

たつの市地域公共交通網形成計画（素案）

平成 29 年 2 月

た つ の 市

— 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	20
2.4	道路交通の現状	20
2.5	観光の現状	24
2.6	たつの市における移動状況	25
2.7	たつの市の公共交通をとりまく現状と課題	36
第3章	上位計画・関連計画の概要	37
3.1	第2次たつの市総合計画（上位計画）	37
3.2	たつの市都市計画マスタープラン（上位計画）	38
3.3	たつの市立地適正化計画（関連計画）	39
3.4	たつの市まち未来創生戦略（関連計画）	41
3.5	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）	42
第4章	計画の方向性	43
4.1	基本理念及び計画の目標	43
4.2	目指すべき公共交通網	46
4.3	公共交通の役割	49
第5章	目標達成のための施策の方向性・事業	50
5.1	施策体系	50
5.2	施策の方向性・事業	51
第6章	計画の実現に向けて	78
6.1	持続可能な公共交通確保のための連携	78
6.2	持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	78
6.3	公共交通事業運営方針の設定	79
6.4	計画達成状況の評価及び計画の見直し	83

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。

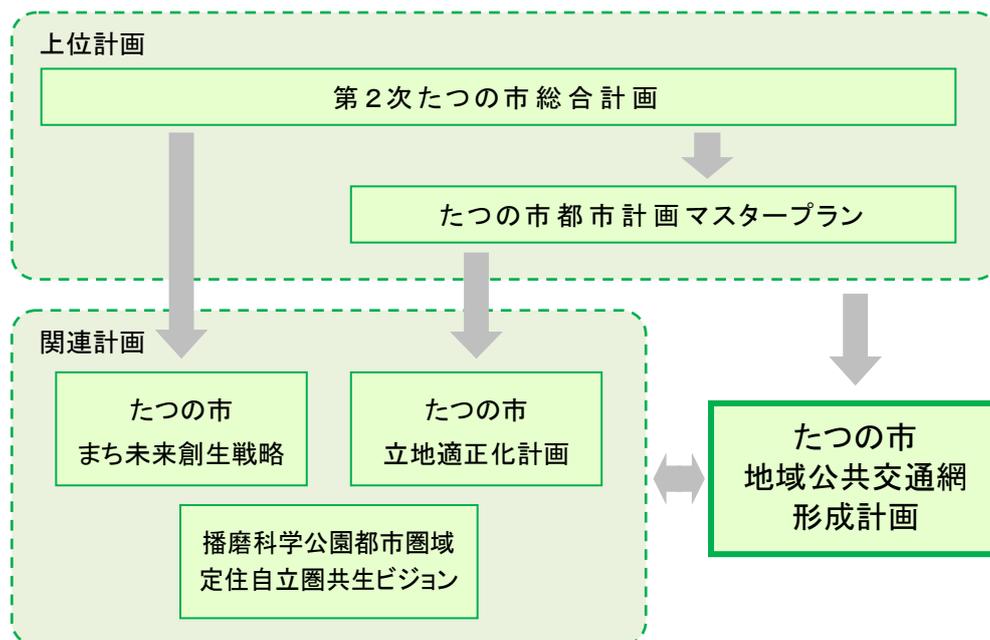
しかしながら、本市における公共交通をとりまく現状として、人口の減少や高齢化が進展していることに加えて、過度なクルマ依存によって公共交通の利用が低下するとともに、交通事故が増加している状態にあります。

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2次たつの市総合計画』及び『たつの市都市計画マスタープラン』を上位計画として、都市全体の構造を見直し、市民が公共交通を利用して医療施設・商業施設等の生活利便施設に容易に行き来できるまちづくりを目指す『たつの市立地適正化計画』や、人口減少の克服とふるさと創生を目指す『たつの市まち未来創生戦略』、本市が中心となって周辺市町との連携及び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。

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

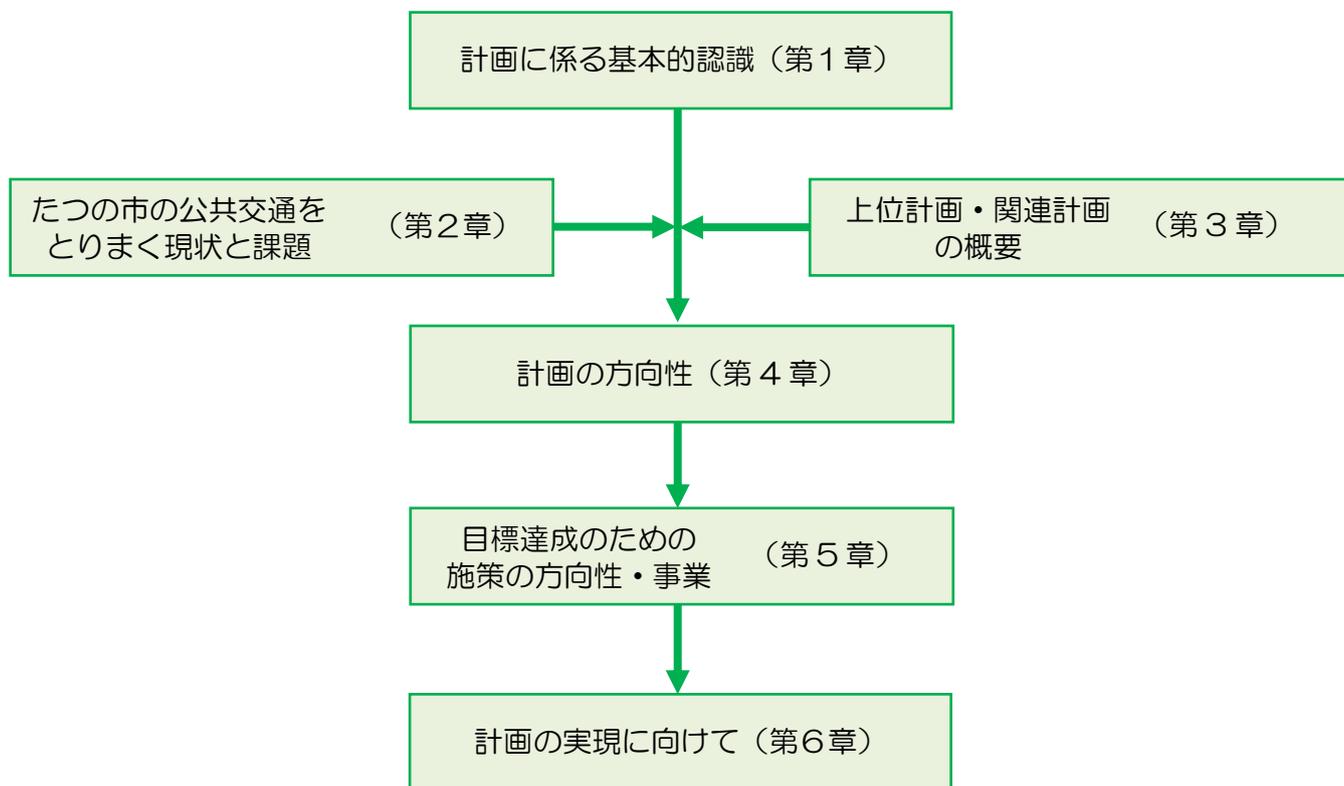
計画の区域は、たつの市内全域（210.87km²）とします。

1.4 計画の期間

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

1.5 計画の構成

たつの市の公共交通をとりまく現状と課題を把握したうえで、上位計画及び関連計画におけるまちづくりの目標を踏まえて、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の方向性及び事業をとりまとめています。



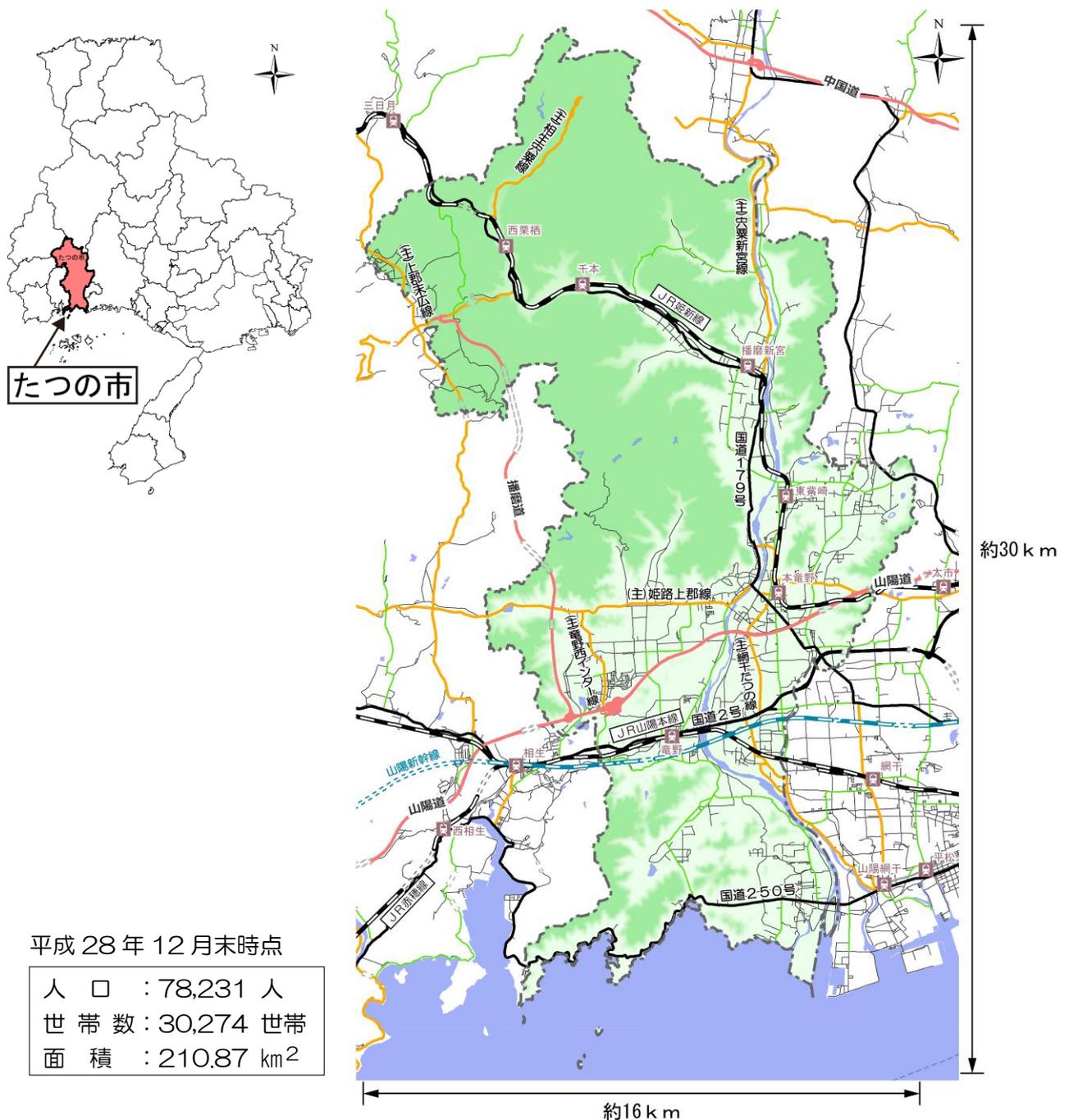
第2章 たつの市の公共交通をとりまく現状と課題

2.1 たつの市の概況

(1) 位置・地勢

- たつの市は、兵庫県の南西部に位置している人口約7万8千人の都市です。
- 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。

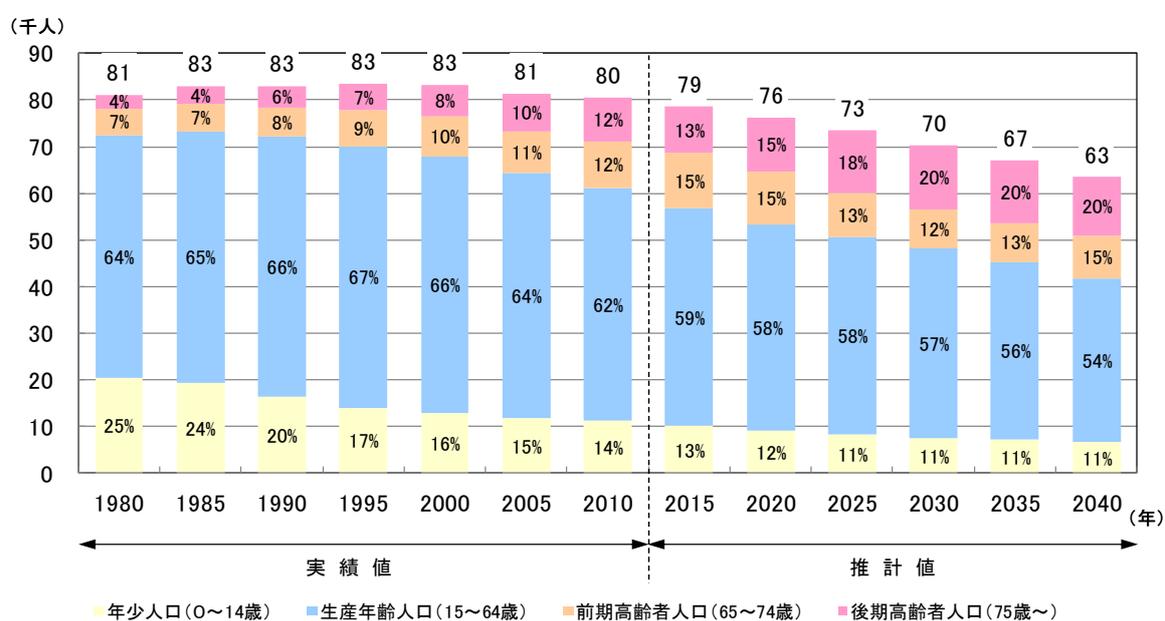
< たつの市の位置と概要 >



(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)

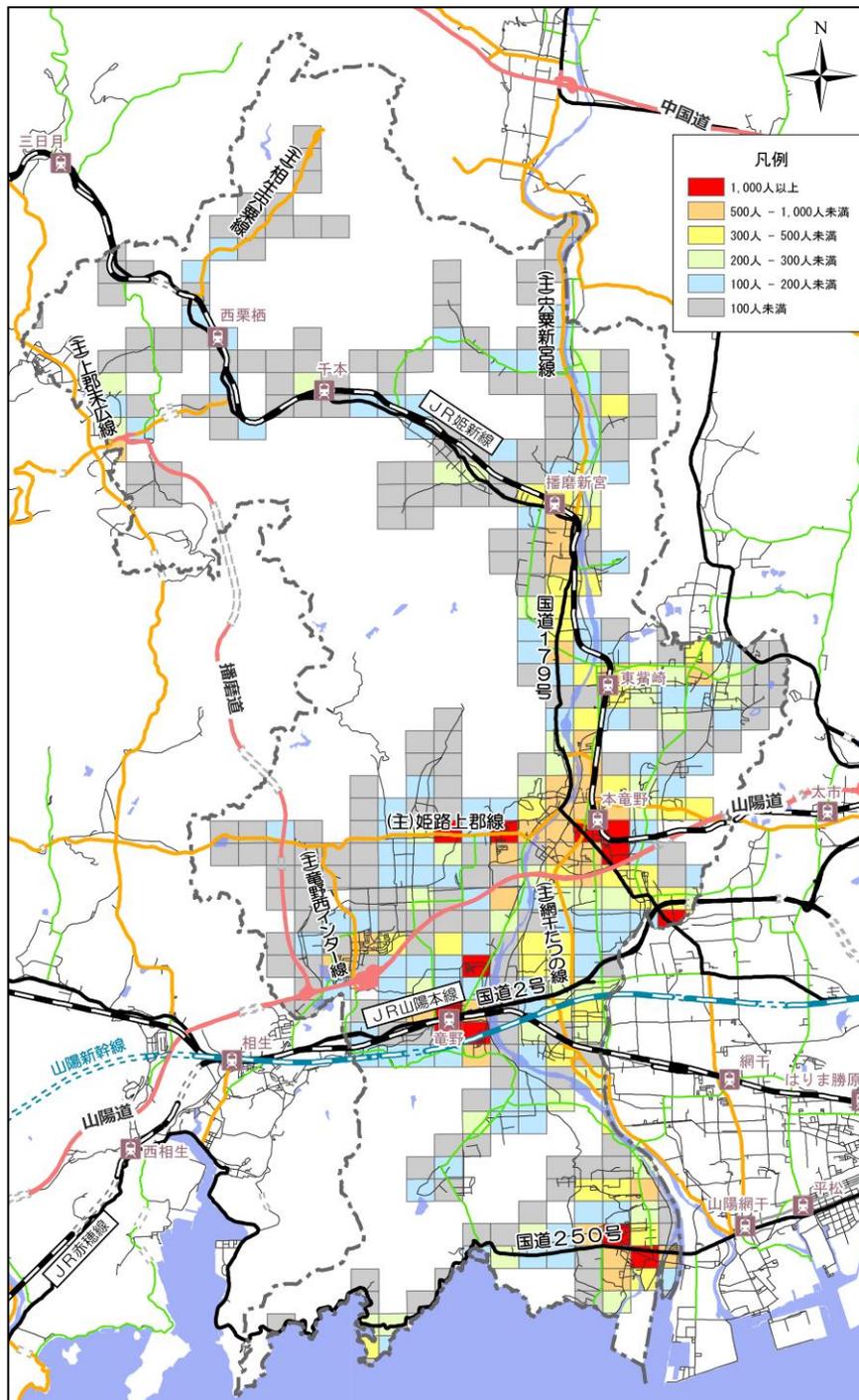
国立社会保障・人口問題研究所

- 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

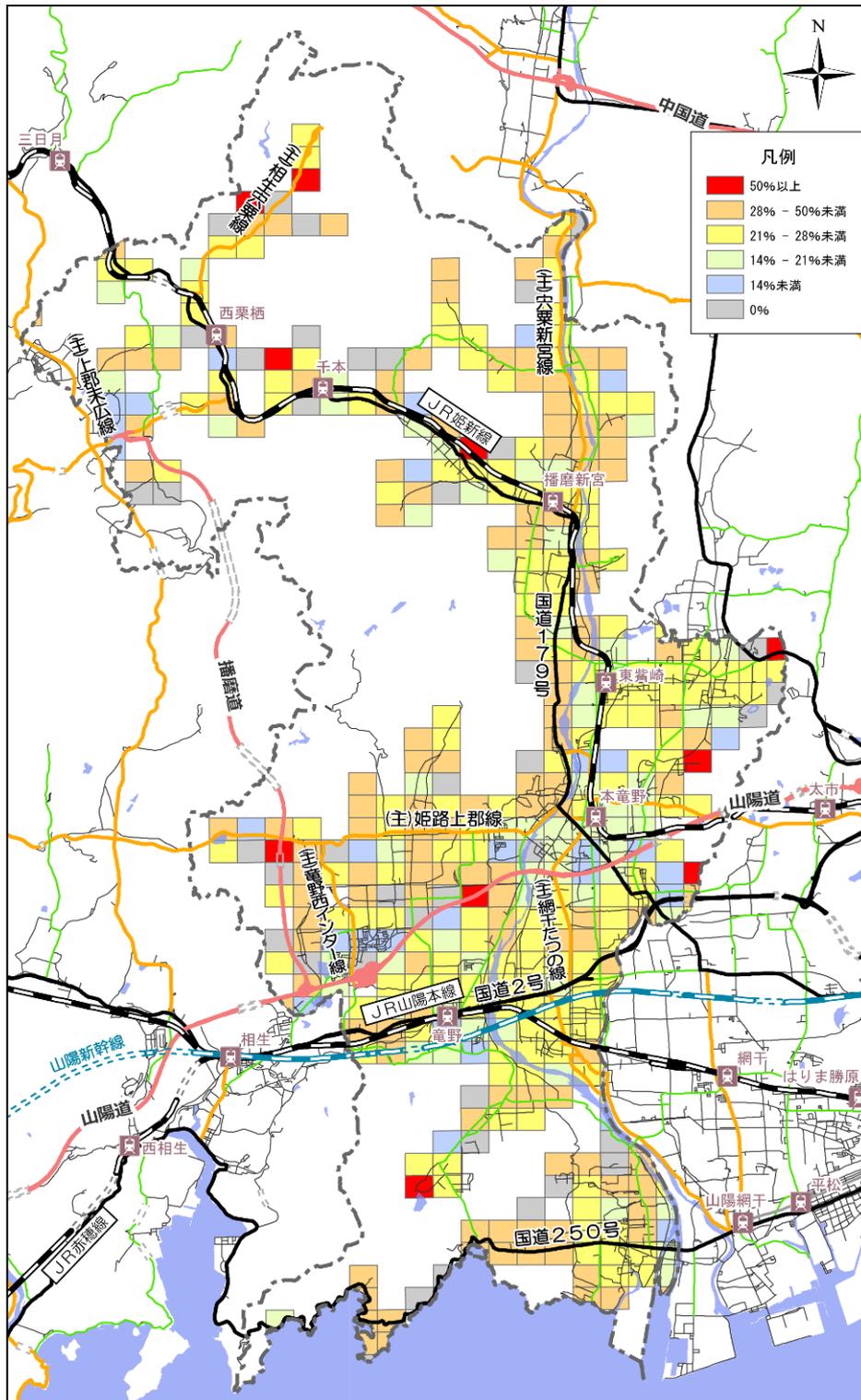
**) メッシュは1辺約500mの正方形

< 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

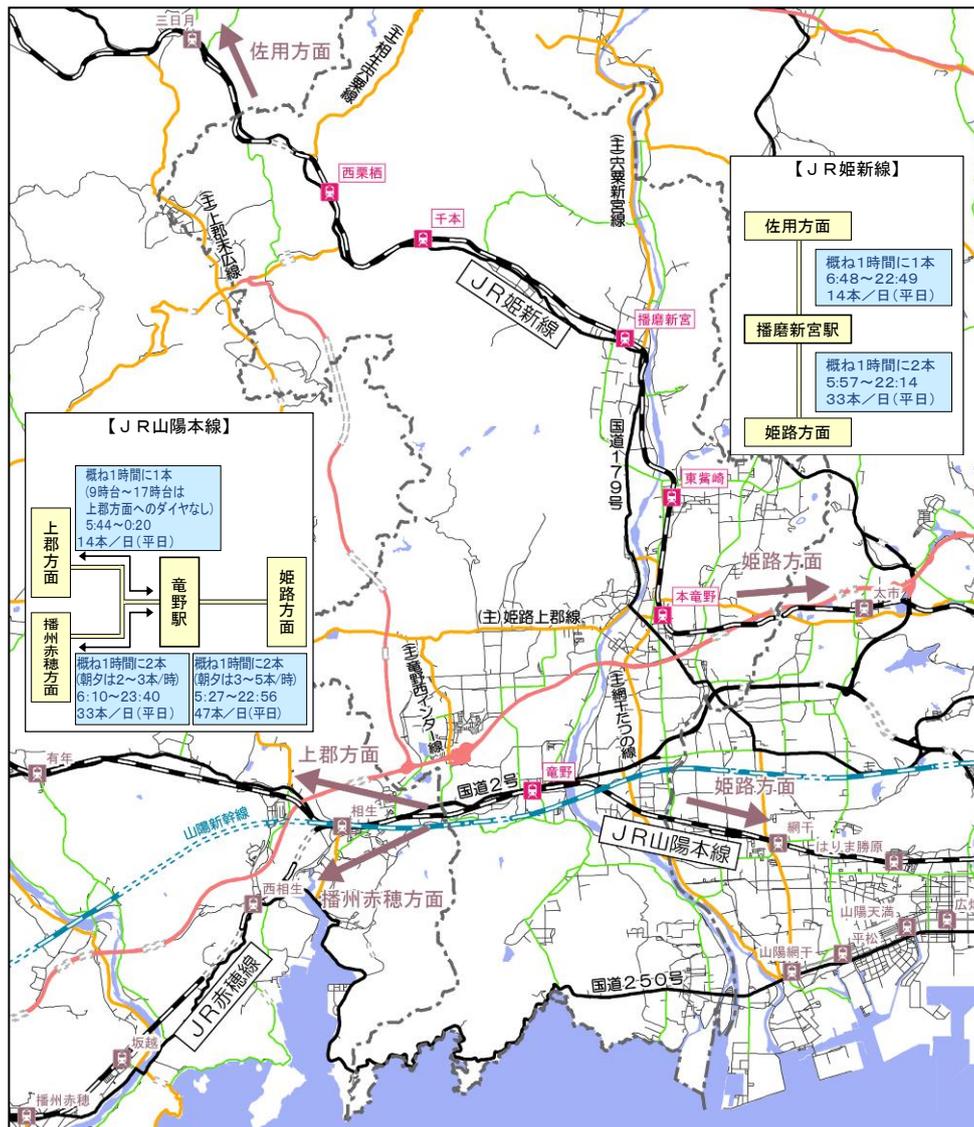
2.2 たつの市における交通の現状

(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3～5本）の頻度で運行しています。また、播州赤穂方面は6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2～3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。

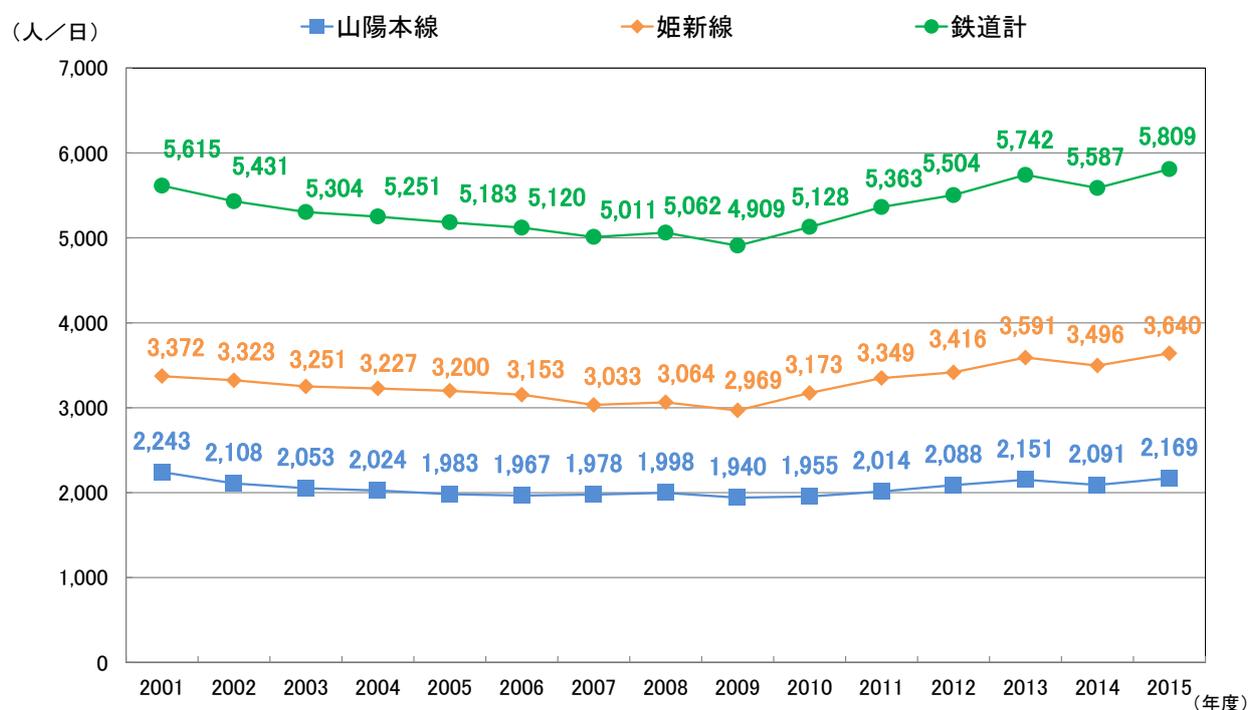
< たつの市における鉄道の概要 >



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、2015年度（平成27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、2015年度（平成27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

③ 鉄道駅の整備状況

- 市内の各鉄道駅では、利用者数が多い竜野駅や本竜野駅、播磨新宮駅においてエレベーターの設置が行われています。
- 竜野駅はすぐ北側を国道2号が横切っており、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、国道をまたぐ形で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、千本駅は駐車場・駐輪場ともに未整備となっています。

< 鉄道駅の整備状況 >

鉄道駅		1日平均乗車人数 (平成27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	2,169人	○		南 ^{*)}	1F	○ 公営:有料 民営:有料	○ 公営:無料 民営:有料
	本竜野	1,838人	○		東西	2F	○ 公営:有料 民営:有料	○ 公営:無料 民営:有料
JR 姫新線	東鯨崎	458人		○	東	1F	○ 民営:有料	○ 公営:無料
	播磨新宮	1,214人	○	○	南北	2F	○ 公営:有料 民営:有料	○ 公営:無料 民営:有料
	千本	34人		○	南	1F	未整備	未整備
	西栗栖	96人		○	西	1F	○ 公営:無料	○ 民営:有料

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

出典) 1日平均乗車人数: たつの市統計書

整備状況: JR西日本ホームページ

(2) 路線バスの現状

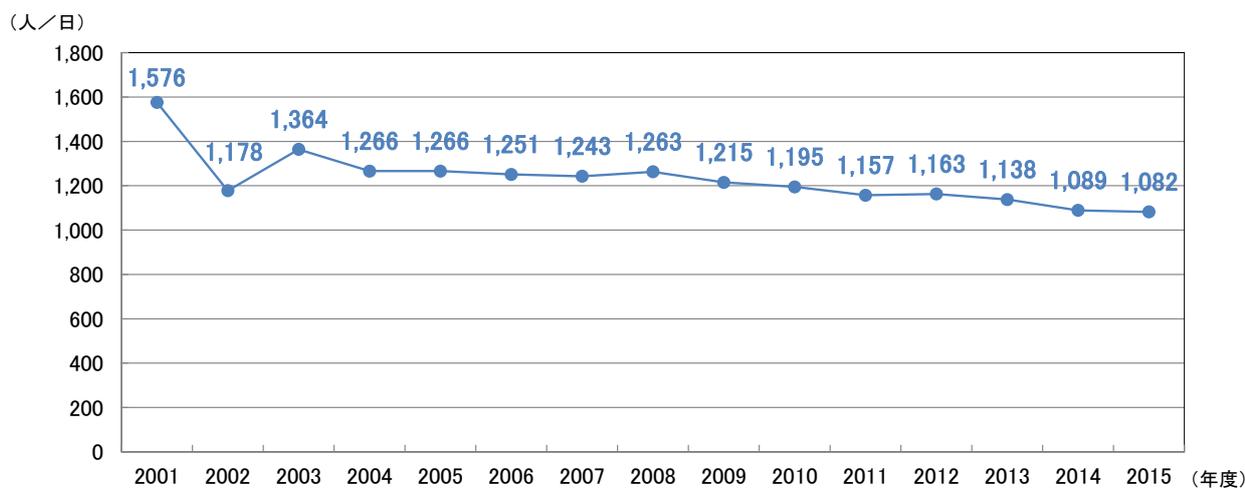
- たつの市では神姫バス（ウエスト神姫）が運行しており、播磨新宮駅や播磨科学公園都市（SPring-8）を中心として以下の路線が走っています。

【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

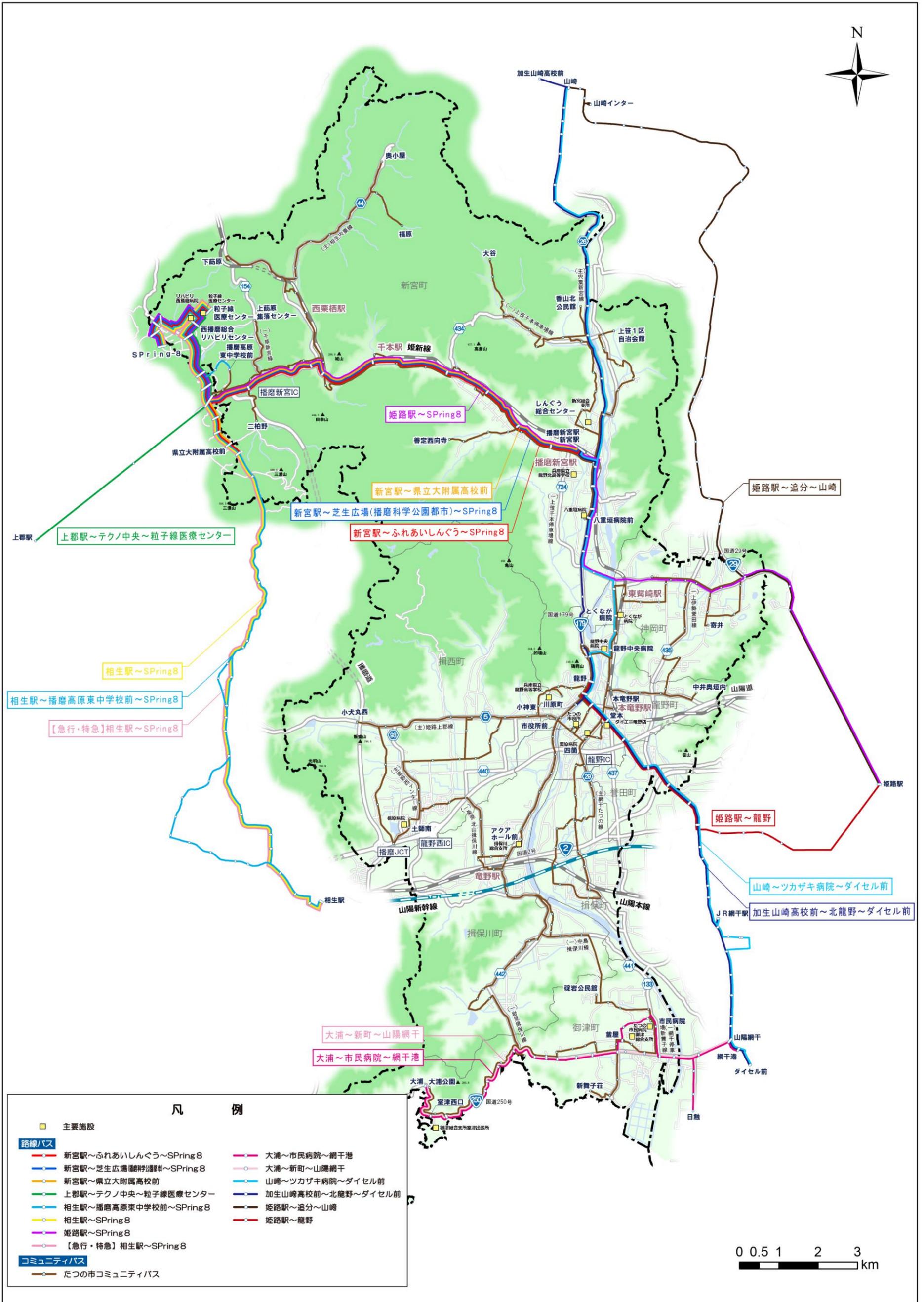
- 路線バスの1日あたり乗車人員は、2015年度（平成27年度）には約1,100人/日となっており、2001年度（平成13年度）の約1,600人/日と比べると3割程度減少しています。

< 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・コミュニティバス 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 28 年 12 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
運賃の 支払い方法	現金または1日乗車券による支払い
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）

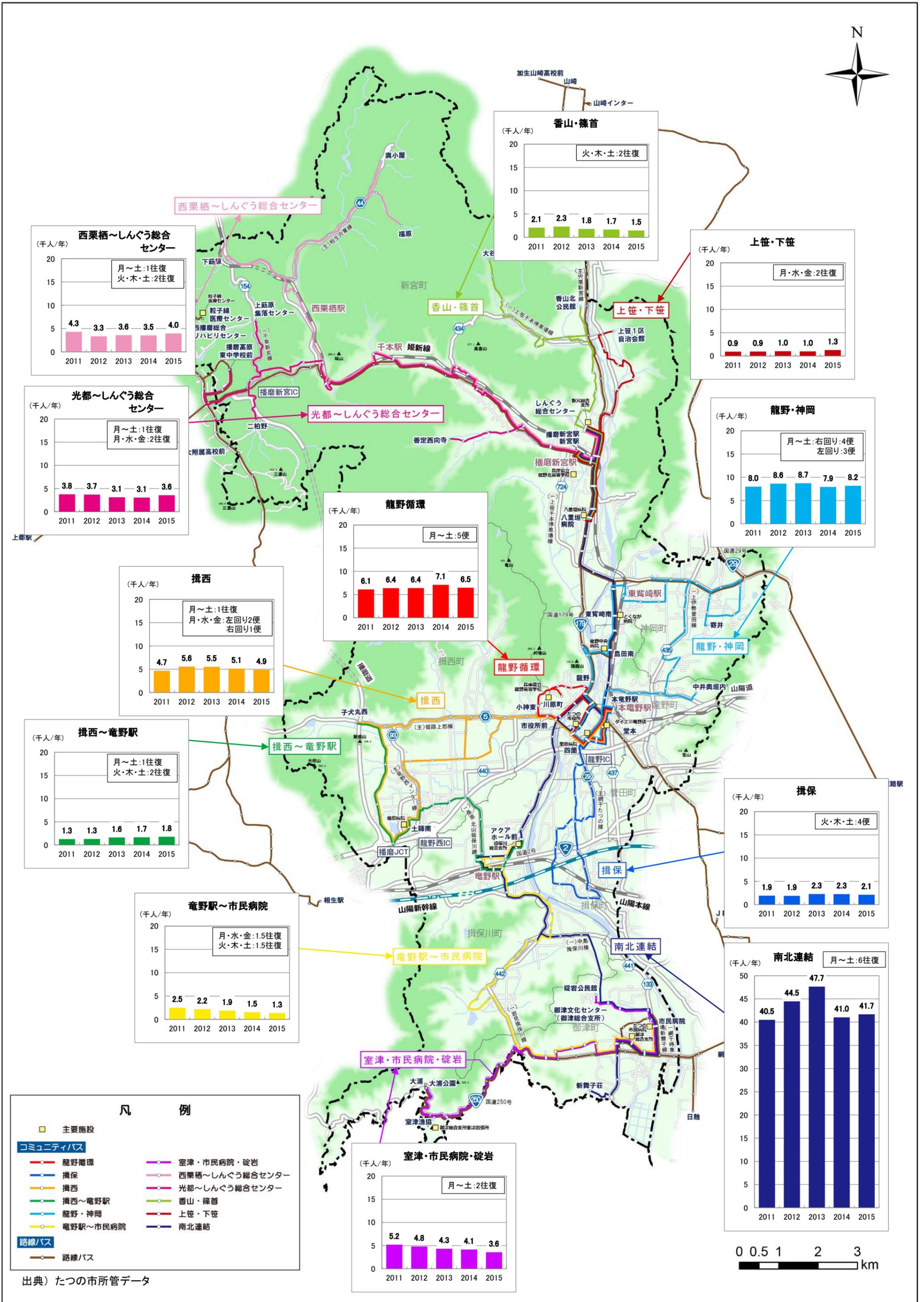
② 運行内容の変遷（平成 22 年 10 月以降）

・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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り継ぎ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

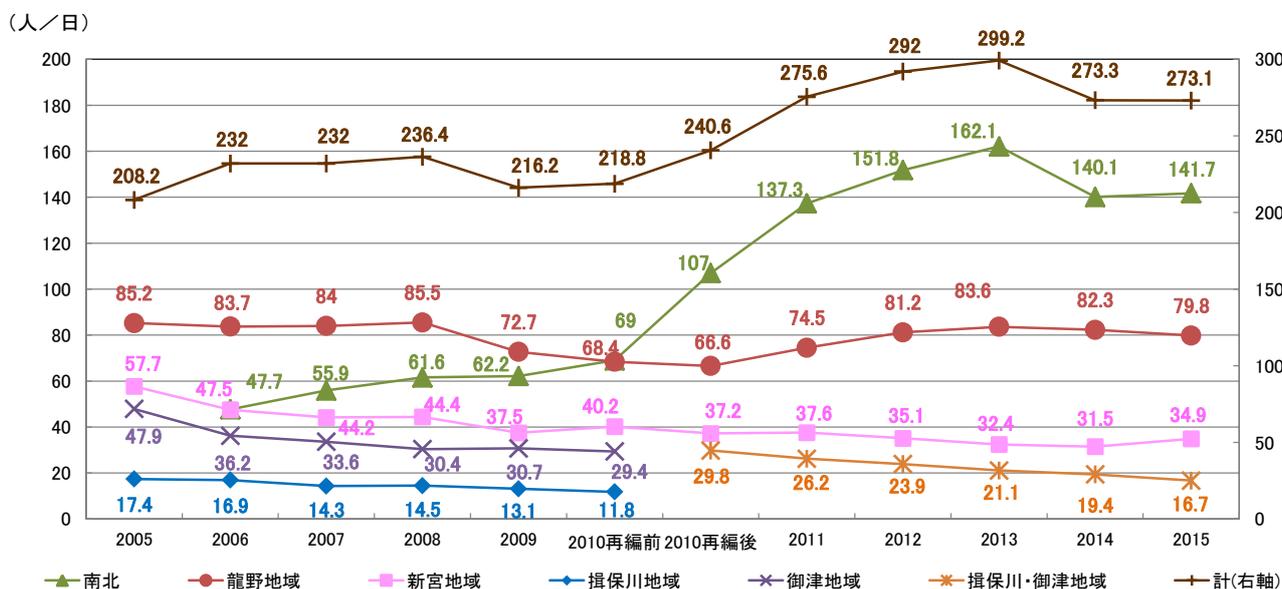
＜ たつの市コミュニティバス・路線バス 路線網及び路線別利用者数（年間） ＞



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、2015年度（平成27年度）には約273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、2015年度（平成27年度）の乗車人数は約142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

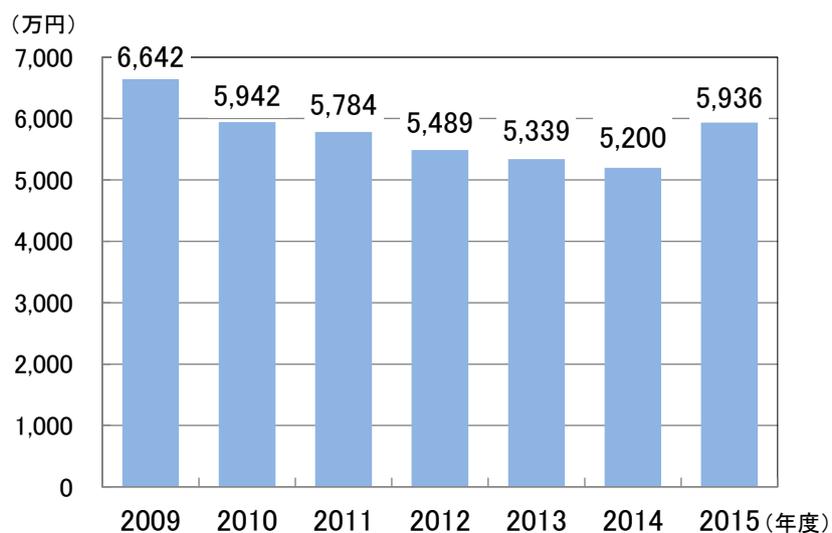
※以下の2地域は、2010年（平成22年）10月の路線再編時に「揖保川・御津地域」として統合

- ・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たが、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5,200万円となっています。

＜ 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) 播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスの運行

- 本市と周辺市町（宍粟市・上郡町・佐用町）が連携し、圏域内の居住者や転入者が安心して暮らせる「住みやすいまちづくり」を推進する「播磨科学公園都市圏域定住自立圏」構想に基づき、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經由して上郡町とたつの市を結ぶ「圏域バス」が、2017年（平成29年）1月10日に運行を開始しています。

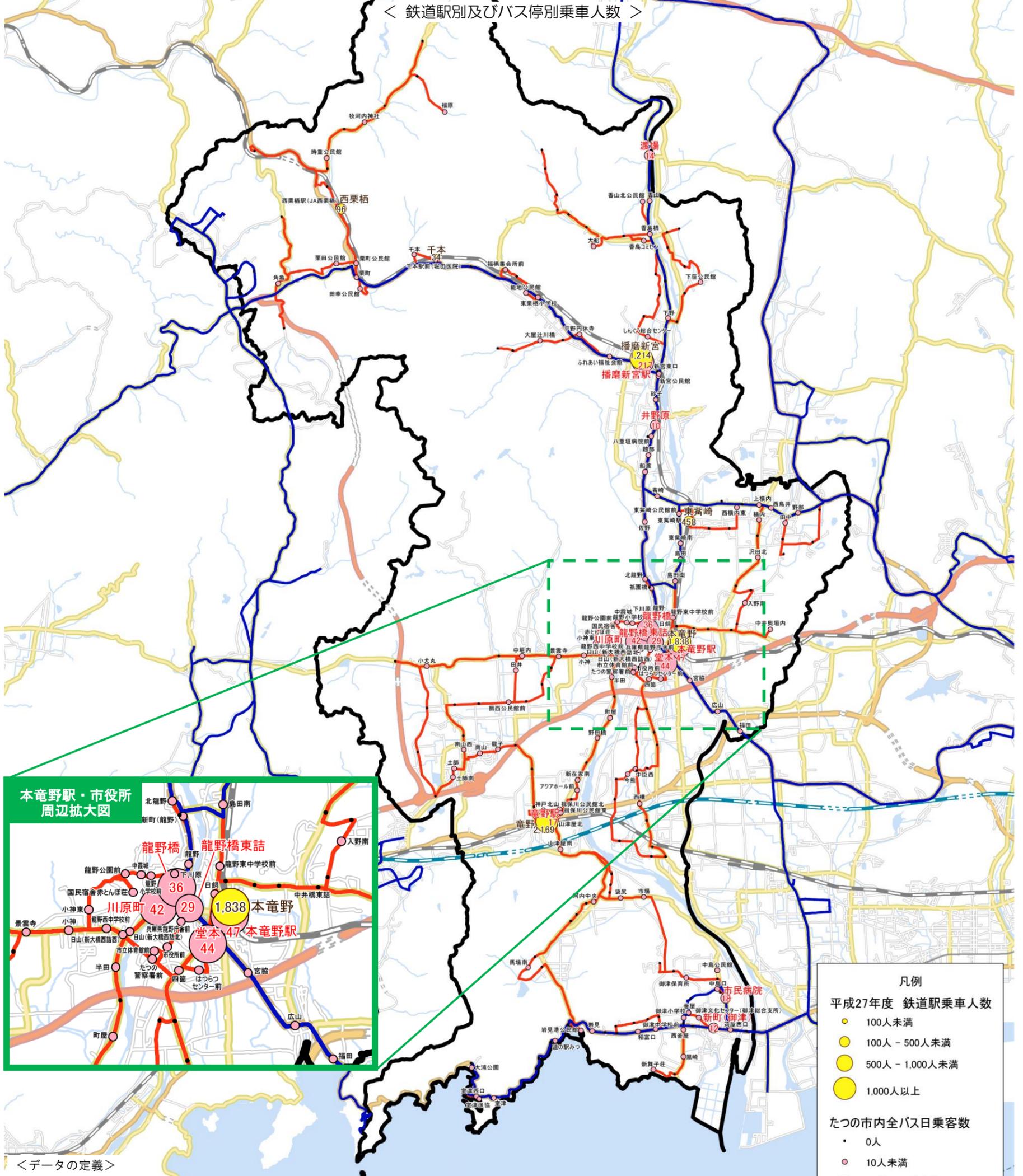
< 播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスの概要 >

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	1乗車200円（小学生未満は無料）																																																						
時刻表	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>【上郡駅方面】</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th colspan="3">播磨新宮駅 ⇒ 播磨科学公園都市 ⇒ 上郡駅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>播磨新宮駅</td> <td>9:45</td> <td>14:35</td> </tr> <tr> <td>千本駅</td> <td>9:55</td> <td>14:45</td> </tr> <tr> <td>西栗栖駅</td> <td>10:01</td> <td>14:51</td> </tr> <tr> <td>芝生広場</td> <td>10:10</td> <td>15:00</td> </tr> <tr> <td>西播磨総合 リハビリテーションセンター</td> <td>着 10:14 発 10:15</td> <td>15:04 15:25</td> </tr> <tr> <td>芝生広場</td> <td>10:19</td> <td>15:29</td> </tr> <tr> <td colspan="3">この区間は上郡町内全ての路線バス停留所に停車</td> </tr> <tr> <td>上郡駅</td> <td>10:39</td> <td>15:49</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="width: 48%;"> <p>【播磨新宮駅方面】</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th colspan="3">上郡駅 ⇒ 播磨科学公園都市 ⇒ 播磨新宮駅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上郡駅</td> <td>8:15</td> <td>13:15</td> </tr> <tr> <td colspan="3">この区間は上郡町内全ての路線バス停留所に停車</td> </tr> <tr> <td>芝生広場</td> <td>8:35</td> <td>13:35</td> </tr> <tr> <td>西播磨総合 リハビリテーションセンター</td> <td>着 8:39 発 8:40</td> <td>13:39 14:00</td> </tr> <tr> <td>芝生広場</td> <td>8:44</td> <td>14:04</td> </tr> <tr> <td>西栗栖駅</td> <td>↓</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>千本駅</td> <td>↓</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>播磨新宮駅</td> <td>9:02</td> <td>14:22</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div> <p style="text-align: right;">平成29年3月時点</p>	播磨新宮駅 ⇒ 播磨科学公園都市 ⇒ 上郡駅			播磨新宮駅	9:45	14:35	千本駅	9:55	14:45	西栗栖駅	10:01	14:51	芝生広場	10:10	15:00	西播磨総合 リハビリテーションセンター	着 10:14 発 10:15	15:04 15:25	芝生広場	10:19	15:29	この区間は上郡町内全ての路線バス停留所に停車			上郡駅	10:39	15:49	上郡駅 ⇒ 播磨科学公園都市 ⇒ 播磨新宮駅			上郡駅	8:15	13:15	この区間は上郡町内全ての路線バス停留所に停車			芝生広場	8:35	13:35	西播磨総合 リハビリテーションセンター	着 8:39 発 8:40	13:39 14:00	芝生広場	8:44	14:04	西栗栖駅	↓	↓	千本駅	↓	↓	播磨新宮駅	9:02	14:22
播磨新宮駅 ⇒ 播磨科学公園都市 ⇒ 上郡駅																																																							
播磨新宮駅	9:45	14:35																																																					
千本駅	9:55	14:45																																																					
西栗栖駅	10:01	14:51																																																					
芝生広場	10:10	15:00																																																					
西播磨総合 リハビリテーションセンター	着 10:14 発 10:15	15:04 15:25																																																					
芝生広場	10:19	15:29																																																					
この区間は上郡町内全ての路線バス停留所に停車																																																							
上郡駅	10:39	15:49																																																					
上郡駅 ⇒ 播磨科学公園都市 ⇒ 播磨新宮駅																																																							
上郡駅	8:15	13:15																																																					
この区間は上郡町内全ての路線バス停留所に停車																																																							
芝生広場	8:35	13:35																																																					
西播磨総合 リハビリテーションセンター	着 8:39 発 8:40	13:39 14:00																																																					
芝生広場	8:44	14:04																																																					
西栗栖駅	↓	↓																																																					
千本駅	↓	↓																																																					
播磨新宮駅	9:02	14:22																																																					
運行ルート	<p>The map illustrates the bus route starting from Ube Station (上郡駅) in Ube (上郡町), heading east through Ube (上郡), West Himeji Rehabilitation Center (西播磨総合リハビリテーションセンター), Shirogane (芝生広場), and West Himeji Station (西栗栖駅) to Kichibu Station (千本駅). From Kichibu, it continues east through Himeji New Station (播磨新宮駅) and Himeji Station (播磨新宮駅) to Tatsuno (たつの市). The route then returns to Ube via相生市 (Aioi City) and 至 姫路 (to Himeji). The route is highlighted in orange, and a note indicates that the segment between Ube and Kichibu serves all bus stops in Ube.</p>																																																						

(5) 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2,169人/日と最も多くなっており、次いで本竜野駅の1,838人/日、播磨新宮駅の1,214人/日、となっています。また、バスの乗車人数は、播磨新宮駅バス停が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。
- ・なお、乗車人数が多いバス停において、上屋やベンチ等の待ち合い環境が整備されていない所が残されています。

< 鉄道駅別及びバス停別乗車人数 >



凡例

平成27年度 鉄道駅乗車人数

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

たつの市内全バス日乗客数

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

— 路線バス
— たつの市コミバス

<データの定義>

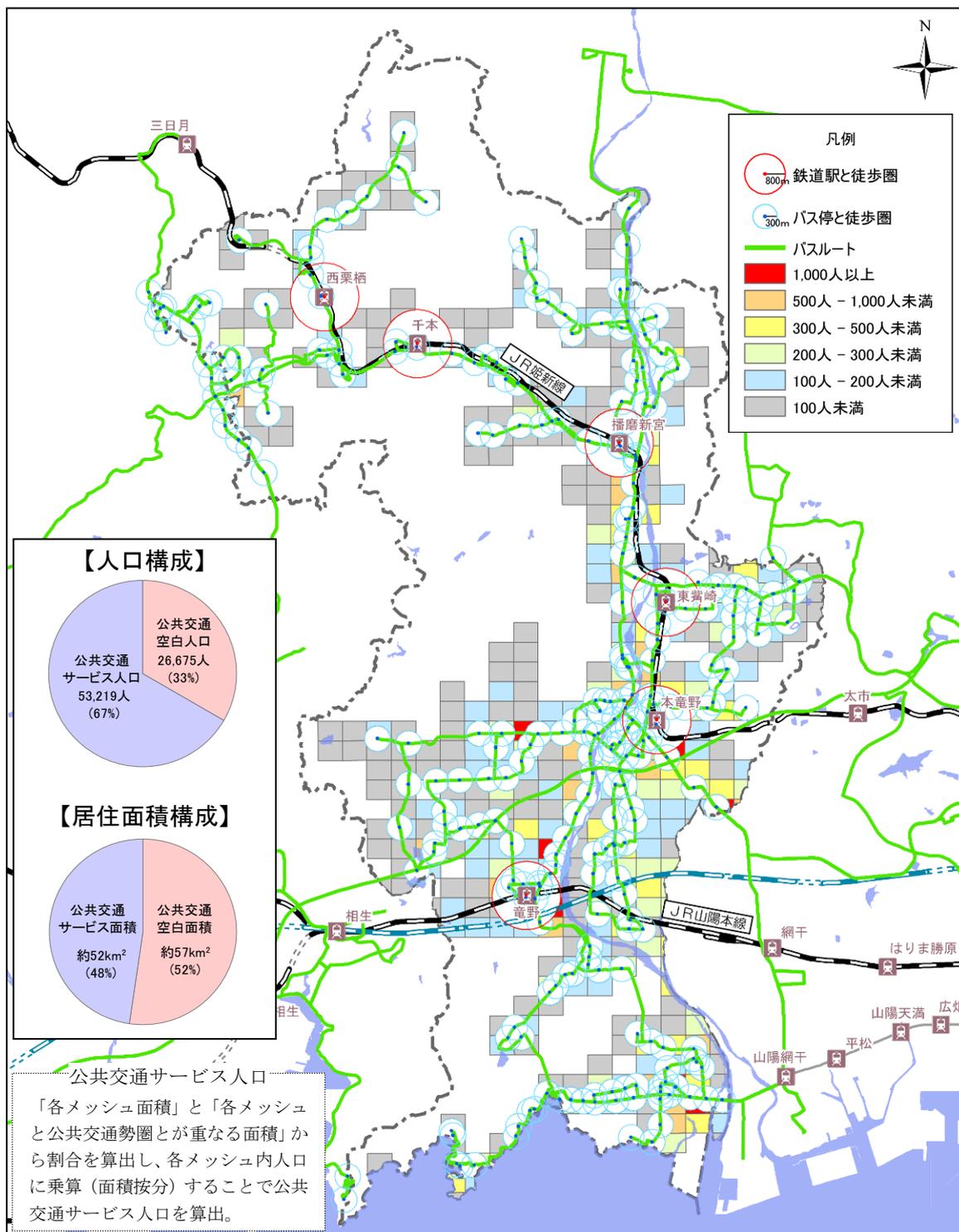
- ・鉄道日乗客数:平成28年たつの市統計書の平成27年度駅別乗客数
- ・路線バス(神姫バス)日乗客数:平成26年9月末の1週間の乗降客数調査結果から日単位の乗客数を算出
- ・路線バス(ウエスト神姫)日乗客数:平成26年11月下旬の1日間の乗降客数調査結果
- ・コミュニティバス日乗客数:平成26年4月1日~平成27年3月31日の乗降客数調査結果から日単位の乗客数を算出



(6) 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や、運転経歴証明書の取得手数料の助成も実施しています。
- ・これらの事業はいずれも増加傾向にあり、2015年度（平成27年度）では高齢者タクシー事業が約1,350万円、障害者福祉タクシー利用料補助事業が約360万円、高齢者運転免許証自主返納促進事業が約65万円となっています。

< 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、タクシー乗車料金の一部を助成（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
- ・タクシーの乗車料金の一部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）

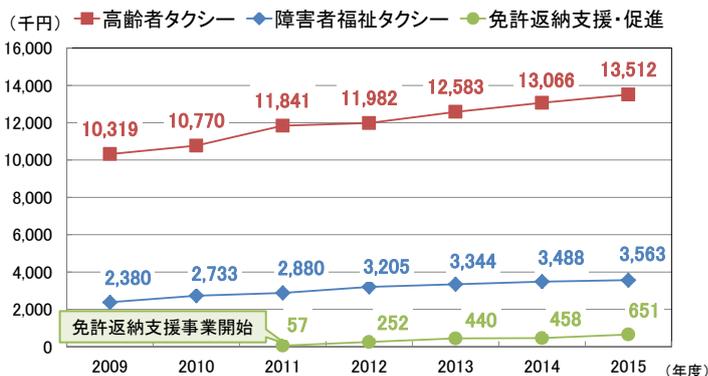
【障害者福祉タクシー利用料補助事業】

- ・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が、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
- ・タクシーの乗車料金の一部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促進事業】

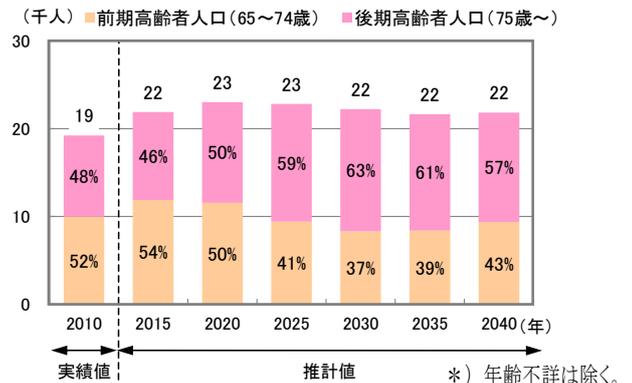
- ・平成27年4月1日以降に運転免許証を自主返納した、満65歳以上の方及びその配偶者で運転免許証をお持ちでない方に、「たつの市コミュニティバス」を無料で利用できる定期券を交付（3年間有効）及び運転経歴証明書取得手数料を助成
- ※定期券交付は平成23年度から実施しており、平成27年度から当該事業に変更

< 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補助事業
免許返納支援・促進: 高齢者運転免許証自主返納促進事業
出典) たつの市事務事業実績報告書

< 高齢者数の推移 >



出典) 2010年(平成22年): 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

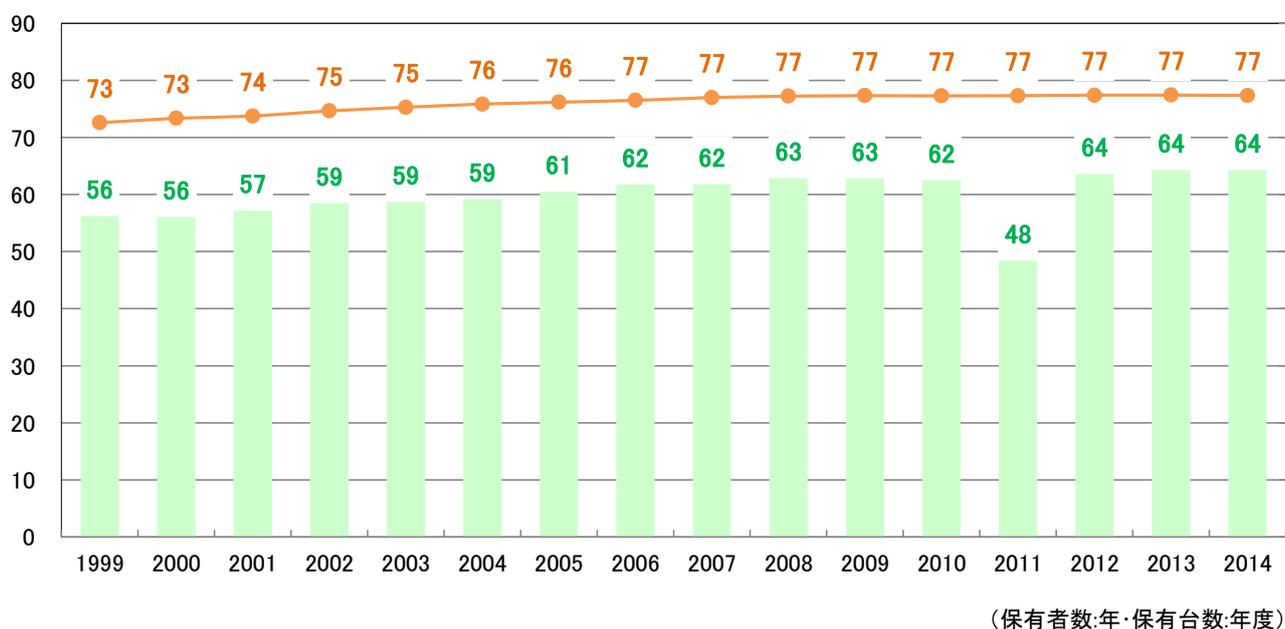
2.4 道路交通の現状

(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、2014年度（平成26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)



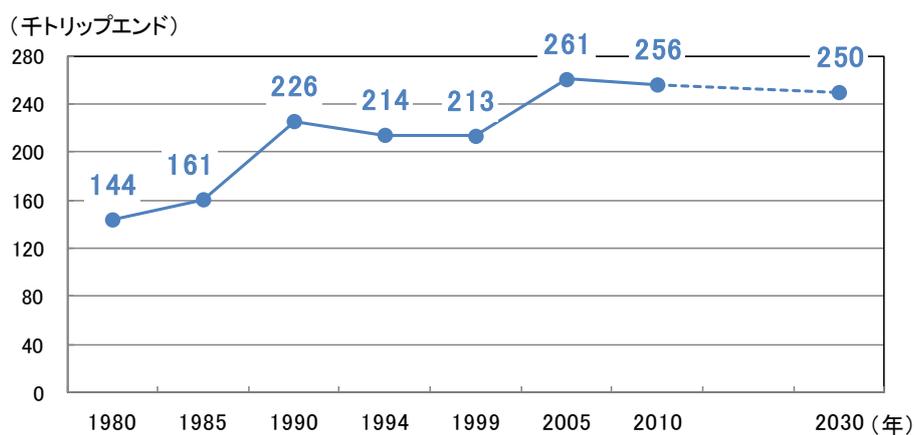
—●— 運転免許保有者数 ■ 自動車保有台数

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。

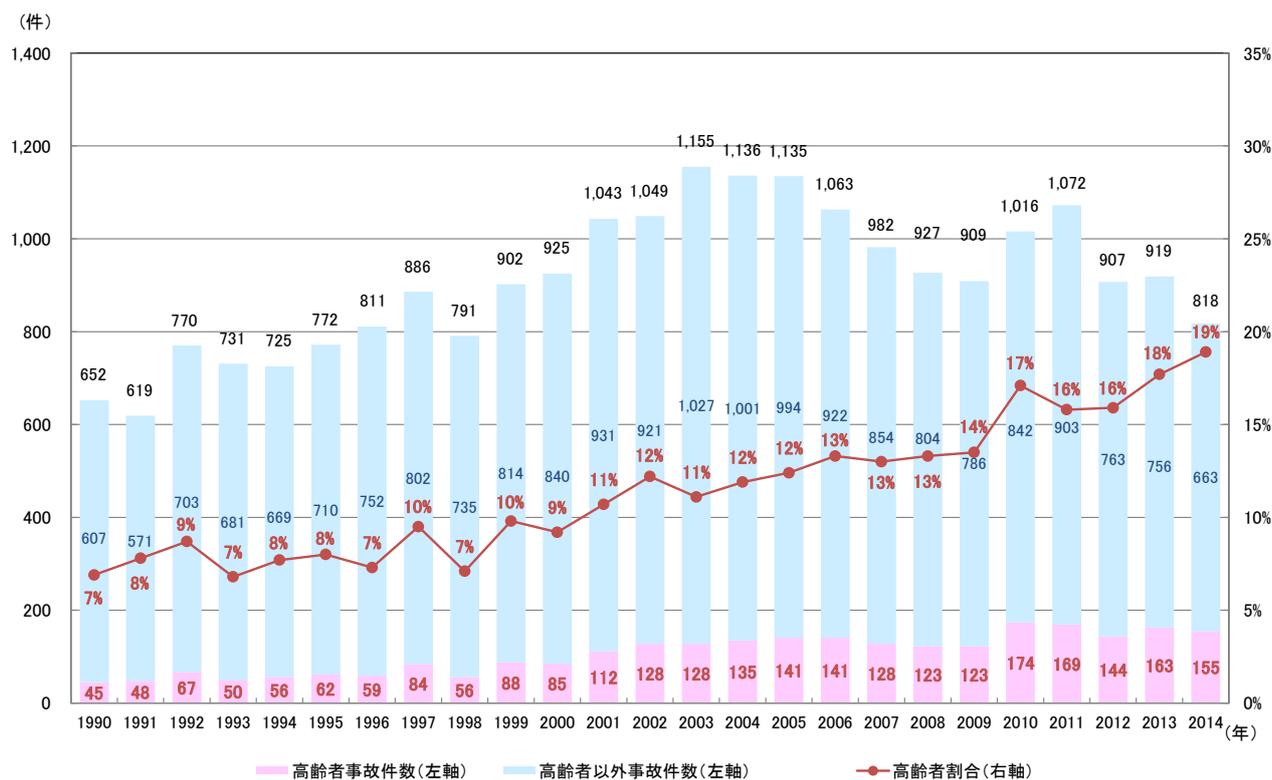
出典) 各年度道路交通センサス

※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、2014年（平成26年）は818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、2014年（平成26年）には19%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） ＞

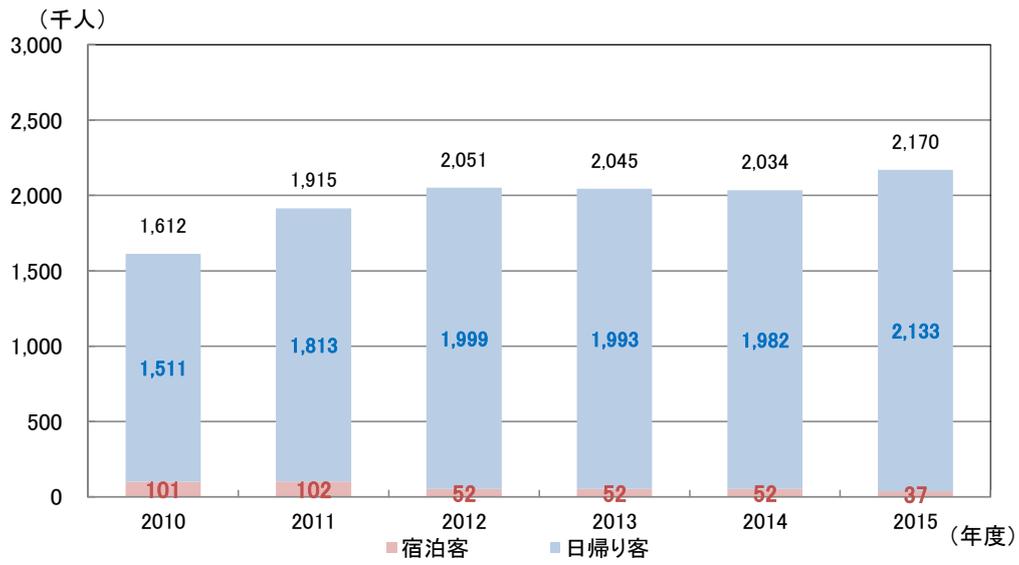


出典) 交通年鑑

2.5 観光の現状

- たつの市に訪れる観光客の数は、やや増加傾向で推移しており、2015年度（平成27年度）は約217万人となっています。
- また、観光形態は「日帰り」がほぼ全てを占めています。

< 観光客数の推移（観光形態別） >



出典) たつの市統計書

2.6 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

ある地域における人の動きを調べ、交通に関する実態を把握する調査として、『パーソントリップ調査』があります。

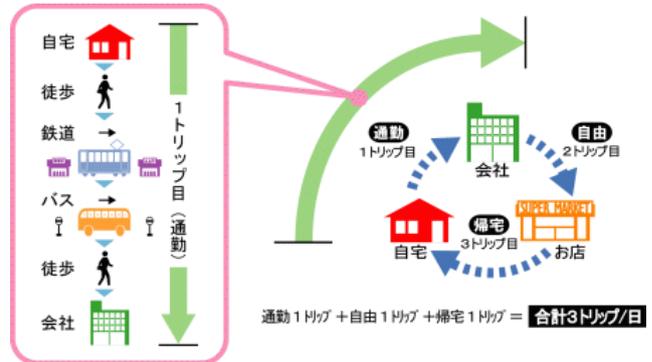
[パーソントリップ調査とは]

パーソントリップ調査は、「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調査に該当し、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。

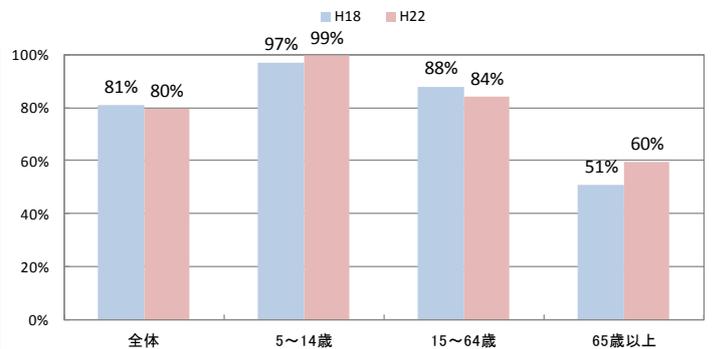


< 人の移動の例 >

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 >

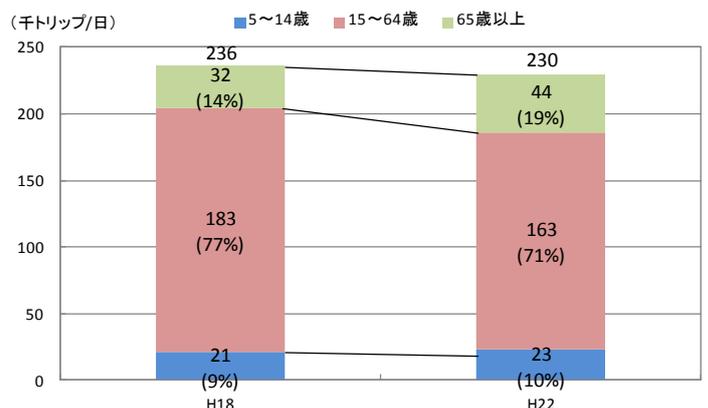


出典) 平成18年播磨都市圏・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

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 >

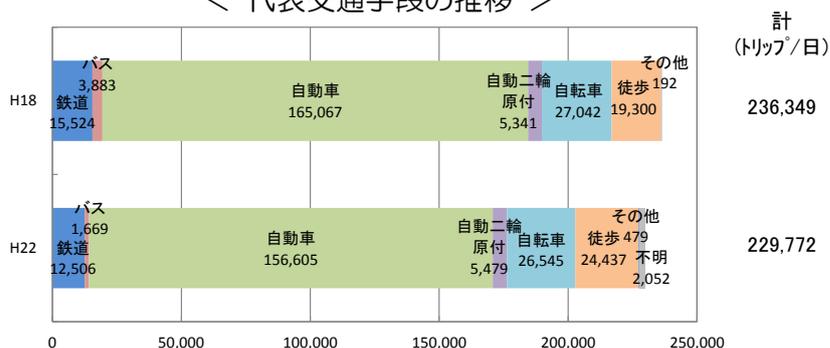


*) 平成18年播磨都市圏パーソントリップ調査圏内の居住者によるたつの市関連の移動量集計結果
出典) 平成18年播磨都市圏・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

③ 利用交通手段

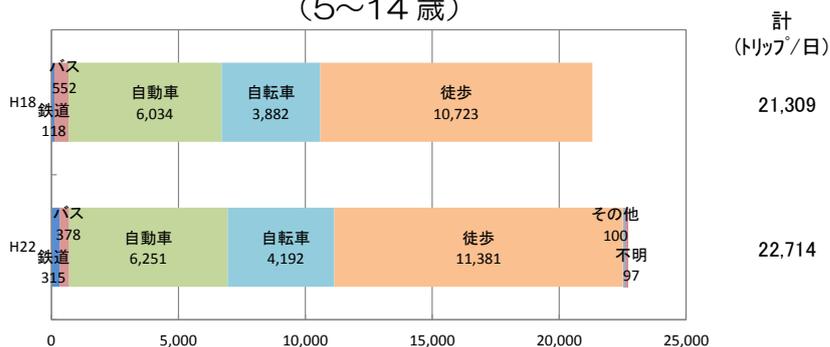
- たつの市における利用交通手段を見ると、自動車利用が約 15 万 6 千トリップ/日と圧倒的に多くなっています。
- 平成 18 年から平成 22 年の利用交通手段の推移をみると、鉄道、バス、自動車の利用が減少している一方、自転車、徒歩の利用は増加しています。
- 年齢区分別に利用交通手段をみると、5～14 歳及び 15～64 歳では大きな変化はありませんが、65 歳以上では自動車利用が約 2 万 1 千トリップ/日から約 2 万 8 千トリップ/日と、大きく増加しています。

＜ 代表交通手段の推移 ＞

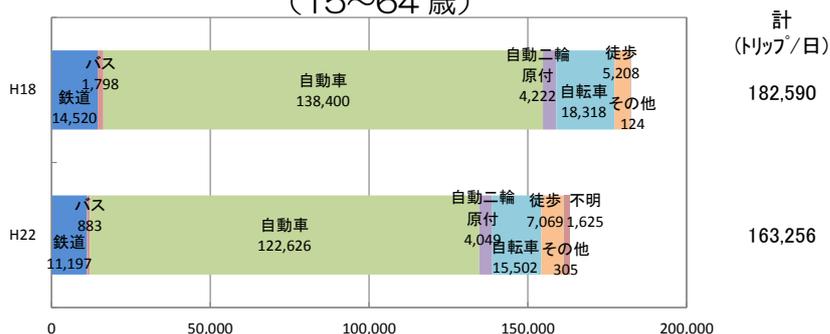


＜ 年齢 3 区分別代表交通手段分担率の推移 ＞

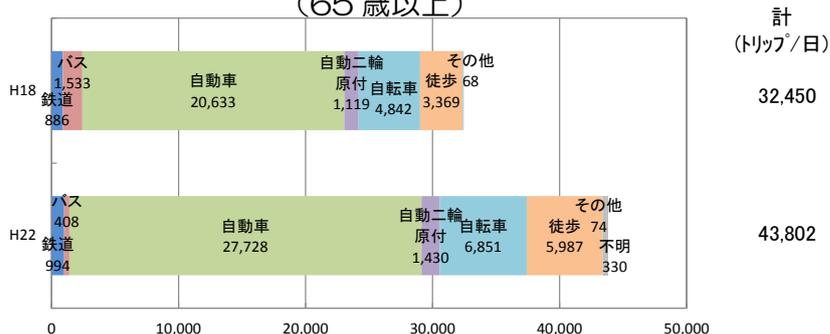
(5～14 歳)



(15～64 歳)



(65 歳以上)



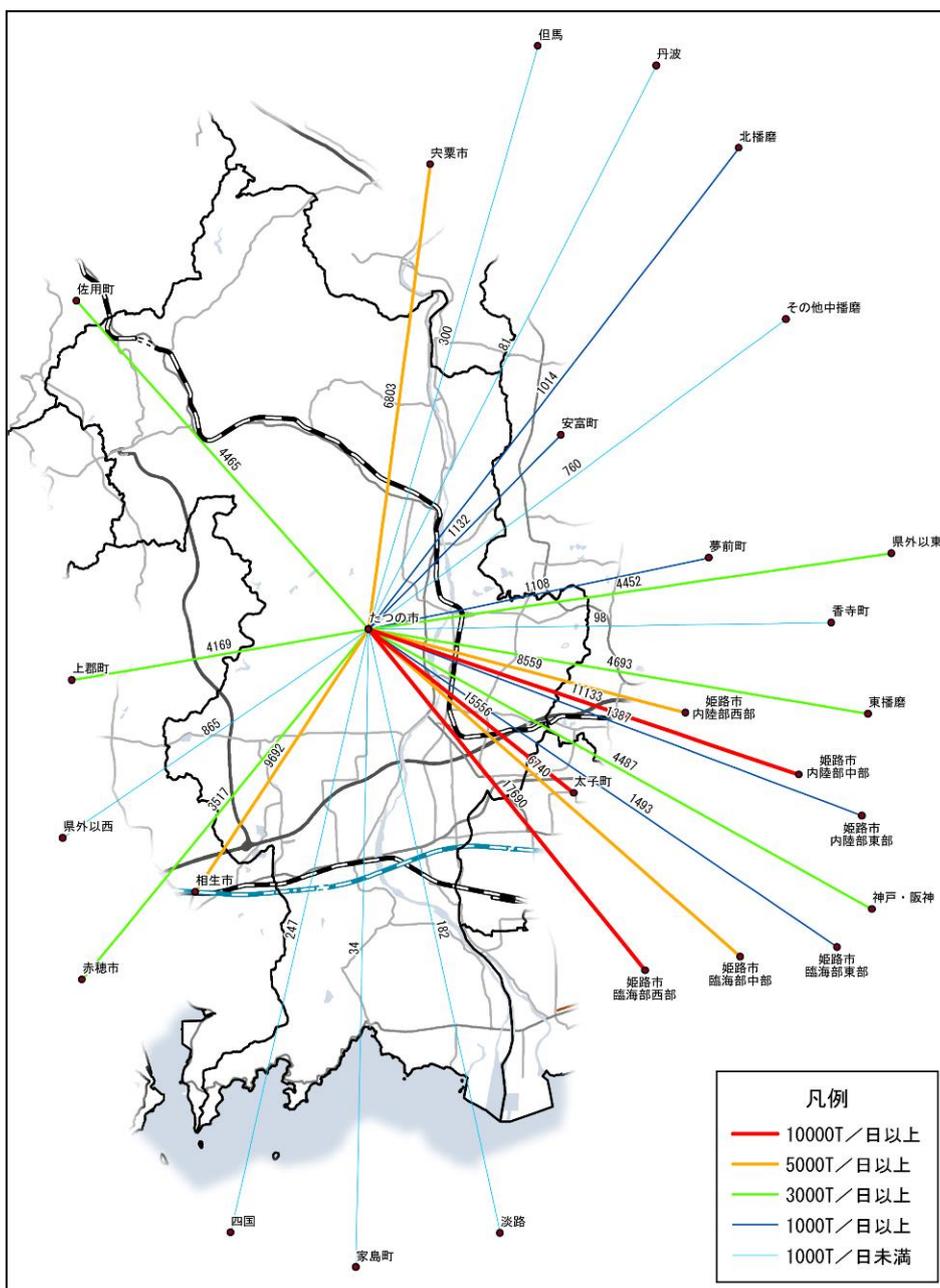
*) 平成 18 年播磨都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者によるたつの市関連の移動量集計結果
出典) 平成 18 年播磨都市圏・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

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 >



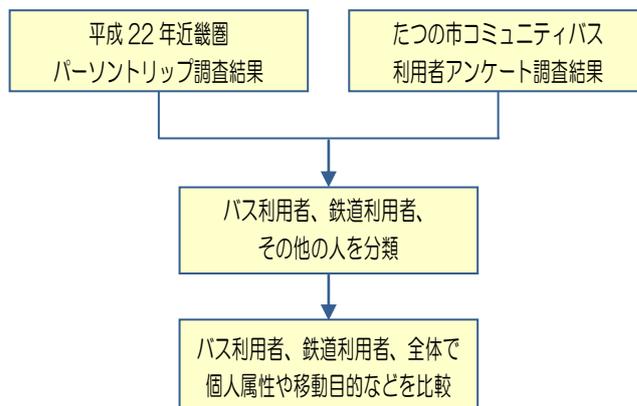
出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(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）

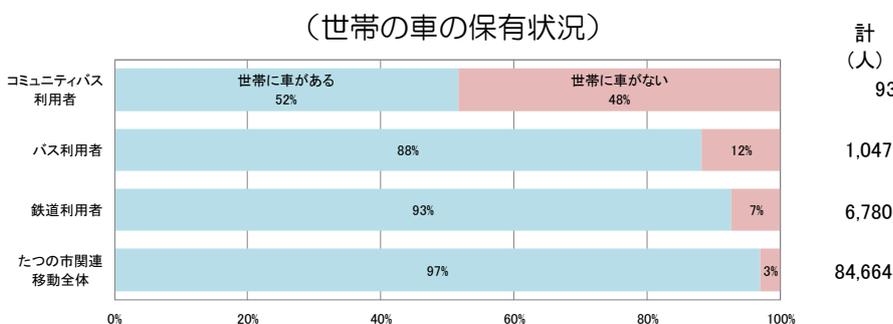
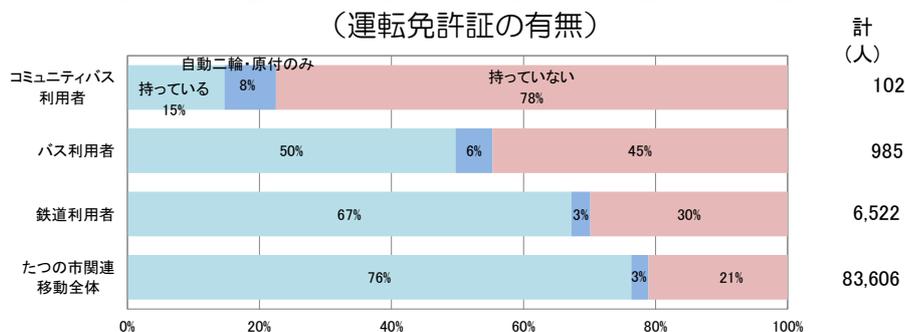
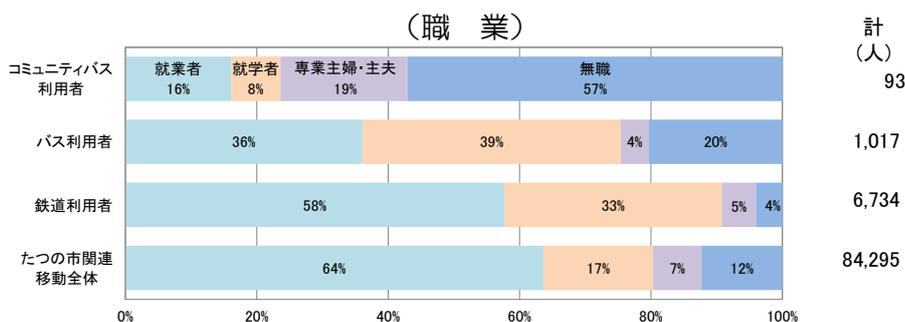
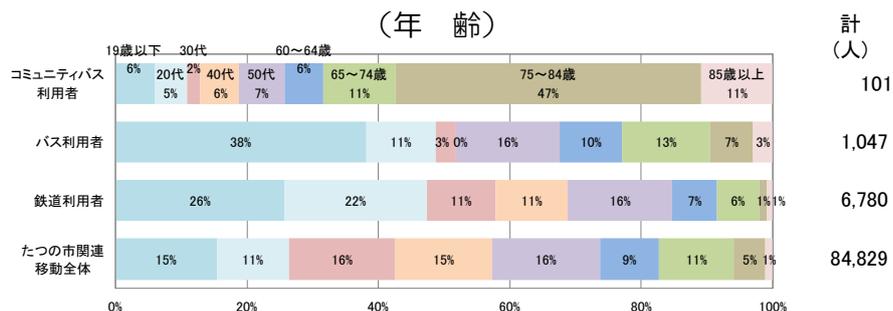
< 回収状況 >

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

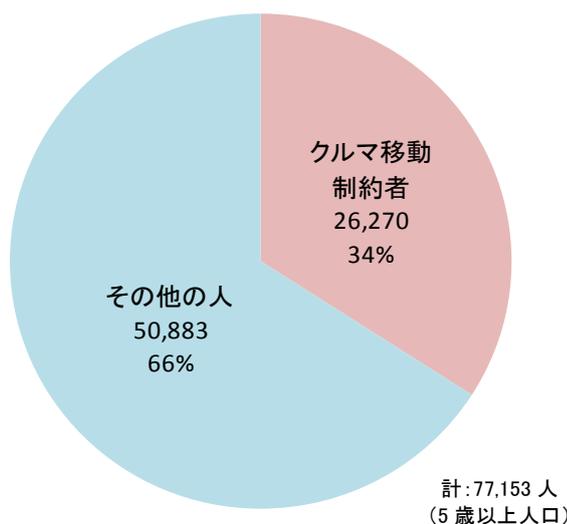
- コミュニティバスは自動車を利用しにくい人に利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマ移動制約者と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- たつの市民のクルマ移動制約者数は平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果から推計すると、約 2 万 6 千人（全体の 34%）が該当します。

【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

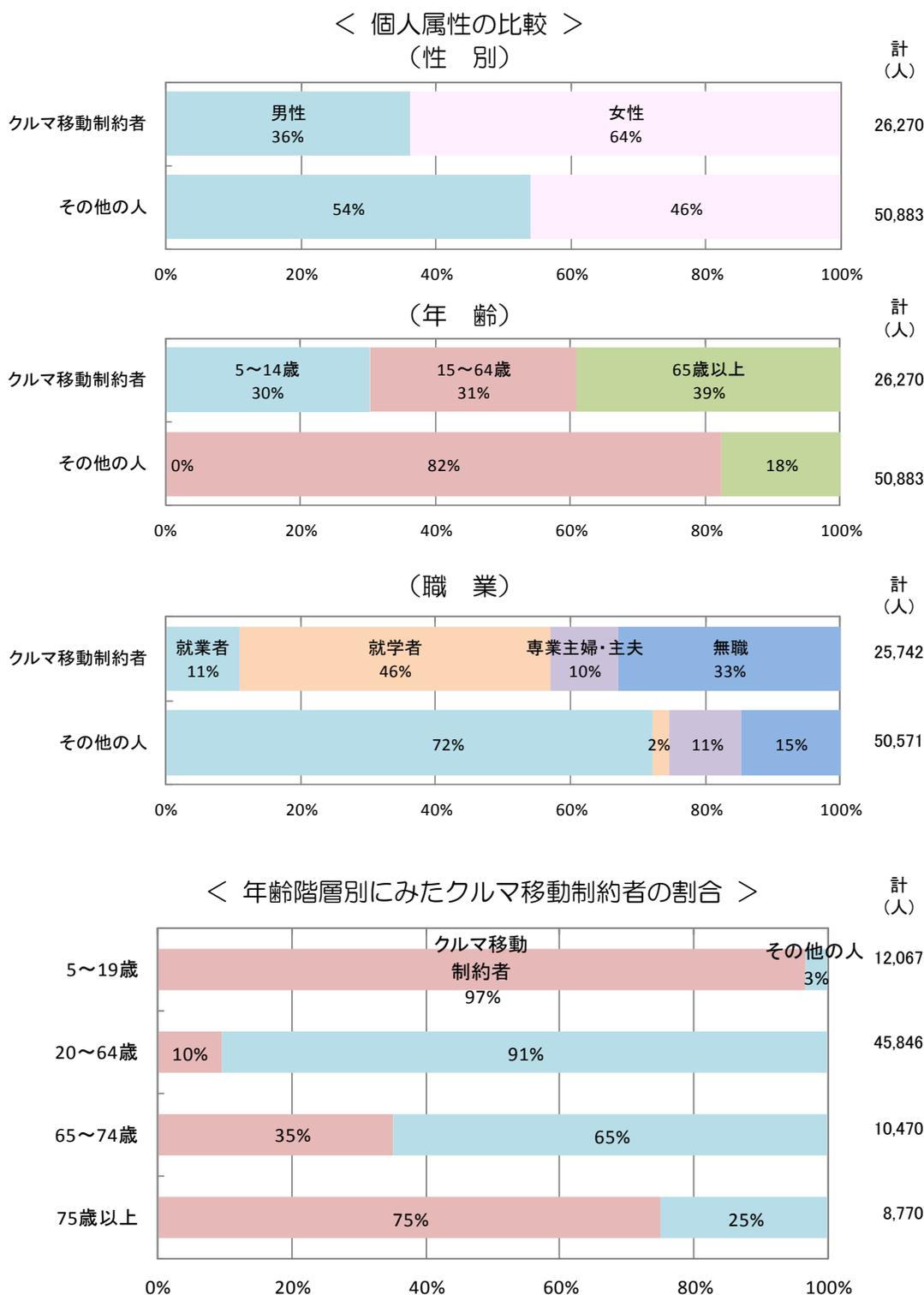
< クルマ移動制約者の人口割合 >



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。

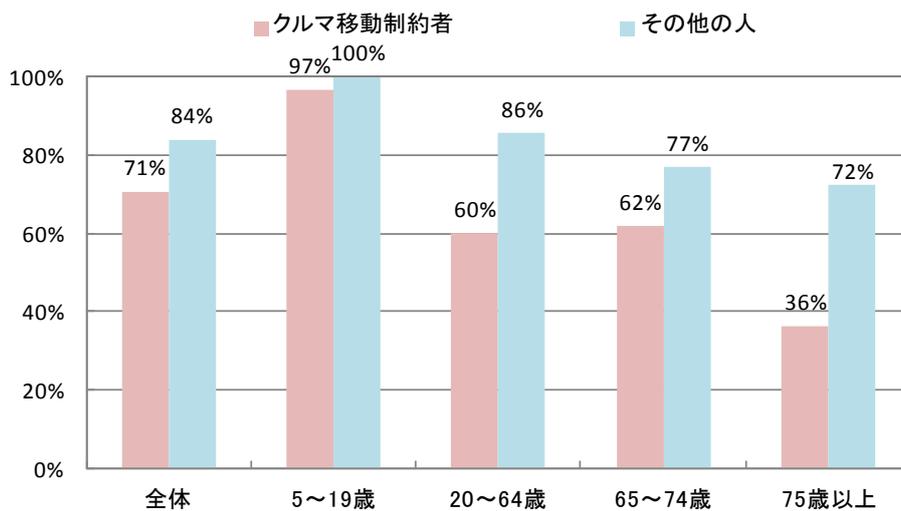


出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

③ 外出率及び平均移動回数の比較

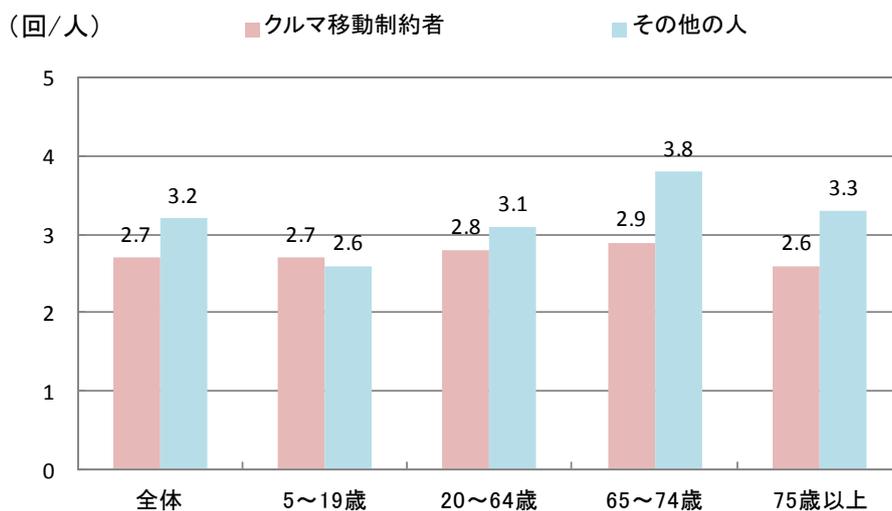
- クルマ移動制約者の外出率及び平均移動回数を、年代別にその他の人と比較すると、クルマ移動制約者は外出率が低く、また、外出した人でも平均移動回数が少なくなっています。このことから、クルマ移動制約者は自動車を気軽に利用できないために移動がしにくい状況が発生していると考えられます。

< 外出率の比較 >



出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

< 外出した人1人当たり平均移動回数の比較 >



出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(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、郵送により配布・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歳以上の方及び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）
 配布枚数：23,132枚
 回収枚数：10,490枚
 回収率：45%

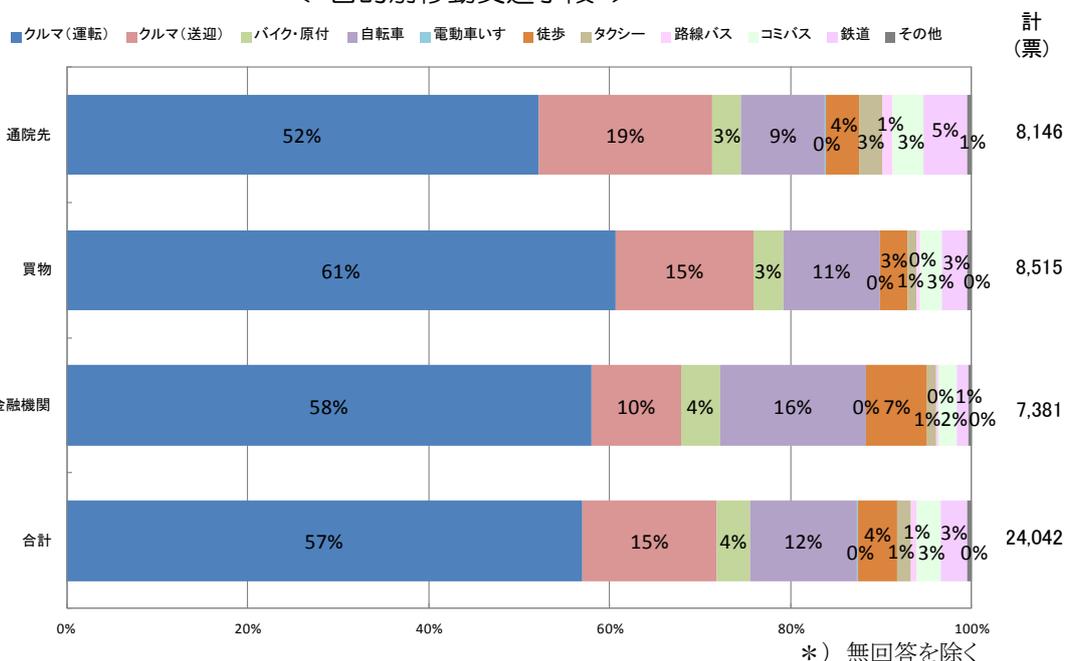
< 配布・回収状況 >

地区	配布枚数	回収枚数	回収率	地区	配布枚数	回収枚数	回収率	地区	配布枚数	回収枚数	回収率
龍野	1,371	602	44%	西粟栖	442	194	44%	神部	1,407	678	48%
小宅	3,132	1,363	44%	東粟栖	909	366	40%	河内	566	268	47%
揖西東	1,202	533	44%	香島	931	402	43%	御津	3,213	1,499	47%
揖西西	1,244	577	46%	新宮	1,362	554	41%	室津	394	130	33%
揖保	1,577	621	39%	越部	980	333	34%	不明	-	464	-
誉田	1,031	389	38%	播磨高原東	171	75	44%	合計	23,132	10,490	45%
神岡	1,751	759	43%	半田	1,449	683	47%				

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。

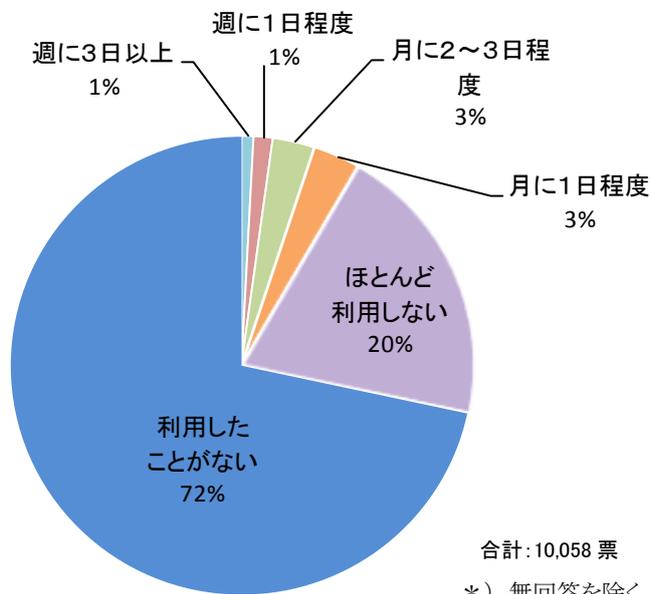
< 目的別移動交通手段 >



③ コミュニティバスの利用頻度

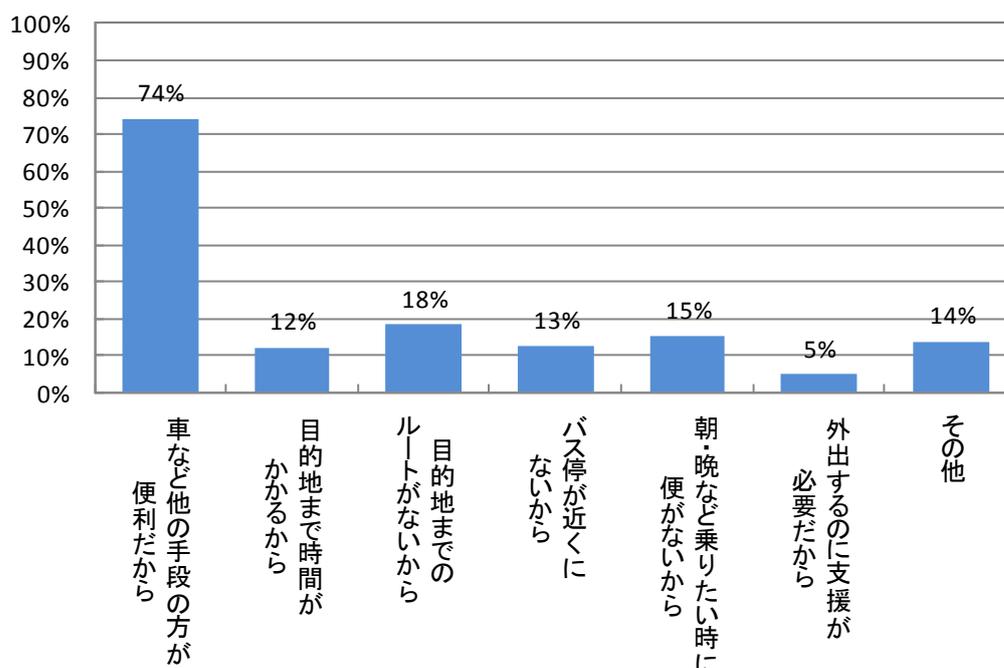
- コミュニティバスの利用頻度は、「利用したことがない」及び「ほとんど利用しない」が合わせて約90%を占めており、月に1日以上 of 定期的な利用は少なくなっています。

< 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。

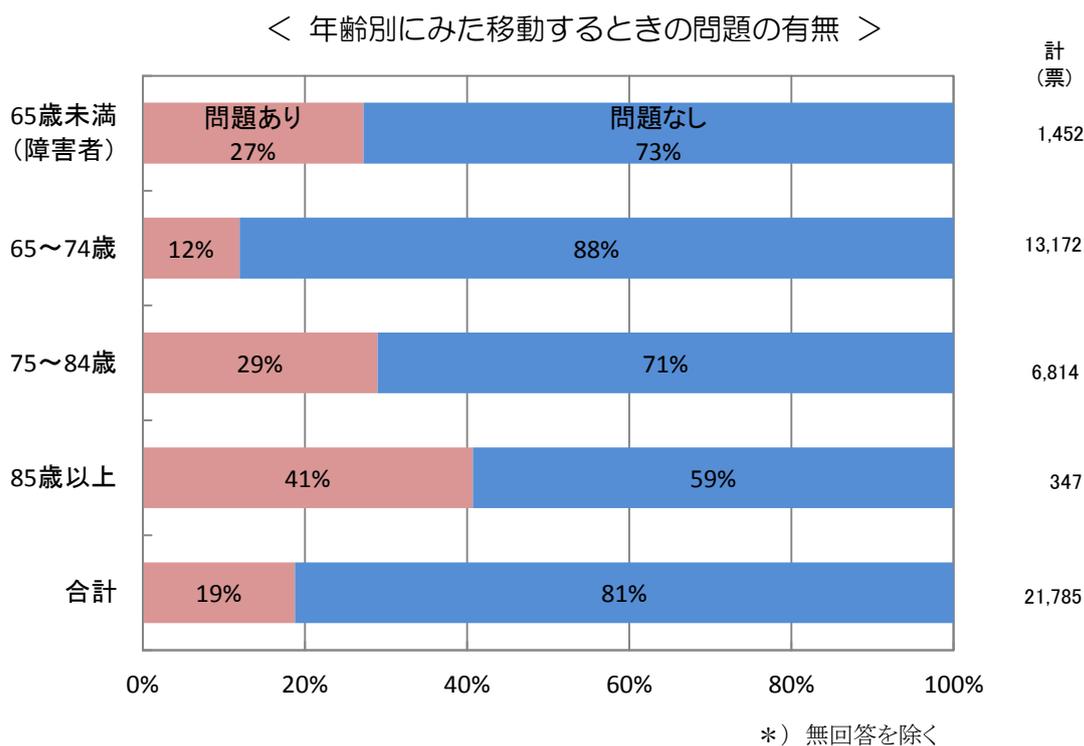
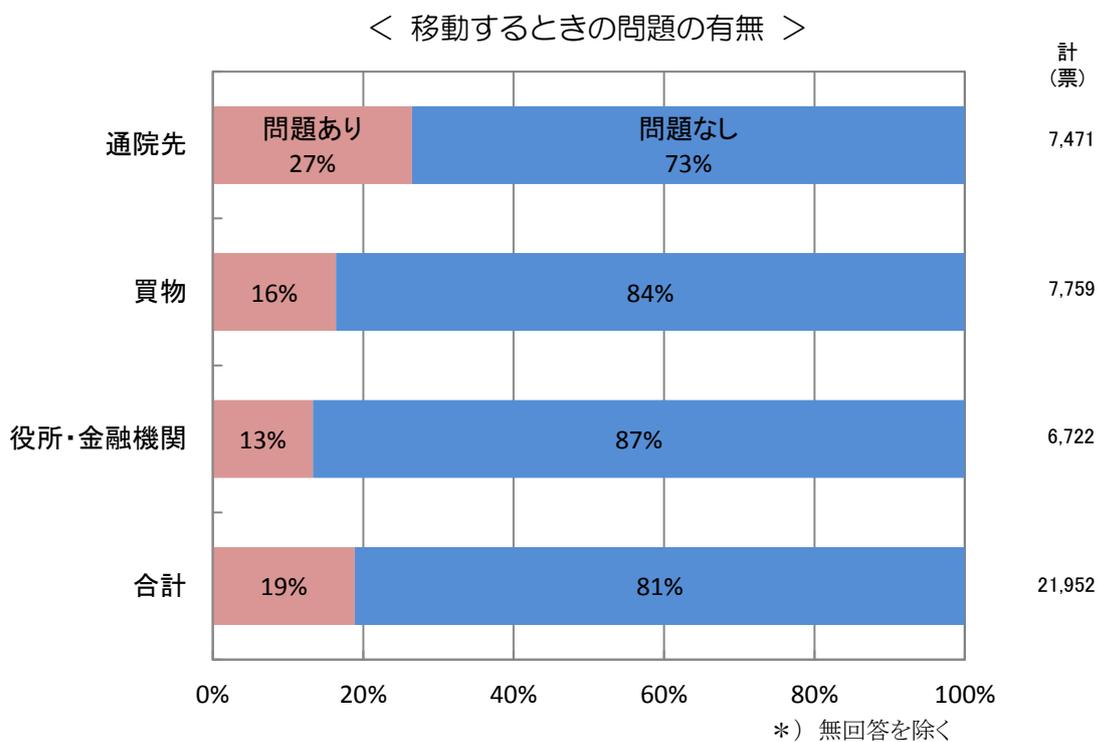
< コミュニティバスを利用しない理由 >



- *) 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。



2.7 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)
- 鉄道乗車人数は増加傾向だが、一部の駅ではアクセス性の改善が必要 (P9)
- 路線バスの利用者数は緩やかな減少傾向 (P10)
- 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 (P14)
- 播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスが運行を開始 (P17)
- 乗車人数が多いバス停には、待ち合い環境の改善が必要なものが存在 (P18)
- 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 (P19)
- 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 (P20)
- 自動車保有台数は増加傾向 (P21)
- 減少に転じた自動車交通 (P22)
- 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 (P23)
- 市内への観光客数は増加傾向 (P24)
- 他の年代と比較して低い高齢者の外出率 (P25)
- たつの市の移動の68%を占める、非常に多い自動車交通 (P26)
- 高齢者においても利用が増えている自動車交通 (P26)
- 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 (P27)
- 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) (P30)
- 外出しにくくなっているクルマ移動制約者 (P32)

【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 (P29)
- 高齢者・障害者の移動手段として72%を占めるクルマ利用 (P33)
- 他の目的と比較して「クルマ(送迎)」の割合が高い「通院」 (P33)
- 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 (P34)
- 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% (P34)
- 他の目的と比較して移動時の問題が多い「通院」 (P35)
- 65歳以上では、高齢になるほど増える移動時の問題点 (P35)
 - ・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が、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%以上の人々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。

○ アクセス性や利用環境の改善が必要な交通拠点

- ・JR竜野駅は、駅北側から改札口までのアクセスがよいとは言えない状況にあります。
- ・また、市内の各バス停も、利用者が多いものは待ち合い環境の改善が必要です。

○ 市外との活発な移動

- ・たつの市では、市内だけでなく姫路市や太子町等の近隣市町への移動も多くなっています。
- ・播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスの運行や、市内への観光客の増加等による、交流人口の増加にも対応していく必要があります。

