

兵庫県加西市の都市計画マスタープランに関する改善可能性 ——持続可能な公共交通の構築に向けて——

松波晋之介

筑波大学比較文化学類2年

1 はじめに

兵庫県加西市は県中南部に位置する、総人口40,745人の都市である（2026年4月時点）。市の人口は1986年にピークを迎えて以来、少子高齢化の進行によって40年間一貫して減少傾向にある¹。一方で市内を走る北条鉄道北条線は直近20年間は輸送人員が漸増の傾向にあり、2024年度の輸送人員は392,296人と1985年の第三セクター転換以降では過去最高の数値となっている²。これは利用者減少に悩む地方ローカル線としては極めて珍しいと言える。

このような鉄道をはじめとする公共交通機関を活用したコンパクトプラスネットワークの取り組みが全国の自治体で推進されているなかで、加西市は2026年4月1日より都市計画法に基づく市街化区域および市街化調整区域の線引きの廃止に踏み切った³。

今回は、線引き廃止により北条線をはじめとする公共交通機関への影響はあるか、人口減少の進む都市における線引き廃止が人口増加・産業誘致に結びつく可能性はあるのかという関心に基づき、加西市を調査の対象都市として選定した。本稿では加西市における人口動態、商業、交通などの都市構造を解析した上で、加西市より公表されている『加西市都市計画マスタープラン』の改善可能性を持続可能な公共交通の構築という観点から考える。

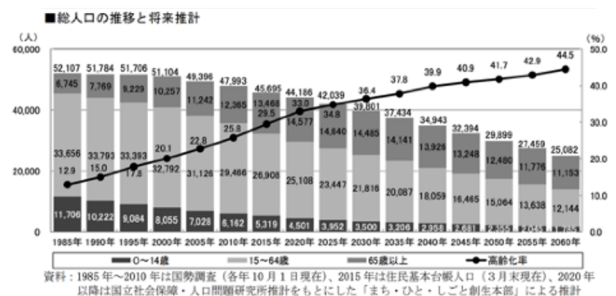
2 都市構造の分析

2-1 加西市の人口分布とその推移

加西市の総人口は1986年以来一貫して減少傾向にあり、かつ高齢化率は一貫して増加傾向にあり、過疎化と高齢化が進行していると言える【図1】。一方で市全体が一様に減少しているわけではなく、場所ごとに人口動態が異なる。【図2】、【図3】、【図4】はそれぞれ2000年、2010年、2020年における500mメッシュごとの人口総数を表している。

まず3つの図に共通していることとしては、中心市街地における人口密度が他の地区と比較して極めて高いという点である。ここでいう中心市街地とは北条町北条を意味している。北条町北条は古くからの加西市の中心市街地であり、北条線の北条町駅や加西市立北条小学校・北条中学校などの公共施設がある。また古い木造・トタン造りの店舗兼住宅が密集する商店街の他にも、アステアかさい、イオンモール加西北条などの大型商業施設が含まれている。

またその周辺の北条町横尾、北条町古坂、北条

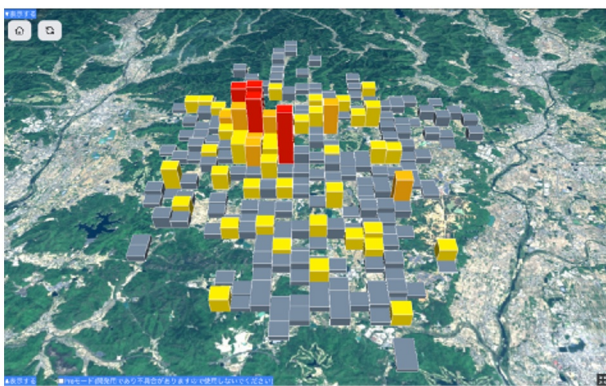


【図1】 加西市の人口推移

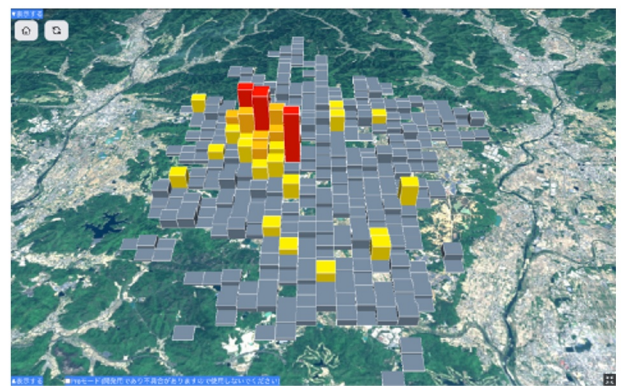
町西高室、北条町東高室などの地区が含まれるメッシュも比較的人口密度が高い。ここには北条市役所、市立加西病院などの公共施設のほか、1970年代後半に開発された新興住宅地が広がっている。一方で中心市街地から離れているメッシュは概ね人口密度が低く、土地利用としても集落が点々とある他は水田や田畑が多い。

一方で各メッシュを観察すると、地区ごとの人口密度に変動があることがわかる。まず2000年から2010年にかけての変化を見ると、郊外において橙色や黄色で示されていた地区の人口が減少する一方、従来メッシュで示されていなかった部分も灰色のメッシュで埋められるようになった。市全体として市街地が外縁に延び、スプロール現象が発生していると考えられる。

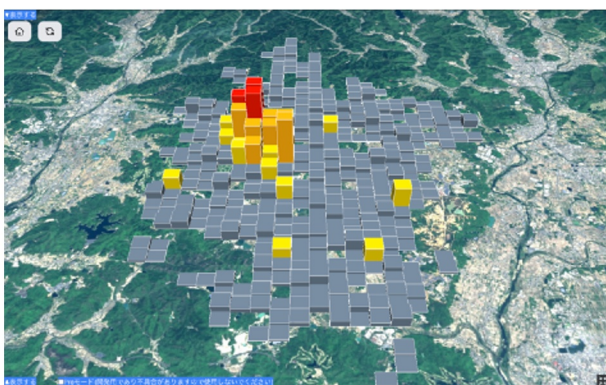
さらに2010年から2020年にかけては北条町横尾、北条町古坂が位置するメッシュが北条町北条など古くからの市街地が含まれるメッシュに代わって市内で最も人口密度の大きいエリアとなった。一方で市全体としては全体的に人口密度の低下が見られ、人口減少の影響が見られるようになった。



【図2】人口総数（2000年）



【図3】人口総数（2010年）



【図4】人口総数（2020年）

2-2 公共交通利用に影響を及ぼし得る年齢別人口分布

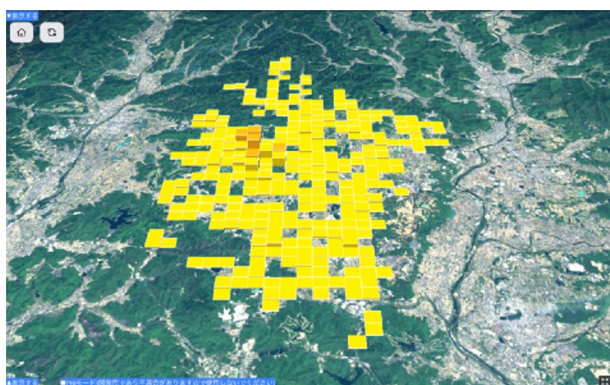
公共交通利用に影響を与える因子として市民の年齢も上げられる。加西市でも日本の他の地方都市と同様に交通分担率における自動車の割合が大きく、2006年時点で75%に及んでいる。このような自動車依存型の都市においては公共交通の利用者は学生と自動車免許を保有しない高齢者が主となる。本章では市内のメッシュごとの年少人口、生産年齢人口、老年人口の分布などから検討してゆく。

【図5】、【図6】、【図7】はそれぞれ2020年における幼年人口、生産年齢人口、老年人口の分布を表している。まず【図5】で幼年人口の密度の分布を見ると、わずかではあるが中心市街地である北条町周辺に集積していることがわかる。またこのことから20代後半から30代のファミリー層も北条町周辺に一定程度集住していることも考えられる。

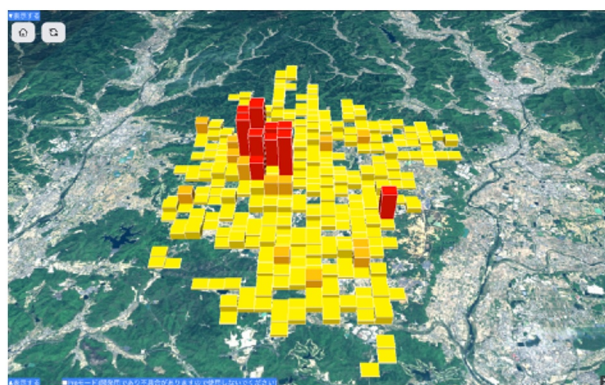
次に【図6】に生産年齢人口の密度の分布を示した。生産年齢人口の分布に関しては幼年人口以上に中心市街地である北条町北条やその周辺の住宅地である北条町横尾、北条町古坂への人口集中が顕著である。また市東部に位置する繁昌町には新興住宅地が広がっており、そこも赤色で表され人口集中が顕著であることが窺える。一方その他の郊外部は総じて人口密度が低く、中心市街地への人口集中が進んでいることがわかる。

【図7】では老年人口の密度の分布を表した。幼年人口、生産年齢人口の分布とほぼ同様に、老年人口も中心市街地である北条町北条を核として、周辺地域に向かって段階的に人口密度が低減してゆく構造となっている。

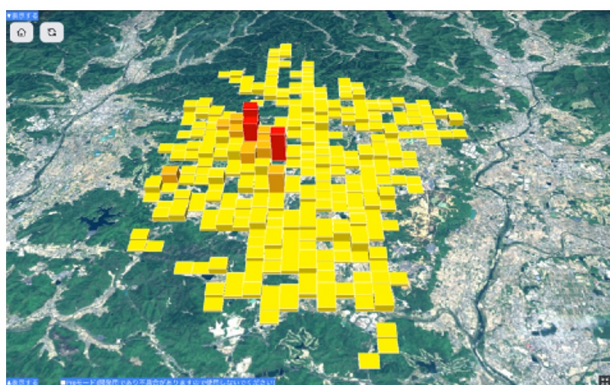
また【図8】と【図9】ではそれぞれ高校在学者総数と短大・高専・大学在学者総数を示している。両者とも2000年の古いデータであるため、2020年のデータを示した年齢別人口分布との比較は単純にはできないが、人口の偏在傾向が似ているということはいえよう。まず高校在学者総数は、北条町北条や北条町横尾をはじめとする中心市街地への集中が見られる。一方、短大・高専・大学在学者総数に関しては、中心市街地への集中は見られるものの、高校在学者総数と比してあまり顕著であるとは言えず、むしろ市全体に広く薄く分布していることがわかる。



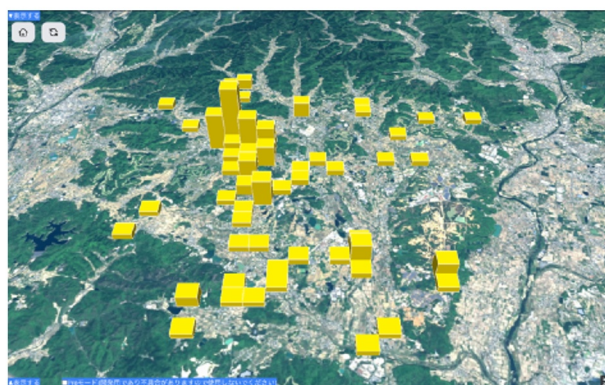
【図5】 幼年人口の分布（2020年）



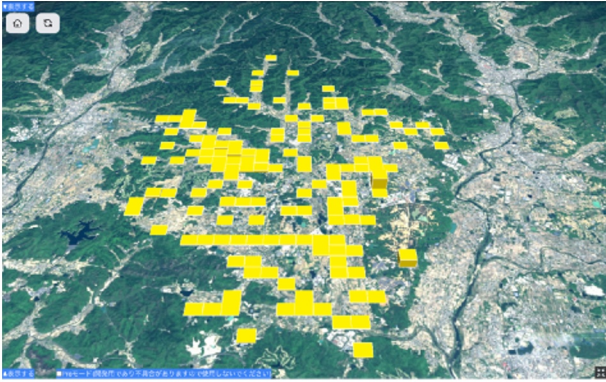
【図6】 生産年齢人口の分布（2020年）



【図7】 老年人口の分布（2020年）



【図8】 高校在学者総数（2000年）



【図9】短大・高専・大学在学者総数（2020年）

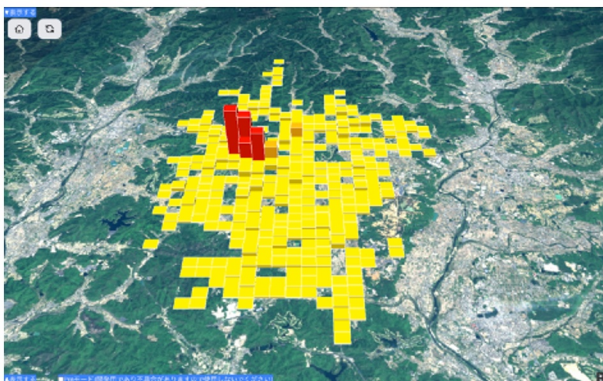
2-3 交通集中発生量が生じる都市構造

本章では加西市における商業施設や事業所、公共施設の配置を見てゆく。これらの諸施設は発生集中交通量を増大させる効果が顕著であり、地域公共交通のあり方を考える上でも重要な因子となり得る。

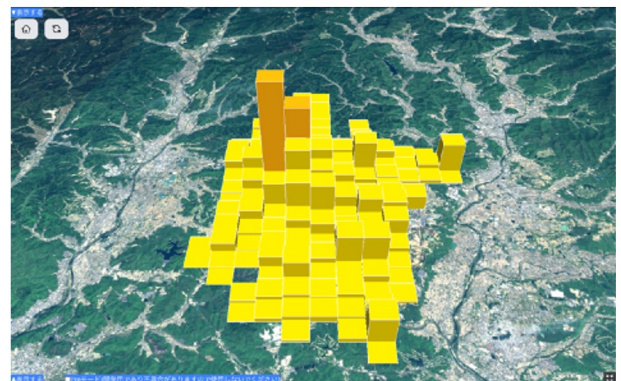
【図10】、【図11】では2014年時点での全産業事業所数および2015年時点での昼間人口を示した。加西市におけるオフィスや事務所等の事業所は中心市街地に集約されていることがよくわかる。一方で郊外部においても、中心市街地に比べて密度は低いものの、満遍なく事業所が立地していることがわかる。また昼間人口も中心市街地の近辺で高い密度を示しており、市内の経済活動が中心市街地に集約されていることが分かる。

【図12】では2014年時点での医療・福祉事業所数を抽出して示した。加西市内には医療・福祉事業所の絶対数が少ないうえ、中心市街地である北条町北条周辺にその大半が集約されていることが見受けられる。とりわけ中心市街地を構成する北条町古坂には市立加西病院が立地しており、市内の医療の中核となっている。

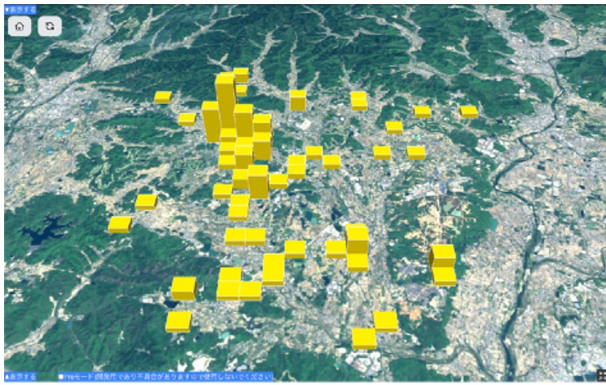
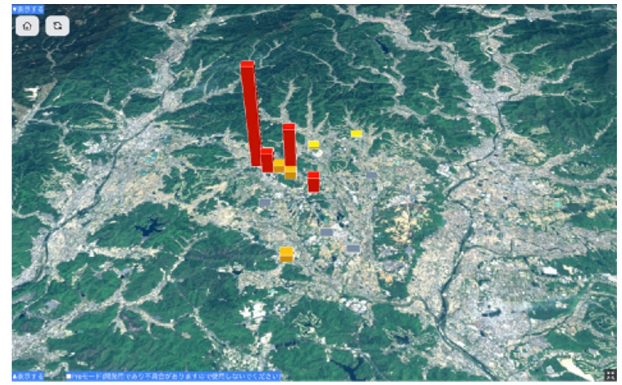
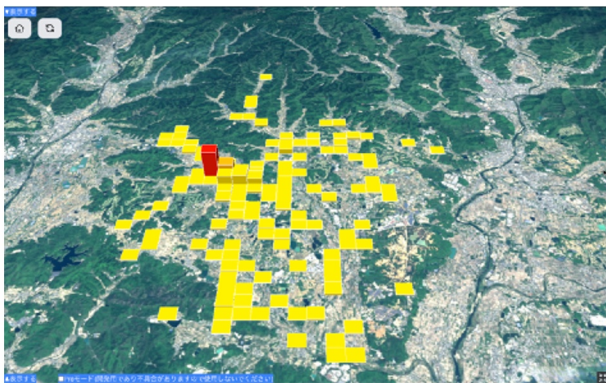
【図13】、【図14】ではそれぞれ2014年時点での小売業年間販売額および2015年時点での小売業事業所数を抽出して示した。小売業においては全産業の中でもとりわけ中心市街地への一極集中が顕著であることが見てとれる。とりわけ中心市街地の中でも北条町北条を含むメッシュの突出が顕著である。この一因としては2008年に開業したジャスコ加西北条（現・イオンモール加西北条）の影響が考えられる。【図12】でも見られるように、加西市内の消費行動の多くをイオンモール加西北条が吸収しているものと思われる。



【図10】全産業事業所数（2014年）



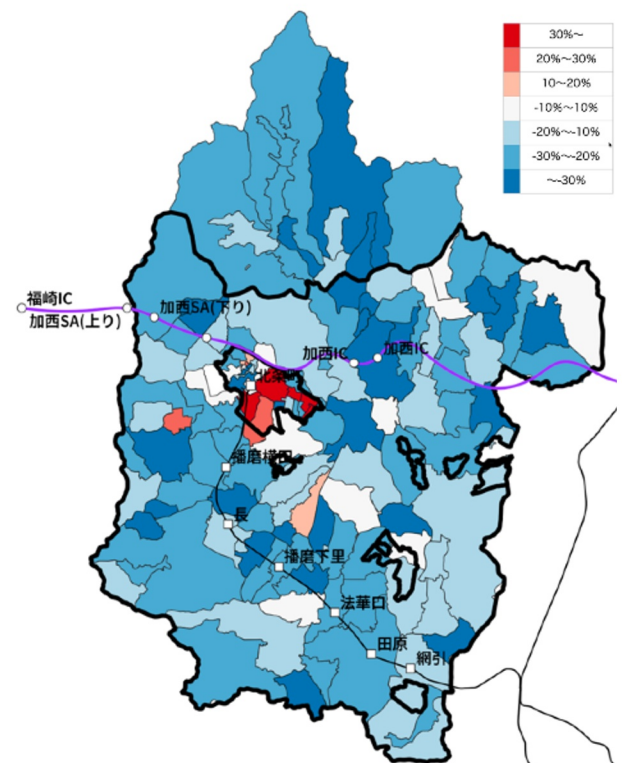
【図11】昼間人口（2015年）



2-4 都市構造の総括

以上、人口分布や高齢化率、公共施設の配置などから加西市の都市構造について考究してきた。概して、加西市においては中心市街地である北条町周辺への人口、経済活動の一極集中が顕著である。【図15】はQGISを用いて2000年から2020年までの市内地区ごとの人口増減率を表したもので、濃い赤ほど人口増加率が高く、逆に濃い青ほど人口減少率が高いことを示した。また市内の主要な交通機関である北条鉄道北条線と中国自動車道の路線を重ねて表示してある。さらに外側の黒色太線は都市計画地域を、内側の黒色太線は市街化区域と市街化調整区域の境界を示す。

図より、人口増加地域は中心市街地の北条町北条周辺地域のみであり、郊外地域の大半は人口減少が進んでいることがわかる。とりわけ市北部の中山間地域においては20年間での人口減少率が20%を超える地区が大半を占め、他の地区と比べても過疎化の進行が速い。



【図15】 交通機関と地区ごとの人口増減率
(2000年に対する2020年の人口減少率)

また1章で北条鉄道北条線の利用者数が増加傾向にあることを述べたが、これは終着駅である北条町駅東側の地区での人口増加が理由であると考えられる。これらの地区では2000年から2020年までの20年間で30%超の人口増加率を示しており、市内郊外部と比べて突出した値である。逆に北条町駅以外の駅周辺では人口減少が顕著であり、これらの駅を発着する旅客は増加しているとは考えにくい。公共交通の利便性が高い駅周辺で人口が増加するという単純な図式はここでは見られないと言える。

また市内を東西に横断する中国自動車道は神姫交通をはじめとした都市間公共交通機関や物流機能において重要な役割を担っているが、加西IC周辺では人口減少が顕著であり、また前章で見たように事業所や小売業の集積も乏しい。

また北条町駅周辺以外でも市街化区域に指定されている場所が6箇所あるが、これらは全て人口減少が進んでいる。市全体での人口減少とともに、市街化区域内であっても人口増加が困難な状況にあると言えるだろう。

3 都市計画マスタープランの検証

3-1 現行のマスタープランの問題点

2026年4月1日付で加西市は市街化区域および市街化調整区域の線引きを廃止した。兵庫県および加西市は、市街化調整区域の廃止により人口増加や地域の活力向上を目指している⁴。

しかしながらこの施策はコンパクトシティ政策とは矛盾するものである。加西市のように人口減少が進む自治体においては、郊外開発の規制緩和による人口増加は望めない。【図15】で示したように市街化区域内でも人口減少が進んでいる。例えば北条町駅西側の商店街などが立ち並ぶ古い市街地では人口減少が進んでいる。さらに2-1では北条町古坂の人口増加を記述したが、その中でも1970年代に住宅開発が進んだ北条町古坂1～3丁目では人口減少が進み、一方で1990年代以降に開発が進んだ北条町古坂5～7丁目では人口増加が著しい。

このことから、郊外における住宅地開発は短期的な人口増加や若年層および商業施設の誘致にはつながるものの、開発後40年を超えると高齢化や人口減少が急速に進むと言える。市全体で人口減少が進む中で、中心市街地から外れた郊外地域において住宅や商業施設の設置の緩和をすると、市街地のスプロール化や低密度化の発生は避けられず、中長期的にはインフラ維持の負荷増大、空き家問題が顕在化する可能性が極めて高い。

このように市街化区域内においても人口減少が進んでいる中、線引きの廃止によって市内が均等に発展する可能性は低いだろう。むしろスプロール現象の発生により既存の市街地の衰退につながる恐れが高い。兵庫県や加西市が示したような、線引きによって市の発展が阻害されているという見方をするのは難しい。

また地域公共交通政策との連動が見られないのも問題である。例えば北条鉄道には加西市をはじめ兵庫県や小野市などの沿線自治体が出資をしている。国土交通省の掲げるコンパクトプラスネットワークの取り組みにおいては、都市計画と地域公共交通との連動が不可欠である。しかしながら加西市都市計画マスタープランの場合、都市拠点の集約化が弱く、かつ北条線をはじめとする地域公共交通機関との連動が不十分であろう【図16】⁵。

このような都市拠点が面的に分散する都市構造は地域公共交通の利用が敬遠され、自動車依存の交通体系となりやすい。自動車依存の進んだ都市においては、市民の移動の際に排出される温室効果ガスが増大する、石油高騰により自動車の維持費用が困難になるなどの問題が顕在化しやすくなる。

3-2 マスタープランへの提案

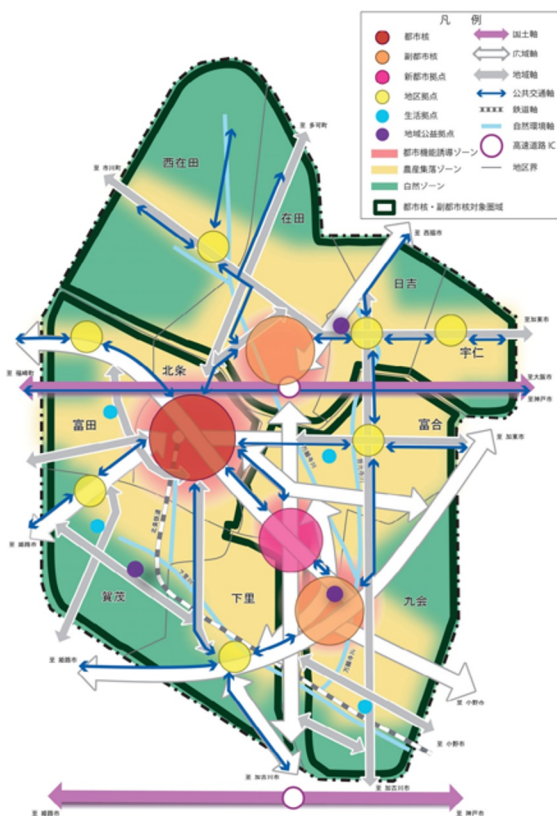
本章では加西市が地域公共交通の利用促進を行うとともに都市拠点の集約化を行い持続可能な発展をするための提案を行う。

まず中心市街地である北条町北条、北条町横尾への都市機能の集約を推進すべきである。加西市は市街化調整区域内の人口減少が進むものの、依然総人口の63%が居住しており、急速な人口集約は難しい⁶。一方で北条町北条、北条町横尾といった地区には北条町駅やイオンモール加西北条、加西市役所をはじめとして、交通、商業、行政、教育の諸機能が集約されている。また加西市の産業別人口構成比は2020年時点で第三次産業が50.9%を占めており、サービス経済化が進んでいると言える【図17】⁷。

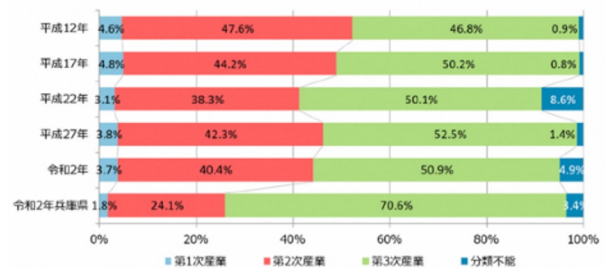
このような現状を鑑みると、旧市街化調整区域における産業団地の造成は地域活性化には必ずしも必要とはいえず、既存の中心市街地での定住人口の増加や産業の誘致も可能であると考えられる。とりわけ北条町駅西側の商店街付近では人口減少とともに空き地の増加が見られる。このような未・低利用地を活用して住宅やオフィスの誘致を行うことで、旧市街化区域の空洞化や人口減少を抑えることが可能である。

また中心市街地への人口や都市機能の集約は、地域公共交通の利用促進という観点からも重要である。現在の加西市では、自動車を利用した移動が主流となっているが、人口や商業施設が郊外へ分散すると、公共交通の利用者数が減少し、鉄道やバスの運行維持がさらに困難となる可能性が高い。一方で、北条町駅周辺に住宅、商業施設、医療施設、行政施設などを集積すれば、徒歩や自転車、公共交通を組み合わせた移動が可能となり、地域公共交通の利用者増加が期待できる。

特に北条鉄道は加西市が出資する重要な公共交通機関であり、その持続的な運営のためには沿線人口の維持・増加が不可欠である。利用者増加によって北条鉄道やコミュニティバス「ねっぴ〜号」への財政負担が緩和できる可能性がある。また新たな商業施設や公共施設についても、可能な限り北条町駅周辺への立地を促進することで、公共交通を軸とした都市構造（TOD、Transit Oriented Development）を推進することが望ましい。例えば、栃木県宇都宮市では宇都宮LRTを東西を連絡する公共交通の主軸と位置付け、LRT駅でフィーダーバスやオンデマンドタクシーとの連絡やパークアンドライドを実施することで自家用車から公共交通への転移を促している⁸。加西市においても北条鉄道北条線を地域公共交通の主軸とし、フィーダー交通としてコミュニティバス「ねっぴ〜号」を運行することによって、自動車依存を緩和し、高齢者を含むすべての市民が移動しやすい都市の形成できる可能性がある。



【図16】加西市の都市の将来像



【図17】加西市の産業人口構成比

4 都市構造可視化計画のサイトへの意見

都市構造可視化計画は都市の人口密度や産業配置などを可視化する上で利便性が高いサイトである一方、いくつかの改善点も見受けられる。

最も気になったのは、いくつかのサービスがサイト上においてもGoogle Earthにおいても利用できないことが多かった点、サイトの読み込みにかなりの時間を要する点の2点である。特に「通勤通学に公共交通を使う人の割合（2010）、加西市」はこの論文を書くうえで重要になるサービスであったが、Google Earthに表示されないため利用できず、地図の掲載を見送った。この不具合は更新ボタンを何回もクリックしても解決されなかった。常にサービスが利用できるようサイトの不具合は速やかに修正されることが望まれる。

また都市構造可視化計画では地図上に鉄道路線や道路網を挿入することができない。そのため筆者は【図15】においてQGISを利用することで適宜必要となる情報を追加するよう工夫した。しかしGISのソフトを使いこなすためには覚えるべき項目が多く、だれでも使いこなせるものとは決していえない。そこで都市構造可視化計画のサイトをよりGISに近づけ、交通網や事業所の位置を地図上に付加できるようになるとより便利になるであろう。

利用したサービス・参考文献

- ・ 谷口 守、入門 都市計画 第2版 都市の機能とまちづくりの考え方、森北出版、2023年

- 宿利正史・軸丸真二編、地域公共政策論 第2版、東京大学出版会、2024年
- Google Earth
- QGIS
- 地理院地図
- 都市構造可視化計画

註釈

- ¹ 加西市ホームページ、人口動向分析及び将来人口推計について、1頁、2026年6月19日閲覧
<https://www.city.kasai.hyogo.jp/uploaded/attachment/7707.pdf>
- ² 北条鉄道ホームページ、第41期 通期（令和6年4月1日～令和7年3月31日）の事業報告、1頁、2026年6月12日閲覧
<http://www.hojorailway.jp/wp-content/uploads/2025/06/jigyohokoku.pdf>
- ³ 加西市ホームページ、特別指定区域の廃止（令和8年4月1日付決定）、2026年6月20日閲覧
<https://www.city.kasai.hyogo.jp/soshiki/26/1884.html>
- ⁴ 産経新聞ホームページ、兵庫県内で初、加西市で市街化区域の区分廃止 知事「定住人口の増加などに期待」、2026年6月12日閲覧
<https://www.sankei.com/article/20260406-G6D7I3VRRZMCLODASI3YNUPWLI/>
- ⁵ 加西市ホームページ、加西市都市計画マスタープラン、109頁、2026年6月18日閲覧
<https://www.city.kasai.hyogo.jp/uploaded/attachment/29342.pdf>
- ⁶ 加西市ホームページ、加西市都市計画マスタープラン、52頁、2026年6月18日閲覧
<https://www.city.kasai.hyogo.jp/uploaded/attachment/29342.pdf>
- ⁷ 加西市ホームページ、加西市都市計画マスタープラン、21頁、2026年6月18日閲覧
<https://www.city.kasai.hyogo.jp/uploaded/attachment/29342.pdf>
- ⁸ 宇都宮市ホームページ、芳賀・宇都宮地域公共交通計画、5～10頁、2026年6月20日閲覧
https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/006/023/utsunomiyachiikikoutsuukeikaku.pdf