

西脇市 地域公共交通網形成計画



平成31(2019)年3月
西脇市

— 目 次 —

第1章 西脇市地域公共交通網形成計画の概要	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の区域	3
1.4 計画の期間	3
1.5 計画の構成	3
第2章 上位計画及び関連計画の概要	4
2.1 西脇市総合計画(上位計画)	4
2.2 西脇市都市計画マスタープラン(関連計画)	5
2.3 西脇市立地適正化計画(関連計画)	6
2.4 北播磨広域定住自立圏共生ビジョン(関連計画)	7
2.5 北はりま定住自立圏共生ビジョン(関連計画)	7
第3章 西脇市の交通を取り巻く現状と課題	8
3.1 西脇市の概要	8
(1) 位置・地勢	8
(2) 人口	9
3.2 公共交通の現状	10
(1) 鉄道の現状	10
(2) バスの現状	12
(3) 鉄道・バスによるカバー状況	15
(4) タクシーの現状	16
(5) 高齢ドライバーの運転状況	17
3.3 西脇市における移動の状況	18
(1) 外出率	18
(2) 利用交通手段	19
3.4 自動車を気軽に利用できない人の移動特性	20
3.5 アンケート調査からみた公共交通の利用状況	21
(1) 高齢者交通行動アンケート	21
(2) 高校生アンケート	25
(3) バス利用者アンケート	27
3.6 市庁舎の移転	29
3.7 西脇市の交通を取り巻く現状と課題のまとめ	30

第4章 地域公共交通網形成計画の基本理念及び基本方針	31
4.1 基本理念	31
4.2 基本方針	32
4.3 西脇市の目指す公共交通ネットワーク	33
4.4 施策体系	36
第5章 目標達成に向けた施策・事業及び数値目標の設定	37
5.1 目標達成に向けた施策・事業	37
基本方針1「ネットワークをつくる」	37
基本方針2「利便性を向上させる」	45
基本方針3「利用促進を図る」	48
5.2 数値目標の設定	53
第6章 計画の実現に向けて	55
6.1 公共交通を支える三者の連携	55
6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	56
6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し	57

1.1 計画策定の背景と目的

西脇市では、高齢者の通院・買物や市内外への通勤・通学等、日常生活における移動を支える公共交通として、鉄道、バス、タクシーが運行しています。

しかしながら、自宅が駅やバス停から遠く離れているため、鉄道やバスの利用が困難な地域が散在しています。また、高齢化の進行に伴い、自動車を気軽に運転できない人は今後一層増加することが見込まれ、公共交通の重要性はますます高くなっています。

そのような状況において、コンパクトなまちづくりと公共交通の連携により「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進める「西脇市立地適正化計画」を平成30(2018)年度に策定したことに加え、市庁舎及び市民交流施設(以下「市庁舎」といいます。)が路線バスや高速バスの起終点となるバス事業者営業所の近接地へ移転することが決定したことから、バス路線を見直す必要性が生じています。

このことを西脇市の公共交通ネットワークの充実を図る絶好の機会と捉え、西脇市が抱える現状や、市庁舎の移転による社会状況の変化を踏まえて、公共交通整備の今後の方向性を示し、市民誰もが移動しやすい公共交通ネットワークを構築するため、西脇市地域公共交通網形成計画(以下「本計画」といいます。)を策定します。

1.2 計画の位置付け

本計画は、「西脇市総合計画」を上位計画とし、「西脇市都市計画マスタープラン」や「西脇市立地適正化計画」、「北播磨広域定住自立圏共生ビジョン」、「北はりま定住自立圏共生ビジョン」等の関連計画と整合を図りながら、本市における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものです。

なお、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、平成26（2014）年度に策定した西脇市地域公共交通計画に代わり、本市で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位置付けます。

< 計画の位置付けのイメージ >



1.3 計画の区域

本計画の対象区域は、西脇市内全域（132.44km²）とします。

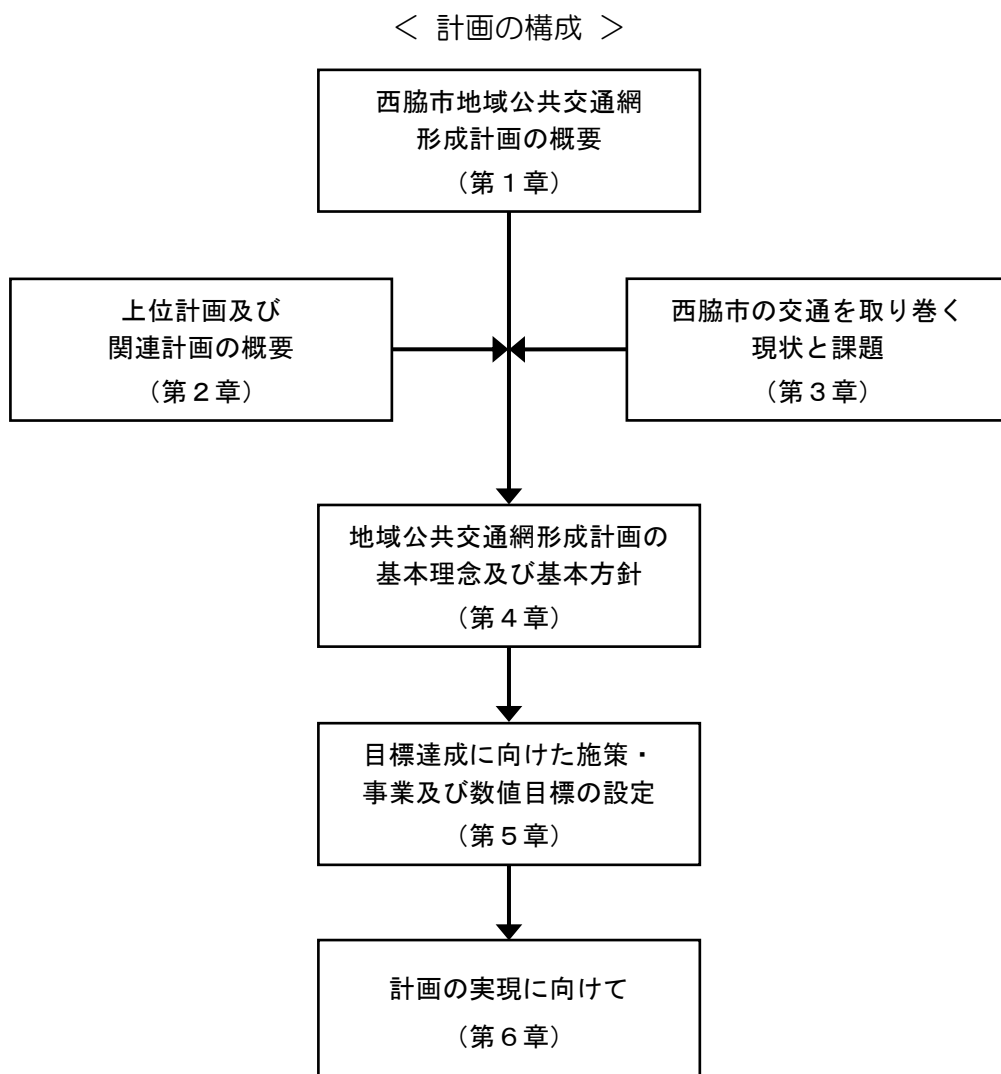
1.4 計画の期間

本計画の期間は、平成31（2019）年度から平成35（2023）年度までの5年間とし、平成36（2024）年度以降は5年間隔で計画の見直しを行います。

1.5 計画の構成

上位計画及び関連計画におけるまちづくりの目標及び、西脇市の交通を取り巻く現状と課題を把握し、計画の基本理念、基本方針を設定しています。

また、この基本理念を実現するための施策及び事業を取りまとめています。



2.1 西脇市総合計画(上位計画)

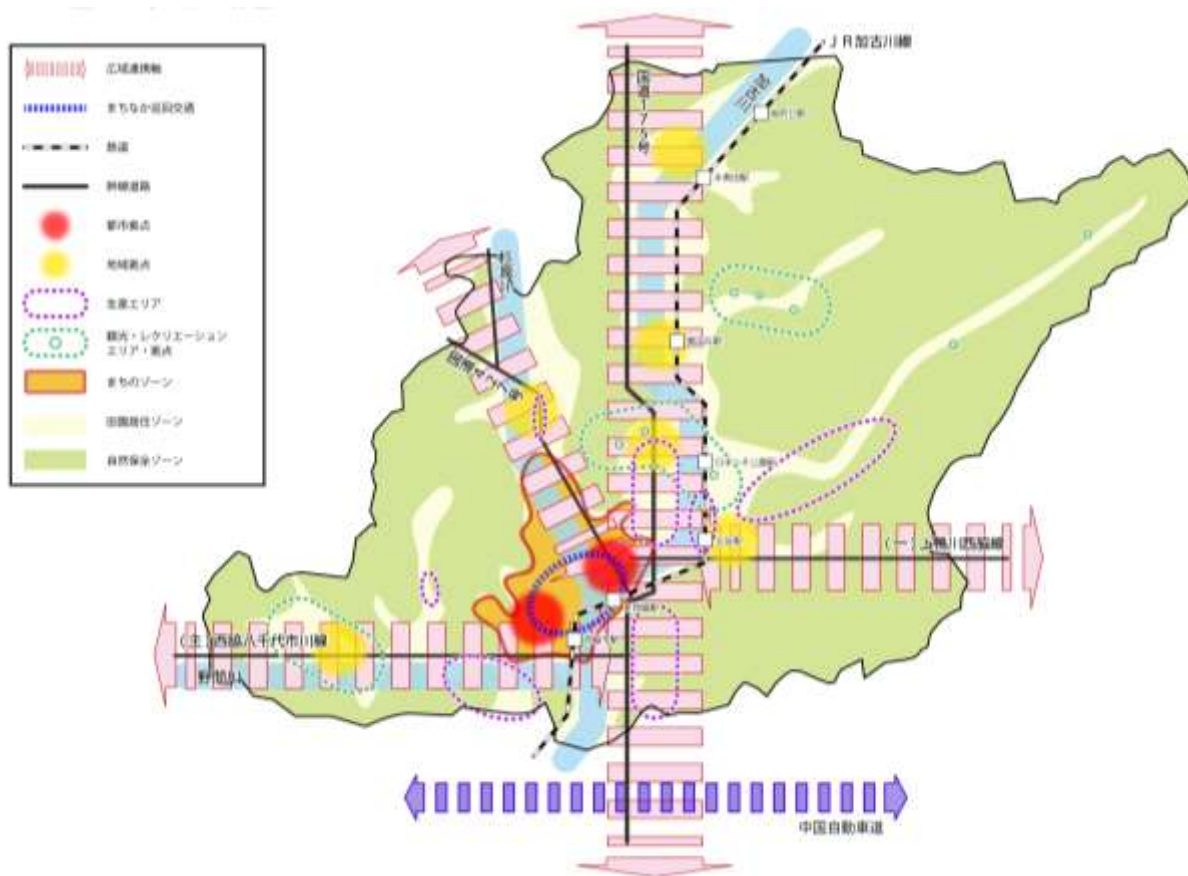
将来像	つながり はぐくみ 未来織りなす 彩り豊かなまち にしわき
計画期間	平成31(2019)年度～平成42(2030)年度
基本政策と推進方策	<p>【将来像を実現する4つの基本政策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未来を拓く次世代が育まれるまち ・つながりによる安心とうるおいが実感できるまち ・安全で快適な生活基盤が整うまち ・地域特性を生かした産業とにぎわいがあふれるまち <p>【基本政策の展開を加速する3つの推進方策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生涯活躍・共生社会の実現 ・多様な主体による地域自治の確立 ・戦略的で持続可能な行政経営の推進
政策と施策体系 (公共交通関連分野)	<p>第3章 安全で快適な生活基盤が整うまち</p> <p>政策3 公共交通を整備する</p> <p>< 目指す姿 > 公共交通などの移動手段が使いやすく整備されており、全ての人が安心して、円滑に移動できます。</p> <p>< 施策の展開 ></p> <p>01 公共交通ネットワークをつくります [主な取組・事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス維持確保対策事業 ・まちなか循環バスの導入・運行 ・デマンド型交通の導入・運行 <p>02 公共交通の利便性を高めます [主な取組・事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの導入検討 ・バリアフリー対応バス車両への更新 ・利用しやすい料金制度の導入検討 <p>03 公共交通の利用を促進します [主な取組・事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合的な公共交通情報の発信 ・モビリティマネジメントの実施 ・事業者、関係機関、地域住民との協力による利用促進

* 上記計画は、平成31(2019)年1月(パブリックコメント)時点のものです。

2.2 西脇市都市計画マスタープラン(関連計画)

都市づくりの基本理念	つながるまち はぐくむまち うみだすまち にしわき
目標年次	平成42（2030）年度
都市づくりの具体的な展開方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 安全・快適に暮らせるまちづくり 2 活力とにぎわいあふれるまちづくり 3 自然と共生しうるおい豊かなまちづくり 4 多様な主体の参画と協働のまちづくり
分野別の都市づくりの方針	<p>2 交通施設の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 円滑で快適な交通網の形成に向け、交通施設の方針を定めます。 4) 公共交通及び交通結節機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点の機能強化 ・鉄道の利便性向上 ・バス交通の利便性向上

< 西脇市の将来都市構造図 >



* 上記計画は、平成31（2019）年1月（パブリックコメント）時点のものです。

2.3 西脇市立地適正化計画(関連計画)

都市の再構築に向けた基本的な考え方(理念)	<p>"日本のへそ"再生による地域価値向上に向けたまちづくり ～にしわきの資源を活かし、3Rの理念で推進～ "まんなかから つながるまち"を目指して</p> <p style="text-align: center;">⇩</p> <p>生活利便性の確保を通じた持続可能なまちづくり</p>
目標年次	おおむね20年後の平成52(2040)年度
まちづくりの方針	都市機能集約、特有の産業(播州織)のイノベーション効果を最大限に活かし、歩いて暮らせる中心市街地を再生
課題解決のための誘導方針	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の都市機能の維持と"織りまち・にしわき"を築く更なる誘導による交流や新たな価値を創造するまちの顔となる拠点づくり ・高齢であっても生活しやすい、歩いて暮らせる健康増進のまちづくり ・子育て環境が充実した"暮らし魅力"の高いまちづくり
居住及び都市機能の維持・誘導を図るための施策	<p>< 交通 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い公共交通網の形成 <p>【目的】まちなかの都市機能間、まちなかと地域間のネットワーク化により、移動の円滑化を図る。</p> <p>【概要】まちなか循環バス、デマンド型交通、利用しやすい利用料金の検討などにより、利便性の高い公共交通を導入する。また、市の玄関口としての交通拠点整備を行う。</p> <p>* 本計画(「西脇市地域公共交通網形成計画」)との連携</p>

< 将来の都市の骨格構造 >



2.4 北播磨広域定住自立圏共生ビジョン(関連計画)

圏域の将来像	潤いと賑わいの創出
計画期間	平成27（2015）年度から平成31（2019）年度までの5年間
具体的な取組内容 （公共交通に関する取組）	<p>第4 具体的な取組内容</p> <p>3 結びつきやネットワークの強化</p> <p>(1) 地域公共交通</p> <p>① 地域公共交通の広域連携</p> <p>取組内容：圏域内の路線の再編について調査・研究するとともに、公共交通に関する情報を総合的に提供することにより、日常生活圏の拡大及び利便性の向上を図る。</p> <p>事業名：20. 公共交通広域連携調査研究事業 21. 公共交通利用促進事業</p>



< 定住自立圏の構成市町 >

2.5 北はりま定住自立圏共生ビジョン(関連計画)

圏域の将来像	“うるおい”と“やすらぎ”を感じる 暮らし豊かな 北はりまの郷
計画期間	平成28（2016）年度から平成32（2020）年度までの5年間
具体的な取組内容 （公共交通に関する取組）	<p>第4 具体的な取組内容</p> <p>3 結びつきやネットワークの強化</p> <p>(1) 地域公共交通</p> <p>① 地域公共交通ネットワークの維持及び強化</p> <p>取組内容：圏域住民の移動手段を確保し、公共交通ネットワークの維持及び強化を図るため、圏域内の生活バス路線を運行する事業者の支援を行うとともに、西脇市及び多可町が運行するコミュニティバスの利便性の向上に取り組む。</p> <p>事業名：・コミュニティバス運行事業 ・地方バス等公共交通維持確保対策事業</p>



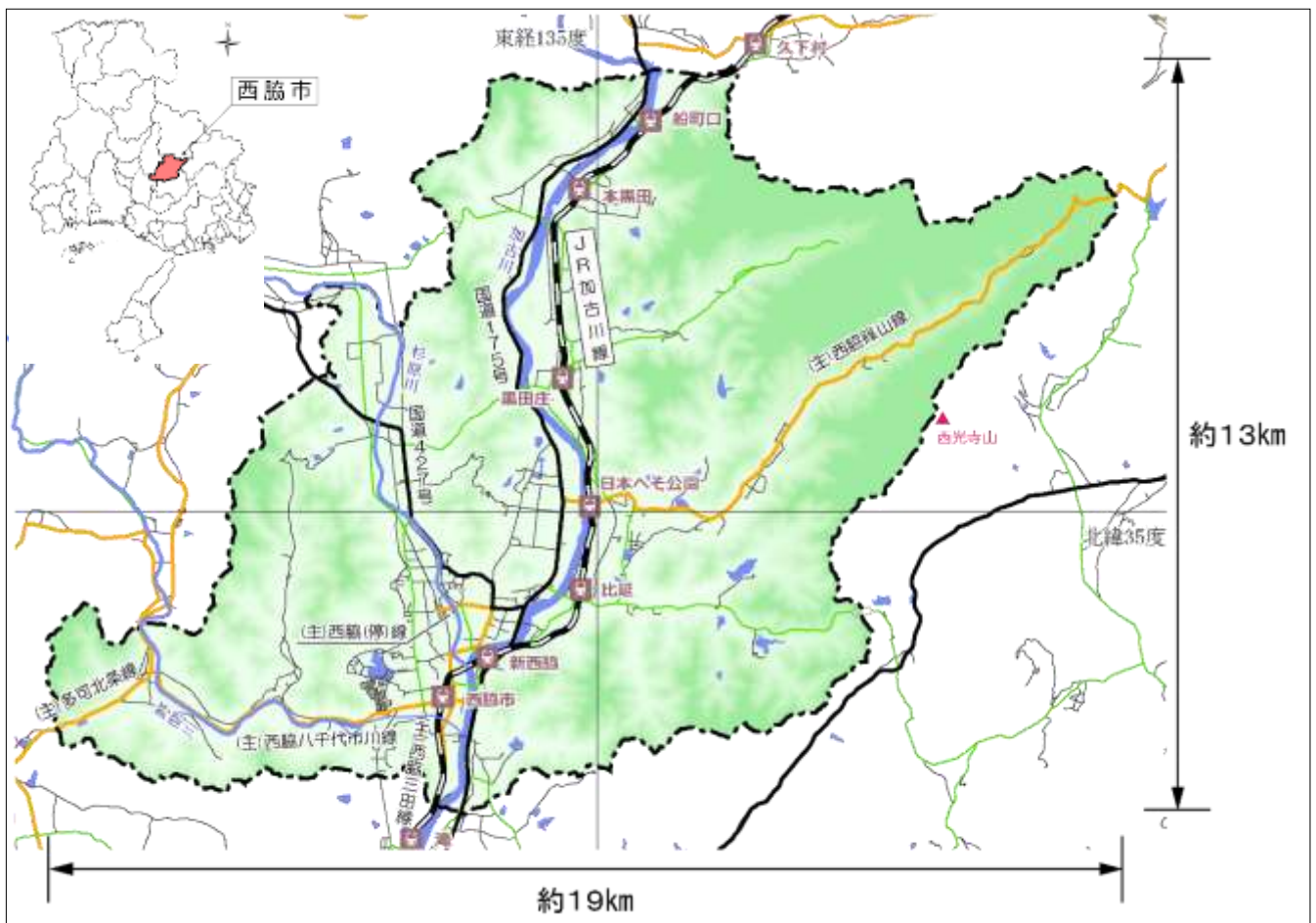
< 定住自立圏の構成市町 >

3.1 西脇市の概要

(1) 位置・地勢

- ・西脇市は、兵庫県のほぼ中央に位置し、また、日本列島のほぼ中心である東経135度と北緯35度が交差し、「日本列島の中心・日本のへそ」に位置していることから、「へそ」をテーマにしたまちづくりを行っています。
- ・西光寺山を最高峰とする山地や丘陵に囲まれ、中央部には県下最長の加古川が流れる自然豊かな地域です。
- ・加古川や市域南部で合流する杉原川、野間川沿いの開けた平地部に集落や農地が広がっています。
- ・瀬戸内式気候に属し、気温の年較差・日較差が大きい内陸型の気候となっています。
- ・東西約19km、南北約13km、面積は約132.44km²で、可住地面積は38.44km²で全体の29%となっています。

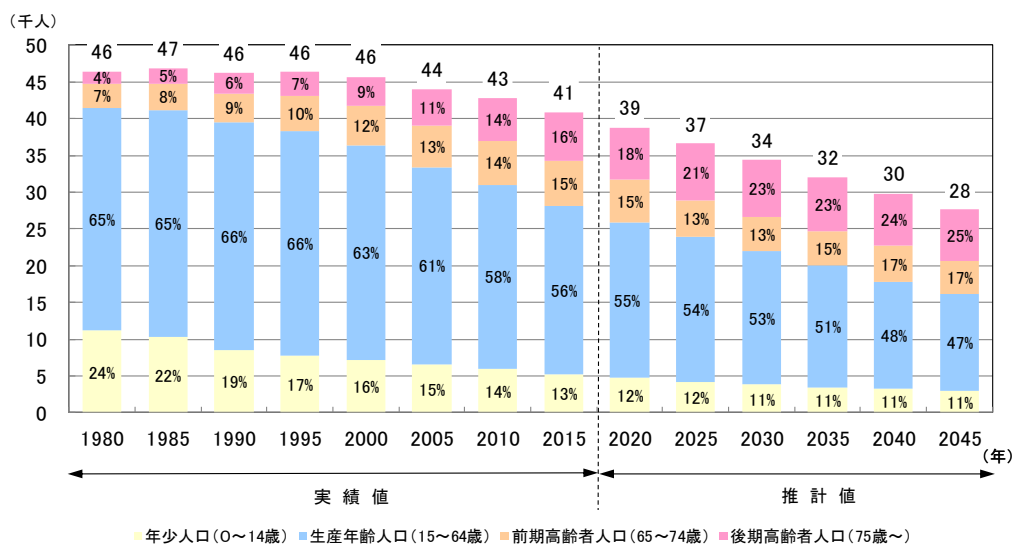
< 西脇市の位置と概要 >



(2) 人口

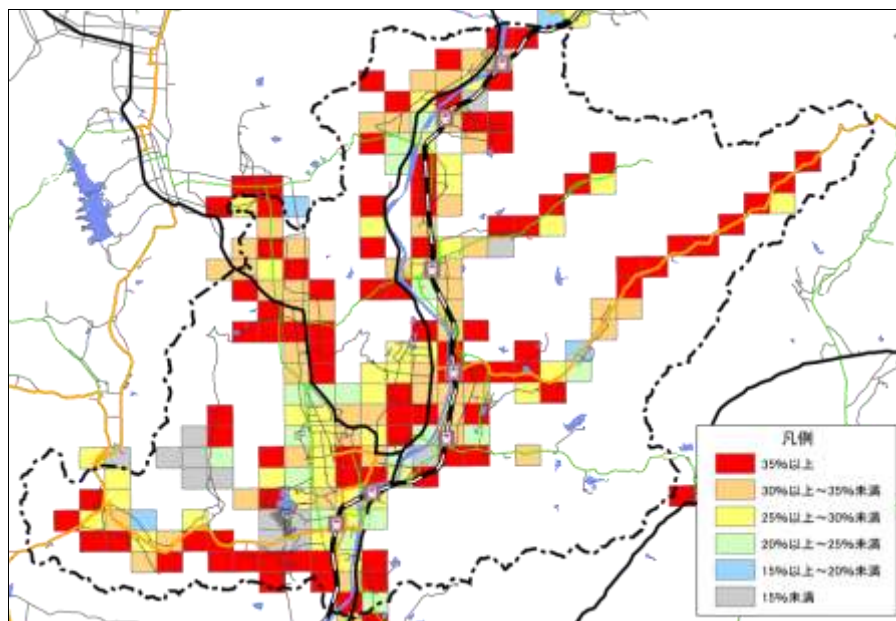
- ・昭和55（1980）年以降の西脇市の人口は、平成12（2000）年頃から減少傾向にあり、平成27（2015）年国勢調査では、約4万1千人であったものが、平成57（2045）年には約2万8千人に減少すると推計されています。
- ・平成27（2015）年の65歳以上人口の割合（高齢化率）は31%で、超高齢社会（高齢化率が21%以上の状態）となっています。高齢化率の増加傾向は今後も続くと予想され、平成57（2045）年には、高齢化率が42%になると推計されています。
- ・市全域にわたって高齢化率35%以上の地域が多数存在しています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞



＊ 合併前[平成17（2005）年以前]の数字は、旧西脇市と旧黒田庄町の人口の合計
 出典）平成27(2015)年以前:国勢調査
 平成32(2020)年以降:「日本の地域別将来推計人口」[平成30(2018)年推計]
 国立社会保障・人口問題研究所

＜ 地域別（500mメッシュ※）高齢化率 ＞



出典）平成27(2015)年国勢調査地域メッシュ統計(500mメッシュ)

※ メッシュ：国土を緯度・経度により方形の小地域区画に細分し、この区画に統計調査の結果を対応させて編集したもの

3.2 公共交通の現状

(1) 鉄道の現状

① 西脇市における鉄道の概要

- ・ 鉄道は、市域の中央部を南北方向に J R 加古川線が走っており、 J R 山陽本線の加古川駅と J R 福知山線の谷川駅を結んでいます。
- ・ 市内には、西脇市駅、新西脇駅、比延駅、日本へそ公園駅、黒田庄駅、本黒田駅、船町口駅の 7 つの駅があります。
- ・ J R 加古川線は単線であり、西脇市駅と加古川方面とはおおむね 1 時間に 1 本の頻度で、西脇市駅と谷川方面とはおおむね 2 時間に 1 本の頻度で運行されています。

< 西脇市における鉄道の概要 >

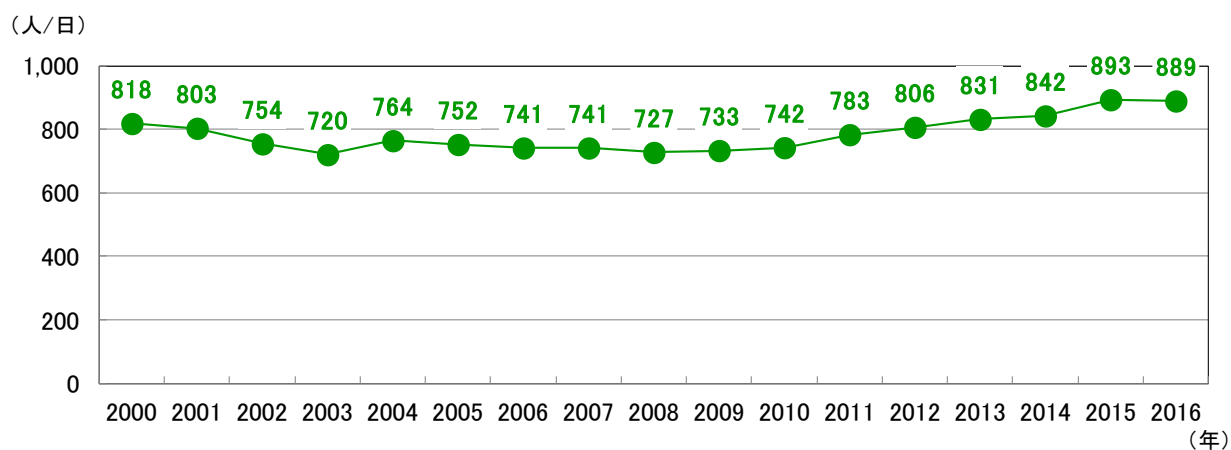


* 平成30 (2018) 年 4 月現在

② 鉄道の利用状況

・ J R加古川線の乗車人員は、平成20（2008）年以降増加傾向にあり、平成28（2016）年は889人/日でした。

< 鉄道乗車人員（1日平均） >



* 乗車人員は、J R西日本線の加古川線 西脇市駅、新西脇駅、比延駅、日本へそ公園駅、黒田庄駅、本黒田駅、船町口駅の合計

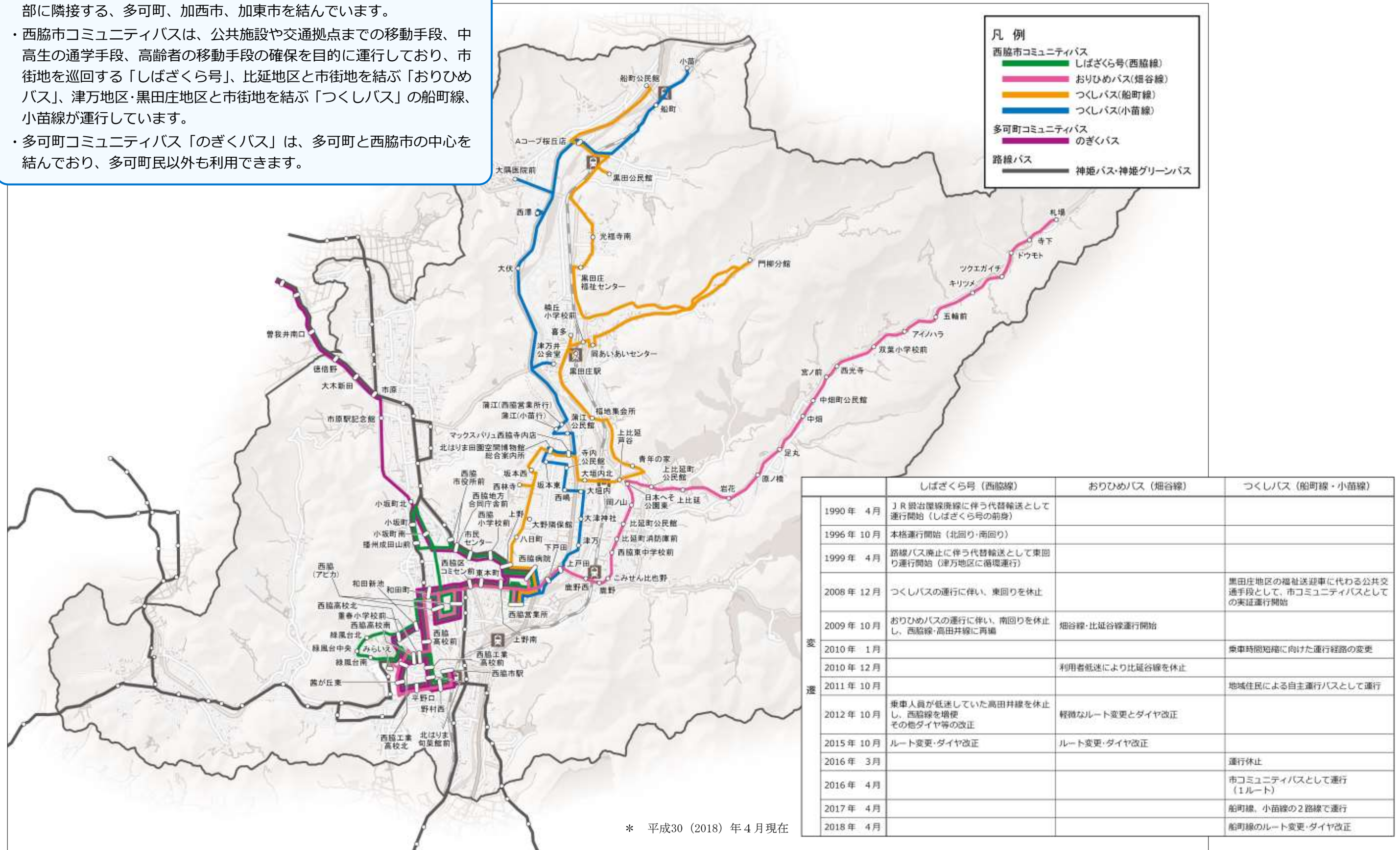
出典) 西脇市統計書

(2) バスの現状

① 西脇市におけるバスの概要

- ・神姫バス・神姫グリーンバスの路線バスは、西脇市の中心部と南北、西部に隣接する、多可町、加西市、加東市を結んでいます。
- ・西脇市コミュニティバスは、公共施設や交通拠点までの移動手段、中高生の通学手段、高齢者の移動手段の確保を目的に運行しており、市街地を巡回する「しばざくら号」、比延地区と市街地を結ぶ「おりひめバス」、津万地区・黒田庄地区と市街地を結ぶ「つくしバス」の船町線、小苗線が運行しています。
- ・多可町コミュニティバス「のぎくバス」は、多可町と西脇市の中心を結んでおり、多可町民以外も利用できます。

< バス路線図 >

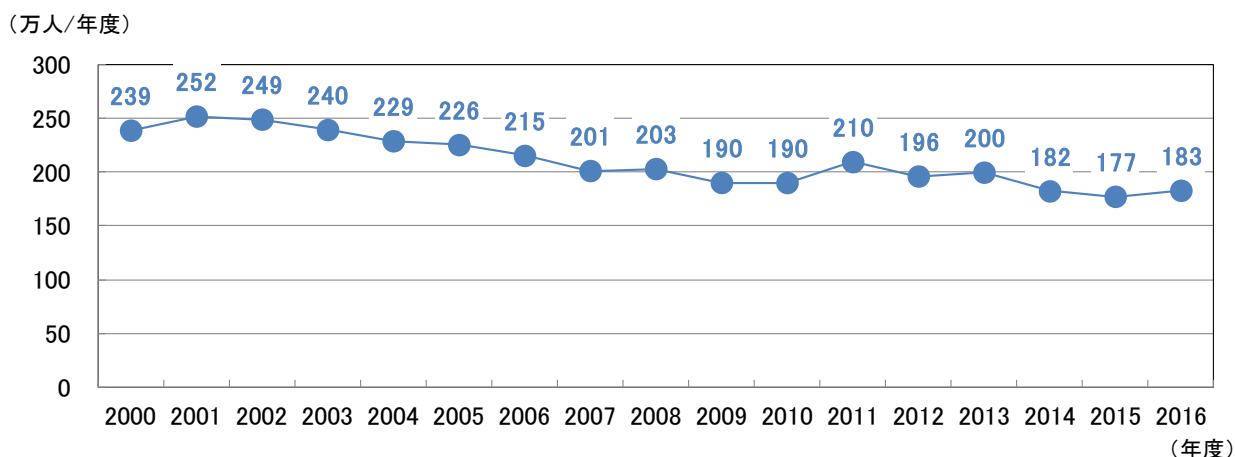


② バスの利用状況

i) 乗車人員の推移

- ・路線バスの乗車人員は、平成13（2001）年度以降減少傾向にありましたが、近年は約180万人/年度前後で推移しています。
- ・コミュニティバスの乗車人員は、「しばざくら号」「おりひめバス」とともに平成26（2014）年度以降増加傾向にあり、平成29（2017）年度は、「つくしバス」を合わせて18,090人/年度になっています。

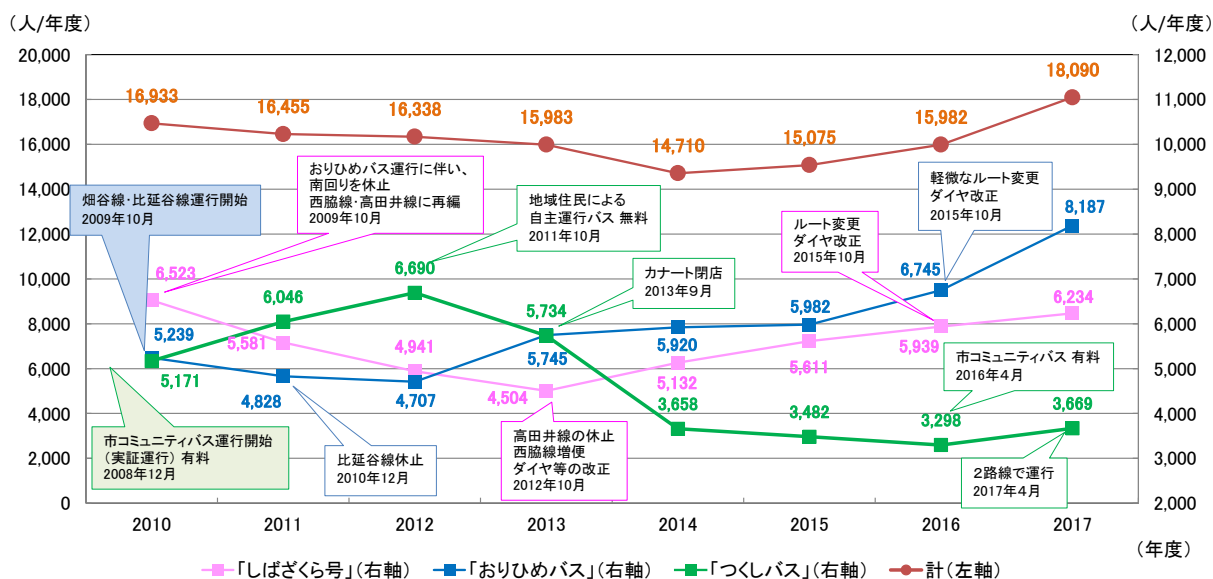
< 路線バス乗車人員の推移 >



- * 1 神姫バス(株)西脇営業所が担当する全ての路線に係る数値を計上
- * 2 平成24（2012）年10月1日に一部の路線が神姫バス(株)から神姫グリーンバス(株)に移管されたため、平成24（2012）年度以降は神姫バス(株)西脇営業所及び移管された神姫グリーンバス(株)の数値を計上

出典) 西脇市統計書

< コミュニティバス等の乗車人員の推移 >



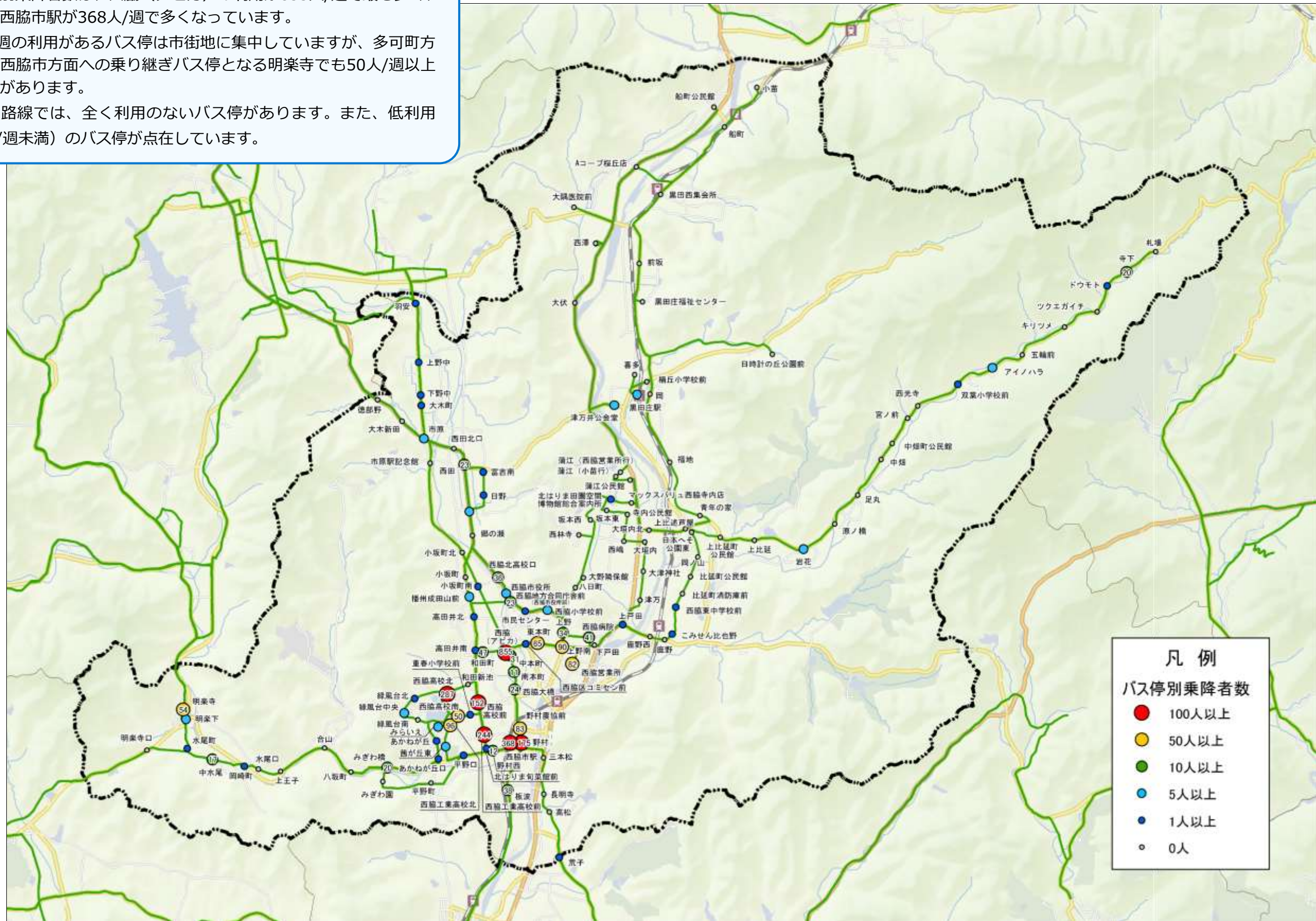
- * 1 平成21（2009）年までは「しばざくら号」のみの運行
- * 2 平成23（2011）年10月～平成28（2016）年3月のつくしバスの地域住民による自主運行を含む。
- * 3 各年、前年の10月から当年の9月までの値

出典) 西脇市所管データ

ii) バス停別乗降者数

- ・バス停別乗降者数は、西脇（アピカ）の利用が855人/週で最も多く、次いで西脇市駅が368人/週で多くなっています。
- ・50人/週の利用があるバス停は市街地に集中していますが、多可町方面から西脇市方面への乗り継ぎバス停となる明楽寺でも50人/週以上の利用があります。
- ・郊外の路線では、全く利用のないバス停があります。また、低利用（10人/週未満）のバス停が点在しています。

< バス停別乗降者数（1週間計） >



凡例

バス停別乗降者数

● (Red)	100人以上
● (Yellow)	50人以上
● (Green)	10人以上
● (Blue)	5人以上
● (Dark Blue)	1人以上
○ (White)	0人

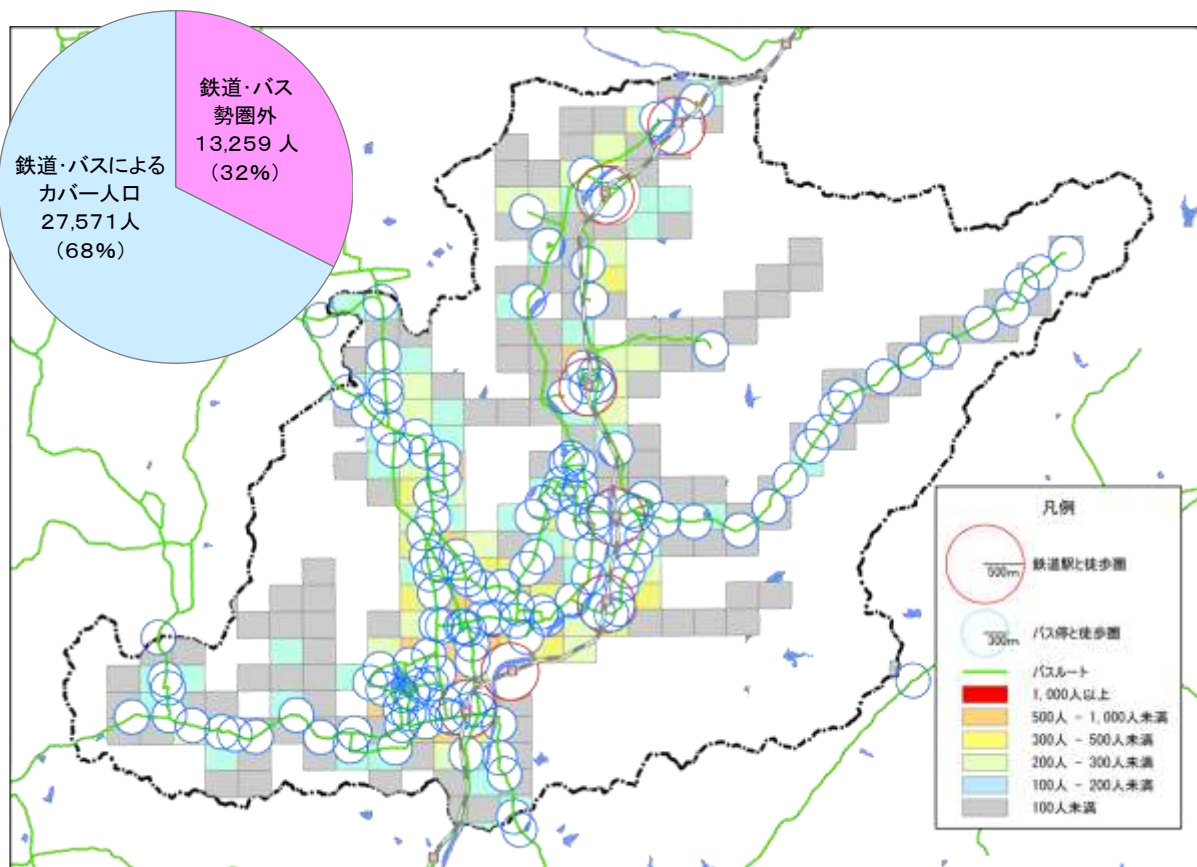
* 平成28（2016）年10月1日～7日のIC利用データを集計
出典）神姫バス(株)所管データ

(3) 鉄道・バスによるカバー状況

- ・ JR加古川線の各駅を中心に半径500m、各バス停を中心に半径300mをそれぞれの徒歩圏（鉄道・バス勢圏）と設定すると、市民の約7割を鉄道やバスでカバーできていますが、約3割の人が鉄道やバスのない地域に居住しています。

< 鉄道・バス勢圏 >

【 人口構成 】



* バス路線は平成30（2018）年3月現在
出典）平成27（2015）年国勢調査地域メッシュ統計

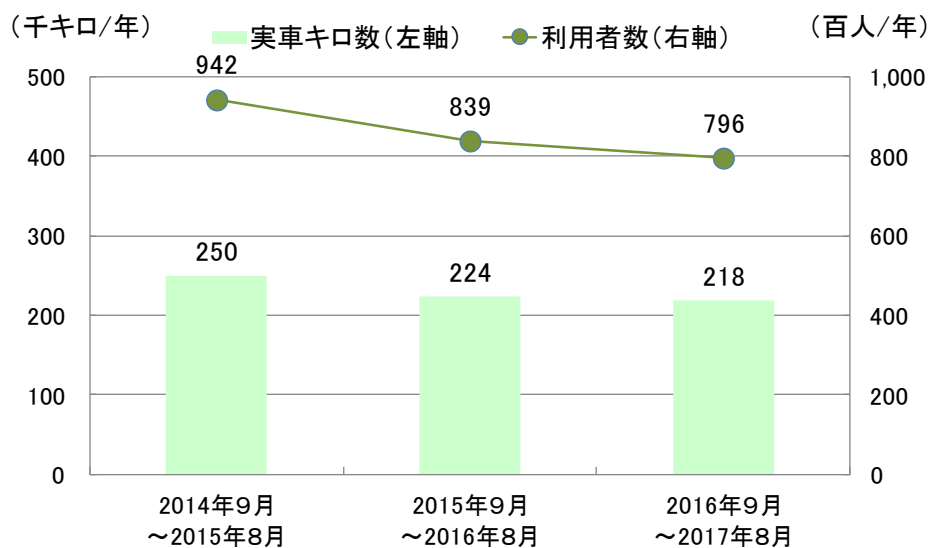
鉄道・バスによるカバー人口

「各メッシュ面積」と「各メッシュと鉄道・バス勢圏とが重なる面積」から割合を算出し、各メッシュ内人口に乘算（面積按分）することで公共交通サービス人口を算出します。

(4) タクシーの現状

- ・西脇市には、西脇東播交通(株)、西脇タクシー(株)、寿タクシー(株)の3社のタクシー会社が運行し、公共交通として、鉄道やバスとともに市民の移動を支えています。
- ・利用状況は、実車キロ数※、利用者数ともに減少傾向にあります。

< タクシーの実車キロ数・利用者数の推移 >



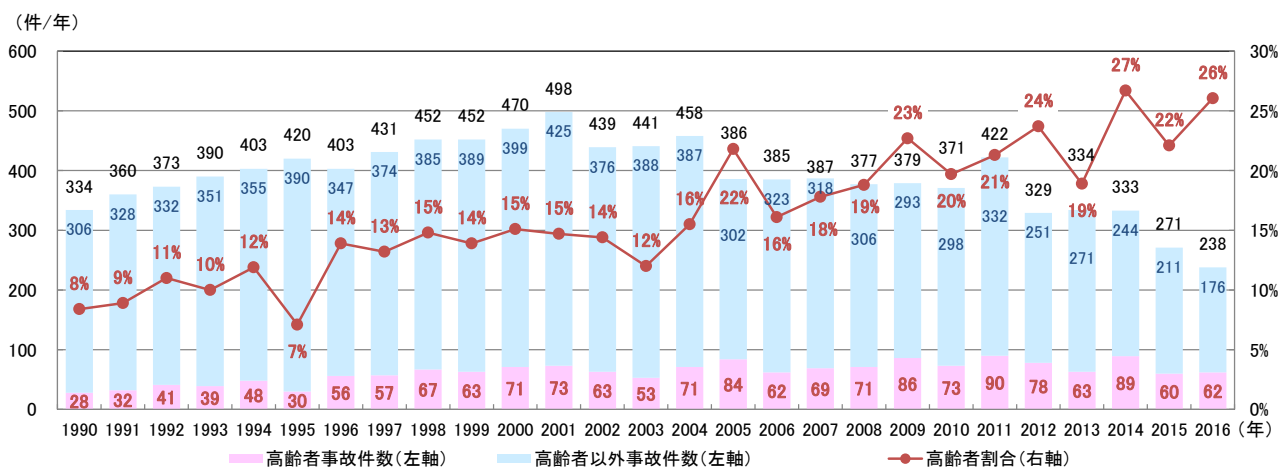
出典) 西脇東播交通(株)、西脇タクシー(株)、寿タクシー(株)

※ 実車キロ数：バスやタクシー等の自動車が実際に人や貨物を載せて走行した距離を、キロメートル単位で表したもの

(5) 高齢ドライバーの運転状況

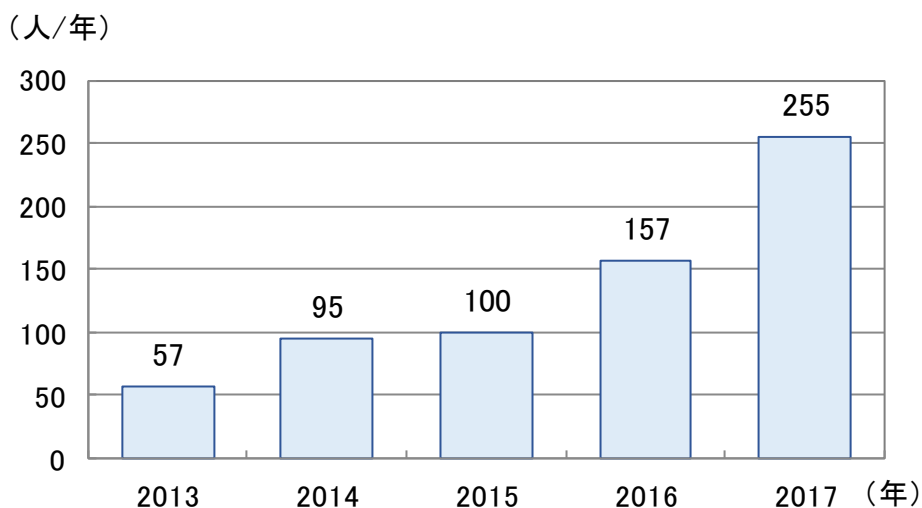
- ・西脇警察署管内の交通事故件数は、平成13（2001）年の498件/年をピークに減少傾向にあり、平成28（2016）年には238件/年になっていますが、高齢者が第1当事者となる交通事故割合は増加傾向にあり、平成28（2016）年には交通事故全体の26%を占めるまでになっています。
- ・一方、自動車運転免許返納者数は毎年増加しており、特に、平成28（2016）年から平成29（2017）年にかけては1.6倍に増加しています。

< 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移 >



* 西脇警察署管轄区域（西脇市・多可町）のデータ
出典）交新年鑑

< 自動車運転免許返納者数 >



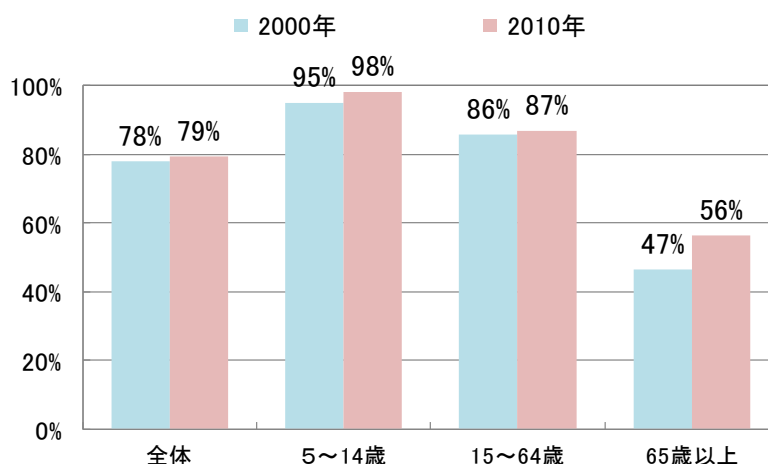
* 西脇警察署における返納者数（西脇市民以外を含む。）
出典）西脇警察署所管データ

3.3 西脇市における移動の状況

(1) 外出率

- ・西脇市民の外出率は平成22（2010）年では79%となっています。
- ・年齢階層別にみると、5～14歳は98%、15～64歳は87%と高い外出率であるのに対して、65歳以上では56%と低くなっています。平成12（2000）年と平成22（2010）年と比較すると、5～14歳、15～64歳ではあまり変化がみられませんが、65歳以上では約10%増加しており、外出する高齢者が増加していることがわかります。

< 年齢階層別外出率の推移 >



* 平成12（2000）年調査では、旧黒田庄町が調査対象外であるため、平成22（2010）年調査の数値は、黒田庄地区を除いて集計

出典）第4回[平成12(2000)年]・第5回[平成22(2010)年]近畿圏パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは…

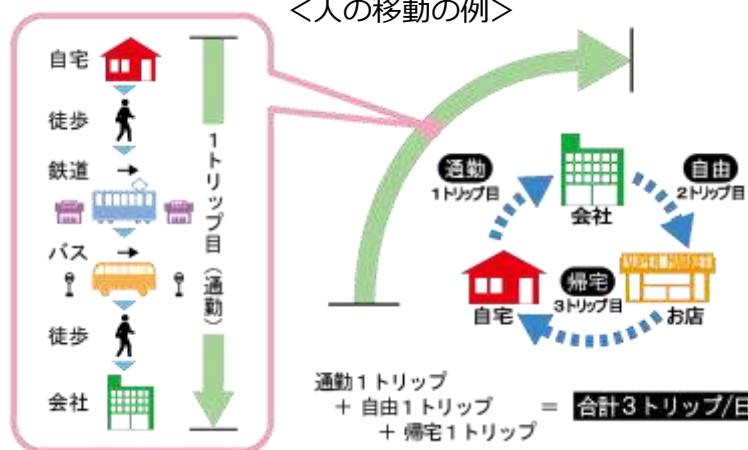
「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日の全ての動きを捉えるもので、国土交通省が中心となって10年に1回実施されています。西脇市は近畿圏パーソントリップに該当し、直近では平成22（2010）年に実施されています。

[人の移動量の単位]

人のある地点からある地点までの移動を「トリップ」といいます。トリップは、移動の目的ごとに1トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても1トリップと数えます。

本計画では、人の動きをよりイメージしていただけるように「トリップ=人」として表記しています。

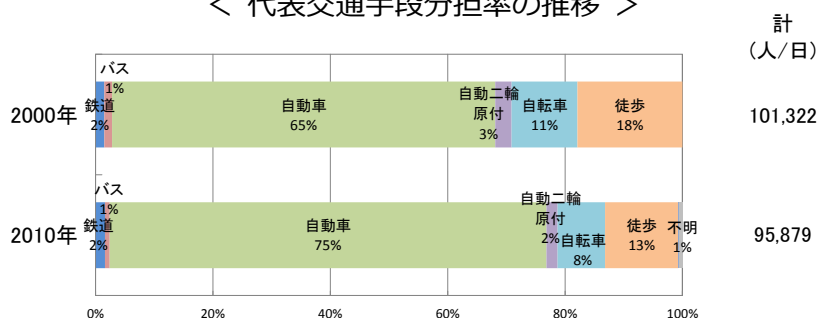
<人の移動の例>



(2) 利用交通手段

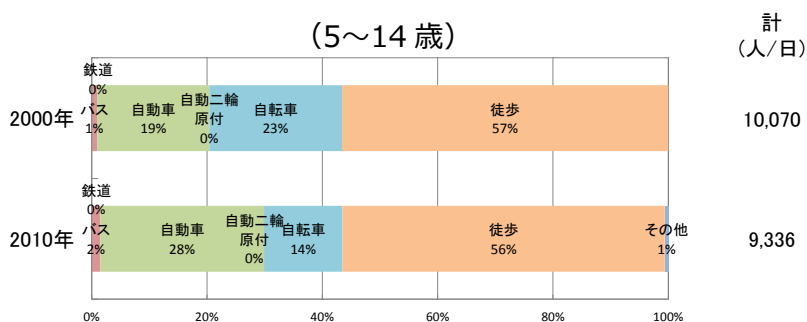
- ・西脇市全体の利用交通手段は、平成22（2010）年で見ると自動車利用が75%で圧倒的に多く、鉄道やバスといった公共交通利用は3%にとどまっています。
- ・平成12（2000）年から平成22（2010）年の利用交通手段の推移をみると、自動車利用が大きく増加しており、自転車利用、徒歩が減少しています。
- ・移動量全体ではやや減少しているものの、65歳以上の移動量は1.5倍に増加し、また、自動車利用割合が1.6倍になっていることから、高齢者の自動車での移動が増加していることがわかります。

< 代表交通手段分担率の推移 >

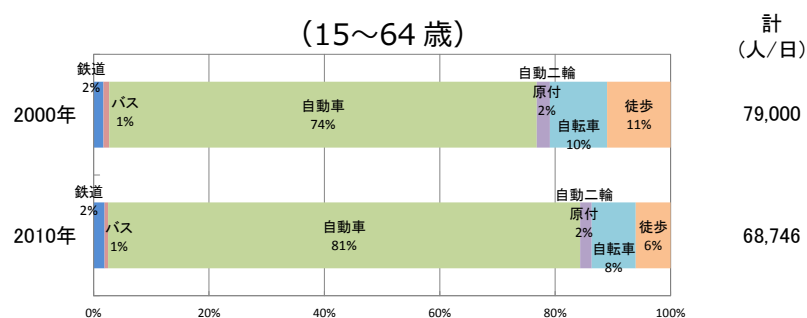


< 年齢階層別代表交通手段分担率の推移 >

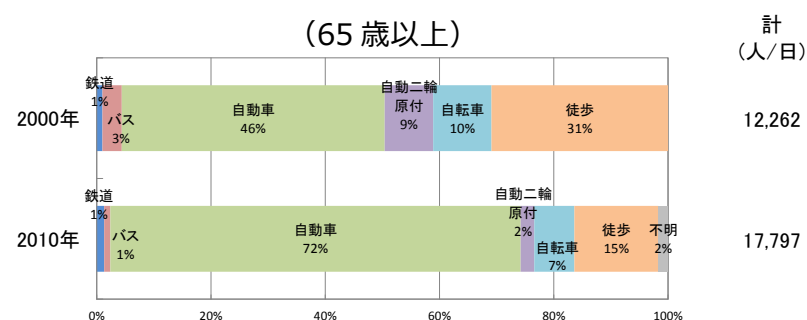
(5~14歳)



(15~64歳)



(65歳以上)



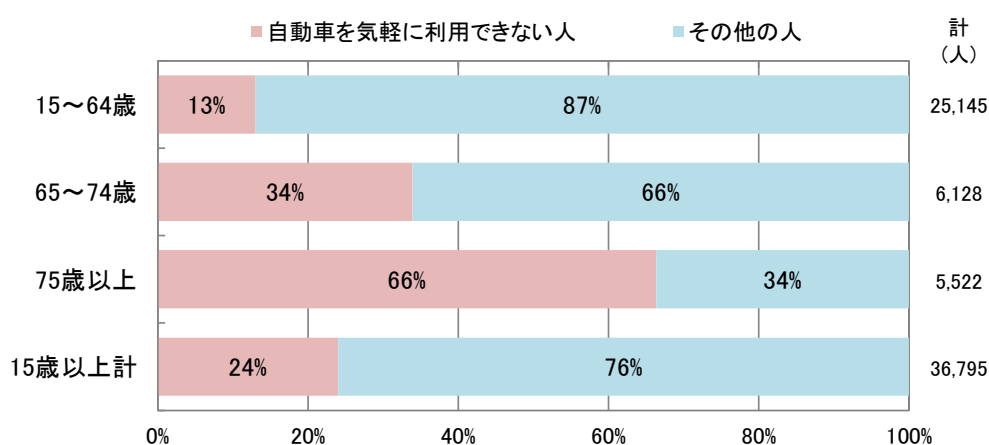
* 平成12（2000）年調査では、旧黒田庄町が調査対象外であるため、平成22（2010）年調査の数値は、黒田庄地区を除いて集計

出典) 第4回[平成12(2000)年]・第5回[平成22(2010)年]近畿圏パーソントリップ調査

3.4 自動車を気軽に利用できない人の移動特性

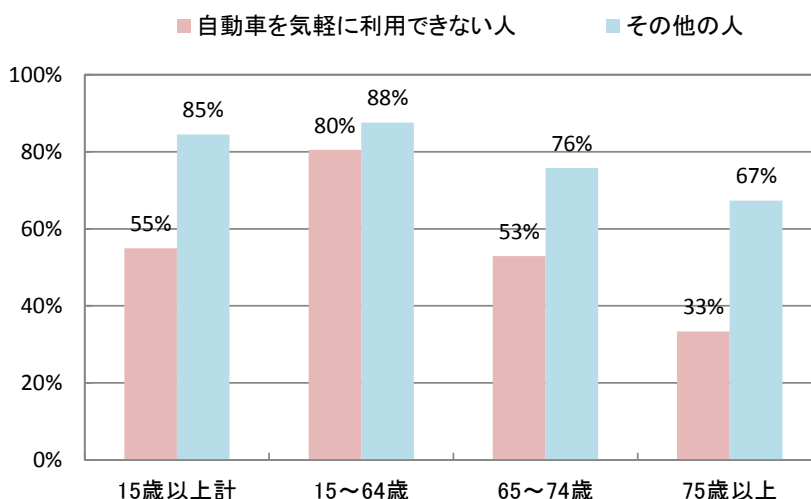
- ・バスや鉄道は自動車を利用しづらい人に利用されている傾向があることから、「自動車運転免許を持っていない」又は「世帯に車がない」人を「自動車を気軽に利用できない人」と定義して、その人の移動特性を分析しました。
- ・西脇市民のうち、自動車を気軽に利用できない人の割合は、15歳以上で見ると24%ですが、75歳以上では66%となっています。
- ・自動車を気軽に利用できない人とその他の人とを同年代で比較すると、自動車を気軽に利用できない人は外出率が低く、移動しづらい状況が発生していると考えられます。

＜ 年齢階層別にみた「自動車を気軽に利用できない人」の割合 ＞



出典) 第5回[平成22(2010)年]近畿圏パーソントリップ調査

＜ 年齢階層別外出率の比較 ＞



出典) 第5回[平成22(2010)年]近畿圏パーソントリップ調査

3.5 アンケート調査からみた公共交通の利用状況

(1) 高齢者交通行動アンケート

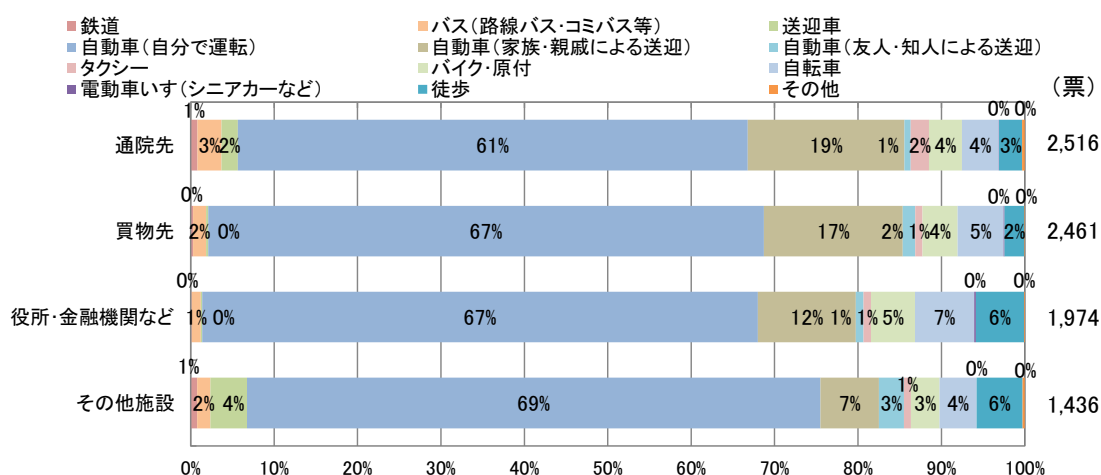
① 調査の概要

調査目的	高齢者の詳細な移動状況や、潜在的な需要も含めた移動需要の把握
調査方法	西脇市老人クラブ連合会を通じたアンケート調査票の配布 一部郵送配布、郵送回収
調査対象者	老人クラブ会員・住民基本台帳から無作為抽出した60歳以上の高齢者
配布日	平成29（2017）年9月上旬
回収期限	平成29（2017）年10月13日（金）
配布回収状況	配布数：4,900人 回収数：2,982人 回収率：61%

② 高齢者の利用交通手段

- ・ 高齢者の移動手段は、通院先、買物先、役所・金融機関など、その他施設のいずれも、自動車を自分で運転して移動する人が6割以上で多くっており、次いで家族・親戚に自動車で送迎してもらう人が1～2割で多くなっています。
- ・ 鉄道やバス等の公共交通機関の利用は少なく、通院先へのバス利用の3%が公共交通機関利用での最も多い利用となっています。

< 高齢者の目的別利用交通手段 >



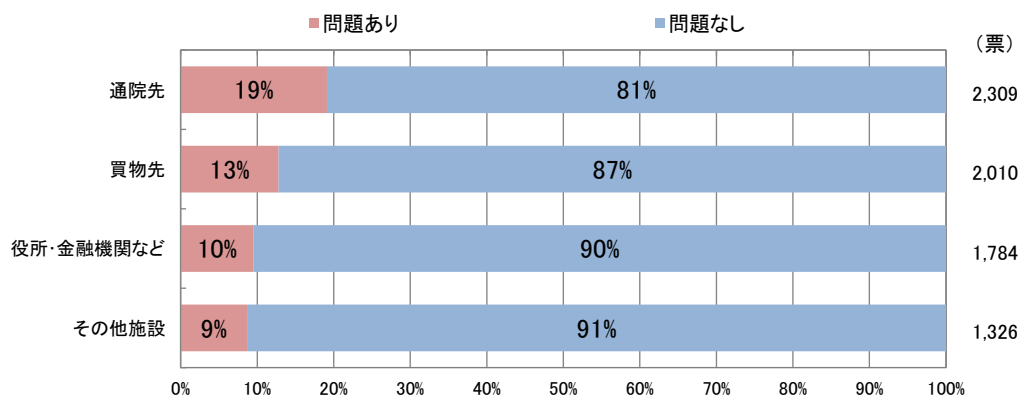
【優先順位】	
① 鉄道	② バス(路線バス・コミバス等)
③ 送迎車	④ 自動車(自分で運転)
⑤ 自動車(家族・親戚による送迎)	⑥ 自動車(友人・知人による送迎)
⑦ タクシー	⑧ バイク・原付
⑨ 自転車	⑩ 電動車いす(シニアカーなど)
⑪ 徒歩	⑫ その他

* 無回答（通院先31票、買物先48票、役所・金融機関など49票、その他施設38票）を除く。

③ 高齢者の移動時の問題点

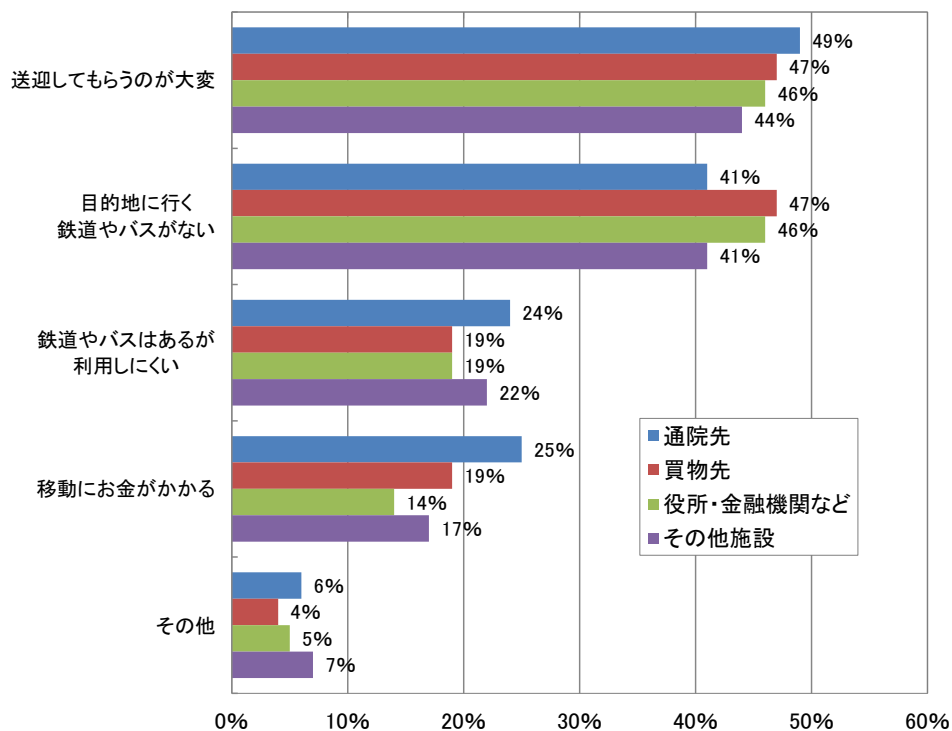
- ・移動時に問題があると回答した人は、通院先への移動が19%で最も多く、次いで買物先への移動が13%で多くなっています。
- ・移動時の問題点としては、4割以上の人々が「送迎してもらおうが大変」「目的地に行く鉄道やバスがない」と回答しています。

＜ 目的別にみた移動時の問題点の有無＞



* 無回答（通院先238票、買物先499票、役所・金融機関など239票、その他施設148票）を除く。

＜ 移動時の問題点 ＞

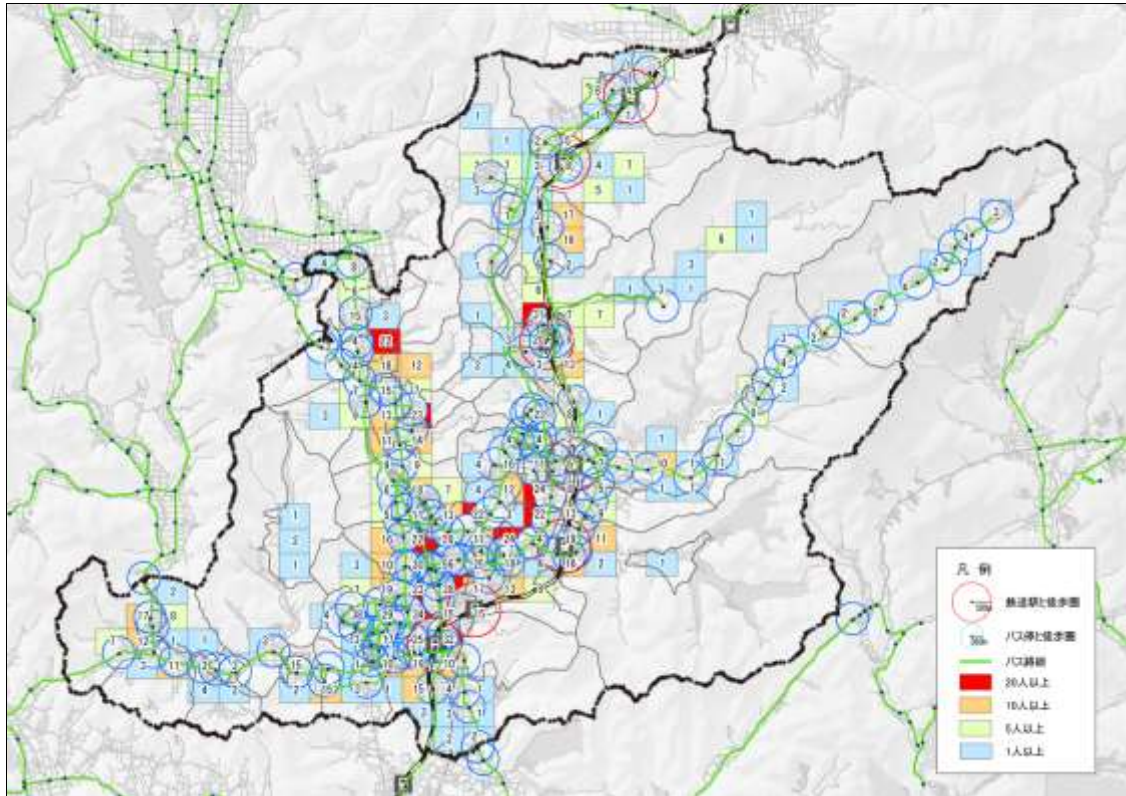


* 複数回答。回答者数は、通院先441人、買物先257人、役所・金融機関など170人、その他施設115人

④ 高齢者の鉄道・バス需要

- 既に鉄道やバスを利用している人を鉄道・バスの「顕在需要」、移動時に問題を抱えながら送迎してもらっている人を「潜在需要」として、鉄道・バスの需要を地域メッシュごとにみると、黒田庄地区、芳田地区等の鉄道やバスでカバーしきれていない地域で10人未満の需要が広がっており、日野地区では路線バスから少し離れた地域で20人以上の需要があることがわかります。

< 高齢者の鉄道・バス需要 >

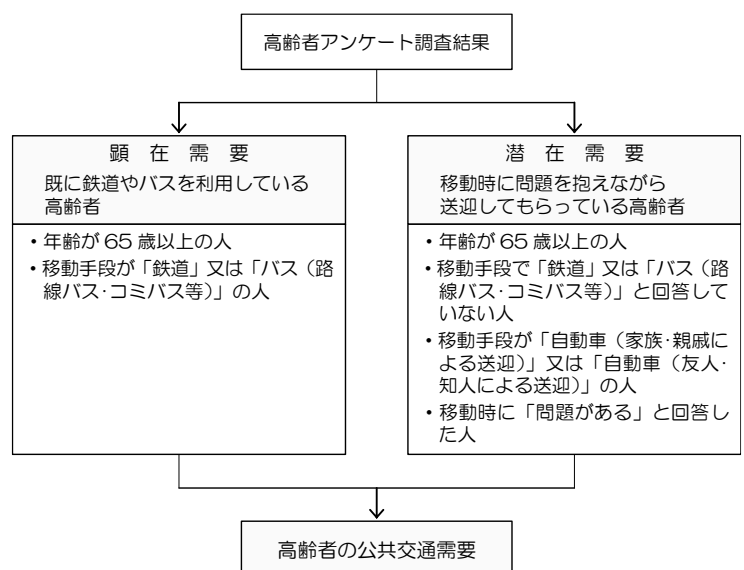


* バス路線はアンケート調査時の平成29（2017）年10月現在

< 公共交通需要算出方法 >

- 高齢者アンケート調査結果から、既に鉄道やバスといった公共交通を利用している人を「顕在需要」、移動時に問題を抱えながら送迎してもらっている人を「潜在需要」とし、それらを合わせたものを「公共交通需要」としています。
- また、アンケート調査は調査対象者を無作為抽出したサンプル調査であるため、補正して集計分析し、西脇市全体の公共交通需要がイメージしやすい値を示しています。
- 郵便番号ゾーンで集計した需要量は、平成27（2015）年国勢調査地域メッシュ統計の65歳以上人口で各メッシュ内人口に按分して、メッシュ単位で集計しています。

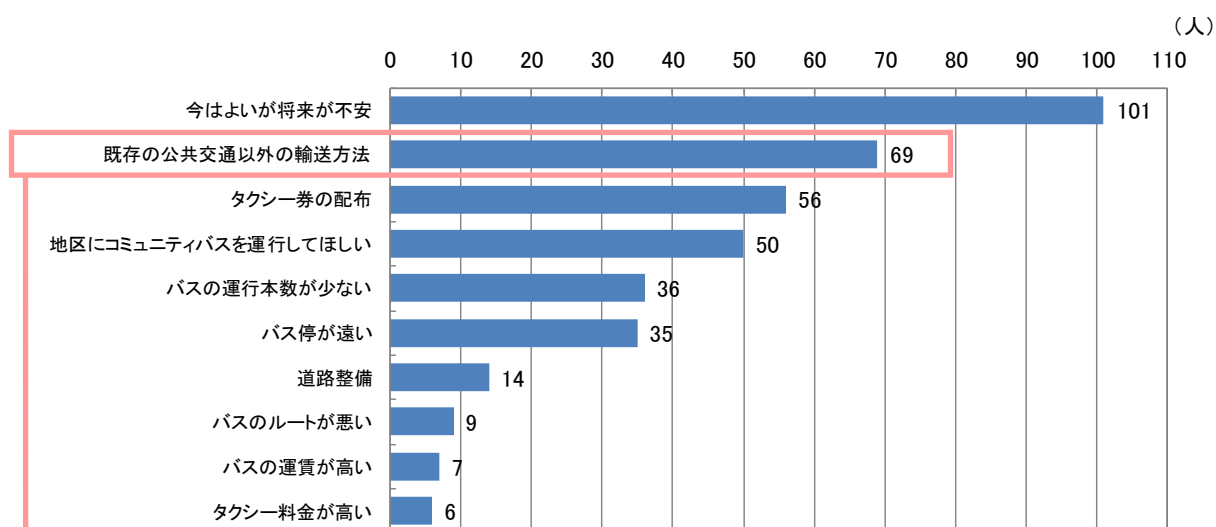
【 高齢者の公共交通需要算出フロー 】



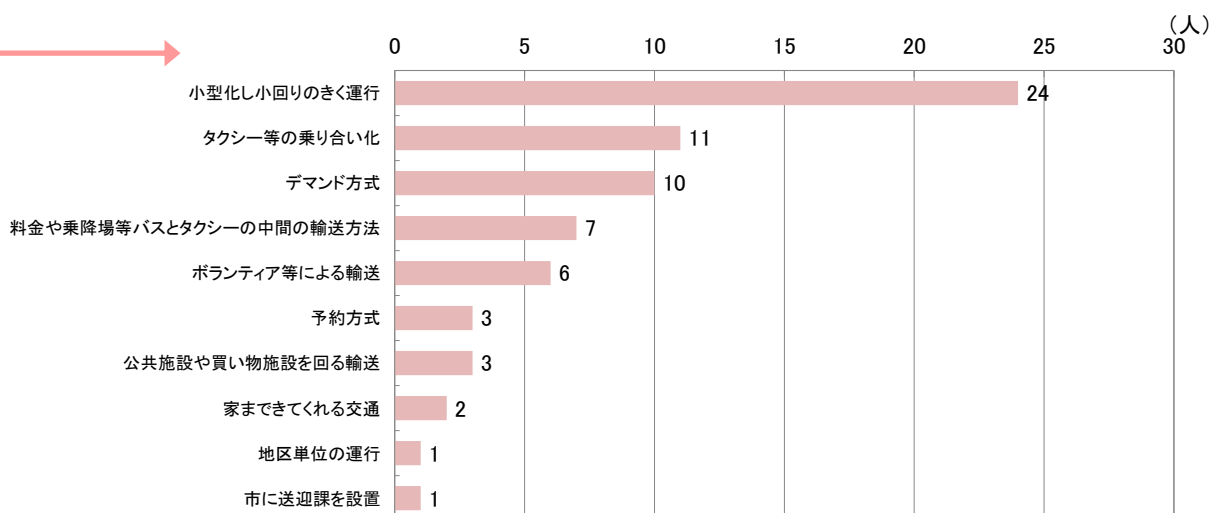
⑤ 高齢者アンケートの自由意見の概要

- ・アンケートの自由意見では、「今は自動車を運転できるが、運転できなくなったとき、更に高齢になったときに不安だ」という意見が最も多く、次いで小型のバスでの運行等、既存の公共交通以外での移動手段を希望される意見が多くなっています。
- ・「既存の公共交通以外の輸送方法」の内訳は、「バスを小型化し小回りのきく運行」を希望される意見が最も多く、「タクシー等の乗り合い化」や「デマンド方式」といった回答も多くなっています。

< 高齢者アンケートの主な自由意見 >



* 回答者数の多い上位10位までの回答を示している。



* 回答者数の多い上位10位までの回答を示している。

(2) 高校生アンケート

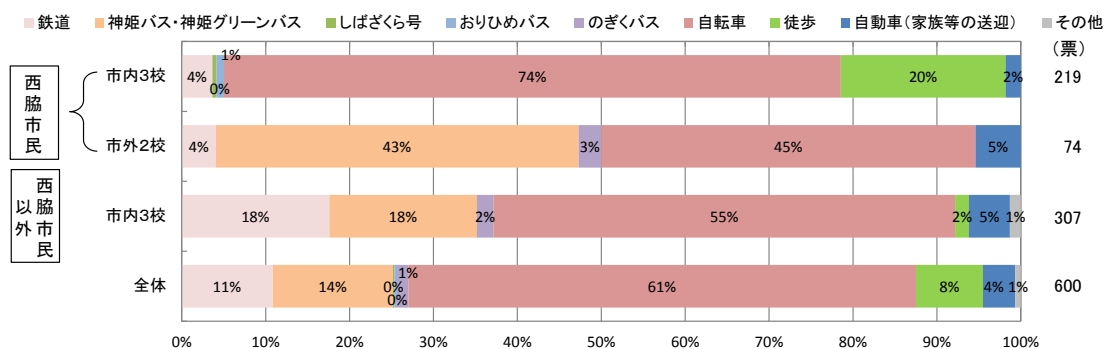
① 調査の概要

調査目的	高校生の通学での移動状況や移動意向の把握			
調査方法	学校を通じてアンケート調査票を配布・回収			
調査対象者	西脇市内3高校（西脇高校、西脇工業高校、西脇北高校）の1年生全員 西脇市在住の社高校及び多可高校に通学する1年生			
配布日	平成29（2017）年7月中旬から			
配布回収状況	西脇市内3高校	配布数：583人	回収数：543人	回収率：93%
	西脇市外2高校	配布数：102人	回収数：85人	回収率：83%

② 高校生の通学手段

- ・西脇市に住む高校生が西脇市内の高校に通学する手段は、自転車利用が7割で圧倒的に多くなっています。
- ・西脇市に住む高校生が市外の高校に通学する手段は、自転車利用が5割で多く、次いで神姫バス・神姫グリーンバスが4割が多くなっています。
- ・西脇市外の高校生が西脇市内の高校に通学する手段は、自転車利用が6割で多く、鉄道利用、神姫バス・神姫グリーンバス利用が2割となっています。

< 高校生の通学手段 >

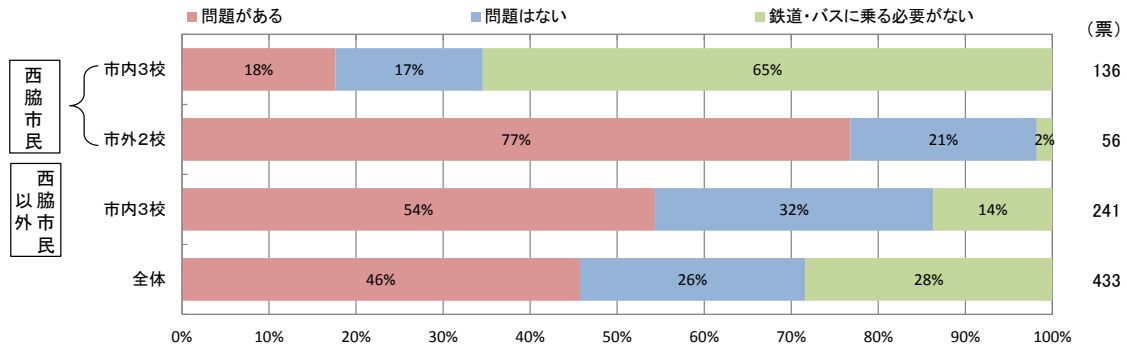


* 自宅住所不明26票、回答不明2票を除く。

③ 通学時の問題点

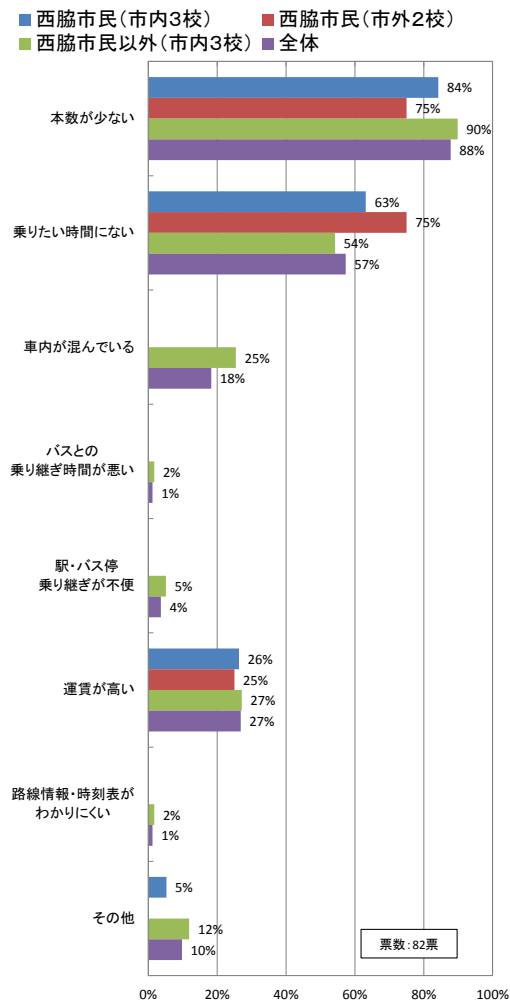
- ・「通学時に問題がある」と回答した高校生は、市内から市外へ通学する高校生が8割、市外から市内へ通学する高校生が5割で多くなっています。
- ・鉄道通学時、バス通学時の問題点はいずれも「本数が少ない」「乗りたい時間がない」が多くなっていますが、バス通学時では、「運賃が高い」も多くなっています。

< 通学時の問題の有無 >



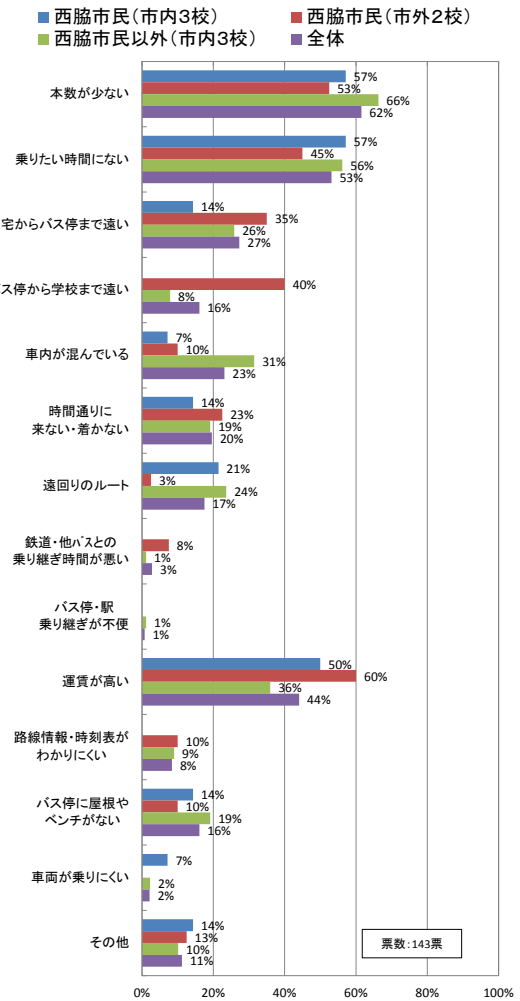
* 自宅住所不明26票、回答不明169票を除く。

< 鉄道通学時の問題点 >



* 複数回答

< バス通学時の問題点 >



* 複数回答

(3) バス利用者アンケート

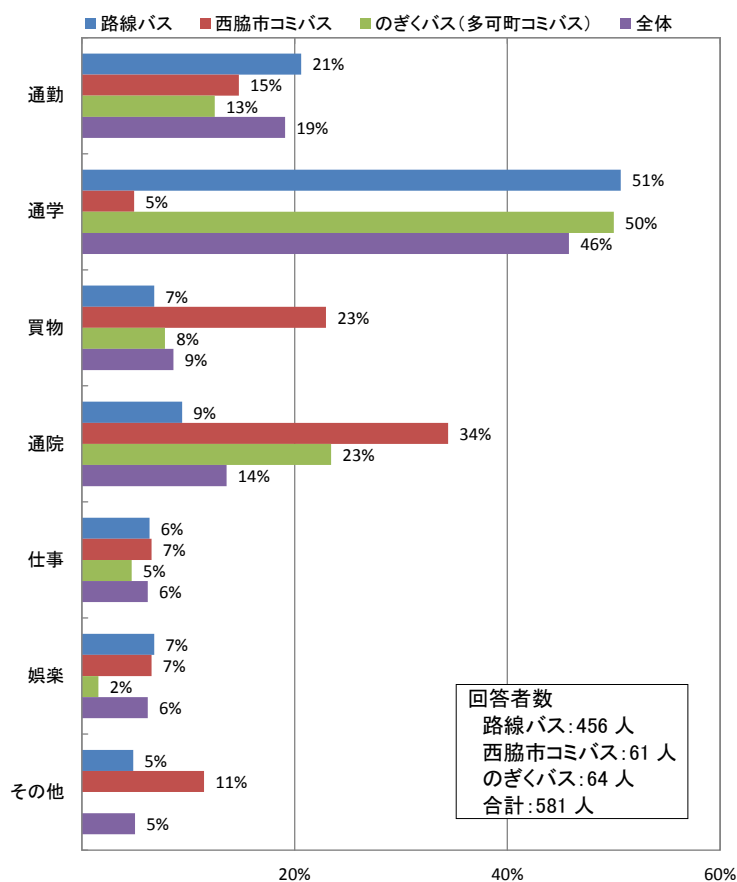
① 調査の概要

調査目的	現在バスを利用している人の移動状況や利用意向の把握
調査方法	車内で回答、降車時に回収
調査対象者	西脇市全体を運行するハイウェイバスを除くバス路線利用者のうち、高校生以上
調査日	平成29（2017）年10月26日（木）・31日（火） 11月1日（水）
回答者数	635人

② 利用目的

- ・路線バスは、5割の人が通学目的、次いで2割の人が通勤目的で利用しています。
- ・西脇市コミュニティバスも2割の人が通勤目的で利用していますが、通学目的での利用は1割未満となっています。
- ・西脇市コミュニティバスは、通院目的の人が3割で最も多く、次いで買物目的の人が2割となっています。
- ・のぎくバスは、5割の人が通学目的で利用しており、最も多くなっています。

< 利用目的 >

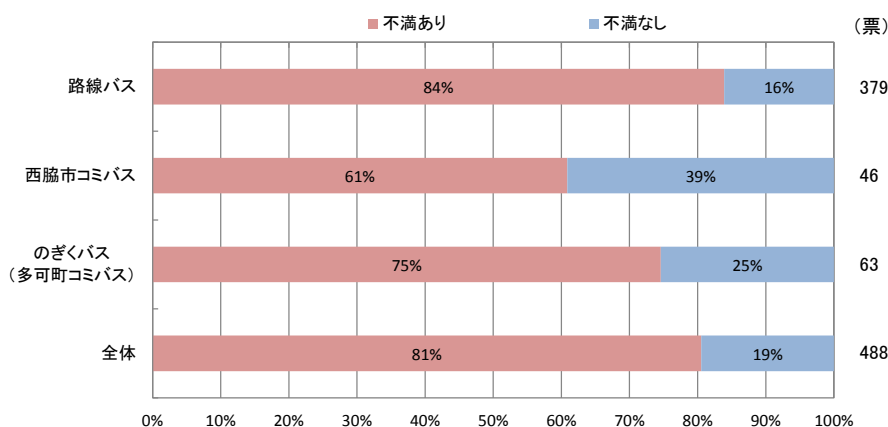


- * 1 複数回答
- * 2 不明54票を除く。

③ バス利用時の不満

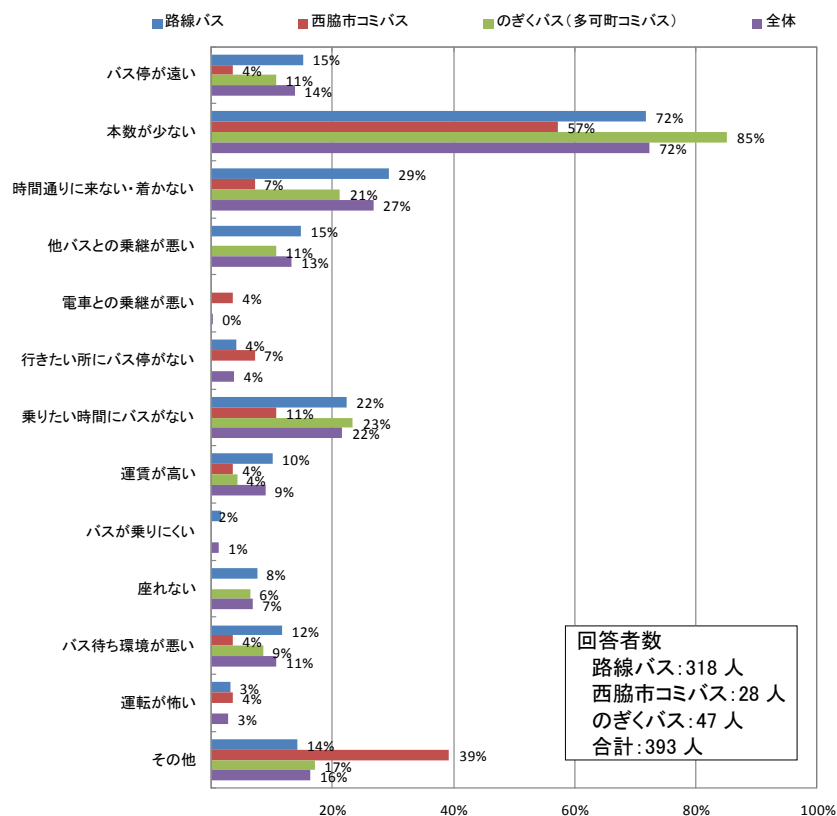
- ・路線バス利用者の8割、西脇市コミュニティバス利用者の6割がバス利用時に「不満がある」と回答しています。
- ・路線バス利用者が不満に思うことは、「本数が少ない」が7割で最も多く、次いで「時間通りに来ない・着かない」が3割で多くなっており、西脇市コミュニティバス利用者も「本数が少ない」が6割で最も多く、次いで「その他」を除くと、「乗りたい時間にバスがない」が1割で多くなっています。
- ・のぎくバス利用者が不満に思うことは、「本数が少ない」が9割で最も多くなっています。

< バス利用時の不満の有無 >



* 不明147票を除く。

< バス利用時に不満に思うこと >



回答者数
 路線バス: 318人
 西脇市コミバス: 28人
 のぎくバス: 47人
 合計: 393人

* 複数回答

3.6 市庁舎の移転

- ・西脇市では、平成33（2021）年春頃に市庁舎がバス交通の起終点である神姫バス西脇営業所の近接地に移転することが決定し、バス路線を見直す必要性が生じています。
- ・この機会に市全体のバス路線を再編することで、高齢化の進む本市において将来を見据えた公共交通の充実を図ることが可能となります。

< 市庁舎の移転 >



3.7 西脇市の交通を取り巻く現状と課題のまとめ

西脇市の交通を取り巻く現状と課題は、次のように整理できます。

現 状	課 題
高齢化の進行	
<ul style="list-style-type: none"> ・約20年後には40%を超える高齢化率 (p.9) ・外出する高齢者の増加 (p.18) 	増加する高齢者の交通需要への対応が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・市全域に広がる高齢化率の高い地域 (p.9) ・鉄道やバスでカバーできていない地域に広がる高齢者の交通需要 (p.23) 	市全域における高齢者の交通需要への対応が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が第1当事者となる交通事故割合の増加 (p.17) ・急増する運転免許返納者数 (p.17) ・高齢者の自動車利用の増加 (p.19) ・自動車を気軽に利用できないことで低下する外出率 (p.20) 	自動車以外の移動手段の確保が必要
様々な公共交通ニーズの存在	
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が増加している鉄道、コミュニティバス (p.11・13) ・利用者が減少している路線バス、タクシー (p.13・16) 	公共交通の維持確保と役割分担が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者のいないバス停が続く郊外のバス路線 (p.14) ・バスの小型化、タクシーの乗り合い化、デマンド型交通など、新たな輸送方法へのニーズの増加 (p.24) ・高校生の通学手段として利用される鉄道・路線バス (p.25) ・「本数が少ない」「乗りたい時間がない」ことが不満として多い鉄道やバス (p.26・28) 	ニーズに応じた交通手段の確保が必要
公共交通空白地の存在	
<ul style="list-style-type: none"> ・3割の人が鉄道やバスの全くない地域に居住 (p.15) 	公共交通空白地の解消が必要
公共交通再編と利便性向上の機会	
<ul style="list-style-type: none"> ・市庁舎の神姫バス西脇営業所近接地への移転 (p.29) 	市庁舎移転というチャンスを生かしたバス路線の再編と利便性の向上が必要
自動車に依存した交通体系	
<ul style="list-style-type: none"> ・圧倒的に多い自動車での移動 (p.19・21) 	交通手段の転換促進が必要

4.1 基本理念

西脇市の交通を取り巻く課題を踏まえて、西脇市の公共交通のあるべき姿として基本理念を設定します。

＜ 西脇市の交通を取り巻く課題 ＞

○ 増加する高齢者の交通需要への対応が必要
○ 市全域における高齢者の交通需要への対応が必要
○ 自動車以外の移動手段の確保が必要
○ 公共交通の維持確保と役割分担が必要
○ ニーズに応じた交通手段の確保が必要
○ 公共交通空白地の解消が必要
○ 市庁舎移転というチャンスを生かしたバス路線の再編と利便性の向上が必要
○ 交通手段の転換促進が必要

＜ 基本理念 ＞

「ひと支え まち結ぶ 未来へつなげる公共交通」

- ・ 公共交通によって全ての市民の移動が支えられているまちを目指します。
⇒ 『ひと支え』
- ・ 新庁舎を中心とした市街地の回遊性を向上させる交通や、市街地と各地区や他市町とを結ぶ公共交通ネットワークによって、市内のどこからでも、市街地や他市町へ便利に移動できるまちを目指します。
⇒ 『まち結ぶ』
- ・ 市民、行政、交通事業者等、関係者みんなで支え合うことにより、公共交通を未来へつなげていくことを目指します。
⇒ 『未来へつなげる』

4.2 基本方針

本計画の基本理念である「ひと支え まち結ぶ 未来へつなげる公共交通」の実現に向けて本計画を推進するに当たり、次の3つの基本方針を設定しました。

< 基本方針 >

基本方針1：ネットワークをつくる

市民生活を支える公共交通ネットワークの構築

西脇市と他市町を結ぶ「広域連携交通」、市庁舎や西脇市駅、西脇病院、商業施設等の市街地の施設を結ぶ「まちなか巡回交通」、市内各地域から市街地への移動や、地域内の身近な生活交通としての「地域連携交通」を整備し、これらの公共交通が相互に連携することにより、市内のどこに住んでいても、市街地の施設や市内外に便利に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指します。

また、市庁舎が路線バスや高速バスの起終点となるバス営業所の近接地に移転することから、市庁舎とバス営業所を一体的に捉え、乗り継ぎ利便性を向上させることで、西脇市と市外、また市内の各地区を結ぶ拠点として機能強化を図ります。

基本方針2：利便性を向上させる

利用しやすい公共交通サービスの充実

「広域連携交通」「まちなか巡回交通」「地域連携交通」相互の乗り継ぎに便利なダイヤ調整や待合環境の整備を行うとともに、自動車や自転車と公共交通の乗り継ぎ環境を整備することで、公共交通の利便性を向上させます。また、利用しやすい料金制度等の検討により、公共交通サービスの充実を図ります。

基本方針3：利用促進を図る

公共交通をみんなで支える取組の推進

高齢化の進行に伴い、今後さらに必要性が高まる公共交通を維持していくには、みんなで利用し、支えていくという意識を持つことが必要です。そのための意識醸成・啓発や、公共交通利用のきっかけ作りとなる取組を進め、地域や他分野の施策との連携も図りながら、公共交通をみんなで支える取組を推進します。

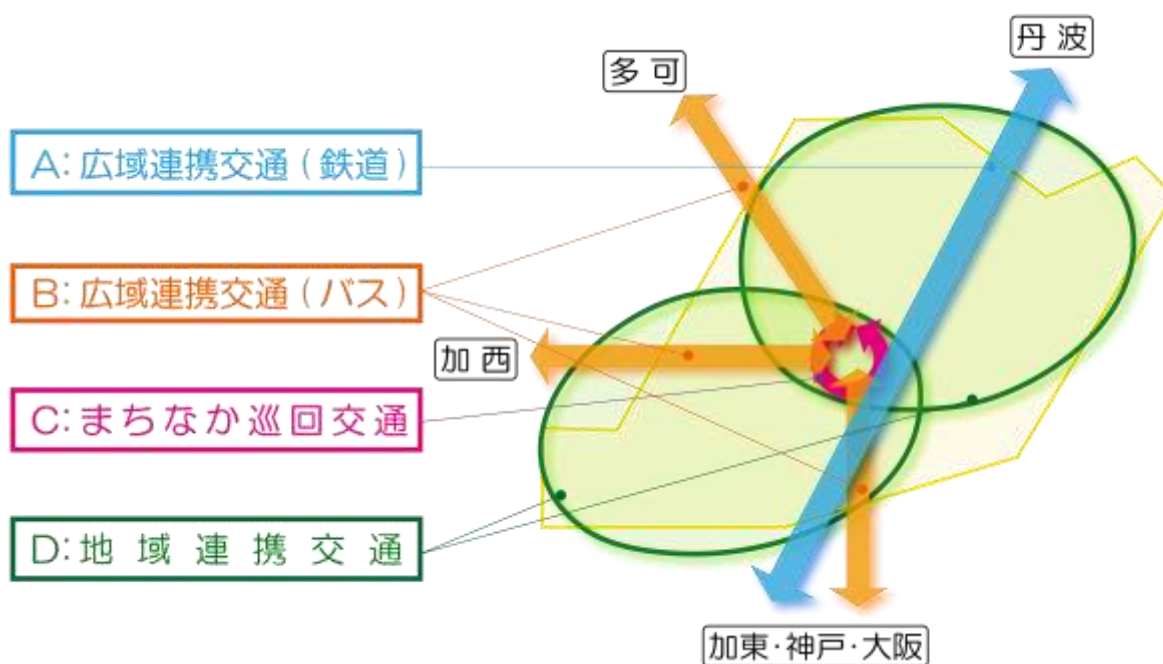
4.3 西脇市の目指す公共交通ネットワーク

基本理念・基本方針の実現に向け、西脇市の公共交通ネットワークは、各公共交通機関の適切な役割分担と連携により、多様な移動ニーズに対応していくことを目指します。


公共交通ネットワークは、役割に応じて設定した、「広域連携交通」「まちなか巡回交通」「地域連携交通」の階層構造ネットワークとして整備し、各階層のネットワークの利便性向上を図るとともに、各階層が連携して、西脇市全体や他市町との便利で快適な移動を支えます。

また、上位の階層の移動手段を優先して利用することを基本とすることで、各公共交通機関が競合することなく、西脇市全体の公共交通ネットワークが便利で持続可能なものとなることを目指します。

＜ 西脇市の目指す公共交通ネットワークの階層構造 ＞



＜ 西脇市における公共交通ネットワークの階層構造と役割 ＞

優先度	種別	役割	該当する公共交通
	A：広域連携交通 (鉄道) B：広域連携交通 (バス)	西脇市と他市町とを公共交通で結ぶことにより、市民が他市町へ行きやすくするためだけでなく、他市町からの来訪者も来やすくすることで、広域に連携強化を図るとともに、市域を超えて日常的に行き来する市民や他市町の人々の生活交通を支えることで、市外との連携強化を図る役割	鉄道 高速バス 路線バス 多可町コミュニティバス (のぎくバス)
	C：まちなか巡回交通	市街地の商業施設や公共施設等を公共交通で結ぶことにより、市街地の回遊性向上を図る役割	まちなか循環バス 路線バスの一部 (市街地内)
	D：地域連携交通	上記の公共交通では網羅できない需要への対応として、市内各地域から市街地への移動や、地域内の移動に対応する最も身近な生活交通としての役割	デマンド型交通 タクシー等

＜ 西脇市の目指す公共交通ネットワーク ＞

【 公共交通ネットワーク整備の基本的な考え方 】

○ 公共交通ネットワークは、
階層構造ネットワークとして整備し、
上位の階層を優先して利用すること
を基本とします。

＜ 公共交通ネットワークの
階層構造 ＞



西脇市と多可町、加西市を結ぶ
路線バスの維持と利便性向上
(加美中線・大屋線・大和線)
広域連携交通(バス)

しばざくら号のサービス強化
まちなか巡回交通



加西

公共交通の利用促進

分かりやすい運賃体系の構築



JR加古川線の利便性向上
広域連携交通(鉄道)

加東・神戸・大阪

他市町への路線バスの維持と
利便性向上
広域連携交通(バス)



高速バスの利便性向上
広域連携交通(バス)

市庁舎の移転に伴う
公共交通拠点の整備

デマンド型交通と連携した
おりひめバスの再編
地域連携交通



交通事業者による
デマンド型交通の導入検討
地域連携交通



丹波

多可



4.4 施策体系

基本理念、基本方針のもと、次に示す施策体系に基づき、具体的な施策を展開していきます。

< 施策体系 >

基本理念	基本方針	施策	重点事業			
ひと と 支 え ま ち 結 ぶ 未 来 へ つ な げ る 公 共 交 通	基本方針 1 「ネットワークをつくる」 市民生活を支える公共交通ネットワークの構築	施策 1-1 地域連携交通の導入	☆ 1-1-1 デマンド型交通の運行 1-1-2 利用状況・移動ニーズに応じたコミュニティバスの運行			
		施策 1-2 まちなか巡回交通の導入・強化	☆ 1-2-1 コミュニティバスによるまちなか循環バスの運行 1-2-2 路線バスと連携したまちなか巡回交通の強化			
		施策 1-3 広域連携交通の維持・改善	☆ 1-3-1 路線バスの運行改善・運行支援 1-3-2 他市町と結ぶ広域路線バスの導入検討 1-3-3 JR加古川線との連携強化			
		施策 1-4 新庁舎における環境整備	☆ 1-4-1 新庁舎におけるバス乗り継ぎ利便性の確保と待合環境の充実 1-4-2 バス営業所周辺のパーク（サイクル）＆バスライド拠点の整備			
		基本方針 2 「利便性を向上させる」 利用しやすい公共交通サービスの充実	施策 2-1 公共交通の利便性向上 施策 2-2 利用しやすい料金制度の検討	2-1-1 乗り継ぎに便利なダイヤの調整 2-1-2 バスロケーションシステムの導入検討 2-1-3 バス待合環境の改善検討 2-1-4 バリアフリー対応車両への更新 2-1-5 パーク（サイクル）＆ライド（バスライド）の推進		
				☆ 2-2-1 市内均一料金制度の導入検討 2-2-2 運賃割引制度の導入検討		
				基本方針 3 「利用促進を図る」 公共交通をみんなで支える取組の推進	施策 3-1 公共交通利用への意識啓発の推進 施策 3-2 積極的な公共交通情報の発信 施策 3-3 多様な主体との協力による維持・利用促進	☆ 3-1-1 モビリティ・マネジメント（MM）の実施 ☆ 3-2-1 総合的な公共交通情報の発信 3-2-2 広報紙・ホームページ等を活用した情報提供 3-3-1 地域団体等による駅周辺地域の活性化 3-3-2 地域住民の協力による利用促進 3-3-3 事業者の参画・協力推進 3-3-4 他市町との連携による維持・利用促進 3-3-5 様々な分野の施策との連携推進

5.1 目標達成に向けた施策・事業

基本方針1「ネットワークをつくる」

施策 1-1	地域連携交通の導入
--------	-----------

■目指す姿

- 自宅の近くから目的地まで移動できる「デマンド型交通」を導入することで、元気な高齢者が一人で気軽に外出できることを目指すとともに、鉄道やバスのない地域に居住する人が、自動車を気軽に利用できなくても便利に移動できることを目指します。
- 「デマンド型交通」の導入に伴い、コミュニティバス「おりひめバス」については、通勤、通学時間帯の利用状況を踏まえた運行ダイヤに再編し、様々な利用ニーズに対応して地区内や市街地まで便利に移動することができる環境を目指します。

■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
☆	1-1-1 デマンド型交通の運行	市内各地域内の移動や、市街地への移動を支える交通手段として、事前の予約に応じて運行する「デマンド型交通」を導入します。	2021年度 運行開始	タクシー 事業者 行政
	1-1-2 利用状況・移動ニーズに応じたコミュニティバスの運行	「デマンド型交通」の導入に伴い、コミュニティバス「おりひめバス」について、通勤、通学時間帯の利用状況を踏まえ運行ダイヤを再編します。	2019年度以降 随時検討	行政

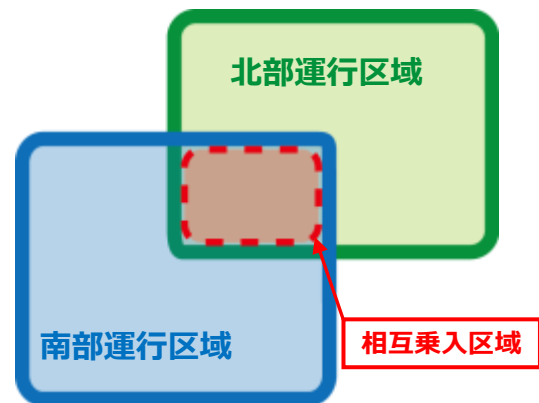
施策 1-1 地域連携交通の導入

事業 1-1-1	デマンド型交通の運行					
実施主体	タクシー事業者、行政					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	運行内容 検討・協議	運行準備	運行開始	評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し
事業内容	<p>主に高齢者の通院や買物目的の移動手段を確保するため、自宅付近の指定場所から目的地まで事前の予約に応じて運行する「デマンド型交通」を導入します。</p> <p>デマンド型交通の導入によって、西脇市内の郊外の各地区における公共交通空白地の解消を図るとともに、市街地の医療施設や商業施設等への移動ニーズに対応することで、より手軽に公共交通を利用できる環境への改善を目指します。</p>					

【デマンド型交通とは】

- ・利用したい時間や行きたい場所を、事前に電話で予約することで、自宅付近まで車両が迎えに来て、あらかじめ設定した目的地まで送迎するサービス
- ・バスのように複数人で同じ車両に乗り合って、各利用者の目的地まで移動する。
- ・利用には事前登録が必要
- ・利用できる範囲は、西脇市内の「北部運行区域」又は「南部運行区域」のうち、利用者が住んでいる区域
- ・市街化区域は「相互乗入区域」として南北両方の区域から利用が可能

＜ 運行区域のイメージ ＞



＜ デマンド型交通 運行概要（案） ＞

項目	内容
運行区域	2区域 ・北部運行区域（津万、日野、比延、黒田庄） ・南部運行区域（西脇、重春、野村、芳田） * 市街化区域を「相互乗入区域」とし、北部・南部運行区域から相互乗入区域への乗入ができるようにする
運行方式	・自宅付近の指定場所⇄目的地 ・目的地⇄自宅付近の指定場所 ・目的地⇄目的地 * 指定場所：ごみステーション、公民館等
運行日	【検討中】
運行時間帯	【検討中】
利用対象者	運行区域内に居住している方 * 事前に利用者登録が必要 * バスを乗り換えずに移動でき、自宅付近の指定場所と目的地が共にバス停300m圏内の場合は、原則利用不可
目的地	①医療施設 ②福祉施設 ③学校・公共施設 ④商業施設 ⑤金融機関 ⑥その他指定の目的地
利用料金	【検討中】

＜ 運行車両のイメージ ＞



市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」(たつの市)

施策 1-2	まちなか巡回交通の導入・強化
---------------	-----------------------

■ **目指す姿**

- 市庁舎の移転による人の流れの変化に対応するとともに、まちなかの移動利便性や回遊性を向上させるため、コミュニティバス「しばざくら号」と路線バスのまちなかでの運行ルートや運行ダイヤを見直し、両者の運行ダイヤの調整等、連携して運行することにより、利便性の高い「まちなか巡回交通」の運行を目指します。

■ **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
☆	1-2-1 コミュニティバスによるまちなか循環バスの運行	コミュニティバス「しばざくら号」を再編し、西脇市の市街地を運行する「まちなか循環バス」を運行します。	2021年度 運行開始	行政 バス事業者
	1-2-2 路線バスと連携したまちなか巡回交通の強化	路線バスとまちなか循環バスが連携して、両者が担う役割に応じた運用を図ります。	2021年度以降 随時検討	行政 バス事業者

施策 1-2 まちなか巡回交通の導入・強化

事業1-2-1	コミュニティバスによるまちなか循環バスの運行					
実施主体	行政、バス事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	運行内容 検討・協議	運行準備	運行開始	評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し
事業内容	<p>西脇市の市街地を運行しているコミュニティバス「しばざくら号」の運行内容を再編し、市街地内の移動に特化した「まちなか循環バス」を運行します。</p> <p>商業施設、医療施設、公共施設等を結ぶ循環型の運行ルートに見直すとともに、運行ルートを、一定の時間で周回するパターンダイヤの導入を検討します。また、鉄道、路線バス及びデマンド型交通との接続を考慮した運行ダイヤを検討することで、各公共交通間の乗り継ぎ時の利便性向上を図ります。</p>					

< しばざくら号 運行ルート >



< まちなか循環バス 運行ルートイメージ >



従来のピストン運行から循環型の運行方式に転換

< まちなか循環バス 運行概要 (案) >

項目	内容
運行日	検討中
運行時間	おおむね1時間に1本を想定
運行ルート	時計回り・反時計回りの2ルートを想定
運賃	均一料金の導入を検討

< 運行車両のイメージ >



「しばざくら号」

施策 1-3	広域連携交通の維持・改善
---------------	---------------------

■目指す姿

- 西脇市内外の移動を担う鉄道や路線バスの接続環境の向上により、「広域連携交通」としての機能の維持・強化を図ることで、市内外を便利に移動できる公共交通ネットワークを目指します。
- 今後も西脇市に必要な移動手段として、適切な運行支援を実施することで、路線バスの維持・確保を目指します。

■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
☆	1-3-1 路線バスの 運行改善・運行支援	西脇市内外を運行する路線バスについて、各路線の利用状況や、市庁舎の移転等の社会情勢の変化に応じた見直しを行うとともに、行政による運行支援を継続します。	2019年度以降 継続実施	バス事業者 行政
	1-3-2 他市町と結ぶ 広域路線バスの 導入検討	西脇市と他市町を結ぶ広域的な路線バスネットワークの構築について、各市町と連携しながら検討を行います。	2019年度以降 関係機関協議	行政 バス事業者
	1-3-3 JR加古川線との 連携強化	加古川方面や丹波方面への広域的な移動を支えるJR加古川線との連携を強化し、バス・鉄道相互のダイヤ調整を行うほか、利用ニーズを踏まえた利便性向上策について、鉄道事業者へ要望・調整を行います。	2019年度以降 関係機関協議	行政 鉄道事業者

施策 1-3 広域連携交通の維持・改善

事業1-3-1	路線バスの運行改善・運行支援					
実施主体	バス事業者、行政					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	継続運行	評価・見直し	評価・見直し再編	評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し
事業内容	<p>西脇市内を運行する路線バスは、主に高校生による通学や、市内外への通勤目的での利用が多くなっています。</p> <p>通学・通勤時の交通手段を維持するため、今後も行政による運行支援を継続するとともに、今後の利用状況や、市庁舎の移転をはじめとする社会情勢の変化に応じた運行内容の見直し・改善を行っていきます。</p>					

< 西脇市内の路線バス運行ルート >



西脇市内の路線バスの運行に対して、他市町と連携しながら、今後も適切な支援を実施

基本方針1「ネットワークをつくる」

施策 1-4	新庁舎における環境整備
---------------	--------------------

■ 目指す姿

- 市庁舎と神姫バス西脇営業所を一体とした、バスの乗り継ぎ拠点としての利便性向上を図ることと、市庁舎を拠点とした、西脇市内外や市内各地域への移動が円滑にできることを目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた事業

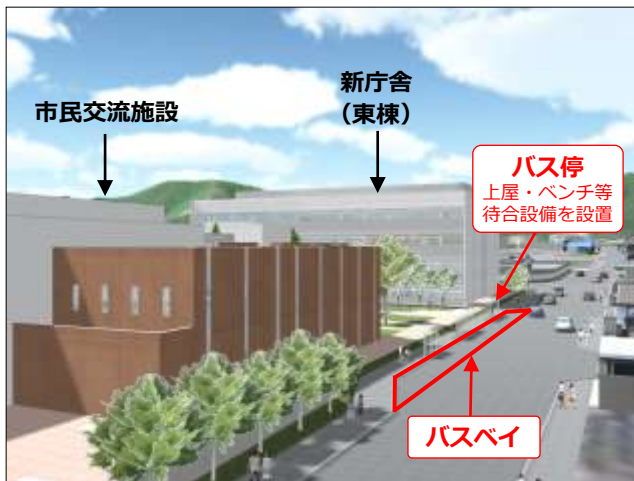
重点事業	事業	事業概要	実施時期	実施主体
☆	1-4-1 新庁舎における バス乗り継ぎ利便性 の確保と待合環境の 充実	新庁舎において各公共交通の乗り継ぎが円滑・快適に行えるようベンチや上屋等の設備を備えたバスベイ※を庁舎東側に整備します。また、デジタルサイネージを備えた待合スペースを、市民交流施設内（1階ロビー）に整備します。	2021年度 利用開始	行政 バス事業者
	1-4-2 バス営業所周辺の パーク（サイクル） &バスライド拠点の 整備	ハイウェイバスや市外への路線バスの利用促進のため、バス営業所周辺の駐車場・駐輪場や空き地を活用した「パーク（サイクル）&バスライド」を推進します。	2019年度以降 関係機関協議 ・整備	行政 バス事業者

※ バスベイ：バス停がある歩道に切り込みを入れるようにして作る、バス専用の停車スペース。バスの停車時の後続車の渋滞を防ぐ効果がある。

施策 1-4 新庁舎における環境整備

事業1-4-1	新庁舎におけるバス乗り継ぎ利便性の確保と待合環境の充実					
実施主体	行政、バス事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	関係機関協議・整備		利用開始	→		
事業内容	<p>平成33（2021）年春頃に実施予定の、市庁舎の移転に合わせたバス待合環境の整備を行います。</p> <p>市民交流施設内（1階ロビー）には、バスの待合スペースを整備し、快適にバスを待つことができる環境を整備します。また、バスの運行情報をみることができる、デジタルサイネージの設置を検討します。</p> <p>新庁舎東側に整備予定の最寄りバス停には、バスが停車しても他の交通に支障を来さないよう、歩道に切り欠きを設けて「バスベイ」を整備するとともに、上屋・ベンチ等の待合設備を設置します。</p>					

＜ 新庁舎及び市民交流施設の施設配置イメージ ＞



(配置イメージ図)



(配置ゾーニング図)

＜ 公共施設におけるデジタルサイネージの設置事例 ＞



【明石市】

- ・明石駅前の「あかし市民広場」の中に、バスの発車時刻や遅延等の情報を表示するデジタルサイネージを設置
- ・施設内で、バスの運行状況を確認しながらバスを待つことができる。

基本方針2「利便性を向上させる」

施策 2-1	公共交通の利便性向上
--------	------------

■目指す姿

- 今後の公共交通ネットワークの再編や高齢化の進行を踏まえて、西脇市内の公共交通の待合環境や、鉄道とバス又はバス同士の乗り継ぎ環境を整備することで、誰でも円滑・快適に公共交通を乗り継いで移動することができる環境を目指します。

■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
	2-1-1 乗り継ぎに便利なダイヤの調整	西脇市内の主要な施設（駅、公共施設、商業施設等）における公共交通間の乗り継ぎ利便性を向上させるため、市内の交通事業者の連携による運行ダイヤの調整を検討します。	2019年度以降 随時実施	交通事業者 行政
	2-1-2 バスロケーションシステムの導入検討	路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通について、各車両の現在位置やバス停までの到着時間、遅延状況等の情報を見ることができる「バスロケーションシステム」の導入を検討します。	2019年度以降 関係機関協議・整備	バス事業者 行政
	2-1-3 バス待合環境の改善検討	利用者が多いバス停について、上屋やベンチ等の設置を検討します。	2019年度以降 随時実施	バス事業者 行政
	2-1-4 バリアフリー対応車両への更新	路線バスやコミュニティバスについて、高齢者や障害者のバス乗降時の負担を軽減するため、今後のバス車両の更新に合わせたバリアフリー対応車両の導入を推進します。	2019年度以降 随時実施	バス事業者 行政
	2-1-5 パーク（サイクル）&ライド（バスライド）の推進	西脇市駅、新庁舎の駐車場・駐輪場等を活用し、自動車・自転車から鉄道・バスの公共交通に乗り換えて移動する「パーク（サイクル）&ライド（バスライド）」を推進します。	2019年度以降 随時実施	交通事業者 行政

基本方針2「利便性を向上させる」

施策 2-2	利用しやすい料金制度の検討
--------	---------------

■目指す姿

- 公共交通ネットワークの再編に合わせて、誰にでも分かりやすく利用しやすい料金体系を構築することで、手軽に公共交通を利用できる環境を目指します。

■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
☆	2-2-1 市内均一料金制度の導入検討	路線バス、コミュニティバスについて、市内の移動時はどのバスでも同じ料金で利用できる「市内均一料金制度」の導入を検討します。	2021年度 導入検討	バス事業者 行政
	2-2-2 運賃割引制度の導入検討	市内交通乗り継ぎ運賃割引、運転免許返納割引、回数券の発行など、利用しやすい運賃割引制度の導入を検討します。	2021年度 導入検討	バス事業者 行政

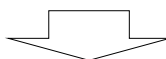
施策 2-2 利用しやすい料金制度の検討

事業2-2-1	市内均一料金制度の導入検討					
実施主体	バス事業者、行政					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	関係機関協議		導入		見直し	実施
事業内容	<p>路線バス、コミュニティバスを対象として、市内をバスで移動する際は同じ料金で利用できる「市内均一料金制度」の導入を検討します。</p> <p>現在のコミュニティバスは、移動距離に応じた距離制の料金体系となっていますが、これを定額料金に変更します。</p> <p>また、同じく距離制の料金体系となっている路線バスについても、バス事業者と調整し、料金体系を統一します。</p>					

< 市内均一料金制度（案） >

【現状】

運行事業者	路線	料金体系
路線バス	市内運行路線	距離制
コミュニティバス	おりひめバス	距離制（160円～500円）
	しばざくら号	距離制（160円～240円）
	つくしバス	距離制（160円～300円）



路線バス・コミュニティバスともに、市内を移動する際は距離に関わらず同じ料金で利用できる「市内均一料金制度」に変更（金額は検討中）

< 均一料金制度の事例（多可町コミュニティバス） >



【コミュニティバス乗車パス】

- ・コミュニティバスによる町内の移動は、乗車パスの有無に関わらず1乗車100円（大人料金）
 - ・乗車パスを所持している多可町民の方は、次の場合、均一料金による利用が可能
 - ①路線バスによる町内の移動：1乗車100円
 - ②コミュニティバスや路線バスによる町外への移動：1乗車300円
- *いずれも大人（中学生以上）の料金

基本方針3「利用促進を図る」

施策 3-1	公共交通利用への意識啓発の推進
--------	-----------------

■目指す姿

- 鉄道事業者やバス事業者と連携して、市民に公共交通への理解を深めてもらうことで、市民による積極的な公共交通利用を目指します。

■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
☆	3-1-1 モビリティ・ マネジメント（MM） の実施	交通事業者と連携して、地域住民や学校等を対象とした出前講座や啓発活動などの「モビリティ・マネジメント（MM）」を実施し、自動車から公共交通への利用転換を促します。	2019年度以降 随時実施・見直し	行政 交通事業者

施策 3-1 公共交通利用への意識啓発の推進

事業3-1-1	モビリティ・マネジメント（MM）の実施					
実施主体	行政、交通事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	実施・見直し	実施・見直し	実施・見直し	実施・見直し	実施・見直し	実施・見直し
事業内容	<p>地域住民や学校等を対象として、自動車から公共交通への自発的な利用転換を促す「モビリティ・マネジメント（MM）」を実施します。</p> <p>コミュニティバスやデマンド型交通に関する出前講座の実施やお試し乗車券の配布を検討し、普段公共交通をあまり利用しない方に対する、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>また、利便性の高い「交通系 I C カード※」の利用を促す啓発活動を推進します。</p>					

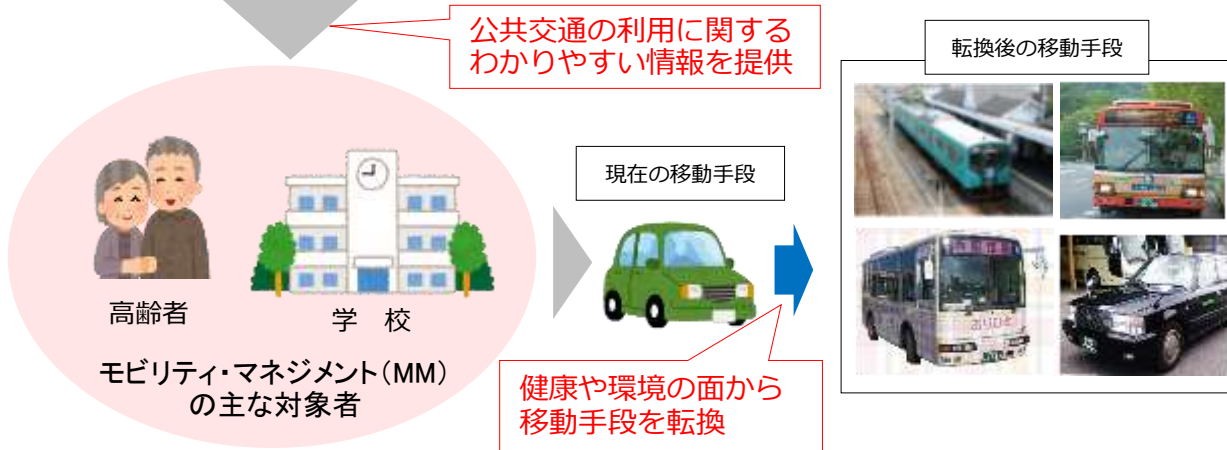
【モビリティ・マネジメント（MM）とは】

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼るライフスタイルから、適切に公共交通や自動車を「かしこく」使うライフスタイルへの転換を促す、一般の人を対象としたコミュニケーションを中心とした交通政策のことをいいます。

出典：「モビリティ・マネジメント～クルマと公共交通のかしこい使い方を考えるプログラム～」

＜モビリティ・マネジメントの実施イメージ＞

公共交通の運行内容（ダイヤ・路線図等）やモビリティ・マネジメント（MM）概要等の資料



※ 交通系 I C カード：鉄道やバス等の公共交通機関で利用できる、無線による非接触型の I C（集積回路）カード

基本方針3「利用促進を図る」

施策 3-2	積極的な公共交通情報の発信
---------------	----------------------

■目指す姿

- 公共交通ネットワークの再編に合わせて、各公共交通の運行に関する情報を分かりやすく整理し、様々な手段で積極的に発信することで、公共交通の利便性を向上させ、新たな利用の創出にもつながる環境を目指します。

■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
☆	3-2-1 総合的な公共交通情報の発信	西脇市内を運行する公共交通の運行情報を網羅した「総合時刻表」の作成や、市内のイベント開催時の鉄道やバスによるアクセス情報の提供等、様々な手段・媒体による総合的な公共交通情報の発信・周知に向けた取組を推進します。	2019年度以降 随時実施	行政 交通事業者
	3-2-2 広報紙・ホームページ等を活用した情報提供	市が発行している「広報にしわき」や市のホームページを活用して、鉄道やバスの運行内容等の情報を分かりやすく整理し、最新の内容を随時提供することで、誰でも簡単に公共交通の情報を調べることができる環境の整備を推進します。	2019年度以降 随時実施	行政 交通事業者

施策3-2 積極的な公共交通情報の発信

事業3-2-1	総合的な公共交通情報の発信					
実施主体	行政、交通事業者					
実施時期	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
	随時情報提供		総合時刻表発行	改定	改定	改定
事業内容	<p>西脇市内を運行する公共交通の運行情報を、様々な手段や媒体で発信・周知する取組を推進します。</p> <p>西脇市内の鉄道やバスの運行情報を網羅し、乗り継ぎ方法等を分かりやすく示した「総合時刻表」を作成・配布します。</p> <p>また、市内で開催されるイベントの時間帯に合わせて、会場に鉄道やバスでアクセスするための情報をチラシやホームページ等で提供することで、イベント開催時の公共交通の利用促進を図ります。</p>					

< 総合時刻表のイメージ >



加西市公共交通ガイド「かさいおでかけナビ」
(A4サイズ 42ページ)
【掲載内容】

- ・路線網図、各公共交通の概要
(運賃支払い方法、連絡先等)
- ・バスの乗り方案内
- ・中心市街地区間のバス路線図、時刻表
- ・各公共交通の路線図、時刻表、乗り継ぎ時間、運賃表
- ・大阪、神戸、関西空港方面への公共交通利用案内
- ・市内施設マップ、施設一覧
- ・主なバスのりば、乗車制度の案内

< イベント開催時の公共交通運行情報発信の事例 (第13回 へその西脇・織物まつり) >

会場アクセス図 (抜粋)

JR加古川線・列車時刻表			
行先	高尾山駅	日本へそ公園	西脇駅
高尾山駅	15:59	16:07	19:23
日本へそ公園	17:30	17:47	20:36
西脇駅	19:35	19:47	20:45

イベント会場にアクセスする際の公共交通 (JR 加古川線) の時刻表を掲載

基本方針 3「利用促進を図る」

施策 3-3	多様な主体との協力による維持・利用促進
---------------	----------------------------

■目指す姿

- 行政や交通事業者をはじめとする多様な主体が協力・連携し、公共交通の維持・確保と積極的な利用に向けた取組を推進する環境を目指します。

■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
	3-3-1 地域団体等による 駅周辺地域の活性化	黒田庄駅の交流拠点施設「あつまっ亭」の活用や、西脇市観光協会による観光情報発信時の鉄道利用の働きかけ等により、駅周辺地域の活性化を図ります。	2019年度以降 随時実施	地域団体 行政 交通事業者
	3-3-2 地域住民の協力 による利用促進	市内各地域のイベントや行事の開催時に、会場までの移動手段として鉄道やバスの利用を推奨してもらうよう働きかけることで、地域住民による公共交通利用の推進を図ります。	2019年度以降 随時実施	市民 交通事業者 行政
	3-3-3 事業者の参画・ 協力推進	西脇市内の事業者の広告を掲載した公共交通時刻表の作成や、商業施設、医療機関等における時刻表の配架など、事業者の参画・協力を推進します。	2019年度以降 随時実施	事業者 交通事業者 行政
	3-3-4 他市町との連携 による維持・利用促進	西脇市の内外を結ぶ鉄道及び路線バスについて、他市町と連携しつつ運行内容の見直し・改善を検討することで、鉄道・路線バスの維持及び利用促進を図ります。	2019年度以降 随時検討・調整	行政 交通事業者
	3-3-5 様々な分野の施策 との連携推進	福祉、教育、観光等の他分野の施策との連携のもと、公共交通の利用促進に向けた取組を推進します。	2019年度以降 随時検討・調整	行政 交通事業者

5.2 数値目標の設定

基本理念の実現に向けて、施策の実施による基本方針の達成度を把握し、更なる改善に向けた取組を推進するために、計画の数値目標を設定します。

数値指標及び目標値は、施策の実施により、市民の移動の利便性向上や公共交通の利用促進が図られることから、次のとおり設定しました。

目標1	公共交通を利用する人の増加
-----	---------------

移動時に、デマンド型交通やコミュニティバスを利用する人を、平成30（2018）年度の19,740人/年度から約7,200人/年度以上増加させることを目標とします。

数 値 指 標	市運行のデマンド型交通・コミュニティバスの年間利用者数		
現況 [平成30(2018)年度] (前年10月から当年9月)	19,740人/年度	目標値 [平成35(2023)年度] (前年10月から当年9月)	27,000人/年度
指 標 の 定 義	市の運行するデマンド型交通、コミュニティバスの年間利用者数		
目 標 の 設 定	デマンド型交通を導入した県下の都市での利用者増加実績35%を目標とし、市の運行するデマンド型交通、コミュニティバスの年間利用者数を平成30（2018）年度から約7,200人/年度以上増加させることを目標とします。		

目標2	移動に困っている市民の割合の減少
-----	------------------

買物や通院・通学の移動に困っている市民の割合を、平成30（2018）年度の12.8%から2.5ポイント以上減少させ、10.3%以下とすることを目標とします。

数 値 指 標	買物や通院・通学の移動に困っている市民の割合		
現況 [平成30(2018)年度]	12.8%	目標値 [平成35(2023)年度]	10.3%
指 標 の 定 義	「まちづくり市民アンケート」において、「買物や通院・通学の移動に困っている」と回答した人の割合		
目 標 の 設 定	施策の実施により市民の移動環境が改善されることで、移動に困っている市民の割合を毎年0.5ポイント減少させ、平成35（2023）年度には平成30（2018）年度の12.8%から10.3%以下になることを目標とします。		

目標 3	移動に公共交通を利用する人の割合の増加
------	---------------------

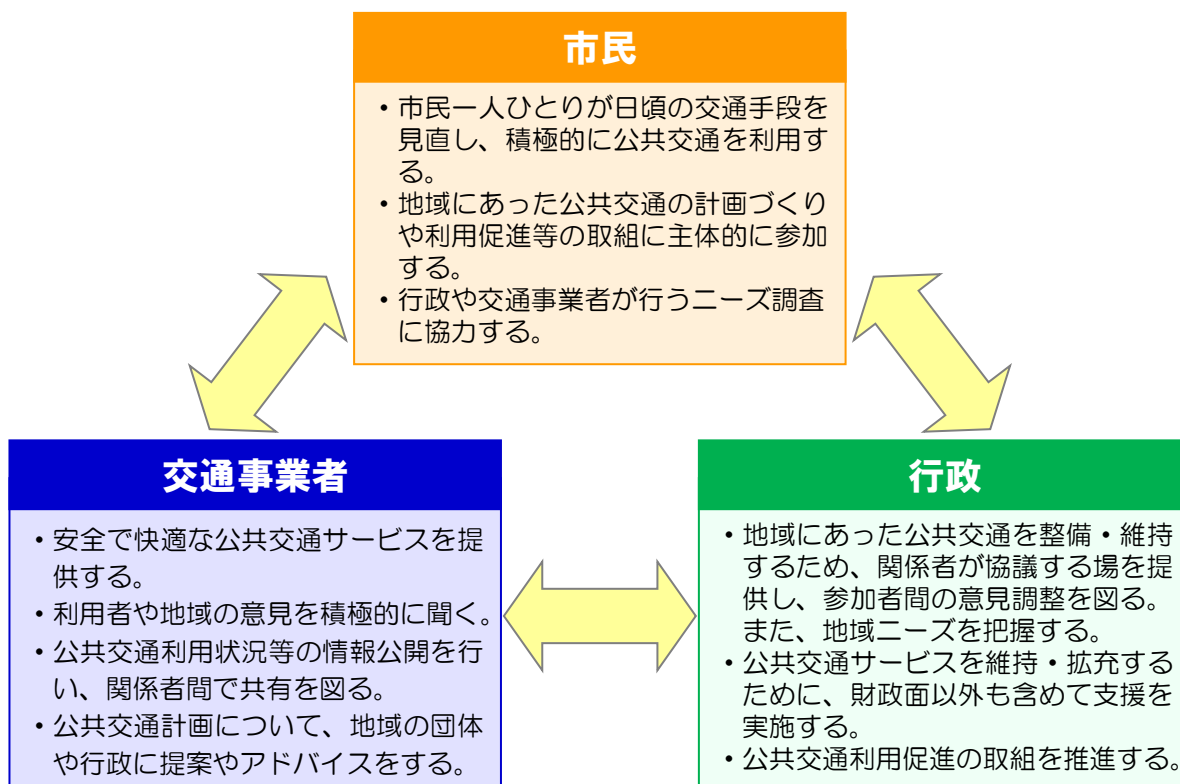
市内外への移動に公共交通を利用する人の割合を、平成30（2018）年度の49.1%から5ポイント以上増加させ、54.1%以上とすることを目標とします。

数 値 指 標	移動に公共交通（路線バス・鉄道など）を利用したことがある人の割合		
現況 [平成30(2018)年度]	49.1%	目標値 [平成35(2023)年度]	54.1%
指 標 の 定 義	「まちづくり市民アンケート」において、“過去1年間に、市内外への移動に公共交通（路線バス・鉄道など）を利用したことがある”と回答した人の割合		
目 標 の 設 定	移動利便性向上や利用促進により、移動に公共交通を利用する市民の割合を毎年1ポイント増加させ、平成35（2023）年度には平成30（2018）年度の49.1%から54.1%以上になることを目標とします。		

6.1 公共交通を支える三者の連携

基本理念の実現に向けて、計画を円滑に進めるためには、利用者である「市民」、運営・運行を行う「交通事業者」、計画・施策を立案する「行政」の三者が共通の目標に向けて、それぞれが自らの役割を認識し、連携して協力することが重要です。

< 公共交通を支える三者の連携 >



6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

公共交通は交通分野だけでなく、様々な分野で地域を支えています。例えば、公共交通がなければ、通勤や通学、買物や通院での移動手段を確保するために、通勤バスやスクールバスの運行、商業施設、病院への送迎サービスが必要となります。公共交通があることで、このような交通分野以外での施策費用が削減され、行政全体のコスト削減につながっています。

公共交通は、以下に示すような様々な分野を支えています。公共交通とこれらの分野が効率的・効果的に連携することで、公共交通を維持し、他分野も含めた地域全体の活性化を目指します。

＜ 公共交通が無くなった場合に必要となる行政部門の施策例 ＞



出典)「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」(近畿運輸局パンフレット)

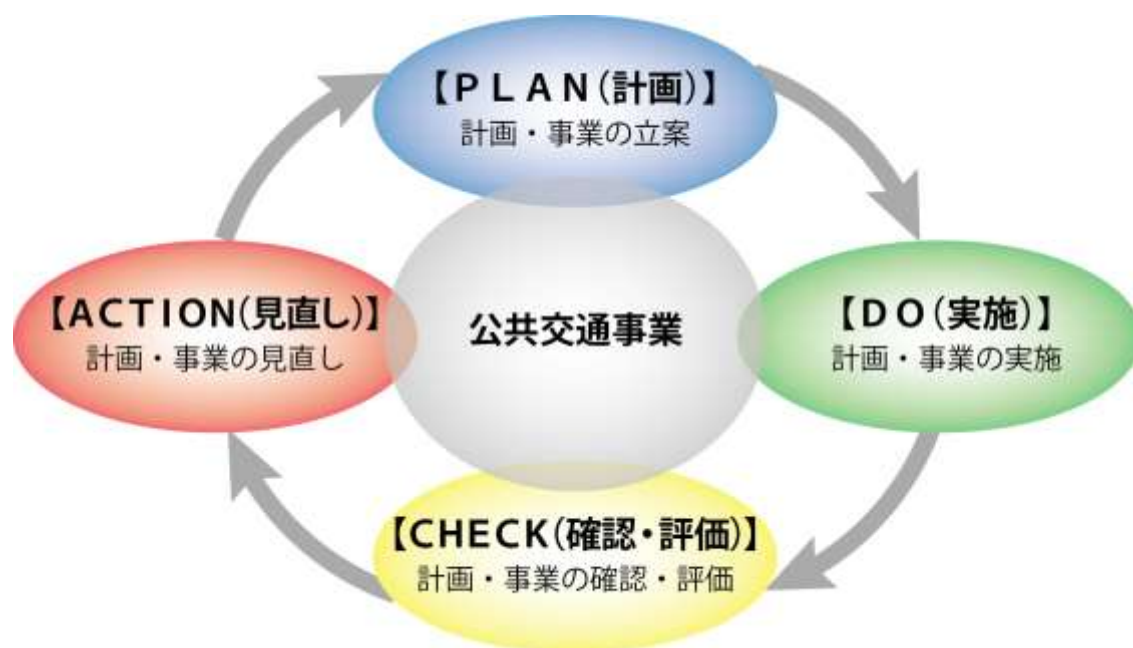
6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

本計画の基本理念である「ひと支え まち結ぶ 未来へつなげる公共交通」の実現に向けて、施策を推進していきますが、今後の社会情勢や地域情勢の変化、それに伴う関連分野の施策等、公共交通を取り巻く環境は常に変化します。そのため、計画を定期的に見直し、社会情勢や地域情勢の変化に対応した公共交通サービスに改善していきます。

特にデマンド型交通やコミュニティバスについては、常に評価（CHECK）し、改善に向けた見直し（ACTION）を行います。

このように、PLAN（計画）・DO（実施）・CHECK（確認・評価）・ACTION（見直し）からなるPDCAサイクルによって、社会情勢に対応したより良い計画に見直していきます。

< PDCAサイクル >





西脇市地域公共交通網形成計画

平成 31 (2019) 年 3 月 策定

発行者：西脇市 編集：都市経営部 総合企画課
〒677-8511 兵庫県西脇市郷瀬町 605 番地
TEL：0795-22-3111 (代) FAX：0795-22-1014
URL：<http://www.city.nishiwaki.lg.jp/>