

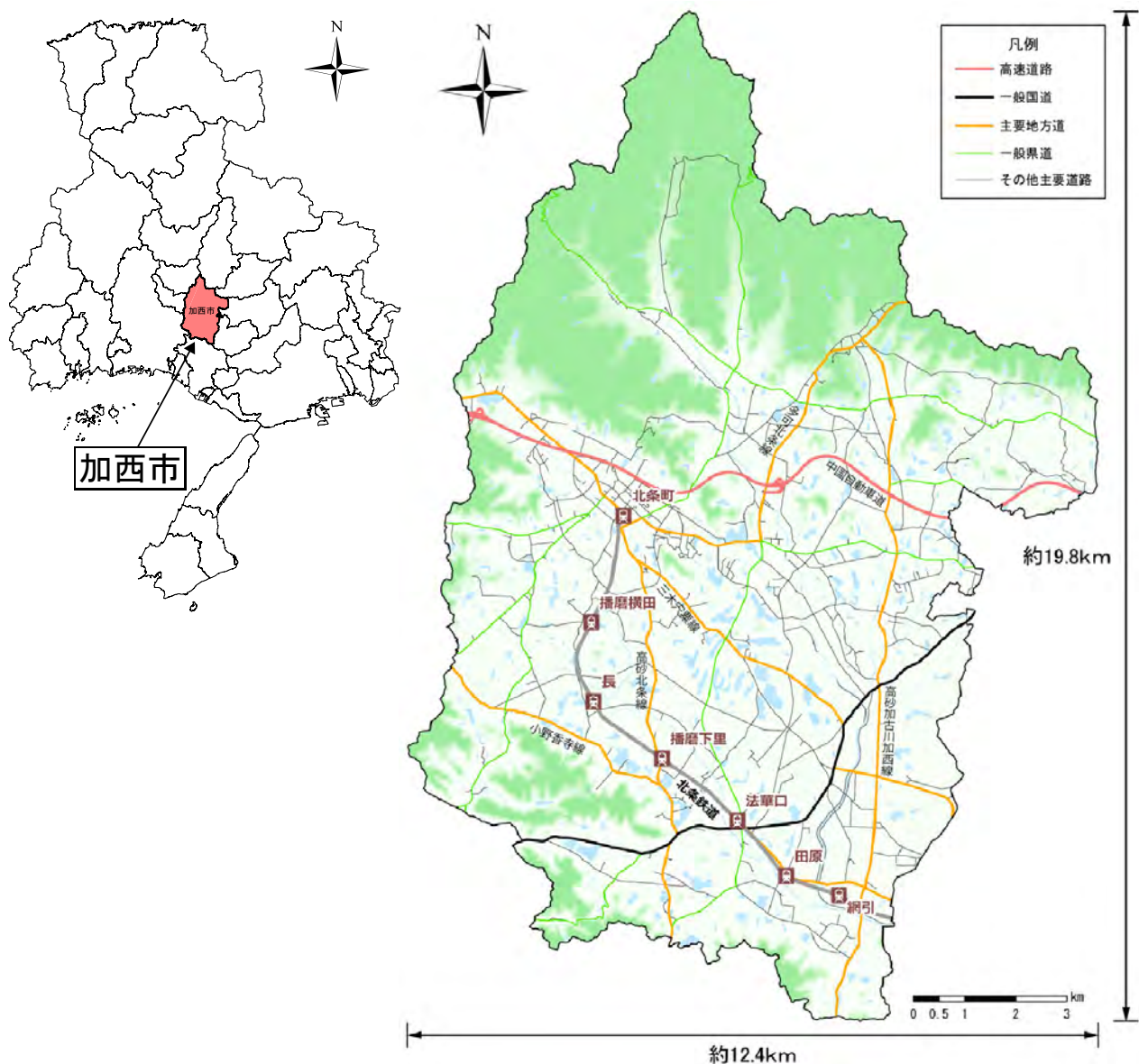
第2章 加西市の概況と公共交通の現状

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、東は小野市および加東市に、西は姫路市および福崎町に、南は加古川市に、そして北は西脇市、多可町およ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。

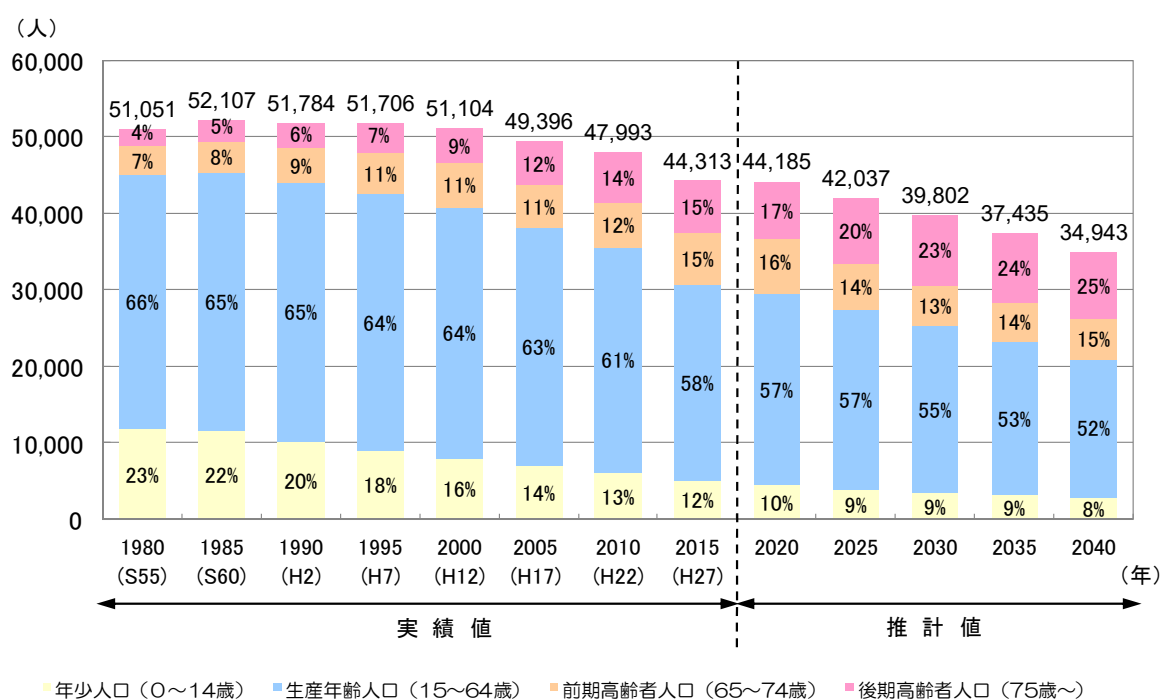
< 加西市の位置と概要 >



(2) 人口

- ・加西市の人口は、2015（H27）年国勢調査結果で、約4万4千人です。
- ・1985（S60）年以降、減少傾向にあり、2040年には、約3万5千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。
- ・2015（H27）年の65歳以上の人口は30%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%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

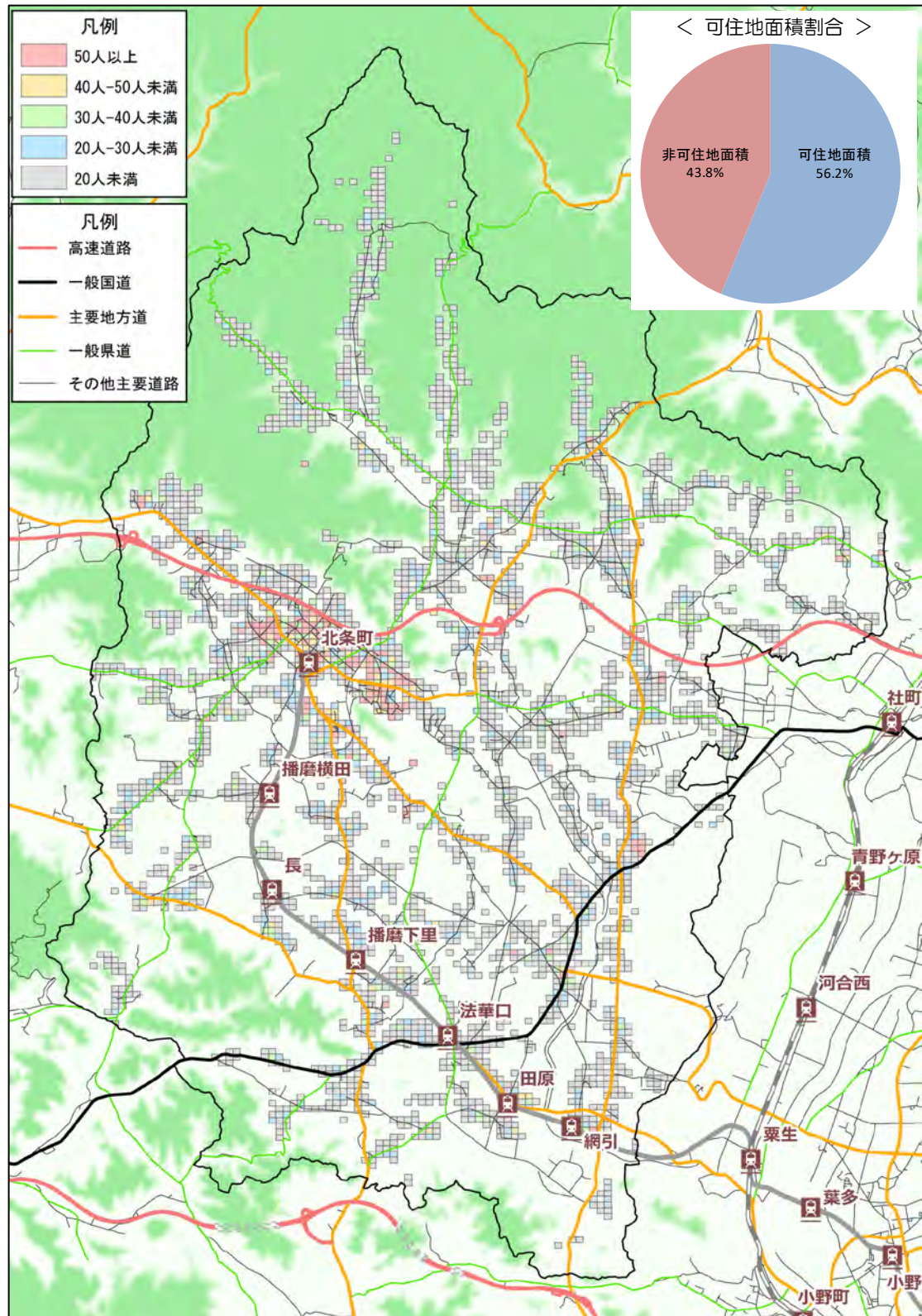
出典) 2015（H27）年以前：国勢調査

2020年以降：「日本の地域別将来推計人口」2013〔H25〕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56.2%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、2014（H26）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（2017「H29」年）

※2) メッシュは1辺約100m

出典) 2015 (H27) 年度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 ＞



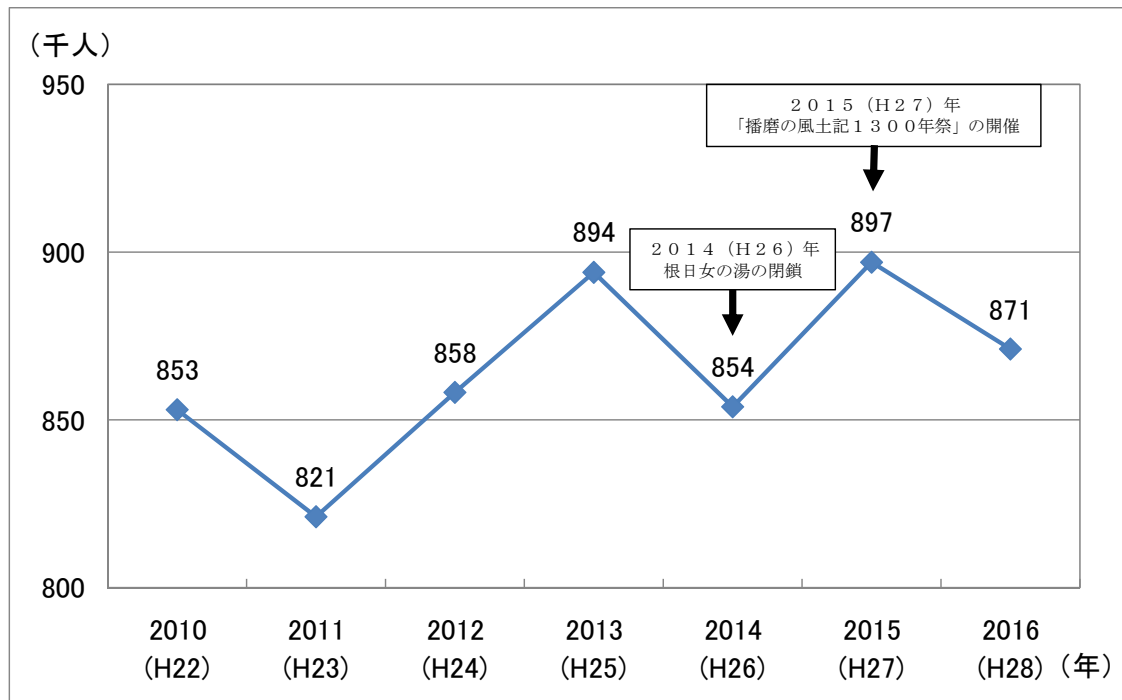
※) メッシュは1辺約100m

出典) 2015 (H27) 年度国勢調査地域メッシュ統計

(3) 観光

- ・加西市の観光入込客数は、2010（H22）年より増加傾向にありますが、2014（H26）年には根日女の湯の閉鎖に伴い減少しています。
- ・2015（H27）年には「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。

< 観光入込客数の推移 >



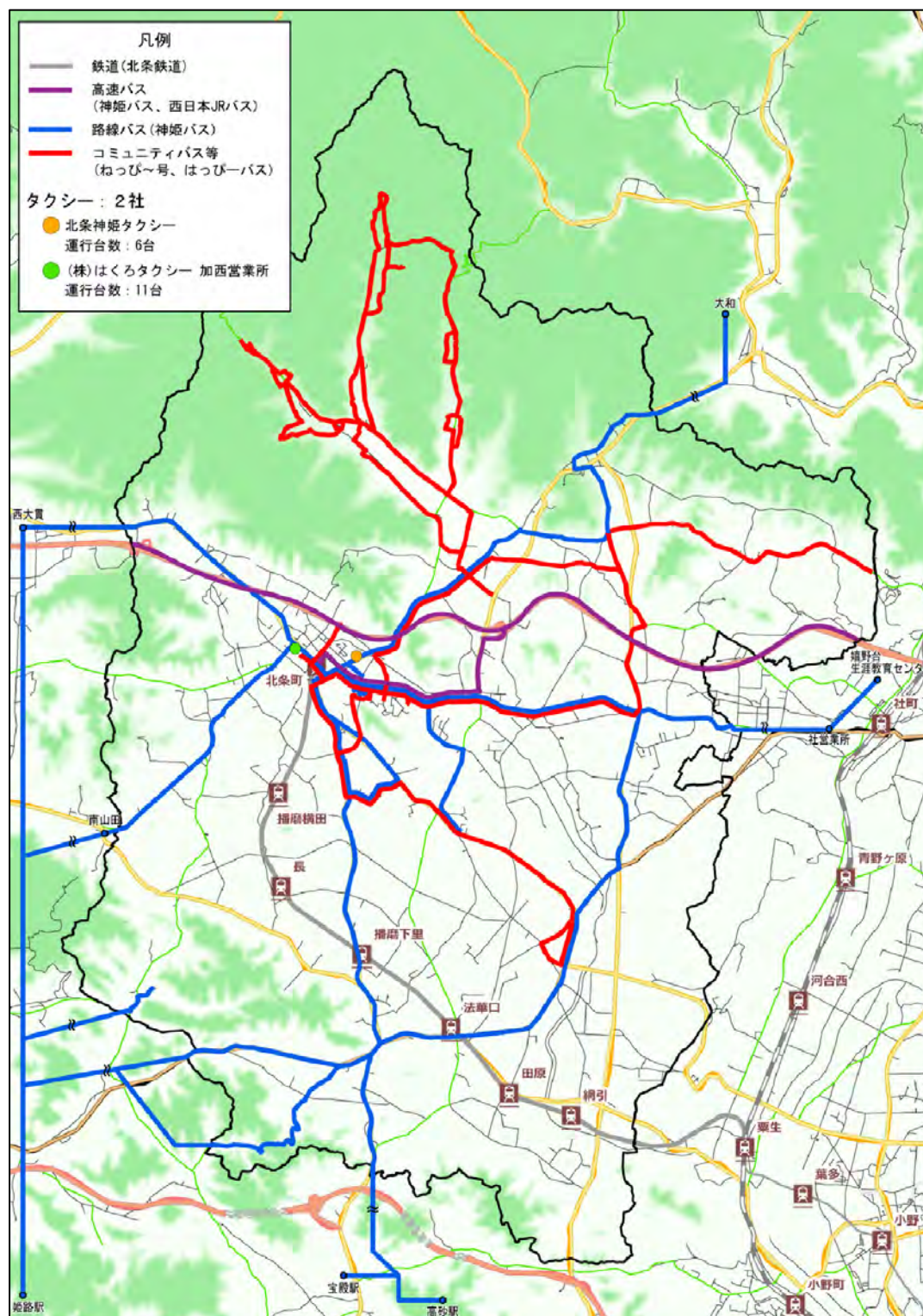
出典) 兵庫県観光客動態調査

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 ＞



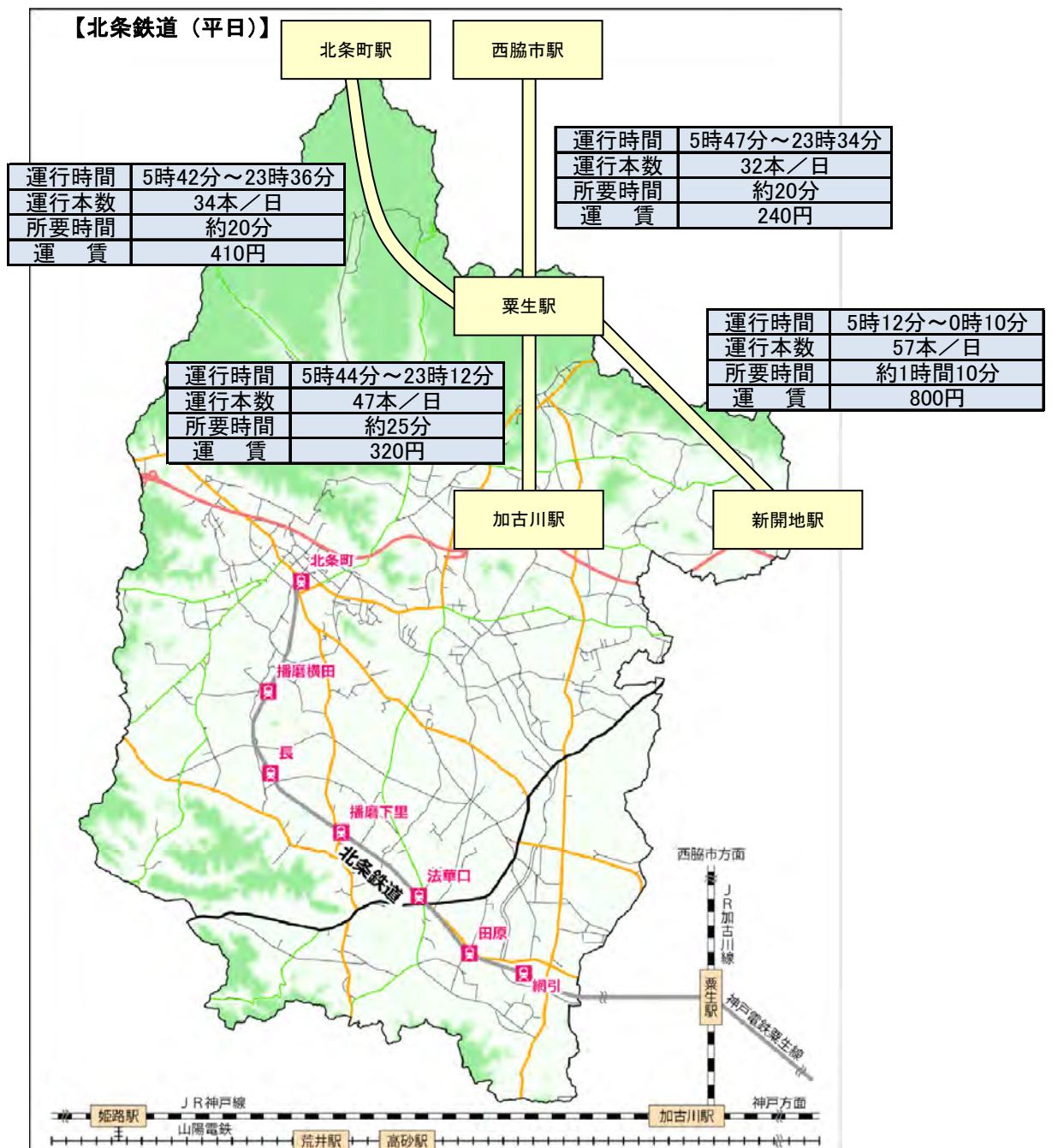
※) 2018 (H30) 年3月現在

(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４２分から２３時３６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。しかし、１時間に１往復の北条鉄道に対して、ＪＲ加古川線や神戸電鉄粟生線は概ね３０分に１本の運行であるため、特に朝・夕の時間帯においては、ＪＲ加古川線や神戸電鉄粟生線の全ての便とは接続できていません。

< 加西市における鉄道の概要 >

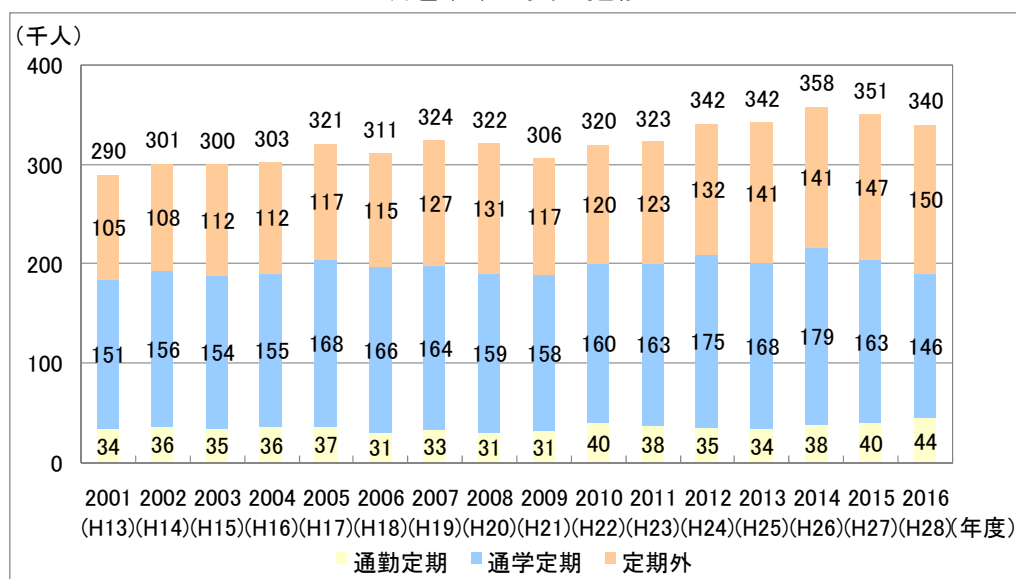


※) 2018 (H30) 年4月現在

② 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、2016（H28）年度では少し減少して約34万人/年となっています。
- ・通勤定期利用や定期外利用は、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。
- ・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す。

< 鉄道乗車人員の推移 >



出典) 加西市統計書

③ 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。しかし、駅前及び駅周辺のバス停の設置状況については、北条町駅、播磨下里駅、法華口駅、栗生駅では設置されていますが、その他の駅では設置されていません。

< 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	自動販売機	観光案内板	レンタサイクル	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	×	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×	×
栗生	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	×

※) 2017 (H29) 年度現在

出典) 「北条鉄道中期経営計画書」を参考に更新

④ 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：2017（H29）年10月1日（日）、2017（H29）年10月3日（火）の計2日調査
始発から終発までの全便（概ね5:30～23:30）

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）2017（H29）年10月1日（日）：270票 2017（H29）年10月3日（火）：436票

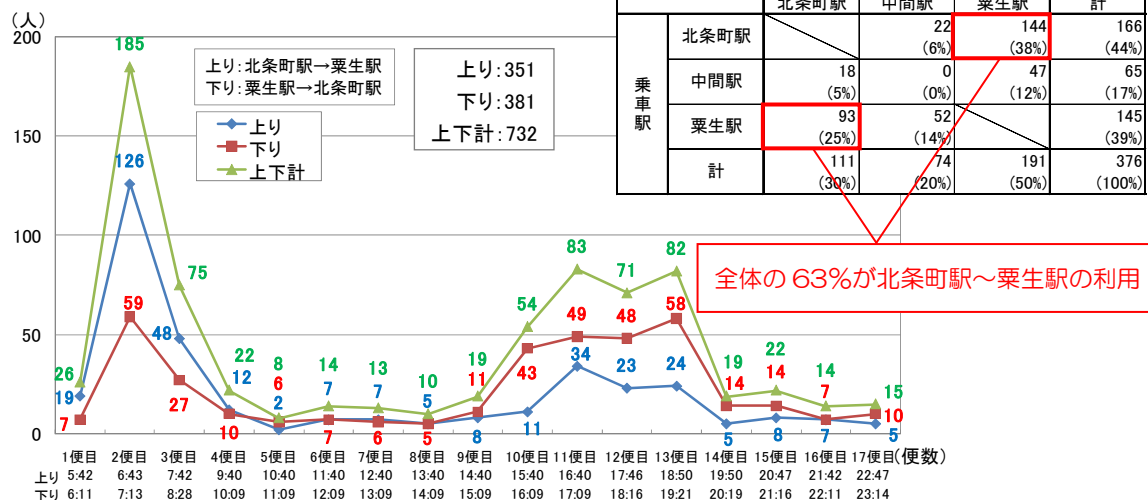
乗降者数：（カウント調査）2017（H29）年10月1日（日）：946人 2017（H29）年10月3日（火）：1,464人

i) 利用状況

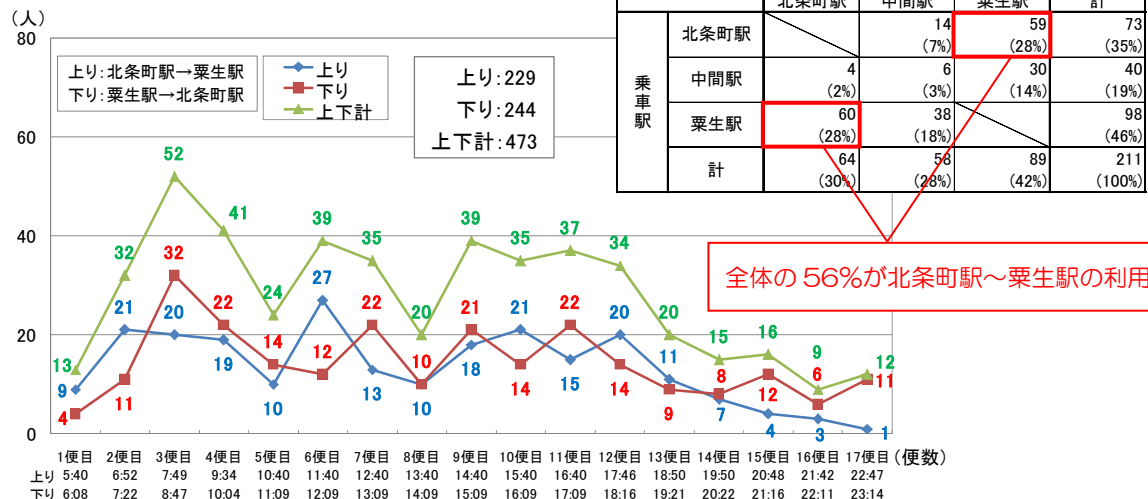
- ・平日の乗者数は、上りでは2両編成となっている朝の2便目が特になくなっていきますが、下りでは朝の2便目や夕方の10～13便目で多くなっています。
- ・休日の乗者数は、上りでは6便目、下りでは3便目で多くなっていますが、全体で見ると特に大きな変動は見られません。
- ・平日では全体の63%、休日では全体の56%が北条町駅～粟生駅の利用となっています。

< 北条鉄道の利用状況 >

・ 平日



・ 休日

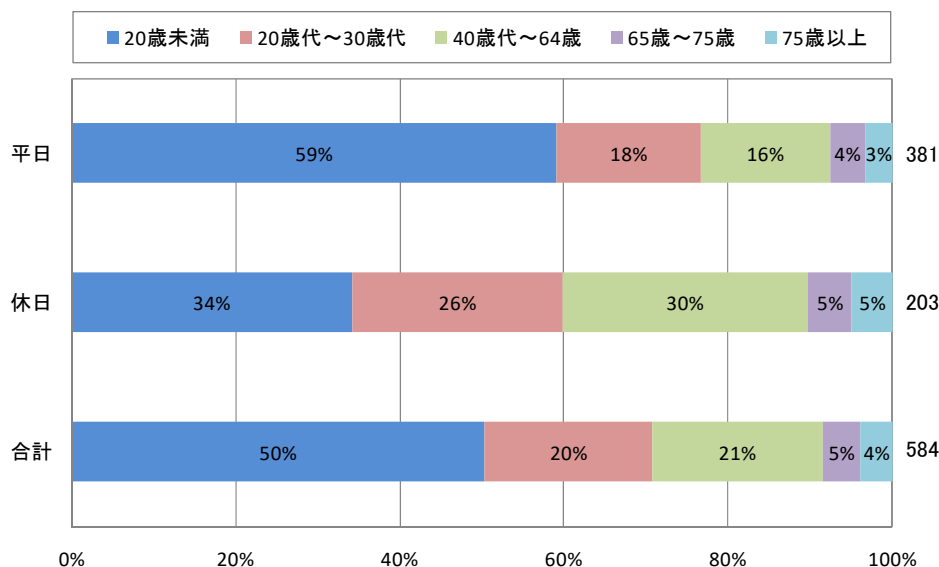


出典）北条鉄道乗降者数カウント調査結果

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 >

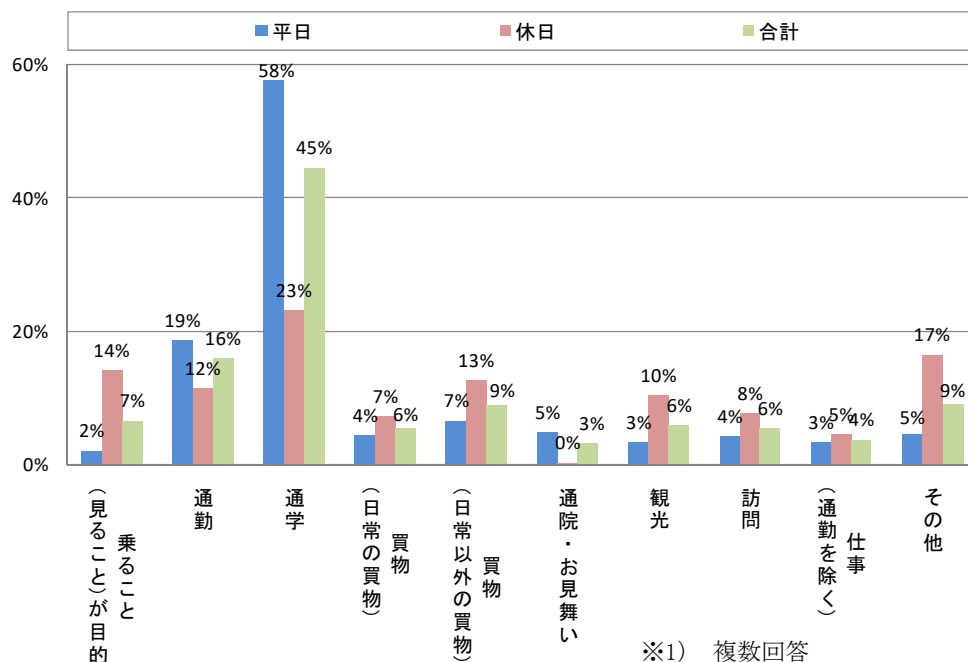


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

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ります。

< 北条鉄道利用の目的 >



※1) 複数回答

※2) 平日 430 票、休日 260 票、合計 690 票

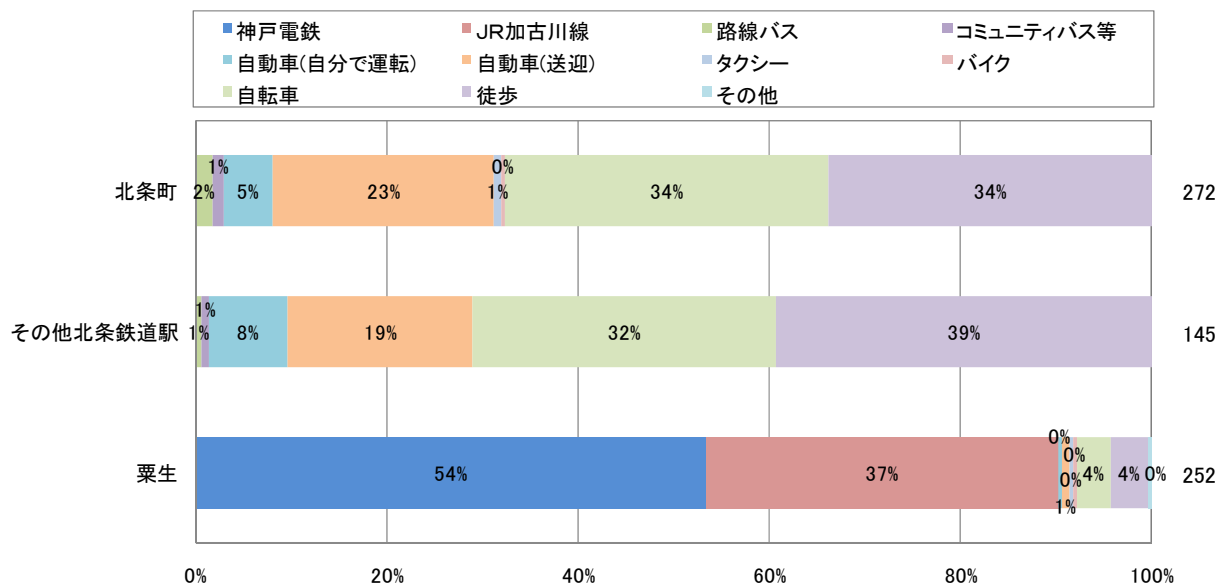
出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

iv) 駅までの主な移動手段

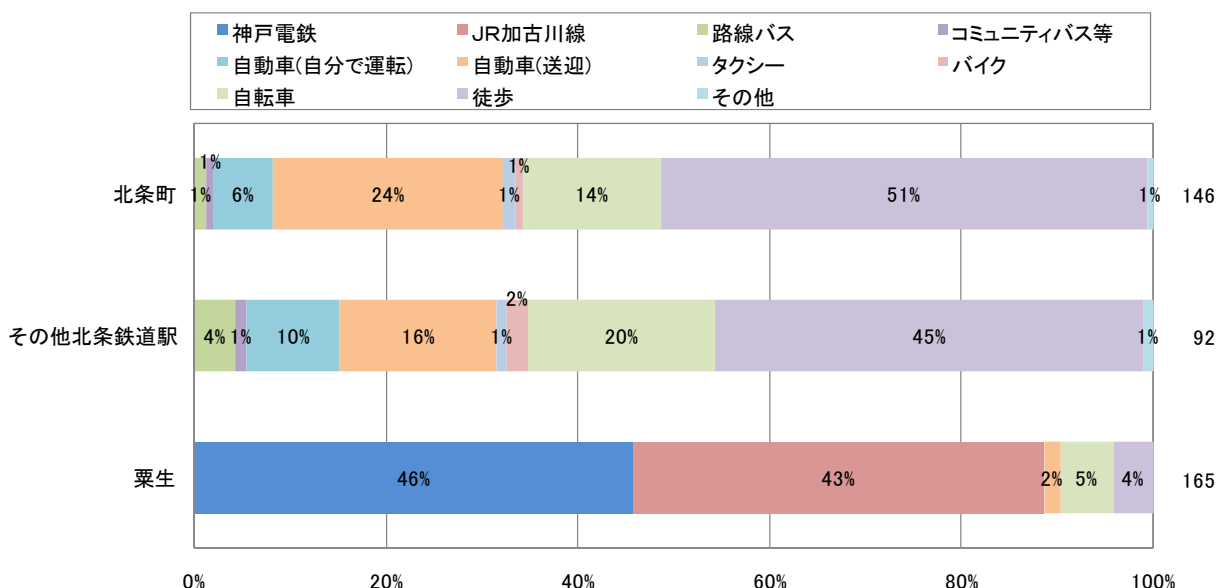
- ・平日の北条町駅では、自転車、徒歩、送迎で移動される人が多くなっています。また、その他の北条鉄道駅では北条町駅と比べ、送迎による移動は若干少なく、自転車、徒歩で駅まで移動されています。
- ・休日の北条町駅では、平日と比べ徒歩での移動が半数以上となっており、自転車での移動は少なくなっています。また、その他の北条鉄道駅でも、平日と比べ徒歩での移動の割合が高くなっています。
- ・粟生駅では、平日、休日ともに神戸電鉄や JR 加古川線への乗り継ぎがほとんどとなっています。

＜ 駅までの主な移動手段 ＞

・ 平日



・ 休日

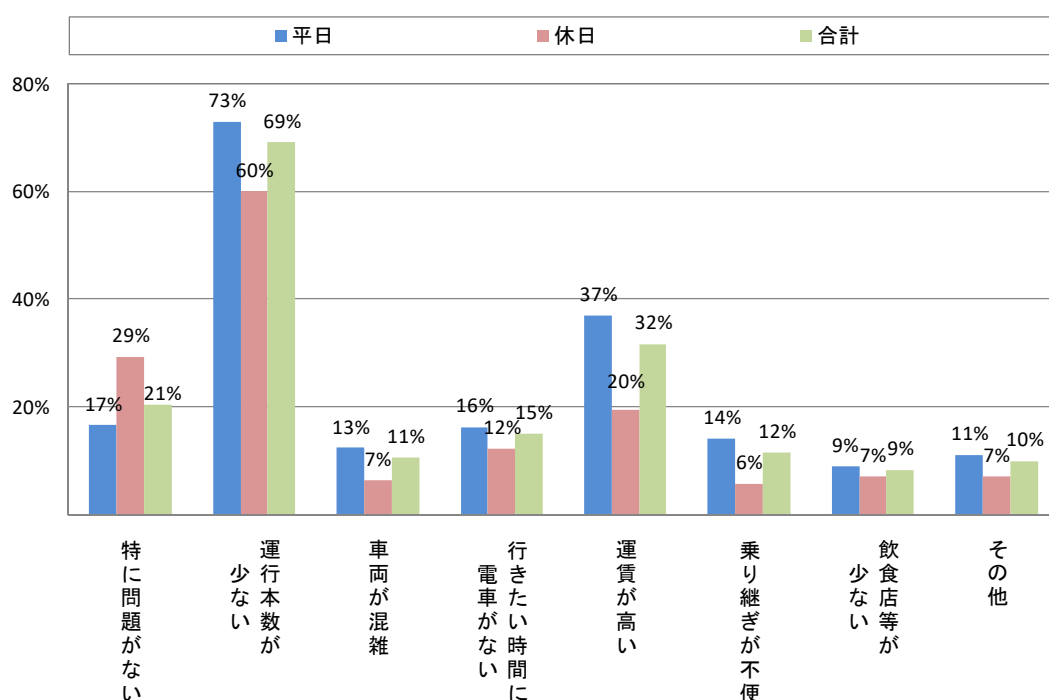


出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

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「行きたい時間に電車が無い」「乗り継ぎが不便」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」という回答が多くなっていますが、平日と比べて「特に問題がない」という回答も多くなっています。

< 北条鉄道利用時の問題点 >

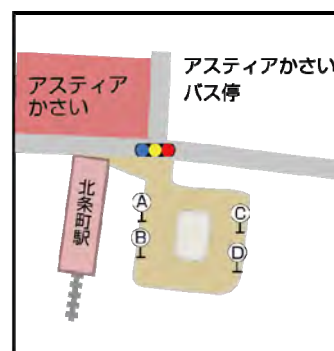


※1) 北条鉄道を移動手段として利用されている方の回答を集計
 ※2) 複数回答
 ※3) 平日 353 票、休日 153 票、合計 506 票
 出典) 北条鉄道利用者アンケート調査結果

■ 参考 アスティアかさいバス停におけるバス停配置状況

アスティアかさいバス停があるロータリーにおいては、路線バス・コミュニティバス・高速バスが接続していますが、それぞれバス停の位置が異なります。さらにはバス停標柱に設置している時刻表においても、それぞれ異なっていることから、利用者にとって乗り継ぎが不便な状況となっています。

< アスティアかさいバス停周辺のバス停配置状況 >



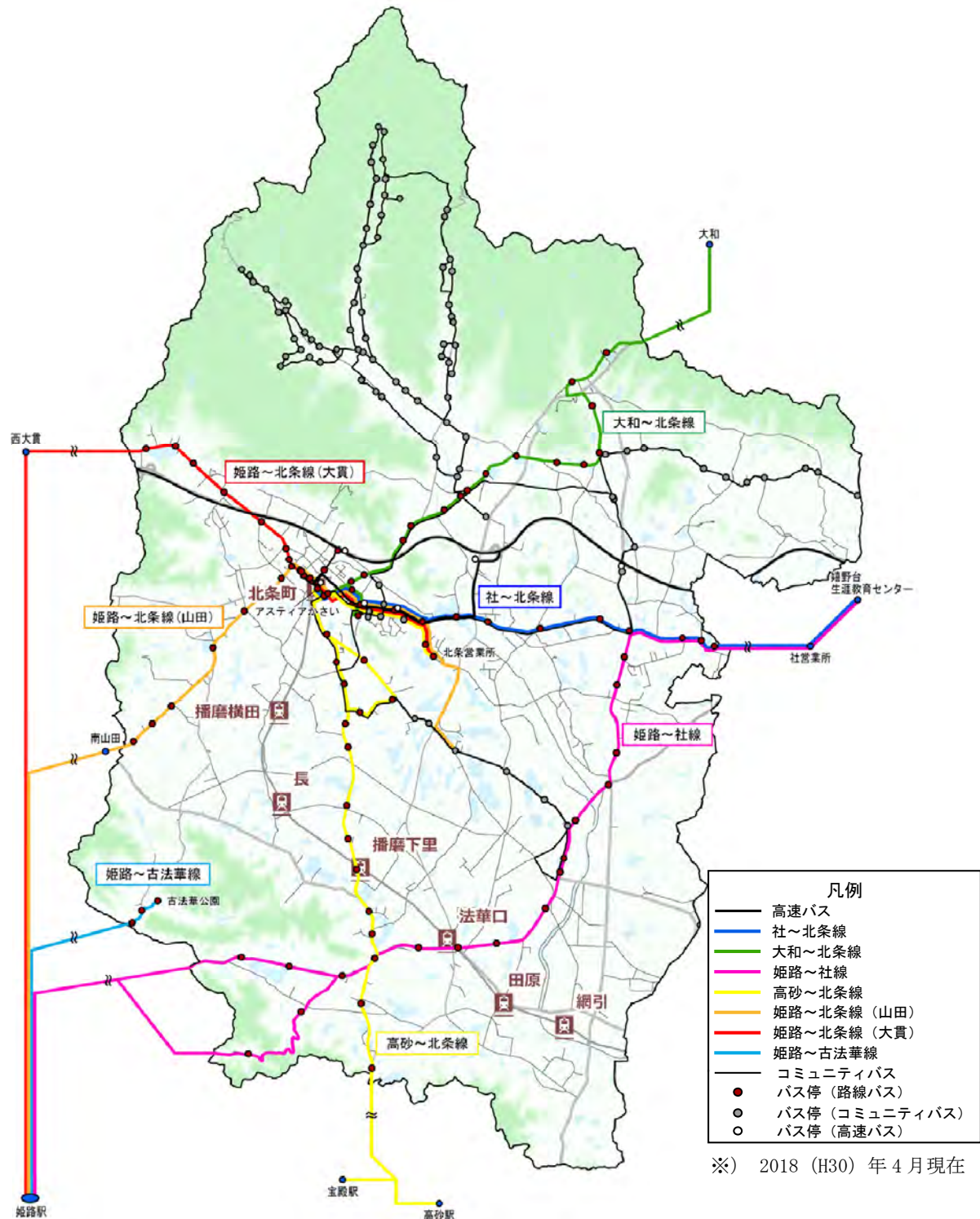
- ① 神姫バス (大和・山陽高砂駅・杜営業所方面ゆき)
 ② KASAIねっぴ〜号
 ③ 神姫バス (姫路駅北口ゆき) (北条営業所ゆき)
 ④ 高速バス (大阪方面ゆき)

(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、ウエスト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、高砂～北条線、姫路～社線、社～北条線、大和～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 >



＜ 加西市における路線バスの概要 ＞

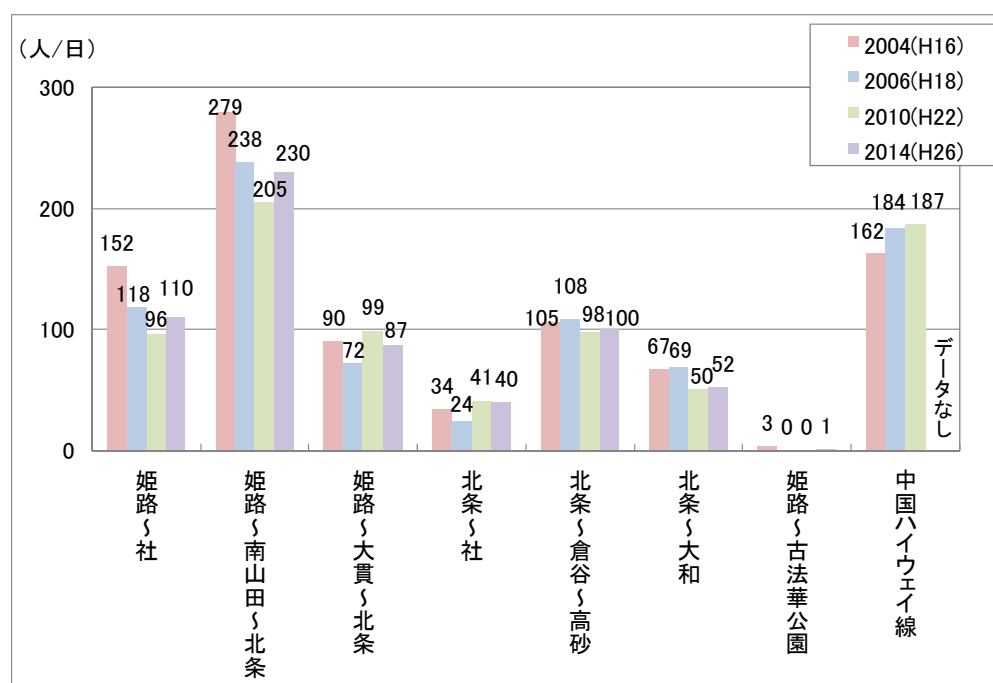
系統	運行日	運行時間	運行本数	利用料金
中国ハイウェイバス	毎日運行	平日：6時14分～22時26分 休日：6時54分～22時26分	平日：54便 休日：52便	・大阪駅～北条間：1,470円
ウエスト神姫 高速バス	毎日運行	平日：5時40分～22時29分 休日：5時40分～22時29分	平日：36便 休日：36便	・三ノ宮～北条間：1,440円
津山エクスプレス 京都号	毎日運行	8時04分～21時03分	8便	・京都駅～北条間：1,800円
大和～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	7時26分～18時23分	8便	・初乗り：160円 ・大和～アステアかさい間：920円
姫路～北条線 (山田経由)	毎日運行	平日：5時27分～23時29分 休日：5時33分～23時31分	平日：32便 休日：32便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～北条営業所間：850円
姫路～北条線 (大貫経由)	毎日運行	平日：6時48分～21時41分 休日：6時48分～19時44分	平日：16便 休日：13便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～北条営業所間：850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18分 夏期：7時16分～18時18分	4便	・初乗り：160円 ・アステアかさい～ 嬉野台生涯教育センター間：800円
姫路～社線	毎日運行	平日：6時20分～21時53分 休日：6時50分～21時52分	平日：22便 休日：20便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～社営業所間：1,140円
高砂～北条線	毎日運行	平日：5時40分～20時28分 休日：6時50分～17時16分	平日：11便 休日：6便	・初乗り：160円 ・山陽高砂駅～北条営業所間：950円
姫路～古法華線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	9時02分～17時20分	4便	・初乗り：160円 ・姫路駅北口～古法華公園間：660円

※) 2018 (H30) 年4月現在

② 路線バス・高速バス乗降者数の推移

・路線バス及び高速バスの乗降者数の推移を見ると、高速バスは増加傾向にあるものの、路線バスについては、2014 (H26) 年で増加している系統もありますが、全体的に減少傾向にあります。

＜ 路線バス・高速バス乗降者数の推移 ＞

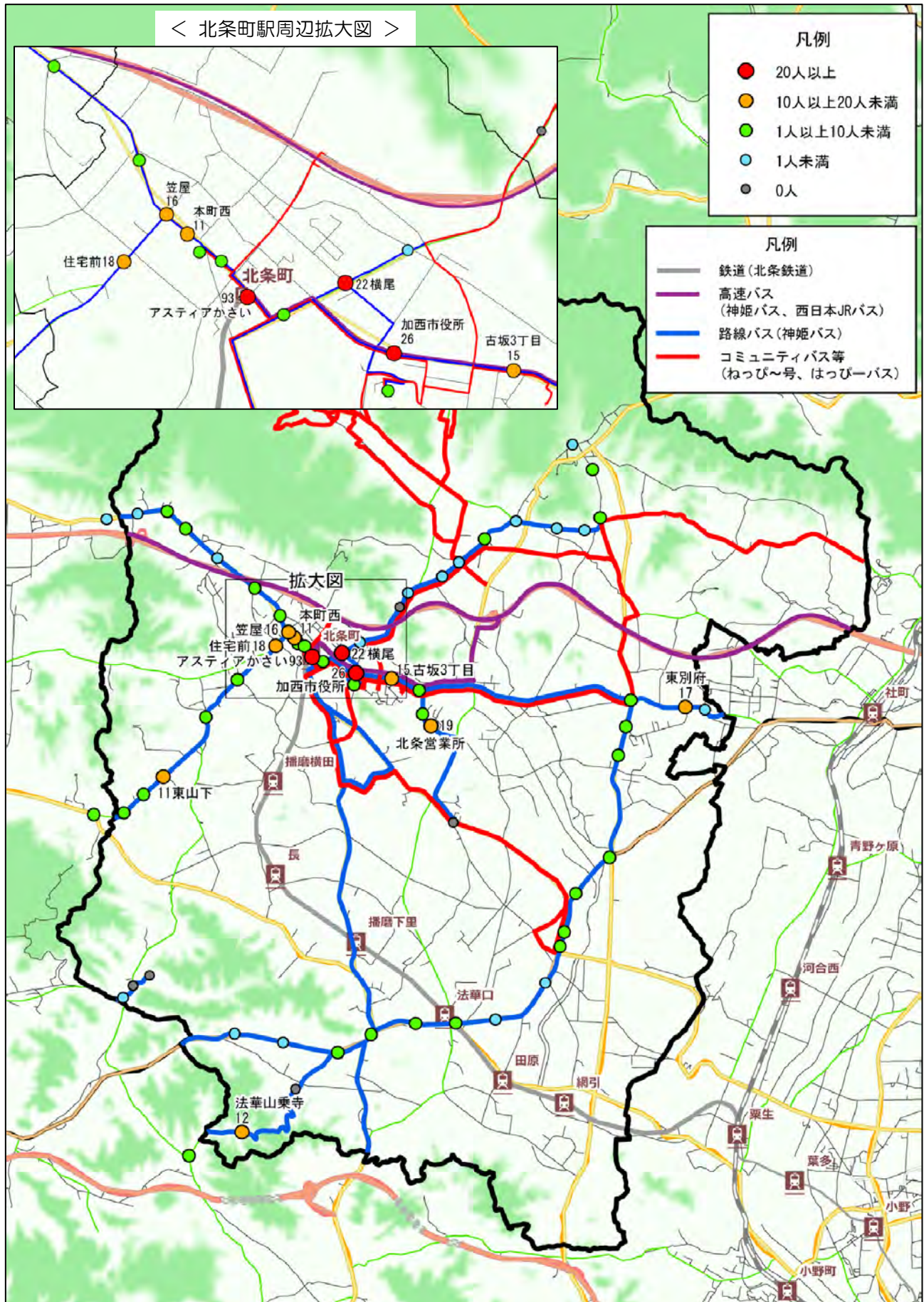


※) 平日1日あたりの加西市内バス停における乗降者数

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

＜ 路線バスにおけるバス停別乗降者数（2016〔H28〕年度 1日あたり乗降者数）＞



※）行政支援を行っている系統の乗降者数を示す
（高砂～北条線及び北条～社線は含まれていない）

出典）神姫バス所管データ

③ 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：2017（H29）年10月1日（日）、2017（H29）年10月4日（水）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

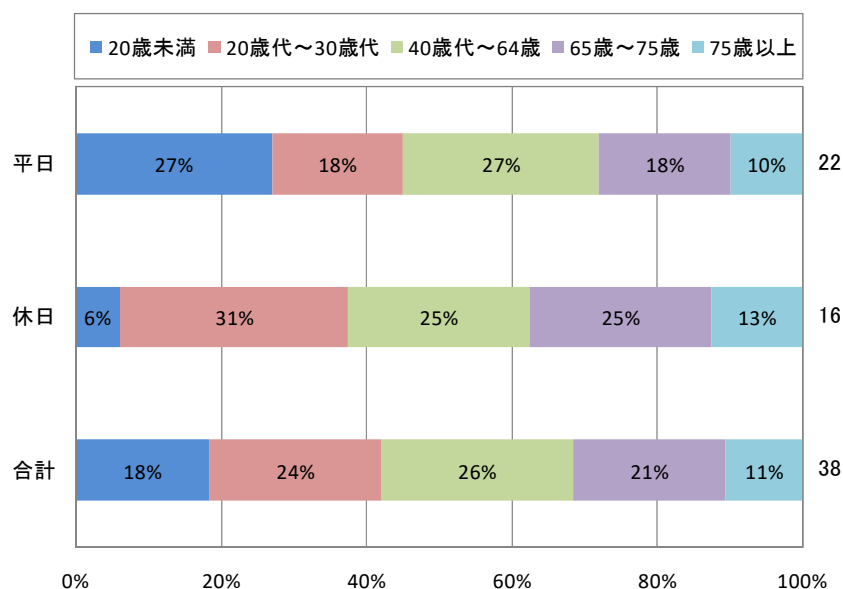
調査対象：アスティアかさいバス停を乗降するバス利用者全員

回収枚数：2017（H29）年10月1日（日）：18票
2017（H29）年10月4日（水）：22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歳未満が最も多くなっていますが、全年代とも概ね均等に利用されています。休日では平日と比べ、20歳代～30歳代や65歳～75歳の利用が多くなっています。

＜ アスティアかさいバス停乗降者の年齢構成 ＞

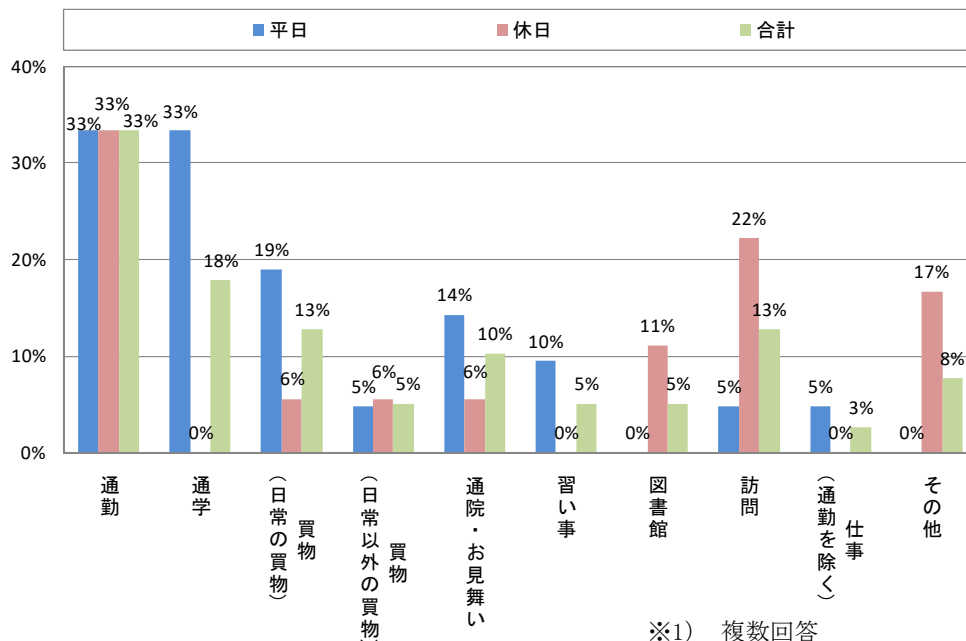


出典）路線バス利用者アンケート調査結果

ii) アスティアかさいバス停乗降者の利用目的

- ・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、「通勤」目的での利用者が最も多くなっていますが、家族や知人宅への「訪問」の利用割合も高くなっています

＜ アスティアかさいバス停乗降者の利用目的 ＞



※1) 複数回答

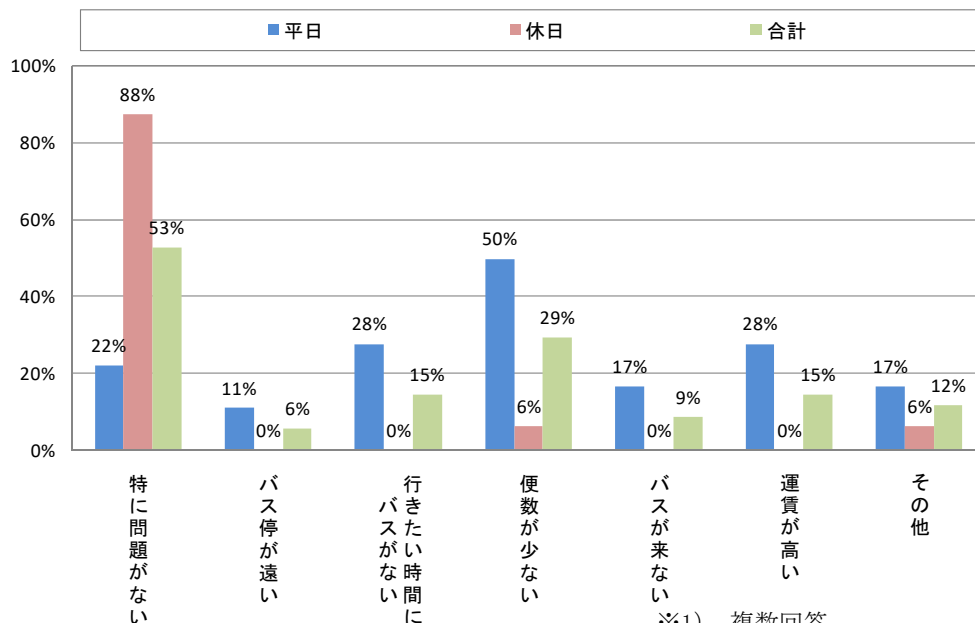
※2) 平日 21 票、休日 18 票、合計 39 票

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停乗降者の路線バス利用時の問題点

- ・平日では、「便数が少ない」という回答が最も多くなっており、「行きたい時間にバスがない」や「運賃が高い」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停乗降者の路線バス利用時の問題点 ＞



※1) 複数回答

※2) 平日 18 票、休日 16 票、合計 34 票

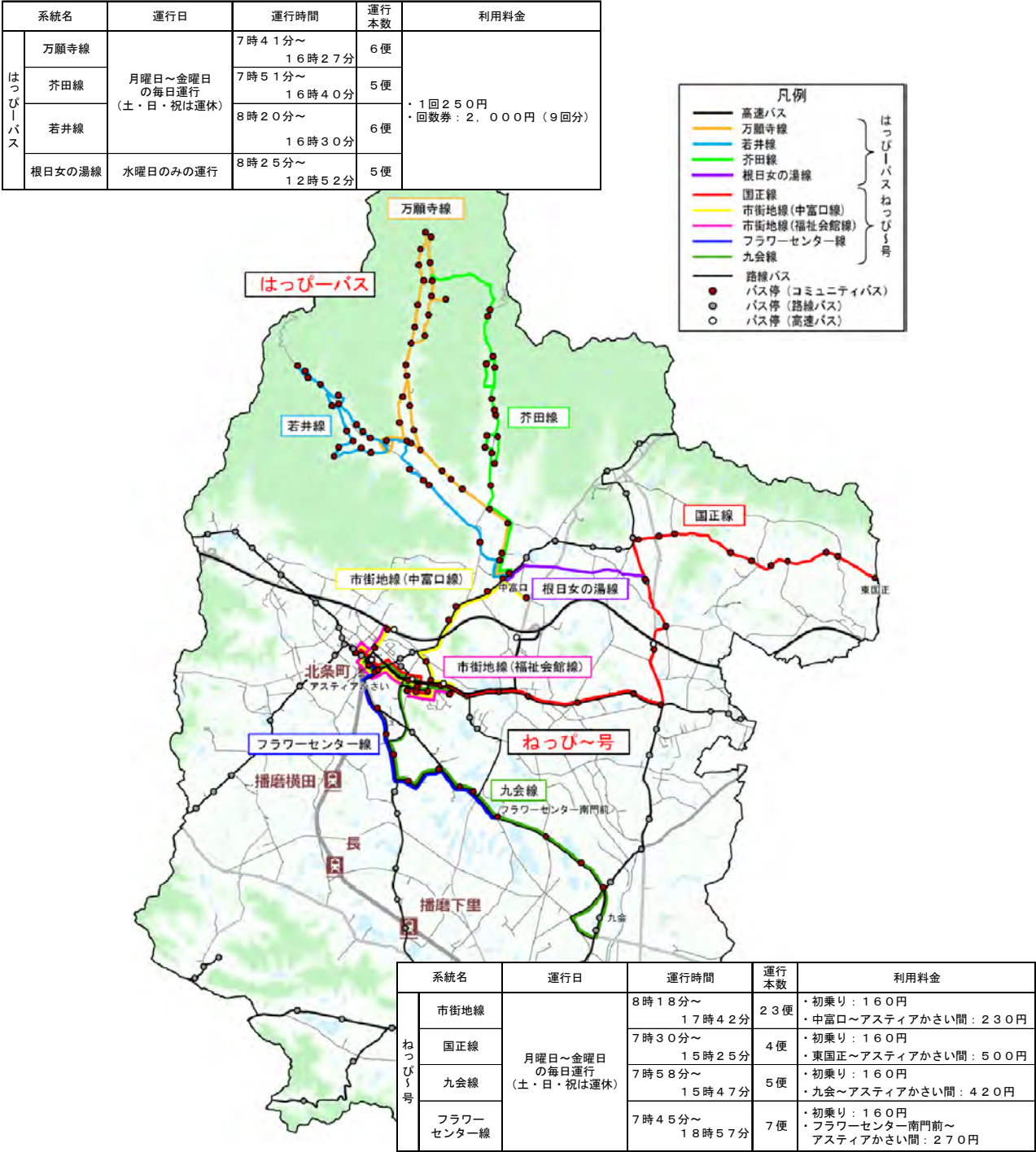
出典) 路線バス利用者アンケート調査結果

(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、東西に根日女の湯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 ＞



※) 2018 (H30) 年4月現在

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。

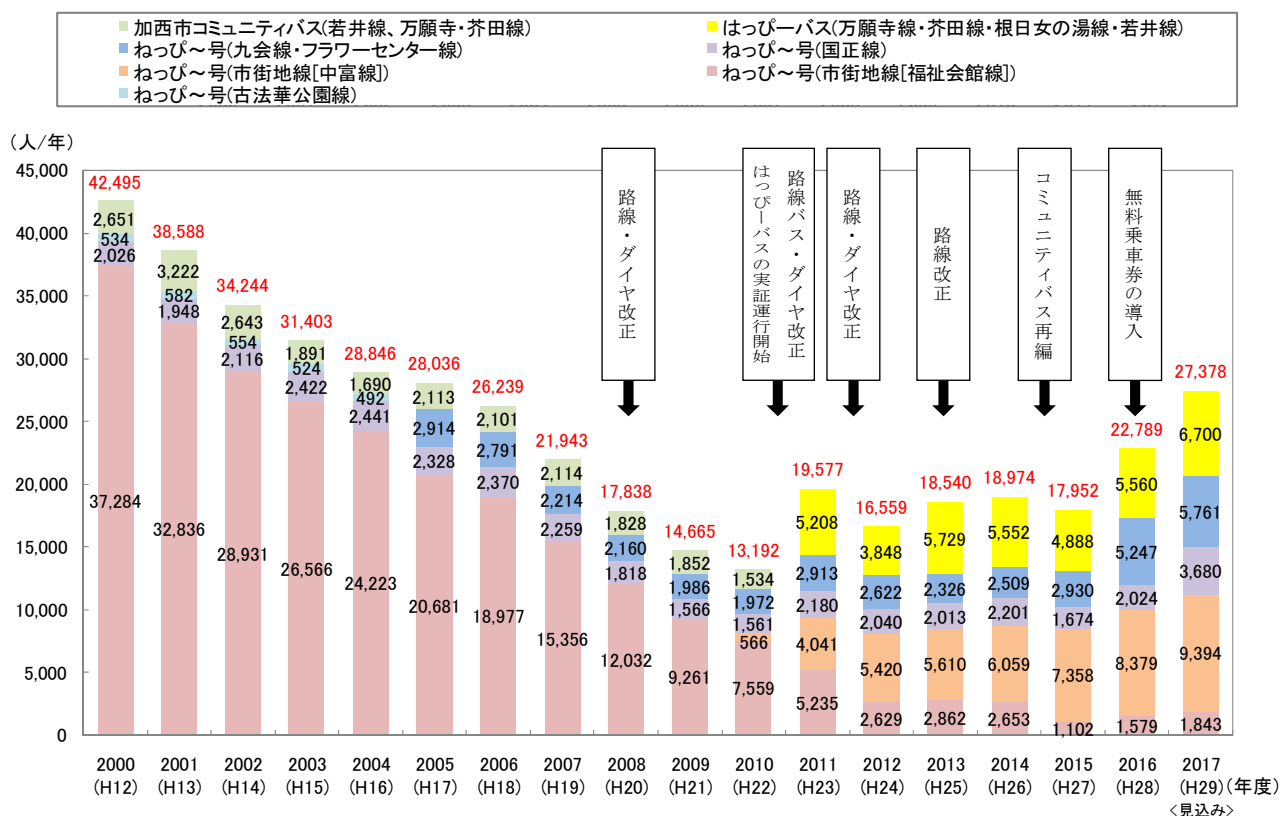
＜ コミュニティバス等の変遷（2018〔H30〕年3月末時点）＞

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を廃止（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

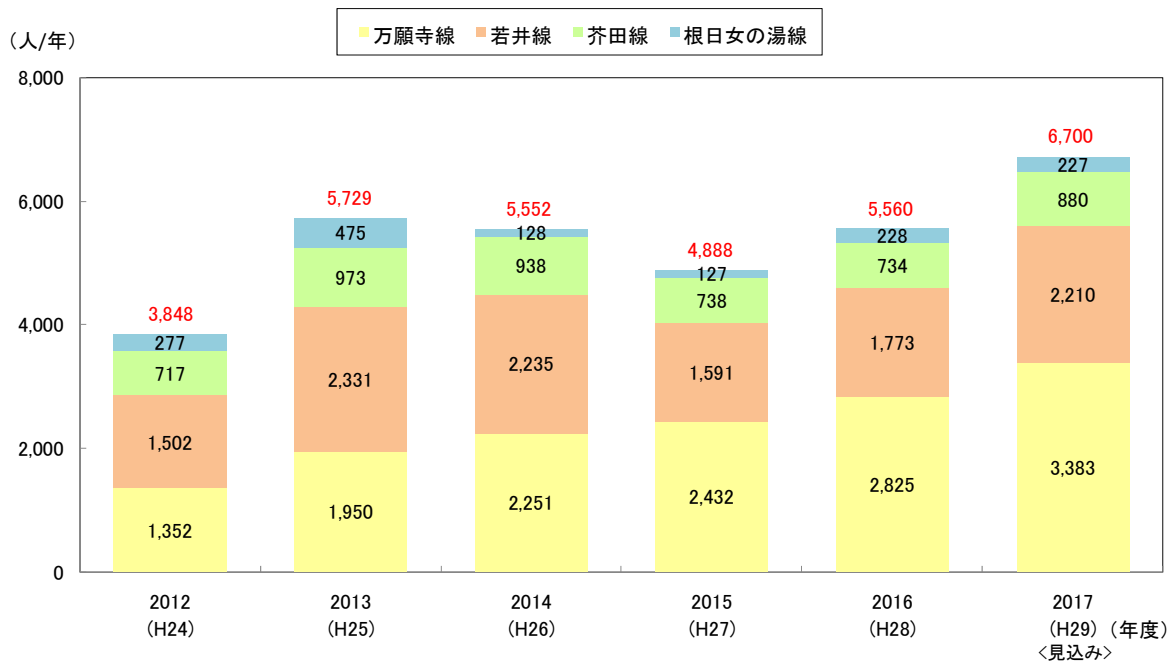
③ コミュニティバス等乗車人員の推移

- ・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。その後は全体的に減少傾向にあったものの、2017（H29）年度では2016（H28）年度と比べて全ての系統で増加すると見込まれます。
- ・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）年度では7,000人/年近くまで増加すると見込まれます。

< コミュニティバス等乗車人員の推移 >



＜ はッピーバス乗車人員の推移 ＞

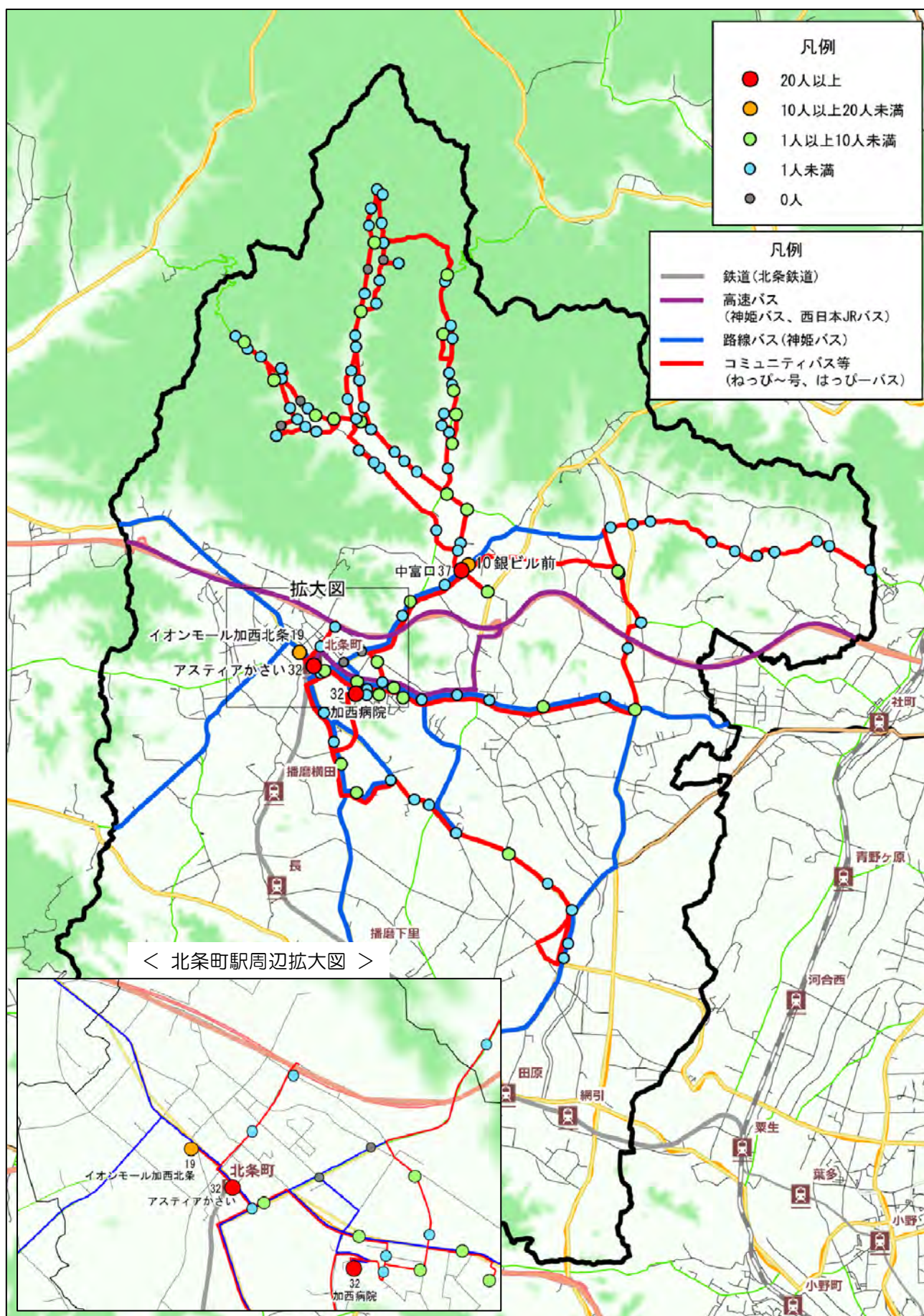


※1) 根日女の湯線は2013 (H25) 年10月の根日女の湯の閉館により、つつみ医院前〔現 まえだクリニック前〕が終点となった。

※2) 2017 (H29) 年度の乗車人員は見込みの数値。はッピーバスの2018 (H30) 年3月は、2017 (H29) 年3月の乗車人員を適用。

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（2016〔H28〕年度 1日あたり乗降者数）＞



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：2017（H29）年10月3日（火）、2017（H29）年10月4日（水）の平日2日調査
始発から終発までの全便（概ね7:00～19:00）

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

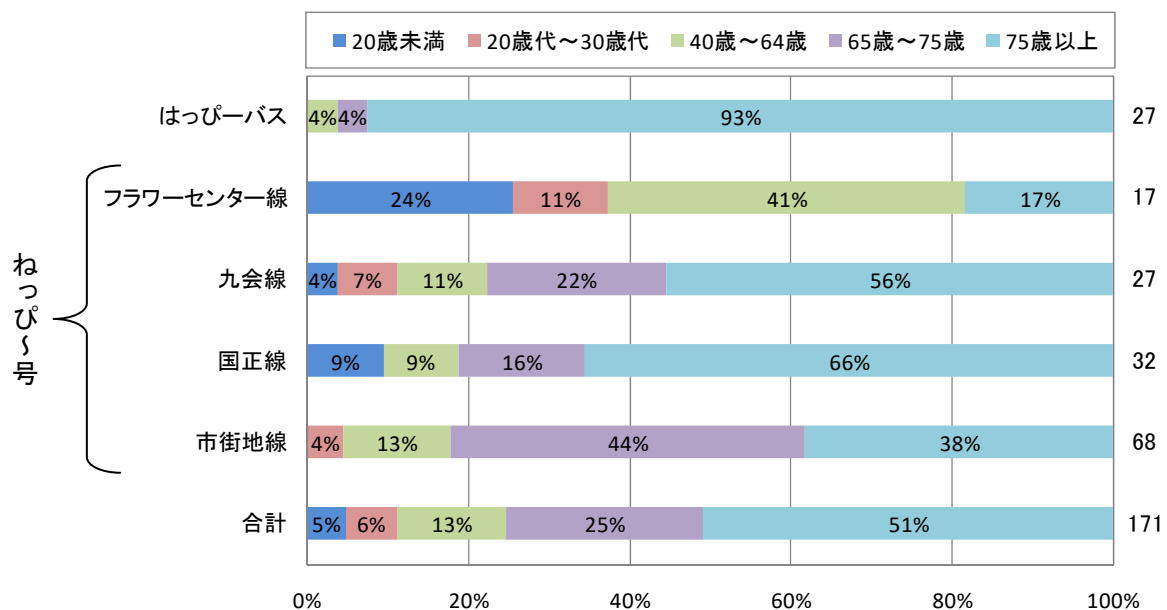
調査対象：バス利用者全員

回収枚数：2017（H29）年10月3日（火）：76票
2017（H29）年10月4日（水）：105票 計181票

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、75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 ＞

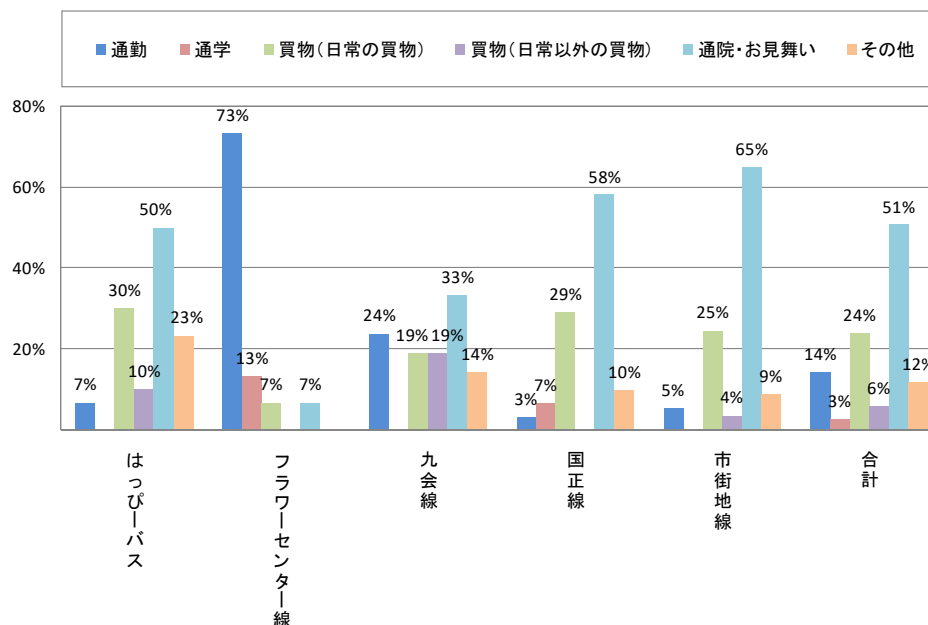


出典）コミュニティバス等利用者アンケート調査結果

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」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

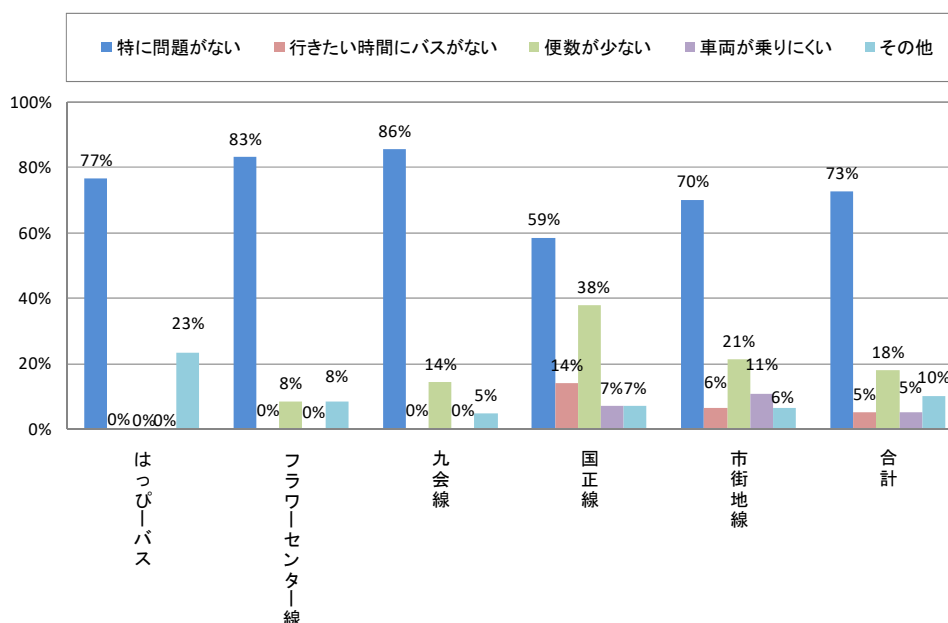
※2) はッピーバス 30 票、フラワーセンター線 15 票、九会線 21 票、国正線 31 票、市街地線 57 票、合計 154 票

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、九会線、国正線、市街地線では「便数が少ない」、はッピーバスではその他として「土・日の運休」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

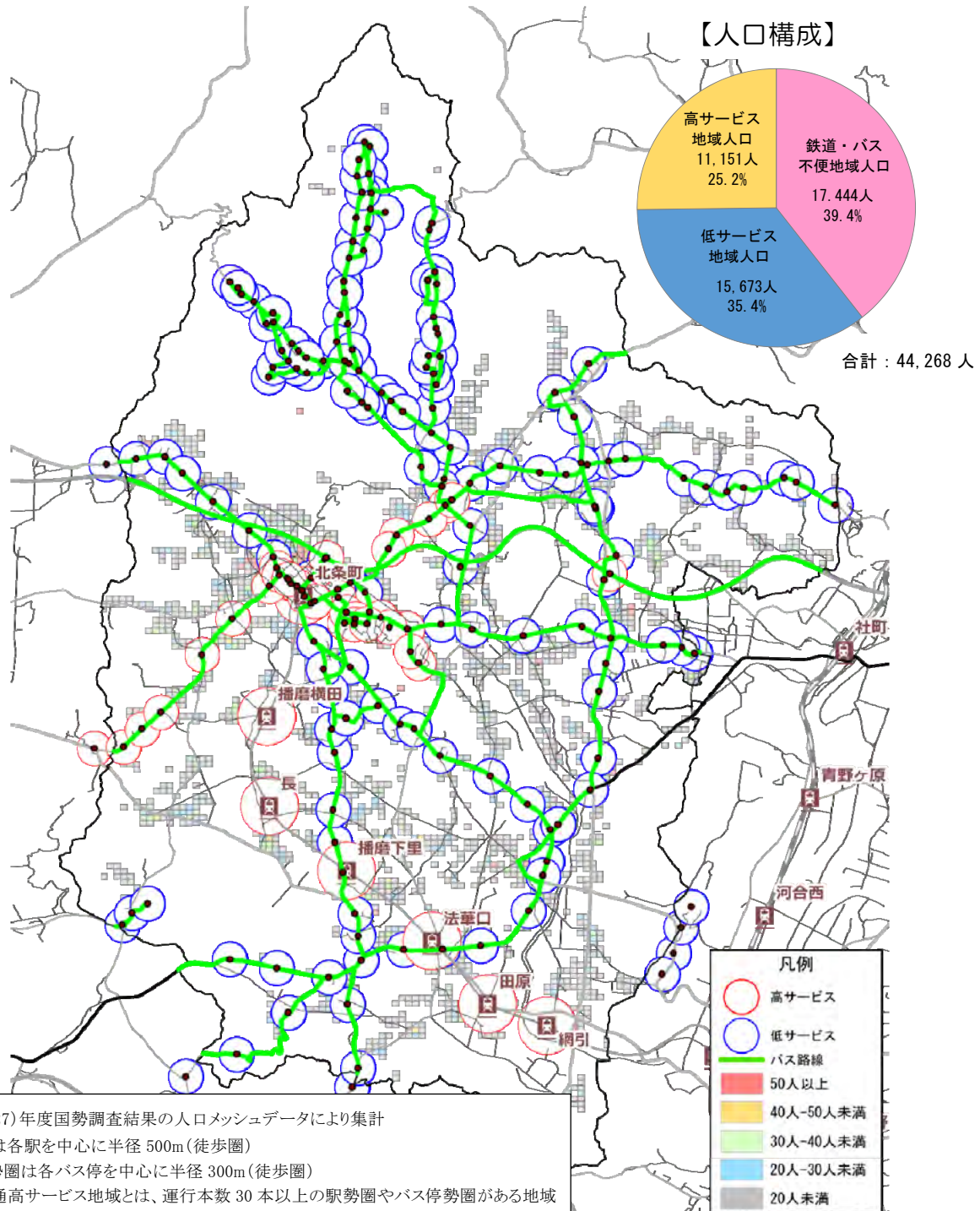
※2) はッピーバス 30 票、フラワーセンター線 12 票、九会線 21 票、国正線 29 票、市街地線 47 票、合計 139 票

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3割が高サービス地域（運行本数 30 本以上の駅勢圏やバス停勢圏がある地域）、約4割が低サービス地域（運行本数 30 本未満のバス停勢圏しかない地域）に居住しており、合わせて約6割の人は鉄道・バスを利用できる状況にありますが、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。

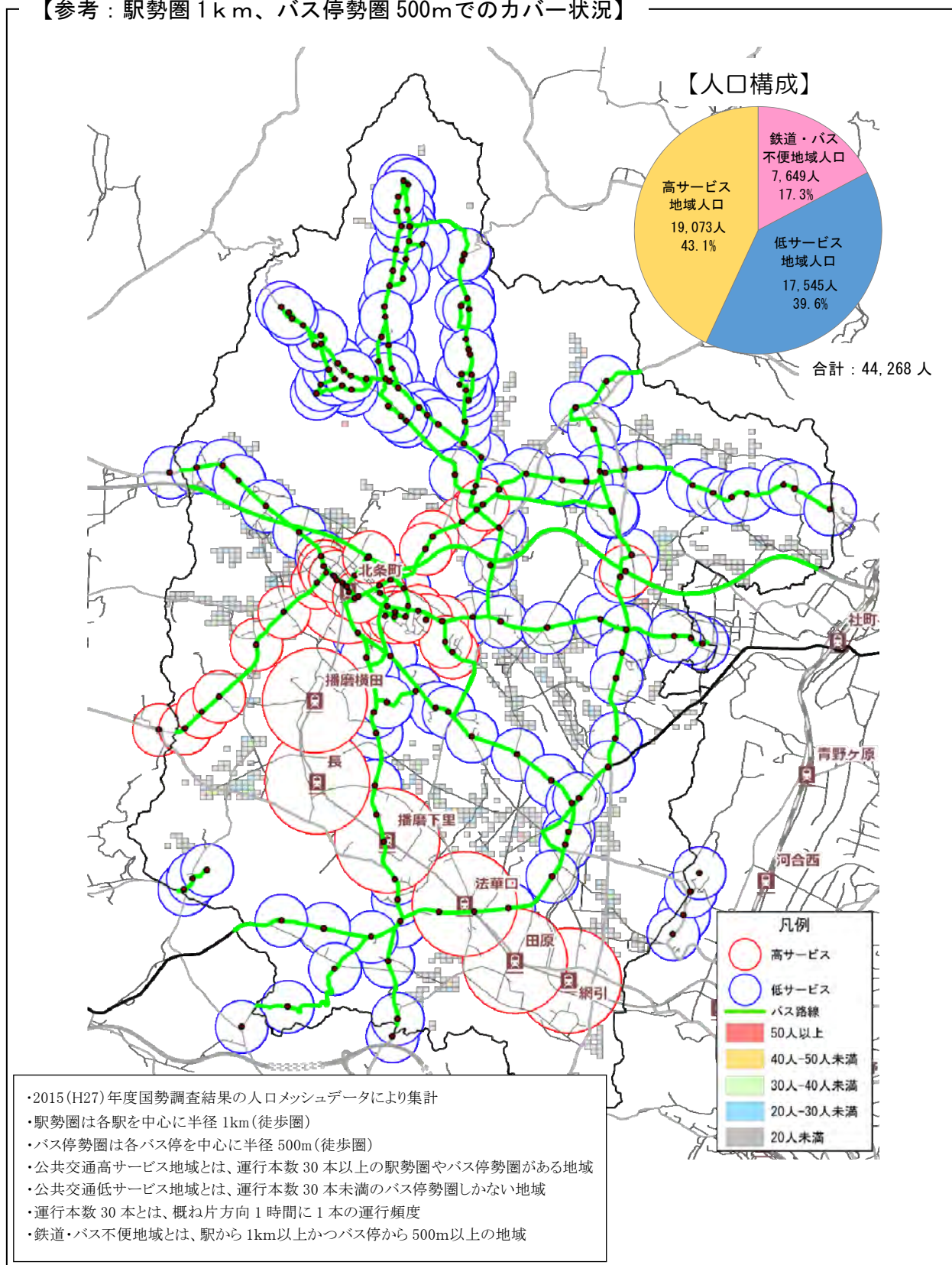
＜ 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏 500m、バス停勢圏 300m）＞



- ・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
- ・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

※) メッシュは 1 辺約 100m
 出典) 2015 (H27) 年度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】

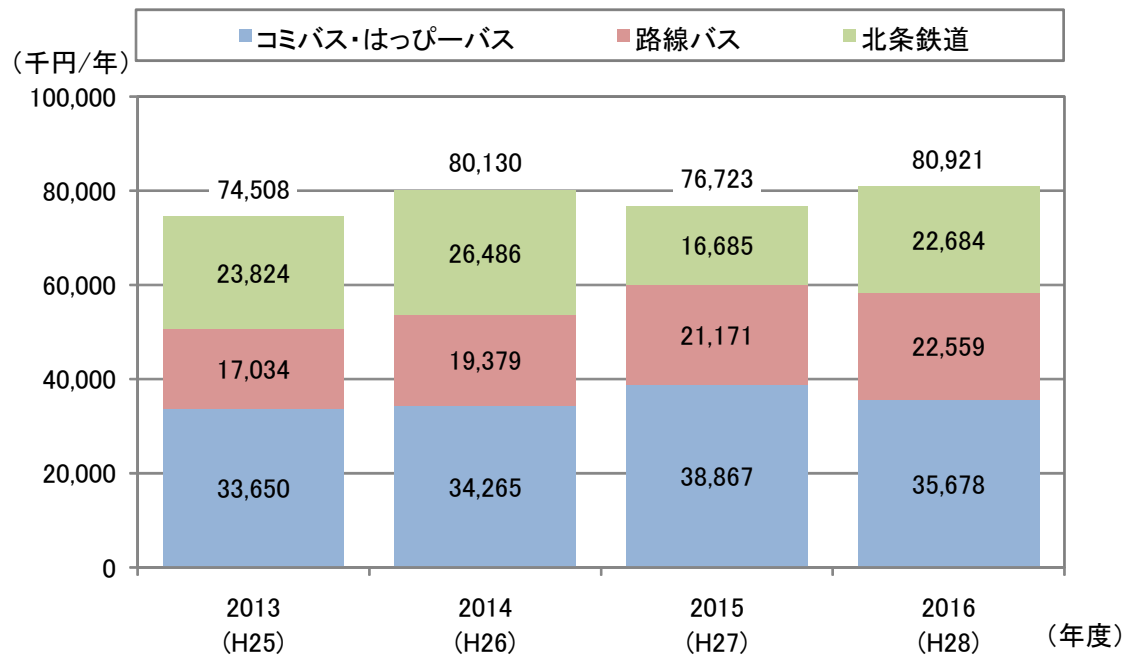


※) メッシュは 1 辺約 100m
 出典) 2015 (H27) 年度国勢調査地域メッシュ統計

(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、2016（H28）年では約8,100万円/年となっています。

＜ 鉄道・バスに対する行政支援 ＞



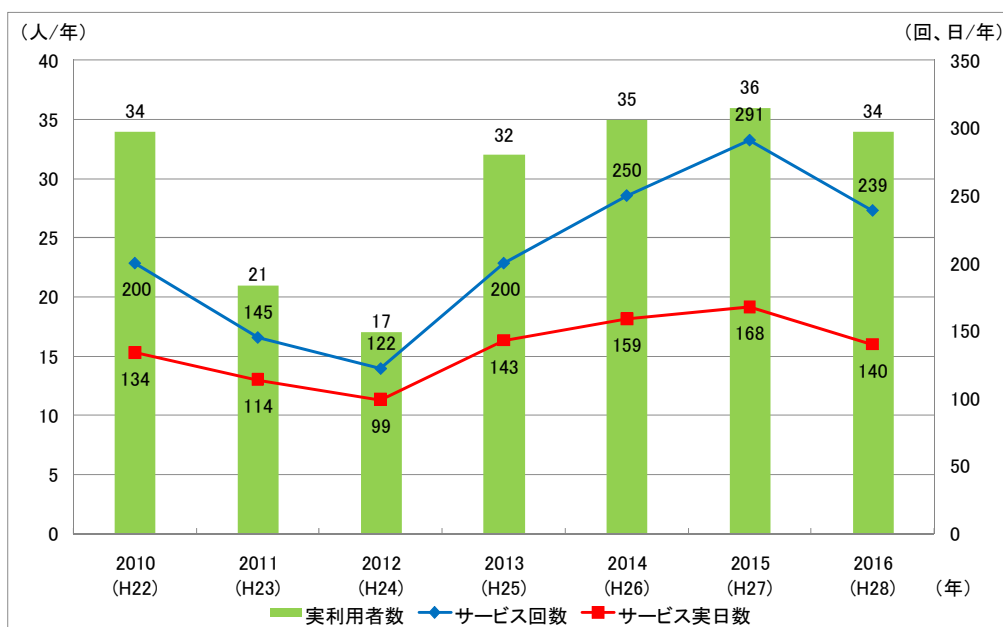
出典) 加西市所管データ

(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、実利用者が伸びないこともあり、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。

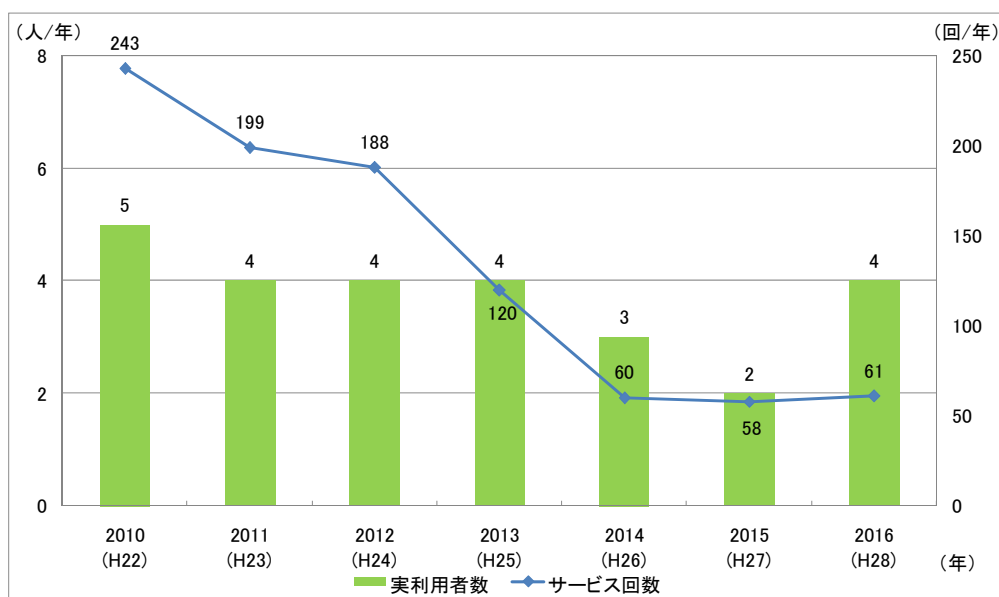
< 移送サービス事業の推移 >

・ 高齢者関係



出典) 加西市高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画

・ 障がい者関係



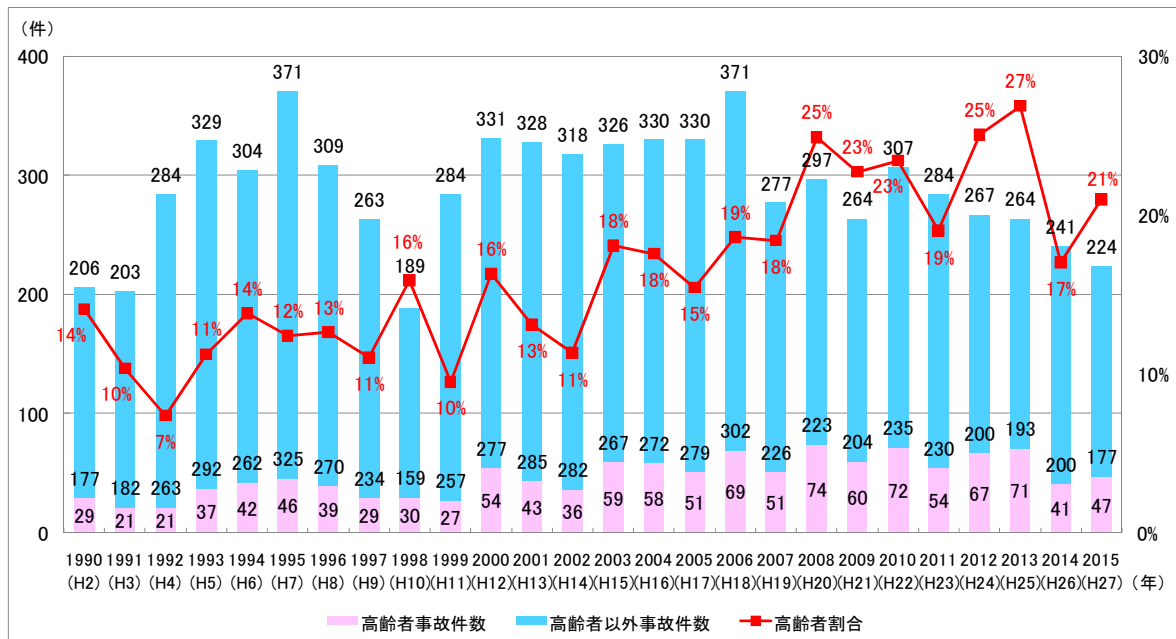
出典) 加西市高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画

(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）＞

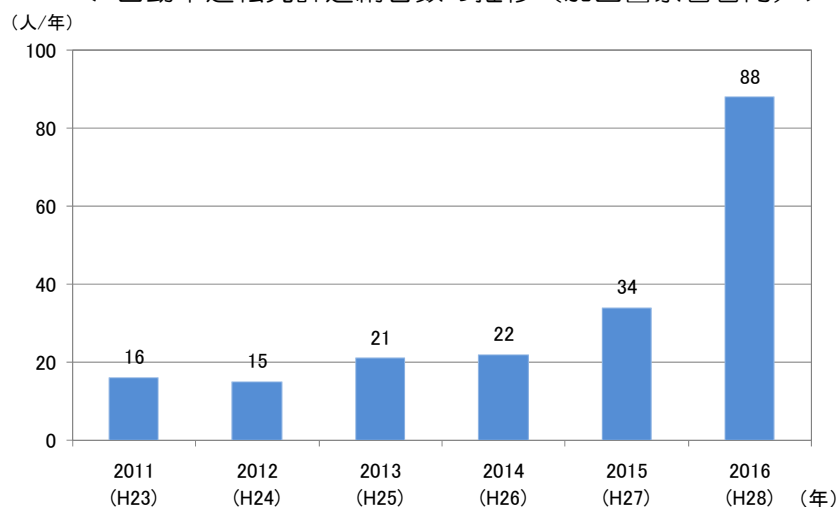


出典) 交通年鑑

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、2016（H28）年では88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所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) 加西警察署所管データ

(9) 加西市における人の動き

■ パーソントリップ調査とは

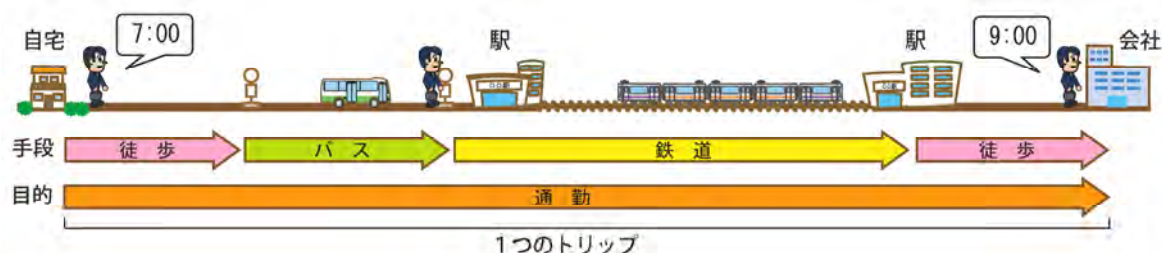
経済・社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は、都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人(Person)の動き(Trip)」から都市を分析していくのが、パーソントリップ調査です。

これまで1970(S45)年の第1回調査以降10年ごとに、京阪神都市圏において調査を実施しており、直近のパーソントリップ調査は2010(H22)年の第5回近畿圏パーソントリップ調査になります。なお、播磨地域においては2006(H18)年にもパーソントリップ調査を実施しています。

パーソントリップ調査(以下、「PT」と示す。)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。

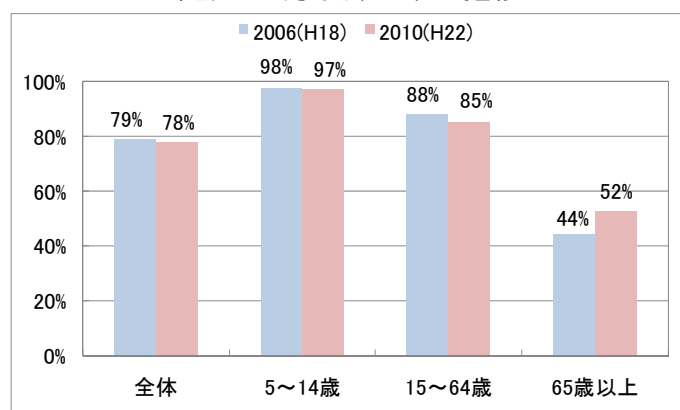
これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求めることができます。



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 >

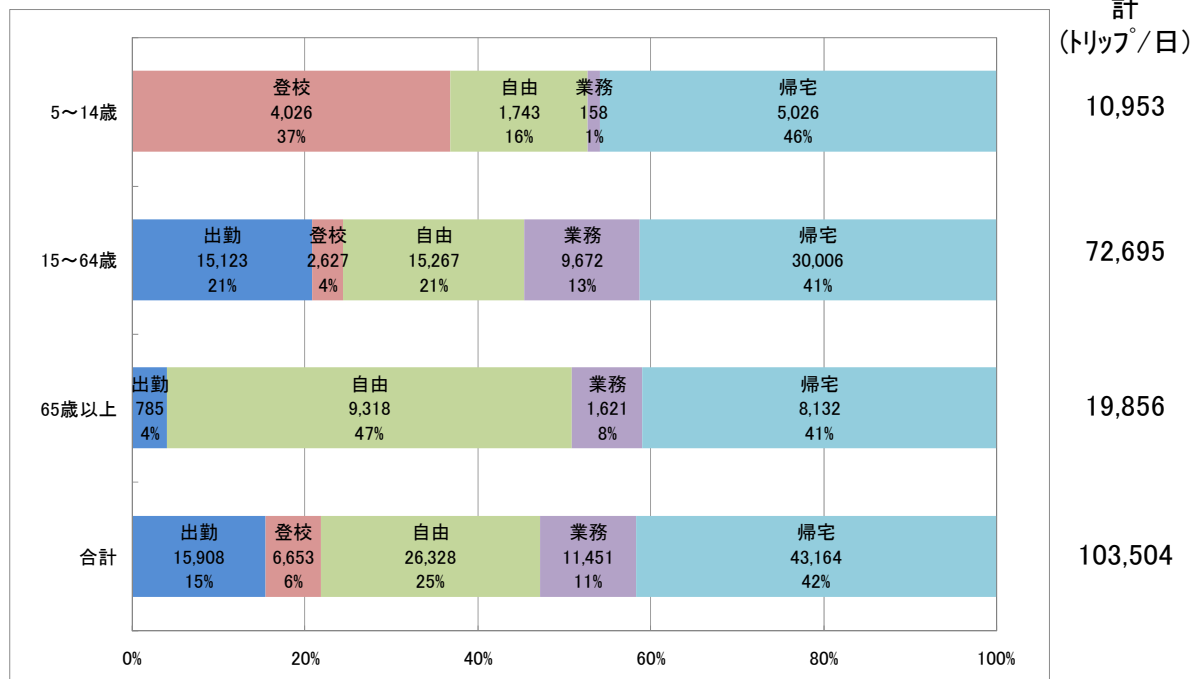


出典) 直近のパーソントリップ調査(2006[H18]播磨PT, 2010[H22]近畿PT)

② 移動目的及び利用交通手段

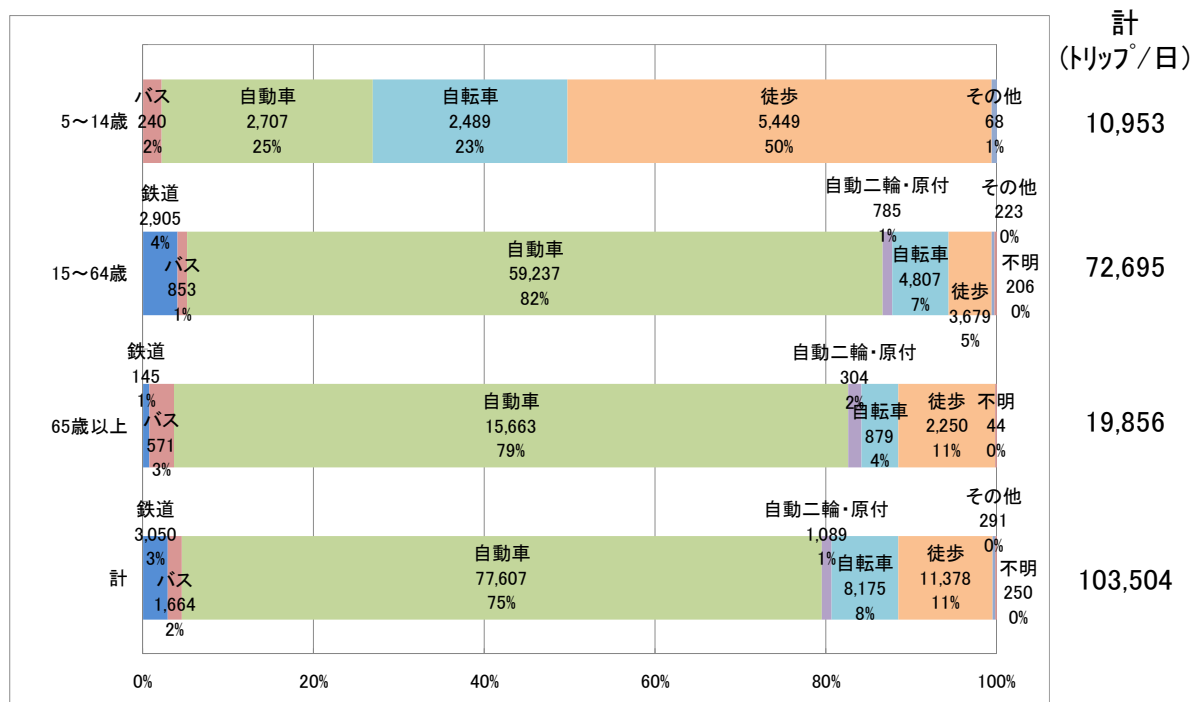
- ・年齢3区分別に移動目的を見ると、5～14歳では「登校」目的、15～64歳では「出勤」や「自由」目的、65歳以上では「自由」目的が多くなっています。
- ・年齢3区分別に利用交通手段を見ると、5～14歳では「徒歩」、15～64歳、65歳以上ではほとんどの人が「自動車」を利用されています。

< 年齢3区分別移動目的 >



出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿 PT)

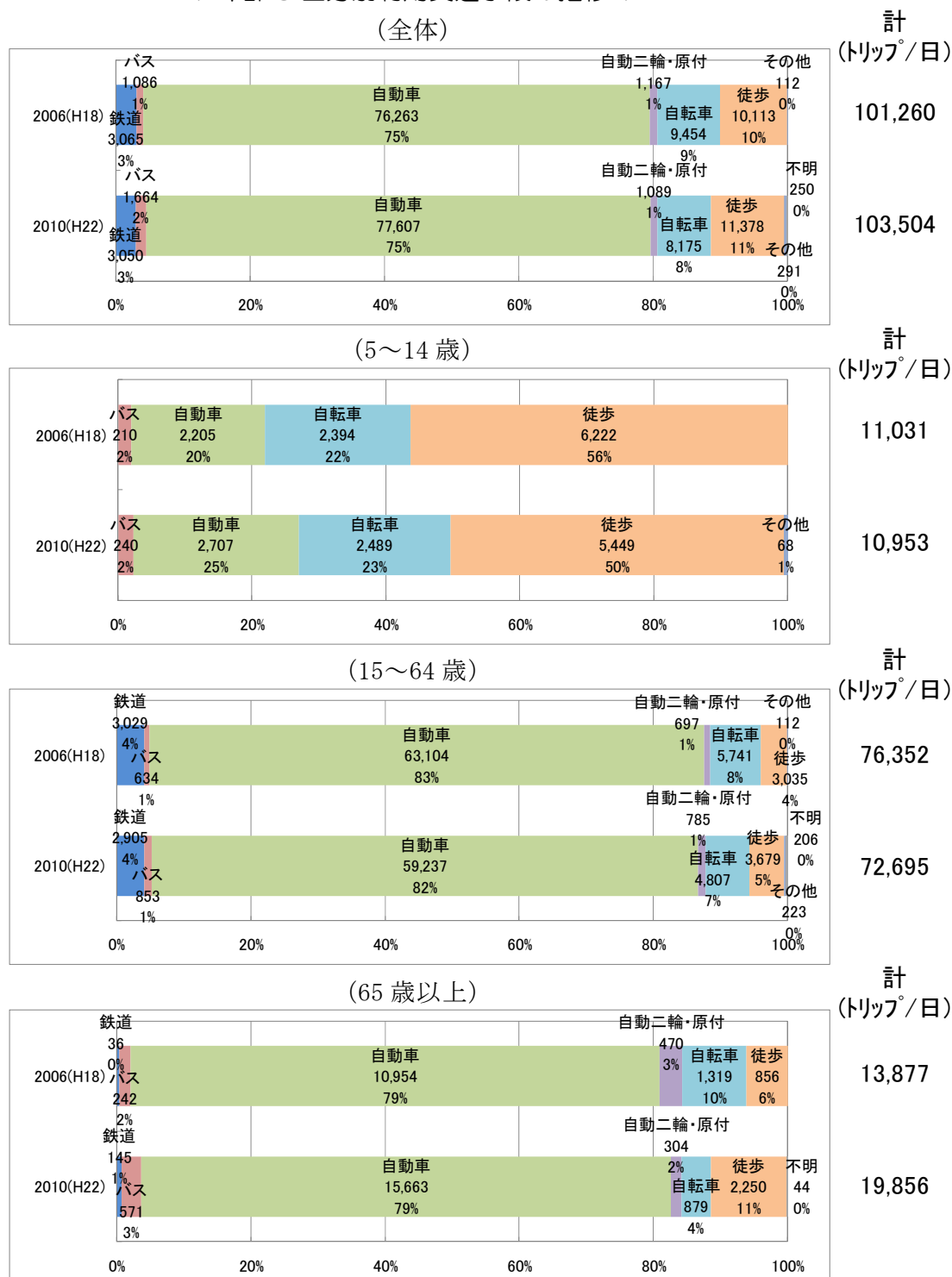
< 年齢3区分別利用交通手段 >



出典) 直近のパーソントリップ調査 (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」の割合の変化はありませんが、高齢者人口や外出率の増加に伴って、2006（H18）年から2010（H22）年にかけて自動車利用量は約1.4倍増加しています。

＜ 年齢3区分別利用交通手段の推移 ＞



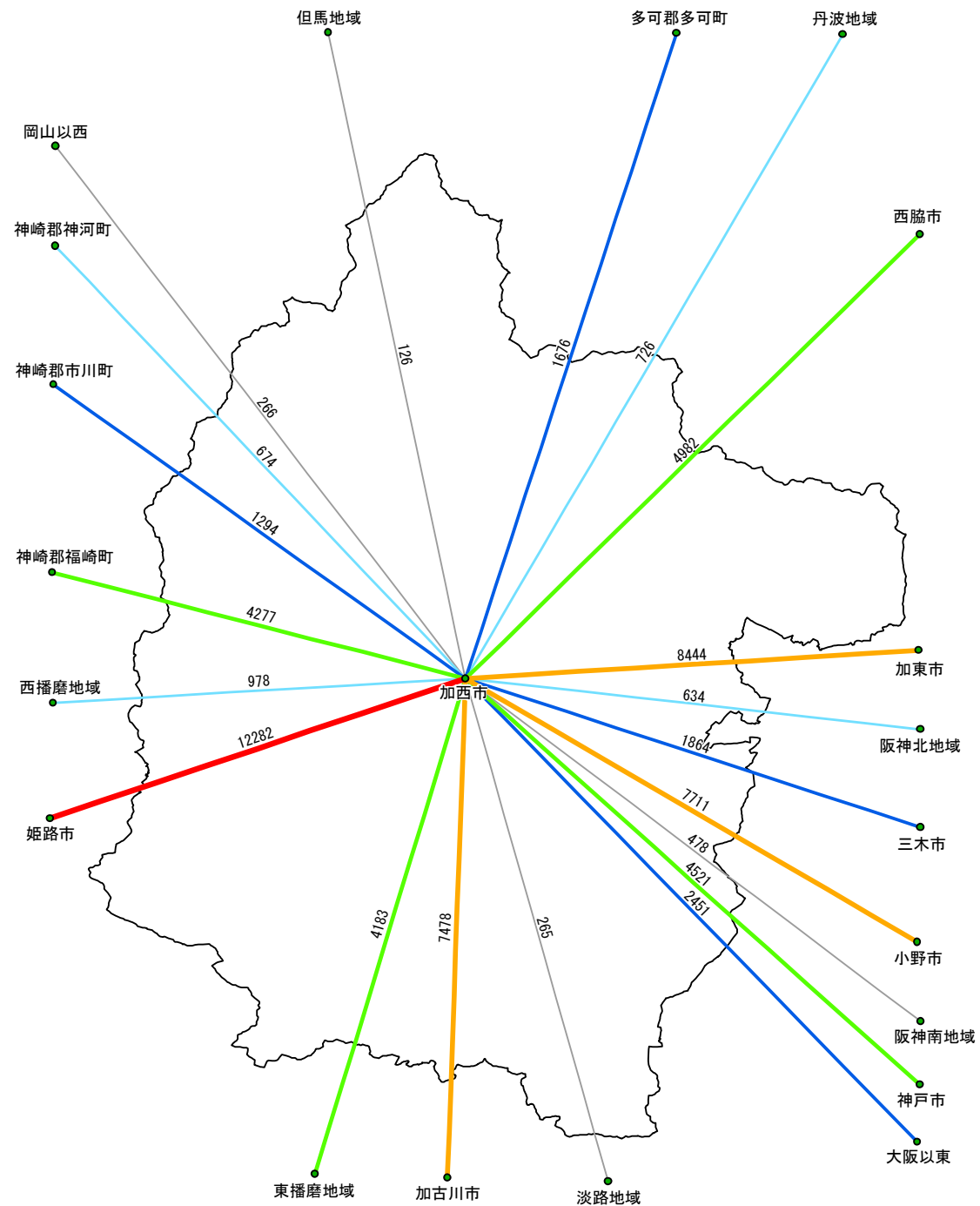
※) 2006 [H18] 播磨PT調査圏内の居住者による集計結果

出典) 直近のパーソントリップ調査 (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

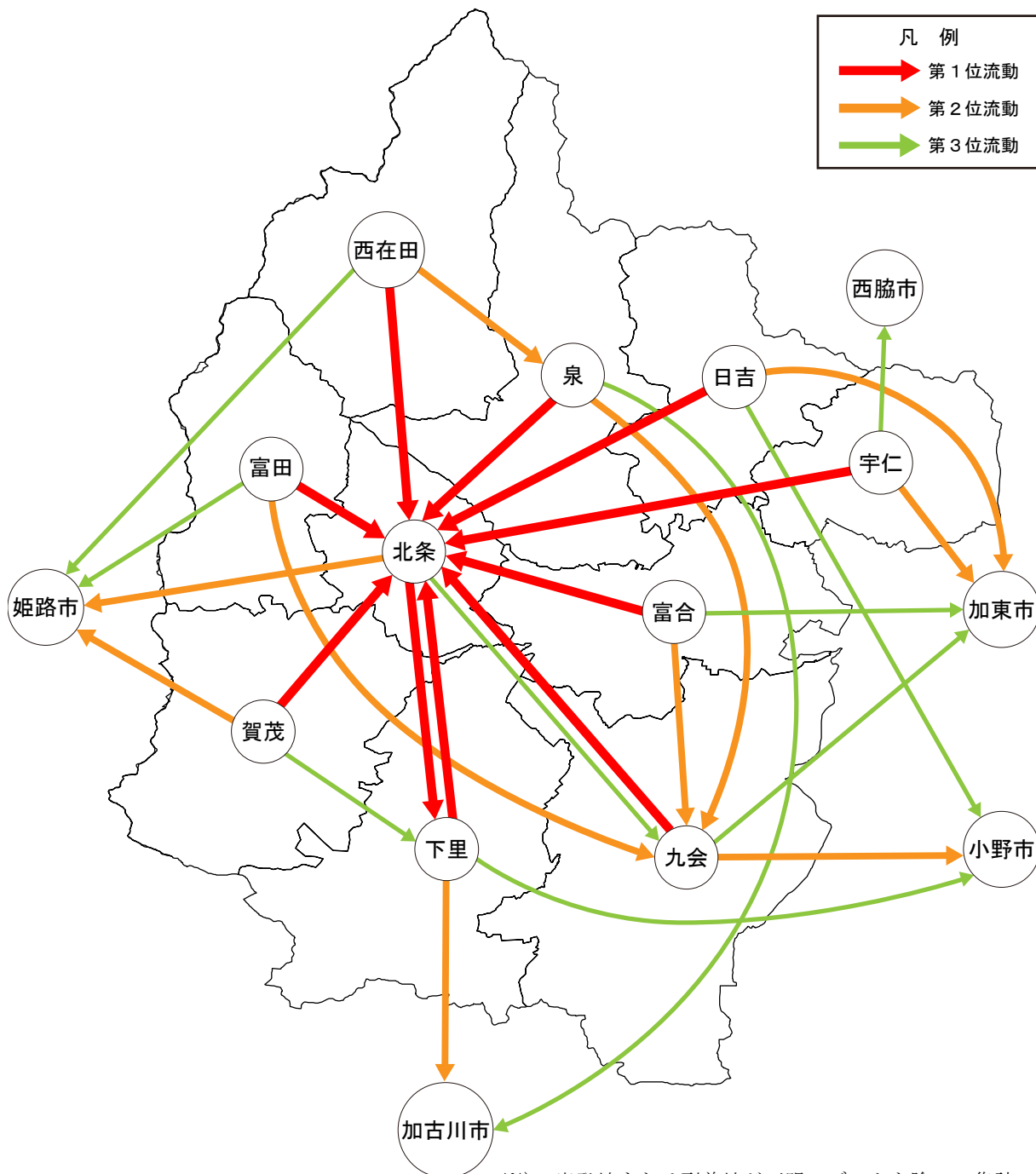
- 10,000トリップ/日以上
- 5,000トリップ/日以上10,000トリップ/日未満
- 3,000トリップ/日以上5,000トリップ/日未満
- 1,000トリップ/日以上3,000トリップ/日未満
- 500トリップ/日以上1,000トリップ/日未満
- 500トリップ/日未満

※) 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)

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 >



※) 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)

(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定義と人数

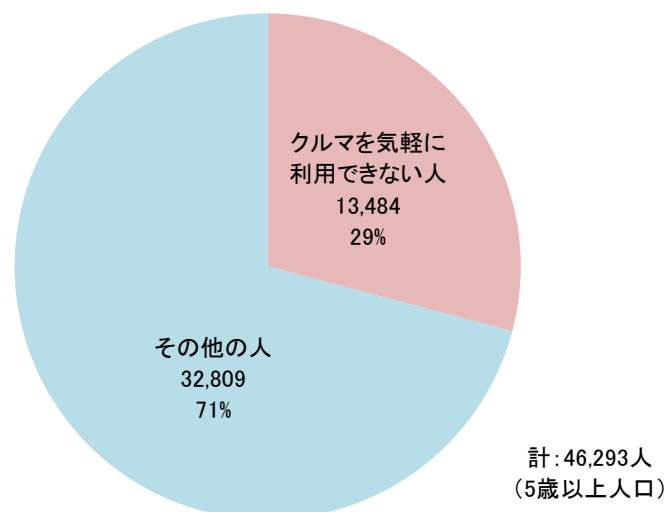
- ・バス及び鉄道利用者は、自動車を気軽に利用しにくい人によって利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマが気軽に利用できない人と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- ・加西市民のクルマを気軽に利用できない人数は直近のパーソントリップ調査結果から推計すると、約 13,500 人（全体の約3割）が該当します。

■ 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

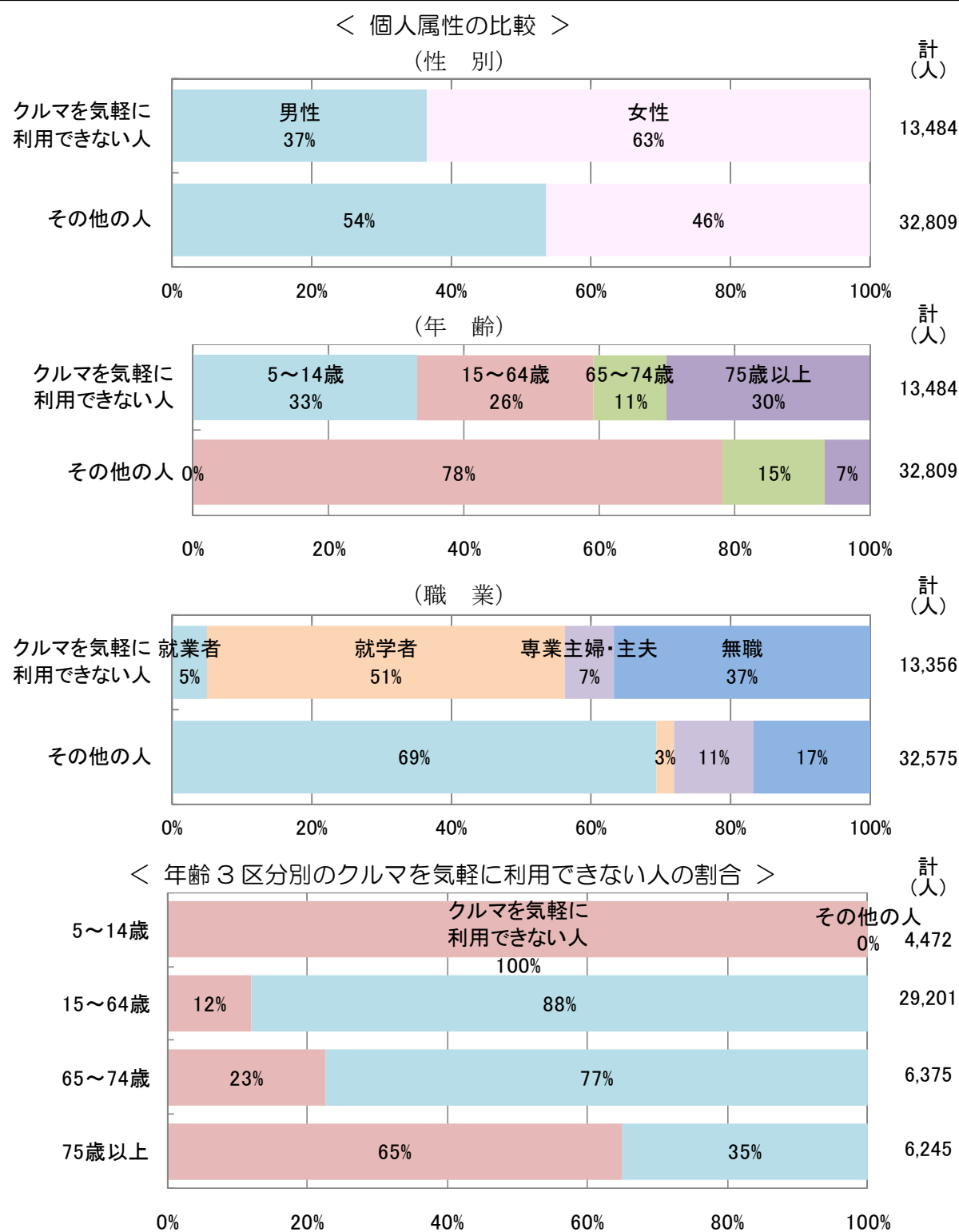
< クルマを気軽に利用できない人の人口割合 >



出典) 直近のパーソントリップ調査 (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。

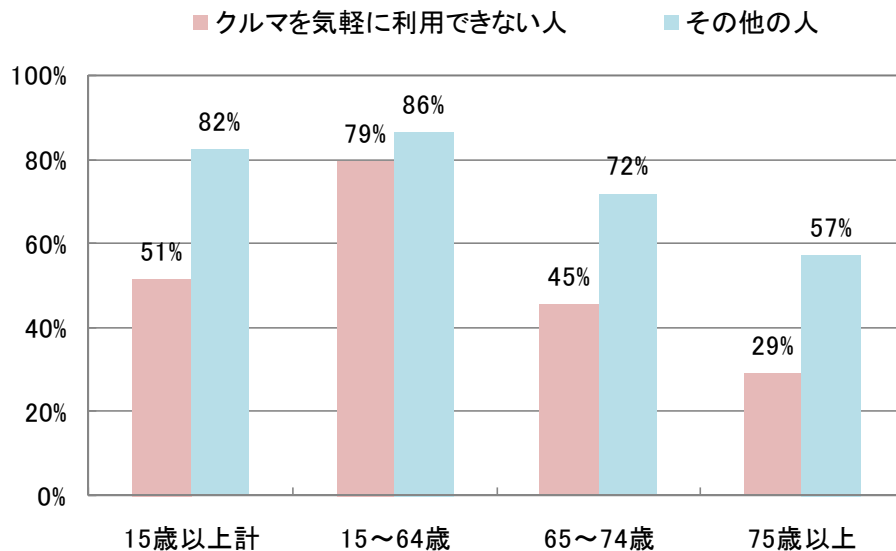


※) 不明を除く
出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿PT)

③ 外出率及び平均移動回数の比較

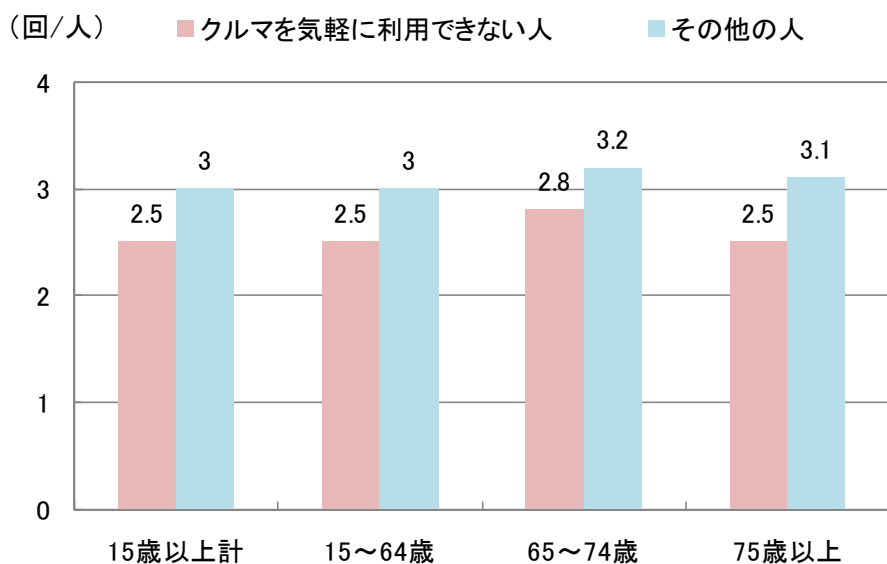
- ・クルマを気軽に利用できない人の外出率及び平均移動回数を、年代別にその他の人と比較すると、クルマを気軽に利用できない人は外出率が低く、また、外出した人でも平均移動回数が少なくなっています。このことから、自動車を気軽に利用できないために移動しにくい状況が発生していると考えられます。

< 外出率の比較 >



出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿PT)

< 外出した人1人当たり平均移動回数の比較 >

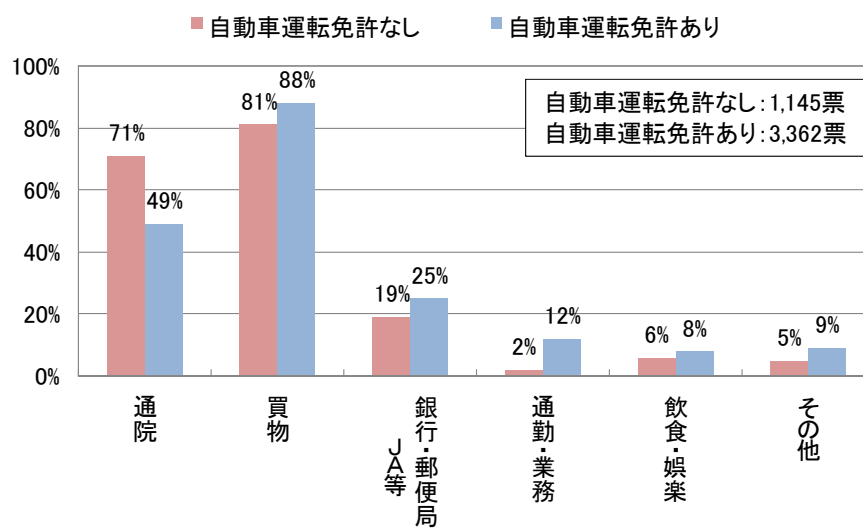


出典) 直近のパーソントリップ調査 (2010 [H22] 近畿PT)

(11) 高齢者の移動特性

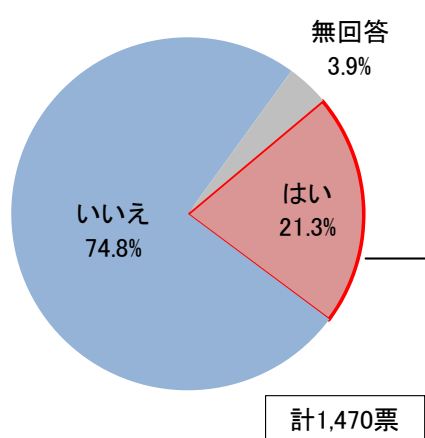
- ・高齢者の外出率を移動目的別に見ると、買物や通院で高くなっています。通院では、自動車運転免許ありの人が免許なしの人と比べて外出率が低くなっていますが、免許ありの人の方が通院する必要がない人が多いという結果が考えられます。一方で、買物等のそれ以外の目的は、免許なしの人の方が外出率が低くなっており、「飲食・娯楽」のゆしみな目的でも免許なしの人の方が6%と低くなっています。
- ・また、約2割の高齢者が普段外出を控えていると回答しています。その理由としては、「足腰などの痛み」という身体的な理由が半数以上を占めていますが、「交通手段がない」という理由も20.8%と高くなっています。全体で見ると、高齢者のうち約4.4%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 >

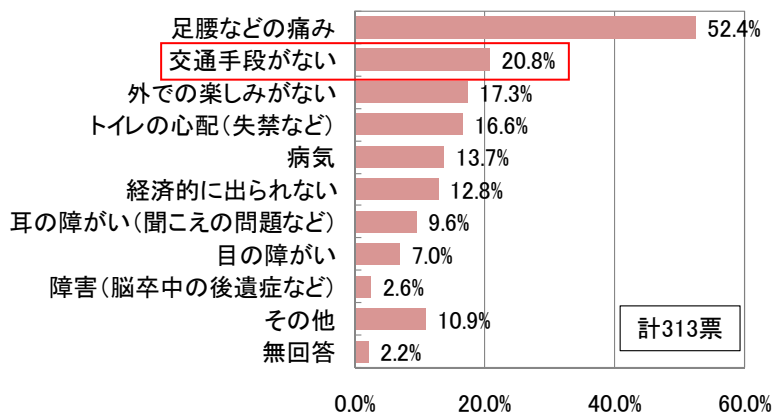


出典) 2014 (H26) 年高齢者アンケート調査

< 外出を控えているか >



< 外出を控えている理由 >



出典) 2016 (H28) 年高齢者アンケート調査

交通手段がないため、外出を控えている人は全体の約4.4%

(12) 公共交通に対する市民の要望と改善意見

- ・加西市公共交通活性化協議会での意見や、本計画案を公開し市民に周知を図って得た意見等を整理した結果を、市民の要望と改善意見として以下に整理しました。

＜ 公共交通に対する市民の要望と改善意見 ＞

市民の要望と改善意見	
北条鉄道	北条鉄道のダイヤとバスのダイヤが連動していない時間があるため、調整してほしい
	北条鉄道利用者の安全性向上の観点から、北条鉄道の各駅に防犯カメラを設置してほしい
バス交通 及び 地域主体型 交通	郊外から北条地区までのバス交通の利便性を向上すべき
	ねっぴ〜号とはッピーバスの中富口バス停での乗り換えが不便である
	自動車も運転できず、公共交通にも乗れず、家族の送迎も受けられないような移動に困っている人の人数の把握が必要である
	加西市外への移動も必要だが、加西市内での移動手段を確保し、市民の地域内での生活圏を維持していくべき
	宇仁地区に居住される人は、買物などの用事を行う際は北条地区へ行く人が多いが、加東市へ行く人も一定数いる
タクシー	ソフト面での整備だけでなく、ベンチや上屋などのバス停環境の整備などのハード面での整備も検討すべきである
	高齢者やクルマを利用できない人などに対して、デマンド型の乗合タクシーを導入してはどうか
福祉タクシー	交通弱者の人が気軽に移動できるように、タクシーの利用割引等が必要ではないか
	加西市で運行している福祉タクシーを周知していくとともに、利便性を向上していく必要がある
利用促進	高齢者が免許返納した後の代替手段として、公共交通の利用を周知していくべき
	75歳以上の人や子育て世代などが無料になる、「無料乗車券」導入にあたり、無料乗車券の周知を行いバスの利用促進を進めていくべき
	公共交通を利用した際の割引制度を周知していくべき
	公共交通の利用促進にあたり、イオンやアスティアかさい等の大型商業施設で公共交通の案内をしていくべき
	自動車運転免許返納者やクルマを気軽に利用できない人に対して、どうすればよいか相談できるような窓口を設置してほしい
	住民が主体となり計画、運営するような鉄道やバス路線を応援する組織を結成し、みんなで利用するなど鉄道・バス路線を維持していく「マイバス・マイ電車」の意識を持つ必要がある
その他	公共交通の利用促進のためには、さらなるPRが必要ではないか
	ふるさと創造会議で公共交通関連の議論をする際の検討材料を支援・指導してほしい