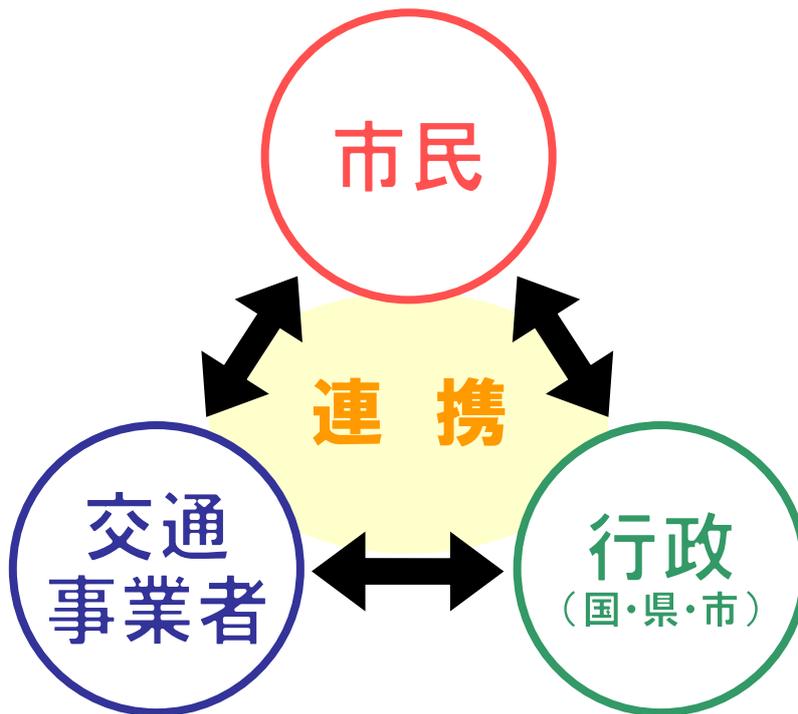


第5章 計画の実現に向けて

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する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

計画達成状況の評価するため、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。

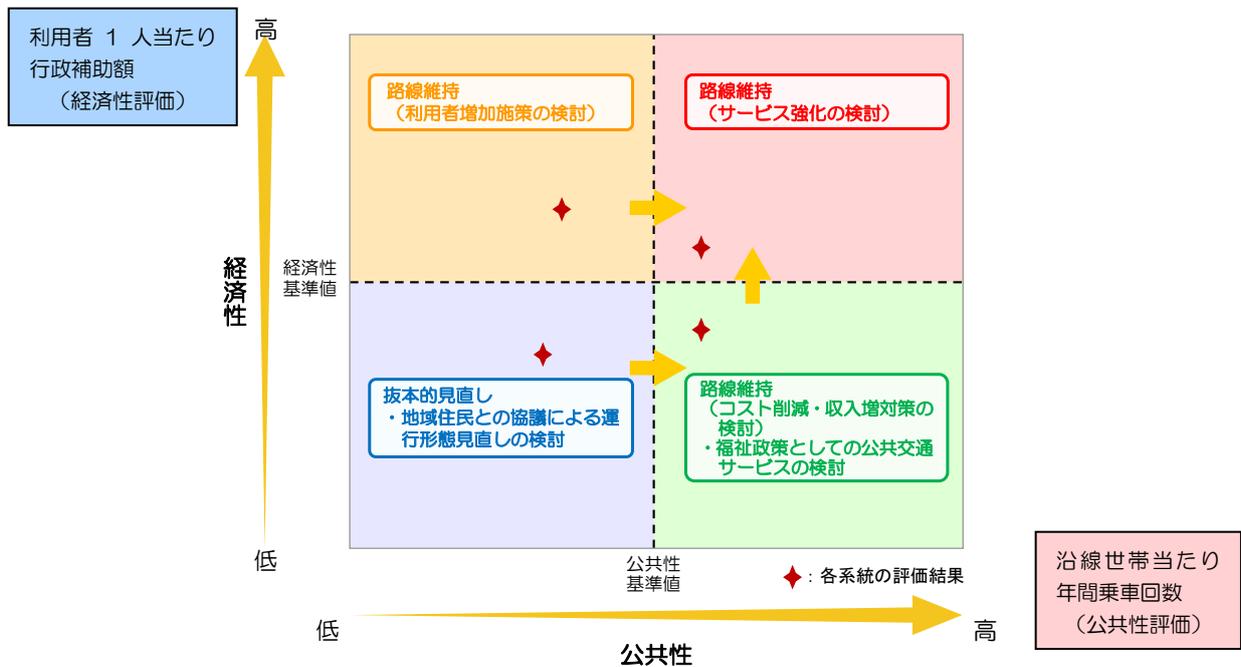
③ 公共交通事業の評価のしくみ

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}

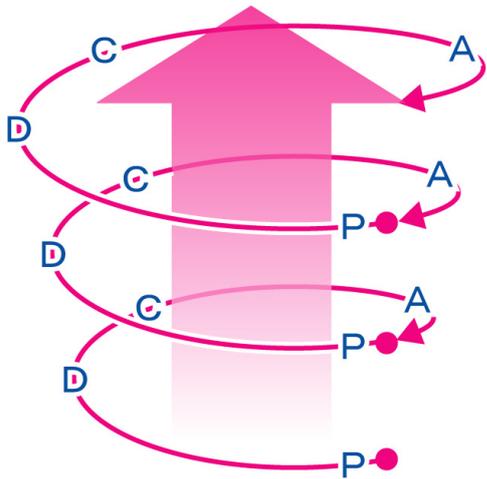
- ※1) 行政補助額は、国・県・市合計の補助額を対象として評価
- ※2) 沿線世帯は、鉄道駅から半径 500m 以内、バス停から半径 300m 以内の世帯を対象として評価
- ※3) 経済性評価の基準値は、各地区から北条のまちなかまでタクシーを利用した場合（約 5 km）の運賃と同程度の基準値 2,000 円/人と設定
- ※4) 公共性評価の基準値は、鉄道駅やバス停沿線に住んでいる世帯のうち、誰か 1 人が 1 年間に最低 1 往復していたかどうかという考え方のもと、基準値を 2.0 回/世帯と設定

(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。