

# 公共交通整備方針について

令和2年9月29日

# — 目 次 —

頁

1. 上郡町の交通をとりまく現状と課題の整理 .....	1
2. 計画の基本理念と基本方針 .....	2
2.1 基本理念 .....	2
2.2 基本方針 .....	3
2.3 数値目標（案） .....	4
3. めざすべき公共交通網 .....	5
4. 施策体系（案） .....	7

## 1. 上郡町の交通をとりまく現状と課題の整理

### 【上郡町の公共交通をとりまく現況と課題】

#### ○ 人口減少、高齢化の進展

- ・ 2045年には人口は半減、高齢者が人口の半数以上になると予測されている。
- ・ 広い町域の谷筋に高齢者が散在して居住している。

#### ○ 複雑な公共交通ネットワーク

- ・ 度重なる公共交通ネットワークの見直しで、複数の公共交通が複雑に運行している。
- ・ 高齢者の移動手段として外出支援サービスと乗合タクシーが運行しており、バスも含めて各交通手段の役割が明確になっていない。
- ・ 乗合タクシーは町域の大部分をカバーしているが、限られた利用になっており、利用者は少ない。

#### ○ 過度な自動車利用

- ・ 通勤・通学、買物の移動の約8割、通院の6割弱はクルマ利用で、高齢者の免許保有率も増加傾向で推移している。
- ・ 送迎者の負担を気遣って、外出をあきらめている人が見られる。
- ・ 全ての目的でクルマ利用が多く、クルマ利用者の多くは移動に問題を感じていない。一方で、クルマ移動制約者が町民の約3割見られる。

#### ○ 町外移動への対応

- ・ 姫路市や周辺市町に通勤している人が多く、昼間人口は夜間人口に比べて少ない。
- ・ 町内での買物移動への対応が求められる一方で、町外への通勤・通学対応が必要である。
- ・ 町内には総合病院がないため、高度医療は町外に頼っている。

#### ○ 先進技術・次世代モビリティの進展

- ・ 光都では、新たなモビリティサービスの実用化に向けた取組みが進められているとともに、新たな交通結節点整備が進められている。

### 【上郡町の公共交通整備の方向性】

- ・ 今後、更に進展する人口減少、高齢化に対応した交通ネットワーク、拠点整備が求められる。
- ・ 現状の人口分布や今後のまちづくりと連携した交通整備が求められる。

- ・ 各交通手段の役割を明確にし、利用者にとって分かりやすく、使いやすい公共交通が求められる。
- ・ クルマも含めた交通手段間連携による円滑な交通体系が求められる。

- ・ クルマが利用できないことで、送迎に頼った移動が見られるものの、送迎時に問題を感じている人が多く、公共交通による移動支援が求められている。
- ・ クルマと公共交通の役割分担による穏やかな公共交通利用促進が求められる。

- ・ 目的に応じた町内、町外への移動が見られ、日常的な移動実態に対応した交通体系が求められる。
- ・ 町内外の活発な交流促進に資する広域公共交通の充実が求められる。

- ・ 光都に広域的な交通結節点整備が進められており、この交通結節点と既存交通の連携が求められる。
- ・ 次世代モビリティや新たなモビリティサービスの活用による地域特性に対応した交通体系が求められる。

## 2. 計画の基本理念と基本方針

### 2.1 基本理念

「上郡町の公共交通をとりまく現状と課題」および上位計画・関連計画で示されている「まちづくりの方向性」をふまえ、上郡町の公共交通網形成計画の基本理念を「みんなで支えあいながら、いきいきと快適にお出かけできるまち」とします。

#### < 上郡町の公共交通をとりまく現状と課題 >

- **人口減少、高齢化の進展**
  - ・ 2045年には人口は半減、高齢者が人口の半数以上になると予測されている。
  - ・ 広い町域の谷筋に高齢者が散在して居住している。
- **複雑な公共交通ネットワーク**
  - ・ 度重なる公共交通ネットワークの見直しで、複数の公共交通が複雑に運行している。
  - ・ 高齢者の移動手段として外出支援サービスと乗合タクシーが運行しており、バスも含めて各交通手段の役割が明確になっていない。
  - ・ 乗合タクシーは町域の大部分をカバーしているが、限られた利用になっており、利用者は少ない。
- **過度な自動車利用**
  - ・ 通勤・通学、買物の移動の約8割、通院の6割弱はクルマ利用で、高齢者の免許保有率も増加傾向で推移している。
  - ・ 送迎者の負担を気遣って、外出をあきらめている人が見られる。
  - ・ 全ての目的でクルマ利用が多く、クルマ利用者の多くは移動に問題を感じていない。一方で、クルマ移動制約者が町民の約3割見られる。
- **町外移動への対応**
  - ・ 姫路市や周辺市町に通勤している人が多く、昼間人口は夜間人口に比べて少ない。
  - ・ 町内での買物移動への対応が求められる一方で、町外への通勤・通学対応が必要である。
  - ・ 町内には総合病院がないため、高度医療は町外に頼っている。
- **先進技術・次世代モビリティの進展**
  - ・ 光都では、新たなモビリティサービスの実用化に向けた取組みが進められているとともに、新たな交通結節点整備が進められている。

#### < まちづくりの方向性 >

##### 【上郡町第5次総合計画】

###### [目指すべき将来像]

豊かな自然に恵まれ、元気で人情味あふれる、安全安心な住み良い町

##### 【上郡町都市計画マスタープラン】

###### [まちの将来像]

自然・人・まちが交流のなかで共に創る  
田園文化都市

##### 【播磨科学公園都市圏域

###### 定住自立圏共生ビジョン】

###### [基本目標]

西播磨の未来を拓く連携と共生のまち  
づくりを目指して

##### 【東備西播定住自立圏共生ビジョン】

###### [圏域の将来像]

自然と歴史につつまれた、笑顔あふれる  
文化交流都市圏

## 基本理念

みんなで支えあいながら、いきいきと快適にお出かけできるまち

## 2.2 基本方針

基本理念「みんなで支えあいながら、いきいきと快適にお出かけできるまち」の実現に向けて、3つの基本方針を設定しました。

### 基本方針1 日常生活を支える公共交通ネットワークの構築

日常生活を営む上では、町内外の都市施設や生活利便施設に誰でもアクセスしやすくする必要があります。

「主核」「副核」「交通結節点」の交通結節機能強化とともに、相互連絡や各地域からアクセスするための公共交通ネットワークの構築を目指します。

### 基本方針2 クルマと公共交通が利用しやすい交通環境整備

広い町域を円滑に移動しやすくしていくためには、町内のあらゆる交通手段を連携して利用して行く必要があります。

それぞれの役割に応じてクルマや公共交通などが適切に役割分担することで、多様なモビリティが選択できる交通環境を目指します。

### 基本方針3 公共交通をみんなで支える取組みの推進

公共交通を維持確保していくためには、町に関わる全ての人々が公共交通を自分の足として認識し、各主体が連携・協力しながら取り組んでいく必要があります。

行政はもとより、住民、交通事業者、企業などが一体となって、公共交通を軸とした利用しやすい移動環境に向けた取組みの推進を目指します。

## 2.3 数値目標（案）

本計画の基本理念である「みんなで支えあいながら、いきいきと快適にお出かけできるまち」の実現に向けて、3つの基本方針を着実に実施していくため本計画の評価指標となる数値目標を設定しました。

人口が減少する中でも公共交通でお出かけしやすくすることで、町民一人当たりの利用回数を年間3回から4回に増やすことを目標値として設定します。

なお、現状の上郡町の人口（15歳以上人口：13,572人）の場合、バス等<sup>※1</sup>利用者数41,147人を約54,300人（約13,000人増）にすることに相当します。

数値目標：バス等<sup>※1</sup>の年間利用者数

※1：路線バス・コミュニティバス・圏域バス・乗合タクシー

< 現状（2018年度） >

人口<sup>※2</sup>一人あたり3回／年利用



< 将来（2030年度） >

人口<sup>※2</sup>一人あたり4回／年利用

※2：15歳以上人口

### 3. めざすべき公共交通網

上郡駅やイオン上郡がある町中心部は、上郡町から町外への出入り口であるとともに、生活に必要な商業施設が立地していることから、町内の生活拠点になっています。

この町中心部は、上郡町の都市計画マスタープランにおいても、「中心核」「商業核」と位置付けられています。

また、町北東部の上郡町光都地区は、隣接するたつの市新宮町光都地区、佐用町光都地区と一体的となって「播磨科学公園都市」を形成しており、「SPring-8」、「SACLA」、「ニューズバル」など世界的な科学技術拠点が集積しています。

「播磨科学公園都市」には、上郡町の都市計画マスタープランにおいても「地域商業核」と位置付けられており、近年、自動運転技術の社会実験の実施や新たな交通結節機能整備が進められています。

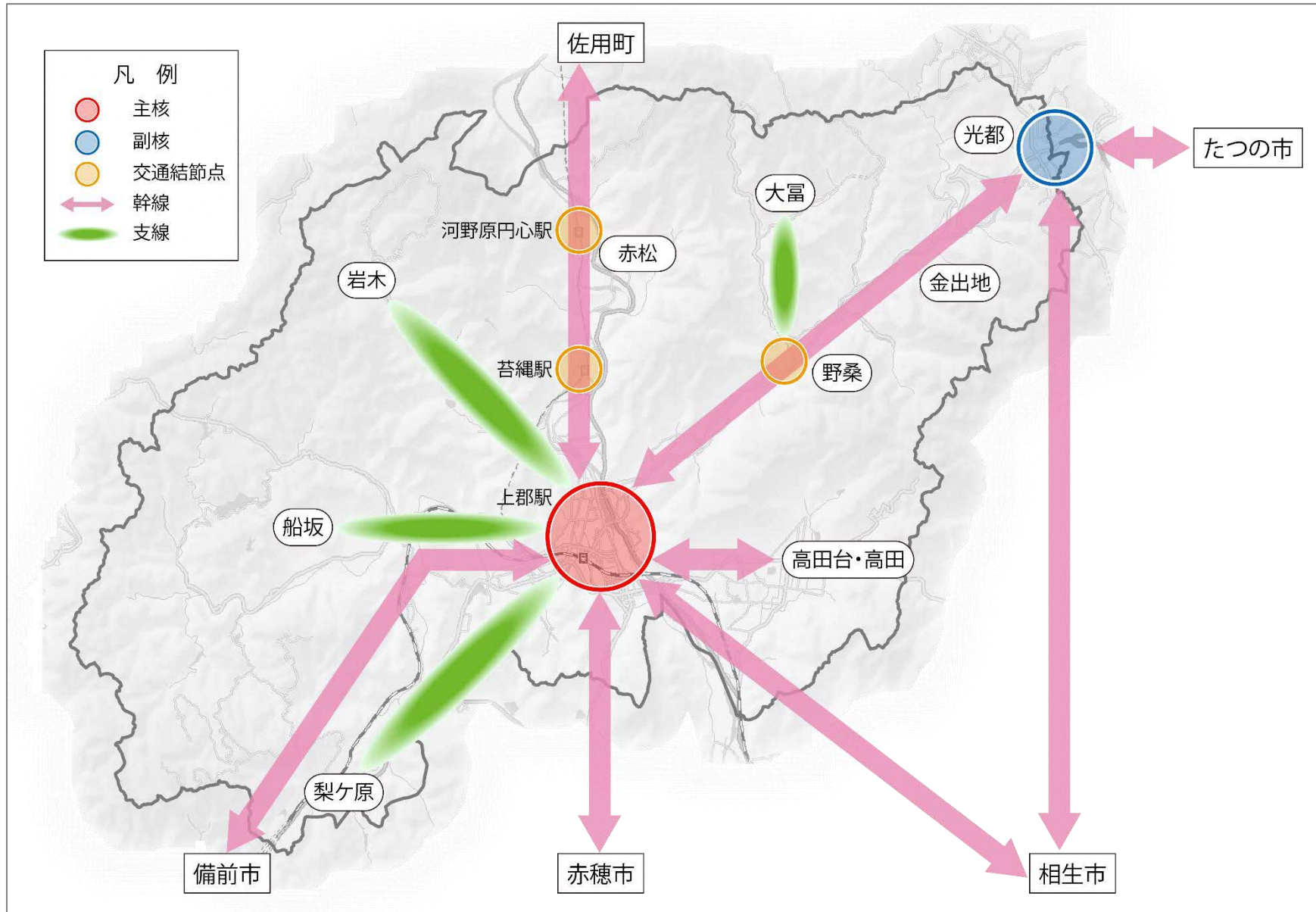
これらの中心核、商業核、地域商業核は、上郡町の公共交通網においても重要な生活拠点、交通結節点であることから、主核、副核として設定し、これらの核の整備とともに、核を相互に連絡する公共交通網が不可欠であると考えられます。

また、町民の移動実態を調査した住民アンケート調査から見た公共交通需要から、町中心部～赤穂市方面間、町中心部～高田台・高田周辺、町中心部～光都周辺、国道2号の東方面での需要が多くなっており、これらについては幹線軸として機能確保が求められます。

さらに、公共交通需要は少ないものの、それぞれの谷筋には一定の需要が見られることから、これらの谷筋については、幹線に接続するため、地域の需要に応じた支線を検討していく必要があると考えられます。

上記から、上郡町のめざすべき公共交通網は次に示すとおりです。

■ めざすべき公共交通網





4. 施策体系（案）



★：主要施策

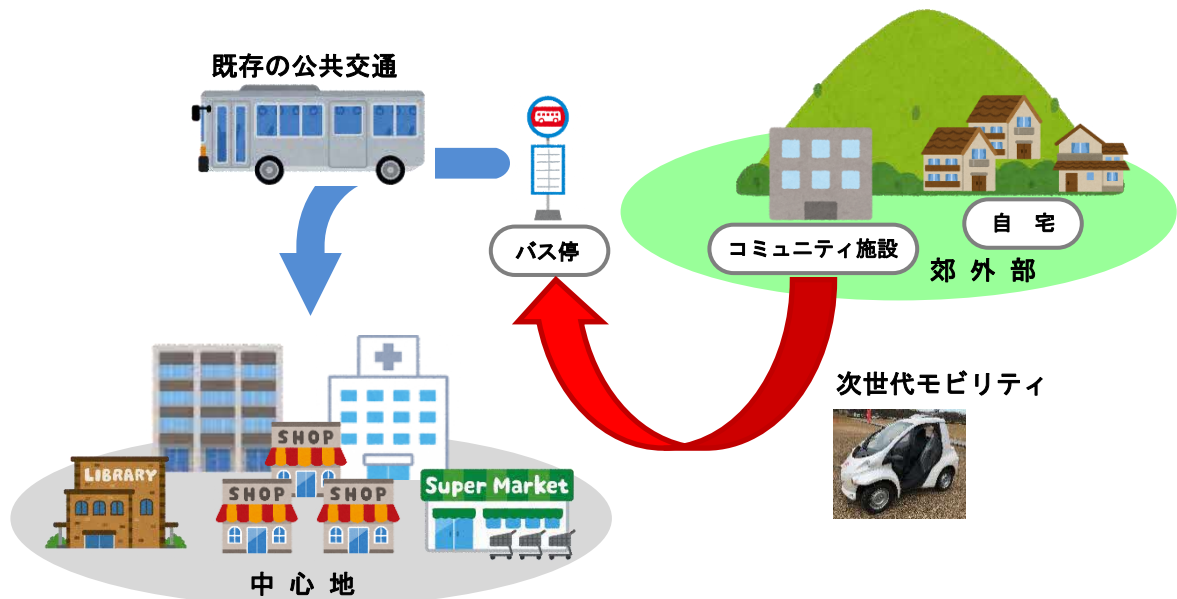
<主要事業シート（イメージ）>

施策 2-1 多様な交通手段の連携による公共交通利便性の向上

事業 2-1-1	ラストワンマイル交通としての次世代モビリティの導入											
実施主体	上郡町、地域住民											
実施時期	2020 R02	2021 R03	2022 R04	2023 R05	2024 R06	2025 R07	2026 R08	2027 R09	2028 R10	2029 R11	2030 R12	3031 R13
	● 検討			● 社会実験 効果検証			● 本格運行					
事業内容	自動車が利用できないことで移動に不便を感じている郊外部において、各地区の集落からバス停などの交通結節点までの移動手段として、町民が利用できる次世代モビリティの導入を検討します。											

郊外部（日常の移動）での具体的な活用のイメージ

- ・ 集落のコミュニティ施設等に次世代モビリティを配置し、地域で共同利用する
- ・ 地域から最寄りのバス停等交通結節点までの近距離移動に移動する
- ・ 中心地など集落外への移動は既存の公共交通に乗り換えて移動する



▼ 次世代モビリティ

車両例	概要
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。</li> <li>・ 自動車を運転しなくなった高齢者も、次世代モビリティなら運転がしやすく、より安全に利用できる。</li> <li>・ 電動であるため、居住スペースの近くまで利用でき、高齢者の利用に適している。</li> </ul>

