

2. 公共交通のめざす姿（基本理念及びめざすべき公共交通サービス）

(1) 基本理念

・『基本理念の考え方』は、公共交通をとりまく状況の変化や総合計画の改定などを考慮して、再検討

【概要】

公共交通のめざす姿として、加西市の公共交通のあり方を示す本計画の基本理念を、以下のように設定します。

この基本理念の達成により、誰もが外出しやすいまちをめざします。

< 基本理念の考え方【現行計画】 >

市民・交通事業者・行政が協力し合い、自分たちの公共交通であるという認識のもと、みんなで適正に負担しながら、受益と負担のバランスの取れた質の高い公共交通サービスを構築していくことをめざします。



みんなで作る

+協創

地域内外のつながりを鉄道やバスなどの公共交通の面から強化することで、地域に親しまれ、子どもや孫の世代まで持続可能な公共交通サービスの実現をめざします。



地域に根付いた

→未来を拓く

市外からの交流人口の増加と市民の外出の機会の増加を促すことで、人と人が結びつき、健やかに、支えあって暮らせるまちを、公共交通サービスを通じて実現することをめざします。



人と人をつなぐ

基本理念

みんなで作る 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通
～ 誰もが外出しやすいまちをめざして～

→誰一人も取り残さない

(2) めざすべき公共交通サービス

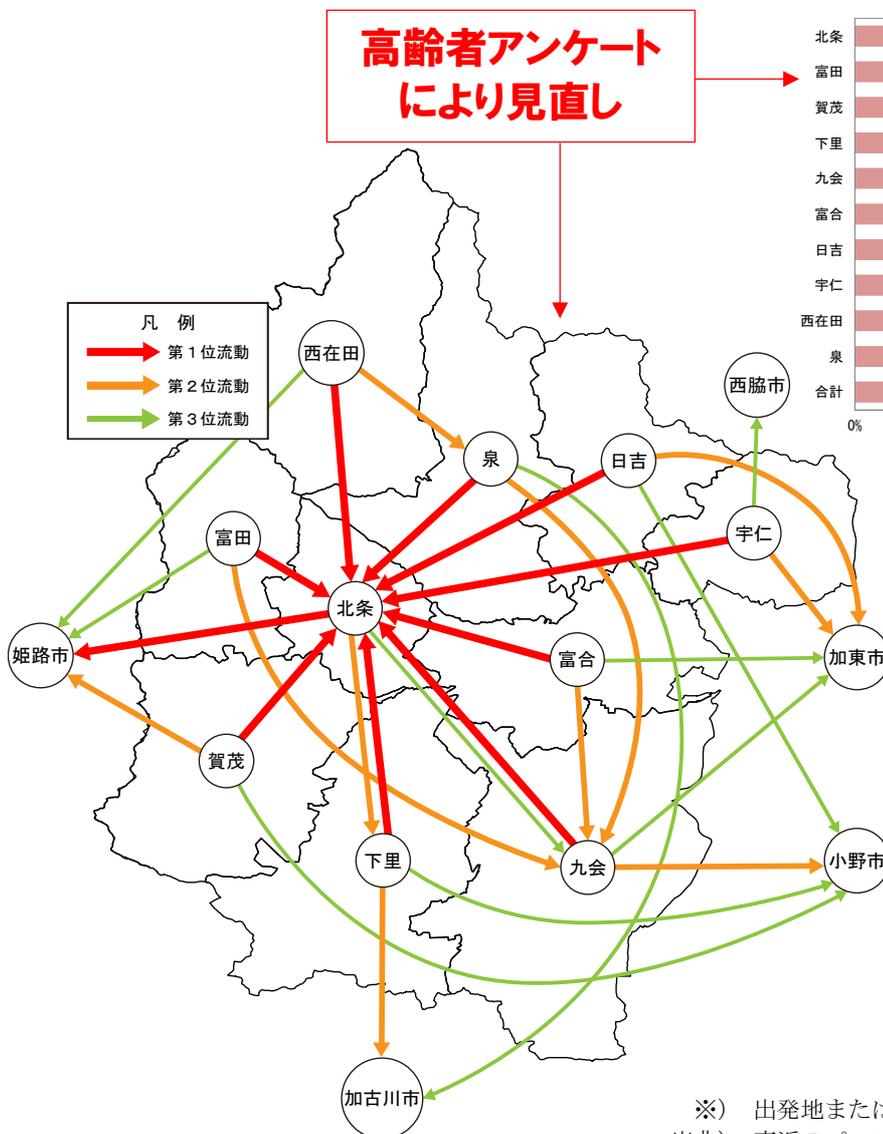
① めざすべき公共交通サービスの考え方

- 『各地域居住者の主な行き先』『高齢者の主な行き先』は、今年度実施する高齢者アンケート調査により見直し

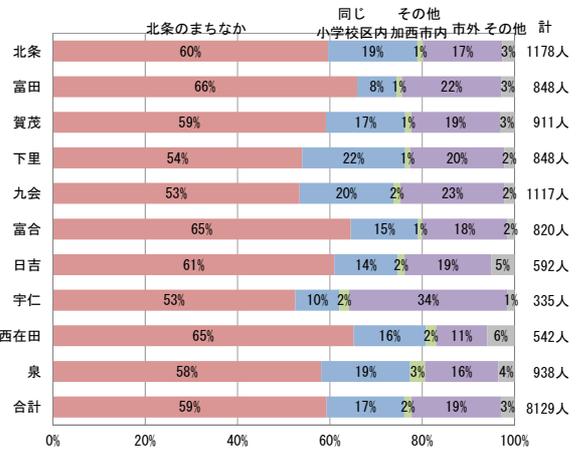
【概要】

めざすべき公共交通サービスは、公共交通以外の手段（自動車や自転車、徒歩）で行きたい場所に行けない人など、公共交通を必要としている人の移動需要に対応したサービスを提供することが重要です。

＜ 各地域居住者の主な行き先 ＞



＜ 高齢者の主な行き先 ＞



出典) 2014 (H26) 年高齢者アンケート調査

※) 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計
出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿PT)

・『地区別に見た生活必須施設立地状況一覧』は、施設立地状況の変化や観光の観点も参考に再検討

【概要】

ここで、日常生活に必要となる生鮮食料品を買うことができる買物施設、病気を診てもらったり薬を貰うことができる医療施設、お金の引き出しや預け入れができる金融施設を「生活必須施設」と定義し、その立地状況を地区別に整理した上で集積状況を確認する。

＜ 地区別に見た生活必須施設立地状況一覧【現行計画】 ＞

	上位計画における位置づけ	生活必須施設			生活必須施設の集積状況	拠点
		買物施設 スーパー、 生鮮食料品店 (コンビニ含む)	医療施設 病院、医院、薬局	金融施設 郵便局、銀行、 信用金庫 (ATMのみ施設含む)		
北条	【都市核】	◎(◎)	◎	◎(◎)	◎(◎)	中心拠点
富田	【地域結束拠点】	-(○)	-	○(◎)	-(一)	
賀茂	【地域結束拠点】	○(○)	○	○(◎)	×(×)	
下里	【地域結束拠点】	○(◎)	◎	○(◎)	△(△)	地域拠点
九会	【地域核】	△(○)	◎	○(◎)	△(◎)	地域拠点
富合	【地域結束拠点】	-(○)	○	◎(◎)	-(×)	
日吉	【地域結束拠点】	-(○)	○	◎(◎)	-(×)	
宇仁	【地域結束拠点】	-(一)	-	○(○)	-(一)	
西在田	【地域結束拠点】	-(一)	○	○(○)	-(一)	
泉	【地域結束拠点】	○(◎)	△	◎(◎)	△(○)	地域拠点

※) 各項目の定義

- ・【買物施設】◎：スーパー等2件以上あり ○：スーパー等1件あり △：商店1件あり -：なし ※()内はコンビニも含む場合
- ・【医療施設】◎：病院・医院2件以上あり ○：病院・医院1件あり △：薬局のみあり -：なし
- ・【金融施設】◎：窓口がある施設2件以上あり ○：窓口がある施設1件あり ※()内はATMのみの施設も含む場合
- ・【集積状況】◎：300m以内に3種類の施設が集積 ○：500m以内に3種類の施設が集積 △：500m以内に2種類の施設が集積
×：3種類の施設が各々500m以上離れている -：3種類の生活必須施設が揃っていない

＜ 地区別に見た生活必須施設立地状況一覧【次期計画】 ＞

	上位計画における位置づけ	生活必須施設			生活必須施設の集積状況	拠点
		買物施設 スーパー、 生鮮食料品店 (コンビニ含む)	医療施設 病院、医院、薬局	金融施設 郵便局、銀行、 信用金庫 (ATMのみ施設含む)		
北条	【都市核】	◎(◎)	◎	◎(◎)	◎(◎)	中心拠点
富田	【地域結束拠点】	-(○)	-	○(◎)	-(一)	
賀茂	【地域結束拠点】	○(○)	○	○(○)	-(一)	
下里	【地域結束拠点】	-(○)	◎	◎(◎)	-(一)	
九会	【地域核】	○(◎)	◎	◎(◎)	○(◎)	地域拠点
富合	【地域結束拠点】	-(○)	○	◎(◎)	-(一)	
日吉	【地域結束拠点】	-(○)	○	◎(◎)	-(一)	
宇仁	【地域結束拠点】	-(一)	-	○(○)	-(一)	
西在田	【地域結束拠点】	-(一)	◎	○(◎)	-(一)	
泉	【地域核】	○(◎)	△	◎(◎)	○(○)	地域拠点

買物施設移転による拠点機能の低下

買物施設移転による拠点機能の強化

医療機能の強化

金融機能の低下

金融機能の強化

施設の低密化

施設の高密化

※) 各項目の定義

- ・【買物施設】◎：スーパー等2件以上あり ○：スーパー等1件あり △：商店1件あり -：なし ※()内はコンビニ・ATMも含む場合
- ・【医療施設】◎：病院・医院2件以上あり ○：病院・医院1件あり △：薬局のみあり -：なし
- ・【金融施設】◎：窓口がある施設2件以上あり ○：窓口がある施設1件あり ※()内はATMのみの施設も含む場合
- ・【集積状況】◎：300m以内に3種類の施設が集積 ○：500m以内に3種類の施設が集積 △：500m以内に2種類の施設が集積
-：3種類の生活必須施設が揃っていない、もしくは各々500m以上離れている

② めざすべき公共交通サービスの要素

・『めざすべき公共交通サービスの内容』は、変更なし

【概要】

公共交通サービスは、大きく分けて「ネットワーク（路線）」「ダイヤ・本数」「運賃」「車両」「駅・バス停（待ち環境含む）」「情報」の6つの要素がある。

< めざすべき公共交通サービスの内容 >

ネットワーク（路線）	行きたいところに行くことができる
ダイヤ・本数	本数が多いことが望ましいが、本数が少なくても行きたい時間にダイヤが設定されている
運賃	賃：受益者負担の考え方を原則とした、最適な料金設定
車両	両：バリアフリー対応など、誰にとっても利用しやすい車両
駅・バス停	停：バリアフリー対応はもちろんのこと、鉄道やバスを待ちやすい環境や乗り継ぎ環境の充実
情報	報：ダイヤや運賃、料金割引制度など、知りたい情報が入手しやすい環境やダイヤのパターン化などの分かりやすい情報提供

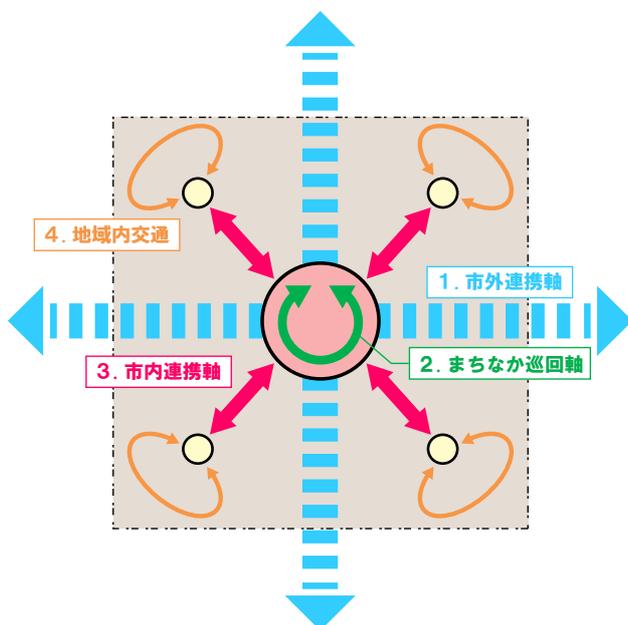
③ 加西市における公共交通ネットワークの階層構造

・『加西市における公共交通ネットワークの階層構造』は、市内連携軸及び地域内交通の考え方を見直し

【概要】

加西市民の皆様の内や市外への移動需要や、加西市外の人々が来訪する移動需要に対応するためには、公共交通ネットワークの役割分担が必要であり、以下の階層構造を基本として設定することが望ましいと考える。

< 加西市における公共交通ネットワークの階層構造 >



1. 市外連携軸

市民が市外へ行きやすくするためだけでなく、市外からの来訪者も移動しやすくするために、市内と市外を結ぶ公共交通を整備

2. まちなか巡回軸

北条のまちなかで通院や買物等の回遊をしやすくするために、中心市街地を巡回できる公共交通を整備

3. 市内連携軸

市民の買物や通院等の外出をしやすくするために、各地区から中心市街地である北条地区までを結ぶ公共交通を整備

観光の観点より、中心市街地や市外連携軸から周辺拠点まで回遊しやすい公共交通を整備

4. 地域内交通

生活必須施設（買物、医療、金融）へ外出をしやすくするために、最寄りの生活必須施設もしくは1時間に1本以上の各公共交通軸（上記1.～3.）まで行けるような公共交通を整備

④ めざすべき公共交通ネットワーク（案）

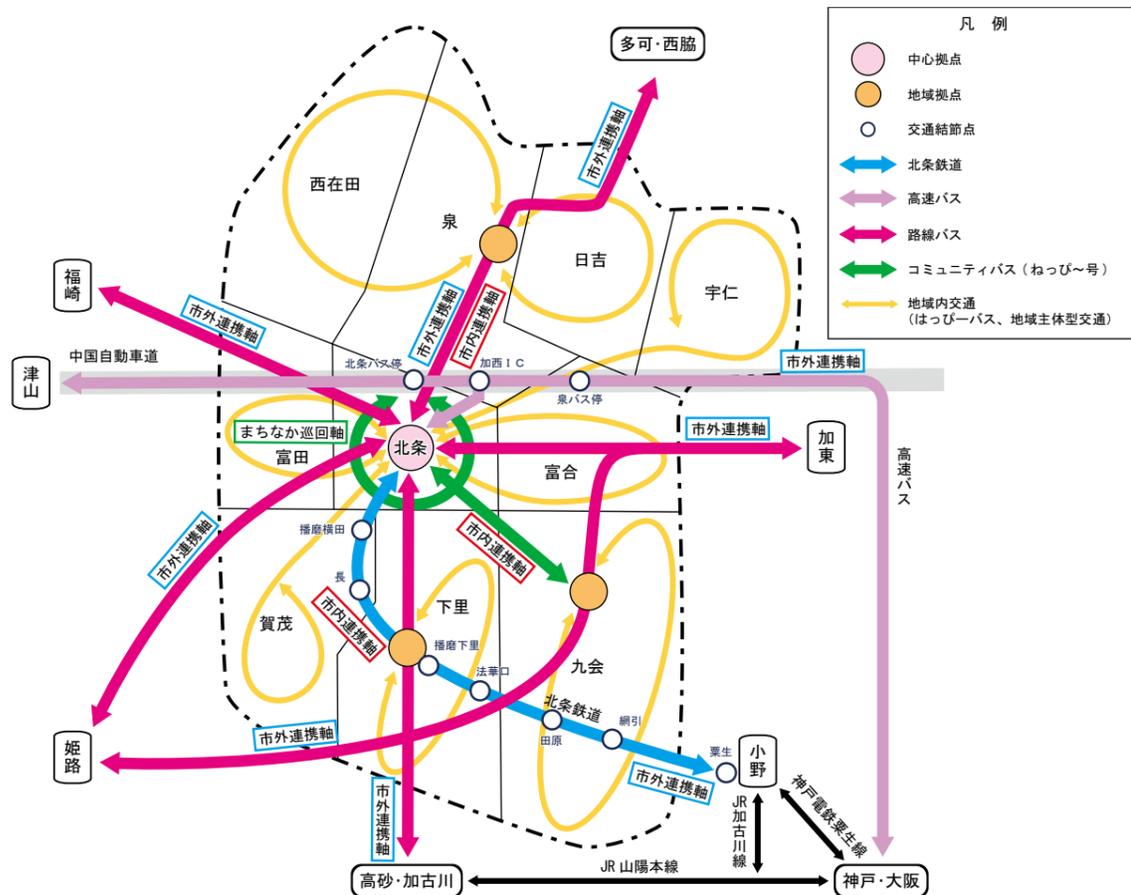
『めざすべき公共交通ネットワーク』は、公共交通をとりまく状況の変化などを考慮して、再検討

【概要】

施設立地状況などの現在の「まち」の状況や、今後加西市がめざすまちづくりの将来像、市民の現在の移動需要、役割分担された階層構造の考え方を踏まえ、加西市のめざすべき公共交通ネットワークは下図のようになる。なお、市境界付近に居住されている人は加東市や小野市などの隣接市町への移動需要があるため、将来的には公共交通で接続することも視野に入れながら検討を進める。

観光交通の観点を含めて「等」を追加

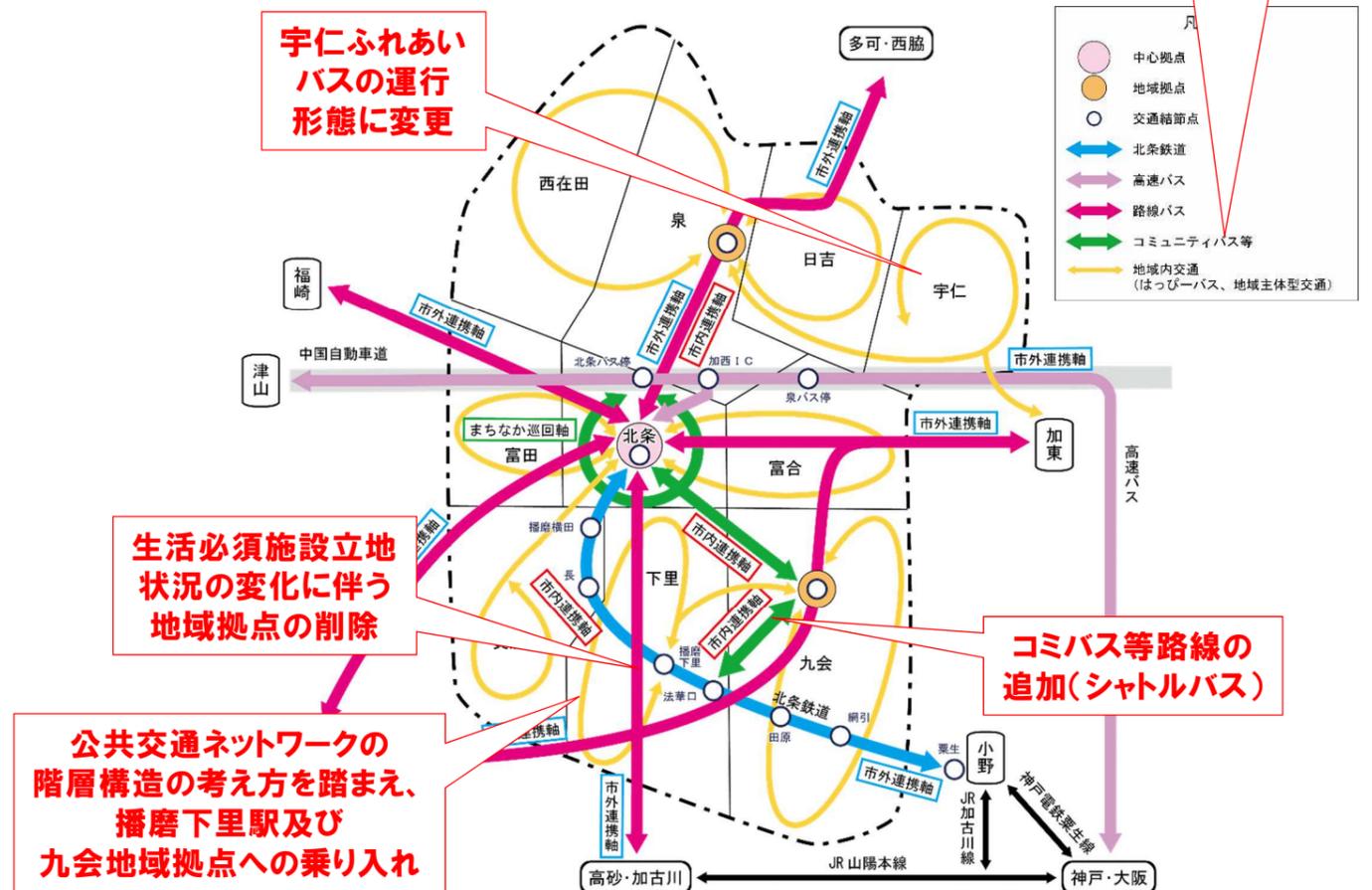
＜めざすべき公共交通ネットワーク【現行計画】＞



種別	対応する現在の公共交通機関
1. 市外連携軸	北条鉄道、高速バス、路線バス
2. まちなか巡回軸	ねっぴ〜号（市街地線）
3. 市内連携軸	ねっぴ〜号（国正線、九会線、フラワーセンター線）、路線バス、北条鉄道
4. 地域内交通*	はっぴーバス、地域主体型交通

※) 地域内交通の考え方としては、生活必須施設（買物施設、医療施設、金融施設）までの交通として運行するものである。従って、地区内に生活必須施設がある場合は地区内での運行、地区内に生活必須施設がなく、隣接地区にある場合は隣接地区までの運行、地区内にも隣接地区にも生活必須施設が無い場合は、北条鉄道・路線バス等の他の公共交通との役割分担を図りながら北条地区までの運行を行うものとする。

＜めざすべき公共交通ネットワーク【次期計画】＞



生活必須施設立地状況の変化に伴う地域拠点の削除

公共交通ネットワークの階層構造の考え方を踏まえ、播磨下里駅及び九会地域拠点への乗り入れ

種別	対応する現在の公共交通機関
1. 市外連携軸	北条鉄道、高速バス、路線バス
2. まちなか巡回軸	ねっぴ〜号（市街地線）
3. 市内連携軸	ねっぴ〜号（国正線、九会線、フラワーセンター線、SORA かせい線）、路線バス、北条鉄道、法華口駅〜SORA かせい間シャトルバス
4. 地域内交通*	はっぴーバス、地域主体型交通

※) 地域内交通の考え方としては、生活必須施設（買物施設、医療施設、金融施設）までの交通として運行するものである。従って、地区内に生活必須施設がある場合は地区内での運行、地区内に生活必須施設がない場合は、北条鉄道・路線バス等の他の公共交通との役割分担を図りながら北条地区までの運行、もしくは北条地区までの最短ルート上にある拠点・公共交通軸（上表1.～3.）までの運行を行うものとする。

3. 基本方針

- 『基本方針』は、新たな観光の視点を追加して再検討

【概要】

「みんなで作る 地域に根付いた 人と人をつなぐ公共交通 ～ 誰もが外出しやすいまちをめざして～」の基本理念の実現に向けて、本計画を推進するにあたって、基本方針を設定した。

