



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)
—— 加西市 ——

目次

	頁
第1章 本計画の概要	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の区域	4
1.4 計画の期間	4
1.5 計画の構成	4
第2章 加西市の概況と公共交通の現状	5
2.1 加西市の概況	5
(1) 位置・地勢	5
(2) 人口	6
(3) 観光	9
2.2 加西市における交通の現状	11
(1) 公共交通網	11
(2) 鉄道の現状	12
(3) 路線バスの現状	19
(4) コミュニティバス等の現状	25
(5) 鉄道・バスによるカバー状況	32
(6) 鉄道・バスに対する行政支援	34
(7) 高齢者・障がい者の移送サービス事業の状況	35
(8) 道路交通の現状	36
(9) 加西市における人の動き	37
(10) クルマを気軽に利用できない人の移動特性	42
(11) 高齢者の移動特性	46
第3章 計画の方向性	47
3.1 計画の方向性の考え方	47
(1) 計画の方向性とは	47
(2) 加西市がめざす将来像（上位計画）	48
(3) 加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針	50
(4) 加西市の公共交通をとりまく課題	51
3.2 公共交通のめざす姿（基本理念及びめざすべき公共交通サービス）	52
(1) 基本理念	52
(2) 自動車交通と公共交通の役割分担	53
(3) めざすべき公共交通サービス	55
3.3 基本方針	60
3.4 施策体系	61

第4章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業 62

■ 施策・事業の推進にあたっての考え方	62
-------------------------------	----

■ 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業一覧	63
----------------------------------	----

基本方針Ⅰ：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

施策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	64
---	----

施策2 中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備	67
-----------------------------------	----

施策3 中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備	70
-------------------------------------	----

施策4 市外との連携を強化する公共交通の整備	72
----------------------------------	----

施策5 利用しやすい公共交通網の確保・維持	74
---------------------------------	----

基本方針Ⅱ：利便性の高い公共交通結節点の整備

施策6 乗換環境の向上による結節機能の強化	76
---------------------------------	----

施策7 分かりやすい運行情報の提供	78
-----------------------------	----

基本方針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

施策8 利用しやすい料金体系の構築	82
-----------------------------	----

施策9 積極的な公共交通情報の発信	83
-----------------------------	----

施策10 利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成	85
--	----

施策11 公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進	88
------------------------------------	----

基本方針Ⅳ：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

施策12 市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供	93
--	----

施策13 市内の回遊を促進するPR等の実施	95
---------------------------------	----

第5章 計画の実現に向けて 98

5.1 公共交通を支える三者の連携	98
-----------------------------	----

5.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	99
--------------------------------------	----

5.3 財源確保と市民理解の醸成	99
----------------------------	----

5.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し	100
---------------------------------	-----

(1) 計画達成状況の評価	100
-------------------------	-----

(2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善	105
-----------------------------------	-----

(3) 社会情勢・技術の変化に対応した計画の見直し	105
-------------------------------------	-----

■資料編

資料1 数値目標の現状値の出典・算出方法	106
--------------------------------	-----

資料2 加西市公共交通活性化協議会 委員名簿	113
----------------------------------	-----

資料3 加西市地域公共交通計画 策定の経緯	114
---------------------------------	-----

資料4 用語集	115
-------------------	-----

第1章

本計画の概要

1.1 計画策定の目的

加西市では、高齢者等の通院や買物、市内外への通勤・通学など日常生活の移動手段として、鉄道や路線バス、コミュニティバス、地域主体型交通、タクシー等の公共交通が重要な役割を担っています。

しかし、加西市では、大半の人がクルマで移動しており、クルマに依存されている人が多い交通体系になっています。このような状況が続けば、公共交通の収益の更なる悪化により、公共交通サービスが低下し、クルマを気軽に利用できない人の移動がさらに困難になることや、中心市街地の活力低下、地球温暖化などの環境問題、高齢者を中心とした交通事故の増大など、さまざまな問題をひき起こすことが考えられます。

こうした背景がある中で、2014（H26）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、2018（H30）年3月には本計画の前身となる「加西市地域公共交通網形成計画」を策定し、地域主体型交通の導入や北条鉄道の法華口駅行き違い交差設備の整備、コミュニティバスの再編など様々な取組を進めてきました。その後、2020（R2）年6月に公布された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に基づき、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」と名称変更され、鉄道や路線バスなどの公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画の策定が努力義務化されました。この国の動向の変化に加え、「加西市地域公共交通網形成計画」の改訂時期とも重なったこともあり、この度「加西市地域公共交通計画」を策定するに至りました。

本計画は、上記の加西市が抱える現状や国の動向などを背景として、これまでと同様にクルマを問題なく気軽に利用できる人にはクルマを使っただきながら、自動車運転免許証を持っていない人や運転することに不安があるもののやむを得ずクルマを利用されている人にとって使いやすい公共交通を整備し、その公共交通を維持し続けていくことで、市民の皆様が住みやすく外出しやすいまちをめざしていくことを目的として策定しました。

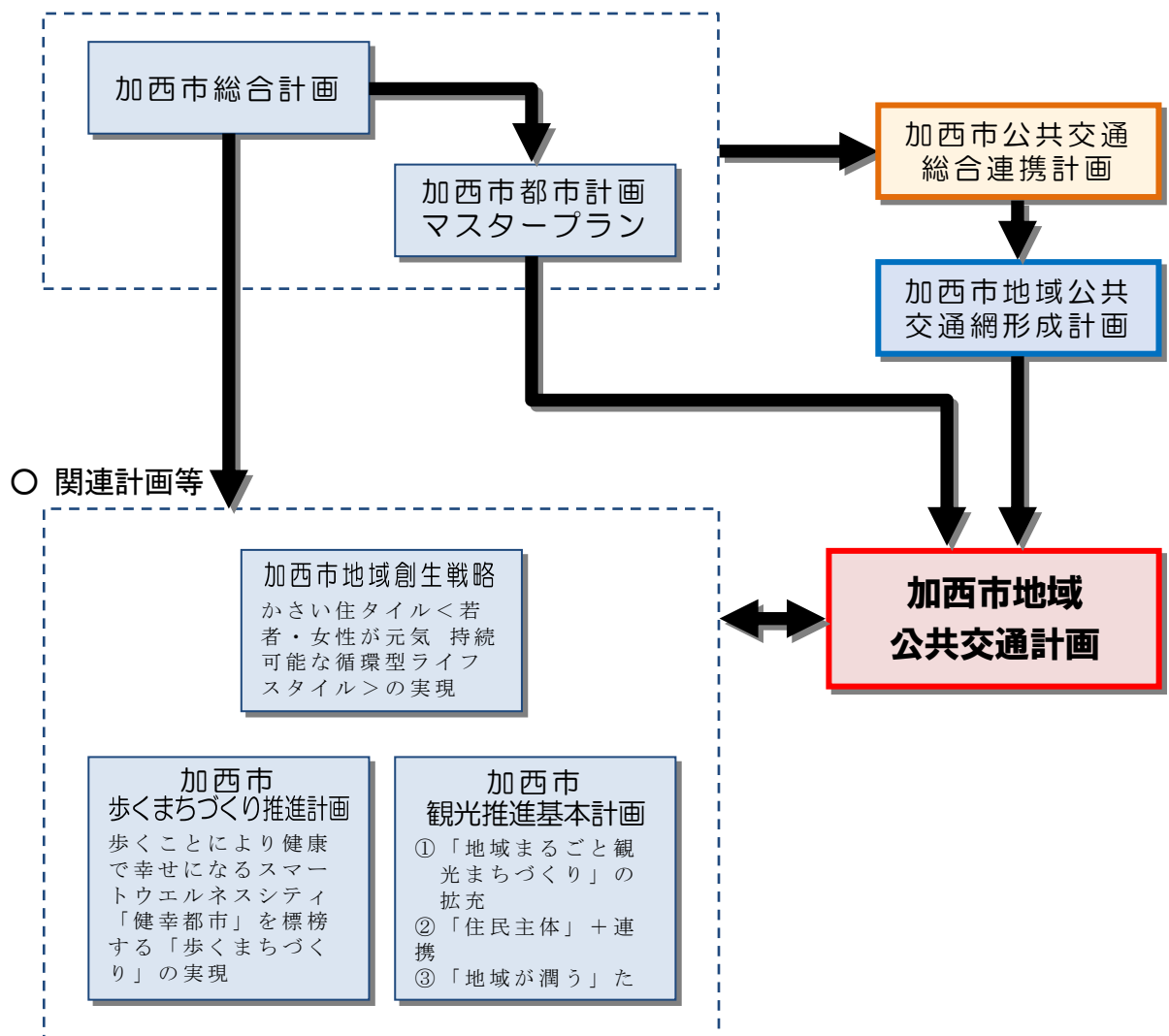
1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「第6次加西市総合計画」及び「加西市都市計画マスタープラン」で示しているまちづくりの全市的指針及び将来都市構造の内容と整合を図るとともに、「第2期加西市地域創生戦略」や「加西市歩くまちづくり推進計画」、「第3次加西市観光推進基本計画」などの関連計画との整合を図りながら、公共交通のめざす姿に向けた施策・事業を示すものです。

なお、本計画は2009（H21）年3月に策定され、2014（H26）年3月に改定されている「加西市公共交通総合連携計画」（以下、「連携計画」と示す）のフォローアップ計画として位置付けられます。また、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づいて策定するものであり、加西市において地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとしての位置付けとなります。

< 計画の位置付けのイメージ >

○ 上位計画



＜ 公共交通計画策定及び協議会等交通政策の変遷 ＞

年次	月	概要
1997 (H9) 年	4 月	「加西市コミュニティバス」(現 ねっぴ〜号) の運行開始
2007 (H19) 年	5 月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の制定
2008 (H20) 年	5 月	加西市公共交通活性化協議会設立
2009 (H21) 年	3 月	加西市公共交通総合連携計画の策定
2013 (H25) 年	4 月	はっぴーバスの本格運行開始
2014 (H26) 年	3 月	加西市公共交通総合連携計画(改正版)の策定
2014 (H26) 年	5 月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定)
2016 (H28) 年	3 月	「地域主体型交通導入の手引き」の策定
2016 (H28) 年	7 月	加西市公共交通活性化協議会が「国土交通大臣賞」を受賞
2018 (H30) 年	3 月	加西市地域公共交通網形成計画の策定
2020 (R2) 年	6 月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」と改称され、地方公共団体による計画作成が努力義務化)
2020 (R2) 年	9 月	法華口駅行き違い交差設備完成(5 往復増便)
2021 (R3) 年	1 月	市内初の地域主体型交通(宇仁ふれあいバス)の本格運行開始
2022 (R4) 年	5 月	地域主体型交通(日吉地区乗り合いタクシー)の本格運行開始
2023 (R5) 年	3 月	加西市地域公共交通計画の策定

1.3 計画の区域

本計画の区域は、加西市内全域（150.22km²）とします。

1.4 計画の期間

2023（R5）年度から2027（R9）年度までの5年間

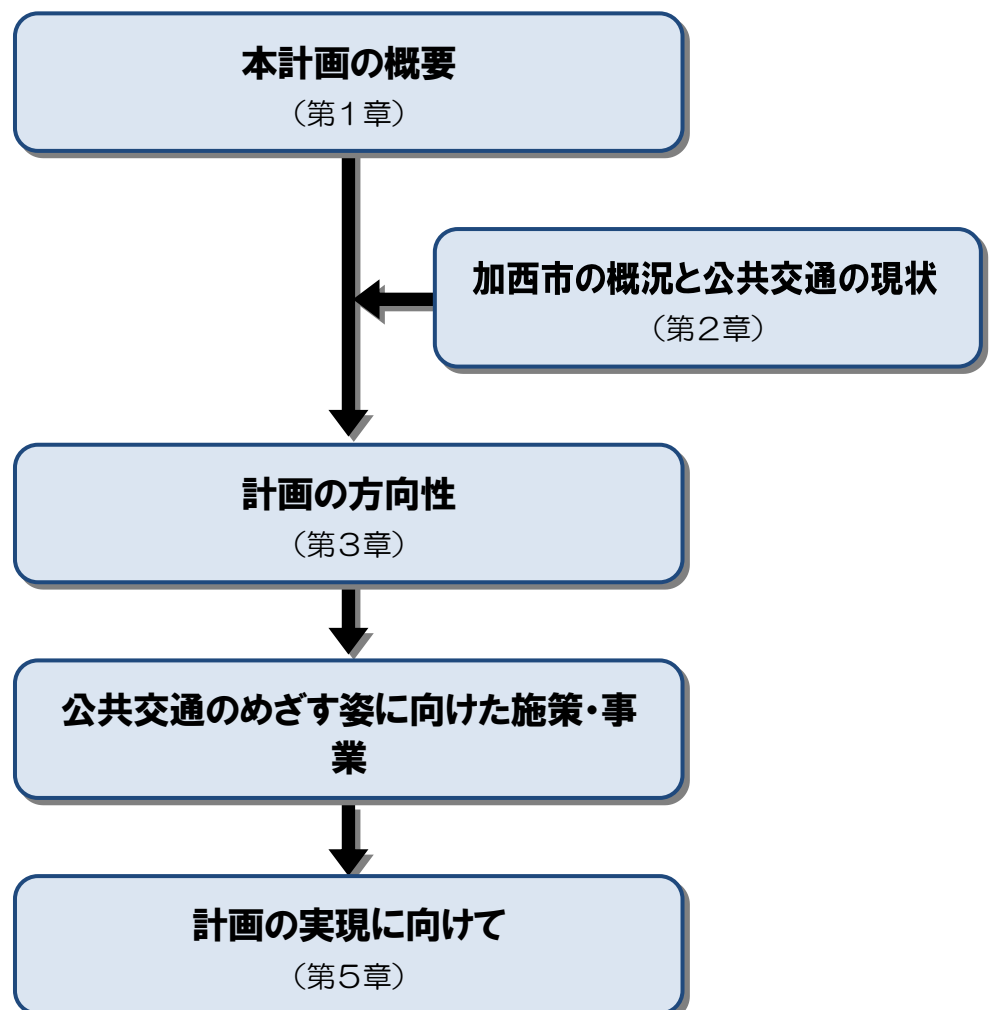
1.5 計画の構成

加西市の概況と公共交通をとりまく現状を把握したうえで、抽出された課題から本計画の方向性（めざす将来像）を示します。

また、この方向性を受けた目標を達成するための施策・事業をとりまとめています。

なお、本計画の実現には様々な分野との連携や市民・事業者・行政の連携・協働が必要であるため、これらも考慮した内容としております。

< 計画の構成 >



第2章

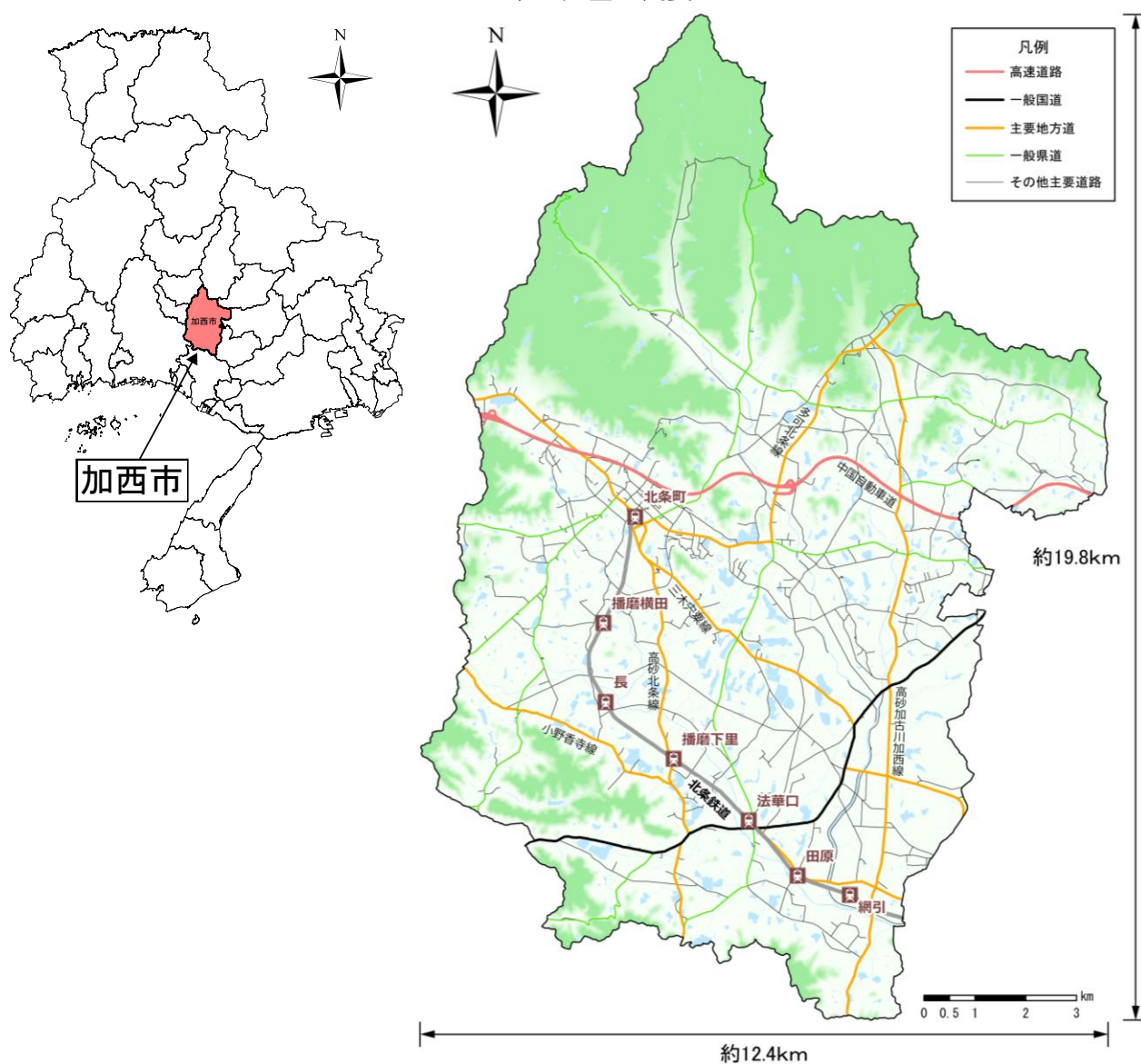
加西市の概況と公共交通の現状

2.1 加西市の概況

(1) 位置・地勢

- ・加西市は兵庫県の南部、播州平野のほぼ中央に位置しており、東は小野市及び加東市に、西は姫路市及び福崎町に、南は加古川市に、そして北は西脇市、多可町及び市川町にそれぞれ隣接しています。
- ・市の中心部を流れる万願寺川の東側には広大な青野ヶ原台地が、西側には鶉野台地が広がり、播磨内陸地域最大の平坦地を形成しています。特に、この一帯は、ため池が数多く点在し、県下でも有数の密集地帯となっています。
- ・瀬戸内式気候に属しており、冬季の降水量が少なく温暖で暮らしやすい地域となっています。
- ・市域としては東西約 12.4km、南北約 19.8km、総面積は 150.22km²となっています。

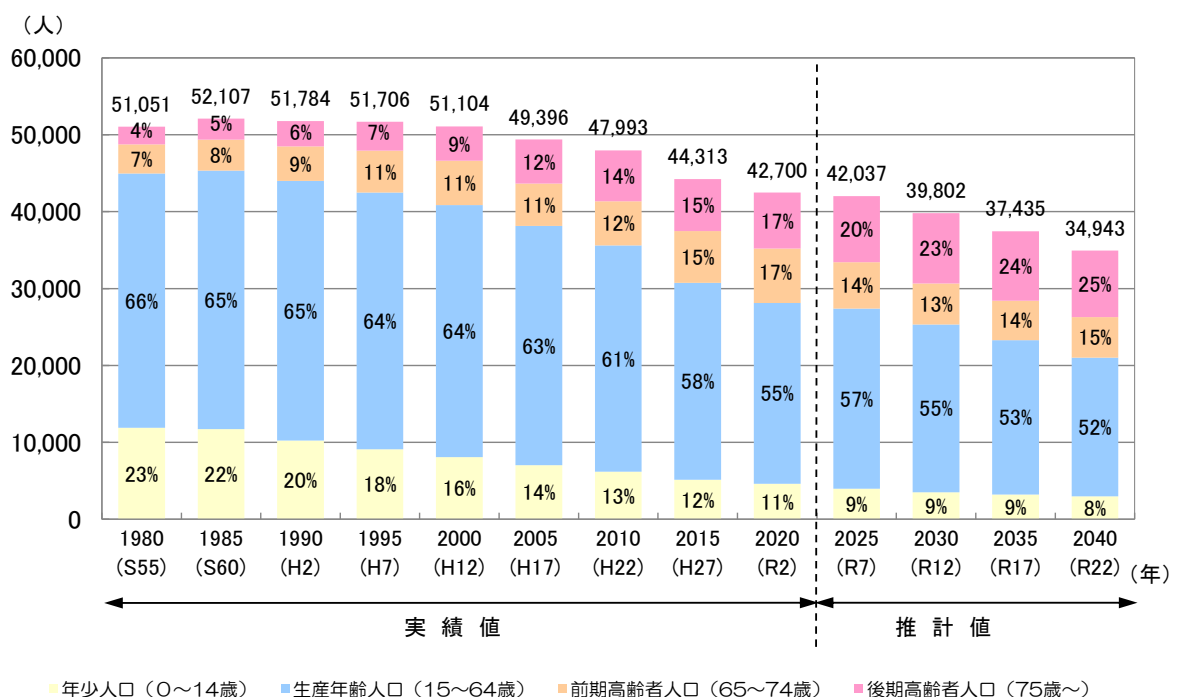
< 加西市の位置と概要 >



(2) 人口

- ・加西市の人口は、2020（R2）年国勢調査結果で、約43,000人です。
- ・1985（S60）年以降、減少傾向にあり、2040年には、約35,000人まで減少すると国では推計されていますが、この人口減少に歯止めをかけていく必要があります。
- ・2020（R2）年の65歳以上の人口は34%（約14,500人）を占め、高齢化が進んでいます。
- ・今後の少子高齢化傾向に伴い、65歳までの人口割合は減少していきませんが、2040年には、65歳以上の人口が40%（約14,000人）を占め、約3人に1人が65歳以上になると推計されています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞



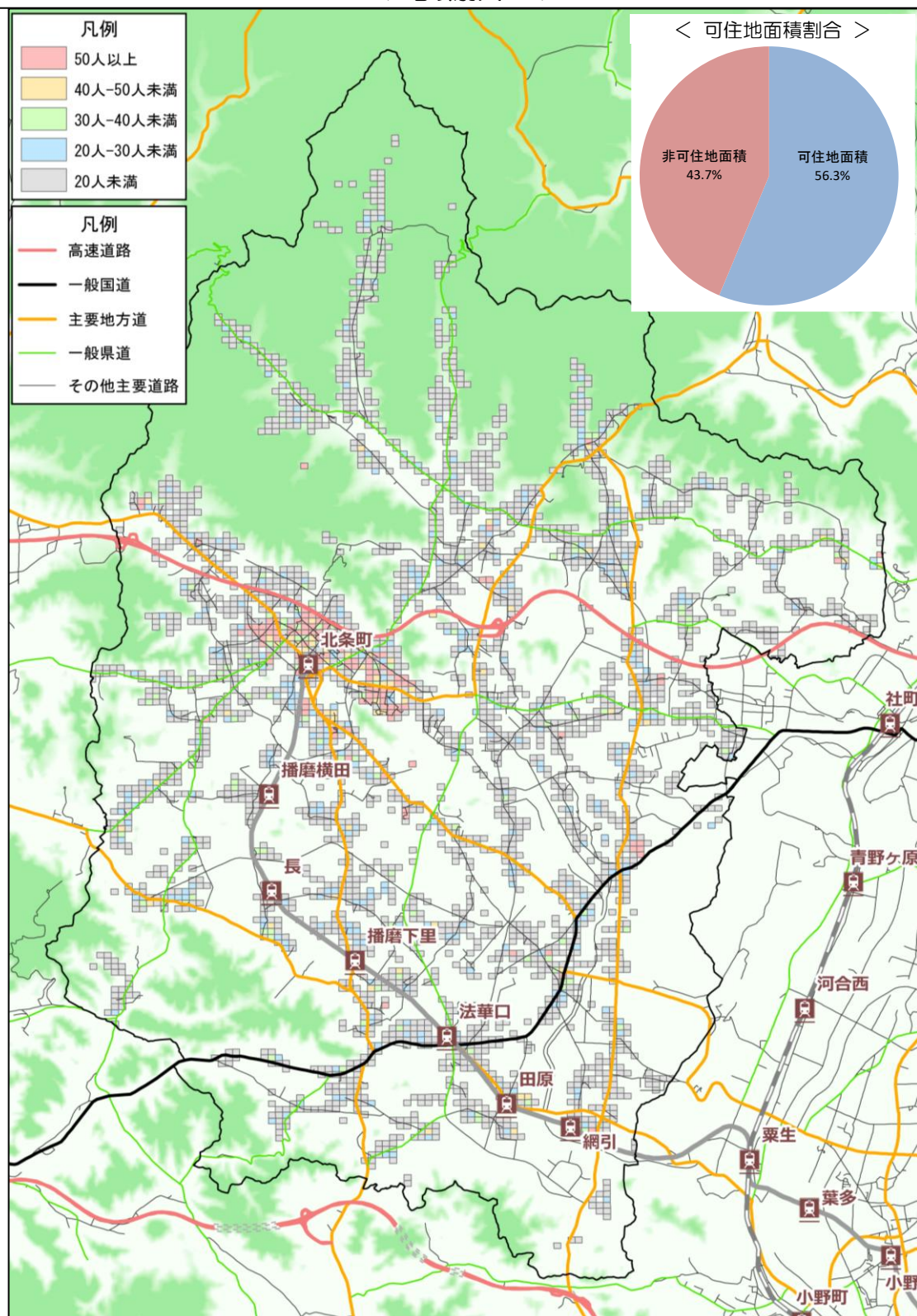
※) 年齢不詳人口は除く

出典) 2020（R2）年以前：国勢調査

2025（R7）年以降：「日本の地域別将来推計人口」2018〔H30〕年3月推計

国立社会保障・人口問題研究所

- ・加西市の可住地面積^{※1}は市全体の56.3%となっています。
- ・加西市の人口分布状況は、北条地区周辺に人口が集中している一方で、20人未満（メッシュ^{※2}当たり）の低密な地域が市全域に広がっています。



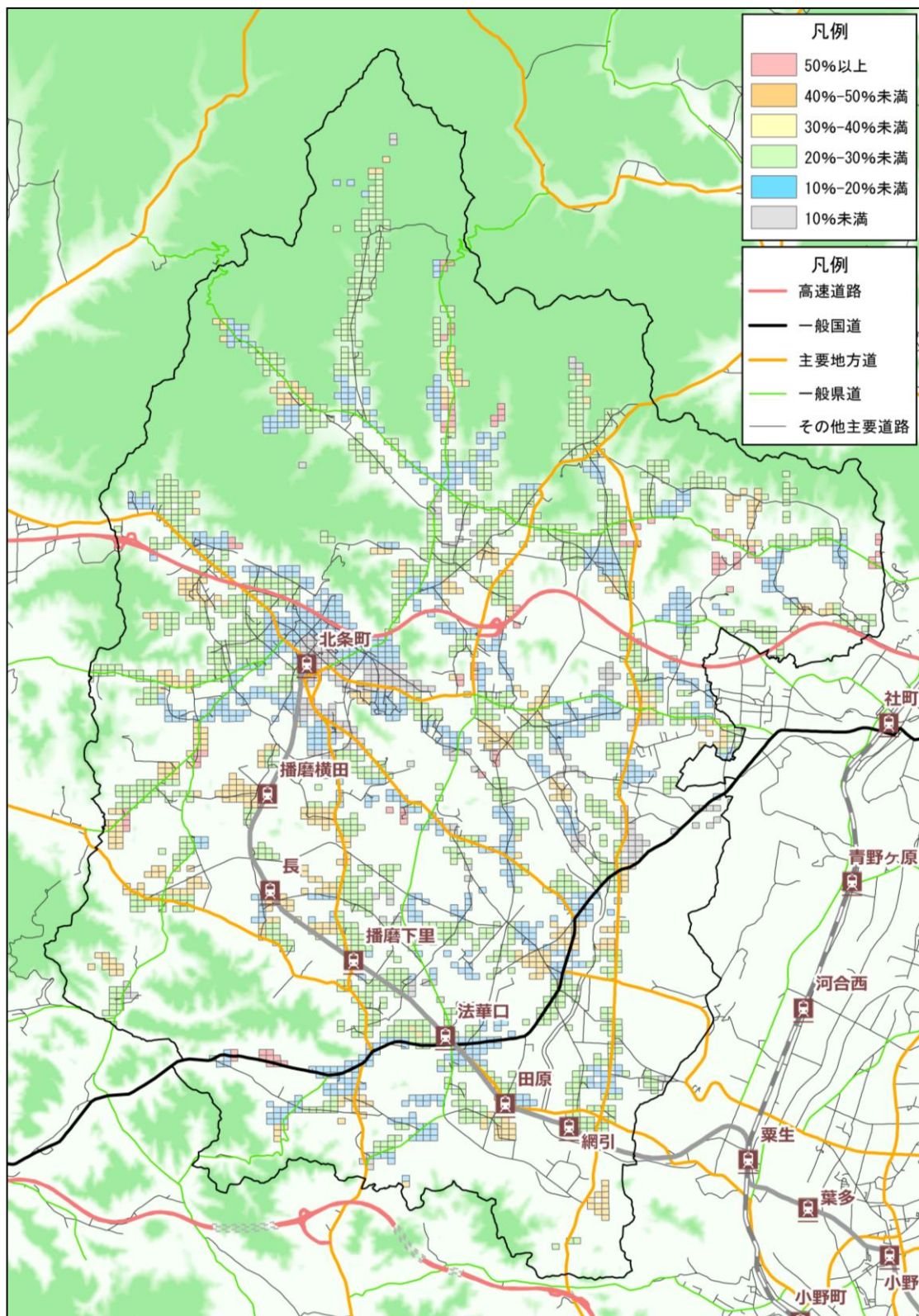
※1) 可住地面積は、2019 (R1) 年 10 月 1 日現在
総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫県市区町別主要統計指標 (2021 [R3] 年)

※2) メッシュは 1 辺約 100m

出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計

- ・高齢化率は、北条地区以外で高くなっており、50%以上となっている地域も点在しています。

＜ 地域別高齢化率 ＞



※) メッシュは1辺約100m

出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計

(3) 観光

① 観光施設の立地状況

- ・加西市には法華山一乗寺や玉丘古墳など、歴史的にも重要な史跡が数多くあります。
- ・2022（R4）年には、加西市の主要な歴史遺産、観光資源である鵜野飛行場跡に地域活性化拠点施設となる「sora かさい」を整備しました。
- ・これらの観光施設以外にも、加西市では「気球の飛ぶまち加西」と銘打ち、気球によるイベントの開催や気球の搭乗体験などによる取組により、観光面での交流人口増加に努めています。

< 観光施設の立地状況 >



< 気球が飛ぶ様子 >

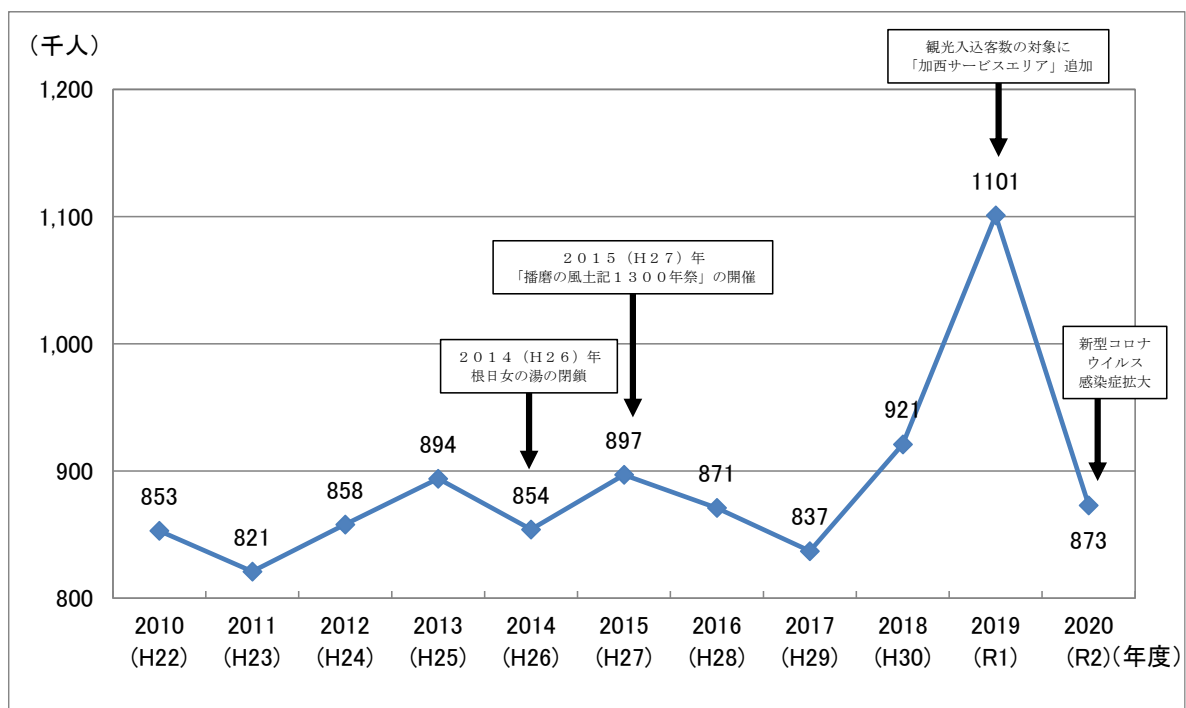


出典) 加西市所管データ

② 観光入込客数の推移

- 加西市の観光入込客数は、2010（H22）年度より増加傾向にありますが、2014（H26）年度には根日女の湯の閉鎖に伴い減少しています。
- 2015（H27）年度には「播磨の風土記 1300 年祭」の開催により、観光入込客数が増加しています。
- 2018（H30）年度以降は 2019（R1）年度から「加西サービスエリア」が入込客数の対象になったことも要因としてあるものの、観光入込客数は増加傾向にあります。
- 2020（R2）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、観光入込客数は減少しています。

< 観光入込客数の推移 >



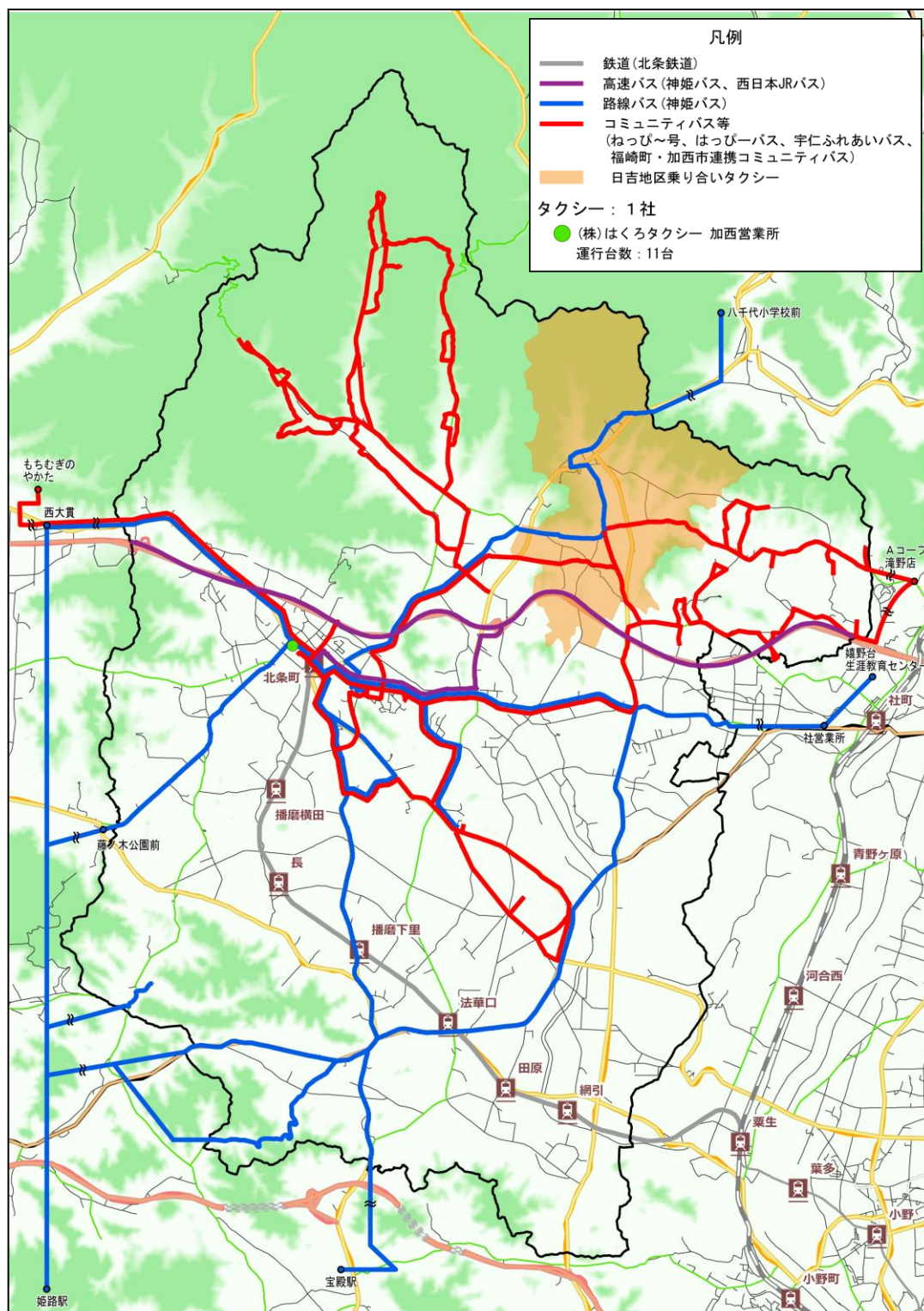
出典) 兵庫県観光客動態調査

2.2 加西市における交通の現状

(1) 公共交通網

- ・加西市では、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス等、タクシーの公共交通が運行しています。鉄道・バス路線が北条地区を中心として放射状に広がっており、鉄道・バスが運行されていないエリアや時間帯など、鉄道・バスではカバーできない需要に対しては、タクシーが市民の移動手段として、公共交通の役割を担っています。

< 公共交通網 >



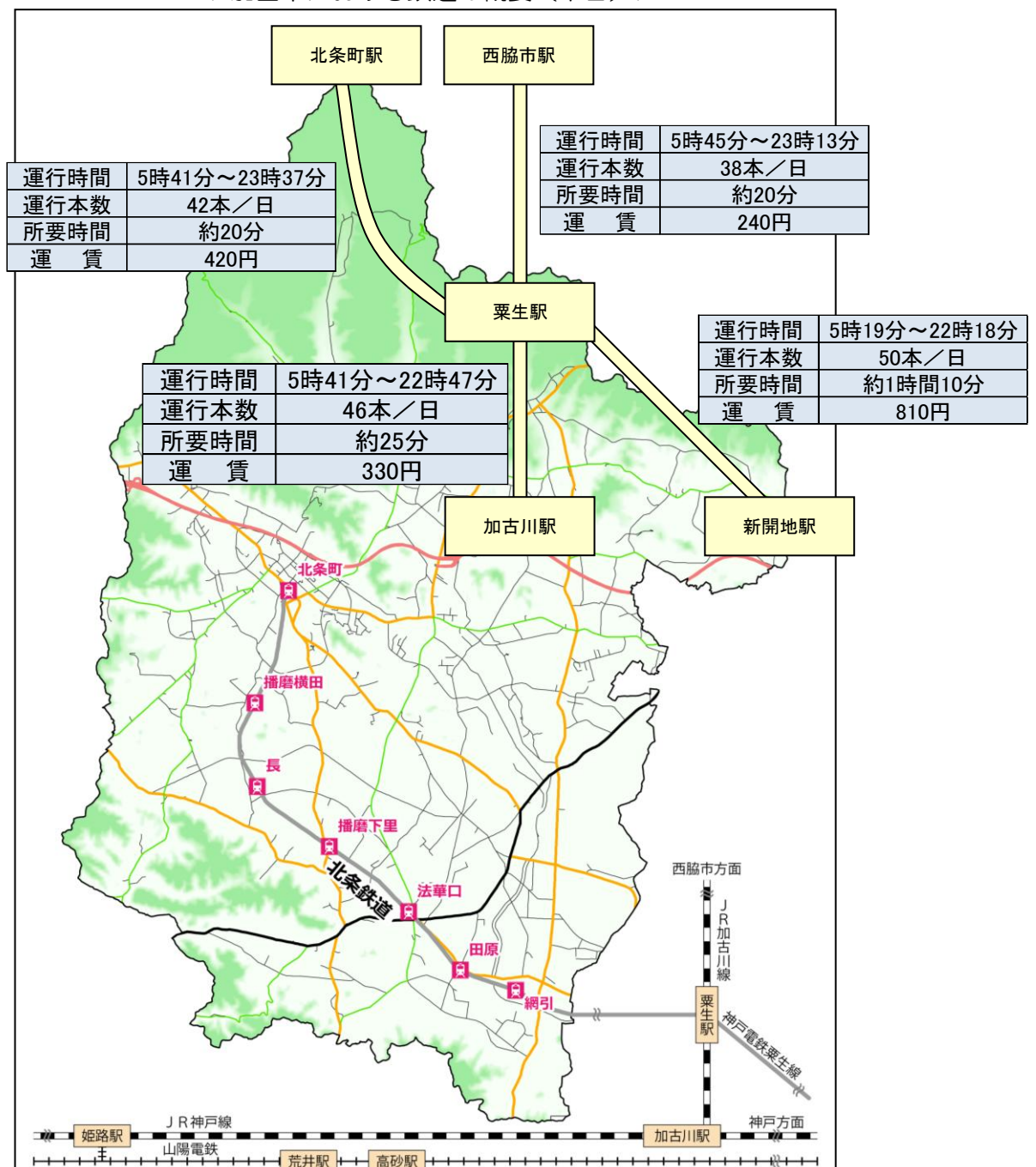
※) 2022 (R4) 年 4 月現在

(2) 鉄道の現状

① 加西市における鉄道の概要

- ・加西市の鉄道は、北条地区から南東に北条鉄道が走っており、隣市にある栗生駅でＪＲ加古川線、神戸電鉄栗生線に乗り継いで、西脇方面や加古川方面、新開地方面などへ行くことができます。
- ・北条鉄道は、５時４１分から２３時３７分にかけて概ね１時間に１往復の頻度で運行しています。また、北条鉄道の始発から終発の全てにおいて、栗生駅でＪＲ加古川線と神戸電鉄栗生線と接続しております。また、ＪＲ加古川線や神戸電鉄栗生線においても北条鉄道と同等の運行本数であるため、ＪＲ加古川線や神戸電鉄栗生線の便と概ね接続できている状況です。

< 加西市における鉄道の概要（平日） >



※) 2022 (R4) 年 4 月現在

② 北条鉄道の変遷

- ・北条鉄道では法華口駅行き違い交差設備整備をはじめ、キハ40形気動車の運行など利用者数増加に向けて様々な事業・取組を進めています。

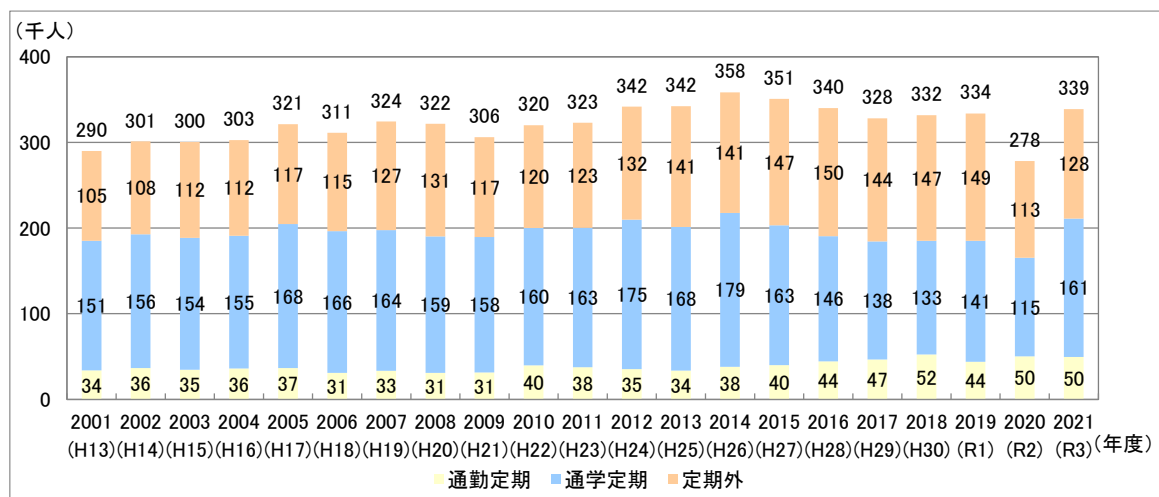
＜ 北条鉄道の変遷（2022〔R4〕年4月末時点） ＞

年次	月	概要
1985（S60）年	4月	北条鉄道株式会社営業開始（第3セクターとして開業）
2001（H13）年	9月	フラワー2000-2型車両運行開始
2001（H13）年	11月	北条町駅駅舎新築移転
2008（H20）年	12月	三木鉄道株式会社より車両1両購入
2012（H24）年	3月	フラワー2000-3号型車両新デザイン塗装にて運行開始
2012（H24）年	8月	播磨下里駅駐車場確保
2012（H24）年	12月	田原駅駐車場確保
2013（H25）年	2月	網引駅舎新築
2013（H25）年	9月	長駅・播磨横田駅トイレ新築
2014（H26）年	11月	播磨横田駅舎新築 播磨横田駅前無料駐車場完備
2015（H27）年	3月	播州鉄道北条支線開通100周年
2015（H27）年	4月	北条鉄道開業30周年
2016（H28）年	3月	播磨下里駅舎改築
2020（R2）年	9月	法華口駅行き違い交差設備完成（5往復増便）
2022（R4）年	3月	キハ40形気動車の運行開始

③ 鉄道乗車人員の推移

- 北条鉄道の乗車人員は、2014（H26）年度では、2001（H13）年度以降最高となる約36万人/年となりましたが、2021（R3）年度では少し減少して約34万人/年となっています。
- 2020（R2）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、鉄道乗車人員は大きく減少しましたが、2021（R3）年度では2019（R1）年度以前の鉄道乗車人員と同程度まで戻ってきています。
- 通勤定期利用や定期外利用は、一時的に2020（R2）年度の新型コロナウイルス感染症による影響を受けているものの、駅舎及び沿線施設の整備や各種イベントの実施などの利用促進等の効果により、増加傾向にあります。また、2022（R4）年度においては、キハ40形気動車の運行が開始されたこともあり、利用者数は過去最高を記録する見込みとなっています。
- 一方で、通学定期利用は、2014（H26）年度の約18万人/年をピークに、ここ数年は減少していましたが、2020（R2）年9月の法華口駅行き違い交差設備の整備により運行本数が増加して利便性が向上したことなどから、2021（R3）年度は通学定期利用者数が大きく増加しています。

< 鉄道乗車人員の推移 >



出典) 加西市統計書

④ 駅の整備状況

- 北条鉄道各駅の整備状況については、駅舎、駐車場、駐輪場、待合室、トイレ（水洗化）などは全駅に整備されています。駅前及び駅周辺のバス停の設置状況としては、北条町駅、播磨下里駅、法華口駅、粟生駅に設置されています。

< 駅の整備状況 >

	有人駅	駅舎	駐車場	駐輪場	バリアフリー	バス停	待合室	トイレ	自動販売機	観光案内板	シェアサイクル	レンタカー
								(水洗化)				
北条町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
播磨横田	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
長	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
播磨下里	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
法華口	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
田原	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
網引	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
粟生	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	×

※) 2022（R4）年度現在
出典) 北条鉄道所管データ

⑤ 北条鉄道利用者アンケート調査結果から見た利用状況

■ 調査概要

調査日時：2022（R4）年7月13日（水）、2022（R4）年7月18日（月・祝）の計2日調査
始発から終発までの全便（概ね5:30～24:00）

調査方法：（アンケート調査）調査員が車両に乗り込み、ヒアリングにより調査
（カウント調査）調査員が鉄道の乗降者をカウンターにより調査

調査対象：鉄道利用者全員

回収枚数：（アンケート調査）2022（R4）年7月13日（水）：673票 2022（R4）年7月18日（月・祝）：284票

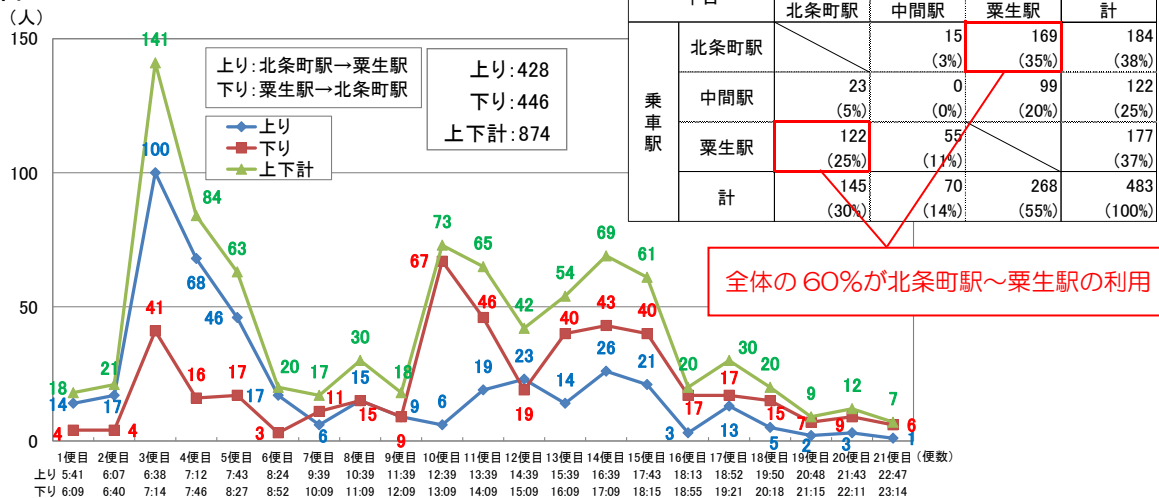
乗降者数：（カウント調査）2022（R4）年7月13日（水）：1,748人 2022（R4）年7月18日（月・祝）：1,004人

i) 利用状況

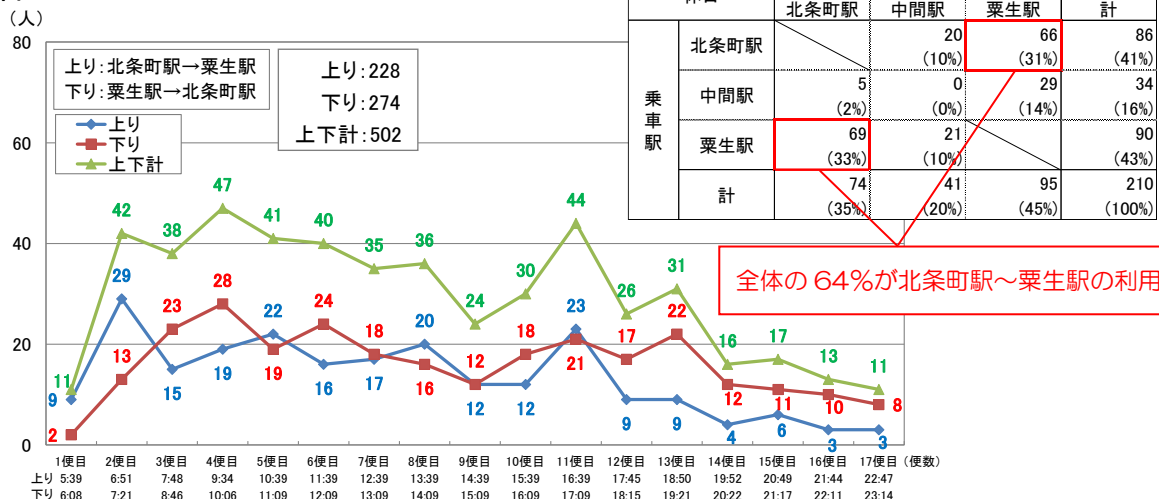
- ・平日の乗者数は、上りでは2両編成となっている朝の3便目が特に多くなっていますが、下りでは朝の3便目や昼間の10便目、夕方の13～15便目で多くなっています。
- ・休日の乗者数は、上りでは朝の2便目や夕方の11便目、下りでは朝の4便目や6便目、夕方の13便目で多くなっています。
- ・平日では全体の60%、休日では全体の64%が北条町駅～粟生駅の利用となっています。

< 北条鉄道の利用状況 >

・ 平日



・ 休日

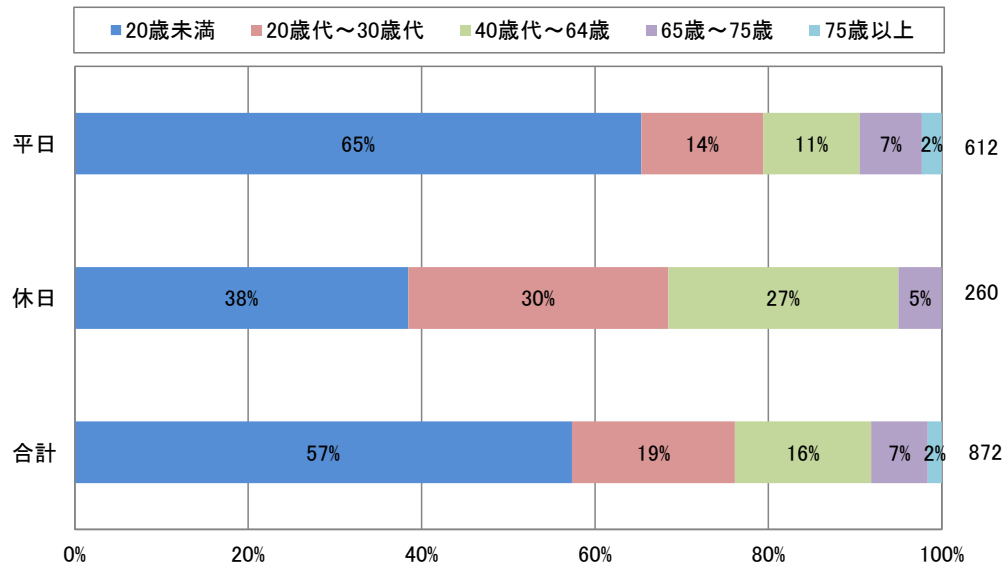


出典）北条鉄道乗降者数カウント調査結果

ii) 利用者の年齢構成

- 平日では 20 歳未満が最も多くなっており、特に平日においては中高生が通学でよく利用しています。休日でも 20 歳未満が最も多くなっていますが、20 歳代～64 歳での利用割合も高くなっています。

< 利用者の年齢構成 >

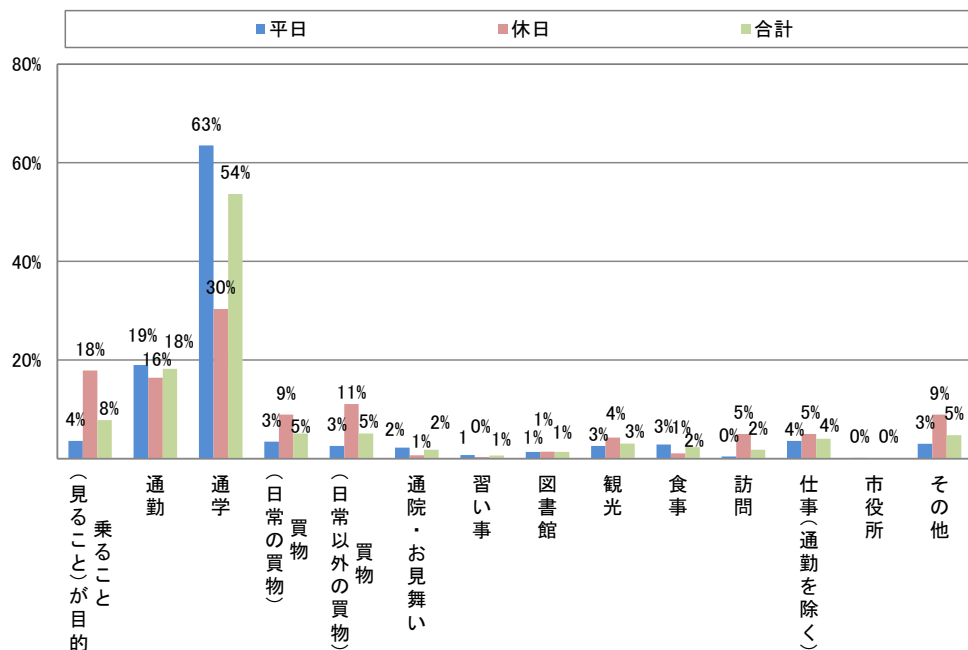


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

iii) 北条鉄道利用の目的

- 平日では、主に「通勤」や「通学」目的で利用されています。
- 休日でも、「通勤」や「通学」目的で利用されていますが、北条鉄道に「乗ること（見ること）」が目的」や「買物」でも利用されていることから、平日と比べて利用形態が異なります。

< 北条鉄道利用の目的 >



※1) 複数回答

※2) 平日 663 票、休日 280 票、合計 943 票

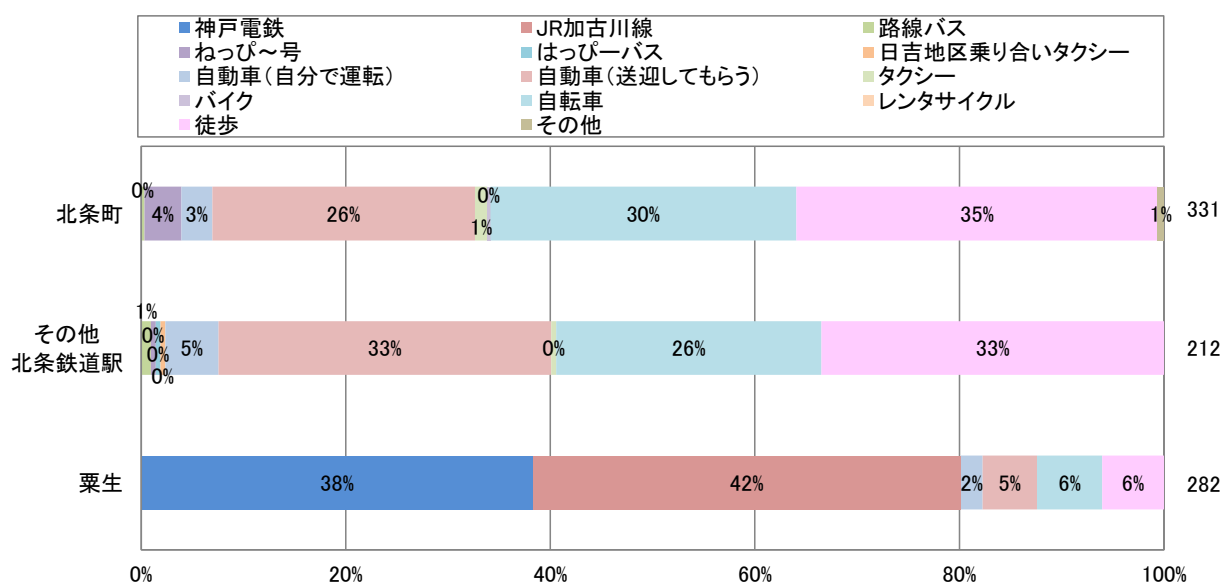
出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

iv) 駅までの主な移動手段

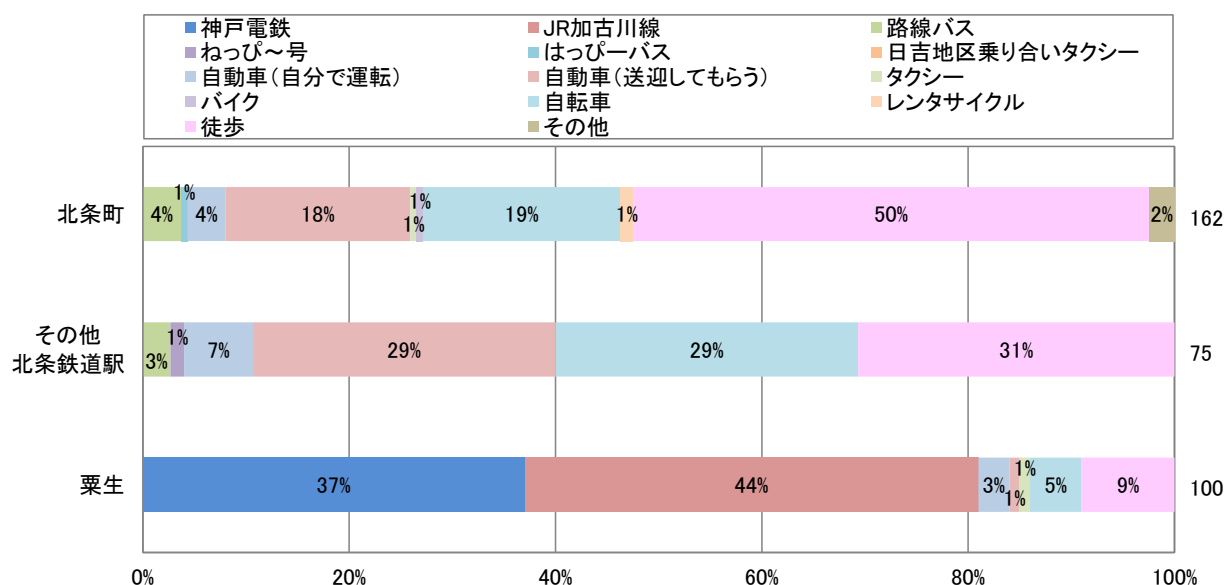
- 平日の北条町駅では、徒歩、自転車、送迎で移動される人が多くなっています。また、その他の北条鉄道駅では北条町駅と比べ、自転車による移動は若干少なく、送迎、徒歩で駅まで移動されています。
- 休日の北条町駅では、平日と比べ徒歩での移動が半数となっており、自転車での移動は少なくなっています。また、その他の北条鉄道駅でも、平日と比べ自転車での移動の割合が高くなっています。
- 栗生駅では、平日、休日ともに神戸電鉄やJR加古川線への乗り継ぎがほとんどとなっています。

< 駅までの主な移動手段 >

・ 平日



・ 休日

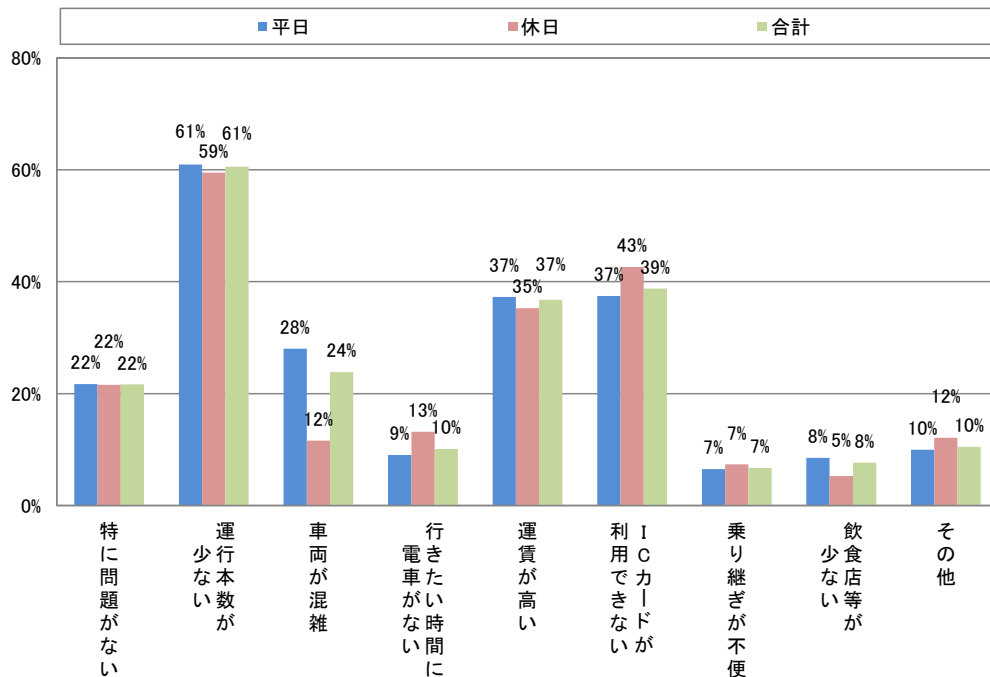


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

v) 北条鉄道利用時の問題点

- 平日では、「運行本数が少ない」という回答が最も多くなっており、「運賃が高い」や「ICカードが利用できない」「車両が混雑」という回答も多くなっています。
- 休日でも、平日と同様に「運行本数が少ない」や「運賃が高い」「ICカードが利用できない」という回答が多くなっていますが、平日と比べて「車両が混雑」という回答は少なくなっています。

< 北条鉄道利用時の問題点 >



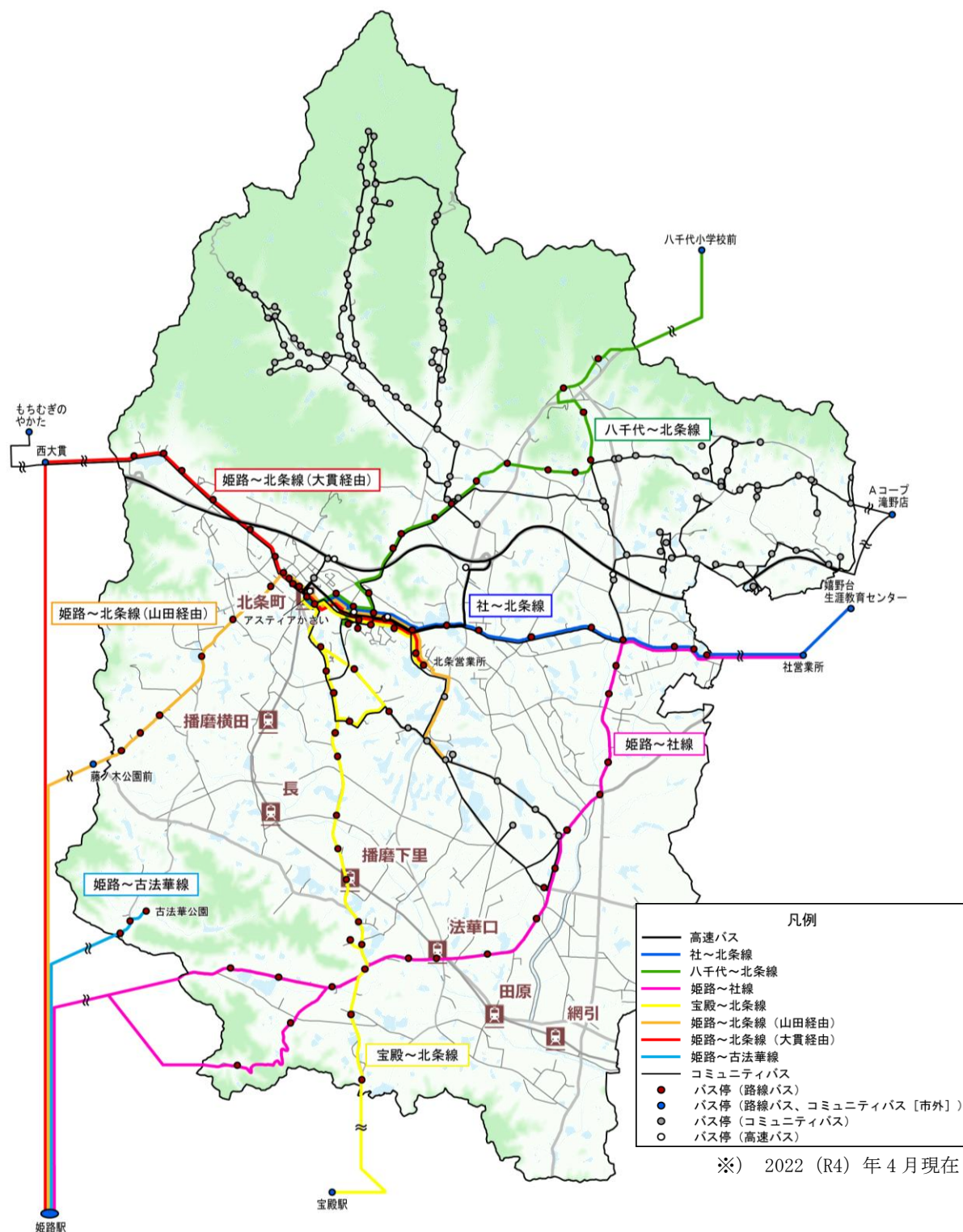
- ※1) 北条鉄道を移動手段として利用されている方の回答を集計
 ※2) 複数回答
 ※3) 平日 553 票、休日 190 票、合計 743 票
 出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

(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。

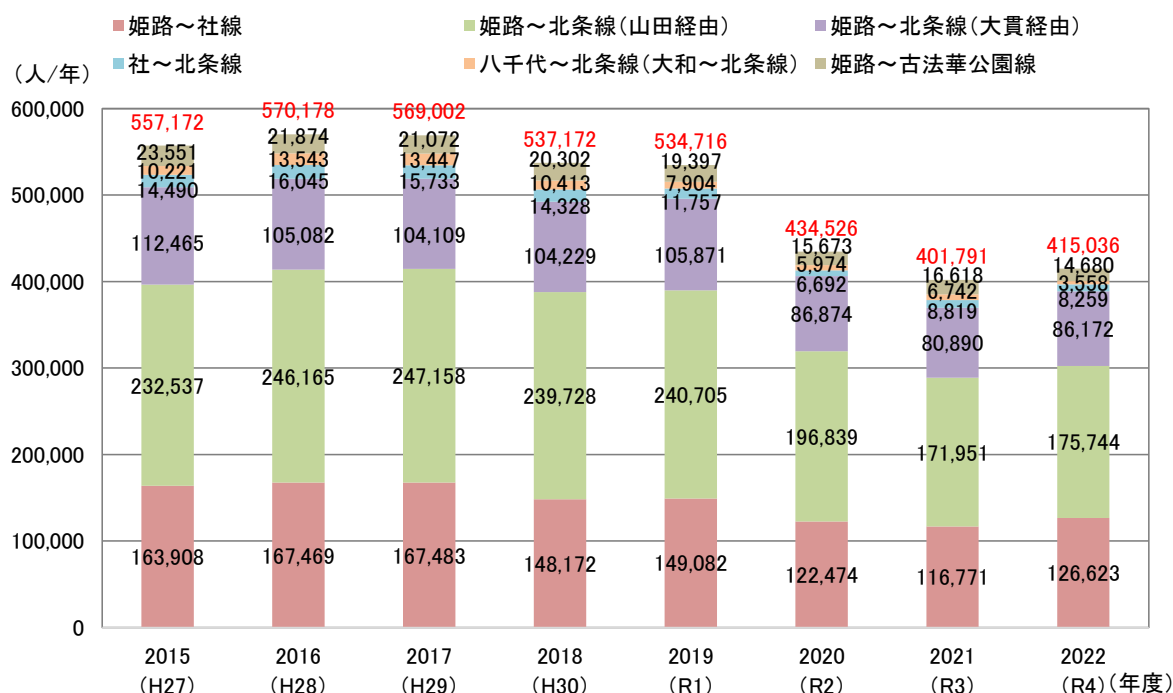
＜ 路線バスの変遷（2022 [R4] 年4月末時点） ＞

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

③ 路線バス乗車人員の推移

- ・路線バスの乗車人員の推移を見ると、2016（H28）年度以降減少傾向にありましたが、2020（R2）年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響等によりさらに減少し、2022（R4）年度の乗車人員は約42万人となっています。

＜ 路線バス乗車人員の推移 ＞



※1) 各数値は、バス事業年度（前年10月～当年9月）で示している

※2) 行政支援を行っている系統（加西市外を含む）の乗車人員を示す

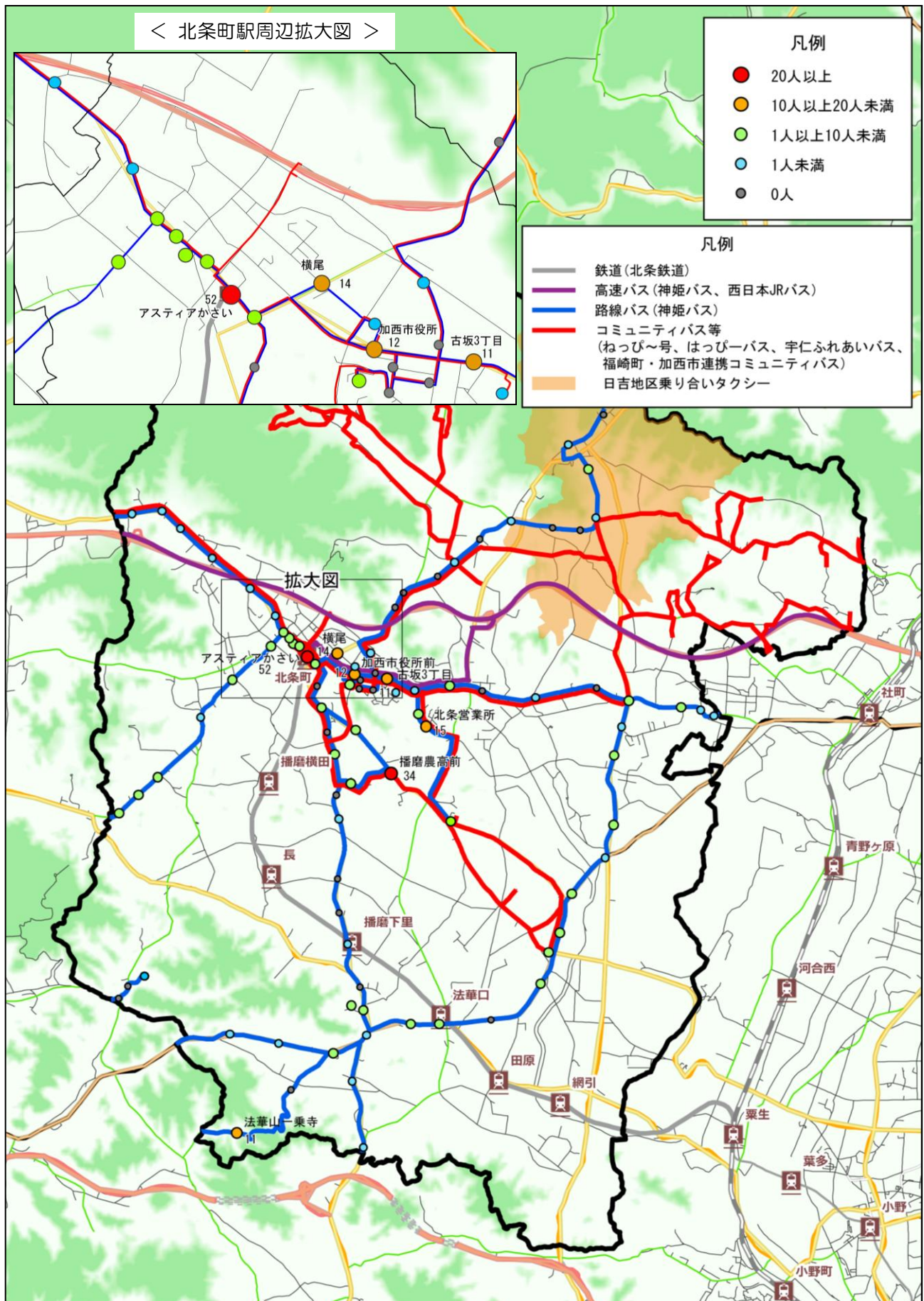
※3) 高砂～北条線は2020（R2）年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない

※4) 姫路～北条線（山田経由）の江鮎団地を経由する系統については、2021（R3）年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない

※5) 社～北条線の山枝経由東別府行きの系統については、2022（R4）年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない

出典) 神姫バス所管データ

＜ 路線バスにおけるバス停別乗降者数（2022〔R4〕年11月1日当たり乗降者数）＞



出典） 神姫バス所管データ

④ 路線バス利用者アンケート調査結果から見た利用状況

■ 調査概要

調査日時：2022（R4）年7月13日（水）、2022（R4）年7月18日（月・祝）の計2日調査
7:00～19:00（12時間）

調査方法：調査員をアスティアかさいバス停に配置し、バス利用者に対して
ヒアリングにより調査

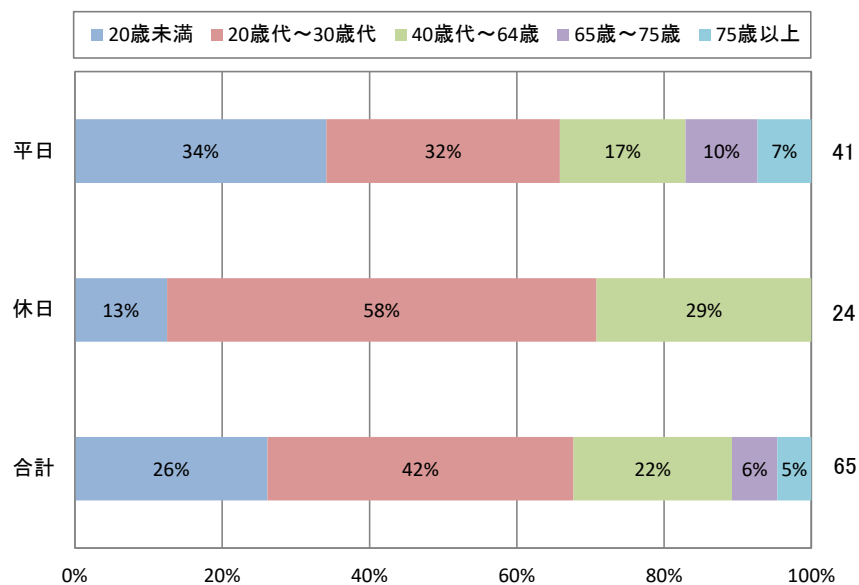
調査対象：アスティアかさいバス停を乗降するバス利用者全員

回収枚数：2022（R4）年7月13日（水）：45票
2022（R4）年7月18日（月・祝）：27票

i）アスティアかさいバス停乗降者の年齢構成

- ・平日では20歳未満や20歳代～30歳代が多くなっており、40歳代以上の利用は年齢とともに減少しています。休日では平日と比べ、20歳代～30歳代や40歳～64歳の利用が多くなっている一方で、20歳未満の利用は少なくなっています。

< アスティアかさいバス停乗降者の年齢構成 >

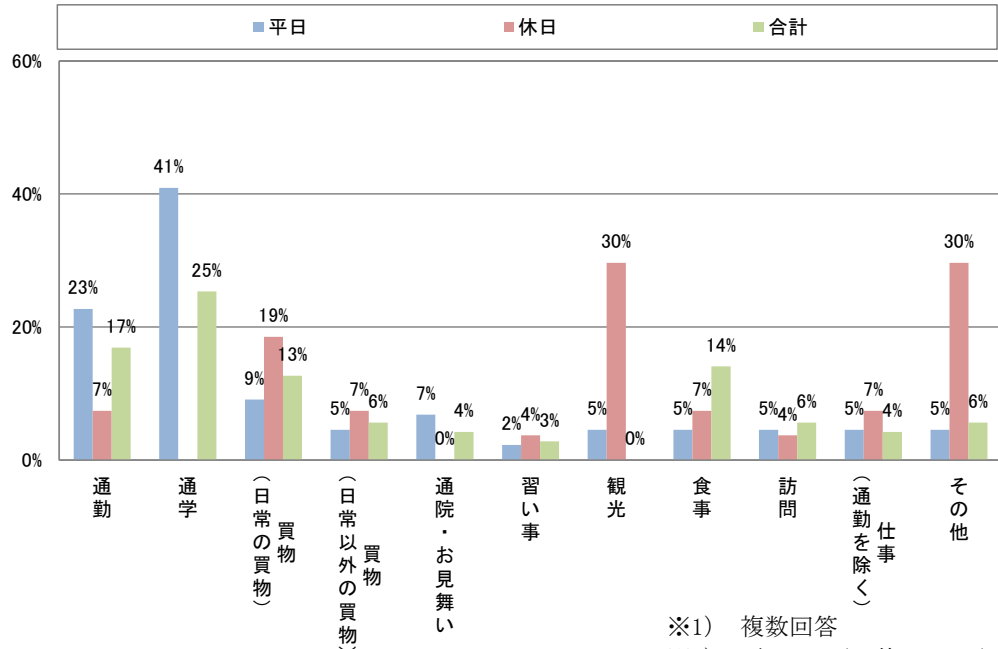


出典） 路線バス利用者アンケート調査結果

ii) アスティアかさいバス停乗降者の利用目的

- ・平日では、「通勤」や「通学」目的での利用が多くなっています。
- ・休日では、「観光」や「買物」目的での利用が多くなっています。

＜ アスティアかさいバス停乗降者の利用目的 ＞



※1) 複数回答

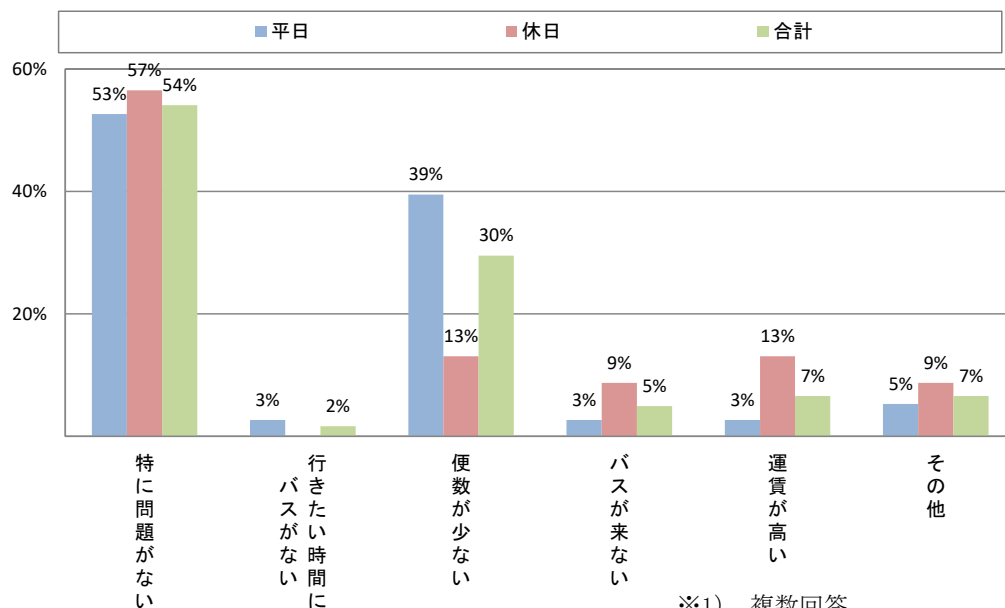
※2) 平日 44 票、休日 27 票、合計 71 票

出典) 路線バス利用者アンケート調査結果

iii) アスティアかさいバス停乗降者の路線バス利用時の問題点

- ・平日では、「特に問題がない」という回答が最も多くなっており、「便数が少ない」という回答も多くなっています。
- ・休日では、「特に問題がない」という回答が多くなっています。

＜ アスティアかさいバス停乗降者の路線バス利用時の問題点 ＞



※1) 複数回答

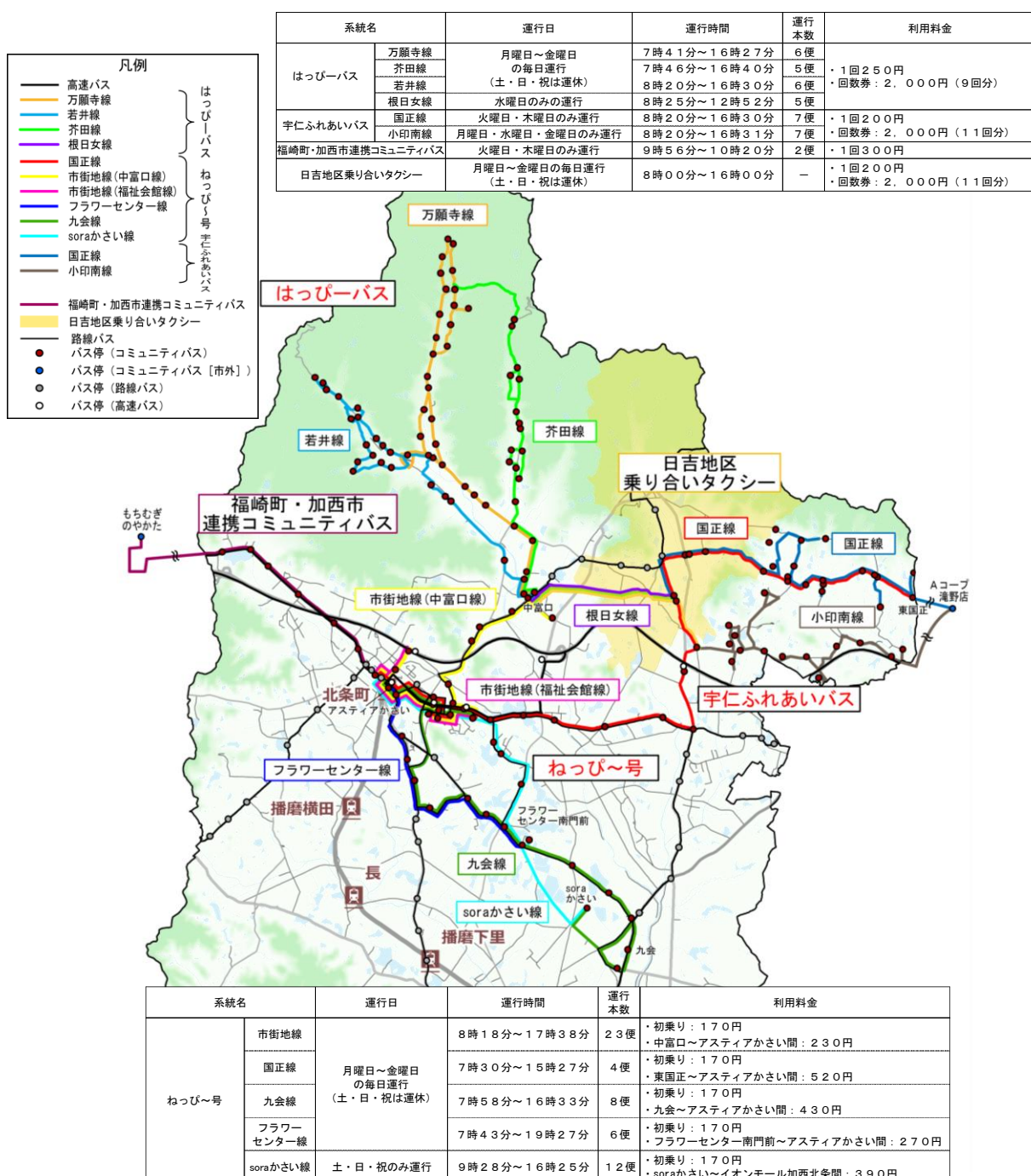
※2) 平日 38 票、休日 23 票、合計 61 票

出典) 路線バス利用者アンケート調査結果

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、福崎町・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 ＞



② コミュニティバス等の変遷

- ・コミュニティバス等の路線やダイヤをアンケート調査や利用者及び地域住民の意見をベースにして以下のとおり随時見直しを行っています。

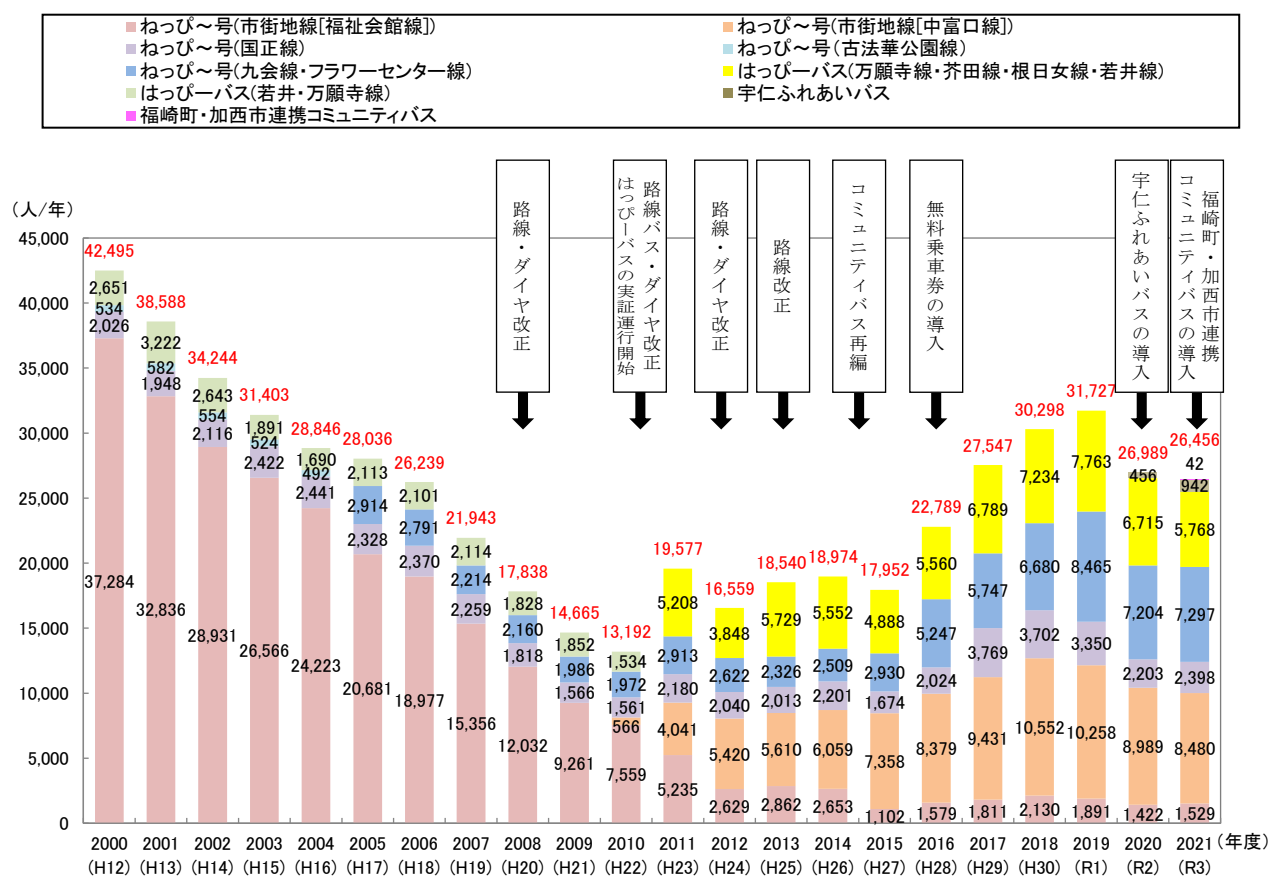
＜ コミュニティバス等の変遷（2022〔R4〕年4月末時点）＞

年次	月	概要
1997（H9）年	4月	「加西市コミュニティバス」運行開始（市街地循環3系統、車両2台）
2000（H12）年	6月	3路線新設（若井・万願寺線、国正・滝野線、古法華公園線）
2005（H17）年	3月	古法華公園線の廃止
2005（H17）年	4月	青野原病院線の導入
2008（H20）年	10月	路線・ダイヤ改正 ➢若井・万願寺線を「若井線」「万願寺・芥田線」に区分 等
2011（H23）年	2月	路線・ダイヤ改正 ➢加西市コミュニティバス郊外線「中富口線」を導入 等 はっぴーバスの実証運行開始（4系統）[無償運行]（はっぴーバス導入に伴い、「加西市コミュニティバス」の若井線、万願寺・芥田線は2011〔H23〕年3月に廃止）
2011（H23）年	10月	はっぴーバスの有償運行開始
2012（H24）年	4月	路線・ダイヤ改正 ➢国正線は、滝野駅までのルート廃止（東国正まで） 等
2012（H24）年	11月	加西市コミュニティバスの名称変更（加西市コミュニティバス→KASAI ねっぴ〜号）及びラッピングによるバスのデザイン変更
2013（H25）年	4月	はっぴーバスの本格運行開始
2013（H25）年	10月	路線改正 ➢はっぴーバス根日女の湯線の終点バス停の変更〔根日女の湯前→まえだクリニック前〕（根日女の湯の閉館のため）
2015（H27）年	4月	コミュニティバス再編（3系統→4系統） ➢運行車両の増加（2台→3台） ➢フラワーセンター線の導入
2015（H27）年	10月	コミュニティバス再編 ➢青野原病院線は、青野原病院の移転に伴い、九会までの運行となり、名称も九会線に変更 等
2016（H28）年	9月	はっぴーバス フリー降車開始 ➢はっぴーバス運行路線のうち、安全が確保できる区間について、バス停以外の希望の場所で降車可能となる
2016（H28）年	11月	加西市内バス無料乗車券の導入 ➢75歳以上の人や子育て世帯など、対象の人が加西市内区間でバスを利用する際に、身分証などの証明を提示し、無料乗車券を使うとバスの運賃が無料となる
2020（R2）年	4月	コミュニティバス路線・ダイヤ改正 ➢フラワーセンター線において、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 自動車運転免許返納者に対するバス無料乗車券の配布
2020（R2）年	10月	宇仁ふれあいバスの試験運行開始
2021（R3）年	1月	宇仁ふれあいバスの本格運行開始
2021（R3）年	4月	福崎町・加西市連携コミュニティバスの運行開始
2022（R4）年	3月	日吉地区乗り合いタクシーの試験運行開始
2022（R4）年	4月	コミュニティバス再編 ➢ねっぴ〜号において、「市役所正面口バス停」を新設し、合わせてルートも変更 ➢九会線において、sora かさいのオープンに伴い「sora かさいバス停」を新設し、合わせてルートも変更 ➢sora かさい線の導入
2022（R4）年	5月	日吉地区乗り合いタクシーの本格運行開始

③ コミュニティバス等乗車人員の推移

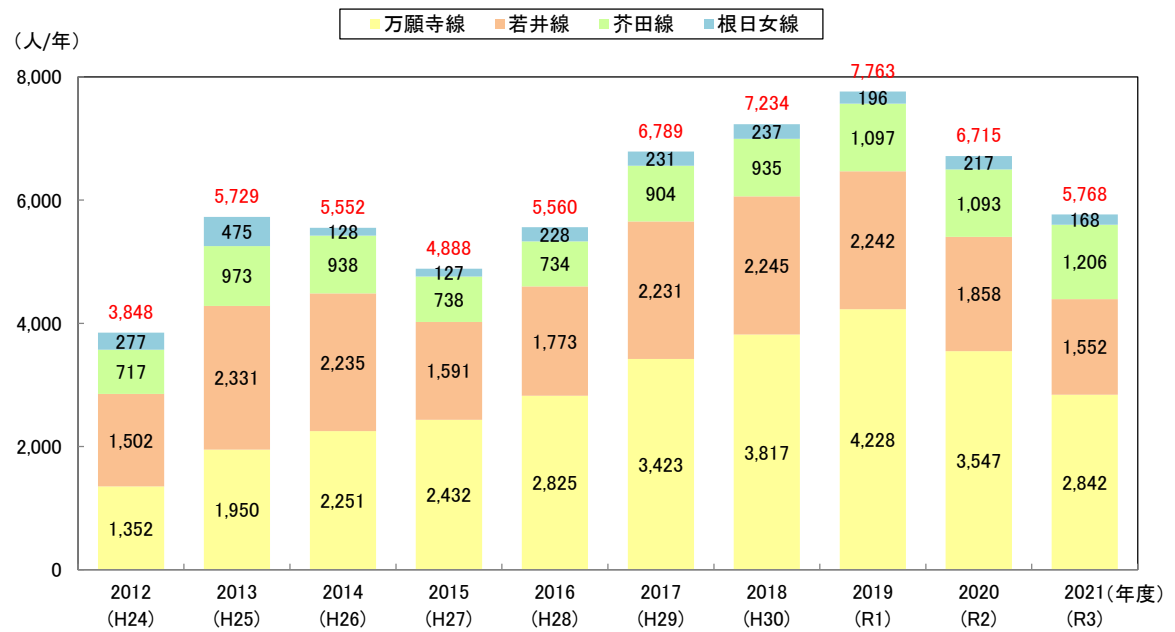
- ・コミュニティバス等乗車人員は、2000（H12）年度より2010（H22）年度まで減少傾向にありましたが、2011（H23）年2月のはっぴーバスの導入及び路線・ダイヤの改正等により、コミュニティバス等乗車人員が増加しました。その後2019（R1）年度までは概ね増加傾向にありましたが、2020（R2）年度以降は宇仁ふれあいバスや福崎町・加西市連携コミュニティバスが運行開始になりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり乗車人員は減少しています。
- ・はっぴーバスの乗車人員は、2011（H23）年2月の導入後、2013（H25）年度が最も利用者が多くなり、その後利用者は合計で5,000人/年を下回るなど減少傾向にありましたが、2017（H29）年度以降は7,000人/年前後を推移しています。

< コミュニティバス等乗車人員の推移 >



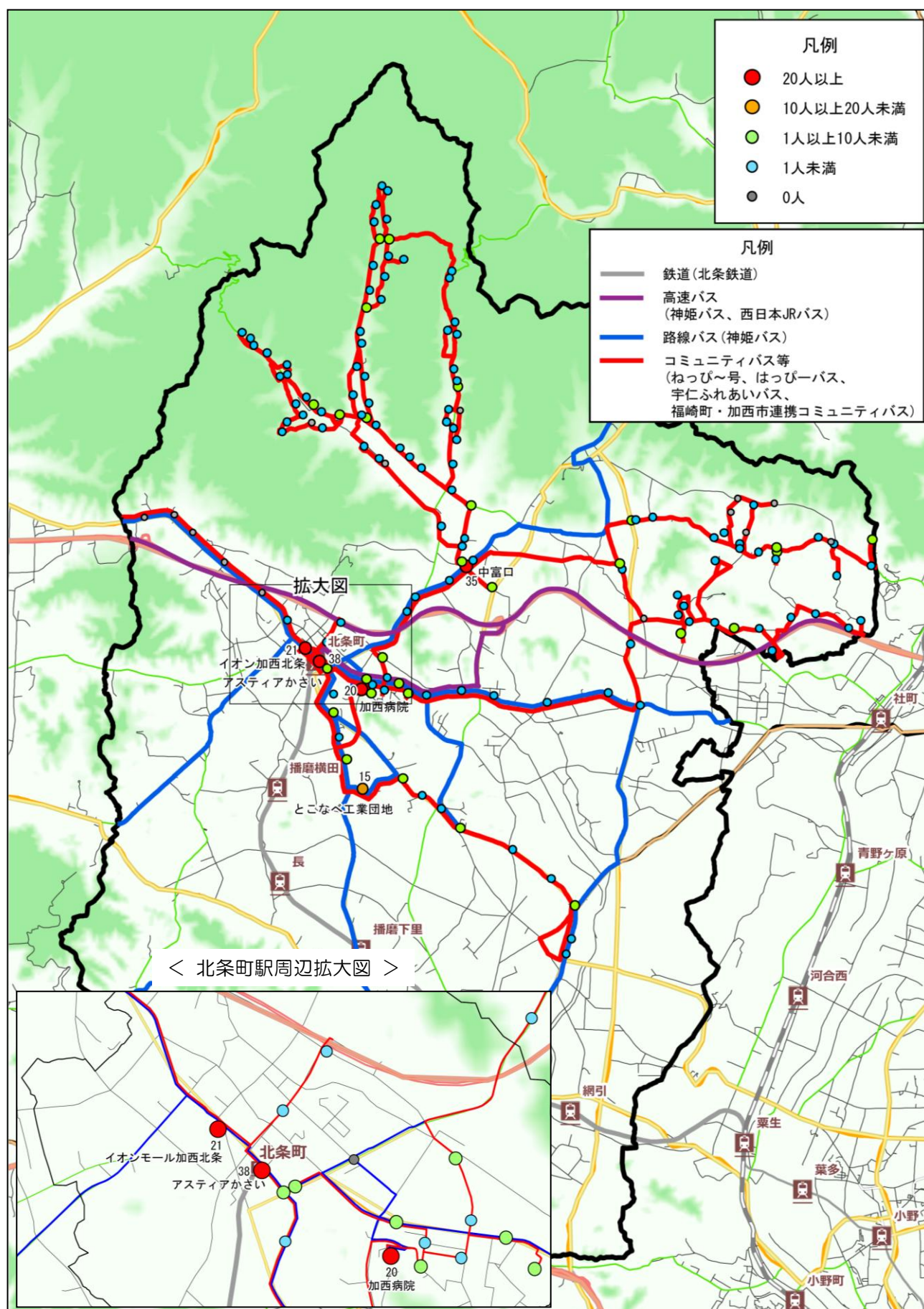
- ※1) 古法華公園線は2004（H16）年度で廃止
- ※2) 青野原病院線は2005（H17）年度より導入。その後、青野原病院線は青野原病院移転に伴い、九会までの運行に変更（2015〔H27〕年10月）となり、名称も九会線に変更となった
- ※3) フラワーセンター線は（2015〔H27〕年4月）に導入
- ※4) はっぴーバス、中富口線は2011（H23）年2月1日より導入
（ただし、はっぴーバスの2010（H22）年度分は計上していない）
- ※5) 加西市コミュニティバスの若井線、万願寺・芥田線は2011（H23）年3月31日で廃止。その後、はっぴーバスとして、万願寺線・芥田線・根日女線・若井線の4系統で運行
- ※6) 宇仁ふれあいバスは（2020〔R2〕年10月）より導入
- ※7) 福崎町・加西市連携コミュニティバスは（2021〔R3〕年4月）より導入
- 出典）加西市所管データ

＜ はっぴーバス乗車人員の推移 ＞



※) 根日女線は2013 (H25) 年10月の根日女の湯の閉館により、つみ医院前〔現 まえだクリニック前〕が終点となった
 出典) 加西市所管データ

＜ コミュニティバス等におけるバス停別乗降者数（2021〔R3〕年度 1日当たり乗降者数）＞



※) バス停位置及びバス路線は2021〔R3〕年4月現在
出典) 加西市所管データ

④ コミュニティバス等利用者アンケート調査結果から見た利用状況

■ 調査概要

調査日時：ねっぴ〜号、宇仁ふれあいバス※¹(国正線)：2021(R3)年10月19日(火)
 はっぴーバス、宇仁ふれあいバス※¹(小印南線)：2021(R3)年10月20日(水)
 ねっぴ〜号(sora かさい線)：2022(R4)年7月18日(月・祝日)
 日吉地区乗り合いタクシー※²：2022(R4)年7月11日(月)～
 2022(R4)年7月26日(火)の平日11日間
 始発から終発までの全便(概ね7:30～19:00)

調査方法：調査員が車両に乗り込み、ヒアリングにより調査

調査対象：バス利用者全員

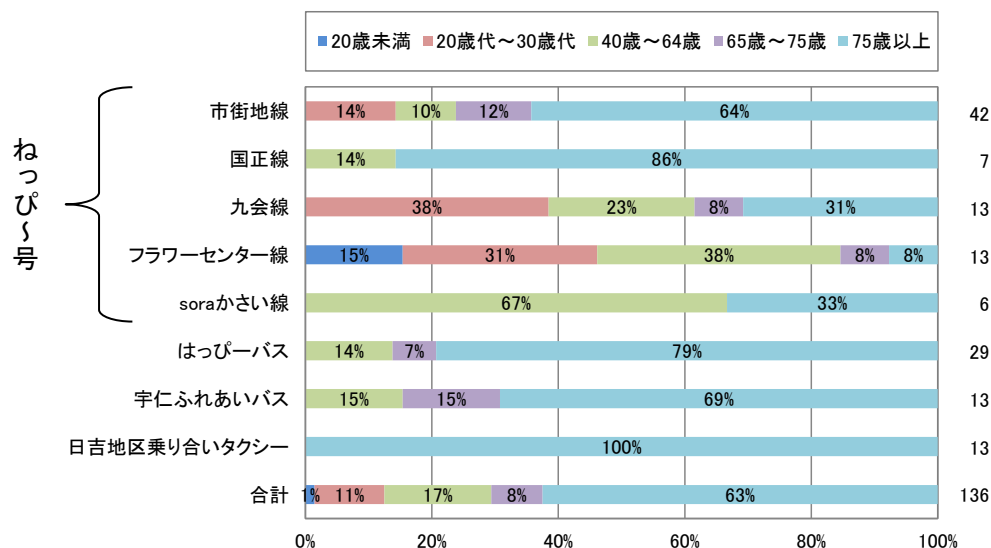
回収枚数：143 票

- ※1) 宇仁ふれあいバスについては、票数が少なかったことから、宇仁郷まちづくり協議会の協力のもと、運転手による調査票配布による調査を追加で実施(2021[R3]年11月1日(月)～5日(金)まで[3日(水)の祝日は除く])
 ※2) 日吉地区乗り合いタクシーについては、運転手により調査を実施

i) コミュニティバス等利用者の年齢構成

- ・合計で見ると75歳以上の割合が高くなっていますが、フラワーセンター線では他の系統と比べ、65歳未満の利用が多くなっています。

< コミュニティバス等利用者の年齢構成 >

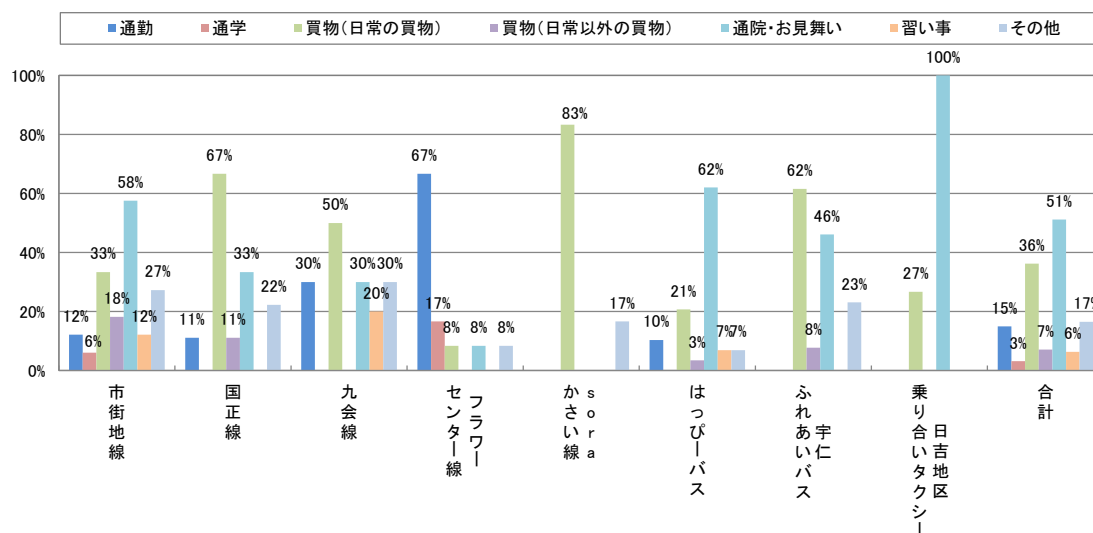


出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

ii) コミュニティバス等利用の目的

- ・利用目的は、いずれの系統も「通院・お見舞い」や「買物」での利用の割合が高くなっていますが、フラワーセンター線では、「通勤」での利用割合が最も高くなっています。

< コミュニティバス等利用の目的 >



※1) 複数回答

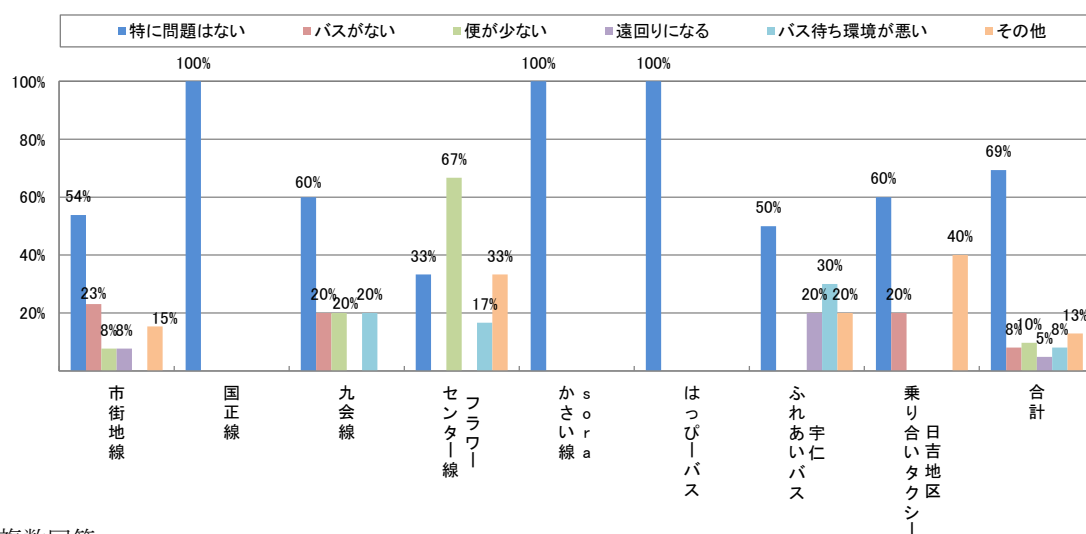
※2) 市街地線 33 票、国正線 9 票、九会線 10 票、フラワーセンター線 12 票、sora かさい線 6 票、はっぴーバス 29 票、宇仁ふれあいバス 13 票、日吉地区乗り合いタクシー 15 票、合計 127 票

出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

iii) コミュニティバス等利用時の問題点

- ・全ての系統において「特に問題ない」との回答が多くなっていますが、フラワーセンター線では「便数が少ない」、市街地線、九会線、日吉地区乗り合いタクシーでは「バスがない」、宇仁ふれあいバスでは「バス待ち環境が悪い」という回答も多くなっています。

< コミュニティバス等利用時の問題点 >



※1) 複数回答

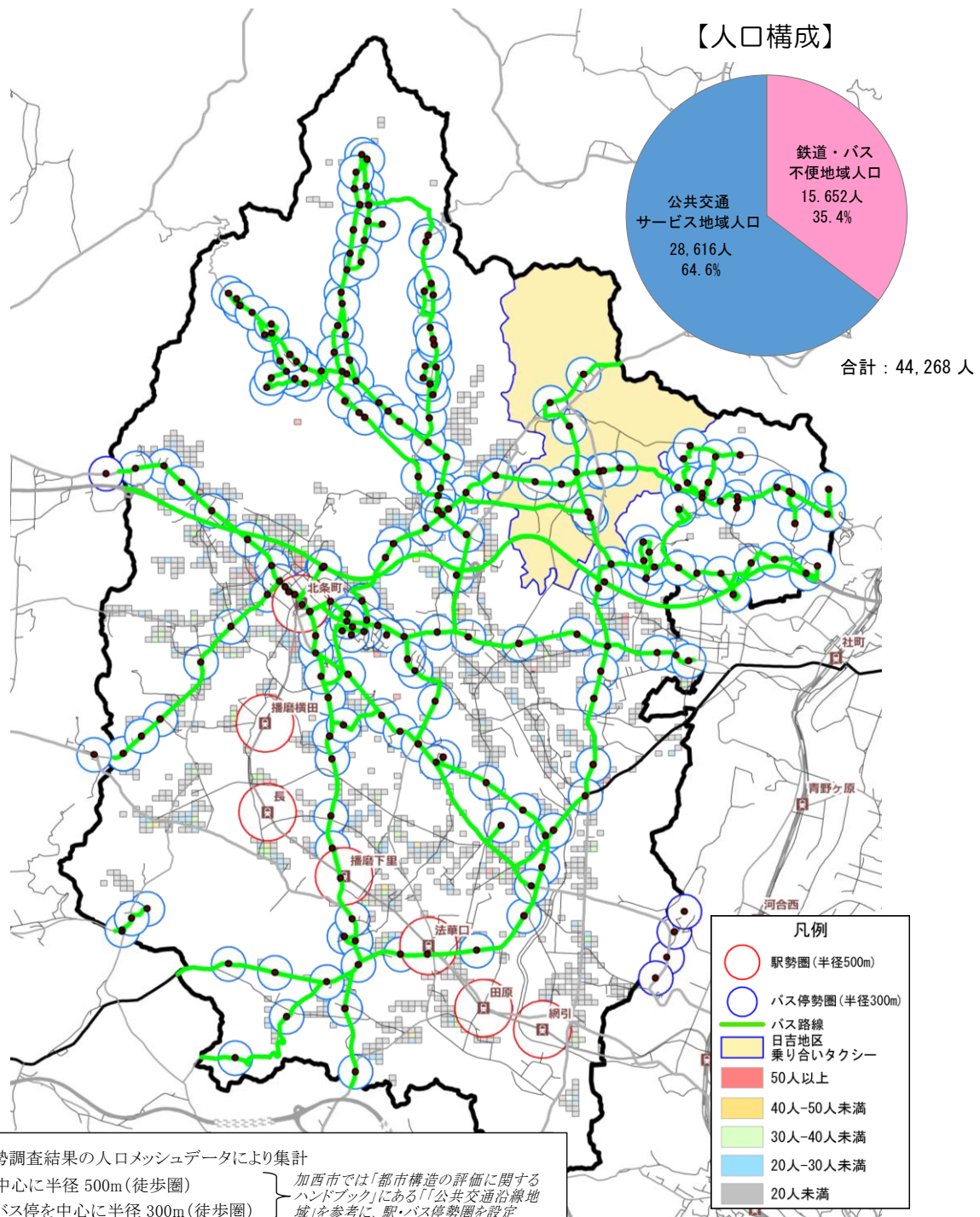
※2) 市街地線 13 票、国正線 3 票、九会線 5 票、フラワーセンター線 6 票、sora かさい線 3 票、はっぴーバス 17 票、宇仁ふれあいバス 10 票、日吉地区乗り合いタクシー 5 票、合計 62 票

出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

(5) 鉄道・バスによるカバー状況

- ・北条鉄道の各駅を中心に半径 500m、各バス停を中心に半径 300mをそれぞれの徒歩圏（鉄道・バス勢圏）と設定すると、加西市民の約6割が公共交通サービス地域に居住しており、鉄道・バスを利用できる状況にありますが、残り約4割の人が鉄道・バスの全くない鉄道・バス不便地域に居住しています。

＜ 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏 500m、バス停勢圏 300m）＞

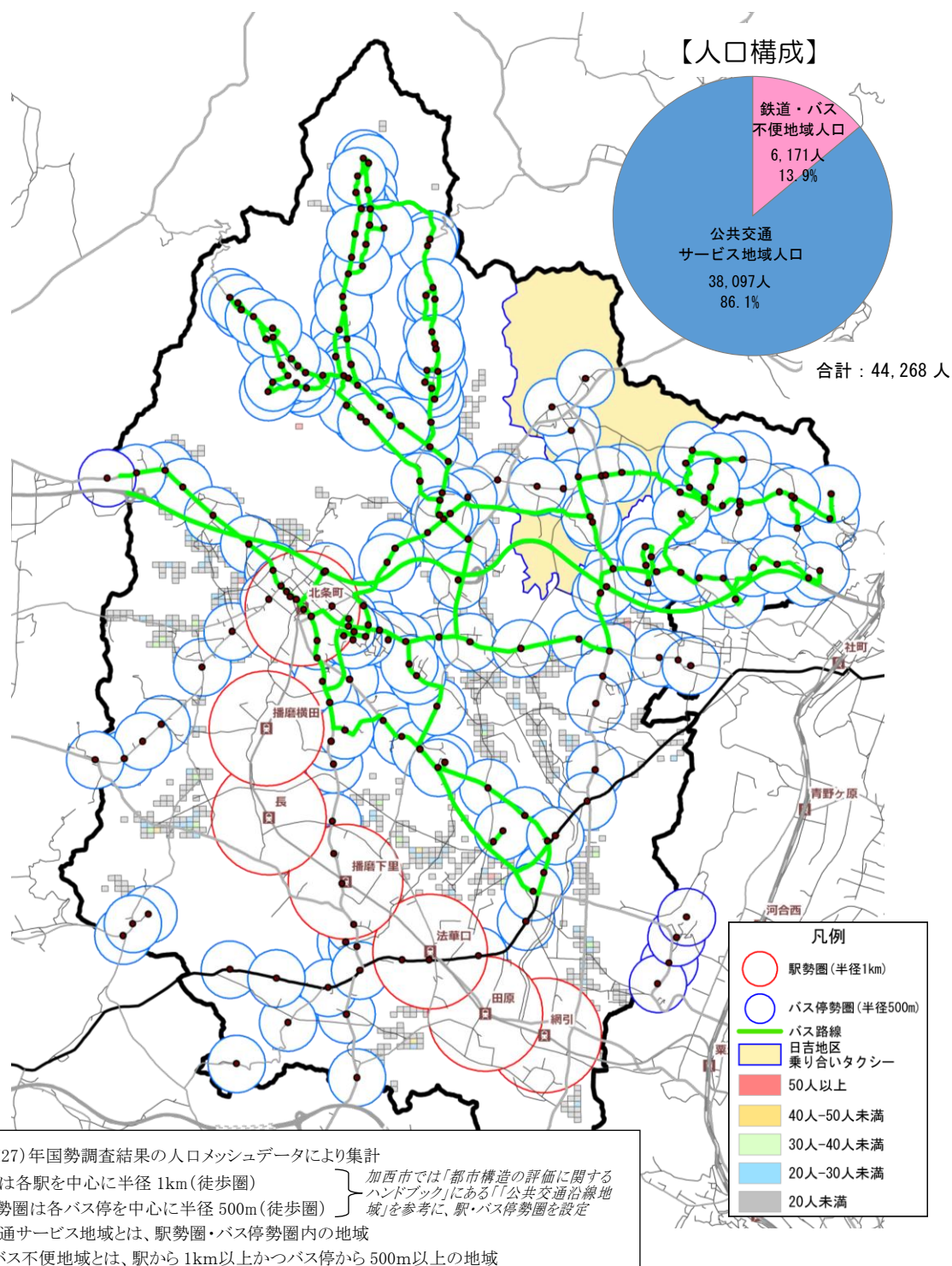


- ・2015(H27)年国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計
 - ・駅勢圏は各駅を中心に半径 500m(徒歩圏)
 - ・バス停勢圏は各バス停を中心に半径 300m(徒歩圏)
 - ・公共交通サービス地域とは、駅勢圏・バス停勢圏内の地域
 - ・鉄道・バス不便地域とは、駅から 500m以上かつバス停から 300m以上の地域
- 加西市では「都市構造の評価に関するハンドブック」にある「公共交通沿線地域」を参考に、駅・バス停勢圏を設定

※1) メッシュは1辺約 100m

※2) バス停位置及びバス路線は 2022 (R4) 年 4 月現在
出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計

【参考：駅勢圏1km、バス停勢圏500mでのカバー状況】



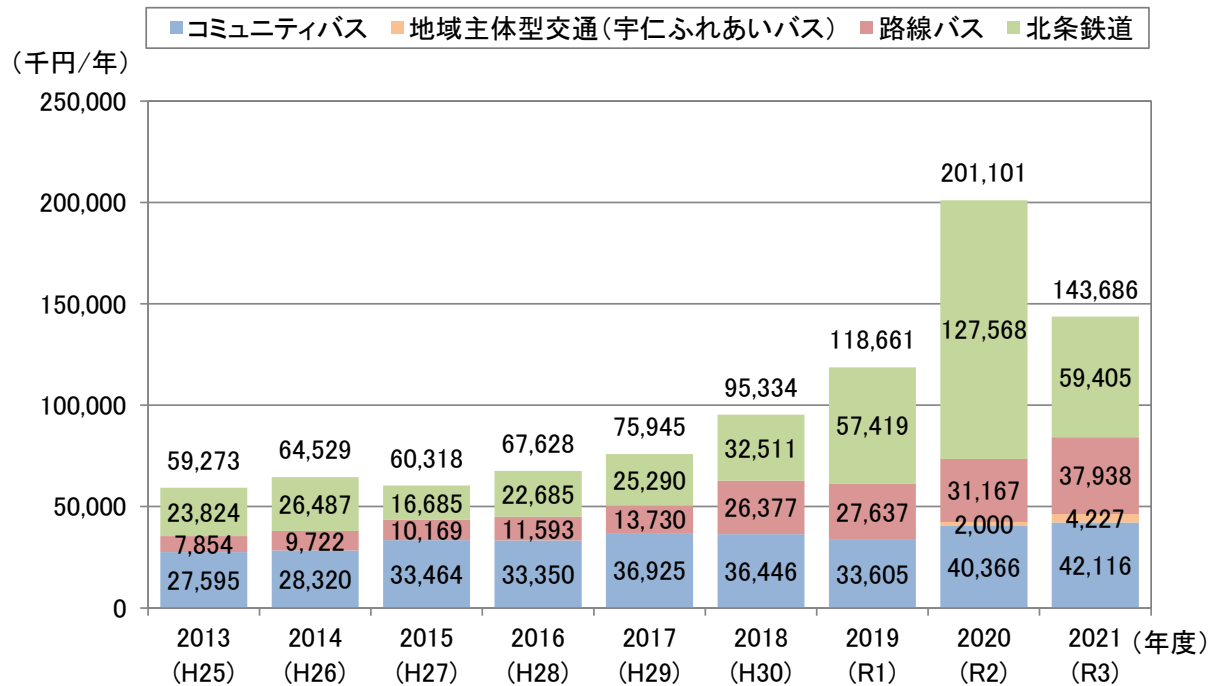
※1) メッシュは1辺約100m

※2) バス停位置及びバス路線は2022(R4)年4月現在
出典) 2015(H27)年国勢調査地域メッシュ統計

(6) 鉄道・バスに対する行政支援

- ・鉄道・バスに対する行政支援は、合計で見ると年々増加傾向にあり、2021（R3）年度では約14,400万円/年となっています。

＜ 鉄道・バスに対する行政支援 ＞



※1) 「コミュニティバス」とは、ねっぴ〜号、はっぴーバス、福崎町・加西市連携コミュニティバス（2021〔R3〕年度より）を指す

※2) 加西市が負担している行政支援額を示す

※3) 2020（R2）年度の宇仁ふれあいバスは、運行が開始された10月から翌3月までの半年間の行政支援額を示す

※4) 2020（R2）年度の北条鉄道は、利便性向上に向けた法華口駅行き違い交差設備の整備による各種補助（約100,000千円）を含んでいる

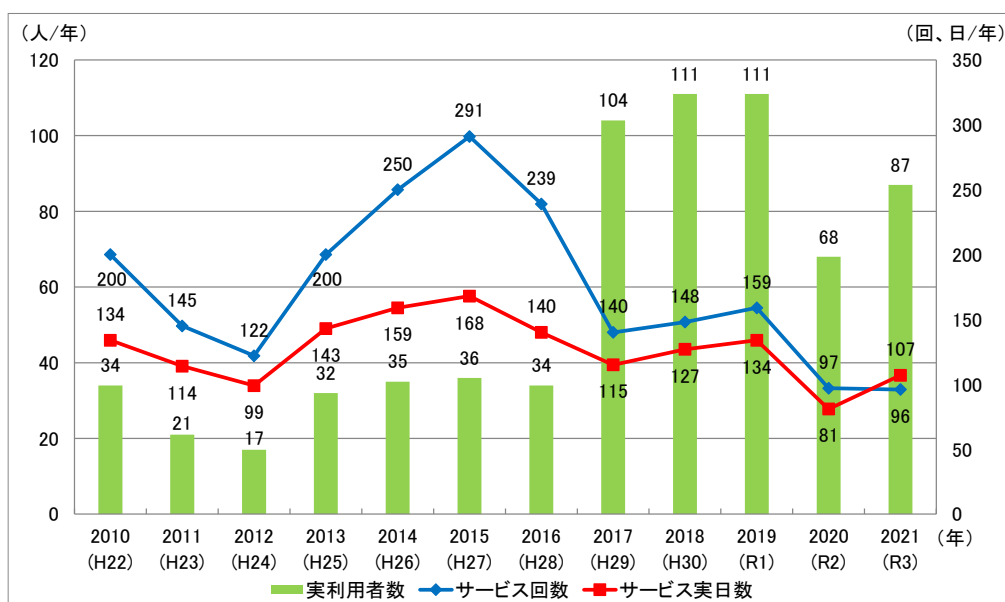
出典) 加西市所管データ

(7) 高齢者・障がい者の移送サービス事業の状況

- ・概ね65歳以上で車椅子を利用している高齢者や障がい者で、公共交通機関において移動困難な人を対象に、リフト付きワゴン車（かたつむり号）により、通院等の送迎を行っています。
- ・対象となる高齢者の利用については一時利用者が固定化し、利用回数も減少していましたが、2013（H25）年からは、対象者及び利用の要件を緩和し、新規利用者が増加しています。
- ・また、障がい者関係では、別の移動支援サービスの利用があり、サービス回数は大きく減らしていますが、毎年3～4人程度の利用があります。
- ・両サービスともに、新型コロナウイルス感染症の影響等により、2020（R2）年は前年と比較して利用者は減少していますが、2021（R3）年は一定戻りつつあります。

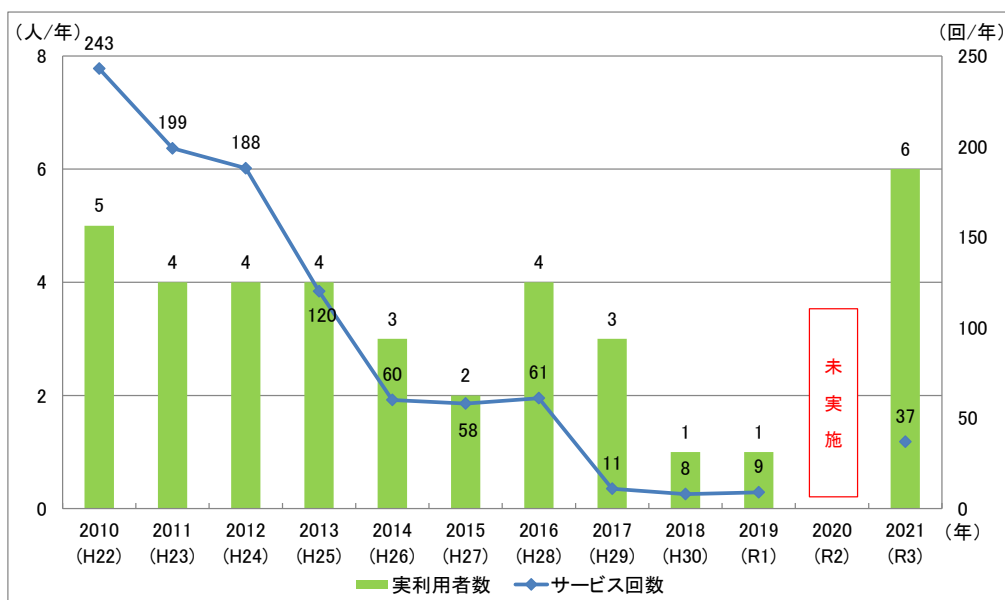
< 移送サービス事業の推移 >

・ 高齢者関係



出典) 加西市所管データ

・ 障がい者関係



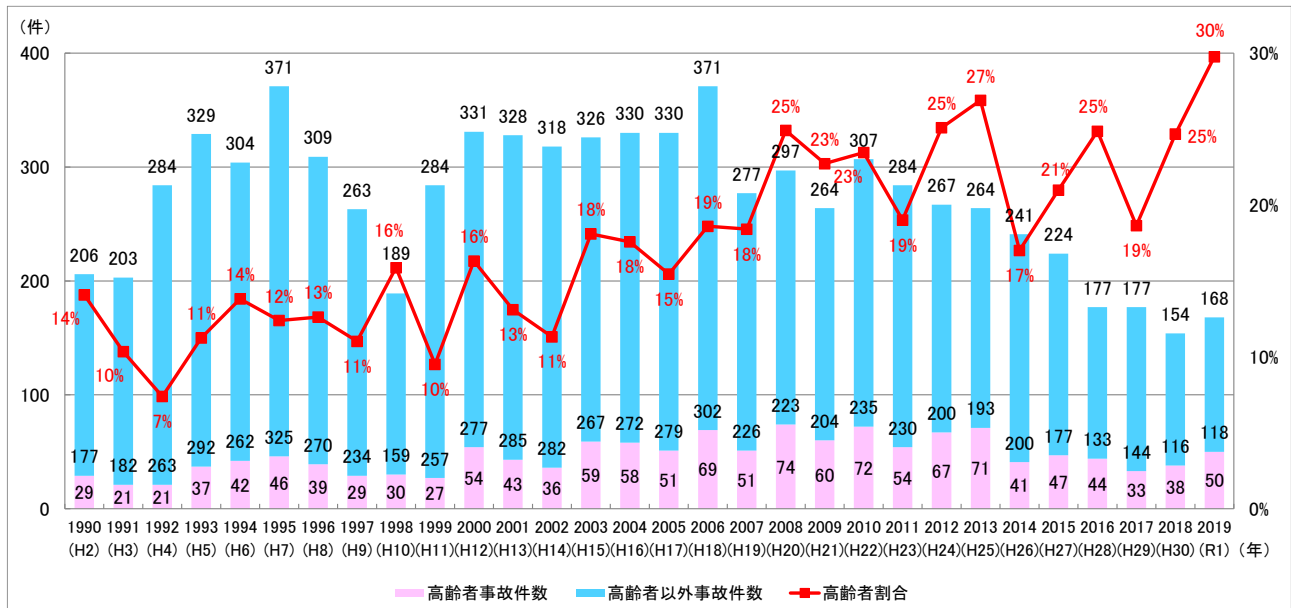
出典) 加西市所管データ

(8) 道路交通の現状

① 交通事故の状況

- ・高齢者が第1当事者（主に加害者）となる交通事故件数の推移は、全体で見ると減少傾向にあります。高齢者事故件数は2004（H16）年、2005（H17）年では若干減少していますが、高齢者ドライバーの増加に伴って2006（H18）年以降は増加傾向を示しています。

＜ 高齢者が第1当事者（主に加害者）となる交通事故件数の推移（加西警察署管内） ＞

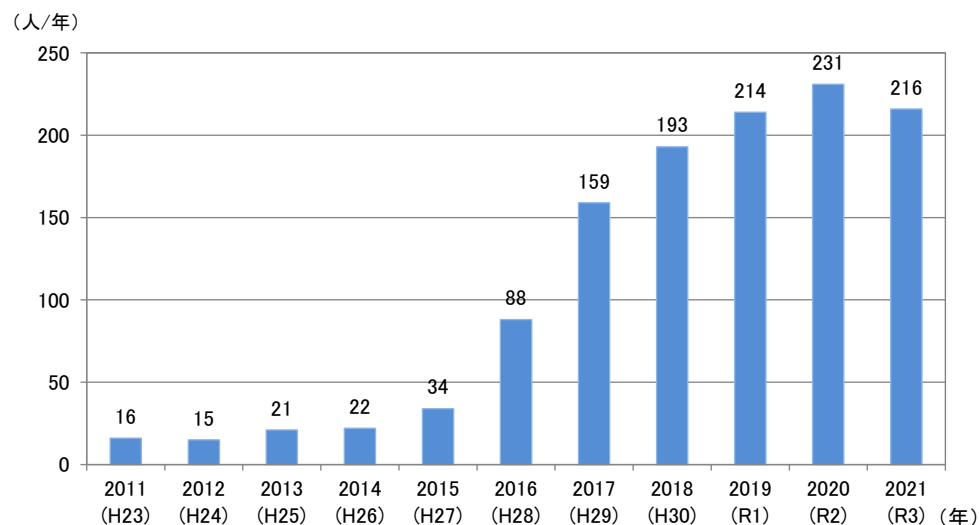


出典） 交通年鑑

② 自動車運転免許返納者数の状況

- ・加西警察署管内の自動車運転免許返納者数は2011（H23）年から増加傾向にあり、2021（R3）年では216人/年と大きく増加しています。

＜ 自動車運転免許返納者数の推移（加西警察署管内） ＞



※1） 運転経歴証明書発行者数を自動車運転免許返納者とみなしている

※2） 本グラフは加西警察署管内のみのデータであるため、明石更新センターで返納したデータは含まれない

出典） 加西交通安全協会所管データ

(9) 加西市における人の動き

■ パーソントリップ調査とは

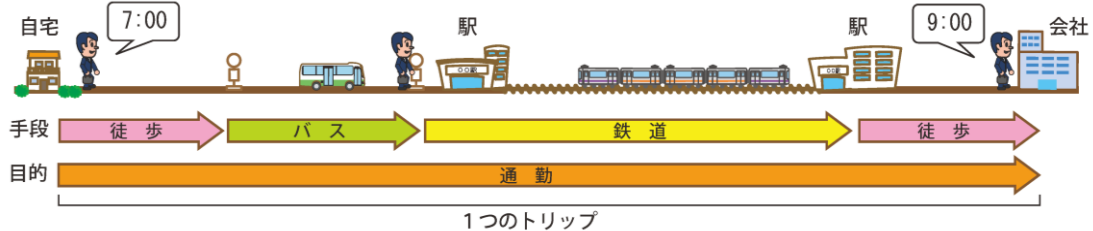
経済・社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は、都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人（Person）の動き（Trip）」から都市を分析していくのが、パーソントリップ調査（以下、「PT」と示す。）です。

京阪神都市圏においては、これまで 1970（S45）年の第1回調査以降 10 年ごとに調査を実施しており、直近の PT 調査は 2021（R3）年の第6回近畿圏 PT 調査になりますが、2023（R5）年2月現在において、第6回の調査結果は公表されていないことから、本計画では 2010（H22）年の第5回近畿圏 PT 調査を用いて加西市における人の動きを分析しました。なお、播磨地域においては 2006（H18）年にも PT 調査を実施しています。

PT調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。

ある目的による、出発地から目的地までの移動を1トリップと数え、そのトリップの詳細を調査します。

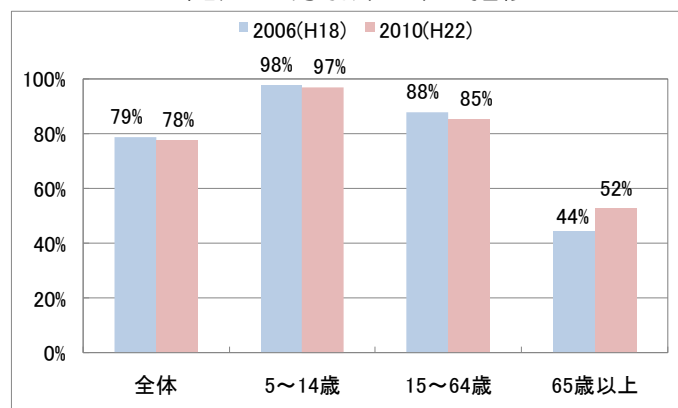
これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求め、分析を行います。



① 外出率

- ・加西市民の外出率は、2010（H22）年では 78%となっています。
- ・年齢3区分別に見ると、2010（H22）年では5～14歳が 97%、15～64歳は 85%と高い外出率であるのに対して、65歳以上では 52%と低くなっています。
- ・2006（H18）年と 2010（H22）年を比較すると、5～14歳及び 15～64歳ではあまり変化がみられませんが、65歳以上では 2010（H22）年の方が 8%高くなっています。

＜ 年齢3区分別外出率の推移 ＞



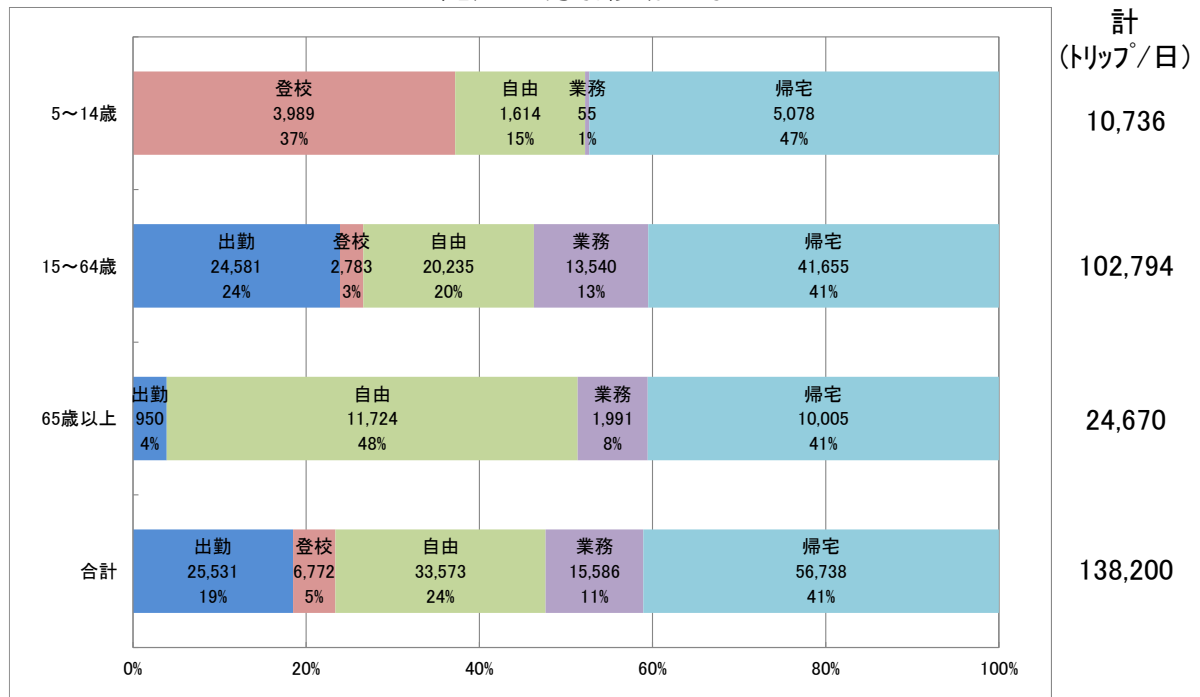
※) 居住地が「加西市」のデータを集計

出典) PT 調査 (2006 [H18] 播磨 PT, 2010 [H22] 近畿 PT)

② 移動目的及び利用交通手段

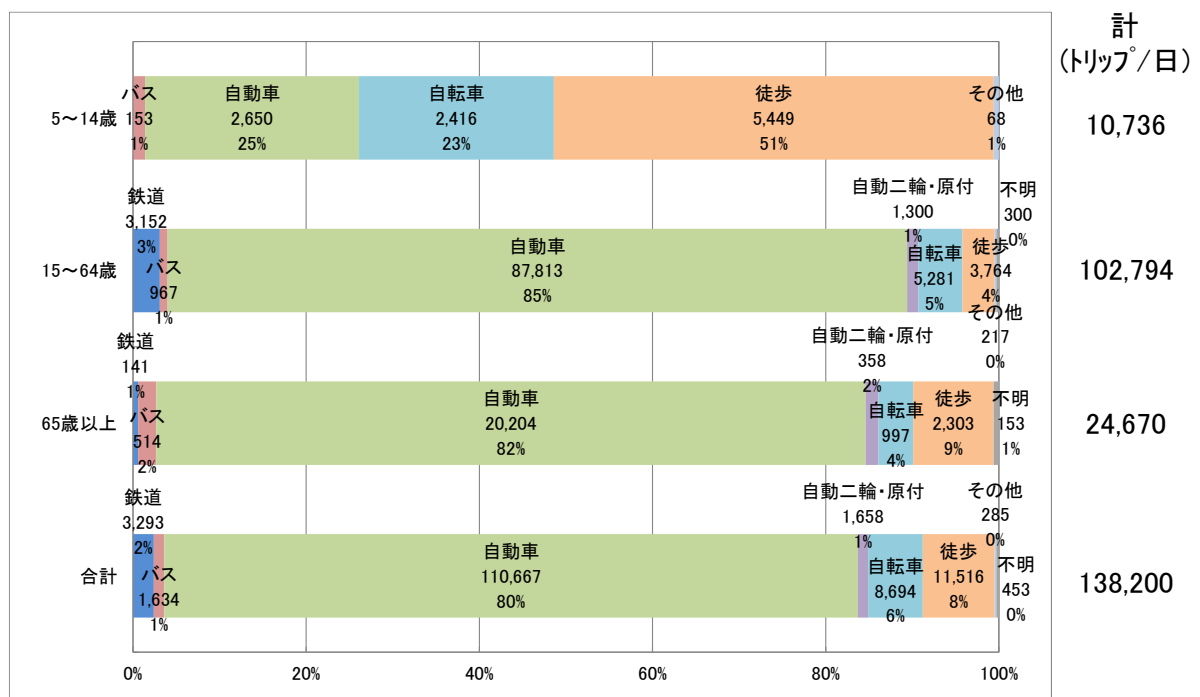
- ・年齢3区分別に移動目的を見ると、5～14歳では「登校」目的、15～64歳では「出勤」や「自由」目的、65歳以上では「自由」目的が多くなっています。
- ・年齢3区分別に利用交通手段を見ると、5～14歳では「徒歩」、15～64歳、65歳以上ではほとんどの人が「自動車」を利用しています。

< 年齢3区分別移動目的 >



※) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
出典) PT 調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

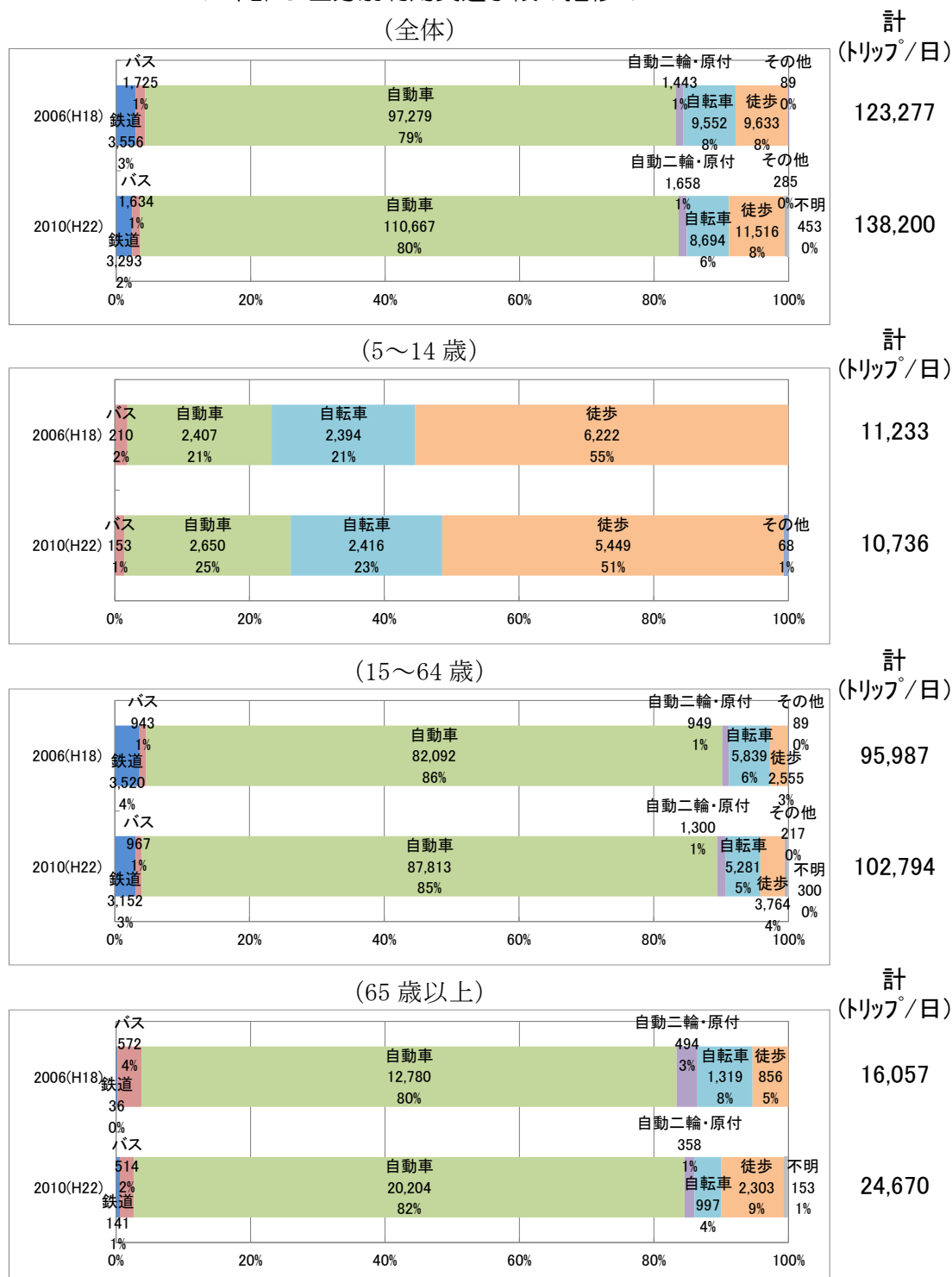
< 年齢3区分別利用交通手段 >



※) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
出典) PT 調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

- 2006（H18）年から2010（H22）年の加西市全体の利用交通手段の推移を見ると、大きな変化はありませんが、年齢3区分別に見ると、5～14歳では「徒歩」の割合が減少、「自動車」の割合が増加、65歳以上では「自転車」の割合が減少、「徒歩」の割合が増加しています。
- 65歳以上の「自動車」の割合は、2006（H18）年から2010（H22）年にかけて若干の増加となっていますが、高齢者人口や外出率の増加に伴って、自動車利用量は約1.6倍増加しています。

＜ 年齢3区分別利用交通手段の推移 ＞

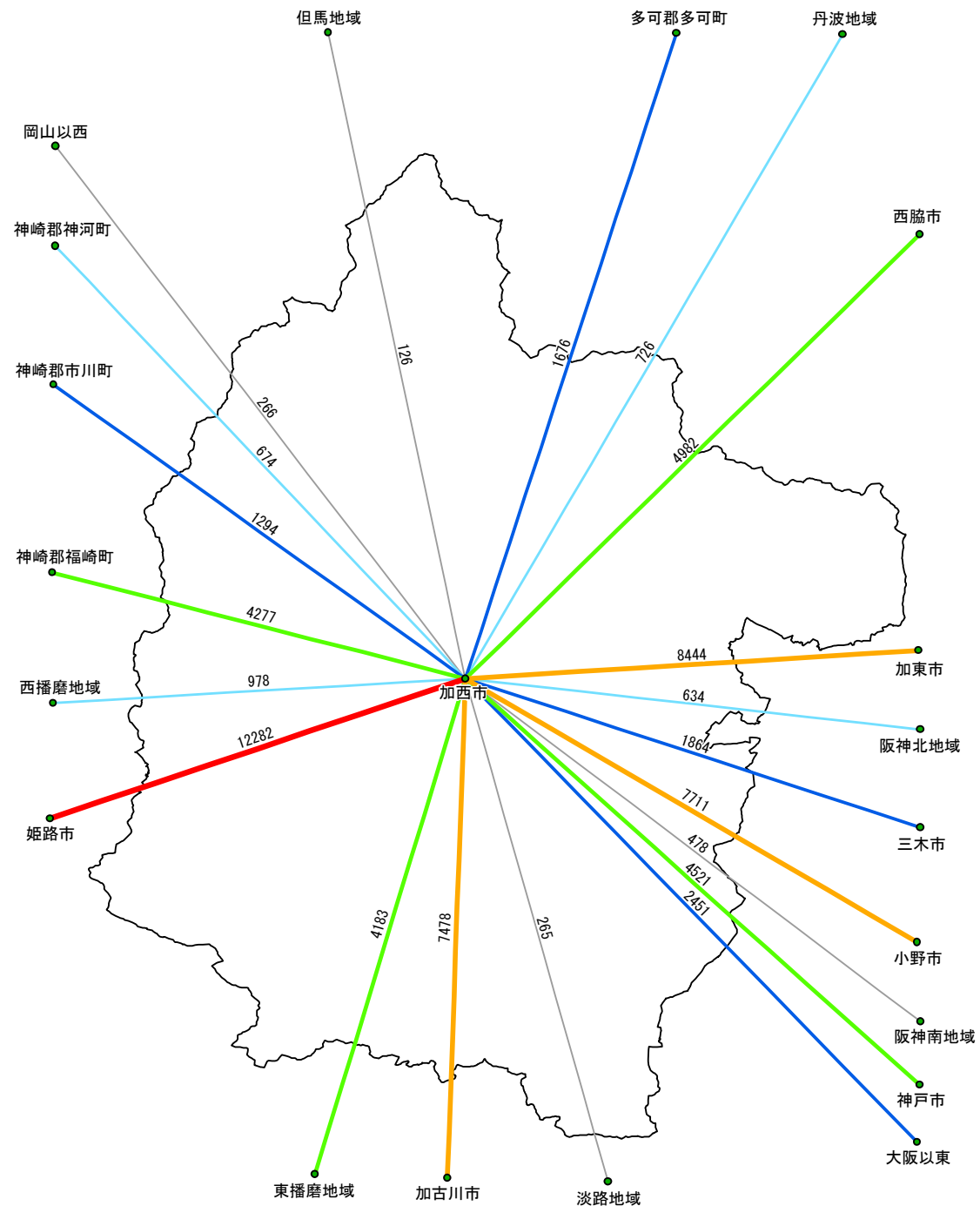


※) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
出典) PT 調査 (2006 [H18] 播磨PT, 2010 [H22] 近畿PT)

③ 市町間の移動状況

- ・加西市の市町間の移動状況で最も多いのは、姫路市で約1万2千トリップ、次いで加東市が約8千トリップとなっています。以下、順に小野市、加古川市との流動が多くなっています。

< 市町間の人の動き >



凡例

- 10,000トリップ/日以上
- 5,000トリップ/日以上10,000トリップ/日未満
- 3,000トリップ/日以上5,000トリップ/日未満
- 1,000トリップ/日以上3,000トリップ/日未満
- 500トリップ/日以上1,000トリップ/日未満
- 500トリップ/日未満

※1) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計

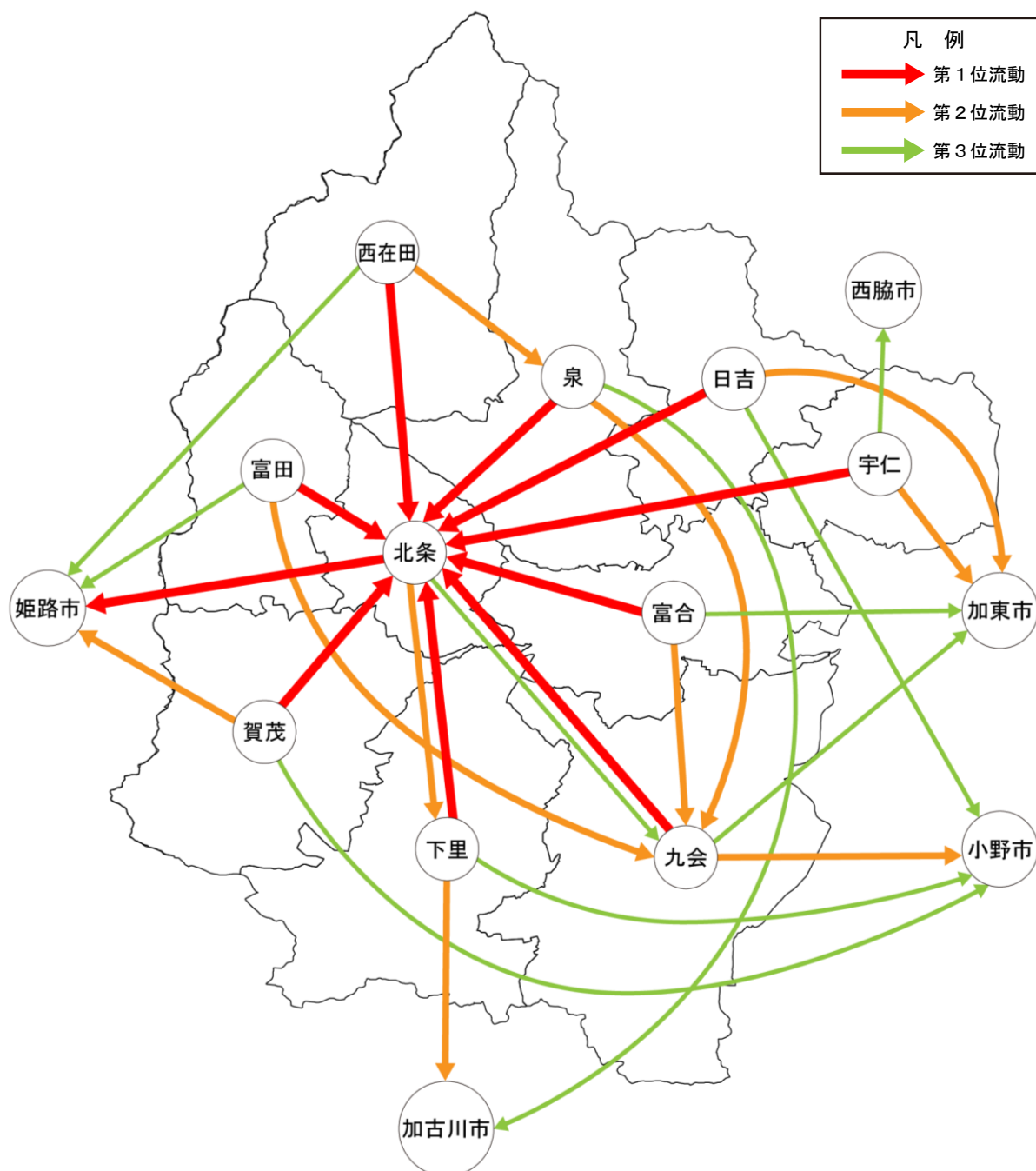
※2) 不明を除く

出典) PT調査(2010 [H22] 近畿PT)

④ 加西市居住者の主な行き先

- 市内での移動需要を見ると、どの地区でも加西市の中心市街地である「北条地区」への移動が最も多くなっています。また、北条地区以外では、九会、下里、泉地区が主な行き先になっています。
- 市外への移動需要を見ると、北条、賀茂、富田、西在田地区などの市の西部の地区では、隣接する姫路市への移動需要が高くなっています。また、日吉、宇仁、富合、九会地区などの市の東部の地区では、隣接する北播磨地区の加東市や小野市などへの移動需要が高くなっています。

＜ 加西市居住者の主な行き先 ＞



※1) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計

※2) 不明を除く

出典) PT調査(2010 [H22] 近畿PT)

(10) クルマを気軽に利用できない人の移動特性

① クルマを気軽に利用できない人の人数

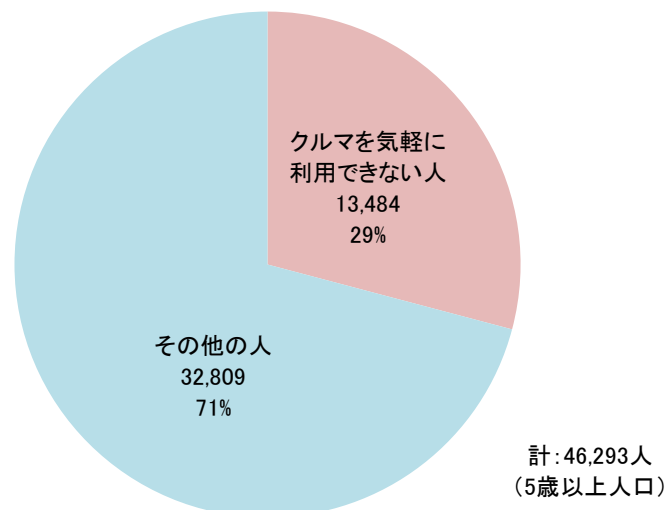
- ・バス及び鉄道利用者は、自動車を気軽に利用しにくい人によって利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマが気軽に利用できない人と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- ・加西市民のクルマを気軽に利用できない人数は PT 調査結果から推計すると、約13,500人（全体の約3割）が該当します。

■ クルマを気軽に利用できない人の定義

次のいずれかに該当する人を「クルマを気軽に利用できない人」として設定

- ・自動車運転免許証を持っていない
- ・世帯に車がない

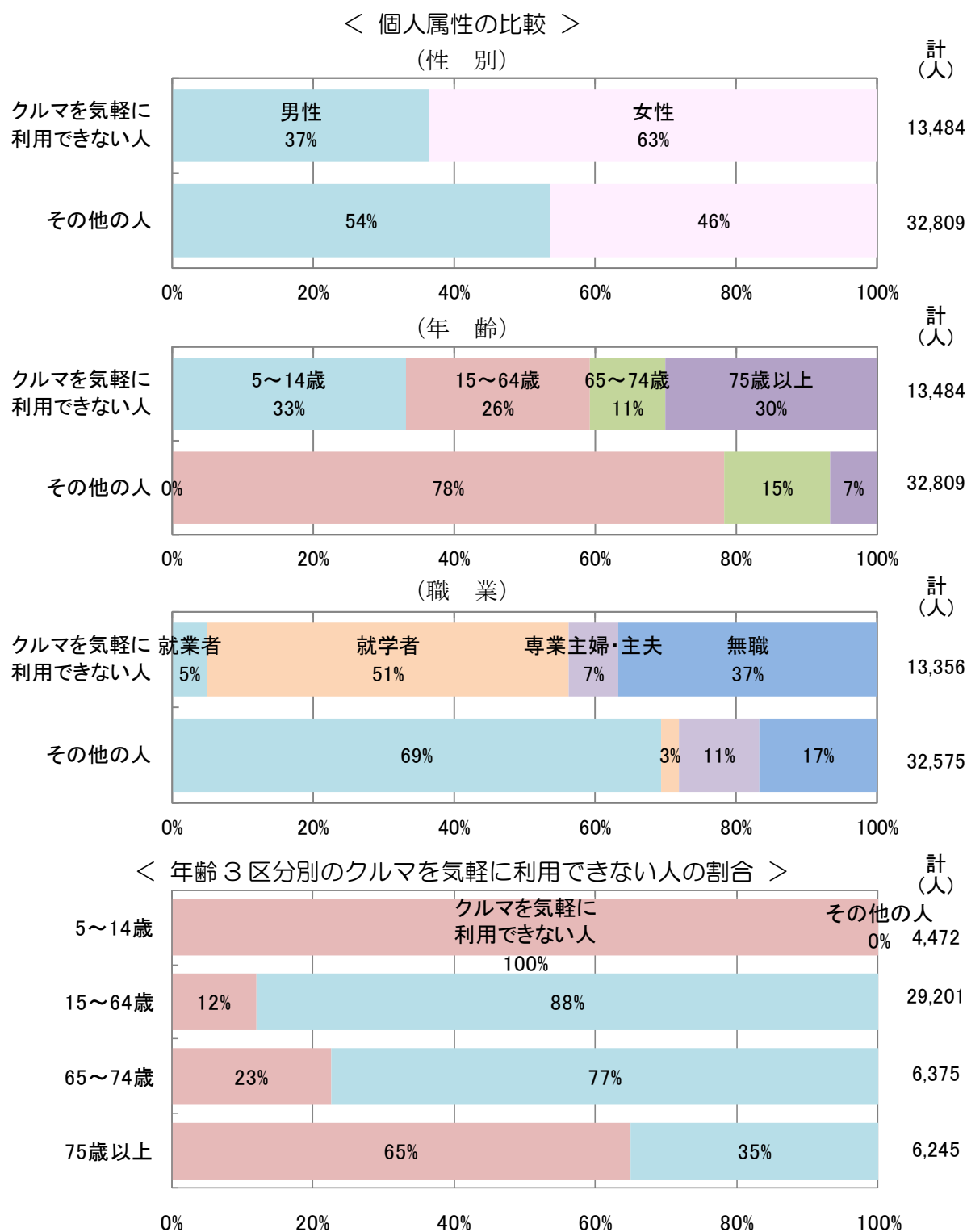
< クルマを気軽に利用できない人の人口割合 >



※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT 調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

② 個人属性の比較

- クルマを気軽に利用できない人の個人属性をその他の人と比較すると、女性、5～14歳及び75歳以上、無職及び就学者の人の割合が高くなっています。
- 年齢3区分別にクルマを気軽に利用できない人の割合を比較すると、自動車運転免許証を取得できない5～14歳を除くと、年齢層が上がるにつれてクルマを気軽に利用できない人の割合が高くなっていき、75歳以上の人では65%の人がクルマを気軽に利用できない人です。

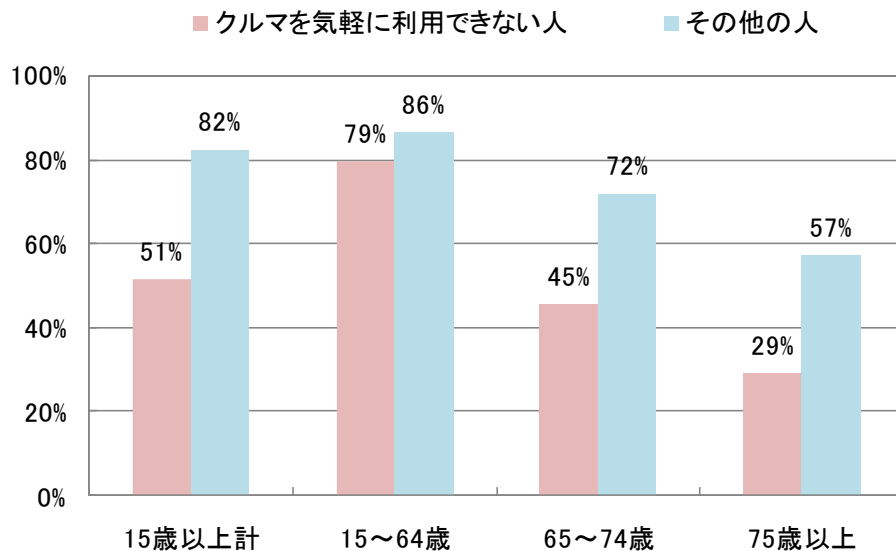


※1) 居住地が「加西市」のデータを集計
 ※2) 不明を除く
 出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

③ 外出率及び平均移動回数の比較

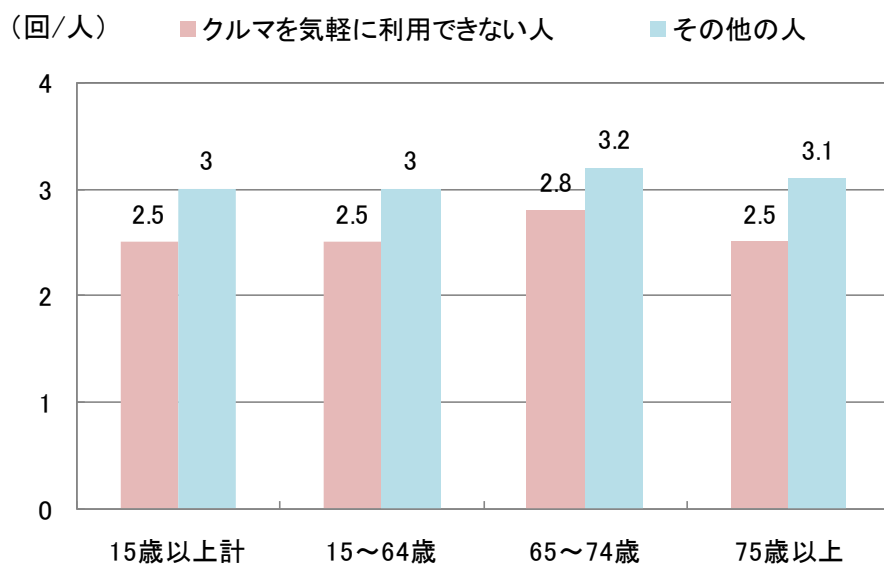
- クルマを気軽に利用できない人の外出率及び平均移動回数を、年代別にその他の人と比較すると、クルマを気軽に利用できない人は外出率が低く、また、外出した人でも平均移動回数が少なくなっています。このことから、自動車を気軽に利用できないために移動しにくい状況が発生していると考えられます。

< 外出率の比較 >



※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

< 外出した人1人当たり平均移動回数の比較 >

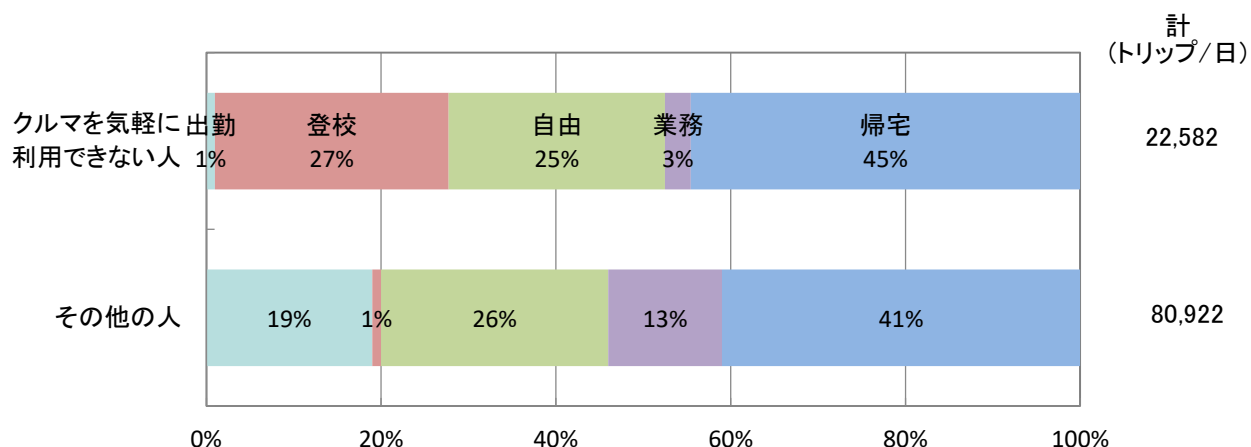


※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

④ 移動目的及び利用交通手段

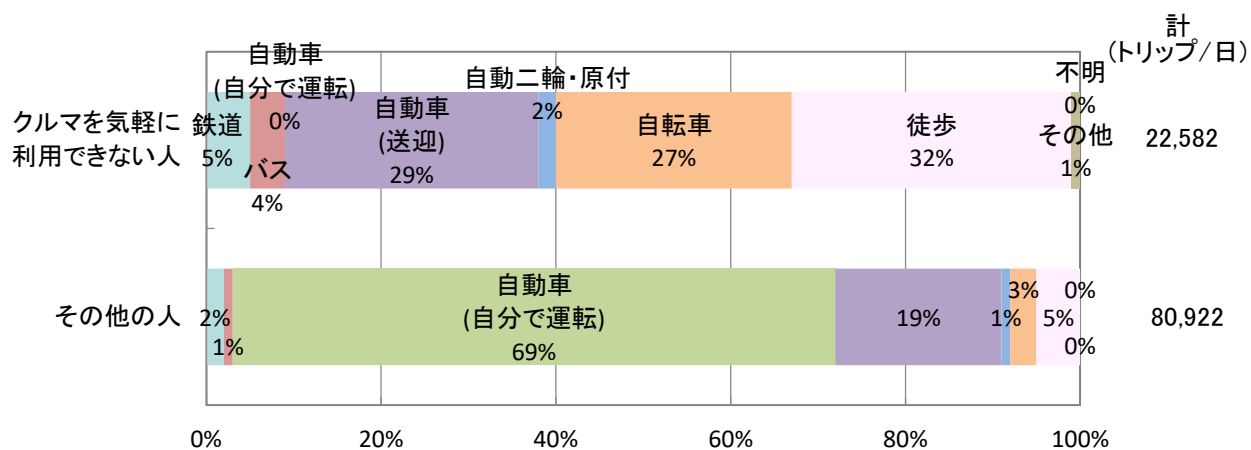
- ・クルマを気軽に利用できない人の移動目的をその他の人と比較すると、個人属性で就学者の割合が高いことから、登校の割合が高くなっています。
- ・クルマを気軽に利用できない人の利用交通手段をその他の人と比較すると、徒歩や自転車、自動車（送迎）など、公共交通を利用しない移動の割合が高くなっています。

< 移動目的の比較 >



※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

< 利用交通手段の比較 >

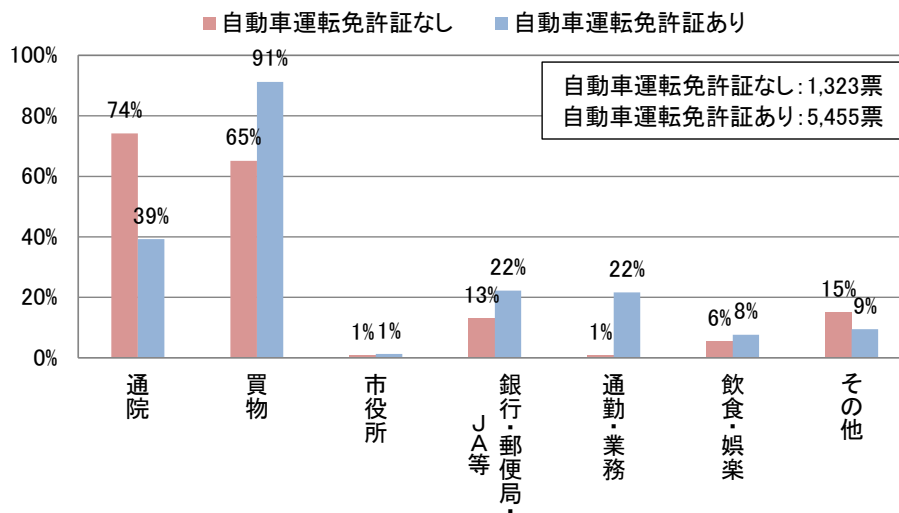


※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

(11) 高齢者の移動特性

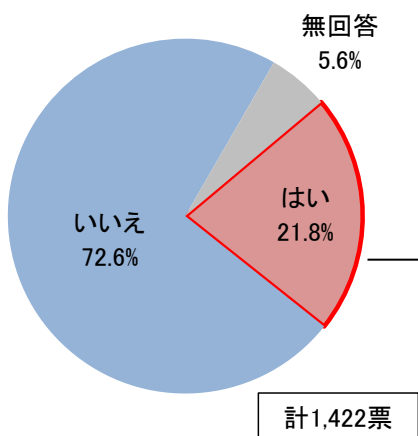
- 高齢者の外出率を移動目的別に見ると、買物や通院で高くなっています。通院では、自動車運転免許証ありの人が自動車運転免許証なしの人と比べて外出率が低くなっていますが、自動車運転免許証ありの人の方が通院する必要がない人が多いという結果が考えられます。一方で、買物等のそれ以外の目的は、自動車運転免許証なしの人の方が外出率が低くなっており、「飲食・娯楽」のゆしみな目的でも自動車運転免許証なしの人の方が6%と低くなっています。
- また、約2割の高齢者が普段外出を控えていると回答しています。その理由としては、「足腰などの痛み」という身体的な理由が半数以上を占めていますが、「交通手段がない」という理由も23.5%と高くなっています。全体で見ると、高齢者のうち約5.1%の人が交通手段がないために外出を控えていると回答しています。

< 目的別に見た外出率 >

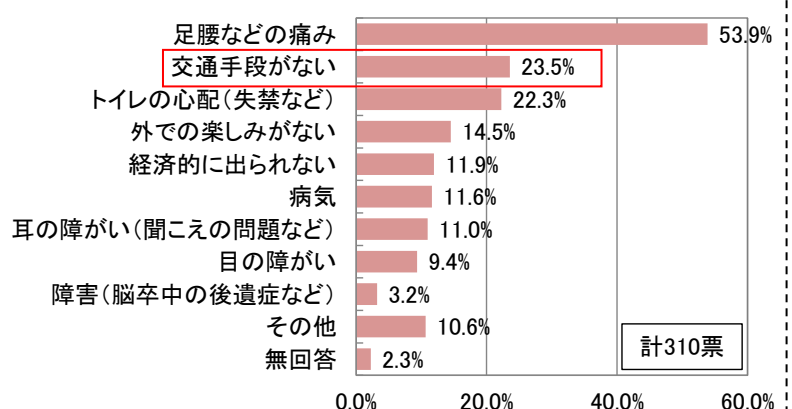


出典) 2022 (R4) 年高齢者アンケート調査

< 外出を控えているか >



< 外出を控えている理由 >



出典) 2020 (R2) 年介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

交通手段がないため、外出を控えている人は全体の約5.1%

第3章 計画の方向性

3.1 計画の方向性の考え方

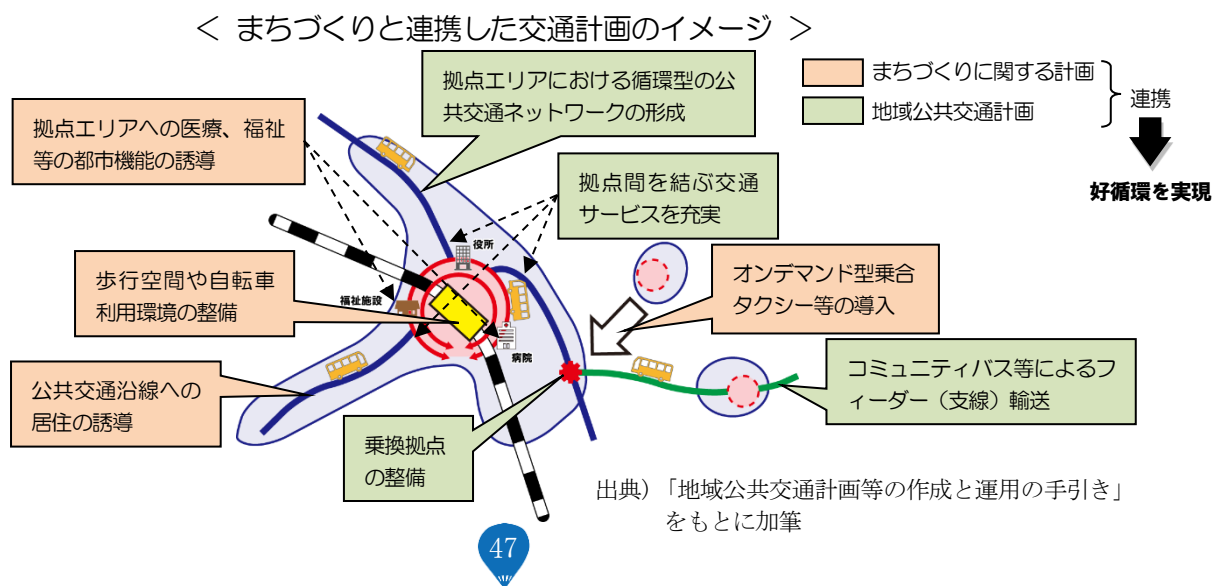
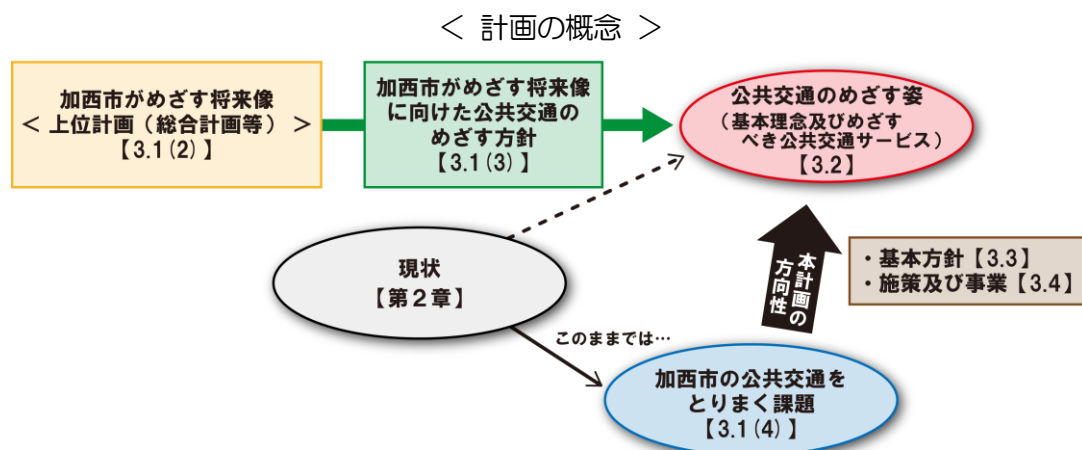
(1) 計画の方向性とは

計画とは、成り行き任せでは陥ってしまう地域の姿（課題）とめざすべき将来の姿との乖離を埋めるための手段です。また、地域公共交通計画などの交通計画を検討するにあたっては、まちづくり関連の計画とセットで考えていくことが重要です。

計画策定の第一歩は現状の正しい認識であり、加西市の交通を取り巻く現状を第2章で整理しました。

そして、本計画のめざすべき将来の姿である公共交通のめざす姿は、上位計画で示されている加西市がめざす将来像（3.1(2)参照）に向けた公共交通のめざす方針を3.1(3)で整理した上で、次節3.2には本計画の基本理念及びめざすべき公共交通サービスの内容で示しています。なお、このまま成り行きに任せておいた場合に直面するであろう地域の姿と、3.2で示す公共交通のめざす姿の乖離を加西市の公共交通をとりまく課題として3.1(4)で整理しています。

計画の方向性とは、この課題（3.1(4)参照）と公共交通のめざす姿（3.2参照）の乖離を埋めるための指針であり、基本方針を3.3に、施策及び事業を3.4に示します。



(2) 加西市がめざす将来像（上位計画）

加西市がめざす将来のまちづくりの方向性は、「第6次加西市総合計画」に示されています。

総合計画では、「加西市のめざす姿・将来像」、将来像を実現するための「政策」を以下のとおり示しています。また、持続可能なまちづくりを進めるため、都市の骨格の構成要素である「核」「拠点」「軸」「ゾーン」を示した将来都市構造図が「加西市都市計画マスタープラン」で設定されています。

＜ 第6次加西市総合計画（2021〔R3〕3月）の概要 ＞

■ 基本理念・将来都市像

基本理念：未来を拓く 協創のまち 加西

～豊かな自然、育まれた歴史、深まる絆を活かして～

将来都市像：大空に 夢がふくらむ「未来の田舎（ミライナカ）」かさい

■ 計画期間

基本構想：2021（R3）年～2030（R12）年【10年間】

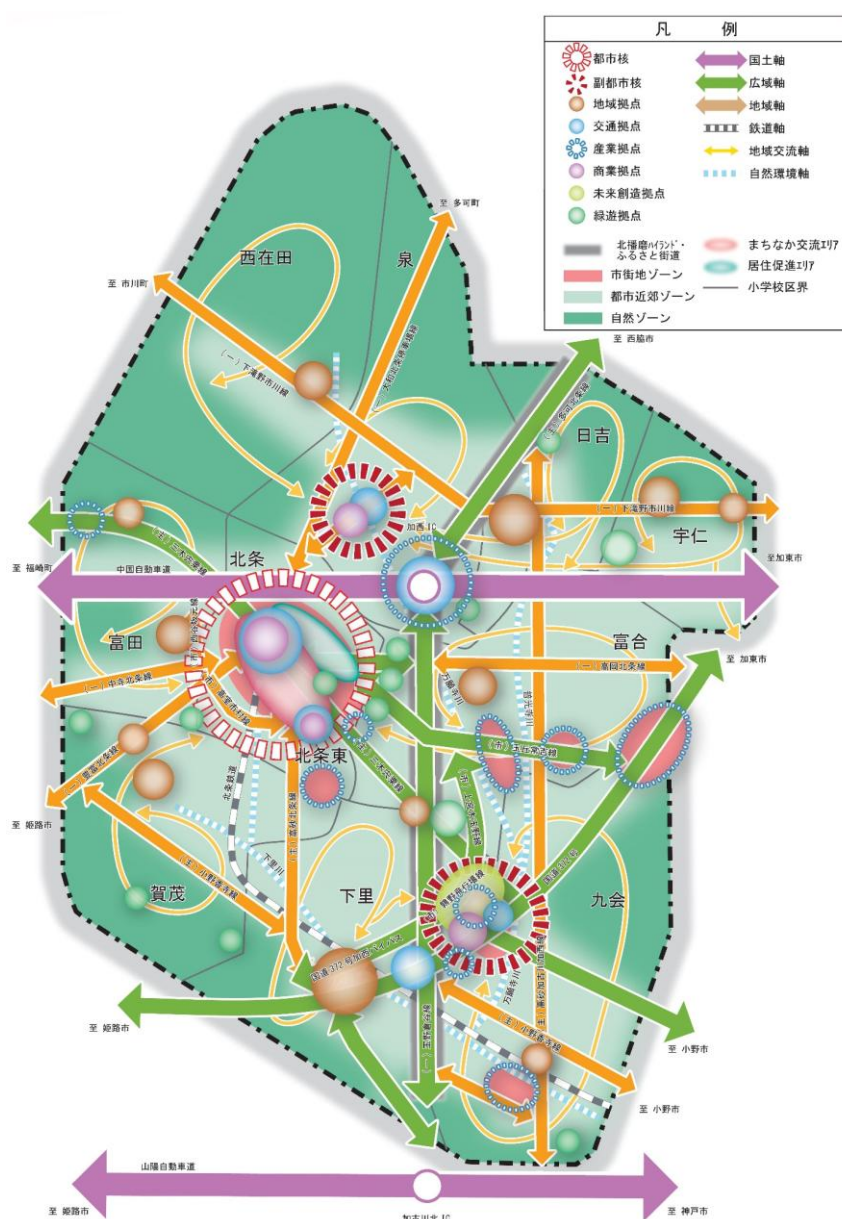
基本計画：2021（R3）年～2025（R7）年【前期5年】、2026（R8）年～2030（R12）年【後期5年】

実施計画：3年を1期とした計画として毎年見直し

■ 政策

基本方針	政策
基本方針1 子育てを応援し、暮らしを愉しむ	政策1 新しい家族と出会い、育むための支援の充実
	政策2 子どもの教育の充実
	政策3 生涯にわたって学び、楽しめる環境づくり
	政策4 暮らしを支える福祉・医療の充実
基本方針2 活力とにぎわいのあるまちを育む	政策5 農業の再生と活性化
	政策6 商工業の振興と新展開
	政策7 地域資源の活用と人の流れの創出
基本方針3 快適に暮らせる安全な社会をつくる	政策8 安全・安心に暮らせる環境の充実
	政策9 快適な都市空間の創出
	政策10 安全性と利便性が確保された都市基盤の整備
基本方針4 ともに活躍しまちの魅力を高める	政策11 協創のまちづくりの推進
	政策12 お互いを認め、尊重し合える社会の実現
	政策13 効率的で持続可能な行財政の推進

<「加西市都市計画マスタープラン」における将来都市構造図>



【都市核】

旧来から多様な都市機能が集積する市役所周辺の市新街地や北条町駅周辺の旧市街地から新たなまちづくりが進む西高室、東高室交差点周辺一帯の高室地区までを「都市核」とする。

【副都市核】

国道 372 号とそのバイパスとなり得る(市)鶉野飛行場線、(主)三木穴栗線に囲まれた旧加西町の中心で東部・南部地域の商工業の中心である中野町など九会北部地区を「副都市核」とし、都市機能・地域交通機能の強化を図る。

中国自動車道、(主)多可北条線、(一)下滝野市川線及び(一)大和北条停車場線に囲まれた旧泉町の中心である殿原町など加西インター産業団地周辺地区を「副都市核」に設定し、市北部の玄関口として都市機能・地域交通機能の強化を図る。

【地域拠点】

地域や校区の中心的な役割を担い、旧来から小学校近接、幹線道路周辺などで公共公益施設・生活利便施設など都市機能が立地している拠点を「地域拠点」とし、都市核及び副都市核と接続する拠点として機能強化や居住誘導を進めるなどによって、周辺集落をサポートし、地域連携を図る。

【交通拠点】

市内の人・モノの広域的な交流を促進するために重要な交通結節点として、中国自動車道加西 IC や東高室交差点、北条鉄道北条町駅及び法華口駅を「交通拠点」とし、機能強化を図る。

九会北部地区と加西インター産業団地周辺地区については、地域内交通のモビリティハブ機能を担う乗継の拠点として「交通拠点」とし、機能強化を図る。

(3) 加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針

加西市がめざす将来像が示されている上位計画である「第6次加西市総合計画(2021[R3]年3月)」の「基本理念・将来都市像」及び「目標(基本政策)」で掲げられている内容を踏まえ、加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針を以下に示します。

＜ 加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針 ＞

総合計画		加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針
基本理念・将来都市像	目標(基本政策)	
【将来都市像】 大空に夢がふくらむ「未来の田舎(ミライナカ)」 【基本理念】 未来を拓く協創のまち 加西、豊かな自然、育まれた歴史、深まる絆を活かして	① 新しい家族と出会い、育むための支援が充実したまち	・気軽に自動車を運転できない妊産婦、子どもなどが公共交通を利用して安心して暮らせるまちをめざす
	② 子どもの教育が充実したまち	・学校の通学や授業などで公共交通について触れ合い身近に感じてもらうことで、公共交通の現状について知ってもらう
	③ 生涯にわたって学び、楽しめる環境のあるまち	・公共交通を整備し外出を支援することで、人とのコミュニケーションや交流機会の創出を促す ・公共交通を整備することで、外出しやすい環境を作り、高齢者等の健康増進をめざす
	④ 暮らしを支える福祉・医療が充実したまち	・気軽に自動車を運転できない高齢者や障がい者などが公共交通を利用して安心して暮らせるまちをめざす
	⑤ 農業の再生と活性化に取り組むまち	・北条鉄道などの公共交通を通じた郷土愛の醸成により、加西市の農業の未来の担い手を育成する
	⑥ 商工業の振興と新展開が進むまち	・北条鉄道などの公共交通を通じた郷土愛の醸成により、加西市の商工業の未来の担い手を育成する
	⑦ 地域資源の活用と人の流れが創出されたまち	・仕事場や観光地までを公共交通でつなぐことで、公共交通を使った地域の活性化をめざす
	⑧ 安全・安心に暮らせる環境が充実したまち	・公共交通の利用を促進することで、自動車事故を防止し、安全・安心な社会をめざす
	⑨ 快適な都市空間が創出されたまち	・北条鉄道をふるさと加西の魅力を高める地域資源として育成、発信することで加西の風土を活かした景観づくりをめざす ・モビリティ・マネジメントの推進により、不必要な自動車の利用を抑制し、環境に配慮した循環型社会をめざす
	⑩ 安全性と利便性が確保された都市基盤が整備されたまち	・自動車と公共交通それぞれの利点を活かすことで、自動車を問題なく利用できる人も自動車を利用しづらい人も移動しやすい環境を整備し、自動車と公共交通が共存できるまちづくりをめざす ・郊外で住んでいる人が住み慣れた地域内で暮らしやすくするとともに、買物や医療などが集積している市街地へも行きやすい公共交通の整備をめざす
	⑪ 協創のまちづくりを推進するまち	・地域に密着した鉄道やバスの運行により、地域から学校や商業施設、医療施設などを結び、地域のつながりの輪を広げる
	⑫ お互いを認め、尊重し合える社会が実現したまち	・住民の参画と行政との協働により、地域が主体となった交通づくりや公共交通の利用促進を行うことで、官民協働の元気なまちづくりをめざす
	⑬ 効率的で持続可能な行財政の推進に取り組むまち	・地域公共交通の確保・維持により、医療や福祉分野などの他分野の行政コストの支出抑制をめざす ・必要な財源は確保し、限られた予算の中で、市民にも多少の不便を分かち合ってもらいながら、持続可能な公共交通をめざす

(4) 加西市の公共交通をとりまく課題

加西市の交通をとりまく現状（第2章）を踏まえ、このまま成り行きに任せておいた場合に直面するであろう地域の姿と、加西市がめざす将来像(3.1(2))・公共交通のめざす方針(3.1(3))などを受けて 3.2 で示す公共交通のめざす姿の乖離から、公共交通をとりまく課題を以下のとおり整理しました。

大きく「加西市全体の課題」と「公共交通に直接関する課題」の2つに分類しました。

< 加西市の公共交通をとりまく課題 >

加西市全体の課題	・ 今後の人口減少の進行に対応した地域活力の向上
	・ クルマを気軽に利用できない人の外出機会の創出
	・ 高齢ドライバーの増加に対応した高齢者交通事故の減少
公共交通に直接関する課題	・ 交通結節点の整備・改善を含めた公共交通の利便性向上
	・ 鉄道、バス不便地域縮小、送迎負担減少に向けた公共交通サービスの向上
	・ 北条鉄道の利便性向上
	・ 公共交通利用意識の醸成による自動車依存からの脱却
	・ 新型コロナウイルス感染症の流行による新たな生活様式に対応した公共交通の利用促進

3.2 公共交通のめざす姿（基本理念及びめざすべき公共交通サービス）

(1) 基本理念

公共交通のめざす姿として、加西市の公共交通のあり方を示す本計画の基本理念を、以下のよう設定します。

この基本理念の達成により、誰も取り残さない一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざします。

■ 基本理念の考え方

市民・交通事業者・行政が協力し合い、自分たちが守っていく公共交通であるという認識のもと、みんなで適正に負担しながら、受益と負担のバランスの取れた質の高い公共交通サービスを構築・協創していくことをめざします。



皆で協力して創る

地域内外のつながりを鉄道やバスなどの公共交通の面から強化することで、地域に親しまれ、子どもや孫の世代までの次世代へとつないでいける公共交通サービスの実現をめざします。



未来に拓かれた

市外からの交流人口の増加と市民の外出の機会の増加を促すことで、人と人との結びつき、健やかに、支えあって暮らせるまちを、公共交通サービスを通じて実現することをめざします。



人と人をつなぐ

基 本 理 念

皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通
～ 一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして ～

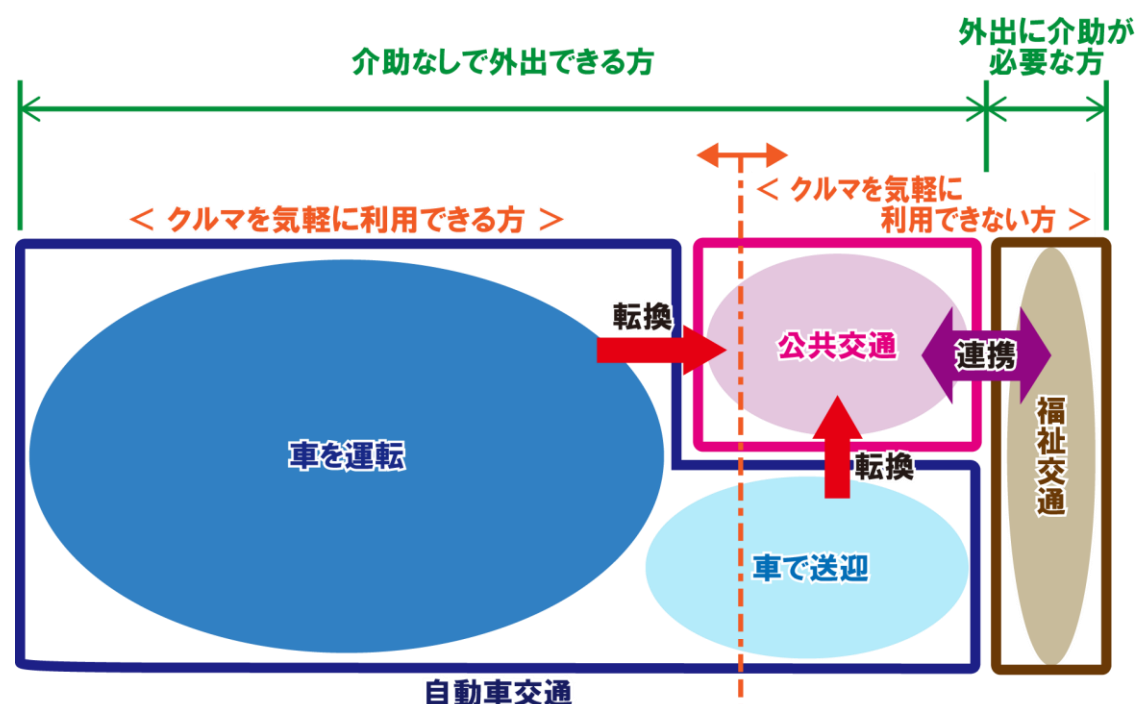
(2) 自動車交通と公共交通等の役割分担

公共交通を維持し、よりよいものにしていくことは、気軽に外出できるように必要不可欠な取組となります。ですが、公共交通は必ずしも万能な乗り物ではなく、クルマの方が便利な場合もあります。このため、加西市では自動車交通と公共交通は互いに連携しあいながら、それぞれの特性を活かして役割分担していくことで、さらなる移動利便性につながるものであると考えています。

加西市における自動車交通と公共交通、そして福祉交通の役割分担は以下のとおりです。「外出に介助が必要な方」の外出は福祉交通に担っていただきます。「介助なしで外出できる方」のうち、「クルマを気軽に利用できない方」の外出を公共交通が担い、また問題なくクルマで送迎してもらっている人は引き続き送迎でも構いませんが、公共交通サービスを向上させることで送迎から公共交通への利用転換を促し、送迎負担の減少をめざします。「クルマを気軽に利用できる方」は引き続き便利なクルマを利用していただきますが、公共交通サービスを向上させてPRすることで、自主的に公共交通を利用する人の増加をめざします。また、交通と福祉の連携により、動きやすく・住みやすく・来訪しやすいまちを作っていくことで、市民の皆様の生活環境の改善を図ります。

以降は下図の「公共交通」を中心に焦点を当てて、めざすべき姿を示します。

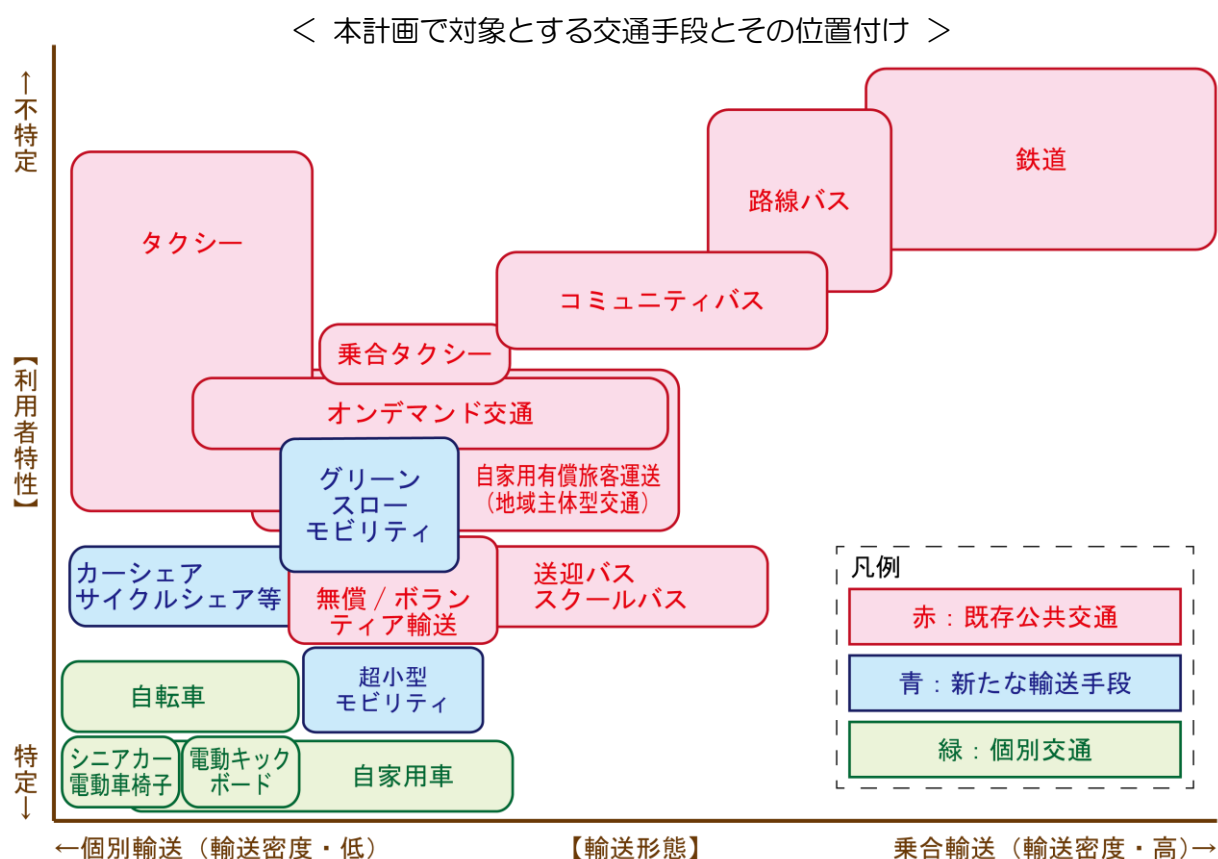
＜ 自動車交通と公共交通等の役割分担イメージ ＞



【コラム】本計画で対象とする交通手段とその位置付け

人々が移動するための交通手段は様々あり、大きく鉄道やバス、タクシー等の「公共交通」や自動車や自転車、シニアカー・電動車椅子等の「個別交通」の2つに分類されます。また、近年は超小型モビリティや電動キックボードなどの新しい交通手段も増えています。

加西市では、既存の公共交通や個別交通に加えて、新たな輸送手段の導入についても推進していくとともに、以下の図に示す交通手段とその位置付けを明確とすることで、例えばシニアカー・電動車椅子で駅まで行き、鉄道を利用するなど、それぞれの交通手段が連携した移動しやすい環境を創出するための事業を検討していきます。



出典) 地域公共交通のトリセツ「今更聞けない！？移動手段ってどんな種類があるの？」(塩土 圭介著)
(<https://text.odekake.co.jp/20201025-2/>) を参考に加筆

(3) めざすべき公共交通サービス

① めざすべき公共交通サービスの考え方

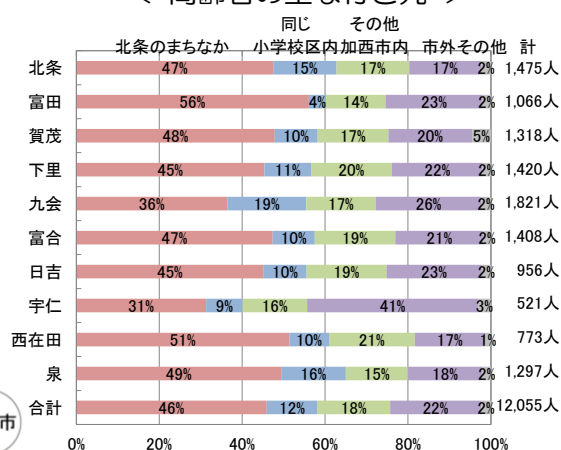
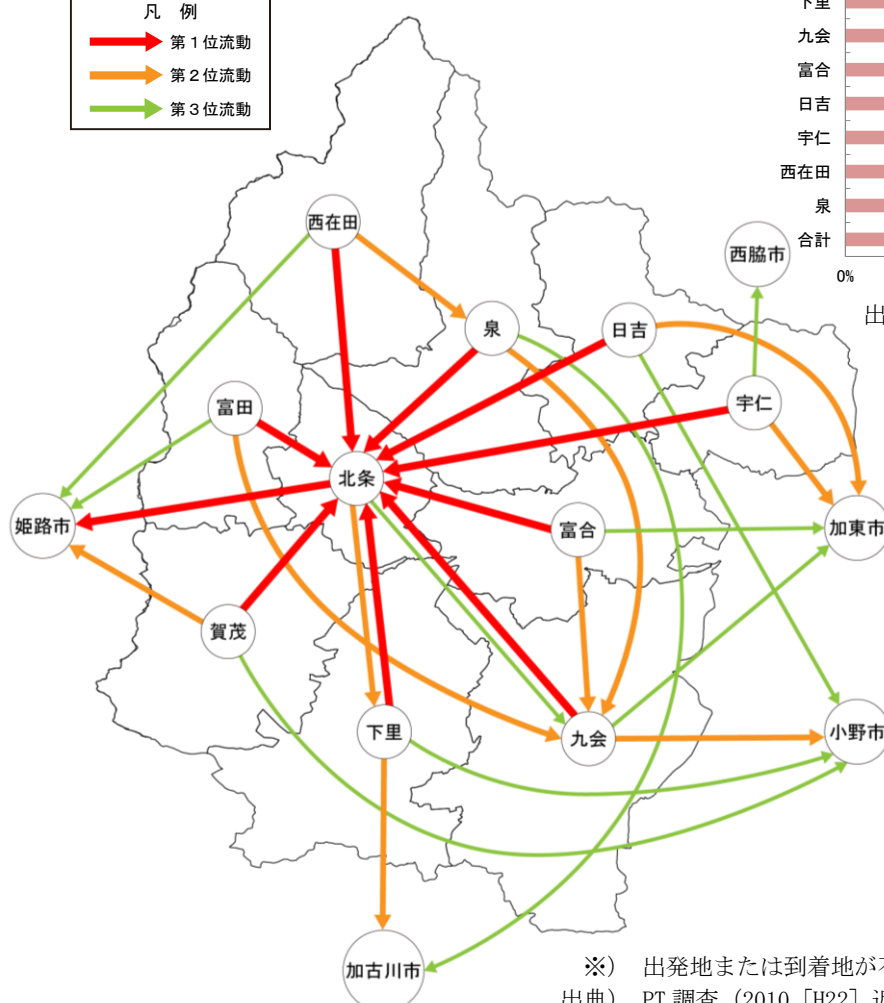
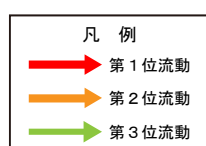
めざすべき公共交通サービスは、公共交通以外の手段（自動車や自転車、徒歩）で行きたい場所に行けない人など、公共交通を必要としている人の移動需要に対応したサービスを提供することが重要です。

市民の移動需要を見ますと、どの地域でも、加西市の中心市街地である北条地区への移動が多くなっています。また、北条地区以外では、九会、下里、泉地区が主な行き先になっています。公共交通の主な利用者である高齢者がよく行く場所を見てみますと、市内の全ての地域において「北条のまちなか」によく行くという回答が多くなっています。

このように加西市民の皆様は、日常生活に必要な様々な施設が集積した北条地区への移動需要が高いことが分かります。

＜ 各地域居住者の主な行き先 ＞

＜ 高齢者の主な行き先 ＞



出典) 2022 (R4) 年高齢者アンケート調査

※) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計
出典) PT 調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

ここで、日常生活に必要となる生鮮食料品を買うことができる買物施設、病気を診てもらい薬を買うことができる医療施設、お金の引き出しや預け入れができる金融施設を「生活必須施設」と定義し、その立地状況を地区別に整理した上で集積状況を確認すると、北条地区では生活必須施設が集積しています。その他の地区では賀茂、九会、富合、日吉、泉地区において3種類の施設が立地しており、そのうち九会、泉地区では500m以内に2種類の施設が集積しています。これらを踏まえて、北条地区を「都市核」、九会、泉地区を「副都市核」と位置付けます。この結果は、先述した各地域居住者の主な行き先の結果と概ね同様となっています。

なお、上位計画である都市計画マスタープランにおける将来都市構造図では、北条地区を都市核、泉地区及び九会地区を副都市核、各地区の中心を地域拠点として位置付けています。将来都市構造の実現に向けて、まちづくりと連携した交通計画を立案することが重要です。特に、地域拠点の形成については、交通面からのサポートも重要です。

今後、拠点整備などのまちづくりが進展していく場合は、そのまちづくりと連携した公共交通サービスが必要となりますが、本計画の目標年次が5年後の2027(R9)年度であることから、まずは当面のめざすべき公共交通サービスとして、施設立地状況が現状のままであるとして、現状の移動需要に則したネットワークの構築を検討します。

＜ 地区別に見た生活必須施設立地状況一覧 ＞

	上位計画における位置づけ	生活必須施設			生活必須施設の集積状況	拠点
		買物施設	医療施設	金融施設		
		スーパー、生鮮食料品店 (コンビニ含む)	病院、医院、薬局	郵便局、銀行、信用金庫 (ATMのみ施設含む)		
北条	【都市核】	◎(◎)	◎	◎(◎)	◎(◎)	都市核
富田	【地域拠点】	—(○)	—	○(◎)	—(—)	
賀茂	【地域拠点】	○(○)	○	○(○)	—(—)	
下里	【地域拠点】	—(○)	◎	◎(◎)	—(—)	
九会	【副都市核】	○(◎)	◎	◎(◎)	○(◎)	副都市核
富合	【地域拠点】	—(○)	○	◎(◎)	—(—)	
日吉	【地域拠点】	—(○)	○	◎(◎)	—(—)	
宇仁	【地域拠点】	—(—)	—	○(○)	—(—)	
西在田	【地域拠点】	—(—)	◎	○(◎)	—(—)	
泉	【副都市核】	○(◎)	△	◎(◎)	○(○)	副都市核

※) 各項目の定義

・【買物施設】◎：スーパー等2件以上あり ○：スーパー等1件あり △：商店1件あり —：なし

※()内はコンビニ・ATMも含む場合

・【医療施設】◎：病院・医院2件以上あり ○：病院・医院1件あり △：薬局のみあり —：なし

・【金融施設】◎：窓口がある施設2件以上あり ○：窓口がある施設1件あり ※()内はATMのみの施設も含む場合

・【集積状況】◎：300m以内に3種類の施設が集積 ○：500m以内に3種類の施設が集積 △：500m以内に2種類の施設が集積
—：3種類の生活必須施設が揃っていない、もしくは各々500m以上離れている

② めざすべき公共交通サービスの要素

公共交通サービスは、大きく分けて「ネットワーク（路線）」「ダイヤ・本数」「運賃」「車両」「駅・バス停（待ち環境含む）」「情報」の6つの要素があります。めざすべき公共交通サービスは、これら6つの要素で以下のように利用者が利用しやすいサービスとなっていることが重要です。

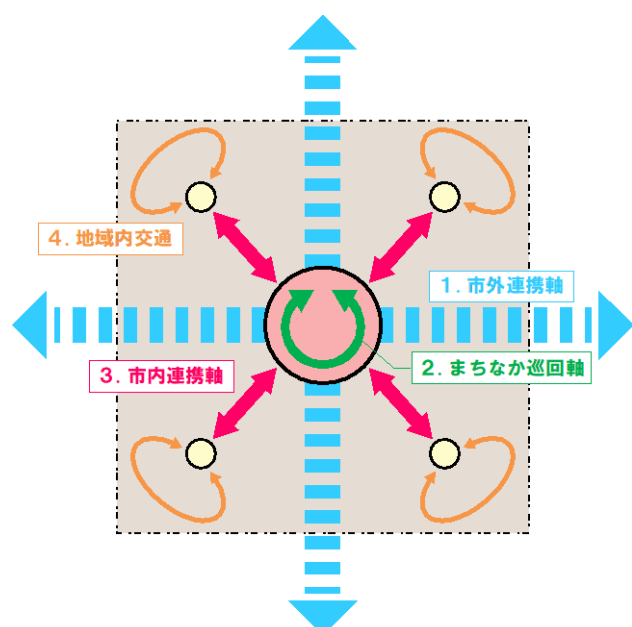
＜ めざすべき公共交通サービスの内容 ＞

ネットワーク（路線）	：行きたいところに行くことができる
ダイヤ・本数	：本数が多いことが望ましいが、本数が少なくても行きたい時間にダイヤが設定されている
運賃	：受益者負担の考え方を原則とした、最適な料金設定
車両	：バリアフリー対応など、誰にとっても利用しやすい車両
駅・バス停	：バリアフリー対応はもちろんのこと、鉄道やバスを待ちやすい環境や乗り継ぎ環境の充実
情報	：ダイヤや運賃、料金割引制度など、知りたい情報が入手しやすい環境やダイヤのパターン化などの分かりやすい情報提供

③ 加西市における公共交通ネットワークの階層構造

めざすべき公共交通ネットワークの設定にあたっては、前述した加西市民の皆様の移動需要に対応することが重要ですが、その他にも加西市外からの来訪者についても考慮して設定する必要があります。これら加西市民の皆様の市内や市外への移動需要や、加西市外の人々が来訪する移動需要に対応するためには、公共交通ネットワークの役割分担が必要であり、以下の階層構造を基本として設定することが望ましいと考えます。

＜ 加西市における公共交通ネットワークの階層構造 ＞

**1. 市外連携軸**

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ために、市内と市外を結ぶ公共交通を整備

2. まちなか巡回軸

北条のまちなかで通院や買物等の回遊をしやすくするために、中心市街地を巡回できる公共交通を整備

3. 市内連携軸

市民の買物や通院等の外出をしやすくするために、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を整備
観光の観点より、中心市街地や市外連携軸から周辺拠点まで回遊しやすい公共交通を整備

4. 地域内交通

生活必須施設（買物、医療、金融）へ外出をしやすくするために、最寄りの生活必須施設もしくは副都市核・各公共交通軸（上記1.～3.）まで行けるような公共交通を整備

＜めざすべき公共交通ネットワーク＞



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。

3.3 基本方針

加西市の公共交通を次世代につないでいくためには、行政のみだけでなく市民の皆様の協力がなければめざすべき公共交通の実現は困難です。基本理念にもあるように、「皆で」協創しながらよりよい公共交通を作っていきたいと考えています。

以上を踏まえて、「皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして～」の基本理念の実現に向けて、本計画を推進するにあたって、4つの基本方針を設定しました。

< 基本方針 >

基本理念

皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通
一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして

基本方針1: みんなが利用しやすい公共交通網の構築

公共交通は、全ての人々が利用する「公共」の乗り物であることから、分かりやすく、使いやすい公共交通とすべきであり、行政のみだけでなく、利用者である市民の方からの意見も広く取り入れた利用環境の改善が必要です。

加西市にある公共交通不便地域などを縮小させるために、税金の活用も含めた行政によるサポートのもと、市民が主体となった地域主体型交通の導入推進等を行うとともに、鉄道やバスのサービス向上や連携強化を図り、市民のみならず市外の方も含めた全ての方が、利用しやすい公共交通体系を構築していきます。

基本方針2: 利便性の高い公共交通結節点の整備

鉄道駅やバス停において、さらなる利便性向上を図るためには、鉄道・バス待ち環境の改善などのハード面からの整備が必要であるとともに、先進技術を活用した情報提供や行政と市民が一体となった公共交通のサポートなどのソフト面からの整備が必要です。

その他にも鉄道駅やバス停における待ち合い環境の改善や、交通手段相互の乗り換えがしやすい結節点整備を行うとともに、市民や初めて加西市へ来られた市外の方でも分かりやすい乗り継ぎ情報を提供することにより、利便性の高い公共交通結節点を整備していきます。

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

公共交通は自動車と比べ、人と顔を合わす機会が多い交通手段であり、コミュニケーションの場ともなっています。したがって、公共交通を利用促進することにより、地域の結びつき強化や各世代での交流が期待できます。公共交通の利用促進を図るためには、全ての方の協力により公共交通を利用しやすい環境を構築することが必要です。

そのため、公共交通を特に必要としている高齢者や子育て世帯等が利用しやすい料金施策の推進や、これらの内容も含めた公共交通に関する情報を積極的に発信していきます。また、各種イベントや施策を通じて、現在公共交通を利用していない人に公共交通に関心を抱いていただく取組を推進することにより、利用しやすい公共交通としていきます。これらの公共交通の利用促進により、地域のさらなる結びつき強化を図っていきます。

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

公共交通は地域の移動手段に加えて、市内と市外をつなぐ役割も有しており、市内の方のみならず市外から来訪する方の移動も支えています。このため、公共交通で来訪された方にとって、観光等で市内を周遊しやすくするための環境整備が必要となります。

そのため、観光に特化した公共交通サービスの提供や、既存の公共交通の有効活用などを行うことで、市外の人々も安心・快適に加西市を周遊し愉しんでもらえるような公共交通の環境づくりを推進していきます。

3.4 施策体系

基本理念である「皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして～」の実現に向けて定めた、「みんなが利用しやすい公共交通網の構築」「利便性の高い公共交通結節点の整備」「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」「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4つの基本方針に基づいて、以下の13の施策を設定しました。

< 施策体系 >

基本理念	基本方針	施策
皆で協力して創る 一人ひとりが未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通	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
		2 中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備
		3 中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備
		4 市外との連携を強化する公共交通の整備
		5 利用しやすい公共交通網の確保・維持
	Ⅱ 利便性の高い公共交通結節点の整備	6 乗換環境の向上による結節機能の強化
		7 分かりやすい運行情報の提供
	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	8 利用しやすい料金体系の構築
		9 積極的な公共交通情報の発信
		10 利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成
		11 公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進
	Ⅳ 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	12 市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供
		13 市内の回遊を促進するPR等の実施

第4章

公共交通のめざす姿に向けた施策・事業

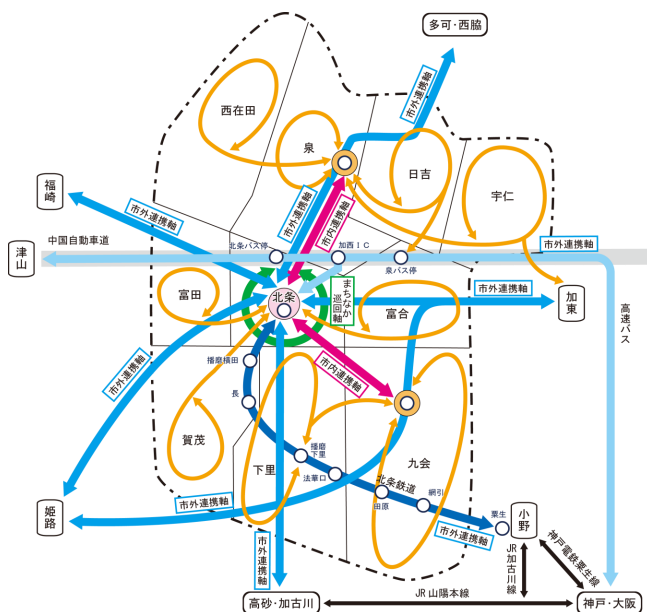
■ 施策・事業の推進にあたっての考え方

施策・事業の推進に向けては、単に事業を実施するだけでは最大限の効果は発揮できないと考えられます。

このため、各施策・事業を連携して実施していくことに加えて、第3章で示した方向性を念頭に置いて、めざすべき公共交通ネットワークの各階層を有機的に結び、連携していくことが重要です。

さまざまな連携により、公共交通のめざす姿の実現をめざします。

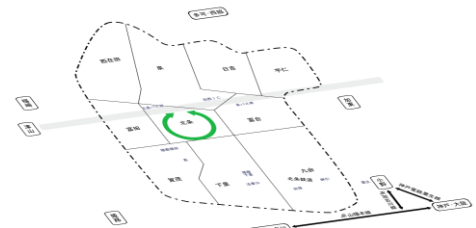
< めざすべき公共交通ネットワーク >



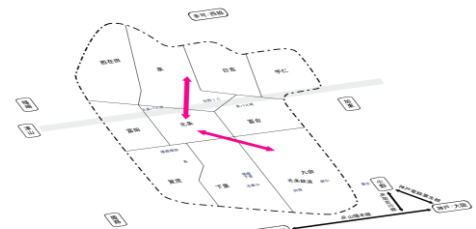
A：市外連携軸



B：まちなか巡回軸



C：市内連携軸



D：地域内交通



■ 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業一覧

13の施策について、より具体的な内容を示した事業を以下に整理しました。今後は、この施策・事業を展開、推進していきます。

なお、表中に示す「重点事業（強く推進する事業）」「主要事業（優先して実施する事業）」は、公共交通事業のうち、短期的・優先的に取り組む事業であり、加西市の公共交通体系の根幹となるべき交通事業として設定しています。

< 公共交通事業一覧 >

※◎：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	ねっぴり号	地域主体型交通・はっぴーバス・	タクシー
皆で協力して創る一人ひとりが未来に拓かれた人となりをめざして公共交通	I みんなが交通利用しやすい	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 中心拠点内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				○		
				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			○			
		4 市外との連携を強化する公共交通の整備		⑩他市町と連携した公共交通の利便性向上	○	○	○	○	○	○
				⑪公共交通サービスを確保・維持するための行政支援	○	○	○	○	○	○
	II 公共交通利便性の高い整備	6 乗換環境の向上による結節機能の強化	◎	⑫需要に応じた交通結節点の整備		○	○	○	○	
				⑬駅や高速バス停における結節機能の向上	○	○	○	○	○	○
		7 分かりやすい運行情報の提供	○	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	○	○	○	○	○	
			○	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	○	○	○	○	○	
				⑱高齢者や子育て世帯等に対する運賃割引			○	○	○	
	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	8 利用しやすい料金体系の構築		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	○		○	○	○	○
			○	⑳公共交通情報を総合的に発信	○	○	○	○	○	○
		9 積極的な公共交通情報の発信		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	○	○	○	○	○	
				㉓公共交通機関相互の運行情報の提供	○	○	○	○	○	○
		10 利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成	◎	㉔北条鉄道でのICカード導入、定期券ネット販売導入	○					
				㉕運動ポイント事業と連携した公共交通の利用促進	○	○	○	○	○	○
				㉖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	◎	㉗企業と連携した公共交通利用環境改善の推進	○	○	○	○	○	○
			◎	㉘公共交通の必要性を考える場づくりの推進	○	○	○	○	○	○
			○	㉙モビリティ・マネジメント等の実施	○	○	○	○	○	○
				㉚バス停サポーター制度の導入		○	○	○	○	
			○	㉛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	○	○	○	○	○	○
				㉜オリジナルグッズの製作・販売による収益の確保	○					
	IV 市外からの人も通じやすい環境づくり	12 市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供	○	㉝観光交通の導入・拡充・推進	○	○	○	○	○	○
				㉞シェアサイクルの利用促進	○					
		13 市内の回遊を促進するPR等の実施	○	㉟北条鉄道における各種イベント等の実施	○					
				㊱企画乗車券（観光地周遊乗車券等）の継続・拡充	○		○	○		
			○	㊲鉄道と自転車の連携による回遊促進	○					
				㊳インバウンド需要に対応した環境整備	○	○	○	○	○	○

基本方針Ⅰ：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

施策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

■現状・課題

- 北条、九会、泉地区の3地区は、日常生活に必要な生活必須施設（買物、医療、金融）が揃っており、一定以上の集積があります。
- しかし、その他の下里、富田、富合、賀茂、日吉、宇仁、西在田の7地区では、いずれかの生活必須施設が揃っていない、又は集積していない地区であり、不足する施設については、隣接する地区まで行くか、あるいは北条地区まで出てくる必要があります。
- 西在田・泉地区の一部には、NPO 法人原始人の会による「はっぴーバス」が運行しています。
- 市内の約4割の居住地は、鉄道駅やバス停が近くにない「鉄道・バス不便地域」となっており、行政のサポートのもと、地域が主体となった公共交通が必要と考えられます。
- 地域が主体となった公共交通の導入に向け、「地域主体型交通導入の手引き」を作成しており、地域住民の皆様と協力し、検討を進めています。

■めざす姿

- 各地区から最も近い生活必須施設が揃う拠点までの公共交通を整備することで、拠点まで行けば日常生活が可能なサービスを、どの地区でも受けられるような交通体系の構築をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

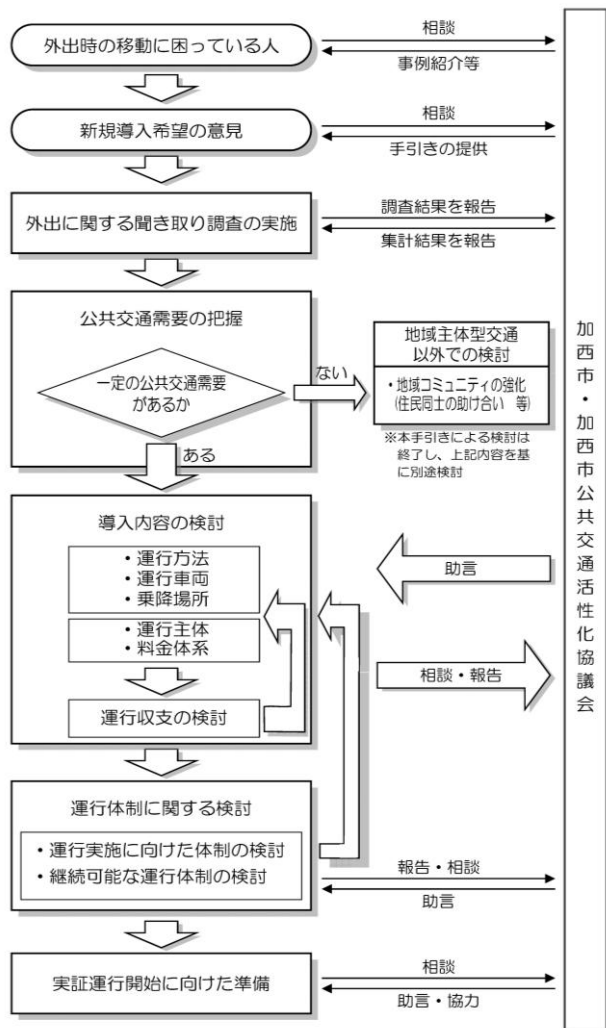
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
重点事業	①地域主体型交通の導入及び維持改善	公共交通サービスが行き届いていない地区において、地域住民が主体となって検討する地域の実情に合った公共交通を導入し、生活必須施設が揃う拠点までの移動手段の確保をめざします。また、地域主体型交通の導入後においても、他の公共交通と連携しながら利用促進を図っていくとともに、運営の支援、効率的・効果的な運営・運行をするためのマニュアル作成などにより、地域の移動手段の維持・改善を図ります。	随時	地域団体 NPO法人 加西市 バス事業者 タクシー事業者
主要事業	②タクシー事業等との連携による移動手段の確保	タクシーやバス事業等と連携することにより、地域主体型交通の運行や乗り合いタクシーの導入、タクシー利用助成事業との連携方法の検討など、利用促進に向けて事業を推進します。	随時	加西市 タクシー事業者 バス事業者
	③はっぴーバスの運行改善	市民意識や社会情勢の変化等に対応し、はっぴーバスの運行内容を見直し「フリー降車」の区間の拡充など、さらなる利便性向上を図ります。また、他の公共交通との整合を図るための運営・運行方法などを含めて、地域と協力してはっぴーバスを使いやすいものとしていきます。	必要に応じて 随時	加西市 地域団体 バス事業者

【重点事業】

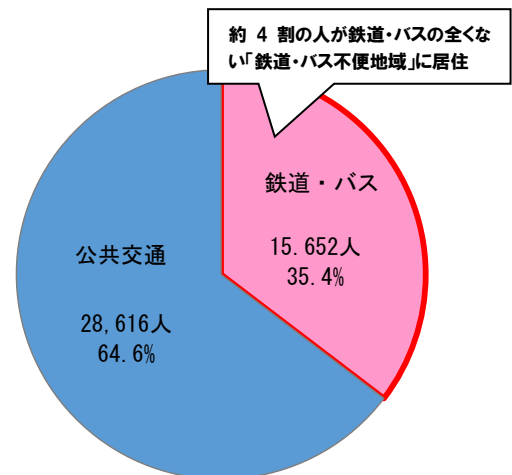
施策1：各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備

事業	①地域主体型交通の導入及び維持改善
実施主体	地域団体、NPO法人、加西市、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	随時
事業内容	加西市では北条鉄道、路線バス、コミュニティバス等が運行されていますが、これら公共交通の運行本数が少ない、あるいは全く運行していない「鉄道・バス不便地域」が存在します。公共交通サービスが行き届いていない地区において、公共交通需要に対応するため、加西市が作成した「地域主体型交通導入の手引き」をもとに、地域住民が主体となって検討する地域の実情に合った公共交通を導入し、生活必須施設が揃う拠点までの移動手段の確保をめざします。また、地域主体型交通の導入後においても、他の公共交通と連携しながら利用促進を図っていくとともに、運営の支援、効率的・効果的な運営・運行をするためのマニュアル作成などにより、地域の移動手段の維持・改善を図ります。なお、地域主体型交通の導入にあたっては、北条鉄道・路線バス等の他の公共交通との役割分担を考慮した上で、運行方法を検討するものとします。

< 地域主体型交通導入検討フロー >



< 鉄道・バスサービス人口の構成 >



※) 2015 (H27) 年国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計



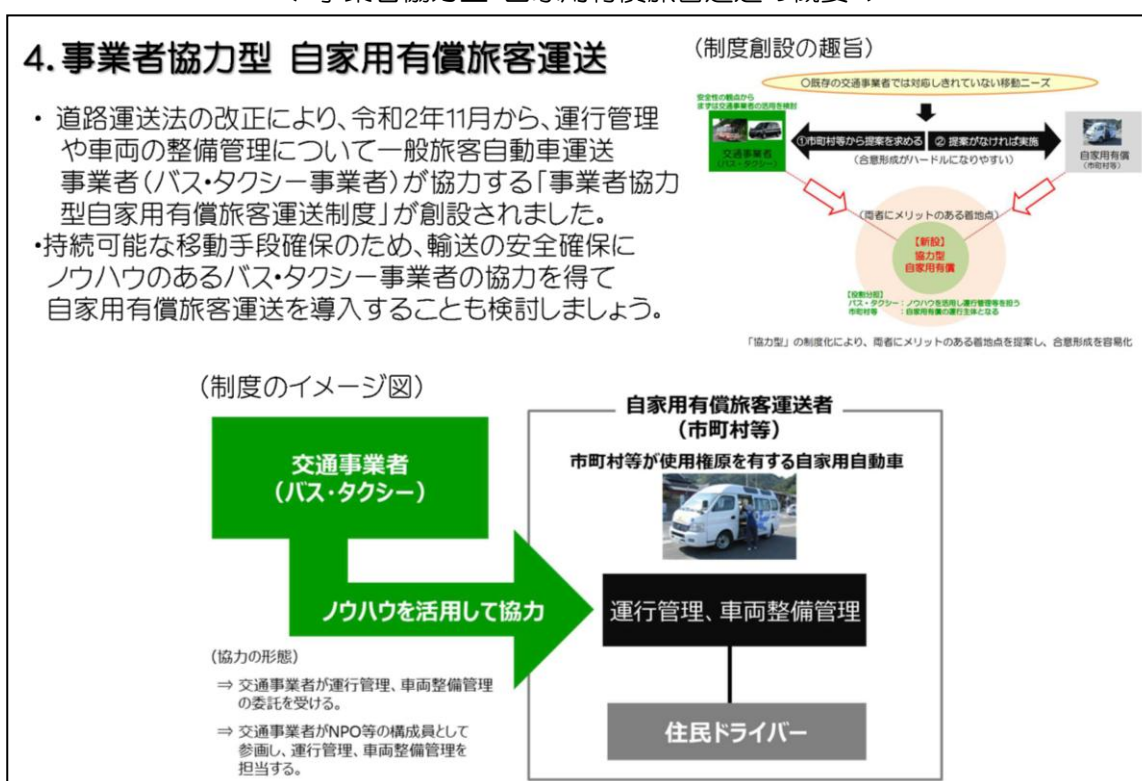
※) 2022 (R4) 年度に改訂予定
出典) 「地域主体型交通導入の手引き (2016 [H28] 年3月)」をもとに一部加筆

【主要事業】

施策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

事業	②タクシー事業者との連携による移動手段の確保
実施主体	加西市、タクシー事業者、バス事業者
実施時期	随時
事業内容	地域内のきめ細やかな移動需要に対応できるタクシーやバス事業の交通事業者等との連携を目的として、「事業者協力型 自家用有償旅客運送」などの制度も活用しながらタクシー事業者での地域主体型交通の運行や乗り合いタクシー（オンデマンド交通など）の導入・運行、現在実施しているタクシー利用助成事業との連携方法の検討など、タクシー利用促進に向けた事業を推進していきます。

＜ 事業者協力型 自家用有償旅客運送の概要 ＞



出典）「自家用有償旅客運送ハンドブック」より

＜ 現行のタクシー利用者への助成について ＞

事業名	高齢者外出支援事業（支援タクシー）
実施主体	社会福祉法人 加西市社会福祉協議会
対象	75歳以上のひとり暮らしの高齢者又は高齢者夫婦世帯
内容	タクシー利用料金の一部（初乗り分）の助成

事業名	高齢者運転免許証自主返納事業
実施主体	加西市
対象	次の要件を全て満たす方 ①自主返納時に65歳以上の方 ②加西市に住民票がある方 ③自動車運転免許証を自主返納後1年以内の方
内容	中型タクシー基本料金相当額のタクシー券48枚を交付

基本方針Ⅰ：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

施策2

中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備

■現状・課題

- 加西市民や公共交通の主な利用者である高齢者がよく行く先は、商業施設や医療施設などが集積している中心拠点（北条地区）となっていることから、公共交通で都市核へ行きやすくすることが必要です。
- その中で、高齢者・障がい者や学生などは、クルマを気軽に利用できない方が多いことから主に送迎に頼っており、その送迎者の負担は決して軽視できない状況となっています。
- 生活必須施設が集積する都市核への移動手段としては、既存の枠組みの中での公共交通の他、病院送迎バスや教習所送迎バスなどの地域資源を有効に活用していく必要があります。
- 今後も市民意識や社会情勢の変化等に対応して、公共交通の運行改善に努めます。

■めざす姿

- 市民や高齢者の移動需要に対応して、商業施設や医療施設などが集積している中心拠点へ公共交通で行きやすいまちをめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

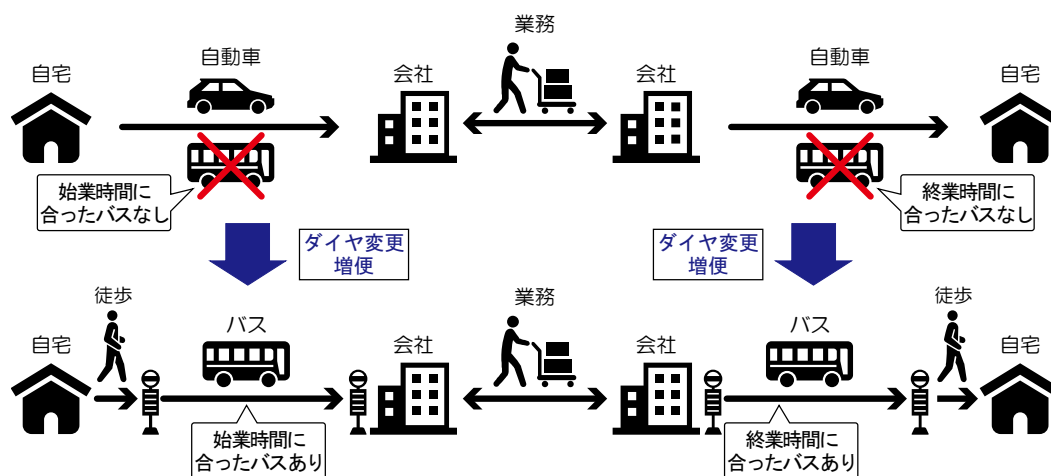
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
重点事業	④企業等の連携や社会情勢の変化に対応したバス・鉄道等の利用環境改善	沿線企業で働く方の移動手段確保・移動利便性の向上を図るために、就業時間に合わせて公共交通のダイヤ設定や増便を行います。また、将来的な事業計画を見据えたコミュニティバス等の再編を推進します。	随時	加西市 沿線企業 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
重点事業	⑤送迎負担の軽減に向けた取組推進	子供や高齢者・障がい者などの送迎による送迎者の負担の軽減を目的として、送迎実態の把握や課題を抽出した上で、適切な取組の実施を検討します。	2023（R5）年度～	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	⑥地域輸送資源の総動員による効率的な移動手段確保	地域で既に運行されている公共交通以外の輸送資源を、運営・運行者と協議を行った上で有効活用し、総動員による移動手段の確保をめざします。	随時	加西市 沿線企業 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

【重点事業】

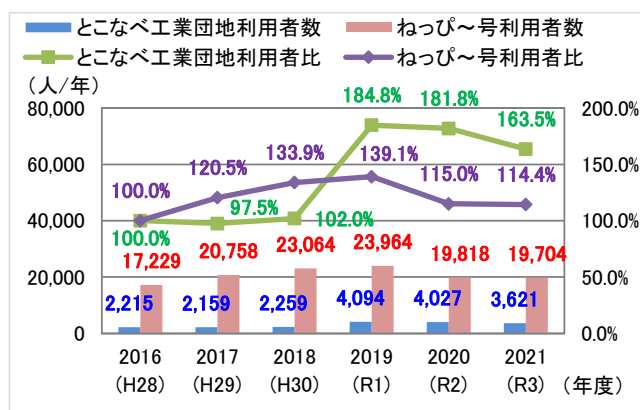
施策2：中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備

事業	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
実施主体	加西市、沿線企業、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	沿線企業で働く人の移動手段の確保や移動利便性の向上、加えて公共交通の利用促進を目的として、就業時間に合わせた公共交通のダイヤ設定や増便を推進します。また、「(仮称)道の駅加西」や「加西インター産業団地」の将来的な整備・供用を見据えて、コミュニティバス等の再編を推進します。さらには、ねっぴ〜号国正線と宇にふれあいバス国正線のバス路線の重複など効率的・効果的なバス運行を行うための役割分担を明確化していきます。

< 就業時間に合わせたダイヤ設定のイメージ >



< とこなべ工業団地バス停及びねっぴ〜号 全体における利用者数の推移 >

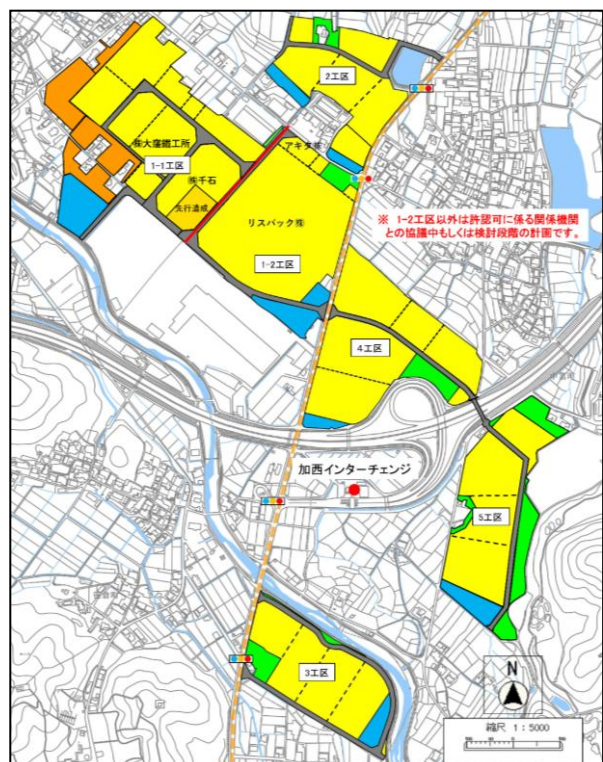


< (仮称)道の駅加西整備イメージ >



出典) 加西市所管データ

< 加西インター産業団地 >



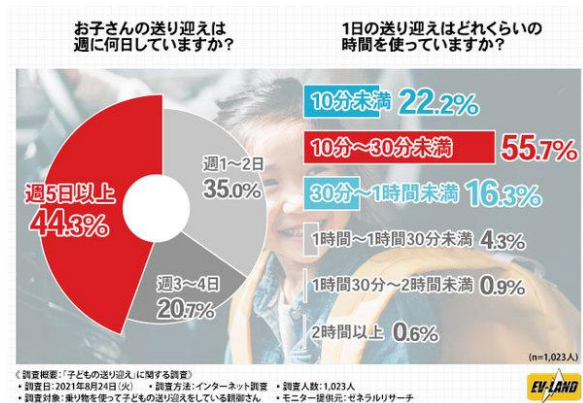
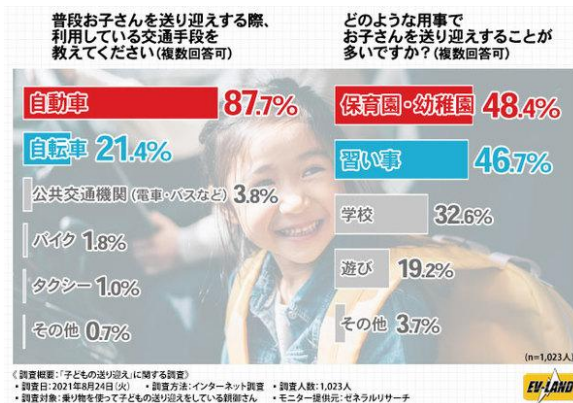
出典) 加西市所管データ

【重点事業】

施策2：中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備

事業	⑤送迎負担の軽減に向けた取組推進
実施主体	加西市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	2023（R5）年度～
事業内容	自動車運転免許証を持っていない子供や自動車運転免許証を返納した、もしくは身体的な理由等により気軽にクルマを運転できない高齢者・障がい者などは、主に家族や知人等により送迎をされていると想定されます。これら送迎による送迎者の負担の軽減を目的として、送迎実態の把握や課題を抽出した上で、適切な取組の実施を検討します。

< 子供の送り迎えに関する調査事例 >



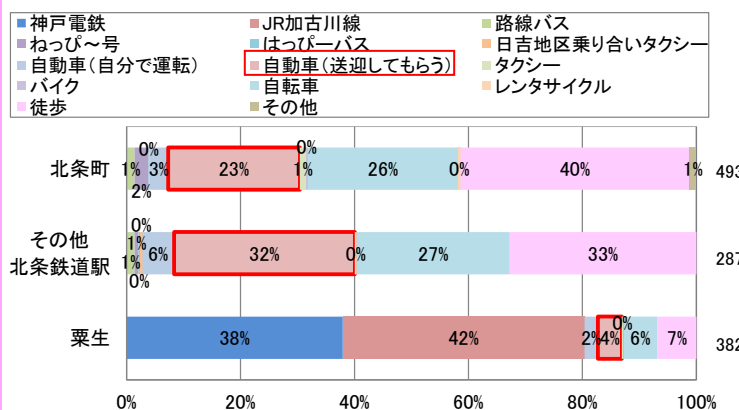
出典）乗りもののニュースより

< 移動先マッチングアプリによる相乗りサービスのイメージ >



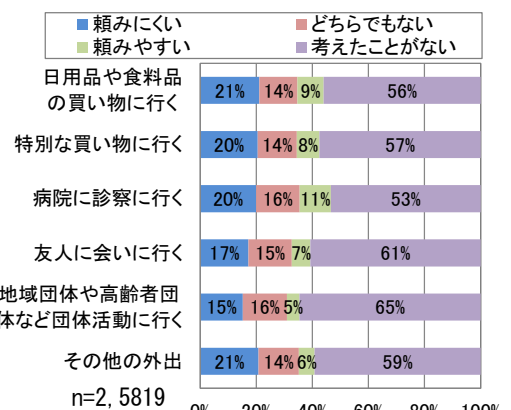
出典）国土交通省 HP より

< 北条鉄道乗降前後の主な移動手段 >



出典）北条鉄道利用者アンケート調査結果より

< 送迎の頼みやすさ >



出典）高齢者アンケート調査結果より

基本方針Ⅰ：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

施策3

中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備

■現状・課題

- 中心拠点である北条地区では、市民は通院や買物などで複数の施設を移動することが考えられます。また、市外から北条鉄道や路線バスなどで来訪する方は、北条町駅から目的施設までの移動手段を確保する必要があります。これらの移動需要に対応するために、コミュニティバスねっぴ〜号の市街地線が運行されています。
- 市街地線の利用者数については、2015（H27）年度までは減少傾向にあったものの、2015（H27）年度以降に実施したコミュニティバス等再編や料金施策などにより、2019（R1）年度までは利用者数が増加していました。しかし、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響により、2020（R2）年度以降は利用者数が減少している状況となっています。
- 市街地線は中心拠点の主要施設間を周遊しており、市内各地区や市外から来訪する方にとって必要不可欠な移動手段となっています。このため、市民や来訪者の移動需要や社会情勢の変化に対応して、さらなる利便性向上を図っていく必要があります。

■めざす姿

- 各機能が集積している中心拠点内での移動利便性をさらに向上させ、中心拠点内居住者のみならず、市内各地区や市外から中心拠点に来訪するすべての方にとって、行きたい時間に公共交通で目的地に行きやすい中心市街地をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

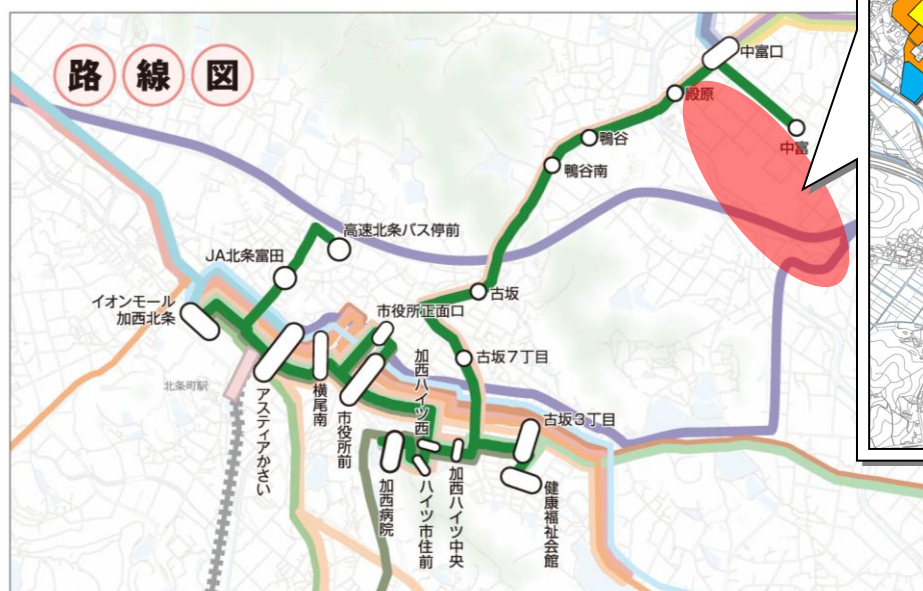
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
主要事業	⑦市街地線の機能強化	現在運行されているバス路線を効率的に役割分担しながら活用します。買物や通院など利用者の移動需要や社会情勢の変化に対応しながら、運行路線や運行ダイヤの見直しを行います。また、泉地区においては、加西インター産業団地の整備事業を踏まえて、通勤需要に応じた増便を行うなど、随時コミュニティバス等の運行改善に努めます。	随時	加西市 バス事業者

【主要事業】

施策3：中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備

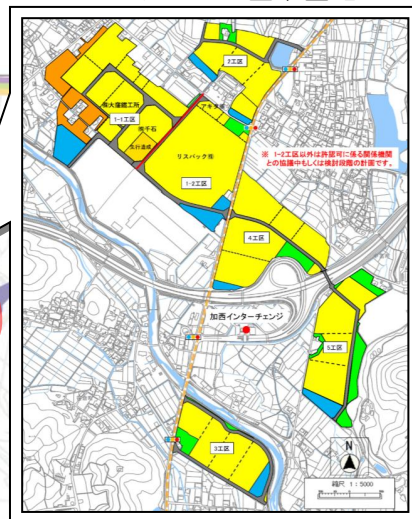
事業	⑦市街地線の機能強化
実施主体	加西市、バス事業者
実施時期	随時
事業内容	北条地区の市街地においては、路線バスやコミュニティバスの路線が複数運行されていることから、市街地内の運行本数は多く便利な状況となっています。現在運行されているこれらの路線を効率的に役割分担しながら活用し、買物や通院など利用者の移動需要や社会情勢の変化に対応しながら、北条鉄道とのパターンダイヤの検討や、市街地内の集客施設等の需要に応じた再編などを主とした運行路線や運行ダイヤの見直しを行います。 また、泉地区においては加西インター産業団地の整備事業が進行していることも踏まえて、通勤需要に応じた増便等の運行改善に努めます。

< 現在の市街地線のバス運行路線図 >

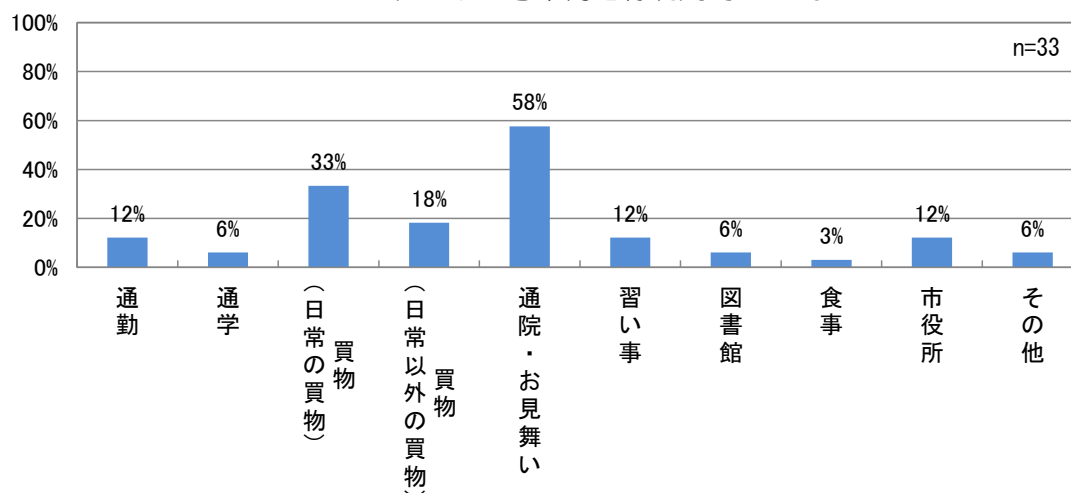


出典) かさい おでかけ ナビ (2023 [R5] 年4月発行) より

< 加西インター産業団地 >



< ねっぴ〜号市街地線利用時の目的 >



出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果より

基本方針Ⅰ：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

施策4

市外との連携を強化する公共交通の整備

■現状・課題

- 公共交通を利用して市外に行く市民は、主に通勤や通学での移動であり、特に通学目的で公共交通を利用して市外へと移動している人が多くなっています。また、市外からの来訪者は、近年増加傾向となっており、これらを踏まえると公共交通は加西市に関わる人にとって、必要性の高い移動手段と言えます。
- 市外へ行きやすくする、又は市外から来訪しやすくするという役割は、市外連携軸が担うことになりますが、対応する現在の公共交通機関は、北条鉄道、高速バス、路線バス、タクシーとなります。
- 路線バスの乗降者数については、2017（H29）年度までは増加傾向にあり、近年は新型コロナウイルス感染症の影響で減少傾向が続いていましたが、2021（R3）年度は若干ながら利用者数は増加しています。一方で、北条鉄道においては、2020（R2）年度は新型コロナウイルス感染症対策などによって前年までと比べ大きく利用者数が減少しましたが、法華口駅行き違い交差設備整備や各種イベントなどの取組により、2021（R3）年度においては、新型コロナウイルス感染症が蔓延する以前の利用者数程度まで利用者数が回復しています。
- 加西市と近隣市町との連携を強化させるためにも、公共交通の果たす役割は重要です。

■めざす姿

- 加西市民が市外へ公共交通で行きやすくすることにより、定住促進を図るとともに、市外からも公共交通で来訪しやすくすることにより、交流人口の増加をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
主要事業	⑧鉄道輸送力を活用した利便性の向上	法華口駅行き違い交差設備や新車両（キハ40）などの資源を有効活用して、運行本数の増加や他の公共交通との連携を進めることで、さらなる利用促進を図ります。	2023（R5）年度～	鉄道事業者 加西市
	⑨社会の変化に応じた路線バスの運行改善	市民意識や社会情勢の変化等に対応するために、施設立地状況や現状の利用状況などを踏まえて、路線バスの運行時間の見直しなど、路線バスの運行改善に努めます。	随時	バス事業者 加西市
	⑩他市町と連携した公共交通の利便性向上	北播磨広域定住自立圏や播磨圏域連携中枢都市圏など近隣市町と連携し、適切なバスサービスの提供、運行時間やルートの見直し等により、利便性の向上を図ります。	随時	加西市 隣接市町 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

【主要事業】

施策4：市外との連携を強化する公共交通の整備

事業	⑧鉄道輸送力を活用した利便性の向上
実施主体	鉄道事業者、加西市
実施時期	2023（R5）年度～
事業内容	2020（R2）年9月より法華口駅行き違い交差設備の整備による増便や様々な利用促進の取組などにより、昨今のコロナ禍においても利用者数は近年増加しています。今後は、北条鉄道利用者アンケート調査結果から得られた問題点や北条鉄道の魅力、今後進めてほしい方策などの市民や利用者意識等に対応し、魅力ある車窓風景を活かしながら、運行本数の増加や他の公共交通とも連携することで、さらなる利用促進を図ります。

< 法華口駅行き違い交差設備の概要 >

法華口駅 列車行き違い交差設備完成

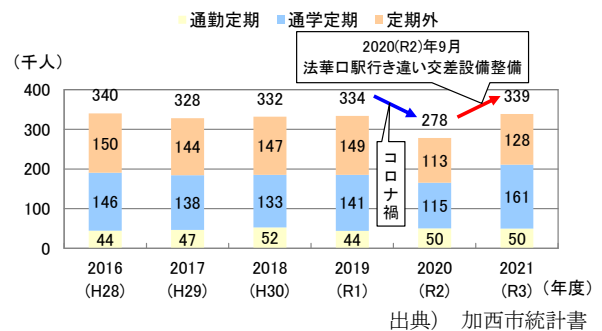
北条鉄道がさらに便利に！

北条鉄道株式会社

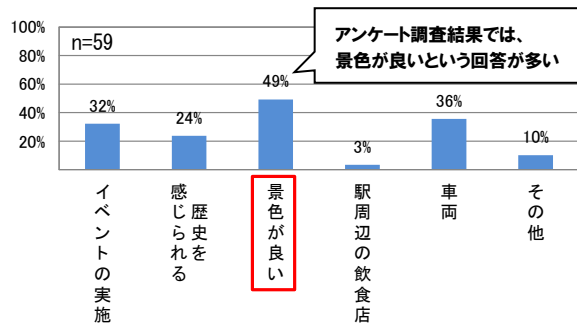


■増便概要(平日のみ) ※2022（R4）年3月時点
 北条町駅発
 【朝】6:07、7:12、8:24 【夜】18:13
 粟生駅発
 【朝】6:40、7:46、8:52 【夜】18:55

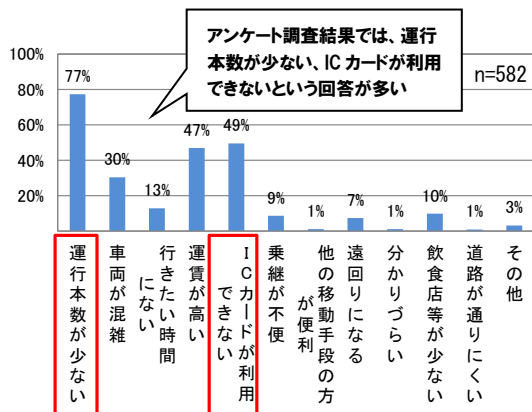
< 鉄道乗車人員の推移 >



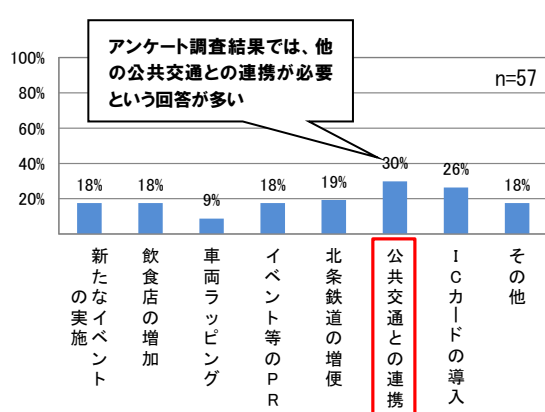
< 北条鉄道の魅力 >



< 北条鉄道利用時の問題点 >



< 北条鉄道魅力向上のための方策 >



※1) 北条鉄道に乗ること（見ること）を目的とされている方の回答を集計

※2) 平日・休日2日間の全回答者の調査結果を示す

出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果より

基本方針Ⅰ：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

施策5

利用しやすい公共交通網の確保・維持

■現状・課題

- 加西市の公共交通としては、2023（令和5）年3月時点において鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス（ねっぴ〜号・はっぴーバス）、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）、タクシーがあります。
- 公共交通は、クルマでの移動が困難な高齢者・障がい者や学生等、移動手段を持たない人の日常の移動手段確保としての対応が求められます。
- これらの方々が自立的に生活できる環境整備のひとつとして、公共交通により移動手段を確保することによって、外出機会の創出や健康寿命の増加、地域活性化への寄与も期待されます。

■めざす姿

- 日常生活の移動手段の確保・維持のために、市民一人ひとりが利用したいと感じ、また、安全・安心に利用できるような公共交通をめざします。
- 公共交通の確保・維持に向けては、市民・行政・交通事業者の役割分担や各公共交通の役割分担を行いながら全体的に連携強化を図り、「地域公共交通確保維持事業」などの行政支援も受けながら、誰もが利用しやすい公共交通サービスを提供していきます。

■めざす姿の実現に向けた事業

分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
重点事業	⑪公共交通サービスを確保・維持するための行政支援	路線バス及びコミュニティバス等の相互の棲み分けや連携を図りながら、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。	随時	加西市 市民 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

【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	

基本方針Ⅱ：利便性の高い公共交通結節点の整備

施策6

乗換環境の向上による結節機能の強化

■現状・課題

- 加西市内のバス停は、バス停の標柱のみが設置されており、ベンチや雨よけが設置されていないバス停があります。しかし、場所や費用面での制約などがあり、全てのバス停にベンチ・雨よけを設置するのは困難です。
- また、アスティアかさいバス停や中富口バス停など、様々な公共交通が接続しているにも関わらず、交通機能が十分でないなど、今後整備が必要な余地が残っている状況です。
- 市外から、もしくは市外への移動にあたっては、市内に停車する高速バスとコミュニティバス等が連携した結節機能の向上が必要となり、一体的な移動サービスの提供を行うことが重要となります。

■めざす姿

- バス停の待ち合い環境を改善させることで、全ての方が安全・安心にバスを待てる環境を整えていくことで、質の高い交通結節点をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
重点事業	⑫需要に応じた交通結節点の整備	特に利用者が多いバス停について、優先的にベンチや雨よけを設置することや、様々な公共交通が接続するバス停においては、交通結節点としての機能を整備するなど、安心してバスを待てる環境を創出します。	随時	加西市 バス事業者
	⑬駅や高速バス停における結節機能の向上	北条鉄道や高速バスのバス停周辺にある駐車場・駐輪場を活用して、パーク＆ライド施設の整備及び利用促進を行うとともに、駅・バス停から各地区に移動するためのシェアサイクル等の導入を検討します。また、高速バスとコミュニティバス等の接続強化に向けたバスの在り方についても検討を進めます。	2023（R5）年度～	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

【重点事業】

施策6：乗換環境の向上による結節機能の強化

事業	⑫需要に応じた交通結節点の整備
実施主体	加西市、バス事業者
実施時期	随時
事業内容	公共交通の利用促進を目的として、コミュニティバス等の再編や北条鉄道法華口駅行き違い交差設備整備による増便、各種公共交通サービスの提供など、これまでに様々な取組を実施してきました。今後は、これらネットワーク整備に対応した交通結節点の整備が必要であると考えられることから、需要に応じたバス停へのベンチ・雨よけ・バスベイなどの整備を推進していくとともに、法華口駅や播磨横田駅、アスティアかさいバス停、中富口バス停、九会バス停などを中心とした交通の拠点となる施設の整備を推進します。

< バス停位置図 >

< 現在の中富口バス停 >



出典) 加西市所管データ

< 現在のアスティアかさいバス停 >



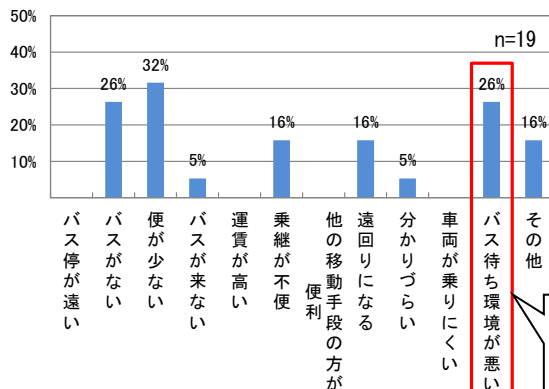
出典) 加西市所管データ

< 九会バス停のバスベイ >



出典) 加西市所管データ

< コミュニティバス等におけるバス利用時の問題点 >



コミュニティバス等利用者は「バス待ち環境が悪い」と回答した人が比較的多い

※) 「特になし」を除く

出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果より

基本方針Ⅱ：利便性の高い公共交通結節点の整備

施策7

分かりやすい運行情報の提供

■現状・課題

- 北条町駅やアスティアかさいなどの大型商業施設、公共施設などにおいては、鉄道・バスそれぞれの運行情報が一目でわかるようなシステムであるデジタルサイネージを順次設置しています。
- さらに利用しやすい公共交通とするためには、わかりやすい運行情報の提供が必要と考えられます。
- バスの運行においては、交通状況などにより遅延等が発生するため、バスの位置情報や遅延状況などを確認できるシステムの導入が必要と考えられます。
- 鉄道・バス事業者においては、今まで以上に公共交通機関が相互に連携し、運行ダイヤの変更や利用ニーズに対応した乗り継ぎダイヤの調整が必要です。
- 現在も総合時刻表やデジタルサイネージなどで運行情報や乗り継ぎ情報を提供していますが、さらなる利便性向上を図るためには、様々な場所で視覚的に分かりやすい情報提供が必要です。

■めざす姿

- 全ての方にとって利用しやすいように、引き続きわかりやすい運行情報の提供を行い、乗り継ぎなどの利用利便性の向上をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

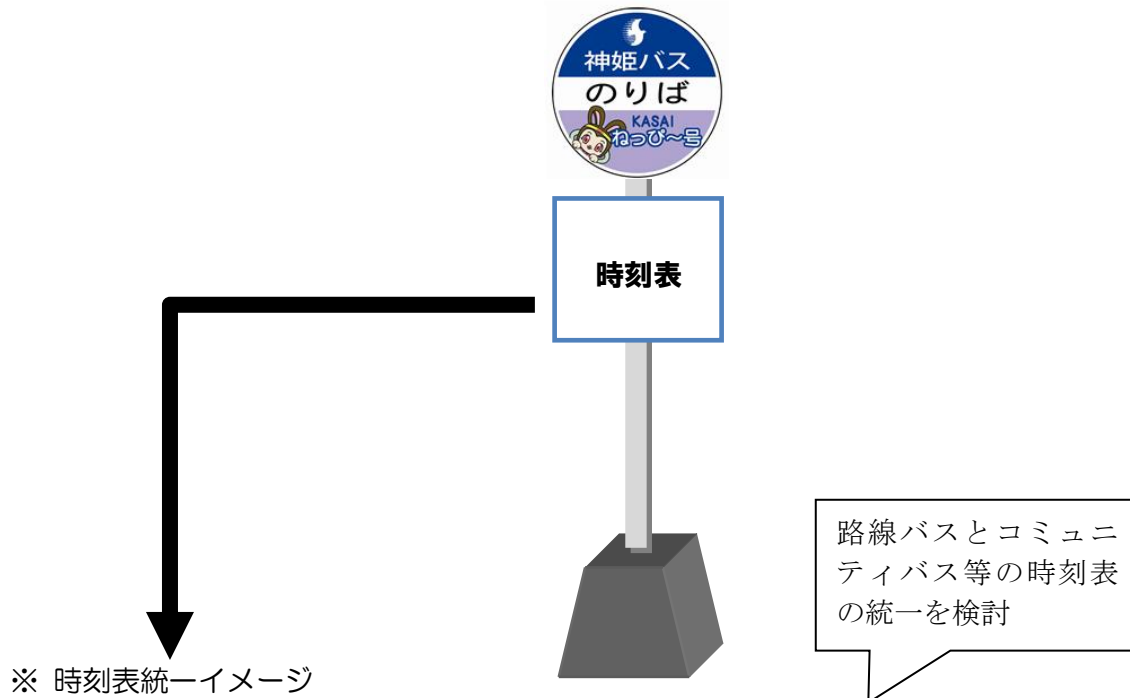
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
主要事業	⑭コミュニティバス等及び路線バス時刻表の統一化	主要なバス停の路線バスやコミュニティバスのバス停標柱に掲示されている時刻表の統一を検討します。	2023（R5）年度～	加西市 NPO法人 バス事業者
主要事業	⑮デジタルサイネージ等によるバス・鉄道情報（運行情報等）の提供	鉄道、路線バス、コミュニティバス等の運行状況を一覧できる電子情報提供媒体（デジタルサイネージ）の設置を引き続き行い、さらなる利便性の向上を図ります。	随時	加西市 沿線施設等 鉄道事業者 バス事業者
主要事業	⑯コミュニティバス等におけるバスロケーションシステムの導入検討	はッピーバスや地域主体型交通において、GPSを用いてコミュニティバス等の位置情報を取得し、運行状況をバス停（デジタルサイネージ）などで確認できるシステムの導入を検討します。	2023（R5）年度より導入に向けて検討	加西市 NPO法人 バス事業者
	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	運行ダイヤが変更された際において、公共交通機関相互の乗り継ぎが円滑にできるように、引き続きダイヤの調整を行います。	随時	加西市 NPO法人 鉄道事業者 バス事業者

【主要事業】

施策7：分かりやすい運行情報の提供

事業	⑭コミュニティバス等及び路線バス時刻表の統一化
実施主体	加西市、NPO法人、バス事業者
実施時期	2023（R5）年度～
事業内容	来訪された方や初めてバスを利用される人にとって分かりやすいバス停とするために、特に市街地区間において、主要なバス停の路線バスやコミュニティバス等のバス停標柱に掲示されている時刻表の統一を検討します。

< 路線バスとコミュニティバス等の時刻表統一イメージ >

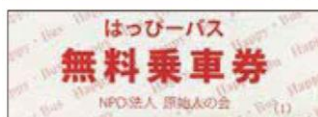


※ 時刻表統一イメージ

< アスティアかさいの時刻表統一イメージ（加西病院・健康福祉会館・玉丘史跡公園方面） >

路線名	料 金		姫路北条	高砂北条	九会線	市街地線	姫路北条	市街地線	姫路北条	市街地線	姫路北条
	路線バス	ねっぴ〜号									
アスティアかさい	—	—	7:47	7:55	8:00	8:20	8:36	8:55	9:14	9:20	9:54
市役所正面口		170円	↓	↓	8:04	8:24	↓	8:59	↓	9:24	↓
市役所前	170円		7:54	7:59		↓	8:41	↓	9:20	↓	9:59
加西病院	—	170円	↓	↓	8:08	8:28	↓	9:03	↓	9:28	↓
健康福祉会館	—	210円	↓	↓		8:33	↓	9:08	↓	9:33	↓
玉丘史跡公園	210円	—	7:57	8:02	↓	↓	8:44	↓	9:23	↓	10:02
行 先	—	—	北条営業所	北条営業所	Soraかさい	中富	北条営業所	中富	北条営業所	健康福祉	北条営業所

< 加西市内バス無料乗車券 >



対象路線・区間

KASAIねっぴ〜号(全線)、はっぴーバス(全線)、神姫バス八千代北条線、姫路北条線、社北条線、宝殿北条線、姫路社線の加西市内の乗り降りにかかる区間

対象となる方

- 75歳以上の方（後期高齢者医療被保険者証）
- 障がいをお持ちの方（障害者手帳）
- 中学生（生徒手帳）
- 小学生以下の子ども（身分証不要）
- 妊娠中の方（母子手帳）
- 乳幼児同伴の保護者（身分証不要）
- 運転免許返納者（運転経歴証明書）

配布場所

- 市役所
- 健康福祉会館
- 地域交流センター
- 各公民館（善防・南部・北部）
- 市民会館
- 加西病院
- 観光案内所（北条駅駅）
- KASAIねっぴ〜号車内
- はっぴーバス車内
- NPO法人原知人の会

出典） かさい おでかけ ナビ（2023〔R5〕年4月発行）をもとに加筆

【主要事業】

施策7：分かりやすい運行情報の提供

事業	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
実施主体	加西市、沿線施設等、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	随時
事業内容	2021（R3）年度より、市内の主要な施設等において、現在の北条鉄道・バスの運行状況を一望できる電子情報提供媒体（デジタルサイネージ）を導入しています。今後は、需要に応じて主要施設等を中心に順次デジタルサイネージの設置を進めていきます。

＜ 現在のデジタルサイネージ設置箇所 ＞



出典） 加西市所管データ

【主要事業】

施策7：分かりやすい運行情報の提供

事業	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
実施主体	加西市、NPO法人、バス事業者
実施時期	2023（R5）年度より導入に向けて検討
事業内容	ねっぴ〜号では、2021（R3）年度よりGPSを用いてバスの現在の位置が検索できるシステム（バスロケーションシステム）を導入しており、デジタルサイネージにリアルタイムで情報を発信しています。また、2022（R4）年10月よりねっぴ〜号の接近情報サービスである「#らっきゃ」の運用を開始しています。今後は、デジタルサイネージにより一体的に情報発信するために、バスロケーションシステムをはっぴーバスや地域主体型交通に導入することを検討します。

< バスロケーションシステムの概要 >

バスロケーションシステム



基地局



バス停

・ 基地局とバスとの無線通信

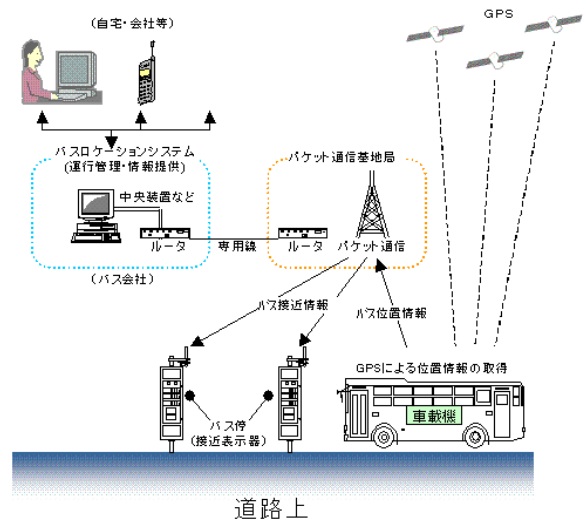
<機能>

- ・ バス運行状況監視
- ・ バス停やパソコン、携帯電話等での接近表示

<効果>

- ・ 運行管理の効率化
- ・ 利用者サービスの向上

システムイメージ



道路上

出典) 国土交通省 HP より

< ねっぴ〜号接近情報サービス「#らっきゃ」 >



出典) 加西市所管データ

基本方針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

施策8

利用しやすい料金体系の構築

■現状・課題

- 加西市では、高齢者人口が増加しているなかで、2017（H29）年3月に道路交通法が一部改正されたことや、2020（R2）年3月には一定の違反歴がある75歳以上のドライバーに「運転技能検査（実車試験）」が義務づけられるなど、高齢者による交通事故を防止するための対策が強化されたことなどにより、今後一層、自動車運転免許証を返納される人が増加していくことが予想されます。
- 市民のクルマへの依存度が高く、公共交通が移動手段の選択肢に挙がりにくい状況となっているため、割引制度等の拡充により、公共交通への利用転換を推進する必要があります。

■めざす姿

- 新たな割引制度の導入や既存の割引制度の拡充を行い、利用しやすい料金体系を構築することで、鉄道・バスサービスの強化をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
	⑮ 高齢者や子育て世帯等に対する運賃割引	現在実施している加西市内バス利用料金が無料となる無料乗車券について、さらなる周知を行い、利用促進を図ります。また、高齢者や子育て世帯以外の人を対象とした運賃割引のサブスクリプション（定期購入）などの導入に向けた検討を進めます。	継続実施	加西市 バス事業者
	⑯ 免許返納者や乗り継ぎ利用者等に対する割引制度拡充に向けた検討	自動車運転免許証を返納された人や公共交通機関相互を乗り継ぎされる人などの利用者増加を図るために、各交通事業者等と連携・協議を行った上で、割引制度の拡充を検討します。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

基本方針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

施策9

積極的な公共交通情報の発信

■現状・課題

- 加西市では、市内の公共交通機関の全ての運行ダイヤ等を取りまとめた「かさい おでかけ ナビ」を毎年全戸に配布しています。
- 「かさい おでかけ ナビ」は加西市のホームページで掲載していますが、その他にも様々な媒体を用いて鉄道・バス・タクシー運行情報等の周知が必要です。
- 商業施設や医療施設等の集客施設において、公共交通情報の発信が少ない施設が多く残されています。
- 全ての人に公共交通を利用していただくためには、行政や事業者側から積極的に情報発信を行っていく必要があります。

■めざす姿

- 公共交通の運行情報などを積極的に発信していくことで、利用機会の増加や新たな利用創出をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

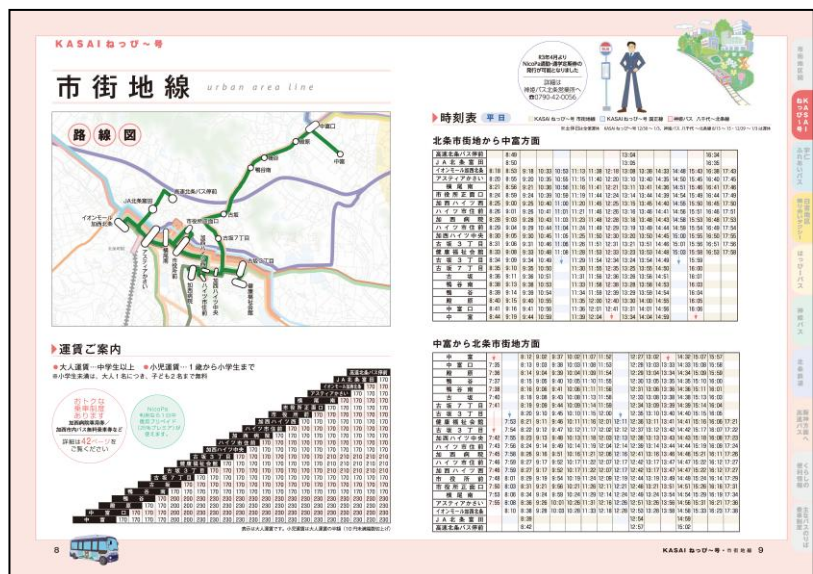
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
主要事業	②⑩公共交通情報を総合的に発信	「かさい おでかけ ナビ」の継続発行による情報発信を行うことで、公共交通の利用促進を図ります。また、市内に数多く運行している公共交通をさらに円滑に利用できるように、「MaaS（マース）」をはじめとした情報技術の向上に対応して総合的に情報発信できる取組を検討します。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	②⑪広報誌・Webを活用した情報提供	広報誌やホームページ、SNSなどの媒体を活用し、公共交通に関する情報発信を行います。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	②⑫市民や観光客が集う主要施設に公共交通情報の掲示	鉄道・バスの時刻表とタクシー会社の電話番号を示した情報を集客施設等に掲示し、利用者利便の向上を図ります。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 施設管理者
	②⑬公共交通機関相互の運行情報の提供	公共交通機関それぞれの車内や駅ホームなどにおいて、乗り継ぎ先の運行情報の放送や運行ダイヤの掲示などを行い、円滑な乗り継ぎができるようにします。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

【主要事業】

施策9：積極的な公共交通情報の発信

事業	②0 公共交通情報を総合的に発信
実施主体	加西市、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	毎年更新して全戸配布を行っている「かさい おでかけ ナビ」について、継続的な発行を行うことにより、公共交通利用の促進を図ります。 また、市内に数多く運行している公共交通をさらに円滑に利用できるように、「MaaS（マース）」をはじめとした情報技術の向上に対応して総合的に情報発信できる取組を検討します。

< かさい おでかけ ナビ >



出典) かさい おでかけ ナビ (2023 [R5] 年4月発行) より

< 「MaaS」のイメージ >

○ MaaS(マース)とは…

MaaS (マース: Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者それぞれでの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典) 国土交通省 HP より

基本方針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

施策10

利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成

■現状・課題

- 北条鉄道は現金又は紙の定期券のみでの支払いとなっており、神戸電鉄やJR加古川線に乗り継ぐICカード利用者においては、利用しにくい状況となっています。また、定期券の購入は窓口販売のみとなっており、気軽に購入できない状況となっています。
- 加西市の外出支援施策としては、公共交通の他に運動ポイント事業（専用のアプリポイントを貯めて利用できる事業）があることから、この事業との連携による相乗効果が期待できます。
- バスの利用者数増加のためには、運賃の割引や乗り継ぎ利便性の向上も必要ですが、まずは一度利用してみることや、親しみやすく乗っていて楽しいと思えるような、取組が必要です。

■めざす姿

- 利用者の皆様が利用しやすく、さらには楽しめるような取組などを実施することで、新たな利用者の創出をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

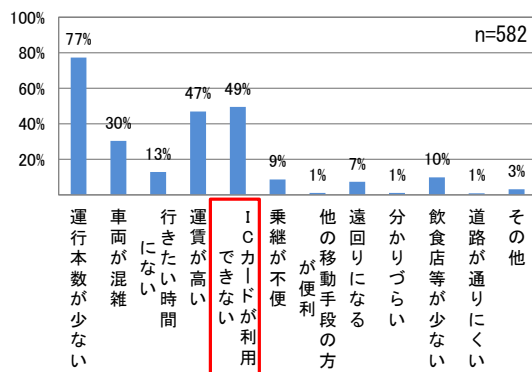
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
重点事業	②4 北条鉄道での IC カード導入、定期券ネット販売導入	ICOCA などの IC カードの導入や定期券のネット販売や定期券購入のキャッシュレス決済の導入を検討します。	2023（R5）年度より導入に向けて検討	鉄道事業者 加西市
	②5 運動ポイント事業と連携した公共交通の利用促進	加西市で実施している運動ポイント事業による外出支援施策と、公共交通による外出支援施策は一体的に連携していく必要があると考えられるため、公共交通を利用するとポイント付与・増量するなど、双方にとって効果的な取組を検討します。	2023（R5）年度より実施に向けて検討	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	②6 公共交通無料お試し券の配布、車内絵画展の実施	公共交通の利用促進を図るために、お試し乗車券などの発行・配布を検討します。また、北条鉄道やコミュニティバス等の車内に、沿線地域の園児・児童を対象とした絵画を展示するなどのイベントを実施します。	2023（R5）年度より実施に向けて検討	加西市 鉄道事業者 バス事業者
重点事業	②7 企業と連携した公共交通利用環境改善の推進	これまでに培ってきた公共交通事業に関する実績や調査結果をもとに、公共交通利用が増加している属性等を詳細に分析し、企業と連携した公共交通利用環境改善を推進することで、公共交通利用意識の醸成を図ります。	2023（R5）年度より実施	加西市 沿線企業 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

【重点事業】

施策 10：利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成

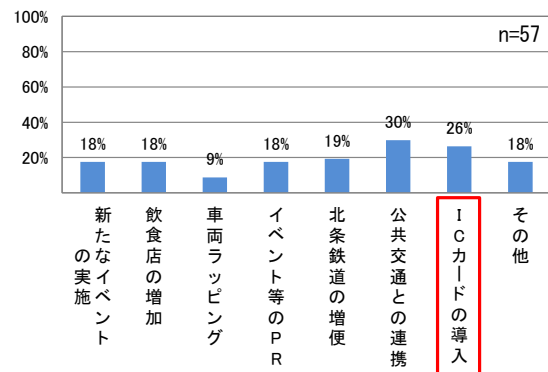
事業	⑭北条鉄道での IC カード導入、定期券ネット販売導入
実施主体	鉄道事業者、加西市
実施時期	2023（R5）年度より導入に向けて検討
事業内容	北条鉄道の利便性向上や利用促進を図るために、北条鉄道の接続路線である神戸電鉄や JR にも導入されている ICOCA や PiTaPa などの交通系 IC カードの導入や、定期券等のネット販売、クレジットカードや QR コード・バーコードなどによるキャッシュレス決済などの導入も検討します。

< 北条鉄道利用時の問題点 >



- ※1) 北条鉄道を移動手段として利用されている方の回答を集計
 ※2) 平日・休日2日間の全回答者の調査結果を示す
 出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果より

< 北条鉄道魅力向上のための方策 >



- ※1) 北条鉄道に乗ること（見ること）を目的とされている方の回答を集計
 ※2) 平日・休日2日間の全回答者の調査結果を示す
 出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果より

< 神戸電鉄や JR で利用できる主な交通系 IC カード >

・ICOCA



出典) おでかけネット HP より

・PiTaPa



出典) スルッと KANSAI HP より

< 定期券のネット販売事例 >

定期券をネットで申込むと、券売機での購入情報の入力が必要に！

インターネット定期券申込サービス
ネットde定期

通勤定期券や通学定期券を新規購入する際は

「ネットde定期」のご利用がおすすめ！

パソコンやスマートフォンからの簡単操作で、事前にインターネットで申込みを完了しておくことで、JR東日本の駅の指定席券売機またはJR東日本の駅のみどりの窓口で定期券をスピーディーに購入＆受取ることができます。
 定期券の運賃をお調べいただく目録でもご利用可能です。この場合は「定期券申込みメニュー」からお進みください。

- メリット1 パソコンやスマートフォンから定期券を事前に申し込み！
 窓口と並ばず、駅の指定席券売機で受取れる！
 メリット2 駅の券売機で購入情報の入力操作が不要に！
 メリット3 Suica定期はもちろん他の鉄道会社との連絡定期券も申込OK！



出典) JR 東日本 HP より

< キャッシュレス決済の例 >

QRコード決済



コンタクトレス決済



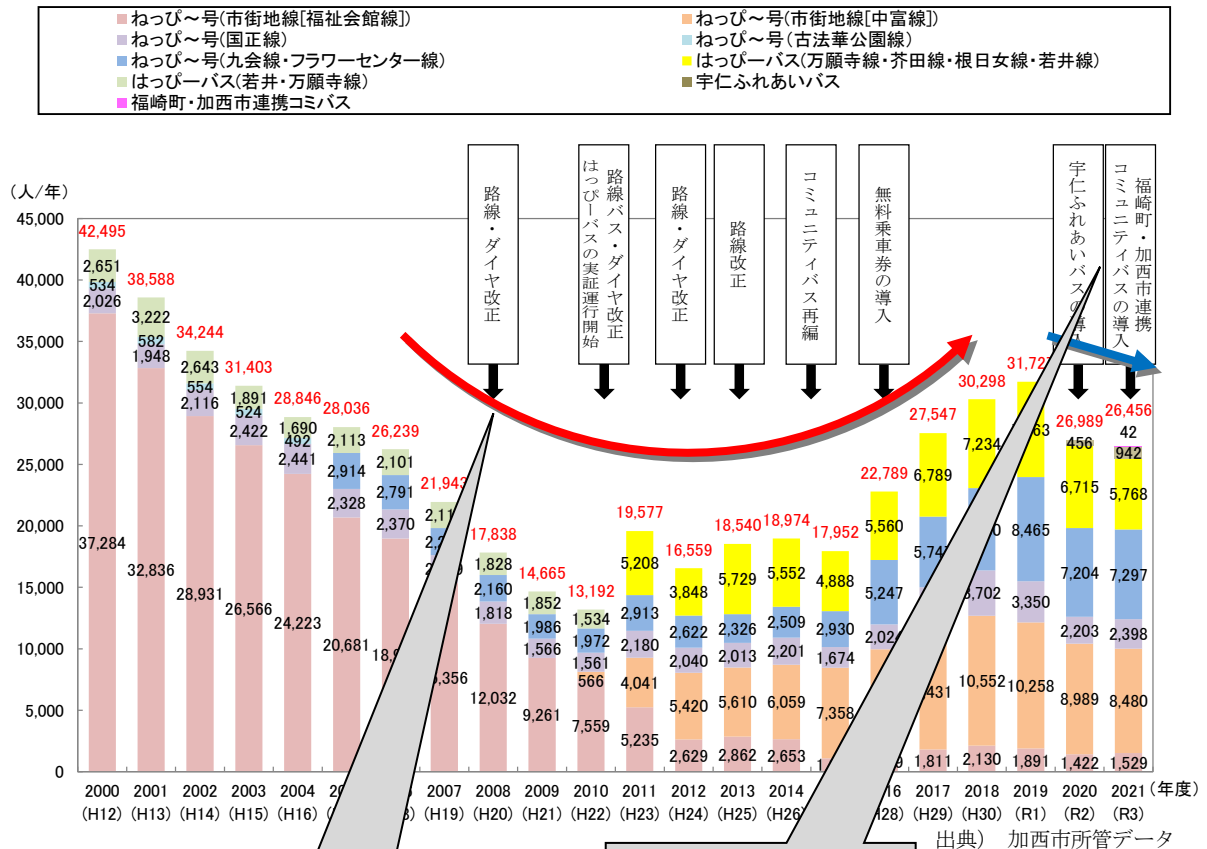
出典) 国土交通省 HP より

【重点事業】

施策10：利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成

事業	⑦企業と連携した公共交通利用環境改善の推進
実施主体	加西市、沿線企業、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	2023（R5）年度より実施
事業内容	コミュニティバス等の利用のU字回復は、新たなバスや無料乗車券の導入等のサービス強化の効果が大きいですが、その他にも通勤目的の利用者増もあります。また、その傾向は路線バスの一部にも見受けられます。 今後は、これまでに培ってきた公共交通事業に関する実績や調査結果をもとに、公共交通利用が増加している属性等を詳細に分析し、企業と連携した公共交通利用環境改善を推進することで、公共交通利用意識の醸成を図ります。

< コミュニティバス等乗車人員の推移 >



コミュニティバス等の利用が
U字回復した要因を詳細に
分析

↓
さらなる利用増加をめざした
政策を検討・実施

新型コロナウイルス感染症
の影響によってどのような
利用が減少したかを分析

↓
利用者回復に向けた政策
を検討・実施

基本方針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

施策11

公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進

■現状・課題

- 加西市では、大半の人が移動手段としてクルマを利用されており、公共交通を移動手段として利用されている人は少ない状況となっています。
- 公共交通を持続可能な移動手段としていくのであれば、行政だけでは困難であり、市民や事業者、企業と連携をとりながら、必要に応じてサポートしていただく必要があります。
- 本計画で示した施策・事業を実施し、持続的に推進していくためには、まずは公共交通に関心を持っていただく取組を実施する必要があります。

■めざす姿

- 行政と市民、事業者、企業と連携し、積極的に公共交通に関わることができる場づくりや公共交通を支援する取組を実施します。これにより公共交通を皆で支えあう体制を構築することで、関心を抱いてもらい利用したいと思っていただける公共交通をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
重点事業	⑳公共交通の必要性を考える場づくりの推進	公共交通について、より深く知ってもらい、関わっていただくために、「公共交通活性化協議会」や「ふるさと創造会議」参加委員をはじめ、できるだけ多くの市民の皆様と公共交通に関する意見交換、シンポジウム、かしい使い方の提案などができる場を作ります。	随時	加西市 市民 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
主要事業	㉑モビリティ・マネジメント等の実施	「モビリティ・マネジメント」やバスの体験乗車などを実施することで、公共交通をあまり利用していない人を対象とした公共交通の利用促進を図ります。また、鉄道・バスの定期券の販売促進を行うことにより、さらなる公共交通利用の増加を図ります。	2023（R5）年度より随時実施	加西市 企業・市民等 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	㉒バス停サポーター制度の導入	各地区にあるバス停の維持管理を行政の支援のもと、市民の皆様自身が担当し、バス停周辺の清掃や施設の修理など、バス待ち環境の改善等を行っていただくことで、バス停周辺環境の維持・改善を図ります。	随時	加西市 地域団体 市民 バス事業者
主要事業	㉓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	公共交通の運行に対してふるさと納税やクラウドファンディングなどを活用したサポート体制を構築することで、持続可能な公共交通としていく取組を検討します。また、沿線企業等と連携し、バスの車内や時刻表、バス停の上屋などに企業広告を掲載することで、収益確保を図ります。	随時	加西市 企業等 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	㉔オリジナルグッズの製作・販売による収益の確保	北条鉄道のオンラインショップなどで販売しているオリジナルグッズの販売促進やグッズの製作を行うことで、北条鉄道の収益の一部を確保していきます。	随時	鉄道事業者

【重点事業】

施策11：公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進

事業	⑳公共交通の必要性を考える場づくりの推進
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	公共交通を持続可能な交通手段としていくには、行政だけで方策を考えていくだけでなく、市民の皆様や交通事業者の意見も必要となります。公共交通について、より深く知ってもらうためには、市民の皆様にもワークショップや地域懇談会などに参加していただくことなどで、積極的な関わりを持っていただくことが必要となります。 そのためにもまずは、既存の公共交通に係る会議である「公共交通活性化協議会」や「ふるさと創造会議」の参加委員をはじめ、できるだけ多くの市民の皆様と公共交通に関する意見交換、シンポジウム、かしこい使い方の提案などができる場を作ります。 また、これらの会議を活用して、鉄道やバスを運行している運転手や運営側と意見交換できる場を作ります。

< ふるさと創造会議によるワークショップ >



出典) 加西市所管データ

< NPO 法人原始人会と地元小学生との公共交通学習の様子 >



出典) 加西市所管データ

【主要事業】

施策11：公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進

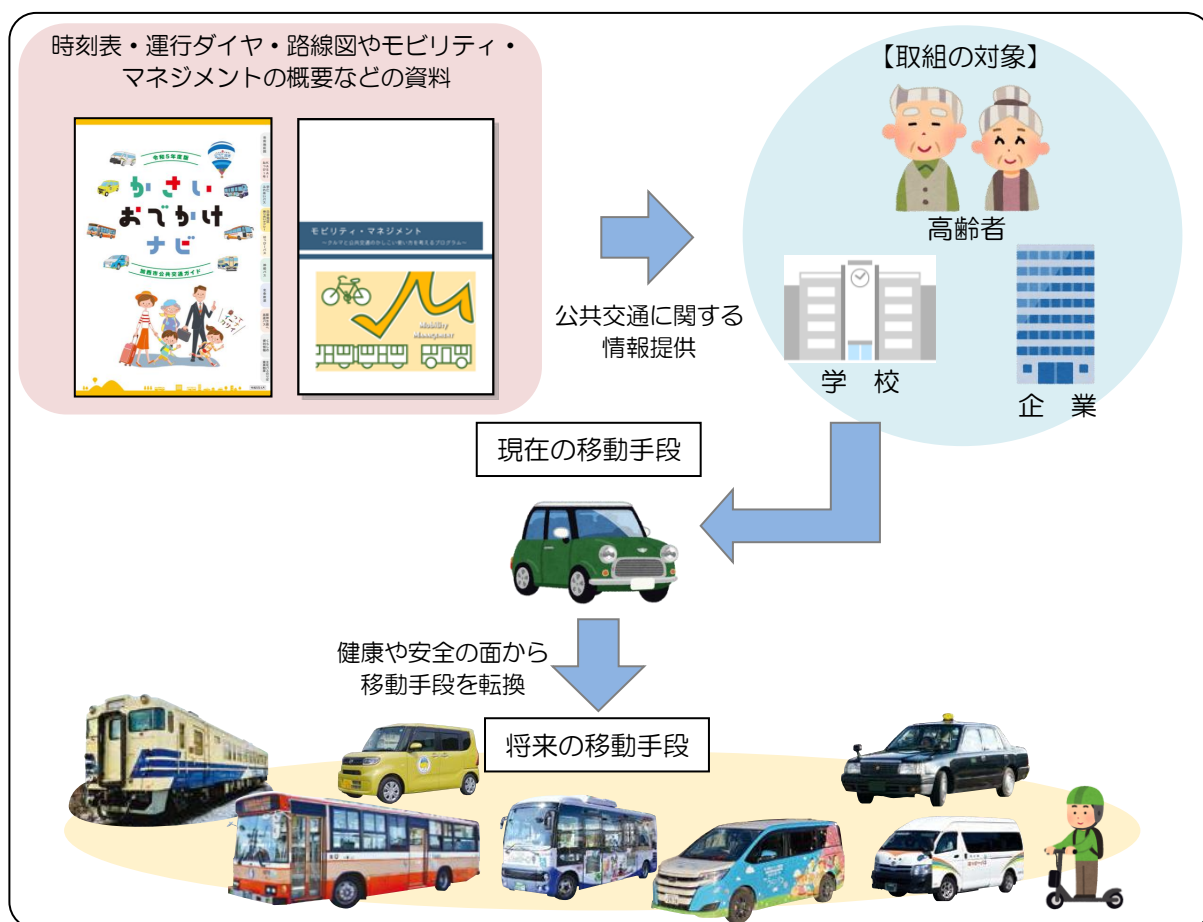
事業	⑳モビリティ・マネジメント等の実施
実施主体	加西市、企業・市民等、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	2023（R5）年度より随時実施
事業内容	地域主体型交通を導入している地域やシニアクラブの会合、企業・学校等に対して、公共交通利用を促進するための取組である「モビリティ・マネジメント」やバスの体験乗車などを実施することで、公共交通をあまり利用していない人を対象とした公共交通の利用促進を図ります。また、入社式や入学式など年度初めやオープンキャンパスや企業説明会などのタイミングにおいて、鉄道・バスの定期券の販売促進を行うことにより、さらなる公共交通利用の増加を図ります。

< モビリティ・マネジメントの意味 >

○ モビリティ・マネジメント(MM)とは・・・

環境や交通渋滞等の問題に対して、クルマ利用から公共交通等を適切に利用することを目的とし、個人それぞれのモビリティ（移動）を自発的に望ましい方向に転換することを促す、「対話（コミュニケーション）」による交通政策を言います。

< モビリティ・マネジメント（MM）の実施イメージ >



【主要事業】

施策11：公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進

事業	⑪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
実施主体	加西市、企業等、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	北条鉄道で実施している「枕木応援団」のように、公共交通の運営に対してふるさと納税やクラウドファンディング等を活用したサポート体制を構築することで、持続可能な公共交通としていく取組を検討します。また、公共交通の維持を図るためにバス車内や時刻表、バス停の上屋などに企業広告を掲載することによる収益確保を検討します。

< 枕木応援団の概要 >



北条鉄道を支える枕木の応援団員になってみませんか？



あなたの応援で毎日の安全運行を支えます！

枕木一本 **4500円** (お一人様何本でもOK)

出典) 北条鉄道 HP より

< 北条鉄道キハ40のクラウドファンディング >



出典) 北条鉄道 HP より

< 加西市のふるさと納税の使い道の一例 >

寄付金の使い道について

加西市への寄附金の使いみちには、以下の13の区分があります。ご希望の返礼品をお選びいただき、寄附の申し込みの際にいずれかの使いみちを指定してください。

3 北条鉄道の活性化
(沿線整備事業)4 公共交通機関の
整備に関する事業

出典) 楽天ふるさと納税 HP より

基本方針Ⅳ：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

施策 12

市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供

■現状・課題

- 加西市では、2022（R4）年4月に加西市地域活性化拠点施設「sora かさい」や屋内型遊戯施設とテレワークセンターが融合した施設「かさいこども広場&パパママオフィス『アスモ』」が整備されており、施設整備に合わせて sora かさい線などの観光に特化した公共交通が運行されています。
- 市内各所にある観光施設を周遊するためには、移動手段のひとつとして公共交通の整備・拡充が必要となります。
- その他にも、北条鉄道の北条町駅及び法華口駅においては、シェアサイクルの貸出を行っており、一定の利用があることから、観光施設までの移動手段や通勤・通学での利用も考慮し、さらなる活用を図る必要があると考えられます。

■めざす姿

- 市内の既存公共交通を活用・連携しながら、新たな観光交通の導入を進めることで、市内観光地の周遊促進を図ります。

■めざす姿の実現に向けた事業

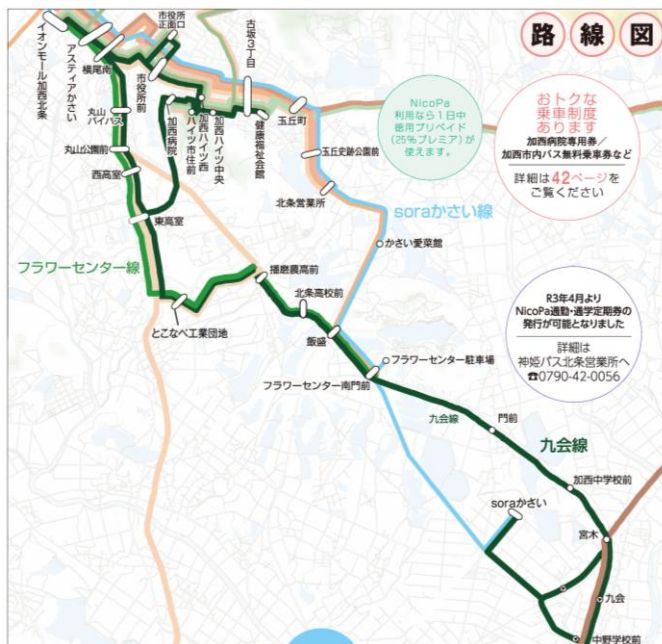
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
主要事業	③③観光交通の導入・拡充・推進	sora かさい線の利用促進を図るとともに、観光地までのラストワンマイル交通の導入を検討します。	2023（R5）年度より導入に向けて検討	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	③④シェアサイクルの利用促進	北条鉄道の北条町駅及び法華口駅に設置されているシェアサイクルの広報を行うなどの利用促進を図り、観光地の周遊をはじめ、生活交通としても二次交通をシェアサイクルで支えていけるような役割を定着させていきます。また、貸出時間や人件費などの制約にとらわれないようなシェアサイクル事業の検討も進めます。	随時	加西市 鉄道事業者

【主要事業】

施策 12：市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供

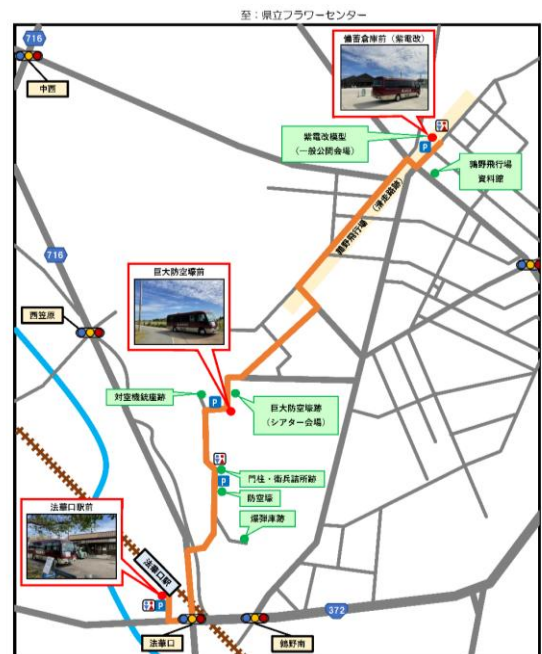
事業	③観光交通の導入・拡充・推進
実施主体	加西市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	2023（R5）年度より導入に向けて検討
事業内容	観光面での公共交通の利用促進を図るために、2022（R4）年度よりねっぴ〜号 sora かさい線を導入しています。今後は sora かさい線の維持・利用増を図るとともに、観光タクシーや法華口駅〜sora かさい間を結ぶシャトルバス・電動キックボードなど、新たなモビリティ等も含めたラストワンマイル交通（鉄道駅、バス停から観光地等までの交通手段）の導入も検討します。

< sora かさい線路線図 >



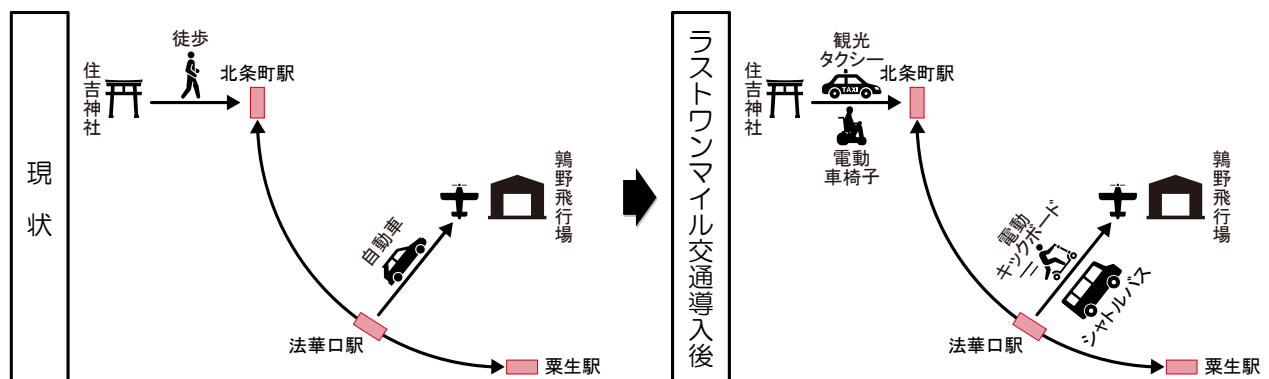
出典) かさい おでかけ ナビ (2023 [R5] 年4月発行) より

< 法華口駅〜sora かさい間
シャトルバス路線図 >



出典) 加西市所管データ

< ラストワンマイル交通導入イメージ >



○ ラストワンマイル交通導入のメリット

- ・ 鉄道駅・バス停から手軽に観光地等に行ける
- ・ 観光地内の移動もスムーズにできる
- ・ モビリティによっては自動車運転免許証の無い方や身体の不自由な方でも気軽に移動できる など

基本方針Ⅳ：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

施策 13

市内の回遊を促進するPR等の実施

■現状・課題

- 北条鉄道では、イベント列車や鉄道まつりなど、様々なイベントを開催しており、人気を博しています。
- また、路線バスでも加西市にちなんだ企画乗車券が発行されているなど、観光面においても利用促進を図っています。
- 近年、公共交通とも相性のよい自転車の利用が推進されており、他都市では鉄道と自転車が連携したイベントや取組が実施されています。
- 鵜野飛行場跡に整備された「sora かさい」では、戦争と平和を学ぶことができるなど、日本人のみならず外国人の関心も高いと思われ、加西市としても全国的なインバウンド需要に対応していく必要があります。
- 公共交通の利用促進にあたっては、積極的なPR活動は必要不可欠となります。

■めざす姿

- 積極的な公共交通の利用を促進するPRを行うことで、利便性を認知してもらうとともに、利用者数増加による持続的な公共交通をめざします。

■めざす姿の実現に向けた事業

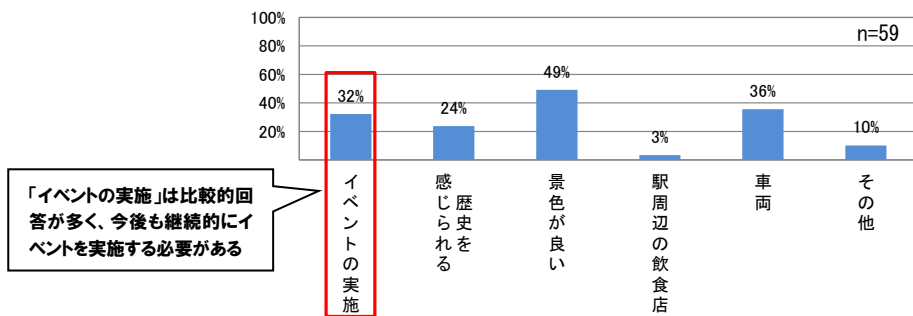
分類	事業	事業概要	実施時期	実施主体
主要事業	③⑤北条鉄道における各種イベント等の実施	現在取り組んでいる各種イベントを今後も継続的に実施していくとともに、北条鉄道に乗ってみたい、加西市へ行ってみたいと思っていただけるようなイベントやイベント列車の運行を検討します。	随時	鉄道事業者 加西市
	③⑥企画乗車券（観光地周遊乗車券等）の継続・拡充	法華山一乗寺などを巡る「姫路観光周遊きっぷ」を継続させていくとともに、加西市内の観光地を巡ることができるような新たな企画乗車券を検討します。	拡充に向けて検討	加西市 鉄道事業者 バス事業者
主要事業	③⑦鉄道と自転車の連携による回遊促進	サイクリングコース「カサイチ」と連携した自転車と鉄道にちなんだイベントの実施を検討します。また、北条鉄道に自転車を持ち込めるサイクルトレインの導入を検討します。	2023（R5）年度より実施に向けて検討	加西市 鉄道事業者
	③⑧インバウンド需要に対応した環境整備	歴史的観光施設への外国人観光客の来訪を想定して、時刻表の多言語表記やアンテナショップの整備などの対応を検討します。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

【主要事業】

施策 13：市内の回遊を促進する PR 等の実施

事業	③北条鉄道における各種イベント等の実施
実施主体	鉄道事業者、加西市
実施時期	随時
事業内容	現在取り組んでいる各種イベントやイベント列車を今後も継続的に実施していくとともに、北条鉄道に乗ってみたい、加西市へ行ってみたいと思っていただけるようなイベントやイベント列車の運行を検討します。

< 北条鉄道の魅力 >



※1) 北条鉄道に乗ること（見ること）を目的とされている方の回答を集計

※2) 平日・休日2日間の全回答者の調査結果を示す

出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果より

< 北条鉄道沿線でのイベント及びイベント列車 >



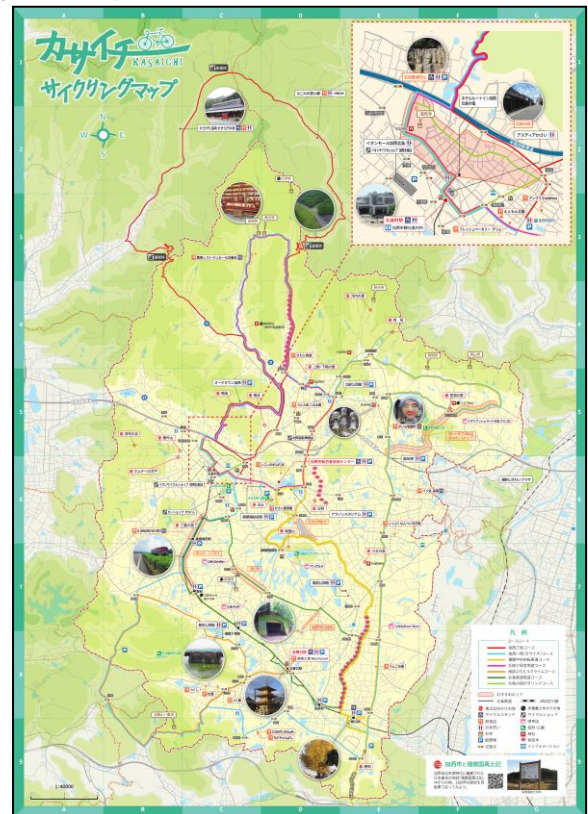
出典) かさい おでかけ ナビ (2023 [R5] 年4月発行) より

【主要事業】

施策 13：市内の回遊を促進するPR 等の実施

事業	⑬ 鉄道と自転車の連携による回遊促進
実施主体	加西市、鉄道事業者
実施時期	2023（R5）年度より実施に向けて検討
事業内容	加西市では、全国的な自転車需要の高まりを受けて、加西市内を一周する「カサイチ」などのサイクリングコースを設定しており、多くのサイクリストの方がチャレンジされています。「カサイチ」のサイクリングコースの中には北条鉄道と並行して走行できる区間もあり、播磨横田駅の前を通過するなど、北条鉄道へのアクセスもしやすい設定となっています。このことから、市外からサイクリングに来る人などを対象とした、鉄道と自転車の連携によるサイクルトレインやイベント等を実施することで双方の利用促進を図ります。

< カサイチサイクリングマップ >



出典) かさい観光ナビ HP より

< sora かさいでレンタルしている自転車 >



出典) 加西市所管データ

< 他都市におけるサイクルトレインの事例 >



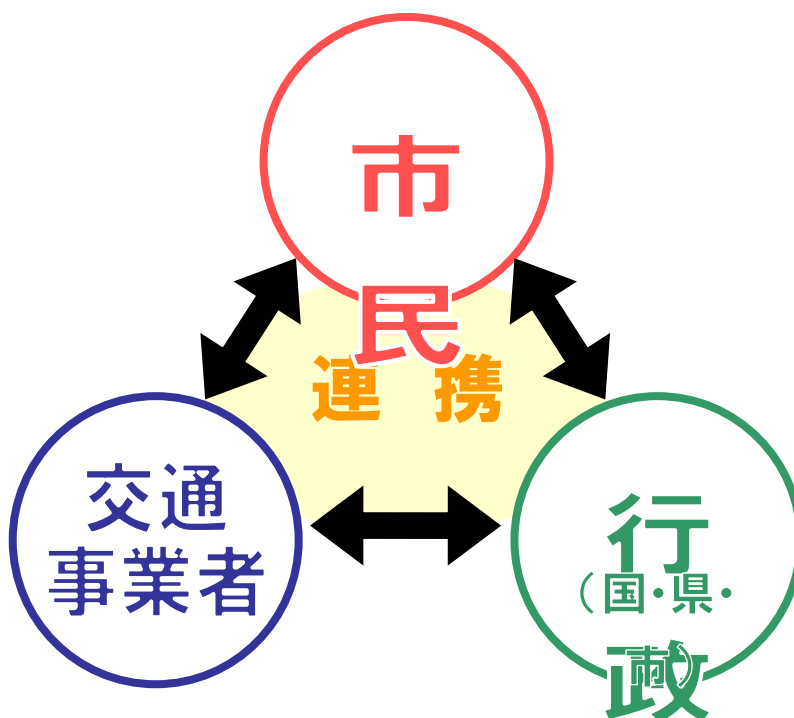
出典) 京都府 HP より

第5章 計画の実現に向けて

5.1 公共交通を支える三者の連携

本計画の基本理念である「皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして～」を実現するためには、「市民」「交通事業者」「行政」の三者がそれぞれ自らの担う役割を認識して行動し、連携することが重要です。

＜ 計画の実現に向けた三者の連携と役割 ＞



市民

- ・ 公共交通に関心を持って積極的に利用する。
- ・ 住民目線からの地域にあった交通政策を自主的に考えて提案し、必要に応じて主体的に実施する。
- ・ 公共交通活性化協議会やふるさと創造会議などの公共交通に関する会議やワークショップなどに積極的に参画し、公共交通への関心を深め、その輪を広げていく。

交通事業者

- ・ 安全運行は当然として、採算性と公共性のバランスを取りながら、利用促進を推進する充実した交通サービスを提供する。
- ・ 公共交通事業を適切に評価・検証するため、利用状況等の情報を提供する。

行政

- ・ 三者が意見交換する場や機会を提供するとともに、施策・事業の進捗状況や公共交通をとりまく状況の変化を常時把握し、市域全体の視点から、めざすべき公共交通サービスに向けた改善点等を提示する。また必要に応じて、日常交通圏となる周辺市町とも連携を図る。
- ・ 公共交通の維持・活性化に向けて、公共交通に対する補助・助成等の支援を行う。また、地域主体型交通等の地域の自主的な取組に対する支援を行う。

5.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える三者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが必要です。

公共交通は、下図に示すような多様な分野において地域を支えており、例えば、公共交通が廃止されると買物や通院時の移動手段がなくなるため、スーパーや病院までの送迎サービスを検討するなどの個別対応が必要になってきます。

加西市では、このような公共交通の役割を把握するとともに、各分野との連携を強化することで、より効率的で持続可能な公共交通の確保をめざします。

< 公共交通が関連する多様な分野 >



出典) 国土交通省「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」より

5.3 財源確保と市民理解の醸成

公共交通施策を着実に推進するためには、安定した財源確保が必要です。公共交通は自動車と比較して環境にやさしい交通機関であり、一般に公共交通に投資することで行政分野全体の効率化が図られます。

このため、交通事業者自らが輸送効率を高めていくように求めるとともに、より価値の高い公共交通体系の実現に向けて、公共交通施策関連の財源確保に努める必要があります。また、公共交通施策関連の財源投入にあたっては、市民の皆様の理解を得る必要があると考えておりますので、妥当性・公平性を保った財源の使途を明確に示していくこととします。

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

計画達成状況进行评估するため、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、趣味や外食等の愉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。そ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。

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

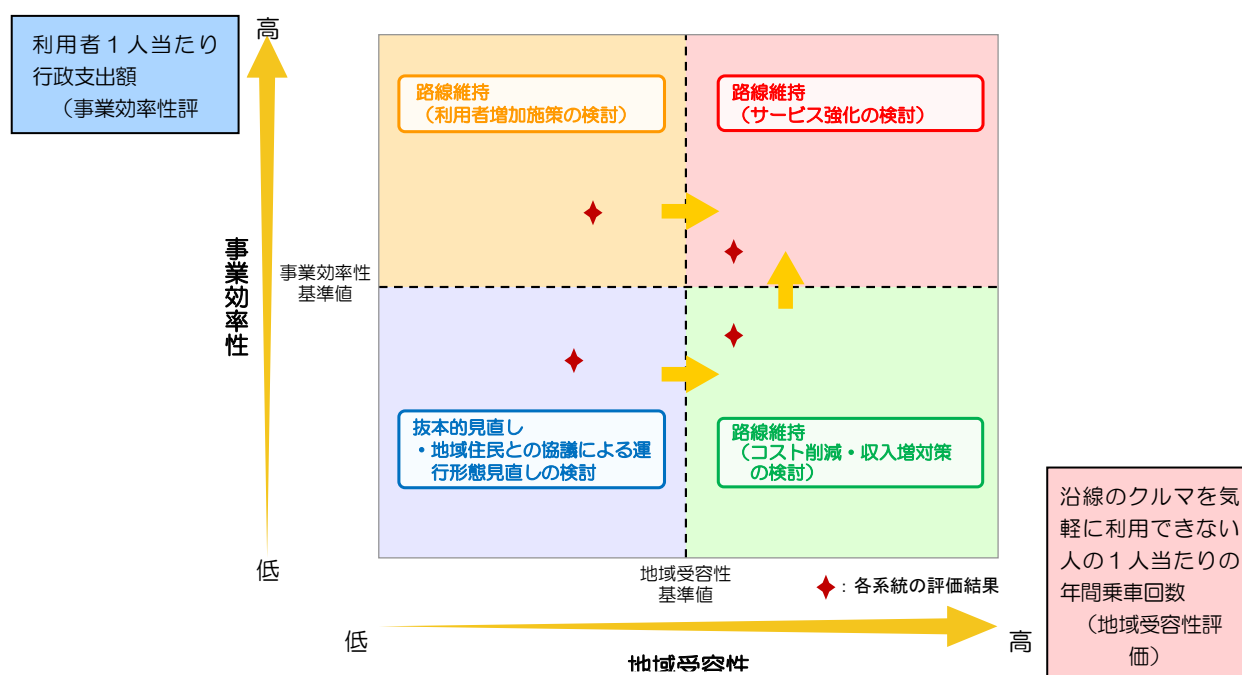
③ 公共交通事業の評価のしくみ

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

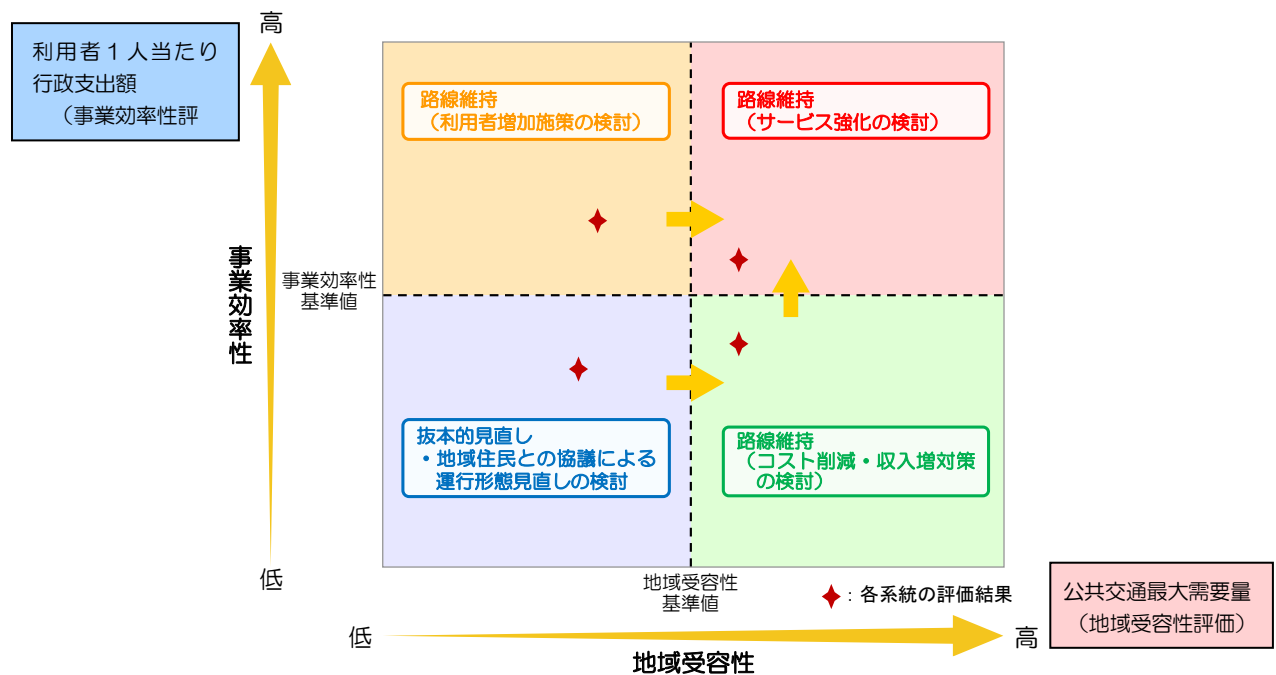
※1) 行政支出額は、国・県・市合計の支出額を対象として評価

※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

＜ 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 5 km）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

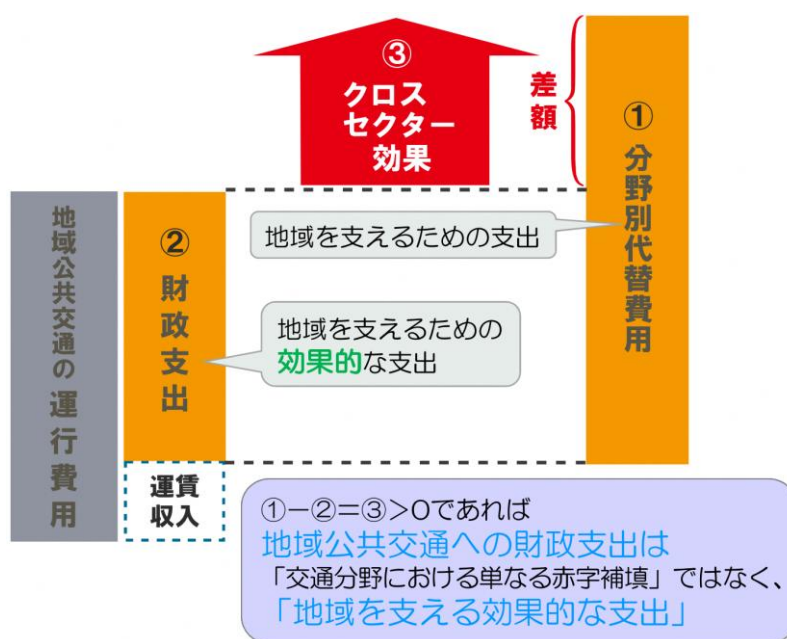
※4) 地域受容性評価の基準値は、令和 3 年近畿圏パーソントリップ調査結果を用いて「クルマを気軽に利用できない人」の「鉄道」「路線バス・コミュニティバス」利用割合の約 1 割と同程度の割合で利用するという考え方のもと、基準値を「公共交通最大需要量」全体の 1 割以上の利用者数と設定

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

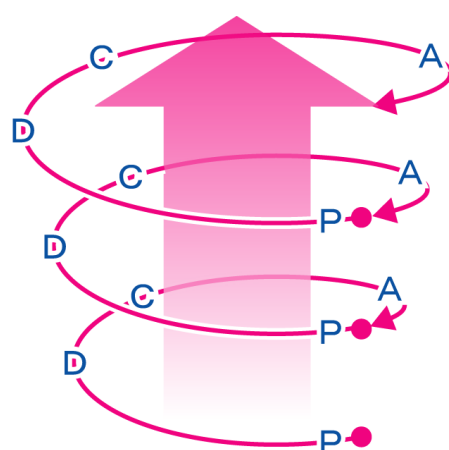
(2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

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。

資料編

- ・資料 1 数値目標の現状値の出典・算出方法・・・・・・・・106
- ・資料 2 加西市公共交通活性化協議会 委員名簿・・・・113
- ・資料 3 加西市地域公共交通計画 策定の経緯・・・・114
- ・資料 4 用語集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・115

資料 1 数値目標の現状値の出典・算出方法

■ 計画全体に係る目標・基準

クルマを気軽に利用できない人の外出率

(クルマを気軽に利用できない人の人口) : 9,012 人^{※1} ①

(クルマを気軽に利用できない人の外出人口) : 4,623 人^{※2} ②

(クルマを気軽に利用できない人の外出率) : 4,623 人^② / 9,012 人^① $\div$ 0.51 (51%)

※1) H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、「15 歳以上」かつ「自動車運転免許証を持っていない」または「世帯に車がない」人口を示す。

※2) H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、「15 歳以上」かつ「自動車運転免許証を持っていない」または「世帯に車がない」人のうち、1 回以上移動している人の人口を示す。

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

(クルマを気軽に利用できない高齢者) : 1,303 人^{※1} ①

(1 番目によく行く場所を「飲食」と回答した人) : 8 人^{※2} ②

(2 番目によく行く場所を「飲食」と回答した人) : 49 人^{※2} ③

(1 番目によく行く場所を「その他」で娯楽と回答した人) : 5 人^{※2} ④

(2 番目によく行く場所を「その他」で娯楽と回答した人) : 17 人^{※2} ⑤

(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) :

$\frac{\text{②} + \text{③} + \text{④} + \text{⑤}}{\text{①}}$ (8 人 + 49 人 + 5 人 + 17 人) / 1,303 人 $\div$ 0.061 (6.1%)

※1) R4 高齢者アンケート調査結果より、「65 歳以上」かつ「自動車運転免許証を持っていない」と回答した人の人数

※2) R4 高齢者アンケート調査結果より、外出目的が「6. 飲食」または「7. その他」で娯楽と回答した人の人数

クルマを気軽に利用できない人の送迎利用割合

(クルマを気軽に利用できない人のトリップ数) : 22,582 トリップ/日^{※1} ①

(クルマを気軽に利用できない人の移動手段が「自動車 (送迎)」のトリップ数) : 6,624 トリップ/日^{※2} ②

(クルマを気軽に利用できない人の送迎利用割合) :

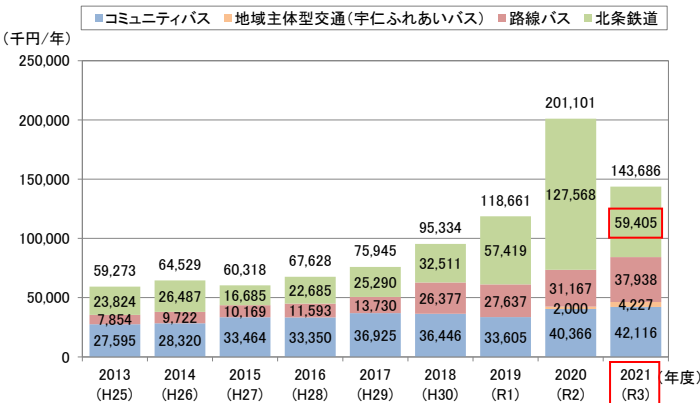
$\frac{\text{②}}{\text{①}}$ 6,624 トリップ/日 / 22,582 トリップ/日 $\div$ 0.29 (29%)

※1) H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、居住地が「加西市」かつ「自動車運転免許証を持っていない」または「世帯に車がない」人のトリップ数 (移動回数) を示す。

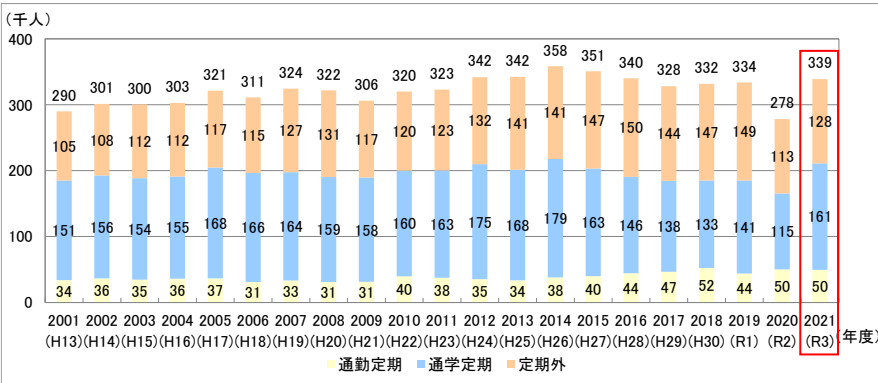
※2) H22 近畿圏パーソントリップ調査結果より、居住地が「加西市」かつ「自動車運転免許証を持っていない」または「世帯に車がない」人のうち、移動手段が「自動車」かつ運転者が「自分以外」の人のトリップ数 (移動回数) を示す。

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 $\div$ 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%) $\div$ 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、各市福祉政策による IC 利用は含めない。)

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) :

$$(17, 595, 780 \text{ 円/年} + 7, 147, 194 \text{ 円/年} + 9, 077, 519 \text{ 円/年} + 3, 562, 822 \text{ 円/年})$$
$$= \underline{37, 383, 315 \text{ 円/年}} \text{ ⑤}$$

➤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) :

$$(7, 204, 240 \text{ 円/年} + 5, 617, 274 \text{ 円/年} + 3, 984, 083 \text{ 円/年}) = \underline{16, 805, 597 \text{ 円/年}} \text{ . . . ⑨}$$

➤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) :

$$(9, 945 \text{ 人/年} + 2, 557 \text{ 人/年} + 3, 958 \text{ 人/年} + 3, 114 \text{ 人/年}) = \underline{19, 574 \text{ 人/年}} \text{ . . . ⑭}$$

➤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) :

$$(2, 820 \text{ 人/年} + 1, 535 \text{ 人/年} + 1, 363 \text{ 人/年}) = \underline{5, 718 \text{ 人/年}} \text{ ⑱}$$

➤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) :

$$(37, 383, 315 \text{ 円/年} + 16, 805, 597 \text{ 円/年}) \div (19, 574 \text{ 人/年} + 5, 718 \text{ 人/年}) \div \boxed{2, 143 \text{ 円/人}}$$

※) 加西市所管データ

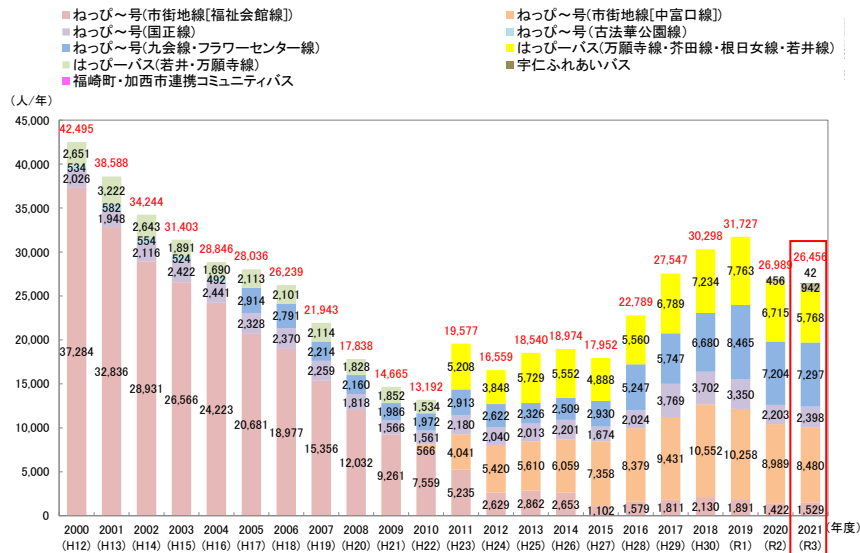
注) 各数値はバス事業年度 (前年 10 月〜当年 9 月)

■ 基本方針別に見た数値目標

○基本方針 1：みんなが利用しやすい公共交通網の構築

コミュニティバス等利用者数

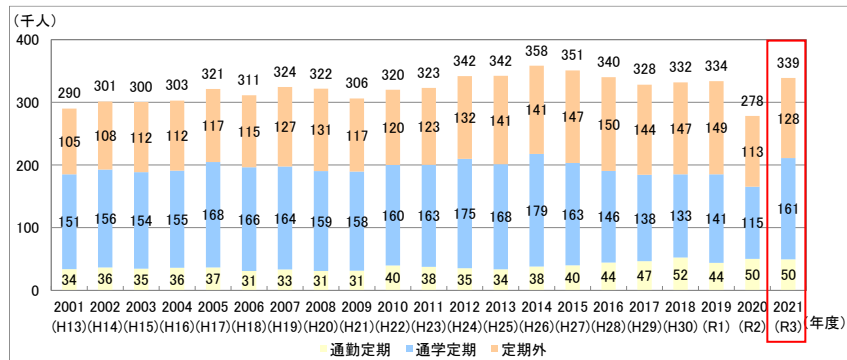
(R3 コミュニティバス等利用者数)：26,456 人※



※) 加西市所管データ

北条鉄道利用者数

(R3 北条鉄道利用者数)：338,782 人※



※) 加西市統計書

路線バス利用者数

(R3 路線バス利用者数[IC カード利用者のみ])：100,740 人/年※¹ ①

(IC カード利用率)：81.37%※² ②

(路線バス利用者数)：100,740 人/年 / 81.37% ≒ 123,805 人/年

※1) 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

※2) 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、各市福祉政策による IC 利用は含めない。)

○基本方針 2：利便性の高い公共交通結節点の整備

バスーバス乗り継ぎ者数

➤コミュニティバス乗り継ぎ者数

- (R3 コミュニティバス年間利用者数) : 26,456 人/年^{※1} ①
- (路線バスへの乗り継ぎ者数) : 2 人^{※2} ②
- (ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 12 人 / 2 = 6 人^{※2・3} ③
- (はっぴーバスへの乗り継ぎ者数) : 25 人 / 2 = 12.5 人^{※2・3} ④
- (宇仁ふれあいバスへの乗り継ぎ者数) : 0 人 / 2 = 0 人^{※2・3} ⑤
- (日吉地区乗り合いタクシーへの乗り継ぎ者数) : 0 人 / 2 = 0 人^{※2・3} ⑥
- (利用手段回答者計) : 177.5 人^{※2} ⑦
- (バス乗り継ぎ利用割合) : $(2 \text{ 人} + 6 \text{ 人} + 12.5 \text{ 人} + 0 \text{ 人} + 0 \text{ 人}) / 177.5 \text{ 人} \div 0.11549$ ⑧
- (コミュニティバス乗り継ぎ者数) : $26,456 \text{ 人/年} \times 0.11549 \div \underline{3,055 \text{ 人/年}}$ ⑨

➤路線バス乗り継ぎ者数

① 平日乗り継ぎ者数

- (アスティアかさいバス停の平日における 1 日当たり乗降者数) : $\frac{\text{(乗車)}}{42.8 \text{ 人/日}} + \frac{\text{(降車)}}{38.7 \text{ 人/日}} = 81.5 \text{ 人/日}$ ^{※4} ⑩
- (他の路線バスへの乗り継ぎ者数) : 1 人^{※5} ⑪
- (利用手段回答者計) : 36 人^{※5} ⑫
- (バス利用者割合) : $1 \text{ 人} / 36 \text{ 人} \div 0.02778$ ⑬
- (年間平日日数) : 245 日/年 ⑭
- (平日乗り継ぎ者数) : $(81.5 \text{ 人/日} / 2) \times 0.02778 \times 245 \text{ 日/年} \div \underline{277 \text{ 人/年}}$ ⑮

② 休日乗り継ぎ者数

- (アスティアかさいバス停の休日における 1 日当たり乗降者数) : $\frac{\text{(乗車)}}{12.7 \text{ 人/日}} + \frac{\text{(降車)}}{16.3 \text{ 人/日}} = 29.0 \text{ 人/日}$ ^{※4} ⑯
- (他の路線バスへの乗り継ぎ者数) : 0 人^{※5} ⑰
- (利用手段回答者計) : 27 人^{※5} ⑱
- (バス利用者割合) : $0 \text{ 人} / 27 \text{ 人} = 0$ ⑲
- (年間休日日数) : 120 日/年 ⑳
- (休日乗り継ぎ者数) : $(29.0 \text{ 人/日} / 2) \times 0 \times 120 \text{ 日/年} = \underline{0 \text{ 人/年}}$ ㉑

➤バスーバス乗り継ぎ者数

- (バスーバス乗り継ぎ者数) : $3,055 \text{ 人/年} + 277 \text{ 人/年} + 0 \text{ 人/年} = \underline{3,332 \text{ 人/年}}$

※1) 加西市所管データ

※2) R4 コミュニティバス利用者アンケート調査結果

※3) ねっぴ〜号、はっぴーバス、宇仁バス、ひよタクの利用者数は 2 で除算する (利用者がダブルカウントされてしまうため)。

※4) IC カードデータより集計 ※5) R4 路線バス利用者アンケート調査結果

鉄道—バス乗り継ぎ者数**＞平日乗り継ぎ者数**(北条町駅乗降者数) : 558 人/日^{※1} ①(路線バスへの乗り継ぎ者数) : 1 人^{※2} ②(ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 12 人^{※2} ③(利用手段回答者計) : 331 人^{※2} ④(バス利用者割合) : $(1 \text{ 人} + 12 \text{ 人}) / 331 \text{ 人} \doteq 0.03927$ ⑤(1 日当たり乗り継ぎ者数) : $558 \text{ 人/日} \times 0.03927 \doteq 21.913 \text{ 人/日}$ ⑥

(年間平日日数) : 245 日/年 ⑦

(平日乗り継ぎ者数) : $21.913 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日/年} \doteq \underline{5,368.7 \text{ 人/年}}$ ⑧**＞休日乗り継ぎ者数**(北条町駅乗降者数) : 379 人/日^{※1} ⑨(路線バスへの乗り継ぎ者数) : 6 人^{※2} ⑩(ねっぴ〜号への乗り継ぎ者数) : 0 人^{※2} ⑪(利用手段回答者計) : 162 人^{※2} ⑫(バス利用者割合) : $(6 \text{ 人} + 0 \text{ 人}) / 162 \text{ 人} \doteq 0.03704$ ⑬(1 日当たり乗り継ぎ者数) : $379 \text{ 人/日} \times 0.03704 \doteq 14.038 \text{ 人/日}$ ⑭

(年間休日日数) : 120 日/年 ⑮

(休日乗り継ぎ者数) : $14.038 \text{ 人/日} \times 120 \text{ 日/年} \doteq \underline{1,684.6 \text{ 人/年}}$ ⑯**＞拡大係数**(北条鉄道平日利用者数) : 874 人/日^{※1} ⑰(北条鉄道休日利用者数) : 502 人/日^{※1} ⑱(R4 北条鉄道年間利用者数) : $(874 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日}) + (502 \text{ 人/日} \times 120 \text{ 日})$
= 274,370 人/年 ⑲(R3 北条鉄道年間利用者数) : 338,782 人/日^{※3} ⑳(拡大係数) : $338,782 \text{ 人/日} / 274,370 \text{ 人/年} \doteq \underline{1.235}$ ㉑**＞鉄道—バス乗り継ぎ者数**(鉄道—バス乗り継ぎ者数) : $(5,368.7 \text{ 人/年} + 1,684.6 \text{ 人/年}) \times 1.235 \doteq \underline{8,711 \text{ 人/年}}$

※1) R4 北条鉄道カウント調査結果

※2) R4 北条鉄道利用者アンケート調査結果

※3) 加西市統計書

○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

交通手段がないために外出を控えている高齢者割合

(市内在住で認定を受けていない 65 歳以上の高齢者)：1,422 人 [※]	①
(交通手段がないため外出を控えている高齢者)：73 人 [※]	②
(交通手段がないために外出を控えている高齢者割合)：73 人 ^② / 1,422 人 ^① ÷	0.051 (5.1%)

※) R2 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果

高齢者における公共交通利用割合

(利用手段回答者計)：12,441 人 [※]	①
(利用手段 [鉄道])：238 人 [※]	②
(利用手段 [バス])：302 人 [※]	③
(利用手段 [タクシー])：184 人 [※]	④
(高齢者における公共交通利用割合)：(238 人 ^② + 302 人 ^③ + 184 人 ^④) / 12,441 人 ^① ÷	0.058

※) (R4 高齢者) アンケート調査結果

○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

ラストワンマイル交通利用者数

(R3 鶴野飛行場シャトルバス利用者数)：815 人 [※]	①
(R3 法華口駅シェアサイクル利用者数)：146 人 [※]	②
(R3 北条町駅シェアサイクル利用者数)：1,205 人 [※]	③
(ラストワンマイル交通利用者数)：	
① 815 人 + ② 146 人 + ③ 1,205 人 =	2,166 人

※) 加西市所管データ

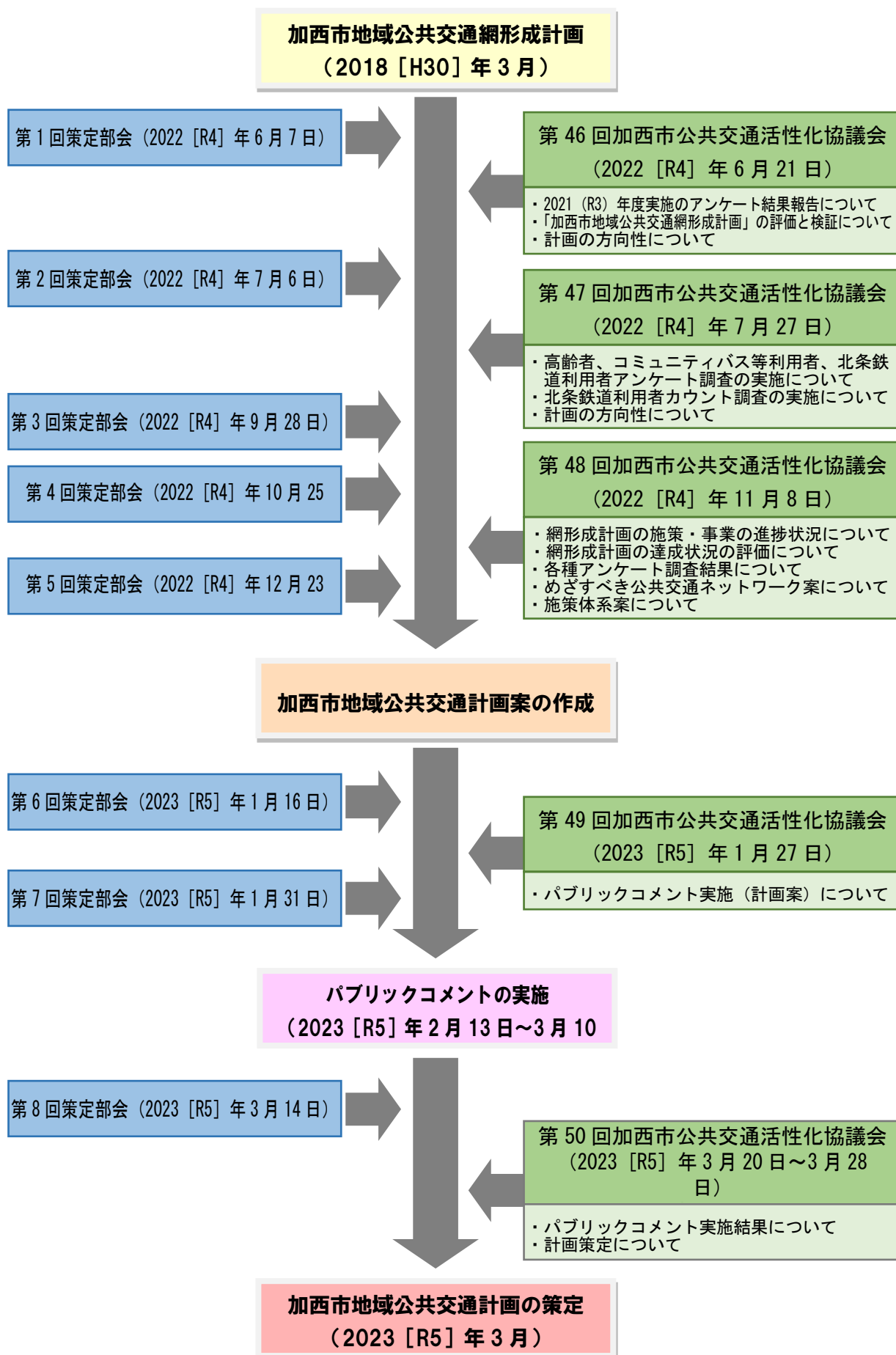
資料 2 加西市公共交通活性化協議会 委員名簿

区 分	氏 名	職 名 等	備 考
副市長	前田 晃 (河尻 悟)	加西市副市長	会長
学識経験のある者	土井 勉	(一社) グローカル交流推進機構 理事長	議長
国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部長又はその指名する者	田中 康嗣	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	
兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長又はその指名する者	木村 浩之	兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長	
兵庫県加西警察署長又はその指名する者	森井 忠	兵庫県加西警察署長	
神姫バス株式会社バス事業部計画課長又はその指名する者	竹内 宏	神姫バス株式会社 バス事業部計画課 地域公共交通担当課長	
神姫バス労働組合の代表又はその指名する者	小幡 修司	神姫バス労組の代表	
北条鉄道株式会社総務企画部長又はその指名する者	藤井 秀明	北条鉄道株式会社 総務企画部長	
兵庫県バス協会の代表又はその指名する者	水田 節男	(公社) 兵庫県バス協会の代表	
兵庫県タクシー協会の代表又はその指名する者	宇高 昌利	(一社) 兵庫県タクシー協会の代表	
加西市区長会の代表又はその指名する者	永野 隆 (藤本 文 俊)	加西市区長会の代表	
加西市シニアクラブ連合会会長又はその指名する者	山下 光昭	加西市シニアクラブ連合会会長	
加西商工会議所会頭又はその指名する者	濱本 泰秀	加西商工会議所 会頭	
コミュニティバス運営関係事業者の代表又はその指名する者	池田 孝一	コミュニティバス運営関係事業者の代表	
コミュニティバス運行事業者の代表又はその指名する者	増田 孝夫	コミュニティバス運行事業者の代表	
加西市社会福祉協議会の代表又はその指名する者	下村 義明	加西市社会福祉協議会の代表	
市民委員	岡本 康雄	市民委員	
市民委員	松尾 認	市民委員	
加西市ふるさと創造部長	藤後 靖	ふるさと創造部長	
加西市都市整備部長	北川 陽一	都市整備部長	
専門委員	喜多 秀行	神戸大学名誉教授	
オブザーバー	酒井 大斗 (片田 一 真)	国土交通省近畿運輸局 交通政策部交通企画課長	
オブザーバー	原 義和	国土交通省近畿運輸局 鉄道部計画課長	
オブザーバー	本田 泰彦	国土交通省近畿運輸局 自動車交通部旅客第一課長	
オブザーバー	奥藤 秀樹	兵庫県土木部 交通政策課副課長兼地域交通班長	

※) 2023 (R5) 年 3 月 31 日時点

注) () は、2022 (R4) 年度に変更があった委員の前任者を示す

資料 3 加西市地域公共交通計画 策定の経緯



資料 4 用語集

用 語		内 容
あ	アクセス (P. 97)	目的地への連絡のための交通の便や手段のこと。本来の意味は「接近、出入り」を指しており、ここでは、「～性」、「～道路」などとして引用している
	歩くまちづくり推進計画 (P. 2)	市民が生涯にわたり健やかで幸せに暮らすことができる社会「健幸都市」の実現を目指し、平成27年4月に制定された「加西市歩くまちづくり条例」を計画的に推進していくための指針を示すもの
	インバウンド需要 (P. 63、P. 95)	日本に訪れた外国人の日本国内で生み出された商品やサービスへの需要のこと
	運転経歴証明書 (P. 36)	運転免許証の有効期限内に、自らの意思で運転免許の取消し（免許証の返納）を申請した人は、「運転経歴証明書」の交付を受けることが可能。また、運転経歴証明書を使った様々な特典を受けることが可能となる
	運動ポイント事業 (P. 63、P. 85)	専用アプリをスマートフォンにダウンロードし、歩くことや対象のイベントに参加することでポイントが獲得できる運動ポイント事業のこと
	オープンキャンパス (P. 91)	高校や大学などがその学校のことをよく知ってもらうために、生徒や保護者を対象にして開催する進学イベントのこと
	オンライン (P. 89)	コンピューターがネットワークやほかのコンピューターと接続している状態のこと
か	介護予防・日常生活圏域ニーズ調査 (P. 46)	保険者が、一般高齢者、介護予防・日常生活支援総合事業対象者、要支援者を対象に、日常生活圏域ごとに、地域の抱える課題の特定（地域診断）に資することなどを目的とした調査
	外出率 (P. 37、P. 39、P. 44、P. 46、P. 101)	外出した人の全人口に対する割合。値が大きいほど「外出している人が多い」ということになる
	かさい おでかけ ナビ (P. 71、P. 79、P. 83、P. 84、P. 94、P. 96)	加西市内の鉄道・バスなどの公共交通の運行状況等を一つの冊子にまとめた総合時刻表のこと
	カーシェア (P. 54、P. 84)	登録を行った会員間で車を共同で使用するサービス
	可住地面積 (P. 7)	総土地面積から林野面積及び湖沼面積を差し引いた面積（居住可能な面積）のこと
	観光推進基本計画 (P. 2)	観光推進の取り組みを着実に進め、観光産業を加西市経済の牽引に資する中核産業の一つとして大きく育てていくために策定されたもの
	キャッシュレス決済 (P. 85、P. 86)	現金を使わずにクレジットカードや電子マネー、QRコードなどで支払いを済ませる方法
	クラウドファンディング (P. 63、P. 89、P. 92)	「群衆（クラウド）」と「資金調達（ファンディング）」を組み合わせた造語で、インターネットを介して不特定多数の人々から少額ずつ資金を調達することで、発起者の想いや活動を支援する仕組み
	グリーンスローモビリティ (P. 54、P. 84)	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

用 語	内 容
か クロスセクター効果 (P. 104) 公共交通活性化協議会 (P. 3、P. 65、P. 89、P. 90、P. 98、P. 105) (公共交通) 結節点 (P. 49、P. 51、P. 58、P. 60、P. 61、P. 63、 P. 76、P. 77、P. 78、P. 102) 公共交通総合連携計画 (P. 2、P. 3) 高齢者運転免許証自主返納事業 (P. 66) 国勢調査 (P. 6、P. 7、P. 8、P. 32、P. 33、P. 65) コミュニティバス (P. 1、P. 3、P. 11、P. 19、P. 22、P. 25、P. 26、 P. 27、P. 29、P. 30、P. 31、P. 34、P. 47、 P. 54、P. 59、P. 63、P. 65、P. 67、P. 68、 P. 70、P. 71、P. 74、P. 75、P. 76、P. 77、 P. 78、P. 79、P. 80、P. 81、P. 85、P. 87、 P. 100、P. 101、P. 102)	補助金などの支援を受けている地域公共交通が廃止された場合に、必要となる多様な行政部門の施策の費用を算出することで、把握できる地域公共交通が有する多面的な効果のこと 「改正地域公共交通の活性化および再生に関する法律第6条第1項」に基づき、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会のこと 鉄道の乗り継ぎ、鉄道とバス等の乗り換え、自動車から公共交通機関等への乗り換えなど交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと 加西市の望ましい交通のあり方を明らかにし、それを実現するための方策を示すため、交通基本法の理念に基づき、加西市公共交通活性化協議会における協議を経て、加西市における公共交通政策の基本計画として平成26年3月に策定されたもの 運転免許証の有効期間が満了する前に、自らの意思により、公安委員会に対して運転免許の取り消しを申請する制度 5年ごとに総務省統計局が実施している全国民を対象とした人口や住宅に関する統計調査のこと 既存バス路線ではカバーしきれていない交通空白地域等において、従来の乗合バス（路線バス等）を補う公共交通サービスを指す。主に地元地方公共団体が主体的に関わり、運行される事例が多く、地域住民等の生活利便や福祉等を考慮し、運行ルートを設定している
さ サイクルトレイン (P. 95、P. 97) サブスクリプション (P. 82) シェアサイクル（サイクルシェア） (P. 14、P. 54、P. 63、P. 76、P. 84、P. 93) 自家用有償旅客運送 (P. 54、P. 66、P. 75) (市内バス) 無料乗車券 (P. 26、P. 27、P. 79、P. 82、P. 87) シニアカー (P. 54)	自宅や出先などから乗ってきた自転車、及びレンタサイクルなどを電車内に持ち込み、目的地まで行けるサービスのこと 料金を支払うことで、製品やサービスを一定期間利用することができる形式のビジネスモデルのこと。近年ではサブスクとも略される 他の人と自転車をシェア（共有）し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するための仕組み バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み 75歳以上の人や子育て世帯など、対象の人が市内区間でバスを利用する際、身分証を提示し、無料乗車券を使うとバスの運賃が無料になるもの 高齢者が利用する、座りながら移動ができる電動車椅子

用 語	内 容
さ	社会資本整備総合交付金 (P. 74、P. 75) 国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金
	シャトルバス (P. 94) イベント会場や空港・観光地など特定の目的地を利用する乗客を効率的に輸送するため、短い間隔で運行するバスのこと
	車両減価償却費等補助 (P. 75) 生活交通の運行に必要となるバス車両について、購入に伴ってかかる費用（減価償却費）を支援する制度
	循環型社会 (P. 50) 生産、流通、消費、廃棄という社会経済活動の全段階を通じて、資源やエネルギー面でより一層の循環・効率化を進め、不要物の発生抑制や適正な処理を図ることなどにより、環境への負荷を出来る限り少なくした循環を基調とする経済社会システムが確立されている社会のこと
	生活必須施設 (P. 56、P. 57、P. 59、P. 61、P. 63、P. 64、P. 65、P. 66、P. 67、P. 75、P. 105) 日常生活に必要な生鮮食料品を買うことができる買物施設、病気を診てもらったり薬を買うことができる医療施設、お金の引き出しや預け入れができる金融施設の総称。本計画において設定した文言
	総合計画 (P. 2、P. 47、P. 48、P. 50) 地方自治法第2条第4項「市町村は、その事務を処理するに当たっては、議会の議決を経てその地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想を定め、これに即して行うようにしなければならない」を根拠に策定する、自治体の全ての計画の基本となる計画のこと
た	第3セクター (P. 13) 地域開発や新しい都市づくり推進のため、第1セクター（国や地方公共団体）と、第2セクター（民間企業）が共同出資して設立された事業体のこと
	地域間幹線系統補助 (P. 75) 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について国が支援する制度
	地域公共交通確保維持事業 (P. 59、P. 74、P. 75) 地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みについて国が支援する事業
	地域公共交通計画 (P. 1、P. 3、P. 47) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する、地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たす計画
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (P. 1、P. 2、P. 3) 全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

用 語	内 容
た 地域公共交通網形成計画 (P. 1、P. 3) 地域主体型交通 (P. 1、P. 3、P. 34、P. 54、P. 59、P. 60、P. 63、 P. 64、P. 65、P. 66、P. 74、P. 75、P. 78、 P. 81、P. 91、P. 98、P. 100、P. 102) 地域創生戦略 (P. 2) 超小型モビリティ (P. 54、P. 84) デジタルサイネージ (P. 63、P. 78、P. 80、P. 81) 鉄道（バス）勢圏 (P. 32、P. 33) デマンド（オンデマンド） (P. 47、P. 54、P. 66、P. 75、P. 84) 電動キックボード (P. 54、P. 94) 都市計画マスタープラン (P. 2、P. 48、P. 49、P. 56) トリップ (P. 37、P. 38、P. 39、P. 40、P. 45)	「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取り組み）について記載する 地域住民が主体となって、その地域に必要な公共交通を検討し、導入を目指すものであり、地域の人々が中心となり、行政・交通事業者と連携しながら、計画・運行・利用促進等に主体的に関わっていただく公共交通を指す 地域に潜在する資源を引き出し、活力を生み出すことにより、人口の減少に歯止めをかけ子育て世代の人口流入を図り、将来にわたって市民が希望を持って心豊かに暮らすことができる持続可能な都市を実現するため、国の指針をもとに策定したもの 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両 屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムのこと 鉄道駅やバス停を中心とした、その駅やバス停を利用する人や貨物などが存在する範囲。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義する バスなどで定まった路線を走るのではなく、利用者の呼出し状況により適宜ルートを変えて運行する形態のこと モーターとバッテリーを搭載し、省エネ・省スペースを実現した個人用モビリティ。日本では原動機付自転車に分類される 都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」に基づき策定し、市民と行政が協働で、地域の特性を活かした将来のあるべき姿を定め、その実現に向けた具体的なまちづくりの方針を明らかにするもの 人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップとして数える
な ニーズ (P. 78、P. 84) 二次交通 (P. 93)	需要のこと 鉄道駅等から目的地となる観光地等までの交通手段のこと

用 語	内 容
な 乗合（乗り合い）タクシー (P. 3、P. 11、P. 17、P. 22、P. 25、P. 26、 P. 30、P. 31、P. 32、P. 33、P. 47、P. 54、 P. 64、P. 65、P. 66、P. 69、P. 74)	決まった路線・運賃・運行時刻で不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の（主にタクシー）車両が利用されているもの
は パーソントリップ（PT）調査 (P. 37、P. 38、P. 39、P. 40、P. 41、P. 42、 P. 43、P. 44、P. 45、P. 55、P. 101)	「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの
バスベイ (P. 77)	バス停留所のある場所に、歩道に切れ込みを入れたような形で設けられる、バスが停車するためのスペースのこと
バスロケーションシステム (P. 63、P. 78、P. 81)	バスの位置情報をGPS（次頁参照）などでリアルタイムに把握することにより、バスを待つ利用者にバスの接近や到着予測時刻などの情報を提供するもの
バリアフリー (P. 14、P. 57)	高齢者・障がい者等が社会生活をしていく上で障壁となるものを除去すること、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方のこと
播磨圏域連携中枢都市圏 (P. 72)	姫路市、相生市、加古川市、赤穂市、高砂市、加西市、宍粟市、たつの市、稲美町、播磨町、市川町、福崎町、神河町、太子町、上郡町、佐用町の8市8町を指す
兵庫県観光客動態調査 (P. 10)	1年間に兵庫県内の観光地を訪れた観光客の動向を把握するために実施されるもの
フィーダー (P. 47、P. 75)	主に鉄道駅と接続して支線（フィーダー）の役割で運行されるバス等の交通を指す
（公共交通 又は 鉄道・バス）不便地域 (P. 32、P. 33、P. 51、P. 60、P. 64、P. 65、 P. 75)	鉄道駅やバス停から一定以上の距離が離れている地域。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している
ふるさと創造会議 (P. 89、P. 90、P. 98)	地域のニーズや課題にきめ細かく対応し、その実情や特性を踏まえた魅力ある地域をつくるため、住民自身の主体的な参画と協働により地域づくりを推進するための会議のこと
ふるさと納税 (P. 63、P. 89、P. 92)	自分の故郷や応援したい自治体など、好きな自治体を選んで寄付ができる制度のこと
法華口駅行き違い交差設備 (P. 1、P. 3、P. 13、P. 14、P. 34、P. 72、P. 73、 P. 77)	北条鉄道の法華口駅において、単線を走行する車両同士の行き違いができる設備を設置することで、2列車運行を可能にすること
ま 枕木応援団 (P. 92)	北条鉄道の枕木の応援団員となり、北条鉄道を支えていく取り組み
無償/ボランティア輸送 (P. 54)	地域住民やボランティア団体等の民間の活動と連携し、「利用者から運送の対価を一切得ない形とする」ことで、道路運送法上の許可・登録を受けないで輸送するサービス
（人口）メッシュ (P. 7、P. 8、P. 32、P. 33、P. 65)	国土を緯度・経度により方形の小地域区画に細分し、この区画に統計調査の結果を対応させて編集したもの

用 語		内 容
ま	モビリティハブ機能 (P. 49)	鉄道駅やバス停留所の周辺、また移動が不便な住宅地などに、カーシェアやシェアサイクルなどのモビリティの貸し出し拠点を集約した機能のこと
	モビリティ・マネジメント (MM) (P. 50、P. 63、P. 89、P. 91)	環境や交通渋滞等の問題に対して、自動車利用から公共交通等を適切に利用することを目的とし、個人それぞれのモビリティ（移動）を自発的に望ましい方向に転換することを促す、「対話（コミュニケーション）」による交通政策を指す
ら	ラストワンマイル交通 (P. 59、P. 93、P. 94、P. 102)	最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地や自宅までの区間で利用する交通手段
	レンタサイクル (P. 17、P. 69)	自転車を有料で貸し出すサービス
英 字	ATM (P. 56)	Automated Teller Machine（オートメテッド・テラー・マシーン）の略で、「現金自動預け払い機」とも呼ばれ、金融機関や消費者金融会社などが現金の入出金などのサービスを利用者に提供する機械のこと
	GPS (P. 78、P. 81)	Global Positioning System（グローバル・ポジショニング・システム）の略で、人工衛星を利用した測位システム（現在位置を測定するためのシステム）のこと
	ICカード (P. 18、P. 63、P. 73、P. 85、P. 86)	キャッシュカードやクレジットカード等の磁気カードと同型で、IC（集積回路）を内蔵しているカード
	NPO (P. 9、P. 25、P. 64、P. 65、P. 78、P. 79、P. 81、P. 90)	Non Profit Organization（ノン・プロフィット・オーガナイゼーション）の略で、非営利法人（ボランティア活動を担う非営利組織）及び市民活動やボランティア活動などをする人々が結成する民間非営利団体のこと
	PDCAサイクル (P. 105)	Plan（立案）、Do（実行）、Check（検証・評価）、Act（見直し）の頭文字を取ったものであり、行政政策などにあたって計画から見直しまでを一貫して行い、さらにそれを次の計画・事業に生かそうという考え方
	QRコード (P. 86)	「Quick Response（素早く読み取って反応するという意味）」の略のことで、高速読み取りを重視した縦横に配置された白黒のドットパターンを用いた2次元コードのこと
	SNS (P. 83)	Social Networking Service（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）の略で、登録された利用者同士が交流できるWebサイトの会員制サービスのこと
	Web (P. 63、P. 83)	World Wide Web（ワールド・ワイド・ウェブ）の略で、インターネット（世界中のコンピュータなどの情報機器を接続するネットワーク）上で標準的に用いられている、文字や画像、動画等を簡単に扱うことができるサービス

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/>

