

第2次

たつの市 地域公共交通計画

2022 ▶ 2026



目 次

第1章 計画の概要	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取り巻く現状と課題	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	30
2.4 たつの市における公共交通以外の輸送資源	33
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	35
2.6 たつの市における観光の現状	37
2.7 モビリティサービスの進展	40
2.8 たつの市における移動状況	43
2.9 たつの市の公共交通を取り巻く現状と課題	53
第3章 上位計画・関連計画の概要	54
3.1 たつの市総合計画（上位計画）	54
3.2 たつの市都市計画マスターplan（上位計画）	56
3.3 たつの市立地適正化計画（上位計画）	57
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）	59
第4章 計画の方向性	60
4.1 基本理念及び計画の目標	60
4.2 目指すべき公共交通網	64
4.3 交通機関の役割	66
第5章 目標達成のための施策の方向性・事業	67
5.1 施策体系	67
5.2 施策の方向性・事業	68
第6章 計画の実現に向けて	96
6.1 持続可能な公共交通確保のための連携	96
6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	96
6.3 公共交通事業運営方針の設定	98
6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し	98
資料編	101

第1章 計画の概要

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」（以下「第1次計画」という。）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（以下『圏域バス「てくてくバス」』という。）、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」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『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、それ以降もICカードによる支払い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。市民乗り合いタクシー「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。

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速さで進行していることに加えて、日常的な移動手段としての自動車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感染症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、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。

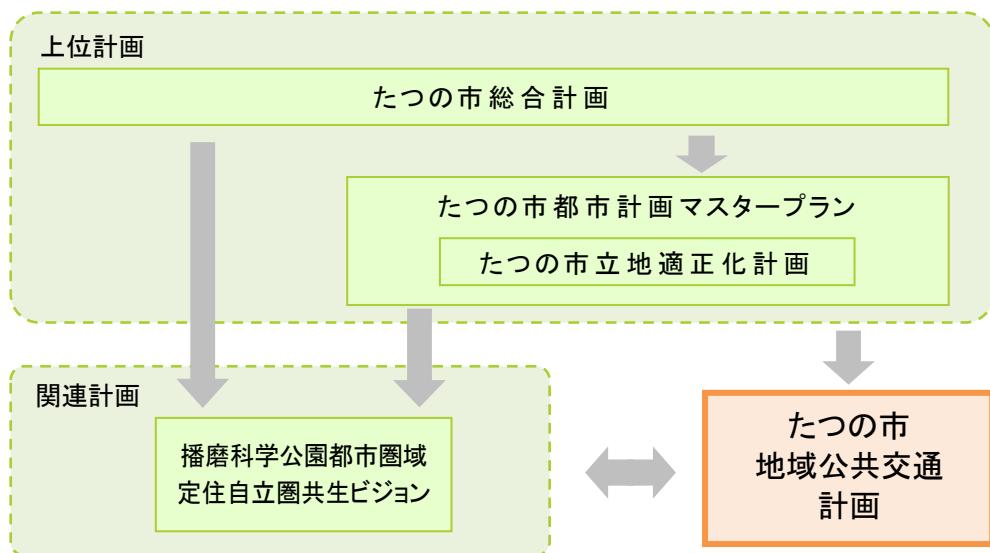


1.2 計画の位置付け



本計画は、『たつの市総合計画』、『たつの市都市計画マスタープラン』及び『たつの市立地適正化計画』を上位計画とするとともに、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取り巻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取り巻く現状と課題

2.1 たつの市の概況

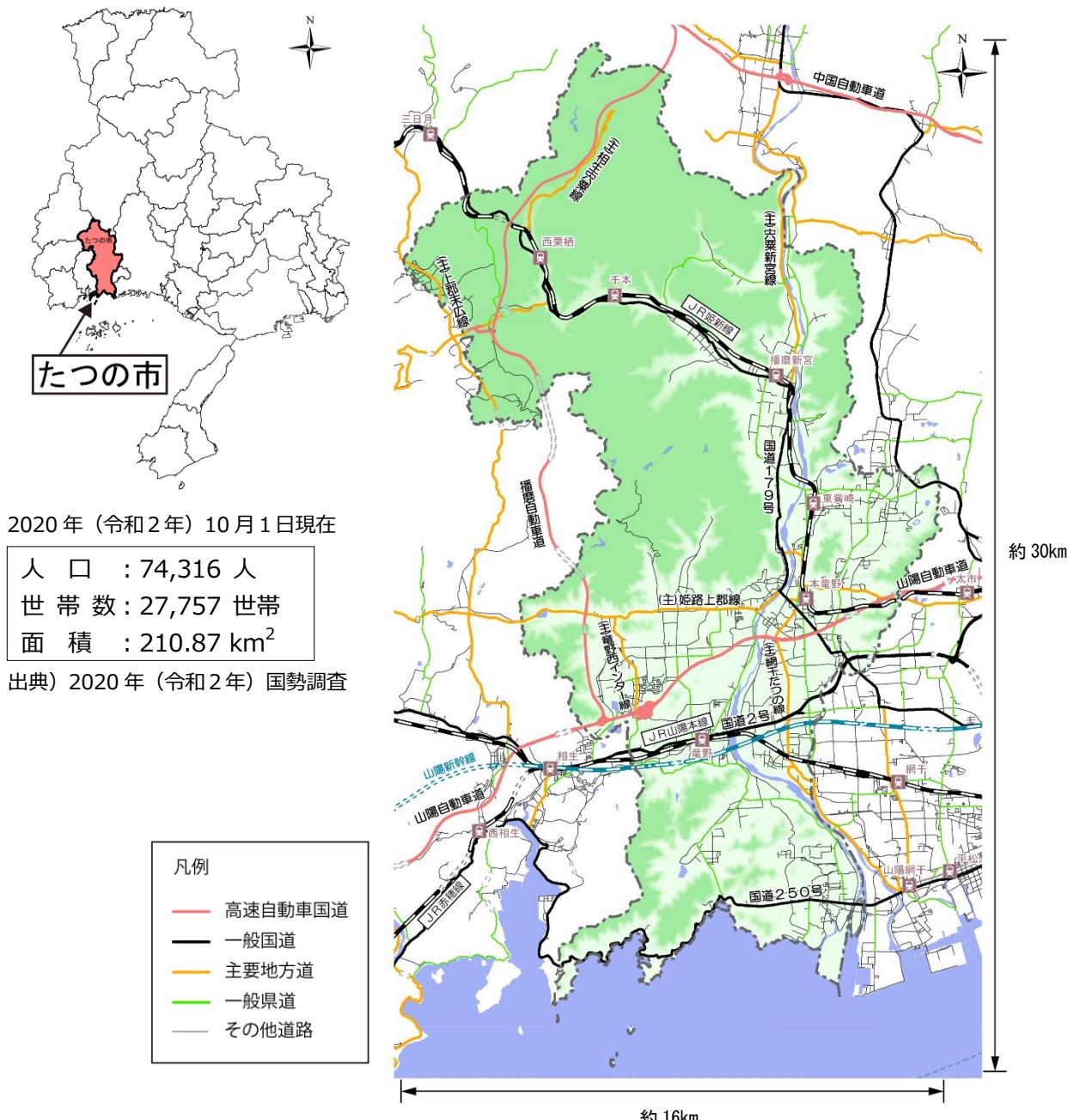
(1) 位置・地勢

たつの市は、兵庫県の南西部に位置しています。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います。国立公園や西播磨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16km、南北約30km、総面積は210.87km²です。

< たつの市の位置と概要 >



(2) 人口

たつの市の人口は、2020年（令和2年）国勢調査結果によると、74,316人です。

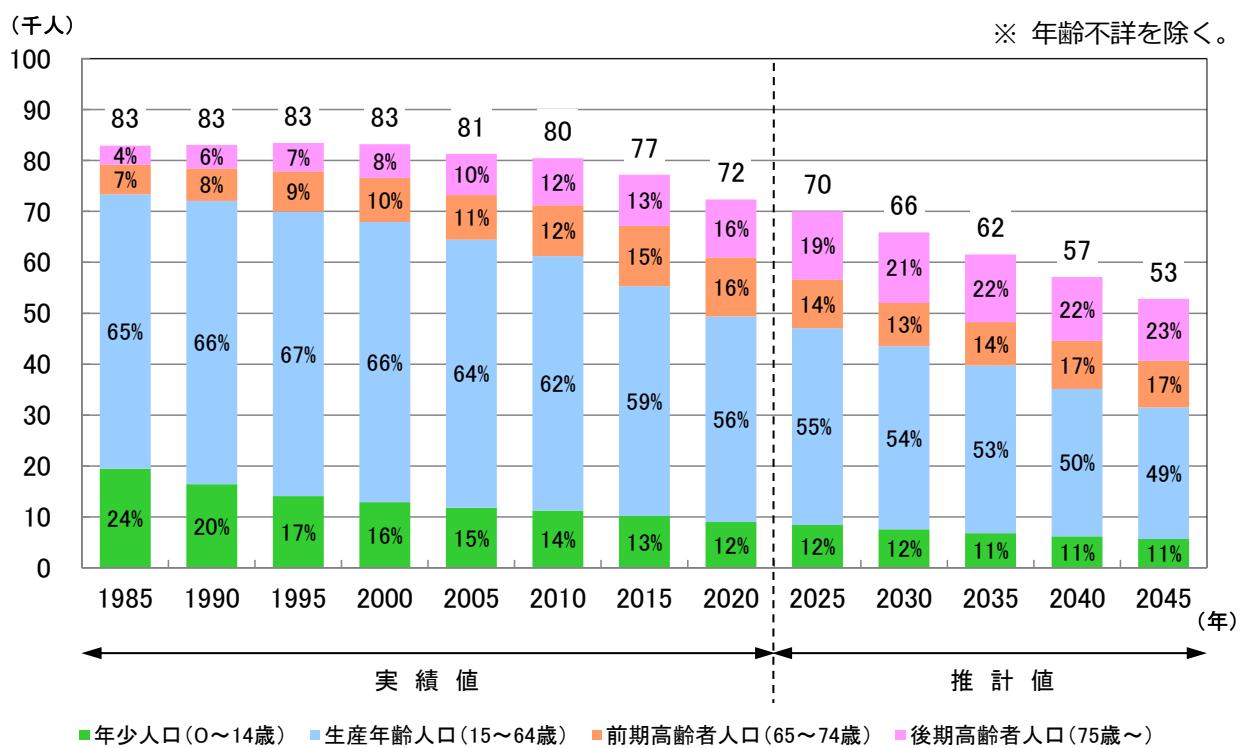
1985年（昭和60年）以降、83,000人前後の横ばいで推移していましたが、2005年（平成17年）から減少しており、2045年（令和27年）には、約53,000人にまで減少すると推計されています。

また、2020年（令和2年）の65歳以上の人口は、32%を占め、高齢化が進んでいます。

2030年以降、64歳までの各年齢層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。

今後の人団推計結果を見ると、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いることから、人口減少、高齢化が過去の推計より進んでいると言えます。

< 年齢階層別人口の推移（たつの市）>

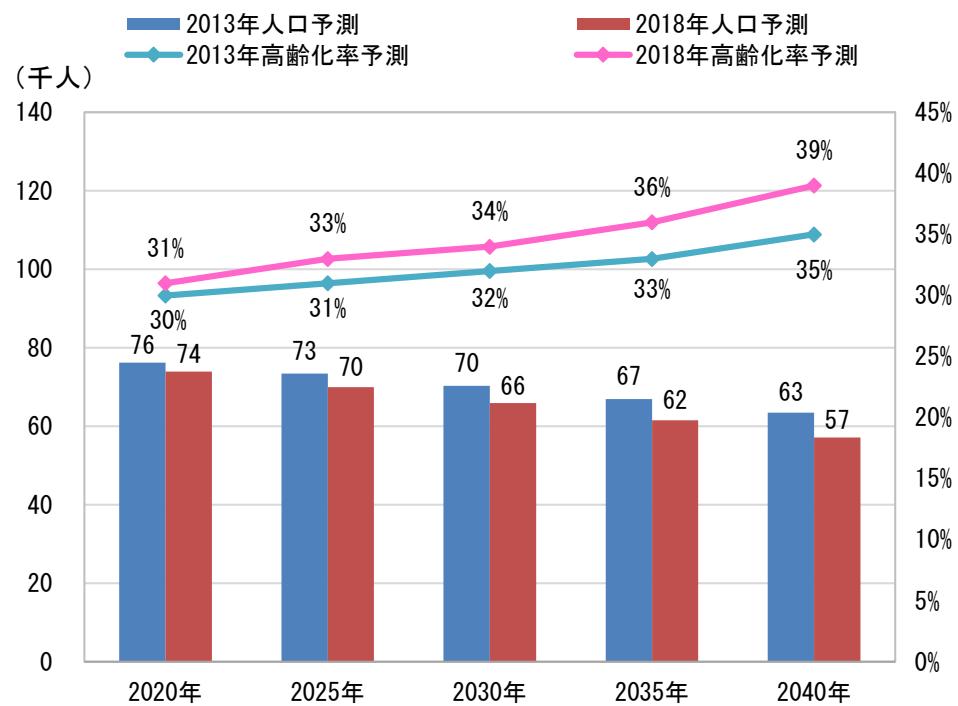


出典) 2020年（令和2年）以前：国勢調査

2025年（令和7年）以後：「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

< 予測年別人口及び高齢化率の比較（たつの市）>



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^{※1}は 82.95km²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（JR山陽本線、JR姫新線）や国道・県道沿いで 1,000 人以上（メッシュ^{※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。

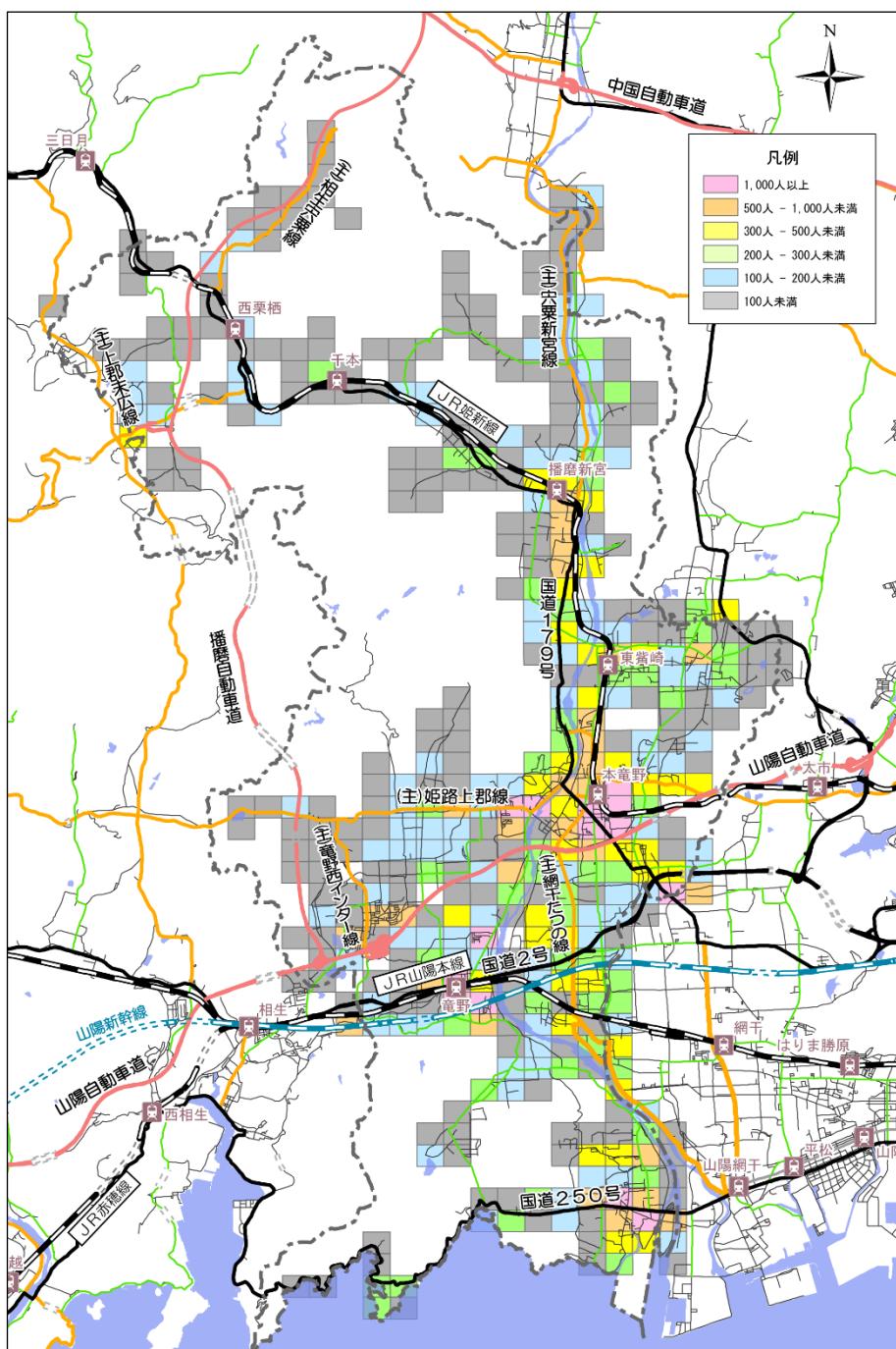
また、高齢化率 28%以上の地域は市域全体に広がっており、郊外部では 35%以上の地域も見られます。

※ 1 可住地面積は、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面積。

出典は、兵庫県市区町別主要統計指標 2021年（令和3年）版。

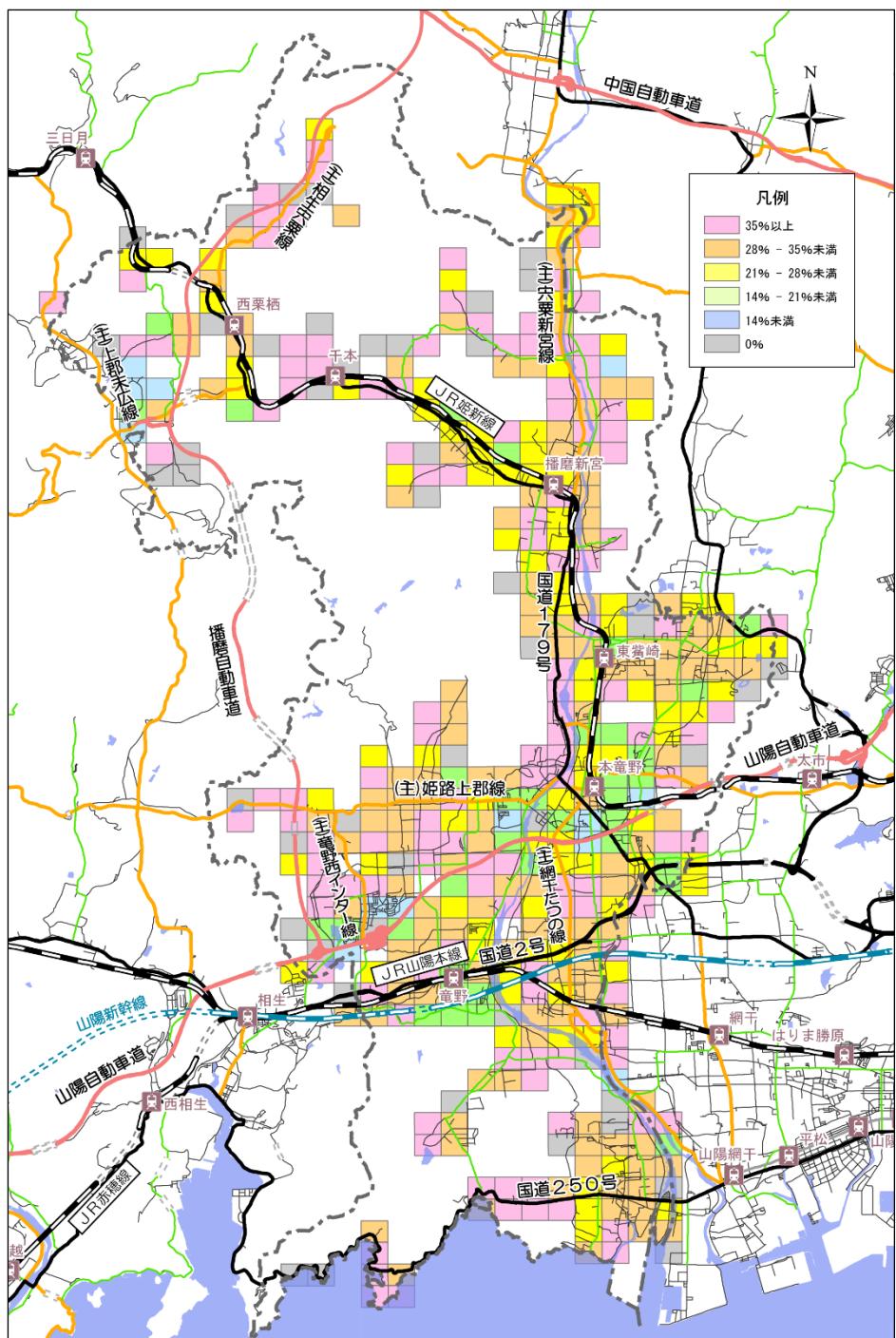
※ 2 メッシュは、1辺約500m。

< 地域別人口分布図（たつの市）>



出典) 2015 年(平成 27 年) 国勢調査地域メッッシュ統計

< 地域別高齢化率分布図（たつの市）>



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

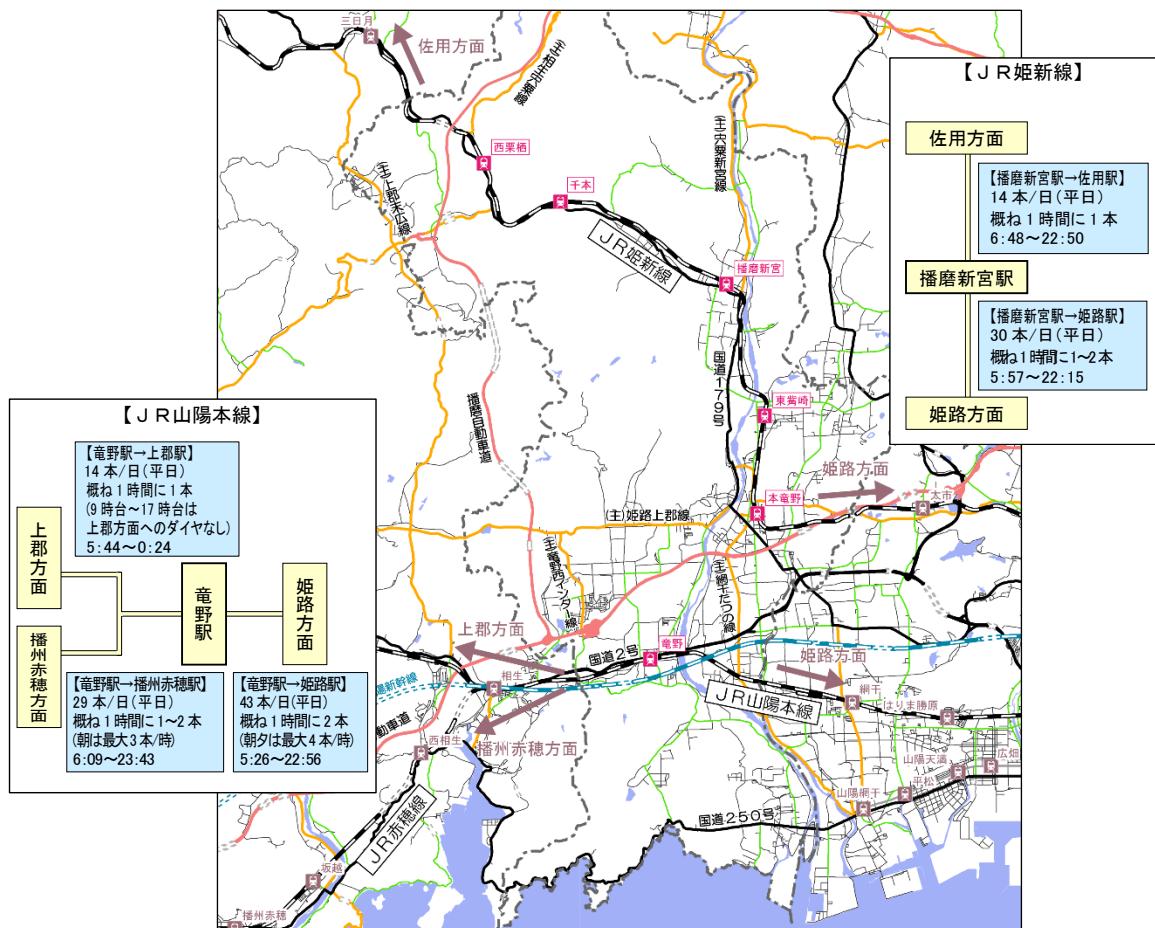
① たつの市における鉄道の概要

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、東脣崎駅、播磨新宮駅、千本駅、西栗栖駅があります。

JR山陽本線では、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感染症の影響による利用者減少を受けて、2021年（令和3年）10月に、姫路～播磨赤穂間で1日4往復（8本）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1～2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感染症の影響による利用者減少により、2022年（令和4年）3月に、姫路～播磨新宮間で1日3往復（6本）減便されています。

< 鉄道の概要 >



2022年（令和4年）3月現在



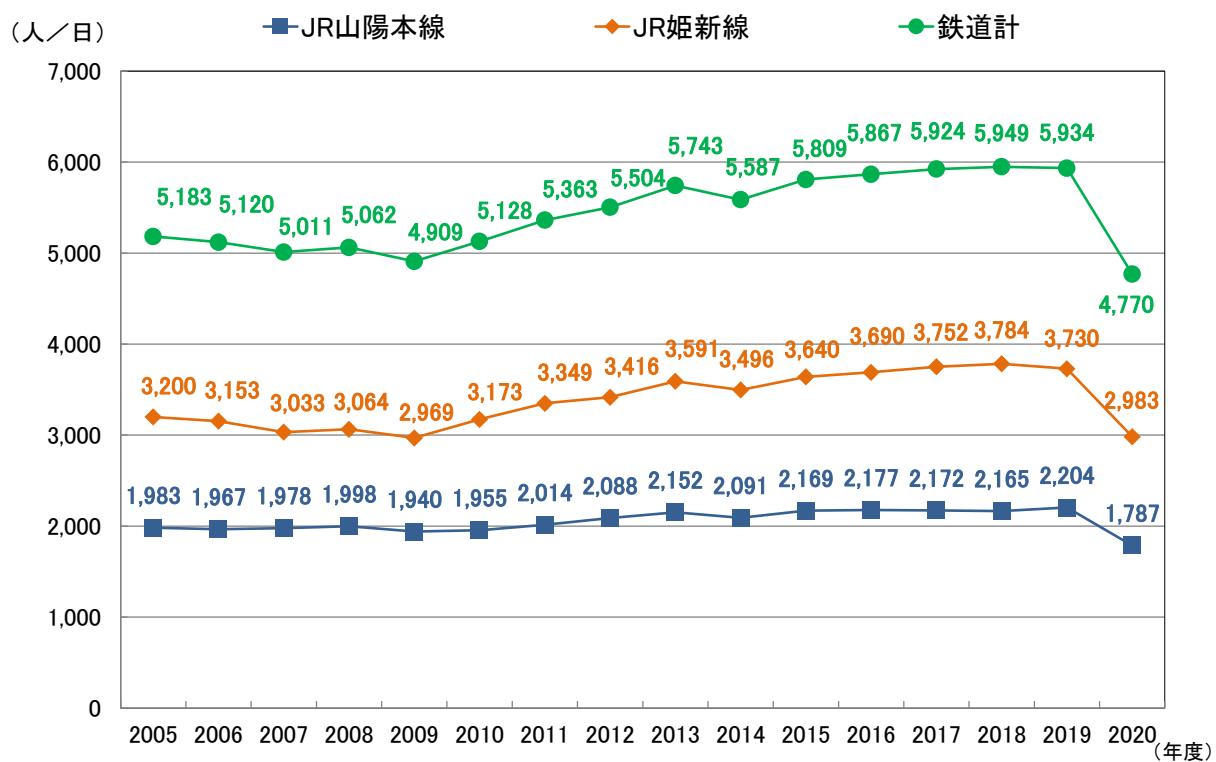
② たつの市における鉄道乗車人数の推移

JR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。しかし、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）には2,204人／日となっています。

JR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。しかし、「JR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の影響による不要不急の外出自粛等に伴い、JR山陽本線・JR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、JR山陽本線では1,787人／日、JR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＞



※ 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、東脣崎駅、播磨新宮駅、千本駅、西栗栖駅

③ たつの市における鉄道駅の整備状況

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は、駅改札口からホームまで、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、国道を横断する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日平均乗車人數 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*	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
	東觜崎	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	あり 公営:無料	あり 民営:有料

* 北側からのアクセス方法は、国道2号を横断する自由通路があるが、昇降はスロープのみとなっている。

出典) 整備状況: JR西日本ホームページ

(2) バス交通の現状

① たつの市におけるバス交通の概要

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路線を運行しており、多くの路線が運行経費の確保のため、国や県、沿線市町の補助金の交付を受けています。

< 路線バス運行路線 >

①姫路～播磨科学公園都市線※県・市町

JR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※県・市町

JR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※県・市町

JR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

JR相生駅と播磨科学公園都市を結ぶ路線

⑤姫路～龍野線※国・県・市町

JR姫路駅・山陽姫路駅とたつの市龍野町を結ぶ路線

⑥姫路～山崎線※国・県・市町

JR姫路駅・山陽姫路駅と宍粟市を結ぶ路線

⑦山崎～ダイセル線※国・県・市町

宍粟市と姫路市を結ぶ路線

⑧大浦～網干港線※県・市町

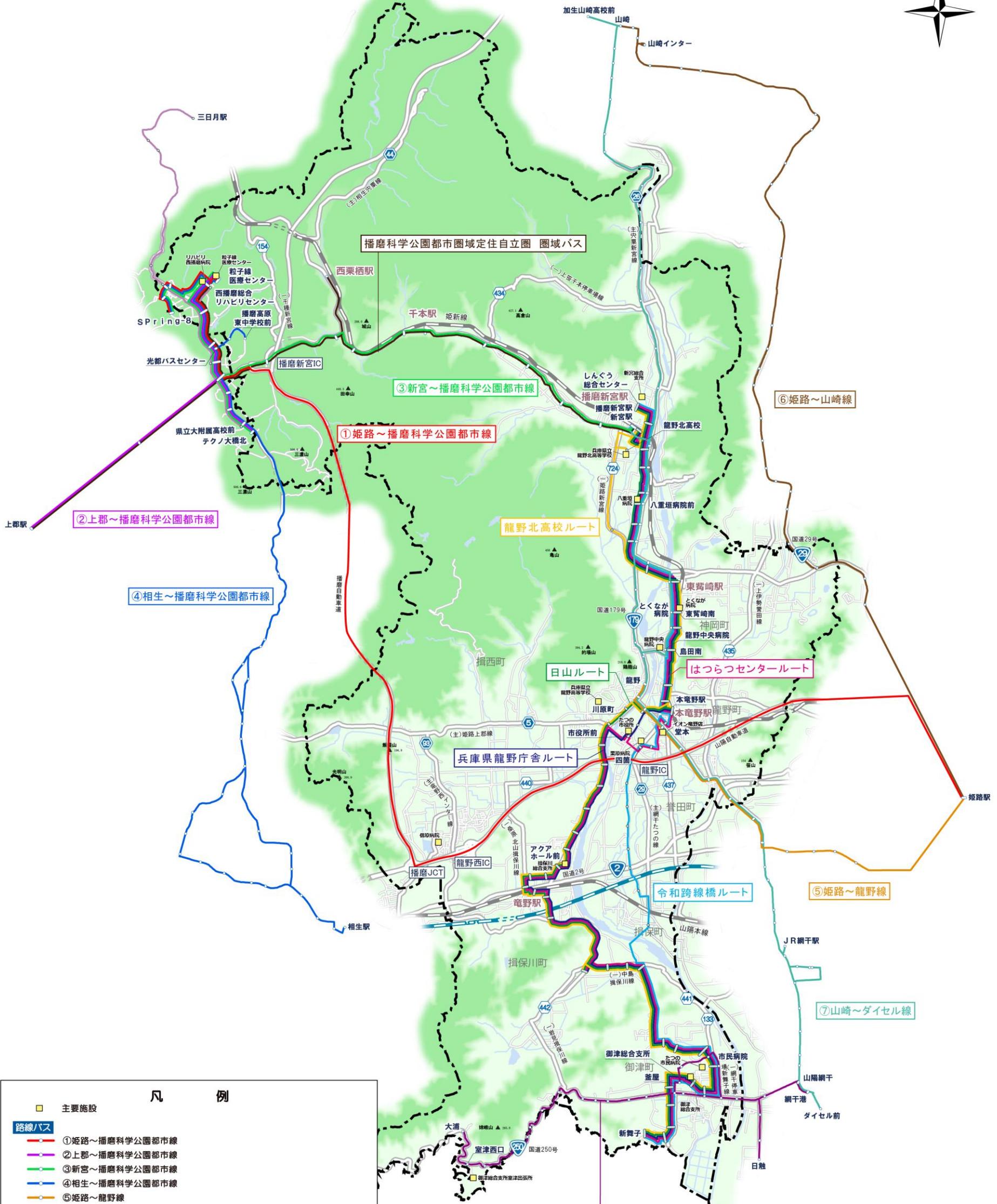
姫路市とたつの市御津町を結ぶ路線

路線図は、P12 参照。

※県・市町 兵庫県の『市町振興支援交付金』、沿線市町の補助金の交付を受けて運行している路線。
(2021年【令和3年】9月現在)

※国・県・市町 国の『地域間幹線系統確保維持費国庫補助金』、兵庫県の『市町振興支援交付金』、沿線市町の補助金の交付を受けて運行している路線。(2021年【令和3年】9月現在)

< 路線バス・コミュニティバス・圏域バス「てくてくバス」路線図 >



0 0.5 1 2 3
km

2022年（令和4年）3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び、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。

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

< 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日乗車券による支払い (運転免許証自主返納による無料定期券有り)
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）

2022年（令和4年）3月現在

< 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	<ul style="list-style-type: none"> ・「南北幹線ルート」以外の6路線を廃止 ※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(P20参照)
2017年(平成29年) 9月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・IC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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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(平成31年) 4月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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箇所）の両側に標柱を設置
2021年(令和3年) 4月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・「令和跨線橋ルート」の出発時刻を早め、「龍野北高校ルート」に通学便の乗車人数を分散させるためのダイヤ改正を実施 ・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

2022年（令和4年）3月現在

①-3 圏域バスの概要

本市は、周辺の宍粟市、上郡町、佐用町と「播磨科学公園都市圏域定住自立圏」を形成し、相互に役割分担するとともに、連携・協力して、必要な生活機能を確保・充実させる取組を進めています。

その取組のひとつとして、播磨科学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、本市のJR播磨新宮駅と上郡町のJR上郡駅を結ぶ圏域バス「てくてくバス」を、2017年（平成29年）1月から運行しています。

圏域バス「てくてくバス」は、JR播磨新宮駅でJR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。

< 圏域バス「てくてくバス」の概要 >

運行ルート	播磨科学公園都市を経由して、JR播磨新宮駅とJR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、ICカードによる支払い (運転免許証自主返納による無料定期券有り)
運 賃	1乗車 200円（小学生未満は無料）
運行車両	1台

2022年（令和4年）3月現在

< 圏域バス「てくてくバス」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	・運行開始
2018年(平成30年) 4月2日	・運行ルート上にある路線バスの停留所を、圏域バス「てくてくバス」の停留所として新設（8箇所） ・運行便数を4便から5便に増便し、播磨科学公園都市内の施設をより利用しやすいようダイヤ改正を実施
2019年(平成31年) 2月1日	・播磨科学公園都市内にバス停を新設（5箇所）
2019年(令和元年) 10月1日	・ICカードによる料金支払いシステムを導入
2019年(令和元年) 9月1日	・西播磨総合リハビリテーションセンターの受付時間に合わせ、ダイヤ改正を実施

2022年（令和4年）3月現在

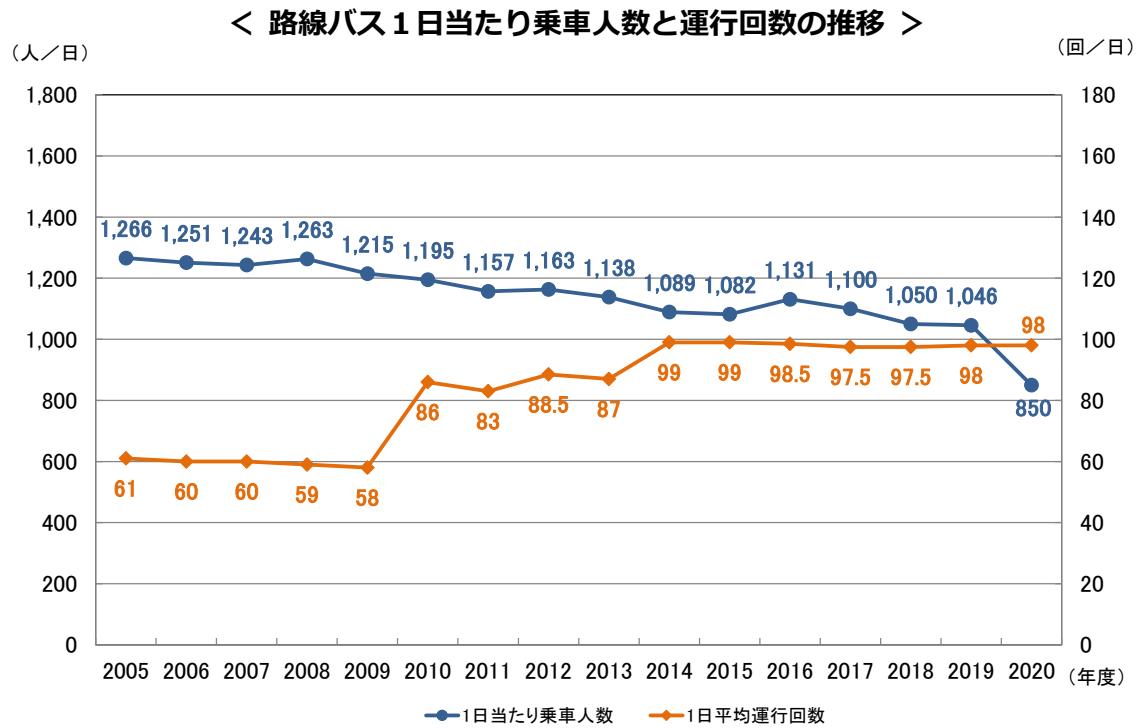
② たつの市におけるバス乗車人数の推移

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／日となつておおり、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横ばい傾向で推移しているため、交通事業者による運行サービスは変化していないと言えます。しかし、1日当たりの乗車人数は減少傾向が継続しています。



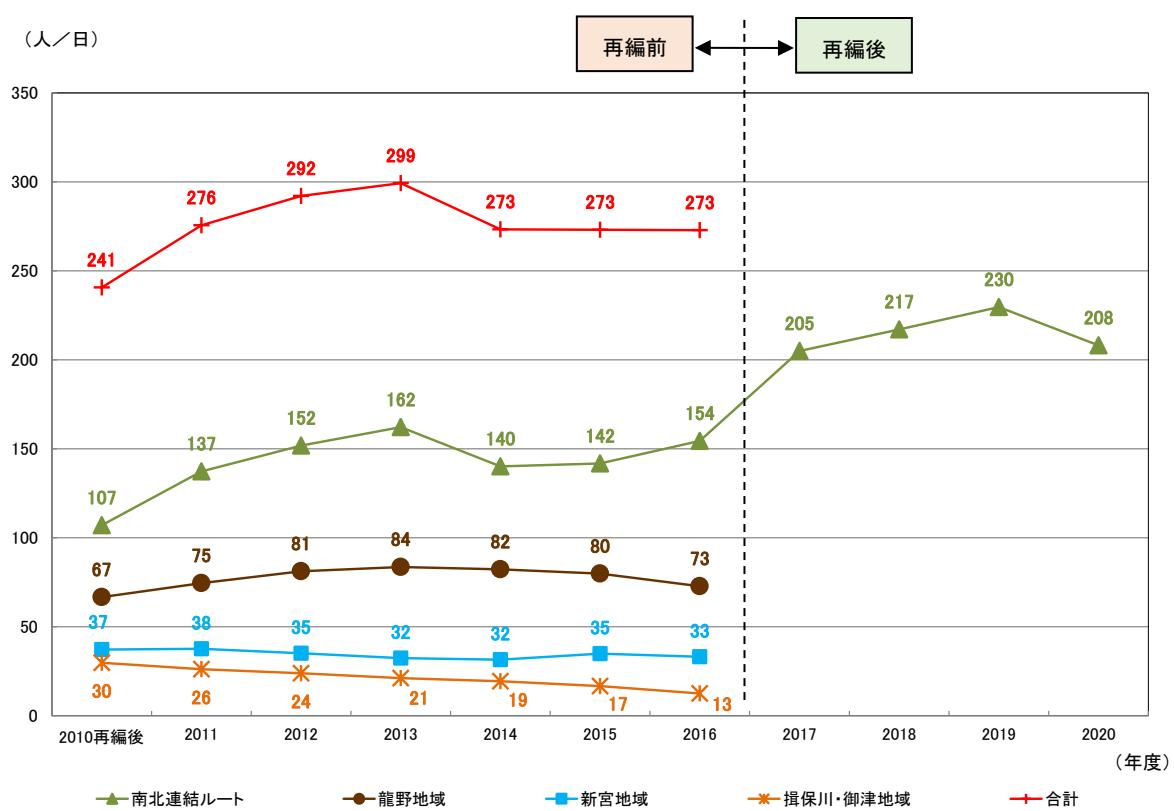
②-2 たつの市におけるコミュニティバス乗車人数の推移

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、南北連結ルートの乗車人数が減少しましたが、2017年度（平成29年度）の再編以降、再び増加し、2019年度（令和元年度）には最多の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208人／日まで乗車人数が減少しています。

< コミュニティバス1日当たり乗車人数の推移 >

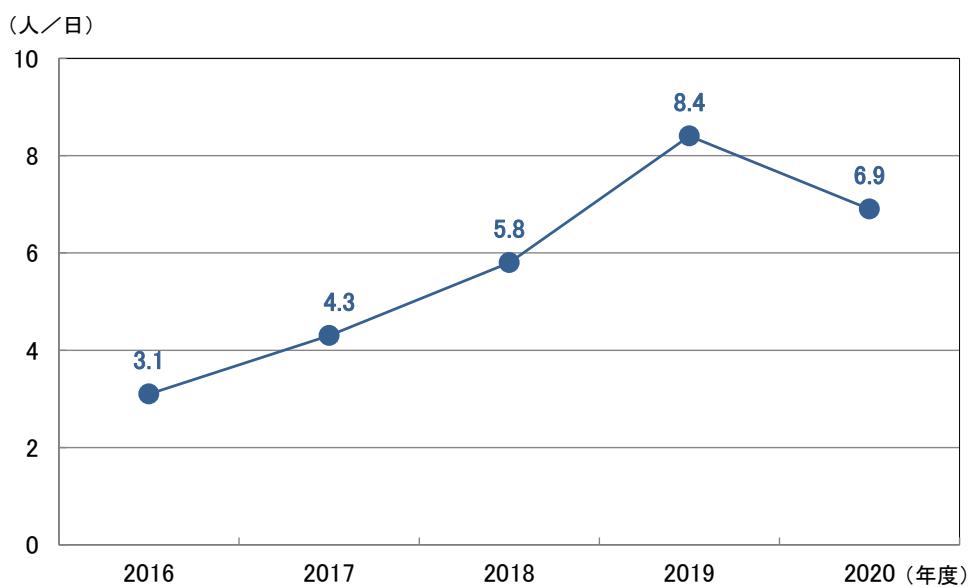


②-3 圏域バス乗車人数の推移

圏域バス「てくてくバス」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／日に増加しました。しかし、10人／日未満の乗車人数が継続しているため、利用が多い状態とは言えません。

2020年度（令和2年度）は、コミュニティバスと同様に、新型コロナウィルス感染症の影響によって乗車人数が減少し、6.9人／日となっています。

＜圏域バス「てくてくバス」1日当たり乗車人数の推移＞



※ 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。

(3) 鉄道駅及びバス停別乗車人数

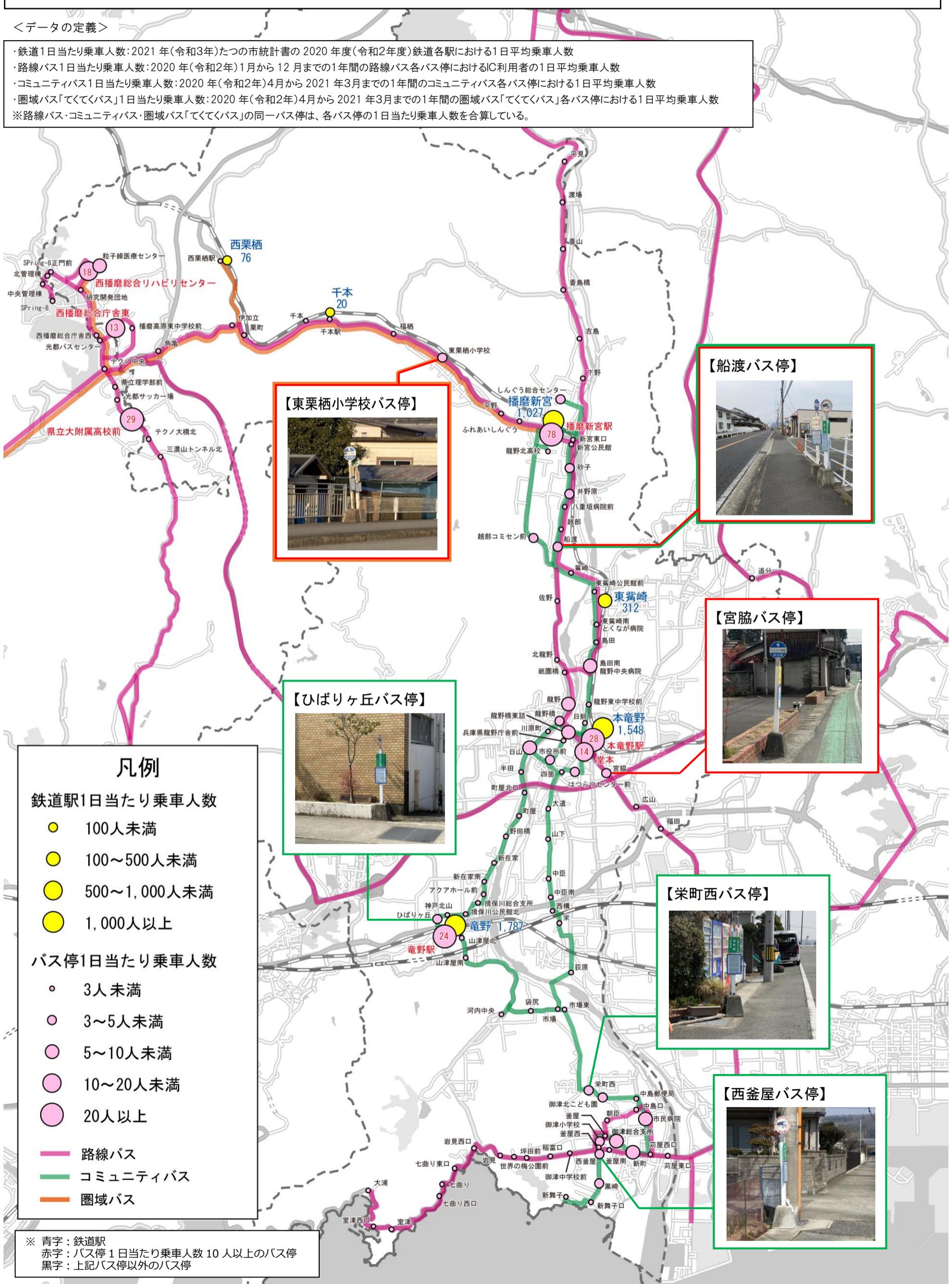
鉄道1日当たり乗車人数は、JR竜野駅が1,787人と最も多くなっており、次いでJR本竜野駅の1,548人、JR播磨新宮駅の1,027人となっています。

路線バス・コミュニティバス・圏域バス「てくてくバス」を合わせたバス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。

また、比較的利用者が多いものの、ベンチが設置されておらず、待合環境の改善が必要と考えられるバス停が見られます。

<データの定義>

- ・鉄道1日当たり乗車人数:2021年(令和3年)たつの市統計書の2020年度(令和2年度)鉄道各駅における1日平均乗車人数
 - ・路線バス1日当たり乗車人数:2020年(令和2年)1月から12月までの1年間の路線バス各バス停におけるIC利用者の1日平均乗車人数
 - ・コミュニティバス1日当たり乗車人数:2020年(令和2年)4月から2021年3月までの1年間のコミュニティバス各バス停における1日平均乗車人数
 - ・圏域バス「てくてくバス」1日当たり乗車人数:2020年(令和2年)4月から2021年3月までの1年間の圏域バス「てくてくバス」各バス停における1日平均乗車人数
- ※路線バス・コミュニティバス・圏域バス「てくてくバス」の同一バス停は、各バス停の1日当たり乗車人数を合算している。



(4) 市民乗り合いタクシーの現状

① たつの市における市民乗り合いタクシーの概要

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。

市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」は、市内に5つの運行区域を設定し、区域内において、自宅（又は指定場所）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。

目的地として、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。

また、市民乗り合いタクシーの運行に当たっては、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を受けています。

< 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の概要 >

運行概要	<ul style="list-style-type: none">新宮、龍野東、龍野西、揖保川、御津の5区域自宅（又は指定場所）から目的地への移動目的地から自宅（又は指定場所）への移動目的地から目的地への移動 <p>※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</p>
利用方法	<ul style="list-style-type: none">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 <p>※日曜・祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休</p>
利用料金の支払い方法	現金、乗車券による支払い
利用料金	1乗車400円（小学生未満は無料） 下記該当者は 1乗車200円 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 ⑥⑦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助者1人 ⑧母子健康手帳の交付を受けている妊娠中の <p>※1 御津区域において利用する観光客等のたつの市外居住の人は、上記料金にかかるらず、1乗車400円 ※2 高齢者タクシー利用券又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</p>
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



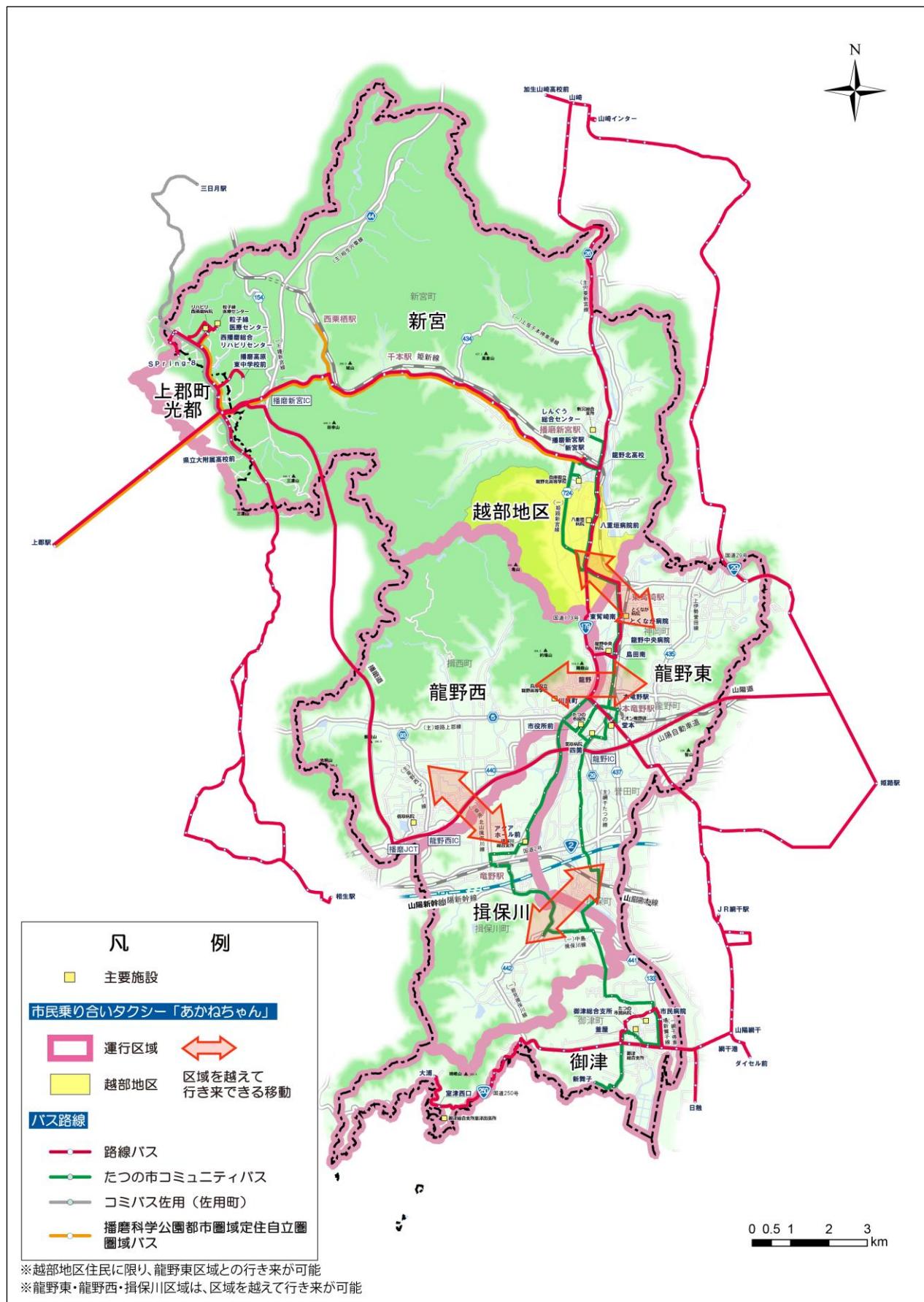
< 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行内容の変遷 >

変更時期	主な変更内容
2017年(平成 29年) 1月 10日	<ul style="list-style-type: none"> ・新宮、御津区域で先行運行開始
2017年(平成 29年) 4月 3日	<ul style="list-style-type: none"> ・市内全域で運行開始 ・医療施設（病院及び歯科医院）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 ・新宮区域において、地区公民館（集会所）を目的地として追加
2017年(平成 29年) 9月 1日	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・介護施設を目的地として追加

2022年（令和4年）3月現在



＜市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行区域＞



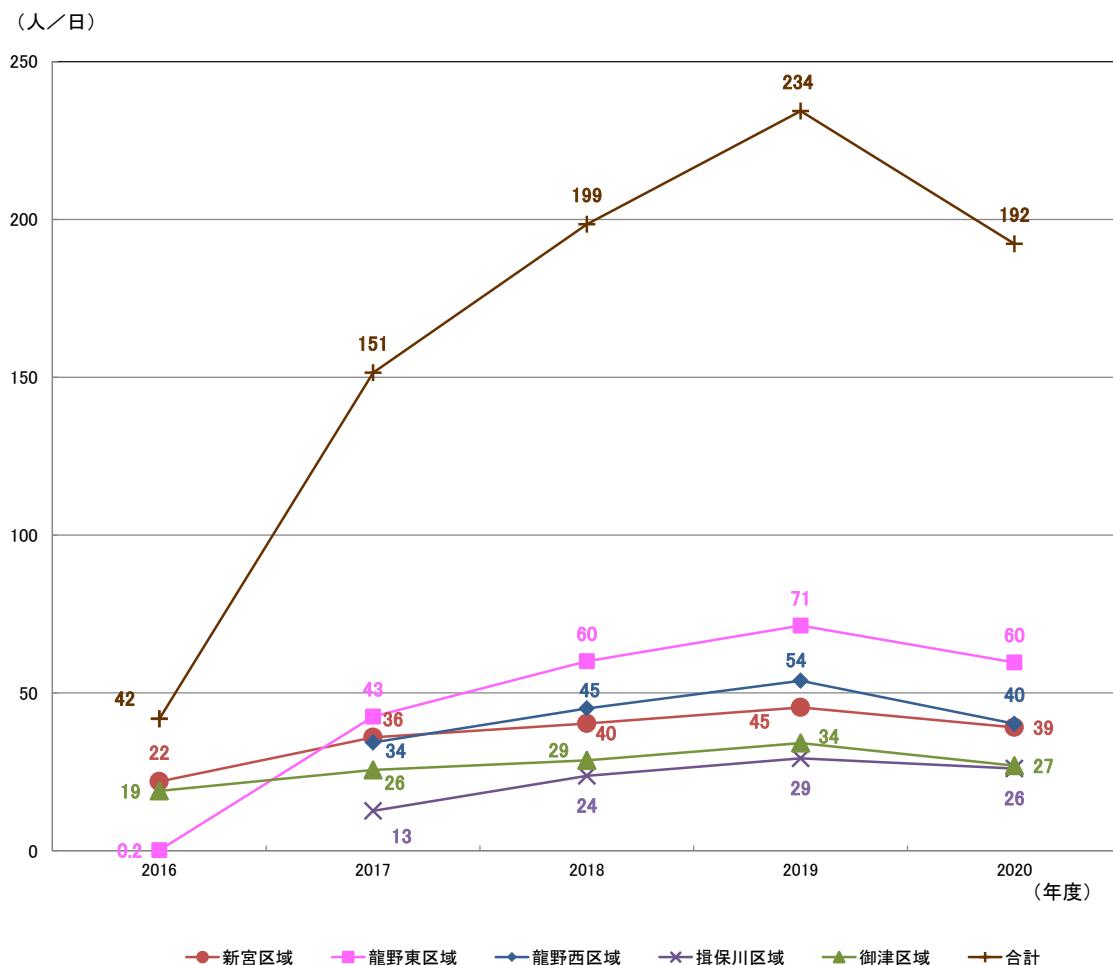
② たつの市における市民乗り合いタクシー利用者数の推移

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人／日となっています。しかし、2020年度（令和2年度）は、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少し、192人／日となりました。

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、すべての区域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 >



※ 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日から3月末までの集計結果。

※ 市外利用者は除く。

(5) 公共交通によるカバー状況

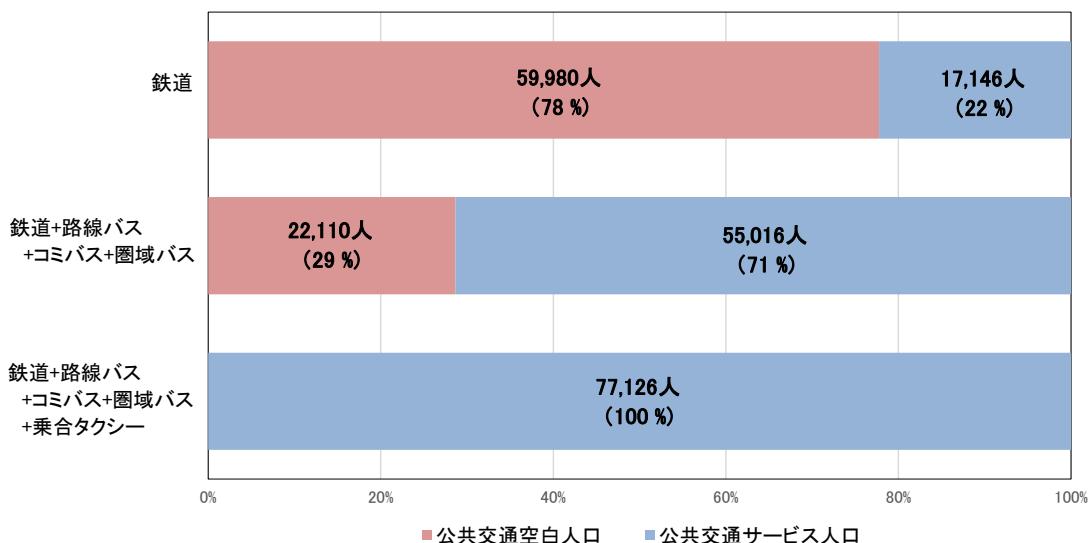
鉄道駅を中心に半径 800mを歩行圏（鉄道駅勢圏）と設定すると、鉄道だけでは人口の22%、居住地面積^{※1}の10%のカバー率にとどまっています。

鉄道駅勢圏に、路線バス・コミュニティバス・圏域バス「てくてくバス」のバス停を中心半径 300m の歩行圏（バス停勢圏）を加えると、人口の 71%、居住地面積の 36%のカバー率となります。

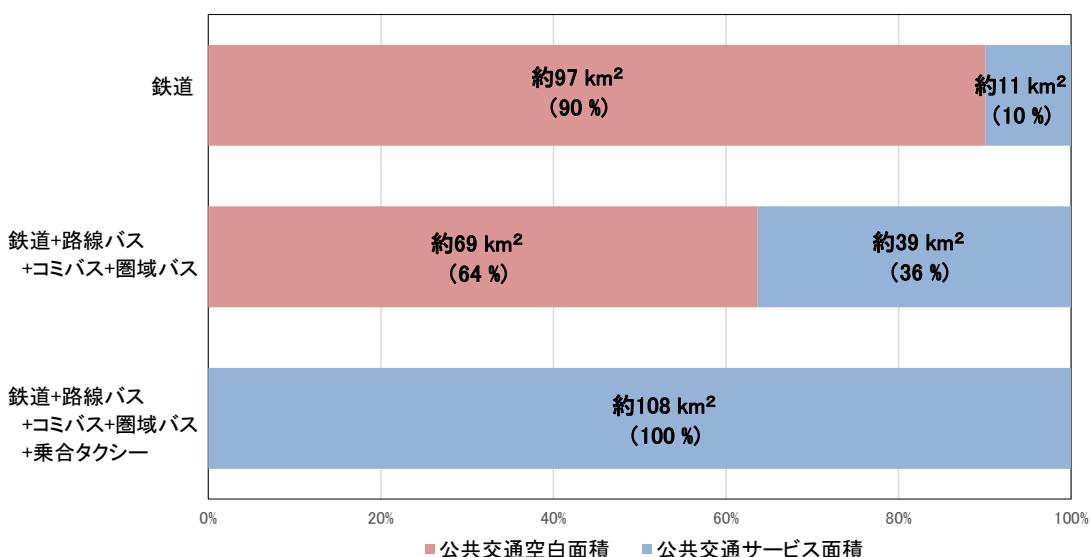
市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行によって、鉄道・バスでは対応しきれない公共交通空白地域がカバーされ、市内全域で公共交通が利用できるようになっています。

※1 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。

< 公共交通によるカバー状況（たつの市）>
(人口構成)



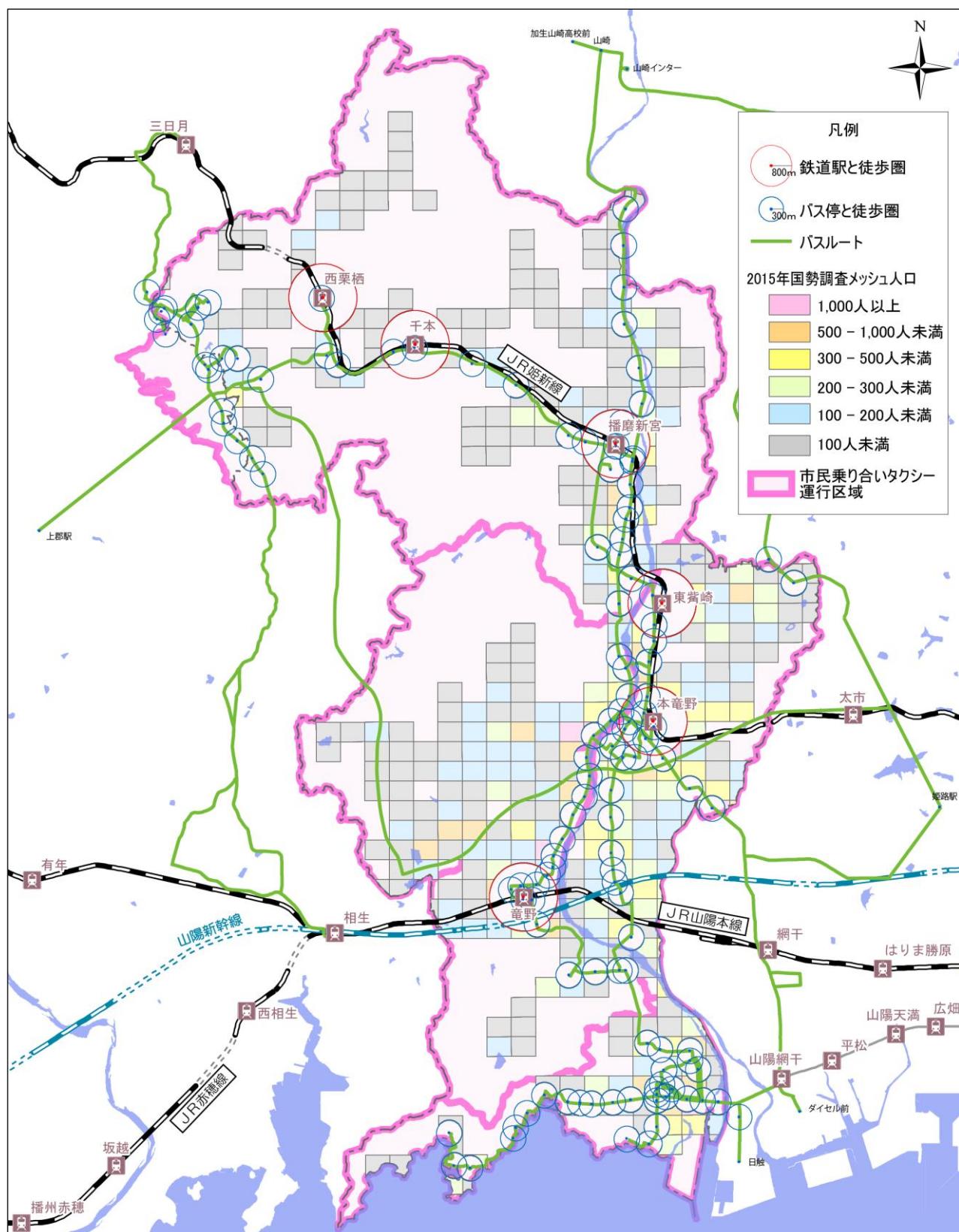
(居住地面積構成)



出典) 2015年（平成27年）国勢調査地域メッシュ統計



< 公共交通勢図 (たつの市) >



※ メッシュは、1辺約 500m。

※ 公共交通網は、2022年（令和4年）3月現在。

※ 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「あかねちゃん」と同様に、自動車が利用しづらい人の日常的な移動を支える交通機関です。特に、鉄道、バス、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」が運行していない時間帯や、緊急時の移動、本市を訪れる観光客の観光施設間の移動等、乗り合いの交通機関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、2022年（令和4年）3月現在で5社となっています。

タクシー事業者の1日1車当たりの輸送回数・輸送人員・営業収入及び実働率は、姫路・西播磨地域、たつの市共に減少傾向で推移しており、特に、たつの市では2017年度（平成29年度）以降減少傾向が顕著となっています。

< タクシー会社の概要（たつの市）>

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

※ 2022年（令和4年）3月現在

< 1日1車当たりの輸送回数 >



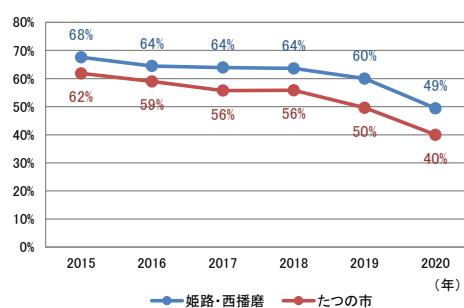
< 1日1車当たりの輸送人員 >



< 1日1車当たりの営業収入 >



< 実働率 >



< グラフデータの算出式と留意点 >

- ・1日1車当たりの輸送回数：法人タクシーの年間輸送回数 ÷ 延実在車両数
- ・1日1車当たりの営業収入：法人タクシーの年間営業収入 ÷ 延実在車両数
- ・実働率：延実働車両数 ÷ 延実在車両数
- ※赤とんぼ交通株式会社は、2017年度（平成29年度）から運営しているため、「たつの市」のデータからは、赤とんぼ交通株式会社を除いて集計。
- ※延実在車両数は、法人タクシーが所有している車両数の1年間の総和の台数。

(7) 公共交通事業への行政支援状況

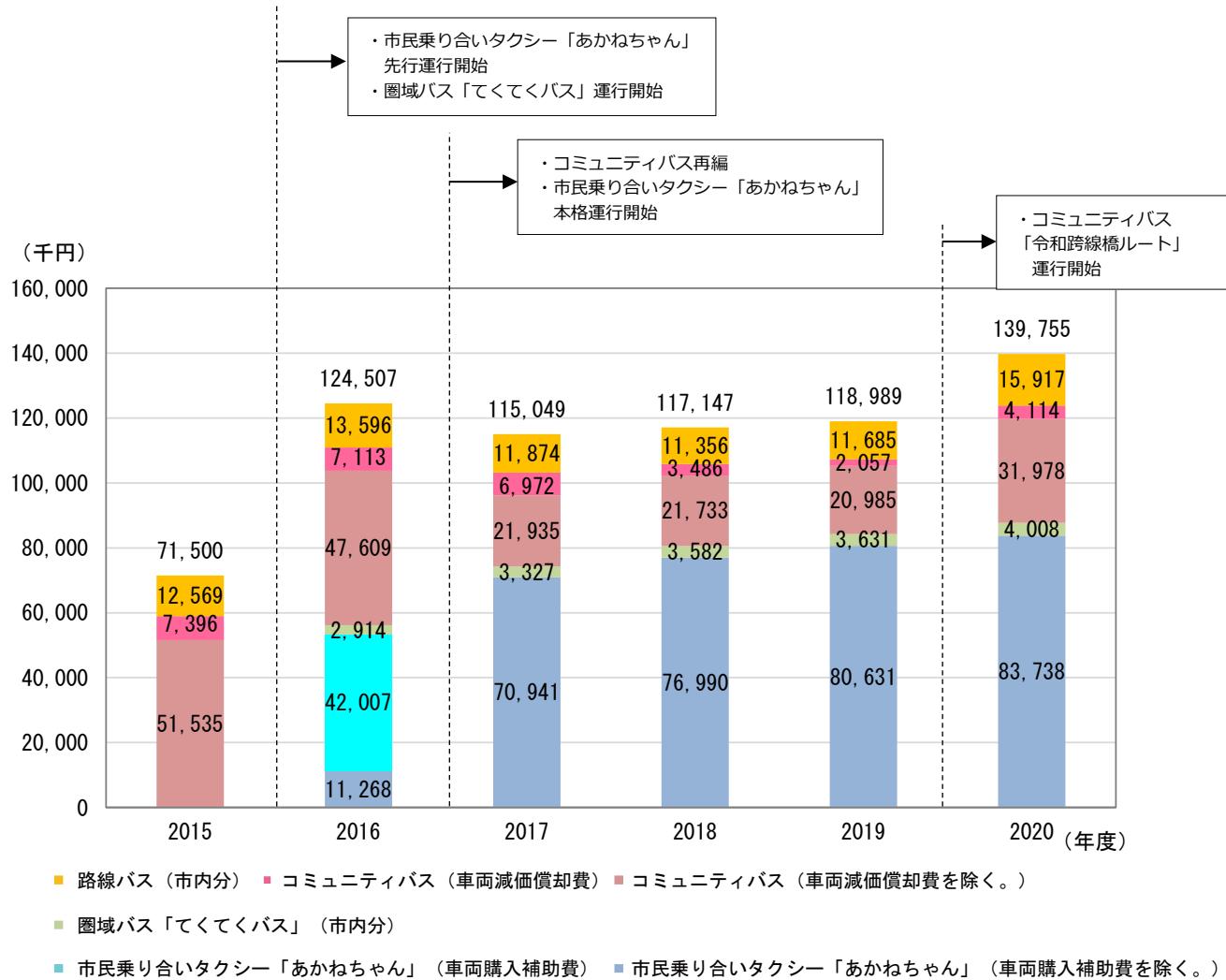
公共交通事業に対する行政支援額^{※1}は、2015年度（平成27年度）では約72,000千円となっています。2016年度（平成28年度）には、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」や、圏域バス「てくてくバス」の運行が始まり、約125,000千円まで増加しました。2017年度（平成29年度）には、いったん減少しましたが、2018年度（平成30年度）以降、再び増加し、2020年度（令和2年度）には、コミュニティバスの令和跨線橋ルートが新たに運行したことにより、約140,000千円まで増加しました。

また、利用者1人当たりの行政支援額^{※2}では、コミュニティバスが最も低く、圏域バス「てくてくバス」が最も高くなっているため、圏域バス「てくてくバス」の利用者数の増加に向けた、より効果的な運行が求められます。

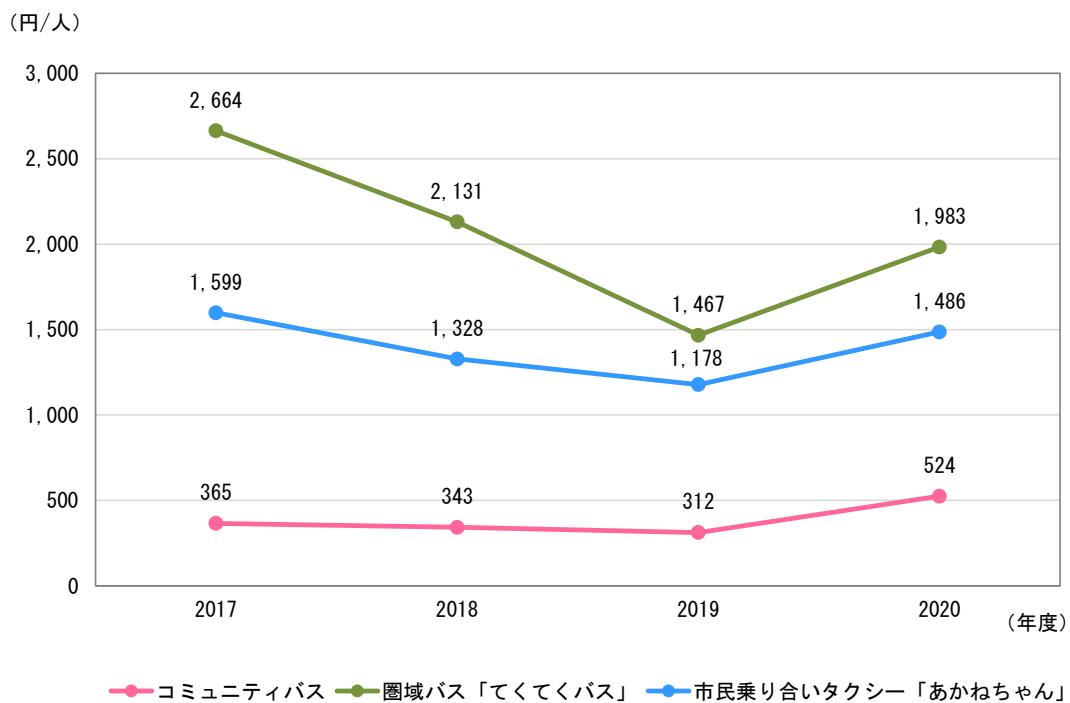
※1 行政支援額は、運行経費から運行収入を差し引いた欠損額に対し、本市補助金や地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を交付した額。

※2 利用者1人当たりの行政支援額は、交通手段別行政支援額を交通手段別利用者数で除した額。

< 公共交通に対する行政支援額の推移（たつの市）>



< 利用者 1 人当たりの行政支援額 (たつの市) >



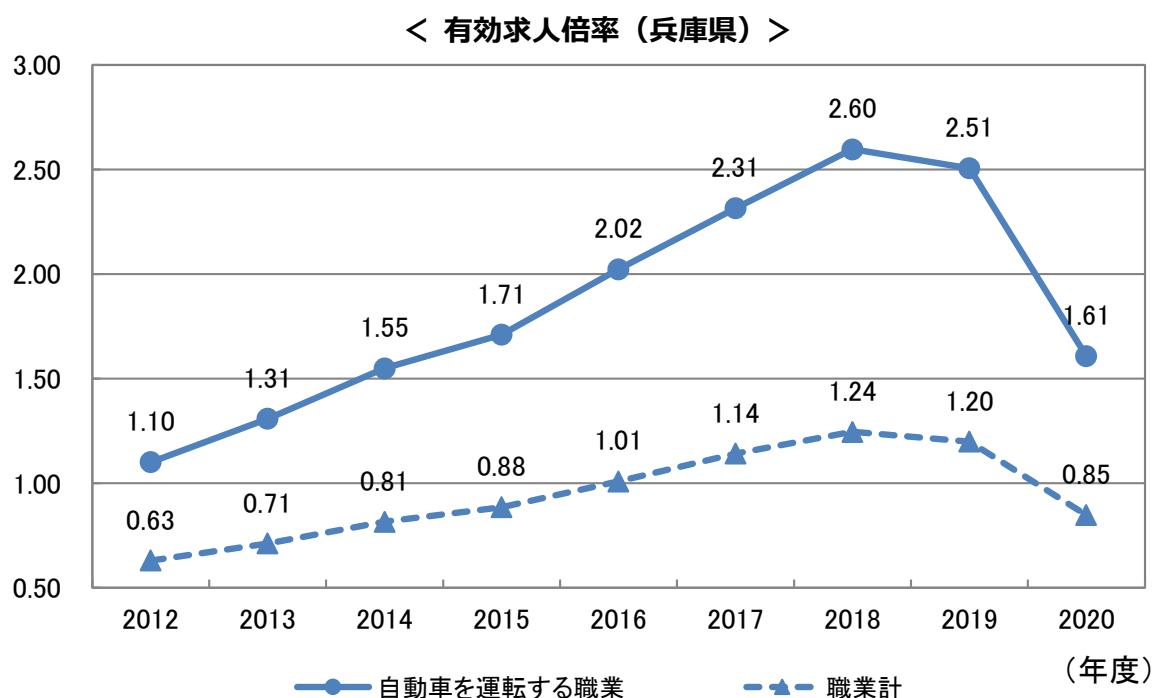
※ 利用者 1 人当たりの行政支援額算出に当たっては、車両購入に係る費用を含まない。

(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^{※1}は、職業全体に比べて高くなっています。新型コロナウイルス感染症の影響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。

※1 有効求人倍率は、有効求人数を有効求職者数で除した数値。



出典) 一般職業紹介状況(職業安定業務統計)

2.3 たつの市における道路交通の現状



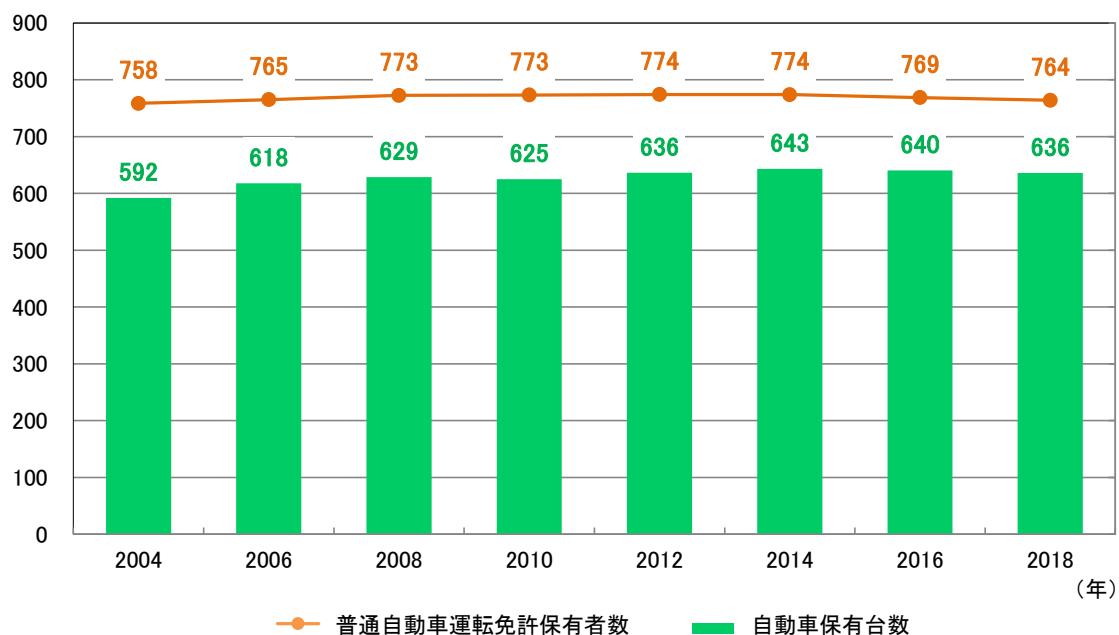
(1) 普通自動車運転免許保有者数及び自動車保有台数の推移

たつの警察署管内の普通自動車運転免許保有者数は、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人から約77,400人の間で、ほぼ横ばいで推移していましたが、2016年（平成28年）から減少傾向となっています。

自動車保有台数は、2004年（平成16年）から増加傾向で推移していましたが、2014年（平成26年）の約64,300台をピークに減少に転じています。

普通自動車運転免許保有者数（たつの警察署管内）及び 自動車保有台数（たつの市内）の推移

（百人・万台）



出典) 普通自動車運転免許保有者数：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

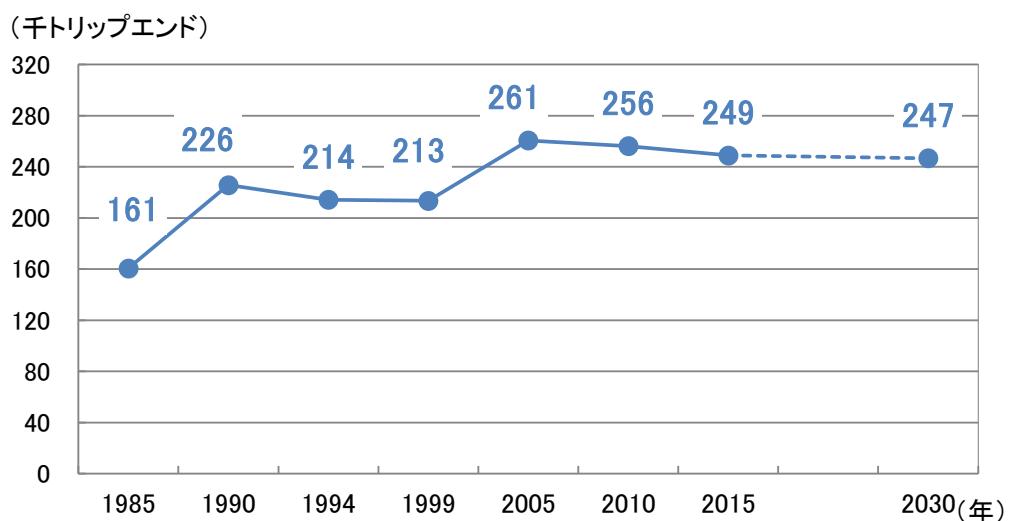
本市の自動車発生集中交通量^{※1}は、1985年（昭和60年）以降増加傾向にありました
が、2005年（平成17年）の261,000トリップエンド^{※2}をピークに減少しています。

2030年（令和12年）には、自動車発生集中交通量は現在よりもやや減少すると予想さ
れているため、人口減少及び高齢化の進行に伴って、自動車を利用した移動は、減少して
いくと考えられます。

※1 自動車発生集中交通量は、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。

※2 トリップエンドは、1つのトリップの出発地と到着地。トリップは、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。

< 関連トリップ自動車発生集中交通量の推移（たつの市）>



出典) 各年度道路交通センサス

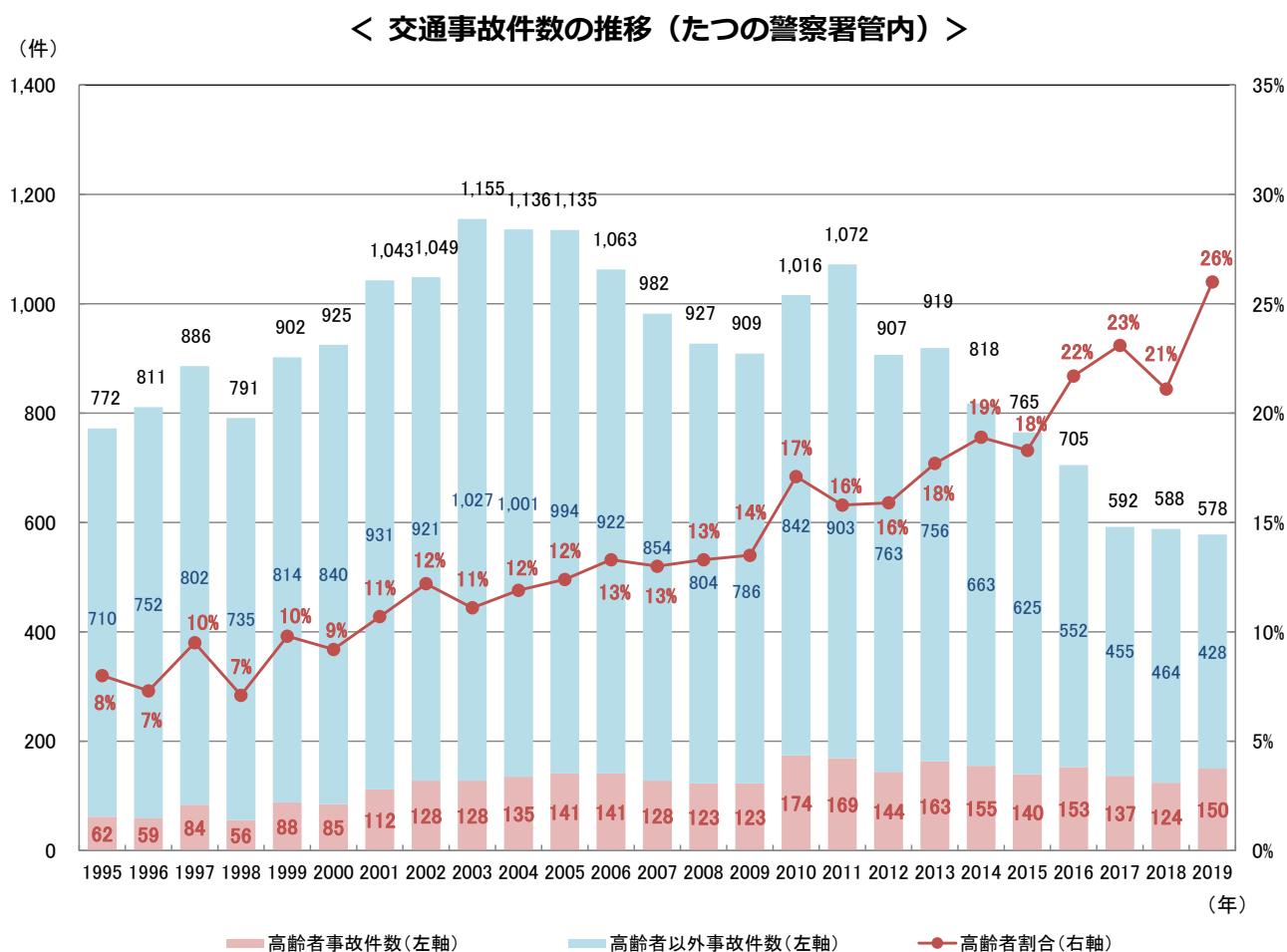
※2030年（令和12年）の数値は、国土交通省が2010年（平成22年）道
路交通センサスデータ等を基に推計した結果。

(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、高齢者の交通事故件数は、横ばいで推移しています。

高齢化の進行に伴い、高齢者の交通事故の割合は、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。

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。



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



本市には、病院による送迎バス等、送迎サービスを実施している施設が市内各所に存在し、龍野地域で8件と最も多くなっています。

市内の公共交通空白地域は、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行により解消されていますが、今後、より小規模な交通需要に対しては、タクシーやこれらの輸送資源の活用を検討していく必要があります。

< 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	たつの市内の乗降場所
医療法人古橋会 捨保川病院	たつの市	J R 竜野駅～捨保川病院	J R 竜野駅、捨保川病院
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

【スクールバス等】

施設名	住所	系統	たつの市内の乗降場所
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	広山バス停（神姫バス）、福水倉庫駐車場、J A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、J R 竜野駅北、レストランこなかたつの店、南山西バス停（旧コミュニティバス）、セブンイレブンJ R 竜野駅前店、コーブ龍野店、ローソンたつの日商店、いんだや新宮会館、播磨高原東中学校、J R 播磨新宮駅、新宮公民館、西はりま特別支援学校、角亀、馬立、小犬丸南、渡場
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I C、竜野西I C
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、捨保川町、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	主に捨保川町内	—

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	たつの市内の乗降場所
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	—
網干自動車教習所	姫路市	三日月・新宮方面 相生・捨保川方面 龍野・太子方面 網干・御津方面	新宮総合支所、 篠首バス停（旧コミュニティバス）、J R 竜野駅、マックスバリュ捨保川店、コーブ龍野店、J R 本竜野駅、ローソン龍野揖西町店、マックスバリュ龍野西店、御津中学校前、室津バス停（神姫バス）、マックスバリュ御津店 等
山崎自動車教習所	宍粟市	佐用～教習所本竜野駅～教習所	J R 播磨新宮駅、J R 本竜野駅、旧龍野実業高校前、船渡、香山

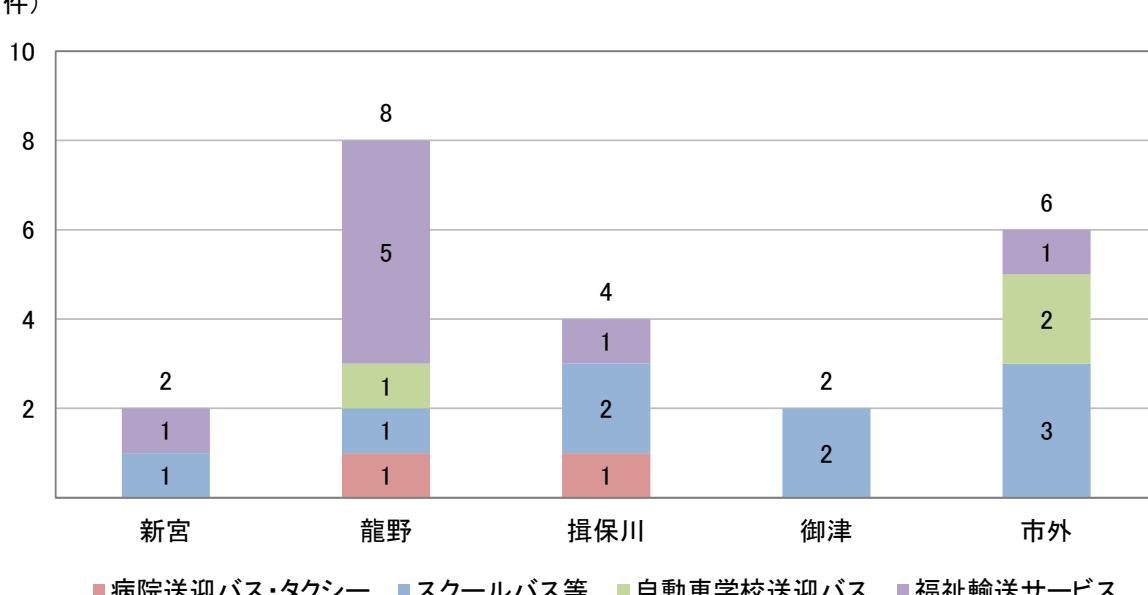
出典) 各施設ホームページ

【福祉輸送サービス】

施設名	住所	系統	たつの市内の乗降場所
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 ほおづき	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）	—
リハビリディサービス 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	—
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	—
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、コープ龍野店 播州信用金庫龍野支店・赤とんぼ広場ショッピングセンター、三井住友銀行龍野支店、たつの市役所、龍野観光駐車場前、水神社、祇園神社、桑の実園、イオンたつの店、ヒラキ龍野店、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、東觜崎、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、小畠、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

出典) 各施設ホームページ

(件)



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、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助成事業」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て、コミュニティバス・圏域バス「てくてくバス」の無料定期券、市民乗り合いタクシーの乗車券の交付や、運転経歴証明書の取得手数料の助成を行う、「高齢者運転免許証自主返納促進事業」を実施しています。

さらに、妊産婦へタクシー助成券を交付する「妊産婦タクシー利用料金助成事業」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市内に住所を有する方を対象に、タクシー利用料の一部を助成（所得制限あり）
 - ①1人は70歳以上で世帯員全員が65歳以上の世帯
(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自動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、年間最大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、お釣りの出ない範囲で4枚まで利用可能
- ・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）5枚と交換可能

【障害者福祉タクシー利用料助成事業】

- ・以下の全ての条件に該当する市内に住所を有する方を対象に、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の所有する、障害者本人の日常生活における移動手段として不可欠な自動車又は軽自動車が、自動車税又は軽自動車税の減免を受けていない方
 - ③高齢者タクシーの助成を受けていない方
- ・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、年間最大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、お釣りの出ない範囲で4枚まで利用可能
- ・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）5枚と交換可能

【高齢者運転免許証自主返納促進事業】

- ・2015年（平成27年）4月1日以降に運転免許証を自主返納した、市内に住所を有する満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」「圏域バス『てくてくバス』」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（1人1回限りの交付）
- ・市民乗り合いタクシー乗車券（1枚200円）60枚を交付（1人1回限りの交付）
※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2011年度（平成23年度）から実施しており、2015年度（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】

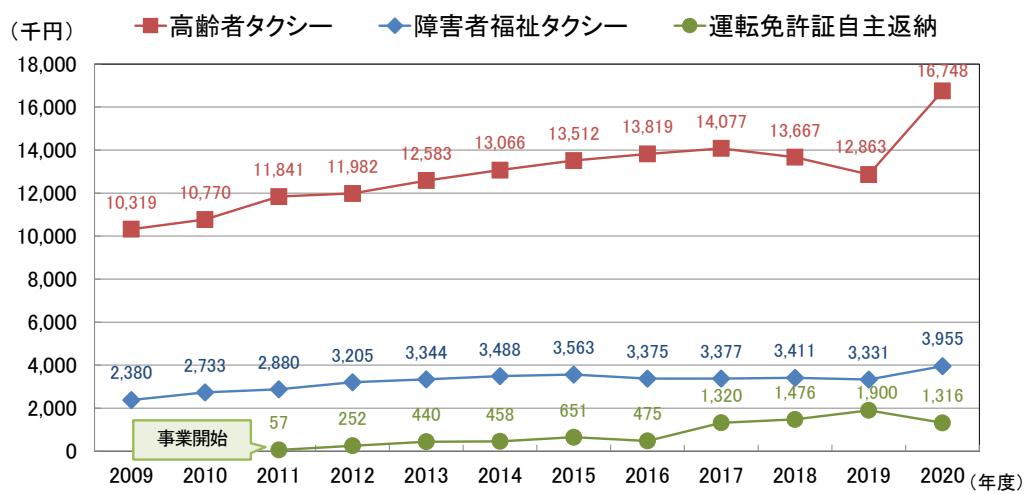
- ・市内に住所を有する妊婦を対象に、タクシー利用による外出費用の一部を助成
- ・妊産婦タクシー助成券（1枚500円）20枚を交付
- ・タクシー乗車時に母子健康手帳を提示することで助成券を利用でき、1回の乗車に利用できる枚数に制限なし（500円未満の利用は不可）
- ・出産予定日から6か月を経過する日の月末まで助成券は利用可能

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14,077千円をピークに、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。

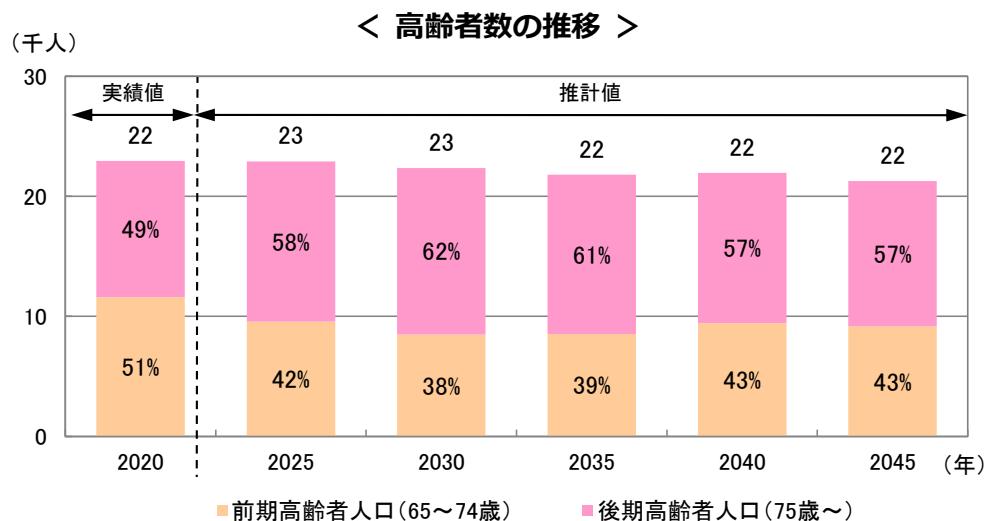
高齢者運転免許証自主返納促進事業に係る経費は、2011年度（平成23年度）の事業開始以降2019年度（令和元年度）まで、概ね増加傾向で推移していましたが、2020年度（令和2年度）に減少しています。

今後、65歳以上の高齢者人口は減少することが予測されますが、75歳以上の後期高齢者の人口は増加していくことから、福祉施策に係る経費が更に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 ＞



※ 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助成事業
運転免許証自主返納 : 高齢者運転免許証自主返納促進事業



※ 年齢不詳は除く。

出典) 2020年(令和2年) : 国勢調査
2025年(令和7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

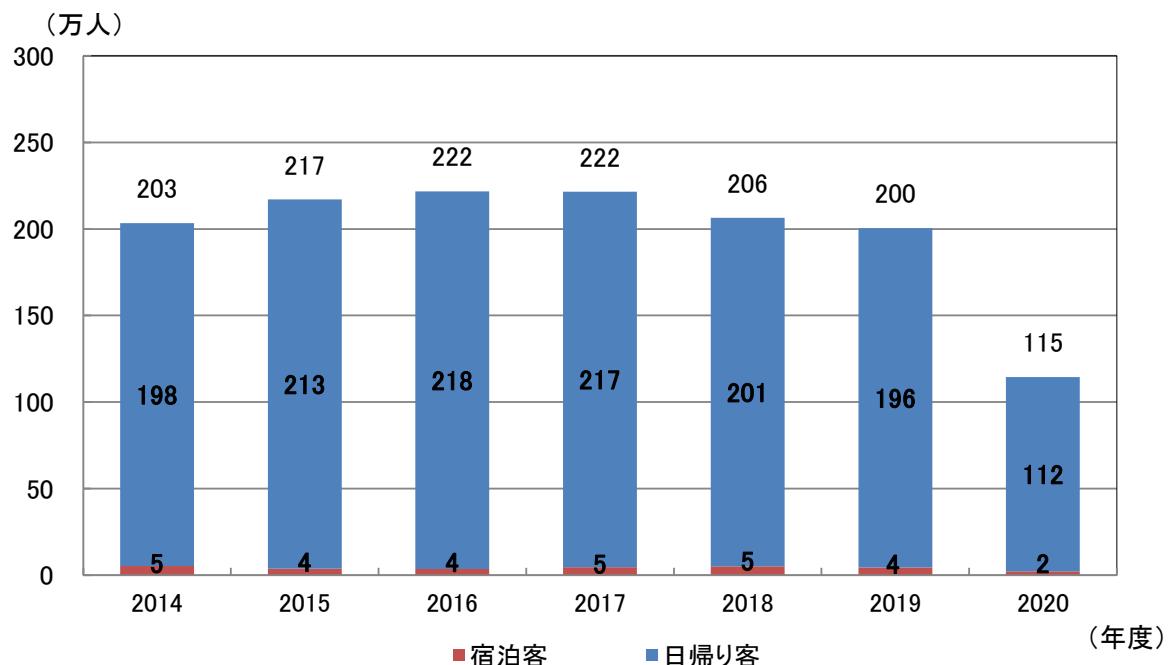
2.6 たつの市における観光の現状



たつの市に来訪する観光客数は、2017 年度（平成 29 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の影響により、約 115 万人まで減少しています。

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）>



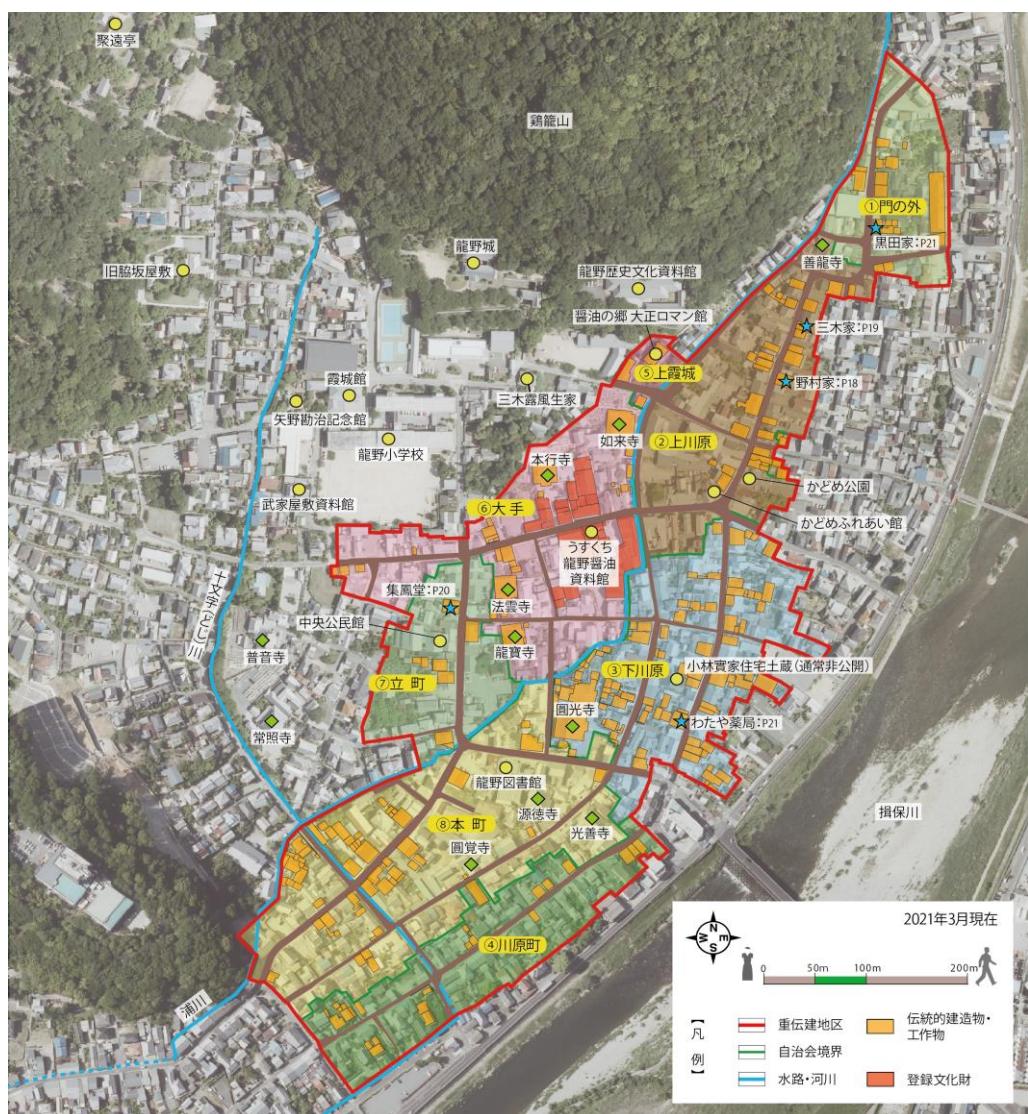
本市龍野地区の一部は、町家や寺院、屋敷型住宅等の歴史的な町並みが色濃く残る伝統的建造物群保存地区で、その価値が特に高いものとして、国の重要伝統的建造物群保存地区（重伝建地区）に選定されています。

重伝建地区の歴史的な町並みをはじめ、本市の観光資源へのアクセス性を高めるため、2016年度（平成28年度）に、JR本竜野駅において電動自転車のレンタル事業「たつのめぐりん♪」を導入しました。

しかし、「たつのめぐりん♪」の利用者数は、2017年度（平成29年度）をピークに減少傾向にあり、2020年度（令和2年度）では68台／年の利用に留まっています。

今後、JR本竜野駅と重伝建地区を結び、地区内を快適に周遊できる交通機関の整備が求められます。

< たつの市龍野伝統的建造物群保存地区位置図 >

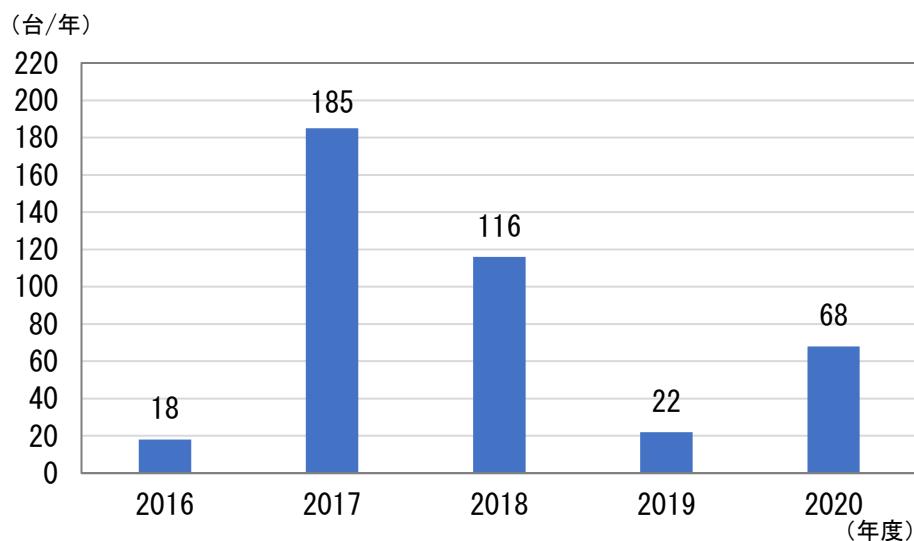


< 電動自転車レンタル事業「たつのめぐりん♪」>

利用時間	平日：午前 5 時 30 分～午後 9 時 30 分 土曜日・日曜日・祝日：午前 6 時～午後 7 時
利用料金	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～約 72km（走行モードにより異なる）
貸出場所	本竜野駅西口



< 「たつのめぐりん♪」年度別利用者数 >



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

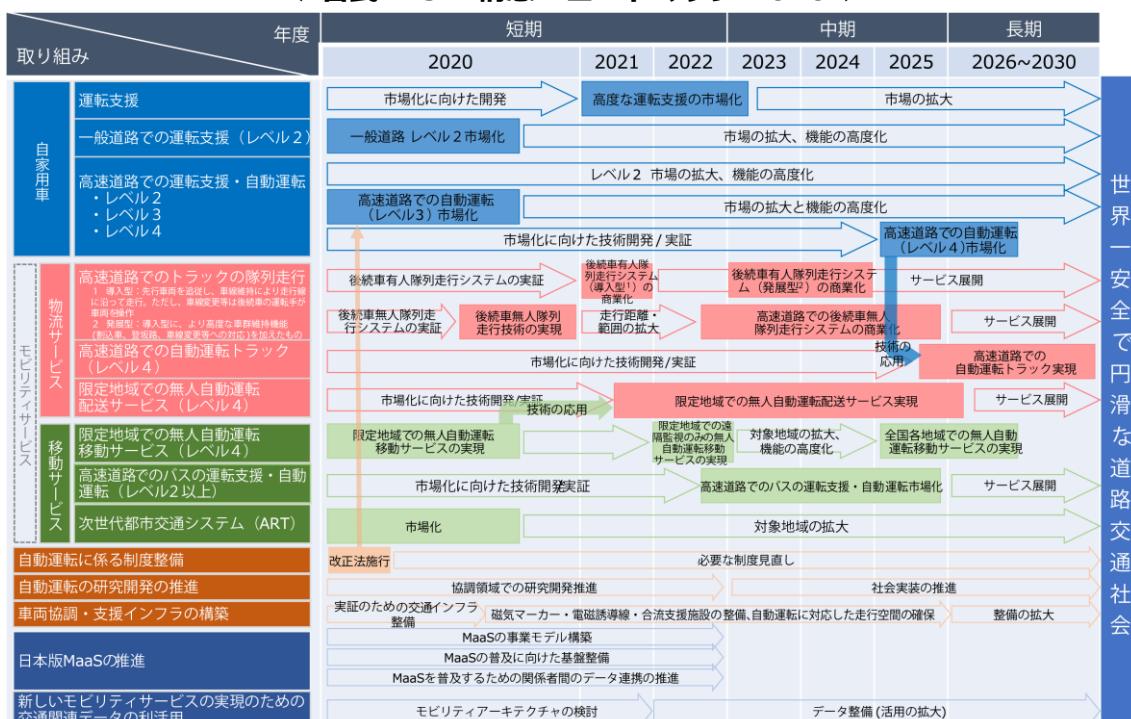
2.7 モビリティサービスの進展



近年、交通分野において、自動運転^{※1}技術、MaaS^{※2}、超小型モビリティ、AI、ビッグデータ^{※3}、DX^{※4}の活用等、交通を取り巻く技術が進展し、特に自動運転については、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）の4回にわたり、自動運転やMaaSの社会実験を実施しています。

＜官民ITS^{※5}構想・ロードマップ2020＞



出典) 官民ITS構想・ロードマップ2020

※1 自動運転は、レベル1からレベル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状態。

※2 MaaSは、Mobility as a Serviceの略称で、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。

※3 ビッグデータは、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、テレビ等の視聴・消費行動等に関する情報やセンサー等から得られる膨大なデータ。

※4 DXは、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。

※5 ITSは、Intelligent Transport Systemsの略称で、最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車両の間で情報の受発信を行うことにより、交通事故、渋滞等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 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）のモビリティ社会の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ます。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。

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。

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開始バランスを整えている。

渋滞がなく、移動時間的有效活用できる

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。

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。

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せている。

地域	人口	移動における自家用車の割合	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 2021」より作成

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：2021年（令和3年）7月16日（金）

回収期限：2021年（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%

拡大係数：有効サンプル数に拡大係数、頻度係数を設定し、1日当たりの

移動量（トリップ／日）に変換することで、市民全体の移動状況として集計

② 市民アンケート調査結果の分析

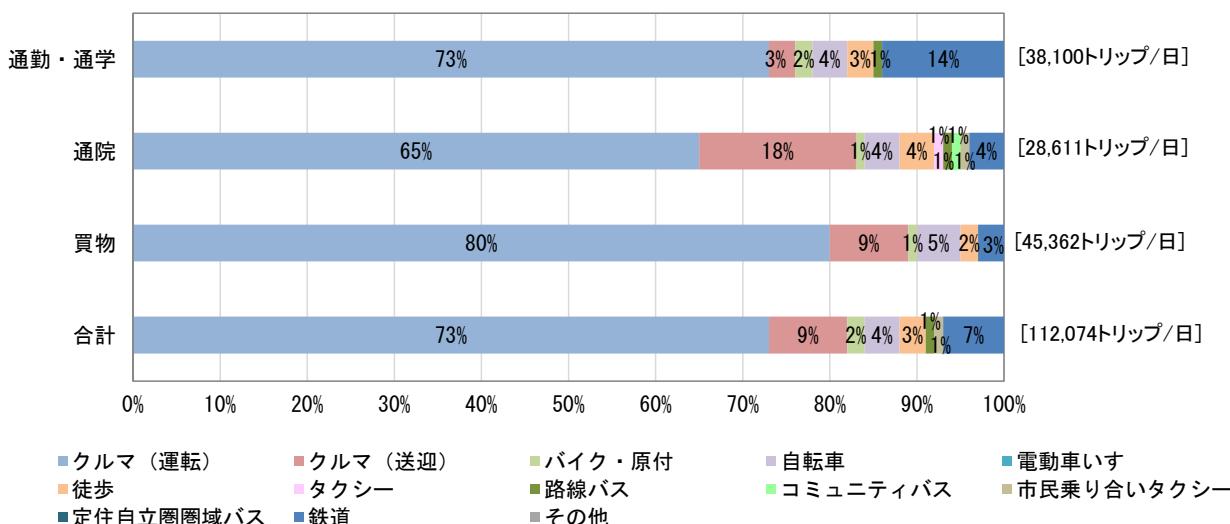
市民の移動手段は、8～9割程度がクルマ移動となっており、日常的な移動において主に自動車を利用していることが窺えます。

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います。自動車が利用しづらいことで移動に問題を感じていることが窺えます。

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窺えます。

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います。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。

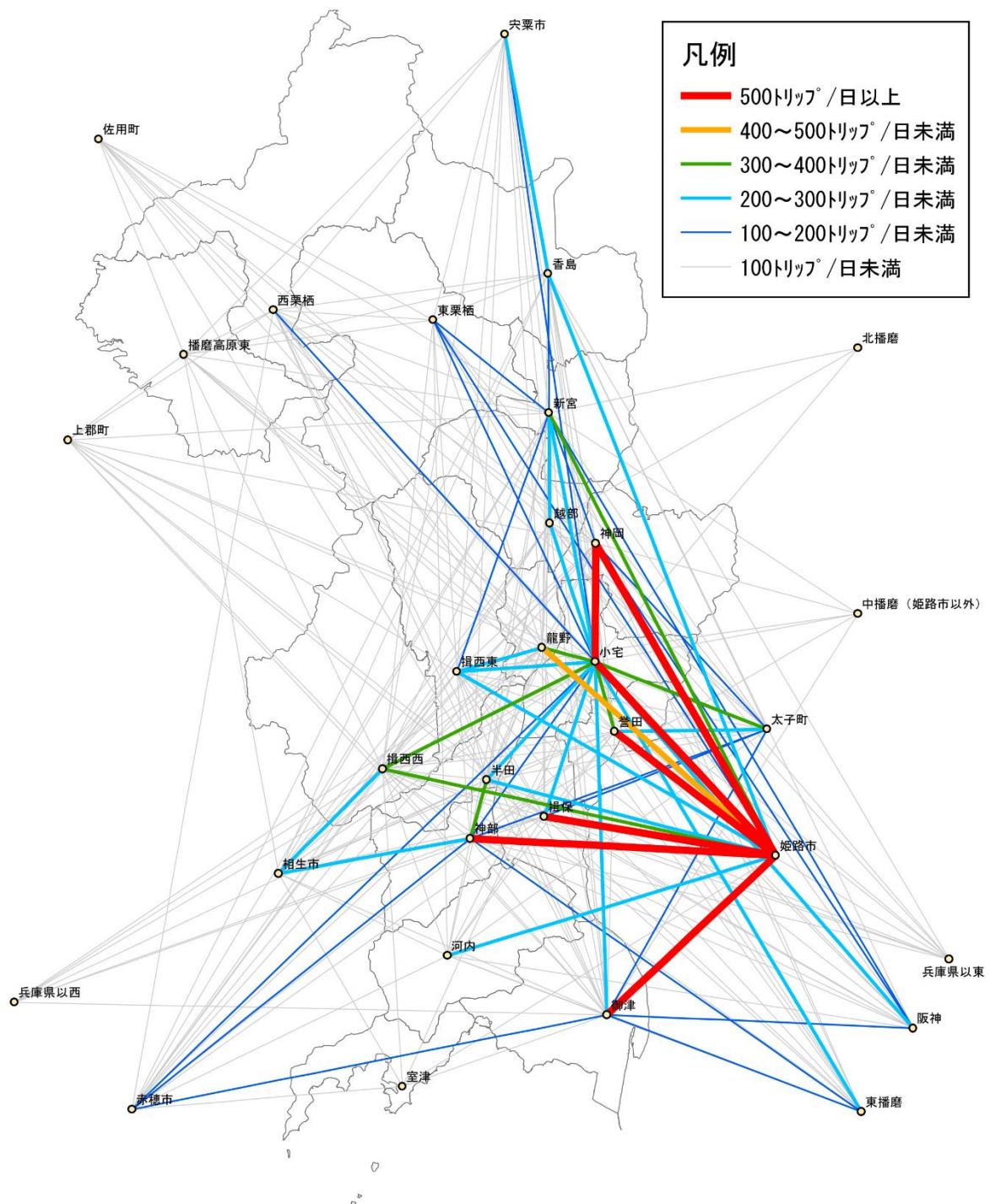
< 代表移動手段（目的別）>



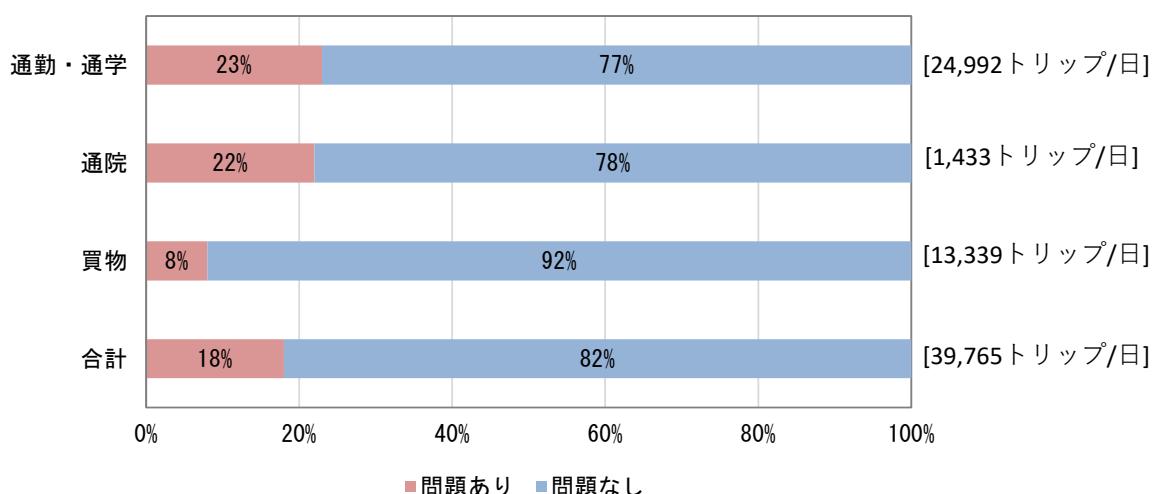
＜たつの市民の移動状況（小学校区別）＞

■条件

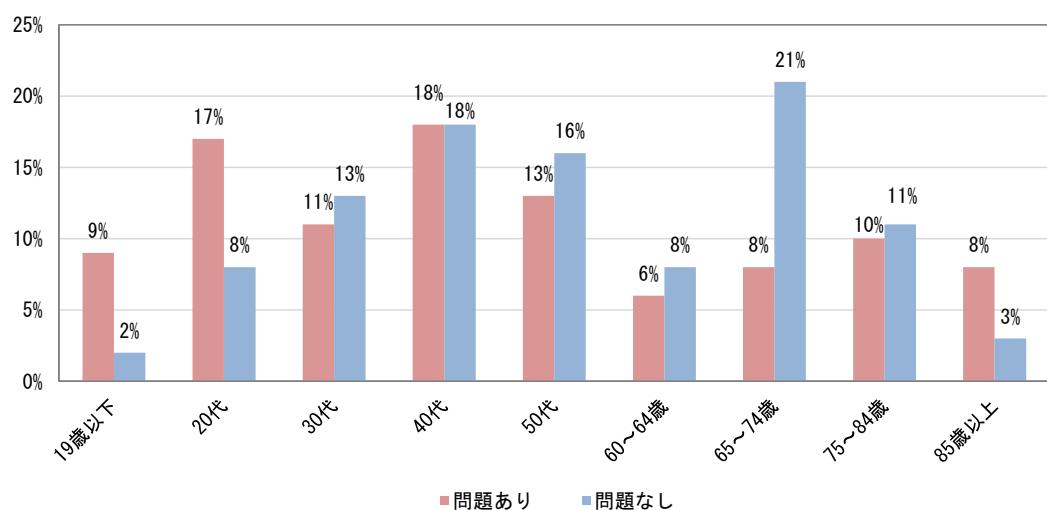
- ・「通勤・通学」「通院」「買物」の移動量合計
- ・小学校区内々の移動は含まない



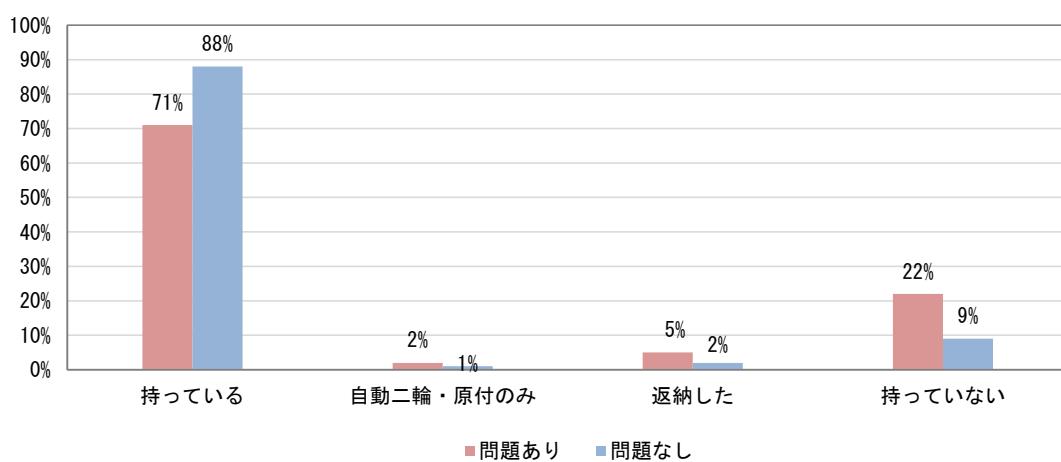
< 移動に問題を感じている人の割合（目的別）>



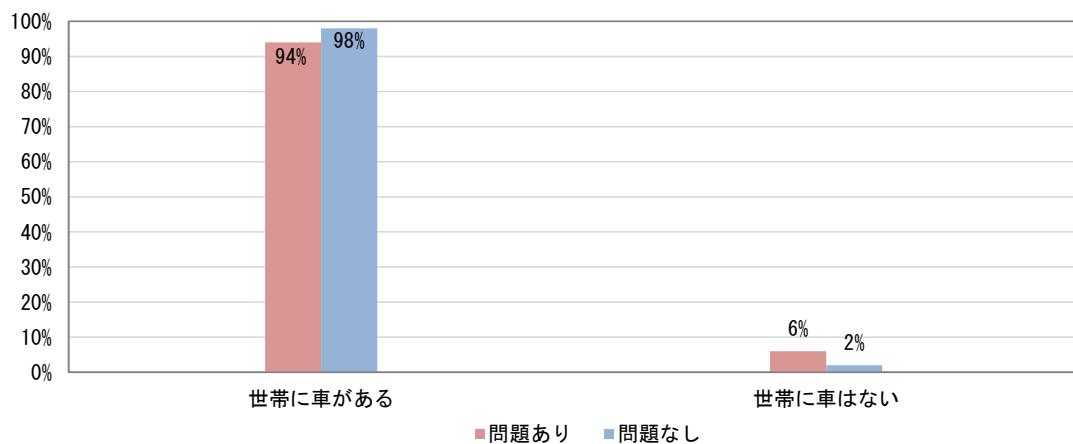
< 移動に問題を感じている人の割合（年齢別）>



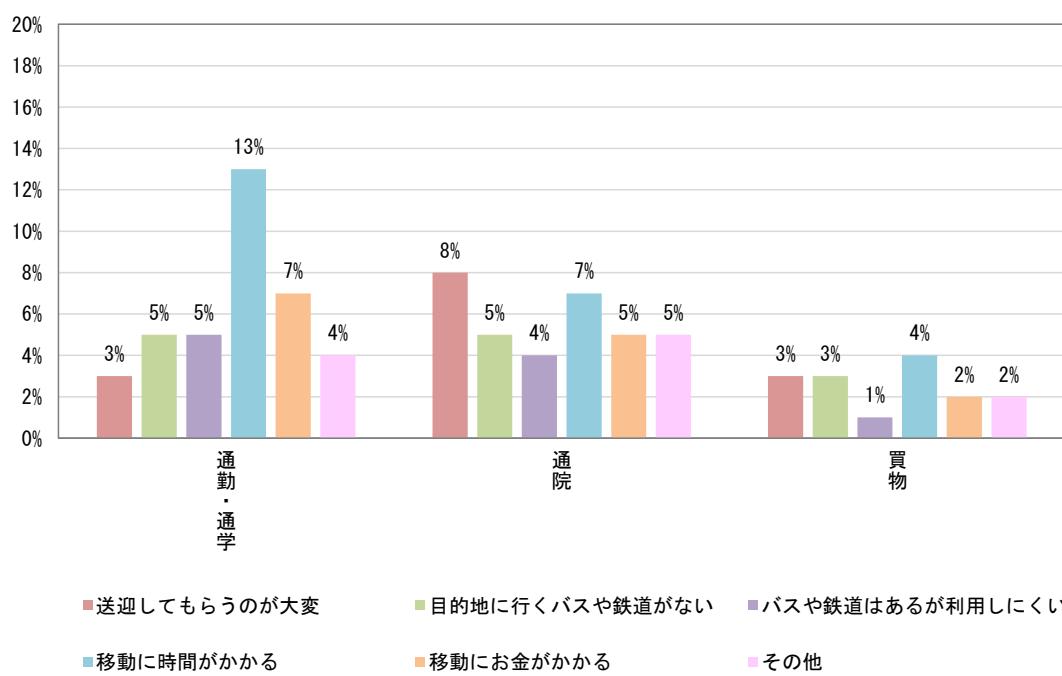
< 移動に問題を感じている人の割合（自動車運転免許の保有状況別）>



< 移動に問題を感じている人の割合（世帯の車保有状況別）>



< 移動する時に感じる問題点（目的別）【複数回答】>

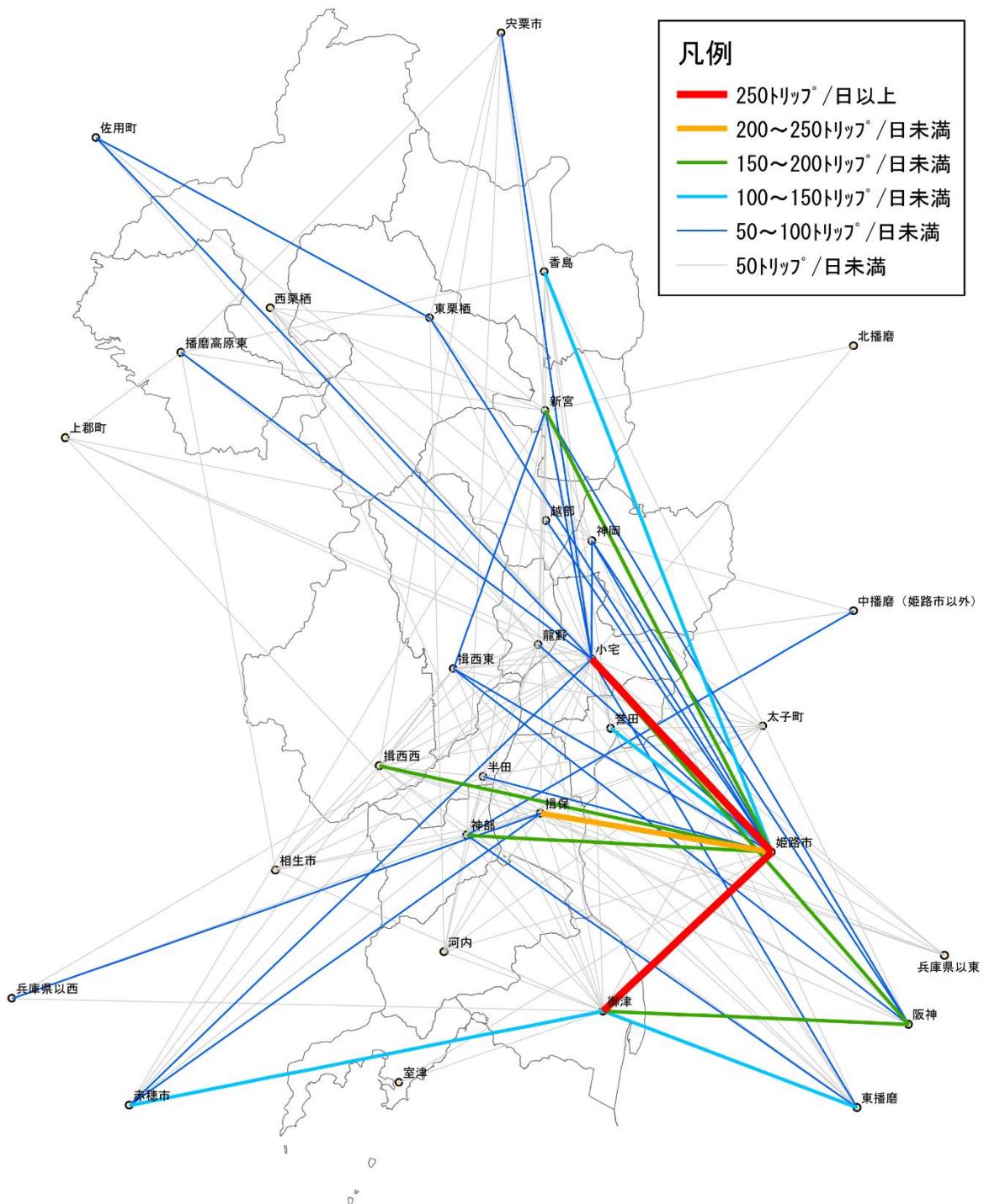


※ 「特に問題はない」の回答（通勤・通学：77%、通院：78%、買物：92%）を除く。

< たつの市民のうち移動に問題を感じている人の移動状況（小学校区別）>

■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



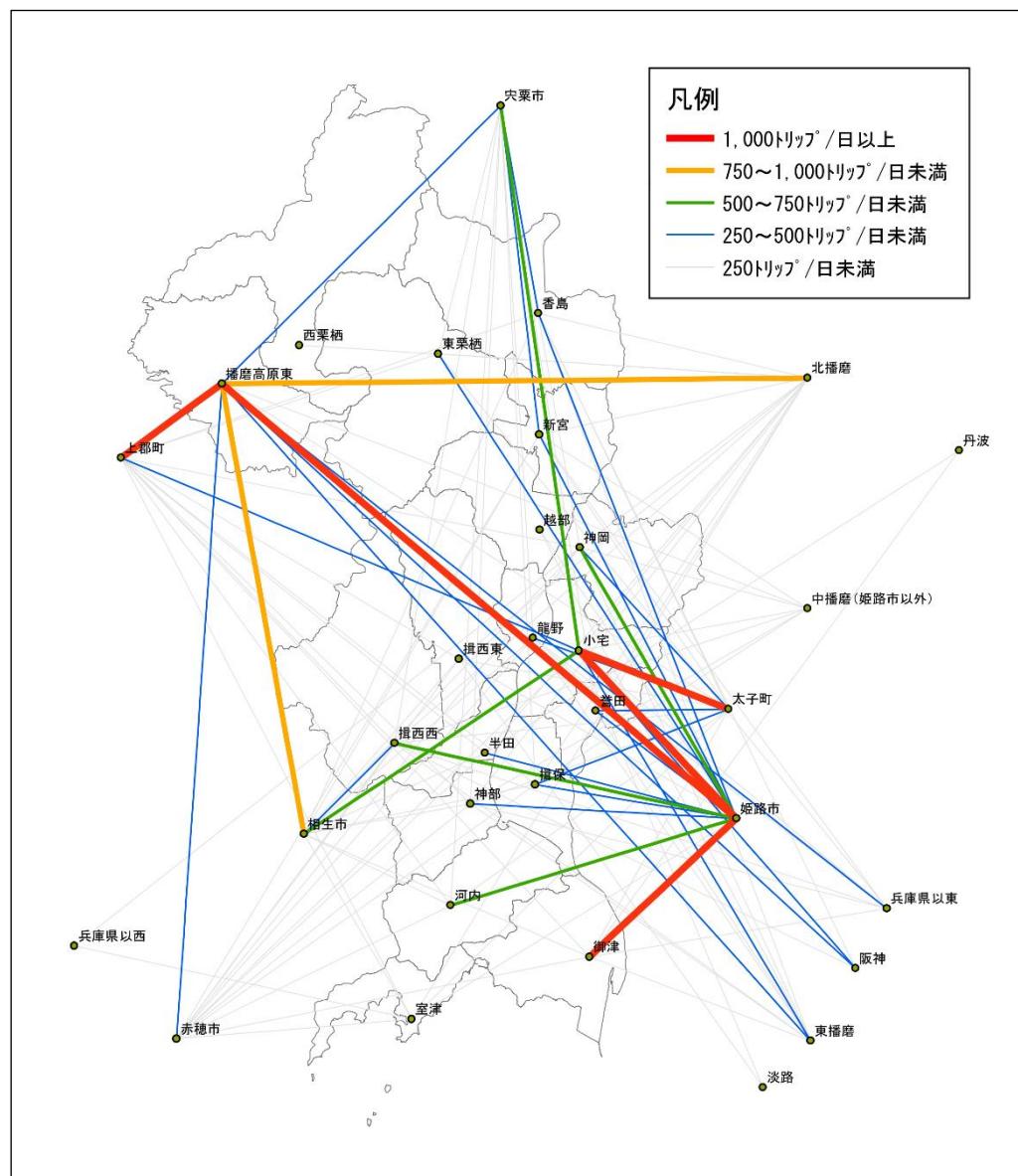
(2) 近畿圏パーソントリップ調査結果から見た市外から市内への移動状況（たつの市民除く。）

たつの市外からたつの市への移動（たつの市民除く。）において、最もOD流動^{※1}が多いのは姫路市で約11,000トリップ^{※2}/日、次いで太子町が約3,500トリップ/日となっています。以下、順に、相生市、宍粟市、北播磨、上郡町との流動が多くなっています。

※1 OD流動は、Origin（出発地）、Destination（目的地）流動の略称であり、「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。

※2 トリップは、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。移動の目的が変わることに1つのトリップを数え、例えば、朝、自宅を出て、会社に到着し、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トリップとなる。

< 市外の人の動き >



出典) 2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

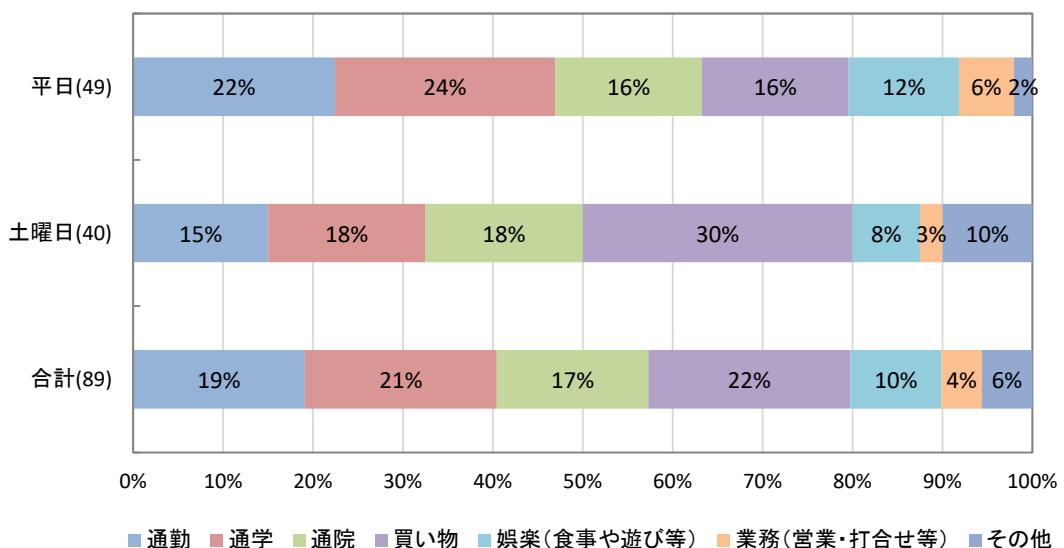
(3) コミュニティバスを利用した移動状況と満足度

① コミュニティバスを利用した移動状況

コミュニティバスは、平日、土曜日とともに「通勤」「通学」「通院」「買い物」等の多様な目的で利用されており、日常的な移動手段として利用されています。

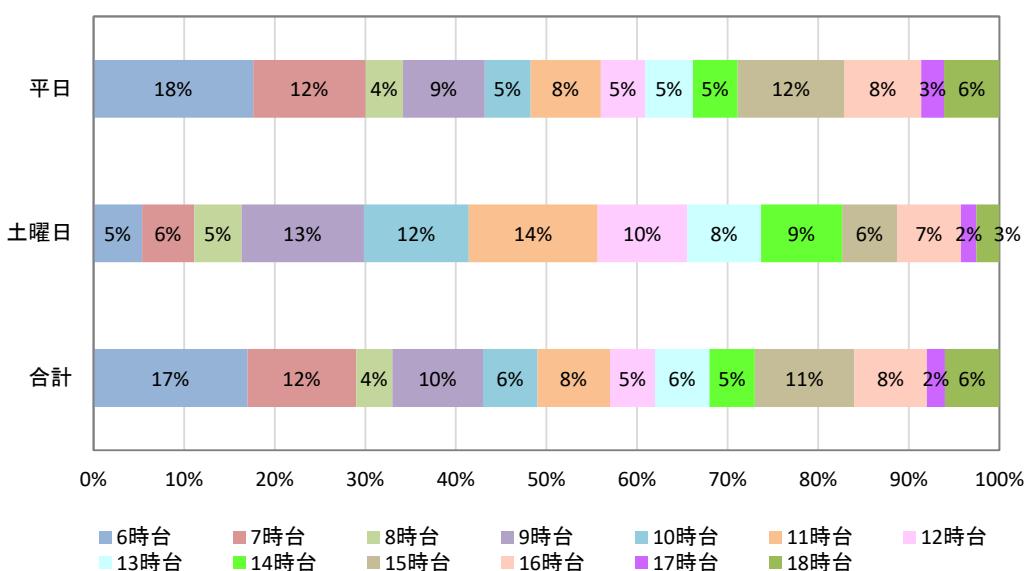
特に平日では、通勤・通学時間帯の6時台、7時台、土曜日では、買い物等による9時台～11時台の利用が多くなっています。

< コミュニティバス利用目的 >



出典) コミュニティバス利用者アンケート調査
(2021年 [令和3年] 10月2日 (土)、10月5日 (火) :回答者数 98人)

< コミュニティバス移動時間帯 >



※ 集計期間：2021年（令和3年）4月～2022年（令和4年）1月

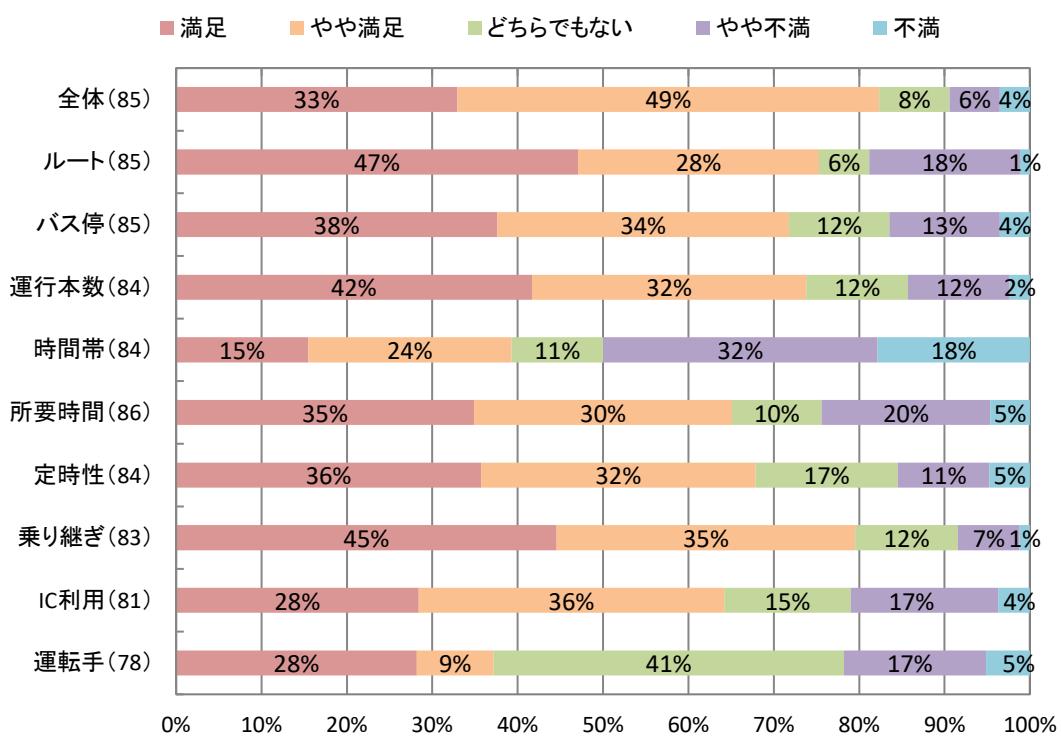


② コミュニティバスに対する満足度

たつの市のコミュニティバスに対する満足度は、「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ることによる不満が多いと考えられ、可能な限り利用者の移動実態に即した運行ダイヤに改善を図る必要があります。

< コミュニティバスに対する満足度 >



出典) コミュニティバス利用者アンケート調査

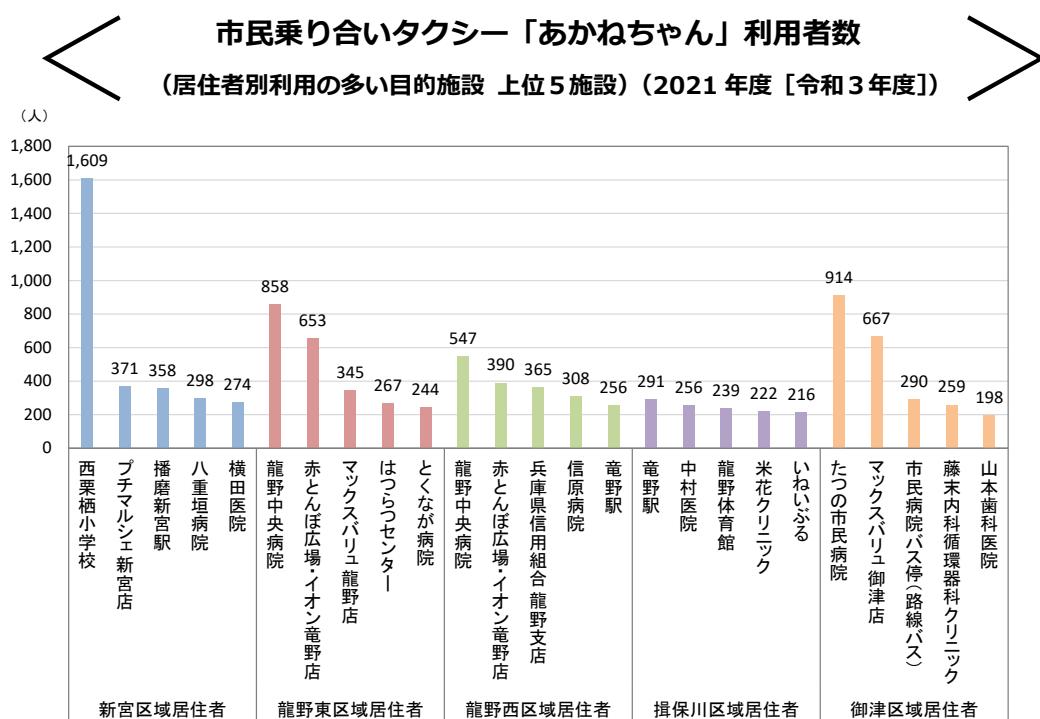
(2021年〔令和3年〕10月2日(土)、10月5日(火)：回答者数98人)

(4) 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」を利用した移動状況と満足度

① 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」を利用した移動状況

市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」は、新宮区域の居住者では、通学での利用による「西栗栖小学校」、龍野東区域、龍野西区域の居住者では「龍野中央病院」、揖保川区域の居住者では「竜野駅」、御津区域の居住者では「たつの市民病院」への移動が多くなっています。

また、移動時間帯は、午前中の利用が約6割と多くなっており、特に、御津区域の居住者では、約7割が午前中の利用と、他の区域の居住者に比べて利用割合が高くなっています。



※ 集計期間：2021年（令和3年）4月～2022年（令和4年）1月

< 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」移動時間帯 >



※ 集計期間：2021年（令和3年）4月～2022年（令和4年）1月

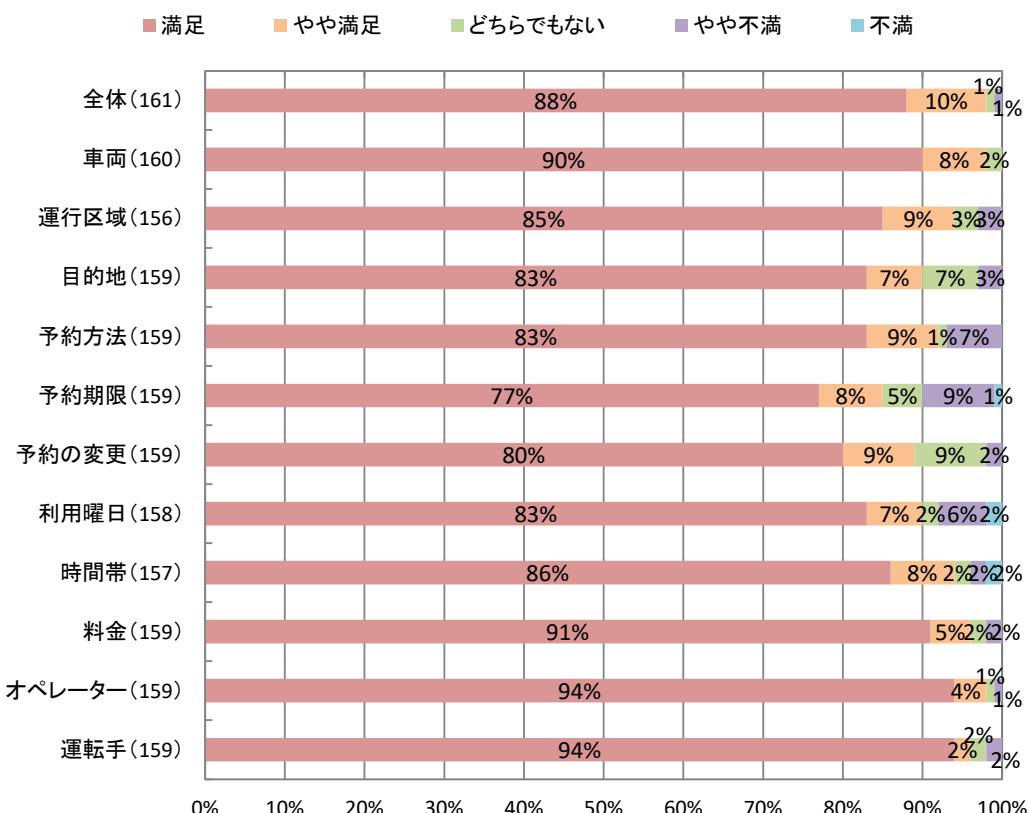


② 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」に対する満足度

市民乗り合いタクシー「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、市民乗り合いタクシー「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」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、満足度は若干低くなっています、「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。

< 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」に対する満足度 >



出典) 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者アンケート調査
(2021年〔令和3年〕10月2日(土)、10月5日(火)：回答者数302人)

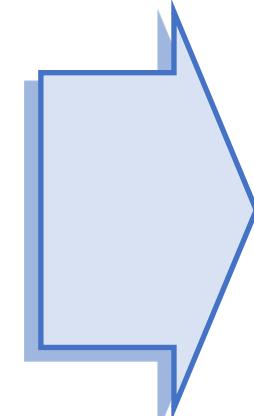
2.9 たつの市の公共交通を取り巻く現状と課題



たつの市の公共交通を取り巻く現状を、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取り巻く現状】

- 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にあるが、一部の鉄道駅ではまだ、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。(P8) (P9)
- 新型コロナウイルス感染症の影響によって、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) (P16) (P17) (P18) (P23)
- 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、乗車人数は緩やかに減少している。(P16)
- コミュニティバスの乗車人数は、2017年の再編以降、2019年度まで増加傾向で推移している。(P17)
- 圏域バス「てくてくバス」の乗車人数は、2016年の運行開始以来、2019年度まで増加しているが、1日の乗車人数は10人未満と少ない。(P18)
- バス停には、待合環境の改善が必要なものが存在する。(P19)
- たつの市の公共交通人口カバー率は、100%となっており、市内全域で公共交通が利用できる移動環境が整っている。(P24) (P25)
- 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交通機関としての役割を担っているが、近年利用者数が減少している。(P26)
- 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「てくてくバス」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ている。(P27) (P28)
- 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ている。(P29)
- 運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車交通量は、近年減少傾向で推移している。(P30) (P31)
- 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。(P32)
- 本市では、病院や自動車学校の送迎バス、スクールバス、福祉輸送サービス等、多様な輸送サービスが運行している。(P33) (P34)
- 今後75歳以上の後期高齢者人口は、増加していくことから、高齢者及び障害者の移動を支える行政支援額が更に必要となる。(P36)
- 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。(P37)
- 市内の観光地間の周遊や、本竜野駅から重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が、利用は少ない。(P38) (P39)
- 自動運転技術や新たなモビリティサービス等、公共交通を取り巻く新たな技術が進展してきている。(P40) (P41) (P42)



【たつの市の公共交通を取り巻く課題】

- 予測を上回る人口減少、高齢化の進行
 - ・人口減少、高齢化は予測を上回る速さで進行しており、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。
- 自動車利用の多い市民移動
 - ・市民乗り合いタクシー「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、高齢者の增加に伴って、高齢者の交通事故の割合も増加しています。
- 市民の2割を占める移動に問題を抱えている人
 - ・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、自動車運転免許や自動車を持っていない等、自動車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窺えます。
- 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、待合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、市域を越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の活用等が進んでおり、これらの技術やサービスへの対応が求められます。

【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。(P43)
- 移動に問題を抱えている人の多くは、自動車を利用しづらいことが原因となっていると考えられる。(P45) (P46)
- コミュニティバスや市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」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「あかねちゃん」は「予約」についての満足度が比較的低い。(P50) (P52)

第3章 上位計画・関連計画の概要

3.1 たつの市総合計画（上位計画）

(1) 計画の趣旨

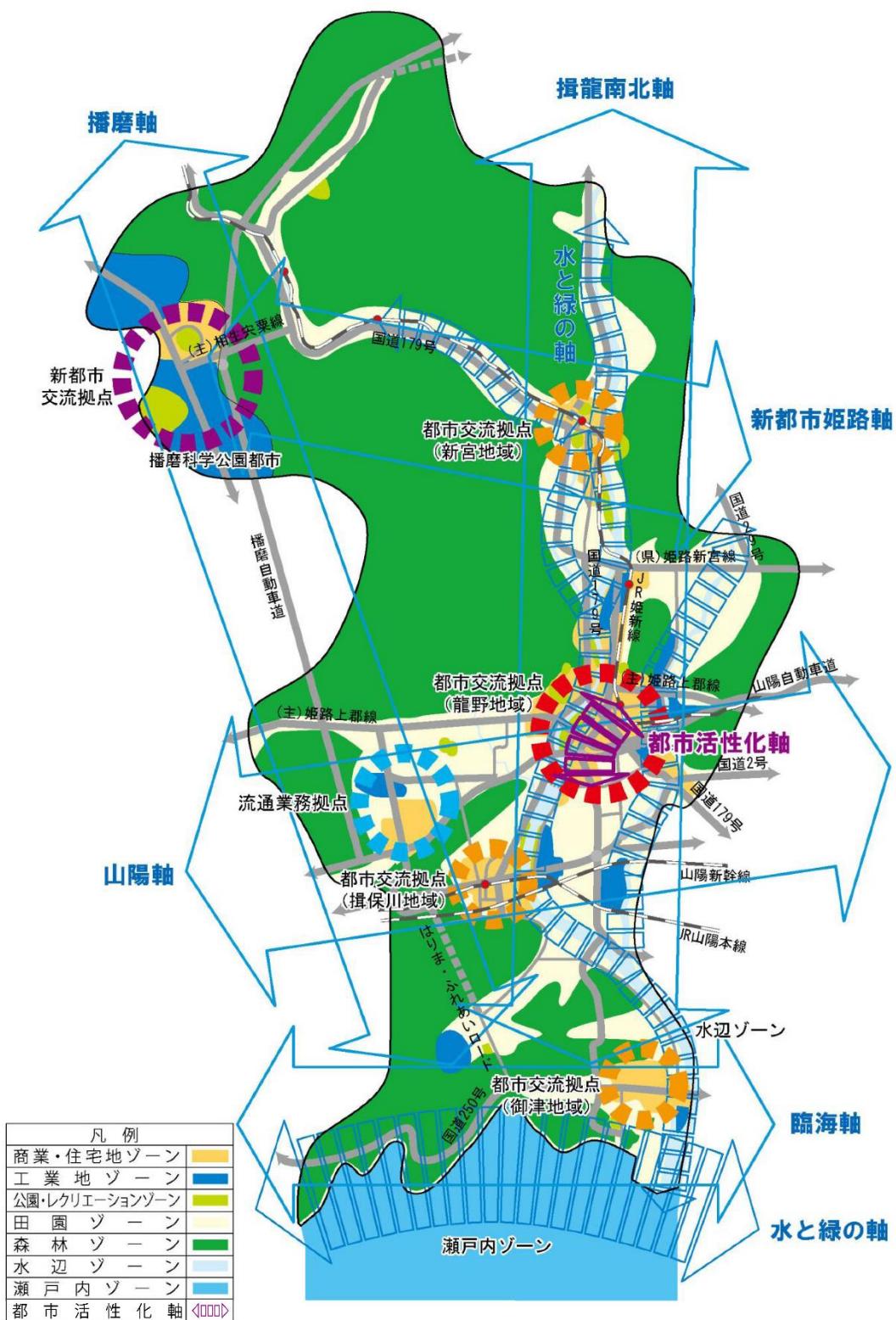
『たつの市総合計画』は、市民、行政、関係団体、企業等の多様な主体が一体となってまちづくりに取り組むために、長期的な視点で社会情勢の変化を見据えながら、本市が実現しようとする将来像及びその実現に向けて展開する各分野の施策を示し、計画的に実行していくための指針として策定されています。

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	2017年度（平成29年度）から2026年度（令和8年度）まで
まちづくりの基本目標	<ol style="list-style-type: none">安全・安心なまちづくりへの挑戦やすらぎづくりへの挑戦ひとつづくりへの挑戦にぎわいづくりへの挑戦ふるさとづくりへの挑戦
施策分野別的基本計画 (公共交通関連分野)	<p>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</p> <p>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。</p> <p>施策の内容：(1) JR姫新線利用促進活動の展開 (2) JR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</p>
都市構造	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	2015年度（平成27年度）から2031年度（令和13年度）まで ※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	<p>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。</p> <p>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。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">○ 各地域の都市拠点</th> </tr> <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本竜野駅、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 rowspan="2">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>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>	○ 各地域の都市拠点				地 域	核	拠 点	位 置	龍野地域	中心核	都市交流拠点	JR本竜野駅、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	地域核	都市交流拠点	御津総合支所周辺市街地
○ 各地域の都市拠点																														
地 域	核	拠 点	位 置																											
龍野地域	中心核	都市交流拠点	JR本竜野駅、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																											
	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)	<p>第3章 分野別的基本方針 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR竜野駅周辺の整備 ・JR播磨新宮駅周辺の整備 ・JR東脇崎駅周辺の整備 <p>3) 公共交通機能の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR姫新線利用促進運動の推進 ・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「あかねちゃん」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（上位計画）



(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plan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、子育て世代等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（令和22年度）まで
目指すべき 都市構造	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">○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・公共施設等の「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
具体的な取組内容 （公共交通に関する取組）	<p>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</p> <p>B 結びつきやネットワークの強化</p> <p>① 地域公共交通</p> <p>①-1 地域公共交通ネットワークの充実</p> <p>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。 < 定住自立圏の構成市町 ></p> <p>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</p> 

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『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』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、『たつの市立地適正化計画』では、「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」をまちづくりの将来目標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取り巻く現状と課題 >

予測を上回る人口減少、高齢化の進行

- ・予想を上回るスピードで人口減少と高齢化が進行している。
- ・2045年（令和27年）には、人口が現在より21,000人減少し、高齢化率は40%となる。

自動車利用の多い市民移動

- ・市民の8割以上が自動車を利用して移動している。
- ・高齢者の交通事故割合が増加している。

市民の2割を占める移動に問題を抱えている人

- ・市民の約2割は、移動に問題を抱えている。
- ・自動車が利用しづらいことで移動に問題を抱えていることが窺える。

アクセス性や利用環境の改善が必要な交通拠点

- ・一部の鉄道駅は、アクセス性が良いとは言えない。
- ・待合環境の改善が必要となるバス停が存在する。

市民の活発な市外交流と観光客の減少

- ・通勤・通学先として姫路市への移動が多い。
- ・観光客は日帰りが主で、減少傾向で推移している。

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が求められている。

< まちづくりの目標 >

【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]
公共交通の充実

【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目指します。

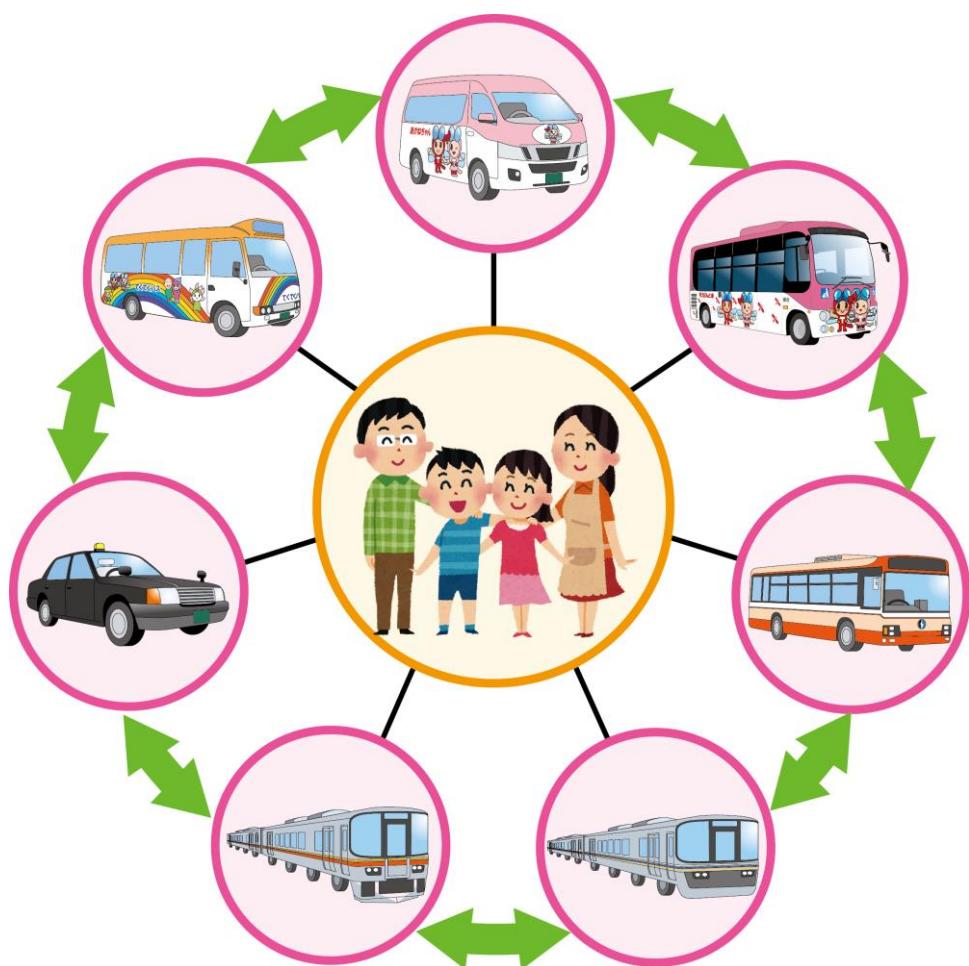
(2) 計画の目標

『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す。

急速な少子高齢化の進行に伴って、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の移動に対応した交通ネットワークの構築を目指します。

各公共交通を結節する鉄道駅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の整備を目指します。様々な交通手段が交通結節点に集積し、移動しやすい交通体系を整備することで、人が集まり、快適で賑わいある空間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図ります。利用者の安全性については、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目指します。



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

上位計画が目指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、圏域バス「てくてくバス」、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」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目指します。

計画目標 2. 多様な交通と人が集まり快適で賑わいある交通結節点に向けた機能向上

自動車から鉄道へ、自転車からバスへ等、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、様々な交通手段へスムーズに乗り継ぐことができるよう、交通機能の向上を図るとともに、わかりやすい情報発信を行います。

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、快適で賑わいある空間づくりを目指します。

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、利用者等の各主体が、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いるため、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目指します。

(3) 計画の数値目標

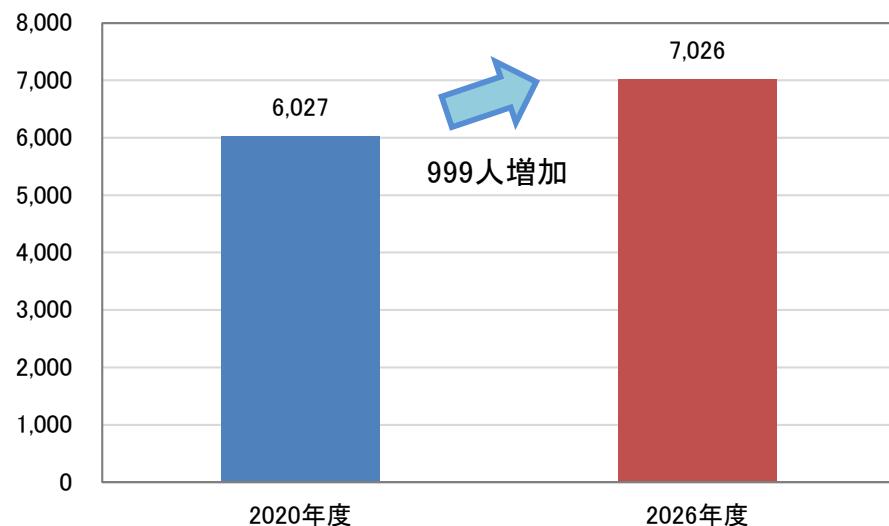
2020 年度（令和 2 年度）のたつの市の公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛等によって、大きく減少し 6,027 人／日となっています。

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、利用者数の増加を目指します。

本計画における公共交通利用者数の目標値は 7,026 人／日とし、2020 年度（令和 2 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 >

(人／日)



※ 公共交通利用者数は、JR 山陽本線（龍野駅）、JR 姫新線（本龍野駅、東觜崎駅、播磨新宮駅、千本駅、西粟柄駅）、路線バス、コミュニティバス、圏域バス「てくてくバス」、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」を対象に算出

公共交通	2019年度 (人/日)	現況 ^{※1} (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）+ 令和跨線橋ルートの利用者数
圏 域 バ ス	8	7	10	2019 年度（令和元年度）+ 2 人／日 [1 人／日×1 往復]
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
合 計	7,452	6,027	7,026	—

※1 2020 年度（令和 2 年度）

4.2 目指すべき公共交通網



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、市役所周辺市街地及び山陽自動車道龍野IC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地域に都市機能を集積させる方針を踏まえ、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。

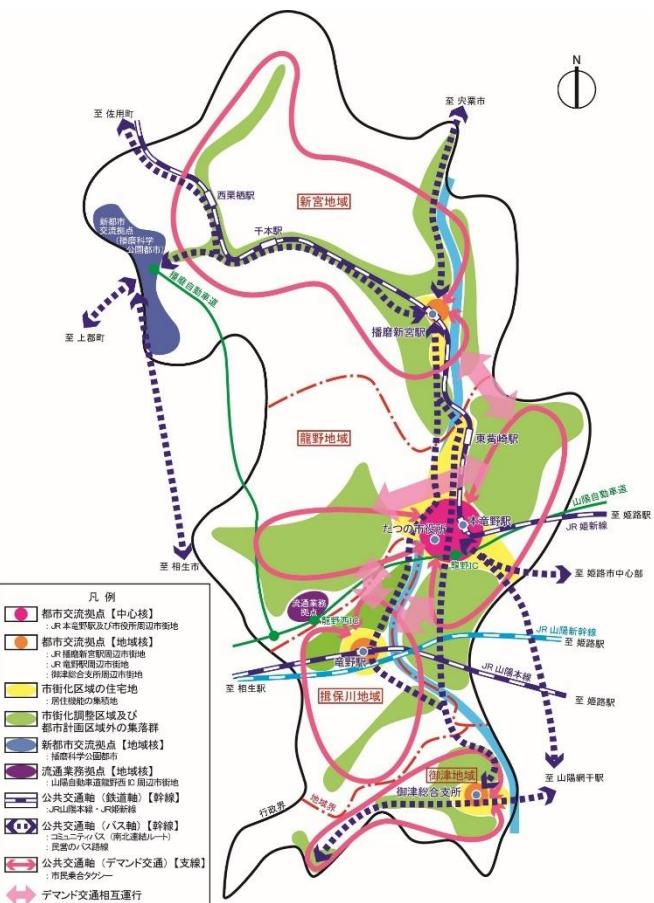
さらに、『たつの市立地適正化計画』では、鉄道やバスによる定時定路線型の公共交通である「幹線軸」と、デマンド型の公共交通によつてきめ細かな交通需要に対応する「支線軸」からなる公共交通ネットワークで各地域の中心核及び地域核を結ぶことにより、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指すこととしています。

本計画における「目指すべき公共交通網」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「あかねちゃん」等がきめ細かく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交通需要にきめ細かく対応したデマンド型の公共交通等

目指すべき公共交通網



4.3 交通機関の役割



目指すべき公共交通網の実現に向けて、各交通機関は主に以下の役割を担います。

交通機関	役 割
鉄道	大量輸送・高速移動により都市間連携を強化する幹線としての役割
路線バス	近隣市外との連携を強化する幹線としての役割
コミュニティバス	市内の交流を支える幹線としての役割
圏域バス 「てくてくバス」	播磨科学公園都市圏域内の交流を支える幹線としての役割
市民乗り合いタクシー 「あかねちゃん」	幹線である鉄道やバスまでの移動を確保する支線としての役割
タクシー	緊急時の需要への対応や、鉄道・バスの運行時間外の需要への対応等、他の交通機関では対応できない需要を担う役割

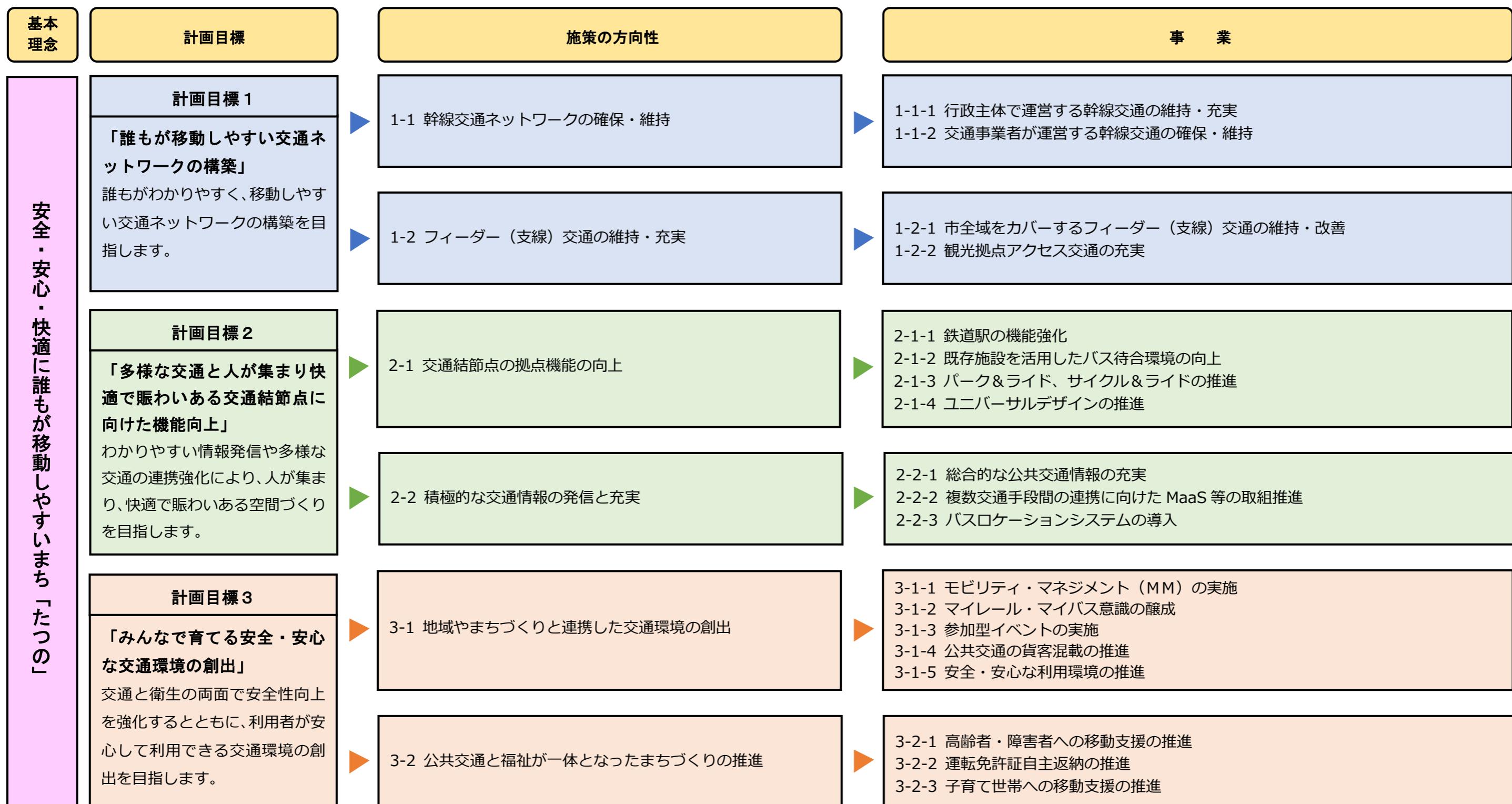
第5章 目標達成のための施策の方向性・事業

5.1 施策体系



基本理念である『安全・安心・快適に誰もが移動しやすいまち「たつの」』の実現に向けて定めた「誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築」「多様な交通と人が集まり快適で賑わいある交通結節点に向けた機能向上」「みんなで育てる安全・安心な交通環境の創出」の3つの計画目標について、これらを達成するための具体的な施策の方向性・事業を目標ごとにまとめ、体系化しています。

基本理念、3つの計画目標、施策の方向性及び事業のつながりは、以下のようにになります。



5.2 施策の方向性・事業



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」

施策の方向性 1-1 幹線交通ネットワークの確保・維持

■現状・課題

- 市内の高齢化率は、全国平均と比べて 3 ポイント以上高い 32% となっています。
- 高齢化の進行は、これまでの予測より速く進んでおり、2045 年（令和 27 年）には、2020 年（令和 2 年）より人口が 21,000 人減少し、高齢化率が 40% になると予測されています。
- コミュニティバス、圏域バス「てくてくバス」の乗車人数は、2019 年度（令和元年度）まで増加傾向で推移していますが、圏域バス「てくてくバス」の乗車人数は 1 日 10 人未満と少なく、利用者 1 人当たりの行政支援額も他の公共交通より高くなっています。
- 市民の通勤・通学先としては、市外が多いため、市域を越えた移動が日常的に行われています。
- 路線バスの乗車人数は、減少傾向で推移しており、乗車人数減少によるサービス低下が懸念されます。

■目指す姿

- 幹線交通の確保によって、誰もが移動しやすいまちを目指します。

■目指す姿の実現に向けた事業

事業 1-1-1 行政主体で運営する幹線交通の維持・充実

コミュニティバスや圏域バス「てくてくバス」は、今後の維持・充実に向けて利用需要に応じたサービス見直しに取り組みます。

事業 1-1-2 交通事業者が運営する幹線交通の確保・維持

鉄道、路線バス等の幹線交通は、交通事業者と協議・調整しながら、必要性の高い路線について、確保・維持を図ります。

■評価指標

指 標 名	現状値 2020 年度 (令和 2 年度)	目標値 2026 年度 (令和 8 年度)
路線バス（市内）・コミュニティバス・圏域バスの合計乗車人数	1,065 人／日	1,254 人／日
路線バス（市内）・コミュニティバス・圏域バスの合計行政支援額 ^{※1}	51,903 千円／年	51,903 千円／年
路線バス（市内）・コミュニティバス・圏域バス全体の収支率 ^{※2}	60%	60%
コミュニティバス利用者満足度	69%	82%
JR 山陽本線・JR 姫新線利用者数（市内の鉄道駅乗車人数）	4,770 人／日	5,520 人／日

※ 1 行政支援額は、本市の財政支援額。（車両購入に係る費用を除く。）

※ 2 収支率は、市内を運行する路線バス・コミュニティバス・圏域バス「てくてくバス」の運行収入を運行経費で除した数値。

1-1 幹線交通ネットワークの確保・維持

事業 1-1-1	行政主体で運営する幹線交通の維持・充実						
事業の方向性	目指すべき公共交通網に示す幹線交通の内、コミュニティバスや圏域バス「てくてくバス」は、市民の日常的な移動手段として利用されており、今後も利用者ニーズや利用状況に応じたサービス見直しを図ります。						
事業内容	市内の地域間の移動を支えるコミュニティバスや上郡町と連絡する圏域バス「てくてくバス」は、利用需要に対応して路線やダイヤの見直しに取り組みます。						
実施主体	たつの市、上郡町						
実施時期	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降
	維持・充実 →	見直し ↓ 維持・充実	維持・充実 →				

< 行政主体で運営する幹線交通 >

圏域バス「てくてくバス」



運賃※1

1 乗車につき 200 円

運行日※2

月曜日～土曜日

運行主体

たつの市、上郡町 株式会社ウエスト神姫

コミュニティバス



運賃※1

1 乗車につき 100 円

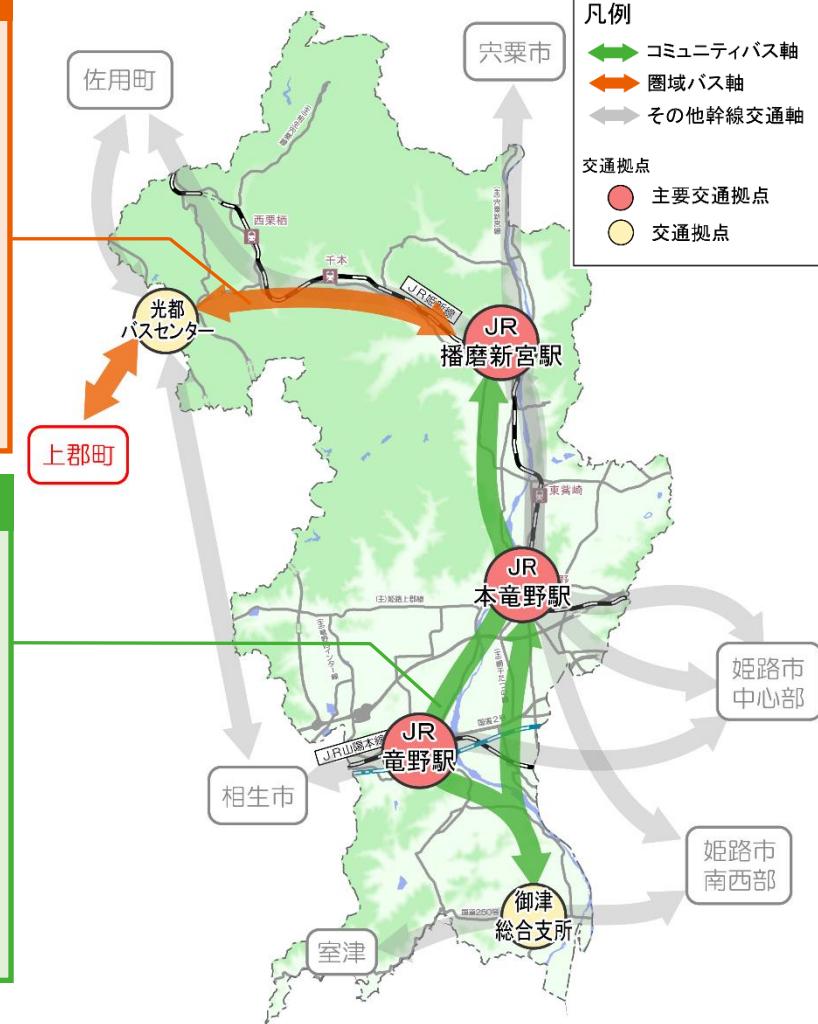
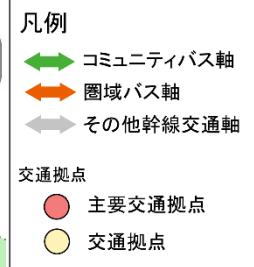
運行日※2

月曜日～土曜日

運行主体

たつの市 株式会社ウエスト神姫

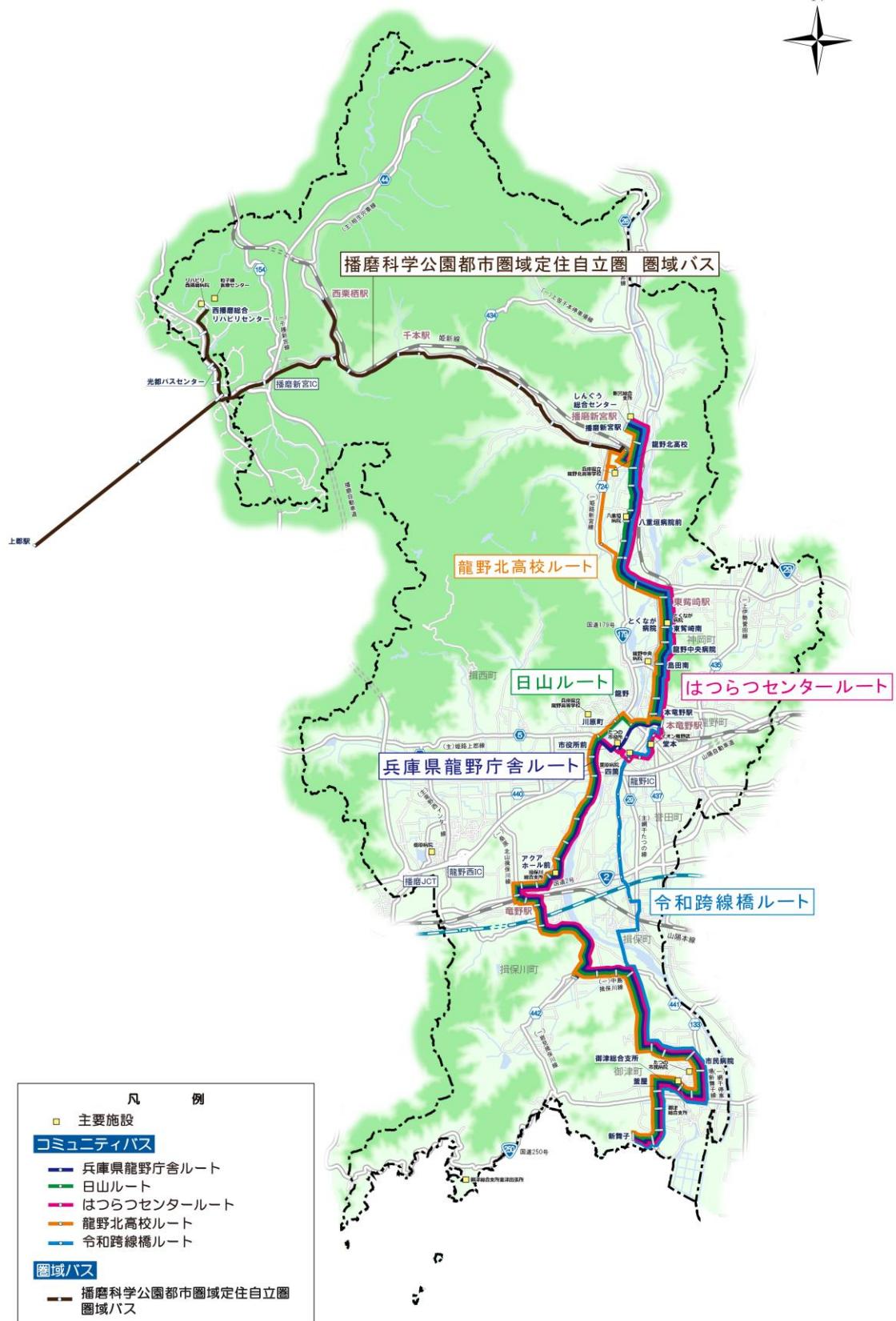
行政主体で運営する幹線交通



※1：小学生未満は無料。

※2：日曜・祝日・年末年始は運休。

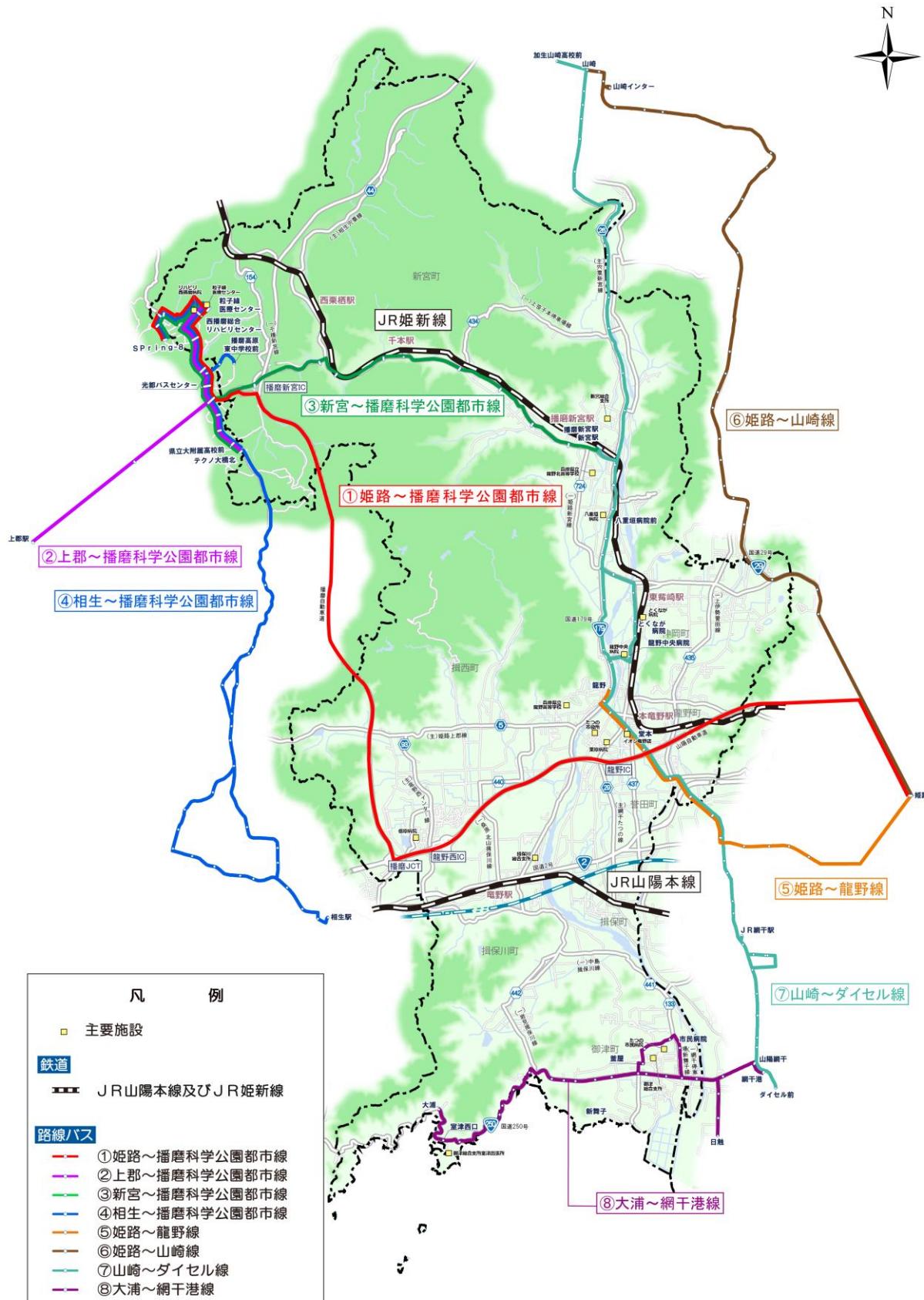
維持・充実を図る行政主体で運営する幹線交通
(コミュニティバス・圏域バス「てくてくバス」)



1-1 幹線交通ネットワークの確保・維持

事業 1-1-2	交通事業者が運営する幹線交通の確保・維持																				
事業の方向性	目指すべき公共交通網に示す幹線交通の内、鉄道や路線バスは、市外への通勤・通学等を支える交流基盤として、今後も確保・維持していくことを目指します。																				
事業内容	<p>鉄道については、ダイヤの維持や更なる利便性向上を図るため、継続して交通事業者に要望活動を行います。</p> <p>また、路線バスについては、交通事業者と協議・調整しながら、必要性の高い路線について、引き続き、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等を活用しながら適切な行政支援を行っていきます。</p>																				
実施主体	たつの市、兵庫県、交通事業者																				
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政支援・ 要望活動</td> <td>行政支援・ 要望活動</td> <td>行政支援・ 要望活動</td> <td>行政支援・ 要望活動</td> <td>行政支援・ 要望活動</td> <td>行政支援・ 要望活動</td> <td>行政支援・ 要望活動</td> </tr> </tbody> </table>							2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	行政支援・ 要望活動						
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降															
行政支援・ 要望活動	行政支援・ 要望活動	行政支援・ 要望活動	行政支援・ 要望活動	行政支援・ 要望活動	行政支援・ 要望活動	行政支援・ 要望活動															
<p style="text-align: center;">< 交通事業者が運営する幹線交通 ></p> <p>J R 姫新線 運営主体：西日本旅客鉄道株式会社</p> <p>J R 山陽本線 運営主体：西日本旅客鉄道株式会社</p> <p>路線バス 運営主体：神姫バス株式会社 株式会社ウエスト神姫</p>																					

確保・維持の必要な交通事業者が運営する幹線交通 (鉄道・路線バス)



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」

施策の方向性 1-2 フィーダー（支線）交通の維持・充実

■ 現状・課題

- 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行により、公共交通空白地域は解消しましたが、市民の2割程度は、移動する際に問題を抱えています。
- 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」は、利用者の総合的な満足度が高くなっていますが、サービス内容については、比較的満足度が低い項目も見られ、更なる改善に向けた検討が必要です。
- 室津地区の北前船関連文化財が 2019 年（令和元年）5月に日本遺産に認定され、また、たつの市龍野伝統的建造物群保存地区（以下「龍野伝建地区」という。）が 2019 年（令和元年）12 月に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定される等、市内には数多くの観光資源が存在していますが、観光客数は減少傾向にあります。
- JR 本竜野駅から龍野伝建地区までの移動手段の一つとして、電動自転車レンタル事業「たつのめぐりん♪」が実施されていますが、利用者が少ないため、新たな二次交通の導入が求められています。

■ 目指す姿

- フィーダー（支線）交通と幹線交通が連携し、交流が促進されるまちを目指します。

■ 目指す姿の実現に向けた事業

事業 1-2-1	市全域をカバーするフィーダー（支線）交通の維持・改善
市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行を継続するとともに、更なる利用促進に向けたサービス改善を目指します。	
事業 1-2-2	観光拠点アクセス交通の充実
JR 本竜野駅から龍野伝建地区までの移動や、JR 竜野駅から室津地区までの移動、また観光地での回遊性向上を支える新たなモビリティサービスの導入を目指します。	

■ 評価指標

指 標 名	現状値 2020 年度 (令和 2 年度)	目標値 2026 年度 (令和 8 年度)
市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者数	192 人／日	252 人／日
市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」行政支援額 ^{※1}	83,738 千円／年	87,338 千円／年
市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」収支率 ^{※2}	12%	14%
市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者満足度	97%	98%
新たなモビリティサービス導入件数	—	2 件

※ 1 行政支援額は、本市の財政支援額（車両購入に係る費用を除く。）と、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金額を合算した額。

※ 2 収支率は、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行収入を運行経費で除した数値。

1-2 フィーダー（支線）交通の維持・充実

事業 1-2-1	市全域をカバーするフィーダー（支線）交通の維持・改善																																														
事業の方向性	<p>市内において、人口減少、高齢化が進行していることから、自動車を利用しづらい交通弱者の移動手段の確保が求められています。</p> <p>また、市民の2割程度が移動に問題を抱えているため、ラストワンマイルを補完し、ドア・ツー・ドアで移動を支えるフィーダー（支線）交通※の維持・改善を図ります。</p>																																														
事業内容	<p>市民の通院や買い物等の日常的な移動手段となっている、市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行を継続するとともに、更なる利用促進に向けて、既存交通事業者と協議しながら、可能な範囲でサービス改善に取り組みます。</p> <p>また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等を活用し、地域の生活交通の維持を図るとともに、安定的な運行を目指します。</p>																																														
実施主体	たつの市、たつの市地域公共交通会議、交通事業者																																														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>維持・改善</td> <td>見直し</td> <td>見直し</td> <td>見直し</td> <td>見直し</td> <td>見直し</td> <td>維持・改善</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	維持・改善	見直し	見直し	見直し	見直し	見直し	維持・改善																																
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降																																									
維持・改善	見直し	見直し	見直し	見直し	見直し	維持・改善																																									
<p style="text-align: center;">< フィーダー交通（市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」）></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> ※ フィーダー（支線）交通とは 幹線（本市では鉄道及びバス）と接続して支線の役割をもって運行される交通機関のことです。 </div> <p style="text-align: center;">[市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の運行時間と予約期限]</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>便数</th> <th>行き</th> <th>予約期限</th> <th>帰り</th> <th>予約期限</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1便目</td> <td>8時</td> <td rowspan="4">前日</td> <td>8時30分</td> <td>前日</td> </tr> <tr> <td>2便目</td> <td>9時</td> <td>9時30分</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3便目</td> <td>10時</td> <td>10時30分</td> <td>当日9時</td> </tr> <tr> <td>4便目</td> <td>11時</td> <td>当日9時30分</td> <td>当日10時</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">12時から13時まで運休</td> </tr> <tr> <td>5便目</td> <td>13時</td> <td>当日11時30分</td> <td>13時30分</td> <td>当日12時</td> </tr> <tr> <td>6便目</td> <td>14時</td> <td>当日12時30分</td> <td>14時30分</td> <td>当日13時</td> </tr> <tr> <td>7便目</td> <td>15時</td> <td>当日13時30分</td> <td>15時30分</td> <td>当日14時</td> </tr> <tr> <td>8便目</td> <td>16時</td> <td>当日14時30分</td> <td>16時30分</td> <td>当日15時</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">行き：ご自宅・指定場所から目的地まで 帰り：目的地からご自宅・指定場所まで</p> <p style="text-align: center;">市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」</p> <p style="text-align: center;">運営主体：たつの市地域公共交通会議</p>	便数	行き	予約期限	帰り	予約期限	1便目	8時	前日	8時30分	前日	2便目	9時	9時30分		3便目	10時	10時30分	当日9時	4便目	11時	当日9時30分	当日10時	12時から13時まで運休					5便目	13時	当日11時30分	13時30分	当日12時	6便目	14時	当日12時30分	14時30分	当日13時	7便目	15時	当日13時30分	15時30分	当日14時	8便目	16時	当日14時30分	16時30分	当日15時
便数	行き	予約期限	帰り	予約期限																																											
1便目	8時	前日	8時30分	前日																																											
2便目	9時		9時30分																																												
3便目	10時		10時30分	当日9時																																											
4便目	11時		当日9時30分	当日10時																																											
12時から13時まで運休																																															
5便目	13時	当日11時30分	13時30分	当日12時																																											
6便目	14時	当日12時30分	14時30分	当日13時																																											
7便目	15時	当日13時30分	15時30分	当日14時																																											
8便目	16時	当日14時30分	16時30分	当日15時																																											

1-2 フィーダー（支線）交通の維持・充実

事業 1-2-2	観光拠点アクセス交通の充実																					
事業の方向性	アフターコロナを見据え、主要交通拠点である鉄道駅から観光地への移動や、観光地での移動を支える交通手段を確保することにより、自動車以外での来訪者の移動利便性向上を図ります。																					
事業内容	鉄道駅から観光地までの移動を支える超小型モビリティ ^{※1} 、シェアサイクル ^{※2} 、観光地での回遊性を支えるグリーンスローモビリティ ^{※3} 、電動キックボード ^{※4} 等の導入を目指します。																					
実施主体	たつの市、交通事業者																					
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>社会実験 →</td> <td>検討 →</td> <td>見直し ↓</td> <td>見直し ↓</td> <td>見直し ↓</td> <td>見直し ↓</td> <td>→</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>導入</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	社会実験 →	検討 →	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	→			導入				
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降																
社会実験 →	検討 →	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	→																
		導入																				

超小型モビリティ

※ 1 超小型モビリティとは

軽自動車よりコンパクト^{注)}で小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な足となる 1 人～2 人乗り程度の車両のことです。

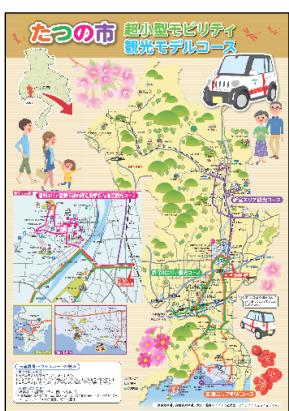
注) 長さ 3.4m 以下、幅 1.48m 以下、高さ 2.0m 以下

< たつの市 超小型モビリティレンタルサービス（社会実験）>

実施期間	
1 回目	2020 年 9 月 12 日（土）～2021 年 3 月 11 日（木）
2 回目	2021 年 4 月 1 日（木）～2022 年 1 月 31 日（月）

年末年始を除く

【超小型モビリティレンタルサービスチラシ及び観光モデルコースパンフレット】



【超小型モビリティ車両】



シェアサイクル

※2 シェアサイクルとは

他の人と自転車をシェア（共有）し、複数のサイクルポート（専用駐輪場）で自転車を貸出・返却ができるサービスです。貸出場所とは異なるサイクルポートでも返却が可能です。

< サイクルポートイメージ >

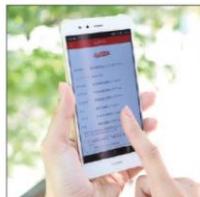


< シェアサイクル利用イメージ >

スマートフォン等のアプリを利用し、サイクルポートに停めてある自転車を開錠して利用します。利用終了後は、サイクルポートに返却し、施錠します。

出典）国土交通省

【アプリの登録】



【開錠】



【返却】



グリーンスローモビリティ

※3 グリーンスローモビリティとは

時速 20km 未満で公道を走ることができる 4 人乗り以上の電気自動車で、カート型やバス型があります。

【カート型の車両】



【バス型の車両】



出典）国土交通省

電動キックボード

※4 電動キックボードとは

キックボード（車輪付きの板）に取り付けられた電動式のモーターにより走行し、道路交通法及び道路運送車両法上の原動機付自転車に該当します。

< 電動キックボードの車両と公道走行状況 >



播磨科学公園都市での実証実験の様子

計画目標 2「多様な交通と人が集まり快適で賑わいある交通結節点に向けた機能向上」

施策の方向性 2-1 交通結節点の拠点機能の向上

■現状・課題

- JR 竜野駅は、北側からのアクセスがしにくい構造になっている等、主要交通拠点又は交通拠点について、アクセス性の改善が必要となる箇所が存在します。
- 利用者が多いにもかかわらず、待合環境が十分ではないバス停が存在します。
- JR 山陽本線、JR 姫新線の各鉄道駅では、駐車場、駐輪場が整備され、パーク&ライド、サイクル&ライドが推進されています。
- 高齢化の進行やインバウンド観光の拡大に伴って、高齢者や外国人に配慮した交通環境の整備を進める必要があります。
- 年齢や障害の有無にかかわらず、安心して利用できる交通環境が求められています。

■目指す姿

- 交通結節点の拠点機能の強化によって、人が集まり、快適で賑わいあふれるまちを目指します。

■目指す姿の実現に向けた事業

事業 2-1-1 鉄道駅の機能強化

JR 竜野駅において、利便性の向上や円滑な交通処理を行い、主要交通拠点としての機能強化を図るとともに、鉄道駅を活用したイベント等の開催により、地域の交流拠点としての機能を充実させます。

事業 2-1-2 既存施設を活用したバス待合環境の向上

バス停にベンチや上屋の設置を進めるほか、周辺の商業施設、公共施設、医療施設等の共有スペースを活用した、バス待合環境の整備を目指します。

事業 2-1-3 パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

鉄道駅やバス停へのアクセス性を高め、自動車から鉄道へ乗り換えるパーク&ライド、自転車から鉄道（バス）に乗り換えるサイクル&ライドを推進します。

事業 2-1-4 ユニバーサルデザインの推進

年齢、性別、国籍、文化、身体の状況等にかかわらず、誰もが公平で自由に利用できるように公共交通のユニバーサルデザイン化を目指します。

■評価指標

指 標 名	現状値 2020 年度 (令和 2 年度)	目標値 2026 年度 (令和 8 年度)
姫新線利用による通勤・通学者への駐車・駐輪料金の助成人数	141 人／年	150 人／年
鉄道駅やバス停の待合環境の改善箇所数	6 箇所／年	6 箇所／年

2-1 交通結節点の拠点機能の向上

事業 2-1-1	鉄道駅の機能強化														
事業の方向性	<p>本計画において主要交通拠点に位置付けているJR本竜野駅、JR竜野駅、JR播磨新宮駅は、鉄道やバス、その他の交通機関が連絡する交通結節点として、更なるアクセス性の改善を目指します。</p> <p>また、その他の鉄道駅についても、地域の交流拠点としての機能強化を図ります。</p>														
事業内容	<p>市内の鉄道駅の中でも乗車人数が多いJR竜野駅について、既存自由通路のバリアフリー化、駅南北の駅前広場整備、鉄道駅へのアクセス道路の整備を行うことで、利便性の向上や円滑な交通処理を行い、主要交通拠点としての機能強化に取り組みます。</p> <p>また、地域の交流拠点としての機能を更に充実させるため、鉄道駅を活用したイベントや教室の開催を促進していきます。</p>														
実施主体	たつの市、交通事業者														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道駅の機能強化</td> <td>鉄道駅の機能強化</td> <td>鉄道駅の機能強化</td> <td>鉄道駅の機能強化</td> <td>鉄道駅の機能強化</td> <td>鉄道駅の機能強化</td> <td>鉄道駅の機能強化</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	鉄道駅の機能強化						
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降									
鉄道駅の機能強化	鉄道駅の機能強化	鉄道駅の機能強化	鉄道駅の機能強化	鉄道駅の機能強化	鉄道駅の機能強化	鉄道駅の機能強化									
<p style="text-align: center;">< 竜野駅周辺整備事業 ></p>															
<p style="text-align: center;">< 鉄道駅の活用例 ></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>本竜野駅のイルミネーション</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>東脅崎駅祭（駅前での地域活性化イベント）</p> </div> </div>															

2-1 交通結節点の拠点機能の向上

事業 2-1-2	既存施設を活用したバス待合環境の向上																				
事業の方向性	バス停は、バスの待合場所であると同時に、他の交通機関との乗り継ぎ拠点等としても利用されていることから、待合環境が十分に整備されていないバス停について、改善を図ります。																				
事業内容	<p>バス停にベンチや上屋の設置を進めるとともに、周辺の商業施設、公共施設、医療施設等の共有スペースを利用したバス待合環境の整備を目指します。</p> <p>また、それらの施設に併設されている駐輪場を、バス利用者が利用できる駐輪施設として活用できることを目指します。</p>																				
実施主体	たつの市、たつの市地域公共交通会議、民間施設、交通事業者																				
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>改善 →</td> </tr> </tbody> </table>							2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	改善 →						
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降															
改善 →	改善 →	改善 →	改善 →	改善 →	改善 →	改善 →															

< ベンチと上屋が設置されているバス停（堂本バス停）>



< バス停周辺施設を活用したバス待合環境整備事例（茨城県龍ヶ崎市）>



ポスターが掲示されたバス停

ポスターが掲示された
協力施設

○バス停及びバス停に隣接する協力施設に、目印となるポスターを掲示します。

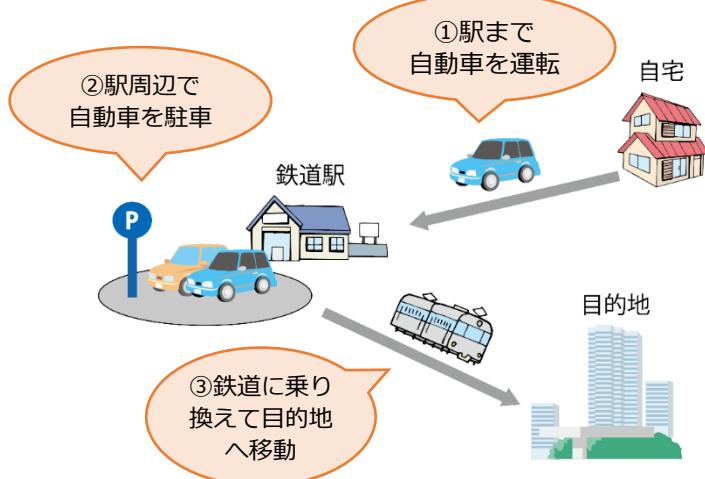
○バス利用者は、「バス待ちです」と協力施設の管理者に伝えて利用します。

○バスを待つ間、指定された施設のベンチやトイレ等を無料で利用できます。

事業 2-1-3	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進						
事業の方向性	JR山陽本線、JR姫新線の各鉄道駅で行われているパーク＆ライド、サイクル＆ライド*を今後も継続するとともに、バス停でのパーク＆バスライド、サイクル＆バスライドによる鉄道及びバスの利用促進を図ります。						
事業内容	鉄道駅周辺での駐車場や駐輪場、バス停周辺施設の駐輪場の確保によって、鉄道駅やバス停へのアクセス性を高め、自動車から鉄道へ乗り換えるパーク＆ライド、自転車から鉄道やバスに乗り換えるサイクル＆ライドを推進します。						
実施主体	たつの市、交通事業者						
実施時期	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降
	実施 →	見直し ↓ 実施	見直し ↓ 実施	見直し ↓ 実施	見直し ↓ 実施	見直し ↓ 実施	実施 →

< パーク＆ライドイメージ >

※ パーク＆ライド、サイクル＆ライドとは
 自宅から駅（バス停）まで自動車で行き、鉄道（バス）に乗り換えて目的地へ移動する方法をパーク＆ライドと言います。
 自転車から鉄道（バス）へ乗り換えることは、サイクル＆ライドと言います。



< 姫新線を利用する通勤・通学者への駐車・駐輪場利用料金の助成 >

助成対象者	次のいずれにも該当する方 (1)播磨科学公園都市圏域定住自立圏内（たつの市・宍粟市・上郡町・佐用町）に在住の方 (2)市内の姫新線の鉄道駅を起点又は終点として、通勤又は通学している方 (3)本竜野駅又は播磨新宮駅で定期乗車券を新たに購入（継続は除く）し、1年以上継続して定期乗車券を購入する方で、駐車（駐輪）場を月極で契約する方
助成金額	駐車場：2千円を限度に使用料の全額又は一部 ただし、市内居住者は4千円を限度に使用料の全額又は一部 駐輪場：1千円を限度に使用料の全額又は一部
助成対象期間	1人につき、12ヶ月を限度とする （駐輪場を利用する学生に限っては、最大36ヶ月）

2-1 交通結節点の拠点機能の向上

事業 2-1-4	ユニバーサルデザインの推進																				
事業の方向性	<p>自動車を利用しづらい高齢者や障害者等にとって、公共交通は、日常を支える貴重な移動手段となっています。</p> <p>また、インバウンド観光の急速な拡大に伴い、日本を訪れる外国人にとっても公共交通は、重要な役割を果たしているため、多様な人が利用しやすい公共交通環境の整備を目指します。</p>																				
事業内容	<p>すべての人によさしく、わかりやすい交通環境を目指し、年齢、性別、国籍、文化、身体の状況等にかかわらず、誰もが公平で自由に利用できるように公共交通のユニバーサルデザイン※化に取り組みます。</p>																				
実施主体	たつの市、交通事業者																				
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">検討</td> <td style="text-align: center;">検討</td> <td style="text-align: center;">実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	検討	検討	実施				
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降															
検討	検討	実施																			

※ ユニバーサルデザインとは

障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方です。

< バス乗り場等のユニバーサルデザイン例 >

(バス乗り場案内)



出典) 国土交通省



(バス乗り場標示)



案内の多言語表記とあわせて、色彩等により言語に頼らない誘導表示のデザインがされています。

< 交通施設のユニバーサルデザイン例 (JR本竜野駅) >

【エレベーター・多機能トイレ】



【段差のない自由通路】



計画目標 2 「多様な交通と人が集まり快適で賑わいある交通結節点に向けた機能向上」

施策の方向性 2-2 積極的な交通情報の発信と充実

■現状・課題

- 市内には、様々な公共交通が運行しており、公共交通情報をわかりやすく提供していく必要があります。
- 鉄道やバスでダイヤ改正が行われる際には、関連情報をできるだけ早く利用者に提供できる情報媒体とともに、利用者自ら情報を入手できる環境が必要です。
- 自動運転技術や MaaS 等、公共交通を取り巻く新たな技術が進展しています。
- コミュニティバスや圏域バス「てくてくバス」においては、利用者がバスの遅延情報を即時に知る手段が整備されていません。

■目指す姿

- 公共交通に関する情報が、知りたい時にいつでも簡単に入手でき、公共交通を利用しやすいまちを目指します。

■目指す姿の実現に向けた事業

事業 2-2-1 総合的な公共交通情報の充実

充実した情報提供を行うため、よりわかりやすい総合時刻表への改善に継続的に取り組むとともに、主要交通拠点へのデジタルサイネージの設置を検討します。

事業 2-2-2 複数交通手段間の連携に向けた MaaS 等の取組推進

利用者が目的地までの交通手段を多様な組み合わせから選択し、予約や決済を一括で行える MaaS (Mobility as a Service) の導入による、移動しやすい交通環境を目指します。

事業 2-2-3 バスロケーションシステムの導入

バスロケーションシステムを導入することで、バスの運行状況をリアルタイムで利用者に情報提供し、利用者が安心してバスを待てる環境を目指します。

■評価指標

指 標 名	現状値 2020 年度 (令和 2 年度)	目標値 2026 年度 (令和 8 年度)
たつの市ホームページ交通関連ページの閲覧件数	42,410 件／年	50,000 件／年

2-2 積極的な交通情報の発信と充実

事業 2-2-1	総合的な公共交通情報の充実																				
事業の方向性	市内を運行するすべての公共交通機関の運行ルート、ダイヤ、運賃を市民や利用者にわかりやすく情報提供するとともに、利用者が公共交通の情報を自ら入手しやすい環境整備を図ります。																				
事業内容	<p>総合時刻表を出前講座やイベント等で配布・説明するとともに、公共交通に関する最新情報を簡単に入手できるように、「広報たつの」や市及び交通事業者のホームページ、SNS 等で各種公共交通情報を周知していきます。</p> <p>また、主要交通拠点には、デジタルサイネージを設置し、スマートフォンを持っていない人にもバスの遅延情報や乗換案内ができる環境整備を検討します。</p>																				
実施主体	たつの市、たつの市地域公共交通会議、交通事業者																				
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">実施 →</td> <td style="text-align: center;">見直し ↓ 実施</td> <td style="text-align: center;">見直し ↓</td> <td style="text-align: center;">見直し ↓</td> <td style="text-align: center;">見直し ↓</td> <td style="text-align: center;">見直し ↓</td> <td style="text-align: center;">見直し ↓ → 実施</td> </tr> </tbody> </table>							2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	実施 →	見直し ↓ 実施	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓ → 実施
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降															
実施 →	見直し ↓ 実施	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓	見直し ↓ → 実施															
<p>< 総合時刻表 ></p> <p>たつの市おでかけ時刻表 (2020年10月号)</p> <p><「広報たつの」での情報提供 ></p> <p>たつの市コミュニティバスのダイヤを改正します (2021年3月号)</p> <p>< ホームページでの情報提供 ></p> <p>< バス停での情報提供 ></p>																					

2-2 積極的な交通情報の発信と充実

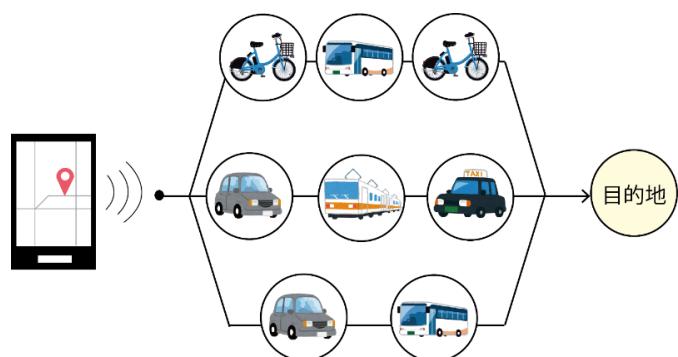
事業 2-2-2	複数交通手段間の連携に向けた MaaS 等の取組推進														
事業の方向性	本市は、市内全域で公共交通が利用できる交通環境が整っています。今後、これらの公共交通環境と自動車、自転車、新たなモビリティサービスを含めた交通手段間の連携を強化し、移動しやすい交通環境を目指します。														
事業内容	利用者が目的地までの交通手段を多様な組み合わせから選択し、予約や決済を一括で行える MaaS [*] 等の新たな交通サービスを活用した取組を検討します。														
実施主体	たつの市、交通事業者														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>導入</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	検討						導入
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降									
検討						導入									

※ MaaS（マース）とは

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です。

MaaS は、Mobility as a Service の頭文字です。

< MaaS アプリの利用イメージ >



< 播磨科学公園都市における MaaS 実証実験 >

【2021 年度の実証実験概要】

事業名	西播磨 MaaS 実装プロジェクト
実施期間	2021 年 11 月 25 日～ 2022 年 2 月 10 日
実施場所	播磨科学公園都市
主な実証内容	<ul style="list-style-type: none"> ・超小型 EV ・電動キックボード ・デマンド交通 ・グリーンスローモビリティ ・上記サービスと路線バスを含めた経路検索・乗換案内

【西播磨 MaaS ウェブアプリ】

出発地・目的地を入力すると、最適な「利用可能な移動サービス」を提案します。

2-2 積極的な交通情報の発信と充実

事業 2-2-3	バスロケーションシステムの導入														
事業の方向性	通勤・通学で利用されることが多いコミュニティバス等は、利用者がバスの遅延情報を即時に知ることができません。そのため、利用者がストレスなく、安心してバスを待てる環境整備を図ります。														
事業内容	バスロケーションシステム※を導入し、バスの運行状況をリアルタイムで利用者に情報提供していきます。 また、JR播磨新宮駅での乗り継ぎ促進を図るため、同駅に設置しているデジタルサイネージにバスロケーションシステムによる運行情報を表示していきます。														
実施主体	たつの市、交通事業者														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討</td> <td>検討</td> <td>導入</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	検討	検討	導入				
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降									
検討	検討	導入													

※ バスロケーション システムとは

GPS 等を用いてバスの位置情報を取得し、運行状況をバス停でのデジタルサイネージやスマートフォン、パソコン等で確認できるシステムです。

<路線バスのバスロケーションシステム>



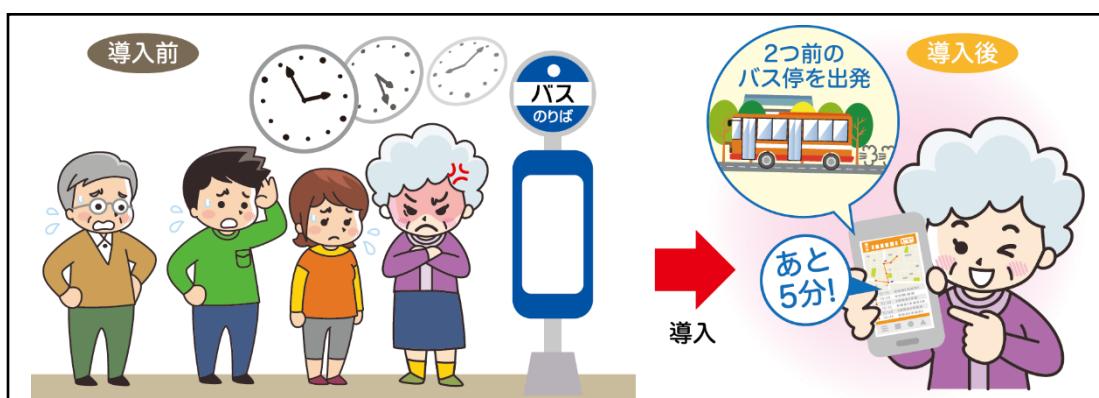
出典) 神姫バス Navi

<デジタルサイネージ>



JR 播磨新宮駅

<バスロケーションシステム導入イメージ>



施策の方向性 3-1 地域やまちづくりと連携した交通環境の創出

■現状・課題

- 運転免許保有者数及び自動車保有台数は、近年減少傾向で推移しているものの、市民の8割近くが外出時に自動車を利用していることから、本市は自動車を中心の交通体系となっています。
- 路線バスの乗車人数は減少を続けており、運転手不足も深刻化していることから、このまま公共交通に対する関心が低い状態が続くと、公共交通を維持できなくなる恐れがあります。
- JR姫新線は、沿線地域住民との協働によって、乗車人数が増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度（令和2年度）は減少しています。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大等によって、公共交通においても、安全・安心な利用環境が求められています。

■目指す姿

- 市民が交通事業に積極的に参画することで、持続可能な公共交通を実現し、誰もが安全・安心に暮らせるまちを目指します。

■目指す姿の実現に向けた事業

事業 3-1-1 モビリティ・マネジメント（MM）の実施

これまで取り組んできた小学生・中学生・高校生を対象としたモビリティ・マネジメントを継続していくとともに、企業、転入者等を対象とした新たな取組を実施します。

事業 3-1-2マイレール・マイバス意識の醸成

利用者に公共交通への愛着を持ってもらい、今後も継続的に公共交通を維持・運営していくため、マイレール・マイバス意識の醸成に努めます。

事業 3-1-3 参加型イベントの実施

公共交通を身近に感じてもらうために、公共交通に関連した参加型イベントを実施するとともに、既存イベント開催時においても、参加者の移動手段として公共交通を活用し、公共交通への理解を深めることを目指します。

事業 3-1-4 公共交通の貨客混載の推進

バスによる貨客混載を推進し、交通事業者の収入拡大による持続可能な公共交通サービスを目指します。

事業 3-1-5 安全・安心な利用環境の推進

交通安全に配慮した運行を行うとともに、新型コロナウイルス感染症をはじめ、感染症に対する衛生対策を行い、衛生面からも安全・安心に利用できる公共交通を目指します。

■評価指標

指 標 名	現状値 2020 年度 (令和2 年度)	目標値 2026 年度 (令和8 年度)
モビリティ・マネジメント（MM）参加人数	989 人／年	1,200 人／年
参加型イベントの実施回数	1 回／年	3 回／年

3-1 地域やまちづくりと連携した交通環境の創出

事業 3-1-1	モビリティ・マネジメント（MM）の実施						
事業の方向性	市民等に、移動の目的や距離に応じて交通手段を適切に選択してもらうため、日常的な自動車の利用について、見直してもらう機会の創出を図ります。						
事業内容	これまで取り組んできた小学生・中学生・高校生を対象としたモビリティ・マネジメント※を継続していくとともに、新たに企業、転入者等を対象とする等、より効果的な方法でモビリティ・マネジメントの実施に取り組みます。						
実施主体	たつの市、たつの市地域公共交通会議、交通事業者、企業						
実施時期	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降
	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →

※ モビリティ・マネジメント（MM）とは

交通渋滞や環境等の問題に配慮して、過度な自動車利用に依存している現状を見直し、公共交通や自転車等を適切に利用する方向へ転換することを促す取組のことで、地域住民や学校・企業等の組織を対象とした取組があります。

< たつの市で実施したモビリティ・マネジメント >

市内の公共交通の概要や、日常的な自動車の移動について考えてもらう「動機付け冊子」の説明を行った後に、自動車と公共交通（バス）の違いや、社会にとってより良い行動についてゲーム形式で学んでもらう「交通すごろく※¹」「移動プランの作成※²」を行いました。
また、実際にコミュニティバスに乗車して、利用の仕方を学んでもらうため、体験乗車も行いました。

※ 1 バス停をすごろくのマスに見立て、バスと自動車のカードを一斉に出し合い、出したカードの数に応じて進めるマスの数が変化するすごろく。

※ 2 学校から駅等へ移動する場合のルート、交通手段、料金、時間について総合時刻表を用いて調べ、プラン作成を行う取組。

【市内で実施したモビリティ・マネジメント一覧】

年 度	対 象	実施内容
2017 年度	越部小学校	交通すごろくの実施、バス体験乗車
	龍野高校	時刻表の配布、移動について考えるアンケート
	龍野北高校	時刻表の配布、移動について考えるアンケート
2018 年度	市民（65 歳以上）	移動について考えるアンケート 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用方法説明会
	揖保川中学校	移動プランの作成、バス体験乗車
	御津中学校	移動プランの作成、バス体験乗車
2019 年度	揖西東小学校	交通すごろくの実施、バス体験乗車
	龍野西中学校	移動プランの作成、バス体験乗車
2020 年度	市民（65 歳以上）	移動について考えるアンケート 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用方法説明会
	新宮中学校	時刻表の配布、動機付け冊子の配布
2021 年度	市民	移動について考えるアンケート



揖西東小学校児童による交通すごろく



龍野西中学校生徒によるバス体験乗車

3-1 地域やまちづくりと連携した交通環境の創出

事業 3-1-2	マイレール・マイバス意識の醸成														
事業の方向性	今後も公共交通を継続的に維持・運営していくためには、利用者数を増加させる必要があります。そのため、鉄道やバスを自分たちの交通として愛着を持ってもらい、積極的に公共交通を利用してもらう意識の醸成を図ります。														
事業内容	市民に公共交通への愛着を持ってもらい、マイレール・マイバス意識を醸成するため、鉄道やバスに関する出前講座を積極的に実施します。 また、公共交通に対する親しみを持ってもらうため、鉄道やバスの車内スペースを活用したイベントや作品展示を行うとともに、企業・地域団体等がバス停の維持管理を行う活動を推進します。														
実施主体	たつの市、たつの市地域公共交通会議、交通事業者、企業、地域団体														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	実施						
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降									
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施									
<p>< 出前講座（小宅小学校）></p> 															
<p>< 龍野北高校の生徒が作成した路線図の掲示 ></p> 															
<p>< JR姫新線応援ソング ></p> <div style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;"> <p>「OK！行こう」 作詞・作曲：小宅小学校 4年生</p> </div> <p>ゆっくりと流れてる まどかの この景色がすき 夕焼けにとぶ赤とんぼ みんなをのせて 出発だ 緑の トンネルくぐりぬけ そして パッと 広がる ひまわりと 星たちが きらきらしている OK！ゆこう つなげよう このキモチ ぼくらと わたしたちの きぼう 乗せて つなげよう このキモチ みんなのねがいとゆめのせて</p> <p>1 番の歌詞を抜粋</p>															
<p>< 企業・地域団体等によるバス停の維持管理 ></p> <div style="border: 1px solid #ff9900; padding: 5px; margin-left: 10px;"> <p>企業や地域団体等が、バス停の美化やベンチの設置、維持管理を行う取組です。</p> </div> 															

3-1 地域やまちづくりと連携した交通環境の創出

事業 3-1-3	参加型イベントの実施														
事業の方向性	鉄道やバス等の公共交通を普段利用しない人にとっては、公共交通のメリットがわかりにくいために、日常的な利用につながっていないと考えられることから、公共交通を身近に感じてもらう機会の創出を図ります。														
事業内容	公共交通をより身近に感じてもらうとともに、利用方法や利用時のメリットを知つてもらうために、公共交通に関連した参加型イベントを実施します。 既存のイベント開催時も交通事業者と協力しながら、参加者の移動手段として公共交通を活用するとともに、公共交通への理解を深めることを目的とした公共交通関連の展示等を行います。														
実施主体	たつの市、たつの市地域公共交通会議、交通事業者														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施 →</td> <td>実施 →</td> <td>実施 →</td> <td>実施 →</td> <td>実施 →</td> <td>実施 →</td> <td>実施 →</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	実施 →	実施 →					
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降									
実施 →	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →									
< イベント実施例 >															
【姫新線沿線魅力発見 フォトコンテスト】															
															
【コミュニティバス乗車体験イベント】															
															
【姫新線を利用して参加する 屏風岩・鶴嘴山里公園ハイキング】															
															
【姫新線車両基地ファミリー見学会】															
															

事業 3-1-4	公共交通の貨客混載の推進																												
事業の方向性	<p>高齢化の進行に伴って、今後、公共交通の重要性は高まるものの、人口減少に伴い、利用者数の減少によるサービス低下が懸念されます。</p> <p>今後も公共交通を維持していくため、公共交通の利用促進とともに、移動手段以外での活用による収益拡大を図ります。</p>																												
事業内容	<p>バス路線の維持を図るため、路線バスやコミュニティバスによる貨客混載※の実施を検討します。</p> <p>貨客混載によって、人を運ぶ移動手段としての役割だけではなく、物を運ぶ輸送手段としても公共交通を活用します。</p>																												
実施主体	たつの市、交通事業者、物流事業者																												
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>実施</td> </tr> <tr> <td></td> <td>検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降							実施		検討												
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降																							
						実施																							
	検討																												

※ 貨客混載とは

交通事業者が、同一の車両で旅客と貨物の輸送・運行を行なう形態のことです。
鉄道、路線バス、タクシー、飛行機、フェリー等で行われます。

<貨客混載のメリット>

貨客混載の実施によって以下のようなことが期待できます。

- ・効率的に配送できるようになり、CO₂削減等の環境負荷が軽減します。
- ・交通事業者の運賃収入が増加し、公共交通の継続性が高まります。
- ・交通事業者や物流事業者のドライバー等の労働力不足の緩和・解消につながります。

< 貨客混載のイメージ >

通常のバス運行
で荷物も一緒に
運びます。



3-1 地域やまちづくりと連携した交通環境の創出

事業 3-1-5	安全・安心な利用環境の推進														
事業の方向性	<p>公共交通は、交通事故のない安全・安心な運行が重要です。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者数が減少しているため、衛生対策を徹底し、安全・安心な公共交通利用環境の推進を図ります。</p>														
事業内容	<p>危険度の高い既存バス停の改善を図る等、交通事故のない安全な利用環境を推進していきます。</p> <p>また、衛生面からも安全・安心に利用できる公共交通を目指していくため、各交通機関において、新型コロナウイルス等の感染症に対する衛生対策を行うとともに、利用者に対しても、利用の際の注意点等を周知していきます。</p>														
実施主体	たつの市、交通事業者														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和3年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和4年度)</th> <th>2023 年度 (令和5年度)</th> <th>2024 年度 (令和6年度)</th> <th>2025 年度 (令和7年度)</th> <th>2026 年度 (令和8年度)</th> <th>2027 年度 (令和9年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施</td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>実施</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和3年度) 以前	2022 年度 (令和4年度)	2023 年度 (令和5年度)	2024 年度 (令和6年度)	2025 年度 (令和7年度)	2026 年度 (令和8年度)	2027 年度 (令和9年度) 以降	実施	実施					実施
2021 年度 (令和3年度) 以前	2022 年度 (令和4年度)	2023 年度 (令和5年度)	2024 年度 (令和6年度)	2025 年度 (令和7年度)	2026 年度 (令和8年度)	2027 年度 (令和9年度) 以降									
実施	実施					実施									

< 鉄道車両・バス車両の点検 >



出典) JR西日本テクノス



出典) 神姫バス

< 交通事業者による衛生対策 >



車内の手すりや吊り革の定期的な消毒

出典) JR西日本



乗務員の健康状態チェック、体温の確認

出典) 神姫バス

計画目標3 「みんなで育てる安全・安心な交通環境の創出」

施策の方向性3-2 公共交通と福祉が一体となったまちづくりの推進

■現状・課題

- 高齢化の進行に伴って、後期高齢者人口も増加してきており、高齢者の交通事故割合も増加しています。
- 今後、高齢者、障害者を支える行政支援額が増加すると考えられ、フレイル予防の観点からも高齢者、障害者が利用しやすい公共交通環境が求められています。
- 人口減少も進んでいるため、社会全体で子育て世帯を支援する取組が求められています。
- タクシーは、緊急時や来訪者の移動を支える交通機関としての役割を担っていますが、近年利用者数の減少が進んでいます。

■目指す姿

- 公共交通施策と福祉施策が一体となり、みんなで支え合うまちを目指します。

■目指す姿の実現に向けた事業

事業3-2-1	高齢者・障害者への移動支援の推進
自動車を保有していない高齢者や障害者等、自動車を利用しづらい人の日常生活に必要な公共交通を確保し、誰もが安心・快適に移動できる交通環境を目指します。	
事業3-2-2	運転免許証自主返納の推進
自動車を利用しなくても公共交通で移動しやすい環境を整えることで、高齢者の運転免許証自主返納を推進します。	
事業3-2-3	子育て世帯への移動支援の推進
バス利用時のベビーカー利用環境整備等、子育て世帯も安心・快適に公共交通を利用できる交通環境を目指します。	

■評価指標

指標名	現状値 2020年度 (令和2年度)	目標値 2026年度 (令和8年度)
高齢者タクシー利用料助成件数	1,523件／年	1,650件／年
障害者福祉タクシー利用料助成件数	193件／年	210件／年
運転免許証自主返納によるコミュニティバス無料定期券及び市民乗り合いタクシー乗車券申請件数	283件／年	350件／年
妊娠婦タクシー助成券利用人数	—	110人／年

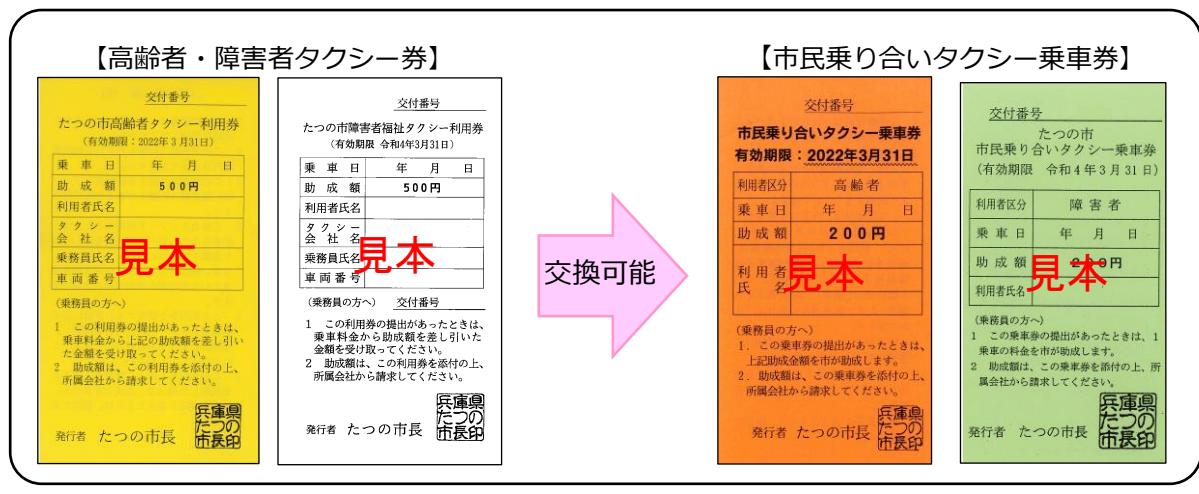
3-2 公共交通と福祉が一体となったまちづくりの推進

事業 3-2-1	高齢者・障害者への移動支援の推進														
事業の方向性	<p>自動車を保有しない高齢者や障害者にとって、公共交通は、日常生活を支える重要な移動手段です。</p> <p>そのため、高齢者や障害者が公共交通を利用して自由に移動できるための移動支援を促進します。</p>														
事業内容	<p>「高齢者タクシー事業」「障害者福祉タクシー利用料助成事業」によって、タクシー利用料の一部助成を行います。</p> <p>また、高齢者・障害者福祉タクシー利用券を市民乗り合いタクシー乗車券の同額分に交換可能とすることで、高齢者や障害者の公共交通利便性向上と移動支援に取り組みます。</p>														
実施主体	たつの市														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	実施						
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降									
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施									

< 市内で実施されている高齢者・障害者の移動支援 >

高齢者 タクシー 事業	交付対象者	・ 1人は 70 歳以上で世帯員全員が 65 歳以上の世帯 (18 歳未満・障害者を養育している場合も対象となる)
		・ 自動車を所有していない世帯
障害者 福祉タクシー 利用料 助成事業	交付対象者	・ タクシー利用券 年間最大 15,000 円分 (500 円券 30 枚)
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 重度身体障害者 (児) (1 級・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) ・ 障害者本人又は生計を一にする方の所有する、障害者本人の日常生活における移動手段として不可欠な自動車又は軽自動車が、自動車税又は軽自動車税の減免を受けていない方 ・ 高齢者タクシー助成を受けていない方
	助成内容	・ タクシー利用券 年間最大 27,000 円分 (500 円券 54 枚)

< 高齢者・障害者タクシー券から市民乗り合いタクシー乗車券への交換 >



3-2 公共交通と福祉が一体となったまちづくりの推進

事業 3-2-2	運転免許証自主返納の推進														
事業の方向性	高齢化の進行により、高齢者が原因となる交通事故が増加しているため、運転に自信がなくなってきた人や、自動車を運転したくない人が運転免許証を自主的に返納しやすい交通環境の創出を図ります。														
事業内容	運転免許証を自主的に返納した人に対し、コミュニティバスと圏域バス「てくてくバス」の無料定期券及び市民乗り合いタクシー乗車券の交付を行うとともに、運転経歴証明書の取得手数料の助成を行う「高齢者運転免許証自主返納促進事業」を実施することで、運転免許証の自主返納を促進し、高齢者による交通事故の抑制に取り組みます。														
実施主体	たつの市、兵庫県、兵庫県警察														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和 3 年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和 4 年度)</th> <th>2023 年度 (令和 5 年度)</th> <th>2024 年度 (令和 6 年度)</th> <th>2025 年度 (令和 7 年度)</th> <th>2026 年度 (令和 8 年度)</th> <th>2027 年度 (令和 9 年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降	実施						
2021 年度 (令和 3 年度) 以前	2022 年度 (令和 4 年度)	2023 年度 (令和 5 年度)	2024 年度 (令和 6 年度)	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度) 以降									
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施									

< 高齢者運転免許証自主返納促進事業 >

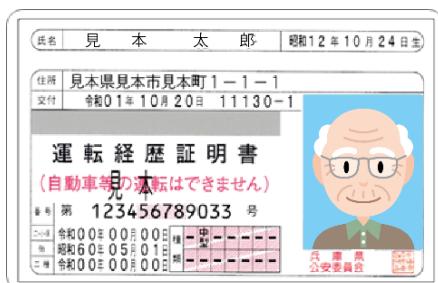
コミュニティバス無料定期券 及び 市民乗り合いタクシー乗車券 の交付	対象者	・市内に住所を有する満 65 歳以上の方で、2015 年度以降に運転免許証を自主返納した方及びその配偶者で運転免許証を有しない方
	内 容	・3 年間有効のたつの市コミュニティバス及び圏域バス「てくてくバス」の無料定期券の交付（1 人 1 回限りの交付） ・市民乗り合いタクシー乗車券（1 枚 200 円分）60 枚を交付（1 人 1 回限りの交付）
運転経歴証明書 取得手数料の助成	対象者	・市内に住所を有する満 65 歳以上の方で、2015 年度以降に運転免許証を自主返納し、かつ、運転経歴証明書の交付を受けた方
	内 容	・運転経歴証明書の取得にかかった手数料を助成（1 人 1 回限りの交付）

< 高齢者運転免許証自主返納 サポート制度案内チラシ >



出典) 兵庫県警察

< 運転経歴証明書のイメージと特典 >



運転経歴証明書で受けられる特典

- 公共交通機関の運賃割引
- 宿泊、温泉施設の料金割引
- 飲食店等の料金割引 等

3-2 公共交通と福祉が一体となったまちづくりの推進

事業 3-2-3	子育て世帯への移動支援の推進														
事業の方向性	市内での人口減少が進む中で、社会全体で子育て世帯を支援し、子育て世帯が暮らしやすいまちづくりが必要です。 そのため、子育て世帯が利用しやすい公共交通環境の整備を促進します。														
事業内容	交通事業者とともに、バス利用時のベビーカー利用環境整備等、子育て世帯の移動支援に取り組みます。 また、子育て世帯にとっても安心・快適に公共交通を利用でき、移動しやすいまちを目指すため、妊娠婦タクシー利用料金助成事業や市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」における利用料金の支援等に取り組みます。														
実施主体	たつの市、交通事業者														
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021 年度 (令和3年度) 以前</th> <th>2022 年度 (令和4年度)</th> <th>2023 年度 (令和5年度)</th> <th>2024 年度 (令和6年度)</th> <th>2025 年度 (令和7年度)</th> <th>2026 年度 (令和8年度)</th> <th>2027 年度 (令和9年度) 以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> </tr> </tbody> </table>	2021 年度 (令和3年度) 以前	2022 年度 (令和4年度)	2023 年度 (令和5年度)	2024 年度 (令和6年度)	2025 年度 (令和7年度)	2026 年度 (令和8年度)	2027 年度 (令和9年度) 以降	実施						
2021 年度 (令和3年度) 以前	2022 年度 (令和4年度)	2023 年度 (令和5年度)	2024 年度 (令和6年度)	2025 年度 (令和7年度)	2026 年度 (令和8年度)	2027 年度 (令和9年度) 以降									
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施									

< 妊産婦タクシー利用料金助成事業 >

妊産婦タクシー 利用料金助成事業	対象者	・市内に住所を有する妊婦
	内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・妊産婦タクシー助成券 10,000 円分（500 円券を 20 枚交付） ・タクシー乗車時に母子健康手帳を提示のうえ、助成券を利用します。 ・1 回の乗車で利用できる枚数に制限はありませんが、500 円未満の利用はできません。 ・出産予定日から 6 か月を経過する日の月末まで利用できます。 ・妊娠届提出時に健康課窓口にて申請を行います。

< エコファミリー制度（路線バス）>

- ・エコファミリー制度は、土曜・日曜・祝日等に大人が同伴する小学生以下 2 人までのバス料金が無料になる制度です。
- ・神姫バス・神姫ゾーンバス・神姫グリーンバス・ウエスト神姫全線が対象です。（ただし、高速バス・空港リムジンバス、深夜バス、姫路城ループバス、コミュニティバスを除く。）



< ベビーカーマークと啓発ポスター >

ベビーカーマークとは

ベビーカー利用者が安心して利用できる場所や設備（エレベーター、鉄道やバスの車両スペース等）を表しており、「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」において決定された統一的なマークのことです。

【ベビーカーマーク】



【啓発ポスター】



出典) 国土交通省

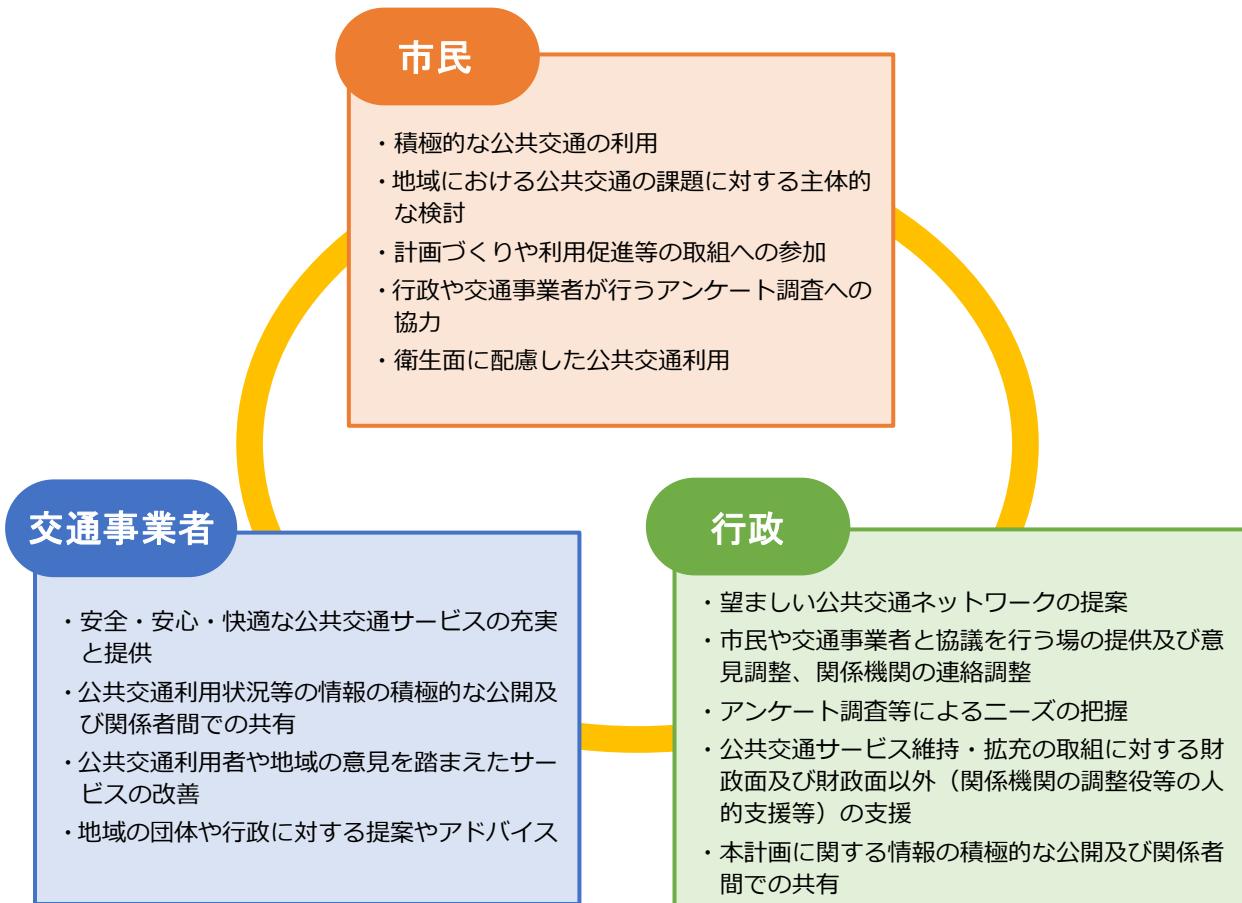
第6章 計画の実現に向けて

6.1 持続可能な公共交通確保のための連携



本計画を円滑に推進するに当たっては、公共交通を支える「市民」「交通事業者」「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化していくことが重要です。

< 公共交通を支える三者の連携 >



6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える三者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが必要です。

公共交通は、次に示すような各分野において地域を支えており、例えば、公共交通が廃止されると買い物や通院時の移動手段がなくなるため、スーパーや病院までの送迎サービスを検討する等の個別対応が必要になってきます。このように、公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、社会全体で見たときに支出が抑制されていることを、「公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）」と言います。

本市では、公共交通の役割や価値を把握するとともに、各分野との連携を強化することで、より効率的で持続可能な公共交通の確保を目指します。

< 公共交通が廃止になった場合に個別対応が必要な分野 >



出典）国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になつたら？」より抜粋

< クロスセクター効果の視点から見る公共交通が生み出す価値 >

公共交通の役割・効果			
医療 ・病院までの送迎サービス事業 ・医師による往診 等 医療費の増大対策	・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 等 外出することによる健康増進	・クルマを利用しづらい 高齢者の外出手段 等 外出することによる 介護予防	タクシー券配布や福祉有償運送 等の拡充 さらなる介護予防事業
商業 ・日用品の訪問販売 ・お買い物バスの運行 等	スーパー・商店街等への 買い物手段 等	交通事故の低減 等	增加する交通事故対応 ・高齢者ドライバーのさらなる 安全教育 等
教育 ・通学バスの運行 ・希望学校への通学断念 ・市外学校近くへの人口流出を 防ぐための対策 等	学校への通学手段 等	・企業への通勤手段 ・地域のブランド価値の維持・ 向上 等	市外企業近くへの人口流出を 防ぐための対策 ・バスもない地域というマイナス イメージを払拭する対策 等
観光 観光地やイベント会場への 送迎バス運行 等	・観光地やイベント会場への移 動手段 ・地域の魅力創出 等	交通施設周辺地域の活性化 等	土地の価値低下等による 税収減少対策 等
建設 (地域公共交通以外の交通分野) 道路混雑に対応した道路整備 等	輸送密度の高い交通手段 (道路負荷の低減) 等	環境負荷の低減 等	自動車増加対応としての、 さらなる温室効果ガス削減対策 等
防災 災害時における市民の移動手段の 調達 等	災害時における移動手段 等	コミュニケーションの増加 等	疎外感を減じる対策としての、 地域コミュニティの強化 ・外出支援策の実施 等

公共交通がなくなった場合に必要
となってくる各分野の対策等

出典）西村和記, 土井勉, 喜多秀行, 「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値－クロスセクターベネフィットの視点から－」, 土木学会論文集 D3, Vol.70, No.5, pp.809-818, 2014 を基に加筆

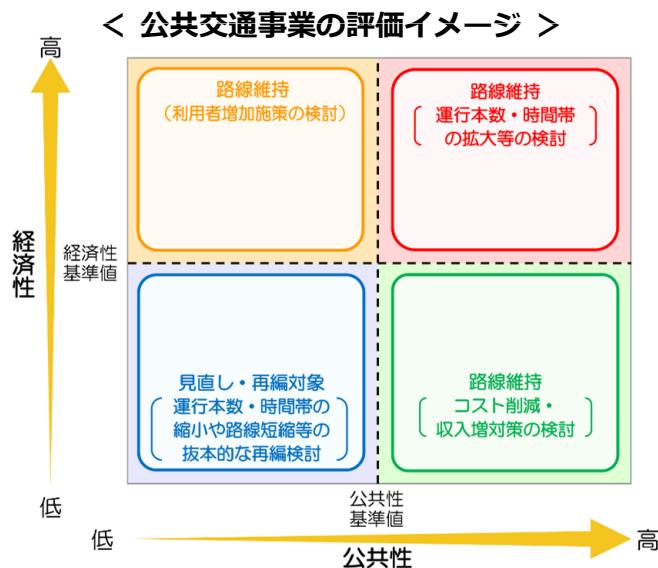
6.3 公共交通事業運営方針の設定



(1) 公共交通事業の評価の考え方

公共交通は、運転免許を持っていない人や高齢者にとっての移動手段という重要な役割を担っていますが、近年の財政状況を考慮すると、公共交通に公費を際限なく投入し続けることは困難であり、一定の経済性の視点も必要となります。

そのため、公共交通事業の運営に当たっては、「公共性」及び「経済性」の2つの視点を用いて事業の評価を行い、さらなる改善に向けた取組を推進していきます。



(2) 評価指標・評価基準の設定

公共交通事業の評価は、コミュニティバス及び市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」を対象として実施します。また、公共性・経済性の2つの視点による評価を実施するに当たり、公共性評価には「市内全世帯又は区域世帯1世帯当たりの年間乗車回数」を、経済性評価には「利用者1人当たりの行政支援額」を評価指標として用います。

< 評価基準値の設定 >

公共交通機関	公共性評価 基準値	経済性評価 基準値
コミュニティバス	2回／世帯	640円／人
市民乗り合いタクシー	2回／世帯	1,280円／人

【評価基準値の設定根拠】

- ・コミュニティバス
 - 公共性評価：市内全世帯で1年間に1日（往復で2回）利用を基準値とします。
 - 経済性評価：タクシーの初乗り運賃（640円）以下を基準値とします。
- ・市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」
 - 公共性評価：運行区域内の各世帯で1年間に1日（往復で2回）利用を基準値とします。
 - 経済性評価：2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査から見た、市内平均移動距離（鉄道利用除く）約3.5kmをタクシーで移動した場合の運賃（1,280円）以下を基準値とします。

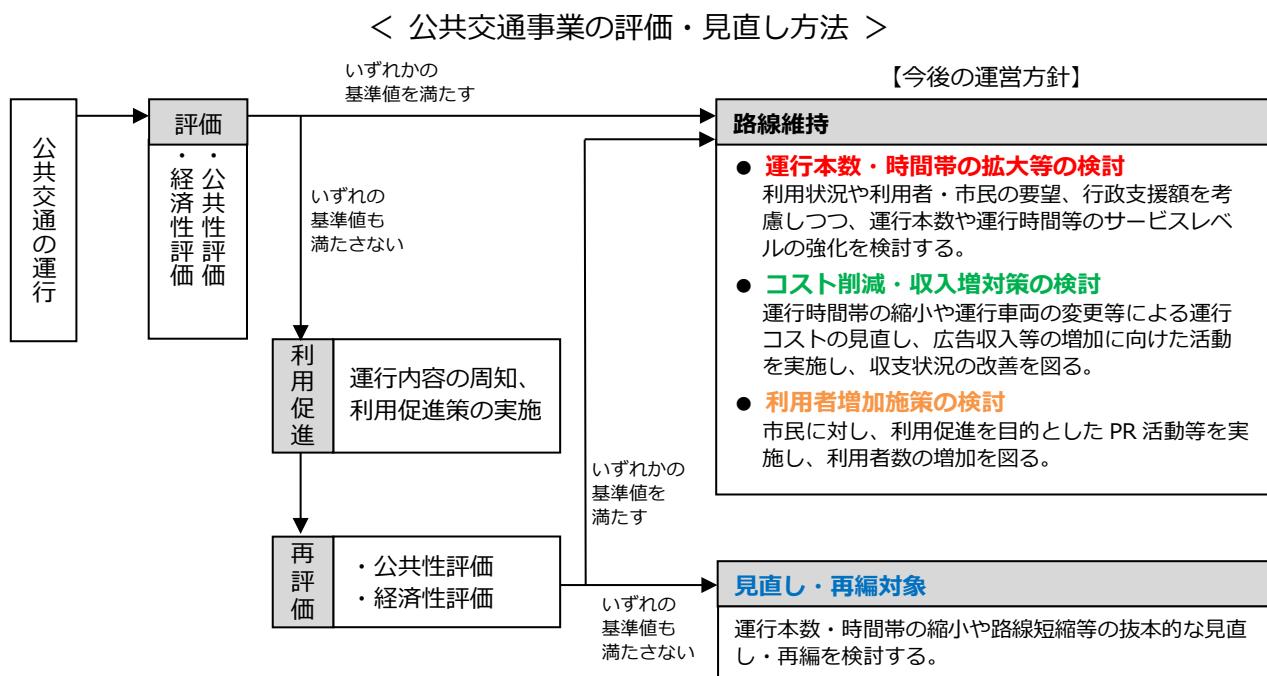
※ 路線バス及び圏域バス「てくてくバス」は、路線が複数の市町にまたがって運行しているため、各系統の評価に当たっては、沿線市町や交通事業者等の関係機関と連携し、運行内容の改善を図ることとします。そのため、路線バス及び圏域バス「てくてくバス」は、具体的な評価基準値は設定しません。

(3) 評価結果を踏まえた今後の運営方針

公共交通事業の評価を実施し、その結果を踏まえて今後の運営方針を検討します。

評価結果が公共性評価・経済性評価のいずれかの基準値を上回る場合、現状の運行内容で利用者の需要を満たしていると考えられます。そのため、路線維持を前提に「運行本数・時間帯の拡大等」のサービス向上の検討、「コスト削減・収入増対策」の収支改善の検討、「利用者増加施策」の利用促進の検討を進めます。

評価結果が公共性評価・経済性評価とともに基準値を下回る場合、現状の利用状況では路線の維持が困難となるため、運行内容を市民に周知するとともに、利用促進を目的としたPR活動等を実施します。それでも利用状況が改善しない場合は、「見直し・再編対象」として、運行本数・運行時間帯の縮小や運行路線の短縮等の抜本的な見直し・再編を検討します。



【 公共性評価・経済性評価の算出方法について 】

- ▶ 公共性評価：市内全世帯又は区域世帯 1 世帯当たりの年間乗車回数

市内全世帯又は区域世帯 1 世帯当たりの年間乗車回数 = 年間乗車回数 ÷ 市内全世帯数又は区域世帯数

- ・年間乗車回数：コミュニティバス又は市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用実績
 - ・市内全世帯数：たつの市の市内の全世帯数（『たつの市統計書』より）
 - ・市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」区域世帯数：各運行区域全体の世帯数（『たつの市統計書』より）

- #### ➤ 経済性評価：利用者 1 人当たりの行政支援額

利用者 1 人当たりの行政支援額 = 年間行政支援額 ÷ 年間利用者数

- ・年間行政支援額：年間運行経費 - 年間運行収入
 - ・年間利用者数：コミュニティバス又は市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用実績

6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し



人口の減少や高齢化の進行、あるいは医療施設や商業施設の新設・廃止等、公共交通を取り巻く社会情勢及び地域情勢は常に変化します。

そのため、「Plan（計画）」、「Do（実施）」、「Check（評価）」、「Action（改善）」の4つの段階を繰り返す「PDCAサイクル」を導入することで、本計画及び各施策・事業の継続的な評価・改善を目指します。

具体的には、本計画（Plan）に基づいて施策・事業を実施（Do）します。また、「たつの市地域公共交通会議（法定協議会）」において、年1回程度の頻度で各施策・事業の目標達成度を評価（Check）します。

計画期間終了時（2026年度〔令和8年度〕）には、社会情勢及び地域情勢の変化や新たに生じた課題・問題点について整理を行い、改善点の抽出・改善策の検討（Action）を行うことで、本計画全体の見直しを行います。

< PDCAサイクル >



< 評価・見直しのスケジュール >

	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	2023年度 (令和5年度)	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)
・計画の立案 ・評価指標の設定 (Plan)	➡					➡
・施策・事業の実施 (Do)	➡	➡	➡	➡	➡	➡
・施策・事業の 目標達成度評価 (Check)		➡	➡	➡	➡	➡
・改善点の抽出 ・改善策の検討 (Action)						➡

資料編

1. たつの市地域公共交通会議規約
2. たつの市地域公共交通会議 委員名簿
3. 第2次たつの市地域公共交通計画策定経緯
4. 用語集



1. たつの市地域公共交通会議規約

(趣旨)

第1条 この規約は、たつの市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の組織、運営その他交通会議について必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

（1） 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

の規定に基づく地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るために必要な事項

（2） 道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づく地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保及びその他旅客の利便性増進並びに地域の事情に即した輸送サービスの実現を図るために必要な事項

（3） 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員25人をもって組織する。

2 委員は、副市長及び別表に掲げる者のうちから市長が任命、又は委嘱する者。

(任期)

第4条 委員の任期は、任命又は委嘱の日から2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

4 監事は、第3条第2項に規定する委員のうちから会長が指名する。

5 監事は、交通会議の会計監査を行い、その結果を交通会議において報告する。

(会議)

第6条 交通会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が、その議長となる。

2 交通会議を招集するときは、委員に対し、日時、場所、協議事項等を通知しなければならない。

3 交通会議は、委員の過半数の出席がなければ、これを開くことができない。

4 会長が必要と認めるときは、交通会議の招集を行わず、書面による協議に代えることができる。この場合において、会長は、決定事項を書面により速やかに委員へ報告するものとする。

(意見の聴取)

第7条 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は必要な説明若しくは資料の提出を求めることができる。

(代理出席)

第8条 やむを得ない理由により、交通会議に出席できない委員は、あらかじめ委任状を提出し、又は会長の許可を得て代理人を出席させることができる。

(会議の公開)

第9条 交通会議は、原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱い等については十分配慮し、必要に応じて非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。

(守秘義務)

第10条 交通会議の委員は、個人情報その他業務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

(議決)

第11条 交通会議の議決の方法は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは議長がこれを決する。

(協議結果の取扱い)

第12条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその協議結果を尊重しなければならない。

(ワーキンググループ)

第13条 交通会議は、協議又は調査のため必要があると認めるときは、ワーキンググループを置くことができる。

- 2 ワーキンググループは、第3条に規定する構成員その他交通会議が必要と認めた者をワーキンググループ委員とすることができます。
- 3 ワーキンググループは、必要に応じて、関係者の出席を求め、説明又は意見を聞くことができる。
- 4 ワーキンググループは、協議した事項について、交通会議へ報告するものとする。

(事務局)

第14条 交通会議の業務を処理するため、事務局を置く。

- 2 事務局はたつの市公共交通担当課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めたものをもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会計年度)

第15条 交通会議の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

(資金)

第16条 交通会議の運営に関する資金は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

(予算)

第17条 会長は、毎会計年度予算を調製し、交通会議の承認を得なければならない。

(決算)

第18条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく決算を調製し、監事の監査に付さなければならない。

- 2 会長は、第5条第5項の規定により当該監査の報告があった時は、当該監査に付した決算について交通会議の承認を得なければならない。

(財務に関する事項)

第19条 交通会議の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(謝礼)

第20条 交通会議は、委員が会議に出席したときは、謝礼を予算の範囲内で支給することができる。

(交通会議が解散した場合の措置)

第21条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

(補則)

第22条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定めるものとする。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成27年10月28日から施行する。

(経過措置)

2 最初に招集される会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

(会計年度の特例)

3 交通会議の設立された日の属する年度の会計年度については、第15条の規定にかかわらず、設立された日から平成28年3月31日までとする。

附 則

この規約は、令和3年2月19日から施行する。

別表（第3条関係）

委 員
市民団体又は市民の代表
交通事業者の職員
公益社団法人兵庫県バス協会の代表者又はその指名する者
一般社団法人兵庫県タクシー協会の代表者又はその指名する者
一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
国土交通省近畿運輸局神戸運輸監理部兵庫陸運部長又はその指名する者
国土交通省近畿地方整備局姫路河川国道事務所長又はその指名する者
兵庫県西播磨県民局龍野土木事務所長又はその指名する者
兵庫県たつの警察署長又はその指名する者
兵庫県の関係行政機関の職員
たつの市の関係機関の職員
その他交通会議の運営に必要と認める者

2. たつの市地域公共交通会議 委員名簿

役員	氏 名	要綱上の区分	所属団体・役職等
会長	満田 邦弘	市民団体の代表	たつの市連合自治会副会長
副会長	井上 未廣	市民団体の代表	たつの市老人クラブ連合会会长
	木津 真人	市民団体の代表	たつの市観光協会副会長
	津田 正信	市民団体の代表	たつの市商工会副会長
	岸野 裕児	市民団体の代表	たつの市 P T A 協議会副会長
監事	谷口 知子	市民団体の代表	たつの市交通安全連絡協議会 龍野ブロック副会長
	栗川 昭夫	市民の代表	公募委員（龍野）
監事	橋本 芳行	市民の代表	公募委員（新宮）
	横家 伸一	市民の代表	公募委員（揖保川）
	塙本 敏昭	市民の代表	公募委員（御津）
	池田 広幸	交通事業者の職員	神姫バス株式会社姫路営業所所長
	妻木 孝典	交通事業者の職員	株式会社ウエスト神姫営業課長
	田渕 弘樹	交通事業者の職員	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部 神戸支社総務企画課長
	水田 節男	公益社団法人兵庫県バス協会の代表者の 指名する者	公益社団法人兵庫県バス協会専務理事
	河合 利宣	一般社団法人兵庫県タクシー協会の代表者の 指名する者兼交通事業者の職員	一般社団法人 兵庫県タクシー協会理事 (赤とんぼ交通株式会社代表取締役)
	小幡 修司	一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車 の運転者が組織する団体の代表者の指名する者	神姫バス労働組合副執行委員長
	田橋 一	国土交通省近畿運輸局神戸運輸監理部 兵庫陸運部長の指名する者	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官
	田尻 尚登	国土交通省近畿地方整備局姫路河川 国道事務所長の指名する者	国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所道路管理第二課長
	松岡 士郎	兵庫県西播磨県民局龍野土木事務所長	兵庫県西播磨県民局龍野土木事務所所長
	井口 智貴	兵庫県の関係行政機関職員	兵庫県西播磨県民局 光都土木事務所所長補佐
	古津 和久	兵庫県たつの警察署長の指名する者	たつの警察署交通課長
	松本 良三	交通会議の運営に必要と認める者	たつの市議会経済建設常任委員会委員長
	井上 彰悟	たつの市副市長	たつの市副市長
	石井 和也	たつの市の関係機関の職員	たつの市健康福祉部長
	梶本 秀人	たつの市の関係機関の職員	たつの市都市建設部長

※敬称略

※所属団体・役職等は、令和4年3月現在のものです。

3. 第2次たつの市地域公共交通計画策定経緯

実 施 日	内 容
2021年（令和3年） 6月25日（金）	令和3年度第1回たつの市地域公共交通会議の開催 ・第2次たつの市地域公共交通計画（案）を策定することについて協議
2021年（令和3年） 7月16日（金） ～8月20日（金）	市民アンケート調査の実施
2021年（令和3年） 10月2日（土） 10月5日（火）	コミュニティバス利用者アンケート調査の実施 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」利用者アンケート調査の実施
2021年（令和3年） 11月19日（金）	令和3年度第2回たつの市地域公共交通会議の開催 ・アンケート調査の結果報告 ・第2次たつの市地域公共交通計画（案）（第4章 計画の方向性まで）について協議
2022年（令和4年） 1月28日（金）	令和3年度第3回たつの市地域公共交通会議の開催【書面協議】 ・第2次たつの市地域公共交通計画（案）について協議
2022年（令和4年） 2月7日（月） ～2月28日（月）	パブリックコメントの実施
2022年（令和4年）3月	第2次たつの市地域公共交通計画策定

4. 用語集

用語	解説
アクセス交通	ある目的地へ移動するための経路や、移動する行為のこと。複数の交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道）に至るまでの交通を「アクセス交通」という。
インバウンド	日本語で、「外から中に入ってくる」「内向きの」という意味があり、外国から自国へ訪れてくる旅行（日本では訪日外国人旅行）のこと。これに対し、自国から外国へ出掛ける旅行をアウトバウンドという。
官民 ITS 構想・ロードマップ	ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）・自動運転について、國の方針を示した国家戦略文書のこと。自動運転の早期実現に向け官民が一体となって戦略を立案し、それを実行していくことを目的に、2014年（平成26年）に初めて策定され、最新状況を踏まえた形で毎年改定されている。
国勢調査	我が国に住んでいるすべての人と世帯を対象とする國の統計調査のこととで、5年ごとに実施される。国内の人及び世帯の実態を把握し、各種行政施策その他の基礎資料を得ることを目的とする。
公共交通空白地域	鉄道駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域のこと。本市では、市内全域を市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」が運行しているため、公共交通空白地域は存在しない。
交通結節点	鉄道のほか、バスやタクシー、自動車、自転車等、様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。
コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るために、市町等が主体的に計画し、運行するバスのこと。
コンパクトシティ	生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれをを目指した都市政策のこと。都市的土地利用の郊外への拡大を抑制するとともに中心市街地の活性化を目的とする。

用語	解説
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関等、あらゆる場所で、デジタル技術を活用して案内情報等を表示する、液晶ディスプレイ等の映像表示装置のこと。
デマンド交通	バスや電車等のようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、利用者の事前予約に応じて、運行経路や運行スケジュールを決定して運行する公共交通のこと。
ドア・ツー・ドア	ドアからドアへと直接アクセスできるという意味で、タクシーでの移動に代表されるように、出発地点（自宅等）から目的地点（病院等）まで直接移動すること。
道路交通センサス	正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」といい、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理等についての基礎資料を得ることを目的とした調査のこと。
二次交通	複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のこと。主には、鉄道駅から路線バスや自転車等を使って、学校や観光地等へアクセスする交通手段のことをいう。
パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査のこと。「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような時間帯に」「どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる。その名の通り、「人（パーソン）」に着目しているため、一つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況を捉えることができる。
播磨科学公園都市圏域定住自立圏	たつの市、宍粟市、上郡町、佐用町で形成された一つの生活圏のこと。定住自立圏においては、構成市町が相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体で必要な生活機能を確保し、地域への定住を促進する。

用語	解説
福祉輸送サービス	公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うサービスのこと。
フレイル	加齢に伴って心身の衰えた状態のこと。健康な状態と要介護状態の中間の段階を指し、努力次第では身体機能や認知機能等を回復させることができる。大きく分けて「身体的フレイル」「精神・心理的フレイル」「社会的フレイル」に分類される。
マイレール・マイバス意識	地域の鉄道やバスの重要性を住民等が認識し、鉄道やバスに愛着を持つて、自ら守り育てていく意識のこと。
マスタープラン	他の計画の上位に位置付けられる総合的な計画のことであり、本市では、市民と行政が一体となり、まちづくりに取り組むための指針として「たつの市総合計画」、都市計画に関する都市づくりの基本的な方針を示した「たつの市都市計画マスタープラン」等がある。
モビリティ	日本語で、「動きやすさ」「可動性」「移動性」「流動性」という意味があり、移動や交通、移動手段のこと。
ラストワンマイル	鉄道駅やバス停から、最終目的地（主に自宅）までの移動のこと。
AI	Artificial Intelligence（人工知能）の略称で、人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム全般や、人間が知的と感じる情報処理・技術全般のこと。
GPS	Global Positioning System（グローバル ポジショニング システム）の略称で、全世界的な位置測定システムのこと。GPS衛星から端末が受信する信号の到達時間により、その位置を計算する。
SNS	Social Networking Service（ソーシャルネットワーキングサービス）の略称で、ウェブ上で社会的ネットワークの構築を可能とするサービスのこと。Twitter（ツイッター）やFacebook（フェイスブック）、Instagram（インスタグラム）等が含まれる。



第2次たつの市地域公共交通計画

発行 2022年（令和4年）3月

たつの市 都市政策部 まちづくり推進課

〒679-4192 たつの市龍野町富永 1005 番地 1

TEL : 0791-64-3121 FAX : 0791-63-2594

E-mail : machizukuri@city.tatsuno.lg.jp

URL : <https://www.city.tatsuno.lg.jp/>
