

第3章 計画の方向性

3.1 計画の方向性の考え方

(1) 計画の方向性とは

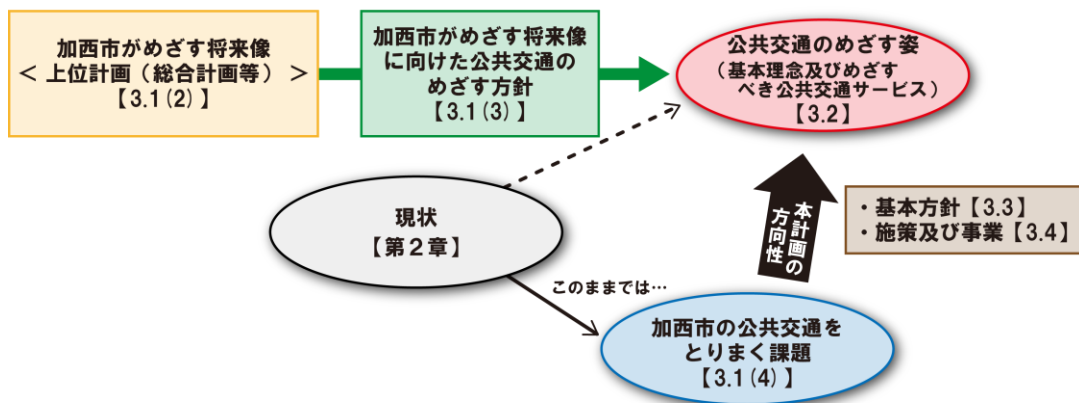
計画とは、成り行き任せでは陥ってしまう地域の姿（課題）とめざすべき将来の姿との乖離を埋めるための手段です。また、地域公共交通計画などの交通計画を検討するにあたっては、まちづくり関連の計画とセットで考えていくことが重要です。

計画策定の第一歩は現状の正しい認識であり、加西市の交通を取り巻く現状を第2章で整理しました。

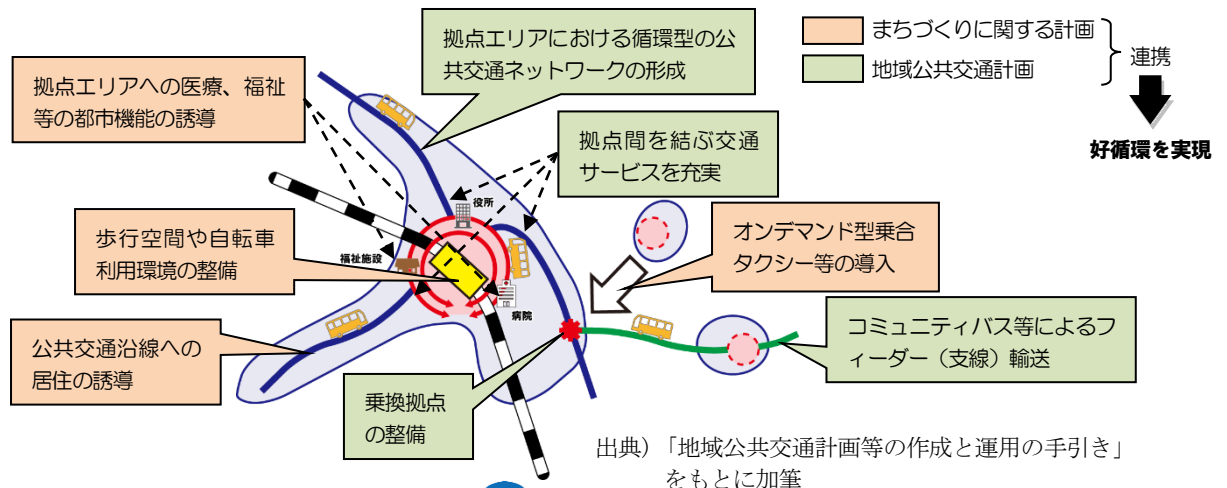
そして、本計画のめざすべき将来の姿である公共交通のめざす姿は、上位計画で示されている加西市がめざす将来像（3.1(2)参照）に向けた公共交通のめざす方針を3.1(3)で整理した上で、次節3.2には本計画の基本理念及びめざすべき公共交通サービスの内容で示しています。なお、このまま成り行きに任せておいた場合に直面するであろう地域の姿と、3.2で示す公共交通のめざす姿の乖離を加西市の公共交通をとりまく課題として3.1(4)で整理しています。

計画の方向性とは、この課題（3.1(4)参照）と公共交通のめざす姿（3.2参照）の乖離を埋めるための指針であり、基本方針を3.3に、施策及び事業を3.4に示します。

< 計画の概念 >



< まちづくりと連携した交通計画のイメージ >



(2) 加西市がめざす将来像（上位計画）

加西市がめざす将来のまちづくりの方向性は、「第6次加西市総合計画」に示されています。

総合計画では、「加西市のめざす姿・将来像」、将来像を実現するための「政策」を以下のとおり示しています。また、持続可能なまちづくりを進めるため、都市の骨格の構成要素である「核」「拠点」「軸」「ゾーン」を示した将来都市構造図が「加西市都市計画マスタープラン」で設定されています。

＜ 第6次加西市総合計画（2021 [R3] 3月）の概要 ＞

■ 基本理念・将来都市像

基本理念：未来を拓く 協創のまち 加西

～豊かな自然、育まれた歴史、深まる絆を活かして～

将来都市像：大空に 夢がふくらむ「未来の田舎（ミライナカ）」かさい

■ 計画期間

基本構想：2021（R3）年～2030（R12）年【10年間】

基本計画：2021（R3）年～2025（R7）年【前期5年】、2026（R8）年～2030（R12）年【後期5年】

実施計画：3年を1期とした計画として毎年見直し

■ 政策

基本方針	政策
基本方針1 子育てを応援し、暮らしを愉しむ	政策1 新しい家族と出会い、育むための支援の充実
	政策2 子どもの教育の充実
	政策3 生涯にわたって学び、楽しめる環境づくり
	政策4 くらしを支える福祉・医療の充実
基本方針2 活力とにぎわいのあるまちを育む	政策5 農業の再生と活性化
	政策6 商工業の振興と新展開
	政策7 地域資源の活用と人の流れの創出
基本方針3 快適に暮らせる安全な社会をつくる	政策8 安全・安心に暮らせる環境の充実
	政策9 快適な都市空間の創出
	政策10 安全性と利便性が確保された都市基盤の整備
基本方針4 ともに活躍しまちの魅力を高める	政策11 協創のまちづくりの推進
	政策12 お互いを認め、尊重し合える社会の実現
	政策13 効率的で持続可能な行財政の推進

<「加西市都市計画マスタープラン」における将来都市構造図 >



【都市核】

旧来から多様な都市機能が集積する市役所周辺の新市街地や北条町駅周辺の旧市街地から新たなまちづくりが進む西高室、東高室交差点周辺一帯の高室地区までを「都市核」とする。

【副都市核】

国道 372 号とそのバイパスとなり得る(市)鶴野飛行場線、(主)三木穴栗線に囲まれた旧加西町の中心で東部・南部地域の商工業の中心である中野町など九会北部地区を「副都市核」とし、都市機能・地域交通機能の強化を図る。

中国自動車道、(主)多可北条線、(一)下滝野市川線及び(一)大和北条停車場線に囲まれた旧泉町の中心である殿原町など加西インター産業団地周辺地区を「副都市核」に設定し、市北部の玄関口として都市機能・地域交通機能の強化を図る。

【地域拠点】

地域や校区の中心的な役割を担い、旧来から小学校近接、幹線道路周辺などで公共公益施設・生活利便施設など都市機能が立地している拠点を「地域拠点」とし、都市核及び副都市核と接続する拠点として機能強化や居住誘導を進めるなどによって、周辺集落をサポートし、地域連携を図る。

【交通拠点】

市内の人・モノの広域的な交流を促進するために重要な交通結節点として、中国自動車道加西 IC や東高室交差点、北条鉄道北条町駅及び法華口駅を「交通拠点」とし、機能強化を図る。

九会北部地区と加西インター産業団地周辺地区については、地域内交通のモビリティハブ機能を担う乗継の拠点として「交通拠点」とし、機能強化を図る。

(3) 加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針

加西市がめざす将来像が示されている上位計画である「第6次加西市総合計画（2021 [R3] 年3月）」の「基本理念・将来都市像」及び「目標（基本政策）」で掲げられている内容を踏まえ、加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針を以下に示します。

< 加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針 >

総合計画		加西市がめざす将来像に向けた公共交通のめざす方針	
基本理念・将来都市像	目標（基本政策）		
【将来都市像】 大空に夢がふくらむ「未来の田舎（ミライナカ）」かさい 【基本理念】 未来を拓く協創のまち 加西は豊かな自然、育まれた歴史、深まる絆を活かして	①	新しい家族と出会い、育むための支援が充実したまち	・気軽に自動車を運転できない妊産婦、子どもなどが公共交通を利用して安心して暮らせるまちをめざす
	②	子どもの教育が充実したまち	・学校の通学や授業などで公共交通について触れ合い身近に感じてもらうことで、公共交通の現状について知ってもらう
	③	生涯にわたって学び、楽しめる環境のあるまち	・公共交通を整備し外出を支援することで、人とのコミュニケーションや交流機会の創出を促す ・公共交通を整備することで、外出しやすい環境を作り、高齢者等の健康増進をめざす
	④	くらしを支える福祉・医療が充実したまち	・気軽に自動車を運転できない高齢者や障がい者などが公共交通を利用して安心して暮らせるまちをめざす
	⑤	農業の再生と活性化に取り組むまち	・北条鉄道などの公共交通を通じた郷土愛の醸成により、加西市の農業の未来の担い手を育成する
	⑥	商工業の振興と新展開が進むまち	・北条鉄道などの公共交通を通じた郷土愛の醸成により、加西市の商工業の未来の担い手を育成する
	⑦	地域資源の活用と人の流れが創出されたまち	・仕事場や観光地までを公共交通でつなぐことで、公共交通を使った地域の活性化をめざす
	⑧	安全・安心に暮らせる環境が充実したまち	・公共交通の利用を促進することで、自動車事故を防止し、安全・安心な社会をめざす
	⑨	快適な都市空間が創出されたまち	・北条鉄道をふるさと加西の魅力を高める地域資源として育成、発信することで加西の風土を活かした景観づくりをめざす ・モビリティ・マネジメントの推進により、 unnecessaryな自動車の利用を抑制し、環境に配慮した循環型社会をめざす
	⑩	安全性と利便性が確保された都市基盤が整備されたまち	・自動車と公共交通それぞれの利点を活かすことで、自動車を問題なく利用できる人も自動車を利用しづらい人も移動しやすい環境を整備し、自動車と公共交通が共存できるまちづくりをめざす ・郊外で住んでいる人が住み慣れた地域内で暮らしやすくするとともに、買物や医療などが集積している市街地へも行きやすい公共交通の整備をめざす
	⑪	協創のまちづくりを推進するまち	・地域に密着した鉄道やバスの運行により、地域から学校や商業施設、医療施設などを結び、地域のつながりの輪を広げる
	⑫	お互いを認め、尊重し合える社会が実現したまち	・住民の参画と行政との協働により、地域が主体となった交通づくりや公共交通の利用促進を行うことで、官民協働の元気なまちづくりをめざす
	⑬	効率的で持続可能な行財政の推進に取り組むまち	・地域公共交通の確保・維持により、医療や福祉分野などの他分野の行政コストの支出抑制をめざす ・必要な財源は確保し、限られた予算の中で、市民にも多少の不便を分かち合ってもらいながら、持続可能な公共交通をめざす

(4) 加西市の公共交通をとりまく課題

加西市の交通をとりまく現状（第2章）を踏まえ、このまま成り行きに任せておいた場合に直面するであろう地域の姿と、加西市がめざす将来像(3.1(2))・公共交通のめざす方針(3.1(3))などを受けて3.2で示す公共交通のめざす姿の乖離から、公共交通をとりまく課題を以下のとおり整理しました。

大きく「加西市全体の課題」と「公共交通に直接関する課題」の2つに分類しました。

＜ 加西市の公共交通をとりまく課題 ＞

加西市全体の課題	・ 今後の人口減少の進行に対応した地域活力の向上
	・ クルマを気軽に利用できない人の外出機会の創出
	・ 高齢ドライバーの増加に対応した高齢者交通事故の減少
公共交通に直接関する課題	・ 交通結節点の整備・改善を含めた公共交通の利便性向上
	・ 鉄道、バス不便地域縮小、送迎負担減少に向けた公共交通サービスの向上
	・ 北条鉄道の利便性向上
	・ 公共交通利用意識の醸成による自動車依存からの脱却
	・ 新型コロナウイルス感染症の流行による新たな生活様式に対応した公共交通の利用促進

3.2 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

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、誰も取り残さない一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざします。

■ 基本理念の考え方

市民・交通事業者・行政が協力し合い、自分たちが守っていく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・協創していくことをめざします。



皆で協力して創る

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の次世代へつないでいける公共交通サービスの実現をめざします。



未来に拓かれた

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

皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通
～ 一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして ～

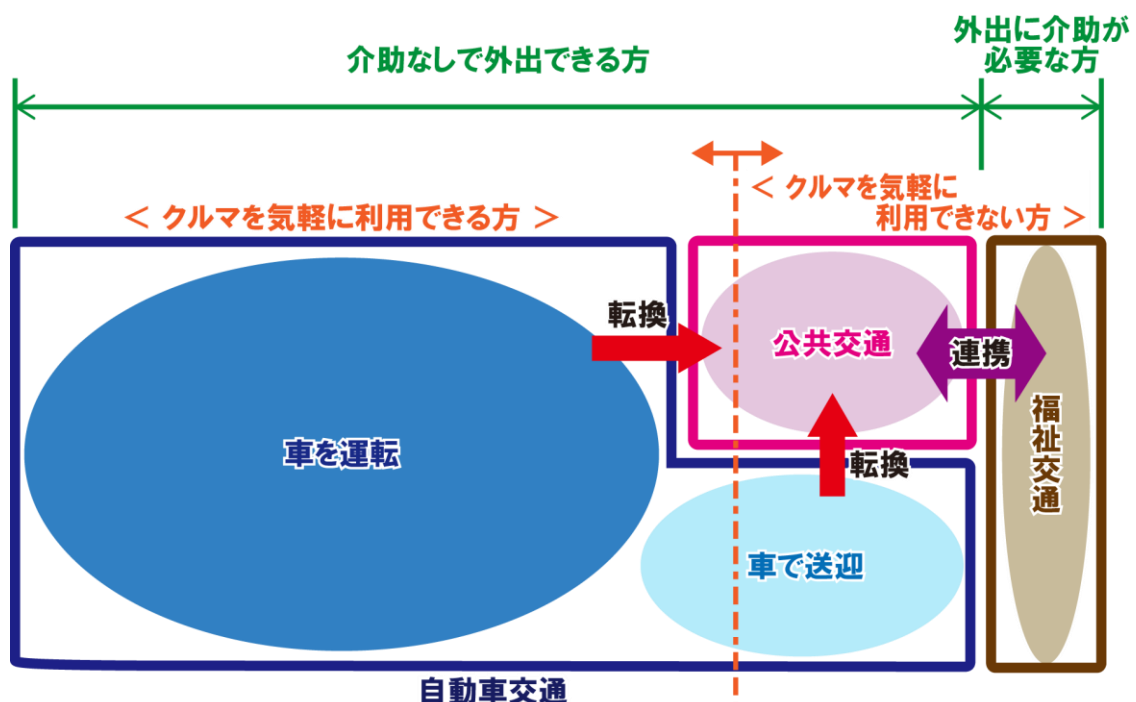
(2) 自動車交通と公共交通等の役割分担

公共交通を維持し、よりよいものにしていくことは、気軽に外出できるために必要不可欠な取組となります。ですが、公共交通は必ずしも万能な乗り物ではなく、クルマの方が便利な場合もあります。このため、加西市では自動車交通と公共交通は互いに連携しあいながら、それぞれの特性を活かして役割分担していくことで、さらなる移動利便性につながるものであると考えています。

加西市における自動車交通と公共交通、そして福祉交通の役割分担は以下のとおりです。「外出に介助が必要な方」の外出は福祉交通に担っていただきます。「介助なしで外出できる方」のうち、「クルマを気軽に利用できない方」の外出を公共交通が担い、また問題なくクルマで送迎してもらっている人は引き続き送迎でも構いませんが、公共交通サービスを向上させることで送迎から公共交通への利用転換を促し、送迎負担の減少をめざします。「クルマを気軽に利用できる方」は引き続き便利なクルマを利用していただきますが、公共交通サービスを向上させてPRすることで、自主的に公共交通を利用する人の増加をめざします。また、交通と福祉の連携により、動きやすく・住みやすく・来訪しやすいまちを作っていくことで、市民の皆様の生活環境の改善を図ります。

以降は下図の「公共交通」を中心に焦点を当てて、めざすべき姿を示します。

＜ 自動車交通と公共交通等の役割分担イメージ ＞

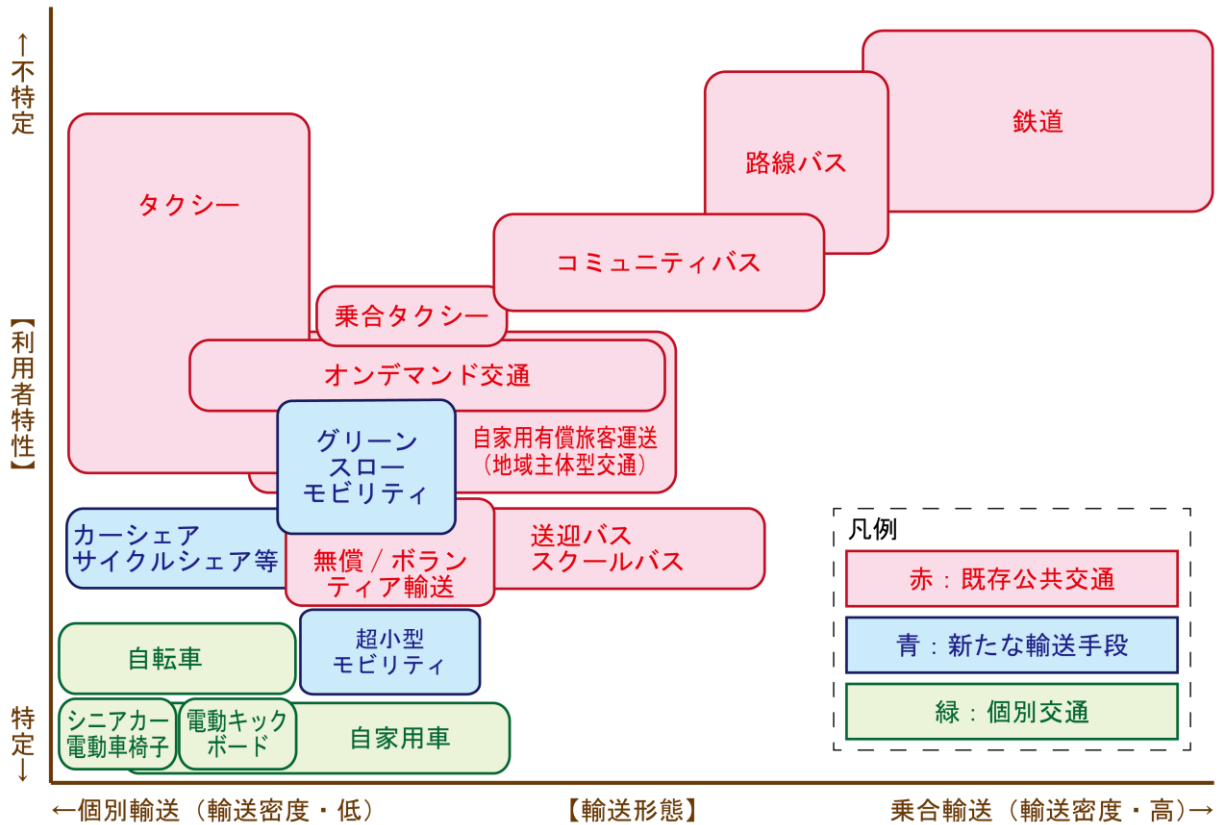


【コラム】本計画で対象とする交通手段とその位置付け

人々が移動するための交通手段は様々あり、大きく鉄道やバス、タクシー等の「公共交通」や自動車や自転車、シニアカー・電動車椅子等の「個別交通」の2つに分類されます。また、近年は超小型モビリティや電動キックボードなどの新しい交通手段も増えています。

加西市では、既存の公共交通や個別交通に加えて、新たな輸送手段の導入についても推進していくとともに、以下の図に示す交通手段とその位置付けを明確とすることで、例えばシニアカー・電動車椅子で駅まで行き、鉄道を利用するなど、それぞれの交通手段が連携した移動しやすい環境を創出するための事業を検討していきます。

< 本計画で対象とする交通手段とその位置付け >



出典) 地域公共交通のトリセツ「今更聞けない!? 移動手段ってどんな種類があるの? (塩土 圭介著)」
 (https://text.odekake.co.jp/20201025-2/) を参考に加筆

(3) めざすべき公共交通サービス

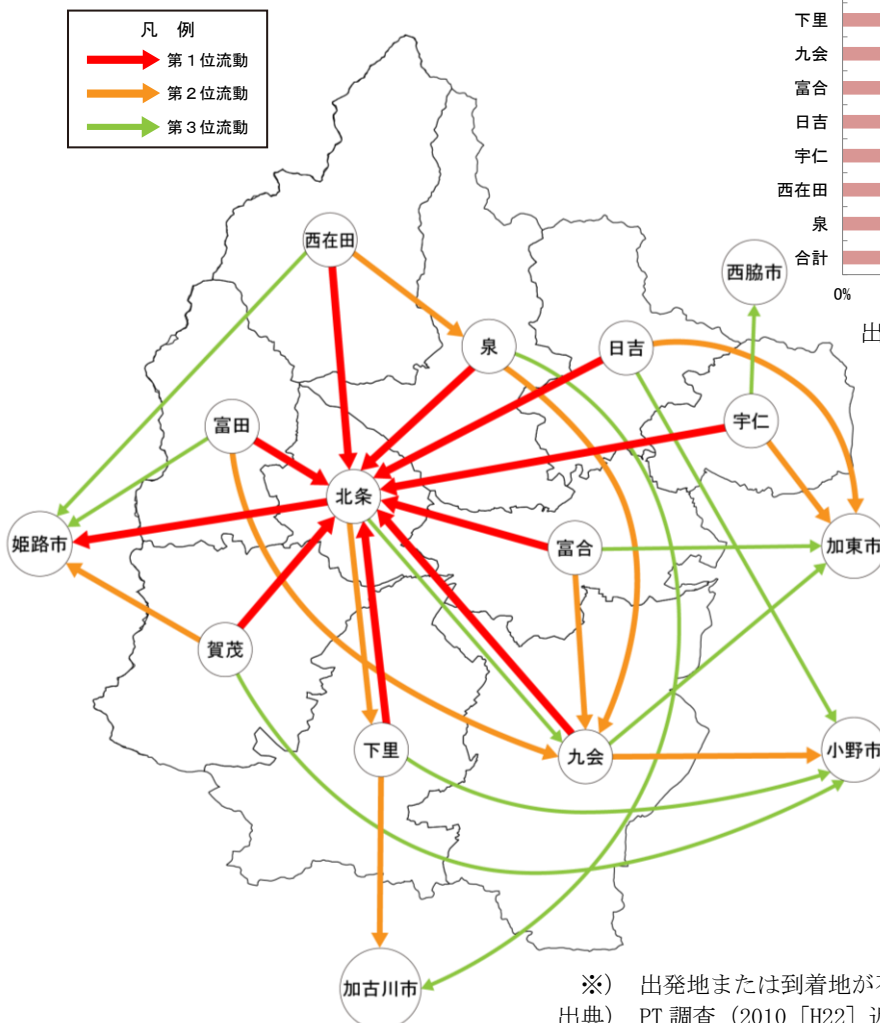
① めざすべき公共交通サービスの考え方

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。

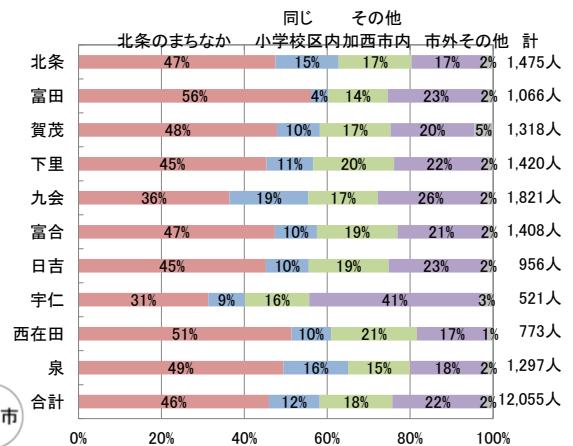
市民の移動需要を見ますと、どの地域でも、加西市の中心市街地である北条地区への移動が多くなっています。また、北条地区以外では、九会、下里、泉地区が主な行き先になっています。公共交通の主な利用者である高齢者がよく行く場所を見てみますと、市内の全ての地域において「北条のまちなか」によく行くという回答が多くなっています。

このように加西市民の皆様は、日常生活に必要な様々な施設が集積した北条地区への移動需要が高いことが分かります。

＜ 各地域居住者の主な行き先 ＞



＜ 高齢者の主な行き先 ＞



出典) 2022 (R4) 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) PT 調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

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、病気を診てもらい薬を買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と、北条地区では生活必須施設が集積しています。その他の地区では賀茂、九会、富合、日吉、泉地区において3種類の施設が立地しており、そのうち九会、泉地区では500m以内に2種類の施設が集積しています。これらを踏まえて、北条地区を「都市核」、九会、泉地区を「副都市核」と位置付けます。この結果は、先述した各地域居住者の主な行き先の結果と概ね同様となっています。

なお、上位計画である都市計画マスタープランにおける将来都市構造図では、北条地区を都市核、泉地区及び九会地区を副都市核、各地区の中心を地域拠点として位置付けています。将来都市構造の実現に向けて、まちづくりと連携した交通計画を立案することが重要です。特に、地域拠点の形成については、交通面からのサポートも重要です。

今後、拠点整備などのまちづくりが進展していく場合は、そのまちづくりと連携した公共交通サービスが必要となりますが、本計画の目標年次が5年後の2027(R9)年度であることから、まずは当面のめざすべき公共交通サービスとして、施設立地状況が現状のままであるとして、現状の移動需要に則したネットワークの構築を検討します。

< 地区別に見た生活必須施設立地状況一覧 >

	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	医療施設	金融施設		
		スーパー、生鮮食料品店 (コンビニ含む)	病院、医院、薬局	郵便局、銀行、信用金庫 (ATMのみ施設含む)		
北条	【都市核】	◎(◎)	◎	◎(◎)	◎(◎)	都市核
富田	【地域拠点】	-(○)	-	○(◎)	-(一)	
賀茂	【地域拠点】	○(○)	○	○(○)	-(一)	
下里	【地域拠点】	-(○)	◎	◎(◎)	-(一)	
九会	【副都市核】	○(◎)	◎	◎(◎)	○(◎)	副都市核
富合	【地域拠点】	-(○)	○	◎(◎)	-(一)	
日吉	【地域拠点】	-(○)	○	◎(◎)	-(一)	
宇仁	【地域拠点】	-(一)	-	○(○)	-(一)	
西在田	【地域拠点】	-(一)	◎	○(◎)	-(一)	
泉	【副都市核】	○(◎)	△	◎(◎)	○(○)	副都市核

※) 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

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つの要素があります。めざすべき公共交通サービスは、これら6つの要素で以下のように利用者が利用しやすいサービスとなっていることが重要です。

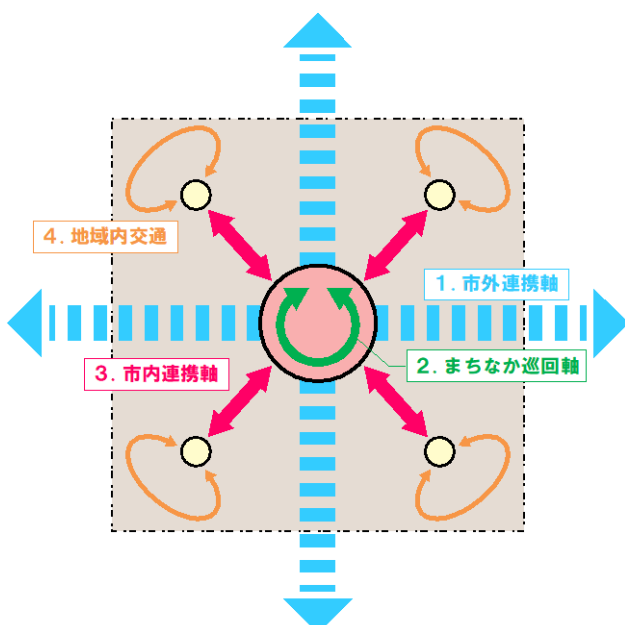
＜ めざすべき公共交通サービスの内容 ＞

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	：受益者負担の考え方を原則とした、最適な料金設定
車両	：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	：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	：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

めざすべき公共交通ネットワークの設定にあたっては、前述した加西市民の皆様の移動需要に対応することが重要ですが、その他にも加西市外からの来訪者についても考慮して設定する必要があります。これら加西市民の皆様の市内や市外への移動需要や、加西市外の人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ます。

＜ 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副都市核・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

めざすべき公共交通ネットワークに対応した公共交通機関を示したものが下表となります。

このうちの「1. 市外連携軸」「2. まちなか巡回軸」「3. 市内連携軸」に関しては、行政の主体的な関わりにより交通軸を維持・改善していきます。市民の皆様には公共交通の維持に向けて積極的な公共交通の利用を行っていただくこととなります。また、「4. 地域内交通」に関しては、地域が主体となり公共交通運営・運行を交通事業者と連携して担っていただき、行政はその支援を行っていきます。市民の皆様には積極的な公共交通の利用に加えて、地域内の移動手段確保に向けた積極的な運営・運行への参画を行っていただきたいと考えています。

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、福崎町・加西市連携コミュニティバス、タクシー
2. まちなか巡回軸	ねっぴ〜号（市街地線）、タクシー
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 かさい線）、路線バス、北条鉄道、タクシー
4. 地域内交通※	はっぴーバス、地域主体型交通、タクシー

※) 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。したがって、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、もしくは最寄りの副都市核・公共交通軸（上表 1.～3.）までの運行を行うものとする

< 参考：加西市における公共交通の必要性 >

種別	必要性
市外連携軸	市外連携軸は、主に中心市街地である北条のまちなかを起終点・経由し、市外への通勤・通学、買物、通院などの日常生活の移動手段としての役割を担う。また、市外連携軸は、まちなか巡回軸、市内連携軸、地域内交通とも接続することから、公共交通ネットワークを構成するにあたって、非常に重要な役割を担う。しかし、自治体や鉄道・バス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
まちなか巡回軸	まちなか巡回軸は、中心市街地である北条のまちなかを起終点とし、通勤・通学、買物、通院など、市内の主要な施設や企業などへの移動手段としての役割を担う。また、市内連携軸や地域内交通と接続することから、市外へ移動するための移動手段としての役割も有す。しかし、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
市内連携軸	市内連携軸は、中心市街地である北条のまちなかを起終点とし、買物や知人との交流など地域内に居住する市民の移動手段としての役割を担う。また、市内連携軸は企業や観光地までの移動手段としての機能も担い、市外から来た方の移動手段としての役割も担う。しかし、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
地域内交通	地域内交通は、各地区をきめ細かく巡回・移動できる手段としての役割を担う。また、地域内交通は、市外連携軸、まちなか巡回軸、市内連携軸とも接続し、ラストワンマイル交通としての役割も担う。しかし、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

3.3 基本方針

加西市の公共交通を次世代につないでいくためには、行政のみだけでなく市民の皆様の協力がなければめざすべき公共交通の実現は困難です。基本理念にもあるように、「皆で」協創しながらよりよい公共交通を作っていきたいと考えています。

以上を踏まえて、「皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通 ～一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして～」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、4つの基本方針を設定しました。

< 基本方針 >

基本理念

皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通
一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして

基本方針1:みんなが利用しやすい公共交通網の構築

公共交通は、全ての人々が利用する「公共」の乗り物であることから、分かりやすく、使いやすい公共交通とすべきであり、行政のみだけでなく、利用者である市民の方からの意見も広く取り入れた利用環境の改善が必要です。

加西市にある公共交通不便地域などを縮小させるために、税金の活用も含めた行政によるサポートのもと、市民が主体となった地域主体型交通の導入推進等を行うとともに、鉄道やバスのサービス向上や連携強化を図り、市民のみならず市外の方も含めた全ての方が、利用しやすい公共交通体系を構築していきます。

基本方針2:利便性の高い公共交通結節点の整備

鉄道駅やバス停において、さらなる利便性向上を図るためには、鉄道・バス待ち環境の改善などのハード面からの整備が必要であるとともに、先進技術を活用した情報提供や行政と市民が一体となった公共交通のサポートなどのソフト面からの整備が必要です。

その他にも鉄道駅やバス停における待ち合い環境の改善や、交通手段相互の乗り換えがしやすい結節点整備を行うとともに、市民や初めて加西市へ来られた市外の方でも分かりやすい乗り継ぎ情報を提供することにより、利便性の高い公共交通結節点を整備していきます。

基本方針3:地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進

公共交通は自動車と比べ、人と顔を合わす機会が多い交通手段であり、コミュニケーションの場ともなっています。したがって、公共交通を利用促進することにより、地域の結びつき強化や各世代での交流が期待できます。公共交通の利用促進を図るためには、全ての方の協力により公共交通を利用しやすい環境を構築することが必要です。

そのため、公共交通を特に必要としている高齢者や子育て世帯等が利用しやすい料金施策の推進や、これらの内容も含めた公共交通に関する情報を積極的に発信していきます。また、各種イベントや施策を通じて、現在公共交通を利用していない人に公共交通に関心を抱いていただく取組を推進することにより、利用しやすい公共交通としていきます。これらの公共交通の利用促進により、地域のさらなる結びつき強化を図っていきます。

基本方針4:市外からの人も楽しみ回遊する公共交通での環境づくり

公共交通は地域の移動手段に加えて、市内と市外をつなぐ役割も有しており、市内の方のみならず市外から来訪する方の移動も支えています。このため、公共交通で来訪された方にとって、観光等で市内を周遊しやすくするための環境整備が必要となります。

そのため、観光に特化した公共交通サービスの提供や、既存の公共交通の有効活用などを行うことで、市外の方も安心・快適に加西市を周遊し愉しんでもらえるような公共交通の環境づくりを推進していきます。

3.4 施策体系

基本理念である「皆で協力して創る 未来に拓かれた 人と人をつなぐ公共交通 ～一人ひとりが外出を愉しめるまちをめざして～」の実現に向けて定めた、「みんなが利用しやすい公共交通網の構築」「利便性の高い公共交通結節点の整備」「地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進」「市外からの人も愉しみ回遊する公共交通での環境づくり」の4つの基本方針に基づいて、以下の13の施策を設定しました。

< 施策体系 >

基本理念	基本方針	施策
皆で協力して創る一人ひとりが未来に拓かれたるまちをめざして公共交通	I みんなが利用しやすい公共交通網の構築	1 各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備
		2 中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備
		3 中心拠点内を周遊しやすくする公共交通の整備
		4 市外との連携を強化する公共交通の整備
		5 利用しやすい公共交通網の確保・維持
	II 利便性の高い公共交通結節点の整備	6 乗換環境の向上による結節機能の強化
		7 分かりやすい運行情報の提供
	III 地域のさらなる結びつき強化を図る公共交通の利用促進	8 利用しやすい料金体系の構築
		9 積極的な公共交通情報の発信
		10 利用しやすい公共交通の提供による利用意識の醸成
		11 公共交通に関心を抱いてもらう取組の推進
	IV 市外からの人も愉しみ回遊する公共交通での環境づくり	12 市内を周遊しやすくするための移動サービスの提供
		13 市内の回遊を促進するPR等の実施