

總務文教常任委員會資料

平成 28 年 7 月 25 日
協 勵 部

企画協働課：

□加東市地域公共交通網形成計画策定の進捗状況について・・・・P. 1

□加東市公共交通に係るアンケート調査結果・・・・・・・・別冊

加東市地域公共交通網形成計画策定の進捗状況について

加東市地域公共交通網形成計画の策定に当たっては、平成27年度において公共交通に係る市民ワークショップやアンケート調査等を実施し、現状分析とニーズ把握を行いました。

その間、総務文教常任委員会からの提言を踏まえ、加東市地域公共交通活性化協議会での協議を経て目指す地域公共交通の将来像（案）及び将来像の実現に向けて4つの基本方針を定め、具体的に取り組む施策を抽出したところです。

引き続き協議会で協議いただくとともに、総務文教常任委員会における審議やご意見などをいただきながら、当該計画を形づくっていくとともに、内容をブラッシュアップしていきます。

加東市地域公共交通網形成計画（素案）の抜粋（※未定稿）

6. より良いまちづくりと地域公共交通の基本方針 (地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針)

6.1 加東市が目指すまちづくりの将来ビジョン ※協議調整中

これまでに整理した現状と課題、上位・関連計画との関連性等を踏まえ、市民が今後も住み続けたい、また他市町の方が加東市に住みたいと感じるようなまちになるよう、市民が日々の生活を安全・安心かつ便利で快適に暮らしていくことができ、また活気ある魅力的なまちづくりを地域ぐるみでつくっていくことができるよう、加東市が目指すまちづくりの将来ビジョンを定めます。

この将来ビジョンの実現に向けて、土地利用に応じた、機能的なまちづくりを行うとともに、拠点間を結ぶ地域公共交通の再編が必要となります。また、その核となる拠点を交通の結節点とし、近接の市町はもちろん、大阪や神戸、姫路方面とのアクセス性を高めるための環境を整えていくことで、交流人口の増加はもちろん定住化の促進等につなげ、加東市の持続可能な発展・活性化を目指します。

6.2 目指す地域公共交通の将来像

これまでに整理した地域や地域公共交通の現状、まちの将来像及び地域公共交通が果たすべき役割等を踏まえ、地域公共交通の目指す将来像を以下のように設定します。

【地域公共交通の目指す将来像の考え方】

(1) 地域公共交通の役割

- 地域公共交通は、市民、特に自家用車を自由に利用できない交通弱者が日常生活を営む上で不可欠な移動手段です。
- 地域公共交通は、観光客等の来訪者にとっての移動手段としても活用することで、まちのに

ぎわいの創出や地域の活性化等に寄与します。

- 地域間の交流促進、まちや観光地としての魅力向上、移住・定住の促進など、さまざまな効果をもたらすことが期待できます。

(2) 地域公共交通を取り巻く環境

- モータリゼーション及び情報通信技術(ICT)の進展などによるライフスタイルの変化等により、地域公共交通を利用する人はますます限られてきています。そのような状況もあり、地域公共交通に対する無関心層が非常に多いのが現状です。
- 今後の人口減少に伴う生産年齢人口の減少や、高齢ドライバーの増加が見込まれる中で、地域公共交通が果たすべき役割がますます大きくなっています。

(3) 地域公共交通の必要性

- 交通事故は全体的として減少傾向にはありますが、高齢者による交通事故、特に死亡事故は減少していない状況から、高齢者が安全・安心、かつ快適に移動できる地域公共交通の構築が求められています。
- 特に京阪神地域との交通アクセスが良い加東市においては、地域公共交通の利便性・安全性・快適性を一層高めることで、移住・定住の促進につながる若者世代を中心とした、新しい人の流れの創出を期待できます。
- 地域公共交通は、受益者である市民をはじめ、交通事業者や沿線企業、行政がそれぞれの役割を担い、十分に連携しながら、全体で守り、育てていくことが重要です。

(4) 各関係者が担う役割

(市民)

- 地域公共交通の受益者であることを自覚し、地域公共交通に対する理解と関心を深めるとともに、日常生活において、自家用車に依存することなく、地域公共交通を積極的に利用することで、乗って守ることが重要です。
- 地域公共交通の維持・確保に向け、交通事業者や行政が取り組む施策への協力だけでなく、市民のマイバス意識を醸成し、地域ぐるみで地域公共交通を守り、育てるための取組を積極的に進めていくことが重要です。

(交通事業者)

- 市民が日常生活を営む上で欠かすことのできない公共交通機関を担うという社会的な役割・責任を自覚し、市民の意見も踏まえながら、使ってもらえる地域公共交通サービス等について、地域公共交通のプロとして考え、実施していくことが重要です。
- 地域公共交通の利便性向上・信頼構築に向け、地域に対して積極的に情報提供を行ったり、行政や市民が取り組む施策への積極的な協力をしていくことが重要です。

(沿線企業)

- 地域公共交通の恩恵を直接または間接的に受けるため、地域公共交通に対する理解と関心を深めるとともに、自家用車に依存することなく、地域公共交通を積極的に利用することで、乗って守ることが重要です。
- 地域公共交通の維持・確保に向け、交通事業者や行政が取り組む施策に対して積極的に協力することが重要です。

(行政)

- 市民、特に交通弱者の日常生活を営むために不可欠な移動手段である地域公共交通の維持・確保に向け、市民・交通事業者・沿線企業との連携・協働のもと、さまざまな施策を立案・実施していくことが重要です。
- 地域が主体的かつ積極的に地域公共交通の維持・確保に向けて取り組むよう、市民の意識の醸成・啓発を図るとともに、その活動に対する側面的な支援を行うことが重要です。

以上のさまざまな視点を踏まえ、市民・交通事業者・沿線企業・行政の適切な役割分担のもと、将来における地域公共交通の維持・確保に向けて、『暮らしを支え、交流を促進し、地域ぐるみで主体的に取り組む持続可能な地域公共交通』の実現を目指します。

目指す地域公共交通の将来像(案)	暮らしを支え、交流を促進し、地域ぐるみで主体的に取り組む持続可能な地域公共交通
-------------------------	--

6.3 地域公共交通網の形成に関する基本的な方針

加東市では、上位計画である総合計画をはじめ、都市計画マスターplan、総合戦略等の関連計画を踏まえて定めた加東市が目指すまちづくりの将来ビジョンとともに、その中で地域公共交通が果たすべき役割として、市民生活の利便性を向上し、活気ある魅力的なまちづくりを目指す上で重要な移動手段と位置付け、地域公共交通が目指すべき将来像の実現に向けた基本的な方針を以下のとおり定めます。

なお、地域公共交通に関するニーズや課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査した上で検討を行う必要があります。

また、検討に当たっては、持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点から、国の示す方針について留意することが重要です。

＜地域公共交通網の形成に関する基本的な方針（案）＞

基本方針①：土地利用に応じた、機能的なまちづくりを支える地域公共交通の維持・活性化

- まちづくりと地域公共交通網の形成は一体的なものであり、これらが相互に作用し合うことで、今後ますます進んでいく人口減少問題等の解決につながり、活力ある魅力的なまちづくりを実現していくことができます。

基本方針②：定住化・交流の促進を目指した地域公共交通ネットワークの形成

- 市民の日常生活における移動は、市内での移動だけではなく、近隣の市町はもちろん、大阪や神戸、姫路などの広域に跨がっています。そのため、地域公共交通ネットワークの形成に際しては、市内だけでなく、広域的な視点も考慮していくことが重要となります。
- 現在、広域に高速移動できる鉄道や高速バス、あるいは隣接の市町に跨がって運行する路線バス等がありますが、これらの安定的な維持・確保に当たっては、交通事業者はもちろん、近隣市町や県、国等との連携のもと、利用者や市民のニーズに応じた柔軟な地域公共交通サービスのあり方等を考え、それに即した見直し・改善等を適宜実施していくことが重要となります。

なお、このような調査・検討を行っていく際には、アンケート調査やヒアリング調査等による定性的なデータの活用だけではなく、ICデータ等によるビッグデータや公共データ等のオープンデータ等による定量的なデータを活用していくことが有益となります。

基本方針③：多様性のある利便性の高い地域公共交通の利用環境の形成

- 自家用車利用に依存したライフスタイルが浸透している加東市においては、自家用車に比べて利便性・快適性・速達性等に劣ると思われている地域公共交通は、日常生活を営むための移動手段の一つとしての認識は低くなっています。そのため、自家用車利用から地域公共交通への転換を図ることは容易ではないことが推察されます。

- ・しかしながら地域公共交通は、自家用車を自由に利用することのできない人たち、いわゆる交通弱者の日常生活を支えるためには不可欠な移動手段となっています。
- ・誰もが安全・安心、かつ気軽に地域公共交通を利用したいと思える利用環境の形成を図ることによって、市民(特に交通弱者)の生活の質を継続して維持できるとともに、人の交流を促すことで間接的にまちのにぎわいの創出に寄与するなど、まちの活性化に繋がるものと考えます。なお、地域公共交通の利用環境の向上を図るに際しては、日々進歩している情報通信技術(ICT)を活用していくことが重要となります。

基本方針④：地域ぐるみで守り・育てる持続可能な地域公共交通の確立

- ・地域公共交通を維持・確保していくためには、地域公共交通を運行する交通事業者やそれを支援する行政が、より安全・安心、かつ便利で快適に利用することができるようサービスの見直し・改善等の取組を積極的に行っていくことはもちろんですが、当該サービスの恩恵を受ける市民や沿線企業等の受益者が、日常生活での移動において、地域公共交通を積極的に利用することが極めて重要となります。
- ・地域公共交通を利用していくことは、ただ単に地域公共交通の維持・確保に留まるだけでなく、市民(特に交通弱者)が安全・安心に移動することができるなど、地域における市民の暮らしやすさの向上やそれに伴い居住者が増えることによる地域の活性化・地域価値の向上という面においても重要な役割を担うということを地域全体で共有し、意識の醸成を図っていくことが重要となります。
- ・持続可能な地域公共交通を確立していくためには、市民や沿線企業等の関係者への周知徹底を図り、地域ぐるみで守り、育てていくことが不可欠となります。

7. 計画の区域

本計画を適用する区域は、加東市全域とします。なお、他市町に跨る地域公共交通については、関係機関との連絡を密に行うとともに、必要に応じて協議・調整等を行うこととします。

8. 計画の目標

4つの基本方針それぞれについて、本計画における目標を定めます。

※施策の内容から設定します。

今後、加東市地域公共交通活性化協議会において協議・検討します。

9. 計画の目標を達成するために行う施策・実施主体

基本方針①：土地利用に応じた、機能的なまちづくりを支える地域公共交通の維持・活性化

① パーク＆ライドやパーク＆バスライドのための駐車場の確保

(現況)

- ・鉄道駅や高速バス停の近くには、市または民間駐車場が整備されています。
- ・月極駐車場には、空きのみられる駐車場があります。

(取組方針案)

- ・更なる鉄道や高速バスの利用者の増加に向けた、鉄道駅や高速バス停付近での駐車場の確保・供給(例えば、個人宅等の空きスペースの有効活用、空き地・休閑地等での新たな整備等)を誘導します。
- ・現在、月極駐車場に空きのみられる駐車場があるため、ホームページや広報、SNS、口コミ等により広く情報発信し、定期利用者の増加を目指します。

② 中心市街地の活性化の核となる新たな交流拠点の創出に向けた再整備

(現況)

- ・既存の路線バスは、やしろショッピングパーク Bio が立地している近くを運行しており、またバス停が設置されているものの、そこから店内まで距離(約 200m)があるため買い物に路線バスを利用するには不便です。
- ・また、多方面からの路線バスが発着する神姫バス(株)社営業所からやしろショッピングパーク Bio やその周辺施設まで 500m 以上あるため、社営業所からこれらの施設へ行くのは不便です。

(取組方針案)

- ・やしろショッピングパーク Bio の駐車場内にバスターミナルを整備することで、これらの大型商業施設を中心とした地域の活性化の核となる新たな交流拠点づくりを目指します。
- ・神戸や姫路等へ行き来する広域路線が発着することで、やしろショッピングパーク Bio の駐車場を活用したパーク＆バスライドによる利用を図ります。その際、駐車場利用者においては、やしろショッピングパーク Bio の店舗との連動を図ることで(例えば、駐車場を利用して路線バスを利用した人を限定とした買い物割引サービスや粗品進呈等の特典等)、店舗側にとってもメリットが期待できます。

③ 東西にある既存ストックの有効活用による観光・交流のまちづくり

(現況)

- 現在市内には、滝野地域の産業展示館滝野にぎわいプラザ(加東市観光協会)と東条地域の道の駅とうじょうという東西の観光拠点が立地しています。
- 道の駅とうじょうは近くを路線バスが運行していますが、にぎわいプラザについては運行しておらず、鉄道駅からも少し離れています。

(取組方針案)

- 産業展示館滝野にぎわいプラザ(加東市観光協会)と道の駅とうじょうなど、東西にある既存の観光拠点を地域公共交通によって連携強化(例えば、既存の路線バスの乗り継ぎの利便性向上、新たな路線を含むバス路線の再編等)を図ることで、市内西部の人が東部へ、あるいは市内東部の人が西部へ行き来する、あるいは市外からの来訪者の地域公共交通を利用した東西の移動により、市全体での観光・交流の活発化を図ります。

基本方針②：定住化・交流の促進を目指した地域公共交通ネットワークの形成

④ 広域交通(鉄道・高速バス)の利便性の高さと鉄道駅・高速バス停とのアクセス性の低さ等のギャップを埋める地域公共交通網の見直し・改善に向けた調査検討

(現況)

- 現在、広域交通である鉄道並びに高速バス停の近くに発着する既存路線バスの最寄りバス停は以下のとおりです。

鉄道駅・高速バス	既存路線バスの最寄りバス停
滝野駅	滝野(約350m)、滝野農協前(約250m)
社町駅	社町駅(約0m)、河高社町駅前(約200m)
滝駅	滝駅前(約40m)
高速バス停滝野	滝野(約0m)
高速バス停滝野社インター	滝野社インター(約0m)
高速バス停社	嬉野温泉口(約200m)
高速バス停東条	東条BS前(約50m)

(取組方針案)

- 路線バスと鉄道・高速バスとの連携強化(例えば、既存の路線バスの乗り継ぎの利便性向上、新たな路線を含むバス路線の再編等)を図ることで、地域公共交通全体の利用者増を目指します。
- 鉄道駅や高速バス停の近くに発着している既存路線バスのバス停の位置や活用方法等をホームページや広報、パンフレット、口コミ等により広く情報発信し、二次交通の周知並びに地域公共交通の利用者増を目指します。

⑤ 更なる定住化・交流の促進を目指した高速バスの利便性向上に向けた調査検討

(現況)

- 高速バスは、ビジネスや余暇活動等で大阪方面へ移動することができる貴重な交通手段です。
- 以下に示すようなダイヤで運行していることから、加東市から大阪方面への通勤に利用することが十分に可能です。

【滝野/滝野社インター/社/東条→千里ニュータウン/新大阪駅/大阪駅等】

滝野 6:08 発→滝野社インター6:16 発→社 6:22 発→東条 6:27 発→・・・→新大阪 7:28 着→大阪駅 7:45 着

滝野 -:一発→滝野社インター6:46 発→社 6:50 発→東条 6:55 発→・・・→新大阪 7:58 着→大阪駅 -:--着

滝野 6:53 発→滝野社インター7:01 発→社 7:07 発→東条 7:12 発→・・・→新大阪 8:13 着→大阪駅 -:--着

滝野 -:一発→滝野社インター7:16 発→社 7:20 発→東条 7:25 発→・・・→新大阪 8:28 着→大阪駅 8:45 着

滝野 7:23 発→滝野社インター7:31 発→社 7:37 発→東条 7:42 発→・・・→新大阪 8:43 着→大阪駅 -:--着

【大阪駅/新大阪駅/千里ニュータウン等→東条/社/滝野社インター/滝野】

大阪駅 20:30 発→新大阪駅 20:44 発→・・・→東条 21:47 着→社 21:52 着→滝野社インター21:56 着→滝野 -:--着

大阪駅 21:00 発→新大阪駅 21:14 発→・・・→東条 22:13 着→社 22:18 着→滝野社インター22:24 着→滝野 22:27 着

大阪駅 22:00 発→新大阪駅 22:14 発→・・・→東条 23:13 着→社 23:18 着→滝野社インター23:24 着→滝野 23:27 着

(取組方針案)

- 更なる利便性の高い交通手段となるよう、近隣市町とも連携を図りながら、運行時間帯や運行本数、料金等について、運行事業者と協議・検討を行います。
例えば、加東市から東京への出張ができるようさらに早い時間帯、あるいは新幹線の最終にあわせた遅い時間帯での運行、気軽に安心して飲食店に行けるように更に遅い時間帯での運行などを検討していきます。
- 高速バスの利便性の向上に取り組むとともに、高速バスの利用方法・活用イメージ等を広く情報発信し(特に、高速バス停近くに居住している方は、高速バス停までのアクセス性は高いため、利用可能性は高い)、高速バスの利用者増を目指します。

⑥ 小中一貫校の開校時期にあわせて運行するスクールバスの有効活用に関する検討

(現況)

- 小中一貫校の整備順序については、東条地域、社地域、滝野地域の順を基本に、教育委員会と地域との協議を踏まえ取り組むことになっています。平成33年度には東条地域での開校を予定しています。

(取組方針案)

- 既存ストックを有効活用していくことでは、新たに運行することとなるスクールバスを有効に活用していくことは望まれますが、まずは遠距離通学となる児童・生徒の通学手段を確保することが最優先事項となります。

- ・スクールバスの有効活用については、児童・生徒が安全・安心に通学できることを大前提として、どういう活用ができるか等について、調査・検討していく必要があります。

基本方針③：多様性のある利便性の高い地域公共交通の利用環境の形成

⑦ タクシーの有効活用に向けた調査検討

(現況)

- ・現在、加東市では、高齢者や障害者がタクシーを利用されるときに、その費用の一部を助成する福祉タクシー事業を実施しています。

(対象者)

- ・加東市に住民登録があり、在宅、かつ市町村民税の所得割が非課税の人
- ・次のいずれかに該当の方
 - ①75歳以上の方
 - ②身体障害者手帳1・2級を所持している方
 - ③療育手帳A判定の方
 - ④精神障害者保健福祉手帳1級を所持している方
 - ⑤65歳以上で高齢等を理由に運転免許証を返還され、運転経歴証明書をお持ちの方

(利用券)

- ・年間15,000円分(500円×30枚)を交付(1回の乗車につき何枚でも使用可能)
現在、年間2,000万円程度の予算を投入しています。
- ・現在、全国各地では、定時定路線型の乗合タクシーをはじめ、利用(需要)のあるときだけ運行するデマンド型乗合タクシーなど、タクシーを有効活用した取組がみられます。

(取組方針案)

- ・現在、福祉タクシー事業は、年間の交付枚数は一律であり、地域によっては距離的な不公平感が否めないこと、年間2,000万円程度の予算を投入していることなどから、現在の利用実態等を明確に把握し、それを踏まえて助成制度の見直しを検討します。
- ・既存の路線バスを安心・気軽に利用できない、有償運送事業を地域で展開することができない、現在の福祉タクシー事業では助成が十分ではないなど、交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保するため、きめ細かいサービスを提供できるタクシーの有効活用に関する調査検討を進めます。

タクシー車両を活用した取組としては、以下のようなことが考えられます。

- ・定時定路線型乗合タクシー
- ・デマンド型乗合タクシー
- ・地域の特性、既存交通の状況、当該地域に居住する交通弱者の日常生活のための移動ニーズ等を踏まえ、関係機関との協議・調整を図りながら、調査検討を進めていく必要があります。
なお、取組を行うに際しては、まず実証運行を行い、必要性・有用性・継続性等の観点から、

検証・評価し、本格的な取組としていくかどうか等を判断していく必要があります。

※デマンド型乗合タクシーとは

事前に予約し、予約がなければ運行しないというデマンド方式により運行する形態。9人乗りの「ジャンボタクシー」を利用することが多い。

デマンド型乗合タクシーの運行方式から見た分類パターン

A 定路線型

路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があつた場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”的解消を図ることができる。

B 迂回ルート・エリアデマンド型

定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。

C 自由経路ミーティングポイント型

運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。

D 自由経路ドアツードア型

運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合がみられる。

⑧ 地域、学校や事業所等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

(現況)

- ・加東市も他の市町同様、自家用車に依存したライフスタイルが定着しており、地域公共交通の利用は、自家用車を自由に利用することができない交通弱者が中心となっています。
- ・既存の路線バスが利用しやすい環境に居住している人でも、自家用車を利用できる人は、路線バスを利用して移動するということが選択肢に挙がっていないことがアンケートの結果等からわかります。

(取組方針案)

- ・自家用車から地域公共交通に完全に転換してもらいたいということではなく、自家用車に頼っている状況から、健康や環境にとって良い地域公共交通や自転車などによる移動について考え、できることを無理することなく、継続的かつ自発的に転換してもらうことを目的に、

モビリティ・マネジメントの取組を行います。

- 対象としては、既存の路線バスを利用できる環境にある市民や沿線企業、及び小学校の児童等が考えられます。

※モビリティ・マネジメントとは

一人一人の移動や地域の交通流動を、改善していくために行う一連の取組。

渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを使う方向へと自発的に転換していくことを促す。

⑨ 地域公共交通に関する情報提供、地域公共交通 PR 施策の検討・実施

(現況)

- 加東市内を運行している地域公共交通については、交通事業者のホームページで案内されています。
- 市が関わる事業については、広報紙での周知を行っています。

(取組方針案)

- 市ホームページや広報、パンフレット・チラシ等で地域公共交通にかかる情報発信を行い、市民はもちろん、来訪する市外の人たちにも広く周知します。その際、交通事業者のホームページとのリンク等、交通事業者との連携を図りながら進めます。
- 北播磨広域定住自立圏共生ビジョンの連携事業として取り組む事業として、近隣市町の情報を合わせた交通ガイドブックの作成に取り組み、広く普及・展開していきます。

※北播磨広域定住自立圏共生ビジョンとは

平成 27 年に、加東市、加西市を中心市とし、西脇市、多可町の 3 市 1 町で連携し、広域での定住促進を図ることを目的とした取組について定めた計画。

⑩ 待合い環境の改善の検討

(現況)

- 既存のバス停において、スペースがなくて危ない、屋根がない、椅子がないなど、待合い環境が悪い停留所がみられます。

(取組方針案)

- 現在設置されているバス停周辺の路肩や歩道の幅員等の現状やバス停の上屋等に関する道路使用許可の取扱条件等を踏まえつつ、交通事業者や道路管理者、交通管理者等の関係者と連携を図りながら、待合い環境の改善に向けた検討を行います。

⑪ 観光客をはじめとした市外からの来訪者の移動手段の確保に関する調査検討

(現況)

- ・わが国全体的に、インバウンド観光の増大による観光旅行者が増加傾向にあります。

※新たな観光ビジョン『明日の日本を支える観光ビジョン』(H28.3)の策定

政府は、『観光先進国』への新たな国づくりに向けて、新たな観光ビジョン『明日の日本を支える観光ビジョン』(H28.3)を策定しました。この「観光ビジョン」に盛り込まれた受入体制に関する施策について、訪日外国人旅行者がストレスなく、快適に観光を満喫できる環境整備に向け、政府一丸となって対応を加速化させていくこととされています。

2020年 の訪日外国人観光客数の目標を年間 2,000 万人から 4,000 万人に倍増させ、2030 年には 6,000 万人を目指しています。

(取組方針案)

- ・交通事業者や観光協会、沿線企業等と連携し、高速バス停や鉄道駅から観光地や交流拠点等までの移動手段の確保に関する調査・検討を行います。来訪者が市内のどういった観光地や交流拠点等にどのようにして行っているのか、どのくらい来ているのか等の来訪実態を的確に把握していく必要があります。
- ・高速バス停や鉄道駅から目的地までどのようにして乗り継いでいくかをわかりやすく図示したものをバス停や駅等へ設置、あるいはホームページへ掲載し、市外からの来訪者が、自家用車ではなく、公共交通機関を利用した場合でも、安心・快適に移動ができるようにサポートします。

⑫ 情報通信技術(ICT)を活用した利便性向上に関する調査検討

(現況)

- ・情報通信技術(ICT)機器の進化やGPSの普及等により、現在、全国各地で交通系ICカードの導入や運行中の路線バスの位置がわかるバスロケーションシステムの導入など、地域公共交通の活性化や新たな地域公共交通サービスの創出、インバウンド観光等の分野での活用が図られています。

(取組方針案)

- ・利便性向上のためにも、特に高齢者・障害者をはじめとした交通弱者に対し、ICカードの利用促進を図ります。
- ・GPSを活用した車両の位置情報、乗り継ぎ案内、時刻表などの交通サービスについて、インターネットやスマートフォンの活用の利用促進を図ります。
- ・またこれらICT機器により収集できるデータ(ビッグデータ)を活用して、交通サービスの更なる向上を目指した見直し・改善を図ります。

⑬ わかりやすい、利用しやすい運賃のあり方等に関する検討

(現況)

- ・現行の路線バス運賃は、距離に応じて料金が加算される「対キロ制」が採用されています。初乗りは160円です。
- ・他市町では、誰にでもわかりやすく、また利用しやすい料金の工夫として、均一料金、あるいは乗り継ぎ割引制度や上限運賃制度の導入などが挙げられます。

(取組方針案)

- ・市内における路線バスでの移動において、市民はもちろん市外からの来訪者にとってもわかりやすい、利用しやすい運賃のあり方等に関する検討を行います。そのため、交通事業者をはじめ関係者との連携のもとで進めていく必要があります。

⑭ バリアフリー化の推進

(現況)

- ・高齢化の進展により、今後ますます身体的な面で公共交通の利用が困難な方が増えていきます。そのため、高齢者や障害者をはじめ誰もが利用しやすい地域公共交通が求められています。

(取組方針案)

- ・鉄道駅でのバリアフリー化に向けて交通事業者と協議していきます。また、誰もが安全・安心に公共交通機関を利用できるよう、目の不自由な人、あるいは高齢者や妊婦など、座席が必要とされている人を見かけたら、“お手伝いしましょうか？”“この席をお使いください”等の声をかけるといった心のバリアフリーについても取り組みます。
- ・高齢者や障害をお持ちの方をはじめとしたバス利用者の乗り降りの安全を考え、ノンステップバスの導入を検討していきます。

基本方針④：地域ぐるみで守り・育てる持続可能な地域公共交通の確立

⑮ 市町村運営有償運送の事業補助・拡大

(現況)

- ・現在、市内においては、2つの地域で市町村運営有償運送事業が展開されています。いずれも利用者数が増えてきていますが、運転手の確保や安全面での不安など、事業を運営していくうえでの問題を抱えています。

(取組方針案)

- ・運転手不足や安全面の徹底など、事業を安定的かつ継続的に実施していく上での課題解決に取り組みます。
- ・更なる利用者増に向けての利用促進を図るとともに、利用者はもちろん、市民にとって使いやすいルートやダイヤ等のサービスを提供していくことができるよう、地域が主体となって運行サービスの見直し・改善に向けた検討を行います。
- ・市町村運営有償運送事業の新たな地域での導入に向け、市民と共に議論・検討を行う場を設けます。

⑯

各種施設(医療施設、商業施設、沿線企業等) やイベント等と連携した地域公共交通の利用促進

(現況)

- ・昨今、大型商業施設が鉄道駅に近接して立地されたり、同施設の駐車場内にバス停を設置するなど、地域公共交通との連携を図った取組が行われています。
- ・また、イベント時に地域公共交通手段を使用するように促す案内の送付、地域公共交通を利用して買い物をすると帰りのバス代(回数券等)をサービスされるなど、地域公共交通の利用促進のために、行政・沿線企業、地域が一体となって協力・支援するといった取組が見られます。

(取組方針案)

- ・地域公共交通に触れる機会を多く設け、地域公共交通に関して使いにくいといったこれまでの心理的バリアを下げて、地域公共交通の利用を促進します。

地域公共交通の活性化及び再生にかかる事業(案)

基本的な方針(案)	短期的な施策(案)	中長期的な施策(案)
基本方針①： 土地利用に応じた、機能的なまちづくりを支える地域公共交通の維持・活性化	<ul style="list-style-type: none"> • パーク＆ライド(JR 加古川線)やパーク＆バースライド(高速バス)のための駐車場・駐輪場の整備 • 中心市街地の活性化の核となる新たな交流拠点の創出に向けた再整備(Bio等) <p style="text-align: right;">など</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 東西にある既存ストックの有効活用による観光・交流拠点づくり • 鉄道駅や高速バス停周辺での都市機能強化など
基本方針②： 定住化・交流の促進を目指した地域公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> • 広域交通(高速バス・鉄道)の利便性の高さと高速バス停・鉄道駅からの利便性の低さ等のギャップを埋める地域公共交通網の見直し・改善に向けた調査検討 • さらなる定住化・交流の促進を目指した高速バスの利便性向上に向けた調査検討 <p style="text-align: right;">など</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 小中一貫校の開校時期にあわせて運行するスクールバスの有効活用 (例えば、昼間時での観光客の移動手段。 JR 社町駅～Bio(JR 駅廻り)～大学、ひょうご東条 IC～おもちゃ王国～寺社仏閣等) <p style="text-align: right;">など</p>
基本方針③： 多様性のある利便性の高い地域公共交通の利用環境の形成	<ul style="list-style-type: none"> • タクシーの有効活用に向けた検討 (例えば、デマンド型乗合タクシー、福祉タクシー助成制度見直し等) • 地域、学校や事業所等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 • 地域公共交通に関する情報提供の検討・実施 • 地域公共交通 PR 施策の検討・実施 • 待合い環境の改善の検討 <p style="text-align: right;">など</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 市外からお越しの方の移動手段の確保 • 情報通信技術(ICT)を活用した利便性向上に関する調査検討 • わかりやすい、利用しやすい運賃のあり方等に関する検討 • 戦略的なモビリティ・マネジメントの継続的な実施 • バリアフリー化の推進(鉄道駅やバス車両) <p style="text-align: right;">など</p>
基本方針④： 地域ぐるみで守り・育てる持続可能な地域公共交通の確立	<ul style="list-style-type: none"> • 関係者(地域・交通事業者・行政等)が一体となって議論・検討を行う「場」づくり • 地域内の市町村運営有償運送の事業補助 • 各種施設(病院、商業施設、沿線企業等)やイベント等と連携した地域公共交通の利用促進 <p style="text-align: right;">など</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 地域内の市町村運営有償運送の拡大 (新たな路線の導入)

10. 計画の達成状況の評価

※今後、加東市地域公共交通活性化協議会において協議・検討します。

11. 計画期間

※「9. 計画の目標を達成するために行う施策・実施主体」のスケジュール等の確定によって決定。
今後、加東市地域公共交通活性化協議会において協議・検討します。

12. 計画の実施に関し地方公共交通団体が必要と認める事項

※記載に努める事項(法 § 5③)

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

※今後、加東市地域公共交通活性化協議会において協議・検討します。