

第2章 加古川市の現況と整備構想策定地区の選定

2 - 1 位置及び沿革

< 位置 >

本市は、兵庫県南部の播磨灘に面し、播磨平野を貫流する加古川の河口に広がる豊かな自然に囲まれた地域に発達した市です。地勢は標高 304m が最高峰で 2m～30m の段丘平野が広がり、地質は第 3 紀層の山地と丘陵及び沖積低地からなっています。



表 2 - 1 加古川市の概況

(平成 14 年 10 月 1 日現在)

| | |
|------|------------------------|
| 面積 | 138.51 km ² |
| 東西最長 | 15.83 km |
| 南北最長 | 17.85 km |
| 海拔最高 | 304.2 m |
| 海拔最低 | 1.4 m |

(資料：加古川市「加古川市統計書(平成 14 年度版)」
平成 15 年 3 月)

< 沿革 >

万葉集に出てくる「印南野」の集落である加古川地方の歴史は深く、播磨の穀倉地帯として知られ、江戸時代には宿場町として栄えました。

明治維新後は、加古、印南両郡の中心となり、毛織物と肥料のまちとして繁栄しました。

昭和 25 年、加古川町、神野村、野口村、平岡村、尾上村の 5 町村が合併して市制を施行、田園文化都市としてスタートしました。さらに、翌年には別府町、昭和 30 年に八幡村、平荘村、上荘村、昭和 31 年に東神吉村、西神吉村と米田町の一部を合併しました。そして、昭和 54 年 2 月「播磨は 1 つ」の合言葉のもとに、2 市 3 町大同合併の第 1 段階として志方町を合併しました。また、播磨臨海工業地帯の整備促進に伴って、鉄鋼をはじめとする近代産業が進出し、宅地開発が進み、さらには全国有数の商業集積をもつ東播磨地域の中核都市として躍進を続けています。

2 - 2 総人口と高齢者数、身体障害者数の推移

<市の総人口、世帯数の推移>

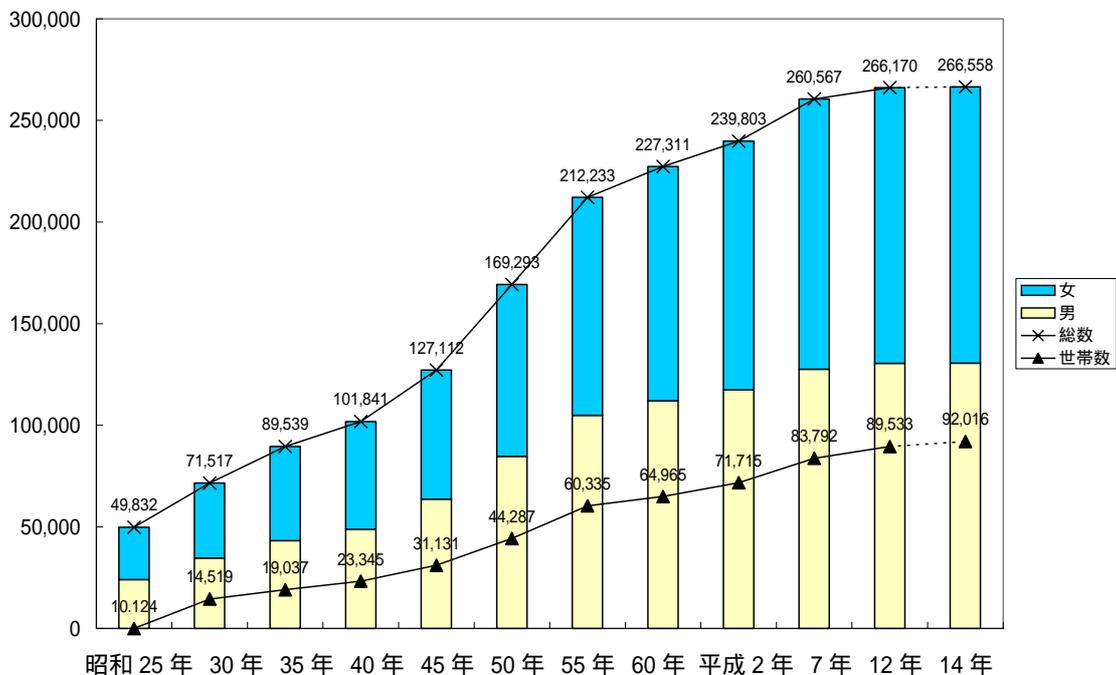
本市の総人口は平成 14 年度で推計 266,558 人、世帯数は推計 92,016 世帯となっています。

人口推移としては、昭和 40 年代から大企業の立地や阪神地域の住宅都市としての成長を背景に、昭和 50 年代前半までは人口が急増していますが、近年その伸びは低下する傾向となっています。

近年の人口動態をみると、出生数が死亡者数を大きく上回り、自然動態としては増加の伸びは減少の傾向にあります。社会動態においてはここ数年で転出者数が転入者数を上回りはじめ、平成 12 年からは減少に転じています。よって、総人口は現在なお増加の一途をたどっているものの、今後は少しずつ減少する方向へ移行し始めるものと考えられます。

一方、人口集中地区(DIDs)の推移をみると地区面積及び人口密度ともに増加しており、平成 12 年では全体の 77.0%を占めています。これにより、人口は近年急激に中心部へ集積していることがうかがえます。

(各年 10 月 1 日現在)



(「表 2 - 2 人口の推移」をもとに作成)

図 2 - 1 人口の推移

表 2 - 2 人口の推移

(各年 10 月 1 日現在)

| 年次 | 面積 (km ²) | 世帯数 | 人口 | | | 人口密度 (人/km ²) |
|---------|--------------------------|--------|---------|---------|---------|------------------------------|
| | | | 総数 | 男 | 女 | |
| 昭和 25 年 | 41.07 | 10,124 | 49,832 | 24,081 | 25,751 | 1,213 |
| 30 年 | 80.99 | 14,519 | 71,517 | 34,667 | 36,850 | 883 |
| 35 年 | 93.83 | 19,037 | 89,539 | 43,241 | 46,298 | 954 |
| 40 年 | 〃 | 23,345 | 101,841 | 48,823 | 53,018 | 1,085 |
| 45 年 | 97.35 | 31,131 | 127,112 | 63,666 | 63,446 | 1,306 |
| 50 年 | 98.06 | 44,287 | 169,293 | 84,679 | 84,614 | 1,726 |
| 55 年 | 137.88 | 60,335 | 212,233 | 104,899 | 107,334 | 1,539 |
| 60 年 | 137.91 | 64,965 | 227,311 | 111,987 | 115,324 | 1,648 |
| 平成 2 年 | 138.46 | 71,715 | 239,803 | 117,468 | 122,335 | 1,732 |
| 7 年 | 138.50 | 83,792 | 260,567 | 127,648 | 132,919 | 1,881 |
| 12 年 | 138.51 | 89,533 | 266,170 | 130,424 | 135,746 | 1,922 |
| 14 年 | 〃 | 92,016 | 266,558 | 130,528 | 136,030 | 1,924 |

注：平成 14 年データは推計人口、その他は国勢調査結果による。

(資料：加古川市「加古川市統計書(平成 14 年度版)」平成 15 年 3 月)

表 2 - 3 人口動態

| 年次 | 純増加数 | 自然動態 | | | 社会動態 | | |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| | | 自然増 | 出生 | 死亡 | 社会増 | 転入 | 転出 |
| 平成 10 年 | 1,740 | 1,252 | 2,964 | 1,712 | 488 | 16,036 | 15,548 |
| 11 年 | 1,221 | 1,202 | 2,961 | 1,759 | 19 | 15,915 | 15,869 |
| 12 年 | 226 | 1,089 | 2,814 | 1,725 | 863 | 15,201 | 16,064 |
| 13 年 | 25 | 1,107 | 2,827 | 1,720 | 1,082 | 13,862 | 14,944 |
| 14 年 | 169 | 918 | 2,679 | 1,761 | 749 | 14,298 | 15,047 |

注：転入・転出は町間移動を含む。

(資料：加古川市「加古川市統計書(平成 14 年度版)」平成 15 年 3 月)

表 2 - 4 人口集中地区の推移

(各年 10 月 1 日現在)

| 区分 年次 | 人口集中地区(DIDs) | | | 全体に占める割合(%) | |
|----------|--------------|--------------------------|------------------------------|-------------|------|
| | 人口 (人) | 面積 (km ²) | 人口密度 (人/km ²) | 人口 | 面積 |
| 昭和 55 年 | 131,339 | 29.40 | 4,467.3 | 61.9 | 21.3 |
| 60 年 | 148,462 | 33.20 | 4,471.7 | 65.3 | 24.1 |
| 平成 2 年 | 170,377 | 35.80 | 4,759.1 | 71.1 | 25.9 |
| 7 年 | 199,532 | 39.95 | 4,994.5 | 76.6 | 28.9 |
| 12 年 | 204,995 | 40.88 | 5,014.6 | 77.0 | 29.5 |

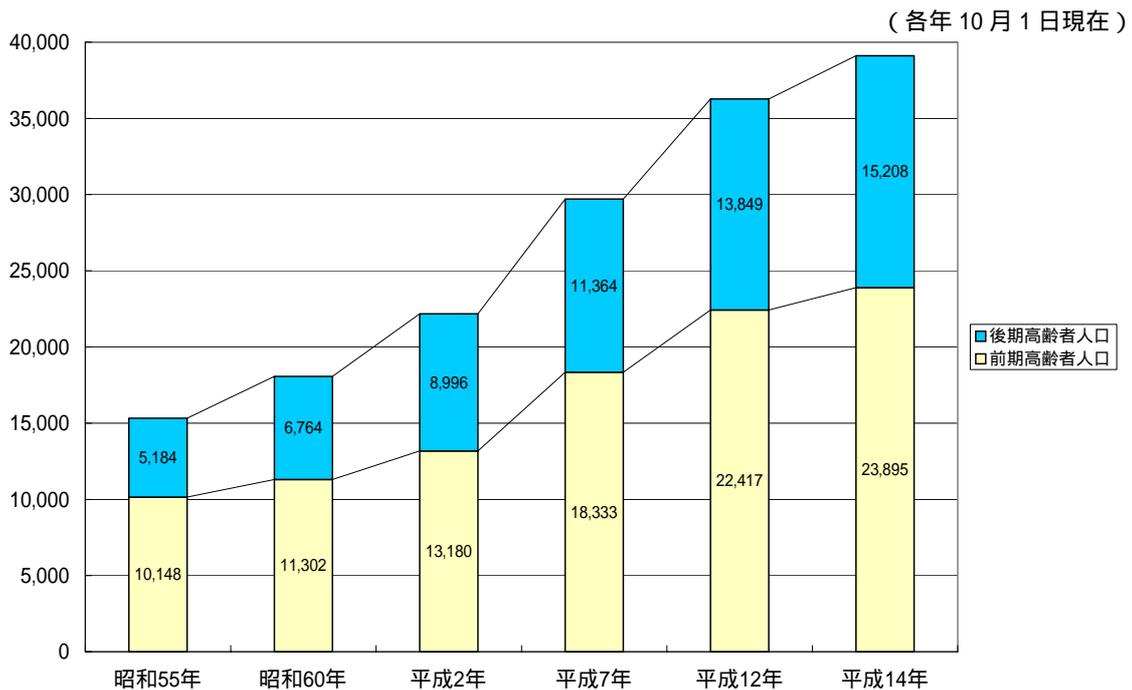
(資料：加古川市「加古川市統計書(平成 14 年度版)」平成 15 年 3 月)

< 高齢者数とその比率の推移 >

近年、本市の総人口は横ばいの状態となりつつありますが、高齢者数は年々大きく増加しており、平成14年10月1日現在で65歳以上の高齢者数は39,103人となっています。

総人口に占める高齢者人口の割合(=高齢化率)をみると、約20年前の昭和55年には7.2%ですが、平成14年10月1日現在(住民基本台帳による)では14.7%まで増加しており、約7人に1人が高齢者となっています。

また、高齢者を前期高齢者(65~74歳)と後期高齢者(75歳以上)に分けると、平成14年10月1日現在、前期高齢者は23,895人、後期高齢者は15,208人であり、後期高齢者比率は38.9%となっています。今後は少子化を伴った高齢化がさらに進むことが考えられます。



(「表2-5 年齢別人口構成」をもとに作成)

図2-2 高齢者数の推移

表 2 - 5 年齢別人口構成

(各年 10 月 1 日現在)

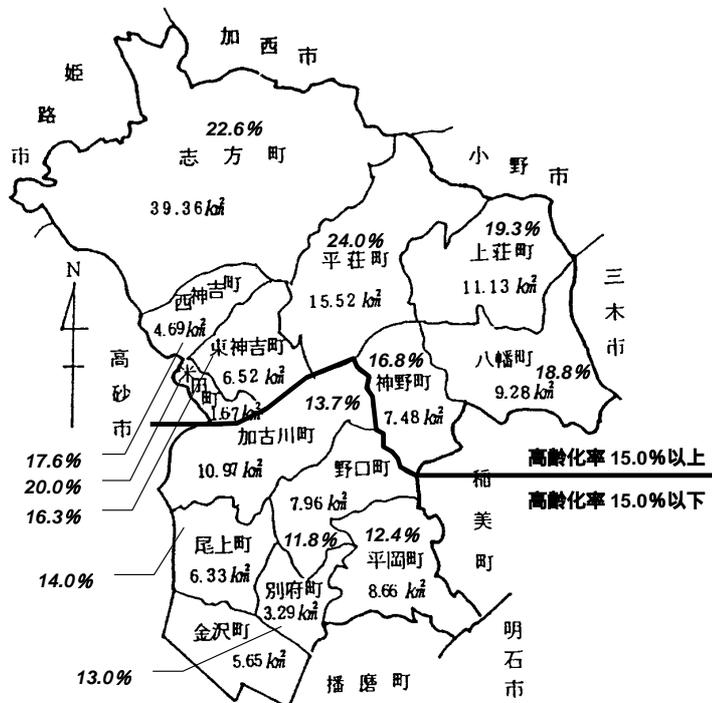
| 区分 | 昭和 55 年 | 昭和 60 年 | 平成 2 年 | 平成 7 年 | 平成 12 年 | 平成 14 年 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 総数 | 212,233 | 227,311 | 239,803 | 260,567 | 266,170 | 266,386 |
| 年少人口 | 58,271 | 56,924 | 49,047 | 45,478 | 43,424 | 42,172 |
| 構成比 (%) | 27.5 | 25.0 | 20.5 | 17.5 | 16.3 | 15.8 |
| 生産年齢人口 | 138,607 | 152,321 | 167,553 | 185,054 | 186,220 | 185,111 |
| 構成比 (%) | 65.3 | 67.0 | 69.9 | 71.0 | 70.0 | 69.5 |
| 高齢者人口 | 15,332 | 18,066 | 22,176 | 29,697 | 36,266 | 39,103 |
| 構成比 (%) | 7.2 | 7.9 | 9.2 | 11.4 | 13.6 | 14.7 |
| 前期高齢者人口 | 10,148 | 11,302 | 13,180 | 18,333 | 22,417 | 23,895 |
| 構成比 (%) | 4.8 | 5.0 | 5.5 | 7.0 | 8.4 | 9.0 |
| 後期高齢者人口 | 5,184 | 6,764 | 8,996 | 11,364 | 13,849 | 15,208 |
| 構成比 (%) | 2.4 | 3.0 | 3.8 | 4.4 | 5.2 | 5.7 |
| 後期高齢者比率 | 33.8 | 37.4 | 40.6 | 38.3 | 38.2 | 38.9 |

注：年少人口は 14 歳以下、生産年齢人口 15～64 歳、前期高齢者人口は 65～74 歳、後期高齢者人口は 75 歳以上の人口を示す。

注：平成 14 年データは住民基本台帳人口、その他は国勢調査結果による。

(資料：加古川市「加古川市統計書 平成 14 年版」平成 15 年 3 月)

町別にみると、下図のように高齢化率 15% を境に南北にきれいに分かれ、平荘町 24.0%、志方町 22.6% をはじめ北部において高齢化が進んでおり、野口町 11.8%、平岡町 12.4% をはじめ南東部の阪神地域に近い部分で高齢化率が低いことがうかがえます。



(出典：加古川市「加古川市統計書 平成 14 年版」平成 15 年 3 月)

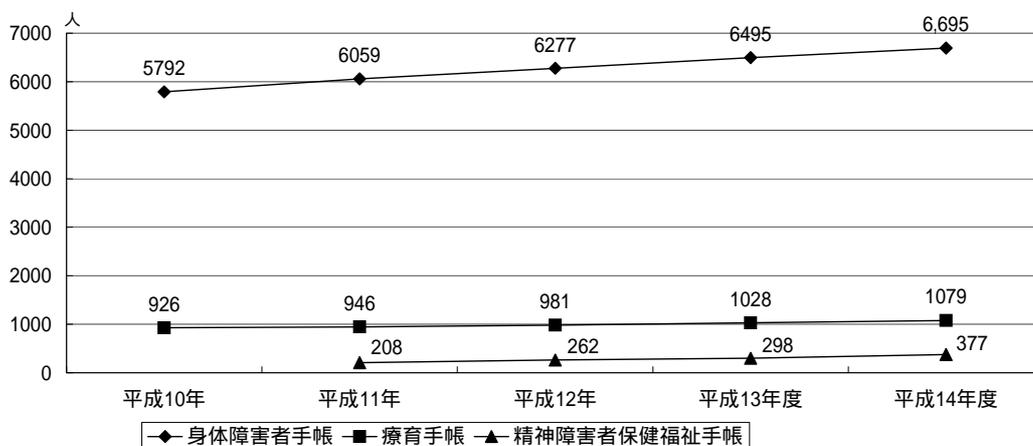
図 2 - 3 加古川市町別高齢化率

< 障害者数とその比率の推移 >

本市の身体障害者手帳交付者数は、平成 14 年度末現在で 6,695 人、療育手帳交付者数は 1,079 人、精神障害者保健福祉手帳交付者数は 377 人となっています。これらを合計した障害者手帳交付者数は延べ 8,151 人となり、これは総人口の 3.06% を占めています。

近年の伸びをみると、障害者手帳交付者数は年々増加しており、特に身体障害者手帳交付者数は高齢化に伴って今後も増加する傾向にあると思われます。また、平成 5 年の障害者基本法の成立により精神障害者保健福祉手帳が新設されたことや、平成 14 年に精神保健福祉法(略称)が改正され、それまでの保健医療対策に加えて市町村で精神障害者生活支援事業が始められたことなどにより、手帳交付者数も今後増加するものと考えられます。

身体障害者手帳交付者の障害別内訳をみると、最も多いのが肢体・体幹不自由の 59.7%、ついで内部障害の 20.4%、視覚障害の 9.4%となっています。



(「表 2 - 6 障害者手帳交付者数の推移」をもとに作成)

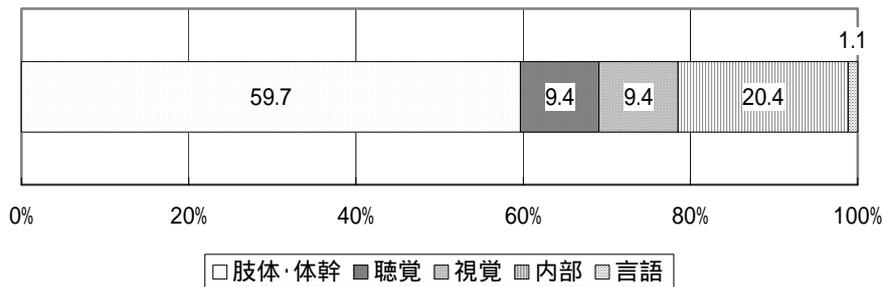
図 2 - 4 障害者手帳交付者数の推移

表 2 - 6 障害者手帳交付者数の推移

(各年 3 月 31 日現在)

| 種 類 | 平成 10 年 | 平成 11 年 | 平成 12 年 | 平成 13 年度 | 平成 14 年度 |
|-------------|---------|---------|---------|----------|----------|
| 身体障害者手帳 | 5,792 | 6,059 | 6,277 | 6,495 | 6,695 |
| 療育手帳 | 926 | 946 | 981 | 1,028 | 1,079 |
| 精神障害者保健福祉手帳 | - | 208 | 262 | 298 | 377 |

(資料：加古川市資料、加古川健康福祉事務所資料)



(「表 2 - 7 身体障害者手帳交付状況」をもとに作成)

図 2 - 5 身体障害者手帳交付者の内訳

表 2 - 7 身体障害者手帳交付状況

(平成 15 年 3 月 31 日現在)

| 種別 | 児(人) | 者(人) | 計(人) | 割合(%) |
|-------|------|-------|-------|-------|
| 肢体・体幹 | 99 | 3,896 | 3,995 | 59.7 |
| 聴覚 | 31 | 598 | 629 | 9.4 |
| 視覚 | 9 | 623 | 632 | 9.4 |
| 内部 | 63 | 1,300 | 1,363 | 20.4 |
| 言語 | 0 | 76 | 76 | 1.1 |
| 計 | 202 | 6,493 | 6,695 | 100.0 |

(資料：加古川市)

表 2 - 8 療育手帳交付状況

(平成 15 年 3 月 31 日現在)

| | A(重度) | B1(中度) | B2(軽度) | 計 |
|-------|-------|--------|--------|-------|
| 児(人) | 158 | 106 | 76 | 340 |
| 者(人) | 338 | 237 | 164 | 739 |
| 計(人) | 496 | 343 | 240 | 1079 |
| 割合(%) | 46.0 | 31.8 | 22.2 | 100.0 |

(資料：加古川市)

表 2 - 9 精神障害者保健福祉手帳交付状況

(平成 15 年 3 月 31 日現在)

| | 1 級 | 2 級 | 3 級 | 計 |
|-------|------|------|------|-------|
| 計(人) | 86 | 224 | 67 | 377 |
| 割合(%) | 22.8 | 59.4 | 17.8 | 100.0 |

(資料：加古川健康福祉事務所)

2 - 3 交通機関の交通特性

<都市拠点と基幹交通体系>

本市は、阪神地域と西播磨地域を結ぶ主要な位置を占め、東播磨地域の中核都市としての役割や機能を果たしてきました。

そして、効率的で計画的な都市基盤の整備を行い、加古川都心、東加古川副都心、別府副都心、地域の拠点、生産・流通拠点、レクリエーション拠点を位置付け、高度な都市機能の集積を図っています。そして、今後もこれら都市拠点間、さらには東播磨地域や阪神都市圏など広域における役割分担や連携を踏まえつつ、基幹交通体系の形成を図っていきます。



図2 - 6 加古川市域と交通機関図

東西軸

国道 2 号線、加古川バイパス及び JR 山陽本線を中央部における東西軸と位置付け、阪神都市圏や西播磨地域との連携を強化しています。とりわけ、加古川バイパスについては、安全性の確保などを目指しリニューアルを進めるとともに、JR 山陽本線については、さらなる利便性の向上を促進しています。また、都心における道路整備との連携を図りつつ、加古川渡河部の交通容量の拡大などを目指し、神吉中津線(新橋梁)の建設に向けた取り組みを進めています。

一方、国道 250 号(明姫幹線)、浜幹線及び山陽電鉄を南部における東西軸と位置付け、東西方向の交通の円滑化を図っています。

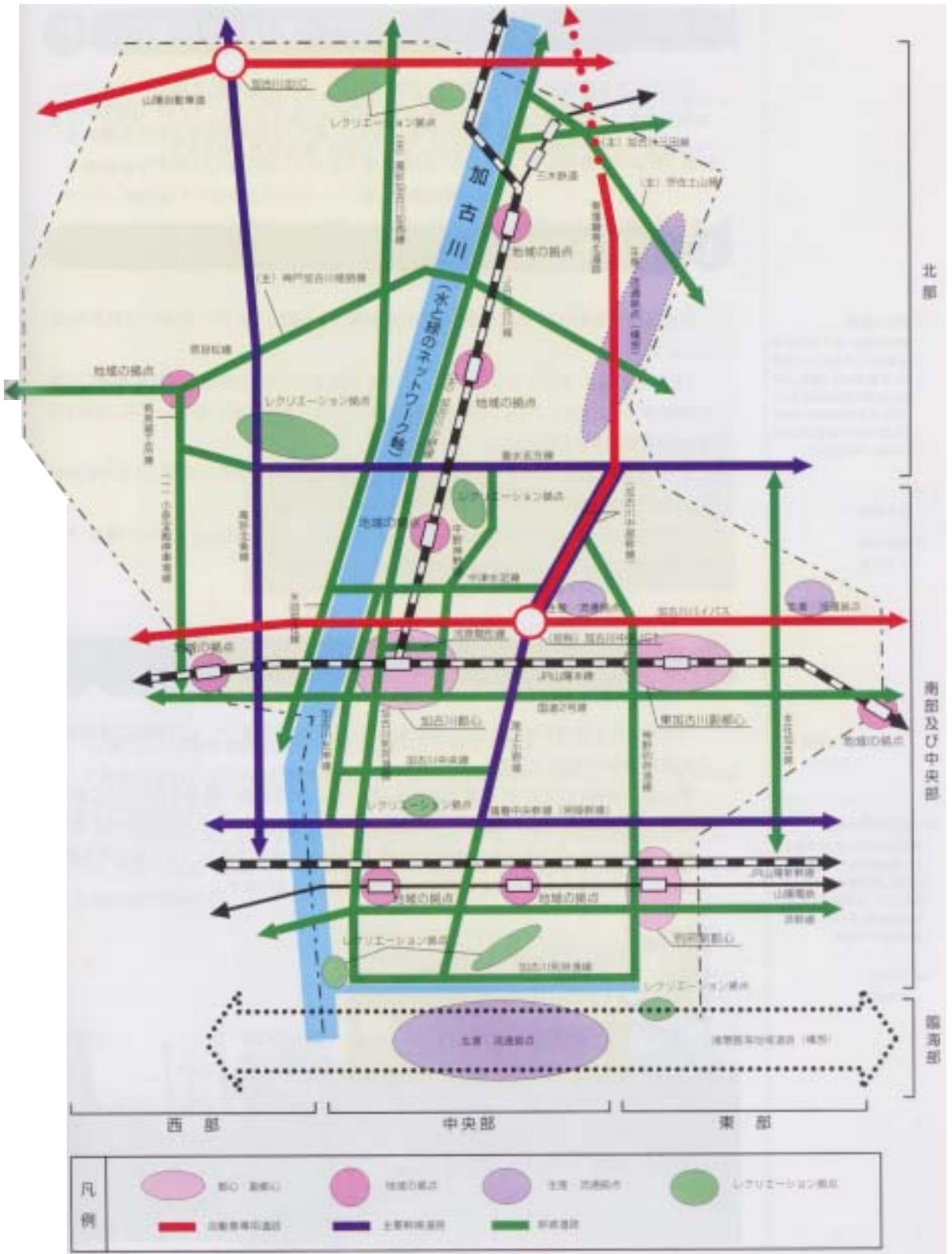
さらに、播磨臨海地域(臨海部)における幹線道路ネットワークの強化を目指し、新たな幹線道路の在り方について検討を進めています。

南北軸

神野別府港線、本荘加古線を東部における南北軸と位置付け、その整備が急がれます。

東播磨南北道路、尾上小野線(加古川中部幹線)については、中央部における南北軸と位置付け、早期整備を促進しています。また、加古川別府港線や平野神野線の整備を進めるとともに、JR 加古川線の電化を進めています。

さらに、高砂北条線を西部における南北軸と位置付け、国土幹線軸である山陽自動車道などのアクセス性の向上のため、その整備を促進しています。



(資料：加古川市「加古川市総合計画」平成13年4月)

図2-7 都市拠点と基幹交通体系

< 鉄道 >

本市は、JR 山陽本線、JR 加古川線、三木鉄道、山陽電鉄と4路線の鉄道網があり、それぞれ比較的密度が高く運行されており、鉄道網としては充実しています。

市域内には、JR 山陽本線 2 駅、JR 加古川線 3 駅、三木鉄道 3 駅、山陽電鉄 3 駅の合計 11 駅があります。しかしながら、ほとんどの駅は改札内外のエレベーターや多機能トイレの設置などのバリアフリー化がされておらず、移動困難のある人にとって大変利用しにくい状況にあるのが現状です。平成 11 年に改築され、市内で最も新しい駅舎である JR 厄神駅でも、橋上駅であるため改札外にエレベーターが設置されていますが、改札内にエレベーター及びエスカレーターは設置されておられません。

また、11 駅のうち、交通バリアフリー法の特定旅客施設の基準である 5,000 人以上の乗降がある駅は JR 加古川駅、JR 東加古川駅、山陽電鉄別府駅の 3 駅です。ただし、1 日平均乗降者人員は各駅の年間乗車人員を用いた以下の数式で算出しました。

$$(1 \text{ 日平均乗降者人員〔人〕}) : (\text{年間乗車人員〔人〕}) \times 2 / 365 (\text{日})$$

表 2 - 10 鉄道駅別年間乗車人員及び 1 日平均乗降者人員

(平成 13 年データ)

| 鉄 道 会 社 | 駅 名 | 年間乗車人員 総数 (千人) | 1 日平均乗降者人員 総数 (人) | |
|---------|------|-------------------|----------------------|--------|
| J R 西日本 | 山陽本線 | 加古川 | 7,605 | 41,672 |
| | | 東加古川 | 4,998 | 27,386 |
| | 加古川線 | 日岡 | 239 | 1,310 |
| | | 神野 | 553 | 3,031 |
| | | 厄神 | 404 | 2,213 |
| 三木鉄道 | 厄神 | 74 | 402 | |
| | 国包 | 5 | 26 | |
| | 宗佐 | 6 | 34 | |
| 山陽電鉄 | 尾上の松 | 696 | 3,813 | |
| | 浜の宮 | 797 | 4,367 | |
| | 別府 | 1,542 | 8,449 | |

注) 1 日平均乗降者人員は、定期券所持者とそれ以外においてそれぞれ算出した値の総数

(資料：加古川市「加古川市統計書 平成 14 年版」平成 15 年 3 月、三木市資料)

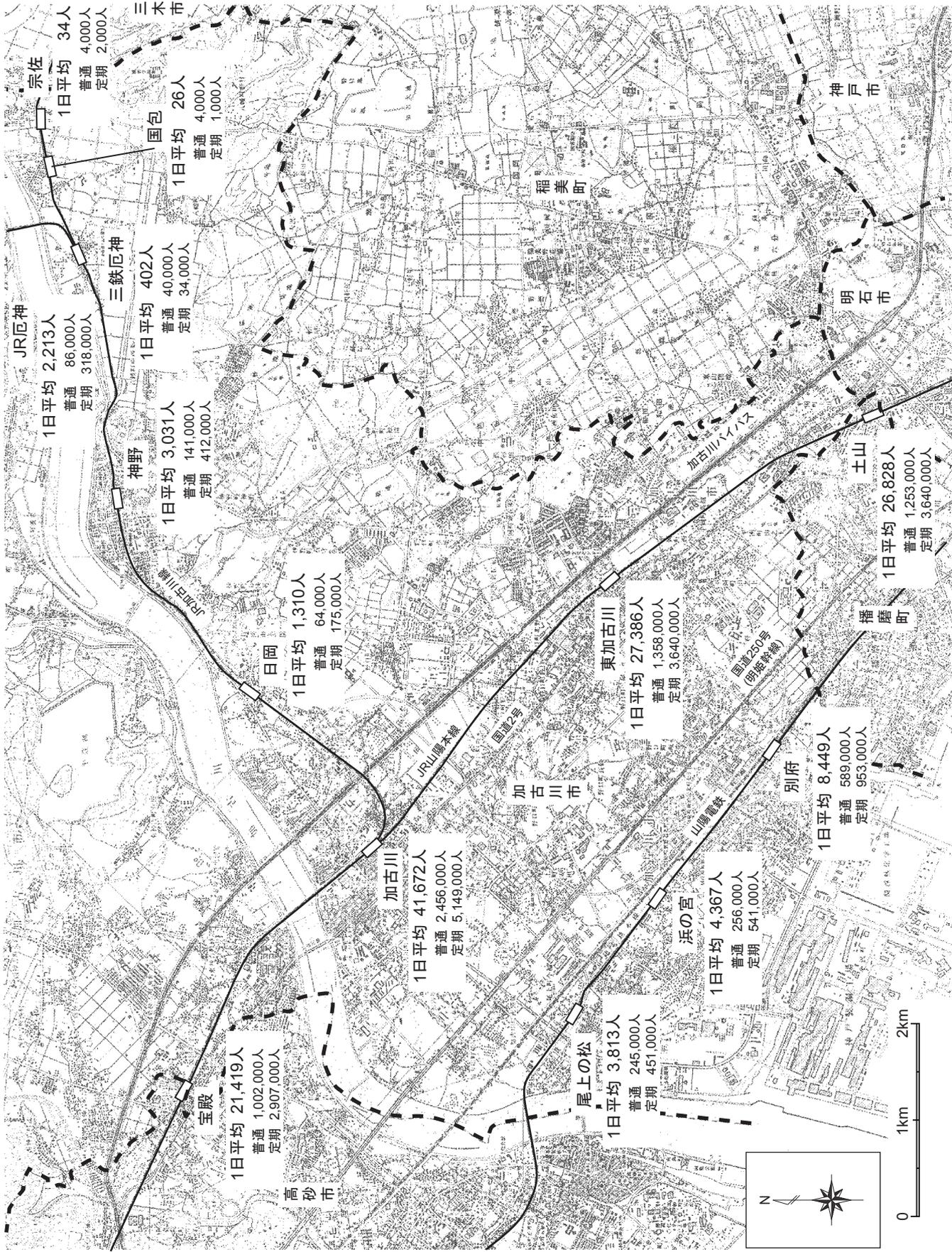


図2-8 鉄道駅別 年間乗車人員及び1日平均乗降者人員（平成13年データ）

参考として各路線の特徴をまとめると、JR 山陽本線は基幹的な鉄道であり、本市と阪神地域及び西播磨地域を結んでいます。市域内 2 駅の外、市境界に土山駅及び宝殿駅の 2 駅が設置されています。運行本数は、加古川駅では新快速電車が 15 分に 1 本で、普通電車も 15 分に 1 本を基本に運行され、最も利用者が多くなっています。

JR 加古川線は、本市と東播磨内陸地域を結ぶ役割を果たしており、30 分に 1 本を基本に運行されています。

三木鉄道は、第三セクターで運営されており、JR 加古川線の厄神駅から三木市の三木駅までを結んでいます。

山陽電鉄は、JR 山陽本線と並行して市域の南部で姫路～神戸間を結んでおり、運行状況は普通電車が 15 分に 1 本を基本に運行されているほか、朝夕の通勤時間帯にのみ停車する S 特急があります。

表 2 - 11 JR 駅別乗車人員

単位：千人

| 駅名 | | 平成 9 年度 | 平成 10 年度 | 平成 11 年度 | 平成 12 年度 | 平成 13 年度 |
|------|------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 山陽本線 | (土山) | 1,307 3,995 | 1,282 3,922 | 1,273 3,817 | 1,263 3,737 | 1,253 3,643 |
| | 東加古川 | 1,536 4,007 | 1,470 3,948 | 1,415 3,833 | 1,389 3,718 | 1,358 3,640 |
| | 加古川 | 2,787 5,620 | 2,666 5,503 | 2,606 5,358 | 2,534 5,213 | 2,456 5,149 |
| | (宝殿) | 1,070 3,165 | 1,040 3,103 | 1,024 3,007 | 1,009 2,976 | 1,002 2,907 |
| | 加古川線 | 66 173 | 71 173 | 67 182 | 70 188 | 64 175 |
| | 神野 | 167 490 | 159 483 | 151 461 | 150 433 | 141 412 |
| | 厄神 | 84 340 | 81 329 | 80 328 | 76 315 | 86 318 |
| 総数 | | 7,017 17,790 | 6,769 17,461 | 6,616 16,986 | 6,491 16,580 | 6,360 16,244 |

注) 上段は定期、下段は普通
() は市域外である。

(資料：加古川市「加古川市統計書 平成 14 年版」平成 15 年 3 月)

表 2 - 12 三木鉄道各駅乗車人員

単位：人

| 駅名 | 平成 12 年度 | 平成 13 年度 |
|----|----------|----------|
| 厄神 | 21,930 | 19,980 |
| | 12,330 | 13,710 |
| | 51,296 | 39,861 |
| 国包 | 1,320 | 780 |
| | 0 | 270 |
| | 4,467 | 3,748 |
| 宗佐 | 2,100 | 2,160 |
| | 0 | 0 |
| | 4,531 | 4,052 |
| 総数 | 25,350 | 22,920 |
| | 12,330 | 13,980 |
| | 60,294 | 47,661 |

注) 上段は通勤定期、中段は通学定期、下段は定期外の年間乗車人員

(資料：三木市資料)

表 2 - 13 山陽電鉄駅別乗車人員

単位：千人

| 駅名 | 平成 9 年度 | 平成 10 年度 | 平成 11 年度 | 平成 12 年度 | 平成 13 年度 |
|------|---------|----------|----------|----------|----------|
| 尾上の松 | 215 | 222 | 248 | 249 | 245 |
| | 557 | 540 | 502 | 475 | 451 |
| 浜の宮 | 221 | 231 | 260 | 260 | 256 |
| | 662 | 642 | 624 | 581 | 541 |
| 別府 | 677 | 654 | 622 | 606 | 589 |
| | 1,087 | 1,077 | 1,035 | 982 | 953 |
| 総数 | 1,113 | 1,107 | 1,130 | 1,115 | 1,090 |
| | 2,306 | 2,259 | 2,161 | 2,038 | 1,945 |

注) 上段は定期、下段は普通

(資料：加古川市「加古川市統計書 平成 14 年版」平成 15 年 3 月)

<バス>

市域内には神姫バスが運行しており、平成 13 年度現在、停所数は 270 箇所、営業キロ数は 159.3km、乗車人員は総数で 5,280 千人となっています。神姫バス全社における路線バス車両台数は、平成 15 年 2 月現在、ノンステップバスが 38 台、ワンステップバスが 53 台で、これらをあわせると総数 628 台のうち 14.5%を占めています。

バス路線はほとんどの系統が加古川駅を中心としており、市域を東西方向に縦貫する路線はごく一部となっています。

運行回数が多い路線は加古川駅前～北在家方面、加古川駅前～東加古川方面で、他の路線及び方面については 1 時間に 1 本以下の運行で十分な運行状態とはいえません。さらに、バス路線は道路混雑区間と重なっているところが多いため目的地までの所要時間が長く、サービスの低下を招いており、乗車人員は年々減少する傾向にあります。

平成 12 年 8 月からは、加古川駅からおよそ 1km 以内の区間で 100 円運賃制を本格的に実施しています。その該当エリアは、加古川駅、加古川駅南口、商工会議所前、総合庁舎前、市役所口、市役所前、平野、県立病院前、大川町、寺家町、篠原町、木村、消防署前、加古川橋東詰、以上の停留所の相互間に限られています。

また、加古川右岸では鉄道遠隔地に対するサービスを提供しています。

表 2 - 14 バス運輸状況（加古川営業所分）

| 年 度 | 乗 車 人 員（単位：千人） | | | 営業キロ数 | 停留所数 |
|---------|----------------|------|-------|-------|------|
| | 一般乗合 | 一般貸切 | 総 数 | | |
| 平成 9 年度 | 6,210 | 157 | 6,367 | 155.5 | 264 |
| 10 年度 | 5,888 | 90 | 5,978 | 156.1 | 265 |
| 11 年度 | 5,575 | 24 | 5,599 | 156.1 | 265 |
| 12 年度 | 5,434 | 9 | 5,443 | 158.3 | 270 |
| 13 年度 | 5,271 | 9 | 5,280 | 159.3 | 270 |

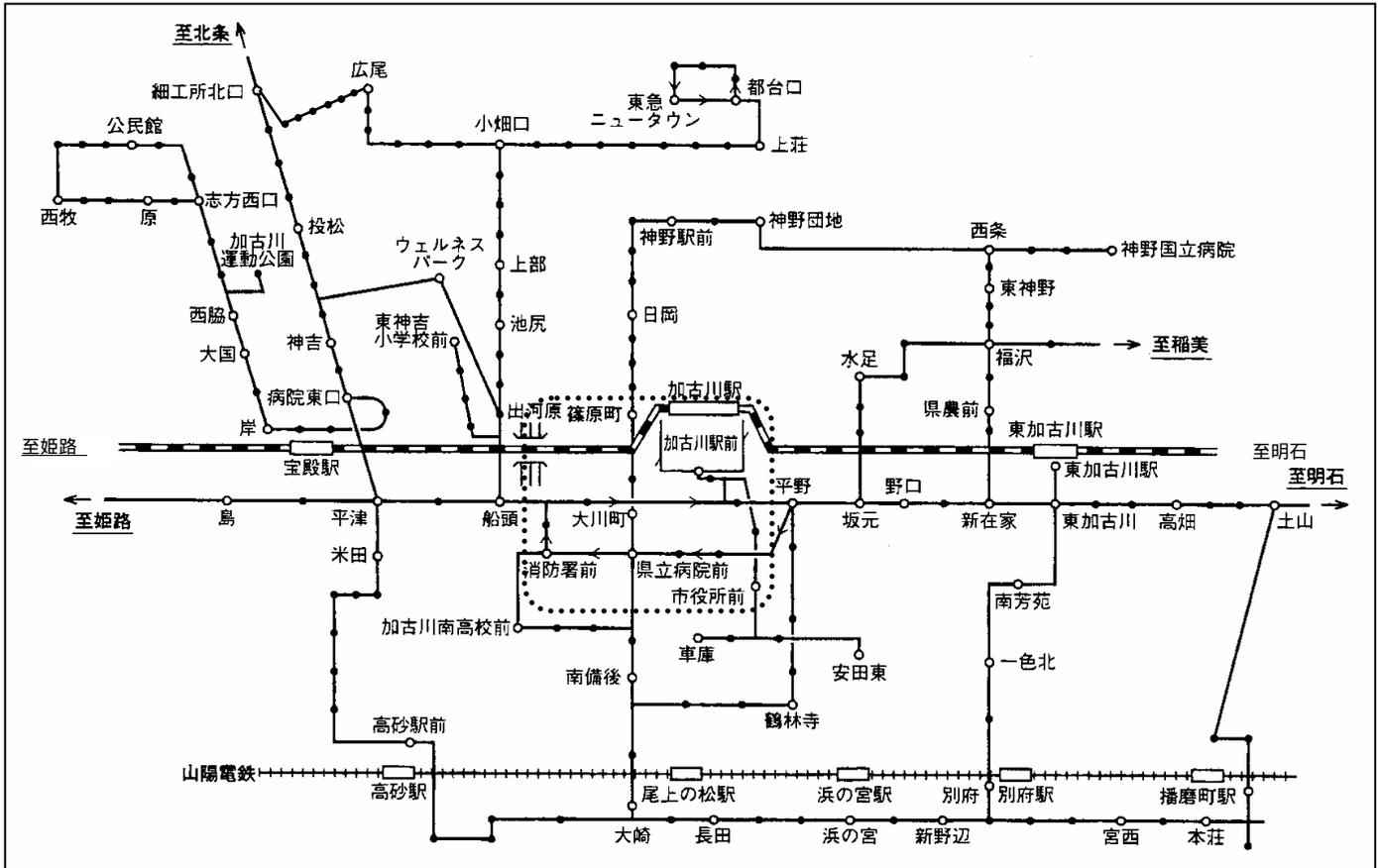
（資料：加古川市「加古川市統計書 平成 14 年版」平成 15 年 3 月）

表 2 - 15 路線バスの車両台数（神姫バス全社分）

（平成 15 年 2 月現在）

| バス種類 | 台 数 | 構成比 |
|----------|-----|--------|
| ノンステップバス | 38 | 6.1% |
| ワンステップバス | 53 | 8.4% |
| その他 | 537 | 85.5% |
| 合 計 | 628 | 100.0% |

（資料：神姫バス）



注) は 100 円運賃の該当エリア

図 2 - 9 加古川市のバス路線網

< 駐輪場と放置自転車 >

自転車は、その利便性から市民生活に不可欠な交通手段となっており、今後も増加する傾向にあると考えられます。

本市においては、事業者や関係機関との連携のもと、「事業実施 5 ヶ年計画」に基づき駐輪場不足の解消を図るとともに、放置自転車の一掃に向けた取り組みを強化するなど、総合的・効率的・効果的に事業の実施計画が図られています。

JR 加古川駅周辺地区には、現在、表 2 - 16 に示すとおり、11 箇所の公共駐輪場があり、それらの収容可能台数は計 7,975 台となっています。

一方、放置自転車については、表 2 - 17 に示すとおり、平日で 1,549 台が放置されています。特にヤマトヤシキ北・東面及びベルデモール、サンライズビルの西側の歩道上が大変多くなっています。ベルデモールは平成元年に竣工し、県下でも先駆的な整備がされた快適な歩行者空間ですが、点字ブロックが覆われる状況も発生しており、安全面の観点からも早急に放置自転車対策を講じることが強く求められています。

その対策の一つとして、平成15年末、ヤマトヤシキ南側に約1,400台収納可能な立体駐輪場の整備が、また、将来的にはJR加古川駅付近高架下に5,000台程度を収納可能な駐輪場の整備が予定されています。これらの駐輪場の整備や都市計画事業の進捗に伴い、廃止される駐輪場の台数を差し引くと、将来的には、JR加古川駅周辺における駐輪場の収容可能台数は、計7,950台となります。これは、現在の総駐輪台数6,108台と放置自転車台数1,549台を合計した7,657台を上回る数字であり、量的な需要はほぼ満たすことができるものと考えられます。

表2 - 16 JR加古川駅周辺における公共駐輪場

(平成14年6月10日現在)

| | 駐車台数(台) | | | | 収容可能 台数(台) | 利用率 (%) |
|--------------|---------|-----|------|-------|------------------|------------|
| | 自転車 | 原付 | 自動2輪 | 合計 | | |
| 小門口駐車場 | 102 | 22 | 0 | 124 | 500 (将来650) | 24.8 |
| 小門口仮設駐車場 | 366 | 24 | 3 | 393 | 250 | 157.2 |
| 加古川中央駐車場 | 858 | 80 | 3 | 941 | 650 | 144.8 |
| 加古川駅南駐車場 | 98 | 9 | 0 | 107 | 400 | 26.8 |
| 加古川駅南仮設駐車場 | 86 | 9 | 0 | 95 | 270 | 35.2 |
| 加古川南臨時駐車場 | 10 | 0 | 0 | 10 | 500 | 2.0 |
| 加古川駅北駐車場 | 541 | 30 | 4 | 575 | 940 | 61.2 |
| 加古川駅北第2駐車場 | | | | | | |
| 加古川駅北第3駐車場 | 405 | 57 | 2 | 464 | 650 | 71.4 |
| 加古川駅北臨時駐車場 | 1,173 | 108 | 3 | 1,284 | 1,700 | 75.5 |
| 駐車場内駐輪台数(合計) | 3,639 | 339 | 15 | 3,993 | 5,860 (5,760) | 68.1 |

注) 現在、 については、暫定的に500台収容可能であるが、 の撤去時は650台収容可能となる

| 場所 | 収容可能台数(台) |
|---------------|-----------|
| 加古川駅駐車場(有料) | 1,967 |
| 加古川駅第2駐車場(有料) | 148 |
| 合計 | 2,115 |

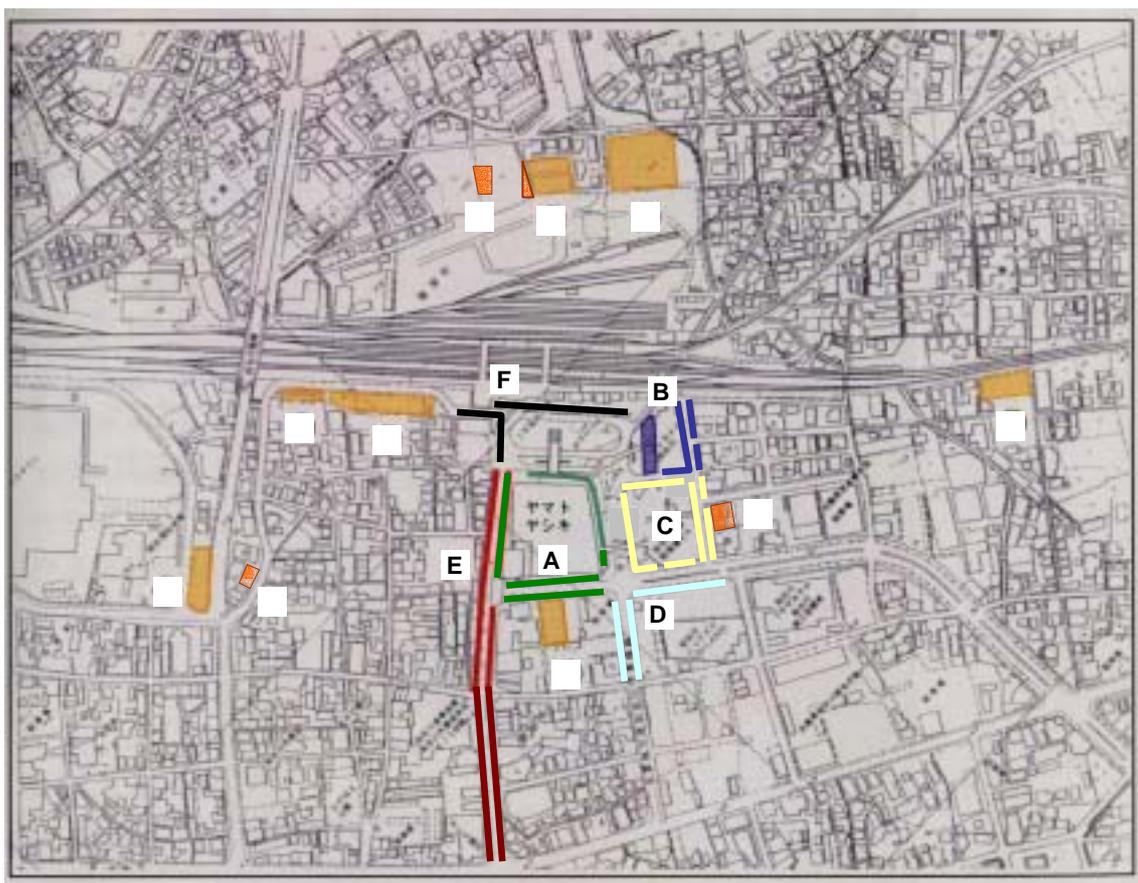
(資料: 加古川市)

表 2 - 17 J R 加古川駅周辺地区における放置自転車台数

(平日：平成 14 年 6 月 10 日 (水) 休日：平成 14 年 7 月 21 日 (日))

| 時 間 | | 合 計 (台) |
|--------|----------------|---------|
| 平 日 | A. ヤマトヤシキ周辺 | 633 |
| | B. サンライズビル周辺 | 303 |
| | C. 平成・立駐ビル周辺 | 41 |
| | D. 県道加古川停車場線周辺 | 5 |
| | E. ベルデモール周辺 | 541 |
| | F. 駅前・太陽周辺 | 26 |
| | 総 計 | 1,549 |
| 休 日 | A. ヤマトヤシキ周辺 | 568 |
| | B. サンライズビル周辺 | 257 |
| | C. 平成・立駐ビル周辺 | 18 |
| | D. 県道加古川停車場線周辺 | 0 |
| | E. ベルデモール周辺 | 380 |
| | F. 駅前・太陽周辺 | 59 |
| | 総 計 | 1,282 |

(資料：加古川市)



注：「加古川駅南臨時駐車場」は駅から約 700m 離れており地図外

(資料：加古川市)

図 2 - 10 J R 加古川駅周辺地区における駐輪場と放置自転車の位置

表 2 - 18 JR 加古川駅周辺地区における駐輪場の収容可能台数

| | | 合 計 (台) | | |
|-------------------|------------------------|---|--|------------------------|
| | | 無料駐輪場 (台) | 有料駐輪場 (台) | |
| 現 在 (平成 14 年度) | | 5860 5760 | 2,115 | 7975 7875 |
| 変 更 予 定 | 新規整備 | 1,400 (ヤマトヤシキ南側) 5,000 (JR 山陽本線高架下 : 想定台数) | | 6,400 |
| | 廃 止 (平成 15 年度以降) | 250 (小門口仮設駐車場) 650 (加古川中央駐車場) 270 (加古川駅南仮設駐車場) 940 (加古川駅北駐車場・ 加古川駅北第 2 駐車場) 650 (加古川駅北第 3 駐車場) 1,700 (加古川駅北臨時駐車場) | 1,967 (加古川駅駐車場) 148 (加古川駅第 2 駐車場) | 6,325 (を除 いた数) |
| 将 来 | | 7,875 + 6,400 - 6,325 = | | 7,950 |

注) は、 の小門口駐車場の将来収容時 (の小門口仮設駐車場撤去時) での台数である。

(資料 : 加古川市)

JR 東加古川駅周辺については、「JR 東加古川駅周辺のまちづくり総合支援事業整備区域及び放置自転車等禁止区域」を定め、将来における駐輪場の需要を見据えた整備を計画しています。

現在、JR 東加古川駅周辺に整備されている駐輪場は、駅北地区に 4 箇所、駅南地区に 9 箇所の計 13 箇所であり、駅周辺全体としては駐輪場の収容可能台数が駐輪需要をごくわずかに上回っていますが、駅北地区だけでみると 267 台の駐輪場が不足していることがわかります。また、都市基盤整備により、駅北地区の駐輪場は全て閉鎖される予定となっています。

表 2 - 19 JR 東加古川駅周辺地区における駐輪場の収容可能台数と駐車需要

| | | (a) 自転車駐車場 収容可能台数 | (b) 駐車需要 | 駐車場不足台数 (a) - (b) |
|------|-----|------------------------|------------|--------------------------|
| 駅北地区 | 自転車 | 2,700 | 2,806 | 106 |
| | バイク | 0 | 161 | 161 |
| | 小計 | 2,700 | 2,967 | 267 |
| 駅南地区 | 自転車 | 2,526 | 2,057 | 469 |
| | バイク | 105 | 159 | 54 |
| | 小計 | 2,631 | 2,216 | 415 |
| 小計 | 自転車 | 5,226 | 4,863 | 363 |
| | バイク | 105 | 320 | 215 |
| 合 計 | | 5,331 | 5,183 | 148 |

注) 民営及び (財) 自転車駐車場整備センターを含む。

(資料 : 加古川市「JR 東加古川駅周辺地区自転車等駐車場整備計画」平成 14 年 10 月)

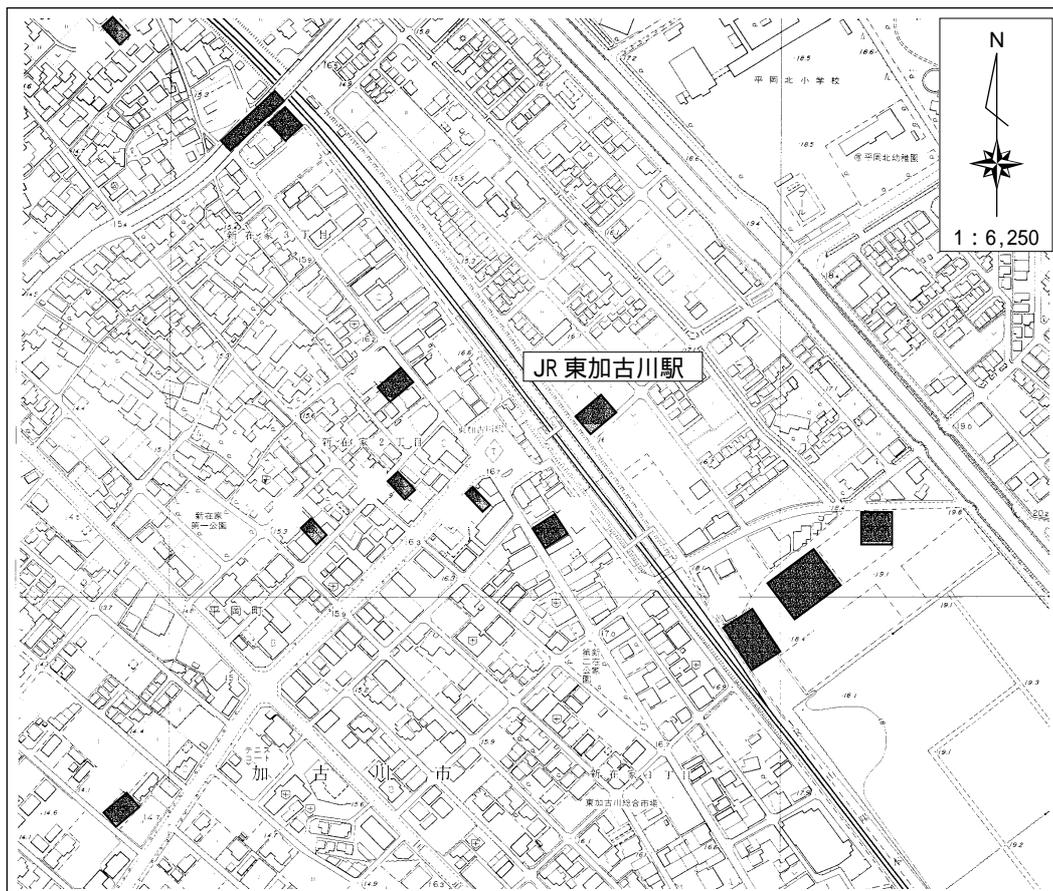
しかし、将来は駅北地区に4箇所、計2,770台の駐輪場整備が計画されており、現在の総駐輪台数5,331台から廃止される駐輪台数2,700台を差し引いた2,631台とあわせて計5,401台の収容台数が確保されることとなります。これは平成24年の推定需要台数4,862台を上回る数字であり、量的な需要はほぼ満たすことができるものと考えられます。

表2-20 JR東加古川駅周辺地区における駐輪場の収容可能台数

| | | 合計(台) | | |
|------------|------|------------------------------|--------------------------------|-------|
| | | 無料駐輪場(台) | 有料駐輪場(台) | |
| 現在(平成14年度) | | 5,331(~) | | 5,331 |
| 変更 予定 | 新規整備 | 250(A自転車駐車場) 270(B自転車駐車場) | 2,000(C自転車駐車場) 250(D自転車駐車場) | 2,770 |
| | 廃止 | 2,700(駅北地区 ~) | | 2,700 |
| 将来 | | 5,331 + 2,770 - 2,700 = | | 5,401 |

注) 駐輪場 ~ は図2-11に示す。

(出典: 加古川市「JR東加古川駅周辺地区自転車等駐車場整備計画」平成14年10月)



注) 現在整備されている駐輪場 ~ のうち、 ~ は閉鎖する予定である。

(出典: 加古川市「JR東加古川駅周辺地区自転車等駐車場整備計画」平成14年10月)

図2-11 JR東加古川駅周辺地区における駐輪場の位置

< 道路 >

市域内の主要な道路網は、国道を主とした東西方向と主要地方道や県道を主とした南北方向とで構成されています。市域内の道路密度は、臨海部で高く、内陸部では低い状況となっています。東西方向の主要道路としては、国道 2 号、国道 2 号加古川バイパス、国道 250 号明姫幹線、県道明石高砂線(旧国道 250 号)が発達しています。南北方向の道路は、東西方向と比較して整備が遅れています。

表 2 - 21 道路の状況

(平成 14 年 4 月 1 日現在)

| 区分 | 路線数 | 実延長 (単位：m) | 舗装関係(単位：m) | | | 改良関係(単位：m) | | |
|--------------|-------|---------------|------------|--------|-------|------------|---------|-------|
| | | | 舗装済 | 未舗装 | 舗装率 | 改良済 | 未改良 | 改良率 |
| 国道 | 2 | 27,419 | 27,419 | | 100.0 | 23,419 | | 100.0 |
| 県道 | 8 | 53,585 | 53,585 | | 100.0 | 52,788 | 797 | 98.5 |
| 県道 (一般県道) | 27 | 100,766 | 98,915 | 1,851 | 98.2 | 84,194 | 16,572 | 83.6 |
| 市道 | 4,232 | 985,403 | 917,068 | 68,335 | 93.1 | 701,936 | 283,467 | 71.2 |
| 総数 | 4,269 | 1,167,173 | 1,096,987 | 70,186 | 94.0 | 862,337 | 300,836 | 73.9 |

注：舗装済には舗装厚 5cm 未満の簡易舗装を含まない。

(資料：加古川市「加古川市統計書 平成 14 年版」平成 15 年 3 月)

2 - 4 整備構想策定地区の選定

本市の現況などを踏まえ、この基本構想で重点整備地区として位置付け、整備構想を策定する地区を選定しました。

市域内の鉄道駅としては、JR5駅、三木鉄道3駅、山陽電鉄3駅の計11駅があります。このうち、交通バリアフリー法でバリアフリー化を求められる特定旅客施設の要件（一日あたり利用者数が5,000人以上）に該当する駅は、JR加古川駅、JR東加古川駅、山陽電鉄別府駅の3駅となります。

中でもJR加古川駅、JR東加古川駅については特に利用者数が多く、また、駅周辺では、JR山陽本線等（加古川駅付近）連続立体交差事業をはじめ、多くの関連事業が実施、予定されており、特にバリアフリー化が必要とされる重要な地区と考えられます。都市基盤整備とあわせてバリアフリー化を進めることで、早期にバリアフリー化を実現できる地区でもあります。

これらの理由から、重点整備地区として位置付け、整備構想を策定する地区として、加古川駅周辺地区、東加古川駅周辺地区の2つを選定しました。

表2 - 22 整備構想策定地区



…整備構想策定地区

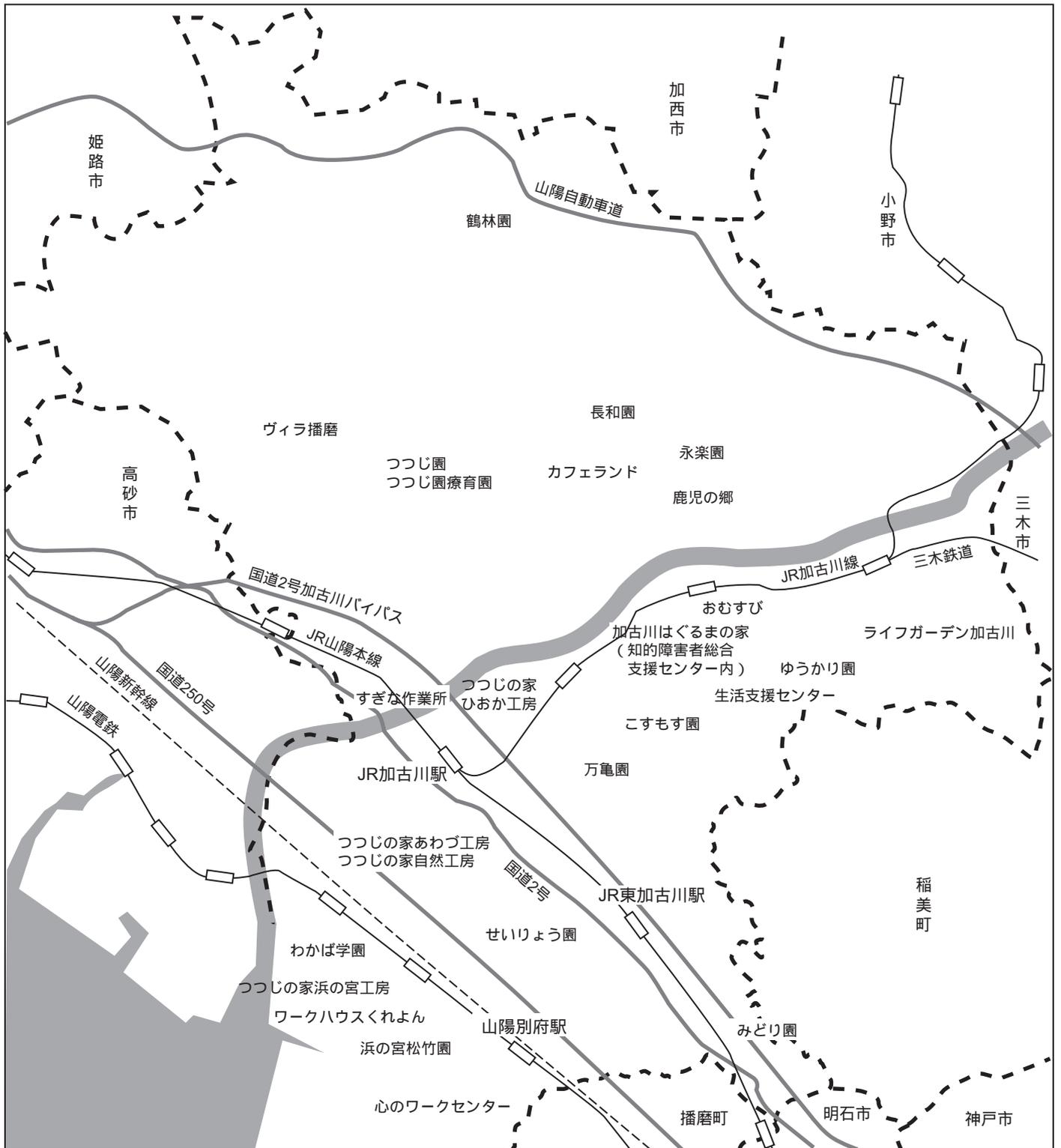
| 駅名 | | 一日あたり利用者数 ○…5,000人以上 | 駅周辺の関連事業など | |
|-----------|------|-------------------------|--|--|
| JR 西日本 | 山陽本線 | 加古川 | ○41,672 ・JR山陽本線等（加古川駅付近）連続立体交差事業 ・加古川駅北土地区画整理事業 ・幹線道路整備 | |
| | | 東加古川 | ○27,386 ・駅橋上化 ・駅前広場整備 ・幹線道路整備 | |
| | 加古川線 | 日岡 | 1,310 | |
| | | 神野 | 3,031 | |
| | | 厄神 | 2,213 | |
| 三木鉄道 | 厄神 | 402 | | |
| | 国包 | 26 | | |
| | 宗佐 | 34 | | |
| 山陽電鉄 | 尾上の松 | 3,813 | | |
| | 浜の宮 | 4,367 | | |
| | 別府 | 8,449 | | |

（一日あたり利用者数は表2 - 10の一日平均乗降者人数総数を再掲）

市内の主要な施設立地状況及び福祉施設立地状況を図2 - 11 及び図2 -12 に示します。

商業施設などの大規模な集客施設や市役所、市民会館、総合文化センター、福祉施設などの官公庁施設、及び、病院については、加古川駅周辺地区、東加古川駅周辺地区を中心として集積しています。一方、これらの駅周辺地区以外の市域内にも、福祉施設や小規模な障害者作業所が点在しています。

これらの施設立地状況からも、市域内の他の駅周辺地区と比較して、加古川駅周辺地区、東加古川駅周辺地区についてのバリアフリー化の必要性が特に高いと考えられます。



凡例
 小規模作業所
 その他主要な福祉施設
 介護老人福祉施設

図 2 - 13 市内の主要な福祉施設立地状況

2 - 5 地区別の現況と開発事業

2 - 5 - 1 加古川駅周辺地区

<地区の概況>

加古川駅周辺地区は、東播磨地域の玄関口としての拠点性を高めるため、これまで駅南地区における土地区画整理事業や市街地再開発事業などに順次取り組んできました。また、都市計画マスタープランでは都心と位置付けられ、うるおいある魅力的な都心の形成、魅力ある行政サービス核の形成、緑豊かな居住環境の形成を目標にまちづくりを進めています。

しかしながら、南北の市街地が鉄道により分断され、適切な機能分担を図ることができないことから、JR 山陽本線等(加古川駅付近)連続立体交差事業や加古川駅北土地区画整理事業、幹線道路の整備などを現在進めています。

土地利用状況としては、JR 加古川駅周辺は商業地域に指定されており、駅南側においては駅前の商業地域を取り巻く地域が近隣商業地域に指定されています。

一方、商業を取り巻く環境の変化などに伴い、商店街における空き店舗が発生するなど中心市街地の空洞化が進んでいます。

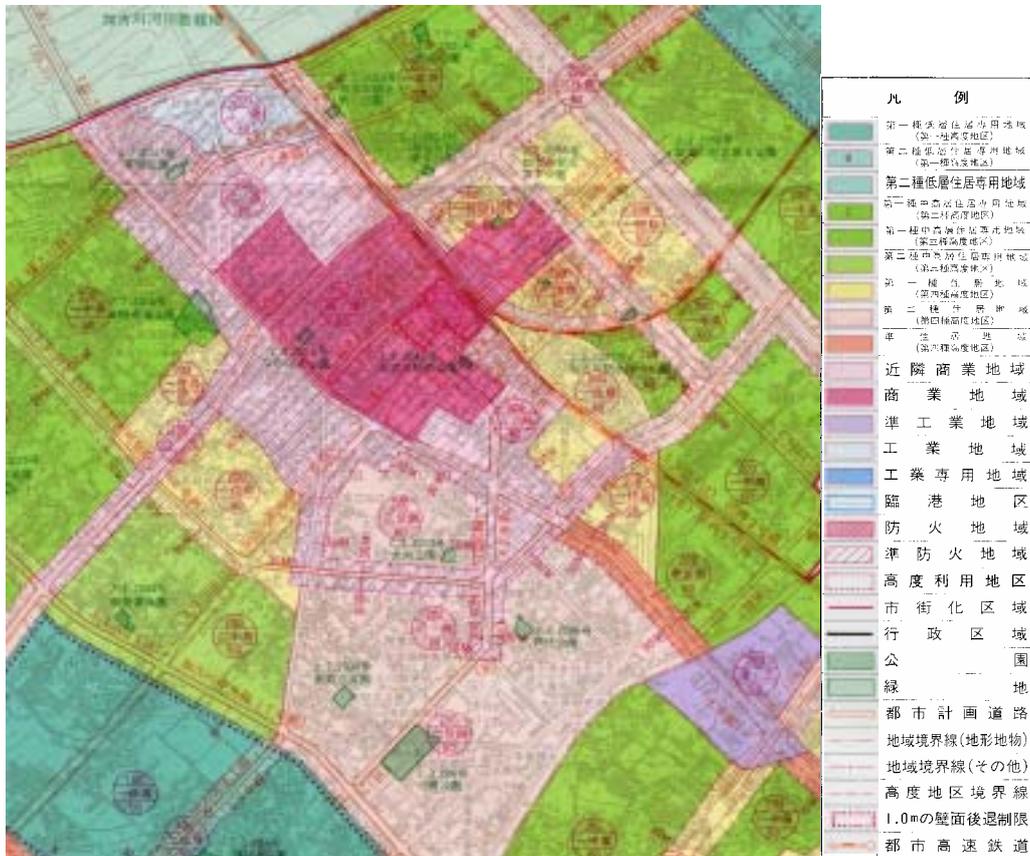


図2 - 14 加古川駅周辺地区都市計画図 (1/20,000)

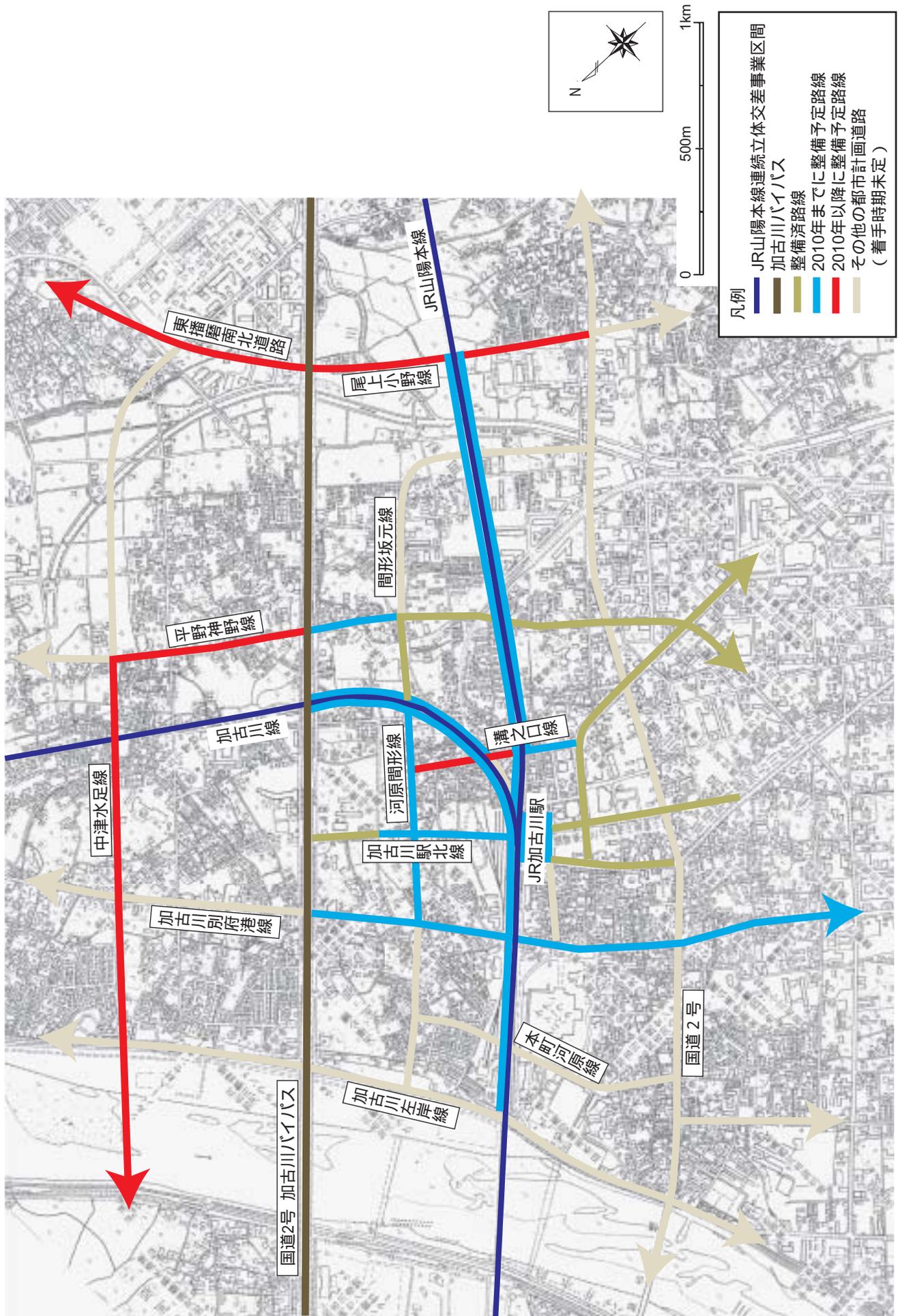


図2 - 15 JR加古川駅周辺都市計画道路の整備状況（平成15年2月現在）



(資料：加古川市「加古川市都心再生プラン」平成 14 年 3 月)

図 2 - 16 全体動線概念図 (JR 加古川駅周辺)

< 開発事業の予定 >

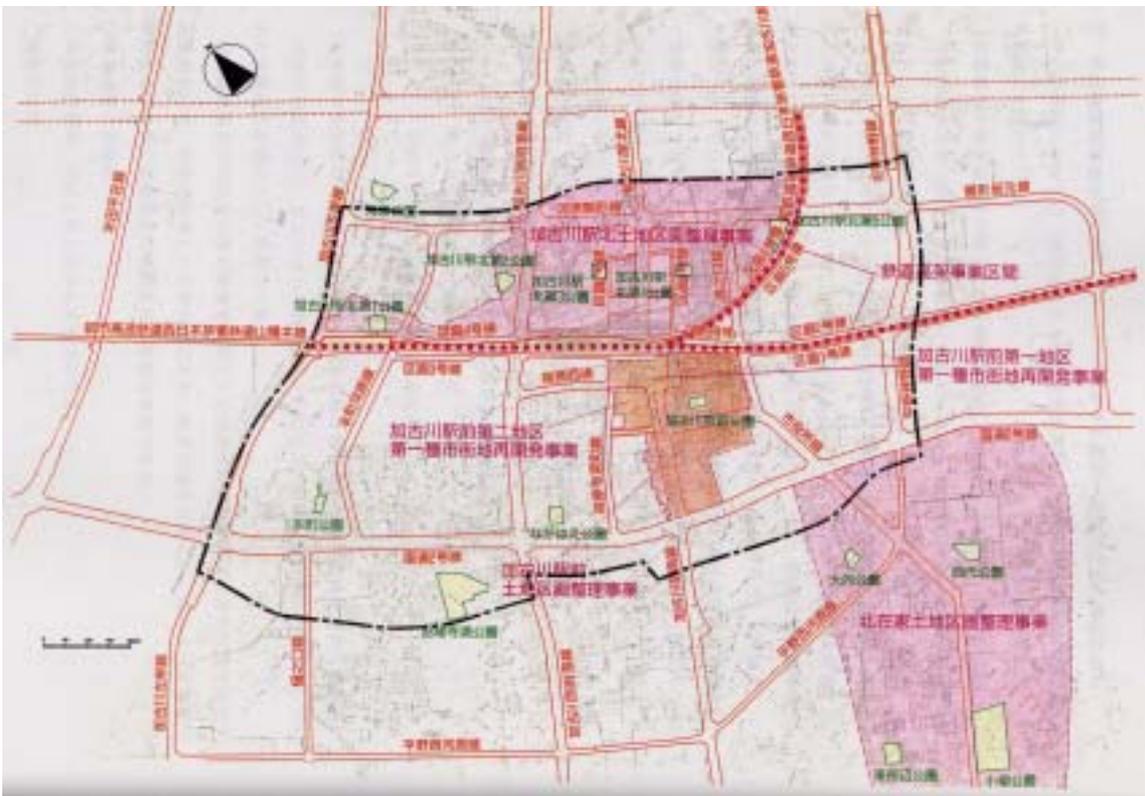
加古川駅北土地区画整理事業

加古川駅北地区は、神戸市、阪神間及び姫路市に近接し、また JR 山陽本線加古川駅に接するという好条件にあるにもかかわらず、有効な土地利用がなされずに無秩序な市街地が拡大しています。また、地区の一体的な整備を妨げていた要因のひとつとして広大な旧国鉄用地の立地が挙げられています。

このため、本事業では当該用地の活用とあわせ、地区の都市環境の確保と機能の充実を図り、健全な市街地を形成するための基盤を整備するものとします。

J R山陽本線等（加古川駅付近）連続立体交差事業

本事業は、平成5年にJR山陽本線及び加古川線の鉄道高架の事業認可を得て、同年、関連する高架側道の事業認可を得ました。その後、国土交通省・兵庫県・JR西日本などの関係機関と協議調整を図りながら、高架用地並びに高架側道用地の確保に努め、加古川駅付近の駅部高架工事並びに山陽本線の高架工事を行ってきました。そして、平成15年5月に山陽本線は高架橋に切り替えを完了し、平成17年春には加古川線を切り替えて平成17年度末に完了する計画です。



（資料：加古川市「加古川市 中心市街地活性化基本計画」平成11年3月）

図2 - 17 都市計画施設及び市街地開発事業の位置

2 - 5 - 2 東加古川駅周辺地区

<地区の概況>

東加古川駅周辺地区には兵庫大学や加古川総合文化センターなど教育・文化施設があり、これらを中心に多様な都市機能が集積した魅力ある副都心を目指してきました。また、都市計画マスタープランでは副都心と位置付けられ、文教機能を中心とした魅力ある副都心の形成、快適な居住環境の保全・育成を進めてきました。

しかし、当地区は加古川バイパスと JR 山陽本線で分断されていて土地の有効利用が図られていません。現在、この南北市街地の分断の解消と交通結節点の改善を図るために、駅橋上化や駅前広場、アクセス道路などの都市基盤整備を進めています。

今後は用途地域の変更や地区計画などの活用、さらには景観形成地区の指定に向けた取り組みなど、都市基盤整備とあわせて都心を補完する商業・業務などの都市機能を強化していく必要があります。

土地利用状況としては、JR 東加古川駅南側から国道 2 号までが商業地域に指定されており、その外側の地域が近隣商業地域に指定されています。駅北側は、その周辺の一部を除いておおむね住居専用地域に指定されています。

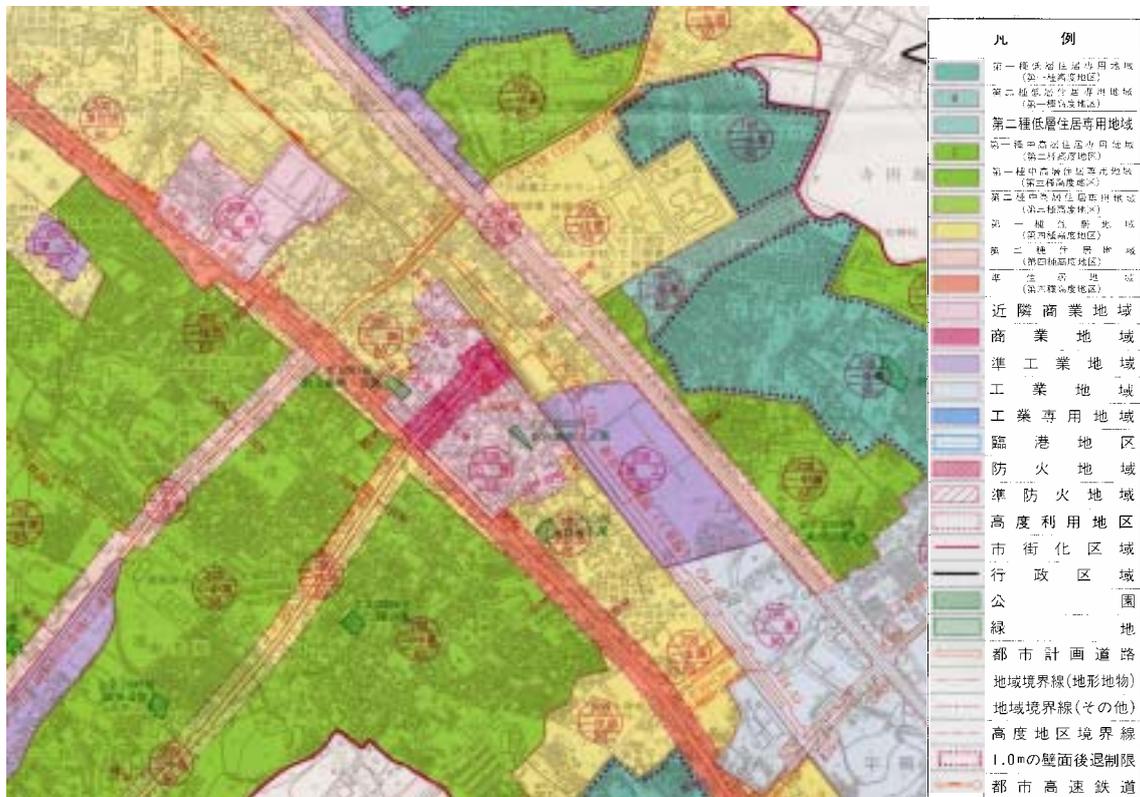


図 2 - 18 東加古川駅周辺地区都市計画図 (1/20,000)

< 開発事業の予定 >

東加古川駅周辺整備事業

東加古川駅周辺地区は、「播磨地方拠点都市地域」の中に指定されており、その基本計画の中で、東部地域の文教・都市型商業アミューズメント拠点地区として位置付けられています。

今後、副都心にふさわしい都市基盤整備を図るため、東加古川駅の橋上化とあわせて駅前広場やアクセス道路などの整備による交通ネットワーク化を図り、駅周辺の拠点性を高めていきます。また、若者が集う商業・生活文化機能を充実させ、アメニティ豊かな魅力ある都市空間の創造を進めていきます。

(空白)