第１６回加西市公共交通活性化協議会　次第

日　時　平成２６年２月２６日（水）　１５時～
場　所　加西市役所　１階　多目的ホール

１　開　　会

２　報告事項
（１）市内公共交通運賃の消費税対応について

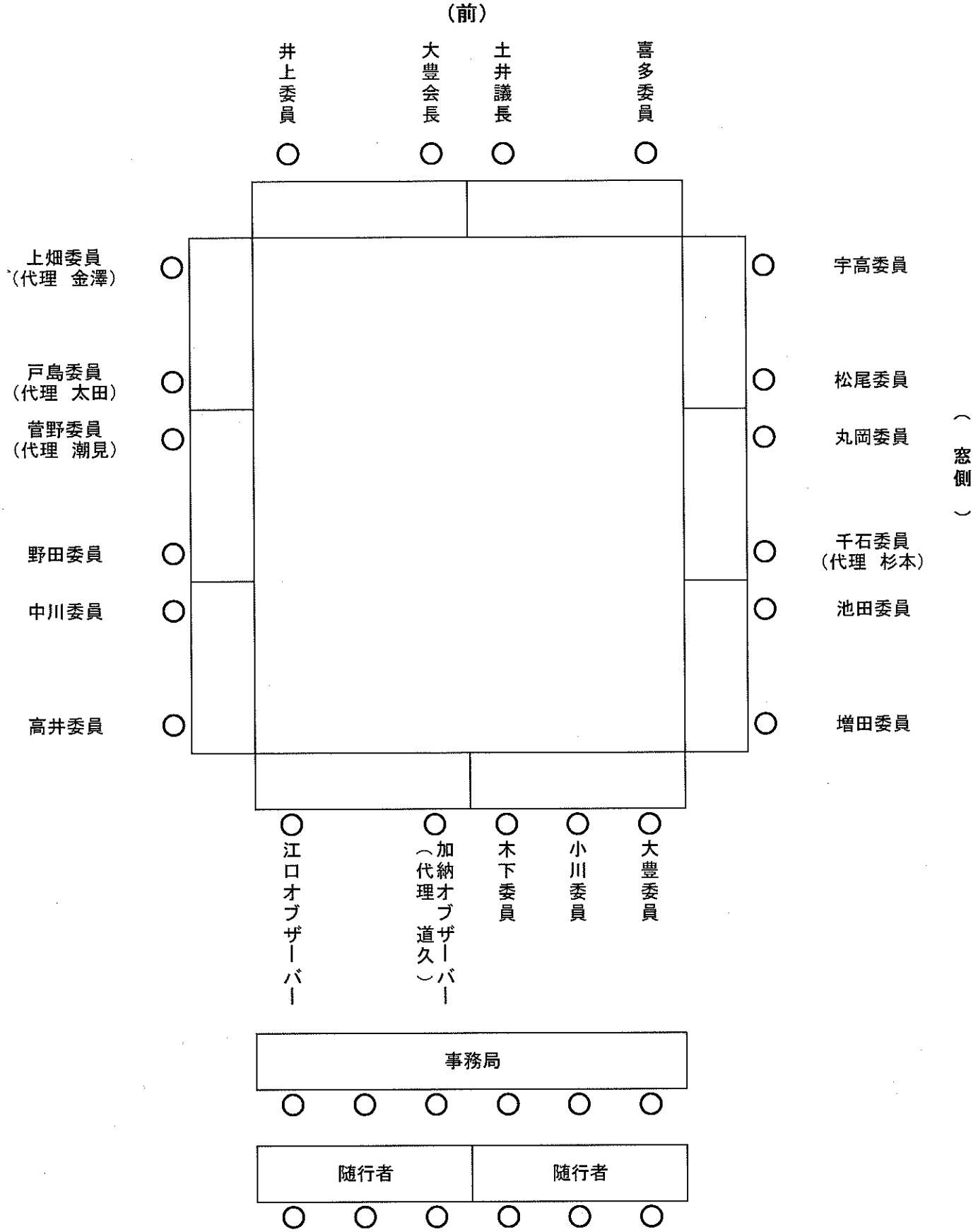
３　協議事項
（１）加西市コミュニティバスの消費税対応について

（２）加西市公共交通総合連携計画の改定案について

４　その他
（１）次回協議会の開催について
平成２６年５月～６月頃予定

５　閉　　会

座　席　位　置


（前）
井上委員
大豊会長
土井議長
喜多委員
上畑委員
（代理　金澤）
戸島委員
（代理　太田）
菅野委員
（代理　潮見）
野田委員
中川委員
高井委員
（出入口側）
宇高委員
松尾委員
丸岡委員
千石委員
（代理　杉本）
池田委員
増田委員
（窓側）
江口オブザーバー
加納オブザーバー
（代理　道久）
木下委員
小川委員
大豊委員
事務局
随行者
随行者

平成25年度　加西市公共交通活性化協議会名簿

平成26年2月26日

	区分	所　　属	第16回
1	委員（会長）	副市長	大豊 康臣
2		加西市議会の代表	井上 芳弘
3	（議長）	学識経験のあるもの	土井 勉
4		国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部首席運輸企画専門官（輸送担当）	上畑 光生
5		兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長	戸島 透
6		兵庫県加西警察署長	菅野 利郎
7		神姫バス㈱バス事業部計画課長	野田 年洋
8		神姫バス労組の代表	中川 貴水
9		北条鉄道株式会社総務企画部長	高井 均
10		兵庫県バス協会の代表	中澤 秀明
11		兵庫県タクシー協会の代表	宇高 昌利
12	（監査委員）	区長会会長	松尾 義三
13		加西市老人クラブ連合会会長	丸岡 肇
14	（監査委員）	加西商工会議所会頭	千石 唯司
15		コミュニティバス運営関係事業者の代表	池田 孝一
16		コミュニティバス運行事業者の代表	増田 孝夫
17		市民公募委員	大豊 洋子
18		ふるさと創造部長	小川 輝夫
19		都市整備部長	木下 義視
20	専門委員	学識経験のあるもの	喜多 秀行
21	オブザーバー	国土交通省近畿運輸局　企画観光部交通企画課長	加納　陽之助
22		国土交通省近畿運輸局　鉄道部計画課長	大﨑 眞一
23		国土交通省近畿運輸局　自動車交通部旅客第一課長	木村 淳三
24		兵庫県県土整備部県土企画局　交通政策課副課長	江口 忠夫

（当日）資料1

第16回加西市公共交通活性化協議会　出席者名簿

平成26年2月26日

区　分	所　　属	氏　　名
委員（会長）	加西市副市長	大豊 康臣
	加西市議会議員　総務委員長	井上 芳弘
（議長）	京都大学大学院 工学研究科・医学研究科　特定教授	土井 勉
	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 運輸企画専門官	金澤 重之
	兵庫県北播磨県民局加東土木事務所 主幹（企画調整担当）	太田 吉哉
	兵庫県加西警察署　交通課長	潮見 竜一
	神姫バス㈱バス事業部計画課長	野田 年洋
	神姫バス労働組合代表（副委員長）	中川 貴水
	北条鉄道株式会社総務企画部長	高井 均
	兵庫県バス協会専務理事	（欠席）中澤 秀明
	兵庫県タクシー協会理事（東播地区代表）	宇高 昌利
（監査委員）	加西市区長会会長	松尾 義三
	加西市老人クラブ連合会会長	丸岡 肇
（監査委員）	加西商工会議所　専務理事	杉本 建人
	NPO法人原始人の会	池田 孝一
	加西親栄自動車有限会社　取締役	増田 康江
	市民公募委員	大豊 洋子
	加西市ふるさと創造部長	小川 輝夫
	加西市都市整備部長	木下 義視
専門委員	神戸大学大学院工学研究科 教授	喜多 秀行
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局　企画観光部交通企画課専門官	道久 聡
	国土交通省近畿運輸局　鉄道部計画課長	（欠席）大﨑 眞一
	国土交通省近畿運輸局　自動車交通部旅客第一課長	（欠席）木村 淳三
	兵庫県県土整備部県土企画局　交通政策課　副課長	江口 忠夫

■第15回加西市公共交通活性化協議会での主な意見

・「加西市コミュニティバス乗継券の導入について」について

主な意見	対応・方針
市街地から往路で在田・西在田地区へ向かわれる方は、割引の対象となるか。	乗継券（往復セット）の発券がはっぴーバス車内のみで、市街地から乗る方には乗継券の入手機会がないため、帰りのみ割引となります。当該路線の利用状況は大部分が在田・西在田から北条への利用であること、事務処理等について考慮し、現方式での導入としました

・はっぴーバス小人回数券の導入について

主な意見	対応・方針
協議が整った後の導入時期は	H26年6月ころをめどに事業者と検討いたします
H26.4月の消費税増税により運賃は改定されるのか	現在のところ、はっぴーバスの運賃は、改定を予定していません。将来の運賃改定については協議会で協議させていただきます

・公共交通総合連携計画の見直しについて

主な意見	対応・方針
はっぴーバスの市街地乗り入れは引き続き検討するのか	はっぴーバスの市街地乗り入れは引き続き検討いたします
泉バス停付近の駐車場が利用できなくなっている状況報告を	駐車利用されていた場所に車両が停まっていると、西側集落から県道へ出る際の見通しが悪くなり危険であるため、駐車できないよう町でされた。市としてパーク＆ライド駐車場の検討をしています
公共交通網の再編図の実現には予算が必要である一方、市民一人当たりの公共交通負担額は人口減少もあり増大している。 今後の交通網導入スケジュール等を示すべきではないか	事業プログラムを作成するにあたり、実施時期をあげるよういたします
再編図では宇仁地区のコミバスが廃止され、地域主体型交通となっている。地域主体型交通の具体が見えない状況ではコミバスの継続等、足の確保は必要	現時点でコミバス（国正線）を廃止する方針をもっているわけではありません。コミバスだけが廃止となったということない進め方をいたします。
コミバス国正線の回走バスが青野町内を7時と13時半ころ走っているが、これを営業運行できないか	コミバスの再編とあわせて検討すべき内容でもありますが、現時点の回送車両の営業運行化について、事業者と検討します 回送を営業運行することは、路線の新設にあたり、申請等の手続きが必要で、一定の期間を要します。
高齢者の事故について、加西署管内のデータを出せないか	加西署からお預かりした高齢者事故のデータをとりまとめ、参考資料として準備します
高齢者の事故防止や、福祉の高齢者の在宅介護への流れを考えると、日常生活における公共交通の役割は大きい。その観点から地域の移動手段を考える必要があるのではないか。	高齢者の足の確保は、今後の重要な課題と認識しています。各地域の実情を考慮した公共交通となるよう、地域の方々の話し合いの場で意見を出し合っていただき、それを協議会へ提案し、実現できるよう努めます。

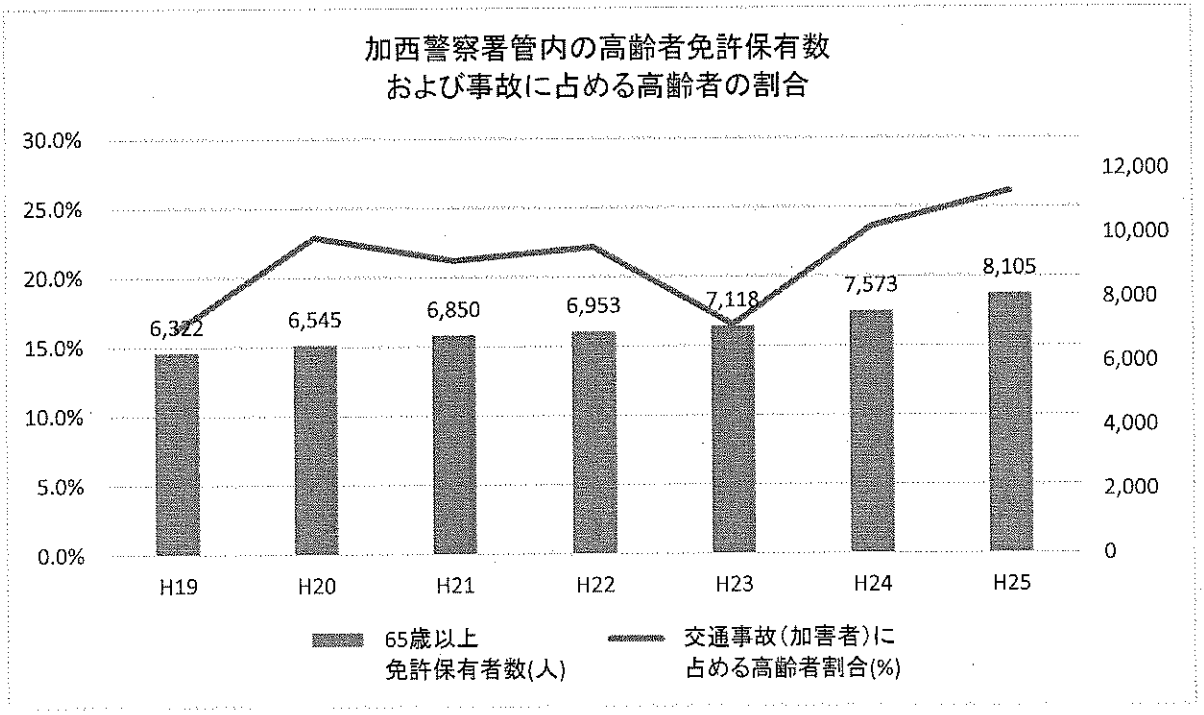
（当日）資料2

（参考資料）加西警察署管内の高齢者事故件数

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
年間事故件数	277	297	264	307	284	267	264
高齢運転者が加害者となった件数	45	68	56	68	47	63	69
交通事故（加害者）に占める高齢者割合(%)	16.2%	22.9%	21.2%	22.1%	16.5%	23.6%	26.1%

加西警察署管内の運転免許保有者数
（末日時点）

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
免許保有者	33,842	33,712	33,542	33,316	33,138	32,956	32,778
65歳以上免許保有者数(人)	6,322	6,545	6,850	6,953	7,118	7,573	8,105
70歳以上免許保有者数(人)	4,032	4,119	4,232	4,287	4,507	4,713	4,921



(当日)資料3

平成26年1月23日
北条鉄道株式会社

消費税率引き上げに伴う運賃改定について

北条鉄道株式会社は、平成26年4月1日からの消費税率引き上げに伴い、本日平成26年1月23日に運賃の改定を下記の通り近畿運輸局長に申請いたしました。

1. 申請理由

平成26年4月1日に消費税率が8%に引上げられることに伴い、運賃に消費税率引き上げ相当分を転嫁させていただくものです。

2. 運賃改定の考え方

現行運賃から、改定率が108／105となる改定を行います。

①普通運賃

税抜き運賃に1．08を乗じて10円単位に四捨五入した額とします。

②定期運賃

現行運賃に108／105を乗じて10円単位に四捨五入した額とします。(一部切り捨て)

3. 実施希望日

平成26年4月1日

4. 普通運賃の金額

(単位:円)

キロ程	現行	変更後
1～2Km	150	150
3～4Km	200	210
5～6Km	250	260
7～8Km	300	310
9～10Km	340	350
11～12Km	370	380
13～14Km	400	410

（当日）資料4

NEWS RELEASE

平成25年12月17日

報道関係者各位

神姫バス株式会社
SHINKI BUS CO.,LTD.

消費税率引上げに伴う路線バス（乗合バス）の上限運賃改定の申請について

神姫バス株式会社（本社：姫路市、社長：長尾真）では、平成25年12月10日、国土交通省に乗合バス運賃の変更認可申請を行いましたので、その申請概要等についてお知らせいたします。

１．申請理由

平成26年4月1日より実施される消費税率引上げに伴う税負担増加分の運賃への転嫁のため。

２．申請概要

（１）申請日　平成25年12月10日

（２）運賃改定実施予定日　平成26年4月1日（予定）

（３）改定上限運賃の平均改定率　２．８３８％（参考：消費税引上げ率２．８５７％）

（４）現行・申請運賃比較表

運賃制度等		現行	申請
対キロ区間制	初乗運賃	１６０円	１６０円
	その他区間	１７０円	１７０円
		１８０円～５２０円	０円～２０円アップ
		５３０円～６６０円	０円～１０円アップ
		６７０円以上	現行運賃据え置き
特殊区間制（姫路市内）（１区200円、以後１区増す毎に30円加算の５区制）	特定区間	１７０円	１７０円
	１区	２００円	２１０円
	２区	２３０円	２４０円
	３区	２６０円	２７０円
	４区	２９０円	３００円
	５区	３２０円	３３０円
均一制	神戸市内	２００円	２１０円
	明石市内	２００円	２１０円

注１）他事業者との路線競合等により、上記内容と異なる場合があります。

注２）上記内容は申請中であり、変更となる可能性があります。

（５）主要区間の申請運賃

別表の通り

【本件に関するお問い合わせ先】

神姫バス株式会社　バス事業部 計画課　　担当：野田・前田・生田
TEL:079(223)-1343　FAX:079(281)-2620

（6）その他

・定期運賃につきましては、消費税転嫁後の片道運賃を基準運賃額とし、現行と同じ算式により運賃額を算出します。

・回数乗車券[神姫バス専用ICカード乗車券：NicoPa（ニコパ）]の割引率に変更はございません。

・高速バス（東京線、明石海峡大橋線等）の運賃につきましては、今後届出する予定です。

（7）神姫バスグループ各社の申請概要

弊社グループ各社におきましても、消費税率引上げに伴う税負担増加分の運賃への転嫁を行うため、同日付で乗合バス運賃の変更認可申請を行いました。（主要区間の申請運賃は以下のとおり）

会社名	主要区間	片道普通運賃	
		現行	申請
神姫ゾーンバス株式会社	均一制運賃[150円]全区間	１５０円	１５０円
	青山５丁目～西神中央駅	３８０円	３８０円
	緑が丘駅～防災公園前	２２０円	２３０円
神姫グリーンバス株式会社	篠山口駅～二階町	２８０円	２９０円
	柏原駅～丹波市役所	４００円	４１０円
	西脇市駅～鍛冶屋	６１０円	６２０円
株式会社ウエスト神姫	赤穂～赤穂海浜公園	１９０円	２００円
	相生駅～SPring-8	７１０円	７１０円
	山崎～曲里	６３０円	６４０円
	山崎～播磨新宮駅	５２０円	５３０円

※その他、神姫バスグループの詳細な改定内容につきましては、認可を受け次第、改めてお知らせいたします。

以　上

【本件に関するお問い合わせ先】

神姫バス株式会社　バス事業部 計画課　　担当：野田・前田・生田
TEL:079(223)-1343　FAX:079(281)-2620

【別表】

加西市に関係する主要区間の申請運賃

区間		片道運賃		通勤定期運賃（1か月）		通学定期運賃（1か月）	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
姫路線	加西市役所前～姫路駅北口	810円	810円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	加西市役所前～西山下	320円	330円	13,440円	13,860円	11,520円	11,880円
	加西市役所前～畑	250円	260円	10,500円	10,920円	9,000円	9,360円
	西山下～姫路駅北口	660円	670円	27,720円	28,140円	23,760円	23,880円
	畑～姫路駅北口	750円	750円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	大柳～姫路駅北口	600円	610円	25,200円	25,620円	21,600円	21,960円
高砂線	加西市役所前～高砂	920円	920円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	加西市役所前～宝殿駅北口	800円	800円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	加西市役所前～善防	450円	450円	18,900円	18,900円	16,200円	16,200円
	善防～高砂	700円	700円	29,400円	29,400円	24,240円	24,240円
	善防～宝殿駅北口	550円	560円	23,100円	23,520円	19,800円	20,160円
	アスティアかさい～加西特別支援学校	390円	390円	16,380円	16,380円	14,040円	14,040円
社線	アスティアかさい～嬉野台生涯教育センター	800円	800円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	別府～嬉野台生涯教育センター	650円	660円	27,300円	27,720円	23,400円	23,760円
姫路～社線	善防～姫路駅北口	740円	740円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	善防～社	700円	700円	29,400円	29,400円	24,240円	24,240円
	別府～姫路駅北口	960円	960円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	別府～社	380円	390円	15,960円	16,380円	13,680円	14,040円
	法華山一乗寺～姫路駅北口	630円	640円	26,460円	26,880円	22,680円	23,040円
	法華山一乗寺～社	760円	760円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
大和線	アスティアかさい～大和	920円	920円	30,000円	30,000円	25,000円	25,000円
	アスティアかさい～和泉西口	300円	310円	12,600円	13,020円	10,800円	11,160円
	アスティアかさい～中富口	220円	230円	9,240円	9,660円	7,920円	8,280円

※上記運賃は申請中のものであり、変更となる場合もあります。

（当日）資料5

平成26年4月1日以降の運賃

加西市コミュニティバス（KASAIねっぴ～号：市街地線）

の区間については、現行運賃から10円アップ。それ以外の区間は運賃据え置き。

																北条ＢＳ
															ＪＡ北条	160
														イオン	160	160
													アスティア	160	160	160
												横尾南	160	160	160	160
											市役所前	160	160	160	160	160
										ハイツ西	160	160	160	160	160	160
									病院東	160	160	160	160	160	160	160
								加西病院	160	160	160	160	160	160	160	160
							病院東	160	160	160	160	160	160	160	160	160
						ハイツ中央	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
					古坂７	160	160	160	170	170	170	170	170	170	170	170
				古坂	160	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170
			鴨谷南	160	160	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170
		鴨谷	160	200	200	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
	殿原	160	160	200	200	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
中富口	160	160	160	200	200	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
中富	160	160	160	200	200	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230

平成26年4月1日以降の運賃

神姫バス：北条～大和線（加西市内区間）

の区間については、現行運賃から10円アップ。

420 の区間については、現行運賃から20円アップ。

																アスティア
															横尾南	160
														加西病院	160	160
													横尾	160	160	160
												横尾東口	160	160	160	160
											鴨谷南	160	160	170	170	170
										鴨谷	160	200	200	230	230	230
									殿原	160	160	200	200	230	230	230
								中富口	160	160	160	200	200	230	230	230
							松下	160	190	190	190	240	240	270	270	270
						別所	160	160	190	190	190	240	240	270	270	270
					満久	160	180	180	240	240	240	290	290	310	310	310
				西野々	160	160	180	180	240	240	240	290	290	310	310	310
			和泉西口	160	160	160	180	180	240	240	240	290	290	310	310	310
		河内南口	160	160	160	160	200	200	260	260	260	290	290	330	330	330
	河内	160	160	160	160	160	200	200	260	260	260	290	290	330	330	330
二ヶ坂	160	160	210	210	250	250	310	310	360	360	360	420	420	430	430	430

平成26年4月1日以降の運賃

加西市コミュニティバス（KASAIねっぴ～号：青野原病院線）

□の区間については、現行運賃から10円アップ。それ以外の区間は運賃据え置き。

																		イオン
																	アスティア	160
																横尾南	160	160
															市役所前	160	160	160
														ハイツ西	160	160	160	160
													病院東	160	160	160	160	160
												加西病院	160	160	160	160	160	160
											東高室	160	160	160	160	200	200	200
										三洋電機前	160	190	190	190	190	240	240	240
									播磨農高前	160	160	190	190	190	190	240	240	240
								北条高校前	160	160	160	190	190	190	190	240	240	240
							飯盛	160	160	160	160	190	190	190	190	240	240	240
						フラワー	160	160	200	200	200	220	220	220	220	270	270	270
					門前	160	160	160	250	250	250	270	270	270	270	330	330	330
				加西中学	160	190	220	220	270	270	270	300	300	300	300	380	380	380
			宮木	160	160	190	220	220	270	270	270	300	300	300	300	380	380	380
		九会	160	180	180	230	260	260	340	340	340	360	360	360	360	420	420	420
	中野学校	160	160	180	180	230	260	260	340	340	340	360	360	360	360	420	420	420
上田	160	160	160	220	220	260	300	300	380	380	380	390	390	390	390	490	490	490
青野原病院	160	190	220	220	280	280	330	360	360	410	410	410	460	460	460	460	550	550	550

平成26年4月1日以降の運賃

加西市コミュニティバス（KASAIねっぴ～号：国正線）

の区間については、現行運賃から10円アップ。それ以外の区間は運賃据え置き。

北条ＢＳ																															
ＪＡ北条	160																														
イオン	160	160																													
アスティア	160	160	160																												
横尾南	160	160	160	160																											
市役所前	160	160	160	160	160																										
ハイツ西	160	160	160	160	160	160																									
病院東	160	160	160	160	160	160	160																								
加西病院	160	160	160	160	160	160	160	160																							
病院東	160	160	160	160	160	160	160	160	160																						
ハイツ西	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160																					
古坂３	160	160	160	160	160	160	200	200	200	200	200																				
健康福祉会館	160	160	160	160	160	160	160	200	200	200	200	200																			
玉丘町	160	160	160	160	160	160	160	160	200	200	200	200	200																		
玉野西口	160	160	160	160	160	160	160	160	160	200	200	200	200	200																	
玉野	160	180	180	180	180	180	180	180	180	180	230	230	230	230	230																
山枝	160	160	220	220	220	220	220	220	220	220	220	250	250	250	250	250															
西別府	160	160	190	240	240	240	240	240	240	240	240	240	270	270	270	270	270														
別府	160	160	190	220	270	270	270	270	270	270	270	270	270	300	300	300	300	300													
都染	160	160	200	230	260	290	290	290	290	290	290	290	290	290	310	310	310	310	310												
青野口	160	190	200	230	260	290	310	310	310	310	310	310	310	310	310	330	330	330	330	330											
野上	160	160	190	200	230	260	290	310	310	310	310	310	310	310	310	310	330	330	330	330	330										
和泉	160	170	170	220	240	260	280	310	330	330	330	330	330	330	330	330	330	340	340	340	340	340									
多可野農協	160	160	200	200	240	270	290	300	320	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350								
馬渡谷口	160	160	160	200	200	240	270	290	300	320	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350							
千尾	160	160	160	200	250	250	280	310	340	350	380	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420						
油谷	160	170	170	210	250	290	290	330	360	390	400	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430					
宇仁小	160	160	170	170	210	250	290	290	330	360	390	400	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430				
田谷	160	160	160	170	170	210	250	290	290	330	360	390	400	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430			
西国正	160	170	170	170	220	220	250	280	330	330	370	390	430	440	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470		
国正	160	170	170	170	220	220	250	280	330	330	370	390	430	440	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	470	
東国正	160	210	210	210	250	250	280	320	360	360	400	420	460	470	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500

（当日）資料6

平成26年2月26日
神姫バス株式会社バス事業部計画課

加西市コミュニティバス乗り継ぎ運賃制度導入後の状況について

1. 乗り継ぎ券発行枚数（神姫バス車両での収受枚数）

	11月	12月	1月
中富口→市街地方面	81	87	90
市街地方面→中富口	69	71	79
計	150	158	169
運行日数	20	19	19
日当たり利用人員	7.5	8.3	8.9

●11月の開始時点では、まだPRが行き届いていなかったかもしれないが、徐々に利用者が増えつつあることが、ねっぴ～号利用者数の推移からも見て取れる。

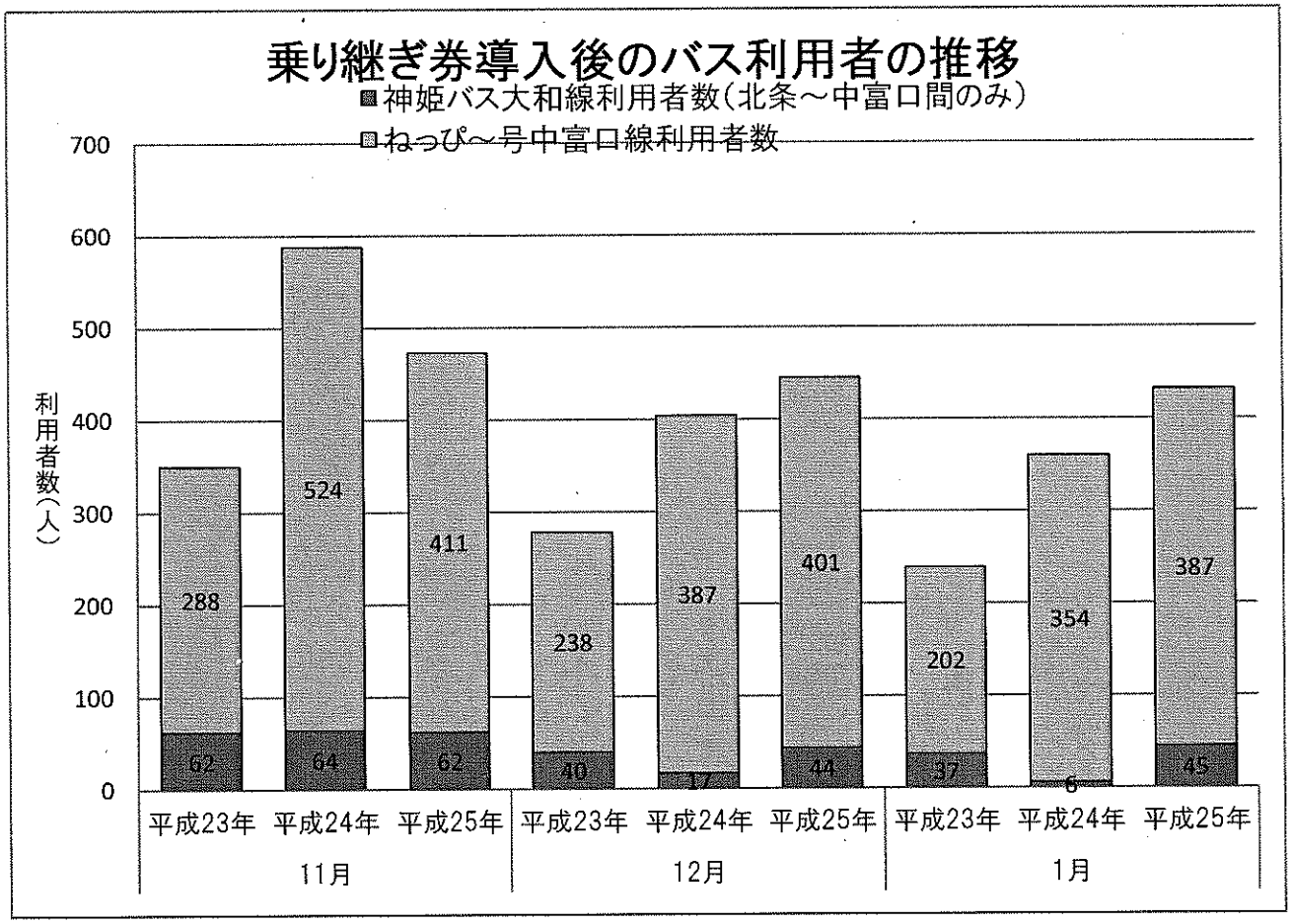
2. ねっぴ～号中富口線・神姫バス大和線の利用状況

		11月	12月	1月
中富口線	平成25年	411	401	387
	平成24年	524	387	354
	平成23年	288	238	202
大和線	平成25年	62	44	45
	平成24年	64	17	6
	平成23年	62	40	37
合　計	平成25年	473	445	432
	平成24年	588	404	360
	平成23年	350	278	239

（平成25年数値の比較）

	11月	12月	1月
前年比	78.4	103.6	109.3
前々年比	142.7	168.5	191.6
前年比	96.9	258.8	750.0
前々年比	100.0	110.0	121.6
前年比	80.4	110.1	120.0
前々年比	135.1	160.1	180.8

●中富口線は平成23年当時は4往復、平成24年以降は7往復に増便。
●大和線は1日4往復。利用状況は北条～中富口間の利用のみを調査。

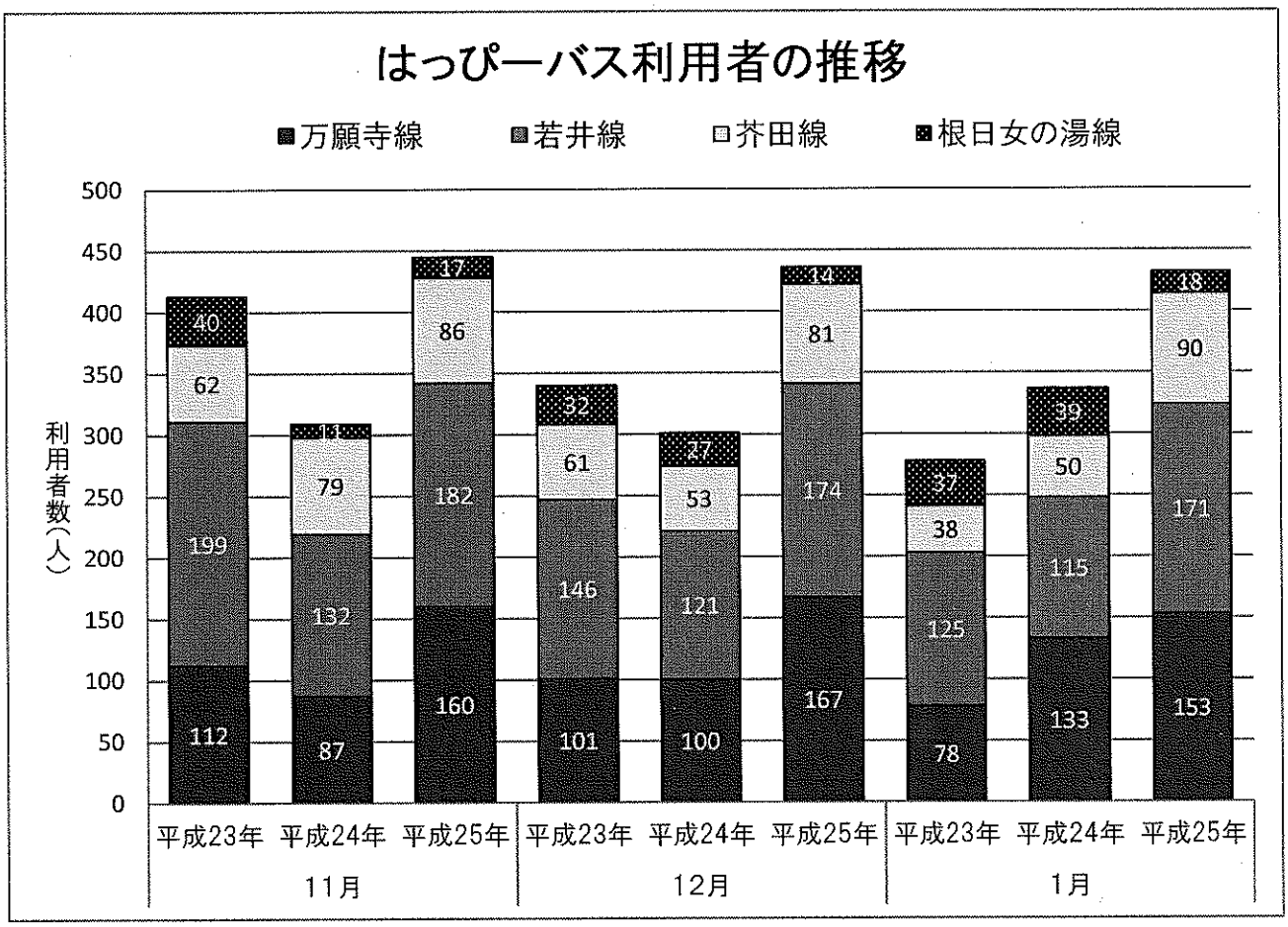


平成26年2月26日
加西親栄自動車調

はっぴーバスの状況について

		11月	12月	1月
万願寺線	平成25年	160	167	153
	平成24年	87	100	133
	平成23年	112	101	78
若井線	平成25年	182	174	171
	平成24年	132	121	115
	平成23年	199	146	125
芥田線	平成25年	86	81	90
	平成24年	79	53	50
	平成23年	62	61	38
根日女の湯線	平成25年	17	14	18
	平成24年	11	27	39
	平成23年	40	32	37
合　計	平成25年	445	436	432
	平成24年	309	301	337
	平成23年	413	340	278

	11月	12月	1月
前年比	183.9	167.0	115.0
前々年比	142.9	165.3	196.2
前年比	137.9	143.8	148.7
前々年比	91.5	119.2	136.8
前年比	108.9	152.8	180.0
前々年比	138.7	132.8	236.8
前年比	154.5	51.9	46.2
前々年比	42.5	43.8	48.6
前年比	144.0	144.9	128.2
前々年比	107.7	128.2	155.4



東播磨交通圏　運賃の範囲

公定幅運賃

①特定大型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	700円	176m	80円	1分	5秒	80円
B運賃	690円	179m	80円	1分	5秒	80円
C運賃	680円	181m	80円	1分	10秒	80円
D運賃	670円	198m	80円	1分	15秒	80円
E運賃	660円	201m	80円	1分	15秒	80円
下限運賃	650円	244m	80円	1分	30秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	2,780円
B運賃	2,750円
C運賃	2,710円
D運賃	2,570円
E運賃	2,540円
下限運賃	2,260円

②大型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	670円	198m	80円	1分	15秒	80円
B運賃	660円	201m	80円	1分	15秒	80円
C運賃	650円	244m	80円	1分	30秒	80円
D運賃	640円	248m	80円	1分	30秒	80円
E運賃	630円	291m	80円	1分	45秒	80円
下限運賃	620円	296m	80円	1分	50秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	2,570円
B運賃	2,540円
C運賃	2,260円
D運賃	2,230円
E運賃	2,010円
下限運賃	1,980円

③中型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	650円	244m	80円	1分	30秒	80円
B運賃	640円	248m	80円	1分	30秒	80円
C運賃	630円	291m	80円	1分	45秒	80円
D運賃	620円	296m	80円	1分	50秒	80円
E運賃	610円	301m	80円	1分	50秒	80円
下限運賃	600円	306m	80円	1分	55秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	2,260円
B運賃	2,230円
C運賃	2,010円
D運賃	1,980円
E運賃	1,950円
下限運賃	1,920円

④小型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	630円	291m	80円	1分	45秒	80円
B運賃	620円	296m	80円	1分	50秒	80円
C運賃	610円	301m	80円	1分	50秒	80円
D運賃	600円	306m	80円	1分	55秒	80円
下限運賃	590円	311m	80円	1分	55秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	2,010円
B運賃	1,980円
C運賃	1,950円
D運賃	1,920円
下限運賃	1,890円

平成21年5月1日 認可
平成21年5月8日 実施

姫路・東西播地区 運賃・料金

自動認可運賃

①特定大型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	680円	182m	80円	1分	10秒	80円
B運賃	670円	185m	80円	1分	10秒	80円
C運賃	660円	188m	80円	1分	10秒	80円
D運賃	650円	204m	80円	1分	15秒	80円
E運賃	640円	207m	80円	1分	15秒	80円
F運賃	630円	250m	80円	1分	30秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	2,700円
B運賃	2,670円
C運賃	2,630円
D運賃	2,500円
E運賃	2,470円
F運賃	2,200円

②大型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	650円	204m	80円	1分	15秒	80円
B運賃	640円	207m	80円	1分	15秒	80円
C運賃	630円	250m	80円	1分	30秒	80円
D運賃	620円	254m	80円	1分	35秒	80円
E運賃	610円	300m	80円	1分	50秒	80円
F運賃	600円	305m	80円	1分	50秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	2,500円
B運賃	2,470円
C運賃	2,200円
D運賃	2,170円
E運賃	1,950円
F運賃	1,920円

③中型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	630円	250m	80円	1分	30秒	80円
B運賃	620円	254m	80円	1分	35秒	80円
C運賃	610円	300m	80円	1分	50秒	80円
D運賃	600円	305m	80円	1分	50秒	80円
E運賃	590円	310m	80円	1分	55秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	2,200円
B運賃	2,170円
C運賃	1,950円
D運賃	1,920円
E運賃	1,890円

④小型車

	距離制運賃 初乗運賃(1.3km)	加算運賃		時間距離併用制		
上限運賃	610円	300m	80円	1分	50秒	80円
B運賃	600円	305m	80円	1分	50秒	80円
C運賃	590円	310m	80円	1分	55秒	80円
D運賃	580円	316m	80円	1分	55秒	80円
E運賃	570円	321m	80円	2分	0秒	80円

	時間制運賃 初乗運賃
上限運賃	1,950円
B運賃	1,920円
C運賃	1,890円
D運賃	1,860円
E運賃	1,830円

加西市公共交通総合連携計画

改定案

平成26年2月26日

目　次

第１章　計画に係る基本的認識 ・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

１．加西市の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

２．計画策定の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

３．計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

４．計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

５．計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

６．計画の構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

第２章　前連携計画策定後の公共交通をとりまく状況の変化 ・ 4

１．人口減少、少子高齢化の進展・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

２．人口低密度化の進展・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

３．市民の約４割がクルマ移動制約者・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

４．市民の移動の約４分の３を占める自動車利用・・・・・・・・・ 8

５．高齢者ドライバーがひき起こす事故の増加・・・・・・・・・・・ 9

第３章　前連携計画策定後の成果と課題 ・・・・・・・・・・・ 10

第１節　前連携計画策定後の取り組み ・・・・・・・・・・・・・・ 10

１．コミュニティバスの取り組みと成果・・・・・・・・・・・・・・・ 10

２．路線バスの取り組みと成果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

３．北条鉄道の取り組みと成果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18

４．横断的な取り組みと成果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22

第２節　公共交通サービス水準と行政補助額 ・・・・・・・・・・・ 23

１．公共交通サービス水準・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

２．公共交通に対する行政補助額・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24

第３節　これまでの取り組みの評価と今後の課題 ・・・・・・・・・ 25

第４章　地域公共交通の確保・維持・改善方針 ・・・・・・・・ 26
１．計画の基本方針 ･･ 26
２．計画の目標 ･･ 26
３．公共交通網の再編方針 ･･ 27
４．公共交通の持続的発展に向けた他分野との連携 ･･････････････････ 30

第５章　事業プログラム ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
第１節　各事業の内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
１．公共交通網の再編 ･･ 32
２．交通結節点整備 ･･ 33
３．公共交通利用促進施策 ･･ 34
第２節　事業プログラム一覧 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

第６章　計画の実現に向けて ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
第１節　公共交通を支える三者の協力 ・・・・・・・・・・・・・ 37
第２節　公共交通施策関連の財源確保 ・・・・・・・・・・・・・ 38
第３節　組織体制の充実 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
第４節　社会情勢の変化に対応した計画の見直し ・・・・・・・・ 38

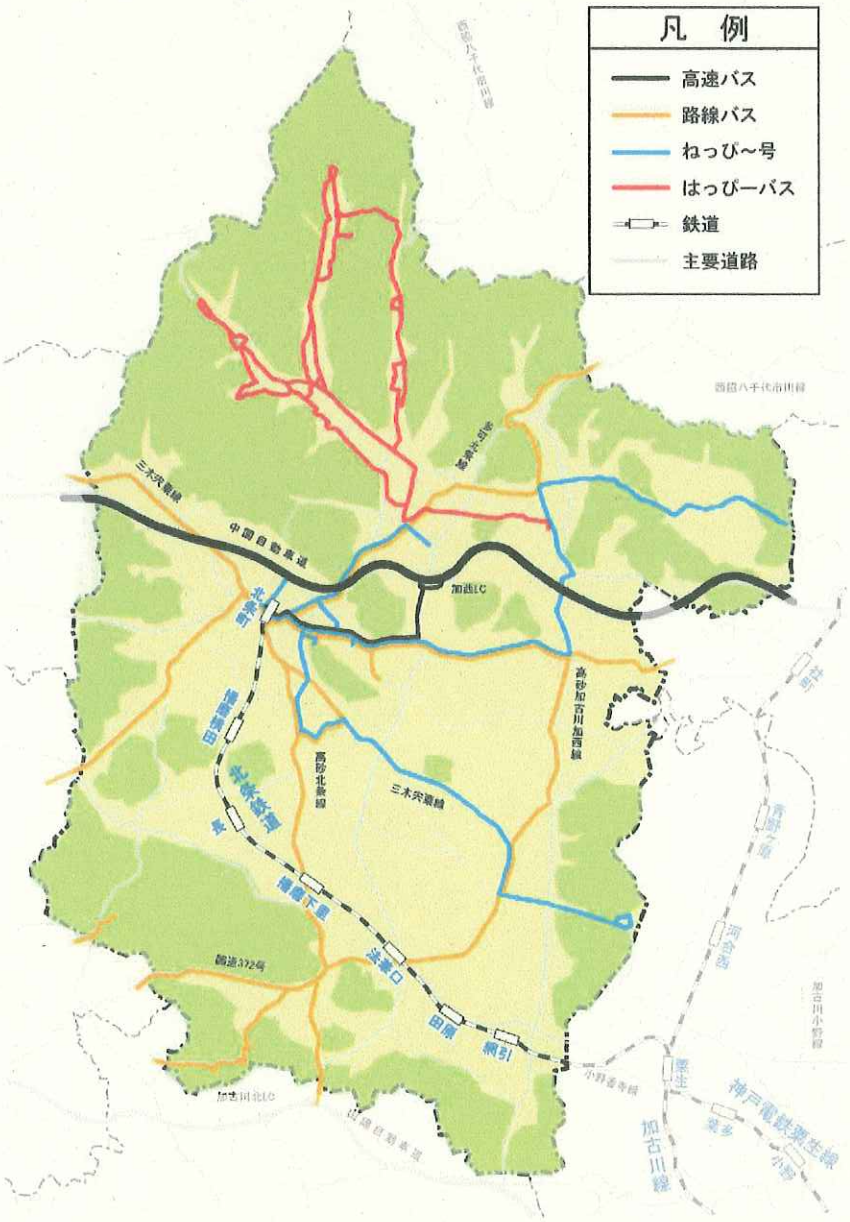
第1章　計画に係る基本的認識

1　加西市の概要

加西市は、播磨地域のほぼ中央に位置し、北は西脇市・多可町・市川町、東は小野市・加東市、南は加古川市、西は姫路市・福崎町に接しています。東西 12.4km、南北 19.8km、人口約 4.7 万人、総面積 150.19km^2、人口密度 310 人/km^2、高齢化率 27.7%（平成 25 年 6 月現在）であり、緑豊かなまちで、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です。

加西市内を運行している公共交通は、北条鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス（ねっぴ～号、はっぴーバス）、タクシーがあり、公共交通網は北条町駅を中心に放射状に広がっています。

＜　加西市の公共交通　＞



平成26年1月現在

2　計画策定の目的

加西市では、ほとんどの市民がクルマで移動しており、過度にクルマに依存した交通体系になっています。このような状況は、今後更なる公共交通の収益の悪化、クルマを気軽に利用できない人の移動困難、中心市街地の活力低下、地球温暖化などの環境問題、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。

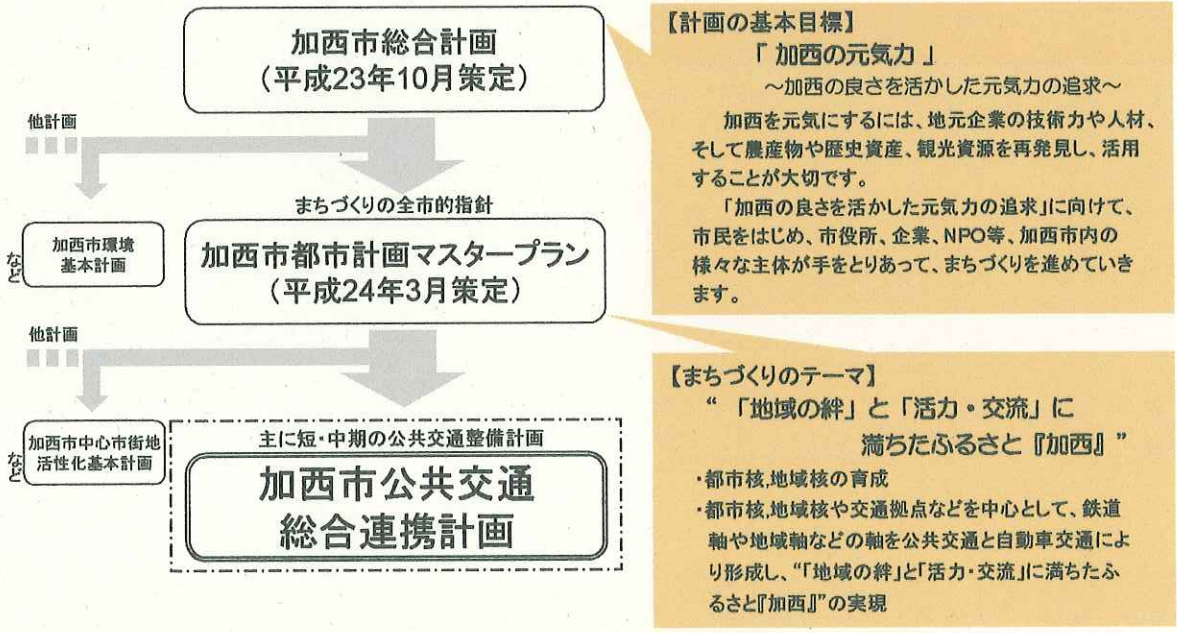
そこで本計画では、***クルマを気軽に利用できない人の移動を公共交通で確保する*** ことで市内・市外の移動の自由度を高め、活発な交流に基づく***地域の活性化*** を目的として、公共交通体系の整備をすすめます。

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

3　計画の位置づけ

加西市公共交通総合連携計画は、加西市総合計画及び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や将来都市構造を受けて、地域公共交通の確保・維持・改善方針やその具体的な方策を示した***主に短・中期の公共交通整備計画*** として位置づけられます。

なお、本計画は平成 21 年（2009 年）3 月に策定された加西市公共交通総合連携計画（以下、「前連携計画」と示す）の計画期間（平成 21 年 4 月～平成 26 年 3 月）完了に伴う改定版として位置づけられます。



4　計画の区域

加西市内全域を対象とします。

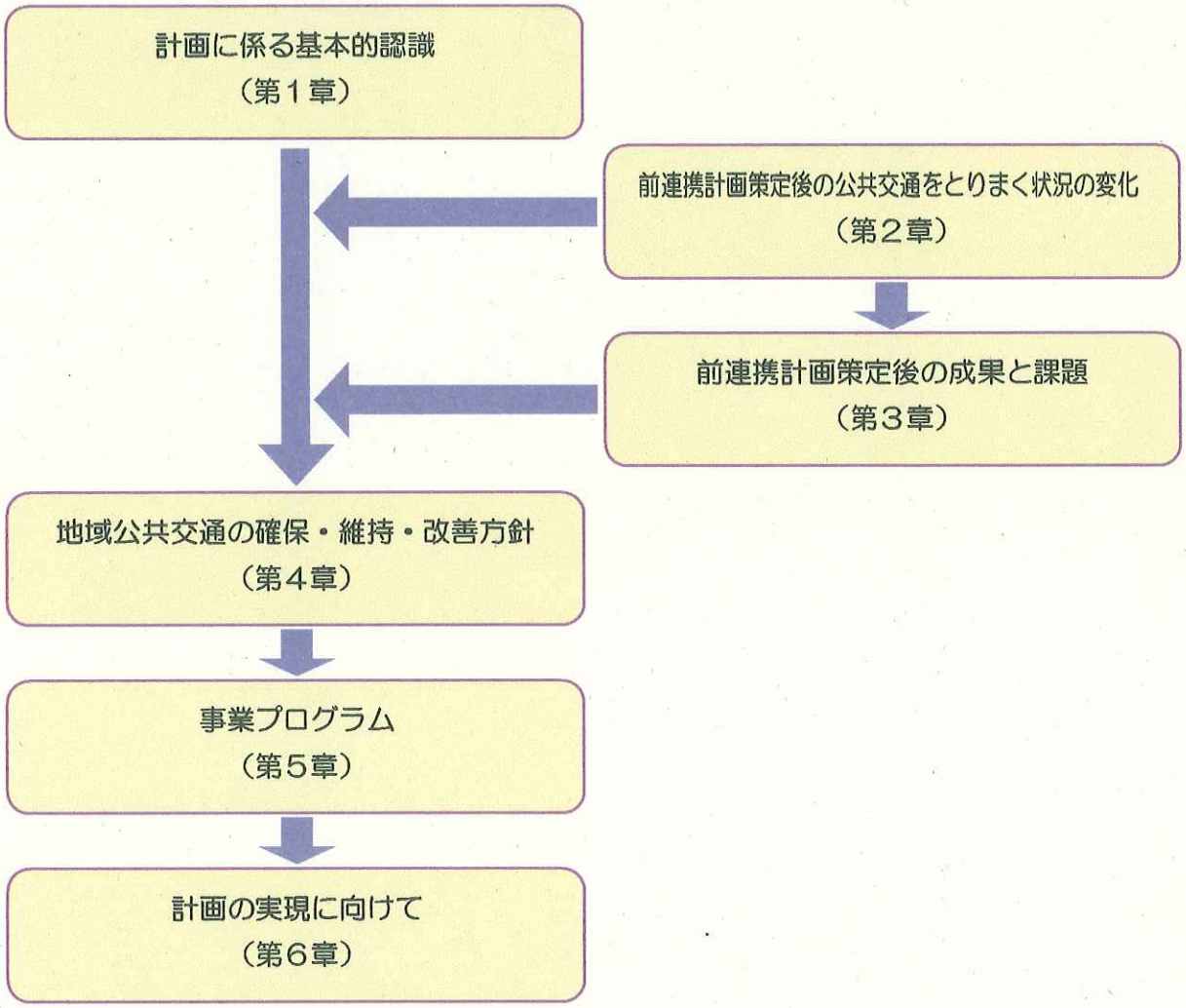
5　計画の期間

平成 26 年（2014 年）4月～平成 31 年（2019 年）3月

6　計画の構成

平成 21 年（2009 年）3 月に策定した前連携計画及び、前頁に示す上位計画を受けて、前連携計画策定後の公共交通をとりまく状況の変化を把握した上で今後の課題を整理しています。この課題に対応するため、地域公共交通の確保・維持・改善方針を設定し、事業プログラムをとりまとめています。

＜　加西市地域公共交通総合連携計画　構成図　＞

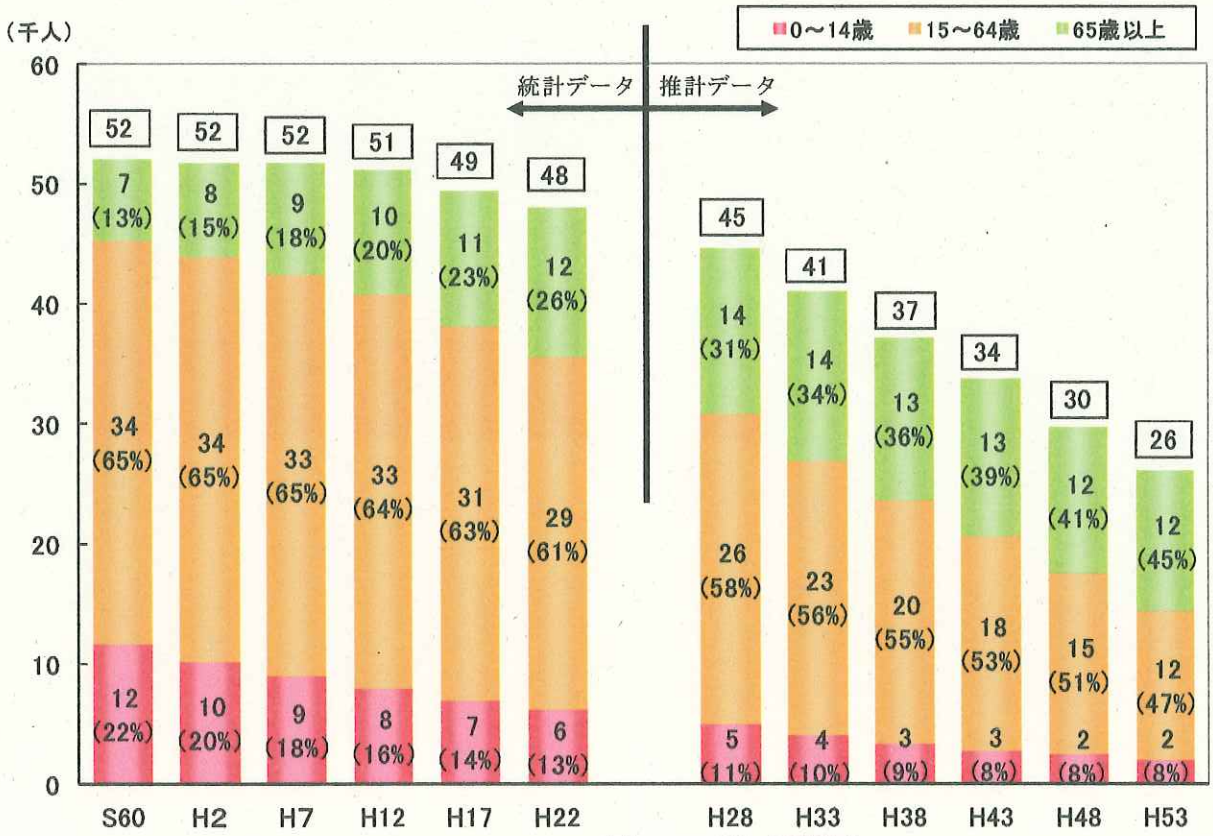


第2章　前連携計画策定後の公共交通をとりまく状況の変化

1　人口減少、少子高齢化の進展

加西市の人口は、昭和60年（1985年）の約5.2万人をピークに人口減少が始まっており、平成17年（2005年）には5万人を割り、最新の平成22年（2010年）で、4.8万人となっております。また、少子高齢化も進展しており、平成22年（2010年）には高齢化率26%と超高齢社会に突入しています。第5次加西市総合計画で示している年齢構成別将来推計人口では、今後もこの少子高齢化はますます進展していくと予想されています。

＜　年齢構成別人口の推移　＞



出典：H22以前：国勢調査
H28以降：第5次加西市総合計画将来推計人口
（平成23年11月推計）

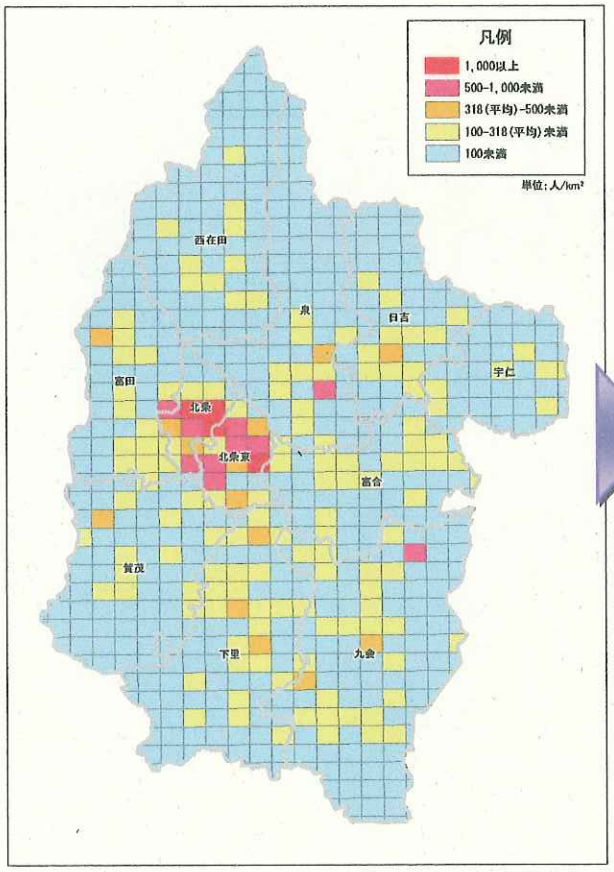
2　人口低密度化の進展

加西市の人口分布状況は、都市核がある北条・北条東地区、地域核がある九会地区，泉地区，下里地区等の一部に人口が集中しています。都市核および地域核以外は、人口密度 500 人/km^2 未満の地区がほとんどであり、低密な居住地が広がっています。

また、平成 17 年（2005 年）から平成 22 年（2010 年）の変化を見ると、人口が比較的集約している地区が減少してきており、人口密度の低密度化が進んでいます。

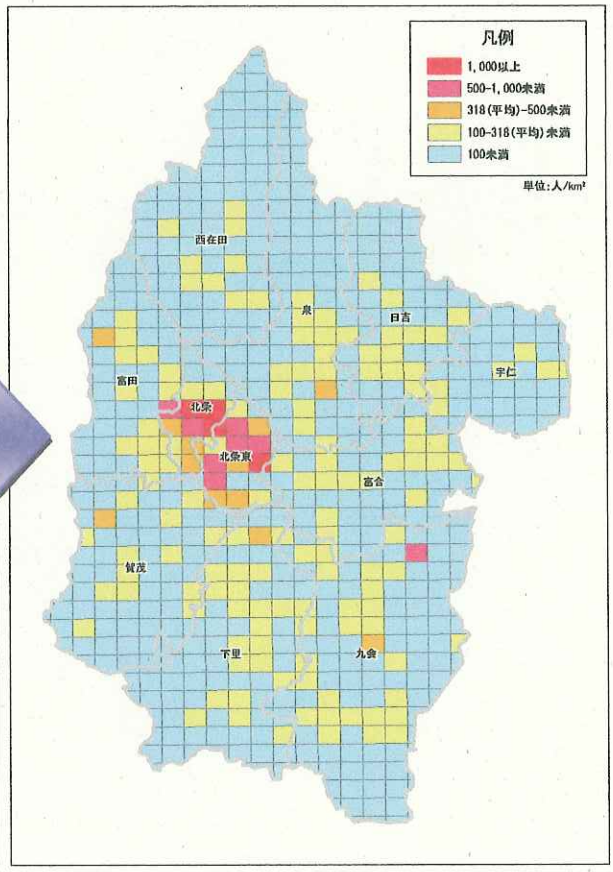
＜　地域別人口密度　＞

【平成 17 年】



出典：平成 17 年国勢調査

【平成 22 年】



出典：平成 22 年国勢調査

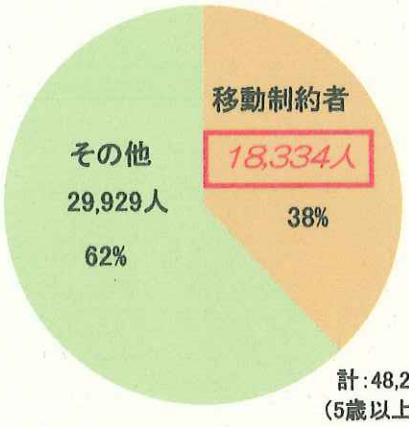
3　市民の約４割がクルマ移動制約者

自動車を気軽に利用できない人（クルマ移動制約者）を「自動車運転免許を持っていない人」または「自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要な 70 歳以上の高齢者」または「その他の人でも自宅に自動車を持っていない人」と設定し推計しました。

推計の結果、加西市民のうち、自動車を気軽に利用できない人（クルマ移動制約者）は約 18,000 人であり、市民の約４割を占めています。

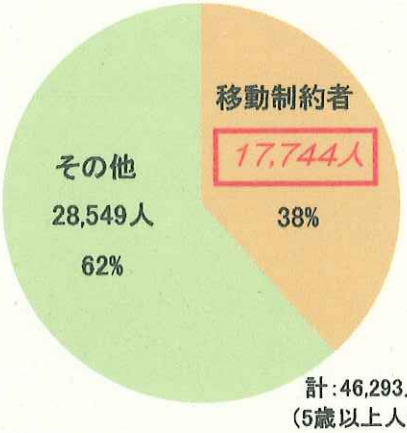
＜　自動車を気軽に利用できない人の割合　＞

【平成 18 年】



出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

【平成 22 年】



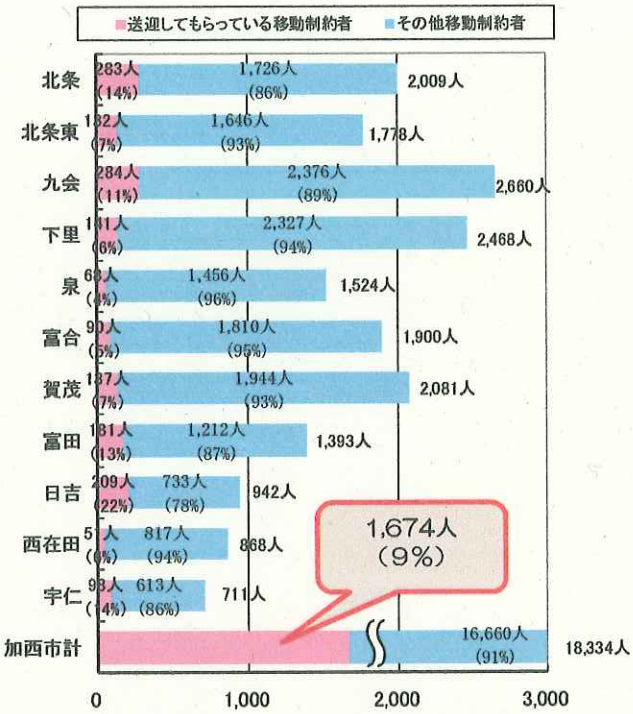
出典：近畿圏パーソントリップ調査結果（平成 22 年）

※以下の条件で１つでも該当する人を移動制約者として設定
- 70 歳以上の高齢者（自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要）
- 自動車運転免許なし
- 家に自動車がない

約18,000人のクルマ移動制約者のうち、約1,900人/日が自動車で送迎してもらっています。クルマ移動制約者数は平成18年（2006年）から平成22年（2010年）にかけて減少しているものの（前頁参照）、送迎してもらっているクルマ移動制約者は増加していることから、今後はさらにクルマ移動制約者の移動に対応した公共交通を整備することが必要と考えられます。

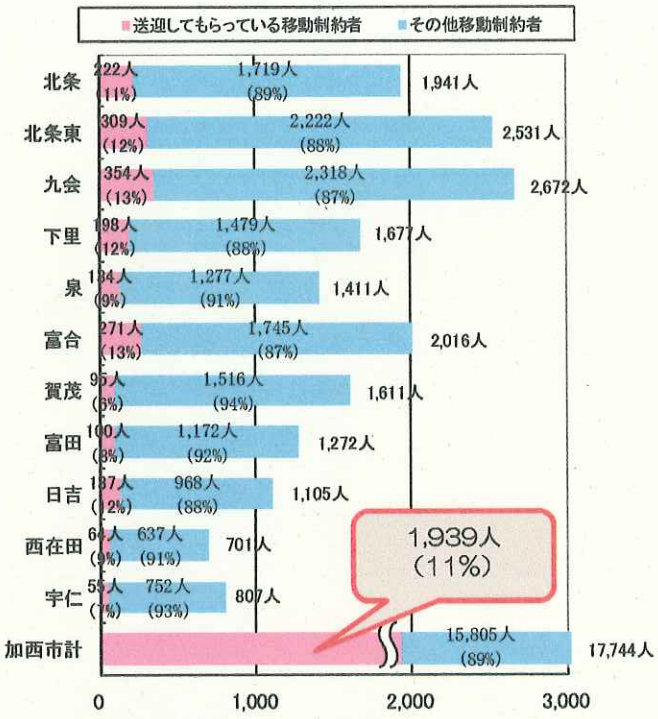
＜　送迎してもらっているクルマ移動制約者数　＞

【平成18年度】



出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成18年）

【平成22年度】



出典：近畿圏パーソントリップ調査結果（平成22年）

※以下の条件全てが該当する移動制約者を「自動車で送迎してもらっている」と設定
- 利用交通手段が自動車
- 運転していない
- 同乗者1人
- 出発時刻　6時～22時
- 到着時刻　6時～22時

（他都市においても公共交通が比較的運行している時刻帯）

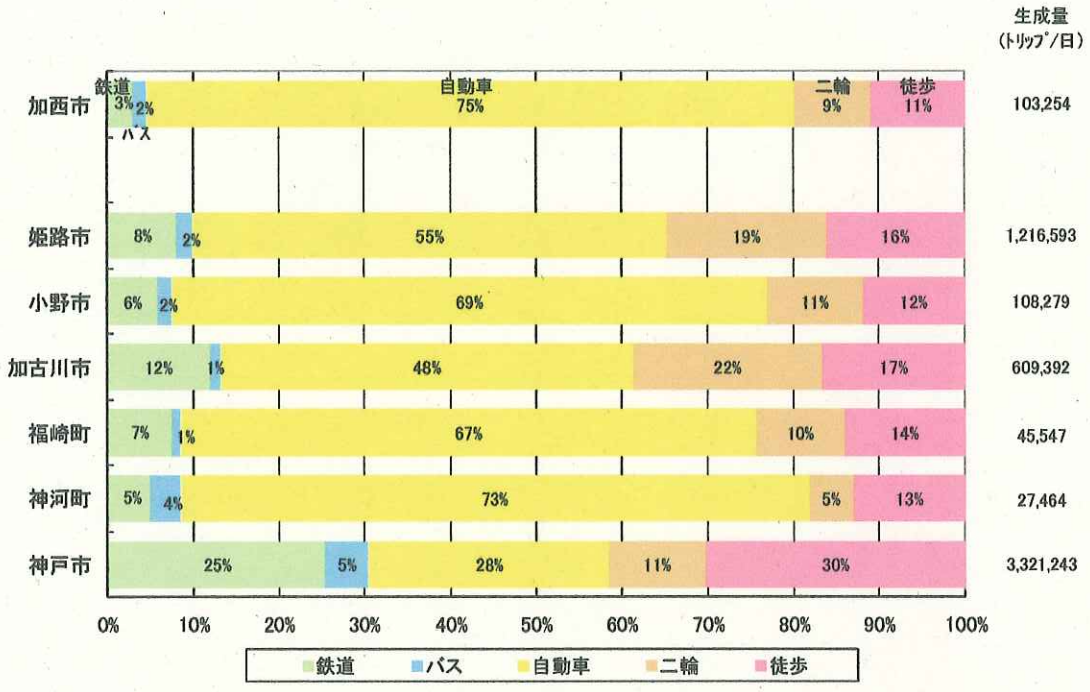
4　市民の移動の約４分の３を占める自動車利用

市町別の利用交通手段の割合では、加西市の自動車利用は 75%と他の市町と比較しても非常に高くなっています。また、鉄道やバスの公共交通利用は 5%と非常に低くなっています。

加西市民の年齢構成別利用交通手段の割合は、5 歳～14 歳では徒歩が最も高く、15 歳～64 歳では自動車利用が 8 割以上と最も高くなっています。65 歳以上の高齢者においても、同じく自動車利用が約 8 割と非常に高くなっています。

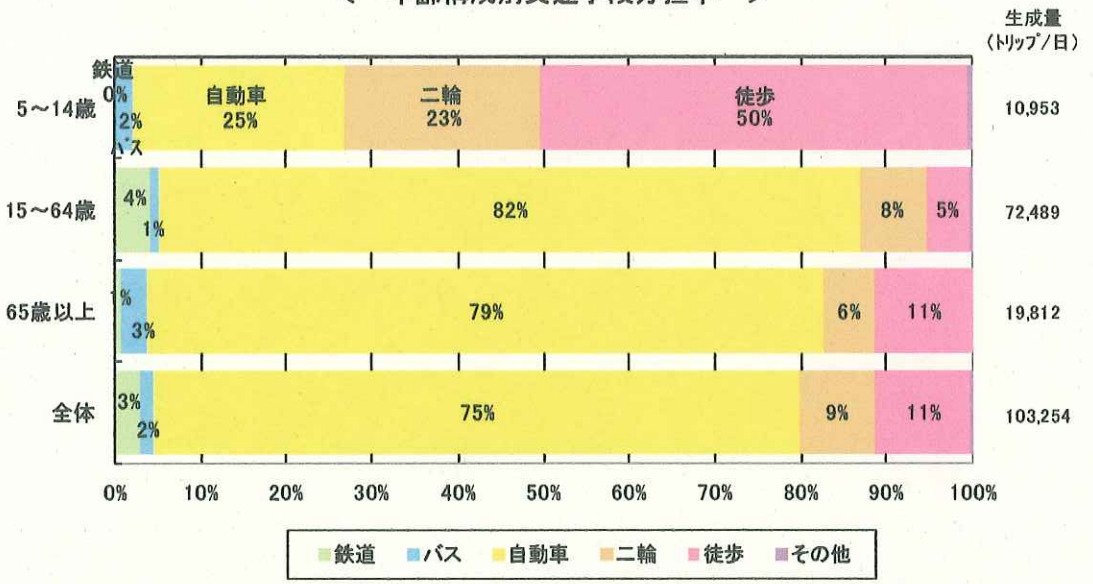
このように、加西市は自動車利用が非常に多い交通体系となっています。

＜　市町別交通手段分担率　＞



注）代表交通手段により集計
出典：近畿圏パーソントリップ調査結果（平成 22 年）

＜　年齢構成別交通手段分担率　＞



注）代表交通手段により集計
出典：近畿圏パーソントリップ調査結果（平成 22 年）

5　高齢者ドライバーがひき起こす事故の増加

兵庫県内における高齢者の自動車普通免許保有者数は、平成２年（1990 年）から平成 22 年（2010 年）までの 20 年間増加し続けているのと同様に、高齢者ドライバーが加害者（第１当事者）となる人身事故件数も 20 年間で３倍以上と急増しており、高齢者の交通事故対策が急務となっています。

＜　高齢者の免許保有者数及び人身事故件数の推移　＞

注）免許保有者数は第１当事者の係数を示しており、第二種免許の大型、普通、大特、けん引、第一種免許の大型、普通、大特とした。（したがって、二輪、小特、原付のみの免許保有者数を除いている）

出典：免許保有者数：交通年鑑
　　人身事故件数：ひょうご公共交通 10 カ年計画

第３章　前連携計画策定後の成果と課題

第１節　前連携計画策定後の取り組み

１　コミュニティバスの取り組みと成果

（１）コミュニティバスの路線・ダイヤ改正

コミュニティバスの路線やダイヤをアンケート調査や利用者及び市民の意見をベースにして３回にわたって改正しました。

＜　コミュニティバスの路線・ダイヤの変遷　＞

・路線・ダイヤ改正（平成 20 年 10 月 28 日）

系　統	概　要	詳　細　内　容
市街地循環線	・大循環 ・中循環１ ・中循環２ ・小循環 →　大循環	・左回り・右回りの交互運行（30 分毎） ・イオン加西北条ＳＣ，加西病院へ乗り入れ
郊外線	・若井・万願寺線　→　若井線 万願寺・芥田線 ・国正・滝野線　→　国正・滝野線 ・青野原病院線　→　青野原病院線	・全系統を加西病院・イオン加西北条ＳＣへ乗り入れ

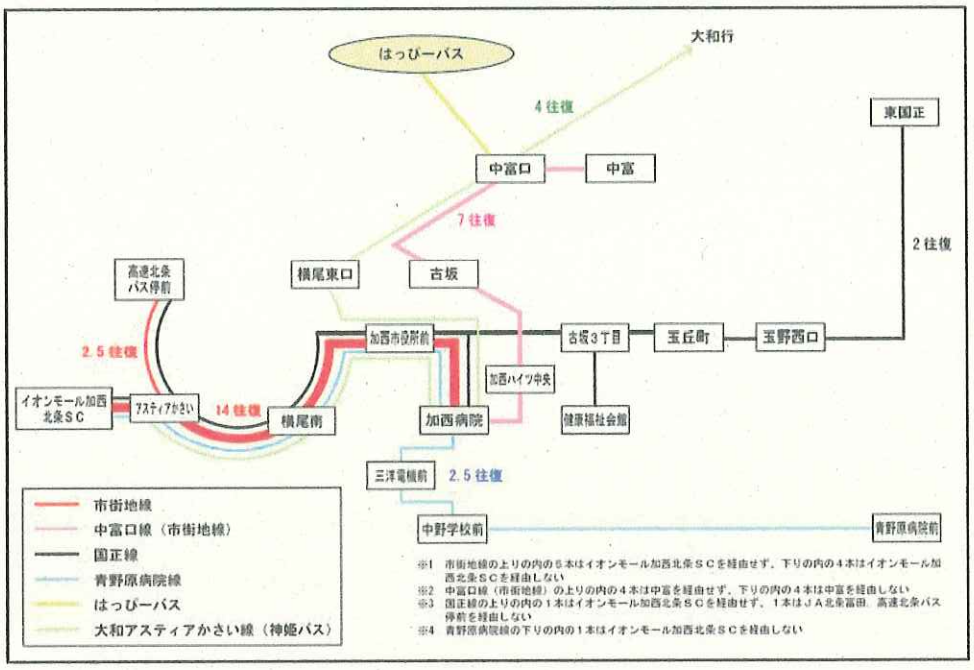
・路線・ダイヤ改正（平成 23 年２月１日）

系　統	概　要	詳　細　内　容
市街地循環線	・大循環　→　大循環 小循環	・大循環は、左回りのみの運行 ・小循環は、加西病院～アスティアかさい区間で運行
郊外線	・若井線　→　廃止 ・万願寺・芥田線　→　廃止 ・国正・滝野線　→　国正・滝野線 ・青野原病院線　→　青野原病院線	・若井線，万願寺・芥田線は、はっぴーバス導入により平成 23 年３月 31 日廃止 ・国正・滝野線は、健康福祉会館へ乗り入れ開始 ・青野原病院線は、丸山公園前への乗り入れを廃止し、加西市役所前に乗り入れ開始 ・中富口線を新設（アスティアかさい～中富）

・路線・ダイヤ改正（平成 24 年４月１日）

系　統	概　要	詳　細　内　容
市街地線	・大循環 ・小循環 →　市街地線 中富口線	・市街地線は循環を廃止、健康福祉会館ルートを廃止 ・中富口線は、郊外線から市街地線に統合し、ルート変更 ・加西ハイツ西，加西病院東バス停新設（加西市役所～加西病院間）
郊外線	・国正・滝野線　→　国正線 ・青野原病院線　→　青野原病院 ・中富口線　→　市街地線に統合	・国正線は、滝野駅までのルートを廃止（東国正まで） ・青野原病院線は、ルートを変更 ・加西ハイツ西，加西病院東バス停新設（加西市役所～加西病院間）

＜　現在のコミュニティバスの路線図　＞



ねっぴ～号の運行：神姫バス㈱

（２）はっぴーバスの運行開始

平成 23 年（2011 年）２月から、加西市の北部地域（西在田地区と在田地区の一部）において、地域のＮＰＯ法人「原始人の会」が主体となり、「はっぴーバス」の実証運行（無償）を開始いたしました。その後、平成 23 年（2011 年）９月からは、有償による運行が開始され、平成 25 年（2013 年）４月からは加西市のコミュニティバスとして本格運行に移行しています。

また、平成 25 年（2013 年）11 月には、はっぴーバス⇔ねっぴ～号・神姫バス大和線での乗継券を導入し、市民のみなさまが気軽にご利用できるように料金負担の軽減を行いました。

＜　はっぴーバスの本格運行まで　＞

平成23年2月
はっぴーバス実証運行開始（無償）

▼

平成23年9月
はっぴーバス有償運行開始

▼

平成25年4月
はっぴーバス本格運行開始

＜　はっぴーバス車両　＞

はっぴーバスの運行：加西親栄自動車㈲，NPO 法人原始人の会

＜ はっぴーバス運行路線図 ＞

平成26年2月現在

（３）コミュニティバスの愛称設定及びラッピング

平成９年度から市街地や交通空白地域を運行してきた加西市コミュニティバスは、加西市が運行を委託している神姫バスの車両と同じデザインでした。

名称がなかったコミュニティバスをが、平成 24 年（2012 年）11 月に「KASAI ねっぴ～号」とし、神姫バスの車両カラーであったバスも、加西ブランドの象徴である「ブドウ」の紫をベースカラーに、加西ふるさと観光大使「ねっぴ～」と、市内の観光地や特産品を描いたデザインに変更再出発しました。なお、ねっぴ～号のデザインは、市が候補として準備した３つの案から市内小学校３～６年生が選び、決定されたものです。

＜　コミュニティバスの愛称設定　＞

【平成 24 年 10 月まで】

加西市コミュニティバス

【平成 24 年 11 月より】

KASAI ねっぴ～号

＜　コミュニティバスのラッピング　＞

【ラッピング前】

【ラッピング後】

（4）コミュニティバスの利用状況

加西市のコミュニティバスは大きくねっぴ～号とはっぴーバスに分かれており、ねっぴ～号は３路線、はっぴーバスは４路線あります。平成 12 年度（2000 年度）より平成 22 年度（2010 年度）まで減少傾向でありましたが、平成 23 年（2011 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、コミュニティバス乗車人員が増加しました。

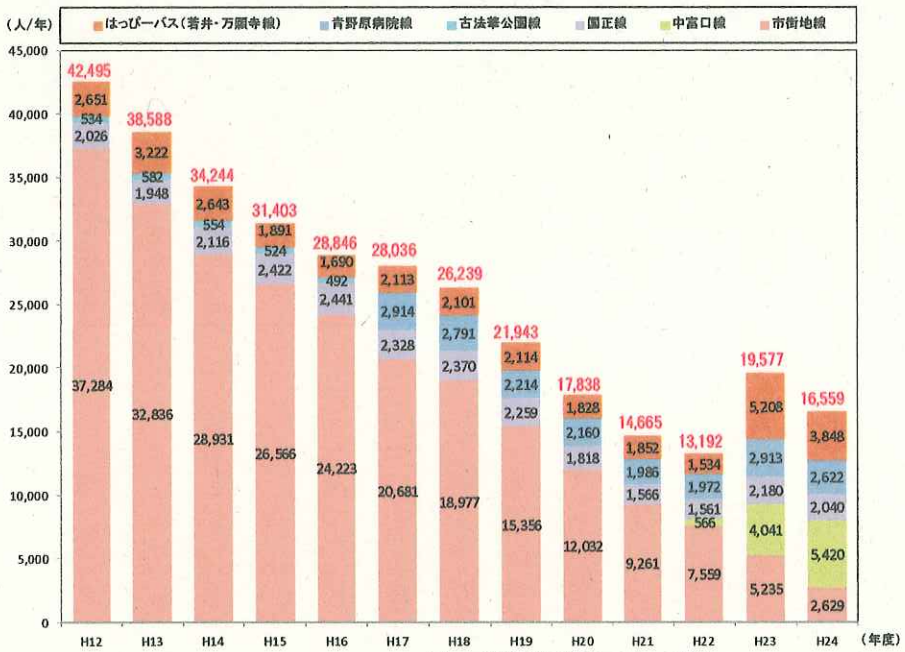
しかしながら、平成 24 年度（2012 年度）ではまた減少に転じています。

＜　コミュニティバスの概要　＞

運行バス	路線	ルート	便数（往復/日）	乗車人員 1年計	乗車人員 1日平均	乗車人員 1便平均
ねっぴ～号	市街地線	市街地線（ｱｽﾃｨｱ→市役所前→加西病院） ※ 一部、「高速北条ﾊﾞｽ停」までは2.5往復、「ｲｵﾝ」までは9.5往復運行	14往復/日	2,629 人/年	10.7 人/日	0.8 人/便
		中富口線（中富口→古坂→加西病院） ※ 一部、「中富」までは3往復運行	7往復/日	5,420 人/年	22.1 人/日	3.2 人/便
	青野原病院線	ｲｵﾝ→ｱｽﾃｨｱ→加西病院→ﾌﾗﾜｰｾﾝﾀｰ→青野原病院	2.5往復/日	2,622 人/年	10.7 人/日	4.3 人/便
	国正線	ｱｽﾃｨｱ→加西病院→別府→多加野農協前→東国正 ※1 一部、「高速北条ﾊﾞｽ停」までは1往復運行 ※2 一部、「ｲｵﾝ」に1往復経由	2往復/日	2,040 人/年	8.3 人/日	4.1 人/便
はっぴーバス	万願寺線	中富口→道山郵便局→孫町	5往復/日	1,352 人/年	5.5 人/日	1.1 人/便
	若井線	中富口→道山郵便局→釜坂峠口	5.5往復/日	1,502 人/年	6.1 人/日	1.1 人/便
	芥田線	中富口→広原→東坂口	4往復/日	717 人/年	2.9 人/日	0.7 人/便
	根日女の湯線	中富口→銀ビル前→つつみ医院前→根日女の湯前 ※ 平成25年11月以降は根日女の湯閉店に伴い、「つつみ医院前」まで運行	5往復/日	277 人/年	5.5 人/日	1.1 人/便

※平成 24 年度結果
出典：加西市所管データ

＜　コミュニティバス乗車人員の推移　＞



※ 古法華公園線は H16 で廃止。
※ 青野原病院線は H17 より導入。
※ はっぴーバス，中富口線は H23. 2. 1 より導入。
（但し、はっぴーバスの H22 年度分は計上していない）
※ 若井万願寺線は H23. 3. 31 で廃止。

出典：加西市所管データ

2　路線バスの取り組みと成果

（１）利用者及び市民の意見に対応した路線変更

兵庫教育大学付属小学校の通学バスを利用している父兄から、登校時は兵庫教育大学行の直通バスがあるが、下校時は社～姫路行に乗車して別府バス停で北条行に乗換えしており、道路が狭く交通量も多いのでバス停まで移動するのが危険であるため、父兄が毎日交代で誘導していました。

父兄から東別府バス停なら広い場所があり、安全なので北条行を東別府バス停まで延長して欲しいと強い要望があったため、平成22年（2010年）６月１日より別府バス停行の２便を東別府バス停まで延長して安全に通学できるような体制にして、少しでも多くの児童がバスを利用してもらえるようにしています。

＜　運行路線変更ルート　＞

（２）地域活動の実施

神姫バス利用への関心を持ってもらうために、平成 25 年（2013 年）６月に富合小学校の生徒が神姫バス北条営業所の見学や運転士、整備工場の社員にインタビューをすることにより、自分たちの街や地域の生活体験をしてもらいました。

＜　生活学習実施　＞

日　時	平成 25 年 6 月 7 日
対象者	富合小学校 2 年生 6 名
内　容	北条営業所内の見学及び運転士や整備工場の社員にインタビューをして、自分たちの街や地域の体験をした。

＜　富合小学校からの感謝状　＞

（３）低床バスの導入

神姫バスでは高齢者や障害を持った方への対応としたバリアフリー化の推進として、平成 21 年（2009 年）３月より北条営業所管轄のバス車両に、新たに低床バス（ワンステップバス）を 18 両（大型車８両、中型車９両、小型車１両）導入しました。

＜　ワンステップバス　＞

（４）路線バスの利用状況

加西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バスと神姫バスによって共同で運行されています。

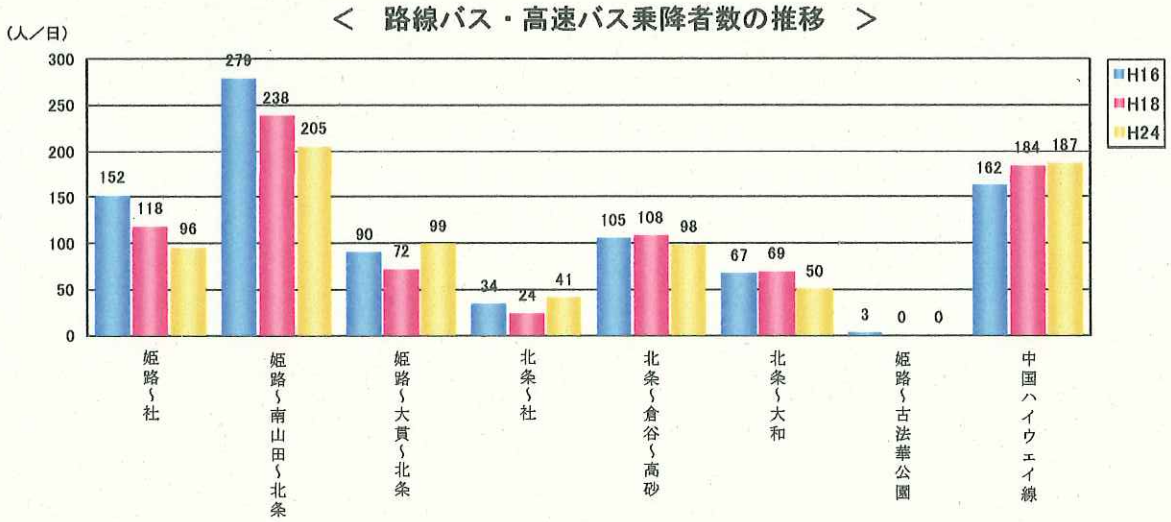
平成 16 年（2004 年）、平成 18 年（2006 年）及び平成 24 年（2012 年）の乗降者数の推移を見ると、高速バスは増加しているものの、路線バスについては一部の系統を除いて減少傾向にあります。

＜　主な路線バスの市内運行本数　＞

路線名	運行本数　※上り・下り計		
	平日	土・日・祝	備考
姫路～社 ※1 一部、「猫尾」に12便経由 ※2 一部、「一乗寺」に10便経由	22	20	H25.4.1改正
姫路～南山田～北条 ※1 一部、「イオン」に8便(土曜10便、日祝8便)経由 ※2 一部、「フラワーセンター」まで4便(日祝)運行 ※3 一部、「江舟団地」に3便(土日祝4便)経由	30	33	H25.4.1改正
姫路～大貫～北条 ※ 一部、「イオン」に6便経由	16	13	H25.4.1改正
北条～社 ※( )は東別府～北条まで運行	4(内2)	0	H25.4.1改正
北条～倉谷～高砂 ※( )は宝殿駅まで運行	5(8)	0(6)	H25.4.1改正
北条～大和	8	0	H25.4.1改正
姫路～古法華公園	4	4	H25.4.1改正
中国ハイウェイ線 （中国道本線のみ） ※ 一部、「USJ」まで4便運行	50	51	H25.7.1改正
中国ハイウェイ線 （アスティアかさい発着）	5	4	H25.7.1改正
津山エクスプレス京都号	8	8	H25.7.1改正
山崎・中国道・三ノ宮線	24	24	H25.7.1改正

出典：神姫バス所管データ

＜　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

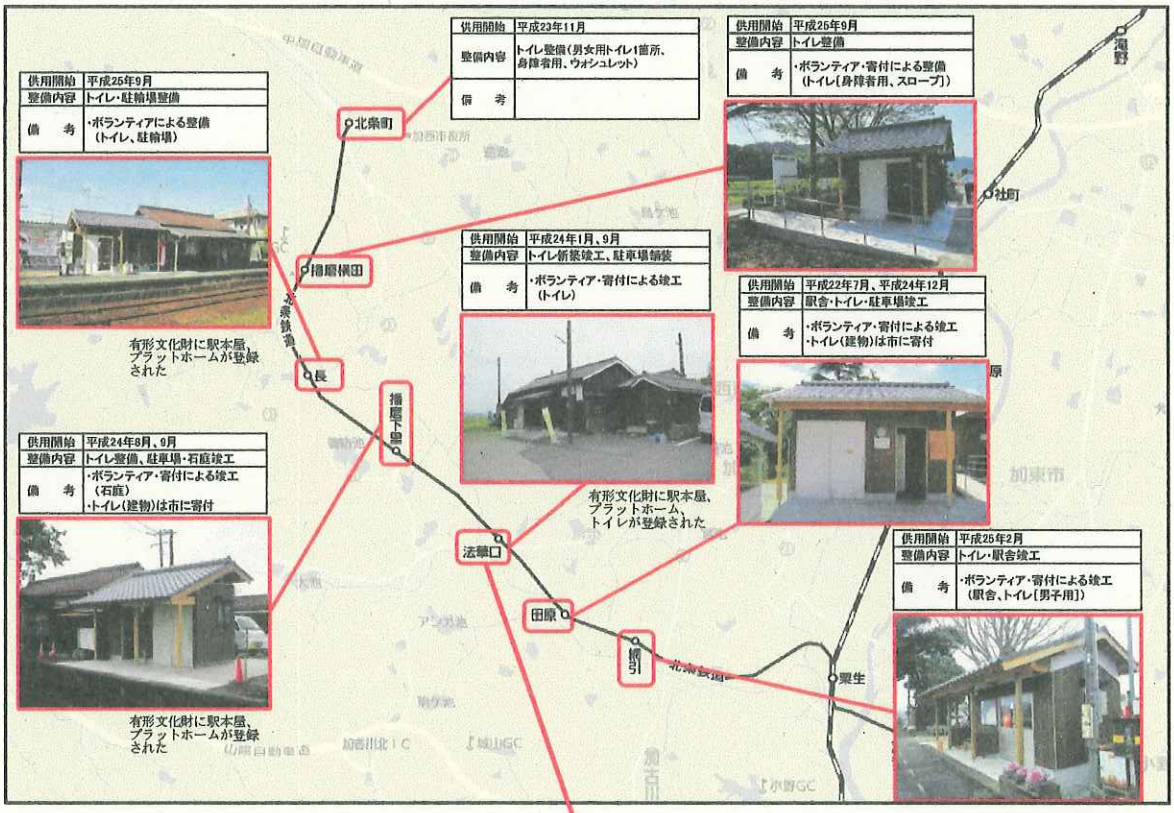
3　北条鉄道の取り組みと成果

（１）駅舎の整備

北条鉄道播磨横田駅～網引駅の各駅において、地元企業の寄付と労働ボランティアにより市の補助金なしでトイレの整備（水洗化等）や駅舎、駐車場整備を実施しました。

北条鉄道と沿線住民が一体となって駅を中心とした環境整備を行うことにより、地域住民の方々より「地域コミュニティ施設」と認識され、地域の移動手段としての北条鉄道の意義を再認識いただき、利用促進をすすめ、北条鉄道活性化をめざします。

＜　駅舎の整備概要　＞



＜　法華口駅のその他活動内容　＞

パン工房（モン・ファボリ）の開店

平成 24 年（2012 年）11 月～

三重塔の寄贈建立

平成 25 年（2013 年）12 月～

（２）レンタル自転車事業の拡充

平成 23 年（2011 年）３月 31 日に、北条町駅のレンタル自転車に電動アシスト自転車８台を導入しました。

この電動アシスト自転車は太陽光発電を利用し、バッテリーの充電ができるようになっています。

（３）イベント列車の運行・駅イベントの実施

北条鉄道では、かぶと虫列車やサンタ列車等イベント列車を運行しています。また、北条鉄道沿線さくらまつりや、北条鉄道まつりなど駅へ足を運んでいただくイベントも実施しています。

＜　主なイベント列車・駅イベント概要　＞

イベント名	実施時期	概　要
かぶと虫列車	毎年７月頃運行	車内を森に見立てた列車で北条町～粟生駅までを一往復し、子どもにはかぶと虫一つがいをプレゼントします。
サンタ列車	毎年 12 月運行	クリスマスの飾り付けをした列車で、北条町～粟生を一往復しながら、サンタさんトナカイさんとともに歌や手遊びですごします。
子ザル駅長と乗車	月２回程度	子ザル駅長が列車に乗車します。
ねっぴ～紙芝居列車	不定期	北条町駅～粟生駅までを一往復し、ねっぴ～とともに「ねっぴ～紙芝居」や「ねっぴ～クイズ」を実施します。
さつまいもほり体験列車	毎年 10 月頃開催	さつまいもほりを体験、参加者には地元西笠原町でとれたコシヒカリのおむすびをプレゼントします。
イルミネーションツアー列車	毎年 12～1 月頃開催	各駅を沿線住民の協力で飾り付けします。
沿線さくらまつり	毎年４月頃開催	北条鉄道沿線の桜を観賞でき、さらに各駅で各種イベントを実施します。
北条鉄道まつり	毎年 10 月頃開催	加西市住吉神社にて各種イベントを実施します。

＜　かぶと虫列車　＞

＜　サンタ列車　＞

＜　子ザル駅長と乗車　＞

＜　イルミネーションツアー列車　＞

（4）ボランティア駅長制度

ボランティア駅長制度は平成 18 年（2006 年）5 月に発足し、現在まで駅舎や車両の清掃、駅や列車でのイベント、宣伝活動など、様々な取り組みを行っています。

＜ 法華口駅での列車見送り ＞

＜ 下里庵での交流 ＞

（5）北条鉄道利用促進キャンペーンの実施

北条鉄道の良さを認識してもらうことを目的として、北条鉄道での「利用促進キャンペーン」を平成 24 年（2012 年）10 月から実施しています。

北条鉄道の利用に際して、乗車優待券を「広報かさい」に掲載し、その乗車優待券を利用して北条鉄道に乗車された場合、1 回分（片道利用）の乗車が無料になります。また、北条鉄道からは北条町駅で販売しているドーナツをプレゼントしています。

＜ 優待券 ＞

＜ 北条鉄道利用促進キャンペーンの利用者数 ＞

	実施期間	利用者数
第1弾	平成24年10月1日～平成24年12月31日（92日間）	811人
第2弾	平成25年1月1日～平成25年3月31日（90日間）	701人
第3弾	平成25年5月1日～平成25年7月31日（92日間）	734人
第4弾	平成25年8月1日～平成25年10月31日（92日間）	826人
第5弾	平成25年11月1日～平成26年1月31日（92日間）	920人

（6）北条鉄道通勤ComeBack（カムバック）補助金（車通勤からの転換補助）の実施

「粟生線通勤ComeBack（カムバック）補助金」とあわせて、平成 25 年（2013 年）4月から北条鉄道においても「北条鉄道通勤ComeBack（カムバック）補助金」を導入しました。

この制度は、通勤手段を自動車やバイクなどから鉄道利用に変更される方が対象となり、6ヶ月通勤連絡定期券を購入された場合に購入金額の半額相当を補助しています。

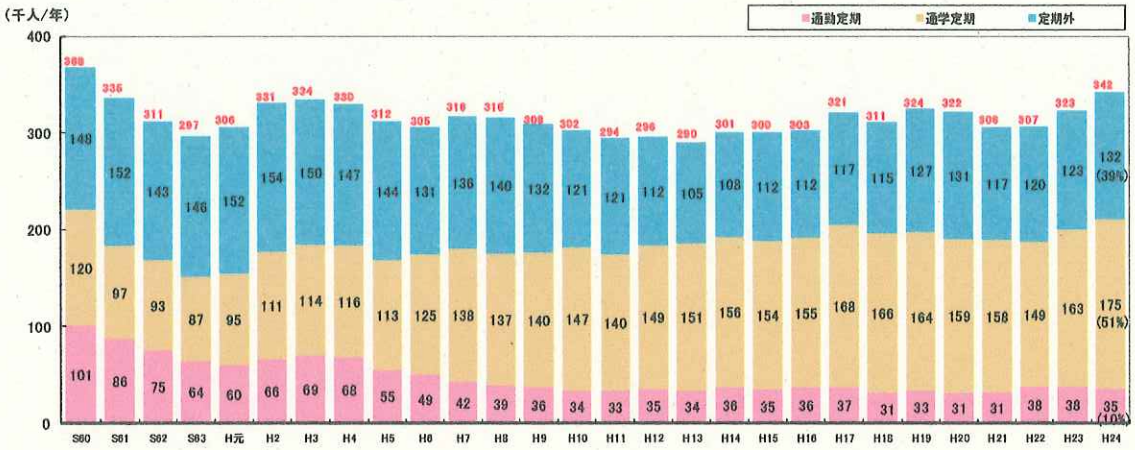
（７）北条鉄道の利用状況

北条鉄道の乗車人員は、年間 30 万人前後でほぼ横ばい状態が約 20 年以上続いていましたが、さまざまな取り組みにより、平成 23 年（2011 年）からは利用者が増加し、平成 24 年度は 34 万２千人の利用がありました。

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を行うことで、定期外利用が増加しています。

定期利用については、平成 24 年（2012 年）は、北条鉄道乗車人員の半数以上（51%）を通学定期が占めています。

＜　北条鉄道乗車人員の推移　＞



出典：北条鉄道㈱統計データ

4　横断的な取り組みと成果

（１）「ねっぴ～はっぴ～スタンプラリー」の実施

公共交通の利用促進と沿線の活性化、子供たちへの啓発を目的として、コミュニティバス（ねっぴ～号，はっぴーバス）及び北条鉄道を利用したスタンプラリーを実施しました。

＜　「ねっぴ～はっぴ～スタンプラリー」パンフレット　＞

＜　スタンプラリー利用実績　＞

	期　間	利用実績
第１回	H25. 3. 20～H25. 4. 7（19 日間）	99 人
第２回	H25. 7. 20～H25. 9. 1（44 日間）	187 人

第２節　公共交通サービス水準と行政補助額

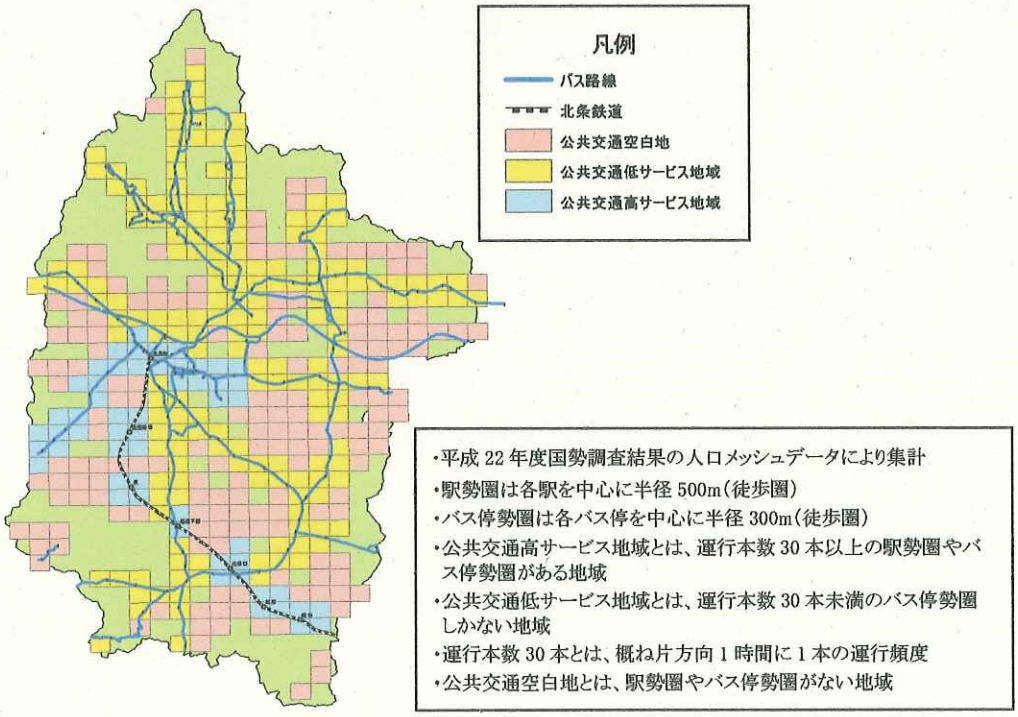
1　公共交通サービス水準

北条鉄道の各駅を中心に半径 500mと、各バス停を中心に半径 300mをそれぞれの徒歩圏と設定し、運行本数と重ね合わせて地区別に公共交通のサービス水準を整理しました。加西市民の内、約３割の人が公共交通の全くない公共交通空白地に居住しており、約５割の人が運行本数 30 本未満の公共交通低サービス地域に居住しています。

すなわち、加西市民の７割以上の人が公共交通不便地域に居住しているということであり、公共交通が居住地を充分にカバーできていない状態です。

しかし、平成 18 年（2006 年）と平成 25 年（2013 年）の変化を見ると、はっぴーバスの導入や路線・ダイヤ改正等のコミュニティバス再編により、公共交通空白地の割合は減少しています。

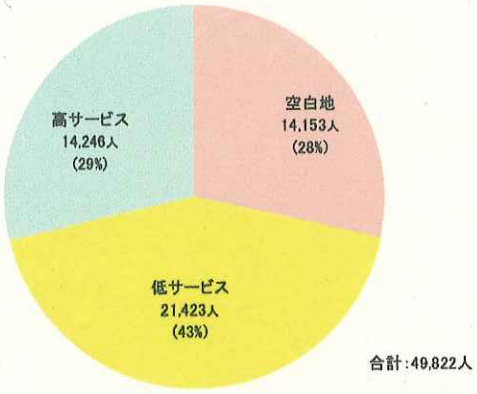
＜　公共交通サービス水準　＞



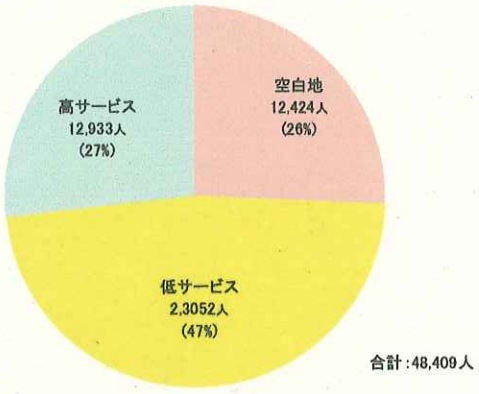
出典：平成 22 年国勢調査に関する地域メッシュ統計

＜　公共交通サービス水準別人口の推移　＞

【平成 18 年度】



【平成 25 年度】



出典：・平成 22 年度国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計

2　公共交通に対する行政補助額

現在の公共交通に対する行政補助額の内、市負担額は約 5,300 万円であり、平成 20 年（2008 年）と比較すると約 1,300 万円増加しています。また、人口減少と相まって、市民1人当たりの市負担額は平成 20 年度（2008 年度）では 822 円/人・年であったものが、平成 24 年度（2012 年度）では 1,151 円/人・年となっています。

市負担額の内訳を見ると、ねっぴ～号に対しての補助が最も多く年間約 2,000 万円、次いで北条鉄道に対する運営費補助として年間約 1,600 万円の補助が実施されています。

＜　公共交通に対する行政補助額　＞

■ 公共交通にかかる市の負担額（決算）

（単位：千円）

公共交通機関	運行路線・補助内容等（平成24年度時点）	市負担額（※1）		他の行政負担						行政負担計	
				国		県		その他			
		H20	H24	H20	H24	H20	H24	H20	H24	H20	H24
KASAIねっぴ～号（※2）	市街地線・国正線・青野原病院線	19,003	20,126	—	—	922	438	—	—	19,925	20,564
はっぴーバス（※3）	万願寺・若井線・芥田線	—	9,780	—	2,624	—	（※6）0	—	—	—	12,404
路線バス（※4）	姫路駅前～山田～北条	—	267	0	801	0	534	—	—	0	1,602
	姫路駅前～大貫～北条	—	95	414	286	414	191	—	—	828	572
	姫路駅前～猫尾～社	—	749	2,094	2,246	2,094	1,497	—	—	4,188	4,492
	姫路駅前～法華山一乗寺～社	3,804.5	4,275	0	2,543	3,804.5	3,405	—	—	7,609	10,223
	姫路駅前～古法華公園	173.5	106	—	—	173.5	211	—	—	347	317
	アスティアかさい～嬉野台生涯教育センター	130.5	128	—	—	130.5	254	—	—	261	382
	アスティアかさい～大和	2,237.5	2,191	—	—	2,237.5	2,702	—	—	4,475	4,893
	計	6,346	7,811	2,508	5,876	8,854	8,794	—	—	17,708	22,481
北条鉄道（※5）	運営費補助	14,895	15,735	—	—	—	—	—	668	14,895	16,403
合　計		40,244	53,452	2,508	8,500	9,776	9,232	—	668	52,528	71,852

※1）市負担額とは、加西市が支出した金額から、市が国・県等から補助を受けた金額を差し引いた実質負担額のこと。
※2）ねっぴ～号のラッピング費用は含まない。
※3）はっぴーバスの負担額には、運行以外の費用を含む。（運営、架装、バス停整備等）
※4）路線バスの国・県補助額については、加西市にかかる部分のみの金額であり、他市町にかかる負担は別途あり。
※5）北条鉄道の安全輸送整備費等（H20年26,129千円[うち、加西市負担額26,129千円]、H24年15,552千円[うち、加西市負担額3,714千円]）の負担額は除いて算出。
※6）県のコミバス補助（ねっぴ～号・はっぴーバス）については、ねっぴ～号に一括計上。

平成20年度：市民1人あたりの市負担額 **822円/人・年**（人口48,980人[H21.3]）
平成24年度：市民1人あたりの市負担額 **1,151円/人・年**（人口46,432人[H25.9]）

➡ 平成20年度から平成24年度にかけて **329円/人・年** の増額

第３節　これまでの取り組みの評価と今後の課題

前節までで整理したこれまでの取り組みを客観的に評価し、今後の課題を整理すると以下に示す４つの課題解消に向けた取り組みが必要です。

＜　これまでの取り組みの評価　＞

- 北条鉄道はさまざまな取り組みの効果から、近年は利用者が増加している。
- はっぴーバスの導入等のコミュニティバス再編により、公共交通空白地が減少した。
- 自動車利用が非常に多い交通体系となっている。
- 路線バスは高速バスが増加しているものの、利用者が減少し続けている。
- コミュニティバスははっぴーバス運行の効果でコミュニティバス総利用者数は増加した。しかし、減少傾向は依然として続いている。
- 高齢者が加害者となってしまう交通事故が年々増加傾向にある
- 市民に対するクルマ移動制約者の割合は以前と同程度であるものの、送迎してもらっているクルマ移動制約者は増加している。
- 行政補助額は国・県・市合計で年間約 7,200 万円であり、その内、市負担分は年間約 5,300 万円である。人口約 4.6 万人であることから、人口１人当たりの補助額（市負担分）は約 1,100 円となる。
- 人口１人当たり補助額約 1,100 円について賛否両論があると思われるが、公共交通が生み出す価値とその必要性は、交通分野だけにとどまらず、医療分野・福祉分野をはじめ様々な分野を含めた社会全体で検討する必要がある。適正な行政補助額を設定することは困難である中で、今後は他分野と連携して社会全体で公共交通を検討していくことが重要である。

＜　今後の課題　＞

- **社会情勢や地域情勢の変化に対応した地域公共交通の再編**
- **公共交通の持続的発展に向けた他分野との連携**
- **公共交通不便地域の高齢者の移動手段の確保**
- **さらなる地域公共交通の利用促進**

第４章　地域公共交通の確保・維持・改善方針

１　計画の基本方針

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

基本方針１　：　公共交通サービスの改善による地域の活性化

公共交通サービスを改善することにより、活発な市民の移動を促し、地域の活性化を図ります。

基本方針２　：　地域と連携した公共交通不便地域への対応

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

これら２つの基本方針を実現させるために、以下の取り組みをすすめます。

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

２　計画の目標

（１）公共交通不便地域に居住する人口の減少

現在、加西市民の７割以上が公共交通不便地域（公共交通空白地及び公共交通低サービス地域）に居住していますが、地域主体型交通などの新たな交通システムを導入することによって公共交通不便地域を減少させることをめざします。

（２）北条鉄道・路線バス利用者数の維持及びコミュニティバス利用者数の増加

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

（３）送迎してもらっているクルマ移動制約者を公共交通利用者に転換

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

3　公共交通網の再編方針

（１）上位計画による将来の都市構造

加西市都市計画マスタープランでは、将来の都市構造を以下のように示し、都市核，地域核の育成、都市核，地域核や交通拠点などを中心として、鉄道軸や地域軸などの軸を公共交通と自動車交通により形成し、“「地域の絆」と「活力・交流」に満ちたふるさと『加西』”の実現を目的としています。

＜　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。

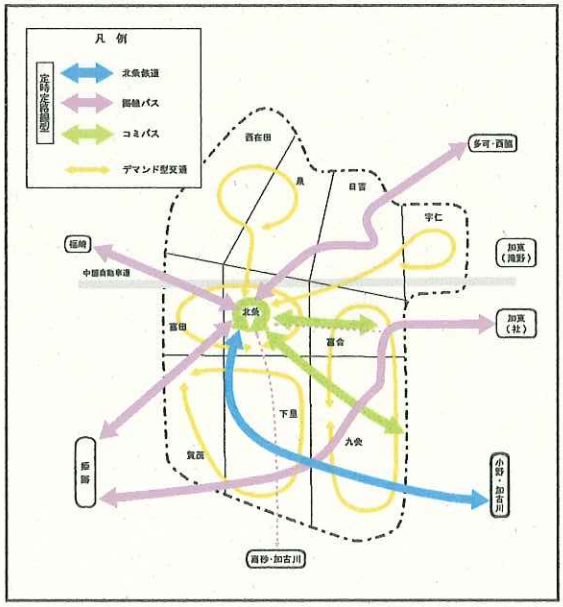
（２）公共交通網の再編方針

前連携計画の公共交通網の再編方針及び現在の公共交通整備状況を受けて、既存公共交通の有効活用、市民の移動利便性、市外との連携を考慮して、公共交通網の再編方針を設定しました。

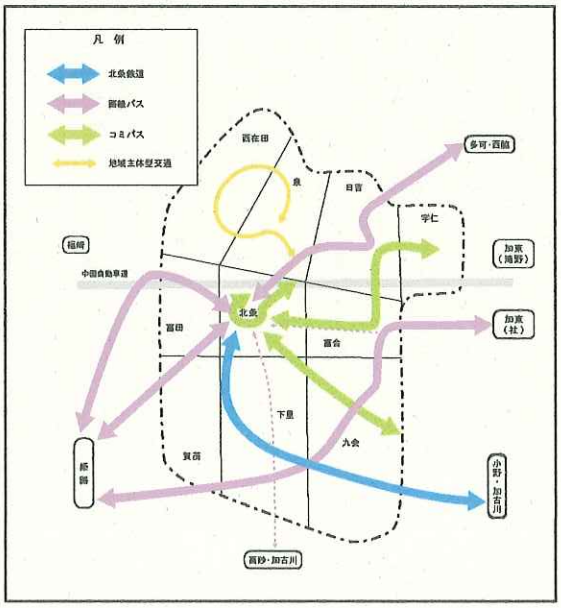
公共交通網の再編方針では、北条鉄道，路線バス，コミュニティバス（ねっぴ～号）及び地域主体型交通に大別されます。北条鉄道，路線バス及びコミュニティバス（ねっぴ～号）は、都市核と地域核及び市外を結ぶ主要軸に対応して、従来通り決まった時刻に決まったルートを運行します。比較的少ない需要が面的に広く存在するエリアにおいては民間事業者や行政の公共交通サービスが行き届かないエリアも出てくるため、地域の方に主体になっていただき公共交通を運行することが必要になってきます。

なお、地域主体型公共交通は、北条鉄道の駅や路線バス及びコミュニティバスのバス停までの補助的な手段としての役割を担います。

〈 前連携計画の公共交通の再編方針 〉

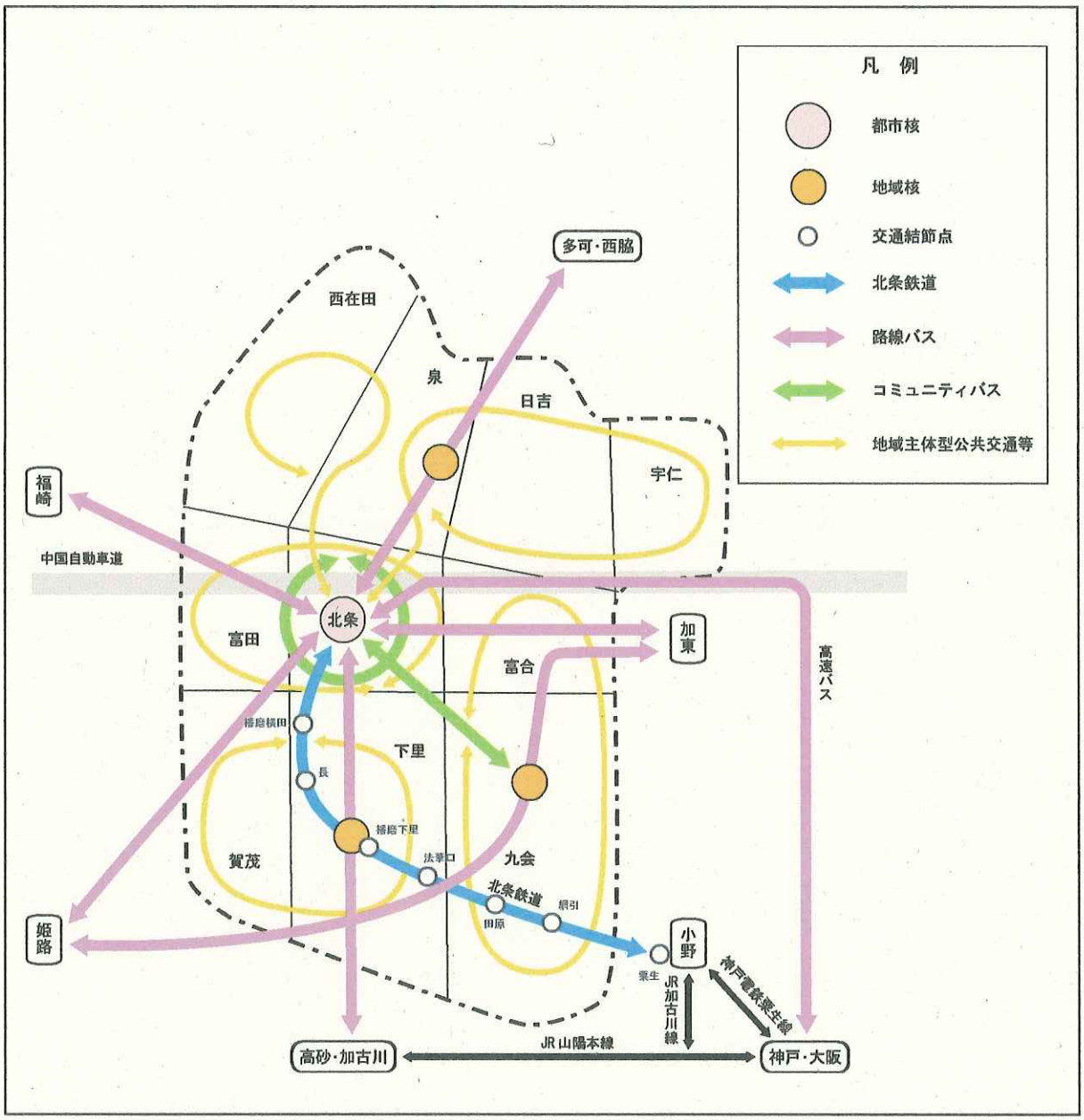


＜ 現在の整備状況図 ＞



公共交通網の再編方針

＜　公共交通網の再編方針　＞



- 既存公共交通を最大限活用するため、原則的に地域主体型交通は近くの北条鉄道や路線バス及びコミュニティバスの既存路線までの補助的な交通（フィーダー交通）として導入します。
- ただし、中国自動車道以北については、既存路線の運行回数や地理的な条件を鑑みると、地域主体型交通は北条の中心市街地に接続することを基本形とします。

（３）公共交通機関別の役割

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

北　条　鉄　道：市内交流を支える公共交通基幹軸としての役割
市外連携を強化する公共交通基幹軸としての役割
学生の通学交通の確保

路線バス・高速バス：市外連携を強化する公共交通基幹軸としての役割
市内交流を支える公共交通としての役割
学生の通学交通の確保

コミュニティバス(ねっぴ～号)：中心市街地内の移動利便性向上
市内交流を支える公共交通としての役割

地域主体型交通：公共交通不便地域における分散した移動需要への対応

タ　ク　シ　ー：その他公共交通で対応できない需要への対応
（ドア ツー ドアの需要への対応）
（鉄道・バス・地域主体型交通運行時間外の需要への対応）
（地域主体型交通運行地域外の需要への対応）

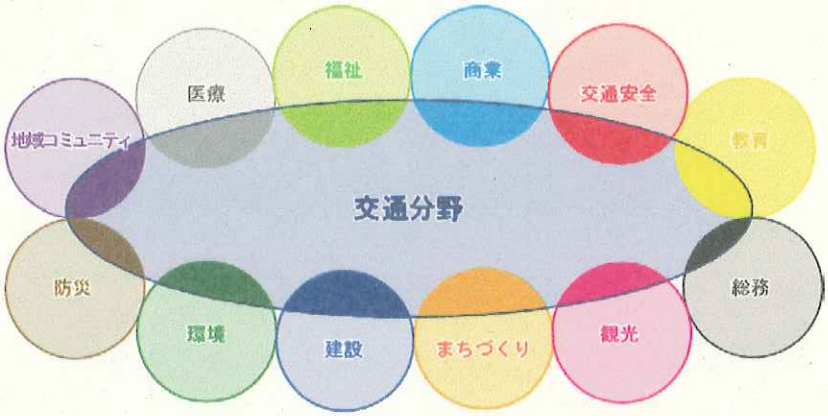
4　公共交通の持続的発展に向けた他分野との連携

公共交通の持続的発展に向けては、交通分野単独で検討するのではなく、他分野も含めて社会全体で検討することが必要です。

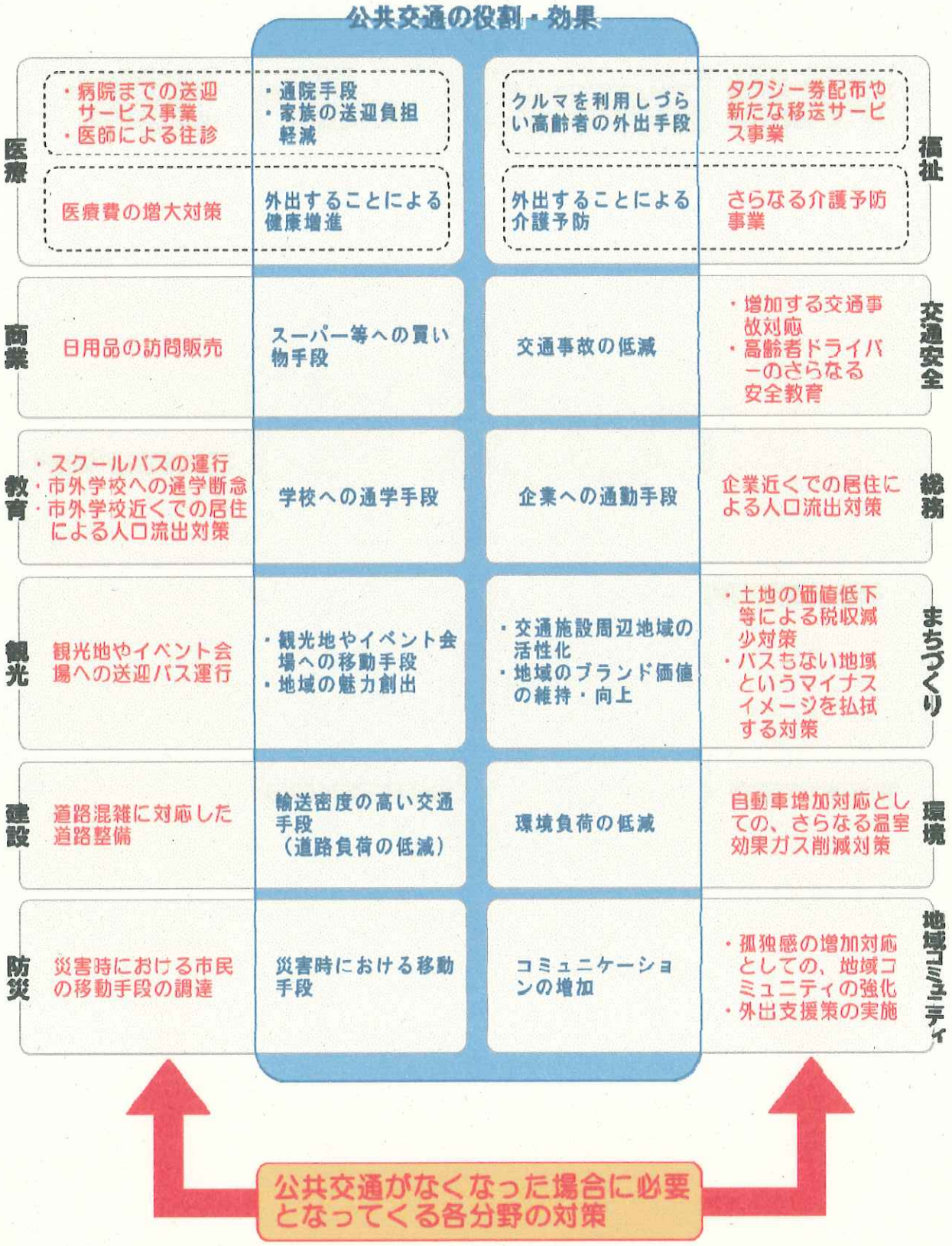
公共交通が関係する分野を整理すると交通分野以外に、医療，福祉，商業，交通安全，教育，総務，観光，まちづくり，建設，環境，防災，地域コミュニティの１２分野に大別することができます。この分野別に、公共交通がなくなってしまった場合に必要となってくる対策を整理すると（次頁参照）、公共交通の役割・効果が大きいと再認識できます。

今後の公共交通の運営は、交通分野だけでなく他分野とも連携して社会全体の支出を抑えるためにも財源を持ち寄り、事業効率性を常にチェックしつつ適切な公共交通を運営していくことにより、公共交通の持続的発展をめざすことが必要です。

＜　公共交通が関係する分野　＞



＜　交通分野だけでなく社会全体から見た公共交通の役割・効果　＞



第５章　事業プログラム

第１節　各事業の内容

１　公共交通網の再編

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

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

施策	社会の変化に応じたバス路線網の再編
施策内容	平成２７年度に予定されている高校の学区再編や青野原病院移転などの社会情勢の変化に対応して、コミュニティバス拡充の検討を含め、コミュニティバス及び路線バスのルート再編を行っていきます。 なお、バス路線網の再編検討は、市民と行政の協働による地域づくり会議「ふるさと創造会議」等の地域ワークショップを開催し、需要等を踏まえたあるべき姿について、参画と協働により検討していきます。
事業項目	・高校学区再編、青野原病院移転等を踏まえたコミュニティバスや路線バスの再編 ・はっぴーバスの住民ニーズに即したあり方の検討 ・社会の変化に応じたコミュニティバスや路線バスの再編（必要に応じて随時）
実施時期	平成２６年度から検討、平成２７年度再編
実施主体	加西市、神姫バス　等

施策	都市部への通勤環境改善や観光施設へのアクセス強化
施策内容	神戸や大阪等の都市部への通勤環境を充実させるため、ＪＲ山陽本線までの通勤バス導入に向けて、検討を推進します。 また、フラワーセンターなど市内の観光施設へのアクセス強化を図るため、既存路線の見直しや新たな路線の導入を検討します。
事業項目	・ＪＲ山陽本線への通勤バスの導入 ・フラワーセンター等観光施設へのアクセス強化を図るバス路線網の再編
実施時期	継続検討
実施主体	加西市、神姫バス

施策	地域主体型公共交通等の新たな交通システムの導入
施策内容	北条鉄道、路線バス、ねっぴ～号が運行していない比較的少ない需要が面的に広く存在するエリアにおいては、民間事業者や行政の公共交通サービスが行き届かないエリアも出てくるため、地域の方に主体になっていただき公共交通を運行することが必要となってきます。 このため、地域の方が主体となり行政が支援する形など、その運行方法等を地域の方と検討し、新たな交通システムの導入をめざします。
事業項目	・地域の特性に即した地域主体型公共交通の導入推進 ・高齢者等が利用しやすい交通システムの検討
実施時期	継続検討
実施主体	加西市、地域住民、ＮＰＯ、交通事業者　等

2　交通結節点整備

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

施策	利用者利便を図る駅舎整備
施策内容	鉄道駅におけるベンチ設置や駐車・駐輪場の整備及びPR活動を行うとともに、乗り継ぎ情報の提供などを行い、北条鉄道利用者の利便性向上を図ります。
事業項目	・鉄道駅における駅舎整備及びベンチ設置 ・パーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場等の整備及びPR活動の実施 ・バス・鉄道情報（乗継情報等）の提供
実施時期	平成２６年度から随時実施
実施主体	加西市、北条鉄道

施策	利用者利便を図るバス停整備
施策内容	バス停のベンチ・雨よけの設置や、バス車両の現在位置情報の提供（バスロケーションシステム）、バス停付近における駐車・駐輪場整備などを行い、バス利用者の利便性向上を図ります。 また、バス停周辺の地域住民の方と行政の協働によるバス停の環境改善を図ります。
事業項目	・利用者が多いバス停でのベンチ・雨よけの設置（平成２６年度検討） ・バスロケーションシステムの導入（平成２６、２７年度実施） ・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（平成２６年度検討） ・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）（平成２７、２８年度検討） ・バス時刻表の統一化（平成２６年度検討）
実施時期	平成２６年度から随時検討・実施
実施主体	加西市、神姫バス、加西親栄自動車、ＮＰＯ、地域住民　等

施策	賑わいある駅周辺整備
施策内容	北条鉄道各駅に地域住民が集まるように地域の催し物や観光イベントを駅周辺で実施することや、観光地としても着目され始めている法華口駅及び各駅を活用した周辺地域の活性化を図ることにより、賑わいある鉄道駅をめざします。
事業項目	・北条鉄道の駅前または駅周辺における観光イベントや地域イベント等の実施 ・法華口駅及び鉄道各駅を活用した周辺地域の活性化
実施時期	平成２６年度から随時実施
実施主体	加西市、北条鉄道、地域住民、観光まちづくり協会　等

3　公共交通利用促進施策

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

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

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

施策	公共交通利用促進活動の実施
施策内容	鉄道やバスを普段利用しない人に公共交通を一度利用していただく利用体験の実施や、交通安全教室等での公共交通利用の普及啓発などにより、公共交通の利用促進を推進します。 また、自発的な公共交通への利用転換を目的に、学校や老人会等でモビリティ・マネジメントを実施していきます。
事業項目	・公共交通利用体験の実施（平成２７年度実施） ・交通安全教室で公共交通利用の普及啓発（平成２６年度から実施） ・モビリティ・マネジメントの実施（平成２６年度から実施）
実施時期	平成２６年度から随時実施
実施主体	加西市、北条鉄道、神姫バス、加西親栄自動車、ＮＰＯ、加西警察署、老人会、婦人会、教育委員会　等

※モビリティ・マネジメント（MM）とは・・・

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策であり、例えば、過度な自動車利用から公共交通へ適切に利用していただけるように、自発的にモビリティ（移動）を変容させることを促す制度です。

施策	わかりやすい情報提供の実施
施策内容	公共交通における路線，ダイヤ，運賃等の個別のマップはあるものの、全ての公共交通機関を総合的に把握できるマップ等により、情報提供を行います。 また、バス停や駅だけでなく、市内の主要な集客・観光施設等にバス路線や時刻表などの公共交通情報を提供していきます。
事業項目	・公共交通総合マップ及び時刻表の作成・配布 ・市民や観光客が集う主要施設にバス・鉄道情報の掲示
実施時期	平成２６年度から実施
実施主体	加西市、北条鉄道、神姫バス、加西親栄自動車、ＮＰＯ、商業事業者、観光まちづくり協会　等

施策	北条鉄道の利用促進
施策内容	北条鉄道では、サンタ列車やかぶとむし列車をはじめとする様々なイベント列車を企画・運行しています。今後も北条鉄道の活性化を図るために各種イベント列車を運行していきます。 また、北条鉄道では現在でもフリーきっぷ等の割引乗車券の販売や利用促進キャンペーンとして片道利用無料券等の企画乗車券を発行してます。今後もさらなる利用者増を目指すためにキャンペーン等の維持・拡充や鉄道グッズの販売を継続していきます。
事業項目	・各種イベント列車（サンタ列車、かぶとむし列車等）の運行 ・企画乗車券（無料乗車券等）や割引乗車券（フリーきっぷ等）の継続・拡充 ・鉄道グッズの販売 ・レンタサイクル事業（電動自転車、折りたたみ自転車を設置）
実施時期	随時実施
実施主体	北条鉄道

施策	路線バスの利用促進
施策内容	観光地を周遊する等の企画乗車券の販売や、ＩＣカード（ＮｉＣｏＰａ）等を活用した割引制度の拡充などを行い、路線バスの利用促進を図ります。
事業項目	・企画乗車券（観光地周遊乗車券等）の販売 ・ＩＣカード等を活用した割引制度の拡充
実施時期	平成２６年度から実施
実施主体	加西市、神姫バス

施策	コミュニティバスの利用促進
施策内容	市民にとってコミュニティバスが親しみあるものとなるよう、コミュニティバスの車内で小学生の絵画を展示するなどの企画バスを実施し、コミュニティバスの利用促進を図ります。 また、企画乗車券や、割引制度の拡充を検討することにより利用促進を図ります。
事業項目	・車内での絵画展等の企画バスの実施 ・企画乗車券（無料乗車券等）の発行 ・割引制度の拡充
実施時期	平成２６年度から実施
実施主体	加西市、神姫バス

施策	公共交通機関相互の連携促進
施策内容	今まで以上に公共交通機関相互が連携し、のりかえダイヤの調整やのりかえ情報の提供を推進します。また、公共交通機関相互で利用可能な共通乗車券の発行など、のりかえ割引の拡充を行い、公共交通の利用促進を図ります。
事業項目	・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 ・公共交通機関相互の運行情報の提供 ・公共交通機関相互ののりかえ割引の拡充
実施時期	平成２６年度から実施
実施主体	加西市、神姫バス、北条鉄道、加西親栄自動車

施策	自動車運転免許自主返納の推進
施策内容	高齢者ドライバーの事故件数の減少および公共交通の利用を促進するため、平成２０年１０月から免許返納者に対して様々な特典が与えられるようになっている免許返納サポート制度を活用して、自動車運転免許自主返納の推進を図ります。
事業項目	・免許返納者に対する割引制度の拡充（割引対象施設の増加等）
実施時期	平成２６年度から実施予定
実施主体	加西市、警察、北条鉄道、神姫バス、加西親栄自動車、ＮＰＯ、観光まちづくり協会　等

第2節　事業プログラム一覧

→ 準備・検討　→ 実施

※ 破線は確定していない予定事業

施策方針	施策・事業項目	実施時期 2014（H26）	2015（H27）	2016（H28）	2017（H29）	2018（H30）
公共交通網の再編	社会の変化に応じたバス路線網の再編					
	高校学区再編、青野原病院移転等を踏まえたコミュニティバスや路線バスの再編	→	→	→	→	→
	はっぴーバスの住民ニーズに即したあり方の検討	→	→	→	→	→
	社会の変化に応じたコミュニティバスや路線バスの再編	→	→	→	→	→
	都市部への通勤環境改善や観光施設へのアクセス強化					
	JR山陽本線への通勤バスの導入	→	→	→	→	→
	フラワーセンター等観光施設へのアクセス強化を図るバス路線網の再編	→	→	→	→	→
	地域主体型公共交通等の新たな交通システムの導入					
	地域の特性に即した地域主体型公共交通の導入推進	→	→	→	→	→
	高齢者等が利用しやすい交通システムの検討	→	→	→	→	→
交通結節点整備	利用者利便を図る駅舎整備					
	鉄道駅におけるベンチ設置	→	→			
	パーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場等の整備及びPR活動の実施	播磨横田駅	他各駅	→	→	→
	バス・鉄道情報（乗継情報等）の提供	→	→	→	→	→
	利用者利便を図るバス停整備					
	利用者が多いバス停でのベンチ・雨よけの設置	→	→	→	→	→
	バスロケーションシステムの導入	→	→			
	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	→	→	→	→	→
	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）		→	→	→	→
	バス時刻表の統一化	→	→	→	→	→
	賑わいある駅周辺整備					
	北条鉄道の駅前または駅周辺における観光イベントや地域イベント等の実施	→	→	→	→	→
	法華口駅及び鉄道各駅を活用した周辺地域の活性化	→	→	→	→	→
公共交通利用促進施策	公共交通利用促進活動の実施					
	公共交通利用体験の実施	→	→	→	→	→
	交通安全教室で公共交通利用の普及啓発	→	→	→	→	→
	モビリティ・マネジメントの実施	→	→	→	→	→
	わかりやすい情報提供の実施					
	公共交通総合マップ及び時刻表の作成・配布	→	→	→	→	→
	市民や観光客が集う主要施設にバス・鉄道情報の掲示	→	→	→	→	→
	北条鉄道の利用促進					
	各種イベント列車（サンタ列車、かぶとむし列車等）の運行	→	→	→	→	→
	企画乗車券（無料乗車券等）や割引乗車券（フリーきっぷ等）の継続・拡充	→	→	→	→	→
	鉄道グッズの販売	→	→	→	→	→
	路線バスの利用促進					
	企画乗車券（観光地周遊乗車券等）の販売	→	→	→	→	→
	ICカード等を活用した割引制度の拡充	→	→	→	→	→
	コミュニティバスの利用促進					
	車内での絵画展等の企画バスの実施	→	→	→	→	→
	企画乗車券（無料乗車券等）の発行	→	→	→	→	→
	割引制度の拡充	→	→	→	→	→
	公共交通機関相互の連携促進					
	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	→	→	→	→	→
	公共交通機関相互の運行情報の提供	→	→	→	→	→
	公共交通機関相互ののりかえ割引の拡充	→	→	→	→	→
	自動車運転免許自主返納の推進					
	免許返納者に対する割引制度の拡充（割引対象施設の増加等）	→	→	→	→	→

実施時期は現時点での予定を示しており、可能な限り早期実施をめざします。

第6章 計画の実現に向けて

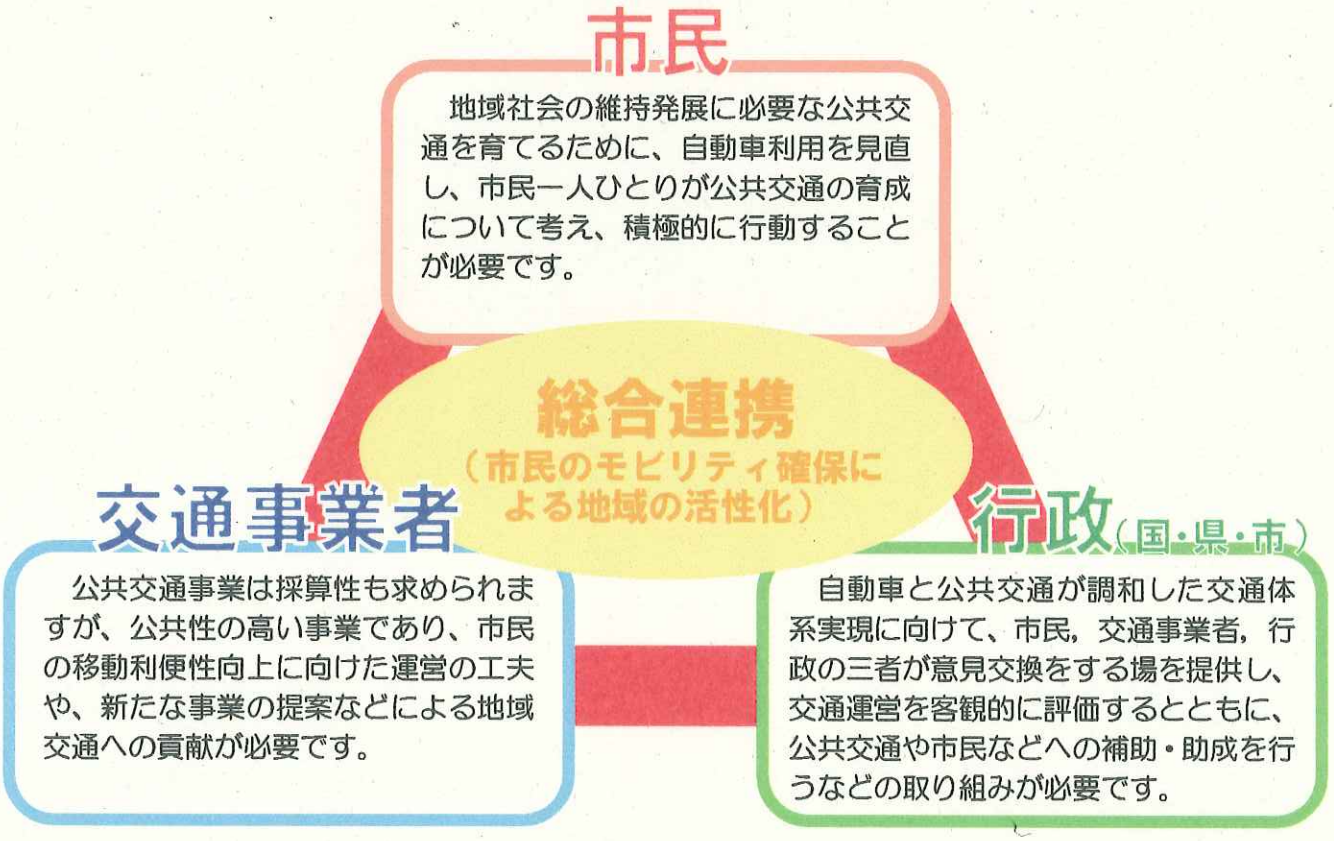
計画の実現に向けては、公共交通を支える市民，交通事業者，行政の三者の協力と、組織体制の充実、公共交通施策関連の財源確保、社会情勢の変化に対応した計画の見直しの 4 つが重要となります。

第1節 公共交通を支える三者の協力

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、三者がそれぞれ自らが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協力 ＞



第２節　公共交通施策関連の財源確保

公共交通施策を着実に推進するためには、行政が独自に運用できる安定した財源確保が必要です。

また、公共交通は自動車と比較して環境にやさしい交通機関であり、一般に公共交通に投資することが交通分野全体に対して効率的です。

このため、交通事業者自らが輸送効率を高めていくように求めるとともに、より価値の高い公共交通体系の実現に向けて、公共交通施策関連の財源確保に努める必要があります。

第３節　組織体制の充実

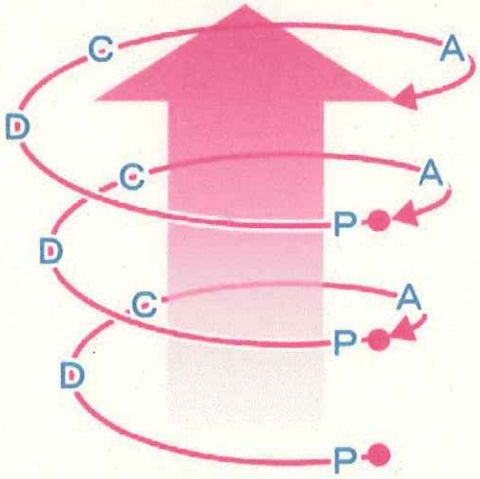
継続的な公共交通運行をめざすうえで、市民・交通事業者・行政の三者による「公共交通活性化協議会」を継続・強化して開催し、各施策の進捗状況や効果の確認、交通需要の動向などから計画や事業の見直しなど、市民のモビリティ確保による地域の活性化に向けた推進体制を充実することが重要です。

特に実効ある事業推進を図るため、同組織は医療分野や福祉分野など他分野の部局や他市町との連携強化を図ることが必要です。

第４節　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。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ます。特にコミュニティバスや地域主体型公共交通については、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、ＰＤＣＡ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 : 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
計画・事業の見直し