2,289 円/人 〔2024(R6)年〕	2,289 円/人 〔2025(R7)年〕	3,000 円/人

総評

「鉄道利用者1人当たりの行政補助額」

利用者数の減少及びICカードシステムの導入に係る費用負担の増加に伴い、行政補助額が増加したことにより悪化した。令和6年度・7年度のICカードシステムの導入、令和8年度の車両更新といった設備投資については過剰投資とならないように行政による点検を実施した。今後も経常的な費用の見直し等により、適切な事業実施となるように事業者との連携を進めていく。

「路線バス利用者1人当たりの行政補助額」

行政補助額の増加及び利用者数の減少により悪化した。

今後はNAVIGO かさい等を活用した積極的な情報発信により、コミュニティバス・地域主体型交通との乗継等の連携を促進するなど、更なる利用者の確保に努める。

「コミュニティバス利用者1人当たりの行政補助額」

全体としての行政補助額は増加したが、利用者数が増加した結果、一人当たりの行政補助額はやや改善された。

市民に必要な移動力を継続的に確保するために、今後も利用状況の把握と適切な行政補助を行う。