

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 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 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 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
地域公共交通計画での記載箇所（頁）	
第4章「施策5 利用しやすい公共交通の確保・維持」表 本市における公共交通の位置付け・役割（P75）	
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、本市における公共交通の必要性（P59）	
・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】①公共交通サービスを確保・維持するための行政支援（P75）	
・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）	

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阪神―津山間を結んでいる。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**

コミュニティバスを維持するためには必要最低限の補助が必要であり、コミュニティバス維持に係る利用者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 3,000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以下に定める。

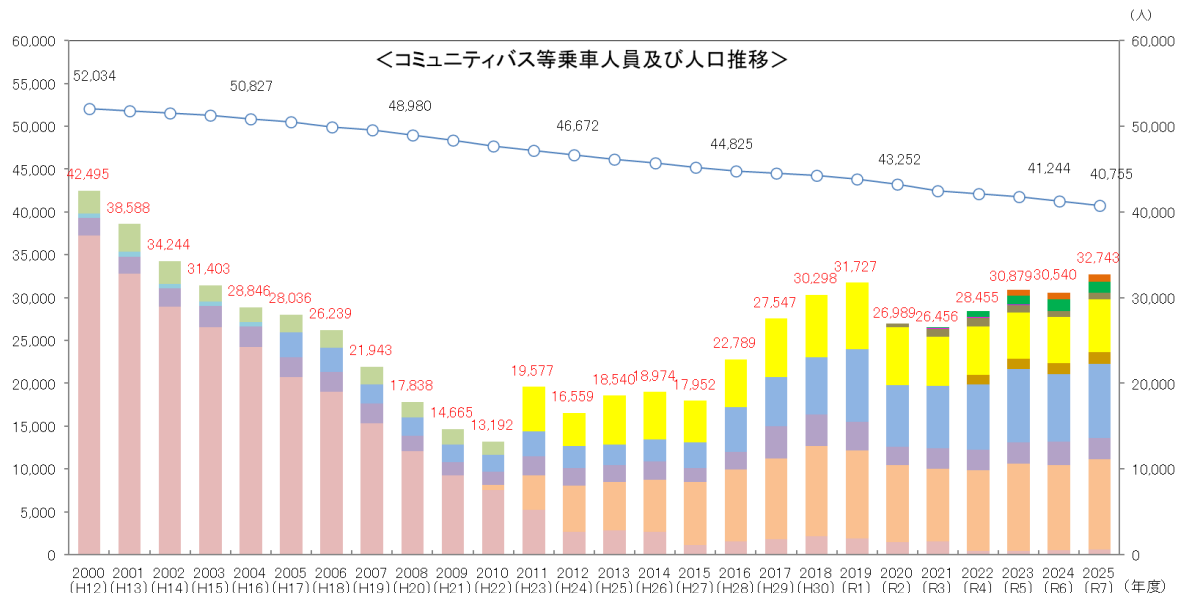
路線番号	路線	（実績） 2024.10～ 2025.9		（目標） 2026.10～ 2027.9
路線（1）（2）	ねっぴ～号市街地線①②	10,539人	⇒	10,700人
路線（3）	ねっぴ～号国正線	2,618人	⇒	2,800人
路線（4）（5）（6）	ねっぴ～号九会線①②③	3,359人	⇒	3,500人
	合 計	16,516人	⇒	17,000人

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。

また、各路線の利用者1人当たりの行政補助額は、3,000円/年を基準とする。

【参考資料】

コミュニティバス等の乗車人員及び人口推移



(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

- ・ なっぴ〜号の時刻表及びルートの再編（市・協議会・運行事業者）
- ・ なっぴ〜号の通勤・通学定期券の発行（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

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

- ・ 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

【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

【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】

※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

【地域内フィーダー系統のみ】

表5を添付

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【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

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【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】

（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

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】

※該当なし

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】

※該当なし

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】

（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

- ・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） はッピ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）	はッピ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）
・令和6年1月25日（第52回）	地域公共交通確保維持改善事業評価について
・令和6年3月19日（第53回）	地域主体型交通導入・運営の手引きについて
・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）
・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）	地域公共交通確保維持改善事業評価について
・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）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。また、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）
- ・ 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）
- ・ 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）
- ・ 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。

表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名	年度
兵庫県	加西市	加西市公共交通活性化協議会	令和 9 年度

	人 口
人口集中地区以外（人）	33,600 人
交通不便地域等（人）	人

交通不便地域等の内訳

人口（人）	対象地区	根拠法

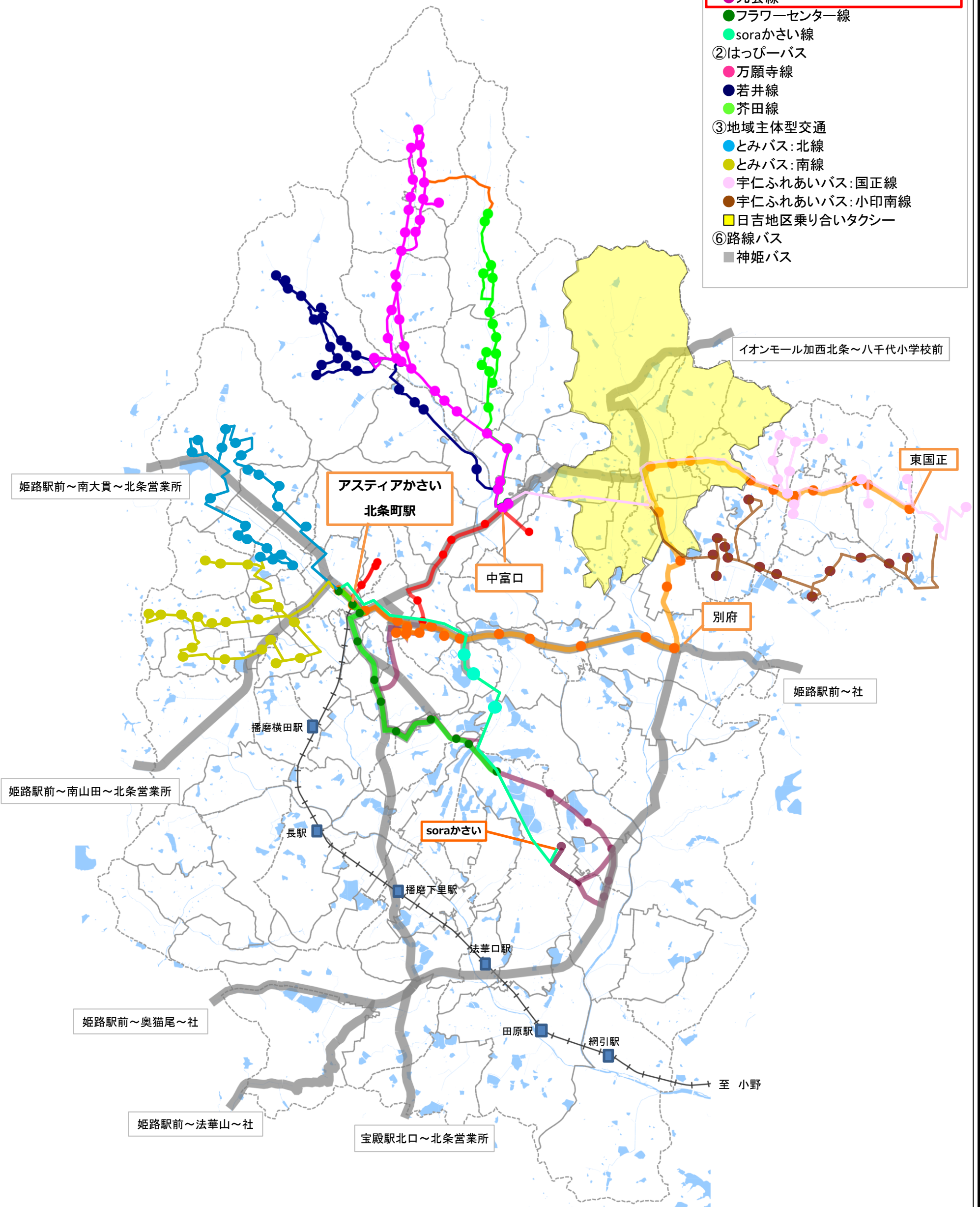
地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度

加西市交通網図

申請対象路線

- ①コミバスねっぴ〜号(運行:神姫バス)
 - 市街地線
 - 国正線
 - 九会線
 - フラワーセンター線
 - soraかさい線
- ②はッピーバス
 - 万願寺線
 - 若井線
 - 芥田線
- ③地域主体型交通
 - とみバス:北線
 - とみバス:南線
 - 宇仁ふれあいバス:国正線
 - 宇仁ふれあいバス:小印南線
 - 日吉地区乗り合いタクシー
- ⑥路線バス
 - 神姫バス





加西市 地域公共交通計画



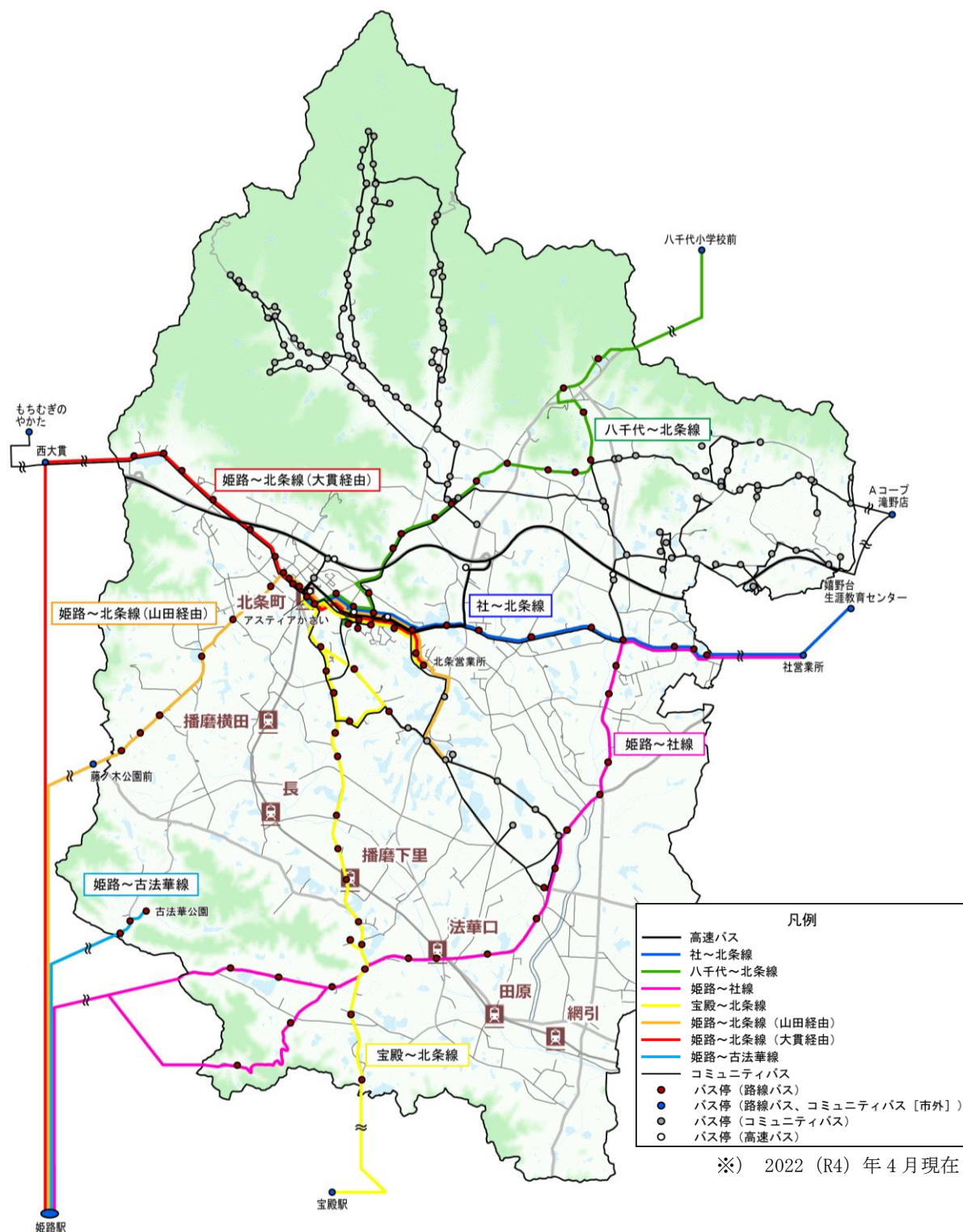
令和5年3月
(令和8年3月改訂)
— 加西市 —

(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） ＞

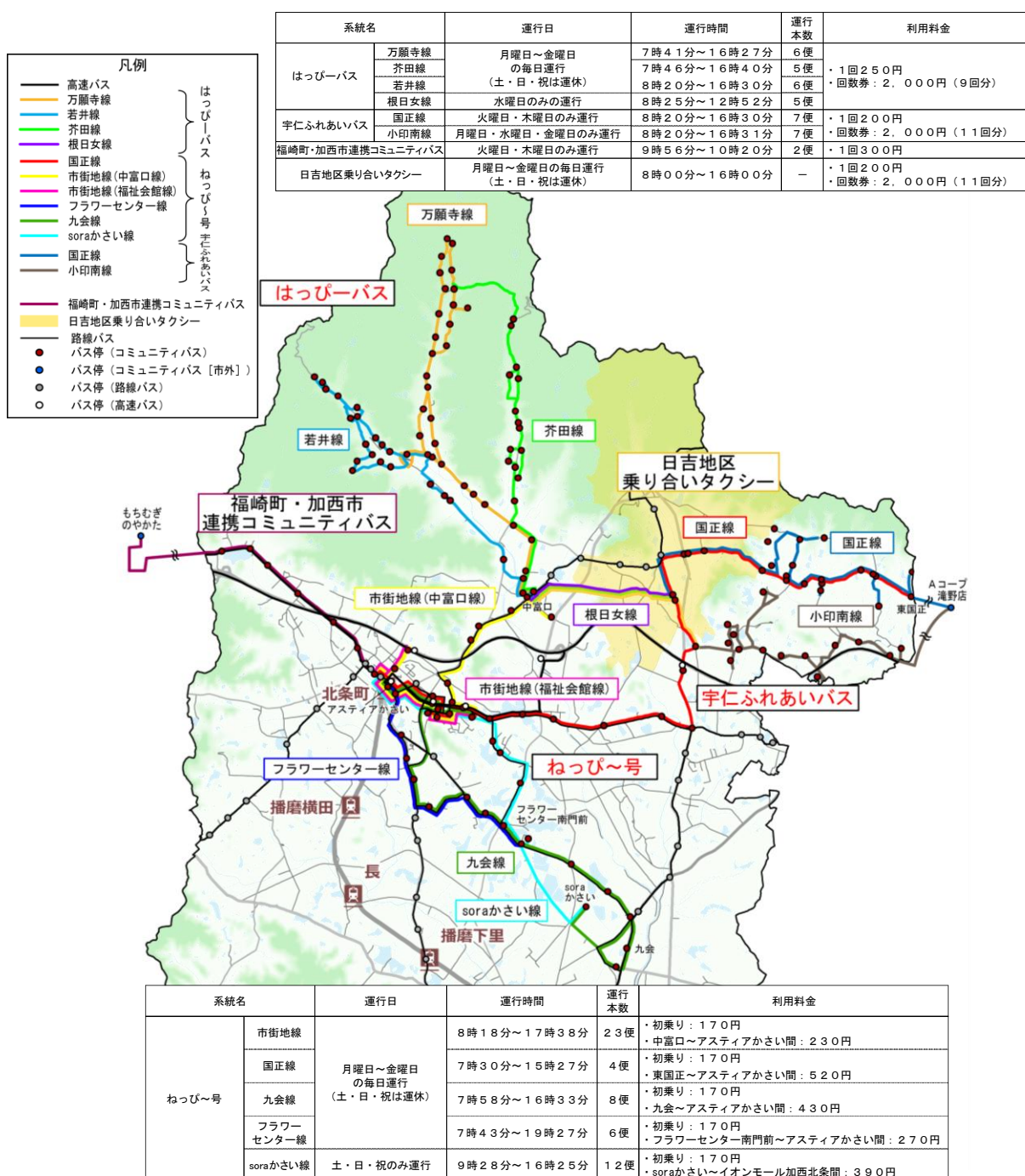
年次	月	概要
2000 (H12) 年	5月	路線バスの廃止 (概ね西在田・泉・日吉・宇仁地区の路線)
2002 (H14) 年	11月	姫路駅前～庄村～北条営業所線の休止 (福居地区)
2005 (H17) 年	4月	北条営業所～中野中学校前～電鉄小野駅線の休止
2008 (H20) 年	4月	路線バスダイヤ改正 ➢ 北条営業所の移転に伴い、ダイヤ改正
2020 (R2) 年	4月	路線バス路線・ダイヤ改正 ➢ 高砂～北条線において、丸山バイパス開通に伴い、「丸山バイパスバス停」を新設し、合わせてルートも変更
2021 (R3) 年	4月	「パナソニック加西工場バス停」から「とこなべ工業団地バス停」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

(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、福岡町・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

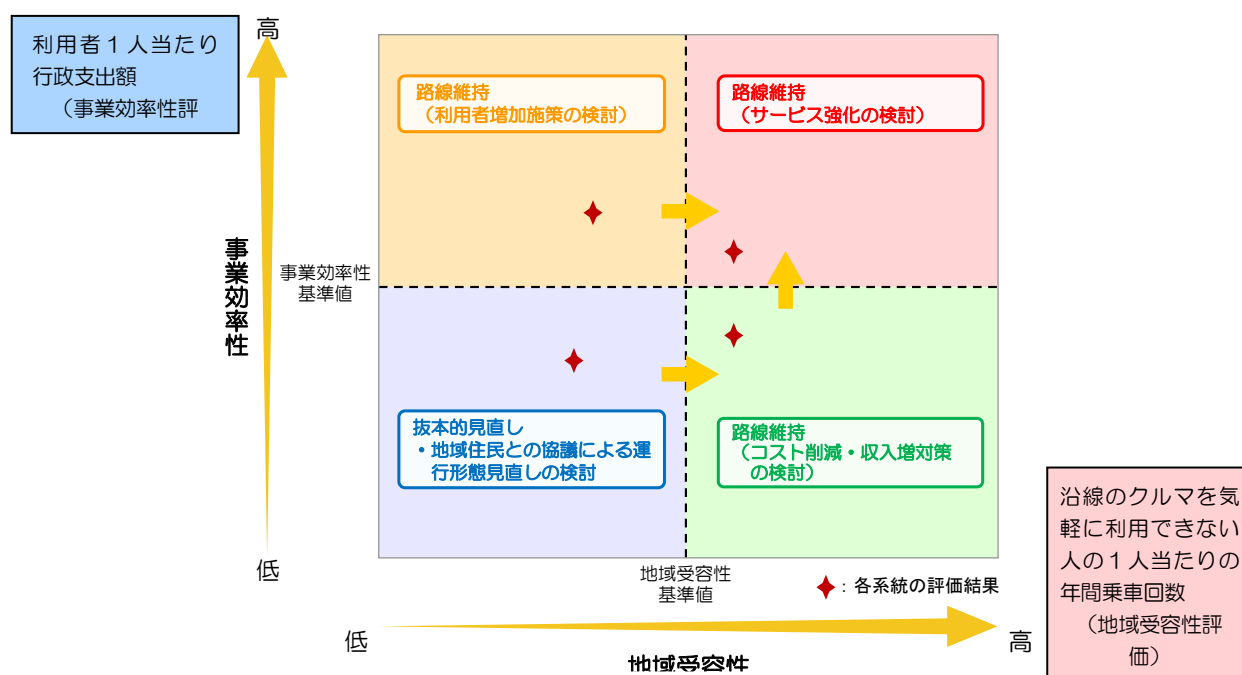
③ 公共交通事業の評価のしくみ

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※2の1人当たりの年間乗車回数
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 5 km) 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

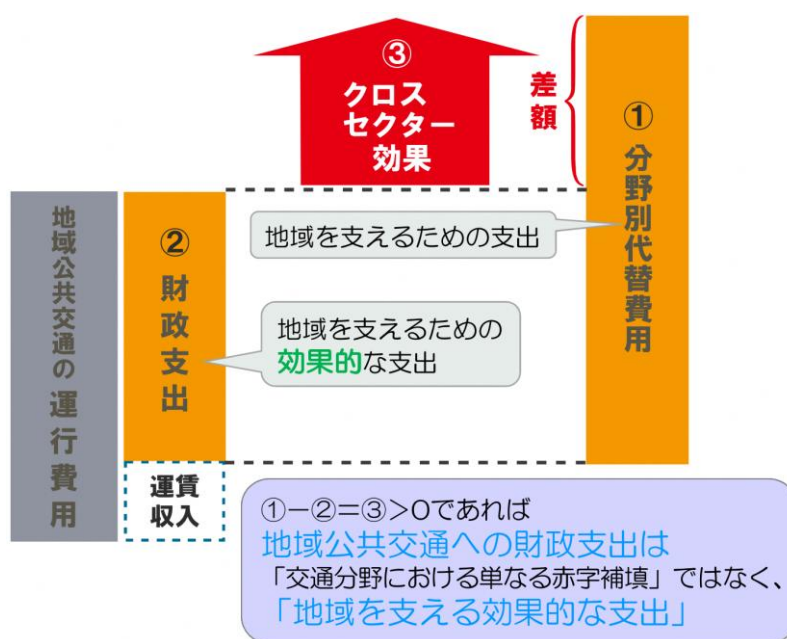
※4) 地域受容性評価の基準値は、クルマを気軽に利用できない人に、年間 1 往復はバスを利用していただくという考え方のもと、基準値を 2 回/人と設定。今後の沿線地域の状況変化に対応して、適宜見直しを実施

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

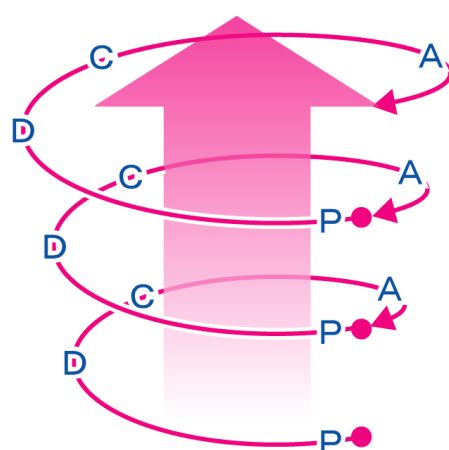
(2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

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/>

