

加古川市地域公共交通プラン

(地域公共交通網形成計画)



平成 29 年 3 月

加古川市

はじめに



加古川市は、兵庫県南東部に位置し、鉄道や広域幹線道路など国土基幹軸が市内を通る比較的交通環境に恵まれたまちです。市内には路線バスのほか、「かこバス」や「かこタクシー」といったコミュニティ交通、地域のボランティアによる「上荘くるりん号」が日常生活を支える公共交通として利用されています。

しかしながら、すべての地域において満足な公共交通網が行き届いているとはいえず、日々の移動を自家用車に頼る人が多いのも現状です。中には高齢になってもやむを得ずハンドルを握り続ける人もいます。

このような自家用車に依存する状況は、公共交通の維持にも影響を及ぼしています。利用者の減少に伴い全国的に鉄道や路線バスの衰退が報じられる一方で、スマートフォン向けアプリを活用したライドシェアサービスが世界で広まるなど、公共交通を取り巻く環境は近年大きく変化しています。今後も、自動運転車の導入などにより、移動に関する手段はますます進化していくことが想像されます。

一方で、10年後には市内でも75歳以上の高齢者の割合が20%を超える地域が多くなると予測されるなど、日常生活の移動が困難となる「交通弱者」は増加していく見込みです。こういった目まぐるしく変化する社会情勢や、多様化する利用者のニーズに応じた新たな交通網の形成が求められています。

誰もが行きたいところへ行く権利として「交通権」という言葉があります。日常生活の“移動”はすべての活動の源であり、公共交通はまちの活力を支える必須の社会基盤です。本市では「交通権」の趣旨を尊重し、高齢者をはじめとする交通弱者の視点から、地域特性に応じた公共交通のあり方、移動手段の確保策について検討を進め、「加古川市地域公共交通プラン」を策定しました。今後はプランに掲げる基本理念「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」に基づき、将来にわたって持続可能な公共交通の確立に向けて、市民の皆さまや交通事業者と取り組みを進めてまいります。

結びに、このたびのプラン策定にあたり、ご尽力賜りました加古川市地域公共交通活性化協議会の皆さまをはじめ、貴重なご意見をいただきました市民の皆さまに、心からお礼申し上げます。

平成 29 年 3 月

加古川市長 岡田 康裕

目次

第1章	計画の概要	1
1.1	計画策定の目的	1
1.2	計画の位置づけ	1
1.3	計画の区域	2
1.4	計画の期間	2
1.5	計画における重要キーワード	2
第2章	上位計画及び関連計画	3
2.1	加古川市総合計画	3
2.2	加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略	3
2.3	加古川市都市計画マスタープラン	4
第3章	加古川市の交通をとりまく現状と課題	6
3.1	加古川市の概況	6
3.2	加古川市における交通の概要	12
3.3	加古川市における人の動き	31
3.4	加古川市の交通をとりまく現状と課題	44
第4章	計画の基本理念及び基本方針	45
4.1	基本理念及び基本方針	45
4.2	目指すべき公共交通網	47
4.3	移動手段別の位置づけと役割	49
4.4	地域公共交通の評価と再編の考え方	50
4.5	多様な関係者との連携による公共交通政策の推進	52
4.6	新たな民間サービスの創造	54
第5章	地域公共交通再編のための施策及び事業	55
5.1	公共交通条例の制定	55
5.2	施策の体系	56
5.3	取り組み方針及び事業計画	57
第6章	計画の目標設定	94
6.1	数値指標の設定	94
6.2	PDCAサイクルによる施策の改善	94
	加古川市地域公共交通活性化協議会委員名簿	95



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。

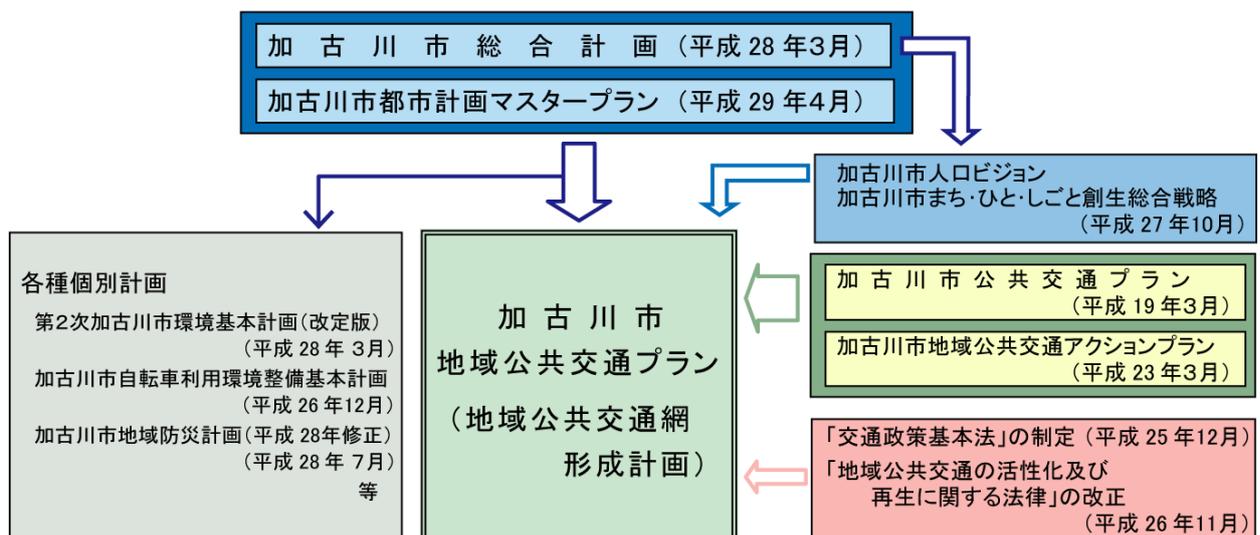
本市においても例外ではなく、人口は緩やかに減少傾向に転じる一方で、65歳以上の高齢者は増加の一途をたどり、日常生活上の移動が難しくなる交通弱者はますます増えることが予測されます。高齢化率は市北部地域で高くなっているほか、昭和40～50年代に開発された住宅団地でも急速に進んでおり、住み慣れた地域で暮らし続けるためにも各地域の特性や移動需要に対応した公共交通網の検討が早急に必要です。今後は、路線バスを始めとした従来からの公共交通に加え、日常生活の移動をきめ細やかに補完する地域公共交通の導入や、自宅から目的地を直接結ぶドアツードアサービスの充実等が求められています。

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）



第2章 上位計画及び関連計画



2.1 加古川市総合計画

加古川市総合計画では、本市の目指すべき将来の都市像と、これを実現するためのまちづくりの進め方を定めています。公共交通に関する施策については、「第5章 快適に暮らせるまちをめざして」に示されています。

【まちづくりの基本理念】	ひと・まち・自然を大切に、ともにはぐくむまちづくり
【将来の都市像】	いつまでも住み続けたいウェルネス都市 加古川
【計画期間】	平成28年度～平成32年度までの5年間（後期計画）
【まちづくりの進め方】	<p>第5章 快適に暮らせるまちをめざして</p> <p>1 節 機能的・効率的なまちを形成する</p> <p>⑤公共交通機能を充実する</p> <p>基本方針：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。</p> <p>施策の展開：①鉄道機能の充実 ②バス機能の充実 ③コミュニティ交通の充実</p>

2.2 加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、「まち・ひと・しごと創生法」に基づく地方創生を実現するため、国の総合戦略及び県の地域創生戦略を考慮し、本市の各計画との整合を図りながら、人口減少の克服を最重要課題とした総合的かつ分野的な計画として、5年間の取り組みをまとめています。公共交通に関する施策については、「基本目標2 暮らしの安全・安心を守るとともに、地域と地域を連携する」に示されています。

【目指す方向性】	「子育て世代に選ばれるまち」をめざして
【計画期間】	平成27年度～平成31年度までの5年間
【基本目標】	<p>基本目標2 暮らしの安全・安心を守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>(3) 豊かさを実感できる生活環境をつくる</p> <p>①公共交通の充実</p> <p>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。</p>

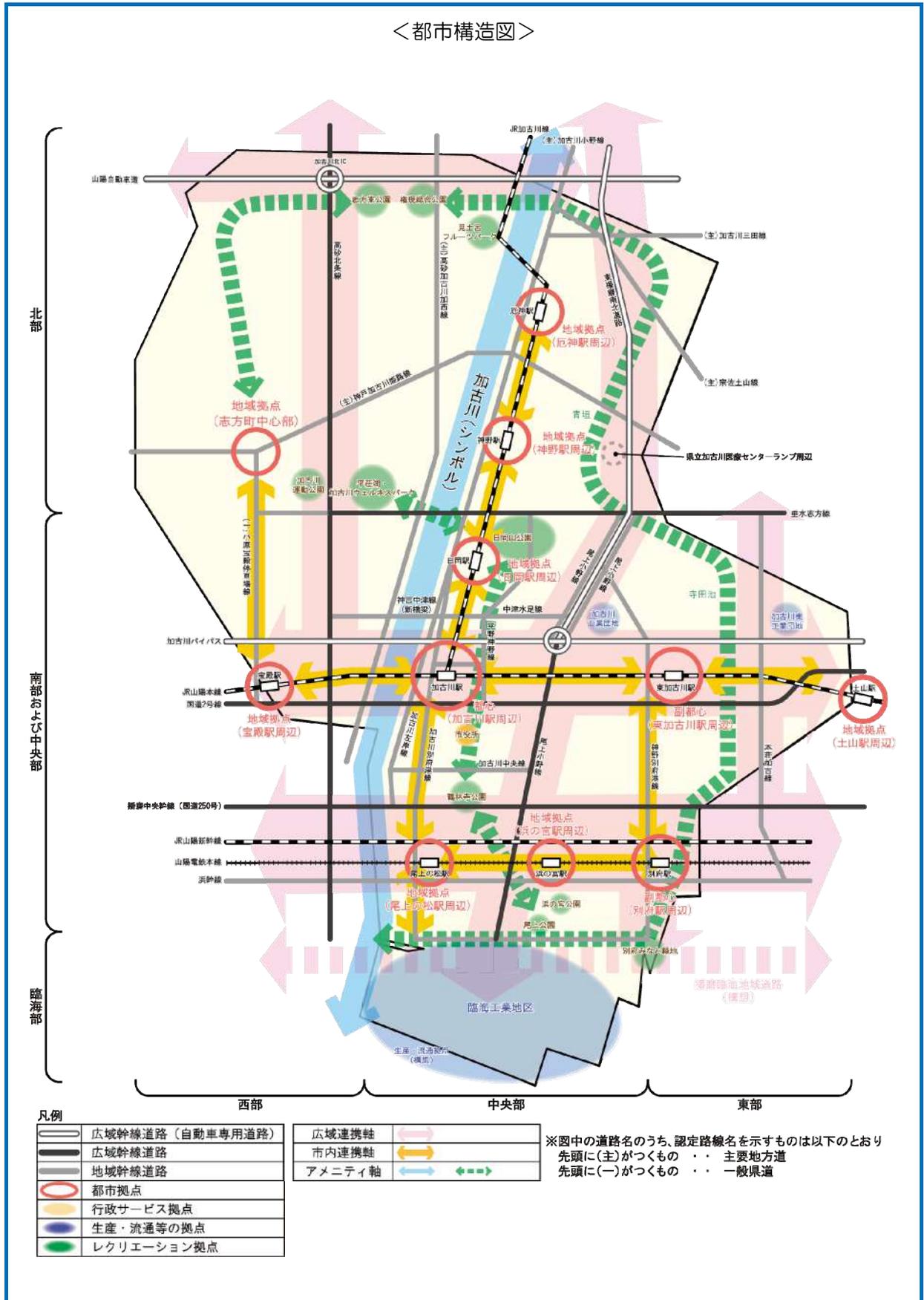


2.3 加古川市都市計画マスタープラン

加古川市都市計画マスタープランでは、より一層進展する人口減少・高齢化や、これに起因する様々な問題に対応したまちづくりを進めていくための基本的な方針を定めるとともに、将来目指すべき都市構造として、「まとまりとつながり」を重視した持続可能な都市構造（拠点連携・集約型都市構造）を形成していくことが示されています。

<p>【まちづくりの基本的な方針】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心・副都心の都市機能の充実・強化 ● 地域拠点の魅力向上と地域特性を生かした生活圏の形成 ● 各都市拠点間ネットワークの充実・強化 ● 安全で快適な生活基盤の整備と適正な維持管理・更新の推進 ● 多様な水辺と緑のあふれる美しいまちづくりの推進 ● 豊かさと活力のある持続可能なまちづくりの推進 ● 既存の都市資源を生かしたソフト施策の充実によるまちづくりの推進 ● 市民と行政との協働によるまちづくりの推進
<p>【計画の目標年次】</p>	<p>平成 27 年を基準とし、概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成 32 年とする。</p>
<p>【将来の都市構造】</p>	<p>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す。</p>
<p>【基盤施設整備の方針】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点 [ターミナル] ・ 景観や高齢者・障がい者等に配慮しながら、交通結節点機能を強化する。 [駐輪場] ・ 鉄道駅周辺での駐輪場の適正な運用を図る。 ● 公共交通機能 [鉄道] ・ 既存路線の機能強化（便数の増加）を促進するとともに、ネットワークの充実を図る。 [バス交通等] ・ 都心、副都心をはじめとした各拠点との連携強化や生活利便施設が集中する地区の連携強化のため、道路整備や市街化の状況に応じた公共交通の再編を進める。 ・ 市民の多様なニーズ、地域の実情に対応した移動手段の充実を図る。





第3章 加古川市の交通をとりまく現状と課題

3.1 加古川市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、兵庫県播磨地域の東部に位置し、一級河川加古川の水の恵みを受けて発達した東播磨地域の中核をなす都市です。

東西約 16 km、南北約 19 km、総面積は 138.48 平方キロメートルで、平坦な地勢を有する地域です。

< 加古川市の位置と概要 >



(2) 人口

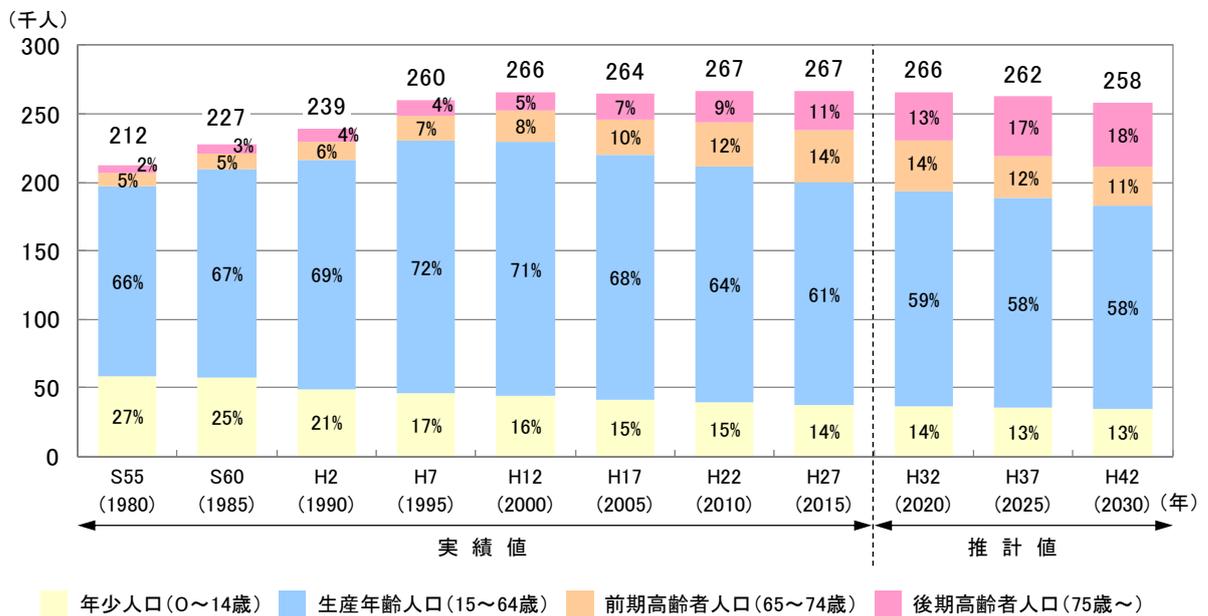
① 人口と高齢化率^{*}の推移

本市の人口は、平成27年の国勢調査結果で26万7千人となっており、そのうち65歳以上の人口が25%を占めています。

一方、将来推計人口は、平成27年をピークに減少傾向となり、平成42年には25万8千人になると推計されています。

平成37年には、約5人に1人が75歳以上となり、交通弱者が増加すると見込まれることから、今後の人口減少や人口構造の変化に対応した移動手段の検討が求められています。

< 人口・高齢化率の推移 >



*) 年齢不詳を除く。

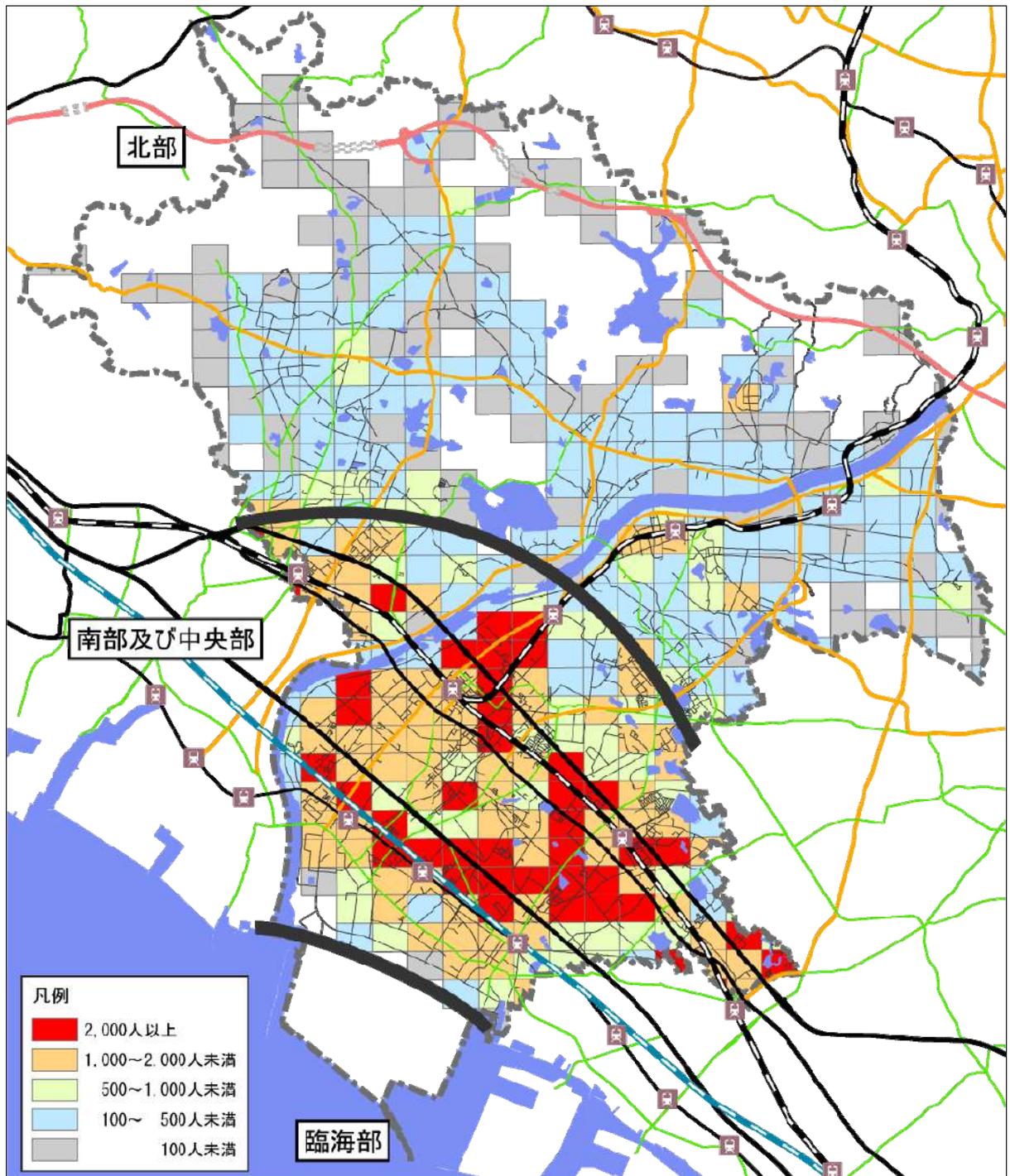
出典) 平成27(2015)年以前:国勢調査
平成32(2020)年以降:加古川市人口ビジョン 平成27(2015)年10月

② 地域別人口

地域別では、南部及び中央部に人口が多く、特にJR山陽本線と山陽電鉄本線の沿線に集中しています。

工場が集積する臨海部に居住者はなく、北部は500mメッシュ*あたりの人口密度が500人未満の地域が広がっています。

< 地域別（500mメッシュ）人口 >



出典) 平成 22(2010)年国勢調査地域メッシュ統計(500mメッシュ)

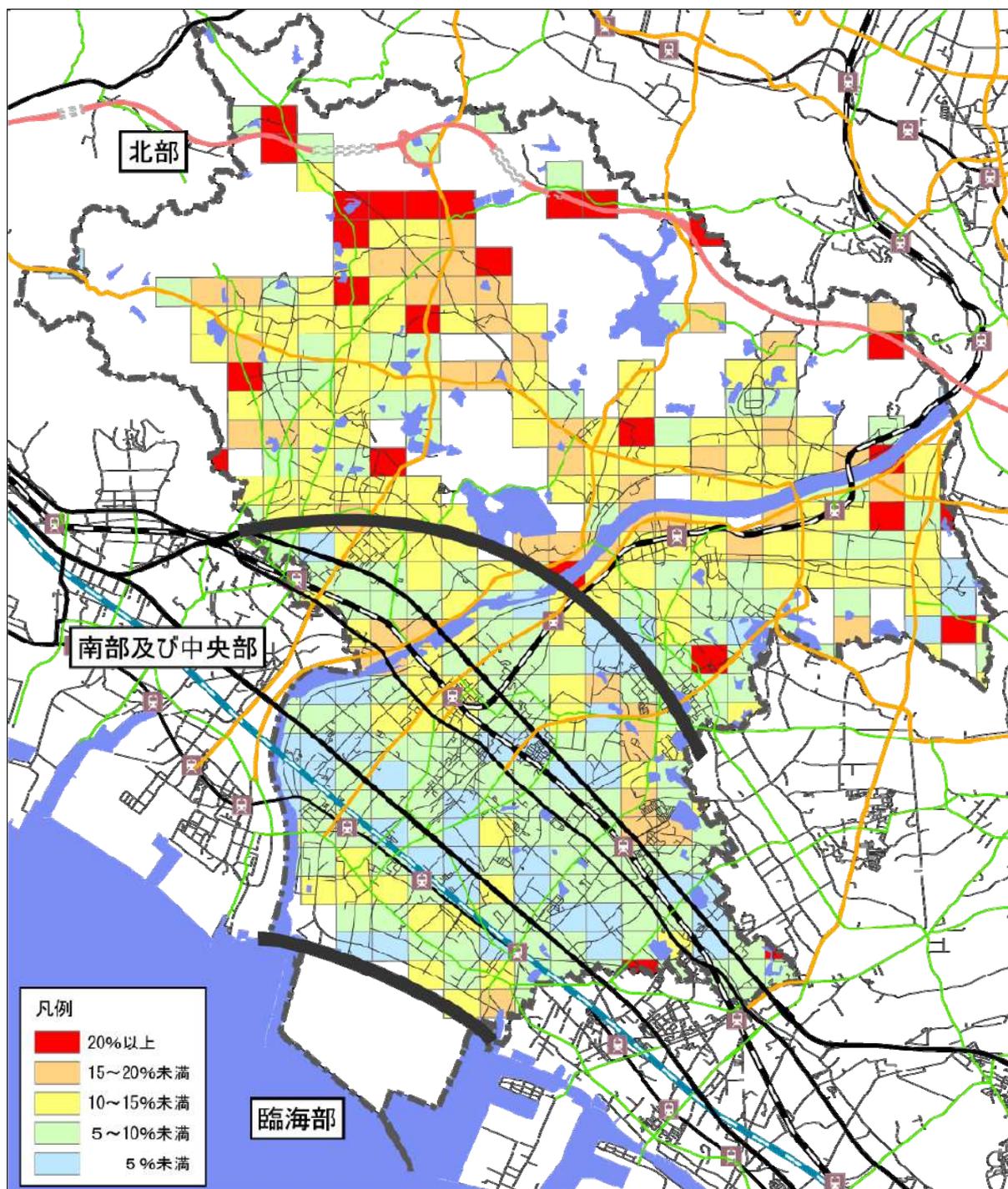
* 500mメッシュ：市域を500m四方に区切った区画のこと。

③ 地域別 75 歳以上人口割合

地域別 500mメッシュあたりの 75 歳以上人口割合は、北部において 20%以上の地域が多くみられ、すでに約6人に1人が 75 歳以上となっています。

一方、南部及び中央部では 15%以上の地域がみられるものの、10%未満の地域がほとんどを占めています。

< 地域別（500mメッシュ）75歳以上人口割合 >



出典) 平成 22(2010)年国勢調査地域メッシュ統計(500mメッシュ)

町別の75歳以上人口割合は、平成27年はいずれの町も20%未満ですが、平成37年には北部で20%以上になると推計されており、高齢者の日常生活を補完する移動手段が求められています。

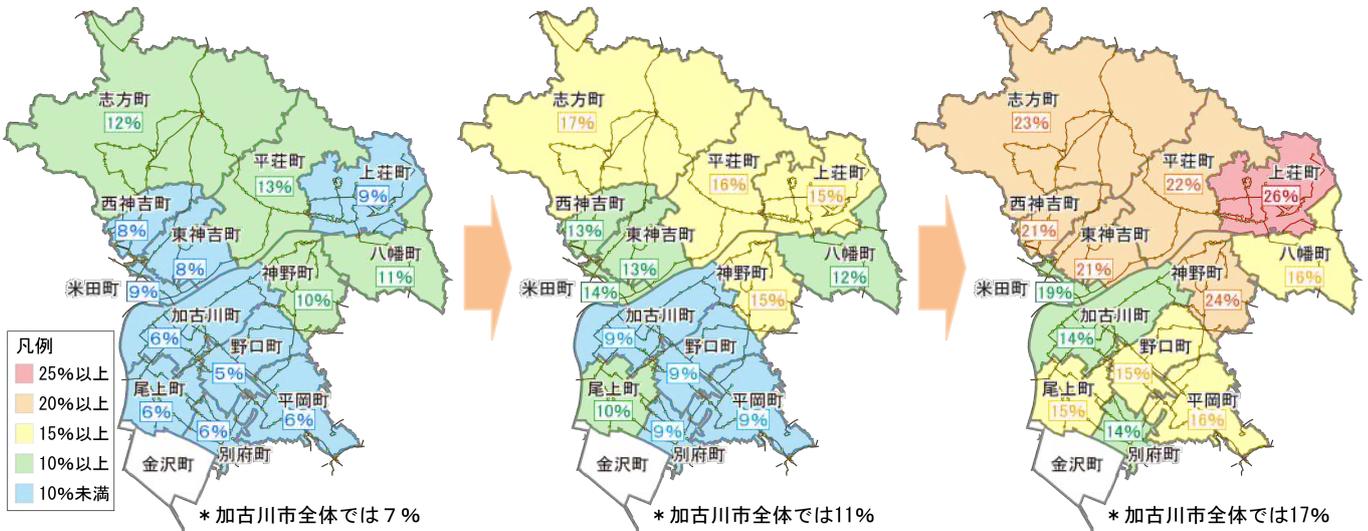
一方、75歳以上人口割合の伸び率は、昭和40～50年代に開発された住宅団地を含む町で高くなっており、急激な増加が見込まれる交通弱者に対応した移動手段の確保が急がれています。

< 町別 75歳以上人口割合の推移 >

【平成17(2005)年】

【平成27(2015)年】

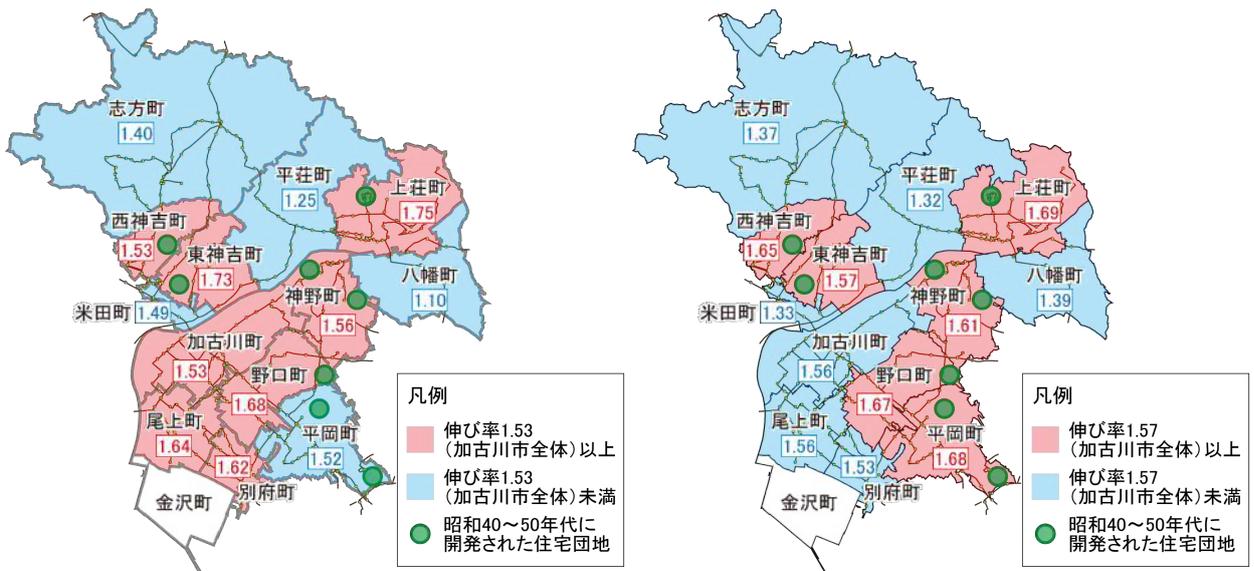
【平成37(2025)年】



< 町別 75歳以上人口割合の伸び率 >

【平成17(2005)年⇒平成27年(2015)年】

【平成27(2015)年⇒平成37(2025)年】



出典) 平成17(2005)年: 国勢調査

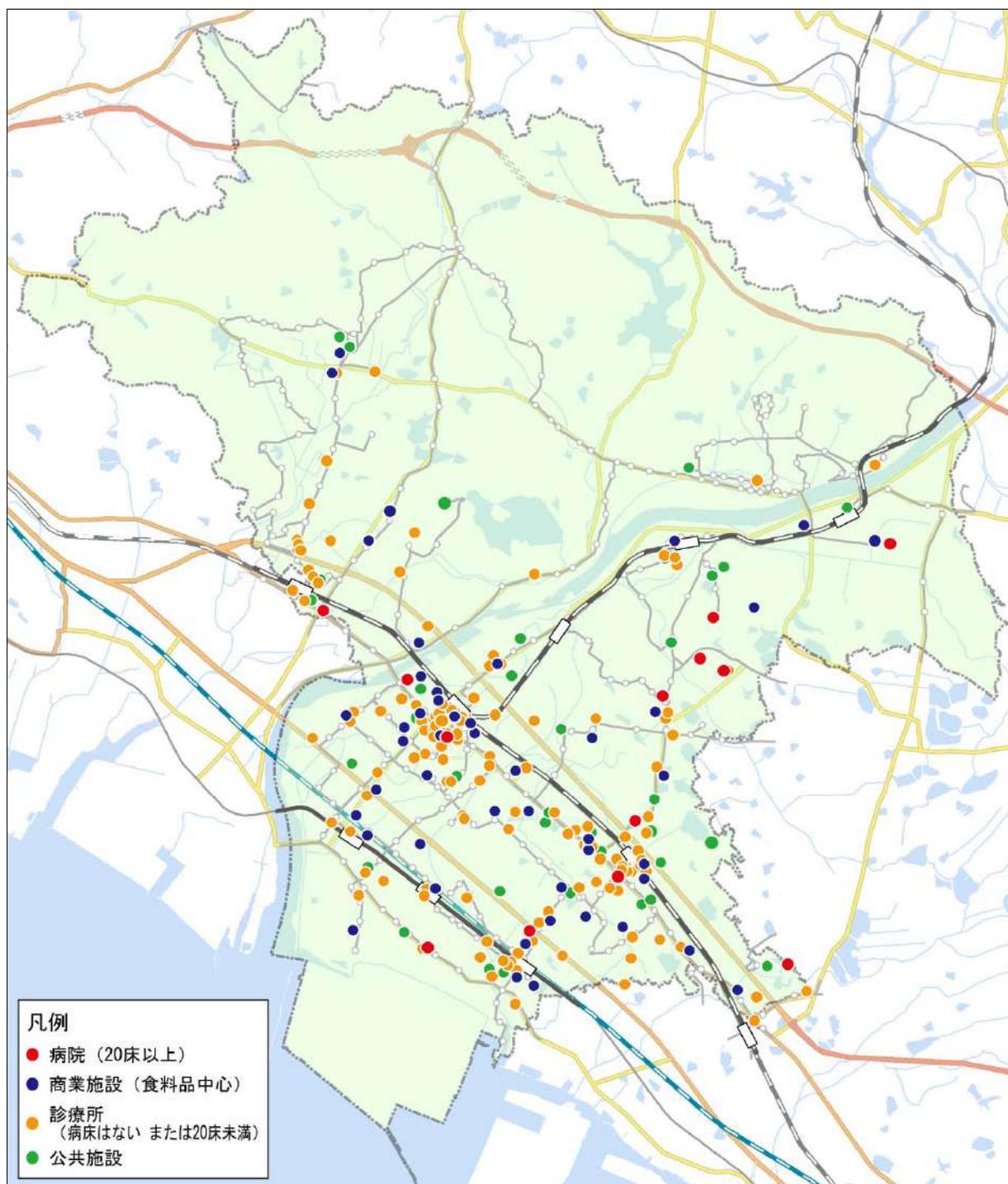
平成27(2015)年、平成37(2025)年: 加古川市人口ビジョン 平成27(2015)年10月

(3) 施設立地状況

スーパーや医療機関等の生活利便施設※は、南部及び中央部に多く立地していますが、北部では極端に少なくなっています。

今後は、日常生活に不可欠な生活利便施設へのアクセスを考慮した公共交通網を構築する必要があります。

< 施設立地状況 >



出典) 病院・診療所、郵便局、図書館: 国土数値情報
 市民センター: かこナビ
 大規模店舗スーパー: iタウンページ

※ 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。

3.2 加古川市における交通の概要

(1) 鉄道

① 概要

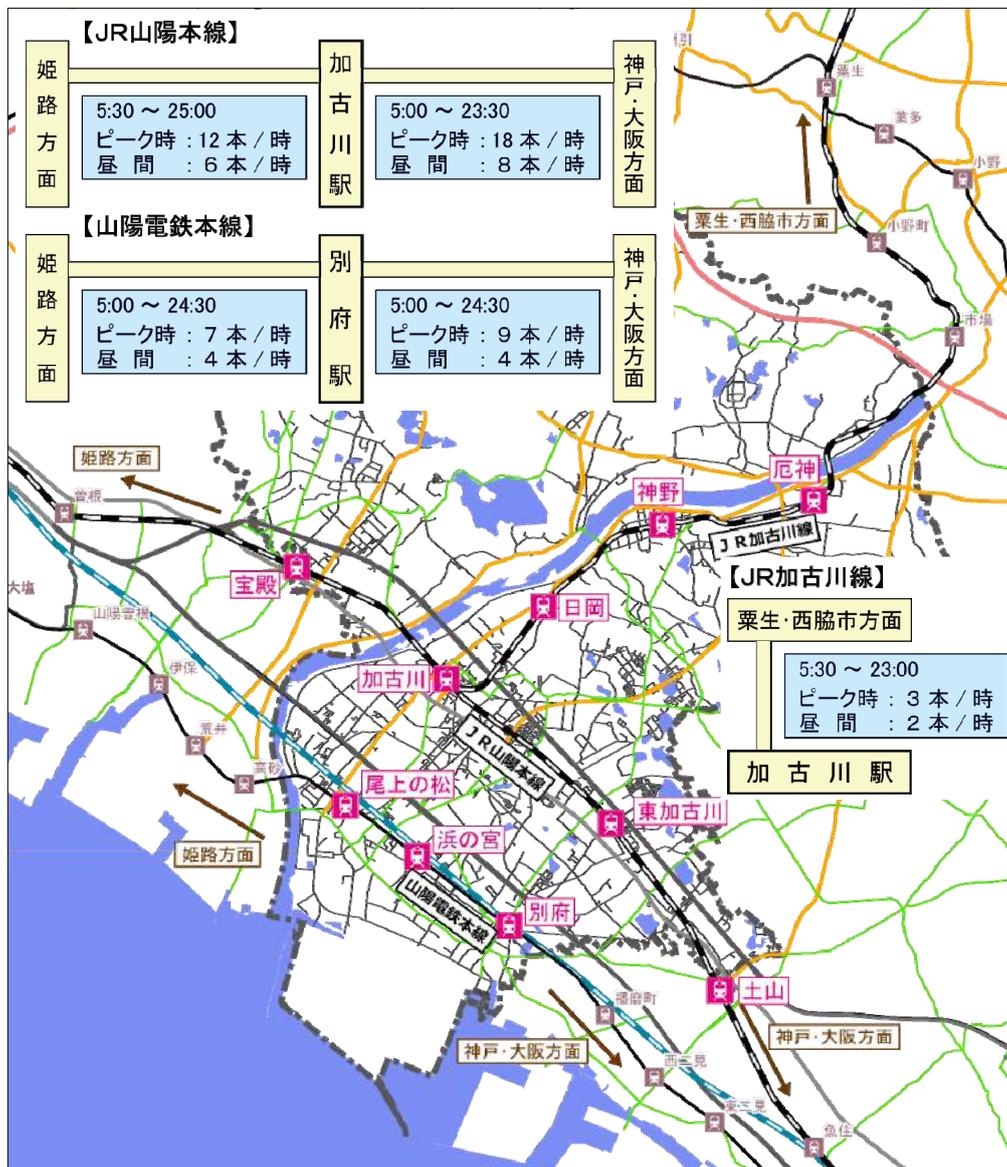
市内の鉄道は、東西にJR山陽本線と山陽電鉄本線が、南北にJR加古川線が走っており、鉄道駅は、JR山陽本線の加古川駅、東加古川駅、山陽電鉄本線の別府駅、浜の宮駅、尾上の松駅、JR加古川線の日岡駅、神野駅、厄神駅の8駅があります。

また、市民が利用する鉄道駅として、播磨町、明石市との境界にJR山陽本線土山駅が、高砂市との境界にJR山陽本線宝殿駅があります。

朝夕のピーク時には、JR山陽本線は12～18本/時、山陽電鉄本線は7～9本/時、JR加古川線は3本/時の運行があります。

市内各駅から姫路へは最短で約10分、神戸へは約30分で結ばれています。

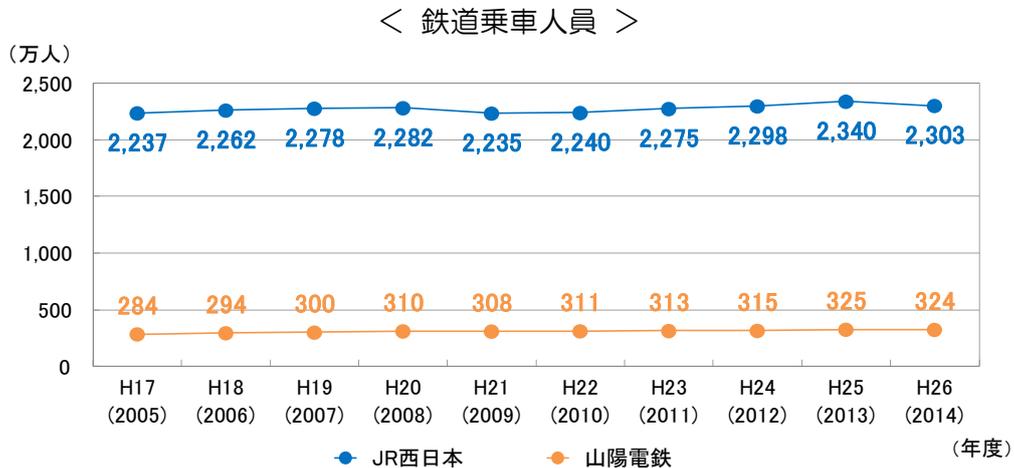
<鉄道の概要>



② 乗車人員の推移

平成 26 年度の乗車人員は、JR西日本（山陽本線、加古川線）が 2,303 万人、山陽電鉄が 324 万人となっています。

JR西日本、山陽電鉄ともに利用状況はほぼ横ばいで推移しており、今後もこの状況が続くものと考えられます。



*) JR西日本は、日岡駅、神野駅、厄神駅、土山駅、東加古川駅、加古川駅、宝殿駅の合計。山陽電鉄は、尾上の松駅、浜の宮駅、別府駅の合計。

出典) 加古川市統計書

③ 鉄道駅施設状況

市内の鉄道駅では、順次バリアフリー化^{※1}が進められていますが、厄神駅の一部と日岡駅、尾上の松駅については実施されていません。

誰もが利用しやすい鉄道駅を目指し、バリアフリー化を促進していく必要があります。

＜ 鉄道駅における整備状況 ＞

鉄道	駅	移動経路			多機能トイレ		
		エレベーター	エスカレーター	スロープ	車椅子対応	オストメイト ^{※2} 対応	ベビーベッドまたはベビーキープ
JR西日本	土山	○	○		○	○	○
	東加古川	○	○		○	○	○
	加古川	○	○		○	○	○
	宝殿	○		○	○	○	○
	日岡						
	神野			○	○	○	○
	厄神	△*)			○		○
山陽電鉄	別府	○		○	○	○	○
	浜の宮	○			○	○	○
	尾上の松						

*) 改札外にはエレベーターがあるが、改札内にはない。

出典) JR西日本ホームページ
山陽電車ホームページ

※1 バリアフリー化：高齢者、障がい者等が、社会生活をしていくうえで障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的、情報面等あらゆる障壁を除去するという意味で用いられる。

※2 オストメイト：人工肛門・人口膀胱保有者

④ 鉄道駅周辺の駐輪場・駐車場状況

市内の鉄道駅には300m以内に駐輪場が整備されており、いずれの駐輪場でも、収容能力は実収容台数を上回っています。

また、厄神駅には、パークアンドライドの駐車場が105台分整備されており、鉄道との乗り継ぎに活用されています。

<駐輪場・駐車場整備状況>



*) 鉄道駅から300m以内の駐輪場を示している。

出典) 加古川市所管データ

⑤ 鉄道駅周辺の整備状況

JR山陽本線、山陽電鉄の鉄道駅前にはバスの転回が可能なロータリーが整備されていますが、JR加古川線の各駅前には、公共交通に対応した十分な整備が難しい状況です。

また、加古川駅南側ロータリーを除いては、バスやタクシー等の公共交通と自家用車が同じロータリーを使用しており、特に通勤・通学時間帯には激しい混雑もみられます。

駅周辺の交通を整理する目的でも、キスアンドライド[※]に対応したロータリー等が求められています。

※ キスアンドライド：自宅から公共交通機関の乗降場（駅やバス停等）まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。

(2) 民営路線バス

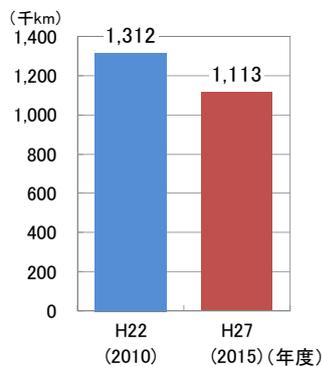
① 概要

市内の民営路線バスは、主に鉄道駅を中心に運行しています。運行距離は近年落ち込んでおり、平成22年度は1,312千km、平成27年度は1,113千kmと約15%減少しています。

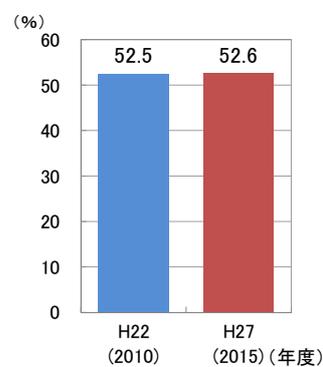
利用者が見込めない路線を減便する等で、収支率は維持していますが、運行が1時間に1本未満の路線もあり、便利にバスを活用できない地域があります。こうした地域からは路線バスの運行頻度や運行時間帯の拡大を求める声があり、地域の要望とニーズを踏まえた再編が必要です。

< 運行状況の推移 >

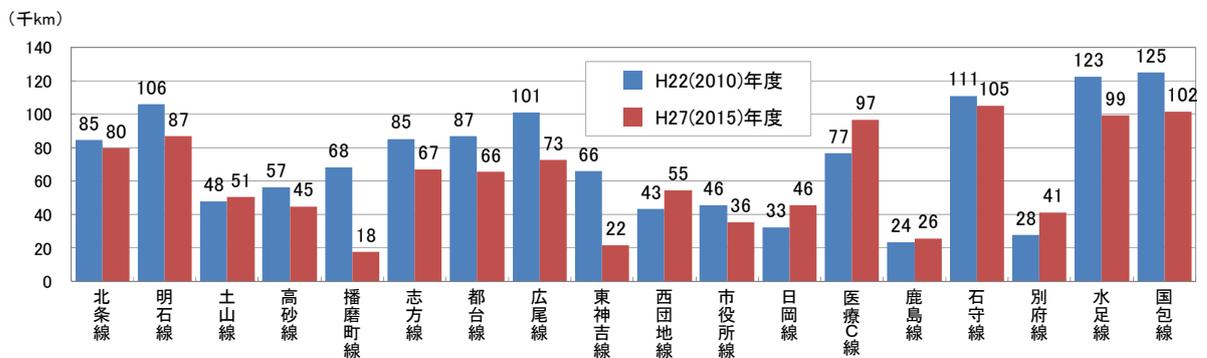
【走行キロの推移】



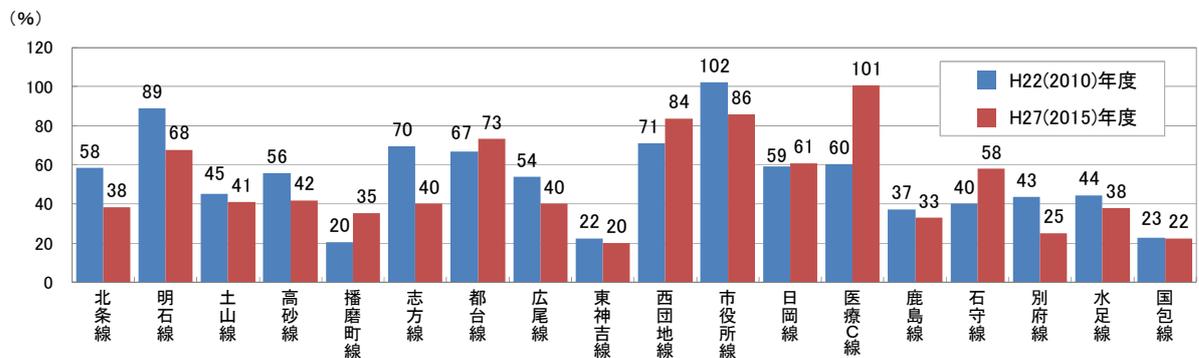
【収支率の推移】



【系統別走行キロの推移】



【系統別収支率の推移】



出典) 神姫バス



< 民営路線バス網 >



*) 平成 28(2016)年 11 月データ。

凡例

民営路線バス

- 北条線 北条営業所～細工所北口～宝殿駅～高砂
- 明石線【4系統】明石駅前～東加古川～加古川駅
- 土山線【13系統】加古川駅～東加古川～野添北公園前～土山駅南口
- 高砂線【43系統】加古川駅～大崎～高砂
- 播磨町線【44系統】加古川駅～大崎～播磨町駅
- 志方線【56系統】宝殿駅～志方北口～細工所北口
- 都台線【51系統】加古川駅～小畑口～都台
- 広尾線【52系統】加古川駅北口～小畑口～広尾東
- 東神吉線【53系統】加古川駅～東神吉小学校～ウェルネスパーク
- 西園地線【41系統】加古川駅～加古川西園地～加古川駅
- 西園地線【42系統】長田～加古川西園地～加古川駅
- 市役所線【21系統】加古川駅～市役所前～安田東ファミリーハイツ
- 日岡線【8系統】加古川駅北口～日岡～神野駅
- 日岡線【6系統】加古川駅北口～日岡山公園～加古川営業所
- 医療C線【7系統】加古川駅北口～日岡～県立加古川医療センター～神野駅
- 鹿島線【54系統】加古川駅～宝殿駅～鹿島神社
- 石守線【11系統】加古川駅～新在家～県立加古川医療センター～甲南加古川病院
- 別府線【31系統】東加古川駅～別府駅～播磨町駅～土山駅南口
- 水足線【14系統】加古川～水足～母里
- 水足線【15系統】加古川～水足～上新田北口
- 国包線【30系統】厄神駅前～三木営業所
- 国包線【31系統】厄神駅前～恵比須駅
- 【1系統】土山駅～西明石駅～明石駅
- 【1系統】土山駅～魚住駅～西明石駅～明石駅
- 【2系統】東二見～土山駅～天満小学校～稲美町役場前～上新田北口
- 【2系統】土山駅～天満小学校～稲美町役場前～上新田北口
- 【2系統】土山駅～天満小学校～上新田北口～厄神前
- 【3系統】土山駅～母里農協前～母里
- 【5系統】母里～県立加古川医療センター
- 【71系統】姫路駅～五軒部～小川～小原～社

自治体主導バス・地域主導バス

- かこバス・かこタクシー・病院ライナー・上荘くるりん号・かこバスミニ

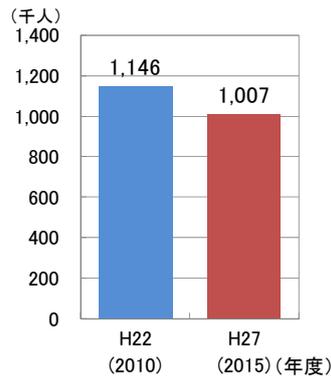
② 乗車人数の推移

乗車人数は、平成 22 年度には 1,146 千人でしたが、平成 27 年度には 1,007 千人と約 12%減少しています。

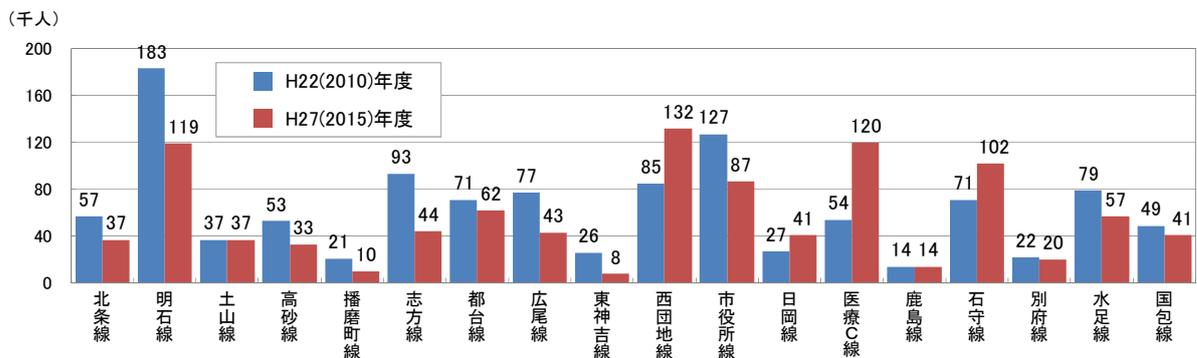
今後も人口の減少等により乗車人数の大幅な増加は期待できず、交通事業者だけで路線バスを維持することが困難になりつつあります。

< 乗車人数の推移 >

【利用者数の推移】



【系統別利用者数の推移】



出典) 神姫バス

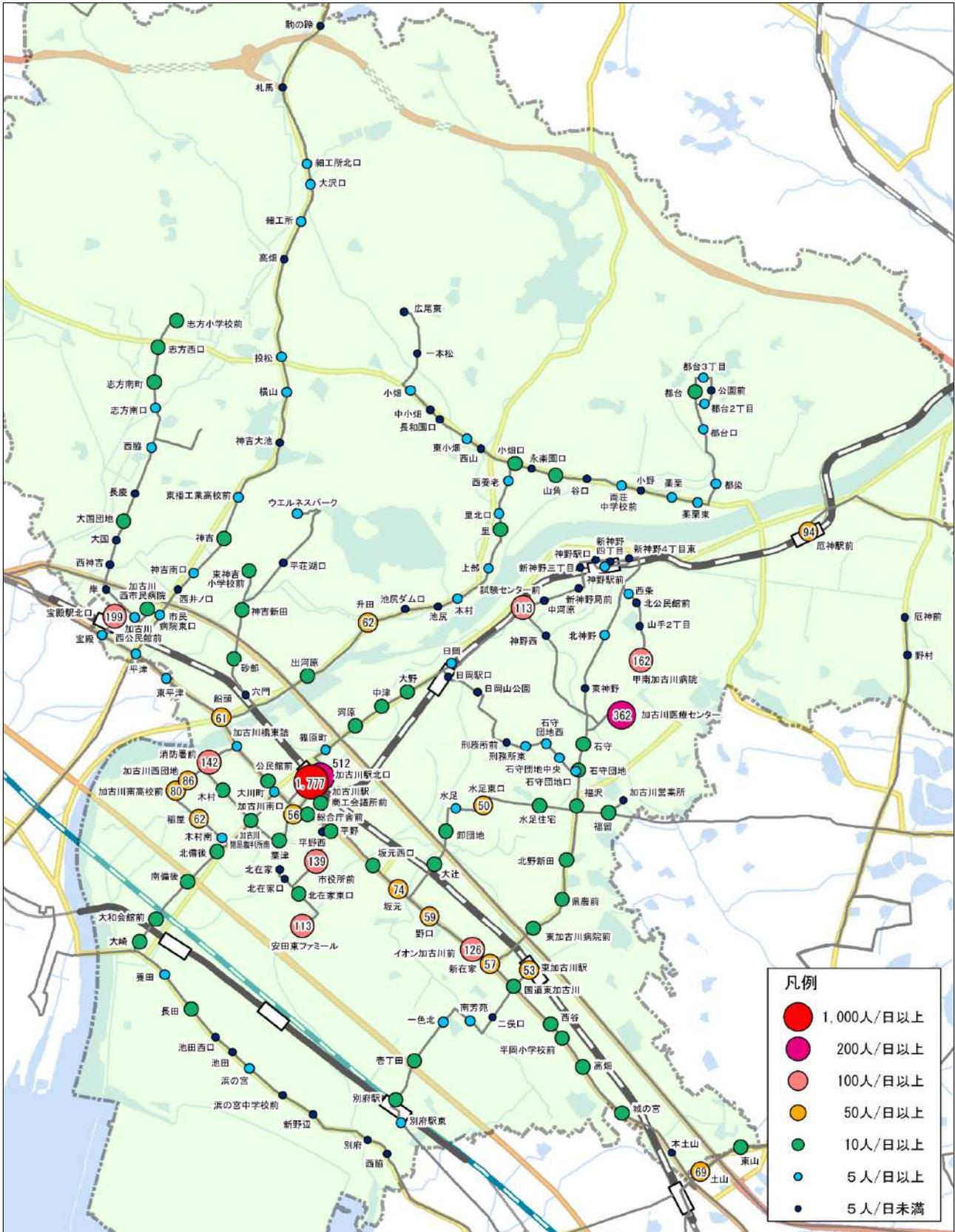
③ 停留所周辺の整備状況

市内の停留所には、サイクルアンドバスライド*のための駐輪場は整備されていません。市街地には平坦な地域が多く、自転車を利用する市民が多いことから、自転車利用と連携した交通結節点の整備や公共交通網の検討が必要です。

また、多くの停留所において、ベンチや屋根等の整備がされておらず、バス利用に結びつく更なる環境整備も求められています。

* サイクルアンドバスライド：バス停付近に駐輪場を設け、利用者がそこでバスに乗り換えて目的地へ向かうこと。

< 停留所別乗降客数 >



*) 乗降客数は50人以上の停留所について示している。
 **) 平成24(2012)年11月データ。

出典) 神姫バス

(3) 自治体主導バス

① 概要

1) かこバス

かこバスは、人口が集中しているにも関わらず、公共交通が未整備であった主に市南東部をカバーするため、平成 15 年 10 月から運行しています。

3ルートを平日は 44～64 本、休日は 28～45 本ときめ細やかに運行しており、平均収支率は 56.7%と市民の移動手段として定着しています。一方で、住宅密集地域や交通過密エリアを運行すること、朝夕のラッシュ時に乗降が集中すること等からたびたび遅延が発生し、場合によっては他の交通への乗り継ぎに影響を及ぼすことがあります。

通勤・通学の手段として活用する人も多く、利便性から定期券の導入を求める声があります。

ル ー ト		運行日	運行本数 (H29年3月現在)	料金	車 両 (H29年3月現在)	収 支 率 (H27年度)
東加古川 ルート	加古川駅～ 東加古川駅	毎日	平日：64本 休日：38本	100円 200円	小 型 ノンステップ バス 11台	62.4%
別 府 ルート	加古川駅～ 別府・海洋文化センター前	毎日	平日：48本 休日：45本			61.0%
鳩里・尾上 ルート	加古川駅～ 尾上公民館前	毎日	平日：44本 休日：28本			46.7%

2) かこタクシー

かこタクシーは、高齢化が著しい主に市北西部の移動手段確保のため、平成 17 年 6 月から運行しています。平成 27 年 10 月には、路線バスの廃止を受け、ルートの延伸及び生活利便施設へのアクセス等の見直しを行いました。

一方、運行車両は手すりやステップが整備されていない等ユニバーサルデザイン[※]化が進んでいないことから、段差が大きく乗り降りがしにくいと感じている人がいます。

ル ー ト		運行日	運行本数 (H29年3月現在)	料金	車 両 (H29年3月現在)	収 支 率 (H27年度)
ボンマルシェ 志方店	～ 宝殿駅	平 日 土曜日	平 日：23本 土曜日：12本	100円 200円 300円	ワゴン車 (10人乗り) 2台	24.4%

※ 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。

3) 病院ライナー

病院ライナーは、加古川中央市民病院（加古川町本町）の開院に併せ、平成28年7月から運行しています。加古川西市民病院（米田町平津）の閉院に伴い、市北西部地域の住民の交通アクセス確保のため、宝殿駅と加古川中央市民病院の2点間のみを結ぶルートを運行しています。

ル ー ト	運行日	運行本数 (H29年3月現在)	料金	車 両 (H29年3月現在)
宝殿駅 ⇔ 加古川中央市民病院	平 日	平 日 : 12 本	200 円	ワゴン車 (10人乗り) 1台



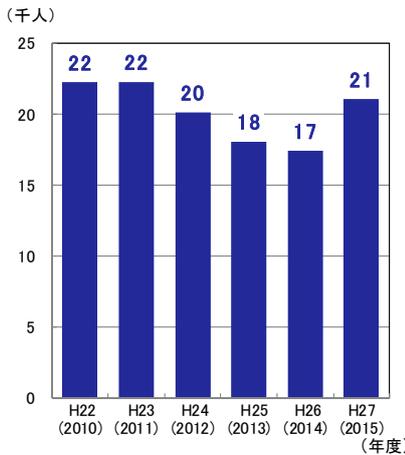
2) かこタクシー

一時、利用が低迷する時期がありましたが、平成27年10月に志方町中心部への延伸に加え、スーパーや医療機関へアクセスするルート見直しを行ったことで、利用者が増加しています。

平成27年10月から平成28年3月までの1日あたりの停留所別乗降客数は、宝殿駅が57人で最も多く、宝殿駅を発着点とした移動手段として定着しています。

10人乗りワゴン車を利用して運行していますが、時間帯によっては乗車定員を超過することもあり、運行ダイヤや本数の見直し、車両の充実が求められています。

< 乗車人数の推移 >



< 停留所別乗降客数 >



*) 平成27(2015)年10月の路線延伸後、平成28(2016)年3月までの145日間の乗降客数から算出。

出典) 加古川市所管データ

(4) 地域主導バス

① 概要

1) 上庄くるりん号

上庄くるりん号は高齢化率の高い上庄町の日常の移動手段を確保するため、平成25年3月から地域のボランティアにより運行しています。

平成26年10月からは、スーパー等にアクセスするルートの見直し等を行ったことで、利用者が増加しています。地域に密着し、地域の要望に応えるきめ細やかな運行ができる一方で、高齢化等によるボランティアの不足等が課題となっています。

ル ー ト	運行日	運行本数 (H29年3月現在)	料金	車両 (H29年3月現在)	収 支 率 (H27年度)
上庄会館 ~ 両庄 市民センター ~ 上庄会館 上庄会館 ~ マルアイ 八幡店 ~ ふぁ～みん SHOP 八幡 上庄会館 ~ 白沢寿会館	平日	平日：1日4本 白沢方面は、前 日までに予約の あった場合のみ 運行	1日券 200円	ワゴン車 (8人乗り) 1台	20.8%

2) かこバスミニしろやま号

かこバスミニしろやま号は、路線バスの廃止を受けて、平成28年11月から交通事業者により運行しています。本計画に先行し、住民主導で創りあげる地域主導バスのモデル路線として導入しました。これまで公共交通機関の導入がなかった地域において、スーパーや医療機関を結ぶ移動手段となっています。

今後も、地域主導の公共交通導入の要望に応えることができる仕組みづくりが必要です。

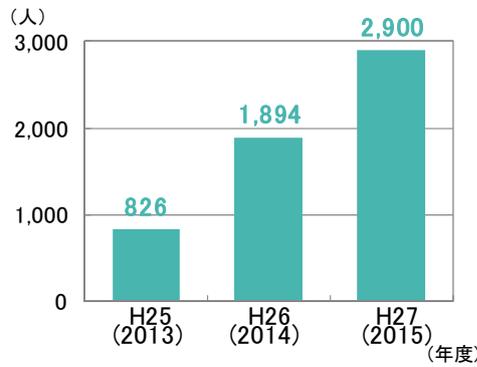
ル ー ト	運行日	運行本数 (H29年3月現在)	料金	車 両 (H29年3月現在)
ボンマルシェ 志方店 ~ 広尾東	平 日	平 日：12本	100円 200円	ワゴン車 (10人乗り) 1台



② 乗車人数の推移と停留所別乗降客数

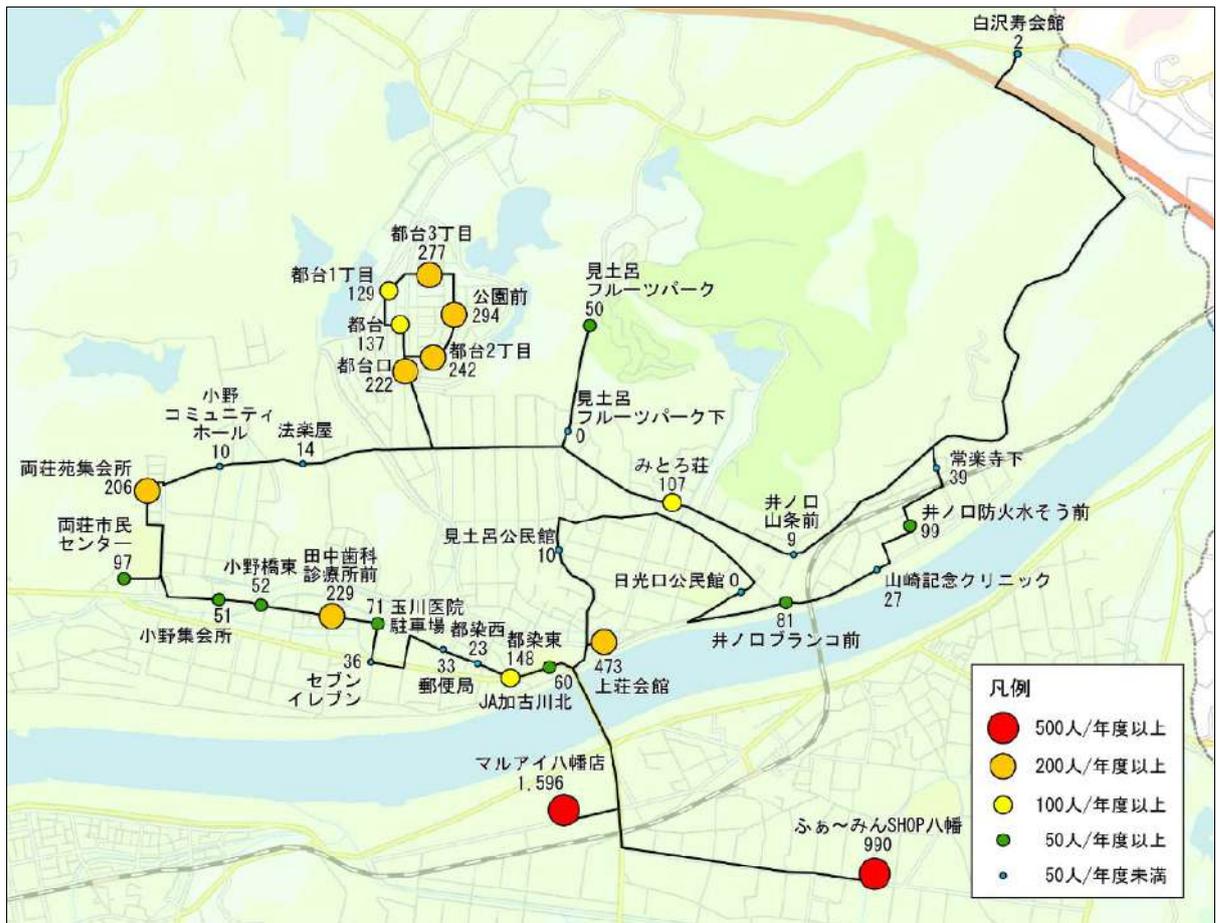
上荘くるりん号の平成27年度の停留所別年間乗降客数は、マルアイ八幡店が1,596人、ふぁ～みんSHOP八幡が990人で多くなっており、日常生活を補完する移動手段として定着しています。

< 上荘くるりん号の乗車人数の推移 >



出典) 加古川市所管データ

< 上荘くるりん号の停留所別乗降客数 >



*) 平成27(2015)年度データ。

**) 運行日数240日。

出典) 加古川市所管データ

< 自治体主導バス・地域主導バス路線網 >



*) 平成 28(2016)年 11 月データ。

凡例	
かこバス	上庄ぐるりん号
● 東加古川ルート (加古川駅～東加古川駅)	● 上庄会館～ふぁ～みんSHOP八幡～上庄会館～白沢寿会館
● 別府ルート (加古川駅～海洋文化センター前)	かこバスミニしろやま号
● 鳩里・尾上ルート (加古川駅～尾上公民館前)	● 広尾東～ホンマルシェ志方店
かこタクシー	民営路線バス
● 宝殿駅～ホンマルシェ志方店	● 神姫バス
病院ライナー	
● 宝殿駅～加古川中央市民病院	



(5) タクシー

① 概要

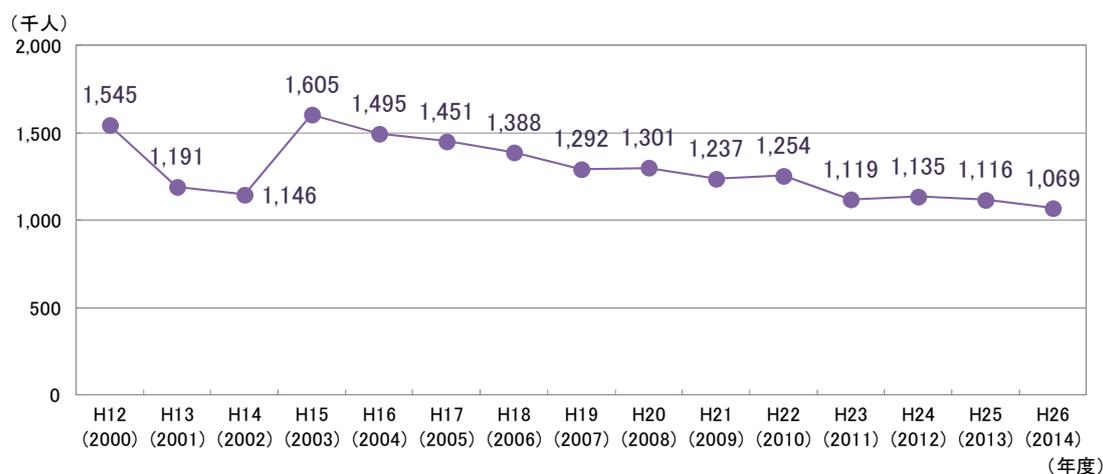
市内に乗り入れている民間タクシー会社は17社あり、営業形態は、駅待ち（流し）と電話待ちが半々となっています。

今後増加が見込まれるドアツードアの需要や、狭い道路しかない地域に対応するためには、一般タクシーの利用を促進するための施策の実施や、タクシー車両を活用した移動手段の検討が必要となっています。また、マンツーマンの特性を活かした、丁寧できめ細やかな対応が求められています。

② 乗車人数の推移

タクシーの輸送人員は、平成15年度をピークにゆるやかに減少し、平成26年度は106万9千人となっています。他の公共交通と比較して運賃が高額であることが乗車人数の減少の一因となる一方で、高齢化により個人での移動が難しくなる人が増える今後は、新たな需要が増える見込まれます。

＜ タクシー輸送人員の推移 ＞



出典) 加古川市統計書

(6) 公共交通によるカバー状況

JR山陽本線・加古川線及び山陽電鉄本線の各駅を中心に半径1km、各バス停を中心に半径500mを公共交通圏（徒歩圏）と設定すると、市民の約9割が公共交通圏に居住していることとなりますが、鉄道・路線バスがまったく運行していない公共交通空白地域が約1割残っています。

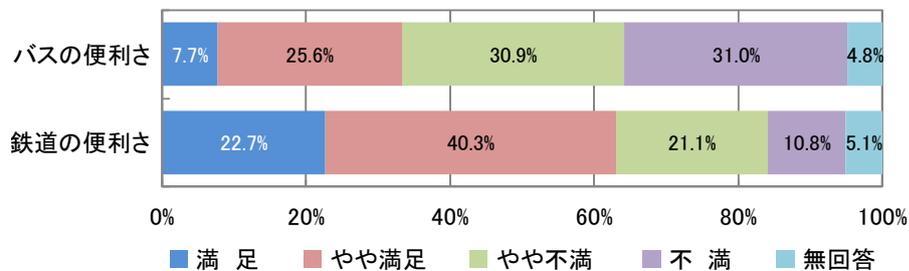
また、バスの運行本数をみると、便利に利用することができない地域もあります。バスが1日30本（ほぼ1時間に1往復）以上運行している地域を「公共交通を便利に利用することができる地域」と設定すると、それ以外の公共交通不便地域に居住する人は約2割になっています。

日常の買い物や通勤・通学に不便を感じている人の割合は、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は急激な高齢化が進み、移動に不便を抱えている人の割合が高くなっています。

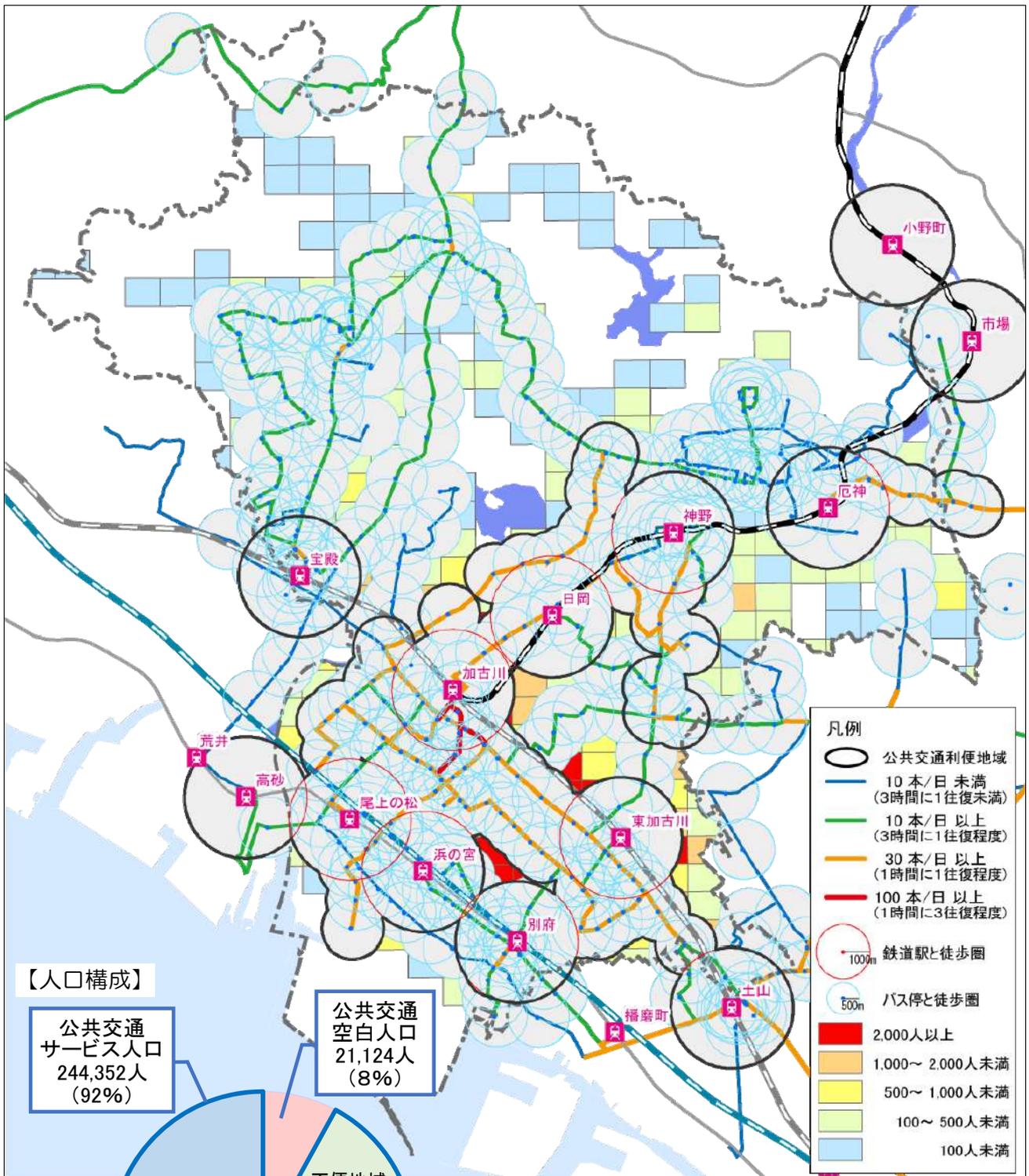
なお、公共交通を便利に利用することができる地域においても、日常生活の移動が困難な交通弱者の移動手段については、検討を進めていく必要があります。

【 市民意識調査 】

- 調査目的：加古川市総合計画に掲げた施策に対する市民の満足度・重要度などの意識を調査することにより、今後の施策展開に活用することを目的に実施しました。
- 調査対象：無作為に抽出した加古川市内に在住する18歳以上の市民3,000名
- 調査期間：平成28年12月2日（金）～12月19日（月）
- 調査結果



< 公共交通勢圏図 >



*) 運行本数は平日の運行本数。

(7) 福祉分野における移動サービス

① 福祉有償運送

自家用有償旅客運送のひとつに、NPO 法人等が要介護者や身体障がい者等に対し、乗車定員 11 人未満の自動車を利用して、ドアツードアの個別輸送を行う福祉有償運送があります。本市では、1 団体のみが実施しており、登録者は 2 人となっています。

< 福祉有償運送実施状況 >

運送主体	登録者数	運行実績	利用運賃
ハート・ケア・ステーション 実働 1 台 ※運送区域：加古川市	肢体不自由者 2 人	49 回 (264.5km)	2 km まで 300 円 以後 500m ごとに 50 円 ※待機料あり

※運送区域：発着地のいずれかが加古川市であれば可。

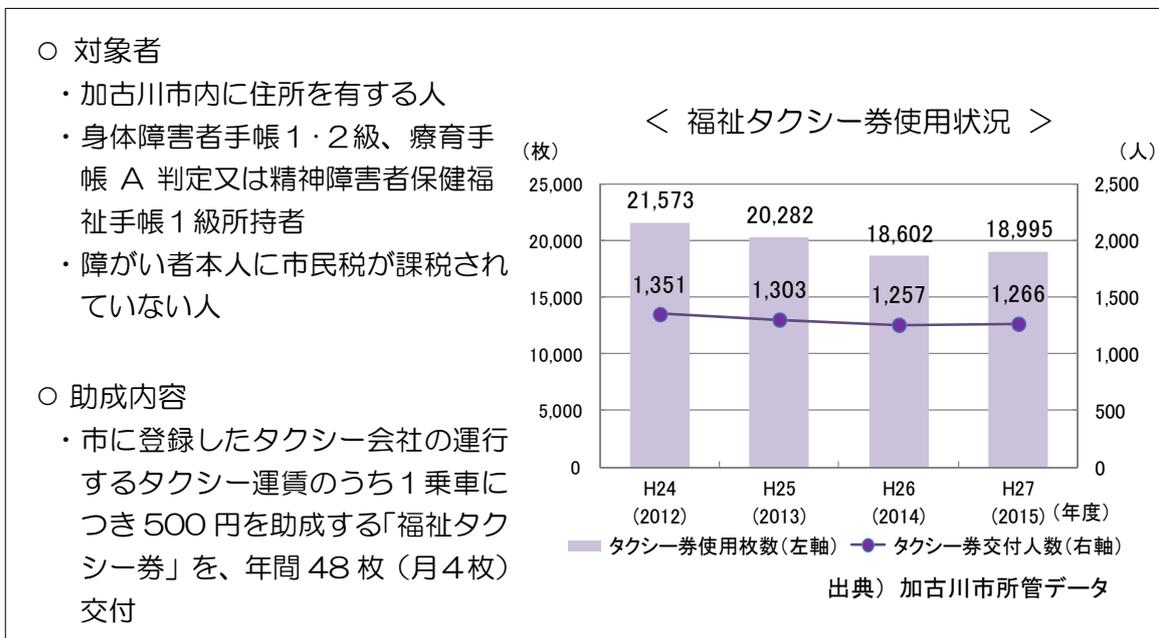
※待機料：旅客の都合により車両を待機させた場合に運用する料金。

*) 平成 28 年 3 月 31 日現在。

② 福祉タクシー券の交付

本市では、在宅の重度障がい者（児）の生活範囲の拡大と積極的な社会参加を促進するため、運賃の一部を助成する福祉タクシー券を交付しています。

平成 27 年度の交付人数は 1,266 人、使用枚数は 18,995 枚となっています。



また、身体障がい者、知的障がい者は、一般社団法人兵庫県タクシー協会に加盟する各タクシー会社の取り組みにより、1 割引の料金でタクシーを利用することができます。



③ 介護サービス

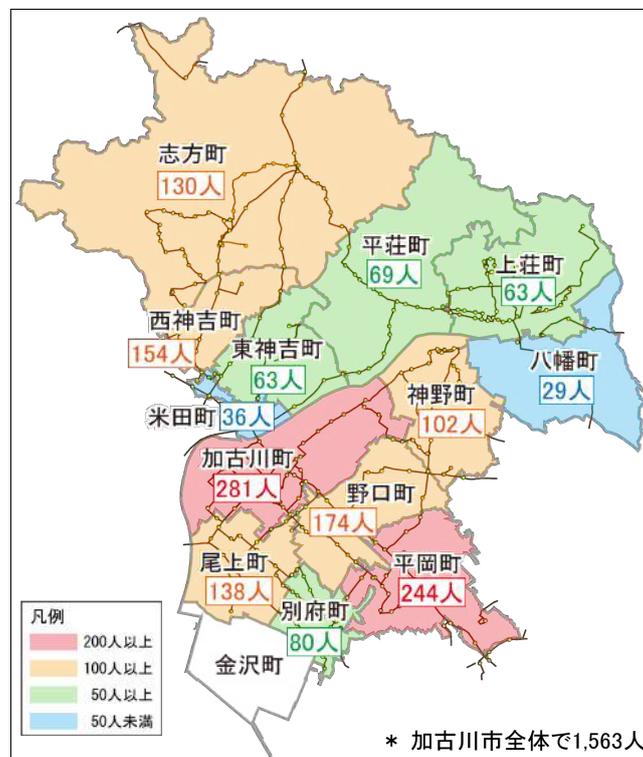
介護を要する高齢者に対しては、通院や日常生活に必要な外出時に、介護保険による「通院等のための乗車又は降車の介助（通院等乗降介助）」サービスが提供されています。

平成 27 年度のサービス利用者は 1,563 人で、加古川町や野口町、平岡町等の利用者が多くなっています。

○ 「通院等のための乗車又は降車の介助（通院等乗降介助）」サービス

- ・ 要介護者である利用者に対して、通院等のため、訪問介護事業所の訪問介護員等が、自らの運転する車両への乗車又は降車の介助を行うとともに、乗車前若しくは降車後の移動等の介助又は通院先若しくは外出先での受診等の手続き、移動等の介助を行うサービス

< 「通院等のための乗車又は降車の介助」サービス利用者数 >



出典) 加古川市所管データ

④ ふれあい移送サービス

加古川市社会福祉協議会が実施している車いすの方を対象とした移送サービスで、平日 9 時から 17 時までの間、医療機関や公共機関等への送迎を行っています。年会費は 8,000 円、月 3 回まで利用可能で、平成 27 年度の会員数は 29 人、利用回数は 380 回となっています。

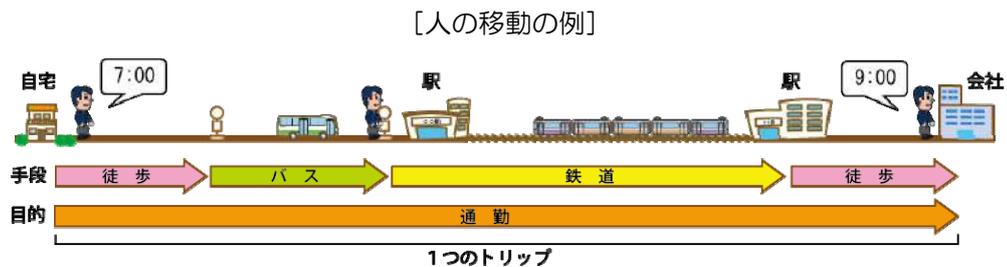


3.3 加古川市における人の動き

(1) 人の動きや意向の把握

① パーソントリップ調査

現在の公共交通網が、実際の人々の動きと合致しているかを確認するため、パーソントリップ調査^{*}を活用した分析を行いました。今回は、京阪神都市圏において平成22年に実施された調査データを使用しています。



出典)「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」京阪神都市圏交通計画協議会

② アンケート調査

現在の公共交通の利用目的や問題点を洗い出すアンケート調査を平成27年度に実施し、かこバス、かこタクシー、上荘くるりん号の利用者1,251人、高齢者や子育て世代といった交通弱者597人、ウェブを対象に市民または本市をよく訪れる人295人から回答を得ました。

^{*} パーソントリップ調査：「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べる調査。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量等を求めることができる。人の移動に関する内容についての調査であり、1日の動きを総合的に把握することができる。

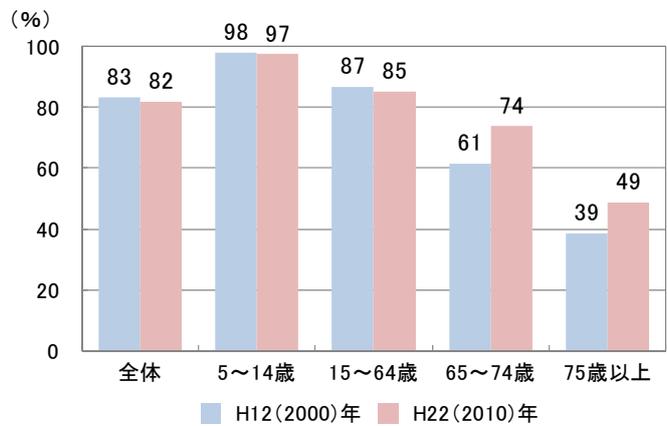
(2) 人の動きの概要

① 年齢別外出率

市民の外出率*を年齢別にみると、5～14歳は97%、15～64歳は85%と高くなっています。一方、65歳以上では就業者の割合が低いこと等から、外出率についても低くなっています。

しかしながら、平成12年からの推移は65歳以上のみが増加しており、活発に移動する高齢者が増加していると考えられます。

＜ 年齢別外出率の推移 ＞



出典) 平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査
(平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

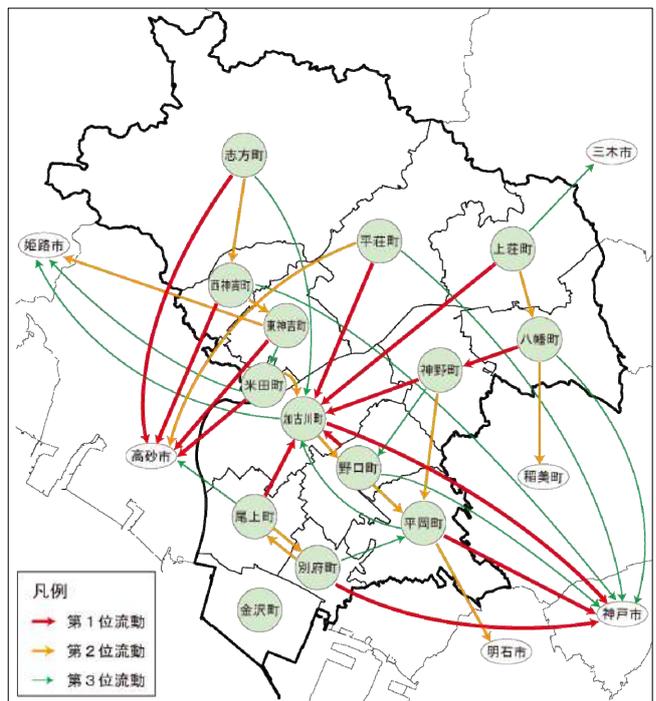
② 居住地域別の主な行き先

各地域の居住者の主な行き先では、加古川町、平岡町、別府町は神戸市への移動が第1位となっています。

神野町、野口町、尾上町、平荘町、上荘町は加古川町への移動が第1位で、八幡町は神野町への移動が第1位となっています。

一方、加古川より西側の東神吉町、西神吉町、米田町、志方町は、高砂市への移動が第1位となっており、各地域の特性や移動需要に対応した公共交通網を検討する必要があります。

＜ 居住地域別の主な行き先 ＞



*) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計。

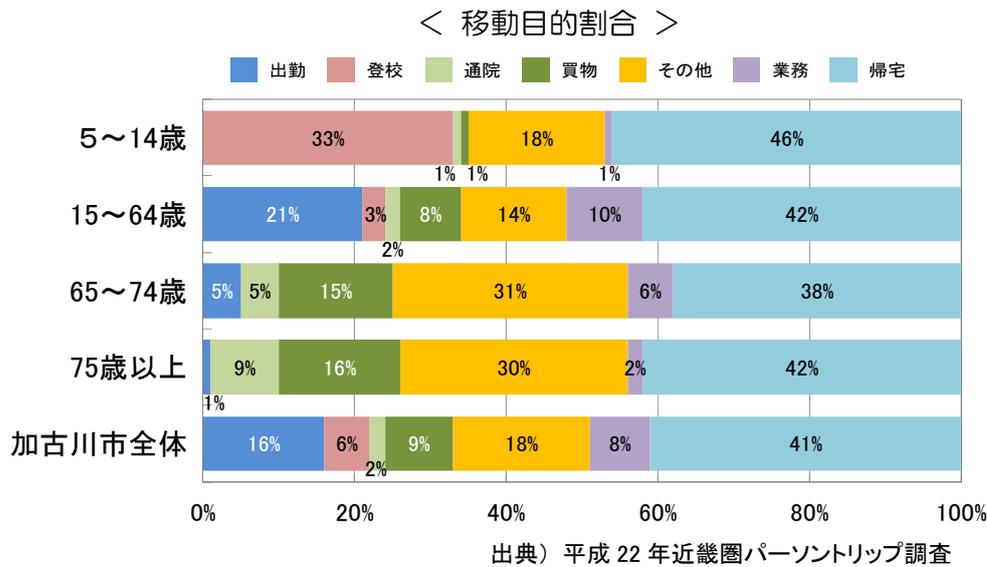
出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

※ 外出率：パーソントリップ調査において、外出した人数の全人口に対する割合。

③ 移動の目的

移動目的は、帰宅が最も多く、次いで食事やレクリエーション等の生活関連の移動であるその他※が18%となっています。通院は2%、買い物は9%で、年齢階層があがるごとに増加傾向にあり、75歳以上では、通院9%、買い物16%と、他の年齢階層と比べ大きな割合を占めています。

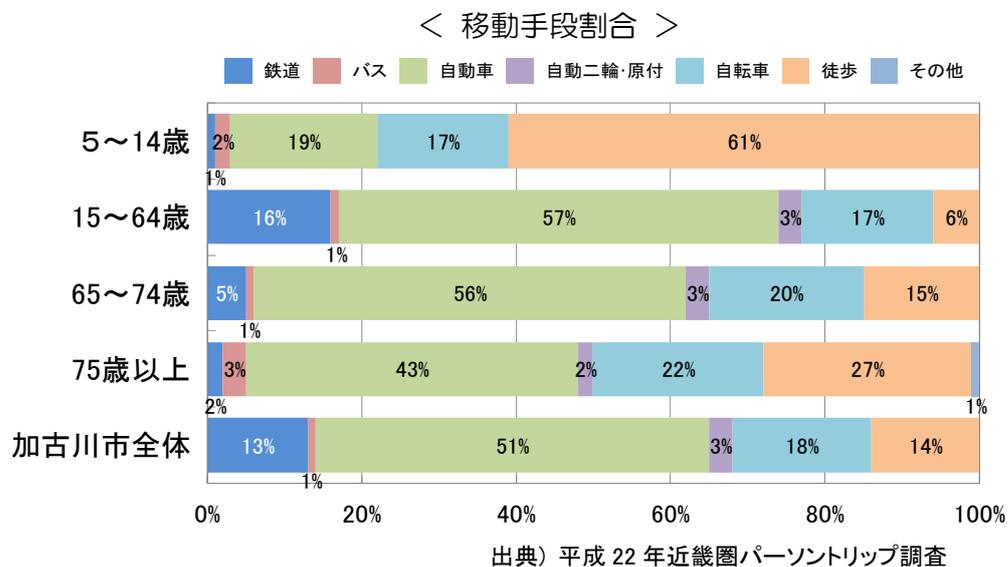
今後は、年齢階層で異なる移動目的に対応した移動手段の検討、特に75歳以上の高齢者の通院、買い物等日常生活を送るための移動手段の確保が求められています。



④ 移動の手段

移動手段は、自動車が51%で最も多く、次いで自転車が18%となっています。年齢階層別にみると、15～64歳、65～74歳は自動車の割合が50%以上で高く、次いで自転車が多くなっています。

一方、75歳以上は自動車が43%に減少し、徒歩が27%と大きく増加していることから、自動車を利用できない高齢者の通院、買い物等日常の移動手段の確保が求められています。

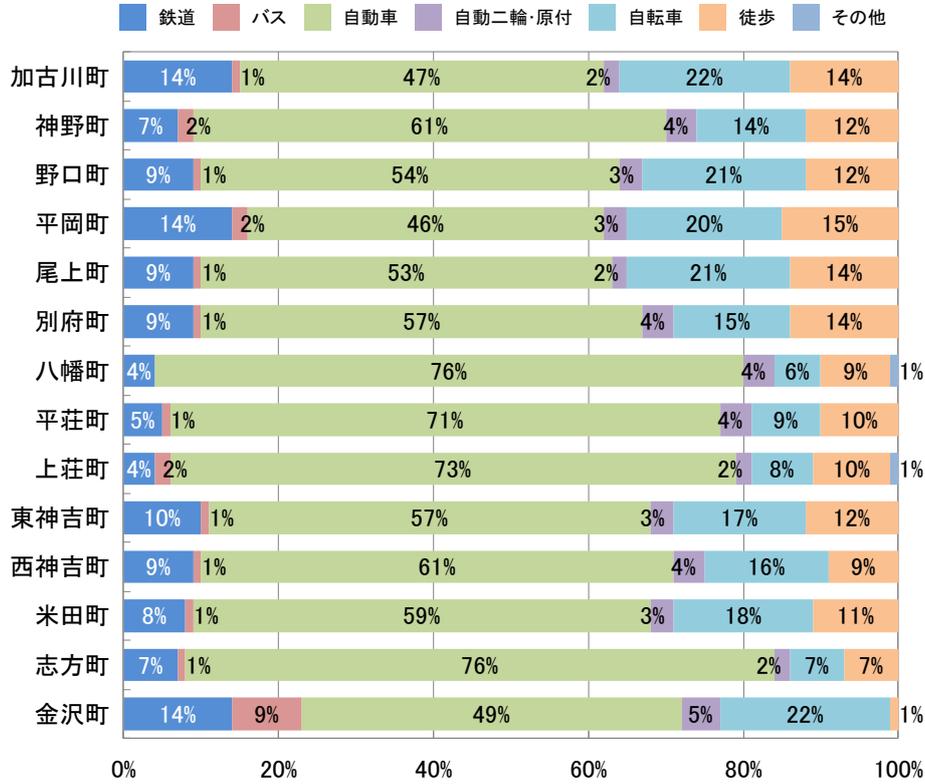


※ その他：通院、買い物を除く、食事やレクリエーション等の生活関連トリップ。

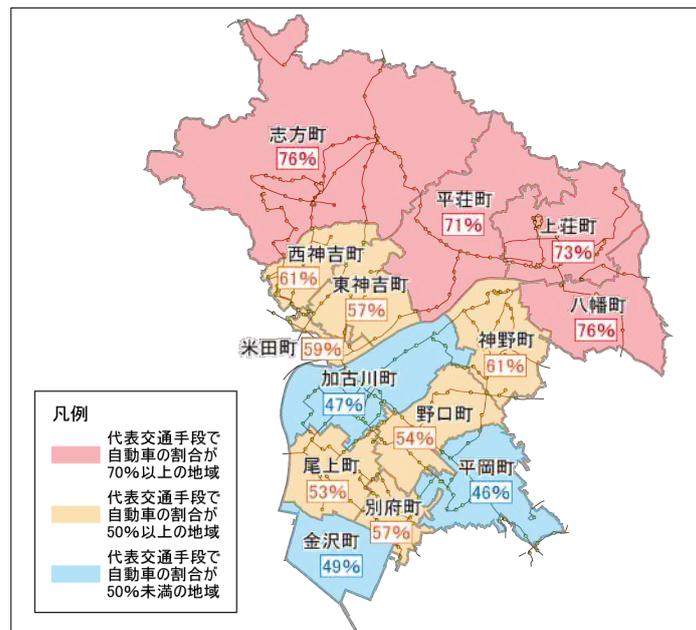
地域別にみると、いずれの地域でも自動車利用の割合が最も高くなっていますが、加古川町、平岡町では鉄道の利用割合が高い分、他の地域と比べ低くなっています。

一方、八幡町、平荘町、上荘町、志方町といった北部地域では自動車利用が70%を超えており、北部地域における移動手段の確保が急がれます。

< 地域別移動交通手段分担率 >



< 地域別自動車利用割合 >



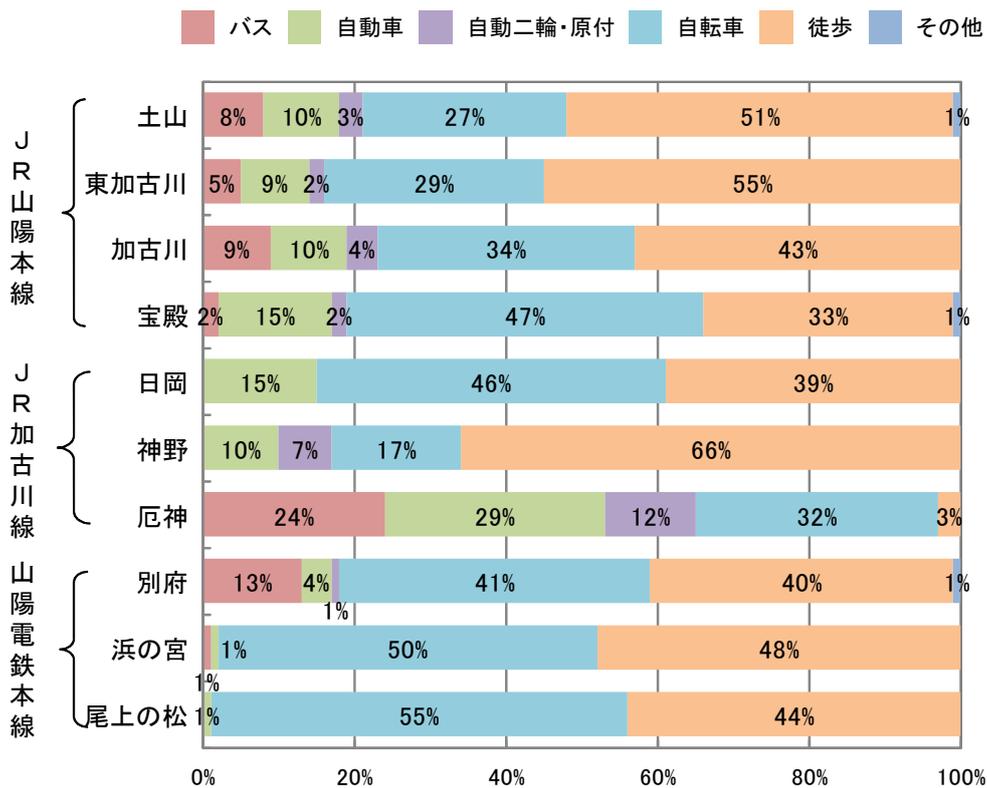
*) 地域別関連トリップによる集計結果。
 出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

⑤ 駅端末交通手段

鉄道駅の端末交通手段*をみると、厄神駅以外では自転車と徒歩による移動が70%以上を占めていますが、厄神駅では、三木鉄道代替バスやパークアンドライドのための駐車場を整備していることから、自動車利用割合が29%、バス利用割合が24%となっています。

鉄道駅と自転車を乗り継いで利用している人が多いことから、鉄道駅と自転車との乗り継ぎの利便性を向上させることが求められています。

< 鉄道駅の端末交通手段分担率 >



出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

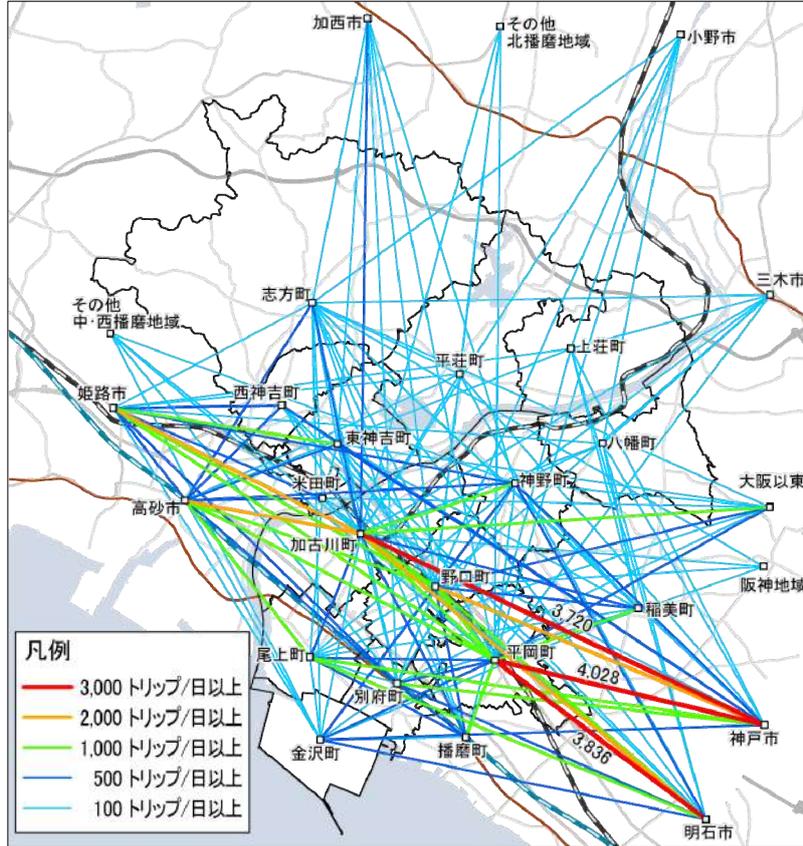
* 駅端末交通手段：出発地（自宅等）から駅（または、駅から目的地（職場、学校等））までに利用した交通手段。

(3) 目的別にみた移動の内訳と問題点

① 通勤

通勤目的では、神戸市、明石市への移動が多くなっており、市内では加古川町を発着点とする移動が多くなっています。また、加古川より西側の地域では、高砂市への移動も多くなっています。

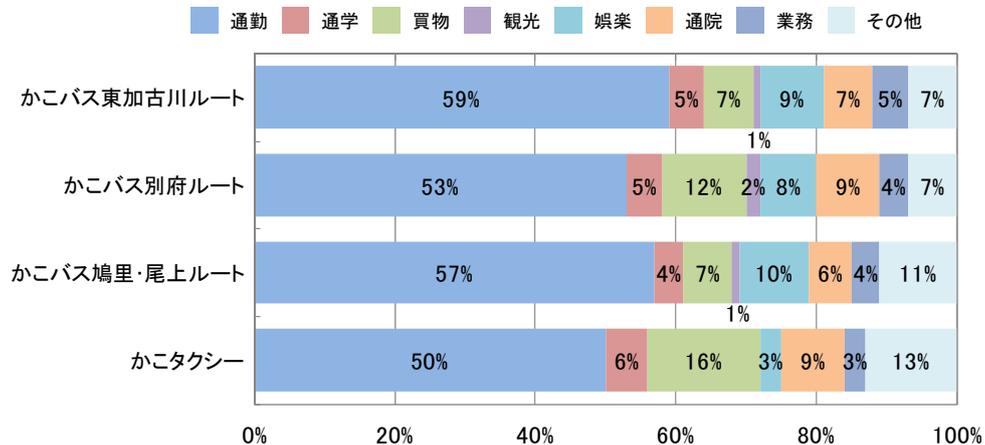
< 通勤目的での移動の内訳 >



*) 100トリップ/日以上移動について示している。
 **) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計。

出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

< かこバス、かこタクシーの利用目的(かこバス等利用者アンケート調査結果) >



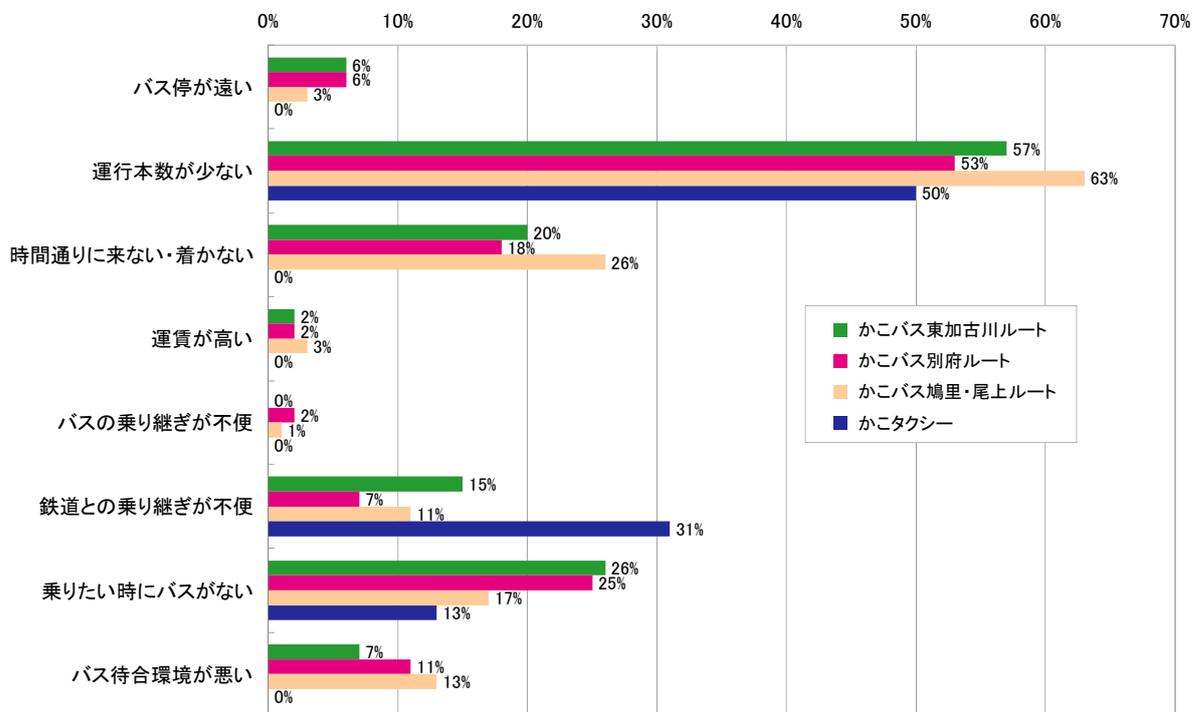
通勤利用時に感じている問題点として、アンケート調査では、「運行本数(頻度)が少ない」と回答した人が最も多くなっています。

その他、かこバスは「乗りたいときにバスがない」「時間通りにバスが来ない、着かない」、かこタクシーは「鉄道との乗り継ぎが不便」、Web アンケートでは「利用できるバスがない」と回答した人が多くなっています。

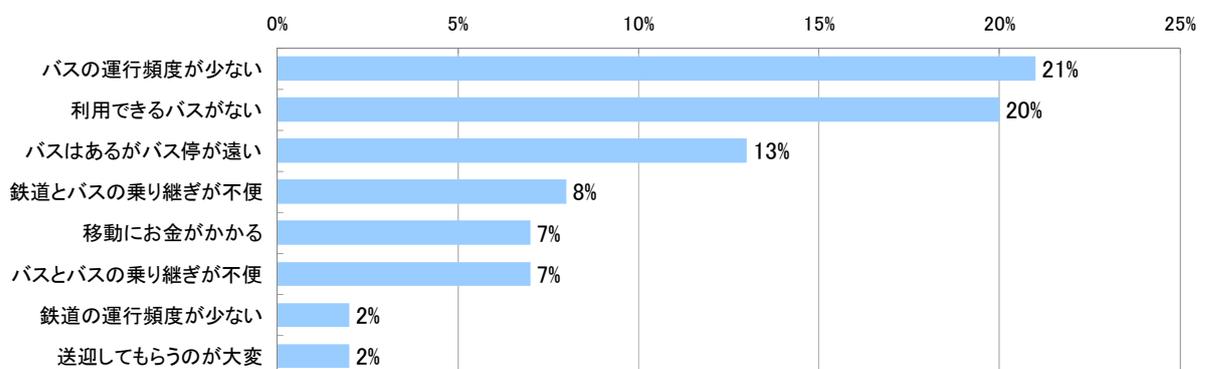
かこバスやかこタクシーは通勤目的での利用が半数以上を占めており、通勤目的での利用は公共交通を維持していくうえで重要であることから、通勤時間帯での運行頻度や鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤの見直しを行う必要があります。

< 通勤利用時の問題点 >

【かこバス等利用者アンケート調査結果】



【Web アンケート調査結果】

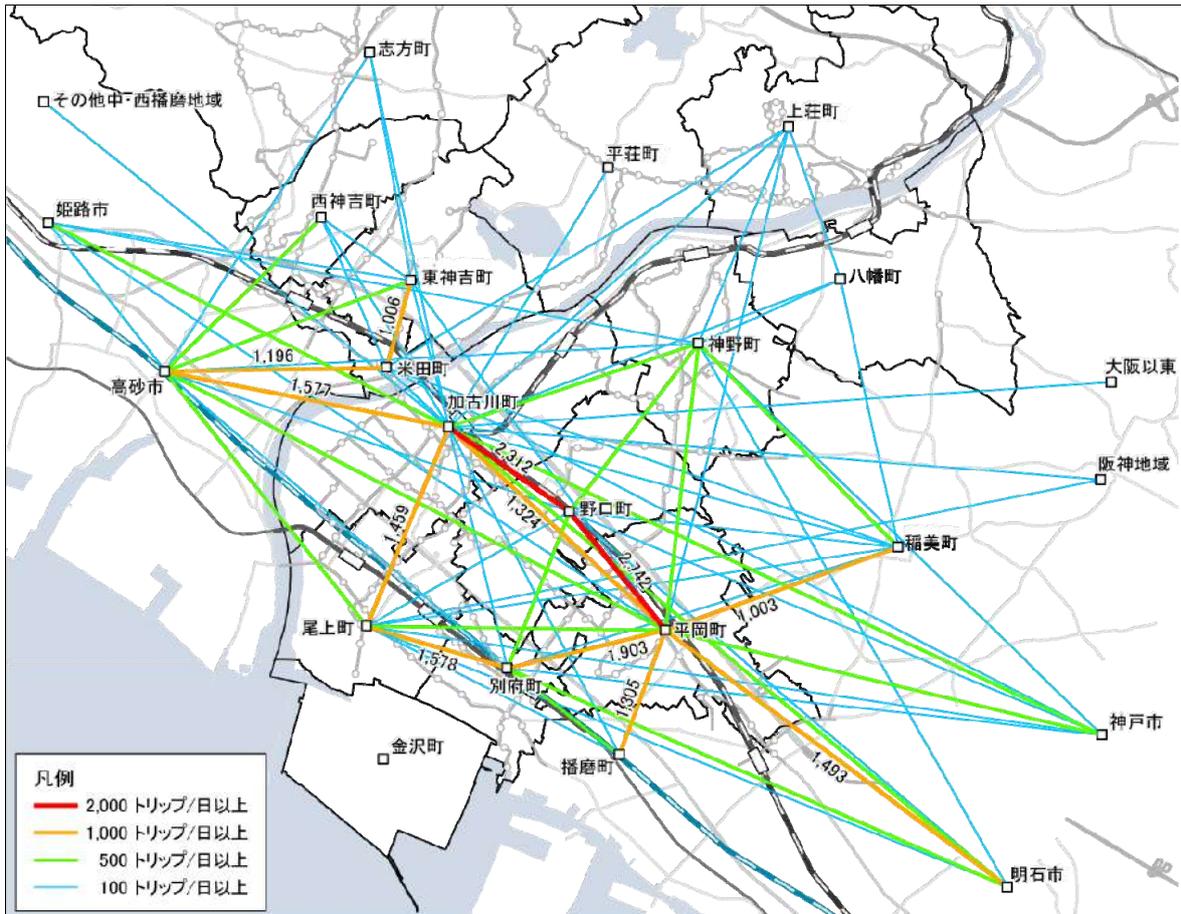


② 通院・買い物

通院・買い物目的の移動は、市外では高砂市、明石市、播磨町等の東西に隣接する市町への移動が多く、市内では加古川町や平岡町を発着点とする移動が多くなっています。

市内の通院・買い物目的での移動と、病院やスーパーの立地状況を重ね合わせてみると、病院やスーパーが集積している加古川町や平岡町を発着点とする移動が多くなっています。

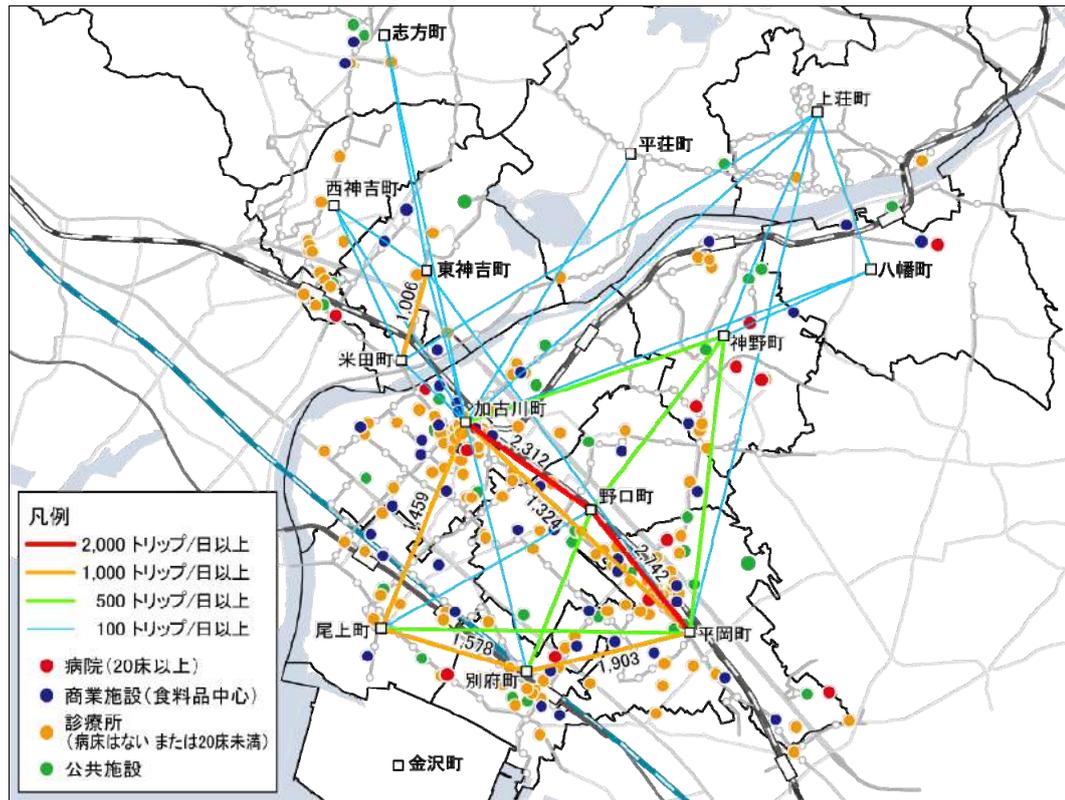
< 通院・買い物目的での移動の内訳 >



- *) 100トリップ/日以上での移動について示している。
- **) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

< 通院・買い物目的での移動の内訳：市内 >



*) 100トリップ/日以上移動について示している。
 **) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

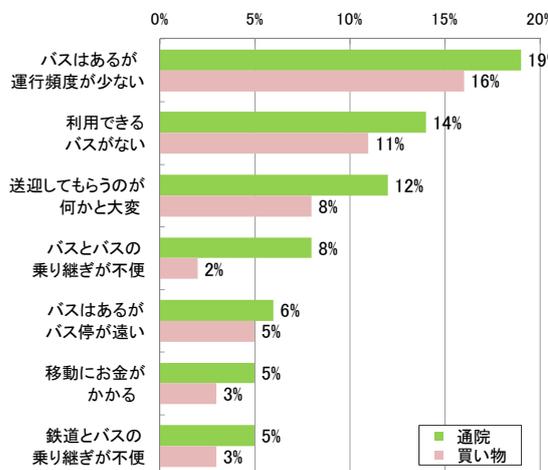
通院や買い物での移動時に感じている問題点として、交通弱者アンケートでは、「バスはあるが運行頻度が少ない」が最も多くなっています。

その他、高齢者では「利用できるバスがない」、子育て世代では、通院時に「送迎してもらおうのが何かと大変」と回答している人が多くなっています。

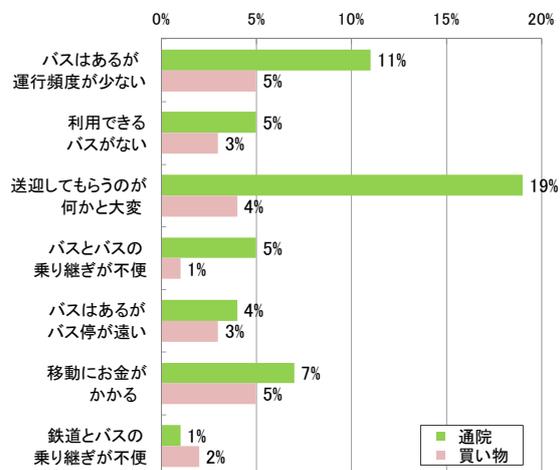
高齢者や子育て世代の社会進出が進むなかで、移動を家族等の送迎だけで支えることは困難になっています。より移動しやすい環境の整備が求められています。

< 通院、買い物での移動時の問題点（交通弱者アンケート調査結果） >

【高齢者】



【子育て世代】



(4) 移動時の問題点

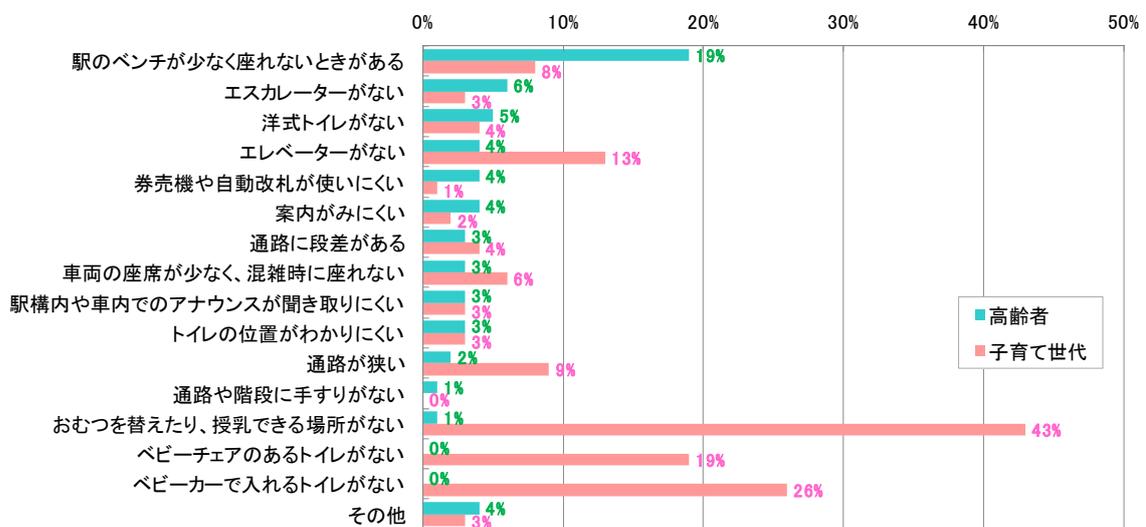
① 鉄道

鉄道利用時の問題点については、交通弱者アンケートのうち、高齢者は「駅のベンチが少なく座れないときがある」という回答が多く、それ以外は1割以下となっています。

一方、子育て世代は「おむつを替えたり、授乳できる場所がない」と回答した人が最も多く、「ベビーカーで入れるトイレがない」「ベビーチェアのあるトイレがない」「エレベーターがない」「通路が狭い」といった回答も多くなっています。

駅での椅子の確保といった環境整備に加え、乳幼児連れでの移動がしやすい環境づくり等、誰もが利用しやすい鉄道駅の整備が求められています。

＜鉄道利用時の問題点（交通弱者アンケート結果）＞

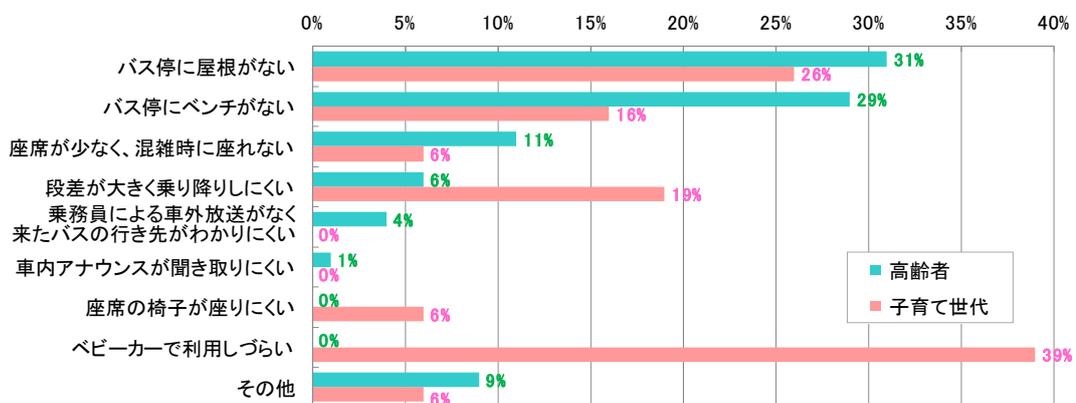


② バス

バス利用時の問題点について、高齢者は「バス停に屋根がない」「バス停にベンチがない」、子育て世代では「ベビーカーで利用しづらい」という回答が多くなっています。

鉄道と同様、停留所の環境整備のほか、誰もが乗り降りしやすい車両の導入等が求められています。

＜バス利用時の問題点（交通弱者アンケート結果）＞



③ 公共交通を利用しない理由

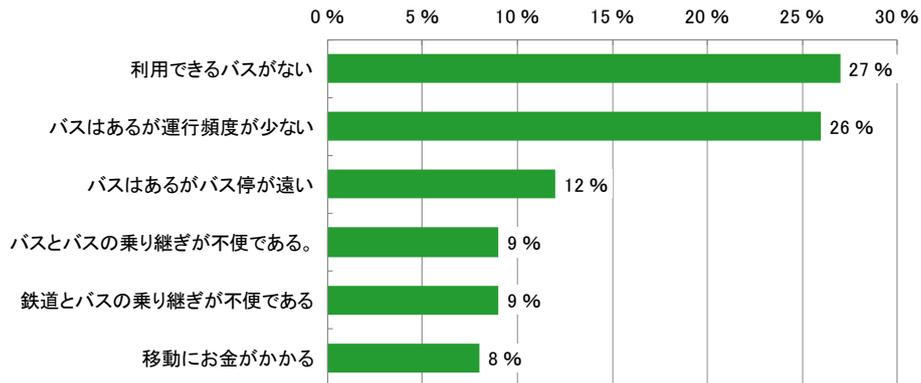
アンケート調査では、公共交通を利用しない理由として「利用できるバスがない」「バスはあるが運行頻度が少ない」と回答している人が多くなっています。

また、子育て世代では「移動にお金がかかる」との回答も多くなっています。

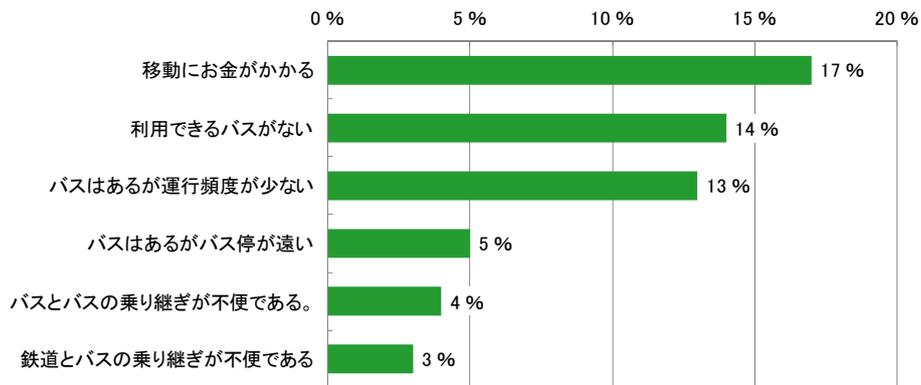
サービスが改善されるのであれば公共交通を利用したい、という潜在的需要があると考えられることから、ダイヤや路線の再編、利用しやすい運賃制度の導入等が求められています。

＜公共交通を利用しない理由＞

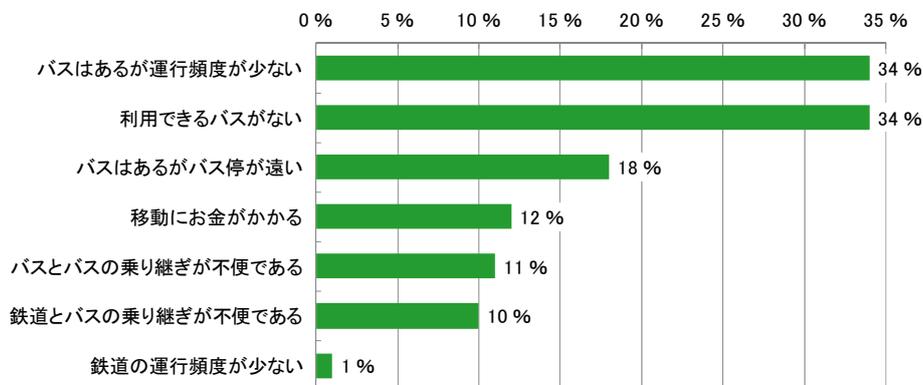
【交通弱者アンケート：高齢者】



【交通弱者アンケート：子育て世代】



【Webアンケート】



＊) 各移動目的で、公共交通を利用していない人の移動の問題点のうち、公共交通に関する問題点を抽出し集計した。

＊＊) 電車で姫路や神戸方面に行く人のうち駅まで公共交通を利用していない人を含む。



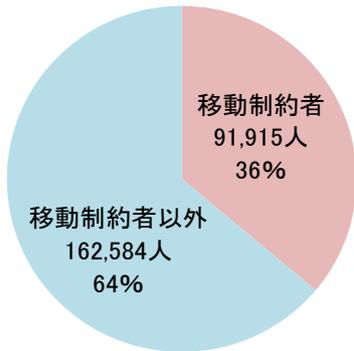
(5) 移動制約者

① 定義と人口

自動車運転免許を持っていない、または世帯に自家用車がない人を移動制約者と定義します。

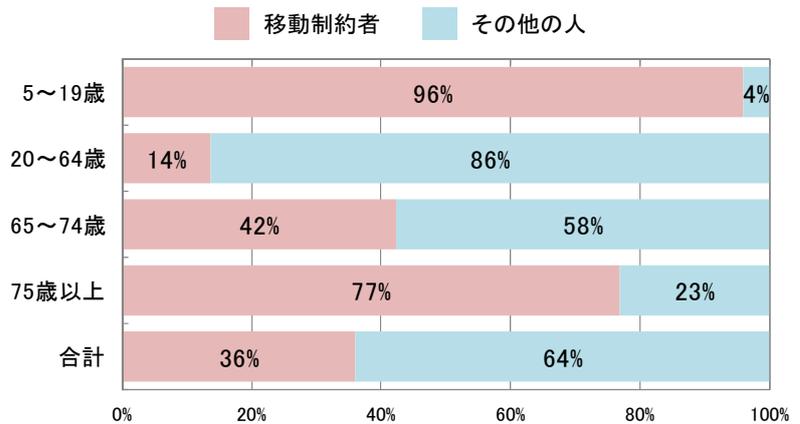
5歳以上の人口で見ると、市内では約9万2千人が移動制約者となり、36%を占めています。年齢階層別では、自動車運転免許を取得することができない18歳未満を含む5～19歳の割合が高く、また、75歳以上も77%を占めています。

< 移動制約者の人口割合 >



計：254,499人(5歳以上人口)

< 年齢階層別に見た移動制約者の割合 >

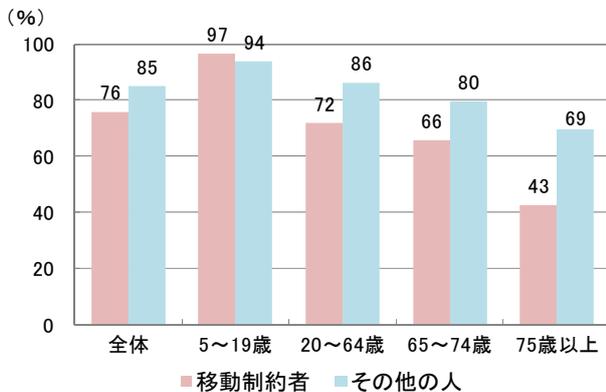


出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

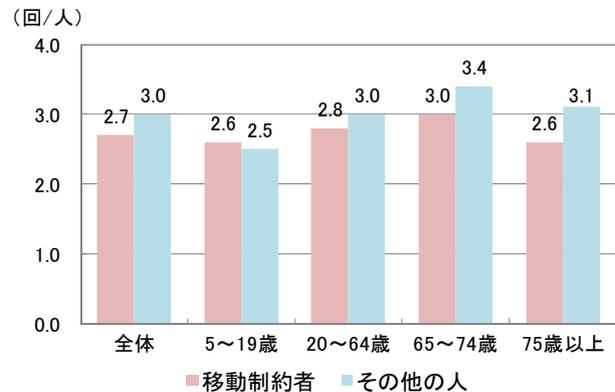
② 外出率及び平均移動回数

移動制約者は、5～19歳を除いて、外出率、平均移動回数ともに低くなっており、日常的に活発な移動ができていないと考えられます。こうした現状から、日常的に自動車を自由に使えない人への移動手段の確保が求められています。

< 外出率の比較 >



< 平均移動回数の比較 >



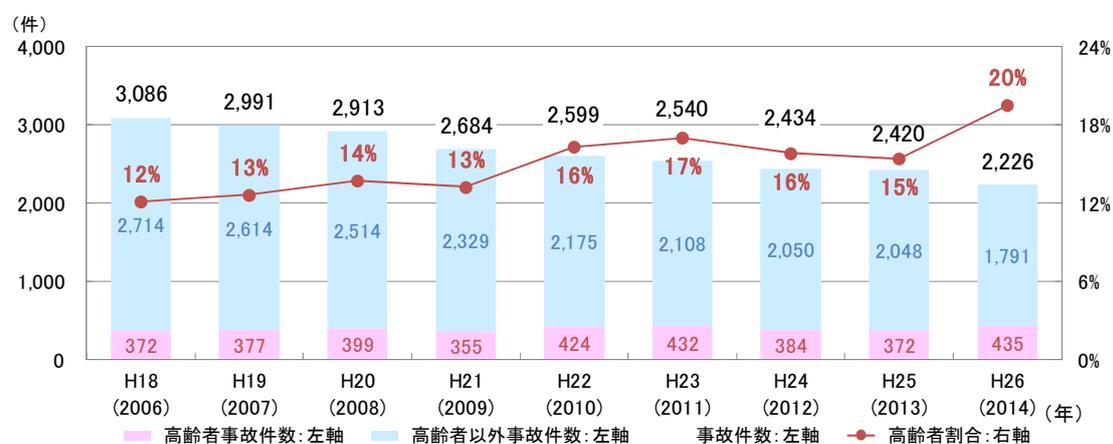
出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

③ 運転免許返納者

近年、高齢者が加害者となる交通事故の増加が社会問題となっています。加古川警察署管内でも、交通事故発生件数自体は減少傾向にあるものの、高齢者が第1当事者*となる交通事故の割合は増加傾向にある状況です。高齢者が免許を自主返納し、無理に自動車を運転する必要がなくなるような移動手段の確保が求められています。

なお、運転免許を返納して運転経歴証明書の交付を受けた65歳以上の人は、公共交通機関の運賃割引等の特典を受けることができ、市内では、神姫バスの運行する路線バスに半額で乗車できます。今後、運転免許の返納を促進するためのさらなる特典制度の検討も必要です。

＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（加古川警察署管内） ＞



出典) 交通年鑑

* 第1当事者：交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害がもっとも軽い者。

3.4 加古川市の交通をとりまく現状と課題

鉄道

- ・誰もが利用しやすい鉄道駅を目指し、駅舎や駅周辺のバリアフリー化を促進していく必要があります。
- ・鉄道とバス等乗り継ぎの利便性を向上させることが求められています。

民営路線バス

- ・バスの運行が1時間に1本未満の路線があり、地域からは運行頻度や運行時間帯の拡大を求める声があります。
- ・人口の減少等により利用者的大幅な増加が期待できず、交通事業者だけで路線バスを維持することが困難になりつつあります。
- ・多くの停留所において、ベンチや屋根、乗り継ぎのための自転車駐輪場が整備されておらず、環境整備が求められています。
- ・通勤時間帯での運行頻度や鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤの見直しを行う必要があります。
- ・バスのサービスが改善されるのであれば利用したい、という潜在的需要があると考えられることから、ダイヤや路線の再編、利用しやすい運賃制度の導入等が求められています。

自治体主導バス

- ・かこバスは、住宅密集地域や交通過密エリアを運行することや、朝夕のラッシュ時に乗降が集中すること等からたびたび遅延が発生し、場合によっては他の交通への乗り継ぎに影響を及ぼすことがあります。
- ・かこタクシーは、運行車両の手すりやステップが整備されていない等ユニバーサルデザイン化が進んでいないことから、段差が大きく乗り降りがしにくいと感じている人がいます。
- ・かこタクシーは、時間帯によっては乗車定員を超過することもあり、運行ダイヤや本数の見直し、運行車両の充実が求められています。
- ・通勤、通学的手段として活用する人も多く、利便性から定期券の導入を求める声があります。

地域主導バス

- ・地域に密着し、地域の要望に応えるきめ細やかな運行ができる一方で、高齢化等によるボランティアの不足等が課題となっています。
- ・地域が主導となった公共交通機関導入の要望に応えることができる仕組みづくりが必要です。

タクシー

- ・ドアツードアの需要や、狭い道路しかない地域に対応するために、タクシーの利用を促進する施策や、タクシー車両を活用した移動手段の検討が必要です。
- ・マンツーマンの特性を活かした、丁寧できめ細やかな対応が求められています。
- ・他の公共交通と比較して運賃が高額であることが、乗車人数の減少の一因となっています。

環境整備

- ・市街地には平坦な地域が多く、自転車を利用する人が多いことから、自転車利用と連携した交通結節点の整備や公共交通網の検討が必要です。
- ・鉄道駅や停留所での椅子の確保といった環境整備に加え、乳幼児連れでの移動がしやすい環境づくりや、誰もが乗り降りしやすい車両の導入等が求められています。

日常生活

- ・バスが1日30本（ほぼ1時間に1往復）未満の公共交通空白地及び不便地域に居住する人が約3割います。
- ・日常の買い物や通勤、通学に不便を感じている人の割合は、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は急激な高齢化が進み、移動に不便を抱えている人の割合が多くなっています。
- ・市北部地域では自動車利用が70%を超えており、移動手段の確保が急がれます。
- ・各地域の特性や移動需要に対応した公共交通網を検討する必要があります。
- ・移動を家族等の送迎だけで支えることは困難になっているなか、より移動しやすい環境の整備が求められています。

交通弱者

- ・自動車を自由に使えない人、特に75歳以上の高齢者が日常生活を送るための移動手段の確保が求められています。
- ・高齢者が免許を自主返納し、無理に自動車を運転する必要がなくなるような移動手段の確保が求められています。



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。

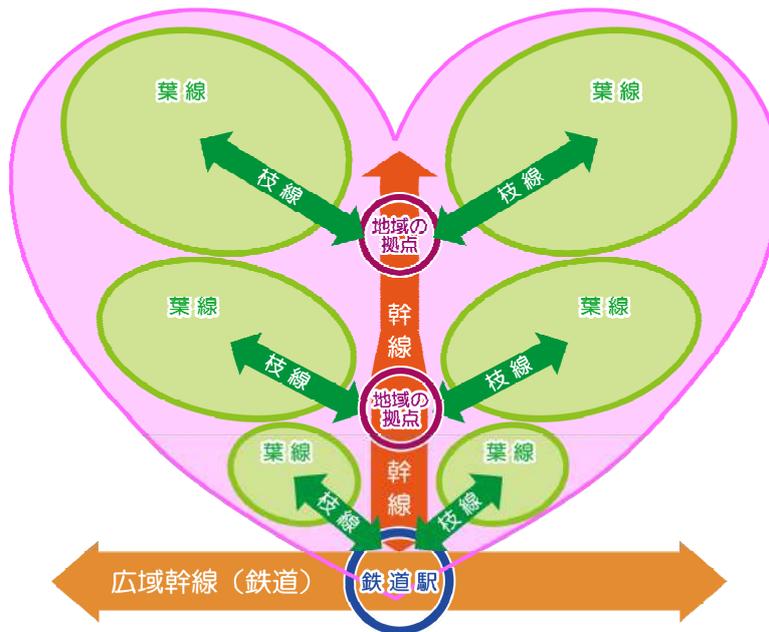


(2) 基本方針

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^{※1}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^{※2}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[※]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。

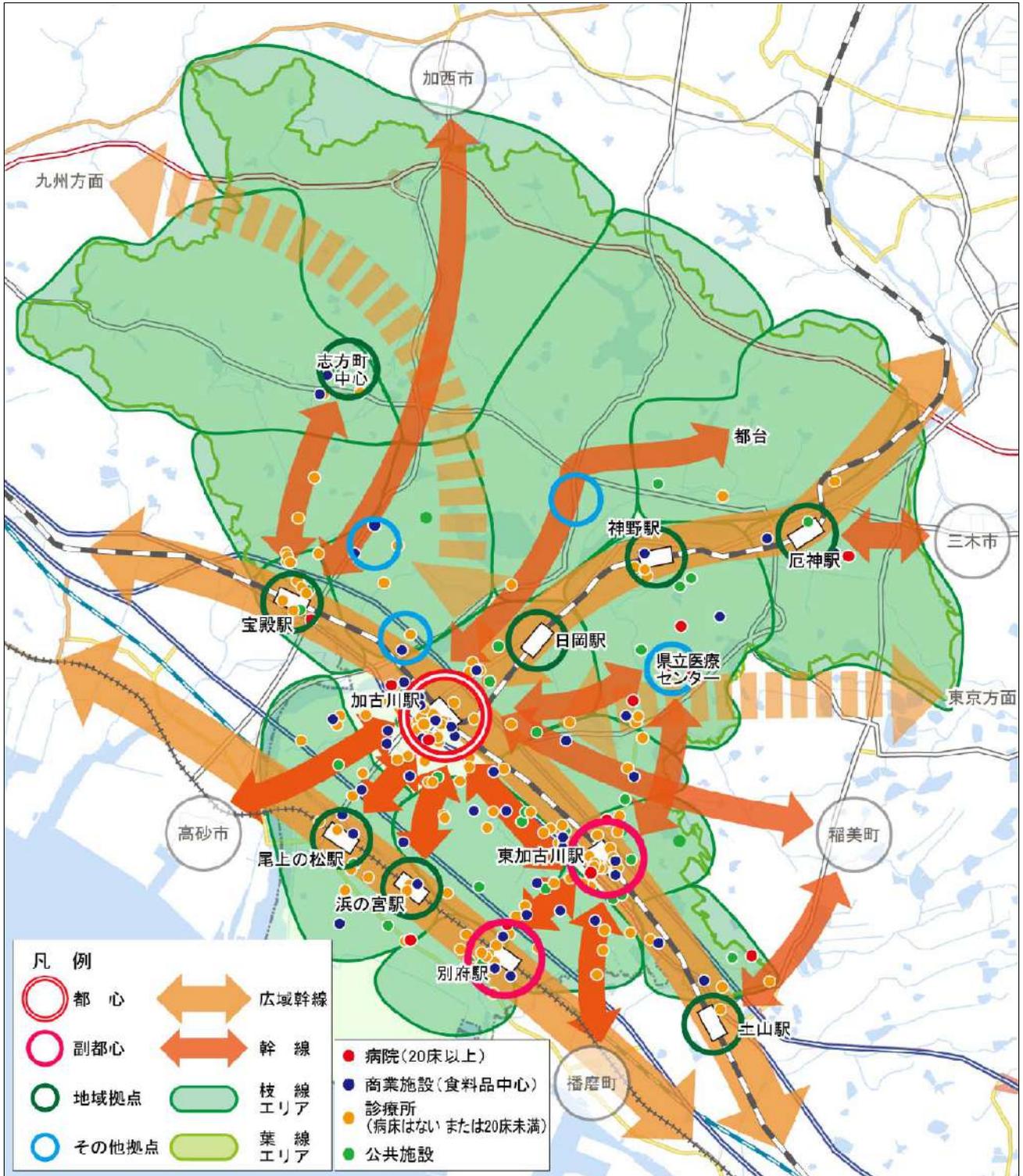
なお、幹線、枝線、葉線については、それぞれの乗り継ぎ利便性に配慮し、どの場所からも便利に移動できる公共交通網を目指します。

< 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	↑
	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	民間事業者 ↑
	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	行政 ↑ 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	↓
	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 >



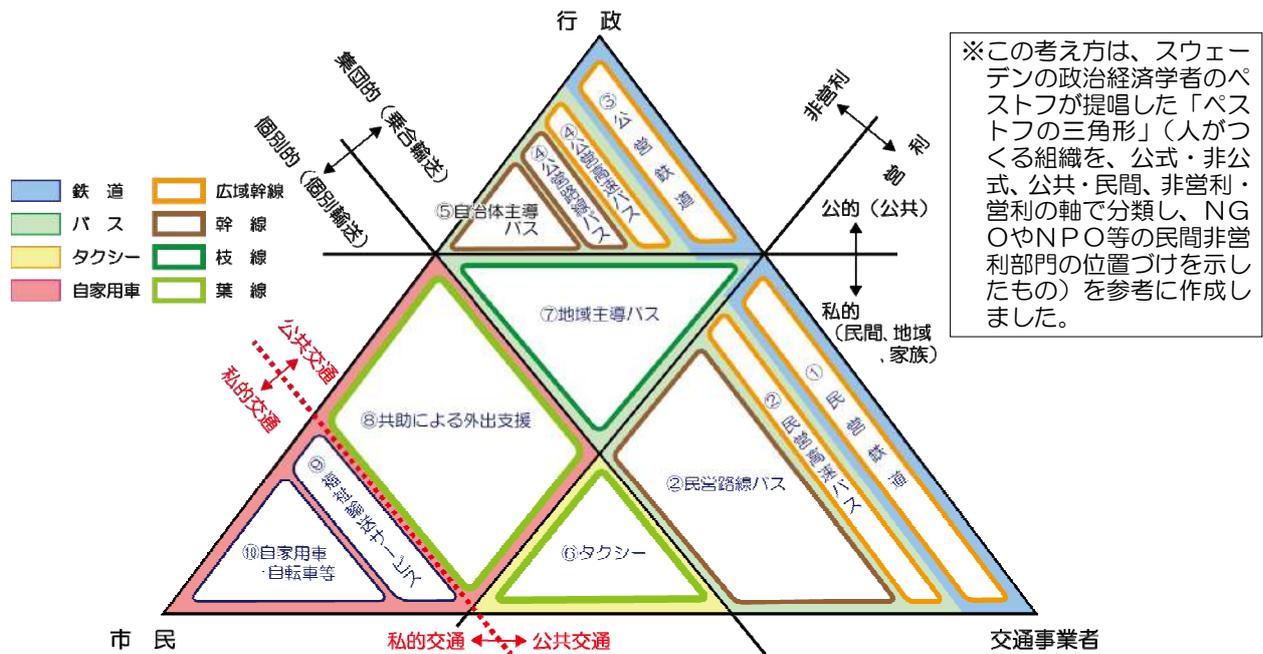
※ 都心・副都心・地域拠点：都市計画マスタープランで位置付けられた商業、サービス、文化機能等の都市活動の中心地

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。

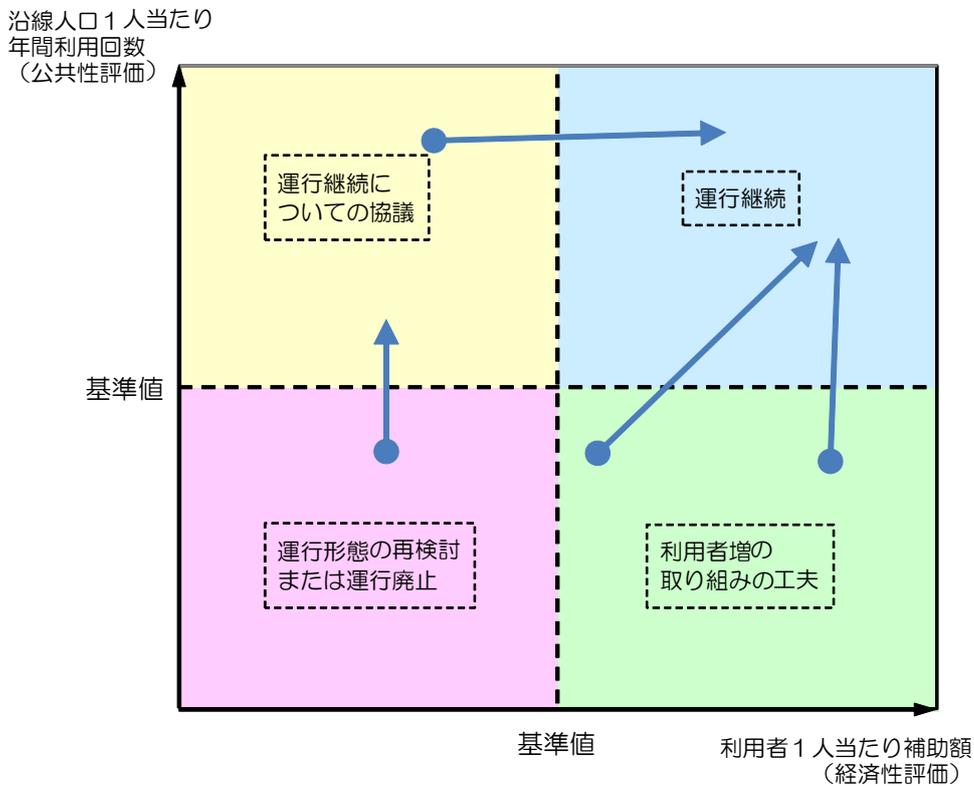
4.4 地域公共交通の評価と再編の考え方

(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）

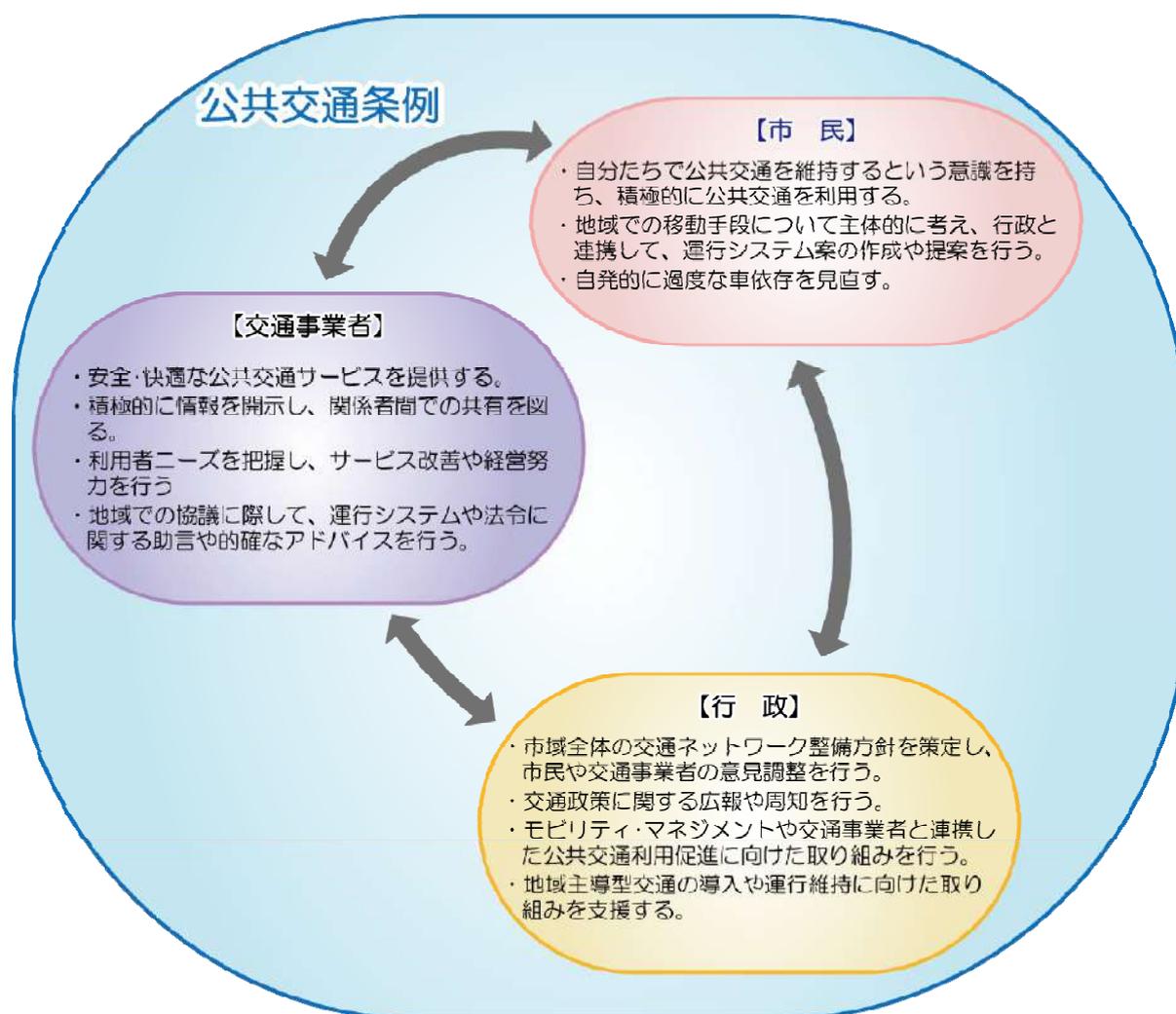
4.5 多様な関係者との連携による公共交通政策の推進

(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。

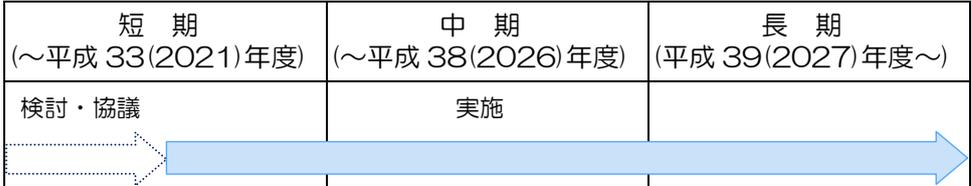
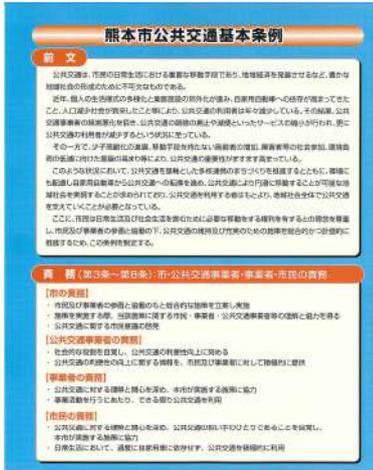
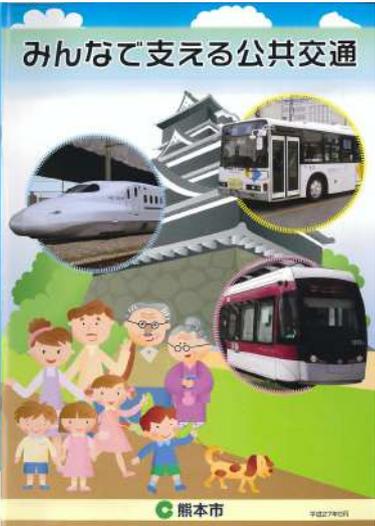
公共交通による対応だけでは限界があるなか、企業等が運行している通勤バスの混乗化や空き時間帯の利用に加え、移動販売や買い物代行サービス、送迎保育ステーション事業や子育てタクシー事業等、市民の移動を補完する新たな民間サービスの創造に努めます。



第5章 地域公共交通再編のための施策及び事業

5.1 公共交通条例の制定

本市の公共交通施策を総合的かつ計画的に推進するため、公共交通条例の制定を検討します。

目的	本市の公共交通施策を総合的かつ計画的に推進するため。								
内容	市民の交通権*の確保に努めることに加え、市民、交通事業者、行政の責務や、地域が主体となる新たな公共交通の導入にかかる手続きを定める公共交通条例の制定を検討します。								
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民、交通事業者、行政の協働促進 ・ 公平性の確保 ・ 公共交通施策の推進 								
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> 			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施	
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)							
検討・協議	実施								
先進事例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 金沢市：金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例 ・ 熊本市：公共交通基本条例 ・ 福岡市：公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例 <p style="text-align: center;">＜「みんなで支える公共交通」＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="544 1400 917 1870" style="width: 45%;">  </div> <div data-bbox="925 1400 1300 1926" style="width: 45%;">  </div> </div> <p style="text-align: right;">出典) 熊本市ホームページ</p>								

* 交通権：移動する権利に加え、交通手段選択の自由や交通に関する情報を受けるなど、交通に関してすべての人が広く持つと考えられる権利の総称。世界では、フランス国内交通基本法で明文化されたことが知られている。

5.2 施策の体系

基本方針	取り組み方針	施策	事業	実施主体			スケジュール		
				行政	交通事業者	市民	短期(～平成 33(2021)年度)	中期(～平成 38(2026)年度)	長期(平成 39(2027)年度～)
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)	取り組み方針1 鉄道の機能強化	1-1 主要駅における拠点機能の強化	1-1-1 加古川駅北広場公共交通ターミナル機能の充実	○	○	→	→	→
			1-1-2 副都心間(東加古川駅～別府駅)のアクセス強化	○	○	→	→	→
		1-2 鉄道駅の整備	1-2-1 日岡駅リニューアルの検討	○	○	→	→	→
			1-3 新駅設置の検討	1-3-1 JR加古川線新駅の検討	○	○	○→	→
	取り組み方針2 幹線の強化	2-1 幹線バス路線の再編	2-1-1 幹線バス路線の再編						
			① 加古川南部(JR山陽本線南側)						
			② 加古川中央部(JR山陽本線北側)	○	○	→	→	→
			③ 加古川北東部(神野町・八幡町)						
		④ 加古川西部・北西部(加古川右岸)							
		2-1-2 都市間広域幹線の強化	○	○	→	→	→	
2-1-3 企業送迎バス混乗化の検討	○	○	○→	→	→			
2-2 バス走行環境の改善	2-2-1 バスベイの設置	○	○	→	→	→		
基本方針2 生活利便施設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)	取り組み方針3 枝線の導入	3-1 枝線の導入	3-1-1 枝線の導入	○	○	○→	→	→
			3-1-2 乗合デマンドタクシーの導入の検討	○	○	○→	→	→
		3-2 運行体制の強化	3-2-1 枝線運行法人(第3セクター)の設立	○	○	→	→	→
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)	取り組み方針4 タクシーの利用促進	4-1 タクシーの利用促進	4-1-1 タクシー利用助成制度の導入	○	○	→	→	→
			4-1-2 タクシーを利用しやすい環境の創出	○	○	→	→	→
	取り組み方針5 地域共助による取り組み支援	5-1 生活支援サービスの充実	5-1-1 生活支援サービスの充実	○		○→	→	→
基本方針4 ユニバーサルデザインに配慮した、利用者に優しい、質の高い公共交通を目指します。	取り組み方針6 ユニバーサルデザインの推進	6-1 ユニバーサルデザインの推進	6-1-1 尾上の松駅のバリアフリー化	○	○	→	→	→
			6-1-2 ユニバーサルデザイン車両の拡充	○	○	→	→	→
	取り組み方針7 質の高いサービスの提供	7-1 利用しやすい運賃制度の導入	7-1-1 市内上限運賃制度の導入	○	○	→	→	→
			7-1-2 かこバス・かこタクシー定期券の導入	○	○	→	→	→
			7-1-3 多様な運賃割引制度の導入	○	○	○→	→	→
		7-2 待合環境の改善	7-2-1 バスの駅の整備の推進	○	○	○→	→	→
			7-2-2 バス停の上屋及びベンチの設置	○	○	→	→	→
			7-2-3 サイクルアンドライド駐輪場の整備	○	○	→	→	→
	7-2-4 情報発信の充実	○	○	→	→	→		
	取り組み方針8 参画と協働の促進	8-1 地域全体での公共交通の支援	8-1-1 運賃以外の収入の確保	○	○	○→	→	→
8-1-2 地域・企業との協働による公共交通の維持			○	○	○→	→	→	
8-1-3 モビリティマネジメントの実施			○	○	○→	→	→	

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」

5.3 取り組み方針及び事業計画

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)

取り組み方針 1 鉄道の機能強化

■ 現状・背景

- ・市内には東西にJR山陽本線と山陽電鉄本線が、南北にはJR加古川線が走っており、8つの鉄道駅があります。
- ・市内を運行する鉄道の輸送能力は高く、乗車人員は平成15年度以降ほぼ横ばいで推移しています。

■ 目指す姿

鉄道による広域移動が便利なまちを目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・加古川駅におけるターミナル機能の充実や、路線バスによる主要駅間のアクセスを強化し、鉄道駅の拠点機能の強化を図ります。

↳ 施策1-1：主要駅における拠点機能の強化

- ・市が進める日岡山公園周辺のまちづくりとあわせ、アクセス拠点となる日岡駅のリニューアルを検討します。

↳ 施策1-2：鉄道駅の整備

- ・まちづくりの一環として、長期的な視点での新駅設置の可能性を検討します。

↳ 施策1-3：新駅設置の検討

取り組み方針 2 幹線の強化

■ 現状・背景

- ・バスの運行が1時間に1本未満の路線があり、地域からは運行頻度や運行時間帯の拡大を求める声があります。
- ・人口の減少等により利用者の大幅な増加が期待できず、交通事業者だけで路線バスを維持することが困難になりつつあります。
- ・かこバスは運行本数が多く、安価であることから、利用者が増加しています。

■ 目指す姿

通勤、通学の移動手段として選ばれる、利便性の高い路線バスを目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・路線バスの需要を見極め、需要が少ないルートでの縮小や日常の移動に対応したルート変更等の再編を行うとともに、運行本数の増加を図ります。
- ・広域的な都市間の移動を促進するため、長距離路線バスの導入を進めます。

↳ 施策2-1：幹線バス路線の再編

- ・バスの定時性、安全性を確保するため、バスベイの設置を進めます。

↳ 施策2-2：バス走行環境の改善

施策 1-1 : 主要駅における拠点機能の強化

事業 1-1-1	加古川駅北広場公共交通ターミナル機能の充実								
目的	東播磨地域の玄関口である加古川駅の拠点性を高めるため。								
実施主体	行政、交通事業者								
内容	<p>加古川駅北広場は、停車空間の不足から、朝夕の通勤、通学時間帯には一般車がロータリー内に溜まり、バスやタクシー等公共交通の円滑な運行に影響を及ぼしています。</p> <p>また、高速バスや観光バス、企業の通勤バスも多数乗り入れていることから、公共交通と一般車を分離し、公共交通ターミナル機能を有した施設整備について検討します。</p>								
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・加古川駅の拠点機能の向上 ・アクセス利便性の向上 ・公共交通利用者の増加 ・駅周辺のにぎわい創出 ・近隣施設利用者の増加 								
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th data-bbox="448 1055 767 1137">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th data-bbox="767 1055 1086 1137">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th data-bbox="1086 1055 1406 1137">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 1137 767 1240">検討・協議</td> <td data-bbox="767 1137 1086 1240">実施</td> <td data-bbox="1086 1137 1406 1240"></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">  </p>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施	
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)							
検討・協議	実施								
参考事例	<p>・姫路市：姫路駅北西駅前広場（バス・一般車乗降場の分離）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>  <p style="text-align: center;">出典) 加古川市</p>								

施策 1-1 : 主要駅における拠点機能の強化

<p>事業 1-1-2</p>	<p>副都心間（東加古川駅～別府駅）のアクセス強化</p>										
<p>目的</p>	<p>副都心としての機能を強化するため。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>										
<p>内容</p>	<p>副都心である東加古川駅と別府駅とのバス路線を拡充するとともに、鉄道との乗り継ぎ利用を促進します。</p> <div data-bbox="606 638 1228 1243" style="text-align: center;"> <p>< 副都心間の機能強化 ></p> </div> <p>出典)「加古川市都市計画マスタープラン」を基に作成</p>										
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 副都心（東加古川駅、別府駅）の拠点機能向上 ・ アクセス利便性の向上 ・ 公共交通利用者の増加 ・ 近隣施設利用者の増加 										
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: left;"> </td> </tr> </tbody> </table>		短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)									
検討・協議	実施										

施策 1-2 : 鉄道駅の整備

<p>事業 1-2-1</p>	<p>日岡駅リニューアルの検討</p>											
<p>目的</p>	<p>総合公園であり観光拠点である日岡山公園の玄関口にふさわしい日岡駅とするため。</p>											
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>											
<p>内容</p>	<p>市が進める日岡山公園周辺のまちづくりとあわせ、日岡駅のリニューアルの可能性を検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>< 日岡駅 ></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>< 日岡山公園 ></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>< 日岡神社 ></p>  </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">出典) 加古川市 加古川観光協会ホームページ</p>											
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の増加 ・近隣施設利用者の増加 											
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (~平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (~平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: left; padding-left: 20px;">  </td> </tr> </tbody> </table>			短期 (~平成 33(2021)年度)	中期 (~平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度~)	検討・協議	実施				
短期 (~平成 33(2021)年度)	中期 (~平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度~)										
検討・協議	実施											
												
<p>参考事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・神野駅（平成 22 年整備） ・小野市：市場駅、小野町駅、粟生駅、河合西駅、青野ヶ原駅 （JR加古川線電化にあわせ、平成 16 年度より、駅機能を有したコミュニティ施設として整備） 											

施策 1-3 : 新駅設置の検討

<p>事業 1-3-1</p>	<p>J R加古川線新駅の検討</p>										
<p>目的</p>	<p>J R加古川線のアクセス利便性を高めるため。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者、市民</p>										
<p>内容</p>	<p>J R加古川線の更なる利用向上とアクセス利便性を高めるため、長期的な視野にたって新駅設置を検討します。 具現化に向けては、周辺のレクリエーション機能の向上等、地域の持つ潜在能力を高める取り組みを進めます。</p> <p style="text-align: center;">< J R加古川線新駅の検討 ></p> 										
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ アクセス利便性の向上 ・ 近隣施設利用者の増加 ・ 駅周辺のにぎわい創出 ・ 公共交通利用者の増加 										
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>検討・協議</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">  </td> </tr> </tbody> </table>		短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)		検討・協議				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)									
	検討・協議										
											

施策 2-1 : 幹線バス路線の再編

<p>事業 2-1-1</p>	<p>幹線バス路線の再編</p>											
<p>目的</p>	<p>公共交通網の基幹となる幹線の維持・強化を図るため。</p>											
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>											
<p>内容</p>	<p>公共交通需要を踏まえ、既存バス路線の再編及び運行本数の増加等見直しを図ります。なお、再編にあたっては、市補助路線から順次実施することとし、その他の既存バス路線の再編については段階的に実施します。</p> <p>【再編手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 既存バス路線の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存バス系統別評価結果に基づき、市補助路線の見直しを実施 ・ バス停別の利用状況に基づき再編案を検討 ② 交通需要からみた路線網の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの潜在需要から再編案を検討 ③ 再編に向けた検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルート of 検討 ・ 交通結節点の検討 ・ 運行本数の検討 <p>【路線再編（案）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南部（JR山陽本線南側） 〔事業 2-1-1 ①〕 ・ 中央部（JR山陽本線北側） 〔事業 2-1-1 ②〕 ・ 北東部（神野町・八幡町） 〔事業 2-1-1 ③〕 ・ 西部、北西部（加古川右岸） 〔事業 2-1-1 ④〕 											
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の向上 ・ 公共交通利用者の増加 											
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>順次実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3"> </td> </tr> </tbody> </table>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	順次実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)										
検討・協議	順次実施											

事業2-1-1①

加古川南部（JR山陽本線南側）

再編路線（案）

【再編方針】

- ・各鉄道駅へのアクセスを強化するとともに、通勤・通学にも利用可能な運行本数を確保します。
- ・バス停別利用状況から路線の縮小を検討するとともに、幹線の運行本数の増加を図ります。
- ・複数市町にまたがる国庫・県単補助路線については原則維持し、利用促進に努めます。
- ・国道250号以南の地域については、かこバスルートの見直し、枝線の導入等再編案を検討します。

【交通結節点】

- ・各鉄道駅

【既存路線の個別方針（案）】

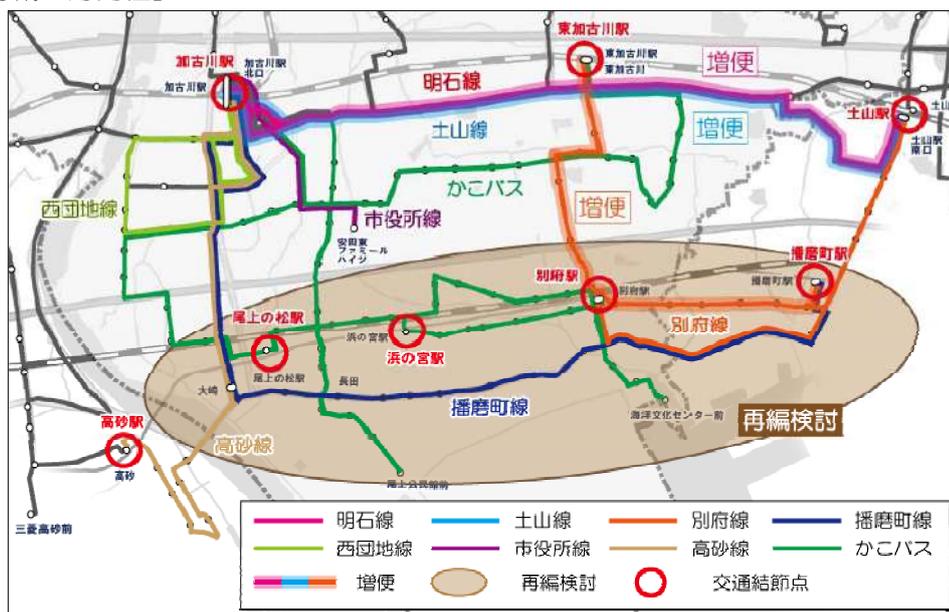
神姫バス（補）：市補助路線

- ・明石線（加古川駅～明石駅） 補 土山線（加古川駅～土山駅南口）
明石線については土山駅南口までの路線に縮小し、土山線とあわせて増便を図ります。また、東加古川駅へ乗り入れ、拠点間を結ぶ幹線としての機能を強化します。
- ・補 別府線（東加古川駅～土山駅南口）
医療センター～東加古川駅～別府駅の路線へ再編し、南北幹線としての機能強化を図ります。
- ・播磨町線（加古川駅～大崎～播磨町駅）
国道250号以南の地域の公共交通のあり方について検討を進め、代替交通案が決定した段階で休止します。
- ・西団地線（加古川駅～西団地循環） 市役所線（加古川駅～安田東ファミリーハイツ）
補 高砂線（加古川駅～高砂）
原則維持し、将来的にかこバスとの路線統合等を検討します。

かこバス

- ・東加古川ルート、別府ルート、鳩里・尾上ルート
原則維持し、利用状況等に応じてルートを見直します。

【路線再編の方向性】



事業2-1-1②

加古川中央部（JR山陽本線北側）

再編路線（案）

【再編方針】

- ・バス停別利用状況から路線の縮小を検討するとともに、幹線の運行本数の増加を図ります。
- ・複数市町にまたがる国庫・県単補助路線については原則維持し、利用促進に努めます。
- ・道路整備状況（平野神野線・中津水足線・新橋梁）にあわせ、新規路線を検討します。

【交通結節点】

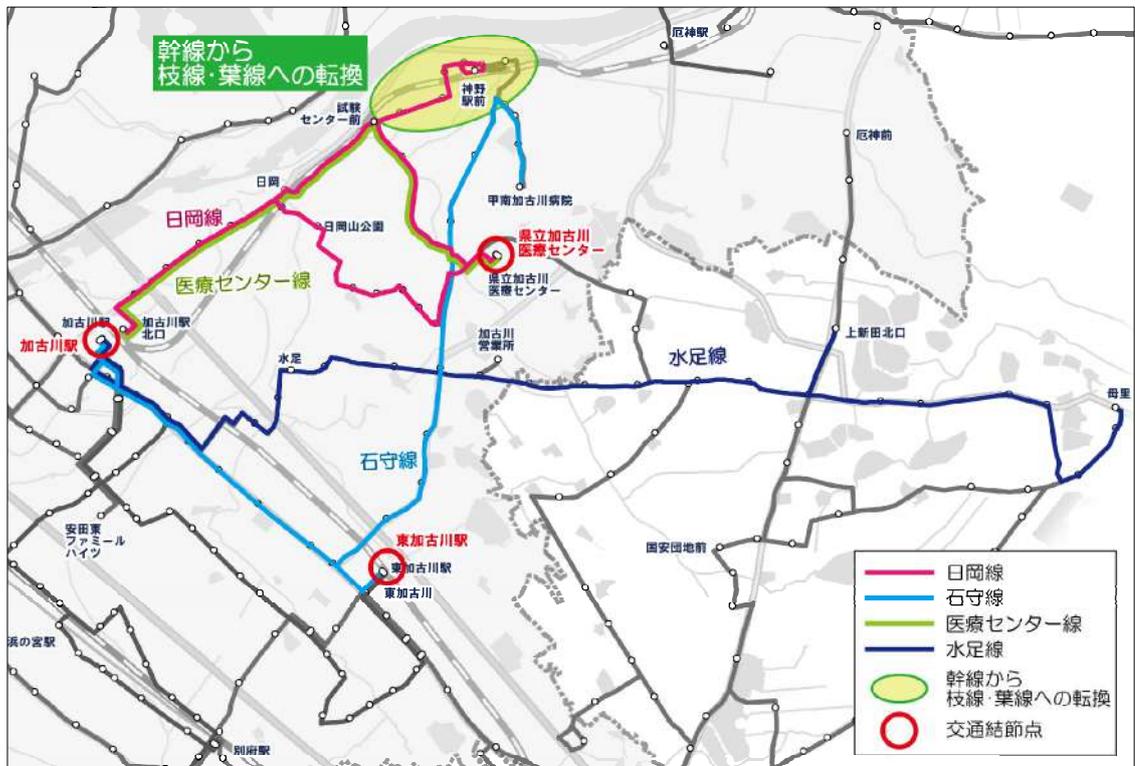
- ・加古川駅、東加古川駅
- ・県立加古川医療センター

【既存路線の個別方針（案）】

神姫バス（補：市補助路線）

- ・日岡線（加古川駅北口～神野駅、加古川駅北口～加古川営業所）
1日1.5往復運行している試験センター前～神野駅前間を休止し、空白となった新神野地区は枝線の導入を進めます。
- ・石守線（加古川駅～新在家～甲南病院）
別府線の再編とあわせ、利用状況等を勘案し見直しを図ります。
- ・医療センター線（加古川駅北口～医療センター）
補 水足線（加古川駅～水足～母里、加古川駅～水足～上新田北口）
原則維持します。

【路線再編の方向性】



事業2-1-1③

加古川北東部（神野町・八幡町）

再編路線（案）

【再編方針】

- ・市単独補助路線の見直しを行い、再編作業を進めます。
- ・三木鉄道代替バスについては、厄神駅と三木市をつなぐ広域路線のため、利用促進の取り組みを進め、収支改善を図ります。
- ・神野駅、厄神駅を結節点とした、幹線から枝線・葉線への転換を図ります。

【交通結節点】

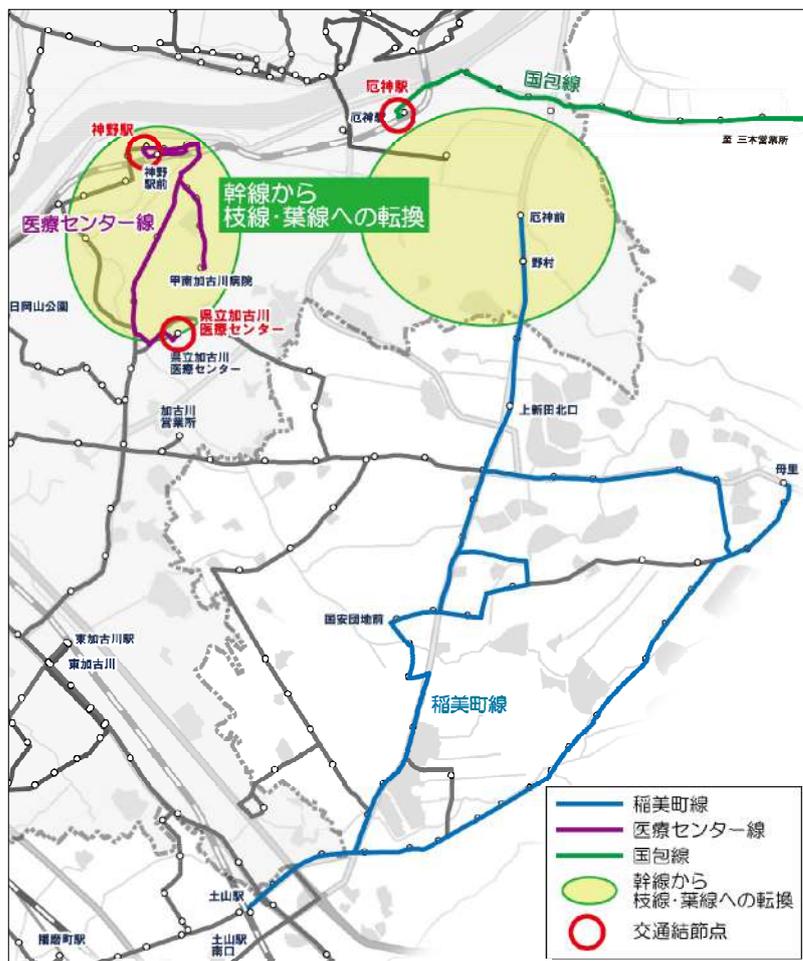
- ・神野駅、厄神駅
- ・県立加古川医療センター

【既存路線の個別方針（案）】

神姫バス（補）：市補助路線

- ・補 稲美町線（土山駅～上新田北口、土山駅～厄神前、土山駅～母里）
利用状況から厄神前と野村停留所を廃止します。
- ・補 医療センター線（神野駅～医療センター）
廃止を含めた検討を行い、幹線から枝線への転換を検討します。
- ・補 国包線（三木鉄道代替バス）（厄神駅～三木営業所、厄神駅～恵比須駅）
利用状況等を勘案し、三木市と今後のあり方を検討します。

【路線再編の方向性】



事業2-1-1④

加古川西部・北西部（加古川右岸）

再編路線（案）

【再編方針】

- ・バス停別利用状況から、路線の縮小を検討します。
- ・市単独補助路線の見直し、枝線としての再編作業を進めます。
- ・かこタクシーの幹線としてのあり方を検討します。
- ・将来的には加古川駅北口から新橋梁を利用したルートに再編します。

【交通結節点】

- ・神姫バス：広尾東停留所・大沢口停留所・志方小学校前停留所
- ・かこタクシー：志方市民センター前停留所
- ・JR：神野駅・厄神駅
- ・商業施設等と連携した「バスの駅」の整備

【既存路線の個別方針（案）】

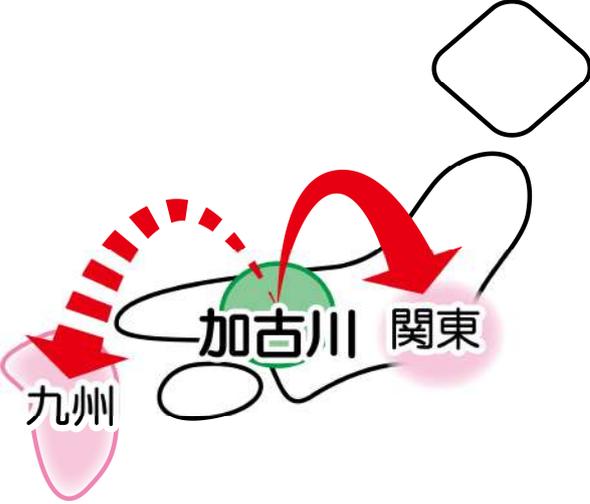
神姫バス（補）：市補助路線

- ・北条線（北条営業所～宝殿駅～高砂）
北条営業所から宝殿駅までの路線に縮小を検討します。
- ・志方線（宝殿駅～細工所北口）
幹線として維持すべき路線であり、今後の運行主体について交通事業者と検討を進めます。
- ・広尾線（加古川駅～広尾東）
短期的に維持し、小畑口～広尾東間について、枝線への転換を検討します。
- ・補 東神吉線（加古川駅～東神吉小学校～ウェルネスパーク）
廃止を含めた検討を行い、幹線から枝線への転換を検討します。
- ・都台線（加古川駅～都台）、補 社線（姫路駅～社）
原則維持します。

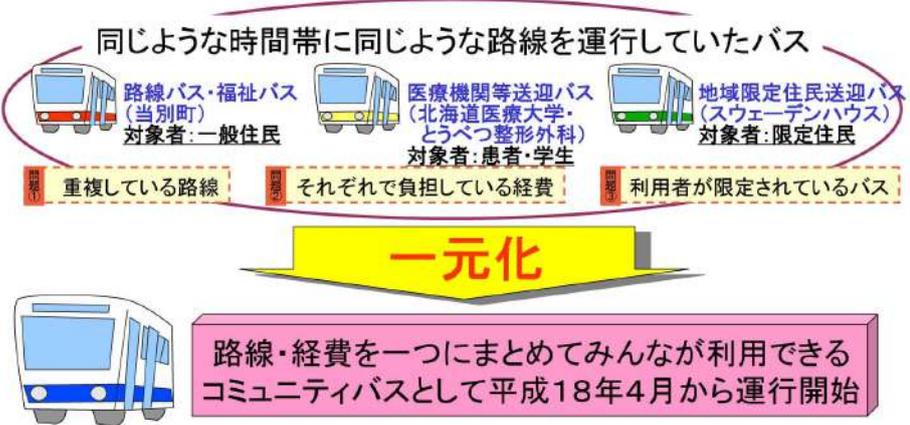
かこタクシー

路線を幹線と枝線に分け、再編を進めます。

施策 2-1 : 幹線バス路線の再編

事業 2-1-2	都市間広域幹線の強化											
目的	市民の広域都市間移動、交流を促進するため。											
実施主体	行政、交通事業者											
内容	<p>都市間を結ぶ長距離路線バスの導入を促進します。</p> <p style="text-align: center;">< 高速バスの導入イメージ ></p> 											
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域交通の充実 ・ 加古川駅の拠点機能の向上 ・ 利便性の向上 											
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">協議・実施</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right; padding-right: 20px;">  </td> </tr> </tbody> </table>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	協議・実施					
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)										
協議・実施												
												

施策 2-1 : 幹線バス路線の再編

<p>事業 2-1-3</p>	<p>企業送迎バス混乗化の検討</p>							
<p>目的</p>	<p>企業送迎バス運行沿線住民の利便性向上を図るため。</p>							
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者、市民</p>							
<p>内容</p>	<p>市内企業が従業員の通勤目的のために借り上げて運行している通勤バスの一般利用について検討します。</p> <p>① 全便混乗 ② 一部の便について混乗 ③ 間合い時間のみ一般乗合旅客自動車運送事業として運行</p>							
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民の移手段の確保 ・企業の地域貢献 ・渋滞の緩和 ・公共交通不便地域の解消 							
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>短期 (~平成 33(2021)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>中期 (~平成 38(2026)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>長期 (平成 39(2027)年度~)</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>検討・協議</p> </td> <td> <p>実施</p> </td> <td></td> </tr> </table> 		<p>短期 (~平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (~平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度~)</p>	<p>検討・協議</p>	<p>実施</p>	
<p>短期 (~平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (~平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度~)</p>						
<p>検討・協議</p>	<p>実施</p>							
<p>先進事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道当別町：当別ふれあいバス <ul style="list-style-type: none"> □ 同じような時間帯に同じような路線で運行していた路線バスや企業の送迎バス等をコミュニティバスとして一元化。 □ 北海道医療大学への通学、北海道医療大学病院及び歯科内科クリニックへの通院に限定した「無料チケット」の取り組みも実施。 <div style="text-align: center;">  <p>同じような時間帯に同じような路線を運行していたバス</p> <p>路線バス・福祉バス (当別町) 対象者: 一般住民</p> <p>医療機関等送迎バス (北海道医療大学・とうべつ整形外科) 対象者: 患者・学生</p> <p>地域限定住民送迎バス (スウェーデンハウス) 対象者: 限定住民</p> <p>重複している路線 それぞれで負担している経費 利用者が限定されているバス</p> <p>一元化</p> <p>路線・経費を一つにまとめてみんなが利用できる コミュニティバスとして平成18年4月から運行開始</p> </div> <p style="text-align: right;">出典) 国土交通省ホームページ 当別町ホームページ</p>							

施策 2-2 : バス走行環境の改善

<p>事業 2-2-1</p>	<p>バスベいの設置</p>										
<p>目的</p>	<p>路線バスの停車による後続車への影響を緩和するとともに、運行定時性を確保するための時間調整場所とするため。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>										
<p>内容</p>	<p>道路や施設整備時にあわせ、必要性に応じ、バスベいの設置を進めます。</p> <p style="text-align: center;">＜ バスベいの整備 ＞</p> <p>[整備前]</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>[整備後]</p>  <p style="text-align: right;">出典: 国土交通省ホームページを基に作成</p>										
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の緩和 ・ 安全性の確保 ・ 定時性、速達性の向上 ・ 交通事故の減少 										
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>協議・順次実施</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">➔</td> </tr> </tbody> </table>		短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	協議・順次実施			➔		
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)									
協議・順次実施											
➔											

基本方針 2

生活利便施設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)

取り組み方針 3 枝線の導入

■ 現状・背景

- ・ 日常の買い物や通勤、通学に不便を感じている人の割合は、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は急激な高齢化が進み、移動に不便を抱えている人の割合が多くなっています。
- ・ 市北部地域では自動車利用が 70%を超えており、移動手段の確保が急がれます。

■ 目指す姿

住み慣れた地域で暮らし続けるため、日常生活における移動手段として利用される公共交通の導入を目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・ 地域住民主導の取り組みにより、日常生活を補完する枝線の導入を検討します。
- ・ 乗合デマンドタクシーの導入について検討を進めます。



施策 3-1：枝線の導入

- ・ 枝線バスの安定した運営を確保するため、運行法人の設立を検討します。



施策 3-2：運行体制の強化

施策 3-1 : 枝線の導入

事業 3-1-1	枝線の導入											
目的	交通弱者の移動手段を確保するため。											
実施主体	行政、交通事業者、市民											
内容	<p>公共交通不便地域に加え、既存の路線バスを維持することが困難な地域や、高齢化等により新たな公共交通需要が生まれた地域において、小型車両を活用した日常生活を補完する枝線の導入を検討します。</p> <p>導入にあたっては、地域住民が主体となって取り組みを進める「住民提案制度」により、地域特性に応じた公共交通を検討します。</p> <p>なお、既存バス路線の休止等により早急に代替交通を検討する必要がある地域については、優先的に取り組みを進めます。</p> <p>◇住民提案制度 地域の総意として提出された公共交通導入の要望に対し、地域住民主導のもと交通事業者と協議を進め、社会実験として運行する制度。</p> <p>◇枝線として提供する移動手段</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かこバスミニ（定時定路線型） スーパーや医療機関等の生活利便施設を經由し、幹線の主要な拠点までを結び、主に10人乗りの小型車両を活用した定時定路線型の公共交通。 ・乗合デマンドタクシー（予約型） 自宅から目的地までのドアツードアサービスを、乗合により提供するサービス。〔事業3-1-2〕 											
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公平性の確保 ・沿線住民の移動手段の確保 ・公共交通不便地域の解消 ・自動車利用の減少による環境負荷の低減 											
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th data-bbox="446 1639 769 1720">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th data-bbox="769 1639 1091 1720">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th data-bbox="1091 1639 1414 1720">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="446 1720 769 1827">協議・順次実施</td> <td data-bbox="769 1720 1091 1827"></td> <td data-bbox="1091 1720 1414 1827"></td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="446 1827 1414 1832">  </td> </tr> </tbody> </table>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	協議・順次実施					
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)										
協議・順次実施												
												

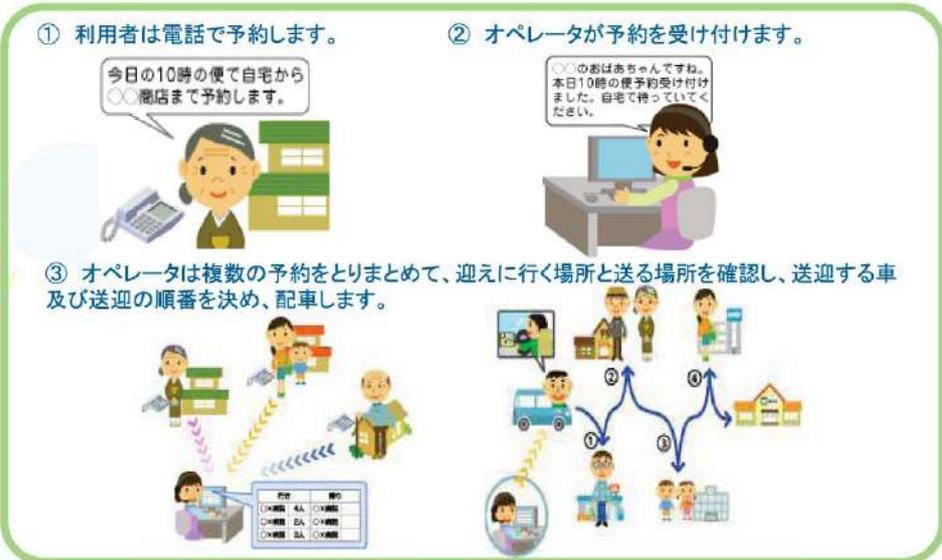
事業3-1-1

枝線の導入

【枝線の導入】



施策3-1：枝線の導入

事業3-1-2	乗合デマンドタクシーの導入の検討											
目的	定時定路線では運行が継続できない地域での移動手段を確保するため。											
実施主体	行政、交通事業者、市民											
内容	<p>ドアツードアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた乗合デマンドタクシーの導入を検討します。</p> <p style="text-align: center;">＜ 乗合デマンドタクシー ＞</p> <div style="border: 1px solid green; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>① 利用者は電話で予約します。</p> <p>今日の10時の便で自宅から〇〇商店まで予約します。</p> <p>② オペレータが予約を受け付けます。</p> <p>〇〇のおはあちゃんですね。本日10時の便予約受け付けました。自宅まで待っていてください。</p> <p>③ オペレータは複数の予約をとりまとめて、迎えに行く場所と送る場所を確認し、送迎する車及び送迎の順番を決め、配車します。</p>  </div> <p style="text-align: right;">出典) 国土交通省ホームページ</p>											
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動手段の確保 ・ 公共交通不便地域の解消 											
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: left;">  </td> </tr> </tbody> </table>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)										
検討・協議	実施											
												
参考事例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 丹波市：デマンド（予約）型乗合タクシー ・ 赤穂市：デマンド（予約）型乗合タクシー ・ たつの市：デマンド（予約）型乗合タクシー 											

施策 3-2 : 運行体制の強化

<p>事業 3-2-1</p>	<p>枝線運行法人（第3セクター）の設立</p>								
<p>目的</p>	<p>枝線の安定した運営を確保するとともに、運転手、運行管理者、運行車両等を効率的かつ効果的に活用するため。</p>								
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>								
<p>内容</p>	<p>採算性の低い枝線の安定した運営を確保するため、交通事業者や行政が出資した法人（第3セクター等）の設立を検討します。 出資にあたっては、現在の運行事業者だけでなく、広く出資事業者を募ります。</p> <p style="text-align: center;">＜ 第3セクター ＞</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD A[地方公共団体] -- 出資 --> B[第3セクター] C[民間企業A] -- 出資 --> B D[民間企業B] -- 出資 --> B </pre> </div> <p style="text-align: right;">出典) 内閣府ホームページを基に作成</p>								
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安定した経営基盤の確保 ・ 運行経費の削減 ・ 枝線の運行継続 								
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>検討・協議</p> </td> <td> <p>実施</p> </td> <td></td> </tr> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>			<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>	<p>検討・協議</p>	<p>実施</p>	
<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>							
<p>検討・協議</p>	<p>実施</p>								

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)

取り組み方針4 タクシーの利用促進

■ 現状・背景

- ・タクシーは、他の公共交通と比較して運賃が高額であるということを一因として、利用者が減少しています。
- ・マンツーマンの特性を活かした、丁寧できめ細やかな対応が求められています。
- ・ドアツードアの需要や、狭あいな道路しかない地域に対応するために、タクシーの利用を促進する施策や、タクシー車両を活用した移動手段の検討が必要です。

■ 目指す姿

より利用しやすいタクシーサービスの提供により、利用者数の増加を目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・交通弱者のタクシー利用を促進するため、タクシー利用助成制度の導入を検討します。
- ・マナー向上の取り組みや、近距離専用乗り場の設置の検討等タクシーを利用しやすい環境を創出します。

↳ 施策4-1：タクシーの利用促進

取り組み方針5 地域共助による取り組み支援

■ 現状・背景

- ・市北部地域では自動車利用が70%を超えており、移動手段の確保が急がれます。
- ・移動を家族等の送迎だけで支えることは困難になっているなか、より移動しやすい環境の整備が求められています。
- ・各地域の特性や移動需要に対応した公共交通網を検討する必要があります。

■ 目指す姿

地域住民の支えあいにより、交通弱者が外出しやすい仕組みづくりを目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・見守り、外出支援等、生活支援サービスの充実を図ります。

↳ 施策5-1：生活支援サービスの充実

施策 4-1 : タクシーの利用促進

事業 4-1-1	タクシー利用助成制度の導入								
目的	交通弱者の移動手段の確保及び外出機会の創出のため。								
実施主体	行政、交通事業者								
内容	<p>福祉タクシー制度を交通弱者に対する施策として拡大し、高齢者や妊産婦に対し、市が指定するタクシー会社で利用できるタクシーチケットの交付を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 想定対象者 <ul style="list-style-type: none"> 高齢者：75 歳以上の市民 妊産婦：妊娠中または出産から 1 年以内の市民 								
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通弱者の外出機会の創出 ・ タクシー利用者の増加 ・ 交通事故の減少 								
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> 			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施	
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)							
検討・協議	実施								
参考事例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 愛知県蒲郡市：高齢者割引タクシー制度 <ul style="list-style-type: none"> □ 蒲郡市に住民登録のある満 70 歳以上の方を対象。 □ 年割引率は 3 割（タクシー会社が 1 割、蒲郡市が 2 割負担）。 □ 割引区間は、出発地、到着地いずれも蒲郡市内の区間。 □ 年度ごとに 1 人 100 枚（50 枚綴りを 2 冊）を交付。 								

施策 4-1 : タクシーの利用促進

<p>事業 4-1-2</p>	<p>タクシーを利用しやすい環境の創出</p>										
<p>目的</p>	<p>新たなタクシー需要を創出するため。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>										
<p>内容</p>	<p>乗務員のマナー向上を図るとともに、近距離でも利用しやすいタクシーの提供に向け、事業者と連携して取り組みを進めます。</p> <p>◇タクシー優良ドライバー表彰制度 一般社団法人兵庫県タクシー協会が実施している「タクシー乗務員接客コンテスト姫路予選会」において、優秀な成績を収めた乗務員に対し、表彰(加古川市長賞)を行うとともに、優良ドライバーステッカーを配布します。</p> <p style="text-align: center;">< 「タクシー乗務員接客コンテスト」会場風景 ></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">出典) 兵庫県タクシー協会ホームページ</p> <p>◇近距離専用乗り場、相乗り乗り場の設置の検討 タクシーの近距離専用乗り場、相乗り乗り場の設置を検討します。</p>										
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用者の増加 ・利便性の向上 ・乗務員のマナー向上 										
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (~平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (~平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">検討・協議</td> <td style="text-align: center;">実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>		短期 (~平成 33(2021)年度)	中期 (~平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度~)	検討・協議	実施				
短期 (~平成 33(2021)年度)	中期 (~平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度~)									
検討・協議	実施										
											

施策5-1：生活支援サービスの充実

<p>事業5-1-1</p>	<p>生活支援サービスの充実</p>								
<p>目的</p>	<p>高齢者の地域での暮らしを支えるため。</p>								
<p>実施主体</p>	<p>行政、市民</p>								
<p>内容</p>	<p>地域共助による生活支援サービス（見守りや外出支援等）の取り組みについて、関係機関と連携して支援を行います。</p>								
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住み慣れた地域での生活継続 ・ 外出機会の増加 ・ 地域コミュニティの強化 								
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>検討・協議</p> </td> <td> <p>順次実施</p> </td> <td></td> </tr> </table> 			<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>	<p>検討・協議</p>	<p>順次実施</p>	
<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>							
<p>検討・協議</p>	<p>順次実施</p>								
<p>先進事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 西宮市山口地区 ・ 三田市：送迎ボランティア「アユート」 <ul style="list-style-type: none"> □ 利用者の自宅から目的地までボランティアの車を使った送迎。 □ 利用者負担額 会費：1,000円／年（移送保険代含む）ガソリン代金（実費）。 <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">出典）兵庫県ホームページ 兵庫県社会福祉協議会ホームページ</p>								

基本方針 4

ユニバーサルデザインに配慮した、利用者に優しい、質の高い公共交通を目指します。

取り組み方針 6 ユニバーサルデザインの推進

■ 現状・背景

- ・公共交通機関のユニバーサルデザイン化が求められています。
- ・駅舎や駅周辺のバリアフリー化が求められています。
- ・車両の段差が大きく、乗り降りしにくいと感じている人がいます。

■ 目指す姿

誰もが安全で快適に利用できる鉄道駅や、乗り降りしやすい車両の増加を目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・尾上の松駅のバリアフリー化工事を実施します。
- ・ユニバーサルデザイン車両の拡充に努めます。

↳ 施策6-1：ユニバーサルデザインの推進

取り組み方針 7 質の高いサービスの提供

■ 現状・背景

- ・民営路線バスの長距離区間の利用が減少しています。
- ・高齢者が免許を自主返納し、無理に自動車を運転する必要がなくなるような移動手段の確保が求められています。
- ・多くの停留所において、ベンチや屋根等の整備がされておらず、環境整備が求められています。
- ・バスへ乗り継ぐための駐輪場が整備されていません。
- ・停留所における利用者への情報提供が不十分です。

■ 目指す姿

公共交通環境の向上を目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・市内最大運賃の設定、定期券の導入、割引制度の導入等、利用しやすい運賃制度を検討します。

↳ 施策7-1：利用しやすい運賃制度の導入

- ・商業施設等と連携したバスの駅の整備や、停留所の上屋やベンチの設置等、待合環境の改善を進めます。
- ・バスや鉄道への乗り継ぎを促進するため、駐輪場の整備を行います。
- ・停留所表示の改善や、バスロケーションシステムの導入、デジタルサイネージの設置等、わかりやすい情報発信に努めます。

↳ 施策7-2：待合環境の改善

取り組み方針 8 参画と協働の促進

■ 現状・背景

- ・ 運賃以外の新たな収入源の確保が求められています。
- ・ 市民、交通事業者、行政が連携して公共交通を支えることが必要です。
- ・ 新たな公共交通需要を掘り起こす仕掛けが必要です。

■ 目指す姿

地域住民、企業等の積極的な参画により、地域公共交通の維持を目指します。

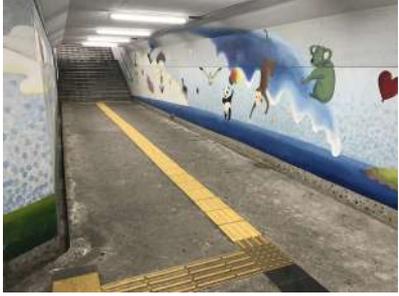
■ 目指す姿の実現に向けた施策及び実施事業

- ・ バス車両や停留所の上屋、ベンチ等への広告掲載を行います。
- ・ 停留所ネーミングライツ制度の拡充を図ります。
- ・ 町内会や企業等による協賛や乗車券の共同購入等の取り組みを行います。
- ・ 自動車から公共交通利用への転換を図るため、バスの乗り方教室等のモビリティマネジメントを実施します。

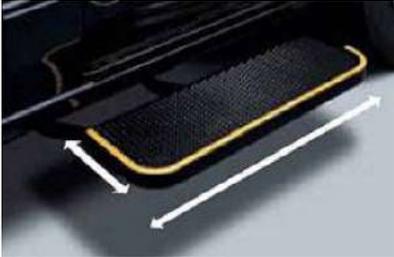


施策 8-1 : 地域全体での公共交通の支援

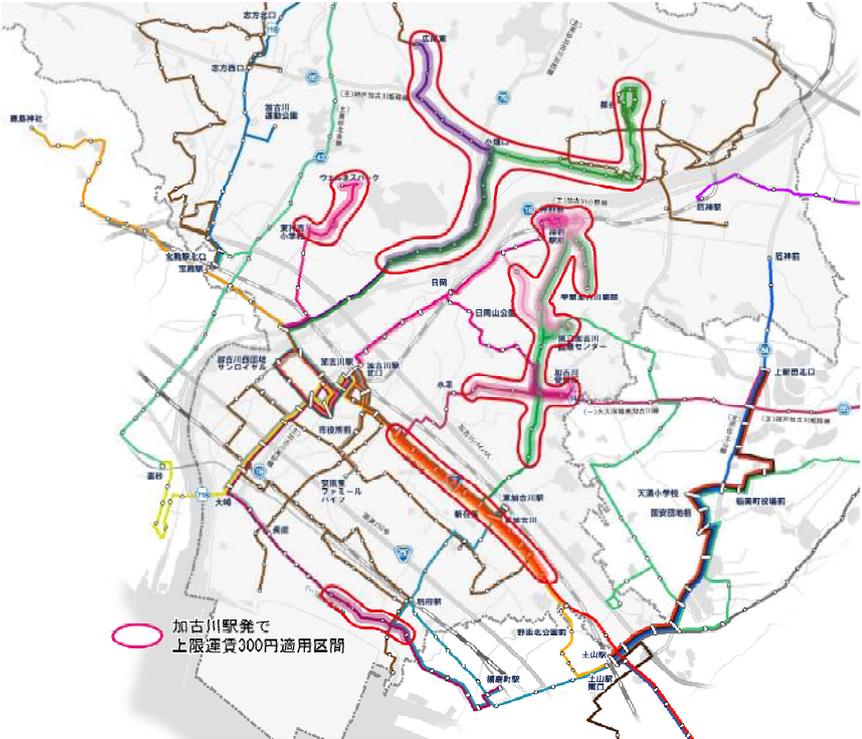
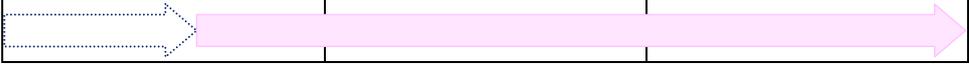
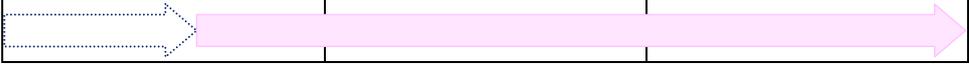
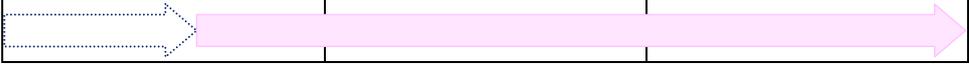
施策6-1：ユニバーサルデザインの推進

<p>事業6-1-1</p>	<p>尾上の松駅のバリアフリー化</p>							
<p>目的</p>	<p>高齢者、障がい者をはじめ誰もが利用しやすい鉄道駅とするため。</p>							
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>							
<p>内容</p>	<p>平成29年度より尾上の松駅のバリアフリー化工事を実施します。 (平成30年度末完成予定)</p> <p style="text-align: center;">＜ 尾上の松駅 ＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: center; margin-top: 10px;">  </div> <p style="text-align: right;">出典) 加古川市</p>							
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインの推進 ・安全性の確保 ・交通弱者の外出機会の創出 							
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">実施 </td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		短期 (～平成33(2021)年度)	中期 (～平成38(2026)年度)	長期 (平成39(2027)年度～)	実施 		
短期 (～平成33(2021)年度)	中期 (～平成38(2026)年度)	長期 (平成39(2027)年度～)						
実施 								
<p>先進事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・別府駅（平成22年3月完成） ・浜の宮駅（平成27年3月完成） 							

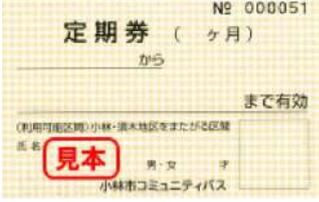
施策6-1：ユニバーサルデザインの推進

<p>事業6-1-2</p>	<p>ユニバーサルデザイン車両の拡充</p>										
<p>目的</p>	<p>高齢者、障がい者をはじめ、誰もが安全に公共交通を利用できるようにするため。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>										
<p>内容</p>	<p>◇低床バス車両の拡充 乗降ステップがなく、安全で利用しやすい低床バス車両（ノンステップバス）を拡充します。</p> <p>◇ユニバーサルデザインタクシーの導入促進 高齢者や障がい者が一般タクシーと同料金で利用できるユニバーサルデザインタクシー車両の導入を促進します。</p> <p style="text-align: center;">＜ ユニバーサルデザインタクシーの特徴 ＞ [スライドドアの開閉に連動するステップ]</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">[幅が広く勾配が緩やかなスロープ]</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">出典) 国土交通省ホームページ</p>										
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通弱者の外出機会の創出 ・ 公共交通利用者の増加 ・ ユニバーサルデザインの推進 										
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">  </td> <td>  </td> </tr> </tbody> </table>		短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)									
検討・協議	実施										
											
<p>参考事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都：次世代タクシーの普及促進事業実施要綱（車両1台上限60万円） 										

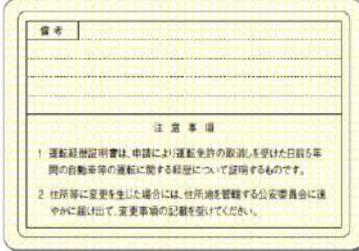
施策7-1：利用しやすい運賃制度の導入

<p>事業7-1-1</p>	<p>市内上限運賃制度の導入</p>										
<p>目的</p>	<p>長距離区間のバス利用を促進するため。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>										
<p>内容</p>	<p>ICカード（神姫バスICカード NicoPa）利用時に、市内路線バス運賃の上限を最大300円に設定する上限運賃制度の導入を検討します。</p> <p style="text-align: center;">＜加古川駅発で上限運賃300円適用区間＞</p>  <p style="text-align: center;">○ 加古川駅発で 上限運賃300円適用区間</p>										
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の増加 ・公平性の確保 ・自動車利用の減少による環境負荷の低減 										
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">  </td> </tr> </tbody> </table>		短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)									
検討・協議	実施										
											
<p>参考事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・三木市：路線バス市内最大200円（平成27年10月開始） ・宍粟市：路線バス市内一律200円（平成27年11月開始） 										

施策7-1：利用しやすい運賃制度の導入

事業7-1-2	かこバス・かこタクシー定期券の導入										
目的	通勤や通学等日常の移動手段として、かこバス・かこタクシーの利用を促進するため。										
実施主体	行政、交通事業者										
内容	かこバス・かこタクシーで利用できる定期券の導入を検討します。										
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の増加 ・自動車利用の減少による環境負荷低減 										
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> 	短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施					
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)									
検討・協議	実施										
先進事例	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知県岡崎市：コミュニティバスささゆりバス「高齢者定期券」 <ul style="list-style-type: none"> □ 65歳以上を対象。 <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">高齢者定期券</p> <p>65歳以上のかたを対象とした、定期券です。一定のご負担で有効期間中、何度でもご自由にささゆりバスをご利用いただけます。購入方法は、車内にあるチラシをご覧ください。か、運行事業所までお問合せください。</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;">500円区間</td> <td>年間券 17,000円</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">  </td> </tr> <tr> <td></td> <td>半年券 10,000円</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;">300円区間</td> <td>年間券 10,000円</td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>半年券 6,000円</td> </tr> </table> </div> <p style="text-align: right;">出典) 岡崎市ホームページ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮崎県小林市：コミュニティバス <ul style="list-style-type: none"> □ 定期券：普通料金1回400円区間、学生及び障がい者大人のみ対象。 □ こみパス：路線ごとの定期券＋ワンコイン（100円）で、1ヶ月間、対象の路線を利用できる。 □ 悠々パス：宮崎交通発行の65歳以上を対象とした低額な定期券を利用できる。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin: 10px 0;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  <p>見本</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  <p>見本</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">出典) 小林市ホームページ</p>	500円区間	年間券 17,000円			半年券 10,000円	300円区間	年間券 10,000円			半年券 6,000円
500円区間	年間券 17,000円										
	半年券 10,000円										
300円区間	年間券 10,000円										
	半年券 6,000円										

施策7-1：利用しやすい運賃制度の導入

<p>事業7-1-3</p>	<p>多様な運賃割引制度の導入</p>										
<p>目的</p>	<p>公共交通の利用を促進するため。</p>										
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者、市民</p>										
<p>内容</p>	<p>◇運転免許返納者等交通弱者への公共交通運賃割引制度の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かこバス、かこタクシー 運転免許を返納した人及び運転免許を保有していない75歳以上を対象に、運賃割引制度の導入を検討します。(運賃半額) ・タクシー 運転免許を返納した人及び運転免許を保有していない75歳以上を対象に、タクシー運賃の割引制度の導入を検討します。(運賃1割引) <p style="text-align: center;">< 運転経歴証明書 ></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>表</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>裏</p>  </div> </div> <p style="text-align: center; color: green;">車の運転はできませんが、免許証同様に身分証になります</p> <p style="text-align: right;">出典) 兵庫県ホームページ</p> <p>◇公共交通の利用を促進するための割引制度の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・枝線における交通弱者を対象とした応援回数券の導入 ・乗り継ぎ割引制度の導入の検討 										
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者の外出機会の創出 ・公共交通利用者の増加 ・交通事故等の減少 ・自動車利用の減少による環境負荷の低減 										
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: left;">  </td> </tr> </tbody> </table>		短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)									
検討・協議	実施										
											
<p>参考事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高砂市：コミュニティバスじょうとんバス <ul style="list-style-type: none"> □ 「運転経歴証明書」の所持者を対象に、じょうとんバスの運賃を半額。 □ 年齢制限なし。 										

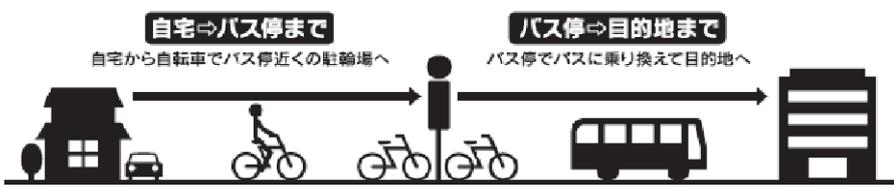
施策7-2：待合環境の改善

<p>事業7-2-1</p>	<p>バスの駅の整備の推進</p>								
<p>目的</p>	<p>バス利用者に、快適で安全な待合環境を提供するため。</p>								
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者、市民</p>								
<p>内容</p>	<p>商業施設や店舗等と連携して、施設の一部に上屋、ベンチ等を設置し「バスの駅」として整備します。 整備にあたっては交通結節点となる停留所から実施し、順次整備を進めます。</p>								
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 待合環境の改善 ・ バス利用者の増加 ・ バス待ちのストレス解消 ・ 施設利用の促進 ・ 安全性の確保 								
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>検討・協議</p> </td> <td> <p>実施</p> </td> <td></td> </tr> </table> 			<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>	<p>検討・協議</p>	<p>実施</p>	
<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>							
<p>検討・協議</p>	<p>実施</p>								
<p>先進事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京都市：「バスの駅」設置事業（コンビニ連携バスの駅） <ul style="list-style-type: none"> □ 店舗内に新たにイートインスペースを設け、そのスペースにバス接近表示器を設置することにより、休憩しながらバスの到着を待つことができる。 <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">出典) 京都市交通局ホームページ</p>								

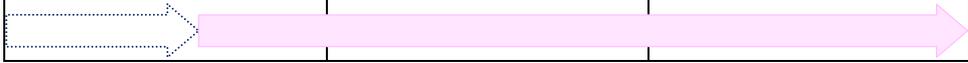
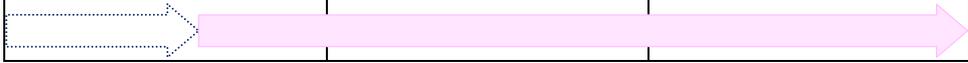
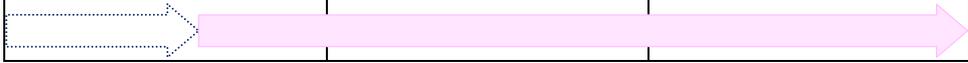
施策7-2：待合環境の改善

<p>事業7-2-2</p>	<p>バス停の上屋及びベンチの設置</p>								
<p>目的</p>	<p>バス利用者に、快適で安全な待合環境を提供するため。</p>								
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>								
<p>内容</p>	<p>交通結節点となる停留所や利用者が多い停留所に上屋とベンチの設置を進めます。</p> <p style="text-align: center;">＜バス停上屋・ベンチの整備【イオン加古川前バス停】＞</p> <div data-bbox="576 696 1275 1211" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">出典) 加古川市</p>								
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 待合環境の改善 ・ バス利用者の増加 								
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td>実施</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施	
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)							
検討・協議	実施								

施策7-2：待合環境の改善

<p>事業7-2-3</p>	<p>サイクルアンドライド駐輪場の整備</p>							
<p>目的</p>	<p>自宅からバス停や鉄道駅まで距離がある市民の利用を促進するため。</p>							
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>							
<p>内容</p>	<p>バス停や鉄道駅付近に駐輪場の整備を進め、自転車利用による公共交通の利用圏域の拡大を図ります。</p> <p style="text-align: center;">＜ サイクルアンドライド利用イメージ ＞</p> <div style="text-align: center;">  <p>自宅⇨バス停まで 自宅から自転車ですバス停近くの駐輪場へ</p> <p>バス停⇨目的地まで バス停でバスに乗り換えて目的地へ</p> </div> <p style="text-align: center;">出典) 国土交通省ホームページ</p>							
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の増加 ・放置自転車の解消 ・自動車利用の減少による環境負荷の低減 							
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th data-bbox="446 1153 769 1232">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th data-bbox="769 1153 1091 1232">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th data-bbox="1091 1153 1414 1232">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="446 1232 769 1288">検討・協議</td> <td data-bbox="769 1232 1091 1288">実施</td> <td data-bbox="1091 1232 1414 1288"></td> </tr> </tbody> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div>		短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施	
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)						
検討・協議	実施							
<p>先進事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・神姫バス：母里停留所（稲美町） <ul style="list-style-type: none"> □ 神姫バスが自社地に簡易駐輪場を設置。 <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <p style="text-align: center;">出典) 国土交通省ホームページ</p>							

施策7-2：待合環境の改善

<p>事業7-2-4</p>	<p>情報発信の充実</p>											
<p>目的</p>	<p>利用者に公共交通の運行情報や乗り換え情報等をわかりやすく提供するため。</p>											
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者</p>											
<p>内容</p>	<p>◇バス停表示の改善 初めて利用する方でもわかりやすいバス停表示の改善を行います。 表示内容：運行ルート、運賃、他の交通機関への乗り継ぎ情報 等</p> <p>◇かこバス バスロケーションシステムの導入 かこバスの運行状況等をスマートフォン等で確認できるバスロケーションシステムの導入を進めます。</p> <p>◇デジタルサイネージの設置 加古川駅等交通結節点となる鉄道駅付近に、バスの乗り換え案内や乗場案内等を表示するデジタルサイネージの設置を検討します。</p> <p>＜ 神姫バスバスロケーションシステム ＞ ＜ 名谷駅「えきバスびじょん」 ＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>出典) 神姫バスホームページ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>出典) 神戸市ホームページ</p> </div> </div>											
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス待ちのストレス解消 ・利便性の向上 ・バス利用者の増加 											
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">検討・協議</td> <td style="text-align: center;">実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)	検討・協議	実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)										
検討・協議	実施											
												

施策 8-1 : 地域全体での公共交通の支援

<p>事業 8-1-1</p>	<p>運賃以外の収入の確保</p>								
<p>目的</p>	<p>公共交通の維持、確保を図るため。</p>								
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者、市民</p>								
<p>内容</p>	<p>公共交通の安定した運営のため、運賃以外の収入の確保に向けた取り組みを行います。</p> <p>◇広告収入の確保 バス車両に加え、停留所標柱、上屋、ベンチ等広告媒体の拡大を図り、さらなる収入確保に努めます。</p> <p>◇ネーミングライツ制度 停留所の命名権を付与するネーミングライツ制度を導入しているかこバス、かこタクシーに加え、新たに導入する枝線にもネーミングライツ制度を導入します。</p> <p style="text-align: center;">＜ ネーミングライツ導入の停留所【良野南口停留所】 ＞</p> <div data-bbox="620 1003 999 1507" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: right;">出典) 加古川市</p>								
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体主導バス、地域主導バスの運行継続 ・地域経済の活性化 ・企業の地域貢献 								
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>協議・実施</p> </td> <td></td> </tr> </table> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> </div>			<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>	<p>協議・実施</p>		
<p>短期 (～平成 33(2021)年度)</p>	<p>中期 (～平成 38(2026)年度)</p>	<p>長期 (平成 39(2027)年度～)</p>							
<p>協議・実施</p>									

施策 8-1 : 地域全体での公共交通の支援

事業 8-1-2	地域・企業との協働による公共交通の維持											
目的	地域の公共交通を地域全体で守り、育てるため。											
実施主体	行政、交通事業者、市民											
内容	<p>地域の公共交通を維持するため、町内会や企業等による協賛や乗車券の共同購入等の取り組みを進めます。</p> <p>◇バス停サポーター制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 枝線の停留所に対して町内会、企業等から協賛を募り、協賛いただいた停留所については無料で降車できる制度を導入します。 ・ サポーターの募集にあたっては、ホームページ等による広報のほか、ふるさと納税の返礼品として登録することを検討します。 											
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 枝線の運行継続 ・ 地域経済の活性化 											
スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th data-bbox="448 1350 770 1429">短期 (～平成 33(2021)年度)</th> <th data-bbox="770 1350 1093 1429">中期 (～平成 38(2026)年度)</th> <th data-bbox="1093 1350 1415 1429">長期 (平成 39(2027)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 1429 770 1536"></td> <td data-bbox="770 1429 1093 1536">協議・実施</td> <td data-bbox="1093 1429 1415 1536"></td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="448 1536 1415 1536" style="text-align: right;">  </td> </tr> </tbody> </table>			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)		協議・実施				
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)										
	協議・実施											
												

施策8-1：地域全体での公共交通の支援

<p>事業8-1-3</p>	<p>モビリティマネジメントの実施</p>								
<p>目的</p>	<p>自動車の利用をできる範囲で抑制し、かしこく自動車を利用する生活への転換を促進するため。</p>								
<p>実施主体</p>	<p>行政、交通事業者、市民</p>								
<p>内容</p>	<p>将来的に公共交通を利用する小・中学生や転入者等を対象に、加古川市の公共交通情報の提供や出前講座を実施します。 また、公共交通の利用機会が少ない人を対象に、バスや電車の乗り方教室を実施します。</p> <p>※モビリティマネジメント（MM） 過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促すコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み</p>								
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者増加 ・交通弱者の外出機会の創出 ・自動車利用の減少による環境負荷の低減 								
<p>スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">短期 (～平成 33(2021)年度)</td> <td style="width: 33%;">中期 (～平成 38(2026)年度)</td> <td style="width: 33%;">長期 (平成 39(2027)年度～)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>協議・実施</td> <td></td> </tr> </table> 			短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)		協議・実施	
短期 (～平成 33(2021)年度)	中期 (～平成 38(2026)年度)	長期 (平成 39(2027)年度～)							
	協議・実施								
<p>参考事例</p>	<p>・川西市：学校MM [小学2年生「バスも大切な公共交通」]</p>  <p>[小学4年生以上「交通すごろく」]</p>  <p>出典) 国土交通省ホームページ</p>								



第6章 計画の目標設定

6.1 数値指標の設定

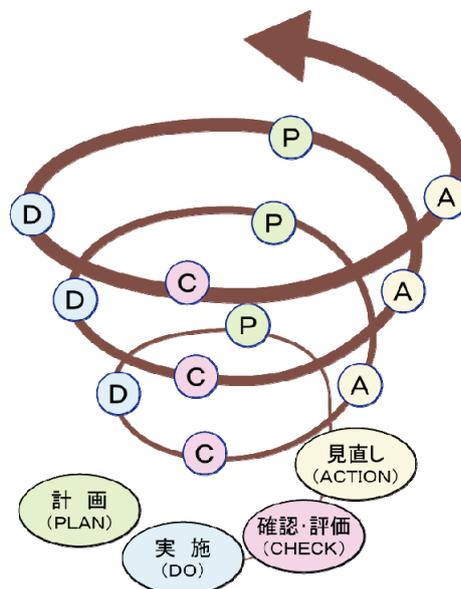
基本理念「日々の暮らしを支え、地域に根ざした公共交通を目指して」の実現に向け、計画の達成状況を評価するための数値指標及び目標値を以下のとおり設定します。

数値指標	現状	目標値 (平成 38 年度)	関連する 基本方針
鉄道の便利さに対する満足度【市民意識調査】	63.1 % (平成 28 年度)	67.0 %	1・4
バスの便利さに対する満足度【市民意識調査】	33.3 % (平成 28 年度)	41.0 %	1・2・3・4
鉄道の乗車人員(JR・山電)【加古川市統計書】	26,270 千人 (平成 26 年度)	26,270 千人 以上	1・4
民営路線バスの利用者数(神姫バス) 【神姫バス提供データ】	1,007 千人 (平成 27 年度)	1,007 千人 以上	1・4
自治体主導バスの利用者数(かこバス・かこタクシー) 【加古川市所管データ】	661 千人 (平成 27 年度)	700 千人	1・4
地域主導バスの利用者数【加古川市所管データ】	2,900 人 (平成 27 年度)	8,900 人	2・4
タクシーの輸送人員【加古川市統計書】	1,069 千人 (平成 26 年度)	1,069 千人 以上	3・4

6.2 PDCAサイクルによる施策の改善

計画の推進にあたっては、目標値の達成状況の評価だけではなく、PDCAサイクルによる定期的、継続的な計画の見直しを実施し、より効果的な施策への改善を図っていきます。また、施策及び事業の進捗状況を把握し、事業が具体化した段階で、内容について追加、修正を行っていきます。

< PDCAサイクル >



加古川市地域公共交通活性化協議会委員名簿

区分	所属	役職	氏名	任期	備考
市民又は利用者	加古川市町内会連合会	理事	池田 勝巳	H27年4月～H29年3月	
	加古川市老人クラブ連合会	顧問	小南 好弘	H27年4月～H28年6月	監事
		会長	金川 寛	H28年7月～H29年3月	
	加古川市連合婦人会	会長	岸本 正子	H27年4月～H29年3月	監事
	加古川市社会福祉協議会	理事長	糺谷 耕平	H27年4月～H28年6月	
		副理事長	大西 信良	H28年7月～H29年3月	
	加古川市身体障害者福祉協会	副会長	森岡 信子	H27年4月～H28年6月	
事業部長		中山 文美代	H28年7月～H29年3月		
加古川商工会議所	会頭	釜谷 和明	H27年4月～H29年3月 (H27年4月～H28年10月は副会頭)		
交通事業者	(公社)兵庫県バス協会	専務理事	中澤 秀明	H27年4月～H29年3月	
	(一社)兵庫県タクシー協会	副会長	信原 智彦	H27年4月～H28年6月	
	(一社)兵庫県タクシー協会 東播支部	支部長	小谷 陽亮	H28年7月～H29年3月	
	神姫バス(株) 加古川営業所	所長	山本 修太	H27年4月～H28年3月	監事
		所長	井芹 秀芳	H28年4月～H29年3月	監事
	(一社)兵庫県タクシー協会 東播支部	副支部長	工藤 司郎	H27年4月～H28年6月	
	別府タクシー(株)	代表取締役	澤井 仁志	H28年7月～H29年3月	
	神姫バス(株) バス事業部計画課	地域公共交通担当課長	竹内 宏	H27年4月～H29年3月	
加古川市	加古川市 都市計画部	部長	山脇 徹	H27年4月～H28年3月	副会長
		交通政策担当部長	石原 淳	H28年4月～H29年3月	副会長
国	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部	首席運輸企画専門官	清水 俊博	H27年4月～H28年3月	
		首席運輸企画専門官	吉本 道明	H28年4月～H29年3月	
道路管理者	兵庫県東播磨県民局 加古川土木事務所	所長補佐	木本 和彦	H27年4月～H28年3月	
		所長補佐	高瀬 徹	H28年4月～H29年3月	
	加古川市 建設部	部長	加藤 克昭	H27年4月～H28年3月	
公安委員会	兵庫県加古川警察署 交通第一課	課長	細川 重敏	H27年4月～H28年3月	
		課長	竹田 慎	H28年4月～H29年3月	
交通事業者	西日本旅客鉄道(株) 神戸支社 総務企画課	課長	藤本 昭宣	H27年4月～H28年6月	
		課長	岩崎 隆利	H28年7月～H29年3月	
	山陽電気鉄道(株) 鉄道事業本部 鉄道営業部	部長	増田 隆治	H27年4月～H29年3月	
学識経験者	兵庫大学・兵庫大学短期大学部	副学長	田端 和彦	H27年4月～H29年3月 (H27年4月～H28年6月は兵庫大学 エクステンション・カレッジ カレッジ長)	会長

加古川市地域公共交通プラン

(地域公共交通網形成計画)

発行 平成 29 年 3 月

加古川市 都市計画部 交通政策課
〒675-8501 兵庫県加古川市加古川町北在家 2000
TEL : (079) 427-9732 FAX : (079) 422-8192
