

第1章

加西市の交通をとりまく現状

第1節 加西市の現状

1 加西市の概要

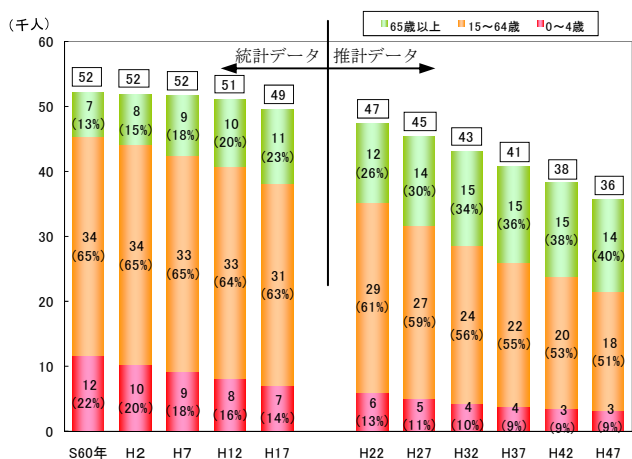
加西市は、播磨地域のほぼ中央に位置し、北は西脇市・多可町・市川町、東は小野市・加東市、南は加古川市、西は姫路市・福崎町に接しています。東西 12.4km、南北 19.8km、総面積 150.95km² の緑豊かなまちで、瀬戸内式気候に属しており、冬季の降水量が少なく、温暖で暮らしやすい地域です。

2 人口の状況

加西市の人口は、昭和 60 年（1985 年）の約 5.2 万人をピークに人口減少が始まっており、平成 17 年（2005 年）には 5 万人を割りました。少子高齢化も進展しており、平成 17 年（2005 年）には高齢化率 23%と超高齢社会に突入しています。人口問題研究所が推計した年齢構成別将来人口では、今後もこの少子高齢化はますます進展していくと予想されています。

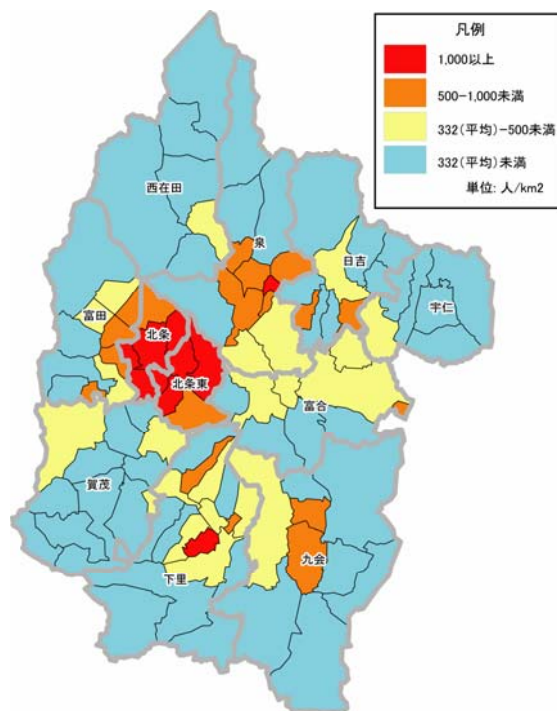
加西市の人口分布状況は、都市核がある北条・北条東地区、地域核がある九会地区、泉地区、下里地区の一部に人口が集中しています。都市核および地域核以外は、人口密度 500 人/km² 未満の地区がほとんどであり、低密な居住地が広がっています。

< 年齢構成別人口の推移 >



出典：H17 以前：加西市統計データ
H22 以降：人口問題研究所 市区町村別将来推計人口
(平成 20 年 12 月推計)

< 地域別人口密度 >



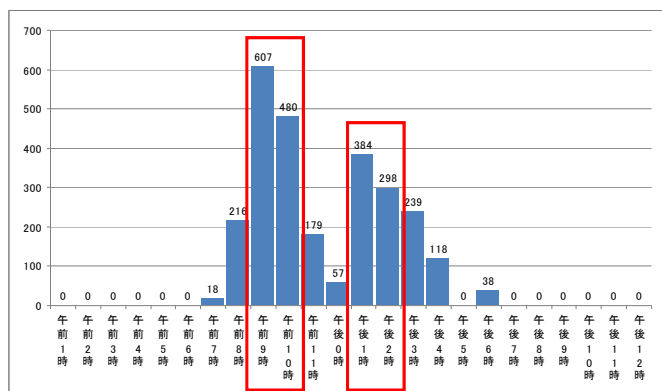
出典：加西市統計データ（平成 19 年 8 月現在）

3 高齢者の現況

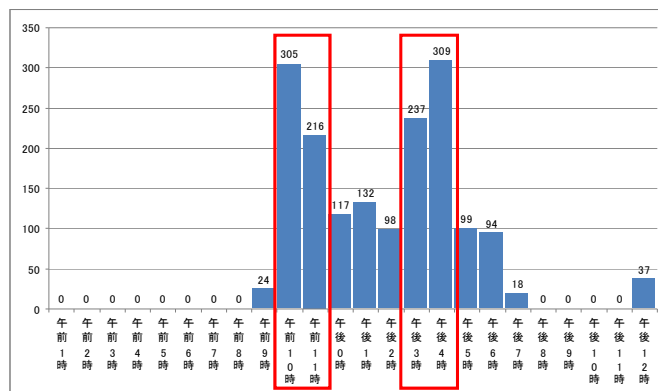
高齢者は 9 時・10 時台に目的地に着くように外出し、10 時・11 時台に用事を済ませ帰宅し始める人が多くなっています。また、13 時・14 時台に目的地に着くように外出し、15 時・16 時台に用事を済ませ帰宅し始める高齢者が多くなっています。この時間帯に合うように公共交通を導入するためには午前 2 往復、午後 2 往復の計 4 往復の便が必要となります。

< 高齢者の移動時間帯 >

【行きの到着時刻帯集計】



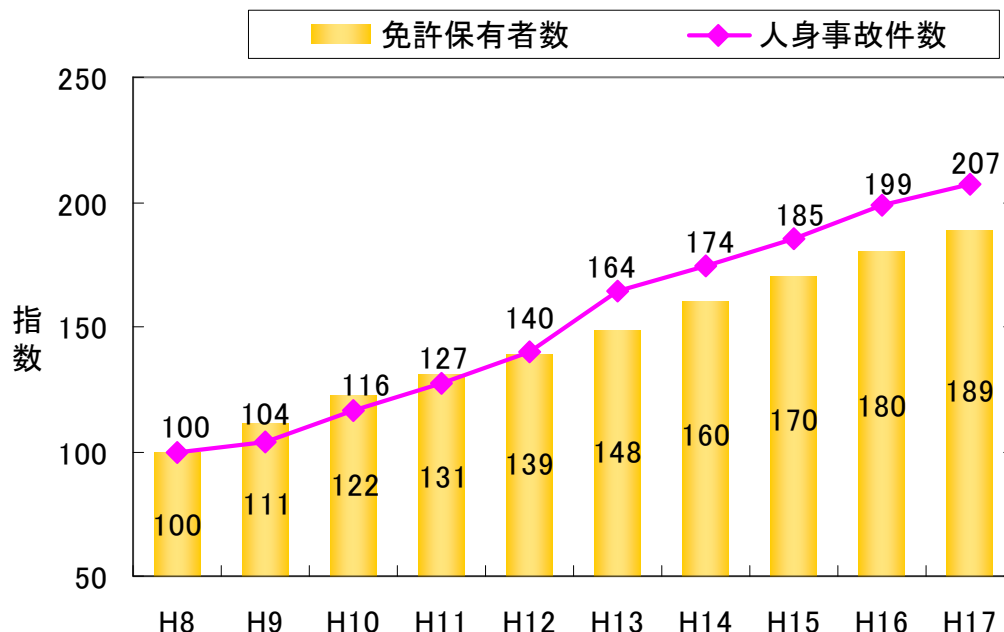
【帰りの出発時刻帯集計】



出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成 18 年）

兵庫県内における高齢者の自動車普通免許保有者数は、平成 8 年（1996 年）から平成 17 年（2005 年）までの 10 年間で約 2 倍に増加しているのと同様に、高齢者ドライバーが加害者（第 1 当事者）となる人身事故件数も 10 年間で 2 倍以上と急増しており、高齢者の交通事故対策が急務となっています。

< 高齢者の免許保有者数及び人身事故件数の推移 >



注 1) 免許保有者数、人身事故件数とも平成 8 年を基準とした兵庫県内の推移を指数で示している。

注 2) 人身事故件数は、第 1 当事者（原付以上）の件数を示している。

第 1 当事者とは交通事故に関係した者のうち、過失（違反）が最も重いものをいい、過失（違反）同程度の場合は、被害の軽いものをいう。

出典：兵庫県警察本部インフォメーション交通研究所号外（平成 18 年 7 月）

第2節 交通の現状

1 加西市の交通体系

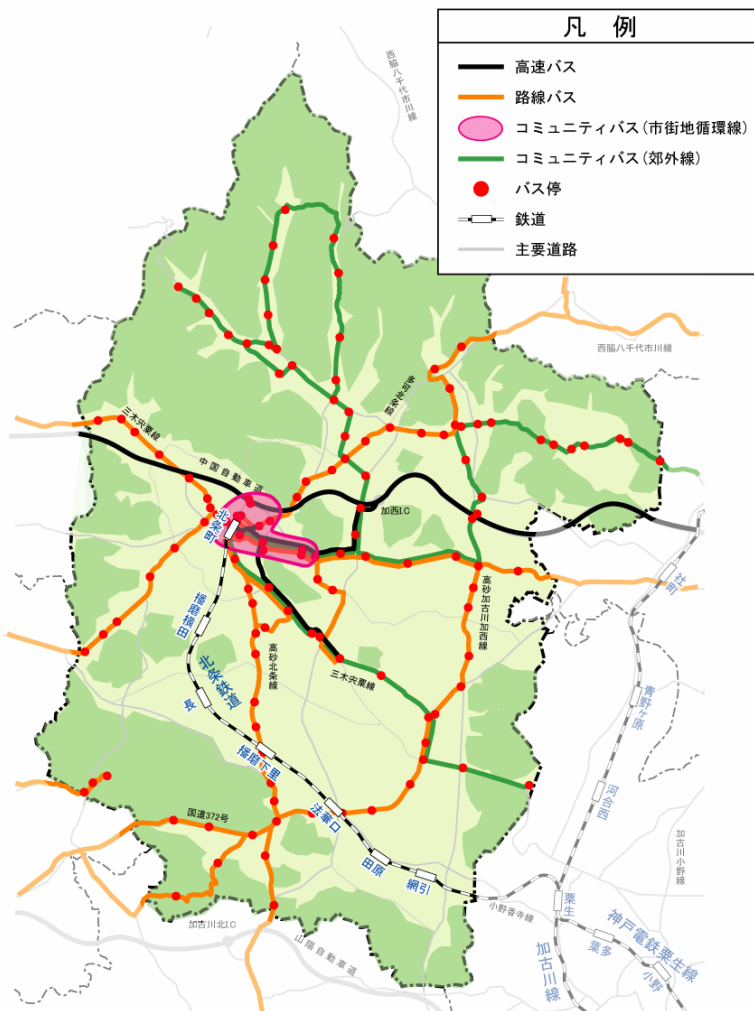
加西市内を運行している公共交通は、北条鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシーがあり、バス路線網は北条町駅を中心に放射状に広がっています。また、北条地区の市街地には、コミュニティバス市街地循環線が運行しています。

市町別の利用交通手段の割合では、加西市の自動車利用は75%と他の市町と比較しても非常に高くなっています。また、鉄道やバスの公共交通利用は4%と非常に低くなっています。

加西市民の年齢構成別利用交通手段の割合は、5歳～14歳では徒歩が最も高く、15歳以上では自動車利用が約8割と最も高くなっています。65歳以上の高齢者においても、同じく自動車利用が約8割と非常に高くなっています。

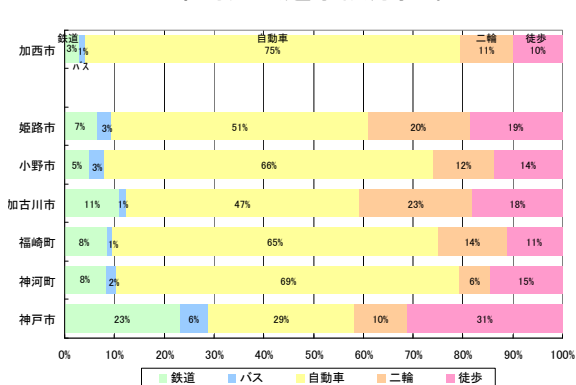
このように、加西市は過度に自動車に依存した交通体系となっています。

＜ 加西市の公共交通 ＞



平成20年10月1日現在

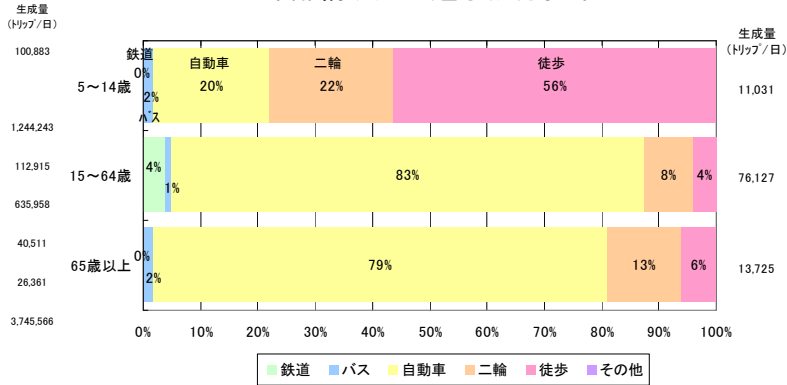
＜ 市町別交通手段分担率 ＞



注) 代表交通手段により集計

出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成18年）

＜ 年齢構成別交通手段分担率 ＞



注) 代表交通手段により集計

出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成18年）

2 北条鉄道の現状

北条鉄道には、営業キロ 13.6 km（単線閉塞区間）の中に8つの駅（有人駅2、無人駅6）があります。各駅の状況は下記のとおりで、駐車場（敷地内の駐車スペース含）や駐輪場などの施設については概ね整備されています。ただ、駐輪場については、法華口駅に新設、播磨横田駅には増設する必要があります。また、トイレについても、老朽化がすすんだ箇所が多いため、今後、トイレ整備を検討する必要があります。

北条鉄道には5つの駅舎が存在していますが、市街地再開発事業で改築された北条町駅とJR 駅の粟生駅を除く、長駅・播磨下里駅・法華口駅の3駅は大正初期に建設されて以降、本格的な改修などが行われていないため、かなりの老朽化がすすんでいます。近年、建物の耐震性について頻繁に議論されていますが、これらの駅は耐震の面からみると不十分な点も多くあります。一方、北条鉄道の駅舎は加西市の田園風景に溶け込んだ昔なつかしの佇まいが残っているため、遠方から訪れる人も多いことから、今後は、建物の安全性確保と建物の持つ歴史意義などを複合的に勘案しながら3駅のあり方について検討する必要があります。

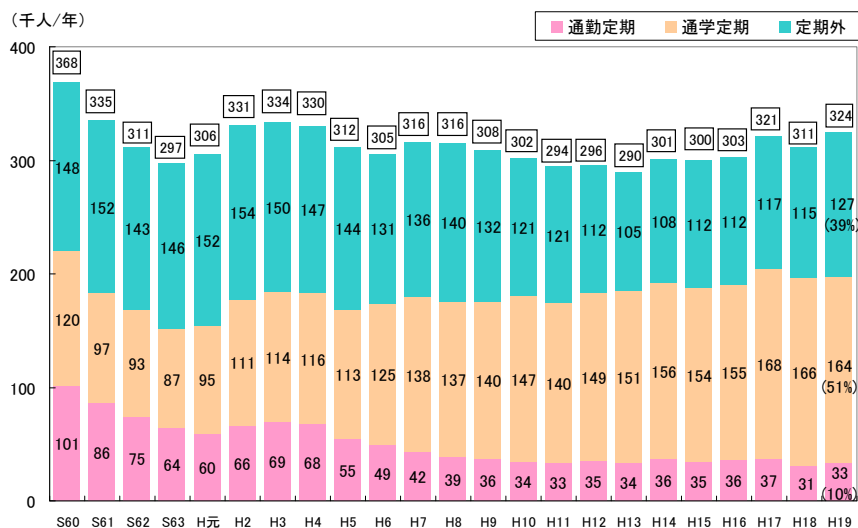
＜ 駅の整備状況 ＞

	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（水洗化）	自動販売機	観光案内版	レンタサイクル
北条町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
播磨横田	×	×	○	○	×	○	○	○	○	○	×
長	×	○	○	○	○	×	○	○	×	○	×
播磨下里	×	○	○	○	×	○	○	○	×	○	×
法華口	×	○	○	×	○	○	○	○	×	○	×
田原	×	×	○	○	×	×	○	×	×	○	×
網引	×	×	○	○	×	×	○	○	×	○	×
粟生	×	○	×	○	×	×	○	○	×	○	×

出典：北条鉄道中期経営計画書

このような中、北条鉄道の乗車人員は、年間 30 万人前後でほぼ横ばい状態が約 20 年間続いています。乗車人員の内訳は、通勤定期の割合が年々減少し、通学定期の割合が増加しており、平成 19 年（2007 年）においては、北条鉄道乗車人員の半数以上（51%）を通学定期が占めています。

＜ 北条鉄道の乗車人員の推移 ＞



出典：北条鉄道株統計データ

3 コミュニティバスの現状

加西市のコミュニティバスは、市街地循環線と郊外 3 路線があります。郊外線であった古法華公園線が平成 16 年（2004 年）に廃止され、新たに青野原病院線が導入されて郊外線の利用者が増加しましたが、コミュニティバス全体の乗車人員は、平成 12 年（2000 年）から減少し続けています。

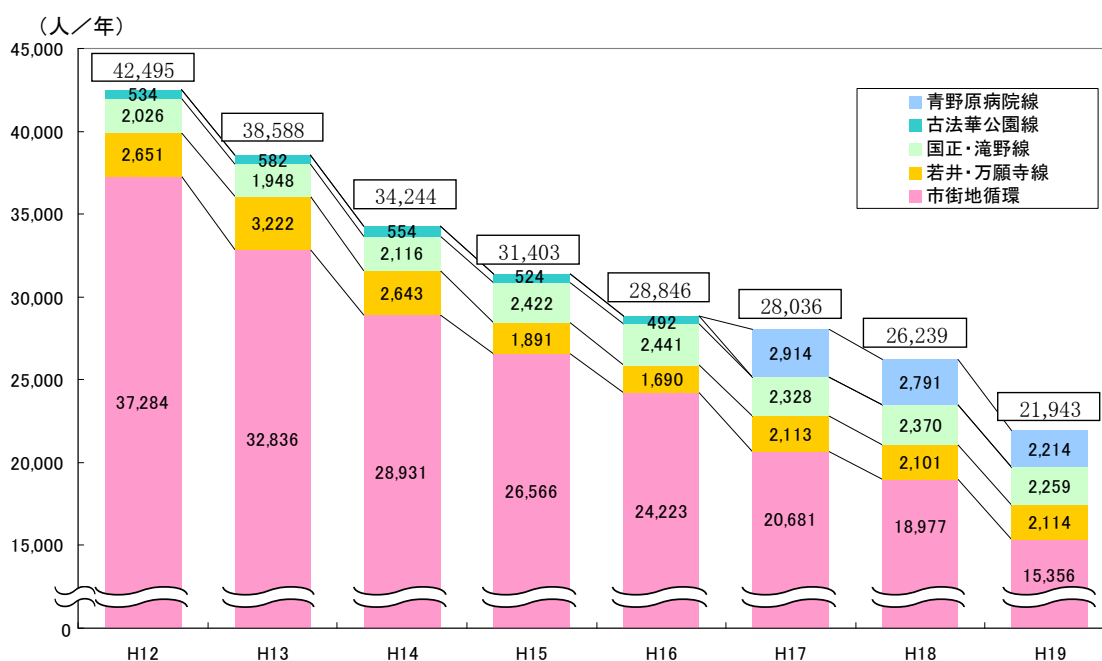
特に、市街地循環バスの乗車人員の減少が著しく、平成 19 年（2007 年）の利用者は、平成 12 年（2000 年）の半数以下となっています。また、郊外 3 路線の乗車人員は横ばい状態であるものの、各路線とも年間 2,000 人程度と非常に少ない利用状況です。

< コミュニティバスの概要 >

路線	ルート	便数	乗車人員		
			1 年計	1 日平均	1 便平均
市街地循環線	大循環（アスティア→加西病院→福祉会館→加西病院→高速北条バス停前→アスティア）	2 便/日	15,356 人/年	62.7 人/日	3.9 人/便
	中循環 1（アスティア→加西病院→高速北条バス停前→アスティア）	4 便/日			
	中循環 2（アスティア→加西病院→福祉会館→加西病院→アスティア）	3 便/日			
	小循環（アスティア→加西病院→アスティア）	7 便/日			
青野原病院線	アスティア→フラワーセンター→青野原病院	2 便/日	2,214 人/年	9.0 人/日	4.5 人/便
国正・滝野線	アスティア→別府→多可野農協→滝野駅	2 便/日	2,259 人/年	9.2 人/日	4.6 人/便
若井万願寺線	アスティア→若井→万願寺→芥田→アスティア	2 便/日	2,114 人/年	8.6 人/日	4.3 人/便

※平成 19 年度結果
出典：加西市所管データ

< コミュニティバス乗車人員の推移 >



※古法華公園線は H16 で廃止。青野原病院線は H17 より導入。
出典：加西市所管データ

4 路線バスの現状

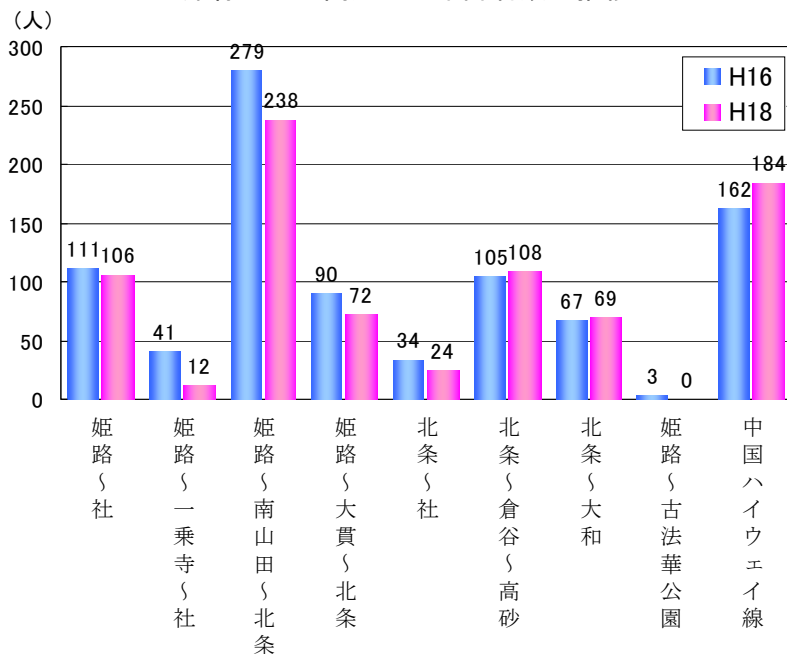
加西市内の路線バスは全て神姫バスによって運行されており、中国縦貫自動車道を走る高速バスは西日本JRバスと神姫バスによって共同で運行されています。

平成16年（2004年）と平成18年（2006年）の乗降者数の推移では、路線バスはほとんどの系統が減少している一方、高速バスは増加しています。

< 路線バスの市内運行本数 >

路線名	運行本数		※ 上り・下り計
	平日	土・日・祝	備考
姫路～社	14	14	平成20年4月1日現在
姫路～一乗寺～社	8	8	平成20年4月1日現在
姫路～南山田～北条	31	33	平成20年10月28日現在
姫路～大貫～北条	16	14	平成20年10月28日現在
北条～社	4（内2）	—	（ ）内は別府～北条 平成20年10月28日現在
北条～倉谷～宝殿	4（8）	6	（ ）内は高砂まで 平成20年4月1日現在
北条～大和	8	—	平成20年4月1日現在
中国ハイウェイバス （中国道本線のみ）	52	52	平成20年4月1日現在
中国ハイウェイバス （アスティアかさい発着）	20	20	平成20年4月1日現在
津山エクスプレス京都号	8	8	事前に予約必要
山崎・中国道・三ノ宮線	8	8	平成20年4月1日現在

< 路線バス・高速バス乗降者数の推移 >



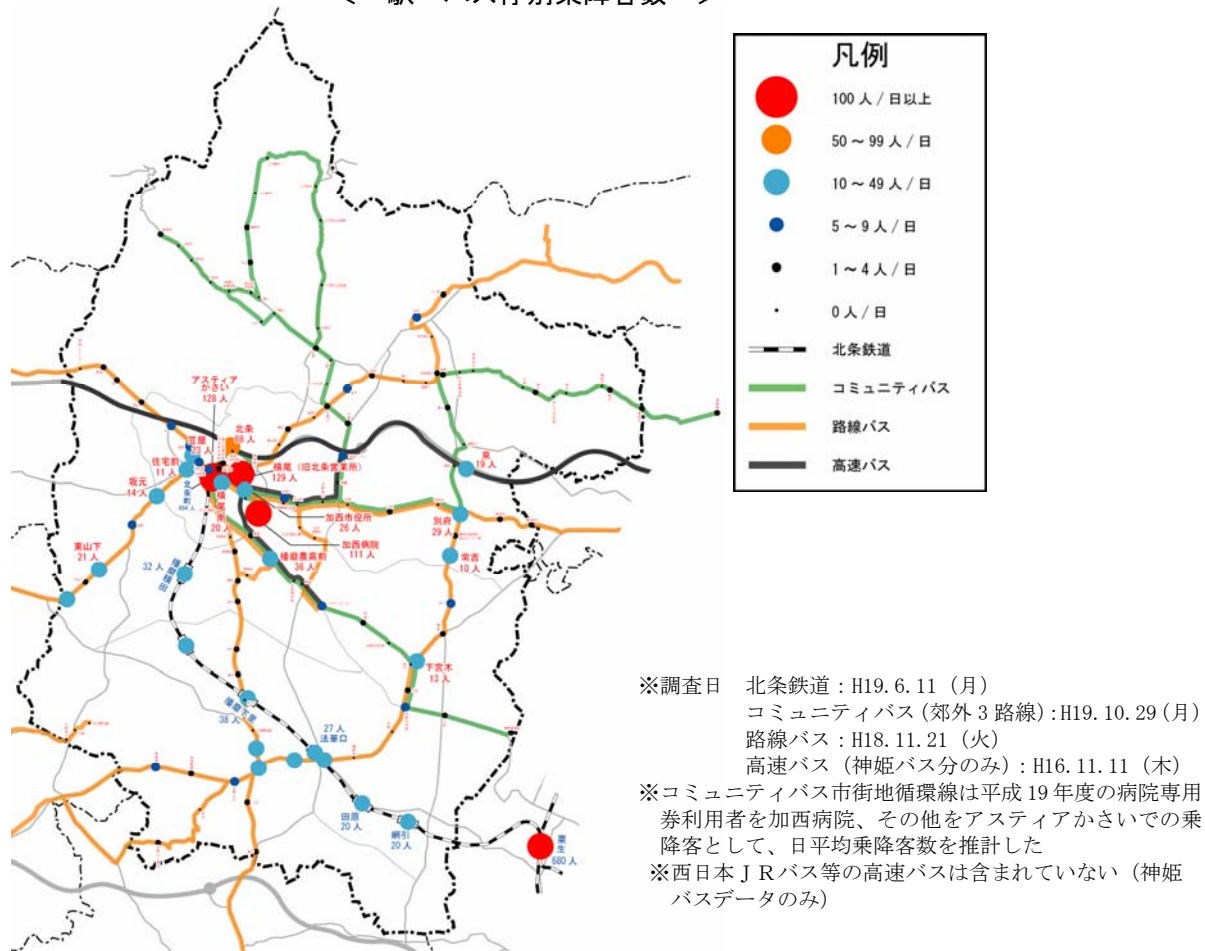
※平成18年11月平日1日あたりの加西市内バス停における乗降者数
西日本JRバス等の高速バスは含まれていない（神姫バスデータのみ）
出典：神姫バス所管データ

5 駅・バス停別の乗降客数

北条鉄道の乗降客数が多い駅は北条町駅と粟生駅であり、起点から終点まで利用している人が多くなっています。路線バスの乗降客数が多いバス停は、北条営業所（平成 18 年データであるため移転前）、アスティアかさい（北条町駅前）、加西病院であり、1 日 100 人以上の乗降客数となっています。

また、比較的に利用されている（10 人/日以上）駅・バス停は、北条鉄道のその他の駅、路線バスの山田経由姫路行き、姫路～社線であり、概ね 1 時間に 1 本の運行頻度の路線で多くなっています。

< 駅・バス停別乗降客数 >



< 主な駅・バス停別乗降客数一覧 > （単位：人/日）

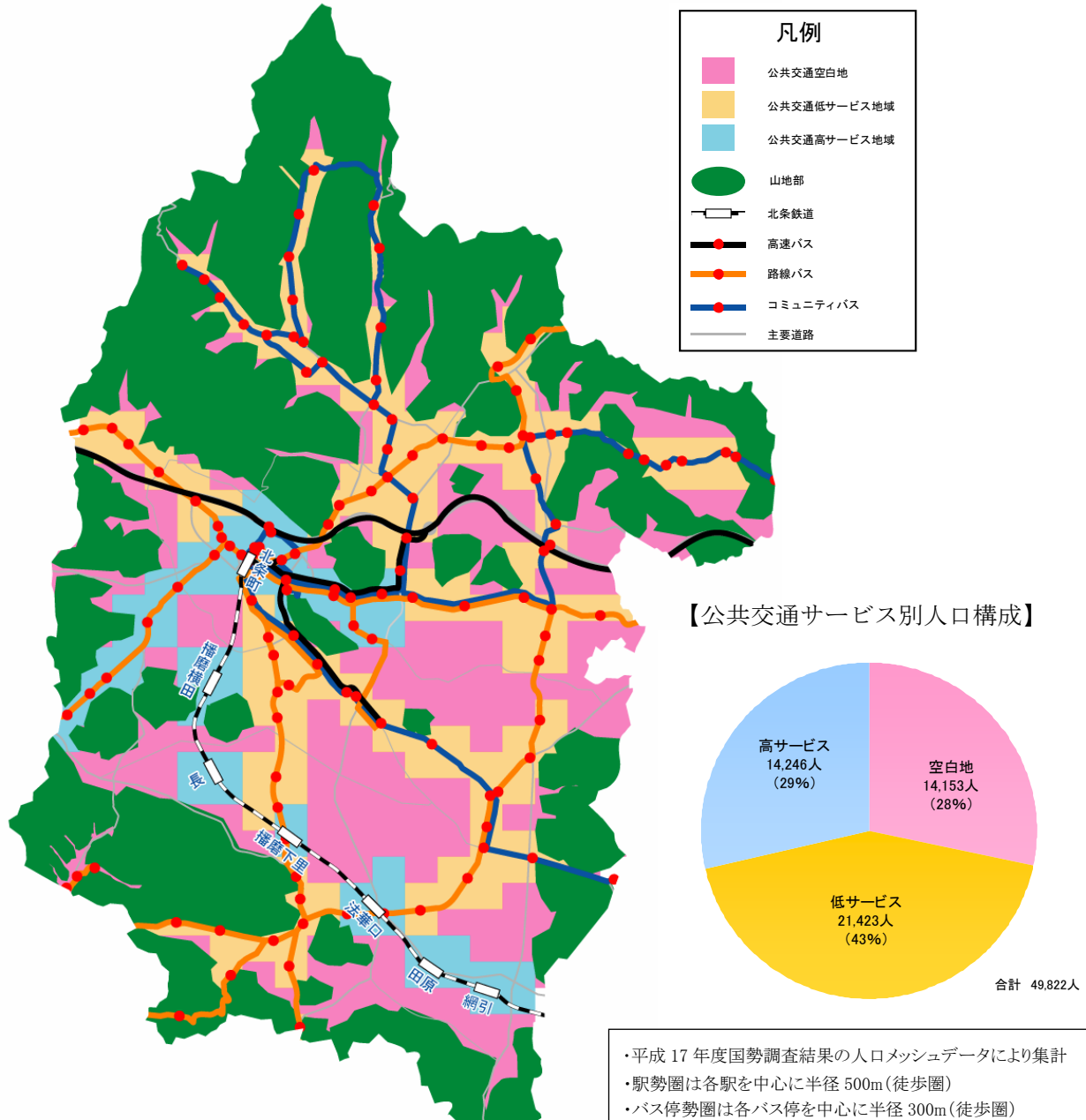
駅	乗降客数	バス停	乗降客数
北条町駅	494	北条営業所	129
播磨横田駅	32	アスティアかさい	128
長 駅	26	加西病院	111
播磨下里駅	38	播磨農高前	36
法華口駅	27	別府	29
田原駅	20	笠屋	23
網引駅	20	東山下	21
粟生駅	680	西笠原	21

6 公共交通不便地域

北条鉄道の各駅を中心に半径 500mと、各バス停を中心に半径 300mをそれぞれの徒歩圏と設定し、運行本数と重ね合わせて地区別に公共交通のサービス水準を整理しました。加西市民の内、約3割の人が公共交通の全くない公共交通空白地に居住しており、約4割の人が運行本数 30 本未満の公共交通低サービス地域に居住しています。

すなわち、加西市民の約7割の人が公共交通不便地域に居住しているということであり、公共交通が居住地を十分にカバーできていない状態です。

< 公共交通サービス水準 >



出典：平成 17 年国勢調査に関する地域メッシュ統計

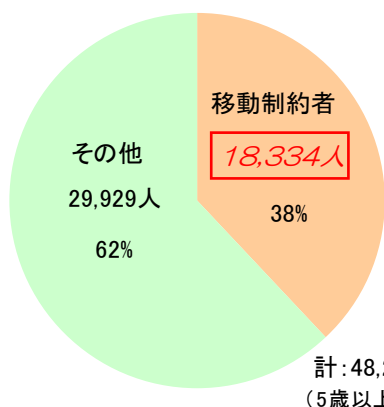
- ・平成 17 年度国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計
- ・駅勢圏は各駅を中心に半径 500m (徒歩圏)
- ・バス停勢圏は各バス停を中心に半径 300m (徒歩圏)
- ・公共交通高サービス地域とは、運行本数 30 本以上の駅勢圏やバス停勢圏がある地域
- ・公共交通低サービス地域とは、運行本数 30 本未満のバス停勢圏しかない地域
- ・運行本数 30 本とは、概ね片方向 1 時間に 1 本の運行頻度
- ・公共交通空白地とは、駅勢圏やバス停勢圏がない地域

7 自動車を気軽に利用できない人（移動制約者）

自動車を気軽に利用できない人（移動制約者）を「自動車運転免許を持っていない人」または「自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要な70歳以上の高齢者」または「その他の人でも自宅に自動車を持っていない人」と設定し推計しました。

推計の結果、加西市民のうち、自動車を気軽に利用できない人（移動制約者）は約18,000人であり、市民の約4割を占めています。

＜ 自動車を気軽に利用できない人の割合 ＞



※以下の条件で1つでも該当する人を移動制約者として設定

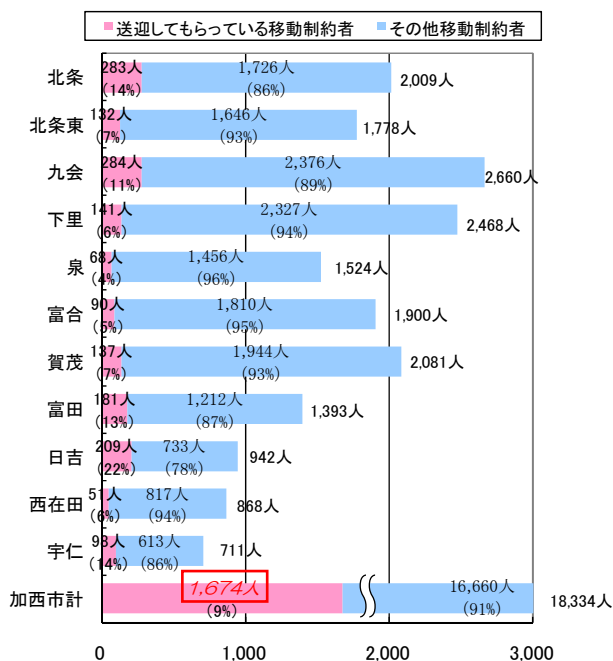
- ・70歳以上の高齢者（自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要）
- ・自動車運転免許なし
- ・家に自動車がない

出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成18年）

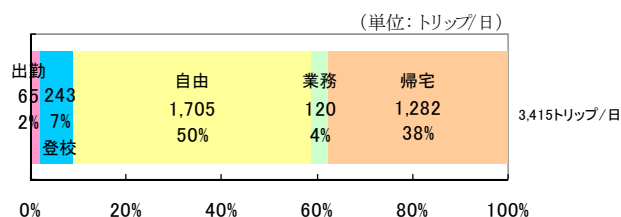
約18,000人の移動制約者のうち、約1,700人/日の移動制約者が自動車で送迎してもらっています。送迎してもらっている移動制約者の移動目的は、帰宅目的を除くと、自由目的が大半を占めています。自由目的とは、買い物、通院、食事・娯楽などですから、これらに対応した公共交通を整備することが必要と考えられます。

＜ 送迎してもらっている移動制約者数 ＞

【地区別移動制約者数】



【目的構成】



※以下の条件全てが該当する移動制約者を「自動車で送迎してもらっている」と設定

- ・利用交通手段が自動車
 - ・運転していない
 - ・同乗者1人
 - ・出発時刻 6時～22時
 - ・到着時刻 6時～22時
- 他都市においても公共交通が比較的運行している時刻帯

出典：播磨都市圏パーソントリップ調査結果（平成18年）

8 公共交通に対する行政補助額

現在の公共交通に対する行政補助額としては、北条鉄道は経常利益のマイナス 1,520 万円を市が負担しています。コミュニティバスは収支差マイナス 1,900 万円を市と県がそれぞれ負担しています。路線バスは市・県・国合わせて約 1,400 万円の行政補助をしています。

これらを合計すると、加西市全体での公共交通に対する行政補助額は約 4,800 万円になります。行政補助ということは税金を投入しているということですから、これを加西市の人口で割ると、市民 1 人あたり 1 年間に 971 円の負担をしていることになります。

< 現在の公共交通に対する行政補助額 >

【北条鉄道】

旅客運輸収入	6672万円
運輸雑収	449万円
営業外収益	1515万円
収入合計	8636万円

経費	1億0156万円
----	----------

経常利益 Δ1520万円

市負担額

【コミュニティバス】

運賃収入	188万円
------	-------

運行経費	2,097万円
------	---------

収支差 Δ1909万円

内、市負担額	1804万円
県負担額	105万円

【路線バス】

行政補助額 1384万円

内、市負担額	596万円
県負担額	692万円
国負担額	96万円

【その他】

- ・高速バス：行政補助なし
- ・タクシー：行政補助なし

◎ 加西市全体での公共交通に対する行政補助額は、4813万円/年

内、市負担額	3920万円
県負担額	797万円
国負担額	96万円

加西市人口49,549人(平成20年3月現在)であり、**市民1人あたりの負担額 971円/人・年**

※平成 19 年度の行政補助額により算出