

第3章 上位計画・関連計画の概要

3.1 第2次たつの市総合計画（上位計画）

(1) 計画の趣旨

『第2次たつの市総合計画』は、市民と行政が一体となってまちづくりに取り組むために、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

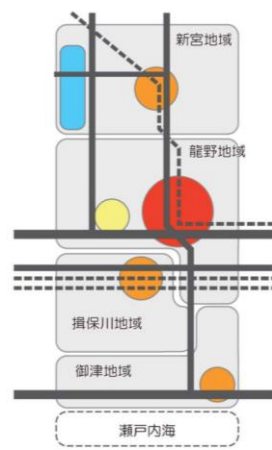
まちづくりの将来像	みんなで創る 快適実感都市「たつの」
計画期間	平成 29 年度～平成 38 年度
まちづくりの基本目標	1 安全・安心なまちづくりへの挑戦 自然を守り だれもが安全に安心して住み続けたいまち 2 やすらぎづくりへの挑戦 子育てにやさしく すべての市民が健やかに暮らせるまち 3 ひとづくりへの挑戦 学都たつのの輝きと歴史・文化が薫るまち 4 にぎわいづくりへの挑戦 新たな地域産業の創出と観光立市を目指すにぎわいのまち 5 ふるさとづくりへの挑戦 市民や地域と協働し 地域力あふれるまち
施策分野別の基本計画 （公共交通関連分野）	第1章 安全・安心なまちづくりへの挑戦 第4節 安全便利な交通環境を整える 施策 11 公共交通の充実 基本方針：鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンド交通が相互に連携した市民が移動しやすい総合的な交通ネットワークを構築し、マイカーへの依存から脱却した持続可能な公共交通の確保・維持・改善と利用促進を図り、まちづくり・福祉・観光と一体となった公共交通環境を整備します。 施策の内容：(1) J R 姫新線利用促進活動の展開 (2) J R 山陽本線の利便性の向上 (3) 路線バスの確保 (4) 公共交通の再編

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	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																												
計画期間	長期目標年次：平成 42 年（2030 年） 中間目標年次：平成 32 年（2020 年） ※概ね5年ごとに計画の見直し																												
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																												
将来の都市構造	旧1市3町を地域単位とし、各地域の中心部に都市機能や生活利便施設を集積させることにより、その周辺に住宅地を誘導するコンパクトな市街地の形成を図ります。 さらに、最も公共施設や商業施設の集積度が高い龍野地域の都市交流拠点を「中心核」と定め、各地域の都市交流拠点や新都市交流拠点、流通業務拠点を「地域核」とし、道路や公共交通機関、情報などのネットワークで有機的に連結する多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指します。 ○各地域の都市拠点 <table><thead><tr><th>地 域</th><th>核</th><th>拠 点</th><th>位 置</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="2">龍野地域</td><td>中心核</td><td>都市交流拠点</td><td>J R 本竜野駅及び市役所周辺市街地</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 I.C 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>J R 播磨新宮駅周辺市街地</td></tr><tr><td>地域核</td><td>新都市交流拠点</td><td>播磨科学公園都市</td></tr><tr><td>揖保川地域</td><td>地域核</td><td>都市交流拠点</td><td>J R 竜野駅周辺市街地</td></tr><tr><td>御津地域</td><td>地域核</td><td>都市交流拠点</td><td>御津総合支所周辺市街地</td></tr></tbody></table>  凡 例 ● 都市交流拠点・中心核 ● 都市交流拠点 ● 新都市交流拠点 ● 流通業務拠点 — 幹線道路 - - - 鉄道			地 域	核	拠 点	位 置	龍野地域	中心核	都市交流拠点	J R 本竜野駅及び市役所周辺市街地	地域核	流通業務拠点	山陽自動車道龍野西 I.C 周辺市街地	新宮地域	地域核	都市交流拠点	J R 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	J R 竜野駅周辺市街地	御津地域	地域核	都市交流拠点	御津総合支所周辺市街地
地 域	核	拠 点	位 置																										
龍野地域	中心核	都市交流拠点	J R 本竜野駅及び市役所周辺市街地																										
	地域核	流通業務拠点	山陽自動車道龍野西 I.C 周辺市街地																										
新宮地域	地域核	都市交流拠点	J R 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	J R 竜野駅周辺市街地																										
御津地域	地域核	都市交流拠点	御津総合支所周辺市街地																										
都市計画の方針 （公共交通に関する方針）	第3章 都市計画の方針 3 交通施設整備の方針 (2) 基本方針 ② 主要駅の周辺整備事業 ・ J R 竜野駅周辺の整備 ・ J R 東鯉崎駅周辺の整備 ③ 公共交通機能の充実 ・ J R 姫新線利用促進運動の推進 ・ J R 山陽本線の利便性の向上 ・ コミュニティバスの運行																												

3.3 たつの市立地適正化計画（関連計画）

(1) 計画の趣旨

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

本市においても、人口減少・少子高齢化が進む中、高齢者でも出歩きやすく健康・快適な生活を確保し、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、また経済面・財政面で持続可能な都市経営を可能とすること、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の推進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するものです。

都市機能及び居住を誘導する『たつの市地域公共交通網形成計画』の策定にあたっては、都市機能及び居住機能の配置を計画する『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。

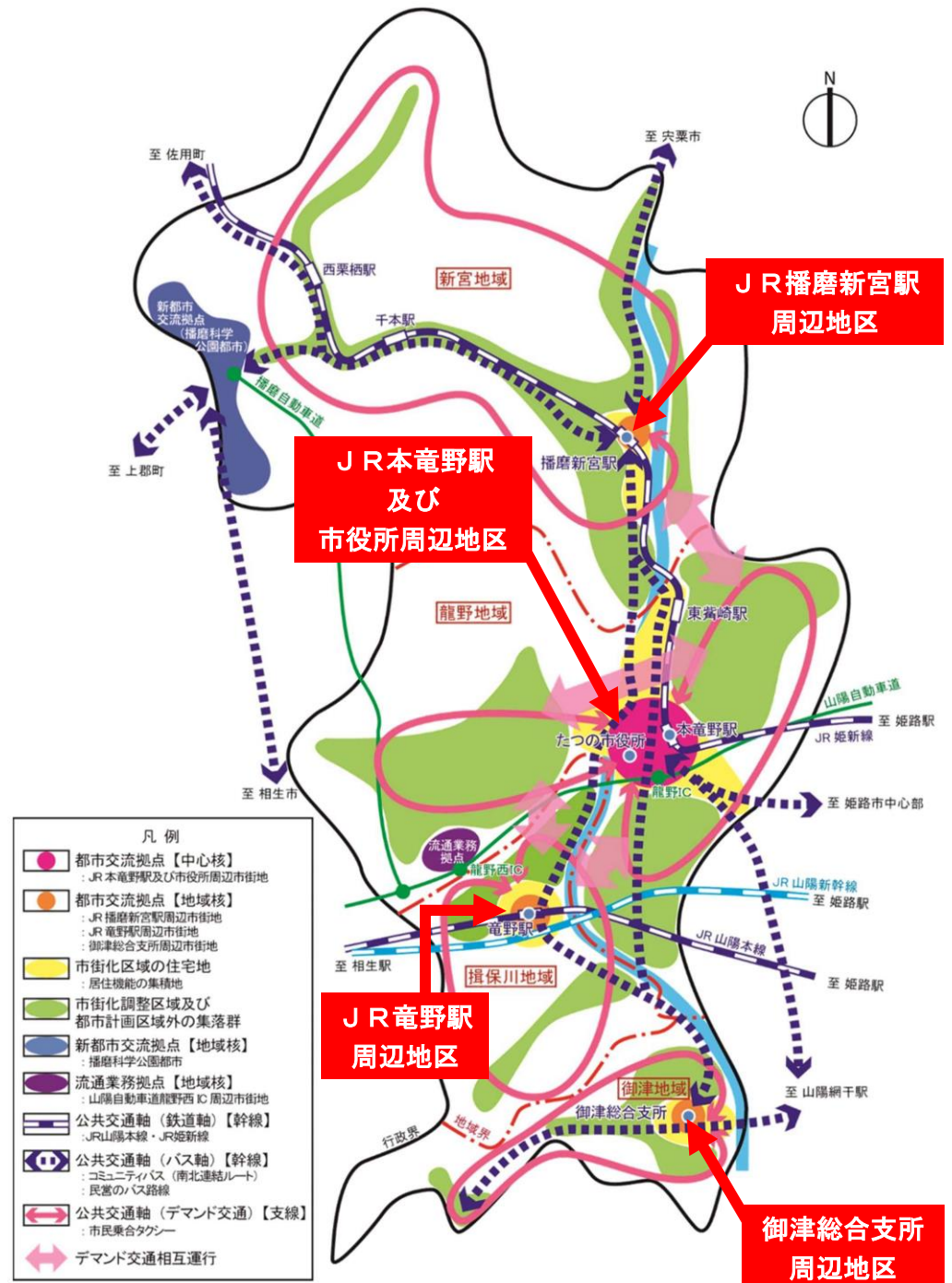
(2) 計画の枠組み

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

誘導区域と
誘導施設の設定

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

< 将来の都市構造 >



3.4 たつの市まち未来創生戦略（関連計画）

(1) 計画の趣旨

『たつの市まち未来創生戦略』は、「まち・ひと・しごと創生法」に基づく「市町村まち・ひと・しごと創生総合戦略」であり、本市の人口の現状と今後の展望を示した「人口ビジョン」の将来展望を見据え、本市の財産である人・文化・歴史・産業・自然の地域資源を最大限に活かしながら、人口減少を克服し、まち・ひと・しごとの創生による、地域の好循環を生みだすことを目的として策定しているものです。

(2) 計画の枠組み

創生戦略の全体像	次の4つの目標に基づく施策を展開することにより、「ふるさと たつの」の創生を目指します。 
計画期間	平成 27 年度（2015 年度）から平成 31 年度（2019 年度）までの 5 年間
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	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～
具体的な施策の展開 （公共交通に 関する施策）	基本目標 4 「地域活力」 施策 13 公共交通の確保と利用促進（公共交通整備） 取組方針：高齢化への対応、市民生活の利便性の維持・向上のため、公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通の利用促進、幹線道路網の整備を図ります。 取組の内容：(1)公共交通ネットワークの構築 (2)公共交通の利便性の向上 (3)姫新線の利用促進 (4)幹線道路網の整備

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）

(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）との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の確保・充実や、住民が安心して暮らせる魅力あふれるまちづくりの実現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」に基づくものであり、中・長期的な観点から本圏域が目指す将来像を定めるとともに、その実現に向けて必要な具体的な取組みを示すものです。

(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	平成 28 年度（2016 年度）から 平成 32 年度（2020 年度）までの5年間	
具体的な取組内容 （公共交通に 関する取組）	第4章 定住自立圏形成協定に基づき 推進する具体的な取組内容 B 結びつきやネットワークの強化 ① 地域公共交通 ①ー1 地域公共交通ネットワークの充実 取組内容：圏域内移動の利便性を向上させるため、姫新線、山陽本線、路線バス等の利用促進のほか、地域公共交通の 充実に向けた取組を推進する 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	 佐用町 上郡町 宍粟市 たつの市 < 定住自立圏の構成市町 >

第4章 計画の方向性

4.1 基本理念及び計画の目標

(1) 基本理念

本計画の上位計画である『第2次たつの市総合計画』では「みんなで創る 快適実感都市「たつの」」をまちづくりの将来像として掲げており、また、『たつの市都市計画マスタープラン』では「自然と歴史と先端科学技術が調和し一人ひとりが輝くまち」を将来の都市像として掲げています。本計画では、これら上位計画のまちづくりの目標や、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。

< 基本理念 >

『みんなで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・維持を目指します。

< 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
 - ・移動の70%近くが自動車を利用
 - ・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
- アクセス性や利用環境の改善が必要な交通拠点
 - ・改札口へのアクセス改善が必要なJR竜野駅
 - ・待ち合い環境の改善が必要となる、利用者の多いバス停
- 近隣市町への移動も多い人の動き
 - ・市内だけではなく、姫路市や太子町などへも多い移動
 - ・市外からの交通需要への対応

< まちづくりの目標 >

【第2次たつの市総合計画】

[まちづくりの将来像]
みんなで創る 快適実感都市「たつの」
[施策分野別の基本計画 公共交通に関する計画]
安全便利な交通環境を整える

【たつの市都市計画マスタープラン】

[将来の都市像]
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
[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

【たつの市まち未来創生戦略】

[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
[具体的な施策の展開 公共交通に関する施策]
公共交通の確保と利用促進（公共交通整備）

【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

(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、医療機関や買物等の日常的な外出先へ、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、各公共交通を結節する鉄道駅やバス停等の交通拠点の機能を強化し、市民の暮らしを支える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「ネットワークをつくる」の視点から目標を設定しました。

また、利用しやすい公共交通に向けて、多様な交通手段の連携と交通事業者との協働により、公共交通を円滑に利用できる環境を維持していくとともに、より利便性が高く効率的なネットワークへと発展させる必要があります。このため、計画目標2では「連携してまもる」の視点から目標を設定しました。

さらに、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・地元企業や、福祉・観光等の他分野の施策と一体となって、公共交通を中心としたまちづくりの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「地域と一体となって育てる」の視点から目標を設定しました。

計画目標1. ネットワークをつくる

市民の日常的な外出や交流を支える公共交通ネットワークの構築

上位計画『たつの市都市計画マスタープラン』及び関連計画『たつの市立地適正化計画』において、都市機能の集積地として定められている「都市交流拠点【中心核】」及び「都市交流拠点【地域核】」を結ぶ「幹線軸」と、これを補完する「支線軸」を整備することで、市域を網羅する公共交通ネットワークの構築を目指します。

また、これらの交通軸を結節する鉄道駅やバス停等の交通拠点も併せて整備し、機能強化を図ることで、市民の日常生活を支える公共交通体系の実現を目指します。

計画目標2. 連携してまもる

利用しやすい公共交通に向けた、交通事業者や各交通手段の相互連携

このままでは公共交通がなくなるおそれがあるという現況を踏まえて、各交通手段や交通事業者と相互に連携して、公共交通を円滑に利用できる制度や環境を整備することで、利便性が高い公共交通ネットワークへの発展を目指します。

また、現在は行政や交通事業者が個別に発信している公共交通情報を、利用者にとって分かりやすく提供することで、利用しやすい公共交通の維持を目指します。

計画目標3. 地域と一体となって育てる

市民・企業や他分野との協働による、公共交通を中心としたまちづくりの推進

公共交通を持続可能なものとするためには、市民や地元企業が一体となった取り組みが不可欠であるため、様々な利用促進策を通じて公共交通をより身近な存在として認識し、積極的に公共交通を利用してもらうことを目指します。

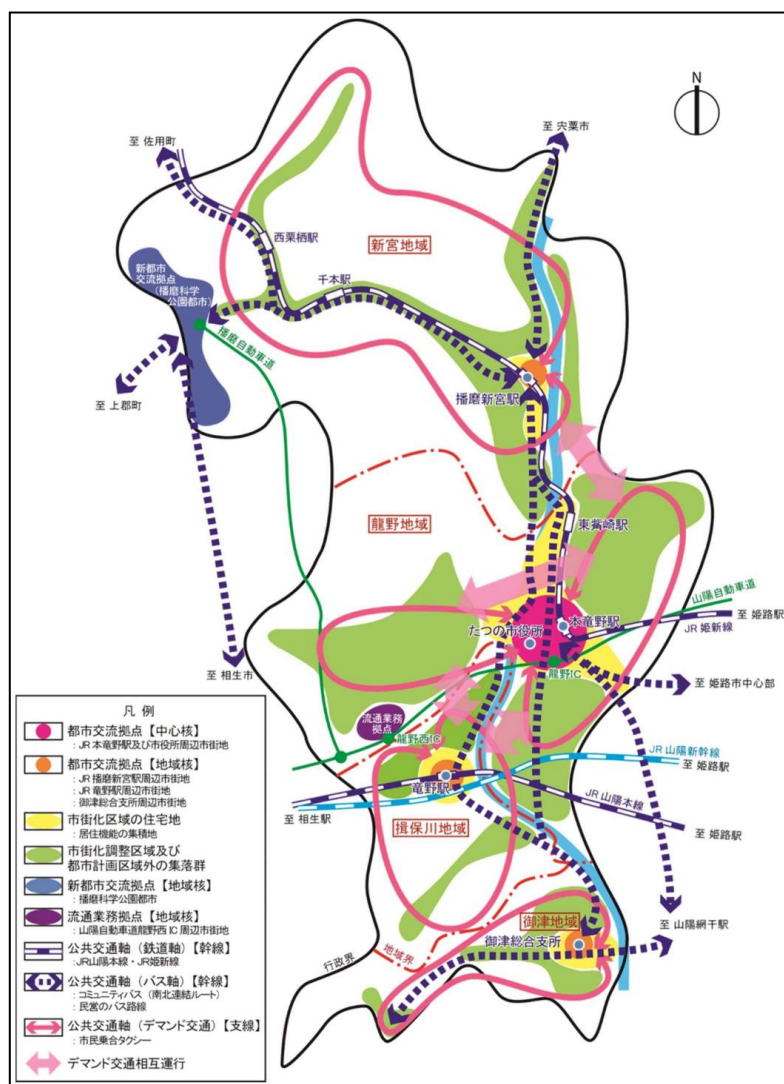
また、高齢者の交通事故の増加や、観光客をはじめとした交流人口の増加を踏まえ、公共交通分野だけでなく、福祉や観光等の他分野と一体となった施策を展開することで、公共交通が中心となったまちづくりの推進を目指します。

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

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

＜『たつの市立地適正化計画』における「将来の都市構造」(再掲)＞



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、市内の各地域や市外を結ぶ定時定路線型の公共交通を「幹線」とし、鉄道軸及びバス軸がその役割を担います。また、幹線では網羅できない地域においては、「支線」として市民乗り合いタクシー（デマンド交通）が細かな交通需要に対応し、公共交通空白地の解消を目指します。

種別	内 容
幹線	交通需要が高い市内の各地域と市外を結ぶ定時定路線型の公共交通
支線	幹線では網羅できない細かな需要に対応し、公共交通空白地の解消を推進するデマンド型の公共交通

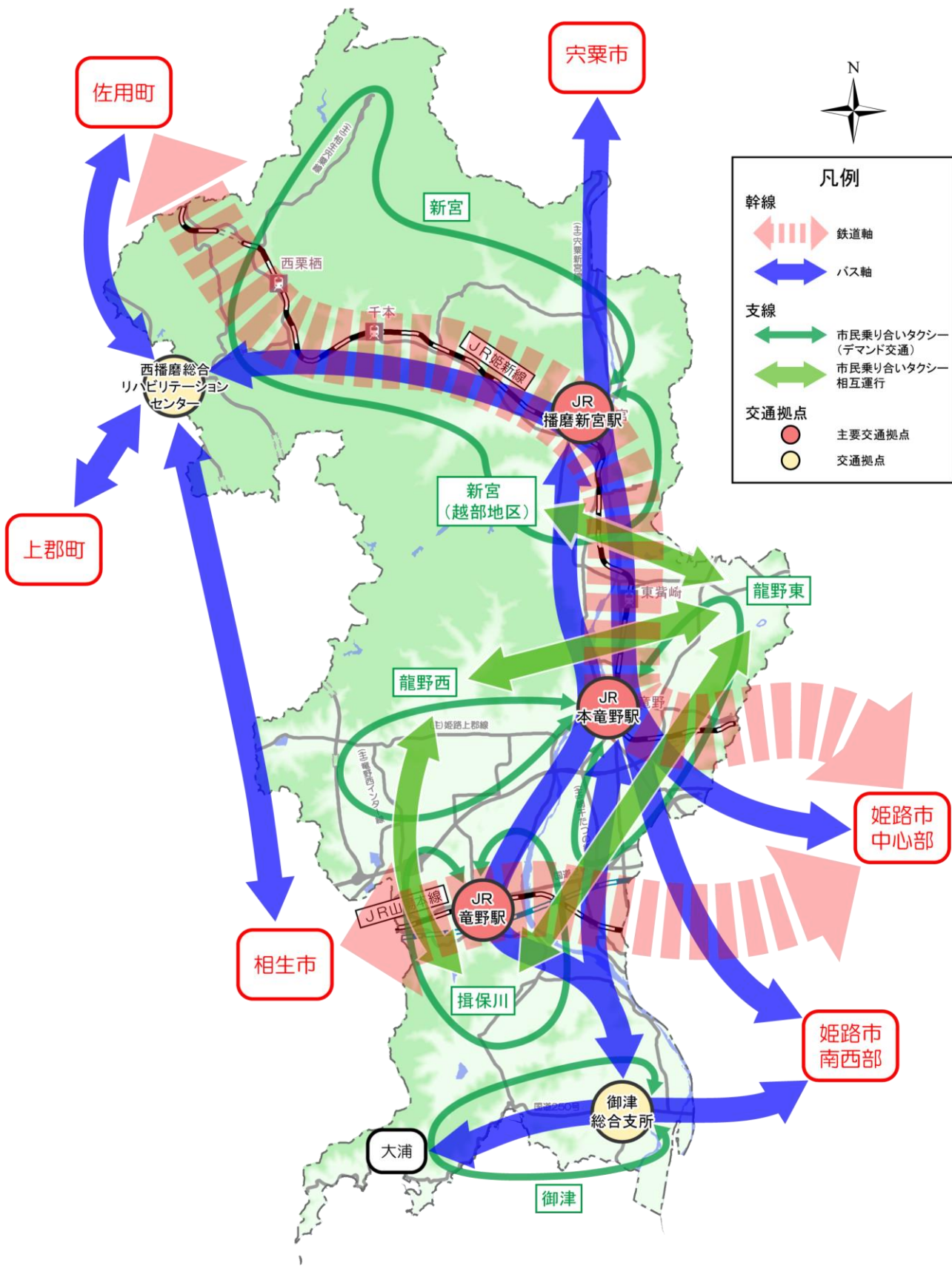
さらに、『たつの市都市計画マスタープラン』及び『たつの市立地適正化計画』において定められた都市交流拠点及び新都市交流拠点のうち、幹線及び支線が結節する鉄道駅を「主要交通拠点」、幹線及び支線が結節する交通結節点を「交通拠点」とするとともに、各拠点における中心となる施設を以下の通りに定めます。

拠点	内 容	拠点の中心
主要交通拠点	都市交流拠点・新都市交流拠点のうち、幹線及び支線が結節する鉄道駅	【龍 野 地 域】ＪＲ本竜野駅 【揖保川地域】ＪＲ竜野駅 【新 宮 地 域】ＪＲ播磨新宮駅
交通拠点	都市交流拠点・新都市交流拠点のうち、幹線及び支線が結節する交通結節点	【御 津 地 域】御津総合支所 【播磨科学公園都市】 西播磨総合リハビリテーションセンター

『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』における都市交流拠点・新都市交流拠点と、本計画の主要交通拠点・交通拠点の関係を整理すると、以下の通りになります。

立地適正化計画における位置づけ	立地適正化計画における拠点名	本計画における位置づけ	拠点の中心
都市交流拠点【中心核】	ＪＲ本竜野駅及び市役所周辺市街地	主要交通拠点	ＪＲ本竜野駅
都市交流拠点【地域核】	ＪＲ竜野駅周辺市街地	主要交通拠点	ＪＲ竜野駅
都市交流拠点【地域核】	ＪＲ播磨新宮駅周辺市街地	主要交通拠点	ＪＲ播磨新宮駅
都市交流拠点【地域核】	御津総合支所周辺市街地	交通拠点	御津総合支所
新都市交流拠点【地域核】	播磨科学公園都市	交通拠点	西播磨総合リハビリテーションセンター

＜ 目指すべき公共交通網 ＞



4.3 公共交通の役割

目指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
市民乗り合いタクシー (デマンド交通)	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の方向性・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「ネットワークをつくる」「連携してまもる」「地域と一体となって育てる」の3つの目標について、これ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、以下のようになります。



5.2 施策の方向性・事業

計画目標 1 「ネットワークをつくる」市民の日常的な外出や交流を支える公共交通ネットワークの構築

施策の方向性 1-1 公共交通ネットワークの構築

■現状・課題

- 市内の高齢化率は24%と高く、今後も高齢化が進展する見通しとなっています。
- 郊外部に公共交通空白地が広く存在するとともに、市民の約3割がクルマを利用しづらい「クルマ移動制約者」となっています。
- 市内の人口減少が進展する中で、「播磨科学公園都市圏域定住自立圏」構想に基づく周辺市町との連携が求められます。

■目指す姿

- クルマがなくても、誰もが気軽に移動できるまちを目指します。

■目指す姿の実現に向けた事業

事業 1-1-1 路線沿線の環境変化に対応したコミュニティバスの運行改善

コミュニティバス（南北連結ルート）の継続的な評価と、沿線環境の変化への対応も含めた運行内容の見直しを行うことで、路線の効率化と最適化を図ります。

事業 1-1-2 市民乗り合いタクシー（デマンド交通）の運行

市民乗り合いタクシー（デマンド交通）を市内全域で運行し、公共交通空白地の解消や、鉄道・バスでは対応が難しい細かな公共交通需要への対応を図ります。

事業 1-1-3 圏域バスの運行及び路線バスの運行支援

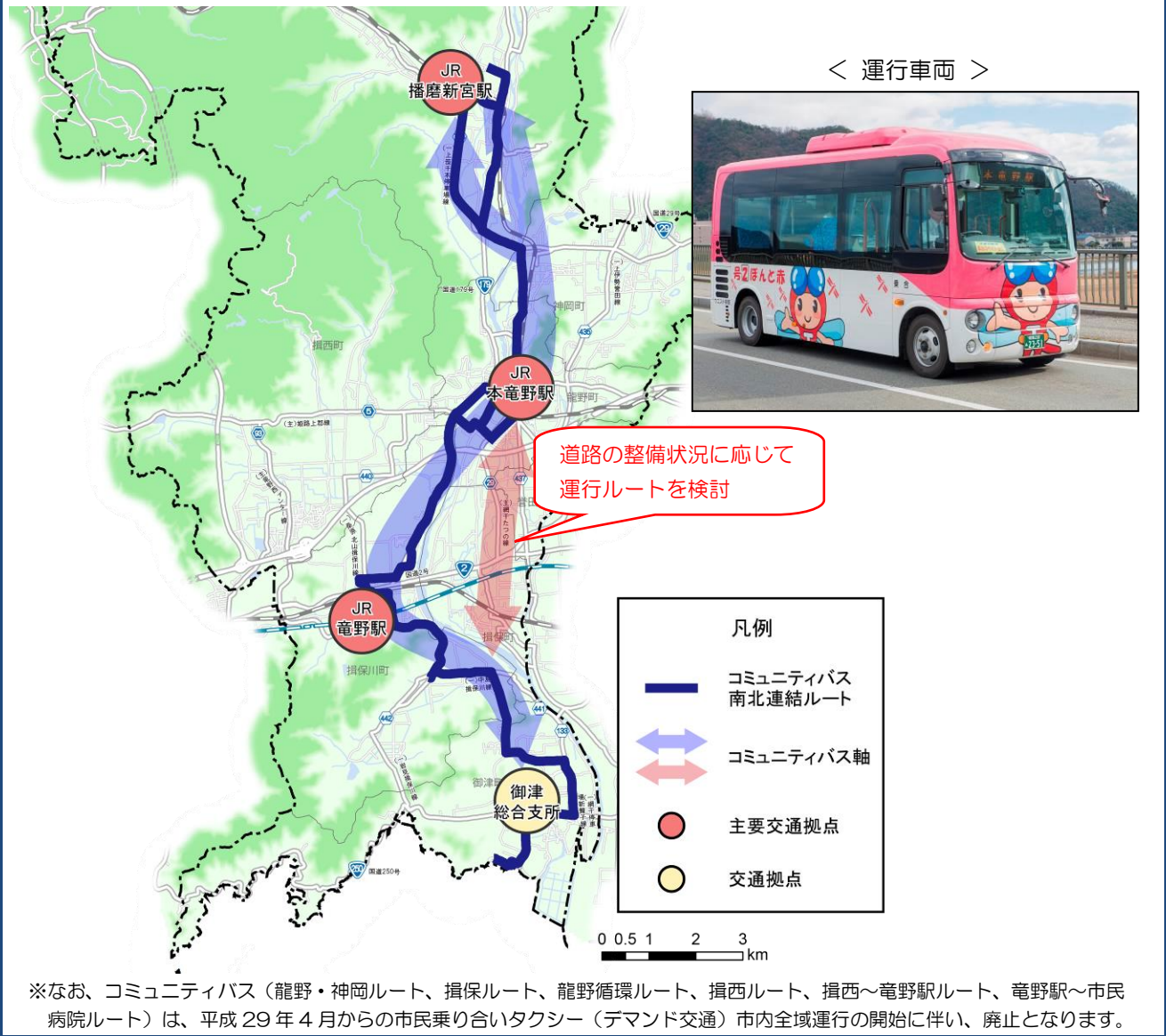
平成29年1月から運行を開始している播磨科学公園都市圏域定住自立圏 圏域バスについて、圏域内の関連市町と連携して運行を継続するとともに、路線バスに対しては利用状況を踏まえた運行支援を実施します。

■評価指標

指 標 名	現状値 (平成27年度)	目標値 (平成33年度)
コミュニティバス・市民乗り合いタクシー利用者数	80,303 人/年 ※コミュニティバス のみの利用者数	11 万人/年

事業 1-1-1	路線沿線の環境変化に対応したコミュニティバスの運行改善					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	再編(4 月) 評価	評価	評価	評価	評価・見直し	再編
事業内容	市内交流を支える幹線としての役割を担うコミュニティバス（南北連結ルート）について、今後も継続的に利用状況などの評価を行い、道路の整備状況を始めとする、沿線環境の変化への対応も含めた運行内容の見直しを行うことで、同路線の効率化・最適化を図ります。					

< コミュニティバス 運行ルート（南北連結ルート） >



事業 1-1-2	市民乗り合いタクシー（デマンド交通）の運行																			
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></th><th>平成 29 年度 (2017 年度)</th><th>平成 30 年度 (2018 年度)</th><th>平成 31 年度 (2019 年度)</th><th>平成 32 年度 (2020 年度)</th><th>平成 33 年度 (2021 年度)</th><th>平成 34 年度 (2022 年度) 以降</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>先行 運行</td><td>本格運行 (4月 市内全域)</td><td>評価・ 見直し</td><td>評価・見直し</td><td>評価・見直し</td><td>評価・見直し</td><td>評価・見直し</td></tr> </tbody> </table>							平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降	先行 運行	本格運行 (4月 市内全域)	評価・ 見直し	評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し
	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降														
先行 運行	本格運行 (4月 市内全域)	評価・ 見直し	評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し														
事業内容	市内での買い物や通院等の日常生活における移動を支えるとともに、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を担う市民乗り合いタクシー（デマンド交通）を、市内全域で運行します。市民乗り合いタクシー（デマンド交通）の運行によって、公共交通空白地の解消や、鉄道・バスでは対応が難しい細かな公共交通需要への対応を図ります。 また、利用状況を基にした運行内容の評価や、評価結果及び利用者からの要望等を踏まえた運行内容の見直しを、毎年実施します。																			

＜ 市民乗り合いタクシー（デマンド交通）運行概要、利用の仕方 ＞

市民乗り合いタクシーあかねちゃん運行概要

・市民乗り合いタクシーあかねちゃんは、利用者が、利用したい時間や行きたい場所を予約センターに事前に予約することで、自宅（自宅付近）まで車両が迎えに行き、あらかじめ設定した場所まで送迎するサービス。

・あかねちゃんをご利用できる移動は、区域内の以下の3通りです。

- ① ご自宅（または指定場所）から目的地への移動
- ② 目的地からご自宅（または指定場所）への移動
- ③ 目的地から目的地への移動

※路線バスまたはコミュニティバス（南北連絡ルート）で乗り換えをせずに移動でき、ご自宅及び目的地が共にバス停300m圏内である場合は、あかねちゃんをご利用できない場合があります。

利用の仕方

手順 1 電話で予約

利用希望日の1週間前から利用したい時間の2時間前までに、予約センターにお名前や利用日時などを伝えます。帰りの時間が分かる場合は同時に予約します。



お伝えいただくこと

- ① 利用される方のお名前、電話番号
- ② 利用したい日と時間帯
- ③ お迎えに行く場所と目的地
- ④ 帰りの便の時間帯（分かる場合）

手順 2 確認の電話の受け取り

予約センターから電話で、ご自宅（または指定場所）に車両が到着するおおよその時間をお伝えします。



○月×日の△時□分ごろにお迎えに行きますので、ご自宅の前でお待ちください。

手順 3 迎いの車両に乗車して移動

利用時間に車両（10人乗りワゴン車）がご自宅（または指定場所）まで迎えに来ますので、利用料金を支払って乗車します。



乗り合いで順番に移動します！

手順 4 目的地に到着

目的地に着いたら降車します。
※交通事情により、目的地への到着時間が前後することがあります。



予約のあった施設を順番に回ります！

事業 1-1-2 市民乗り合いタクシー（デマンド交通）の運行

＜ 市民乗り合いタクシー 運行車両 ＞

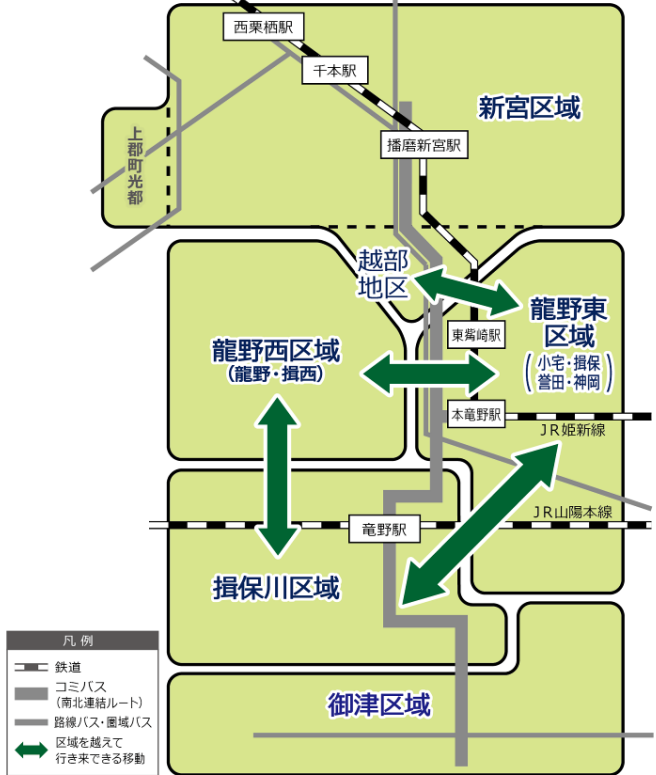


＜ 運行区域別 目的施設数 ＞

	新 宮	龍野東	龍野西	揖保川	御 津	合 計
医療施設 ・福祉施設	18	35	10	11	9	83
金融機関	11	19	6	7	8	51
商業施設	4	15	1	2	4	26
公共施設 ・学校園	40	36	18	17	21	132
合 計	73	105	35	37	42	292

※交通結節点（鉄道駅・バス停）を除く 平成 29 年 3 月時点

＜ 運行区域 ＞



※龍野東・龍野西・揖保川区域は平成 29 年 4 月から運行開始
越部地区から龍野東区域への乗り入れは平成 29 年 4 月から開始

＜ 利用料金・運行時間・予約期限 ＞

利用料金 (1乗車あたり)	小学校就学前の児童	無料
	① 小学生 ② 満65歳以上の方 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）を所持している方 ⑤ 要介護・要支援の認定を受けている方 ⑥ ④のうち第1種身体障害者・療育手帳A判定・精神障害者 保健福祉手帳1級の方1人につき同乗する介助者1人 ⑦ 母子健康手帳の交付を受けている妊娠中の方	200円
	上記以外の方	400円

●運行時間・予約期限 運行便 1日8便(往復16便) 運行日 月曜日～土曜日

	行き (ご自宅・指定場所⇒目的地)	予約期限	帰り (目的地⇒ご自宅・指定場所) (目的地⇒目的地)	予約期限
1便目	8:00	前日	8:30	前日
2便目	9:00		9:30	
3便目	10:00		10:30	
4便目	11:00	当日9:00	11:30	当日9:30
12:00～13:00 運休				
5便目	13:00	当日11:00	13:30	当日11:30
6便目	14:00	当日12:00	14:30	当日12:30
7便目	15:00	当日13:00	15:30	当日13:30
8便目	16:00	当日14:00	16:30	当日14:30

平成 29 年 3 月時点

施策の方向性 1-1 公共交通ネットワークの構築

事業 1-1-3	圏域バスの運行及び路線バスの運行支援																				
実施主体	たつの市、交通事業者、兵庫県、国																				
実施時期	<table><tr><th></th><th>平成 29 年度 (2017 年度)</th><th>平成 30 年度 (2018 年度)</th><th>平成 31 年度 (2019 年度)</th><th>平成 32 年度 (2020 年度)</th><th>平成 33 年度 (2021 年度)</th><th>平成 34 年度 (2022 年度) 以降</th></tr><tr><td>運行</td><td>評価</td><td>評価</td><td>評価</td><td>評価</td><td>評価</td><td>再編</td></tr></table>								平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降	運行	評価	評価	評価	評価	評価	再編
	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降															
運行	評価	評価	評価	評価	評価	再編															
事業内容	平成 28 年 3 月に、たつの市を中心として宍粟市、上郡町、佐用町で形成する「播磨科学公園都市圏域定住自立圏」が誕生し、9 月に策定された「定住自立圏共生ビジョン」において、圏域内の地域公共交通ネットワークの充実を図ることが位置づけられています。これに応じ、播磨科学公園都市を結節点として、本市と上郡町を結ぶ圏域バスを運行します。 圏域バスは、ＪＲ播磨新宮駅では姫新線・路線バス・コミュニティバス・市民乗り合いタクシーと接続し、ＪＲ上郡駅では山陽本線・智頭急行・上郡町コミュニティバス等と接続します。 また、市の全域にわたって運行している路線バスについても、交通事業者との連携を図りながら、利用状況を踏まえた運行支援を実施します。																				

< 圏域バス 運行内容（再掲） >

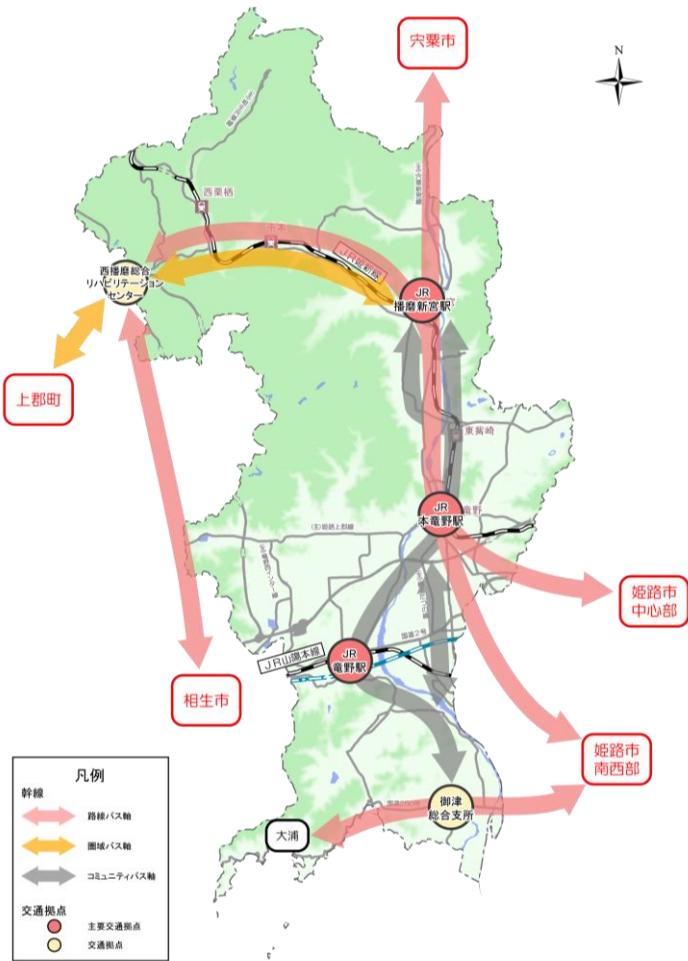
- 1. 運 賃：1 乗車 200 円（小学生未満は無料）
- 2. 運行日：月曜日～土曜日
※日曜日、祝日、年末年始
（12 月 29 日～1 月 3 日）は運休
- 3. 時刻表

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

平成 29 年 3 月時点

< 路線バス・圏域バスによるバス軸の形成 >



施策の方向性 1-2 各公共交通を結節する交通拠点の機能強化

■現状・課題

- JR竜野駅は、北側からのアクセスがしやすい構造になっていない等、主要交通拠点または交通拠点について、公共交通へのアクセス性の改善が必要となる箇所が存在します。
- 利用者が多いバス停は、市民乗り合いタクシーの運行開始に伴い、乗り継ぎ拠点としての役割も担うことになります。

■目指す姿

- ・交通拠点を中心として、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 鉄道駅の機能強化

JR竜野駅の既存自由通路のバリアフリー化やアクセス道路等の周辺整備により、機能強化を図ります。

事業 1-2-2 バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ拠点の整備

鉄道駅や主要な公共施設・商業施設等を「バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ拠点」とし、各公共交通の利用者が円滑に乗り継ぎできる環境を整備します。

■評価指標

指 標 名	現状値 (平成 27 年度)	目標値 (平成 33 年度)
市内鉄道駅乗車人数	5,809 人/日	5,980 人/日

施策の方向性 1-2 各公共交通を結節する交通拠点の機能強化

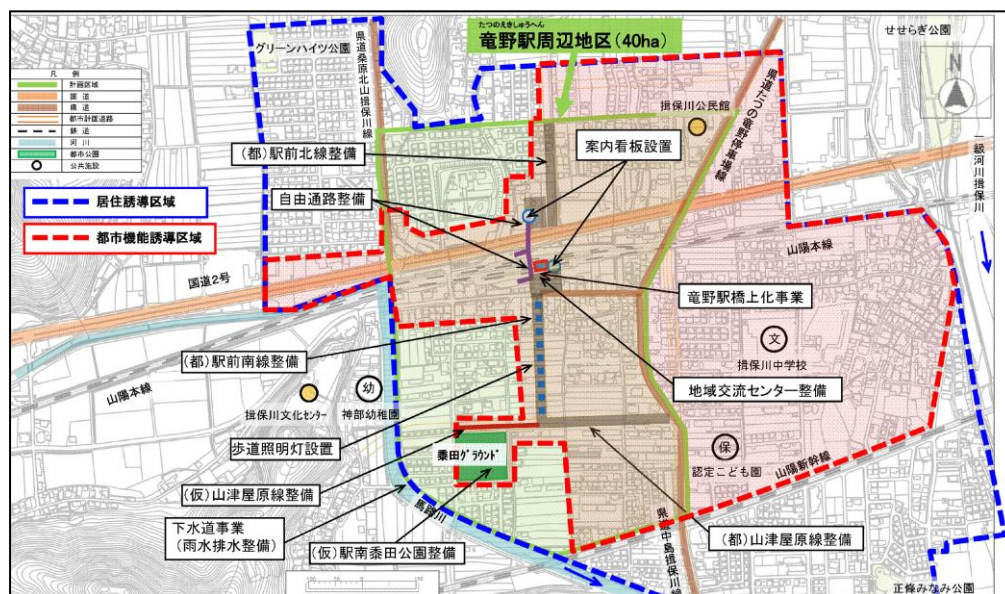
事業 1-2-1	鉄道駅の機能強化						
実施主体	たつの市、交通事業者						
実施時期		平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
					事業完了予定		
							
事業内容	市内の鉄道駅の中で最も利用者数が多いＪＲ竜野駅について、竜野駅周辺整備事業を推進します。 既存自由通路のバリアフリー化や駅南北の駅前広場の整備、駅へのアクセス道路の整備を行うことで、利便性の向上や円滑な交通処理を行い、主要交通拠点としての機能強化を図ります。						

＜現状のＪＲ竜野駅（平成２９年３月現在）＞



出典：JR西日本ホームページ

＜ 竜野駅周辺整備事業 ＞



事業 1-2-2	バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ拠点の整備					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	随時検討・実施					
						
事業内容	鉄道駅や主要な公共施設・商業施設など、市内で運行するバスと市民乗り合いタクシーが接続し、利用者数も多い施設を「バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ拠点」とし、各公共交通の利用者が円滑に乗り継ぎできる環境を整備します。 御津総合支所は老朽化対策及び周辺施設の機能集約を目的とした建て替えを検討していることから、これに合わせて「バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ拠点」の整備を目指します。					

御津総合支所の建て替えに伴うバス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ拠点の整備



- ・庁舎、文化センター、公民館等の機能を集約した施設への建て替えを検討
- ⇒建て替えに合わせてバス・市民乗り合いタクシーの乗り継ぎ拠点を整備し、交通拠点としての機能強化を検討

乗り継ぎ拠点の整備事例



【神奈川県横浜市】

- ・市営バス停留所付近に立地するコンビニエンスストアの「イートイン」スペースを、待ち合いスペースとして活用

出典：横浜市交通局ホームページ



【岩手県北上市】

- ・NPO法人運営の商店「店っこくちない」の店内スペースを、公共交通空白地有償運送と路線バスの乗り継ぎ場所として活用

出典：NPO 法人くちないホームページ

施策の方向性 2-1 多様な主体や交通手段の連携による公共交通利便性の向上

■現状・課題

- 鉄道（一部駅）及び路線バスでは交通系 IC カードを利用できますが、コミュニティバス及び市民乗り合いタクシーは利用できません。
- 複数の公共交通を乗り継がないと目的地までたどり着けない場合があり、利用者の負担が大きくなっています。
- 利用者が多いバス停においても、待ち合い環境が整備されていないバス停が残されています。

■目指す姿

- 複数の交通手段を乗り継ぐ場合でも、円滑・快適に移動でき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 乗り継ぎ切符の導入

バス（路線バス・コミュニティバス）と市民乗り合いタクシーをスムーズに乗り継ぎできる「バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ切符」を発行します。

事業 2-1-2 パーク＆ライド及びサイクル＆ライドの推進

利用者数が多い JR 本竜野駅や JR 播磨新宮駅において、駅前駐車・駐輪場利用の PR 活動を行い、駐車・駐輪場の定期利用者に対し、料金の助成を実施します。

事業 2-1-3 コミュニティバスへの IC カードの導入

IC カードによる料金支払いシステムをコミュニティバスに導入し、乗降時の時間短縮による定時性の確保など、利用時のシームレス化を図ることで、公共交通利用者の利用環境を改善します。

事業 2-1-4 バス待ち合い環境の改善

利用者数が多いバス停の上屋やベンチ等を整備し、待ち合い時の環境を改善します。

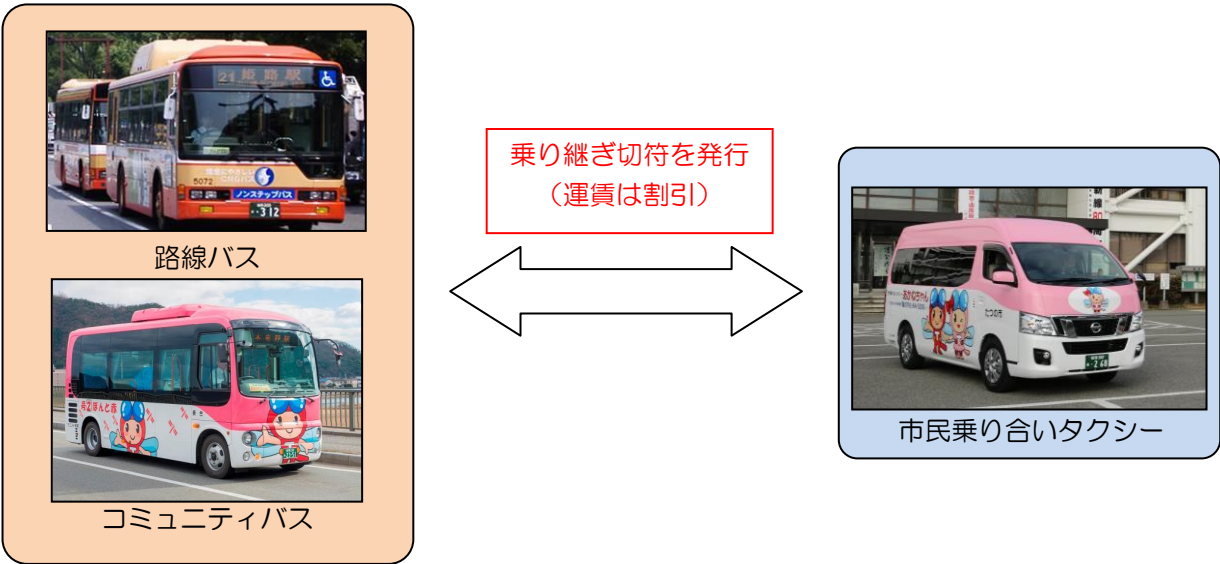
■評価指標

指 標 名	現状値 (平成 27 年度)	目標値 (平成 33 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	83 人/年	100 人/年
コミュニティバスにおける IC カード利用者数	0 人/年	3,500 人/年

施策の方向性 2-1 多様な主体や交通手段の連携による公共交通利便性の向上

事業 2-1-1	乗り継ぎ切符の導入					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期		平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)
		関係機関協議	導入			平成 34 年度 (2022 年度) 以降
						
事業内容	たつの市が目指すべき公共交通において、幹線交通であるバス（路線バス・コミュニティバス）と支線交通である市民乗り合いタクシーとの連携をスムーズにし、市内を移動する際の利便性を向上させるため、「バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ切符」を発行します。 乗り継ぎ時には運賃を割り引くことで、公共交通利用者の増加を目指します。					

＜ バス・市民乗り合いタクシー乗り継ぎ切符＞



乗り継ぎ切符の事例



【加西市】

- 市の北部を運行するコミュニティバスから、中心市街地を運行するコミュニティバスや路線バスに、無料で乗り継ぎができる乗車券を発行。

出典：加西市公共交通ガイド「かさいおでかけナビ」

事業 2-1-2	パーク＆ライド及びサイクル＆ライドの推進					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	実施	実施	実施	実施	実施 見直し	実施
事業内容	鉄道（ＪＲ山陽本線及びＪＲ姫新線）の各駅に設置されている駐車場・駐輪場や空き地を活用した、パーク＆ライド及びサイクル＆ライドを推進します。 ＪＲ竜野駅では、竜野駅周辺整備事業で駐車場・駐輪場の整備の検討を行います。 また、ＪＲ姫新線における有料の駐車場・駐輪場では、姫新線利用による通勤・通学者への駐車・駐輪料金の助成を行うとともに、無料の駐車場・駐輪場では利便性をアピールする活動を実施します。 駐車場・駐輪場が整備されていない駅については、近隣の空き地を活用し、ロープや立て看板等で簡易的に駐車・駐輪スペースを明示することで、利用を促します。					
						

【パーク＆ライド（サイクル＆ライド）とは】

自宅からクルマ（または自転車）で最寄りの駅やバス停まで行き、クルマ（または自転車）を駐車させた後、鉄道やバス等の公共交通機関を利用して目的地に移動するシステム。

＜ＪＲ姫新線各駅の周辺におけるパーク＆ライド駐車場及びサイクル＆ライド駐輪場の有無＞



鉄道駅		駐車場	駐輪場
ＪＲ 山陽本線	竜野駅	あり 公営：有料 民営：有料	あり 公営：無料 民営：有料
	本竜野駅	あり 公営：有料 民営：有料	あり 公営：無料 民営：有料
ＪＲ 姫新線	東嵯崎駅	あり 民営：有料	あり 公営：無料
	播磨新宮駅	あり 公営：有料 民営：有料	あり 公営：無料 民営：有料
	千本駅	未整備	未整備
	西栗栖駅	あり 公営：無料	あり 民営：有料

＜ＪＲ姫新線利用による通勤・通学者への駐車・駐輪料金の助成＞

【助成の概要】

- ・新たに定期乗車券で通勤・通学等する方の駐車・駐輪料金の全額又は一部を、最大１年間助成（学生は最大３年間助成）

【助成金額】

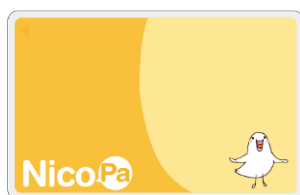
- ・駐車場：市内居住者は４千円を限度に駐車料金を助成、定住自立圏域居住者は２千円を限度に駐車料金を助成
- ・駐輪場：１千円を限度に駐輪料金を助成

施策の方向性 2-1 多様な主体や交通手段の連携による公共交通利便性の向上

事業 2-1-3	コミュニティバスへの IC カードの導入																			
実施主体	たつの市、交通事業者																			
実施時期	<table border="1"> <tr> <th></th><th>平成 29 年度 (2017 年度)</th><th>平成 30 年度 (2018 年度)</th><th>平成 31 年度 (2019 年度)</th><th>平成 32 年度 (2020 年度)</th><th>平成 33 年度 (2021 年度)</th><th>平成 34 年度 (2022 年度) 以降</th></tr> <tr> <td>関係機関 協議</td><td colspan="6"> 導入 (10 月頃) </td></tr> </table>							平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降	関係機関 協議	導入 (10 月頃)					
	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降														
関係機関 協議	導入 (10 月頃)																			
事業内容	たつの市では現在、鉄道（一部駅）及び路線バスにおいて、IC カードによる料金支払いシステムが導入されていますが、市内を運行するコミュニティバスには導入されていません。 コミュニティバスにも、IC カードによる料金支払いシステムを導入し、乗降時の時間短縮による定時性の確保など、利用時のシームレス化を図ることで、公共交通利用者の利用環境を改善します。																			

< 利用可能な IC カード >

【バス会社発行 IC カード】



NicoPa
(神姫バス株式会社)

【全国交通系 IC カード（近畿エリア）】



ICOCA
(西日本旅客鉄道株式会社)



PiTaPa
(株式会社スルッとKANSAI)

【全国交通系 IC カード（その他エリア）】

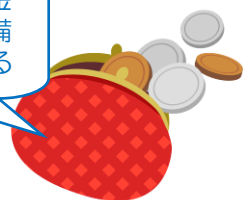


全国相互利用サービス
シンボルマーク

IC カード名称	発行会社
Kitaca	北海道旅客鉄道株式会社
PASMO	株式会社パスモ
Suica	東日本旅客鉄道株式会社
manaca	株式会社名古屋交通開発機構 及び株式会社エムアイシー
TOICA	東海旅客鉄道株式会社
はやかけん	福岡市交通局
nimoca	株式会社二モカ
SUGOCA	九州旅客鉄道株式会社

< IC カードによる料金支払いのメリット >

乗車する度に、料金
と同額の小銭を準備
しておく必要がある



【現金による支払い】



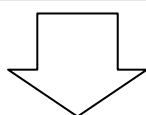
どのような料金でも、
ワンタッチで支払い可能
⇒乗降時の時間を短縮

【IC カードによる支払い】

施策の方向性 2-1 多様な主体や交通手段の連携による公共交通利便性の向上

事業 2-1-4	バス待ち合い環境の改善					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	随時検討・実施					
						
事業内容	路線バス・コミュニティバスによる利用者数が多いバス停のうち、待ち合い環境が十分に整備されていないものについては、市民乗り合いタクシーとの乗り継ぎ拠点として利用されることも踏まえ、上屋やベンチ、照明等を設置することで、快適に公共交通を利用できる環境を整備します。					

< バス待ち合い環境の改善 >



上屋・ベンチ・照明等を設置し、
バス待ち合い環境を改善



施策の方向性 2-2 積極的な公共交通情報の発信

■現状・課題

- 公共交通の運行ルートやダイヤ等の情報は各事業者で公開していますが、事業者間での連携が図れていない状況です。
- 鉄道やバスでダイヤ改正が行われる際には、関連情報を利用者がすぐに入手できるような手段が必要となります。

■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手に入り、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

市内を運行する公共交通の運行内容や乗り継ぎ情報を網羅した総合時刻表や、外出時に持ち運びできるポケット時刻表を作成します。

事業 2-2-2 広報誌・ホームページを活用した情報提供

市発行の広報誌や市・交通事業者のホームページにおける、各公共交通の運行情報や再編情報の充実を図ります。

■評価指標

指 標 名	現状値 (平成 27 年度)	目標値 (平成 33 年度)
たつの市ホームページ 交通関連ページ閲覧人数	22,558 人/年	31,000 人/年

事業 2-2-1	総合的な公共交通情報の充実					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	時刻表 配布(9 月頃)	改訂	改訂	改訂	改訂	改訂
						
事業内容	これまで各公共交通機関で個別に作成されていた、路線図や時刻表を 1 つにまとめ、各公共交通の運行内容や利用方法、乗り継ぎ情報を網羅した総合時刻表や、外出時に持ち運びできるポケット時刻表を作成します。 また、市内の全ての公共交通が停車する JR 播磨新宮駅においては、鉄道・バスの時刻表や、バスロケーションシステム※による運行情報を表示できるデジタルサイネージ（電子看板）を設置することで、同駅の乗り継ぎを促進させ、利便性の向上を図ります。					

< 総合時刻表の例 >

	「かさいおでかけナビ」(加西市公共交通活性化協議会) 判型：A4 判 ページ数：28 ページ（表紙・裏表紙含む） 対象地域：市内全域 【掲載内容】 ・路線図及び各公共交通の概要（料金支払い方法・連絡先） ・中心市街地の主要施設間を運行するバス路線図・時刻表 ・各公共交通機関路線図・時刻表・乗り継ぎ案内・運賃表 ①コミュニティバス（KASAI ねっぴー号・ハッピーバス） ②路線バス（神姫バス） ③鉄道（北条鉄道） ・主なバスの乗り場位置図 ・乗車制度の案内
---	--

< デジタルサイネージの設置イメージ（JR 播磨新宮駅） >



【デジタルサイネージの機能】

- ・鉄道、バスの時刻表の表示
- ・バスロケーションシステム※による運行情報の表示

※ バスロケーションシステム

GPS 等を用いてバスの位置情報を取得し、運行状況をバス停や携帯電話・PC 等で確認できるシステム。

平成 29 年 3 月設置

施策の方向性 2-2 積極的な公共交通情報の発信

事業 2-2-2	広報誌・ホームページを活用した情報提供					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	実施・随時更新					
事業内容	市が発行する広報誌「広報たつの」や、市及び交通事業者のホームページにおいて、各種公共交通の運行情報（ルート、時刻表、利用方法、路線の再編内容等）を充実させるとともに、必要に応じて情報を随時更新することで、市民や市外からの来訪者が、公共交通に関する最新の情報を簡単に入手できる環境の整備を推進します。					

< 「広報たつの」における公共交通情報の発信の例 >

< ホームページにおける公共交通情報の発信の例 >

たつの市（市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」のお知らせ） 神姫バス（運行案内検索サイト「神姫バス Navi」）

施策の方向性 3-1 公共交通利用に対する市民・企業意識の醸成

■現状・課題

- 外出時のクルマ利用は約 7 割と高く、クルマが中心の交通体系となっています。
- 一方で、バス利用は減少を続けており、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おそれがあります。
- その中で JR 姫新線は、地域住民の協力のもとで、利用者数の増加に成功しています。

■目指す姿

- 市民や市内の企業が公共交通について考え、積極的に利用す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

地域住民や通勤・通学者等を対象に「モビリティ・マネジメント（MM）」を実施し、出前講座やアンケート調査等のコミュニケーションを通じて、クルマから公共交通への利用転換を図ります。

事業 3-1-2 エコ通勤・ノーマイカーデー等の推進

通勤手段として積極的に公共交通の利用に取り組む事業所に対し、「エコ通勤優良事業所認定制度」を適用するとともに、特定の日や曜日に公共交通の利用を促す「ノーマイカーデー」「マイバス・マイ電車の日」の周知に努めます。

事業 3-1-3 鉄道・バス車両等を活用したマイレール・マイバス意識の醸成

各公共交通の車内スペースに、園児・児童の絵や他のイベント・コンクールの受賞作品を掲示し、公共交通に対する愛着を市民に持ってもらいます。

事業 3-1-4 参加型イベントの実施

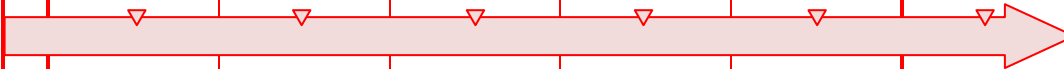
公共交通の車内で乗客が参加できるイベントや、実際の車両に乗って市内の各地へ移動する体験乗車会等を実施することで、公共交通を身近な存在として利用してもらう「マイレール・マイバス意識」を醸成します。

事業 3-1-5 地元企業の参画推進

各公共交通における広告の掲載やバス停のネーミングライツの販売、商業施設等との協働による公共交通の利用促進策の実施を通じて、企業における「マイレール・マイバス」意識を醸成します。

■評価指標

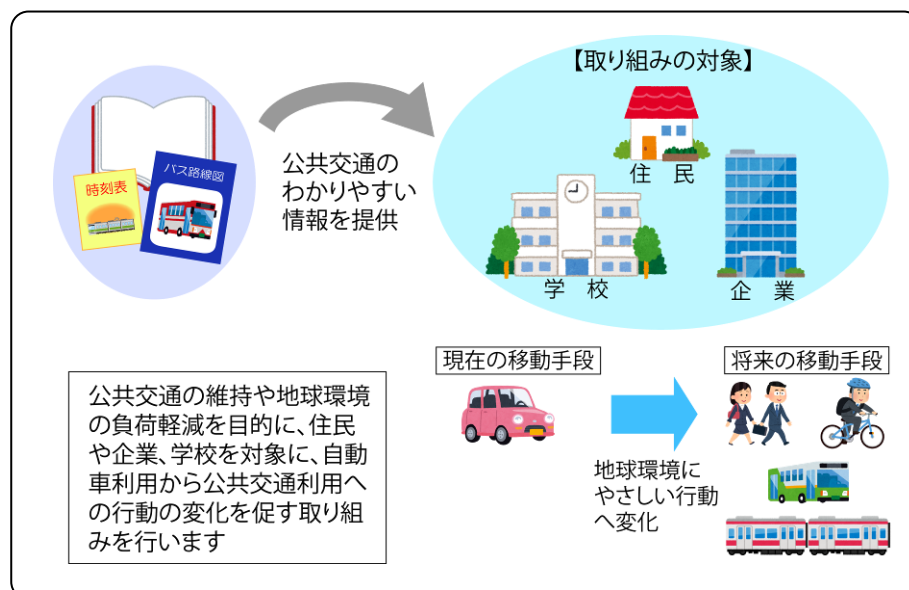
指 標 名	現状値 (平成 27 年度)	目標値 (平成 33 年度)
モビリティ・マネジメント（MM）参加人数	400 人/年	1,150 人/年

事業 3-1-1	モビリティ・マネジメント（MM）の実施					
実施主体	たつの市、市民、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 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・見直し
						
事業内容	今後の公共交通の利用を促進させるため、住民や通勤・通学者を対象とした「モビリティ・マネジメント（MM）」を実施します。 現在市内に居住している方やこれから転入される予定の方、市内の学校や企業を対象として、「日常生活とクルマ社会」をテーマにした出前講座や、公共交通の乗り方教室を実施するとともに、普段の移動状況に関するアンケート調査を実施し、移動の際の公共交通の活用を検討してもらうことで、クルマから公共交通への利用転換を図ります。					

【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、過度なクルマ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「かしこく」使う方向への自発的な転換を促すことを目的とする、地域住民や学校・企業等の組織を対象とした「コミュニケーション」が中心の、持続的な一連の取り組み。

< モビリティ・マネジメント（MM）の実施イメージ >



出典：北九州市ホームページをもとに作成

事業 3-1-2	エコ通勤・ノーマイカーデー等の推進																			
実施主体	たつの市、市民、企業等																			
実施時期	<table><tr><td></td><td>平成 29 年度 (2017 年度)</td><td>平成 30 年度 (2018 年度)</td><td>平成 31 年度 (2019 年度)</td><td>平成 32 年度 (2020 年度)</td><td>平成 33 年度 (2021 年度)</td><td>平成 34 年度 (2022 年度) 以降</td></tr><tr><td></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></table> 							平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降		実施	実施	実施	実施	実施	実施
	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降														
	実施	実施	実施	実施	実施	実施														
事業内容	通勤や買い物等におけるマイカーへの過度な依存から脱却し、公共交通への利用転換を図る取り組みを推進します。 通勤手段として積極的に公共交通の利用に取り組んでいる事業所・自治体を優良事業所として認定する「エコ通勤優良事業所認定制度」を活用するとともに、特定の日や曜日に公共交通の利用を促す「ノーマイカーデー」及び「マイバス・マイ電車の日」の周知を図ります。																			

< 公共交通への利用転換に関する制度・運動 >

エコ通勤優良事業所認定制度	エコ通勤に関する取り組みを積極的に実施している事業所や自治体を「優良事業所」として認定し、その取り組み事例を広く周知することで、エコ通勤の普及・促進を図る。 【認定条件】 ・エコ通勤推進担当者が指名されている。 ・従業員の通勤実態を把握している。 ・エコ通勤の具体的な取り組みを実施している。 ・エコ通勤プランが作成されている。  出典： 交通エコロジー・モビリティ財団 ホームページ
ノーマイカーデー	特定の日（毎週〇曜日、毎月〇日 等）を「ノーマイカーデー」として設定し、日頃マイカーでの通勤を行っている方に対して、公共交通機関等を利用した通勤に切り替えてもらう。 ※たつの市役所では、毎週水曜日を「ノーマイカーデー」として取り組み実施中。  出典：神戸市ホームページ
マイバス・マイ電車の日	兵庫県において、毎月の最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」として設定し、クルマからバス・鉄道等の公共交通への利用転換を呼びかけている。  出典： 兵庫県 ホームページ

事業 3-1-3	鉄道・バス車両等を活用したマイレール・マイバス意識の醸成						
実施主体	たつの市、交通事業者、市民						
実施時期		平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
		実施	実施	実施	実施	実施	実施
							
事業内容	鉄道やバス・市民乗り合いタクシーの車内スペースを活用して、市内の幼稚園・保育所等の園児や小学生が描いた絵を展示したり、他のイベント・コンクールと連携して受賞作品を掲示することで、公共交通に対する愛着を市民に持ってもらい、身近な移動手段として積極的に公共交通を利用する「マイレール・マイバス意識」を醸成します。						

＜ 車内広告枠等を利用した作品展示の例 ＞



コミュニティバス沿線幼稚園・保育所の園児による作品の展示



J R 姫新線沿線小学校の児童による作品の展示
(姫新線 80 周年記念 絵画列車)

施策の方向性 3-1 公共交通利用に対する市民・企業意識の醸成

事業 3-1-4	参加型イベントの実施					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	継続実施					
事業内容	鉄道やバス・市民乗り合いタクシーの車内で乗客が参加できるイベントを実施するとともに、実際の車両に乗って市内の各地へ移動する体験乗車会等を開催することにより、公共交通をより身近な存在として実感してもらい、日常生活において積極的に公共交通を利用する「マイレール・マイバス意識」を醸成します。					

< 市民乗り合いタクシー体験乗車会のイメージ >



< 車内イベントの開催事例 >



姫新線利用促進・活性化同盟会による
「K列車で行こう!」の運行
(アマチュア演奏家による生演奏イベント)

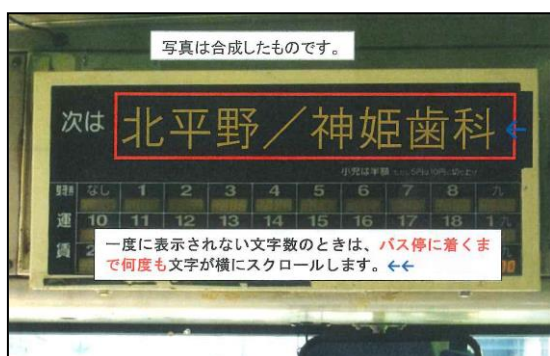


「クリスマスバス」の運行
【相生市観光協会・ウエスト神姫】
出典：相生市観光協会 Facebook ページ

施策の方向性 3-1 公共交通利用に対する市民・企業意識の醸成

事業 3-1-5	地元企業の参画推進					
実施主体	たつの市、交通事業者、企業等					
実施時期		平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)
		平成 34 年度 (2022 年度) 以降				
	広告掲載の継続実施					
事業内容						
	各公共交通における企業広告の掲載を継続するとともに、バス停に対するネーミングライツの販売や、商業施設等と協働で公共交通の利用促進策を実施することにより、企業にも公共交通の運行に対する関心を高めてもらい、マイレール・マイバス意識の醸成を図ります。					

＜ バス停のネーミングライツ販売の事例（神姫バス） ＞



【バス停のネーミングライツ販売の概要】

- ①車内放送への追加
バス車内・バス停でのアナウンスに企業名を追加
例：「次は北平野、北平野、神姫歯科前です。」
- ②次のバス停表示機及び「神姫バス NAVI」への追加
バス車内「次のバス停表示」と、時刻表検索サイト「神姫バス NAVI」の検索結果に企業名を追加表示
例：「北平野／神姫歯科前」

＜ 商業施設と協働で実施する公共交通利用促進の事例（山口県防府市） ＞



【看板デザイン】



施策の方向性 3-2 福祉・観光と公共交通が一体となったまちづくりの推進

■現状・課題

- 高齢者の外出率は約 6 割であり、市全体の外出率を大きく下回っています。
- 高齢者・障害者福祉タクシー利用券は、タクシー及び福祉タクシー以外では利用できません。
- 高齢者のクルマ利用は増加しており、高齢者が加害者となる交通事故も増加しています。
- 市内には「聚遠亭」や「世界の梅公園」をはじめとする観光資源が多数存在し、観光客数は増加傾向にあります。

■目指す姿

- 福祉・観光等の他分野と公共交通が一体となり、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・障害者への外出支援の推進

高齢者・障害者に対し、タクシー利用料の一部を助成することにより、日常生活を支援するとともに、高齢者・障害者福祉タクシー利用券と市民乗り合いタクシー乗車券を交換できるようにすることで利便性の向上と外出機会の増加を図ります。

事業 3-2-2 運転免許証自主返納の推進

運転免許証自主返納者に対する、コミュニティ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や、運転経歴証明書の交付手数料の助成を周知し、高齢者の交通事故の抑制と公共交通への利用転換を図ります。

事業 3-2-3 交通拠点周辺におけるバリアフリー化の推進

鉄道駅や主要バス停等の交通拠点における、乗降時の段差の解消を目的とした歩道の整備等により、誰でも安全・安心に公共交通を利用できる環境を目指します。

事業 3-2-4 観光と公共交通の連携

市内でのイベント開催時の臨時シャトルバスの運行や、バス利用による観光モデルルートの設定、JR本竜野駅における電動自転車レンタル事業「たつのめぐりん♪」の事業拡大により、各観光地を周遊する際の利便性向上を図ります。

■評価指標

指 標 名	現状値 (平成 27 年度)	目標値 (平成 33 年度)
高齢者タクシー利用料助成件数	1,355 件/年	1,600 件/年
障害者タクシー利用料助成件数	204 件/年	250 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	157 件/年	340 件/年

施策の方向性 3-2 福祉・観光と公共交通が一体となったまちづくりの推進

事業 3-2-1	高齢者・障害者への外出支援の推進					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期		平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)
		導入 (4 月)				平成 34 年度 (2022 年度) 以降
事業内容	「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」に基づき、タクシー利用料の一部を助成することにより、高齢者・障害者の日常生活を支援します。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・障害者の方が公共交通を利用する際の利便性を向上させるとともに、外出機会の増加を図ります。					

＜ 高齢者・障害者福祉タクシー利用券から市民乗り合いタクシー乗車券への交換 ＞

見本 交付番号 1500

たつの市高齢者タクシー利用券
(有効期限：平成30年3月31日)

乗車日	年 月 日
助成額	500円
利用者氏名	
タクシー会社名	
乗務員氏名	
車両番号	

(乗務員の方へ)

1 この利用券の提出があったときは、乗車料から上記の助成額を差し引いた金額を受け取ってください。
2 助成額は、この利用券を添付の上、所属会社から請求してください。

発行者 たつの市長 市長印

高齢者タクシー利用券

見本 交付番号 300

たつの市障害者福祉タクシー利用券
(有効期限：平成30年3月31日)

乗車日	年 月 日
助成額	500円
利用者氏名	
タクシー会社名	
乗務員氏名	
車両番号	

(乗務員の方へ)

1 この利用券の提出があったときは、乗車料から上記の助成額を差し引いた金額を受け取ってください。
2 助成額は、この利用券を添付の上、所属会社から請求してください。

発行者 たつの市長 市長印

障害者福祉タクシー利用券

同額分を
交換可能

見本 交付番号 0000

たつの市
市民乗り合いタクシー乗車券
有効期限
平成 30 年 3 月 31 日

利用者区分	高齢者
利用者氏名	龍野 太郎
氏名	龍野 あかね
助成額	200円

(乗務員の方へ)

1 この券の提出があったときは、1乗車の料金を市が助成します。
2 助成額は、この券を添付の上、所属会社から御請求ください。

発行者 たつの市長 市長印

市民乗り合いタクシー乗車券

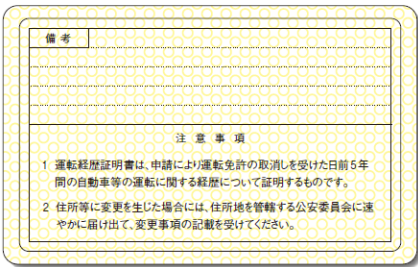
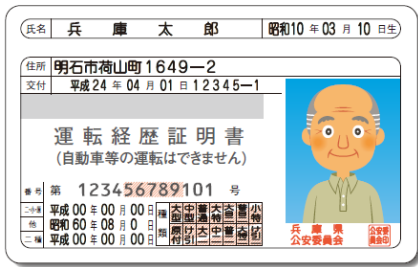
※市民乗り合いタクシー乗車券から、高齢者・障害者福祉タクシー利用券への交換はできません。

＜ 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	対象者	・70 歳以上の高齢者を含む 65 歳以上で構成され、車を所有していない世帯 (18 歳未満・障害者を養育する場合も含む)
	内 容	・タクシーの乗車料金の一部を助成する利用券を交付 (1 枚 500 円、年間 30 枚・15,000 円相当) ・1 乗車につき 1 枚利用可能 (料金が 1,000 円以上の場合は 2 枚まで)
障害者 福祉タクシー 利用料補助事業	対象者	・在宅で生活している重度身体障害者 (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) ・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 ・高齢者タクシー事業の助成を受けていない
	内 容	・タクシーの乗車料金の一部を助成する利用券を交付 (1 枚 500 円、年間 54 枚・27,000 円相当) ・1 乗車につき 1 枚利用可能 (料金が 1,000 円以上の場合は 2 枚まで)

事業 3-2-2	運転免許証自主返納の推進						
実施主体	たつの市、市民						
実施時期		平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
		事業の周知					
							
事業内容	運転免許証を自主的に返納した方に対して、コミュニティ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」について、当該事業を周知することで自主返納を促進し、高齢者による交通事故の抑制と、クルマから公共交通への利用転換を図ります。						

< 運転経歴証明書 >



車の運転はできませんが、免許証同様に身分証になります

出典：兵庫県ホームページ

< 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、運転免許証を自主返納した方と、その配偶者で運転免許証を有しない方 【内 容】 - コミュニティバス無料定期券（3 年間有効）を交付 - 市民乗り合いタクシー乗車券（1 枚 200 円分）60 枚を交付
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、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る手数料（1,000 円）を助成

< 運転経歴証明書の提示で受けられる特典 >

- ・路線バス料金が半額
- ・温泉入浴料が最大半額
- ・テーマパークの割引 等

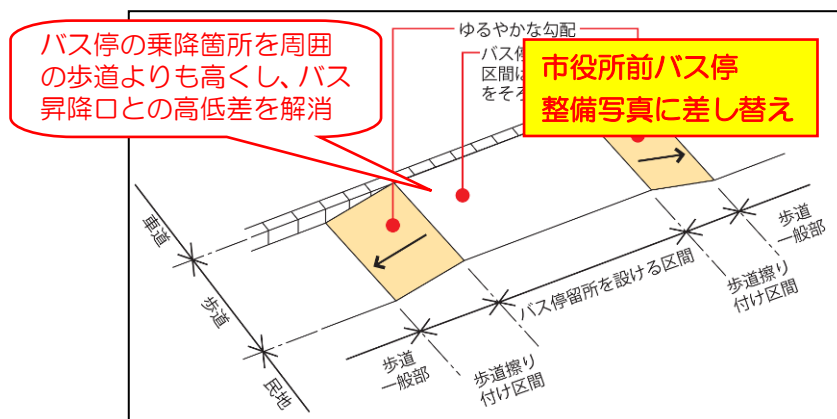
- ・タクシー乗車運賃が 1 割引
- ・商品、施設等の割引

- ・宿泊施設での割引、特典
- ・飲食店の割引

詳細は、兵庫県警察ホームページ「運転経歴証明書を提示して受けられる特典の一覧」をご覧ください。
URL : http://www.police.pref.hyogo.lg.jp/traffic/license/keireki_tokuten/index.htm

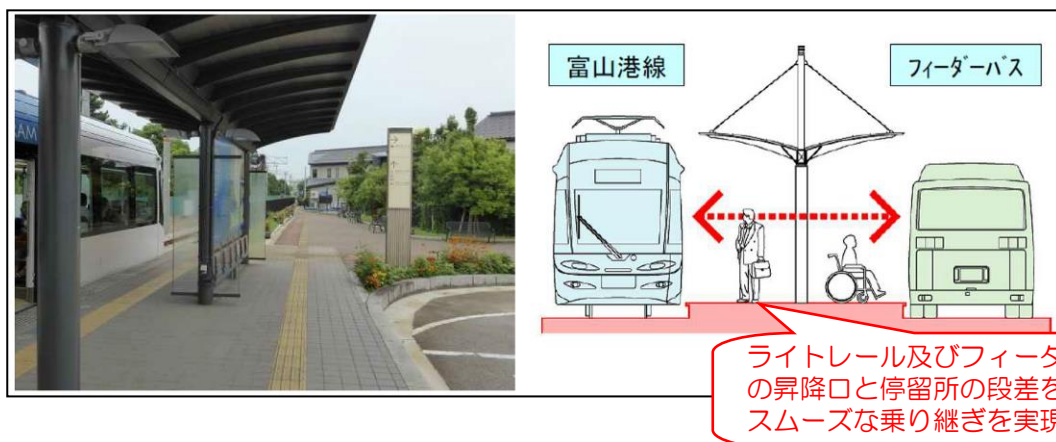
事業 3-2-3	交通拠点周辺におけるバリアフリー化の推進					
実施主体	たつの市、交通事業者					
実施時期	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
	実施					
事業内容	市内の鉄道駅や主要バス停等の交通拠点において、年齢や障害の有無に関わらず、誰でも安全・安心に公共交通を利用できるよう、乗降時の段差の解消を目的とした歩道の整備等、バリアフリー化に向けた取り組みを推進します。					

＜ バス停におけるバリアフリー化の実施イメージ ＞



出典：広島県三原市ホームページ

＜ 交通拠点のバリアフリー化に関する先進事例（富山市） ＞



事業 3-2-4	観光と公共交通の連携						
実施主体	たつの市、交通事業者						
実施時期		平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度 (2019 年度)	平成 32 年度 (2020 年度)	平成 33 年度 (2021 年度)	平成 34 年度 (2022 年度) 以降
		実施	実施	実施	実施	実施	実施
							
事業内容	市内でのイベント開催時に実施している、臨時シャトルバスの運行を継続することで、市外からの観光客が公共交通でイベント会場にアクセスできる体制を確保し、路線バスやコミュニティバス等の利用を促進します。 また、バス利用による観光モデルルートの設定を検討するとともに、本竜野駅で実施している電動自転車のレンタル事業「たつのめぐりん♪」について、今後の利用状況に応じてレンタル車両の追加やレンタル拠点の拡大整備を検討することで、観光客が各観光地間を周遊する際の利便性を向上させます。						

＜ 市内のイベント開催時におけるシャトルバスの運行（第 25 回たつの市皮革まつり） ＞



ひょうご皮革総合フェア 2016
& 第 25 回たつの市皮革まつり

開催日●平成28年 11月19日(土) 20日(日)
2日間

会場●たつの市総合文化会館
赤とんぼ文化ホール
たつの市青少年館ホール

シャトルバスの運行
19日 9:30~17:30 20日 8:30~16:30

開催案内パンフレット（抜粋）



JR本竜野駅とイベント会場を結ぶ、直通のシャトルバスを運行

会場案内地図

＜ 電動自転車レンタル事業「たつのめぐりん♪」 ＞



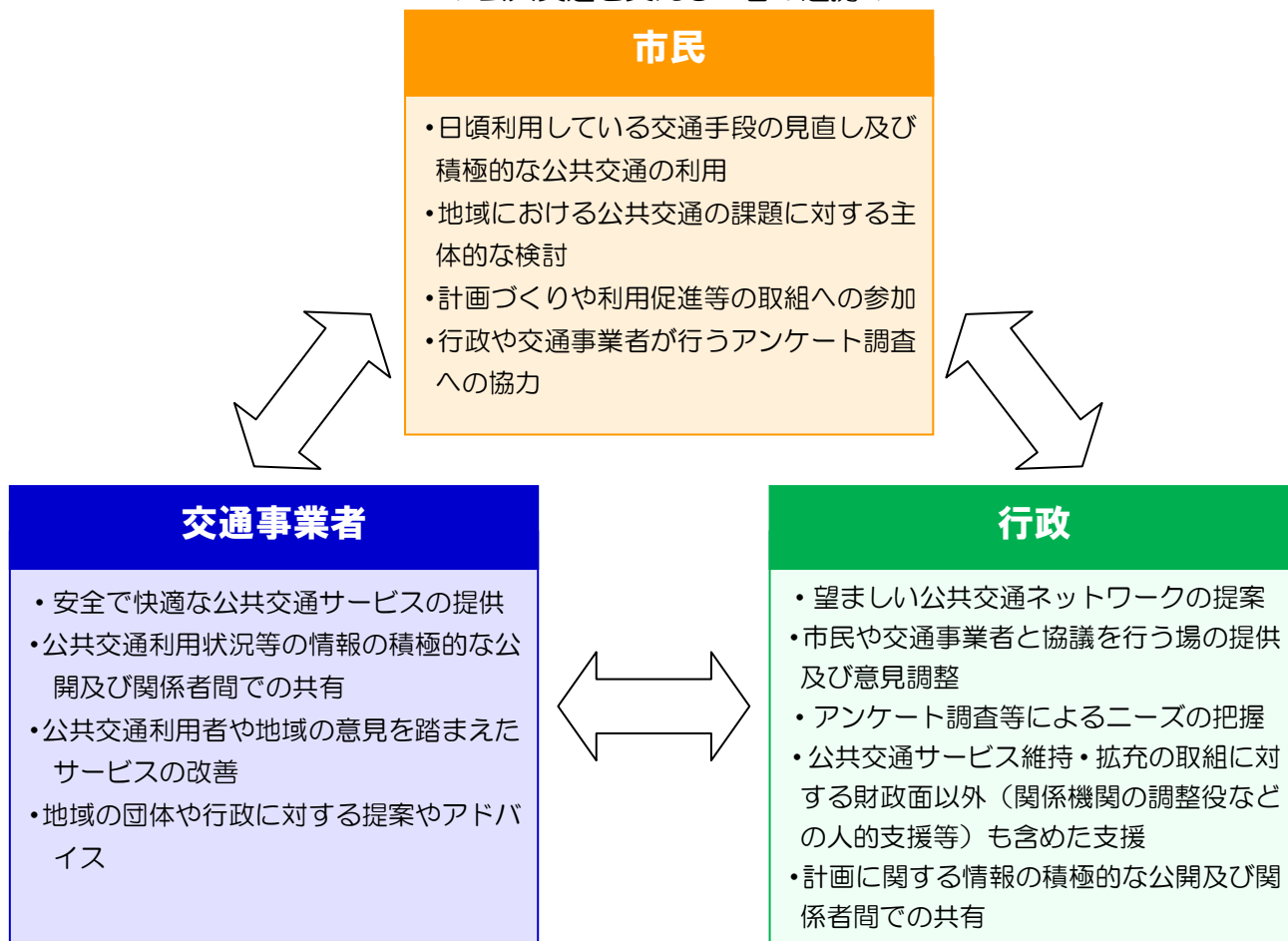
たつのめぐりん♪ 利用内容	
利用時間	平日：5：30～21：30 土・日・祝日：6：00～19：00
利用料金	3 時間：1,000 円 1 日：1,300 円
車両数	電動自転車 5 台 (24 インチ 3 台、26 インチ 2 台)

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

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、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など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ることを、「地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）」といいます。

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ったら？」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 医療費の増大対策	・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 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 外出することによる 介護予防	福祉 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 ・買い物バスの運行	スーパー・商店街等への 買い物手段	交通事故の低減	交通安全 ・増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
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	学校への通学手段	・企業への通勤手段 ・地域のブランド価値の維持・ 向上	定住促進 ・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
観光 観光地やイベント会場への 送迎バス運行	・観光地やイベント会場への移 動手段 ・地域の魅力創出	交通施設周辺地域の活性化	財政 土地の価値低下等による 税収減少対策
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	輸送密度の高い交通手段 (道路負荷の低減)	環境負荷の低減	環境 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
防災 災害時における市民の移動手段の 調達	災害時における移動手段	コミュニケーションの増加	地域コミュニティ ・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
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 を元に加筆

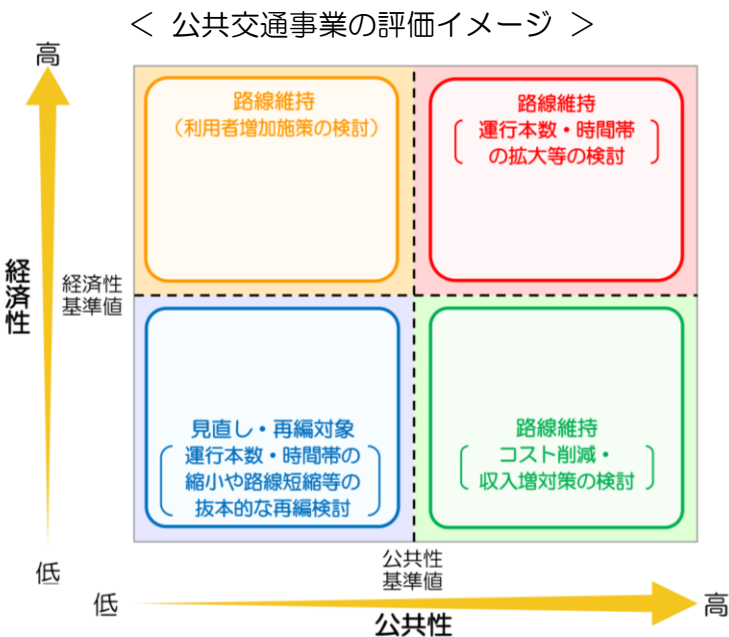
6.3 公共交通事業運営方針の設定

(1) 公共交通事業の評価の考え方

公共交通は、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。

そのため、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。



(2) 評価指標の設定

公共交通事業の評価は、本市またはたつの市地域公共交通会議が主体となって運行する、コミュニティバス及び市民乗り合いタクシー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あたり、公共性評価には「沿線及び区域世帯1世帯当たり年間乗車回数」を、経済性評価には「利用者1人当たりの行政補助額」を用います。

＜ 評価指標の設定 ＞

公共交通機関	公共性評価指標	経済性評価指標
コミュニティバス	沿線及び区域世帯 1世帯当たりの 年間乗車回数	利用者1人当たりの 行政補助額
市民乗り合いタクシー		

(3) 評価基準値の設定

「(2) 評価指標の設定」の各評価指標に基づいて、評価の基準値となる具体的な数値を設定します。

市民乗り合いタクシーの公共性評価（区域世帯 1 世帯当たりの年間乗車回数）の基準値は、評価対象となる区域の各世帯に、1 年間に 1 日（往復で 2 回）だけでも利用してもらえないと、公共性があるといえないという考え方から、「2 回/世帯」以上とします。また、経済性評価（利用者 1 人当たりの行政補助額）の基準値は、生活圏である旧市町内を概ね移動可能となる約 3.5km を、タクシーで移動した場合の料金よりも行政補助額が下回るようにという考え方から、「1,300 円/人」以下とします。

コミュニティバスの公共性評価の基準値は、比較的人口が多い地区を経由する幹線的な公共交通機関であることや、市民乗り合いタクシーとの乗り継ぎによる利用を考慮して、市民乗り合いタクシーの 2 倍となる「4 回/世帯」以上とします。また、経済性評価の基準値は、タクシーの初乗り運賃よりも行政補助額が下回るようにという考え方から、「650 円/人」以下とします。

< 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	4 回/世帯	650 円/人
市民乗り合いタクシー	2 回/世帯	1,300 円/人

※路線バス及び圏域バスの評価について

- ・路線バスは、ほぼ全ての路線が複数の市町にまたがって運行しているため、各系統の評価にあたっては、各市町や交通事業者等の関係機関と連携しながら、運行内容の改善を図ることとします。
- ・圏域バスは、「播磨科学公園都市圏域定住自立圏」構想に基づいて圏域内の各市町をつなぐことを目的としているため、各市町の住民代表や関連団体の代表者等で組織する「定住自立圏共生ビジョン懇談会」における判断に倣うこととします。

なお、これらの評価基準値を各公共交通の利用者数に換算した場合の目安として、コミュニティバスは「年間利用者数 4 万 9 千人/年」、市民乗り合いタクシーは「運行便 1 便当たり利用者数 1.25 人/便」となります。

< 評価基準値を利用者数に換算した場合の目安 >

公共交通機関	利用者数に換算した場合の目安
コミュニティバス	年間利用者数 4 万 9 千人/年
市民乗り合いタクシー	運行便 1 便当たり利用者数 1.25 人/便

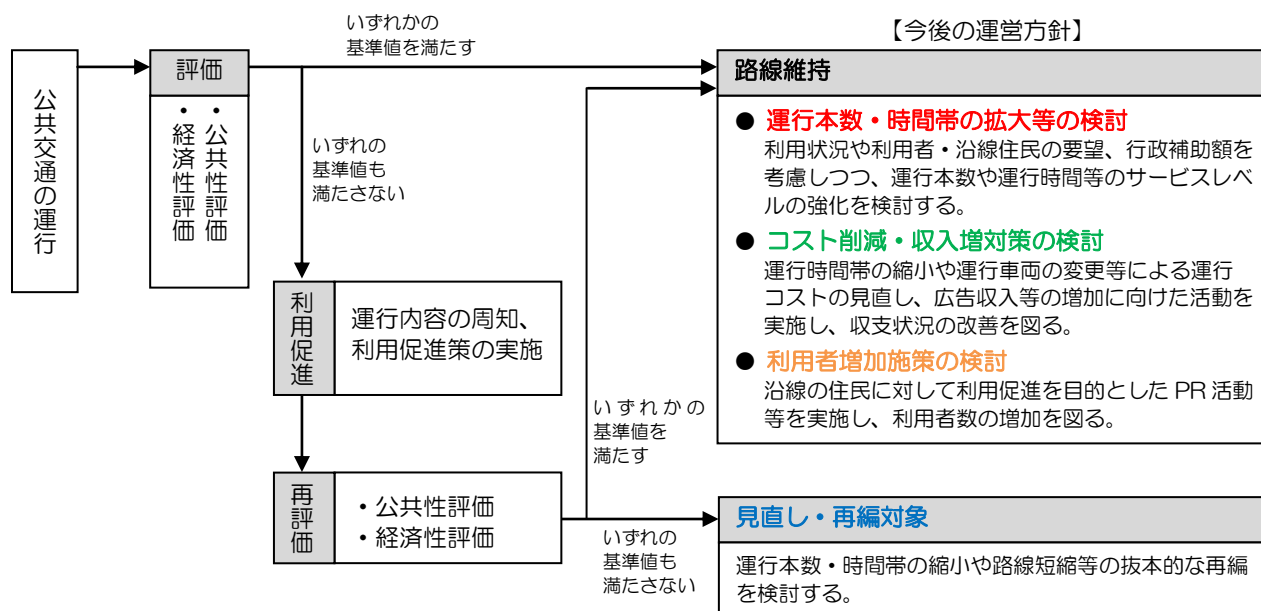
(4) 評価結果を踏まえた今後の運営方針

「(1) 公共交通事業の評価の考え方」から「(3) 評価基準値の設定」までの内容に基づいて、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。このため、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、運行内容を沿線住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。

< 公共交通事業の評価・見直し方法 >



【 公共性評価・経済性評価の算出方法について 】

➤ 公共性評価：沿線及び区域世帯1世帯当たりの年間乗車回数

$$\text{沿線及び区域世帯1世帯当たりの年間乗車回数} = \text{年間乗車回数} \div \text{沿線及び区域世帯数}$$

- ・年間乗車回数：コミュニティバスまたは市民乗り合いタクシー利用実績
- ・コミュニティバス沿線世帯数：コミュニティバスのバス停から半径500m以内の世帯数
(平成22年国勢調査地域メッシュデータ(約500m四方)を用いて面積按分)
- ・市民乗り合いタクシー区域世帯数：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人当たりの行政補助額

$$\text{利用者1人当たりの行政補助額} = \text{年間行政補助額} \div \text{年間利用者数}$$

- ・年間行政補助額：年間運行経費－年間運行収入
- ・年間利用者数：コミュニティバスまたは市民乗り合いタクシー利用実績

6.4 計画達成状況の評価及び計画の見直し

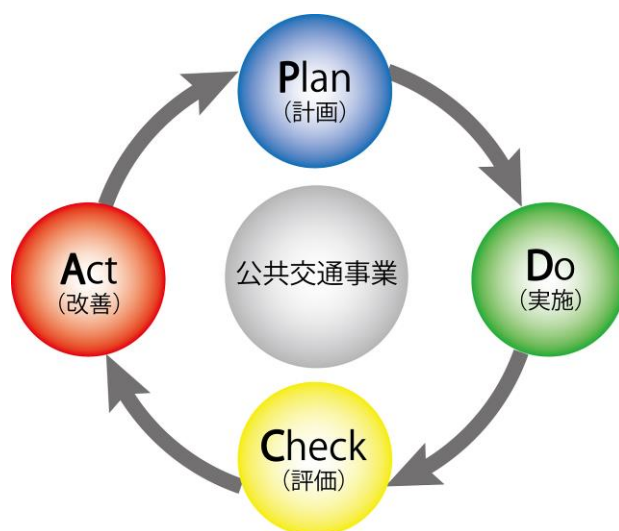
人口の減少や高齢化の進展、あるいは医療施設や商業施設の新設・廃止等、公共交通をとりまく社会情勢及び地域情勢は常に変化します。

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。

< PDCAサイクル >



< 評価・見直しスケジュール >

年 度	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	平成33年度 (2021年度)	平成34年度 (2022年度)
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