

加西市

地域公共交通網形成計画



平成 30 年 3 月

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	3
1.4 計画の期間	3
1.5 計画の構成	3
 第2章 加西市の概況と公共交通の現状	4
2.1 加西市の概況	4
(1) 位置・地勢	4
(2) 人口	5
(3) 観光	8
2.2 加西市における交通の現状	9
(1) 公共交通網	9
(2) 鉄道の現状	10
(3) 路線バスの現状	16
(4) コミュニティバス等の現状	21
(5) 鉄道・バスによるカバー状況	28
(6) 鉄道・バスに対する行政支援	30
(7) 高齢者・障がい者の移送サービス事業の状況	31
(8) 道路交通の現状	32
(9) 加西市における人の動き	33
(10) クルマを気軽に利用できない人の移動特性	38
(11) 高齢者の移動特性	41
(12) 公共交通に対する市民の要望と改善意見	42
 第3章 計画の方向性	43
3.1 計画の方向性の考え方	43
(1) 計画の方向性とは	43
(2) 加西市の公共交通をとりまく課題	44
(3) 加西市がめざす将来像（上位計画）	45
(4) 加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針	47

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）	48
(1) 基本理念	48
(2) めざすべき公共交通サービス	49
3.3 基本方針	53
3.4 施策体系	54
第4章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業	55
■ 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業一覧	55
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	56
施策2 中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備	58
施策3 中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備	60
施策4 市外との連携を強化する公共交通の整備	62
基本方針Ⅱ：利便性の高い公共交通結節点の整備	
施策5 待ち合い環境を改善する公共交通結節点の整備	64
施策6 鉄道・バスと自転車・自動車の連携強化	65
施策7 分かりやすい運行情報の提供	67
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	69
施策9 積極的な公共交通情報の発信	70
施策10 新たな利用開拓に向けた取り組みの実施	72
施策11 公共交通に関心を抱いてもらう取り組みの推進	74
第5章 計画の実現に向けて	76
5.1 公共交通を支える三者の連携	76
5.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	77
5.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し	78
(1) 計画達成状況の評価	78
(2) PDCAサイクルによる施策・事業の改善	81
(3) 社会情勢・技術の変化に対応した計画の見直し	81
■ 資料編 用語集	82

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、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。

本計画は、上記の加西市が抱える現状を背景として、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ていただきながら、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。

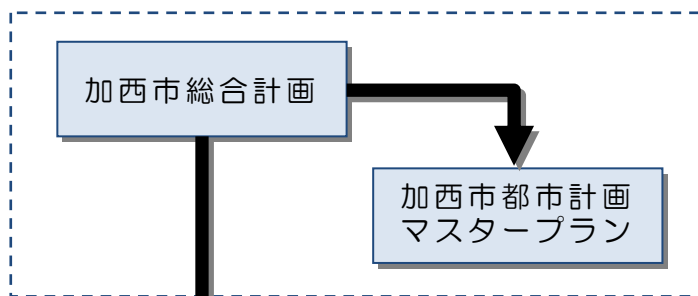
1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「第5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を受けるとともに、「加西市地域創生戦略」や「加西市歩くまちづくり推進計画」、「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。

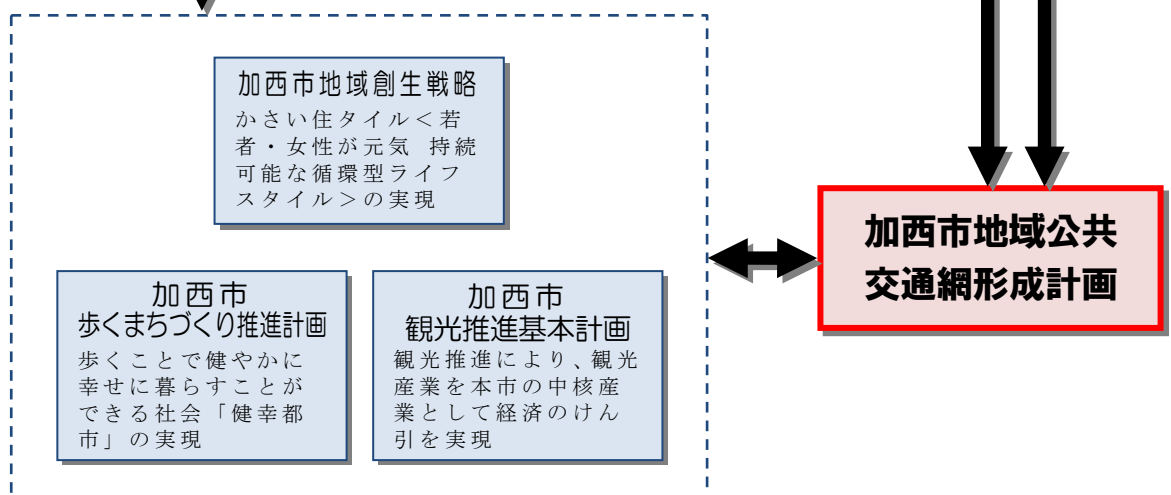
なお、本計画は2009（H21）年3月に策定され、2014（H26）年3月に改定されている「加西市公共交通総合連携計画」（以下、「連携計画」と示す）のフォローアップ計画として位置づけられます。また、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づいて策定するものであり、本市において地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとしての位置付けとなります。

< 計画の位置付けのイメージ >

○ 上位計画



○ 関連計画等



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

2018（H30）年度から2022年度までの5年間

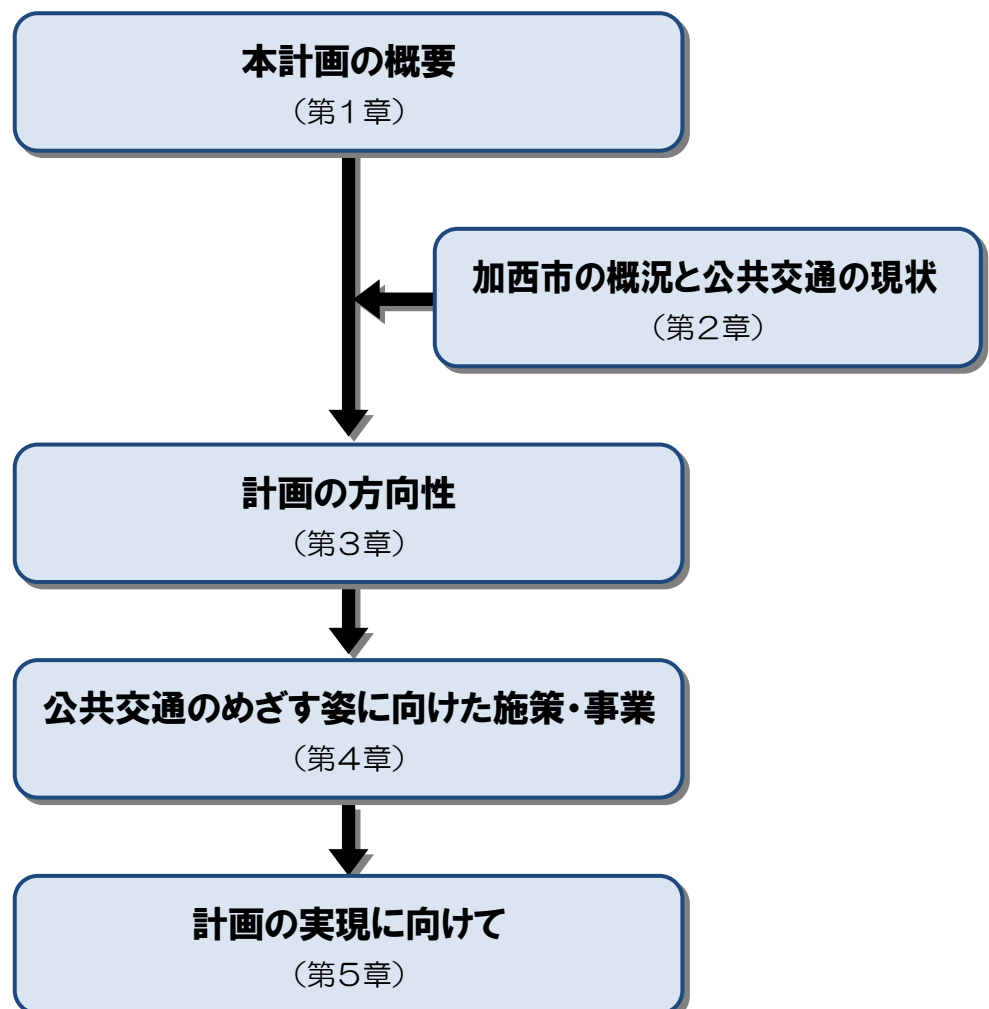
1.5 計画の構成

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 >



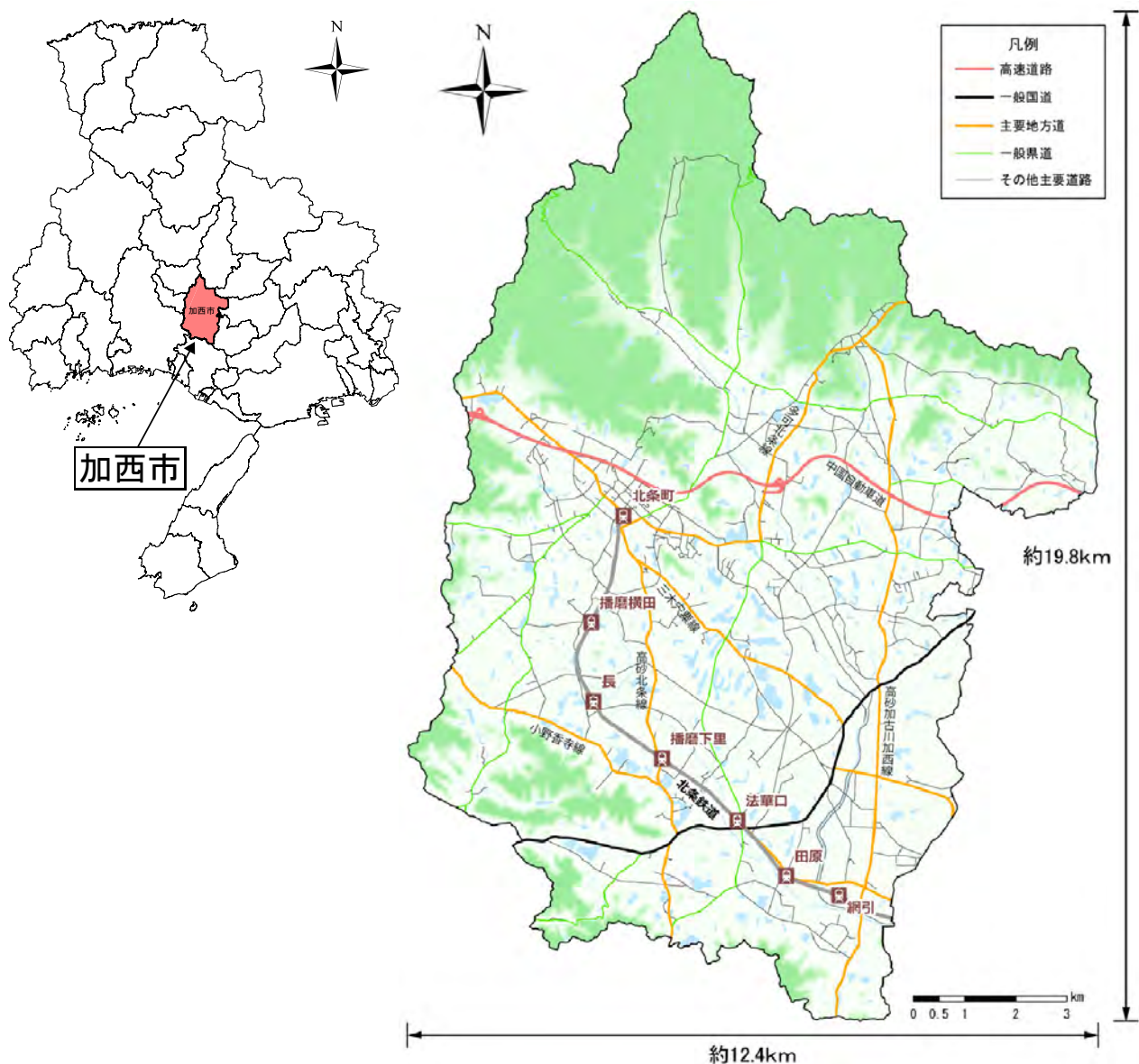
第2章 加西市の概況と公共交通の現状

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、東は小野市および加東市に、西は姫路市および福崎町に、南は加古川市に、そして北は西脇市、多可町およ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。

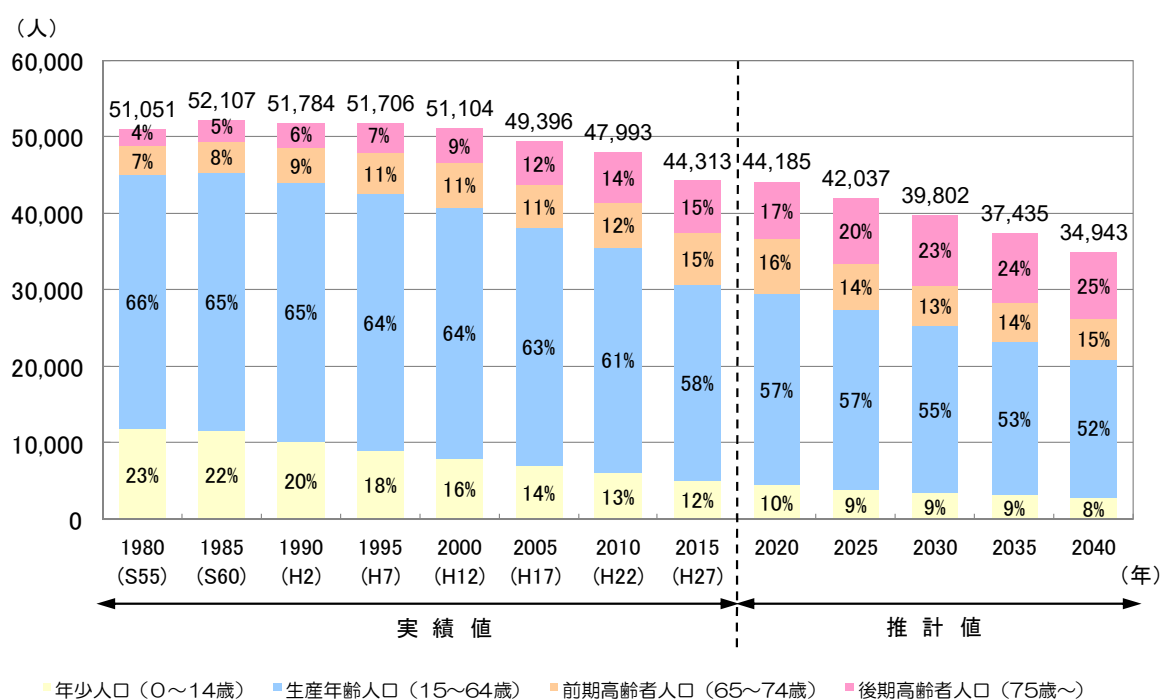
< 加西市の位置と概要 >



(2) 人口

- ・加西市の人口は、2015（H27）年国勢調査結果で、約4万4千人です。
- ・1985（S60）年以降、減少傾向にあり、2040年には、約3万5千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。
- ・2015（H27）年の65歳以上の人口は30%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%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) 2015（H27）年以前：国勢調査

2020年以降：「日本の地域別将来推計人口」2013〔H25〕年3月推計

国立社会保障・人口問題研究所

凡例

- 50人以上
- 40人-50人未満
- 30人-40人未満
- 20人-30人未満
- 20人未満

凡例

- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他主要道路

北条町

播磨横田

長

播磨下里

法華口

田原

網引

青野ヶ原

河合西

粟生

葉多

小野町

小野

社町

＜ 可住地面積割合 ＞

可住地面積	割合
可住地面積	56.2%
非可住地面積	43.8%

出典) 2015 (H27) 年度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 ＞



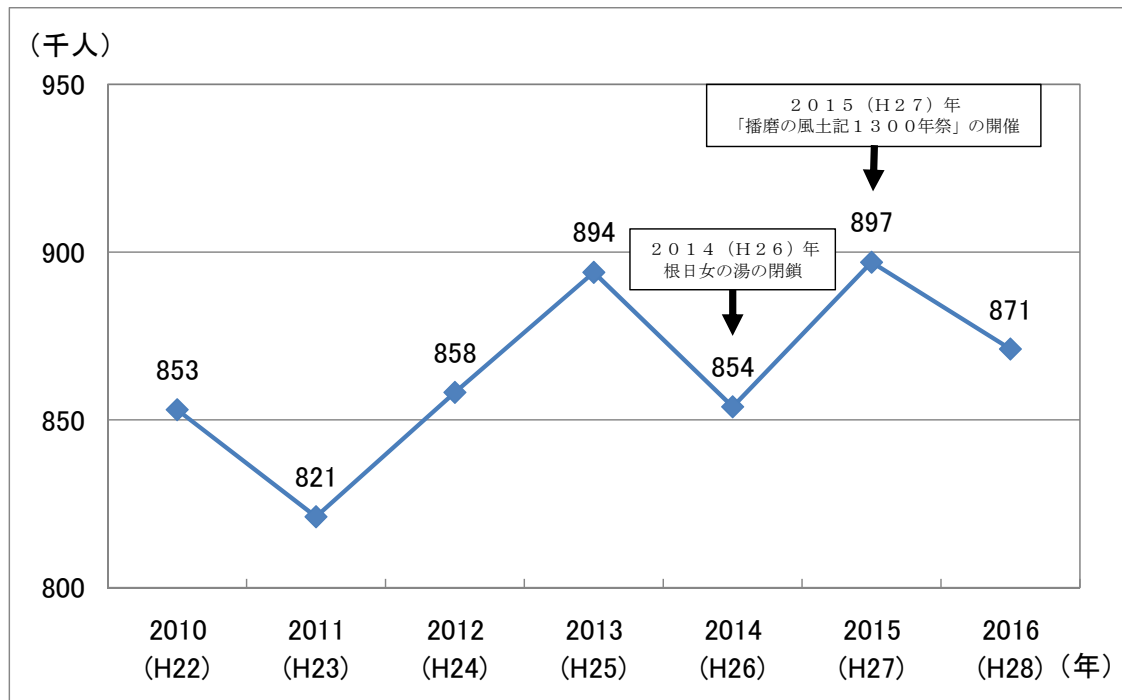
※) メッシュは1辺約100m

出典) 2015 (H27) 年度国勢調査地域メッシュ統計

(3) 観光

- ・加西市の観光入込客数は、2010（H22）年より増加傾向にありますが、2014（H26）年には根日女の湯の閉鎖に伴い減少しています。
- ・2015（H27）年には「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。

< 観光入込客数の推移 >



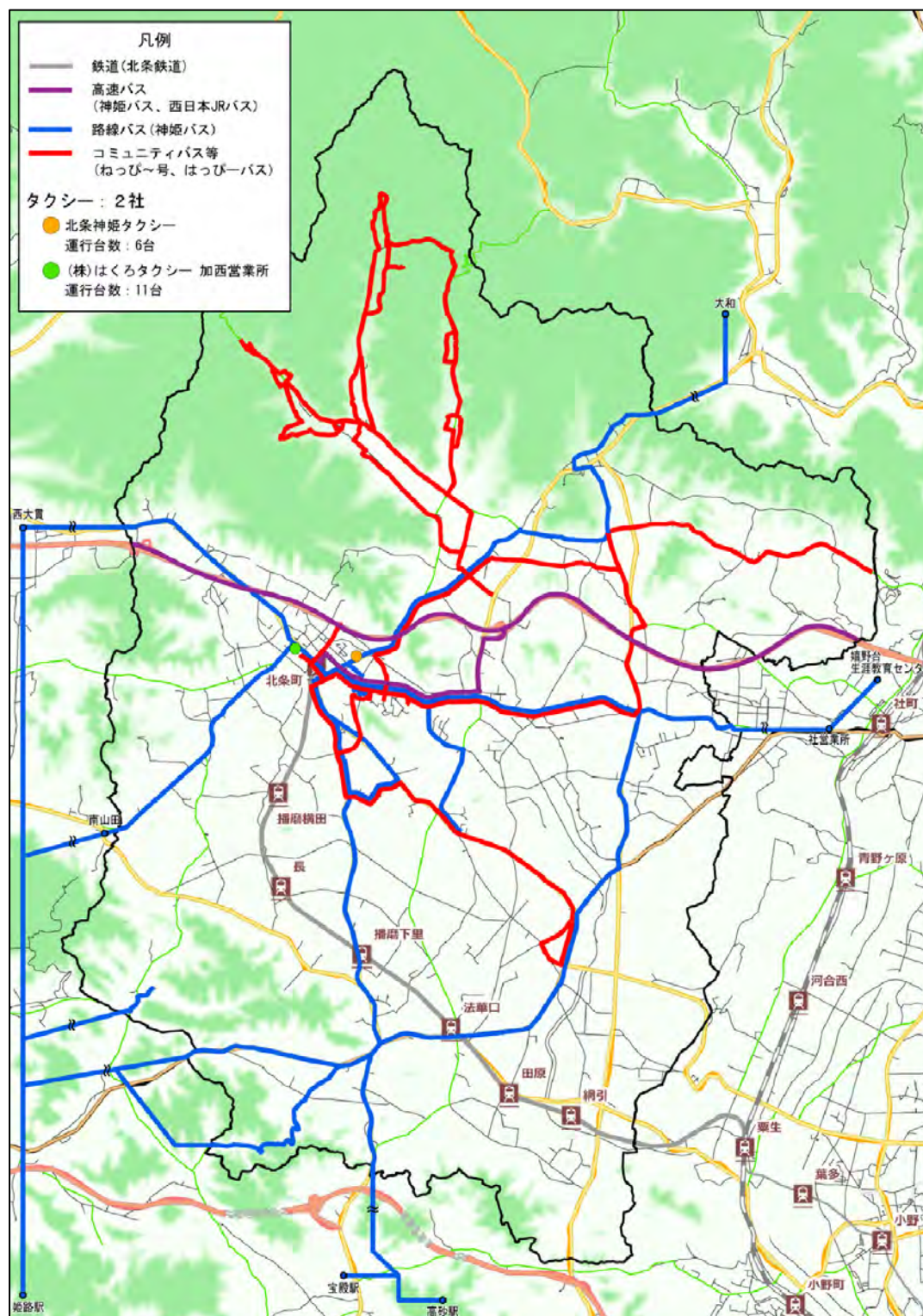
出典) 兵庫県観光客動態調査

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 >



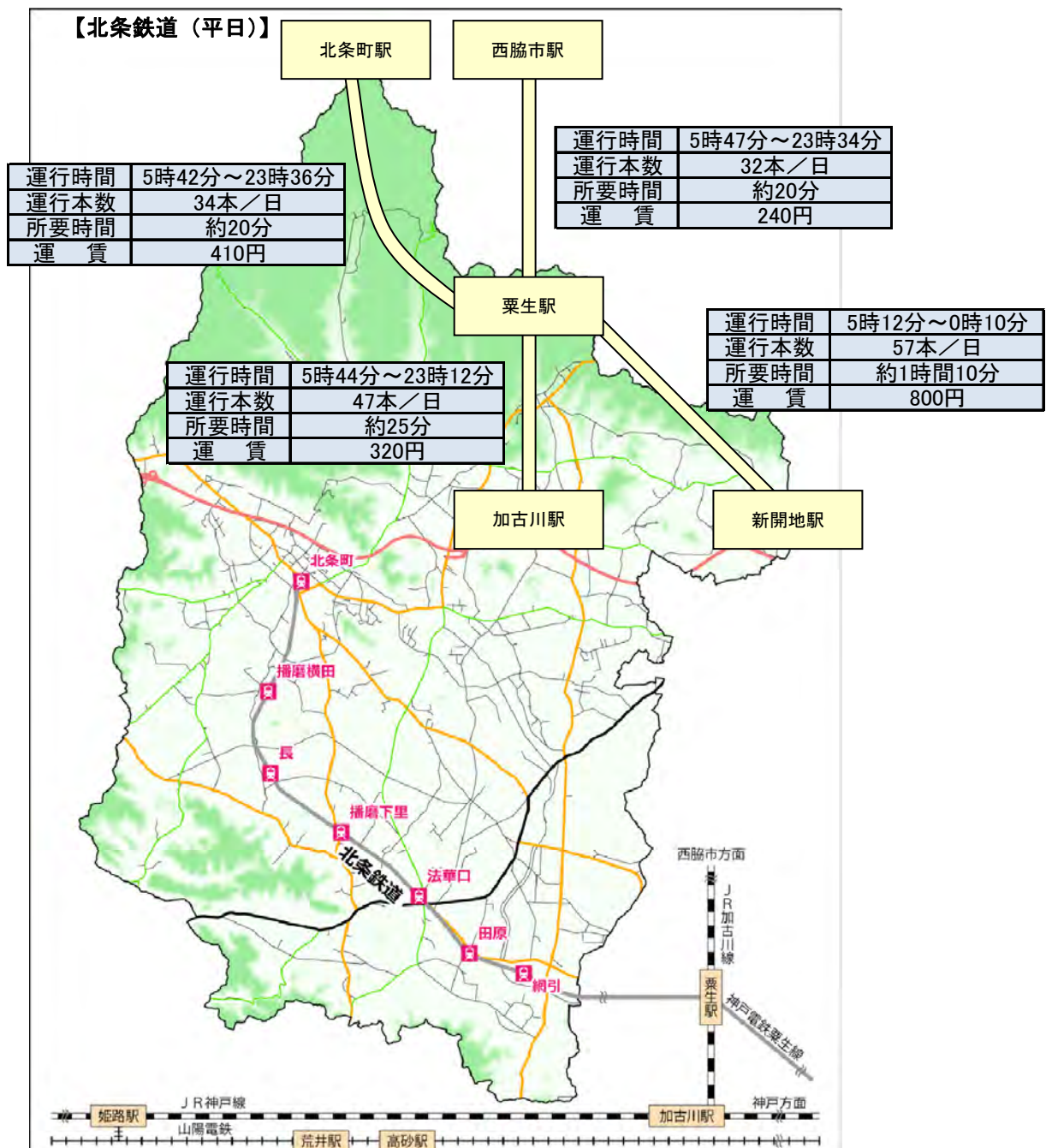
※) 2018 (H30) 年3月現在

(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、隣市にある粟生駅でＪＲ加古川線、神戸電鉄粟生線に乗り継いで、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４２分から２３時３６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、粟生駅でＪＲ加古川線と神戸電鉄粟生線と接続しております。しかし、１時間に１往復の北条鉄道に対して、ＪＲ加古川線や神戸電鉄粟生線は概ね３０分に１本の運行であるため、特に朝・夕の時間帯においては、ＪＲ加古川線や神戸電鉄粟生線の全ての便とは接続できていません。

< 加西市における鉄道の概要 >

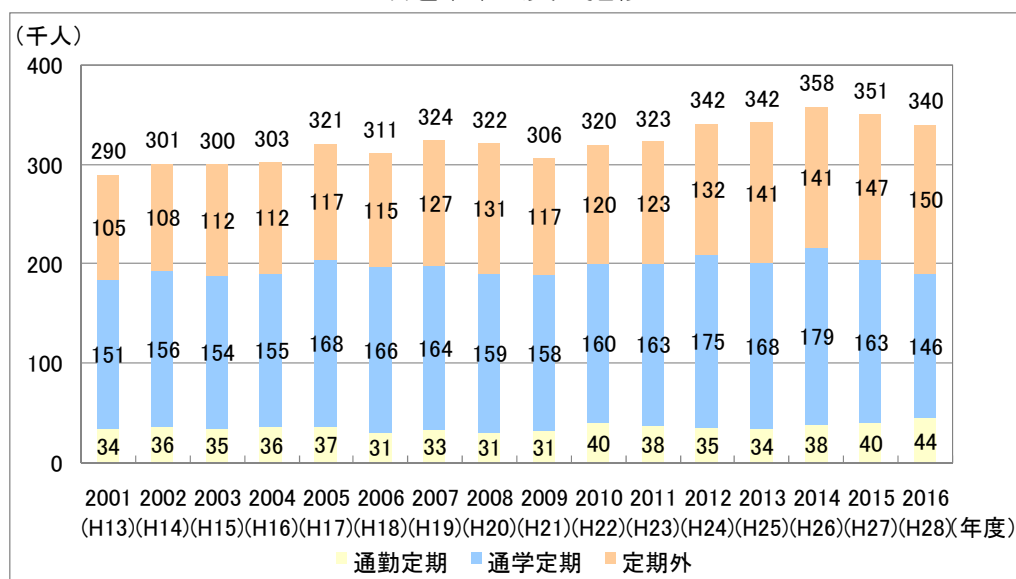


※) 2018 (H30) 年4月現在

② 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、2016（H28）年度では少し減少して約34万人/年となっています。
- ・通勤定期利用や定期外利用は、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。
- ・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す。

< 鉄道乗車人員の推移 >



出典) 加西市統計書

③ 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。しかし、駅前及び駅周辺のバス停の設置状況については、北条町駅、播磨下里駅、法華口駅、栗生駅では設置されていますが、その他の駅では設置されていません。

< 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	レンタサイクル	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	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
栗生	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	×

※) 2017 (H29) 年度現在

出典) 「北条鉄道中期経営計画書」を参考に更新

④ 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：2017（H29）年10月1日（日）、2017（H29）年10月3日（火）の計2日調査
始発から終発までの全便（概ね5:30～23:30）

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）2017（H29）年10月1日（日）：270票 2017（H29）年10月3日（火）：436票

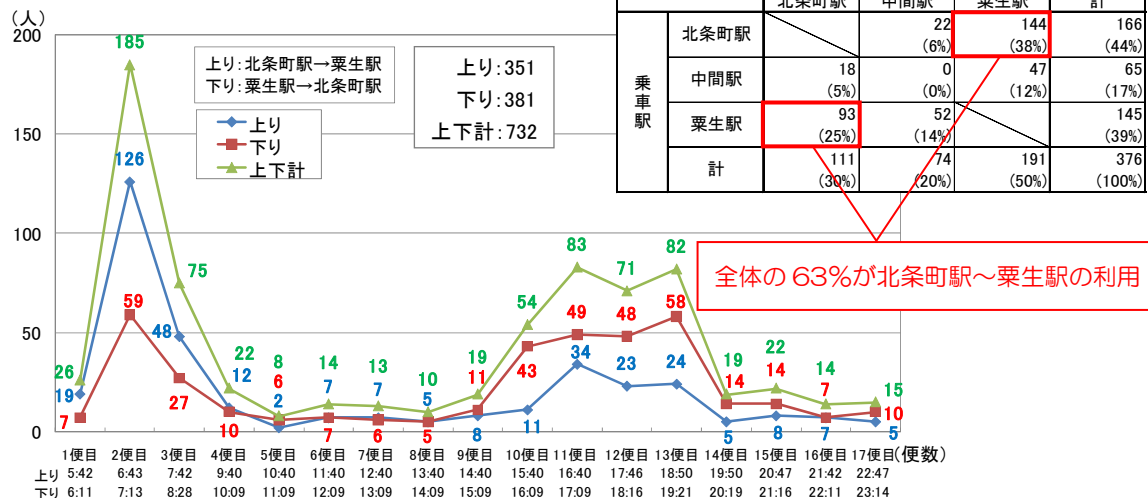
乗降者数：（カウント調査）2017（H29）年10月1日（日）：946人 2017（H29）年10月3日（火）：1,464人

i) 利用状況

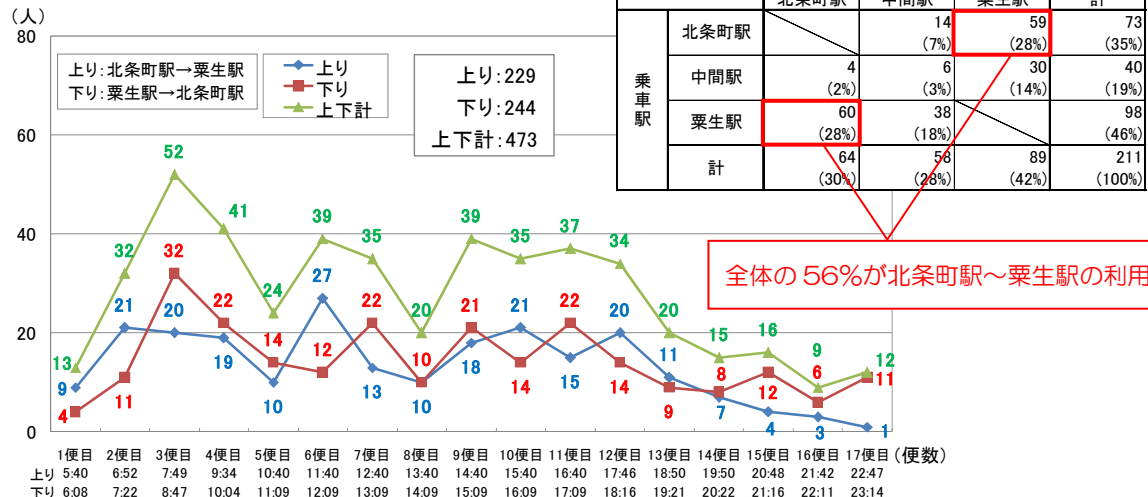
- ・平日の乗者数は、上りでは2両編成となっている朝の2便目が特になくなっていきますが、下りでは朝の2便目や夕方の10～13便目で多くなっています。
- ・休日の乗者数は、上りでは6便目、下りでは3便目で多くなっていますが、全体で見ると特に大きな変動は見られません。
- ・平日では全体の63%、休日では全体の56%が北条町駅～粟生駅の利用となっています。

< 北条鉄道の利用状況 >

・ 平日



・ 休日

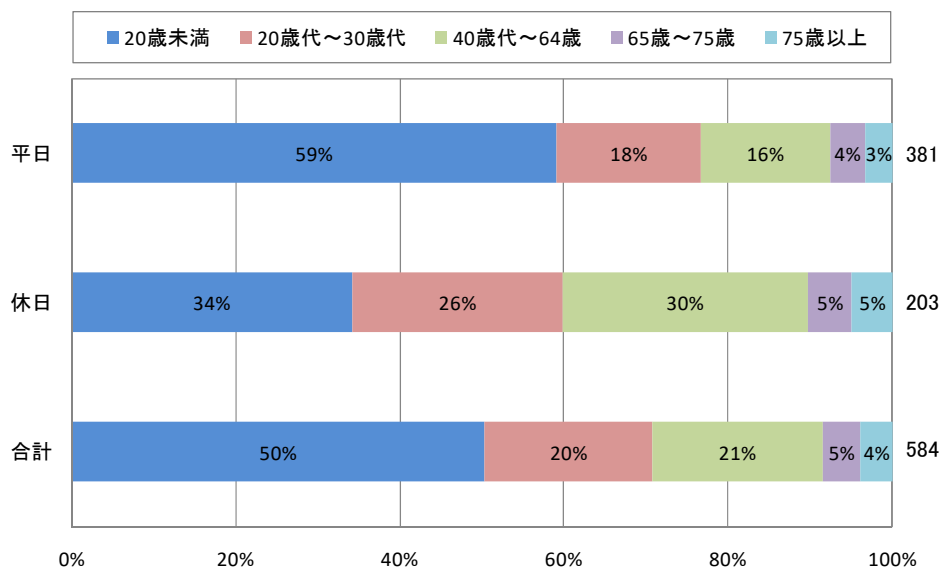


出典）北条鉄道乗降者数カウント調査結果

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 >

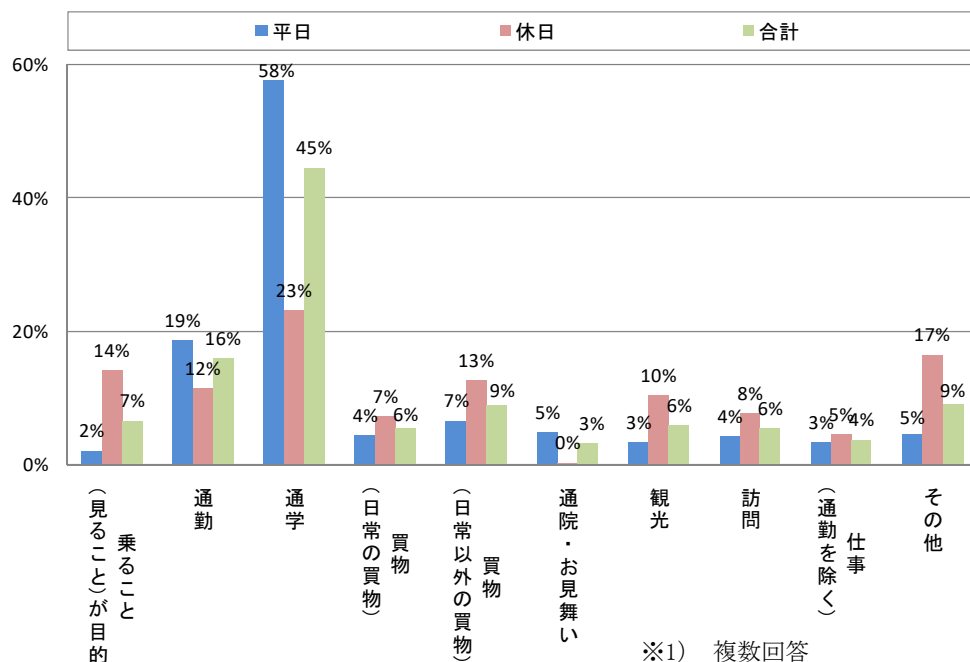


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

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 430 票、休日 260 票、合計 690 票

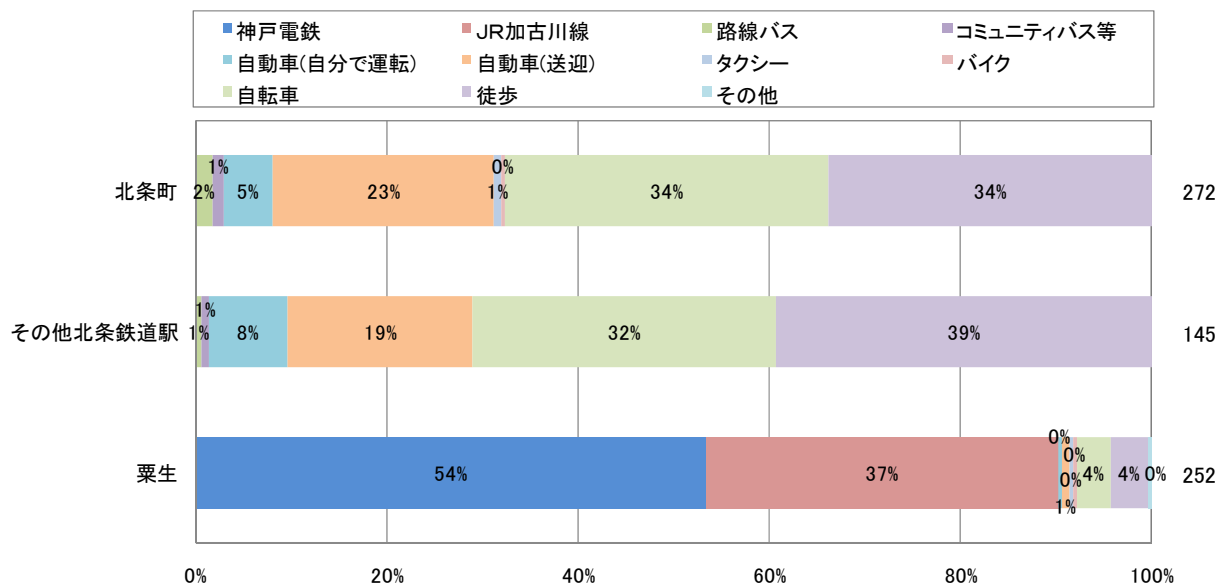
出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

iv) 駅までの主な移動手段

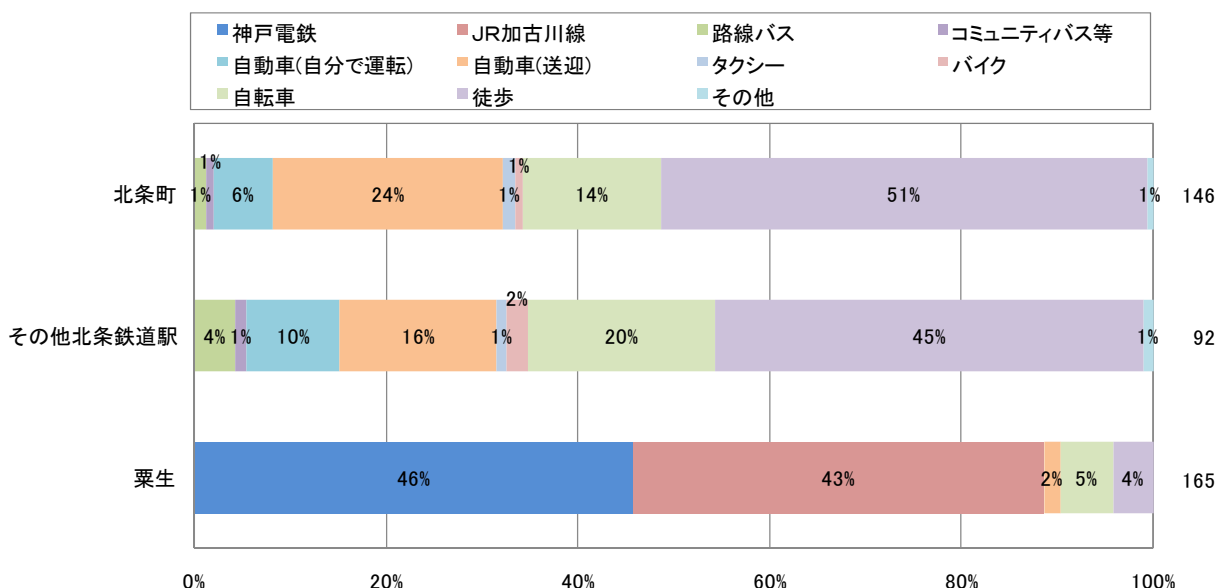
- ・平日の北条町駅では、自転車、徒歩、送迎で移動される人が多くなっています。また、その他の北条鉄道駅では北条町駅と比べ、送迎による移動は若干少なく、自転車、徒歩で駅まで移動されています。
- ・休日の北条町駅では、平日と比べ徒歩での移動が半数以上となっており、自転車での移動は少なくなっています。また、その他の北条鉄道駅でも、平日と比べ徒歩での移動の割合が高くなっています。
- ・粟生駅では、平日、休日ともに神戸電鉄や JR 加古川線への乗り継ぎがほとんどとなっています。

< 駅までの主な移動手段 >

・ 平日



・ 休日

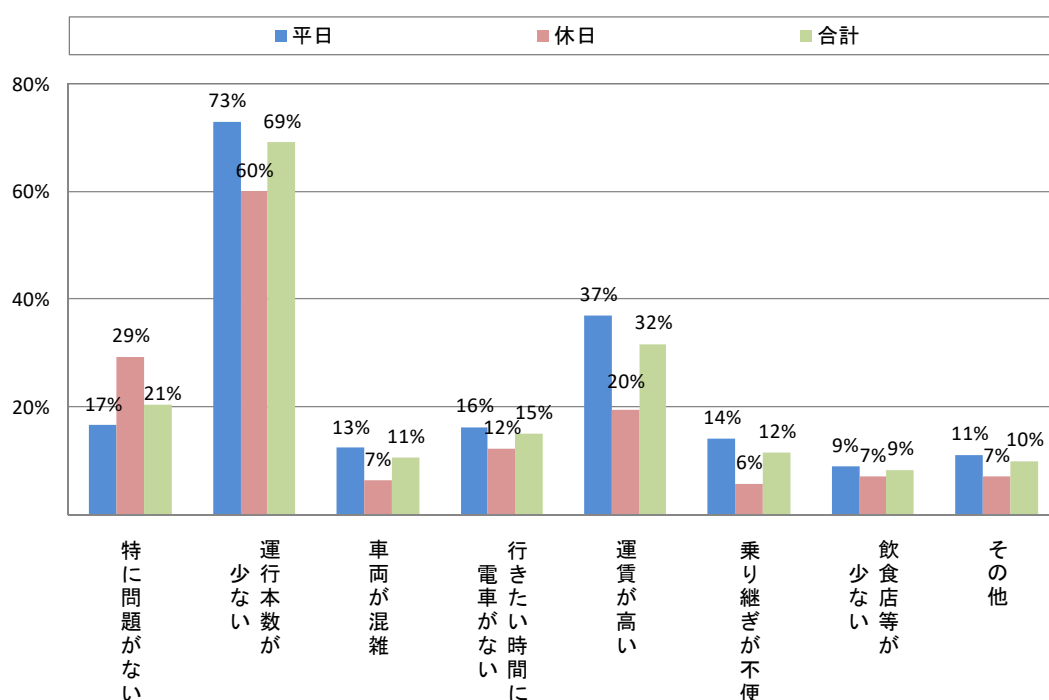


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

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「行きたい時間に電車が無い」「乗り継ぎが不便」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」という回答が多くなっていますが、平日と比べて「特に問題がない」という回答も多くなっています。

< 北条鉄道利用時の問題点 >

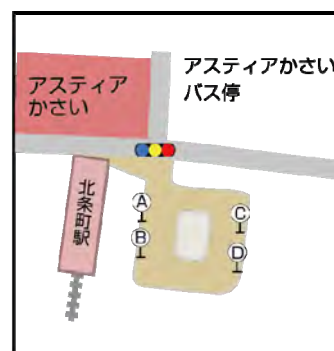


※1) 北条鉄道を移動手段として利用されている方の回答を集計
 ※2) 複数回答
 ※3) 平日 353 票、休日 153 票、合計 506 票
 出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

■ 参考 アスティアかさいバス停におけるバス停配置状況

アスティアかさいバス停があるロータリーにおいては、路線バス・コミュニティバス・高速バスが接続していますが、それぞれバス停の位置が異なります。さらにはバス停標柱に設置している時刻表においても、それぞれ異なっていることから、利用者にとって乗り継ぎが不便な状況となっています。

< アスティアかさいバス停周辺のバス停配置状況 >



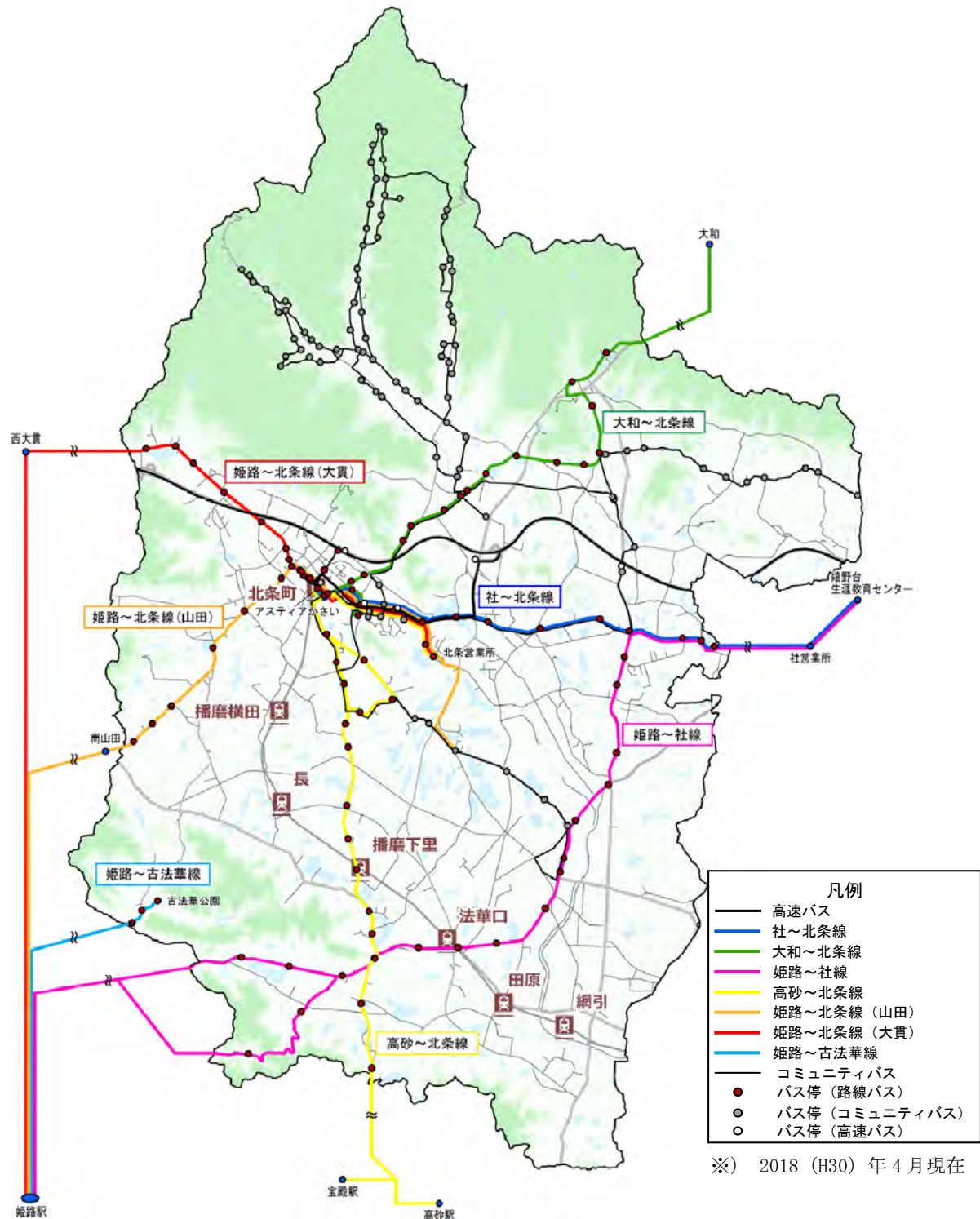
- ① 神姫バス (大和・山陽高砂駅・杜営業所方面ゆき)
 ② KASAIねっぴ〜号
 ③ 神姫バス (姫路駅北口ゆき) (北条営業所ゆき)
 ④ 高速バス (大阪方面ゆき)

(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、ウエスト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、高砂～北条線、姫路～社線、社～北条線、大和～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 >



＜ 加西市における路線バスの概要 ＞

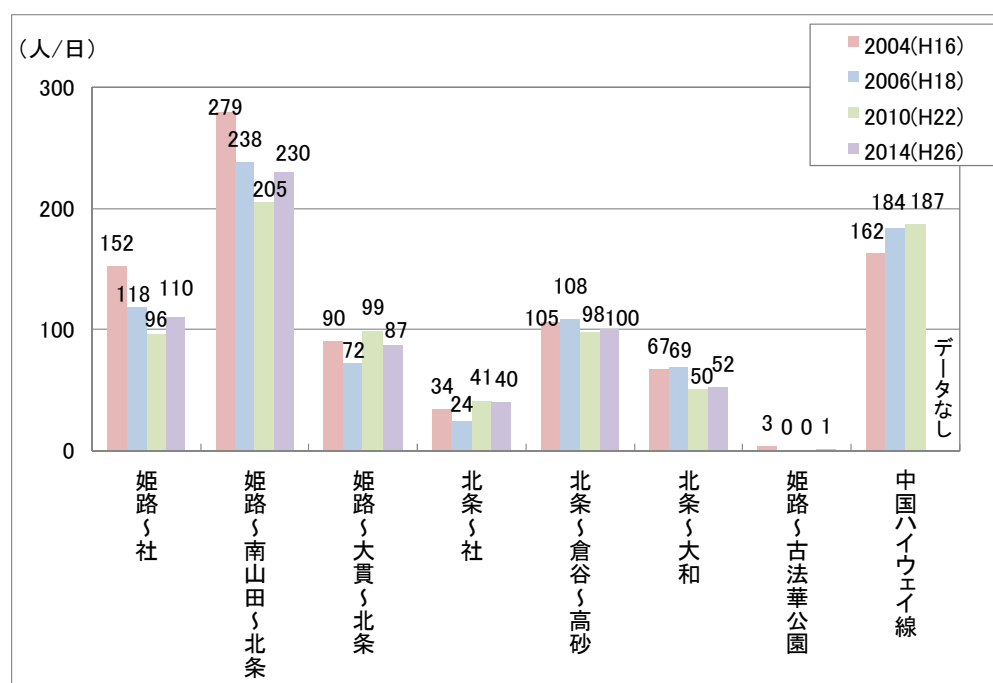
系統	運行日	運行時間	運行本数	利用料金
中国ハイウェイバス	毎日運行	平日：6時14分～22時26分 休日：6時54分～22時26分	平日：54便 休日：52便	・大阪駅～北条間：1,470円
ウエスト神姫 高速バス	毎日運行	平日：5時40分～22時29分 休日：5時40分～22時29分	平日：36便 休日：36便	・三ノ宮～北条間：1,440円
津山エクスプレス 京都号	毎日運行	8時04分～21時03分	8便	・京都駅～北条間：1,800円
大和～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	7時26分～18時23分	8便	・初乗り：160円 ・大和～アステアかさい間：920円
姫路～北条線 (山田経由)	毎日運行	平日：5時27分～23時29分 休日：5時33分～23時31分	平日：32便 休日：32便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～北条営業所間：850円
姫路～北条線 (大貫経由)	毎日運行	平日：6時48分～21時41分 休日：6時48分～19時44分	平日：16便 休日：13便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～北条営業所間：850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18分 夏期：7時16分～18時18分	4便	・初乗り：160円 ・アステアかさい～ 嬉野台生涯教育センター間：800円
姫路～社線	毎日運行	平日：6時20分～21時53分 休日：6時50分～21時52分	平日：22便 休日：20便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～社営業所間：1,140円
高砂～北条線	毎日運行	平日：5時40分～20時28分 休日：6時50分～17時16分	平日：11便 休日：6便	・初乗り：160円 ・山陽高砂駅～北条営業所間：950円
姫路～古法華線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	9時02分～17時20分	4便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～古法華公園間：660円

※) 2018 (H30) 年4月現在

② 路線バス・高速バス乗降者数の推移

・路線バス及び高速バスの乗降者数の推移を見ると、高速バスは増加傾向にあるものの、路線バスについては、2014 (H26) 年で増加している系統もありますが、全体的に減少傾向にあります。

＜ 路線バス・高速バス乗降者数の推移 ＞

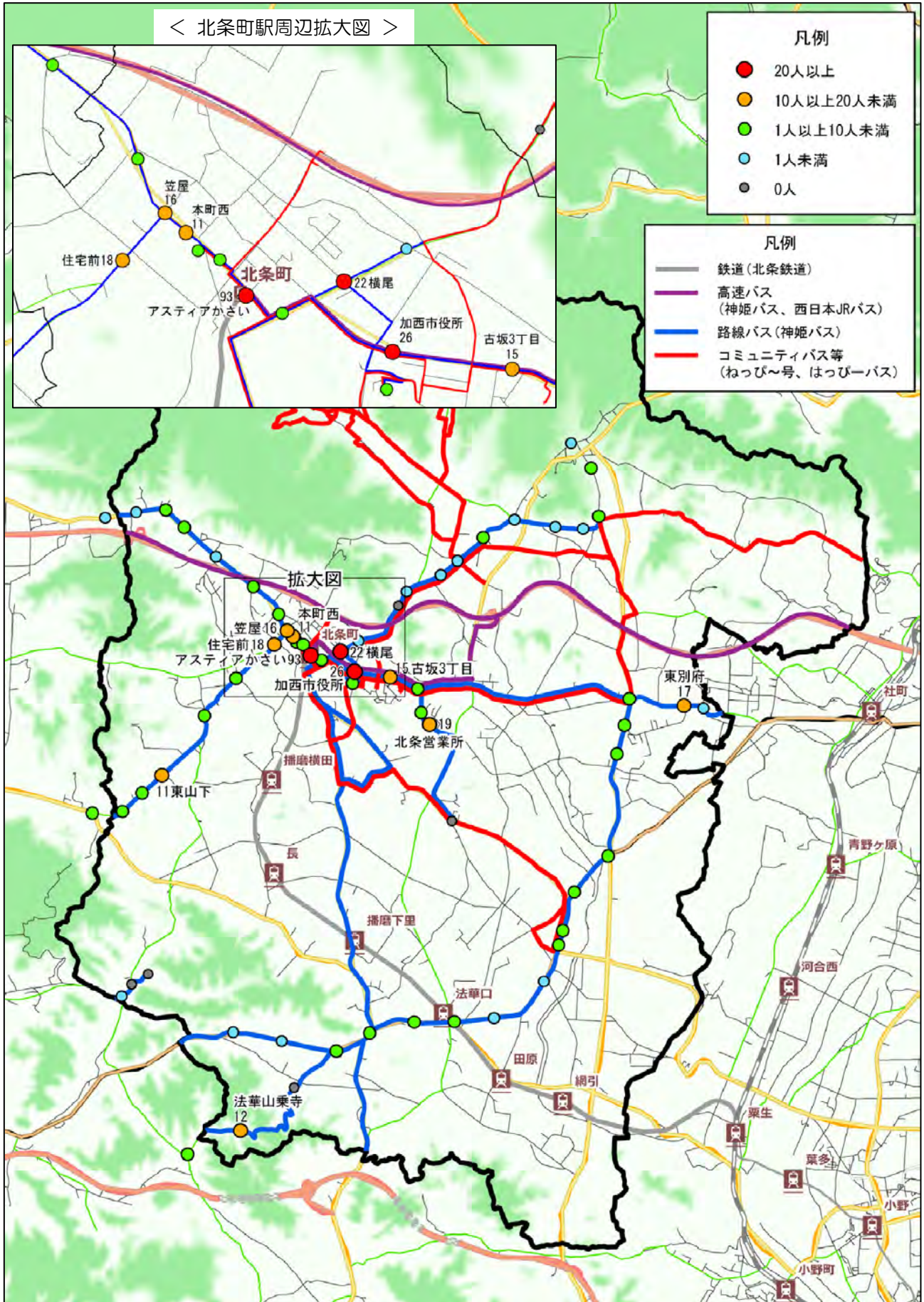


※) 平日1日あたりの加西市内バス停における乗降者数

西日本JRバス等の高速バスは含まれていない (神姫バスデータのみ)

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（2016〔H28〕年度 1日あたり乗降者数）＞



※) 行政支援を行っている系統の乗降者数を示す
(高砂～北条線及び北条～社線は含まれていない)

出典) 神姫バス所管データ

③ 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：2017（H29）年10月1日（日）、2017（H29）年10月4日（水）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

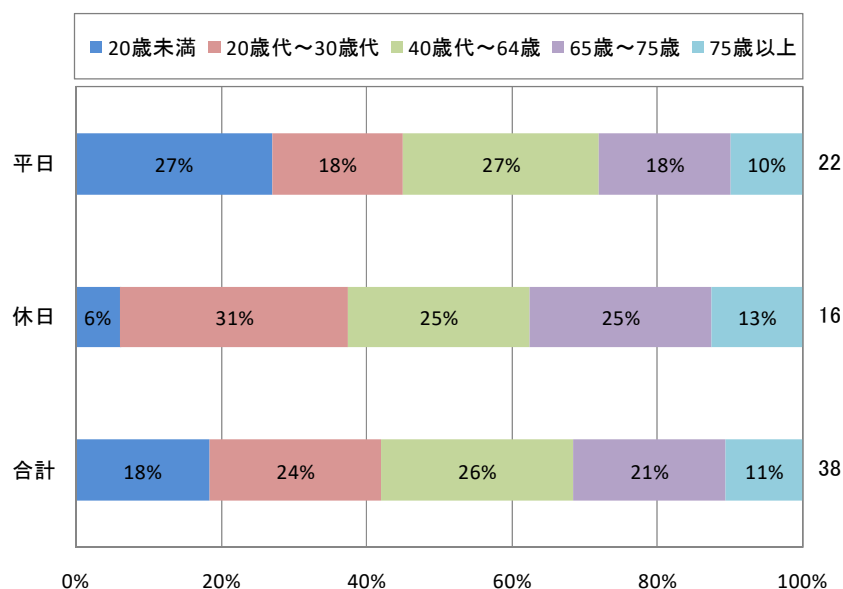
調査対象：アスティアかさいバス停を乗降するバス利用者全員

回収枚数：2017（H29）年10月1日（日）：18票
2017（H29）年10月4日（水）：22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歳未満が最も多くなっていますが、全年代とも概ね均等に利用されています。休日では平日と比べ、20歳代～30歳代や65歳～75歳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 ＞

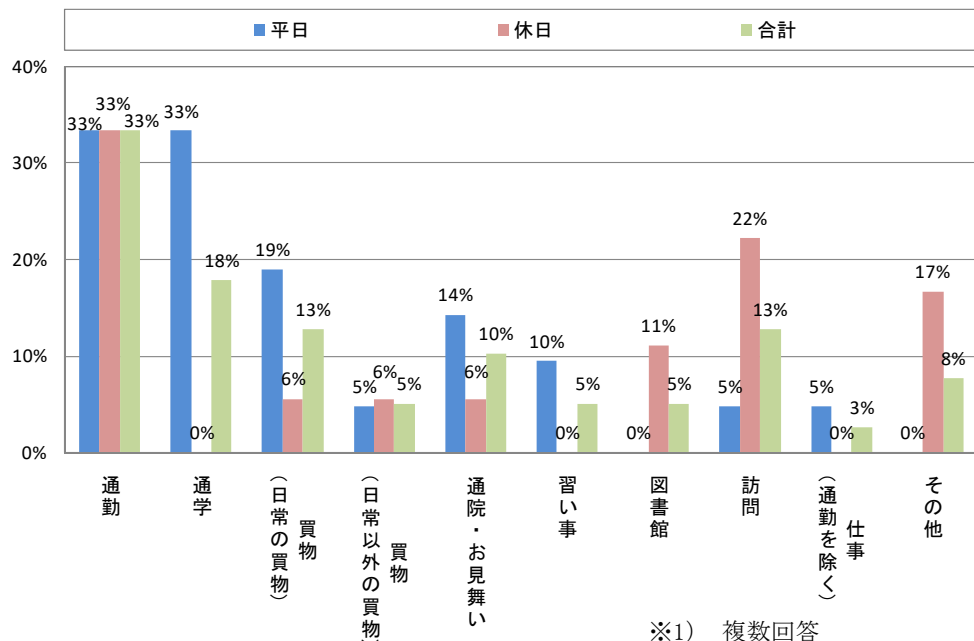


出典）路線バス利用者アンケート調査結果

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、「通勤」目的での利用者が最も多くなっていますが、家族や知人宅への「訪問」の利用割合も高くなっています

＜ アスティアかさいバス停乗降者の利用目的 ＞



※1) 複数回答

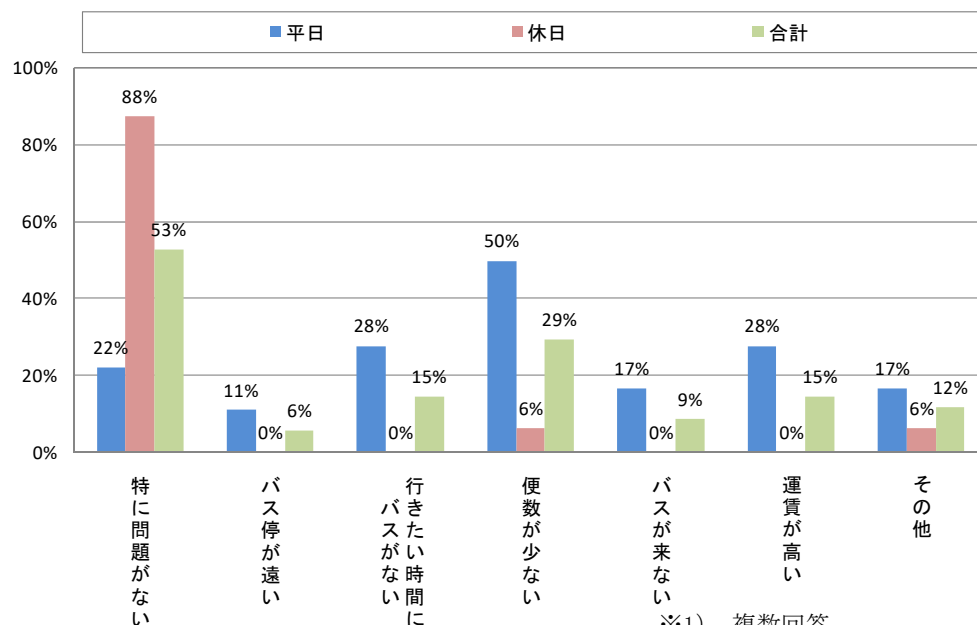
※2) 平日 21 票、休日 18 票、合計 39 票

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、「便数が少ない」という回答が最も多くなっており、「行きたい時間にバスがない」や「運賃が高い」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 18 票、休日 16 票、合計 34 票

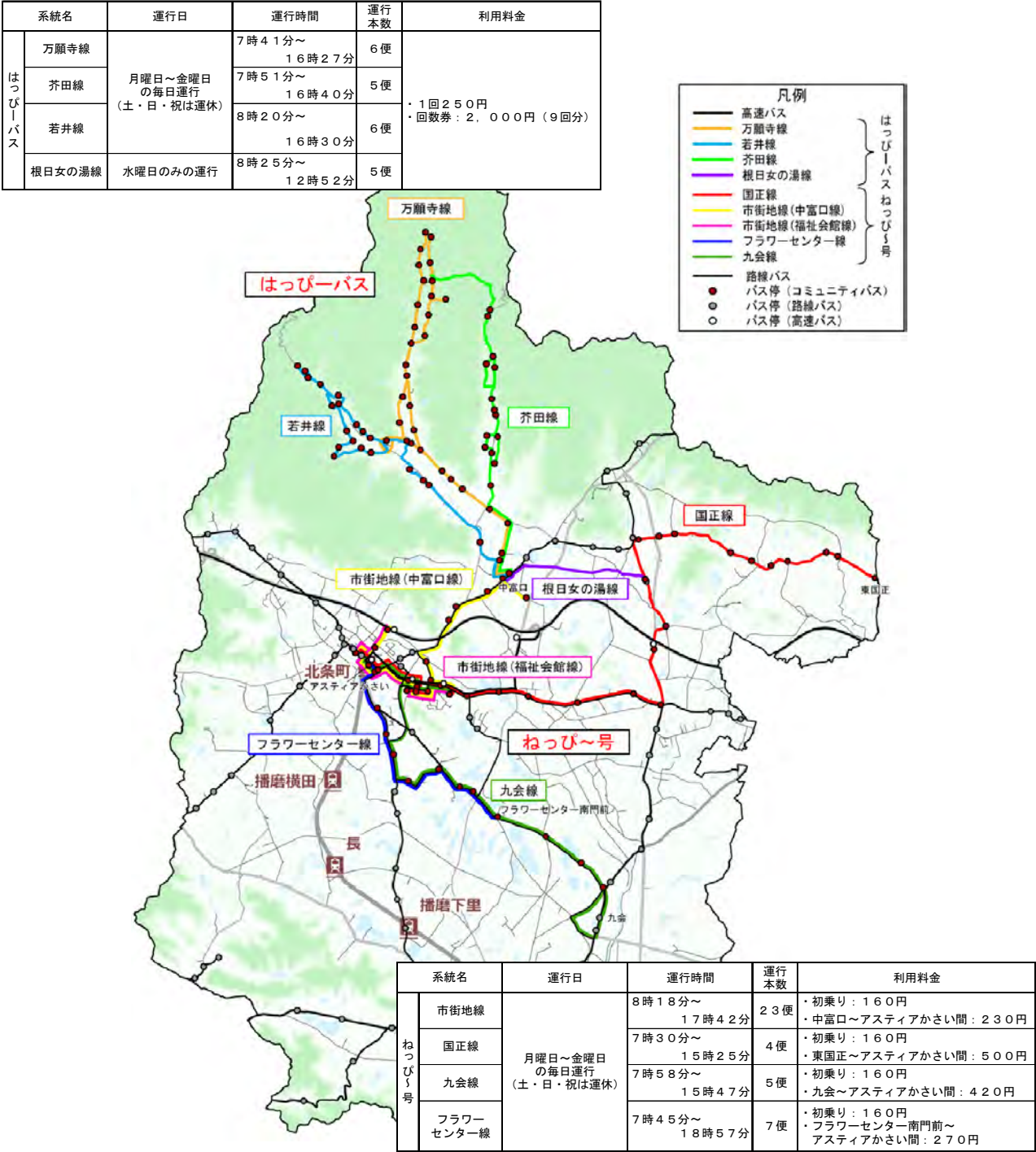
出典) 路線バス利用者アンケート調査結果

(4) コミュニティバス等の現状

① 加西市におけるコミュニティバス等の概要

- ・市内ではコミュニティバスであるねっぴ〜号とはっぴーバス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、東西に根日女の湯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 ＞



※） 2018（H30）年4月現在

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。

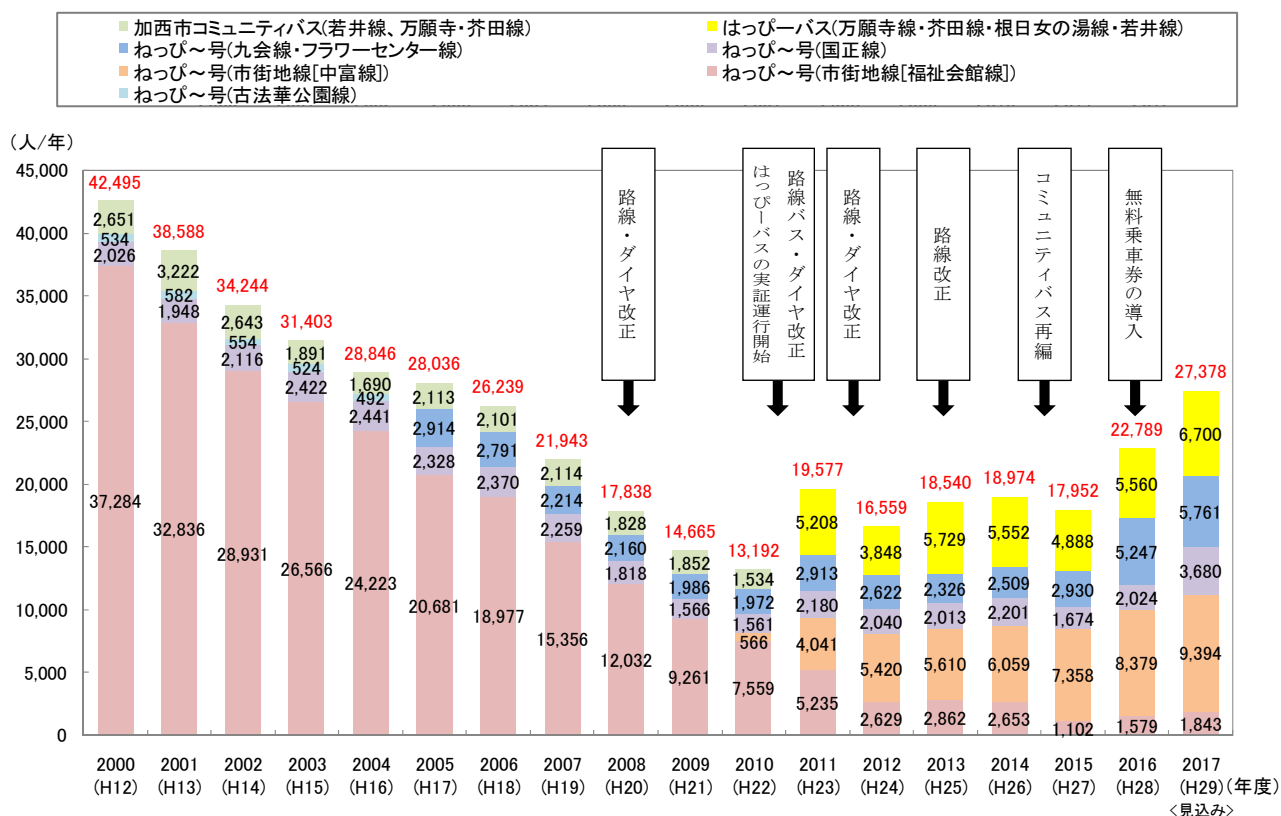
＜ コミュニティバス等の変遷（2018〔H30〕年3月末時点）＞

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→まえたクリニック前〕（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

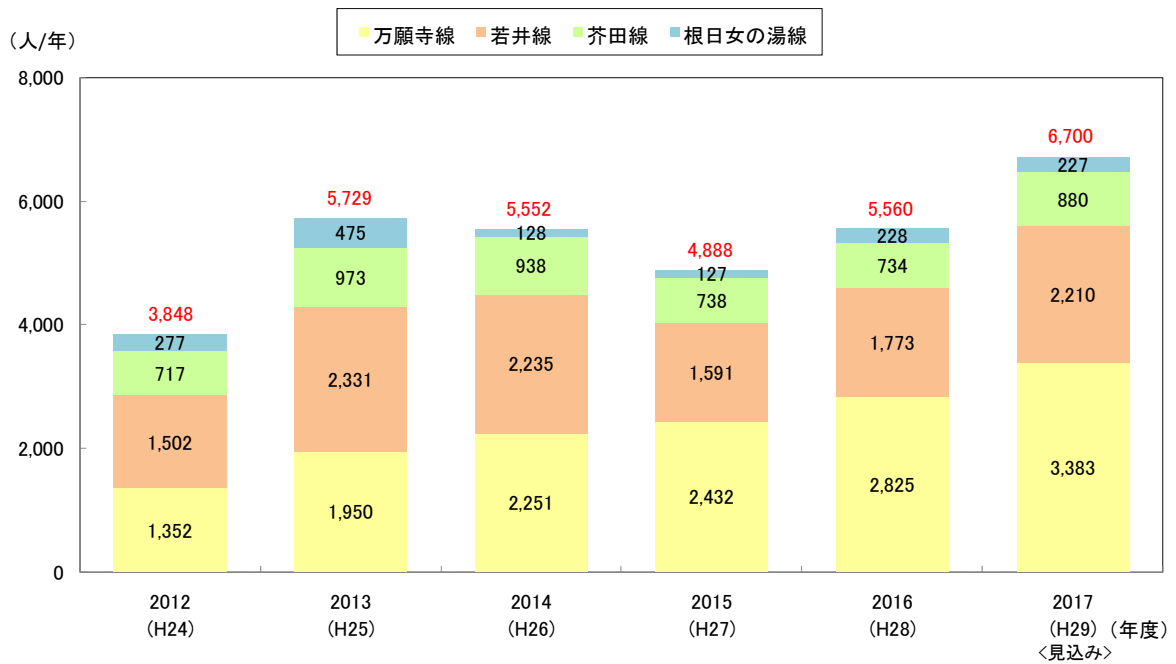
③ コミュニティバス等乗車人員の推移

- ・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。その後は全体的に減少傾向にあったものの、2017（H29）年度では2016（H28）年度と比べて全ての系統で増加すると見込まれます。
- ・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）年度では7,000人/年近くまで増加すると見込まれます。

＜ コミュニティバス等乗車人員の推移 ＞



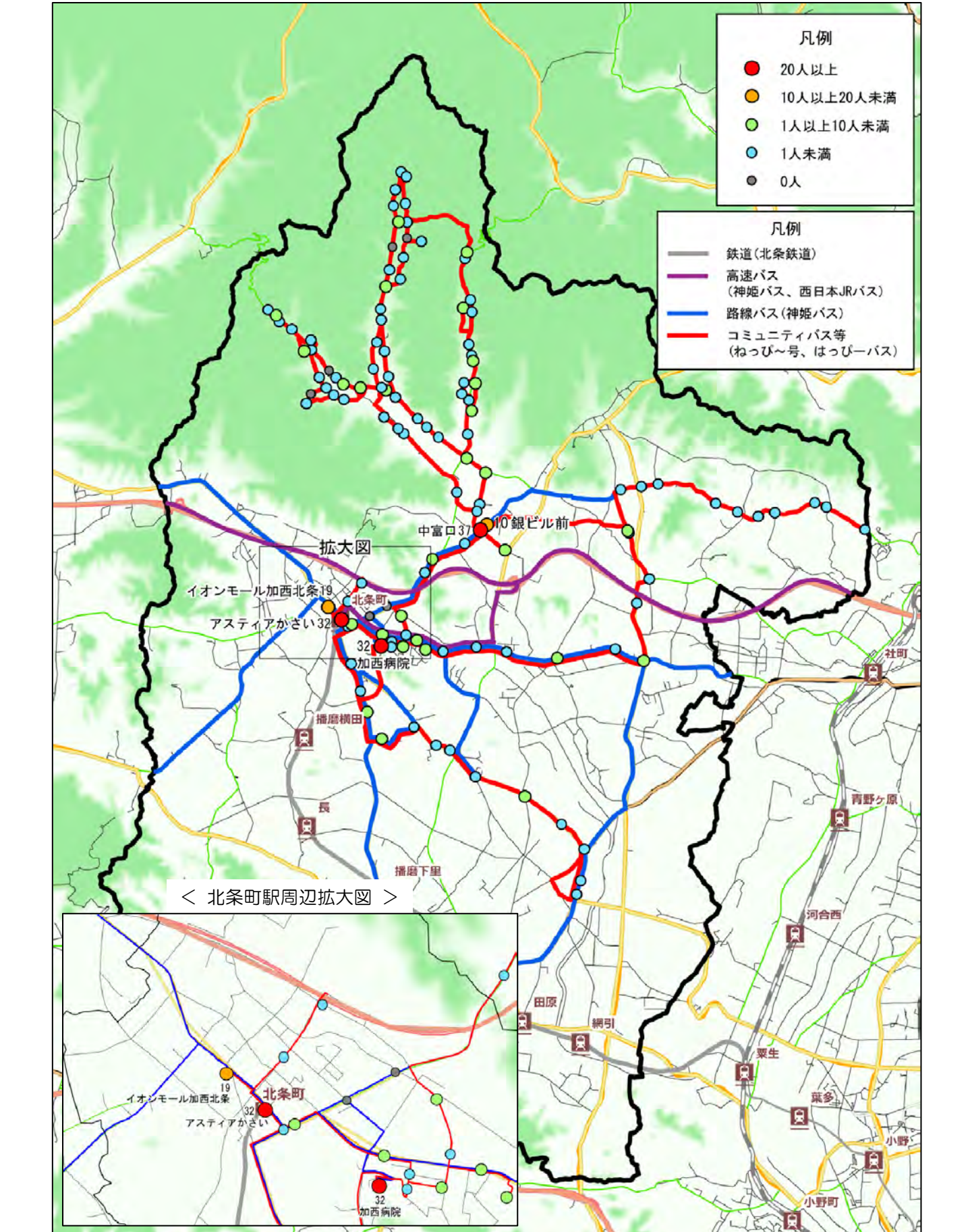
＜ はッピーバス乗車人員の推移 ＞



※1) 根日女の湯線は2013 (H25) 年10月の根日女の湯の閉館により、つつみ医院前〔現 まえだクリニック前〕が終点となった。

※2) 2017 (H29) 年度の乗車人員は見込みの数値。はッピーバスの2018 (H30) 年3月は、2017 (H29) 年3月の乗車人員を適用。

出典) 加西市所管データ



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：2017（H29）年10月3日（火）、2017（H29）年10月4日（水）の平日2日調査
始発から終発までの全便（概ね7:00～19:00）

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

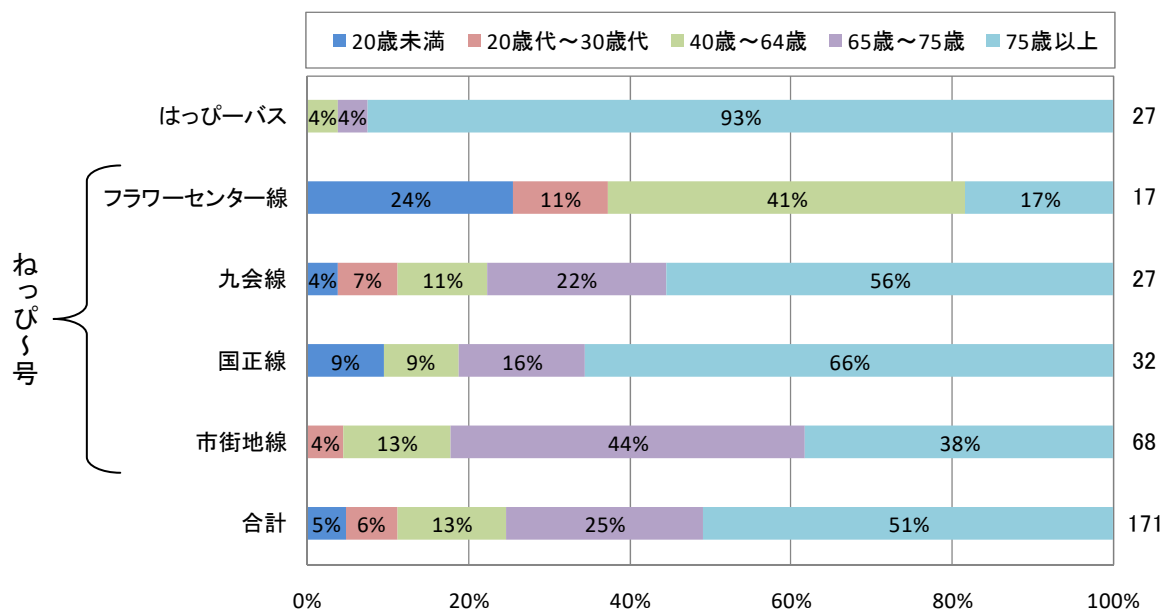
調査対象：バス利用者全員

回収枚数：2017（H29）年10月3日（火）：76票
2017（H29）年10月4日（水）：105票 計181票

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、75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 ＞

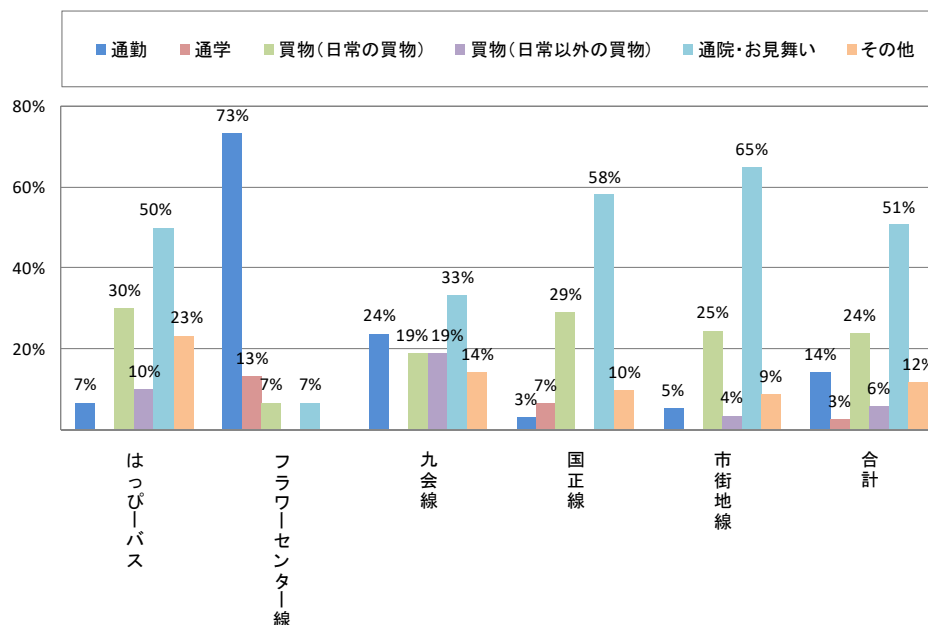


出典）コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

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」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

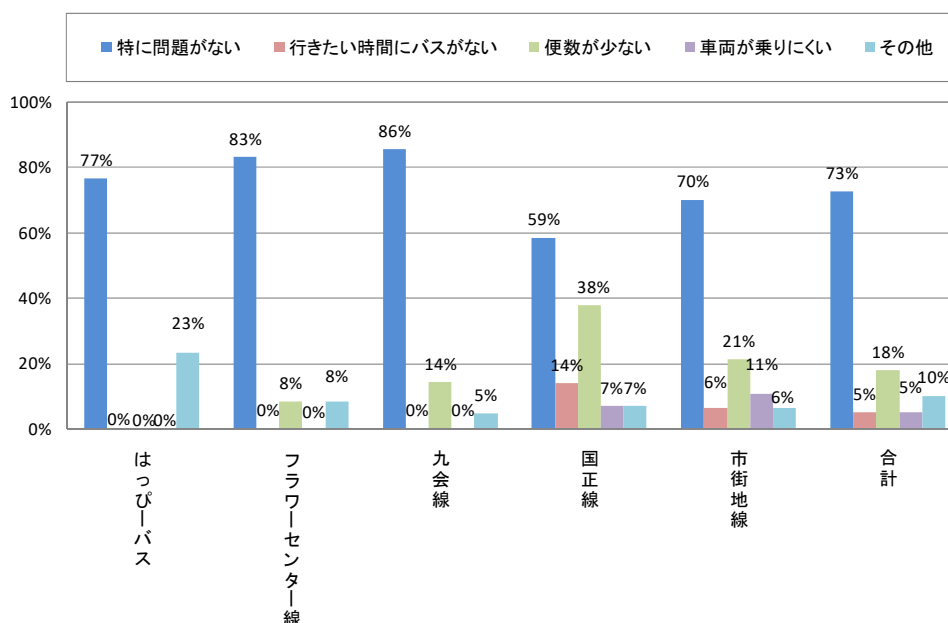
※2) はッピーバス 30 票、フラワーセンター線 15 票、九会線 21 票、国正線 31 票、市街地線 57 票、合計 154 票

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、九会線、国正線、市街地線では「便数が少ない」、はッピーバスではその他として「土・日の運休」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

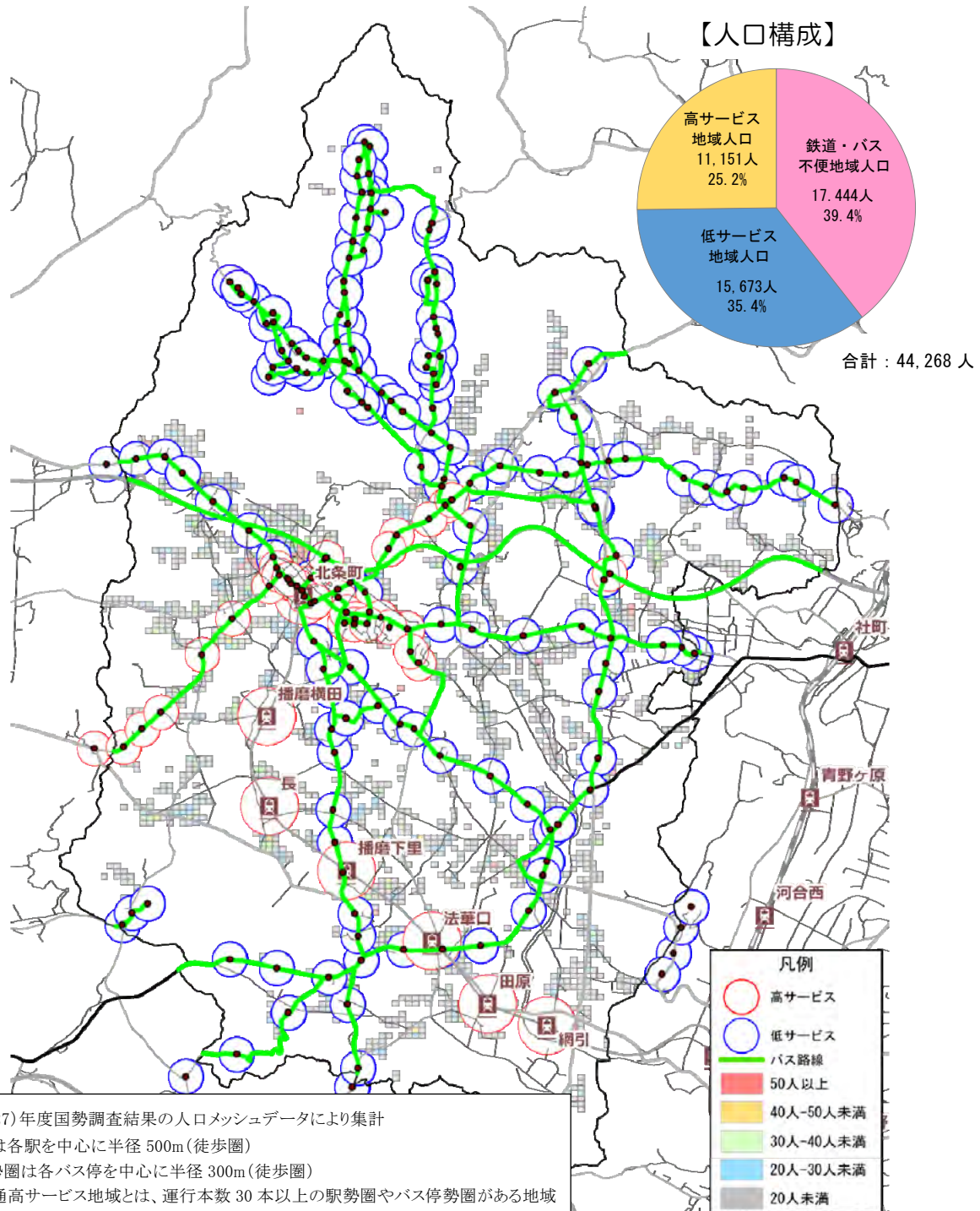
※2) はッピーバス 30 票、フラワーセンター線 12 票、九会線 21 票、国正線 29 票、市街地線 47 票、合計 139 票

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3割が高サービス地域（運行本数 30 本以上の駅勢圏やバス停勢圏がある地域）、約4割が低サービス地域（運行本数 30 本未満のバス停勢圏しかない地域）に居住しており、合わせて約6割の人は鉄道・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。

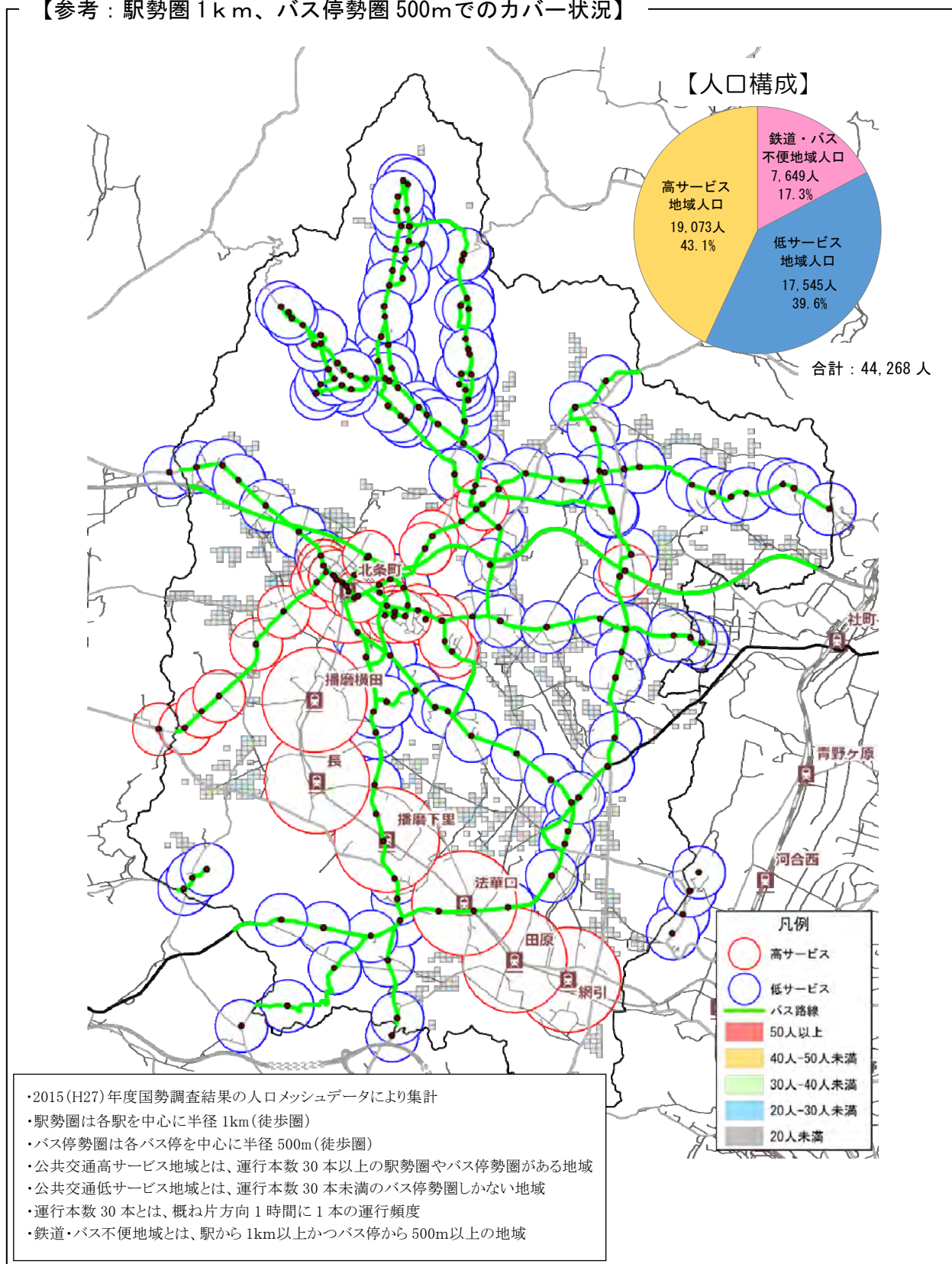
＜ 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏 500m、バス停勢圏 300m）＞



- ・2015(H27)年度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)
- ・公共交通高サービス地域とは、運行本数 30 本以上の駅勢圏やバス停勢圏がある地域
- ・公共交通低サービス地域とは、運行本数 30 本未満のバス停勢圏しかない地域
- ・運行本数 30 本とは、概ね片方向 1 時間に 1 本の運行頻度
- ・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

※) メッシュは 1 辺約 100m
出典) 2015 (H27) 年度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】

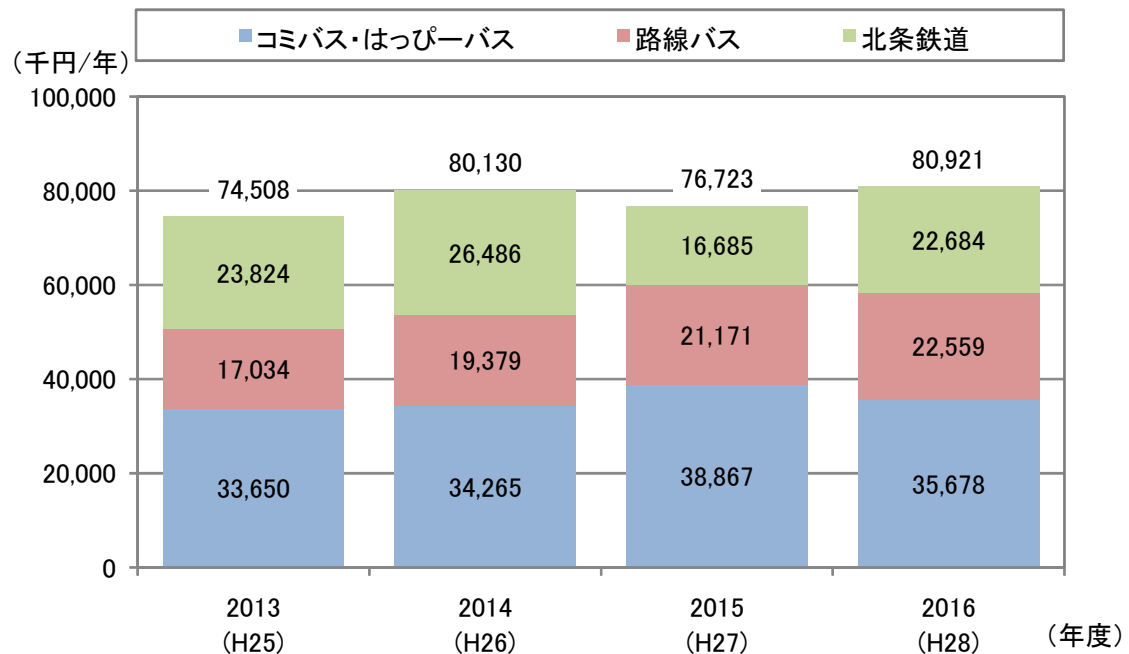


※) メッシュは 1 辺約 100m
 出典) 2015 (H27) 年度国勢調査地域メッシュ統計

(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、2016（H28）年では約8,100万円/年となっています。

＜ 鉄道・バスに対する行政支援 ＞



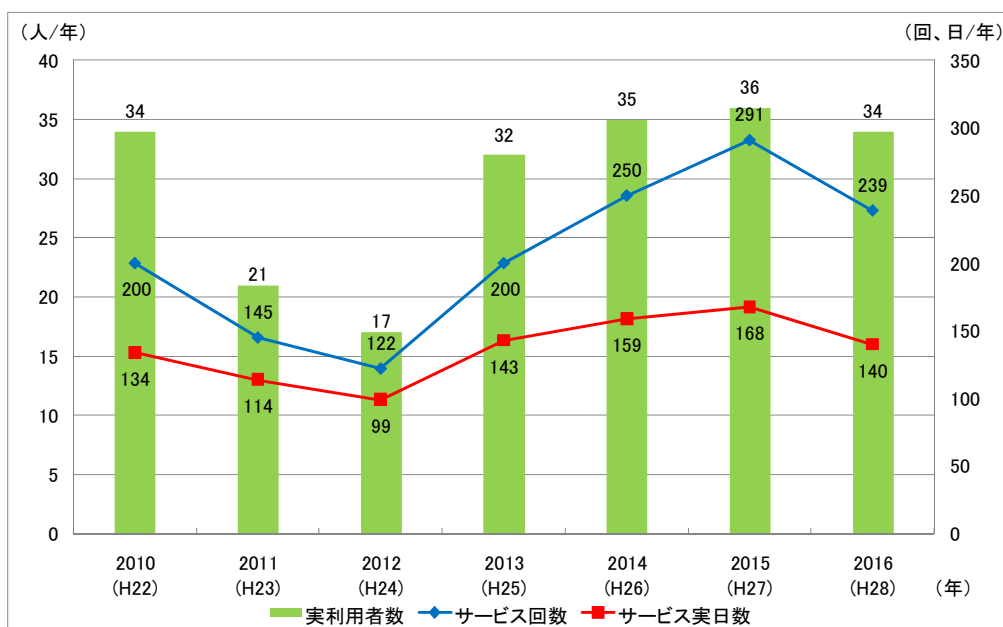
出典) 加西市所管データ

(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、実利用者が伸びないこともあり、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。

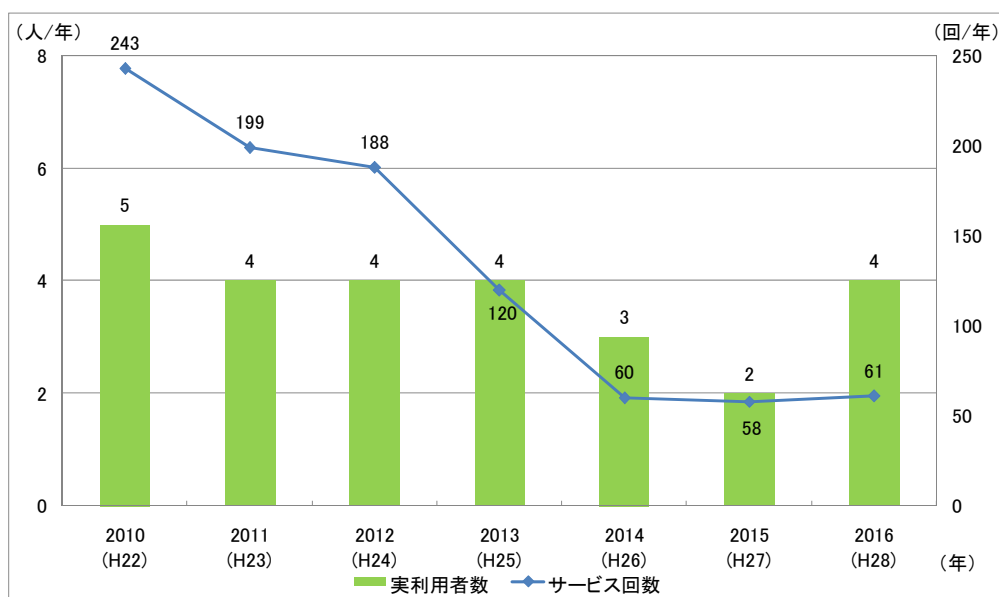
< 移送サービス事業の推移 >

・ 高齢者関係



出典) 加西市高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画

・ 障がい者関係



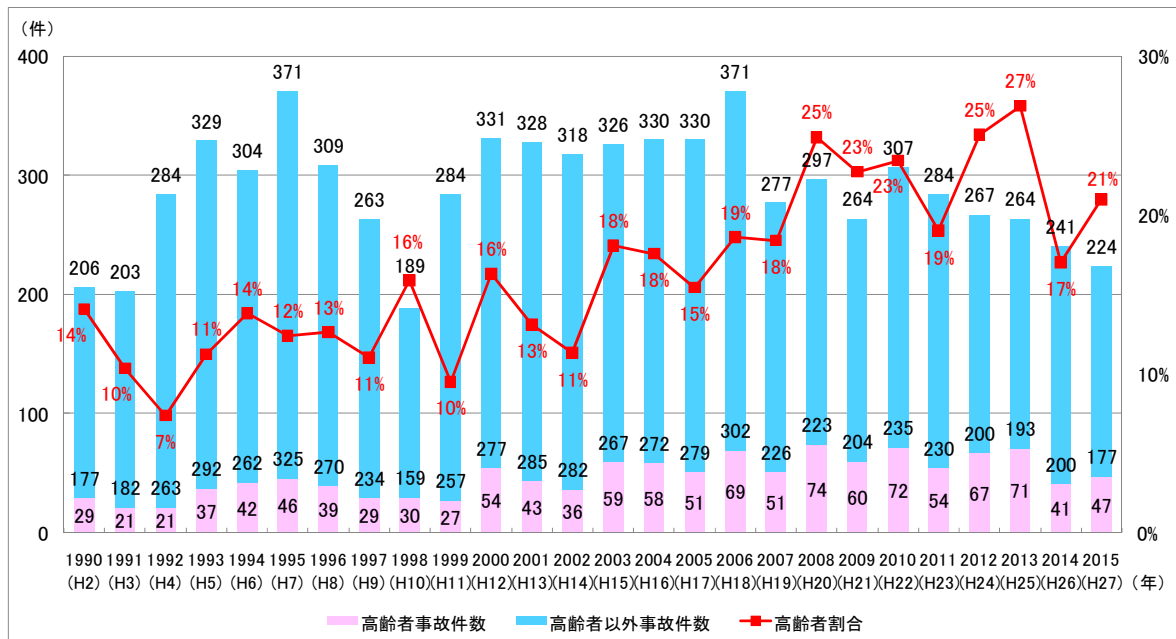
出典) 加西市高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画

(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）＞

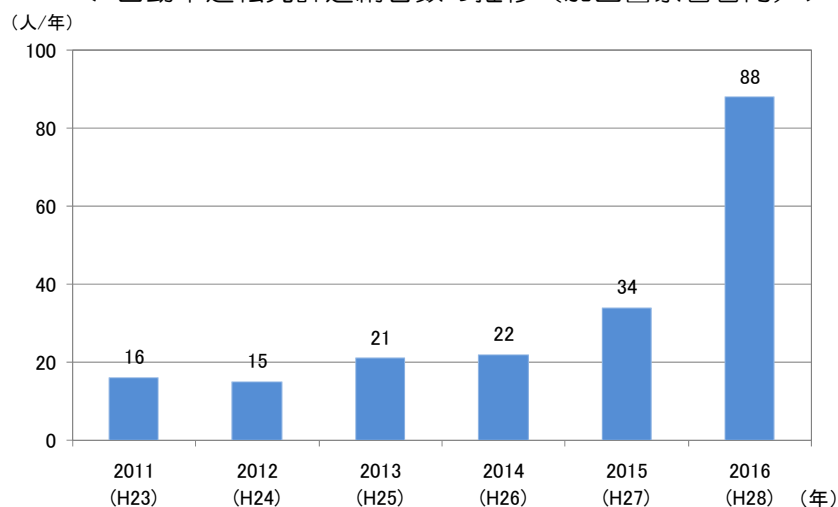


出典) 交通年鑑

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、2016（H28）年では88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所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) 加西警察署所管データ

(9) 加西市における人の動き

■ パーソントリップ調査とは

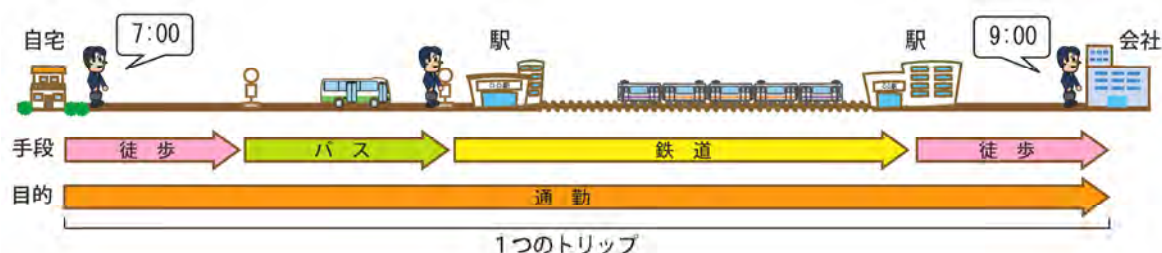
経済・社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は、都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人(Person)の動き(Trip)」から都市を分析していくのが、パーソントリップ調査です。

これまで1970(S45)年の第1回調査以降10年ごとに、京阪神都市圏において調査を実施しており、直近のパーソントリップ調査は2010(H22)年の第5回近畿圏パーソントリップ調査になります。なお、播磨地域においては2006(H18)年にもパーソントリップ調査を実施しています。

パーソントリップ調査(以下、「PT」と示す。)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。

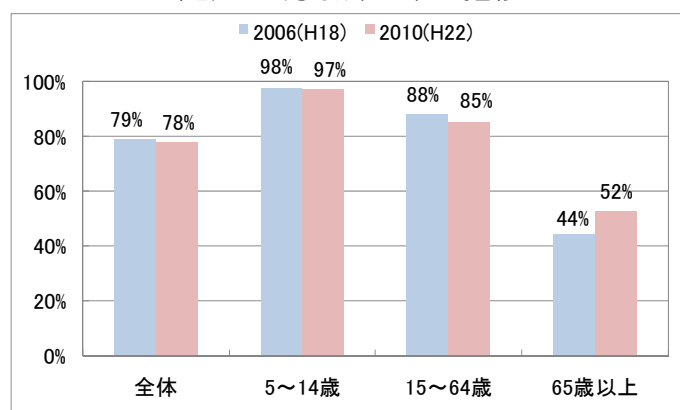
これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求めることができます。



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 >

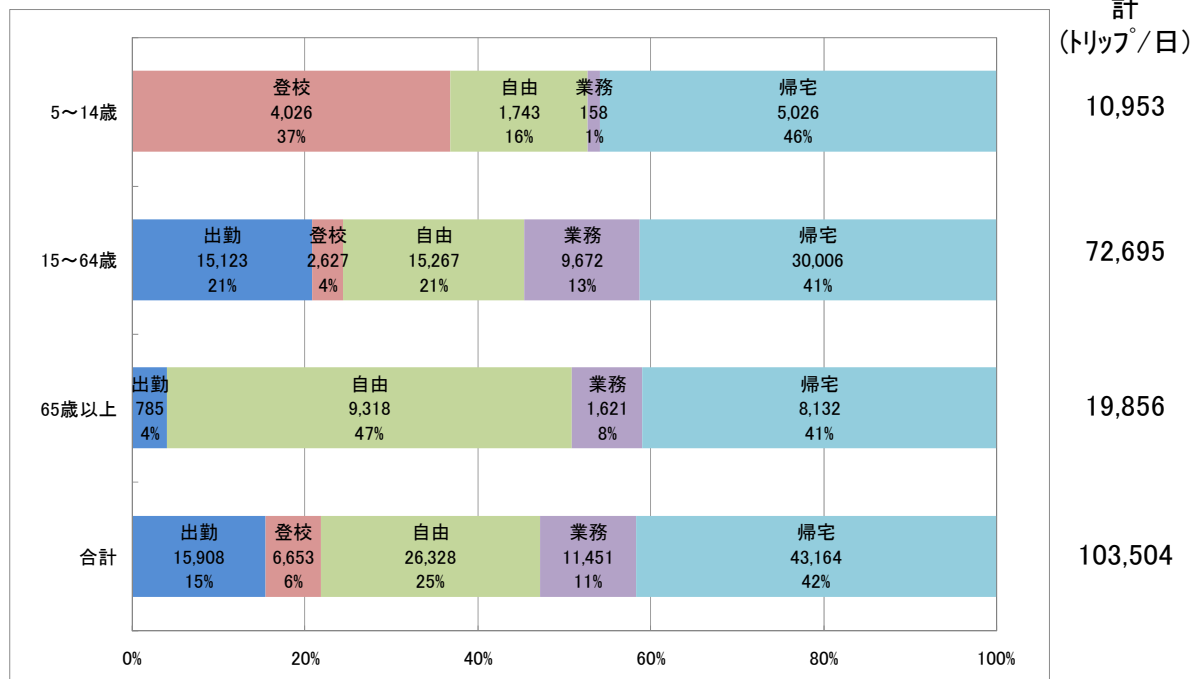


出典) 直近のパーソントリップ調査(2006 [H18] 播磨PT, 2010 [H22] 近畿PT)

② 移動目的及び利用交通手段

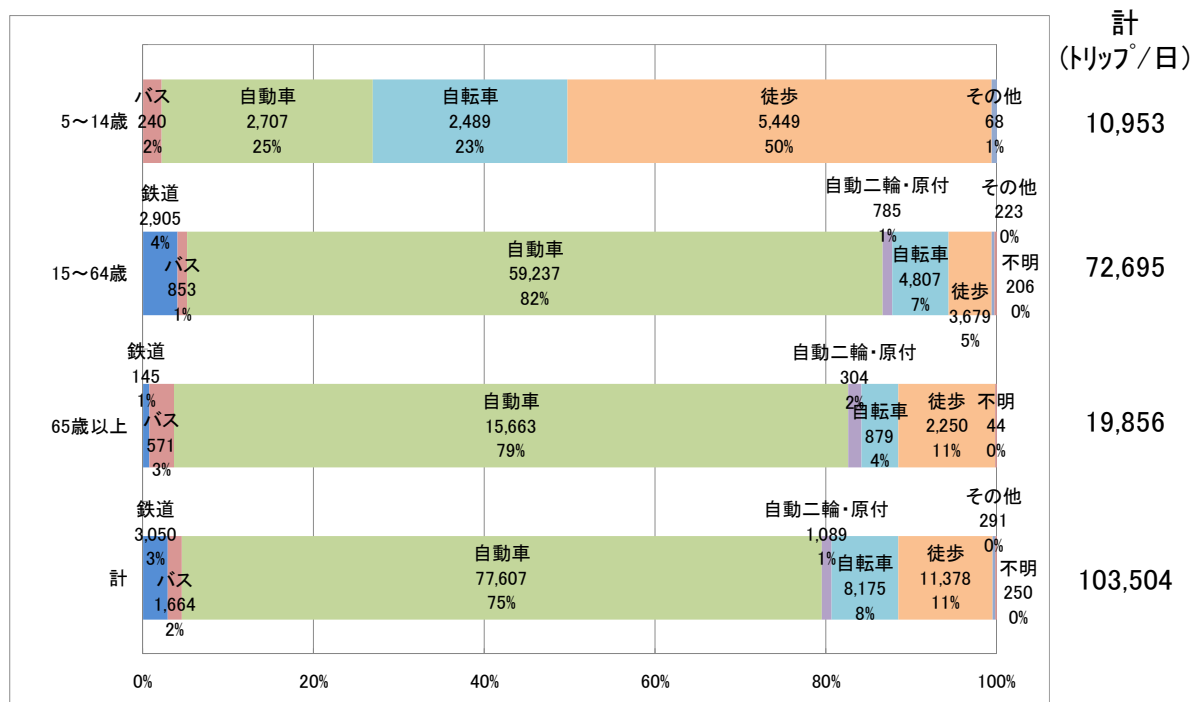
- ・年齢3区分別に移動目的を見ると、5～14歳では「登校」目的、15～64歳では「出勤」や「自由」目的、65歳以上では「自由」目的が多くなっています。
- ・年齢3区分別に利用交通手段を見ると、5～14歳では「徒歩」、15～64歳、65歳以上ではほとんどの人が「自動車」を利用されています。

< 年齢3区分別移動目的 >



出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

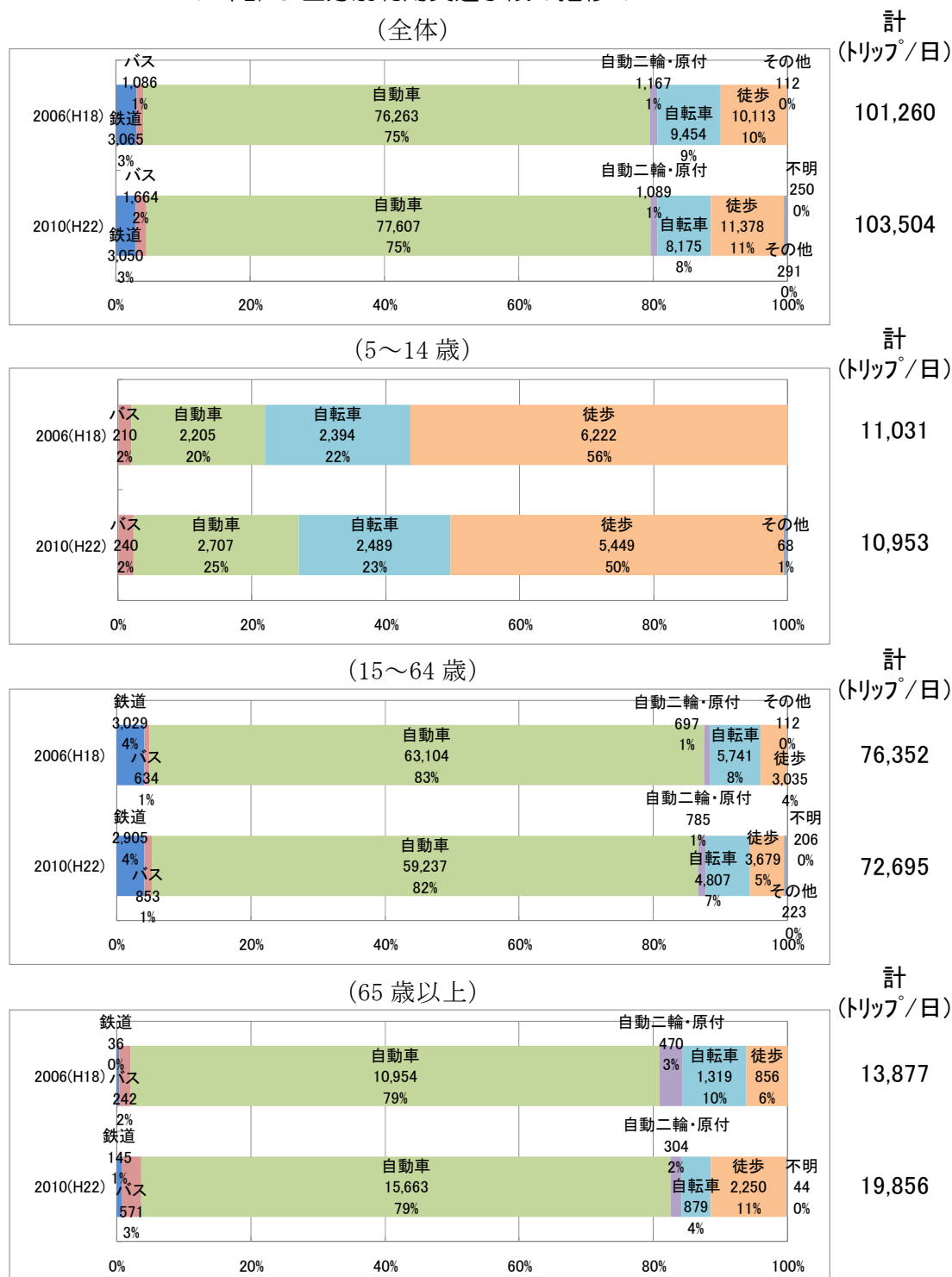
< 年齢3区分別利用交通手段 >



出典) 直近のパーソントリップ調査 (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」の割合の変化はありませんが、高齢者人口や外出率の増加に伴って、2006（H18）年から2010（H22）年にかけて自動車利用量は約1.4倍増加しています。

＜ 年齢3区分別利用交通手段の推移 ＞



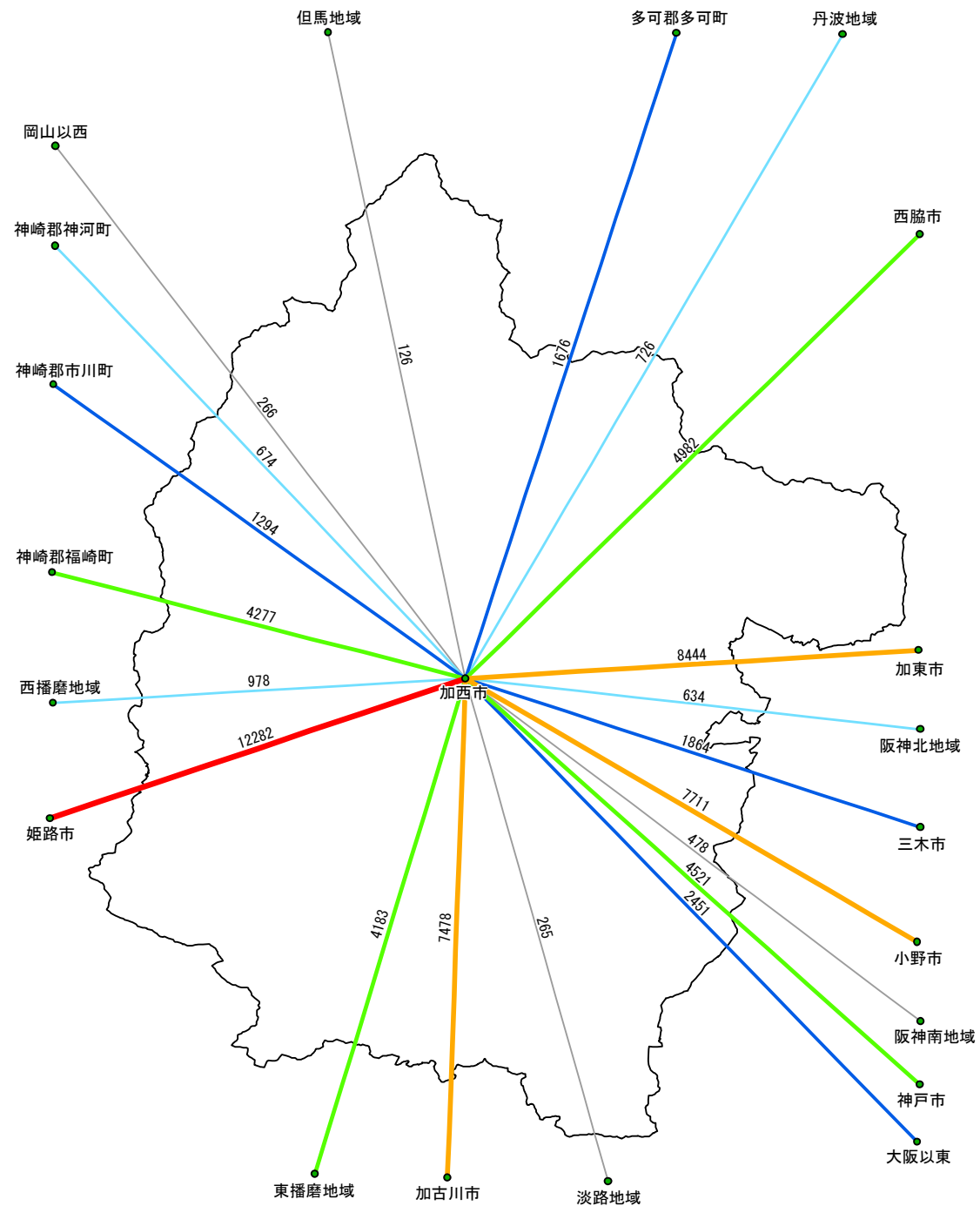
※) 2006 [H18] 播磨PT調査圏内の居住者による集計結果

出典) 直近のパーソントリップ調査 (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

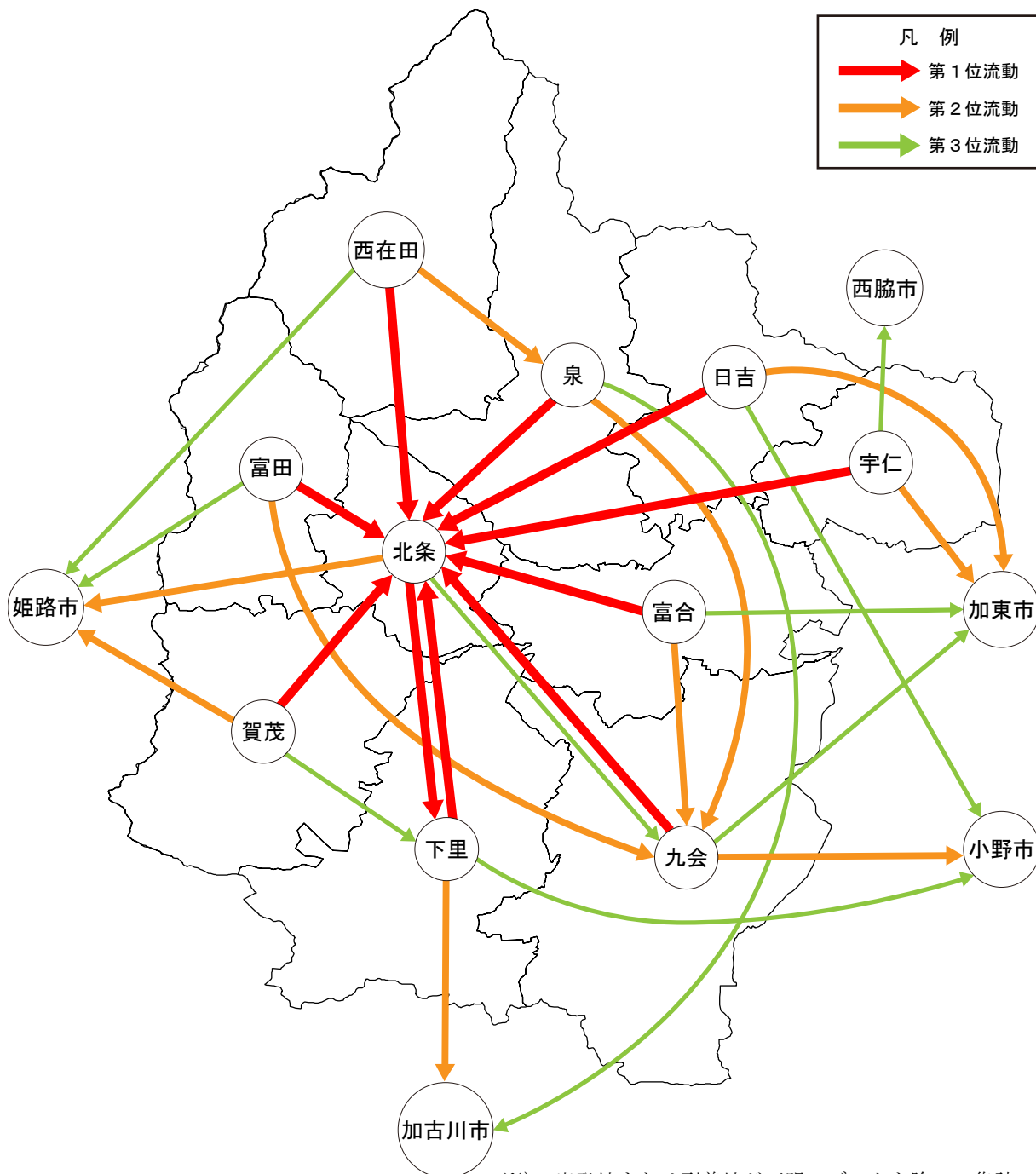
- 10,000トリップ/日以上
- 5,000トリップ/日以上10,000トリップ/日未満
- 3,000トリップ/日以上5,000トリップ/日未満
- 1,000トリップ/日以上3,000トリップ/日未満
- 500トリップ/日以上1,000トリップ/日未満
- 500トリップ/日未満

※) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計
出典) 直近のパーソントリップ調査 (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 >



※) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計
 出典) 直近のパーソントリップ調査 (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定義と人数

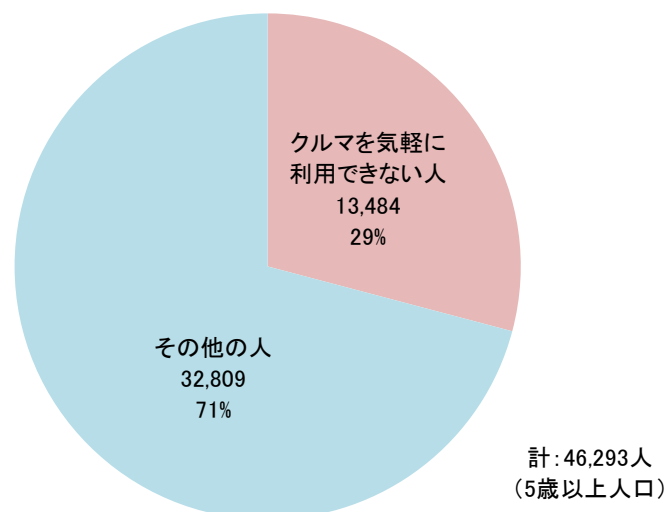
- ・バス及び鉄道利用者は、自動車を気軽に利用しにくい人によって利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマが気軽に利用できない人と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- ・加西市民のクルマを気軽に利用できない人数は直近のパーソントリップ調査結果から推計すると、約 13,500 人（全体の約3割）が該当します。

■ 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

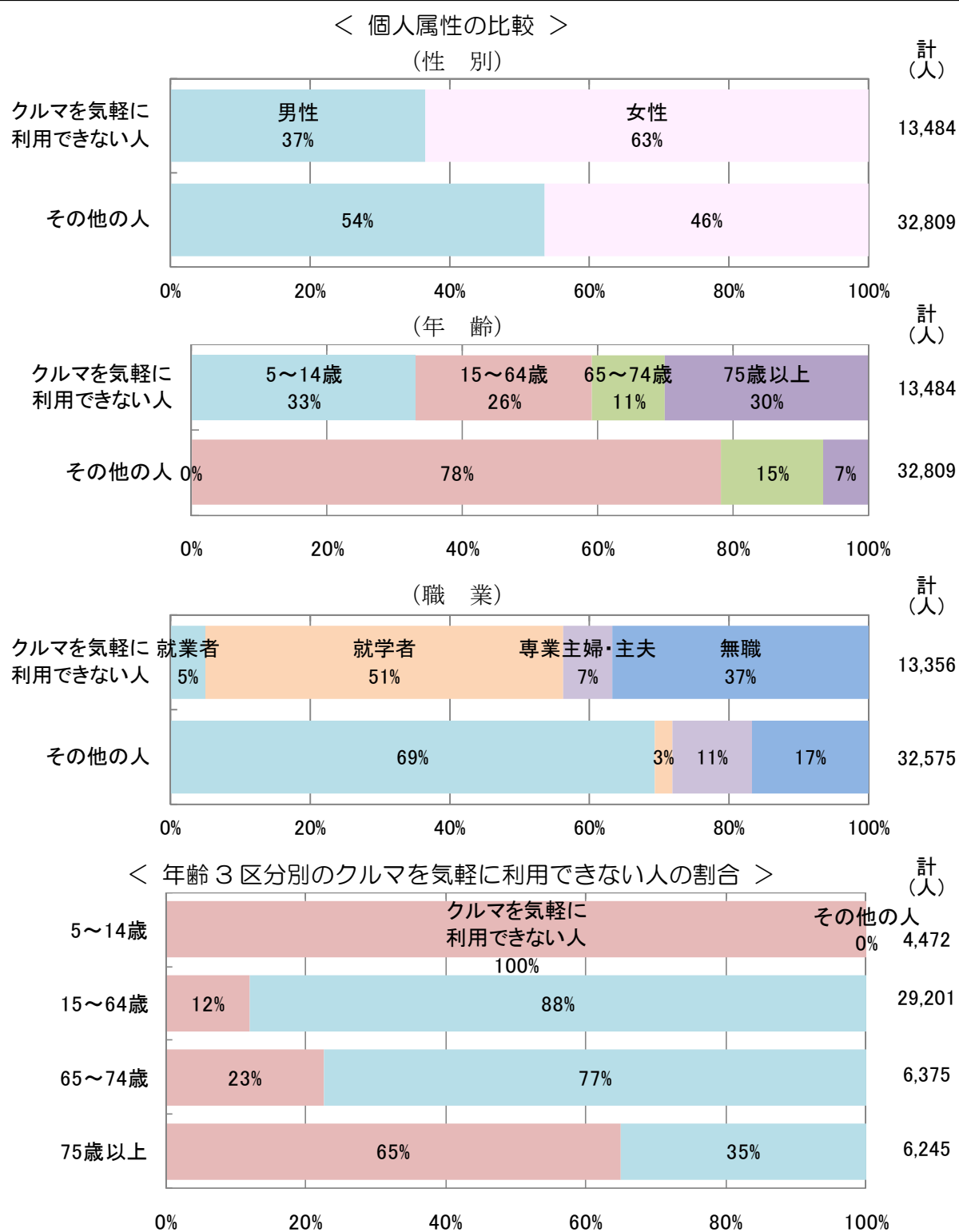
＜ クルマを気軽に利用できない人の人口割合 ＞



出典) 直近のパーソントリップ調査 (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。

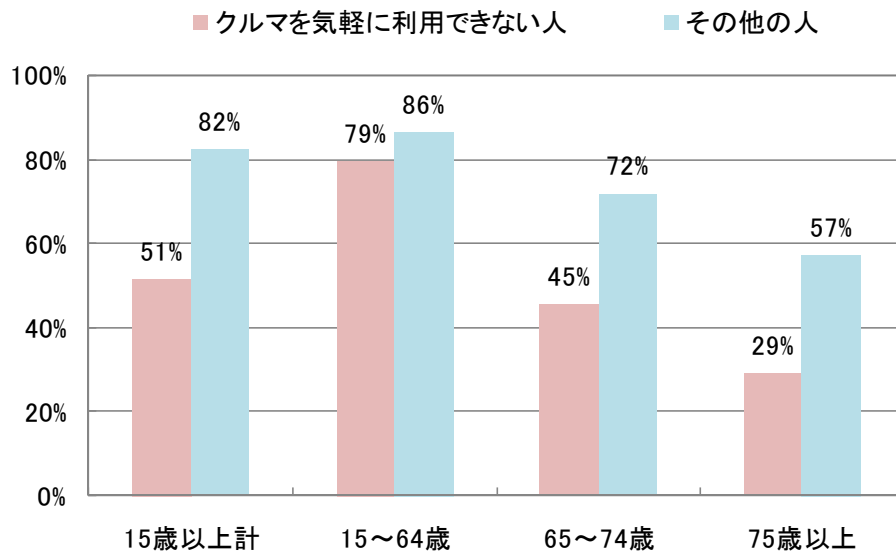


※) 不明を除く
出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿PT)

③ 外出率及び平均移動回数の比較

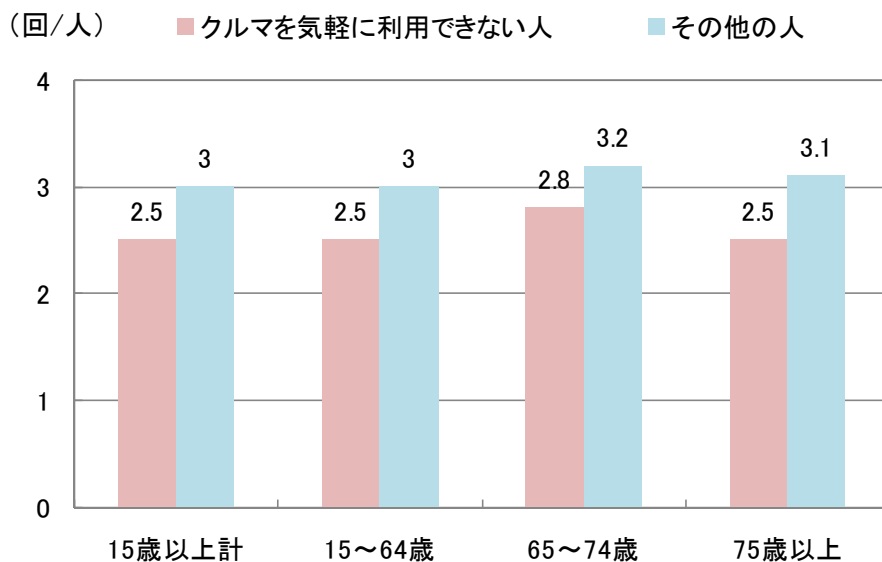
- ・クルマを気軽に利用できない人の外出率及び平均移動回数を、年代別にその他の人と比較すると、クルマを気軽に利用できない人は外出率が低く、また、外出した人でも平均移動回数が少なくなっています。このことから、自動車を気軽に利用できないために移動しにくい状況が発生していると考えられます。

< 外出率の比較 >



出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿PT)

< 外出した人1人当たり平均移動回数の比較 >

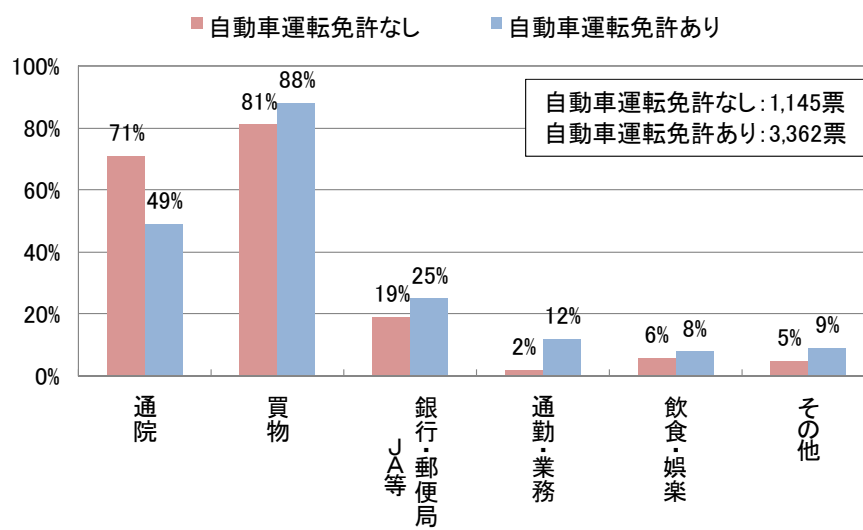


出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿PT)

(11) 高齢者の移動特性

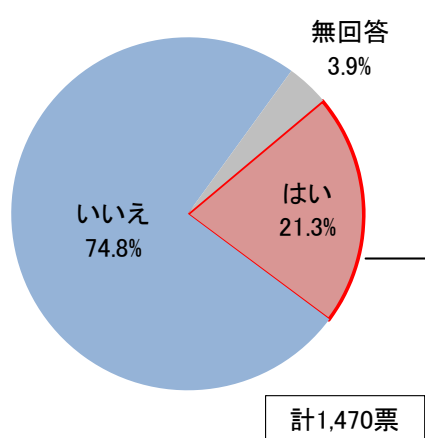
- ・高齢者の外出率を移動目的別に見ると、買物や通院で高くなっています。通院では、自動車運転免許ありの人が免許なしの人と比べて外出率が低くなっていますが、免許ありの人の方が通院する必要がない人が多いという結果が考えられます。一方で、買物等のそれ以外の目的は、免許なしの人の方が外出率が低くなっており、「飲食・娯楽」のゆしみな目的でも免許なしの人の方が6%と低くなっています。
- ・また、約2割の高齢者が普段外出を控えていると回答しています。その理由としては、「足腰などの痛み」という身体的な理由が半数以上を占めていますが、「交通手段がない」という理由も20.8%と高くなっています。全体で見ると、高齢者のうち約4.4%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 >

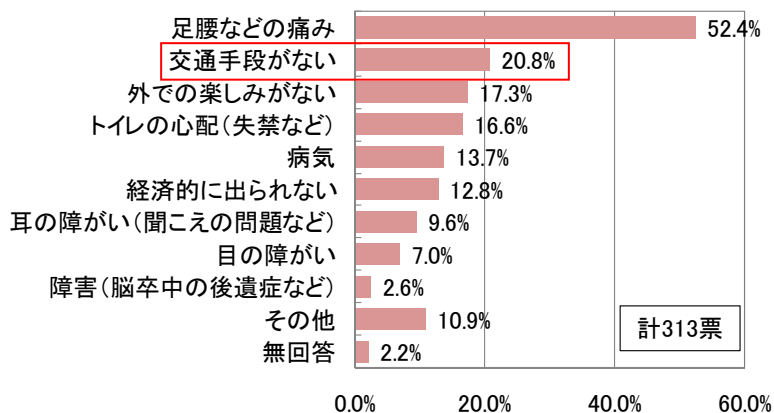


出典) 2014 (H26) 年高齢者アンケート調査

< 外出を控えているか >



< 外出を控えている理由 >



出典) 2016 (H28) 年高齢者アンケート調査

交通手段がないため、外出を控えている人は全体の約4.4%

(12) 公共交通に対する市民の要望と改善意見

- ・加西市公共交通活性化協議会での意見や、本計画案を公開し市民に周知を図って得た意見等を整理した結果を、市民の要望と改善意見として以下に整理しました。

＜ 公共交通に対する市民の要望と改善意見 ＞

市民の要望と改善意見	
北条鉄道	北条鉄道のダイヤとバスのダイヤが連動していない時間があるため、調整してほしい
	北条鉄道利用者の安全性向上の観点から、北条鉄道の各駅に防犯カメラを設置してほしい
バス交通 及び 地域主体型 交通	郊外から北条地区までのバス交通の利便性を向上すべき
	ねっぴ〜号とはッピーバスの中富口バス停での乗り換えが不便である
	自動車も運転できず、公共交通にも乗れず、家族の送迎も受けられないような移動に困っている人の人数の把握が必要である
	加西市外への移動も必要だが、加西市内での移動手段を確保し、市民の地域内での生活圏を維持していくべき
	宇仁地区に居住される人は、買物などの用事を行う際は北条地区へ行く人が多いが、加東市へ行く人も一定数いる
タクシー	ソフト面での整備だけでなく、ベンチや上屋などのバス停環境の整備などのハード面での整備も検討すべきである
	高齢者やクルマを利用できない人などに対して、デマンド型の乗合タクシーを導入してはどうか
福祉タクシー	交通弱者の人が気軽に移動できるように、タクシーの利用割引等が必要ではないか
	加西市で運行している福祉タクシーを周知していくとともに、利便性を向上していく必要がある
利用促進	高齢者が免許返納した後の代替手段として、公共交通の利用を周知していくべき
	75歳以上の人や子育て世代などが無料になる、「無料乗車券」導入にあたり、無料乗車券の周知を行いバスの利用促進を進めていくべき
	公共交通を利用した際の割引制度を周知していくべき
	公共交通の利用促進にあたり、イオンやアスティアかさい等の大型商業施設で公共交通の案内をしていくべき
	自動車運転免許返納者やクルマを気軽に利用できない人に対して、どうすればよいか相談できるような窓口を設置してほしい
	住民が主体となり計画、運営するような鉄道やバス路線を応援する組織を結成し、みんなで利用するなど鉄道・バス路線を維持していく「マイバス・マイ電車」の意識を持つ必要がある
その他	公共交通の利用促進のためには、さらなるPRが必要ではないか
	ふるさと創造会議で公共交通関連の議論をする際の検討材料を支援・指導してほしい

第3章 計画の方向性

3.1 計画の方向性の考え方

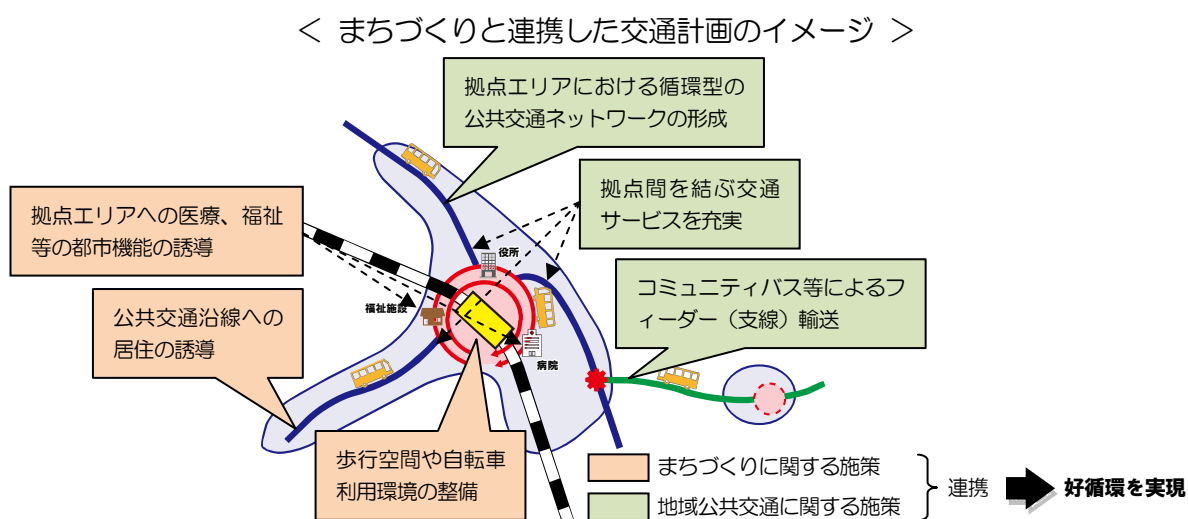
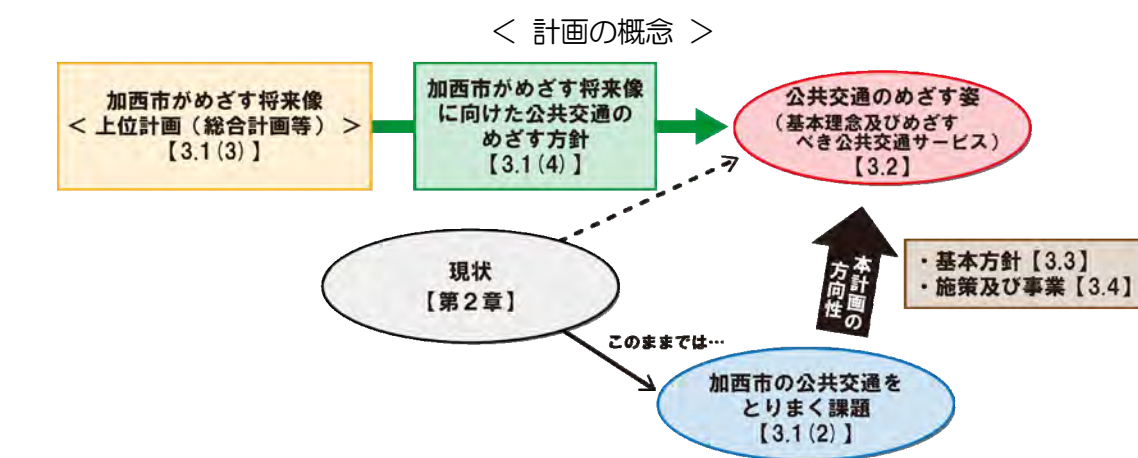
(1) 計画の方向性とは

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、地域公共交通網形成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。次いで、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課題を次頁3.1(2)で整理します。

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(3)参照）に向けた公共交通のめざす方針を3.1(4)で整理した上で、次節3.2に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。

計画の方向性とは、この課題（3.1(2)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。



出典）「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を基に加筆

(2) 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を受けて、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公共交通をとりまく課題は以下のとおりとなります。

＜ 加西市の公共交通をとりまく課題 ＞

- | |
|---|
| ・ 今後の人口減少の進展による活力低下の懸念 |
| ・ 市内に多く残されている鉄道、バス不便地域 |
| ・ 市民の約3割を占めるクルマを気軽に利用できない人の外出機会の低下 |
| ・ 増加する自動車運転免許返納者やクルマを気軽に利用できない人の十分な移動手段となり得ていない公共交通 |
| ・ 高齢ドライバーの増加に伴う高齢者による交通事故の増加 |
| ・ JR加古川線・神戸電鉄粟生線との運行本数の違いにより、不便さが残されている北条鉄道 |
| ・ 乗り換え情報が十分ではない一部の交通結節点 |
| ・ 自動車依存からなる公共交通に関心が低い多くの市民 |

(3) 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5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「都市計画マスタープラン」で設定されています。

＜ 第5次加西市総合計画（2016（H28）年3月）の概要 ＞

■ 加西市のめざす姿・将来像

前期計画：加西の元気力 加西の良さを活かした元気力の追求

後期計画：多様な暮らし 夢がかなう「未来の田舎」かさい

加西の元気力 加西の良さを活かした元気力の追求

■ 計画期間

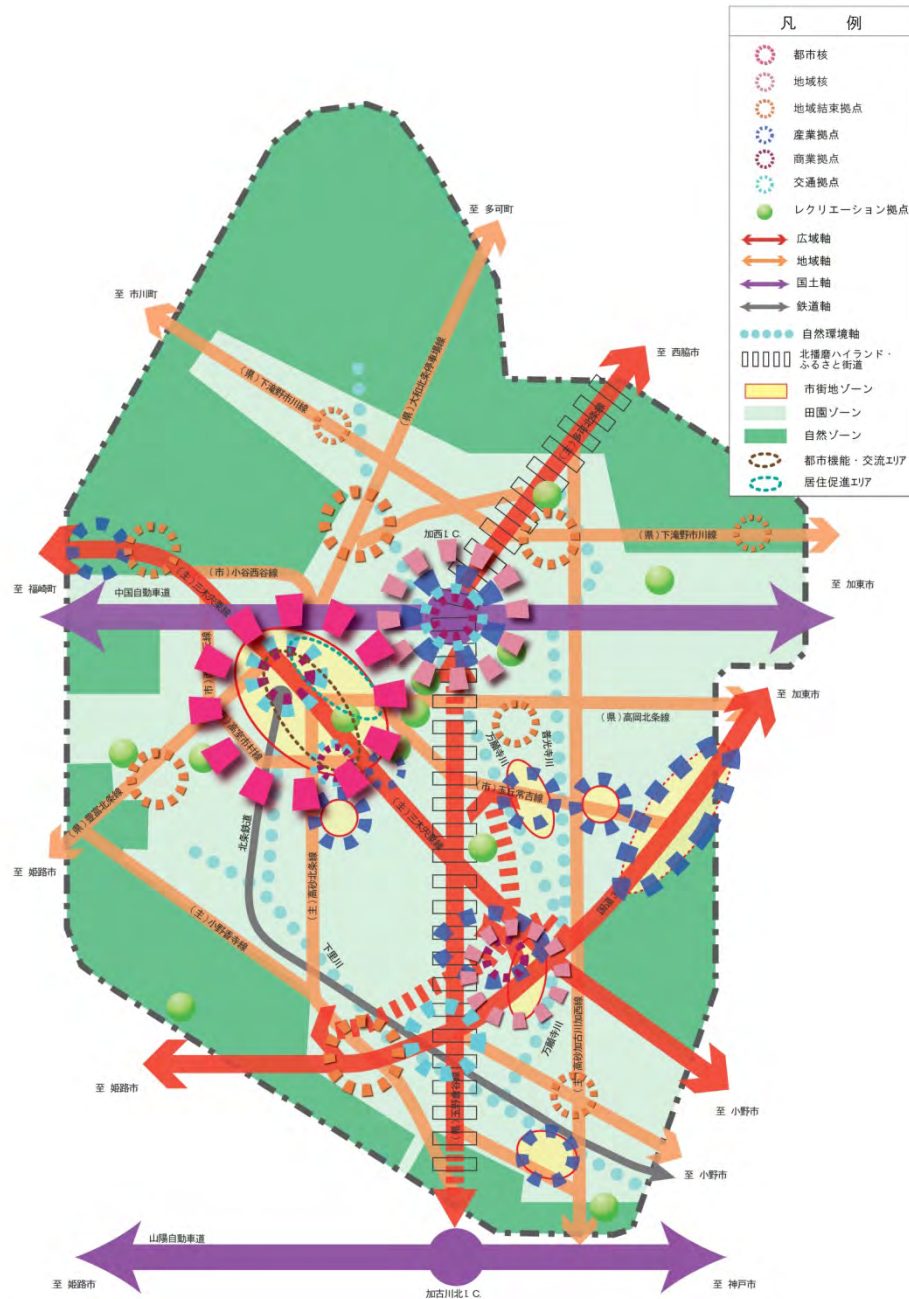
前期計画：2011（H23）年～2015（H27）年（5年間）

後期計画：2016（H28）年～2020年（5年間）

■ 政策

基本政策	政策
子どもが元気に育ちいきいきと活動する加西	政策1 明日を担い未来へつなげる人づくり
	政策2 郷土に誇りを持てる家庭・学校・地域の輪づくり
雇用と経済が元気を取り戻す加西	政策3 地域の豊かさと元気を取り戻す産業づくり
	政策4 都市の魅力と快適さを高めるまちづくり
誰もがみんな元気で安心して暮らせる加西	政策5 誰もが最期まで元気に暮らせる健康づくり
	政策6 身近な幸せを実感できる安全と安心の暮らしづくり
地球に優しい環境都市加西	政策7 自然環境の保全と特色ある景観づくり
	政策8 循環型社会をめざす生活環境づくり
パートナーシップによる地域経営	政策9 住民参画・男女参画で地域を元気にする加西
	政策10 健全な行財政運営の確立

＜「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】

加西市の中心であり、公共施設や生活利便施設が多く立地するなど、旧来から様々な都市機能が集積している市役所や北条町駅周辺の市街地及び土地区画整理事業で新たなまちづくりが進み、南部地域の商業機能の受け皿となる東高室交差点周辺を「都市核」とする。

【地域核】

加西市の玄関口で交通拠点であり合併前の旧泉町の中心として北部地域の商工業の中心地となるべき中国自動車道加西インター周辺地区、国道 372 号とそのバイパス機能を有する市道鶯野飛行場線に挟まれた旧加西町の中心として東部地域の商工業の中心地となるべき中野・鶯野地区の2地区を「地域核」とし、産業面を中心とした都市機能の強化を図る。

【地域結束拠点】

各小学校区の中心として旧来から地域の中心的な役割を担い、日常生活において地域の都市機能が集積している複数の拠点及び幹線道路沿道や、駅周辺で旧来から生活利便施設が集積している拠点を「地域結束拠点」とし、都市核及び地域核と接続する小さな拠点としての機能強化を図るとともに、周辺集落地をサポートし地域連携を図る。

【交通拠点】

加西市において人やものの広域的な交流を促進するために重要となる交通結節点として、中国自動車道加西インターチェンジや東高室交差点、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。

(4) 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5次加西市総合計画(2016〔H28〕年3月)」の「めざす姿・将来像」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
めざす姿 将来像	目標(基本政策)	
加西の元気力 多様な暮らし夢がかなう「未来の田舎」かさい 加西の良さを活かした元気力の追求	① 明日を担い未来につながるまちと人づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・北条鉄道などの公共交通を通じた郷土愛の醸成により、加西市の未来の担い手を育成する
	② 郷土に誇りを持つ家庭・学校・地域の輪があるまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	③ 地域の豊かさと活気あるまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	④ 都市の魅力と快適性の高いまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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(但し、市街地の新たな拡大は抑制)
	⑤ 誰もが元気に暮らせるまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	⑥ 身近な幸せを実感できる安全・安心なまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・気軽に自動車を運転できない高齢者や障がい者、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
	⑦ 自然環境の保全と特色ある景観があるまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	⑧ 循環型社会が実現したまち	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントの推進により、 unnecessary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
	⑨ 住民参画・男女参画による元気なまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	⑩ 健全な行財政運営が確立したまち	<ul style="list-style-type: none"> ・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

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
に設定します。

この基本理念の達成により、誰もが外出しやすいまちをめざします。

■ 基本理念の考え方

市民・交通事業者・行政が協力し合い、自分たちの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
スを構築していくことをめざします。



みんなでつくる

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持続可能な公共交通サービスの実現をめざします。



地域に根付いた

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、人と人とが結び
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

みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通
～ 誰もが外出しやすいまちをめざして ～

(2) 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

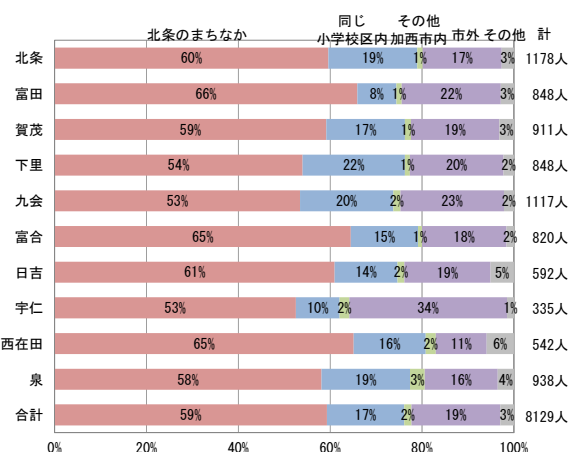
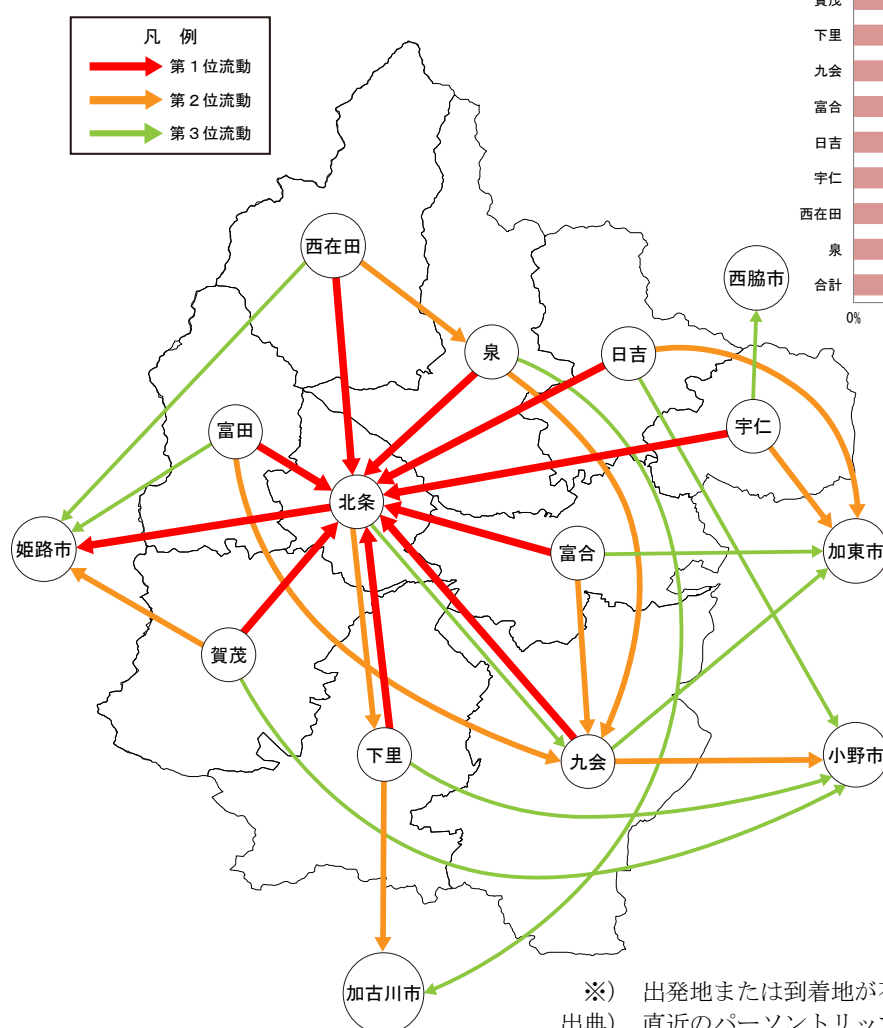
めざすべき公共交通サービスは、公共交通以外の手段（自動車や自転車、徒歩）で行きたい場所に行けない人など、公共交通を必要としている人の移動需要に対応したサービスを提供することが重要です。

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半数以上を占めています。

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) 2014 (H26) 年高齢者アンケート調査

ここで、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、下里、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、そのうち下里、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。これらのことから、北条地区を「中心拠点」、下里、九会、泉地区を「地域拠点」と位置づけます。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地域核、各地区の中心を地域結束拠点として位置づけています。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、地域結束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2022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】	◎(◎)	◎	◎(◎)	◎(◎)	中心拠点
富田	【地域結束拠点】	—(○)	—	○(◎)	—(—)	
賀茂	【地域結束拠点】	○(○)	○	○(◎)	×(×)	
下里	【地域結束拠点】	○(◎)	◎	○(◎)	△(△)	地域拠点
九会	【地域核】	△(○)	◎	○(◎)	△(◎)	地域拠点
富合	【地域結束拠点】	—(○)	○	◎(◎)	—(×)	
日吉	【地域結束拠点】	—(○)	○	◎(◎)	—(×)	
宇仁	【地域結束拠点】	—(—)	—	○(○)	—(—)	
西在田	【地域結束拠点】	—(—)	○	○(○)	—(—)	
泉	【地域核】	○(◎)	△	◎(◎)	△(○)	地域拠点

※) 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種類の施設が各々500m以上離れている —：3種類の生活必須施設が揃っていない

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。

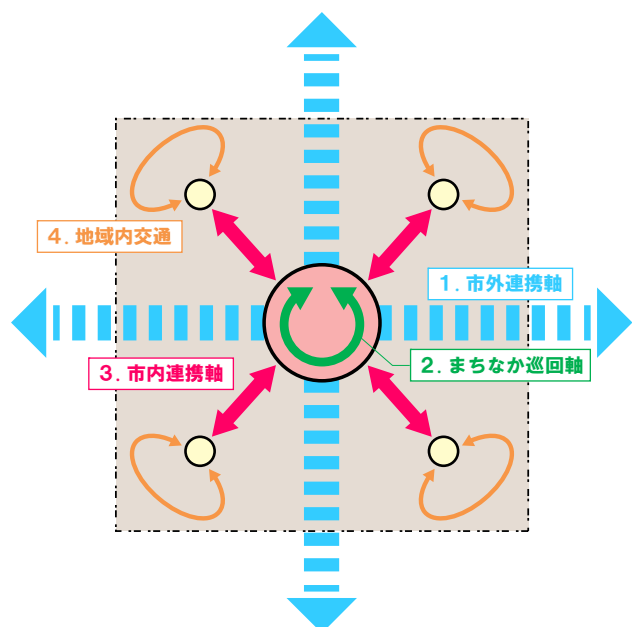
＜ めざすべき公共交通サービスの内容 ＞

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いするために、中心市街地を巡回できる公共交通を整備

3. 市内連携軸

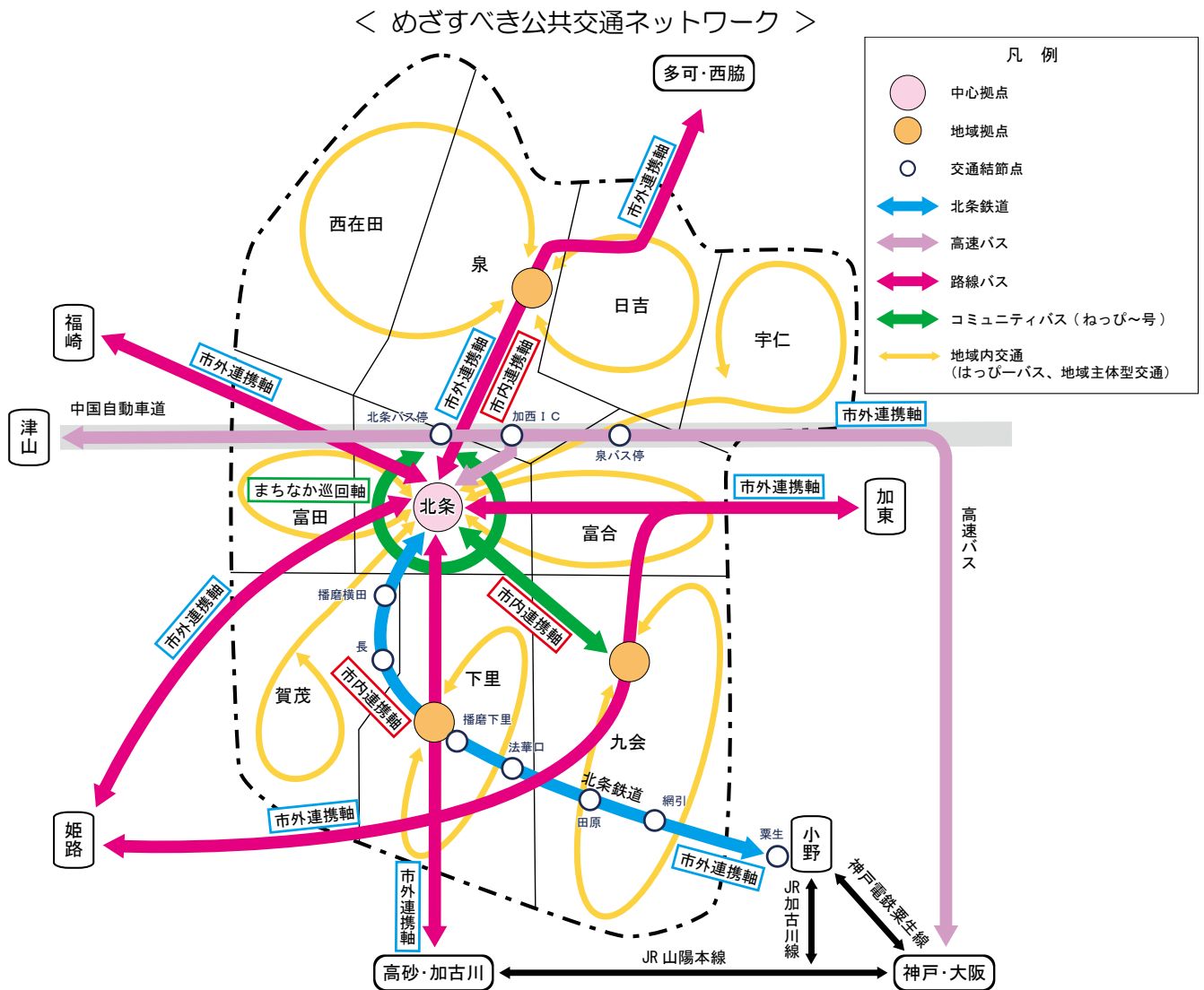
市民の買物や通院等の外出をしやすくするために、各地区から中心市街地である北条地区までを結ぶ公共交通を整備

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まで行けるような公共交通を整備

④ めざすべき公共交通ネットワーク

施設立地状況などの現在の「まち」の状況や、今後加西市がめざすまちづくりの将来像、市民の現在の移動需要、役割分担された階層構造の考え方を踏まえ、加西市のめざすべき公共交通ネットワークは下図のようになります。なお、市境界付近に居住されている人は加東市や小野市などの隣接市町への移動需要があるため、将来的には公共交通で接続することも視野に入れながら検討を進めます。



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
2. まちなか巡回軸	ねっぴ〜号（市街地線）
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）、路線バス、北条鉄道
4. 地域内交通※	はっぴーバス、地域主体型交通

※）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。従って、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く、隣接地区にある場合は隣接地区までの運行、地区内にも隣接地区にも生活必須施設が無い場合は、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を行うものとする。

3.3 基本方針

加西市の公共交通を持続可能なものとしていくためには、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、「みんなで」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、「みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 誰もが外出しやすいまちをめざして～」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、3つの基本方針を設定しました。

< 基本方針 >

基本理念
みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通
誰もが外出しやすいまちをめざして

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、行政のサポートのもと、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、わかりやすい時刻表や路線図の作成などのソフト面からの整備が必要です。

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。従って、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が期待できます。公共交通の利用促進を図るためには、すべての方が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り組みを推進していきます。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。

3.4 施策体系

基本理念である「みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 誰もが外出しやすいまちをめざして～」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」の3つの基本方針に基づいて、以下の11の施策を設定しました。

< 施策体系 >

基本理念	基本方針		施策	
みんなでつくる 誰もが外出しやすいまちをめざして	Ⅰ	みんなが利用しやすい公共交通網の構築	1	各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備
			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
	Ⅱ	利便性の高い公共交通結節点の整備	5	待ち合い環境を改善する公共交通結節点の整備
			6	鉄道・バスと自転車・自動車の連携強化
			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	新たな利用開拓に向けた取り組みの実施
			11	公共交通に関心を抱いてもらう取り組みの推進

第4章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業

■ 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業一覧

11の施策について、より具体的な内容を示した事業を整理しました。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」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 >

基本理念	基本方針	施策	重点事業	事業	対象					
					鉄道	高速バス	路線バス	ねっぴ号	は地域主体型交通	タクシー
みんなでつくる地域に根付いた人と人をつなぐ公共交通 誰もが外出しやすいまちをめざして	I みんなが利用しやすい公共交通網の構築	1 各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備	★	①地域主体型交通の導入推進等					○	
				②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	★	③社会の変化に応じたコミュニティバス等の運行改善	○		○	○		
		3 中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備	★	④市街地線の機能強化				○		
	II 利便性の高い公共交通結節点の整備	4 市外との連携を強化する公共交通の整備	★	⑤鉄道輸送力改善に向けた整備	○					
				⑥社会の変化に応じた路線バスの運行改善			○			
				⑦他市町と連携した公共交通の利便性向上	○	○	○			
		5 待ち合い環境を改善する公共交通結節点の整備		⑧利用者が多いバス停でのベンチ・雨よけの設置			○	○	○	
				⑨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の導入(アドプト制度の導入)			○	○	○	
			★	⑩パーク&(バス)ライド駐車場やサイクル&(バス)ライド駐輪場の整備及びPR活動の実施	○	○	○	○	○	
			★	⑪サイクルトレインの拡充	○					
				⑫レンタサイクルの利用促進	○					
				⑬バスペイ設置推進			○	○	○	
		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				○	○	
				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	○	○	○	○	○	
	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		⑱高齢者や子育て世帯等に対する運賃割引			○	○	○	
				⑲免許返納者や乗り継ぎ利用者等に対する割引制度の拡充に向けた検討	○	○	○	○	○	○
		9 積極的な公共交通情報の発信	★	⑳公共交通情報を総合的に発信	○	○	○	○	○	○
				㉑広報誌・Webを活用した情報提供	○	○	○	○	○	○
				㉒市民や観光客が集う主要施設に公共交通情報の掲示	○	○	○	○	○	
				㉓公共交通機関相互の運行情報の提供	○	○	○	○	○	○
		10 新たな利用開拓に向けた取り組みの実施	★	㉔北条鉄道における各種イベント等の実施	○					
				㉕車内での絵画展等の企画の実施			○	○	○	
				㉖企画乗車券(観光地周遊乗車券等)の継続・拡充			○			
		11 公共交通に関心を抱いてもらう取り組みの推進	★	㉗モビリティ・マネジメント等の実施	○	○	○	○	○	
				㉘沿線企業等によるサポート体制の構築	○	○	○	○	○	○
				㉙オリジナルグッズの製作・販売による収益の確保	○					

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、下里、九会、泉地区の4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、その他の富田、富合、賀茂、日吉、宇仁、西在田の6地区では、いずれかの生活必須施設が揃っていない、また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。
- 西在田地区及び泉地区の一部には、NPO 法人原始人の会による「はッピーバス」が運行しています。
- 市内の約半数の居住地は、鉄道駅やバス停が近くでない「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

- それぞれの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

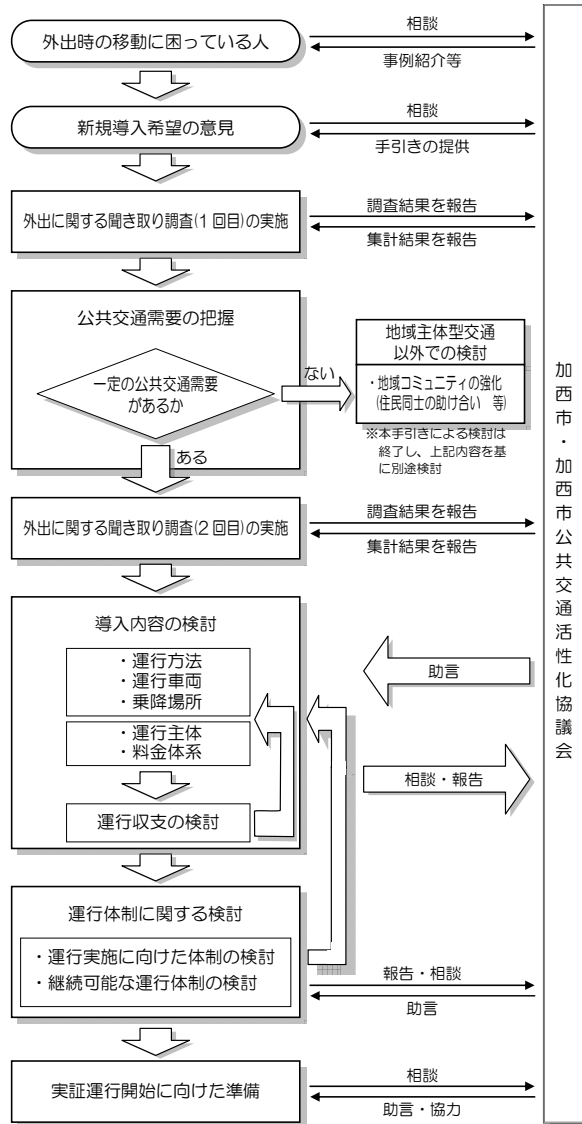
重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	①地域主体型交通の導入推進等	公共交通サービスが行き届いていない地区において、公共交通需要に対応するため、地域住民が主体となって検討する地域の実情に合った公共交通を導入し、生活必須施設が揃う拠点までの移動手段の確保をめざします。また、必要に応じて隣接市町と連携した取り組みを推進します。なお、地域主体型交通の導入にあたっては、北条鉄道・路線バス等の他の公共交通との役割分担を考慮した上で、運行方法を検討するものとしします。	随時	市民 加西市
	②はッピーバスの運行改善	市民意識や社会情勢の変化等に対応し、はッピーバスの運行内容を見直します。また、「フリー降車」の区間を拡充することで、利便性向上を図ります。	必要に応じて 随時	加西市 バス事業者

【重点事業】

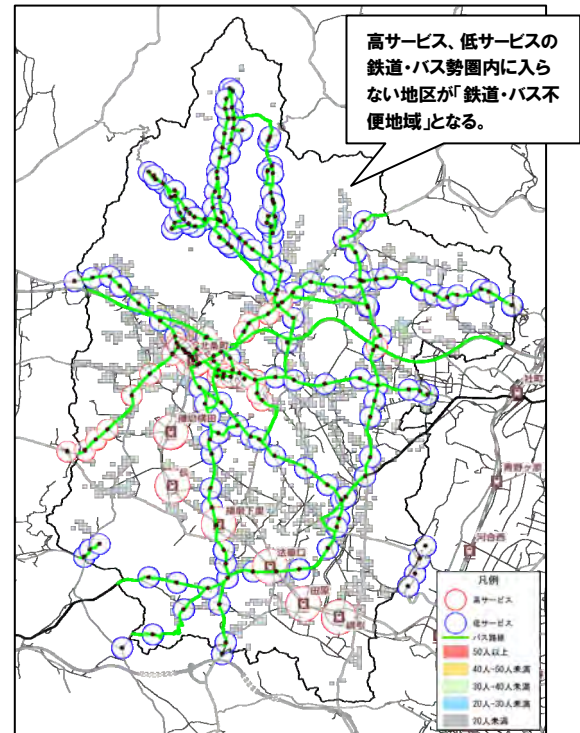
施策1：各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備

事業	①地域主体型交通の導入推進等
実施主体	市民、加西市
実施時期	随時
事業内容	<p>加西市では北条鉄道、路線バス、コミュニティバスねっぴ〜号、はっぴーバス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、加西市で作成した「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、必要に応じて隣接市町と連携した取り組みを推進します。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。</p>

< 地域主体型交通導入検討フロー >



< 公共交通勢圏図（駅勢圏 500m、バス停勢圏 300m） >



※) 2015 (H27) 年度国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計



出典)「地域主体型交通導入の手引き (2016 [H28] 年3月)」より

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、公共交通で中心拠点へ行きやすくすることが必要です。
- 公共交通で中心拠点へ行きやすくするという役割は、市内連携軸が担うこととなりますが、対応する現在の公共交通機関は、コミュニティバスねっぴ〜号、路線バス、北条鉄道となり、特にコミュニティバスねっぴ〜号の役割が大きいものとなります。
- コミュニティバスねっぴ〜号の利用者数は、2015（H27）年4月のコミュニティバス再編や料金施策により、2016（H28）年度では利用者数が増加しています。
- 今後も市民意識や社会情勢の変化等に対応して、コミュニティバスねっぴ〜号をはじめとした市内連携軸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

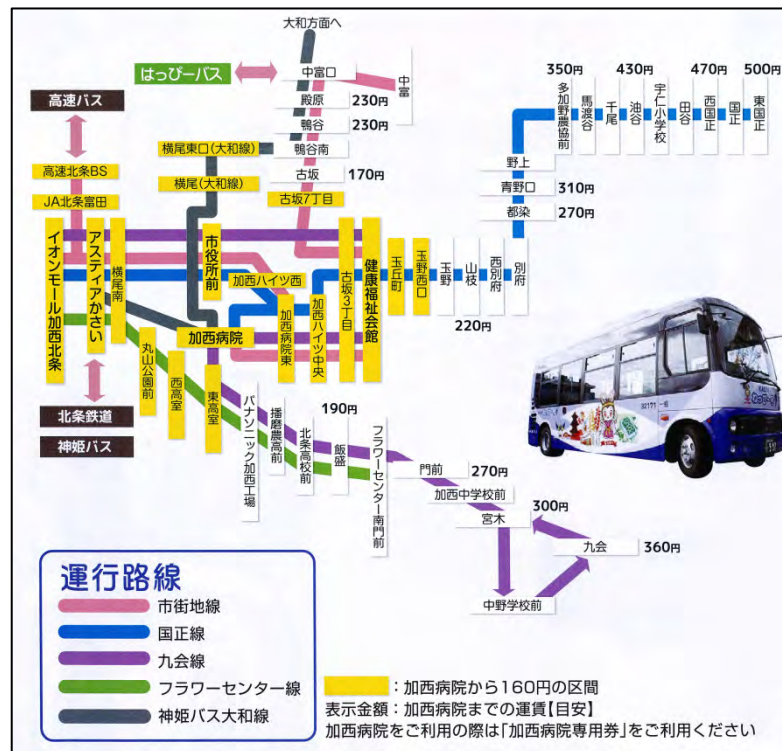
重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	③社会の変化に応じたコミュニティバス等の運行改善	市民意識や社会情勢の変化等に対応するため、コミュニティバスねっぴ〜号や路線バスの運行本数・運行時間の見直しなど、随時コミュニティバス等の運行改善に努めます。	随時	加西市 バス事業者

【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

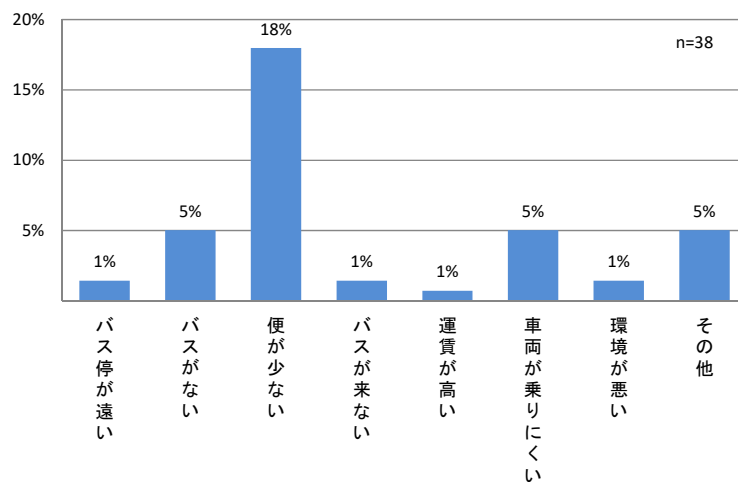
事業	③社会の変化に応じたコミュニティバス等の運行改善
実施主体	加西市、バス事業者
実施時期	随時
事業内容	コミュニティバス等アンケート調査結果から得られたバス利用時の問題点などの市民意識や、社会情勢の変化等に対応するために、コミュニティバスねっぴ〜号や路線バスの運行本数・運行時間の見直しなど、随時コミュニティバス等の運行改善に努めます。

< 現在のねっぴ〜号運行路線図 >



出典) 加西市「KASAI ねっぴ〜号」「はっぴーバス」時刻表 (2016 [H28] 年 11 月現在) より

< コミュニティバス等利用時の問題点 >



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

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人は、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4月からのコミュニティバス再編や料金施策などにより、2016（H28）年度では利用者数が増加しています。
- 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人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人にとって、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

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	④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、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

【重点事業】

施策3：中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備

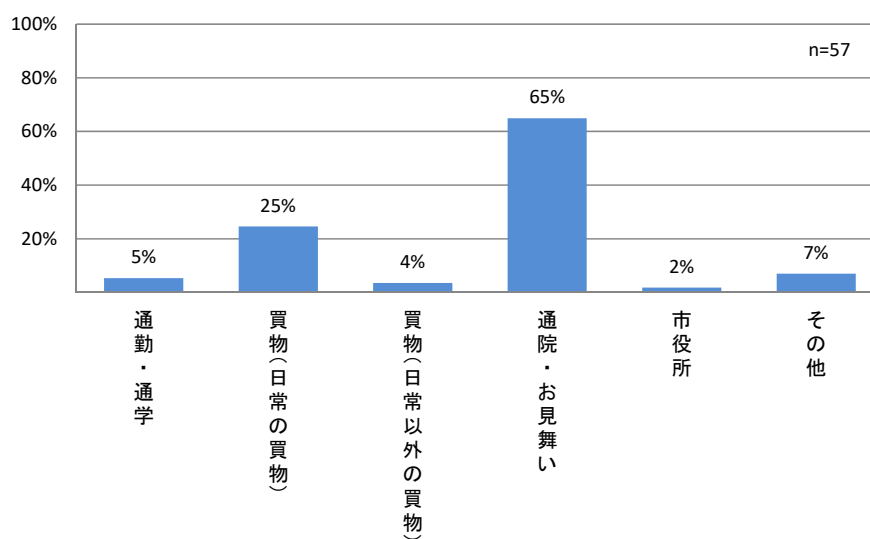
事業	④市街地線の機能強化
実施主体	加西市、バス事業者
実施時期	随時
事業内容	北条地区の市街地においては、路線バスやコミュニティバスの路線が複数運行されていることから、市街地内の運行本数は多く便利な状況となっています。現在運行されているこれらの路線を効率的に役割分担しながら活用し、買物や通院など利用者の移動需要や社会情勢の変化に対応しながら、運行路線や運行ダイヤの見直しを行い、随時コミュニティバス等の運行改善に努めます。

< 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 (2017 [H29] 年3月) より

< ねっぴ〜号市街地線利用時の目的 >



※) 平日2日間の調査結果を示す

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

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、また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となりますが、対応する現在の公共交通機関は、北条鉄道、高速バス、路線バスとなります。
- 北条鉄道や高速バス（中国ハイウェイバス）、路線バスの乗降者数については、近年増加傾向にあり、特に北条鉄道においては、各種イベントなどの取り組みにより、市外からの来訪者（定期外利用者）が増加しています。
- 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

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	⑤鉄道輸送力改善に向けた整備	法華口駅に車両の行き違い施設を整備することで、運行可能便数を増やします。	2018（H30）年度～ 2019（H31）年度	鉄道事業者 加西市
	⑥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、路線バスの運行時間の見直しなど、随時路線バスの運行改善に努めます。	随時	バス事業者 加西市
	⑦他市町と連携した公共交通の利便性向上	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 バス事業者

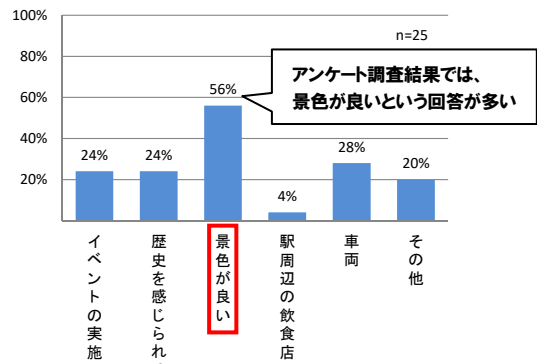
【重点事業】

施策4：市外との連携を強化する公共交通の整備

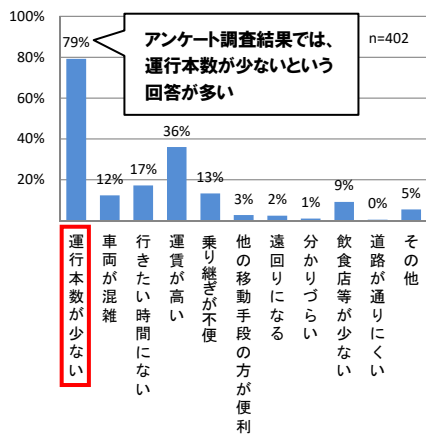
事業	⑤鉄道輸送力改善に向けた整備
実施主体	鉄道事業者、加西市
実施時期	2018（H30）年度～2019（H31）年度
事業内容	北条鉄道利用者アンケート調査結果から得られた問題点や北条鉄道の魅力、今後進めてほしい方策などの市民意識等に対応するために、法華口駅に車両の行き違い施設を整備することで、運行可能便数を増やし、JR等との接続の利便性を高めます。



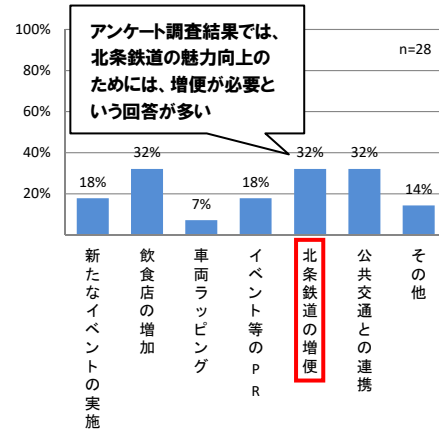
< 北条鉄道の魅力 >



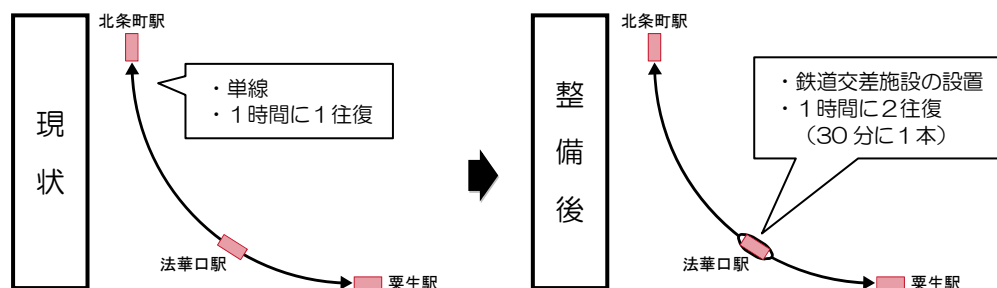
< 北条鉄道利用時の問題点 >



< 北条鉄道魅力向上のための方策 >



< 法華口駅鉄道交差施設整備事業の概要 >



施策5

待ち合い環境を改善する公共交通結節点の整備

■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。
- このため、行政のみだけでなく、市民の皆様にも協力いただき、利用者が多いバス停など、必要性の高いバス停から待ち合い環境の改善を進めていく必要があります。

■めざす姿

- バス停の待ち合い環境を改善させることで、全ての人が安全・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

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
	⑧利用者が多いバス停でのベンチ・雨よけの設置	バス停標柱しか整備されていない箇所において、特に利用者が多いバス停を優先してベンチや雨よけを設置することで、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
	⑨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の導入（アドプト制度の導入）	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。	2022 年度～	加西市 市民 バス事業者

基本方針Ⅱ：利便性の高い公共交通結節点の整備

施策6

鉄道・バスと自転車・自動車の連携強化

■現状・課題

- 自動車や自転車を利用されている人において、移動の一部を鉄道やバス利用に変更しようとしても、駐車場や駐輪場が無ければあきらめてしまうことも考えられます。
- 北条鉄道の北条町駅及び法華口駅においては、レンタ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。
- また、北条鉄道車内には、折り畳みレンタサイクルのみ持込可能であり、サイクリングで加西市へ来訪されている人のさらなる利用者増加を図るため、折り畳みレンタサイクルのみだけでなく、北条鉄道利用者による自転車の持込も可能としていくことが必要です。
- バスの停車スペース（バスベイ）がないバス停においては、道路上にバスを停車する必要がある、自動車などの一時的な道路混雑の要因となっています。
- 本計画では公共交通のみの整備だけでなく、自動車・自転車とも共存していけるような交通計画としていく必要があります。

■めざす姿

- 鉄道・バスの交通結節点において、自動車・自転車とのアクセス性の向上や環境改善に取り組むことで、公共交通への利用転換を促します。

■めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	⑩パーク＆（バス）ライド駐車場やサイクル＆（バス）ライド駐輪場の整備及びPR活動の実施	鉄道駅やバス停において、自動車や自転車でアクセスできるような駐車場や駐輪場を整備し、PRしていくことで、鉄道・バスの利用促進や利用転換を図ります。	2019（H31）年度～	加西市 鉄道事業者 バス事業者
★	⑪サイクルトレインの拡充	北条鉄道利用者が持ち込んだ自転車について、分解せずにそのまま乗車できるようにすることで、自転車利用者の利便性の向上を図ります。	2020 年度～	加西市 鉄道事業者
	⑫レンタ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レンタサイクルの広報を行うなど、利用促進を図ることで、目的地までの二次交通としての役割を定着させていきます。	2018（H30）年度～	加西市 鉄道事業者
	⑬バスベイ設置推進	バスが停車できる場所（バスベイ）を確保し、交通混雑の改善や事故防止を図ります。	随時	加西市 道路管理者

【重点事業】

施策6：鉄道・バスと自転車・自動車の連携強化

事業	⑩パーク&（バス）ライド駐車場やサイクル&（バス）ライド駐輪場の整備及びPR活動の実施
実施主体	加西市、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	2019（H31）年度～
事業内容	現在、北条鉄道の各駅や高速バス停である高速北条バス停、泉バス停においては、駐車場が整備されており、自動車利用から公共交通利用が可能となっています。今後は鉄道駅やバス停において、自動車や自転車でアクセスできるような駐車場や駐輪場を整備し、案内看板を設置するなどのPRしていくことで、鉄道・バスの利用促進や利用転換を図ります。

＜ 加西市におけるパーク&バスライド駐車場 ＞ ＜ 加西市におけるサイクル&ライド駐輪場 ＞
 ・ 泉バス停駐車場 ・ 播磨横田駅駐輪場



＜ 北条鉄道におけるパーク&ライド駐車場及びサイクル&ライド駐輪場の設置状況 ＞

	北条町	播磨横田	長	播磨下里	法華口	田原	網引	粟生
パーク&ライド駐車場	有料	無料	無料	無料	無料	無料	無料	有料
サイクル&ライド駐輪場	無料	無料	無料	無料	無料	無料	無料	無料

【重点事業】

事業	⑪サイクルトレインの拡充
実施主体	加西市、鉄道事業者
実施時期	2020 年度～
事業内容	北条鉄道では、現在折り畳みレンタサイクルに限り、車両へ乗せることが可能です。今後は北条鉄道利用者が持ち込んだ自転車について、分解せずにそのまま乗車できるようにすることで、自転車利用者の利便性の向上を図ります。

＜ 北条鉄道でレンタルしている折り畳み自転車 ＞



＜ 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

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

- 北条鉄道の北条町駅は、路線バスやコミュニティバスが接続しており、加西市における主要な交通結節点であることから、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の導入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相互が連携し、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、視覚的に分かりやすい情報提供が必要です。

■めざす姿

- 全ての人にとって利用しやすいように、新たなシステムの導入などの検討を行い、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

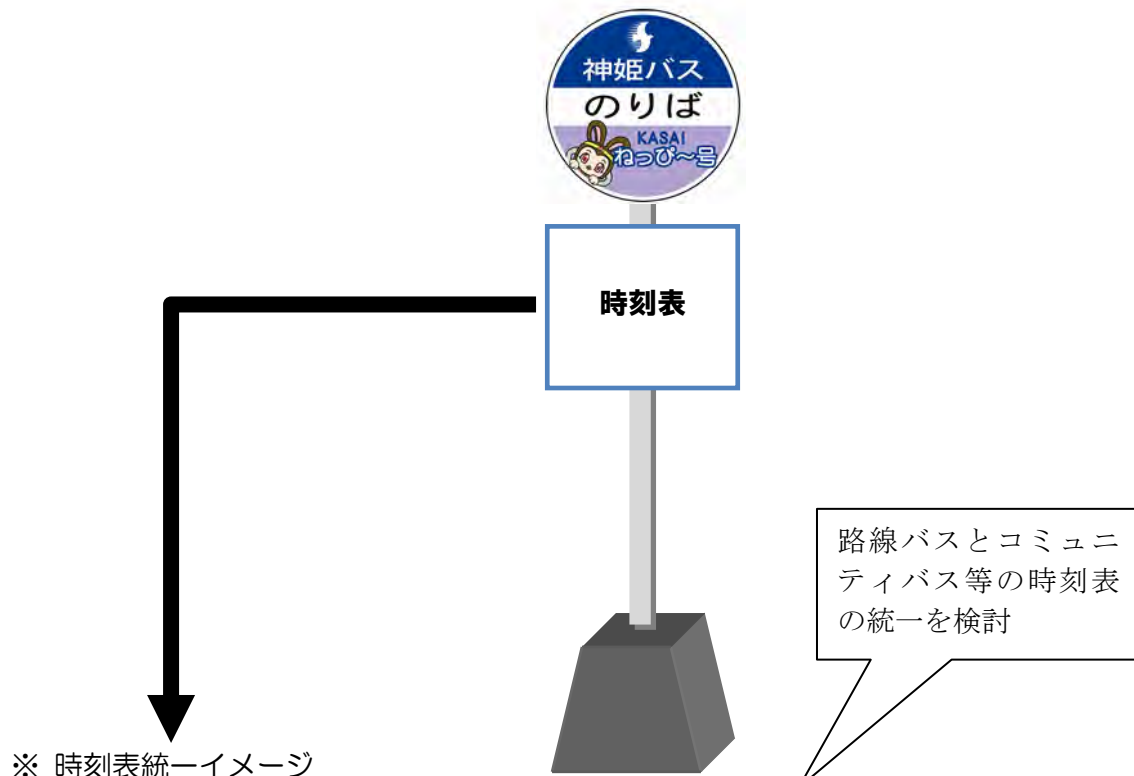
重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	⑭コミュニティバス等及び路線バス時刻表の統一化	主要なバス停の路線バスやコミュニティバスのバス停標柱に掲示されている時刻表の統一を検討します。	2019（H31）年度～	加西市 バス事業者
	⑮デジタルサイネージ等によるバス・鉄道情報（運行情報等）の提供	鉄道、路線バス、コミュニティバス等の運行状況を一望できる電子情報提供媒体（デジタルサイネージ）を設置し、運行情報などを表示することで、さらなる利用利便性の向上を図ります。	2020 年度	加西市 鉄道事業者 バス事業者
	⑯コミュニティバス等におけるバスロケーションシステムの導入	GPSを用いてコミュニティバス等の位置情報を取得し、運行状況（バスが今どこを走っているかなど）をバス停（デジタルサイネージ）や携帯電話・PC等で確認できるシステムの導入を検討します。	2020 年度	加西市 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、ダイヤの調整を行います。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者

【重点事業】

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、バス事業者
実施時期	2019（H31）年度～
事業内容	来訪された人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 >



< 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	姫路北条	市街地線
	路線バス	ねっぴ〜号									
アスティアかさい	—	—	7:55	7:59	8:00	8:26	8:36	8:56	9:06	9:36	9:41
市役所前	160円	160円	8:00	8:02	8:03	8:29	8:40	8:59	9:10	9:40	9:44
加西病院	—	160円	↓	↓	8:05	8:32	↓	9:02	↓	↓	9:47
健康福祉会館	—	200円			↓	8:37	↓	9:07	↓	↓	9:52
玉丘史跡公園	200円	—	8:04	8:05	↓	↓	8:43	↓	9:13	9:43	
行先	—	—	北条営業所	北条営業所	九会	中富	北条営業所	中富	北条営業所	北条営業所	健康福祉

< 加西市内バス無料乗車券 >

バス無料乗車券 (2019年7月1日～2020年3月31日)
 乗るバス印 アスティアかさい 降りるバス印 加西病院
 有効期間 H28 年 11 月 1 日～H29 年 3 月 31 日
 発行者 加西市長

はっぴーバス
無料乗車券
 NPO法人 原始人の会

対象路線・区間

KASAI ねっぴ〜号、はっぴーバス（全線）、神姫バス大和北条線、姫路北条線、社北条線、高砂北条線、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（北条町駅）
- KASAI ねっぴ〜号車内
- はっぴーバス車内
- NPO法人原始人の会

出典） かさい おでかけ ナビ（2017〔H29〕年4月発行）を基に加筆

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、高齢人口が増加していることや、2017（H29）年3月に道路交通法が一部改正され、高齢者による交通事故を防止するため、認知症などに対する対策が強化されたことなどにより、今後一層、免許を返納される人が増加していくことが予想されます。
- 市民の自動車への依存度が高く、公共交通が移動手段の選択肢に挙がっていないことが考えられるため、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

- 割引制度の導入や拡充を行い、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

重点事業	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。	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	免許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。	2019（H31）年度～	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者

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」を全戸配布しています。
- 「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、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

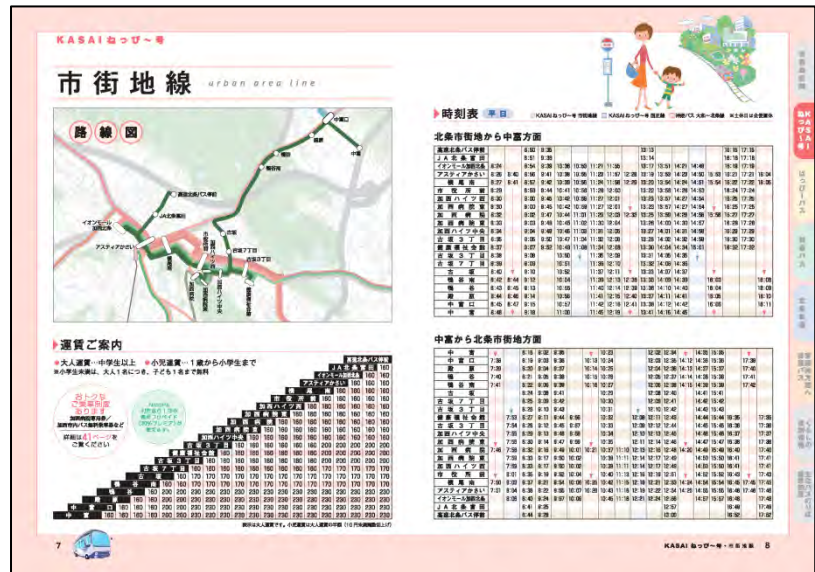
重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	⑳ 公共交通情報を総合的に発信	「かさい おでかけ ナビ」の掲載情報の充実と活用による情報発信を行うことで、公共交通の利用促進を図ります。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	㉑ 広報誌・Webを活用した情報提供	広報誌やホームページ、SNSなどの媒体を活用し、公共交通に関する情報発信を行っていきます。	随時	加西市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	㉒ 市民や観光客が集う主要施設に公共交通情報の掲示	集客施設に特化した鉄道・バスの時刻表とタクシー会社の電話番号を示した情報を施設に掲示し、利用者利便の向上を図ります。	2019（H31）年度～	加西市 鉄道事業者 バス事業者 施設管理者
	㉓ 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、乗り継ぎ利便性の向上を図ります。	2018（H30）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9：積極的な公共交通情報の発信

事業	②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	「かさい おでかけ ナビ」の掲載情報の充実と活用による情報発信を行うことで、公共交通利用の促進を図ります。

< かさい おでかけ ナビ >



< 「かさい おでかけ ナビ」の概要 >

○ 掲載内容

- ・ 路線網図及び各公共交通の概要
- ・ 各公共交通機関路線図、時刻表、乗り継ぎ案内、運賃表
(コミュニティバス、路線バス、鉄道、高速バス)
- ・ 大阪、神戸、関西空港への乗り継ぎ案内
- ・ 暮らしの便利情報 (市内主要施設掲載マップ)
- ・ 主なバスのりば位置図
- ・ 乗車制度の案内 等

○ メリット

- ① この冊子で、市内の全ての公共交通情報が分かる
- ② スマートフォンやパソコンをお持ちでない方でも、一目で公共交通情報が分かる

施策10

新たな利用開拓に向けた取り組みの実施

■現状・課題

- 北条鉄道では、定期外（主に観光等）での利用者が増加傾向にあり、地域と一緒にあった活性化の取り組みやイベント列車、駅周辺でのイベントの開催などによる効果であると考えられます。
- 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、親しみやすく乗っていて楽しいと思えるような、取り組みが必要です。
- 新たな利用者の開拓を進めるためには、様々な観点からの取り組みが必要です。

■めざす姿

- 利用者の皆様が楽しめるような取り組み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

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	㊸ 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。	随時	鉄道事業者 加西市
	㊹ 車内での絵画展等の企画の実施	北条鉄道の車内では、沿線地域の園児・児童を対象とした絵画展を実施しており、盛況を博しております。加西市のコミュニティバス等においても、加西市に住む子供たちなどに書いていただいた絵画などの展示会などの各種イベントを車内で企画し、親しみを持っていただけるような取り組みを検討します。	北条鉄道：継続実施 バス：実施に向けて検討	加西市 鉄道事業者 バス事業者
	㊺ 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ことができる「姫路観光周遊ワイドフリーキップ」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 バス事業者

【重点事業】

施策 10：新たな利用開拓に向けた取り組みの実施

事業	⑭ 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 (2017 [H29] 年4月発行) より

施策11

公共交通に関心を抱いてもらう取り組みの推進

■現状・課題

- 加西市では、大半の人が移動手段として自動車を利用されており、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り組み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や、公共交通を支援する取り組みを実施することで、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

重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
★	㊸ モビリティ・マネジメント等の実施	老人会の会合や企業・学校等に対して、公共交通利用を促進するための取り組みである「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。	2018（H30）年度～	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
	㊹ 沿線企業等によるサポート体制の構築	北条鉄道で実施している「枕木応援団」のように、公共交通の運行に対してサポートいただくことで、持続可能な公共交通としていく取り組みを検討します。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、広告媒体としてのバスの利活用を行います。	拡充に向けて検討	加西市 企業等 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	㊺ 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など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り組みの推進

事業	⑦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	2018（H30）年度～
事業内容	老人会の会合や企業・学校等に対して、公共交通利用を促進するための取り組みである「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。

< 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、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）」による交通政策を言います。

< モビリティ・マネジメント（MM）の実施イメージ >

時刻表・運行ダイヤ・路線図やモビリティ・マネジメントの概要などの資料



公共交通に関する
情報提供

【取り組みの対象】



高齢者



学 校



企 業

現在の移動手段



将来の移動手段



健康や安全の面から
移動手段を転換

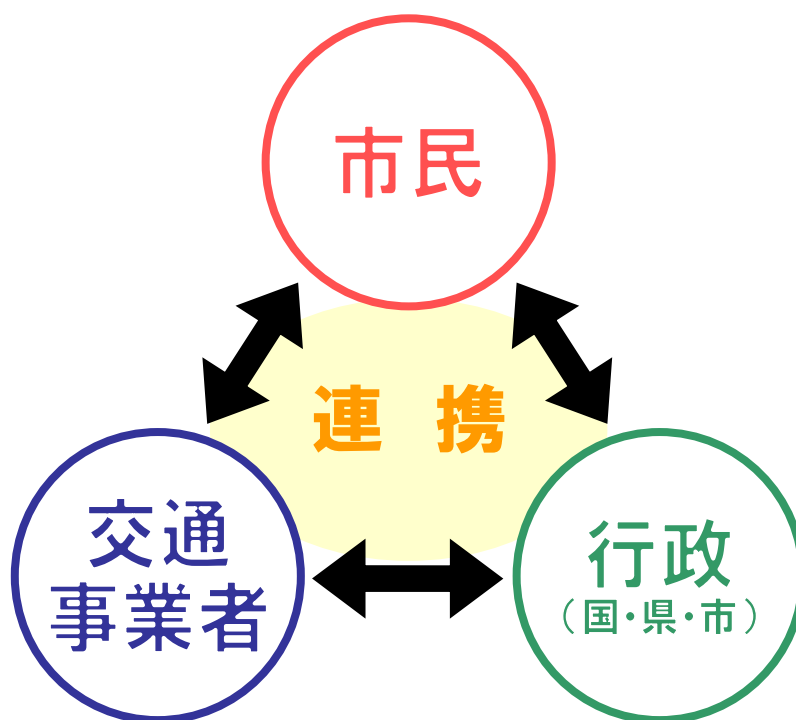


第5章 計画の実現に向けて

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「みんなでつくる 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 誰もが外出しやすいまちをめざして～」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。

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り組み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などの個別対応が必要になってきます。このように、公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、社会全体で見たときに支出が抑制されることを、「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）」といいます。

加西市では、公共交通の役割や価値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。

＜ 地域公共交通が廃止になった場合に必要となる多様な行政部門の施策の例 ＞



出典) 国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら？」より

5.3 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 計画全体に係る外出に関する目標

本計画の基本理念に掲げている「誰もが外出しやすいまちをめざして」を達成するために、計画全体の目標として外出のしやすさに関する目標を設定します。

クルマを気軽に利用できない人は、利用できる人と比較して外出しづらい状況になっている（P.40 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と、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は諦めている人が多いです（P.41 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によって顕在化し、誰もが外出しやすいまちをめざします。

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※1 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% [2020 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愉しみな外出をしている人の割合※2 高齢者アンケート調査における運転免許を持っていない高齢者の内、飲食等の愉しみな外出をしている人の割合	6% [2014 (H26) 年度]	8% [2022 年度]

※1) 10 年ごとに実施されている近畿圏パーソントリップ調査結果より計上。「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」人をクルマを気軽に利用できない人として定義し、外出率を集計

※2) 高齢者アンケート調査結果より計上。「65 歳以上」かつ「自動車運転免許証を持っていない」人の内、飲食や娯楽等の目的で外出している人の割合を集計。（本計画改定時【2022 年度】に高齢者アンケート調査実施予定）

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
コミュニティバス等利用者数※3 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	27,400 人/年 [2017 (H29) 年度<見込み>]	30,000 人/年 [2022 年度]
北条鉄道利用者数※4 北条鉄道の年間利用者数	340,000 人/年 [2016 (H28) 年度]	380,000 人/年 [2022 年度]

※3) 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を計上。現状値は 2017 (H29) 年 4 月～2018 (H30) 年 3 月 [無料乗車券実施後] のコミュニティバス等利用者数見込み (ねっぴ〜号及びはっぴーバスの 2018 (H30) 年 3 月は、2017 (H29) 年 3 月の乗車人員を適用)

※4) 北条鉄道の年間利用者数を計上。現状値は 2016 (H28) 年 4 月～2017 (H29) 年 3 月までの利用者数

「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※5 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	3,300 人/年 [2017 (H29) 年度]	3,700 人/年 [2022 年度]
鉄道ーバス乗り継ぎ者数※6 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	6,500 人/年 [2017 (H29) 年度]	7,300 人/年 [2022 年度]

※5) バス利用者アンケート調査結果とバス年間利用者数を用いて算出。アンケート調査結果からバスーバス乗り継ぎ割合を算定し、年間利用者数に乗じて算出。(本計画改定時【2022 年度】にバス利用者アンケート調査実施予定)

※6) 北条鉄道利用者アンケート調査結果と北条鉄道乗降者数カウント調査結果を用いて算出。アンケート調査結果から鉄道ーバス乗り継ぎ割合を算定し、北条町駅年間乗降者数に乗じて算出。(本計画改定時【2022 年度】に北条鉄道利用者アンケート調査及びカウント調査実施予定)

「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※7 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	4.4% [2016 (H28) 年度]	4.4%未満 [2022 年度]
公共交通利用が増加した人の割合※8 市民アンケート調査において、「公共交通利用が増加した」との回答があった人の割合※15	—	10% [2022 年度]

※7) 高齢者アンケート調査結果より計上。(本計画改定時【2022 年度】に高齢者アンケート調査実施予定)

※8) 本計画改定時 (2022 年度) に実施する市民全体を対象としたアンケート調査結果より計上。

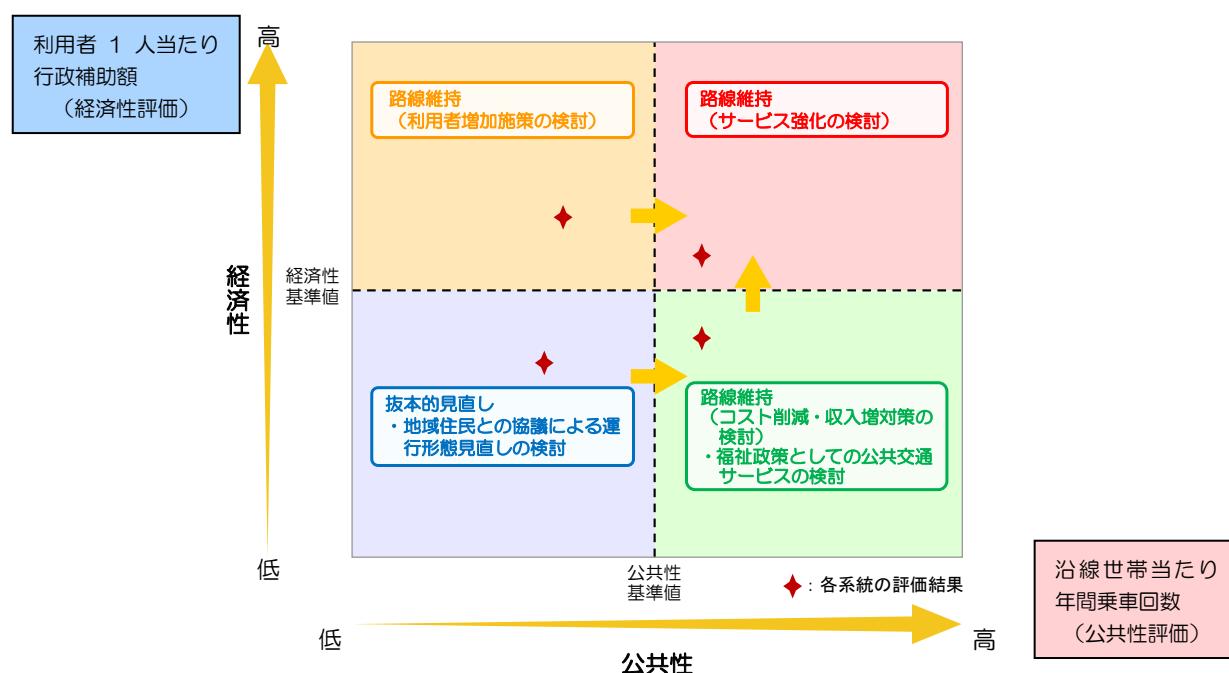
③ 公共交通事業の評価のしくみ

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、行政の補助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、一定の経済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当たっては、「経済性」及び「公共性」の2つの視点を用いて事業の評価を行います。「経済性」「公共性」の評価指標及び基準値を設定し経済性、公共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。

＜ 公共交通事業の路線評価のイメージ ＞



＜ 路線評価における経済性及び公共性評価の基準値 ＞

	経済性評価	公共性評価
	利用者1人当たり行政補助額 ^{※1}	沿線世帯 ^{※2} 当たり年間乗車回数
基準値	2,000 円/人 ^{※3}	2.0 回/世帯 ^{※4}

※1) 行政補助額は、国・県・市合計の補助額を対象として評価

※2) 沿線世帯は、鉄道駅から半径500m以内、バス停から半径300m以内の世帯を対象として評価

※3) 経済性評価の基準値は、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5km）の運賃と同程度の基準値2,000円/人と設定

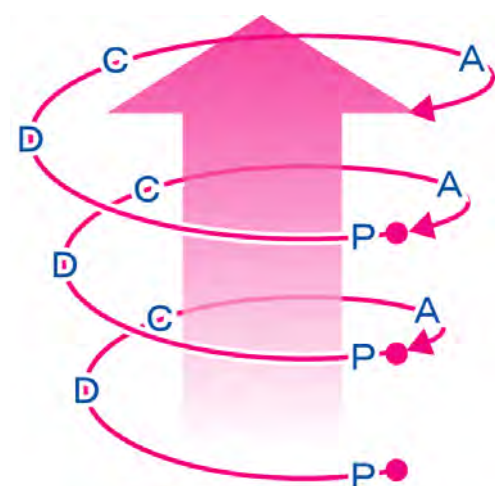
※4) 公共性評価の基準値は、鉄道駅やバス停沿線に住んでいる世帯のうち、誰か1人が1年間に最低1往復していたかどうかという考え方のもと、基準値を2.0回/世帯と設定

(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。

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	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022
協議会の開催	●	●	●	●	●
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、加西市にふさわしい公共交通網を構築していくことが必要です。

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 用語集

	用 語	内 容
あ	アクセス (P. 65、P. 66)	目的地への連絡のための交通の便や手段のことです。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
	アドプト制度 (P. 55、P. 64)	「アドプト (Adopt)」とは英語で「養子縁組をする」という意味であり、行政と市民が協定を結び、行政が整備した公共施設を市民がボランティアで管理するなどのまちづくりの制度の1つを指す
	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
	運転経歴証明書 (P. 32)	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
	オンライン (P. 74)	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	外出率 (P. 33、P. 40、P. 41、P. 78)	外出した人の全人口に対する割合。値が高いほど「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. 61、P. 68、P. 70、P. 71、P. 73、P. 75)	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
	可住地面積 (P. 6)	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、観光産業を本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
	クロスセクター効果 (P. 77)	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
	公共交通活性化協議会 (P. 42、P. 81)	「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
	(公共交通) 結節点 (P. 44、P. 46、P. 52、P. 53、P. 54、P. 55、P. 64、P. 65、P. 67、P. 79)	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
	公共交通総合連携計画 (P. 2)	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

	用 語	内 容
か	高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画 (P. 31)	高齢化がピークを迎える時期までに、高齢者が地域で安心して暮らせるよう「地域包括ケアシステム」の構築に向けた最初の計画として、老人福祉法（昭和 38 年法律第 133 号）第 20 条の 8 の規定に基づく市町村老人福祉計画及び、介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 117 条の規定に基づいた市町村介護保険事業計画。厚生労働大臣が定める「介護保険事業に係る保険給付の円滑な実施を確保するための基本的な指針」などに則して策定したもの
	国勢調査 (P. 5、P. 6、P. 7、P. 28、P. 29、P. 57)	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
	コミュニティバス（コミバス） (P. 1、P. 9、P. 14、P. 15、P. 16、P. 18、P. 21、P. 22、P. 23、P. 25、P. 26、P. 27、P. 30、P. 43、P. 52、P. 55、P. 57、P. 58、P. 59、P. 60、P. 61、P. 67、P. 68、P. 71、P. 72、P. 79)	既存バス路線ではカバーしきれ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&（バス）ライド (P. 55、P. 65、P. 66)	都心部などでの道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自転車を駐輪し、鉄道（バス）へ乗り換える手法のこと
	サイクルトレイン (P. 55、P. 65、P. 66)	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
	総合計画 (P. 2、P. 43、P. 45、P. 47)	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
	（市内バス）無料乗車券 (P. 22、P. 23、P. 42、P. 68、P. 69、P. 79)	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
	循環型社会 (P. 45、P. 47)	生産、流通、消費、廃棄という社会経済活動の全段階を通して、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. 50、P. 51、P. 52、P. 54、P. 55、P. 56、P. 57、P. 81)	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
た	地域公共交通網形成計画 (P. 2、P. 43)	「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
	地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き (P. 43)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 41 号）に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順や考え方を示したもの

	用 語	内 容
た	地域創生戦略 (P. 2)	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
	地域主体型交通 (P. 42、P. 52、P. 53、P. 55、P. 56、P. 57、P. 76、P. 78、P. 79)	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
	デジタルサイネージ (P. 55、P. 67)	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（バス）勢圏 (P. 28、P. 57)	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
	デマンド (P. 42)	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
	都市計画マスタープラン (P. 2、P. 45、P. 46、P. 50)	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
	トリップ (P. 33、P. 34、P. 35、P. 36)	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	二次交通 (P. 65)	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
	ニーズ (P. 67)	需要のこと
	乗合タクシー (P. 42)	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	パーク＆（バス）ライド (P. 55、P. 65、P. 66)	都心部などでの道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道（バス）へ乗り換える手法のこと
	パーソントリップ調査 (P. 33、P. 34、P. 35、P. 36、P. 37、P. 38、P. 39、P. 40、P. 49、P. 78)	「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人」「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. 55、P. 65)	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

	用 語	内 容
は	バスロケーションシステム (P. 55、P. 67)	バスの位置情報をGPS（以下参照）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. 11、P. 51)	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. 62)	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. 8)	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. 43)	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. 28、P. 29、P. 44、P. 53、P. 56、P. 57)	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. 42)	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
ま	マイ電車 (P. 42)	マイカーと同じように、電車やバスにおいても自分たちの電車やバスという意識を持ってもらうという意味で、「マイバス・マイ電車」と呼んでいる
	マイバス (P. 42)	兵庫県では、毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」として、マイカーから公共交通への利用転換を呼びかけている
	枕木応援団 (P. 74)	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
	〈人口〉メッシュ (P. 6、P. 7、P. 28、P. 29、P. 57)	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
	モビリティ・マネジメント（MM） (P. 47、P. 55、P. 74、P. 75)	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
英字	ATM (P. 50)	Automated Teller Machine（オートメイト・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. 67)	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
	NPO (P. 21、P. 56、P. 68)	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

用 語		内 容
英 字	PC (P. 67)	Personal Computer (パーソナル・コンピューター) の略で、パソコンともいう
	PDCAサイクル (P. 81)	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
	SNS (P. 70)	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. 55, P. 70)	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網形成計画 平成 30 年 3 月

発行 兵庫県加西市

編集 加西市役所 ふるさと創造部 人口増政策課

〒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/>

