

たつの市地域公共交通網形成計画（素案）

平成 28 年 2 月

— 目 次 —

第1章 計画に係る基本的認識	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置付け	1
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
1.5 計画の構成	2
第2章 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題	3
2.1 たつの市の概況	3
2.2 たつの市における交通の現状	7
2.3 高齢者・障害者の移動に対する福祉施策の状況	18
2.4 道路交通の現状	19
2.5 たつの市における移動状況	22
2.6 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題	33
第3章 上位計画・関連計画の概要	34
3.1 第1次たつの市総合計画（上位計画）	34
3.2 たつの市都市計画マスタープラン（上位計画）	34
3.3 立地適正化計画（上位計画）	34
3.4 たつの市人口ビジョン（関連計画）	35
3.5 たつの市まち未来創生戦略（関連計画）	35
3.6 定住自立圏構想（関連計画）	35
第4章 計画の方向性	36
4.1 基本理念及び計画の目標	36
4.2 めざすべき公共交通網	41
4.3 公共交通の役割	43
第5章 目標達成のための施策・事業	44
5.1 施策体系	44
5.2 施策・事業	45
第6章 計画の実現に向けて	50
6.1 公共交通を支える三者の連携	50
6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	51
6.3 公共交通事業運営方針の設定	52
6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し	53

第 1 章 計画に係る基本的認識

1.1 計画策定の目的

たつの市では、通院や買い物等の日常生活における移動を支える手段として、鉄道や路線バス、コミュニティバス等の公共交通が重要な役割を担っています。

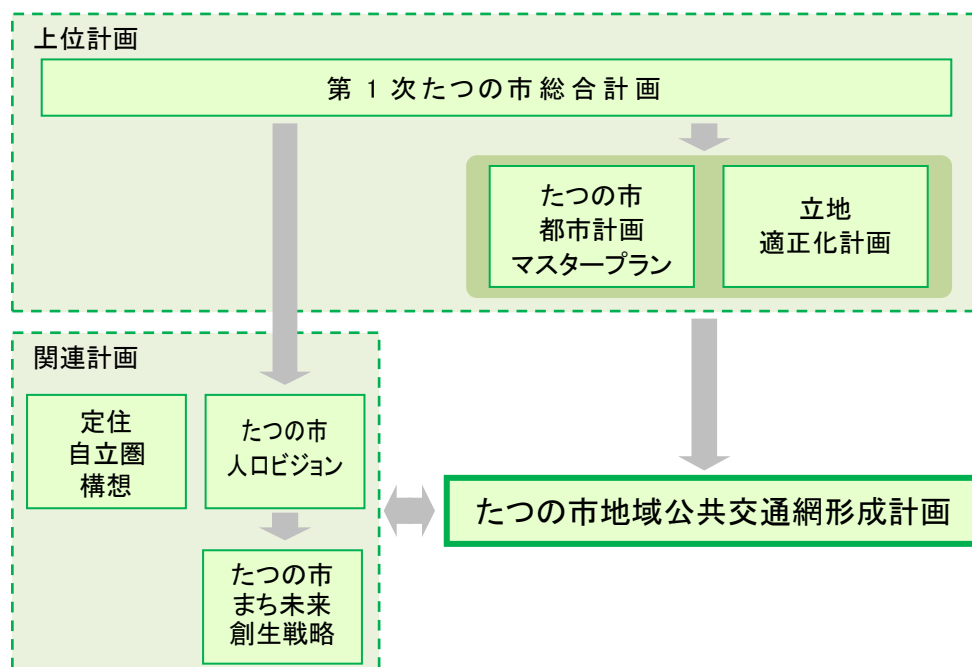
しかしながら、本市における公共交通をとりまく現状として、人口の減少や高齢化が進展していることに加えて、過度なクルマ依存によって公共交通の利用が低下するとともに交通事故が増加している状態にあります。

本計画は、こういった現状を踏まえて公共交通の整備に関する方向性を示し、市民が移動しやすい総合的な交通ネットワークを構築・維持することを目的として策定するものです。

1.2 計画の位置付け

本計画は、「第 1 次たつの市総合計画」、「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」を上位計画とし、人口減少の克服とふるさと創生を目指す「たつの市人口ビジョン」「たつの市まち未来創生戦略」や、本市が中心となって周辺市町との連携および住民の生活機能の確保をめざす「定住自立圏構想」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。

また、本計画は、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

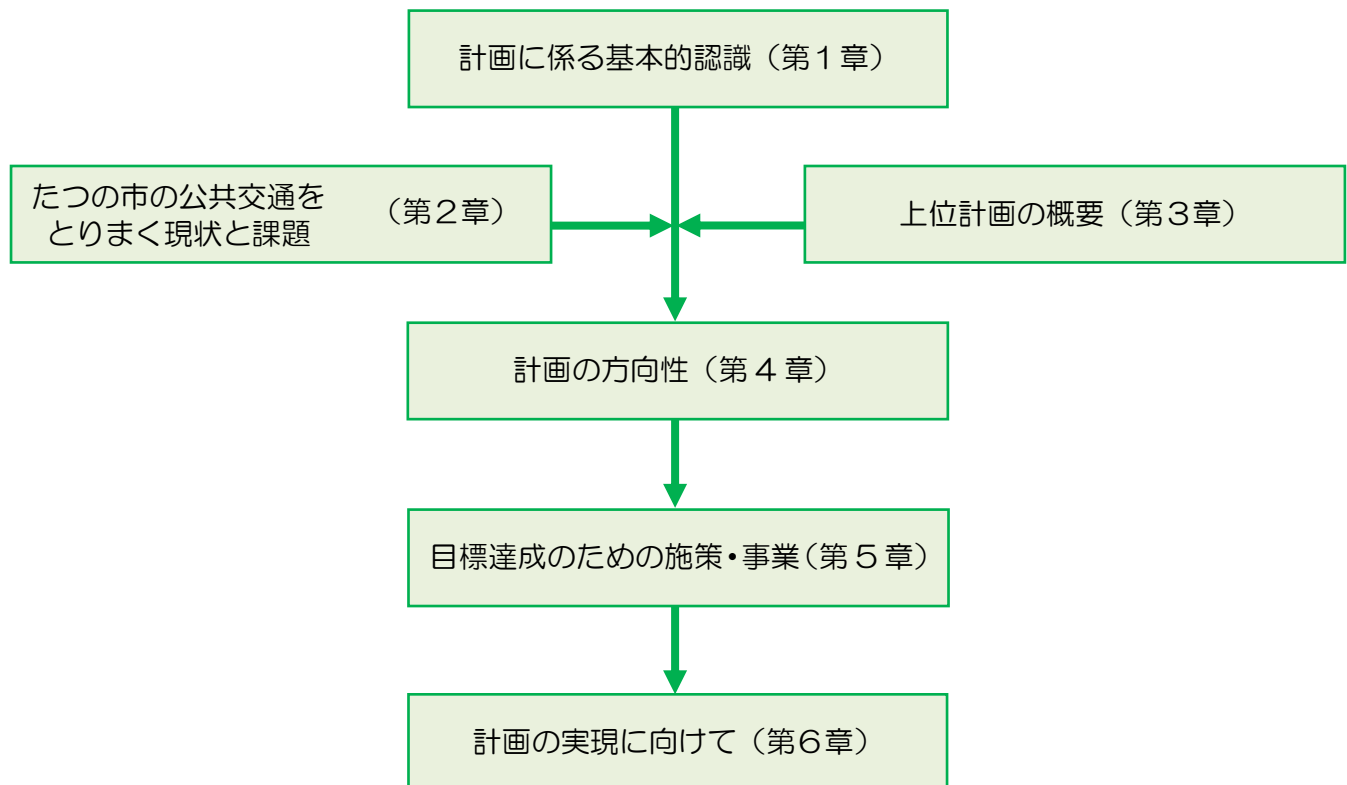
計画の区域は、たつの市内全域（210.87km²）とします。

1.4 計画の期間

計画期間は 2017 年度（平成 29 年度）から 2021 年度（平成 33 年度）までの 5 年間とし、2022 年度（平成 34 年度）以降は 5 年間隔で計画の見直しを行います。

1.5 計画の構成

たつの市の公共交通をとりまく現状と課題を把握したうえで、上位計画におけるまちづくりの目標を踏まえて、計画の方向性を示します。この方向性を受けた目標を達成するための施策及び事業をとりまとめています。



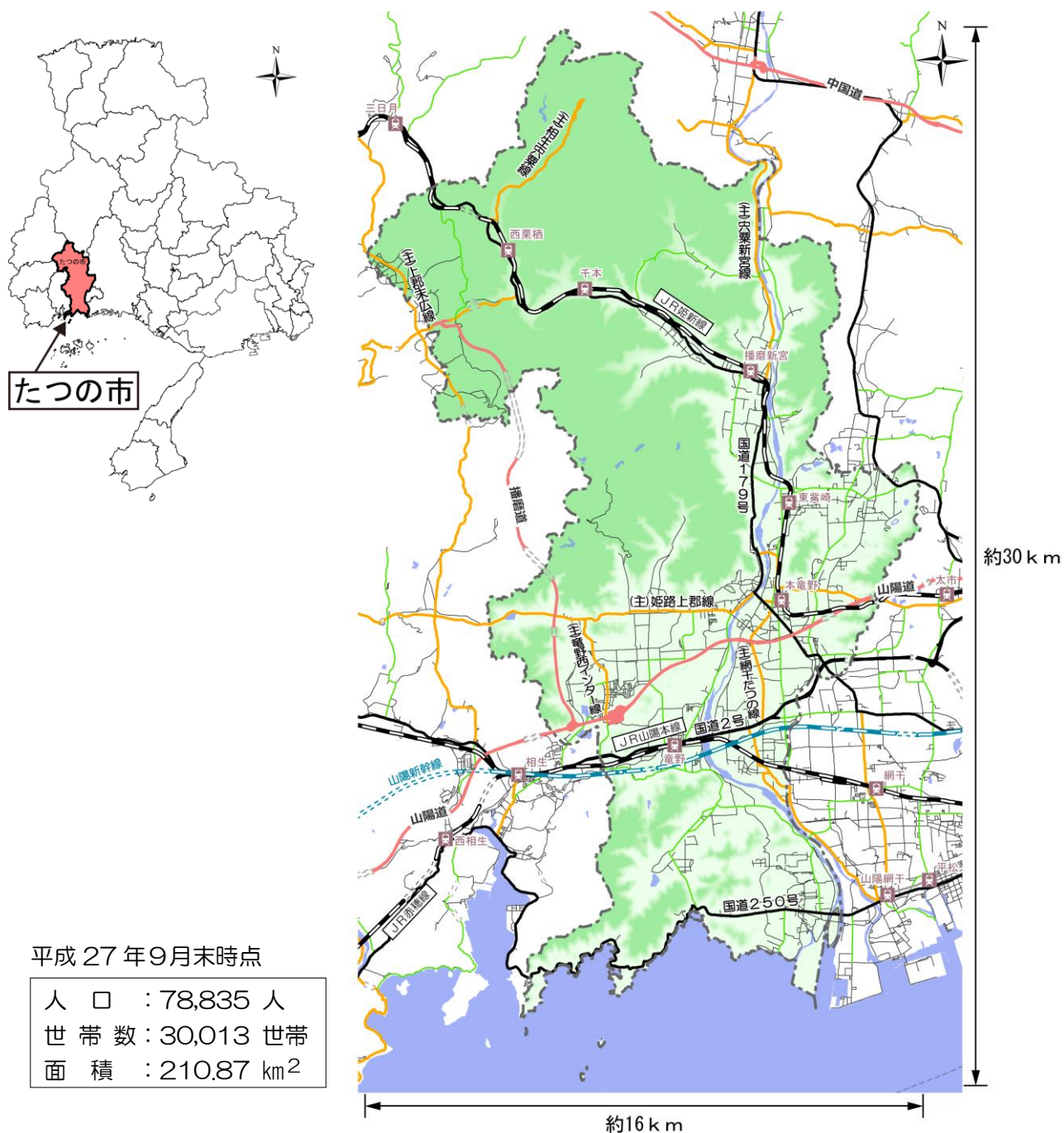
第2章 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題

2.1 たつの市の概況

(1) 位置・地勢

- ・たつの市は、兵庫県の南西部に位置している人口約7万9千人の都市です。
- ・南側は瀬戸内海に面するとともに、市内を南北に縦断する形で揖保川が流れています。国立公園や西播丘陵県立自然公園等を有する、自然環境に恵まれた地域です。
- ・瀬戸内式気候に属しており、一年を通して温暖で雨が少ない気候です。
- ・東西約16km、南北約30km、総面積は210.87km²です。

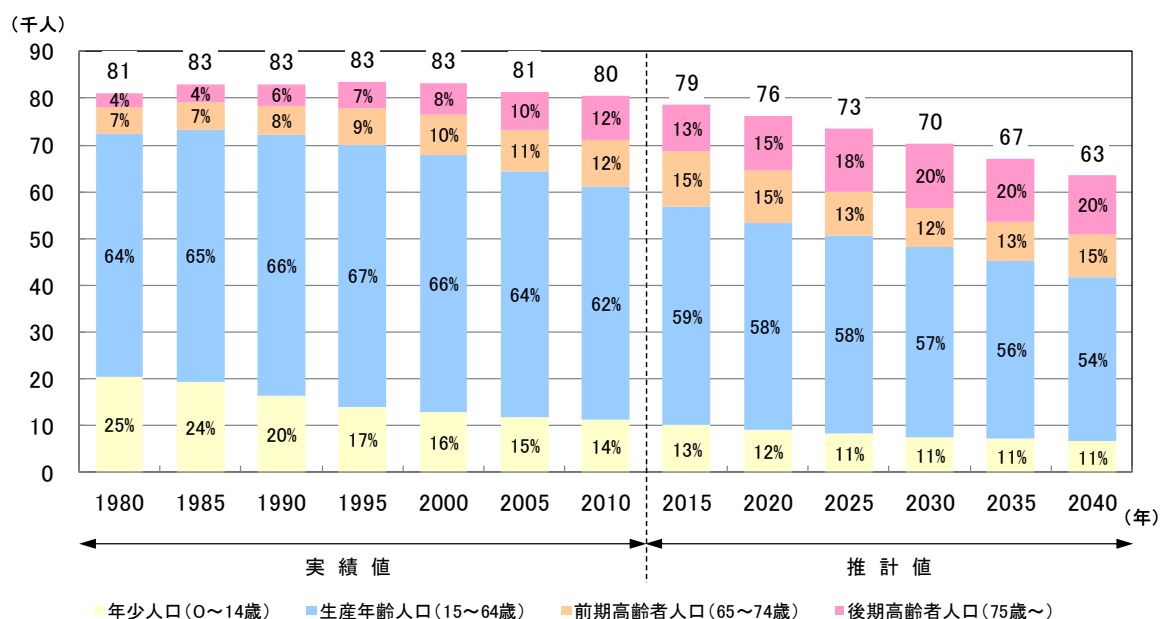
< たつの市の位置と概要 >



(2) 人口

- たつの市の人口は、2010年（平成22年）国勢調査結果で、約8万人です。
- 1980年（昭和55年）以降、8万3千人前後の横ばいで推移していましたが、2000年（平成12年）から減少しており、2040年（平成52年）には、約6万3千人にまで減少すると推計されています。
- 2010年（平成22年）の65歳以上の人口は24%を占め、高齢化が進んでいます。
- 今後、74歳までの人口割合が減少していく一方で、2040年（平成52年）には75歳以上の人口が20%を占め、約5人に1人が75歳以上になると推計されています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞



＊）年齢不詳は除く。

出典）2010年（平成22年）以前：国勢調査

2015年（平成27年）以降：「日本の地域別将来推計人口」（平成25（2013）年3月推計）

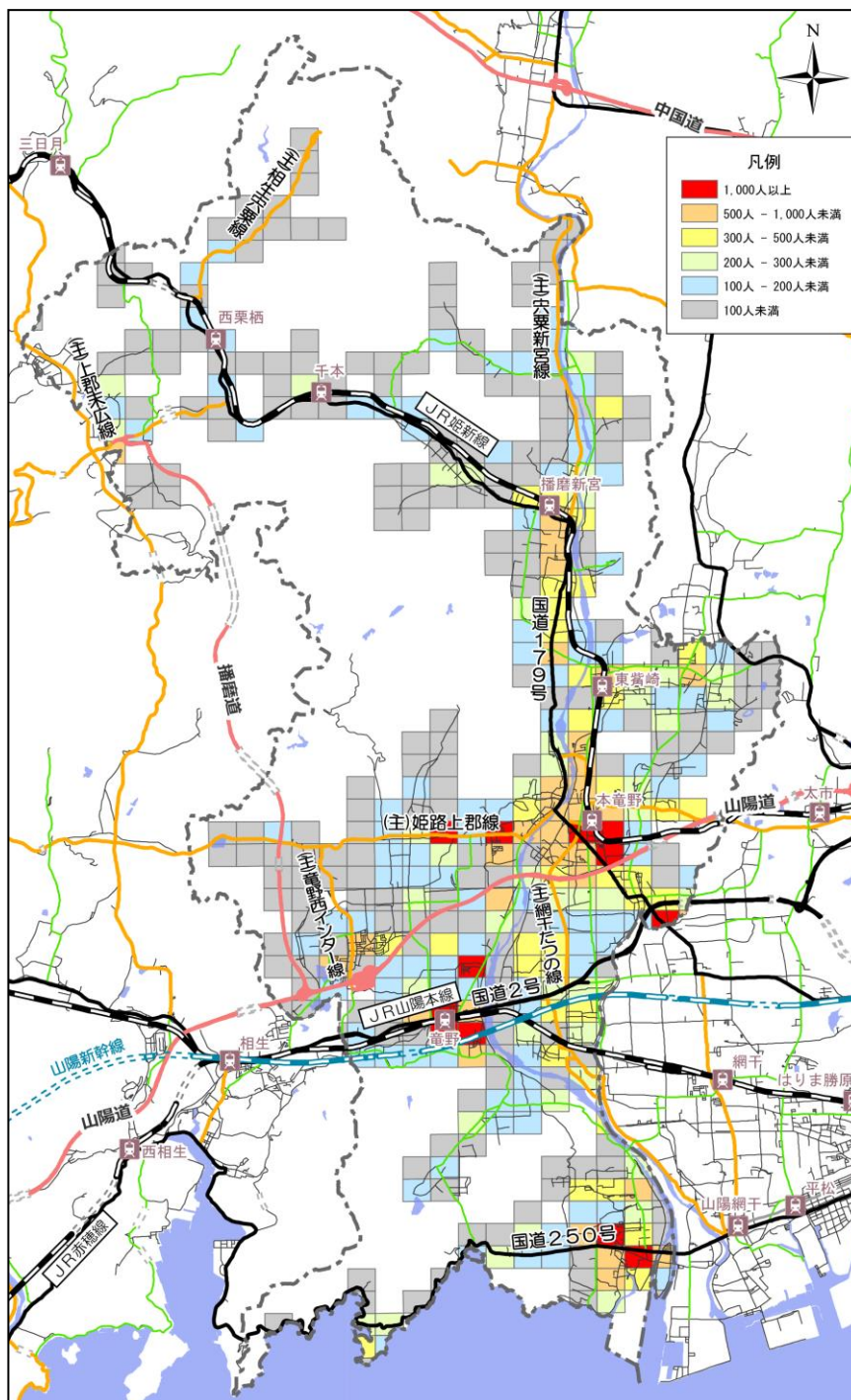
国立社会保障・人口問題研究所

- たつの市の可住地面積^{＊)}は83.01 km²で、総面積の約40%となっています。
- 人口分布の状況は、龍野町地区や揖保川町地区、御津町地区に集中し、鉄道（JR山陽本線、JR姫新線）や国道・県道沿いで1000人以上（メッシュ^{＊＊)}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広がっています。
- 高齢化率28%以上の地域が全体に広がっており、郊外部には50%以上の地域も存在しています。

＊）可住地面積は、2011年（平成23年）10月1日。総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫県市区町別主要統計指標平成26年版

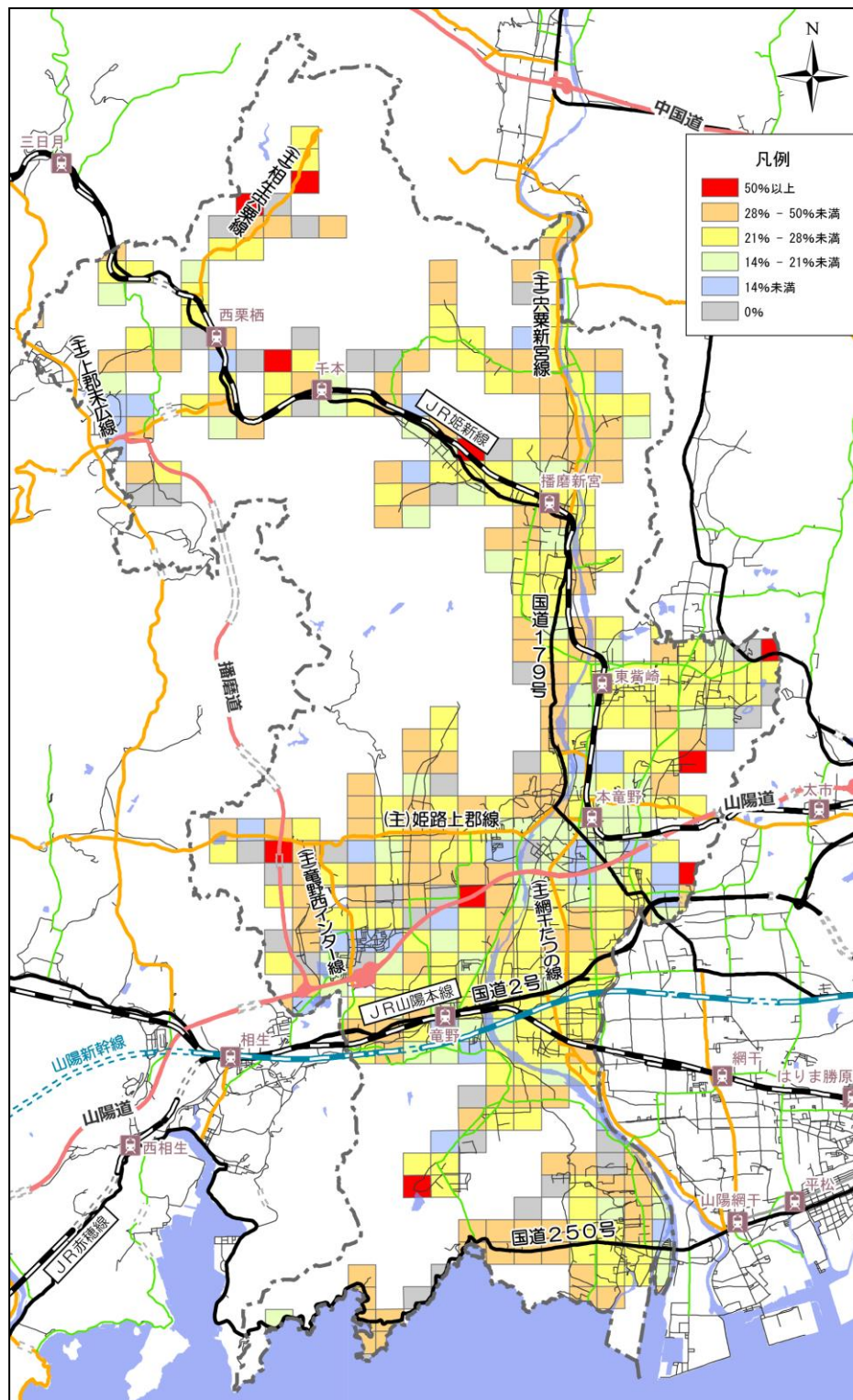
＊＊）メッシュは1辺約500mの正方形

＜ 地域別人口（メッシュ統計） ＞



出典）2010年（平成22年）国勢調査地域メッシュ統計

< 地域別高齢化率（メッシュ統計） >



＊）1つのメッシュは1辺が約 500m。

出典）2010 年（平成 22 年）国勢調査地域メッシュ統計

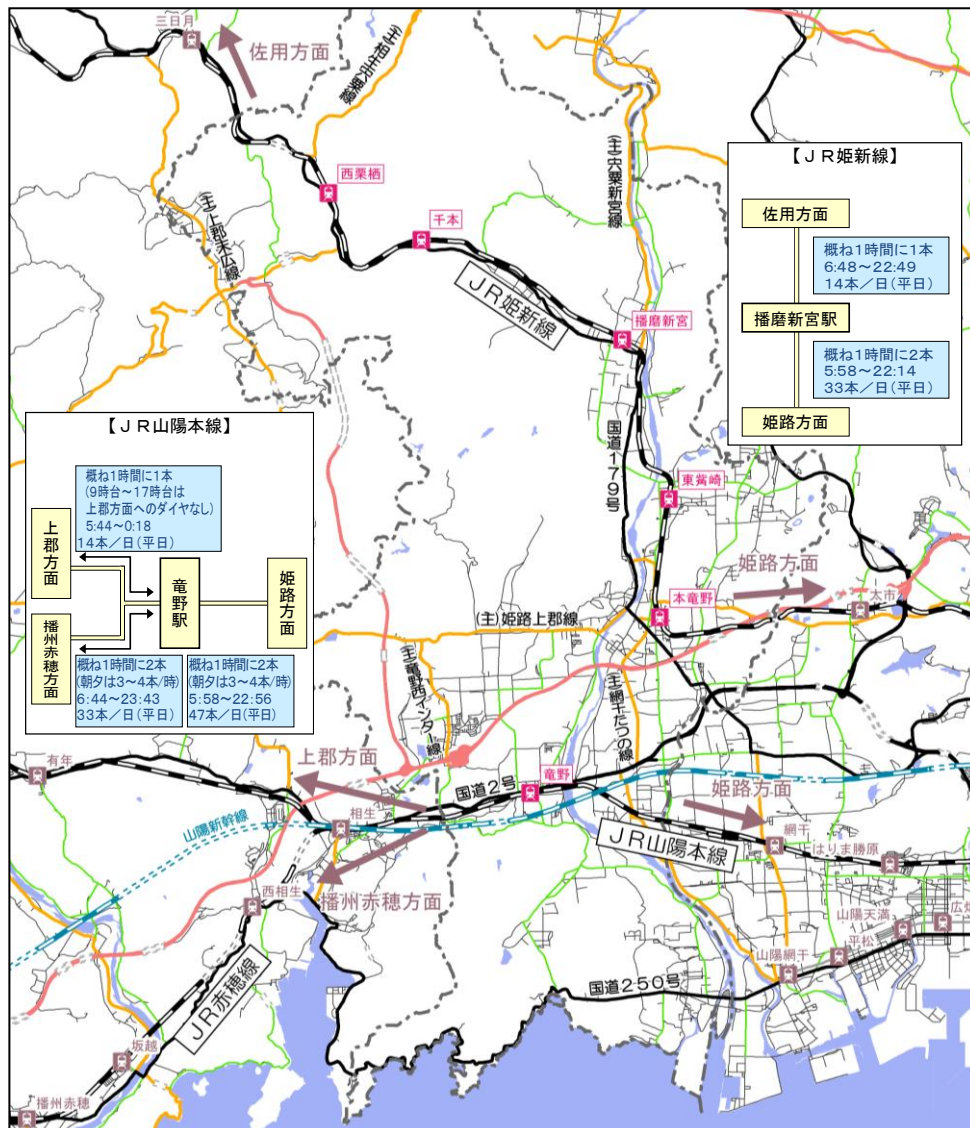
2.2 たつの市における交通の現状

(1) 鉄道の現状

① たつの市における鉄道の概要

- たつの市の南部をＪＲ山陽本線が走るとともに、龍野地区・新宮地区を經由して佐用町へ向かう形で、ＪＲ姫新線が走っています。市内にはＪＲ山陽本線の竜野駅、ＪＲ姫新線の本竜野駅、東鯨崎駅、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は、６時頃から２３時頃にかけて概ね１時間に２本（朝夕ピーク時は３～４本）の頻度で運行しています。また、播州赤穂方面は７時頃から０時頃にかけて概ね１時間に２本（朝夕ピーク時は３～４本）、上郡方面は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姫新線では、播磨新宮駅から姫路方面は、６時頃から２２時頃にかけて概ね１時間に２本、佐用方面は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。

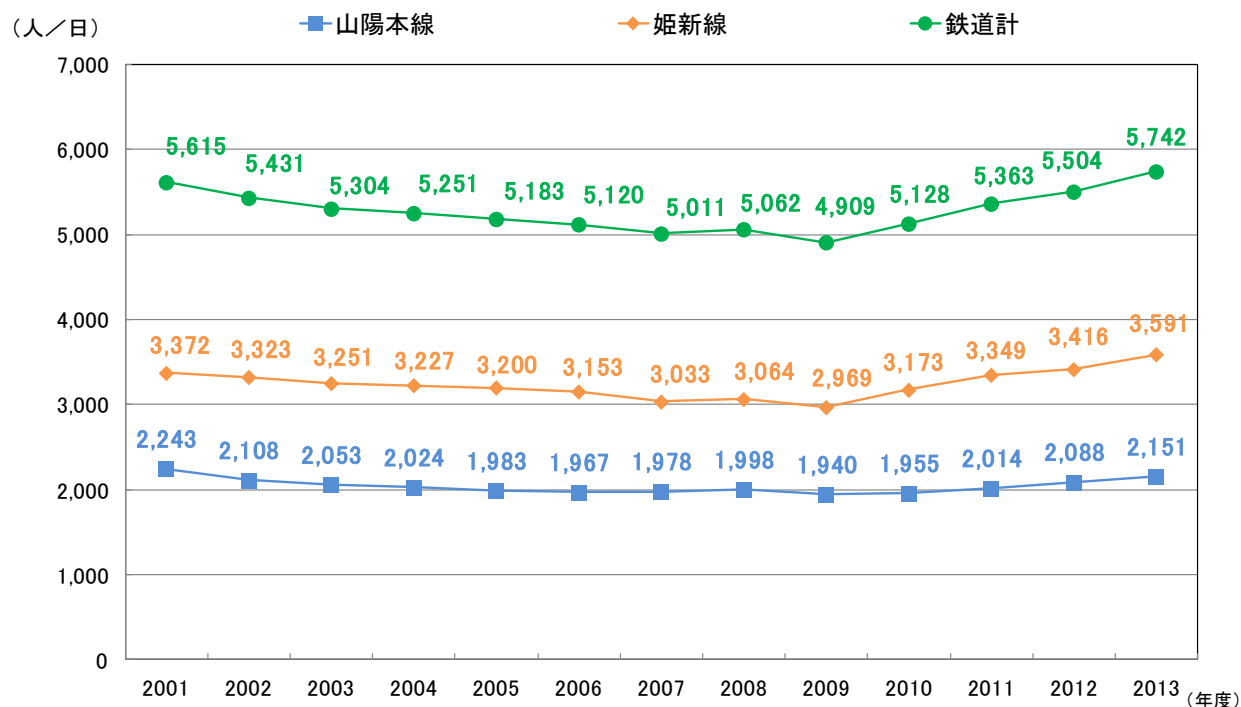
< たつの市における鉄道の概要 >



② 鉄道乗車人数の推移

- ・ JR山陽本線の1日あたり乗車人数は、2009年度（平成21年度）までは微減傾向にありましたが、2010年度（平成22年度）以降は微増を続けており、2013年度（平成25年度）では約2千2百人となっています。
- ・ JR姫新線の1日あたり乗車人数は、2009年度（平成21年度）までは減少傾向にありましたが、「JR姫新線輸送改善事業（平成18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、2013年度（平成25年度）には約3千6百人まで増加しています。

< 路線別1日あたり乗車人数 >



＊) たつの市内の以下の鉄道駅を対象として集計

JR山陽本線: 竜野駅

JR姫新線: 本竜野駅、東鶯崎駅、播磨新宮駅、千本駅、西栗栖駅)

出典) たつの市統計書

(2) 路線バスの現状

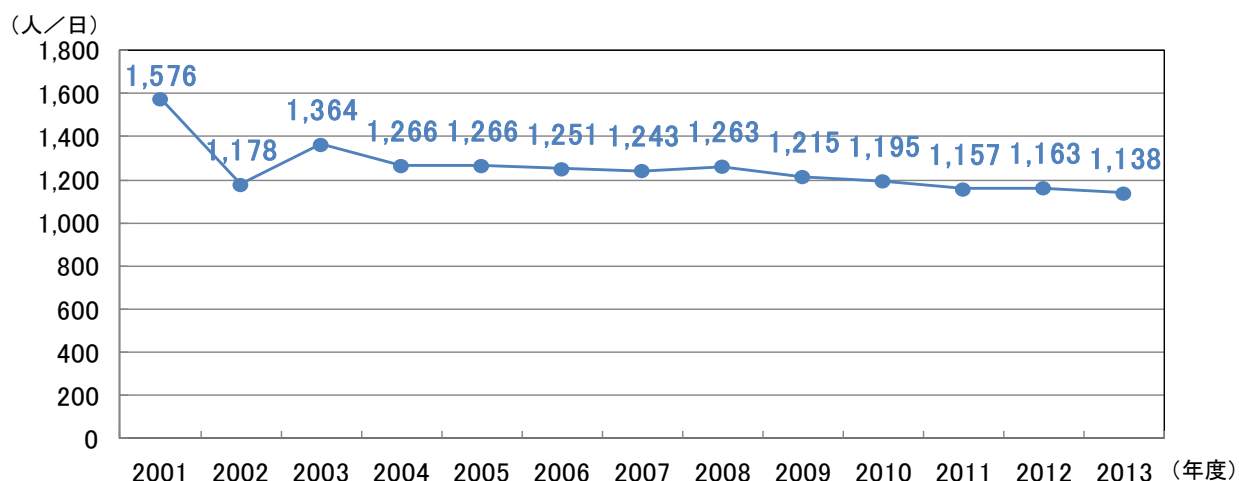
- たつの市では神姫バス（ウエスト神姫）が運行しており、新宮駅や播磨科学公園都市（SPring-8）を中心として以下の路線が走っています。

【主な運行路線】※次ページ参照

- ① 姫路市網干区から御津地区経由で大浦方面に向かう路線
- ② 姫路駅から龍野地区に向かう路線
- ③ 姫路駅または姫路市網干区から、龍野地区・新宮地区経由で山崎方面に向かう路線
- ④ 新宮駅と播磨科学公園都市（SPring-8）を結ぶ路線
- ⑤ 相生駅から播磨科学公園都市（SPring-8）に向かう路線

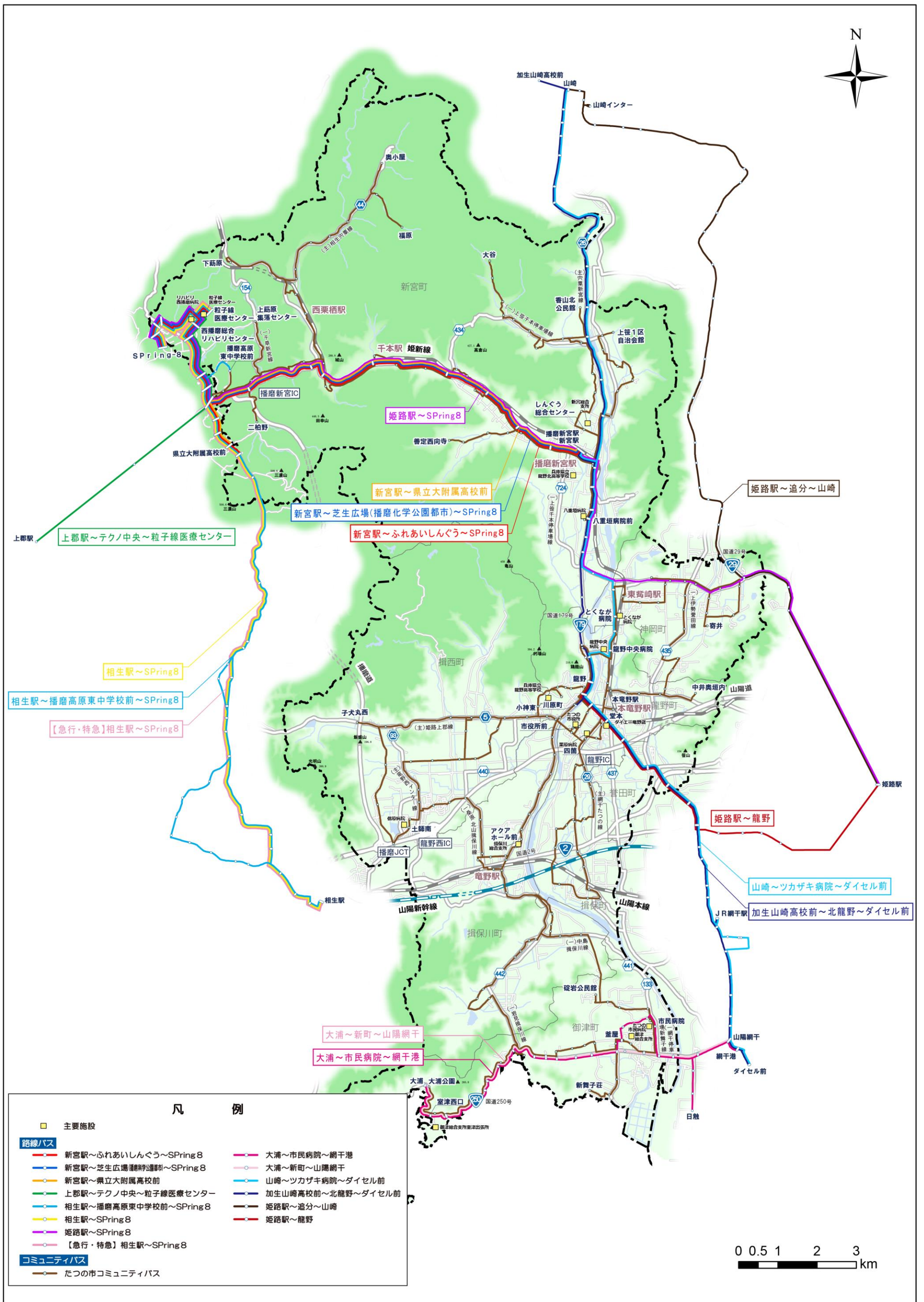
- 路線バスの1日あたり乗車人員は、2013年度（平成25年度）には約1,100人/日となっており、2001年度（平成13年度）の約1,600人/日と比べると3割程度減少しています。

< 路線バス乗車人員の推移 >



出典) たつの市統計書

＜ たつの市路線バス 路線網 ＞



(3) コミュニティバスの現状

① たつの市コミュニティバスの概要

- ・たつの市コミュニティバスは、市内全域を対象として全 12 路線が展開されており（平成 27 年 7 月時点）、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、運行が続けられています。

＜ たつの市コミュニティバスの概要 ＞

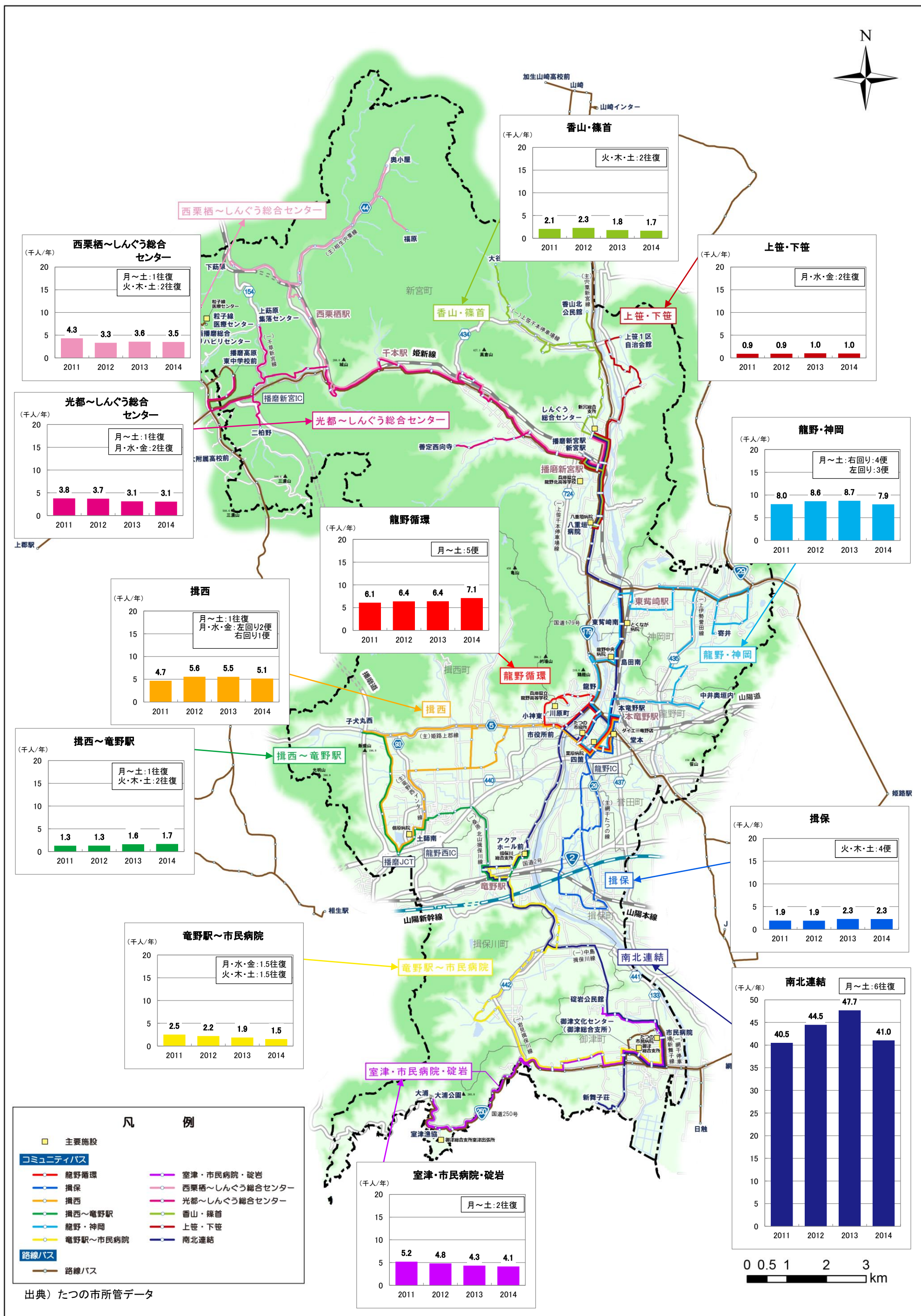
運行日	南北連結：月～土 龍野循環：月～土 龍野・神岡：月～土 揖西：月～土と月・水・金 揖保：火・木・土 揖西～竜野駅：月～土と火・木・土 光都～しんぐう総合センター：月～土と月・水・金 西栗栖～しんぐう総合センター：月～土と火・木・土 上笹・下笹：月・水・金 香山・篠首：火・木・土 室津・市民病院・碓岩：月～土 竜野駅～市民病院：月・水・金と火・木・土 ※ 日曜・祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休
運賃	・1乗車 100円（小学生未満は無料） ※ 複数ルート利用時は別途運賃が必要 ・1日乗車券 300円（コミュニティバス車内で販売）
運行車両	・たつの市所有のバス車両 7 台 { さくら（1台） あいあい（1台） 赤とんぼ（2台） わかあゆ（2台） るーぷらいん丸（1台）

② 運行内容の変遷（平成 22 年 10 月以降）

- ・たつの市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、定期的に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。

< 運行内容の変遷 >

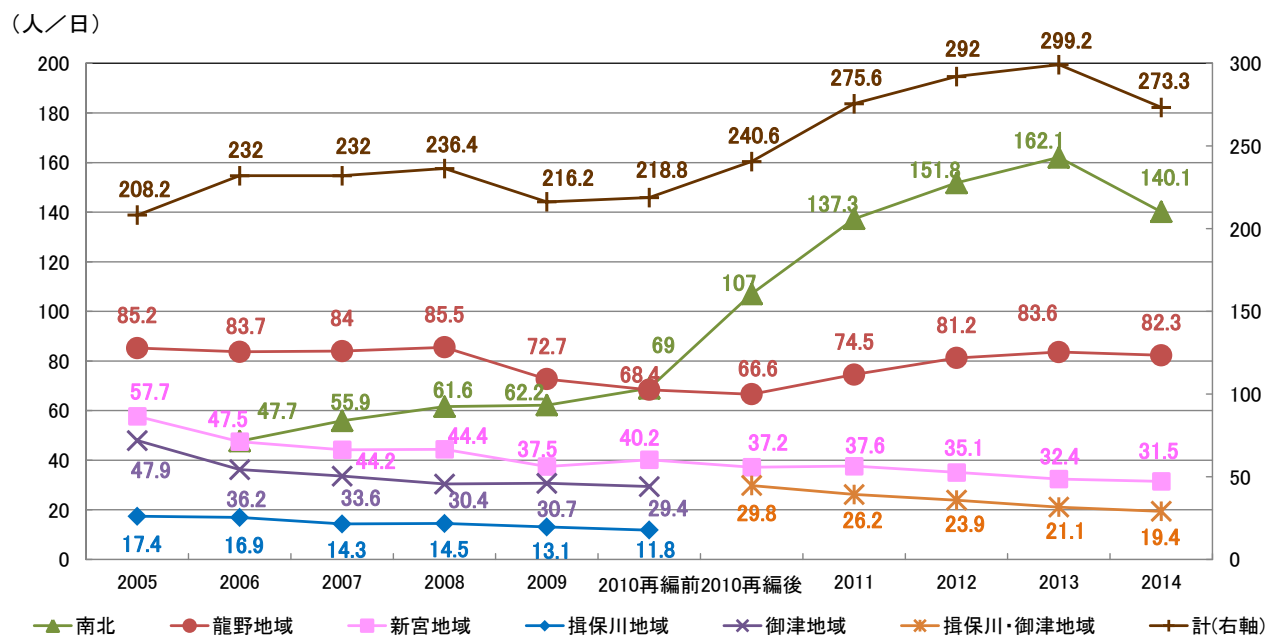
変更時期	主な変更内容
平成 22 年 10 月 12 日	・利用状況の二極化（利用者数 5 人未満/運行日と 10 人以上/運行日）や市民生活への影響等を考慮し、再編基準を緩和（10 人以上/運行日）したうえで再編 ・全 19 ルートのうち 7 ルート（龍野 C、庁舎、誉田、揖保川 A、揖保川 B、揖保川 C、御津 B）を廃止 ・新規路線を設定（光都～西栗栖駅・揖西～竜野駅） ・車両 1 台を南北連結ルートに追加し、増便 ・フリー乗降区間（新宮地域）及びフリー降車区間（龍野・新宮・揖保川・御津地域）を設定
平成 24 年 4 月 2 日	・「光都～西栗栖駅ルート」を廃止 ・路線バス「龍野～相生港線」の休止に伴い、「揖西ルート（朝夕）」の一部路線を変更 ・JR のダイヤ改正に伴い、ダイヤを見直し
平成 25 年 10 月 1 日	・「光都～播磨新宮駅ルート（月・水・金）」及び「西栗栖～播磨新宮駅ルート（火・木・土）」を、月曜～土曜にも運行 ・「大屋・善定ルート」を「光都～播磨新宮駅ルート」に組み込み、運行継続
平成 26 年 10 月 1 日	・「光都～播磨新宮駅ルート」及び「西栗栖～播磨新宮駅ルート」をしんぐう総合センターまで延伸
平成 27 年 4 月 1 日	・「南北連結ルート」において、朝の通勤・通学時間帯に「赤とんぼ号」を 1 本増便（「竜野駅」～「本竜野駅」間） ・市場碓岩トンネルの開通に伴い、「南北連結ルート」の路線を変更するとともに一部バス停を新設・統合 ・「南北連結ルート」のダイヤ改正に伴う乗継利便性の向上を図るため、「光都～しんぐう総合センタールート」の朝のダイヤを一部改正



③ たつの市コミュニティバス乗車人数の推移

- ・たつの市コミュニティバスの1日あたり乗車人数は、2010年（平成22年）10月の路線再編時まではほぼ横ばいで推移していましたが、再編以降は増加傾向にあり、2014年度（平成26年度）には約270人にまで増加しています。
- ・中でも南北連結ルートは、2010年（平成22年）10月の路線再編時に車両1台を追加し、増便を行ったことで大幅な増加を続けており、2014年度（平成25年度）の乗車人数は約140人と、再編前の2倍以上になっています。

＜ コミュニティバス乗車人員の推移（1日あたり・地域別） ＞



出典) たつの市統計書

【各項目の詳細】

- ・南 北：南北連結ルート
- ・龍野地域：龍野循環ルート、龍野・神岡ルート、揖西ルート、揖保ルート、揖西～竜野駅ルート
- ・新宮地域：光都～しんぐう総合センタールート、上笹・下笹ルート、西栗栖～しんぐう総合センタールート、香山・篠首ルート
- ・揖保川・御津地域：室津・市民病院・碓岩ルート、竜野駅～市民病院ルート

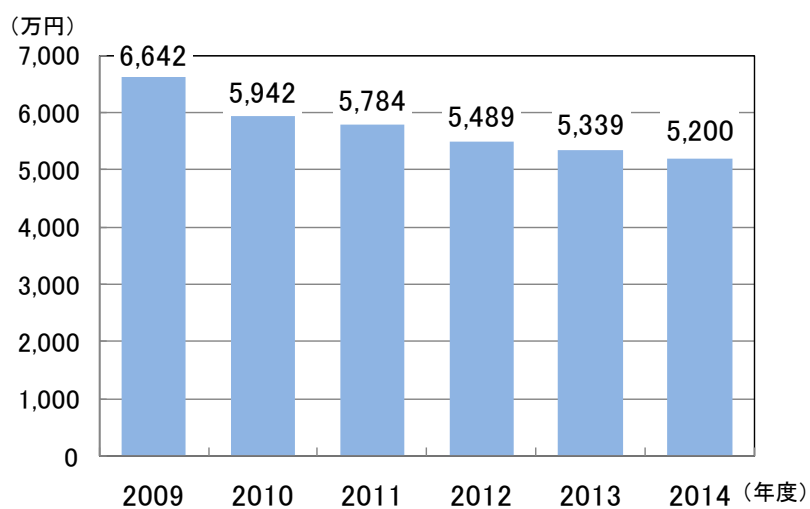
※以下の2地域は、2010年（平成22年）10月の路線再編時に「揖保川・御津地域」として統合

- ・揖保川地域：揖保川地域コミュニティバス「あいあい」
揖保川Aルート、Bルート、Cルート、Dルート
- ・御津地域：御津地域コミュニティバス「るーぷらいん丸」
御津Aルート、Bルート

④ コミュニティバス事業への支援状況

- コミュニティバス事業に対する支援状況は、2009 年度（平成 21 年度）では約 6,600 万円となっていました。利用者が極端に少ない路線の廃止や統合等の、路線再編を定期的に実施することで収支状況を改善しており、2014 年度（平成 26 年度）には約 5,200 万円まで減少しています。

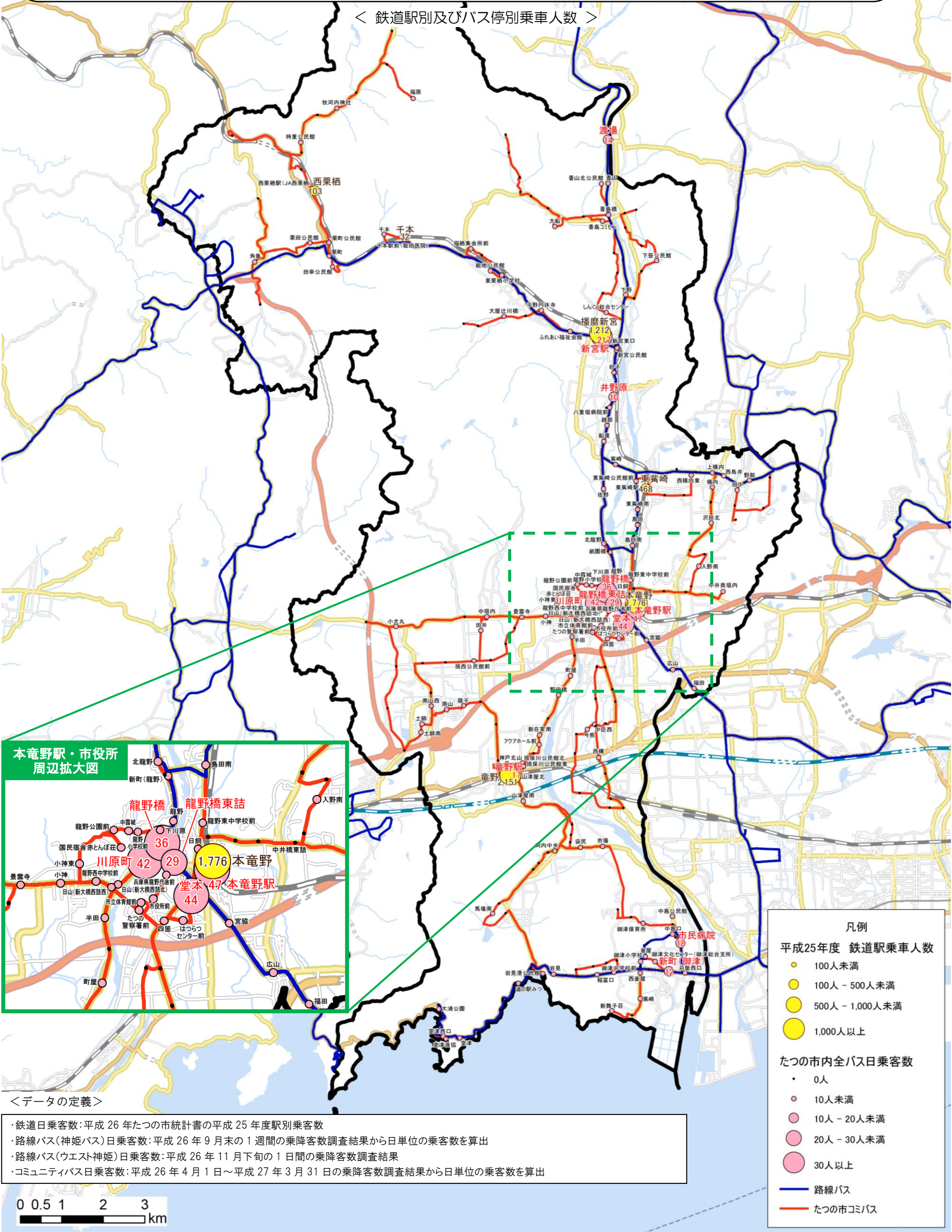
＜ コミュニティバスに対する行政の支援状況 ＞



出典) たつの市所管データ

(4) 鉄道駅別及びバス停別乗車人数

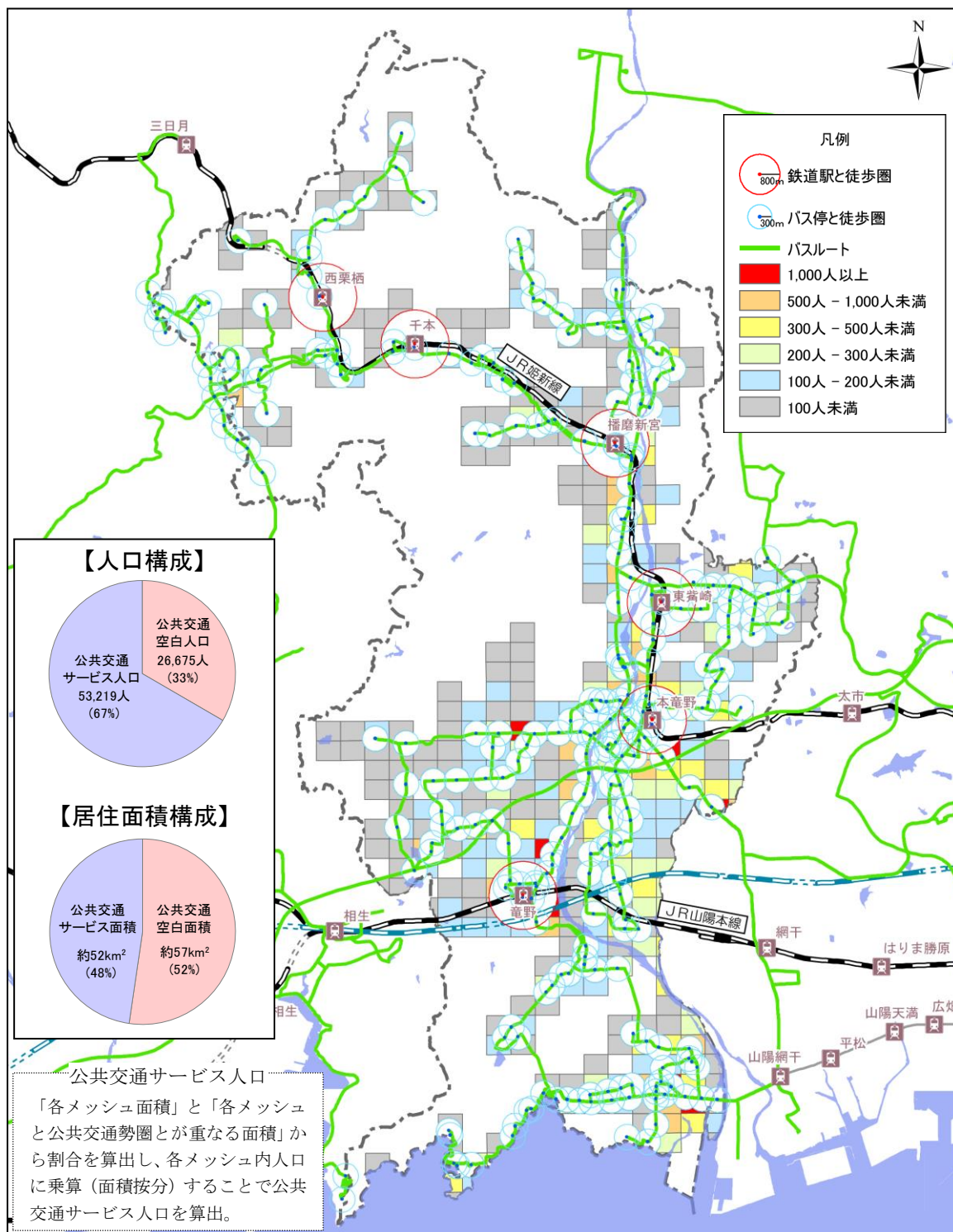
- ・鉄道の乗車人数は、竜野駅が 2,151 人/日と最も多くなっており、次いで本竜野駅の 1,776 人/日、播磨新宮駅の 1,212 人/日、となっています。
- ・バスの乗車人数は、新宮駅バス停が 217 人/日と最も多くなっており、次いで本竜野駅バス停が 47 人/日、堂本バス停が 44 人/日となっています。
- ・中心市街地のバス停が多く利用されていますが、それ以外では市民病院バス停竜野駅バス停、新町（御津）バス停の乗車人数が多くなっています。



(5) 公共交通によるカバー状況

- ・JR山陽本線及びJR姫新線の各駅を中心に半径800m、各バス停を中心に半径300mをそれぞれの徒歩圏（公共交通勢圏）と設定すると、市民の約70%を公共交通でカバーできていますが、まだ約30%の人が公共交通の全くない「公共交通空白地」に居住していると推定されます。

＜ 公共交通勢圏図（鉄道駅から半径800m・バス停から半径300m）＞



2.3 高齢者・障害者の移動に対する福祉施策の状況

- ・高齢者・障害者の在宅生活を支える福祉施策として、1枚500円のタクシー利用券を交付する「高齢者タクシー事業」及び「障害者福祉タクシー利用料補助事業」を実施しています。また、運転免許証を自主返納した高齢者を対象とした、コミュニティバス無料定期券の交付も併せて実施しています。
- ・これらの事業はいずれも増加傾向にあり、2014年度（平成26年度）では高齢者タクシー事業が約1,300万円、障害者福祉タクシー利用料補助事業が約350万円、高齢者運転免許証自主返納支援事業が約46万円となっています。

＜ 高齢者・障害者の移動に対する福祉施策 ＞

【高齢者タクシー事業】

- ・以下の全ての条件に該当する方を対象に、タクシー料金の一部を助成（所得制限あり）
 - ①70歳以上の高齢者を含む65歳以上で構成する世帯（18歳未満・障害者を養育する場合も可）
 - ②車を所有していない世帯
- ・タクシーの初乗り運賃を助成するタクシー利用券を交付（1枚500円、1月あたり2.5枚）
- ・タクシー1乗車につき、1枚の利用券を利用可能（1乗車の料金が1,000円以上の場合は、2枚を限度として利用可能）

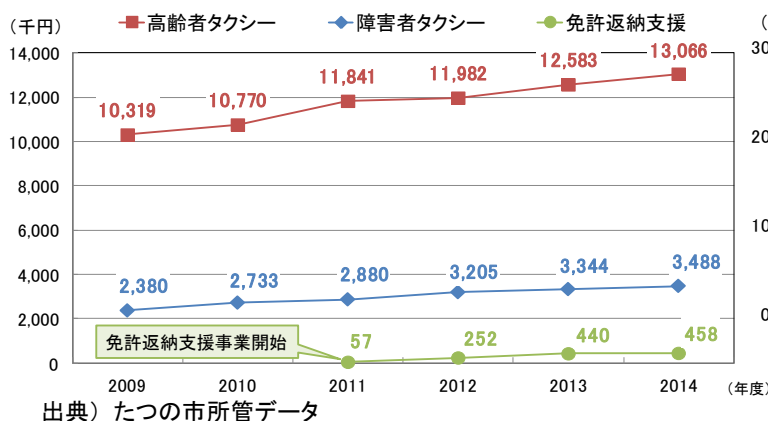
【障害者福祉タクシー利用料補助事業】

- ・以下の全ての条件に該当する方を対象に、タクシー料金の一部を助成
 - ①在宅で生活している重度身体障害者（1・2級）又は重度知的障害者（A）である
 - ②障害者本人または生計を一にする方が、本人の日常生活で利用する自動車又は軽自動車、自動車税又は軽自動車税の減免を受けていない
 - ③高齢者タクシーの助成を受けていない
- ・タクシーの初乗り運賃を助成するタクシー利用券を交付（1枚500円、1月あたり4.5枚）
- ・タクシー1乗車につき、1枚の利用券を利用可能（1乗車の料金が1,000円以上の場合は、2枚を限度として利用可能）

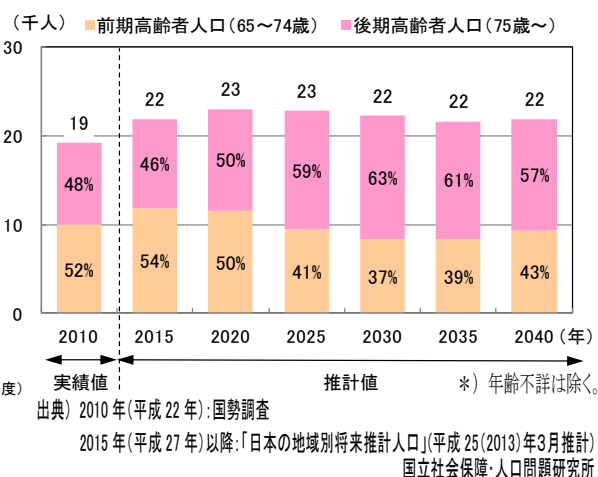
【高齢者運転免許証自主返納支援事業】

- ・平成23年4月1日以降に運転免許証を自主返納した、満65歳以上の方及びその配偶者で運転免許証を持たない方に、「たつの市コミュニティバス」を無料で利用できる定期券を交付（3年間有効）

＜ 高齢者・障害者の移動に対する福祉施策の状況 ＞



＜ 高齢者数の推移 ＞



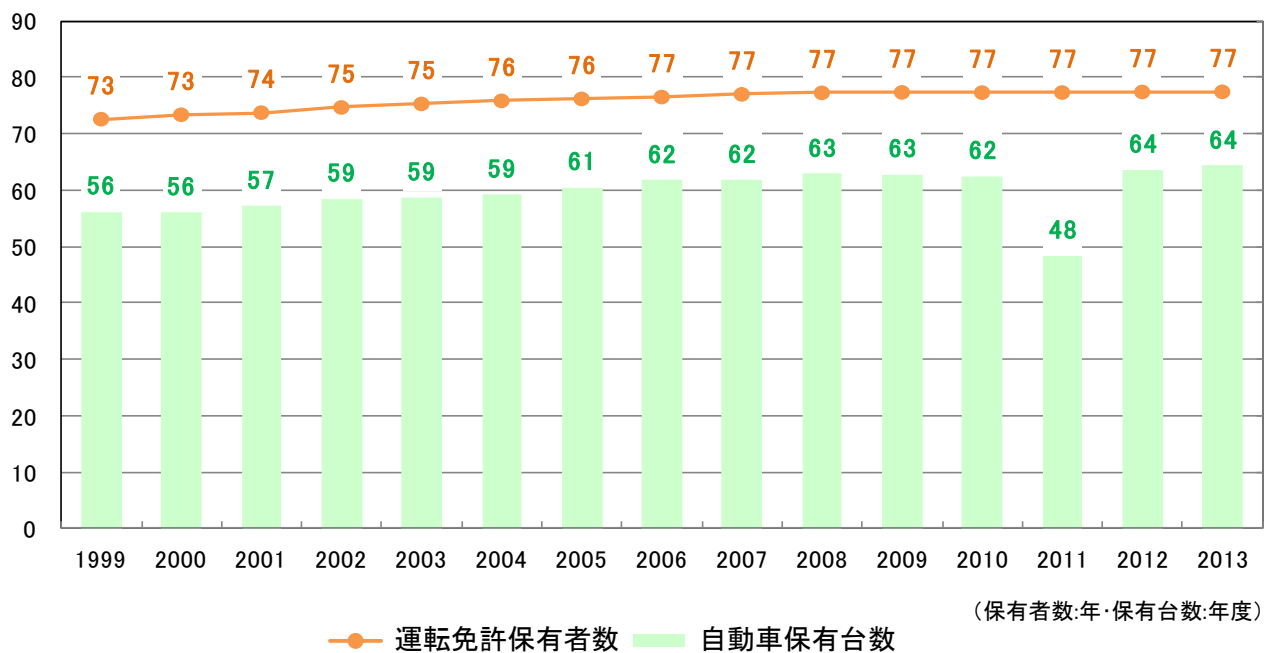
2.4 道路交通の現状

(1) 自動車普通免許所有者数及び自動車保有台数の推移

- たつの警察署管内の自動車普通免許所有者数は、2007 年（平成 19 年）に 7 万 7 千人を超え、それ以降はほぼ横ばいで推移しています。
- 自動車保有台数は増加傾向が続いており、2013 年度（平成 25 年度）では約 6 万 4 千台となっています。

＜ 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数の推移 ＞

(千人・千台)

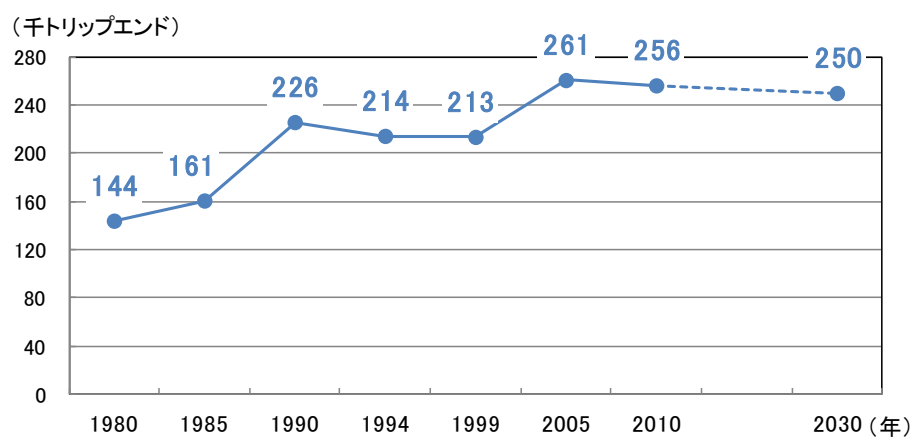


出典) 自動車普通免許保有者数:交通年鑑 自動車保有台数:兵庫県市区町別主要統計指標

(2) 自動車交通量の推移

- たつの市の自動車発生集中交通量は、1980年（昭和55年）以降増加し続け、2005年（平成17年）には1980年（昭和55年）の約1.8倍まで増加しましたが、2010年（平成22年）にはやや減少に転じています。
- 2030年（平成42年）には、現在よりもやや減少すると予想されています。

＜ たつの市関連トリップ自動車発生集中交通量の推移 ＞



＊）トリップエンドとは、ある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地と到着地をそれぞれ「トリップエンド」という。

＊ ＊）将来自動車発生集中交通量は、国土交通省が2005年（平成17年）道路交通センサスデータ等を基に2012年（平成24年）フレームにより推計した結果。

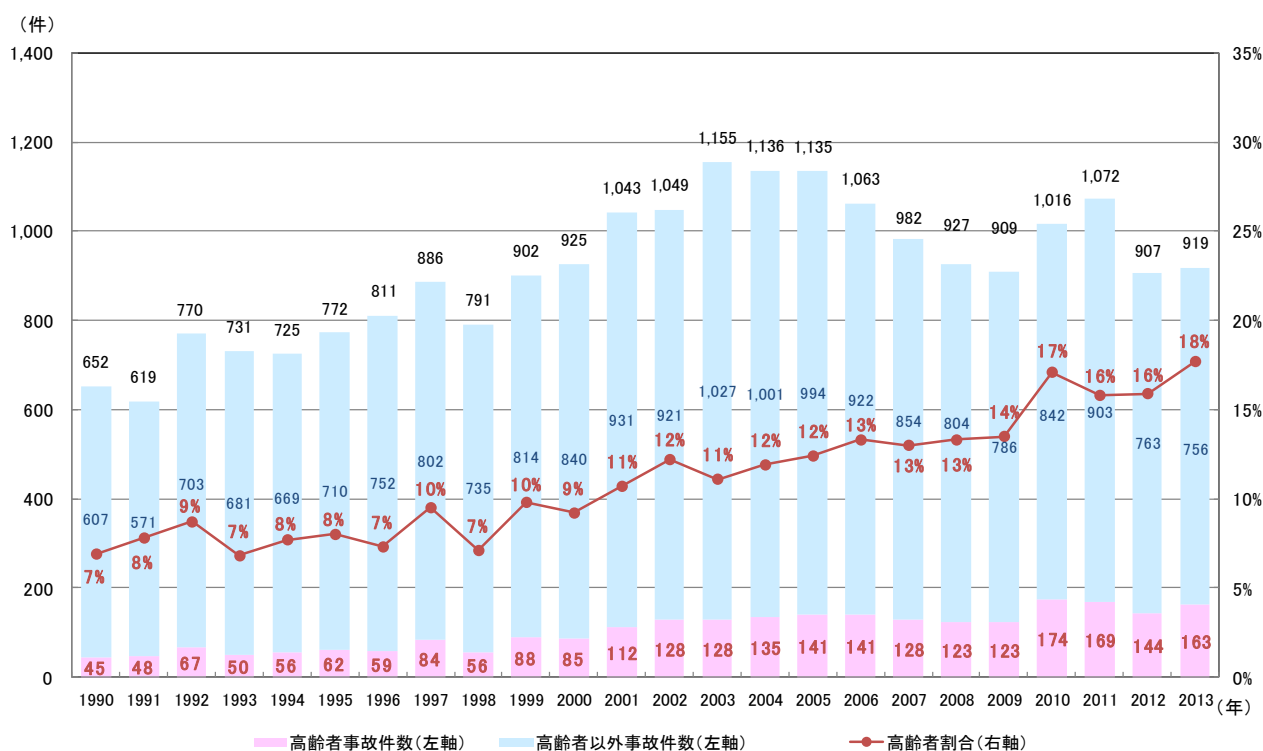
出典）各年度道路交通センサス

※2030年（平成42年）の数値は2005年（平成17年）ベース将来推計

(3) 交通事故の状況

- たつの警察署管内の交通事故件数は、2003年（平成15年）をピークとしてやや減少傾向にあり、2013年（平成25年）は919件／年となっていますが、高齢者が第1当事者となる交通事故の割合は増加傾向にあり、2013年（平成25年）には18%を占めています。

＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（たつの警察署管内）＞



出典) 交通年鑑

2.5 たつの市における移動状況

(1) たつの市における人の動きの概要

パーソントリップ調査とは…

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日の全ての動きを捉えるもので、国土交通省が中心となって10年に1回実施されています。たつの市は近畿圏パーソントリップに該当し、直近では平成22年に実施されています。

〔人の移動量の単位〕

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

本資料では、人の動きをよりイメージしていただけるように「トリップ=人」として表記しています。

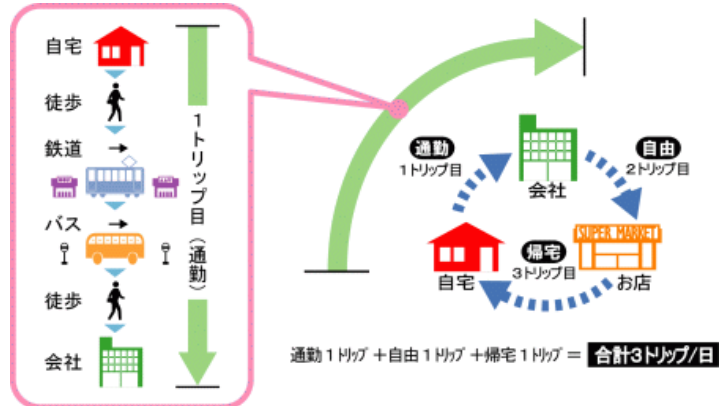
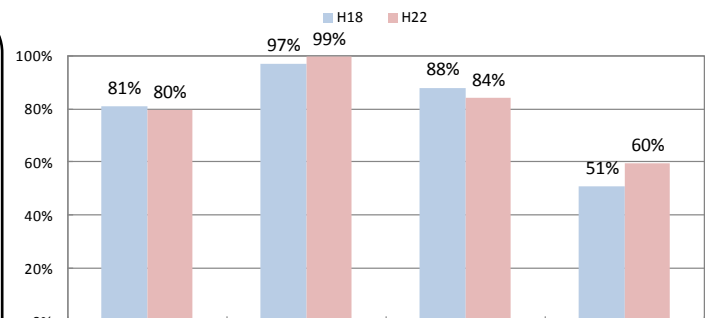


図 2.5.1 人の移動の例

① 外出率

- ・たつの市民の外出率は、平成22年では80%となっています。
- ・年齢階層別に見ると、5～14歳は99%、15～64歳は84%と高い外出率であるのに対して、65歳以上では60%と低くなっています。
- ・平成18年と平成22年を比較すると、5～14歳及び15～64歳ではあまり変化がみられませんが、65歳以上では9%増加しています。

< 年齢3区分別外出率の推移 >

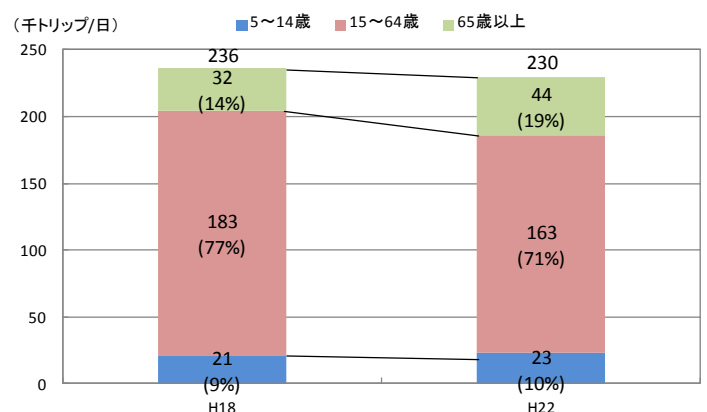


※) 平成18年播磨都市圏パーソントリップ調査圏内の居住者による集計結果
出典) 平成18年播磨都市圏・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

② 年齢別移動量

- ・平成18年から平成22年のたつの市関連の移動量を年齢3区分別にみると、総量や5～14歳、15～64歳の人の動きは減少していますが、65歳以上の人の動きは約3万2千トリップ/日から約4万4千トリップ/日と1.4倍に増加しています。

< 年齢3区分別移動量の推移 >

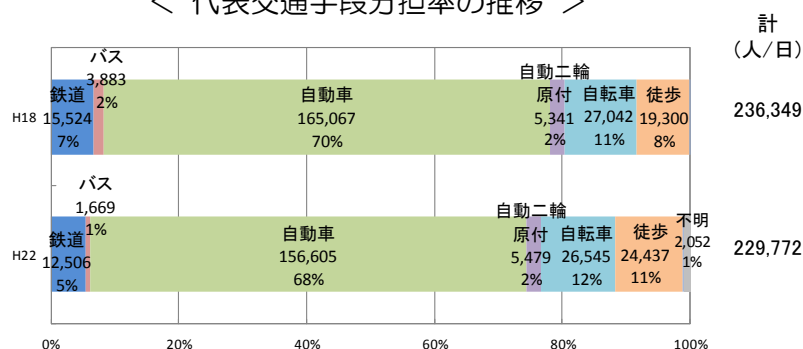


※) 平成18年播磨都市圏パーソントリップ調査圏内の居住者によるたつの市関連の移動量集計結果
出典) 平成18年播磨都市圏・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

③ 利用交通手段

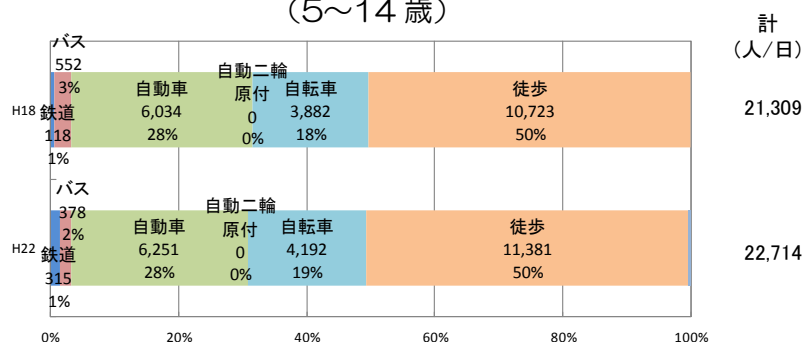
- たつの市の利用交通手段の割合は、自動車利用が70%で圧倒的に高くなっています。
- 平成18年から平成22年の利用交通手段の推移をみると、鉄道、バス、自動車の割合が1～2%程度減少している一方、自転車、徒歩の割合は2～3%程度増加しています。
- 年齢区分別に利用交通手段をみると、5～14歳及び15～64歳では大きな変化はありませんが、65歳以上ではバスの利用割合が4%減少している一方、徒歩の利用が4%増加しています。

< 代表交通手段分担率の推移 >

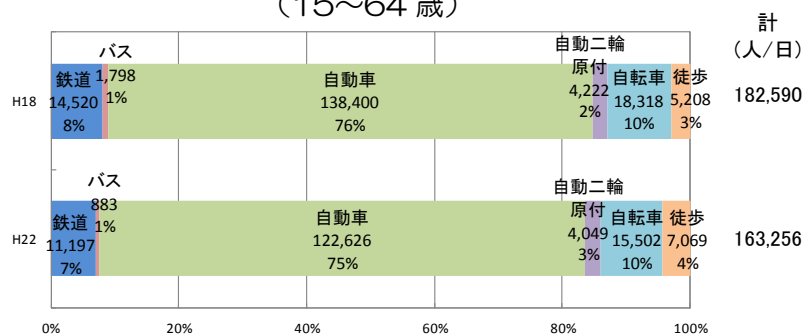


< 年齢3区分別代表交通手段分担率の推移 >

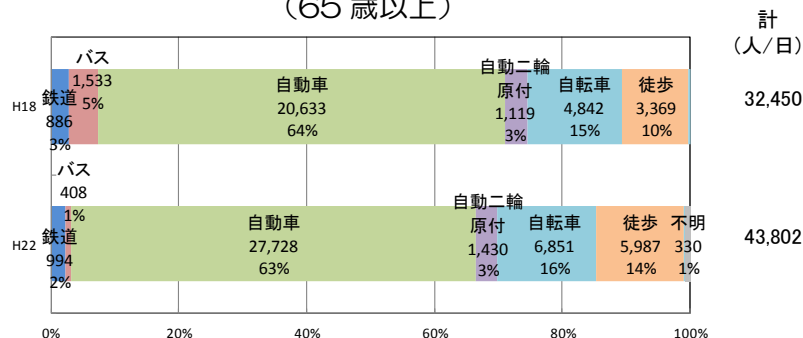
(5～14 歳)



(15～64 歳)



(65 歳以上)



※) 平成18年播磨都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者によるたつの市関連の移動量集計結果
出典) 平成18年播磨都市圏・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

④ 市町間OD流動

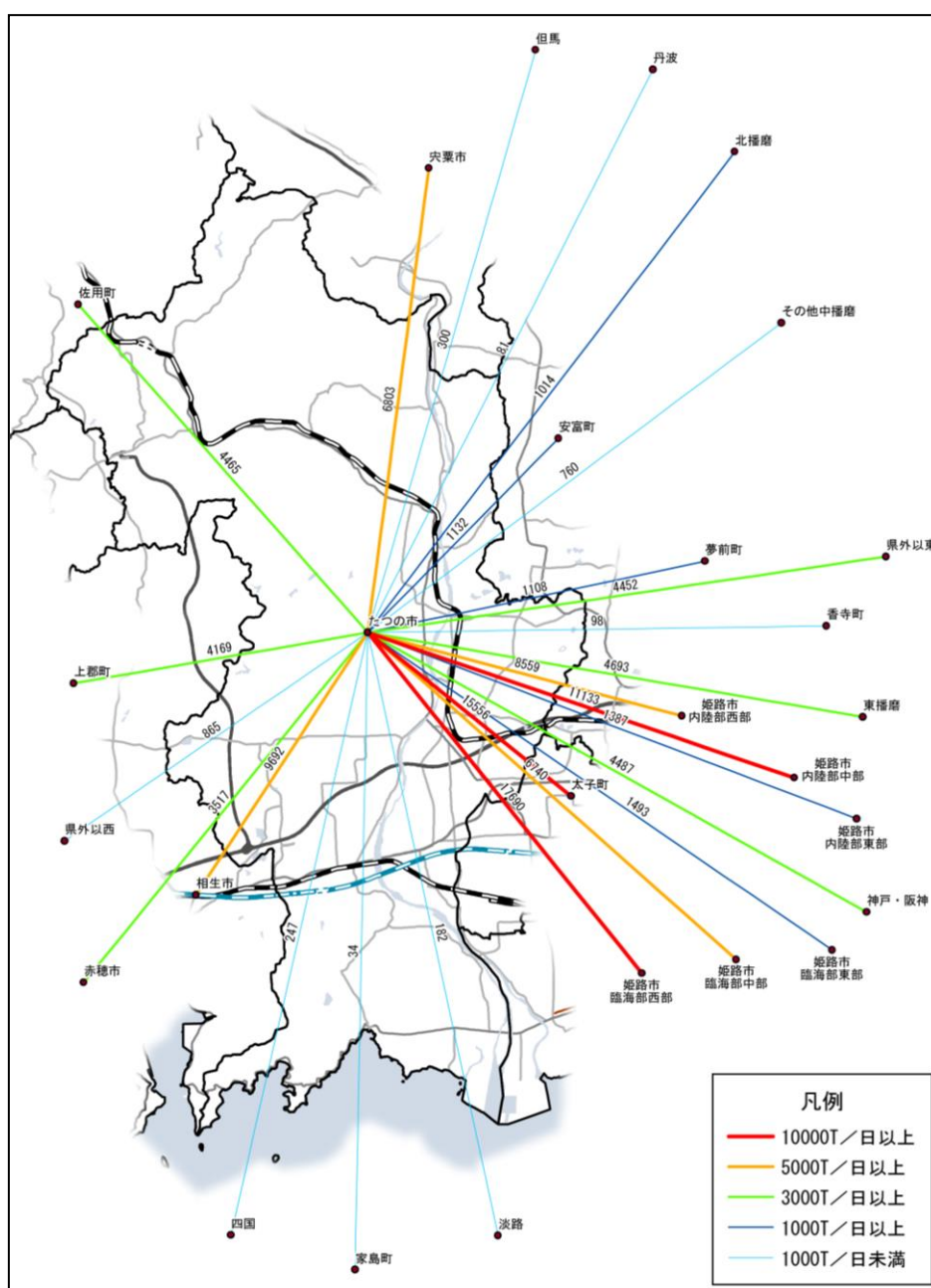
- たつの市の市町間流動において、最もOD流動が多いのは姫路市臨海部西部で約1万8千トリップ、次いで太子町が約1万6千トリップとなっています。以下、順に姫路市内陸部中部、姫路市内陸部西部、宍粟市、姫路市臨海部中部との流動が多くなっています。

【OD流動とは】

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

※下図のトリップ数は、「たつの市から出発するOD流動」と「たつの市へ向かうOD流動」を合計しています。

< 市町間OD流動 >



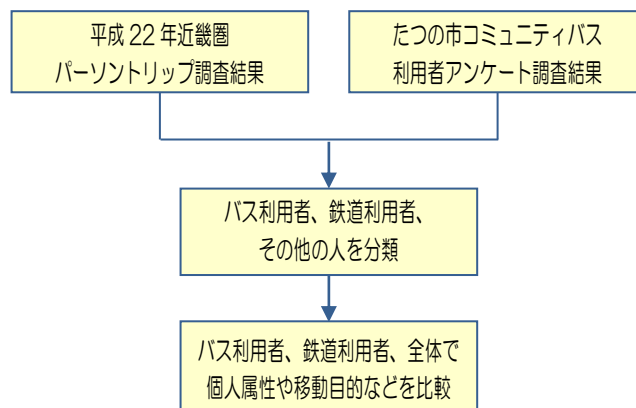
出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(2) バス・鉄道利用者の特性

① バス・鉄道利用者特性の分析方法

・たつの市におけるバス・鉄道利用者の特性を把握するために、平成22年近畿圏パーソントリップ調査結果とたつの市コミュニティバス利用者アンケート調査結果を用いて、バス・鉄道利用者の個人属性や利用目的などを全体と比較することにより分析しています。

< バス・鉄道利用者特性の分析方法 >



○たつの市コミュニティバス利用者アンケート調査の概要

・たつの市コミュニティバスの利用状況を把握するため、平成27年9月14日（月）及び9月15日（火）の2日間においてアンケート調査を実施しました。

調査目的：たつの市コミュニティバスの利用状況を把握するため

調査方法：調査員がコミュニティバスに乗車し、利用者に調査票を手渡しで配布して後日郵送で回収

調査対象者：コミュニティバス利用者

回答者数：106名

調査日：平成27年9月14日（月）及び9月15日（火）

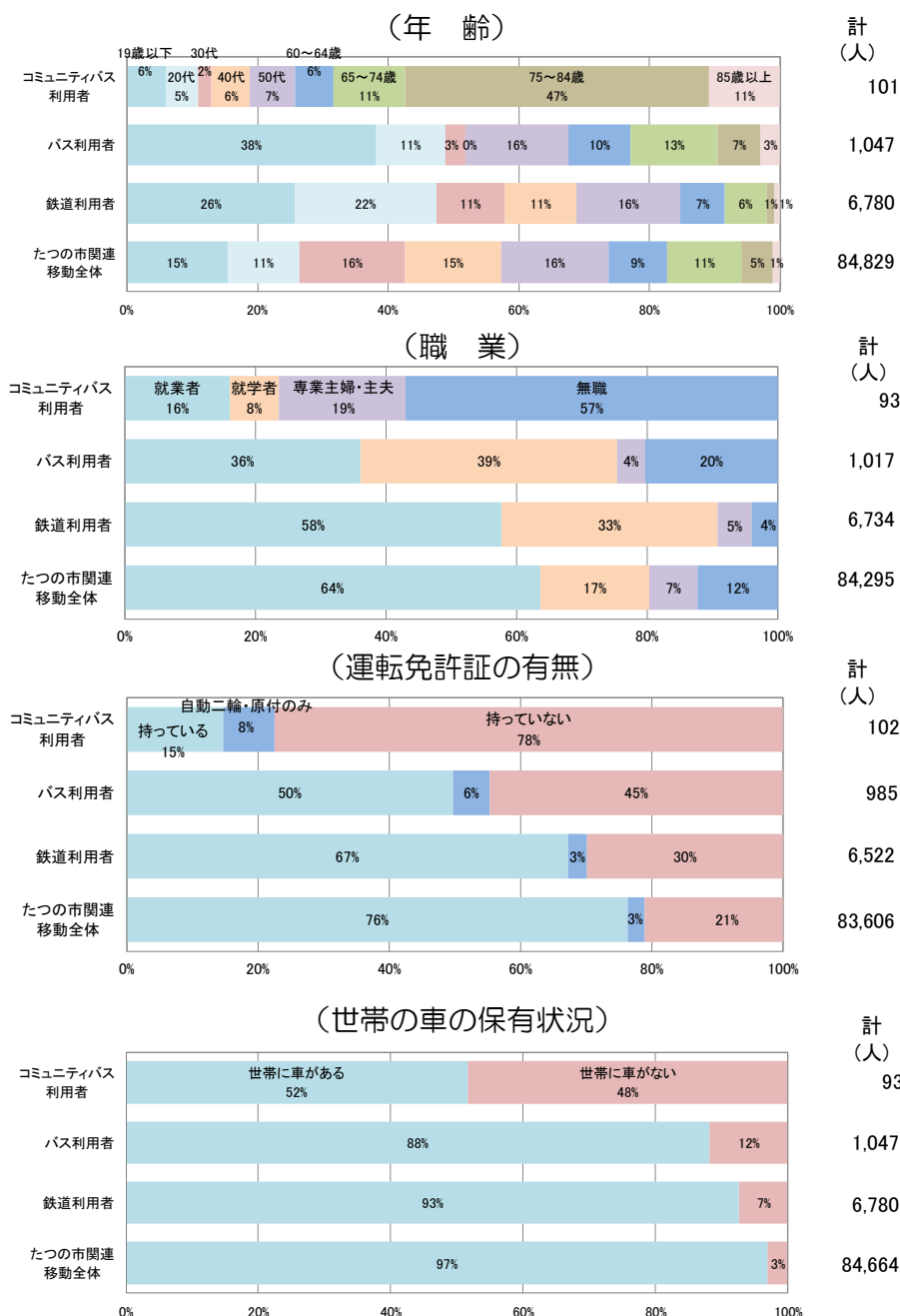
< 回収状況 >

ルート	票数
南北連結	31
龍野循環	13
龍野・神岡	10
揖西	10
揖保	2
光都～しんぐう総合センター	12
上笹・下笹	0
西栗栖～しんぐう総合センター	10
香山・篠首	5
室津・市民病院・碓岩	4
竜野駅～市民病院	5
揖西～竜野駅	4
合 計	106

② バス・鉄道利用者の個人属性

- ・バス利用者の個人属性を全体と比較すると、バス利用者は、19 歳以下及び 65 歳以上、就学者及び無職の人が多くなっています。
- ・鉄道利用者の個人属性を全体と比較すると、鉄道利用者は、20 代以下、就業者の人が多くなっています。
- ・バス及び鉄道利用者は、全体と比較して運転免許証を持っていない人や、世帯に車がない人が利用している傾向があり、自動車を利用しにくい人の交通手段としてバスや鉄道が利用されている傾向があります。

< 個人属性の比較 >



＊) コミュニティバス利用者:コミュニティバス利用者アンケート調査の回答者

＊ ＊) バス利用者:平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査よりたつの市関連の移動で代表交通手段がバスの人

＊ ＊ ＊) 鉄道利用者:平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査よりたつの市関連の移動で代表交通手段が鉄道の人

＊ ＊ ＊ ＊) たつの市関連移動全体:平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査よりたつの市関連の移動の人

＊ ＊ ＊ ＊ ＊) 不明を除く。

(3) クルマ移動制約者の移動特性

① クルマ移動制約者の定義と人数

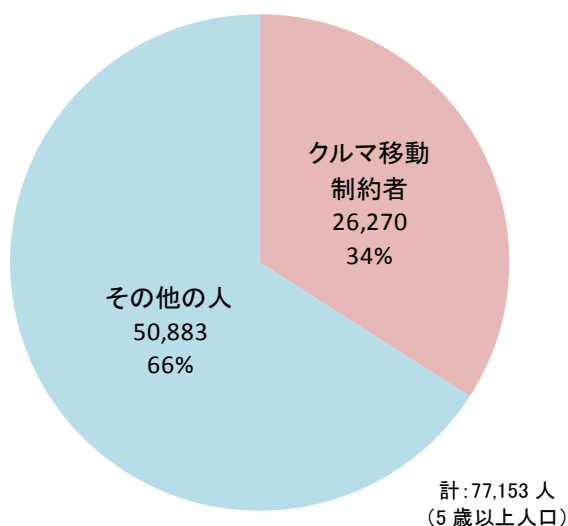
- ・コミュニティバスは自動車を利用しにくい人に利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマ移動制約者と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- ・たつの市民のクルマ移動制約者数は平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果から推計すると、約 2 万 6 千人（全体の 34%）が該当します。

【クルマ移動制約者の定義】

次のいずれかに該当する人をクルマ移動制約者として設定

- ・ 自動車運転免許を持っていない
- ・ 世帯に車がない

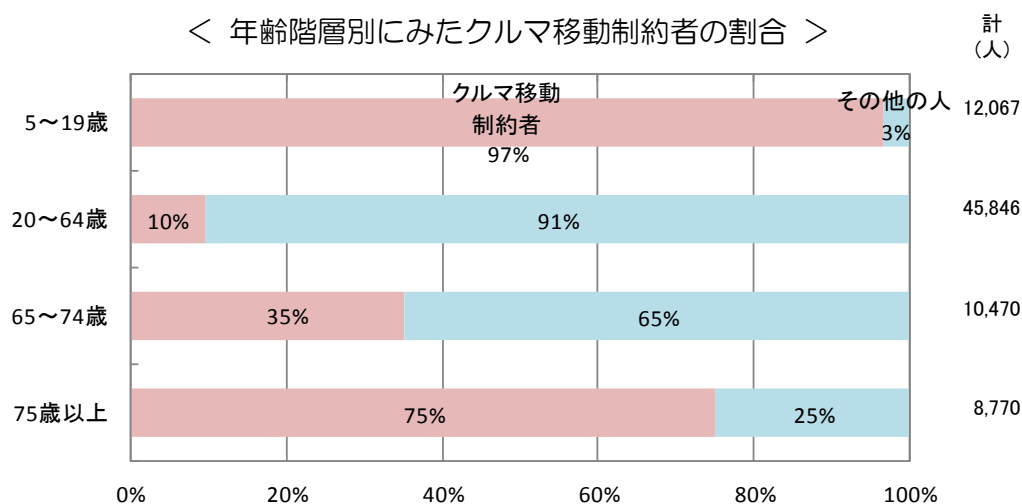
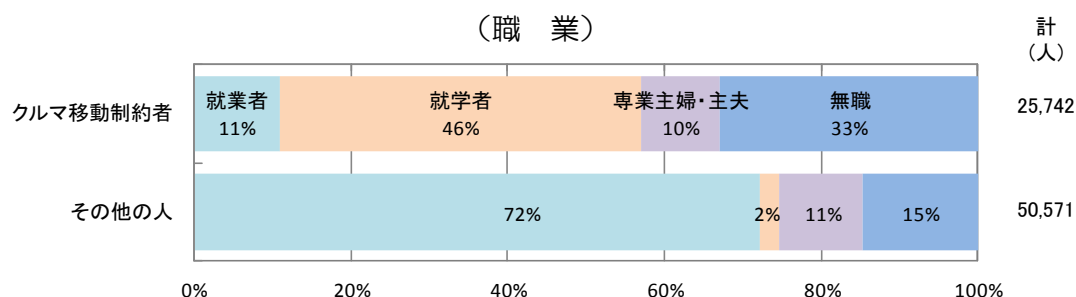
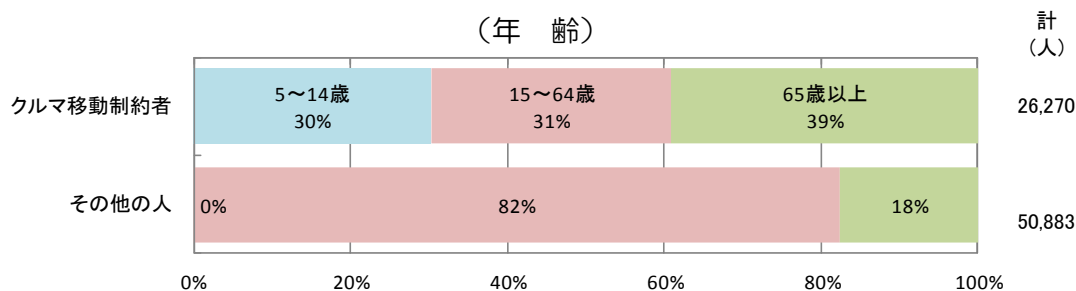
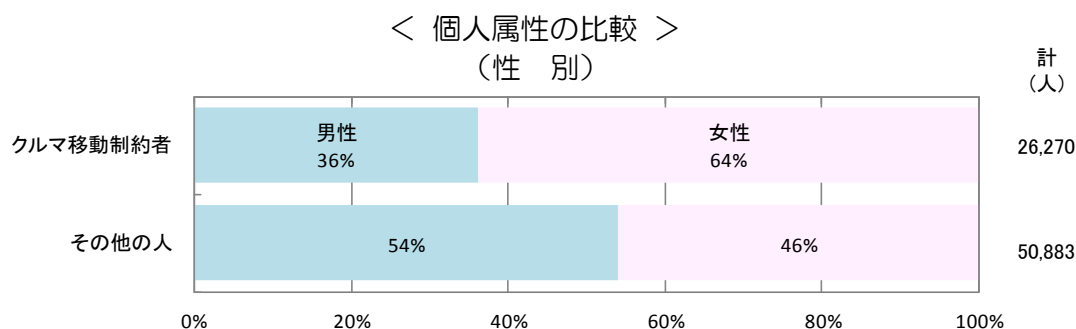
< クルマ移動制約者の人口割合 >



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

② 個人属性の比較

- ・クルマ移動制約者の個人属性をその他の人と比較すると、クルマ移動制約者は、女性、65歳以上、無職及び就学者の人が多くなっています。
- ・年齢階層別にクルマ移動制約者の割合を比較すると、18歳未満では自動車運転免許を取得できないため、5～19歳ではほぼ全員がクルマ移動制約者となっています。また、20歳以上では年齢階層が上がるごとにクルマ移動制約者の割合が高くなっていき、75歳以上では75%の人がクルマ移動制約者となっています。

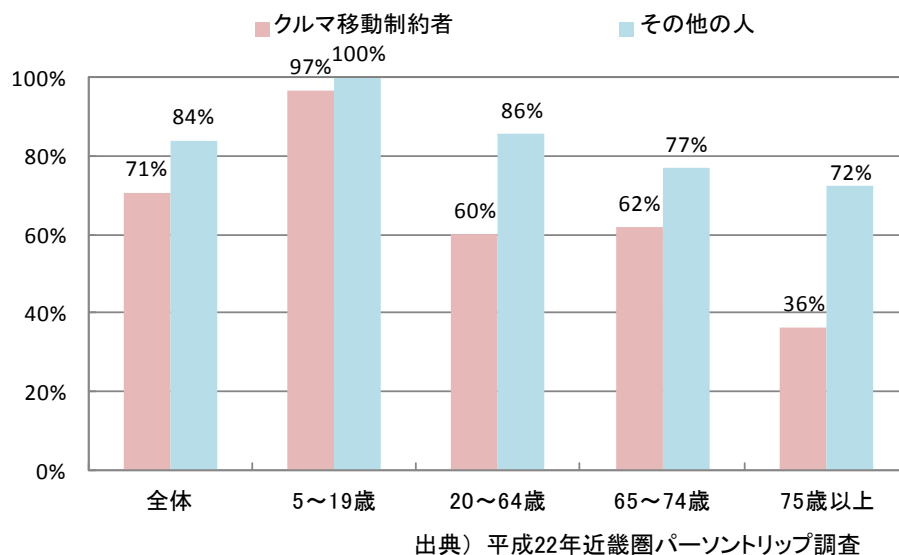


出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

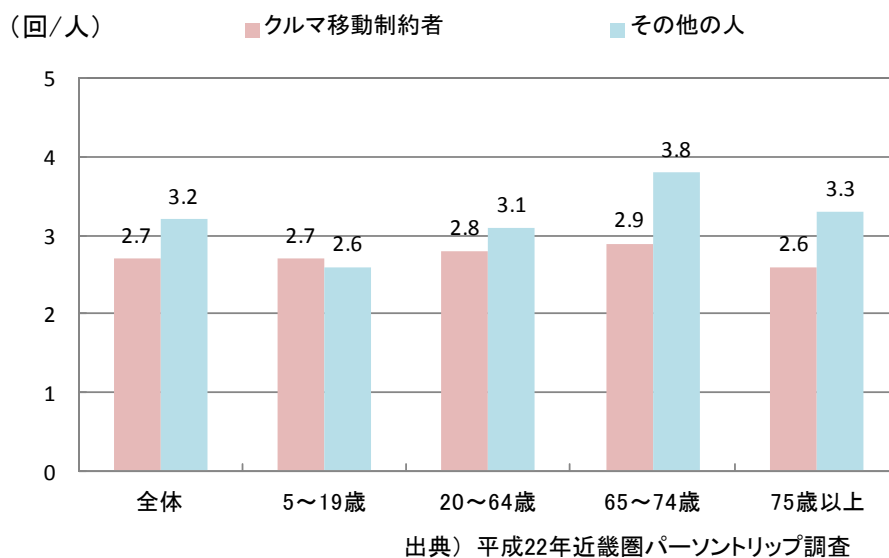
③ 外出率及び平均移動回数の比較

- ・クルマ移動制約者の外出率及び平均移動回数を、年代別にその他の人と比較すると、クルマ移動制約者は外出率が低く、また、外出した人でも平均移動回数が少なくなっています。このことから、クルマ移動制約者は自動車を気軽に利用できないために移動がしにくい状況が発生していると考えられます。

< 外出率の比較 >



< 外出した人1人当たり平均移動回数の比較 >



(4) 高齢者・障害者アンケート調査結果からみる移動状況

① アンケート調査実施概要

- 高齢者及び障害者は、バス・鉄道利用が比較的多いことや、自動車を気軽に利用できないクルマ移動制約者が多いことから、高齢者の移動状況を把握するため、たつの市の老人クラブ会員 5,056 人を対象に老人クラブから調査票を配布して、郵送により回収する方法によりアンケート調査を実施しました。

調査目的：公共交通の主な利用者である高齢者・障害者の移動状況を把握するため

調査方法：たつの市による調査票の郵送配布、郵送回収

調査対象者：たつの市在住で、平成 27 年 4 月 1 日現在で 65 歳以上の方もしくはは
障害者手帳等を持っている方を中心に抽出した約 1 万 5 千世帯

配布日：平成 27 年 7 月 3 日（金）

回収期限：平成 27 年 7 月 21 日（火）

回収者数：10,490 名

< 配布・回収状況 >

地区	配布枚数	回収枚数	回収率
龍野	1,371	602	44%
小宅	3,132	1,363	44%
揖西東	1,202	533	44%
揖西西	1,244	577	46%
揖保	1,577	621	39%
誉田	1,031	389	38%
神岡	1,751	759	43%

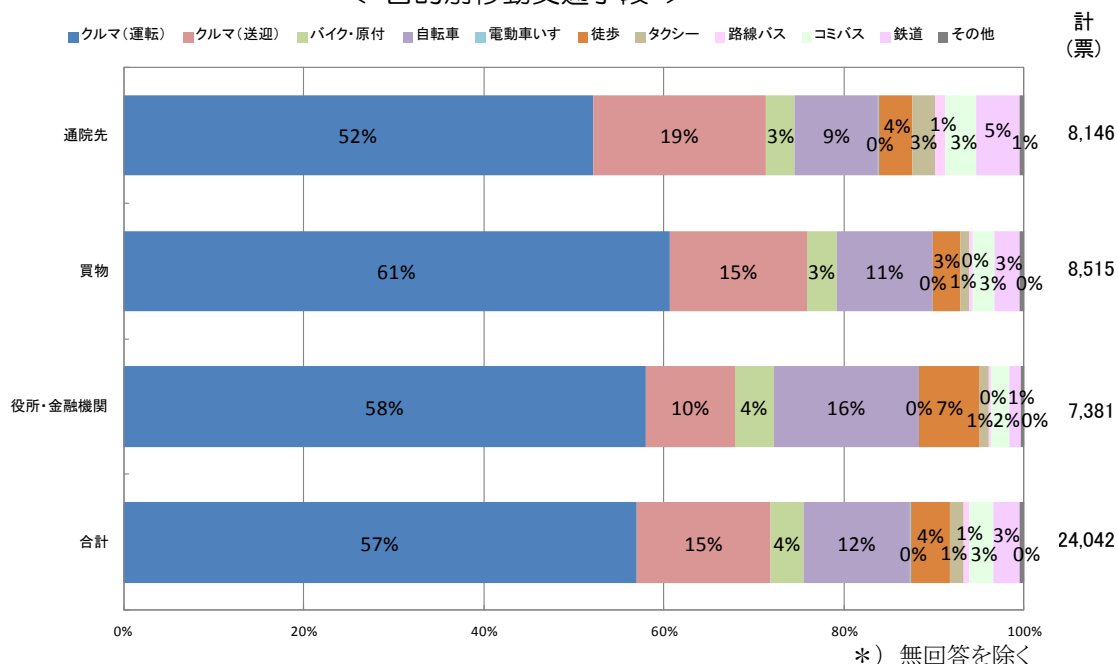
地区	配布枚数	回収枚数	回収率
西栗栖	442	194	44%
東栗栖	909	366	40%
香島	931	402	43%
新宮	1,362	554	41%
越部	980	333	34%
播磨高原東	171	75	44%
半田	1,449	683	47%

地区	配布枚数	回収枚数	回収率
神部	1,407	678	48%
河内	566	268	47%
御津	3,213	1,499	47%
室津	394	130	33%
不明	—	464	—
合計	23,132	10,490	45%

② 移動交通手段

- 高齢者及び障害者の利用交通手段は、いずれの目的でも「クルマ（運転）」が最も高い割合になっており、全ての目的において半数以上を占めています。
- 「クルマ（送迎）」に着目すると、通院及び買物目的において割合が高くなっており、約 20%を占めています。
- 「バス（路線バス・コミュニティバス）」は、いずれの目的でも利用は少なくなっています。

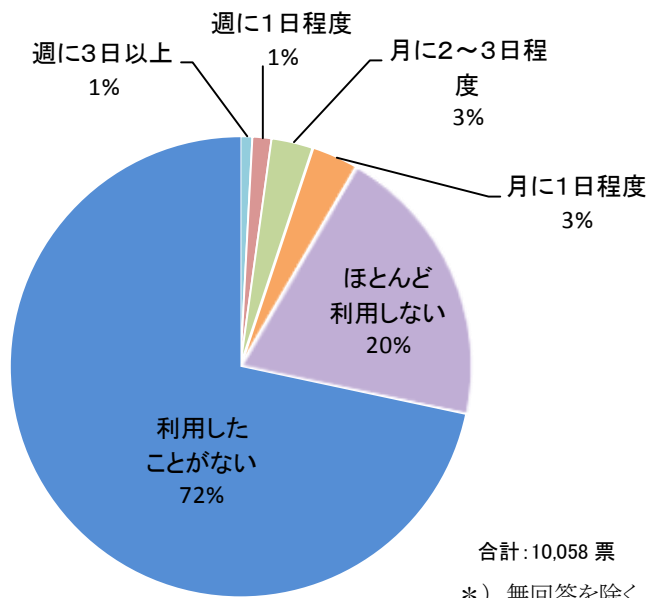
< 目的別移動交通手段 >



③ コミュニティバスの利用頻度

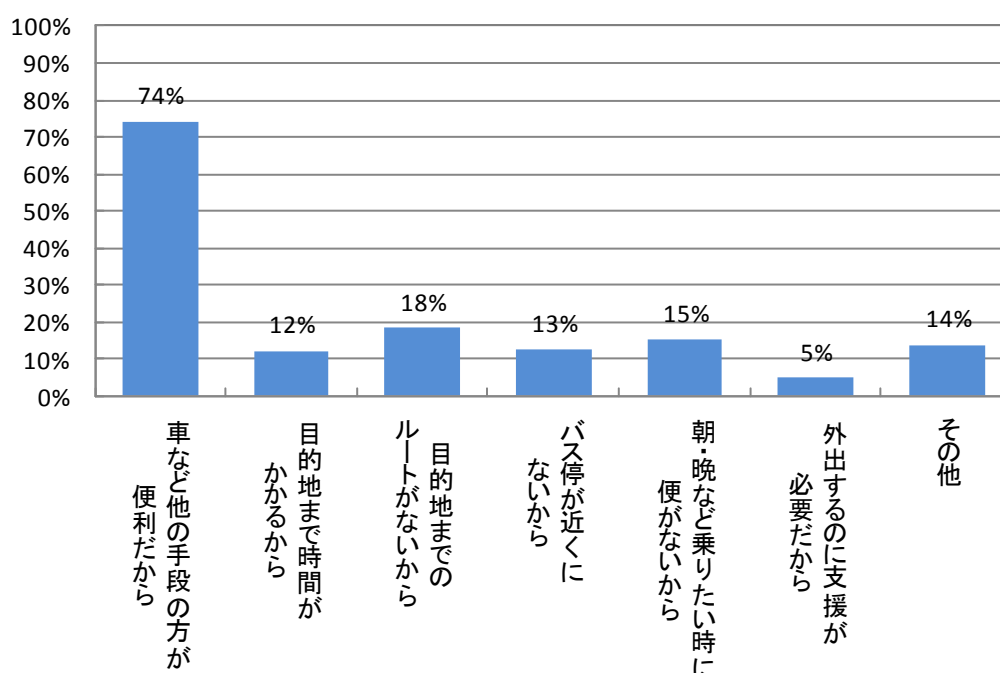
- ・コミュニティバスの利用頻度は、「利用したことがない」及び「ほとんど利用しない」が合わせて約 90%を占めており、月に 1 日以上の定期的な利用は少なくなっています。

＜ コミュニティバスの利用頻度 ＞



- ・コミュニティバスを利用しない理由は、「車などほかの手段の方が便利だから」が 74%で最も多く、「その他」を除くと、次いで「目的地までのルートがないから」が 15%となっています。

＜ コミュニティバスを利用しない理由 ＞



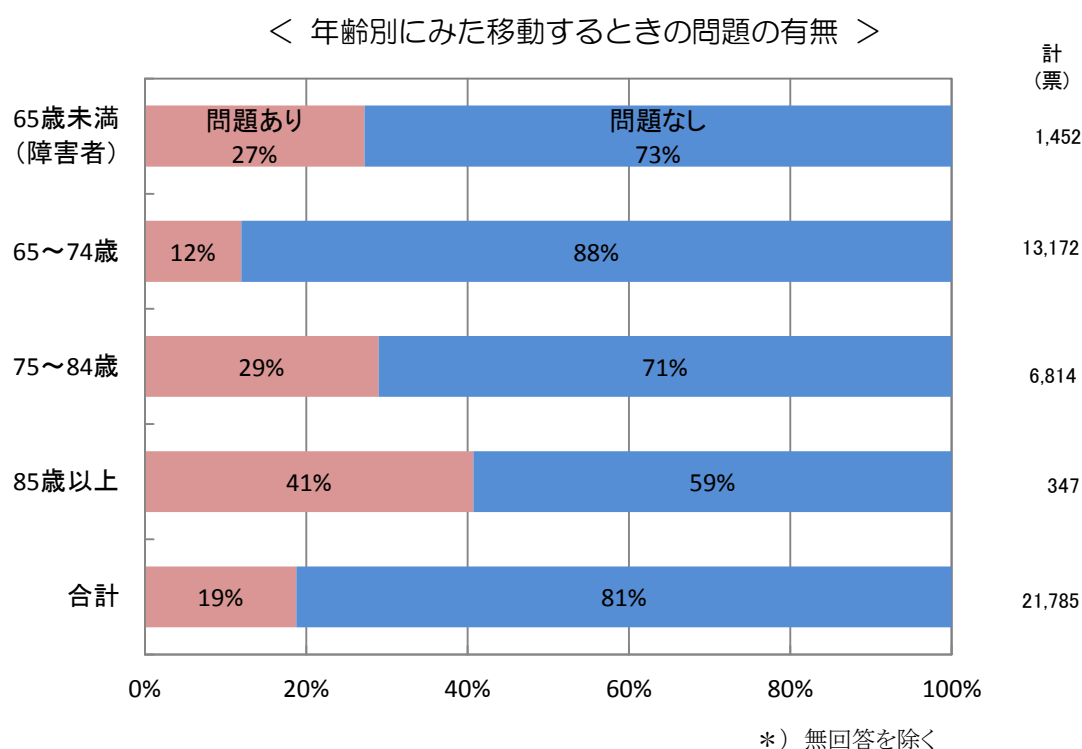
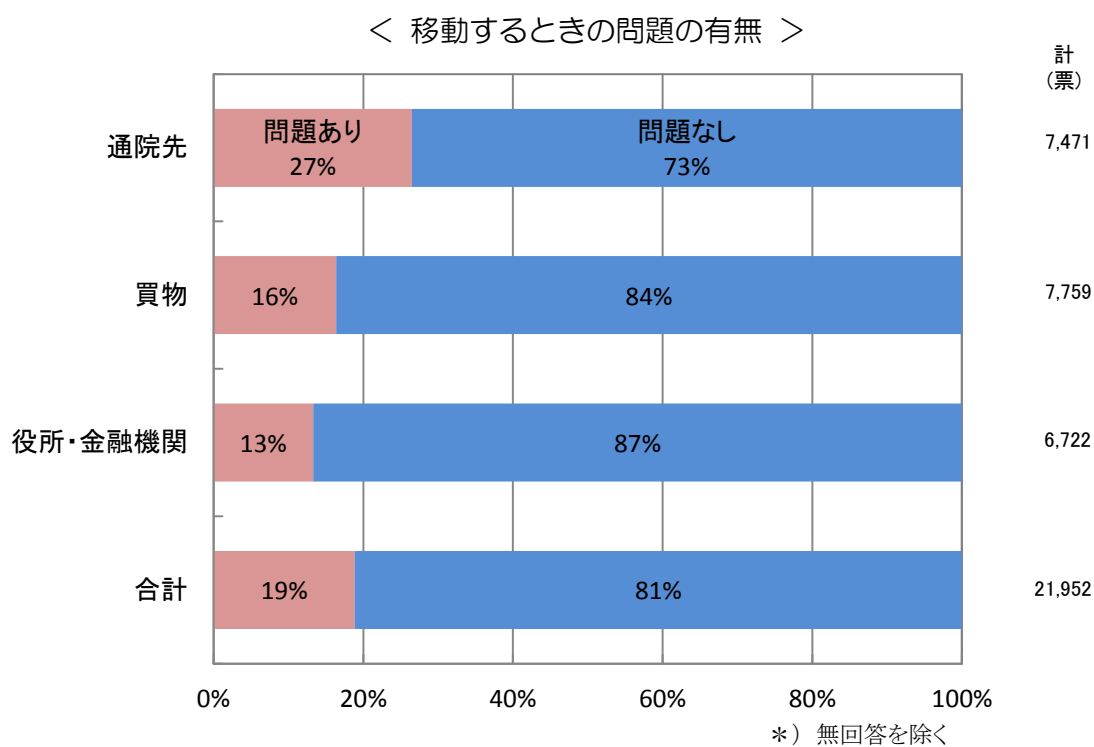
*) コミュニティバスを「利用したことがない」、「ほとんど利用しない」人による集計結果

**) 複数回答

***) 無回答を除く

④ 移動時の問題点

- ・移動するときの問題点は、通院目的では「問題あり」が27%であり、他の目的より高い割合になっています。
- ・年齢別に見ると、高齢になるほど移動するときに問題を抱えている人の割合が増加しています。



2.6 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題

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

【たつの市の交通をとりまく現状】

- 人口減少が続き、高齢化も今後さらに進展し、2040 年では高齢化率が 35%（P4）
- 一定の人口集約地域があるものの、市全体に広がる 500m四方内に 100 人未満の低密な居住地（P5）
- 高齢化率 28%以上の地域が市全体に広がり、郊外部には 50%以上の地域も存在(P6)
- 路線バスの利用者数は緩やかな減少傾向（P9）
- コミュニティバスの利用者数は、南北連結ルートは増加傾向、他のルートは横ばいか減少傾向（P13）
- 市民の 33%を占める約 2 万 7 千人が公共交通空白地域に居住（P17）
- 高齢者及び障害者の在宅生活を支える行政補助額の増加（P18）
- 自動車保有台数は増加傾向（P19）
- 減少に転じた自動車交通（P20）
- 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の増加（P21）
- 活発に移動する高齢者の増加（P22）
- たつの市の移動の 68%を占める、非常に多い自動車交通（P23）
- 高齢者においても 63%を占める自動車交通（P23）
- たつの市内だけでなく、姫路市や太子町とも多い人の移動（P24）
- 市民の 34%を占めるクルマを利用しづらい人（クルマ移動制約者）（P27）
- 外出しにくくなっているクルマ移動制約者（P29）

【アンケート調査結果等からわかる交通の現状】

- バスは、10 代または高齢者等の自動車を利用しにくい人に利用されている傾向(P26)
- 高齢者・障害者の移動手段として 7 割を占めるクルマ利用（P30）
- 他の目的と比較して「クルマ（送迎）」の割合が高い「通院」（P30）
- 高齢者・障害者でもほとんどが利用しないコミュニティバス（P31）
- コミュニティバスを利用しない理由は、「車などほかの手段の方が便利だから」が 74%（P31）
- 他の目的と比較して移動時の問題が多い「通院」（P32）
- 65 歳以上では、高齢になるほど増える移動時の問題点（P32）
 - ・ 75～84 歳では 29%、85 歳以上では 41%の人が抱えている移動時の問題点

【たつの市の交通をとりまく課題】

○ 人口減少、高齢化社会の進展

- ・ たつの市は人口が減少しており、高齢化率は 24%であるが、今後もさらに人口減少・高齢化が進展することから、2040 年には現在より人口が約 1 万 7 千人減少し、高齢化率が 35%まで上昇すると予測されています。
- ・ 65 歳以上の人の外出率は増加傾向にあり、活動的に生活している高齢者の方が増えています。移動時に何らかの問題がある人は、75 歳以上では 29%、85 歳以上の人では 41%と多くなっています。

○ 市内に多く残されている公共交通空白地域

- ・ たつの市では、市民の 33%の約 2 万 7 千人が公共交通のない地域（最寄りの鉄道駅から 800m 以上、または最寄りのバス停から 300m以上離れた地域）にお住まいになっています。

○ クルマ依存が高い市民の移動

- ・ たつの市の移動の 70%近くが自動車利用であり、バス利用は非常に少なくなっています。
- ・ 高齢者における自動車の利用量は増加傾向にあり、60%以上の人が自動車を利用しています。一方で、高齢者による自動車事故の割合も増加しています。

○ 外出がしにくくなっているクルマ移動制約者

- ・ クルマ移動制約者は外出率及び平均移動回数が少なくなっており、自動車を気軽に利用できないために移動がしにくい状況が発生していると考えられます。
- ・ そのクルマ移動制約者は、たつの市民の 34%を占めており、高齢者では年齢が上がるほどクルマ移動制約者の割合が増加しています。

○ 近隣市町との活発な移動

- ・ たつの市では、市内だけでなく、姫路市や太子町などの近隣市町への移動も多くなっています。

第3章 上位計画・関連計画の概要

作成中

3.1 第1次たつの市総合計画（上位計画）

(1) 計画の趣旨

平成 29 年 3 月 第 2 次総合計画策定予定

(2) 計画の枠組み

策定され次第内容を修正

まちづくりの将来像：自然と歴史と先端科学技術が調和し一人ひとりが輝くまち」

まちづくりの基本方針：

- 1：自然と調和した快適で安心な環境づくり
- 2：健やかに暮らせる福祉コミュニティづくり
- 3：未来を担い文化を育む人づくり
- 4：地域を支え世界に羽ばたく産業づくり
- 5：活力あふれる交流と連携のまちづくり

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

(2) 計画の枠組み

将来の都市像：第1次たつの市総合計画に定める「まちづくりの将来像」を踏襲

都市づくりの目標：

- ・自然と歴史が調和した美しいまちづくり
- ・魅力ある産業の振興による活力あるまちづくり
- ・交流と連携による快適で暮らしやすい安全なまちづくり

(3) 将来の都市構造

3.3 立地適正化計画（上位計画）

平成 29 年 3 月 策定予定

策定され次第内容を追加

3.4 たつの市人口ビジョン（関連計画）

- (1) 計画の趣旨
- (2) 計画の枠組み

たつの市が目指すべき将来人口：2060年時点 6万人

（何もしない場合と比べて約1万7千人の減少抑制）

実現に向けた視点：

- 視点1 合計特殊出生率を2.07に到達
- 視点2 進学・就職による流出を0.5倍に縮小
- 視点3 子育て世代などの移動を均衡

人口の将来展望に向けた対応策（方向性）：

- 1：「雇用創生」～新経済戦略によりしごとを創出する～
- 2：「人口還流」～定住促進・観光戦略により「たつのファン」をつくる～
- 3：「若者未来」～若者応援戦略により希望を叶える～
- 4：「地域活力」～まち賑わい戦略により活力ある地域をつくる～

3.5 たつの市まち未来創生戦略（関連計画）

- (1) 計画の趣旨
- (2) 計画の枠組み

基本理念：「ふるさと たつの」に新たな息吹を吹き込み“光り輝く未来”を創る

基本目標：

たつの市人口ビジョンに定める「人口の将来展望に向けた対応策（方向性）」を踏襲
4つの目標の好循環により、「ふるさと たつの」の創生

3.6 定住自立圏構想（関連計画）

- (1) 計画の趣旨
- (2) 計画の枠組み

たつの市と連携市町との連携が想定される取組み：

- ①生活機能の強化に係る取組み
- ②結びつきやネットワークの強化に係る取組み
- ③圏域マネジメント能力の強化に係る取組み

第4章 計画の方向性

4.1 基本理念及び計画の目標

(1) 基本理念

本計画の上位計画である第1次たつの市総合計画及び都市計画マスタープランでは、「自然と歴史と先端科学技術が調和し一人ひとりが輝くまち」をまちづくりの将来像として掲げています。本計画では、これら上位計画のまちづくりの目標や、前章で示した公共交通の現状と課題を踏まえ、公共交通のあるべき姿として以下の基本理念を設定します。

< たつの市の公共交通をとりまく現状 >

- 人口減少・高齢化社会の進展
 - ・ 今後も減少し続ける人口
 - ・ 市全体で進展する高齢化
 - ・ 活発に活動する高齢者の増加
 - ・ 移動時に問題がある高齢者も依然存在
- 市民の33%の約2万7千人が居住している公共交通空白地域
- クルマ依存が高い市民の移動
 - ・ たつの市の移動の70%近くが自動車利用
 - ・ 非常に少ないバス利用
 - ・ 高齢者の60%以上が自動車を利用
 - ・ 高齢者による自動車事故の割合が増加
- 外出がしにくくなっているクルマ移動制約者
 - ・ 市民の34%がクルマ移動制約者
 - ・ 高齢者では年齢が上がるほど増加するクルマ移動制約者
- 近隣市町との移動も多い人の動き
 - ・ たつの市内だけでなく、姫路市や太子町などへも多い移動

< まちづくりの目標 >

- 【第1次たつの市総合計画】
 - 〔まちづくりの将来像〕
自然と歴史と先端科学技術が調和し
一人ひとりが輝くまち
 - 〔まちづくりの基本方針 交通関連分野〕
活力あふれる交流と連携のまちづくり
- 【たつの市都市計画マスタープラン】
 - 〔都市づくりの目標 交通関連分野〕
交流と連携による快適で暮らしやすい
安全なまちづくり
- 【立地適正化計画】
平成29年3月 策定予定
- 【たつの市まち未来創生戦略】
 - 〔創生戦略の基本理念〕
「ふるさと たつの」に新たな息吹を吹き込み
“光り輝く未来”を創る
 - 〔基本目標 交通関連分野〕
「地域活力」～まち賑わい戦略により
活力ある地域をつくる～
- 【定住自立圏構想】
 - 〔連携市町との連携が想定される取組み 交通関連分野〕
結びつきやネットワークの強化に係る取組み

< 基本理念 >

(案)『みんなでお出かけできる元気なまち「たつの」』

公共交通の利用によって、市民間の交流が活発になり、通院や買物だけではなく外出する目的が広がるとともに、外出の機会が増えることで健康の増進にもつながるような公共交通体系の構築・維持をめざします。

(2) 計画の目標

『みんなでお出かけできる元気なまち「たつの」』の基本理念に基づいて計画を推進するに当たり、3つの計画目標を設定しました。

少子高齢化の進展に伴って、公共交通の担う役割はより大きくなってきており、医療機関や日常的な買物先へ公共交通を利用して移動できる交通手段を確保するとともに、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する必要があります。このため、計画目標1では「つくる」の視点から目標を設定しました。

また、従来のクルマ依存型の交通から脱却し、持続可能な公共交通を維持していくためには、市民・交通事業者・行政の3者がそれぞれの役割を認識し、地域公共交通の確保維持改善及び利用促進に向けて協働していく必要があります。このため、計画目標2では「まもる」の視点から目標を設定しました。

さらに、たつの市内には多様な交通手段が接続する鉄道駅やバス停が複数存在しており、これらの交通拠点を中心とした公共交通を円滑に利用できる環境を整備するためには、各地域におけるまちづくりや福祉・観光施策と一体となって検討を進めていく必要があります。このため、計画目標3では「育てる」の視点から目標を設定しました。

つくる

持続可能で誰もが外出できる
公共交通ネットワークの構築

まもる

市民・交通事業者・行政の協働
による地域公共交通の確保・維
持・改善と利用促進

育てる

まちづくり・福祉・観光と一
体となった公共交通を円滑に
利用できる環境の整備

**計画目標1
「つくる」**
持続可能で誰もが出かけできる交通ネットワークの構築

医療機関や日常的な買物先へ誰もが公共交通を利用して移動できる交通ネットワークを構築することにより、市民の暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築をめざします。

このため、計画目標1「つくる」の指標は、コミュニティバス・ゾーンバスネットワークの再編およびデマンド型交通の導入により、各公共交通の利用者数を増加させることとし、年間利用者数を現状の約8万人から10万人に増加させることをめざします。

計画目標（指標）	公共交通の年間利用者数		
現状（平成26年度）	80,054人/年	目標（平成33年度）	10万人/年
指標の定義	コミュニティバス、ゾーンバスおよびデマンド型交通の各公共交通における年間利用者数 ※現況値は、たつの市コミュニティバスの平成26年度実績 各ルートの年間利用者数はP13を参照		
目標の算出方法	現況の利用実績を踏まえるとともに、今後の公共交通サービスの向上を見据え、利用者数の25%増加を目標として設定		

作成中

計画目標2
「まもる」

市民・交通事業者・行政の協働による地域公共交通の確保・維持・改善と利用促進

市民、交通事業者及び行政の3者がそれぞれの役割を認識するとともに、公共交通の利用促進に向けて互いに連携することにより、市内の地域公共交通の維持を図ります。

このため、計画目標2「まもる」の指標は、公共交通の利用環境の整備・向上により、公共交通に対する満足度を高めることとし、居住している地域の満足度に関するアンケート調査において「鉄道、路線バスなど公共交通の便利さ」に「満足」または「やや満足」と回答した人の割合について、市内郊外部における回答割合（●%）を、中心部における回答割合（●%）と同程度まで引き上げることをめざします。

計画目標（指標）	鉄道、路線バスなど公共交通の便利さに対する満足度		
現状（平成 27 年度）	16.9%	目標（平成 33 年度）	●%
指標の定義	「居住している地域の満足度に関するアンケート調査」の 地域別調査結果から、公共交通サービスが充実している中 心部と郊外部の満足度を比較し、市内の全地域で中心部と 同程度の満足度が得られることを目標として設定します		
算出方法			

作成中

計画目標3
「育てる」

まちづくり・福祉・観光と一体となった公共交通を円滑に利用できる環境の整備

市内の各地域におけるまちづくりや福祉・観光施策と一体となって、公共交通を円滑に利用できる環境を整備することで、より利便性が高く効率的な交通ネットワークへと発展させることをめざします。

このため、計画目標3「育てる」の指標は、多様な主体を対象としたモビリティ・マネジメント等の実施により、公共交通への関心を高めることとし、利用促進施策への参加人数を年間で●人に増加させることをめざします。

計画目標（指標）	モビリティ・マネジメント等利用促進施策年間参加人数		
現状（平成 27 年度）	●人/年	目標（平成 33 年度）	●人/年
指標の定義	事業の実施内容を踏まえて、指標の定義及び算出方法を検討します		
算出方法			

4.2 めざすべき公共交通網

上位計画における将来の都市構造やたつの市における人の移動状況を踏まえて、たつの市のめざすべき公共交通を設定します。

公共交通需要が多く、たつの市内の各地域や市外を結び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」としてデマンド型交通が需要に対応します。

都市計画マスタープランにおける「将来の都市構造」

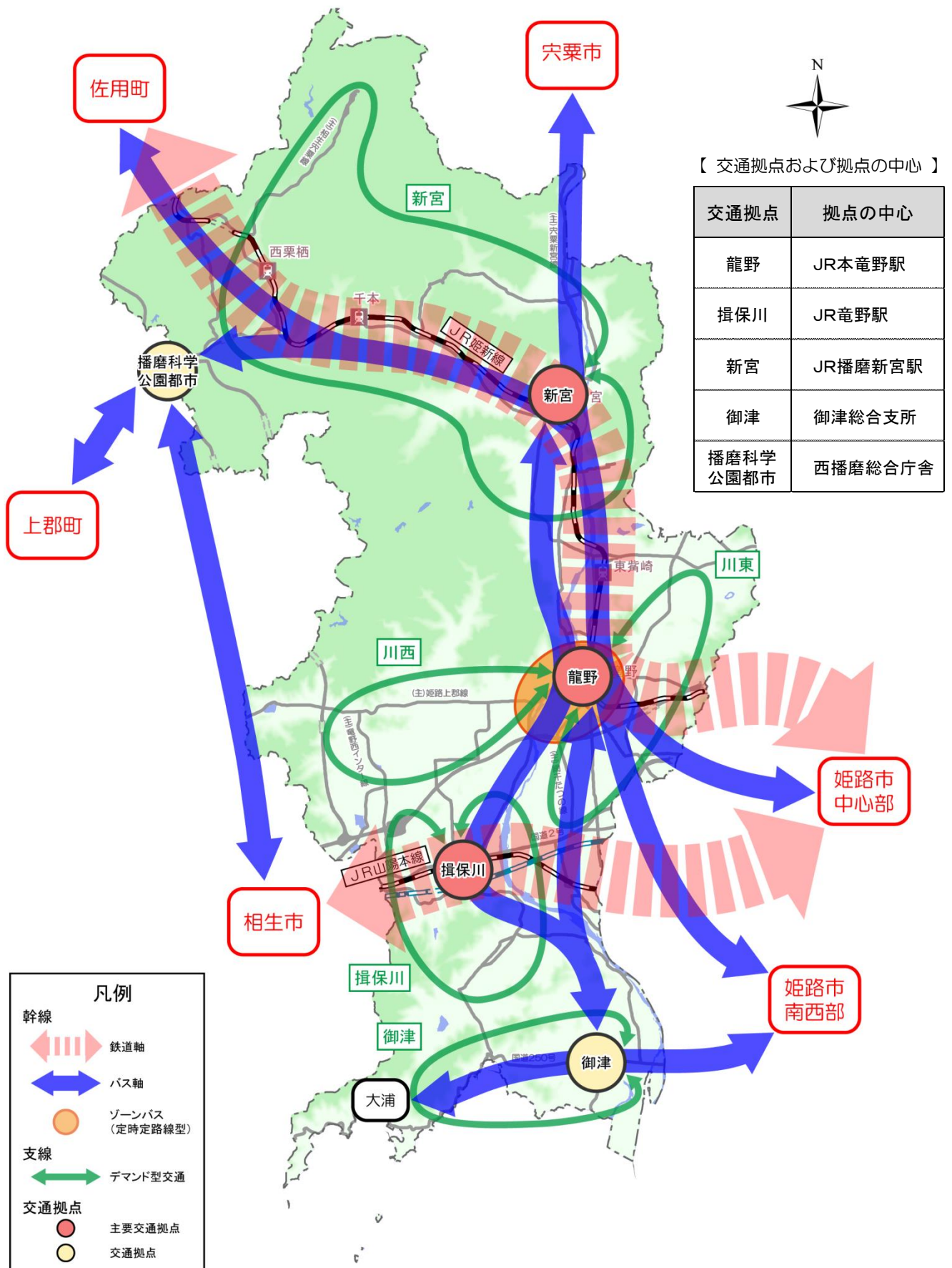


種別	内 容
幹線	公共交通需要が多く、たつの市内の各地域や各種交通拠点同士と市外を結び定時定路線型の公共交通
支線	幹線では網羅できない需要に対応するデマンド型の公共交通

さらに、『たつの市都市計画マスタープラン』において定めた都市拠点のうち、幹線および支線が結節する鉄道駅を「主要交通拠点」、幹線および支線が結節する交通結節点を「交通拠点」とします。

拠点・結節点	内 容
主要交通拠点	『たつの市都市計画マスタープラン』における都市拠点のうち、幹線および支線が結節する鉄道駅
交通拠点	『たつの市都市計画マスタープラン』における都市拠点のうち、幹線および支線が結節する交通結節点

< めざすべき公共交通網 >



4.3 公共交通の役割

めざすべき公共交通網の実現に向けて、各公共交通機関は以下の役割を担います。

公共交通機関	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
バス	・市内交流を支える幹線としての役割 ・近隣市外との連携を強化する幹線としての役割
デマンド型交通	・鉄道やバスの幹線までの市民の移動手段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、他の公共交通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・事業

5.1 施策体系

基本理念である『みんなでお出かけできる元気なまち「たつの」』の実現に向けて定めた「つくる」「まもる」「育てる」の3つの目標について、その目標を達成するための具体的な施策・事業を目標ごとにまとめ、体系化しています。

基本理念、基本理念の3つの目標、施策及び事業のつながりは、以下のようになります。

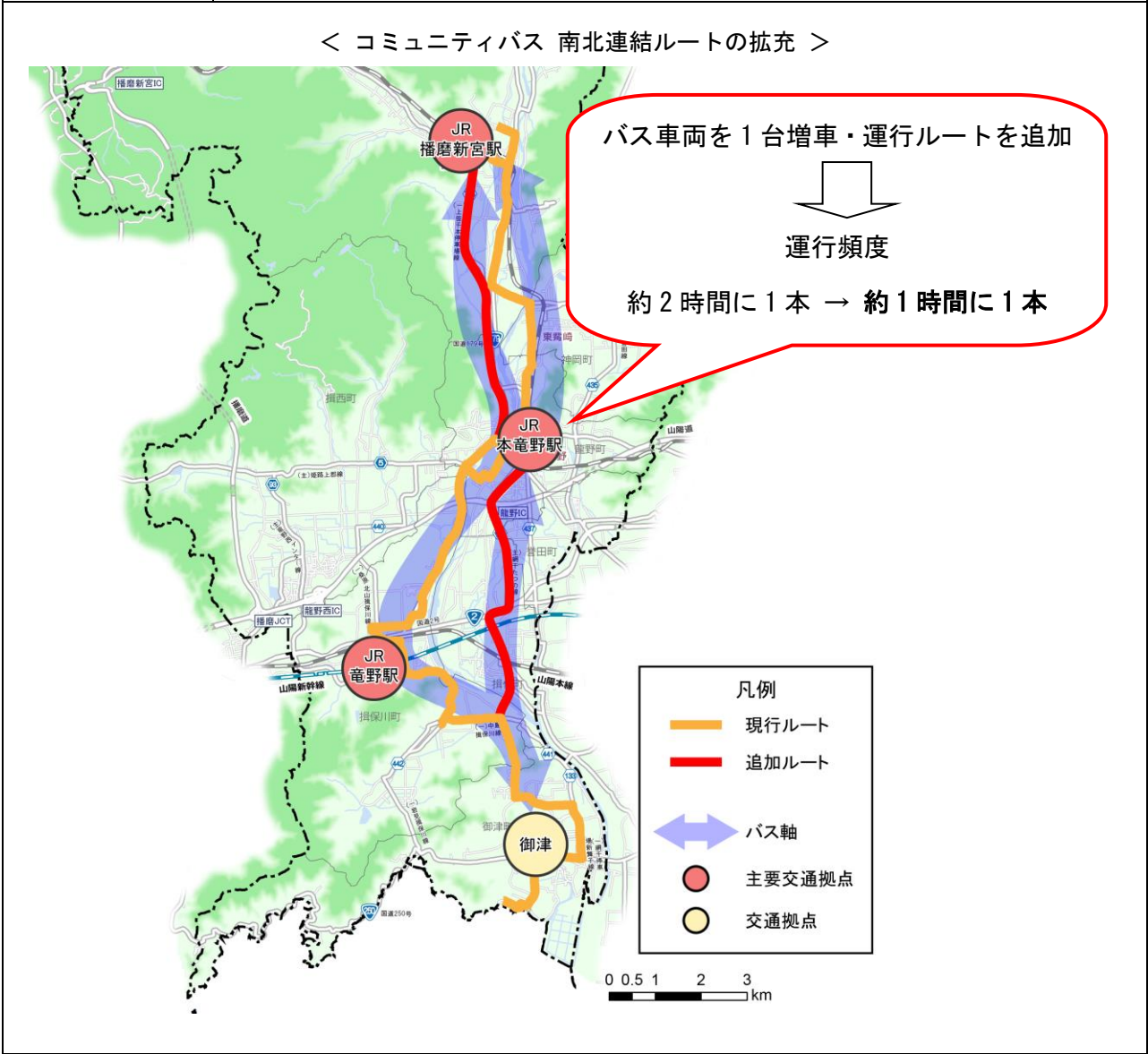


5.2 施策・事業

作成中

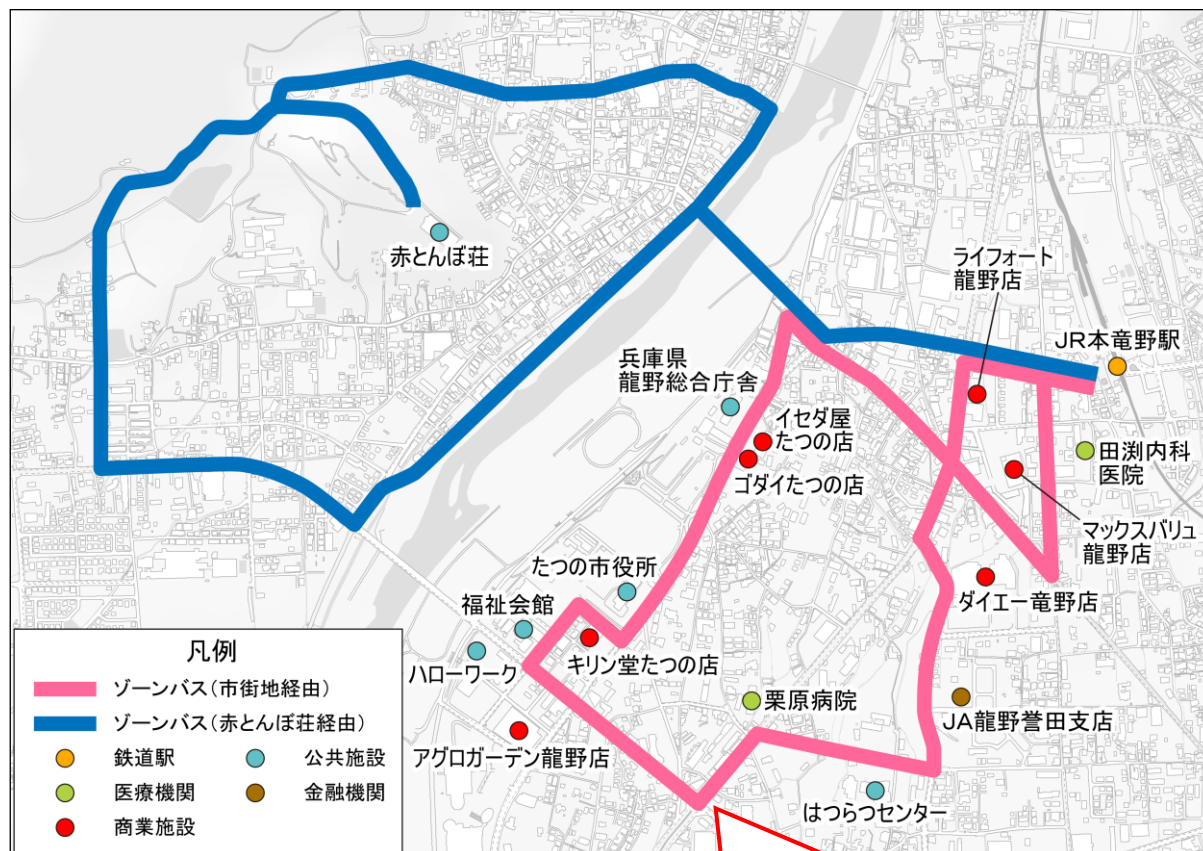
(1) 計画目標 1「つくる」の施策・事業

施策	市内交流の大動脈である南北軸の公共交通の充実
目的	コミュニティバス利用者の利便性向上及び利用者数の増加
実施主体	たつの市、バス事業者
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	本市内を南北に縦断し、地域間の南北移動を支えるコミュニティバス 南北連結ルートについて、バス車両を 1 台増車し、現状（平成 27 年度）では約 2 時間に 1 本となっている運行頻度を約 1 時間に 1 本とすることで、市内の交通拠点を結ぶ公共交通の維持・確保を図ります。



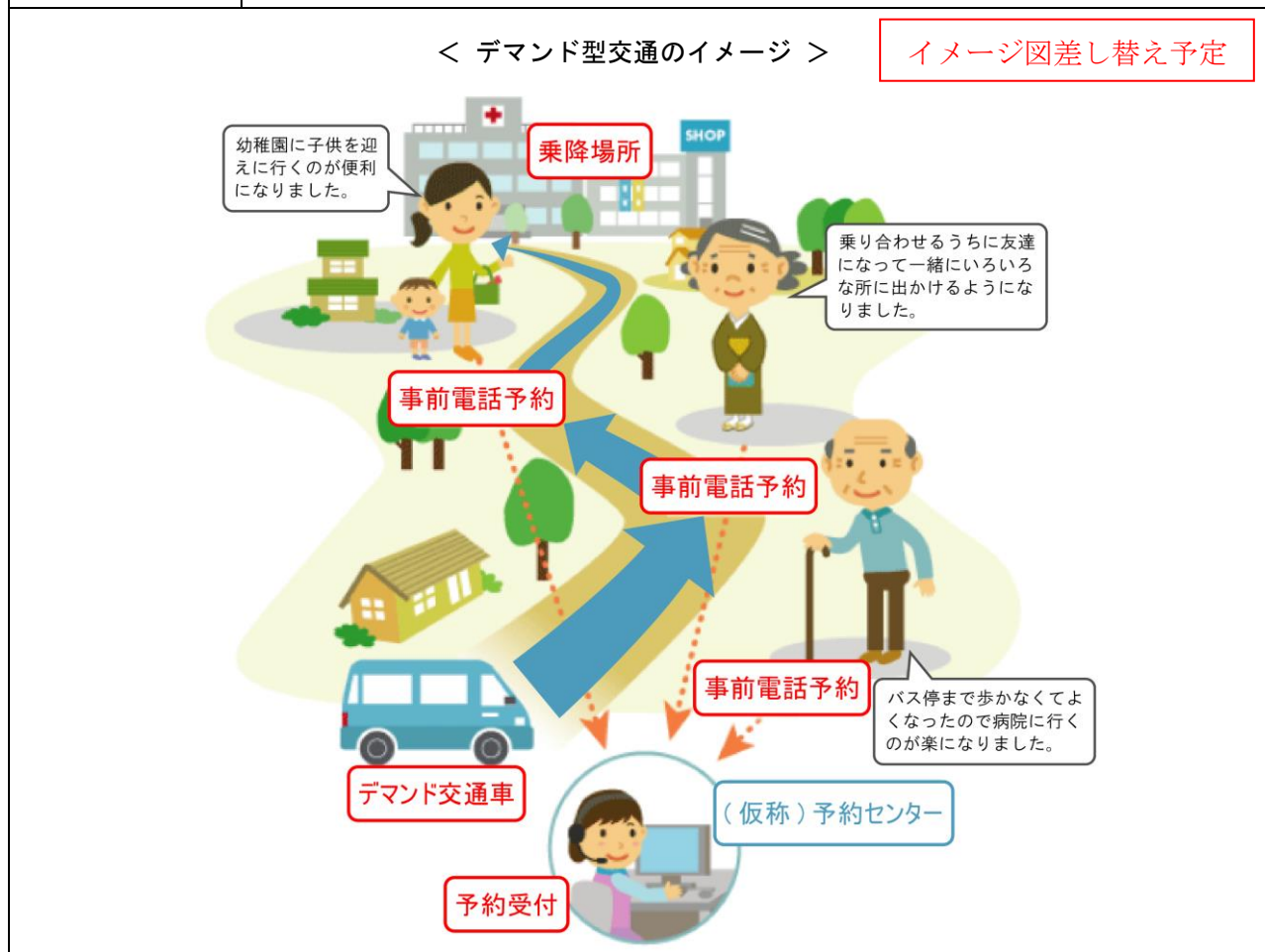
施策	中心市街地における回遊性・利便性の向上
目的	コミュニティバス利用者の利便性向上
実施主体	たつの市、バス事業者
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	都市機能の集積地である中心市街地を運行するコミュニティバス（龍野循環ルート）を、JR本竜野駅を乗継拠点の中心とした「ゾーンバス」に再編・構築するとともに、運行頻度を 1 時間に 1 本に大幅に増便します。 これにより、持続性、効率性、利便性の確保が図られると同時に、都市機能の集約化に伴うまちなかの賑わいを創出します。

< 循環型ルート（ゾーンバス） >



- ・ 龍野循環ルートを 2 ルートに再編
- ・ 運行頻度を 約 1 時間に 1 本に増便

施策	より細かい公共交通需要への対応
目的	公共交通空白地を解消し、誰もが外出できる環境を整備
実施主体	たつの市、デマンド交通事業者
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・他の公共交通と連携したデマンド型交通の導入 ・登録制の予約型交通 ・運行区域：新宮、川東、川西、揖保川、御津 ・生活交通として、枝線の役割を担う



施策	広域公共交通ネットワークの維持・確保
目的	定住自立圏・連携中枢都市圏の地域間連携を強化する
実施主体	たつの市、交通事業者、(連携市町)
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・コミュニティバスの相互乗り入れ

(2) 計画目標 2「まもる」の施策・事業

施策	交通事業者と連携した利用促進
目的	誰もが利用しやすく移動しやすい利便性の高い公共交通の整備
実施主体	たつの市、交通事業者
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・ IC カードの導入 ・ 乗継等割引運賃設定 ・ 企画切符の発行 ・ バリアフリー化

施策	自動車・自転車等の他手段と連携した利用促進
目的	誰もが利用しやすく移動しやすい利便性の高い公共交通の整備
実施主体	たつの市、交通事業者、公共交通会議
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・ パーク＆ライド、サイクル＆ライド駐車・駐輪場の整備

施策	乗り換え時における快適性の向上
目的	誰もが利用しやすく移動しやすい利便性の高い拠点の整備
実施主体	たつの市、交通事業者
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・ 鉄道駅周辺の整備 ・ 鉄道駅の設備修繕 ・ 交通情報の提供 ・ 駐車場自転車駐輪場の整備 ・ バス停の上屋やベンチの整備

施策	行政による積極的な公共交通利用の情報発信
目的	誰にでもわかりやすい公共交通利用情報の充実
実施主体	たつの市、交通事業者、公共交通会議
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・ 鉄道・バス・デマンド交通などの公共交通利用者促進啓発イベントの実施 ・ 交通結節点での交通情報の提供（多言語対応） ・ 乗継時刻表などの公共交通総合時刻表や公共交通マップの作成・配布（多言語対応）

(3) 計画目標 3「育てる」の施策・事業

施策	公共交通を中心としたまちづくりの推進
目的	公共交通を自らが確保維持改善していく意識の醸成
実施主体	たつの市、交通事業者、公共交通会議
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・公共交通を利用しやすくなるためのMMなどの取り組みの推進 ・事業者・通勤者等へのMM 学校MM

施策	福祉分野との連携強化
目的	交通弱者の外出支援
実施主体	たつの市、交通事業者
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・福祉タクシー券助成事業と公共交通との連携強化

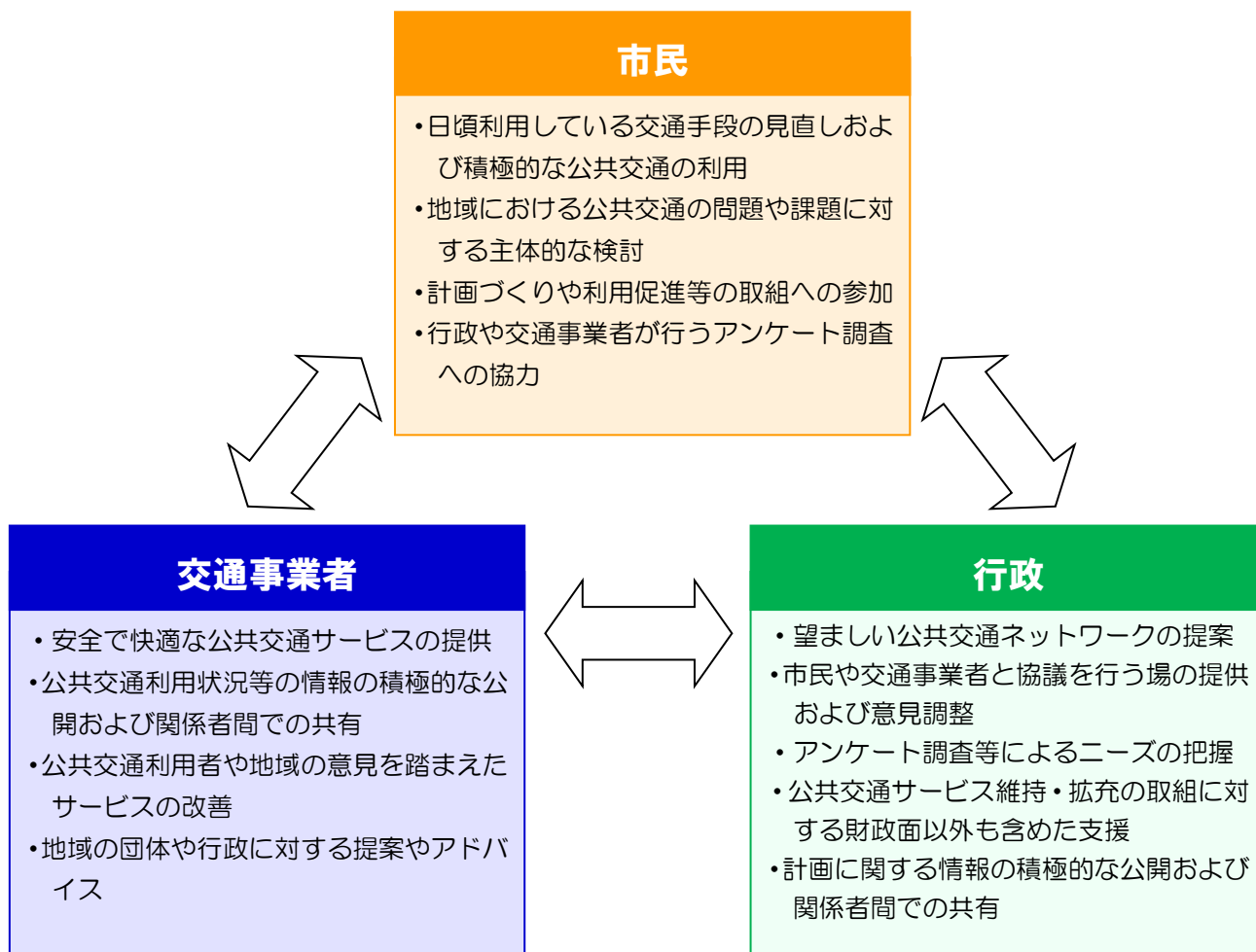
施策	観光需要を見据えた柔軟な鉄道・バスサービスの充実
目的	
実施主体	たつの市、交通事業者
実施時期	平成 29 年 4 月～
事業内容	・観光モデルルートの設定 ・バス・タクシー周遊コースの検討 ・観光タクシーの利用促進 ・観光と日常生活での移動手段の連携

第6章 計画の実現に向けて

6.1 公共交通を支える三者の連携

計画を円滑に推進するにあたっては、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 >

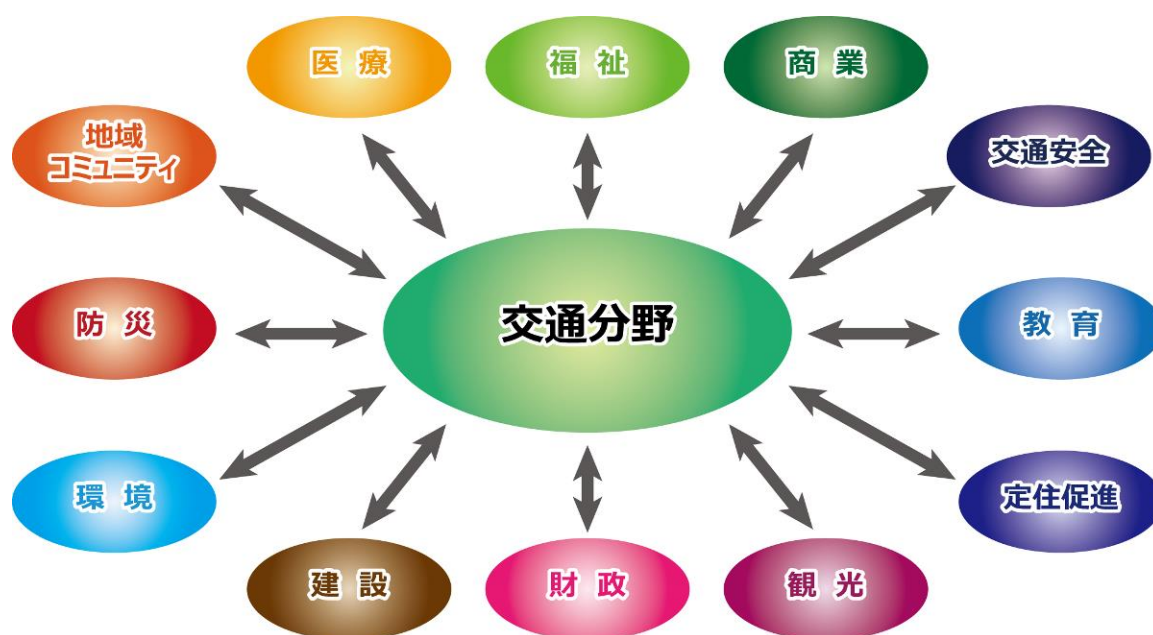


6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、「6.1 公共交通を支える三者の連携」で示した三者の連携のみならず、交通分野以外の他分野とも連携することが必要です。

以下に示す各分野において、公共交通の役割や価値を把握するとともに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めざしていきます。

＜ 他分野との連携イメージ ＞



＜ 他分野との連携の主な例 ＞

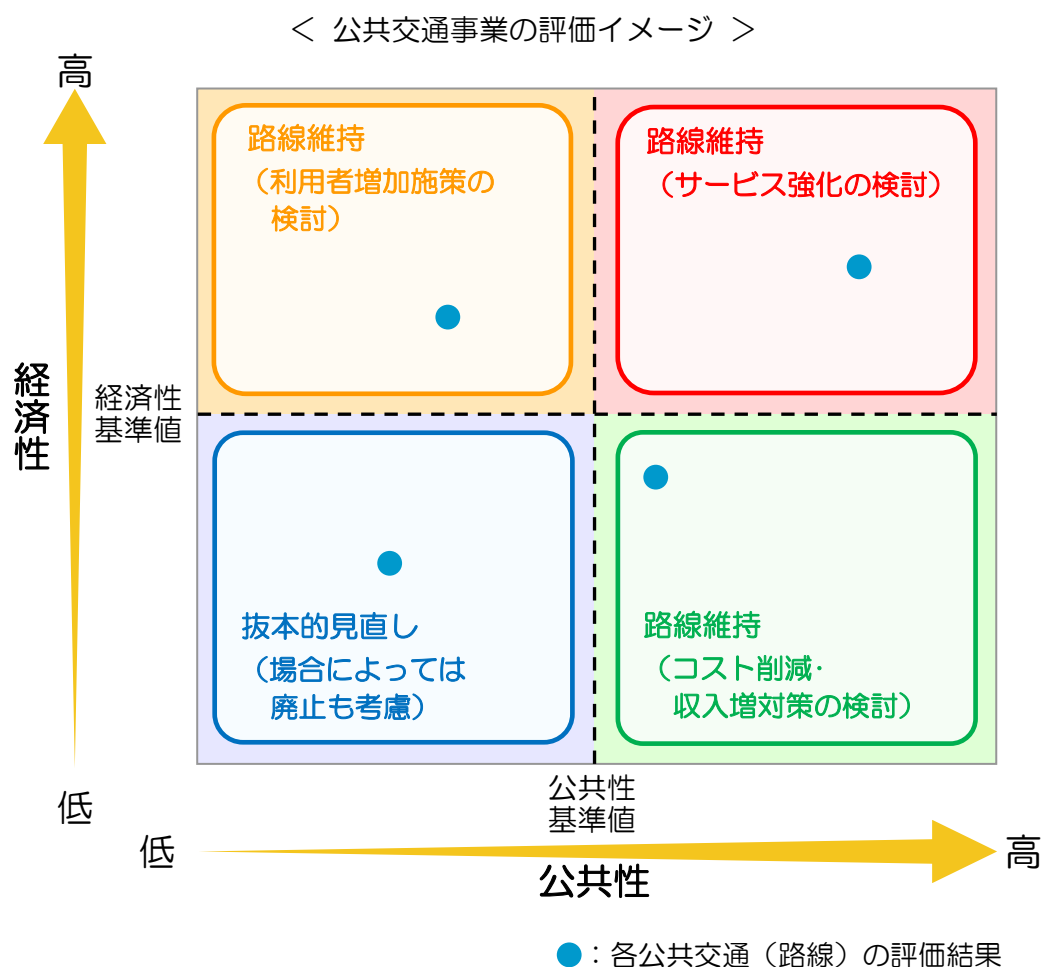
対象分野	連携の主な例
医 療	病院からの帰宅時における、デマンド型交通の電話予約支援
福 祉	障害者の意見・要望を踏まえた利便性の向上
商 業	買い物時の割引券の配布やバス料金の割引
交通安全	高齢者ドライバーに対する利用促進策の実施
教 育	高校生の公共交通利用状況の把握、利便性の向上
定住促進	「クルマがなくても移動できる」
観 光	観光需要に応じた公共交通の確保、観光拠点における公共交通情報の提供
財 政	市民にとって必要な公共交通を支えるための財政支援
建 設	バス等の運行をしやすくするための道路整備
環 境	クルマ利用より二酸化炭素排出量が少ない、公共交通のPRおよび利用促進
防 災	災害発生時に市民の移動手段として運行するための準備・訓練
地域コミュニティ	「マイバス」の意識に基づく、地域住民による主体的な利用促進

6.3 公共交通事業運営方針の設定

公共交通は、自動車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。

今後、必要とされる公共交通を持続可能にしていくためには、公共交通事業の運営方針を設定する必要があります。

このため、今後の公共交通事業の運営にあたっては、「公共性」及び「経済性」の2つの視点をを用いて事業の評価を行い、さらなる改善に向けた取り組みを推進していきます。



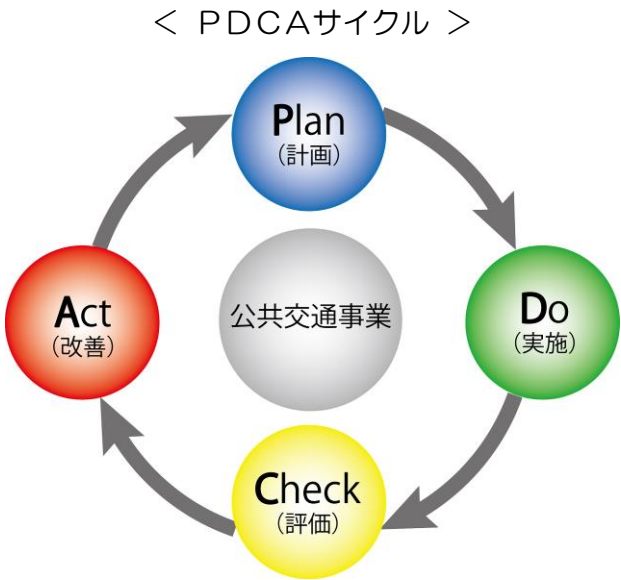
6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し

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

このため、「Plan（計画）」、「Do（実施）」、「Check（評価）」、「Act（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、計画及び各施策・事業の継続的な改善を目指します。

具体的には、各施策・事業について計画を立案（Plan）するとともに評価指標を設定し、これに基づいて施策・事業を実施（Do）します。また、年1回程度の頻度で「たつの市地域公共交通会議（法定協議会）」を開催し、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（Act）を行うことで、計画全体に対する評価・見直しを行います。



＜ 評価・見直しスケジュール ＞

年 度	H29	H30	H31	H32	H33	H34
地域公共交通会議の開催	●	●	●	●	●	●
事業の進捗確認	●	●	●	●	●	●
数値目標の達成状況確認	●	●	●	●	●	●
計画全体の評価・見直し					●	

以降、同様に実施