

「たつの市地域公共交通計画」
の見直しに係る変更点と概要

令和3年11月

目 次

1. 現行計画策定時〔2017年度（平成29年度）〕からの変化	1
1.1 社会情勢の変化	1
1.2 予測を上回る人口減少、高齢化の進展〔第2次たつの市地域公共交通計画 P4～P5〕	2
1.3 クルマ利用の多い市民移動〔第2次たつの市地域公共交通計画 P42～P43〕	3
1.4 市民の2割を占めるクルマ移動制約者〔第2次たつの市地域公共交通計画 P42、P45～P46〕	4
1.5 アクセシビリティや利用環境の改善が必要な交通拠点〔第2次たつの市地域公共交通計画 P10、P18〕	5
1.6 市民の活発な市外交流と観光客の減少〔第2次たつの市地域公共交通計画 P36、P44〕	6
1.7 新たなモビリティサービス等への対応〔第2次たつの市地域公共交通計画 P39～P41〕	7
1.8 公共交通空白地の解消〔第2次たつの市地域公共交通計画 P23～P24〕	8
2. たつの市の公共交通をとりまく課題	9
3. 計画の方向性	10
3.1 基本理念と計画目標	10
3.2 数値目標	11
4. めざすべき公共交通網	12

1. 現行計画策定時〔2017年度（平成29年度）〕からの変化

1.1 社会情勢の変化

(1) 新型コロナウイルス感染症の拡大

新型コロナウイルスの感染拡大によって、不要不急の外出自粛やテレワークの推進などが行われ、公共交通利用者が減少し、公共交通事業の経営悪化などとともに、今後の公共交通利用における衛生面での安全性向上が求められます。

(2) 「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正（2020年）

法改正に伴いまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示されるとともに、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。

(3) モビリティサービスの進展

自動運転技術、MaaS^{注1}、超小型モビリティ、AI、ビッグデータ^{注2}、DX^{注3}などの技術が進んでおり、自動運転^{注4}については、世界で初めて自動運転レベル3の車両の実用化を実現するなどモビリティサービスが進展しています。

注1) 利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

注2) スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータ。

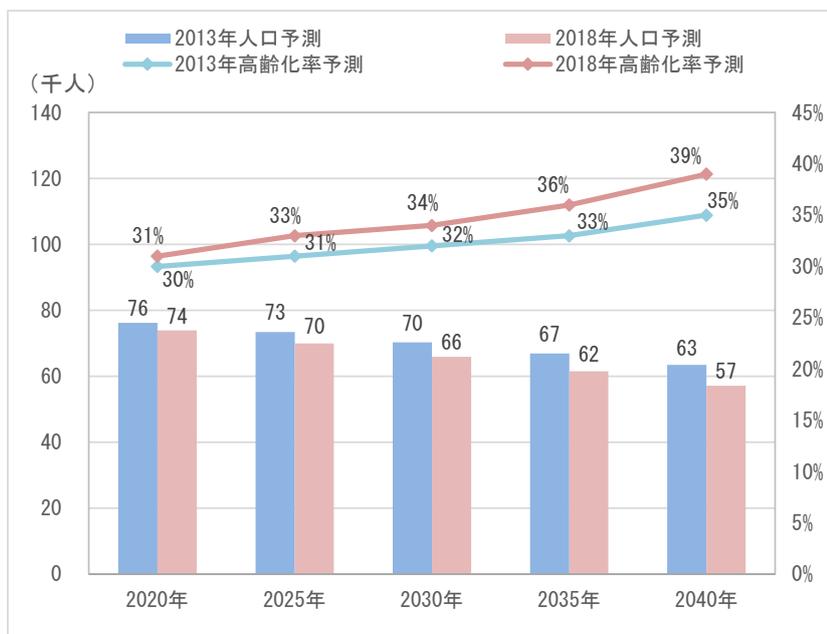
注3) Digital Transformation の略称で、情報通信技術が社会のあらゆる領域に浸透することによってもたらされる変革。

注4) 自動運転にはレベル1～レベル5まであり、レベル3は条件付自動運転車（限定領域）と呼称される。レベル3では、システムが全ての運転操作を実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要となる。

1.2 予測を上回る人口減少、高齢化の進展 [第2次たつの市地域公共交通計画 P4～P5]

人口問題研究所が推計している最新の将来人口推計 [2018年(平成30年)推計] では、現行計画策定時の推計 [2013年(平成25年)推計] を上回る早さで人口減少、高齢化が進展しています。

< 人口予測の比較 >

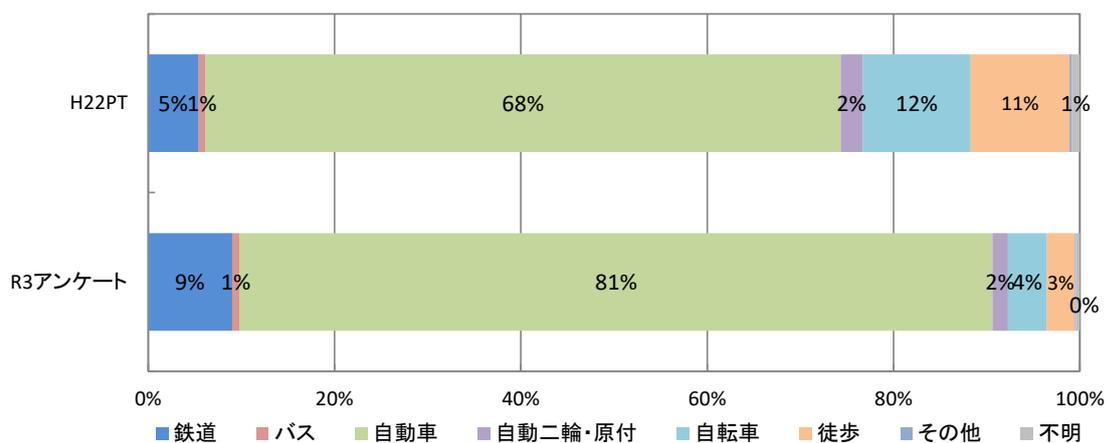


出典)「日本の地域別将来推計人口」(2013年(平成25年)3月推計、2018年(平成30年)3月推計)
 国立社会保障・人口問題研究所

1.3 クルマ利用の多い市民移動〔第2次たつの市地域公共交通計画 P42～P43〕

近畿圏パーソントリップ調査〔2010年度(平成22年度)〕において、移動に使われる交通手段は「自動車」が68%と最も多くなっていました。2021年度(令和3年度)に実施した市民を対象にしたアンケート調査結果でも、移動に主に使われる交通手段が「自動車」で81%と最も多くなっており、現行計画策定時と同様に移動手段における自動車利用割合が高く、自動車に依存した交通体系が継続されています。

＜ 代表交通手段分担率 ＞



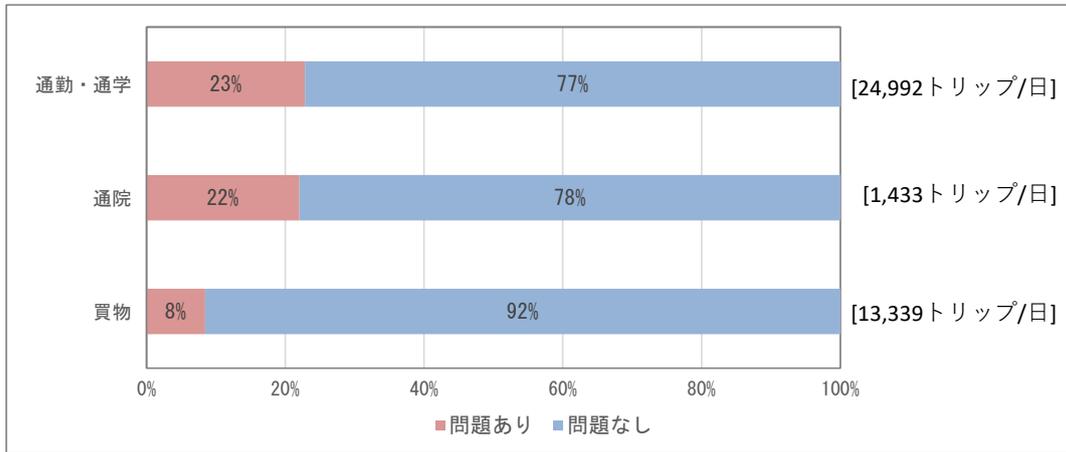
出典) [H22PT] 平成22年度(2010年度)近畿圏パーソントリップ調査

[R3アンケート]令和3年度(2021年度)市民を対象にしたアンケート調査

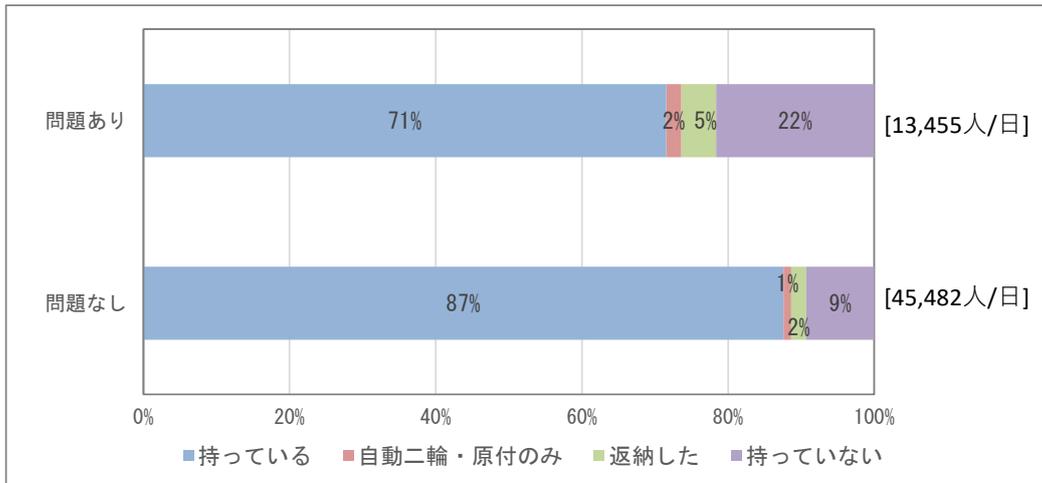
1.4 市民の2割を占めるクルマ移動制約者〔第2次たつの市地域公共交通計画 P42、P45～P46〕

日常的な移動で移動時に問題を感じている人は、「通勤・通学」及び「通院」では約2割、「買物」で約1割あります。移動に問題を感じている人は、移動に問題を感じていない人に比べ「運転免許」及び「世帯での車」保有率が低くなっており、クルマが利用しづらいことで移動に問題を感じていることが伺えます。

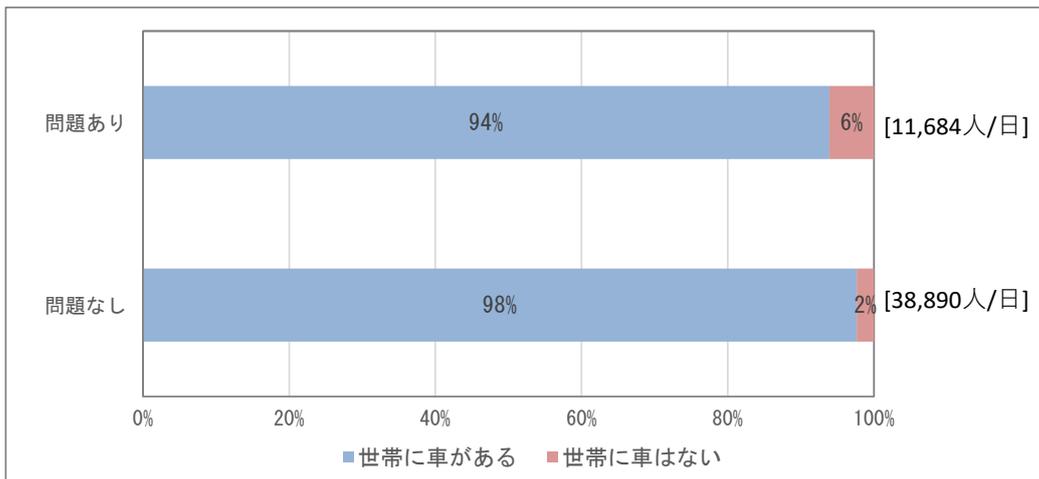
＜ 目的別移動に問題を感じている人の割合 ＞



＜ 移動の問題有無別自動車運転免許の保有状況 ＞



＜ 移動の問題有無別世帯の車保有状況 ＞

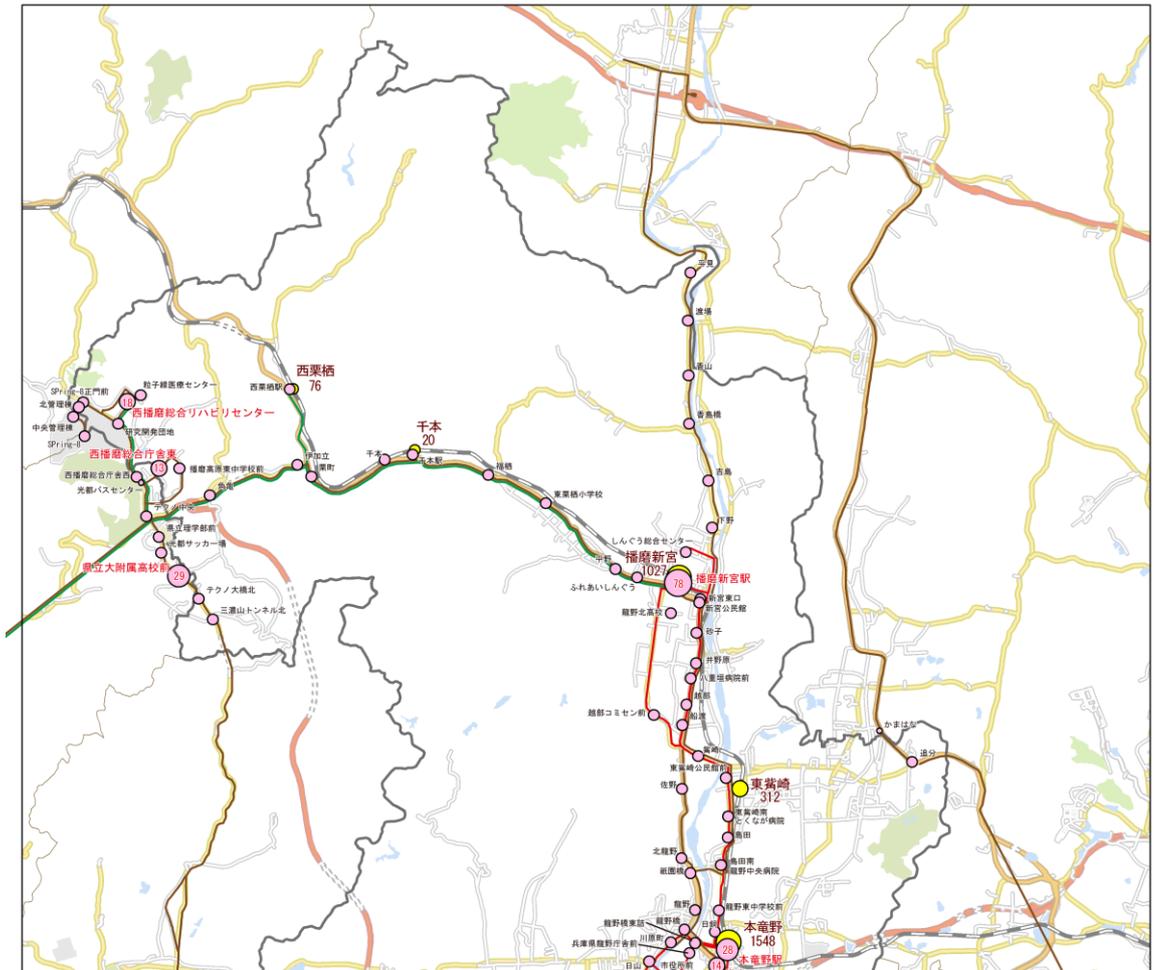


1.5 アクセス性や利用環境の改善が必要な交通拠点〔第2次たつの市地域公共交通計画 P10、P18〕

JR 竜野駅はすぐ北側に国道2号があるため、改札口は南側にしかありません。改札口へのアクセス方法として、国道を横断して自由通路が設置されていますが、昇降はスロープのみで高齢者や車椅子利用者等には利用しにくい状況です。

また、利用者が多いにもかかわらず、待ち合い環境が十分でないバス停も見られます。

< 鉄道駅及びバス停別乗車人数と鉄道駅の整備状況 >



< 移動の問題有無別世帯の車保有状況 >

鉄道駅		1日平均乗車人数 2020年度 (令和2年度)	エレベーター	スロープ	改札口の位置	改札口の設置階数	駐車場	駐輪場
JR 山陽本線	竜野	1,787人	○		南 ^{注1)}	1F	あり 公営:有料 民営:有料	あり 公営:無料 民営:有料
JR 姫新線	本竜野	1,548人	○		東西	2F	あり 公営:有料 民営:有料	あり 公営:無料 民営:有料
	東宮崎	312人		○	東	1F	あり 民営:有料	あり 公営:無料
	播磨新宮	1,027人	○	○	南北	2F	あり 公営:有料 民営:有料	あり 公営:無料 民営:有料
	千本	20人		○	南	1F	未整備	未整備
	西栗栖	76人		○	西	1F	未整備	あり 民営:有料

凡例

バス停1日あたりの平均乗車人数

- 0人
- 10人未満
- 10~20人未満
- 20~30人未満
- 30人以上

鉄道駅1日あたりの平均乗車人数

- 100人未満
- 100~500人未満
- 500~1,000人未満
- 1,000人以上

— 線色 —

- 赤線 — コミュニティバス
- 緑線 — 定住自立圏 圏域バス
- 茶線 — 路線バス

1.6 市民の活発な市外交流と観光客の減少 [第2次たつの市地域公共交通計画 P36、P44]

市民の移動状況では、市内では小宅を中心とした移動が多く、市外では姫路市への移動が多く見られ、姫路市が日常生活圏の1つとなっていることが伺えます。

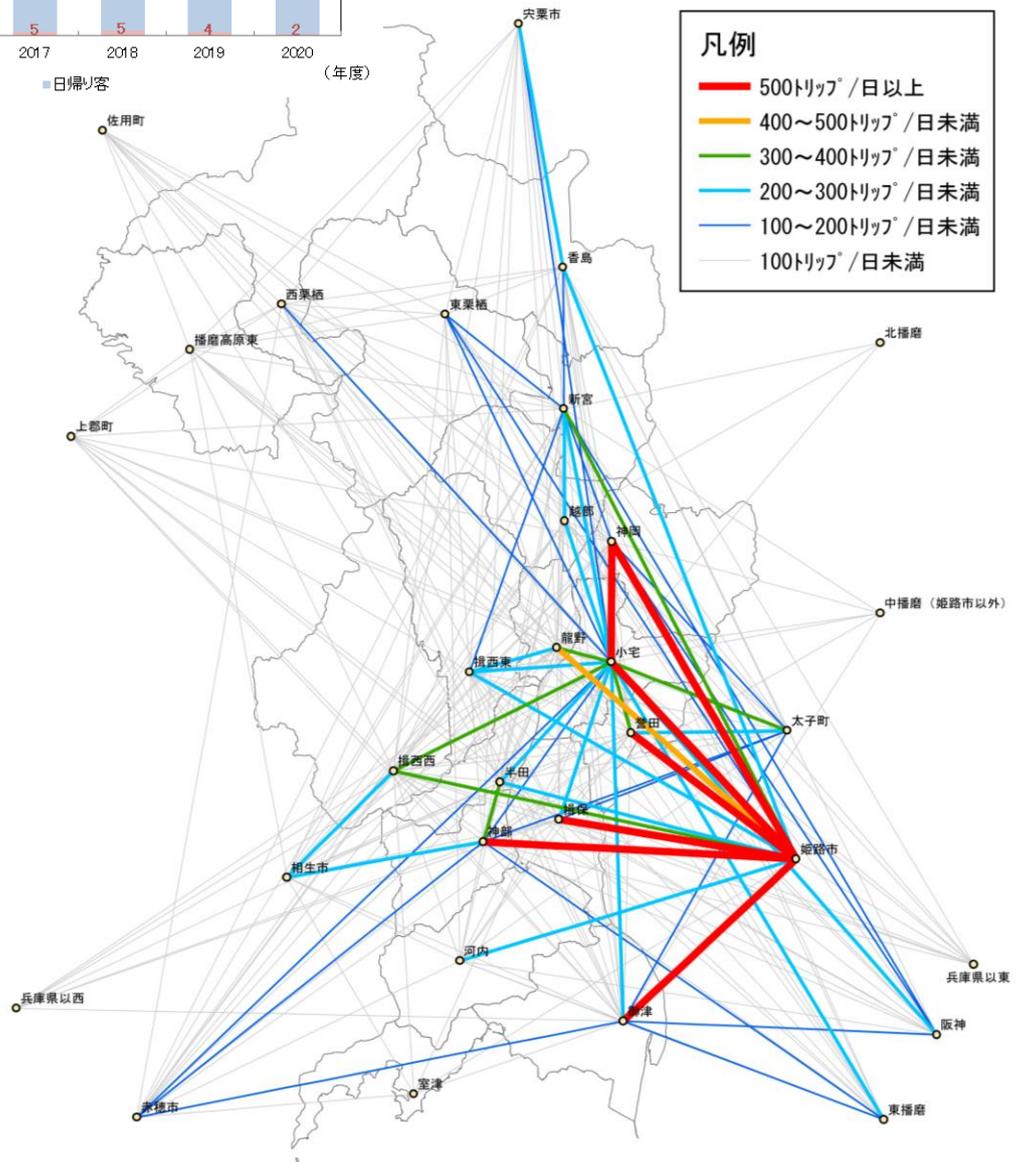
また、たつの市に來訪する観光客の数は、2016年度(平成28年度)以降減少しており、2019年度(令和元年度)は約200万人となっています。2020年度(令和2年度)は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が大きく、約115万人に減少しています。

たつの市の観光形態は、「宿泊」が少なく「日帰り」がほぼ全てを占めています。

< 観光客の推移(観光形態別) >



< 小学校区別たつの市民の移動状況 >



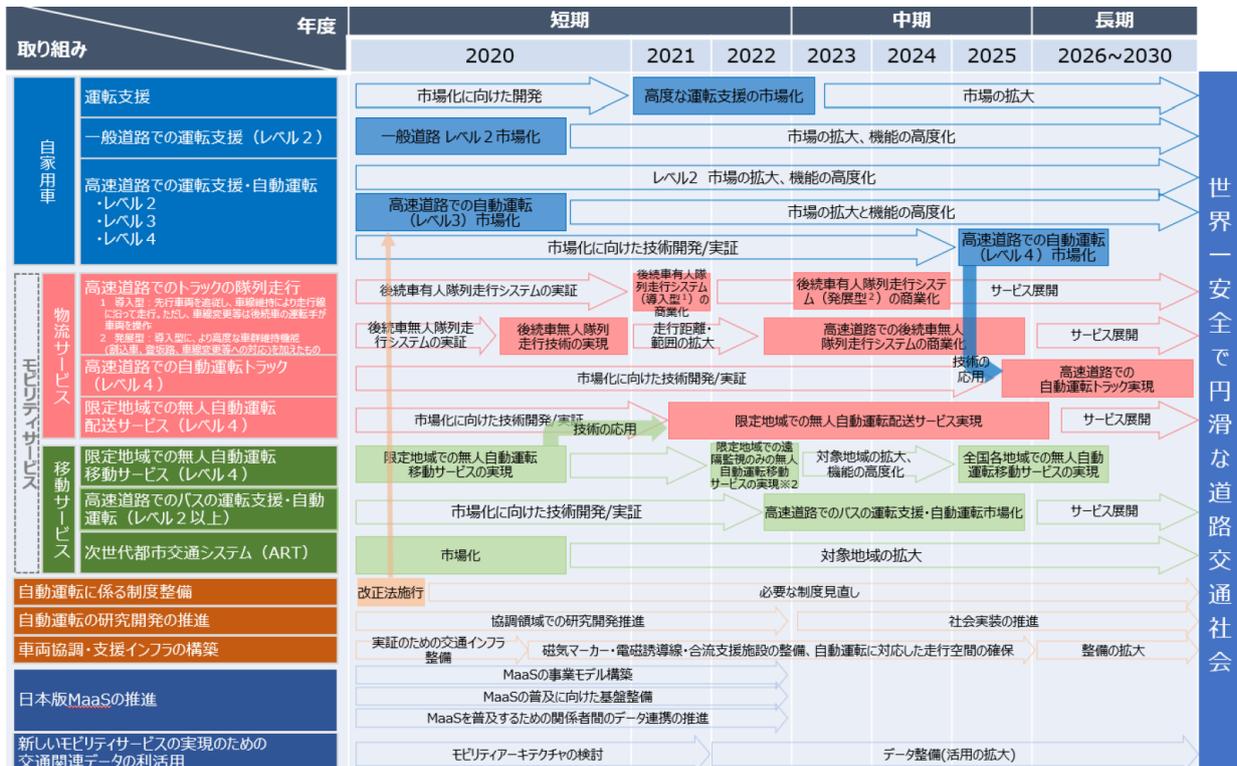
1.7 新たなモビリティサービス等への対応 [第2次たつの市地域公共交通計画 P39~P41]

近年、交通分野において、自動運転技術、MaaS^{注1}、超小型モビリティ、AI、ビッグデータ^{注2}、DX^{注3}の活用など交通を取り巻く技術が進展し、自動運転^{注4}については、日本の自動車メーカーが世界で初めて自動運転レベル3の車両の実用化を実現しています。国土交通省では、2030年（令和12年）までに高速道路での自動運転（レベル4）の実用化を目指しています。

また、播磨科学公園都市では、2018年度（平成30年度）、2019年度（令和元年度）、2020年度（令和2年度）2021年度（令和3年度実施予定）に自動運転やMaaSの社会実験を実施しています。

- 注1) 利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
- 注2) スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータ。
- 注3) Digital Transformation の略称で、情報通信技術が社会のあらゆる領域に浸透することによってもたらされる変革。
- 注4) 自動運転にはレベル1～レベル5まであり、レベル3は条件付自動運転車（限定領域）と呼称される。レベル3では、システムが全ての運転操作を実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要となる。レベル4は特定条件下における完全自動運転と呼称され、特定条件下においてシステムが全ての運転操作を実施する。
- 注5) 最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

<官民 ITS^{注5} 構想・ロードマップ 2020>

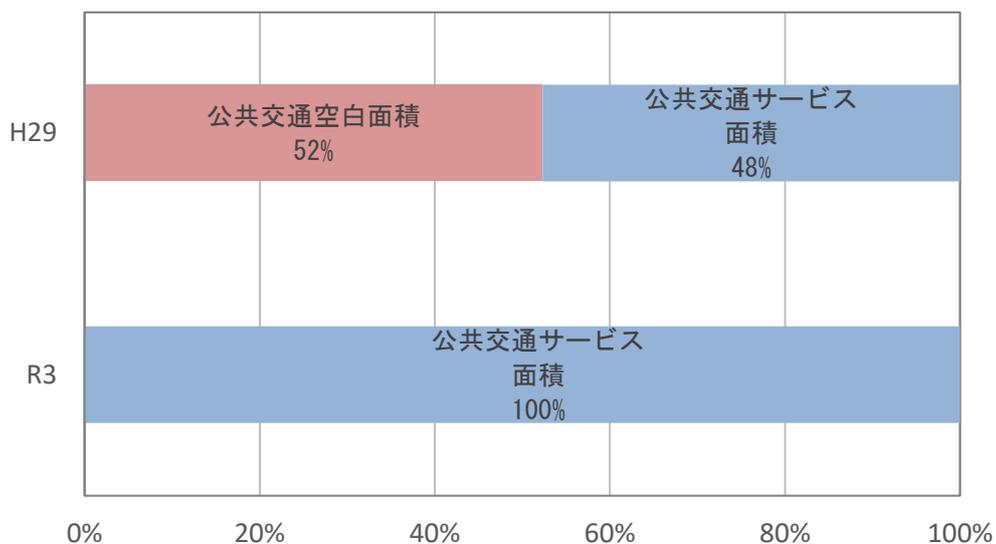


出典：官民 ITS 構想・ロードマップ 2020[首相官邸]

1.8 公共交通空白地の解消 [第2次たつの市地域公共交通計画 P23～P24]

公共交通空白地は、現行計画策定時 [2016年度(平成28年度)]には、市内の居住地面積の52%を占めていましたが、2017年(平成29年)4月よりデマンド交通である「市民乗り合いタクシー あかねちゃん」が運行を開始したことにより、市全域が公共交通で移動可能となり公共交通空白地域は解消されています。

＜ 公共交通空白地面積の割合 ＞



2. たつの市の公共交通をとりまく課題

たつの市の公共交通をとりまく課題を整理しました。

○ 予測を上回る人口減少、高齢化の進展

- ・人口減少、高齢化は予測を上回る早さで進展しており、今後、さらに人口減少、高齢化が進み、2045年には2020年現在より人口が21,000人減少し、高齢化率が40%まで上昇すると予測されています。

○ クルマ利用の多い市民移動

- ・あかねちゃんの運行によって、市内のどこからでも公共交通が利用できるようになっていますが、市民の移動の約8割が自動車利用であり、高齢者の増加に伴って、高齢者の交通事故の割合も増加しています。

○ 市民の2割を占めるクルマ移動制約者

- ・移動する際に問題を抱えている人は、市民の2割程度いると考えられ、自動車運転免許やクルマを持っていないなど、クルマが利用しづらいことで、移動する際に問題を感じていることが伺えます。

○ アクセシビリティや利用環境の改善が必要な交通拠点

- ・JR竜野駅等、アクセシビリティが良いとは言えない鉄道駅が一部残されています。
- ・利用者が多いにもかかわらず、待ち合い環境が十分でないバス停も見られます。

○ 市民の活発な市外交流と観光客の減少

- ・市民の通勤・通学先としては、市外への移動が多くなっており、市域を超えた生活圏への日常的な移動が行われています。
- ・観光客は日帰りが多く、市内への観光客は減少傾向となっています。

○ 新たなモビリティサービス等への対応

- ・自動運転技術の進展、超小型モビリティの開発、MaaSやビッグデータ、AI、DXの活用などが進んでおり、これらの技術やサービスへの対応が求められます。

3. 計画の方向性

3.1 基本理念と計画目標

計画の基本理念と計画目標を以下のとおり設定しました。

基本理念は、現行計画の『みんなでお出かけできる元気なまち「たつの」』をさらに進めるため『安全・安心・快適に誰もが移動しやすいまち「たつの」』とし、理念達成に向けた3つの計画目標を設定しました。

基本理念

『安全・安心・快適に誰もが移動しやすいまち「たつの」』

新型コロナウイルス感染症の影響から脱却し、総合的な交通ネットワークと安全で安心な利用環境が整備されることにより、全ての人が快適に移動でき、便利で暮らしやすいまちづくりにつながる交通体系の実現をめざします。

計画目標 1. 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築

上位計画がめざす本市の将来都市像の実現に向けて、鉄道、路線バス、コミュニティバス、定住自立圏 圏域バス、乗り合いタクシー等が相互に連携した公共交通ネットワークと自動車、自転車、新たなモビリティサービス等が連携した交通ネットワークの構築を図ります。

市民はもとより市外から本市を訪れた人にもわかりやすく、移動しやすい交通ネットワークの構築をめざします。

計画目標 2. 多様な交通と人が集まり快適でにぎわいある交通結節点の機能向上

自動車から鉄道へ、自転車からバスへなど複数の交通機関の乗り継ぎ拠点となる交通結節点において、交通手段間がスムーズに乗り継げるように交通機能の向上をめざします。

また、交通結節点は、地域のまちづくりに貢献する拠点機能を有する施設でもあることから、多様な交通と人が集まり、快適でにぎわいある空間づくりをめざします。

計画目標 3. みんなで育てる安全・安心な交通環境の創出

本市の公共交通を継続的に運行していくためには、行政、交通事業者、利用者などの各主体が、連携・協力しながら、本市の地域環境に対応した公共交通に育てていく必要があります。

また、公共交通を利用する上では、特に安全・安心な利用環境が求められており、交通と衛生の両面で安全性向上を強化していくとともに、利用者が安心して利用できる交通環境の創出をめざします。

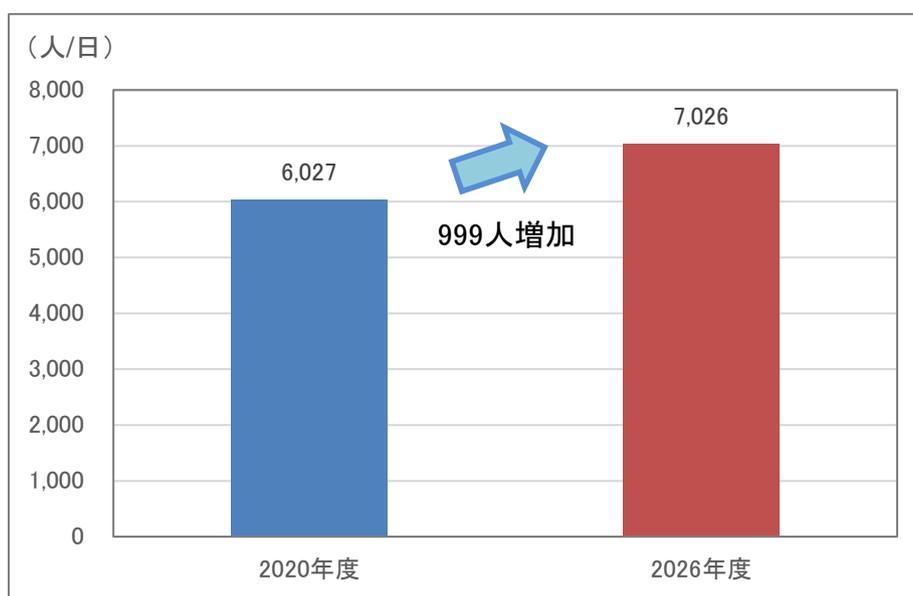
3.2 数値目標

2020 年度（令和 2 年度）のたつの市の公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等によって、大きく減少し 1 日 6,027 人／日となっています。

今後、本計画の各種事業を進め、公共交通の利便性を向上させることで、利用者数の増加をめざします。

本計画における公共交通利用者数の目標値は 1 日 7,026 人／日とし、2019 年度（令和元年度）から 999 人／日増加させるものとします。

＜公共交通利用者数の目標値＞



※ 公共交通利用者数は、JR 山陽本線（竜野駅）、JR 姫新線（本竜野駅、東鯺崎駅、播磨新宮駅、千本駅、西栗栖駅）、路線バス、コミュニティバス、定住自立圏 圏域バス、市民乗り合いタクシーを対象に算出しています。

公共交通	2019 年度 (人/日)	現況 ^注 (人/日)	目標 (人/日)	数値目標の考え方
J R 山陽本線	2,204	1,787	2,068	J R 姫新線年間乗車人数 300 万人達成と同等の増加率
J R 姫新線	3,730	2,983	3,452	年間乗車人数 300 万人を再度達成
路線バス	1,046	850	994	2019 年度（令和元年度）から利用者 5%減に留める
コミュニティバス	230	208	250	2019 年度（令和元年度）の利用者数+令和跨線橋ルート分
市民乗り合いタクシー	234	192	252	21 人／日 [1 便×4 人+3 便×3 人+4 便×2 人] ×12 台
圏域バス	8	7	10	現況 8 人／日→10 人／日（1 人／日増×往復=2 人増）
合計	7,452	6,027	7,026	—

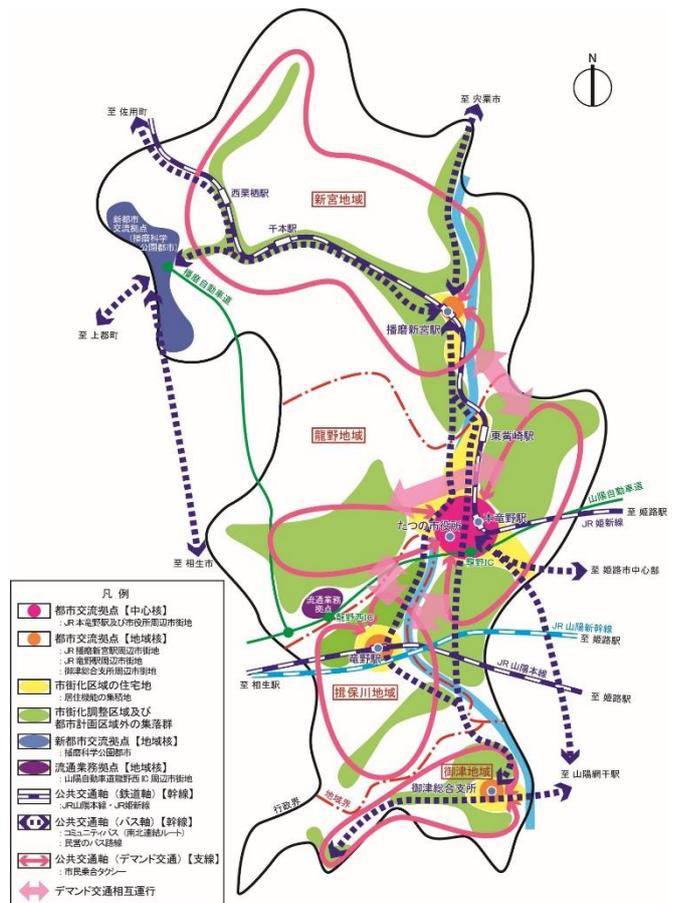
注) 2020 年度

4. めざすべき公共交通網

上位計画『たつの市都市計画マスタープラン』では、「JR本竜野駅及び市役所周辺市街地」、「JR播磨新宮駅周辺市街地」、「JR竜野駅周辺市街地」、「御津総合支所周辺市街地」、「播磨科学公園都市」の5地域に都市機能が集積している現状を踏まえ、これらを「都市交流拠点」又は「新都市交流拠点」として定めるとともに、公共施設や商業施設等の集積度が最も高い龍野地域の都市交流拠点を「中心核」とし、新宮地域、揖保川地域、御津地域、播磨科学公園都市の都市交流拠点を「地域核」としています。

＜『たつの市立地適正化計画』における「将来の都市構造」（再掲）＞

さらに、『たつの市立地適正化計画』では、鉄道やバスによる定時定路線型の公共交通である「幹線軸」と、デマンド型の公共交通によってきめ細かな交通需要に対応する「支線軸」からなる公共交通ネットワークで各地域の中心核及び地域核を結ぶことで、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現をめざすこととしています。



本計画における「めざすべき公共交通網」は、これらの上位計画・関連計画との整合を図りつつ、たつの市における人の移動状況も踏まえて設定します。

交通需要が高い市内の各地域と市外を結ぶ定時定路線型の公共交通を「幹線」とし、鉄道軸及びバス軸がその役割を担います。また、幹線では網羅できない地域においては、「支線」として市民乗り合いタクシー（デマンド交通）がきめ細かな交通需要に対応します。

種別	内容
幹線	交通需要が高い市内の各地域と市外を結ぶ定時定路線型の公共交通
支線	幹線では網羅できないきめ細かな交通需要に対応したデマンド型の公共交通

めざすべき公共交通網

