

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およ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

これまでに整理した現状と課題、あるいは上位・関連計画との関連性等を踏まえ、加東市に住んでいる方が今後も住み続けたい、また他地域の人たちが加東市に住みたいと感じるようなまちづくりとなるよう、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、大阪や三ノ宮、姫路方面とのアクセス性を高めるための環境を高めていくことで、交流人口の増加はもちろん定住化の促進等につなげていくことで、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

これまでに整理してきた地域や地域公共交通の現状、まちの将来像、あるいは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設定の考え方】

🚦 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の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、市民の日常生活を支えるための貴重な移動手段のみならず、観光客等の来訪者にとっての移動手段としても活用できることで、まちのにぎわいの創出や地域の活性化等に寄与し、将来のまちづくりにおいて基軸となる役割を有します。
- さらには、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。

🚦 地域公共交通を取り巻く環境

- モータリゼーションおよび情報通信技術(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、将来にわたり人口の減少が見込まれていること、それに伴う生産年齢人口の減少、あるいは高齢ドライバーの増加が見込まれている中で、地域公共交通を取り巻く環境は、より一層厳しい状況になることが容易に推察されます。

🚦 地域公共交通の必要性

- 今後増加していく高齢ドライバーにおいては、昨今の交通事故の現状をみても、交通事故全体的には減少傾向にはあるが、高齢者による交通事故、特に死亡事故は減少していません。このような状況を勘案すると、市民が安全・安心に暮らせるまちづくりを進めていくためにも、高齢者が安全・安心、かつ快適に利用して移動できる地域公共交通の構築が求められます。
- 京阪神地域等とのアクセス性の高い加東市において、市内外の交通利便性・安全性・快適性をさらに高めることは、若者世帯を中心にさらなる移住・定住の促進につながる新しい人の流れの創出に期待できますが、地域公共交通もその役割の一端を担うことのできる交通手段であると考えます。
- 地域公共交通の将来にわたる、継続的かつ安定的な維持・確保を図るためには、将来を見据えた地域公共交通網を構築し、受益者である地域住民をはじめ、交通事業者や沿線企業、行政のそれぞれがそれぞれの役割を担い、地域全体で地域公共交通を守り、育てていくことが重要となります。

各関係者の担う役割

(地域住民)

- 地域公共交通の受益者であることを自覚する必要があります。地域公共交通に対する理解と関心を深めるとともに、ふだんの日常生活において、過度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。
- 地域公共交通の持続的な維持・確保に向け、交通事業者や行政が取り組む施策への協力はもちろん、地域住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取り組んでいくことが重要です。

(交通事業者)

- 地域住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、地域住民に使ってもらえる地域公共交通サービス等について、地域住民等の意見も踏まえながら、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、行政や地域住民が取り組む施策への積極的な協力を行っ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、もしく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、企業の活動を行うに際して、過度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。
- 地域公共交通の持続的な維持・確保に向け、交通事業者や行政が取り組む施策への積極的な協力を行っていくことが重要です。

(行政)

- 市民、特に交通弱者のふだん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持続的な維持・確保に向け、地域住民・交通事業者・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、地域住民の意識の醸成・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、地域住民・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持続可能な維持・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、総合計画や都市計画マスタープラン、総合戦略等の上位計画などを踏まえて定めた地域が目指すべき将来像とともに、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の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、持続可能な地域公共交通網の形成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、検討にあたっては、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。

<国の方針>

①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- 交流拠点や観光スポットへの利便性向上による、サービス充実と利用者増加との一体的な実現
- コンパクトなまちづくり推進のための、地域の実情に応じた地域公共交通の再編(幹線交通と支線交通の形成等)、そのための交通結節点等の環境整備の推進

②地域全体を見渡した総合的な地域公共交通網の形成

- 交通機関相互の連携、公的支援のあるサービスとの連携

③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

- 多様な交通手段を有機的に組み合わせて身の丈に合った地域公共交通網の形成

④住民の協力を含む関係者の連携

- 住民へのニーズを的確に反映させるだけでなく、住民主体による地域公共交通の検討や運営への関与等も必要

<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

- 将来の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への歯止めや高齢者の増加に伴う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、大阪や三ノ宮、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、市内のことだけでなく、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

路線バス等があるが、これらの継続的かつ安定的な維持・確保にあたっては、交通事業者はもちろん、近隣自治体や県、国等との連携のもと、利用者や地域住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・速達性等に劣るとされている地域公共交通は、ふだんの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、利便性・快適性・速達性等に優位とされている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。
- しかしながら一方で、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。
- だれもが安心・安全、かつ気軽に利用することのできる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、地域住民(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

- 地域公共交通を継続して維持・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にサービスの見直し・改善等の取り組み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地域住民や沿線企業等の受益者が、ふだんの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、地域住民(特に高齢者等の交通弱者)が安全・安心に移動することできるなど、地域における地域住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・地域価値の向上等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、地域住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

本計画が適用される区域は、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

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)

- JR 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もあります。

(取組方針案)

- さらなる鉄道や高速バスの利用者の増加に向けて、JR 駅や高速バス停付近での駐車場の確保（例えば、個人宅・オフィス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）に努めます。
- 現在、月極駐車場に空きのみられる駐車場もあるため、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 やイオン社店が立地している近くを運行しており、またバス停留所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のは不便である等という声が挙がっています。
- また、多方面からの路線バスが発着する神姫バス(株)社営業所からこれらの大型商業施設まで 500m 以上あるため、社営業所から大型商業施設やその周辺の施設に行くのは不便です。

(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。
- 三ノ宮や姫路等へ行き来する広域路線が発着することで、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、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、滝野地域のにぎわいプラザ(観光協会)と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。
- それぞれの施設の近くには、路線バスが運行していますが、これらの施設を直接連絡できるようなバス路線はありません。

(取組方針案)

- 滝野地域のにぎわいプラザ(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)の利便性の高さや鉄道駅・高速バス停留所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ならびに高速バスの停留所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)

(取り組み方針案)

- 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留所の近くに発着している既存路線バスのバス停留所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、ロコミ等により広く情報発信し、二次交通の周知ならびに地域公共交通の利用者増を目指します。

⑤ 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

(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の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も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 -:-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 -:-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)

- さらなる利便性の高い交通手段となるよう、近隣市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も行けるようにさらに遅い時間帯での運行など。

- 上記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、高速バス停留所近くに居住している人は、高速バス停留所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。それにより、安心・快適な居住空間を確保できる加東市でのさらなる定住化が期待できます。

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年度には市内1校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も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。開校にあわせて運行できるように進めていく必要があります。
 - スクールバスの有効活用に当たっては、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、PTA や学校関係者、教育委員会等との合意を図りながら調査・検討していく必要があります。
- したがって、まずは、児童・生徒がスクールバスを使用していない時間での車両の活用の可能性の有無等についての調査・検討が考えられます。次のステップとしては、児童・生徒も利用しているスクールバスへの一般乗客の混乗の可能性の有無等についての調査・検討が考えられます。

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、高齢者や障害をお持ちの方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、かつ市町村税の所得割が非課税の人
- 次のいずれかに該当の人
 - ①75 歳以上の人 ②身体障害者手帳 1・2 級の人 ③療育手帳 A 判定の人 ④精神障害者保険福祉手帳 1 級の人 ⑤65 歳以上で高齢等を理由に運転免許証を返還した人

(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 万円程度の負担が行われます。

- 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もみられます。

(取り組み方針案)

- 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 万円程度の市負担となっ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、福祉タクシー事業では日常生活を十分に営めないなど、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・調整も図りながら、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、その結果を検証・評価し、必要性・有用性・継続性等を踏まえ、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、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の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もみられる。

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)

- 加東市も他の地域同様、自家用車に依存したライフスタイルが定着しており、地域公共交通を利用しているのは、自家用車を自由に利用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も挙がっていないことが推察されます。

(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等ということではなく、過度に自家用車に頼っている状況から、健康や環境、経済によ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地域住民や事業所、あるいは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、過度に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、広報誌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、関係機関との連携も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、近隣市町の情報も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 年に策定した、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

広域での生活圏を形成することを目的とした取組。

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、待合い環境の厳しい停留所もみられます。

(取り組み方針案)

- 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や、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っていきます。

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、インバウンド需要の増大もあり、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、企業等と連携し、高速バス停留所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。来訪者が市内のこ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。
- 高速バス停留所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停留所や駅等へ設置、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ても安心・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)

- 高齢者・障害をお持ちの方をはじめとした地域公共交通利用のバリアを軽減するなどによる利便性向上、外国人を含む市外からの不慣れな旅客の地域公共交通利用のバリアの解消などによる不慣れな来訪者の利便性向上、あるいは地域関係者との連携した取り組みによる地域の活性化などを目的に IC カードの導入について検討します。
- 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について検討します。
- 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、交通サービスのさら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。
- 他の地域でも、誰にもわかりやすく、また利用しやすい料金の工夫として、例えば、コミュニティバスでよく見られる均一料金、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に衰える高齢者が増えていきます。そのため、高

齢者や障害をお持ちの方をはじめだれ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)

- 鉄道駅やその周辺でのバリアフリー化を図ります。また、誰もが安全・安心に鉄道を利用できるよう、目の不自由な人、あるいは高齢者や妊婦など、座席を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進めていきます。また、バスについても、鉄道同様、心のバリアフリーについては重要と考えます。

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ヶ所の地区で市町村運営有償運送事業が展開されています。いずれも利用者数も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も抱えています。

(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中で改善・解決していくべき問題に取り組みます。
- さら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、地域住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。
- 有償運送事業の新たな地域での導入に向け、地域住民とともに議論・検討を行う場を設け、市町村運営有償運送事業の拡大に取り組みます。

⑯ 各種施設(医療施設、商業施設、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、イオンモールが鉄道駅に近接して立地されたり、また同施設では駐車場内にバス停留所を設置するなど、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)が出してもらえるなど、地域公共交通の利用促進のために、地域が協力・支援するといった取組も見られます。

(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およ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)
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> • パーク&ライド(JR 加古川線)やパーク(サイクル)&バスライド(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・交流拠点づくりの実施 • 鉄道駅や高速バスターミナル周辺での都市機能強化 <p style="text-align: right;">など</p>
<p>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</p>	<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留所・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>
<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</p>	<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>
<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</p>	<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、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

11. 計画期間

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