

上郡町地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月



目 次

上郡町地域公共交通総合連携計画	1
1. 経 緯	1
2. 上郡町地域公共交通総合連携計画の区域	1
3. 上郡町地域公共交通総合連携計画に関する基本方針	1
4. 上郡町地域公共交通総合連携計画の目標	1
5. 事業の概要および事業の実施主体	2
(1) コミュニティバスの運行による公共交通体系再編事業	2
(2) 公共交通空白地区における乗合タクシー運行事業	3
(3) 山上集落におけるタクシー助成（特別世帯支援）事業	4
(4) 公共交通利用促進事業	4
6. 計画期間	5
7. 法第6条に定める協議会の有無	5
8. 法第5条第6項に定められている関係者との協議	5
9. 法第5条第5項に定められている利用者の意見の反映	5
10. 計画の推進体制など	6
(1) 計画推進のための協議・調整体制	6
(2) 進行管理および適切な評価の実施	6
11. その他	6
本編報告書	7
1. はじめに	7
2. 調査の全体構成	8
3. 上郡町の現状	7
(1) 年齢別人口の現状と動向	7
(2) 公共交通体系と生活関連施設の立地状況	9
(3) 生活・交通実態の把握	10

4. 上郡町の将来展望	13
(1) 地区別にみた高齢化の進展	13
(2) 単身高齢者の増加	14
(3) 今後急増が見込まれる高齢女性ドライバー	15
(4) 懸念される高齢ドライバーによる交通事故の増加	16
5. 公共交通計画策定に関する基本的な考え方	17
(1) 地域公共交通の維持・活性化の方向性	17
(2) 公共交通計画策定の基本方針	19
(3) 利用状況の評価と計画の見直しに関する考え方	20
(4) 公共交通サービスの提供方法	21
6. 町民の意向の把握	22
(1) 自治会長アンケート調査の実施	22
(2) 地区懇談会の開催（第1回）	27
7. 上郡町の公共交通計画（案）	29
(1) 公共交通の需要予測	29
(2) 計画案の策定と地区による選択	30
(3) コミュニティバスの運行	32
(4) 乗合タクシーの運行	34
(5) 山上集落におけるタクシー助成（特別世帯支援）の実施	37
8. 公共交通の利用促進について	37
(1) 基本的な考え方	37
(2) 具体策のイメージ	37

上郡町地域公共交通総合連携計画

上郡町地域公共交通総合連携計画

1. 経緯

平成23年 2月 8日作成

平成23年 3月29日公表

2. 上郡町地域公共交通総合連携計画の区域

上郡町内全域（一部の地域は除く）

3. 上郡町地域公共交通総合連携計画に関する基本方針

- ① 自家用車を自由に利用できない人が、日常生活に必要な活動（買物、通院、社交など）ができるよう、乗合の公共交通サービスを提供する。
- ② 公共交通サービスの提供に必要な費用は、利用者（運賃の支払い）、町民（町の財源＝税金）、沿線の自治会・住民（回数券の購入など）によって負担する。
- ③ 公共交通サービスを提供する範囲は上郡町内とする。
- ④ 住民懇談会における意見、公共交通（鉄道・バス）の整備状況などを踏まえ、地区の特性に見合った公共交通サービスを提供する。
- ⑤ 関連する法律（道路運送法など）に基づき、運行事業者とも調整しながら、各地区で実行可能な方法によって公共交通サービスを提供する。
- ⑥ 上郡町は実行可能な計画案を各地区に対して提示し、その中から各地区の総意のもとで選択する。
- ⑦ 提供するサービスの内容に応じて利用者の負担を定める。

4. 上郡町地域公共交通総合連携計画の目標

- 上郡町では、公共交通の整備によって魅力的な地域づくりを目指し、地域公共交通総合連携計画を策定する。
- そのため、自動車に乗れない交通弱者がいきいきと安心して住み続けられるよう、町民、事業者、行政が協働して一体となって総合的に推進し、持続的な公共交通を創り守ることを通じて自家用車に頼りすぎない交通まちづくりを目指す。

<まちづくりの方向性>

1 安心して暮らし続けることができるまちづくり
・安心して外出できる交通環境の整備
2 自動車に頼らなくてもよいまちづくり
・交通弱者が必要な生活をできるような
3 にぎわいのあるまちづくり
・商店街の活性化を含めたまちづくり
・地域・住民ニーズに配慮したサービスの提供
4 財政的に健全なまちづくり
・上郡駅の利用促進につなげる
・町財政負担を考慮したサービスの提供

5. 事業の概要および事業の実施主体

(1) コミュニティバスの運行による公共交通体系再編事業

項目	内容
事業のねらい	・既存の路線バス運行地域において、高齢化の急速な進展等によりバス停までの移動が困難な人が増加していることに対し、既存バス路線の延伸、経路の見直し、バス停の増設などを行って路線バスからコミュニティバスへの再編を図り、生活交通を確保する。
事業概要	<p><バス路線の再編></p> <p>・現在の路線バスを、以下の路線で構成されるコミュニティバスに再編する。</p> <p>①高田台ルート：高田台⇄與井⇄ハイツあゆみ前⇄上郡駅</p> <p>②中野ルート：中野⇄宇野山⇄佐用谷⇄奥⇄與井⇄ハイツあゆみ前⇄上郡駅</p> <p>③釜島ルート：正福寺⇄釜島⇄與井⇄ハイツあゆみ前⇄上郡駅</p> <p>④鞍居ルート：国光・大富⇄小山⇄尾長谷⇄上郡橋⇄上郡駅</p> <p>⑤中心部巡回ルート：上郡駅→栄町→上郡橋→東町→隈見橋→上郡町役場→井上南→山野里→上郡駅</p> <p><運行日></p> <p>①高田台ルート・⑤中心部巡回ルート・平日の毎日運行</p> <p>②中野ルート・④鞍居ルート……………週2日運行（ただし平日）</p> <p>③釜島ルート……………週1日運行（ただし平日）</p> <p><運行頻度></p> <p>①高田台ルート・②中野ルート・③釜島ルート・④鞍居ルート…1日4便程度</p> <p>⑤中心部巡回ルート…1日7～8便程度</p> <p><使用車両></p> <p>・乗車定員（運転手含む）13～15人乗り程度の車両を使用</p> <p><運賃></p> <p>・既存の路線バスと同額程度とする。</p>
実施時期	平成23年12月頃（隈見橋の供用に合わせて実施する）
実施主体	上郡町、一般乗合旅客自動車運送事業者
備考	計画の詳細については、実情に応じて修正もあり得る。

(2) 公共交通空白地区における乗合タクシー運行事業

項目	内容
事業のねらい	・現在、公共交通が運行されていない地域において、日常生活のための外出が困難な人が増加していることに対し、新しく乗合タクシーを運行することによって生活交通を確保する。
事業概要	<p><運行区域></p> <ul style="list-style-type: none"> ・次の区域において乗合タクシーを運行する。 ①赤松地区（楠、河野原、赤松、柏野、苔縄、大枝、大枝新）⇔上郡中心部 ②岩木地区（旭日甲・乙・丙、岩木甲・乙・丙）⇔上郡中心部 ③梨ヶ原地区（梨ヶ原、落地）、大酒、平野⇔上郡中心部 ④船坂地区（行頭、高山、別名、八保甲・乙・丙、栗原、船坂）⇔上郡中心部 <p>※居住地側（赤松地区、岩木地区、梨ヶ原地区、船坂地区、大酒、平野）については自宅など希望する場所での乗降を可とする。</p> <p>※上郡中心部での乗降は、あらかじめ指定した乗降場所に限る。</p> <p>※上郡中心部～上郡中心部間の相互利用は不可（クローズドア）とする。</p> <p><運行日></p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地区ともに週3日。 ただし、①赤松地区と②岩木地区は運行日が重複しないようにする。 ③梨ヶ原地区と④船坂地区は運行日が重複しないようにする。 <p><運行頻度></p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地区ともに1日4便とする。 <p><運行方式></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド方式とする。予約の締切は乗車日の前日17時までとする。 ・キャンセルおよび変更は利用の2時間前まで、変更は1回限りとする。 <p><使用車両></p> <ul style="list-style-type: none"> ・セダン型タクシー車両を用いる。 <p><運賃></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本表欄外の付表のとおりとする。
実施時期	平成23年度（道路運送法の手続き等、準備ができ次第、可及的速やかに）
実施主体	上郡町、一般乗合旅客自動車運送事業者
備考	計画の詳細については、実情に応じて修正もあり得る。

付表 乗合タクシーの運賃（案）

楠ルート 岩木ルート	地区1	地区2	⇔	中心部
	楠、赤松、河野原、細野	柏野、苔縄、大枝、大枝新		
	旭日甲、旭日乙、旭日丙	岩木甲、岩木乙、岩木丙		
	地区1・2⇔地区1・2 : 300円			
		地区2⇔中心部 : 500円		
	地区1⇔中心部 : 600円			
船坂ルート	地区1	地区2	⇔	中心部
	行頭、高山、八保乙、八保丙	八保甲、別名、船坂、栗原		
	地区1・2⇔地区1・2 : 400円			
		地区2⇔中心部 : 500円		
	地区1⇔中心部 : 600円			
梨ヶ原ルート	地区1	地区2	⇔	中心部
	梨ヶ原、落地	大酒、平野		
	地区1・2⇔地区1・2 : 300円			
		地区2⇔中心部 : 300円		
	地区1⇔中心部 : 500円			

(3) 山上集落におけるタクシー助成（特別世帯支援）事業

項目	内容
事業のねらい	・コミュニティバス運行地域において、コミュニティバスが運行できない山上集落について、生活のための交通手段を確保するため、タクシー運賃の助成を新たに行う。
事業概要	<p><助成内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定された区間（自宅～上郡町中心部・乗合タクシーの乗降場所）のタクシー利用に対し、タクシー運賃から初乗り運賃（630円、平成23年2月現在）を差し引いた額を助成する。 ・初乗り運賃は利用者の負担とする。 <p><対象者></p> <ul style="list-style-type: none"> ・小野豆地区の8世帯および富満、鍋倉地区の15世帯（計23世帯） <p><助成の回数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1世帯当たり年間24回（12往復）とする。
実施時期	コミュニティバスの運行開始と同時
実施主体	上郡町、一般乗用旅客自動車運送事業者
備考	計画の詳細については、実情に応じて修正もあり得る。

(4) 公共交通利用促進事業

項目	内容
事業のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ・今回新たに導入する公共交通サービスは、自動車が利用できない人々の日常生活を支えることが目的である。しかし、今は自動車を利用している人もやがては公共交通が必要になる時が来ると考えられ、町民をはじめ関係機関が協力してサービスを維持・継続していくことが必要である。 ・また、この事業は上郡町が費用の一部を負担して実施するものであり、限られた財源を有効活用する観点から、みんなで公共交通を守り育てていくことが重要である。 ・このような認識のもとで、公共交通サービスの導入に合わせ、利用促進策を具体化し、推進していく。
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・次に示す利用促進策について、実施方法、実施計画を検討する。 ・また、実施環境の整ったものから順次実施する。（順不同） <p>①高齢ドライバーの免許返納制度の確立とその推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢ドライバーが運転免許を返納すれば、公共交通が割安運賃で利用できる仕組みを作り、交通事故の防止と公共交通の利用促進を図る。 <p>②公共交通利用環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上郡町中心部の商店や空き店舗などを活用して路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーの待合施設を整備し、公共交通の利用環境の改善と利用促進を図る。 <p>③高齢者の外出機会・活動機会の拡大策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が気軽に集まり交流できる施設整備やイベント企画などを行い、高齢者の外出機会を拡大し、公共交通の利用機会を増加させる。 <p>④公共交通利用者に対する商業施設の優待</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者に対する優遇制度を商工会とともに企画・実施し、公共交通利用促進と商店街の活性化を図る。 <p>⑤利用案内・利用啓発グッズの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスや乗合タクシーだけでなく、接続する鉄道の時刻などを含めたわかりやすい利用案内などを作成し、町民に配布する。 ・子どもたちに親しみを持ってもらうことを目的とした啓発グッズ（例えば、バスの図柄が入った下敷きなど）を作成し、若い世代の利用増進を図る。

項目	内容
	⑥ソフト面での鉄道との連携 ・鉄道と路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーとのダイヤの接続、ダイヤなど相互の情報提供などを図る。 ⑦町民の協力による利用促進の実践 ・町民に「公共交通は他人事ではなく、みんなで守り・利用する」という意識を涵養するとともに、町民が少しずつ協力することによってコミュニティバスや乗合タクシーの維持に寄与する取り組みを推進する。
実施時期	平成 23 年度中に企画し、平成 24 年度から実践する。 実施環境の整った施策は平成 23 年度から実施する。
実施主体	上郡町、上郡町議会、商工会、連合自治会、各自治会、連合婦人会、高年クラブ連合会、社会福祉協議会、相生警察署、兵庫県バス協会、鉄道事業者、一般乗合旅客自動車運送事業者
備考	

6. 計画期間

平成 23 年度～平成 25 年度の 3 年間

7. 法第 6 条に定める協議会の有無

有：（平成 22 年 3 月 1 日設立、名称：上郡町公共交通対策協議会）

8. 法第 5 条第 6 項に定められている関係者との協議

（公共交通活性化協議会等の開催）

期 日	会 議	内 容
平成 22 年 3 月 1 日	第 1 回公共交通対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通総合連携計画について ・今後のスケジュールについて
平成 22 年 8 月 2 日	第 2 回公共交通対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・上郡町の公共交通課題の共有化 ・地域公共交通総合連携計画の策定方針について
平成 23 年 2 月 8 日	第 3 回公共交通対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域別の計画案について ・地域公共交通総合連携計画の概要について

9. 法第 5 条第 5 項に定められている利用者の意見の反映

（住民との懇談会の開催）

期 日	会 議	内 容
平成 22 年 9 月 3 日	第 1 回公共交通検討懇談会	<上郡町からの説明> ①上郡町の公共交通の抱える問題点 ②公共交通体系整備の考え方や方向性 <意見交換> ①外出に困っている人の状況の説明 ②各地区の公共交通整備に関する意見交換
平成 22 年 9 月 4 日	梨ヶ原・船坂地区	
平成 22 年 9 月 5 日	高田地区	
平成 22 年 9 月 7 日	上郡地区	
平成 22 年 9 月 8 日	山野里地区	
平成 22 年 9 月 11 日	赤松地区	
平成 22 年 9 月 12 日	鞍居地区	
平成 22 年 9 月 12 日	高田台地区	

期 日	会 議	内 容
平成 22 年 12 月 23 日	第 2 回公共交通検討懇談会	<上郡町からの説明> ・地区別の公共交通計画の内容説明 <意見交換> ・計画案に関する質疑応答 ・計画案に対する地区別の意向の表明（地区による計画案からの選択）
平成 22 年 12 月 25 日	鞍居地区	
平成 23 年 1 月 7 日	上郡地区	
平成 23 年 1 月 8 日	梨ヶ原地区	
平成 23 年 1 月 14 日	高田台地区	
平成 23 年 1 月 15 日	山野里地区	
平成 23 年 1 月 16 日	高田地区	
平成 23 年 1 月 21 日	赤松地区 船坂地区	

10. 計画の推進体制など

(1) 計画推進のための協議・調整体制

本計画の実施にあたっては、行政、交通事業者、地域住民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組む。このため、計画を推進する体制を確立する。

① 計画推進のための協議・調整体制

本計画に示した内容を実現していくため、利用者の意見を反映しながら、協議会を構成する各関係機関との協議・調整を図っていく。

② 適正な役割分担による取り組みの実施

本計画を進めるに当たり、上郡町をはじめとする関係行政機関、交通事業者および地域住民がそれぞれの適正な役割分担のもとに実施するとともに、これら関係者間の十分な意思疎通と調整を行い、連携を図って進めていく。

(2) 進行管理および適切な評価の実施

本計画を進めるに当たり、いうまでもなく、常に進行状況や実証運行の実施状況を把握するとともに、評価項目を定めて定期的に実施状況を評価し、必要に応じて計画を見直ししながら進めていく（PDC Aサイクルの実施）。

11. その他

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律法7条による提案の有無：無

送付時点における国の支援制度（地域公共交通確保維持改善事業）の活用のご想定

本編報告書

1. はじめに

わが国は本格的な高齢社会を迎えたが、上郡町もその例外ではない。上郡町の人口に占める高齢者（65歳以上）の割合は27.5%であり（平成22年10月現在）、4人に1人以上が高齢者である。高齢化がさらに進展することは不可避であり、今後は外出が困難になるとされる75歳以上の後期高齢者が増加するなど、これまでに経験したことのない状況が生じると考えられる。

また、手のひらを広げたような谷筋に集落が散在する上郡町では、公共交通空白地区が広範囲に広がっており、自動車を利用できない高齢者が買い物や通院など生活に必要な活動に制約を受けているという問題を抱えている。今後高齢化が一層進展すると、こうした問題が深刻化することが見込まれる。

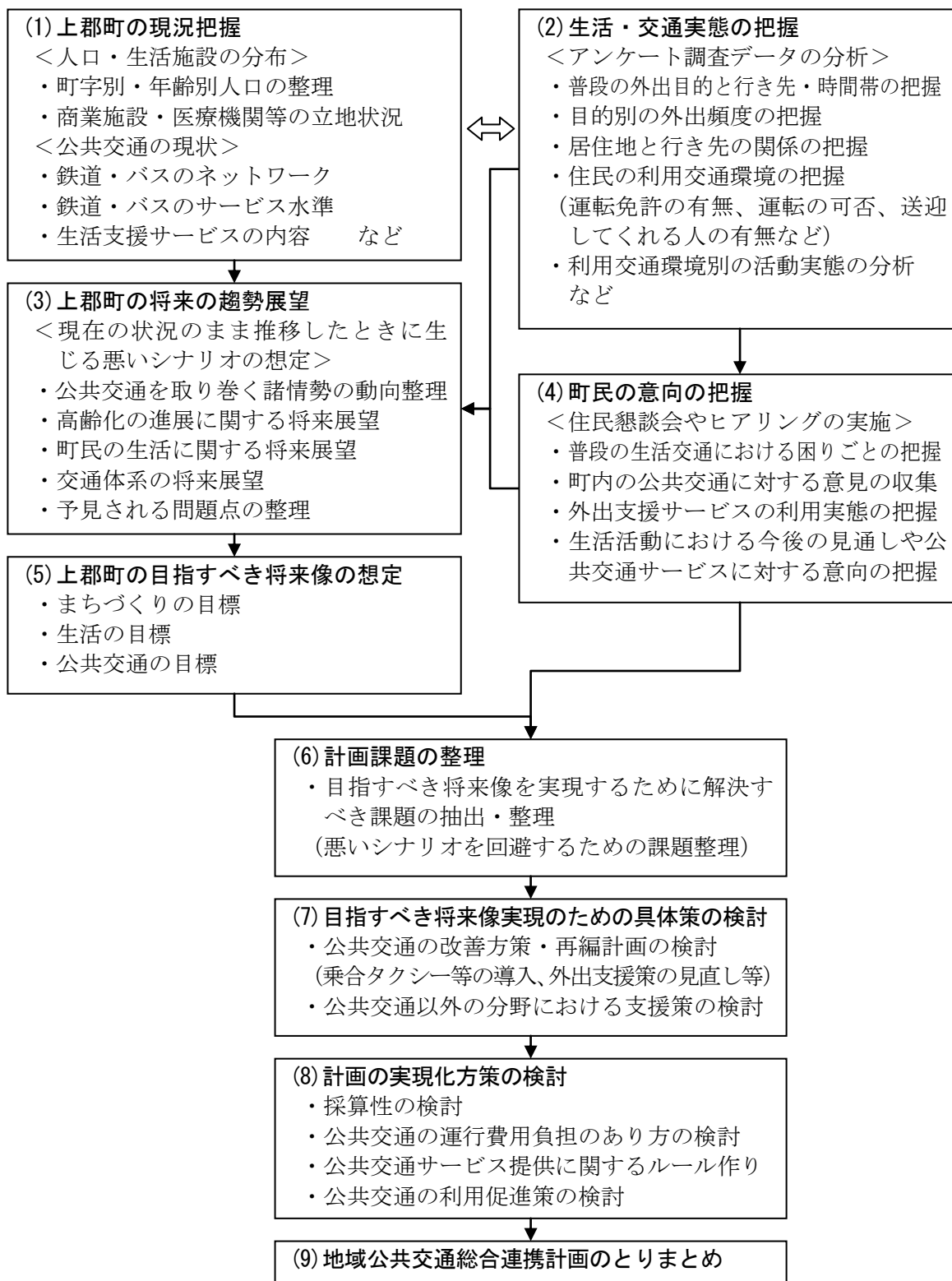
このような状況に対し、誰もが安心して暮らし続けるまちづくり、自家用車に依存しないまちづくり、にぎわいのあるまちづくりを目指すためには、公共交通体系の整備が不可欠と考えられ、公共交通対策協議会を組織して上郡町の公共交通計画について検討を進めてきた。その検討過程では、地区懇談会を開催するなどして困っている人の生活・交通の実態を把握するとともに、誰もが生活に必要な活動をできるようにするため、乗合型の公共交通サービスの新規導入、既存路線バスの改編などについて具体的な計画案を検討した。

本報告書はその検討経緯について説明するとともに、検討結果をとりまとめ、上郡町地域公共交通総合連携計画とするものである。

2. 調査の全体構成

調査の全体構成は図-1 に示すとおりである。

図-1 調査の全体構成



また、全体構成に基づいて上郡町地域公共交通総合連携計画を策定するため、具体的に表-1に示す検討を実施した。

表-1 検討の経緯

項目	検討内容
(1) 自治会長アンケート調査の実施 (平成22年8月)	<ul style="list-style-type: none"> ・地区懇談会の開催に先立ち、各自治会において外出に困っている人の人数や具体的な状況について把握した。
(2) 第1回地区懇談会の開催 (平成22年9月)	<ul style="list-style-type: none"> ・地区別(上郡、山野里、高田、高田台、鞍居、赤松、船坂)に懇談会を開催し、次の事項について説明・意見交換した。 <p><上郡町からの説明></p> <ul style="list-style-type: none"> ①上郡町の公共交通の抱える問題点 ②公共交通体系整備の考え方や方向性 <p><意見交換></p> <ul style="list-style-type: none"> ①外出に困っている人の状況の説明 ②各自治会における公共交通整備に関する意見
(3) 計画素案の作成	<ul style="list-style-type: none"> ・地区懇談会の結果や過年度に実施した全戸アンケート調査の結果を受け、地区別に公共交通計画(案)を作成。 ・可能な限り、複数の代替案を作成。
(4) 事業者との協議	<ul style="list-style-type: none"> ・上郡町内の一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者と協議を行い、計画素案の実行可能性や実施に向けての課題などについて検討した。
(5) 第2回地区懇談会の開催 (平成22年12月~23年1月)	<ul style="list-style-type: none"> ・地区懇談会を開催して計画案の内容について説明し、意見交換を行った。 ・複数の代替案を提示した地区では、地区の意向に基づき一つの案を選択した。

3. 上郡町の現状

(1) 年齢別人口の現状と動向

住民基本台帳によると、上郡町の人口は17,270人であり、うち65歳以上が4,672人(27.1%)、75歳以上が2,406人(13.9%)となっている。年齢別の人口構成を見ると、いわゆる団塊世代が含まれる60～64歳人口が最も多く、その前後の年齢層(55～59歳、65～69歳)の人口がそれに次いで多くなっている。

10年後の平成32年には、これらの年齢層の人々が高齢化することにより、70～74歳の人口が最も多くなり、さらにその後は75歳以上人口の増加が見込まれる。

上郡町における高齢化の状況を見通すため、平成12年・17年国勢調査データに基づき、平成22年・32年の年齢5歳階級別人口を推計した。推計は、コーホート要因法に準拠した^{注)}。

現在、団塊世代といわれる昭和22～24年生まれの人々は61～63歳になっている。今後はその人たちが高齢化することにより、高齢人口の増加が見込まれる。団塊世代の方々は、平成32年には71～73歳、その後75歳以上の後期高齢者になる。

75歳を過ぎると急激に外出に制約を受けるが、上郡町では10年後にはそのような人が急激に増えることが見込まれる。

図-2 上郡町の年齢階層別人口(推計値)

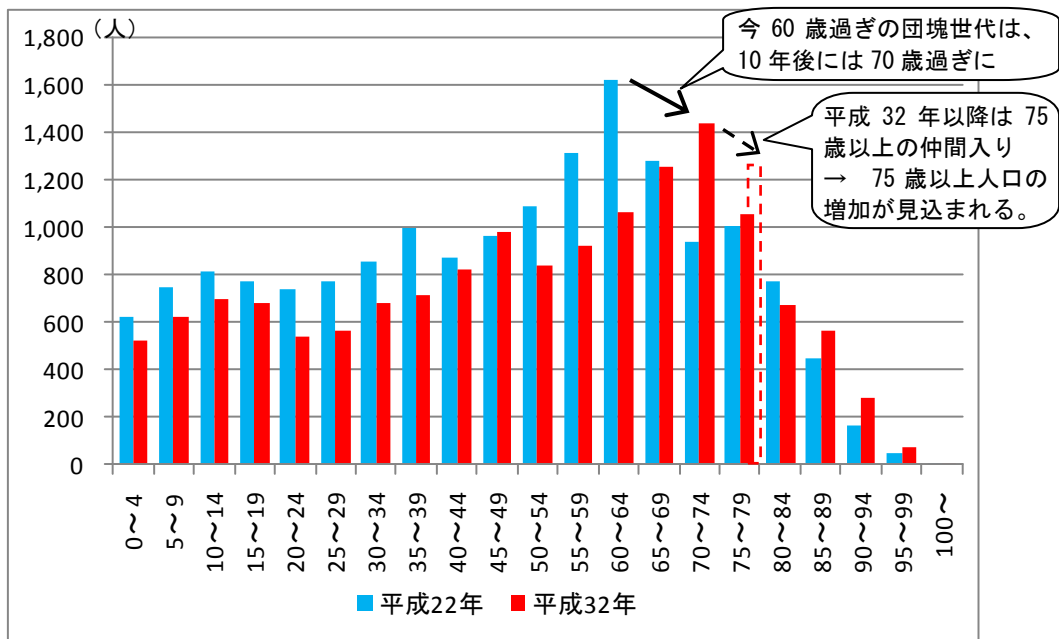


表-2 上郡町の65歳以上・75歳以上人口比率

	人口			人口総数に占める割合	
	総数	65歳以上	75歳以上	65歳以上	75歳以上
平成22年(住民基本台帳)	17,270	4,672	2,406	27.1%	13.9%
平成32年(推計値)	15,028	5,355	2,656	35.6%	17.7%

注：上郡町を対象に、平成12年と17年国勢調査より、同一世代の5年間(平成12～17年)の人口変化率(例えば、平成12年の30～34歳の人口に対する平成17年の35～39歳の割合)を求め、それを平成22年の同じ世代に乗じることによって平成27年の人口を推計した(平成22年の30～34歳にその率を乗じて平成27年の35～39歳を推計した)。さらに同じことを繰り返し、平成32年の人口を推計した。

(参考) 75歳以上になると外出が困難に

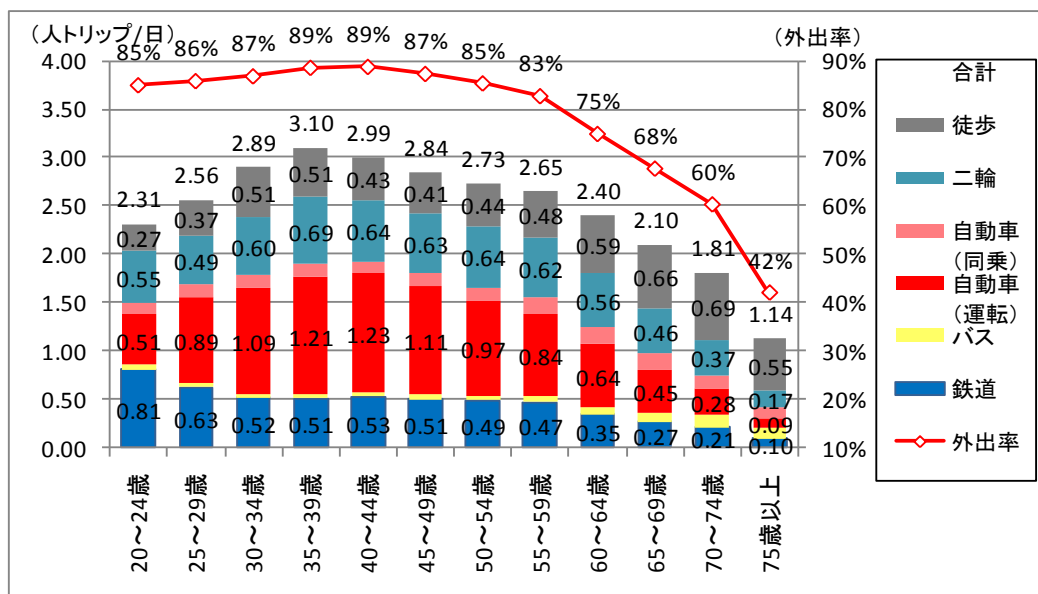
京阪神都市圏パーソントリップ調査によると、年齢とともに外出率は低くなり、75歳以上になると急激に低下する。

また、75歳以上になると鉄道や自動車の利用が制約を受け、外出は徒歩に頼らざるを得ず、家に引きこもりがちになることが推察される。

図-3は、平成12年に京阪神都市圏で実施されたパーソントリップ調査^{注1)}のデータから、年齢階層別に1日1人当たりのトリップ数^{注2)}と外出率^{注3)}を示したものである。グラフより、40歳を過ぎると年齢が高まるとともに1人当たりのトリップ数や外出率は低下する傾向が見られる。特に、75歳以上になると、急激に外出機会が少なくなることがわかる。

また、グラフを詳細に見ると、75歳以上では徒歩は0.55(トリップ/日)と他の世代と大差がないのに対し、自動車(自分で運転、同乗のいずれも)や鉄道がそれ以下の年齢に比べて急減し、わずかながらバスが増加していることが読み取れる。これは、①75歳を過ぎると自動車の利用が困難になって、外出は徒歩に頼らざるを得なくなること、②その結果、家に引きこもりがちになっている(外出率が低下する)こと、③他の世代に比べてバスが貴重な交通手段になっていること、などを表している。

図-3 年齢階層別の外出率と平均トリップ数(平成12年・京阪神都市圏)



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(京阪神都市圏交通計画協議会、平成12年)

注1) パーソントリップ調査：個人の1日の移動を調べた調査。京阪神都市圏では昭和45年から10年おきに実施。調査対象地域は大阪市から約60km圏内の市町村(上郡町は平成22年調査から対象に含まれる予定)。調査対象者数約18万人。

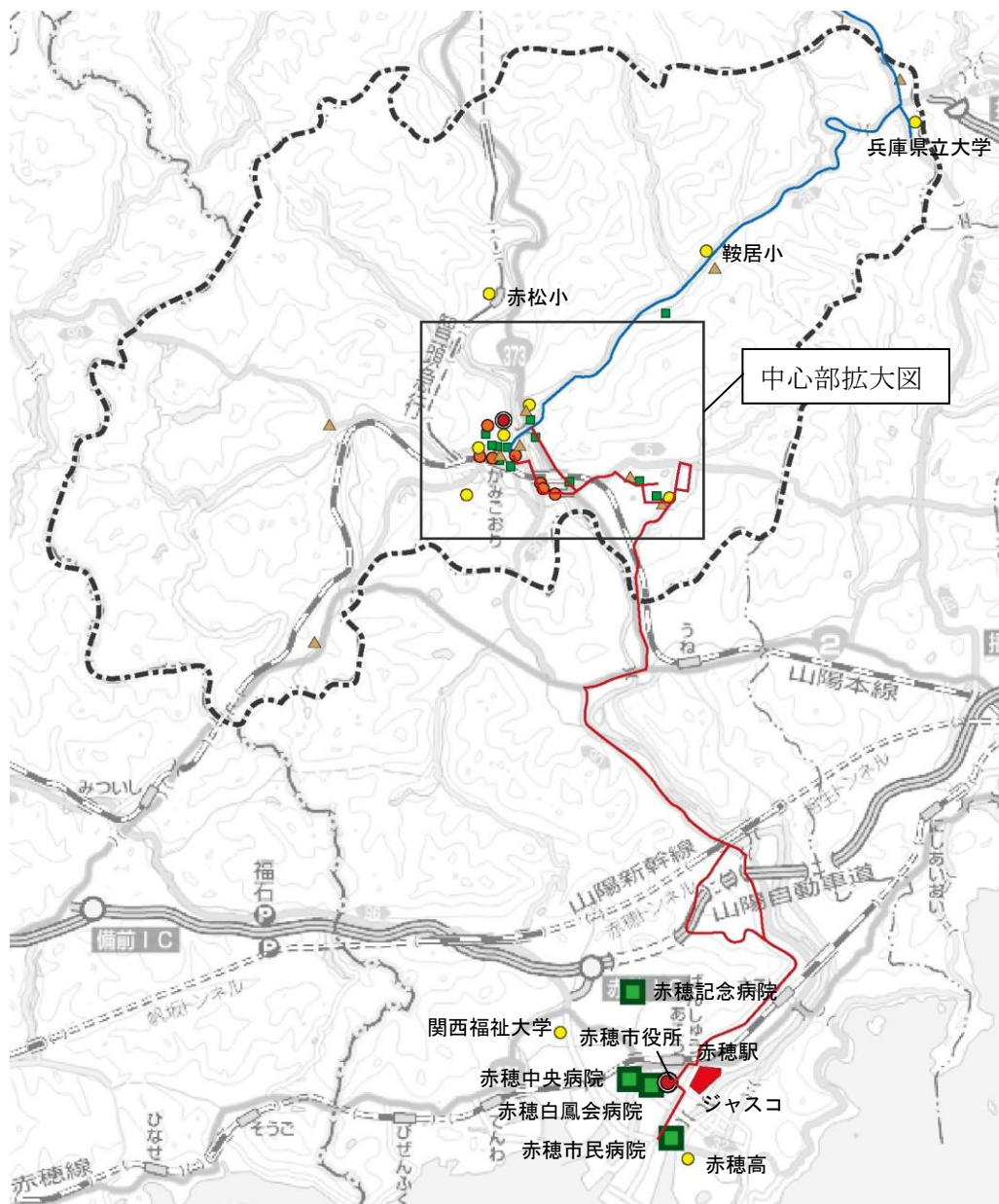
注2) トリップ数：1日の移動の回数。例えば、病院に行き、帰りに買い物をして帰る場合は、「自宅から病院に行く」「病院から買い物先に行く」「買い物先から自宅に帰る」をそれぞれ1トリップと数える(合計3トリップとなる)。

注3) 外出率：1回でも外出をした人(1トリップ以上の人)の割合。

(2) 公共交通体系と生活関連施設の立地状況

上郡町では、JR山陽本線と智頭急行線が通り、上郡駅をはじめ3駅が設置されている。路線バスは上郡駅～ネオポリス・中野・赤穂市民病院方面と上郡駅～播磨科学公園都市の間で運行されている。鉄道・路線バスの通らない公共交通空白地域が町内に広く分布している。

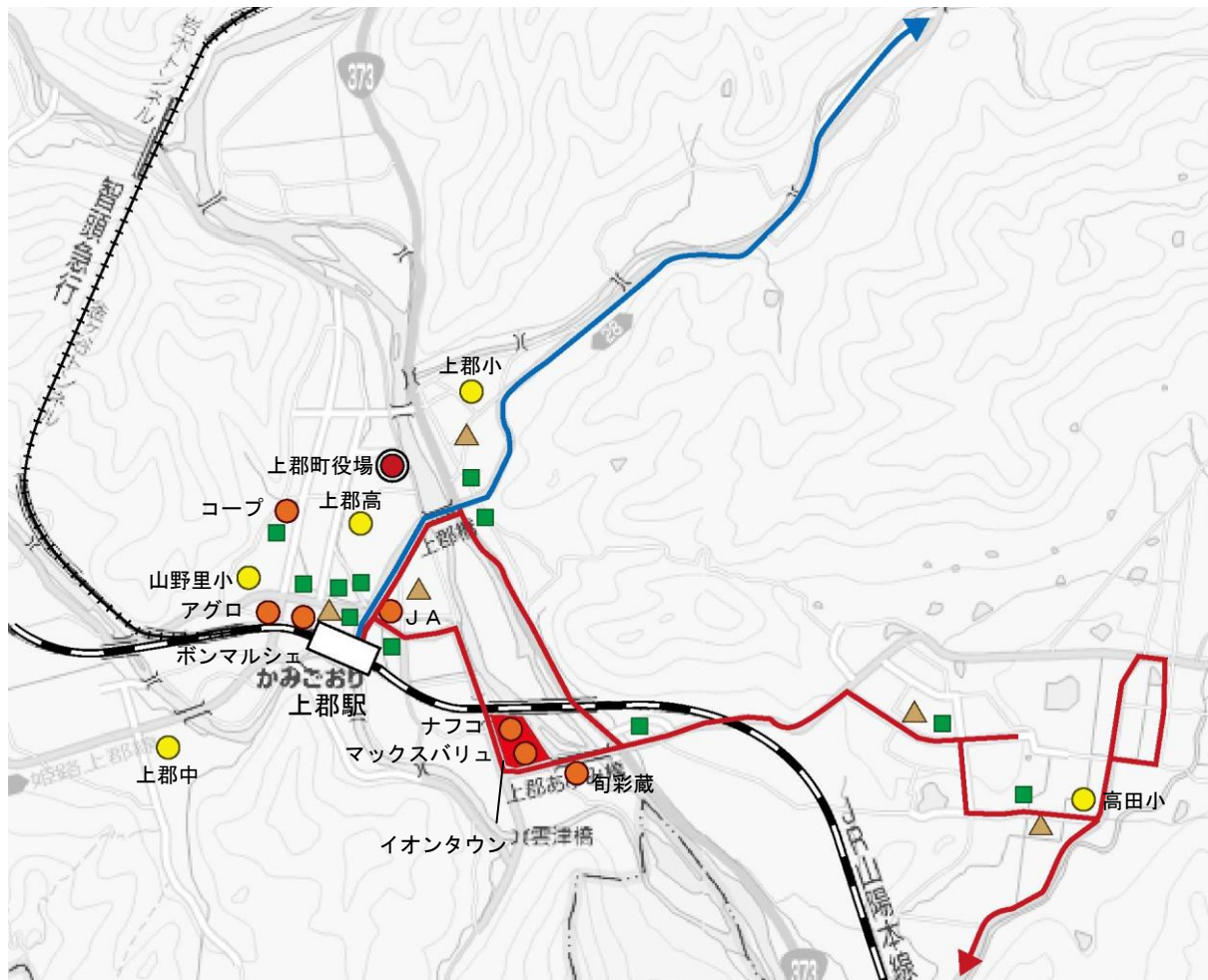
図-4 上郡町の公共交通体系（広域版）



凡 例	
【公共交通】	【生活関連施設】
—●— 鉄道（JR）	■ 商業施設（ショッピングセンター）
—●— 鉄道（智頭急行）	● 商業施設
—●— 路線バス（赤穂方面）	■ 医療機関（総合病院）
—●— 路線バス（播磨科学公園方面）	■ 医療機関（一般医院）
	▲ 金融機関・郵便局
	● 学校
	● 市役所・町役場

商業施設や医療機関は、上郡町の中心部（上郡、山野里）に多く立地している。主要地方道姫路上郡線沿いには大型商業施設が立地しているほか、JAや生協が上郡駅近くに立地している。総合病院は赤穂市内にあり、上郡町内の医療機関は診療所や開業医が中心である。

図-5 上郡町の公共交通体系（中心部拡大図）



凡 例	
【公共交通】	【生活関連施設】
—+— 鉄道（JR）	■ 商業施設（ショッピングセンター）
- - - 鉄道（智頭急行）	● 商業施設
— 路線バス（赤穂方面）	■ 医療機関（総合病院）
— 路線バス（播磨科学公園方面）	■ 医療機関（一般医院）
	▲ 金融機関・郵便局
	● 学校
	● 市役所・町役場

(3) 生活・交通実態の把握

① 買い物の行き先

平成 21 年に上郡町の全世帯を対象として実施したアンケート調査によると、日常的な買い物は竹万のショッピングセンターや上郡町中心部の大規模小売店を利用する人が多い。赤穂市や姫路市のショッピングセンターを利用する人もいるが、数%にとどまる。

70 歳以上に限ると、生協の個別配送を利用する人や、近隣の商店を利用する人が多くなる。

図-6 居住地別の買い物の行き先（全体）

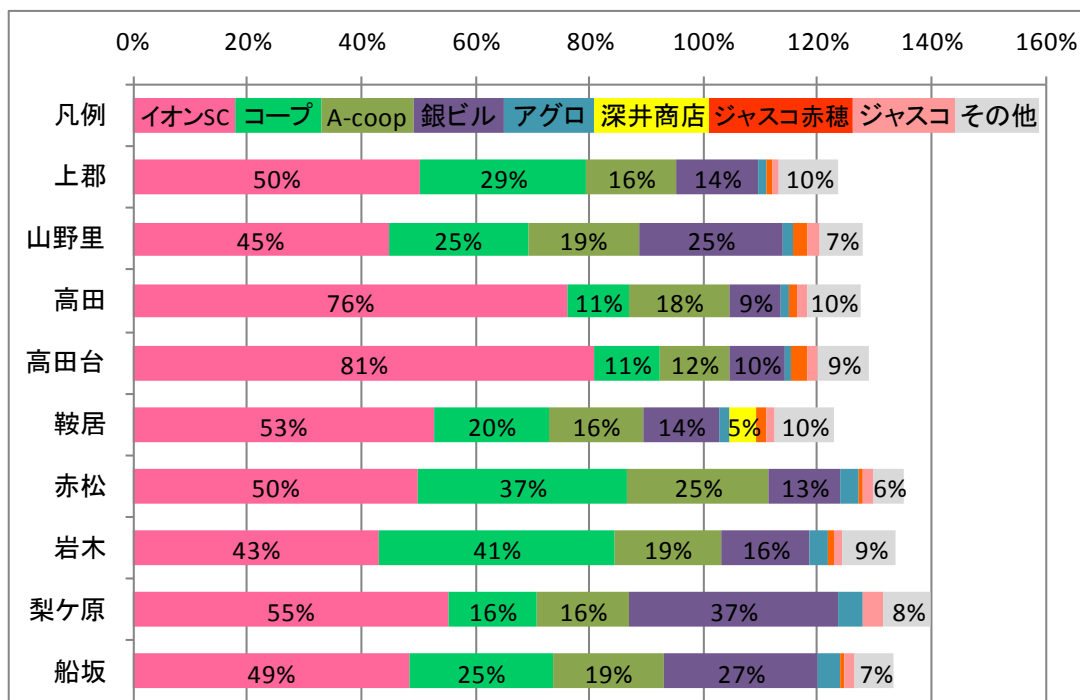
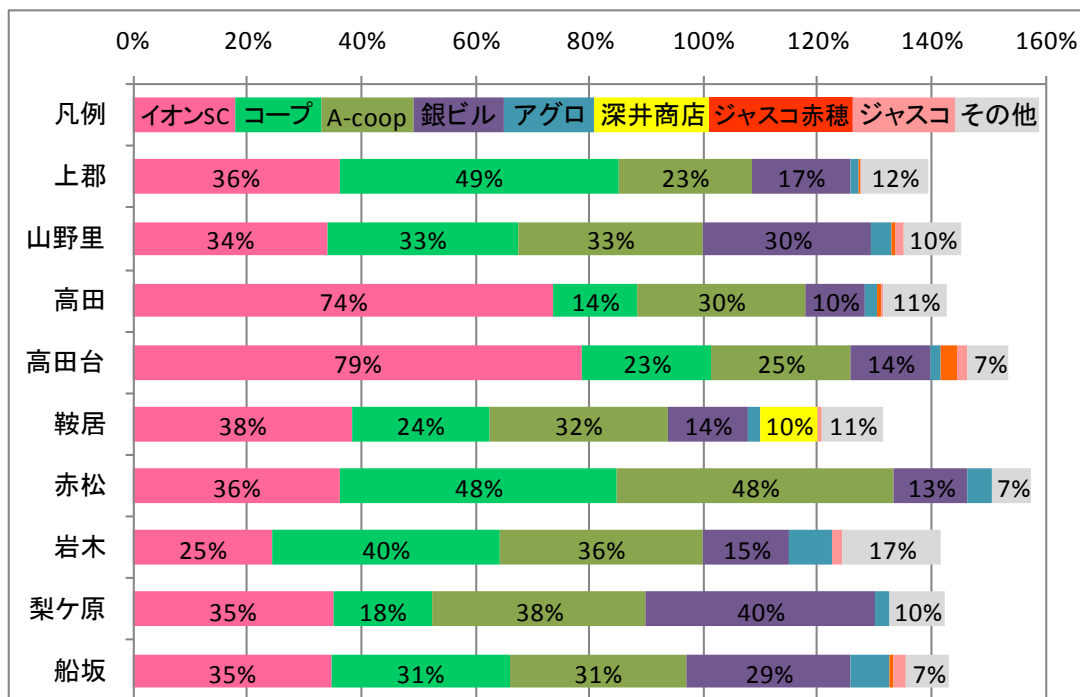


図-7 居住地別の買い物の行き先（70歳以上）



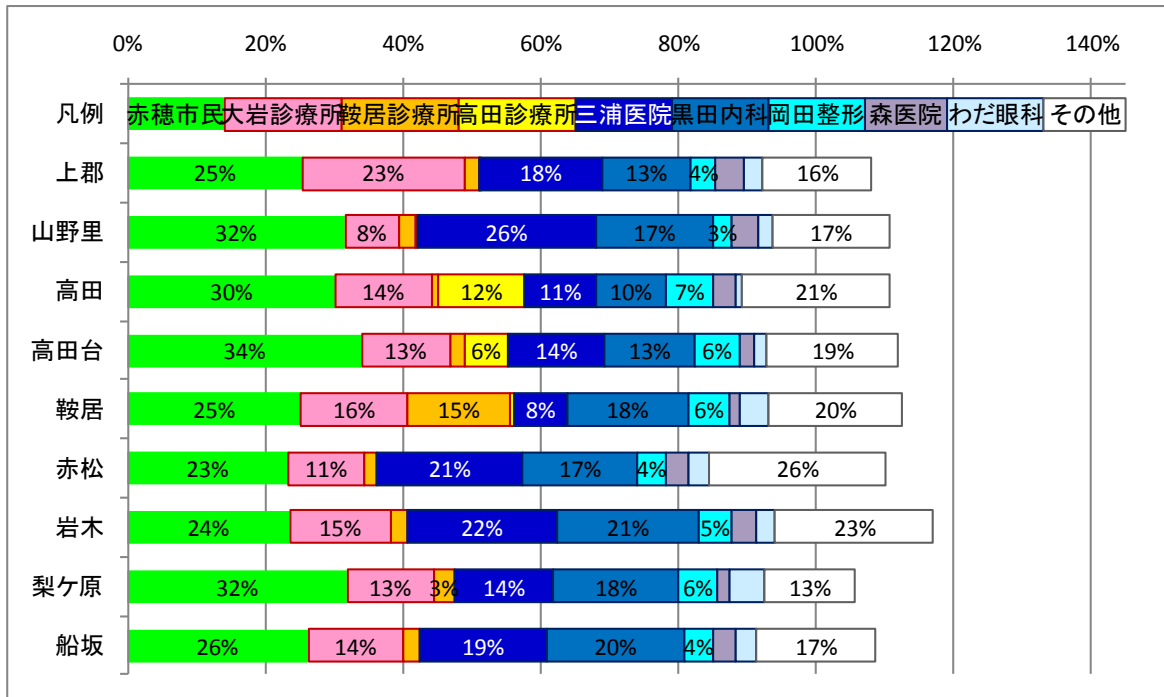
注：複数回答のため、回答率の合計は100%を超える。

② 定期的な通院の行き先

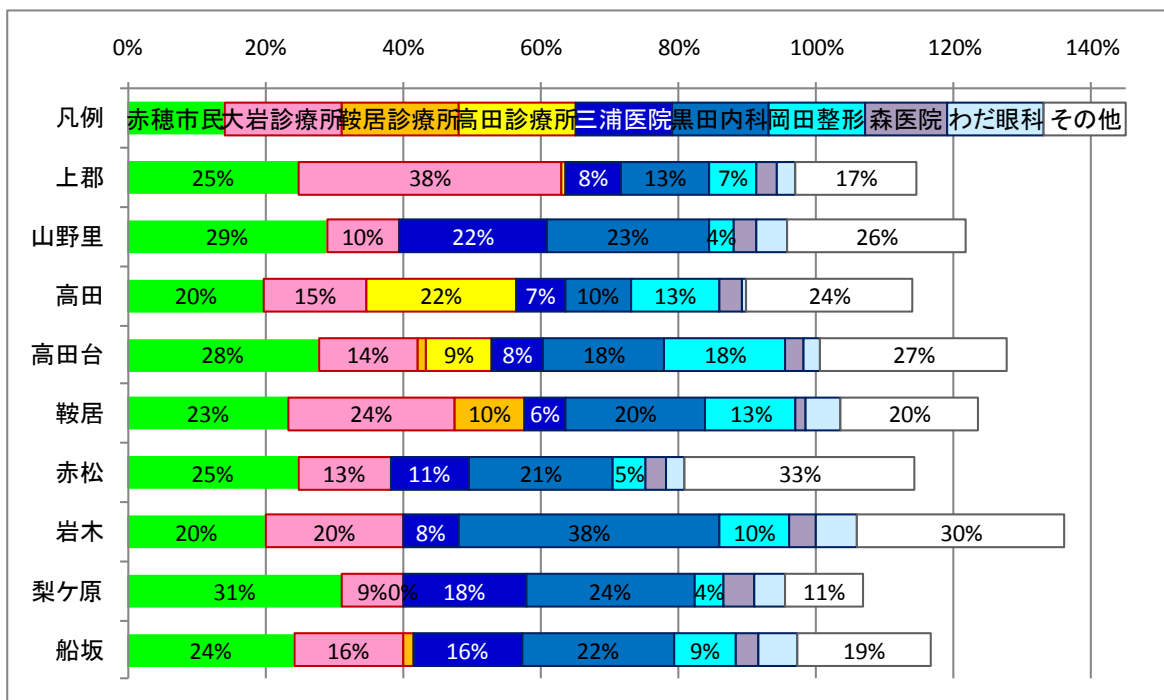
定期的な通院の行き先を見ると、全体では約 25～35%が赤穂市民病院をはじめ赤穂市内の病院を利用している。

70 歳以上に限ると、赤穂市内の病院の利用が全体に比べて少なく、上郡町内の医療機関を利用する人が多くなる。特に、送迎サービスを行っている大岩診療所や岡田整形外科の利用が多い。

図－8 居住地別の通院の行き先（全体）



図－9 居住地別の通院の行き先（70 歳以上）



注：「赤穂市民」とは、赤穂市民病院および赤穂中央病院を表す。

複数回答のため、回答率の合計は 100%を超える。

4. 上郡町の将来展望

(1) 地区別にみた高齢化の進展

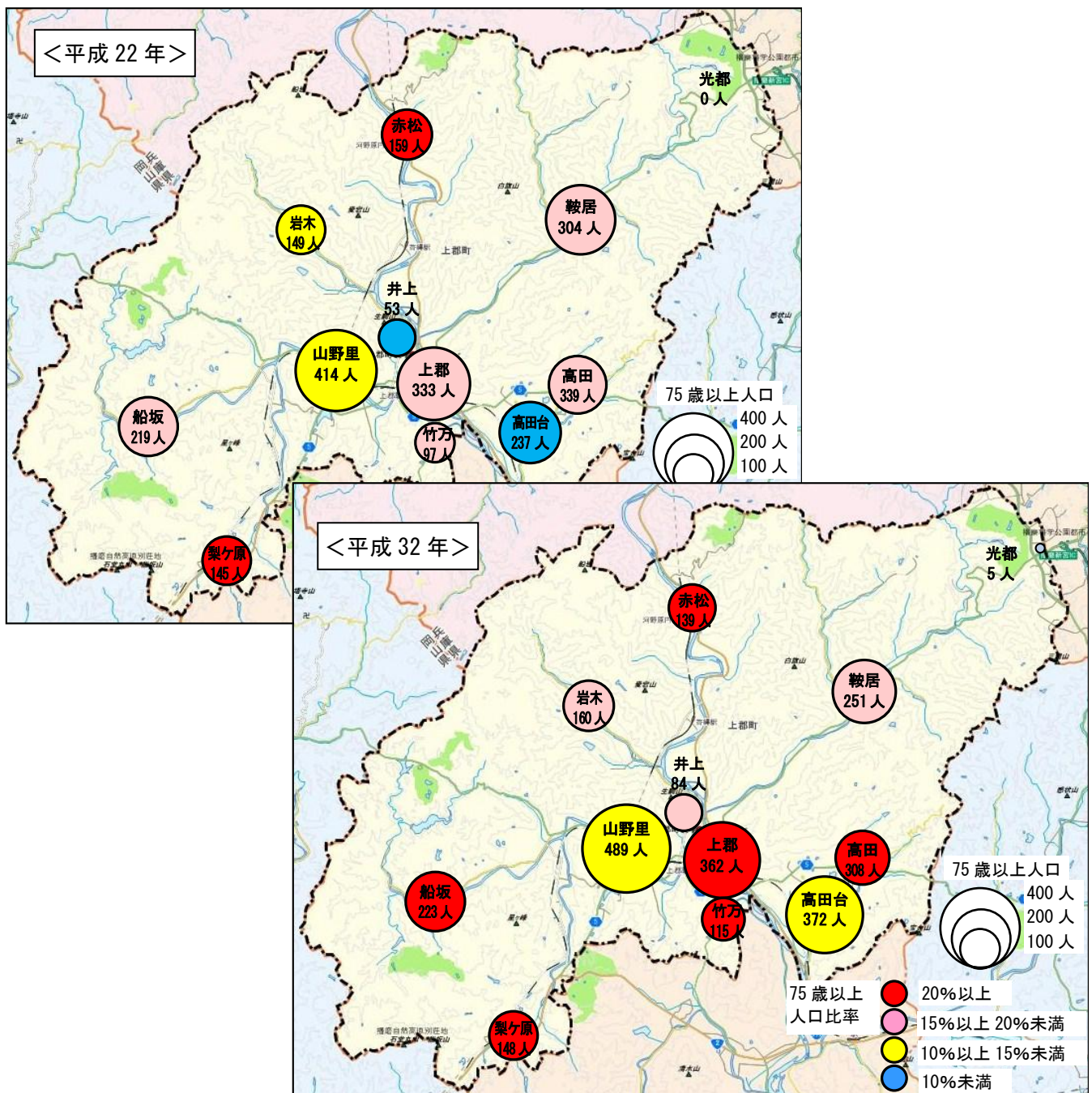
上郡町では今後、町の中心部において 75 歳以上人口の増加が見込まれる。75 歳以上人口比率が既に高い町の周辺部では、その割合が一層高まる。このように上郡町の全域にわたり、外出が困難になる 75 歳以上の町民が増加すると見通される。

図-10 は町字別に 75 歳以上の人口と総数に占める割合を図化したものである。

高田台では、現在 75 歳以上人口は 10%未満であるが、今後 10 年間に 1.6 倍 (237 人→372 人) に急増すると予測される。中心部の上郡や與井、竹万では 10 年後には 75 歳以上人口が 20%を超える。このように、町の中心部で 75 歳以上人口の増加が見込まれる。

町の周辺部は既に 75 歳以上人口比率が高い状況にあるが、その割合が一層高まる。

図-10 地区別 75 歳以上人口と 75 歳以上人口比率 (推計値)



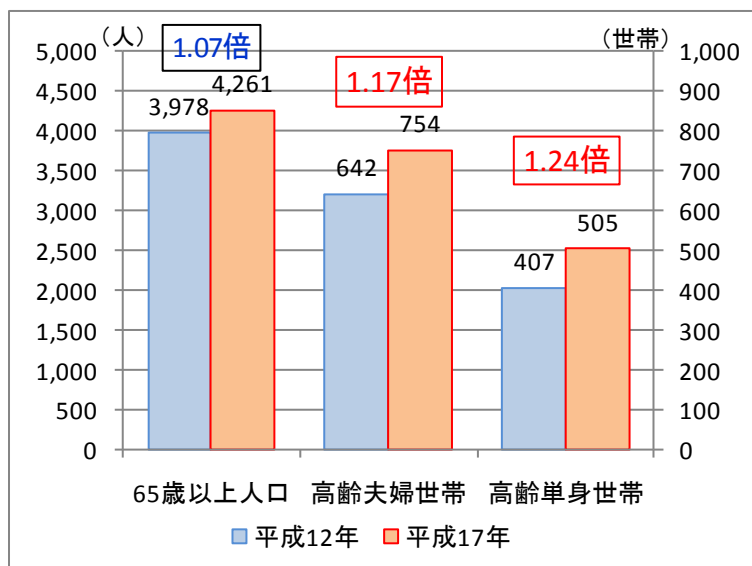
(2) 単身高齢者の増加

高齢化の進展に伴い、高齢人口の増加を上回るペースで、高齢夫婦のみの世帯や一人暮らしの高齢者が増えている。今後、高齢化が一層進展すると、一人暮らしの高齢者などが加速度的に増加すると予想される。

図-11は、平成12年と平成17年の国勢調査データに基づき、上郡町内の高齢者（65歳以上）の人口と、高齢夫婦のみ世帯（夫65歳以上かつ妻60歳以上の夫婦のみ世帯）ならびに高齢単身世帯（65歳以上の一人世帯）の世帯数を示したものである。

平成12年から17年までの5年間に、65歳以上人口は1.07倍に増加したのに対し、高齢夫婦世帯は1.17倍、高齢単身世帯は1.24倍と高齢者の人口の伸びを上回るペースで増加している。今後、高齢化が一層進展すると、高齢夫婦世帯や高齢単身世帯はこのペースを上回る勢いで増加することが考えられる。

図-11 上郡町の65歳以上人口と高齢単身世帯等の推移（平成12年・17年）



(3) 今後急増が見込まれる高齢女性ドライバー

現在、65歳以上の運転免許保有率はあまり高くないが、今後は免許保有率の高い年齢層の人が高齢化するため、高齢ドライバー、特に高齢女性ドライバーの急増が見込まれる。

図-12 はわが国全体の運転免許保有者数と保有率について、平成30年の状況を推計したものである。現在の高齢者の運転免許保有率は、例えば70-74歳では男性75%程度、女性20%程度であるが、今後は運転免許を持った人が高齢化するため、高齢者の運転免許保有者数が増加する。

図-13 は、65歳以上の推計結果を示したものであるが、75歳以上の男性と65-74歳の女性の運転免許保有者は2倍強に、75歳以上の女性では6.5倍に増加すると推計される。

図-12 全国の運転免許保有者数と保有率（推計値）

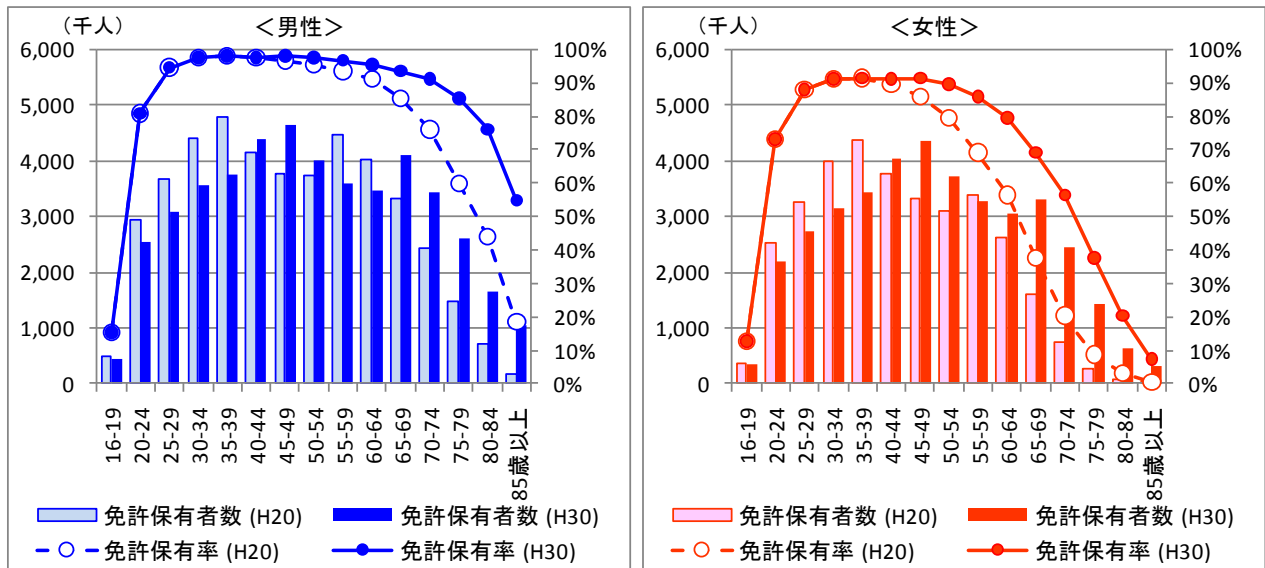
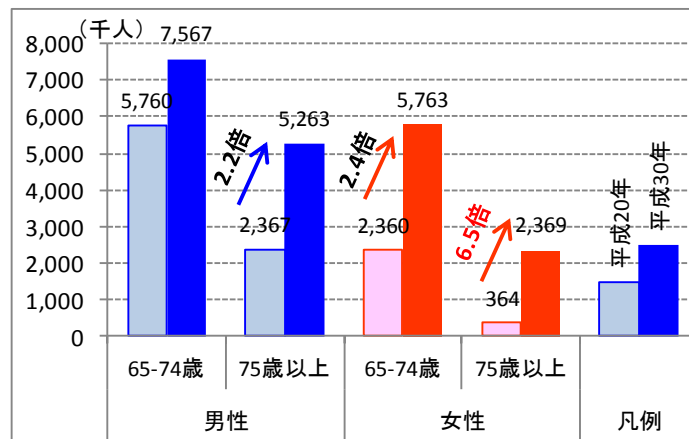


図-13 全国の65歳以上の運転免許保有者数（推計値）



資料：運転免許統計（平成20年版）（警察庁交通局運転免許課）、人口推計（平成21年1月確定値）（総務省統計局）、日本の将来推計人口（平成18年12月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

注1）運転免許は、普通自動車を運転できる免許を対象。二輪、原付、小型特殊免許は含まない。

注2）平成20年の運転免許保有者数は、警察庁運転免許統計による平成20年12月末の値。平成20年の運転免許保有率は、運転免許保有者数を人口推計（平成21年1月確定値）で除した値。

注3）平成30年の運転免許保有者数は、日本の将来推計人口の出生率中位・死亡率中位推計による平成30年推計人口に、平成30年の運転免許保有率（推計値）を乗じて推計。

(4) 懸念される高齢ドライバーによる交通事故の増加

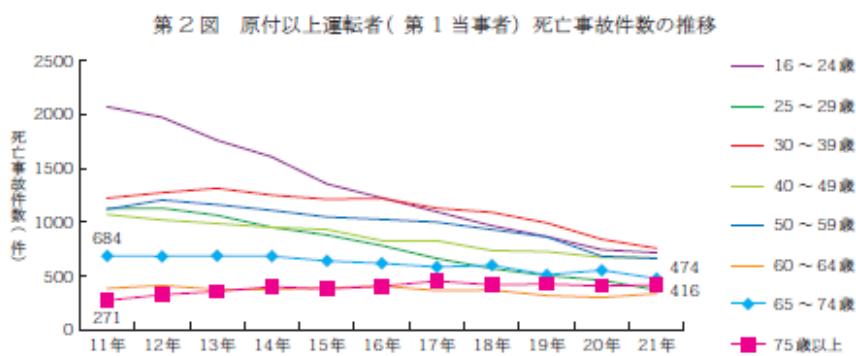
全国的にみて、高齢ドライバーの交通事故（第1当事者が高齢者の交通事故）が増加している。運転免許保有者の人数に対する事故率も高く、高齢ドライバーの増加に伴い、交通事故の増加が懸念される。

図-14は、年齢階層別に第1当事者の年齢別に死亡交通事故の件数を示したものである。全体的に死亡交通事故の件数が減少する中で、75歳以上が第1当事者の死亡交通事故が増加している。

図-15は、運転免許保有者10万人当たりの死亡交通事故件数を示したものである。全年齢では10万人当たり5.4件であるのに対し、65歳以上では同7.1件、75歳以上では12.8件となっており、高齢ドライバーの方が死亡交通事故を起こす割合が高いことがわかる。

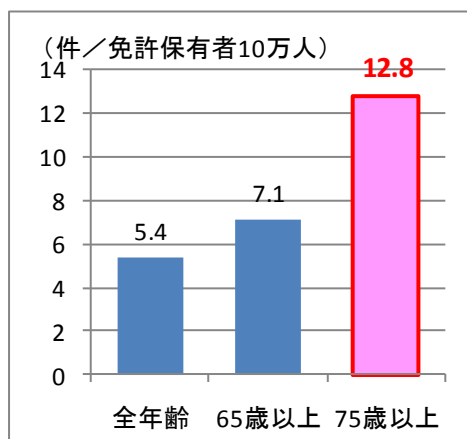
高齢ドライバーが増加することにより、高齢者が原因となる交通事故のさらなる増加が懸念される。

図-14 第1当事者の年齢階層別死亡事故件数の推移



出典：平成22年交通安全白書（内閣府生活統括官ホームページ）p30より引用

図-15 運転免許保有者10万人当たりの第1当事者死亡事故件数



資料：平成22年交通安全白書（内閣府生活統括官ホームページ）

5. 公共交通計画策定に関する基本的な考え方

(1) 地域公共交通の維持・活性化の方向性

公共交通の空白地域が広範囲に広がる上郡町では、高齢社会が到来し、高齢化がさらに進展することが不可避である中で、外出が困難な高齢者が増加している。また、今後は高齢ドライバーの増加が予想されるが、高齢者が自動車に依存し過ぎると交通事故の増加が懸念され、安全に外出できるための公共交通サービスの必要性が高まっている。

このような状況に対し、上郡町では福祉政策の一環として、高齢者を対象にタクシー運賃を一定回数（年間 24 回）一定範囲内（タクシー運賃の半額、ただし上限 1,000 円）助成する外出支援サービスを実施してきた。これに加え、上記のような問題に対応するため、上郡町地域公共交通総合連携計画を策定して上郡町全体の今後の公共交通体系について検討するとともに、上郡町が費用の一部を負担して新たな公共交通サービスを提供することとした。

その基本的な考え方は図-16 のとおりである。

図-16 上郡町における地域公共交通総合連携計画の策定方針

▶▶ 何のために、何を指して

上郡町の地域公共交通総合連携計画は、魅力的な地域づくりを目指しています。

そのため、自動車に乗れない交通弱者が、いきいきと安心して住み続けられるよう、町民、事業者、行政が協働して一体となって総合的に推進していくもので、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼りすぎない交通まちづくりを目指します。



方向性

1 安心して暮らし続けることができるまちづくり

- ・安心して外出できる交通環境の整備

2 自動車に頼らなくてもよいまちづくり

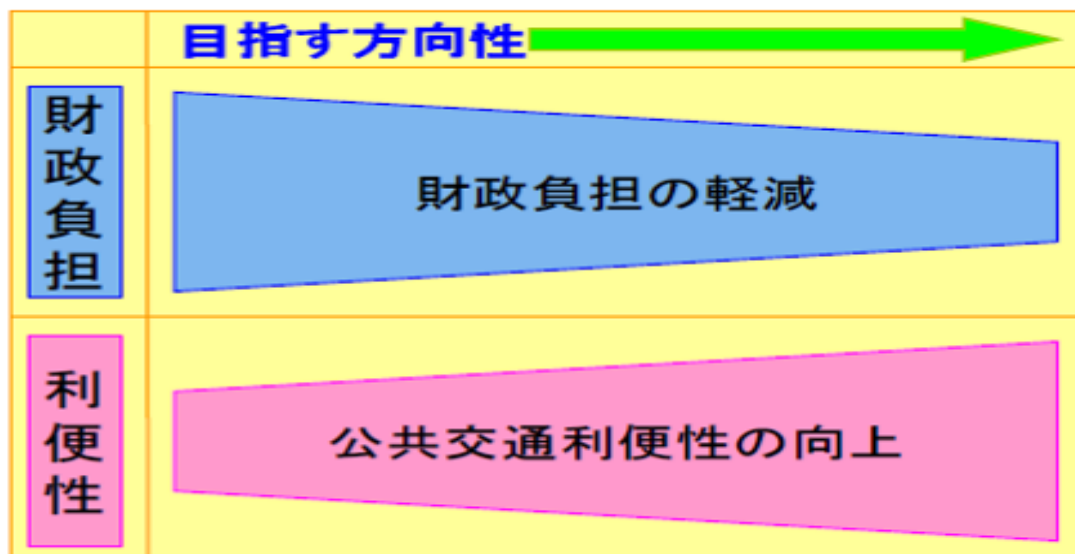
- ・交通弱者が必要な生活ができるような

3 にぎわいのあるまちづくり

- ・商店街の活性化を含めたまちづくり
- ・上郡駅の利用促進につなげる

4 財政的に健全なまちづくり

- ・地域・住民ニーズに配慮したサービスの提供
- ・町財政負担を考慮したサービスの提供



※上記の目標を達成するためには、公共交通政策のみならず、福祉、まちづくり、観光、商工など総合的な視点からの取り組みや、隣接市町との連携が重要です。この計画書では、このような意識のもとで公共交通計画の具体策について記述します。

(2) 公共交通計画策定の基本方針

このような基本的な考え方にに基づき、上郡町が運行経費の一部を負担して公共交通サービスを提供する。その際、次の方針に基づいてサービスの提供内容や利用者の負担を定める。

- ① 自家用車を自由に利用できない人が、日常生活に必要な活動（買物、通院、社交など）ができるよう、乗合の公共交通サービスを提供する。
- ② 公共交通サービスの提供に必要な費用は、利用者（運賃の支払い）、町民（町の財源＝税金）、沿線の自治会・住民（回数券の購入など）によって負担する。
- ③ 公共交通サービスを提供する範囲は上郡町内とする。
- ④ 住民懇談会における意見、公共交通（電車・バス）の整備状況などを踏まえ、地区の特性に見合った公共交通サービスを提供する。
- ⑤ 関連する法律（道路運送法など）に基づき、運行事業者とも調整しながら、各地区で実行可能な方法によって公共交通サービスを提供する。
- ⑥ 上郡町は、実行可能な計画案を各地区に対して提示し、各地区の総意によってその中から選択する。
- ⑦ 提供するサービスの内容に応じて利用者の負担を定める。

表－3 公共交通サービスに対する運賃負担の目安

区 分	概 要	運賃負担の目安
定路線型	・路線と停留所を定めて運行 ・乗降場所は停留所に限定	・路線バスの運賃と同程度
自宅送迎型	・路線と停留所を定めて運行 ・定められた区域内では自宅までの送迎を行う ・乗降場所は自宅または停留所	・路線バスの運賃 ＋送迎の対価（100円程度）
自由乗降型	・乗降できる区域を定めて運行 ・定められた区域内では、希望する場所で乗降できる	・タクシー運賃の30%程度

(3) 利用状況の評価と計画の見直しに関する考え方

公共交通の利用状況は毎年一度評価し、基準に満たない場合は運行内容の見直しを行う。

<最低限の利用に関する基準>

1年間を通じて1便平均の利用者が1人以下の路線は、乗合交通を廃止して個別輸送（一般のタクシー）に委ねるか、または1便平均の利用者が1人を超えるよう便数を削減する。

※ 上郡町が提供する公共交通サービスは「乗合」のサービスであり、最低限乗り合っている（1便平均1人を超える）状態を最低限の利用に関する基準とする。

<運行費用の負担に関する基準>

- ① 路線を単位として、運行費用と運賃収入の差額の一部を町民（町の財源＝税金）が負担する。ただし、町民（町の財源＝税金）が負担する金額は、運行費用の70%までとする（利用者と沿線地域が最低30%は負担する）。
- ② 利用者の運賃負担と町民（町の財源＝税金）の負担を合わせても運行費用に達しない場合は、次の方法のいずれかで対応する。どの方法によるかは、地区（自治会）の意向を反映する。
 - a) 運賃を引き上げて運賃収入を増やす。
 - b) 沿線の自治会や住民の負担により運賃収入を増やす（回数券を購入する、自治会の会計から運行費用を支出するなど）
 - c) 運行方法やダイヤを見直し運行費用を減らす。

<その他>

沿線の企業から協賛金を募る、広告収入を得るなどにより収入を増やすことも考えられる。

(4) 公共交通サービスの提供方法

公共交通サービスの提供方法には様々な方法がある。上郡町の地形的な特性や人口の分布、既存の公共交通体系などを考慮すると、上郡町で実施可能な方法は表-4のように考えられる。これらの方法に基づき、各地域において実行可能な方法を検討する。

表-4 上郡町で提供可能な公共交通サービス

方法	内容
①路線バスルートの見直し (路線の延伸)	・ 現在運行されていない地区への既存バス路線の延伸
②路線バスルートの見直し (経路の変更)	・ 既存路線バスの経路変更 (住宅団地内でのバス経路の見直しなど)
③路線バス・停留所配置の見直し	・ 既存路線バス停留所の増設による停留所までの距離の短縮化
④定時・定路線型コミュニティバス、 乗合タクシーの運行	・ 運行区間：各地区⇔中心市街地の定められた場所（上郡駅など） ・ 路線・停留所：あらかじめ定める（乗降は停留所のみ） ・ ダイヤ：あらかじめ定めて運行する ・ 運賃水準：路線バスと同程度
⑤デマンド型乗合タクシーの運行 (1) (自宅送迎・定路線・ダイヤ有)	・ 運行区間：各地区⇔中心市街地の定められた場所（上郡駅など） ・ 路線・停留所：あらかじめ定める ただし、定められた区域内（居住地側）に限り自宅での乗降を可とする ・ ダイヤ：あらかじめ定める ただし、事前予約制とし予約のあった便のみ運行する ・ 運賃水準：路線バスの運賃＋自宅送迎の対価（100円程度）
⑥デマンド型乗合タクシーの運行 (2) (自宅送迎・降車場所任意・ダイヤ有)	・ 運行区間：各地区⇔中心市街地の定められた範囲内 ・ 路線：乗降できる区域のみ指定（路線は固定しない） ・ 乗降場所： 居住地側（乗車・降車）＝指定区域内で希望する場所 中心部側（降車）＝指定区域内で希望する場所 中心部側（乗車）＝指定された場所（停留所） ・ ダイヤ：あらかじめ定める ただし、事前予約制とし予約のあった便のみ運行する ・ 運賃水準：タクシー運賃の3割程度

6. 町民の意向の把握

(1) 自治会長アンケート調査の実施

上郡町の公共交通計画を具体化するにあたって、まず、自動車を利用できない高齢者など、外出が困難な人がどの地区にどのくらい居住しているかを把握した。そのため、平成21年度に実施した全世帯に対するアンケート調査のデータを活用するとともに、平成22年8月に改めて自治会長にアンケート調査を実施し、その状況を把握した。

ここでは、自ら外出する交通手段を持たず、家族や近所の人に送迎してくれる人がいないという人を「外出が困難な人」と定義した。図-17にその分布状況を示す。

図-17 外出が困難な人の分布

① 上郡地区

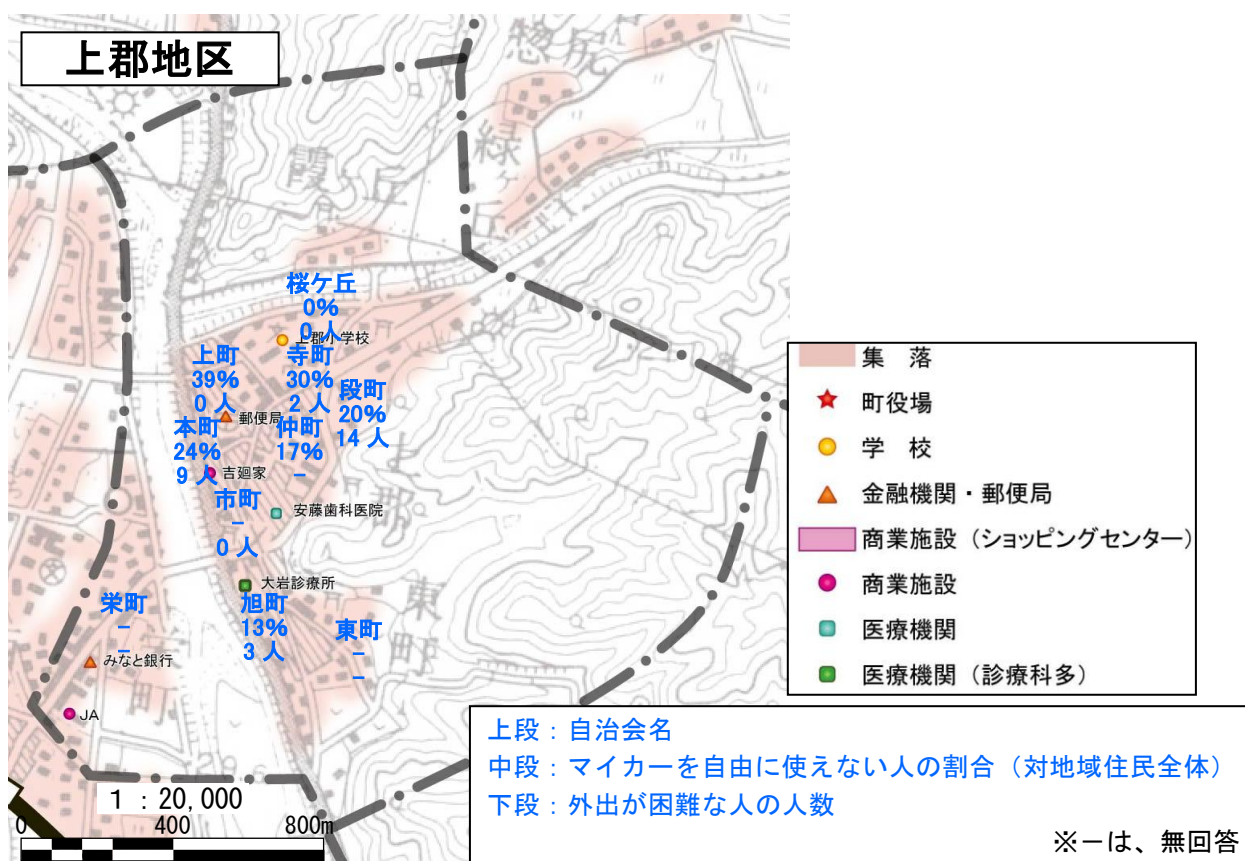
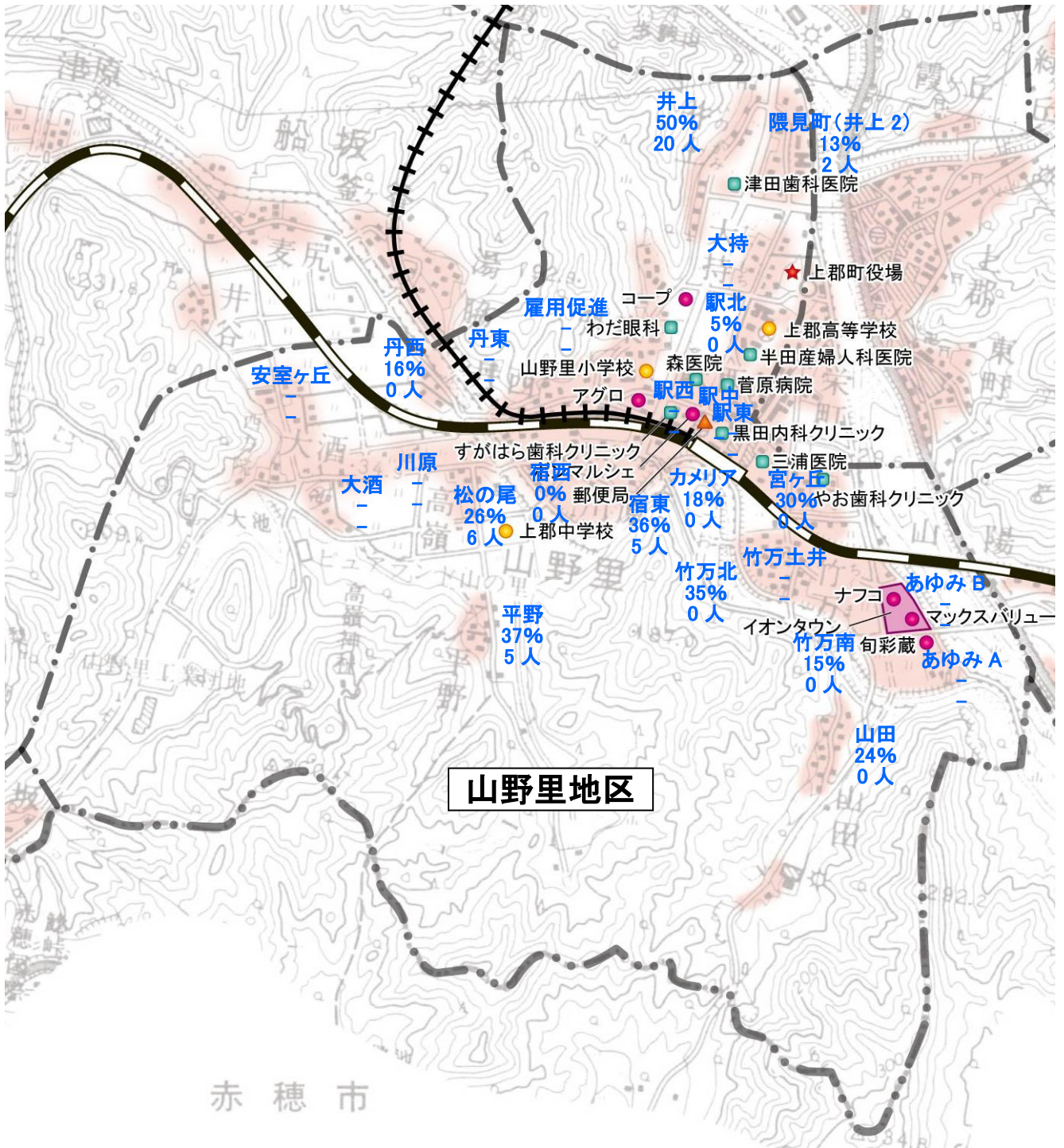


図-16 外出が困難な人の分布（つづき）

② 山野里地区



上段：自治会名
 中段：マイカーを自由に使えない人の割合（対地域住民全体）
 下段：外出が困難な人の人数
 ※-は、無回答

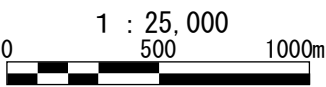
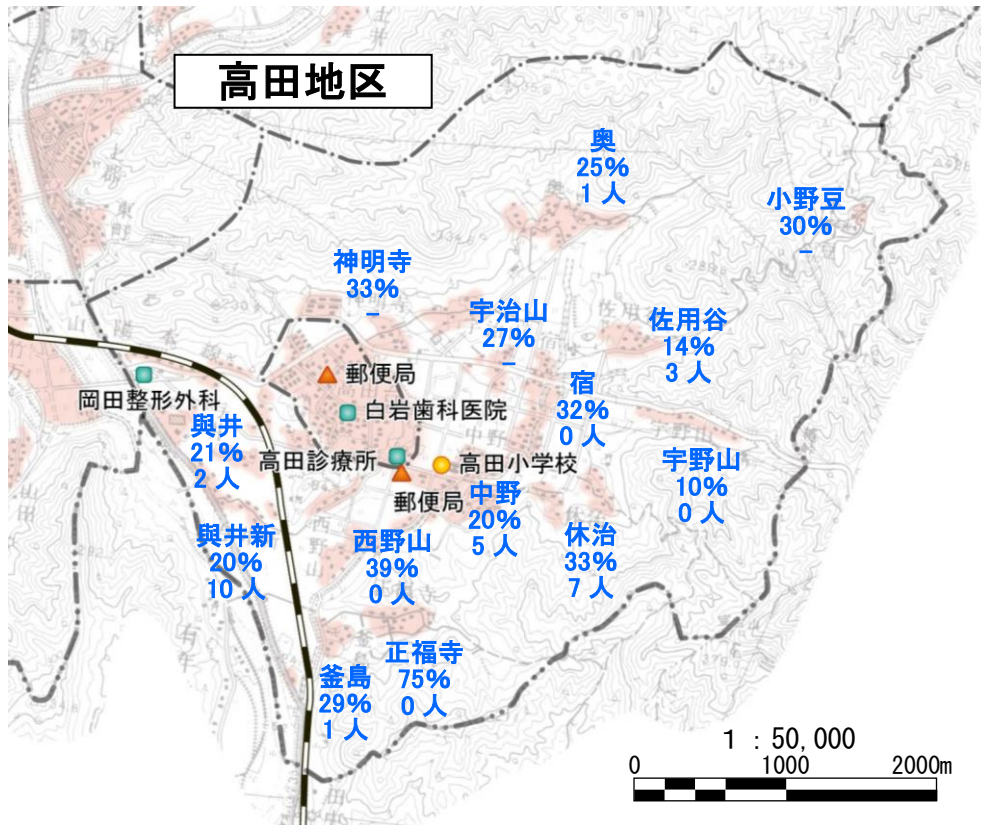


図-16 外出が困難な人の分布（つづき）

③ 高田地区



④ 高田台地区

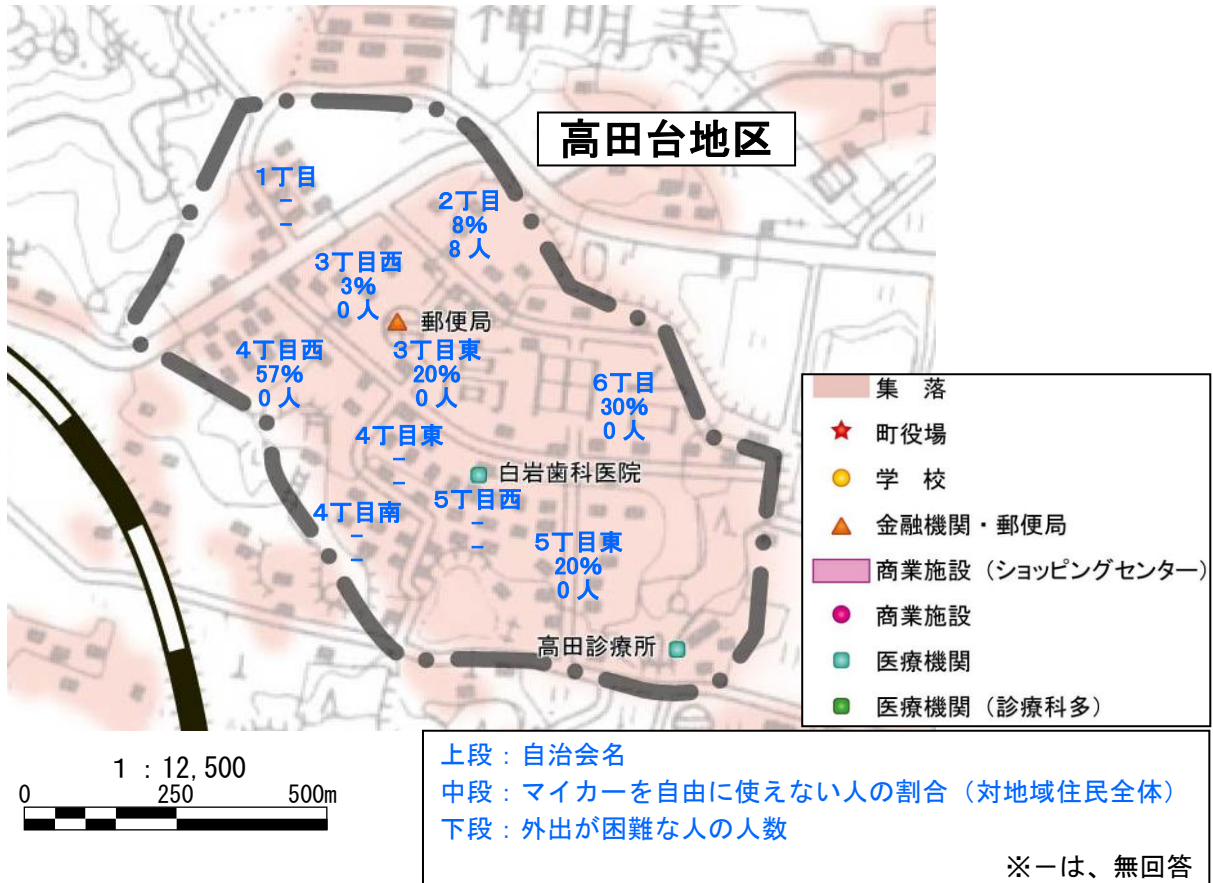


図-16 外出が困難な人の分布（つづき）

⑤ 鞍居地区

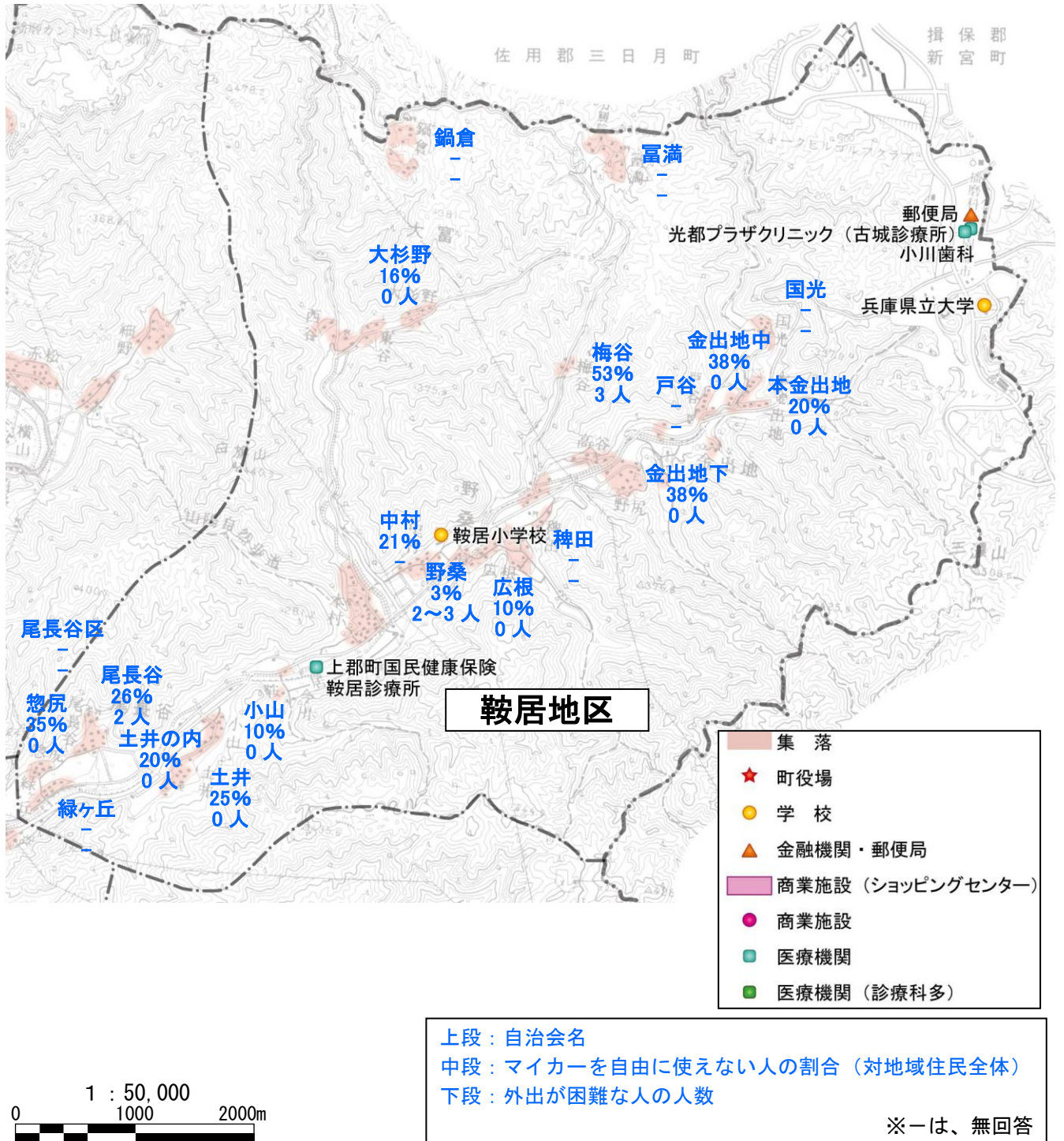
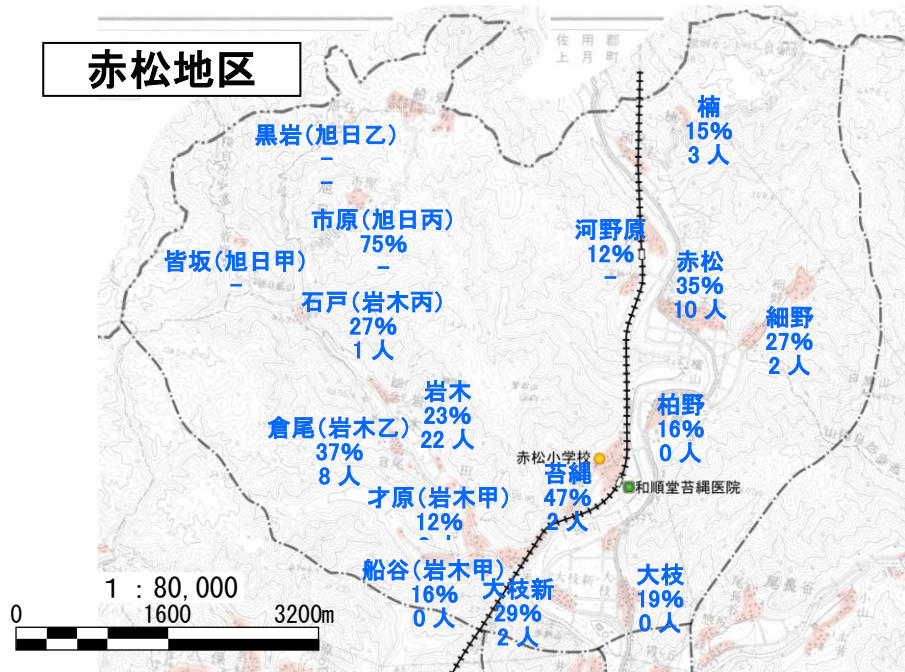
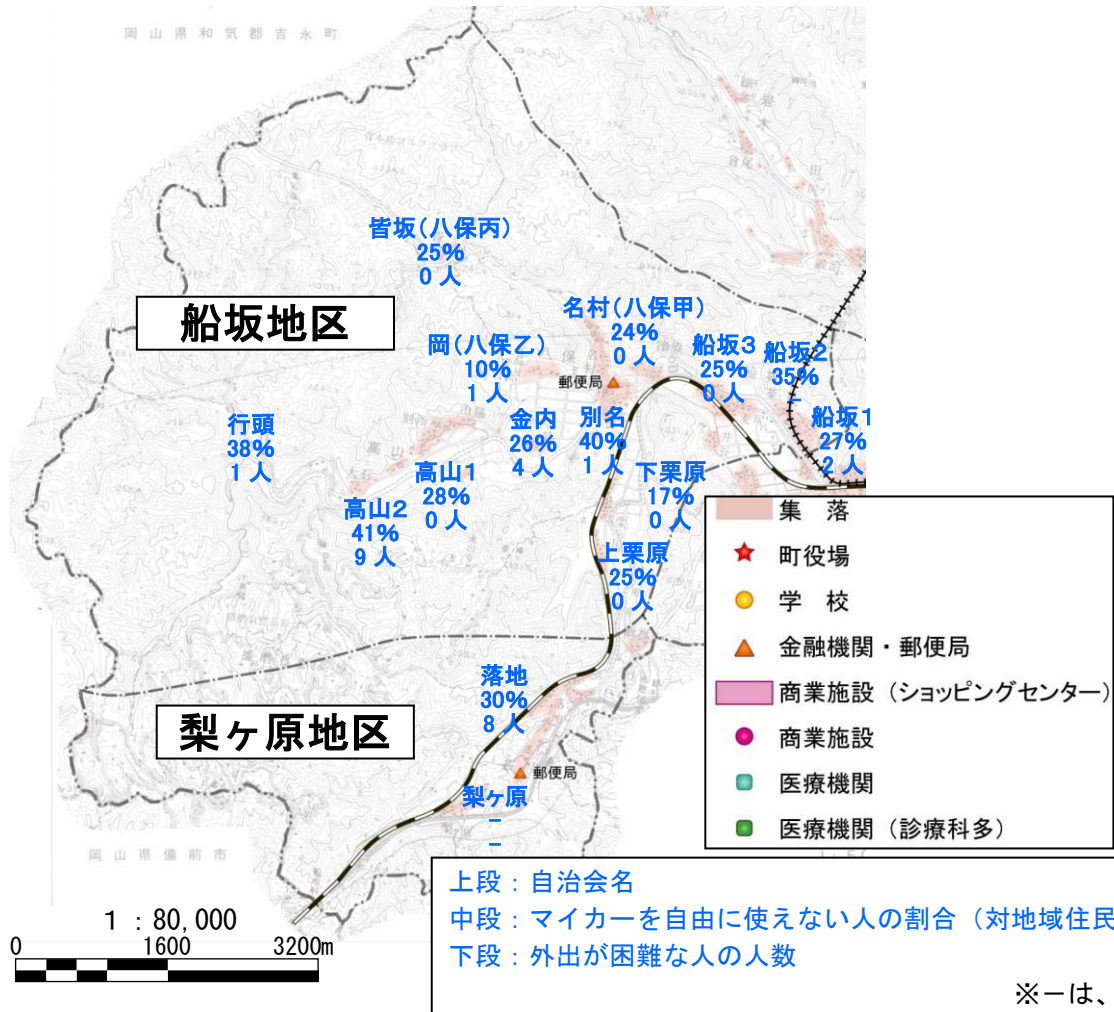


図-16 外出が困難な人の分布（つづき）

⑥ 赤松・岩木地区



⑦ 梨ヶ原・船坂地区



(2) 地区懇談会の開催（第1回）

自治会長アンケート調査に加え、各地区の実情を把握し、外出に困っている人の状況を詳細に把握するとともに公共交通計画に対する地区の意向を把握するため、平成22年9月に地区懇談会を開催した。

地区懇談会では、上郡町の公共交通の抱える問題点について説明し、現状を放置すれば生じると考えられる問題点について説明するとともに、公共交通サービスの提供方針について説明した。その上で、公共交通や日常生活において地区の抱える問題点、公共交通サービスに関する地区の意向などについて意見交換した。

地区懇談会の開催状況は表-5のとおりである。また、地区懇談会で把握した意見の内容を表-6にまとめて記す。

表-5 第1回公共交通検討懇談会の開催経緯

期 日	地 区	内 容
平成22年9月3日	梨ヶ原・船坂地区	<p><上郡町からの説明></p> <p>①上郡町の公共交通の抱える問題点</p> <p>②公共交通体系整備の考え方や方向性</p> <p><意見交換></p> <p>①外出に困っている人の状況の説明</p> <p>②各地区の公共交通整備に関する意見交換</p>
平成22年9月4日	高田地区	
平成22年9月5日	上郡地区	
平成22年9月7日	山野里地区	
平成22年9月8日	赤松地区	
平成22年9月11日	鞍居地区	
平成22年9月12日	高田台地区	

表-6 第1回地区懇談会における意見の概要

懇談会で出された意見	上郡	山野里	高田	高田台	鞍居	赤松	岩木	梨ヶ原	船坂
自宅前（近く）で路線バスに乗れるようにしてほしい			○	○					
路線バスの経由地を見直してほしい（上郡橋経由を増やしてほしい）				○					
上郡駅での電車と路線バスの接続（ダイヤ）を改善してほしい				○					
路線バスの廃止代替策を早急に導入してほしい						○			
コミュニティバスを走らせてほしい（病院や商店を巡回するバスを走らせてほしい）	○		○	○	○	○			○
ゆらのすけを上郡町まで延伸してほしい			○						
自宅まで送迎できる乗合公共交通を導入してほしい	○		○	○	○	○	○	○	○
外出支援制度の利用回数の制限を緩和してほしい（枚数を増やしてほしい）		○	○	○	○	○	○	○	○
外出支援制度の町の負担額（上限 1,000円）を見直してほしい			○			○		○	○
スクールバスを活用できないか		○		○					○
公共交通維持のためには地域が費用を負担することも必要だ		○		○		○		○	○
移動販売車を導入・活用できないか	○		○		○		○	○	
通院は病院の送迎バスを利用している（赤穂中央病院、大岩診療所、岡田整形外科）	○		○	○	○	○			
交通だけの問題ではなく、総合的に対策を検討してほしい		○	○				○		○
5年後・10年後が不安だ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
家族の送迎などで対応可能なので当面は現状で大丈夫だ	○		○		○				
自転車やバイクを利用できるので、当面は大丈夫だ	○		○		○				
各世帯自動車を利用できる、若い世代が多いなど、当面は現状で大丈夫	○		○						
駅や商業施設に近いので特に困っていない		○	○						

※上記の意見は、9月に実施された検討懇談会で各自治会毎に出された意見を記載したもので、地区内の自治会すべてが、この状況にあてはまるものではない。

7. 上郡町の公共交通計画（案）

(1) 公共交通の需要予測

自治会長アンケート調査に基づく外出が困難な人の状況や、地区懇談会における意見などを踏まえ、上郡町における公共交通計画を具体的に検討した。

まずはじめに、上郡町に新たに公共交通を導入した場合の需要について、次の手順に従って予測した。

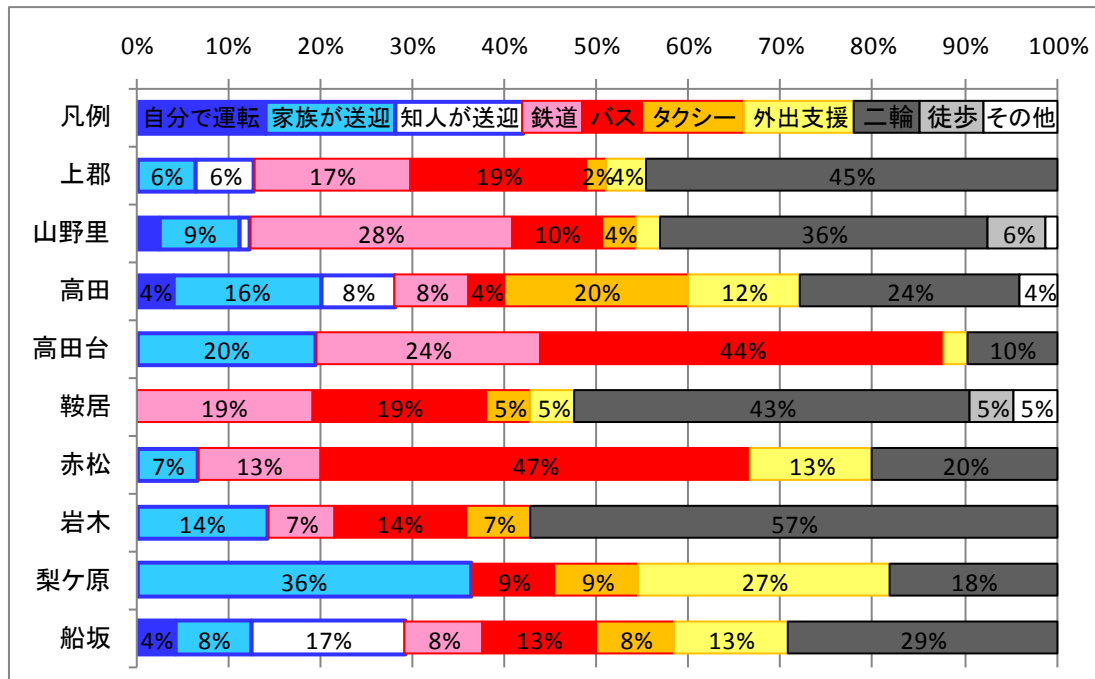
- ① 平成 22 年 8 月の各自治会長アンケート調査より、運転免許を持たず、送迎してもらえない人もいないため、外出する交通手段のない人数を基本とした。
- ② 各自治会長アンケート調査では把握できなかった地区は、平成 21 年度に全世帯を対象に実施した「上郡町民の交通手段の利用に関する実態調査」（以下、平成 21 年交通実態調査）より、運転免許を持たず、送迎する人もいない人の割合を求め、それを地区の人口に乗じることで外出する交通手段のない人数を推計した。
- ③ 平成 21 年交通実態調査より、買い物および通院の頻度を求めた。
- ④ また、平成 21 年交通実態調査より、運転免許を持たず、送迎してくれる人もいない人を対象に、外出の際の公共交通手段利用率を集計した。その結果、平成 21 年の調査時点で路線バスが運行されていた高田台と赤松では、路線バスの交通手段分担率が 44%、47%であった。このことより、乗合の公共交通手段が導入された場合、外出する交通手段のない人の 45%が買い物や通院の際に公共交通を利用すると想定した。

その結果、高田台では 1 日約 13 人、高田や上郡・鞍居では 1 日約 8 人の公共交通利用者が見込まれる。赤松、岩木、梨ヶ原、船坂では公共交通利用者が 1 日 3～6 人程度であると予測された。

表－7 乗合交通を導入した場合の利用者数の予測結果

		単位	山野里	高田	高田台	上郡 鞍居	赤松	岩木	梨ヶ原	船坂	備考	
①	交通手段がなく困っている人	人	129	59	89	57	24	32	25	41	自治会長アンケート、21年交通実態調査より	
②	買い物・通院の頻度	回/日	0.32								平成21年交通実態調査より	
③	乗合公共交通利用率	%	10%	45%								
④	利用者数 (片道・1日当たり)	人/日	4.1	8.5	12.8	8.2	3.5	4.6	3.6	5.9	④=①×②×③	

表-8 公共交通族の買い物・通院における交通手段の利用率（平成21年交通実態調査）



(2) 計画案の策定と地区による選択

需要予測の結果や既存の公共交通サービスの提供状況、各地区における道路の整備状況や道路幅員などを考慮し、5.(2)に示す考え方に基づき、地区ごとに計画案をいくつか作成した。計画案の作成に際しては、上郡町内の一般乗合旅客自動車運送事業者や一般乗用旅客自動車運送事業者の意見を聞き、実行可能な方法について検討した。

平成22年12月～平成23年1月にかけて地区懇談会（第2回）を開催して各地区の計画案の内容を説明するとともに、5.(2)～(3)に示した内容に基づき、利用者の運賃負担、採算性が一定基準を下回った場合の対応のルールについて説明した。その上で、各地区が計画案の中から1つを選択した。

なお、計画案の提示および計画案の選択に当たっては、各地区の住民や利用者の意見を聞き、可能な限り住民や利用者の意見を踏まえて計画案を見直すこととした。

また、上郡、高田、高田台、鞍居の各地区においては、利用者数や既存の公共交通体系からコミュニティバスによる対応がベストとの考えに至ったため、コミュニティバスによる計画案のみの提示となった。

地区懇談会（第2回）の開催経緯を表-9表-10に、提示した計画案と各地区による選択の結果を表-10に示す。

表－9 第2回公共交通検討懇談会の開催経緯

期 日	地 区	内 容
平成 22 年 12 月 23 日	鞍居地区	<上郡町からの説明> ・地区別の公共交通計画の内容説明 <意見交換> ・計画案に関する質疑応答 ・計画案に対する地区別の意向の表明（地区による計画案からの選択）
平成 22 年 12 月 25 日	上郡地区	
平成 23 年 1 月 7 日	梨ヶ原地区	
平成 23 年 1 月 8 日	高田台地区	
平成 23 年 1 月 14 日	山野里地区	
平成 23 年 1 月 15 日	高田地区	
平成 23 年 1 月 16 日	赤松地区	
平成 23 年 1 月 21 日	船坂地区	

表－10 各地区に提示した計画案と地区の選択の結果

地 区	提示した計画案	地区による選択の結果
上郡地区	◇コミュニティバスの新規運行 ・鞍居地区⇄上郡地区⇄上郡駅 ・高田地区⇄上郡地区⇄上郡駅	・同左
山野里地区	◇コミュニティバスの新規運行 （高田地区・鞍居地区の便の利用） ◇乗合タクシーの運行 ・梨ヶ原⇄大酒・平野地区⇄中心部	・同左
高田地区	◇コミュニティバスの新規運行 ・奥・佐用谷・宇野山・中野⇄上郡駅	・同左
高田台地区	◇現在の路線バスのルート見直し・バス停の増設 ・高田台内をこまめに走行するルートの設定 ・バス停の増設によるバス停アクセス距離の短縮	・同左
鞍居地区	◇コミュニティバスの新規運行 ・国光・大富・野桑・尾長谷⇄上郡駅	・同左
赤松地区	①コミュニティバスの運行（定時・定路線） ・楠・苔縄・大枝⇄上郡駅 ・旭日・岩木⇄上郡駅 ②乗合タクシーの運行 ・赤松地区内区域運行⇄上郡中心部（乗降場所指定） ③乗合タクシーの運行 ・赤松地区内区域運行⇄上郡中心部（区域運行）	・②を選択
船坂地区	①コミュニティバスの運行（定時・定路線） ・行頭・高山・船坂⇄上郡駅 ②乗合タクシーの運行 ・船坂地区内区域運行⇄上郡中心部（乗降場所指定） ③乗合タクシーの運行 ・船坂地区内区域運行⇄上郡中心部（区域運行）	・②を選択
梨ヶ原地区	①コミュニティバスの運行（定時・定路線） ・梨ヶ原・落地・栗原⇄上郡駅 ②乗合タクシーの運行 ・梨ヶ原地区内区域運行⇄上郡中心部（乗降場所指定） ③乗合タクシーの運行 ・梨ヶ原地区内区域運行⇄上郡中心部（区域運行）	・②を選択

(3) コミュニティバスの運行

需要予測の結果や公共交通サービスの現状を踏まえ、上郡、高田、高田台、鞍居の各地区においては、現在の路線バスの路線を再編し、コミュニティバスとして運行する。

① 路線

- ・高田台ルート：高田台（地区内巡回）⇔奥井⇔ハイツあゆみ前⇔上郡駅
- ・中野ルート：中野⇔宇野山⇔佐用谷⇔奥⇔奥井⇔ハイツあゆみ前⇔上郡駅
- ・釜島ルート：正福寺⇔釜島⇔奥井⇔ハイツあゆみ前⇔上郡駅
- ・鞍居ルート：金出地⇔大富⇔小山⇔尾長谷⇔上郡橋⇔上郡駅
- ・中心部巡回ルート：上郡駅→栄町→上郡橋→東町→隈見橋→井上南→山野里→上郡駅

② 運行日・運行ルート

運行日は土日を除く週5日間とし、パターンA～Cを2日または1日ずつ運行する。

- ・パターンA：高田台ルート→中心部巡回→中野ルート→中心部巡回（以降、繰り返し）
- ・パターンB：高田台ルート→中心部巡回→釜島ルート→中心部巡回（以降、繰り返し）
- ・パターンC：高田台ルート→中心部巡回→鞍居ルート→中心部巡回（以降、繰り返し）

③ 使用車両

- ・13～15人乗り程度の車両により運行する。

④ 便数・ダイヤ

- ・各ルート4便程度（中心部巡回は8便）とする。
- ・ダイヤは現在精査している。

⑤ 運賃

- ・路線バスと同程度とする。小人（小学生以下）は大人の半額とする。
- ・運賃の支払いは、現金または回数券によることとする。定期券は発行しない。

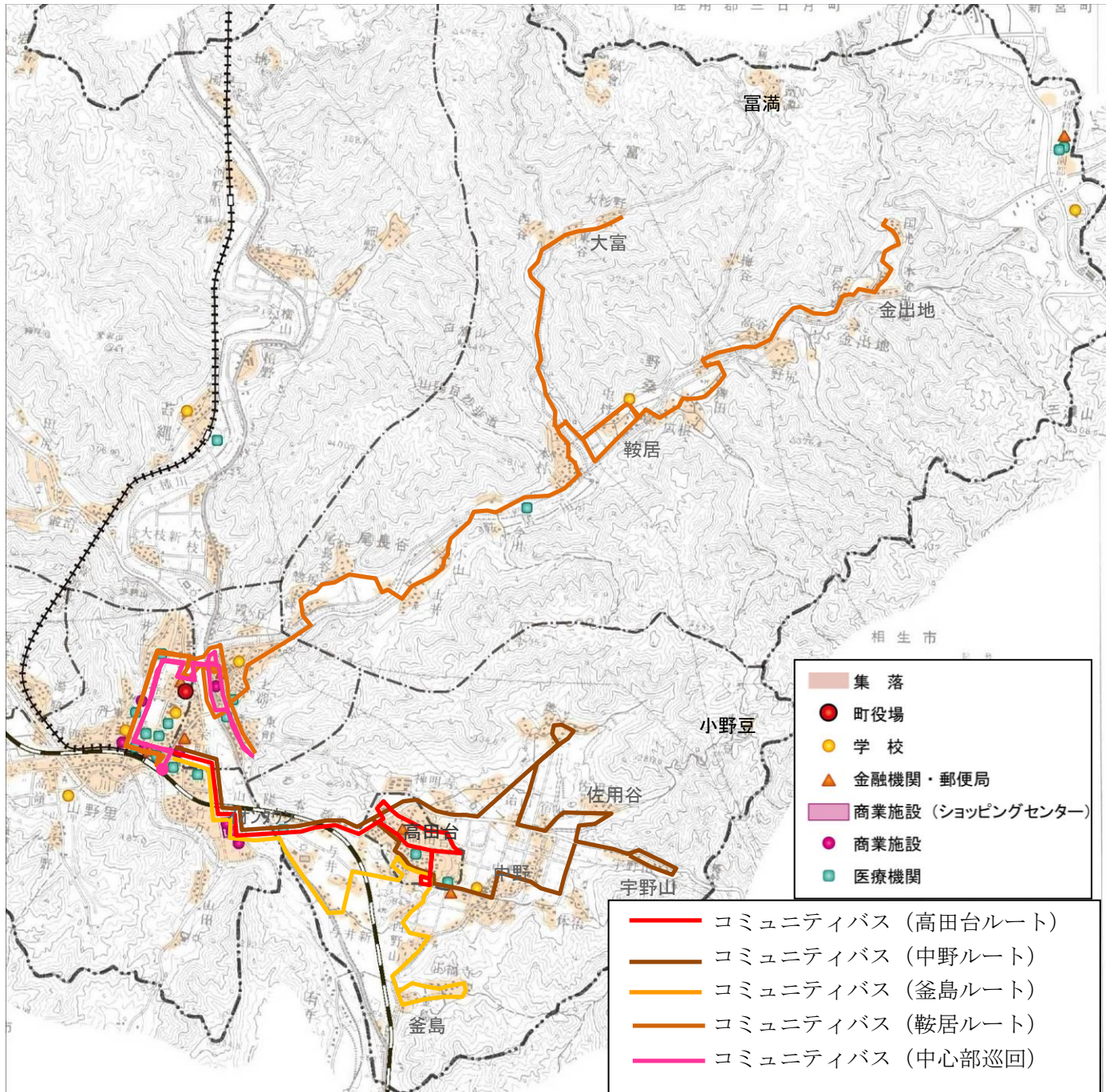
⑥ 運行開始時期

- ・架け替え工事中の隈見橋の供用に合わせ、平成23年12月頃からの運行を予定する。

⑦ 運行事業者など

- ・朝夕の通勤・通学需要を含めると乗合タクシーの輸送力を超える需要が見込まれることから、上郡町における一般乗合旅客自動車運送事業者である(株)ウエスト神姫の乗合バス事業とする。収入が運行費用を下回る場合は「5. (3)運行費用の負担に関する基準」に示すルールに則って対応する。

図-18 コミュニティバス路線図（案）



(4) 乗合タクシーの運行

公共交通空白地区である赤松、岩木、梨ヶ原、船坂の各地区においては、需要予測の結果、タクシー車両による運行でも対応が可能と考えられること、地区懇談会において定時定路線型の運行とデマンド型の乗合タクシーの運行を提示したところ、いずれの地区でもデマンド型乗合タクシーの導入を希望したことなどから、乗合タクシーを運行する。

① 運行区域

以下のルートにおいて、区域運行の乗合タクシーを運行する。

- ・楠ルート：赤松地区（楠、河野原、赤松、柏野、苔縄、大枝、大枝新）⇔上郡中心部
- ・岩木ルート：岩木地区（旭日甲・乙・丙、岩木甲・乙・丙）⇔上郡中心部
- ・梨ヶ原ルート：梨ヶ原地区（梨ヶ原、落地）、大酒、平野⇔上郡中心部
- ・船坂ルート：船坂地区（行頭、高山、別名、八保甲・乙・丙、栗原、船坂）⇔上郡中心部

※各ルートともに居住地側の地区内は、自宅など希望する場所での乗降を可とする。（ただし、幅員の狭い道路、行きどまり、車両の通行や乗降のできない場所を除く）。

※上郡中心部での乗降は、あらかじめ設定した場所に限定する。ただし、中心部内のみの利用は不可とする。

表-11 上郡中心部の乗降場所（案）

乗降場所	想定される主な行き先
① 上郡駅	駅、三浦医院など
② 駅前（県道姫路上郡線交差点付近）	J Aくらしの店、菅原医院など
③ 郵便局前	上郡郵便局、黒田内科クリニックなど
④ 山野里（山野里交差点付近）	ボンマルシェ、アグロ、ジョイハシモト、うか いや書店、森医院、菅原歯科クリニックなど
⑤ 生協前	コープ、わだ眼科など
⑥ 井上南（津田歯科医院前交差点）	津田歯科医院など
⑦ 上郡町役場	
⑧ 栄町南（みなと銀行前）	みなと銀行、栄町商店街など
⑨ 栄町北（現栄町バス停付近）	栄町商店街など
⑩ 上郡橋	大岩診療所など
⑪ イオンタウン	イオンタウン、旬彩蔵など
⑫ あゆみ橋東	岡田整形外科など

② 運行日

運行日は各ルートとも週3日間とし、

- ・楠ルートと岩木ルートは運行日が重複しないよう、
- ・梨ヶ原ルートと船坂ルートは運行日が重複しないよう、

運行日を設定する。

③ 使用車両

・セダン型の車両により運行する。

④ 便数・ダイヤ

・各ルート1日当たり4便とする。ダイヤは現在精査中である。

⑤ デマンド方式の導入

・運行はデマンド方式（事前予約制）とし、利用日前日の17時までに予約する。

・予約の取り直し・変更は利用の2時間前までとし、変更は1回限りとする。

⑥ 運賃

・基本的に路線バスの運賃に自宅送迎等の対価を加えた額とする。小人（小学生以下）は半額とする。ただし、路線バスのように整理券を発行できないため区間制の運賃とし、分かりやすさなどを考慮して100円単位とする。各ルートの運賃（案）は次のとおりである。

・運賃の支払いは、現金または回数券によることとする。定期券は発行しない。

表-12 乗合タクシーの運賃（案）

楠ルート 岩木ルート	地区1	地区2	⇔	中心部
	楠、赤松、河野原、細野	柏野、苔縄、大枝、大枝新		
	旭日甲、旭日乙、旭日丙	岩木甲、岩木乙、岩木丙		
	地区1・2⇔地区1・2 : 300円			
		地区2⇔中心部 : 500円		
地区1⇔中心部 : 600円				
船坂ルート	地区1	地区2	⇔	中心部
	行頭、高山、八保乙、八保丙	八保甲、別名、船坂、栗原		
	地区1・2⇔地区1・2 : 400円			
			地区2⇔中心部 : 500円	
地区1⇔中心部 : 600円				
梨ヶ原ルート	地区1	地区2	⇔	中心部
	梨ヶ原、落地	大酒、平野		
	地区1・2⇔地区1・2 : 300円			
			地区2⇔中心部 : 300円	
地区1⇔中心部 : 500円				

⑦ 運行開始時期

・道路運送法の許可などの手続きが済み次第、可及的速やかに運行を開始する。

⑧ 運行事業者

・自宅送迎を行うため、地域の事情に詳しい事業者が運行することが効率的であること、運行費用（自動認可運賃の範囲内で走行回数に応じた費用）が妥当と考えられることなどから、町内の一般乗用自動車旅客運送事業者である三浦義タクシーおよび榑中村タクシーとする。

・特定の事業者にも業務量が偏ることを防ぐため、一定期間ごとに担当区域を交互に変更する。

図-19 乗合タクシー運行区域図（案）

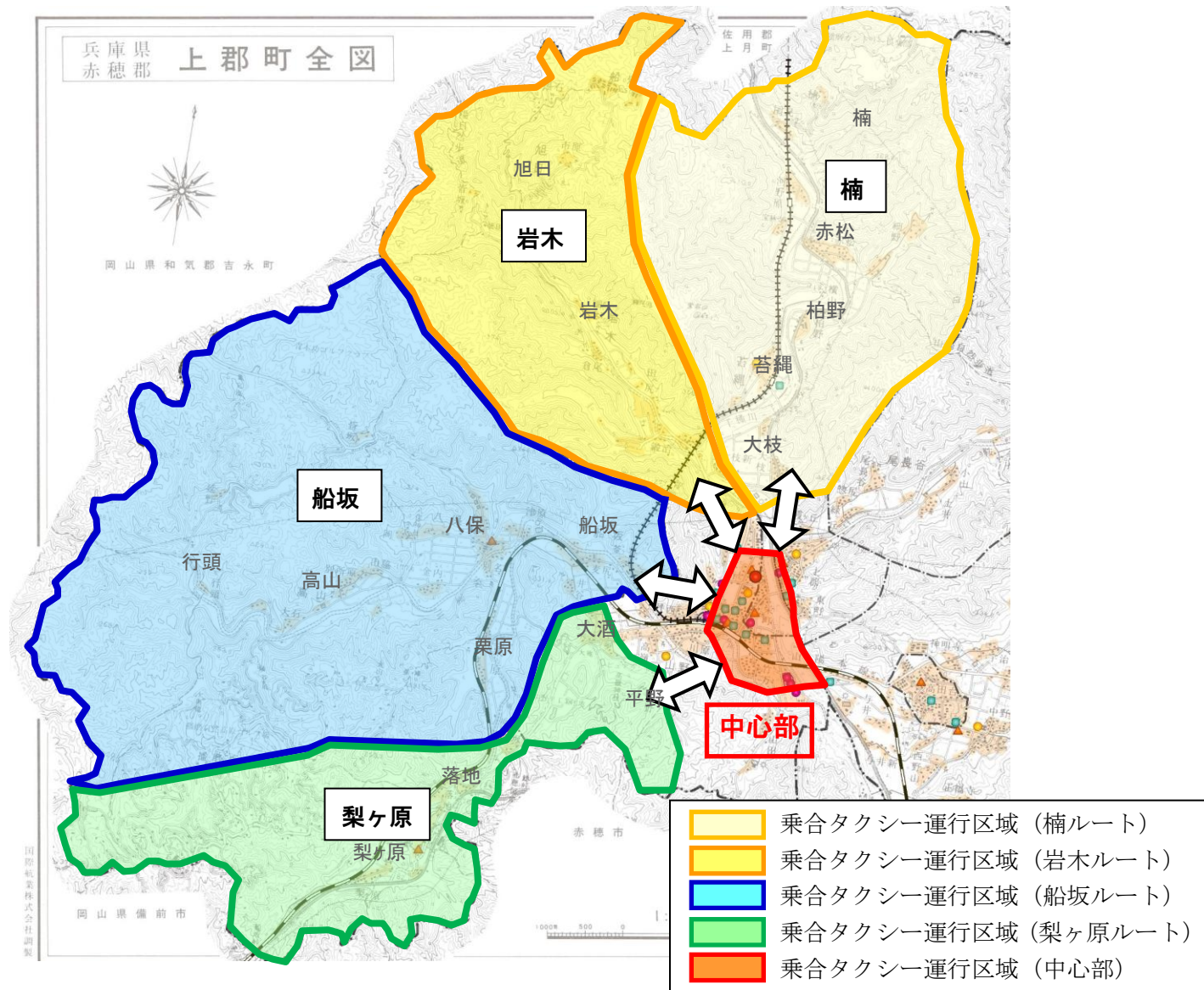
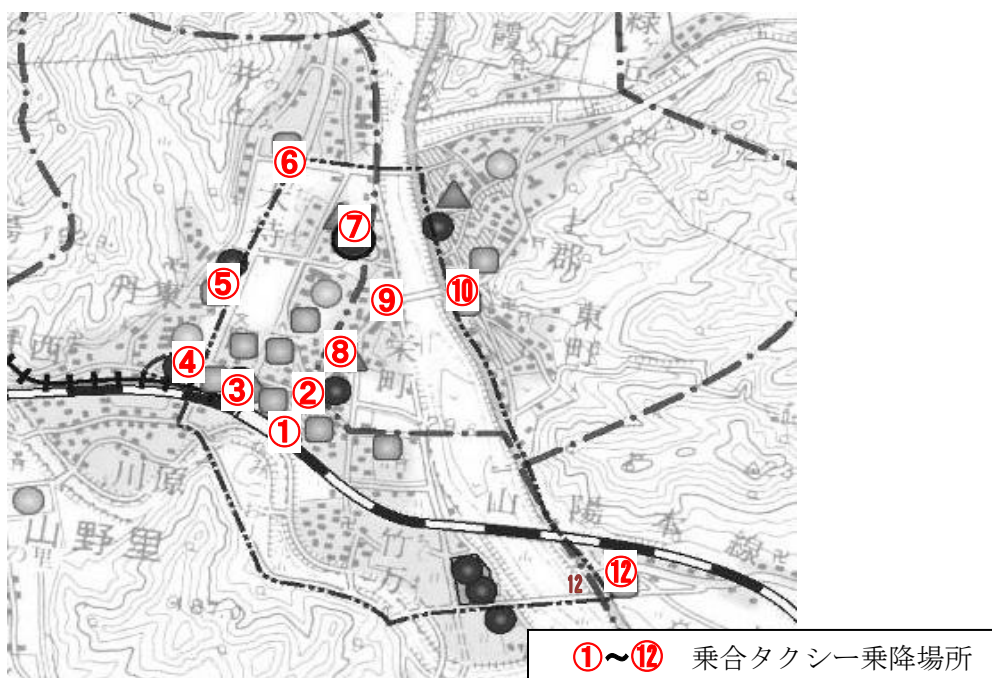


図-20 中心部の乗降場所



(5) 山上集落におけるタクシー助成（特別世帯支援）の実施

コミュニティバスが運行できない山上集落について、生活のための交通手段を確保するため、タクシー運賃の助成を新たに行う。

① 対象者

- ・小野豆地区の8世帯および富満、鍋倉地区の15世帯（計23世帯）

② 助成の内容

- ・指定された区間（自宅～上郡町中心部・乗合タクシーの乗降場所）のタクシー利用に対し、タクシー運賃から初乗り運賃（630円）を差し引いた額を助成する。
- ・初乗り運賃は利用者の負担とする。

③ 助成の回数

- ・1世帯当たり年間24回（12往復）とする。

8. 公共交通の利用促進について

(1) 基本的な考え方

今回新たに導入する上郡町の公共交通サービスは、自動車が利用できない人々の日常生活を支えることを目的とするものである。しかし、今は自動車を利用している人もやがては公共交通が必要になる時が来ると考えられ、現在の利用者のみならず、町民をはじめ関係機関が協力してサービスを維持・継続していくことが必要である。

また、この事業は上郡町が費用の一部を負担して実施するものであり、限られた財源を有効活用する観点からも、みんなで公共交通を守り育てていくことが重要である。

このような認識のもとで、公共交通サービスの導入に合わせ、その利用促進策を具体的に検討していく。

(2) 具体策のイメージ

具体的な利用促進策として、例えば、次のような方策がイメージされる。

① 高齢ドライバーの運転免許返納制度

- ・免許保有率の高い世代が今後高齢者になるのに伴い、高齢ドライバー、特に高齢女性ドライバーが増加する。
- ・70歳以上の自動車運転者は交通事故の第一当事者となる割合が他の年齢より高いという統計が暗示するように、今後は高齢ドライバーによる交通事故の増加が懸念される。
- ・高齢ドライバーが運転免許を返納すれば、公共交通が割安運賃で利用できる仕組みを作り、交通事故の防止と公共交通の利用促進を図る。

② 公共交通の利用環境の改善

- ・上郡町中心部の商店や空き店舗などを活用して路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーの待合施設を整備し、公共交通の利用環境を改善と利用促進を図る。

③ 高齢者の交流機会・外出機会の拡大

- ・高齢者が気軽に集まり交流できる施設やイベント（※）を企画し、高齢者の外出機会を拡大し、公共交通の利用機会を増加させる。

※高齢者が集まって長時間話ができる喫茶店、高齢者向けの絵画・書道・俳句・陶芸等の教室の開催、公共交通を利用してそれらに参加すればトクをする仕組みづくりなど。

④ 公共交通利用者に対する商業施設の優待

- ・公共交通の利用者に対する円心くんカードを活用した買い物ポイントの割増しやグルメラリー、商店街内の店を待合場所にするなどの商工会との連携を図り、商店街の活性化を図る。

⑤ 利用案内の作成

- ・コミュニティバスや、乗合タクシーだけでなく、接続する鉄道の時刻などを含めたわかりやすい利用案内などを作成し、町民に配布する。
- ・子どもたちに親しみを持ってもらうために、バスの図柄が入った下敷きなどを作成し、利用促進を図る。

⑥ ソフト面での鉄道との連携

- ・鉄道と路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーとのダイヤの接続、ダイヤなど相互の情報提供などを図る。

⑦ 町民の協力による利用増進

- ・町民に「公共交通は他人事ではなく、みんなで守り・利用するもの」という意識を涵養し、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。
- ・町民が少しずつ協力することにより、コミュニティバスや乗合タクシーの採算性を向上させる。
- ・利用案内などを作成し、町民に利用促進を図る。

9. 参考資料

(1) 上郡町公共交通対策協議会委員名簿

H23. 2. 8現在

No	所 属	役 職	氏 名	委 員	備 考
1	相生警察署	交通課長	山口正樹	○	
2	兵庫県西播磨県民局光都土木事務所	主 幹	土江 明	○	
3	社団法人 兵庫県バス協会	専務理事	小西一夫	○	
4	神姫バス株式会社 姫路営業所	所 長	月野木 謙一	○	
		労働組合執行委員	藤元 忠	○	
5	株式会社ウエスト神姫	業務部長	前田豊彦	○	
6	タクシー 三浦義交通	社 長	三浦 謹一郎	○	
7	中村タクシー株式会社	代表取締役社長	中村捷也	○	
8	上郡町社会福祉協議会	事務局長	青木 要	○	
9	上郡町商工会	副会長	大崎基弘	○	
10	上郡町連合自治会	会 長	三浦剛介	○	副会長
11	上郡町連合自治会	副会長	山本 剛	○	
12	上郡町連合自治会	副会長	保村賢一	○	
13	赤松地区連合自治会	会 長	山本忠孝	○	
14	赤穂郡連合婦人会	会 長	高宮一代	○	
15	赤穂郡高年クラブ連合会	会 長	中川 和美夫	○	
16	上郡町議会	議 長	山本守一	○	
17	鳥取大学	教 授	谷本圭志	○	
18	上郡町	町 長	山本 暁	○	会長
19	上郡町	教育長	三木一司	○	
20	西日本旅客鉄道株式会社神戸支社	主 席	宝来長治	○	
21	智頭急行株式会社	取締役運輸部長	草刈満男	○	
22	上郡町	健康福祉課長	松本 優	○	
23	上郡町	技監兼建設課長	上林敏明	○	
(オブザーバー)		専門官	東 那俊		
国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課		企画第二係長	山田 宏		
(オブザーバー)		首席運輸企画専門官	木村淳三		
国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部		運輸企画専門官	本田泰彦		
(オブザーバー)		副課長	竹林 誠		
兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課					
(事務局) 上郡町 企画財政課		課 長 (事務局長)	岡本 博		
		参 事	前田英樹		
		副課長	宮下弘毅		
		係 長	木村将志		
		主 査	井上義章		

上郡町地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月

上郡町公共交通対策協議会
上郡町役場企画財政課

〒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.hyogo.jp
ホームページ <http://www.town.kamigori.hyogo.jp/>