

第2章

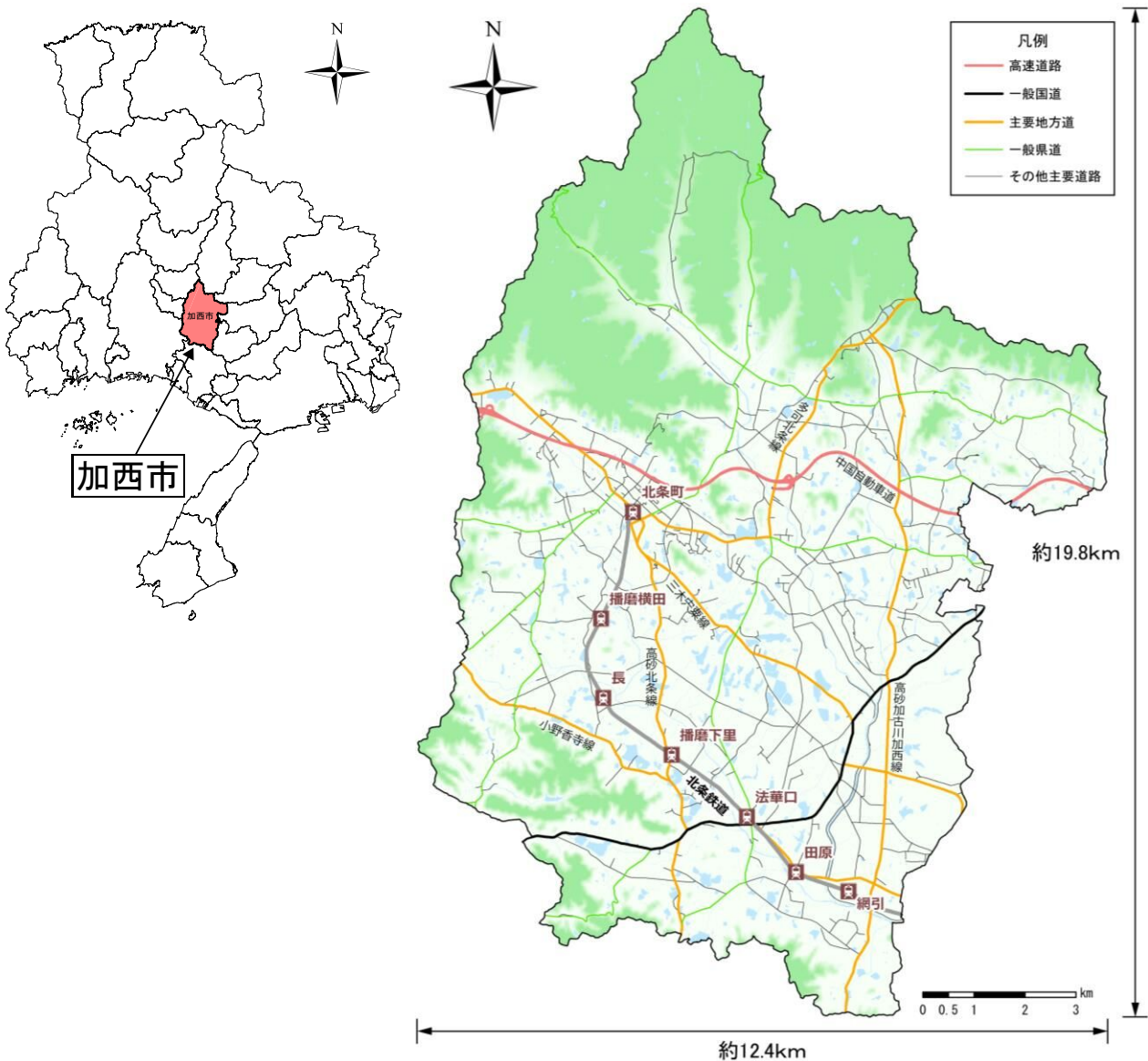
加西市の概況と公共交通の現状

2.1 加西市の概況

(1) 位置・地勢

- 加西市は兵庫県の南部、播州平野のほぼ中央に位置しており、東は小野市及び加東市に、西は姫路市及び福崎町に、南は加古川市に、そして北は西脇市、多可町及び市川町にそれぞれ隣接しています。
- 市の中心部を流れる万願寺川の東側には広大な青野ヶ原台地が、西側には鶉野台地が広がり、播磨内陸地域最大の平坦地を形成しています。特に、この一帯は、ため池が数多く点在し、県下でも有数の密集地帯となっています。
- 瀬戸内式気候に属しており、冬季の降水量が少なく温暖で暮らしやすい地域となっています。
- 市域としては東西約 12.4km、南北約 19.8km、総面積は 150.22km²となっています。

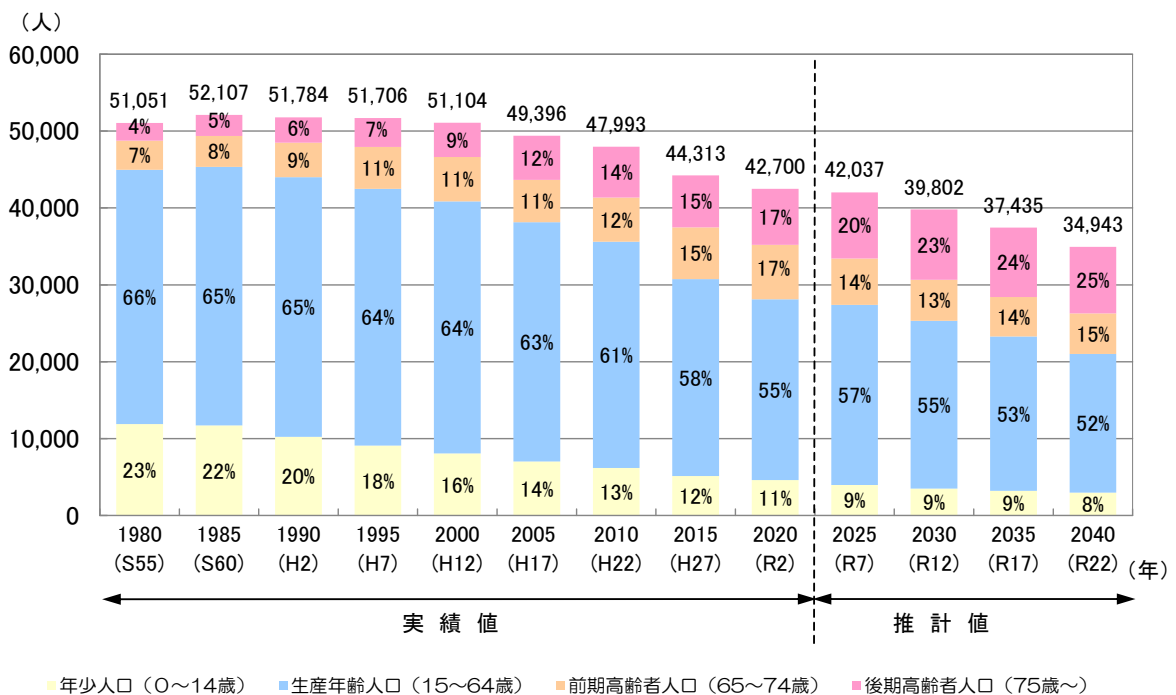
< 加西市の位置と概要 >



(2) 人口

- 加西市の人口は、2020（R2）年国勢調査結果で、約 43,000 人です。
- 1985（S60）年以降、減少傾向にあり、2040 年には、約 35,000 人まで減少すると国では推計されていますが、この人口減少に歯止めをかけていく必要があります。
- 2020（R2）年の 65 歳以上の人口は 34%（約 14,500 人）を占め、高齢化が進んでいます。
- 今後の少子高齢化傾向に伴い、65 歳までの人口割合は減少していきませんが、2040 年には、65 歳以上の人口が 40%（約 14,000 人）を占め、約 3 人に 1 人が 65 歳以上になると推計されています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞

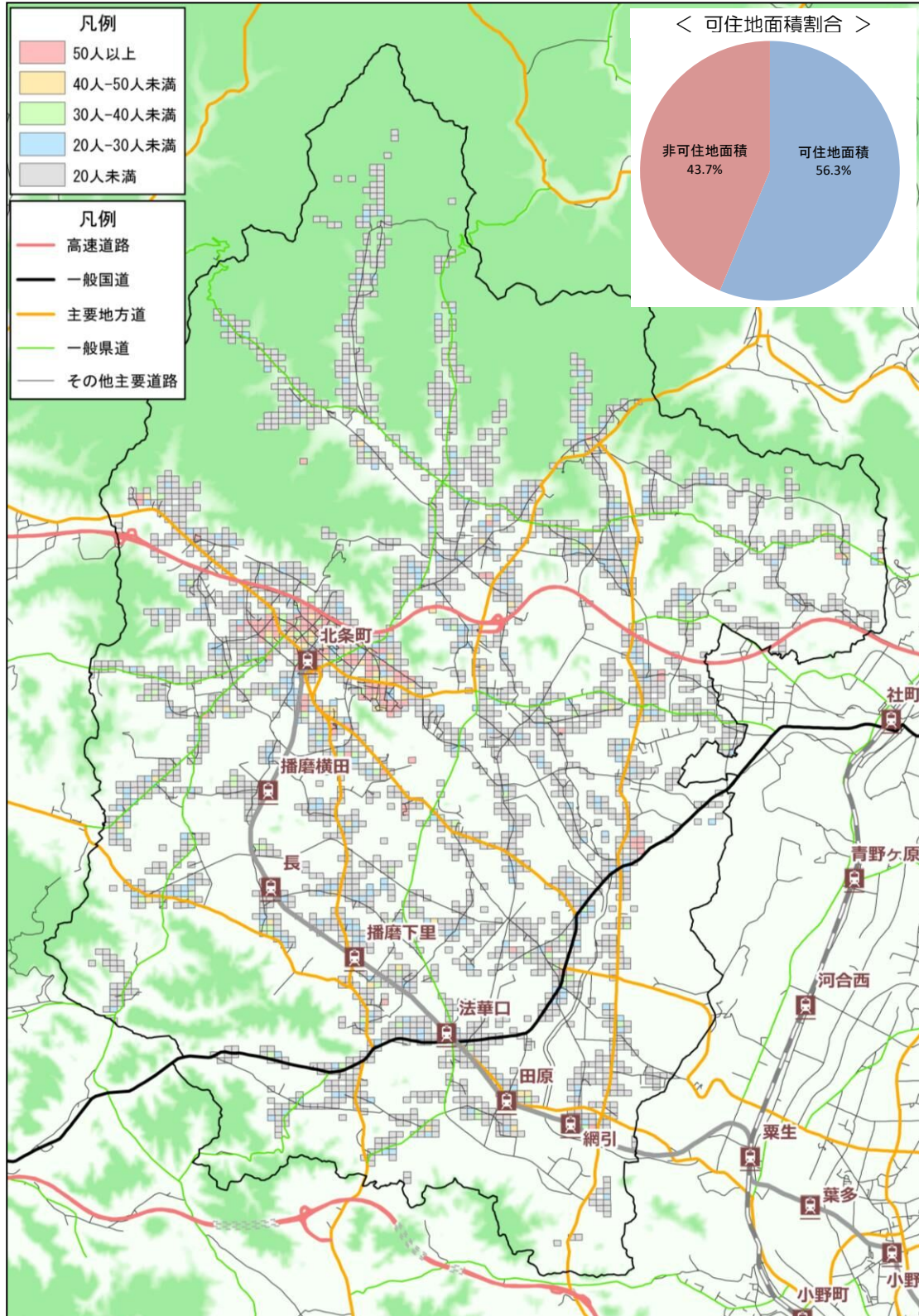


※) 年齢不詳人口は除く
 出典) 2020 (R2) 年以前：国勢調査

2025 (R7) 年以降：「日本の地域別将来推計人口」2018 [H30] 年 3 月推計)
 国立社会保障・人口問題研究所

- 加西市の可住地面積※¹ は市全体の56.3%となっています。
- 加西市の人口分布状況は、北条地区周辺に人口が集中している一方で、20人未満（メッシュ※² 当たり）の低密な地域が市全域に広がっています。

< 地域別人口 >

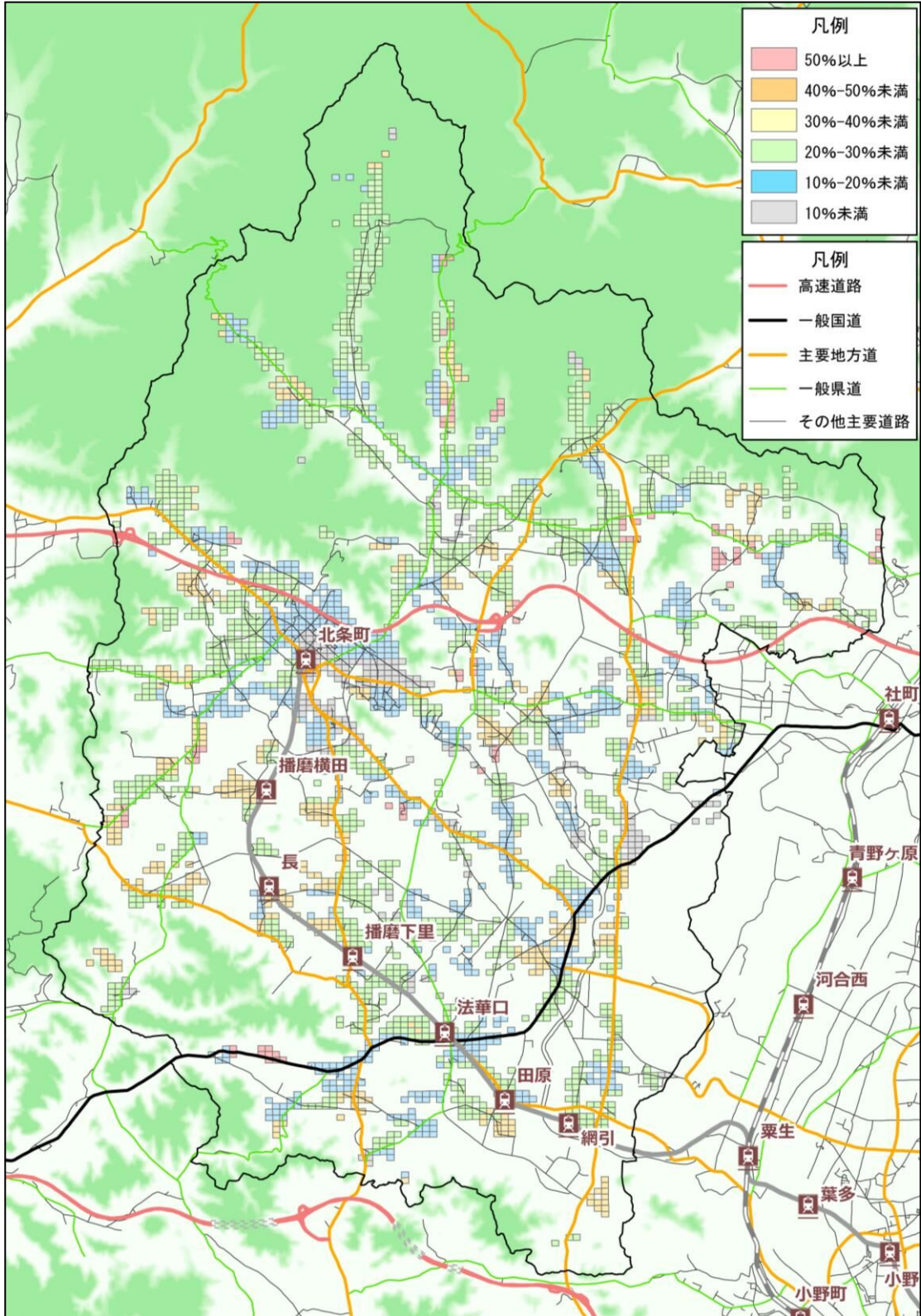


※1) 可住地面積は、2019 (R1) 年10月1日現在
 総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫県市区町別主要統計指標 (2021 [R3] 年)

※2) メッシュは1辺約100m
 出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計

・高齢化率は、北条地区以外で高くなっており、50%以上となっている地域も点在しています。

< 地域別高齢化率 >



※) メッシュは1辺約100m
 出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計

(3) 観光

① 観光施設の立地状況

- 加西市には法華山一乗寺や玉丘古墳など、歴史的にも重要な史跡が数多くあります。
- 2022（R4）年には、加西市の主要な歴史遺産、観光資源である鶉野飛行場跡に地域活性化拠点施設となる「sora かさい」を整備しました。
- これらの観光施設以外にも、加西市では「気球の飛ぶまち加西」と銘打ち、気球によるイベントの開催や気球の搭乗体験などによる取組により、観光面での交流人口増加に努めています。

< 観光施設の立地状況 >



< 気球が飛ぶ様子 >

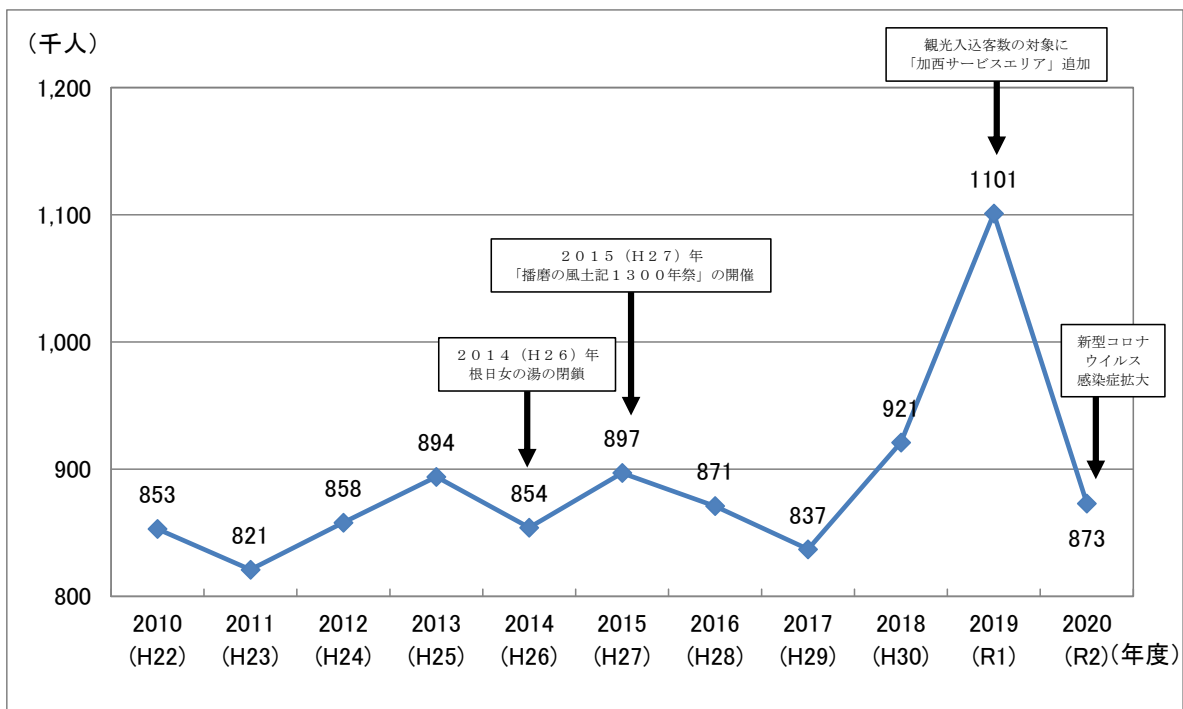


出典) 加西市所管データ

② 観光入込客数の推移

- 加西市の観光入込客数は、2010（H22）年度より増加傾向にありますが、2014（H26）年度には根日女の湯の閉鎖に伴い減少しています。
- 2015（H27）年度には「播磨の風土記 1300 年祭」の開催により、観光入込客数が増加しています。
- 2018（H30）年度以降は 2019（R1）年度から「加西サービスエリア」が入込客数の対象になったことも要因としてあるものの、観光入込客数は増加傾向にあります。
- 2020（R2）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、観光入込客数は減少しています。

< 観光入込客数の推移 >



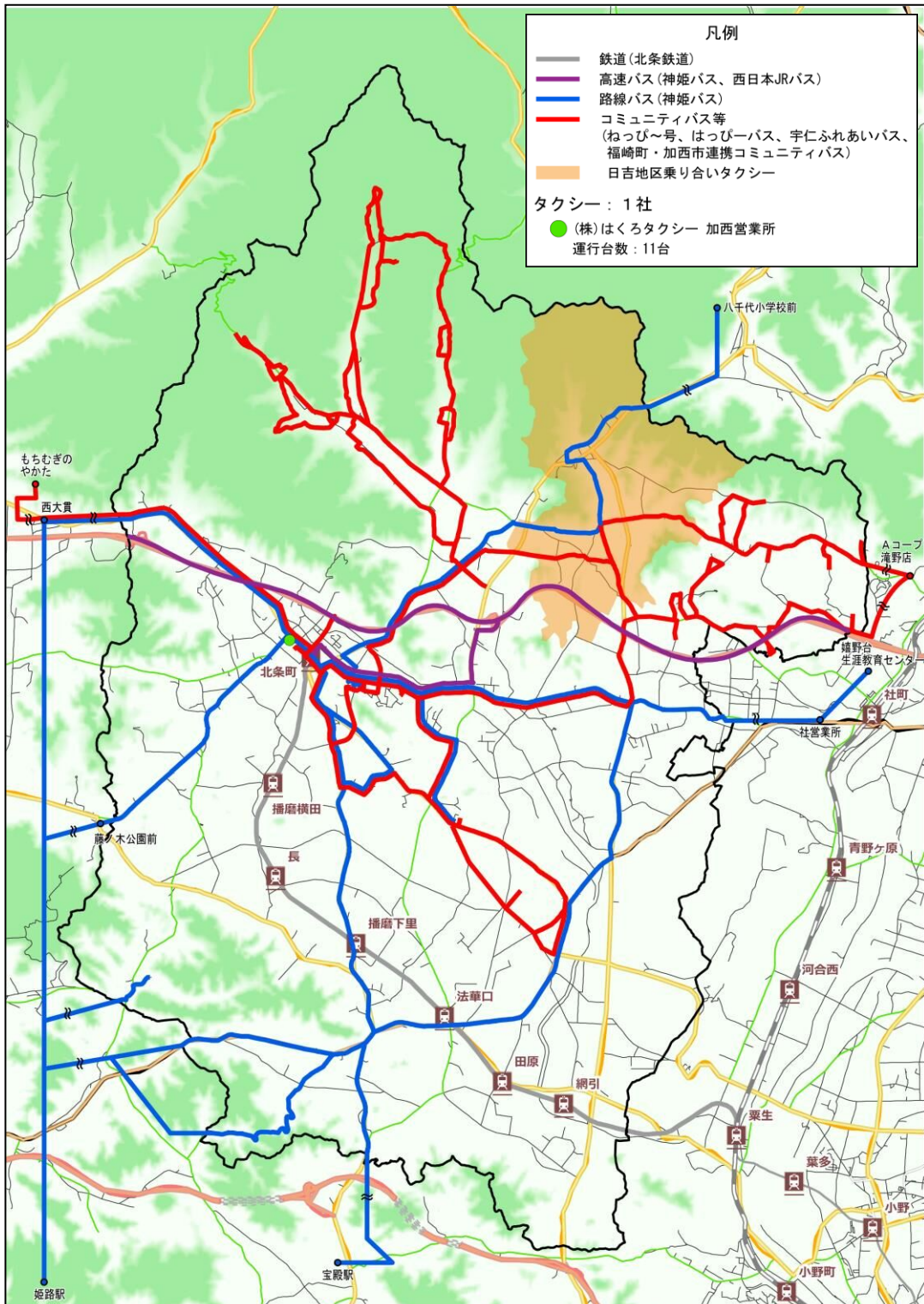
出典) 兵庫県観光客動態調査

2.2 加西市における交通の現状

(1) 公共交通網

- 加西市では、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス等、タクシーの公共交通が運行しています。鉄道・バス路線が北条地区を中心として放射状に広がっており、鉄道・バスが運行されていないエリアや時間帯など、鉄道・バスではカバーできない需要に対しては、タクシーが市民の移動手段として、公共交通の役割を担っています。

< 公共交通網 >



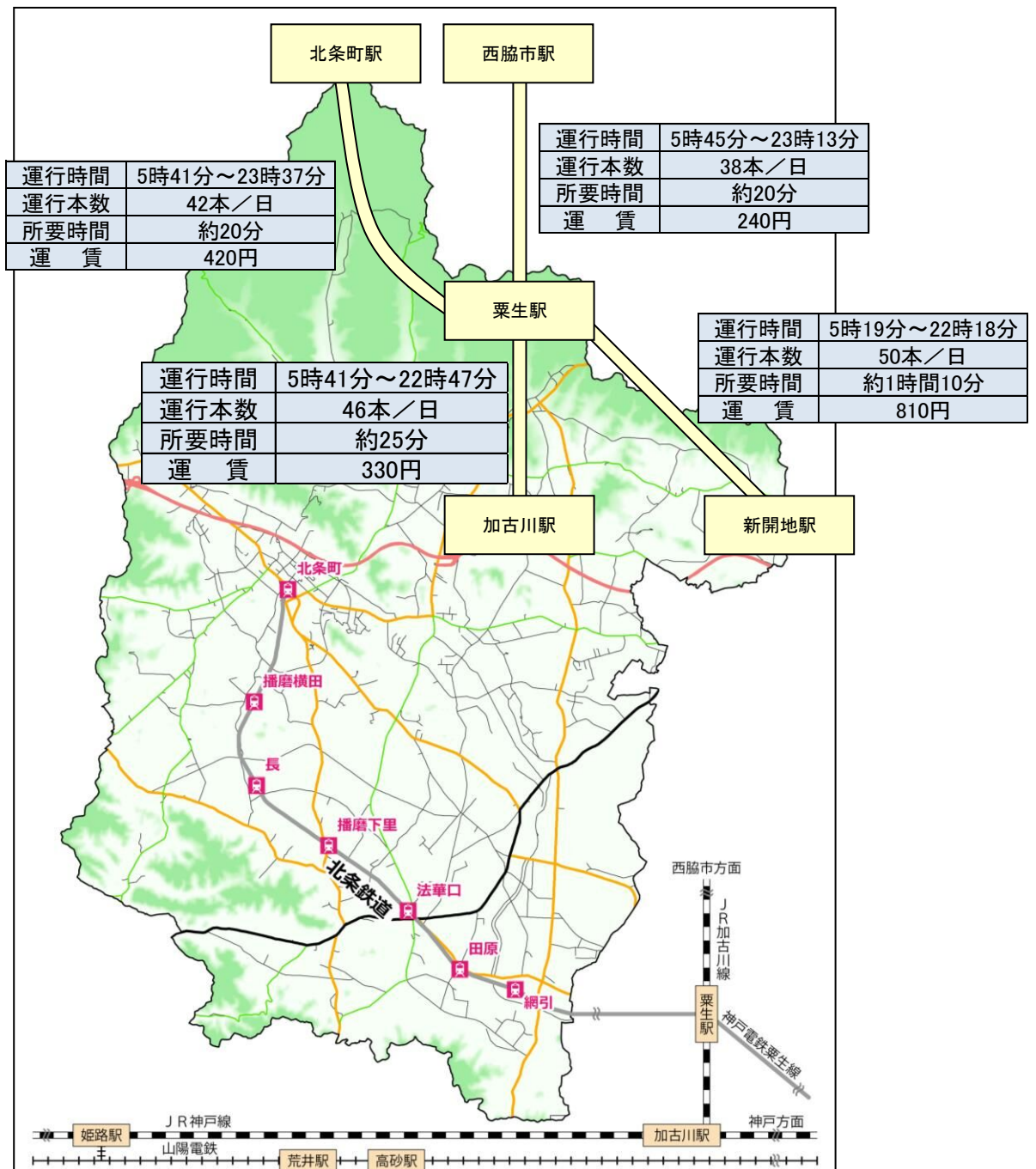
※) 2022 (R4) 年4月現在

(2) 鉄道の現状

① 加西市における鉄道の概要

- 加西市の鉄道は、北条地区から南東に北条鉄道が走っており、隣市にある粟生駅でJR加古川線、神戸電鉄粟生線に乗り継いで、西脇方面や加古川方面、新開地方面などへ行くことができます。
- 北条鉄道は、5時41分から23時37分にかけて概ね1時間に1往復の頻度で運行しています。また、北条鉄道の始発から終発の全てにおいて、粟生駅でJR加古川線と神戸電鉄粟生線と接続しております。また、JR加古川線や神戸電鉄粟生線においても北条鉄道と同等の運行本数であるため、JR加古川線や神戸電鉄粟生線の便と概ね接続できている状況です。

< 加西市における鉄道の概要（平日） >



※) 2022 (R4) 年 4 月 現在

② 北条鉄道の変遷

- ・北条鉄道では法華口駅行き違い交差設備整備をはじめ、キハ40形気動車の運行など利用者数増加に向けて様々な事業・取組を進めています。

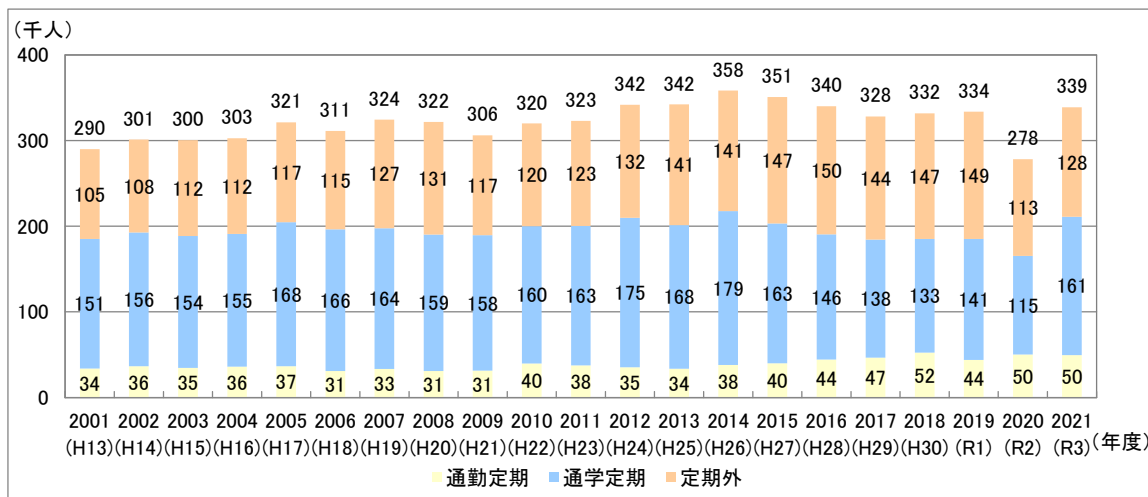
＜ 北条鉄道の変遷（2022〔R4〕年4月末時点） ＞

年次	月	概要
1985（S60）年	4月	北条鉄道株式会社営業開始（第3セクターとして開業）
2001（H13）年	9月	フラワー2000-2型車両運行開始
2001（H13）年	11月	北条町駅駅舎新築移転
2008（H20）年	12月	三木鉄道株式会社より車両1両購入
2012（H24）年	3月	フラワー2000-3号型車両新デザイン塗装にて運行開始
2012（H24）年	8月	播磨下里駅駐車場確保
2012（H24）年	12月	田原駅駐車場確保
2013（H25）年	2月	網引駅舎新築
2013（H25）年	9月	長駅・播磨横田駅トイレ新築
2014（H26）年	11月	播磨横田駅舎新築 播磨横田駅前無料駐車場完備
2015（H27）年	3月	播州鉄道北条支線開通100周年
2015（H27）年	4月	北条鉄道開業30周年
2016（H28）年	3月	播磨下里駅舎改築
2020（R2）年	9月	法華口駅行き違い交差設備完成（5往復増便）
2022（R4）年	3月	キハ40形気動車の運行開始

③ 鉄道乗車人員の推移

- 北条鉄道の乗車人員は、2014（H26）年度では、2001（H13）年度以降最高となる約36万人/年となりましたが、2021（R3）年度では少し減少して約34万人/年となっています。
- 2020（R2）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、鉄道乗車人員は大きく減少しましたが、2021（R3）年度では2019（R1）年度以前の鉄道乗車人員と同程度まで戻ってきています。
- 通勤定期利用や定期外利用は、一時的に2020（R2）年度の新型コロナウイルス感染症による影響を受けているものの、駅舎及び沿線施設の整備や各種イベントの実施などの利用促進等の効果により、増加傾向にあります。また、2022（R4）年度においては、キハ40形気動車の運行が開始されたこともあり、利用者数は過去最高を記録する見込みとなっています。
- 一方で、通学定期利用は、2014（H26）年度の約18万人/年をピークに、ここ数年は減少していましたが、2020（R2）年9月の法華口駅行き違い交差設備の整備により運行本数が増加して利便性が向上したことなどから、2021（R3）年度は通学定期利用者数が大きく増加しています。

< 鉄道乗車人員の推移 >



出典) 加西市統計書

④ 駅の整備状況

- 北条鉄道各駅の整備状況については、駅舎、駐車場、駐輪場、待合室、トイレ（水洗化）などは全駅に整備されています。駅前及び駅周辺のバス停の設置状況としては、北条町駅、播磨下里駅、法華口駅、粟生駅に設置されています。

< 駅の整備状況 >

	有人駅	駅舎	駐車場	駐輪場	バリアフリー	バス停	待合室	トイレ	トイレ		自動販売機	観光案内板	シェアサイクル	レンタカー
									(水洗化)					
北条町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
播磨横田	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	×	×
長	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	×	×
播磨下里	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
法華口	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
田原	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	×	×
網引	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	×	×
粟生	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	×	×

※) 2022（R4）年度現在
出典) 北条鉄道所管データ

⑤ 北条鉄道利用者アンケート調査結果から見た利用状況

■ 調査概要

調査日時 : 2022 (R4)年 7月 13日(水)、2022 (R4)年 7月 18日(月・祝)の計2日調査
始発から終発までの全便(概ね 5:30~24:00)

調査方法 : (アンケート調査)調査員が車両に乗り込み、ヒアリングにより調査
(カウント調査)調査員が鉄道の乗降者をカウンターにより調査

調査対象 : 鉄道利用者全員

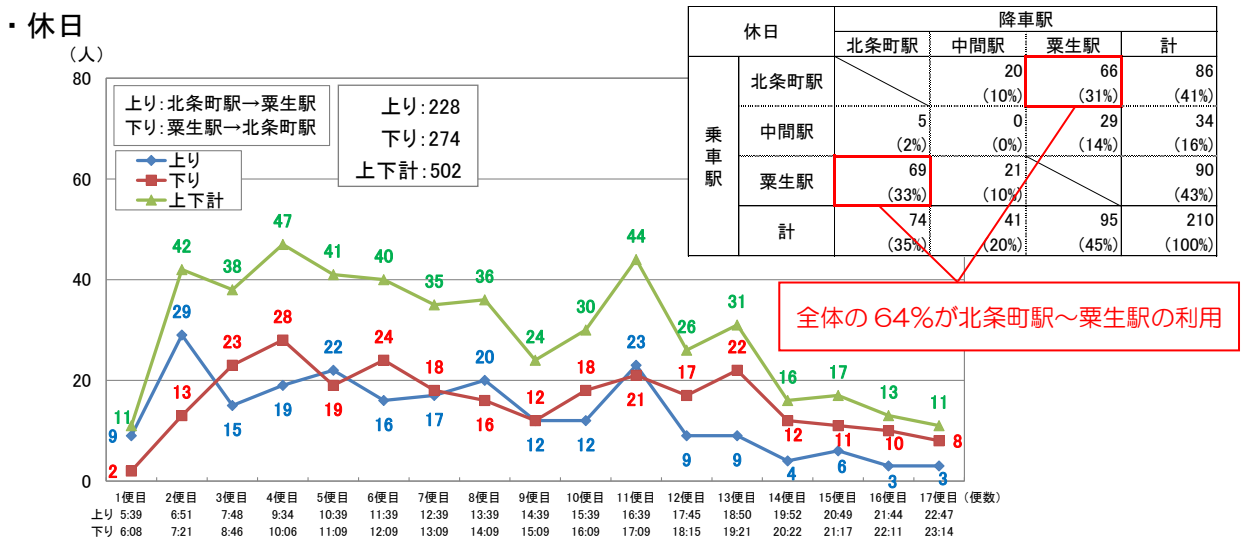
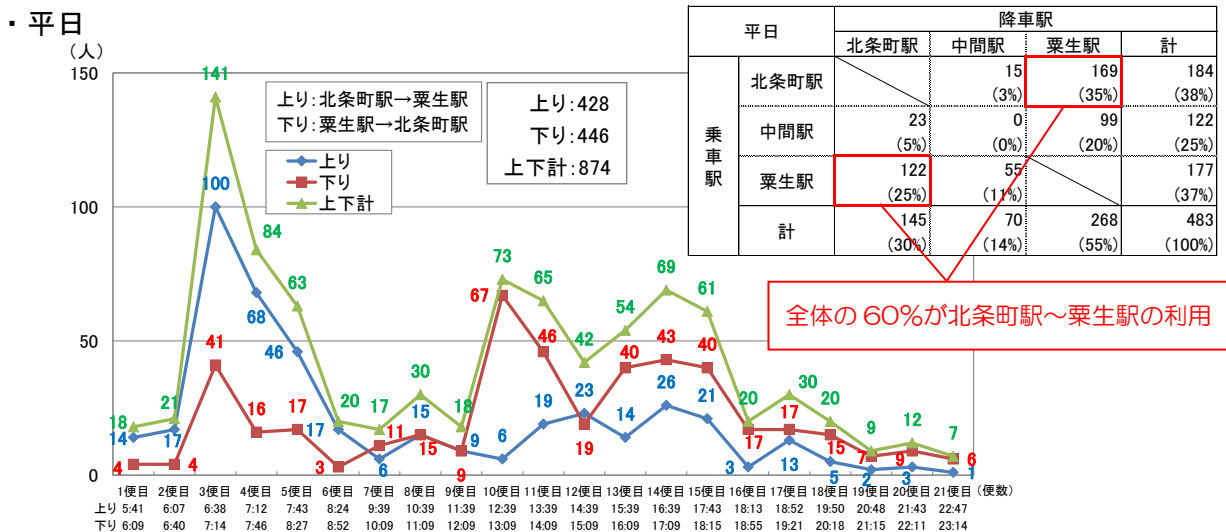
回収枚数 : (アンケート調査)2022 (R4)年 7月 13日(水):673票 2022 (R4)年 7月 18日(月・祝):284票

乗降者数 : (カウント調査)2022 (R4)年 7月 13日(水):1,748人 2022 (R4)年 7月 18日(月・祝):1,004人

i) 利用状況

- 平日の乗者数は、上りでは2両編成となっている朝の3便目が特に多くなっていますが、下りでは朝の3便目や昼間の10便目、夕方の13~15便目で多くなっています。
- 休日の乗者数は、上りでは朝の2便目や夕方の11便目、下りでは朝の4便目や6便目、夕方の13便目で多くなっています。
- 平日では全体の60%、休日では全体の64%が北条町駅~粟生駅の利用となっています。

< 北条鉄道の利用状況 >

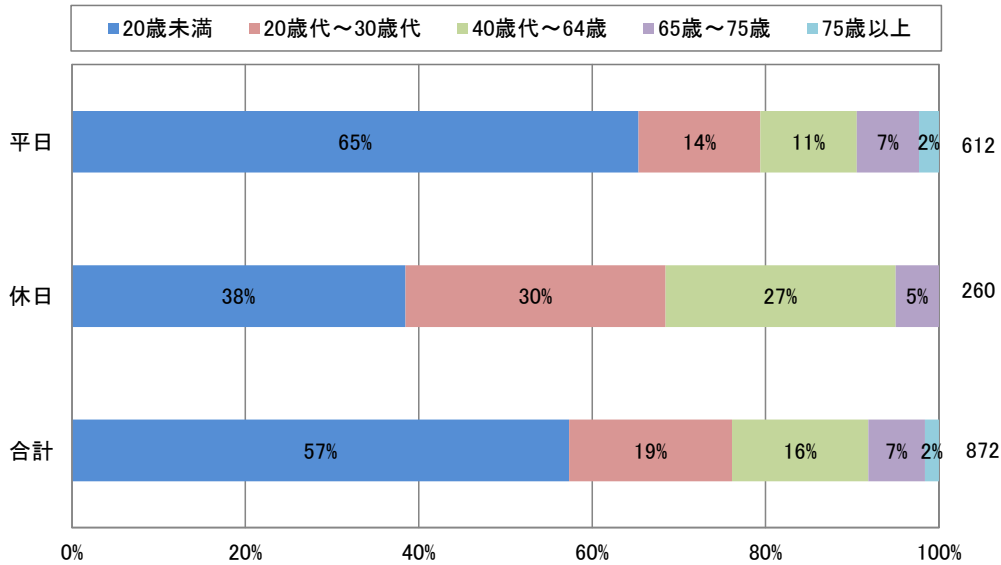


出典) 北条鉄道乗降者数カウント調査結果

ii) 利用者の年齢構成

• 平日では 20 歳未満が最も多くなっており、特に平日においては中高生が通学でよく利用しています。休日でも 20 歳未満が最も多くなっていますが、20 歳代～64 歳での利用割合も高くなっていきます。

< 利用者の年齢構成 >

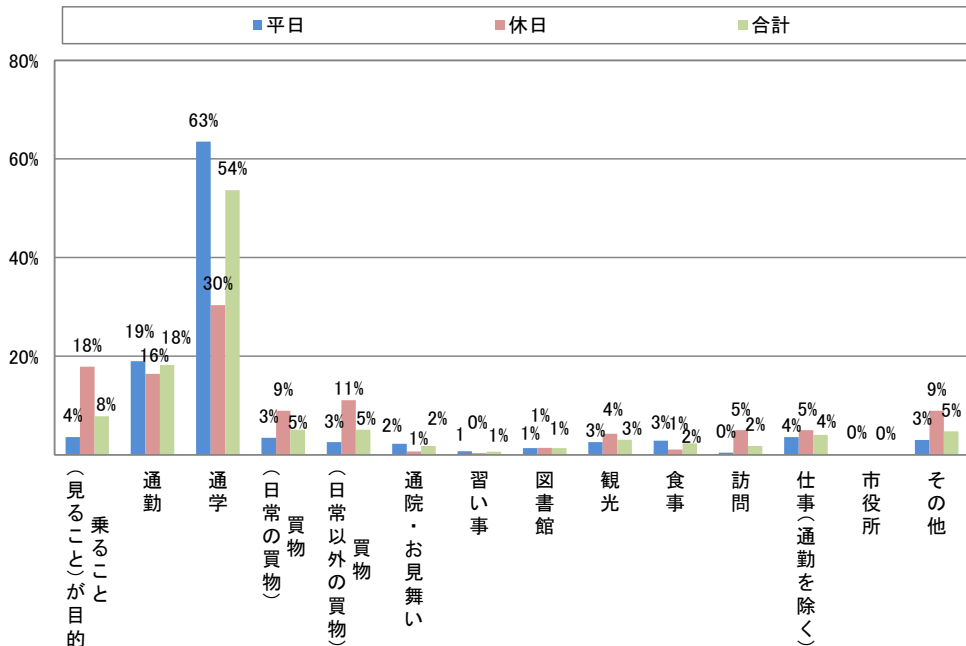


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

iii) 北条鉄道利用の目的

• 平日では、主に「通勤」や「通学」目的で利用されています。
 • 休日でも、「通勤」や「通学」目的で利用されていますが、北条鉄道に「乗ること（見ること）」が目的」や「買物」でも利用されていることから、平日と比べて利用形態が異なっています。

< 北条鉄道利用の目的 >



※1) 複数回答

※2) 平日 663 票、休日 280 票、合計 943 票

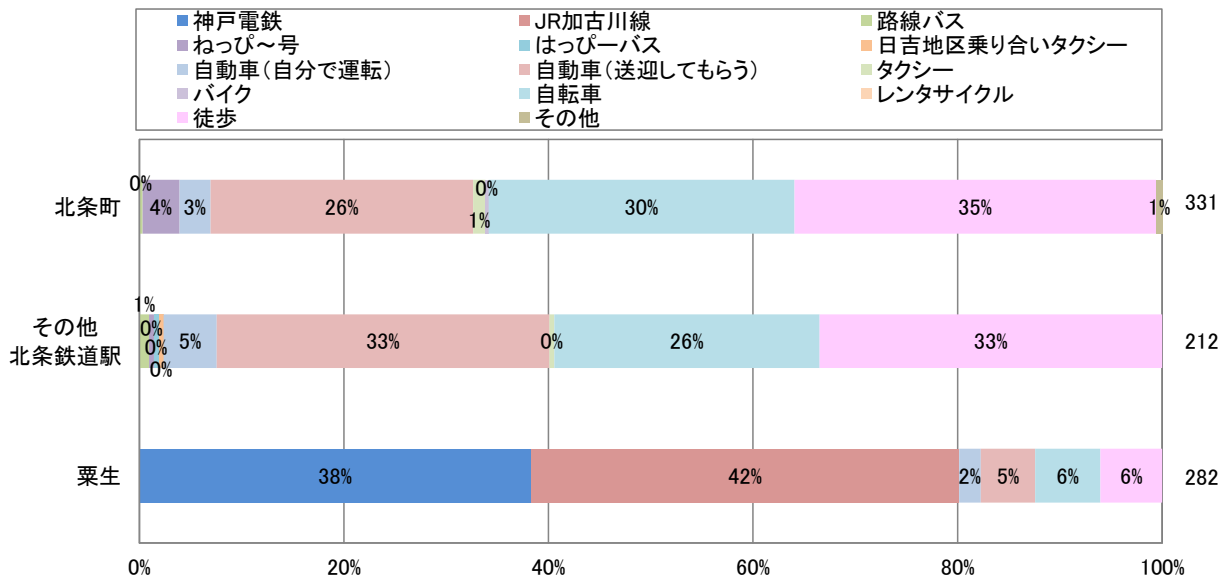
出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

iv) 駅までの主な移動手段

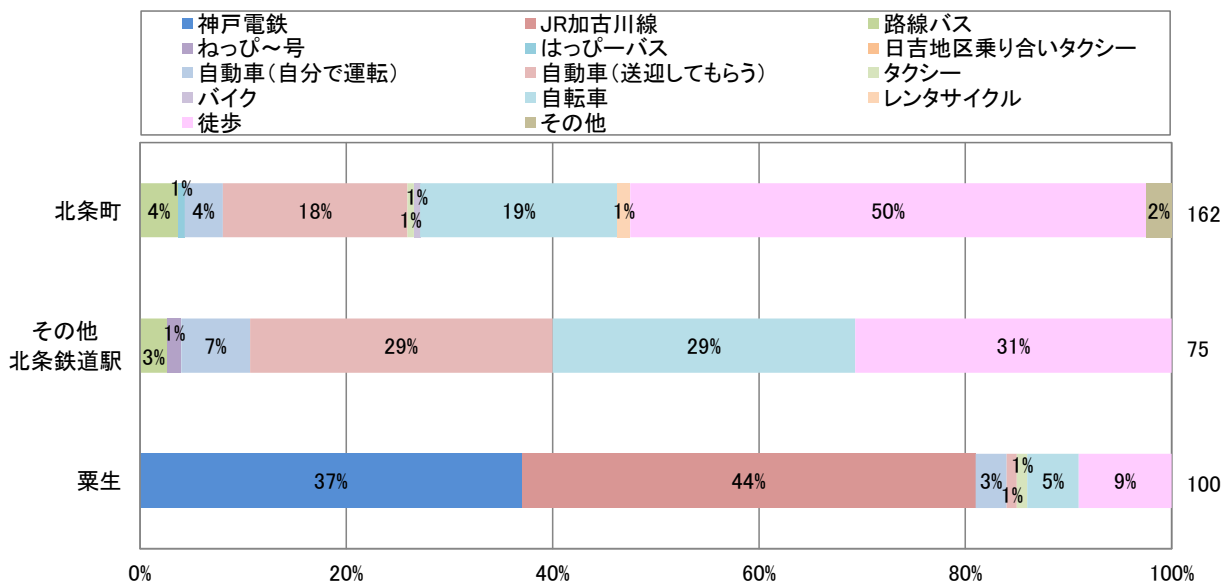
- 平日の北条町駅では、徒歩、自転車、送迎で移動される人が多くなっています。また、その他の北条鉄道駅では北条町駅と比べ、自転車による移動は若干少なく、送迎、徒歩で駅まで移動されています。
- 休日の北条町駅では、平日と比べ徒歩での移動が半数となっており、自転車での移動は少なくなっています。また、その他の北条鉄道駅でも、平日と比べ自転車での移動の割合が高くなっています。
- 粟生駅では、平日、休日ともに神戸電鉄や JR 加古川線への乗り継ぎがほとんどとなっています。

< 駅までの主な移動手段 >

・ 平日



・ 休日

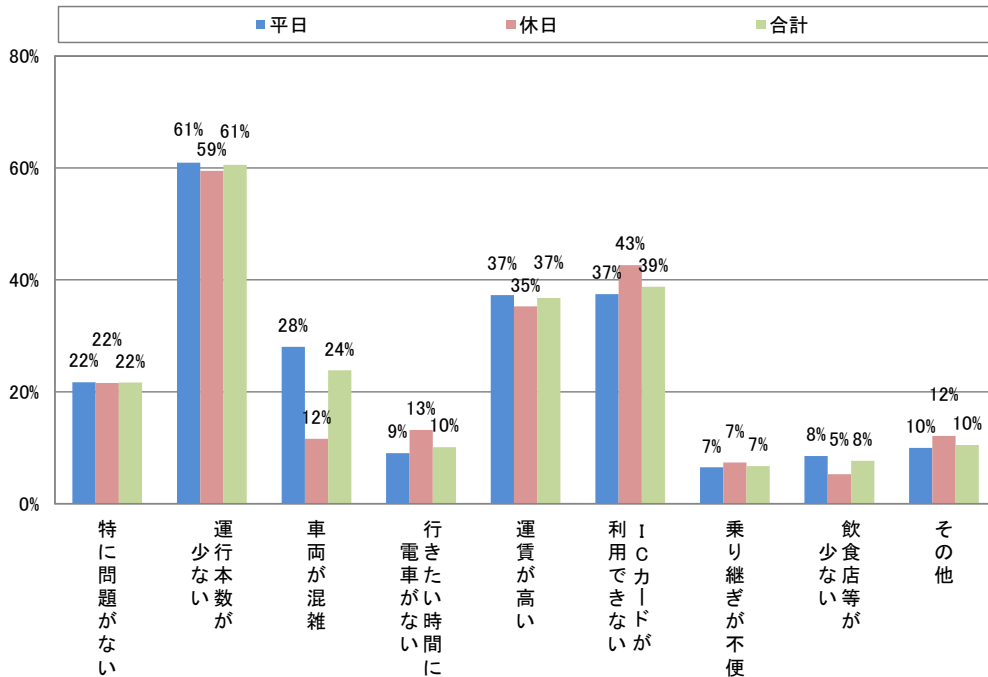


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

v) 北条鉄道利用時の問題点

- 平日では、「運行本数が少ない」という回答が最も多くなっており、「運賃が高い」や「ICカードが利用できない」「車両が混雑」という回答も多くなっています。
- 休日でも、平日と同様に「運行本数が少ない」や「運賃が高い」「ICカードが利用できない」という回答が多くなっていますが、平日と比べて「車両が混雑」という回答は少なくなっています。

< 北条鉄道利用時の問題点 >



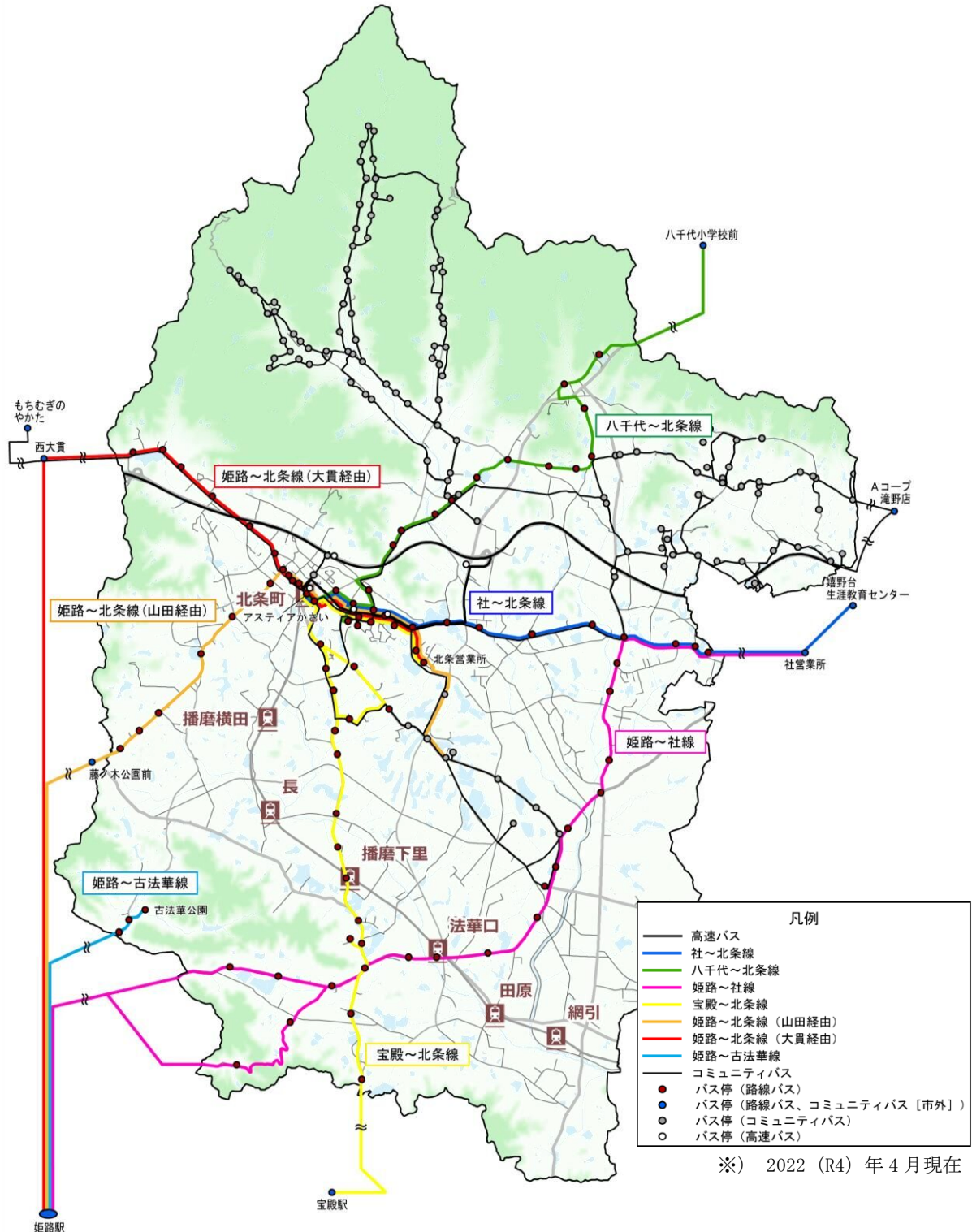
- ※1) 北条鉄道を移動手段として利用されている方の回答を集計
 - ※2) 複数回答
 - ※3) 平日 553 票、休日 190 票、合計 743 票
- 出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

(3) 路線バスの現状

① 加西市における路線バスの概要

- 市内の路線バスは、全て神姫バスによって運行されており、中国縦貫自動車道を走る高速バスは西日本JRバスと神姫バス、ウイング神姫によって運行されています。
- 系統は、姫路～北条線（大貫経由、山田経由）、姫路～古法華線、宝殿～北条線、姫路～社線、社～北条線、八千代～北条線の7系統となっています。

< 加西市における路線バス路線網図 >



※) 2022 (R4) 年4月現在

＜ 加西市における路線バスの概要 ＞

系統	運行日	運行時間	運行本数	利用料金
中国ハイウェイバス	毎日運行	平日：6時24分～21時50分 休日：6時30分～21時50分	平日：37便 休日：37便	・大阪駅～北条間：1,560円
ウイング神姫 高速バス	毎日運行	平日：5時40分～21時49分 休日：6時25分～21時49分	平日：28便 休日：20便	・三宮～北条間：1,470円
津山エクスプレス 京都号	休止			
八千代～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	7時20分～16時29分	4便	・初乗り：170円 ・八千代小学校前～アステアかさい・イオンモール加西北条間：660円
姫路～北条線 (山田経由)	毎日運行	平日：5時27分～23時30分 休日：5時35分～23時31分	平日：28便 休日：25便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～北条営業所間：890円
姫路～北条線 (大貫経由)	毎日運行	平日：6時41分～20時45分 休日：6時49分～19時17分	平日：13便 休日：9便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～北条営業所間：890円
社～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	冬期：7時16分～17時17分 夏期：7時16分～18時29分	冬期：4便 夏期：5便	・初乗り：170円 ・アステアかさい～嬉野台生涯教育センター間：840円
姫路～社線	毎日運行	平日：6時10分～22時12分 休日：6時40分～22時08分	平日：20便 休日：20便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～社営業所間：1,190円
宝殿～北条線	毎日運行	平日：6時05分～19時51分 休日：6時50分～17時17分	平日：11便 休日：6便	・初乗り：170円 ・宝殿駅北口～北条営業所間：870円
姫路～古法華線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	8時30分～18時09分	4便	・初乗り：170円 ・姫路駅北口～古法華公園間：680円

※1) 2022 (R4) 年4月現在

※2) 津山エクスプレス京都号は2020 (R2) 年10月1日 (木) より休止

② 路線バスの変遷

・加西市内を運行する路線バスとしては、近年においては八千代～北条線や姫路～北条線の減便、市外の路線短縮などが進んでいます。

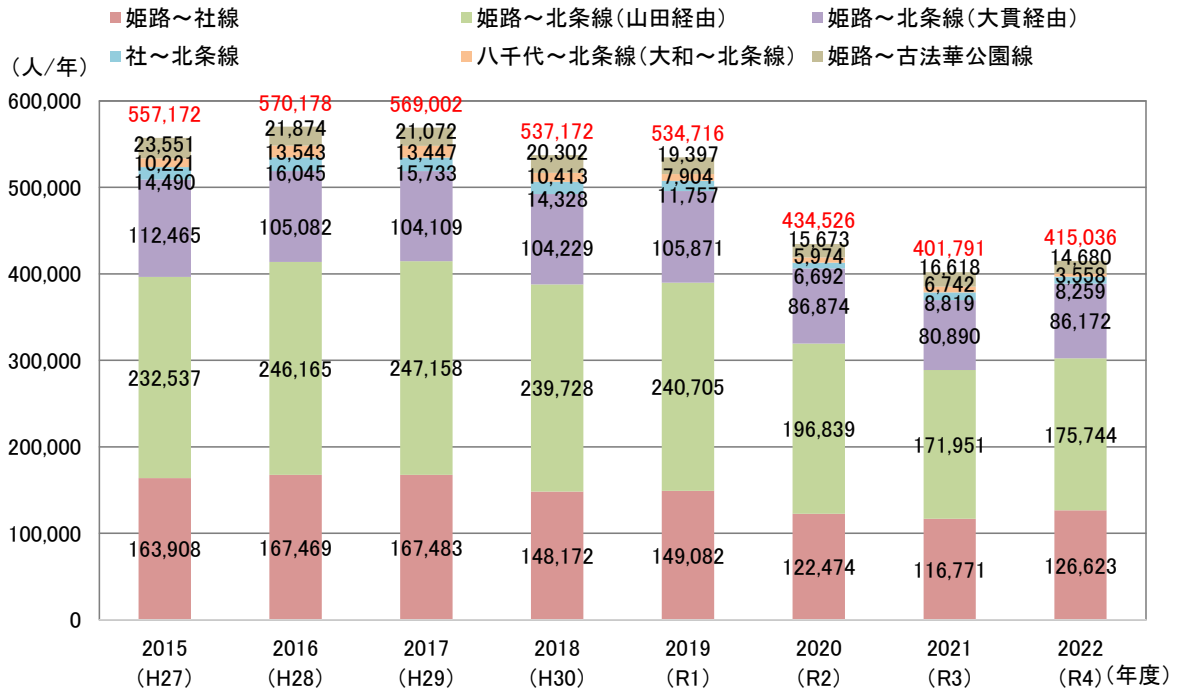
＜ 路線バスの変遷 (2022 [R4] 年4月末時点) ＞

年次	月	概要
2000 (H12) 年	5月	路線バスの廃止 (概ね西在田・泉・日吉・宇仁地区の路線)
2002 (H14) 年	11月	姫路駅前～庄村～北条営業所線の休止 (福居地区)
2005 (H17) 年	4月	北条営業所～中野中学校前～電鉄小野駅線の休止
2008 (H20) 年	4月	路線バスダイヤ改正 ➢北条営業所の移転に伴い、ダイヤ改正
2020 (R2) 年	4月	路線バス路線・ダイヤ改正 ➢高砂～北条線において、丸山バイパス開通に伴い、「丸山バイパスバス停」を新設し、合わせてルートも変更
2021 (R3) 年	4月	「パナソニック加西工場バス停」から「とこなべ工業団地バス停」に名称変更
2021 (R3) 年	10月	路線バス再編 ➢高砂～北条線において、出発・到着バス停が「山陽高砂駅バス停」から「宝殿駅北口バス停」に変更になり、路線名称も「宝殿～北条線」に変更
2022 (R4) 年	4月	路線バス再編 ➢大和～北条線において、出発・到着バス停が「大和バス停」から「八千代小学校前バス停」に変更になり、路線名称も「八千代～北条線」に変更

③ 路線バス乗車人員の推移

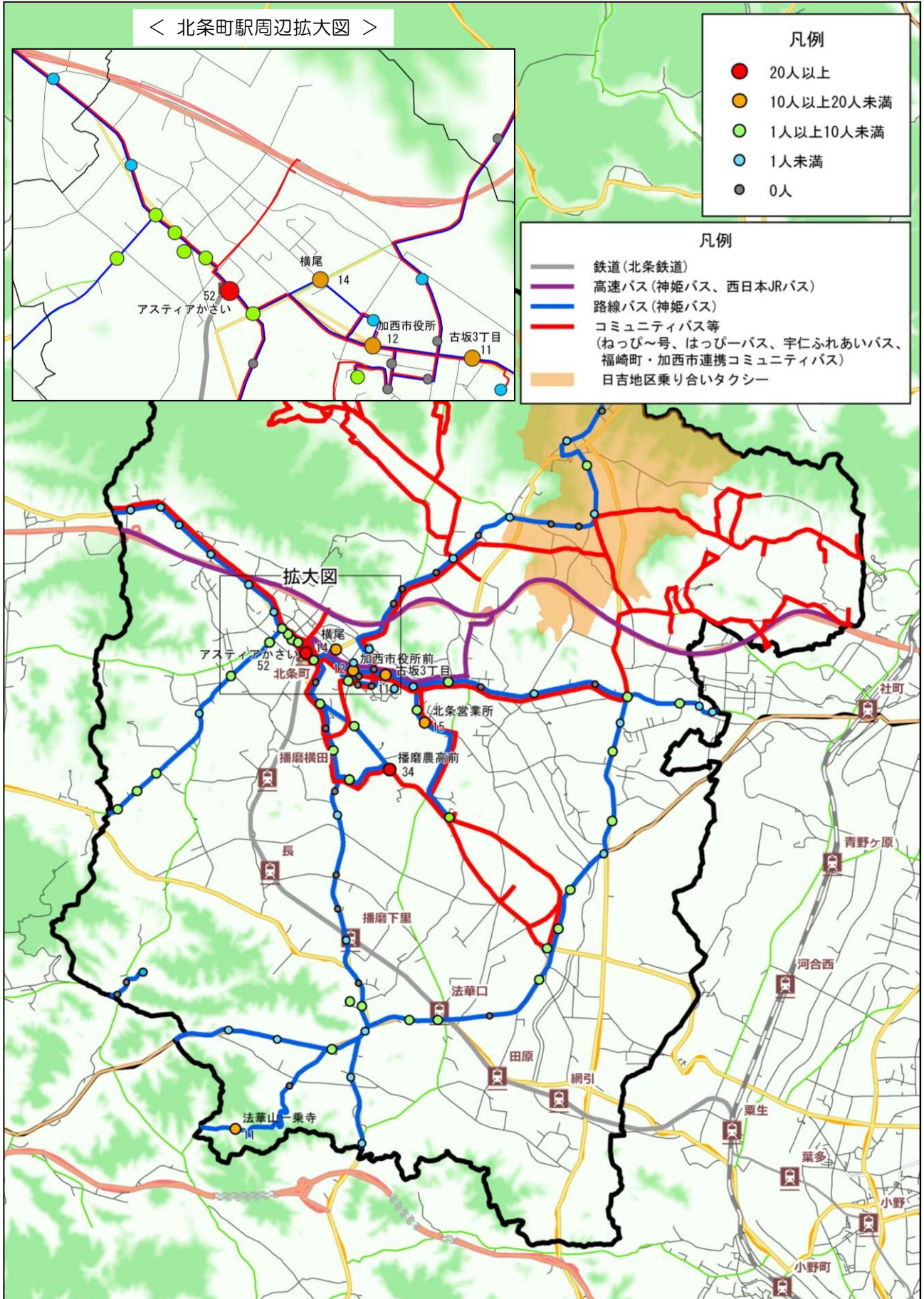
・路線バスの乗車人員の推移を見ると、2016（H28）年度以降減少傾向にありましたが、2020（R2）年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響等によりさらに減少し、2022（R4）年度の乗車人員は約42万人となっています。

< 路線バス乗車人員の推移 >



※1) 各数値は、バス事業年度（前年10月～当年9月）で示している
 ※2) 行政支援を行っている系統（加西市外を含む）の乗車人員を示す
 ※3) 高砂～北条線は2020（R2）年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない
 ※4) 姫路～北条線（山田経由）の江鮎団地を経由する系統については、2021（R3）年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない
 ※5) 社～北条線の山枝経由東別府行きの系統については、2022（R4）年度より行政支援の対象路線となっているが、同条件での推移とするためにグラフ内には示していない
 出典) 神姫バス所管データ

＜ 路線バスにおけるバス停別乗降者数（2022 [R4] 年 11 月 1 日 当たり乗降者数） ＞



④ 路線バス利用者アンケート調査結果から見た利用状況

■ 調査概要

調査日時：2022（R4）年7月13日（水）、2022（R4）年7月18日（月・祝）の計2日調査
7:00～19:00（12時間）

調査方法：調査員をアスティアかさいバス停に配置し、バス利用者に対してヒアリングにより調査

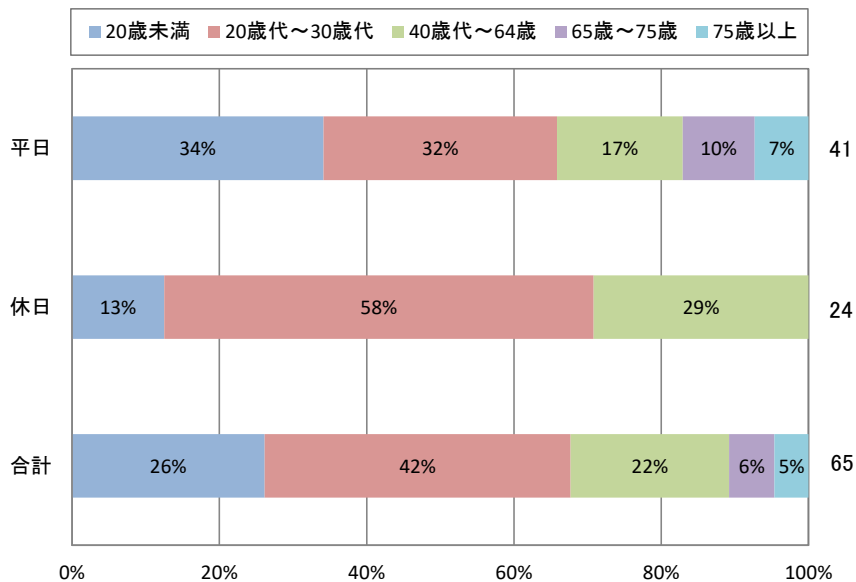
調査対象：アスティアかさいバス停を乗降するバス利用者全員

回収枚数：2022（R4）年7月13日（水）：45票
2022（R4）年7月18日（月・祝）：27票

i) アスティアかさいバス停乗降者の年齢構成

・平日では20歳未満や20歳代～30歳代が多くなっており、40歳代以上の利用は年齢とともに減少しています。休日では平日と比べ、20歳代～30歳代や40歳～64歳の利用が多くなっている一方で、20歳未満の利用は少なくなっています。

< アスティアかさいバス停乗降者の年齢構成 >

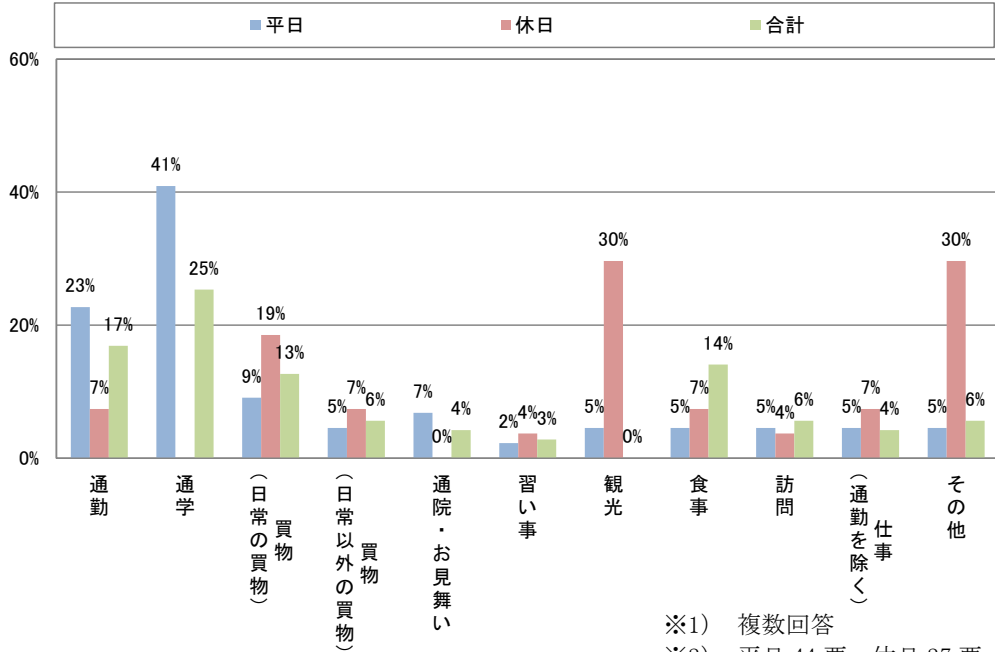


出典) 路線バス利用者アンケート調査結果

ii) アスティアかさいバス乗降者の利用目的

- 平日では、「通勤」や「通学」目的での利用が多くなっています。
- 休日では、「観光」や「買物」目的での利用が多くなっています。

＜ アスティアかさいバス乗降者の利用目的 ＞

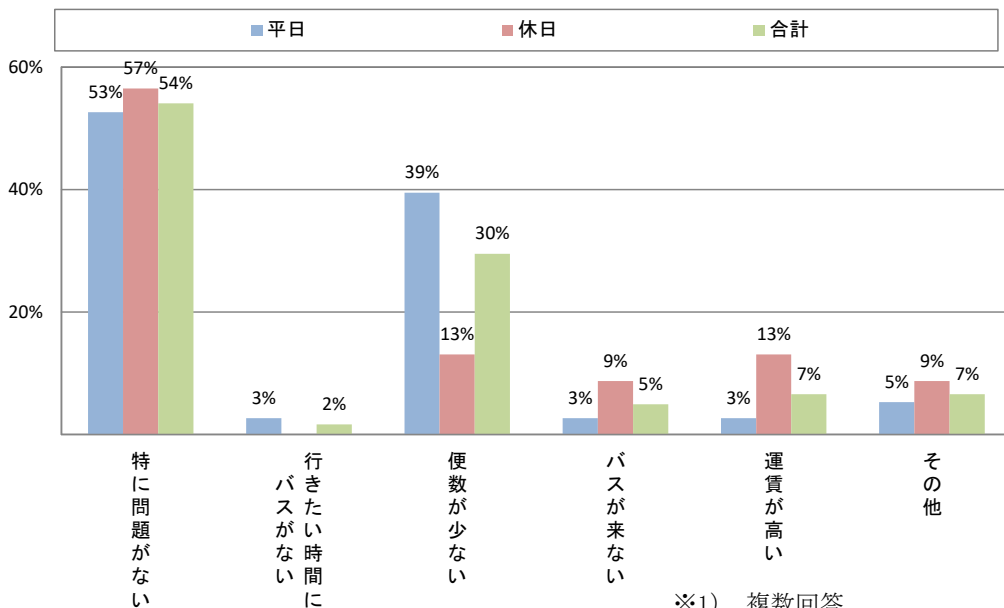


※1) 複数回答
 ※2) 平日 44 票、休日 27 票、合計 71 票
 出典) 路線バス利用者アンケート調査結果

iii) アスティアかさいバス乗降者の路線バス利用時の問題点

- 平日では、「特に問題がない」という回答が最も多くなっており、「便数が少ない」という回答も多くなっています。
- 休日では、「特に問題がない」という回答が多くなっています。

＜ アスティアかさいバス乗降者の路線バス利用時の問題点 ＞



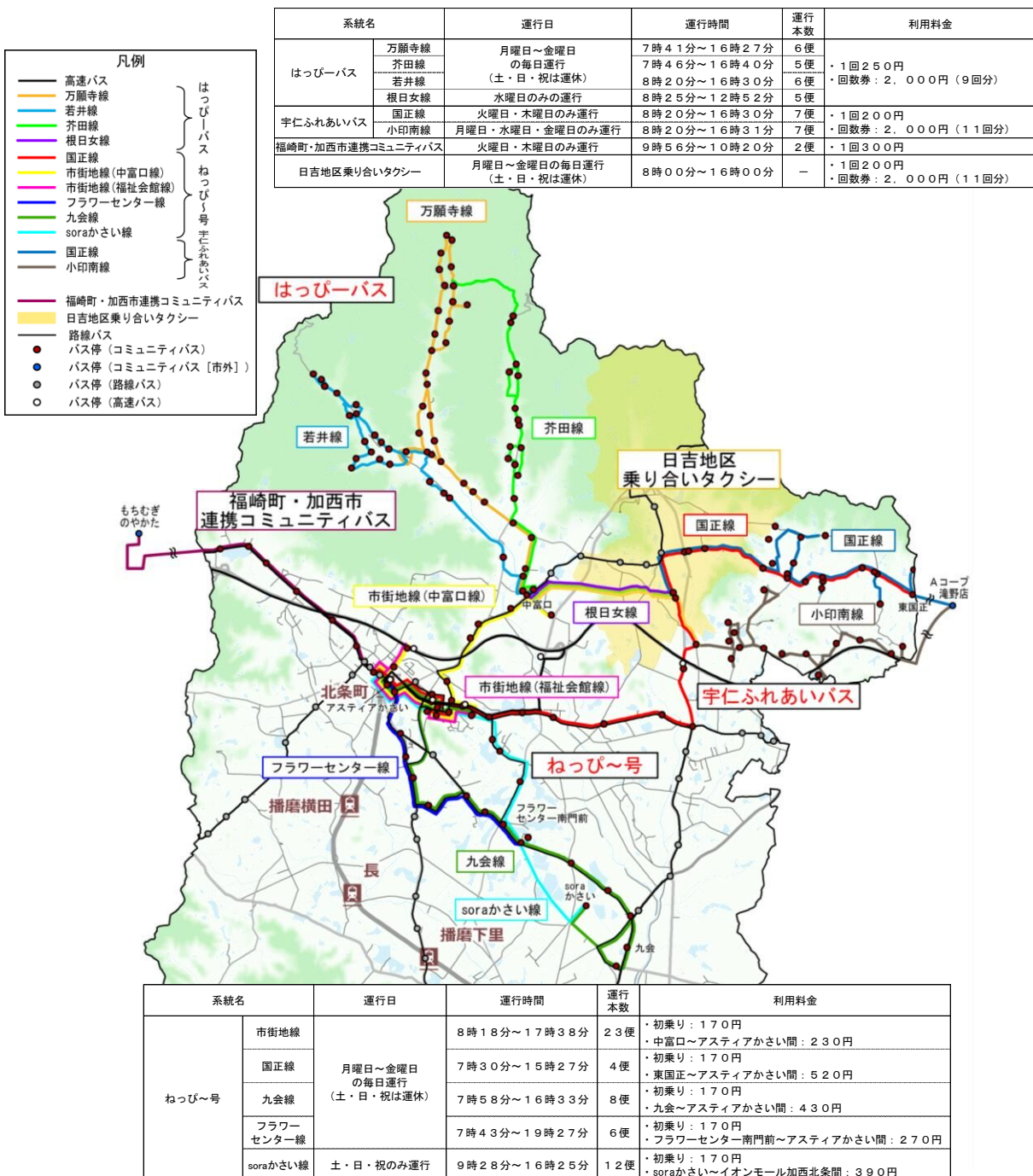
※1) 複数回答
 ※2) 平日 38 票、休日 23 票、合計 61 票
 出典) 路線バス利用者アンケート調査結果

(4) コミュニティバス等の現状

① 加西市におけるコミュニティバス等の概要

- ・市内ではコミュニティバスであるねっぴ〜号とはっぴーバス、宇仁ふれあいバス、福崎町・加西市連携コミュニティバス、日吉地区乗り合いタクシーが運行されています。
- ・ねっぴ〜号は主に北条地区を巡回している市街地線（中富口線、福祉会館線）、北条地区を起終点として宇仁地区に接続する国正線、九会地区に接続する九会線、フラワーセンターに接続するフラワーセンター線、soraかさいに接続するsoraかさい線が運行されています。
- ・はっぴーバスは西在田地区と泉・日吉の一部地区において、中富口バス停を起終点として南北に若井線、万願寺線、芥田線、東西に根日女線が運行されています。なお、はっぴーバスの運営の一部は、地域のNPO法人が担っています。

< 加西市におけるコミュニティバス等路線網図 >



② コミュニティバス等の変遷

・コミュニティバス等の路線やダイヤをアンケート調査や利用者及び地域住民の意見をベースにして以下のとおり随時見直しを行っています。

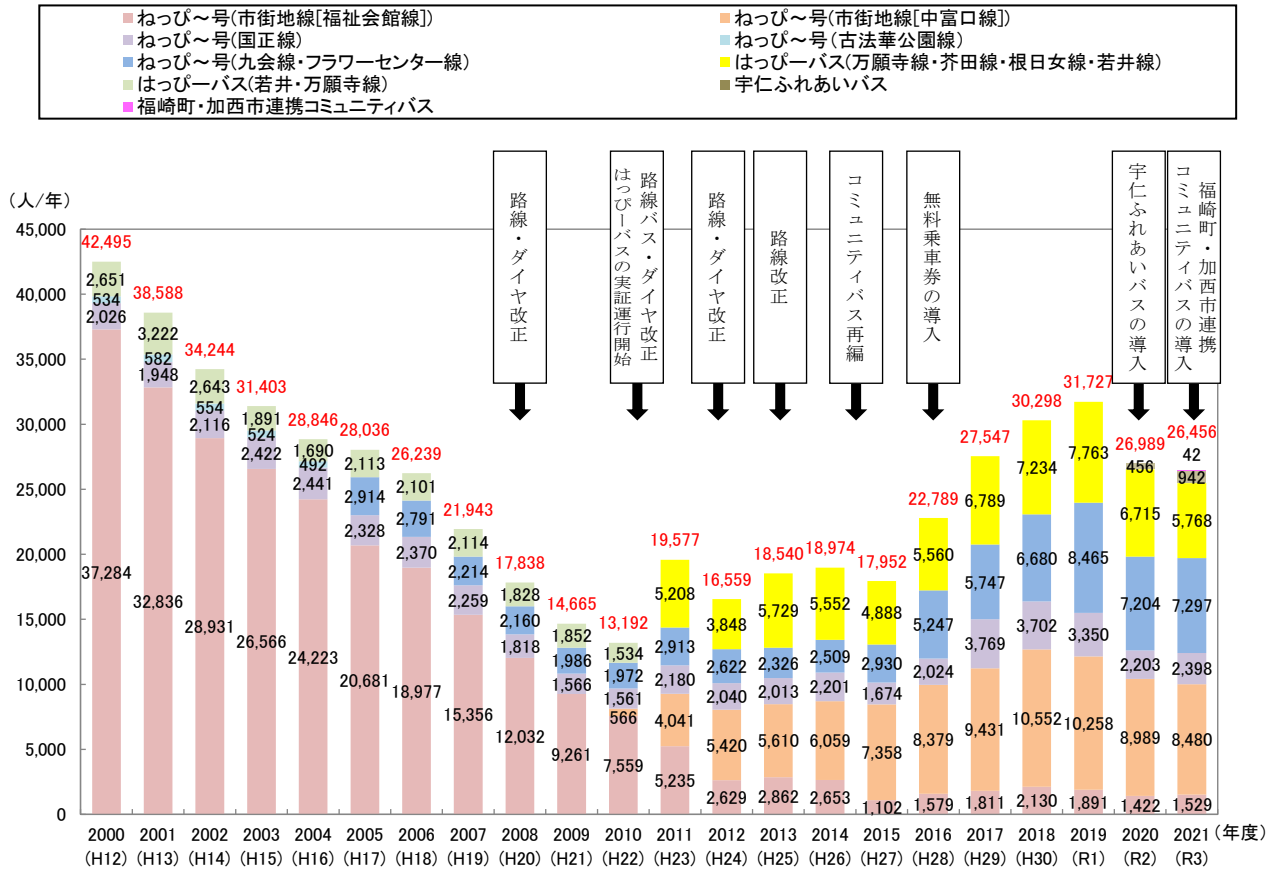
＜ コミュニティバス等の変遷（2022 [R4] 年4月末時点） ＞

年次	月	概要
1997 (H9) 年	4月	「加西市コミュニティバス」運行開始（市街地循環3系統、車両2台）
2000 (H12) 年	6月	3路線新設（若井・万願寺線、国正・滝野線、古法華公園線）
2005 (H17) 年	3月	古法華公園線の廃止
2005 (H17) 年	4月	青野原病院線の導入
2008 (H20) 年	10月	路線・ダイヤ改正 >若井・万願寺線を「若井線」「万願寺・芥田線」に区分 等
2011 (H23) 年	2月	路線・ダイヤ改正 >加西市コミュニティバス郊外線「中富口線」を導入 等 はっぴーバスの実証運行開始（4系統）[無償運行]（はっぴーバス導入に伴い、「加西市コミュニティバス」の若井線、万願寺・芥田線は2011 [H23] 年3月に廃止）
2011 (H23) 年	10月	はっぴーバスの有償運行開始
2012 (H24) 年	4月	路線・ダイヤ改正 >国正線は、滝野駅までのルート廃止（東国正まで） 等
2012 (H24) 年	11月	加西市コミュニティバスの名称変更（加西市コミュニティバス→KASAI ねっぴ〜号）及びラッピングによるバスのデザイン変更
2013 (H25) 年	4月	はっぴーバスの本格運行開始
2013 (H25) 年	10月	路線改正 >はっぴーバス根日女の湯線の終点バス停の変更 [根日女の湯前→まえたクリニック前]（根日女の湯の閉館のため）
2015 (H27) 年	4月	コミュニティバス再編（3系統→4系統） >運行車両の増加（2台→3台） >フラワーセンター線の導入
2015 (H27) 年	10月	コミュニティバス再編 >青野原病院線は、青野原病院の移転に伴い、九会までの運行となり、名称も九会線に変更 等
2016 (H28) 年	9月	はっぴーバス フリー降車開始 >はっぴーバス運行路線のうち、安全が確保できる区間について、バス停以外の希望の場所で降車可能となる
2016 (H28) 年	11月	加西市内バス無料乗車券の導入 >75歳以上の人や子育て世帯など、対象の人が加西市内区間でバスを利用する際に、身分証などの証明を提示し、無料乗車券を使うとバスの運賃が無料となる
2020 (R2) 年	4月	コミュニティバス路線・ダイヤ改正 >フラワーセンター線において、丸山バイパス開通に伴い、「丸山バイパスバス停」を新設し、合わせてルートも変更 自動車運転免許返納者に対するバス無料乗車券の配布
2020 (R2) 年	10月	宇仁ふれあいバスの試験運行開始
2021 (R3) 年	1月	宇仁ふれあいバスの本格運行開始
2021 (R3) 年	4月	福崎町・加西市連携コミュニティバスの運行開始
2022 (R4) 年	3月	日吉地区乗り合いタクシーの試験運行開始
2022 (R4) 年	4月	コミュニティバス再編 >ねっぴ〜号において、「市役所正面口バス停」を新設し、合わせてルートも変更 >九会線において、sora かさいのオープンに伴い「sora かさいバス停」を新設し、合わせてルートも変更 >sora かさい線の導入
2022 (R4) 年	5月	日吉地区乗り合いタクシーの本格運行開始

③ コミュニティバス等乗車人員の推移

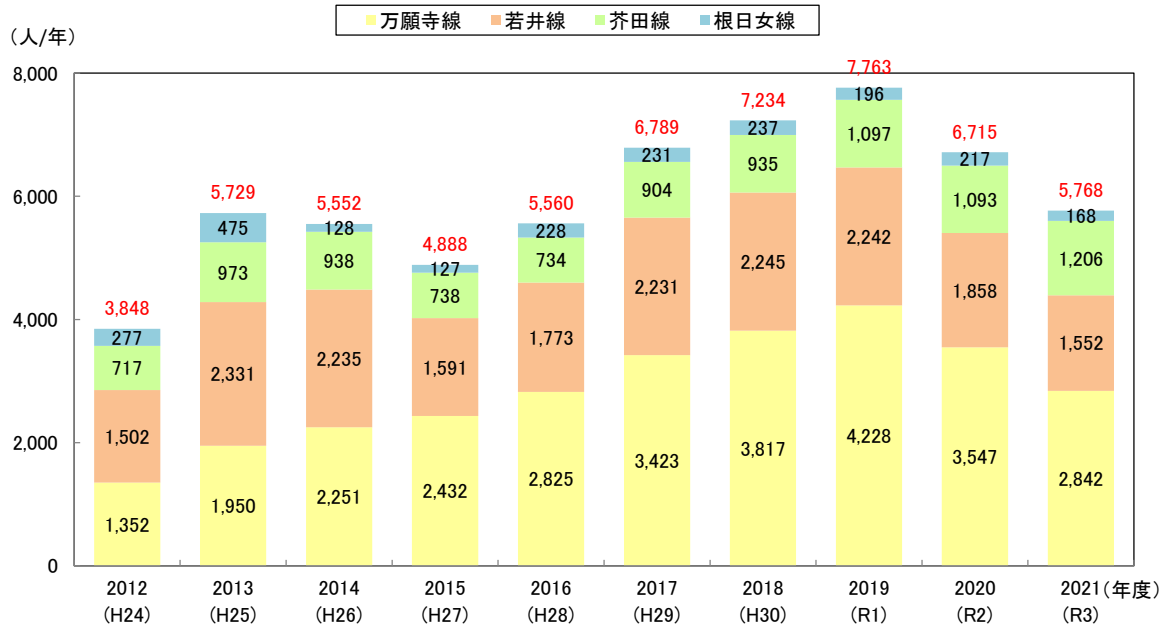
- ・コミュニティバス等乗車人員は、2000（H12）年度より2010（H22）年度まで減少傾向にありましたが、2011（H23）年2月のはっぴーバスの導入及び路線・ダイヤの改正等により、コミュニティバス等乗車人員が増加しました。その後2019（R1）年度までは概ね増加傾向にありましたが、2020（R2）年度以降は宇仁ふれあいバスや福崎町・加西市連携コミュニティバスが運行開始になりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり乗車人員は減少しています。
- ・はっぴーバスの乗車人員は、2011（H23）年2月の導入後、2013（H25）年度が最も利用者が多くなり、その後利用者は合計で5,000人/年を下回るなど減少傾向にありましたが、2017（H29）年度以降は7,000人/年前後を推移しています。

< コミュニティバス等乗車人員の推移 >



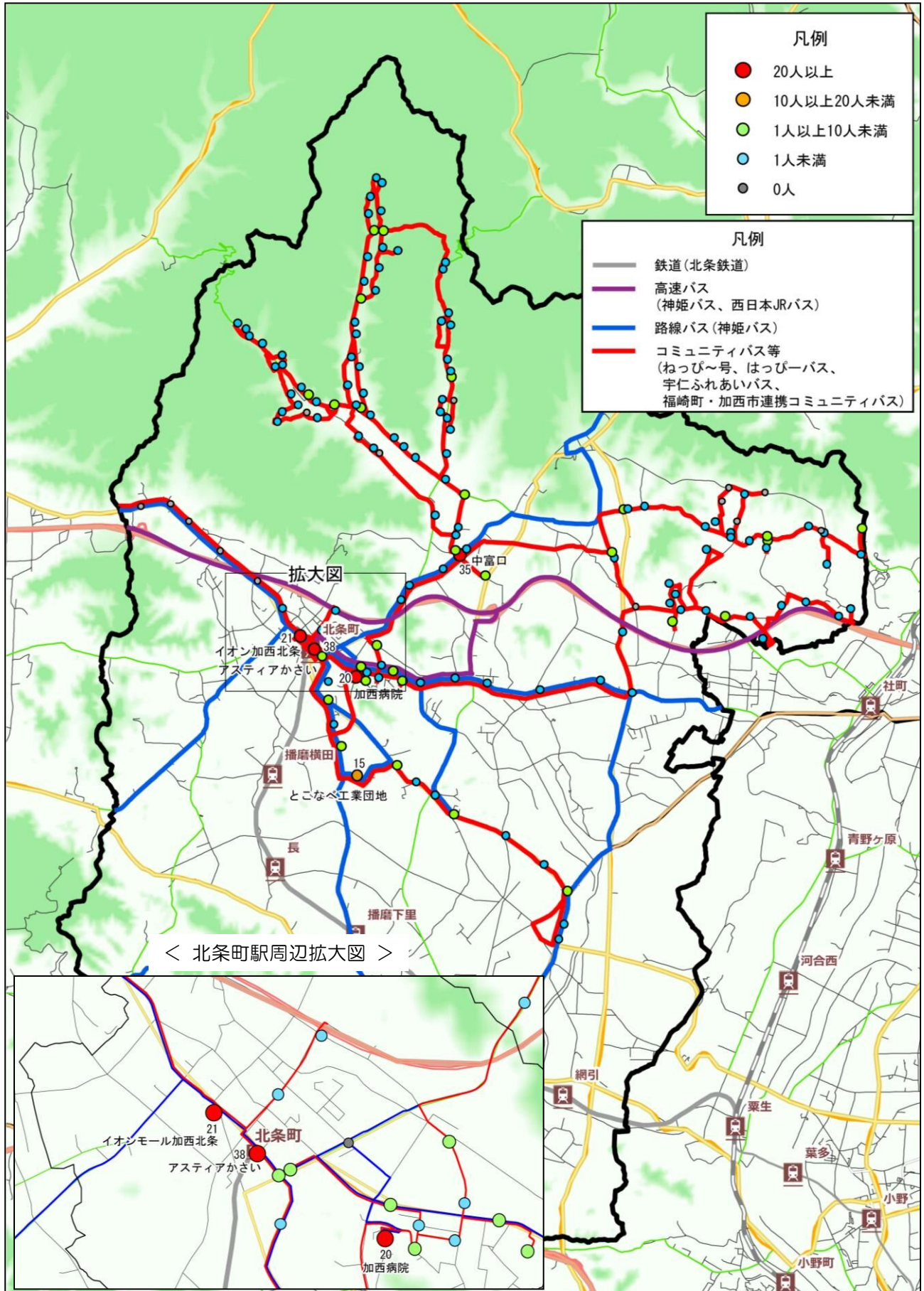
- ※1) 古法華公園線は2004（H16）年度で廃止
 - ※2) 青野原病院線は2005（H17）年度より導入。その後、青野原病院線は青野原病院移転に伴い、九会までの運行に変更（2015〔H27〕年10月）となり、名称も九会線に変更となった
 - ※3) フラワーセンター線は（2015〔H27〕年4月）に導入
 - ※4) はっぴーバス、中富口線は2011（H23）年2月1日より導入（ただし、はっぴーバスの2010（H22）年度分は計上していない）
 - ※5) 加西市コミュニティバスの若井線、万願寺・芥田線は2011（H23）年3月31日で廃止。その後、はっぴーバスとして、万願寺線・芥田線・根日女線・若井線の4系統で運行
 - ※6) 宇仁ふれあいバスは（2020〔R2〕年10月）より導入
 - ※7) 福崎町・加西市連携コミュニティバスは（2021〔R3〕年4月）より導入
- 出典) 加西市所管データ

< はっぴーバス乗車人員の推移 >



※) 根日女線は2013 (H25) 年10月の根日女の湯の閉館により、つつみ医院前 [現 まえだクリニック前] が終点となった
 出典) 加西市所管データ

＜ コミュニティバス等におけるバス停別乗降者数（2021 [R3] 年度 1日当たり乗降者数）＞



※) バス停位置及びバス路線は2021 (R3) 年4月現在
出典) 加西市所管データ

④ コミュニティバス等利用者アンケート調査結果から見た利用状況

■ 調査概要

調査日時：ねっぴ〜号、宇仁ふれあいバス※¹(国正線)：2021(R3)年10月19日(火)
 はっぴーバス、宇仁ふれあいバス※¹(小印南線)：2021(R3)年10月20日(水)
 ねっぴ〜号(soraかさい線)：2022(R4)年7月18日(月・祝日)
 日吉地区乗り合いタクシー※²：2022(R4)年7月11日(月)～
 2022(R4)年7月26日(火)の平日11日間
 始発から終発までの全便(概ね7:30～19:00)

調査方法：調査員が車両に乗り込み、ヒアリングにより調査

調査対象：バス利用者全員

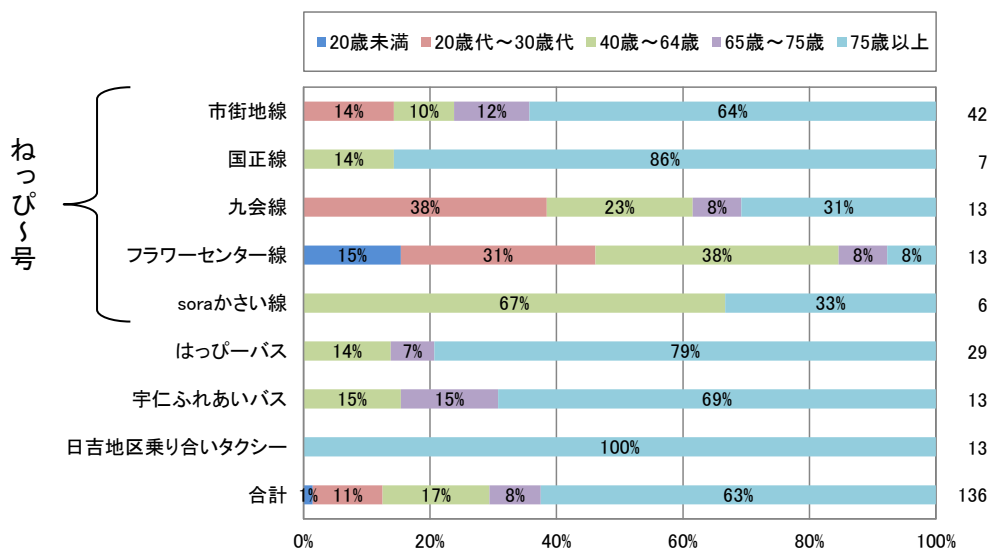
回収枚数：143票

- ※1) 宇仁ふれあいバスについては、票数が少なかったことから、宇仁郷まちづくり協議会の協力のもと、運転手による調査票配布による調査を追加で実施(2021[R3]年11月1日(月)～5日(金)まで[3日(水)の祝日は除く])
- ※2) 日吉地区乗り合いタクシーについては、運転手により調査を実施

i) コミュニティバス等利用者の年齢構成

・合計で見ると75歳以上の割合が高くなっていますが、フラワーセンター線では他の系統と比べ、65歳未満の利用が多くなっています。

< コミュニティバス等利用者の年齢構成 >

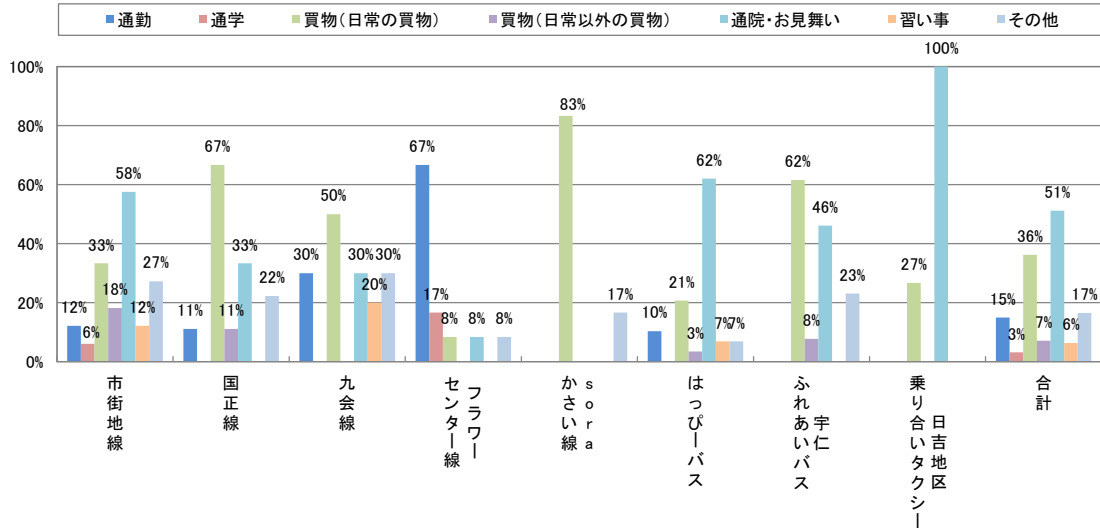


出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

ii) コミュニティバス等利用の目的

- ・利用目的は、いずれの系統も「通院・お見舞い」や「買物」での利用の割合が高くなっていますが、フラワーセンター線では、「通勤」での利用割合が最も高くなっています。

＜ コミュニティバス等利用の目的 ＞



※1) 複数回答

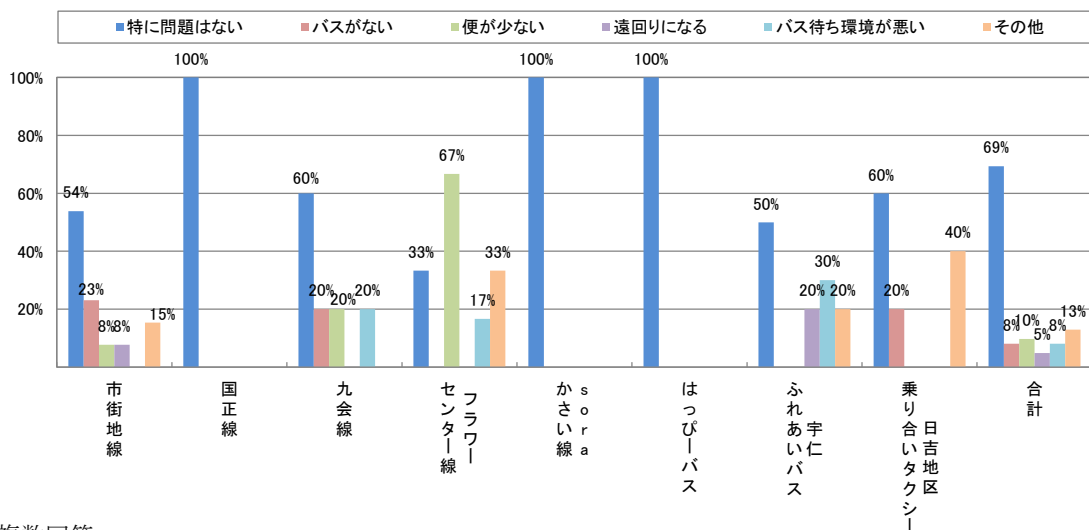
※2) 市街地線 33 票、国正線 9 票、九会線 10 票、フラワーセンター線 12 票、sora さかい線 6 票、はっぴーバス 29 票、宇仁ふれあいバス 13 票、日吉地区乗り合いタクシー15 票、合計 127 票

出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

iii) コミュニティバス等利用時の問題点

- ・全ての系統において「特に問題ない」との回答が多くなっていますが、フラワーセンター線では「便数が少ない」、市街地線、九会線、日吉地区乗り合いタクシーでは「バスがない」、宇仁ふれあいバスでは「バス待ち環境が悪い」という回答も多くなっています。

＜ コミュニティバス等利用時の問題点 ＞



※1) 複数回答

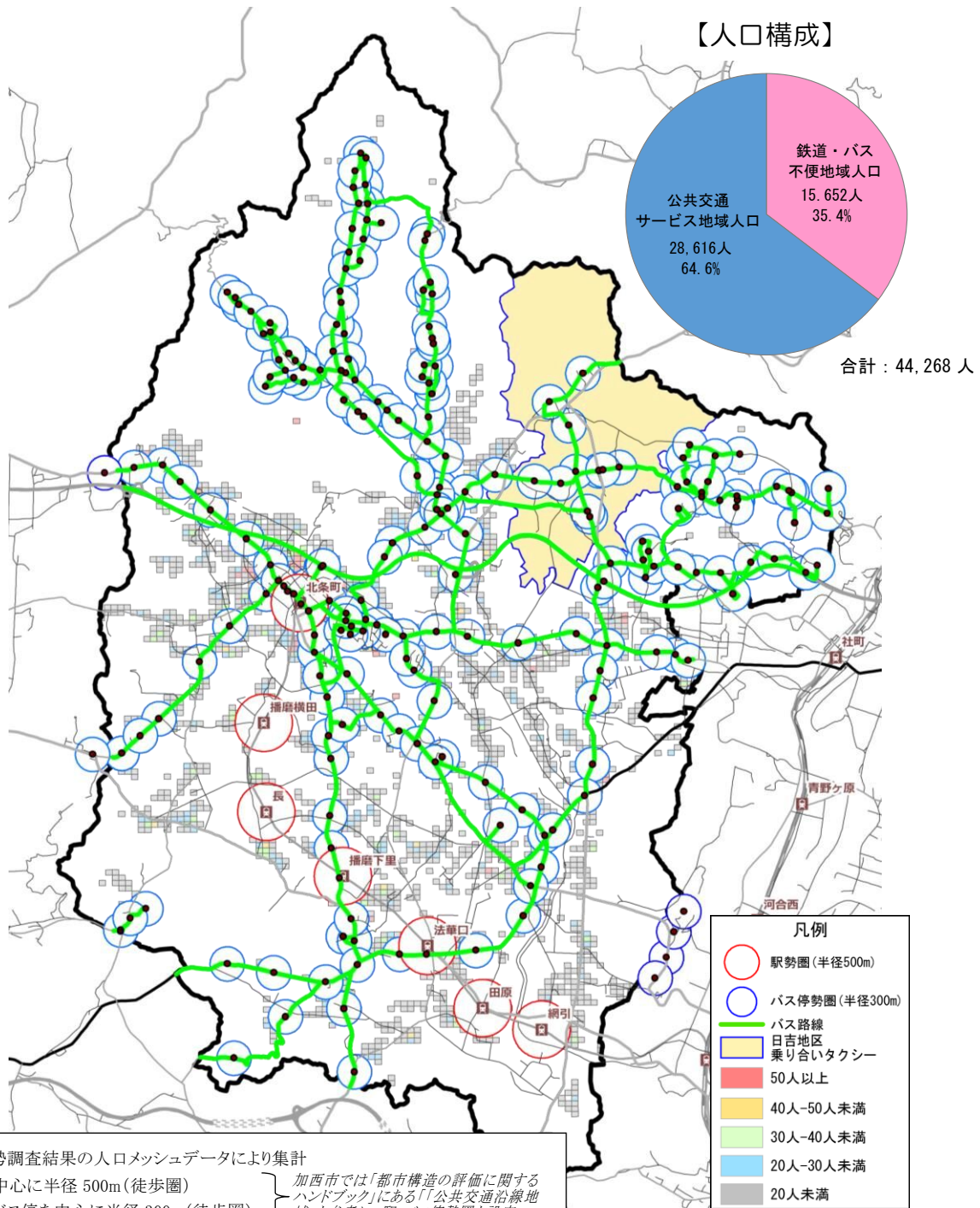
※2) 市街地線 13 票、国正線 3 票、九会線 5 票、フラワーセンター線 6 票、sora さかい線 3 票、はっぴーバス 17 票、宇仁ふれあいバス 10 票、日吉地区乗り合いタクシー5 票、合計 62 票

出典) コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

(5) 鉄道・バスによるカバー状況

・北条鉄道の各駅を中心に半径 500m、各バス停を中心に半径 300mをそれぞれの徒歩圏（鉄道・バス勢圏）と設定すると、加西市民の約6割が公共交通サービス地域に居住しており、鉄道・バスを利用できる状況にあります。残り約4割の人が鉄道・バスの全くない鉄道・バス不便地域に居住しています。

< 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏 500m、バス停勢圏 300m） >

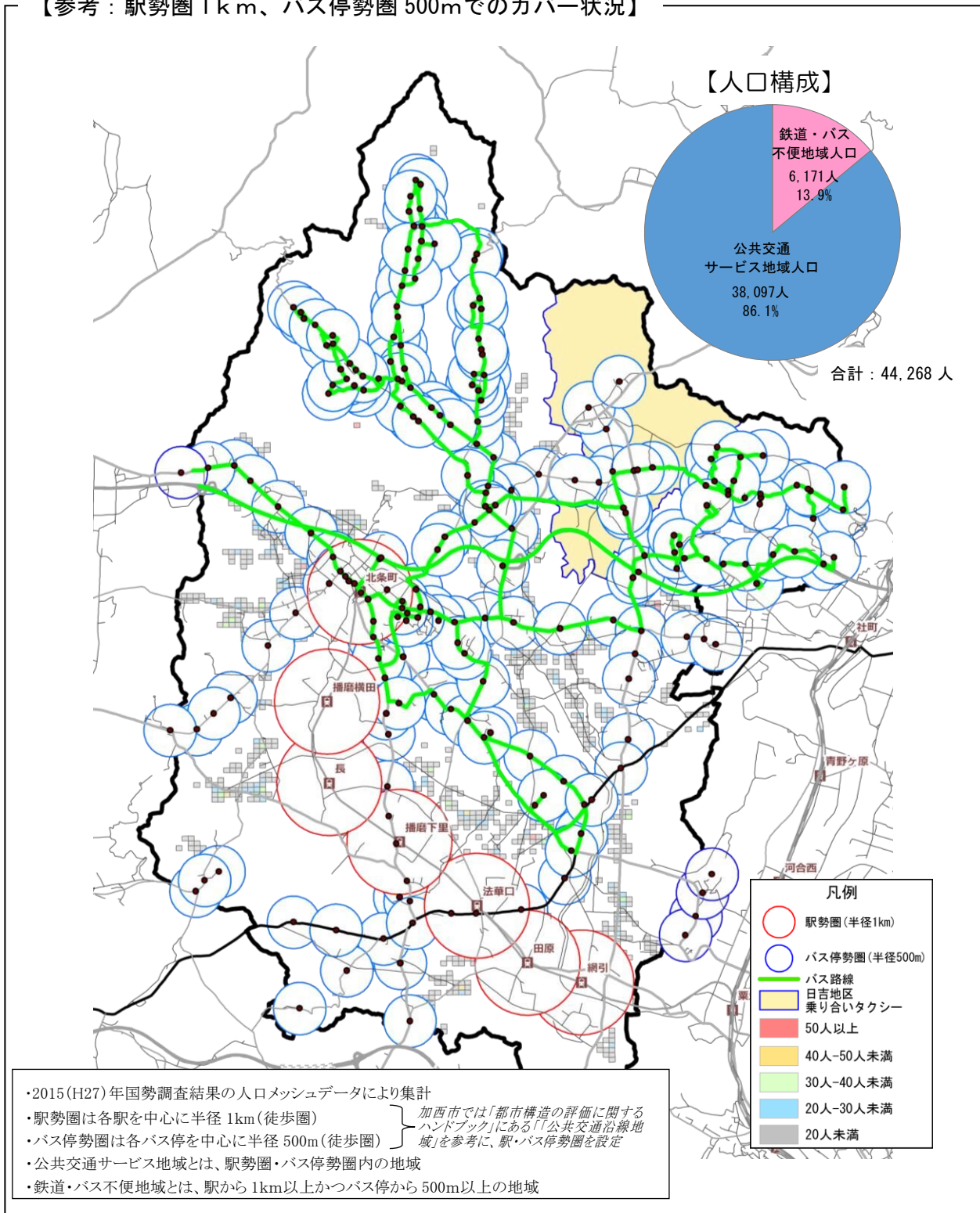


・2015 (H27) 年国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計
 ・駅勢圏は各駅を中心に半径 500m(徒歩圏)
 ・バス停勢圏は各バス停を中心に半径 300m(徒歩圏)
 ・公共交通サービス地域とは、駅勢圏・バス停勢圏内の地域
 ・鉄道・バス不便地域とは、駅から 500m以上かつバス停から 300m以上の地域

加西市では「都市構造の評価に関するハンドブック」にある「公共交通沿線地域」を参考に、駅・バス停勢圏を設定

※1) メッシュは1辺約 100m
 ※2) バス停位置及びバス路線は 2022 (R4) 年 4 月現在
 出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計

【参考：駅勢圏1km、バス停勢圏500mでのカバー状況】



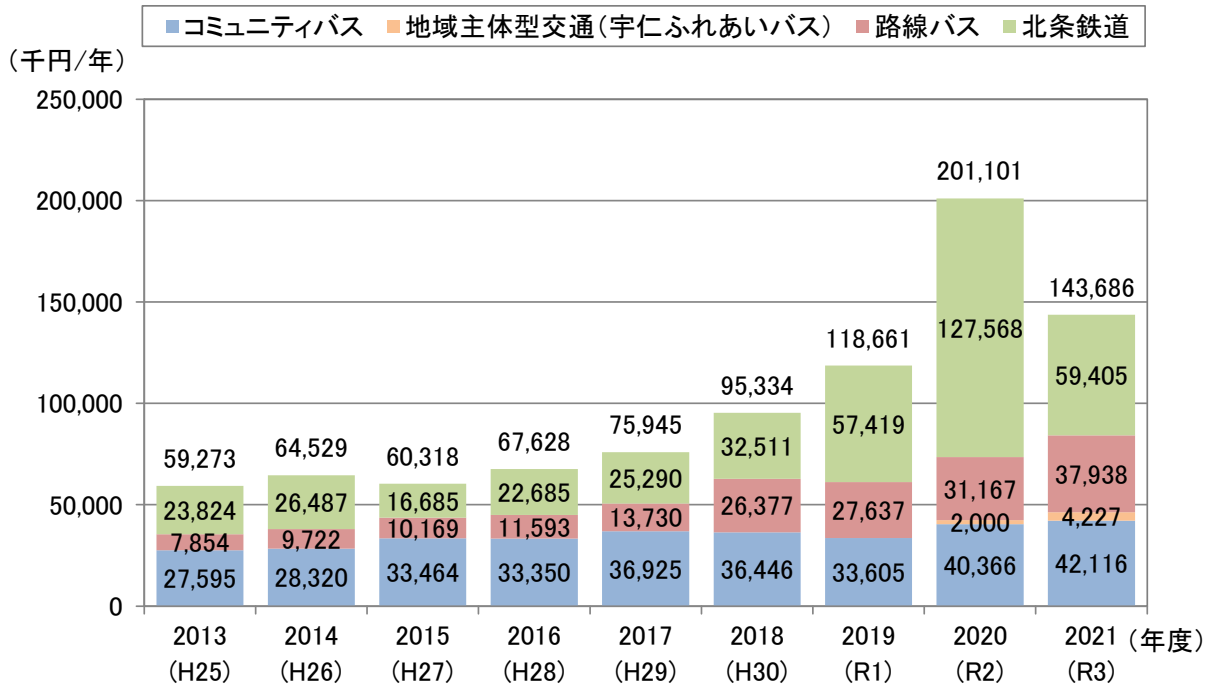
※1) メッシュは1辺約100m

※2) バス停位置及びバス路線は2022(R4)年4月現在
 出典) 2015(H27)年国勢調査地域メッシュ統計

(6) 鉄道・バスに対する行政支援

・鉄道・バスに対する行政支援は、合計で見ると年々増加傾向にあり、2021（R3）年度では約14,400万円/年となっています。

< 鉄道・バスに対する行政支援 >



- ※1) 「コミュニティバス」とは、ねっぴ〜号、はっぴーバス、福崎町・加西市連携コミュニティバス（2021〔R3〕年度より）を指す
- ※2) 加西市が負担している行政支援額を示す
- ※3) 2020（R2）年度の宇仁ふれあいバスは、運行が開始された10月から翌3月までの半年間の行政支援額を示す
- ※4) 2020（R2）年度の北条鉄道は、利便性向上に向けた法華口駅行き違い交差設備の整備による各種補助（約100,000千円）を含んでいる

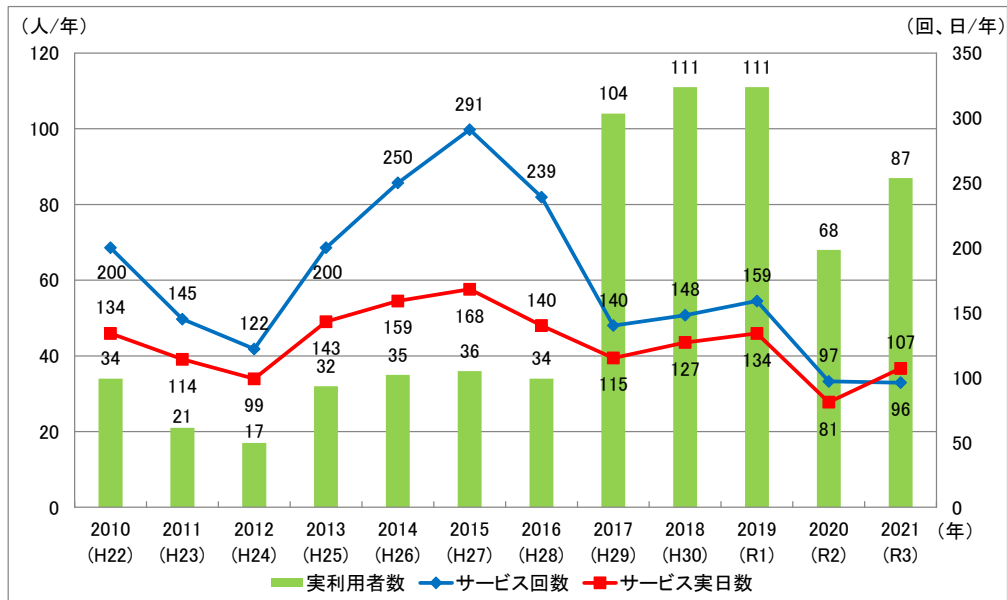
出典) 加西市所管データ

(7) 高齢者・障がい者の移送サービス事業の状況

- 概ね65歳以上で車椅子を利用している高齢者や障がい者で、公共交通機関において移動困難な人を対象に、リフト付きワゴン車（かたつむり号）により、通院等の送迎を行っています。
- 対象となる高齢者の利用については一時利用者が固定化し、利用回数も減少していましたが、2013（H25）年からは、対象者及び利用の要件を緩和し、新規利用者が増加しています。
- また、障がい者関係では、別の移動支援サービスの利用があり、サービス回数は大きく減らしていますが、毎年3～4人程度の利用があります。
- 両サービスともに、新型コロナウイルス感染症の影響等により、2020（R2）年は前年と比較して利用者は減少していますが、2021（R3）年は一定戻りつつあります。

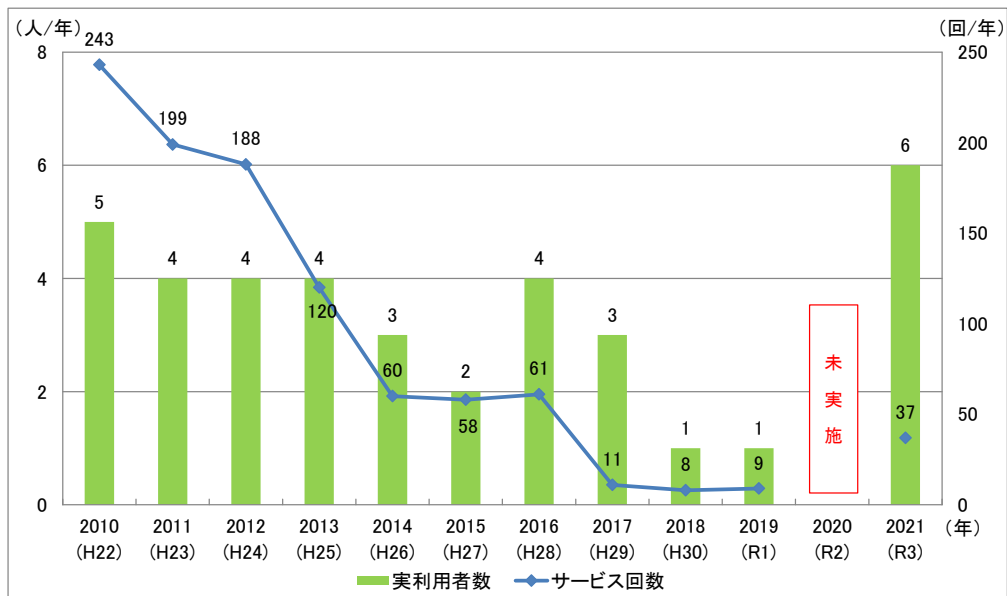
< 移送サービス事業の推移 >

・ 高齢者関係



出典) 加西市所管データ

・ 障がい者関係



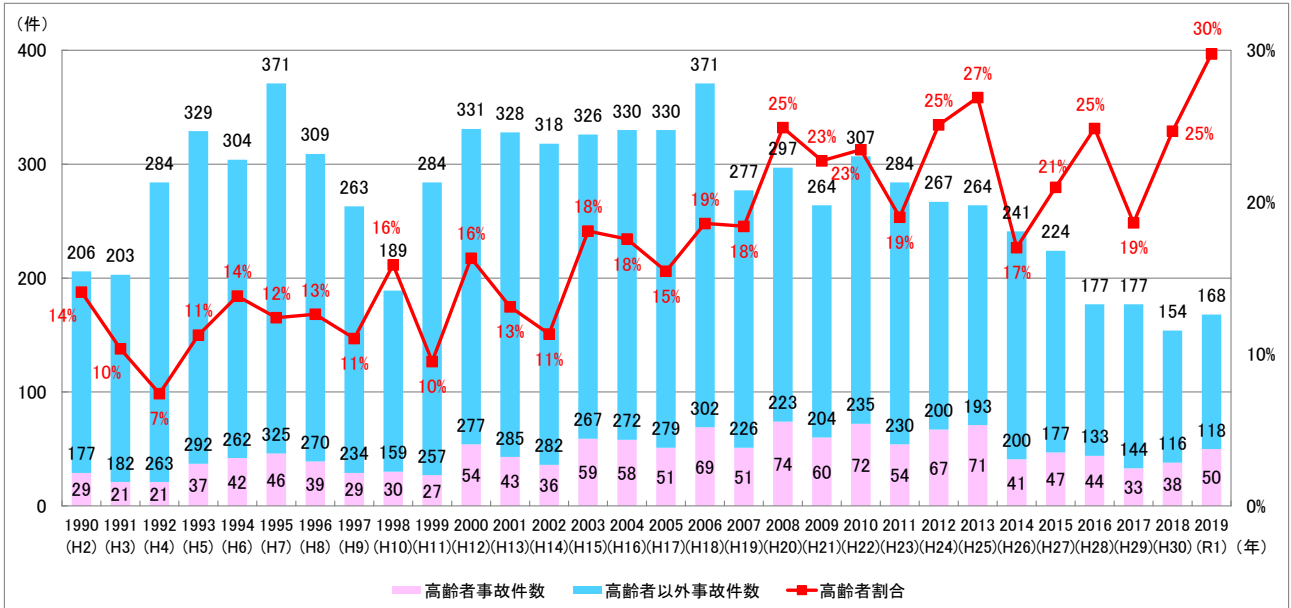
出典) 加西市所管データ

(8) 道路交通の現状

① 交通事故の状況

・高齢者が第1当事者（主に加害者）となる交通事故件数の推移は、全体で見ると減少傾向にあります。高齢者事故件数は2004（H16）年、2005（H17）年では若干減少していますが、高齢者ドライバーの増加に伴って2006（H18）年以降は増加傾向を示しています。

< 高齢者が第1当事者（主に加害者）となる交通事故件数の推移（加西警察署管内） >

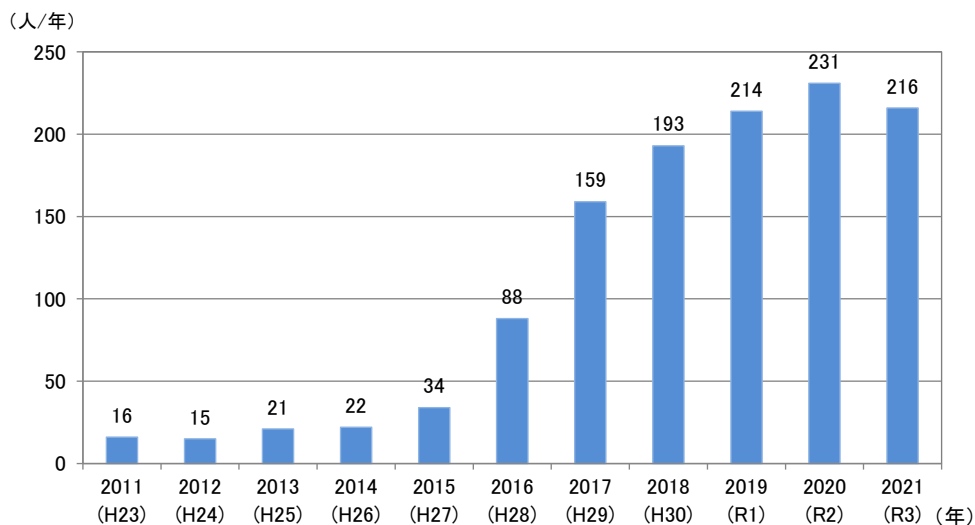


出典) 交通年鑑

② 自動車運転免許返納者数の状況

・加西警察署管内の自動車運転免許返納者数は2011（H23）年から増加傾向にあり、2021（R3）年では216人/年と大きく増加しています。

< 自動車運転免許返納者数の推移（加西警察署管内） >



※1) 運転経歴証明書発行者数を自動車運転免許返納者とみなしている

※2) 本グラフは加西警察署管内のみのデータであるため、明石更新センターで返納したデータは含まれない

出典) 加西交通安全協会所管データ

(9) 加西市における人の動き

■ パーソントリップ調査とは

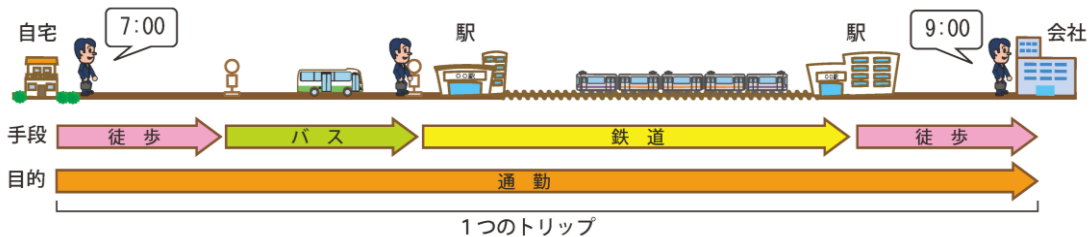
経済・社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は、都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人(Person)の動き(Trip)」から都市を分析していくのが、パーソントリップ調査(以下、「PT」と示す。)です。

京阪神都市圏においては、これまで1970(S45)年の第1回調査以降10年ごとに調査を実施しており、直近のPT調査は2021(R3)年の第6回近畿圏PT調査になりますが、2023(R5)年2月現在において、第6回の調査結果は公表されていないことから、本計画では2010(H22)年の第5回近畿圏PT調査を用いて加西市における人の動きを分析しました。なお、播磨地域においては2006(H18)年にもPT調査を実施しています。

PT調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。

ある目的による、出発地から目的地までの移動を1トリップと数え、そのトリップの詳細を調査します。

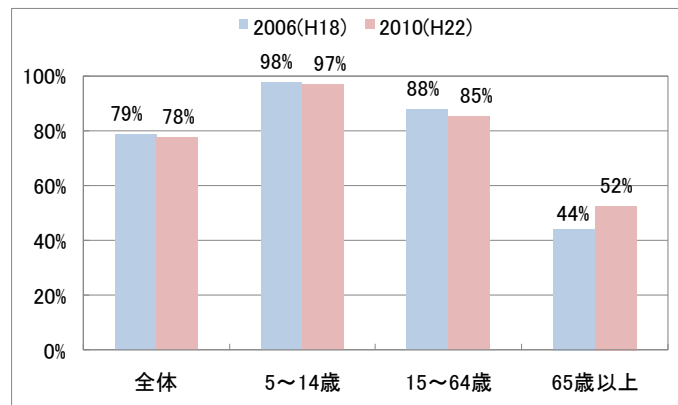
これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求めることができます。



① 外出率

- ・加西市民の外出率は、2010(H22)年では78%となっています。
- ・年齢3区分別に見ると、2010(H22)年では5~14歳が97%、15~64歳は85%と高い外出率であるのに対して、65歳以上では52%と低くなっています。
- ・2006(H18)年と2010(H22)年と比較すると、5~14歳及び15~64歳ではあまり変化がみられませんが、65歳以上では2010(H22)年の方が8%高くなっています。

< 年齢3区分別外出率の推移 >

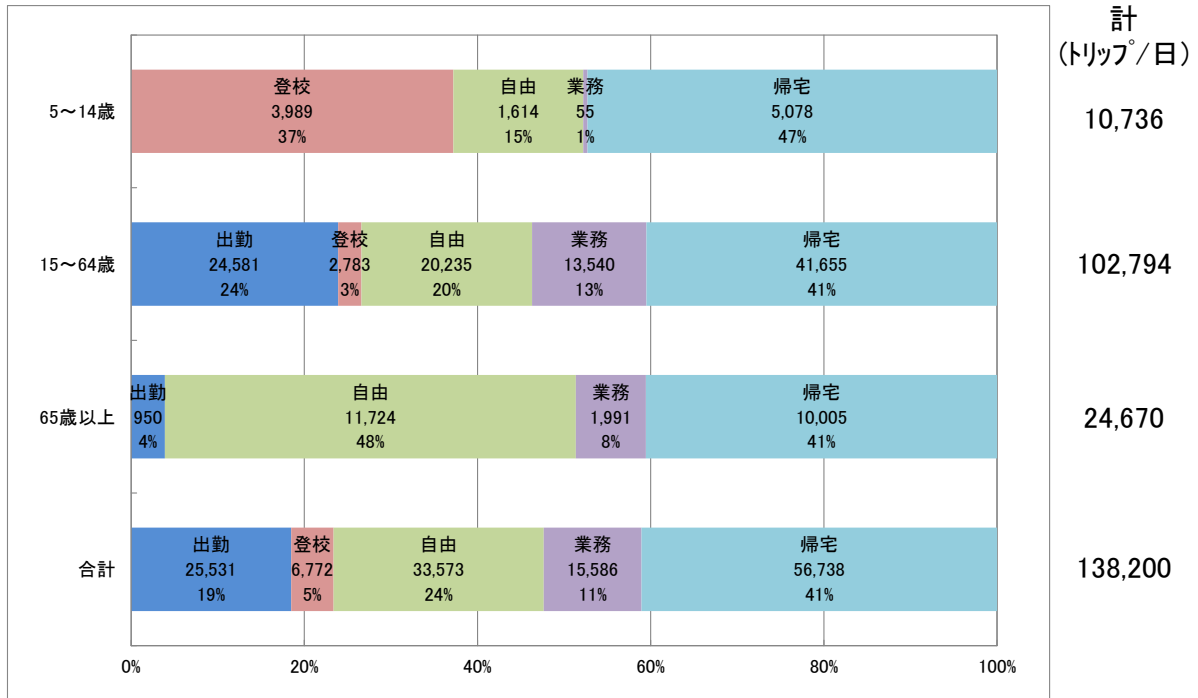


※) 居住地が「加西市」のデータを集計
 出典) PT調査(2006 [H18] 播磨PT, 2010 [H22] 近畿PT)

② 移動目的及び利用交通手段

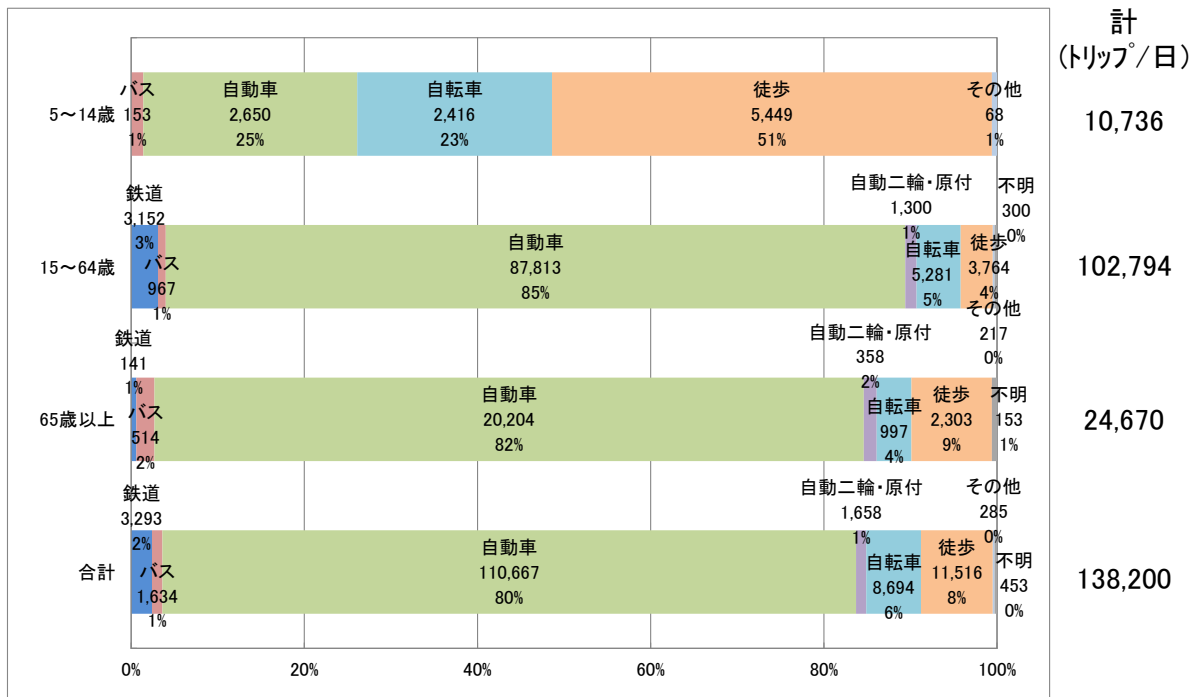
- 年齢3区分別に移動目的を見ると、5～14歳では「登校」目的、15～64歳では「出勤」や「自由」目的、65歳以上では「自由」目的が多くなっています。
- 年齢3区分別に利用交通手段を見ると、5～14歳では「徒歩」、15～64歳、65歳以上ではほとんどの人が「自動車」を利用しています。

< 年齢3区分別移動目的 >



※) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査(2010 [H22] 近畿PT)

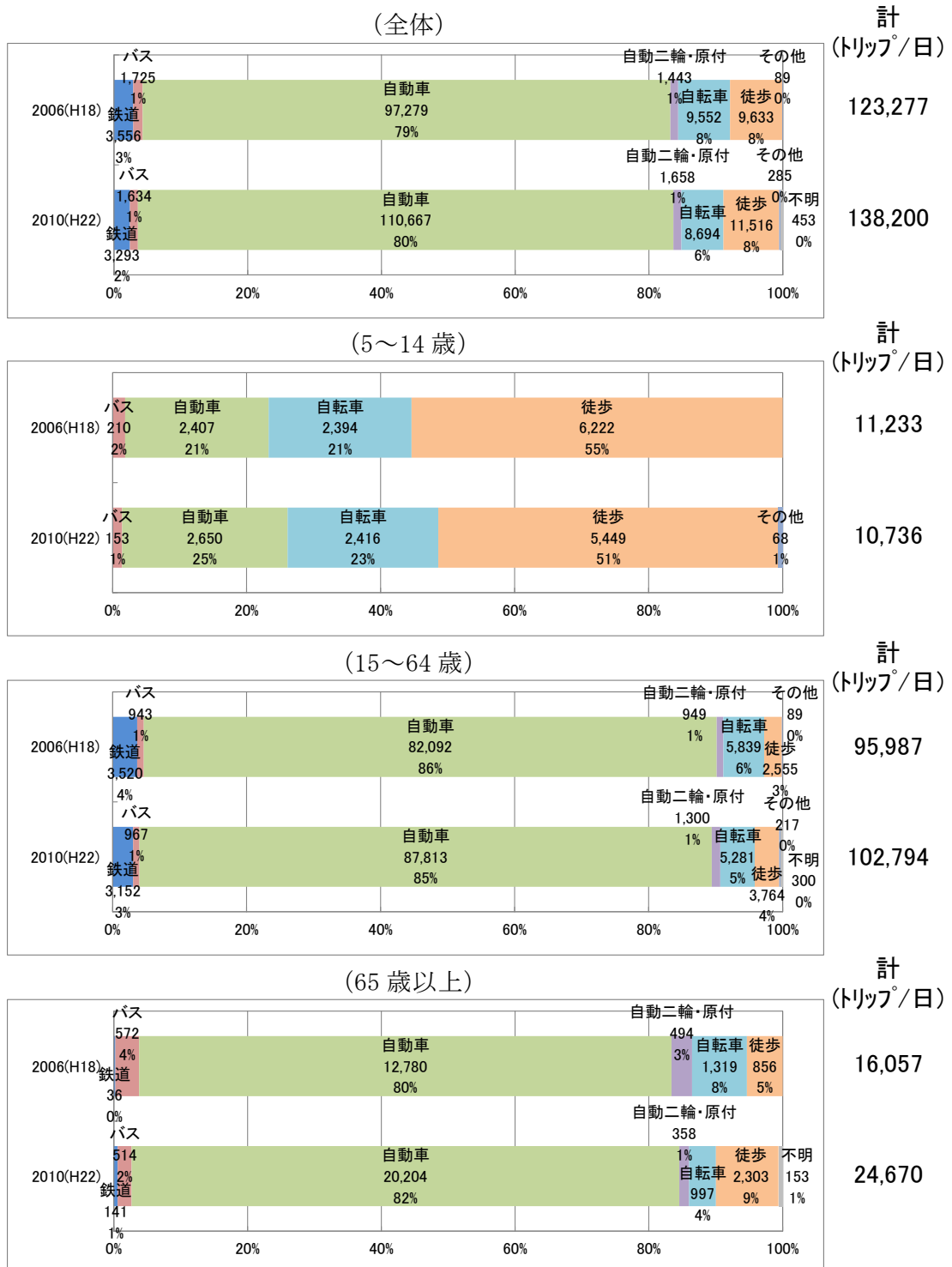
< 年齢3区分別利用交通手段 >



※) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査(2010 [H22] 近畿PT)

- 2006（H18）年から2010（H22）年の加西市全体の利用交通手段の推移を見ると、大きな変化はありませんが、年齢3区分別に見ると、5～14歳では「徒歩」の割合が減少、「自動車」の割合が増加、65歳以上では「自転車」の割合が減少、「徒歩」の割合が増加しています。
- 65歳以上の「自動車」の割合は、2006（H18）年から2010（H22）年にかけて若干の増加となっていますが、高齢者人口や外出率の増加に伴って、自動車利用量は約1.6倍増加しています。

＜ 年齢3区分別利用交通手段の推移 ＞

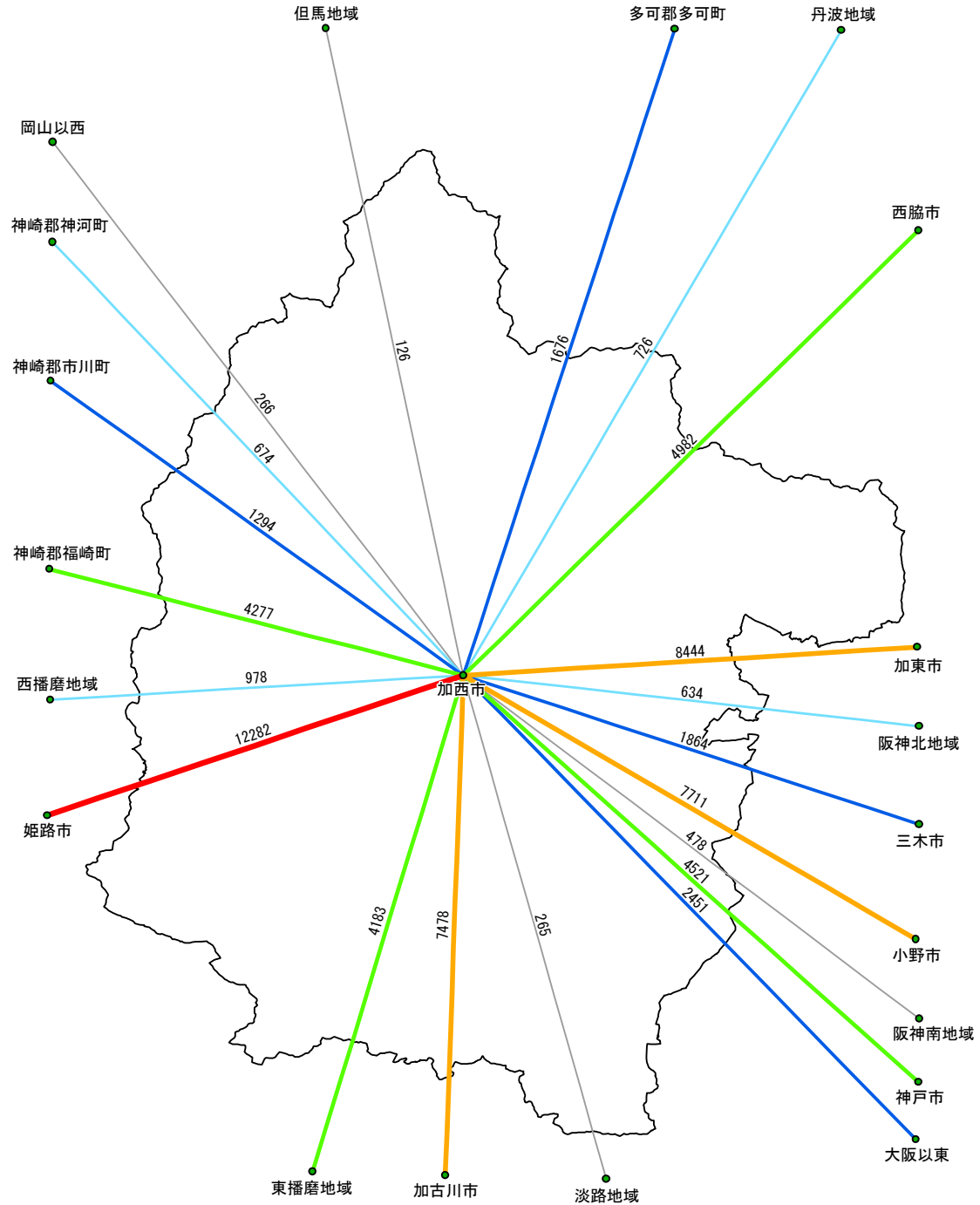


※) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2006 [H18] 播磨PT, 2010 [H22] 近畿PT)

③ 市町間の移動状況

・加西市の市町間の移動状況で最も多いのは、姫路市で約1万2千トリップ、次いで加東市が約8千トリップとなっています。以下、順に小野市、加古川市との流動が多くなっています。

< 市町間の人の動き >



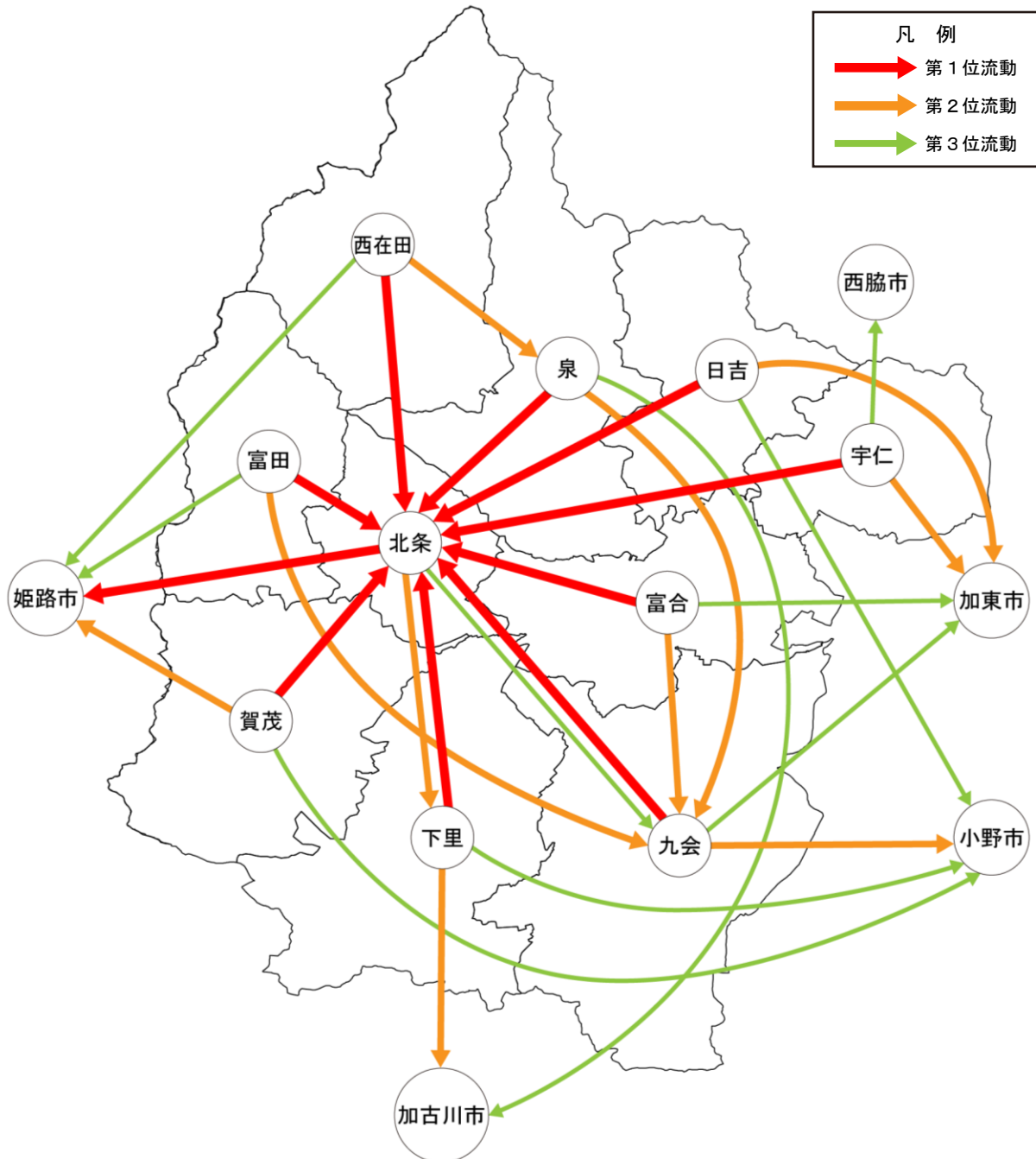
凡例	
赤線	10,000トリップ/日以上
オレンジ線	5,000トリップ/日以上10,000トリップ/日未満
緑線	3,000トリップ/日以上5,000トリップ/日未満
青線	1,000トリップ/日以上3,000トリップ/日未満
水色線	500トリップ/日以上1,000トリップ/日未満
灰色線	500トリップ/日未満

※1) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
 ※2) 不明を除く
 出典) PT調査(2010 [H22] 近畿PT)

④ 加西市居住者の主な行き先

- 市内での移動需要を見ると、どの地区でも加西市の中心市街地である「北条地区」への移動が最も多くなっています。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。
- 市外への移動需要を見ると、北条、賀茂、富田、西在田地区などの市の西部の地区では、隣接する姫路市への移動需要が高くなっています。また、日吉、宇仁、富合、九会地区などの市の東部の地区では、隣接する北播磨地区の加東市や小野市などへの移動需要が高くなっています。

< 加西市居住者の主な行き先 >



※1) 出発地または到着地が「加西市」のデータを集計
 ※2) 不明を除く
 出典) PT調査(2010 [H22] 近畿PT)

(10) クルマを気軽に利用できない人の移動特性

① クルマを気軽に利用できない人の人数

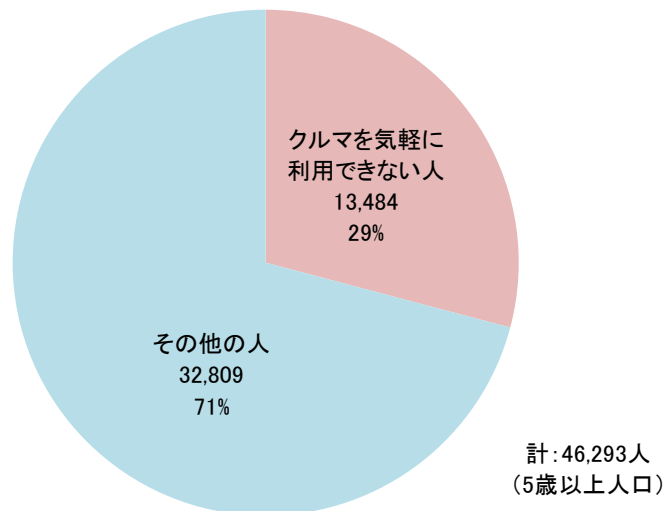
- バス及び鉄道利用者は、自動車を気軽に利用しにくい人によって利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマが気軽に利用できない人と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- 加西市民のクルマを気軽に利用できない人数は PT 調査結果から推計すると、約13,500人（全体の約3割）が該当します。

■ クルマを気軽に利用できない人の定義

次のいずれかに該当する人を「クルマを気軽に利用できない人」として設定

- 自動車運転免許証を持っていない
- 世帯に車がない

< クルマを気軽に利用できない人の人口割合 >

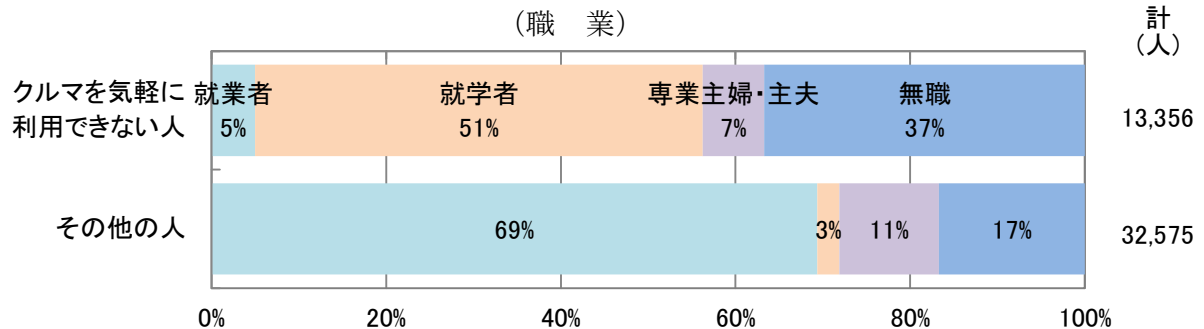
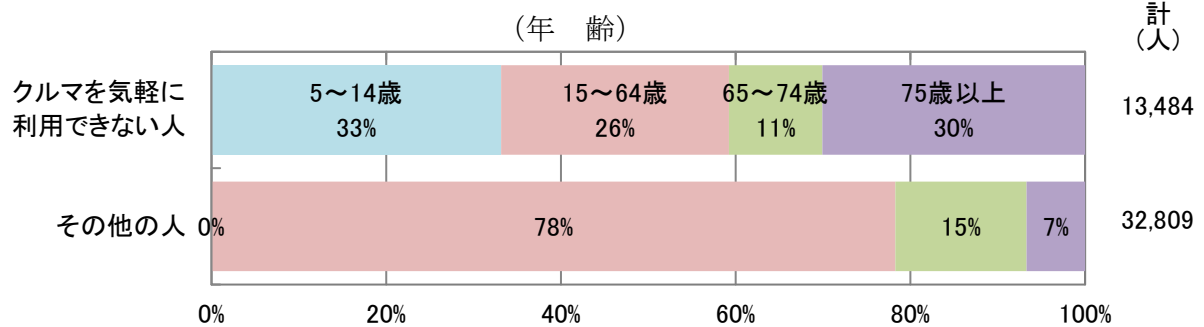
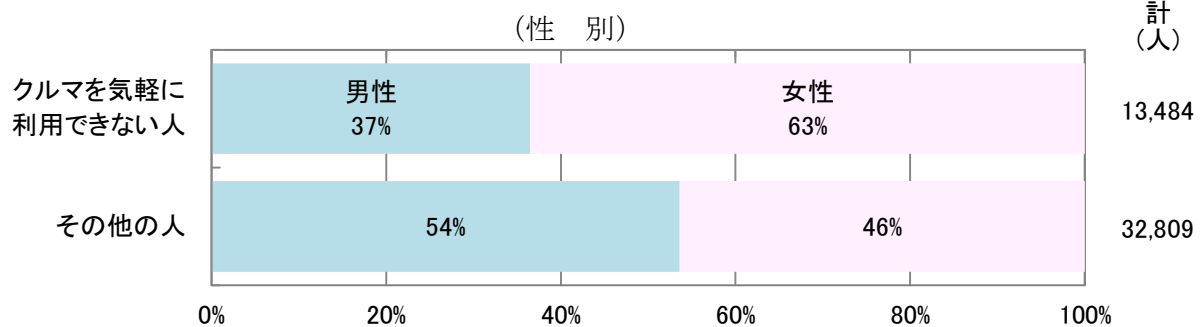


※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT 調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

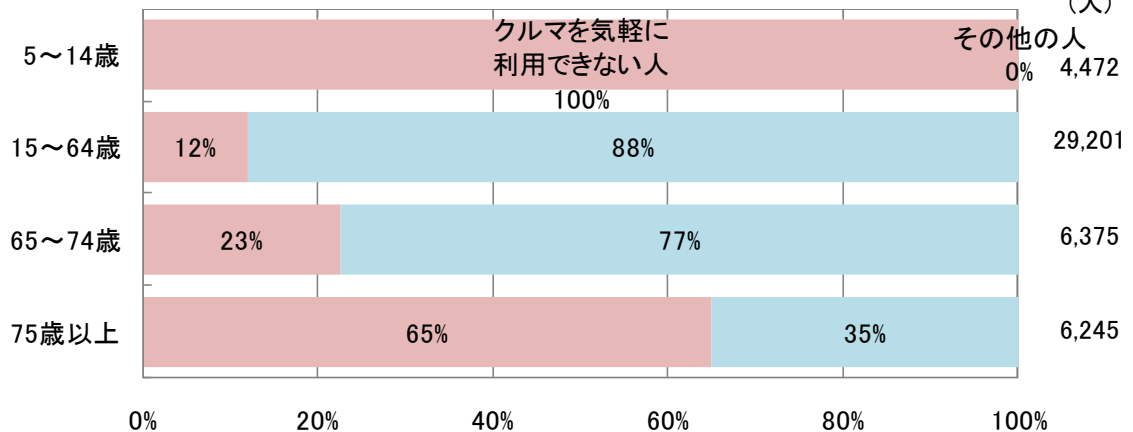
② 個人属性の比較

- クルマを気軽に利用できない人の個人属性をその他の人と比較すると、女性、5～14歳及び75歳以上、無職及び就学者の人の割合が高くなっています。
- 年齢3区分別にクルマを気軽に利用できない人の割合を比較すると、自動車運転免許証を取得できない5～14歳を除くと、年齢層が上がるにつれてクルマを気軽に利用できない人の割合が高くなっていき、75歳以上の人では65%の人がクルマを気軽に利用できない人です。

< 個人属性の比較 >



< 年齢3区分別のクルマを気軽に利用できない人の割合 >

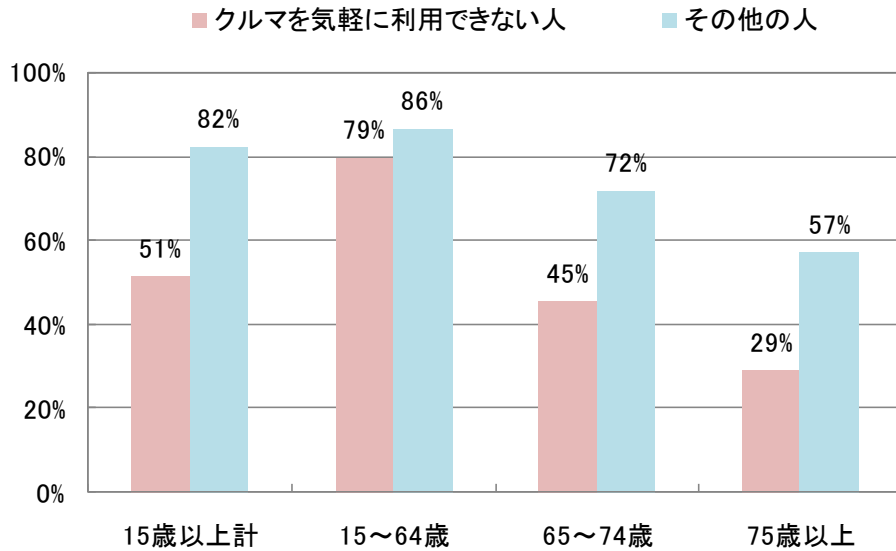


※1) 居住地が「加西市」のデータを集計
 ※2) 不明を除く
 出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

③ 外出率及び平均移動回数の比較

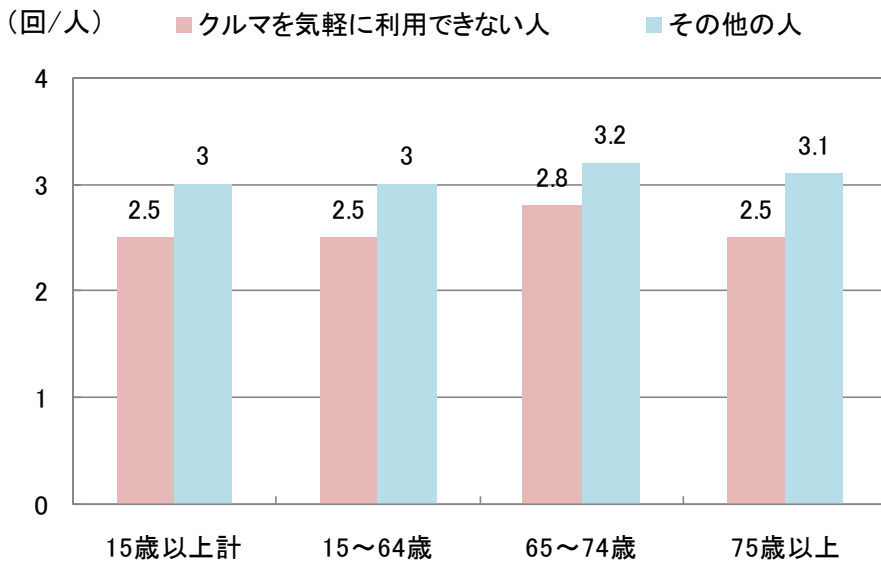
・クルマを気軽に利用できない人の外出率及び平均移動回数を、年代別にその他の人と比較すると、クルマを気軽に利用できない人は外出率が低く、また、外出した人でも平均移動回数が少なくなっています。このことから、自動車を気軽に利用できないために移動しにくい状況が発生していると考えられます。

< 外出率の比較 >



※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

< 外出した人1人当たり平均移動回数の比較 >

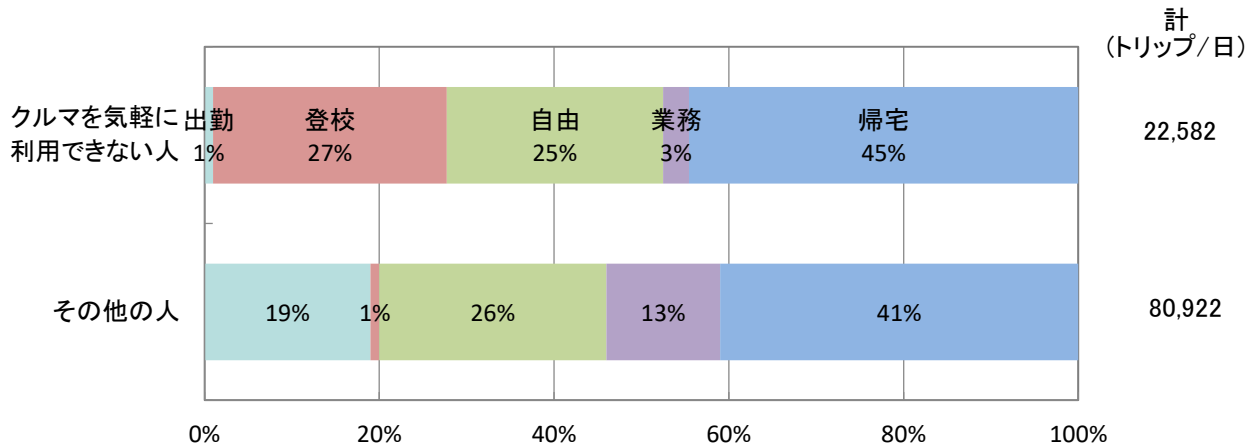


※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

④ 移動目的及び利用交通手段

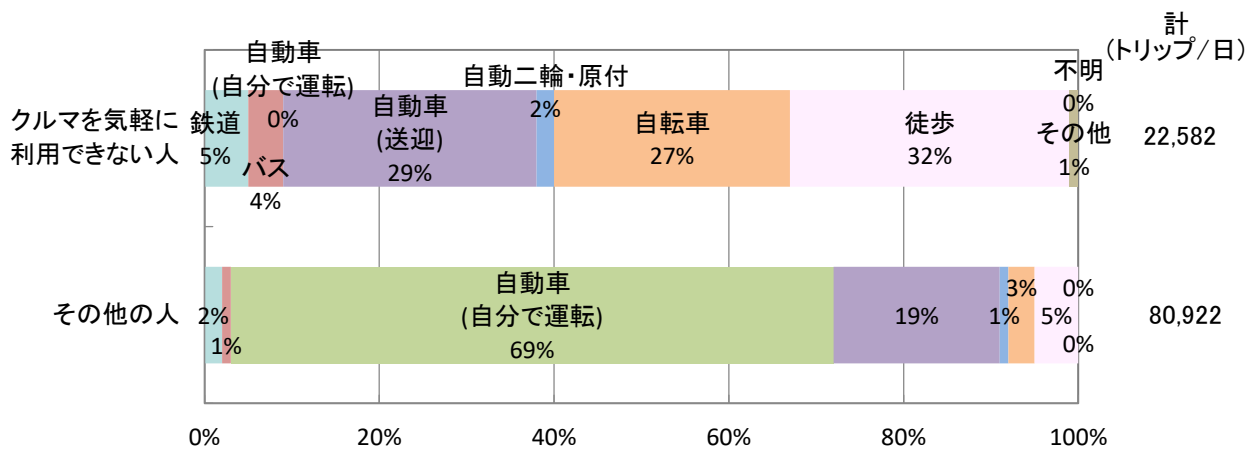
- クルマを気軽に利用できない人の移動目的をその他の人と比較すると、個人属性で就学者の割合が高いことから、登校の割合が高くなっています。
- クルマを気軽に利用できない人の利用交通手段をその他の人と比較すると、徒歩や自転車、自動車（送迎）など、公共交通を利用しない移動の割合が高くなっています。

< 移動目的の比較 >



※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

< 利用交通手段の比較 >

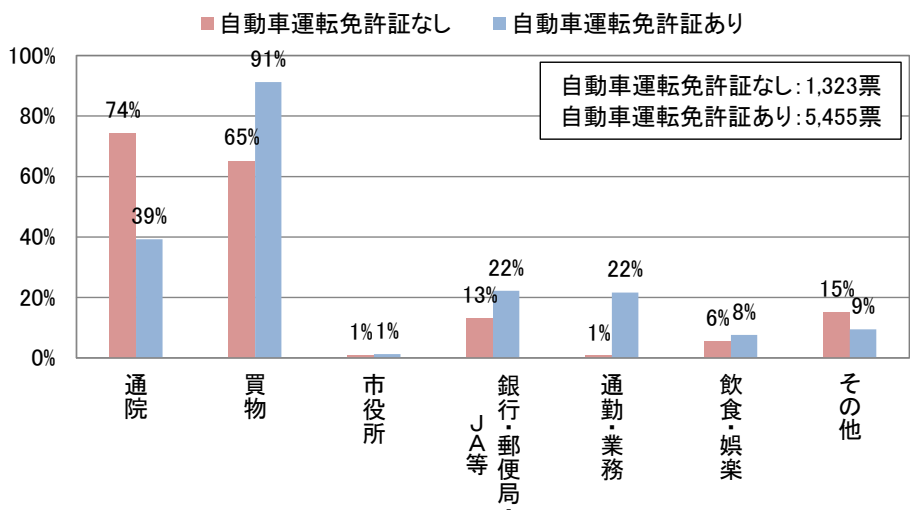


※) 居住地が「加西市」のデータを集計
出典) PT調査 (2010 [H22] 近畿PT)

(11) 高齢者の移動特性

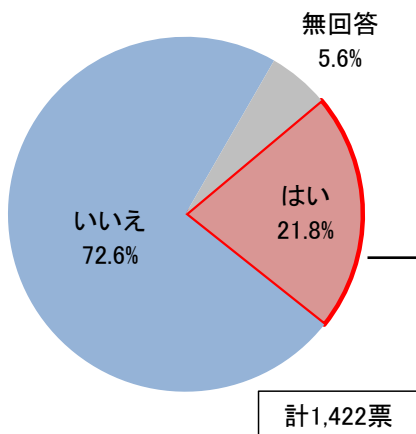
- 高齢者の外出率を移動目的別に見ると、買物や通院で高くなっています。通院では、自動車運転免許証ありの人が自動車運転免許証なしの人と比べて外出率が低くなっていますが、自動車運転免許証ありの人の方が通院する必要がない人が多いという結果が考えられます。一方で、買物等のそれ以外の目的は、自動車運転免許証なしの人の方が外出率が低くなっており、「飲食・娯楽」のゆしみな目的でも自動車運転免許証なしの人の方が6%と低くなっています。
- また、約2割の高齢者が普段外出を控えていると回答しています。その理由としては、「足腰などの痛み」という身体的な理由が半数以上を占めていますが、「交通手段がない」という理由も23.5%と高くなっています。全体で見ると、高齢者のうち約5.1%の人が交通手段がないために外出を控えていると回答しています。

< 目的別に見た外出率 >

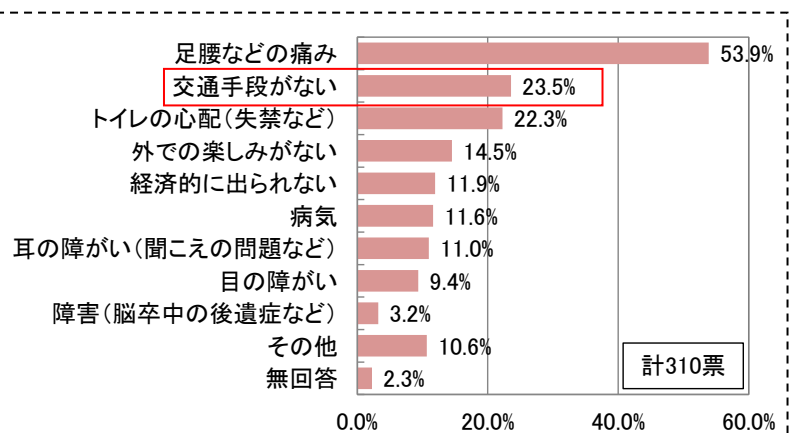


出典) 2022 (R4) 年高齢者アンケート調査

< 外出を控えているか >



< 外出を控えている理由 >



出典) 2020 (R2) 年介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

交通手段がないため、外出を控えている人は全体の約5.1%