



Ainori Go



Super Hakuto



Rosen Bus



上郡町

地域公共交通計画



Hohoemi Taxi



Keniki Bus



Electric Train



上郡町 令和3年4月

— 目 次 —

頁

第1章 計画に係る基本的認識	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置付け	2
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2
第2章 上郡町の公共交通をとりまく現状と課題	3
1. 上郡町の概況	3
2. 上郡町における交通の現状	10
3. 上郡町における移動状況	36
4. 上郡町の交通をとりまく現状と課題	45
第3章 上位計画・関連計画	46
1. 上郡町第5次総合計画（上位計画）	46
2. 上郡町都市計画マスタープラン（上位計画）	47
3. 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン（関連計画）	49
4. 播磨科学公園都市圏域定住自立圏共生ビジョン（関連計画）	50
5. 東備西播定住自立圏共生ビジョン（関連計画）	51
第4章 計画の方向性	52
1. 基本理念と基本方針	52
2. 公共交通網の整備方針	53
3. 数値目標	55
第5章 目標達成に向けた施策・事業	57
1. 施策体系	57
2. 基本施策と事業	58
第6章 計画の実現に向けて	71
1. 公共交通を支える住民・交通事業者・行政の役割	71
2. 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	72
3. 計画達成状況の評価および計画の見直し	73

1. 計画策定の目的

上郡町では、2011年3月に「上郡町地域公共交通総合連携計画」を策定し、自動車を利用しづらい交通弱者が、いきいきと安心して住み続けられるよう、持続的な公共交通を創り守ることにより、自動車に頼りすぎない交通まちづくりを目指してきました。

しかしながら、本町の移動手段は依然として自動車の利用に頼っており、町内の近距離移動においても日常的に自動車が利用されています。

町内には、JR、智頭急行、路線バス、コミュニティバス「愛のり号」、定住自立圏圏域バス「ていじゅうろう」「てくてくバス」、乗合タクシー「ほほえみタクシー」、タクシーなど様々な公共交通が運行していますが、十分に活用されているとは言えません。

また、本町は県内でも高齢化率の高い地域となっており、今後、さらに高齢化が進展すると予測されており、人口も減少傾向で推移すると予測されています。

このままでは、自動車が利用しづらい高齢者や免許を持たない学生などにとって、自動車が利用できないことで、移動がしづらく生活しにくい街になってしまいます。

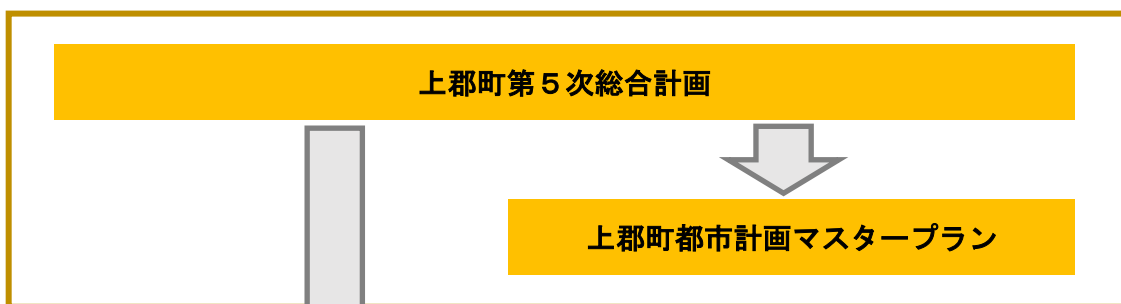
本計画は、本町の交通の現状や課題を踏まえた上で、将来のまちづくりの方向性を見据え、自動車が利用しづらい人でも移動しやすい・住みやすい公共交通体系を構築することを目的に策定するものです。

なお、2020年度現在、新型コロナウイルスが猛威を振るい、人の移動が制限されることで公共交通利用者が減少しており、乗り合いを基本とする公共交通においては、行政と交通事業者が一体となって、乗務員の体調管理や衛生管理の徹底を行い、創意工夫を凝らした安全・安心な公共交通サービスの提供に向けて継続的に取り組むこととします。

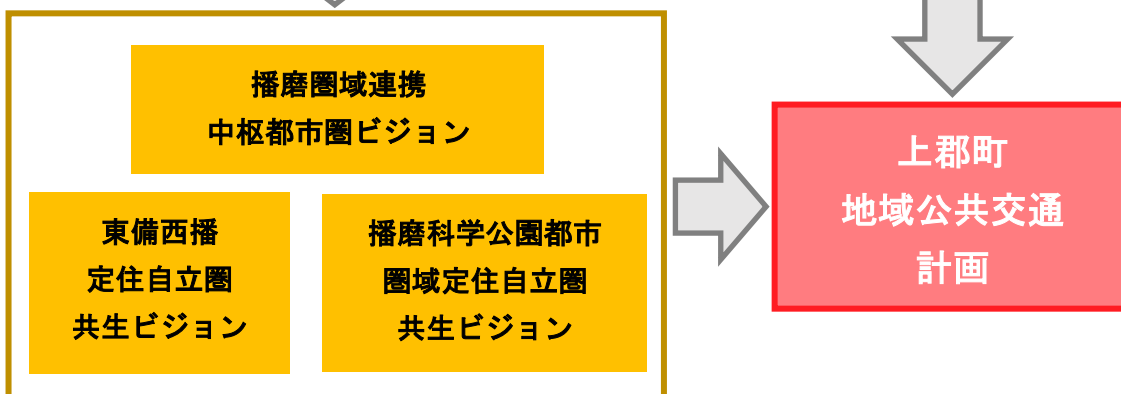
2. 計画の位置付け

本計画は、「上郡町第5次総合計画」および「上郡町都市計画マスタープラン」を上位計画とし、関係市町と連携し、活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する「連携中枢都市圏ビジョン」や、住民の生活機能の確保を目指す「定住自立圏共生ビジョン」等の関連計画と連携を図りながら、本町における望ましい公共交通のあり方と方向性、および具体的な施策を示す地域公共交通のマスタープランに位置付けられます。

■ 上位計画



■ 関連計画



3. 計画の区域

計画の対象区域は、上郡町全域（150.26 km²）とします。

4. 計画の期間

本計画の期間は、2021 年度から 2026 年度とし、社会情勢の変化などに応じて見直しを行います。

1. 上郡町の概況

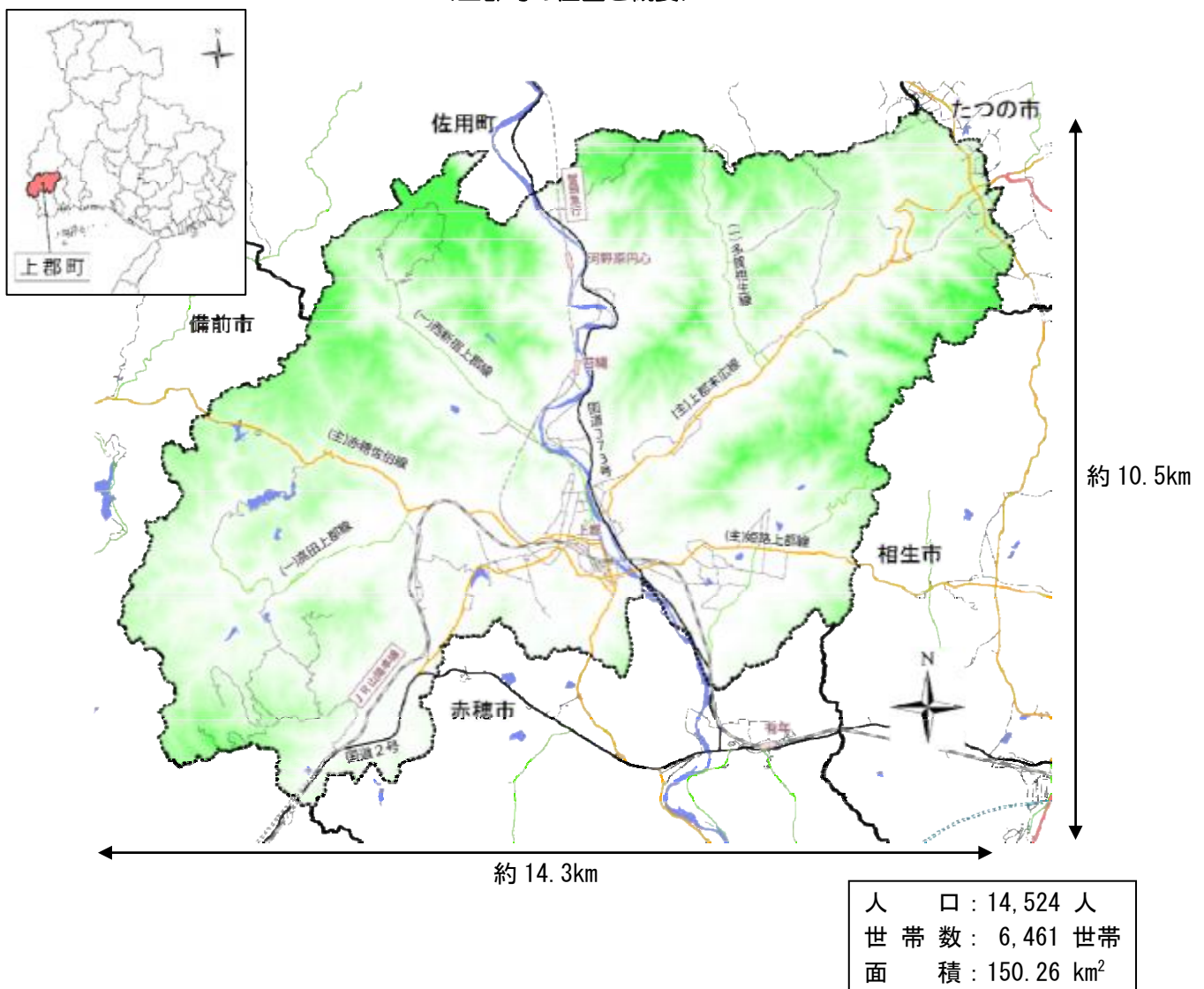
(1) 位置・地勢

上郡町は、兵庫県播磨地域の南西部に位置しており、西は岡山県備前市、南は赤穂市、東は相生市やたつの市、北は佐用郡佐用町に面しています。

町域は、東西約 14.3 km、南北約 10.5 km、総面積は 150.26 km²で、気候は比較的温暖な瀬戸内海気候です。

町の北東部には、隣接するたつの市や佐用郡佐用町と一体となって形成される播磨科学公園都市が広がっており、西北部および東部は海拔 300m から 400m の山地が連なり、町域の大半を占めています。また、町の中央部には南北に清流「千種川」が流れ、豊かな自然を有しています。

＜上郡町の位置と概要＞



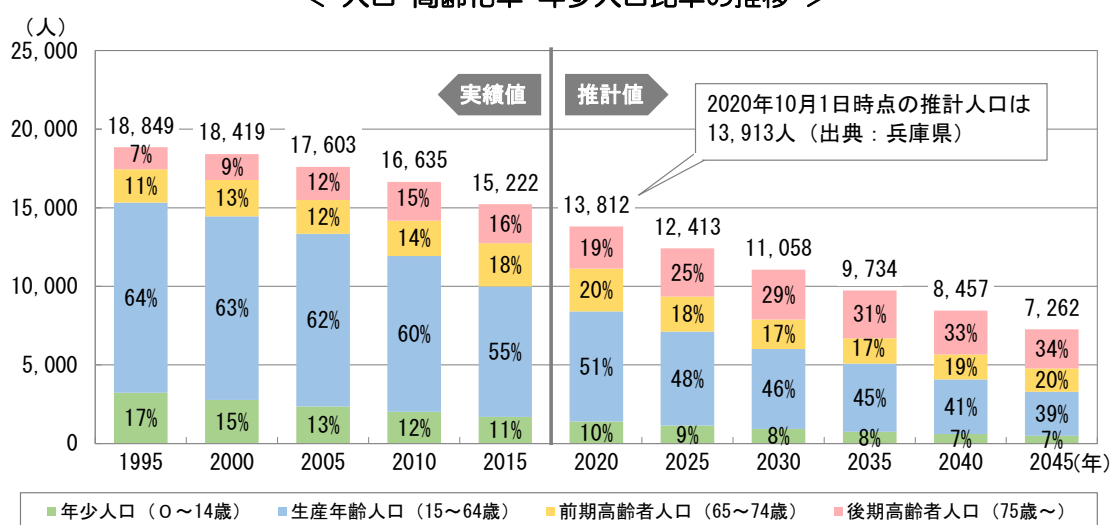
(2) 人口

上郡町の人口は減少傾向にあり、2020 年の推計人口では約 14 千人で、2045 年には約 7 千人と現状の半数程度になると推計されています。

65 歳以上の高齢者人口は、1995 年以降年少人口を上回っており、2040 年以降には半数以上が高齢者になると推計されています。

高齢化率は年々増加しており、県内市町別高齢化率順位は、2007 年の 17 位（高齢化率 26%）から 2020 年には 4 位（高齢化率 40%）となっています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞

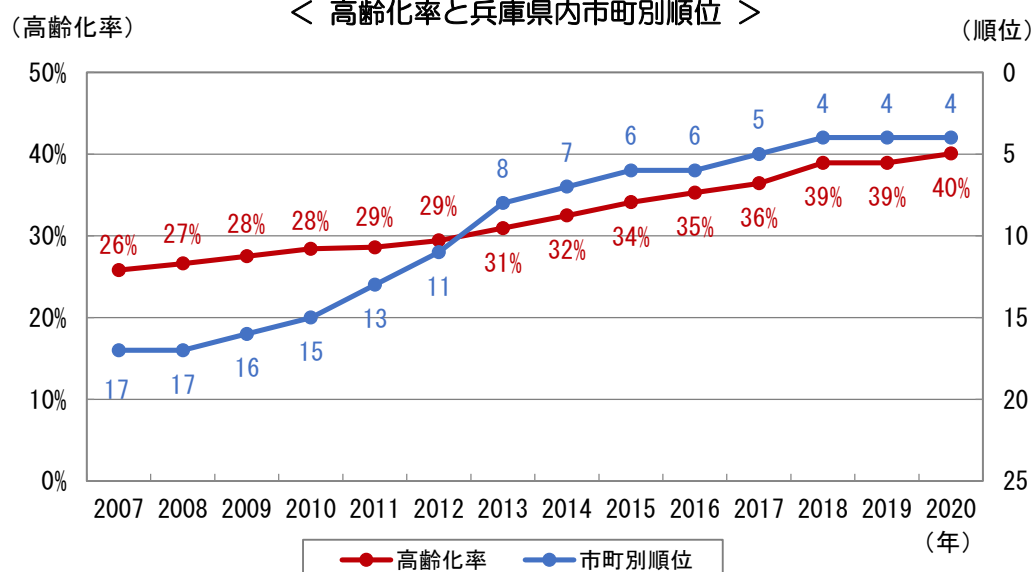


出典：[実績値] 2015 年国勢調査

[推計値] 日本の地域別将来推計人口 2018 年 3 月推計（国立社会保障・人口問題研究所）

※年齢不詳人口は除く

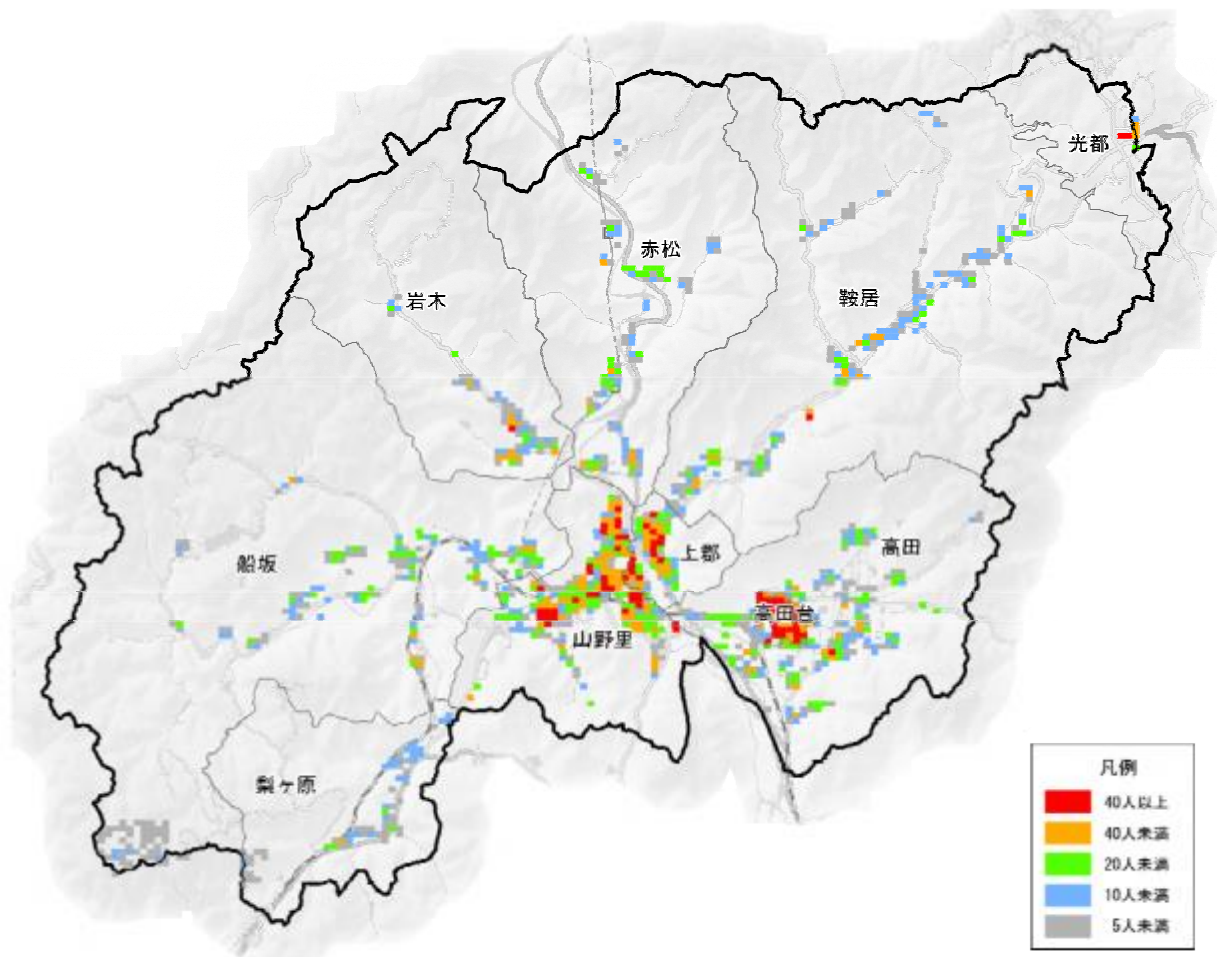
＜ 高齢化率と兵庫県内市町別順位 ＞



出典：兵庫県統計

上郡町は、町の中心部から手のひらを広げたように放射線状に延びる谷筋の道路沿線に人口が分布しており、特に町中心部の山野里地区、上郡地区、および高田台地区に集中しています。

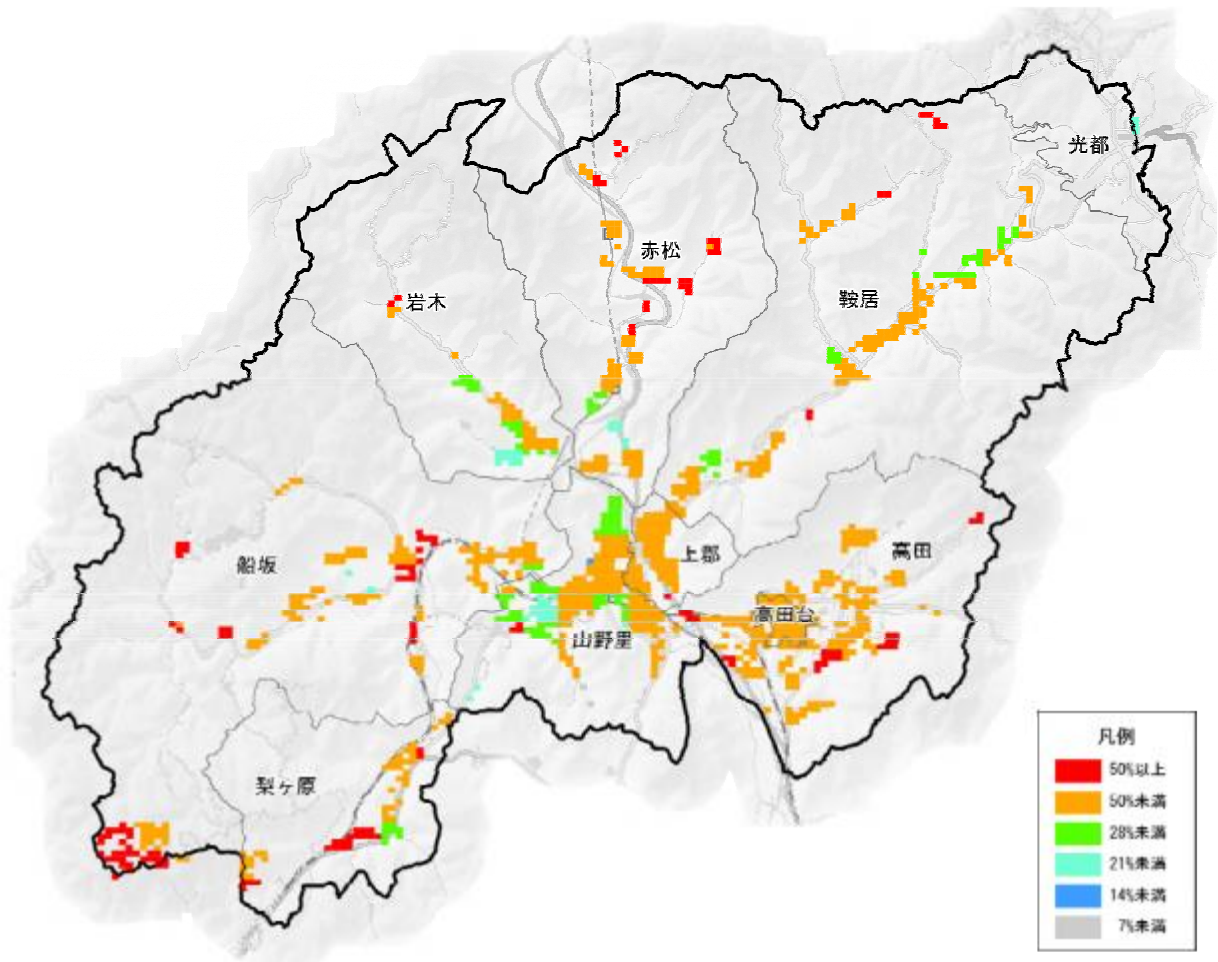
< 地域別人口 >



出典：2015 年国勢調査 100m メッシュ統計

高齢化率(65 歳以上の人口割合)が 28%以上となる地域が上郡町全域に存在しており、高齢化率が 50%以上の地域も点在していますが、上郡駅周辺の高齢化率は比較的低くなっています。

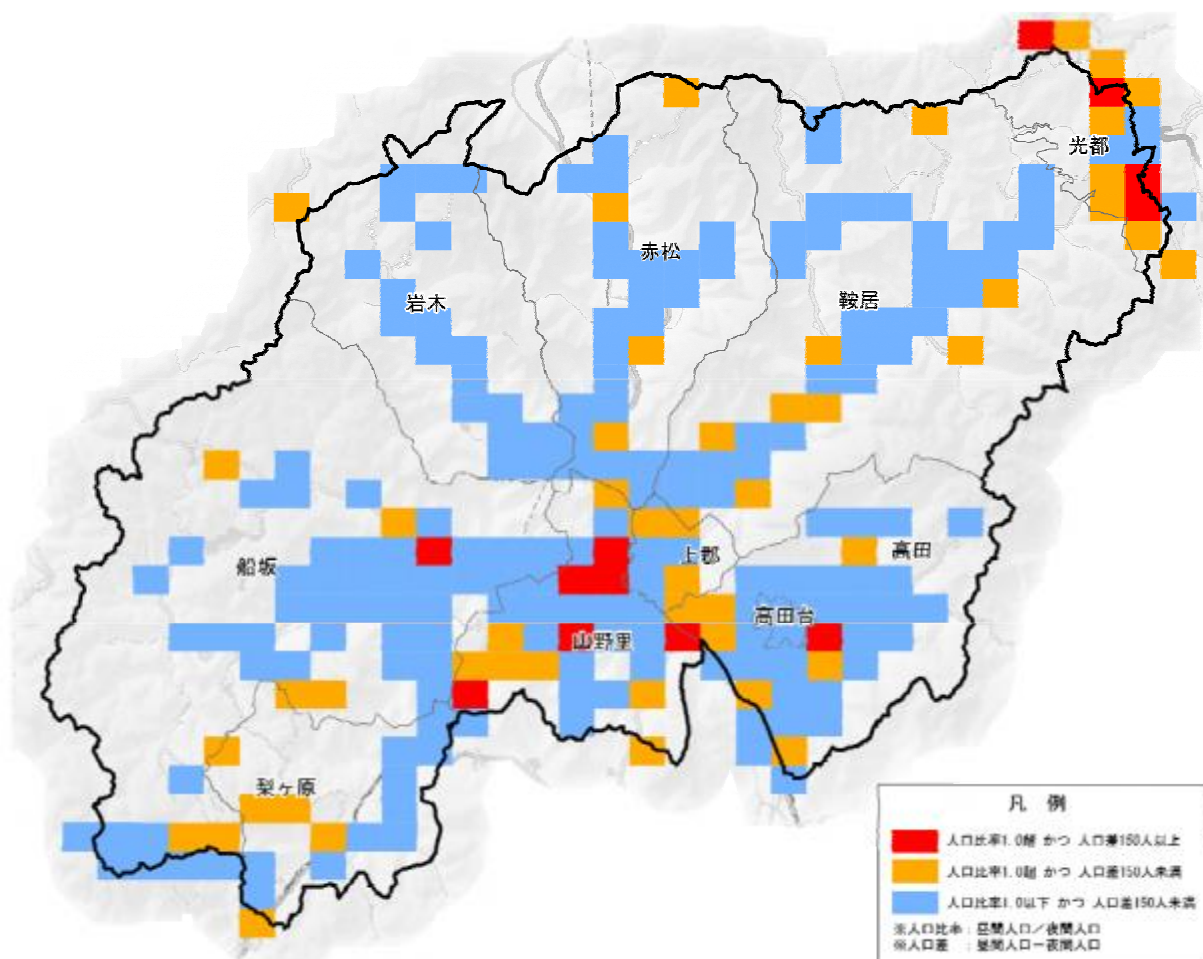
< 地域別高齢化率 >



出典：2015 年国勢調査 100m メッシュ統計

上郡町は、昼間人口が夜間人口に比べて少ない地域（人口比率 1.0 未満）が多くなっていますが、町の中心部および光都は昼間人口が夜間人口に比べて多く（人口比率 1.0 以上）なっています。

< 昼間人口と夜間人口の変化 >



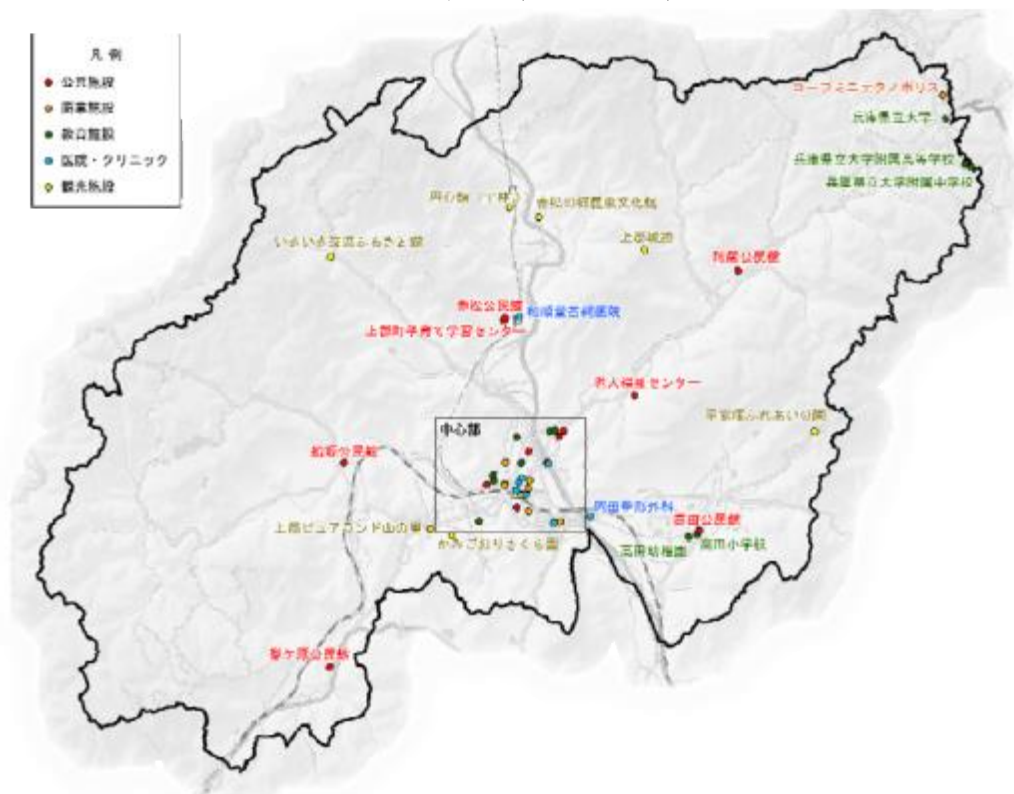
出典：2015 年国勢調査－2014 年経済センサス等リンク地域 500m メッシュ統計

(3) 施設立地状況

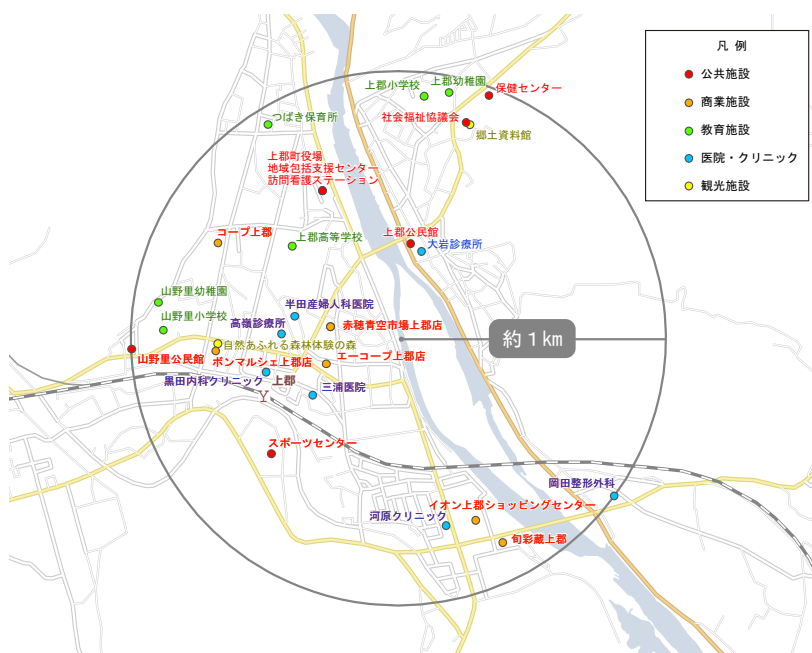
町中心部には、JR 上郡駅、智頭急行 上郡駅があり、鉄道駅やバス停留所が多く設置されているとともに、上郡町の玄関口であり、半径約 1 km 圏内に商業・医療・教育施設等の生活関連施設が集積しています。

また、町内には総合病院がなく、高度医療は町外に頼っています。

< 施設立地状況（上郡町全域） >



< 施設立地状況（中心部） >



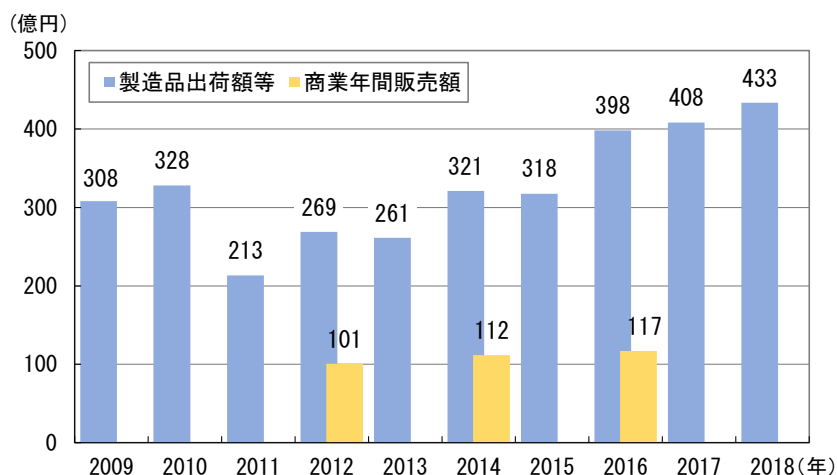
出典：上郡町資料、市街地図

(4) 経済

上郡町の製造品出荷額等は、2011年に一時、約213億円まで減少しましたが、2012年以降は増加傾向で推移しており、2018年の出荷額は約433億円となっています。

商業年間販売額は、2016年に117億円となっており、微増傾向で推移しています。

< 製造品出荷額等・商業年間販売額の推移 >



出典：[製造品出荷額等]

工業統計表（経済産業省）、工業統計調査（兵庫県）、経済センサス活動報告（総務省・経済産業省）

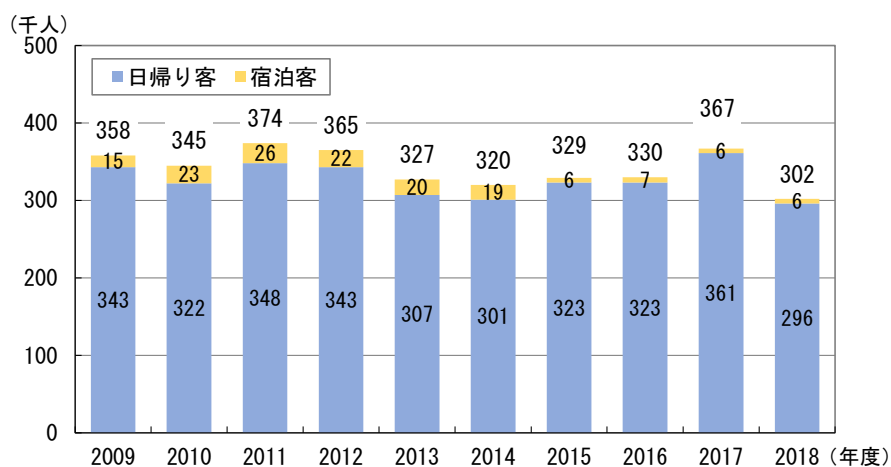
[商業年間販売額]

商業統計表（経済産業省）、商業統計調査結果（兵庫県）、経済センサス活動報告（総務省・経済産業省）

(5) 観光

上郡町の観光客は、2009年度以降、年間30万人から40万人の間で推移しており、2018年度で約30万人となっています。観光客の大部分は日帰り客で、2018年度の宿泊客は、観光客全体の約2%に留まっており、通過型観光となっています。

< 観光客の推移 >



出典：観光客動態調査（兵庫県）

2. 上郡町における交通の現状

(1) 上郡町における公共交通の変遷

上郡町では、「上郡町地域公共交通総合連携計画」(2011年3月策定)に基づいて、2011年8月から予約型のほほえみタクシーの運行を開始するとともに、2012年2月末から愛のり号、2012年3月から「定住自立圏構想」に基づく東備西播定住自立圏圏域バス ていじゅうろう(上郡ルート)の運行を開始しています。

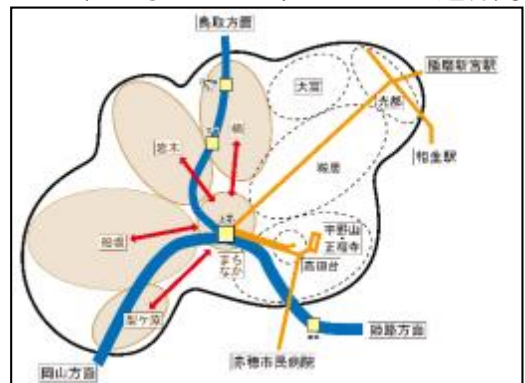
その後、愛のり号の利用状況を踏まえ、2013年8月に愛のり号3ルートをはほえみタクシー2コースに転換し、さらに2017年1月に播磨科学公園都市定住自立圏圏域バス てくてくバスの運行を開始しています。

< 上郡町における公共交通の変遷 >

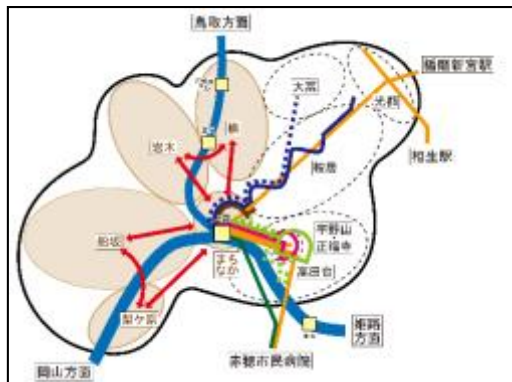
2011年3月：連携計画策定時



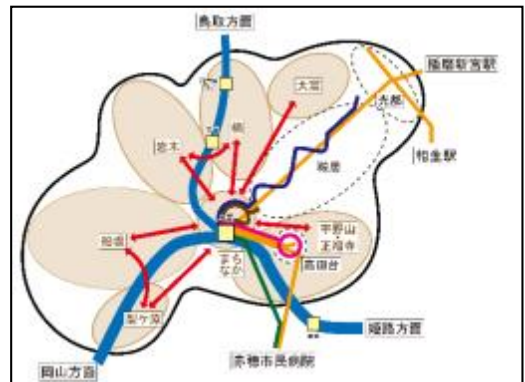
2011年8月：ほほえみタクシーの運行開始



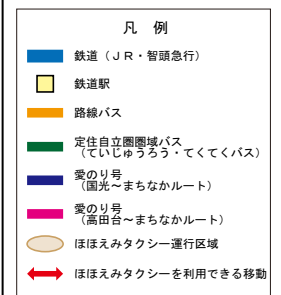
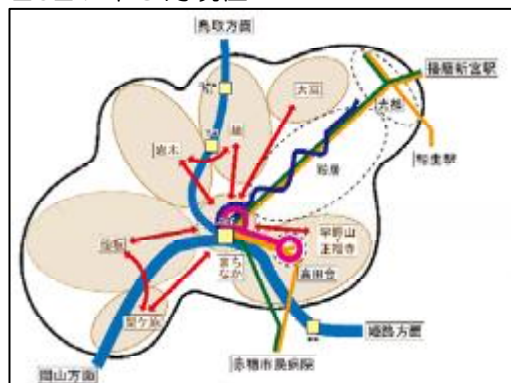
2012年3月：愛のり号の運行開始



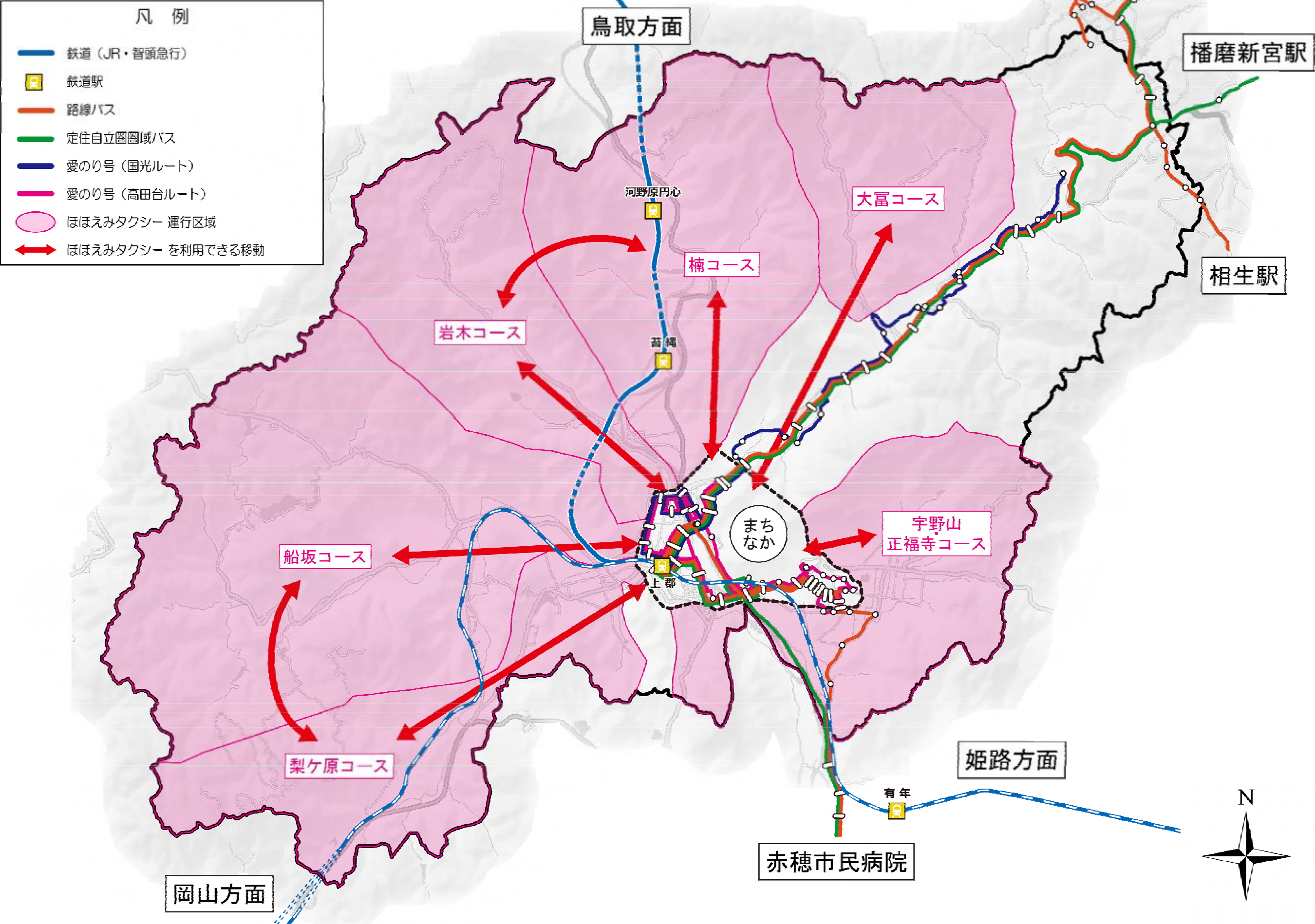
2013年8月：愛のり号・ほほえみタクシー運行内容の改変



2021年3月現在



< 上郡町における公共交通網（2021 年 3 月現在） >



(2) 鉄道の現状

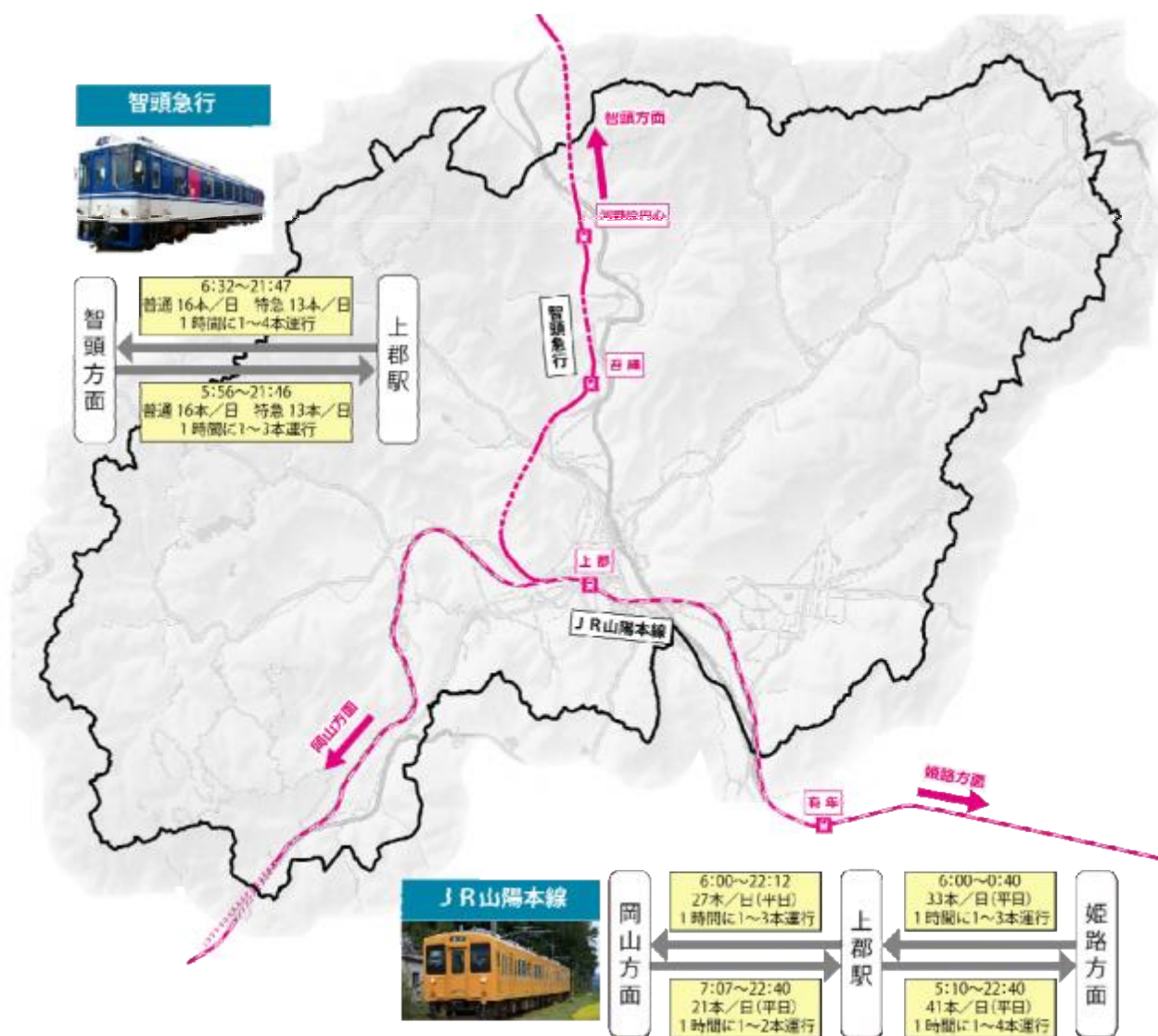
① 上郡町における鉄道の概要

上郡町の鉄道は、町南部を JR 山陽本線が東西に通過しており、南北には智頭急行が運行しています。

町の中心に位置する上郡駅は、JR 山陽本線と智頭急行の分岐点となっており、西播磨地域から京阪神地域や山陽・山陰地域などへの広域交通の要衝地となっています。

町内には、JR 上郡駅、智頭急行の上郡駅、苔縄駅、河野原円心駅の4駅があり、JR 山陽本線では上りと下りを合わせて、平日に上郡駅以西で1日48本、上郡駅以东で1日74本、智頭急行では普通と特急が上り下り合わせて1日58本運行しています。

< 上郡町内を運行する鉄道の概要 >



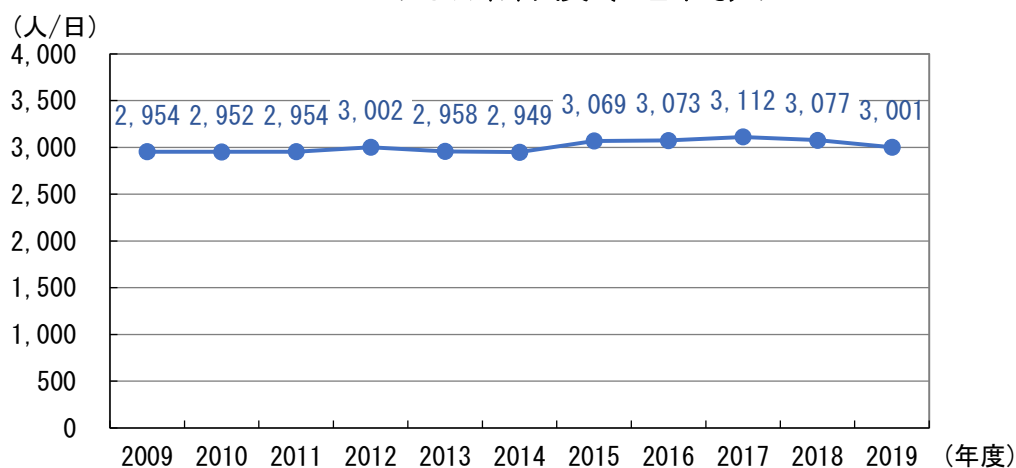
※2019年11月 現在

② 鉄道乗車人員の推移

JR 山陽本線の上郡駅の乗車人員は、2009 年度以降横ばいで、2019 年度で1 日約 3,000 人となっています。

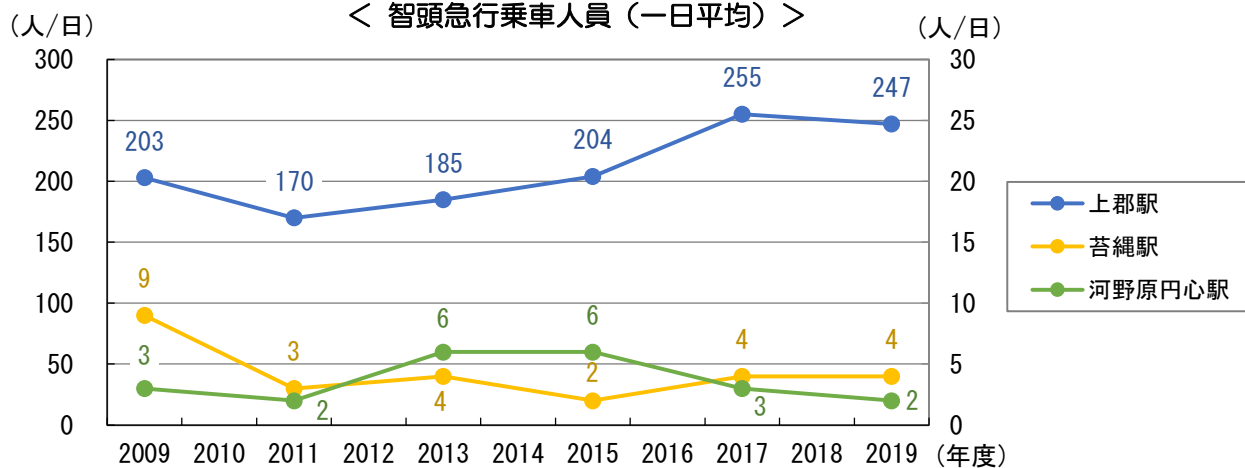
智頭急行の乗車人員は、上郡駅で 2011 年度以降増加していましたが、2019 年度は 1 日約 250 人となっています。苔縄駅および河野原円心駅では、1 日 10 人以下で推移しています。

＜ JR乗車人員（一日平均）＞



出典：兵庫県統計書

＜ 智頭急行乗車人員（一日平均）＞



出典：智頭急行株式会社資料
※上郡駅は特急と普通の乗車人員の合計

(3) バスの現状

① 上郡町におけるバスの概要

上郡町では路線バス（ウエスト神姫）が 4 ルート運行しており、上郡駅と光都、高田台、赤穂市を運行している他、播磨科学公園都市と相生駅を結んでいます。

愛のり号も、上郡町内の国光と高田台から、上郡駅周辺に向けて 2 ルート運行しています。

さらに、たつの市と上郡町を結ぶ播磨科学公園都市圏域定住自立圏圏域バス てくてくバスと、赤穂市と上郡町を結ぶ東備西播定住自立圏圏域バス ていじゅうろう（上郡ルート）がそれぞれ運行しています。

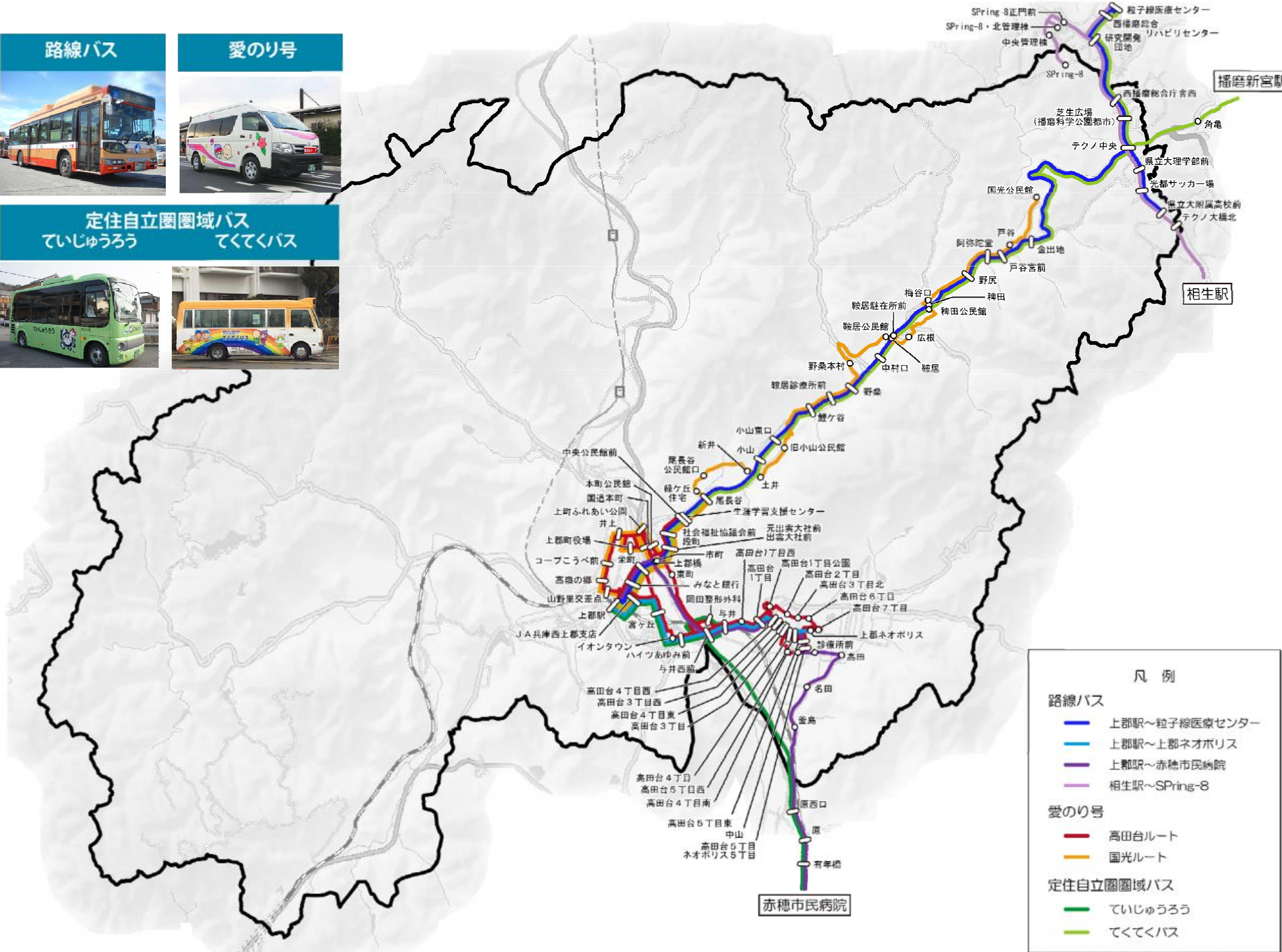
＜ 上郡町内を運行するバスの概要 ＞

系統・ルート		運行日	便数	料金
路線バス	上郡駅～粒子線医療センター	月～金	往路 2 (うち、県立大付属高校前止め 1 便) 復路 2	170 円～590 円 ※小人は半額
	上郡駅～上郡ネオポリス	毎日	<平日> 往路 2・復路 3 <土休日> 往路 2・復路 4	170 円～260 円 ※小人は半額
	上郡駅～赤穂市民病院	毎日	往路 1・復路 1	170 円～680 円 ※小人は半額
	相生駅～SPring-8	毎日	<平日> 往路 39・復路 38 (うち、芝生広場止め 3 便) <土休日> 往路 18・復路 19	170 円～730 円 ※小人は半額
愛のり号	国光ルート (上郡駅～国光公民館)	火・木・土	往路 3・復路 4	1 乗車 100 円～400 円 ※小人は半額
	高田台ルート (上郡駅～高田台循環～上郡駅)	月～土	10 (循環)	1 乗車 100 円～200 円 ※小人は半額
圏域バス	ていじゅうろう (上郡駅～赤穂市民病院)	月～土	往路 2・復路 2	1 乗車 100 円(町内) 市町域を超えた時 200 円 ※小学生未満無料
	てくてくバス (上郡駅～播磨新宮駅)	月～土	往路 2・復路 3	1 乗車 200 円 ※小学生未満無料

※便数は、上郡駅または相生駅発を往路としている

※2019 年 11 月 現在

< 上郡町におけるバス路線網 >

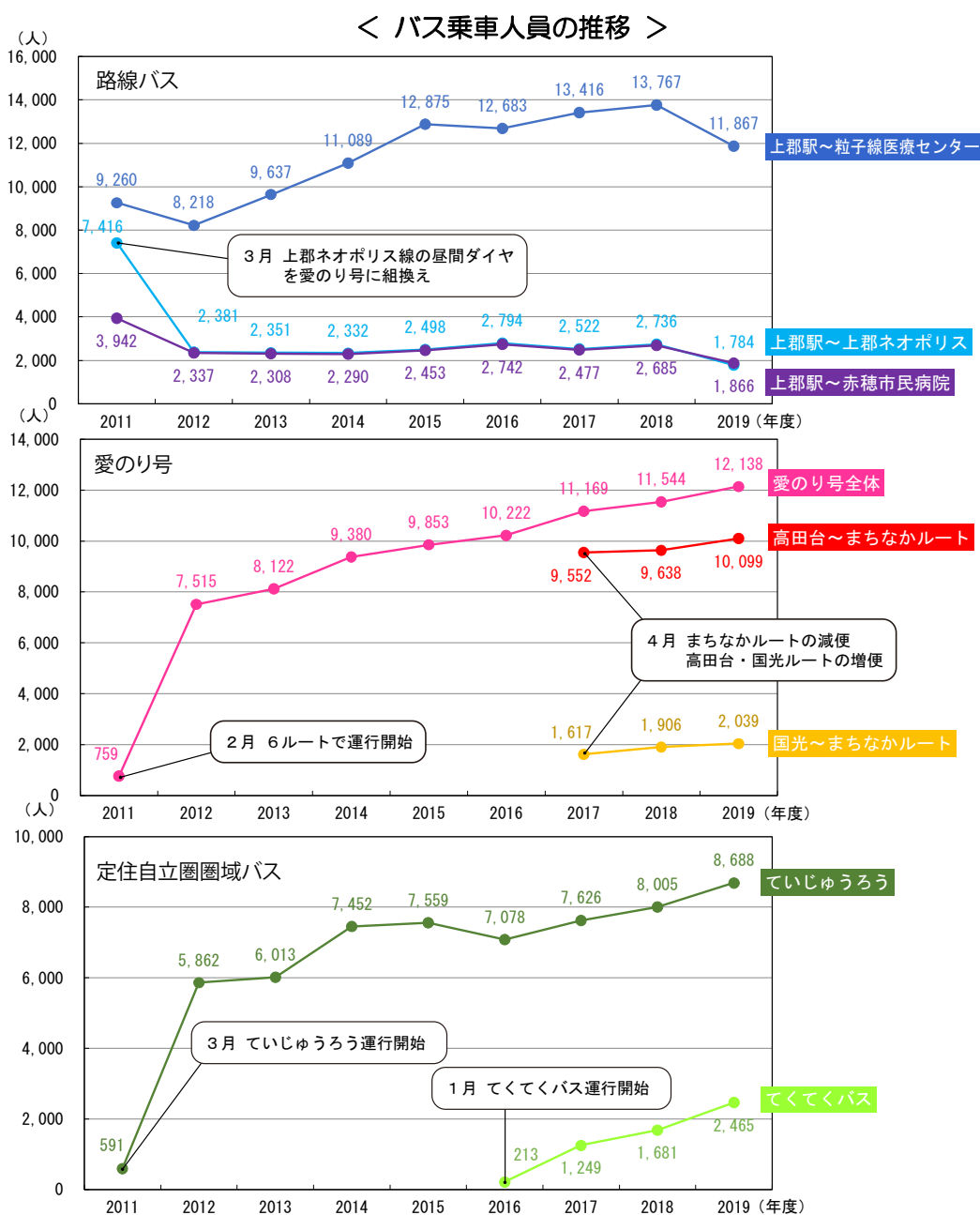


② バス乗車人員の推移

路線バスの乗車人員は、「上郡駅～粒子線医療センター」の路線が最も多く、2012年度以降増加傾向で推移していましたが、2019年度には約1万2千人となっています。その他の路線は、2012年度以降、約2千人～3千人で推移しています。

愛のり号の乗車人員は、運行開始以降毎年増加しており、2019年度には約1万2千人となっています。

ていじゅうろう、てくてくバスの乗車人員も、共に概ね増加傾向で推移しており、2019年度で、ていじゅうろうは約9千人、てくてくバスは約2.5千人となっています。

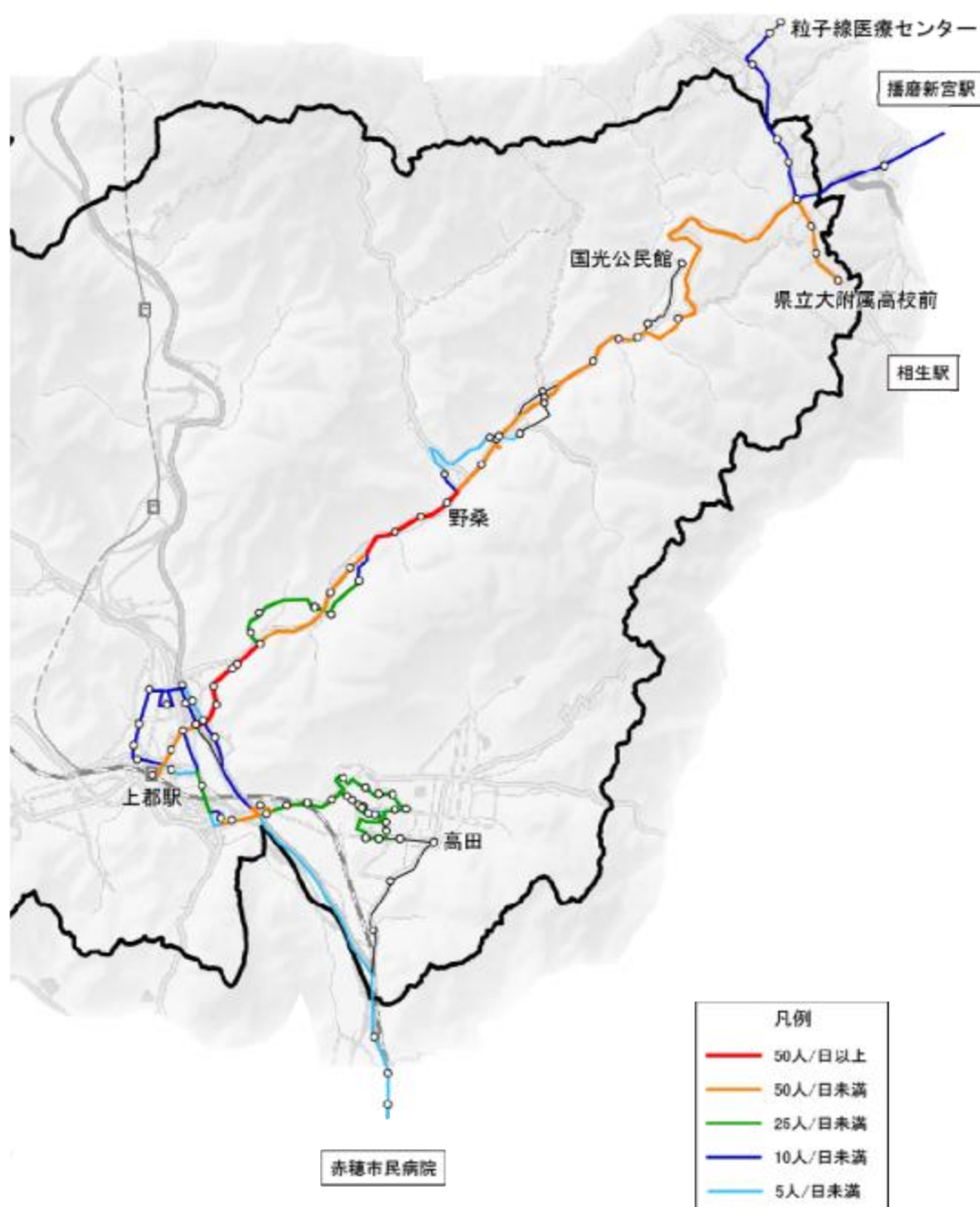


出典：株式会社ウエスト神姫資料、上郡町資料
※乗車人員は上郡駅に発着している路線のみ記載

③ バス停区間別乗車人員

バス停区間別乗車人員を見ると、上郡駅と県立大附属高校前間で乗車人員が多くなっており、路線バス（上郡駅～粒子線医療センター）を利用して通学している学生が多くなっています。

< バス停区間別乗車人員 >



出典：[路線バス、ていじゅうろう、てくてくバス] バスICデータ（株式会社ウエスト神姫）

[愛のり号] 2019年バス利用者アンケート調査（上郡町）

※2019年9月5日（木）の乗降客数。ただし、てくてくバスのみ11月14日（木）のデータを集計

※路線バスは「相生駅～SPring-8」路線を除く

(4) ほほえみタクシーの現状

① ほほえみタクシーの概要

上郡町では、ほほえみタクシーが6区域を月曜日～土曜日に隔日運行しています。

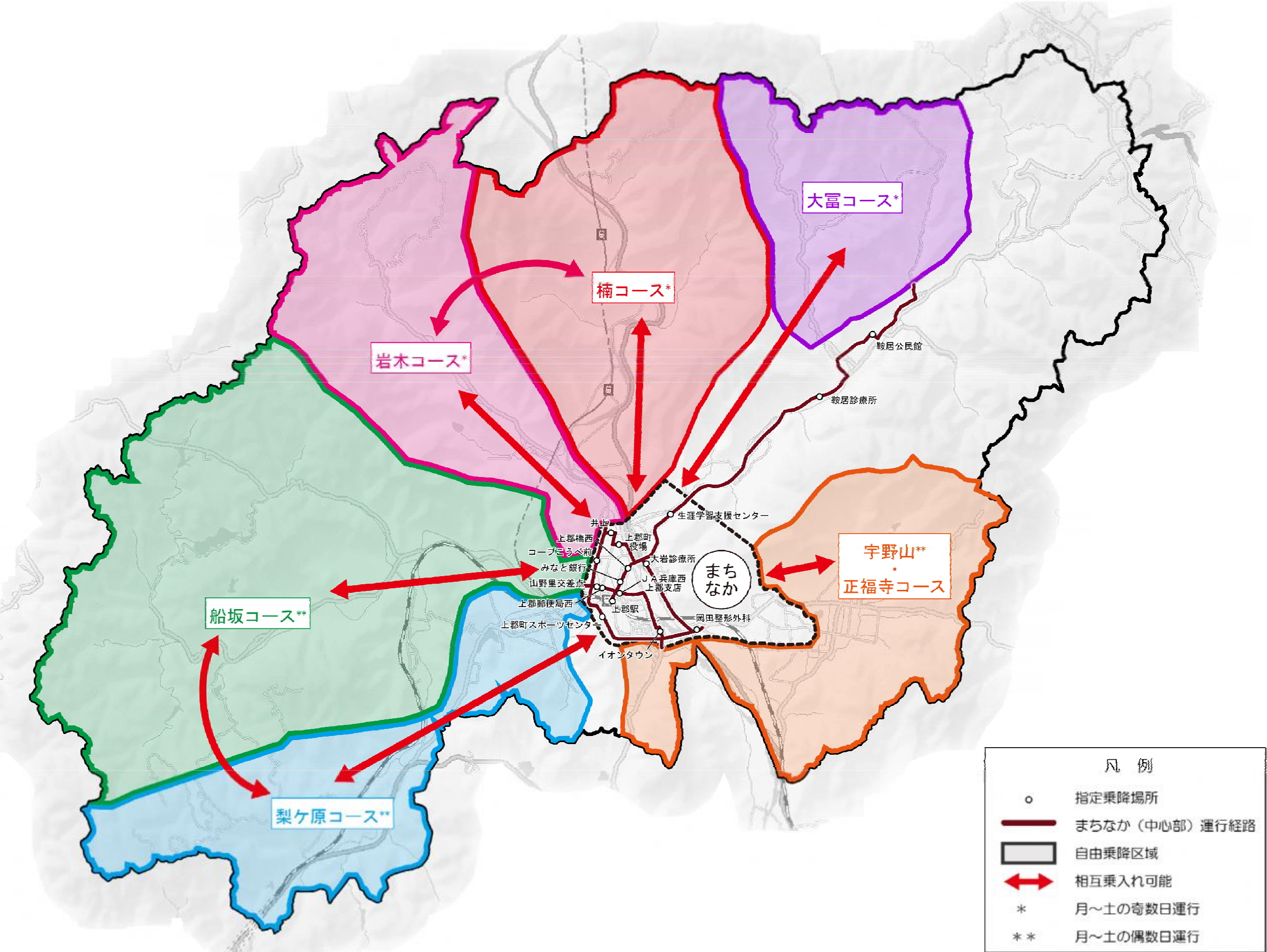
ほほえみタクシーは、事前予約を行うことで利用できる乗合タクシーで、自宅前など希望する場所で乗降できる「自由乗降区域」と、乗降できる場所が停留所に限られる「まちなか」があります。

< ほほえみタクシーの概要 >

コース	運行日	運賃	予約方法
楠コース	月～土の 奇数日	大人1乗車 300円～600円 ※小人は半額	利用日の3日前から前日 までに予約が必要。 ただし、11：30 発以降の 便は、利用当日の2時間前 まで予約可能。 予約受付時間は午前9時 から午後5時
岩木コース			
大富コース			
船坂コース	月～土の 偶数日		
梨ヶ原コース			
宇野山・正福寺 コース			



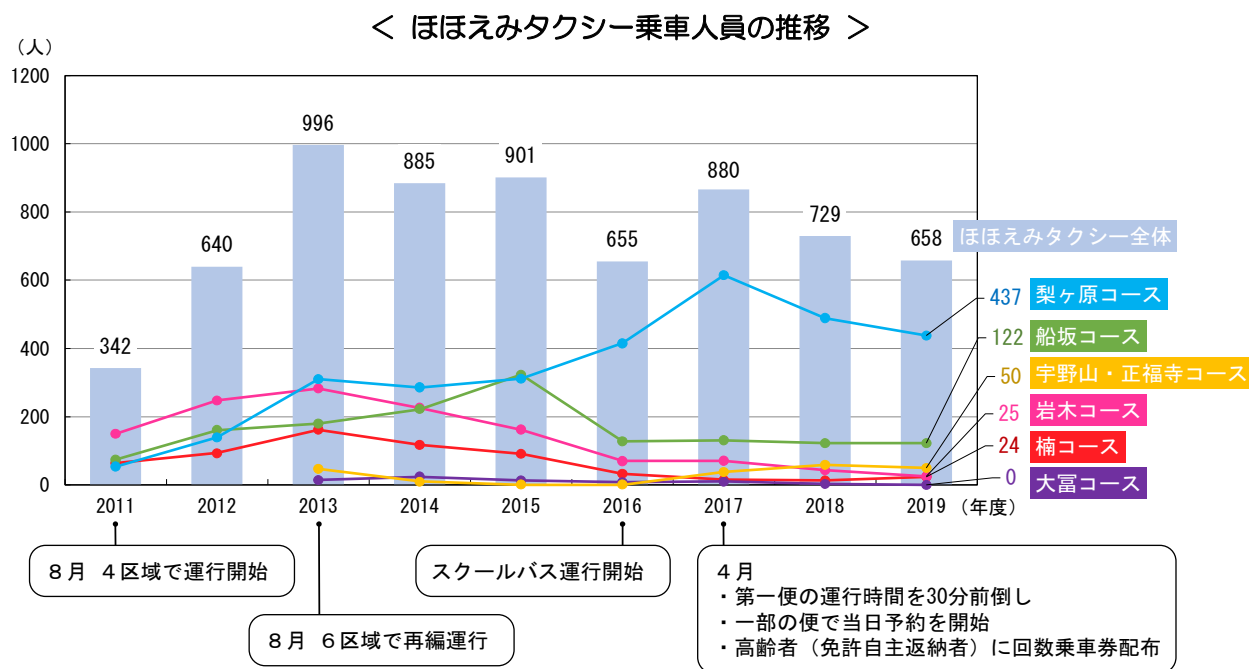
< ほほえみタクシー運行エリア・運行路線網図 >



② ほほえみタクシー乗車人員の推移

ほほえみタクシーの乗車人員は、2013 年度に6区域での運行に再編後、年間約 700 人～1,000 人で推移しており、2019 年度で 658 人となっています。スクールバスが運行を開始した 2016 年度には、ほほえみタクシー全体の利用者数は 655 人にまで減少していますが、翌年の 2017 年度には、「第一便の運行時間を 30 分前倒し」、「一部の便で当日予約を開始」、「運転免許を自主返納した高齢者に回数乗車券を交付」などの取組みを行い、年間の乗車人員は 880 人に増加しています。

各コースの乗車人員は、2017 年度以降、楠コースで増加がみられますが、その他5コースは横ばいまたは減少傾向で推移しています。また、梨ヶ原コースは、ほほえみタクシー利用者全体の6割以上を占めています。



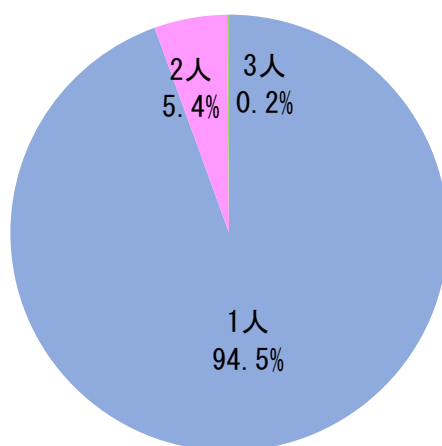
出典：上郡町資料

③ ほほえみタクシーの利用実態

ほほえみタクシーの利用者は、9割以上が1台あたり1人での利用（1回あたりの利用者数：1.06人／回）となっており、乗り合いでの利用は少なくなっています。

ほほえみタクシーの利用実態を見ると、上郡駅周辺の町中心部への移動が多く見られ、特に別荘地である播磨自然高原（梨ヶ原・第1ゲート、行頭・第2ゲート）からの利用が多く、大畠や岩木などの北部地区からの利用は少なくなっています。

< ほほえみタクシー1台あたりの利用人数 >



出典：上郡町資料

※集計期間は2018年10月1日～2019年9月30日



(5) タクシー

上郡町内に営業所があるタクシー事業者は2社あり、両社とも上郡駅前に立地しています。

両社とも、ほほえみタクシーの運行事業者となっています。

＜ タクシー会社の概要 ＞

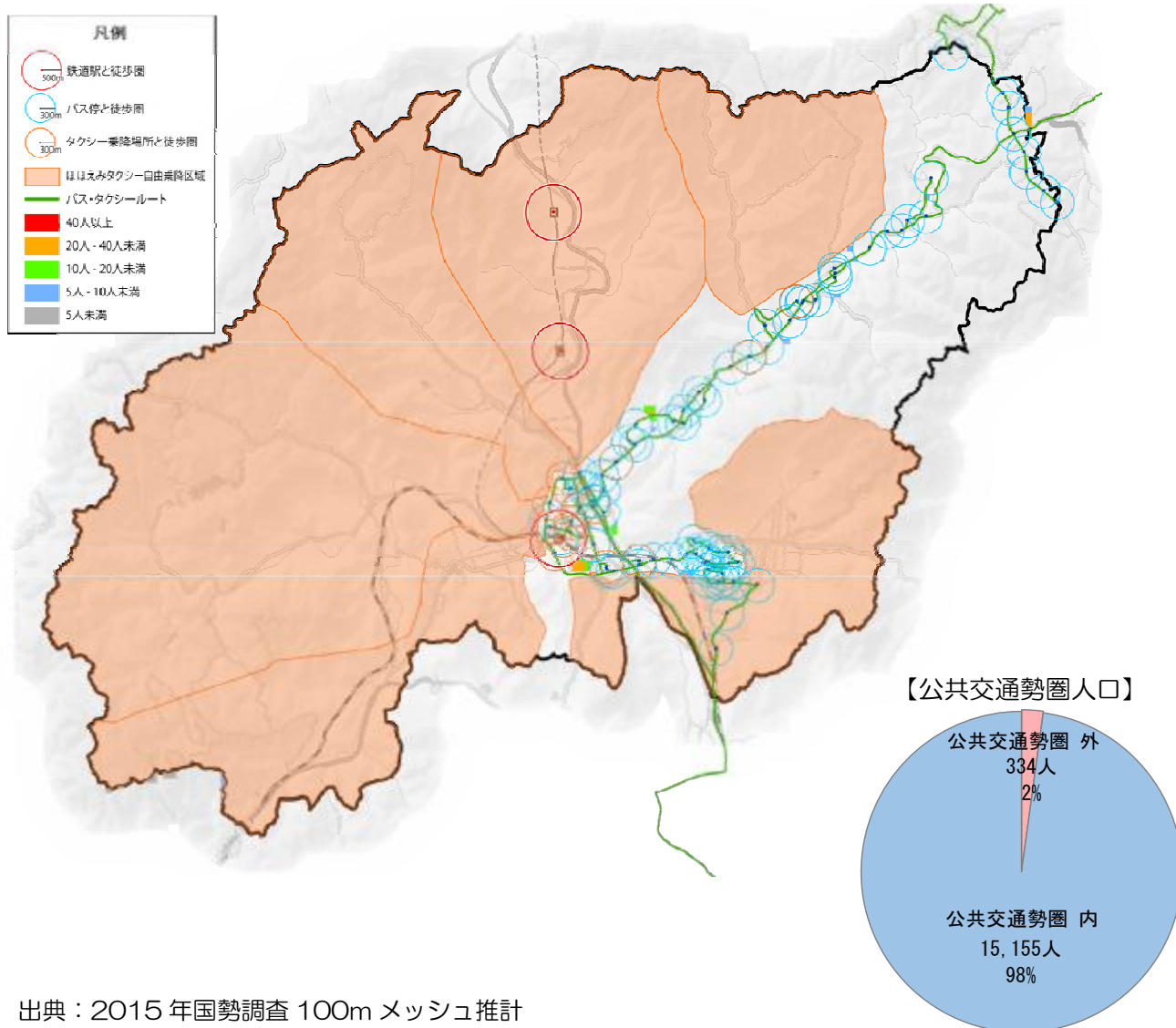
事業者名	所在地	車両台数(台)
(株)中村タクシー	赤穂郡上郡町大持 179-1	5
(株)ミウラギ	赤穂郡上郡町駅前 51	5

(6) 公共交通勢圏

JR山陽本線および智頭急行の各駅を中心に半径 500m、路線バス、愛のり号、ていじゅうろう、てくてくバスの各バス停を中心に半径 300m、ほほえみタクシーの各指定乗降場所を中心に半径 300m および自由乗降区域をそれぞれの徒歩圏（公共交通勢圏）と設定すると、住民の約9割以上とほとんどの人が公共交通勢圏に居住しています。

ただし、公共交通勢圏で大半を占めているほほえみタクシーは、利用者が少なくなくなり、公共交通が身近に利用できるエリアは広いものの、公共交通利用は進んでいません。

< 公共交通勢圏図 >



【公共交通勢圏内人口の算出】

公共交通勢圏人口は、2015 年国勢調査 100m メッシュ推計を用いて、各メッシュ人口を各メッシュと公共交通勢圏とが重なる面積の割合で按分することで算出します。

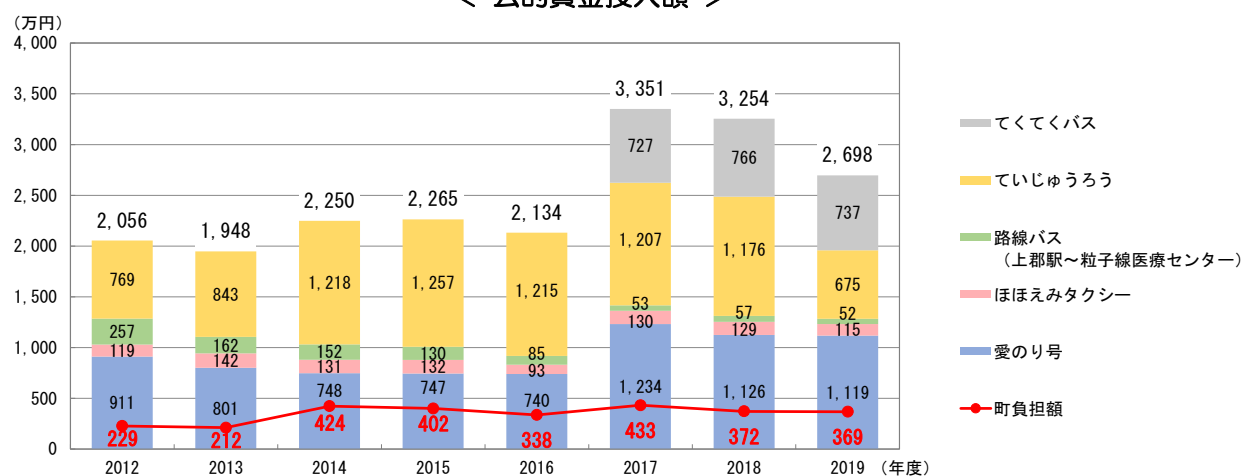
なお、タクシーも公共交通ですが、ここでは対象外としています。

(7) 公共交通に対する公的資金投入額

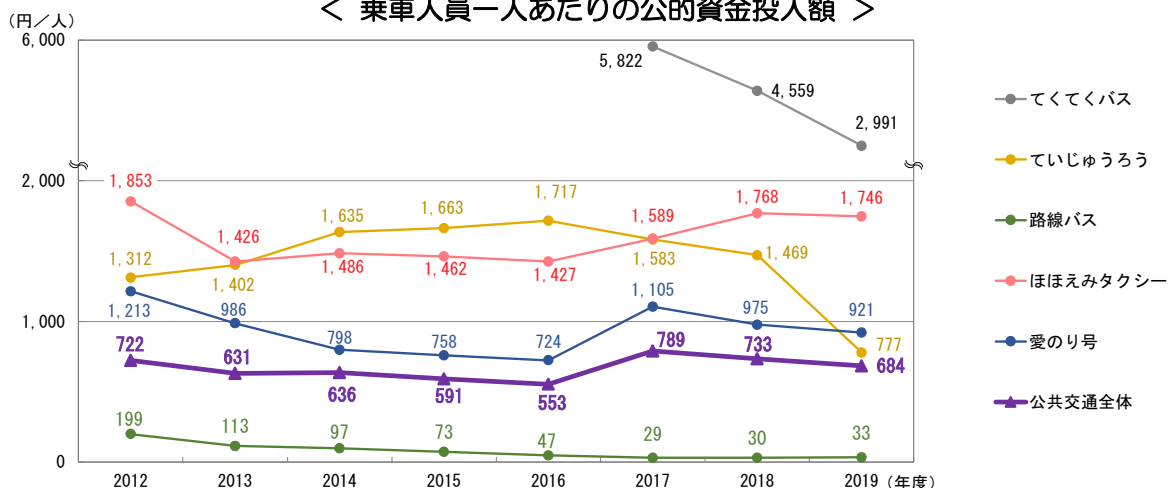
上郡町の公共交通に対する公的資金投入額は、2017年度に愛のり号の高田台ルートおよび国光ルートの増便や、高齢者運転免許自主返納支援で回数乗車券が配布されたことなどによって増加し、2019年度で約2,700万円となっています。

乗車人員一人あたりの公的資金投入額は、交通手段別では、てくてくバスが最も多く、2019年度で一人あたり約3,000円となっており、公共交通全体では、2019年度は684円となっています。

＜ 公的資金投入額 ＞



＜ 乗車人員一人あたりの公的資金投入額 ＞



出典：上郡町資料

※てくてくバス、ていじゅうろう（上郡ルート）は路線全体で算出

※ていじゅうろうの2012～2013年度の運行経費は中心市（備前市）が全額負担

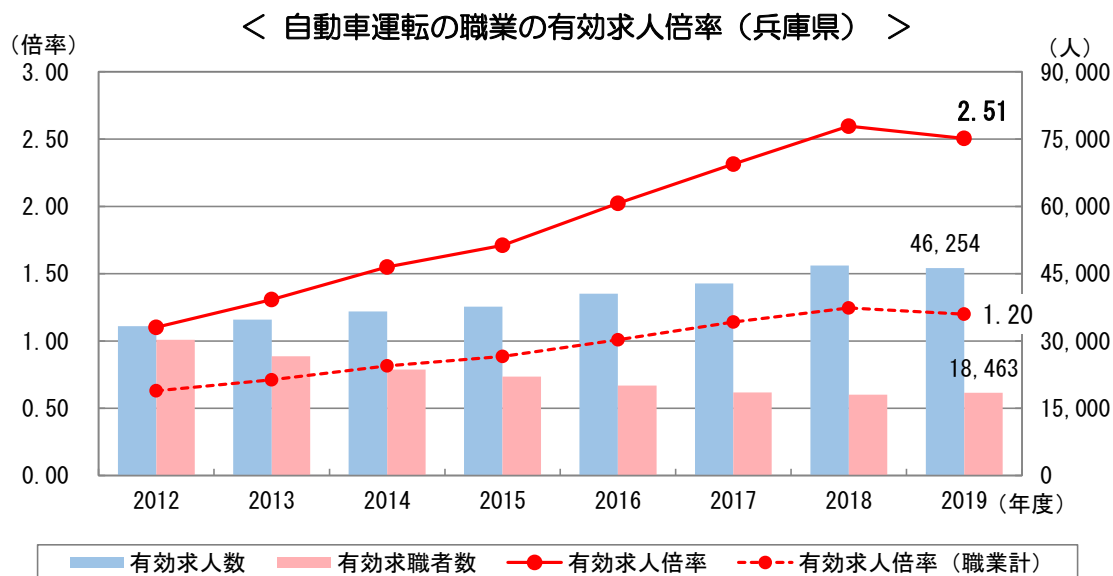
※年度の途中で運行を開始した路線は集計から除く

※乗車人員一人あたりの公的資金投入額は補助対象路線以外の乗車人員も含めて算出

(8) 公共交通の担い手

2019年度の兵庫県における自動車運転の有効求人倍率を見ると、職業全体が1.20倍であるのに対し、自動車運転の職業では2.51倍と高くなっています。

有効求人数は増加傾向で推移しているのに対し、有効求職者数は年々減少しており、自動車運転の労働力不足（ドライバー不足）が深刻化しています。



出典：一般職業紹介状況 職業安定業務統計（厚生労働省）

※有効求人倍率＝有効求人数÷有効求職者数

(9) 外出支援サービス

上郡町では、福祉サービスの一環として、交通機関の利用が困難な在宅高齢者等を対象に、タクシー運賃の一部を助成し、医療機関等への外出を支援する外出支援サービスを実施しています。

2019 年度の外出支援サービスの年間利用者数は 845 人（延べ利用者数 8,427 人）となっており、1 人当たりの年間平均利用回数は 10 回／人となっています。

＜ 外出支援サービス事業の概要 ＞

項 目	内 容
対象者	町内に居住する下記の 1 から 3 のいずれかに該当する方 1.70 歳以上の方 2.身体障害者手帳 1 種・療育手帳 A 判定・精神障害者保健福祉手帳 1 級を所持しており、自宅に車がない方 3.65 歳以上 70 歳未満で、下記の世帯条件と身体状況のどちらも 1 項目以上該当になる方 ○世帯条件 ・ 1 人暮らしまたは高齢者(65 歳以上)のみの世帯 ・ 実質上の 1 人暮らしまたは高齢者(65 歳以上)のみの世帯 ・ 同居家族がいるが、家族に車がない ○身体状況 ・ 要介護認定を受けている方 ・ 下肢や体幹に機能障害がある方 ・ 継続した治療が必要な疾患をお持ちの方で、長距離歩くことが困難な方
助成内容	1,000 円を上限として運賃の半額を助成する利用券を年間最大 24 枚交付 ・ 運賃が 2,000 円未満の場合、運賃の半額を助成 ・ 運賃が 2,000 円以上の場合、1,000 円を助成
利用方法	タクシーを利用する際に利用券を運転手に直接渡す 1 回の乗車につき 1 枚利用可能
申請方法	利用を希望する方は、お住まいの地域の民生委員に申請書を提出する 民生委員より申請書を役場に提出
利用できる事業所	(株) 中村タクシー、(株) ミウラギ、介護タクシー和

(10) 地域の輸送資源

① スクールバス

上郡町では、小学校の統廃合を契機に、遠距離通学する小学生の通学を支援するため、スクールバスを運行しています。

町内にある小学校のうち、上郡小学校および山野里小学校においてスクールバスを運行しており、上郡小学校で4ルート、山野里小学校で2ルート運行しています。

スクールバスは、朝夕の通学時間帯に運行しているため、地域の輸送資源の1つとして、昼間時間帯のスクールバス車両の活用などが考えられます。

< 上郡小学校スクールバスの概要 >

運行ルート	・ 国光線（国光公民館～上郡小学校） ・ 大杉野線（土山橋交差点～上郡小学校） ・ 岩木線（倉尾～上郡小学校） ・ 赤松線（楠～上郡小学校）
運行本数	各コースとも 往路1便、復路2便

< 山野里小学校スクールバスの概要 >

運行ルート	・ 船坂線（消防屯所～山野里小学校） ・ 梨ヶ原線（旧梨ヶ原小学校～山野里小学校）
運行本数	各コースとも 往路1便、復路2便

② 施設への送迎

町内外の医療施設や企業等において、施設や企業が独自で無料送迎サービスを実施しています。

これらの送迎サービスを有効活用できれば、既存の公共交通を補完する移動手段の1つとなることも考えられます。

＜ 施設が実施している送迎サービスの概要 ＞

分類	施設名	所在地	対象者	送迎対象 地域・施設	運行日等
医療施設	大岩診療所	上郡町	患者	上郡町全域	診療日
	岡田整形外科	上郡町	患者	上郡町全域 (播磨自然高原地区を除く)	月・火・水・ 木・土
	半田中央病院	相生市	患者	上郡町全域	診療日
	赤穂中央病院	赤穂市	患者	上郡町全域	月・水・金
企業	加藤産業（株）	上郡町	従業員	上郡駅	営業日
	光菱電機（株）	上郡町	従業員	上郡駅	営業日
自動車学校	網干自動車教習所	姫路市	教習生	上郡駅、鞍居バス停他	営業日
	龍野自動車学院	たつの市	教習生	上郡駅	月・火・水・金・ 土・日
	赤穂自動車教習所	赤穂市	教習生	上郡町全域	月～土
	相生自動車教習所	相生市	教習生	教習所から 50 分圏内	営業日

2020 年 12 月現在

③ 介護タクシー・福祉タクシー等

町内には、社会福祉協議会が、定期的な人工透析を必要とする方で、自力での通院が困難な方のための送迎サービスを運行しています。

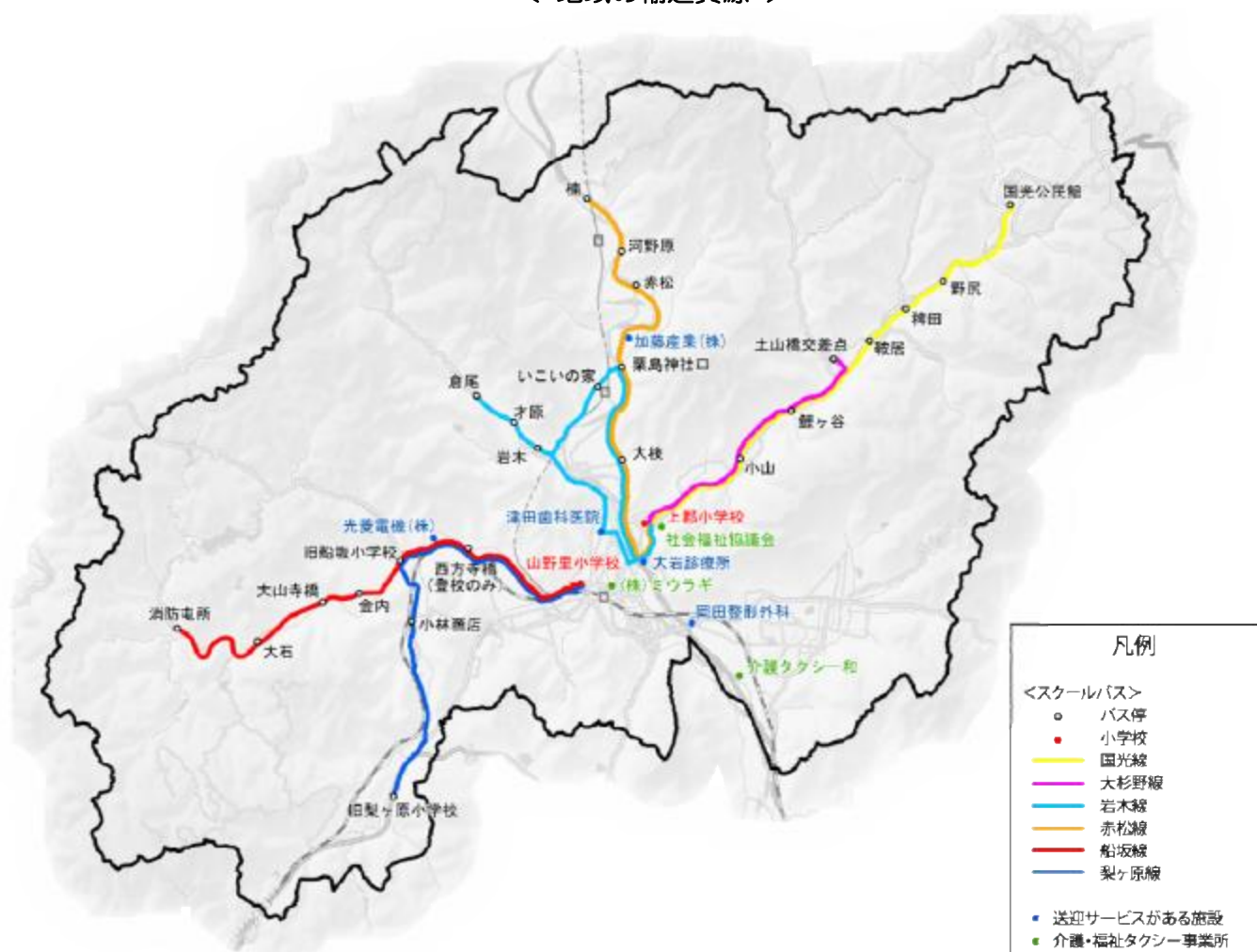
また、介護タクシー和では、車いす利用者等が利用できる介護タクシーを運行している他、（株）ミウラギでは車いす利用者に対応した福祉タクシーを運行しています。

これらの送迎サービスの維持確保と有効活用が求められます。

＜ 介護タクシー・福祉タクシー事業所の概要 ＞

事業者名	所在地	車両台数(台)	備考
社会福祉協議会	赤穂郡上郡町上郡 500-5	2	
介護タクシー和	赤穂郡上郡町與井新 291-2	1	介護ヘルパー2 級が同乗
(株)ミウラギ	赤穂郡上郡町駅前 51	1	

＜ 地域の輸送資源 ＞



※2020 年 12 月 現在

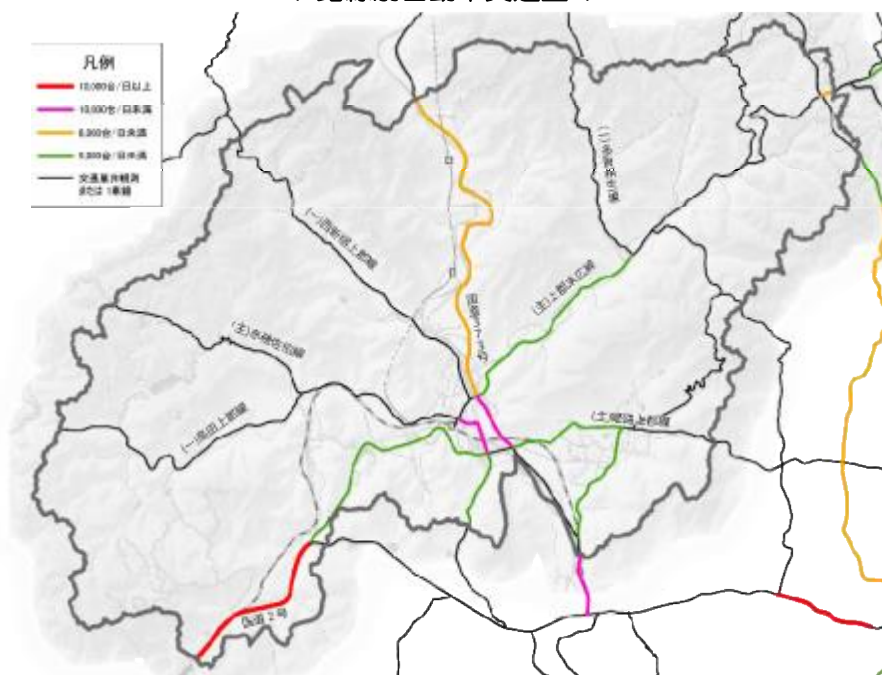
(11) 道路交通の現状

① 路線別の自動車交通量・混雑度

上郡町の自動車交通量は、町中心部の国道 373 号と（主）赤穂佐伯線で 8 千台／日以上、国道 2 号で 1 万台／日以上で多くなっています。

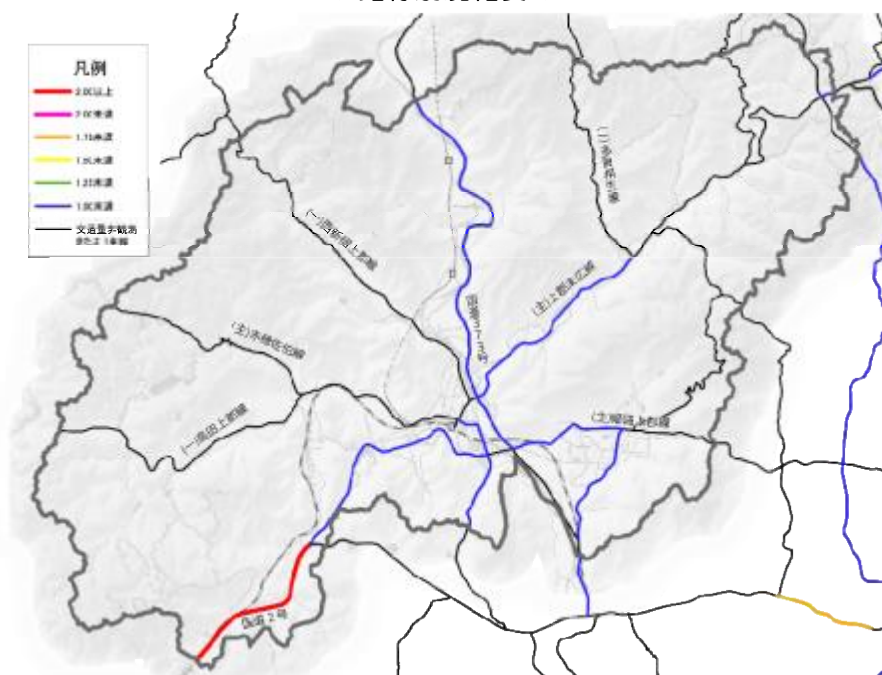
また、自動車混雑度は、国道2号で2.0以上と混雑していますが、その他の道路では1.0未満となっており、ほとんどの道路で交通混雑は見られません。

＜ 路線別自動車交通量 ＞



出典：2015 年度道路交通センサス

＜ 路線別混雑度 ＞



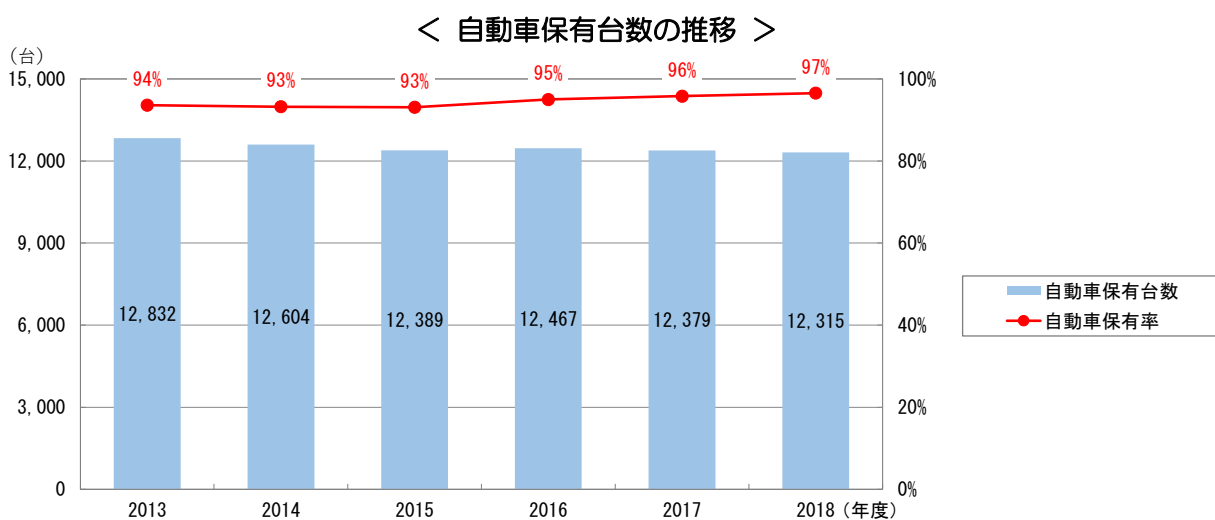
出典：2015 年度道路交通センサス

② 自動車保有台数の推移

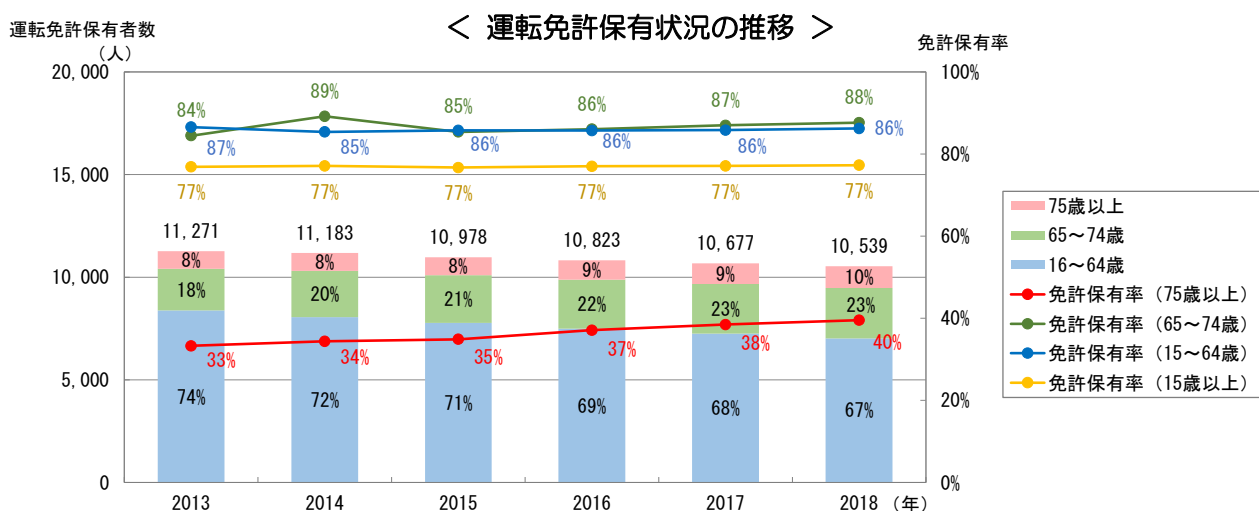
上郡町の自動車保有台数は、約1万2千台～約1万3千台と微減傾向で推移しており、2018年度で約12,300台となっています。また、20歳以上の人口に対する自動車保有率は97%と、ほぼ1人で1台保有しています。

また、上郡町の運転免許保有者数は、2013年以降減少傾向にありますが、65歳以上の高齢者が占める割合は、2013年の26%から2018年には33%に増加しており、特に65歳～74歳の前期高齢者の占める割合が増加しています。

15歳以上の人口に対する運転免許保有率は77%で横ばいとなっていますが、年齢別に見ると、15歳～64歳で横ばい、65歳以上で若干増加しており、高齢者ドライバーが増加してきています。



出典：住民基本台帳に基づく人口（総務省）、上郡町統計
 ※自動車保有台数は乗用車、貨物車、軽自動車の合計
 ※人口は20歳以上を集計



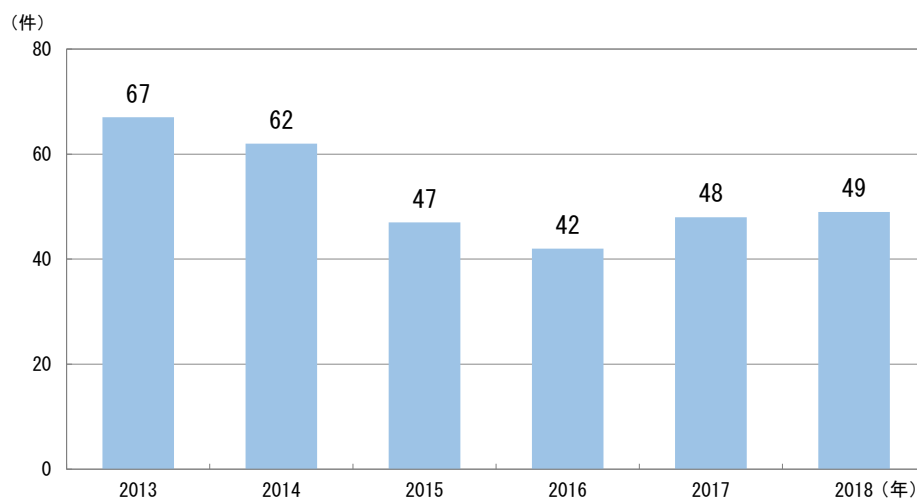
出典：住民基本台帳に基づく人口（総務省）、相生警察署資料
 ※運転免許には自動二輪も含む

③ 交通事故の状況

上郡町内の交通事故件数は、2013年から2016年まで減少傾向で推移していましたが、2017年以降増加しており、2018年は49件となっています。

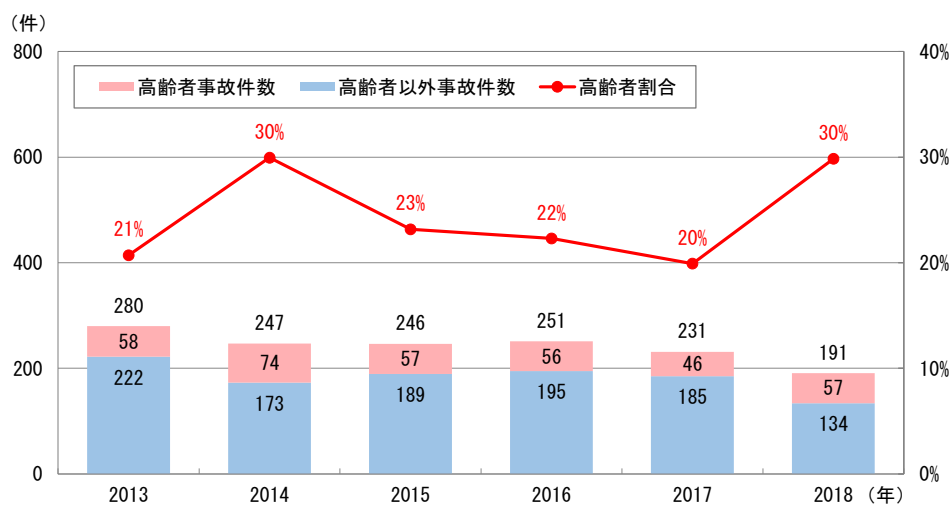
上郡町を管轄する相生警察署管内の人身事故件数も、2013年以降概ね減少傾向で推移していますが、高齢者が第1当事者となる人身事故件数の割合は継続的に20%以上を占めています。

＜ 上郡町内の人身事故件数の推移 ＞



出典：上郡町統計

＜ 高齢者が第1当事者となる人身事故件数の推移（相生警察署管内） ＞

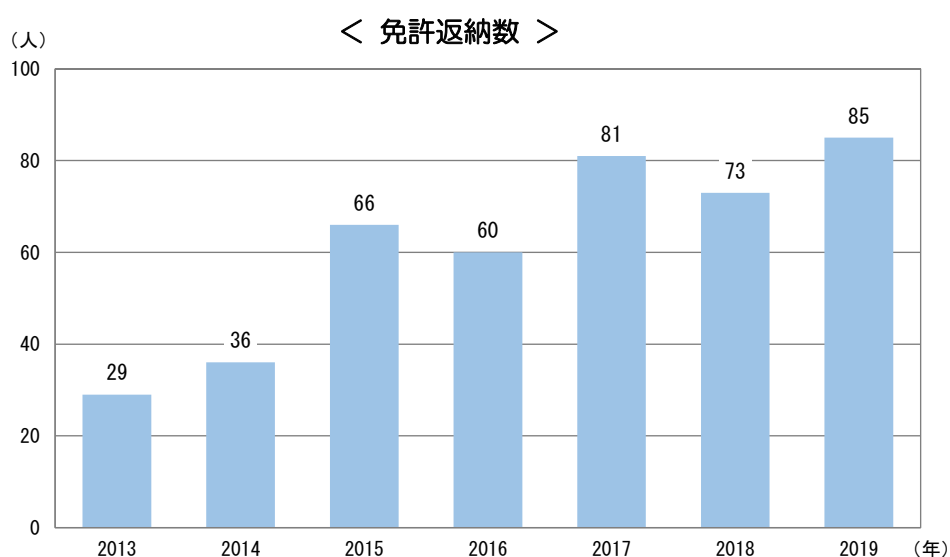


出典：交通年鑑（兵庫県警察本部）

④ 免許返納

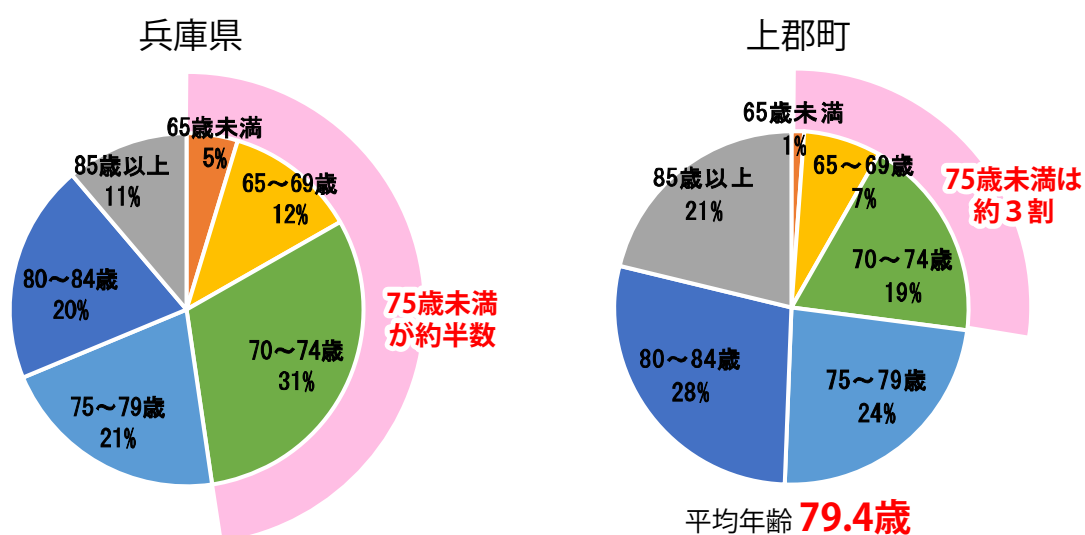
自動車運転免許の返納数を見ると、2013 年以降増加傾向にあり、2019 年には 85 人となっています。

また、2019 年に自動車運転免許を返納した人の年齢別割合は、兵庫県全体で 75 歳未満が約半数を占めるのに対し、上郡町では約 3 割となっており、上郡町では、兵庫県全体と比較して免許を返納する年齢が高くなっています。



出典：相生警察署資料

＜ 2019 年に免許返納した人の年齢別割合 ＞



出典：運転免許統計（警察庁）、相生警察署資料

⑤ 自動車先進技術

自動車の自動運転技術等が進んでおり、国土交通省においては、2022 年度頃までに、遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスが開始され、2025 年度を目途に 40 か所以上にサービスが広がる可能性を示しています。

また、自動運転の実証運行も全国で実施が進んでおり、兵庫県においては、2019 年、2021 年に播磨科学公園都市において自動運転の社会実験を実施しています。

自動運転車両を活用することで、自動車を運転しづらい人でも自動車を利用することができ、自動車を公共交通の 1 つとして活用することが期待されます。

< 播磨科学公園都市における自動運転実証運行概要 >

目 的	播磨科学公園都市内における自動運転技術を活用した新たなモビリティサービスの実用化と地域交通の利便性向上	播磨科学公園都市内において、地域住民や都市来訪者の移動に対する利便性の向上
期 間	2019 年 12 月 5 日 ～ 12 月 9 日	2021 年 1 月 18 日 ～ 1 月 31 日
乗車対象者	一般	一般
場 所	播磨科学公園都市内芝生広場周辺	播磨科学公園都市内
内 容	①芝生広場中央の駐車場から理化学研究所播磨事業所北管理棟までの約 3km の公道を自動運転で運行（運転手は監視のため運転席に乗車するが、ハンドルは手放し） ②限定区域内で、ドライバーがいない状態での自動走行で小型自動運転 EV 車の乗車実験	①1 人乗りの超小型 EV を使用したシェアリングサービスの実証実験 ②理研内での電動キックボードによるシェアリングサービス ③自動運転システムを搭載した公道走行可能な電動カート（ドライバー同乗）が住宅地内を周回 ④JR 周辺駅から播磨科学公園都市内を走る路線バスの経路検索を一括ででき、①～③のサービスを予約できる MaaS システムを構築
社 会 実 験 使 用 車 両	自動運転バス  小型自動運転 EV 車 	シェアリング超小型 EV  電動キックボード  自動走行カート 

出典：兵庫県資料

3. 上郡町における移動状況

(1) 住民アンケート調査の概要

上郡町の住民の移動実態や移動需要を把握するため、住民アンケート調査を行いました。

世帯回収率 64%、有効回収枚数 7,408 枚となっており、上郡町（光都を除く）の全人口 14,900 人（2018 年 10 月時点）の約 50%の回答が得られました。

< 住民アンケート調査概要 >

項目	内容
調査目的	地域公共交通計画策定に向けて、統計データや既存調査だけでは把握できない住民の移動実態や移動需要について、詳細な現状を把握する
調査日	2019 年 8 月 15 日（木）～9 月 13 日（金）
調査対象者	上郡町光都を除く上郡町内の全世帯
調査方法	自治会を通じて 1 世帯あたり 3 枚の調査票を配布し、自治会を通じて回収
配布回収	5,486 世帯（16,458 枚）に配布 有効回収世帯数 : 3,524 世帯 世帯回収率 : 64% 有効回収枚数※ : 7,408 枚

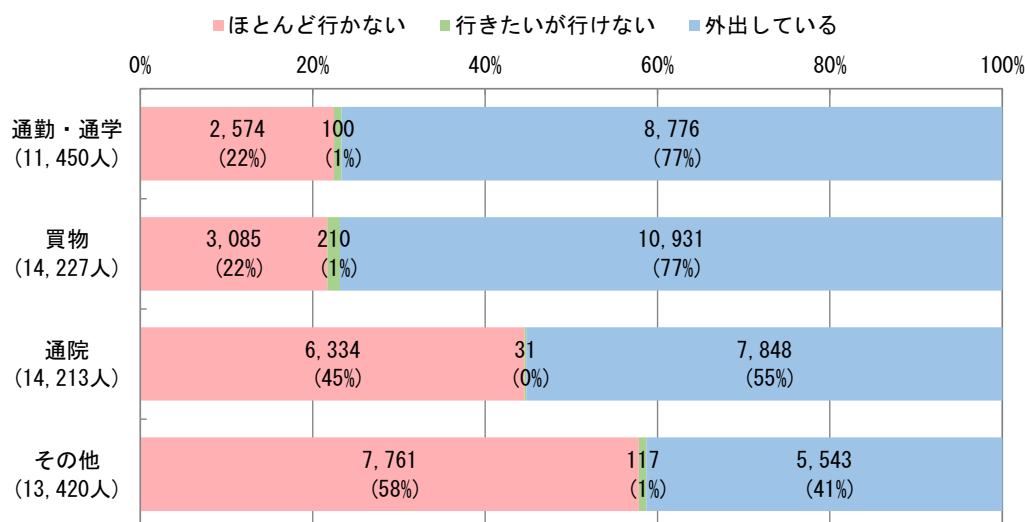
※有効回収枚数は、世帯が判別できなかった調査票も含む

(2) 外出

住民の約8割が、通勤・通学や買物で外出しており、半数以上の人が通院で外出しています。

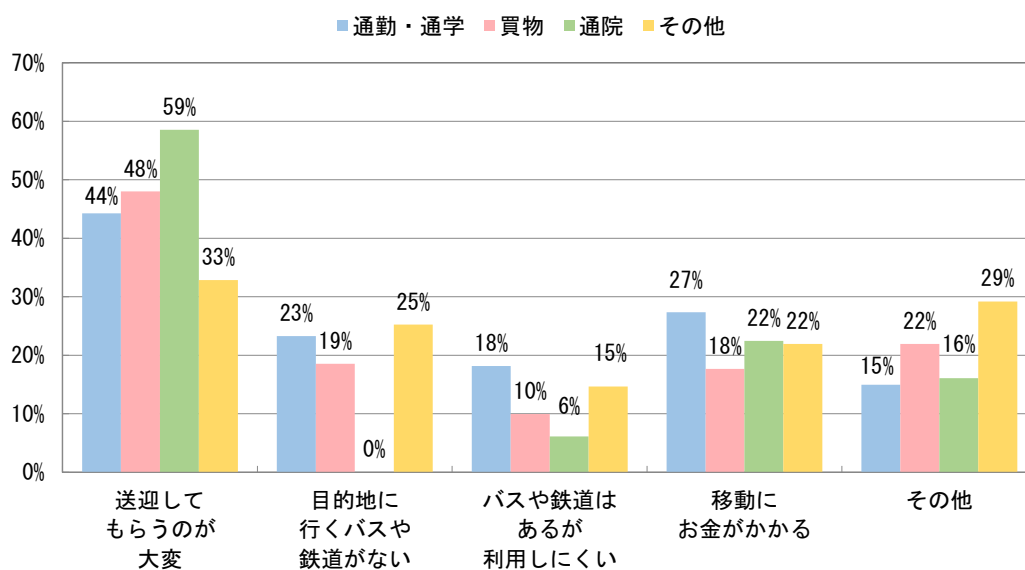
各目的で外出の意向はあるが外出していない人では、「送迎してもらおうが大変」と回答した人が最も多く、特に通院目的では約6割と多くなっています。

< 外出の有無 >



出典：2019 年住民アンケート調査（上郡町）

< 外出していない人の移動の問題点 >

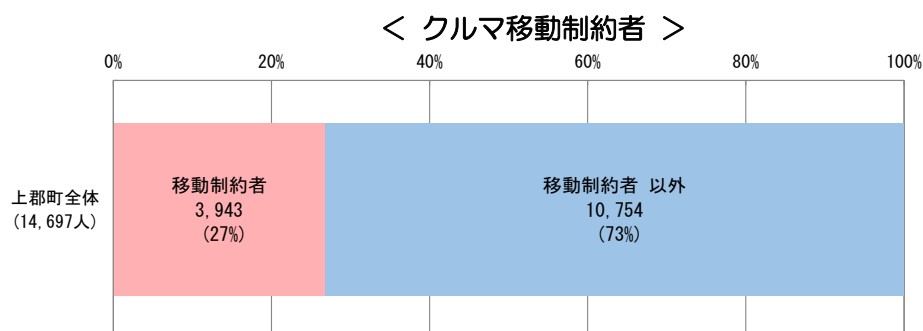
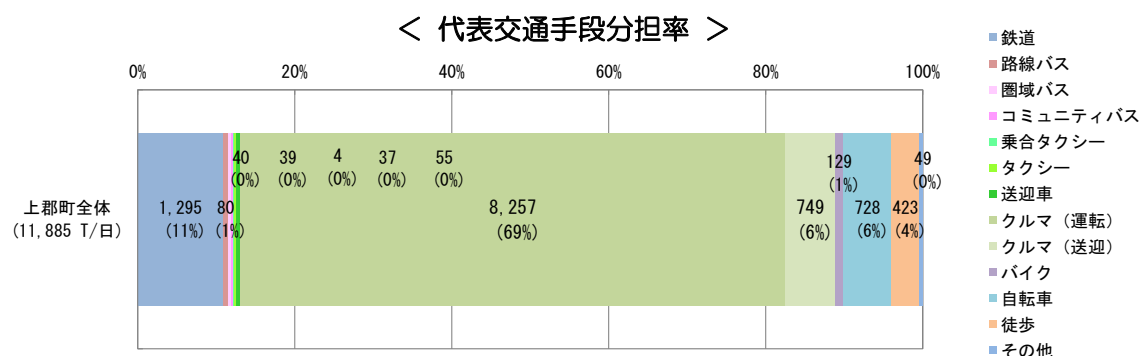


出典：2019 年住民アンケート調査（上郡町）

(3) 交通手段

外出時に利用する交通手段は、町内の公共交通であるコミュニティバスと乗合タクシーの利用が少なく、クルマ利用が約8割と多くなっています。

一方で、住民の約3割が、運転免許を持っていない、または世帯に車がない「クルマ移動制約者」となっています。



出典：2019 年住民アンケート調査（上郡町）

※クルマ移動制約者：「運転免許を返納した」、「運転免許は持っていない」、「世帯にクルマはない」のいずれかに該当する人

[人の移動量の単位]

ある地点からある地点までの人の移動を「トリップ」といいます。トリップは、移動の目的ごとに1トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても1トリップと数えます。

住民アンケート調査では、利用頻度を用いて通勤・通学、買物、通院、その他の移動を1日の移動量に変換しています。

例：1週間に1回の移動 → 1/7[トリップ/日]

[代表交通手段]

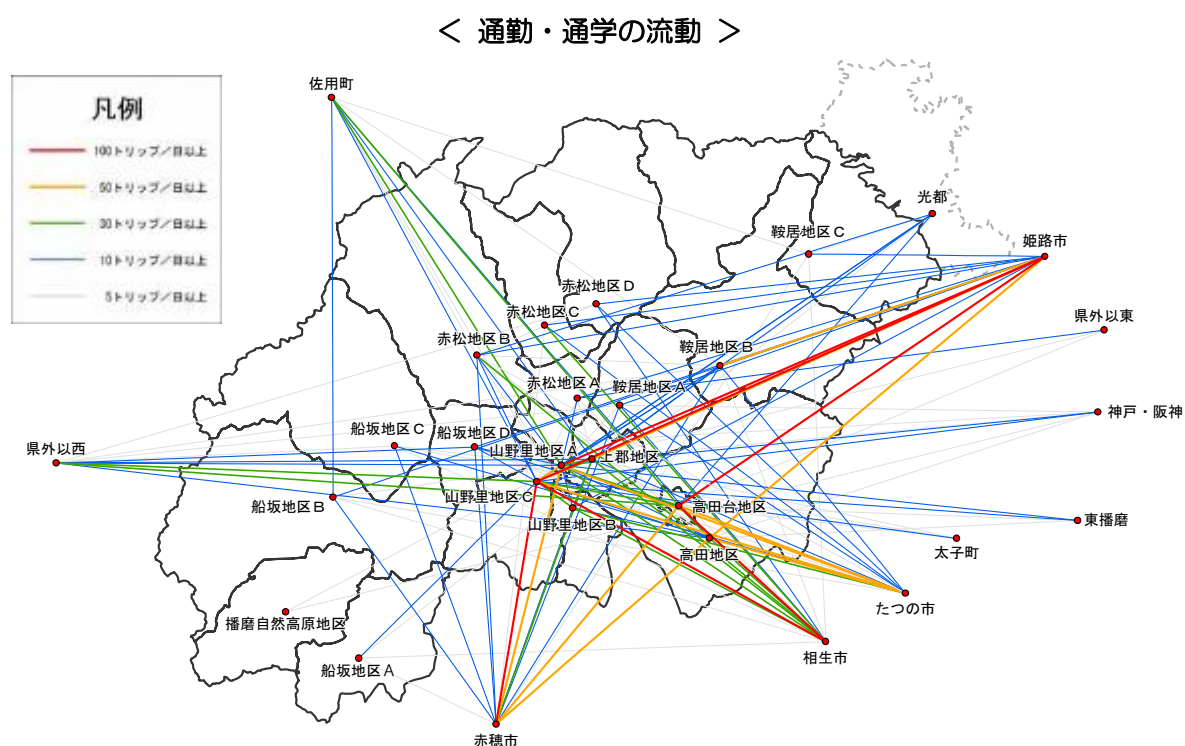
一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段といいます。主な交通手段の集計上の優先順位は、「鉄道」、「路線バス」、「圏域バス」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「タクシー」、「送迎車」、「クルマ（自分で運転）」、「クルマ（送迎）」、「バイク」、「自転車」、「徒歩」、「その他」の順としています。

(4) 主な移動先

通勤・通学は、姫路市、相生市、赤穂市など町外への移動が多く、町内では上郡高校のある山野里地区への移動が多くなっています。

買物は、町内での移動が多く、イオン上郡ショッピングセンター（以下、イオン上郡）、ボンマルシェ上郡のある山野里地区への移動が多くなっています。

通院は、赤穂市民病院や赤穂中央病院のある赤穂市や、医院やクリニックのある山野里地区への移動が多くなっています。



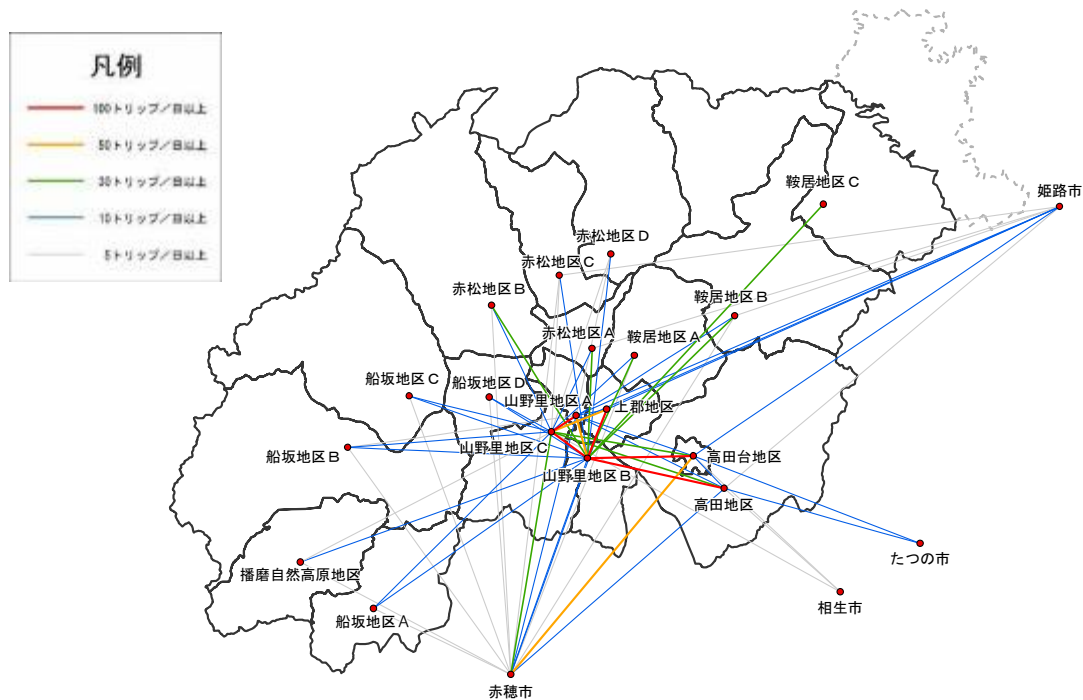
出典：2019 年住民アンケート調査（上郡町）

※目的地が不明なデータは除く

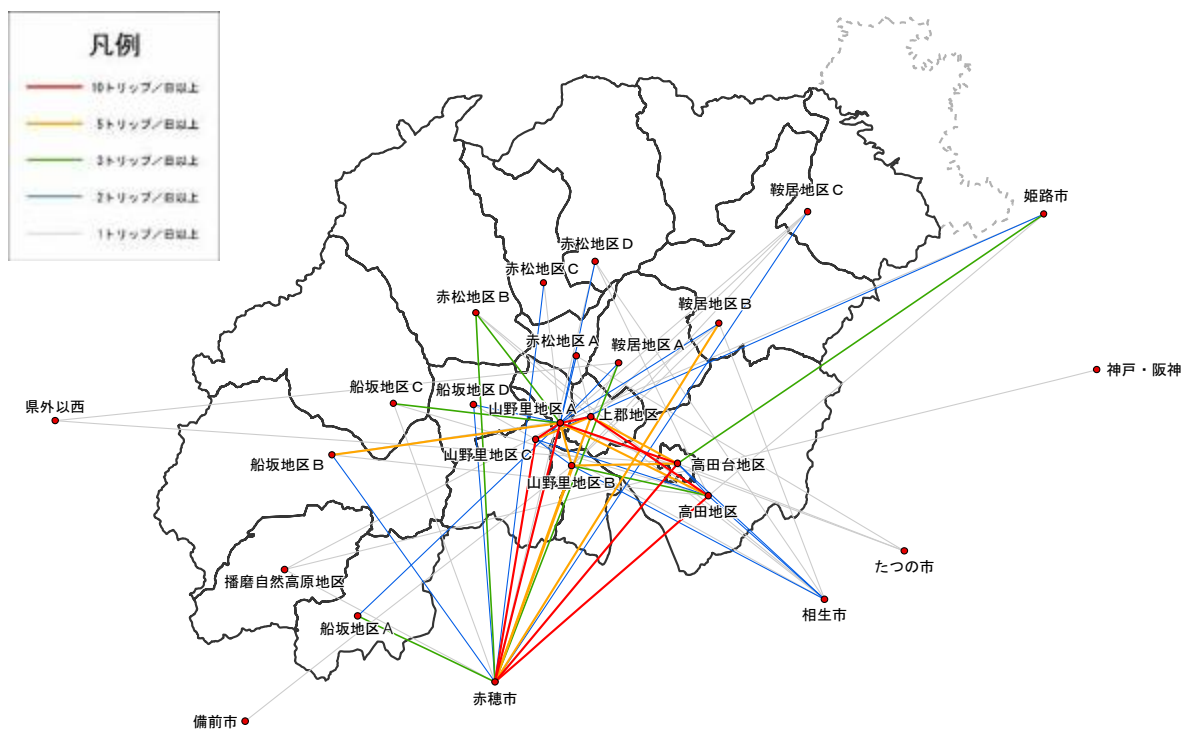
※5トリップ/日未満は非表示

※「光都」：上郡町光都、たつの市新宮町光都、佐用町光都

< 買物の流動 >



< 通院の流動 >



出典：2019年住民アンケート調査（上郡町）

※目的地が不明なデータは除く

※5トリップ/日未満は非表示

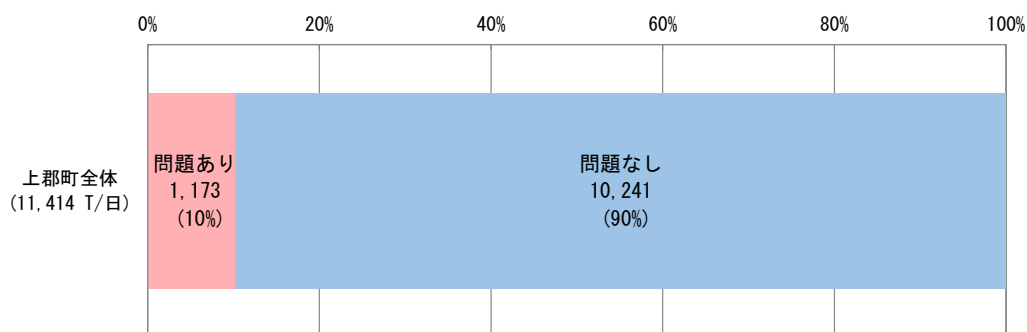
※「光都」：上郡町光都、たつの市新宮町光都、佐用町光都

(5) 移動に問題を感じている人

移動に問題を感じている人は、住民の移動量の1割と少なくなっています。

特に、自分で車を運転している人は、公共交通を利用している人に比べて問題を感じている人が少なくなっています。

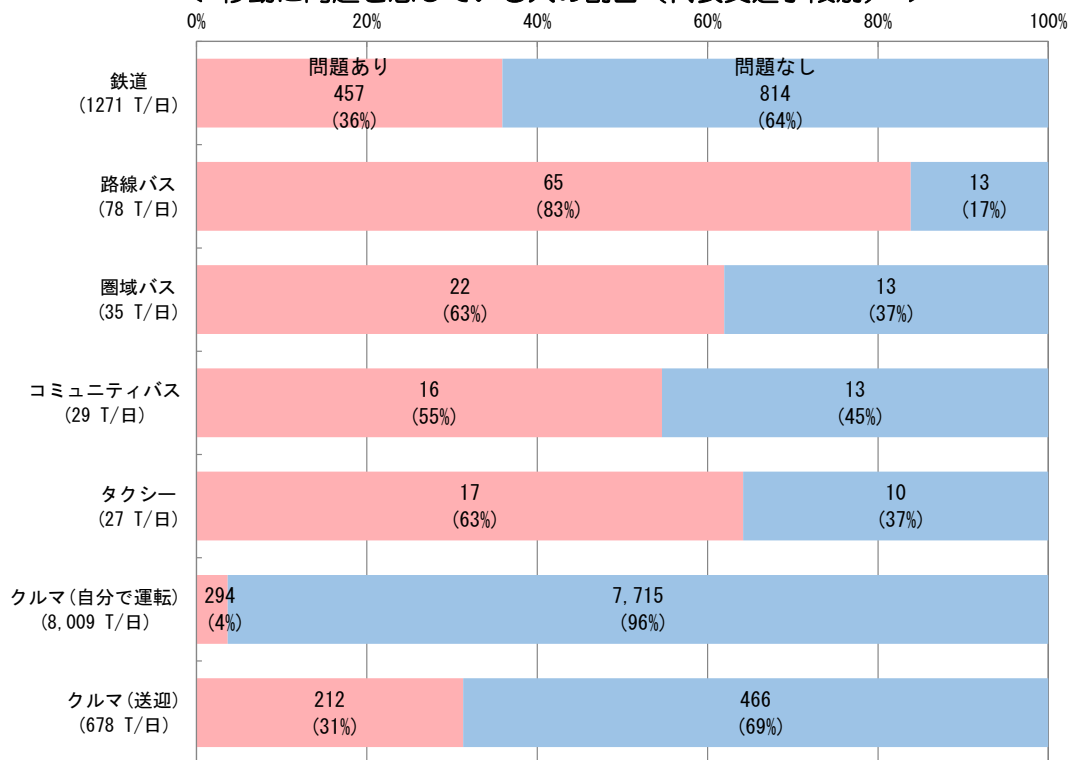
< 移動に問題を感じている人の割合 >



出典：2019年住民アンケート調査（上郡町）

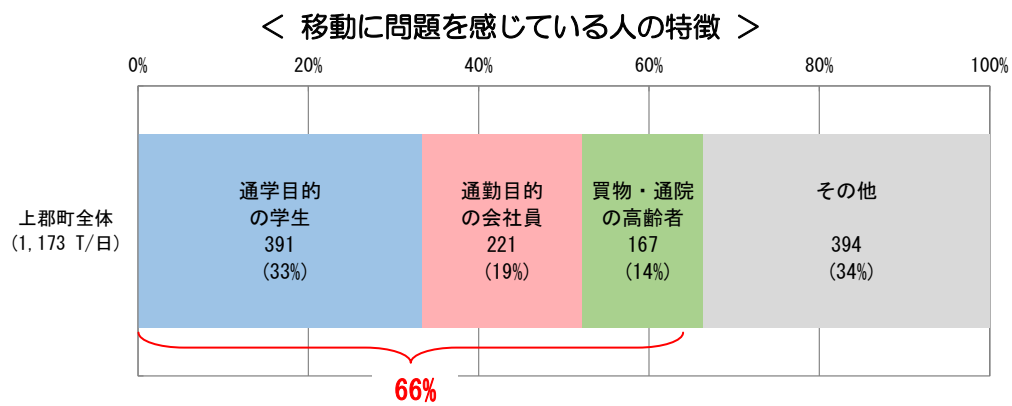
※「問題あり」：移動する時の問題点で、「送迎してもらうのが何かと大変」「目的地に行くバスや鉄道がない」「バスや鉄道はあるが利用しにくい」「移動にお金がかかる」「その他」のいずれかに回答した人

< 移動に問題を感じている人の割合（代表交通手段別） >



出典：2019年住民アンケート調査（上郡町）

移動に問題を感じている人は、「通学目的の学生」、「通勤目的の会社員」、「買物・通院目的の高齢者（70 歳以上）」の3者が、全体の約7割を占めています。



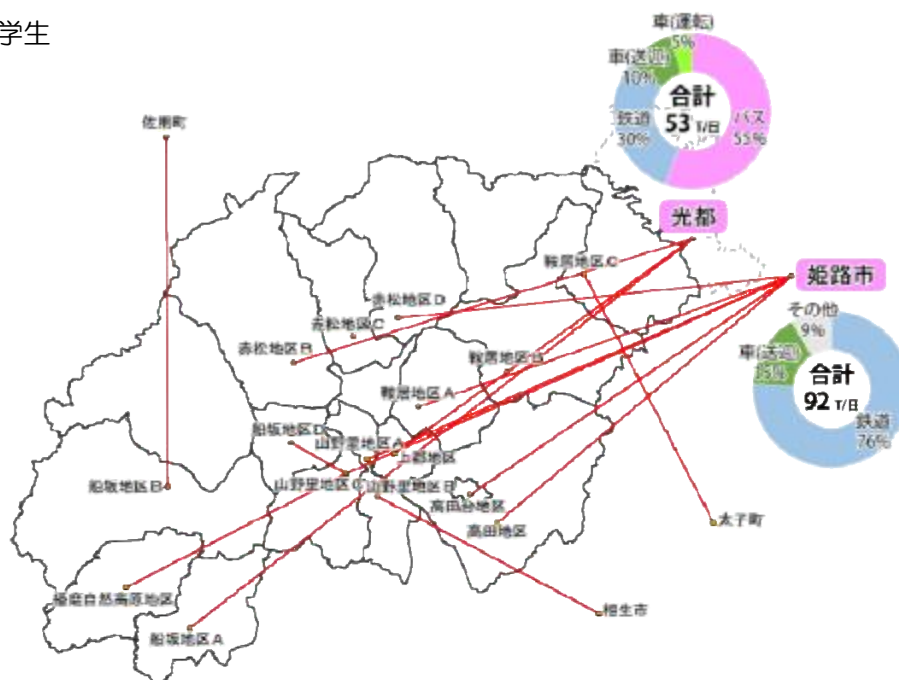
出典：2019 年住民アンケート調査（上郡町）

通学目的の学生は、鉄道を利用した姫路市への移動や、バスを利用した県立大附属高校のある光都への移動が多くなっています。

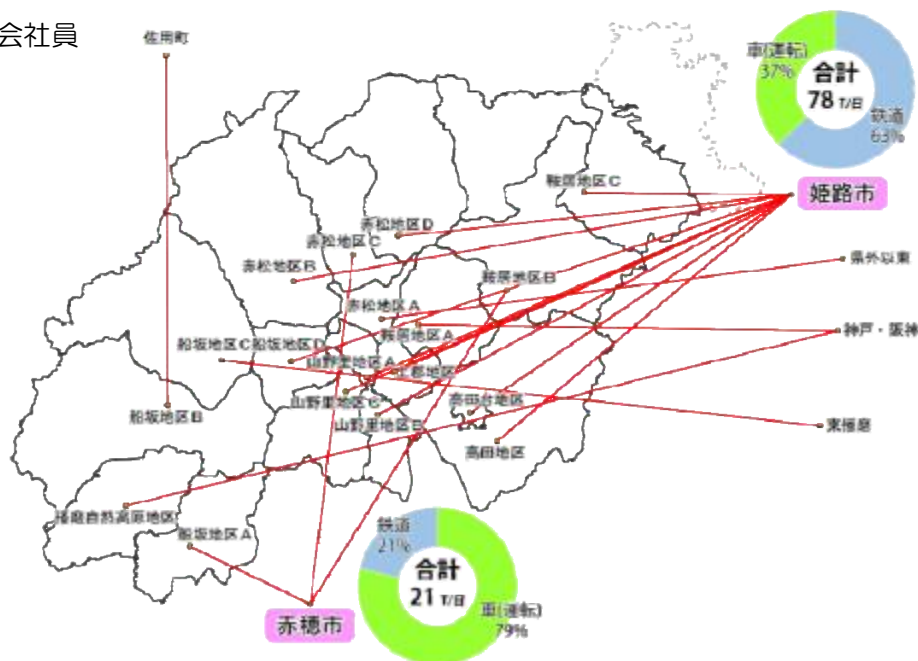
通勤目的の会社員は、鉄道を利用した姫路市への移動や、自動車を利用した赤穂市への移動が多く、第二位以下の流動も合わせると、鉄道を利用した県外以東への移動も多くなっています。

＜ 移動に問題を感じている人の第一位流動と代表交通手段 ＞

通学目的の学生



通勤目的の会社員



出典：2019年住民アンケート調査（上郡町）

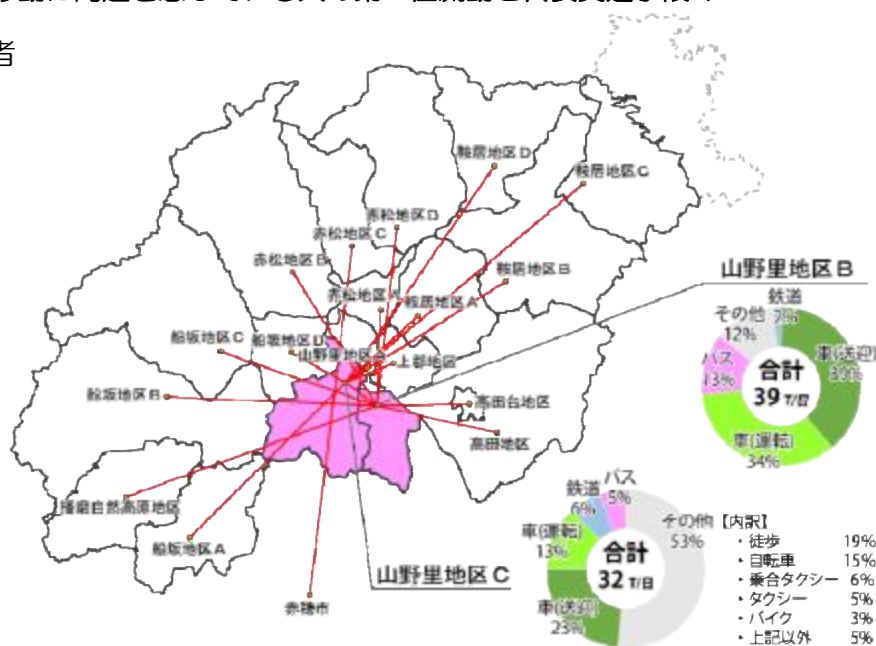
※代表交通手段の割合は第一位流動以外の全ての流動の合計から算出

買物目的の高齢者は、車や徒歩、自転車を利用してイオン上郡やボンマルシェ上郡がある町内の山野里地区への移動が多くなっています。

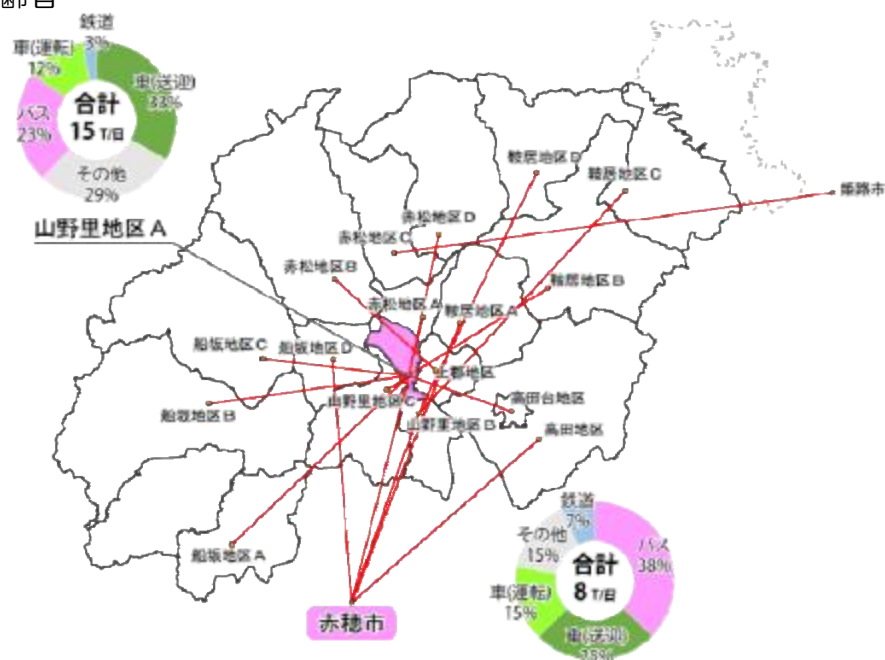
通院目的の高齢者は、バスや車を利用して、黒田内科クリニックがある山野里地区や、赤穂市民病院、赤穂中央病院がある赤穂市への移動が多くなっています。

＜ 移動に問題を感じている人の第一位流動と代表交通手段 ＞

買物目的の高齢者



通院目的の高齢者



出典：2019 年住民アンケート調査（上郡町）
 ※代表交通手段の割合は第一位流動以外の全ての流動の合計から算出

4. 上郡町の交通をとりまく現状と課題

< 公共交通をとりまく現状と課題 >

< 公共交通の整備方針 >

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。

- ・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。
- ・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。

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ほほえみ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。
- ・ほほえみ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。

- ・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。
- ・自動車も含めた交通手段間の連携による円滑な交通体系が求められる。

過度な自動車利用

- ・住民の約8割は自動車利用で、高齢者の免許保有率も増加傾向で推移している。一方で、クルマ移動制約者が住民の約3割見られる。
- ・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。
- ・自動車利用者の多くは移動に問題を感じていない。

- ・自動車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。
- ・自動車と公共交通の役割分担による緩やかな公共交通利用促進が求められる。

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。

- ・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。

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り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。

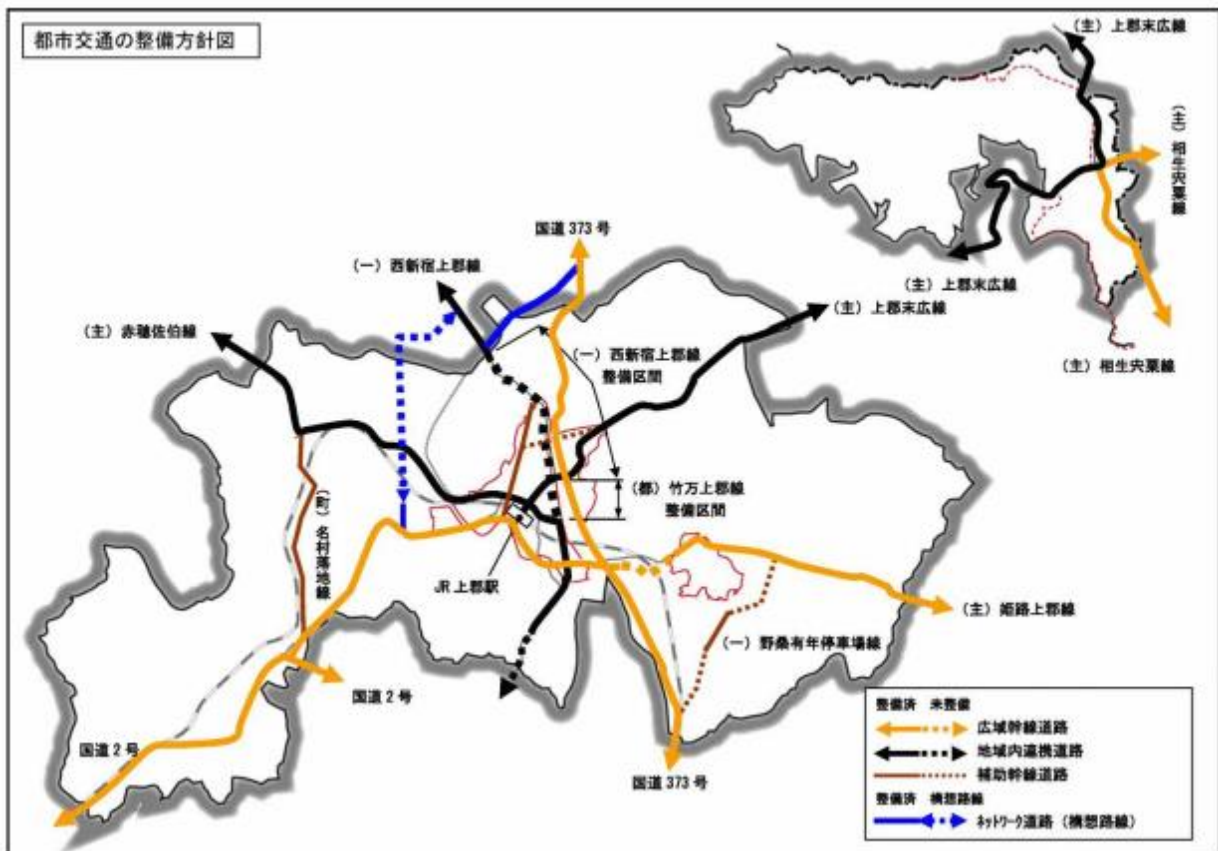
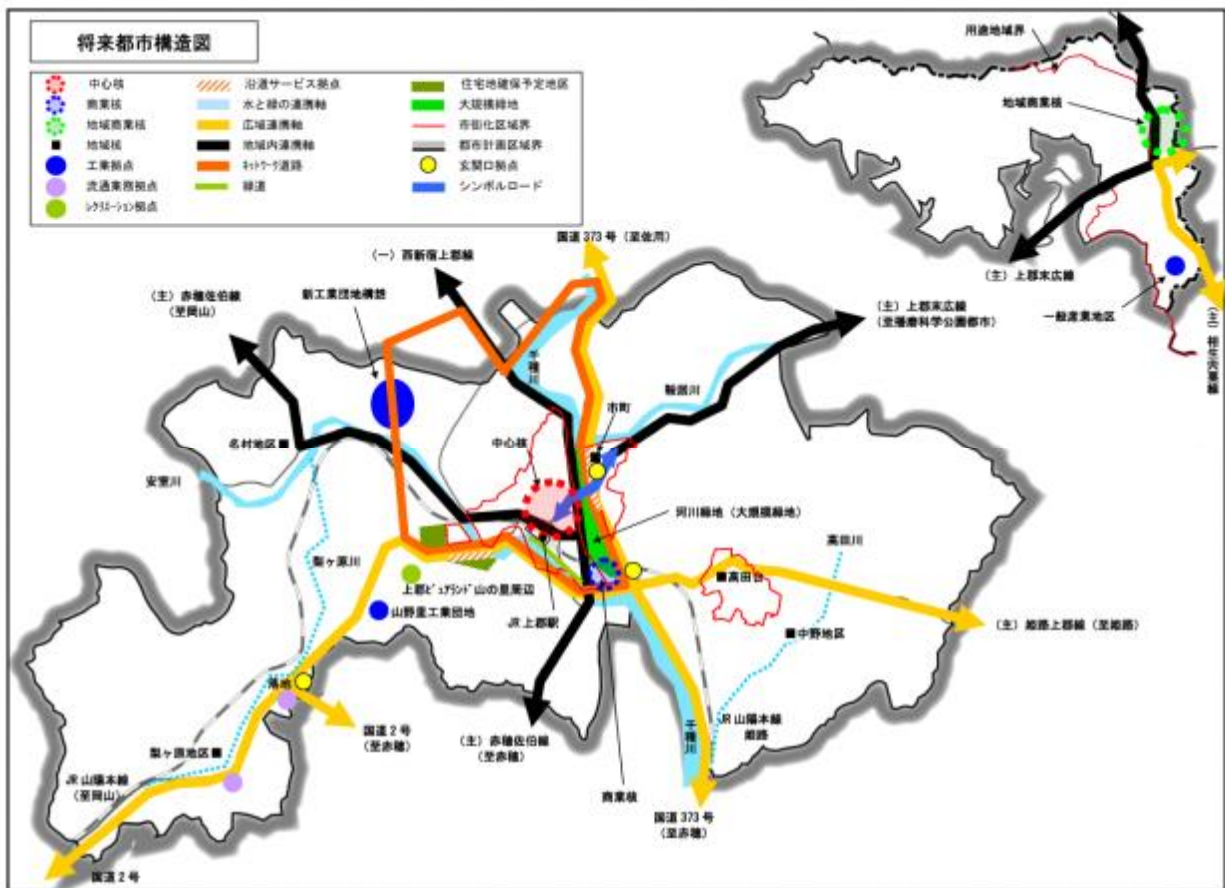
- ・光都に広域的な交通結節点整備が進められており、この交通結節点と既存交通の連携が求められる。
- ・次世代モビリティや新たなモビリティサービスの活用による地域特性に対応した交通体系が求められる。

1. 上郡町第5次総合計画（上位計画）

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
計画期間	前期： 2016 年度～2020 年度 後期： 2021 年度～2025 年度
まちづくりの基本理念	こころ豊かな活力あるまちづくり
まちづくりの基本方針 （5つの柱）	1 安全安心で快適に住み続けられるまちづくり 《定住環境》 2 地域で支え合い健やかに暮らせるまちづくり 《保健・医療・福祉》 3 人・地域・文化を愛する人を育むまちづくり 《教育・文化》 4 地域資源を活かした雇用の創出とにぎわいのあるまちづくり 《産業》 5 みんなで創り進めるまちづくり 《協働・行政経営》
施策分野別の基本計画 （公共交通関連分野）	第5部 基本計画 第1章 安全安心で快適に住み続けられるまちづくり 第2節 定住基盤の整備 施策 10 公共交通ネットワークの充実 ＜将来の町の姿＞ 鉄道や民間路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの公共交通手段が確保され、町民誰もが快適に公共交通を利用するまち。 ＜施策の展開＞ 1 JR上郡駅の利便性の向上 2 バス・タクシーの利便性の向上

2. 上郡町都市計画マスタープラン（上位計画）

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
計画期間	2011 年度～2020 年度
まちづくりの目標	・誰もが安心して快適な生活を実感できるまちづくり ・豊かな自然と歴史を生かした個性あるまちづくり ・若年者の働く場所が確保された活力あるまちづくり ・交流人口の拡大による人が行き交うまちづくり
まちづくりの方針 (都市交通に関する方針)	2. まちづくりの方針 2-2. 都市交通に関する方針 (1) 交通体系の基本的な考え方 上郡町では、ＪＲ上郡駅を基点とした放射状の道路網となっており、この構成を基本として都市計画道路等の整備促進により道路機能の向上を図るとともに、周辺部を結ぶ環状道路についても必要に応じて検討する。 今後、急激な高齢化の進行に伴い、鉄道やバスなどの公共交通の必要性は一層高まることが予想されることから、既存公共交通の利便性の向上とともに、これを補足する新たな公共交通サービスの可能性についても検討を進める。 また、ＪＲ上郡駅前広場の交通結節点としての機能の向上を図るとともに、ＪＲ上郡駅前地区の道路整備にあわせて歩道整備も進め、交通利便性の高い安全・安心のまちづくりを推進する。 (3) 公共交通の整備方針 ① 鉄道 ・ＪＲ山陽本線と智頭急行智頭線の輸送力が増強されるよう沿線市町と連携し、ＪＲ西日本等の関連機関と継続的な協議を図る。 ・ＪＲ上郡駅の東西に位置する竹万、山野里の踏切は軌道敷きの南北を連絡する重要な役割を担っていることから、交通の利便性と踏切における安全性の確保を図る。 ② バス ・関係機関と住民、行政等が連携し本町独自の公共交通体系の構築に向け、計画策定や実証実験を行う。また、定住自立圏構想による圏域運行バスについて検討を行う。



3. 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン（関連計画）

目指すべき将来像	経済の活性化・圏域の魅力向上・住民が安心して暮らすことのできる圏域づくり
計画期間	2020 年度からおおむね5 年間
構成市町	姫路市、相生市、加古川市、赤穂市、高砂市、加西市、宍粟市、たつの市、稲美町、播磨町、市川町、福崎町、神河町、太子町、上郡町、佐用町
具体的な取組内容 (公共交通に関する取組)	Ⅲ 連携協約等に基づき推進する具体的取組 3 連携事業 (3) 圏域全体の生活関連機能サービス向上 イ 結びつきやネットワークの強化 (ア) 地域公共交通 a 地域公共交通ネットワークの維持・形成 地域住民の移動手段の確保、利便性の向上等を図るため、地域公共交通ネットワークの維持・形成に連携して取り組む。 <事業名> ・ 広域連携バス路線網等の維持・形成 ・ JR 山陽本線環境整備

4. 播磨科学公園都市圏域定住自立圏共生ビジョン（関連計画）

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
計画期間	2021 年度～2025 年度
構成市町	たつの市・宍粟市・上郡町・佐用町
具体的な取組内容 （公共交通に関する取組）	第4章 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的な取組内容 B 結びつきやネットワークの強化 ① 地域公共交通 ① –1 地域公共交通ネットワークの充実 ＜取組内容＞ 圏域内移動の利便性を向上させるため、姫新線、山陽本線、路線バス等の利用促進のほか、地域公共交通の充実に向けた取組を推進する。 ＜具体的な取組＞ (40) コミュニティバス・路線バス等利用促進事業 (41) 姫新線・山陽本線利用促進事業 (42) パーク＆ライド助成相互利用推進事業

5. 東備西播定住自立圏共生ビジョン（関連計画）

圏域の将来像	自然と歴史にまつまれた、笑顔あふれる文化交流都市圏
計画期間	2020 年度～2024 年度
構成市町	備前市（岡山県）、赤穂市（兵庫県）、上郡町（兵庫県）
具体的な取組内容 （公共交通に関する取組）	4. 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組 （2）結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 ア 地域公共交通 （ア）地域公共交通ネットワークの構築 ＜形成協定＞ 圏域内住民の移動手段を確保するため、圏域における公共交通の課題について継続的に調査、検証するとともに、バス路線の充実・構築及びＪＲ山陽本線、赤穂線の利便性向上に取り組む。 ＜具体的な事業＞ ・ 圏域バス運行事業 ・ ＪＲ 利便性向上事業

1. 基本理念と基本方針

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、上郡町の地域公共交通計画の基本理念を「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。

また、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 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

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. 自動車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自動車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. 公共交通網の整備方針

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・医療施設・教育施設等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。

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、「SPring-8」、「SACLA」、「ニュースバル」など世界的な科学技術拠点が集積しており、近年は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。

播磨科学公園都市では、兵庫県企業庁が研究開発産業用地、一般産業用地を分譲している他、兵庫県立大学理学部や県立大附属高校なども立地しており、住民の通勤・通学先の1つとなっています。

さらに、町内には、鉄道駅として JR 上郡駅の他に智頭急行の上郡駅、苔縄駅、河野原円心駅があり、これらの鉄道駅についても有効活用していく必要があります。

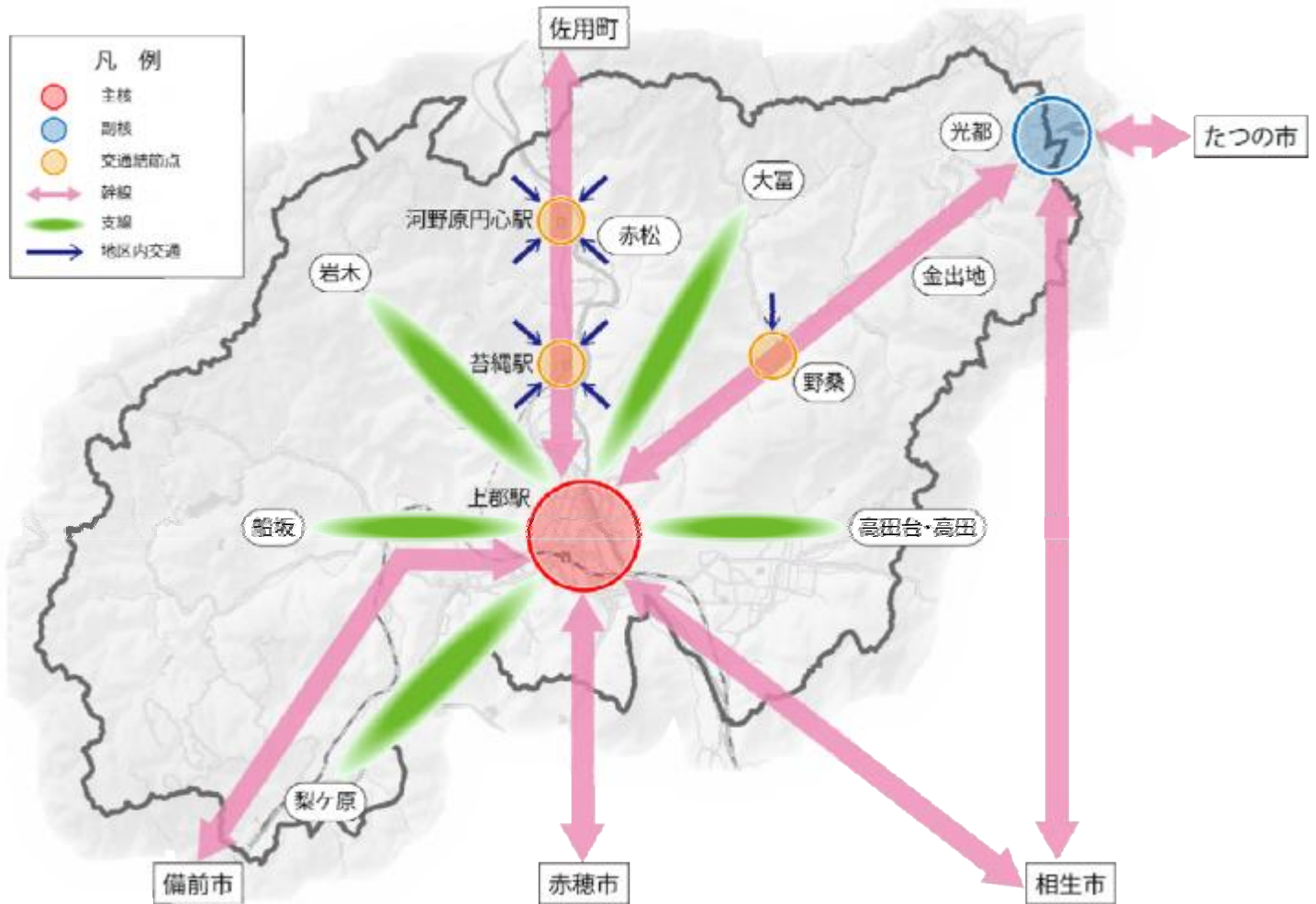
また、上郡駅から光都方面のバス路線上にある野桑バス停は、鞍居地区からのバス乗降場としての利用環境整備が求められます。

これらの地区や拠点は、上郡町の交通網形成上においても重要な生活拠点、交通結節点であることから、町中心部を主核、光都地区を副核、苔縄駅・河野原円心駅・野桑バス停を交通結節点として設定し、これらの核や交通結節点を相互に連絡するとともに町外への連携軸となる幹線、町内からこれらの核に接続する支線、交通結節点にアクセスする地区内交通による公共交通網が不可欠で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を次に示すとおり設定しました。

めざすべき公共交通網で示す幹線、支線は、地域の交通軸として行政支援も含めて整備、維持に努めます。

< めざすべき公共交通網 >



核・拠点	主核	上郡駅、商業・医療・教育施設
	副核	バスターミナル、教育・研究施設
	交通結節点	苔縄駅、河野原円心駅、野桑バス停
幹線	地域の骨格として主に市町間を結ぶ公共交通	
支線	町内の谷筋の各地区と主核を結ぶ公共交通	
地区内交通	各地区から最寄りの交通結節点を結ぶ交通	

3. 数値目標

(1) 15 歳以上人口 1 人あたりのバス等年間利用回数

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でかけしやすくすることで、15 歳以上人口 1 人あたりのバス等※¹の利用回数を年間3回から3.7回に増やすことを目標値として設定します。

なお、2026 年度の上郡町の 15 歳以上推計人口 12,643 人※²の場合、バス等※¹利用者数約 39,500 人を約 47,100 人（約 7,600 人増）にすることに相当します。

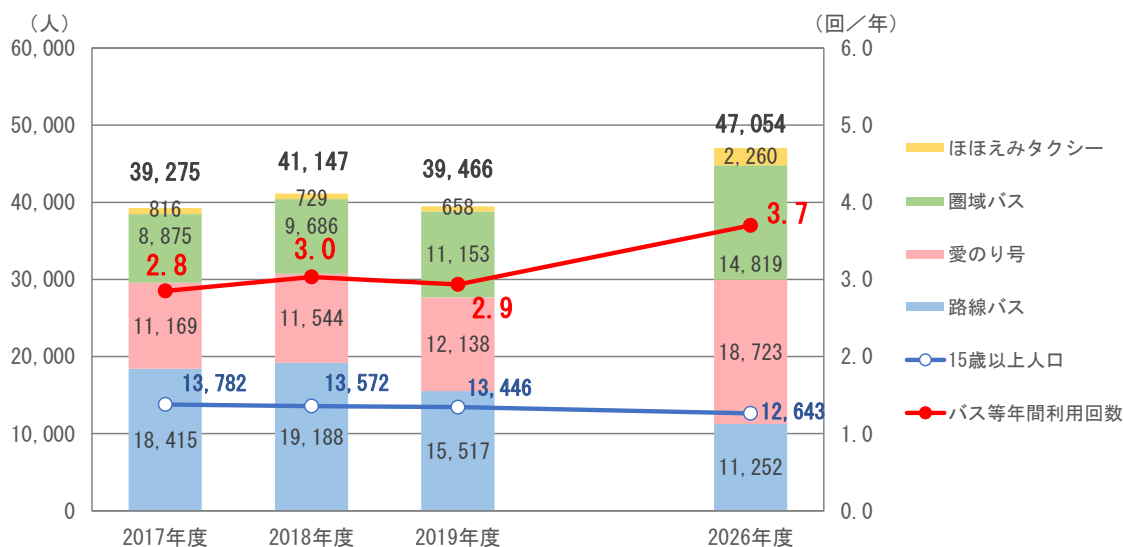
現在の公共交通の利用に加えて、年間1日多く利用することで達成可能です。

※¹：路線バス、愛のり号、ていじゅうろう、てくてくバス、ほほえみタクシー

※²：2020 年～2025 年の住民基本台帳人口の推移から算出

指 標 名	現 状 値 (2019 年度)	目 標 値 (2026 年度)
15 歳以上人口 1 人あたりの バス等年間利用回数	3 回／年	3.7 回／年

< バス等年間利用者数と 15 歳以上人口 1 人あたりの年間利用回数 >



(2) 公的資金が投入されている公共交通の収支率

公的投資が行われている公共交通は、民間事業者による運営が厳しい路線やエリアを運行している場合が多くなっています。

通常、これらの路線やエリアを運行する公共交通の収支率は、運賃収入より運行経費が上回っています。

ただし、新たに公共交通へ投資する際に、収支が悪化する場合、提供する公共交通サービスに対して、利用者が少なかったり、運賃が適正でないなど、何かしらの問題があると考えられます。

このため、適正な公共交通サービスの維持を目指し、公的投資が行われている公共交通の収支率の低下の抑制を目指します。

なお、収支率は、赤字路線を廃止することでも向上するため、単に赤字路線を廃止することがないように、公共交通勢圏の割合は維持することとします。

指 標 名	現 状 値 (2019 年度)	目 標 値 (2026 年度)
公的資金が投入されている 公共交通の収支率	16.6%	13.8%

(3) 利用者1人あたりの公共交通への公的資金投入額

公共交通への公的資金投入額が大きすぎると公共交通が非効率になっていると考えられ、少なすぎると十分な公共交通サービスを提供することができません。

現状の上郡町の公共交通サービスは十分とは言えないことから、近年の燃料費高騰や人件費高騰に対応しながら、適切に行政支援を行いながら、本計画に示す各事業を着実に実行することで、より移動しやすい交通体系を構築していきます。

指 標 名	現 状 値 (2019 年度)	目 標 値 (2026 年度)
利用者1人あたりの 公共交通への公的資金投入額	690円/人	1,255円/人

1. 施策体系



2. 基本施策と事業

施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・改善

■ 施策展開に向けた考え方

日常的な移動の中で、「通学目的の学生」「通勤目的の会社員」「買物・通院目的の高齢者」の3者で移動に問題を感じている人が多く、これらの日常的な移動を公共交通でサポートすることで、誰もが利用しやすい公共交通網をめざします。

このため、朝夕の鉄道駅や学校への移動、昼間時間帯の高齢者の商業施設・医療機関への移動に対応したバス交通、ほほえみタクシーの再編を検討します。

また、再編にあたっては、物流サービスのドライバー不足や公共交通の収入源の確保の観点から、公共交通の貨客混載についても検討をすすめます。

■ 事業

事業 1-1-1 バス路線の再編

- ・既存の路線バス、愛のり号、ていじゅうろう、てくてくバスの競合路線の運行見直しを検討します。

事業 1-1-2 ほほえみタクシーの運行内容等の見直し

- ・ほほえみタクシーのダイヤ改正、運行地域の見直しを検討します。
- ・福祉施策と交通政策の役割の明確化を検討します。

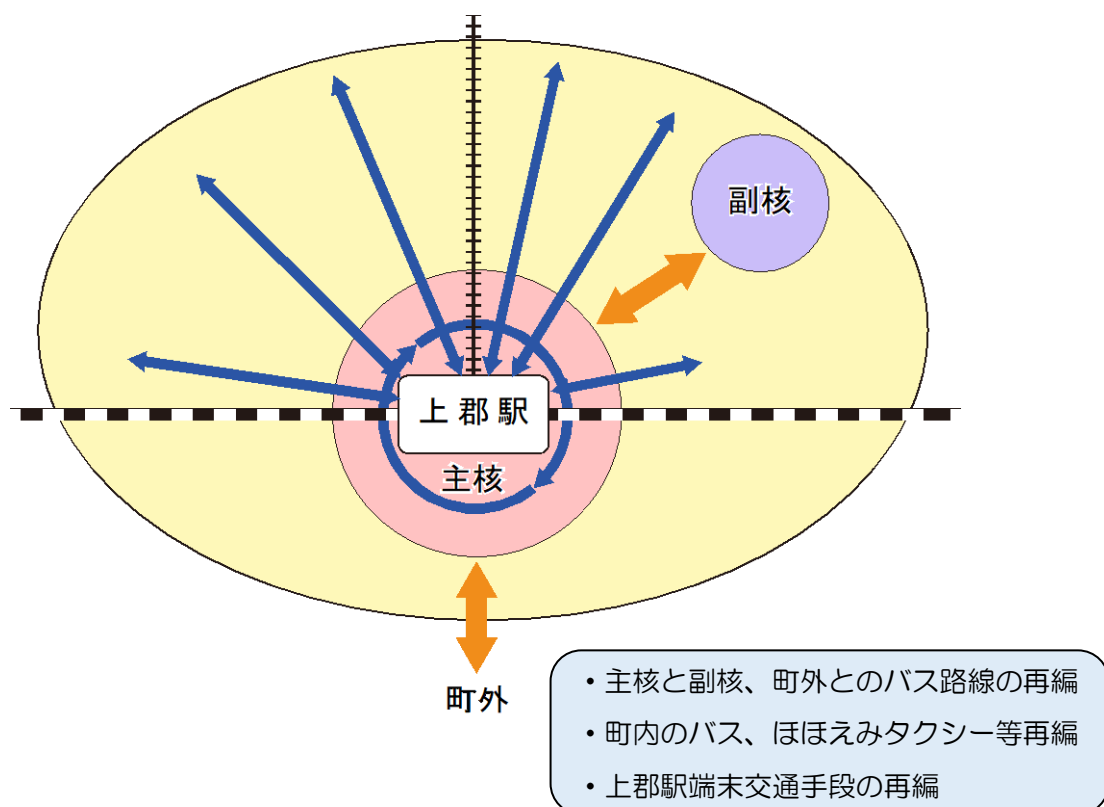
事業 1-1-3 上郡駅に接続する公共交通の再編

- ・朝夕の上郡駅への移動に対応した愛のり号やほほえみタクシーの運行見直しを検討します。

施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・改善の重点事業シート

事業 1-1-1	バス路線の再編																	
事業 1-1-2	ほほえみタクシーの運行内容等の見直し																	
事業 1-1-3	上郡駅に接続する公共交通の再編																	
実施主体	上郡町、交通事業者、住民																	
実施時期	<table><tr><td>2021 年度</td><td>2022 年度</td><td>2023 年度</td><td>2024 年度</td><td>2025 年度</td><td>2026 年度</td></tr><tr><td>検討・計画</td><td></td><td>実証実験</td><td></td><td>本格運行</td><td></td></tr></table>						2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	検討・計画		実証実験		本格運行	
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度													
検討・計画		実証実験		本格運行														
事業内容	上郡駅は、町外への通勤・通学移動や、光都への通学移動の乗り継ぎ拠点となっており、これらの朝夕の通勤・通学移動に対応するため、既存の路線バス、愛のり号、ていじゅうろう、てくてくバス、ほほえみタクシーの運行日やダイヤ調整等を行います。 また、昼間時間帯における買物・通院移動に対応するため、ほほえみタクシーのダイヤ改正や運行地域の見直し等を行います。 さらに、各交通手段の見直しを行い、町内の各地区から上郡駅への通勤・通学目的の移動への対応を目指します。 なお、これらの見直しに際しては、既存の輸送手段を有効活用するとともにクロスセクター効果※を算出し、公共交通の効果や価値を把握した上で行うものとします。 ※クロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した時に、追加的に必要となる多様な行政部門の代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することで把握できる地域公共交通の多面的効果																	

< 公共交通の再編イメージ >



施策 1-2 各公共交通を結節する交通拠点の機能強化

■ 施策展開に向けた考え方

町中心部の主核は、日常的に人が集まる施設が集積していることから、これらの施設間の移動をサポートする公共交通再編に対応するとともに、上郡町の玄関口となっている上郡駅の機能強化を行います。

たつの市、佐用町との境界部に位置する副核である光都は、住民の通勤・通学先となっており、また、中国横断自動車道姫路鳥取線（播磨新宮 I C ～山崎町 J C T）や交通結節点の整備が進められていることから、兵庫県や近隣市町と連携しながら本町の東の玄関口としての機能向上を目指します。

このため、主核・副核は、朝夕の町外や学校への移動、昼間時間帯の高齢者の商業施設への移動に対応したバス路線、ほほえみタクシーの乗り継ぎ・乗り換え拠点としての交通機能強化を目指します。

智頭急行駅（苔縄駅、河野原円心駅）や野桑の交通結節点は、鉄道や路線バスへの乗り継ぎ拠点としての交通結節機能強化を目指すとともに、地域活性化の拠点として活用することを目指します。特に、自転車や自動車との接続機能を拡充することで、目的地までの自動車利用から鉄道やバス端末としての自動車利用への転換を進めます。また、周辺地域と連携することで、各地域のコミュニティ施設として活用することを検討します。

■ 事業

事業 1-2-1 主要交通結節点（主核）の整備

- ・上郡駅での待合い施設の整備を検討します。
- ・商業・医療施設でのバス待合い環境の充実を図ります。

事業 1-2-2 広域的な交通結節点（副核）の機能強化

- ・副核としての交通結節点の機能向上を図ります。
- ・副核と高速バス網との連携を検討します。

事業 1-2-3 交通結節点の整備・機能強化

- ・智頭急行 苔縄駅、河野原円心駅、野桑バス停の駐車・駐輪、送迎スペースの充実を図ります。

施策 1-2 各公共交通を結節する交通拠点の機能強化の重点事業シート

事業 1-2-1	主要交通結節点（主核）の整備					
実施主体	上郡町、交通事業者、企業等					
実施時期	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
		検討・計画				
事業内容	鉄道やバス、ほほえみタクシーの乗り継ぎ拠点となる上郡駅や主核内の商業・医療施設において、各種事業者と協力しながら待合い環境の整備を目指します。 上郡駅では、通勤・通学の会社員や学生が安心して過ごせる待合空間の整備を検討します。また、商業・医療施設では、すでに待合空間が整備されていることから、待合環境機能を追加して活用していくことを検討します。 これらの施設整備にあたってはできるだけ既存施設を活用しながら整備・機能追加を検討していきます。					

< 待合施設の整備事例 >



「あいおい情報ラウンジ（相生駅前総合情報発信施設）」 出典：相生市

- ・ JR 相生駅南口前の広域観光案内所
 - ・ 電車やバス、送迎の車が来るまでの待ち時間を過ごせる待合いラウンジなどを併設
- 【設備】 観光案内／休憩ラウンジ／トイレ／無料 Wi-Fi スポット
路線バス案内／レンタカー・レンタサイクル／地域情報

< 商業施設等の協力による待合環境の整備イメージ >

【コンビニ等の協力による店内活用】



京都府 京都市

バスロケーションシステムの表示例

- ・ バスの行先、主な経由地
- ・ 出発予定時刻
- ・ ダイヤからの遅延時間 など

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

■ 施策展開に向けた考え方

自動車利用については、できるだけ公共交通への利用転換を進める必要があります。しかし、自動車を利用せざるを得ない人もいることから、公共交通へのアクセス交通手段の1つとして、次世代モビリティの利用促進を目指します。

また、鉄道駅やバス停での乗り継ぎは、利用者の様々な負担を伴うことから、利用者の負担を軽減するため、初めて公共交通を利用する人でも、わかりやすく快適に乗り継ぎができる利用環境整備を目指します。

特に光都では、交通結節点機能整備に伴い、MaaS連携を想定した実証運行が予定されており、兵庫県や隣接するたつの市、佐用町と連携し、モビリティサービスの運用に向けた取り組みを進めます。

■ 事業

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

- ・ 地区内での次世代モビリティの導入を検討します。

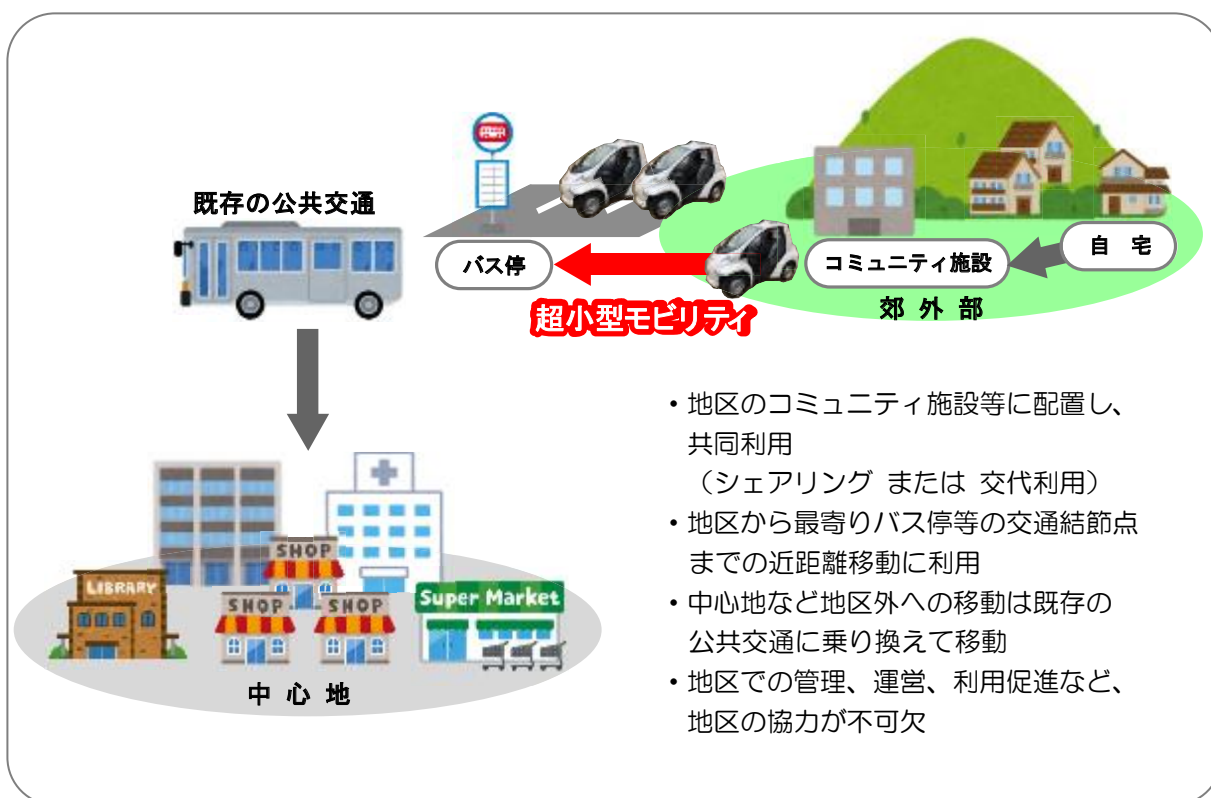
事業 2-1-2 公共交通の乗り継ぎ改善

- ・ 乗り継ぎダイヤの調整、乗り継ぎ割引等を検討します。
- ・ バスの行先表示の見直しを検討します。
- ・ 西播磨版 MaaS の活用を検討します。

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の重点事業シート

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、住民					
実施時期	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
			検討・計画			
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、各地区からバス停などの交通結節点までの移動手段として、住民が利用できる超小型モビリティの導入を地域の実情に応じて検討します。					

< 郊外部での超小型モビリティの活用イメージ >



超小型モビリティとは



車両の例

- 次世代モビリティの1つで、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1～2人乗り程度の車両（現在は普通運転免許が必要）
- 電動であるため、居住スペースの近くまで利用できる
- 「徒歩では負担が大きい」「自動車以外の移動手段がない」「公共交通の利便性が悪い」領域に対応

施策 2-2 わかりやすい運行情報の提供

■ 施策展開に向けた考え方

上郡町の公共交通は、ＪＲ、智頭急行、路線バス、愛のり号、ていじゅうろう、てくてくバス、ほほえみタクシー、タクシーなど多岐に渡っています。

これらの路線図や時刻表は、基本的に各交通手段ごとに作成されており、出発地から目的地に公共交通を乗り継いで行くためには、複数の路線図や時刻表を利用者が個別に検索・閲覧する必要があります。これらの運行情報が入手しづらかったり、分かりづらかったりすると、公共交通の利用そのものをあきらめてしまうことも考えられます。

このため、公共交通情報を利用者が知りたい時に、必要な情報が迅速に入手できるように、様々な媒体を用いた情報提供を行うとともに、各情報を相互につないで案内することを目指します。

■ 事業

事業 2-2-1 総合時刻表・公共交通マップの作成・配布

- ・鉄道、路線バス、愛のり号、ていじゅうろう、てくてくバス、ほほえみタクシー、タクシーの運行路線やエリア、利用方法、運行時間、料金などをとりまとめた総合時刻表や公共交通マップの作成を行います。

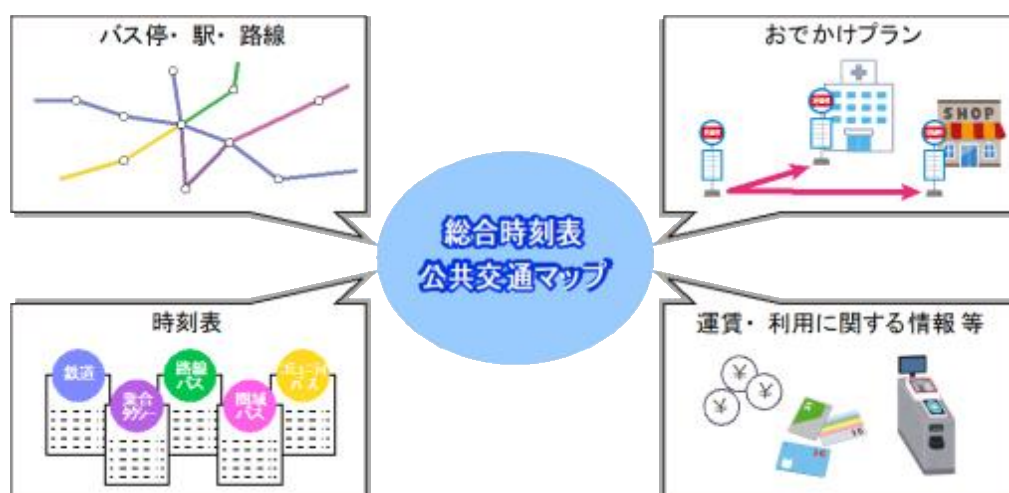
事業 2-2-2 公共交通総合案内ホームページ等の開設

- ・公共交通の情報を一括で閲覧・検索できるホームページの開設を行います。
- ・ＧＴＦＳの整備

施策 2-2 わかりやすい運行情報の提供の重点事業シート

事業 2-2-1	総合時刻表・公共交通マップの作成・配布					
実施主体	上郡町、交通事業者					
実施時期	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
	作成		配布		更新・配布	
事業内容	これまで個別に作成されている公共交通の路線図や時刻表を1つにまとめ、町内の公共交通を網羅した総合時刻表や公共交通マップを作成します。 各公共交通の利用方法や乗り継ぎ情報などを示すことで、分かりやすく、利用しやすい総合時刻表・公共交通を目指します。 公共交通マップは、目的や行先に合わせて、できるだけ具体的な利用例を示していきます。					
						

< 作成する総合時刻表・公共交通マップのイメージ >



< 総合時刻表の事例 >



総合時刻表「かさい おでかけ ナビ」 出典：加西市

【掲載内容】

- ・市内を発着する公共交通の路線図・時刻表・運賃
- ・公共施設、医療施設、商業施設の位置図
- ・主なバス停の位置図、乗車制度の案内 など

【配布方法】

- ・自治会経由で全戸配布（ホームページからもダウンロード可能）

施策 3-1 公共交通利用の意識啓発の推進

■ 施策展開に向けた考え方

公共交通について知らない、ほとんど利用したことがない人にとっては、公共交通は利用しづらい交通手段として認識をされていることがあります。

公共交通の利用を促進するためには、公共交通利用のメリットや効果を住民の方々に知っていただく必要があります。また、公共交通の利用方法の周知や具体的な利用体験を通して、より身近な交通手段として認識していただく必要があります。

このため、住民が集まる機会を積極的に活用して、日常的な移動手段や自動車利用について考えてもらう場の提供を目指します。

また、交通事業者と協力して、公共交通の利用方法の周知や利用体験をしてもらうとともに、公共交通を利用するためのPRやきっかけづくりを行います。

■ 事業

事業 3-1-1 「モビリティ・マネジメント」(MM) の実施

- ・ 日常的な自動車の利用について考えてもらう「モビリティ・マネジメント」を実施します。

事業 3-1-2 公共交通（路線バス等）の乗り方教室や出前講座の開催

- ・ 交通事業者と協力して、具体的なバスの乗り方を学ぶバスの乗り方教室や公共交通等について学ぶ出前講座を開催します。

事業 3-1-3 地域別公共交通マイル制度等の検討

- ・ 公共交通を利用するほどマイルが貯まる公共交通マイル制度等を検討します。

施策 3-1 公共交通利用の意識啓発の推進の重点事業シート

事業 3-1-1	「モビリティ・マネジメント」(MM) の実施					
実施主体	上郡町、住民、交通事業者					
実施時期	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
	検討・計画		実施			
事業内容	住民や学校・企業等を対象として、自動車から公共交通への自発的な利用転換を促す「モビリティ・マネジメント (MM)」を実施します。 いつまでも住み続けられる地域であるために、公共交通の現状や必要性を学ぶとともに、日常的な自動車利用からの転換について考える機会を創出します。					

【モビリティ・マネジメント (MM) とは】

渋滞や環境、あるいは、個人の健康等の問題に配慮して過度に自動車に頼るライフスタイルから適切に公共交通や自転車などをかしこく使うライフスタイルへの転換を促す一般の方を対象としたコミュニケーションを中心とした交通施策

出典：モビリティ・マネジメント ～ クルマと公共交通のかしこい使い方を考えるプログラム～ (兵庫県)

< モビリティ・マネジメント (MM) の取り組み事例 >

モビリティ・マネジメント パンフレット



出典：兵庫県資料

地域コミュニティでの動機づけ



出典：川西市

バスの体験乗車



出典：株式会社ウエスト神姫

施策 3-2 多様な主体との協力による公共交通利用促進

■ 施策展開に向けた考え方

地域の足となる公共交通を今後も継続して守るとともに、より利用しやすい移動手段として改善していくためには、利用の主体となる地域住民が自分たちの移動の足として認識した上で、公共交通事業に深く関わることが求められます。

地域の移動実態や変化を最もよく知る地域住民が公共交通事業に関わることで、地域の実情に沿った運用が可能になるとともに、移動需要の変化、ニーズへの対応や問題点の改善などによる継続的な運行体制が築けると考えられます。

このため、地域の発意で公共交通の導入検討や運行内容の改善に取り組むことができる公共交通の仕組みづくりを行います。

■ 事業

事業 3-2-1 地域公共交通の手引き作成

- ・地域で公共交通の導入に向けた検討ができるように、地域公共交通の導入に向けた手順や課題、取り組み方法などをまとめた手引きやガイドラインの作成を行います。

事業 3-2-2 運転免許証自主返納の拡充・推進

- ・運転免許返納のメリット、デメリットや具体的な手続き等を示すなど、自主的な運転免許返納に向けた取り組みを行います。

事業 3-2-3 バスを利用したイベントの開催

- ・交通事業者と協力して、公共交通を利用したイベントの開催を検討します。

施策 3-2 多様な主体との協力による公共交通利用促進の重点事業シート

事業 3-2-1	地域公共交通の手引き作成					
実施主体	上郡町、住民、交通事業者					
実施時期	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
	検討		作成	配布		
事業内容	地域住民が主体となり、行政や交通事業者と協力して、利用しやすい地域の公共交通を実現するための手引きやガイドラインを作成します。 住民が主体的に地域公共交通を導入・改善する際に、地域に合った運行計画を作成するための検討手順を明確にし、持続可能な公共交通の整備・運営を目指します。					

【地域公共交通とは】

地域住民が主体となって、その地域に必要な公共交通を検討し、導入を目指すものであり、地域の方々が、行政・交通事業者と連携しながら、計画・運行・利用促進等に主体的に関わる公共交通

＜ 地域公共交通の手引きの例 ＞



「コミュニティバス等
地域公共交通の導入ガイドライン」

【掲載内容】

- ・地域公共交通導入検討のながれ
- ・導入検討ステップの詳細
- ・様々な運行スタイルと事業手法 など

出典：姫路市

＜ 地域主体型交通の運行事例 ＞

コミュニティバス「ぐるっと生瀬」

西宮市生瀬地区で運営している地域主体のコミュニティバス

- ・運営主体：ぐるっと生瀬運行協議会
- ・委託交通業者：阪急タクシー株式会社
- ・サポート：西宮市・学識経験者
- ・運行時間：8：30～19：30（平日のみ）
- ・運行本数：5ルート
- ・便数：1日2～6便
- ・料金：大人 300 円 小学生 200 円

出典：コミュニティバス ぐるっと生瀬ホームページ



■ 事業スケジュール

事業名	実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
1-1-1 バス路線の再編	上郡町、 交通事業者、 住民	検討・計画	実証実験		本格運行		
1-1-2 ほほえみタクシーの 運行内容等の見直し	上郡町、 交通事業者、 住民	検討・計	実証実験		本格運行		
1-1-3 上郡駅に接続する 公共交通の再編	上郡町、 交通事業者、 住民	検討・計	実証実験		本格運行		
1-2-1 主要交通結節点 (主核)の整備	上郡町、 交通事業者、 企業等				検討・計画		
1-2-2 広域的な交通結節点 (副核)の機能強化	兵庫県、 上郡町、 交通事業者				検討・計		
1-2-3 交通結節点の 整備・機能強化	上郡町、 交通事業者				検討・計画		
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	上郡町、住民				検討・計		
2-1-2 公共交通の乗り継ぎ 改善	上郡町、 交通事業者	検討・計画			実施		
2-2-1 総合時刻表・公共交通 マップの作成・配布	上郡町、 交通事業者	作成	配布		更新・配布		
2-2-2 公共交通総合案内 ホームページ等の開設	上郡町	検討	実施		改善・実施		
3-1-1 「モビリティ・マネジ メント」(MM)の実施	上郡町、 住民、 交通事業者	検討・計画			実施		
3-1-2 公共交通(路線バス等) の乗り方教室や 出前講座の開催	上郡町、 住民、 交通事業者	検討・計			実施		
3-1-3 地域別公共交通マイル 制度等の検討	上郡町、 交通事業者、 企業等				検討・計		
3-2-1 地域公共交通の手引き 作成	上郡町、 住民、 交通事業者		検討	作成	配布		
3-2-2 運転免許証自主返納の 拡充・推進	上郡町、住民			実施・改善			
3-2-3 バスを利用した イベントの開催	上郡町、 交通事業者			実施・改善			

1. 公共交通を支える住民・交通事業者・行政の役割

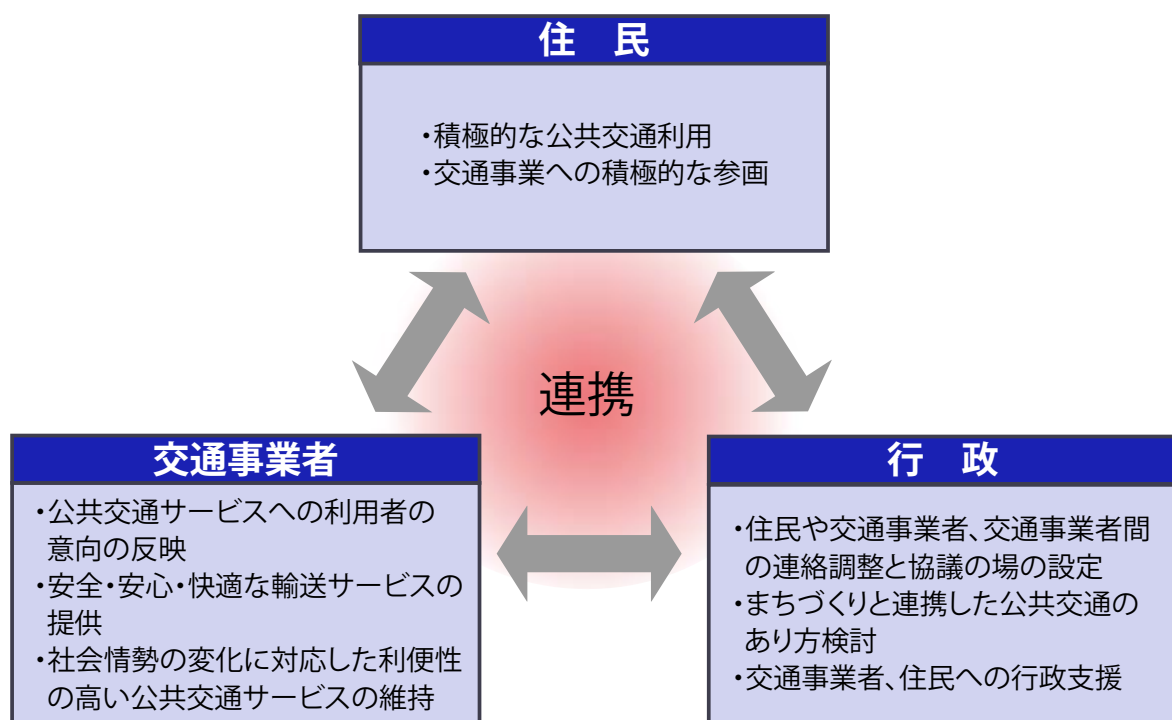
今後の人口減少・少子高齢化社会においては、交通事業者の企業努力だけではなく、利用者である地域住民、まちづくりを計画する行政の3者が連携しながら、公共交通事業を支えていくことが求められます。

運営主体である交通事業者は、利用者の意向を反映しながら、安全・安心・快適な輸送サービスを提供するとともに、事業を通して得たデータ等を情報共有し、社会情勢の変化に対応した利便性の高い公共交通サービスを維持していく必要があります。

利用者である住民は、積極的に公共交通を利用するとともに、地域の足である公共交通への関心を高め、交通事業への積極的な参画が求められます。

行政は、住民と交通事業者、交通事業者間の連絡調整を行うとともに、まちづくりと連携した公共交通のあり方を踏まえながら、適切な行政支援や協議の場を設けることが求められます。

< 公共交通を支える三者の連携 >



2. 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

公共交通は、日常的な輸送手段としてだけでなく、医療、福祉、環境、教育、商業、観光など様々な役割も担っています。

公共交通の多面的な価値を把握した上で、その価値に応じて適切に投資していく必要があります。

また、関連する他分野と連携しながら公共交通の役割を広げ、地域の実情に即した利便性、持続性の高い公共交通の確保をめざします。

< 公共交通が持つ多面的な価値 >



出典：国土交通省資料

3. 計画達成状況の評価および計画の見直し

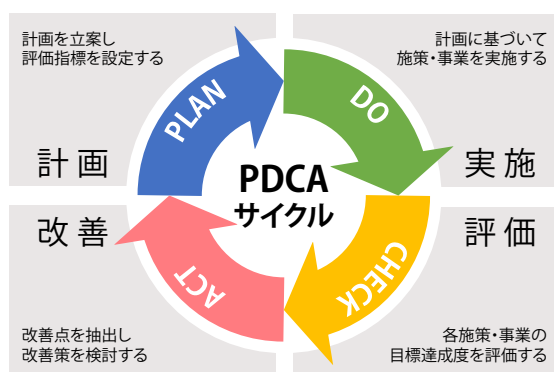
公共交通を取り巻く社会情勢は常に変化しており、これらの変化に適切に対応していくことが求められます。

このため、本計画をもとに、各事業を実施するとともに、定期的に数値目標の達成状況を確認しながら、PDCA（Plan・Do・Check・Act）サイクルによる継続的な事業改善を行います。

なお、数値目標の確認や施策の改善は、「上郡町地域公共交通活性化協議会」を通じて行うものとします。

また、バス路線の再編や計画の見直しに際しては、町内の公共交通についてクロスセクター効果を算出し、公共交通の効果や価値を把握した上で実施するものとします。

< PDCA サイクル >



< PDCA の年間スケジュール >

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業実施	実施(DO)											
事業評価						評価(CHECK)						
改善案検討										改善(ACT)		
次年度計画	計画(PLAN)											

上郡町地域公共交通計画

発 行：令和 3 年（2021 年）4 月

上郡町企画政策課

〒678-1292 兵庫県赤穂郡上郡町大持 278

TEL：0791-52-1112 FAX：0791-52-5172

e-mail：kikaku@town.kamigori.lg.jp

<http://www.town.kamigori.hyogo.jp>