



第1章 計画の概要

1.1 計画策定の目的

少子高齢化の急速な進行に伴う人口減少や、世帯あたりの自家用車普及率の増加に伴い、我が国の公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。全国各地で、利用者の減少による路線バスの廃止や縮小が相次ぐなか、赤字路線による経営の圧迫は地域公共交通をますます衰退させ、必要なサービスの提供を困難にしている状況です。

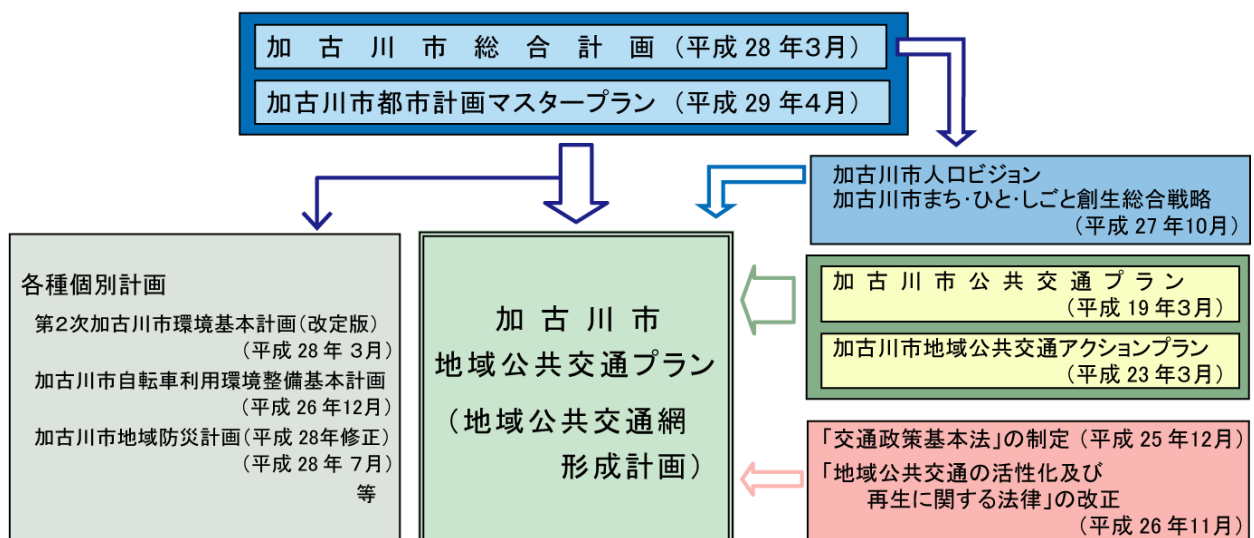
本市においても例外ではなく、人口は緩やかに減少傾向に転じる一方で、65歳以上の高齢者は増加の一途をたどり、日常生活上の移動が難しくなる交通弱者はますます増えることが予測されます。高齢化率は市北部地域で高くなっているほか、昭和40～50年代に開発された住宅団地でも急速に進んでおり、住み慣れた地域で暮らし続けるためにも各地域の特性や移動需要に対応した公共交通網の検討が早急に必要です。今後は、路線バスを始めとした従来からの公共交通に加え、日常生活の移動をきめ細やかに補完する地域公共交通の導入や、自宅から目的地を直接結ぶドアツードアサービスの充実等が求められています。

このようななか、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律^{*}（以下「活性化再生法」という。）」が改正され、自治体を中心となって、まちづくりと連携した持続可能な公共交通網を形成するための「地域公共交通網形成計画」の策定が可能となりました。

本市におけるさまざまな交通課題や変化する交通需要に対応するためには、自治体が主体となって、市民（地域）や交通事業者等の関係者と連携し、公共交通網の再構築を進めていくことが重要です。このため、将来にわたって持続可能な市民の移動手段の確保を目指し、活性化再生法の趣旨に基づき「加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）」を策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「加古川市総合計画」、「加古川市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、「加古川市人口ビジョン」、「加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や各種個別計画を踏まえ、今後の本市の公共交通網のあり方を示すマスタープランとなるものです。



^{*} 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律：様々な地域公共交通を連携させて、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するために制定された法律。

1.3 計画の区域

加古川市全域を計画の区域とします。

1.4 計画の期間

平成 29（2017）年度から平成 38（2026）年度までの 10 年間とします。

1.5 計画における重要キーワード

本計画における用語等について、以下のとおり定義します。

○公共交通

不特定多数の方が利用できる移動手段。

本計画においては、移動手段の提供主体を交通事業者や行政だけではなく、非営利組織や地域の市民活動団体も含め幅広く考えます。（本計画の対象）

○私的交通

自家用車、自転車等、私的利用される移動手段。（本計画の対象外）

○交通弱者

日常生活において移動することが困難な人。

※運転免許保有率や移動における自動車の利用割合が急激に減少する 75 歳以上の人も、公共交通を必要としている人として交通弱者に含めます。

○公共交通空白地域

鉄道駅から半径 1 km、バス停留所から半径 500m 圏外の地域。

○公共交通不便地域

鉄道駅から半径 1 km 圏内または、バス停留所から半径 500m 圏内でバスの運行本数が 1 日 30 本未満の地域。

○交通結節点

複数の公共交通軸が交わり、鉄道やバス、タクシー等の相互乗り換えや連絡が円滑に行える場所。

○都市拠点

都市計画マスタープランで位置付けられた商業、サービス、文化機能等の都市活動の中心地。

都 心：加古川駅周辺

副 都 心：東加古川駅周辺および別府駅周辺

地域拠点：宝殿駅周辺、土山駅周辺、日岡駅周辺、神野駅周辺、厄神駅周辺、浜の宮駅周辺、尾上の松駅周辺、志方町中心部

○自治体主導バス

鉄道及び路線バスが未整備であった地域において、市が企画し、交通事業者が運行する移動手段。（かこバス・かこタクシー・病院ライナー）

○地域主導バス

鉄道、路線バス及び自治体主導バスが未整備であった地域において、住民や地域が主導で創り上げ、交通事業者や地域の市民活動団体が運行する移動手段。（かこバスミニしろやま号・上荘くるりん号）

