

第5章

加西市公共交通総合連携計画

第1節 計画の概要

1 課題

加西市の交通をとりまく現状、交通に対する住民が抱える課題、実験運行結果から以下のような現状と課題に整理できます。

＜ 加西市の交通をとりまく現状と課題 ＞

【加西市の交通をとりまく現状】

- 人口減少、高齢化の進展 (P.2)
- 都市核、地域核以外は低密に広がる居住地 (P.2)
- 10年で2倍以上増加している高齢者ドライバーの自動車事故 (P.3)
- 加西市民の移動は過度に自動車に依存 (P.4)
- 利用者の半数以上を学生が占める北条鉄道 (P.5)
- 運行開始当初の平成12年から利用者が半減したコミュニティバス市街地循環線 (P.6)
- 年間2,000人程度と非常に少ない利用であるコミュニティバス郊外線 (P.6)
- 利用者が減少傾向にある路線バス (P.7)
- 加西市民の約7割が公共交通利用が不便な地域に居住 (P.9)
- 自動車を気軽に利用できない人(移動制約者)は市民の約4割 を占め、約18,000人 (P.10)
- 送迎してもらっている移動制約者は約1,700人/日 (P.10)
- 公共交通に対する行政補助額は、市民1人あたり約1,000円/年に相当 (P.11)

【交通に対する住民が抱える課題】

- 公共交通利用の可能性のある高齢者は約5,400人 (P.14)
- 1日あたりの公共交通利用の可能性のある高齢者は約600人/日 (P.15)
- 高齢者の需要がある施設は主に加西病院、イオン、アステシアかさい (P.15)
- 公共交通が不便なことで困っている高齢者は現在で約1,100人 (P.15)
- このままでは約1,400人に増加する公共交通が不便なことで困る高齢者 (P.15)
- 普段の移動で困っていることに関する高齢者の意見 (P.16)
 - ・ 送迎してもらおうのではなく、1人で行きたいが利用できる公共交通がない
 - ・ 送迎してくれる人がいない高齢者は、買い物や通院に困っている
 - ・ クルマがないと移動(生活)できない
- 公共交通に対するニーズに関する高齢者の意見 (P.16)
 - ・ 加西病院まで乗り換えなしで行きたい
 - ・ 曜日限定にしたり、小さい車両にしてでも1日の運行本数を増やしてほしい
 - ・ せめて1日に3便ほしい、2便だと行き帰りの時間が完全に限定されてしまう
- 送迎してもらおうことに抵抗を感じている人が半数以上 (P.21)
- 送迎者の約4割が感じている送迎負担 (P.21)

【実験運行結果】

- コミュニティバスを利用している実際の人数の増減はほとんどなし (P.18)
- 郊外線の曜日限定1日3便運行は、運行日あたりの平均利用者数は増加したものの、総利用者数は微減 (P.18)
- 加西病院やイオン経由のルートは便利 (P.19, P.21)
- 便利と不便の意見が分かれた「市街地循環線の右回り・左回り」 (P.19, P.21)
- 便利と不便の意見が分かれた「郊外線の曜日限定1日3便運行」 (P.19, P.21)

2 計画の目的

加西市の交通はクルマに過度に依存した地域であるにも関わらず、クルマを気軽に利用できない人が市民の約4割（約 18,000 人）を占めており、公共交通が不便なことで困っている高齢者は現在においても約 1,100 人います。高齢化の進展により、クルマを気軽に利用できない人や、公共交通が不便なことで困る高齢者は今後もますます増加するものと予想されます。

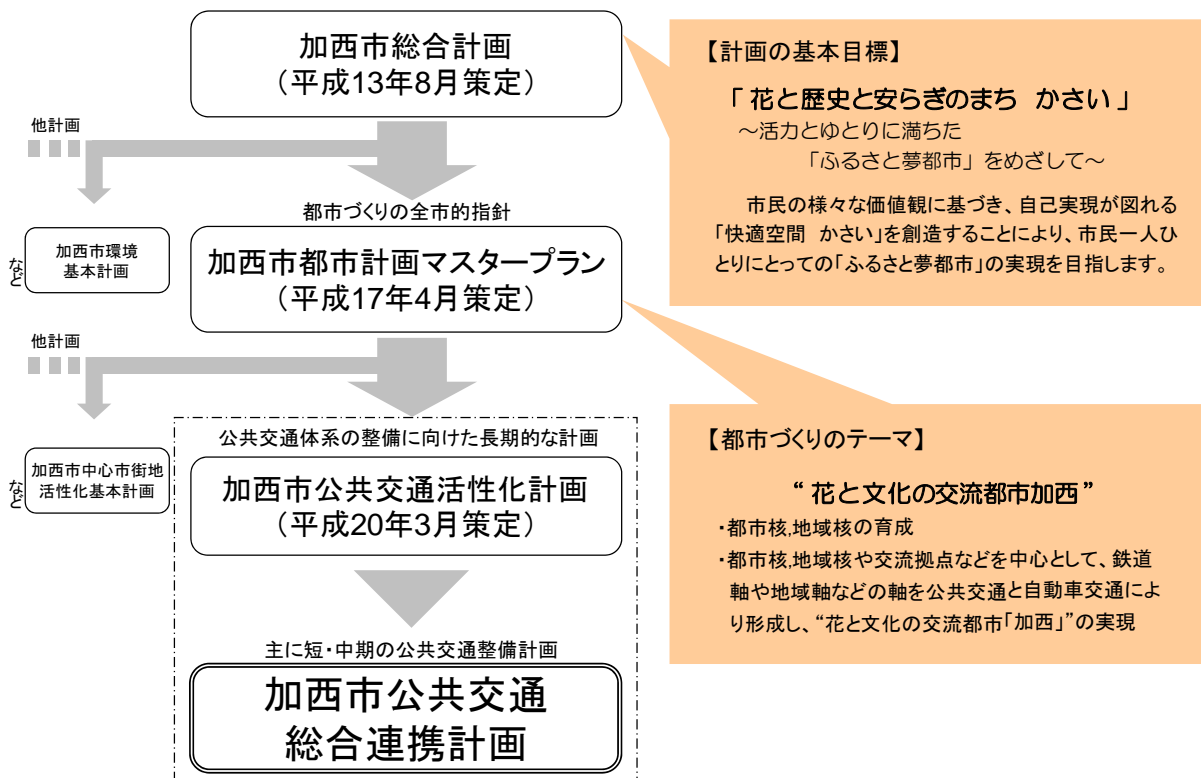
本計画では、クルマを気軽に利用できない人の移動を公共交通で確保することで市内・市外の移動の自由度を高め、活発な交流に基づく中心市街地の活性化を目的として、公共交通体系の整備をすすめます。

このことにより、クルマを気軽に利用できない人だけでなく、送迎している人の負担の減少にもなり、多くの市民に貢献できるものと考えます。

3 計画の位置づけ

加西市におけるまちづくりに係わる計画として「加西市総合計画」「加西市都市計画マスタープラン」があります。この上位計画に基づき、公共交通体系の整備に向けた長期的な計画として、「加西市公共交通活性化計画」を平成 20 年 3 月に策定しました。

本計画は、この「加西市公共交通活性化計画」を受けた主に短・中期の公共交通整備計画として位置づけられます。



4 計画の区域

加西市内全域を対象とします。

5 計画の期間

平成 21 年 4 月～平成 26 年 3 月

6 計画の基本方針

本計画は、主に短・中期の公共交通整備計画として、加西市公共交通活性化計画の整備方針を受けて下記の基本方針に基づき、市民のモビリティ確保による地域の活性化をめざします。

基本方針 1 : 公共交通基幹軸の活性化

中心市街地の公共交通および市内の公共交通基幹軸を持続するため、公共交通基幹軸の活性化策を検討し、実施します。

基本方針 2 : 地域と連携した公共交通不便地域への対応

公共交通不便地域の市民のモビリティを向上させるため、地域と連携して、可能な限り各々の地域力を活用した効率的な交通網を整備します。

これら2つの基本方針を実現させるために、以下の取り組みをすすめます。

- ・ **効果的な公共交通機関の導入**
利用者の公共交通需要を把握し、費用対効果などを考慮して、効率的な公共交通機関の導入を検討します。
- ・ **利用者の移動パターンに配慮した交通サービスの確保**
公共交通利用者、特に高齢者の移動目的や移動施設及び移動時間帯に配慮した交通サービスを確保します。
- ・ **多様なソフト施策の導入**
移動に困っている人の移動利便性を向上させる多様なソフト施策を導入します。
- ・ **公共交通を支える三者の連携強化**
利用者である「市民」、運行主体である「交通事業者」、計画策定主体である「行政」の三者の連携強化を図ります。

7 計画の目標

(1) 公共交通不便地域に居住する人口の減少

現在、加西市民の7割が公共交通不便地域（公共交通空白地及び公共交通低サービス地域）に居住していますが、デマンド型公共交通などの新たな交通システムを導入することによってその区域の居住人口を減少させることをめざします。

(2) 北条鉄道・路線バス利用者数の維持及びコミュニティバス利用者数の増加

年々利用者が減少する傾向のある北条鉄道や路線バスの利用者数は維持し、コミュニティバスについては、今後その再編を図ることによって利用者数を増加させることをめざします。

(3) 送迎してもらっている移動制約者を公共交通利用者に転換

送迎してもらっている移動制約者を公共交通利用者に転換することによって、移動に困っている人を減少させ又その家族の送迎負担を軽減させることをめざします。

第2節 公共交通網の再編

1 公共交通機関別の役割

現在の加西市の公共交通は、北条鉄道、バス事業者、タクシー事業者という多様な交通事業者によって支えられています。今後もさらに市民、各交通事業者、行政が連携して、加西市の公共交通を保持しつづけることが大事であり、そのためにも公共交通機関別に役割を分担していくことが重要です。

北条鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ：市内交流を支える公共交通基幹軸としての役割 ：市外連携を強化する公共交通基幹軸としての役割 ：学生の通学交通の確保
加西市コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ：中心市街地内の移動利便性向上 ：市内交流を支える公共交通としての役割
路線バス・高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ：市外連携を強化する公共交通基幹軸としての役割 ：市内交流を支える公共交通としての役割 ：学生の通学交通の確保
デマンド型公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ：乗合タクシーなどにより公共交通不便地域への対応
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ：その他公共交通で対応できない需要への対応 （ドア ツー ドアの需要への対応） （鉄道・バス・乗合タクシー運行時間外の需要への対応） （乗合タクシー運行地域外の需要への対応）

2 公共交通網の再編方針

市民の移動利便性、市内交通における輸送需要からみた効率的な公共交通機関の検討結果（次頁 左下図参照）、既存公共交通の有効活用、市外との連携のこれら4つを考慮して、公共交通網の再編方針を設定しました。

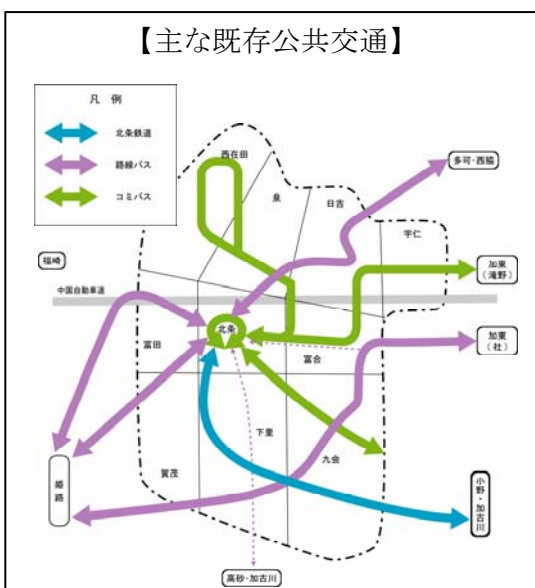
公共交通網の再編方針では、北条鉄道、路線バス、コミュニティバスの定時定路線型とデマンド型に大別されます。定時定路線型は運行できるエリアが小さいですが、予約をしなくても決まった時刻に決まった場所に来ます。デマンド型は予約などが必要ですが、家の近くまで来てもらうことができ運行できるエリアが大きいです。このように、どちらもそれぞれの特徴がありますが、公共交通のサービス水準としては同じものとなります。

どちらも午前・午後各2便以上のサービス水準をめざしており、公共交通網の再編方針は各地区において、どちらの形態がより効率的であるかを検討したものです。

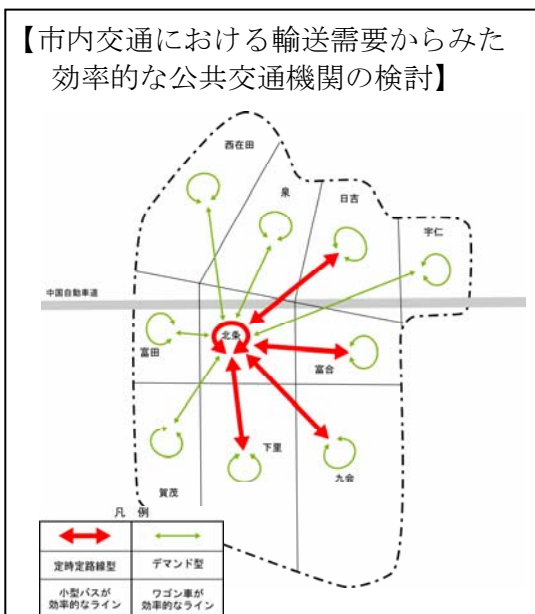
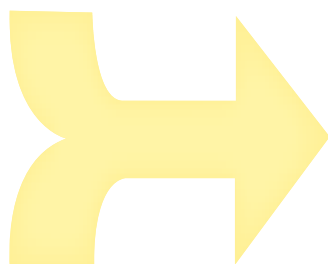
※デマンド型公共交通とは・・・

通常の運行ルートを定期的に走るバスとは違い、需要がある場合のみ運行し、連絡を受けたらその場所へ迎えに行くなど、弾力的な利用サービスを行うバスやタクシーなどの公共交通のことをいいます。

< 公共交通網再編方針 >

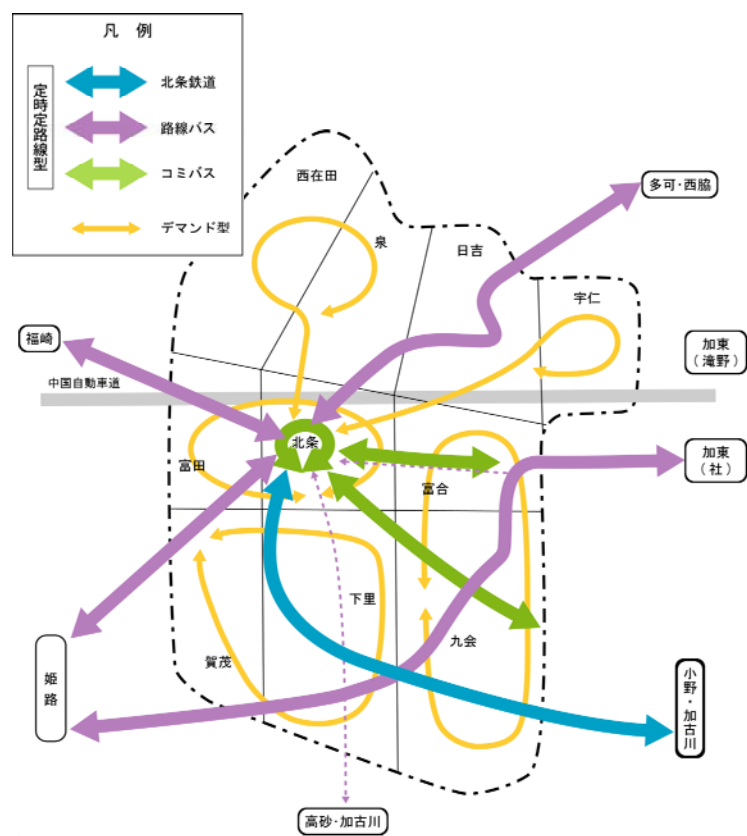


- 既存公共交通を最大限活用するため、原則的にデマンド型は近くの既存路線までの補助的な交通（フィーダー交通）として導入します。
- ただし、中国自動車道以北の既存路線は1日4便の路線バス1系統のみであることや地理的な条件から、デマンド型は北条の中心市街地に直行することとします。



備考

- ・公共交通利用の可能性がある高齢者を小型バス（定員34人、座席17席）、ワゴン車（定員10人）で運んだ場合の収支計算や費用対効果から効率的な公共交通機関を検討しました。
- ・収支計算は、公共交通利用の可能性がある高齢者が全て公共交通を利用した際の運賃収入と運行経費から、地区別に算出（資料編参照）
- ・費用対効果は、運賃収入を含まない「送迎負担減少効果」「交通事故減少効果」「環境負担減少効果」の公共交通導入効果を運行経費で除した値（資料編参照）



3 市民負担（行政補助）および運賃設定の方針

（1）市民負担（行政補助）のあり方

公共交通は、地域や市民にとっては必要で価値のあるものですが、交通事業として料金収入のみで経営採算をとるのが難しいと考えられる正便益不採算事業です。ただし、税金を際限なく投入し、赤字額を全額補助することは市の財政上からも、公平な公共性の点からも望ましいことではありません。したがって、市民負担ともなる行政補助のあり方を検討し、一定の基準を定めました。

現在においても、公共交通が不便なことにより困っている高齢者は約 1,100 人います。現状のまま何もしない場合では約 10 年後に移動で困る高齢者は約 1,400 人に増加し、市民 1 人あたりの負担額が市民 1 人あたりの便益額を超えてしまいます。したがって、このままでは市民負担を行う意義がなくなってしまうので、今まで以上に効率的に公共交通網を再編していく必要があります。

そこで、当面は、現在の市民一人あたりの負担額（行政補助額）である 1,000 円/人・年未満を基本としますが、今後、公共交通サービスと市民負担（行政補助）については、継続的に市民との協議をすすめます。

なお、市民 1 人あたりの負担額（行政補助額）1,000 円/人・年とは、北条鉄道、バス、デマンド型公共交通など、全ての公共交通関連事業に行う補助額が対象で、加西市の人口が約 5 万人と考えますと、約 5,000 万円/年が上限額となります。

＜ 公共交通サービスによる便益額と負担額 ＞

	現在（H20）	現状のまま何もしない 場合の約10年後 （H32）
公共交通事業に対する 市民1人あたりの負担額	971円/人・年	1,878円/人・年
公共交通を利用することによる 市民1人あたりの便益額	1,280円/人・年	817円/人・年
公共交通が不便なことにより 困っている高齢者数	1,137人	1,405人

※負担額：平成 19 年度の行政補助額を現在と将来の行政補助額とし、人口で除した値。

将来の人口は人口問題研究所推計人口（P.2 参照）

便益額：公共交通を利用することによる送迎負担減少効果、交通事故減少効果、環境負担減少効果を貨幣換算して算出。詳細は資料編参照。

将来の便益額については、現在までのコミュニティバス・路線バス利用者の減少率が将来にわたってこのまま続いた場合の算出結果

困ってる高齢者数：高齢者公共交通アンケート調査結果から、通院や買い物をしないまたは送迎してもらっている人の理由が、鉄道・バスが不便だからと答えた人数。

将来の人数については、現在と将来の高齢化率の進展から算出。

（2）運賃設定のあり方

運賃を設定する際は、市民負担額（行政補助）のあり方や市民要望（市民は、各種アンケート調査によると 1 回あたり 300 円程度を要望しています）のみ考慮するのではなく、各地域が求めるサービス水準やそれを達成するための地域負担も勘案することとします。

第3節 事業プログラム

1 公共交通網の再編

公共交通網の再編方針を受けて、公共交通不便地域への対応としてデマンド型公共交通などの新たな交通システムの導入を行うとともに、コミュニティバスの再編を行います。

また、加西市と隣接市外とを結ぶ公共交通は現在、充分とは言えないため、市外との連携強化を図れるように、隣接市町と協力して公共交通網再編の検討をすすめます。

なお、以下の事業項目の黒色（白抜き文字）は実施事業項目を、灰色（白抜き文字）は検討事業項目を示しています。

事業項目		コミュニティバスの再編
現状と課題		加西市は他市町と比較しても自動車利用が非常に多いこともあり、近年、コミュニティバスの利用者が年々減少しています。この度、その改善を図るため平成20年10月末からそのダイヤ・ルートの一部を変更しました。しかしながら、利用者増はほとんど見られなかったため、今後、既存の公共交通機関と新しい公共交通機関が連携した抜本的なコミュニティバスの再編が必要です。
事業計画	実施時期	平成21年10月から随時実施予定
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・万願寺芥田線、若井線の廃止（平成21年10月実施予定） ・国正滝野線を根日女の湯までに縮小（平成22年4月実施に向け検討） ・青野原病院線は現状通り
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		デマンド型公共交通等の新たな交通システムの導入
現状と課題		加西市は他市町と比較しても自動車利用が非常に多いこともあり、近年、コミュニティバスの利用者が年々減少しています。この度、その改善を図るため平成20年10月末からそのダイヤ・ルートの一部を変更しました。しかしながら、利用者増はほとんど見られなかったため、今後、デマンド型公共交通等の新しい交通システムの導入が必要です。
事業計画	実施時期	平成21年10月から随時実施予定
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・万願寺芥田線・若井線をデマンド型公共交通に移行（平成21年10月実施予定） ・中国自動車道以北の地域では、主に路線バス・コミバスのフィーダー交通としてデマンド型公共交通の導入を検討（平成22年4月実施に向け検討） ・その他地区については路線バス・北条鉄道へのフィーダー交通としてデマンド型公共交通の導入を検討 ・高齢者等が利用しやすい交通システムの検討
	実施主体	加西市、タクシー事業者、NPO等

事業項目		近隣市町との連携強化
現状と課題		現在、加西市外から加西病院に通院する方や加西市内から加西市外の病院に通院する方が多くいらっしゃいます。また、加西市内から隣接市町に通学する学生や近隣市町から加西市に通学する学生も多くいらっしゃいます。しかしながら、加西市と近隣市町を結ぶ公共交通網が十分に整備されている訳ではありません。近年、加西市から近隣市の高校へ通学する学生が増加傾向にあることを考えると、今後、近隣市町と連携した公共交通網を検討する必要があります。
事業計画	実施時期	平成21年度から検討
	実施内容	・加西市と隣接している市町と連携して、広域的に移動する通院者や学生等の現況を把握し、そのニーズに合った広域的な公共交通網の構築を検討
	実施主体	加西市、近隣市町

2 交通結節点整備

交通結節点は単に交通をつなぐだけでなく、地域住民同士や地域住民と観光客をつなぐコミュニケーション施設としても活用されることをめざし、賑わいある鉄道駅整備および市民が集う主要施設の整備をすすめます。また、各駅のベンチの設置や、パーク&ライドやサイクル&ライドを推進するための駐車・駐輪場の整備や乗継を円滑にするための乗継情報の提供など、利用者利便を図る駅舎やバス停整備をすすめます。

事業項目		賑わいある鉄道駅整備
現状と課題		<ul style="list-style-type: none"> 現在の無人駅を賑わいのある駅舎にするため、駅舎を地域住民や観光客が集う場所にすることが望ましいです。 現在の観光案内所は観光客にとって利用しづらい場所にあります。観光客にとって加西市の玄関にあたる北条町駅に案内所があることが望ましいです。 特別指定区域制度を活用し、市街化調整区域である北条鉄道の各駅周辺を賑わいのある地域にすることが必要です。
事業計画	実施時期	平成21年度実施、平成21年度から検討
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 観光客や地域住民が集うことができる駅舎のコミュニティー施設化（平成21年度から検討） 北条町駅に観光案内所を移設（平成21年度実施） 上位計画である都市計画マスタープランにおいて公共交通結節機能の充実がうたわれている法華口駅周辺地域を、目的型特別指定区域として位置付けることを検討（平成21年度から検討）
	実施主体	加西市、北条鉄道、加西市観光まちづくり協会

※特別指定区域制度とは・・・

加西市の多くを占める市街化調整区域では、原則として建物を建てるのが制限されています。この市街化調整区域においても、駅、バスターミナルなどの周辺地域などの、市町が策定する土地利用計画に基づく特別指定区域の場合は、利用者の利便性の向上を図り、地域の活性化に資する建築物などを建てることのできる制度です。

事業項目		利用者利便を図る駅舎整備
現状と課題		<ul style="list-style-type: none"> ベンチの老朽化が激しい駅やベンチの設置が不十分な駅がいくつかあります。 駅待合室の公共交通情報が充分ではありません。 駐輪場の増設が必要な駅、また、駐車スペースの明示がなされていない駅があります。 北条鉄道が管理する7駅のうちトイレが無い駅が1つ、水洗化されていない駅が4つあります。
事業計画	実施時期	平成21年度～平成23年度随時実施
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 各駅にベンチを設置 北条町駅待合室でバス・鉄道情報（乗継情報等）を提供 播磨横田駅の駐輪場の増設や各駅において駐車スペースを明示 田原駅のトイレ設置、長・播磨下里・法華口・網引駅のトイレの水洗化を、その必要性を考慮しながら可能な限り実施
	実施主体	加西市、北条鉄道

事業項目		バス停の環境改善
現状と課題		市内のバス停の多くは、時刻表が掲示されているだけであってバスを待つためのベンチ・雨よけが設置されていません。特に、高齢者等についてはバス停整備のニーズも高くなっています。また、バス停付近の施設等の立地状況が変化しているにもかかわらず、ほとんどのバス停が数十年前から場所が変わっていないことから、バス停の位置についても検討する必要があります。
事業計画	実施時期	平成21年度～平成23年度実施
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> バス停位置等について問題のあるバス停を洗い出し、改善策を検討し実施 バス停にベンチ・雨よけを設置 バス停の環境改善を地域が独自で実施する場合の財政支援策を検討
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		市民が集う主要施設の整備
現状と課題		市民が頻繁に集う施設（病院、商業施設、公共施設など）を交通結節点として位置付け、バス停などのベンチ・雨よけを設置し、また、施設内の公共交通情報の提供設備を設置することにより公共交通利用者の利便性向上を図る必要があります。
事業計画	実施時期	平成21年度から検討
	実施内容	・市民が集う主要施設にバスシェルター、ベンチ、バス・鉄道情報（乗継情報等）の提供設備の設置を検討
	実施主体	加西市、商業事業者等

3 公共交通利用促進施策

公共交通網の再編や駅・バス停などの交通結節点整備だけでは、市民のモビリティ確保による地域の活性化や過度なクルマ社会からの脱却は困難です。

このため、利用者である市民が公共交通について関心を持てるような施策を重点的に推進し、他の事業との相乗効果が高いものから優先的に実施します。

このことにより、市民の公共交通に対する意識改革を行い、公共交通を利用することで公共交通の利便性を認識してもらい、市民のモビリティ確保による地域の活性化および過度なクルマ社会からの脱却をめざします。

事業項目		路線バスの利用促進
現状と課題		一乗寺経由姫路・社線の沿線施設である法華山一乗寺は西国二十六番目の札所で、書写山圓教寺とともに集客が期待できる観光名所です。今後、定年退職した団塊の世代の方々が多数西国三十三寺を巡礼すると見込まれるため、この二つのお寺を一日で周遊するプランを提案することによって、この路線の利用促進を図れるものと予想されます。
事業計画	実施時期	平成21年度実施
	実施内容	・西国三十三観音札所周遊企画（一乗寺・圓教寺）の実施
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		市民を対象とした公共交通利用促進活動の実施
現状と課題		加西市は自動車に過度に依存していますが、地球規模の温暖化問題や高齢者ドライバーの事故件数の増加を考えると、公共交通利用を促進することは本市において重要なことです。
事業計画	実施時期	平成21年度から随時実施
	実施内容	・公共交通利用体験の実施 ・交通安全教室で公共交通利用の普及啓発 ・公共交通の利用促進フォーラム等の実施
	実施主体	加西市、加西警察署、加西市老人クラブ連合会

事業項目		鉄道の利用促進を図るイベントの実施
現状と課題		北条鉄道では現在でもサンタ列車をはじめとするイベント列車を企画しています。今後も鉄道の活性化を図るために更なるイベント列車を企画する必要があります。
事業計画	実施時期	随時実施
	実施内容	・各種イベント列車の運行
	実施主体	北条鉄道

事業項目		利用者利便を図る制度の構築
現状と課題		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の運賃体系を覚えやすくする必要があります。 現在の神姫バスの車両には既にICカードが導入されています。北条鉄道にICカードを導入することによって、各公共交通機関の間での乗継割引等の運賃連携が可能となり、公共交通利用者全体に対するサービス向上が見込まれます。 北条鉄道の経営改善を図るため定期的に企画乗車券を発行する必要があります。また、北条鉄道やコミュニティバスの利用者増を図るため割引乗車券等の検討を行う必要があります。
事業計画	実施時期	平成21年度実施、平成21年度から検討
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 北条鉄道の利用者増を図るため割引乗車券・企画乗車券の発行や鉄道グッズの開発を実施（平成21年度実施） コミュニティバスの利用者増を図るため割引乗車券・企画乗車券の発行を検討（平成21年度から検討） ゾーン料金制の実施、100円刻みの料金体系の検討（平成21年度から検討） 北条鉄道のICカード導入の検討（平成21年度から検討）
	実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道

事業項目		観光施設へのアクセス強化
現状と課題		北条鉄道は京阪神からの観光客にとって重要なアクセス手段ですが、各駅から観光施設までの交通手段が不十分であるため、その充実について観光客から要望が多く寄せられています。
事業計画	実施時期	平成21年度から検討
	実施内容	・鉄道駅からの観光施設までの交通手段の検討
	実施主体	加西市、北条鉄道、加西市観光まちづくり協会

事業項目		乗って楽しいコミュニティバスの提供
現状と課題		コミュニティバスの車両は一般路線バスと全く同じデザインとなっています。市民のマイバス意識の向上を図るため、バス車両のラッピング等を実施することによりコミュニティバスを市民にとって親しみのあるものにすることが重要です。
事業計画	実施時期	平成21年度から検討
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ラッピング車両の導入検討 車内での絵画展や車内アナウンサーの募集等の企画バスの実施を検討
	実施主体	加西市、神姫バス

事業項目		わかりやすい情報提供パンフの作成
現状と課題		公共交通の路線・ダイヤ・運賃等がよくわからないとの声も多いため、一目で分かる情報提供パンフの作成することによって、公共交通の利便性を高める必要があります。また、初めて訪れる観光客やビジネスマン等にもわかりやすいポイントを絞った情報提供パンフも必要です。
事業計画	実施時期	平成21年度から検討
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> わかりやすく使いやすい公共交通マップ及び時刻表の作成の検討 観光客、ビジネス客にポイントを絞った情報提供策の検討（ポケット時刻表の作成、京阪神への復路ダイヤ表示等）
	実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道

事業項目		免許返納サポート制度の拡充
現状と課題		平成20年10月から免許返納者に対して様々な特典が与えられるようになりました。今後は、高齢者ドライバーの事故件数の減少および公共交通の利用促進を図るため、免許返納サポート制度を拡充することが望ましいです。
事業計画	実施時期	平成21年度から検討
	実施内容	・免許返納者に対する割引制度（拡充）の検討
	実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道、加西警察署