



## 第4章 計画の基本理念及び基本方針

### 4.1 基本理念及び基本方針

#### (1) 基本理念

上位計画に示された、目指すべき都市像の実現に向けた公共交通の方向性や、交通をとりまく課題を踏まえて、本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。

### < 基本理念 >

#### 「日々の暮らしを支え、地域に根ざした公共交通を目指して」

- 日常生活において頼りになる公共交通を目指します。  
高齢者や障がい者をはじめとした交通弱者が、公共交通を利用して、日常生活に必要な買い物や通院ができるまちを目指します。
- 通勤、通学手段として選ばれる公共交通を目指します。  
バスや鉄道の利便性を向上させ、公共交通を利用して、通勤や通学ができるまちを目指します。
- まちのにぎわいを創出する公共交通を目指します。  
市内外の交流拠点である都心、副都心へのアクセス性を高め、拠点機能を強化することで、市民が集まり、にぎわいあふれるまちを目指します。

### < 上位計画及び関連計画における公共交通の方向性 >

#### 【 加古川市総合計画 】

超高齢社会の到来や環境問題等の社会情勢の変化を踏まえながら、地域にふさわしい交通機能の充実を図り、持続可能な地域公共交通網の構築を目指します。

#### 【 加古川市都市計画マスタープラン 】

加古川市の土地利用特性からなる基本構成を維持しつつ、都市拠点をはじめ各拠点を適切に配置し、その拠点性を充実するとともに、広域および市内の拠点を相互に連携し、「まとまりとつながり」を重視した持続可能な都市構造として拠点連携・集約型都市構造の形成を目指します。

#### 【 加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略 】

地域循環バスやデマンドタクシー等、新たな公共交通の導入に向けた取り組みを通じて、公共交通の利便性向上に努め、安心して暮らすことのできる環境を整備します。

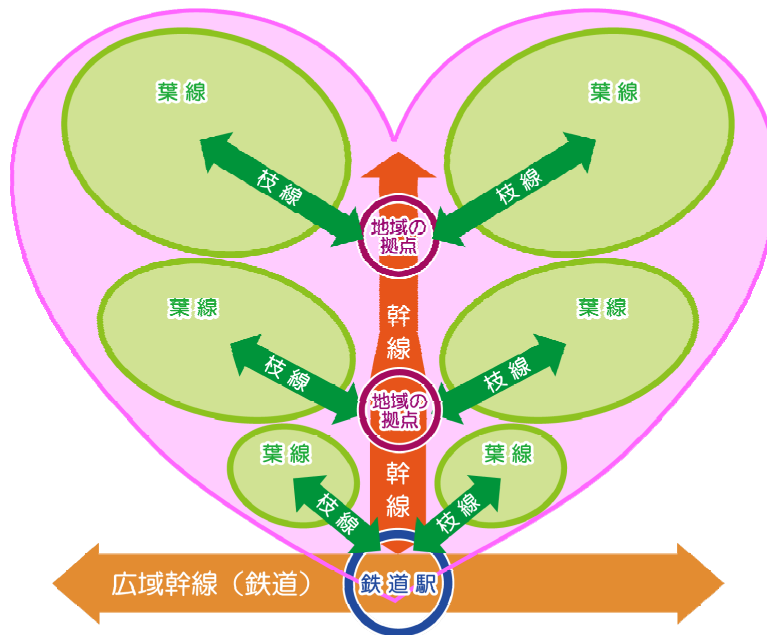


(2) 基本方針

設定した基本理念の実現に向けて、本計画の基本方針を整理します。

基本方針では、本市の公共交通網を木に例え、木の幹、枝、葉となる公共交通の役割を明確にし、それぞれの対応方針を示すとともに、利用者に優しい、質の高い公共交通を目指すことを示しています。

< 基本方針の概念図 >



< 基本方針（課題解決のための対応方針） >

基本方針1 都市間広域幹線に加え、鉄道駅と交通需要の多い地域を連絡する運行頻度の高い幹線系統を確保します。（幹の交通）

基本方針2 生活利便施設<sup>※1</sup>へアクセスする生活交通と、幹線系統へ接続するフィーダー交通としての役割を持った地域内系統を確保します。（枝の交通）

基本方針3 タクシーの活性化とともに、地域が主体となった共助の取り組みを支援し、交通弱者の移動を支えます。（葉の交通）

基本方針4 ユニバーサルデザイン<sup>※2</sup>に配慮した、利用者に優しい、質の高い公共交通を目指します。

※1 生活利便施設 : 生活の利便性向上に不可欠なスーパー、医療機関等の施設。  
 ※2 ユニバーサルデザイン : 障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市、モノ、生活環境等をデザインすること。

4.2 目指すべき公共交通網

基本理念・基本方針の実現に向け、本市の目指すべき公共交通網を以下のとおり位置付けます。

本市の公共交通網再編にあたって、主に市外への移動を支える鉄道や高速バスが担う「広域幹線」に加え、都市計画マスタープランに基づく都心、副都心、地域拠点間の移動や近隣市町への移動を支える路線を「幹線」として位置づけ、拠点間のアクセス強化を図ります。

さらに、幹線の主要な拠点につなぐとともに、地域内の生活利便施設を結び、日常生活を補完する路線を「枝線」として位置づけ、地域住民主導の取り組みにより導入を検討します。

タクシーや、地域住民が主体となった生活支援サービス<sup>※</sup>等、地域特性や利用者特性に対応した、主に枝線の拠点につなぐ移動手段を「葉線」として位置づけ、市民の移動手段を確保するため、私的交通の活用も含め検討を行います。

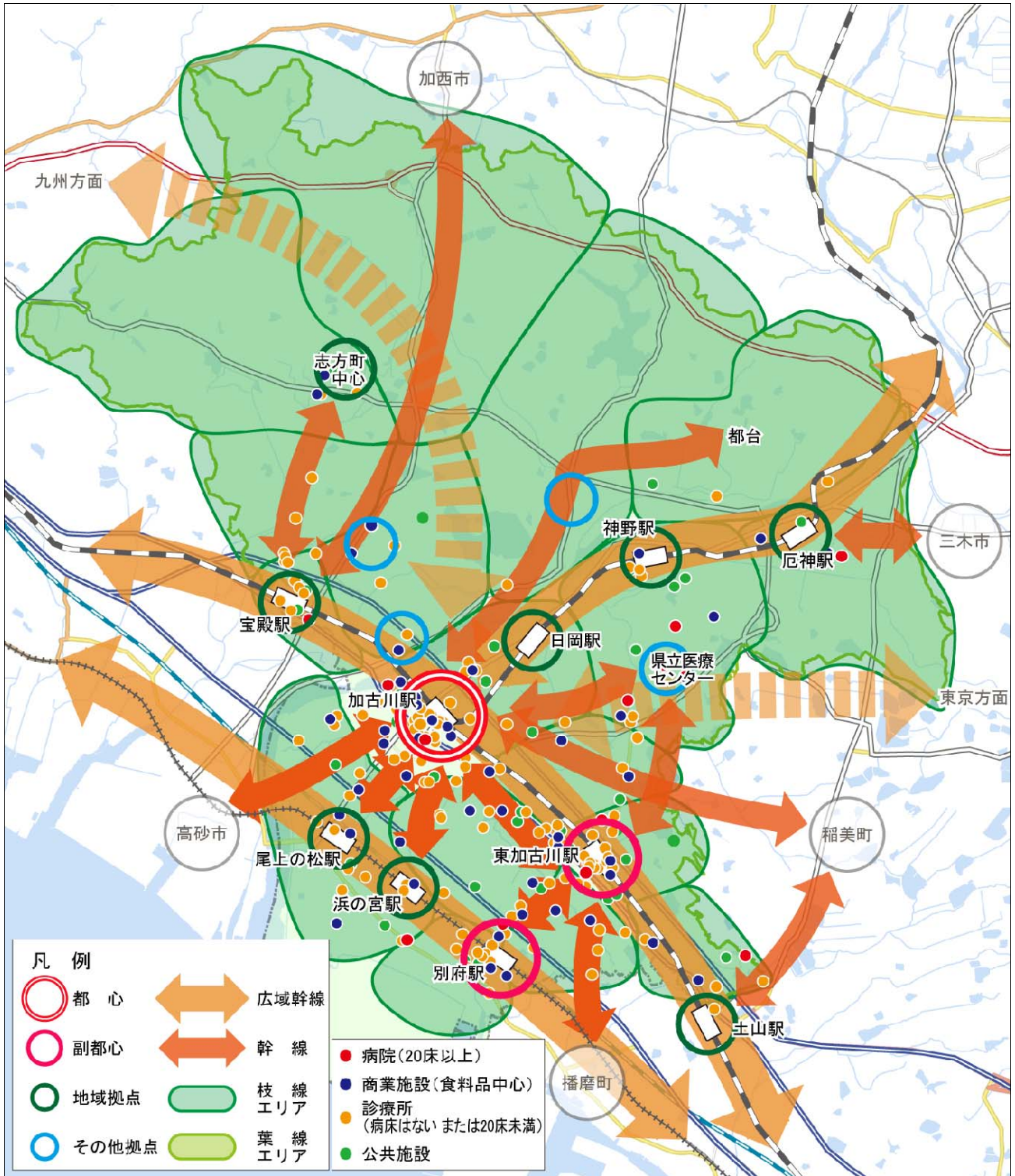
なお、幹線、枝線、葉線については、それぞれの乗り継ぎ利便性に配慮し、どの場所からも便利に移動できる公共交通網を目指します。

＜ 移動手段別の役割 ＞

移動手段		市内の既存の例	役割	主な担い手
広域幹線	鉄道	JR西日本 山陽電鉄	市外との移動を支える	民間事業者
	高速バス	高速バス各社	都心と都市間の広域移動を支える	
幹線	民営路線バス	神姫バス	市内の都市拠点間の移動や近隣市町への移動を支える	行政
	自治体主導バス	かこバス、かこタクシー	市内の移動を支える	
枝線	地域主導バス	かこバスミニ 上荘くるりん号	地域内の生活を支える 地域と幹線を結び	地域
葉線	タクシー	タクシー各社	随時、随意的に目的地間を結び、路線バス等では対応できない移動需要を支える	地域
	共助による外出支援	地域住民等による 自家用車の乗り合わせ	共助による地域の移動を支える	

※ 生活支援サービス：要援護者の多様な生活支援のニーズに対応するため、地域の実情に応じて住民等が主体となって提供するサービス。

< 目指すべき公共交通網 >



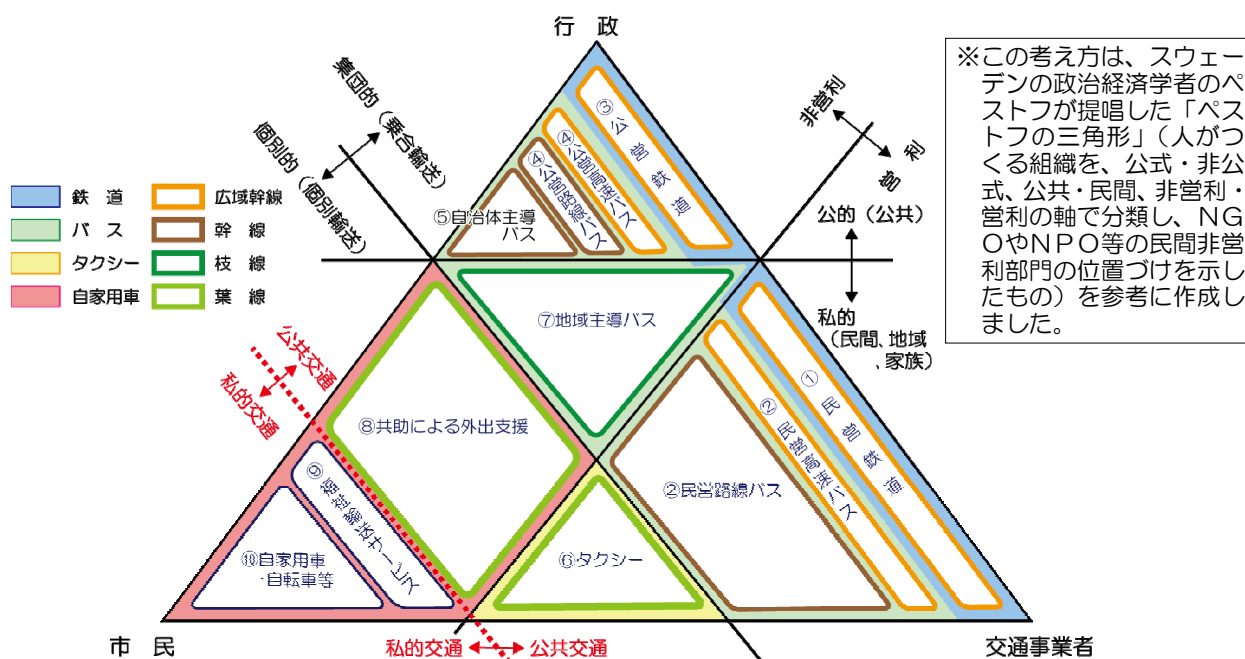
※ 都心・副都心・地域拠点：都市計画マスタープランで位置付けられた商業、サービス、文化機能等の都市活動の中心地

4.3 移動手手段別の位置づけと役割

目指すべき公共交通網の実現に向けて、各移動手手段の位置づけを整理します。

公共交通の運行が、非営利・営利、公的（公共）・私的（民間、地域、家族）、集团的（乗合輸送）・個別的（個別輸送）に分類されることに着目し、運行主体や取り組み主体となる「行政」「交通事業者」「市民」を三角形の頂点に配置し、移動手手段を分類すると以下ようになります。

＜ 交通トライアングルによる移動手手段の分類 ＞



- JRや山陽電鉄等の①民営鉄道、神姫バス等の②民営バスは、交通事業者が営利目的で運行する乗合輸送であることから、右下の四角形に位置づけられます。
- かこバス等の⑤自治体主導バスは、行政主導で企画し、補助を行い、交通事業者が運行する乗合輸送であることから、上部の三角形に位置づけられます。
- ⑥タクシーは、交通事業者が営利目的で運行する個別輸送であることから、下中央の三角形に位置づけられます。

また、これらの移動手手段でカバーできない領域が、三角形の中央部や左下に存在します。この領域については、行政が行う画一的なサービスではなく、地域ニーズへの柔軟な対応が必要なことや、需要が少なく採算性が厳しい輸送であるため、交通事業者や行政が単独で担うことが難しくなっています。

こうした領域をカバーし、今後、本市の地域公共交通を持続可能なものにしていくためには、地域主導の取り組みに対し行政や交通事業者が支援する仕組み（⑦地域主導バス）に加え、地域の支え合いによる移動（⑧共助による外出支援）や、福祉サービスとして提供されている移動手手段との連携が必要となっています。

なお、本計画では⑨福祉輸送サービスや⑩自家用車・自転車等による個別輸送を除く、①民営鉄道から⑧共助による外出支援までを公共交通と位置づけます。

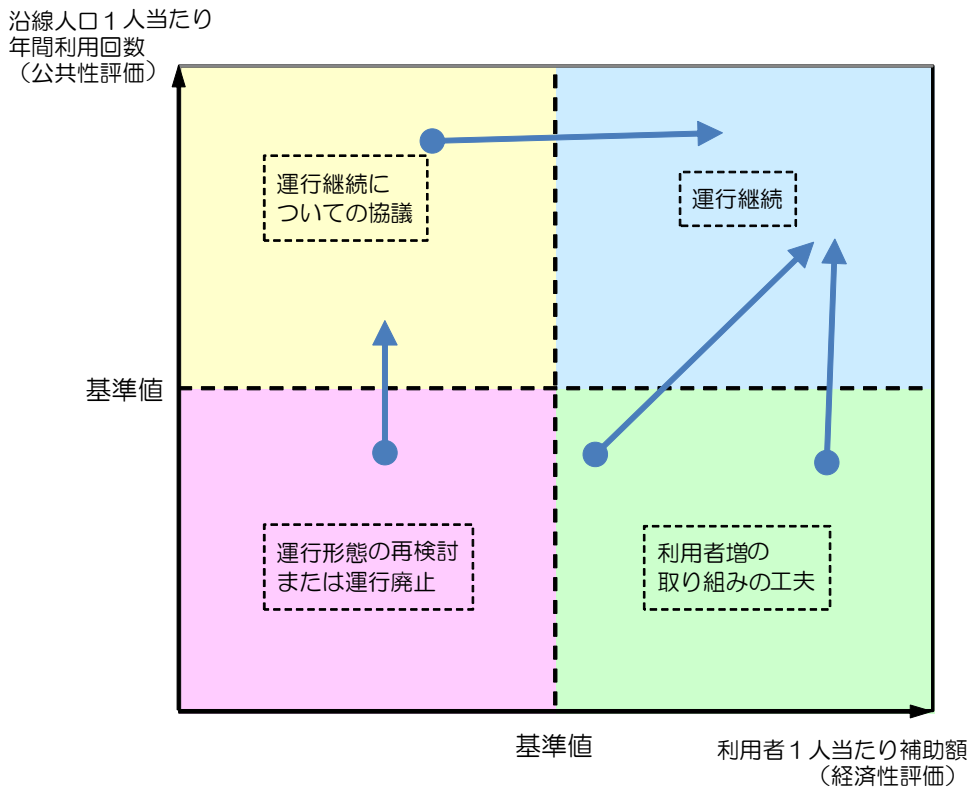
4.4 地域公共交通の評価と再編の考え方

(1) 評価方法

地域公共交通に対しては、公共性の観点から補助金を投入していますが、地域公共交通を将来にわたり持続していくためには、一定の事業効率性が重要です。

そのため、平成 23 年 3 月策定の「加古川市地域公共交通アクションプラン」（以下「アクションプラン」という。）では、「経済性」と「公共性」の2つの視点から補助路線の評価を行い、その結果により最終的に運行継続又は廃止を決定してきました。この手法については、評価、再編の基準として定着しており、本計画においても、社会情勢の変化を加味しつつ、引き続き「経済性」と「公共性」の2つの視点から評価を行うこととし、公共交通条例での位置づけを検討します。

< 路線評価の概要 >



< 評価指標 >

		経済性指標	公共性指標
		利用者1人あたり補助額	沿線人口利用率
幹線	乗車定員10人以上の車両を使用	400円	1.0%
	乗車定員9人以下の車両を使用	600円	0.5%
枝線			

\*) 幹線(基準値):かこバスの利用料金が1回200円であることから、利用者1人あたりの補助額の目標を200円と設定し、その2倍の400円を基準値として設定。



(2) 評価指標（基準値の設定）

評価指標に基準値を設定し、経済性、公共性ともに基準値を下回った場合は、利用促進を経た上で運行廃止を含めた検討を行うこととします。なお、基準値を上回っている場合でも、随時、活性化に向けた見直しを行うこととします。

① 経済性評価指標

経済性評価指標については、利用者1人あたりの補助額により評価します。

基準値については、補助額を運行経費の50%とすることを目標とし、その2倍の額を設定します。また、幹線と枝線では運行する区域や車両等が異なるため分けて評価することとし、枝線の値を幹線の1.5倍に設定します。

なお、幹線としての位置づけであっても、乗車定員9人以下の小型車両を利用した路線については、運賃収入に限界があり幹線の基準を満たすことが難しいため、枝線の基準で評価します。

② 公共性評価指標

公共性評価指標については、沿線人口利用率により評価します。

基準値については、本市のバス分担率※の実績値から1.0%と設定します。また、枝線については小型車両を活用した日常生活を補完するための路線であり、運行日数、便数、利用者数が限定されることが多いため、幹線の半分である0.5%を基準値とします。

なお、実際には、沿線人口利用率から導き出した沿線人口1人あたり利用回数を示し、利用者に継続基準がわかりやすいよう努めます。



※ バス分担率：加古川市民の移動交通手段のバス利用割合（パーソントリップ調査データ）

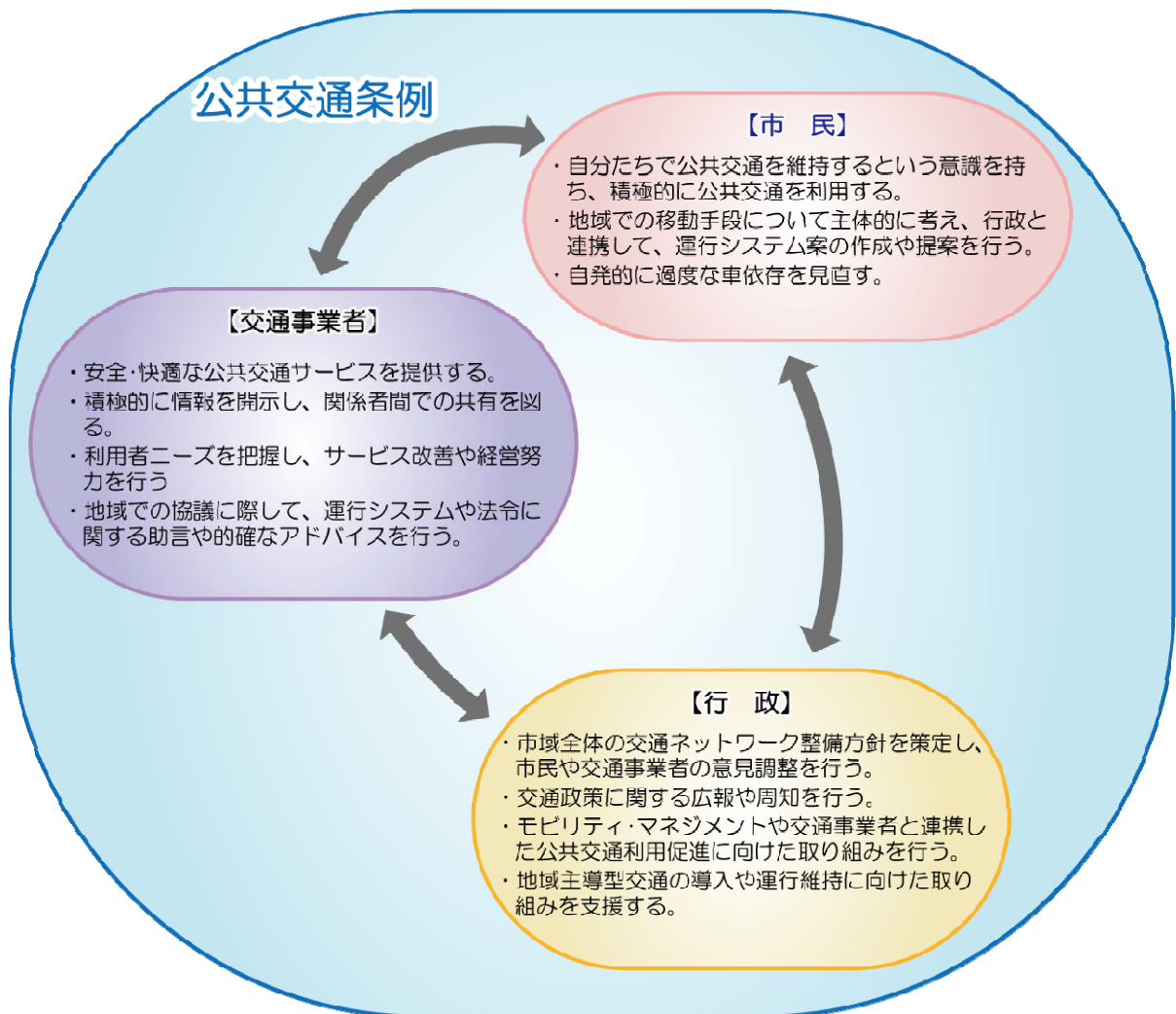
4.5 多様な関係者との連携による公共交通政策の推進

(1) 「市民」「交通事業者」「行政」の連携

基本理念及び基本方針の実現には、行政だけではなく、市民や交通事業者それぞれが役割を認識し、連携して計画を推進していくことが重要です。

そのため、本市では、市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、それぞれが主体的に計画実現に向けた取り組みを推進することを明文化した、公共交通条例の制定を検討します。

< 公共交通を支える3者の役割と連携 >





(2) 他分野との連携

公共交通は、さまざまな分野で地域を支えています。例えば、公共交通が廃止されると、通勤や通学、買い物や通院等での移動手段がなくなり、通勤バスやスクールバスの運行、スーパーや医療機関までの新たな送迎サービスを検討しなければなりません。このように、公共交通があることで、交通分野以外での施策費用が削減され、行政全体でみたときにコストが削減されることを「地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）」といいます。

公共交通によって支えられている分野は、以下に示すように多分野にわたっています。本市では、これらの分野と連携して、より効果的、効率的に公共交通を維持し、地域全体の活性化を目指します。

＜ 公共交通が廃止になった場合に個別対応が必要な分野 ＞



出典) 国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら？」より抜粋

## 4.6 新たな民間サービスの創造

### (1) 福祉サービスとの連携

福祉分野においては、障がい者や要介護者等を対象とした移動支援サービスや、要支援者も利用することができる自家用車を利用した福祉有償運送が提供されており、介護保険による通院等乗降介助サービスは年間約 1,600 人の利用があります。

今後は、公共交通と福祉分野の移動支援サービスの連携の強化と、適切な役割分担を明確にし、市民の移動手段の確保に努めます。

### (2) 新たな民間サービスの創造

日常生活に必要な買い物や通院に加え、保育施設や学校への送迎等、さまざまな場面において移動手段の確保が求められています。

公共交通による対応だけでは限界があるなか、企業等が運行している通勤バスの混乗化や空き時間帯の利用に加え、移動販売や買い物代行サービス、送迎保育ステーション事業や子育てタクシー事業等、市民の移動を補完する新たな民間サービスの創造に努めます。

