

## 第33回加西市公共交通活性化協議会 次第

日 時 平成30年1月23日（火）15時00分～  
場 所 市役所1階多目的ホール

### 1 開 会

### 2 協議事項

（1）加西市地域公共交通網形成計画（案）について

（2）地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（自己評価）について

（3）コミュニティバスのバス停名称の変更及びダイヤ改正について

### 3 その他

次回協議会について

### 4 閉 会

# 加西市地域公共交通網形成計画（案）

平成 30 年 1 月

加 西 市

## — 目次 —

	頁
<b>第1章 本計画の概要</b>	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
 <b>第2章 加西市の概況と公共交通の現状</b>	 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	34
(10) クルマを気軽に利用できない人の移動特性	40
(11) 公共交通に対する市民の要望と改善意見	43

<b>第3章 計画の方向性</b>	44
3.1 計画の方向性の考え方	44
(1) 計画の方向性とは	44
(2) 加西市の公共交通をとりまく課題	45
(3) 加西市がめざす将来像（上位計画）	46
(4) 加西市がめざす将来像に向けた公共交通の目指す方針	48
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）	49
(1) 基本理念	49
(2) めざすべき公共交通サービス	50
3.3 基本方針	54
3.4 施策体系	55
<b>第4章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業</b>	56
■ 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業一覧	56
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	57
施策 2 北条地区へ行きやすくする公共交通の整備	59
施策 3 北条地区内を周遊しやすくなる公共交通の整備	61
施策 4 市外との連携を強化する公共交通の整備	63
施策 5 待ち合い環境を改善する公共交通結節点の整備	65
施策 6 鉄道・バスと自転車・自動車の連携強化	66
施策 7 分かりやすい運行情報の提供	68
施策 8 利用しやすい料金体系の構築	70
施策 9 積極的な公共交通情報の発信	71
施策 10 新たな利用開拓に向けた取り組みの実施	73
施策 11 持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みの推進	75
<b>第5章 計画の実現に向けて</b>	77
5.1 公共交通を支える三者の連携	77
5.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	78
5.3 公共交通事業運営方針の設定	79
5.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し	80
(1) 数値目標の設定	80
(2) P D C A サイクルによる施策・事業の改善	82
(3) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し	82

## 第1章 本計画の概要

### 1.1 計画策定の目的

加西市では、買い物や通院、通勤・通学などの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、大半の方がクルマで移動しており、クルマに依存されている方が多い交通体系になっています。このような状況が続ければ、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、さまざまな問題を引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方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方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方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。

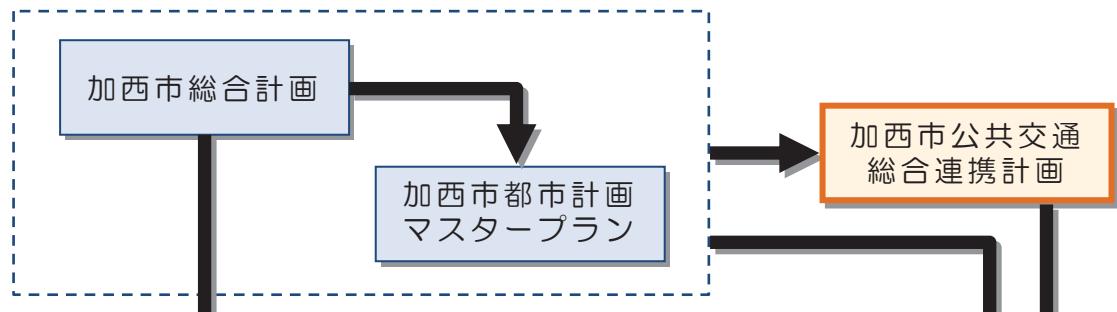
## 1.2 計画の位置付け

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、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(サステナブル・シティ)を実現することを目的とする「加西市地域創生戦略」、歩きたくなる、自然と歩いてしまう、加西市で暮らすことで健康づくりにつながるまちづくりを推進することを目的とした「加西市歩くまちづくり推進計画」、観光推進により、観光産業を本市の経済をけん引する中核産業として位置づけることを目的とした「加西市観光推進基本計画」などの関連計画との整合を図っていきながら、本計画の方向性や公共交通のめざす姿に向けた施策・事業を示すものです。

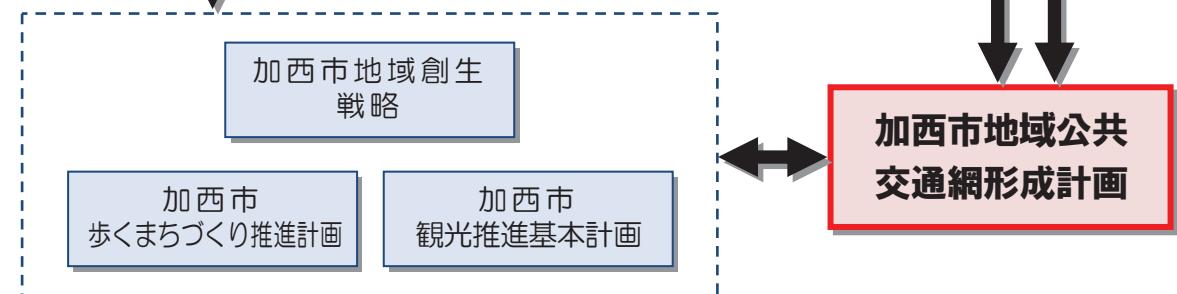
なお、本計画は2009（H21）年3月に策定され、2014（H26）年3月に改定されている「加西市公共交通総合連携計画」（以下、「連携計画」と示す）のフォローアップ計画として位置づけられます。また、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づいて策定するものであり、本市において地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとしての位置付けとなります。

＜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（150.22km<sup>2</sup>）とします。

### 1.4 計画の期間

2019（H30）年から2022（H34）年までの5年間

【加西市都市計画マスターplanの計画期間と整合】

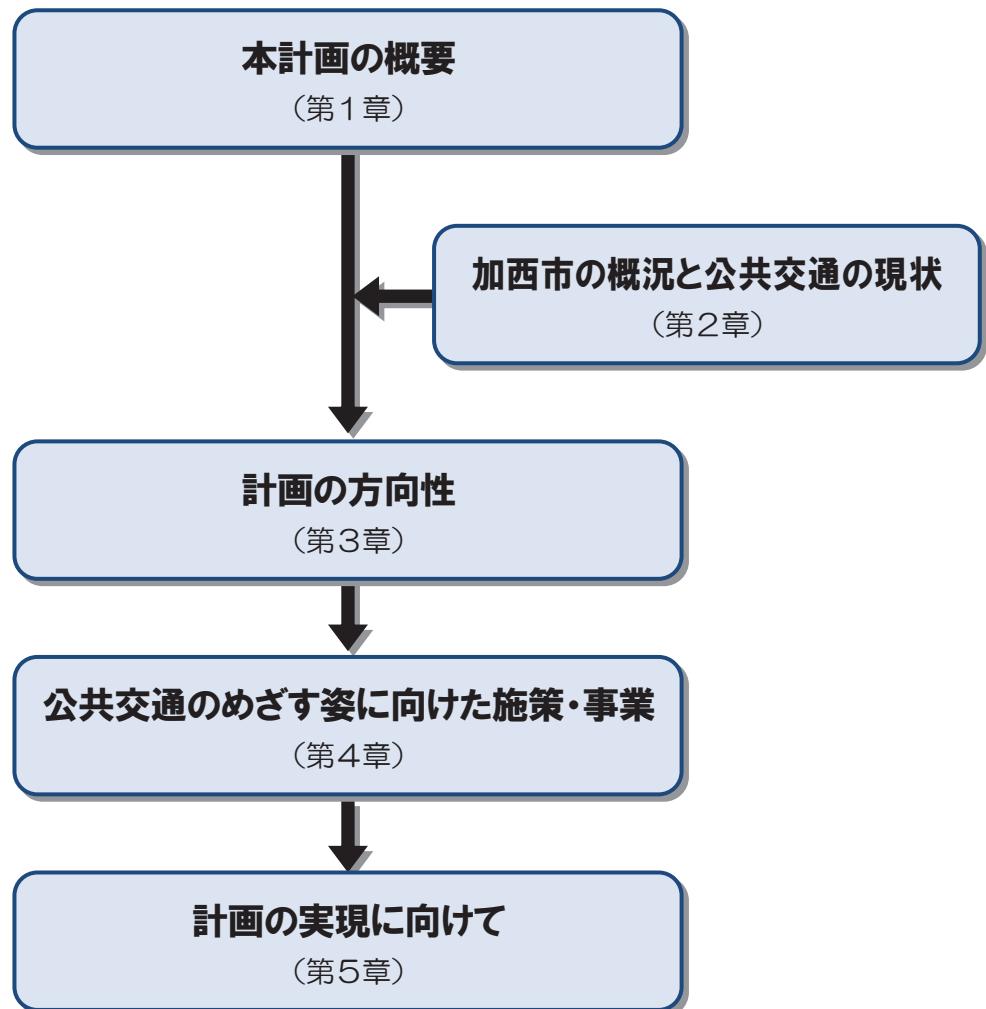
### 1.5 計画の構成

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 >



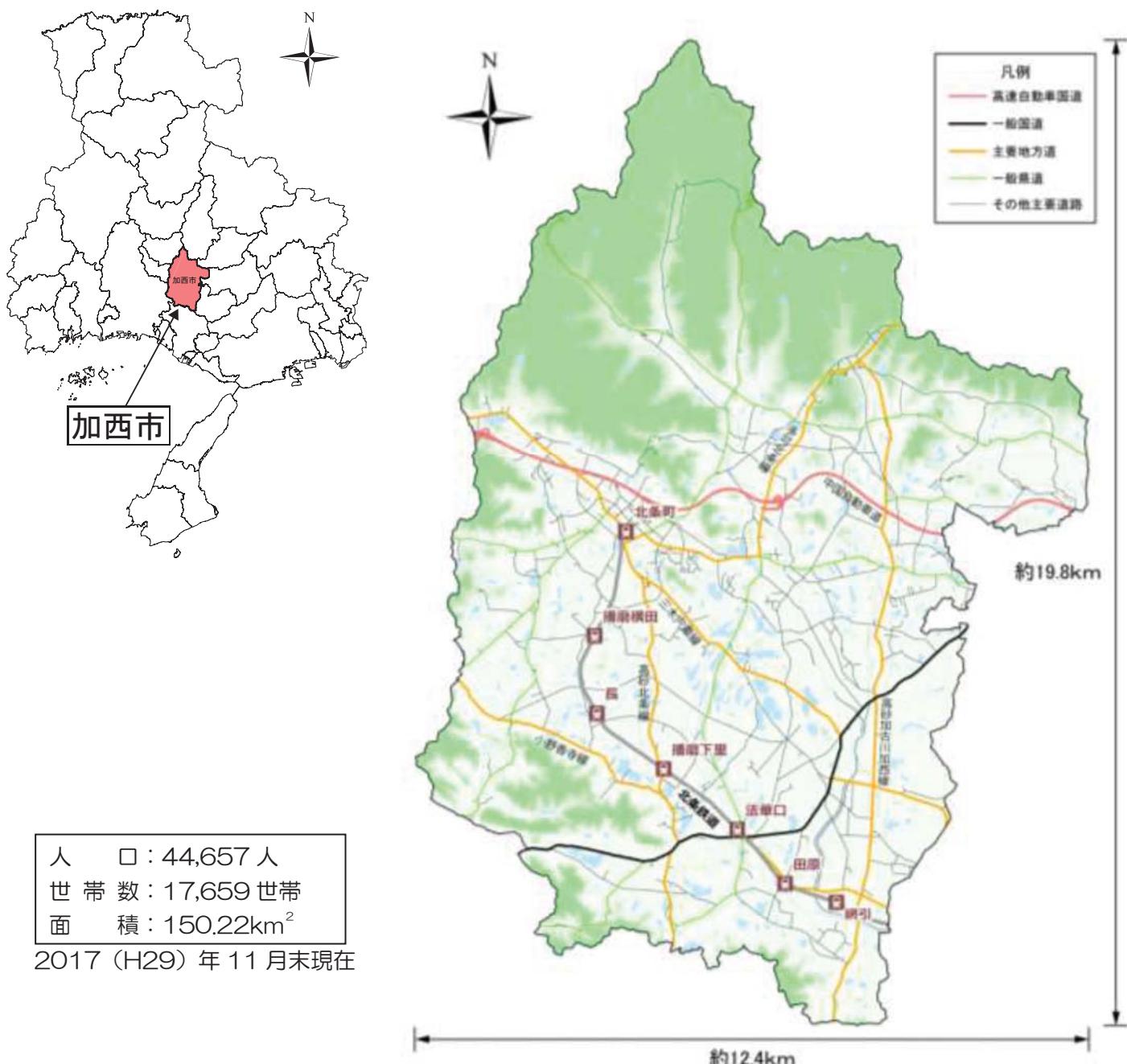
## 第2章 加西市の概況と公共交通の現状

### 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、西側には鶴野台地が広がり、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 150.22km<sup>2</sup>となっています。

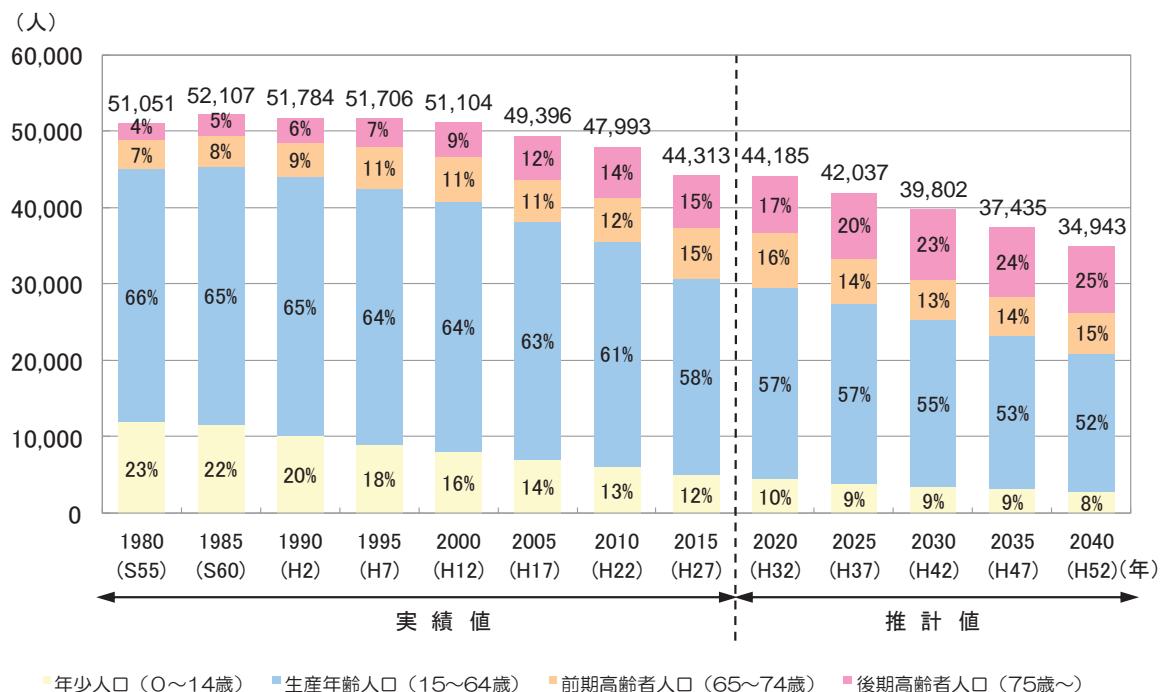
< 加西市の位置と概要 >



## (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（H52）年には、約3万5千人まで減少すると推計されています。
- ・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。
- ・今後の人口減少に伴い、65歳までの人口割合は減少していきますが、2040（H52）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 >

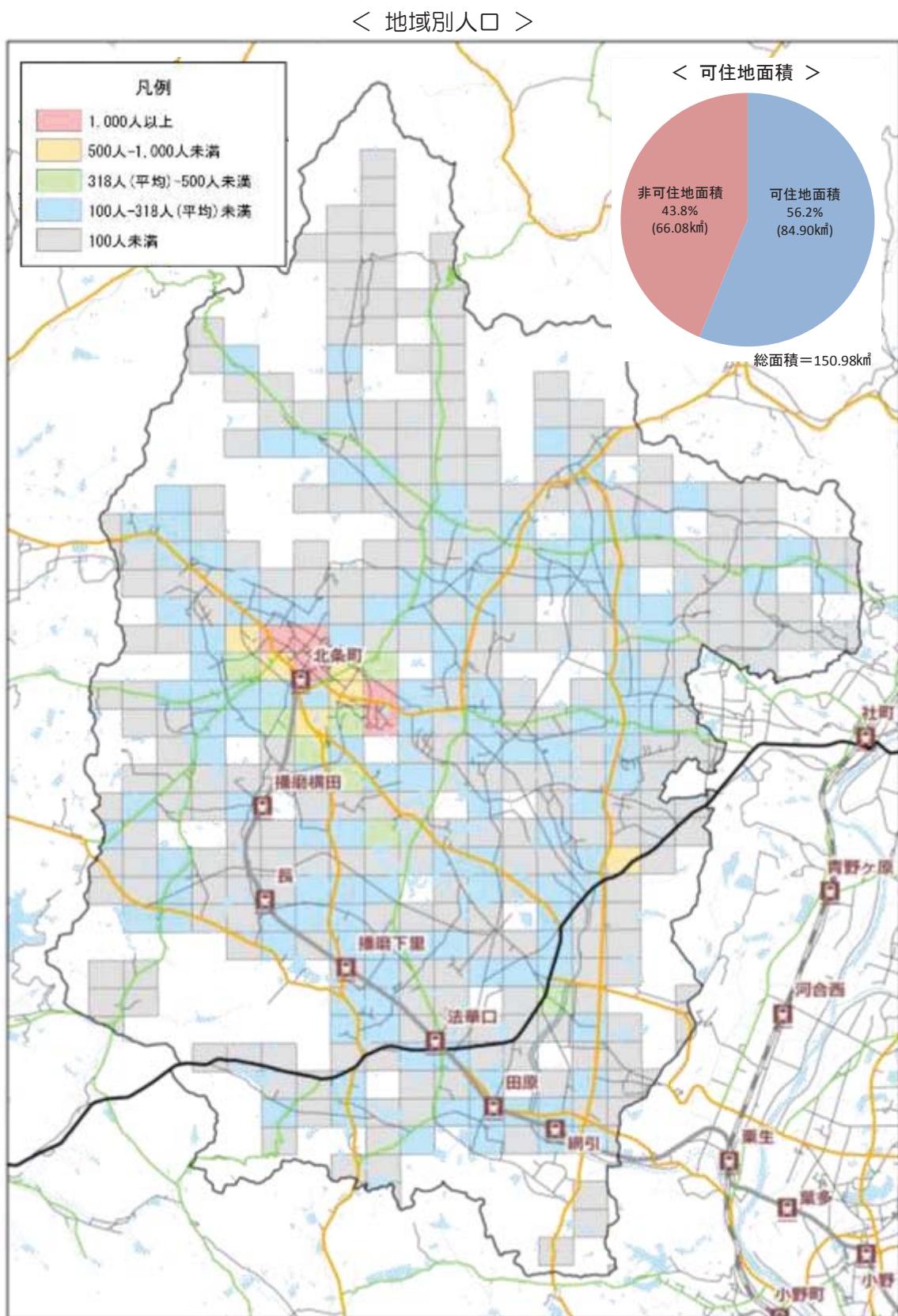


出典) 2015(H27)年以前:国勢調査

2020(H32)年以降:「日本の地域別将来推計人口」2013[H25]年3月推計)

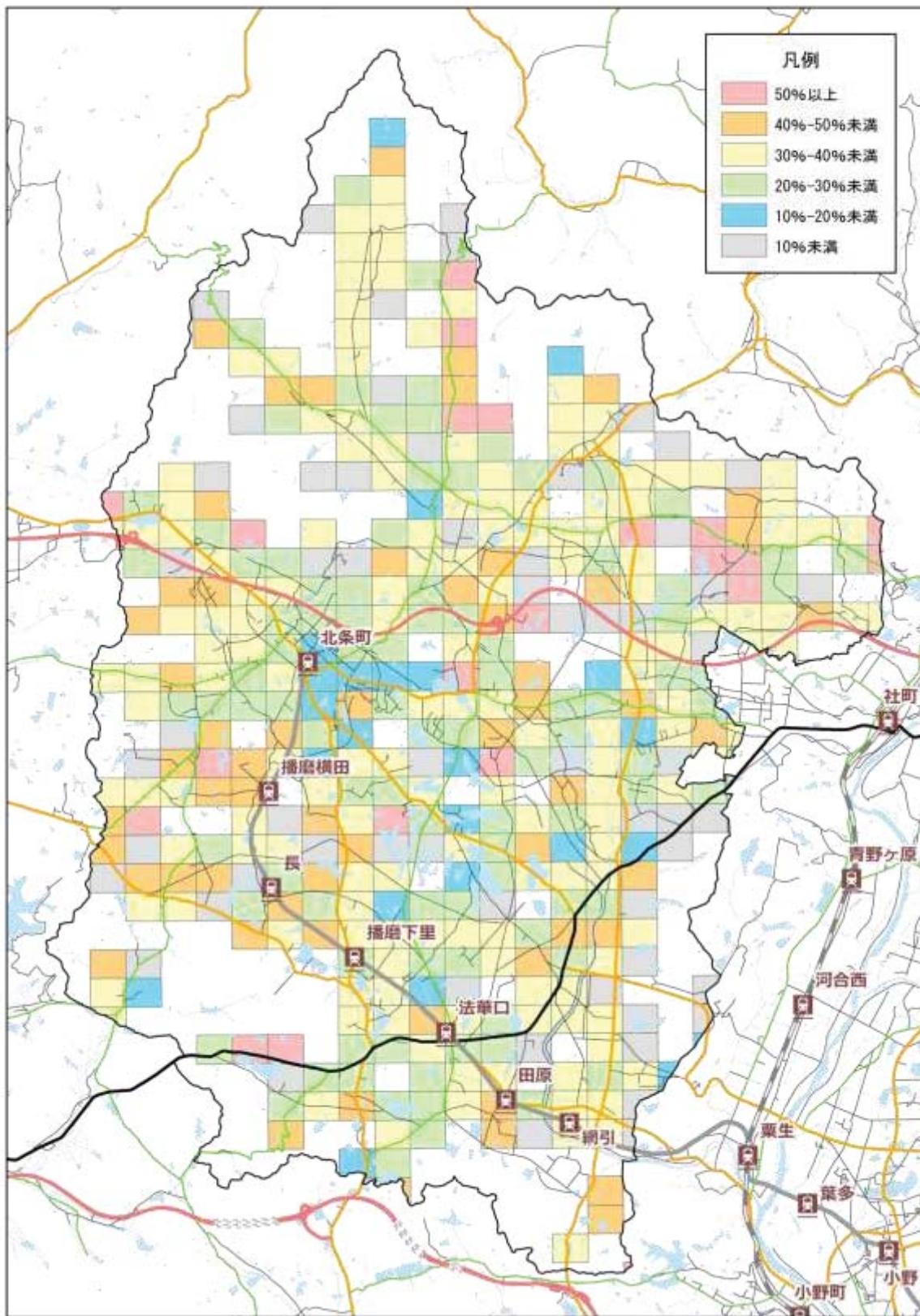
国立社会保障・人口問題研究所

- ・加西市の可住地面積<sup>※1</sup>は84.90km<sup>2</sup>で、総面積の約60%となっています。
- ・加西市の人団分布状況は、北条地区周辺に人口が集中している一方で、100人未満（メッシュ<sup>※2</sup>当たり）の低密な地域が市全域に広がっています。



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

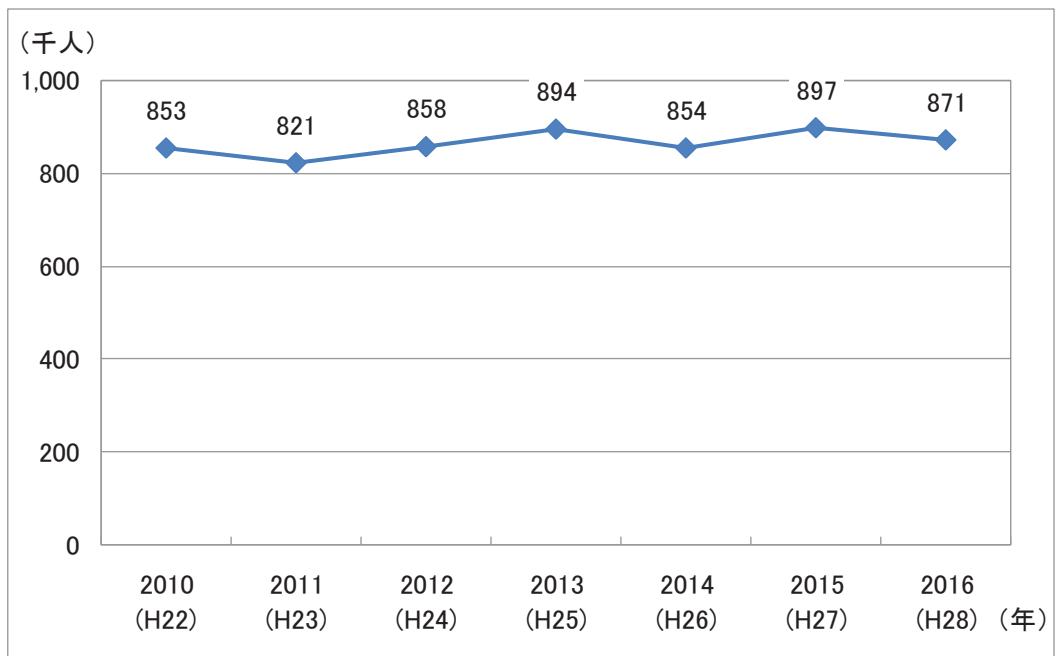
40.55 mm < 地域別高齢化率 >



### (3) 観光

- ・加西市の観光客は、2010（H22）年より増加傾向にあります。2014（H26）年には根日女の湯の閉鎖に伴う施設数減少により、観光客も減少しております。
- ・2015（H27）年には「播磨の風土記1300年祭」の開催により、観光客が大幅に増加しています。

＜観光客の推移＞



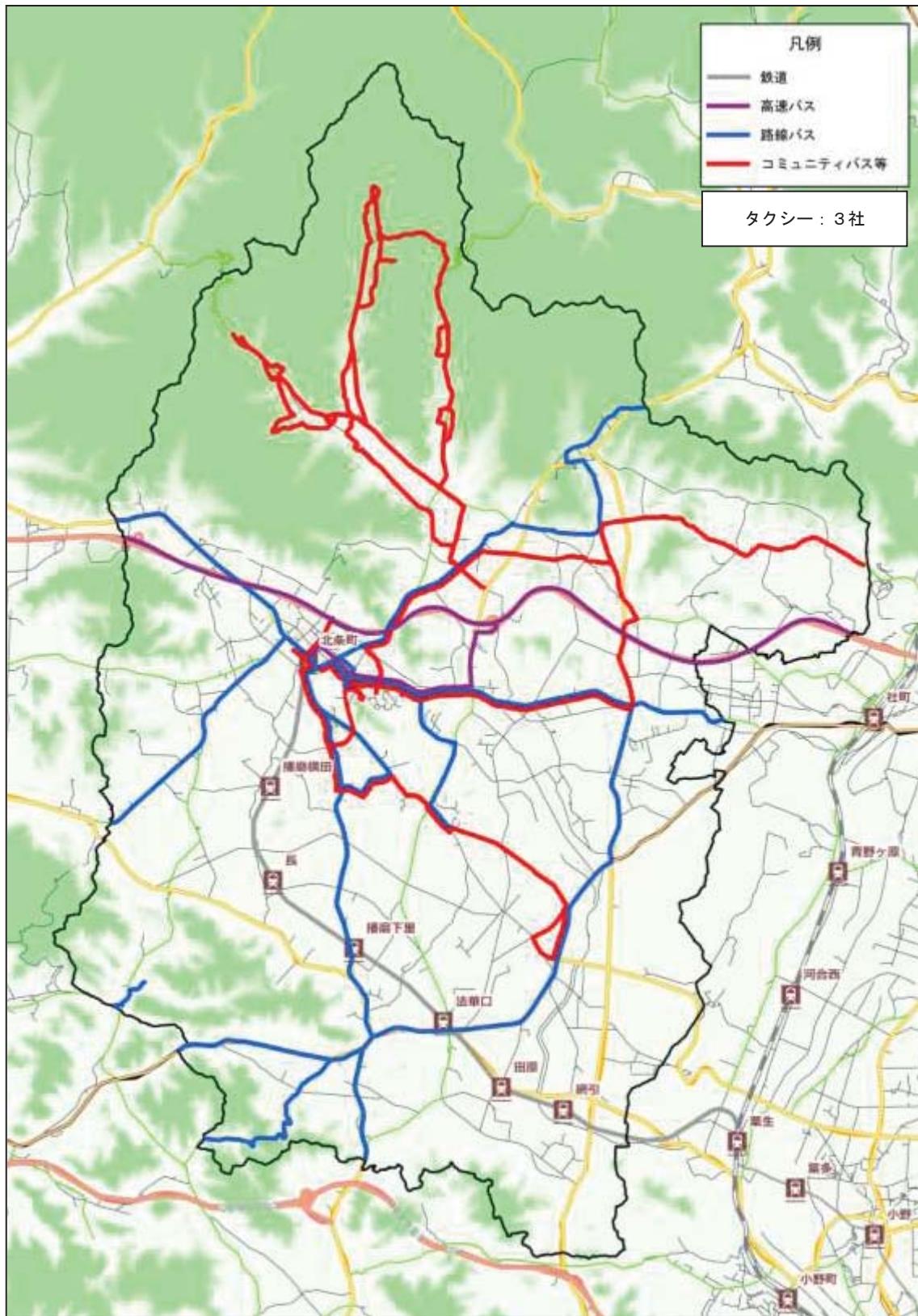
出典)兵庫県観光客動態調査

## 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が運行しており、北条地区を中心として放射状に公共交通網が形成されています。また、これ以外にもタクシーが市内で3社運行しています。

< 公共交通網 >

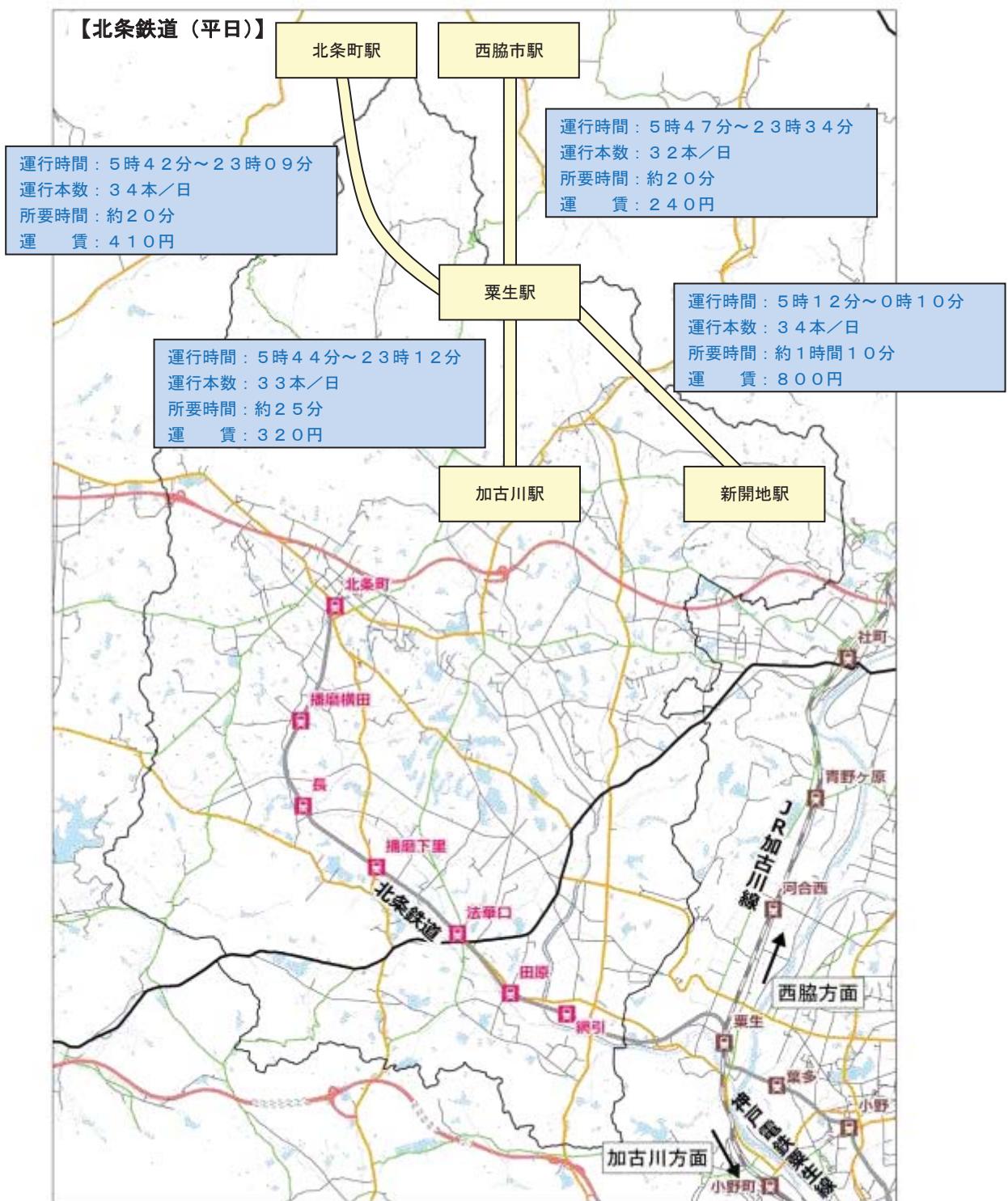


## (2) 鉄道の現状

### 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いるとともに、粟生駅の南北にはJR加古川線、神戸電鉄粟生線が走っており、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。
- ・北条鉄道の北条町駅から粟生駅までは、5時42分から23時9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、粟生駅から西脇方面、加古川方面、新開地方面へは、5時台から23時台にかけて運行しています。

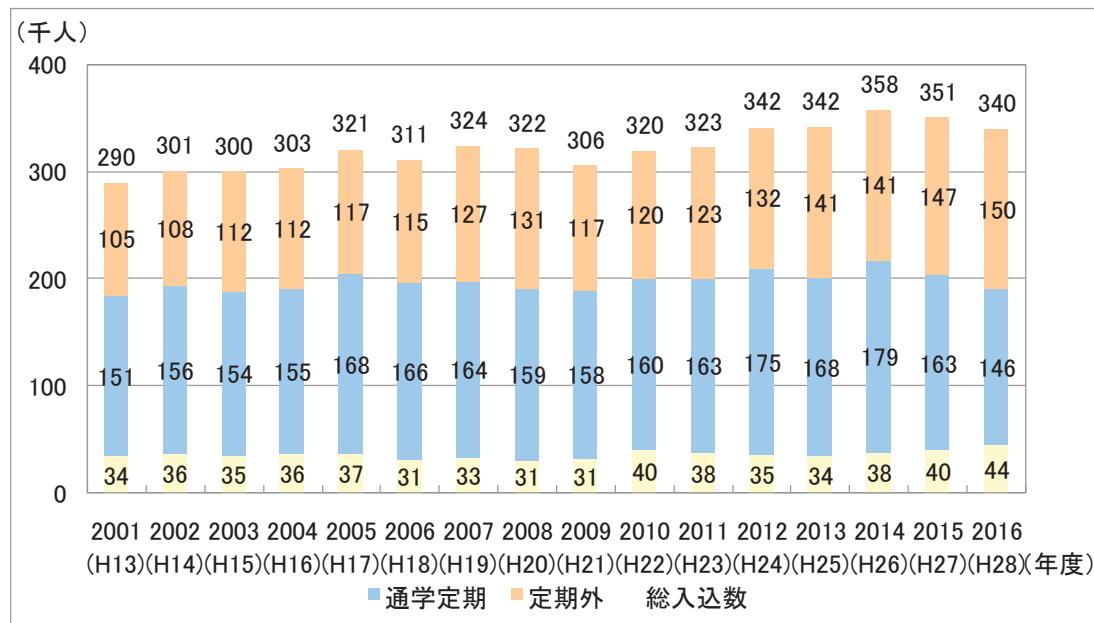
< 加西市における鉄道の概要 >



## ② 鉄道乗車人員の推移

- ・北条鉄道の乗車人員は、2001（H13）年以降増加傾向にあり、2014（H26）年には、2001（H13）年以降最高となる約36万人／年となっています。
- ・乗車人員の内訳を見ると、地域住民の利用を伸ばす取り組みもあって、定期外利用が年々増加しています。

< 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、粟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ない状況です。

< 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 (水洗化)	自動販売機				観光案内版	レンタサイクル	レンタカー
									○	○	○	○			
北条町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
播磨横田	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	×	×
長	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	×	×
播磨下里	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
法華口	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
田原	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	×	×
網引	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	×	×
粟生	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×

※) 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

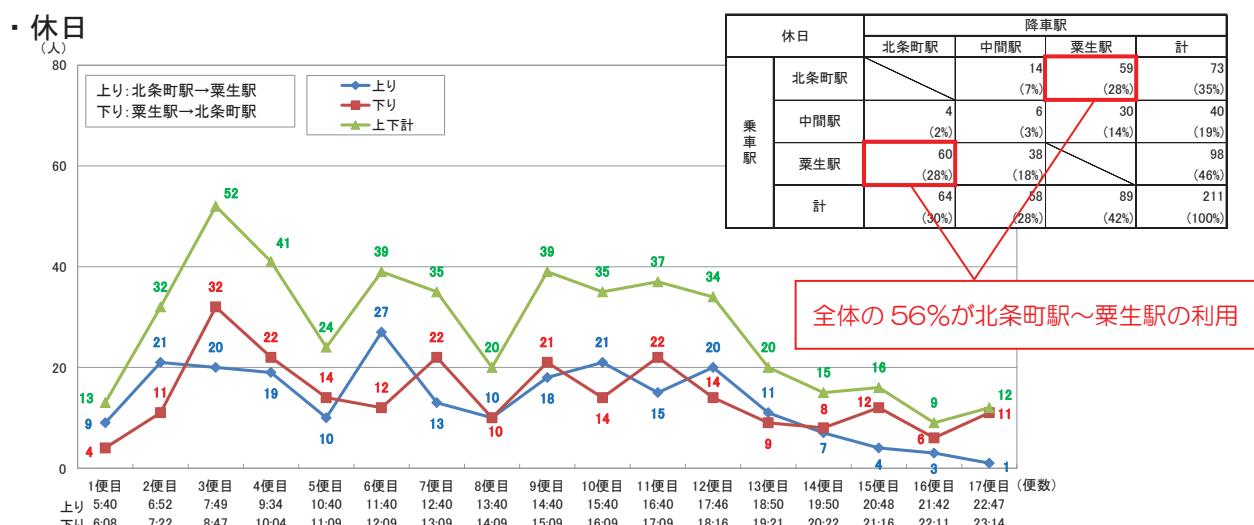
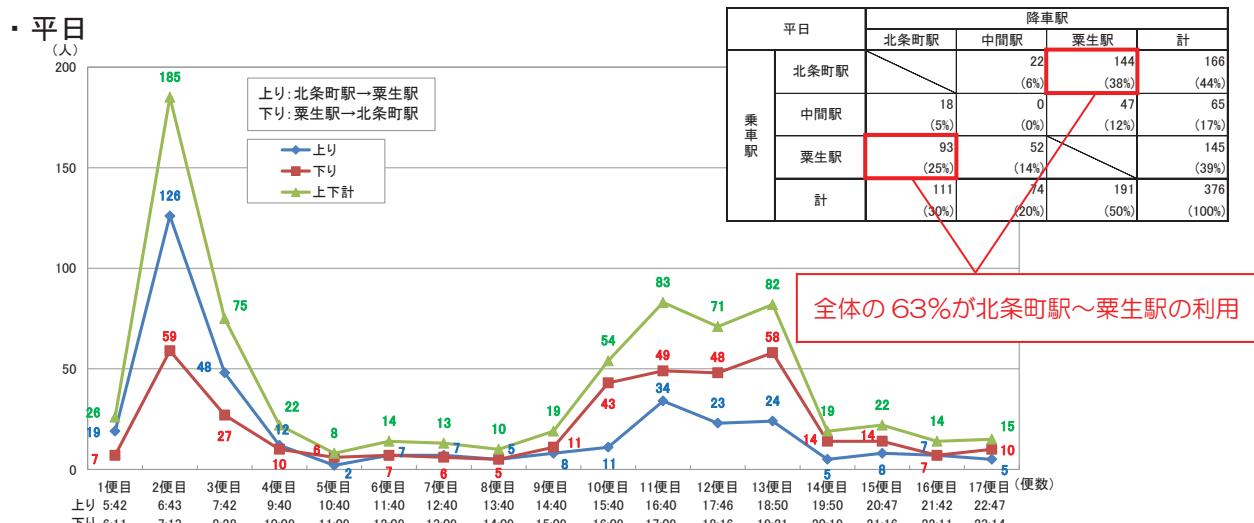
**調査対象** : 鉄道利用者全員

**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  
(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

- 平日の乗降者数は、上りでは2両編成となっている朝の2便目が特に利用者が多くなっていますが、下りでは朝の2便目や夕方の10~13便目で利用者が多くなっています。
- 休日の乗降者数は、上りでは6便目、下りでは3便目で利用者が多くなっていますが、全体でみると特に大きな変動は見られません。
- 平日では全体的の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。

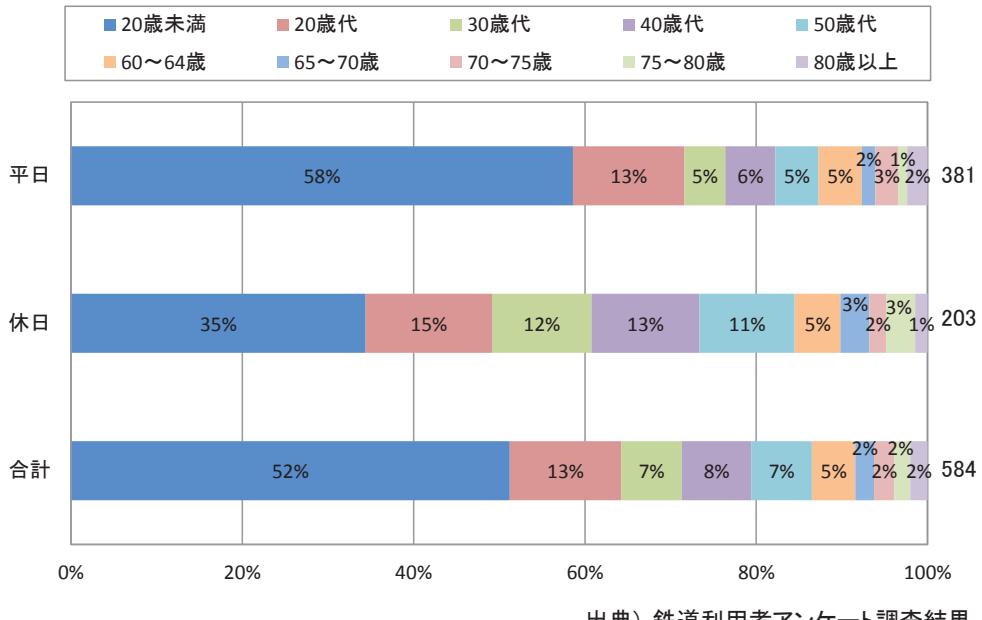
##### < 北条鉄道の利用状況 >



## 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、30歳代～50歳代での利用割合も高くなっています。

< 利用者の年齢構成 >

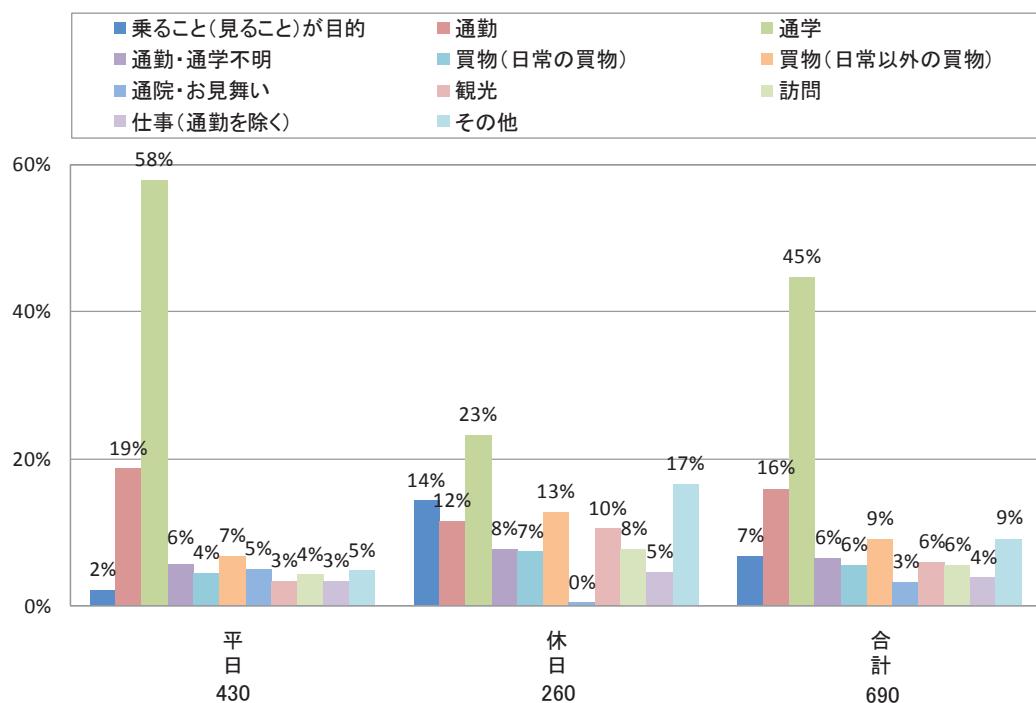


出典) 鉄道利用者アンケート調査結果

## iii) 北条鉄道利用の目的

- 平日では、ほとんどの利用者が「通学」目的で利用されています。
- 休日でも、「通学」目的での利用者が最も多くなっていますが、北条鉄道に「乗ること（見ること）」が目的の方や買物での利用割合も高くなっています。

< 北条鉄道利用の目的 >



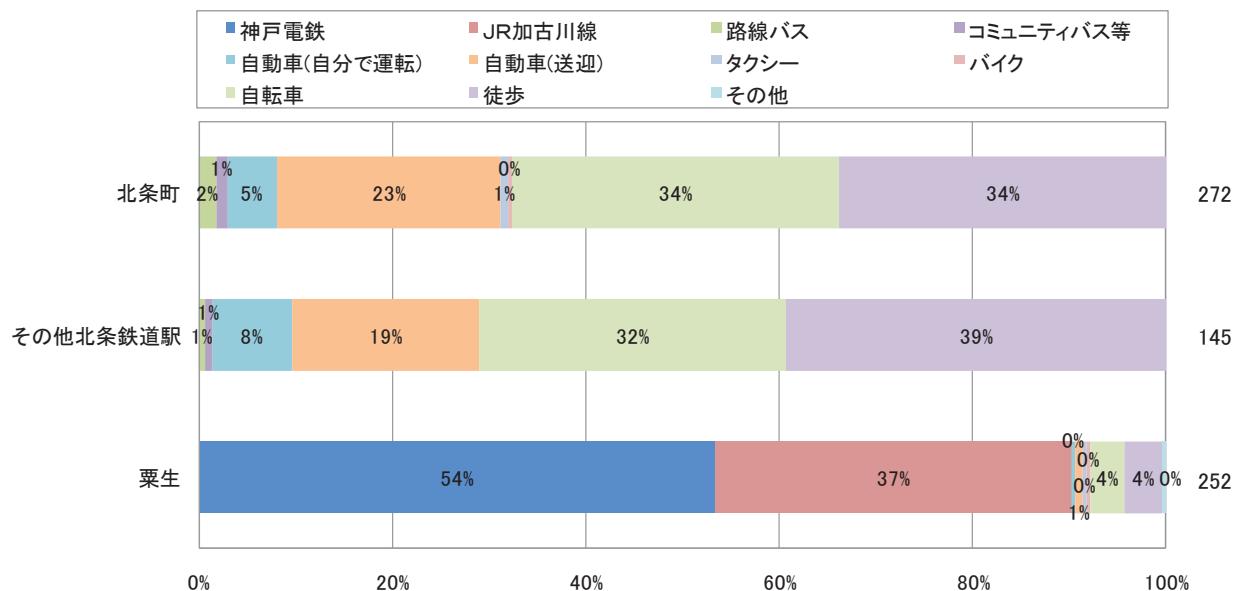
※) 複数回答  
出典) 鉄道利用者アンケート調査結果

#### iv) 駅までの主な移動手段

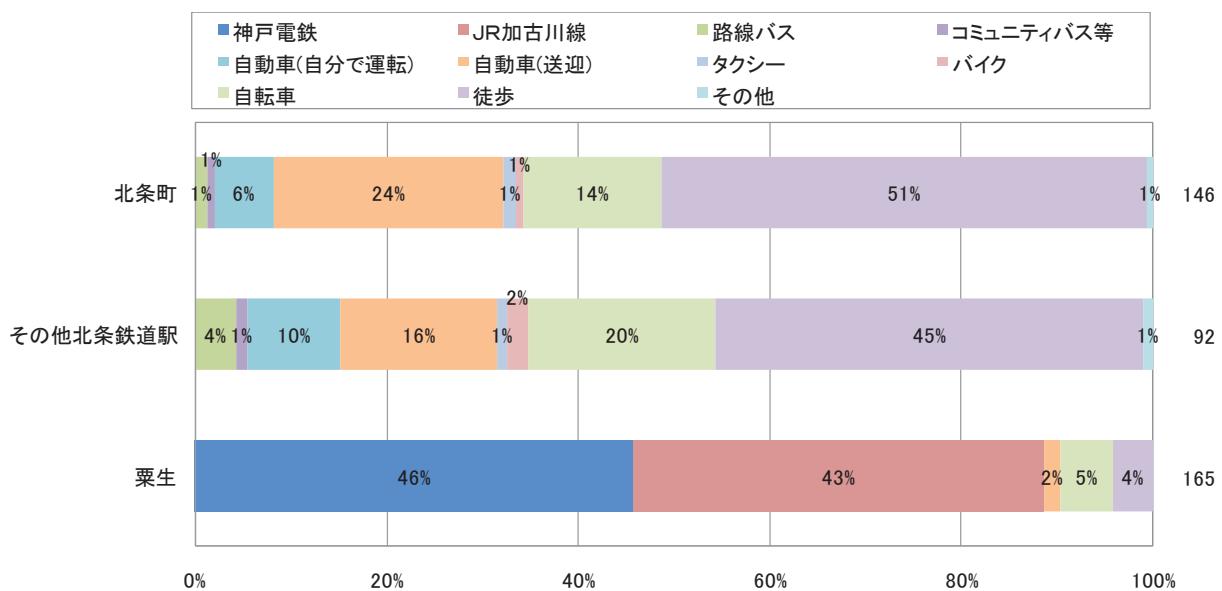
- 平日の北条町駅では、自転車、徒歩、送迎で移動されている方が多くなっています。また、その他の北条鉄道駅では北条町駅と比べ、送迎による移動は若干少なく、自転車、徒歩で駅まで移動されています。
- 休日の北条町駅では、平日と比べ徒歩での移動が半数以上となっており、自転車での移動は少なくなっています。また、その他の北条鉄道駅でも、平日と比べ徒歩での移動の割合が多くなっています。
- 粟生駅では、平日、休日ともに神戸電鉄やJR 加古川線への乗り継ぎがほとんどとなっています。

#### < 駅までの主な移動手段 >

##### ・ 平日



##### ・ 休日

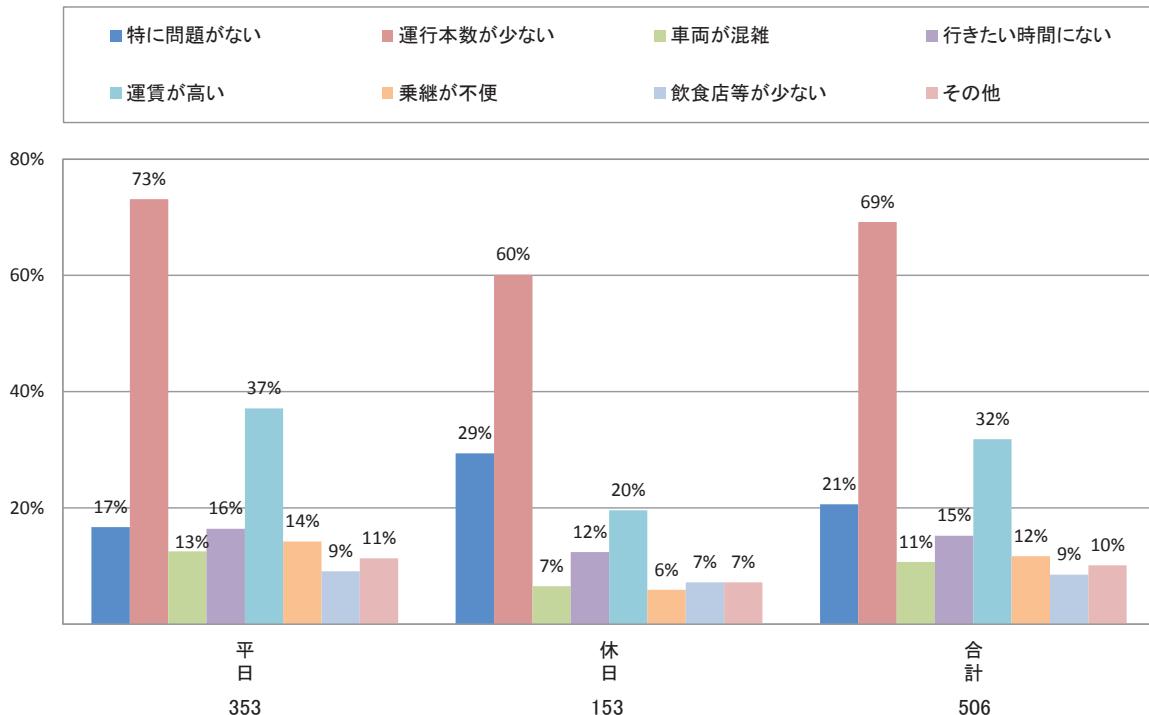


出典) 鉄道利用者アンケート調査結果

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いるとともに、「運賃が高い」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

出典) 鉄道利用者アンケート調査結果

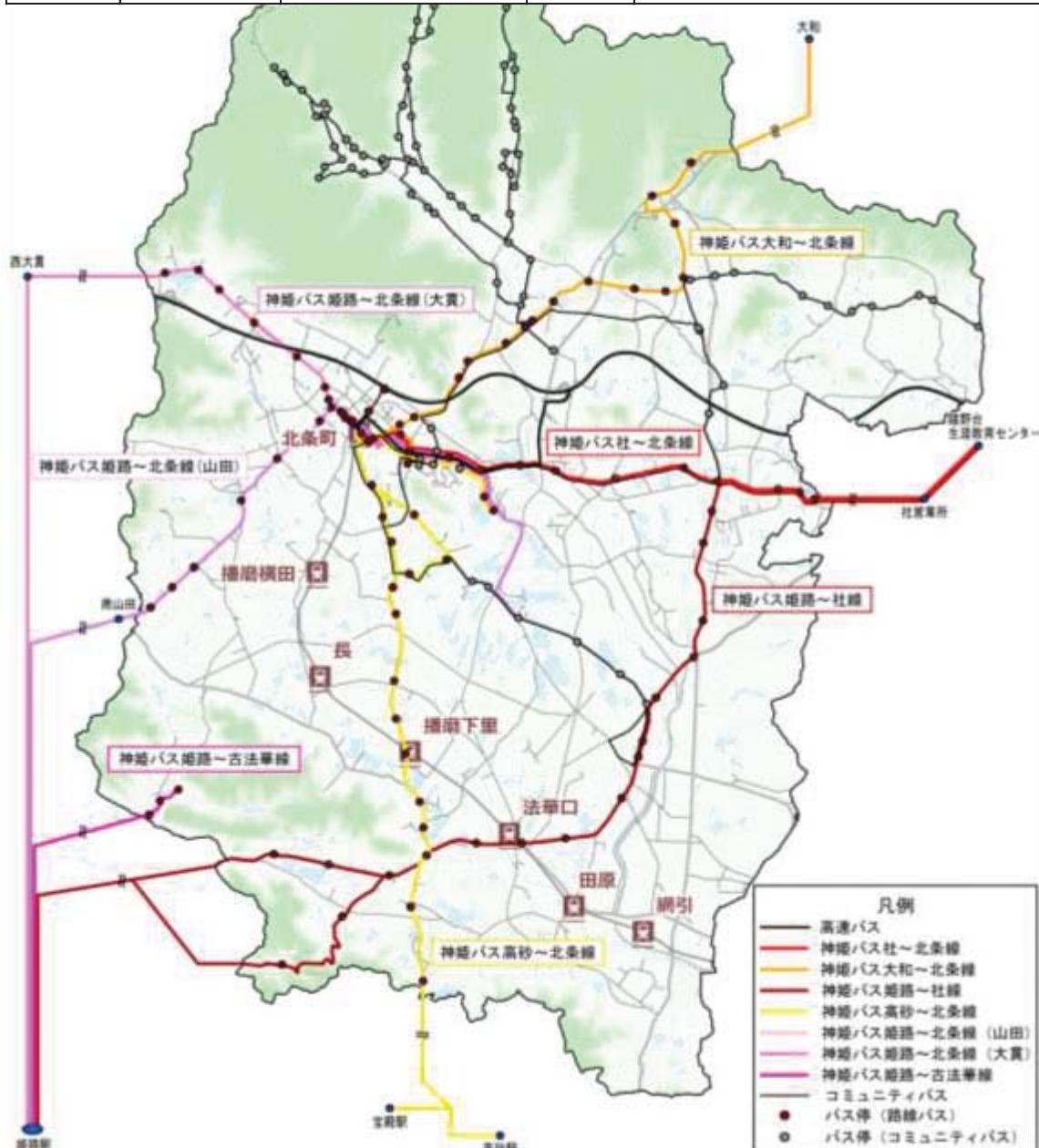
### (3) 路線バスの現状

#### 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、ウエスト神姫によって運行されています。
- 系統としては、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6系統となっています。

#### < 加西市における路線バスの概要 >

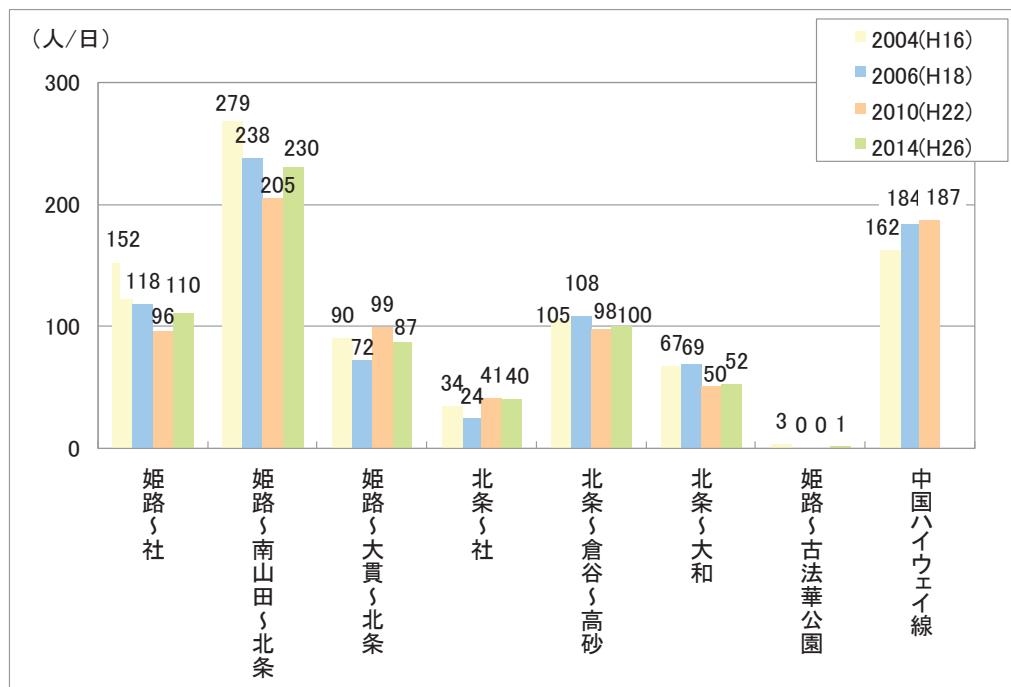
系統	運行日	運行時間	運行本数	利用料金
大和～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	6時56分～18時50分	8便	・初乗り：160円 ・大和～アスティアかさい間：920円
姫路～北条線 (山田経由)	毎日運行	平日：5時27分～23時32分 休日：5時33分～23時31分	平日：31便 休日：32便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～北条営業所間：850円
姫路～北条線 (大貫経由)	毎日運行	平日：6時48分～21時44分 休日：6時48分～19時44分	平日：16便 休日：13便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～北条営業所間：850円
社～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	冬期：7時16分～17時18分 夏期：7時16分～18時28分	4便	・初乗り：160円 ・アスティアかさい～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10分～22時11分 休日：6時40分～22時10分	平日：22便 休日：20便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～社営業所間：1140円
高砂～北条線	毎日運行	平日：5時45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)	8時20分～14時05分	2便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～古法華公園間：660円



## 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るが、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 >

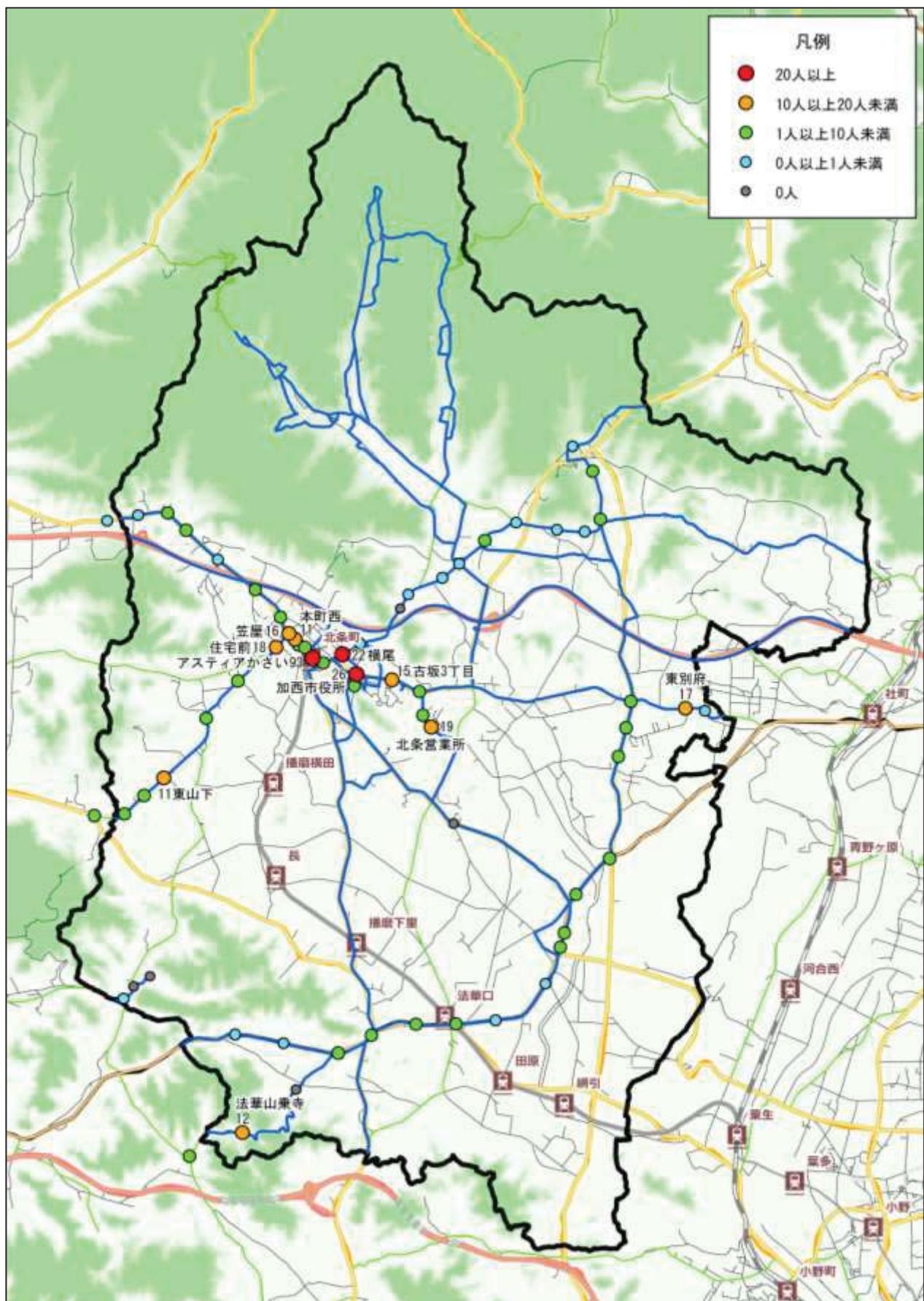


※) 平日1日あたりの加西市内バス停における乗降者数

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）>



### 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

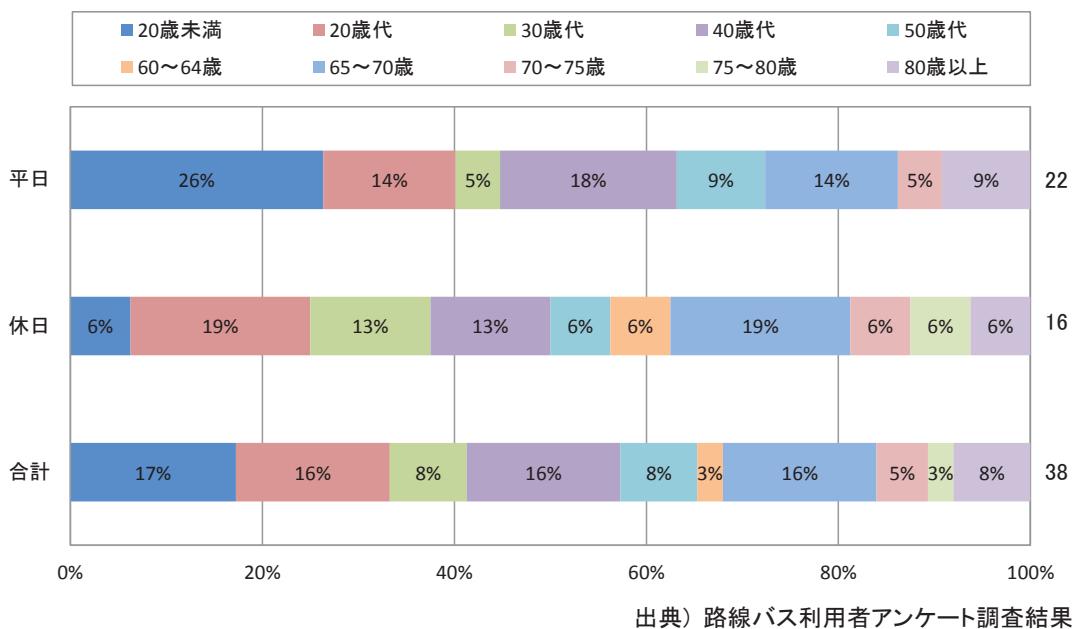
**調査対象** : アスティアかさいバス停を乗降するバス利用者全員

**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20歳代や65～70歳が最も多くなっていますが、平日と同様に全年代とも概ね均等に利用されています。

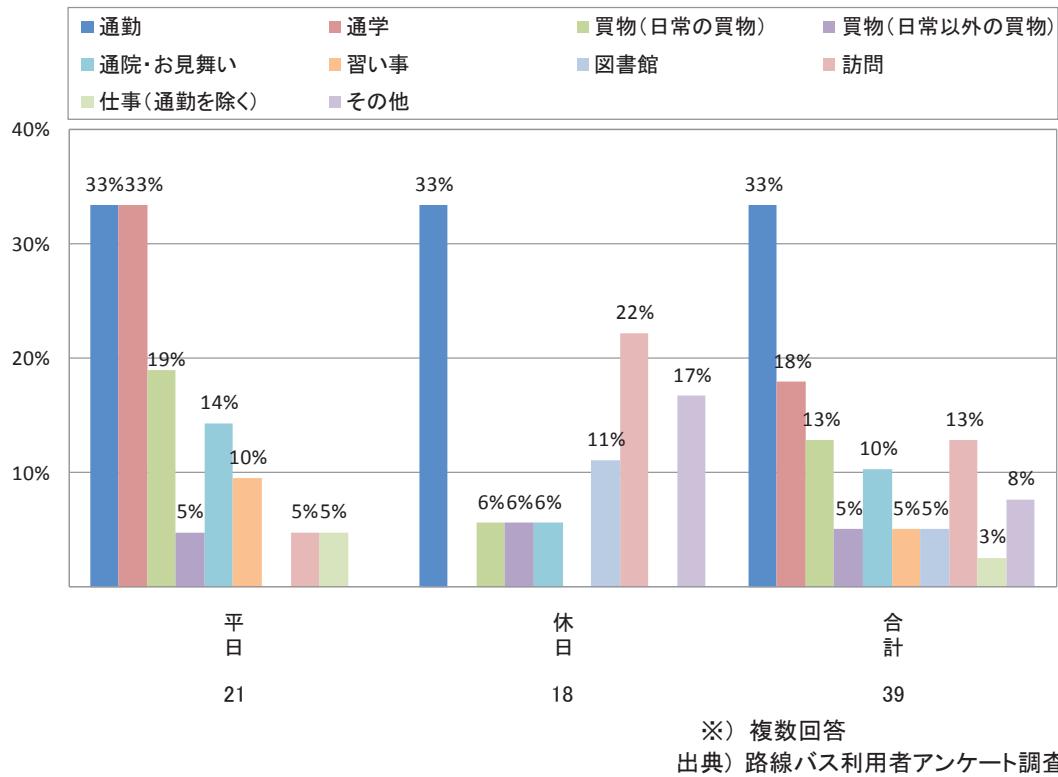
< アスティアかさいバス停乗降者の年齢構成 >



## 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。

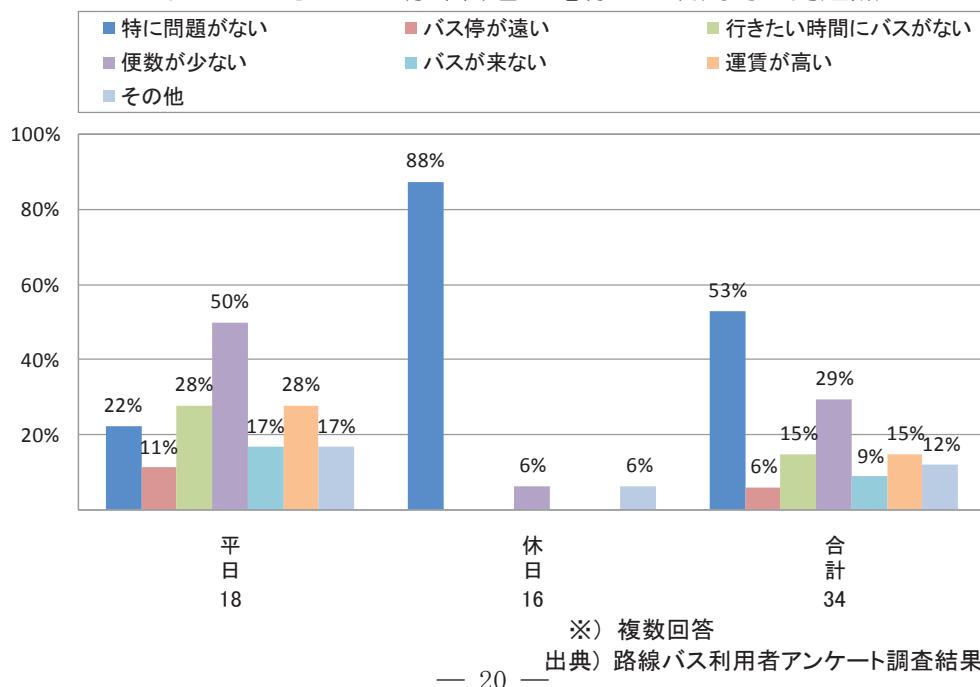
### < アスティアかさいバス停乗降者の利用目的 >



## 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いるとともに、「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 >



#### (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、福祉社会館線）、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。
- はっぴーバスは泉、西在田、日吉地区で運行されており、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。

< 加西市におけるコミュニティバス等路線網図 >



系統名		運行日	運行時間	運行本数	利用料金
ねっぴ～号	市街地線	月曜日～金曜日の毎日運行 (土・日・祝は運休)	8時18分～17時52分	23便	・初乗り：160円 ・中富口～アスティアかさい間：230円
	国正線		7時30分～15時25分	4便	・初乗り：160円 ・東国正～アスティアかさい間：500円
	九会線		7時58分～15時47分	5便	・初乗り：160円 ・九会～アスティアかさい間：420円
	フラワーセンター線		7時45分～18時57分	7便	・初乗り：160円 ・フラワーセンター南門前～アスティアかさい間：270円
はっぴーバス	万願寺線	月曜日～金曜日の毎日運行 (土・日・祝は運休)	7時41分～16時27分	6便	・1回250円 ・回数券：2,000円(9回分)
	芥田線		7時51分～16時40分	5便	
	若井線		8時20分～16時30分	6便	
	根日女の湯線	水曜日のみの運行	8時25分～15時56分	5便	

## 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。

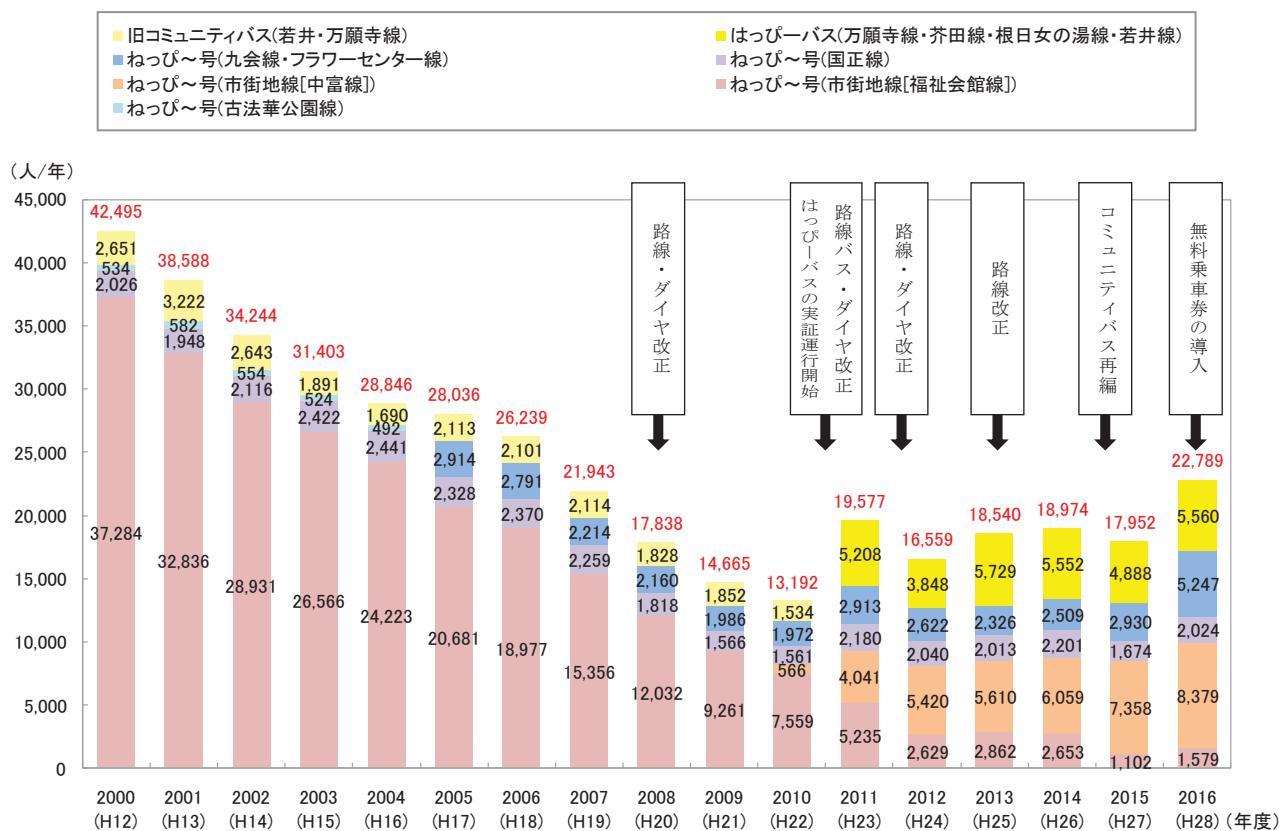
< コミュニティバス等の変遷（2017 [H29] 年3月末時点）>

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（●系統、車両2台）
2004 (H16) 年	3月	古法華公園線が廃止（●系統→●系統）
2005 (H17) 年	4月	青野原病院線（現：九会線）の導入（●系統→●系統）
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、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を廃止（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） ➢フロ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歳以上の方や子育て世帯など、対象の方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）年より2010（H22）年まで減少傾向にありました。しかし、2011（H23）年2月のはっぴーバスの導入及び路線・ダイヤ改正等により、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、2016（H28）年では2015（H27）年と比べて全ての系統で増加しています。
- ・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。しかし、2016（H28）年では5,000人/年以上まで増加しました。

#### ＜ 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)年で廃止。

※2)青野原病院線は2005(H17)年より導入。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4月)となり、名称も九会線に変更となった。

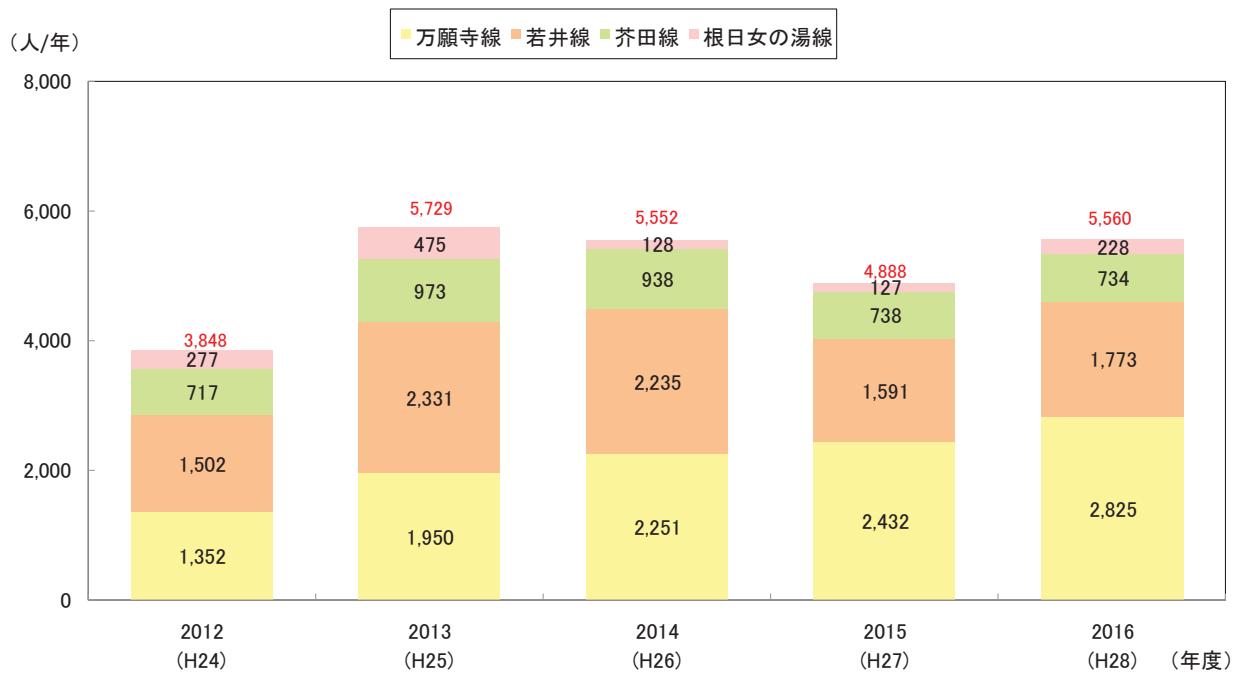
※3) フラワーセンター線は(2015[H27]年4月)に導入。

※4)はっぴーバス、中富口線は2011(H23)年2月1日より導入。  
(但し、はっぴーバスの2010(H22)年度分は計上していない)

※5)若井万願寺線は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・根日女の湯線・若井線の4系統で運行。

出典) 加西市所管データ

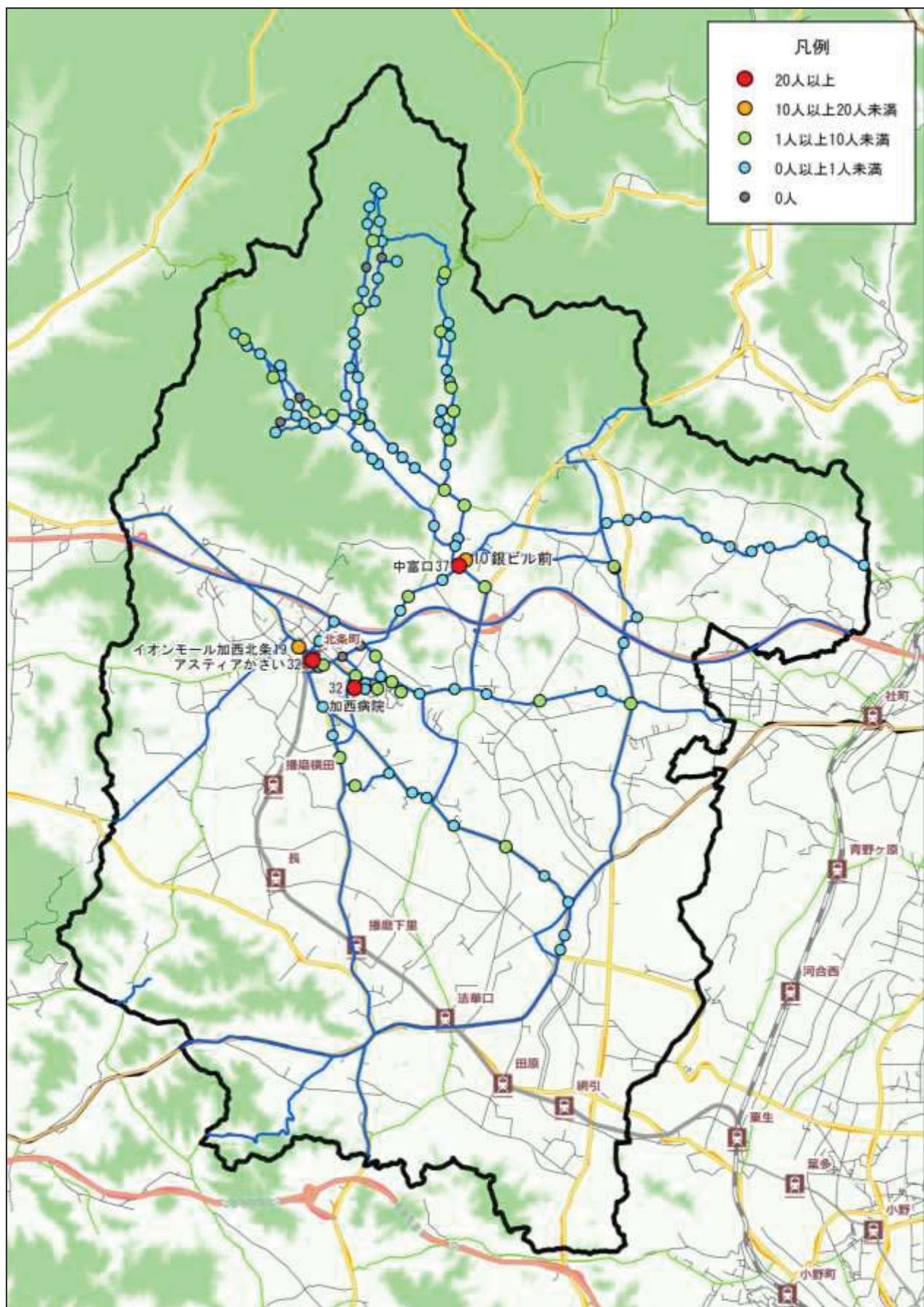
< はっぴーバス乗車人員の推移 >



※)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。

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（2016 [H28] 年度 1 日あたり乗降者数）>



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

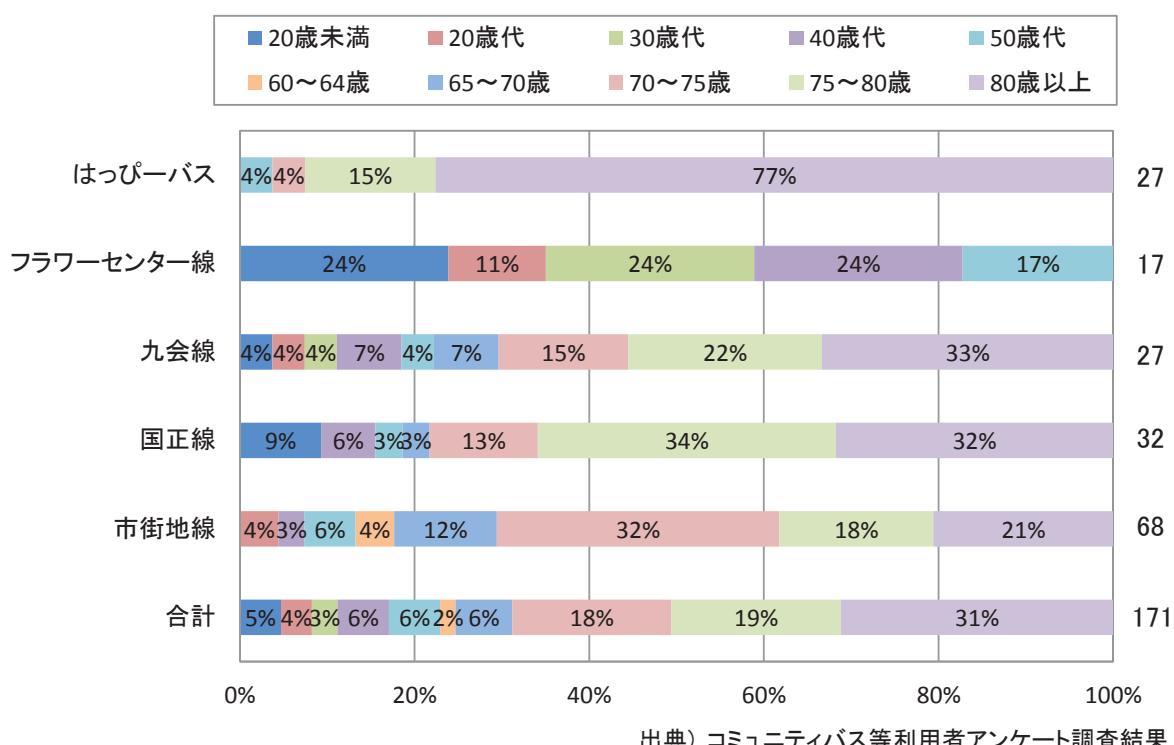
**調査対象** : バス利用者全員

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

##### i ) コミュニティバス等利用者の年齢構成

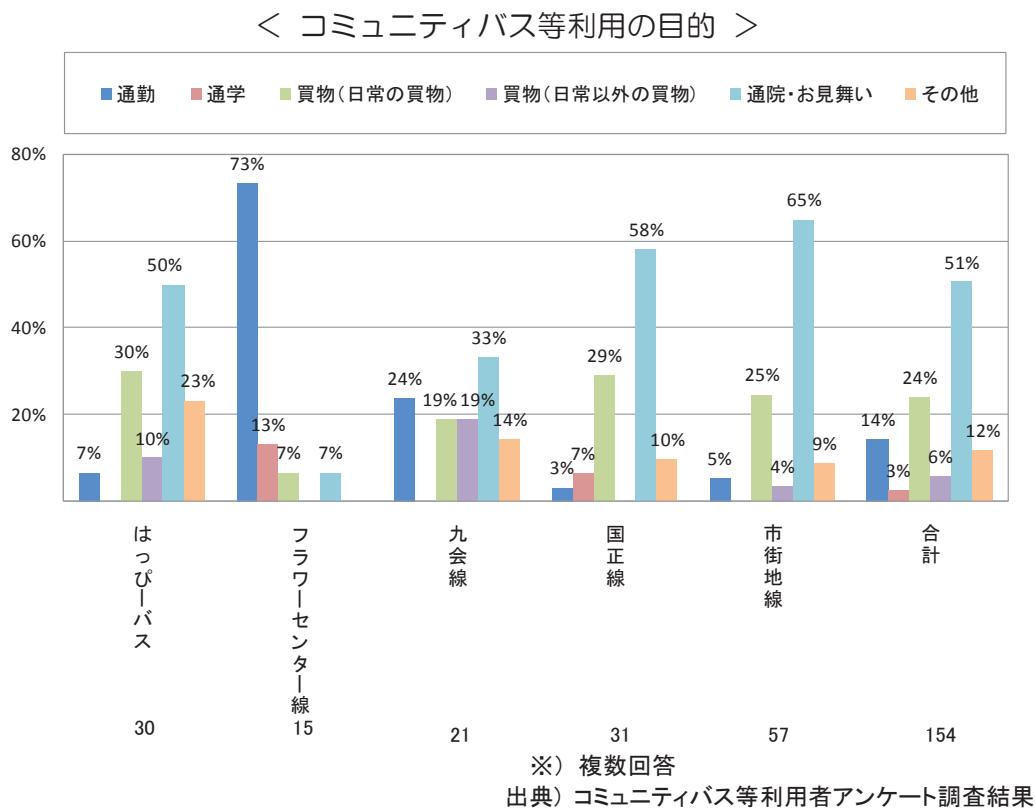
- ・合計で見ると 70 歳以上の割合が高くなっていますが、フラワーセンター線では 70 歳以上の利用はなく、比較的若い方の利用が多くなっています。

< コミュニティバス等利用者の年齢構成 >



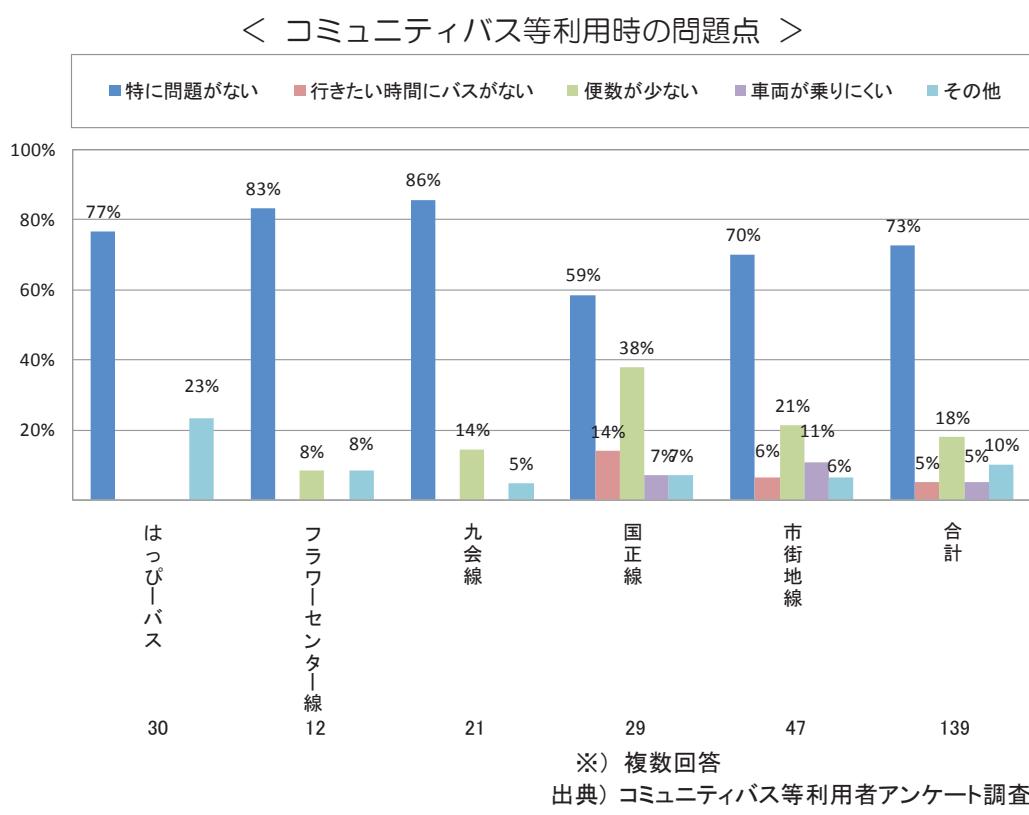
## ii ) コミュニティバス等利用の目的

- 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「通院・お見舞い」での利用ではなく、「通勤・通学」での利用割合が最も高くなっています。



## iii ) コミュニティバス等利用時の問題点

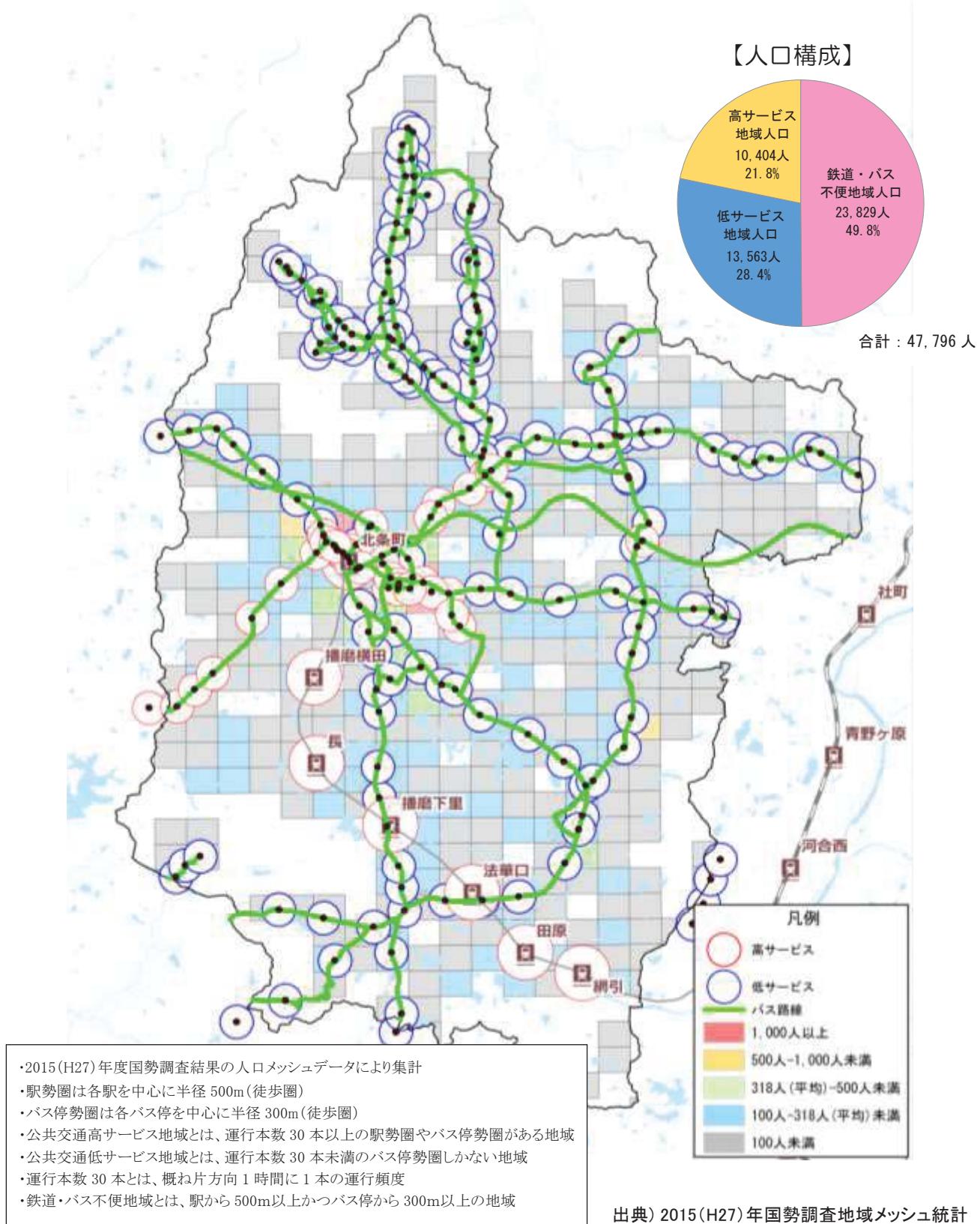
- 全ての系統において「特に問題がない」との回答が多くなっていますが、フラワーセンター線、九会線、国正線、市街地線では「便数が少ない」という回答も比較的多くなっています。



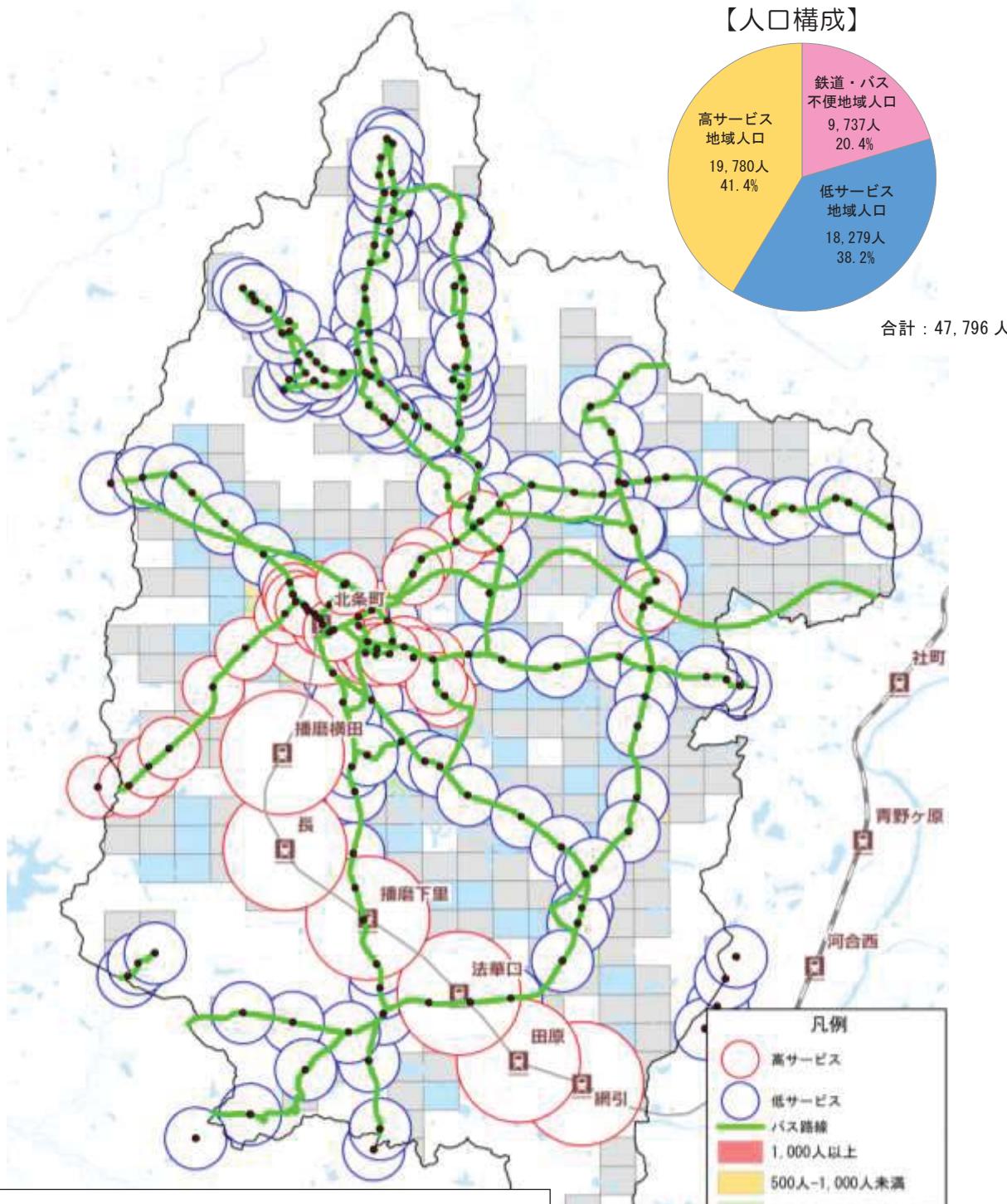
## (5) 鉄道・バスによるカバー状況

- 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（公共交通勢圏）と設定すると、加西市民の約2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3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 5 割の方は鉄道・バスを利用できる状況にありますが、残り 5 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）>



【参考：駅勢圏 1 km、バス停勢圏 500mでのカバー状況】



- ・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半径 1km(徒歩圏)
- ・バス停勢圏は各バス停を中心半径 500m(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 1km以上かつバス停から 500m以上の地域

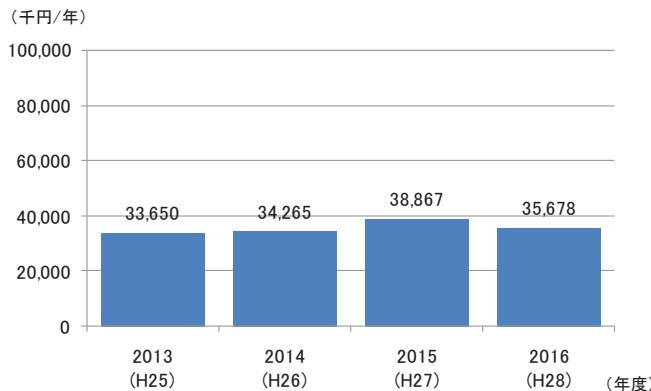
出典) 2015(H27)年国勢調査地域メッシュ統計

## (6) 鉄道・バスに対する行政支援

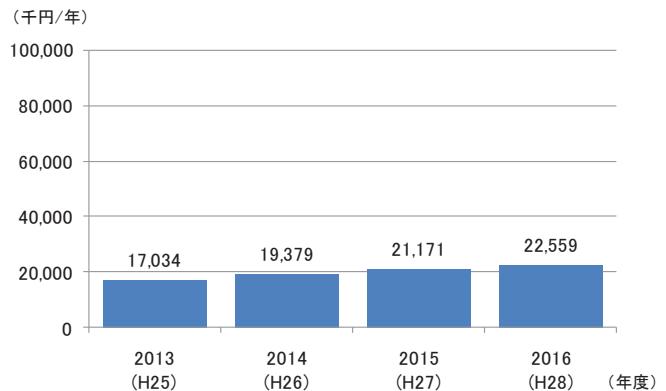
- 鉄道・バスに対する行政支援としては、合計で見ると年々増加傾向にあり、2016（H28）年では約8,100万円/年となっています。

### < 鉄道・バスに対する行政支援 >

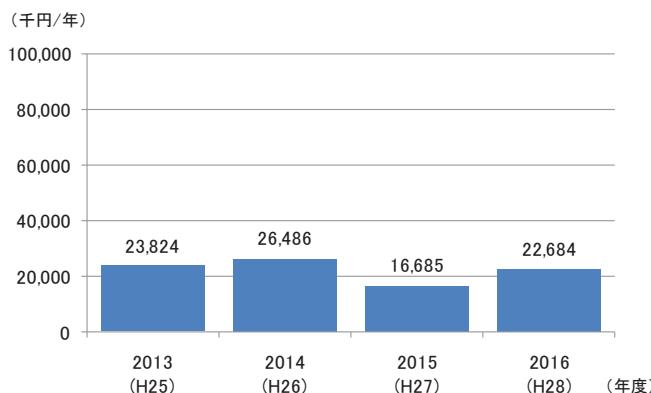
#### ・コミュニティバス、はっぴーバス



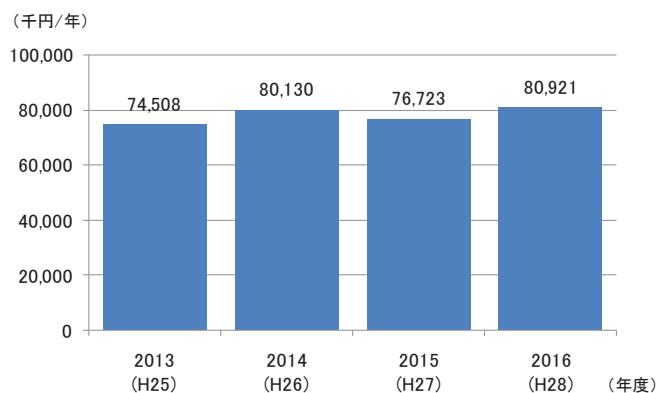
#### ・路線バス



#### ・北条鉄道



#### ・鉄道、バス合計



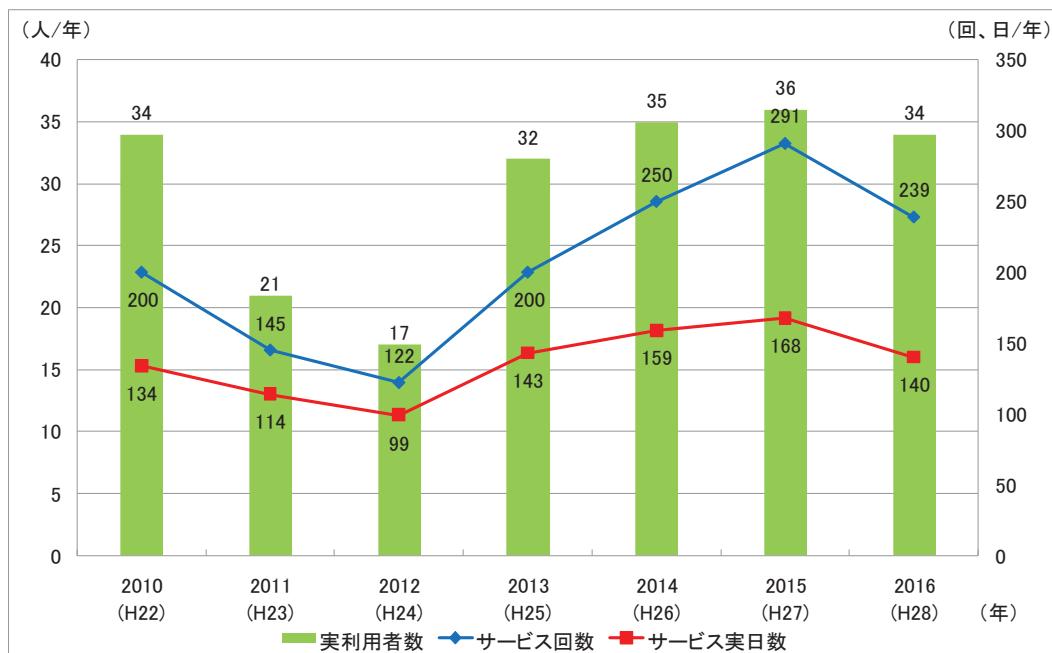
出典) 加西市所管データ

## (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方を対象に、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。
- 公共交通機関を利用できない方の通院等を助けるなどの効果があり、高齢者関係にお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ます、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。

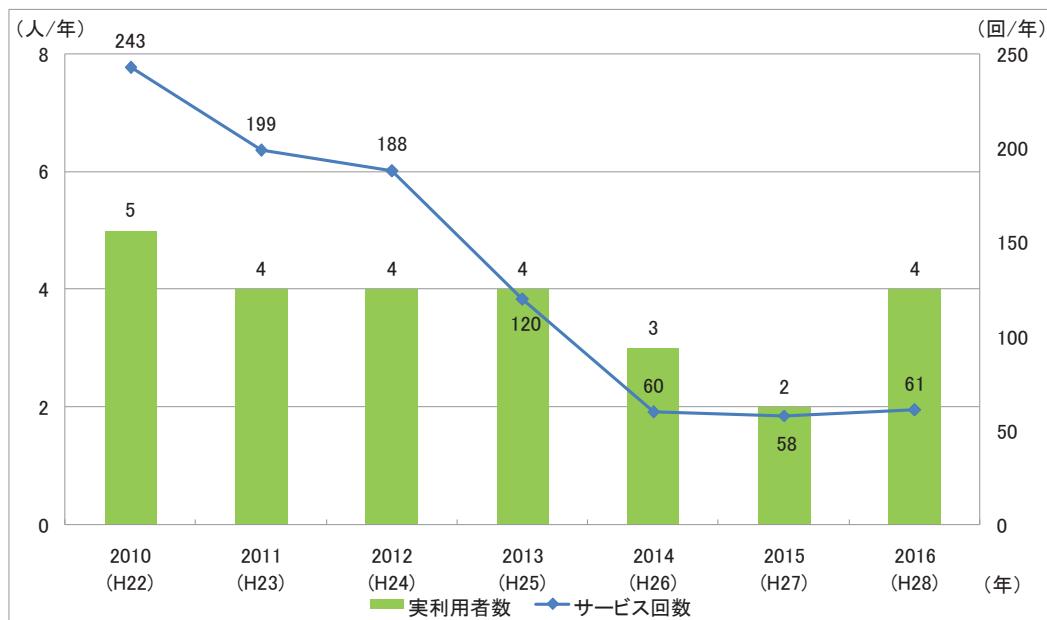
### < 移送サービス事業の推移 >

#### ・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



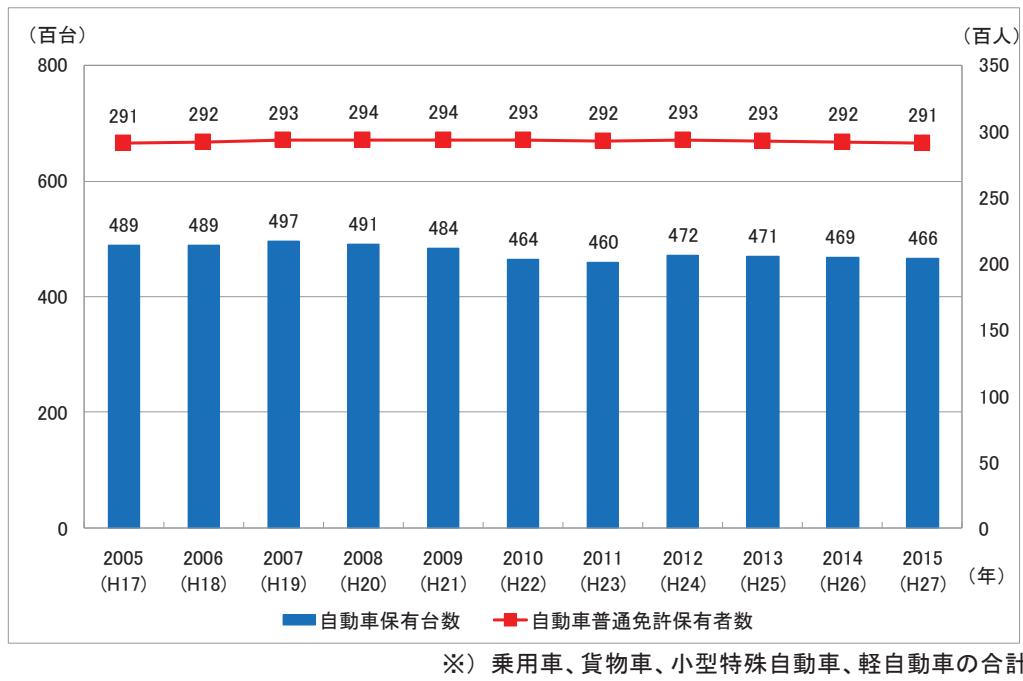
出典) 加西市高齢者福祉計画・第 6 期介護保険事業計画

## (8) 道路交通の現状

### ① 自動車普通免許保有者数および自動車保有台数の推移

- ・加西市の自動車運転免許保有者数は、2005（H17）年以降、約2万9千人前後を推移しています。
- ・自動車保有台数も2005（H17）年から2009（H21）年までは4万8千人～5万人で推移していましたが、2010（H22）年以降は若干の減少傾向を示しています。

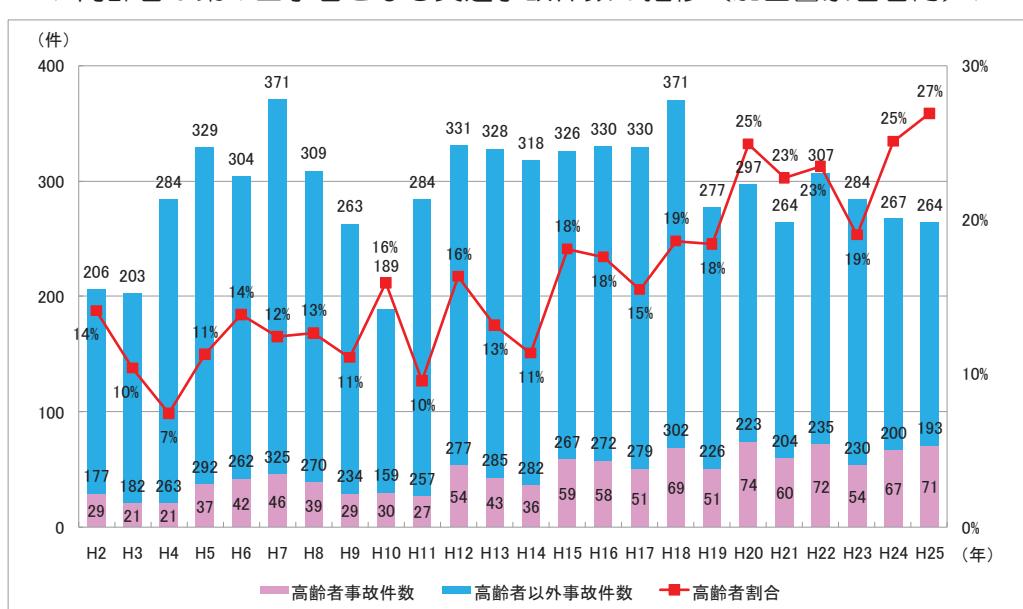
< 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数の推移 >



### ② 交通事故の状況

- ・加西市の交通事故件数は、2006（H18）年の371件/年を境に減少傾向となっており、2013（H25）年では264件/年まで減少していますが、高齢者が第1当事者となる交通事故の割合は増加傾向にあり、2013（H25）年には全体の27%を占めています。

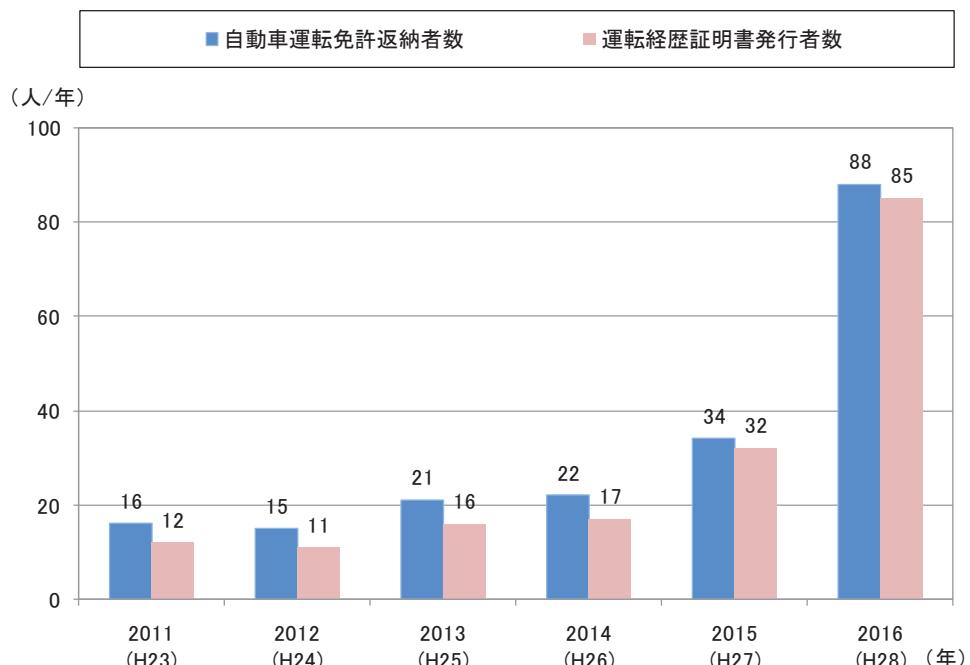
< 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（加西警察署管内）>



### ③ 自動車運転免許返納者数及び運転経歴証明書発行の状況

- ・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。
- ・運転経歴証明書発行者数は自動車運転免許返納者数と比例して、2011(H23)年から増加傾向にあり、2016(H28)年では85人/年と大きく増加しています。

< 自動車運転免許返納者数及び運転経歴証明書発行者数の推移（加西警察署管内）>



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

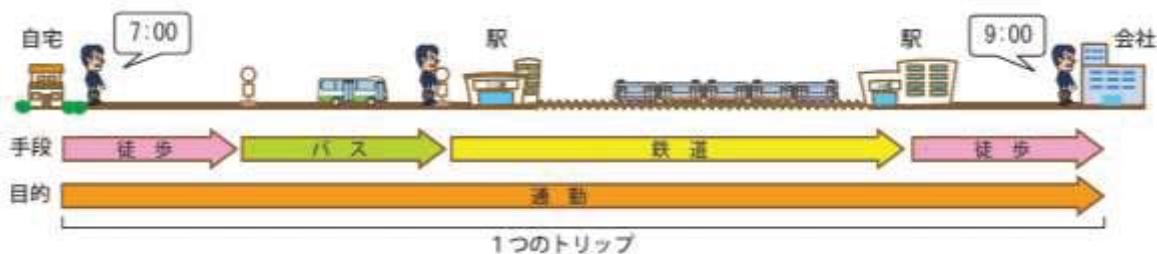
経済・社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は、都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人（Person）の動き（Trip）」から都市を分析していくのが、パーソントリップ調査（以下、PT調査）です。

これまで 1971（昭和46）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います。

パーソントリップ調査とは、「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。

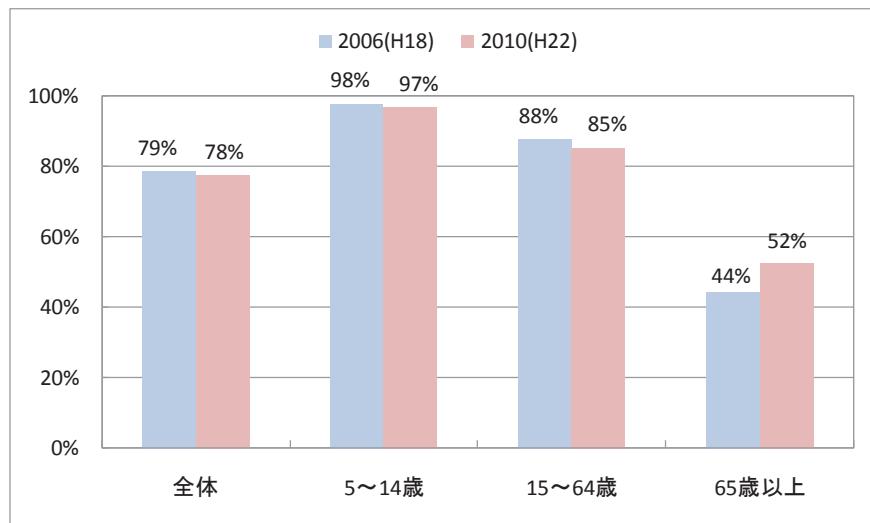
これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求めることができます。



## 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。
- ・年齢階層別に見ると、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%多くなっています。

＜年齢3区分別外出率の推移＞

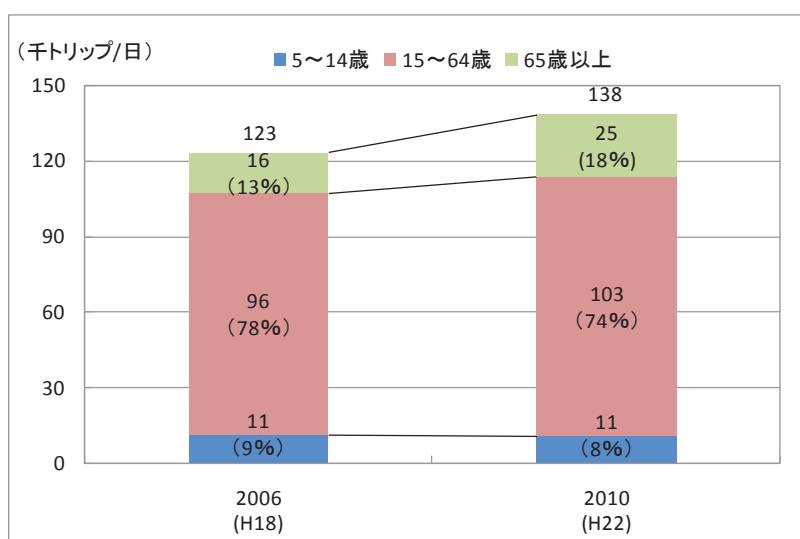


出典) 2006(H18)年播磨都市圏・2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

## ② 移動量

- ・2006（H18）年から2010（H22）年の加西市関連トリップを年齢3区分別にみると、総量や5～14歳の人の動きは変化していませんが、5～14歳の人の動きは約9万6千トリップ／日から約10万3千トリップ／日と約1.1倍に増加しており、65歳以上の人の動きは約1万6千トリップ／日から約2万5千トリップ／日と約1.5倍に増加しています。

＜年齢3区分別移動量の推移＞



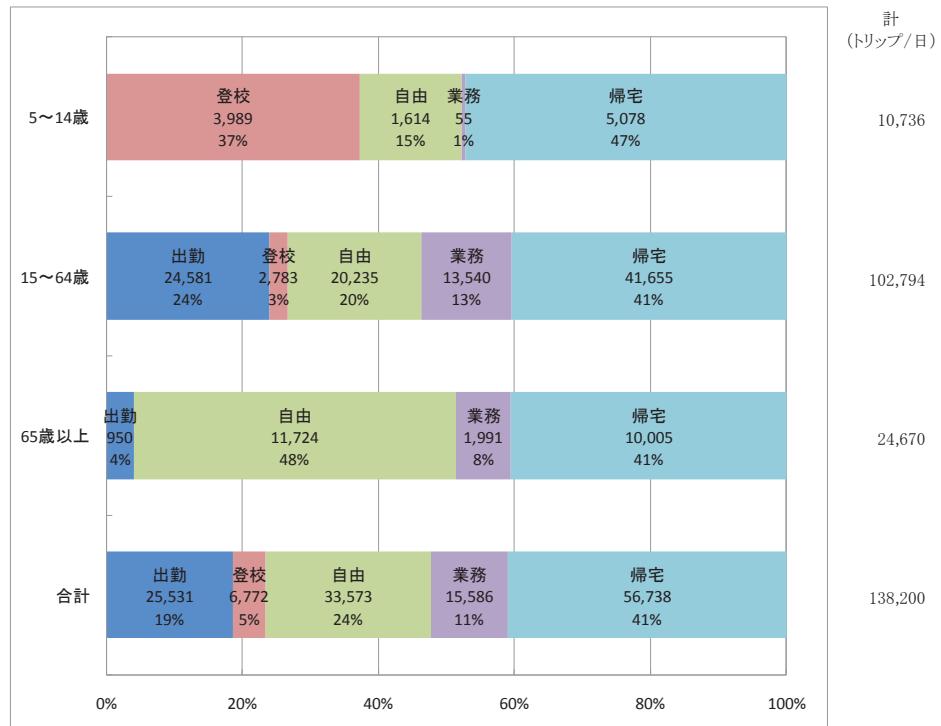
※) 2006(H18)年播磨都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果

出典) 2006(H18)・2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

### ③ 移動目的及び利用交通手段

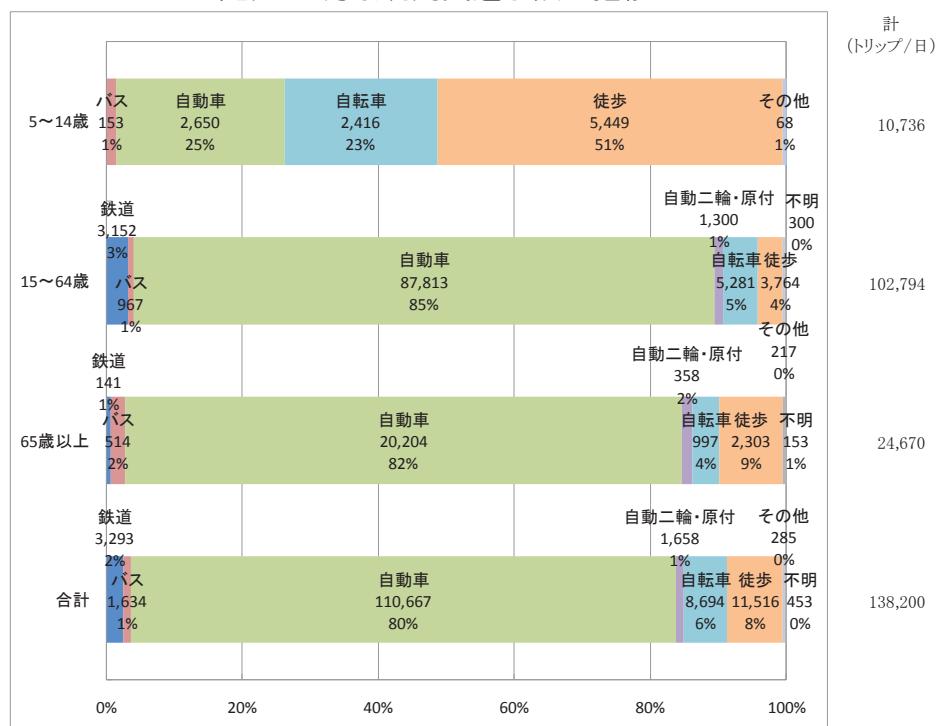
- 年齢3区分別に移動目的をみると、5~14歳では「登校」目的、15~64歳では「出勤」や「自由」目的、65歳以上では「自由」目的が多くなっています。
- 年齢3区分別に利用交通手段をみると、5~14歳では「徒歩」、15~64歳、65歳以上ではほとんどの方が「自動車」を利用されています。

< 年齢3区分別移動目的の推移 >



※) 2006(H18)年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果  
出典) 2006(H18)年・2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

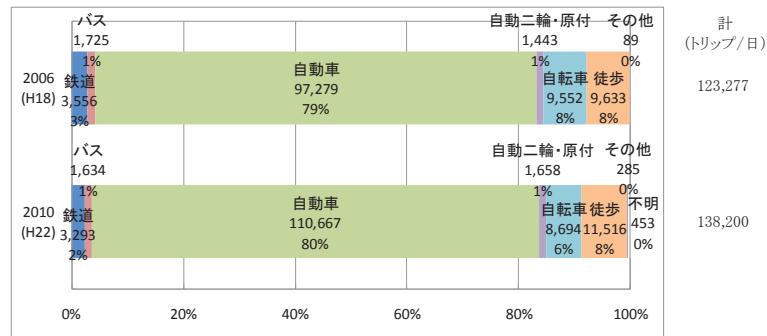
< 年齢3区分別利用交通手段の推移 >



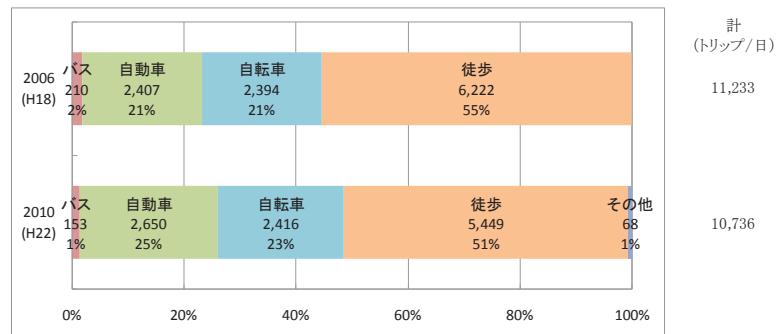
※) 2006(H18)年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果  
出典) 2006(H18)年・2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

- ・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みると、自動車利用がやや増加しており、鉄道利用、自転車利用が減少しています。また、バス利用は少ないにも関わらず、2006 (H18) 年から 2010 (H22) 年にかけてさらに減少しています。
- ・年齢 3 区別に利用交通手段の推移をみると、5~14 歳では「徒歩」の割合が減少し、「自動車（送迎）」、「自転車」の割合が増加しています。また、15~64 歳、65 歳以上では「徒歩」の割合が増加しています。

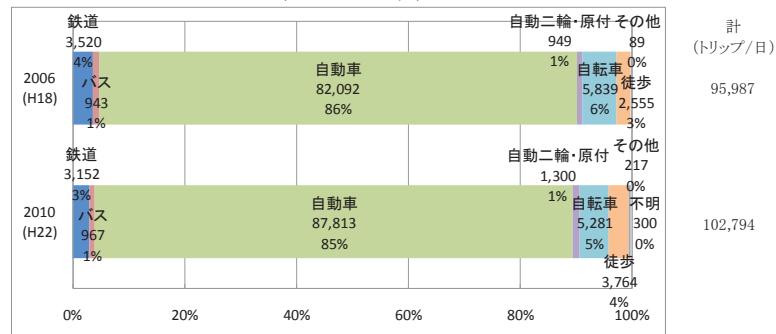
<年齢別利用交通手段の推移 >  
(全体)



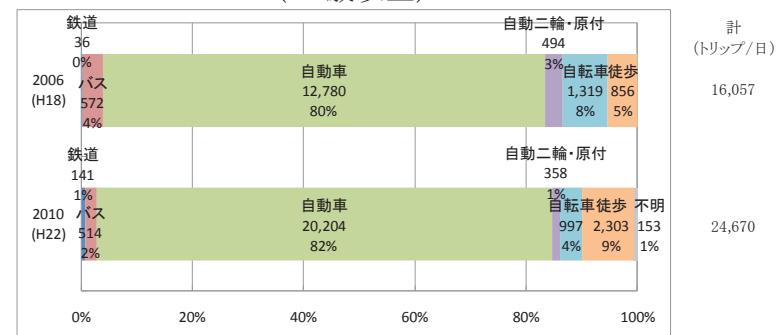
(5~14 歳)



(15~64 歳)



(65 歳以上)

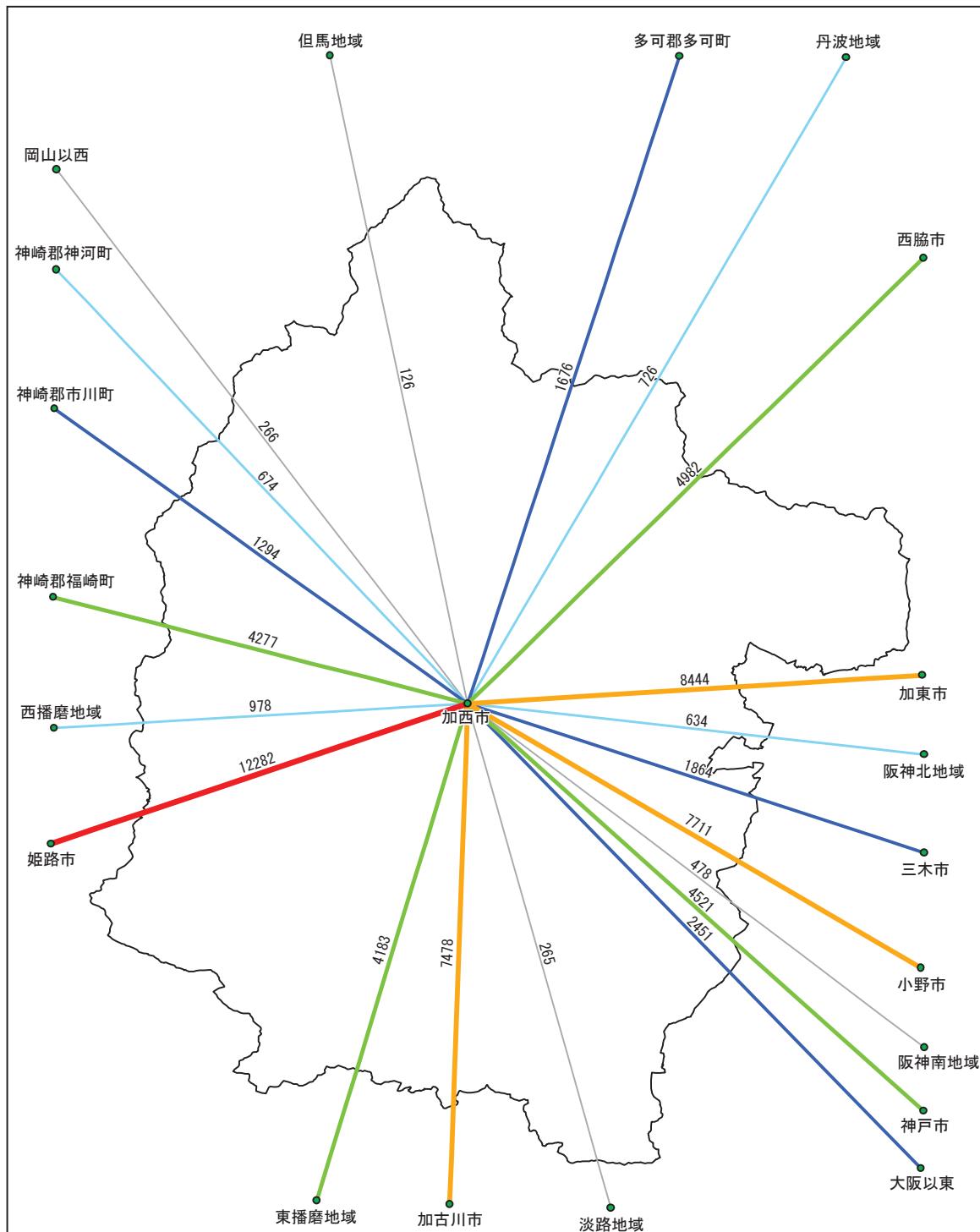


※) 2006(H18)年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果  
出典) 2006(H18)年・2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

#### ④ 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

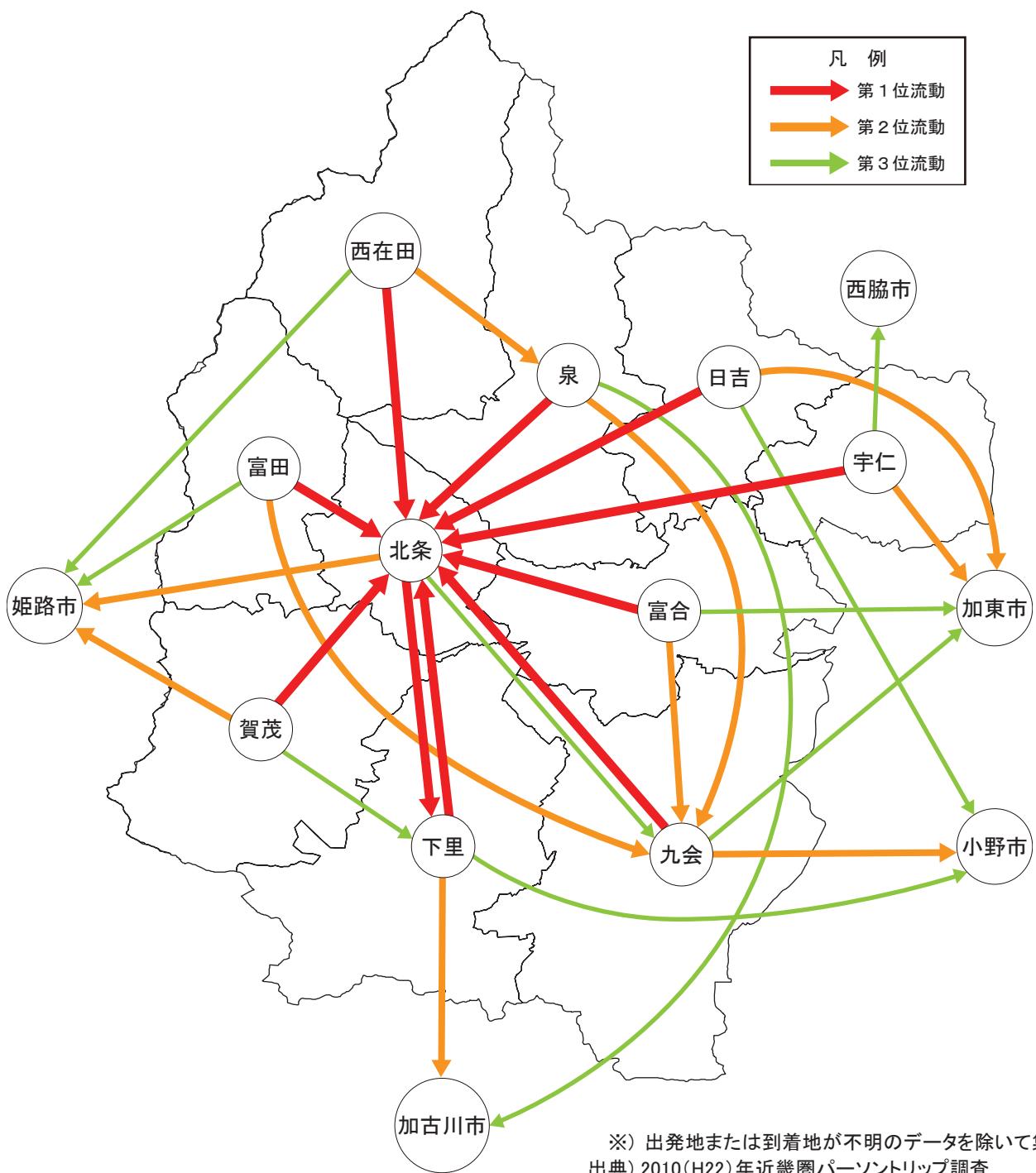
- 10,000トリップ<sup>+</sup>/日以上
- 5,000トリップ<sup>+</sup>/日以上10,000トリップ<sup>+</sup>/日未満
- 3,000トリップ<sup>+</sup>/日以上5,000トリップ<sup>+</sup>/日未満
- 1,000トリップ<sup>+</sup>/日以上3,000トリップ<sup>+</sup>/日未満
- 500トリップ<sup>+</sup>/日以上1,000トリップ<sup>+</sup>/日未満
- 500トリップ<sup>+</sup>/日未満

※) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計  
出典) 2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

## ⑤ 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、西在田地区などの加西市以西の地区では、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、九会地区などの加西市以東の地区では、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 >



## (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

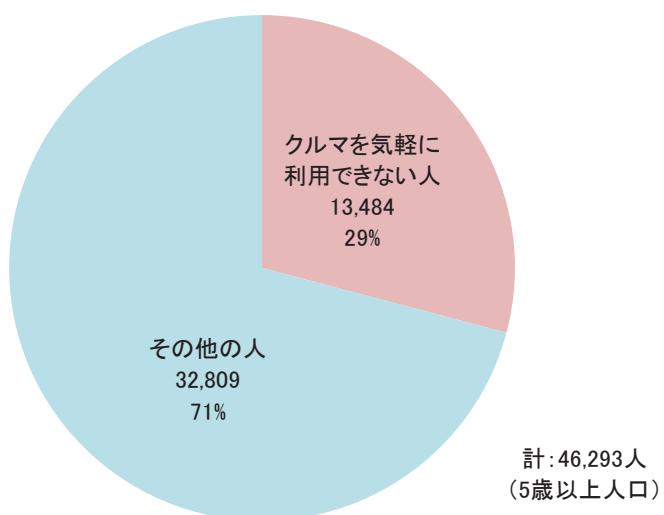
- ・バス及び鉄道利用者は、自動車を気軽に利用しにくい人によって利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマが気軽に利用できない人と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- ・加西市民のクルマを気軽に利用できない人数は 2010 (H22) 年近畿圏パーソントリップ調査結果から推計すると、約 13,500 人（全体の約 3割）が該当します。

#### ■ 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

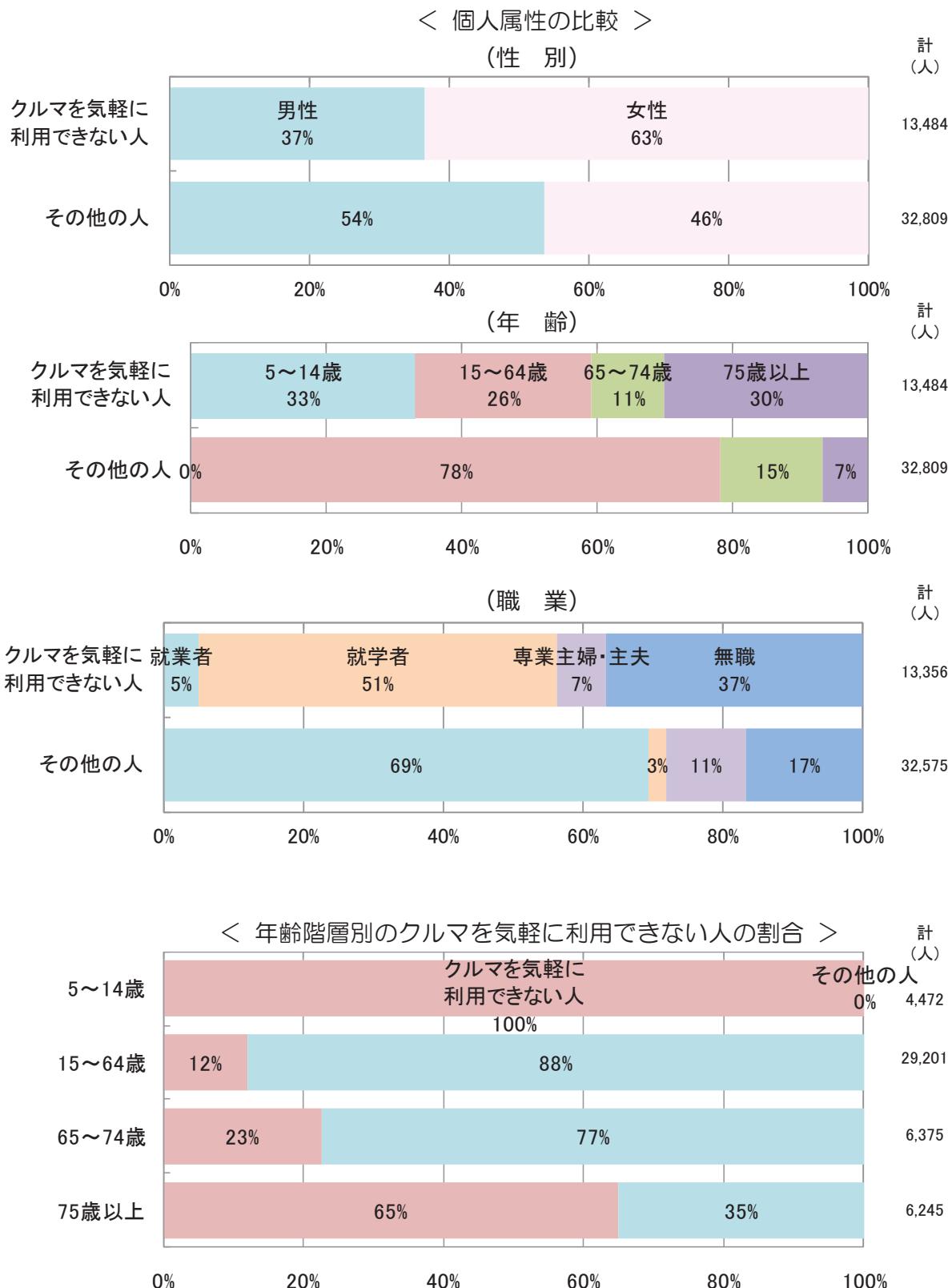
< クルマを気軽に利用できない人の人口割合 >



出典) 2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

## 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多くなっています。
- ・ 年齢階層別にクルマ移動制約者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、年齢が上がるにつれてクルマが気軽に利用できなくなるという結果になっています。

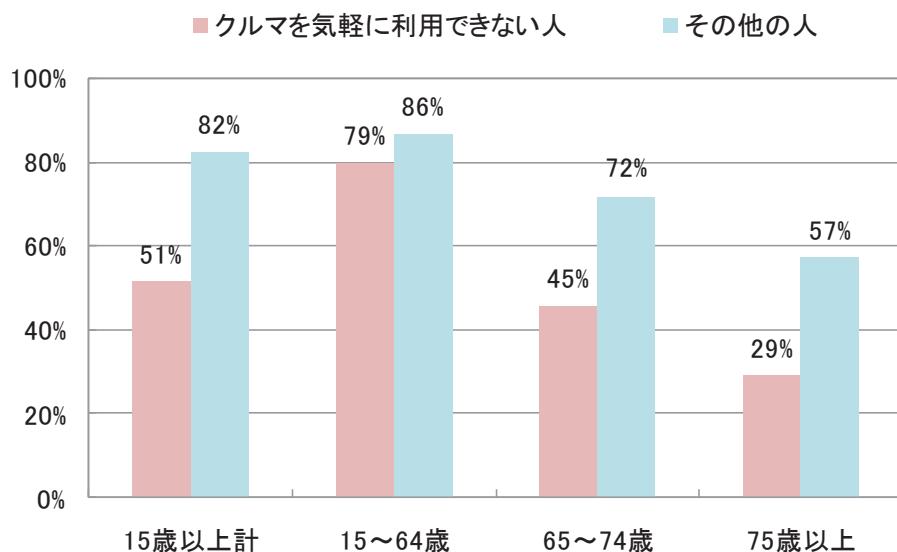


※) 不明を除く  
出典) 2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

### ③ 外出率及び平均移動回数の比較

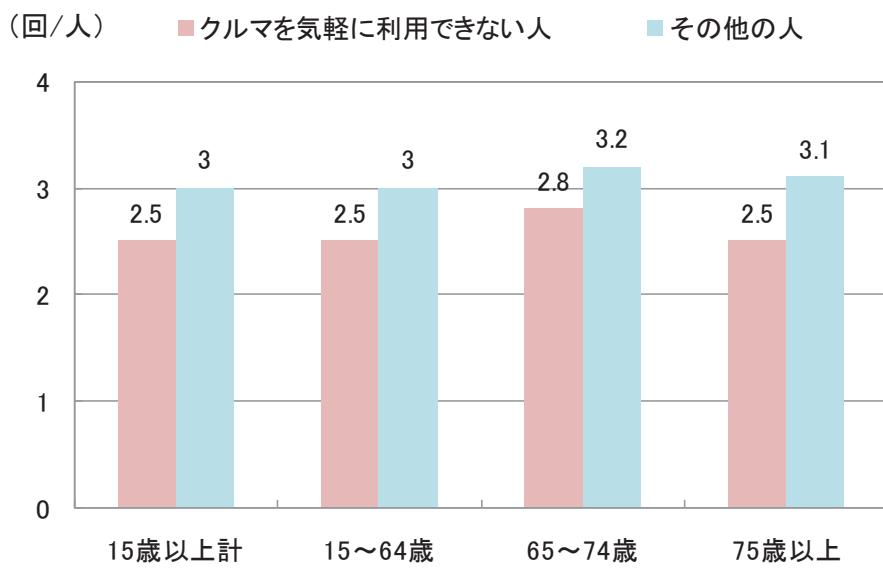
- ・クルマを気軽に利用できない人の外出率及び平均移動回数を、年代別にその他の人と比較すると、  
クルマを気軽に利用できない人は外出率が低く、また、外出した人でも平均移動回数が少なくなっています。このことから、自動車を気軽に利用できないために移動がしにくい状況が発生していると考えられます。

< 外出率の比較 >



出典) 2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

< 外出した人 1人当たり平均移動回数の比較 >



出典) 2010(H22)年近畿圏パーソントリップ調査

## (11) 公共交通に対する市民の要望と改善意見

- ・加西市の概況や公共交通の現状を踏まえ、加西市公共交通活性化協議会やパブリックコメントなどで得られた意見や要望を整理した結果を、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 バス	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 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で鉄道・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
ねっぴ～号 はっぴーバス	ねっぴ～号とはっぴーバスの中富口バス停での乗り換えが不便である
コミュニティバス 地域主体型交通	宇仁地区に居住される方は、買物などの用事を行う際は北条地区と加東市に行く方が多い 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方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の維持していくべき
福祉タクシー	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
タクシー	高齢者やクルマを利用できない方などに対して、デマンド型の乗合タクシーを導入してはどうか 交通弱者の方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
その他	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 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 高齢者が免許返納され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歳以上の方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方に対して、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
	<b>パブリックコメント実施後に追加</b>

### 第3章 計画の方向性

#### 3.1 計画の方向性の考え方

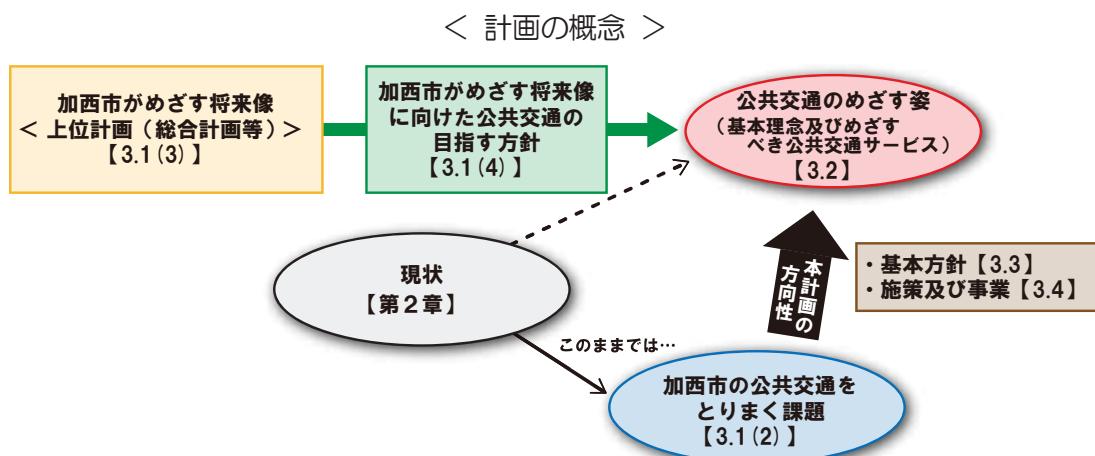
##### (1) 計画の方向性とは

計画とは、成り行き任せでは陥ってしまう地域の姿（課題）と目指すべき将来の姿との乖離を埋め、目指すべき姿を実現するための働きかけです。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べきであり、交通計画とまちづくり関連の計画が連携することで、相乗効果により好循環の実現を目指します。

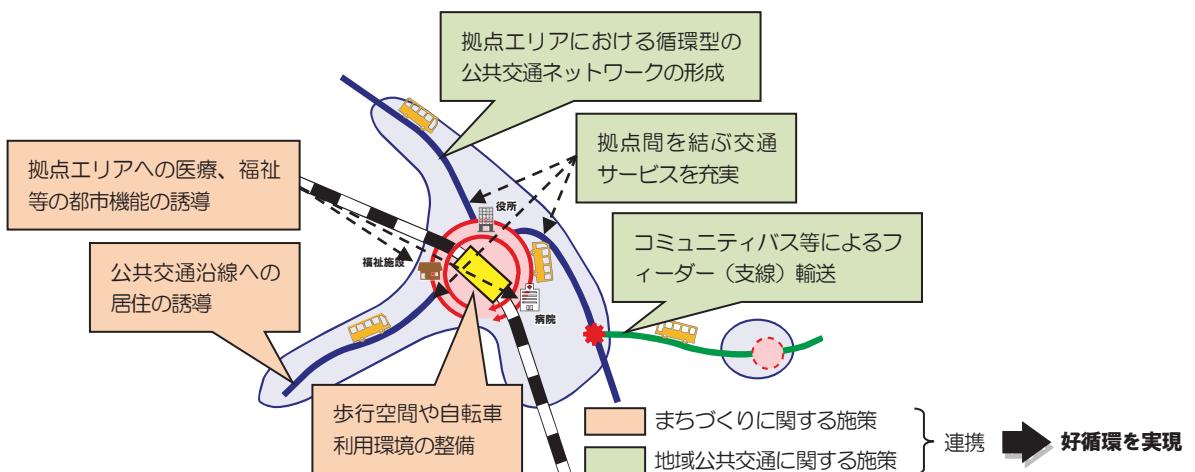
計画策定の第一歩は現状の正しい認識であり、加西市の交通を取り巻く現状を第2章で整理しました。次いで、このまま成り行きに任せておいた場合に直面するであろう課題を次頁3.1(2)で整理します。

そして、本計画の目指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目指す方針を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。



#### < まちづくりと連携した交通計画のイメージ >



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 >

- ・今後の人ロ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
- ・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
- ・通勤・通学等の市外への移動需要に対応しきれていない公共交通
- ・増加する観光客に十分な対応ができない公共交通
- ・乗り換え利便性が十分ではない交通結節点
- ・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）

加西市が目指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：多様なくらし 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（H32）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

## < 将来都市構造図 >

凡 例	
○	都市核
○○	地域核
○○○	産業拠点
○○○○	交通拠点
●	レクリエーション拠点
←→	広域軸
↔	地域軸
↑↓	国土軸
↔↔	鉄道軸
●●●●	自然環境軸
□□□□	北播磨ハイランド・ふるさと街道
■	市街地ゾーン
■■■■	田園ゾーン
■■■■■	自然ゾーン



### 【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を「都市核」とし、都市機能の強化を図る。

### 【地域核】

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善防、加西及び泉中学校区の中心地を「地域核」とし、そ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な交通結節点として、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目指す方針

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目指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目指す方針 >

総合計画		加西市がめざす将来像に向けた公共交通の目指す方針
めざす姿 将来像	目標(基本政策)	
加西の元気力 加西の良さを活かした元気力の追求  多様な暮らし 夢がかなう「未来の田舎」かさい	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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
	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"> <li>・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</li> </ul>
	③ 地域の豊かさと活気あるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仕事場や観光地まで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目指す</li> </ul>
	④ 都市の魅力と快適性の高いまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車と公共交通それぞれの利点を活かすることで、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目指す</li> <li>・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なるとともに、買い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目指す(但し、市街地の新たな拡大は抑制)</li> </ul>
	⑤ 誰もが元気に暮らせるまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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目指す</li> </ul>
	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"> <li>・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・安心な社会を目指す</li> <li>・気軽に自動車を運転できない高齢者や障がい者、妊娠婦、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目指す</li> </ul>
	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"> <li>・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</li> </ul>
	⑧ 循環型社会が実現したまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティ・マネジメントの推進により、不必要的自動車の利用を抑制し、環境に配慮した循環型社会を目指す</li> </ul>
	⑨ 住民参画・男女参画による元気なまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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目指す</li> </ul>
	⑩ 健全な行財政運営が確立したまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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目指す</li> <li>・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しながら、持続可能な公共交通を目指す</li> </ul>

### 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、多少の負担も分かち合いながら、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継続的に実施できる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

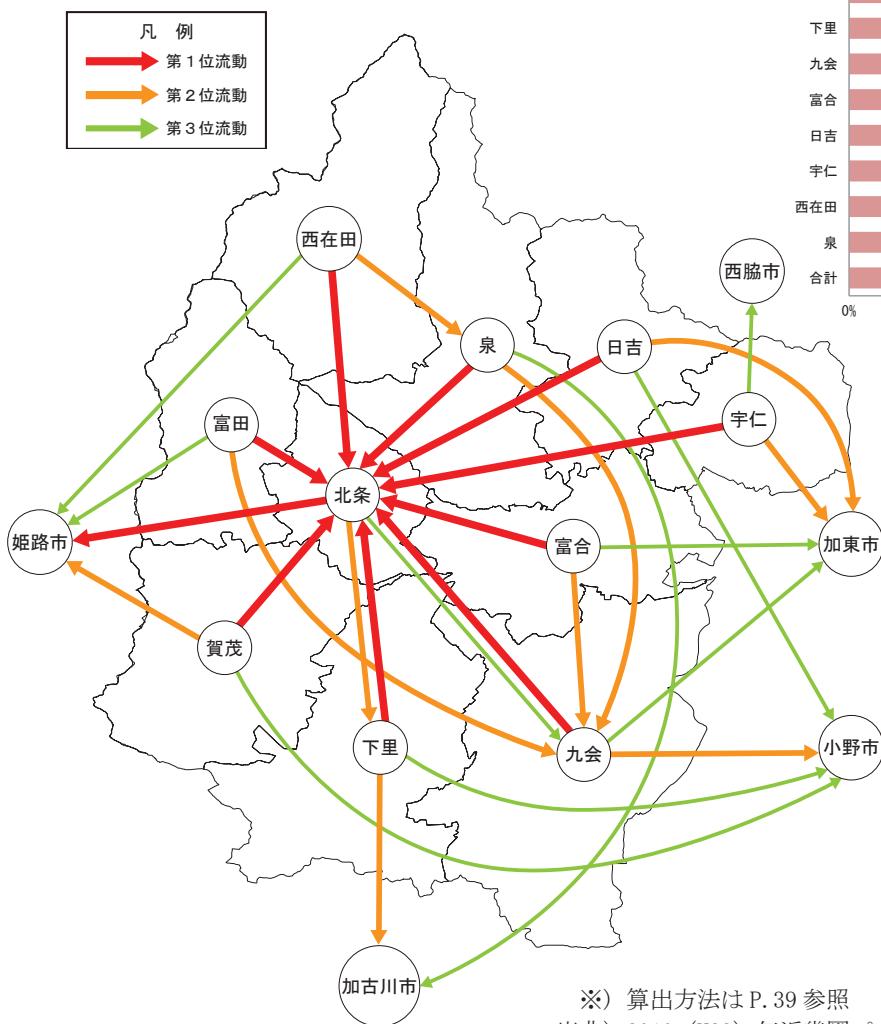
### ① めざすべき公共交通サービス検討の考え方

めざすべき公共交通サービスとしては、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方など、公共交通を必要としている方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。

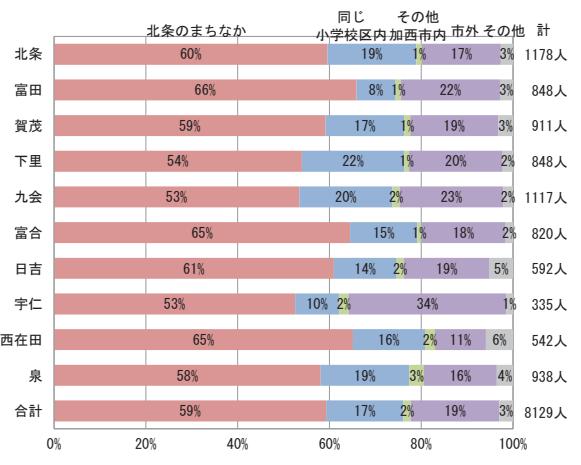
市民の移動需要を見ますと、どの地域でも、加西市の中心市街地である北条地区への移動が多くなっています。また、北条地区以外では、九会、下里、泉地区が主な行き先になっています。公共交通の主な利用者である高齢者がよく行く場所を見てみると、市内の全ての地域において「北条のまちなか」によく行くという回答が半数以上を占めています。

このように加西市民の皆さんは、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 >



※) 算出方法は P.39 参照  
出典) 2010 (H22) 年近畿圏パーソントリップ調査

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、病気を診てもらったり薬を貰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、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。

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。本計画の目標年次が5年後の2022（H34）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 >

△	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	◎(◎)	◎	◎(◎)	◎(◎)	中心拠点
富田	-(○)	-	○(○)	-(-)	
賀茂	○(○)	○	○(○)	×(×)	
下里	○(○)	◎	○(○)	△(△)	地域拠点
九会	△(○)	◎	○(○)	△(○)	地域拠点
富合	-(○)	-	○(○)	-(-)	
日吉	-(○)	○	○(○)	-×	
宇仁	-(-)	-	○(○)	-(-)	
西在田	-(-)	○	○(○)	-(-)	
泉	○(○)	△	○(○)	△(○)	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】◎：銀行・信用金庫あり ○：郵便局のみあり ※( )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としては、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。

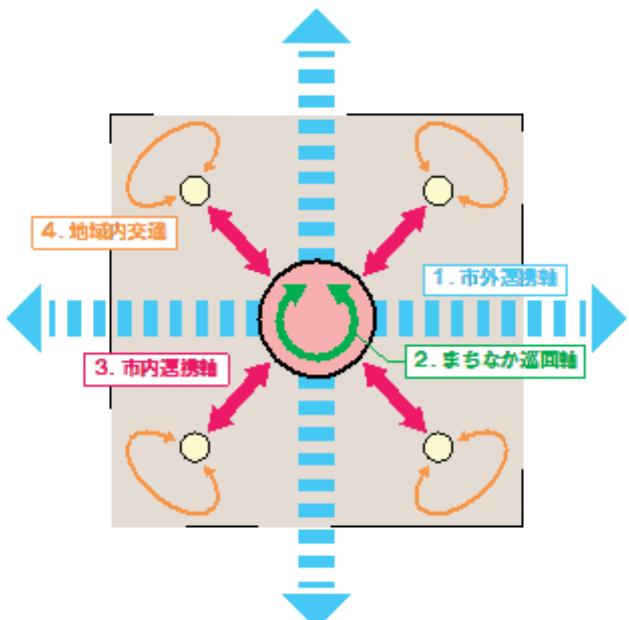
### < めざすべき公共交通サービスの内容 >

<b>ネットワーク（路線）</b>	：行きたいところに行くことができる
<b>ダイヤ・本数</b>	：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
<b>運賃</b>	：受益者負担の考え方を原則とした、最適な料金設定
<b>車両</b>	：バリアフリー対応など、誰にとっても利用しやすい車両
<b>駅・バス停</b>	：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
<b>情報</b>	：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さん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さんの市内や市外への移動需要や、加西市外の方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い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

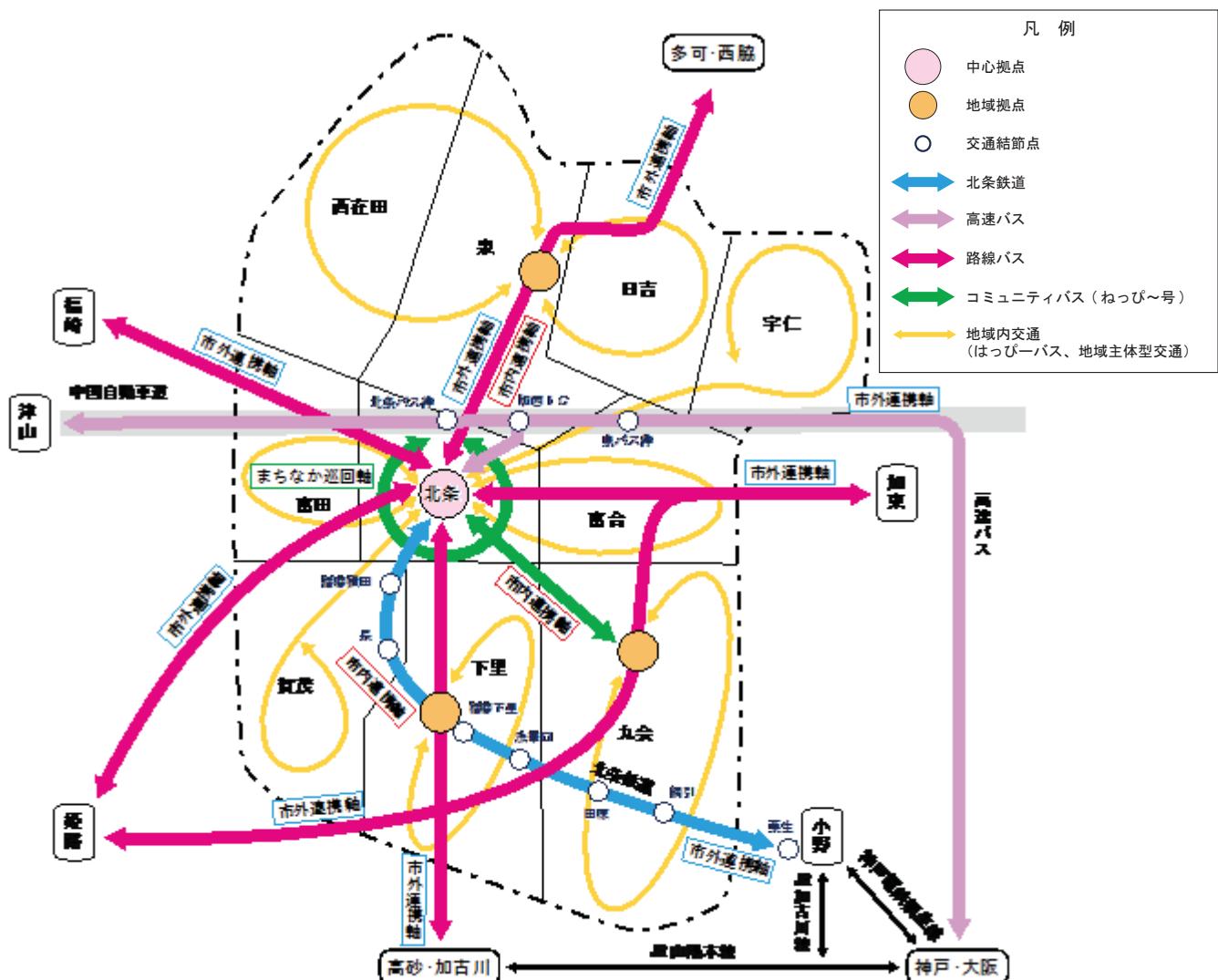
#### 4. 地域内交通

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以下のようになります。なお、宇仁地区等の市境界付近に居住されている方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。

#### < めざすべき公共交通ネットワーク >



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*	はっぴーべス、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さん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り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、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替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が期待できます。公共交通の利用促進を図るために、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代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。

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～

### 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 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なる公共交通の整備
		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	持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みの推進

## 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「重点施策」は、公共交通施策のうち、短期的・優先的に取り組み施策であり、加西市の公共交通体系の根幹となるべき交通施策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	ねつぱり号	は地域主体型バス交通	タクシー
みんなでつくる誰もが外出しやすいまちをめざして、人とつなぐ公共交通	みんなが交通網の構築やすい利便性の高い公共交通結節点の整備	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はっぴーバスフリー降車区間の拡充					○	
			★	③社会の変化に応じたコミュニティバス等の運行改善	○	○	○			
			★	④市街地線の機能強化			○			
		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他市町とのバス軸の増強		○	○			
		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	○					
		6 鉄道・バスと自転車・自動車の連携強化		⑫レンタサイクルの利用促進	○					
				⑬バスペイ設置推進		○	○	○		
			★	⑭コミュニティバス等及び路線バス時刻表の統一化	○	○	○	○		
		7 分かりやすい運行情報の提供		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のりか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		○	○	○		
		8 利用しやすい料金体系の構築		⑲免許返納者や乗継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	○	○	○	○	○	
				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	○	○	○	○	○	
		9 積極的な公共交通情報の発信		㉓公共交通機関相互の運行情報の提供	○	○	○	○	○	
			★	㉔北条鉄道におけるイベント等の実施	○					
				㉕車内での絵画展等の企画の実施			○	○	○	
		10 新たな利用開拓に向けた取り組みの実施		㉖企画乗車券(観光地周遊乗車券等)の継続・拡充			○			
			★	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	○	○	○	○	○	
		11 持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みの推進		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

- 生活必須施設（買い物、医療、金融）が揃っており、一定以上の集積がある地区としては、北条、下里、九会、泉地区の4地区であり、日常生活が可能なサービスが揃っています。
- 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。
- 現状においては約半数の居住地で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、現在NPO法人である原始人の会が運行している「はっぴーバス」のような、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。
- 加西市では、地域が主体型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、検討を進めております。

### ■目指す姿

- 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目指します。

### ■目指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、地域の皆様が主体となった公共交通を運行し、生活必須施設が揃う拠点まで接続することで、移動手段の確保を行います。	随時	市民 加西市
	②はっぴーバスフリー降車区間の拡充	現在運行されているはっぴーバスが実施している「フリー降車」の区間を拡充することで、バスのさらなる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	隨時
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（KASAI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、地域の皆様が主体となった公共交通を運行し、生活必須施設が揃う拠点まで接続することで、移動手段の確保を行います。</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

はっぴーバス

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も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になりますが、対応する現在の公共交通機関としては、ねっぴ～号、路線バス、北条鉄道となり、特にねっぴ～号の役割が大きいものとなります。また、市内連携軸には、地域内交通で地域拠点まで来られている人が中心拠点まで行くための交通手段としての役割も担います。
- 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おります。
- 今後も市民意識や社会情勢の変化等に対応して、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。

### ■目指す姿

- 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目指します。

### ■目指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 に対応するために、ねっぴ～ 号や路線バスの運行本数・運 行時間の見直しなど、隨時コ 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

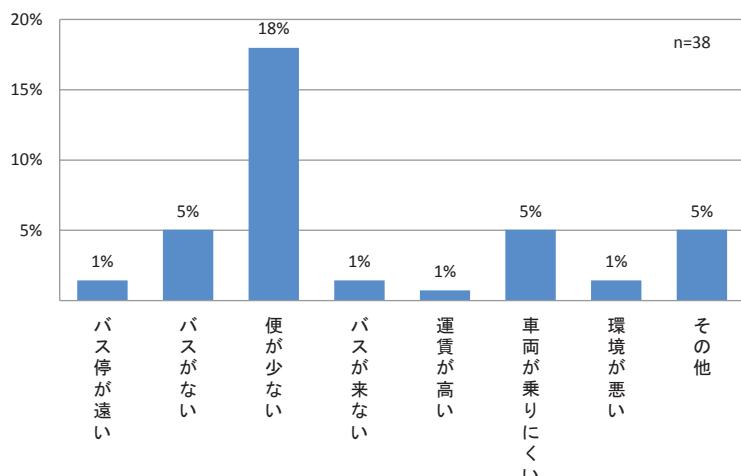
事業	③社会の変化に応じたコミュニティバス等の運行改善
実施主体	加西市、バス事業者
実施時期	隨時
事業内容	コミュニティバス等アンケート調査結果から得られたバス利用時の問題点などの市民意識や、社会情勢の変化等に対応するために、ねっぴ～号や路線バスの運行本数・運行時間の見直しなど、随时コミュニティバス等の運行改善に努めます。

### < 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

- 市民が中心拠点（北条地区）まで来て用事を行う際に、通院と買物などの複数の用事をする人も多いです。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、2016（H28）年度では 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、利用者数は増加しております。
- 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おります。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ことが望ましいです。

### ■目指す姿

- 各機能が集積している中心拠点内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目指します。

### ■目指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ていく、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

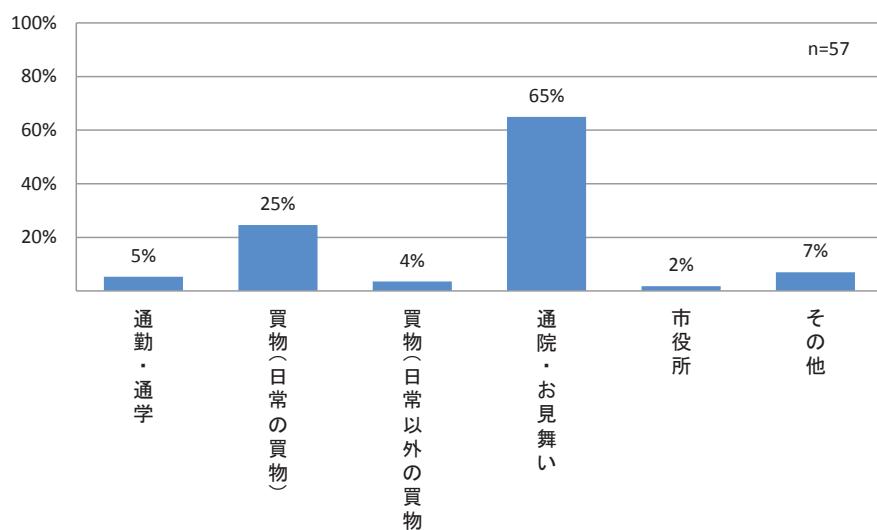
事業	④市街地線の機能強化
実施主体	加西市、バス事業者
実施時期	随時
事業内容	北条地区の市街地においては、路線バスやコミュニティバスの路線が複数運行されていることから、市街地内の運行本数は多く便利な状況となっています。現在運行されているこれらの路線を効率的に役割分担しながら活用していく、買い物や通院など利用者の移動需要や社会情勢の変化に対応しながら、運行路線や運行ダイヤの見直しを行い、随時コミュニティバス等の運行改善に努めます。

### < 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方にとって、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なるという役割は、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としては、北条鉄道、高速バス、路線バスとなり、特に北条鉄道の役割が大きいものとなります。
- 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。
- 本市と市外の隣接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。

## ■目指す姿

- 加西市民が市外へ公共交通で行きやすくなることにより、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なることにより、交流人口の増加を目指します。

## ■目指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	法華口駅に鉄道交差設備を整備することで、1時間に1本の運行本数を30分に1本の運行本数に増加します。	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他市町とのバス軸の増強	加東市や西脇市、多可町、福崎町、姫路市、高砂市、加古川市などの隣接市町と調整を行い、バスの運行本数の増加や運行時間やルートの見直し等、バス軸の増強を図ります。	随時	加西市 隣接市町 バス事業者

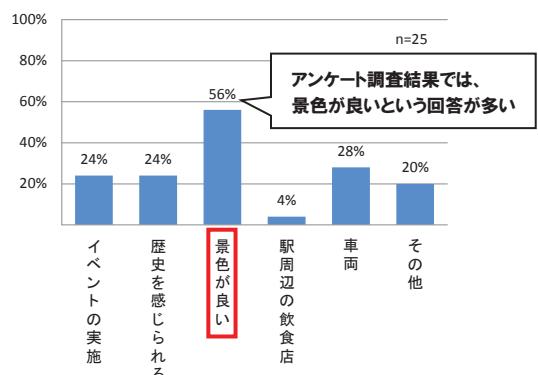
## 【重点事業】

## 施策4：市外との連携を強化する公共交通の整備

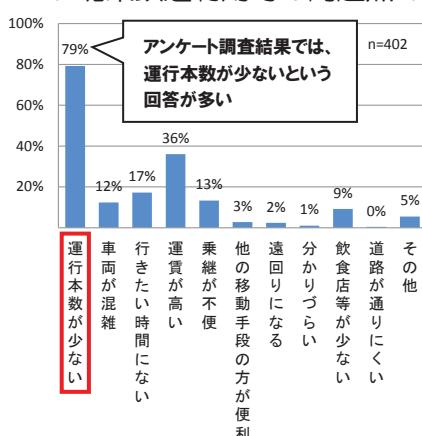
事業	⑤鉄道輸送力改善に向けた整備
実施主体	鉄道事業者、加西市
実施時期	2018 (H30) 年度～2019 (H31) 年度
事業内容	鉄道利用者アンケート調査結果から得られた問題点や北条鉄道の魅力、今後進めてほしい方策などの市民意識等に対応するために、法華口駅に鉄道交差設備を整備することで、1時間に1本の運行本数を30分に1本の運行本数に増加します。



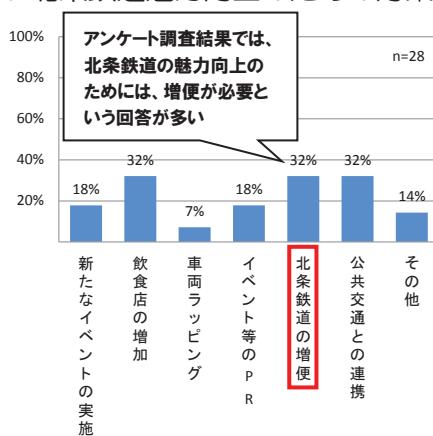
### < 北条鉄道の魅力 >



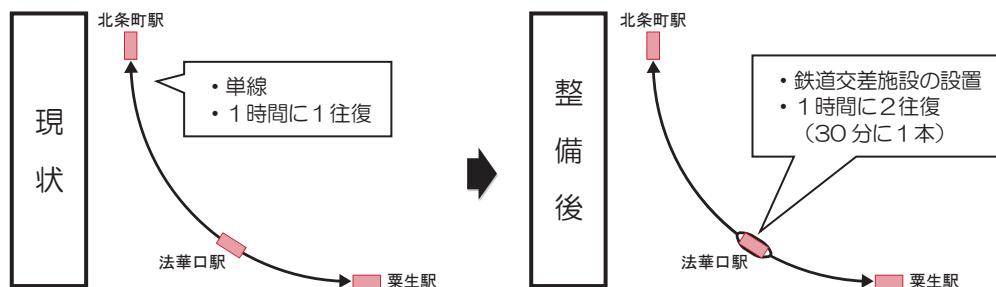
### < 北条鉄道利用時の問題点 >



### < 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。

### ■目指す姿

- 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目指します。

### ■目指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的に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を市民の皆様自身で担当し、行政の支援のもと、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 (H34) 年度～	加西市 市民 バス事業者

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方において、移動の一部を鉄道やバス利用に変更しようと/or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方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、北条鉄道利用客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り、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くような交通計画としていく必要があります。

### ■目指す姿

- 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。

### ■目指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（H32）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&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	栗生
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、バス事業者							
実施時期	2020（H32）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、車両への乗せることができます。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レンタサイクル >	< 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								

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継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継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には、視覚的に分かりやすい情報提供が必要です。

### ■目指す姿

- 全ての方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、乗継などの利用利便性の向上を目指します。

### ■目指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）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（H32）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（H32）年度	加西市 バス事業者
	⑰公共交通機関相互のりか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、公共交通機関同士の乗継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	⑯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	来訪された方や初めてバスを利用される方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 >

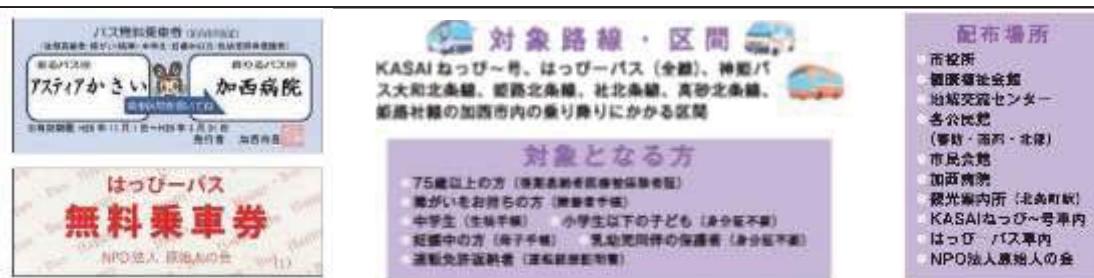


※ 時刻表統一イメージ

< 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	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	9:52
健康福祉会館	—	200円				8:37		9:07			
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 >



出典) かさいおでかけナビ(平成29年4月発行)を基に加筆

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、平成29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、免許を返納される方が増加していくことが予想されます。
- 近年では鉄道やバスの運賃の支払いにおいては、ICカード化が進んでおり、さらなるICカードの利用促進を図るためにには、割引制度の導入が必要と考えられます。但し、高齢者の方などにおいては、使い方が分からぬ方も存在すると考えられることから、利用方法から周知を図っていく必要があります。

### ■目指す姿

- 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目指します。

### ■目指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
	⑯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
	⑰免許返納者や乗継利用者等に対する割引制度の拡充に向けた検討	免許を返納された方や公共交通機関相互を乗継される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、割引制度の拡充に向けて検討します。	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とりまとめた「かさい おでかけ ナビ」を全戸配布しています。
- また、「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、それ以外の鉄道・バス・タクシー運行情報等も含めて、様々な媒体を用いた周知が必要です。
- 商業施設や医療施設等の集客施設においては、その付近にあるバス停専用の時刻表を作成し、利用者利便を向上させる必要があります。
- 公共交通機関相互の乗継情報を確認するためには、予めスマートフォンや携帯電話を利用して時刻を調べておく必要があります。
- 全ての方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。

### ■目指す姿

- 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目指します。

### ■目指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公共交通情報を総合的に発信	現在作成・配布している「かさい おでかけ ナビ」のさらなる周知を図ることで、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
	⑪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の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
	⑫市民や観光客が集う主要施設に公共交通情報の掲示	集客施設に当該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
	⑬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、乗継先の運行情報の放送や運行ダイヤの掲示などを行い、乗継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	隨時
事業内容	現在作成・配布している「かさい おでかけ ナビ」のさらなる周知を図ることで、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
- ・くらしの便利情報（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（主に観光客等）での利用者が増加傾向にあり、地域と一緒ににな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、運賃の割引や乗継利便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。

## ■目指す姿

- 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目指します。

## ■目指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
	⑤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などにおいても、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
	⑥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、「姫路観光周遊ワイドフリークリップ」の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	②北条鉄道におけるイベント等の実施
実施主体	鉄道事業者、加西市
実施時期	隨時
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 (平成 29 年 4 月発行) より

## 施策1 1

## 持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みの推進

## ■現状・課題

- 加西市では、大半の方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方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、企業の皆様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、まずは皆様から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。

## ■目指す姿

- 行政と市民、事業者、企業の皆様と連携し、積極的に公共交通に関わることや、公共交通を支援していただけるような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ような公共交通を目指します。

## ■目指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
★	⑦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、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、主にクルマを気軽に利用できない方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
	⑧沿線企業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」のような、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
	⑨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制作を行うことで、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：持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みの推進

事業	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、主にクルマを気軽に利用できない方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

現在の交通手段



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

市民のモビリティ確保による地域の活性化を推進するためには、利用者である「市民」、運営主体である「交通事業者」、計画策定主体である「行政」の三者が共通の目標を持ち、それぞれが自らの担う役割を認識して行動し、協力することが重要です。

市民のモビリティ確保による地域の活性化を実現するうえで、三者の役割として、次のことを期待します。特に、市民と行政は一体的なものであり、地域として共同の責任を持って市民のモビリティ確保を検討していくことが重要です。

< 公共交通を支える三者の連携 >

#### 市民

地域社会の維持発展に必要な公共交通を育てるために、過度な自動車利用を見直し、市民一人ひとりが公共交通の育成について考え、積極的に行動することが必要です。

#### 参画と協働

(市民のモビリティ確保による地域の活性化)

#### 交通事業者

公共交通事業は採算性も求められますが、公共性の高い事業であり、市民の移動利便性向上に向けた運営の工夫や、新たな事業の提案などによる地域交通への貢献が必要です。

#### 行政(国・県・市)

自動車と公共交通が調和した交通体系実現に向けて、市民・交通事業者・行政の三者が意見交換をする場を提供し、交通運営を客観的に評価するとともに、公共交通や市民などへの補助・助成を行うなどの取り組みが必要です。

## 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、次に示すような各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い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目指します。

< 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

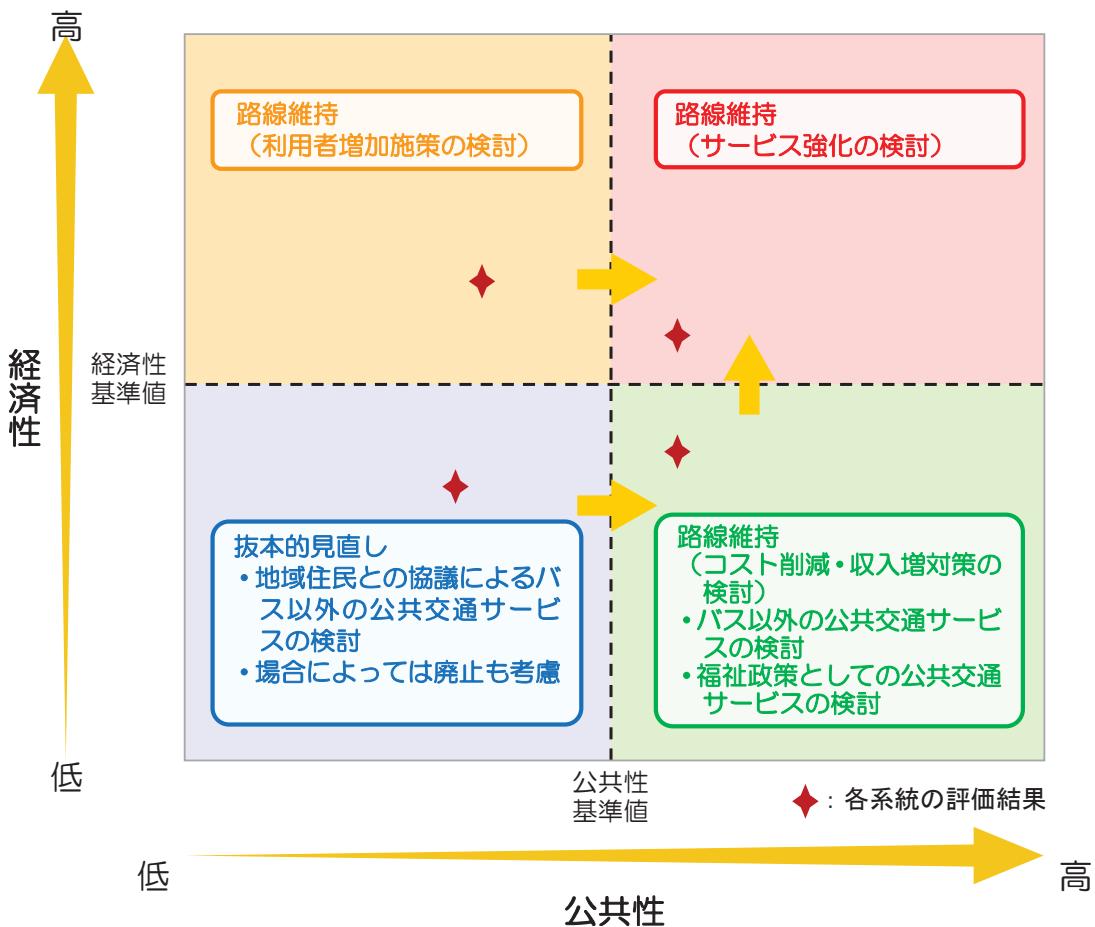
### 5.3 公共交通事業運営方針の設定

現在の路線バスやコミュニティバス等の地域公共交通事業には、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、今後も地域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、一定の事業効率性も必要です。

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、「公共性」及び「経済性」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。

< 公共交通事業の評価イメージ >



## 5.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し

### (1) 数値目標の設定

本計画の基本理念を達成するため、効率的かつ効果的な施策・事業が展開できるように、以下に示すとおり基本方針それぞれに対する数値目標を設定します。

また、基本理念に掲げている「誰もが外だしやすいまちをめざして」を達成するために、外出支援に関わる目標についても別途設定します。

#### < 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 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	26,500人/年※1 [ 2016 (H28) 年度 ]	30,000人/年※2 [ 2022 (H34) 年度 ]
北条鉄道利用者数 北条鉄道の年間利用者数	340,000人/年※3 [ 2016 (H28) 年度 ]	380,000人/年※4 [ 2022 (H34) 年度 ]

※1) 2016 (H28) 年 11 月～2017 (H29) 年 10 月 [無料乗車券実施後 1 年間] のコミュニティバス等利用者数

※2) 新たな地域主体型交通を導入したと仮定して設定

※3) 2016 (H28) 年 4 月～2017 (H29) 年 3 月までの北条鉄道利用者数

※4) 法華口駅鉄道交差施設整備により北条鉄道が増便されたと仮定して設定

##### 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～バス乗継者数 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、地域主体型交通）同士の年間乗継者数	3,300人/年※5 [ 2017 (H29) 年度 ]	3,700人/年※6 [ 2022 (H34) 年度 ]
鉄道～バス乗継者数 北条町駅でバス（高速バス、路線バス、コミュニティバス、地域主体型交通）に乗り継ぐ年間利用者数	6,500人/年※7 [ 2017 (H29) 年度 ]	7,300人/年※8 [ 2022 (H34) 年度 ]

※5) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果より、コミュニティバス等と各種バスのバス～バス乗継割合を算定し、コミュニティバス等年間利用者数に乘じて推計。これに加え、アスティアかさいバス停で実施した路線バス利用者アンケート調査結果より、路線バス同士のバス～バス乗継割合を算定し、路線バスのアスティアかさいバス停の乗降者数÷2 の年間推計人数に乘じて推計。これらの 2 つの推計値を合計して算定

※6) バス～バス乗継割合は現状のまま、コミュニティバス等の利用者数が増加したと仮定して設定

※7) 鉄道利用者アンケート調査結果より、北条町駅の乗車前・降車後のバス利用割合を算定し、北条町駅年間乗降者数（北条鉄道カウント調査結果の平休別北条町駅乗降者数と平休別年間運行日数から年間乗降者数を推計）に乘じて推計

※8) 鉄道～バス乗継割合は現状のまま、北条鉄道利用者数が増加したと仮定して設定

##### 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 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%※9 [ 2016 (H28) 年度 ]	4.4%未満※10 [ 2022 (H34) 年度 ]
公共交通利用が増加した人の割合 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※11	— [ 2016 (H28) 年度 ]	10% [ 2022 (H34) 年度 ]

※ 9) 高齢者対象アンケート調査結果より、全回答者に占める外出を控えている理由が「交通手段がない」と回答した外出を控えている人の割合

※10) 現状値から改善することを目標に設定

※11) 本計画改定時等に実施する市民アンケート調査において、公共交通利用頻度の変化を調査し、「公共交通利用が増加した」と回答があった人の割合

## ■ 外出に関する目標

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% <sup>※12</sup> [ 2010 (H22) 年度 ]	60% <sup>※13</sup> [ 2020 (H32) 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楽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運転免許を持っていない高齢者の内、飲食等の楽しみな外出をしている人の割合	6% <sup>※14</sup> [ 2014 (H26) 年度 ]	12% <sup>※15</sup> [ 2022 (H34) 年度 ]

※12) 2010 (H22) 年近畿圏パーソントリップ調査結果から、「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

※13) クルマを気軽に利用できる人との差を 3 分の 1 程度縮める（改善する）ことを目標に設定

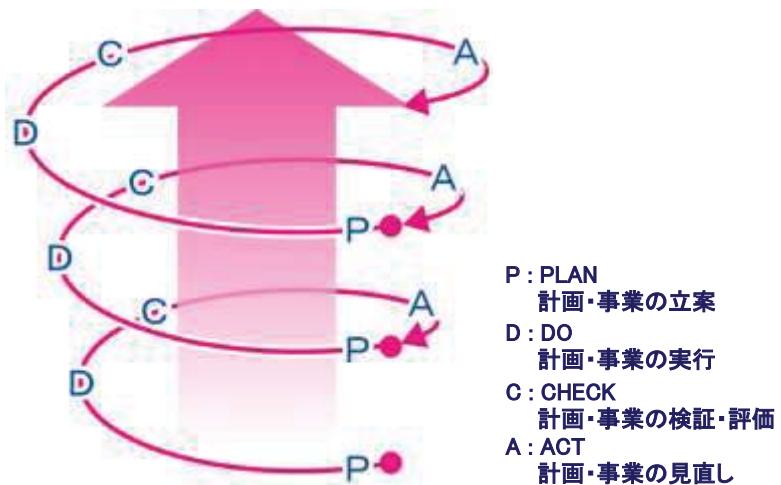
※14) 2014 (H26) 年高齢者アンケート調査結果から、「65 歳以上」かつ「自動車運転免許証を持っていない」人の内、主な外出が飲食や娯楽等の目的と回答している人の割合

※15) 現状値から 2 倍程度増加することを目標に設定

## (2) P D C A サイクルによる施策・事業の改善

路線バスやコミュニティバス等については、需要動向と採算性を考慮した運行実績を市民、交通事業者、行政の三者で協議しながら、運行の継続・見直し・廃止などの検討を行います。すなわち、P D C A サイクルによって、計画の立案、実行、検証・評価、見直しを行い、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。

< P D C A サイクルのイメージ >



## (3) 社会情勢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潮流や地域情勢は常に変化しています。特に全国的な公共交通の情勢が変化することとしては、自動車の自動運転や運転支援に対する技術が進歩しているため、鉄道やバスなどの定時定路線運行の場合において最初に導入が進んでいくことが考えられます。

加西市においては、本計画でも示している通り、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あると考えています。

今後は、これら社会潮流や地域情勢の変化に対応し、事業効果を確認しながらこの計画は定期的に見直していくことを考えています。

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月23日

協議会名： 加西市公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
加西親栄自動車(有)	コミュニティバス「はっぴーバス」の運行 6系統 ・万願寺線①② ・若井線① ・芥田線①② ・万願寺芥田線	・NPO法人原始人の会による地域内高齢者宅への訪問活動及びフリー降車制度の周知活動の実施 ・高齢者及び子育て世帯に対する運賃無料化施策の実施 ・総合時刻表の作成・配布	A	事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された	A 事業計画に位置づけられた目標を達成した。	地域の運営受託NPO法人が訪問活動等を重点的に行った地域の路線は、特に利用者数が伸びている。今後も地域と連携した訪問活動や接続改善による通院客の取り込みなど新規利用者の開拓を図る。
神姫バス(株)	コミュニティバス「ねっぴ～号」の運行 8系統 ・市街地線①～④ ・国正線 ・九会線①～③	・通院利用者の利用ニーズに基づいた時刻変更の実施 ・高齢者及び子育て世帯に対する運賃無料化施策の実施 ・総合時刻表の作成・配布	A	事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された	B 高齢者等への運賃軽減施策等により昨年度比で公共性・経済性の評価が全路線で大幅に改善しているものの、国正線において公共性評価が1.3回、経済性評価が2,034円と目標を下回った。	昨年オープンした観光地への来訪者に対応するため、鉄道駅との接続を改善し、さらなる利用者の増加を図る。 国正線については、沿線において、地域主体型の交通の導入について住民アンケート等を実施し、検討を進めているため、新たな交通システムの導入に向け支援を行う。

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

平成30年1月23日

協議会名: 加西市公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通網形成計画等の 計画策定に向けた方針
<p><b>【事業内容】</b> 鉄道、バス、コミバス等の利用者アンケートと事業者や市が所有する既存データ、PT調査等を用いて加西市の公共交通に関する調査を実施し、交通を取り巻く現状と課題を整理した。また、得られたデータや課題、まちづくりの方向性を踏まえ、計画の基本理念や基本方針を見直し、目標達成のための施策事業の検討を行った。</p> <p><b>【調査結果】</b> 市内にはクルマを気軽に利用できない方が人口の29.0%存在すると考えられ、公共交通勢圏では人口の49.8%が交通不便地域に居住している。 北条鉄道と路線バスでは通勤通学の利用者が多く、特に北条鉄道には便数の少なさを問題と考える方が多い。</p>	A  事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	<p><b>【事業名】</b> 加西市地域公共交通網形成計画策定業務</p> <p><b>【実施時期】</b> 平成29年度末完了予定</p> <p><b>【計画策定の方向性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人の動きから目指すべき公共交通サービスや目指すべき交通ネットワークを検討する。</li> <li>・交通不便地域に居住するクルマを気軽に利用できない方に対応するため地域主体型交通の導入を推進し、住みなれた地域内で暮らしやすくするとともに買物や医療、金融などの生活必須施設が集積している市街地へも行きやすい公共交通サービスの確立を目指す。</li> <li>・幹線交通である北条鉄道の輸送密度の強化を図る。</li> </ul>

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成30年1月23日

協議会名:	加西市公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	加西市の公共交通は、市のはぼ中央にある北条町駅を中心に放射状に広がっており、北条鉄道(南～南東方向)、地域間幹線の路線バス(北西、東、南、西方向)、タクシーによる移動と北条町を東西方向に通じている中国自動車道を高速バスが京阪神・津山を結んでいる。これらを補完する住民の市内の移動手段として、コミュニティバスを運行しているが、住民の公共交通利用は5%と低い一方で、住民の4割と推計される気軽に自動車を利用できない方(70歳以上の高齢者・運転免許がない・世帯に自動車がない)の日常生活における移動手段の確保を課題と捉えている。 平成25年度改定の加西市公共交通総合連携計画に示す目指すべき交通網確立のため、平成26年度地域公共交通調査事業結果を基に、高齢者の日常生活の移動の確保及び通勤通学需要に応えられるコミュニティバス網へ再編を行ない、コミュニティバスねっぴ～号とはっぴーバスにより、気軽に自動車を利用できない住民の日常生活における移動手段を確保し、地域内の住民の交流を促進することで、地域の活性化を図る。

## 加西市公共交通活性化協議会

### 1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

#### 公共交通の将来像

##### 【地域特性】

(人 口) 昭和 61 年度の 53,056 人をピークに減少し、平成 27 年国勢調査では約 4 万 4 千人になっており高齢化率は 30% となっている。

(産 業) 加西市総生産額 1,726 億円 (H26) のうち、第二次産業、特に製造業が 44.9% を占めている。市内には 4 か所の産業団地等があり、大規模事業所も立地しているが、従業員 10 人未満の事業所が市全体の約 80% を占め、中小事業所を中心とした「ものづくりのまち」である。

##### 【加西市公共交通総合連携計画 (H21～H30)】

(基本方針) • 公共交通サービスの改善による地域の活性化

- 地域と連携した公共交通不便地域への対応

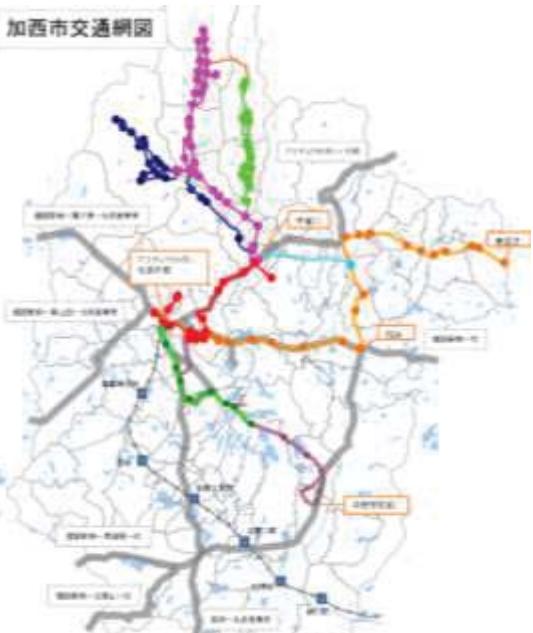
##### (計画の目標)

地域公共交通の方針方策を示した加西市公共交通総合連携計画事業プログラムに基づき、高齢者等の日常生活の移動の確保及び通勤通学需要に応えられるコミュニティバス網を構築する。コミュニティバスにより、気軽に自動車を利用できない住民の日常生活における移動手段を確保し、地域内の住民の交流を促進することで、地域の活性化を図る。

#### 公共交通ネットワーク図

市の公共交通は、北条町駅を中心に放射状に広がっている。北条鉄道 (南～南東方向)、地域間幹線の路線バス (北西、東、南、西方向) に加え、市街地内の移動と路線バスを

加西市交通網図



補完する『ねっぴ～号』及び、市北西部の交通空白地域内の移動を支える『はっぴーバス』の 2 つのコミュニティバスが運行している。その他、タクシーや市を東西に横断する中国自動車道に京都・大阪・神戸と津山を結ぶ高速バスが運行している。

##### コミニバスねっぴ～号 (運行: 神姫バス)

●市街地線

○国正線

●九会線

●フラワーセンター線

##### はっぴーバス (運行: 加西親栄自動車)

●万願寺線

●若井線

●芥田線

●根日女の湯線

路線バス

■神姫バス

鉄道

++北条鉄道

## 2. 計画の達成状況の評価に関する事項

### 【路線評価の基本的考え方と評価基準】

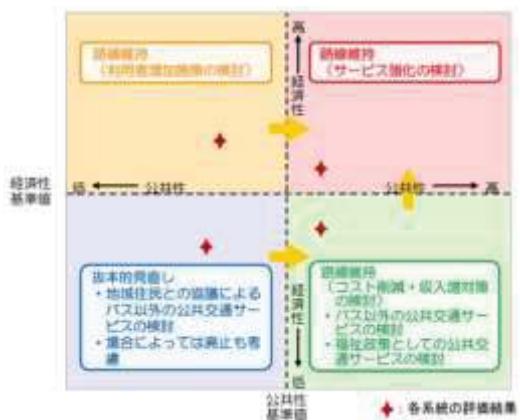
路線の評価は、財政的な側面での評価及び地域住民の移動の手段の確保といった社会的重要性に関する評価の2つの指標を用いて路線ごとに行う。

①経済性評価：利用者1人当たり行政補助額

基準値 2,000円/人

②公共性評価：沿線世帯当たり年間乗車回数

基準値 2.0回/世帯



## 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的な取組み内容

### (1) 取組経緯

#### 【ねっぴー号】(運行事業者：神姫バス)

主に中心市街地内の移動を支えるコミュニティバスとして運行。大規模商業施設や観光地、鉄道駅、高速バス停、病院、市役所等の公共施設を結び、市街地内の回遊性を高めるとともに、北条町駅から放射状に伸びる鉄道や幹線バスを補完している。

#### 【はっぴーバス】(運行事業者：加西親栄自動車)

西在田地区は民間路線バスの撤退後、コミバスが運行されていたが、指定曜日に3便しか運航がなく利便性が低かったことや、高齢化率が他地域と比べて高く公共交通の必要性が高かったことなどから、NPO法人が運営に関わり、小型車両で万願寺、若井、芥田の3つの谷筋の集落を走り幹線バス停までを繋ぐ「はっぴーバス」を平成23年から運行している。NPO法人による利用者訪問、地域内での意見聴取や利用促進、フリー降車制度の導入などにより利用者の利便性を高めている。

#### 【計画策定事業】

##### ・調査概要

公共交通空白地に対応するため、地域の方々が主体となり地域の実情に応じた公共交通を目指す地域主体型交通の導入に向け取り組んでいる。策定事業では、その接続先となる幹線交通等（北条鉄道・路線バス・コミバス）の利用実態や必要とされる輸送量、運行密度に加え、市民の外出需要や移動動向を把握し、現計画をフォローアップする今後のまちづくり方針と整合のとれた公共交通網形成計画の策定を行う。

##### ・協議会の開催 全3回

##### ・作業部会の開催 全6回

##### ・調査結果の概要

幹線交通である北条鉄道と路線バスでは、運行本数の少なさを問題と考える利用者

が多い。また人の動きでは、市内どの地区でも中心市街地の北条へ外出する方が多く、鉄道沿線である市の南部や東部では加古川市や小野市方面に外出する方が、市の西部では姫路方面へ外出する方が北条に次いで多い。また、交通勢圏では人口の約半分が交通不便地域、3割が低サービス地域に居住している。

## (2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

### 補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域内フィーダー系統補助事業	加西親栄自動車	H28.10 ～H29.9	フ	市北西部の交通空白地域におけるはっぴーバスの運行
地域内フィーダー系統補助事業	神姫バス	〃	フ	市街地内の移動と路線バスを補完するねっぴ～号の運行
計画策定事業	加西市公共交通活性化協議会	H29.6.15 ～H30.3.31	策	網形成計画策定に向けた交通調査の実施

【種別】幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業  
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

### その他補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
総合時刻表の作成配布事業	協議会	H29.3	鉄道・路線バス・コミバス・高速バスの統一時刻表の作成、配布

### 非補助事業

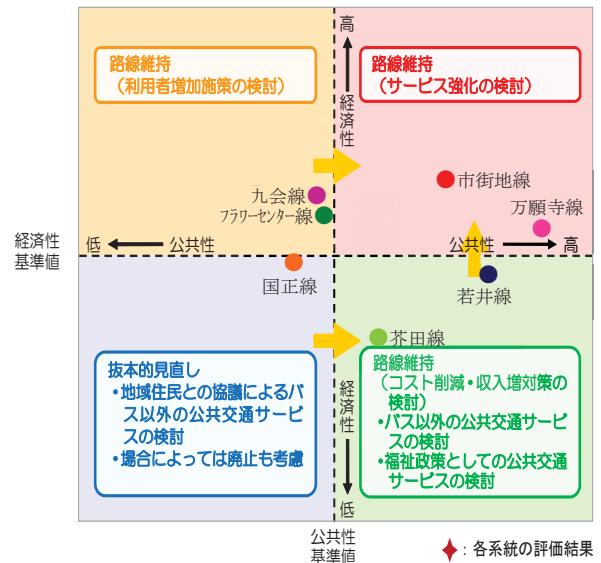
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
フリー降車制度	加西市 加西親栄自動車 原始人の会	H28.9～	はっぴーバスの一部区間にについてフリー降車を実施
コミバス等無料乗車券の配布	加西市	H28.11～	高齢者や免許返納者、子育て世帯を対象に市内で利用できるバスの無料乗車券を配布
地域主体型交通推進事業	協議会	H28.4～	『地域主体型交通導入の手引き(H28.3作成)』の説明会及び導入に向けた検討支援

#### 4. 具体的取組に対する評価

##### ・地域内フィーダー系統補助事業

路線名	経済性評価	公共性評価
ねっぴー号		
市街地線	1,271 円	4.0 回
国正線	2,034 円	1.3 回
九会線	1,699 円	1.58 回
フラワーセンター線 ※	1,626 円	1.82 回
はっぴーバス		
万願寺線	1,921 円	6.0 回
若井線	2,500 円	4.9 回
芥田線	4,051 円	2.5 回

※フィーダー補助対象外路線



ねっぴー号国正線は、公共性評価 1.3 回・経済性評価 2,034 円と、両指標が基準を下回り目標を達成できなかった。その他の路線については、いずれかまたは両方の指標が基準を超えており目標を達成している。路線バスとの接続改善等により通勤通学の利用者が増えたことや、高齢者、子育て世帯を対象に無料乗車券の発行を開始したことにより、全路線について昨年度と比較し、経済性、公共性の指標がともに改善している。

はっぴーバスは、すべての路線において公共性評価の基準を上回っており目標を達成している。フリー降車制度の導入や、高齢者、子育て世帯を対象とした無料乗車券の発行に合わせて、運営受託 NPO 法人による訪問活動などを行っており、重点的に訪問を行った地域については、特に公共性・経済性の指標が伸びている。

この他にも、コミバスや鉄道、路線バスなど市内の公共交通の時刻を統一し、利用方法などを案内する公共交通の総合ガイド冊子の作成や交通機関相互の接続改善なども実施しており、コミバス全体の利用者数は開始前に比べ、40%近く伸びている。コミバスの利用者対象アンケートから既存利用者の利用頻度の上昇や新規利用者の増加が見られる。幹線の路線バスにおいても、これまであまり見られなかった市内乗降の利用者が増えている。

##### ・計画策定事業

加西市を取り巻く交通の現状を整理するための基礎資料として、利用者アンケート調査により公共交通の利用実態、改善意向等を把握することができた。

利用者アンケートに加えて、人の移動動向を分析することで、目指すべき公共交通サービスや必要な交通ネットワークの検討に活用し、協議会で公共交通に関する実態、計画の考え方を協議することができた。

## 5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課題	課題への対応方針
ねっぴー号の国正線は、利用者が増えているものの、公共性・経済性の評価が共に基準を下回っており、路線評価としては、廃止や抜本的な見直しを含めて検討が必要な路線となっている。国正線の沿線地区ごとの評価では、宇仁地区で公共性評価の基準を上回っており一定割合の利用者が存在する。	宇仁地区において、地域主体型交通の導入検討のため調査を実施している。住民が運営、運行に主体的に関わる新たな交通システムの導入に向け支援する。
ねっぴー号の九会線・フラワーセンター線については、通勤通学の利用者が増加傾向にあるものの公共性評価で若干基準を下回っており、利用者増加施策の検討対象路線である。また、評価方法を路線ごとの評価としているが、両路線はほぼ重複路線であるため公共性評価が実態よりも低くなっている。	当該路線は、北条町駅と観光施設を繋いでいる。観光施設が増設されたことに伴い市外からの来訪者が増えているため、阪神間の来訪者にとって利便性が高いよう北条鉄道との接続を改善し、利用者の増加を図る。 また、路線の評価方法を一部見直し、適正な評価方法に改善する。
ねっぴー号の市街地線は、公共性・経済性の指標がともに基準を上回っており、サービス強化の検討路線となっている。	引き続き、路線バスや鉄道との接続改善を行い、市街地内の回遊性を高め、幹線交通を補完する。
はっぴーバスの若井線・芥田線は経済性評価が低く、収入増加や利用者の増加施策の検討が必要である。運営に関わるNPO法人による潜在利用者への聞き取りから、各線と根日女の湯線との接続が悪く、通院利用者のニーズに対応できていない可能性がある。	根日女の湯線を含め各線の接続を利用者ニーズの高い乗継に改善し、新規の通院利用者の取り込みを図る。 運営受託NPO法人と連携し、訪問活動等により新規利用者の開拓を図る。
はっぴーバスの万願寺線は、公共性・経済性の指標がともに基準を上回っており、サービス強化の検討路線となっている。	運営受託NPO法人と連携し、フリー降車制度の見直し、拡充など利用者ニーズに合わせたサービスの充実を図る。

## 加西市公共交通活性化協議会

### 1. 直近の第三者評価の活用・対応状況

直近の第三者評価委員会における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
はっぴーバスは、公共性評価が高いものの、経済性評価で目標を下回っている	運営受託 NPO 法人による潜在利用者等への訪問活動の実施やフリー降車制度の活用推進を行った。	
ねっぴ～号各線は、公共性評価で目標を下回っている。	各公共交通を統一した総合時刻表を作成、配布し、市内バス無料乗車券を発行するなど利用者増加施策を実施した。	

### 2. アピールポイント、特に工夫した点など

- 公共交通が移動の選択肢に上がるよう、より具体的な情報提供を行うため、各交通機関の時刻表を統一した『おでかけナビ』を作成し全戸配布した。乗り継ぎ情報などに加え、市内の医療機関や商業施設への公共交通でのアクセス方法等を掲載し、公共交通の総合ガイド冊子とした。
- 高齢者や子育て世帯を対象とした市内バスの無料乗車券を発行し、公共交通に关心をもってもらう取り組みを行った。特に利用の少ない子育て世帯に対しては、幼稚園や保育所、こども園の保護者会等に出向き、公共交通の PR を行った。利用状況調査などから子育て世帯の利用が見られるようになった。
- はっぴーバスの運営受託 NPO 法人が地域役員等と連携し地区内の高齢者などへの訪問活動等を行い、新規利用者の開拓や利用者ニーズの吸い上げを行っている。訪問活動等を重点的に行った地域は、利用者が特に伸びている。



加西市コミュニティバス

KASAI

## ねっぴ～号 時刻表

1 2 3 4 市街地

7 8 国正線

9 10 11 12 神姫バス大和

※ねっぴ～号…土・日・祝日、年末年始(12/30～1/3)運休

※路線バス大和線…土・日・祝日、年末年始(12/30～1/3)、お盆期間(8/13～15)運休

平成30年4月1日現在



路線番号	2	12	4	2	4	8	4	4	10	4	4	4	8	10	2	2	12
高速北条バス停前										13:13							16:15
J-A北条富田										13:14							16:16
イオンモール加西北条	8:24	08:54	09:39	10:30	10:53	11:21	11:55		13:17	13:51	14:21	14:48		16:19	17:09		
アステイアかさい	8:26	8:40	08:56	09:41	10:32	10:55	11:23	11:57	12:28	13:19	13:53	14:23	14:50	15:53	16:21	17:11	18:04
横尾南	8:27	8:41	08:57	09:42	10:33	10:56	11:24	11:58	12:29	13:20	13:54	14:24	14:51	15:54	16:22	17:12	18:05
市役所前	8:29	↓	08:59	09:44	10:35	10:58	11:26	12:00	↓	13:22	13:56	14:26	14:53	↓	16:24	17:14	↓
加西ハイツ西	8:30	↓	09:00	09:45	10:36	10:59	11:27	12:01	↓	13:23	13:57	14:27	14:54	↓	16:25	17:15	↓
ハイツ市住前	8:30	↓	09:00	09:45	10:36	10:59	11:27	12:01	↓	13:23	13:57	14:27	14:54	↓	16:25	17:15	↓
加西病院	8:32	↓	09:02	09:47	10:38	11:01	11:29	12:03	12:33	13:25	13:59	14:29	14:56	15:58	16:27	17:17	↓
ハイツ市住前	8:33	↓	09:03	09:48	10:39	11:02	11:30	12:04	↓	13:26	14:00	14:30	14:57	↓	16:28	17:18	↓
加西ハイツ中央	8:34	↓	09:04	09:49	10:40	11:03	11:31	12:05	↓	13:27	14:01	14:31	14:58	↓	16:29	17:19	↓
古坂3丁目	8:35	↓	09:05	09:50	10:41	11:04	11:32	12:06	↓	13:28	14:02	14:32	14:59	↓	16:30	17:20	↓
健康福祉会館	8:37	↓	09:07	09:52	10:43	11:06	11:34	12:08	↓	13:30	14:04	14:34	15:01	↓	16:32	17:22	↓
古坂3丁目	8:38	↓	09:08	10:44	↓	11:35	12:09	↓	13:31	14:05	14:35	↓	↓	↓	↓	↓	↓
古坂7丁目	8:39	↓	09:09	10:45	↓	11:36	12:10	↓	13:32	14:06	14:36	↓	↓	↓	↓	↓	↓
古坂	8:40	↓	09:10	10:46	↓	11:37	12:11	↓	13:33	14:07	14:37	↓	↓	↓	↓	↓	↓
鴨谷南	8:42	8:44	09:12	10:48	↓	11:39	12:13	12:38	13:35	14:09	14:39	↓	16:03		18:08		
鴨谷	8:43	8:45	09:13	10:49	↓	11:40	12:14	12:39	13:36	14:10	14:40	↓	16:04		18:09		
殿原	8:44	8:46	09:14	10:50	↓	11:41	12:15	12:40	13:37	14:11	14:41	↓	16:05		18:10		
中富口	8:45	8:47	09:15	10:51	↓	11:42	12:16	12:41	13:38	14:12	14:42	↓	16:06		18:11		
中富	8:48	↓	09:18	10:54	↓	11:45	12:19	↓	13:41	14:15	14:45	↓	↓	↓	↓	↓	↓
玉丘町						11:07						15:02					
玉野西口						11:08						15:03					
玉野						11:09						15:04					
山枝						11:11						15:06					
西別府						11:13						15:08					
別府						11:14						15:09					
都染						11:16						15:11					
都染北						11:17						15:12					
野上						11:19						15:14					
和泉						11:21						15:16					
多加野農協前						11:22						15:17					
馬渡谷口						11:23						15:18					
千尾						11:24						15:19					
油谷						11:25						15:20					
宇仁小学校前						11:26						15:21					
田谷						11:27						15:22					
西国正						11:28						15:23					
国正						11:29						15:24					
東国正						11:30						15:25					

路線番号	9	7	3	3	3	1	9	3	3	3	7	3	9	3	3	1	1	11
東国正		07:30											11:45					
国正		07:31											11:46					
西国正		07:32											11:47					
田谷		07:33											11:48					
宇仁小学校前		07:34											11:49					
油谷		07:35											11:50					
千尾		07:36											11:51					
馬渡谷口		07:37											11:52					
多加野農協前		07:38											11:53					
和泉		07:39											11:54					
野上		07:41											11:56					
青野口		07:43											11:58					
都染北		07:44											11:59					
別府		07:45											12:00					
西別府		07:46											12:01					
山枝		07:48											12:03					
玉野		07:50											12:05					
玉野西口		07:51											12:06					
玉丘町		07:52											12:07					
中富	↓	↓	08:18	09:02	09:35				↓	10:23	11:55	↓	12:34	↓	14:35	15:35	↓	
中富口	07:38	↓	08:19	09:03	09:36				10:13	10:24	11:56	↓	12:35	14:12	14:36	15:36	17:39	
殿原	07:39	↓	08:20	09:04	09:37				10:14	10:25	11:57	↓	12:36	14:13	14:37	15:37	17:40	
鴨谷	07:40	↓	08:21	09:05	09:38				10:15	10:26	11:58	↓	12:37	14:14	14:38	15:38	17:41	
鴨谷南	07:41	↓	08:22	09:06	09:39				10:16	10:27	11:59	↓	12:38	14:15	14:39	15:39	17:42	
古坂	↓	↓	08:24	09:08	09:41				10:29	12:01	12:01	↓	12:40	↓	14:41	15:41	↓	
古坂7丁目	↓	↓	08:25	09:09	09:42				10:30	12:02	12:02	↓	12:41	↓	14:42	15:42	↓	
古坂3丁目	↓	↓	08:26	09:10	09:43				10:31	12:03	12:03	↓	12:42	↓	14:43	15:43	↓	
健康福祉会館	↓	07:53	08:27	09:11	09:44	09:56			10:32	12:04	12:08	↓	12:43	↓	14:44	15:44	16:35	17:25
古坂3丁目	↓	07:54	08:28	09:12	09:45	09:57			10:33	12:05	12:09	↓	12:44	↓	14:45	15:45	16:36	17:26
古坂7丁目	↓	07:55	08:29	09:13	09:46	09:58			10:34	12:06	12:10	↓	12:45	↓	14:46	15:46	16:37	17:27
ハイツ市住前	↓	07:56	08:30	09:14	09:47	09:59			10:35	12:07	12:11	↓	12:46	↓	14:47	15:47	16:38	17:28
加西病院	07:46	07:58	08:32	09:16	09:49	10:01	10:21	10:37	11:10	12:09	12:13	↓	12:48	14:20	14:49	15:49	16:40	17:30
ハイツ市住前	↓	07:59	08:33	09:17	09:50	10:02	↓	10:38	11:11	12:10	12:14	↓	12:49	↓	14:50	15:50	16:41	17:31
加西ハイツ西	↓	07:59	08:33	09:17	09:50	10:02	↓	10:38	11:11	12:10	12:14	↓	12:49	↓	14:50	15:50	16:41	17:31
市役所前	↓	08:01	08:35	09:19	09:52	10:04	↓	10:40	11:13	12:12	12:16	↓	12:51	↓	14:52	15:52	16:43	17:33
横尾南	07:5																	



加西市コミュニティバ

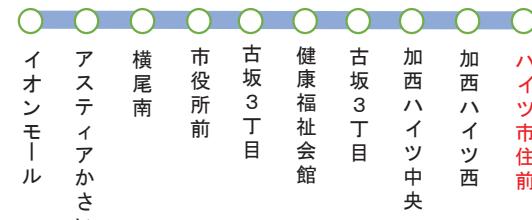
## KASAI ねつひー号 時刻表

5 6 16 九会線

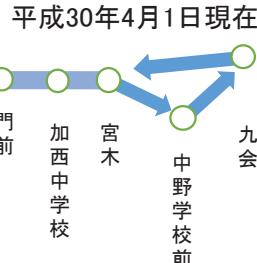
13 14 フラワーセンター線

※ 土・日・祝日、年末年始(12/30~1/3)運休

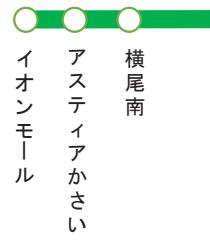
5 6 16 九会線



平成30年4月1日現在



13 1 1 フラワーセンター線



路線番号	14	16	14	6	6
イオンモール加西北条		07:58		12:35	15:18
アスティアかさい	07:45	08:00	10:50	12:37	15:20
横尾南	07:46	08:01	10:51	12:38	15:21
市役所前	↓	08:03	↓	12:40	15:23
古坂3丁目	↓	↓	↓	12:41	15:24
健康福祉会館	↓	↓	↓	12:42	15:25
古坂3丁目	↓	↓	↓	12:43	15:26
加西ハイツ中央	↓	↓	↓	12:44	15:27
加西ハイツ西	↓	08:04	↓	↓	↓
ハイツ市住前	↓	08:04	↓	12:45	15:28
加西病院	↓	08:05	↓	12:47	15:30
丸山公園前	07:49	↓	10:54	↓	↓
西高室	07:49	↓	10:54	↓	↓
東高室	07:50	08:09	10:55	12:51	15:34
パナソニック加西工場	07:51	08:10	10:56	12:52	15:35
播磨農高前	07:52	08:11	10:57	12:53	15:36
北条高校前	07:53	08:12	10:58	12:54	15:37
飯盛	07:54	08:13	10:59	12:55	15:38
フラワーセンター南門前	07:55	08:14	11:00	12:56	15:39
門前		08:16		12:58	15:41
加西中学校前		08:17		12:59	15:42
宮木		08:18		13:00	15:43
中野学校前		08:21		13:03	15:46
九会		08:22		13:04	15:47

路線番号	5	5	13	13	13	13	13
中野学校前	08:21	13:03					
九会	08:22	13:04					
宮木	08:23	13:05					
加西中学校前	08:24	13:06					
門前	08:26	13:08					
フラワーセンター南門前	08:28	13:10	14:20	16:20	17:20	18:10	18:43
飯盛	08:29	13:11	14:21	16:21	17:21	18:11	18:44
北条高校	08:30	13:12	14:22	16:22	17:22	18:12	18:45
播磨農高前	08:31	13:13	14:23	16:23	17:23	18:13	18:46
パナソニック加西工場	08:32	13:14	14:24	16:24	17:24	18:14	18:47
東高室	08:33	13:15	14:25	16:25	17:25	18:15	18:48
西高室	↓	↓	14:26	16:26	17:26	18:16	18:49
丸山公園前	↓	↓	14:26	16:26	17:26	18:16	18:49
加西病院	08:37	13:19	↓	↓	↓	↓	↓
ハイツ市住前	08:38	13:20	↓	↓	↓	↓	↓
加西ハイツ中央	08:39	13:21	↓	↓	↓	↓	↓
古坂3丁目	08:40	13:22	↓	↓	↓	↓	↓
健康福祉会館	08:42	13:24	↓	↓	↓	↓	↓
古坂3丁目	08:43	13:25	↓	↓	↓	↓	↓
市役所前	08:44	13:26	↓	↓	↓	↓	↓
横尾南	08:46	13:28	14:31	16:31	17:31	18:21	18:54
アスティアかさい	08:47	13:29	14:32	16:32	17:32	18:22	18:55
イオンモール加西北条	08:49	13:31	14:34	16:34	17:34	18:24	18:57

**はっぴーバス時刻表(平成30年4月1日改正)**  
**万願寺線** 平成30年4月1日現在

バス停名	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目
の北 条接 続から		市街地線	市街地線	市街地線	市街地線	大和線
高速北条バス停前	—	—	13:13	—	—	
イオン	8:24	11:21	13:17	14:21	—	
アスティア	8:26	11:23	13:19	14:23	15:53	
加西病院	8:32	11:29	13:25	14:29	15:58	
健康福祉会館	8:37	11:34	13:30	14:34	—	
古坂7丁目	8:39	11:36	13:32	14:36	—	
中富口着	8:45	11:42	13:38	14:42	16:06	
接続時分	5分	4分	12分	8分	0分	
中富口発	8:50	11:46	13:50	14:50	16:06	
銀ビル前	8:51	11:47	13:51	14:51	16:07	
JA在田前	8:52	11:48	13:52	14:52	16:08	
泉小学校前	8:52	11:48	13:52	14:52	16:08	
上野	8:53	11:49	13:53	14:53	16:09	
広原	8:54	11:50	13:54	14:54	16:10	
平野倉庫前	8:55	11:51	13:55	14:55	16:11	
工和自動車前	8:55	11:51	13:55	14:55	16:11	
高田たばこ店前	8:56	11:52	13:56	14:56	16:12	
増田美容院前	8:57	11:53	13:57	14:57	16:13	
診療所前	8:59	11:55	13:59	14:59	16:15	
道山郵便局前	7:41	9:01	11:57	14:01	15:01	16:17
磯崎神社前	7:42	9:02	11:58	14:02	15:02	16:18
千山	7:43	9:03	11:59	14:03	15:03	16:19
高井店前	7:43	9:03	11:59	14:03	15:03	16:19
福寿和	7:44	9:04	12:00	14:04	15:04	16:20
大塚木工前	7:45	9:05	12:01	14:05	15:05	16:21
宮川	7:45	9:05	12:01	14:05	15:05	16:21
下万公会堂前	7:46	9:06	12:02	14:06	15:06	16:22
小田	7:46	9:06	12:02	14:06	15:06	16:22
小池	7:47	9:07	12:03	14:07	15:07	16:23
轟橋	7:48	9:08	12:04	14:08	15:08	16:24
孫町	7:50	9:10	12:06	14:10	15:10	16:26
堂跡	7:51	9:11	12:07	14:11	15:11	16:27
上万公会堂下	7:51	9:11	12:07	14:11	15:11	16:27
赤松店前	7:52	9:12	12:08	14:12	15:12	芥田線へ
寺師	7:52	9:12	12:08	14:12	15:12	
交流館	7:54	9:14	12:10	14:14	15:14	
大塚	7:56	9:16	12:12	14:16	15:16	
八幡口	7:56	9:16	12:12	14:16	15:16	
大塚木工前	7:57	9:17	12:13	14:17	15:17	
福寿和	7:58	9:18	12:14	14:18	15:18	
高井店前	7:58	9:18	12:14	14:18	15:18	
上道山公会堂前	7:59	9:19	12:15	14:19	15:19	
金澤三喜男宅前	8:00	9:20	12:16	14:20	15:20	
西在田学校前	8:01	9:21	12:17	14:21	15:21	
診療所前	8:02	9:22	12:18	14:22	15:22	
道山郵便局前	8:03	9:23	12:19	14:23	15:23	
増田美容院前	8:03	9:23	12:19	14:23	15:23	
高田たばこ店前	8:04	9:24	12:20	14:24	15:24	
工和自動車前	8:04	9:24	12:20	14:24	15:24	
平野倉庫前	8:05	9:25	12:21	14:25	15:25	
広原	8:06	9:26	12:22	14:26	15:26	
上野	8:07	9:27	12:23	14:27	15:27	
泉小学校前	8:08	9:28	12:24	14:28	15:28	
JA在田前	8:08	9:28	12:24	14:28	15:28	
銀ビル前	8:09	9:29	12:25	14:29	15:29	
中富口着	8:10	9:30	12:26	14:30	15:30	▼
の北 接条 続へ	接続時分	9分	6分	9分	6分	
	中富口発	市街地線	市街地線	市街地線	市街地線	
	古坂7丁目	8:25	9:42	12:41	14:42	15:42
	健康福祉会館	8:27	9:44	12:43	14:44	15:44
	加西病院	8:32	9:49	12:48	14:49	15:49
	アスティア	8:38	9:55	12:54	14:55	15:55
	イオン	8:40	9:57	12:56	14:57	15:57
	高速北条バス停前	8:44	—	13:00	—	

**根日女線** はっぴーバス時刻表(平成30年4月1日改正)  
※水曜日のみ運行 平成30年4月1日現在

バス停名		1便目	2便目	3便目	4便目	5便目
中富口着	万願寺線	8:10				12:26
	若井線		8:57	9:57	11:47	
	芥田線	8:12		10:17	11:32	
<b>中富口発</b>		<b>8:25</b>	<b>9:00</b>	<b>10:40</b>	<b>11:55</b>	<b>12:36</b>
銀ビル前		8:26	9:01	10:41	11:56	12:37
まえだクリニック前		8:30	9:05	10:45	12:00	12:41
まえだクリニック前		8:36	9:11	10:51	12:06	12:47
銀ビル前		8:40	9:15	10:55	12:10	12:51
<b>中富口着</b>		<b>8:41</b>	<b>9:16</b>	<b>10:56</b>	<b>12:11</b>	<b>12:52</b>
中富口発	万願寺線	8:50		11:46		13:50
	若井線		9:20	11:10	12:20	
	芥田線		9:50	11:05		13:51

**はっぴーバス時刻表(平成30年4月1日改正)**  
若井線 平成30年4月1日現在

バス停名	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目
北条から の接続		市街地線	市街地線	市街地線	市街地線	大和線
高速北条バス停前		8:50				—
イオン		8:54	10:30	11:55	13:51	—
アスティア		8:56	10:32	11:57	13:53	15:53
加西病院		9:02	10:38	12:03	13:59	15:58
健康福祉会館		9:07	10:43	12:08	14:04	↓
古坂7丁目		9:09	10:45	12:10	14:06	↓
中富口着		9:15	10:51	12:16	14:12	16:06
接続時分	5分	19分	4分	8分	0分	
中富口発	8:20	9:20	11:10	12:20	14:20	16:06
銀ビル前	8:21	9:21	11:11	12:21	14:21	16:07
JA在田前	8:22	9:22	11:12	12:22	14:22	16:08
溝口	8:23	9:23	11:13	12:23	14:23	16:09
大内下	8:26	9:26	11:16	12:26	14:26	16:12
親栄自動車前	8:27	9:27	11:17	12:27	14:27	16:13
大内上	8:28	9:28	11:18	12:28	14:28	16:14
道山郵便局前	8:31	9:31	11:21	12:31	14:31	16:17
診療所前	8:32	9:32	11:22	12:32	14:32	16:18
大歳橋	8:32	9:32	11:22	12:32	14:32	16:18
下若井公会堂前	8:33	9:33	11:23	12:33	14:33	16:19
丸山奥	8:33	9:33	11:23	12:33	14:33	16:19
若井口	8:34	9:34	11:24	12:34	14:34	16:20
志連田垣内	8:34	9:34	11:24	12:34	14:34	16:20
山本店前	8:35	9:35	11:25	12:35	14:35	16:21
末廣垣内	8:36	9:36	11:26	12:36	14:36	16:22
釜坂峠口	8:37	9:37	11:27	12:37	14:37	16:23
奥若井	8:38	9:38	11:28	12:38	14:38	16:24
山本店前	8:39	9:39	11:29	12:39	14:39	16:25
和田垣内	8:39	9:39	11:29	12:39	14:39	16:25
浦所	8:40	9:40	11:30	12:40	14:40	16:26
田畠	8:41	9:41	11:31	12:41	14:41	16:27
どっこいしょ前	8:42	9:42	11:32	12:42	14:42	16:28
奥所	8:43	9:43	11:33	12:43	14:43	16:29
農業倉庫前	8:44	9:44	11:34	12:44	14:44	16:30
下所	8:44	9:44	11:34	12:44	14:44	16:30
診療所前	8:45	9:45	11:35	12:45	14:45	
道山郵便局前	8:46	9:46	11:36	12:46	14:46	
大内上	8:49	9:49	11:39	12:49	14:49	
親栄自動車前	8:50	9:50	11:40	12:50	14:50	
大内下	8:51	9:51	11:41	12:51	14:51	
溝口	8:54	9:54	11:44	12:54	14:54	
JA在田前	8:55	9:55	11:45	12:55	14:55	
銀ビル前	8:56	9:56	11:46	12:56	14:56	
中富口着	8:57	9:57	11:47	12:57	14:57	
北接続へ の接続	接続時分	6分	16分	9分	39分	
	中富口発	市街地線 9:03	大和線 10:13	市街地線 11:56	市街地線 15:36	
	古坂7丁目	9:09	↓	12:02	15:42	
	健康福祉会館	9:11	↓	12:04	15:44	
	加西病院	9:16	10:21	12:09	15:49	
	アスティア	9:22	10:26	12:15	15:55	
	イオン	9:24	—	12:17	15:57	
	高速北条バス停前	9:28	—	—	—	

**はっぴーバス時刻表(平成30年4月1日改正)**  
**芥田線** 平成30年4月1日現在

バス停名	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目
北条から の接続		市街地線	市街地線	市街地線	大和線
	高速北条バス停前	8:50	—	13:13	—
	イオン	8:54	10:30	13:17	—
	アスティア	8:56	10:32	13:19	15:53
	加西病院	9:02	10:38	13:25	15:58
	健康福祉会館	9:07	10:43	13:30	
	古坂7丁目	9:09	10:45	13:32	↓
	中富口着	9:15	10:51	13:38	16:06
	接続時分	35分	14分	13分	0分
	中富口発	9:50	11:05	13:51	16:06
銀ビル前	9:51	11:06	13:52	万願寺線 上万公会堂下より	
JA在田前	9:52	11:07	13:53		
泉小学校前	9:52	11:07	13:53		
上野	9:53	11:08	13:54		
広原	9:54	11:09	13:55		
広原北	9:55	11:10	13:56		
皿池上	7:51	9:56	11:11	13:57	
農業倉庫前	7:52	9:57	11:12	13:58	
南谷入口	7:53	9:58	11:13	13:59	
柳谷	7:53	9:58	11:13	13:59	
土谷	7:54	9:59	11:14	14:00	
長藪	7:55	10:00	11:15	14:01	
上芥田公民館前	7:56	10:01	11:16	14:02	
上芥田北	7:57	10:02	11:17	14:03	
東坂口	7:58	10:03	11:18	14:04	16:31
上芥田北	7:58	10:03	11:18	14:04	16:31
上芥田公民館前	7:59	10:04	11:19	14:05	16:32
宮前	8:00	10:05	11:20	14:06	16:33
土谷	8:01	10:06	11:21	14:07	16:34
柳谷	8:02	10:07	11:22	14:08	16:35
南谷入口	8:02	10:07	11:22	14:08	16:35
農村公園前	8:04	10:09	11:24	14:10	16:37
下川	8:05	10:10	11:25	14:11	16:38
さくらの家前	8:06	10:11	11:26	14:12	16:39
広原北	8:07	10:12	11:27	14:13	16:40
広原	8:08	10:13	11:28	14:14	
上野	8:09	10:14	11:29	14:15	
泉小学校前	8:10	10:15	11:30	14:16	
JA在田前	8:10	10:15	11:30	14:16	
銀ビル前	8:11	10:16	11:31	14:17	
中富口着	8:12	10:17	11:32	14:18	
の北 接続へ	接続時分	7分	7分	24分	18分
	中富口発	市街地線	市街地線	市街地線	市街地線
	8:19	10:24	11:56	14:36	
	古坂7丁目	8:25	10:30	12:02	14:42
	健康福祉会館	8:27	10:32	12:04	14:44
	加西病院	8:32	10:37	12:09	14:49
	アスティア	8:38	10:43	12:15	14:55
イオン	8:40	10:45	12:17	14:57	
高速北条バス停前	8:44	—	—	—	