

令和7年度 第4回
加古川市地域公共交通活性化協議会

議 案 書

日時：令和8年1月19日（月） 午前10時30分頃

会場：加古川市役所新館10階 大会議室

会議次第

1 開会

- ・会議の趣旨
- ・委員紹介
- ・出席状況報告

2 議案

協議第1号 地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査事業）に関する事業評価について

協議第2号 地域公共交通の現状・課題の整理及び基本方針について

報告第1号 アンケート調査の結果について

3 その他

4 閉会

地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査事業）に関する
事業評価について

国の地域公共交通確保維持改善事業による支援を受けた事業について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項等の規定により、下記のとおり、事業の実施状況の確認及び評価を行う。

記

- 1 対象事業年度 令和7年度
- 2 評価対象期間 令和7年4月1日～令和8年3月31日
- 3 評価書類
 - ・事業評価実施細目様式 …P 2
 - ・事業評価シート（近畿様式） …P 3～6
- 4 参考資料
 - ・公共交通ネットワークのイメージ図 …P 7
 - ・交付要綱（抜粋） …P 8・9
- 5 今後の流れ
令和8年1月30日までに、兵庫陸運部に対して上記評価書類を提出する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 8 年 月 日

協議会名：加古川市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名：地域公共交通調査事業(計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③地域公共交通計画の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行計画の評価 ・加古川市の公共交通をとりまく現状と課題の整理 ・次期計画の基本方針等の検討 ・協議会の開催 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年10月に実施した、コミュニティ交通利用者アンケート、市民交通行動アンケート等の結果をもとに、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を行った。 ・次期計画における基本理念・基本方針の検討を行った。 ・協議会の開催回数 全5回 	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施される見込み。</p>	<p>市内の公共交通空白地域の解消、公共交通の確保・維持、持続可能な公共交通網の構築を目指し、最適な交通施策を検討する。</p> <p>また、他部局とも連携し、まちづくりとの整合性を確保しながら、令和8年度にかけて計画を取りまとめている。</p>

加古川市地域公共交通活性化協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

※現在、加古川市地域公共交通計画（以下「次期計画」）を策定中のため、加古川市地域公共交通プラン（以下「現行計画」）より引用する。

【目指すべき公共交通網】

主に市外への移動を支える鉄道や高速バスが担う「広域幹線」に加え、都市計画マスタープランに基づく都心、副都心、地域拠点間の移動や近隣市町への移動を支える路線を「幹線」として位置づけ、拠点間のアクセス強化を図る。

さらに、幹線の主要な拠点につなぐとともに、地域内の生活利便施設を結び、日常生活を補完する路線を「枝線」として位置づけ、地域住民主導の取り組みにより導入を検討する。

タクシーや、地域住民が主体となった生活支援サービス等、地域特性や利用者特性に対応した、主に枝線の拠点につなぐ移動手段を「葉線」として位置づけ、市民の移動手段を確保するため、私的交通の活用も含め検討を行う。

なお、幹線、枝線、葉線については、それぞれの乗り継ぎ利便性に配慮し、どの場所からも便利に移動できる公共交通網を目指す。

公共交通ネットワークのイメージ図

※別添で添付して下さい。

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

※次期計画における目標及び評価に関する事項は現在検討中。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

現行計画の計画期間（平成 29 年度～令和 8 年度）満了に伴い、現行計画に位置付けられた事業の成果等を分析した総括的な事後評価と次期計画の策定に向けた基礎調査を実施し、加古川市の現状と課題の整理や、次期計画の方向性を検討する。

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
計画策定事業	加古川市 地域公共交通活性化協議会	R7.4.1～ R8.3.31	策	現行計画に位置付けられた事業の総括的な事後評価と次期計画の策定に向けた基礎調査を実施し、現状と課題の整理や、計画の方向性を検討。

【種別】幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業、継策：運送継続計画策定事業、継推：運送継続計画推進事業

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標

4. 具体的取組に対する評価

- ・コミュニティ交通利用者アンケート調査結果、近畿圏パーソントリップデータ分析、ICカードデータ分析等を用いて、各手段の利用目的や利用流動等を集計・整理することで、公共交通の利用状況を把握した。
- ・市民交通行動アンケート調査結果、近畿圏パーソントリップ調査結果等を用いて、年齢別・目的別・利用手段別・出発到着時間流動等を集計・整理することで、加古川市全体の人の動きを把握した。
- ・携帯電話の位置情報データ（ビッグデータ）を活用し、市内主要施設周辺への人の流動を分析し整理した。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

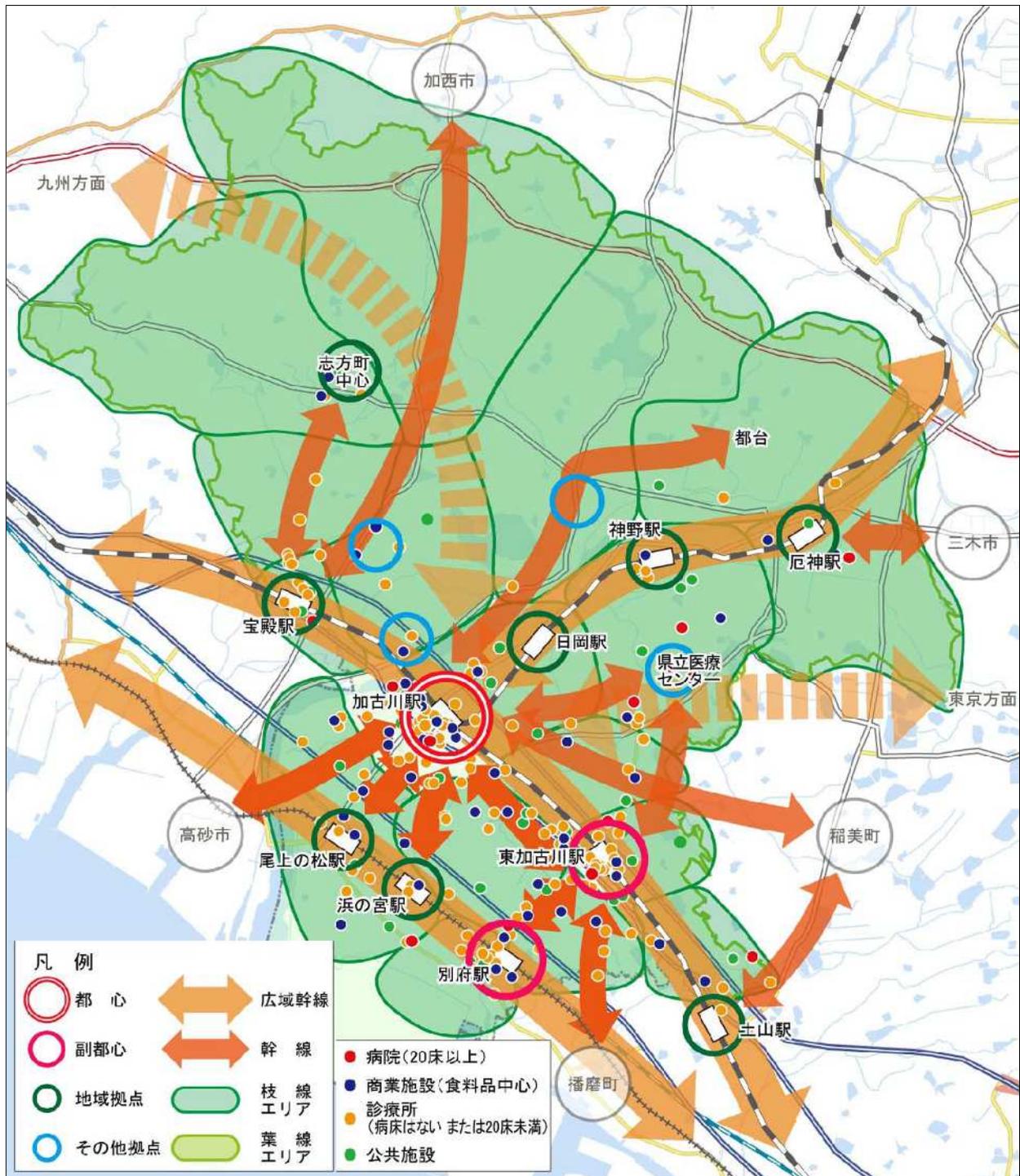
課 題	課題への対応方針
公共交通空白地域の解消	既存公共交通の状況を把握したうえで、地域に適した交通体系を検討。
公共交通への財政支出の妥当性	クロスセクター効果分析等を実施し、地域を支える効果的な支出であるか確認。
持続可能な公共交通網の再構築	公共交通の利用状況や地域住民のニーズを把握し、最適な公共交通網を検討。

〇〇〇協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況		
昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
該当なし		

2. アピールポイント、特に工夫した点など

< 目指すべき公共交通網 >



※ 都心・副都心・地域拠点：都市計画マスタープランで位置付けられた商業、サービス、文化機能等の都市活動の中心地

- ロ 運送継続計画（活性化法第27条の3の規定により大臣の認定を受けたものに限る。第132条の3及び別表26-2の運送継続計画策定事業に係る補助対象経費の欄を除き、以下同じ。）に基づいて実施される利用促進に係る事業及び当該計画の達成状況等の評価に係る事業
- 十 「地域公共交通バリアフリー化調査事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。
 - イ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）第24条の2第1項に規定する移動等円滑化促進方針を策定するために必要な調査を行う事業
 - ロ バリアフリー法第25条第1項に規定する移動等円滑化基本構想を策定するために必要な調査を行う事業
- 十一 「地域公共交通再構築調査事業」とは、鉄道路線の全部又は一部の区間における、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を図るために実施される事業をいう。
- 十二 「共同経営計画策定事業」とは、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号）に基づく共同経営計画を策定するために必要な調査を行う事業をいう。
- 2 協議会、都道府県又は市区町村は、住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるため、前項第一号の生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画、離島航空路確保維持計画及び生活交通改善事業計画を含む。）を策定しようとするときは、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行わなければならない（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を除く。）。
- 3 協議会、都道府県又は市区町村は、第1項第一号の生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画、離島航空路確保維持計画を含む。）を策定するに当たって、外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成9年法律第91号）第5条の外客来訪促進計画が策定されているときは同計画と整合性のとれたものでなければならない。

（協議会）

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
 - 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
 - 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
 - 四 その他地域の生活交通の実情、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者
- 2 第2編第1章の陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成する都道府県又は市町村が組織する活性化法第6条第1項に規定する協議会(以

下「活性化法法定協議会」という。)にあつては、地域間幹線系統は地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有すること、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するものであることから、これらを踏まえ、的確かつ効果的な計画の策定が可能となるよう関係する都道府県及び市区町村がともに参加すること。

3 第2編第2章の離島航路に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通確保維持改善計画(当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画を含む。)を策定する協議会にあつては、離島航路が地域の幹線交通であるとともに生活交通であることから関係する都道府県及び市町村がともに参加すること。

4 地方運輸局等及び地方航空局は、生活交通確保維持改善計画の策定に必要な助言等を行う。

5 協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

第2編 地域公共交通確保維持事業

第1章 陸上交通

第1節 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

(補助対象事業者等)

第4条 本節における補助対象事業者は、道路運送法(昭和26年法律第183号)第3条第一号イに定める一般乗合旅客自動車運送事業(以下「乗合バス事業」という。)を経営する者(以下「乗合バス事業者」という。)であつて、活性化法法定協議会での議論を経て、第8条第1項に基づき定めた地域公共交通計画に運送予定者として記載されている者又は地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成した活性化法法定協議会とする。

2 国土交通大臣(以下「大臣」という。)は、予算の範囲内において、第6条の補助対象事業に係る補助対象経費の1/2に相当する額以内の額を、補助対象事業者に対し交付する。ただし、災害等の予期しない事由により欠損が増大した場合その他特に調整を必要とする場合には、予算の範囲内で額を増減することができる。

(補助対象期間)

第5条 本節における補助対象事業の補助対象期間は、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度(財政法(昭和22年法律第34号)第11条に規定する会計年度をいう。以下同じ。)の9月30日を末日とする1年間とする。

(補助対象事業の基準)

第6条 本節における補助対象事業は、別表1に定める要件に適合する運行系統に係る運行であつて、かつ、別表2に定めるところにより補助対象経費の額が算定されるも

地域公共交通の現状・課題の整理及び基本方針について

資料-1 加古川市の交通を取り巻く現状と課題

— 目 次 —

1. 加古川市の概況	1
(1) 位置・地勢及び道路網	1
(2) 人口	2
(3) 施設立地状況	6
2. 加古川市における交通の概要	7
(1) 鉄道	7
(2) 民営路線バス	10
(3) コミュニティ交通	16
(4) 鉄道・路線バス・コミュニティ交通による各種施設への到達圏	33
(5) タクシー	36
(6) 福祉分野における移動サービス	38
(7) その他の移送サービス	39
(8) 加古川市の道路状況	45
3. 加古川市における人の動き	47
(1) 人の動きや意向の把握方法	47
(2) 人の移動の概要	49
4. 加古川市の交通をとりまく現状と課題	65

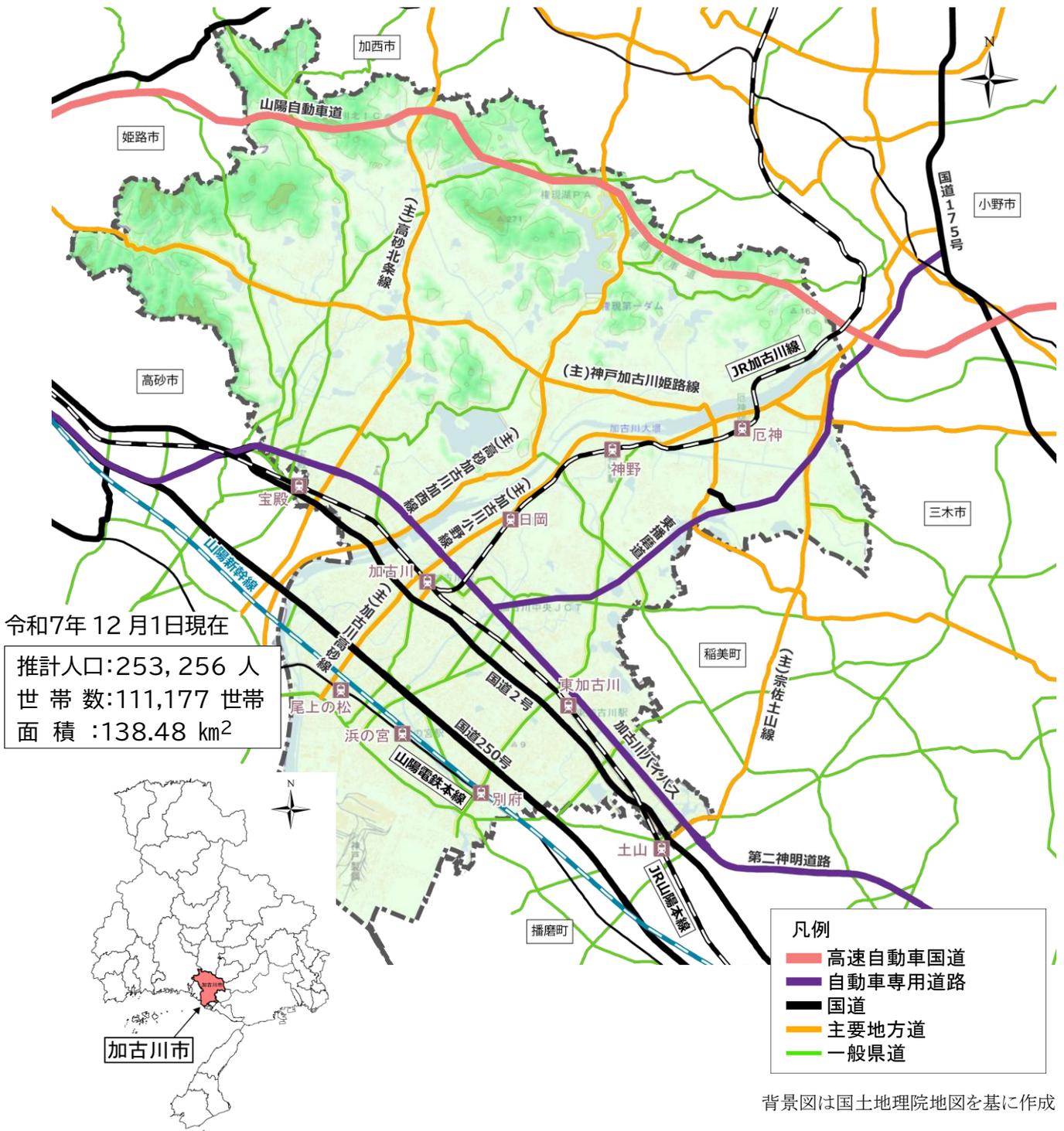
1. 加古川市の概況

(1) 位置・地勢及び道路網

本市は、兵庫県播磨地域の東部に位置し、一級河川加古川の水の恵みを受けて発達した東播磨地域の中核をなす人口約 25 万人の都市です。

市の南部を加古川バイパス、国道 2 号、国道 250 号が、北部を山陽自動車道が東西に走っています。南北には、東播磨道が加古川バイパスと小野市の国道 175 号を結んでいます。

< 加古川市の位置と概要 >



(2) 人口

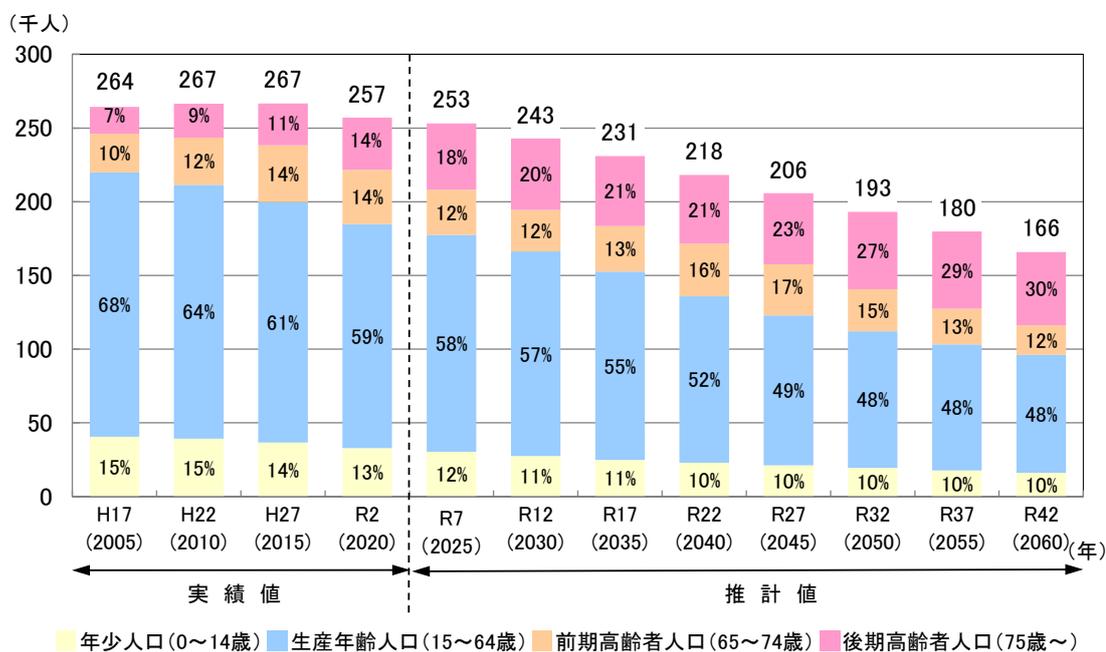
① 人口と高齢化率※の推移

本市の人口は、令和 2(2020)年の国勢調査結果で 25 万 7 千人となっており、そのうち 65 歳以上の人口が 28%を占めています。

人口は今後減少しますが、令和 7(2025)年以降減少が加速し、10 年後の令和 17(2035)年には 23 万 1 千人、20 年後の令和 27(2045)年には 20 万 6 千人で、令和 7(2025)年の約 8 割に減少すると推計されています。

また、令和 17(2035)年には、約 5 人に 1 人が 75 歳以上となり、自動車で移動できない人が増加すると想定されることから、今後の人口減少や人口構造の変化に対応した、早急な移動手段の検討が求められています。

＜ 人口・高齢化率の推移 ＞



*) 年齢不詳を除く。

出典: 令和 2(2020)年以前: 国勢調査
令和 7(2025)年以降: 加古川市人口ビジョン 令和 3(2021)年 3 月

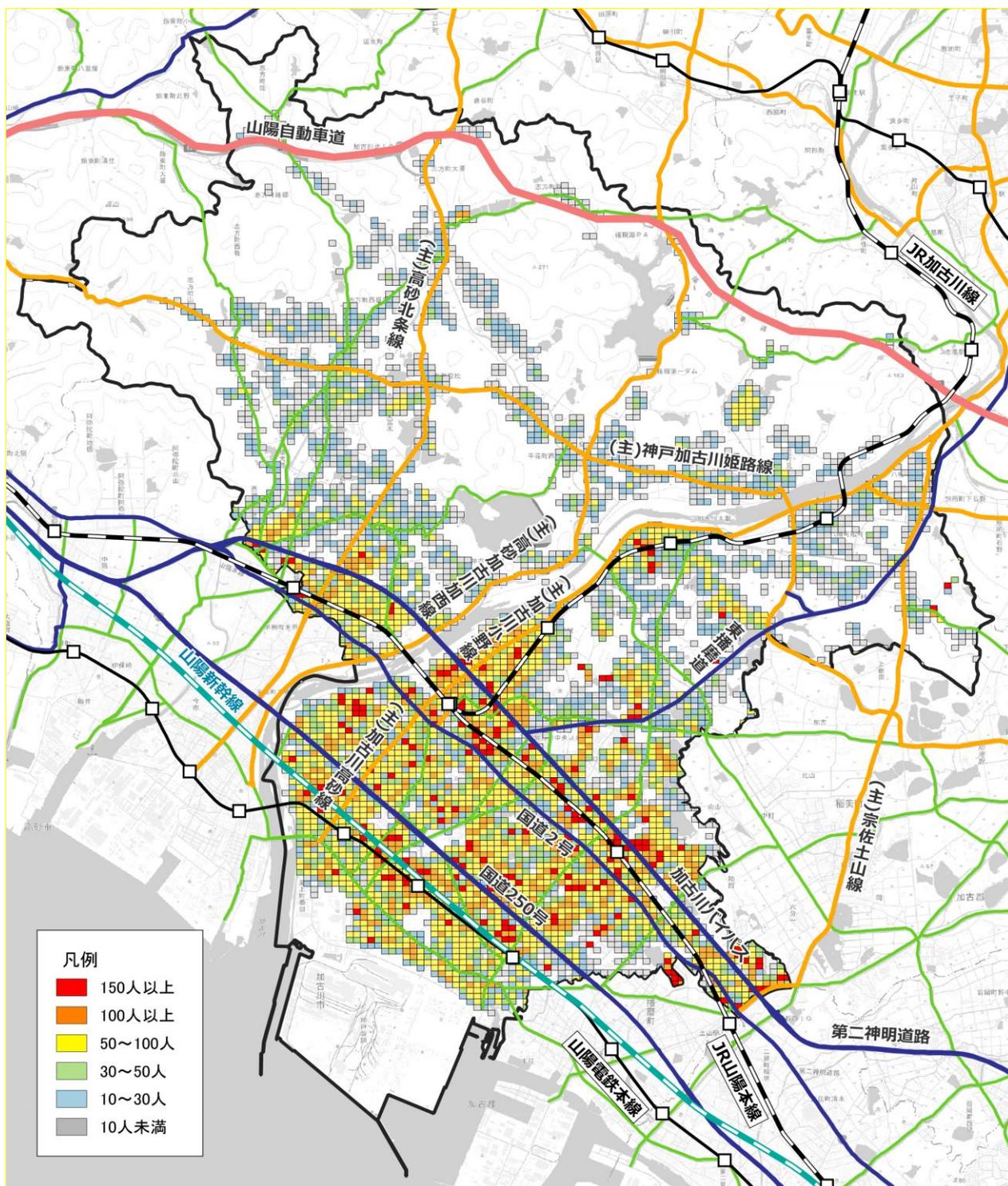
※ 高齢化率: 総人口に対して 65 歳以上の高齢者人口が占める割合

② 地域別人口

人口は工場が集積する臨海部を除いて、加古川バイパス以南で多くなっています。

北部は100mメッシュ*あたり人口が30人未満の地域が広がっていますが、一部、JR加古川線沿線等で、150人以上の箇所もみられます。

< 地域別（100mメッシュ）人口 >



出典：令和2(2020)年国勢調査地域メッシュ統計(100mメッシュ)
背景図は国土地理院地図を基に作成

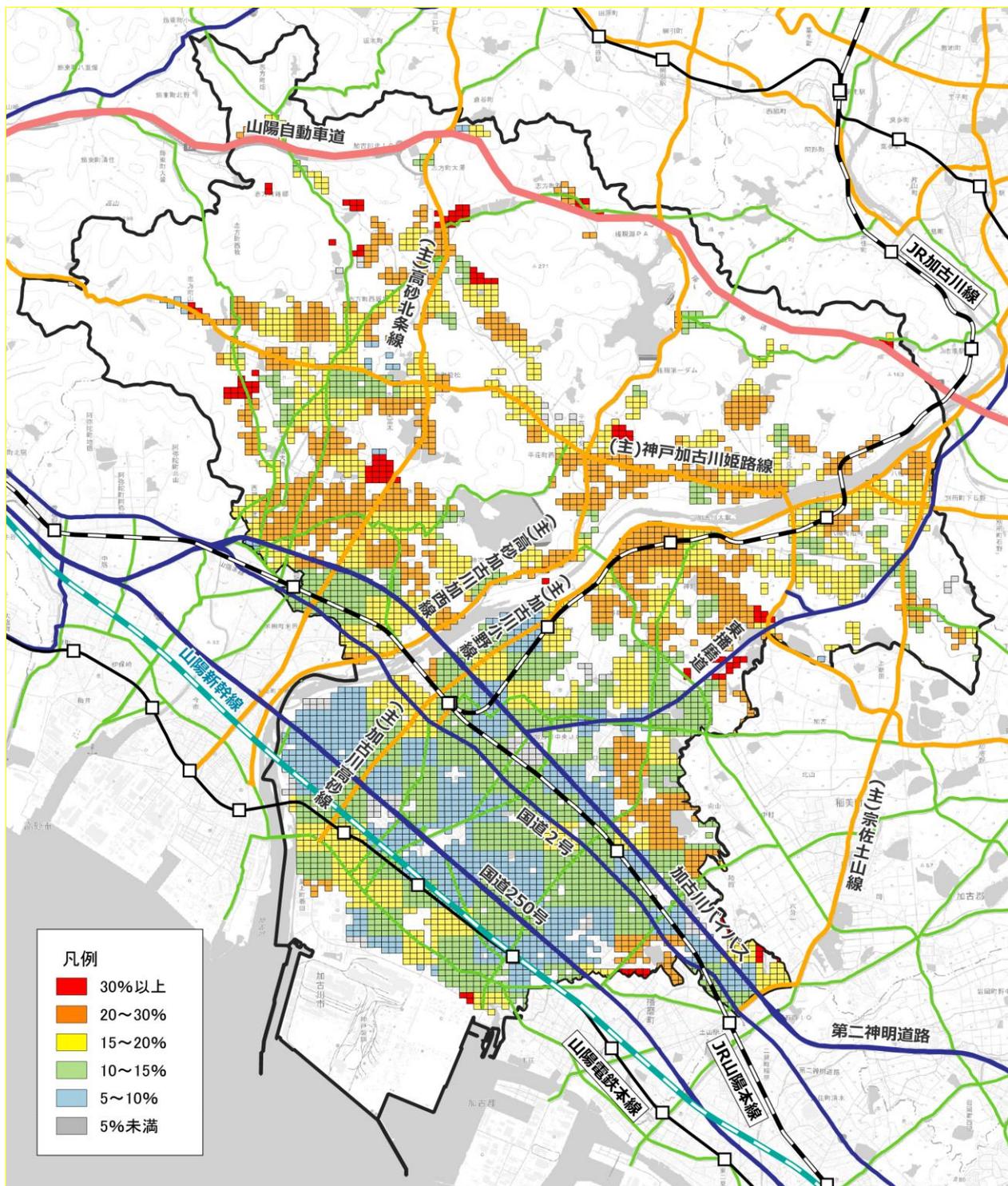
※ 100mメッシュ：市域を100m四方に区切った区画のこと

③ 地域別 75 歳以上人口割合

北部は75歳以上人口の割合が20%以上の地域が多く、約3人に1人が75歳以上となる30%以上の地域も点在しています。

一方、加古川バイパスと山陽電鉄本線の間地域では75歳以上の割合が低く、ほとんどが15%未満で、10%未満の地域も多く占めています。

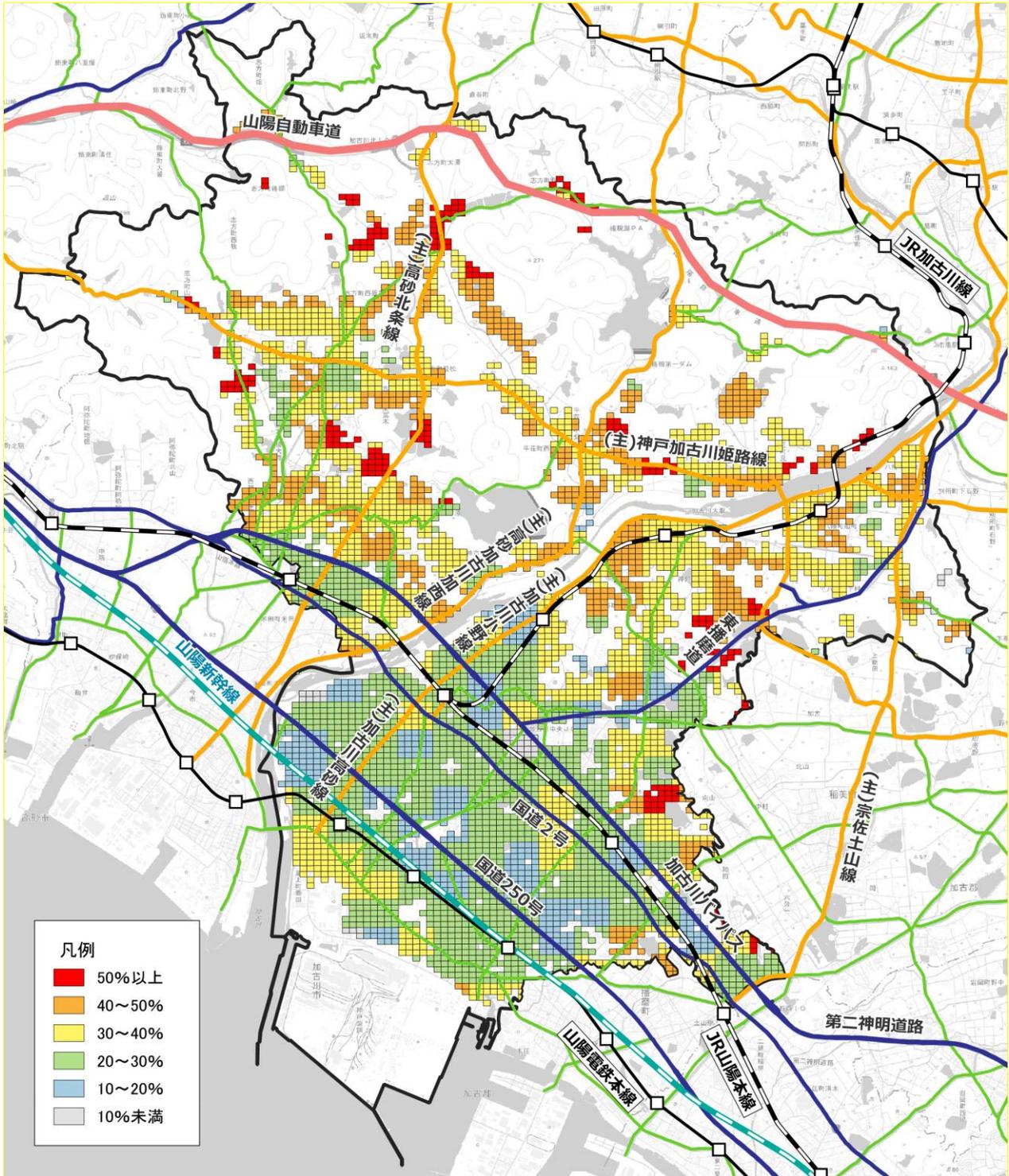
< 地域別(100mメッシュ)75歳以上人口割合 >



出典：令和2(2020)年国勢調査地域メッシュ統計(100mメッシュ)
背景図は国土地理院地図を基に作成

65歳以上人口の割合をみると、北部のほとんどが30%以上となっています。
 75歳以上人口割合が15%未満の地域が多い加古川バイパスと山陽電鉄本線の間の地域も、65歳以上人口が20%以上を占める地域が多くなっています。
 今後10年で、高齢化はさらに進行すると想定されます。

< 地域別(100mメッシュ)65歳以上人口割合 >

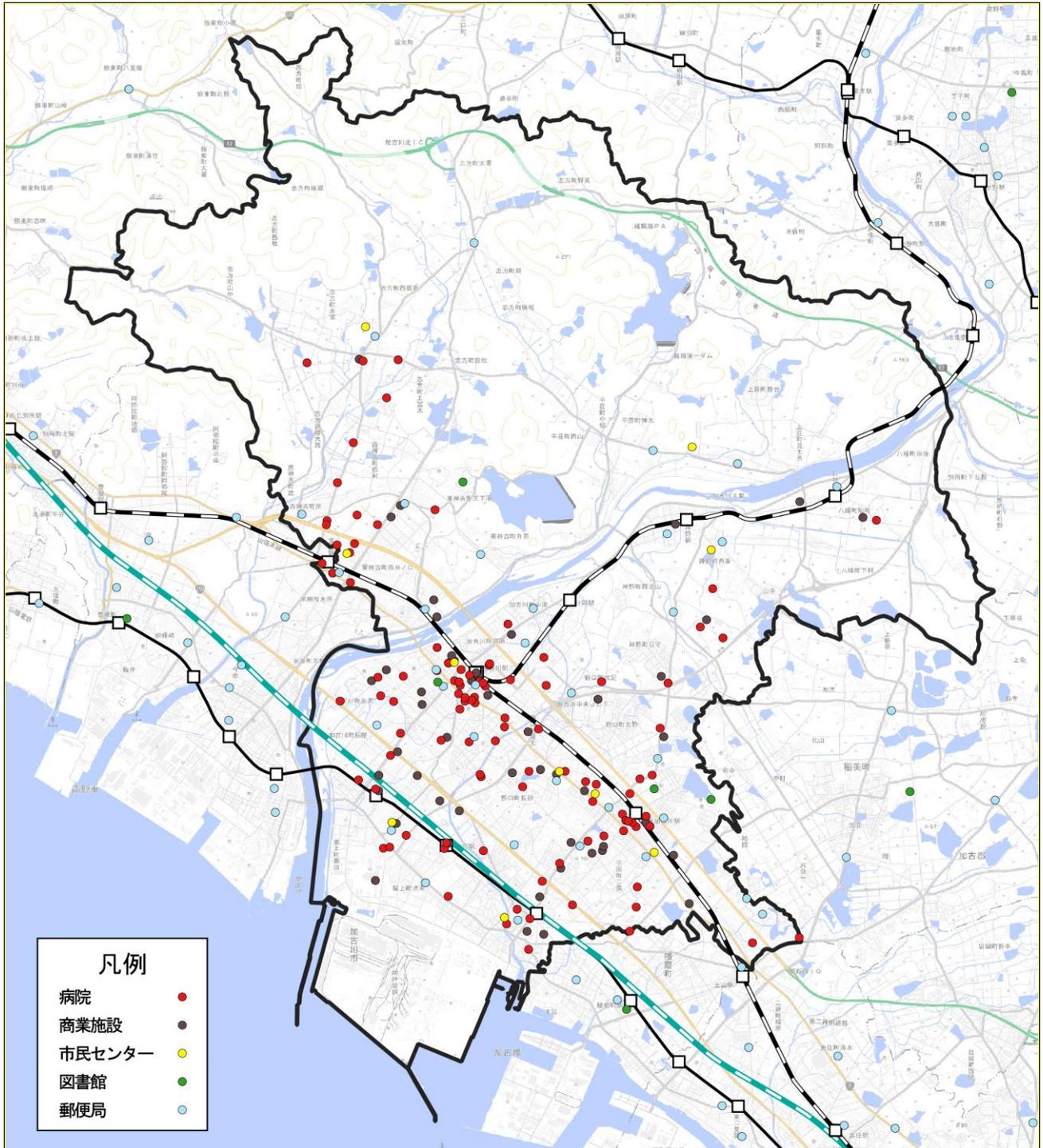


出典:令和2(2020)年国勢調査地域メッシュ統計(100mメッシュ)
 背景図は国土地理院地図を基に作成

(3) 施設立地状況

商業施設や医療機関等の生活利便施設は、南部及び中央部に多く、特に鉄道駅周辺に立地しており、北部では少なくなっています。

< 施設立地状況 >



出典: 病院: 医療情報ネット ナビイ 厚生労働省(加古川市の病院、診療所)
商業施設: ナビタイム(スーパー、ショッピングモール、ディスカウントストア)
市民センター: かこナビ
図書館、郵便局: 国土数値情報

2. 加古川市における交通の概要

(1) 鉄道

① 概要

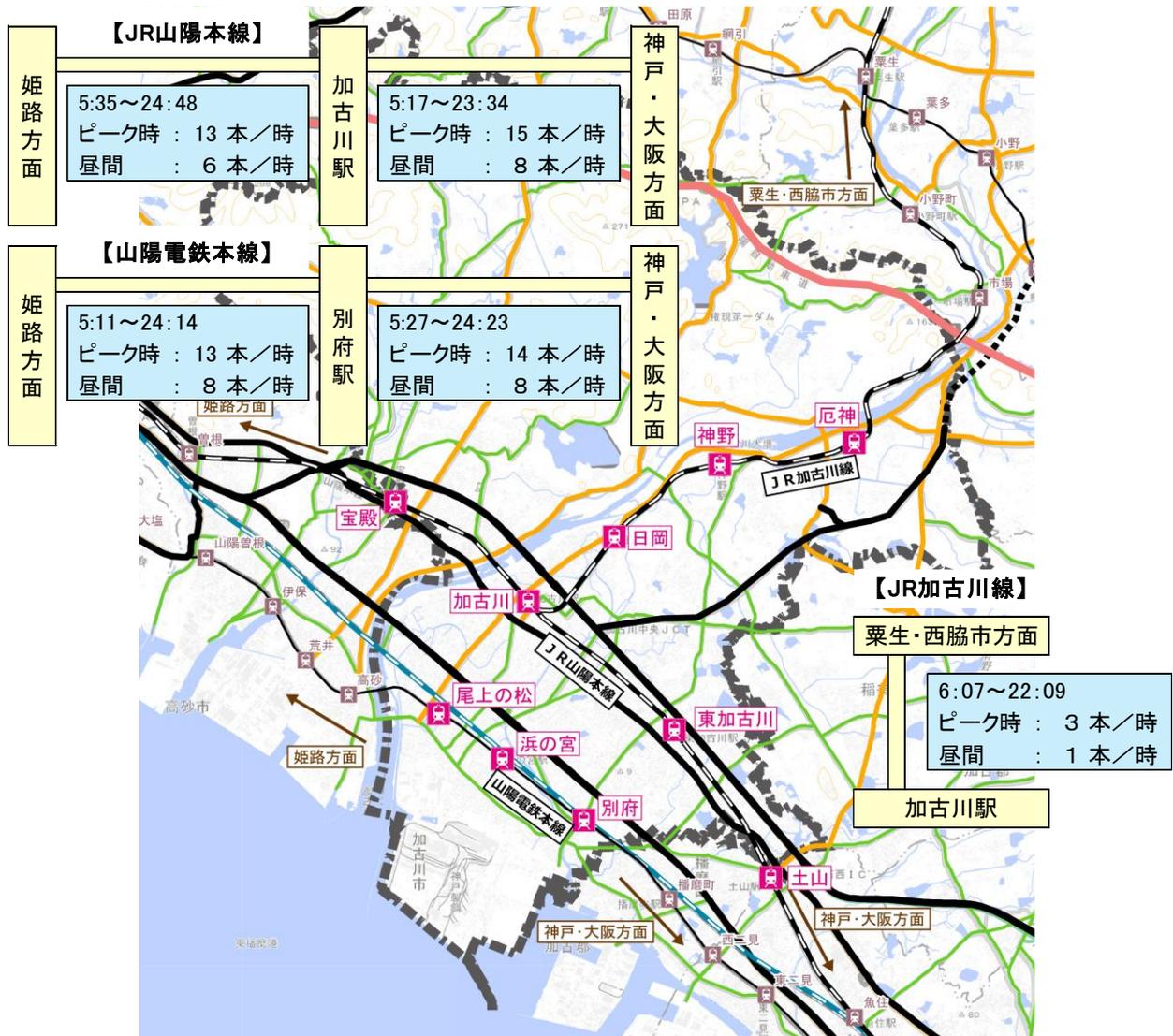
市内の鉄道は、東西に JR 山陽本線と山陽電鉄本線が、南北に JR 加古川線が走っており、鉄道駅は、JR 山陽本線の加古川駅、東加古川駅、山陽電鉄本線の別府駅、浜の宮駅、尾上の松駅、JR 加古川線の日岡駅、神野駅、厄神駅の 8 駅があります。

また、市民が利用する鉄道駅として、播磨町、明石市との境界に JR 山陽本線土山駅が、高砂市との境界に JR 山陽本線宝殿駅があります。

朝夕のピーク時には、JR 山陽本線は 13～15 本/時、山陽電鉄本線は 13～14 本/時、JR 加古川線は 3 本/時の運行があります。

市内各駅から姫路へは最短で約 10 分、神戸へは約 30 分で結ばれています。

< 鉄道の概要 >



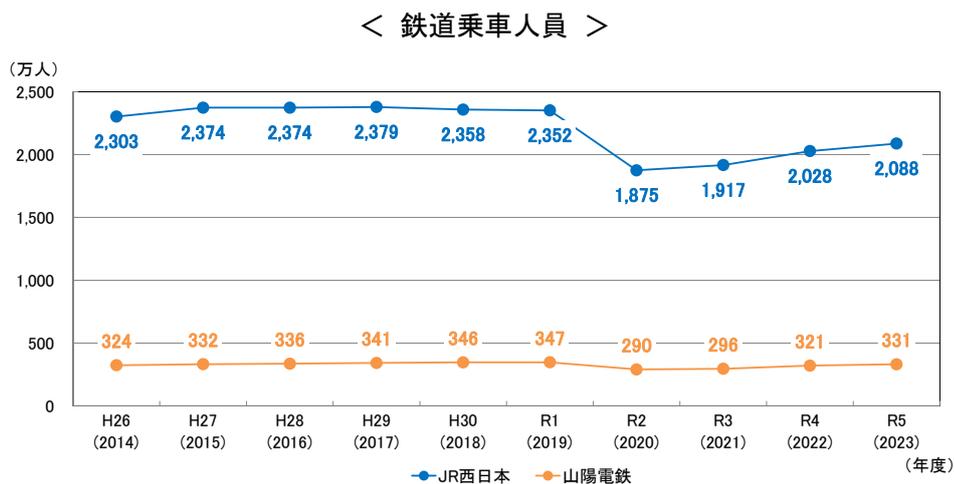
*) 令和 7(2025)年 4月現在

出典:各鉄道事業者ホームページを基に作成
背景図は国土地理院地図を基に作成

② 乗車人員の推移

鉄道の乗車人員は、平成 26(2014)年度以降、微増傾向にありましたが、令和 2(2020)年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、前年の令和元(2019)年度から、JR 西日本は約 20%、山陽電鉄は約 16%減少しました。

令和 2(2020)年度以降は、JR 西日本、山陽電鉄いずれも増加し、令和 5(2023)年度の乗車人員は、JR 西日本(山陽本線、加古川線)が 2,088 万人、山陽電鉄が 331 万人で、令和元(2019)年度の約 9 割まで回復しています。



*) JR西日本は、日岡駅、神野駅、厄神駅、土山駅、東加古川駅、加古川駅、宝殿駅の合計。
山陽電鉄は、尾上の松駅、浜の宮駅、別府駅の合計。

出典:加古川市統計書

③ 鉄道駅施設状況

市内の鉄道駅では、順次バリアフリー化が進められています。バリアフリー法でバリアフリー化が目標とされている、平均利用者数が1日3,000人以上（乗車人員1,500人以上）のJR山陽本線、山陽電鉄の駅では、エレベーターおよび多機能トイレは整備されています。

また、ほとんどの鉄道駅に、駐輪場が整備されています。

JR 厄神駅には、パークアンドライドを推進する駐車場を設置しています。JR 加古川駅、JR 宝殿駅にも駐車場を設置しています。

< 厄神駅 パークアンドライド駐車場 >

パークアンドライド
厄神駅北駐車場
定期駐車募集中

現在、定期駐車利用者（月債）を募集しています。利用できる方は先着申込順となり、空きがなくなり次第、募集を終了します。

駐車場案内図

厄神公民館 厄神駅前 厄神駅北駐車場 (207台) 厄神駅前 厄神駅 (207台) 厄神駅前 厄神駅前 厄神駅前 厄神駅前

パークアンドライド
厄神駅北駐車場
徒歩約2分

申込資格 申込台数
・市内、市外を問わず申し込みできます。1人（1法人）何区画でも申し込みできます。
・個人、法人を問わず申し込みできます。

駐車料金
1ヵ月 5,000円（3ヵ月・6ヵ月単位継続）

注意事項
①利用できる自動車は、普通自動車・小型自動車・軽自動車（積載車を含む）で、長さ5m、幅1.9m、高さ2.1mをそれぞれ超えないものです。
②駐車場使用料は前納です。月途中の使用開始・解約は1ヵ月とみなし、日割はありません。
③利用者は、故意または過失により施設を損傷したときは、賠償する責任があります。
④駐車場利用者間の事故・トラブルについては、市は一切責任を負いませんのでご了承ください。

【問合せ先】
加古川市 都市計画課 都市計画課 交通政策・観光形成係
電話番号 079-427-9732（直通）

< 鉄道駅における整備状況 >

	駅名	改札口の位置	ホームの位置	移動経路			多機能トイレ			備考	乗車人員 (一日平均) (人/日)	駐輪場	
				エレベーター	エスカレーター	スロープ	車椅子対応	オストメイト対応	ベビーベッド または ベビーキープ				
JR 西日本	山陽本線	加古川	1F	2F	○	○	—	○	○	○	22,148	有料	
		東加古川	2F	1F	○	上りのみ	—	◎	◎	◎	12,038	無料・有料	
		土山	2F	1F	○	上りのみ	—	◎	◎	◎	12,552	有料	
		宝殿	2F	1F	○	—	○	◎	◎	◎	8,117	無料	
	加古川線	日岡	1F	1F	—	—	○	—	—	—	改札口とのりばまで段差なしで車イス専用出入口で移動可能	631	—
		神野	1F	1F	—	—	○	△	△	△	改札内でのりばの移動は階段のみ	888	無料
		厄神	2F	1F	△	—	—	△	—	△	改札内でのりばの移動は階段のみ	669	無料
山陽電鉄	別府	1F	2F	○	—	○	○	○	○	4,492	無料		
	浜の宮	1F	1F	○	—	—	○	○	○	2,445	無料		
	尾上の松	1F	1F	○	—	—	○	○	○	2,117	無料		

◎:改札内外 ○:改札内 △:改札外

*1) 令和7(2025)年12月現在

*2) 乗車人員は令和5(2023)年度の年間乗車人員を年間日数で除した値

出典:JR西日本ホームページ
山陽電車ホームページ
加古川市統計書
明石市ホームページ

(2) 民営路線バス

① 概要

市内には、神姫バスが主にJRの鉄道駅を中心に、市の中央部を主に運行しています。

< 民営路線バス網 >



神姫バス			凡 例		
6系統 (加古川駅北口～加古川営業所)	41系統 (加古川駅～加古川西団地循環)	31系統 (土山駅南口～東加古川駅)			
7系統 (加古川駅北口～県立加古川医療センター)	51系統 (加古川駅～都台)	34系統 (土山駅南口～県立加古川医療センター)			
8系統 (加古川駅北口～日岡山公園～県立加古川医療センター)	53系統 (加古川駅～ウェルネスパーク・東神吉小学校東)	32系統 (土山駅南口～新島中央公園前)			
11系統 (加古川駅～はくほう会加古川病院)	54系統 (加古川駅～宝殿駅北口)	30・31系統 (巨神駅前～恵比須駅・三木営業所)			
12系統 (加古川駅～別府)	1系統 (土山駅～明石駅 [一部] 大久保駅経由)	宝殿駅北口～北条営業所			
15系統 (加古川駅～上新田北口)	2系統 (土山駅～上新田北口)	72系統 (姫路駅～法華山一乗寺～社町駅・社)			
21系統 (加古川駅～安田東ファミリーハイツ)	3系統 (土山駅～母里)				
		コミュニティ交通			

※ 令和7(2025)年4月現在

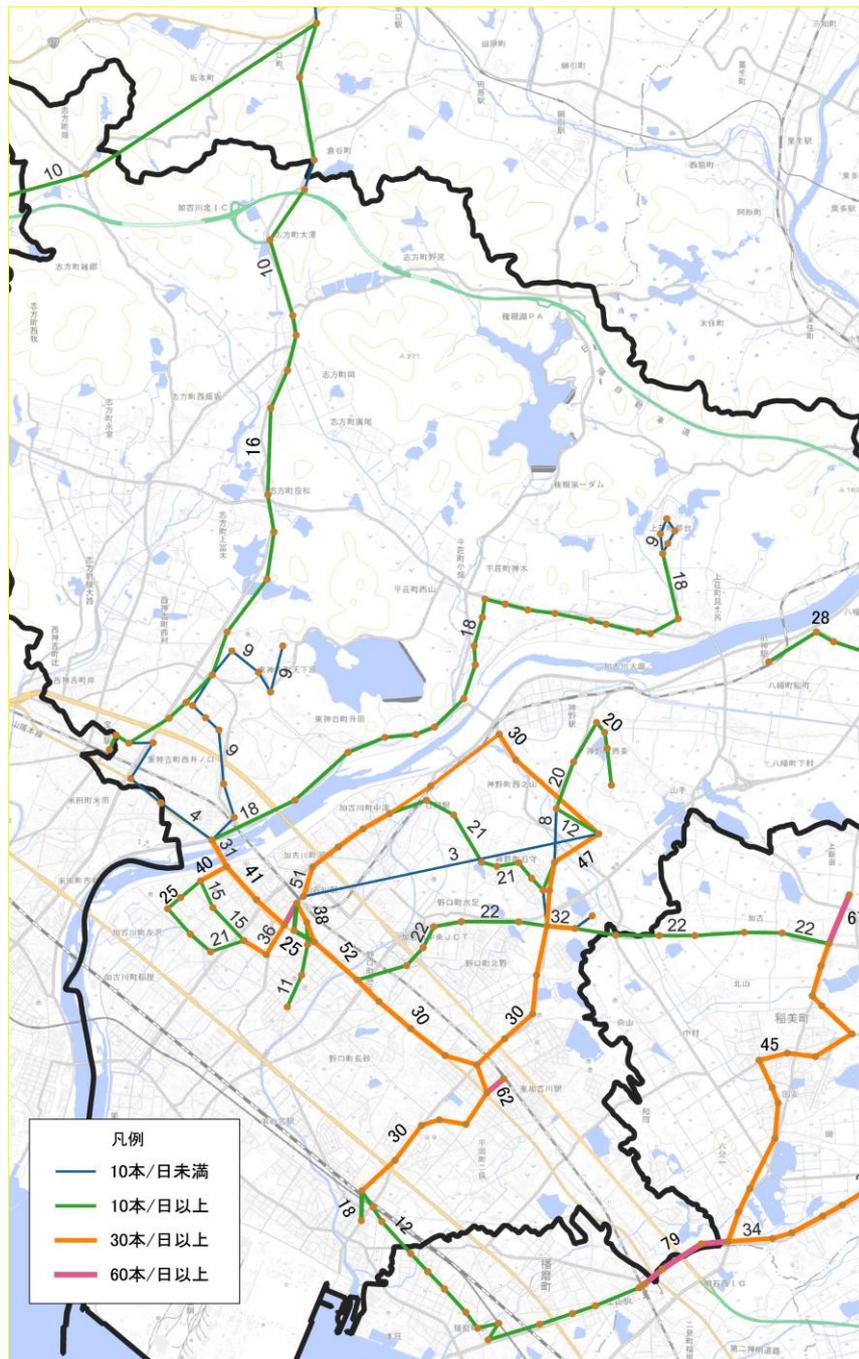
出典: 神姫バスホームページを基に作成
背景図は国土地理院地図を基に作成

運行頻度は、市の中央部において JR 山陽本線の駅へアクセスする路線が多くなっており、北部の志方町方面は少なくなっています。

宝殿駅へは、北方面（志方町方面）から 16 本、加古川駅方面から 4 本の路線があります。加古川駅へは、北方面から 54 本、西北方面から 31 本（東神吉町方面から 9 本、平荘町方面から 18 本、宝殿駅方面から 4 本）、東加古川駅方面から 30 本の路線があります。

東加古川駅へは、北方面から 16 本、加古川駅方面から 16 本、南方面から 30 本の路線があります。

< 路線網と運行頻度(平日) >



*) 令和7(2025)年10月現在

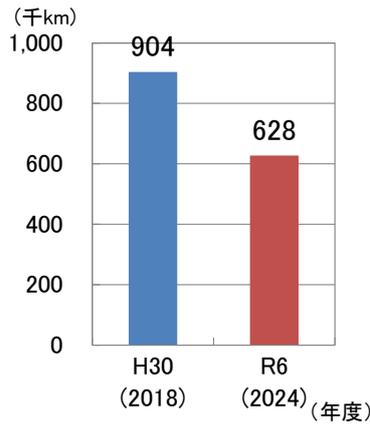
出典:神姫バスホームページを基に作成
背景図は国土地理院地図を基に作成

運行距離は、平成 30(2018)年度は 904 千kmでしたが、土山線や高砂線、播磨町線、広尾線の休止等により、令和 6(2024)年度は 628 千kmで約 31%減少しています。

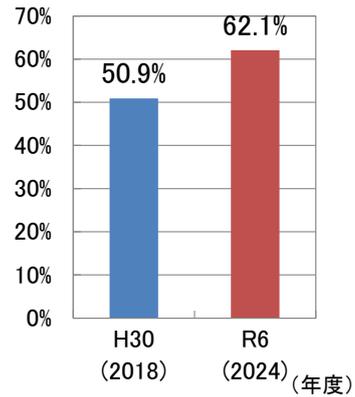
収支率は、利用者が少ない系統の休廃止や減便等により向上しているものの、市全体の収支率は 62%にとどまっており、100%を大きく下回っています。

< 運行状況の推移 >

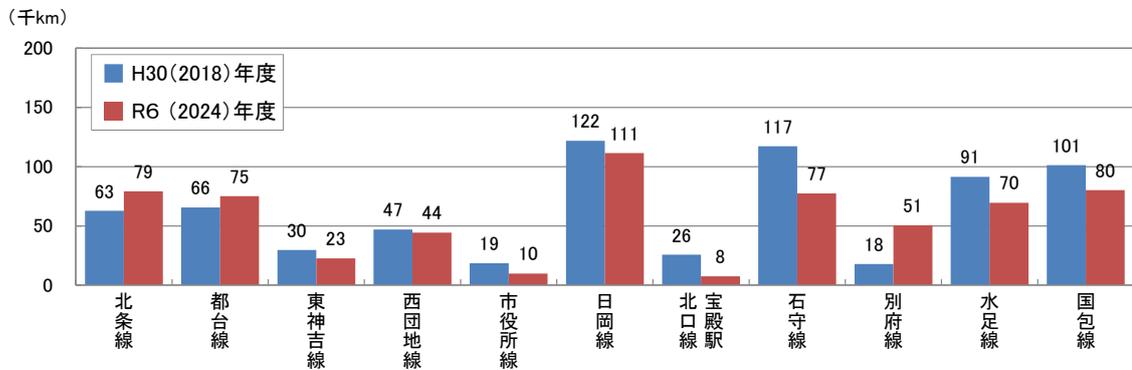
【 走行キロの推移 】



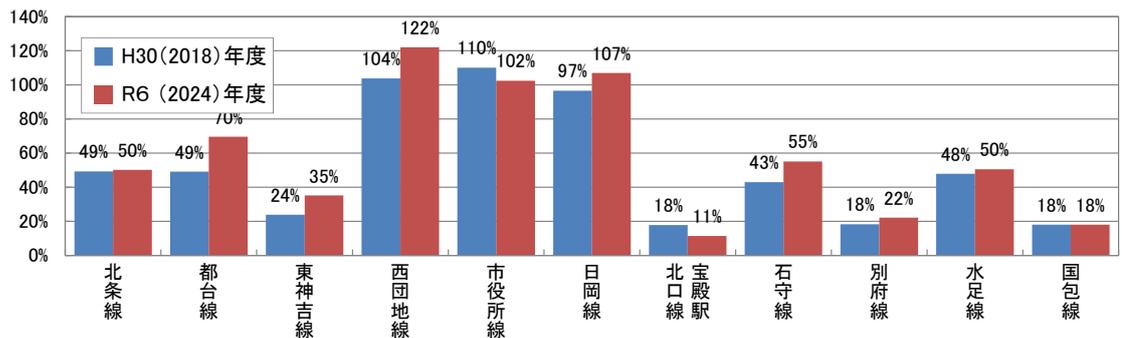
【 収支率の推移 】



【 系統別走行キロの推移 】



【 系統別収支率の推移 】



出典:神姫バス提供資料

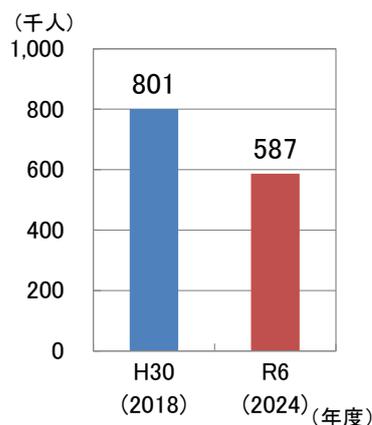
② 乗車人数の推移

乗車人数は、平成 30(2018)年度は 801 千人でしたが、令和 6(2024)年度には 587 千人と約 27%減少しています。

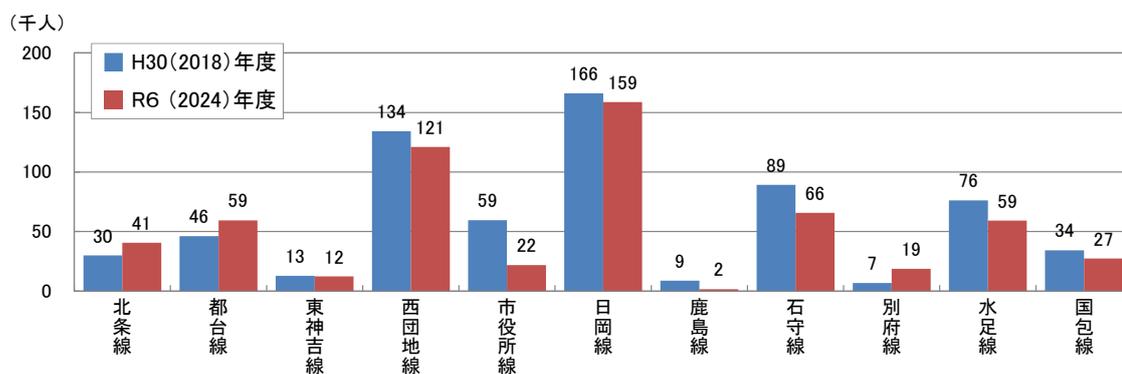
系統別に乗車人数の推移を見ると、北条線・都台線・別府線は増加しているものの、その他の系統は減少しています。今後も人口の減少等により乗車人数の大幅な増加は期待できず、交通事業者だけで路線バスを維持することが困難になりつつあります。

< 乗車人数の推移 >

【 利用者数の推移 】



【 系統別利用者数の推移 】

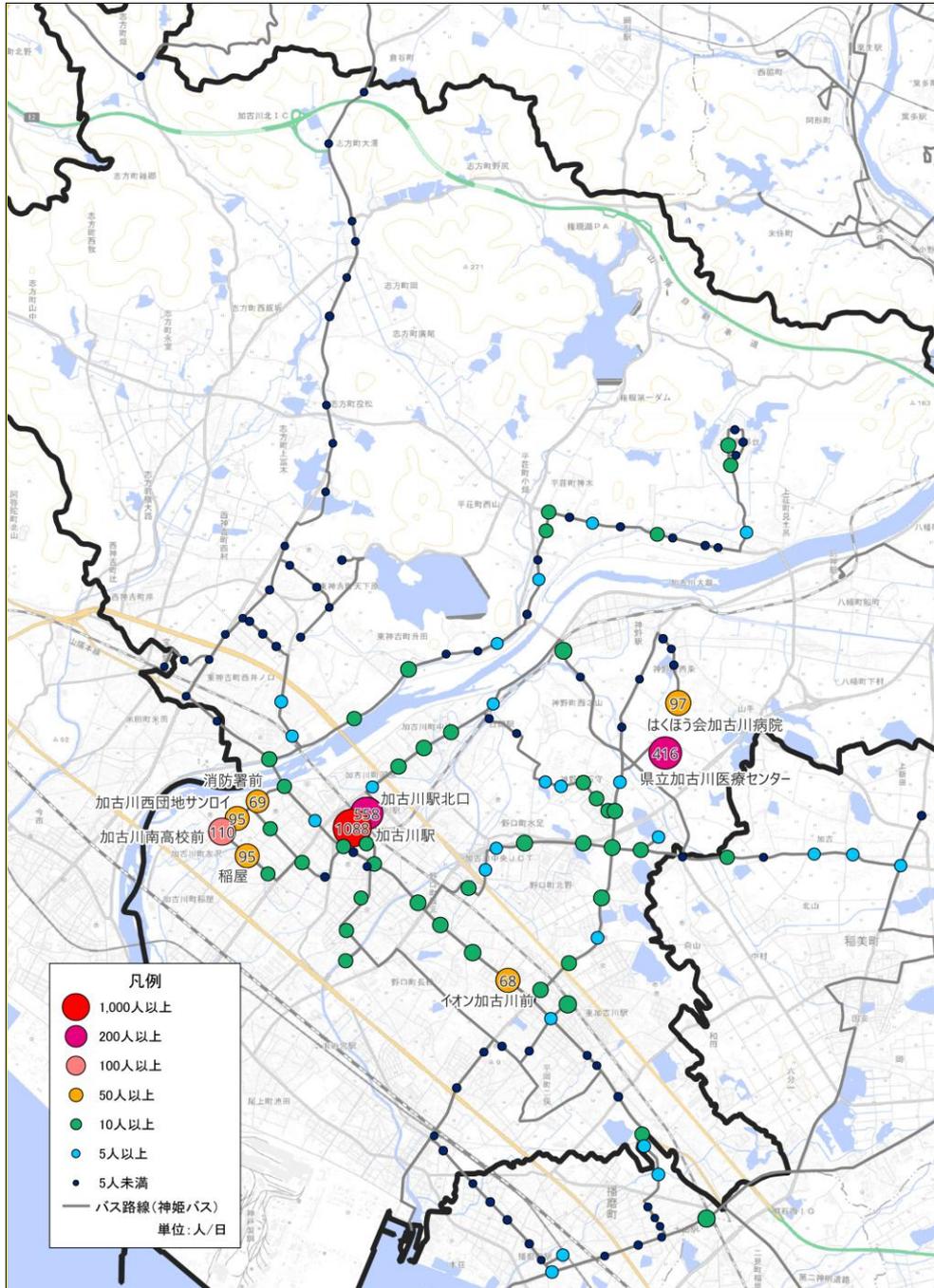


出典: 神姫バス提供資料

平日の停留所別乗降客数は、多数のバス路線の結節点となっている加古川駅バス停、加古川駅北口バス停が1日500人以上で多くなっています。

次いで、県立加古川医療センターバス停、はくほう会加古川病院バス停が100人以上で多くなっています。

< 停留所別平日1日平均乗降客数 >



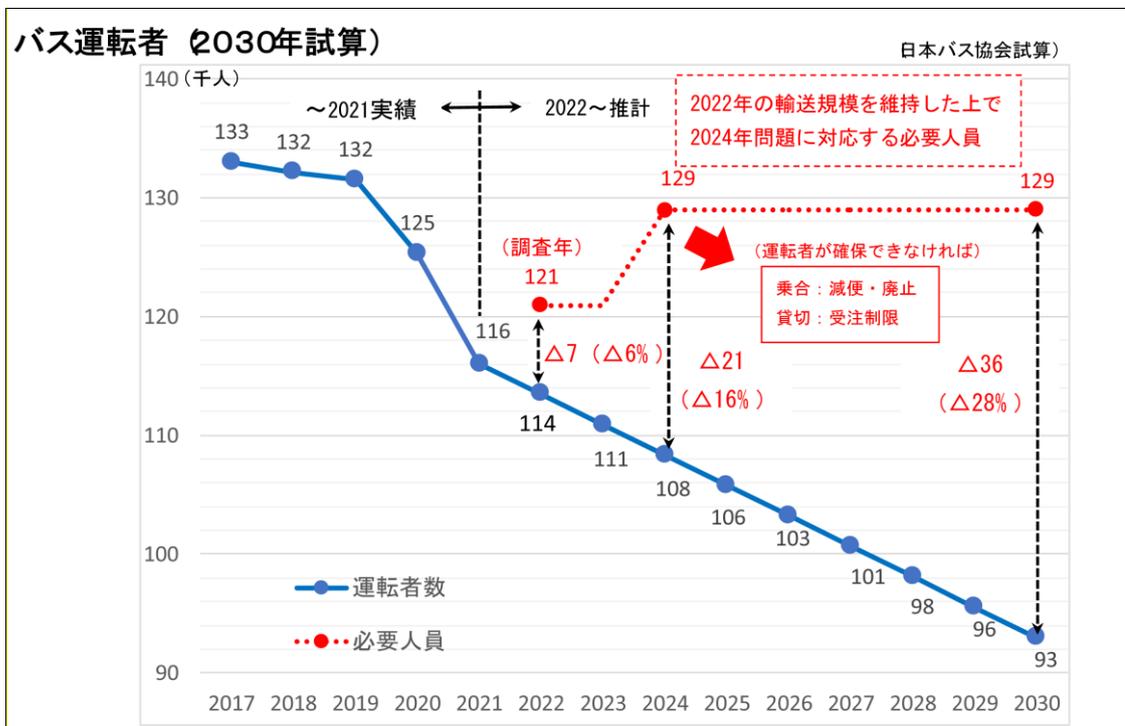
*1) 令和6年(2024)年6月のICカード利用実績及びバス停毎乗降調査(1週間)によるICカード利用率から月利用者数を推定し、日平均乗降者数を算出。

*2) 土山駅～明石駅・上新田北口・母里(1～3系統)、厄神駅前～恵比須駅・三木営業所(30、31系統)は、示していない。

出典: 神姫バスICカード利用実績
背景図は国土地理院地図を基に作成

全国的に、運転者不足による路線バスの減便や廃止が多くなっています。
 下図に示すように、今後さらに運転者不足が深刻化すると試算されています。

< バス運転者の推移及び今後の不足見込について >



出典:国土幹線道路部会 ヒアリング資料 令和5年10月5日

(3) コミュニティ交通

① コミュニティ交通の概要

市内のコミュニティ交通は、市街地の公共交通空白地をカバーする「かこバス」、小型の車両で生活道路を走る地域密着型の「かこバスミニ」、予約制のデマンド交通サービスの「チョイソコかこがわ」、地域限定で運行している「上荘くるりん号」があります。

令和2(2020)年以降、民営路線バスの休止を受けて、かこバスミニやチョイソコかこがわ等が再編導入されています。

< コミュニティ交通の変遷 >

年月日	休止・再編	運行・延伸等
平成31(2019)年4月	神姫バス 加古川駅北口～神野駅前線の一部休止	かこバスミニ 山手ルートの延伸
令和2(2020)年4月	神姫バス 加古川駅～広尾東線の一部休止	かこバスミニ 平荘ルート 運行
令和2(2020)年4月	神姫バス 細工所北口～志方西口～宝殿駅北口線の一部休止	かこバスミニ 志方中・志方東ルート 運行
令和2(2020)年4月	志方地区及び西神吉地区における「かこバスミニ」路線の再編	「かこタクシー」の名称及び運賃の統一、停留所の追加
令和2(2020)年11月	神姫バス 加古川駅～播磨町線及び東加古川駅～本荘～土山駅南口線の休止 神姫バス 加古川駅～高砂駅線の休止	かこバス 浜手ルートの運行
令和3(2021)年1～9月	－	チョイソコかこがわ 八幡地区実証実験
令和3(2021)年 2月	－	かこバスミニ 平岡東ルート運行開始
令和3(2021)年10月	－	チョイソコかこがわ 八幡地区本格運行開始
令和5(2023)年10月	神姫バス 加古川駅～県立加古川医療センター～六甲バスター北/稲美町役場線の休止	稲美町デマンド型乗合タクシー「あいのりいなみ」の兵庫県立加古川医療センターへの乗入
令和5(2023)年12月	かこバスミニ 平荘ルート 休止	チョイソコかこがわ 平荘地区の運行
令和6(2024)年1月	－	かこバスミニ 平岡北ルートの運行
令和6(2024)年10月	神姫バス 加古川駅・東加古川駅～土山駅南口路線 休止	かこバスミニ 平岡東南ルートの運行
令和7(2025)年12月	－	かこバスミニ 山手ルートの延伸

出典:加古川市地域公共交通会議資料

< コミュニティ交通の概要 >

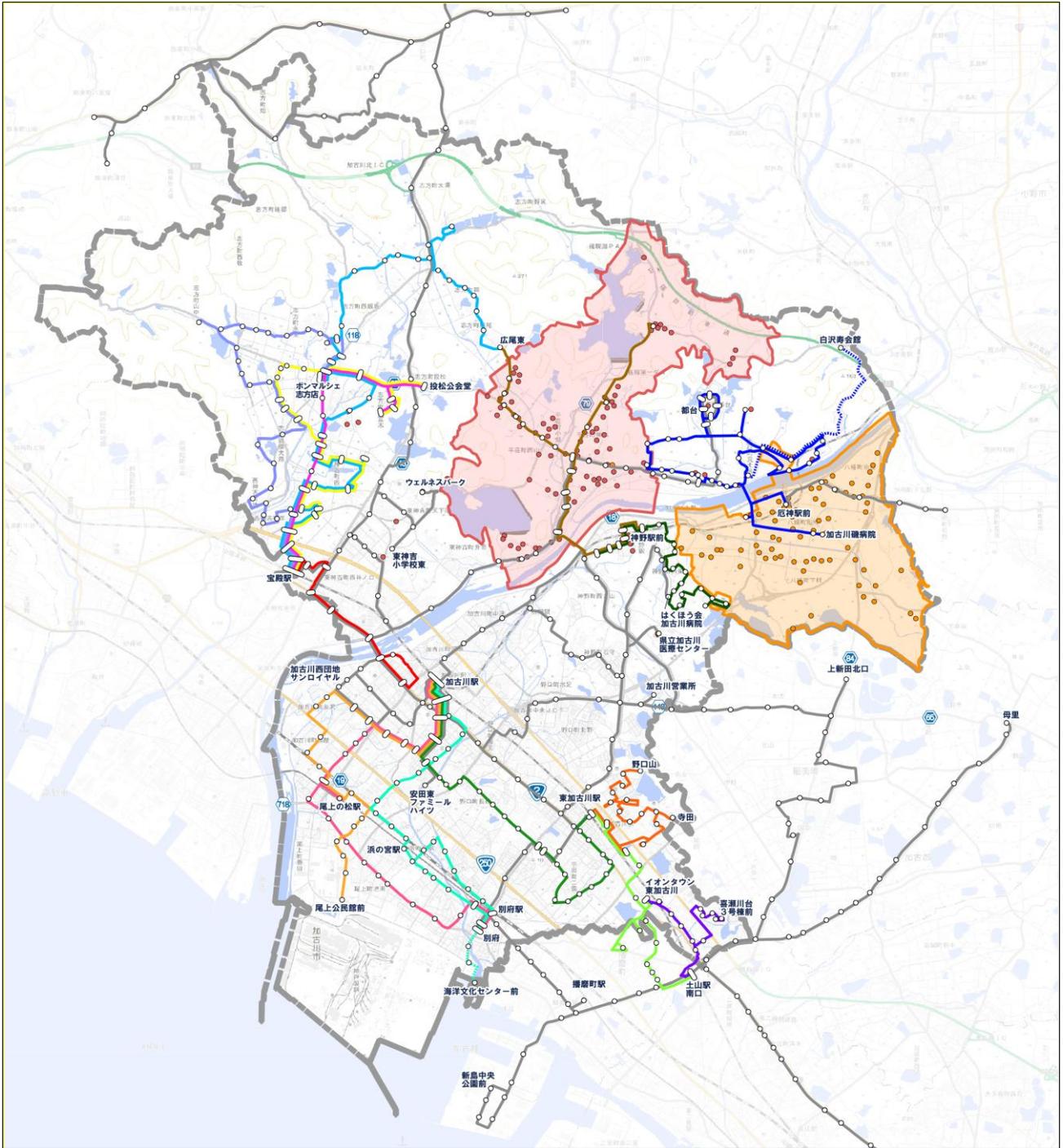
コミュニティ交通	ルート	運行本数	料金	備考	
かこバス					
東加古川ルート	定時定路線 (4条乗合)	加古川駅～東加古川駅	平日:63本 休日:38本	100円 200円	平成15(2003)年10月運行開始
別府ルート		加古川駅～別府 (海洋文化センター前)	平日:46本 休日:45本		平成15(2003)年10月運行開始
鳩里・尾上 ルート		加古川駅～尾上公民館前	平日:42本 休日:28本		平成15(2003)年10月運行開始
浜手ルート		加古川駅～別府	平日:29本 休日:22本	令和2(2020)年11月運行開始	
かこバスミニ					
志方西ルート	定時定路線 (4条乗合)	ボンマルシェ志方店～ 宝殿駅	平日:23本 土曜:12本	100円 200円	令和2(2020)年4月運行開始
志方中ルート		投松公会堂～宝殿駅	平日:21本		令和2(2020)年4月運行開始
志方東ルート		広尾東～宝殿駅	平日:6本		令和2(2020)年4月運行開始
平岡東ルート		喜瀬川台3号棟前～ 土山駅南口～ イオンタウン東加古川	平日:10本		令和3(2021)年2月運行開始
平岡北ルート		野口山～東加古川駅	平日:10本		令和6(2024)年1月運行開始
平岡東南ルート		土山駅南口～ 東加古川駅	平日:12本		令和6(2024)年10月運行開始
山手ルート		日岡苑～高岡会館	平日:10本		平成30(2018)年4月運行開始 令和7(2025)年12月1日延伸
病院ライナー		JR宝殿駅～ 加古川中央市民病院	平日:12本	200円	平成28(2016)年7月運行開始
チョイソコかこがわ					
八幡地区	区域運行 デマンド型 (4条乗合)	八幡町を中心としたエリア 停留所 78箇所	平日運行	200円	令和3(2021)年10月運行開始
平荘地区		平荘町を中心としたエリア 停留所 103箇所	月・水・金の運行		令和5(2023)年12月運行開始
上庄くるりん号					
	定時定路線 (79条登録)	上庄地区 白沢方面は、前日までに 予約のあった場合のみ運行	平日:5本 (最終便は予約制)	1日乗車券 200円	平成25(2013)年3月運行開始 令和6(2024)年4月厄神駅まで延伸

[運行車両]

かこバス	かこバスミニ	チョイソコかこがわ	上庄くるりん号
			

*) 令和7(2025)年12月現在

< コミュニティ交通網 >



凡 例			
かこバス	かこバスミニ		チョイソコかこがわ
● 東加古川ルート	● 志方西ルート	● 平岡東ルート	● 八幡地区
● 別府ルート	● 志方中ルート	● 平岡北ルート	● 平荘地区
● (一部の便は 海洋文化センター前発着)	● (こども医療 センター前経由)	● 平岡東南ルート	上荘くるりん号
● 鳩里・尾上ルート	● 志方東ルート	● 病院ライナー	● 上荘くるりん号
● 浜手ルート	● 山手ルート	● 平荘ルート	● (予約路線)
			神姫バス
			●

※) 令和7(2025)年4月現在
 出典:加古川市資料・神姫バスホームページを基に作成
 背景図は国土地理院地図を基に作成

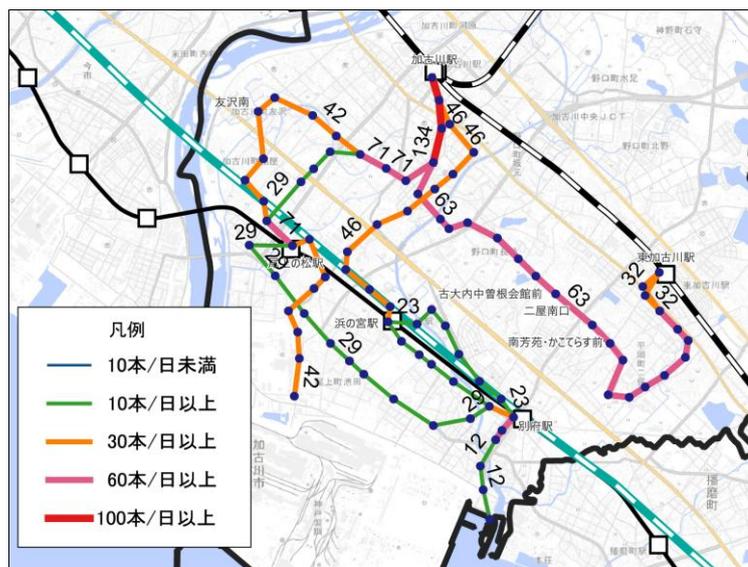
② 各種コミュニティ交通の運行頻度と利用者数

1) かこバス

かこバスは、JR山陽本線より南部の地域で運行されています。

東加古川ルート、別府ルートや鳩里・尾上ルートは、1時間に1往復程度の運行となる1日30本以上運行されていますが、浜手ルートは30本未満の運行となっています。また、別府ルートの別府駅南から海洋文化センター前の区間は、12本の運行で少なくなっています。

< 路線網と運行頻度(平日) >



*) 令和7(2025)年4月現在

出典:かこバス時刻表を基に作成
背景図は国土地理院地図を基に作成

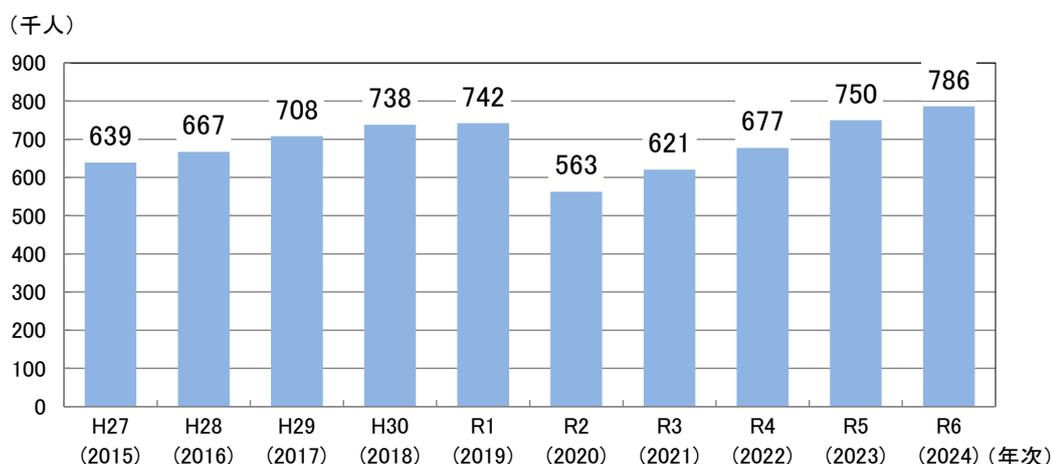
かこバスの乗車人数は、令和元(2019)年まで増加傾向にありましたが、令和2(2020)年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和元(2019)年の約75%まで減少しました。令和3(2021)年以降は増加し、令和6(2024)年には78.6万人で浜手ルートの新設の関係もあり令和元(2019)年より多くなっています。

ルート別にみると、令和3(2021)年以降はいずれのルートも増加し、令和6(2024)年の乗車人数は、東加古川ルートは約28万人、別府ルートは約22万人、鳩里・尾上ルートは約18万人で、令和元年(2019)年の9割以上に増加しています。

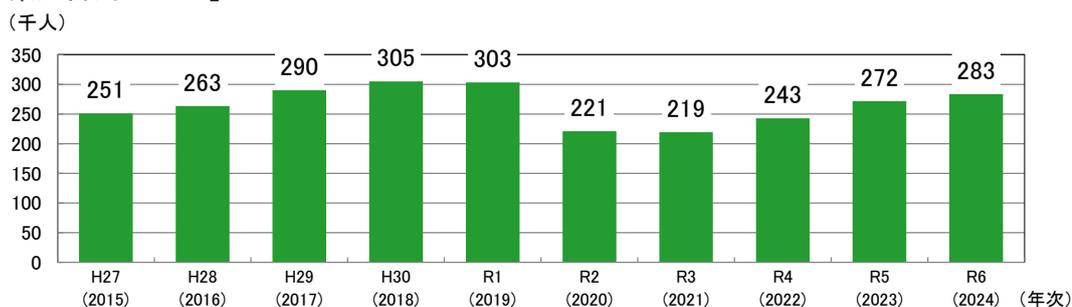
令和2(2020)年11月に運行が開始された浜手ルートの乗車人数は毎年増加し、令和6(2024)年は約10万人となっています。

< かこバスの年間乗車人数の推移 >

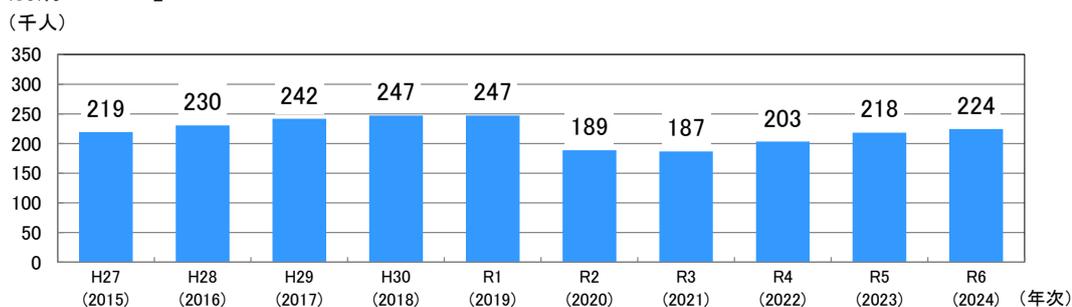
【 かこバス計 】



【 東加古川ルート 】

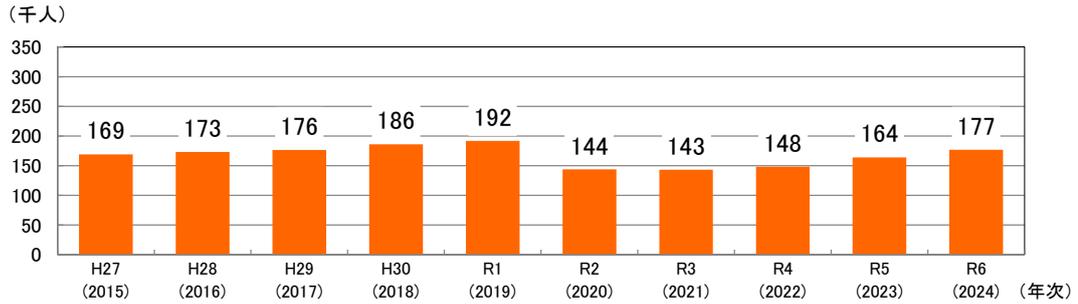


【 別府ルート 】

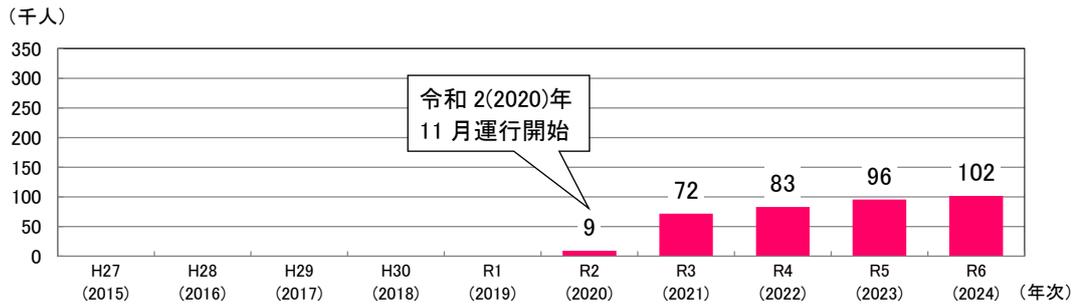


*) 各年の1月～12月の値。
出典: 加古川市統計書

【 鳩里・尾上ルート 】



【 浜手ルート 】



*) 各年の1月～12月の値。
出典:加古川市統計書

平日の停留所別乗降客数は、4つのルートが発着する加古川駅バス停が1,869人で最も多く、次いで別府ルートを除く3ルートが運行する市役所前バス停が多くなっています。その他のバス停では、東加古川駅、尾上の松駅、浜の宮駅、別府駅等の鉄道駅前のバス停が多くなっています。

< 停留所別平日1日平均乗降客数 >



*) 令和6年(2024)年11月のICカード利用実績及びバス停毎乗降調査(1週間)によるICカード利用率から月利用者数を推定し、日平均乗降者数を算出。

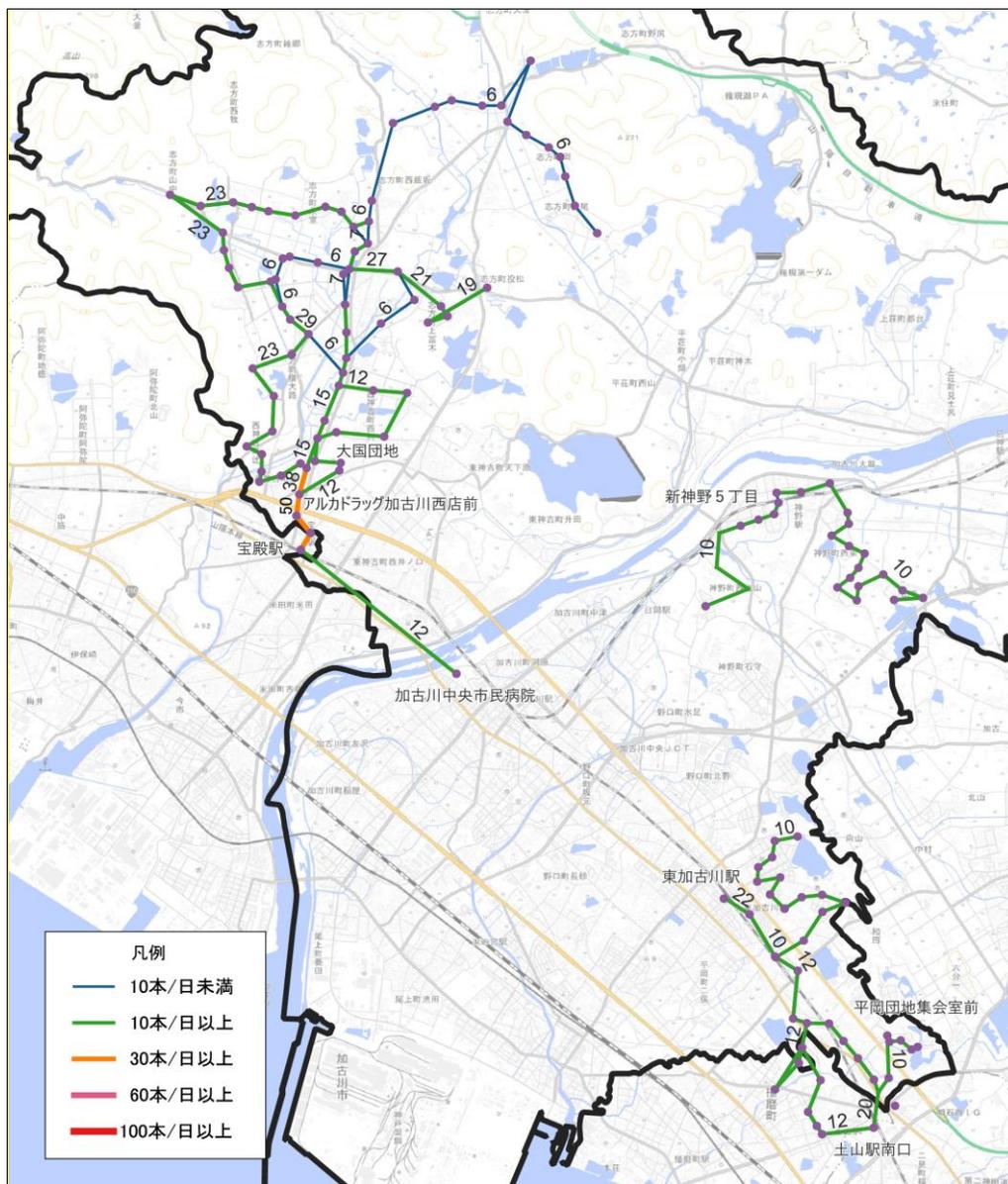
出典:神姫バスICカード利用実績
背景図は国土地理院地図を基に作成

2) かこバスミニ

かこバスミニは、民営路線バスやかこバスの路線がない、もしくは少ない北西部の志方町・西神吉町や北部の神野町、東部の平岡町で運行されています。

志方西、志方中ルートは、1日20本以上運行されていますが、その他のルートでは10本前後の運行が多くなっています。

< 路線網と運行頻度(平日) >



*) 令和7(2025)年4月現在

出典:かこバスミニ時刻表を基に作成
背景図は国土地理院地図を基に作成

かこバスミニの乗車人数は、ルートの増加もあって経年的に増加し、令和 6(2024)年には、約 6.4 万人となっています。

令和 6(2024)年は、志方西ルートが約 2.0 万人で最も多く、次いで志方中ルートが約 1.2 万人で多くなっています。その他のルートは、1 万人未満となっています。

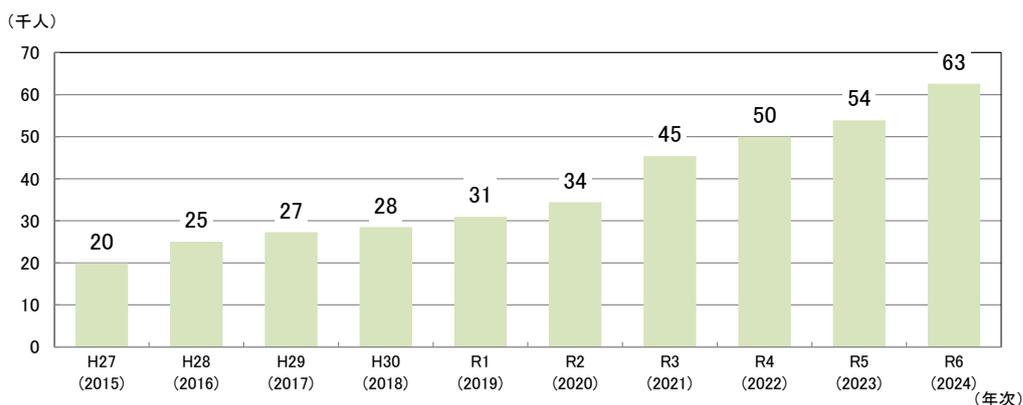
志方西ルート、山手ルート及び病院ライナーは、令和 2(2020)年に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により乗車人数は減少しました。令和 2(2020)年以降、志方西ルート、山手ルートは、乗車人数が増加し、令和 6(2024)年には令和元(2019)年と同程度まで回復していますが、病院ライナーは、令和 2(2020)年に減少したままで回復していません。

その他のルートは平荘ルートを除いて、令和 2(2020)年以降に運行が開始されており、志方東ルート、平岡東ルートは順調に乗車人数が増加しています。

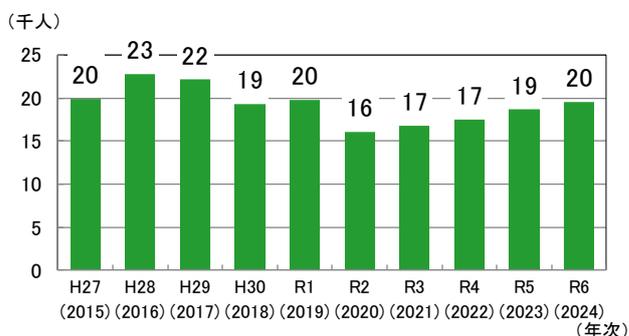
平荘ルートは、令和 2(2020)年 3 月末の神姫バスの休止により 4 月から運行が開始されましたが、利用者の低迷により令和 5(2023)年 11 月末に運行が休止されました。12 月からは平荘地区で、チョイソコかこがわの運行が開始されています。

＜ かこバスミニの年間乗車人数の推移 ＞

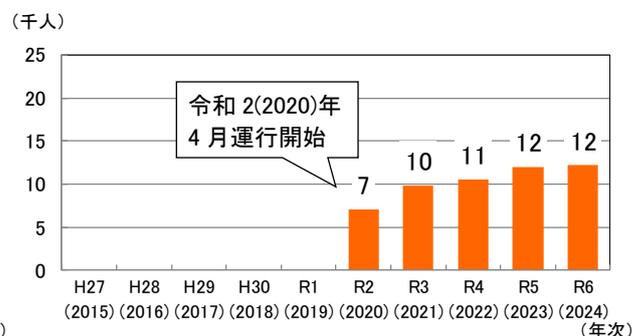
【 かこバスミニ計 】



【 志方西ルート 】

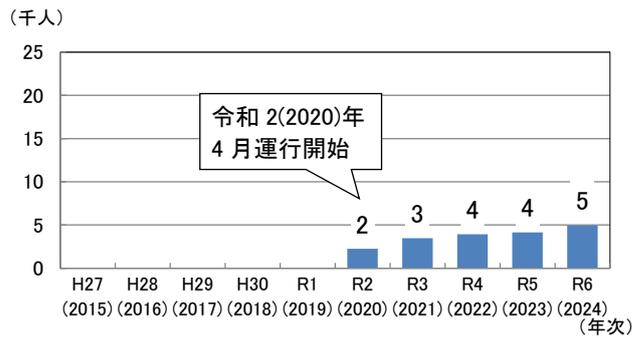


【 志方中ルート 】

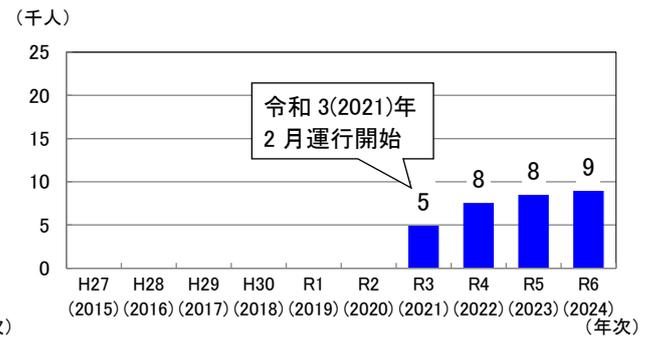


*) 各年の 1 月～12 月の値。
出典:加古川市統計書

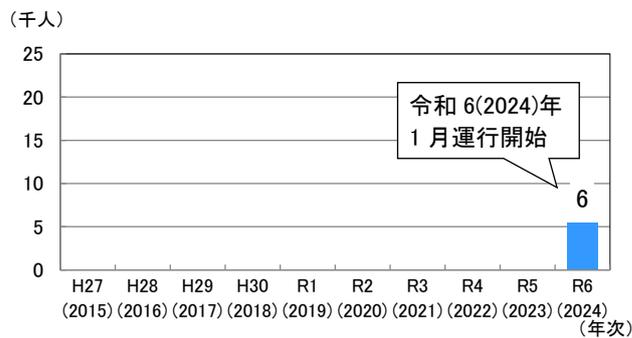
【 志方東ルート 】



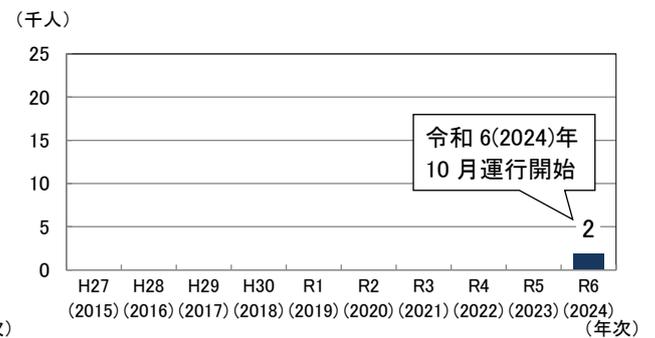
【 平岡東ルート 】



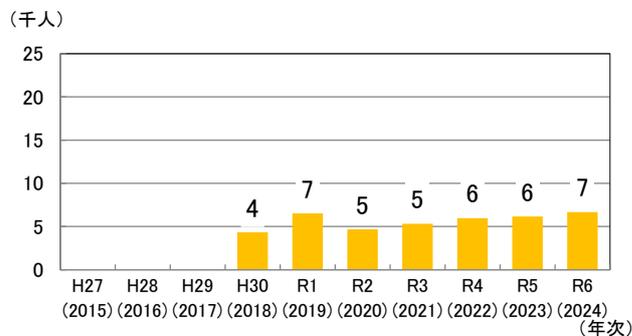
【 平岡北ルート 】



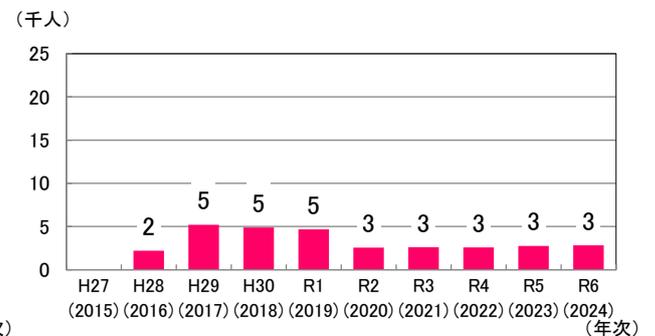
【 平岡東南ルート 】



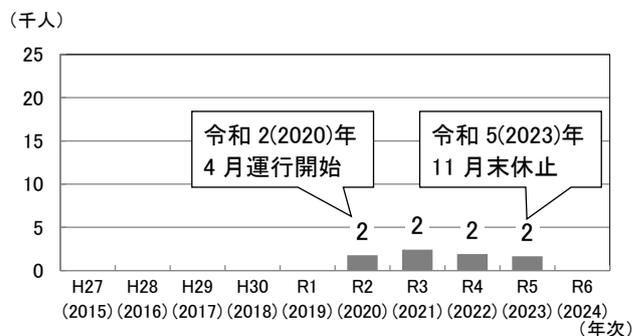
【 山手ルート 】



【 病院ライナー 】



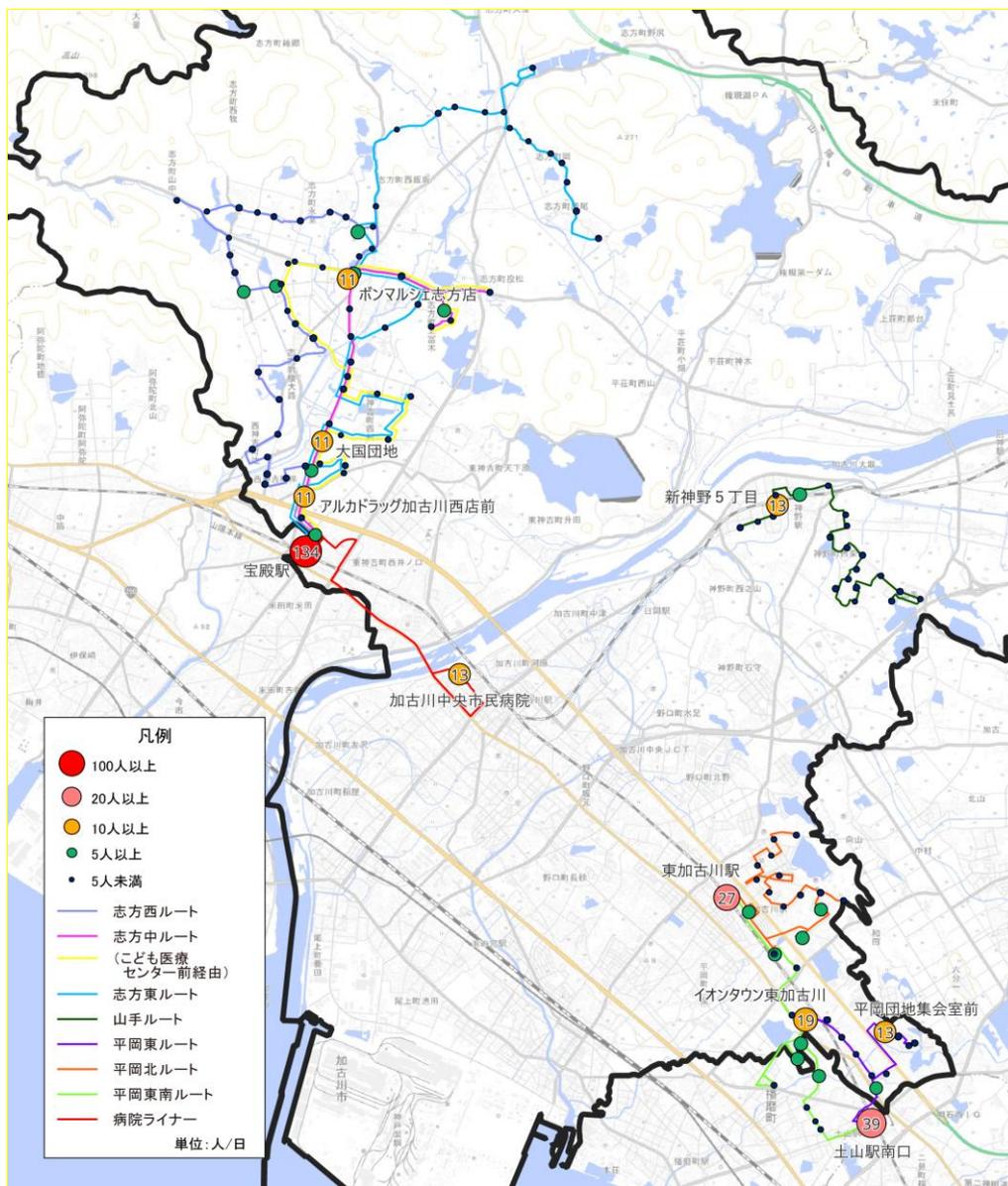
【 平荘ルート 】



*) 各年の1月～12月の値。
出典:加古川市統計書

平日の停留所別乗降客数は、宝殿駅バス停が1日134人で最も多くなっています。次いで、土山駅南口バス停、東加古川駅バス停が多くなっています。

< 停留所別平日1日平均乗降客数 >



*) 令和6年(2024)年4月～令和7(2025)年3月の平日1日平均乗降者数。

出典:加古川市かこバスミニ運営組合提供資料
背景図は国土地理院地図を基に作成

3) チョイソコかこがわ

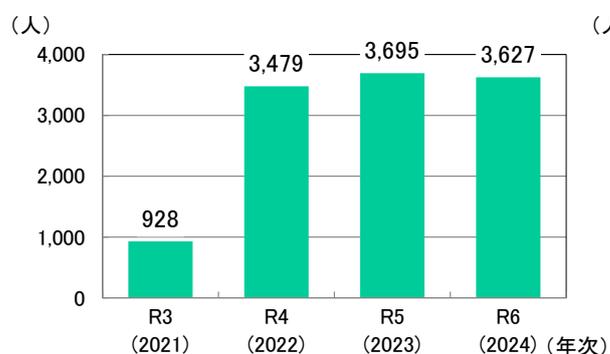
チョイソコかこがわは、平日のみ（八幡地区は月～金、平荘地区は月・水・金）8時～16時で運行されており、予約制（月～金の9時～17時で、利用日の30日前～出発30分前まで）となっています。利用には事前の会員登録が必要です。

乗降ポイントは、八幡地区で78箇所、平荘地区で103箇所（うち八幡地区併用停留所6箇所）と多くあります。

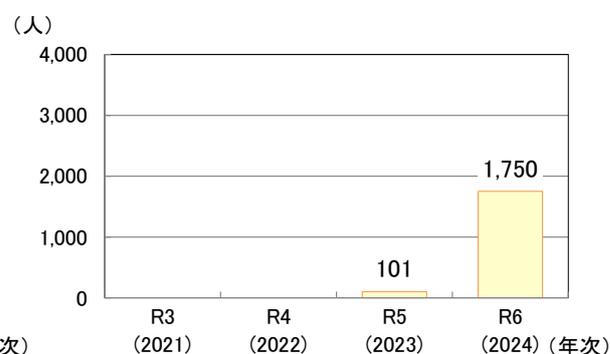
令和6(2024)年の年間利用者数は、八幡地区で3,627人、平荘地区で1,750人となっています。八幡地区では、運行開始以降安定して約3,500人の利用があります。

＜ チョイソコかこがわの年間利用者数の推移 ＞

【 八幡地区 】



【 平荘地区 】



*) 各年の1月～12月の値。
出典:加古川市統計書

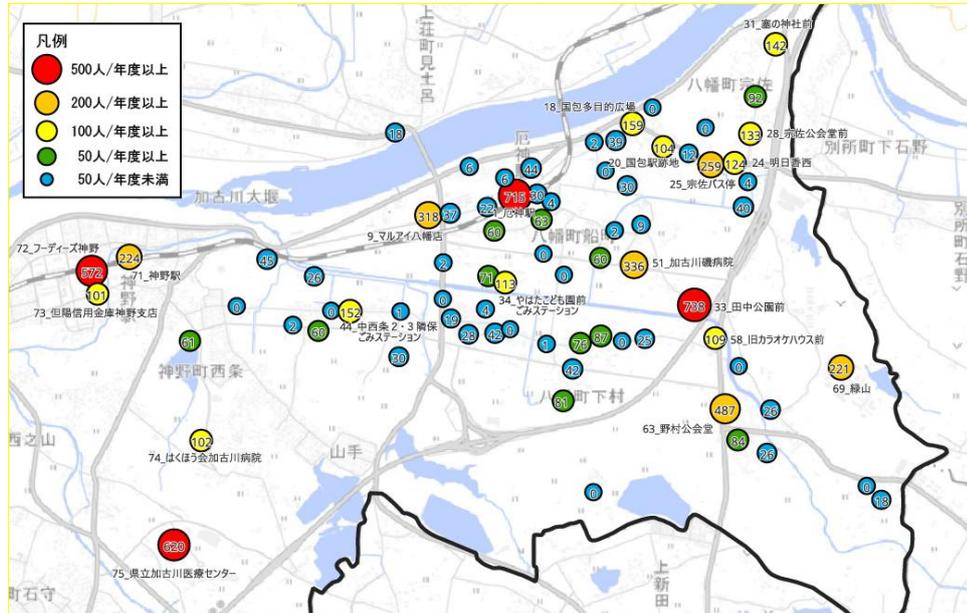
停留所別年間乗降客数は、八幡地区では、田中公園前や厄神駅が年間700人以上で多く、次いで、県立加古川医療センター、フーディーズ神野が多くなっています。

平荘地区の停留所では、フーディーズ神野が年間500人以上で最も多く、次いで神野駅が多くなっています。

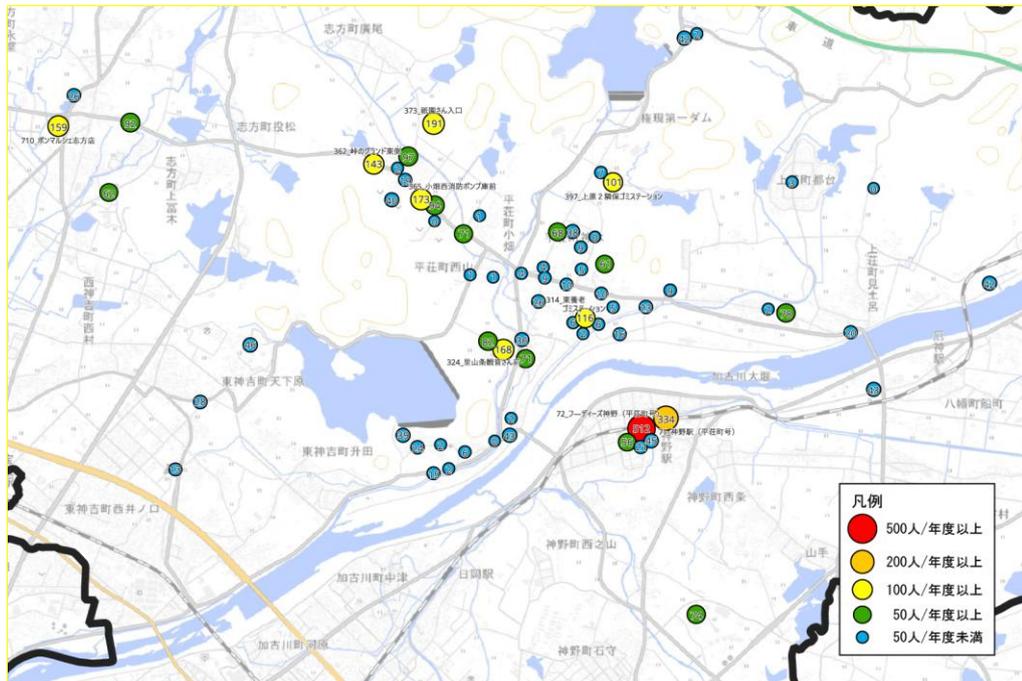
フーディーズ神野、神野駅は、八幡地区と平荘地区の併用の乗降場となっています。

< 停留所別年間乗降客数 >

【 八幡地区 】



【 平荘地区 】



*) 令和 6(2024)年 4 月～令和 7(2025)年 3 月の値。
出典: 加古川市所管データ

4) 上莊くるりん号

上莊くるりん号は、交通空白地有償運送として運行されています。道路運送法第78条に基づき、国の許可を得て市町村が運賃を収受し、営利を目的としない「公共性の高い運送サービス」として、市が主体となって実施する移動サービスです。

北部の上莊町を運行する路線で、1日4本循環運行しています。5便目は、前日までに予約のあった場合のみ運行します。

＜ 路線網と運行頻度(平日) ＞

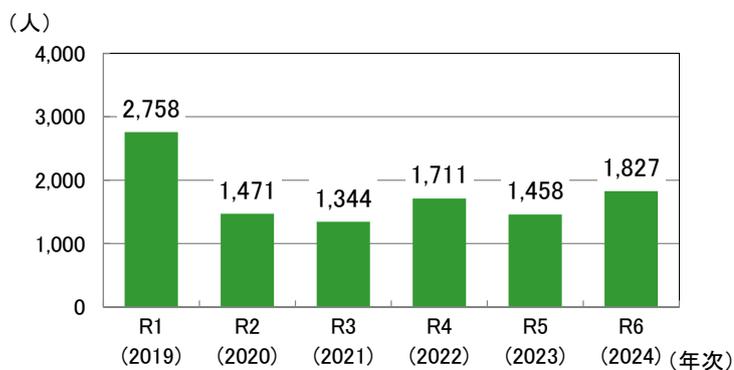


*) 令和7(2025)年4月現在

出典: 上莊くるりん号時刻表を基に作成
背景図は国土地理院地図を基に作成

令和2(2020)年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による運休もあり、利用者数は減少しました。令和6(2024)年の年間利用者数は1,827人で、令和元(2019)年の2,758人の約66%の回復にとどまっています。

＜ 上莊くるりん号の年間利用者数の推移 ＞



*) 各年の1月～12月の値。
出典: 加古川市統計書

③ 各種コミュニティ交通の利用状況（利用者アンケート結果）

コミュニティ交通利用者は、59 歳以下（学生以外）の人の利用が多く、全体の 48%を占めています。

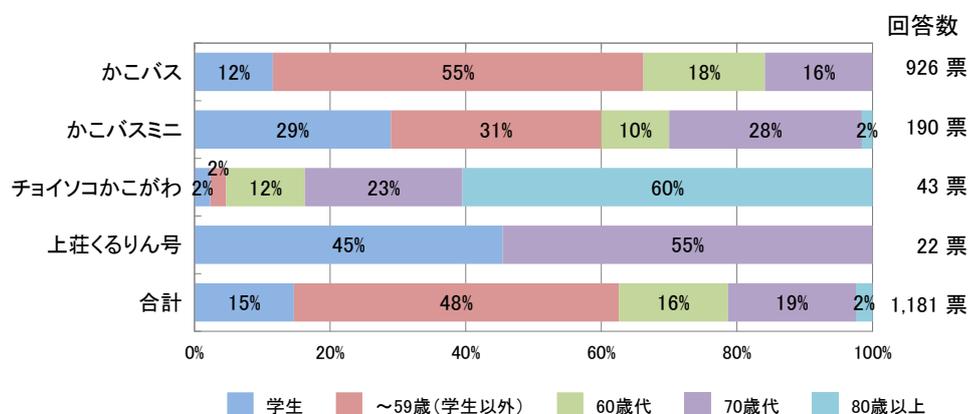
かこバスは、59 歳以下（学生以外）の人の利用が 55%を占めています。

かこバスミニは、59 歳以下（学生以外）の人の利用が多いものの 31%で、学生や 70 歳代とほぼ同じ割合になっています。

チョイソコかこがわは、80 歳以上が 60%を占めています。

上荘くるりん号は、70 歳代の人が 55%、学生の利用が 45%となっています。

< コミュニティ交通別利用者の年齢割合(コミュニティ交通アンケート調査結果)>



【 コミュニティ交通利用者アンケート 】

- 調査目的：統計調査である近畿圏パーソントリップ調査や、交通事業者から提供される IC カード利用データからでは把握が難しい現金利用者を含めたコミュニティ交通の利用状況を把握することを目的に実施。
- 調査対象：かこバス、かこバスミニ、チョイソコかこがわ、上荘くるりん号の全ての利用者
- 調査期間：[かこバス] 令和 7(2025)年 10 月 9 日(木)
[かこバスミニ] 令和 7(2025)年 10 月 10 日(金)
[チョイソコかこがわ・上荘くるりん号] 令和 7(2025)年 10 月 15 日(水)～21 日(火)の運行日
- 調査方法：[かこバス・かこバスミニ]
調査員が車両に乗り込み、バス停で乗車する乗客にアンケート調査票と筆記具を手渡し、調査への協力を依頼。
車内でアンケートに回答していただき、料金箱横に設置した回収ボックスに投函。
ヒアリング可能な場合はヒアリングを実施。
- [チョイソコかこがわ・上荘くるりん号]
乗車時に運転者からアンケート調査票と筆記具を手渡し、調査協力を依頼。
車内で回答していただき、降車時に運転者により回収または回収ボックスへ投函。

< コミュニティ交通アンケート回答状況 >

コミュニティ交通	ルート名	回答者数	平均乗車人数 (人/日) (令和6年)	想定回収率
かこバス	東加古川ルート	419	774 人/日	54.1 %
	別府ルート	258	613 人/日	42.1 %
	鳩里・尾上ルート	238	485 人/日	49.1 %
	浜手ルート	178	279 人/日	63.8 %
	計	1,093	2,151 人/日	50.8 %
かこバスミニ	志方西ルート	34	67 人/日	50.7 %
	志方中ルート	36	49 人/日	73.5 %
	志方東ルート	17	21 人/日	81.0 %
	山手ルート	19	27 人/日	70.4 %
	平岡北ルート	27	24 人/日	112.5 %
	平岡東ルート	47	37 人/日	127.0 %
	平岡東南ルート	28	14 人/日	200.0 %
	病院ライナー	15	12 人/日	125.0 %
	計	223	251 人/日	88.8 %
チョイソコかこがわ	八幡地区	45	15 人/日	300.0 %
	平荘地区	13	12 人/日	108.3 %
	計	58	27 人/日	214.8 %
上荘くるりん号		23	8 人/日	287.5 %
合計		1,397	2,437 人/日	57.3 %

出典) 令和7年度 第4回加古川市地域公共交通活性化協議会 議案書 令和8年1月

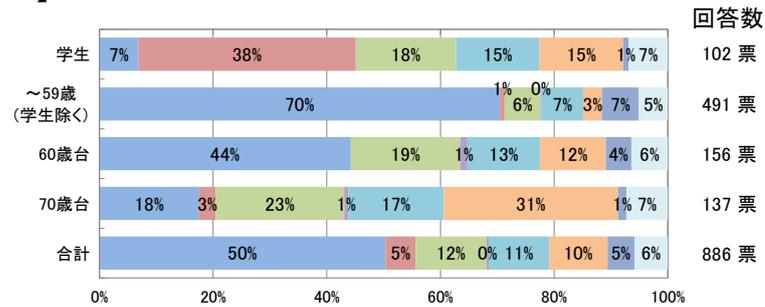
かこバスやかこバスミニは、多様な目的で利用されています。また、かこバスは通勤目的が50%、かこバスミニは買い物目的が32%で多く利用されています。

チョイソコかこがわや上荘くるりん号は、買い物目的が多く、次いでチョイソコかこがわは通院目的が29%、上荘くるりん号は娯楽目的が23%となっています。

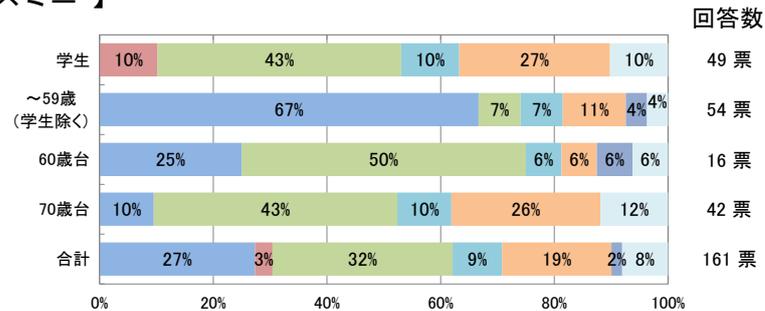
< コミュニティ交通別年齢別利用目的割合(コミュニティ交通アンケート調査結果)>

■ 通勤 ■ 通学 ■ 買い物 ■ 観光 ■ 娯楽 ■ 通院 ■ 業務 ■ その他

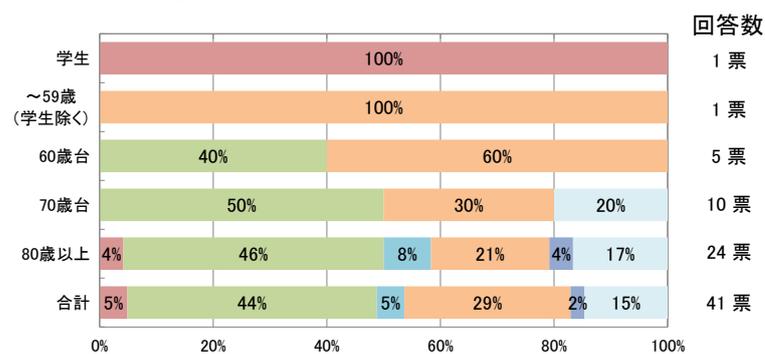
【 かこバス 】



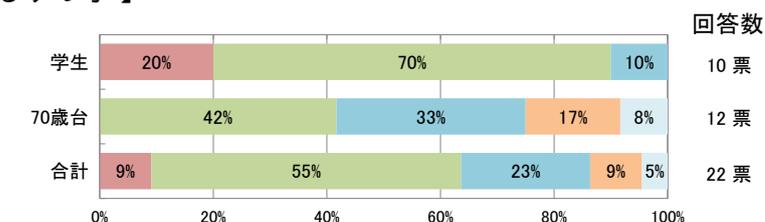
【 かこバスミニ 】



【 チョイソコかこがわ 】



【 上荘くるりん号 】



(4) 鉄道・路線バス・コミュニティ交通による各種施設への到達圏

① 到達圏分析の概要

到達圏分析とは、鉄道やバス等を利用し、「何分以内で、どこまで行けるか」を地図の上で分かりやすく示す分析のことです。本項では、自動車を使わず、徒歩・鉄道・路線バス・コミュニティ交通を利用して、目的施設に移動時間や乗換時間に応じて、「特定の時刻までに30分または60分以内に行ける範囲」を色分けして表示します。

なお、本分析は、徒歩時間、乗り換え時間、運行ダイヤなどを考慮して、現実の移動に近い条件で算出しています。徒歩は歩いて行ける距離として上限を設定しており、鉄道駅は1km、バス停は500mを上限としています。

② 市内の最寄り鉄道駅への到達圏分析

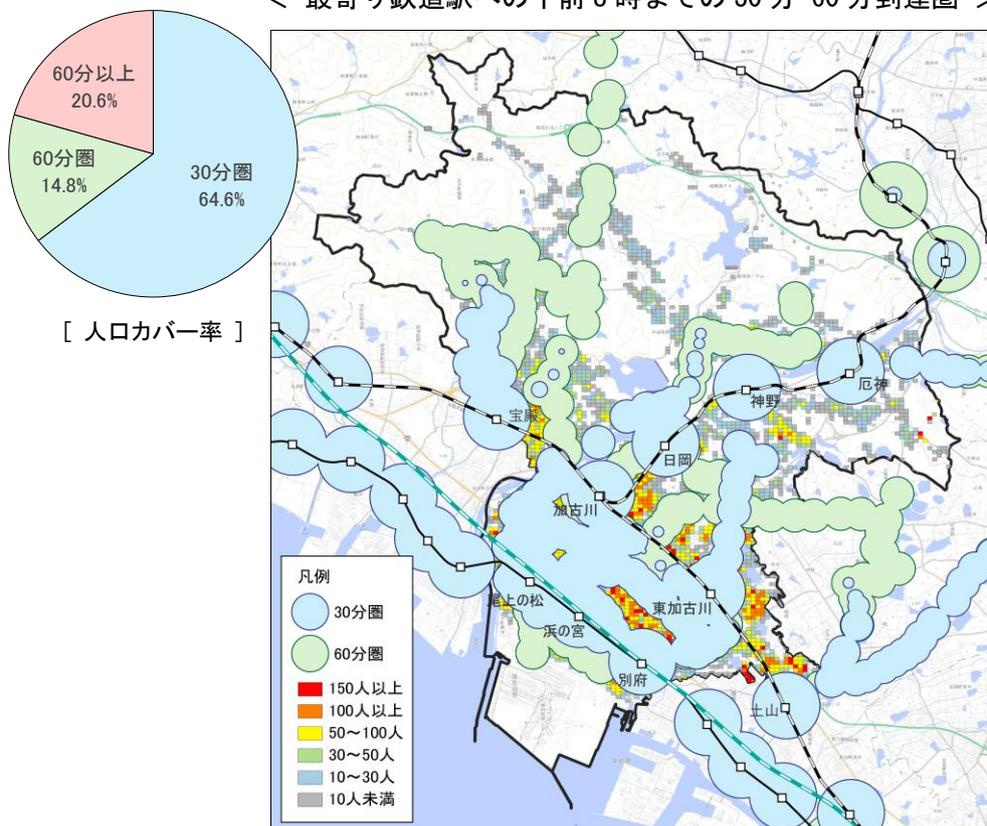
最寄り鉄道駅に、午前8時までに徒歩と公共交通だけで30分または60分で到達できる圏域は下図に示すとおりです。

午前8時は、最寄り駅に8時に着くことで、JR加古川駅やJR東加古川駅から、姫路方面や神戸方面への勤務先に9時までに到着できると想定して設定しました。

最寄り鉄道駅は、市内の駅に加えてJR宝殿駅、JR土山駅を対象としています。

30分で到達できる人口は、約65%で、駅に到達するのに60分以上かかる人口が約21%残されています。

＜ 最寄り鉄道駅への午前8時までの30分・60分到達圏 ＞



*) 令和7(2025)年4月現在の運行ダイヤを基に算出。

背景図は国土地理院地図を基に作成

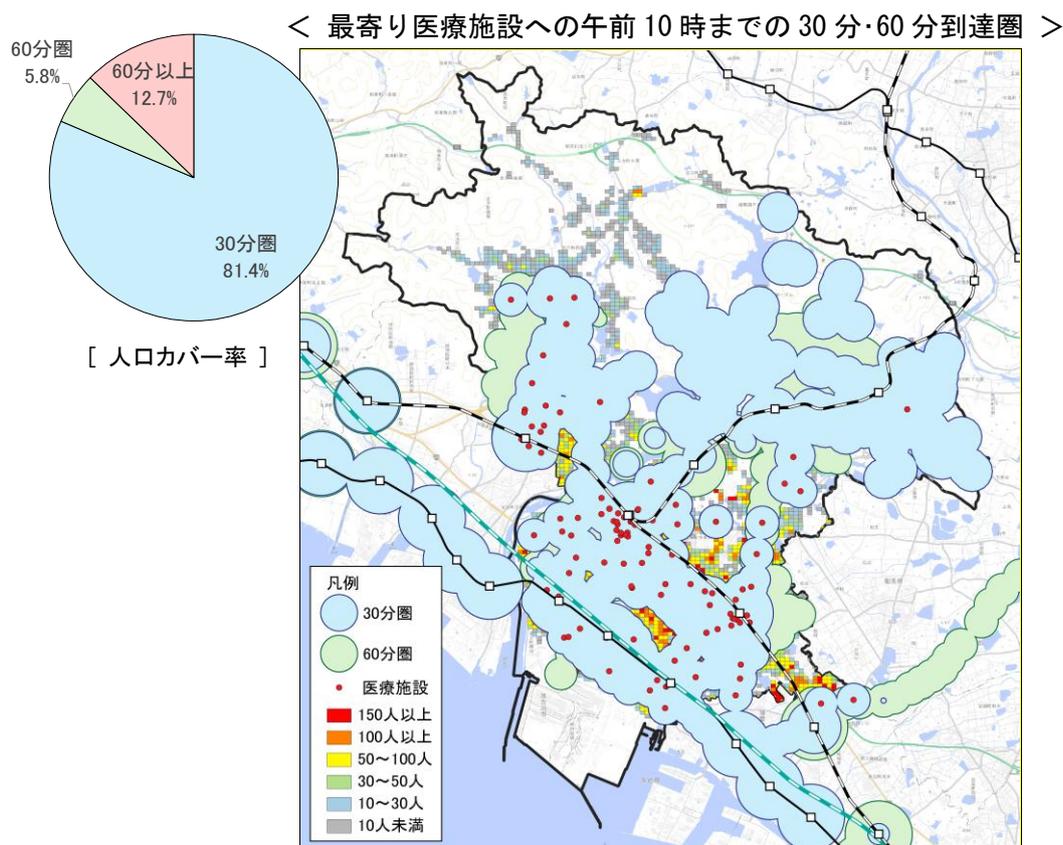
③ 最寄り医療施設への到達圏分析

市内の最寄りの医療施設に、午前10時までに30分または60分で到達できる圏域は下図に示すとおりです

午前10時は、市民交通行動アンケートの医療施設によく行く時間帯から設定しました。

北部の志方地区や両荘地区では、60分で到達できない地域が多くなっていますが、南部にも60分で到達できない地域が残されています。

30分で到達できる人口は、約81%で、医療施設に到達するのに60分以上かかる人口が約13%残されています。



*1) 対象医療施設は、厚生労働省 医療情報ネット(ナビイ)の加古川市の病院、診療所。

*2) 令和7(2025)年4月現在の運行ダイヤを基に算出。

背景図は国土地理院地図を基に作成

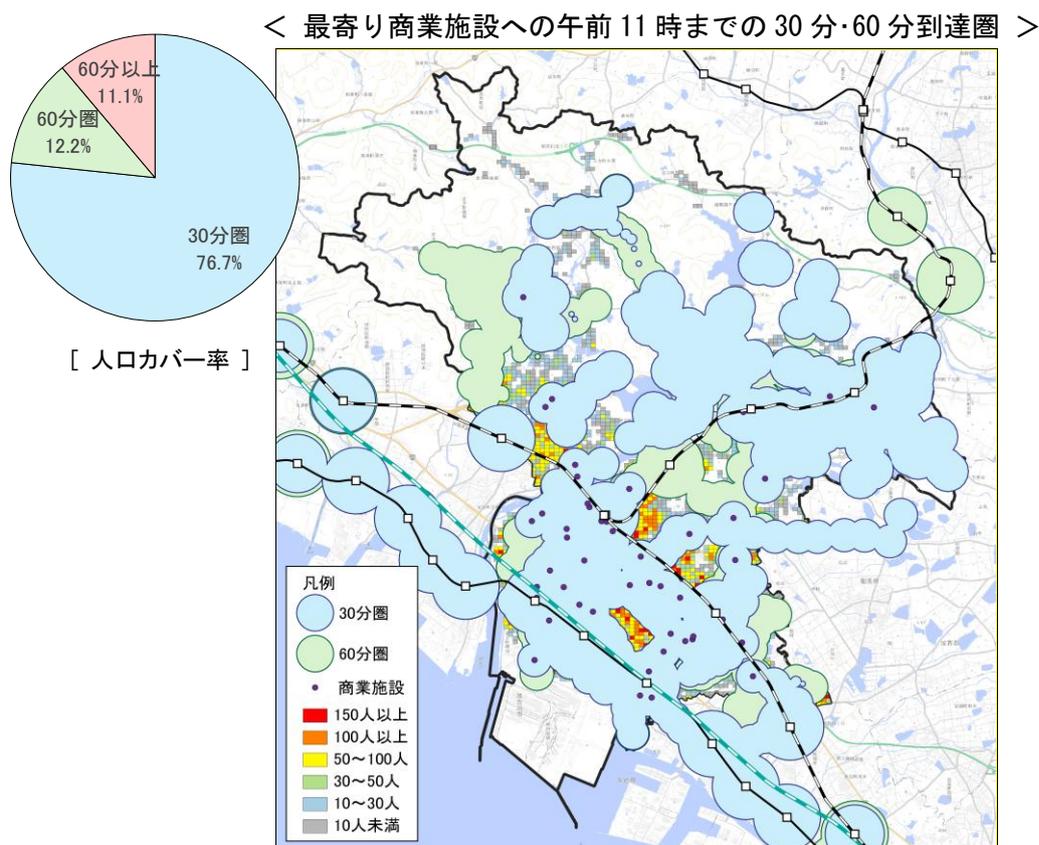
④ 最寄り商業施設への到達圏分析

市内の最寄りの商業施設に、午前 11 時までに 30 分または 60 分で到達できる圏域は下図に示すとおりです

午前 11 時は、市民交通行動アンケートの商業施設によく行く時間帯から設定しました。

北部では 60 分で到達できない地域が多くなっています。医療施設に到達できても商業施設に到達できない地域や、医療施設に到達できなくても商業施設に到達できる地域があります。

30 分で到達できる人口は、約 77% で、商業施設に到達するのに 60 分以上かかる人口が約 11% 残されています。



*1) 対象商業施設は、ナビタイムのスーパー、ショッピングモール、デイスカウントストア。

*2) 令和 7(2025)年 4 月現在の運行ダイヤを基に算出。

背景図は国土地理院地図を基に作成

(5) タクシー

① 概要

市内には、一般社団法人 兵庫県タクシー協会に所属している FB タクシー、加古川タクシー、神志タクシー、浜の宮タクシー、ファイブスタータクシー、別府タクシー、高砂交通、はりま高砂タクシー、ルミナスタクシーの9事業者が運行しています。

タクシー料金は、国土交通省が設定した基準に基づき、各事業者が設定しています。およその料金は、1km で約 700 円、3km で約 1,400 円、5km で約 2,200 円です。

< タクシー料金の例 >

距離制運賃				時間距離併用制
初乗運賃	初乗距離	加算距離	加算運賃	
700 円	1.3 km	250 m	100 円/回	100 円/1分30秒

*1) 近畿運輸局が管轄する姫路・東西播地区の普通車上限運賃(税込価格)

*2) 10km/h 以下の運送に要した時間を加算距離に換算し、時間距離併用運賃を適用

出典:「一般乗用旅客自動車運送事業の自動認可運賃について」

(令和7年10月28日 公示)

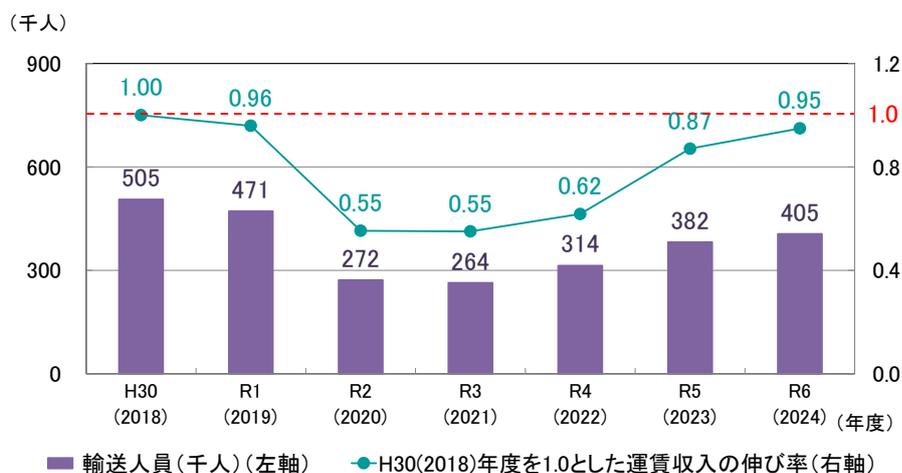
国土交通省近畿運輸局ホームページ

② 利用状況等

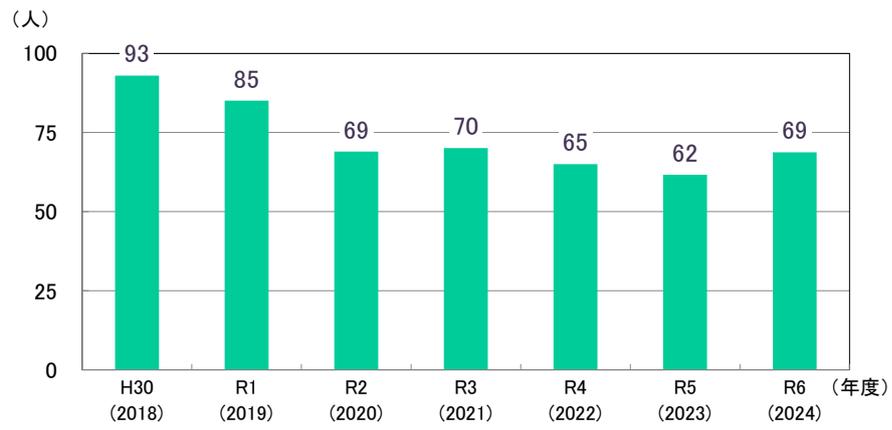
輸送人員、運賃収入ともに平成 30(2018)年度から減少傾向であった状況に加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和 2(2020)年度には、平成 30(2018)年度の 60%以下に減少しました。以降回復傾向にあり、令和 6(2024)年度には、平成 30(2018)年度の、輸送人員は約 80%、運賃収入は約 95%まで回復しています。運賃収入の回復は、運賃改定の影響もあります。

運転者は減少傾向にあり、運転者不足が課題となっています。

< 輸送人員の推移と運賃収入の伸び率 >



< 運転者数の推移 >



出典: タクシー事業者提供データ

(6) 福祉分野における移動サービス

① 福祉タクシー助成

加古川市では、在宅の重度障がい者（児）の生活範囲の拡大と積極的な社会参加を促進するため、運賃の一部を助成する福祉タクシー券を交付しています。要件を満たす対象者は、一般タクシー・介護タクシーのどちらでも、福祉タクシー利用券を使用できます。

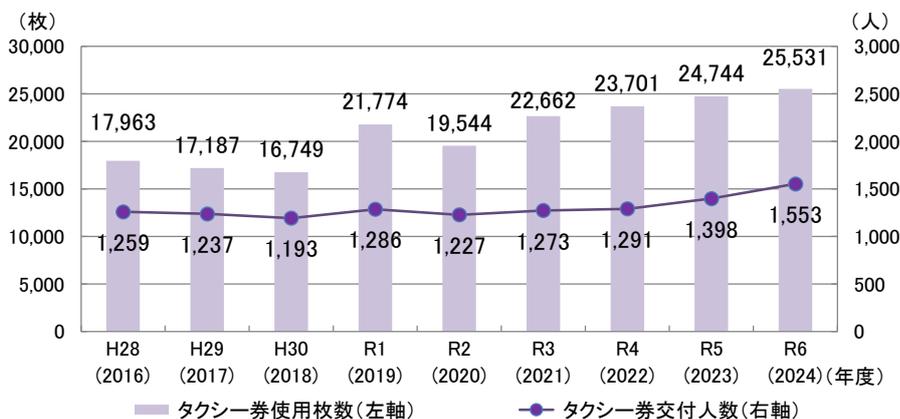
なお、介護タクシーとは、道路運送法に基づく一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受け、事業用自動車（緑ナンバー）で運行されるタクシーのうち、一般のタクシーの利用が困難な方を対象とした輸送に限定したタクシーです。

福祉タクシー利用券は、令和 2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少しましたが、以降、使用枚数、交付人数いずれも増加しています。

< 加古川市福祉タクシー助成制度 >

加古川市福祉タクシー助成制度	
助成内容	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー運賃について、1 枚 500 円を助成する「福祉タクシー利用券」を年間 48 枚（月 4 枚）交付。 ・市に登録しているタクシー会社（一般タクシー12 社、介護タクシー38 社）の運行するタクシーで、1 回の乗車につき最大 3 枚まで利用可能。
対象者	次のすべての要件を満たす方 <ul style="list-style-type: none"> ・加古川市内に住所を有する人 ・身体障害者手帳 1・2 級、療育手帳 A 判定又は精神障害者保健福祉手帳 1 級所持者 ・障がい者本人に市町村民税が課税されていない人

< 福祉タクシー利用券使用状況 >



出典:加古川市所管データ

② 福祉有償運送

福祉有償運送は、道路運送法第 79 条に基づき、非営利主体等（NPO 法人等）が自家用自動車（白ナンバー）を用いて行う有償輸送で、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスです。身体障害者や要介護者、要支援者の方が対象で、ご利用の際には、事前に会員登録が必要です。本市では、令和 6(2024)年 3 月末現在、1 団体が車両 2 台で実施しており、会員数は 8 名です。

< 福祉有償運送実施団体 >

NPO 法人ハート・ケア・ステーション(加古川市野口町)	
利用対象者	・介護認定を受けられている方 ・障がい者(療育)手帳をお持ちの方
適用区域	加古川市・高砂市・稲美町(発着点のどちらかが左記の区域)
運送の対価	初乗り走行 2km まで 300 円、以後 500m ごとに 50 円(タクシーの約半値)

出典:NPO 法人ハート・ケア・ステーションホームページ

③ 介護サービス

加古川市の「通院等のための乗車又は降車の介助（通院等乗降介助）」は、要介護者である利用者に対して、通院等のため、訪問介護事業所のヘルパーが自ら運転する車両への乗車又は降車の介助を行うとともに、併せて、乗車前若しくは降車後の屋内外における移動等の介助又は通院先若しくは外出先での受診等の手続き、移動等の介助まで一連で支援するサービスです。

令和 6(2024)年度の延べ利用者数は、3,075 人となっています。

(7) その他の移送サービス

① 病院送迎バス

加古川市内の病床が 20 床以上の病院でみると、以下の病院で無料の送迎バスが運行されています。

< 加古川中央市民病院シャトルバス >

加古川中央市民病院シャトルバス(加古川市加古川町本町)	
運行区間	・JR 加古川駅～加古川中央市民病院 ・山陽電鉄 尾上の松駅～加古川中央市民病院
運行日	月曜日から金曜日(祝日及び年末年始[12/29～1/3]を除く)
運行時間	・JR 加古川駅～加古川中央市民病院 :7 時台～18 時台 ・山陽電鉄 尾上の松駅～加古川中央市民病院:8 時台～16 時台
運賃	無料
その他	車椅子での乗車は不可

出典:加古川中央市民病院ホームページ

< 加古川 磯病院 >

加古川 磯病院無料送迎バス (加古川市八幡町下村)	
送迎コース	・都台方面(都台・小野・粟栗・津染・見土呂・国包) ・新神野方面(新神野・山手・中西条・野村・宗佐)
運行日	・月～土曜(祝日を除く)
運行時間	・午前便 (前日 17:00 までの事前予約制) 都台方面 →病院 9時台 1便 病院→都台方面 12時台 1便 新神野方面→病院 10時台 1便 病院→新神野方面 12時台 1便 ・午後便(当日 14:30 までに利用申込) 病院→自宅 (個人単位で送迎)
運賃	無料
その他	外来受診者対象 車いす利用不可

出典:加古川 磯病院ホームページ

< 順心リハビリテーション病院 >

順心リハビリテーション病院送迎バス(加古川市神野町石守)	
運行区間	・病院～JR 東加古川駅～山陽電鉄別府駅～病院 ・病院～JR 東加古川駅～病院
運行日	・祝日を除き毎日 ・土曜、日曜は、山陽電鉄別府駅行はなし
運行時間	・月～金曜 病院発 9時台～16時台 6便 ・土曜 病院発 9時台～16時台 5便 ・日曜 病院発 9時台～16時台 4便
運賃	無料

出典:順心リハビリテーション病院ホームページ

< いなみ野病院 >

いなみ野病院送迎車(加古川市平岡町土山)	
送迎区間	・JR 土山駅～いなみ野病院 ・山陽電鉄 播磨町駅～いなみ野病院
運行日	月曜日から土曜日(祝日及び年末年始[12/29～1/3]を除く)
運行時間	・JR 土山駅～いなみ野病院 : 9時台～15時台 ・山陽電鉄 播磨町駅～いなみ野病院:10時台～14時台
運賃	無料
その他	外来診療は行っていない

出典:いなみ野病院ホームページ

② スクールバス

兵庫大学・兵庫短期大学部では、JR 東加古川駅、山陽電鉄 別府駅・尾上の松駅から無料の送迎バスを授業の時間割に合わせて運行しています。

両荘みらい学園は、令和 6(2024)年度に平荘小学校、上荘小学校および両荘中学校を統合した施設一体型小中一貫校で、小学生を対象に、通学距離や通学時間の負担軽減のために、マイクロバス(4台)とコンピューター(2台)によるスクールバスを運行しています。

< 兵庫大学スクールバス >

兵庫大学・兵庫短期大学部スクールバス(加古川市平岡町新在家)	
運行区間	・JR 東加古川駅～大学 ・山陽電鉄 別府駅～大学 ・神戸市営地下鉄 学園都市駅～大学
運行曜日 時間	・JR 東加古川駅～大学 月曜日～金曜日:7時台～21時台 土曜日:7時台～18時台 ・山陽電鉄 別府駅～大学 月曜日～金曜日:7時台～21時台 土曜日:7時台～17時台 ・神戸市営地下鉄 学園都市駅～大学 月曜日～金曜日:6時台～22時台 土曜日:6時台～19時台
乗車条件	学生証の提示

出典:兵庫大学ホームページ

< 両荘みらい学園スクールバス >

両荘みらい学園(加古川市平荘町山角)	
運行区間	・平荘地区:北部、南部、西郡、平荘小周辺①・②、中央、里ルート ・上荘地区:北部、東部①・②、都台①・②・③ルート
運行曜日	月曜日～金曜日
運行時間	・登校時:7時台～8時台 ・下校時:14時台～16時台
対象者	・集合場所からの通学距離がおおむね2km以上の小学生 ・通学路上に危険な箇所がある地区の小学生

出典:加古川市教育委員会事務局ホームページ

③ 自動車学校の送迎バス

自動車学校へのアクセスは、主に事前予約による自宅周辺までの送迎サービスが多くなっています。ルートは決まっている場合もありますが、乗降場や時間も任意に指定できる場合もあります。

< 自動車学校の送迎バス >

加古川自動車教習所(加古川市山手1丁目)	
送迎方法	複数箇所の希望場所から送迎可能
送迎エリア	・加古川市(別府町・志方町を除く) ・稲美町 ・高砂市東部 ・三木市(自由が丘・緑が丘・青山) ・神戸市西区(岩岡町)
東播自動車教習所(播磨町)	
送迎方法	・ルート別送迎バスで、登録した自宅付近の停留所から送迎 ・事前予約
送迎ルート	・加古川方面:別府・尾上・加古川・坂元・安田・長砂・坂井 北野・北芳園・野口・東加古川・山之上・二俣・別府 ・明石方面 :大中・城ノ宮・土山・魚住・江井ヶ島・東二見・古宮
土山自動車学院(稲美町)	
送迎方法	・定時運行のルート別送迎バスで送迎 ・事前予約
送迎ルート	加古川線、稲美・神野線、播磨線、谷八木線、大久保南線、大久保北線、岩岡・神出線
はりま自動車教習所(高砂市)	
送迎方法	・登録した自宅付近から定時に送迎。 ・事前予約
送迎方面	東加古川方面、志方方面、加古川中・南部方面、加古川北部方面、両荘・神吉方面、別所・御着・四郷・飾東・花田方面、大塩・的形・白浜方面、飾磨東西・姫路中央方面、姫路北部、播但方面
小野自動車教習所(小野市)	
送迎方法	・希望の送迎場所、時間に送迎。 ・事前予約
送迎方面	加古川市、小野市、三木市、加東市、加西市、西脇市、神戸市西区・北区

出典:各自動車学校ホームページ

④ 介護事業所等の送迎

送迎のある介護事業所は、加古川市内に点在しています。サービスは平日が中心で、土曜日、日曜日、祝日は休みが多くなっています。

< 送迎のある介護事業所 >

事業所名称	所在地	サービス提供地域	定休日
ヘルスポート尾上	尾上町	加古川市、高砂市	土日曜、年末年始
デイサービス昭和の隠れ家加古川	尾上町	加古川市	土日曜、年末年始
小規模多機能型居宅介護事業所 じけまち	加古川町	加古川市	無休
デイサービスCHIAKIほおずき加古川	加古川町	加古川市	日曜、年始
ぬくもりデイサービス	加古川町	加古川市	土日曜、年末年始
リハプライド ワン加古川美乃利	加古川町	加古川市	土日曜、祝日、 年末年始
認知症対応型通所介護 ニッケれんげの家・加古川	加古川町	加古川市	年末年始
デイサービスセンターさんきゅうあかり	神野町	加古川市	日曜、年末年始
デイサービス桜梅桃李	神野町	加古川市	木日曜、年始、盆
NPO法人デイホーム故郷	西神吉町	加古川市、高砂市	日曜、年末年始、盆
パラディさつき苑デイサービスセンター	西神吉町	加古川市	日曜、年末年始
アーチ・デイサービス野口	野口町	加古川市加古川町、野口町、 尾上町、平岡町	土日曜、年末年始
あひの風	野口町	加古川市	日曜 年末年始
リハビリデイサービスちづる	野口町	加古川市	土日曜、年末年始
まいんどくらぶ	東神吉町	加古川市	水日曜、年始
リハビリステーションマザー	東神吉町	加古川市	土日曜、祝日、 年末年始
リハプライド結えん加古川神吉倶楽部	東神吉町	加古川市(要介護・要支援) 高砂市の一部(要支援のみ)	土曜・日曜・年末年始
アーチ・デイサービス加古川西	東神吉町	加古川市米田町、西神吉町、 東神吉町、志方町	土日曜、年末年始
デイサービスいきいき	東神吉町	加古川市	日曜、年末年始
デイサービスセンターうららか東神吉店	東神吉町	加古川市	無休
株式会社ライフサポート上田	平岡町	加古川市、播磨町	土日曜、祝日
宅老所 七色とうがらし 平岡の家	平岡町	加古川市	日曜、年末年始
デイサービスおらんく	平岡町	加古川市、高砂市、稲美町、播磨町	日曜、年末年始、盆
デイサービスセンターいるみね	平岡町	加古川市	日曜、年末年始
リハビリデイサービスやわらぎ	平岡町	加古川市、明石市、播磨町	土日曜、祝日、盆、 年末年始
老人保健施設 緑樹苑	平岡町	加古川市内の加古川左岸、 播磨町全域、稲美町全域	日曜、年末年始
デイサービスセンター絵梨花の家	平荘町	加古川市	年末年始
グループ華浜の宮	別府町	加古川市、播磨町	月土日曜
順心会看護小規模多機能型居宅介護 別府	別府町	加古川市	無休
小規模多機能型居宅介護事業所 しのべ	別府町	加古川市	無休
デイサービスあすか	別府町	加古川市	日曜・年末年始
デイサービスなないろ館	別府町	加古川市	火曜・日曜
デイサービスらくらく	別府町	加古川市	土日曜、盆、年末年始
デイサービス憩いの家きらり	別府町	加古川市、 播磨町(播磨町は要支援の方のみ)	土日曜、夏季、 年末年始、GW
夢くらぶ	別府町	加古川市	日曜

*) 送迎のある事業所で検索。

出典:「介護事業所・生活関連情報検索 介護サービス情報公表システム」厚生労働省

⑤ 企業送迎バス

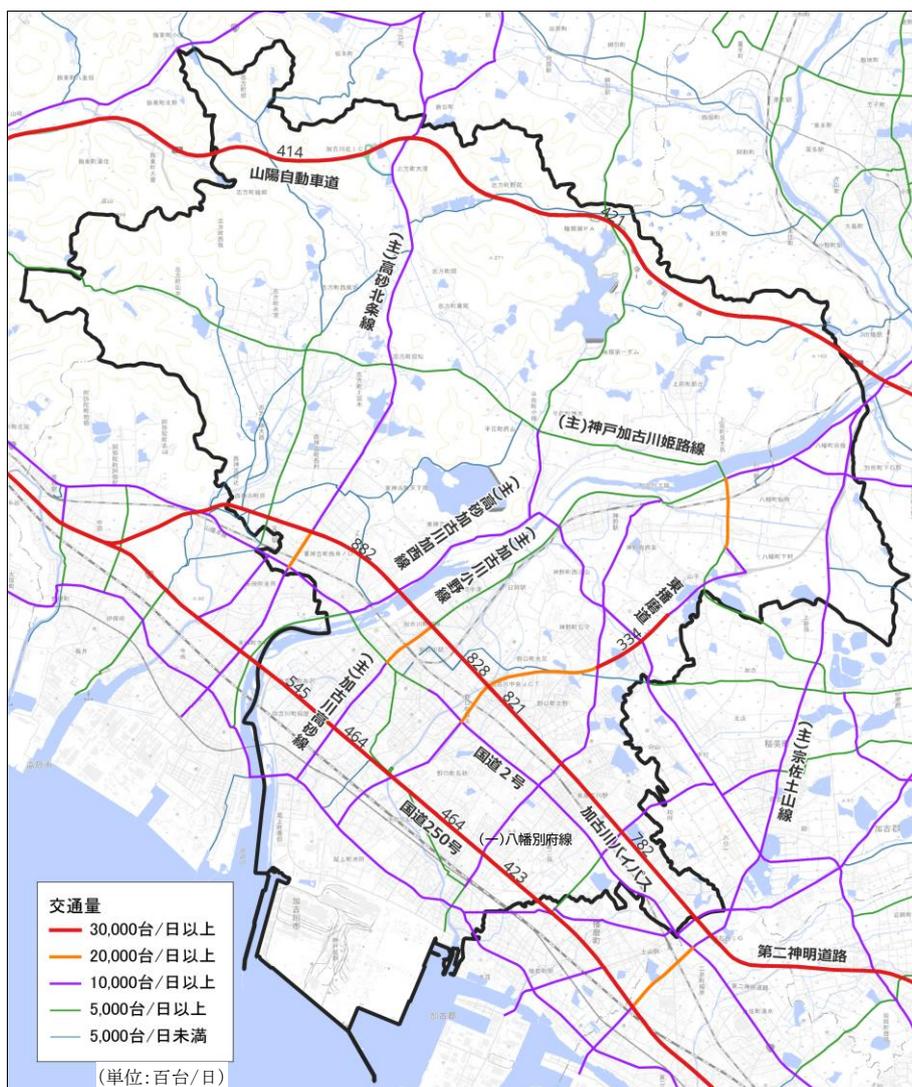
JR 加古川駅、JR 東加古川駅や山陽電鉄 別府駅等から、従業員を送迎するための企業送迎バスが運行されています。

金沢町の株式会社神戸製鋼所加古川製鉄所では、周辺の公共交通の利便性が悪いことからマイカー通勤を奨励していましたが、構内での駐車場不足と周辺道路の混雑から平成20(2008)年頃から通勤バス路線の強化を行い、マイカー通勤を自粛する「エコ通勤」を推進しています。

(8) 加古川市の道路状況

市内の道路は、高速自動車国道や自動車専用道路を除くと、南部の国道 250 号の交通量が 400 百台/日以上で多く、並行する国道 2 号や、国道 250 号、国道 2 号と南北に交差する(主)加古川高砂線、(一)八幡別府線等の交通量が 100 百台/日以上となっています。

< 市内の道路交通量 >

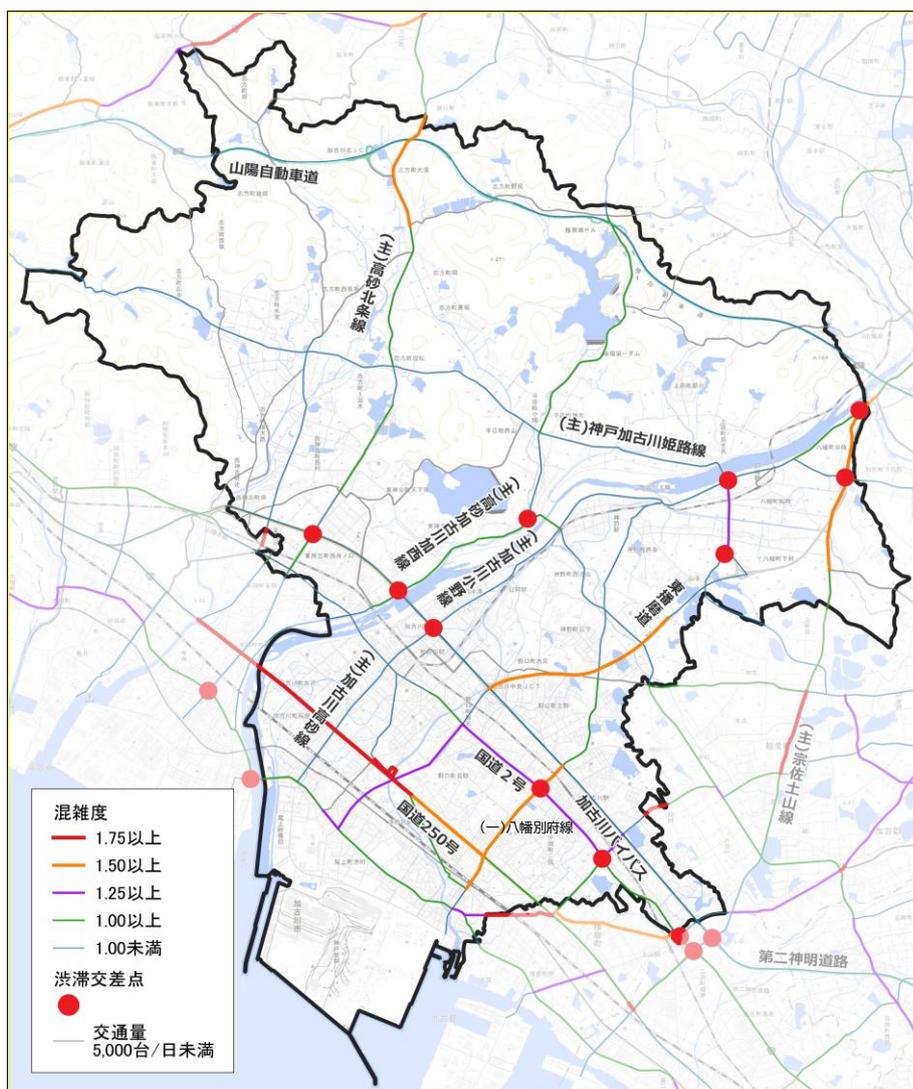


出典:「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果(国土交通省)」
背景図は国土地理院地図を基に作成

交通量が5,000台/日以上 of 道路の混雑度をみると、南部の国道250号の混雑度が1.50以上で高くなっています。また、国道250号と国道2号を南北に交差する(一)八幡別府線の混雑度も1.50以上で高くなっています。

対策が必要な渋滞交差点は、南部に多く残されています。

< 混雑度及び渋滞交差点 >



【渋滞交差点解消プログラムにおける渋滞交差点の定義】
 i 信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを3回以上要する箇所
 ii 信号がない交差点で、交差点を通過するのに2分以上要する箇所
 iii 上記i, iiに該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者及び公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所

* 混雑度は交通量が5,000台/日以上 of 道路について示している。

出典:「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果(国土交通省)「渋滞交差点解消プログラム(第4期)(2019~2023)」(兵庫県)

背景図は国土地理院地図を基に作成

3. 加古川市における人の動き

(1) 人の動きや意向の把握方法

① パーソントリップ調査結果からの把握

パーソントリップ調査は、「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」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。

調査は国土交通省が中心となり全国の都市圏ごとに実施され、本市を対象とした調査は「第6回近畿圏パーソントリップ調査」が令和3(2021)年9月～11月に実施されました。

< 人の移動の例 >



出典:「近畿圏における人の動き 令和3年 第6回近畿圏パーソントリップ調査結果から」
令和6年3月京阪神都市圏交通計画協議会

② アンケート調査の実施による把握

市民の日常生活行動（通勤・通学、通院、買い物等）における交通手段、頻度、時間帯、問題点、乗継拠点機能への要望や今後の公共交通のあり方などについて、アンケート調査により把握します。地域別、年代別に公共交通の改善点などを集計分析します。

【 市民交通行動アンケート 】

- 調査目的：コミュニティ交通利用者の主なターゲットである70歳以上の高齢者や移動に課題のある人の移動状況や潜在需要、現在の公共交通に対する満足度や改善点等を詳細に把握することを目的に実施。
- 調査対象：70歳以上の高齢者と、高齢者と同居する69歳以下の市民
- 調査期間：令和7(2025)年10月中旬発送、11月7日(金)投函締め切り
- 調査方法：郵送配布・郵送回収
- 配布枚数：70歳以上の高齢者がいる世帯 16,800票（5,600世帯×3票）

< 市民交通行動アンケート回収状況 >

配付世帯数	回収世帯数	回収票数
5,600	3,055	4,784票
—	54.6%	—

③ 携帯電話ビッグデータによる把握

携帯電話位置情報のビッグデータを用いて、市南部の主要施設・エリアに訪訪している人の動きを把握します。

具体的には、スマートフォン契約者のうち、位置情報の利用許諾を得たユーザーのGPS位置情報を数分間隔で取得したものから、推定居住地、年代、性別等別に主要施設・エリア来訪者の分析が可能です。なお、分析する携帯電話位置情報ビッグデータは、人口等の統計データを用いて拡大推計処理がなされており、サンプル数ではなく総数としての分析が可能です。

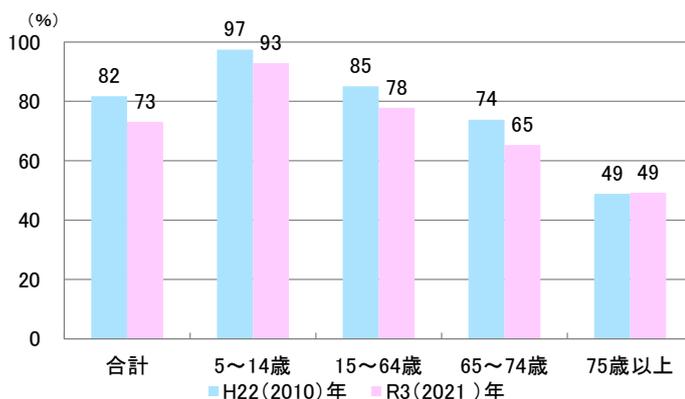
(2) 人の移動の概要

① 年齢別外出率

令和 3(2021)年の外出率は、5 歳以上全体では 73%でした。年齢別にみると、主に児童や学生が占める 5～14 歳が 93%で最も大きく、次いで、15～64 歳が 78%で大きくなっています。高齢になるほど外出率が低下し、75 歳以上では 49%で半数以下となっています。

平成 22(2010)年と比較すると、5 歳以上全体では 82%から 73%と 9 ポイント減少しています。74 歳以下では、平成 22(2010)年と比較して外出率が低下していますが、75 歳以上は、49%で維持されています。

＜ 加古川市民の年齢別外出率 ＞



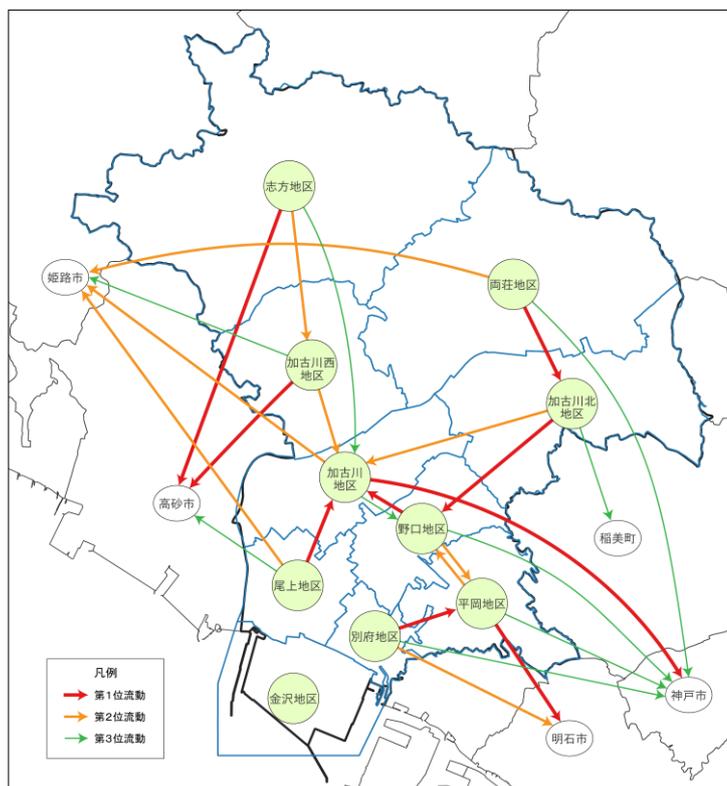
出典:近畿圏パーソントリップ調査結果

② 居住地別の主な行先

居住地区でみると、尾上地区、野口地区は、加古川地区への移動が第 1 位で、加古川北地区は野口地区、別府地区は平岡地区への移動が第 1 位となっています。

その他の居住地区は、市外への移動が第 1 位となっています。

＜ 居住地別の主な行先 ＞



※) 到着地が不明のデータを除いて集計。

出典: 令和 3(2021)年近畿圏パーソントリップ調査

③ 地区別移動手段

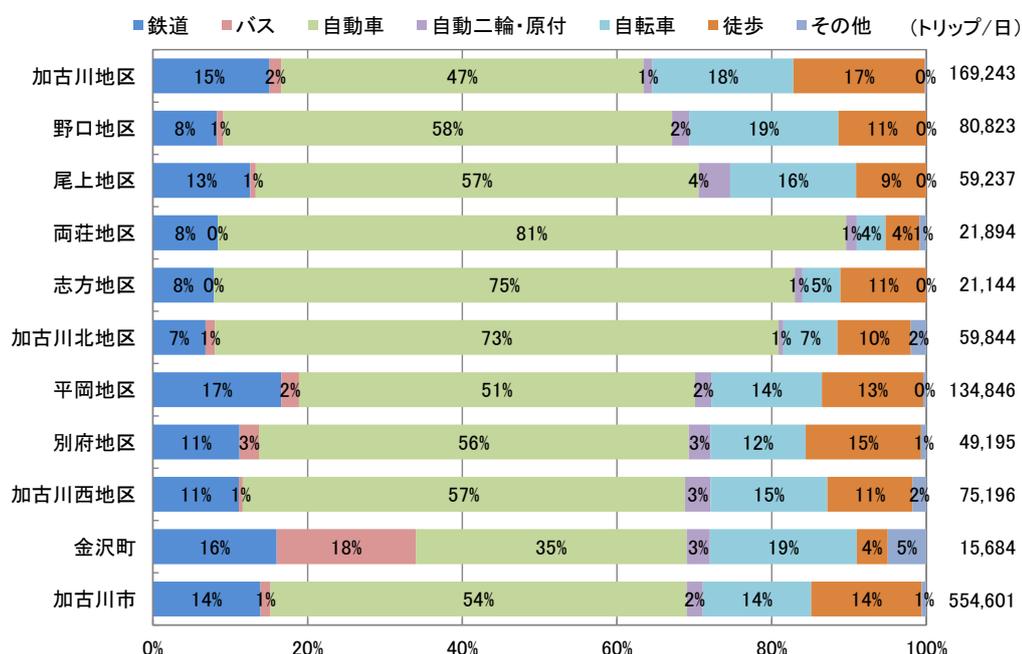
加古川市全体でみると、自動車利用が54%で最も多くなっています。鉄道やバスといった公共交通利用は15%で、自転車や徒歩とほぼ同じ割合になっています。

地区別でみると、両荘地区、志方地区、加古川北地区では自動車利用が70%以上で、特に多くなっています。

鉄道利用は平岡地区、加古川地区が15%以上で比較的多く、加古川北地区は、JR加古川線の神野駅、厄神駅があるものの、7%で最も利用が少なくなっています。

金沢町はバス利用が18%で多く、企業等への送迎バスが利用されていると考えられます。

< 地区別代表交通手段分担率 >



*) 地区別関連トリップによる集計結果

出典：令和3(2021)年近畿圏パーソントリップ調査

④ 駅端末交通手段

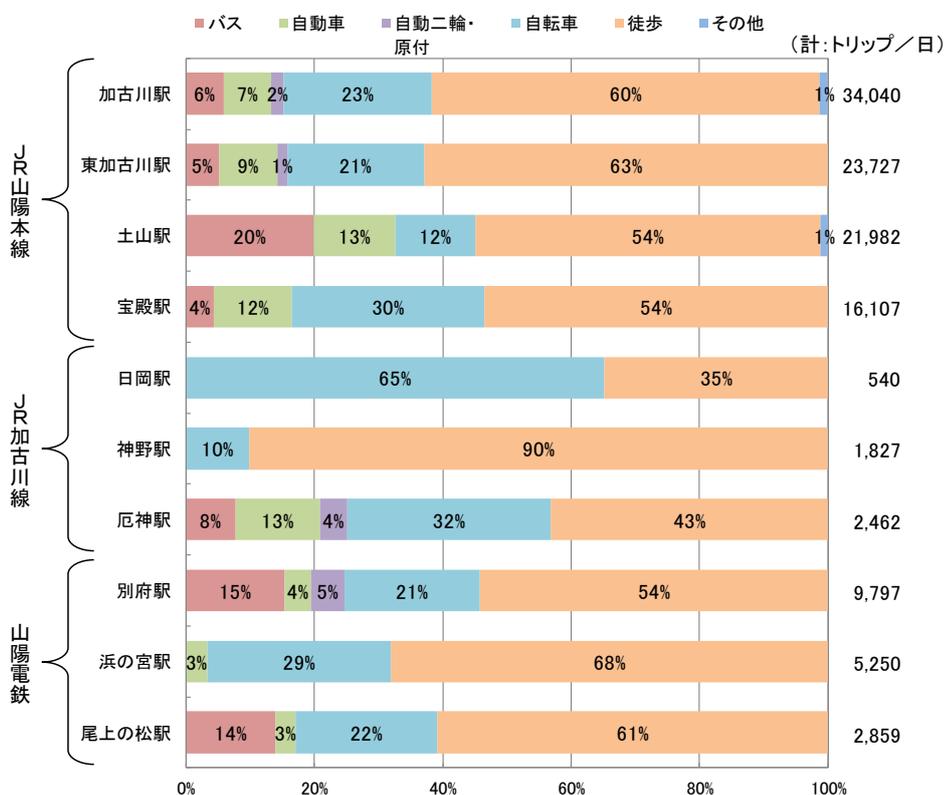
鉄道駅まで、または鉄道駅からの交通手段である駅端末交通手段は、徒歩が最も多く、次いで自転車が多い駅が大半を占めています。

JR 山陽本線や山陽電鉄の駅では、徒歩が 50%を以上を占め、東加古川駅、加古川駅、尾上の松駅、浜の宮駅では 60%以上になっています。

バス利用は、土山駅 20%、別府駅 15%、尾上の松駅 14%で多くなっています。土山駅は神姫バス、かこバスミニ平岡東ルート、平岡東南ルートが運行しています。また、別府駅は、神姫バス、かこバス別府ルート、浜手ルートが、尾上の松駅は、かこバス鳩里・尾上ルート、浜手ルートが運行しています。

自動車利用は、駐車場が設置されている厄神駅が 13%、宝殿駅が 12%で多く、土山駅も 13%で多くなっています。

< 駅端末交通手段 >



出典：令和 3(2021)年近畿圏パーソントリップ調査

⑤ 高齢者（70歳以上）の移動状況（市民交通行動アンケート調査結果）

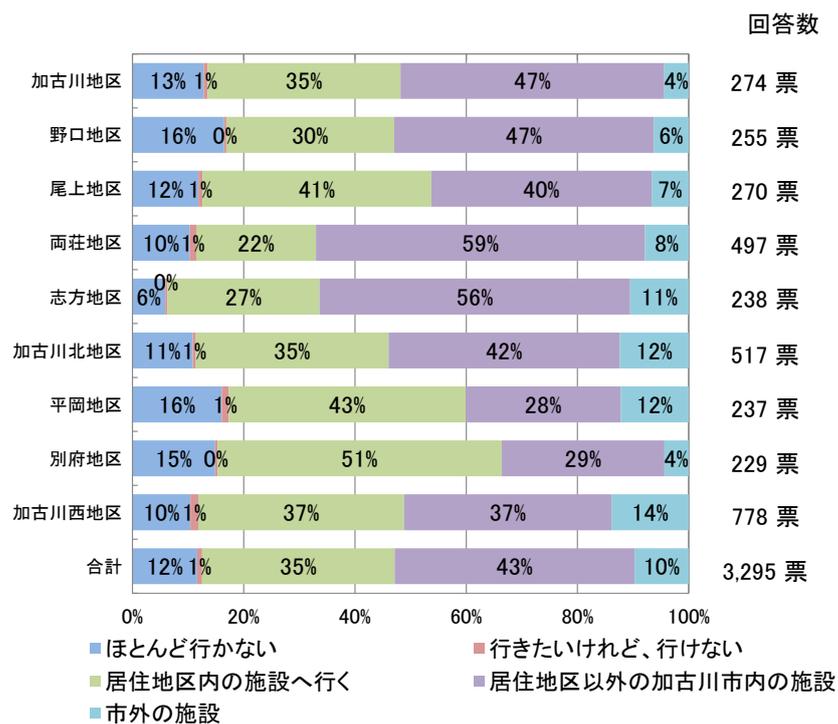
1) 通院目的

市全体では、市内の病院へ行く人は78%で、市外の病院に行く人は10%となっています。

南東部の別府地区、平岡地区では、居住地区内の病院へ行く人が多くなっています。

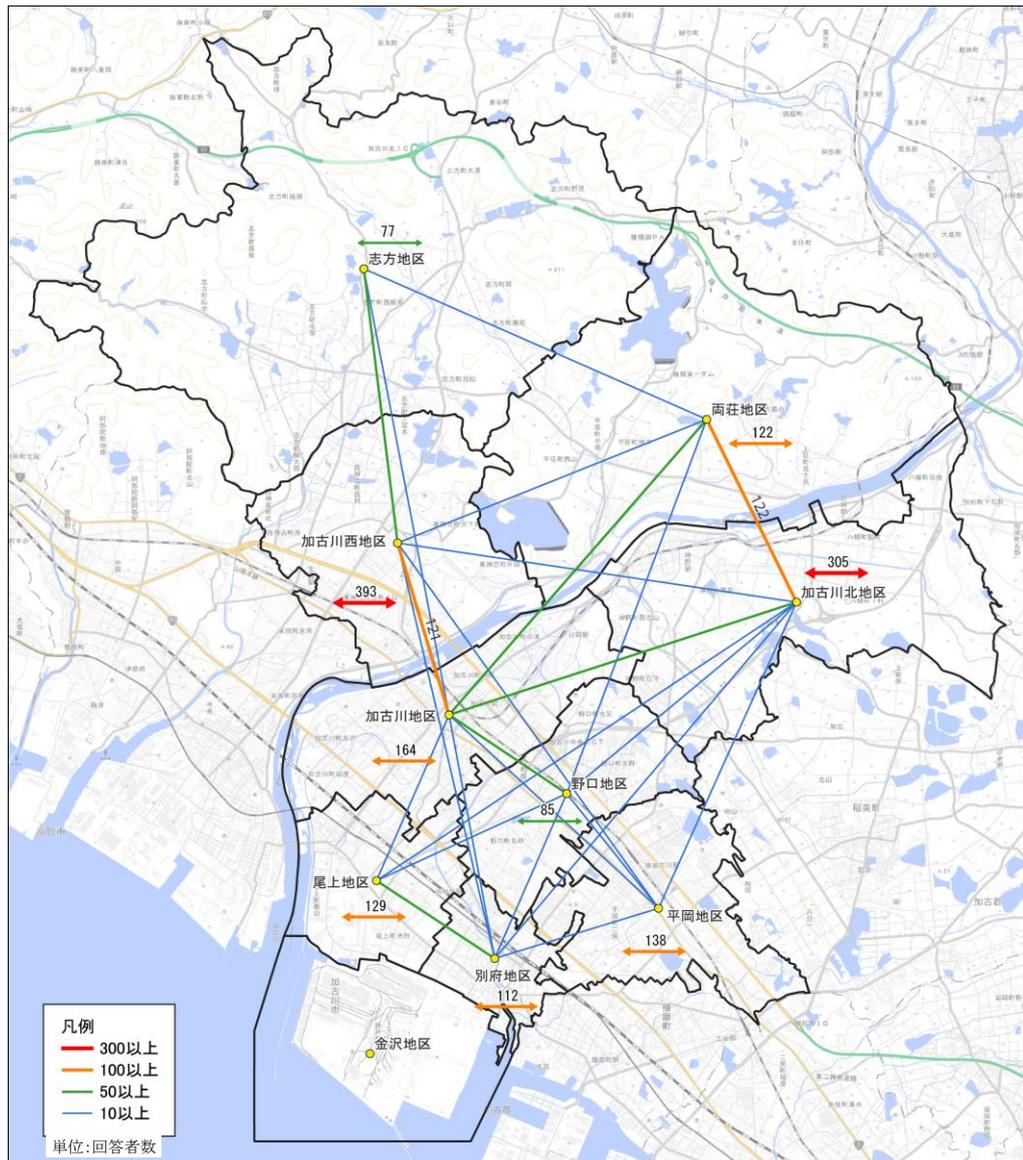
北部の両荘地区、志方地区では、居住地区以外の加古川市内の病院に行く人が50%以上で特に多くなっています。

< 地区別に見た通院状況 >



通院目的での移動は、両荘地区を除いて地区内での移動が最も多くなっています。
 両荘地区は、地区内での移動と加古川を隔てて隣接する加古川北地区との移動が同じ値となっています。加古川北地区には、兵庫県立加古川医療センターや加古川 磯病院、はくほう会加古川病院等が立地しています。
 加古川西地区は、加古川を隔てて隣接する加古川中央市民病院のある加古川地区との移動も多くなっています。

< 通院目的での地区間の移動 >



*) 回答者数が10人以上の移動を示す。
 背景図は国土地理院地図を基に作成

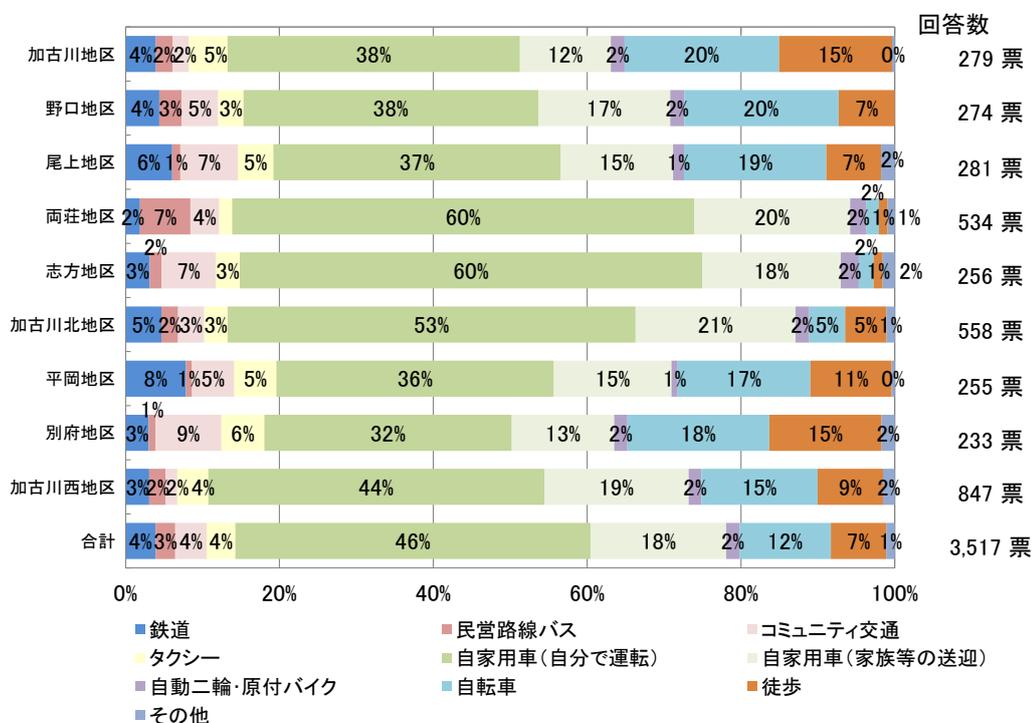
通院目的での移動手段は、加古川市全体でみると、自分で運転する自家用車利用が46%、家族等の送迎による自家用車利用が18%、鉄道・民営路線バス・コミュニティ交通利用が11%となっています。

いずれの地区も自分で運転する自家用車利用が最も多く、両荘地区、志方地区、加古川北地区では半数以上を占めています。また、家族等の送迎による自家用車利用も、加古川北地区、両荘地区は20%以上で多く、両荘地区、志方地区では自分で運転と家族等の送迎を合わせた自家用車の利用が約80%になっています。

鉄道、民営路線バス、コミュニティ交通の利用は、尾上地区、平岡地区が14%で多くなっています。

南部では自転車利用や徒歩も多く、自転車利用は両荘地区、志方地区、加古川北地区以外で15%以上を占め、徒歩は加古川地区、別府地区、平岡地区で10%以上を占めています。

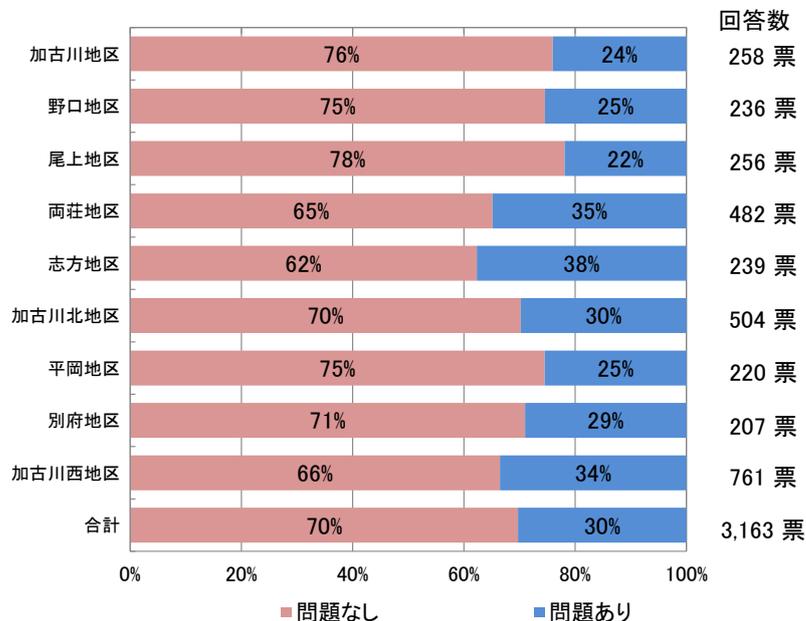
< 通院における交通手段 >



通院目的での移動において、30%の人が「問題がある」と回答しています。

地区別でみると、志方地区や両荘地区は、問題があると回答した人が35%以上で多くなっています。

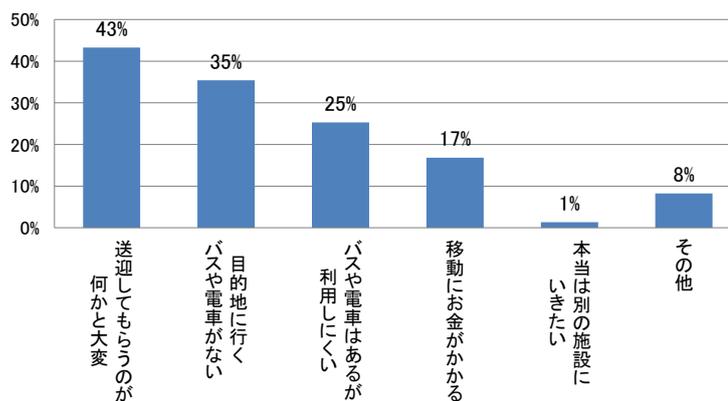
< 通院移動における問題点の有無 >



通院目的での移動における問題の内容は、「送迎してもらうのが何かと大変」が最も多く、問題があると回答した人のうち43%を占めています。

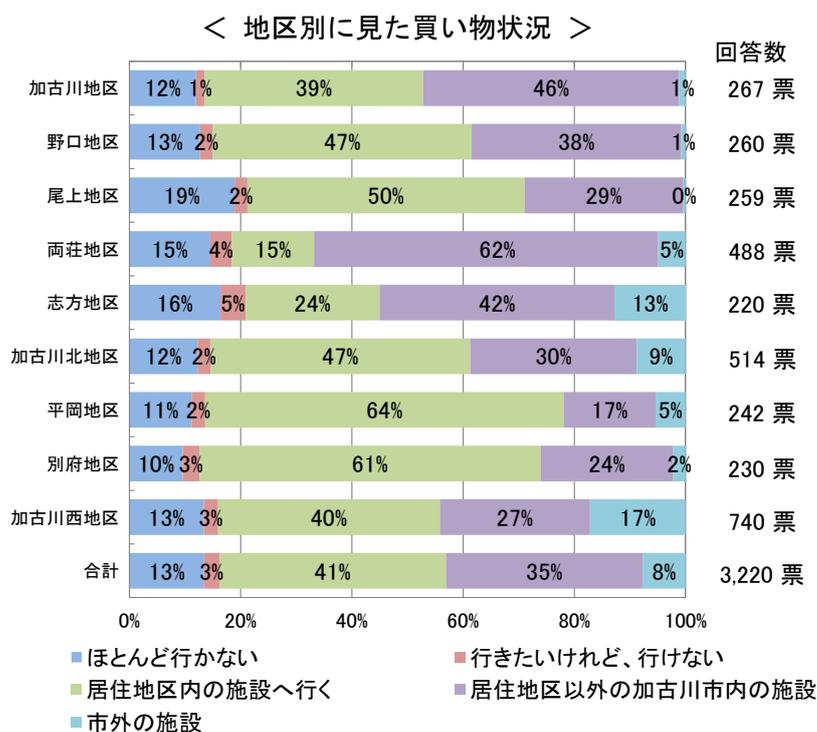
次いで、「目的地に行くバスや電車が不在」、「バスや電車はあるが利用しにくい」が多くなっています。

< 通院移動における問題の内容 >



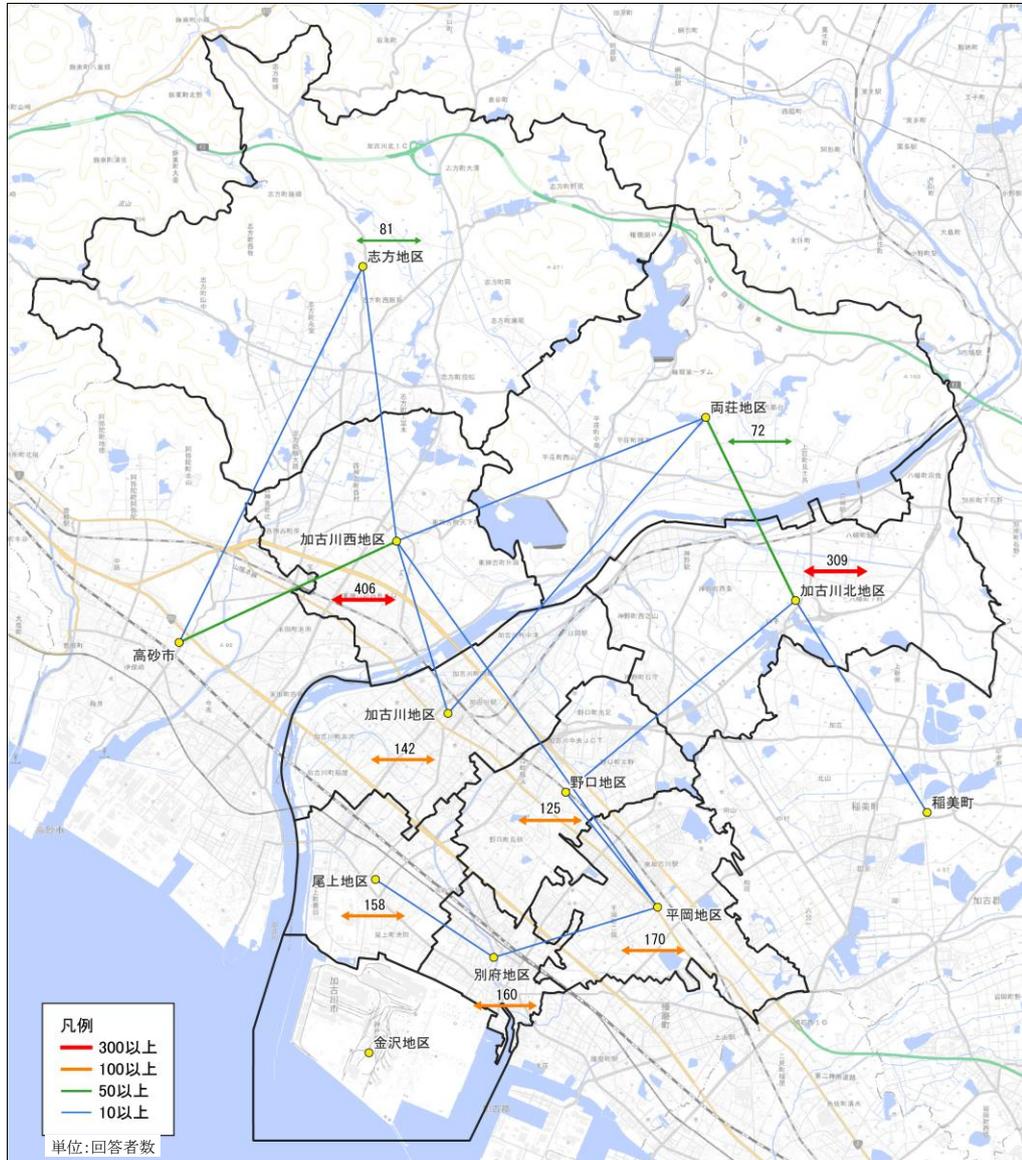
2) 買い物目的

市全体では、市内で買い物する人は76%で、市外で買い物する人は8%となっています。平岡地区、別府地区では、居住地区内で買い物する人が多く、60%以上を占めています。北部の両荘地区では、居住地区以外の市内で買い物する人が多く、60%以上を占めています。行きたいけれど行けない人は、志方地区、両荘地区が4%以上で他の地区と比較して多くなっています。



買い物目的での移動は、いずれの地区も地区内での移動が最も多くなっています。
 加古川西地区や志方地区は高砂市、加古川北地区は稲美町といった市外との移動も多く
 なっています。

< 買い物目的での地区間の移動 >



*) 回答者数が10人以上の移動を示す。
 背景図は国土地理院地図を基に作成

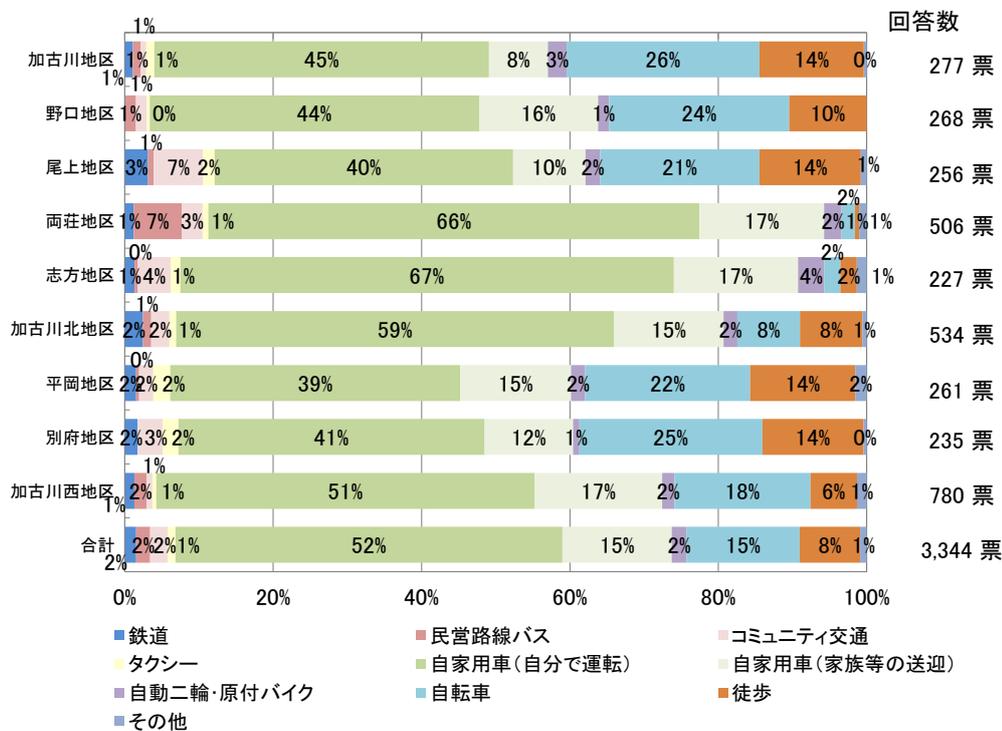
買い物目的での移動手段は、加古川市全体でみると、自分で運転する自家用車利用が 52%、家族等の送迎による自家用車利用が 15%、鉄道・民営路線バス・コミュニティ交通利用が 6% となっています。

いずれの地区も自分で運転する自家用車利用が最も多く、志方地区、両荘地区、加古川北地区、加古川西地区では半数以上を占めています。また、家族等の送迎による自家用車利用も、両荘地区、志方地区、加古川西地区は 17% で多く、志方地区、両荘地区では自分で運転と家族等の送迎を合わせた自家用車利用が約 80% になっています。

鉄道、民営路線バス、コミュニティ交通の利用は、尾上地区、両荘地区が 10% 以上で比較的多く、尾上地区はコミュニティ交通、両荘地区は民営路線バスの利用が多くなっています。

南部では、自転車利用や徒歩も多くなっています。自転車利用は加古川地区、別府地区、野口地区、平岡地区、尾上地区が 20% 以上で多く、徒歩は、加古川地区、尾上地区、平岡地区、別府地区、野口地区が 10% 以上で多くなっています。

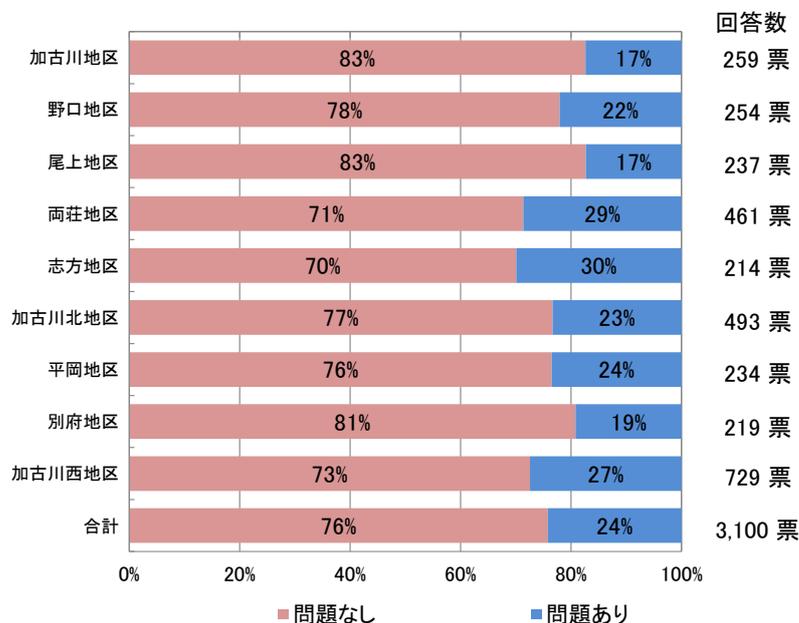
< 買い物における交通手段 >



買い物目的の移動において、24%の人が問題があると回答しています。

地区別でみると、志方地区や両荘地区は、問題があると回答した人が約30%で多くなっています。

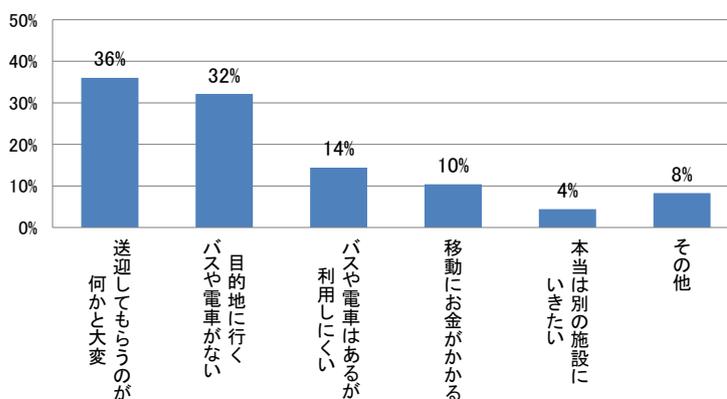
＜ 買い物移動における問題点の有無 ＞



買い物目的の移動における問題の内容は、「送迎してもらうのが何かと大変」が最も多く、問題があると回答した人のうち36%を占めています。

次いで、「目的地に行くバスや電車が不在」が32%で多くなっています。一方で「バスや電車はあるが利用しにくい」は14%となっています。

＜ 買い物移動における問題の内容 ＞



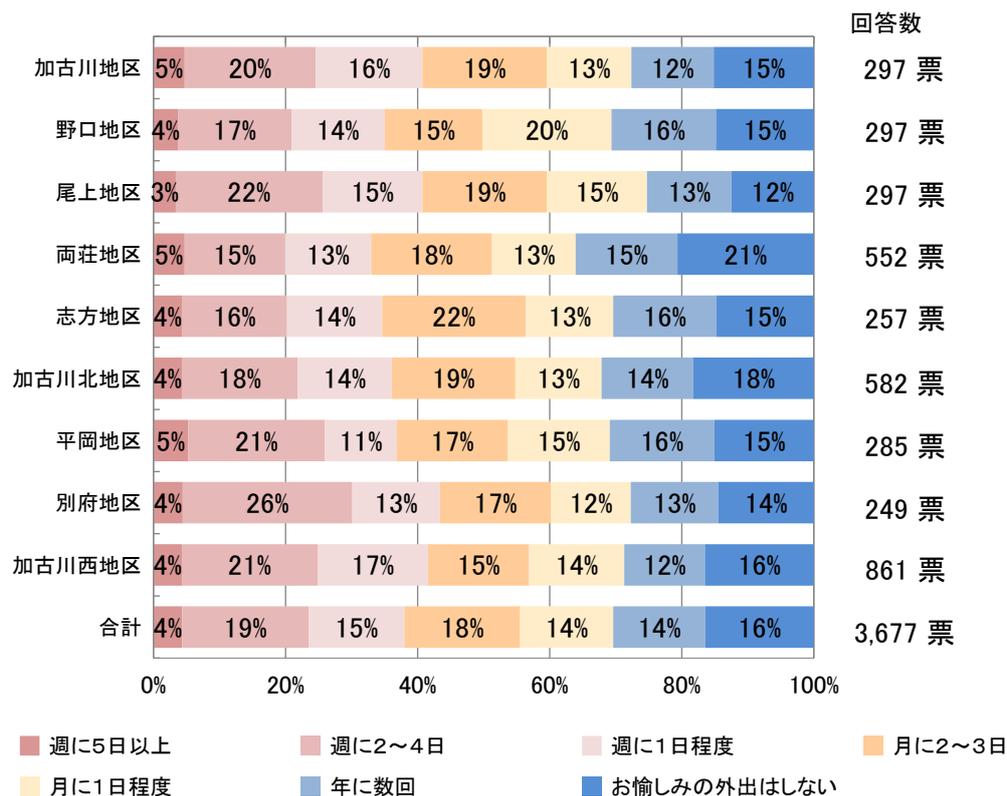
3) お愉しみの外出

市全体で、70%の人が月に1日以上定期的にお愉しみの外出をしています。

週に1日以上の方は、南部の別府地区、加古川地区、尾上地区や加古川西地区が40%以上で多くなっています。

一方で、定期的な（月に1日以上）お愉しみの外出をしていない人は、北部の両荘地区では36%で最も多くなっています。

< 地区別お愉しみの外出の状況 >



⑦ 市南部の主要エリアへの人の動き

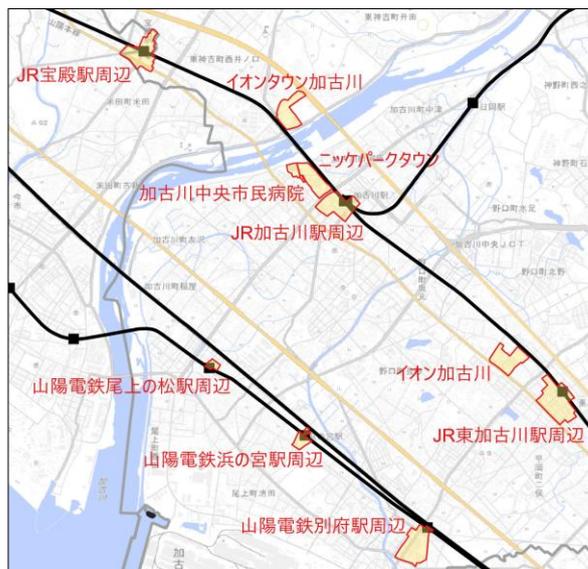
携帯電話位置情報ビッグデータを用いて、市南部の主要エリアの来訪者について整理しました。

1) 集計対象エリア

集計対象エリアは、右図に示す市南部の10箇所の駅周辺や施設を設定しました。

各エリアの概要は、下表に示すとおりです。

< 集計対象施設・エリア >



< 集計対象エリアの概要 >

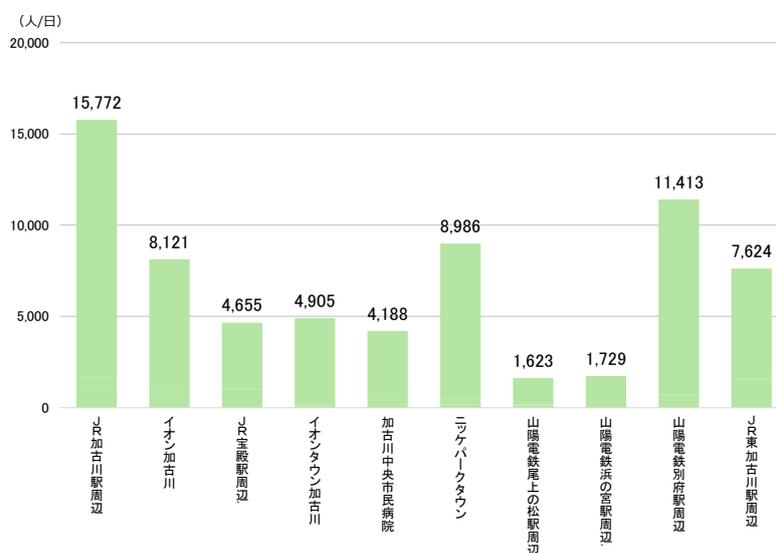
対象施設	種別	概要
① JR 加古川駅周辺	都心	・「加古川駅周辺再整備基本方針 令和7年8月」の再整備検討エリア ・JR加古川駅の駅舎とホーム
② JR 東加古川駅周辺	副都心	・JR東加古川駅周辺の「商業地域」、「近隣商業地域」
③ 山陽電鉄別府駅周辺		・山陽電鉄別府駅周辺の「商業地域」、「近隣商業地域」（「アリオ加古川」を含む） ・別府駅駅舎とホーム ・隣接するDCM ホームセンターを含むエリア
④ JR 宝殿駅周辺		・JR宝殿駅周辺の加古川市の「近隣商業地域」 ・宝殿駅北側の高砂市の「近隣商業地域」
⑤ 山陽電鉄浜の宮駅周辺	地域拠点	・山陽電鉄浜の宮駅周辺の「近隣商業地域」 ・浜の宮駅の駅舎とホーム ・マルアイ浜の宮店までを含むエリア
⑥ 山陽電鉄尾上の松駅周辺		・山陽電鉄尾上の松駅周辺の「近隣商業地域」 ・尾上の松駅の駅舎とホーム
⑦ 加古川中央市民病院	医療施設	・従業員駐車場を除いたエリア
⑧ イオン加古川	商業施設	・イオン加古川を含む周辺の「商業地域」
⑨ ニッケパークタウン		・ニッケパークタウンに加えて、東側の県道加古川小野線までを含むエリア
⑩ イオンタウン加古川		・イオンタウン加古川 ・東側の「テニス&バドミントンスクール・ノア」、「ホームプラザナフコ」から南側の県道高砂加古川加西線までのエリア

2) 平日・休日別1日の来訪者数

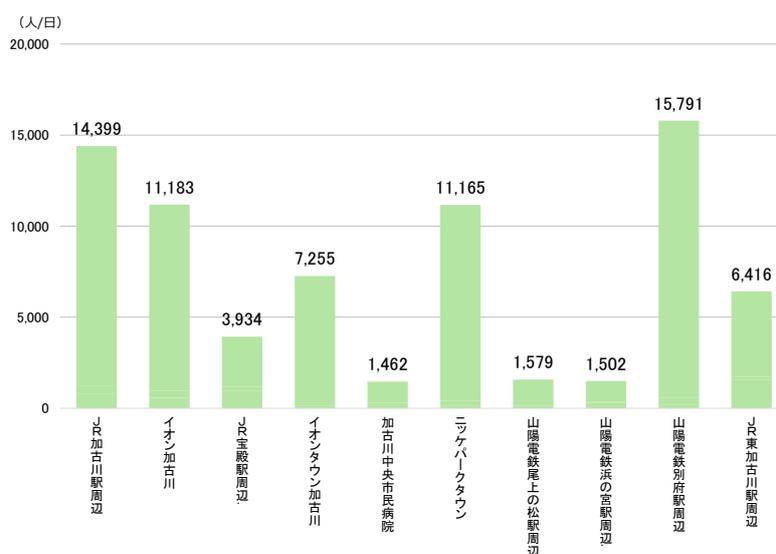
平日は、都心に位置付けられ、都市機能が集積された JR 加古川駅周辺を訪れる人が1日平均約16千人で最も多くなっています。次いで副都心に位置付けられ、商業や教育・文化、レクリエーション機能等が集積している山陽電鉄別府駅周辺、JR 東加古川駅周辺が多くなっています。

休日は、副都心に位置付けられた山陽電鉄別府駅周辺を訪れる人が約16千人で最も多く、次いで JR 加古川駅周辺が多くなっています。休日は、イオン加古川やイオンタウン加古川等の商業施設を訪れる人が多いことから、山陽電鉄別府駅周辺もアリオ加古川等の商業施設を訪れる人が多いと考えられます。

< 平日1日の来訪者数 >

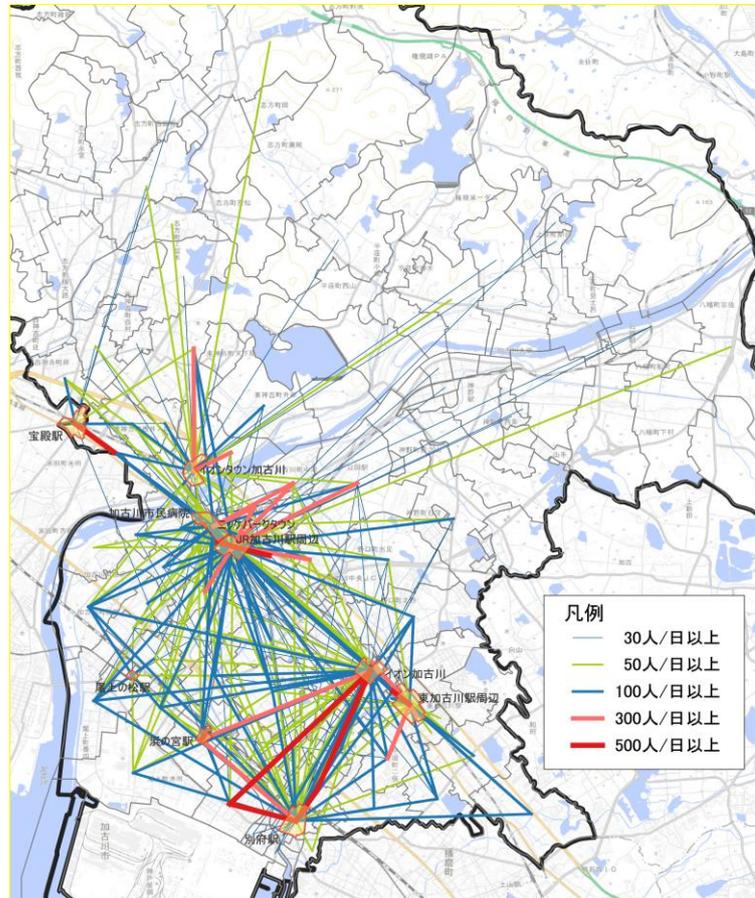


< 休日1日の来訪者数 >



市内からの来訪者を見ると、JR 加古川駅や JR 東加古川駅、JR 宝殿駅周辺、山陽電鉄浜の宮駅周辺には、施設の近くの地域に居住している人が多く訪れていますが、イオン加古川は、別府駅周辺や浜の宮駅周辺から訪れる人も多くなっています。

< 市内からの来訪者の流動 >



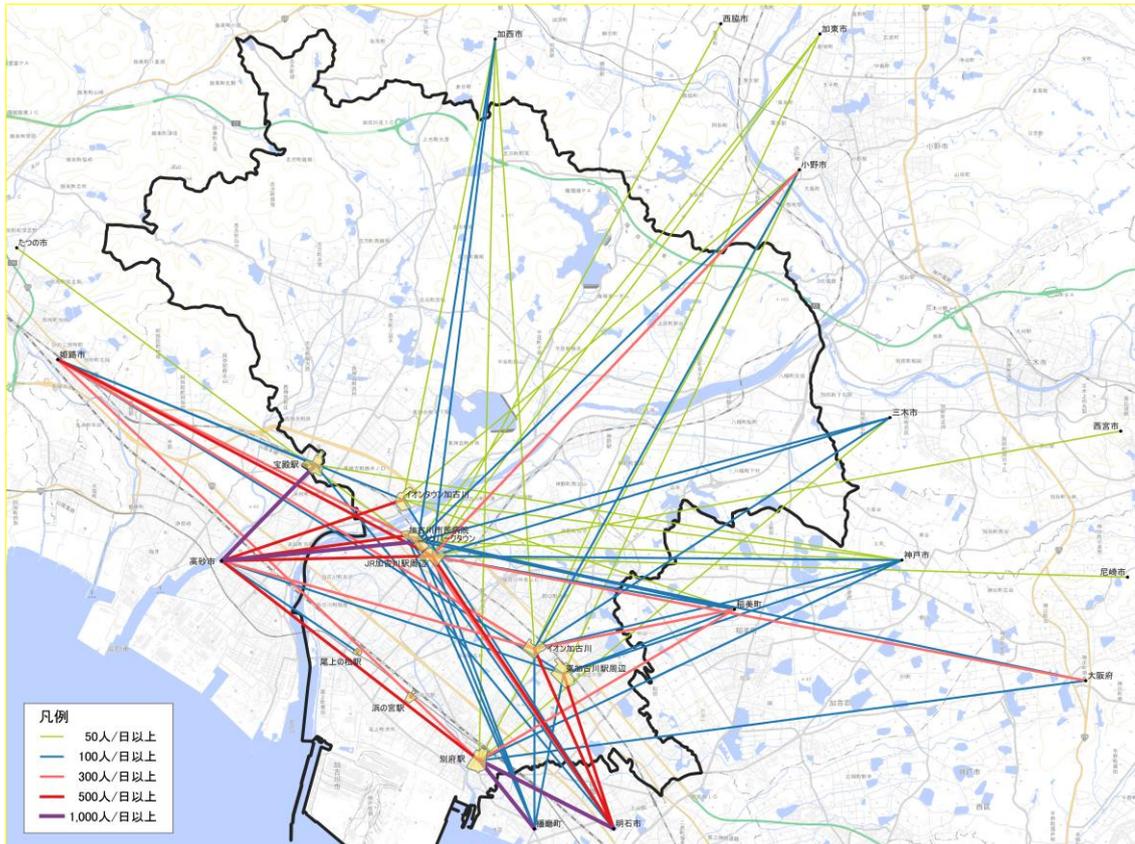
- *1) 対象施設に15分以上滞在した人を対象としている。
- *2) 令和6(2024)年10月1日～令和7(2025)年9月30日のデータを年間日数で除して1日の平均人数として示した。
- *3) 30人/日以上を示している。

背景図は国土地理院地図を基に作成

市外からの来訪者をみると、高砂市からの来訪者が JR 宝殿駅周辺やニッケパークタウンへ、播磨町や明石市からの来訪者が山陽電鉄別府駅周辺へ、1,000 人/日以上と多くなっています。

また、高砂市からの来訪者が JR 加古川駅周辺や山陽電鉄別府駅周辺、イオンタウン加古川、加古川中央市民病院へ、姫路市からの来訪者が JR 加古川駅周辺へ、明石市からの来訪者が JR 加古川駅周辺や JR 東加古川駅周辺、イオン加古川にも 500 人/日以上と多くなっています。

< 市外からの来訪者の流動 >



*1) 対象施設に 15 分以上滞在した人を対象としている。

*2) 令和 6(2024)年 10 月 1 日～令和 7(2025)年 9 月 30 日のデータを年間日数で除して1日の平均人数として示した。

*3) 50 人/日以上を示している。

背景図は国土地理院地図を基に作成

4. 加古川市の交通をとりまく現状と課題

鉄道

- ・乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和 2(2020)年度に一時減少しましたが、令和 5(2023)年度には令和元(2019)年度の約 9 割まで回復しています。
- ・乗降客数 3,000 人/日以上以上の鉄道駅では、エレベーターや多機能トイレが整備されており、バリアフリー法の義務基準を満足しています。
- ・誰もが利用しやすい鉄道駅を目指して、駅舎や駅周辺のバリアフリー化をさらに促進していく必要があります。

民営路線バス

- ・神姫バスは、主に JR の鉄道駅を中心に運行しています。市の中央部において JR 山陽本線の駅へアクセスする路線が多くなっています。
- ・利用者が見込めない系統は、減便や廃止が進んでおり、乗車人数は平成 30(2018)年度から約 40%減少しています。人口減少等により、今後も乗車人数は減少すると想定され、交通事業者だけで路線バスを維持することが困難になりつつあります。
- ・バス運転手の不足と高齢化が問題となっており、運行を維持することが困難になりつつあります。

コミュニティ交通

- ・市内を運行しているコミュニティ交通は、かこバス、かこバスミニ、チョイソコかこがわ、上荘くるりん号です。
- ・かこバスは、市の中心部の鉄道や路線バスのない地域を運行し、多様な目的で利用されていますが、主に通勤目的で利用されています。
- ・かこバスミニ、上荘くるりん号は、主に買い物や通院などの移動を担っています。チョイソコかこがわは、北部の八幡町、平荘町を中心とした市民の移動を担っています。
- ・かこバスの乗車人数は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で一時減少しましたが、経年的に増加傾向で、地域の移動の利便性に寄与しています。
- ・かこバスミニの乗車人数は、路線の増加に伴い、年々増加しています。
- ・今後も地域の要望を考慮し、民営路線バスとの連携を図りながら、コミュニティ交通の利便性向上を検討していくことが必要です。

タクシー

- ・市内には、9 事業者が運行しています。輸送人員や運賃収入は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で平成 30(2018)年の 60%以下に減少しましたが、令和 6(2024)年には、輸送人員は約 80%、運賃収入は約 95%まで回復しています。
- ・タクシーにおいても、運転手不足や高齢化が課題となっています。
- ・タクシーは、路線バスやコミュニティ交通では対応できないドアツードアの需要に対応する移動手段であり、タクシー利用を促進する施策の検討も必要です。

その他の移動サービス

- ・市内には、福祉分野における移動サービスや、病院送迎バス、スクールバス、自動車学校の送迎バス、介護事業者等の送迎サービス等、公共交通以外の移動サービスがあります。
- ・他分野との連携等、市民の移動の利便性向上が課題です。

日常生活

- ・市民の移動手段は、自動車利用が最も多くなっています。特に高齢化が進展している北部の両荘地区、志方地区、加古川北地区では 70%以上が自動車利用で、移動手段の確保が急がれます。
- ・通院や買い物では、居住している地区内の病院や商業施設に行っている人が多くなっています。
- ・最寄り鉄道駅や医療施設、商業施設に、行きたい時間に鉄道や路線バス、コミュニティ交通を利用して行くことができる圏域は、JR 山陽本線の南部に広がっています。北部の志方地区や両荘地区では、行きたい時間に行くことが出来ない地域が多くなっていますが、南部にも行くことのできない地域が残されています。
- ・今後、高齢化が進展し、自動車を利用できない人が増加することから、日常生活に必要な通院や買い物での移動については、行きたい時間に移動できる公共交通の確保が課題です。

交通弱者

- 70歳以上の人では、通院で居住地区以外の市内の医療施設に行く人が多く、特に北部の両荘地区、志方地区では、50%以上で多くなっています。
- 買い物では、居住地区内の商業施設に行く人が多くなっていますが、両荘地区、志方地区では居住地区以外の市内の商業施設に行く人が多く、「行きたいけれど行けない」と回答した人も4~5%で、通院目的や他の地区と比較して多くなっています。
- 通院や買い物での移動手段は、自分で運転する自家用車が最も多く、特に高齢化が進展している両荘地区、志方地区では60%以上で多くなっています。
- 南部の比較的平坦な地区では自転車利用も多く、交通事故防止の観点から、自家用車や自転車に変わる気軽に安心して利用できる移動手段の確保が必要だと考えられます。
- 通院や買い物での移動について、70~76%が「問題がない」としています。問題がある人では、「送迎してもらうのが何かと大変」が問題点として最も多くなっています。約20%の人が家族等に送迎してもらっていますが、気兼ねをしながら移動していることが伺えます。
- 30%の人が月に1回以上お愉しみの外出をしていません。また、お愉しみの外出をしていない人は両荘地区が21%で多くなっています。
- 通院や買い物などの日常生活の移動だけでなく、お愉しみの外出に気軽に利用できる移動手段の確保が課題です。

資料-2 現行計画の評価と公共交通に対する行政支出状況

— 目 次 —

1. 現行計画の事業進捗状況	1
2. 現行計画の数値目標の達成状況	2
3. 路線バス、コミュニティ交通に対する行政支出	4
(1) 行政支出額の推移	4
(2) 行政支出に対する市民の意向（市民交通行動アンケート調査結果）	4
(3) クロスセクター効果による行政支出の妥当性の評価	6

1. 現行計画の事業進捗状況

＜ 加古川市地域公共交通プラン（平成 29 年 3 月策定）における事業達成状況一覧（令和 7 年 12 月末現在） ＞

基本理念 「日々の暮らしを支え、地域に根ざした公共交通を目指して」					
基本方針	取組方針	施策	事業	事業名	達成状況
			0-0-0	公共交通条例の制定	△
幹の交通	1 鉄道の機能強化	1-1 主要駅における拠点機能の強化	1-1-1	加古川駅北広場公共交通ターミナル機能の充実	○
			1-1-2	副都心間（東加古川駅～別府駅）のアクセス強化	◎
		1-2 鉄道駅の整備	1-2-1	日岡駅リニューアルの検討	◎
		1-3 新駅設置の検討	1-3-1	JR加古川線新駅の検討	△
	2 幹線の強化	2-1 幹線バス路線の再編	2-1-1	幹線バス路線の再編	◎
				① 加古川南部（JR山陽本線南側）	
				② 加古川中央部（JR山陽本線北側）	
				③ 加古川北東部（神野町・八幡町）	
			④ 加古川西部・北西部（加古川右岸）		
			2-1-2	都市間広域幹線の強化	△
2-1-3	企業送迎バス混乗化の検討	○			
2-2	バス走行環境の改善	2-2-1	バスベイの設置	○	
枝の交通	3 枝線の導入	3-1 枝線の導入	3-1-1	枝線の導入	◎
			3-1-2	乗合デマンドタクシーの導入の検討	◎
		3-2 運行体制の強化	3-2-1	枝線運行法人（第3セクター）の設立	○
葉の交通	4 タクシーの利用促進	4-1 タクシーの利用促進	4-1-1	タクシー利用助成制度の導入	◎
			4-1-2	タクシーを利用しやすい環境の創出	◎
	5 地域共助による取組支援	5-1 生活支援サービスの充実	5-1-1	生活支援サービスの充実	◎
質の高い公共交通	6 ユニバーサルデザインの推進	6-1 ユニバーサルデザインの推進	6-1-1	尾上の松駅のバリアフリー化	◎
			6-1-2	ユニバーサルデザイン車両の拡充	◎
	7 質の高いサービスの提供	7-1 利用しやすい運賃制度の導入	7-1-1	市内上限運賃制度の導入	◎
			7-1-2	かこバス・かこタクシー定期券の導入	◎
			7-1-3	多様な運賃割引制度の導入	○
		7-2 待合環境の改善	7-2-1	バスの駅の整備の推進	○
	7-2-2		バス停の上屋及びベンチの設置	◎	
	7-2-3		サイクルアンドライド駐輪場の整備	◎	
	7-2-4		情報発信の充実	◎	
	8 参画と協働の促進	8-1 地域全体での公共交通の支援	8-1-1	運賃以外の収入の確保	◎
8-1-2			地域・企業との協働による公共交通の維持	◎	
8-1-3			モビリティマネジメントの実施	◎	

※ ◎…実施済み、一部実施済み ○…検討中 △…検討の結果未実施

2. 現行計画の数値目標の達成状況

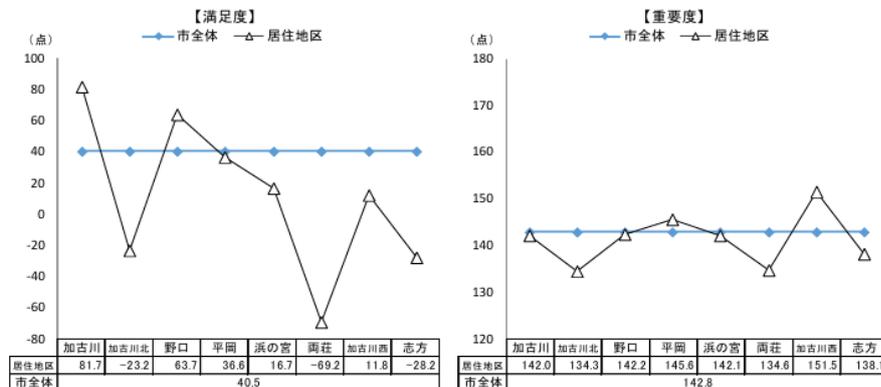
＜ 加古川市地域公共交通プラン（平成 29 年 3 月策定）における数値目標の達成状況 ＞

数値指標	現行計画策定時	目標値 (令和 8(2026)年度)	現状値	備考
鉄道の便利さに対する満足度 【市民意識調査】	63.1 % (平成 28(2016)年度)	67.0 %	65.9 % (令和 6(2024)年度)	
バスの便利さに対する満足度 【市民意識調査】	33.3 % (平成 28(2016)年度)	41.0 %	28.5 % (令和 6(2024)年度)	
鉄道の乗車人員 (JR・山電) 【加古川市統計書】	26,270 千人 (平成 26(2014)年度)	26,270 千人 以上	24,192 千人 (令和 5(2023)年度)	
民営路線バスの利用者数 (神姫バス) 【神姫バス提供データ】	1,007 千人 (平成 27(2015)年度)	1,007 千人 以上	587 千人 (令和 6(2024)年度)	
自治体主導バスの利用者数 (かこバス・かこタクシー) 【加古川市所管データ】	661 千人 (平成 27(2015)年度)	700 千人	854 千人 (令和 6(2024)年度)	かこバス かこバスミニ チョイソコ かこがわ
地域主導バスの利用者数 【加古川市所管データ】	2,900 人 (平成 27(2015)年度)	8,900 人	1,800 人 (令和 6(2024)年度)	上荘 くるりん号
タクシーの輸送人員 【加古川市統計書】	1,069 千人 (平成 26(2018)年度)	1,069 千人 以上	(平成30(2018)年度 から 19.8%減)	市内5事業者 計

【市民意識調査】からみた満足度（令和 6 年度市民意識調査）

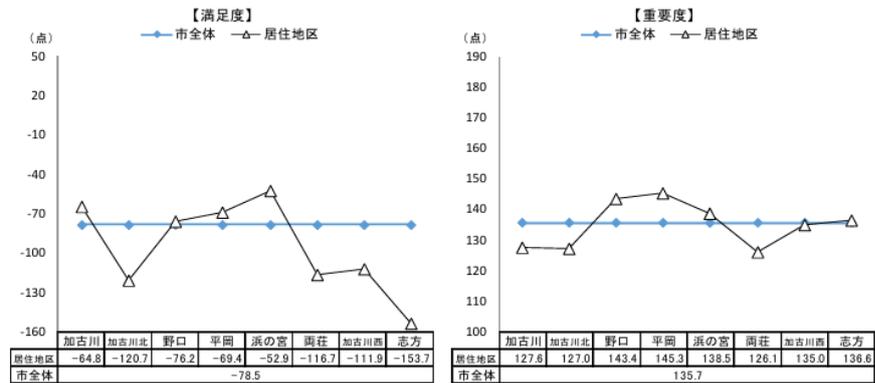
① 鉄道の便利さ

- ・ 鉄道の満足度を地区別にみると、加古川地区、野口地区が市全体平均より高くなっていますが、他の地区は低く、両荘地区、志方地区、加古川北地区の満足度が特に低くなっています。
- ・ 重要度を地区別にみると、平岡地区、加古川西地区が市全体平均より高く、他の地区は低くなっています。



② バスの便利さ

- バスの満足度を地区別にみると、浜の宮地区、平岡地区、加古川地区、野口地区が市全体平均より高くなっていますが、他の地区は低く、志方地区の満足度が特に低くなっています。
- 重要度を地区別にみると、平岡地区、野口地区、浜の宮地区が市全体平均より高く、他の地区は低くなっています。

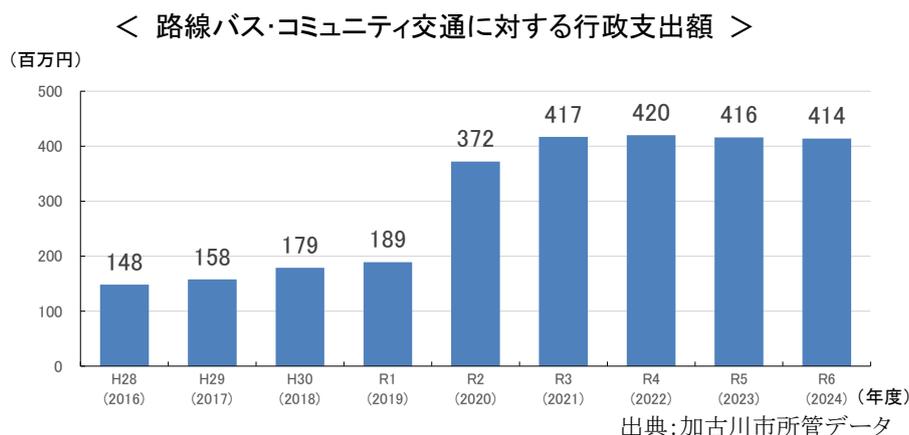


3. 路線バス、コミュニティ交通に対する行政支出

(1) 行政支出額の推移

路線バス、コミュニティ交通の運行に対する行政支出額は、令和元(2019)年度は年間約 1.9 億円でしたが、令和 2(2020)年度は、かこバスの浜手ルートや、かこバスミニの志方西ルート、志方中ルート、志方東ルートの運行が開始されたことに加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく利用者が減少したこと等により、行政支出額は約 3.7 億円に倍増しました。

令和 3(2021)年度以降は、約 4 億円で推移しており、令和 6(2024)年度は約 4.1 億円となっています。



(2) 行政支出に対する市民の意向（市民交通行動アンケート調査結果）

今後の公共交通に対する行政支出のあり方について、市民交通行動アンケートで調査した結果、「予算規模や運賃は現状のまま、可能な範囲で公共交通を維持すべき」と回答した人が 35%で最も多くなっています。地区別にみると、尾上地区、別府地区が 40%以上で特に多くなっています。次いで、「予算規模を増大してでも、公共交通をさらに充実すべき」と回答した人が 30%で多くなっています。

現状維持を望む「予算規模や運賃は現状のまま、可能な範囲で公共交通を維持すべき」、「運賃値上げによって予算規模を縮小させ、可能な範囲で公共交通を維持すべき」を合わせると 47%で、現状維持を望む回答が半数近くになっています。

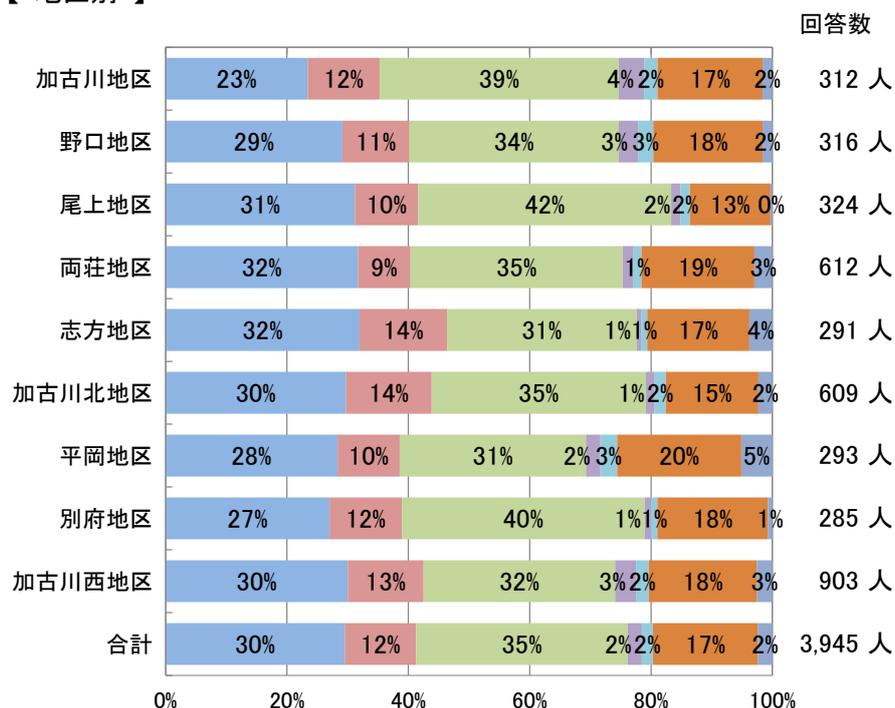
市民交通行動アンケート調査は 70 歳以上の方の回答が多いため、年齢別にも集計した結果、「学生」を除いた全ての年代において、「予算規模や運賃は現状のまま、可能な範囲で公共交通を維持すべき」と回答した人が多くなっています。

これらの結果から、公共交通に対する行政支出への市民の理解は一定程度得られていると考えられます。

また、「予算規模も、公共交通サービスも縮小すべき」、「市が公共交通を運行する必要はない」をそれぞれ 2%の人が回答しています。市民との丁寧な意見交換を重ねながら、今後の方針を検討する必要があります。

＜ 行政支出に対する市民の意向 ＞

【 地区別 】



【 年齢別 】



- 予算規模を増大してでも、公共交通をさらに充実すべき
- 運賃値上げによって予算規模を縮小させ、可能な範囲で公共交通を維持すべき
- 予算規模や運賃は現状のまま、可能な範囲で公共交通を維持すべき
- 予算規模も、公共交通サービスも縮小すべき
- 市が公共交通を運行する必要はない
- わからない
- その他

(3) クロスセクター効果による行政支出の妥当性の評価

① クロスセクター効果分析の考え方

地域公共交通のクロスセクター効果とは

- 地域公共交通が交通分野だけでなく、医療や福祉等の多様な分野において生み出す価値を、行政の視点から定量的に評価するものです。
- 地域公共交通が仮に廃止された場合に、多様な行政分野で必要となる施策の実施費用と、運行に対する財政支出の比較により算出します。
- このときに必要となる「分野別代替費用」(右図の①)と補助金等の財政支出(右図の②)を比較し、①分野別代替費用から②財政支出を差し引いた差額がクロスセクター効果(右図の③)となります。
①－②＝③＞0であれば地域公共交通への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。

[地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ]

② クロスセクター効果算出結果

現在、行政支出をしている路線バス、コミュニティ交通が仮に廃止された場合に必要となる、分野別代替費用を算出し、現在の行政支出額と比較してクロスセクター効果を算出しました。

クロスセクター効果は、「地域公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)算出ガイドライン<標準版>令和5(2023)年10月クロスセクター効果研究会」に示された方法に則って算出しました。

分野別代替費用は、利用目的に応じて「医療」、「商業」、「教育」、「観光」、「福祉」、「産業」の6つの分野に対応して算出します。利用目的は、コミュニティ交通は、コミュニティ交通利用者アンケート調査結果から、路線バスは令和3(2021)年近畿圏パーソントリップ調査結果から集計しました。なお、本算出では観光目的での移動がなかったため、「観光」分野は算出していません。

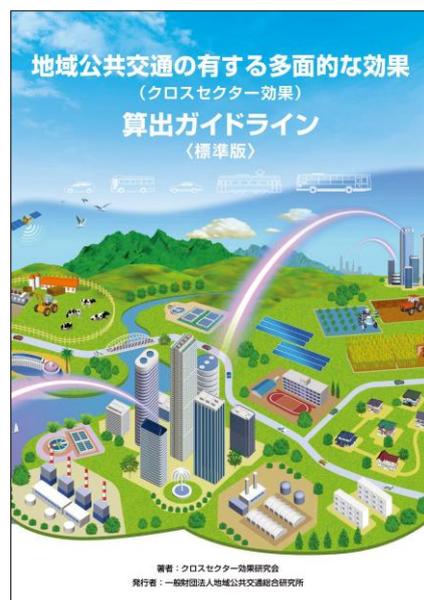
算出した分野別代替費用は、次頁に示すとおり、約7.5億円と算出されました。「2.(1)行政支出の推移」に示したとおり、令和6(2024)年度の行政支出額は約4.1億円で、

$$\underline{\text{分野別代替費用 約 7.5 億円} - \text{行政支出額 約 4.1 億円} = \text{約 3.3 億円} > 0}$$

*) 億円単位で四捨五入しているため、計算式による値と結果が一致していません。

となることから、本市の路線バスやコミュニティ交通に対する行政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と言えます。

< クロスセクター効果算出ガイドライン標準版 >



＜ 加古川市の路線バス、コミュニティ交通のクロスセクター効果算出結果 ＞

加古川市の路線バス・ コミュニティ交通の 運行経費	加古川市の路線バス・ コミュニティ交通に 対する行政支出	分 野 別 代 替 費 用	加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用した人を 送迎するために必要な行財政負担項目	代替費用																															
	約 ② 414,000 千円/年		約 ① 747,162 千円/年	約 ③ 333,162 千円/年 差額	クロスセクター効果																														
運賃収入			<table border="1"> <thead> <tr> <th>分野</th> <th>代替費用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">医療</td> <td>病院送迎貸切バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい</td> <td>91,627 千円/年</td> </tr> <tr> <td>通院のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院した人に通院のためのタクシー券を配布するとして計上</td> <td>145,855 千円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">商業</td> <td>買物バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して買い物した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい</td> <td>324,903 千円/年</td> </tr> <tr> <td>買物のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して買物した人に買物のためのタクシー券を配布するとして計上</td> <td>1,113,099 千円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">教育</td> <td>貸切スクールバスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通学等をした人の通学手段として、貸切のスクールバスを運行するとして算出 費用を小さい</td> <td>39,669 千円/年</td> </tr> <tr> <td>通学のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通学等をした人に、通学等のためのタクシー券を配布するとして算出</td> <td>43,453 千円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">福祉</td> <td>福祉バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院・買物・観光以外での自由目的で移動した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい</td> <td>173,100 千円/年</td> </tr> <tr> <td>福祉のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院・買物・観光以外での自由目的で移動した人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上</td> <td>314,154 千円/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">産業</td> <td>企業送迎バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通勤・業務目的で移動した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい</td> <td>117,863 千円/年</td> </tr> <tr> <td>通勤・業務目的のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通勤・業務目的で移動した人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上</td> <td>287,144 千円/年</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>分野別代替費用</td> <td>747,162 千円/年</td> </tr> </tbody> </table>	分野	代替費用	医療	病院送迎貸切バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	91,627 千円/年	通院のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院した人に通院のためのタクシー券を配布するとして計上	145,855 千円/年	商業	買物バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して買い物した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	324,903 千円/年	買物のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して買物した人に買物のためのタクシー券を配布するとして計上	1,113,099 千円/年	教育	貸切スクールバスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通学等をした人の通学手段として、貸切のスクールバスを運行するとして算出 費用を小さい	39,669 千円/年	通学のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通学等をした人に、通学等のためのタクシー券を配布するとして算出	43,453 千円/年	福祉	福祉バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院・買物・観光以外での自由目的で移動した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	173,100 千円/年	福祉のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院・買物・観光以外での自由目的で移動した人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	314,154 千円/年	産業	企業送迎バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通勤・業務目的で移動した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	117,863 千円/年	通勤・業務目的のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通勤・業務目的で移動した人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	287,144 千円/年				分野別代替費用	747,162 千円/年
分野	代替費用																																		
医療	病院送迎貸切バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	91,627 千円/年																																	
	通院のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院した人に通院のためのタクシー券を配布するとして計上	145,855 千円/年																																	
商業	買物バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して買い物した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	324,903 千円/年																																	
	買物のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して買物した人に買物のためのタクシー券を配布するとして計上	1,113,099 千円/年																																	
教育	貸切スクールバスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通学等をした人の通学手段として、貸切のスクールバスを運行するとして算出 費用を小さい	39,669 千円/年																																	
	通学のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通学等をした人に、通学等のためのタクシー券を配布するとして算出	43,453 千円/年																																	
福祉	福祉バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院・買物・観光以外での自由目的で移動した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	173,100 千円/年																																	
	福祉のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通院・買物・観光以外での自由目的で移動した人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	314,154 千円/年																																	
産業	企業送迎バスの運行 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通勤・業務目的で移動した人を貸切バスで送迎するとして計上 費用を小さい	117,863 千円/年																																	
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布 加古川市の路線バス・コミュニティ交通を利用して通勤・業務目的で移動した人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	287,144 千円/年																																	
			分野別代替費用	747,162 千円/年																															

* 1 各費用は千円単位で四捨五入している。
 * 2 四捨五入の関係で、各分野の代替費用を合計したものと、分野別代替費用の合計は一致しない。
 * 3 各分野のタクシー券配布は、初乗り運賃のタクシー券を配布するとして算出した。

資料-3 地域公共交通計画策定に向けた基本理念・基本方針の検討

— 目 次 —

1. 上位計画及び関連計画における公共交通の方向性	1
(1) 上位計画	1
(2) 関連計画	6
2. 基本理念・基本方針案	8

1. 上位計画及び関連計画における公共交通の方向性

(1) 上位計画

① 加古川市総合計画

加古川市総合計画では、「将来の都市像」の実現に向けたまちづくりの基本的な方向性や施策を総合的かつ体系的に示しています。公共交通に関する施策については、「基本目標 4 快適なまち」に示されています。

【策定年次】	令和3年3月
【まちづくりの基本理念】	ひと・まち・自然を大切にし、ともにはぐくむまちづくり
【将来の都市像】	夢と希望を描き 幸せを実感できるまち 加古川
【計画期間】	令和3年度～令和8年度までの6年間
【まちづくりの基本目標】	<p>基本目標 4 快適なまち</p> <p>(1) 機能的・効率的なまちを形成する</p> <p>④公共交通機能の充実</p> <p>基本方針：持続可能な公共交通網の構築を目指し、地域にふさわしいコミュニティ交通の充実を図るとともに、公共交通の利便性向上を促進します。</p> <p>施策の方向性：コミュニティ交通の充実 公共交通の利便性向上</p>

② 第2期加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

加古川市では、将来予想される人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力を維持し、安心して暮らし続けることができる地域社会を実現するため、地方創生に取り組むこととしており、「第2期加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は本市における地方創生の取り組みの指針となるものです。公共交通については、「基本目標 3 “まち” 住みたいまち、行きたいまち」に示されています。

【策定年次】	令和3年3月策定 令和5年10月一部改訂
【目指す方向性】	「未来への活力があふれるまち」
【計画期間】	令和3年度～令和8年度までの6年間
【基本目標】	<p>基本目標1 “ひと” 結婚・出産・子育ての希望をかなえるまち</p> <p>基本目標2 “しごと” いきいきと働けるまち</p> <p>基本目標3 “まち” 住みたいまち、行きたいまち</p> <p>【基本的方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域特性を生かした土地利用を推進し、公共交通を含めた居住環境の維持や改善を図り、暮らしやすさを実感できるまちづくりを進めます。 <p>【具体的な施策と重要業績評価指標（KPI）】</p> <p>(2) 暮らしやすさを実感できるまちをつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域と交通事業者、市が連携・協働し、デマンド方式の導入も含め、地域の実情に応じた手段を組み合わせることで公共交通ネットワークの充実を図ります。

③ 加古川市都市計画マスタープラン

加古川市都市計画マスタープランでは、長期的な視点で目指すべき都市像や、今後の個別の都市計画を行うための基本的な方針を示しています。公共交通については、「第4章 都市整備の方針」に示されています。

【策定年次】	令和5年4月
【目指すべき都市像】	夢と希望を描き 幸せを実感できるまち 加古川 (「加古川市総合計画」に準拠)
【まちづくりの基本目標】	「安全・安心」「快適・活力」「にぎわい・交流」
【計画の目標年次】	概ね20年後の都市の将来像を展望した上で、 目標年次を令和12年度とする。
【都市整備の方針(第4章)】	<p>1.土地利用の方針</p> <p>2.基盤施設整備の方針</p> <p>3.公共交通の方針</p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>コンパクトなまちへの転換を支える公共交通は、路線の再編を進め、地域のニーズに応じた公共交通網の整備を目指します。また、高齢化がさらに進展する中、増加する交通弱者の移動支援策として、福祉サービス、民間サービスや共助による移動サービスとの連携を目指します。あわせて、多様な交通手段を用いて都市間・地域間を円滑に移動できるよう、交通結節点の機能強化やボトルネック踏切などの解消を目指します。</p> <p>さらに、持続可能な公共交通の実現に向けて、ICT(情報通信技術)を活用した公共交通の乗り継ぎ利便性の向上や、車両などのユニバーサルデザインの推進など、利用促進に向けての取組を進めつつ、省エネルギー化などの環境対策にも取り組めます。</p> <p>(2) 基本方針</p> <p>■ 都市間・地域間の移動を支える公共交通網の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市間・地域間の移動を支える路線バスなどは、利用者の需要を見極めつつ、日常の移動や道路網に対応したルート変更などの再編や、運行本数の最適化に努めます。 地域のニーズに応じた移動手段の確保に向け、小型車両を活用した新たな交通手段の導入を進めます。また、公共交通に加えて、福祉サービス、民間サービスや共助による移動サービスとの連携にも努めます。 <p>■ 交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> コンパクトなまちの形成に向け、主要な駅前広場では交通結節点としての機能強化を図るとともに、周辺の土地利用と一体となり、人々がいきい、集うための交流機能や、まちの景観を形成する景観機能の強化に努めます。 東加古川駅周辺では、連続立体交差事業と合わせた駅前広場の再整備や、都市計画道路網の見直し検討を進め、交通結節点としての機能強化に努めます。

- 公共交通利用者の増加を目指し、ICT（情報通信技術）を活用して運行情報などの情報発信を充実するとともに、利用者の多いバス停留所に対する待合環境の改善に努めます。
- 狭あいな踏切やボトルネック踏切の解消
 - 慢性的に交通渋滞が発生している東加古川駅周辺では県との連携を強化して、連続立体交差事業の事業化を推進し、円滑な交通の確保に努めます。また、歩道が狭あいな踏切は、鉄道事業者と連携し、踏切交通の安全と円滑化の検討を進めます。
- ユニバーサルデザインの推進
 - 高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安全に公共交通を利用できるようにするため、低床バス車両の拡充や、ユニバーサルデザイン車両の導入について検討します。
- 電動車などの普及・水素ステーションなどの整備検討
 - 電気自動車、ハイブリット車、燃料電池自動車などの電動車などの普及や、水素ステーション、充電ステーションの整備について検討します。

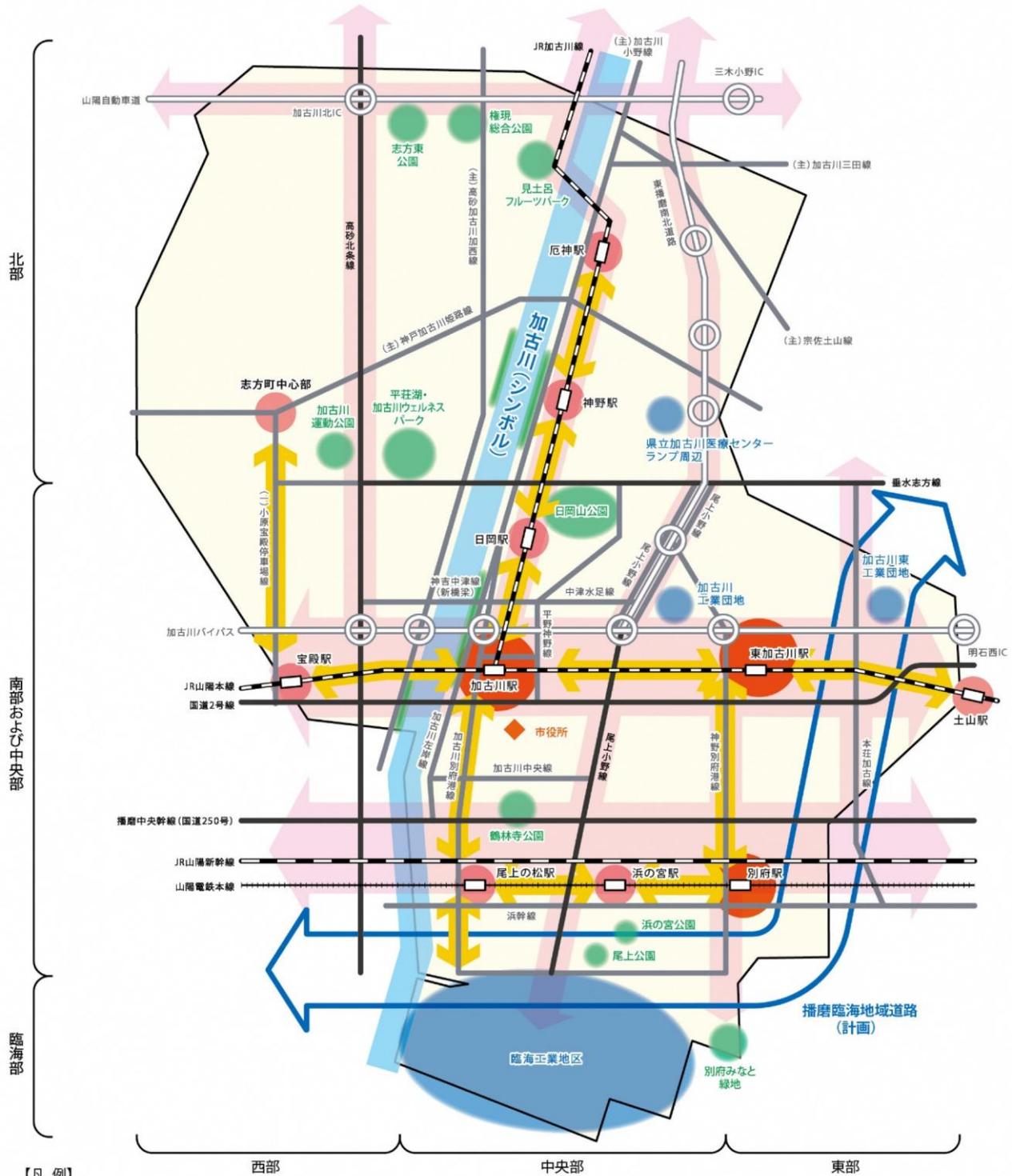
4.水と緑のまちづくりの方針

5.景観まちづくりの方針

6.市街地整備の方針

7.防災まちづくりの方針

＜都市構造図＞



【凡例】

	広域幹線道路
	主要幹線道路
	幹線道路
	都心・副都心
	地域拠点
	行政サービス拠点
	生産・流通等の拠点
	レクリエーション拠点

	広域連携軸
	市内連携軸

※図中の道路名のうち、認定路線名を示すものは以下のとおり
 先頭に(主)がつくもの … 主要地方道
 先頭に(-)がつくもの … 一般県道

④ 加古川市立地適正化計画

加古川市立地適正化計画は、本市の特性に応じた持続可能な都市構造の構築に向け、都市機能や居住の誘導区域、誘導施設、防災指針、公共交通との連携によるまちづくりの方針などに加えて、公共交通に関する施策が示されています。

【策定年次】	令和5年4月 令和6年3月一部改定
【基本理念】	まとまりとつながりにより 安心で快適に暮らせるまちづくり
【計画の目標年次】	概ね 20 年後の都市の将来像を展望した上で、目標年次を令和12年度とする。
【公共交通に関する施策】	<p>■ 地域間のネットワーク化の推進</p> <p>都心・副都心に都市機能誘導区域及び誘導施設を定めることで、都市機能をコンパクトに集約するとともに、公共交通でつなぐ“コンパクト＋ネットワーク”のまちづくりを推進します。あわせて、地域特性や住民ニーズなどを踏まえ、公共交通網の再編（運行形態、運行ルート、運行ダイヤなど）を進めます。</p> <p>＜具体的な推進施策＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス、「かこバス」などの運行ルートの再編、運行ダイヤの見直し ・ 地域特性や住民ニーズなどを踏まえた運行形態の見直し <p>■ 交通結節点としての機能強化</p> <p>加古川駅、東加古川駅の拠点性を高めるため、駅周辺の道路網の再編にともなう、新たな運行ルートについて検討します。</p> <p>＜具体的な推進施策＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中津水足線、神吉中津線などの整備に伴う、加古川駅北広場を発着場とする新たな運行ルートの検討 ・ 東加古川駅付近連続立体交差事業にあわせた都市計画道路の整備、東加古川駅を発着場とする新たな運行ルートの検討 <p>■ 移動弱者を支える交通体系の見直し</p> <p>広範囲に住宅が点在している地域では、定時定路線の「かこバスミニ」などの運行が難しいため、予約が必要となる乗り合い交通の拡充について検討します。また、市民の移動を補完する新たな民間サービスについて支援します。</p> <p>＜具体的な推進施策＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンドタクシー「チョイソコかこがわ」の運行エリアの検討 ・ 買い物・通院を目的とした外出支援サービスなど、市民の移動を補完する新たな民間サービスの支援

(2) 関連計画

① 加古川市スマートシティ構想

【策定年次】	令和3年3月 令和6年3月一部改定
【基本理念】	誰もが豊かさを享受できる スマートシティ加古川 ～「幸せを実感できるまち加古川」の実現に向けて～
【基本目標】	1【市民】市民の生活の質（QOL）や利便性を向上するサービス 2【まち】都市機能の強化や都市課題の解決 3【行政】デジタル行政の推進
【構想の期間】	前期期間：2021（令和3）～2023（令和5）年度 後期期間：2024（令和6）～2026（令和8）年度
【公共交通に関する施策】	2-1 快適に移動できる街 ●前期(2021～2023年度)の取組 ・位置情報を把握できるシェアサイクル30台導入 ・見守りタグ検知器搭載した電動アシスト自転車30台導入 ・八幡町を中心としたエリアで乗合デマンド（予約型）タクシー「チョイソコかこがわ」の運行実施 ●後期（2024～2026年度）の基本方針 ・高齢の方や障がいのある方、外国籍の方をはじめ、誰もが移動に関する情報を容易に入手でき、あらゆる移動手段のシームレスな情報連携を目指す。 ・移動に関する情報についてオープンデータ化を推進し、多様な主体がサービス展開できる環境の整備を推進 ・人口減少や高齢化が進行する中で、自家用車等の交通手段がない方がデジタル技術を活用し、いきいきと活動的に生活することができる環境の整備を推進 ＜基本方針を実現するためのアイデア例＞ ・乗合タクシーの予約サービス等の整備 ・ラストワンマイル移動のサービスの導入 ・乗り捨て可能な電動自転車レンタサイクルの導入 ・MaaSによる宅配サービス等の導入 ・環境にやさしい低速の小さな移動サービス（グリーンローモビリティ）の導入 ・見守りカメラやセンサーを活用した渋滞予測の可視化

② 第3期播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン

【策定年次】	令和3年3月 令和6年3月一部改定
【目指すべき将来像】	「スマートHARIMA」で実現する ボーダレスな先進デジタル都市圏
【播磨圏域経済成長戦略】	<ul style="list-style-type: none"> ●戦略の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・ものづくり力の強化 ・地域資源の魅力向上 ・交流人口の増加 ●5つの柱 <ul style="list-style-type: none"> ・「はりま・ものづくり」の強化 ・「持続可能なはりま」の推進 ・はりまの地域資源の魅力向上 ・「はりまグランドツーリズム」の展開 ・「魅せるはりま」MICEの推進
【計画期間】	2025（令和7）～2029（令和11）年度
【加古川市が参画する公共交通に関する具体的取組】	<p>【役割】 (3)圏域全体の生活関連機能サービスの向上</p> <p>【連携協約】 ②結びつきやネットワークの強化</p> <p>ア 地域公共交通 33.広域連携バス路線網等の維持・形成 路線バス及びコミュニティバスは、通勤・通学、通院、買い物等、住民の日常生活を支える上で不可欠な公共交通であるため、補助制度を活用しながら各市町や県と連携して路線を維持・確保するとともに、乗合バス等の利用促進に取り組む。</p> <p>ウ 道路等の交通インフラの整備・維持 35 JR山陽本線、JR姫新線、JR播但線の利用促進 地域公共交通の拠点となる駅周辺の整備等により、姫路市及び連携市町へのアクセス等利便性の向上及び JR 山陽本線（赤穂線を含む）、姫新線、播但線の利用促進による交通体系の維持に取り組む。</p>

2. 基本理念・基本方針案

< 基本理念のイメージ >

日々の暮らしの安心と楽しさを
ともにはぐくみ ともに支える公共交通をめざして(案)

加古川市のどこに住んでいても、公共交通や徒歩で日常生活に必要な買物や通院ができる安心感があり、気兼ねなく気軽におでかけができることで、日々の暮らしの豊かさや楽しさを実感できる持続可能な公共交通を、行政や地域とともに作り、ともに支えていきます。

- 基本方針1 市外とつながる都市間広域幹線と、市内の多様な公共交通が連携することで、市内のどこからでも市内外へ円滑に移動でき、地域間の交流や活動が広がる公共交通をめざします。
- 基本方針2 日々の買い物や通院など、日常生活に必要な移動については、誰もが安心して気軽に利用できる地域の特性に応じた地域公共交通を確保します。
- 基本方針3 ICTやデジタル技術を活用し、効率的で誰もが使いやすい仕組みづくりを進めることで、持続可能な地域公共交通をめざします。

アンケート調査の結果について

— 目 次 —

1. コミュニティ交通利用者アンケート	1
(1) 調査実施概要	1
(2) 回収状況	1
(3) 主な回答内容	2
2. 市民交通行動アンケート	4
(1) 調査実施概要	4
(2) 回収状況	4
(3) 主な回答内容	5

1. コミュニティ交通利用者アンケート

(1) 調査実施概要

調査目的	統計調査である近畿圏パーソントリップ調査や、交通事業者から提供される IC カード利用データからでは把握が難しい現金利用者を含めたコミュニティ交通の利用状況を把握することを目的に実施。
調査対象	かこバス、かこバスミニ、チョイソコかこがわ、上荘くるりん号の全ての利用者
調査期間	かこバス : 令和 7(2025)年 10 月 9 日(木)
	かこバスミニ : 令和 7(2025)年 10 月 10 日(金)
	チョイソコかこがわ 上荘くるりん号 : 令和 7(2025)年 10 月 15 日(水)~21 日(火)の運行日
調査方法	[かこバス・かこバスミニ] <ul style="list-style-type: none"> 調査員が車両に乗り込み、バス停で乗車してくる乗客にアンケート調査票と筆記具を手渡し、調査への協力を依頼。 車内でアンケートに回答していただき、料金箱横に設置した回収ボックスに投函。 ヒアリング可能な場合はヒアリングを実施。
	[チョイソコかこがわ・上荘くるりん号] <ul style="list-style-type: none"> 乗車時に運転者からアンケート調査票と筆記具を手渡し、調査協力を依頼。車内で回答していただき、降車時に運転者により回収または回収ボックスへ投函。

(2) 回収状況

< コミュニティ交通アンケート回答状況 >

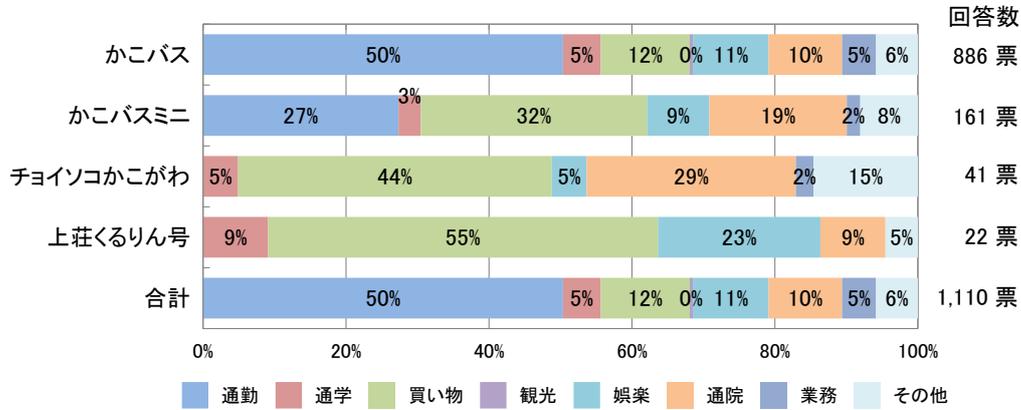
コミュニティ交通	ルート名	回答者数	平均乗車人数 (人/日) (令和6年)	想定回収率
かこバス	東加古川ルート	419	774 人/日	54.1 %
	別府ルート	258	613 人/日	42.1 %
	鳩里・尾上ルート	238	485 人/日	49.1 %
	浜手ルート	178	279 人/日	63.8 %
	計	1,093	2,151 人/日	50.8 %
かこバスミニ	志方西ルート	34	67 人/日	50.7 %
	志方中ルート	36	49 人/日	73.5 %
	志方東ルート	17	21 人/日	81.0 %
	山手ルート	19	27 人/日	70.4 %
	平岡北ルート	27	24 人/日	112.5 %
	平岡東ルート	47	37 人/日	127.0 %
	平岡東南ルート	28	14 人/日	200.0 %
	病院ライナー	15	12 人/日	125.0 %
計	223	251 人/日	88.8 %	
チョイソコかこがわ	八幡地区	45	15 人/日	300.0 %
	平荘地区	13	12 人/日	108.3 %
	計	58	27 人/日	214.8 %
上荘くるりん号		23	8 人/日	287.5 %
合計		1,397	2,437 人/日	57.3 %

出典) 令和7年度 第4回加古川市地域公共交通活性化協議会 議案書 令和8年1月

(3) 主な回答内容

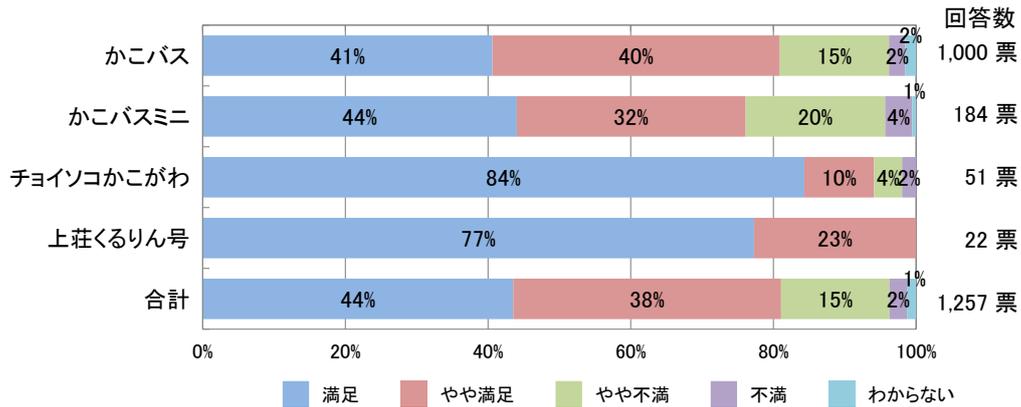
① 移動目的

[設問] 今日の移動の目的は何ですか。



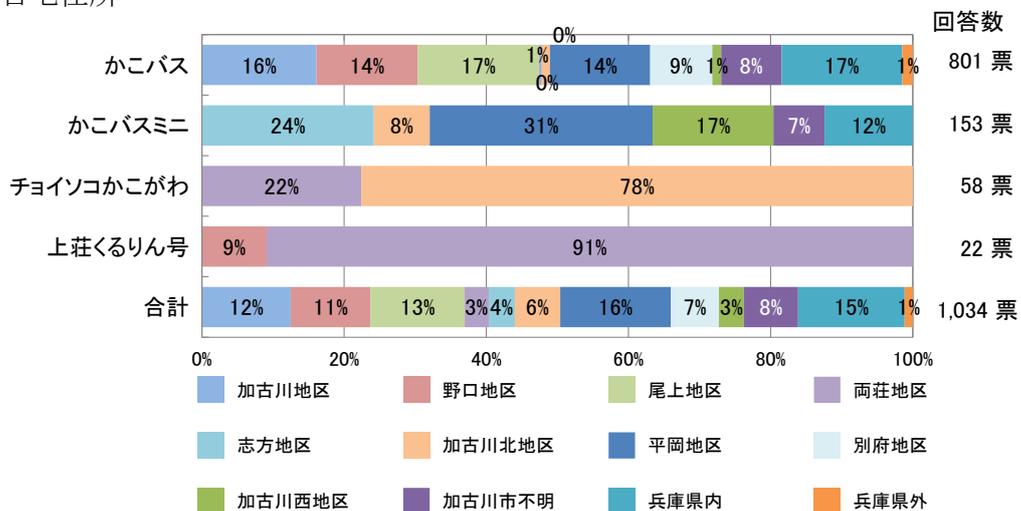
② 利用コミュニティ交通の満足度

[設問] 現在の利用コミュニティ交通の満足度をお答えください。

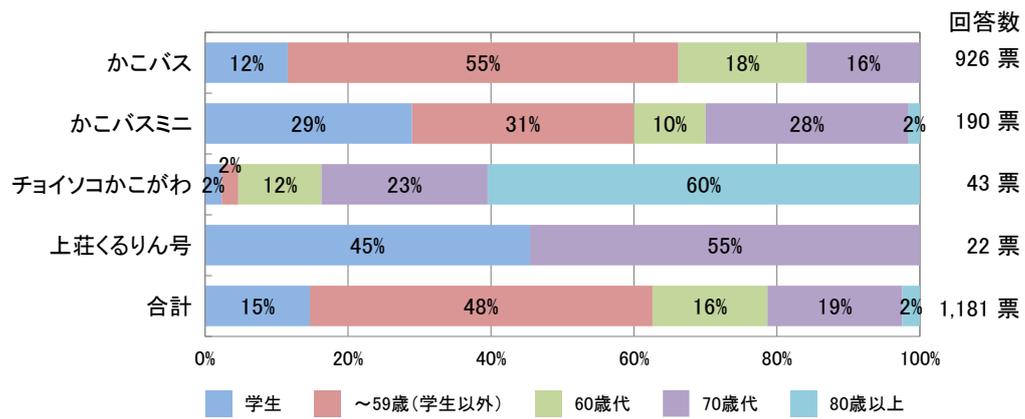


③ 利用者の属性

・ 自宅住所



・年齢



2. 市民交通行動アンケート

(1) 調査実施概要

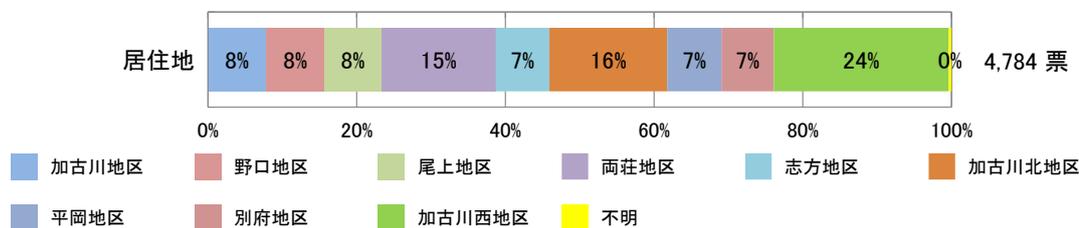
調査目的	コミュニティ交通利用者の主なターゲットである 70 歳以上の高齢者や移動に課題のある人の移動状況や潜在需要、現在の公共交通に対する満足度や改善点等を詳細に把握することを目的に実施。
調査対象	70 歳以上の高齢者と、高齢者と同居する 69 歳以下の市民
調査期間	令和 7(2025)年 10 月中旬発送、11 月 7 日(金)投函締め切り
調査方法	郵送配布・郵送回収
配布枚数	70 歳以上の高齢者がいる世帯 16,800 票 (5,600 世帯×3票)

(2) 回収状況

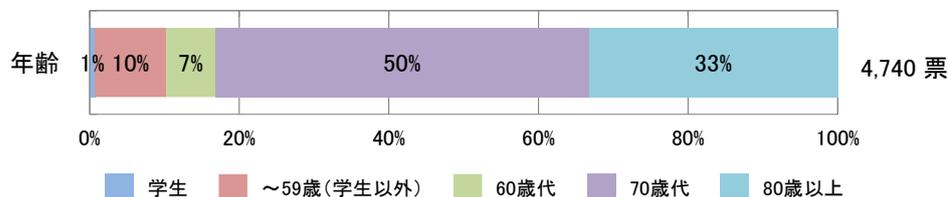
< 市民交通行動アンケート回収状況 >

配付世帯数	回収世帯数	回収票数
5,600	3,055	4,784 票
—	54.6 %	—

居住地	合計
加古川地区	374 票
野口地区	376 票
尾上地区	366 票
両荘地区	735 票
志方地区	345 票
加古川北地区	758 票
平岡地区	349 票
別府地区	338 票
加古川西地区	1,125 票
不明	18 票
合計	4,784 票



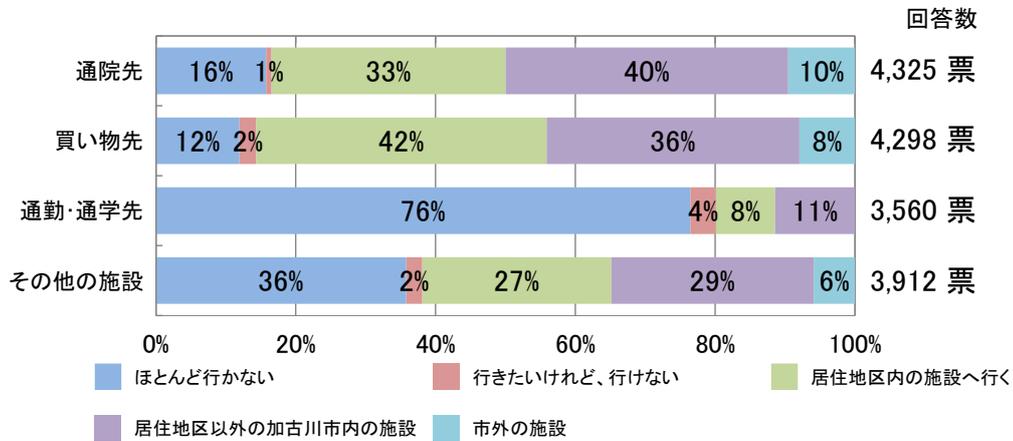
[回答者の年齢]



(3) 主な回答内容

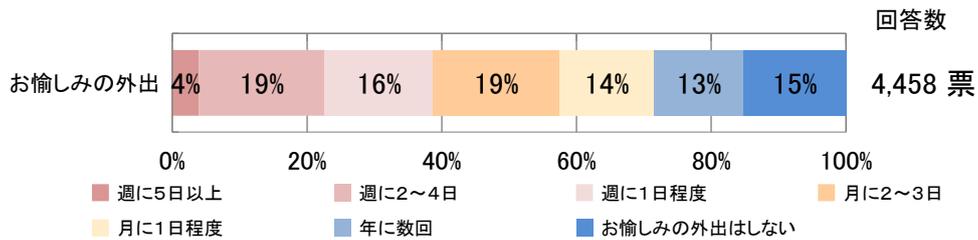
① 移動状況

[設問] よく行く場所や施設名をお答えください。



② お愉しみの外出状況

[設問] 趣味や外食などのお愉しみの外出についてお聞きます。どのくらいお愉しみの外出をされますか。



③ 今後の公共交通について

[設問] 加古川市では、市民の皆さまが便利に移動できるように、かこバスやかこバスミニ、チョイソコかこがわ等を運行していますが、そのために年間約4億円を超える予算規模となっています。今後、現在のサービス水準を維持しようとする、予算規模はさらに増大することが想定されます。このことを踏まえて、今後の公共交通のあり方についてどのように思われますか。

