

第 2 次

たつの市地域公共交通計画（案）

令和 3 年 11 月

目 次

第1章 計画に係る基本的事項	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
1.5 計画の構成	2
第2章 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題	3
2.1 たつの市の概況	3
2.2 たつの市における公共交通の現状	8
2.3 たつの市における道路交通の現状	29
2.4 たつの市における公共交通以外の輸送資源	32
2.5 たつの市における高齢者・障害者等の移動に関する福祉施策の状況	34
2.6 たつの市における観光の現状	36
2.7 モビリティサービスの進展	39
2.8 たつの市における移動状況	42
2.9 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題	54
第3章 上位計画・関連計画の概要	55
3.1 第2次たつの市総合計画（上位計画）	55
3.2 たつの市都市計画マスタープラン（上位計画）	57
3.3 たつの市立地適正化計画（関連計画）	58
3.4 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）	60
第4章 計画の方向性	61
4.1 基本理念及び計画の目標	61
4.2 めざすべき公共交通網	65

第1章 計画に係る基本的事項

1.1 計画策定の目的

たつの市では、2017年（平成29年）3月に「たつの市地域公共交通網形成計画」（第1次計画）を策定し、『みんなでお出かけできる元気なまち「たつの」』の基本理念を達成するために、鉄道や路線バス、コミュニティバス、播磨科学公園都市圏域定住自立圏圏域バス、市民乗り合いタクシー等の市民の日常的な移動手段となる公共交通の整備と連携に取り組んできました。

第1次計画策定以降の5年間で、市内を運行するJR姫新線は、沿線市町とともに利用促進に取り組んだ結果、目標である年間乗車人数300万人を2015年に達成し、以降5年連続で乗車人数300万人を維持してきました。

バス交通においては、2017年（平成29年）1月に本市と上郡町を結ぶ定住自立圏圏域バス「てくてくバス」の運行を開始するとともに、2017年（平成29年）4月に市内を運行するコミュニティバスの再編を行い、ICカードによる支払システムを導入する等、利便性向上に取り組んだ結果、利用者が大きく増加しています。2020年（令和2年）4月には、更なる利便性向上を目指し、コミュニティバスの新たなルート「令和跨線橋ルート」を追加して運行しています。

コミュニティバスの再編にあわせて、2017年（平成29年）4月には市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行を市内全域で開始しました。「あかねちゃん」は、特に高齢者や障害者等の交通弱者と呼ばれる方々の日常的な移動手段として利用が進み、2019（平成31年）年3月には利用者10万人、2020年（令和2年）9月には利用者20万人を達成しています。

しかし、第1次計画策定から5年が経過し、その間、人口減少や高齢化が予測を上回る早さで進展していることに加えて、日常的な移動手段としてのクルマ利用が多いことによる環境負荷や高齢者が当事者となる交通事故への対応が求められる等、社会情勢は大きく変化いたしました。

また、2020年（令和2年）には「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正され、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。

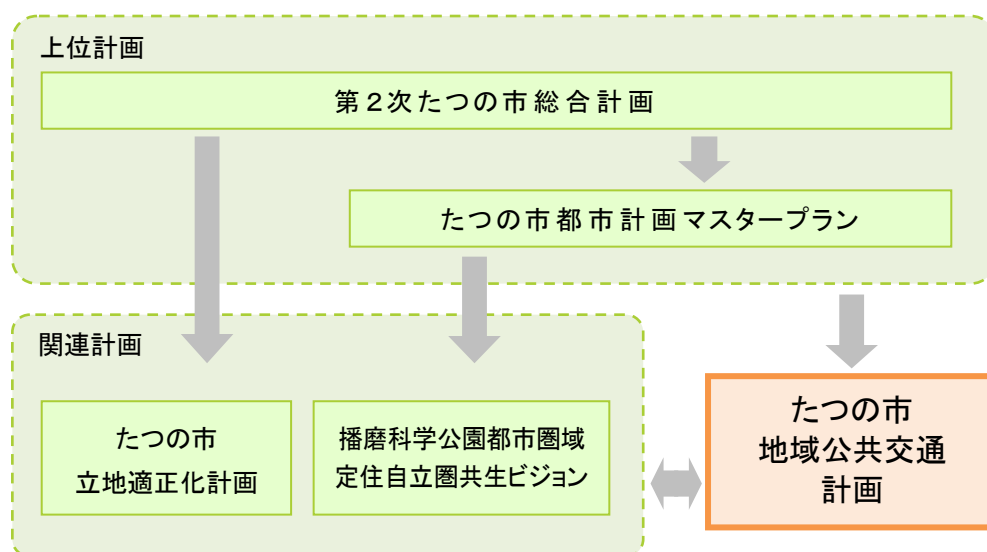
さらに、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により公共交通は大きなダメージを受け、利用者数が減少し、新たな生活様式に応じた公共交通のあり方も求められています。

本計画は、このような現状を踏まえて、本市の公共交通を取り巻く環境の変化に対応するとともに、今後の地域公共交通整備の方向性を示し、誰もが安全・安心・快適に移動できる交通ネットワークを構築していくことを目的として、策定するものです。

1.2 計画の位置付け

本計画は、『第2次たつの市総合計画』及び『たつの市都市計画マスタープラン』を上位計画とするとともに、都市全体の構造を見直し、市民が公共交通を利用して医療施設や商業施設等の生活利便施設に容易に行き来できるまちづくりを目指す『たつの市立地適正化計画』、本市が中心となって周辺市町と連携し、住民の生活機能の確保を目指す『播磨科学公園都市圏域定住自立圏共生ビジョン』等の関連計画との連携・整合を図りながら、本市における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものです。

なお、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づいて策定するものであり、本市において地域公共交通政策を推進する際のマスタープランに位置付けられます。



1.3 計画の区域

本計画の区域は、たつの市内全域（210.87km²）とします。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、2022年度（令和4年度）から2026年度（令和8年度）までの5年間とし、2027年度（令和9年度）以降は5年間隔で計画の見直しを行います。

1.5 計画の構成

たつの市の公共交通をとりまく現状と課題を把握したうえで、上位計画及び関連計画におけるまちづくりの目標を踏まえ、本計画の方向性を示します。

また、この方向性を受けた目標を達成するため、施策の方向性及び事業をとりまとめています。

第2章 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題

2.1 たつの市の概況

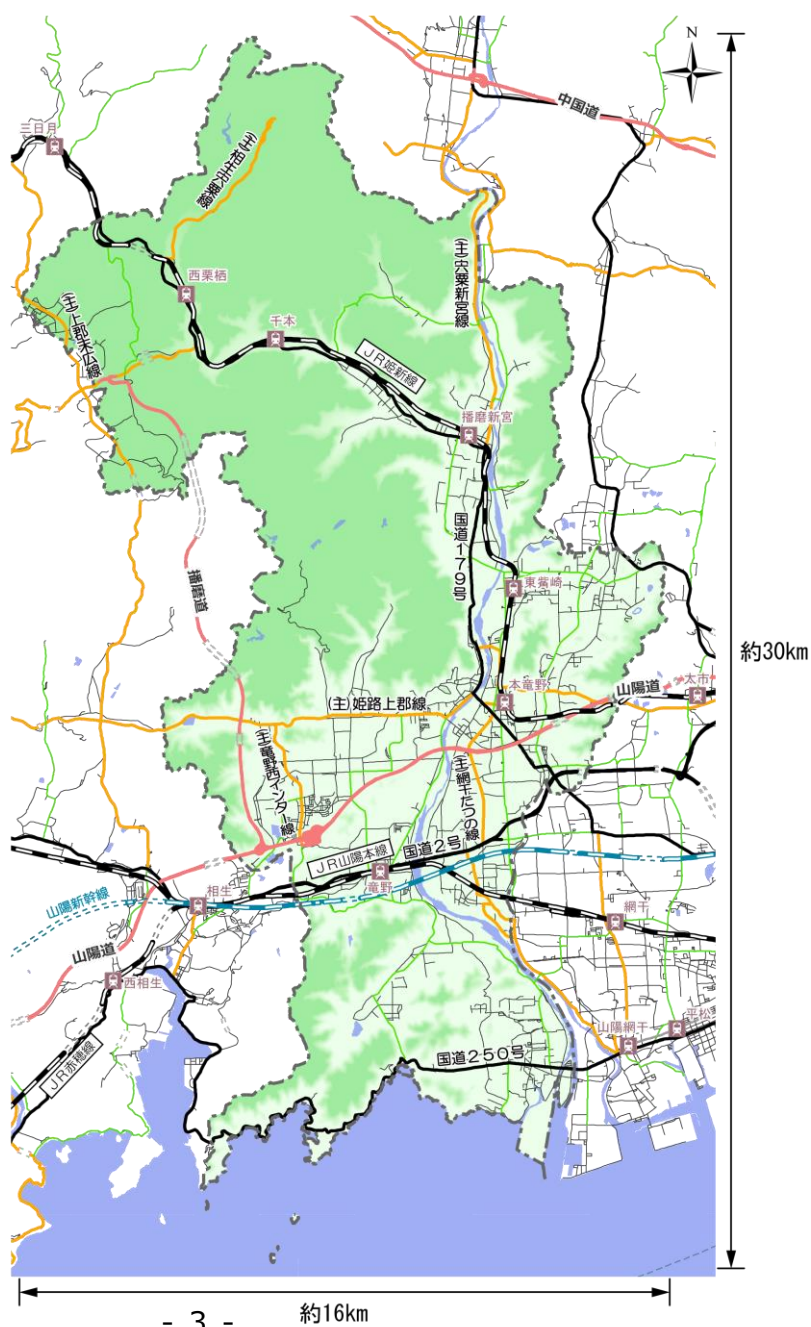
(1) 位置・地勢

たつの市は、兵庫県の南西部に位置している人口約 74,000 人の都市です。南側は瀬戸内海に面するとともに、市内を南北に縦断する形で揖保川が流れており、国立公園や西播丘陵県立自然公園等を有する、自然環境に恵まれた地域です。

また、瀬戸内式気候に属しており、1 年を通して温暖で雨が少ない気候です。

市域は東西約 16 km、南北約 30 km、総面積は 210.87 km²です。

< たつの市の位置と概要 >



2020 年（令和 2 年）10 月 1 日現在

人 口	: 74,355 人
世 帯 数	: 27,775 世帯
面 積	: 210.87 km ²

出典）2020 年国勢調査 速報集計結果

(2) 人口

たつの市の人口は、2015 年（平成 27 年）国勢調査結果によると、約 77,000 人（2020 年国勢調査速報で約 74,000 人）です。

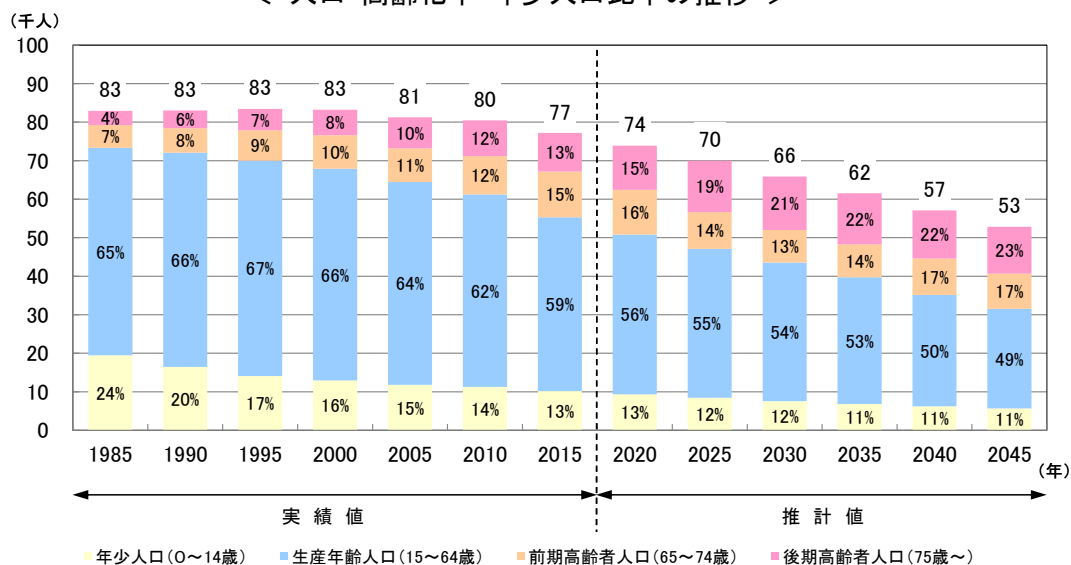
1985 年（昭和 60 年）以降、83,000 人前後の横ばいで推移していましたが、2005 年（平成 17 年）から減少しており、2045 年（令和 27 年）には、約 53,000 人にまで減少すると推計されています。

また、2015 年（平成 27 年）の 65 歳以上の人口は 28%を占め、高齢化が進んでいます。

今後、74 歳までの人口割合が減少していく一方で、2045 年（令和 27 年）には 75 歳以上の人口が 23%を占め、約 4 人に 1 人が 75 歳以上になると推計されています。

今後の人口推計結果を見ると、2018 年（平成 30 年）に推計された人口、高齢化率は、2013 年（平成 25 年）に推計された人口、高齢化率より人口が減少し、高齢化率が高くなっており、人口減少、高齢化が過去の推計より進んでいることが伺えます。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞

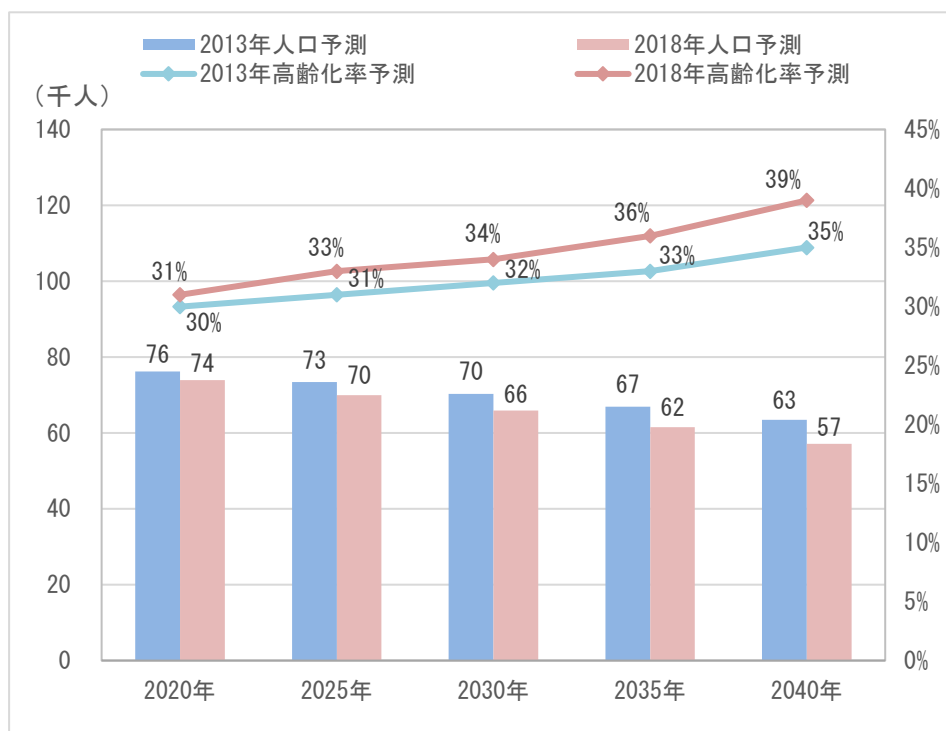


注) 年齢不詳は除く。

出典) 2015 年（平成 27 年）以前 : 国勢調査

2020 年（令和 2 年）以降 : 「日本の地域別将来推計人口」（2018 年（平成 30 年）3 月推計）

国立社会保障・人口問題研究所



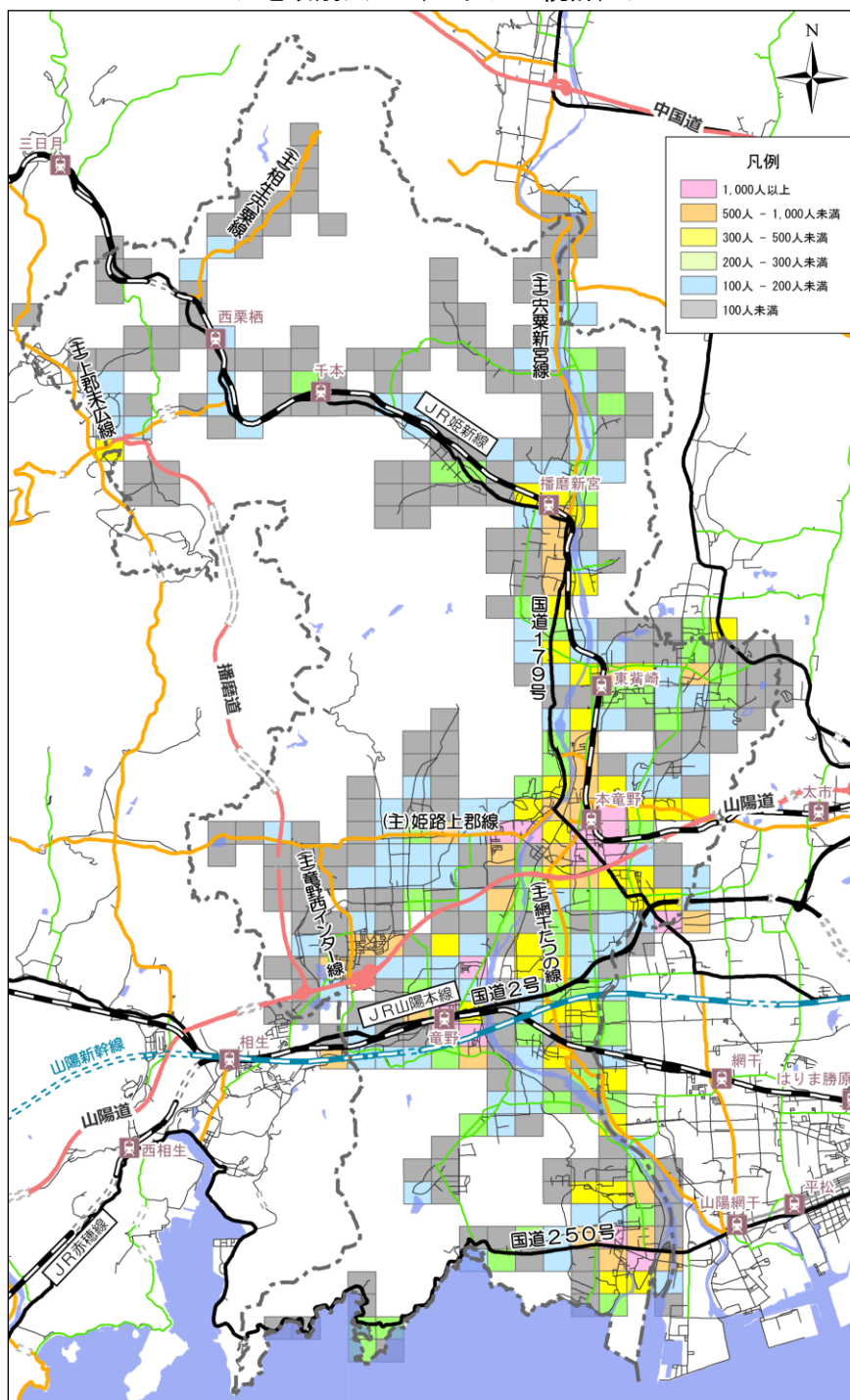
出典)「日本の地域別将来推計人口」(2013年(平成25年)3月推計、2018年(平成30年)3月推計)
 国立社会保障・人口問題研究所

たつの市の可住地面積^{注1}は 82.95 km²で、総面積の約 40%となっています。

人口分布の状況は、龍野地区や揖保川地区、御津地区に人口が集中し、鉄道（J R 山陽本線、J R 姫新線）や国道・県道沿いで 1,000 人以上（メッシュ^{注2}当たり）の居住地が見られます。一方で、100 人未満（メッシュ当たり）の低密な地域が市全域に点在しています。

また、高齢化率 28%以上の地域は市域全体に広がっており、郊外部では 35%以上の地域も見られます。

< 地域別人口（メッシュ統計） >

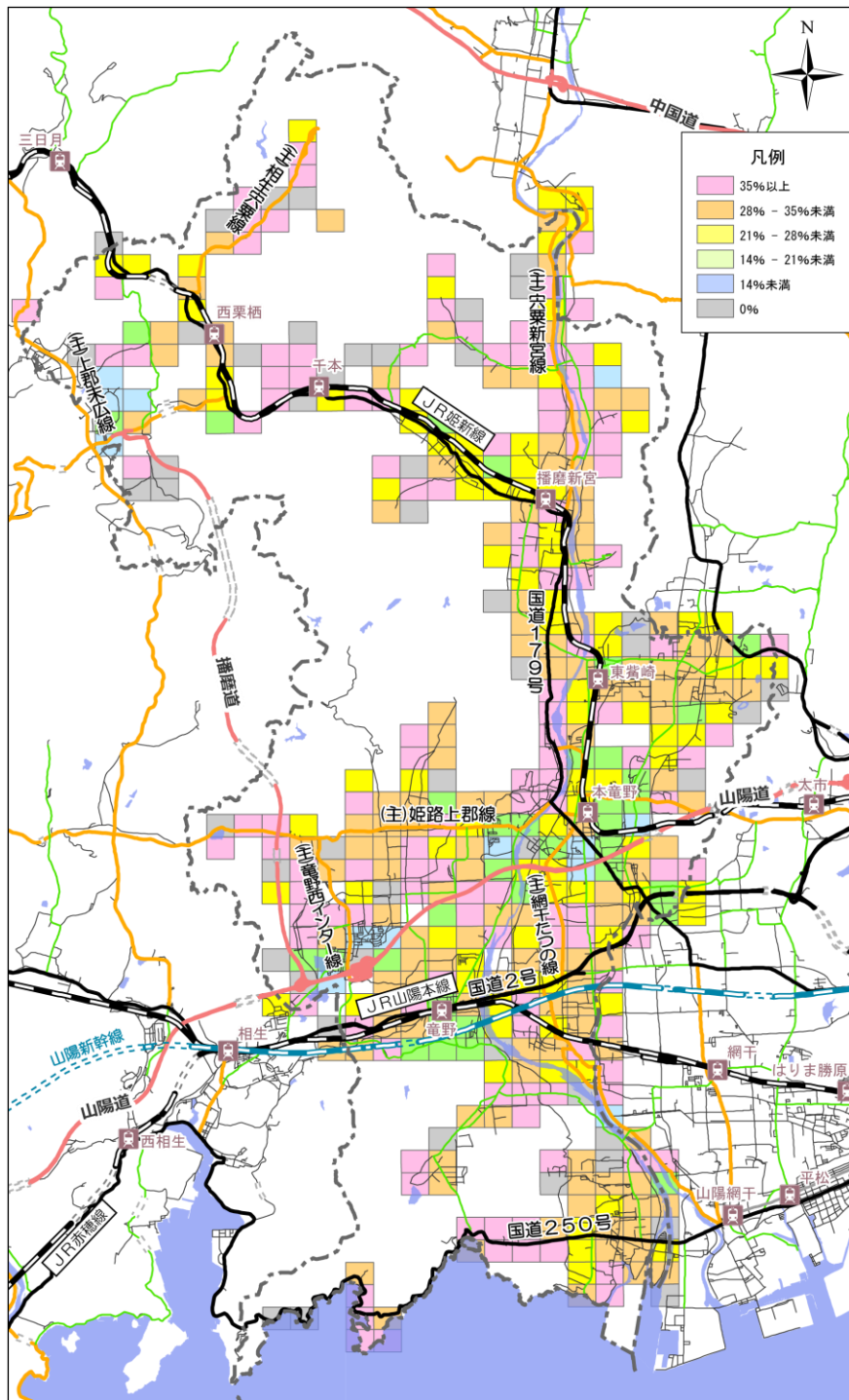


注1) 可住地面積は、2018年(平成30年)10月1日現在。総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫県市区町別主要統計指標 令和3年版

注2) メッシュは1辺約500m。

出典) 2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

< 地域別高齢化率（メッシュ統計） >



注) メッシュは1辺約500m。

出典) 2015年（平成27年）国勢調査地域メッシュ統計

2.2 たつの市における公共交通の現状

(1) 鉄道の現状

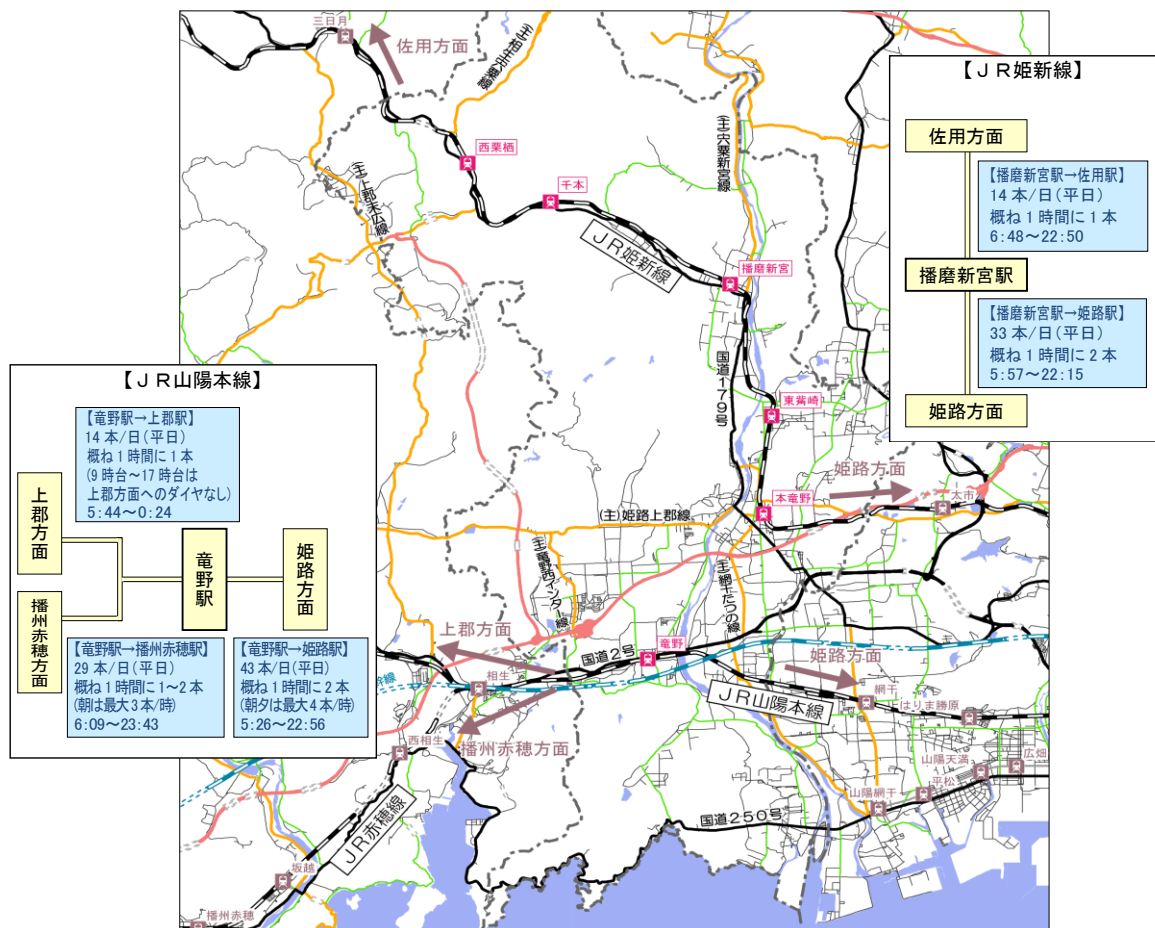
① たつの市における鉄道の概要

本市では、南部をＪＲ山陽本線が運行するとともに、龍野地区・新宮地区をＪＲ姫新線が運行しています。市内にはＪＲ山陽本線の竜野駅、ＪＲ姫新線の本竜野駅、東嵯崎駅、播磨新宮駅、千本駅、西栗栖駅があります。

ＪＲ山陽本線は、竜野駅から姫路方面に向かう便が、５時３０分頃から２３時頃にかけて概ね１時間に２本（朝夕ピーク時は最大４本）、播州赤穂方面に向かう便が６時頃から０時頃にかけて概ね１時間に１～２本（朝ピーク時は最大３本）、上郡方面に向かう便が６時頃から０時頃にかけて概ね１時間に１本の頻度で運行しています。ＪＲ山陽本線は、新型コロナウイルス等による利用者減少を受けて、姫路から播州赤穂方面に向かう便が１日４本程度減便されています。

ＪＲ姫新線では、播磨新宮駅から姫路方面に向かう便が、６時頃から２２時頃にかけて概ね１時間に２本、佐用方面に向かう便が７時頃から２３時頃にかけて概ね１時間に１本の頻度で運行しています。ＪＲ姫新線においても、新型コロナウイルスによる利用者減少により、今後減便が予定されています。

< たつの市における鉄道の概要 >



2021年（令和３年）９月現在

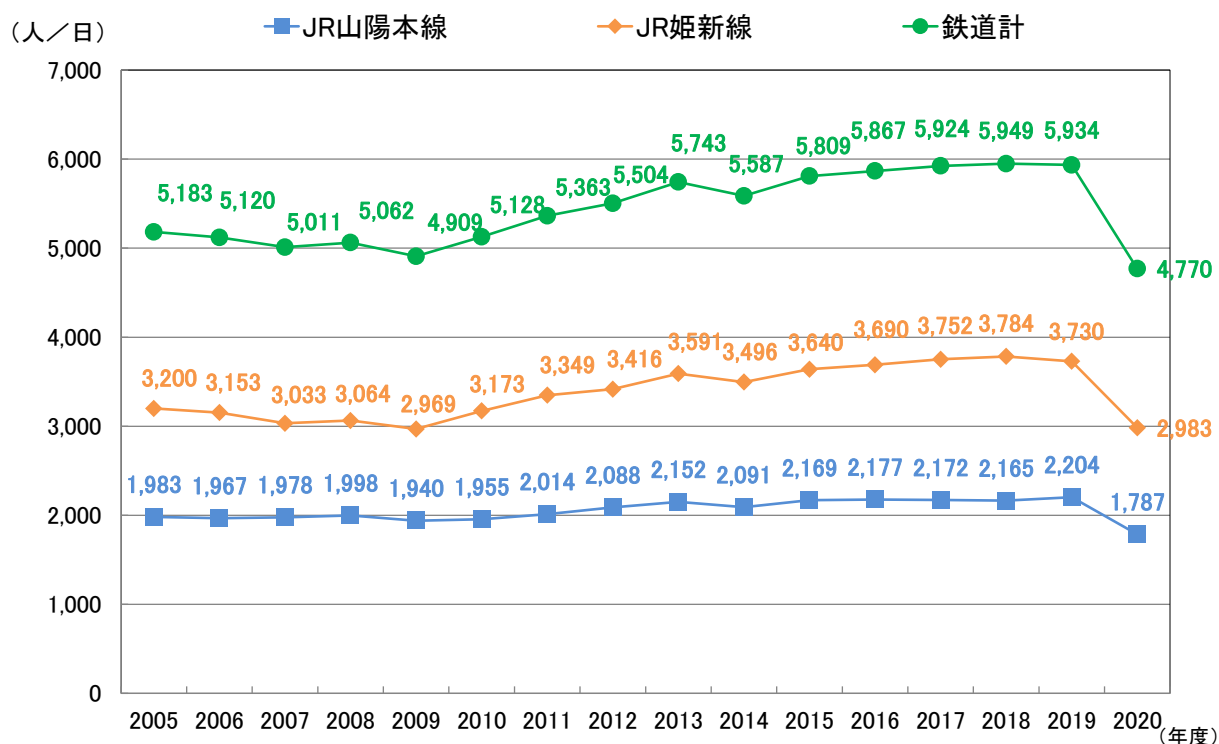
② 鉄道乗車人員の推移

J R山陽本線の1日当たり乗車人数は、2009年度（平成21年度）までは微減傾向にありましたが、2010年度（平成22年度）以降は微増を続けており、2019年度（令和元年度）では2,204人／日となっています。

J R姫新線の1日当たり乗車人数は、2009年度（平成21年度）までは減少傾向にありましたが、「J R姫新線輸送改善事業（2006年度（平成18年度）～2009年度（平成21年度））」によって、2010年度（平成22年度）以降は増加傾向に転じ、2019年度（令和元年度）には3,730人／日まで増加しました。

しかし、2020年度（令和2年度）は新型コロナウイルス感染症による不要不急の外出自粛等により、J R山陽本線・J R姫新線ともに乗車人数が2019年度（令和元年度）比で約2割減少し、J R山陽本線では1,787人／日、J R姫新線では2,983人／日となっています。

< 路線別1日当たり乗車人数の推移 >



注) たつの市内の以下の鉄道駅を対象として集計

JR山陽本線: 竜野駅

JR姫新線: 本竜野駅、東鶯崎駅、播磨新宮駅、千本駅、西栗栖駅

出典) たつの市統計書

③ 鉄道駅の整備状況

本市の鉄道駅のうち、利用者数が多いＪＲ竜野駅やＪＲ本竜野駅、ＪＲ播磨新宮駅において駅改札口からホームまでは、エレベーターが設置されています。

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、ＪＲ千本駅の駐車場・駐輪場及びＪＲ西栗栖駅の駐車場は未整備となっています。

< 鉄道駅の整備状況 >

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
	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
JR 姫新線	東鶯崎	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

注1) 北側からのアクセス方法として国道２号をまたぐ自由通路があるが、昇降はスロープのみとなっている。

出典) 1日平均乗車人数: たつの市統計書

整備状況: ＪＲ西日本ホームページ

(2) バス交通の現状

① バス交通の概要

①-1 たつの市における路線バスの概要

たつの市の路線バスは、神姫バスが「姫路～播磨科学公園都市線」、「姫路～龍野線」、「姫路～山崎線」の3路線を運行し、ウエスト神姫が「上郡～播磨科学公園都市線」、「新宮～播磨科学公園都市線」、「相生～播磨科学公園都市線」、「山崎～ダイセル線」、「大浦～網干港線」の5路線を運行しています。

【主な運行路線】※次ページ参照

①姫路～播磨科学公園都市線

J R 姫路駅・山陽姫路駅と播磨科学公園都市を結ぶ路線

②上郡～播磨科学公園都市線

J R 上郡駅と播磨科学公園都市を結ぶ路線

③新宮～播磨科学公園都市線

J R 播磨新宮駅と播磨科学公園都市を結ぶ路線

④相生～播磨科学公園都市線

J R 相生駅と播磨科学公園都市を結ぶ路線

⑤姫路～龍野線

J R 姫路駅・山陽電鉄姫路駅と龍野地区を結ぶ路線

⑥姫路～山崎線

J R 姫路駅・山陽電鉄姫路駅と宍粟市山崎方面を結ぶ路線

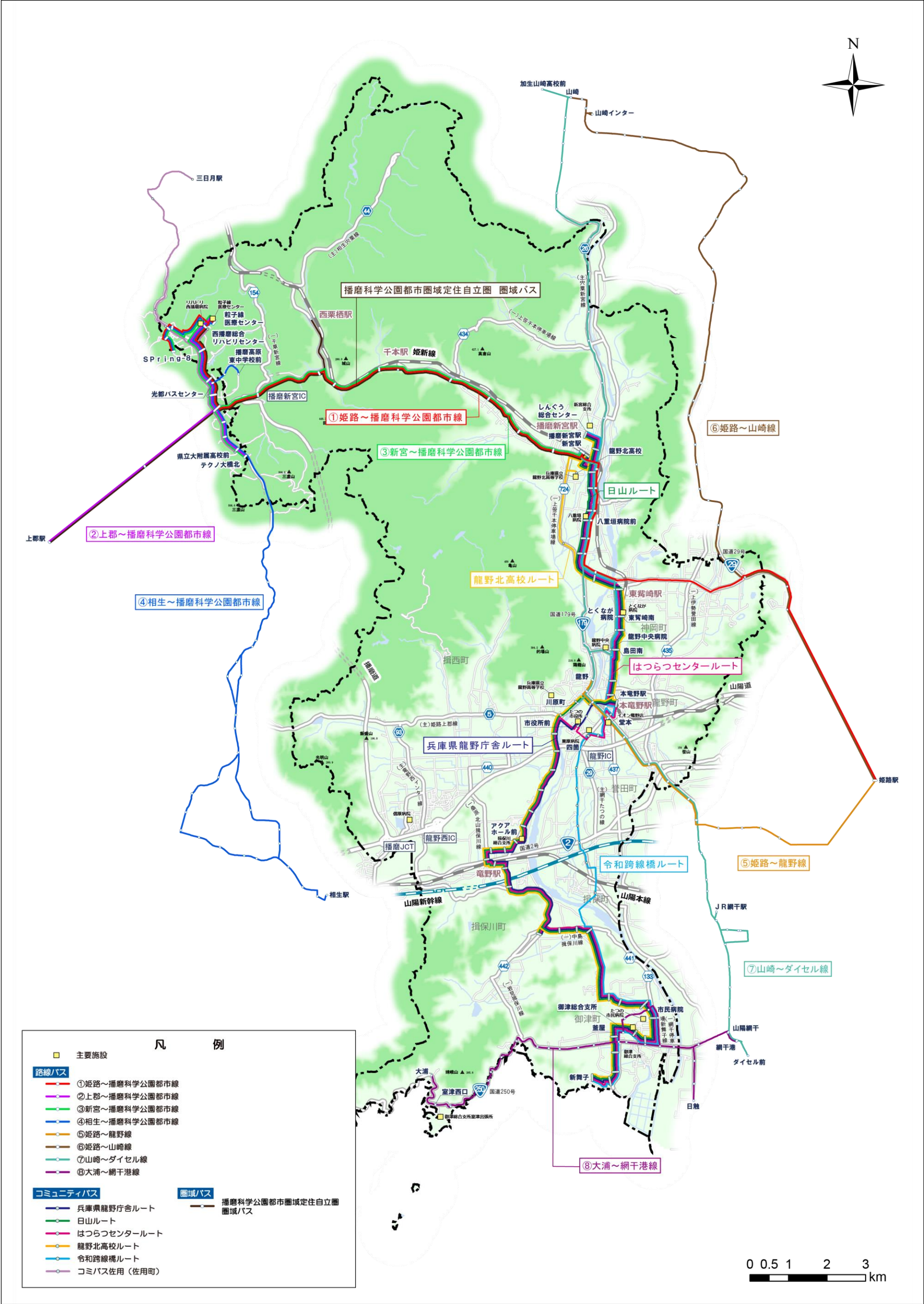
⑦山崎～ダイセル線

宍粟市山崎方面と姫路市網干区を結ぶ路線

⑧大浦～網干港線

姫路市網干区と御津町大浦方面を結ぶ路線

＜ たつの市の路線バス・コミュニティバス・定住自立圏 圏域バス路線図 ＞



2021 年（令和 3 年）6 月現在

①-2 たつの市におけるコミュニティバスの概要

本市のコミュニティバスは、通勤・通学や通院・買い物等の日常生活を支えることを目的として、しんぐう総合センターと新舞子を結んで、市域を南北に運行しています。

コミュニティバスは、速達性や利便性、効率性を向上させるため、きめ細かく運行内容を見直しており、利用状況に応じた路線の再編やダイヤの改正を実施しています。

2017 年(平成 29 年)には、市民乗り合いタクシーの運行開始に伴い、4 ルートで運行していましたが、2020 年(令和 2 年)4 月からは、令和跨線橋ルートを加え 5 ルートで運行しています。

＜ たつの市コミュニティバスの概要 ＞

運行ルート	【兵庫県龍野庁舎ルート】 【日山ルート】 【はつらつセンタールート】 【龍野北高校ルート】 【令和跨線橋ルート】
運行日	月曜日～土曜日 ※日曜・祝日、年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）は運休
運賃の支払い方法	現金、ＩＣカード、１日乗車券、無料定期券による支払い
運賃	・１乗車 100 円（小学生未満は無料） ・１日乗車券 300 円（コミュニティバス車内で販売）
運行車両	・４台（赤とんぼ１号、赤とんぼ２号、赤とんぼ３号、さくら）

2021 年（令和 3 年）7 月現在

＜ たつの市コミュニティバスの運行内容の変遷（2017 年（平成 29 年）3 月以降）＞

変更時期	主な変更内容
2017 年（平成 29 年） 3 月 31 日	・ 龍野・神岡地区内を運行している路線の廃止（6 路線） ※代替交通手段として市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」運行開始（P19 参照）
2017 年（平成 29 年） 9 月 1 日	・ 越部コミセン前バス停の新設、該当ルートの変更及びダイヤ改正を実施 ・ 「日山経由ルート」しんぐう総合センター発便のダイヤ改正を実施
2017 年（平成 29 年） 10 月 2 日	・ I C カードによる料金支払いシステムを導入
2018 年（平成 30 年） 2 月 1 日	・ 「龍野北高校ルート」黒崎発便のダイヤ改正を実施 ・ 「日山経由ルート」黒崎発便のダイヤ改正を実施
2019 年（令和元年） 10 月 1 日	・ 車両の老朽化による新車両の導入「赤とんぼ 3 号」
2020 年（令和 2 年） 4 月 1 日	・ 「令和跨線橋ルート」を新設し、1 日の運行便数を 19 便から 25 便に増便 ・ 既存ルートでは、定時性を確保するため、運行実態に即したダイヤ改正を実施
2020 年（令和 2 年） 10 月 1 日	・ バス停標柱デザインを全て更新 ・ 片側標柱となっているバス停のうち設置可能な箇所（15 か所）の両側に標柱を設置
2021 年（令和 3 年） 4 月 1 日	・ 「令和跨線橋ルート」の出発時刻を早め、龍野北高校に通学便の乗車人数を分散するためダイヤ改正を実施 ・ 定時性を確保するため、併せてダイヤ改正を実施

①-3 播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスの概要

本市では、周辺の宍粟市、上郡町、佐用町と「播磨科学公園都市定住自立圏」を形成し、相互に役割分担し、連携・協力して、必要な生活機能を確保・充実させる取り組みを進めています。

その取り組みのひとつとして、播磨科公園都市圏域内の公共交通ネットワークの充実を図るため、播磨科学公園都市を経由して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)」を 2017 年（平成 29 年）1 月から運行しています。

てくてくバスは、播磨科学公園都市を拠点として、本市の J R 播磨新宮駅と上郡町の J R 上郡駅を結んでおり、J R 播磨新宮駅で J R 姫新線をはじめ、路線バスやコミュニティバス等の他の交通機関と接続しています。

＜ 「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)」の概要 ＞

運行ルート	播磨新宮駅と上郡駅間を運行
運行日	月曜日～土曜日 ※ 日曜・祝日、年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）は運休
運賃の支払い方法	現金、I C カード
運 賃	1 乗車 200 円（小学生未満は無料）
運行車両	1 台

2021 年（令和 3 年）7 月現在

② バス乗車人数の推移

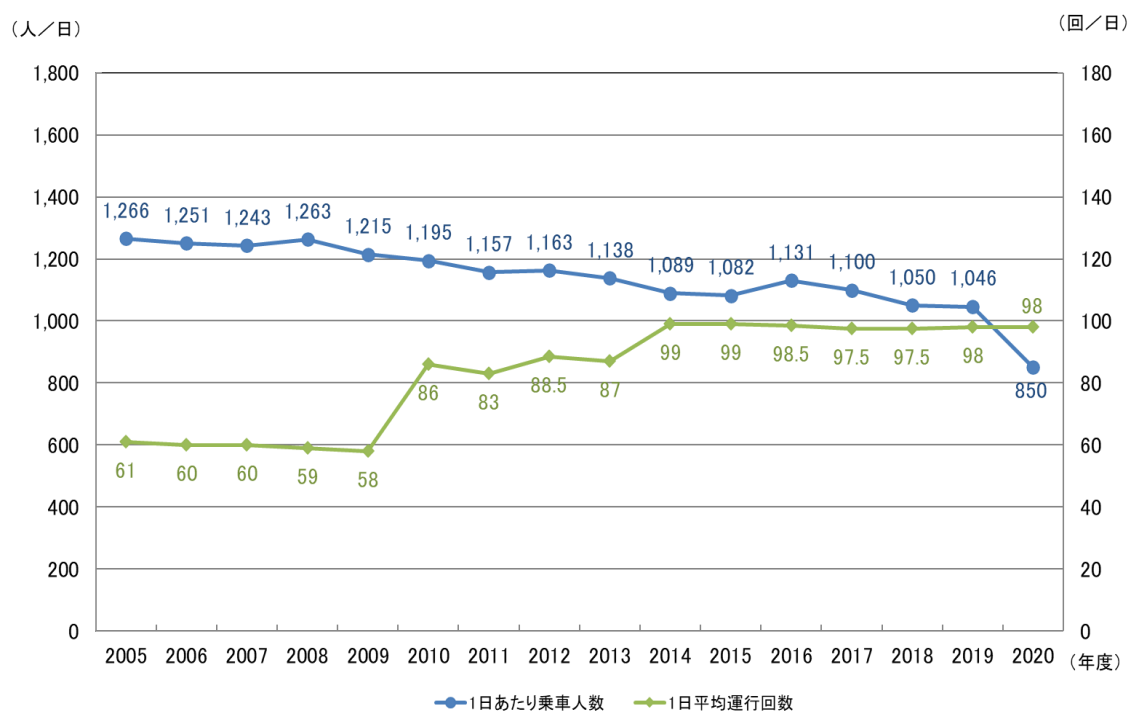
②-1 たつの市における路線バス乗車人数の推移

路線バスの1日当たり乗車人数は、2019年度（令和元年度）には、1,046人／日となっており、2005年度（平成17年度）の1,266人／日と比べると2割程度減少しています。

さらに2020年度（令和2年度）には、新型コロナウイルス感染症の影響により、850人／日まで減少しています。

路線バスは、1日平均の運行回数が近年概ね横ばい傾向で推移しており、交通事業者による運行サービスは変化していないにもかかわらず、1日当たりの乗車人数は減少傾向が継続しています。

< 路線バス1日当たり乗車人数と運行回数の推移 >



出典) たつの市統計書

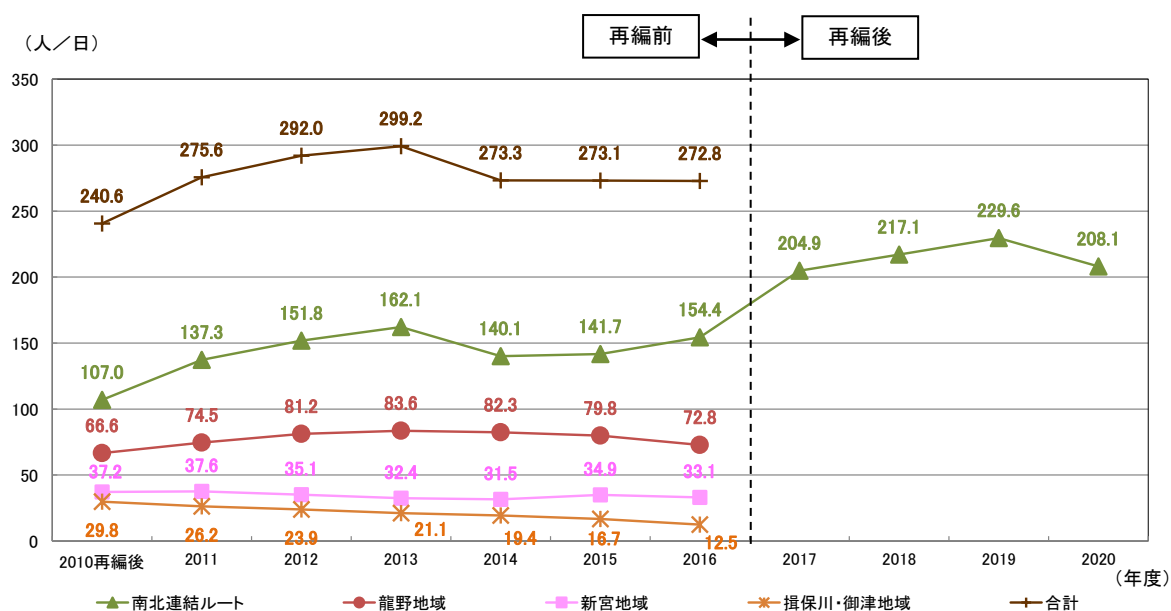
②-2 たつの市におけるコミュニティバス乗車人数の推移

本市のコミュニティバスの1日当たり乗車人数は、2010年（平成22年）10月の再編以降、2013年度（平成25年度）まで南北連結ルートで乗車人数が大きく増加したため、全体の乗車人数も増加しました。

2014年度（平成26年度）には、乗車人数が減少しましたが、南北連結ルートは、2017年度（平成29年度）の再編以降、乗車人数は再び増加し、2019年度（令和元年度）には最多の約230人／日となりました。

2020年度（令和2年度）には、新型コロナウイルス感染症の影響により約208人／日まで利用者が減少しています。

＜ コミュニティバス1日当たり乗車人数の推移 ＞



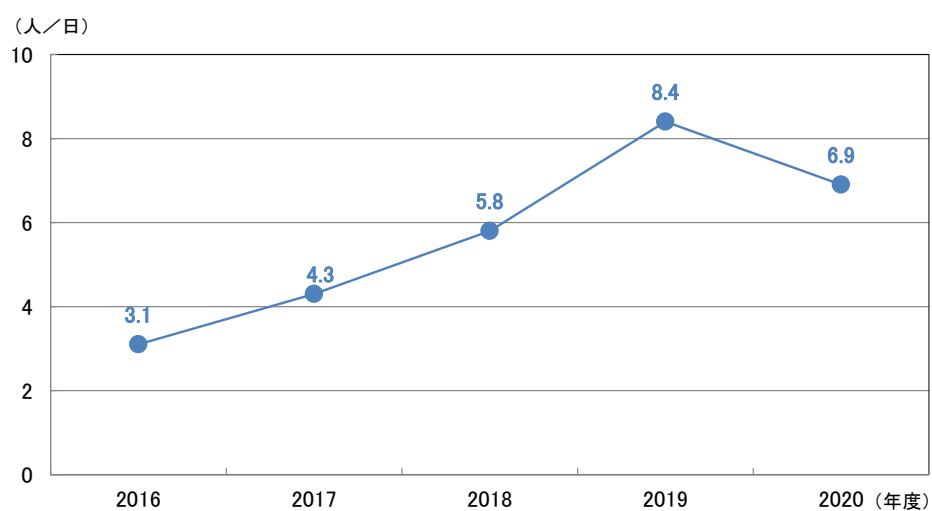
出典) たつの市統計書

②-3 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)の乗車人数の推移

圏域バスの1日当たり乗車人数は、2016年度(平成28年度)の運行開始から増加し、2019年度(令和元年度)には、運行開始時の約3倍の8.4人に増加しましたが、10人未満の利用と少なくなっています。

コミュニティバスと同様に、2020年度(令和2年度)は、新型コロナウイルス感染症の影響によって利用者が減少しており6.9人/日となっています。

< 播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バス1日当たり乗車人数の推移 >



注) 2016年度(平成28年度)の集計は、運行開始の2017年(平成29年)1月10日～3月末までの集計結果。

出典) たつの市所管データ

(3) 鉄道駅及びバス停別乗車人数

鉄道の1日当たり乗車人数は、JR竜野駅が1,787人と最も多くなっており、次いでJR本竜野駅の1,548人、JR播磨新宮駅の1,027人となっています。また、バスの1日当たり乗車人数は、播磨新宮駅バス停が78人と最も多くなっており、次いで県立大附属高校前バス停が29人、本竜野駅バス停が28人となっています。

<データの定義>

- ・鉄道1日当たり乗車人数: 令和3年たつの市統計書の2020年度(令和2年度)鉄道各駅乗車人数
- ・路線バス(神姫バス)1日当たり乗車人数: 2020年1月～12月までの1年間のIC利用者数(神姫バス提供)
- ・路線バス(ウエスト神姫)1日当たり乗車人数: 2020年1月～12月までの1年間のIC利用者数(ウエスト神姫提供)
- ・コミュニティバス1日当たり乗車人数: 2020年4月～2021年3月までの1年間のバス利用者数(ウエスト神姫提供)
- ・圏域バス1日当たり乗車人数: 2020年4月～2021年3月までの1年間のバス利用者数(ウエスト神姫提供)

※路線バスIC利用率は不明のため、IC利用者数で図化している。

路線バス人数更新中



(4) 乗り合いタクシーの現状

① たつの市における乗り合いタクシー交通の概要

本市では、市内での買い物や通院等の日常生活の移動を支えるとともに、鉄道やバスまでの支線交通としての役割を担う予約型の市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」を市内全域で運行しています。「あかねちゃん」は市内に5つの運行区域を設定し、区域内での自宅（または指定場所）と目的地や、目的地と目的地の移動が可能で、鉄道やバスでは対応できないきめ細かな交通サービスを提供しています。

目的地は、日常生活に欠かせない病院や商業施設、金融機関等が市内全体で500箇所以上設定されています。

< 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の概要 >

運行区域	・新宮、龍野東、龍野西、揖保川、御津の5区域 ・自宅（または指定場所）から目的地への移動 ・目的地から自宅（または指定場所）への移動 ・目的地から目的地への移動 ※1 新宮区域越部地区居住者は、龍野東区域に限り行き来が可能 ※2 龍野東・龍野西・揖保川区域は、区域を越えて行き来が可能
利用方法	・利用する1週間前までに事前登録が必要 ・利用希望日の1週間前から利用したい時間の1時間30分前までに電話で予約 ※日曜・祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休
運賃の支払い方法	現金、乗車券による支払い
運賃	・1乗車 400円（小学生未満は無料） ・①小学生 ②満65歳以上の人 ③小学校就学前の児童1人につき引率する保護者1人 ④障害者手帳（身体・療育・精神）を所持している人 ⑤要介護・要支援の認定を受けている人 ⑥④のうち第1種身体障害者手帳・療育手帳A判定・精神障害者保健福祉手帳1級の人1人につき同乗する介護者1人 ⑦母子健康手帳の交付を受けている妊娠中の人 上記該当者は 1乗車 200円 ※1 御津区域において利用の観光客等のたつの市外居住の人は、上記料金表に関わらず、1乗車 400円 ※2 高齢者タクシー利用券または障害者福祉タクシー利用券を交付されている人は、市民乗り合いタクシー乗車券と交換し、利用することが可能。運転免許証を自主返納した人に交付される乗車券も利用可能。
運行車両	・10人乗りワゴン車12台 ※市内に営業所を有する全タクシー事業者及びバス事業者で構成された「たつの市デマンド交通運行共同体」に所属する事業者の共同運行

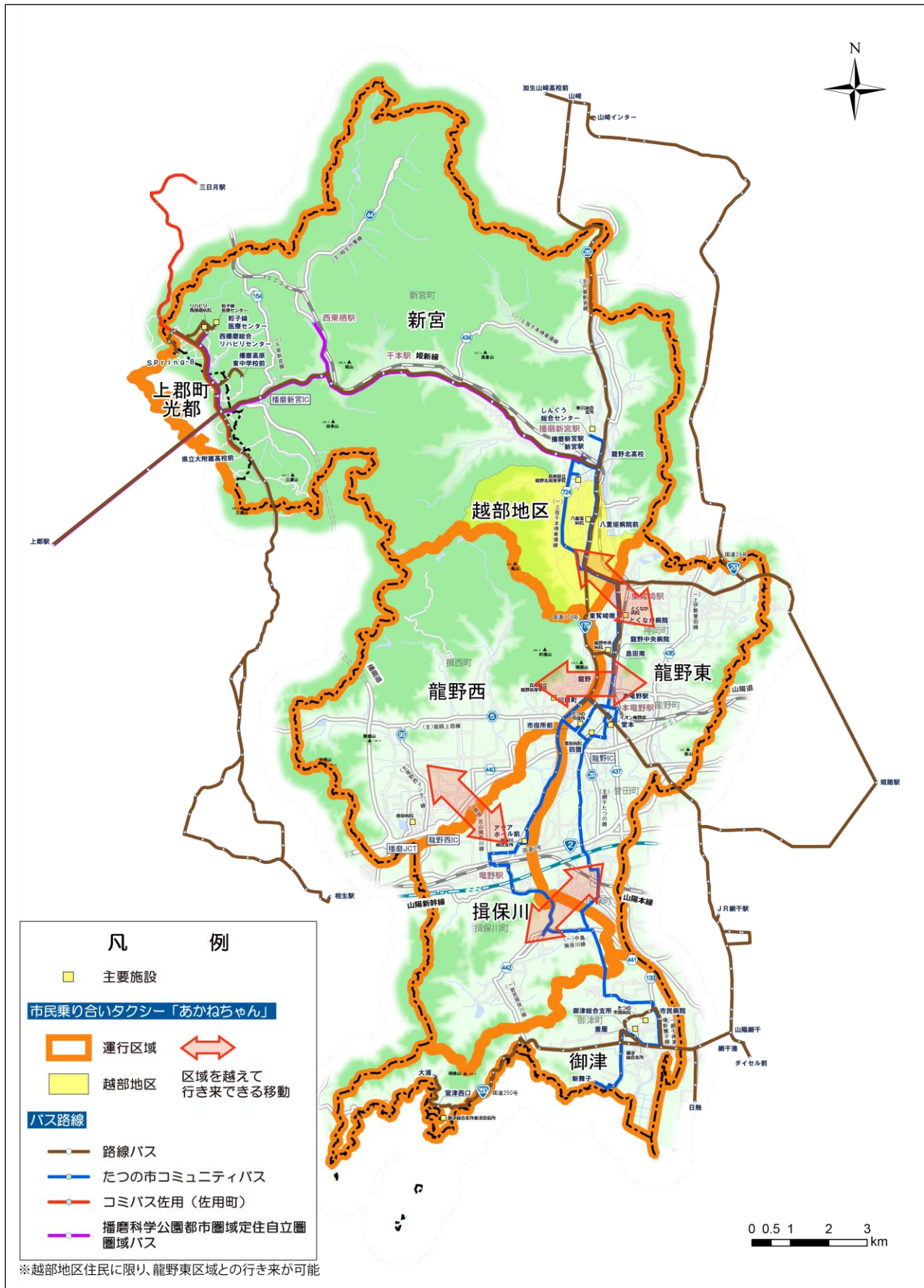
2021年（令和3年）7月現在

＜ 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行内容の変遷 ＞

変更時期	主な変更内容
2017 年(平成 29 年) 1 月 10 日	・ 新宮・御津区域で先行運行開始
2017 年(平成 29 年) 4 月 3 日	・ 市内全域で運行開始 ・ 医療施設（病院・歯科医院・接骨院・鍼灸治療院）からの帰りの便に限り、診察終了時間に合わせて、次に出発する便に乗車できるよう予約時間の変更を可能とした
2017 年(平成 29 年) 9 月 1 日	・ 接骨院及び鍼灸治療院を目的地として追加
2018 年(平成 30 年) 8 月 1 日	・ 予約期限を運行時間の 2 時間前から 1 時間 30 分前に短縮
2019 年（令和元年） 9 月 1 日	・ 介護施設を目的地として追加

2021 年（令和 3 年）7 月現在

＜ 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行区域 ＞



2021 年（令和 3 年）8 月現在

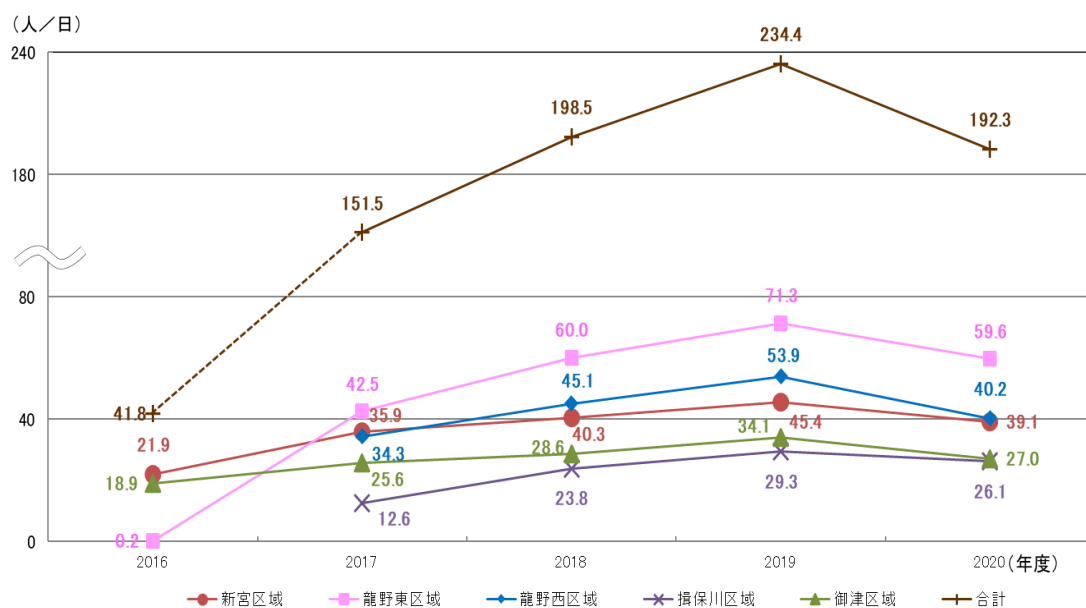
② 乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者数の推移

市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の1日当たり利用者数は、市域全体で運行が開始された2017年度（平成29年度）以降増加し、2019年度（令和元年度）には、2017年度（平成29年度）の約1.5倍の234.4人となっています。しかし、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で減少し、1日当たり192.3人となりました。

2019年度（令和元年度）までの居住地別利用者数の推移を見ても、市外の居住者を除いてすべての地区で利用者数が増加しています。

2019年（平成31年）3月には利用者10万人、2020年（令和2年）9月には利用者20万人を達成しています。

＜ 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」居住地別1日当たり利用者数の推移 ＞



注) 2016年度（平成28年度）の集計は、運行開始の2017年（平成29年）1月10日～3月末までの集計結果。

注) 市外利用者は除く

出典) 2019年度（令和元年）以前 : たつの市統計書

2020年度（令和2年度） : 第25回たつの市地域公共交通会議資料

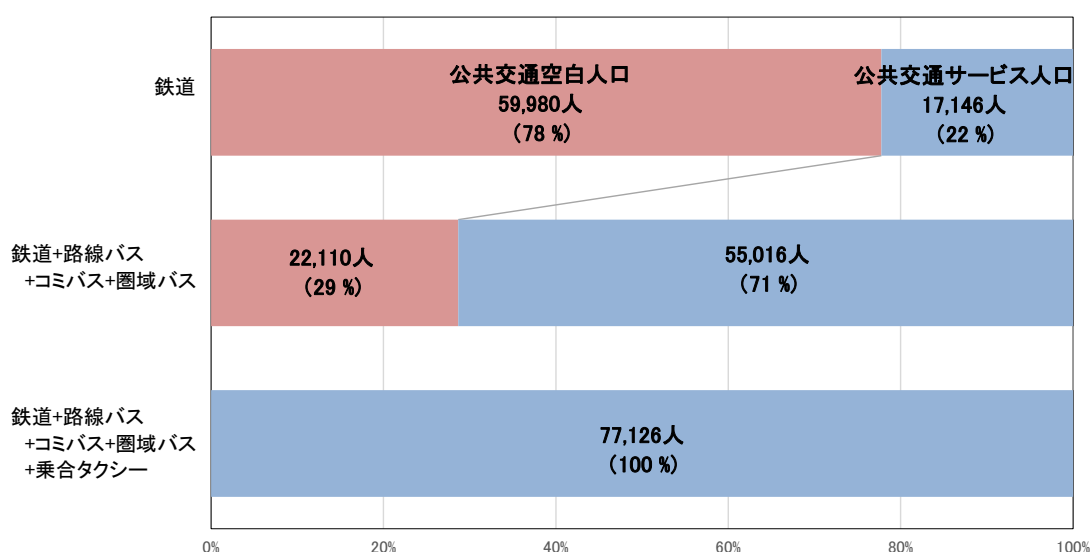
(5) 公共交通によるカバー状況

鉄道駅を中心に半径 800mを徒歩圏（鉄道駅勢圏）と設定すると、鉄道だけでは人口の 22%、居住面積^{注1}の 10%のカバー率にとどまっています。

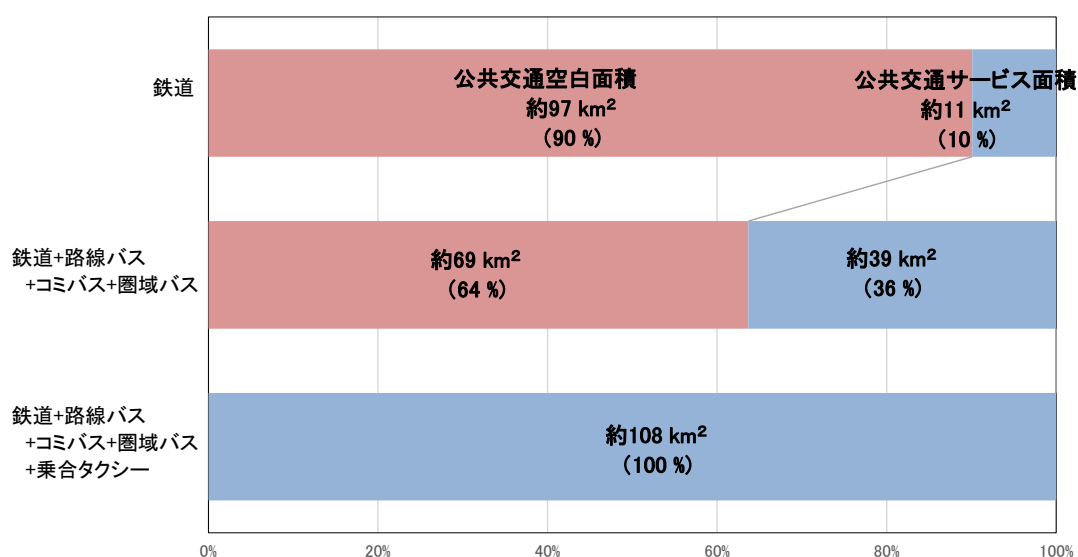
鉄道駅勢圏に、路線バス・コミュニティバス・圏域バスのバス停を中心に半径 300mの徒歩圏（バス停勢圏）を加えると、人口の 71%、居住面積の 36%のカバー率となります。

市民乗り合いタクシーの運行によって、鉄道・バスでは対応しきれない公共交通空白地がカバーされ、市内全域で公共交通が利用できるようになっています。

＜ 公共交通によるカバー状況 ＞
（人口構成）

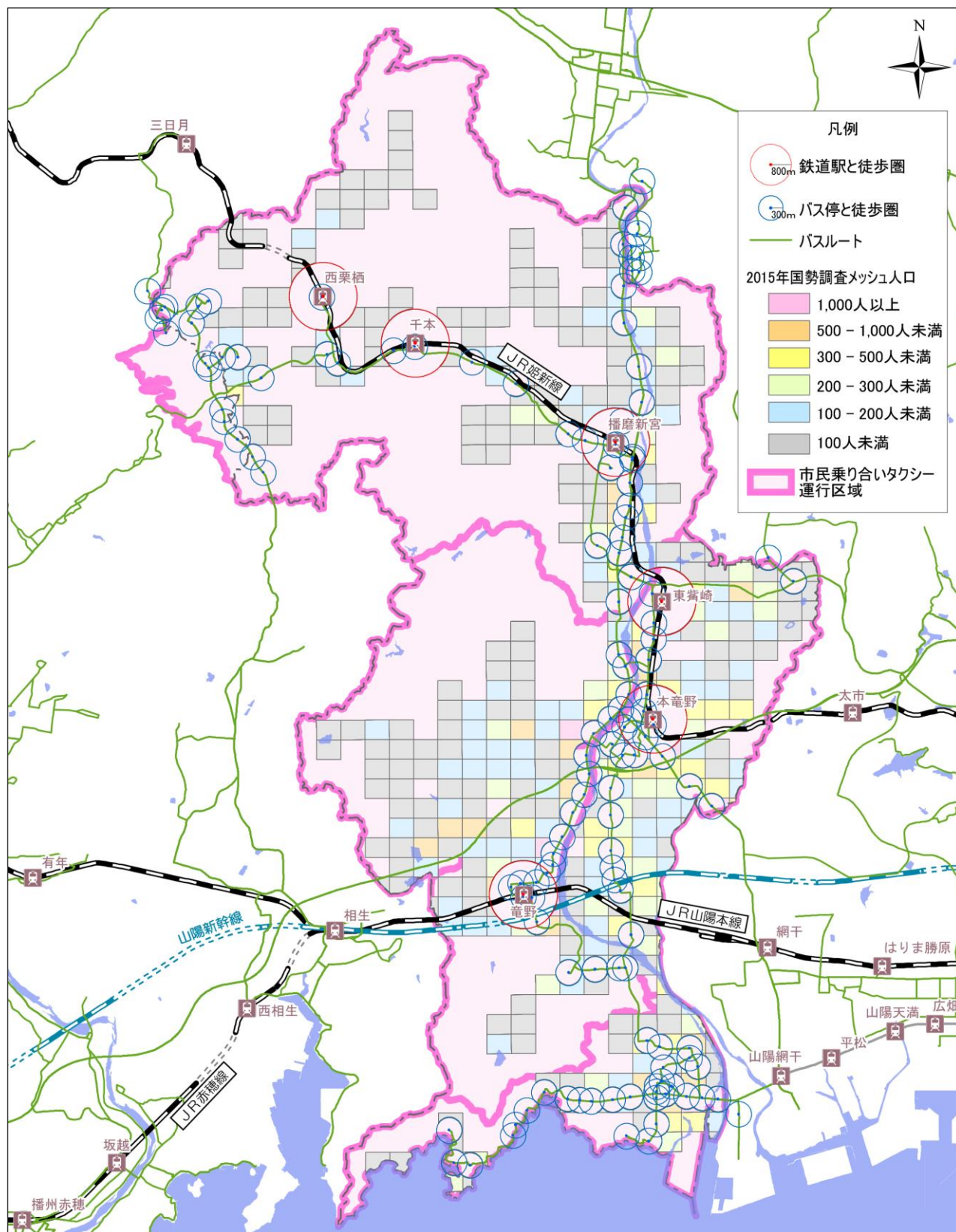


（居住面積構成）



注1）ここで示す居住地面積は、2015 年（平成 27 年）国勢調査地域メッシュ統計（500mメッシュ）のうち人口が 1 人以上いるメッシュの面積
出典）2015 年（平成 27 年）国勢調査地域メッシュ統計

< 公共交通勢圏図 >



注1) メッシュは1辺約500m。

注2) 公共交通網は2021年(令和3年)8月現在。

注3) 鉄道駅勢圏は鉄道駅から半径800m、バス停勢圏はバス停から半径300m

出典) 2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

(6) タクシーの現状

タクシーは、鉄道、バス、市民乗り合いタクシーと同様に、クルマが利用しづらい人の日常的な移動を支える公共交通の1つとなっています。特に、鉄道、バス、市民乗り合いタクシーが運行していない時間帯や、緊急時の移動、たつの市を訪れる観光客の観光施設間の移動など、乗り合いの公共交通では対応が難しいドア・ツー・ドアの移動を支える輸送機関としての役割を担っています。

本市に営業所のあるタクシー事業者は5社となっています

＜ タクシー会社の概要 ＞

タクシー会社名	所在地
有限会社はりまタクシー	たつの市新宮町光都 2-1-15
新宮タクシー株式会社	たつの市新宮町井野原 618
龍野タクシー株式会社	たつの市龍野町富永 862-3
赤とんぼ交通株式会社	たつの市龍野町富永 862-3
株式会社ミツバタクシー	たつの市揖保川町正條 326-8

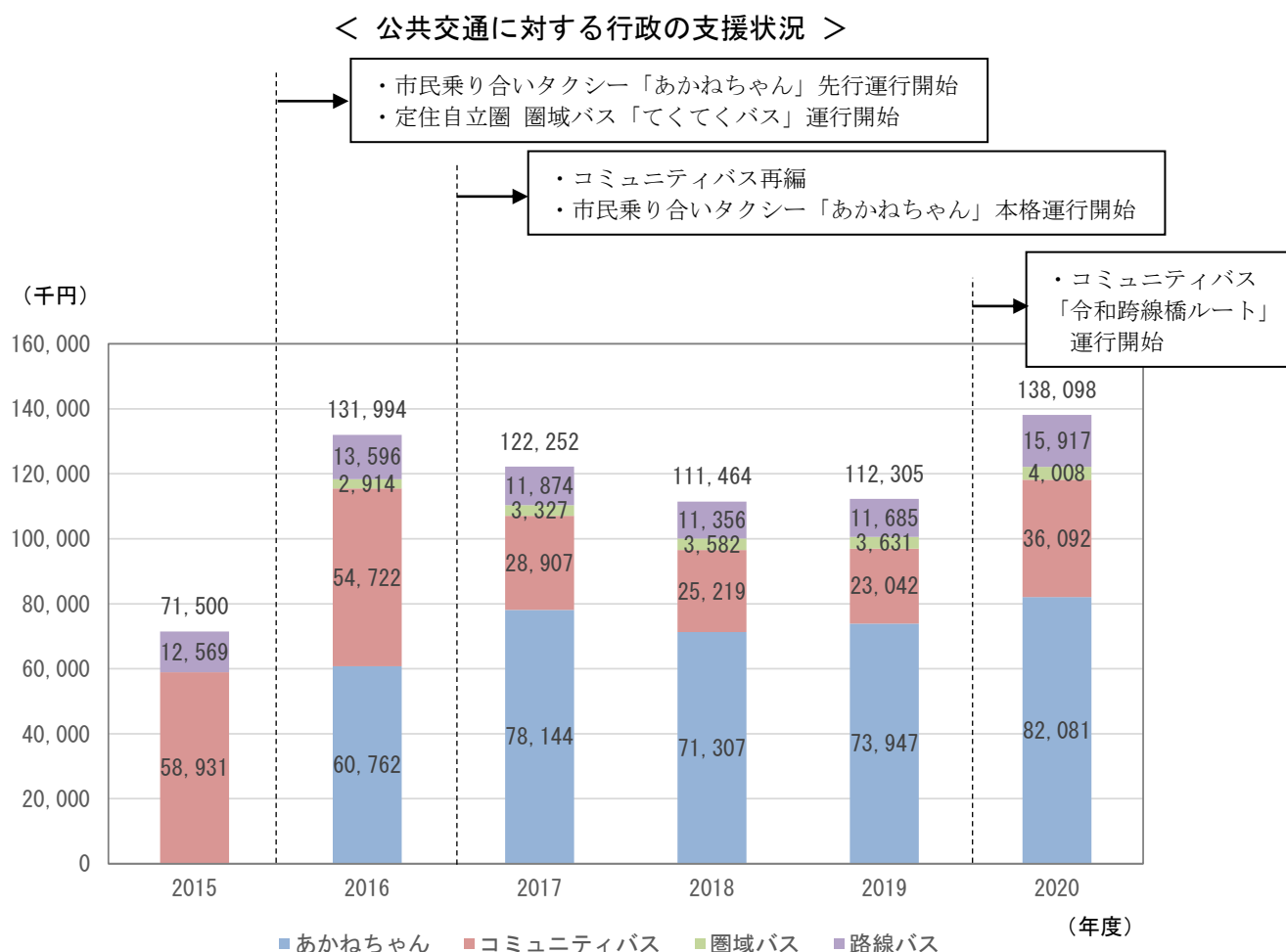
(7) 公共交通事業への行政支援状況

公共交通事業に対する行政支援は、2015 年度（平成 27 年度）では約 72,000 千円となっています。2016 年度（平成 28 年度）には市民乗り合いタクシーや定住自立圏 圏域バスの運行が始まり、約 132,000 千円まで増加しました。2016 年度（平成 28 年度）以降は減少傾向で推移していましたが、2020 年度（令和 2 年度）には、コミュニティバスの令和跨線橋ルートが新たに運行され、約 138,000 千円に増加しています。

また、利用者 1 人当たりの行政支援額^{注1}では、コミュニティバスが最も低く、圏域バスが最も高くなっており、圏域バスの利用者増による、より効果的な運行が求められます。

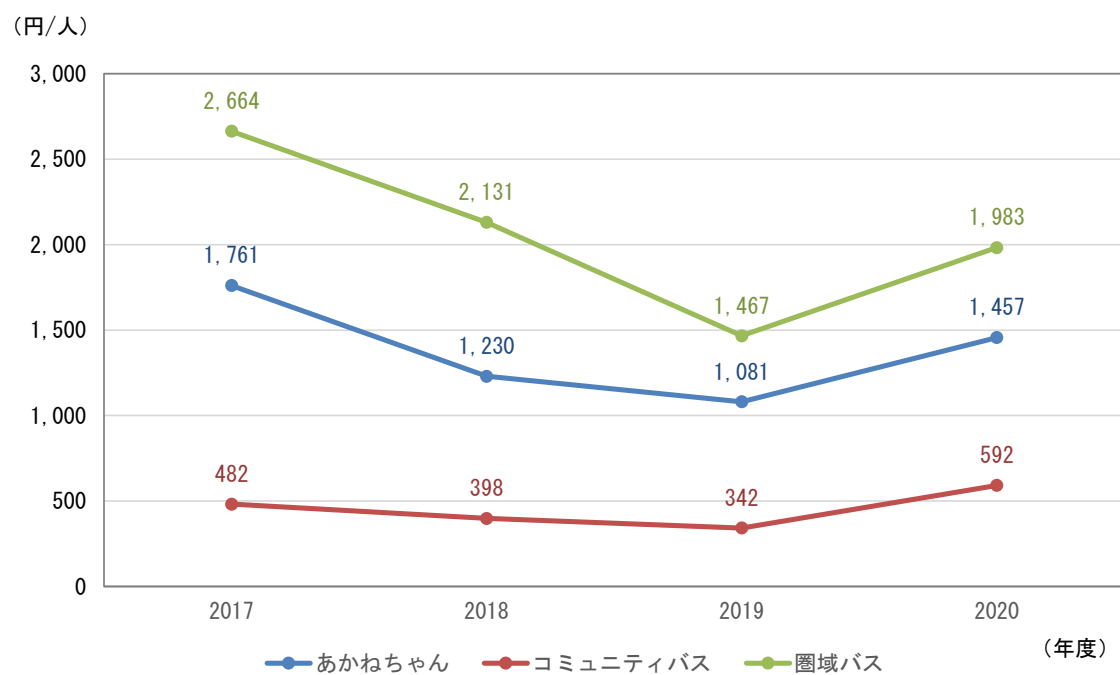
注 1) 利用者 1 人当たりの行政支援額＝交通手段別行政支援額÷交通手段別利用者数

注) 利用者 1 人の移動にかかる行政支援額を表しています



出典) たつの市所管データ

＜ 利用者 1 人当たりの行政支援額 ＞

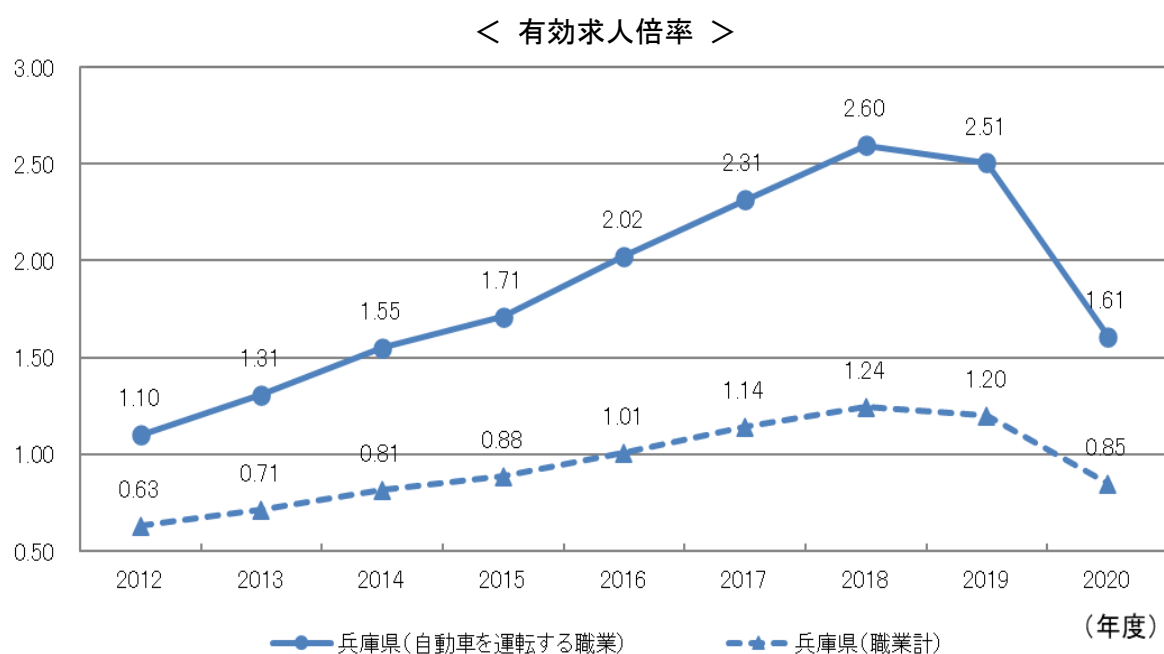


出典) たつの市所管データ

(8) 公共交通の運転手不足

兵庫県における自動車を運転する職業の有効求人倍率は、職業全体に比べて高くなっており、新型コロナウイルスによる有効求人倍率が低下した 2020 年度（令和 2 年度）においても 1.61 倍と高くなっています。

公共交通事業においても運転手が不足しており、今後、継続して安定的な公共交通運営を行うためには、運転手の確保やより効率的な運行が求められます。



注) 有効求人倍率＝有効求人数÷有効求職者

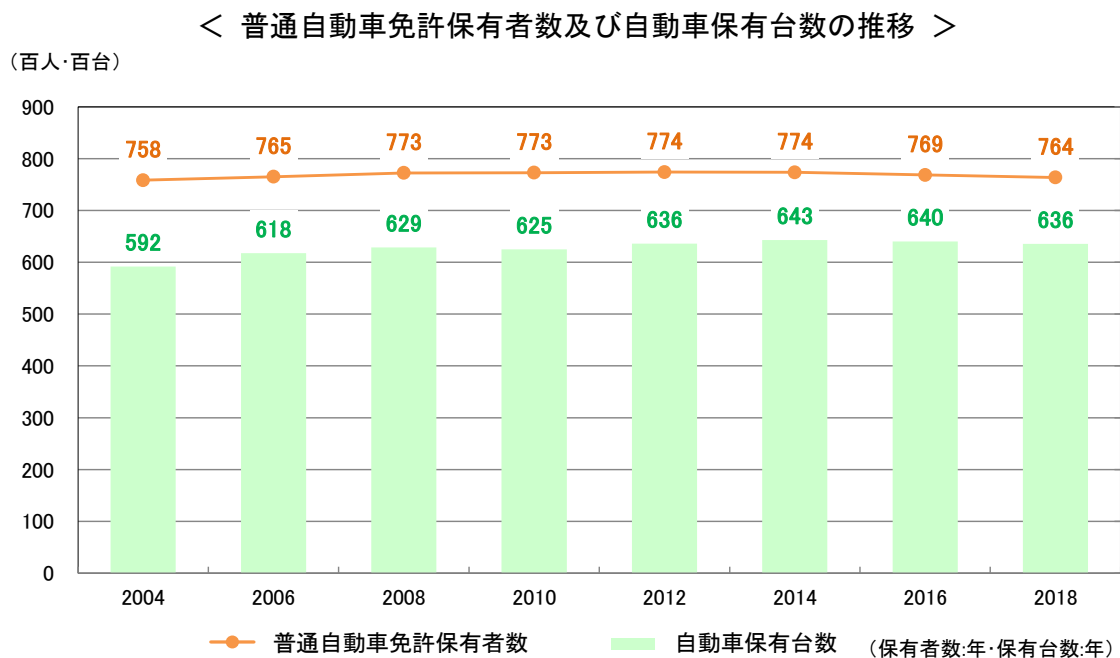
出典) 一般職業紹介状況(職業安定業務統計) [厚生労働省]

2.3 たつの市における道路交通の現状

(1) 普通自動車運転免許保有者数及び自動車保有台数の推移

たつの警察署管内の普通自動車免許保有者数は、2004年（平成16年）から2008年（平成20年）まで増加傾向で推移し、その後2014年（平成26年）まで約77,300人～約77,400人と、ほぼ横ばいで推移していましたが、2016年（平成28年）から減少傾向で推移しています。

自動車保有台数は、2004年（平成16年）から増加傾向で推移し、2008年（平成20年）に約62,900台となり、それ以降はほぼ横ばいで推移しています。



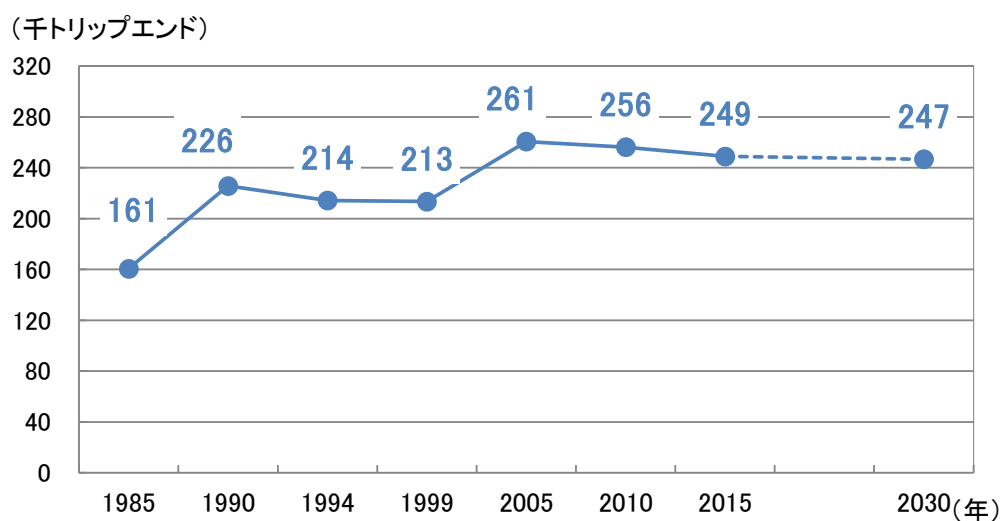
出典） 普通自動車免許保有者数：交通年鑑
自動車保有台数：兵庫県市区町別主要統計指標

(2) 自動車交通量の推移

たつの市の自動車発生集中交通量^{注1}は、1985年（昭和60年）以降増加傾向にありましたが、2005年（平成17年）の261千トリップエンド^{注2}をピークに減少しています。

2030年（令和12年）は、現在よりもやや減少すると予想されており、これまで自動車を利用した移動が増加傾向で推移していましたが、今後、微減傾向となると予測されています。

< たつの市関連トリップ自動車発生集中交通量^{注3}の推移 >



注1) 自動車を利用してたつの市から出発するトリップ数（発生量）と、自動車を利用してたつの市へ到着するトリップ数（集中量）の合計

注2) 人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位をトリップといい1つのトリップの出発地と到着地をトリップエンドという。

注3) 将来自動車発生集中交通量は、国土交通省が2010年（平成22年）道路交通センサスデータ等を基に推計した結果。

出典) 各年度道路交通センサス

※2030年（令和12年）の数値は2010年（平成22年）ベース将来推計

(3) 交通事故の状況

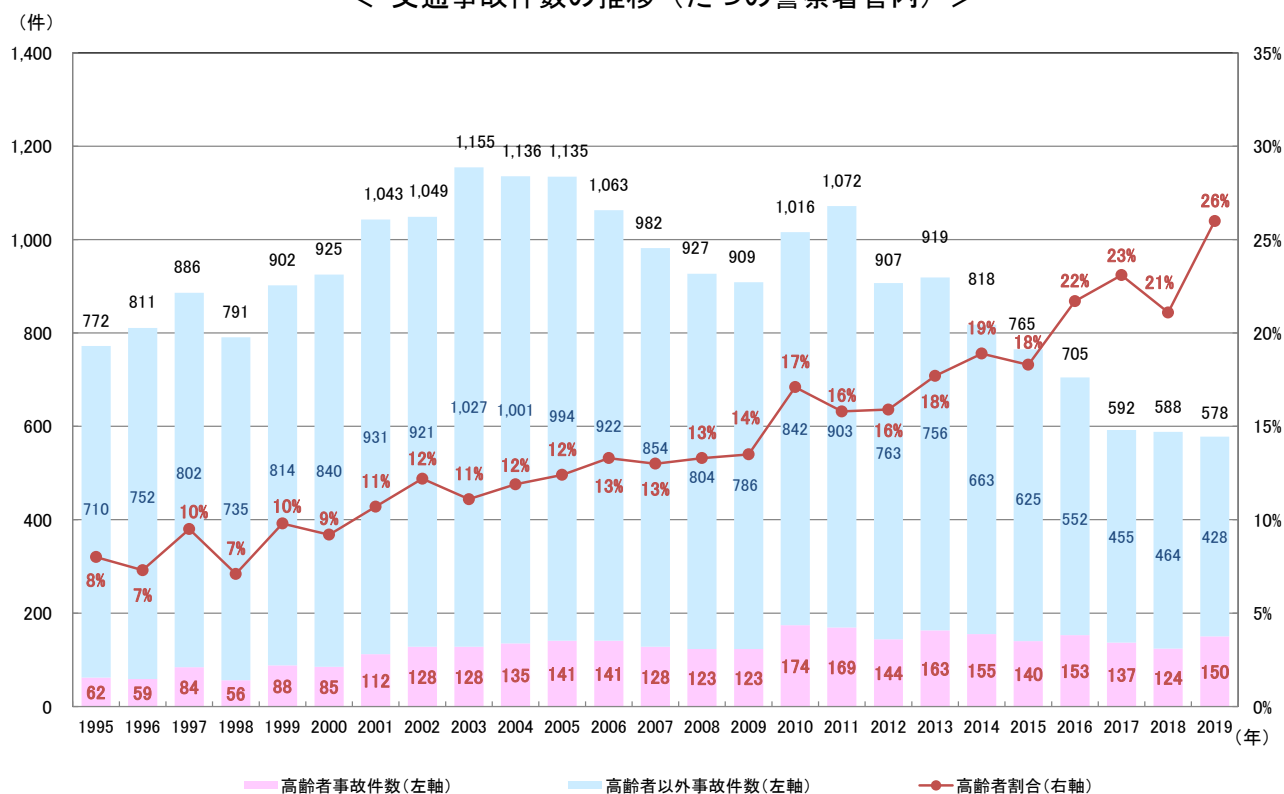
たつの警察署管内の交通事故件数は、2011年（平成23年）以降減少傾向にあり、2019年（令和元年）には578件まで減少しましたが、高齢者が第1当事者となる交通事故件数は横ばいで推移しています。

高齢化の進展に伴う高齢者の増加もあり、高齢者が第1当事者となる交通事故の割合は年々増加しており、2019年（令和元年）には全体の26%を占め、交通事故全体の4分の1以上となっています。

高齢化の進展に伴う高齢ドライバーの増加は、高齢者が交通事故によって被害を受ける可能性が高まるだけでなく、高齢者が加害者となって重大な交通事故を引き起こす危険性も高まります。

近年、高齢者ドライバーによるブレーキとアクセルの踏み間違い等による重大事故が社会問題となっています。

＜ 交通事故件数の推移（たつの警察署管内） ＞



出典) 交通年鑑

2.4 たつの市における公共交通以外の輸送資源

たつの市には、市内や市外の病院や学校等の送迎バスやスクールバス等が多く運行しています。

市内の公共交通は、乗り合いタクシーの運行により全域がカバーされていますが、コミュニティバスや乗り合いタクシーの運行していない日や時間帯、また公共交通が利用できない市外への移動への対応として、これらの輸送資源の有効活用の検討も必要であると考えられます。

＜ たつの市における公共交通以外の輸送資源 ＞

【病院送迎バス・タクシー】

施設名	住所	系統	たつの市内バス停
医療法人古橋会 揖保川病院	たつの市	JR竜野駅～揖保川病院	JR竜野駅、揖保川病院
とくなが病院 ※グループ会社によるタクシー送迎	たつの市	自宅～とくなが病院	—

出典) 各施設ホームページ

【スクールバス】

施設名	住所	系統	たつの市内バス停
たつの市立御津小学校	たつの市	大浦、室津～御津小学校	大浦、室津、御津小学校
兵庫県立西はりま特別支援学校	たつの市	太子東コース 太子・新宮コース 太子北・四箇コース 御津・たつのコース 太子南・たつの西コース たつのコース 上月・上郡コース 佐用・千種コース 新宮・山崎西コース 山崎・一宮・波賀コース	広山（神姫）、馬立、福水倉庫駐車場、JA兵庫西経済本店、御津やすらぎ福祉会館、赤とんぼ文化ホール南駐車場、割烹 森重駐車場、JR竜野駅北、こなか、セブンイレブンJR竜野駅前店、旧南山西バス停、小犬丸南、ローソンたつの日山店、コープ龍野店、いなだや、播磨高原東中、渡場、JR新宮駅、角亀、新宮公民館、西はりま特別支援学校
市川高等学校	市川町	新宮・龍野コース	下野、新宮
日ノ本学園高等学校	姫路市	新宮・山崎コース	新宮
朝日塾小学校	岡山市	姫路コース	竜野IC、竜野西IC

出典) 各施設ホームページ

【自動車学校送迎バス】

施設名	住所	系統	たつの市内バス停
龍野自動車学院	たつの市	ルート時間は電話で問い合わせ	不明
網干自動車教習所	姫路市	三日月・新宮方面 相生・揖保川方面 龍野・太子方面 網干・御津方面	新宮総合支所、篠首バス停、JR竜野駅、揖保川マックスバリュ、コープ島田店、本竜野駅、神姫バス営業所、揖西ローソン、龍野西マックスバリュ、鶴バス停、うかいや、室津バス停、御津中学校前、御津マックスバリュ等
山崎自動車教習所	宍粟市	佐用～教習所 本龍野駅～教習所	新宮駅、本龍野駅、実高前、船渡、香山

出典) 各施設ホームページ

【福祉施設（高齢者施設・こども園等）】

施設名	住所	系統	たつの市内バス停
リハビリセンター癒々たつの	たつの市	自宅～施設（龍野町）	—
街かどケアホームCHIAKI ほおずき	たつの市	自宅～施設（揖保川町）	—
介護の応援団 あっぷる	たつの市	自宅～施設（龍野町）	—
リハビリデイサービス おでかけ	たつの市	自宅～施設（龍野町）	—
デイサービスふるさと	姫路市	自宅（姫路市・太子町・たつの市）～施設（龍野町）	—
放課後デイサービス すてっぷあっぷ	たつの市	自宅～施設（龍野町）	—
放課後デイサービス たんぽぽひろば	たつの市	利用状況に応じて、送迎地域、曜日を設定	—
認定こども園まあや学園	たつの市	利用する園児によってコースの変更 龍野市街、揖保川町、揖西町 等	—
認定こども園あそびの丘	たつの市	たつの市内外	—
社会福祉法人 慈雲福祉会 認定こども園 じょうせんこども園	たつの市	希望によりスクールバスにて送迎	—
社会福祉法人めぐみ会 第一仏光こども園	たつの市	主に揖保川町内	—
社会福祉法人 桑の実園福祉会	たつの市	龍野地区 神岡地区 揖西（北）コース 揖西（南）コース 揖保コース	とくなが病院、ＣＯ－ＯＰ、播州信用金庫／ ショッピングセンター、三井住友銀行、市役 所・総合庁舎、龍野観光駐車場前、水神社、 祇園神社、桑の実園、ダイエー、デイサービス センター灯里、はつらつセンター、小那田、本郷 寺、大住寺、西横内、横内、沢田（北）、沢 田（南）、中井、入野、桜谷、寄井、東鳥 井・田中、東田中、追分、野部、西鳥井、筒 井・上横内、北横内、奥村、大源寺、東糺 崎、北山、田井、中垣内（南）、みどり野、 中垣内（北）、新宮、構、竹万、前地、佐 江、清水・清水新、小神、龍子、南山、土師 （南）、土師、小畑、竹原、長尾、小犬丸 （西）、小犬丸（東）、北沢、住吉、尾崎、 門前、松原、栄、東用、真砂、萩原、 今市、西構、揖保中、揖保上、今熊、山下、 靴のヒラキ

出典） 各施設ホームページ

2.5 たつの市における高齢者・障害者等の移動に関する福祉施策の状況

高齢者・障害者の移動に対する福祉施策として、1枚500円のタクシー利用券を交付する「高齢者タクシー事業」及び「障害者福祉タクシー利用料補助事業」を実施しています。

また、運転免許証を自主返納した高齢者を対象とした、コミュニティバス・播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスの無料定期券、市民乗り合いタクシーの無料乗車券の交付や、運転経歴証明書の取得手数料の助成、妊産婦へのタクシー券配布も実施しています。

< 高齢者・障害者・妊産婦の移動に対する福祉施策 >

【高齢者タクシー事業】

- ・以下の全ての条件に該当する方を対象に、タクシー利用料の一部を助成（所得制限あり）
 - ① 70歳以上の高齢者を含む65歳以上で構成する世帯
（18歳未満・障害者を養育する場合も可。単身世帯の場合は70歳以上が対象）
 - ②車を所有していない世帯
- ・タクシー利用料の一部を助成するタクシー利用券を交付
（1枚500円、年間30枚を交付、年度途中で申請の場合は月割りで交付）
- ・タクシー1乗車につき、1枚の利用券を利用可能
（1乗車の料金が1,000円以上の場合は、2枚を限度として利用可能）
- ・タクシー利用券2枚を市民乗り合いタクシー乗車券（1枚200円）5枚に交換可能

【障害者福祉タクシー利用料補助事業】

- ・以下の全ての条件に該当する方を対象に、タクシー利用料の一部を助成
 - ①重度身体障害者（児）（1・2級）又は重度知的障害者（児）（A）又は重度精神障害者（児）（1級）
 - ②障害者本人又は生計を一にする方が所有する自動車又は軽自動車、自動車税又は軽自動車税の減免を受けていない
 - ③高齢者タクシーの助成を受けていない
- ・タクシー利用料の一部を助成するタクシー利用券を交付
（1枚500円、年間54枚を交付、年度途中で申請の場合は月割りで交付）
- ・タクシー1乗車につき、1枚の利用券を利用可能
（1乗車の料金が1,000円以上の場合は、2枚を限度として利用可能）
- ・タクシー利用券2枚につき市民乗り合いタクシー乗車券（1枚200円分）5枚と交換可能

【高齢者運転免許証自主返納促進事業】

- ・平成27年4月1日以降に運転免許証を自主返納した、満65歳以上の方及びその配偶者で運転免許証をお持ちでない方に、「たつの市コミュニティバス」「播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バス」を無料で利用できる定期券を交付（3年間有効）及び運転経歴証明書取得手数料を助成
 - ・市民乗り合いタクシー乗車券（1枚200円）60枚 交付
- ※定期券交付は、高齢者運転免許証自主返納支援事業として平成23年度から実施しており、平成27年度から当該事業に変更

【妊産婦タクシー利用料金助成事業】

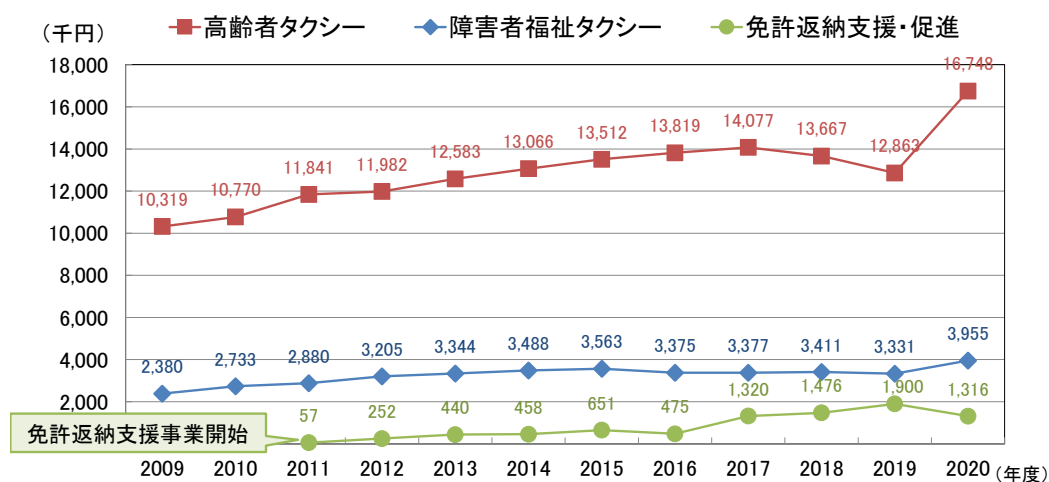
- ・市内に住所を有する妊婦を対象に、移動負担を軽減するためのタクシー利用による外出費用の一部を助成
- ・妊産婦タクシー助成券10,000円分（500円券20枚発行）
- ・タクシー乗車時に母子健康手帳を提示することで助成券を使用でき、1回の乗車に使用する枚数の制限なし（500円未満の利用は不可）
- ・出産予定日から6か月を経過する日の月末まで助成券は使用可能

高齢者タクシー事業に係る経費は、2017 年度（平成 29 年度）の約 14,100 千円をピークに、近年減少傾向で推移していましたが、2020 年度（令和 2 年度）には新型コロナウイルス感染対策として、タクシー利用券の追加配布を行ったことで増加しています。

免許返納支援事業は、2011 年（平成 23 年）の事業開始以降 2019 年度（令和元年度）まで概ね増加傾向で推移していましたが、2020 年度（令和 2 年度）に減少しています。

今後、高齢者人口は概ね横ばい傾向で推移することが予測されており、当面、福祉施策に係る経費は現状と同程度必要になると考えられます。

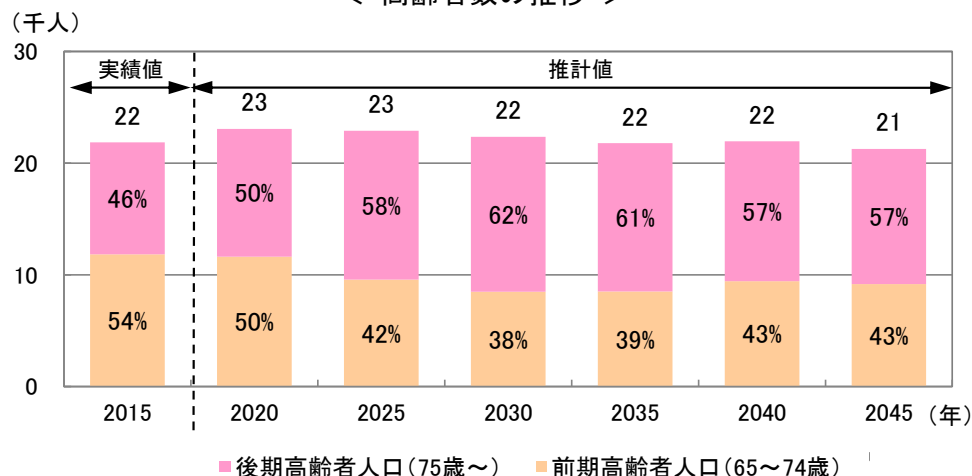
＜ 福祉タクシー等に係る経費の推移 ＞



注) 高齢者タクシー：高齢者タクシー事業
 障害者福祉タクシー：障害者福祉タクシー利用料補助事業
 免許返納支援・促進：高齢者運転免許証自主返納促進事業

出典) たつの市所管データ

＜ 高齢者数の推移 ＞



注) 年齢不詳は除く。

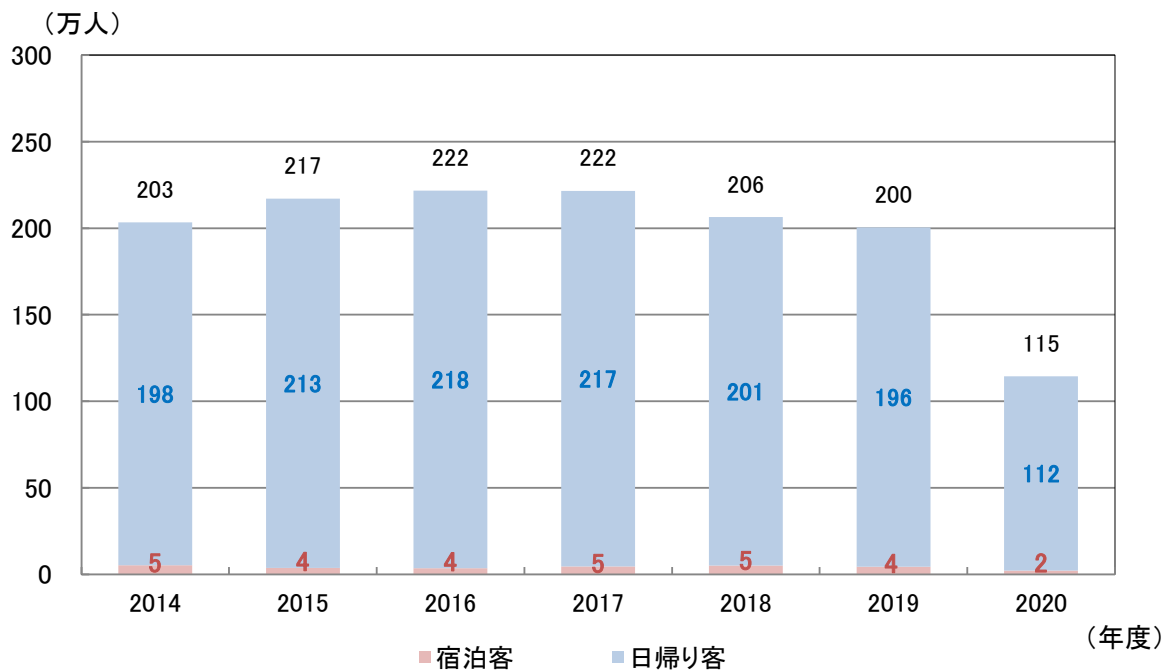
出典) 2015 年（平成 27 年）：国勢調査
 2020 年（令和 2 年）以降：「日本の地域別将来推計人口」（2018 年（平成 30 年）3 月推計）
 国立社会保障・人口問題研究所

2.6 たつの市における観光の現状

たつの市に来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。

また、観光形態は「日帰り」がほぼ全てを占めています。

＜ 観光客数の推移（観光形態別） ＞



出典) たつの市統計書

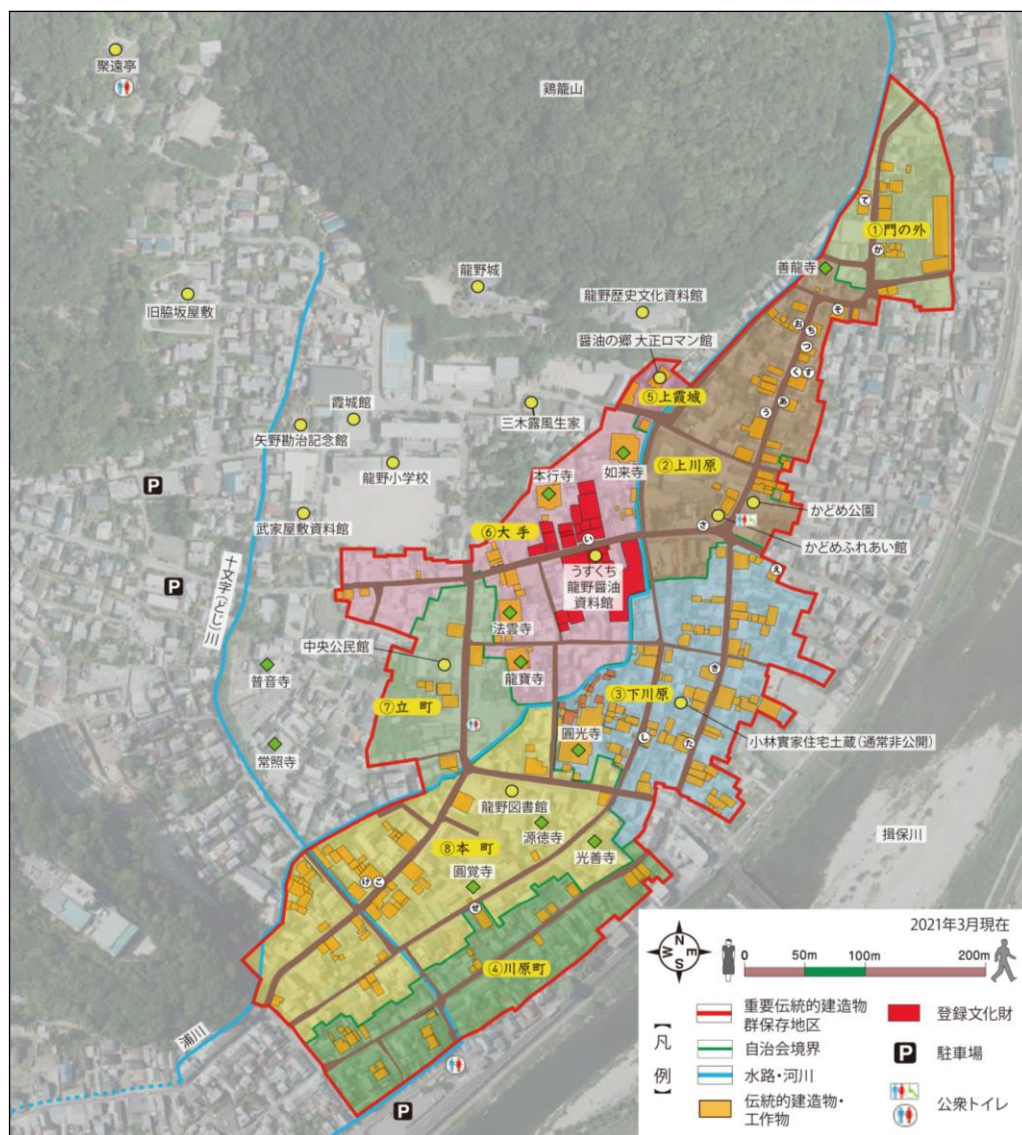
本市の城下町の町並みは、城下町、宿場町、門前町など全国各地に残る歴史的集落・町並みの伝統的建造物群保存地区のうち、国が価値が高いものとして選定した「重要伝統的建造物群保存地区（重伝建地区）」となっています。

重伝建地区の情緒豊かな町並みや、閑静な佇まいの散策をはじめ、たつの市の観光資源への快適な周遊性の向上をめざして、2016年度（平成28年度）には、本竜野駅で電動自転車のレンタル事業「たつのめぐりん♪」が導入されました。

「たつのめぐりん♪」の利用者数は、2017年度（平成29年度）をピークに減少しており、2020年度（令和2年度）では68台/年の利用となっています。

今後、本竜野駅においてレンタサイクルに代わり、気軽に利用できる新たな二次交通の充実が求められます。

< たつの市龍野伝統的建造物群保存地区位置図 >



出典） たつの市ホームページ

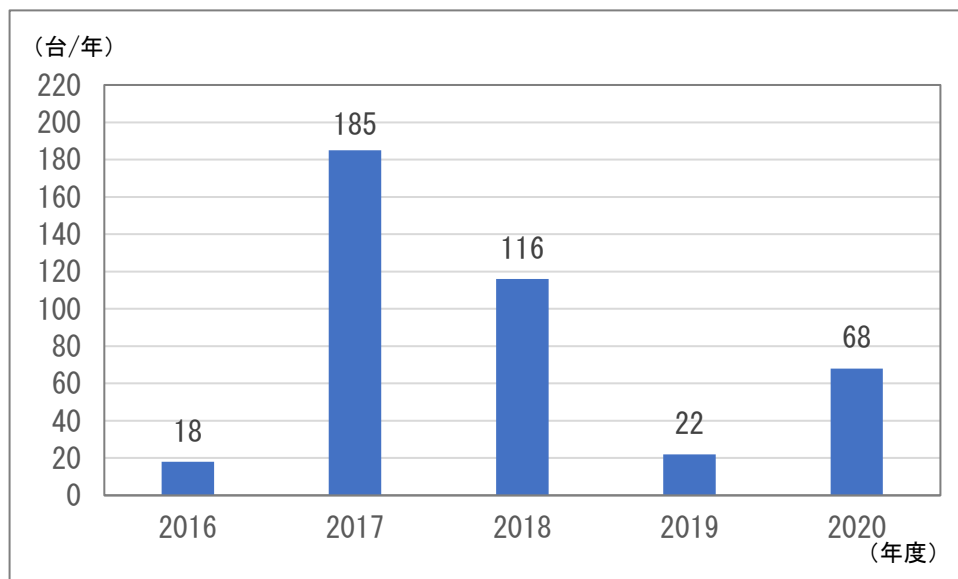
＜ 電動自転車レンタル事業「たつのめぐりん」 ＞

利用時間	・ 平日：午前 5 時 30 分から午後 9 時 30 分 ・ 土曜日・日曜日・祝日：午前 6 時から午後 7 時
利用時間	・ 3 時間：1,000 円 ・ 1 日：1,300 円
車両数	電動自転車 5 台 (24 インチ 3 台、26 インチ 2 台)
走行距離	約 44km から約 72km (走行モードにより異なる)
貸出場所	本竜野駅西口

出典) たつの市ホームページ



＜ 「たつのめぐりん」 年度別利用者数 ＞



注) 2016 年度 (平成 28 年度) は、2016 年 (平成 28 年) 11 月以降のみ。

出典) たつの市所管データ

2.7 モビリティサービスの進展

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の車両の市場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。

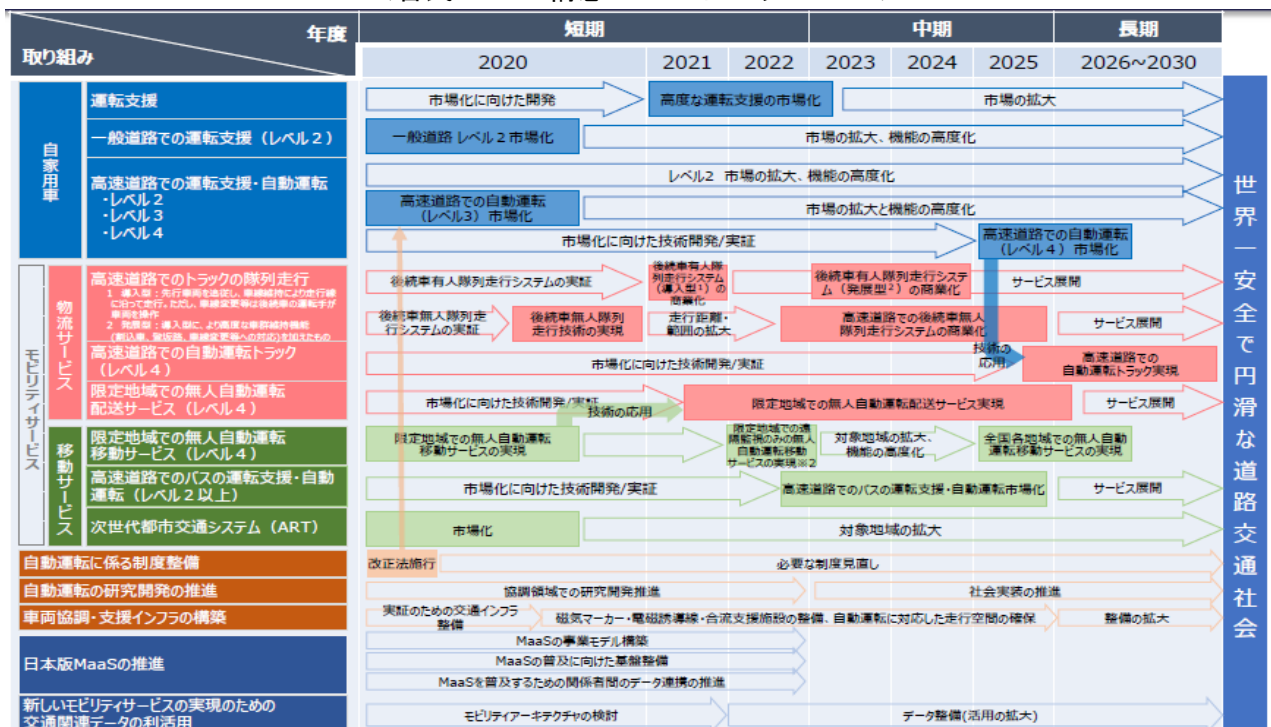
注2）スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータ。

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。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。

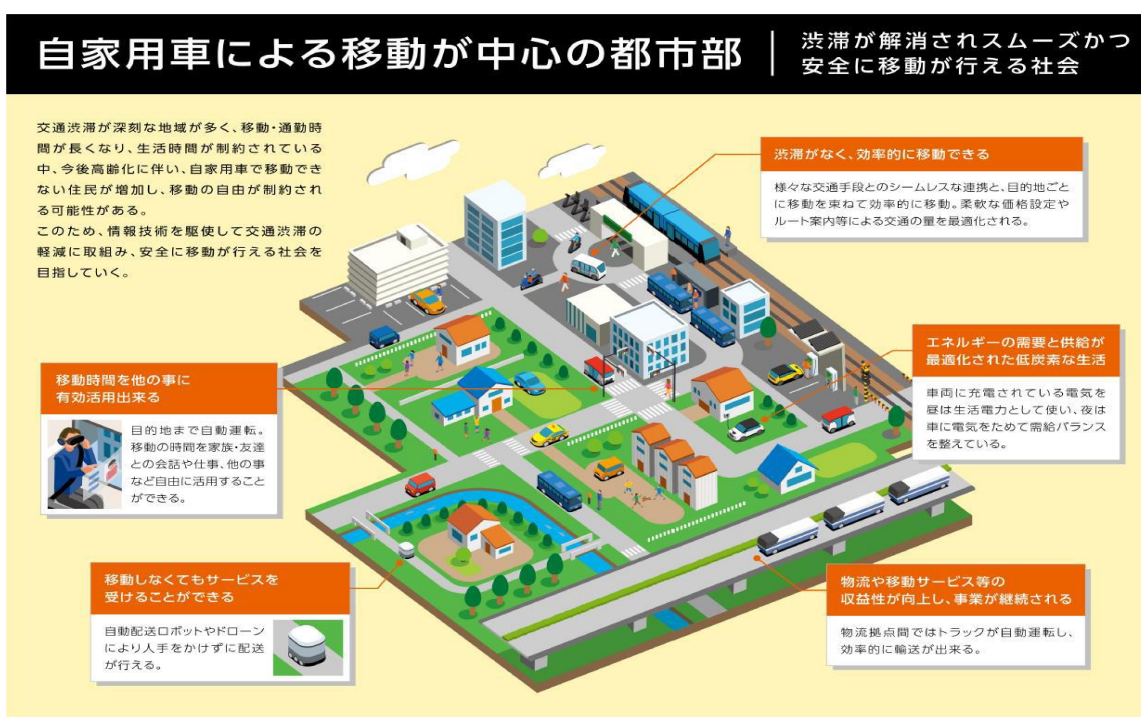
<官民 ITS^{注5} 構想・ロードマップ 2020>



出典：官民 ITS 構想・ロードマップ 2020[首相官邸]

官民 ITS 構想・ロードマップでは、新型コロナウイルス感染症の世界規模での拡大をはじめとした最近のモビリティや社会環境の変化を踏まえ、今後の ITS 構想の見直しに向けて、2030 年（令和 12 年）のモビリティ分野における将来像について整理しています。

＜2030 年のモビリティ社会の将来像＞



公共交通が普及している都市部

ニーズに合った移動が行える利便性の高い社会

人口密度が高く、公共交通サービスの利用者が多く存在する一方、移動や物流の需要が集中し、渋滞や混雑が深刻なため、生活時間が制約を受けている。このため、鉄道等の大量輸送手段とそれ以外の交通手段を組み合わせた移動手段や、自動運転等の新たな技術やシステムの活用等により、個々のニーズにあった利便性の高い移動が行える社会を目指していく。

エネルギーの需要と供給が最適化された低炭素な生活

車両に充電されている電気を昼は生活電力として使い、夜は車に電気をためて需給バランスを整えている。

安全に、安心して移動できる

自動車が周辺環境やドライバーの体調をセンシングして安全な運転をサポートしている。

移動しなくてもサービスを受けることができる

移動車両を活用した小売り、飲食等のニーズに応じたサービスを提供出来る。

渋滞がなく、移動時間を有効活用できる

目的地まで自動運転。移動の時間を家族・友達との会話や仕事、他の事など自由に活用することができる。

密にならず、効率的に移動できる

公共交通機関の混雑状況をリアルタイムで把握し、デマンド交通等ニーズに応じた様々な交通手段とシームレスな連携が出来る。柔軟な価格設定等で移動の需要を分散されている。

地域	人口	自家用車分担率	想定する地域
地方部	5 万人以下	50%以上	地方の郊外地域、小規模都市
自家用車による移動が中心の都市部	5 ～100 万人	50%以上	地方の県庁所在地、企業城下町や周辺のベッドタウン
公共交通が普及している都市部	5 ～100 万人、100 万人以上	50%未満	三大都市圏近郊ベッドタウン、地方大規模都市、政令指定都市、特別区

出典：官民 ITS 構想・ロードマップ（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議）

2.8 たつの市における移動状況

(1) 市民アンケート調査結果から見た移動状況

① 市民アンケート調査実施概要

調査方法：郵送配布、郵送回収
調査対象者：たつの市在住の16歳以上の方（無作為に抽出）
配布日：令和3年7月16日（金）
回収期限：令和3年8月20日（金）
配布枚数：13,500枚（4,500世帯×3枚）
回収枚数：3,854枚（2,001世帯）
世帯回収率：約44.5%

① 市民アンケート調査結果の分析

市民アンケートは、市民全体の状況を把握するため、有効サンプル数に拡大係数を設定しました。拡大係数を集計することで、アンケート調査結果からたつの市民の人口規模に拡大したデータ集計が可能となります。

また、通勤・通学、通院、買物の各移動については、上記の拡大係数に加えて各移動頻度を、1日当たりの移動量（トリップ/日）に変換しました。

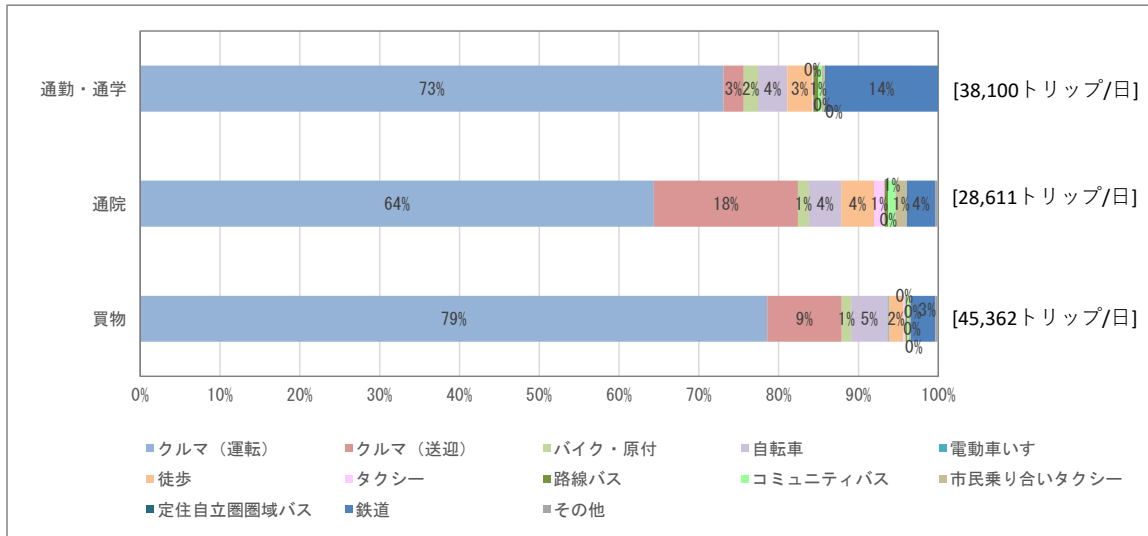
市民の移動手段は8～9割程度がクルマ移動となっており、日常的な移動において主にクルマを利用していることが伺えます。

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「20代以下」の割合が高く、また「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。

また、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。

移動時の問題点は、通勤・通学、買物では「移動に時間がかかる」、通院では「送迎してもらうのが大変」の割合が最も高くなっており、移動時間の短縮や送迎に頼らなくても移動できる公共交通環境が求められています。

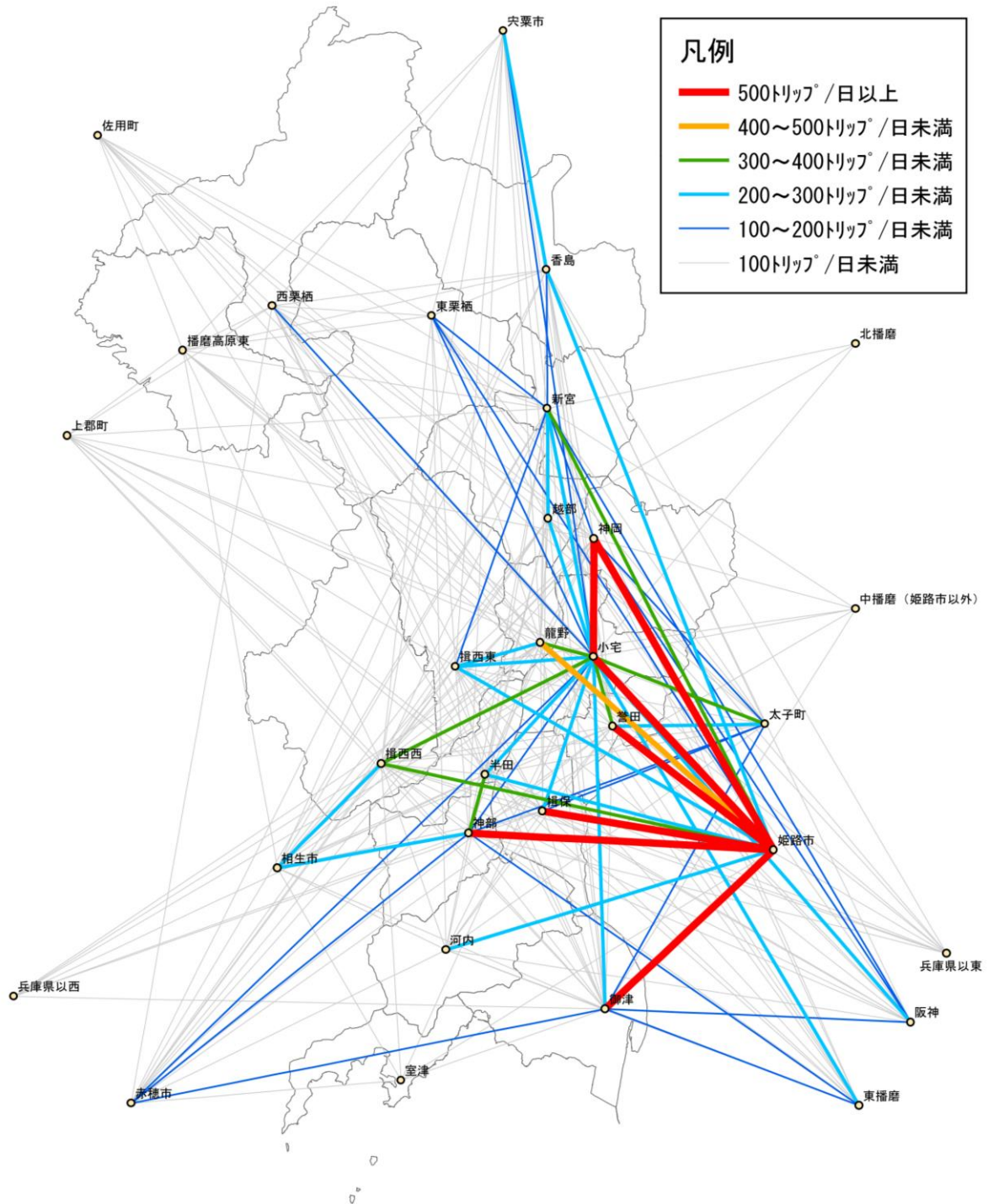
< 目的別代表交通手段 >



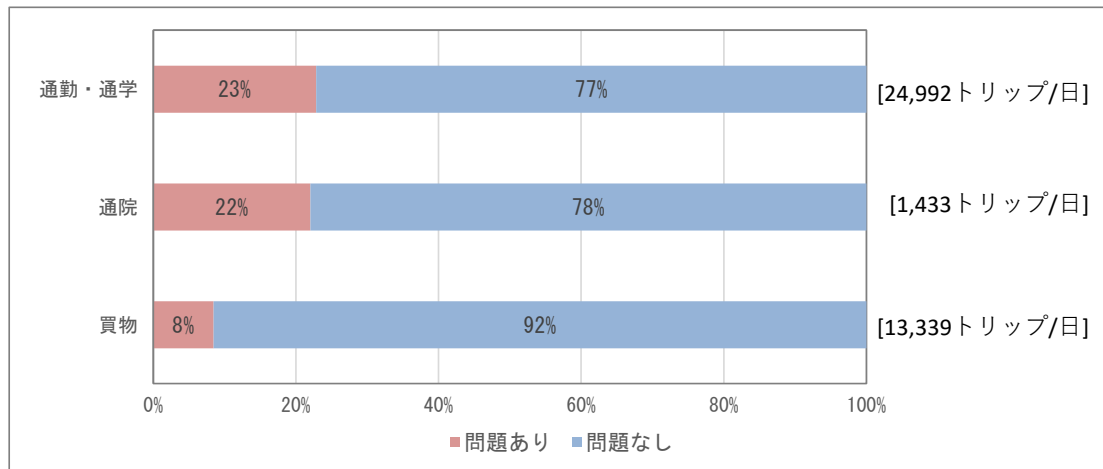
< 小学校区別たつの市民の移動状況 >

■条件

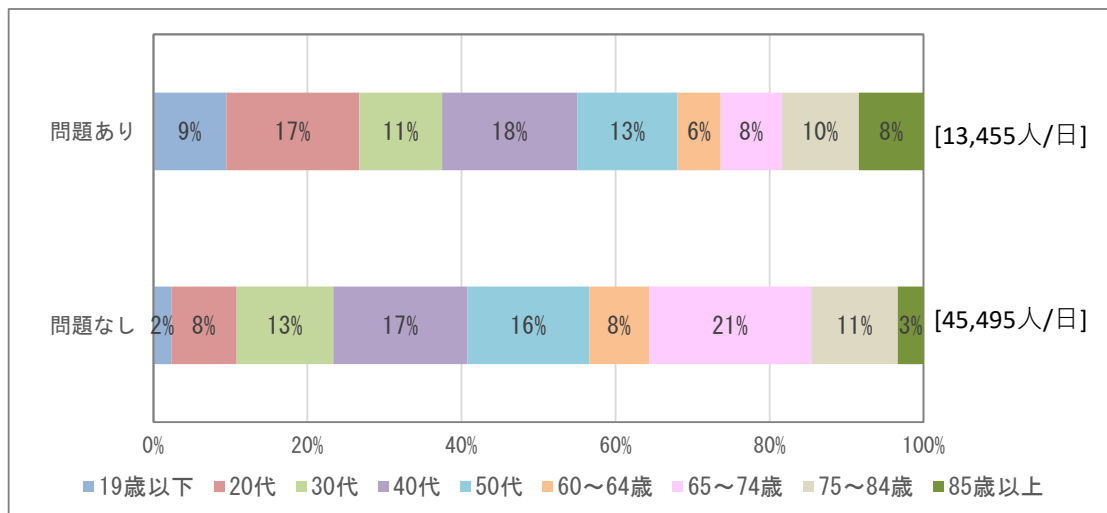
- ・「通勤・通学」、「通院」「買物」の移動量合計
- ・小学校区内々の移動は含まない



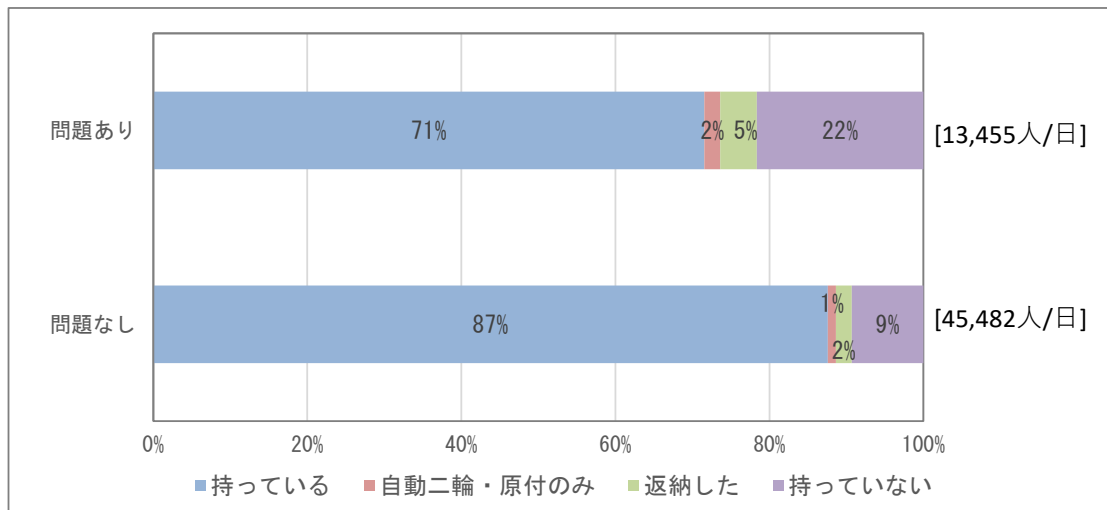
< 目的別移動に問題を感じている人の割合 >



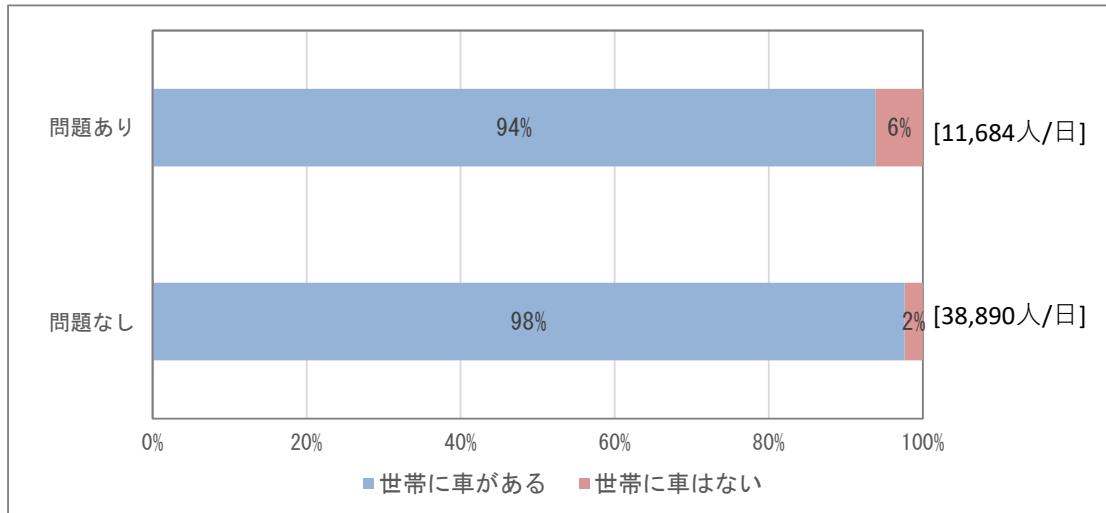
< 移動の問題有無別年齢 >



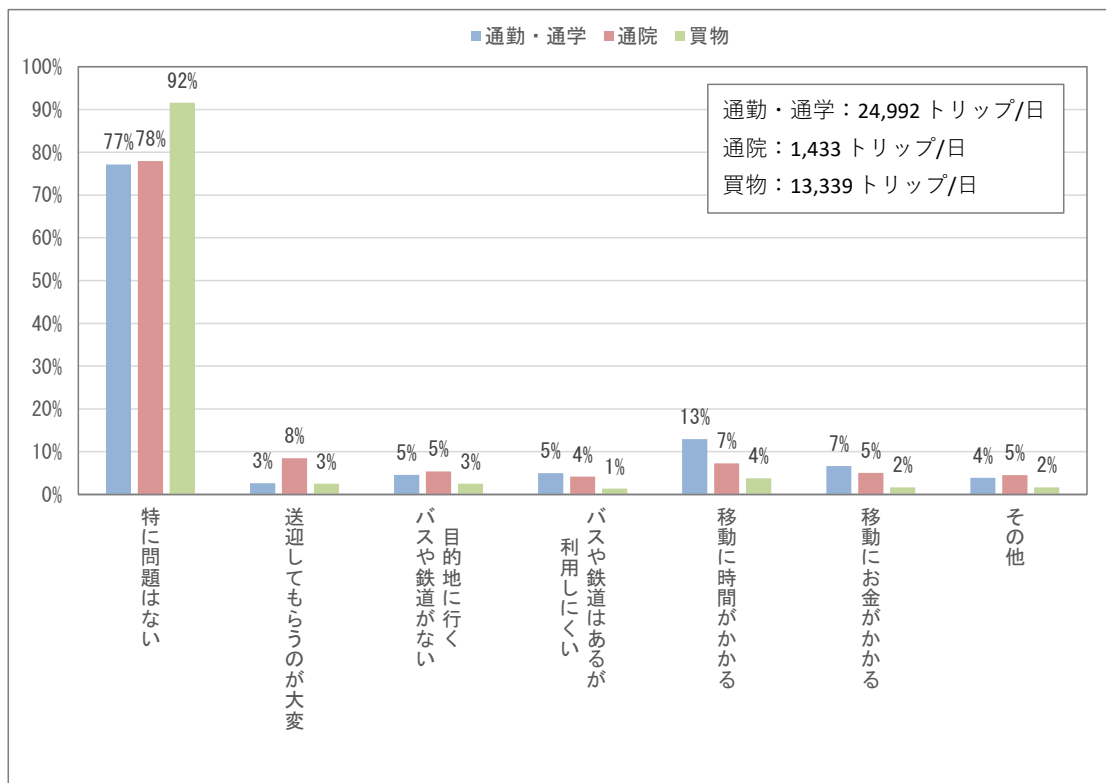
< 移動の問題有無別自動車運転免許の保有状況 >



< 移動の問題有無別世帯の車保有状況 >



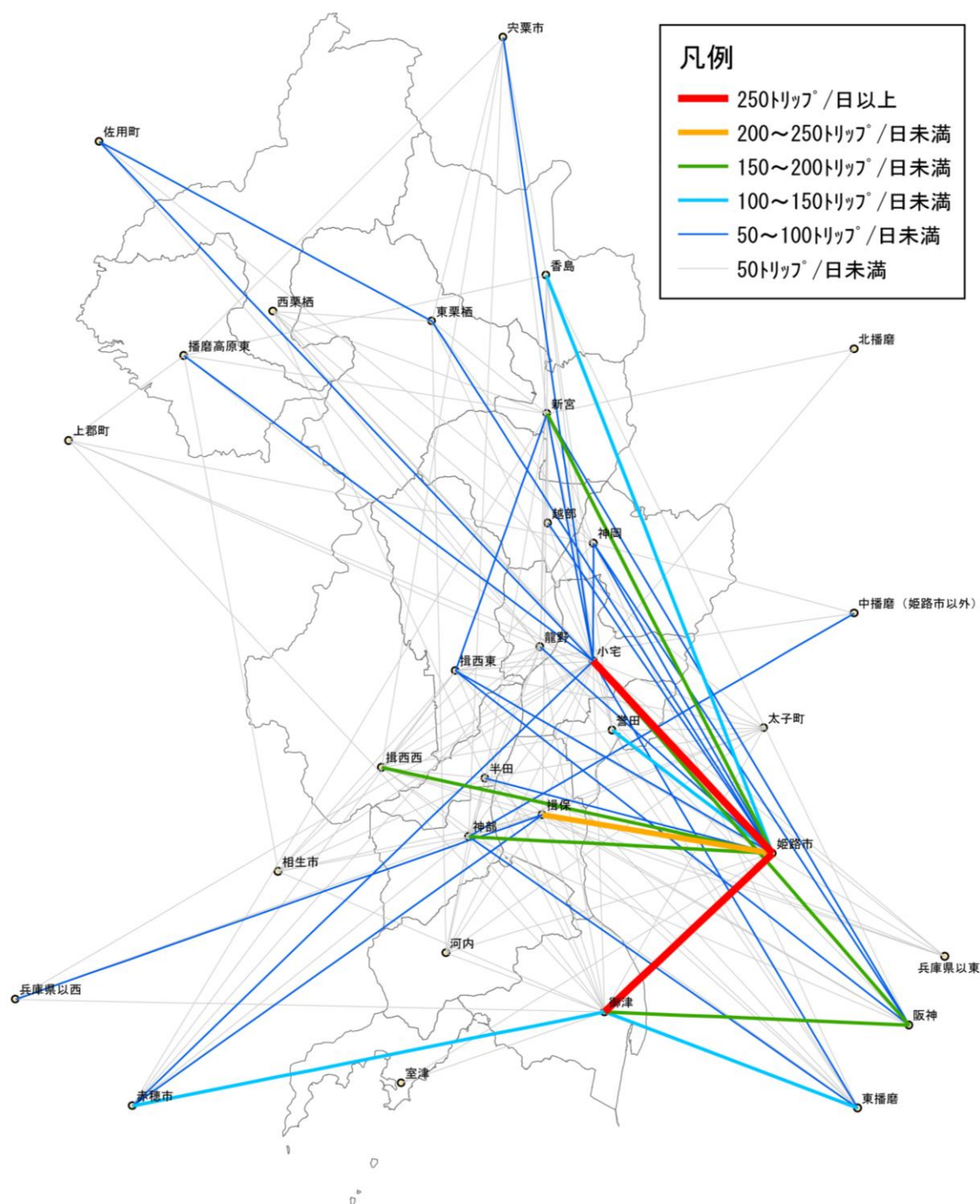
< 目的別移動する時に感じる問題点 >



＜ 小学校区別たつの市民の移動状況（移動に問題を感じている人） ＞

■条件

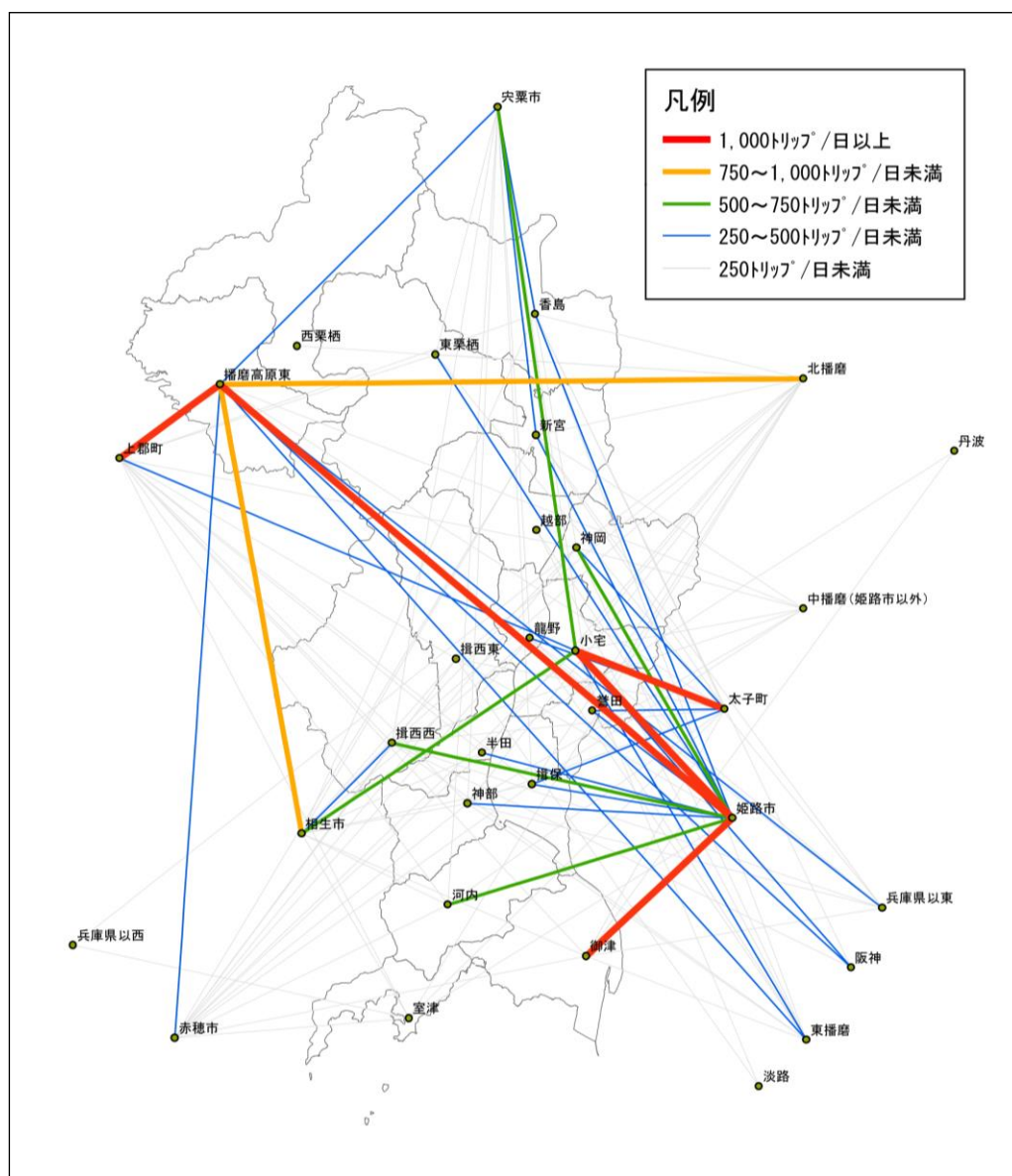
- ・「通勤・通学」、「通院」「買物」の移動量合計
- ・小学校区内々の移動は含まない



(2) 市外の人の動き

たつの市以外からたつの市へ到着する移動（たつの市民除く）において、最もOD流動が多いのは姫路市臨海部西部で約 18,000 トリップ/日、次いで太子町が約 16,000 トリップ/日となっています。以下、順に姫路市内陸部中部、相生市、姫路市内陸部西部、宍粟市、姫路市臨海部中部との流動が多くなっています。

< 市外の人の動き >



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

【OD流動とは】

OはOrigin（出発地）、DはDestination（目的地）の略称であり、OD流動は「出発地から目的地への人の移動量（トリップ数）」を示したものです。

【トリップとは】

人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位のことです。トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップを数え、例えば、朝、自宅を出て、会社に着し、夕方に会社を出て自宅に帰った場合は、出勤1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップになります。

(3) バス利用者アンケート結果から見た移動状況

① バス利用者アンケート調査実施概要

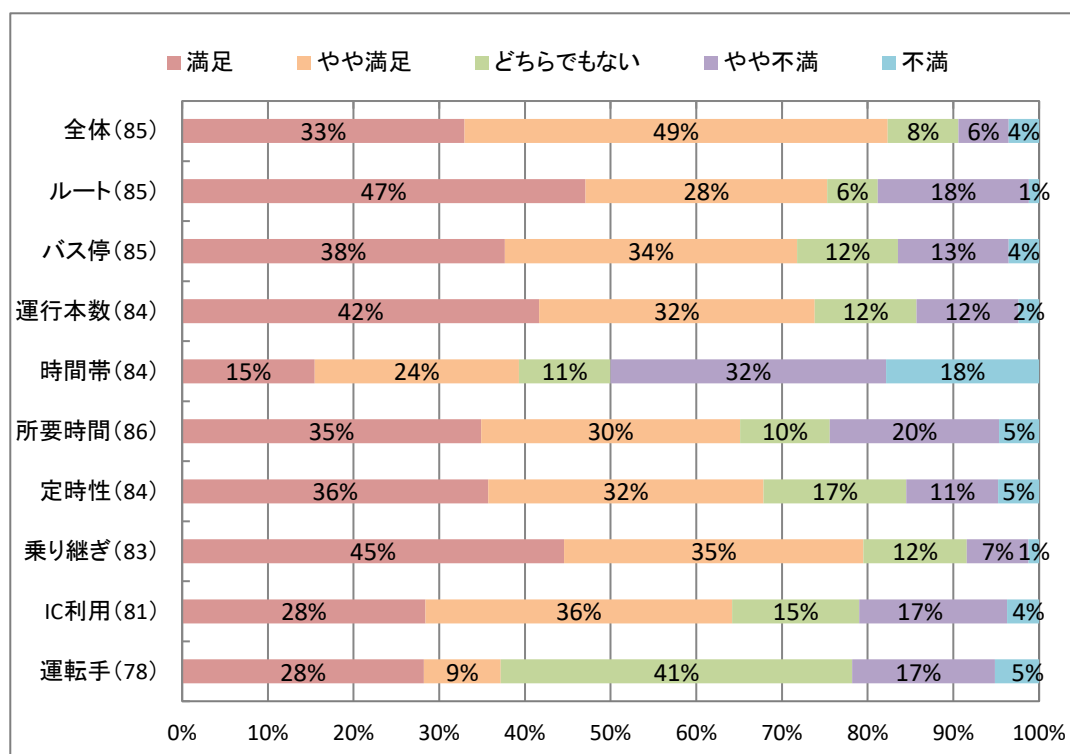
調査方法：調査員がバス利用者に直接アンケート調査票を配布し、郵送回収
 調査路線：コミュニティバス
 調査対象者：バス利用者
 配布日：令和3年10月2日（土）、10月5日（火）
 回収期限：令和3年10月29日（金）
 配布枚数：240枚
 回収枚数：98枚
 回収率：約40%

② バス利用者特性の分析結果

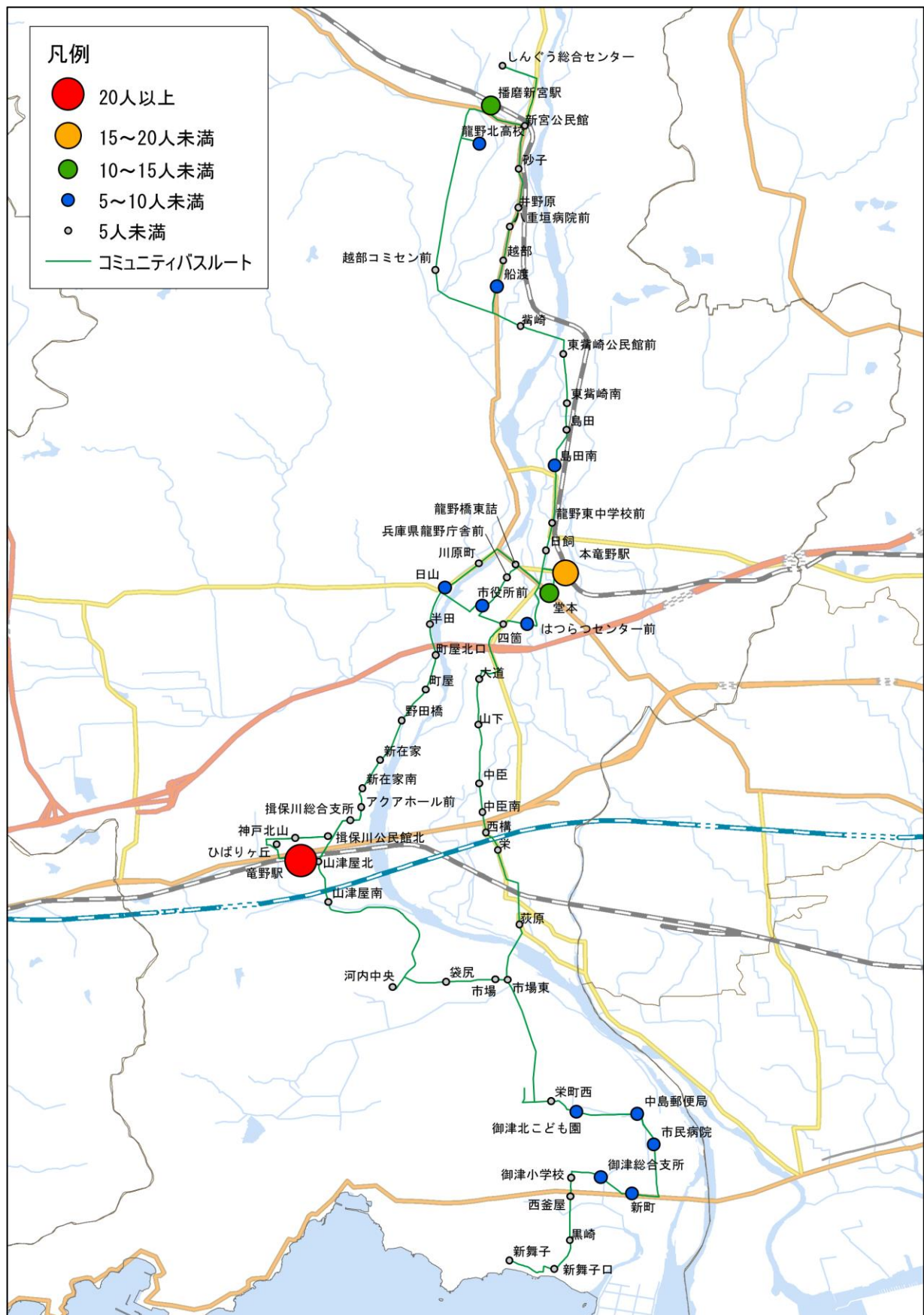
コミュニティバスの満足度は、時間帯以外の項目で「満足」「やや満足」の割合が「不満」「やや不満」の割合を上回っており、コミュニティバス利用者の満足度は高いと考えられます。

時間帯については、利用したい時に利用できないことによる不満と考えられ、できるだけ利用者の移動実態に即した運行ダイヤへの改善をすすめる必要があります。

< コミュニティバスに対する満足度 >



＜ アンケート回答者のバス停別利用者数 ＞



(4) 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者アンケート結果から見た移動状況

① 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」アンケート調査実施概要

調査方法：調査員が市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者に、車内でヒアリング。

調査対象者：市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者

配布日：令和3年10月2日（土）、10月5日（火）

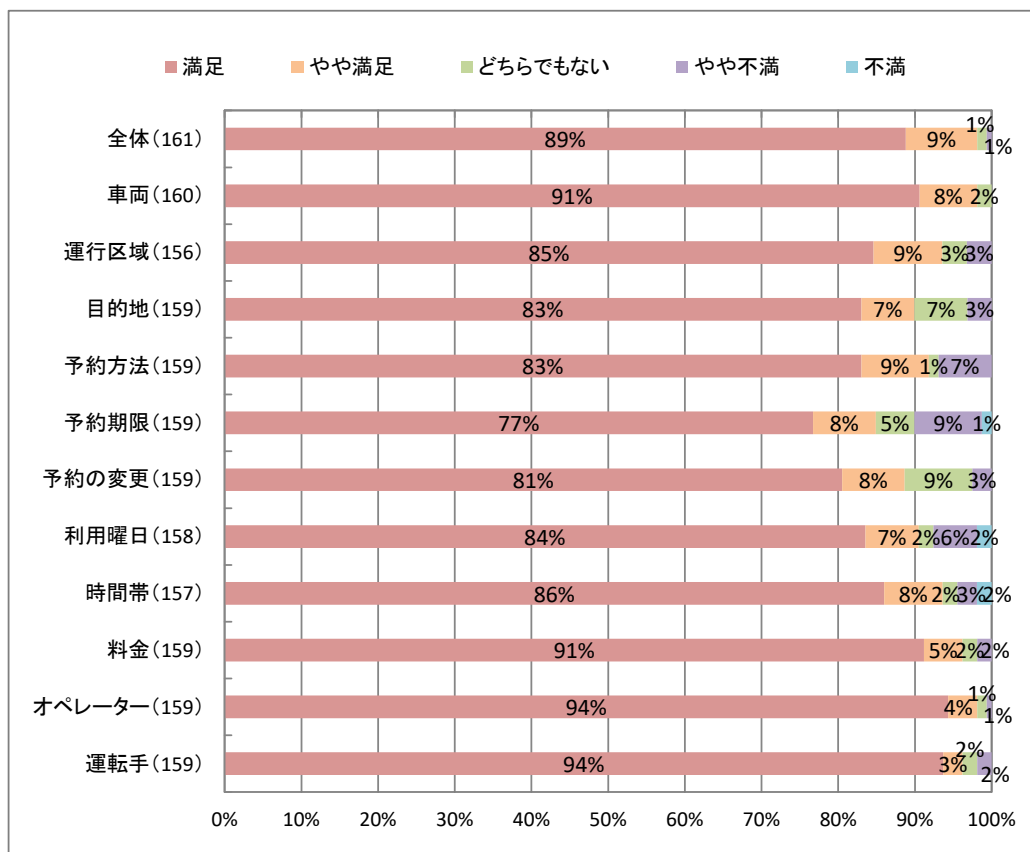
調査枚数：299 枚

② バス利用者特性の分析結果

あかねちゃんの満足度は、すべての項目で「満足」「やや満足」の割合が「やや不満」「不満」の割合を上回っており、あかねちゃん利用者の満足度は高いと考えられます。

「予約期限」や「予約の変更」については、「満足」「やや満足」合わせて8割以上と満足度は高くなっていますが、ほかの項目に比べると若干低くなっており、「予約期限」や「予約の変更」について、継続的に改善に向けた検討が求められます。

< あかねちゃんに対する満足度 >



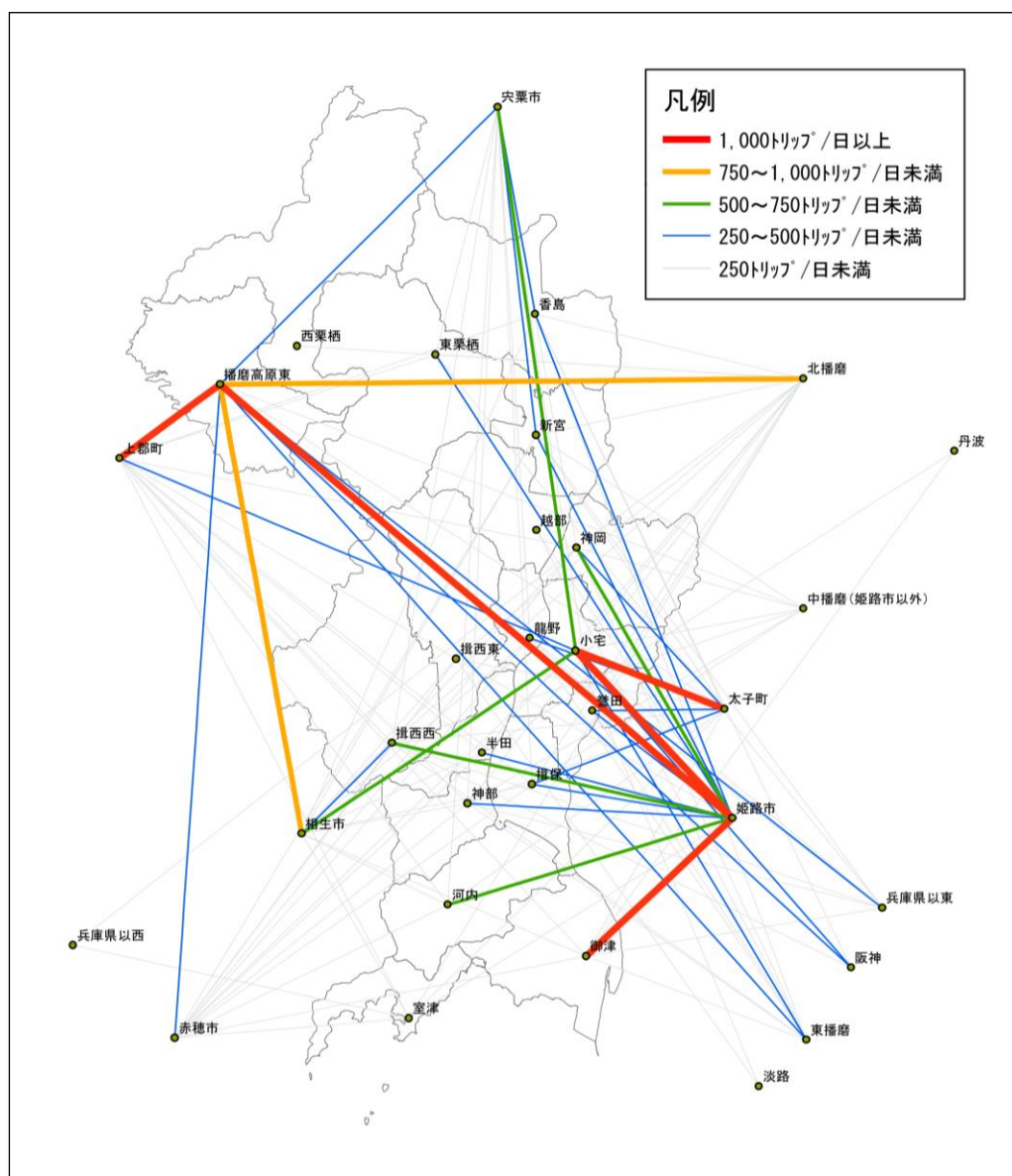
＜ アンケート回答者の乗降地点 ＞



(4) 市外の人の動き

たつの市以外からたつの市へ到着する移動（たつの市民除く）において、最もOD流動が多いのは姫路市臨海部西部で約 18,000 トリップ/日、次いで太子町が約 16,000 トリップ/日となっています。以下、順に姫路市内陸部中部、相生市、姫路市内陸部西部、宍粟市、姫路市臨海部中部との流動が多くなっています。

< 市外の人の動き >



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

【OD流動とは】

OはOrigin（出発地）、DはDestination（目的地）の略称であり、OD流動は「出発地から目的地への人の移動量（トリップ数）」を示したものです。

【トリップとは】

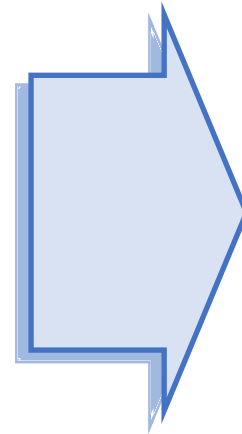
人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位のことです。トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップを数え、例えば、朝、自宅を出て、会社に着し、夕方に会社を出て自宅に帰った場合は、出勤1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップになります。

2.9 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題

たつの市の公共交通をとりまく現状を、統計データやアンケート調査結果から整理し、以下のとおりにまとめています。

【たつの市の公共交通をとりまく現状】

- 人口減少、高齢化は、5年前の将来推計よりも進んでおり、2045年には人口が21,000人減少、高齢者人口が40%になると推計されている。(P4)
- 本竜野駅、竜野駅、播磨新宮駅、御津総合支所周辺等に一定の人口集約地域が見られるものの、500m四方内に100人未満の低密な居住地区が市全体に点在している。(P6)
- 高齢化率28%以上の地域が市全体に広がり、郊外部には35%以上の地域も存在する。(P7)
- JR山陽本線、JR姫新線とも2019年度までは乗車人数が増加傾向だが、一部の駅ではまだ、アクセス性の改善が必要である。姫新線は、播磨新宮駅を境に運行本数が半減している。(P9)
- 新型コロナウイルス感染症の拡大によって、2020年度（令和2年度）の公共交通利用者が大きく減少している。(P9) (P15) (P16) (P17) (P22)
- 路線バスの運行サービス（1日当たりの運行回数）は概ね変化していないが、利用者数は緩やかに減少している。(P15)
- コミュニティバスの利用者数は、2017年の再編以降、2019年度まで増加傾向で推移している。(P16)
- 播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスの利用者数は、2016年の運行開始以降、2019年度までで増加しているが、1日の利用者数は10人未満と少ない。(P17)
- バス停には、待ち合い環境の改善が必要なものが存在する。(P18)
- 公共交通人口カバー率は、鉄道22%、バス交通49%、乗り合いタクシー29%となっており、市内全域が公共交通サービスでカバーされている。(P23) (P24)
- タクシーは、他の公共交通が運行していない時間帯や緊急時の移動、来訪者の移動を支える公共交通機関としての役割を担っている。(P25)
- 公共交通への行政支援額は、公共交通整備に伴い増加しており、特に圏域バスについては、利用者1人当たりの行政支援額が最も高く、より効果的な運行が求められる。(P26) (P27)
- 公共交通の運転手が不足しており、継続して安定的な公共交通運営を行う上でも運転手の確保やより効率的な運行が求められる。(P28)
- 免許保有者数、自動車保有台数は横ばいで推移しており、自動車交通量は微減傾向で推移している。(P29) (P30)
- 交通事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者による交通事故割合は増加している。(P31)
- 本市では、病院や自動車学校の送迎バス、スクールバス、福祉輸送サービスなど多様な輸送サービスが運行している。(P32) (P33)
- 高齢者及び障害者の移動を支える行政補助額が増加しており、今後高齢者数も横ばい傾向で推移すると予測されていることから、当面現状と同程度の経費が必要である。(P35)
- 市内への観光は、日帰りが大半を占めており、観光客数は減少傾向にある。(P36)
- 市内の観光地間の周遊や、本竜野駅から伝建地区までの移動手段の1つとして電動自転車レンタル事業を行っている (P37) (P38)
- 自動運転技術や新たなモビリティサービスなど公共交通を取り巻く新たな技術が進展してきている。(P39) (P40) (P41)



【アンケート調査結果等からわかる公共交通の現状】

- たつの市民の移動手段は自動車利用が8～9割と非常に多くなっている。(P42)
- クルマを利用しづらいことで移動に問題を抱えていることが伺える。(P43) (P44)
- コミュニティバスや市民乗り合いタクシーは、利用者の満足度が高いが、コミュニティバスは「時間帯」、市民乗り合いタクシーは「予約」についての満足度が比較的低い。(P47) (P49)

【たつの市の公共交通をとりまく課題】

○ 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。

○ アクセス性や利用環境の改善が必要な交通拠点

- ・JR竜野駅等、アクセス性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。

第3章 上位計画・関連計画の概要

3.1 第2次たつの市総合計画（上位計画）

(1) 計画の趣旨

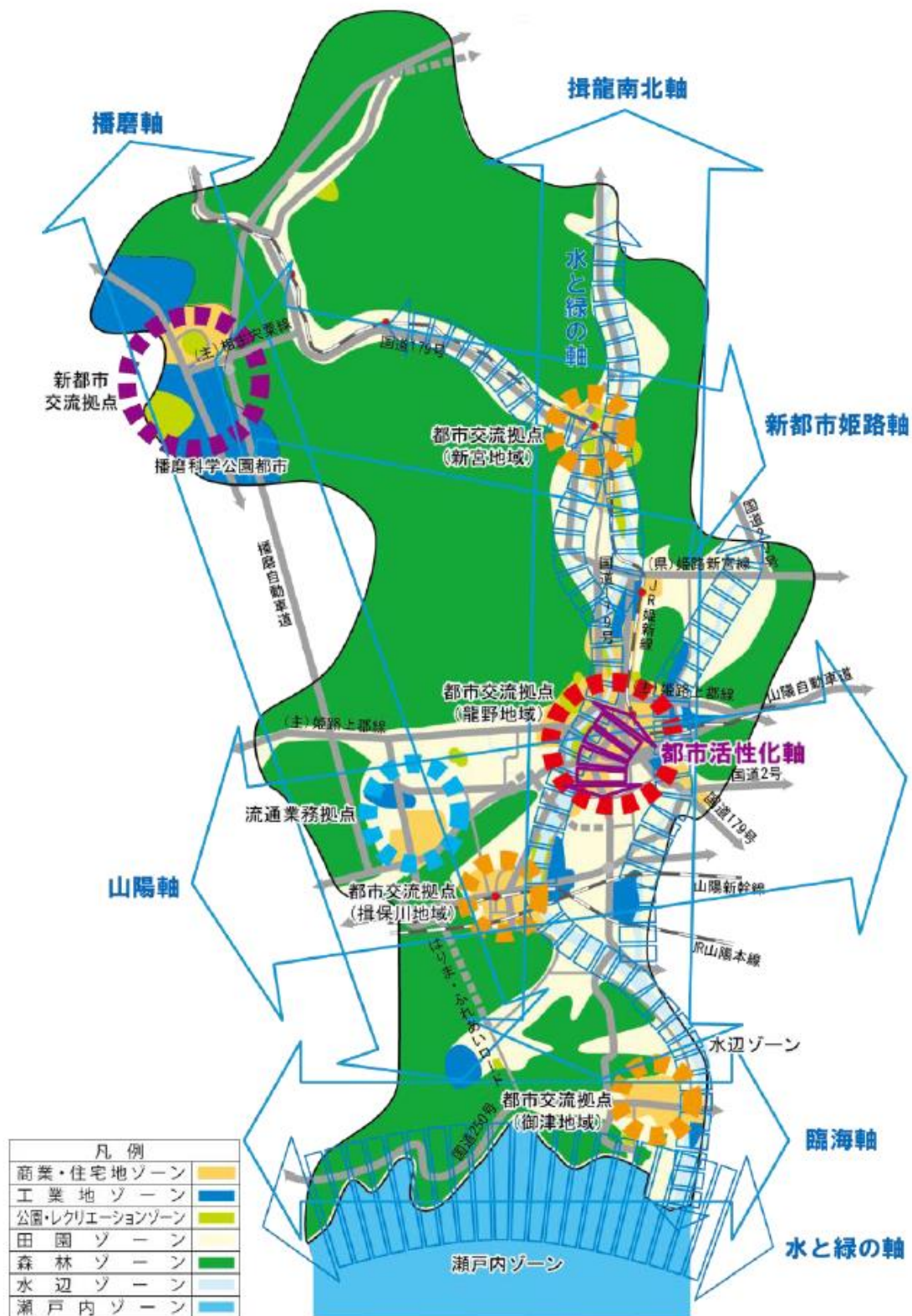
『第2次たつの市総合計画』は、市民と行政が一体となってまちづくりに取り組むために、中期的な視点で社会情勢の変化を見据えながら、本市が実現しようとする将来像及びその実現に向けて展開する各分野の施策を示し、計画的に実行していくための指針として策定されています。

このうち、公共交通に関する施策は「第1章 安全・安心なまちづくりへの挑戦」において示されています。

(2) 計画の枠組み

まちづくりの将来像	みんなで創る 快適実感都市「たつの」
計画期間	平成 29 年度～令和 8 年度
まちづくりの基本目標	1 安全・安心なまちづくりへの挑戦 2 やすらぎづくりへの挑戦 3 ひとづくりへの挑戦 4 にぎわいづくりへの挑戦 5 ふるさとづくりへの挑戦
施策分野別の基本計画 （公共交通関連分野）	第1章 安全・安心なまちづくりへの挑戦 第4節 安全便利な交通環境を整える 施策 11 公共交通の充実 基本方針：鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンド交通が相互に連携した市民が移動しやすい総合的な交通ネットワークを構築し、マイカーへの依存から脱却した持続可能な地域旅客運送サービスの確保・維持・改善と利用促進を図り、まちづくり・福祉・観光と一体となった公共交通環境を整備します。 施策の内容：（1）J R 姫新線利用促進活動の展開 （2）J R 山陽本線の利便性の向上 （3）路線バスの確保 （4）地域公共交通の改編
都市構想	各地域の中心部に都市機能や生活利便施設を集積させ、その周辺に住宅地を誘導するコンパクトな市街地形成を図ります。 また、最も公共施設や商業施設の集積度が高い龍野地域の都市交流拠点を「中心核」と定め、各地域の都市交流拠点や新都市交流拠点、流通業務拠点を「地域核」とし、道路や公共交通機関、情報等のネットワークで有機的に連結する多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指します。

< 都市構造図 >

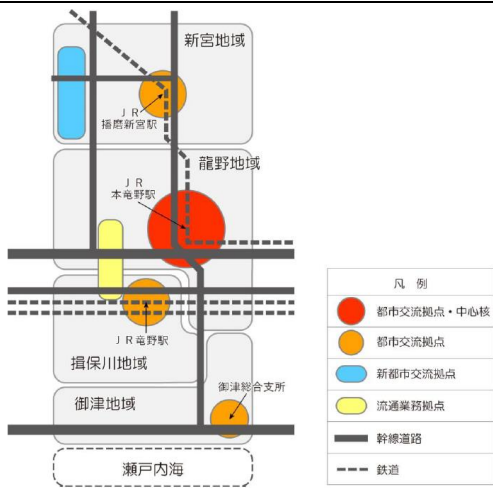


3.2 たつの市都市計画マスタープラン（上位計画）

（1）計画の趣旨

『たつの市都市計画マスタープラン』は、都市計画の観点から長期的な視点に立って、都市づくりの目標やその実現に向けた方向性を明らかにし、都市づくりの総合的な指針として活用することを目的として策定されています。

（2）計画の枠組み

将来の都市像	みんなで創る快適実感都市「たつの」																												
計画期間	長期目標年次：令和13年（2031年） 中間目標年次：令和8年（2026年） ※概ね5年ごとに計画の見直し																												
都市づくりの基本目標	・豊かな自然が織りなす歴史と文化が薫るまちづくり ・地域資源を生かし新たな産業が生まれるまちづくり ・人と人がつながる心豊かなやすらぎと安全のまちづくり																												
将来の都市構造	旧1市3町を地域単位とし、各地域の中心部に都市機能や生活利便施設を集積させることにより、その周辺に住宅地を誘導するコンパクトな市街地の形成を図ります。 さらに、最も公共施設や商業施設の集積度が高い龍野地域の都市交流拠点を「中心核」と定め、各地域の都市交流拠点や新都市交流拠点、流通業務拠点を「地域核」とし、道路や公共交通機関、情報などのネットワークで有機的に連結する多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指します。  ○ 各地域の都市拠点 <table><thead><tr><th>地 域</th><th>核</th><th>拠 点</th><th>位 置</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="2">龍野地域</td><td>中心核</td><td>都市交流拠点</td><td>JR竜野駅、市役所周辺市街地及び山陽自動車道龍野IC周辺市街地</td></tr><tr><td>地域核</td><td>流通業務拠点</td><td>山陽自動車道龍野西IC周辺市街地</td></tr><tr><td rowspan="2">新宮地域</td><td>地域核</td><td>都市交流拠点</td><td>JR播磨新宮駅周辺市街地</td></tr><tr><td>地域核</td><td>新都市交流拠点</td><td>播磨科学公園都市</td></tr><tr><td>揖保川地域</td><td>地域核</td><td>都市交流拠点</td><td>JR竜野駅周辺市街地</td></tr><tr><td>御津地域</td><td>地域核</td><td>都市交流拠点</td><td>御津総合支所周辺市街地</td></tr></tbody></table>			地 域	核	拠 点	位 置	龍野地域	中心核	都市交流拠点	JR竜野駅、市役所周辺市街地及び山陽自動車道龍野IC周辺市街地	地域核	流通業務拠点	山陽自動車道龍野西IC周辺市街地	新宮地域	地域核	都市交流拠点	JR播磨新宮駅周辺市街地	地域核	新都市交流拠点	播磨科学公園都市	揖保川地域	地域核	都市交流拠点	JR竜野駅周辺市街地	御津地域	地域核	都市交流拠点	御津総合支所周辺市街地
地 域	核	拠 点	位 置																										
龍野地域	中心核	都市交流拠点	JR竜野駅、市役所周辺市街地及び山陽自動車道龍野IC周辺市街地																										
	地域核	流通業務拠点	山陽自動車道龍野西IC周辺市街地																										
新宮地域	地域核	都市交流拠点	JR播磨新宮駅周辺市街地																										
	地域核	新都市交流拠点	播磨科学公園都市																										
揖保川地域	地域核	都市交流拠点	JR竜野駅周辺市街地																										
御津地域	地域核	都市交流拠点	御津総合支所周辺市街地																										
都市計画の方針 （公共交通に関する方針）	第3章 分野別の基本方針 3 社会基盤施設整備の方針 (2) 基本方針 2) 主要駅の周辺整備事業 ・JR竜野駅周辺の整備 ・JR播磨新宮駅周辺の整備 ・JR東嵯峨駅周辺の整備 3) 公共交通機能の充実 ・JR姫新線利用増進運動の推進 ・JR山陽本線の利便性の向上 ・コミュニティバス及び市民乗り合いタクシーの運行 ・新たな超小型モビリティサービス																												

3.3 たつの市立地適正化計画（関連計画）

(1) 計画の趣旨

立地適正化計画は、「都市再生特別措置法」の一部改正（平成 26 年 8 月施行）により、市町村が都市全体の観点から作成する、居住や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する計画（都市計画法に基づく都市計画マスタープランの一部）です。

本市においても、人口減少・少子高齢化が進む中、高齢者でも出歩きやすく健康・快適な生活を確保し、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、また経済面・財政面で持続可能な都市経営を可能にすること、低炭素型の都市構造を実現すること、災害に強いまちづくりを推進すること等が求められています。

『たつの市立地適正化計画』は、このような背景から都市全体の構造を見直し、居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと、地域交通の再編との連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進することを目的として策定されています。

公共交通ネットワークを構築する『たつの市地域公共交通計画』の策定に当たっては、都市機能及び居住を誘導する『たつの市立地適正化計画』と連携しながら検討を進めていく必要があります。

(2) 計画の枠組み

将来目標	快適で安全な暮らしを実感できる 交流と連携による多極ネットワーク型コンパクトシティの実現
計画期間	2017 年度（平成 29 年度）から 2040 年度（平成 52 年度）まで
目指すべき 都市構造	・公共交通や商業施設等の集積度が最も高い龍野地域（ＪＲ本竜野駅及び市役所周辺市街地）の都市交流拠点を「中心核」とし、新宮地域（ＪＲ播磨新宮駅周辺市街地）、揖保川地域（ＪＲ竜野駅周辺市街地）、御津地域（御津総合支所周辺市街地）の都市交流拠点を「地域核」とします。 ・旧 1 市 3 町を地域単位とし、各地域の中心部である「都市交流拠点」に医療や生活利便施設等の都市機能を集積させ、その周辺地に居住を誘導するコンパクトな市街地形成を図ります。 ・これらの中心核・地域核を、市内各地や市外を結ぶ「幹線軸」と、幹線軸や生活利便施設までの移動手段を担う「支線軸」からなる公共交通ネットワークで結び、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指します。
都市づくりの方針	○コンパクトで持続可能なまちづくり ○都市交流拠点間及び周辺の集落群を連結する交通ネットワークの形成 ○高齢者や子育て世代をはじめとした全ての人が安心して暮らせる快適なまちづくり ○にぎわいに満ちた活力のあるまちづくり ○安心して暮らせる安全なまちづくり

誘導区域と
誘導施設の設定

- ・各地域の「都市交流拠点（4箇所）」に「都市機能誘導区域」を設定し、医療・商業施設・公共施設などの「誘導施設」を維持・誘導していきます。
- ・また、「誘導施設」の集積により生活利便性を高めた「都市機能誘導区域」を含む周辺地に、居住を誘導する「居住誘導区域」を設定し、人口密度を維持していきます。

＜ 将来の都市構造 ＞



3.4 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）

(1) 計画の趣旨

『播磨科学公園都市圏域定住自立圏共生ビジョン』は、本市が中心市となって、生活圏や経済圏を共にする近隣市町（宍粟市・上郡町・佐用町）と役割分担や連携を図りながら、定住に必要な都市機能及び生活機能を確保・充実させるとともに、住民が安心して暮らせる魅力あふれるまちづくりを実現することを目的として締結した「播磨科学公園都市圏域定住自立圏形成協定」に基づく計画であり、中・長期的な観点から本圏域が目指す将来像を定めるとともに、その実現に向けて必要な具体的な取組が示されています。

(2) 計画の枠組み

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（令和3年度）から 2025年度（令和7年度）までの5年間
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ー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 ＜定住自立圏の構成市町＞ 取組の内容：(39) コミュニティバス・路線バス等利用促進事業 (40) 姫新線・山陽本線利用促進事業 (41) パーク＆ライド助成相互利用促進事業



第4章 計画の方向性

4.1 基本理念及び計画の目標

(1) 基本理念

本計画の上位計画である『第2次たつの市総合計画』では「みんなで創る 快適実感都市「たつの」」をまちづくりの将来像として掲げており、また、『たつの市都市計画マスタープラン』では「自然と歴史と先端科学技術が調和し一人ひとりが輝くまち」を将来の都市像として掲げています。本計画では、これら上位計画のまちづくりの目標や、第2章で示した公共交通の現状と課題を踏まえ、公共交通のあるべき姿として以下の基本理念を設定します。

< たつの市の公共交通をとりまく現状と課題 >

- 予測を上回る人口減少、高齢化の進展
 - ・ 予想を上回るスピードで進行する人口減少と高齢化
 - ・ 2045年（令和27年）には、人口が21,000人減少し、高齢化率40%
- クルマ利用の多い市民移動
 - ・ 移動の8割以上が自動車を利用
 - ・ 高齢者の交通事故割合が増加
- 問題を抱えている移動
 - ・ 移動の2割程度は問題を抱えている
 - ・ クルマが利用しづらいことで移動に問題を抱えていることが伺える。
- アクセシビリティや利用環境の改善が必要な交通拠点
 - ・ アクセシビリティが良いとは言えない一部の鉄道駅
 - ・ 待ち合い環境の改善が必要となる、利用者が多いバス停
- 市民の活発な市外交流と観光客の減少
 - ・ 通勤・通学先として移動の多い姫路市
 - ・ 観光客は日帰りが主で減少傾向
- 新たなモビリティサービス等への対応
 - ・ 新たなモビリティサービス等への対応

< まちづくりの目標 >

【第2次たつの市総合計画】

[まちづくりの将来像]

みんなで創る 快適実感都市「たつの」

[施策分野別の基本計画 公共交通に関する計画]
安全便利な交通環境を整える

【たつの市都市計画マスタープラン】

[将来の都市像]

みんなで創る 快適実感都市「たつの」

[基本方針 公共交通に関する方針]

- ・ 主要駅の周辺整備事業
- ・ 公共交通機能の充実

【たつの市立地適正化計画】

[将来目標]

快適で安全な暮らしを実感できる 交流と連携による多極ネットワーク型コンパクトシティの実現

【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
[具体的な取組内容 公共交通に関する取組]
地域公共交通ネットワークの充実

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。

(2) 計画の目標

『安全・安心・快適に誰もが移動しやすいまち「たつの」』の基本理念に基づいて本計画を推進するに当たり、3つの計画目標を設定しました。

急速な少子高齢化の進展に伴って、公共交通の担う役割はますます重要になってきており、通勤・通学、通院、買い物等の市民の日常的な外出や観光客等の来訪者に対応した交通ネットワークの構築をめざします。

各公共交通を結節する鉄道駅や都市拠点等の交通拠点の機能強化を行い、多種多様な交通手段が連絡する交通結節点整備をめざします。様々な交通手段が集積することで、利用者の移動手段の選択が広がり、結果的に移動しやすい交通体系となることが期待できます。

また、これまで同様、多様な主体が交通事業に参画することで、利用しやすい公共交通環境の創出をめざします。また、利用者の安全性にこれまで以上に配慮し、交通安全面・衛生面の両面から安心して利用できる交通環境をめざします。

イメージ図追加予定

計画目標の設定

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。

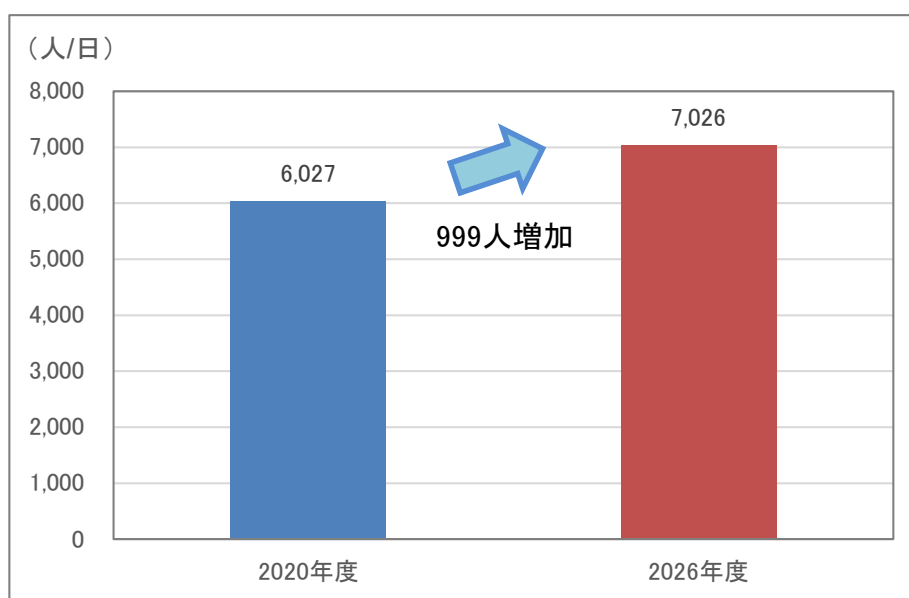
(3) 計画の数値目標

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、東鷺崎駅、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

4.2 めざすべき公共交通網

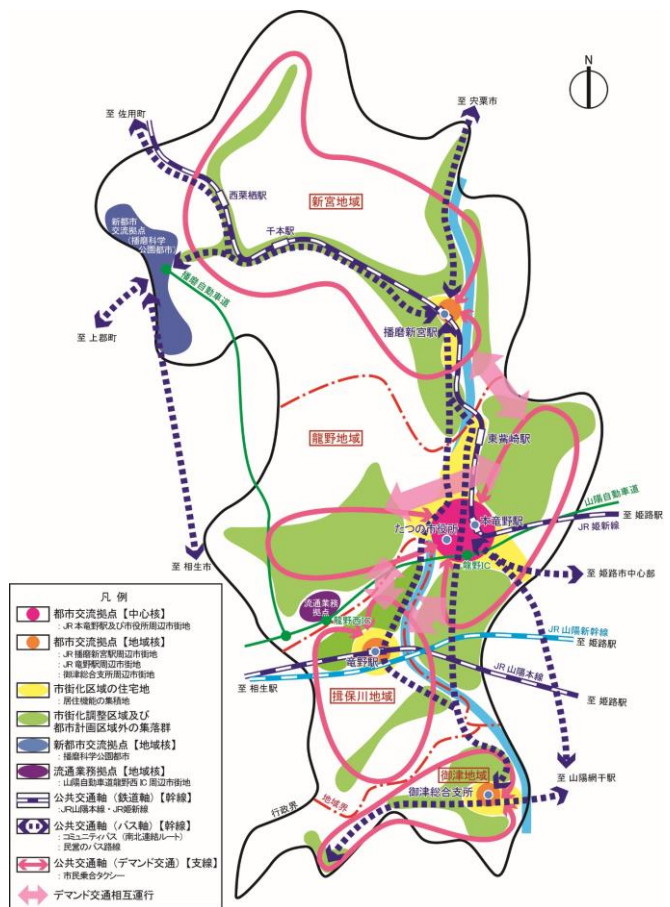
上位計画『たつの市都市計画マスタープラン』では、「JR本竜野駅及び市役所周辺市街地」、「JR播磨新宮駅周辺市街地」、「JR竜野駅周辺市街地」、「御津総合支所周辺市街地」、「播磨科学公園都市」の5地域に都市機能が集積している現状を踏まえ、これらを「都市交流拠点」又は「新都市交流拠点」として定めるとともに、公共施設や商業施設等の集積度が最も高い龍野地域の都市交流拠点を「中心核」とし、新宮地域、揖保川地域、御津地域、播磨科学公園都市の都市交流拠点を「地域核」としています。

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。

＜『たつの市立地適正化計画』における「将来の都市構造」（再掲）＞



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

