

別 紙（地域間幹線系統）

令和 8 年 6 月 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

加西市の公共交通網は、市のほぼ中心に位置す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に横断する中国縦貫自動車道を運行する高速バスが阪神～津山間を結んでいる。さらに、コミュニティバスや地域住民が主体となり運行する地域主体型交通（79条登録）が、市内の移動手段を補完することにより地域公共交通機関網を構成している。

乗合バスは、通勤・通学、通院や買い物など市民の日常生活を支える不可欠な公共交通手段であるが、少子高齢化や人口減少、自家用車の普及、昨今の原油価格の高騰等による収支悪化に伴い、行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。

加西市の発展やまちづくりの実現のためにも、公共交通の安定的な運行の確保が必要である。加西市の交通課題に対応し、将来にわたって公共交通サービスを安定的・持続的に提供することや、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供を目指すため加西市地域公共交通計画に基づく事業を行うことが求められている。

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

路線バスを維持するためには必要最低限の補助が必要であり、路線バス維持に係る利用者の目標を次のとおりとする。

- ・路線バス利用者 1 人当たりの行政補助額 3 0 6 円/人（2021 年）⇒ 現状維持（基準値）
- ・路線バス利用者数 1 2 3, 8 0 5 人/年（2021 年度）⇒ 1 2 4, 0 0 0 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、各系統の利用者数の目標を以下に定める。

申請番号	運行系統	（実績） 2024. 10～2025. 9		（目標） 2026. 10～2027. 9
3	姫路駅前～奥猫尾～社	80, 079 人	⇒	80, 100 人
6	姫路駅前～南山田～北条営業所	197, 930 人	⇒	198, 000 人
7	姫路駅前～南大貫～北条営業所	101, 158 人	⇒	101, 200 人
2 1	姫路駅前～法華山一乗寺～社	49, 681 人	⇒	49, 700 人
2 2	北条営業所～播磨農高前～宝殿 駅北口	39, 115 人		39, 200 人
	合 計	467, 963 人	⇒	468, 200 人

実績・目標に定める利用者数ともに、路線全体の利用者数であるが、全体の利用者数を令和 7 年度計画の実績と同等以上確保することで地域公共交通計画に定める目標利用者数の達成を目指す。

なお、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。

(2) 事業の効果
当該路線を維持することにより、市民の日常生活に不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現され、外出機会の創出や健康寿命の増加、地域活性化につながる。
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
・ 系統や便数、運行ダイヤの見直し（運行事業者） ・ 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「NAVIGO かさい」の制作（市・協議会） ・ 沿線の小学校にモビリティマネジメントを実施（市・協議会・運行事業者）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統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
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る当該路線について、その運行に係る費用総額のうち、加西市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を沿線市町で案分した額を負担することとしている。 表 2 を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・ 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） ・ バス事業者保有のデータ（停留所毎の乗降調査、系統別輸送実績等）による評価・測定
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 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、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 【地域間幹線系統のみ】
※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 【地域間幹線系統のみ】
「地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容（令和 9 年度）」に記載すべての系統において生産性向上の取組を行い、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 7 条に基づき、収支率を 1 % 以上改善することを目標としている。
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】

※該当なし
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>
法定耐用年数 5 年を上回って使用しているバス車両は、機能劣化が進行し、旅客運送における安全性の確保や燃費性能の低下が懸念される。 このため、当該幹線系統を運行する事業者の車両更新を支援することにより、輸送の安全確保を図るとともに、地球環境にやさしいバス輸送を推進する。
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
対象路線の輸送人員を 468,200 人以上（令和 7 年度の実績 467,963 人）とする。
(2) 事業の効果
車両を計画的にノンステップバス等のバリアフリーに対応した車両を導入することにより、安全な運行につながるとともに、子どもから高齢者、障がいのある方がバスに乗りやすい環境整備につながる。
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 <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>
表 6 を添付 なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する当該路線の車両の取得について、購入費用総額のうち、加西市から運行事業者への補助金額については、補助対象経費の限度額（15,000 千円/台）から国庫補助金を差し引いた差額を、沿線市町で案分し負担することとしている。
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） <u>【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
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果

※該当なし	
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】	
※該当なし	
18. 協議会の開催状況と主な議論	
・令和 6 年 6 月 25 日（第 54 回） R6 年事業計画（R7 幹線・フィーダー補助）協議承認 ・令和 6 年 10 月 28 日（第 55 回） コミバス路線・ダイヤの見直し方針案について ・令和 7 年 1 月 24 日（第 56 回） コミバス路線・ダイヤの見直し方針案について ・令和 7 年 6 月 17 日（第 57 回） R7 年事業計画（R8 幹線・フィーダー補助）協議承認 ・令和 7 年 9 月 30 日（第 58 回） コミバス路線・ダイヤの見直し方針案について ・令和 8 年 1 月 22 日（第 59 回） 地域公共交通確保維持改善事業評価について	
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 ・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） ・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） ・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） ・加西工業団地内企業へのヒアリング調査（令和 6 年 8 月） ・ねっぴ〜号国正線利用者アンケート調査の実施（令和 6 年 12 月） ・公共交通（高速バス）の利用状況調査（令和 7 年 2 月） ・加西工業団地内企業へのヒアリング調査（令和 7 年 6 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) 加西市政策部政策課

(氏 名) 香川 理宇

(電 話) 0790-42-8700

(e-mail) seisaku@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。

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容（令和９年度）

協議会等名	申請 番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		実施主体と実施時期
						計 画	取組実績	
姫路市 加西市 加東市	神姫 3	姫路駅前～奥 猫尾～社	姫路駅前	奥猫尾	社	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による混乗化の継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③加西市との福祉施策（優待乗車施策）の継続 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布 ⑤加東市との運賃施策（市内上限運賃制度）の周知による利用促進 ⑥西脇市・加東市内の地域内フィーダー交通との連携による需要創出 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、対前年で収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③加西市・神姫バス株式会社 ④加東市・加西市 ⑤加東市・神姫バス株式会社 ⑥加東市・西脇市・神姫バス株式会社 <実施時期> 通年で実施
姫路市 加西市	神姫 6	姫路駅前～南山 田～北条営業 所	姫路駅前	南山田	北条営業所	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③並走路線の再編による需要の集約検討 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布 ⑤加西市との福祉施策（優待乗車施策）の継続 ⑥接続するコミュニティバスとの自社ICカード（NicoPa）による乗車券共通化による需要喚起の継続 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③神姫バス株式会社 ④加西市 ⑤加西市 ⑥加西市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。対外的な調整が必要な案件は、実施の目的が立ち次第とする
姫路市 福崎町 加西市	神姫 7	姫路駅前～南 大貫～北条営業 所	姫路駅前	南大貫	北条営業所	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③並走路線の再編による需要の集約検討 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布 ⑤加西市との福祉施策（優待乗車施策）の継続 ⑥接続するコミュニティバスとの自社ICカード（NicoPa）による乗車券共通化による需要喚起の継続 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③神姫バス株式会社 ④加西市 ⑤加西市 ⑥加西市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。対外的な調整が必要な案件は、実施の目的が立ち次第とする
姫路市 加古川市 加西市 加東市	神姫 2 1	姫路駅前～法 華山一乗寺～ 社	姫路駅前	法華山一乗寺	社	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による混乗化の継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③加西市との福祉施策（優待乗車施策）の継続 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布 ⑤加東市との運賃施策（市内上限運賃制度）の周知による利用促進 ⑥西脇市・加東市内の地域内フィーダー交通との連携による需要創出 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、対前年で収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③加西市・神姫バス株式会社 ④加東市・加西市 ⑤加東市・神姫バス株式会社 ⑥加東市・西脇市・神姫バス株式会社 <実施時期> 通年で実施
加西市 加古川市 高砂市	神姫 2 2	北条営業所～ 播磨農高前～ 宝殿駅北口	北条営業所	播磨農高前	宝殿駅北口	①沿線の通学需要を考慮したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③加西市との福祉（優待乗車）施策の継続。 ④加西市との連携によるバス時刻表の作成・配布。 ⑤加古川市との運賃施策（市内上限運賃制度）の周知による利用促進。 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス ②神姫バス ③加西市・神姫バス ④加西市・神姫バス ⑤加古川市・神姫バス <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。対外的な調整が必要な案件は、実施の目的が立ち次第とする。

〔記載要領〕

- この書類は、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。）の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む）に記載した補助対象期間に係る取組内容、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を、取組実績欄には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

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行予定者（地域間幹線系統）

令和9年度

令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
兵庫県 (加西市)	神姫バス株式会社	(1) 姫路駅前～奥猫尾～ 社 (3)	3,909.0	
		(2) 姫路駅前～南山田～ 北条営業所 (6)	5,819.5	
		(3) 姫路駅前～南大貫～ 北条営業所 (7)	3,165.0	
		(4) 姫路駅前～法華山一 乗寺～社 (21)	2,966.0	
		(5) 北条営業所～播磨農 高前～宝殿駅北口 (22)	2,897.5	
		(6)		
		(7)		
合 計			18,757.0	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図（運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む）を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。（記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

表2 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(地域間幹線系統用)

事業者名

神姫バス株式会社

令和9年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間前)の 損益状況	集合バス事業						R7
	営業収益	10,827,028千円	営業外収益	75,596千円	経常収益(イ)	10,902,624千円	
	営業費用	11,707,882千円	営業外費用	11,818千円	経常費用(ロ)	11,719,680千円	
	営業損益	△ 880,854千円	営業外損益	63,778千円	経常損益	△ 817,056千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	22,920,097.0 km					経常収支率	93.02 %

基準期間の前年度の 損益状況	集合バス事業						R6
	営業収益	10,092,381千円	営業外収益	39,808千円	経常収益(イ)	10,132,189千円	
	営業費用	11,328,571千円	営業外費用	20,915千円	経常費用(ロ)	11,349,486千円	
	営業損益	△ 1,236,190千円	営業外損益	18,993千円	経常損益	△ 1,217,297千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	23,327,301.0 km					経常収支率	89.27 %

基準期間の前々年度の 損益状況	集合バス事業						R5
	営業収益	9,255,516千円	営業外収益	20,953千円	経常収益(イ)	9,276,469千円	
	営業費用	10,699,346千円	営業外費用	8,954千円	経常費用(ロ)	10,708,300千円	
	営業損益	△ 1,443,830千円	営業外損益	11,999千円	経常損益	△ 1,431,831千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	23,543,645.0 km					経常収支率	86.62 %

(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間)における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ×ハ×Ⅱ=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ×ハ×Ⅲ=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ×ハ×Ⅳ=c
北近畿	454円.82銭	486円.53銭	511円.32銭
京阪神	454円.82銭	486円.53銭	511円.32銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり 経常費用 (a+b+c)/3=Ⅱ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない値 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ－ヘ=ケ	キロ当たり経常収益 イ×ハ×Ⅳト
北近畿	454円.22銭	446円.82銭	446円.82銭	37円.40銭	475円.67銭
京阪神	454円.22銭	509円.52銭	484円.22銭		475円.67銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱 別表2(注)4.の 適用割合 フ	決定率 コ
北近畿・京阪神	令和5年10月30日	基準期間の 当 年度	3 / 3	
		基準期間の 前 年度	2 / 3	28.61%
		基準期間の 前々 年度	1 / 3	

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

神姫バス株式会社

補助 ブ ロ ッ ク 名	申 請 番 号	特 例 措 置	運 行 系 統 名	運行系統			計画運 行日数	計画運行回数 () ①＝カッコ内	計画平均 乗車密度	計画輸 送量 ①×② ＝③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域 公共交通再編事業を 実施する区域に おけるキロ程との 比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府県外 乗入部分のキロ程	他路線との競合 部分に係るキロ程	他路線との競合率	補助ブロック外乗 入部分、同一補助 ブロック都道府県 外乗入部分及び他 路線との競合部分 以外のキロ程の比 率 (チー(リ)×ヌ× ル))/チ＝チⅡ		
				起点	主な 経由地	終点					チ	オ								オ×チ＝ウ	
																	リ	ヌ		ル	ル×チ
北 近 畿	3		姫路駅前～美蘭尾 ～社	姫路駅前	美蘭尾	社	365日	1,816.0回 (4.9回)	4.6	22.5人	往34.0km 復34.1km	(平均) 34.0m		(平均)			(平均)		%	100,000	
			姫路市								往34.0km 復34.1km	34.0m					往12.8km 復12.9m	12.8m		% 37,847	
			加西市								往34.0km 復34.1km	34.0m					往13.5km 復13.5m	13.5m		% 39,705	
			加東市								往34.0km 復34.1km	34.0m					往7.7km 復7.7m	7.7m		% 22,647	
	6		姫路駅前～市山田 ～北条営業所	姫路駅前	市山田	北条営業所	365日	4,060.0回 (11.1回)	6.8	75.4人	往25.9km 復25.9km	(平均) 25.9m		(平均)			(平均)		%	100,000	
			姫路市								往25.9km 復25.9km	25.9m					往17.9km 復17.9m	17.9m		% 69,111	
			加西市								往25.9km 復25.9km	25.9m					往8.0km 復8.0m	8.0m		% 30,888	
	7		姫路駅前～市大貫 ～北条営業所	姫路駅前	市大貫	北条営業所	365日	2,124.5回 (5.8回)	6.2	35.9人	往29.4km 復29.4km	(平均) 29.4m		(平均)			(平均)		%	100,000	
			姫路市								往29.4km 復29.4km	29.4m					往17.2km 復17.2m	17.2m		% 58,503	
			福崎町								往29.4km 復29.4km	29.4m					往4.8km 復4.8m	4.8m		% 16,326	
			加西市								往29.4km 復29.4km	29.4m					往7.4km 復7.4m	7.4m		% 25,170	
	21		姫路駅前～法華山 一乗寺～社	姫路駅前	法華山一乗寺	社	362日	1,810.0回 (4.9回)	3.4	16.8人	往35.9km 復36.0m	(平均) 35.9m		(平均)			(平均)		(平均)	%	100,000
			姫路市								往35.9km 復36.0m	35.9m					往12.1km 復12.2m	12.1m		% 33,704	
			加古川市								往35.9km 復36.0m	35.9m					往2.3km 復2.3m	2.3m		% 6,406	
			加西市								往35.9km 復36.0m	35.9m					往13.8km 復13.8m	13.8m		% 38,440	
			加東市								往35.9km 復36.0m	35.9m					往7.7km 復7.7m	7.7m		% 21,448	
	22		北条営業所～播磨 豊高前～宝殿駅北 口	北条営業所	播磨豊高前	宝殿駅北口	362日	1,568.0回 (4.2回)	4.0	16.8人	往22.7km 復22.7m	(平均) 22.7m		(平均)			(平均)		(平均)	%	100,000
			加西市								往22.7km 復22.7m	22.7m					往13.3km 復13.3m	13.3m		% 58,590	
			加古川市								往22.7km 復22.7m	22.7m					往9.1km 復9.1m	9.1m		% 40,088	
			高砂市								往22.7km 復22.7m	22.7m					往0.3km 復0.3m	0.3m		% 1,321	
計		5系統									往147.9km 復148.1km	(平均) 148.0m		(平均)		(平均)		(平均)			

神姫バス株式会社

補助 ブ ロ ッ ク 名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助ブロック内乗 入部分及び同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分以外 のキロ程の比率 (チー(リキス)÷チ ムズ)	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額: 力	補助対象系統のキロ当たり経常収益												補助対象系統の経 常収益の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ	
						補助金交付要綱別表2(注)4. の適用がある場合		3ヵ年平均 (d+e+f)/3ノノ	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間				
						基準期間における 実車走行キロ当た り経常収益の速算 改定による増収分 (ノ×ヨ)÷(チ×ワ) =g	経常収益控除額 ケとgのいずれか少 ない値 h		補助金交付要綱別 表2(注)4. の適用 がある場合の増収 分 ノ×ヨ÷(チ×ワ) =d	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実 車走行キロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ'=d	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実 車走行キロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実 車走行キロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ'=f		
北 豆 蔵	3		100.000%	119,951.8km	53,596,773円	188円.78銭	34円.40銭	188円.78銭	221円.18銭	25,286,000円	121,549.6 km	208円.03銭	27,046,360円	120,992.7 km	223円.53銭	27,811,712円	119,883.4 km	231円.98銭	22,404,559円
	6		100.000%	211,070.9km	94,310,699円	288円.31銭	49円.00銭	288円.31銭	305円.71銭	59,181,937円	210,060.3 km	281円.73銭	64,569,889円	211,735.1 km	304円.95銭	69,703,537円	210,919.9 km	330円.47銭	56,632,433円
	7		100.000%	125,090.7km	55,893,026円	211円.22銭	40円.48銭	211円.22銭	248円.62銭	28,013,181円	125,149.6 km	223円.83銭	31,193,448円	125,206.6 km	249円.05銭	34,109,105円	124,943.6 km	272円.99銭	28,421,657円
	21		100.000%	125,380.8km	56,013,623円	132円.81銭	24円.57銭	132円.81銭	157円.38銭	18,817,974円	123,593.2 km	150円.63銭	19,451,005円	124,843.4 km	155円.80銭	20,767,970円	125,324.7 km	165円.71銭	16,649,141円
	22		100.000%	68,888.8km	30,771,957円	176円.67銭	33円.96銭	176円.67銭	210円.63銭	13,323,295円	68,964.4 km	193円.19銭	14,449,906円	68,899.6 km	209円.72銭	15,748,732円	68,773.2 km	228円.99銭	12,167,050円
合 計				650,342.6km	290,586,078円					144,422,387円	649,317.1km		156,700,806円	651,879.6km		168,141,056円	649,844.6 km		134,274,840円

神姫バス株式会社

補助 ブロッ ク名	申請 番号	特 殊 措 置	補助対象経費 費用から経常 収益を控除した額	補助対象経費 の限度額	タヌはしのうちい ずれか少ないほう の額	ソのうち補助ブロッ ク外乗入部分、同 一補助ブロック都 道市県外乗入部分 及び他路線との競 合部分以外に係るも の	ソのうち補助ブロッ ク外乗入部分及び 同一補助ブロッ ク都道府県外乗入部 分以外に係るもの	計画平均乗車 密度が人口 未達の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫補 助額を控除した額	ウの負担者とその負担割合								
													都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の 具体的概要
													負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	
	3		31,192,214円	24,118,547円	24,118,547円	24,118,547円	24,118,547円	19,888,609円	19,888 千円	9,844.0千円	35,678,404円	25,834,404円									
北 近 畿	姫路市							9,079,909円	7,412,170円	7,412 千円	3,706.0千円	13,431,848円	9,725,848円	494,133円	5.1%	3,211,867円	33.0%			6,019,848円	61.9%
	加西市							9,576,269円	7,817 千円	7,817 千円	3,909.0千円	14,166,110円	10,257,110円	521,200円	5.1%	3,387,800円	33.0%			6,348,110円	61.9%
	加東市							5,462,127円	4,456,879円	4,456 千円	2,229.0千円	8,080,089円	5,851,089円	297,200円	5.1%	1,931,800円	33.0%			3,622,089円	61.9%
	6	37,678,266円	42,439,814円	37,678,266円	37,678,266円	37,678,266円		37,678 千円	18,839.0千円	45,572,318円	26,733,318円										
	姫路市							26,039,826円	26,039 千円	13,019.5千円	31,495,494円	18,475,984円	1,735,933円	9.4%	11,283,567円	61.1%			5,456,484円	29.5%	
	加西市							11,638,062円	11,638 千円	5,819.5千円	14,076,377円	8,256,877円	775,933円	9.4%	5,043,567円	61.1%			2,437,377円	29.5%	
	7	29,471,369円	25,151,861円	25,151,861円	25,151,861円	25,151,861円		25,151 千円	12,575.5千円	34,149,761円	21,574,261円										
	姫路市							14,714,593円	14,714 千円	7,357.0千円	19,978,634円	12,621,634円	980,933円	7.8%	6,376,067円	50.5%			5,264,634円	41.7%	
	福嶋町							4,106,292円	4,106 千円	2,053.5千円	5,575,289円	3,521,789円	273,800円	7.8%	1,779,700円	50.5%			1,486,289円	41.7%	
	加西市							6,330,723円	6,330 千円	3,165.0千円	8,595,494円	5,430,494円	422,000円	7.8%	2,743,000円	50.5%			2,265,494円	41.7%	
	21	39,364,482円	25,206,130円	25,206,130円	25,206,130円	25,206,130円		15,432,324円	15,432 千円	7,716.0千円	44,052,968円	36,336,968円									
	姫路市							8,495,474円	5,201,310円	5,201 千円	2,601.0千円	14,847,612円	12,246,612円	346,800円	2.8%	2,254,200円	18.4%			9,645,612円	78.8%
	加古川市							1,614,704円	988,594円	988 千円	494.5千円	2,822,033円	2,327,533円	65,933円	2.8%	428,567円	18.4%			1,833,033円	78.8%
	加西市							9,689,236円	5,932,185円	5,932 千円	2,966.0千円	16,933,960円	13,967,960円	395,467円	2.8%	2,570,533円	18.4%			11,001,960円	78.8%
	加東市							5,406,210円	3,309,924円	3,309 千円	1,654.5千円	9,448,480円	7,793,980円	220,600円	2.8%	1,433,900円	18.4%			6,139,480円	78.8%
	22	18,804,907円	13,847,380円	13,847,380円	13,847,380円	13,847,380円		9,890,985円	8,890 千円	4,945.0千円	21,180,600円	16,235,600円									
	加西市							8,113,179円	5,795,127円	5,795 千円	2,897.5千円	12,409,713円	9,512,213円	386,334円	4.1%	2,511,166円	26.4%			6,614,713円	69.5%
	加古川市							5,551,137円	3,965,097円	3,965 千円	1,982.5千円	8,490,878円	6,508,378円	284,333円	4.1%	1,718,167円	26.4%			4,525,878円	69.5%
	高砂市							182,923円	130,659円	130 千円	65.0千円	279,795円	214,795円	8,666円	4.0%	56,334円	26.2%			149,795円	69.8%
計			156,311,238円	130,763,732円	126,002,184円	126,000,664円	126,002,184円	45,011,307円	107,834 千円	53,919.5千円	180,631,795円	126,712,295円	7,189,265円	5.7%	46,730,235円	36.9%			72,792,795円	57.4%	

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名	神姫バス株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

2年目以降(令和 9 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間		確保維持費国庫補助金申請番号	
		当該年度	初年度		
北近畿	4～7	姫路駅前～奥猫尾～社 姫路駅前～南山田～北条営業所 姫路駅前～南大貫～北条営業所 姫路駅前～杉之内～前之庄 姫路駅前～埴田～前之庄	第3・6・7・8・13号	第4・7・8・9・15号	

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額 (円) 初年度への額=ナ	残存価額(円) 前年度7(2年目のみ 分)の額=フ	普通償却限度額 (円) (定率法) $ア \times 0.4 = \Delta$ (定額法) $ア \times 0.2 = \Delta$	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) $\Delta + ウ = \text{イ}$	事業者償却額 (円) オ	ノとのうち少ない 方の額(円) ケ	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 $ク \times \text{イ} \div 12 \text{ (月)} = \text{マ}$ (継続年度) $ク = \text{マ}$	計画額(千円) $マ \times 1/2 = \text{ケ}$	*残存価格 (円) ラ-マ=フ
4	15,000,000	5,768,727	3,000,000	0	3,000,000	831,273	831,273	12	831,273 円	415.6	4,937,454
5	15,000,000	5,768,727	3,000,000	0	3,000,000	831,273	831,273	12	831,273 円	415.6	4,937,454
6	15,000,000	5,768,727	3,000,000	0	3,000,000	831,273	831,273	12	831,273 円	415.6	4,937,454
7	15,000,000	5,768,727	3,000,000	0	3,000,000	831,273	831,273	12	831,273 円	415.6	4,937,454
計	60,000,000	23,074,908	12,000,000	0	12,000,000	3,325,092	3,325,092		3,325 千円	1,662	19,749,816

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

元金均等

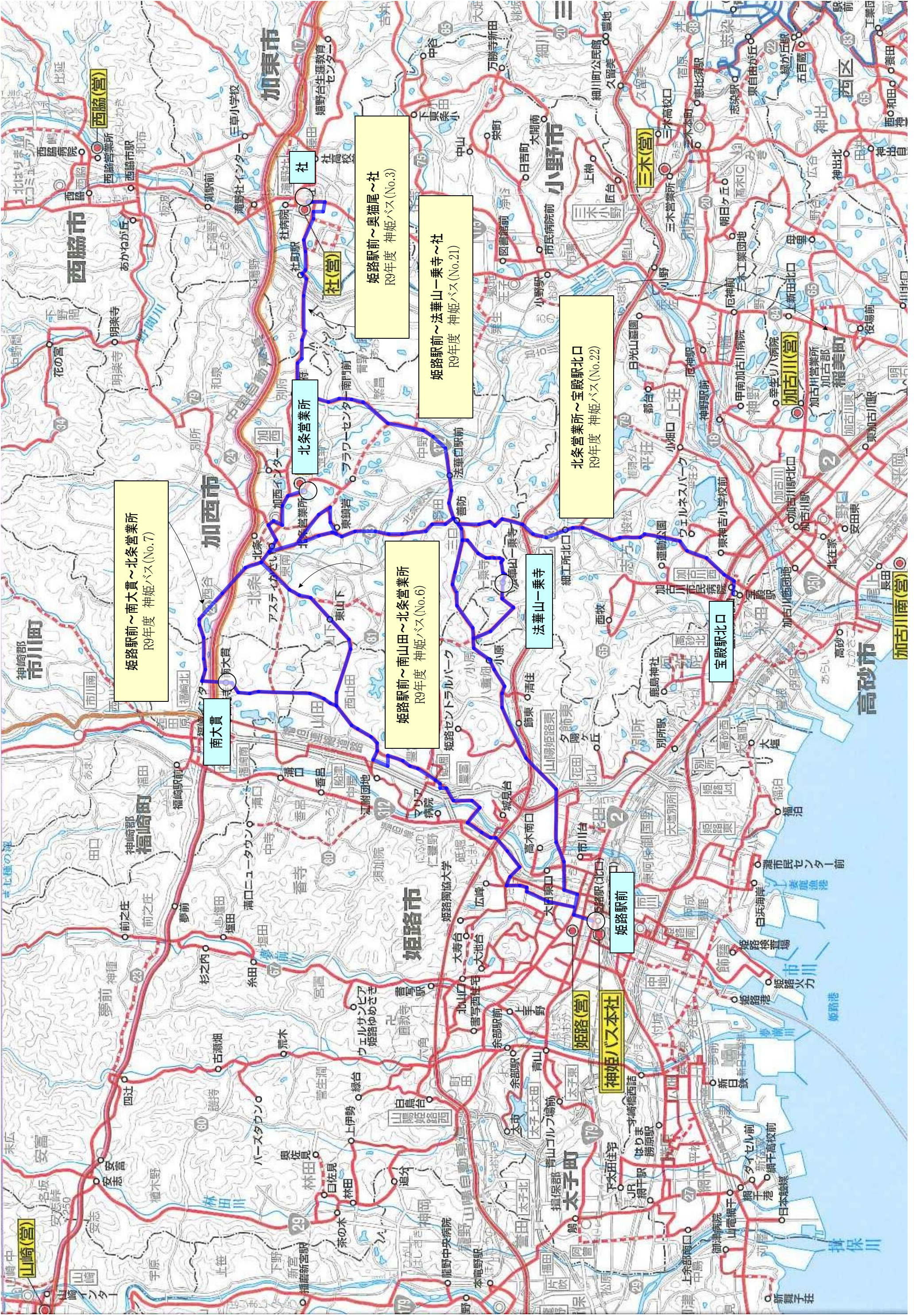
申請番号	金融費用補助対象額(円) ナの額以内=コ	償還期間 (月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	エと2.5%のうち低い方の率(%) テ	補助対象経費 ア	計画額(千円) $ア \times 1/2 = \text{サ}$
			(自)	(至)				
							円	
							円	
計							千円	

【所要総費】

補助対象経費(千円) マ+ア	計画額(千円) ケ+サ
3,325	1,662

【負担者とその負担割合】

補助ブ ロック名	申請 番号	負担者とその負担割合						「その他の者」の 具体的概要
		都道府県		市区町村		その他の者		
		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
北近畿	4～7	220,000円	13%	1,440,000円	87%		2,400円	
合計		220,000円		1,440,000円			2,400円	





加西市 地域公共交通計画



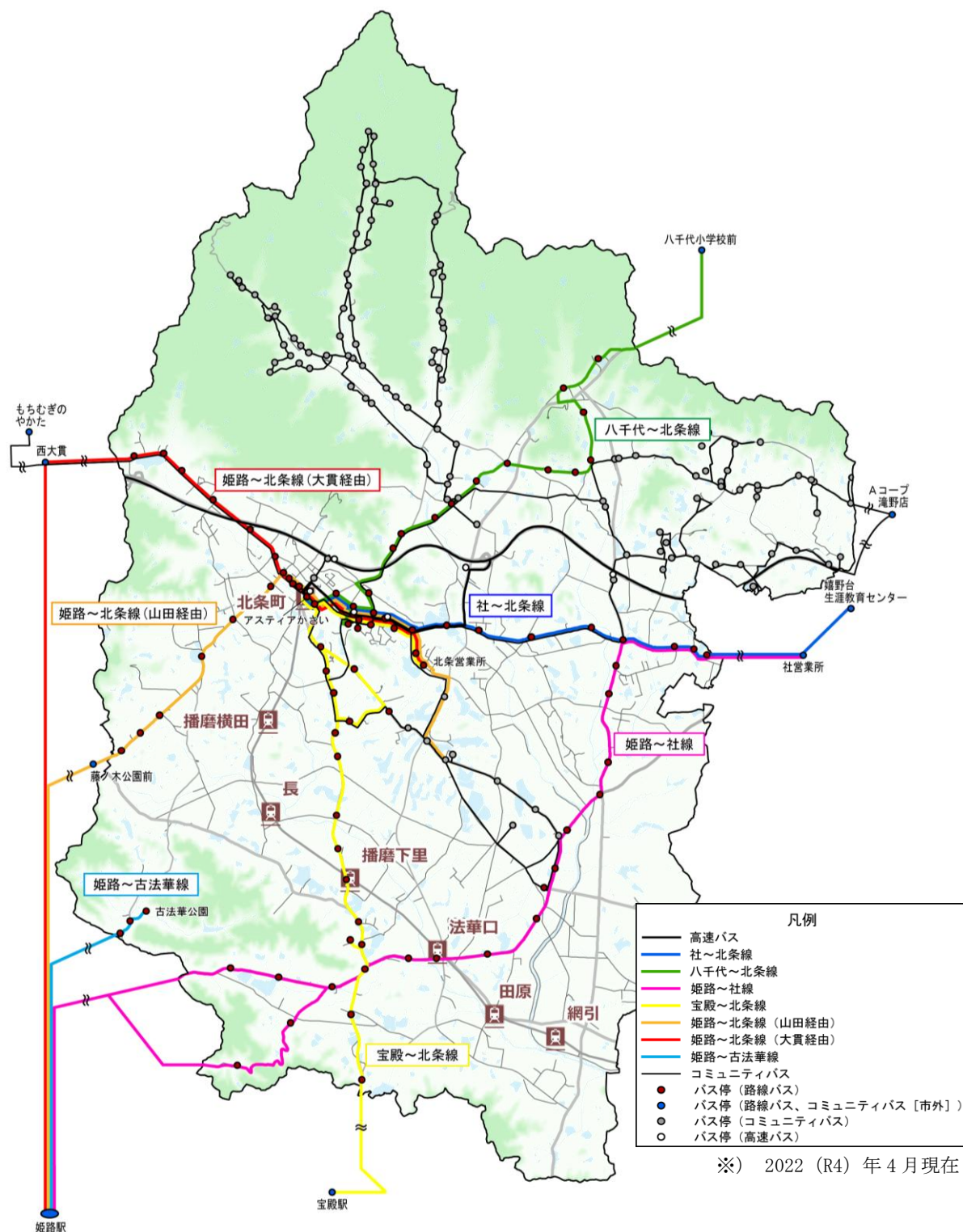
令和5年3月
(令和8年3月改訂)
— 加西市 —

(3) 路線バスの現状

① 加西市における路線バスの概要

- ・市内の路線バスは、全て神姫バスによって運行されており、中国縦貫自動車道を走る高速バスは西日本JRバスと神姫バス、ウイング神姫によって運行されています。
- ・系統は、姫路～北条線（大貫経由、山田経由）、姫路～古法華線、宝殿～北条線、姫路～社線、社～北条線、八千代～北条線の7系統となっています。

< 加西市における路線バス路線網図 >



※) 2022 (R4) 年4月現在

＜ 加西市における路線バスの概要 ＞

系統	運行日	運行時間	運行本数	利用料金
中国ハイウェイバス	毎日運行	平日：6時24分～21時50分 休日：6時30分～21時50分	平日：37便 休日：37便	・大阪駅～北条間：1,560円
ウイング神姫 高速バス	毎日運行	平日：5時40分～21時49分 休日：6時25分～21時49分	平日：28便 休日：20便	・三宮～北条間：1,470円
津山エクスプレス 京都号	休止			
八千代～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	7時20分～16時29分	4便	・初乗り：170円 ・八千代小学校前～アスティアかさい・ イオンモール加西北条間：660円
姫路～北条線 (山田経由)	毎日運行	平日：5時27分～23時30分 休日：5時35分～23時31分	平日：28便 休日：25便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～北条営業所間：890円
姫路～北条線 (大貫経由)	毎日運行	平日：6時41分～20時45分 休日：6時49分～19時17分	平日：13便 休日：9便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～北条営業所間：890円
社～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	冬期：7時16分～17時17分 夏期：7時16分～18時29分	冬期：4便 夏期：5便	・初乗り：170円 ・アスティアかさい～ 嬉野台生涯教育センター間：840円
姫路～社線	毎日運行	平日：6時10分～22時12分 休日：6時40分～22時08分	平日：20便 休日：20便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～社営業所間：1,190円
宝殿～北条線	毎日運行	平日：6時05分～19時51分 休日：6時50分～17時17分	平日：11便 休日：6便	・初乗り：170円 ・宝殿駅北口～北条営業所間：870円
姫路～古法華線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	8時30分～18時09分	4便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～古法華公園間：680円

※1) 2022 (R4) 年4月現在

※2) 津山エクスプレス京都号は2020 (R2) 年10月1日 (木) より休止

② 路線バスの変遷

- ・加西市内を運行する路線バスとしては、近年においては八千代～北条線や姫路～北条線の減便、市外の路線短縮などが進んでいます。

＜ 路線バスの変遷（2022 [R4] 年4月末時点） ＞

年次	月	概要
2000 (H12) 年	5月	路線バスの廃止 (概ね西在田・泉・日吉・宇仁地区の路線)
2002 (H14) 年	11月	姫路駅前～庄村～北条営業所線の休止 (福居地区)
2005 (H17) 年	4月	北条営業所～中野中学校前～電鉄小野駅線の休止
2008 (H20) 年	4月	路線バスダイヤ改正 ➢ 北条営業所の移転に伴い、ダイヤ改正
2020 (R2) 年	4月	路線バス路線・ダイヤ改正 ➢ 高砂～北条線において、丸山バイパス開通に伴い、「丸山バイパスバス停」を新設し、合わせてルートも変更
2021 (R3) 年	4月	「パナソニック加西工場バス停」から「とこなべ工業団地バス停」に名称変更
2021 (R3) 年	10月	路線バス再編 ➢ 高砂～北条線において、出発・到着バス停が「山陽高砂駅バス停」から「宝殿駅北口バス停」に変更になり、路線名称も「宝殿～北条線」に変更
2022 (R4) 年	4月	路線バス再編 ➢ 大和～北条線において、出発・到着バス停が「大和バス停」から「八千代小学校前バス停」に変更になり、路線名称も「八千代～北条線」に変更

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になります。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	⑪ 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	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。 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。

＜ 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



	通常の支援内容
路線バス・コミュニティバス等の運行 【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）】	対象系統 【地域間幹線系統】 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 【地域内フィーダー系統】 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 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助（補助率：1/2）

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	・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	・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 かさい線）、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 外食等のゆ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、飲食等のゆ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

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]

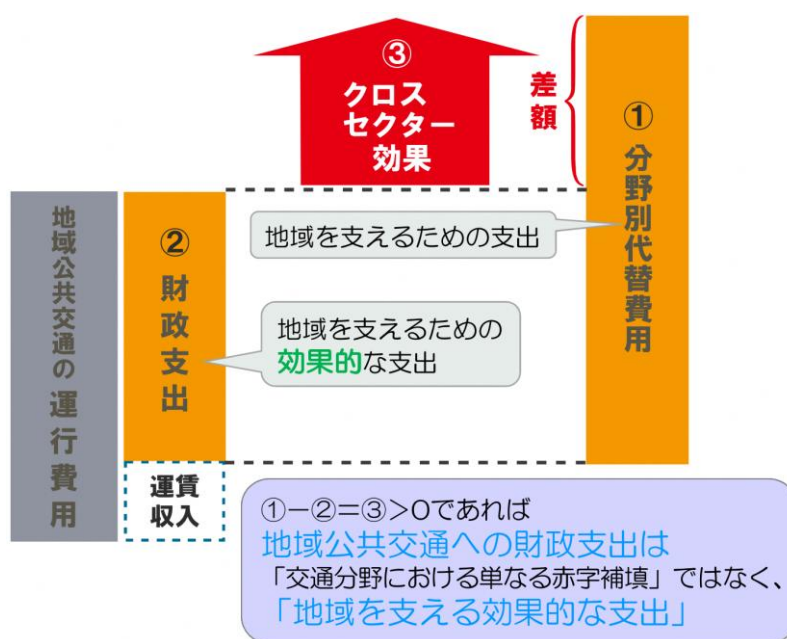
※) 各目標の現状値の出典や算出方法については、巻末資料に整理しています

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

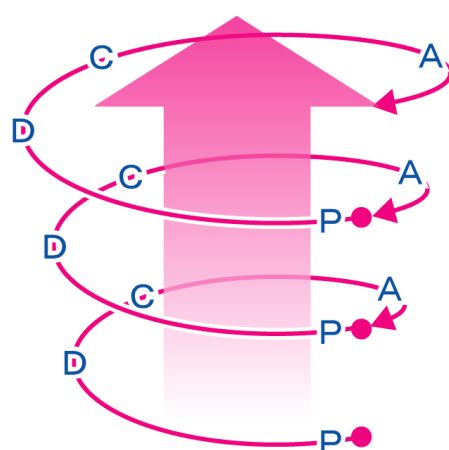
(2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

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に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必要があります。

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(令和 8 年 6 月改訂)

発行 兵庫県加西市

編集 加西市役所 政策部 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/>

