

第6章 目標達成のための施策

目標の達成に向けて、次の施策を実施する。

目標① 地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策1 地域路線の再編

- 施策① 生活圏に合わせたバスの運行
- 施策② 車両サイズの最適化等による交通手段の見直し
- 施策③ バス路線の再編・再構築
- 施策④ 生活交通の維持・確保

基本施策2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

- 施策⑤ デマンド型交通の導入
- 施策⑥ タクシーの活用
- 施策⑦ 住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援
- 施策⑧ 登下校時間分散等による輸送資源の活用

基本施策3 新たな運営方法を用いた公共交通の導入

- 施策⑨ 新技術を活用した移動手段の検討
- 施策⑩ 他分野との連携による移動手段の確保
- 施策⑪ ICT を活用した運行管理・配車システムの導入

目標② 誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

- 施策⑫ 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化
- 施策⑬ バス停等の整備
- 施策⑭ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化

基本施策5 交通結節点における利便性の向上

- 施策⑮ 集約型バスターミナルの整備
- 施策⑯ 駅待合環境の改善、駅舎の整備・改築、バス待合環境の改善
- 施策⑰ パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備

基本施策6 公共交通の利便性の向上

- 施策⑱ わかりやすい情報提供・案内
- 施策⑲ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化
- 施策⑳ 利用しやすい料金・わかりやすい料金の設定
- 施策㉑ 交通系 IC カードの導入・利用エリア拡大、
キャッシュレス決済、チケットレスサービスの推進
- 施策㉒ 経路検索サービスの充実
- 施策㉓ MaaS の導入検討

目標③ 観光・交流を支える

基本施策 7 広域的な公共交通ネットワークの充実

- 施策②④ 高速バスネットワークの充実
- 施策②⑤ 空港へのアクセス交通の充実

基本施策 8 観光交通としての利便性向上

- 施策②⑥ 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実
- 施策②⑦ 企画乗車券等による利用促進
- 施策②⑧ 観光客への公共交通の情報提供

目標④ 地域で公共交通をまもる

基本施策 9 公共交通を担う人材の確保

- 施策②⑨ バス運転手・タクシー運転手確保に向けた PR 活動の実施
- 施策②⑩ 地域交通を担う団体向け講習会の開催

基本施策 10 公共交通の利用促進

- 施策③① 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施
- 施策③② 鉄道の利便性向上、利用者数増加の取り組みの実施
- 施策③③ 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）
- 施策③④ 高齢者や学生などに対する運賃負担軽減策の実施

-施策推進上の配慮事項-

施策の検討においては、以下の3点に配慮する。

(1) 新技術の積極的活用：(新技術)

公共交通の利便性・収益性の向上を図り、持続可能な輸送サービスを確保するため、IoT や AI、自動運転等の新技術を積極的に活用する。

(2) 既存ストックの最大限の活用：(ストック)

効果のある対策を効率的かつ迅速に進めていくため、公共交通に係る人材の活用、既存施設（道の駅、病院、商業施設等）の乗継拠点への活用等、既存ストックを最大限活用する。

(3) ポストコロナ社会のニーズに即したサービス提供：(コロナ)

新型コロナウイルス感染症拡大による新しい生活様式の拡がりにより、混雑緩和等の新たなニーズや社会課題に迅速・柔軟に対応する。

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 1 地域路線の再編

施策① 生活圏に合わせたバスの運行

内容	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、通院、買い物等の地域の生活圏に合わせた路線バス・コミュニティバス等の広域運行を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏に合わせた移動手段の確保 公共交通の利便性向上 公共交通利用者の増加 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【現状】

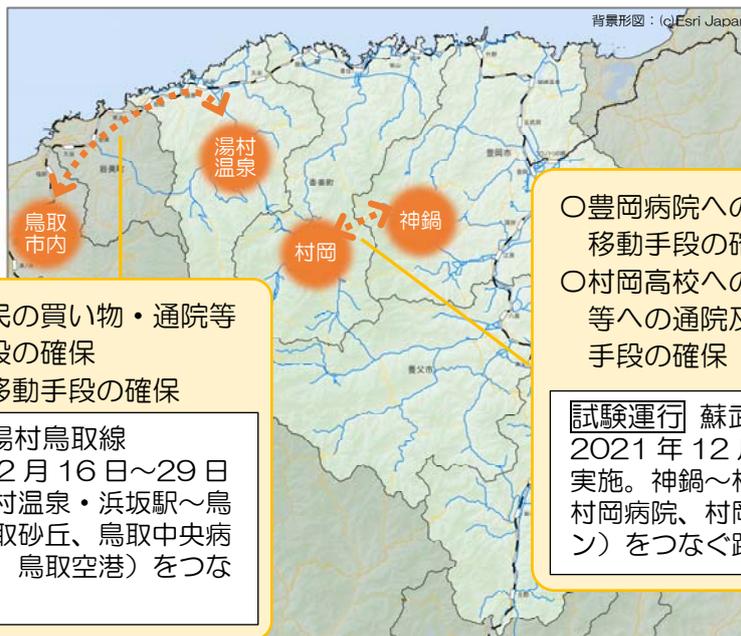
- 豊岡市市営バス「イナカー」竹野海岸線において、香美町をまったく路線を運行。
- 新温泉町民バス「夢つばめ」海上線において、鳥取県岩美町へ、県をまったく路線を運行。



図 6-1 市町をまたぐコミュニティバス路線（現状）

【検討路線】

- バス路線が廃止され、交通弱者の移動手段がなくなった区間
⇒湯村温泉-鳥取市内
- 今までバス路線がなかったが、地元から要望が上がっている区間
⇒神鍋地区-村岡地区



- 新温泉町民の買い物・通院等の移動手段の確保
- 観光客の移動手段の確保

試験運行 湯村鳥取線
2021年12月16日～29日に実施。湯村温泉・浜坂駅～鳥取市内（鳥取砂丘、鳥取中央病院、鳥取駅、鳥取空港）をつなぐ路線。

- 豊岡病院への通院、買い物の移動手段の確保
- 村岡高校への通学、村岡病院等への通院及び買い物の移動手段の確保

試験運行 蘇武トンネル線
2021年12月6日～24日に実施。神鍋～村岡（村岡高校、村岡病院、村岡ファームガーデン）をつなぐ路線。

図 6-2 市町域をまたいだバスの運行検討路線

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 1 地域路線の再編

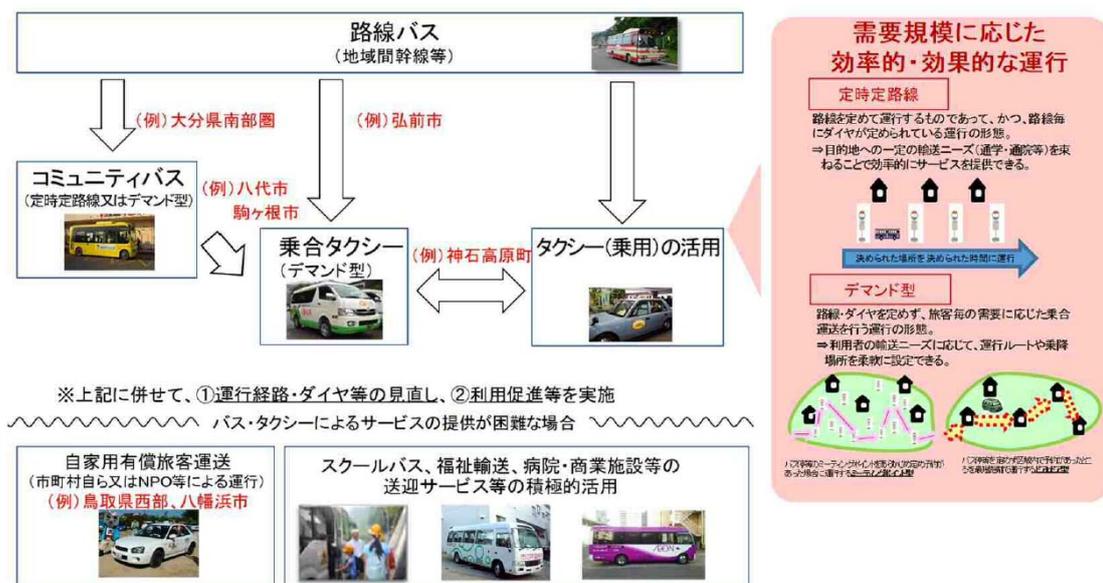
施策② 車両サイズの最適化等による交通手段の見直し

内容	<ul style="list-style-type: none"> 地域の实情に応じた路線バス運行形態の見直しやコミュニティバスの運行、自家用有償旅客運送等の活用、デマンド型交通の導入等の組合せにより、地域公共交通の最適化を図る。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況に応じた適正な車両サイズの運行 公共交通に関する公的負担の減少 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		教育関連部局や送迎サービス実施事業者

【施策の考え方】

- 現在運行している路線バスやコミュニティバス等の維持・活用を最優先し、それでも、既存公共交通の維持が困難な場合などには、バスからワゴン車への見直しやデマンド型交通の導入、自家用有償旅客運送制度の活用等により地域の实情に合わせた地域公共交通の再編を図る。

《地域の实情に合わせた交通手段の見直しのイメージ》



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き [入門編]

- 観光資源が豊富な但馬地域では、旅館やホテルなど宿泊施設が多く営業しており、主要駅から宿泊施設への送迎バスなどが運行されている。
- 但馬地域では、各市町でスクールバスが運行されている。(学生が居住する地域を考慮し、運行するルートが年度によって異なる地域もある。)

【検討地域】

- バス路線はあるが、利用者が少なく、利用したい時間帯のダイヤがないため、利用状況に応じた運行の検討を行う区間
⇒香美町小代地区



図 6-3 地域の実情に合わせた交通手段の見直し検討地域

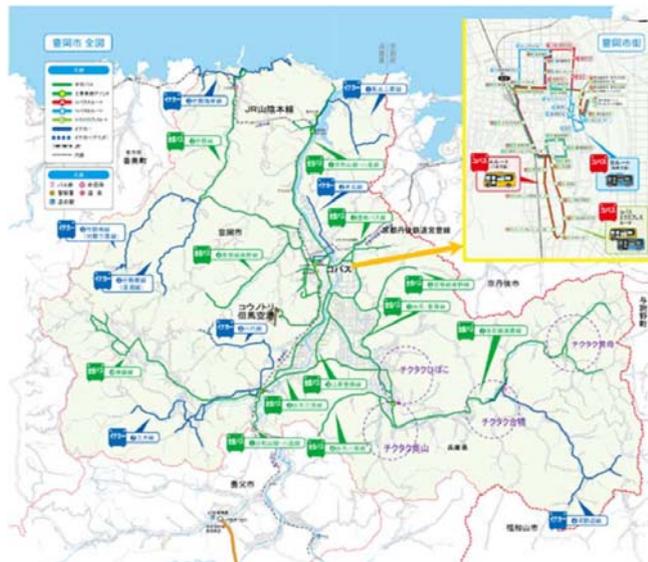
【地域実情に合わせた運行形態の見直し実施例（豊岡市）】

- 豊岡市では、2008年（平成20年）10月の交通事業者の路線大幅縮小（路線バス26路線117系統のうち11路線41系統が路線休止）を受け、地域の関係者が適切な役割分担のもと、連携・協働し、移動手段の維持・確保に向けた地域の実情に合わせた交通手段の見直しを実施。
- 住民の生活に必要な移動手段を確保し、持続可能な公共交通ネットワーク形成を目的にバスに求められる機能を分類し、需要や地域の実情を踏まえた再編を実施。

大型・中型バス	小型バス	小型バス	ワゴン車
全日バス（路線バス） 道路運送法第4条	市街地循環バス、コミュニティバス 道路運送法第4条	市街/イノカー 市町村有線運送事業 道路運送法第79条	地域主体交通 チョクタク 市町村有線運送事業 道路運送法第79条
国土交通大臣 届出 許可 全日バス	国土交通大臣 届出 許可 全日バス	国土交通大臣 届出 許可 豊岡市	国土交通大臣 届出 許可 豊岡市
運行 豊岡市	運行 豊岡市	委託 利用 運送事業者	委託 利用 地元組織
利用 利用者	利用 利用者	利用 利用者	運行 利用 地域住民（会員）
事業所所有のナンバー車	市所有のナンバー車	市所有のナンバー車	市所有のナンバー車
市と旧属地域の市町、市内の地域拠点間、市内各地域の中心部と地域を結ぶ	市中心市街地における路線バスを補完する	地域の中心部や拠点・主要バス停と地域内の集落を結ぶ	需要が少なく、公共交通が成り立たない地域の交通を担う

出典：豊岡市地域公共交通網形成計画、ひょうご公共交通10カ年計画

図 6-4 豊岡市のバス分類



出典：豊岡市地域公共交通網形成計画

図 6-5 豊岡市内の公共交通ネットワーク

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 1 地域路線の再編

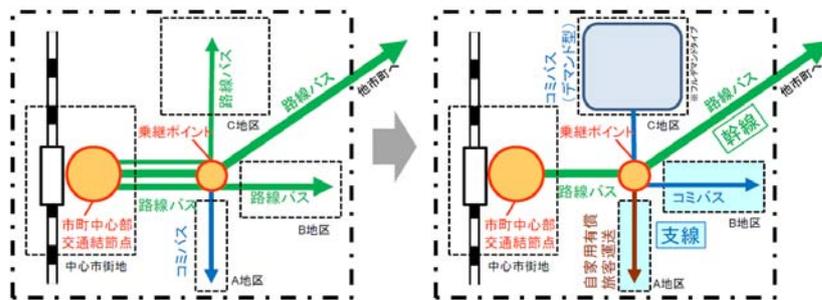
施策③ バス路線の再編・再構築

ストック

内容	<ul style="list-style-type: none"> 地域における持続可能な公共交通ネットワークを確保するため、バス路線の機能を整理し、効率化及び利便性確保のバランスに配慮しながら、再編・再構築を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する公的負担の減少 バス路線の存続 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【施策の考え方】

- 持続可能な地域公共交通網を整理するためには、需要や地域特性を踏まえ、多様な交通手段を組み合わせ、幹線や支線等の役割に応じた地域公共交通ネットワークを構築することが重要である。



出典：ひょうご公共交通10カ年計画

図 6-6 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編のイメージ

【検討地域】

- バス路線はあるが、地域の特性や需要の変化により、バス路線再編の検討が必要な区間

表 5-1 地域別の検討内容

地域	検討課題	検討路線
豊岡市	豊岡市立竹野小学校、中竹野小学校、竹野南小学校の統合に伴い、竹野南地区で実情に合わせた再編	全但バス「竹野線」 市営バスイナカー「竹野南線」
	利便性を維持しつつ、行政負担を軽減するバス路線網の再編	全但バス「目坂奥野線」 全但バス「団地バス線」
養父市	路線バスの重複が多い区間の効率的なバス路線網の再編	全但バス「若杉線」「明延線」他
朝来市	和田山駅、一本柳交差点、朝来医療センターの連携強化のため、全但バス循環線等の再編	全但バス「循環線」等
香美町	路線バスとコミュニティバスの路線の効率化に向けた再編	全但バス「秋岡線」 町営バス「小代線」

- また、路線ネットワークだけでなく、運賃やダイヤ等の見直しを含めた利用者の利便の増進に資する取り組みである、地域公共交通利便増進事業の活用を検討する。

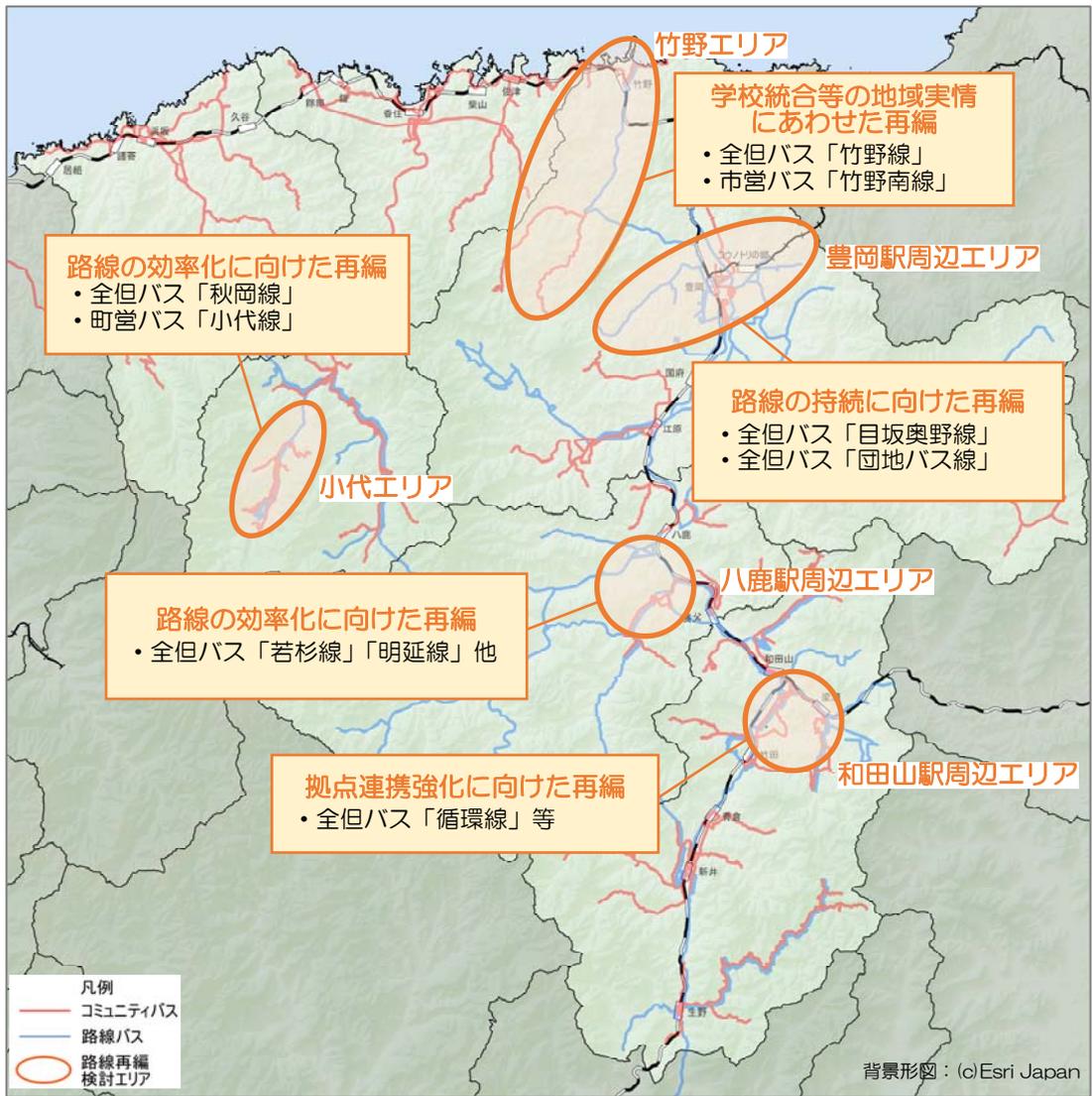


図 6-7 路線バス等の再編エリア位置図



目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 1 地域路線の再編

施策④ 生活交通の維持・確保

内容	<ul style="list-style-type: none"> 地域の日常生活を支えるバス路線を維持するため、運行経費等を支援する。 地域の利用が見込めない路線については、必要性を確認したうえで見直しを行う。 バスの運行が困難な公共交通空白地域では、自家用有償旅客運送制度を活用し、地域の移動手段を確保する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する公的負担の減少 バス路線の存続 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【既存路線と補助対象路線】

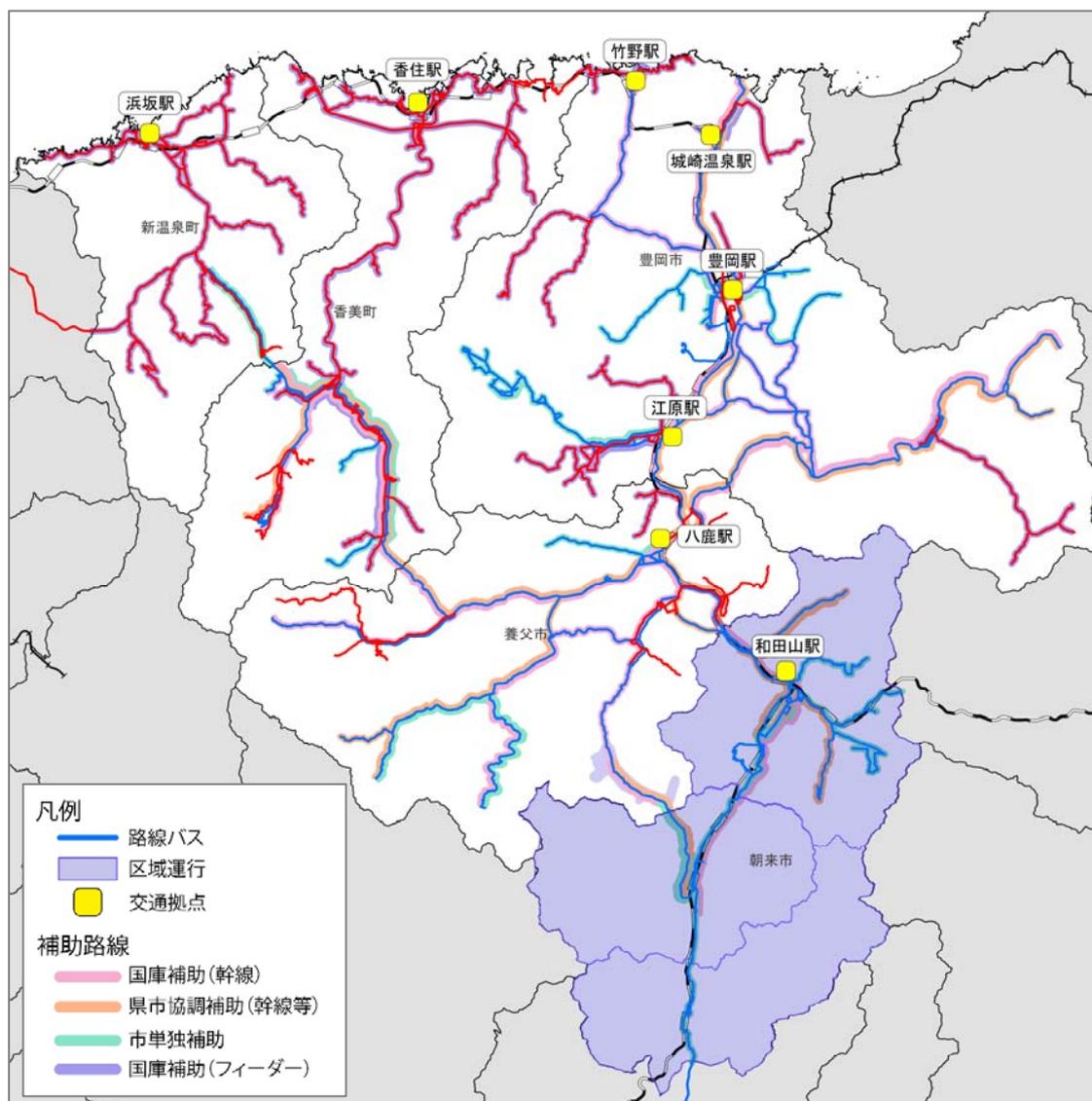


図 6-8 補助対象路線図（全域）

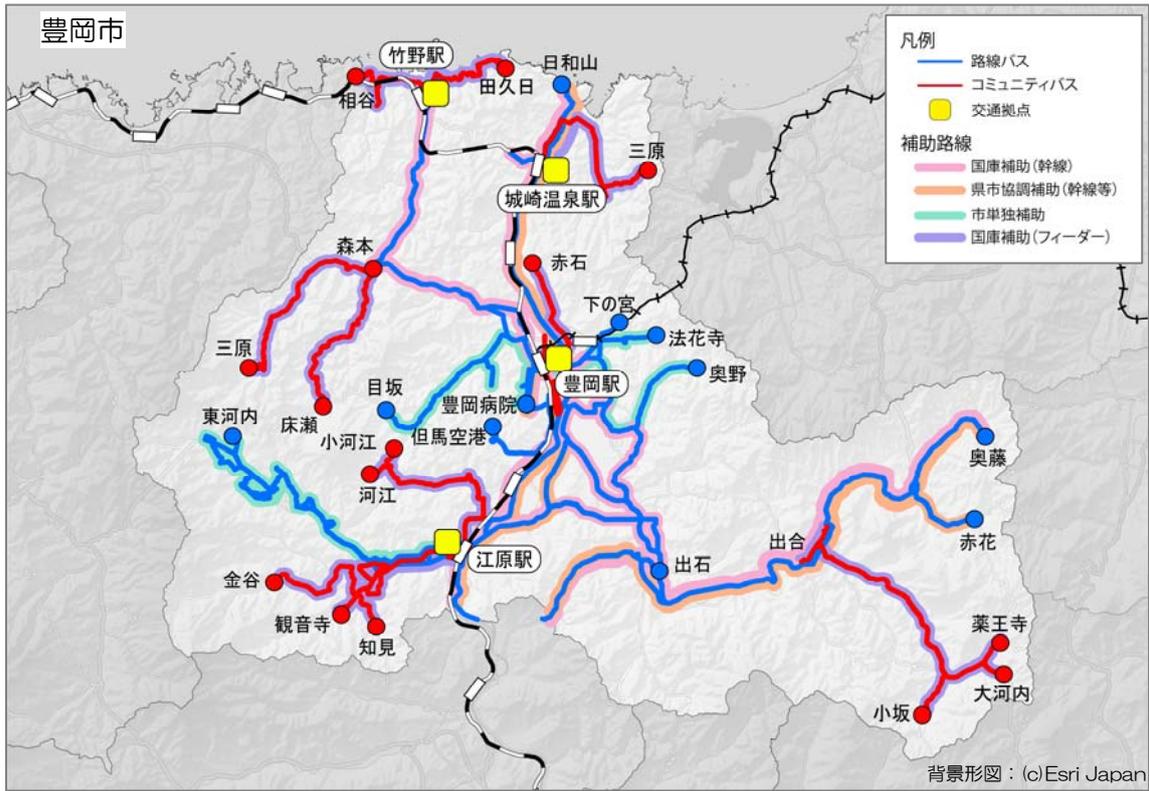


図 6-9 補助対象路線図(豊岡市)

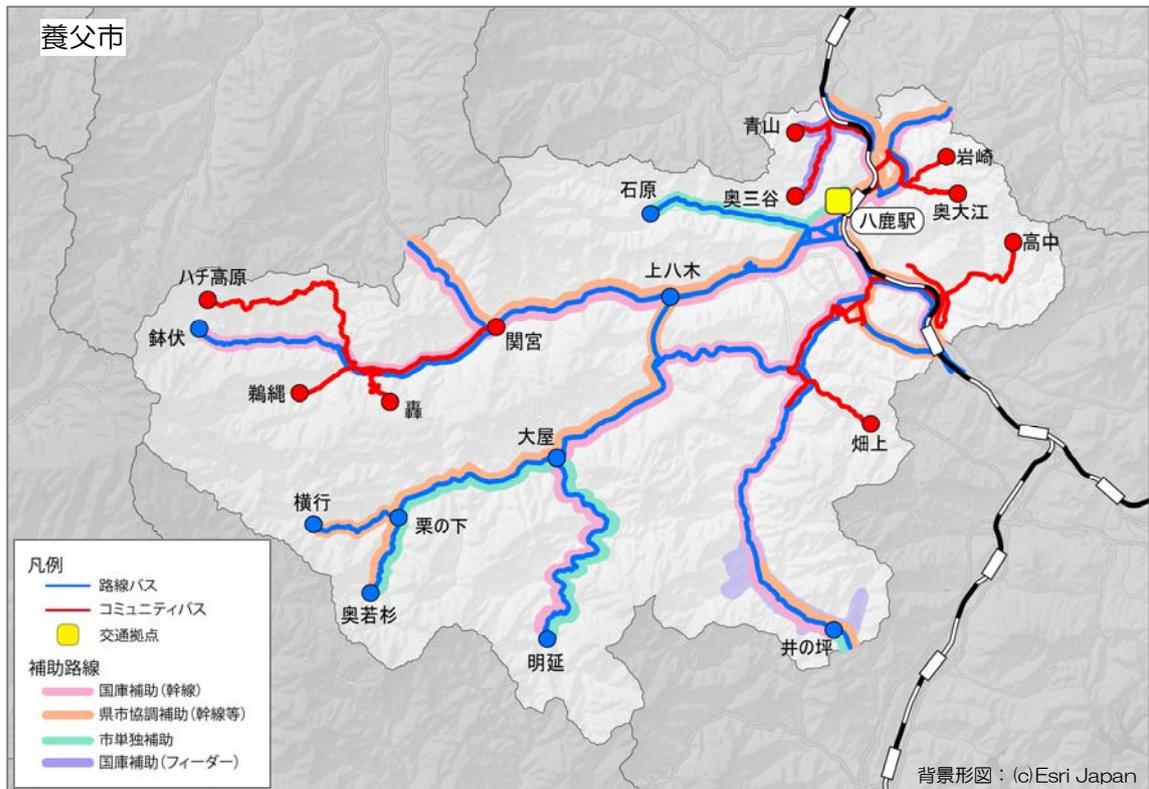


図 6-10 補助対象路線図(養父市)

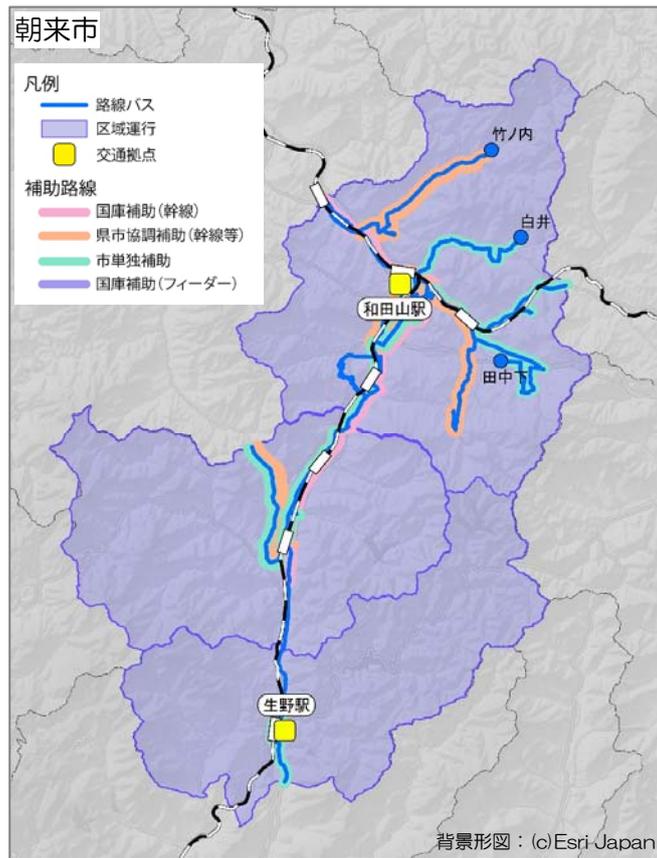


図 6-11 補助対象路線図 (朝来市)

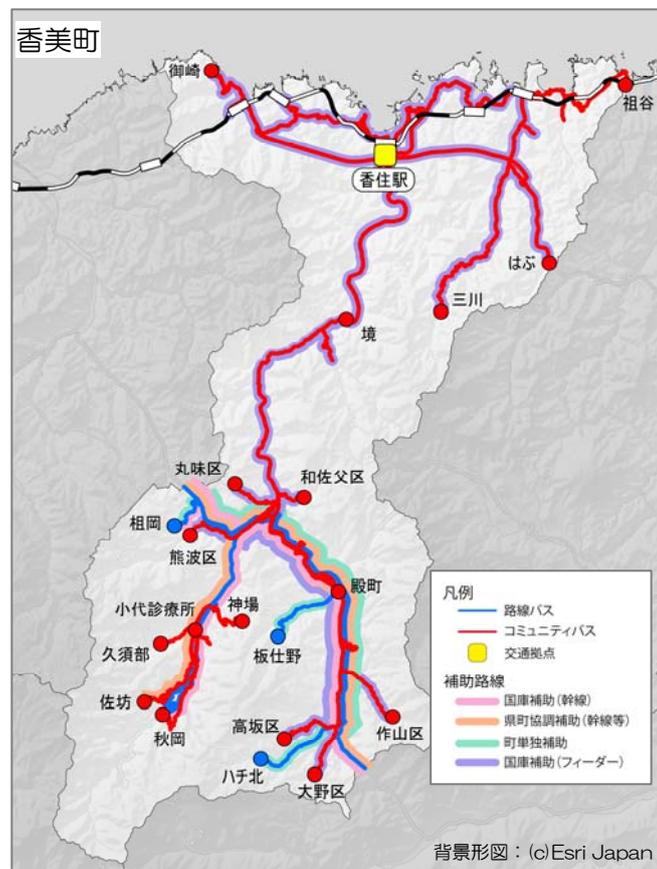


図 6-12 補助対象路線図 (香美町)

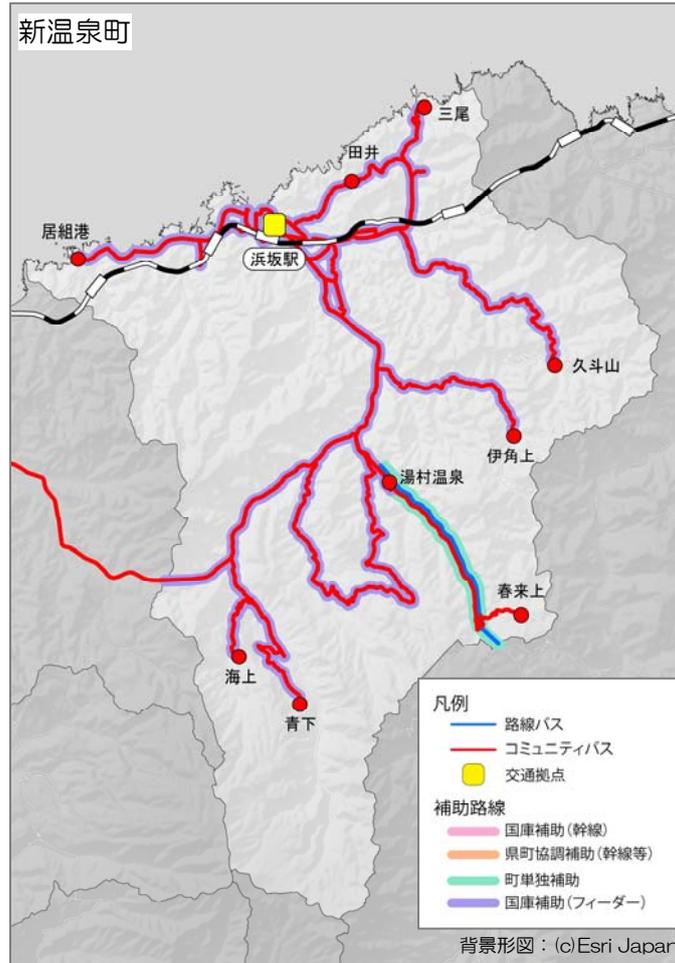


図 6-13 補助対象路線図（新温泉町）

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

施策⑤ デマンド型交通の導入

内容	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少なく、定時定路線の運行が厳しいバス路線の見直しや地形上バス停までの移動が難しい地区など、地域の実情に合わせて、利用者の予約により運行し、運行経路（路線）、運行時刻（時刻表）、乗降地点（停留所）に柔軟性を持たせたデマンド型交通の導入を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 不便地域や交通弱者の移動手段確保 利用状況に応じた適正な車両サイズの運行 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【デマンド型交通】

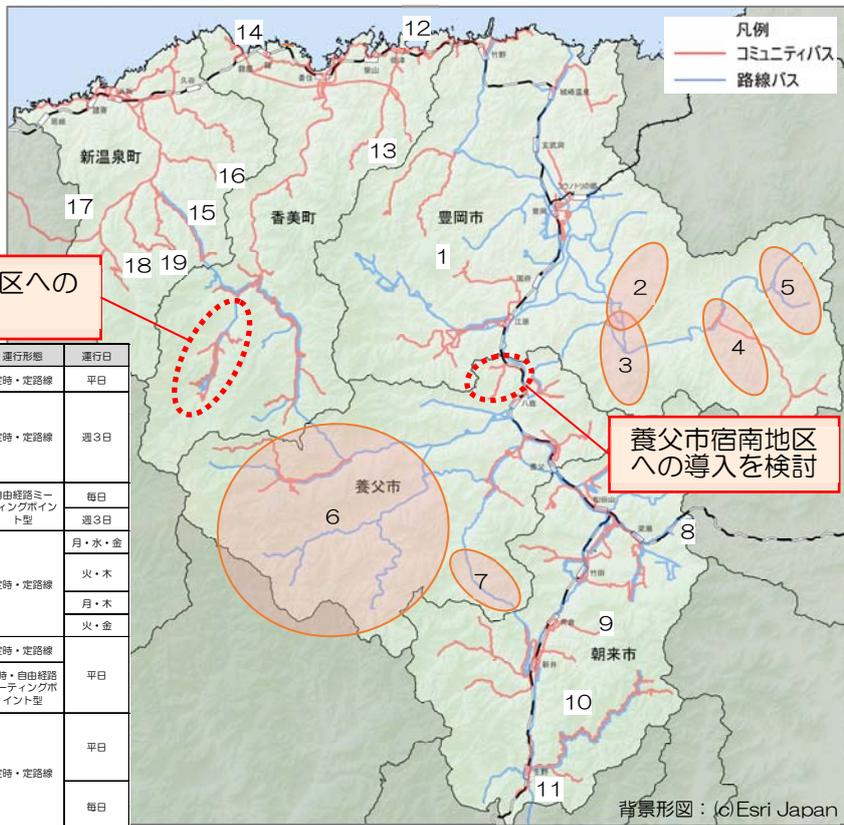
- 運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な形態での運行が可能である。定時定路線型の交通にはない利点があり、上手に活用することで地域住民の移動手段確保に大きな役割・効果を発揮する。その一方で、予約の煩わしさや利用者一人あたりの高い輸送コスト等の短所がある。

【デマンド型交通導入の考え方】

- 地域住民の移動需要を把握したうえで、行政の財政的な制約も踏まえながら、地域の実情に合ったデマンド型交通を構築する必要がある。
- 地域全体における最適な公共交通ネットワーク構築の観点から、鉄道や路線バス等の既存の定時定路線型の公共交通に配慮し、デマンド型交通は、このような幹線系の公共交通を補完する交通として位置付けることが重要である。

【但馬地域のデマンド型交通導入路線と検討路線】

- バス路線はあるが、利用者が少ないため利用状況に応じた運行の検討を行う区間
⇒香美町小代地区、養父市宿南地区



番号	市町	運行区分	路線名	運行形態	運行日
1	豊岡市	自家用有償旅客運送 (イナカー)	八代線 (上八代～小畑江)	定時・定路線	平日
2			チクタクひばこ	定時・定路線	週3日
3			チクタク奥山		
4			チクタク合橋		
5			チクタク真母		
6	養父市	自家用有償旅客運送	やぶくる	自由経路ミーティングポイント型	毎日
7	朝来市	路線バス	全但バス金浦線	定時・定路線	週3日
8			神子畑・香波・川上コース (上八代及び川上～山内集会所からの乗車)		月・水・金
9			生野西コース		火・木
10	朝来市	コミュニティバス (アコバス)	黒川コース	定時・定路線	月・木
11			黒川コース		火・金
12	香美町	コミュニティバス (町民バス)	佐津栄山線 (相谷～佐津診療所前・割谷)	定時・定路線	平日
13	香美町	コミュニティバス (町民バス)	奥佐津線 (奥佐津地区～佐津駅・香波山山脚)	定時・自由経路ミーティングポイント型	平日
14			余部線 (余部地区～香住中心部)		
15			香来線 (一部の便)		
16	新温泉町	コミュニティバス (町民バス等つばめ)	伊角線 (一部の便)	定時・定路線	平日
17			海上線 (一部の便)		
18			八田線 (土曜・日曜・祝日の一部の便)		
19	新温泉町	コミュニティバス (町民バス等つばめ)	照来南線 (日曜・祝日の一部の便)	定時・定路線	毎日
19			照来南線 (日曜・祝日の一部の便)		

【デマンド型交通導入の事例】

例：市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」（たつの市）

- たつの市では、利用者が少ない定時定路線型のコミュニティバス路線の見直しを実施。住民の日常の移動を支えるとともに、鉄道や路線バス等の幹線交通へ接続する支線の役割を担う移動手段として、市民乗り合いタクシー（デマンド型交通）を市内全域で導入。
- デマンド型交通の導入により、公共交通空白地域の解消や鉄道・定時定路線型のバスでは対応が難しい細かな需要への対応を図った。

運行概要

利用には事前登録が必要です。

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

[運行車両]



利用の仕方

手順 1 電話で予約



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



〇月〇日の〇時〇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



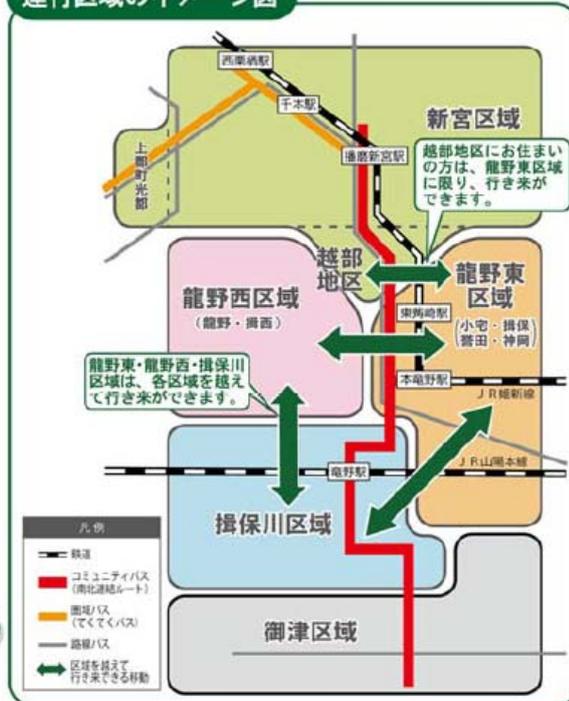
乗り合いで順番に移動します！

手順 4 目的地に到着



予約のあった施設を順番に回ります！

運行区域のイメージ図



出典：たつの市 HP

図 6-14 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の概要

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

施策⑥ タクシーの活用

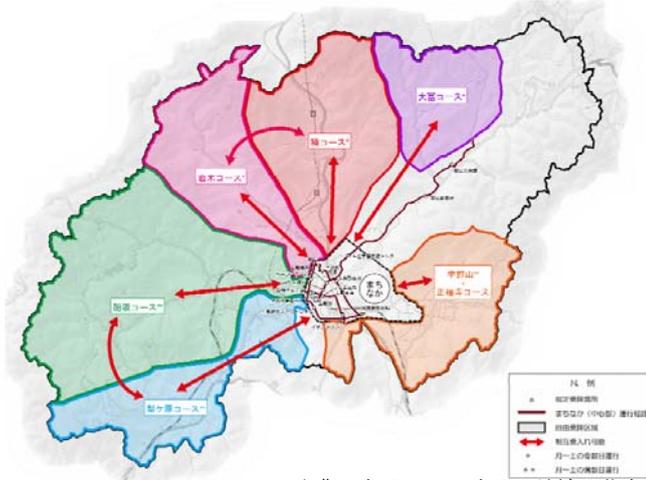
トク コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域・交通不便地域における駅やバス停までの末端交通手段として乗合タクシー、乗用タクシー（事前確定運賃、一括定額運賃、相乗り）の活用を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 不便地域や交通弱者の移動手段確保 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【乗合タクシーの事例】

例：予約型乗合タクシー「ほほえみタクシー」の運行（上郡町）

- 路線バスの廃止による公共交通空白地域の拡大や高齢化の進展により買い物や通院等の日常生活に支障をきたす人が増加していたことから、タクシーを活用した新たな公共交通として、乗合タクシー「ほほえみタクシー」を3年間の運行実験を経て2014年（平成26年）から本格運行。
- 「ほほえみタクシー」はデマンド型を採用。予約制で運行日、運行頻度、発地の発車時刻が定められた「基本ダイヤ型」。乗降箇所は中心部では定められた乗降場所（14箇所）、中心部以外の各地区では自宅前等希望する場所で運行。



出典：上郡町 HP、上郡町地域公共交通計画

図 6-15 予約型乗合タクシー「ほほえみタクシー」の車両、運行エリア

【タクシー（乗用）の新たな運賃制度】

事前 確定運賃	<ul style="list-style-type: none"> 配車アプリを活用して、タクシーに乗車する前に運賃が確定。 渋滞や回り道、到着するまでメーターが気になるというタクシー運賃に関する不安が解消。 	R1.10.28 より 地域限定で サービス開始
相乗り タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、1台のタクシーに相乗りできるサービス。 割安にタクシー利用が可能。 	R3.11.1 導入
変動送迎 料金	<ul style="list-style-type: none"> 過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金。 閑散時間帯の潜在的な配車の需要、混雑時間帯の優先的配車の需要といった二ニーズに対応。 	R2.11.30 導入
定額 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃。 運転免許を返納した高齢者の通院、共働き夫婦の子どもの通塾といった各地域のニーズに対応。 	R2.11.30 導入

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

施策⑦ 住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援

ストック

内容	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送制度を活用し、地域住民等が主体となった地域の移動手段確保を行う場合、立ち上げ費用や運行経費を支援する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 不便地域や交通弱者の移動手段確保 公共交通を担う人材不足の解消 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○	○	

【県の自主運行バス支援制度】

- 地域住民等が主体の自家用有償旅客運送制度等を活用した地域の移動手段の確保の取り組みを支援するため、認定講習受講費等の立ち上げ費用及び車両購入費に対して支援を行う。

【支援内容】

- | | |
|------------------|----------------|
| ○立ち上げ支援 | ・自動車保険加入費 |
| ・認定講習受講費 | ・停留所表示作成費 |
| ・車体表示作成費、運転者証作成費 | ・その他社会実験に要する経費 |
| ・運行管理体制の整備に要する経費 | |
| ○車両購入費（更新含む） | |

出典：ひょうご公共交通 10 カ年計画

【検討地域】

- 公共交通空白地
⇒豊岡市寺坂地区
- バス路線はあるが、利用者が少ないため、利用状況に応じた運行の検討を行う区間
⇒香美町小代地区



図 6-16 自家用有償旅客運送の導入検討地域

【但馬地域の自主運行バスの導入事例】

例：自家用有償旅客運送「チクタク」（豊岡市）

- 公共交通空白地域で移動手段を確保するため、地元関係者で組織する運営協議会が主体となり運行している。運転、利用予約受付等の事務まで、運営協議会が実施している。
- 豊岡市内 4 地域で「チクタク奥山」「チクタクひぼこ」「チクタク資母」「チクタク合橋」が運行している。
- 豊岡市では、運行計画素案の作成や、運行車両の手配、大臣認定運転講習の手配、運行管理・事務処理手順等の説明など立ち上げ支援を実施している。運行後も年に 1 回のドライバー対象の安全運転講習会の開催など、継続して支援を行っている。



図 6-17 チクタク事業のしくみ

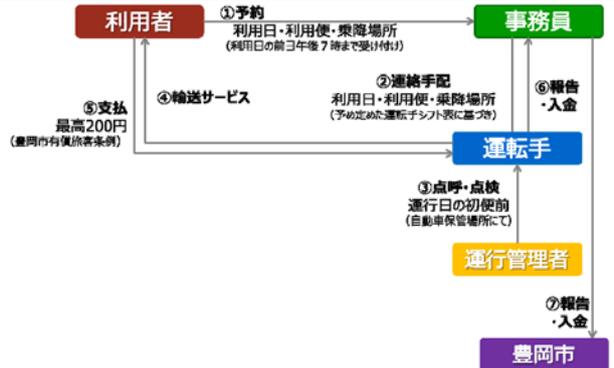


図 6-18 チクタク運行のしくみ

出典：豊岡市地域公共交通網形成計画

例：自家用有償旅客運送「やぶくる」(養父市)

- タクシーによる対応が困難な地域における移動手段を確保するため、NPO 法人が実施主体の自家用有償旅客運送によるデマンド型交通（区域運行方式）を 2018 年（平成 30 年）5 月より運行している。
- 国家戦略特区を活用し、地域住民だけでなく観光客も乗車可能とし、観光地への 2 次交通アクセス手段として利用。住民ドライバーの点呼（健康状態、アルコールチェック）や運行管理等の業務負担の大きい部分をタクシー事業者、バス事業者がノウハウを提供し協力する仕組みを構築している。



出典：NPO 法人養父市マイカー運送ネットワーク HP

図 6-19 やぶくる運行エリア

例：自家用有償旅客運送「建屋線」(養父市)

- 建屋地域では自宅から最寄りのバス停までが遠く、日常の移動において路線バスの利用が不便な地区が多くあることから、定時・定路線の「建屋タッキー号」を区域運行のデマンド方式に変更し、2021 年（令和 3 年）8 月より運行している。



図 6-20 建屋線運行エリア

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

施策⑧ 登下校時間分散等による輸送資源の活用

ｽｯｸ コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関のピーク時間帯への過度な負担を軽減させるため、社会全体での連携による利用分散を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する公的負担の減少 公共交通を担う人材不足の解消 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○	○	民間事業者 教育関連部局

【施策のイメージ】

- 通勤・通学の需要が集中するピーク時間帯には、その需要に見合った車両や運転手が同時に必要となる。深刻な運転手不足や地方公共団体の限られた財源の中で、公共交通を維持していくため、公共交通のピーク時間帯への過度な負担を軽減させることを目的に、地域社会全体で協力し、通勤・通学の時間帯を分散させるなど、需要の平準化を行っていくことが必要である。

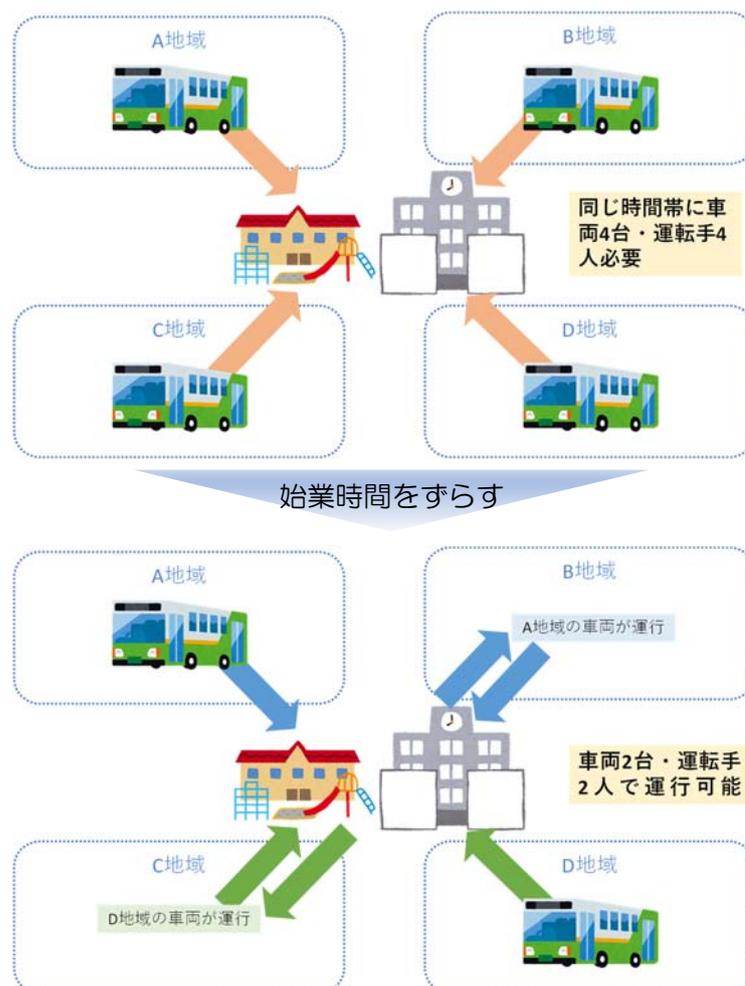


図 6-21 利用時間帯の分散化による公共交通の負担軽減イメージ

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策3 新たな運営方法を用いた公共交通の導入

施策⑨ 新技術を活用した移動手段の検討

新技術

コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅の狭い地域や傾斜地等におけるバス停までの端末移動手段として、小型、電動、時速 20km 未満で 4 人以上が乗車可能なグリーンスローモビリティの導入に向けた実証運行を推進する。 自動運転技術の導入に向けた実証運行を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 不便地域や交通弱者の移動手段確保 公共交通を担う人材不足の解消 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【グリーンスローモビリティ】

- 時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上の電動の自動車で、環境にやさしい、狭い道路でも運行が可能、歩行者や自転車が共存する空間でも比較的安全等の特徴があり、バス停までの地域住民の足、観光客向けの移動手段、短い距離の輸送等での活用が想定される。
- 交通量の多い幹線道路での走行や遠方への移動には不向きであるため、本格的な運行に向けては、こうした特徴を十分踏まえ、実証実験を行ったうえで事業化していくことが重要となる。

【検討地域】

- バス路線はあるが、利用者が少ないため、利用状況に応じた運行の検討を行う区間
⇒香美町小代地区



図 6-22 新技術を活用した移動手段の検討地域

【グリーンスローモビリティの実証実験の事例（朝来市）】

- 朝来市の秋葉台住宅団地は、高齢化が進む中、坂道が多くバス停までの移動に苦勞する住民が増加した。この課題に対応するため、ラストワンマイルの移動手段としてグリーンスローモビリティの導入を検討し、2019 年（令和元年）10 月、朝来市が国土交通省の支援制度を活用して実証実験を実施した。



出典：朝来市 HP、朝来市地域公共交通網形成計画

図 6-23 朝来市グリーンスローモビリティの実証実験の運行ルート・車両写真

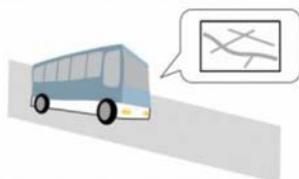
【自動運転バス実証実験の事例（三田市）】

- 三田市ウディタウン地区において、安全・低コストで運行可能な中型バス自動運転バスの検証のため、2020年7月に実証実験を実施した。
- この実証実験では、運転手・乗務員が乗車し、いつでも運転手が手動で操作できる状態で実施した。将来的に運転手なしで走行できる仕組みを目指す。



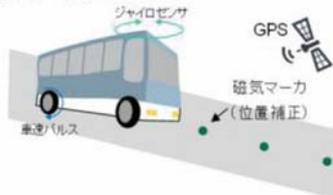
■イメージ図

①地図・走行軌跡の設定



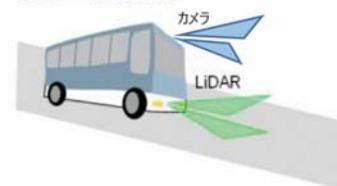
人間の事前走行によりGPS座標を取得、走行軌跡（地図）をあらかじめ設定

②自己位置特定



道路上の磁気マーカを読み取り、ジャイロセンサ、車速パルス、GPSによる位置情報と組み合わせ、自己位置特定

③周辺環境認識



LIDAR、ミリ波レーダー、カメラにより障害物認識

図 6-24 実証実験の車両写真・イメージ図

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策3 新たな運営方法を用いた公共交通の導入

施策⑩ 他分野との連携による移動手段の確保

ストップ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 貨客混載による新たな収入源の確保やスクールバス、福祉輸送（介護保険制度等による輸送サービス）等との連携により、地域の持続可能な移動手段を確保する。 交通事業者が商業分野、福祉分野等と連携し、一連のサービス提供により、利便性向上と収支改善を図る。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者の移動手段確保 交通事業者の経営の安定化 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		民間事業者 福祉・教育関連部局

【検討地域】

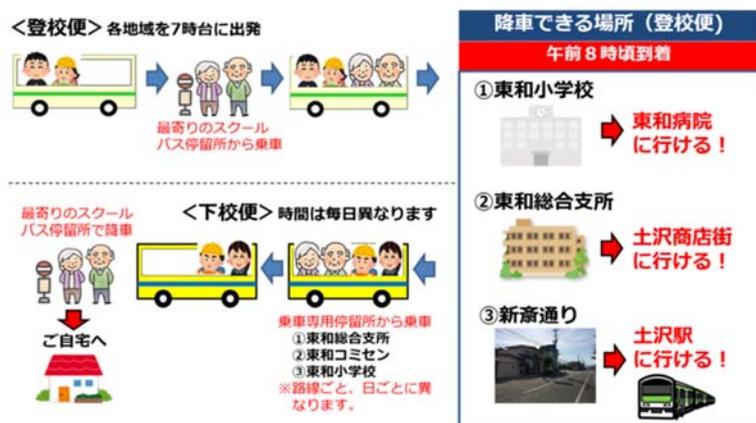
- 福祉車両との併用の可能性を検討する地域
⇒豊岡市：社会福祉協議会との協業による交通体系の検討を行う。
- 鉄道の減便に伴い、学生の通学に影響が出ている地域
⇒香美町余部地区：町民バスにおけるスクールバス利用（併用）の検討を行う。



図 6-25 他分野との連携による移動手段の確保検討地域

【スクールバスへの一般混乗制度の導入事例（花巻市）】

- 地域のスクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度。
- 地域住民の方のスクールバス混乗化により、予約乗合バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の移動手段を確保している。

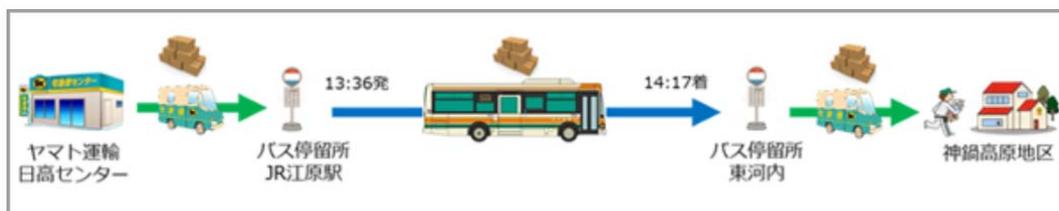


出典：花巻市 HP

図 6-26 スクールバスへの一般混乗制度の概要

【貨客混載の導入事例（全但バス・ヤマト運輸）】

- 2017年（平成29年）6月より、全但バスとヤマト運輸が相互連携を図り、バス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上を目的として、豊岡市内（江原地区—神鍋高原地区）を結ぶ路線バス神鍋高原線で「貨客混載」を実施している。



出典：ヤマトホールディングス HP

図 6-27 豊岡市における路線バスによる宅急便の輸送

目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

基本施策3 新たな運営方法を用いた公共交通の導入

施策⑪ ICT を活用した運行管理・配車システムの導入

新技術 コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 効率的で利便性が高いデマンド型交通とすることを目的に、ICT を活用し、利用者の予約に応じて運行経路や配車スケジュールを作成するシステムの導入を推進する。 運行管理者の負担軽減及び効率化を目的に、オンラインによる運行管理（IT 点呼）の活用を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する公的負担の減少 公共交通の利便性向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○	○	

【検討地域】

- 既存のデマンド型交通の路線において、予約の効率化を検討する地区
⇒香美町余部地区



香美町余部地区のデマンド型交通の路線において、予約システムの導入を検討

図 6-28 ICT を活用した運行管理・配車システムの導入検討地域

【配車システム導入の事例】

例：チョイソコ加古川（加古川市）

- 加古川市では、会員登録をした住民から乗車依頼を受け、ICT を活用したシステムにより、最適な乗り合わせと経緯を試算し、目的地まで乗合送迎をするデマンド型交通を導入。

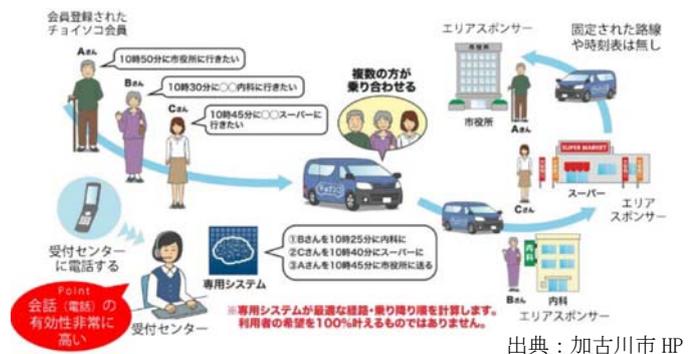


図 6-29 チョイソコ加古川の運用システム

【IT を活用した運行管理の事例（豊岡市）】

- 豊岡市では、運転士出勤場所（竹野振興局）と運行管理者執務場所（全但バス営業所）とを IT 点呼機材で接続し、オンラインによる遠隔での点呼により、運行管理者の負担軽減と効率化を図っている。



図 6-30 IT 点呼の概要図、IT 点呼機材

出典：豊岡市資料

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

施策⑫ 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化

内容	<ul style="list-style-type: none"> 駅やバスターミナル等の交通拠点とその周辺地域において、交通事業者、施設管理者、道路管理者等が連携し、移動の連続性に配慮したバリアフリー化を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 全ての人の円滑な移動の実現 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【検討箇所】

- ・バリアフリー化事業を進めている駅
⇒豊岡市：JR 江原駅「We ぷらざ」施設再整備において検討を行う。



図 6-31 バリアフリー化の検討箇所

【バリアフリー化を考慮した交通拠点整備の事例】

例：豊岡駅（豊岡市）

- ・豊岡駅では、エレベーターの設置やバリアフリールートの設定など、バリアフリー化を行っている。



出典：JR 西日本 HP

図 6-32 JR 豊岡駅構内図



目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

施策⑬ バス停等の整備

内容	<ul style="list-style-type: none"> バス停の周辺環境を踏まえ、安全にバスに乗降できるようバス停や歩道の整備を推進する。 見通しの良い場所にバス停を設置するなど、安全を確保できる位置のバス停設置を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 全ての人の円滑な乗降の実現 乗降の際の安全性向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【検討地域】

- 地元からの安全性向上の要望があるバス停

⇒豊岡市・朝来市：バス停整備・修繕にかかる補助メニューを創設し、各区からの要望に合わせて対応を検討する。

⇒養父市関宮地区：安全に乗降できるよう環境整備を検討する。

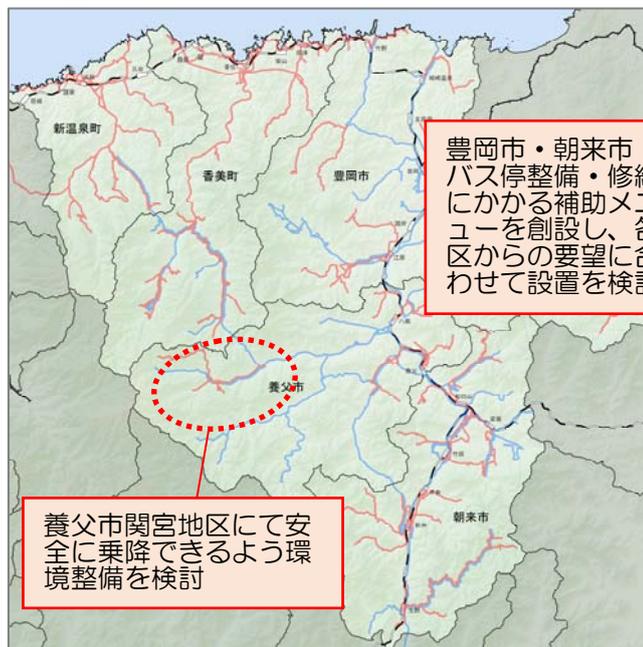


図 6-33 バス停の整備検討地域

【バス停の整備事例】

例：伊豆橋バス停の整備（養父市）

- バスを安全に乗降できるようバス停をマウンドアップ型に整備。



目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

施策⑭ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化

内容	<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道車両：車両更新に合わせたバリアフリー適合車両の導入を推進する。 バス車両：高齢者等が乗降しやすいノンステップバス・リフト付きバス等の導入を推進する。 タクシー車両：高齢者や障害者、子育て世帯が利用しやすい福祉タクシー（UDタクシーを含む）や子育て支援タクシーの導入を促進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 全ての人の円滑な乗降の実現 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【バス車両の事例】

例：低床化車両等の導入（全但バス）



【タクシー車両の事例】

例：UDタクシーの導入（鳥取県）

- 鳥取県と日本財団は、2015年（平成27年）に共同プロジェクトを立ち上げ、高齢者、障がい者、妊婦、ベビーカー利用の方など、誰もが安心して移動できる環境の構築を目指し、UDタクシーの県内導入を進めている。



出典：鳥取県×日本財団共同プロジェクト HP



図 6-34 鳥取県におけるUDタクシーの導入の概要

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 5 交通結節点における利便性の向上

施策⑯ 集約型バスターミナルの整備

内容	<ul style="list-style-type: none"> 高速バス、路線バス等の多様な交通機関を円滑に乗り継げる拠点の整備を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 広域移動の乗継利便性向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【高規格道路の整備に合わせた交通拠点の整備】

- 山陰近畿自動車道、北近畿豊岡自動車道の整備に合わせて、路線バス・コミュニティバス等の二次交通との接続、パーク&ライド、サイクル&ライド等の乗継利便性に配慮した交通拠点の整備を推進する。

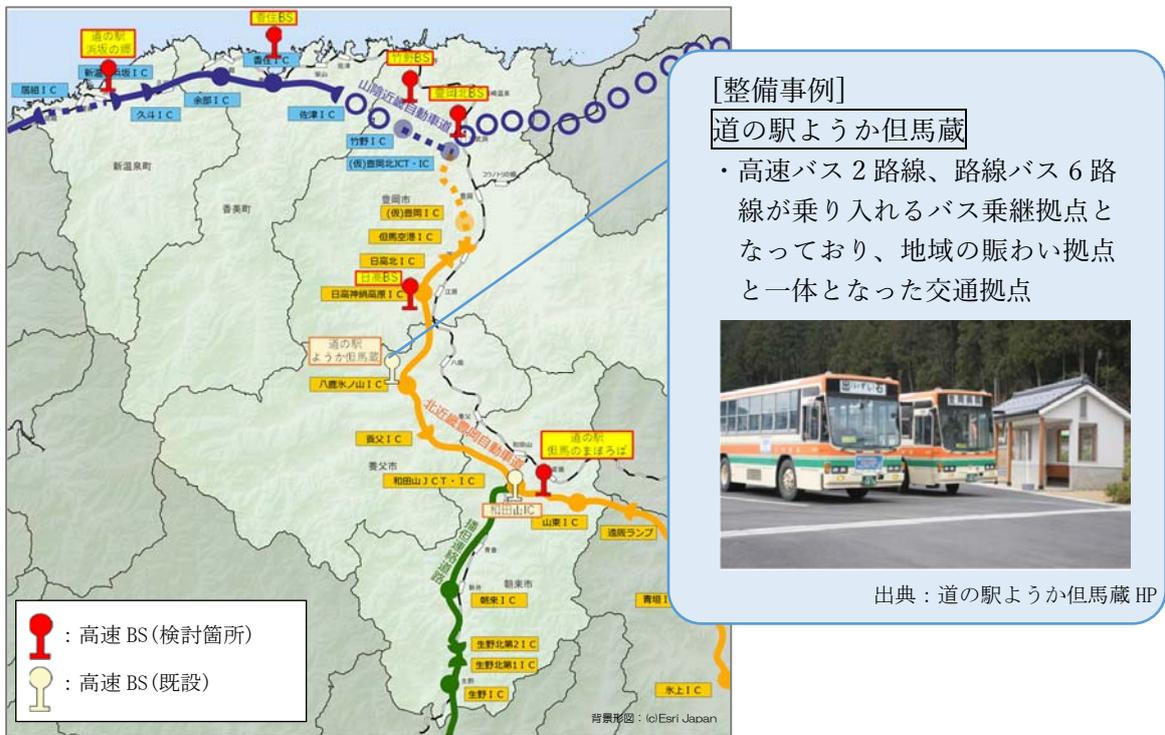


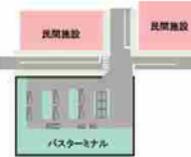
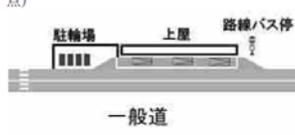
図 6-35 交通拠点整備を検討する IC・道の駅

表 5-2 交通拠点整備検討箇所と類型

高速 BS	検討箇所	類型（地域のバスタ） L1：地域の拠点型 L2：独立ターミナル型 L3：地域のバス停型
豊岡北 BS	豊岡北 IC・JCT 周辺	L1 L2 L3
日高 BS	日高神鍋高原 IC 周辺	L2 L3
道の駅 但馬のまほろば	道の駅内（本線直結）	L1
竹野 BS	竹野 IC 周辺、竹野 IC 内	L2 L3
香住 BS	香住 IC 周辺	L2 L3
道の駅 山陰海岸ゾウパーク浜坂の郷	道の駅内	L1

【地域のバスタについて】

- 地域の拠点施設と一体、またはバスを中心として、乗用車、自転車、徒歩等を含めた交通モード相互の乗り換え時の利便性向上・賑わい創出等を目的とした交通拠点

地域のバスタ	
<p>L1 地域の拠点型 (道の駅や観光施設などの地域の賑わい拠点と一体となった交通拠点)</p> 	<p>【道の駅(南三陸町)＜整備中＞】(宮城県)</p> 
<p>L2 独立ターミナル型 (バスの乗継等を目的として独立して設置された交通拠点)</p> 	<p>【田名バスターミナル】(神奈川県)</p> 
<p>L3 地域のバス停型 (端末交通とバス停を接続する小規模な交通拠点)</p>  <p>※ 近接する複数のバス停が一体となって機能する場合も含む</p>	<p>【ハイグレードバス停】(岩手県)</p> 

出典：交通拠点の機能強化に関するガイドライン

【交通拠点の整備事例】

例：中部縦貫自動車道 福井北 IC バスタ



出典：国土地理院地図(電子国土WEB)写真

例：中国自動車道 滝野社 IC バスタ



出典：国土地理院地図(電子国土WEB)写真

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 5 交通結節点における利便性の向上

施策⑩ 駅待合環境の改善、駅舎の整備・改築、バス待合環境の改善

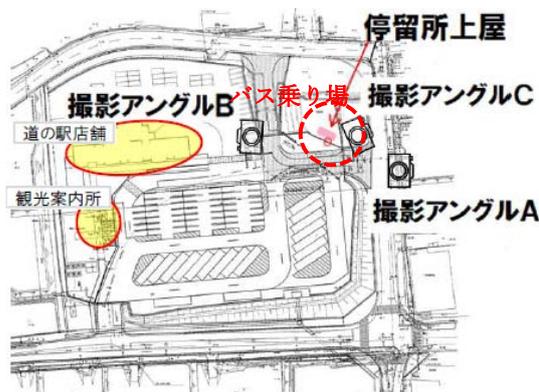
ストック

内容	<ul style="list-style-type: none"> 駅における待合室やトイレ、観光案内所、物販・飲食店等の整備・改修を進める。 バス利用者が待ちやすく、安心して利用可能な上屋やトイレ、ベンチ等の整備、既存施設（道の駅、病院、商業施設等）の乗継拠点への活用を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 待合環境の快適性向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【既存施設（道の駅、病院、商業施設等）の乗継拠点への活用の事例】

例：道の駅ようか但馬蔵（但馬農高前バス停）（養父市）

- 道の駅「ようか但馬蔵」内にバス停を設置。
- 高速バス 2 路線、路線バス 6 路線が乗り入れるバス乗継拠点となっており、道の駅内の各施設（休憩施設、トイレ、レストラン等）を活用し、快適なバス待合環境を提供している。



出典：ひょうご公共交通 10 年計画

図 6-36 道の駅ようか但馬蔵内のバス乗継拠点設置概要

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 5 交通結節点における利便性の向上

施策⑰ パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備

内容	・ 鉄道駅、高速バス停留所でのパーク&ライド駐車場の整備、サイクル&バスライド用駐輪場の整備を推進する。				
施策効果	・ 広域移動の乗継利便性向上				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【パーク&ライド、パーク&バスライド駐車場の整備状況】



図 6-37 パーク&ライド、パーク&バスライド駐車場の整備箇所・検討箇所

【サイクル&ライド駐輪場の整備事例（養父市）】

- ・ 八鹿駅前において、露天であった駐輪場を、屋根付きの 2 段式駐輪場として整備し、市内外の通学・通勤者への利便性の向上を図った。



目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 6 公共交通の利便性の向上

施策⑱ わかりやすい情報提供・案内

新技術 コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通拠点におけるバス乗換時刻案内板やデジタルサイネージの整備、バス停名・系統名の改善、バスロケーションシステムの導入、公共交通の路線・時刻表、乗換情報等をまとめた総合時刻表やバスマップの作成を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の情報取得機会の増加 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【デジタルサイネージ整備の事例】

例：公共交通案内のデジタルサイネージ（加西市）

- 交通拠点にバス案内のデジタルサイネージを設置している。



図 6-38 加西市における公共交通案内のデジタルサイネージ設置事例

【バスロケーションシステム導入の事例】

例：全但特急バス バスロケーションシステム（全但バス）

- スマートフォンなどから、特急バスの位置情報を確認できるシステムを導入している。
- 今後、路線バスへの導入に向けた取り組みを実施する。



出典：全但バス HP

図 6-39 全但特急バスにおけるバスロケーションシステムの導入事例

【総合時刻表の事例】

例：あさごナビ（朝来市）

例：香美町民バスのススメ（香美町）

- 市町の公共交通情報を掲載している。



出典：朝来市 HP

出典：香美町 HP

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 6 公共交通の利便性の向上

施策⑩ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化

内容	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態・ニーズ・季節に即した鉄道・バス運行の改善（ダイヤ見直し、増便・増結、快速・特急列車等の停車駅追加、運行区間の延伸等）やパターンダイヤによる運行、バスロケーションシステムを活用したダイヤ改善によるバスの定時性確保等の取り組みを推進する。 他の交通機関とのダイヤ調整による乗り継ぎの改善を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 生活時間に合わせた運行時間の実現 乗継利便性の向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【利用実態・ニーズ・季節に即したバス運行の事例】

例：全但バス神鍋線

- 全但バス神鍋線では、朝に神鍋高原と JR 江原駅を結ぶ「通勤通学 EX 便」や江原方面への通院や買い物向けに小回りのきく低床車両で集落内を細かくまわる「ぼちぼち便」を運行している。
- 冬季には積雪の影響があるため、季節によるダイヤの変更を実施している。



図 6-40 全但バス神鍋線ナビ

例：豊岡市コミュニティバス イナカー竹野海岸線

- 2020 年（令和 2 年）4 月より夏季の観光需要を考慮した竹野駅から竹野浜間のシャトル便を運行している。



出典：豊岡市 HP

図 6-41 豊岡市コミュニティバス イナカー竹野海岸線ナビ

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 6 公共交通の利便性の向上

施策⑳ 利用しやすい料金・わかりやすい料金設定

内容	・ 区域均一料金や乗継割引、共通乗車券の導入を推進する。				
施策効果	・ 公共交通の利便性向上				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【利用しやすい料金・わかりやすい料金設定の事例】

例：路線バス上限運賃社会実験（豊岡市・全但バス）

- ・ 豊岡市では、利用者が減少している路線バスの維持・活性化を目的に、2011年（平成23年）から、運賃低減による利用者増加により路線収支の改善を図る社会実験を全但バス神鍋線で実施している。
- ・ 社会実験では、神鍋線の運賃を上限200円とするとともに、江原駅で朝7時台の普通列車に接続する通勤通学EX便や夜9時台の江原駅発の便を増発している。



出典：全但バス資料

図 6-42 路線バス上限運賃社会実験の式典、体制

例：乗継券の発行（新温泉町）

- ・ 新温泉町では、目的地までの直通バスが少ないため、複数のバスを乗り継ぐ場合に乗継券を発行している。乗継券は、バスを乗り継いでも、乗車地点から降車地点まで通算して計算する。
- ・ 新温泉町民バス「夢つばめ」では、上限運賃300円の制度もあり、乗継券もこの対象となる。



目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 6 公共交通の利便性の向上

施策⑳ 交通系 IC カードの導入・利用エリア拡大、
キャッシュレス決済、チケットレスサービスの推進

新技術

コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カード（ICOCA 等）利用エリア拡大、路線バスやコミュニティバス等へ交通系 IC カードの導入、企画乗車券等への利活用策の検討、普及にむけた地域における取り組みを推進する。 QR コード決済や電子マネー、クレジットカードにおけるタッチ決済等のキャッシュレス決済の導入を推進する。 スマートフォン等の画面提示によりペーパーレスで乗車が可能となるモバイルチケットの導入を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

【交通系 IC カードの導入】

- 2021 年(令和 3 年)3 月より JR 山陰本線・播但線の但馬地域の主要駅において ICOCA の利用が可能となり、キャッシュレス化による公共交通利用時の利便性が向上した。

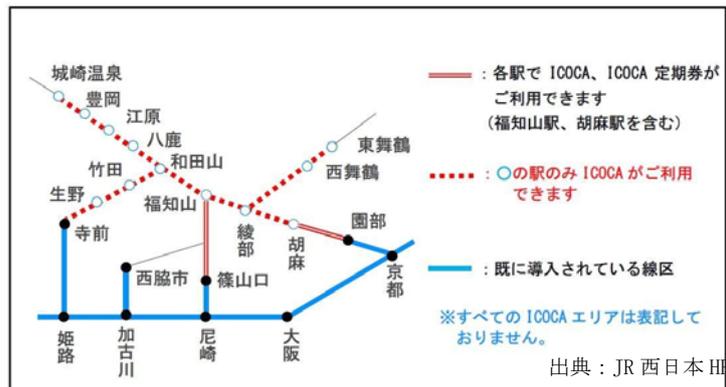


図 6-43 交通系 IC カード導入駅

【交通系 IC カード普及に向けた取り組み事例】

例：鉄道と連携したイベントでの配布（朝来市）

- JR 西日本と連携し、鉄道を利用した婚活イベントを実施。参加者には ICOCA を配布し、イベントと合わせて鉄道の利用増進・ICOCA サービスの普及を図った。



【バスの電子決済の導入事例】

例：マルチキャッシュレス機器導入（みなと観光バス（南あわじ市））

- みなと観光バス（南あわじ市）では、キャッシュレス化の対応として、高速バス 淡路島線において、マルチキャッシュレス機器を導入することにより、乗車料金の支払い方法に「PayPay」等のスマートフォンを活用したQRコード決済や「WAON」等の電子マネー、各種クレジットカード等による決済を追加した。

淡路島線

南あわじ市 陸の港 → 南あわじ市 榎列 → 南あわじ市 緑PA → 洲本市 洲本IC → 淡路市 津名-宮IC → 淡路市 北淡IC → 淡路市 東浦IC → 淡路市 淡路IC → 神戸三ノ宮 ミント神戸 109-ミナト

明日 4月1日より

より便利に! より快適に!

交通系ICカード | クレジットカード | 電子マネー

バス車内でご利用可能!!

※船の着西浜および長門神戸日本交通バスカウンターで現金ご利用いただけます。

出典：みなと観光バス HP

図 6-44 みなと観光バスのマルチキャッシュレス機器導入事例

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 6 公共交通の利便性の向上

施策② 経路検索サービスの充実

新技術

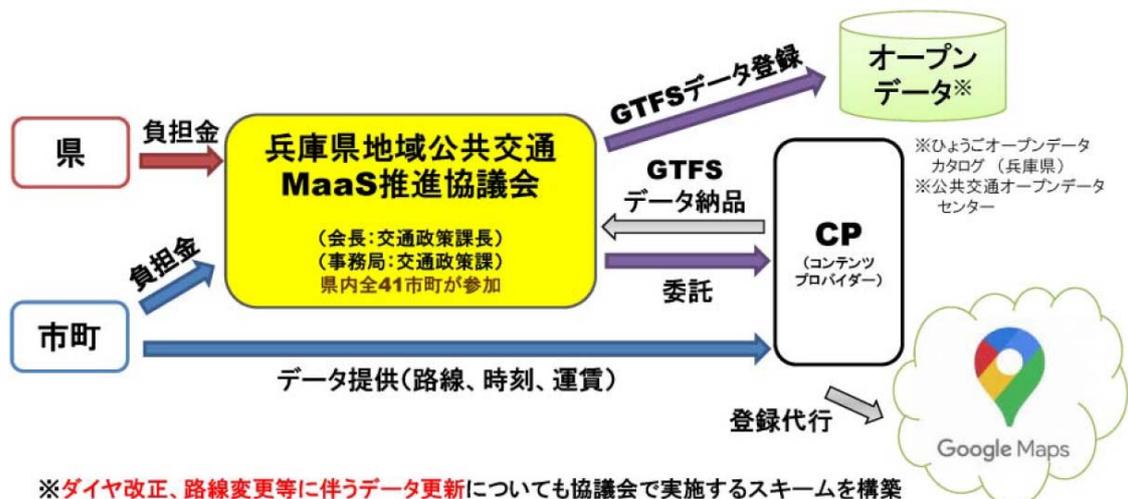
内容	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスにおけるバス時刻表標準フォーマットデータ(GTFS-JP)を整備するとともにダイヤ改正等に伴う更新体制を構築する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の情報取得機会の増加 事業者の情報発信に対する負担の軽減 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)】

- バス交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットで、国土交通省により 2016 年（平成 28 年）から標準化が進められている。
- 乗換案内で検索可能
- オープンデータ化することにより、コミュニティバスや事業者の路線がアプリやインターネットで経路検索をできるようになる。
- 様々な施策に活用可
- 一つのデータ整備によって、デジタルサイネージでの運行案内や調査・分析の基礎データ、バスロケーションサービス、各種アプリ開発等、様々な施策への活用につながる。
- MaaS への対応
- 複数の交通手段の予約・決済等を一連のサービスとして提供する MaaS（マース）を推進するうえで、各交通機関の運行情報のデータは、欠かすことができない基盤となる。

【経路検索の充実に向けたデータ整備】

- コミュニティバスの経路検索対応を進めるため、2020 年（令和 2 年）より、県と県内 41 市町が参加する「兵庫県地域公共交通 MaaS 推進協議会」を設立し、標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) の整備・更新、オープンデータ化を進めている。



出典：ひょうご公共交通 10 年計画

図 6-45 兵庫県における GTFS データ整備のスキーム

目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

基本施策 6 公共交通の利便性の向上

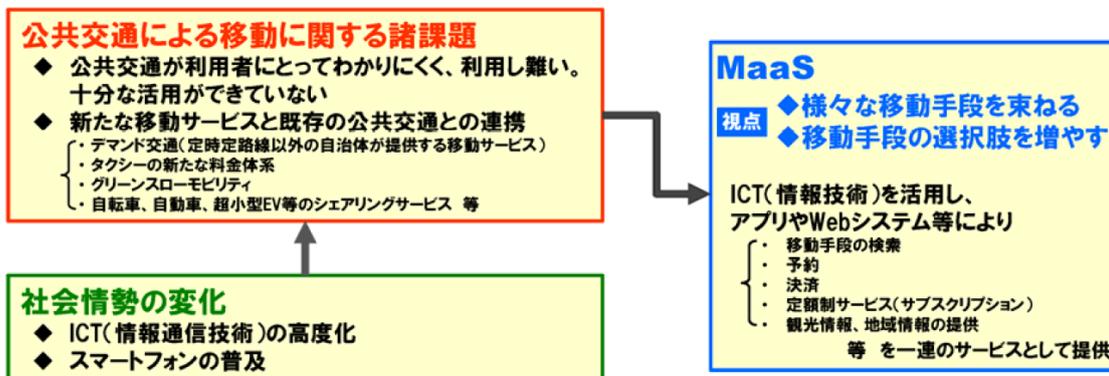
施策⑳ MaaS の導入検討

新技術 コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> ICT を活用し、既存の公共交通機関（鉄道、バス、タクシー等）に加え、次世代モビリティサービス（シェアサイクル、カーシェア、小型モビリティ、デマンド型交通等）を組み合わせ、経路検索・予約・決済・観光情報の提供等を一連のサービスとして行う「MaaS」の導入を検討する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の情報取得機会の増加 公共交通の利便性の向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		民間事業者

【MaaS（マース）が目指す次世代の公共交通サービス施策】

- MaaS(マース、Mobility as a Service) は、既存の公共交通（鉄道、バス等）に加え、デマンド型交通やシェアリングサービス等の新たな移動手段を組み合わせ、一連の移動サービスとして提供することにより、公共交通による移動に関する諸課題を解決し、利用者の利便性を大幅に高めようとする考えに基づく取り組み。
- MaaS の取り組みでは、それぞれの利用者が自分にとって最適な移動ができるように「様々な移動手段を束ねること」と「移動手段の選択肢を増やす」視点が重要。そのための手段として、ICT（情報通信技術）を活用し、スマートフォンアプリや Web システムによる MaaS 導入を交通事業者等と連携しながら検討を行う。



出典：ひょうご公共交通 10 年計画

図 6-46 MaaS の活用視点

【MaaS 導入の事例】

例：京都丹後鉄道沿線地域における MaaS 実証実験（WILLER 他）

- 京都丹後鉄道沿線地域に提供予定のスマホ向け WILLERS MaaS アプリの拡張機能として、様々な移動手法・周辺施設における QR コードでの一括予約・決済機能導入の効果を測定するための実証実験を実施した。

○実験期間:2020年2月～3月

○参画する事業者等
WILLER(株)、京都府、兵庫県、福知山市、京丹後市、宮津市、舞鶴市、伊根町、与謝野町、豊岡市、綾部市、WILLER TRAINS(株)、北近畿タンゴ鉄道(株)、丹後海陸交通(株)、全但バス(株)、全但タクシー(株)、海の京都DMO、豊岡DMO 等

○MaaSアプリの構築・提供
＜対象交通手段＞
鉄道、バス、タクシー、レンタサイクル、超小型モビリティ

＜提供するサービス＞
経路検索、予約、決済(クレジットカード)、デジタルチケット、QRチケット認証・都度決済

○特記事項
・鉄道、バスのQRシステム対応
・ケーブルカー、遊覧船、観光船のQRシステム対応
・日英中3ヶ国語対応
・QRシステム導入により、改札機等の投資をせず、設備導入コストの低減を狙う



利用方法（事前購入・即時購入）



出典：国土交通省資料

図 6-47 京都丹後鉄道沿線地域における MaaS 実証実験の概要

例：観光型 MaaS せとうち観光ナビ「setowa」（JR 西日本）

- JR 西日本は、せとうちエリアへの観光誘客拡大に向けて、出発地から目的地までの新幹線に加え、旅先での交通機関やホテル、地域の観光施設などを、スマートフォンを使ってシームレスに検索・予約・利用することができる観光型 MaaS 「setowa」を導入した。



出典：JR 西日本 HP

図 6-48 観光型 MaaS せとうち観光ナビ「setowa」の概要

目標 3：観光・交流を支える

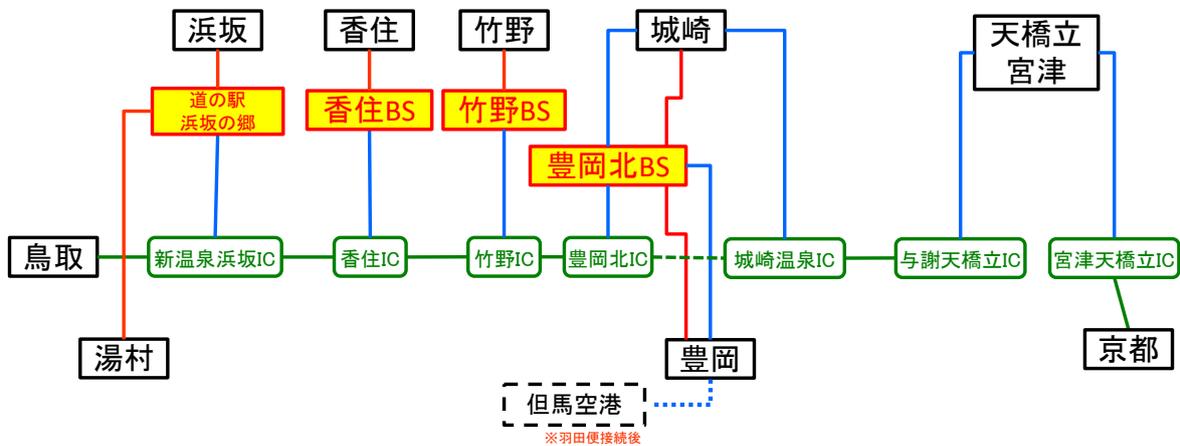
基本施策 7 広域的な公共交通ネットワークの充実

施策⑭ 高速バスネットワークの充実

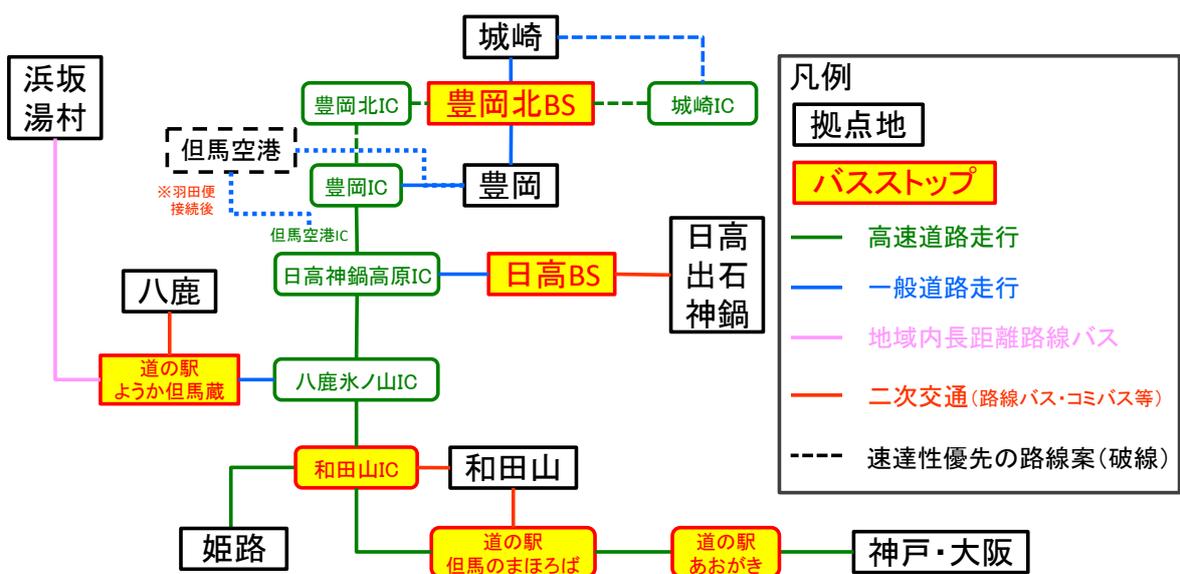
内容	<ul style="list-style-type: none"> 高規格道路等の整備に合わせて、広域的な高速バスネットワークの強化を図る。 高速バス停留所と地域拠点をつなぐ二次交通の充実を図る。 高速バス停留箇所の増設、新規路線の開設等を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 広域へのアクセス性向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道の整備に合わせた高速バスネットワークの充実】

《高速バス路線案（東西路線）》



《高速バス路線案（南北路線）》



凡例

- 拠点地
- バスストップ
- 高速道路走行
- 一般道路走行
- 地域内長距離路線バス
- 二次交通(路線バス・コミバス等)
- 速達性優先の路線案(破線)

図 6-49 高速バス路線案概要図（東西路線・南北路線）



図 6-50 高速バスネットワークと将来イメージ

【高速バス実証実験の事例】

例：豊岡-鳥取高速バス試験運行

- ・2019年（令和元年）に、日常生活及び観光周遊の利便性向上を図るため、豊岡～鳥取間で高速バスの試験運行を実施した。



目標 3：観光・交流を支える

基本施策 7 広域的な公共交通ネットワークの充実

施策 25 空港へのアクセス交通の充実

内容	<ul style="list-style-type: none"> コウノトリ但馬空港への高速バス乗り入れや、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等による二次交通の充実により、アクセス改善を図る。 コウノトリ但馬空港を拠点とした広域周遊観光ルートの形成を図る。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 空港へのアクセス性向上 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【但馬空港を拠点とした交通体系の検討】

- 空港・鉄道を活用した交流の拡大を目的に、コウノトリ但馬空港を拠点とした広域周遊観光ルートの形成を目指し、MaaSの理念を取り入れ、デマンド型乗合タクシーの導入等の検討を行う。



図 6-51 但馬空港を拠点とした交通体系の概念図

出典：兵庫県資料

【デマンド型乗合バスの実証実験（全但バス）】

- 2021年（令和3年）11月1日から2022年（令和4年）1月31日まで但馬空港から城崎温泉を中心とした観光地を周遊するオンデマンド周遊バス『どこでも「たじまわる」』の実証実験を実施。
- 城崎温泉エリア、但馬空港や出石などの豊岡市内エリア、湯村温泉などの豊岡市外観光地エリアの観光地エリアを運行。オンデマンド交通配車サービスを用いてスマートフォン等から予約が可能。

《アプリ予約画面》



【空港と連携した乗合タクシーの事例】

例：スマート空港タクシー（山口市）

- 山口宇部空港と山口市内（湯田温泉周辺）との間を直行する乗合タクシー「スマート空港タクシー」が運行。スマートフォンを使った予約が可能。

乗合
タクシーで
直行！

山口市湯田温泉 ⇄ 山口宇部空港

スマート
空港タクシー
Smart airport taxi

通常料金
片道 約 10,000 円 → 3,000 円～ /お一人様

アプリで簡単予約！ 当日・直前のご予約可能！ ※3時間前まで予約可能

アプリのご予約（電話注文でも可）で、湯田温泉周辺や山口宇部空港をお得に移動できる乗合タクシーが運行中！
片道の通常料金、約 10,000 円が 3,000 円～でご利用いただけます。さらにご予約は、飛行機出発・到着時刻の 3 時間前まで可能！
お支払い方法は、現金・クレジットカードからお選びいただけます。
※湯田温泉周辺は下記運行エリアをご覧ください ※料金は時間等によって変動します ※上記料金はお一人様の価格です
※手荷物 1 名 1 個スーツケース (2 個以上はお問い合わせください)

出典：山口宇部空港 HP

図 6-52 山口市におけるスマート空港タクシーの概要

目標 3：観光・交流を支える

基本施策 8 観光交通としての利便性向上

施策⑳ 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実

コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 観光地を結ぶ特急列車、レストラン列車等の観光列車、点在する観光地を周遊するバス等の運行を推進する。 主要駅・高速バス拠点と観光地を結ぶ二次交通（路線バス、コミュニティバス、タクシー、レンタサイクル、シェアサイクル等）の充実を図る。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 観光資源をつなぐ二次交通の強化 観光資源と公共交通の連携強化 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		観光協会 観光事業者 他

【検討地域】

- 観光需要が期待できる地区
⇒養父市：駅前レンタサイクルの設置を検討する。
- ⇒朝来市：竹田城跡と生野銀山をつなぐ周遊バスを検討する。
- ⇒香美町：香住駅へのレンタサイクルの拡充を検討する。

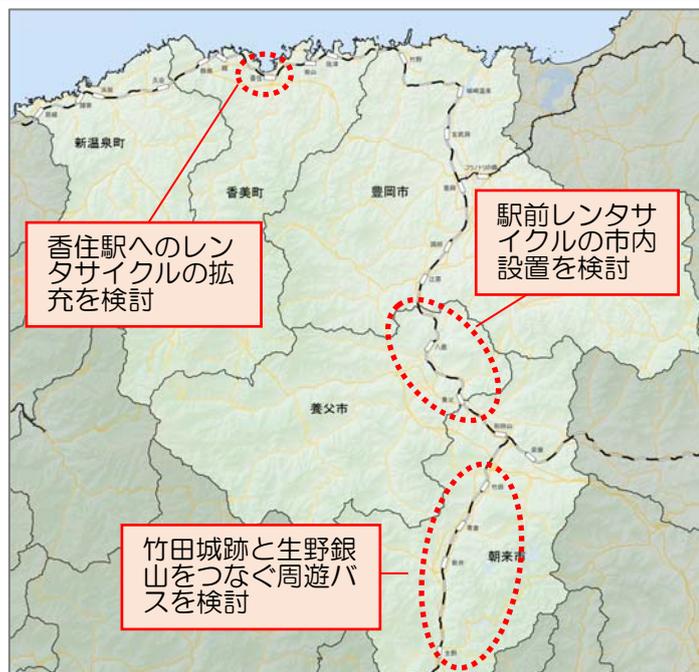


図 6-53 観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通検討地域

【観光列車・観光周遊バスの事例】

例：丹後くろまつ号（京都丹後鉄道）

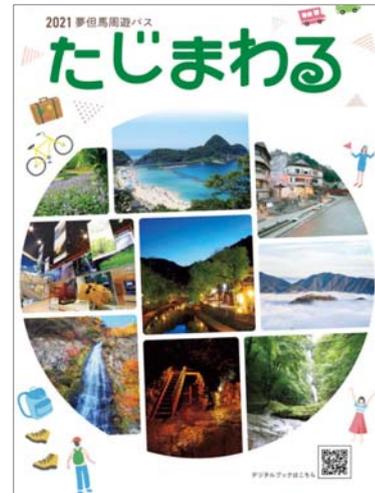
- 沿線の景色と地元の食材を使った料理が楽しめる、観光列車を運行している。



出典：WILLER TRAINS HP

例：夢但馬周遊バス「たじまわる」(全但バス)

- 観光施設が点在する但馬地域において、公共交通による観光周遊の利便性を向上させるため、県と市町、観光協会が連携し周遊バスを運行している。
- コウノトリの郷公園、城下町出石、竹田城跡等、但馬の主要観光施設を周遊できる「たじまわるプレミアム号」をはじめ、但馬地域を満喫できる多数のコースを季節に合わせて運行している。



出典：全但バス パンフレット

【観光地を結ぶ二次交通の実証実験の事例】

例：トヨタモビリティ基金と連携した二次交通導入実験（豊岡市）

- 2020年（令和2年）9月～11月に豊岡演劇祭に合わせ、豊岡市、トヨタモビリティ基金、KDDI株式会社、全但バス株式会社、兵庫トヨタ自動車株式会社とともに、「路線バス等の走行位置の見える化」、「超小型モビリティの無料貸し出し」、「地域住民向け回遊サービス」といった新たな移動の仕組みを導入した実証実験を実施した。

「路線バス等の走行位置の見える化」

- 地域住民、観光客によるイベント会場への移動が容易になるよう、全但バス株式会社が運行する路線バスに、車両管理システムを搭載し、その走行位置をリアルタイムで「見える化」する。

「超小型モビリティの無料貸し出し」

- 交通が不便な観光拠点への移動手段の構築、及び、高齢者を含む様々な方の気軽な外出機会の増加を目指し、近距離移動に適した超小型モビリティを無料で貸し出し、乗車体験を実施。



「地域住民向け回遊サービス」

- より気軽にイベントに参加できることを目指し、兵庫トヨタ自動車が、城崎、出石、歴史博物館、城崎マリンワールド、兵庫トヨタ豊岡店の5カ所を運行するサービスを実施。

出典：トヨタ自動車HP

【観光地を結ぶ二次交通（レンタサイクル）の事例】

【例：駅前レンタサイクルの設置と乗継割引】

- 観光振興や列車の利用促進を目的に、山陰海岸ジオパークをはじめとした地域の様々な観光施設へアクセスできるよう、浜坂駅、香住駅、竹野駅、城崎温泉駅、豊岡駅、竹田駅、生野駅に駅前レンタサイクルを設置し、遠方から鉄道を利用してきた人に対して、レンタサイクルの利用料の補助を行うイベントを実施している。



出典：兵庫県但馬・鳥取県東部地域の交通・観光連携協議会

目標 3：観光・交流を支える

基本施策 8 観光交通としての利便性向上

施策⑳ 企画乗車券等による利用促進

内容	<ul style="list-style-type: none"> フリー乗車券や観光施設とのセット乗車券等の企画乗車券の発行、公共交通を活用した観光キャンペーンの実施を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 観光資源と公共交通の連携強化 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		観光協会 観光事業者

【企画乗車券の事例】

例：バス旅ひょうご（兵庫県バス協会他）

- 観光客へ路線バスやコミュニティバス等の利用を促すため、兵庫県バス協会、バス事業者及び沿線市町と連携し、地域別のバスの乗り放題切符を販売している。
- 地域と一体となった観光によるバス活性化を図るため、切符の提示でお得なサービスや割引を受けられる特典の付与等の取り組みを実施している。



出典：バス旅ひょうご HP

例：特典付き往復バス乗車券（全但バス）

- 出石食べ歩きクーポンの付いた城崎温泉～出石までの往復バス乗車券など、城崎温泉を中心とした周辺観光地への特典付き乗車券を販売する等の取り組みを実施している。

出石食べ歩きクーポン付往復バス乗車券



見どころ

城崎温泉周辺にある観光地『出石』。そこには古くからの日本が今も残っています。名物の『出石そば』を始め、フォトジェニックなスポットが満載！ SOZOROでは、城崎温泉から出石までの往復バス乗車券を販売しております。6か所のお店を巡って食べ歩きが出来るクーポン券が付いて、出石を満喫していただけます。

出典：SOZORO HP

目標 3：観光・交流を支える

基本施策 8 観光交通としての利便性向上

施策⑳ 観光客への公共交通の情報提供

新技術 コロナ

内容	<ul style="list-style-type: none"> 観光地の公共交通アクセス情報の提供、駅やバス停における外国人を含む観光客にとってわかりやすい案内誘導・多言語表示の整備、観光地を PR するラッピング車両の運行等を推進する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の情報取得機会の増加 観光資源と公共交通の連携強化 				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		観光協会 観光事業者

【観光地への公共交通アクセスの情報の提供の事例】

例：城崎温泉ツーリストインフォメーション SOZORO（全但バス）

- 城崎温泉駅前に設置されているインフォメーションセンターで、周辺の観光案内やオプションツアーの提供、自転車のレンタル等を行っている。有人によるバスチケット販売やデジタルサイネージによるバス案内を行い、観光客の利便性向上を図っている。



【ラッピング車両の事例】

例：明智光秀ゆかりの地を PR するラッピング列車の運行

例：竹田城跡と竹田城下町(JR 播但線 竹田駅)を周遊する路線バス



出典：和田山町観光協会 HP

目標 4：地域で公共交通をまもる

基本施策 9 公共交通を担う人材の確保

施策⑳ バス運転手・タクシー運転手確保に向けた PR 活動の実施

ストック

内容	<ul style="list-style-type: none"> 行政と交通事業者が連携し、女性や若年者を対象にパンフレットの発行や職場見学ツアー等により、バス運転士等の公共交通分野の仕事の魅力を発信する PR 活動を実施する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を担う人材不足の解消 地域の雇用創出による定住人口の増加 				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
		○	○		

【運転手採用に向けた取り組み事例】

例：バス運転手募集説明会・体験会（全但バス）

- 全但バスでは、運転手採用に向け、バス運転手募集の説明会・運転体験会を実施している。また、免許取得支援制度を設け、大型 2 種免許を保有していない応募者への対応を行っている。

出典：全但バス HP



【行政との連携による運転手の募集事例】

例：定住促進と連携した取り組み（全但バス他）

- 但馬地域の各市町と連携し、U・I・J ターンなどの移住を考えている人の暮らしに関する支援など、運転手の確保と定住促進に取り組んでいる。



出典：全但バス HP

例：広報等での運転手・整備士募集（朝来市）

- 運転手・整備士の募集案内を市の広報、公共交通情報紙で掲載している。

目標 4：地域で公共交通をまもる

基本施策 9 公共交通を担う人材の確保

施策⑩ 地域交通を担う団体向け講習会の開催

ストック

内容	<ul style="list-style-type: none"> 自主運行バスの運行を担う地域の団体を対象とした講習会を開催する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を担う人材不足の解消 公共交通の必要性に対する地域の意識醸成 				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
	○	○	○		

【講習会の事例】

例：自家用有償旅客運送「チクタク」ドライバー講習会（豊岡市）

- 自家用有償旅客運送「チクタク」のドライバーを対象に、年に1回、安全運転講習の実施している。また、新規ドライバーについては、法令で定められた国土交通大臣認定に関する講習を実施している。



大臣認定講習会

例：竹野地区新交通モードに関する住民意見交換会・講習会（豊岡市）

- 豊岡市では、2020年（令和2年）に竹野地区新交通モードに関する住民意見交換会や、地域から募集したドライバーを対象に法令で定められた国土交通大臣認定に関する講習を実施している。



住民意見交換会



大臣認定講習会

出典：豊岡市 HP

目標 4：地域で公共交通をまもる

基本施策 10 公共交通の利用促進

施策③ 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施

内容	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の増加を目的に市町・住民等と県が一体となって組織的・継続的な利用促進運動を展開する。(地域でのイベント、車両基地イベント等を開催) 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者の増加 公共交通の必要性に対する地域の意識醸成 				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
	○	○	○	○	

【公共交通利用促進イベントの事例】

例：婚活イベントと公共交通利用促進の連携（朝来市）

- ・ JR 播但線と連携した婚活イベントを実施。



出典：朝来市 HP

例：バス車内の児童の絵画展示イベント（新温泉町）

- ・ 新温泉町民バス「夢つばめ」車内に、町内の小学生が「地域の宝もの（麒麟獅子）」をテーマに描いたものを展示。

地域の宝もの（麒麟獅子）車内作品展

車内に展示中の絵画作品は、町内の小学生が夏休みに描いた「地域の宝もの」の作品の中で、「麒麟獅子」をテーマに描いたものを展示しています。

【注意】

- ※展示期日は、3月末を予定しています。
- ※他のオレンジカラーの大型バス車両においても、別の作品を展示しておりますので、乗車してください。
- ※バス走行中の写真、動画の撮影はご遠慮ください。



お問い合わせ先：新温泉町の電話 07706-82-5604



目標 4：地域で公共交通をまもる

基本施策 10 公共交通の利用促進

施策⑳ 鉄道の利便性向上、利用者数増加の取り組みの実施

内容	<ul style="list-style-type: none"> JR 山陰本線・播但線の現状、地域の人口や観光客の動向などの社会情勢の変化を踏まえ、「但馬地域鉄道利便性向上対策アクションプログラム」に基づき、鉄道の利便性向上、利用者増加の取り組みを実施する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 利用者増加に伴うサービス水準の維持 				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
	○	○	○	○	

【「但馬地域鉄道利便性向上対策アクションプログラム」により継続実施及び今後検討する取り組み】

<交流人口の拡大プログラム（抜粋）>

実施主体	施策	実施駅	着手年度
朝来市	婚活イベント	竹田駅	2020年度 →継続実施
香美町	余部鉄橋「空の駅」を軸 とした観光拠点再整備	余部駅 鎧駅 香住駅	2018年度 →継続実施
養父市	観光案内コーナー設置	八鹿駅	今後検討
朝来市	神子畑選鉱場跡を活用した観光促進	-	今後検討

<利用者意識の醸成プログラム（抜粋）>

実施主体	施策	実施駅	着手年度
養父市 但馬農業高校	高校生による駅前ロータリー花壇の 植栽整備	八鹿駅	2020年度 →継続実施
朝来市	JR 播但線団体利用促進補助金	-	2020年度 →継続実施
香美町	グループ利用者等運賃助成	香美町内 5 駅 江原・八鹿駅	今後検討
全市町	鉄道利用者対象の 公営施設利用料金の割引	-	今後検討
	免許返納者に対する 回数券配布、補助等		

出典：JR 山陰本線・播但線 利用促進実施計画（令和 3 年 8 月）

目標 4：地域で公共交通をまもる

基本施策 10 公共交通の利用促進

施策③ 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）

内容	<ul style="list-style-type: none"> アンケート等のコミュニケーションツールを活用した意識啓発活動、小中学校等での「バスの乗り方教室」等の公共交通に関する学習、より望ましい通勤交通のあり方を考える「エコ通勤」の普及等により、公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメント）に取り組む。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の必要性に対する地域の意識醸成 公共交通の利用者増加 				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
		○	○	○	

【公共交通に関する学習会の事例】

例：路線バス教室（朝来市）

- 小学校でのバス乗り方教室を開催している。
- 今後、中学校やこども園、高齢者を対象とした教室の開催を検討する。



出典：朝来市地域公共交通網形成計画

【エコ通勤の事例】

例：豊岡ノーマイカーデー・CLUB ZENTAN（豊岡市・全但バス）

- 豊岡市では2014年（平成26年）10月～翌年3月の期間で毎月第2水曜日をノーマイカーデーとするイベントを実施。
- これに合わせて、全但バスでは、豊岡市内路線バス1日乗り放題「ノーマイカーデーフリーチケット」の販売と、ノーマイカーデー当日限定で全但バス定期券かノーマイカーデーフリーチケットを協賛店舗で提示すると、様々な特典が受けられる「CLUB ZENTAN」のサービスを実施。



出典：豊岡市 HP、全但バス HP

目標 4：地域で公共交通をまもる

基本施策 10 公共交通の利用促進

施策⑳ 高齢者や学生などに対する運賃負担軽減策の実施

内容	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や学生など、自動車の運転ができない人の移動時の運賃負担軽減を目的とした支援を実施する。 				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者の移動手段確保 公共交通利用者の増加 				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
		○	○		

【公共交通利用料金の助成の事例】

例：高校生通学バス定期補助事業（新温泉町他）

- 公共交通利用と定住の促進を図るため、市内在住の高校生がバスを利用して通学する場合に、定期券の購入費用の一部支援を実施している。

新温泉町民バス「専つぱめ」
通学するのに便利で安い!!
※特に、温泉地域から通学する生徒の皆さんは注目です!

理由1 ★通学定期券が高校生は半額!

乗車区間	乗車回数	乗車料
温泉町内	1回	7,000円
温泉町内	10回	35,000円
温泉町内	20回	42,000円
温泉町内	30回	49,000円
温泉町内	40回	56,000円
温泉町内	50回	63,000円
温泉町内	60回	70,000円
温泉町内	70回	77,000円
温泉町内	80回	84,000円
温泉町内	90回	91,000円
温泉町内	100回	98,000円

理由2 ★登下校に合わせたダイヤ編成

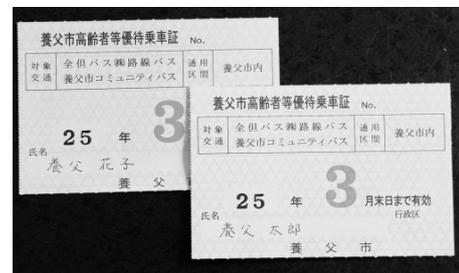
【登校時 (温泉町内)】
【登校時 (温泉町外)】
①7:41 (他のみ)
②7:45
※平日は温泉町内専用車!
※土日も運行しない!

【下校時 (温泉町内)】
【下校時 (温泉町外)】
①15:40
②16:35
③17:37
④18:40
※平日は温泉町内専用車!
※土日も運行しない!
下校時専用車はバス専用車!
※平日は温泉町内専用車!

出典：新温泉町資料

例：高齢者等優待乗車証交付事業（養父市）

- 高齢者等の社会参加の促進及び移動の支援のため、市内に住む70歳以上の高齢者や65歳以上の運転免許証返納者等を対象に「養父市高齢者等優待乗車証交付事業」を実施している。
- 全但バス・コミュニティバスで養父市内を走行する区間に限り、1乗車150円で利用できる。



出典：養父市 HP

例：高齢者等優待乗車カード「あこか」（朝来市）

- 高齢者等の外出支援対策として、市内に住む65歳以上の高齢者等を対象に「あこか」を販売している。
- 1ヶ月500円で市内を運行する全但バス、神姫グリーンバス、コミュニティバスの全路線が乗り放題になる。

今朝来市内でどこでもバス乗り放題フリーパス
あこか 申請者募集

1ヶ月5,000円
1ヶ月500円

朝来市市民会館 総合課 朝来市市民会館 総合課

出典：朝来市 HP

第7章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標と目標値

計画の目標の達成状況を確認するため、計画全体、各目標について、指標、中間目標値、目標値を設定する。

定期的な評価・検証を行うことにより、関係者間における公共交通の実態や危機感の共有、施策の充実や改善、計画の見直しなどにつなげていく。

また、評価指標を補完するとともに、本計画に位置付けた施策の進捗状況や効果を把握し、今後の施策推進・評価に役立てるため、モニタリング指標を設定する。

(1) 各目標の目標値

【総合評価指標】

指標	現況値	中間目標値	目標値
地域住民の公共交通の満足度	2020年 13.8%	2026年 14.4%	2031年 15.0%

※「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査より算出。

指標	現況値	中間目標値	目標値
路線バス・コミュニティバスの住民1人あたりの年間利用回数	2019年度 9.25回/年	2026年度 9.25回/年 (現状維持)	2031年度 9.25回/年 (現状維持)

※路線バス・コミュニティバスの利用者数(市町、交通事業者所有データ)を但馬地域の人口で除して算出。人口は兵庫県人口推計(現況値:2020年1月1日)を基としている。

【目標①：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する】

指標	現況値	中間目標値	目標値
市町をまたぐ新たなバス路線数	-	2026年 2本	2031年 3本

※計画策定以降に新たに運行する市町をまたぐバス運行の路線本数(路線バス・コミュニティバスを問わない)

指標	現況値	中間目標値	目標値
公共交通空白地の割合(人口・面積)	2015年 (人口)4% (面積)23%	2026年 (人口)3% (面積)21%	2031年 (人口)3% (面積)20%

※鉄道駅:半径1000m、バス停:半径500mを公共交通圏域としたときの公共交通空白地の人口・面積の割合(定路線のフリー乗降区間は路線から500m圏内を、定路線でないバスについては運行区域全体を公共交通圏と設定)

【目標②：誰もが公共交通を使いやすいようにする】

指標	現況値	中間目標値	目標値
路線バス・コミュニティバスのノンステップバス導入率（ワンステップバス等を含む導入率）	2021年 31% (80%)	2026年 36% (85%)	2031年 40% (90%)

※路線バス（高速バス除く）・コミュニティバスの車両に対するノンステップバス車両台数（ワンステップバス・補助ステップ付きバスを含む車両台数）の割合

指標	現況値	中間目標値	目標値
コミュニティバスの標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の整備市町数	2021年 3市町	2026年 5市町	2031年 5市町

※Google Map等でコミュニティバスの経路が検索可能かつオープンデータとして公開している市町数

【目標③：観光・交流を支える】

指標	現況値	中間目標値	目標値
高速バス・長距離バスの路線数・運行本数	2021年 (路線数) 5路線 (運行本数) 30本	2026年 (路線数) 5路線 (運行本数) 30本	2031年 (路線数) 6路線 (運行本数) 36本

指標	現況値	中間目標値	目標値
高速バスストップの整備箇所数	2021年 2箇所	2026年 3箇所	2031年 8箇所

※高速バスストップ（IC周辺や高規格道路本線に直結する高速バスの停留所）の整備箇所数

指標	現況値	中間目標値	目標値
たじまわるの利用者数	2019年度 8,499人/年	2026年度 9,000人/年	2031年度 9,500人/年

※たじまわる年間輸送人員

指標	現況値	中間目標値	目標値
各市町主要駅の乗降人数	2019年 11,196人/日	2026年 11,196人/日 (現状維持)	2031年 11,196人/日 (現状維持)

※但馬地域の各市町主要駅（浜坂、香住、竹野、城崎温泉、豊岡、江原、八鹿、和田山、竹田、生野）の乗降人数の合計（国土数値情報）

【目標④：地域で公共交通をまもる】

指標	現況値	中間目標値	目標値
路線バス・コミュニティバスの収支率	2019年度	2026年度	2031年度
	〔(豊岡市)18% (養父市)19% (朝来市)12% (香美町)12% (新温泉町)11% (路線バス)52%〕	〔(豊岡市)19% (養父市)20% (朝来市)13% (香美町)13% (新温泉町)12% (路線バス)55%〕	〔(豊岡市)20% (養父市)21% (朝来市)14% (香美町)14% (新温泉町)13% (路線バス)58%〕

※運行にかかる経費から運賃収入及び想定収入（優待乗車カード等の割引額）を除いて算出

指標	現況値	中間目標値	目標値
住民 1 人あたりの公共交通への公的資金投入額	2019年度	2026年度	2031年度
	4 千円/人	4 千円/人 (現状維持)	4 千円/人 (現状維持)

※コミュニティバス、自家用有償旅客運送への補助金・委託料と路線バスへの補助金の合計額を但馬地域の人口で除して算出。人口は兵庫県人口推計（現況値：2020年1月1日）を基としている。

指標	現況値	中間目標値	目標値
鉄道の区間別平均通過人員・乗車人員	2019年度	2026年度	2031年度
	山陰本線 (福知山～城崎温泉) 3,268 人/日 山陰本線 (城崎温泉～浜坂) 693 人/日 山陰本線 (浜坂～鳥取) 921 人/日 播但線 (和田山～寺前) 1,222 人/日 宮津線 (宮津～豊岡) 2,265 人/日	山陰本線 (福知山～城崎温泉) 3,268 人/日 山陰本線 (城崎温泉～浜坂) 693 人/日 山陰本線 (浜坂～鳥取) 921 人/日 播但線 (和田山～寺前) 1,222 人/日 宮津線 (宮津～豊岡) 2,265 人/日 (現状維持)	山陰本線 (福知山～城崎温泉) 3,268 人/日 山陰本線 (城崎温泉～浜坂) 693 人/日 山陰本線 (浜坂～鳥取) 921 人/日 播但線 (和田山～寺前) 1,222 人/日 宮津線 (宮津～豊岡) 2,265 人/日 (現状維持)

※山陰本線、播但線 出典：「データで見る JR 西日本」区間別平均通過人員（平均通過人員は、1日1kmあたりの利用者数を表し、次の計算により算出している。【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】）

※宮津線 出典：WILLER TRAINS 提供資料 区間別平均乗車人員（平均乗車人員は区間内の各駅の1日平均乗車人員の合計値）

指標	現況値	中間目標値	目標値
但馬地域一体で実施する公共交通を担う人材確保に向けた活動数	—	2026年 1 回/年	2031年 1 回/年

※但馬地域一体で実施する交通事業者の運転手確保を目的とした、パンフレットの発行や職場見学ツアー等のPR活動数

(2) モニタリング指標

【目標①：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する】

モニタリング指標	現況値
デマンド交通 導入地域数	2021年度 19 地域
自主運行バス（自家用有償旅客運送） 導入地域数	2021年度 2 市町 7 地域
グリーンスローモビリティ実証実験 実施箇所数	2021年度 1 箇所
貨客混載 実施路線数	2021年度 1 路線
タクシーの配車可能台数	2020年度 豊岡市：51 台 養父市：11 台 朝来市：19 台 香美町：1～2 台 新温泉町：9 台

【目標②：誰もが公共交通を使いやすいようにする】

モニタリング指標	現況値
道の駅を活用した乗り継ぎ拠点 整備箇所数	2021年度 1 箇所
パーク&ライド駐車場 整備箇所数	2021年度 8 箇所
総合時刻表の作成・配布 市町数	2021年度 3 市町

【目標③：観光・交流を支える】

モニタリング指標	現況値
観光入込客数 ※出典：兵庫県観光客動態調査	2019年度 9,409 千人/年
駅前レンタサイクル 整備箇所数	2021年度 7 駅

【目標④：地域で公共交通をまもる】

モニタリング指標	現況値
小学校等のバス乗り方教室 実施市町数	2021年度 3 市町

2.計画の推進体制

公共交通の維持・活性化に向けて、国、県、市町、交通事業者等、各関係者が連携協力し、施策の実施、評価、改善を継続的に行うことにより、実効性のある施策展開を図る。

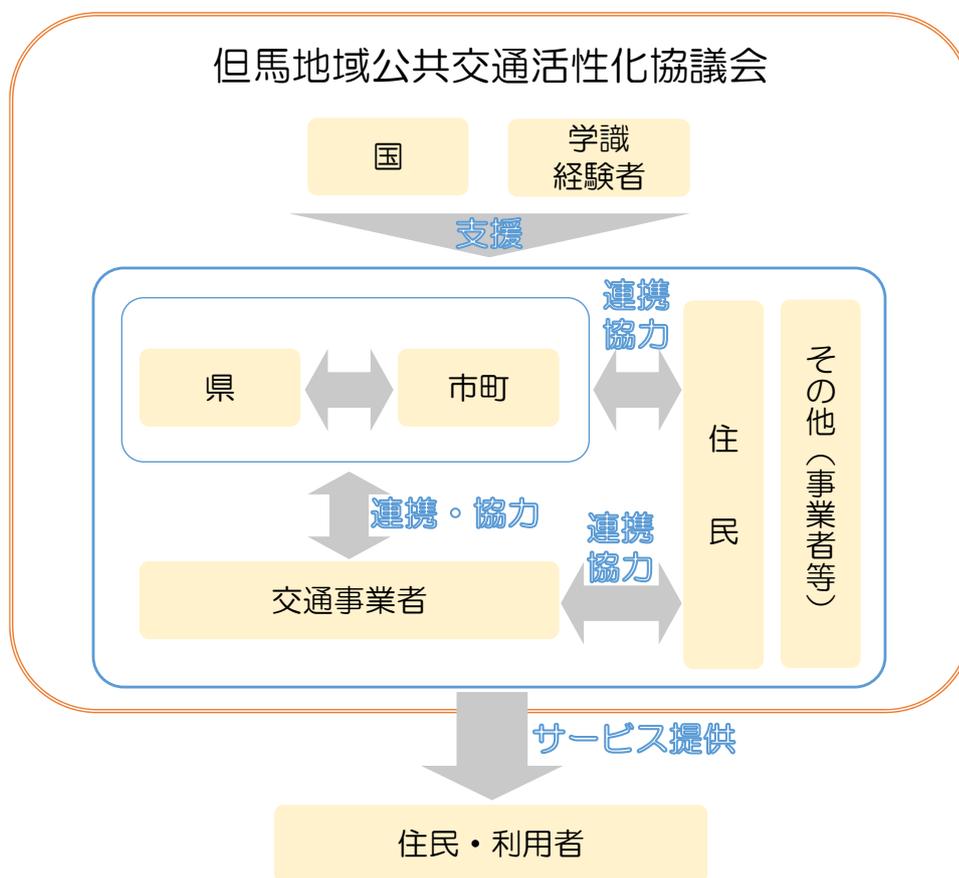


図 7-1 計画の推進体制

3. 施策の評価・検証

計画の策定から、施策の実施、評価、改善を繰り返すPDCAサイクルにより、着実に実効性のある施策展開を図る。

計画策定後は、毎年度「但馬地域公共交通活性化協議会」において、各施策の進捗状況や効果を検証・評価する。計画の中間年（策定後5年目）には、各施策の進捗状況や施策の評価、課題等を関係者間で共有したうえで、必要に応じ、計画の見直しを行う。



《評価・検証スケジュール》

計画策定 (2020年~2021年)		
1年目	2022年	進捗確認・評価
2年目	2023年	進捗確認・評価
3年目	2024年	進捗確認・評価
4年目	2025年	進捗確認・評価
5年目	2026年	中間評価 (必要に応じて計画見直し)
6年目	2027年	進捗確認・評価
7年目	2028年	進捗確認・評価
8年目	2029年	進捗確認・評価
9年目	2030年	進捗確認・評価
10年目	2031年	最終評価 (次期計画の検討に反映)

《PDCA の年間スケジュール》

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
実施 Do	→											
進捗確認・評価 Check	→											
改善 Action							→					
計画 Plan	●											
	協議会開催 (4月~5月)											
											●	
											協議会開催 (10月~11月)	

4.施策実施スケジュール

施策の実施スケジュールを以下のように設定する。

表7-1 施策実施スケジュール表（1/3）

基本施策	施策	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度 中間評価	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度 最終評価
目標1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する											
1.地域路線の再編	① 生活圏に合わせたバスの運行	実証実験 準備 実施				見直し					見直し
	② 車両サイズの最適化等による交通手段の見直し	検討地域における 具体的検討 実施				見直し					見直し
	③ バス路線の再編・再構築	検討地域における 具体的検討 実施				見直し					見直し
	④ 生活交通の維持・確保	継続実施				見直し					見直し
2.地域の実情に合わせた交通手段の導入	⑤ デマンド型交通の導入	検討地域における 具体的検討 実施				見直し					見直し
	⑥ タクシーの活用	随時検討・実施				見直し					見直し
	⑦ 住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援	検討地域における 具体的検討 実施				見直し					見直し
	⑧ 登下校時間分散等による輸送資源の活用	随時検討・実施				見直し					見直し
3.新たな運営方法を用いた公共交通の導入	⑨ 新技術を活用した移動手段の検討	検討地域における 具体的検討 実施				見直し					見直し
	⑩ 他分野との連携による移動手段の確保	検討地域における 具体的検討 実施				見直し					見直し
	⑪ ICTを活用した運行管理・配車システムの導入	検討地域における 具体的検討 実施				見直し					見直し

表7-2 施策実施スケジュール表 (2/3)

基本施策	施策	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度 年度 中間評価	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度 年度 最終評価
目標2：誰もが公共交通を使いやすいようにする											
4.公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備	⑫ 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化	検討地域における 具体的検討	実施			見直し					見直し
	⑬ バス停等の整備	検討地域における 具体的検討	実施		評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	⑭ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化	随時検討・実施				見直し	評価・検証				見直し
5.交通結節点における利便性の向上	⑮ 集約型バスターミナルの整備	高規格道路の整備にあわせて検討	実施		評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	⑯ 駅待合環境の改善、駅舎の整備・改築、バス待合環境の改善	高規格道路の整備にあわせて検討	実施		評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	⑰ パーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備	高規格道路の整備にあわせて検討	実施		評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
6.公共交通の利便性の向上	⑱ わかりやすい情報提供・案内	随時検討・実施			評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	⑲ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化	随時検討・実施			評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	⑳ 利用しやすい料金・わかりやすい料金の設定	随時検討・実施			評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	㉑ 交通系ICカードの導入・利用エリア拡大、キャッシュレス決済、チケットレスサービスの推進	随時検討・実施			評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	㉒ 経路検索サービスの充実	未整備地域における 具体的検討	整備・更新		評価・検証	見直し	評価・検証				見直し
	㉓ MaaSの導入検討	具体的検討			実証実験等の実施	見直し	評価・検証				見直し

表7-3 施策実施スケジュール表 (3/3)

基本施策	施策	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度 中間評価	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度 最終評価
目標3：観光・交流を支える											
7.広域的な公共交通ネットワークの充実	②4 高速バスネットワークの充実	高規格道路の整備にあわせて検討	実施			見直し					見直し
	②5 空港へのアクセス交通の充実	随時検討・実施				見直し					見直し
8.観光交通としての利便性向上	②6 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実	検討地域における具体的検討	実施			見直し					見直し
	②7 企画乗車券等による利用促進	随時検討・実施				見直し					見直し
	②8 観光客への公共交通の情報提供	随時検討・実施				見直し					見直し
目標4：地域で公共交通をまもる											
9.公共交通を担う人材の確保	②9 バス運転手・タクシー運転手確保に向けたPR活動の実施	随時検討・実施				見直し					見直し
	③0 地域交通を担う団体向け講習会の開催	随時検討・実施				見直し					見直し
10.公共交通の利用促進	③1 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施	随時検討・実施				見直し					見直し
	③2 鉄道の利便性向上、利用者数増加の取り組みの実施	随時検討・実施				見直し					見直し
	③3 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）	随時検討・実施				見直し					見直し
	③4 高齢者や学生などに対する運賃負担軽減策の実施	随時検討・実施				見直し					見直し

《補足事項》各市町のバス路線と地域公共交通確保維持事業の関係について

【豊岡市】

1. 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地域内幹線	全但バス 但馬空港線	主に豊岡病院、豊岡駅及び但馬空港を発着地として市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	空港連絡バスとして運行しており、但馬空港推進協議会並びに交通事業者と協議の上、運行を維持する。
	全但バス (1)日上山線 (2)中筋線 (3)竹野線 (4)目坂線 (5)奥野線 (6)豊岡出石線 (7)八鹿豊岡線 (8)団地バス線 (9)神鍋高原線 (10)江原出石線 (11)奥藤線 (12)八鹿出石線		地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
支線	市営バス (1)気比三原線 (2)赤石線 (3)竹野海岸線 (4)三方線 (5)八代線 (6)河野辺線	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。

2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

- ・上記全但バス(1)～(6)の路線は、豊岡病院を起終点とし豊岡市内の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。経由地の豊岡駅では、他モードや地域内交通と連絡しており、市の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。

- 全但バス八鹿豊岡線は、主に豊岡病院を起終点とし豊岡市内の拠点や隣接する市に連絡しており、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っている。経由地の豊岡駅では、他モードや地域内交通と連絡しており、市の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 全但バス団地バス線は、戸牧団地を起終点とし豊岡市内の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動の移動を担っている。経由地の豊岡駅では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 全但バス神鍋高原線は、江原駅を起終点とし豊岡市内の拠点を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光客の移動を担っている。経由地の神鍋高原では、観光客の乗降も多く、江原駅と観光地を結ぶ路線として重要な役割を担っている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 全但バス江原出石線は、江原駅を起終点とし豊岡市内の拠点を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動等の移動を担っている。出石地域には鉄道路線がなく、出石地域と鉄道を結ぶ路線として重要な役割を担っている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 全但バス奥藤線は、主に奥藤を起終点とし但東地域内の拠点や隣接する出石地域を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動等の移動を担っている。但東地域から出石を経由し豊岡市街地を結ぶ路線として重要な役割を担っている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 全但バス八鹿出石線は、出石を起終点とし出石地域内の拠点や隣接する市を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動、観光等、多様な目的での移動を担っている。経由地の八鹿駅では、他モードや地域内交通と連絡し、隣接市の公共交通ネットワークと結節する上で重要な役割を担っている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。

- 市営バス気比三原線は、地域拠点である港地区から周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段として市民の日常生活を支える重要な役割を担っている。また、経由地の城崎温泉駅では全但バス日和山線への接続により広域への移動を可能としており、全但バス日和山線を補完する欠かせない路線である。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 市営バス赤石線は、地域拠点である田鶴野地区から周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段として市民の日常生活を支える重要な役割を担っている。また、経由地の豊岡駅では全但バスの各路線へ接続することで広域への移動を可能としており、全但バスの各路線を補完する欠かせない路線である。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 市営バス竹野海岸線は、地域拠点である竹野浜地区から周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段として市民の日常生活を支える重要な役割を担っている。また、経由地の竹野駅では全但バス竹野線や鉄道路線への接続により広域への移動を可能としており、全但バス竹野線や鉄道路線を補完する欠かせない路線である。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 市営バス三方線及び八代線は、地域拠点である日高町三方地区及び日高町八代地区から周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段として市民の日常生活を支える重要な役割を担っている。また、経由地の江原駅では全但バス江原出石線や八鹿豊岡線への接続により広域への移動も可能としており、全但バス江原出石線や八鹿豊岡線を補完する欠かせない路線である。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。
- 市営バス河野辺線は、地域拠点である但東町高橋地区から周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段として市民の日常生活を支える重要な役割を担っている。また、但東町出合バス停では全但バス奥藤線への接続により広域への移動も可能としており、全但バス奥藤線を補完する欠かせない路線である。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、運行を確保、維持するためには、地域公共交通確保維持事業の活用が必須である。

3.補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業
全但バス 日和山線	日和山	豊岡駅	豊岡病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 中筋線	江原	豊岡駅	豊岡病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 竹野線	豊岡営業所	豊岡駅	竹野	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 目坂線	目坂	豊岡駅	豊岡病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 奥野線	奥野	豊岡駅	豊岡病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 豊岡出石線	出石	豊岡駅	豊岡病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 八鹿豊岡線	但馬農高	豊岡駅	豊岡病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 団地バス線	法花寺	豊岡駅	戸牧団地	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 神鍋高原線	江原	日高病院	稲葉	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 江原出石線	江原	鳥居	出石	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 奥藤線	出石	出合	奥藤	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 八鹿出石線	出石	八鹿駅	但馬農高	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
市営バス 気比三原線	城崎温泉駅	港中学校	三原	78条許可	路線定期運行	豊岡市	フィーダー補助
市営バス 赤石線	豊岡駅	田鶴野	赤石	78条許可	路線定期運行	豊岡市	フィーダー補助
市営バス 竹野海岸線	相谷	竹野駅	田久日	78条許可	路線定期運行	豊岡市	フィーダー補助
市営バス 三方線	市役所日高庁舎	三方コミセン	金谷・知見	78条許可	路線定期運行	豊岡市	フィーダー補助
市営バス 八代線	市役所日高庁舎	八代小学校	小河江	78条許可	路線定期運行	豊岡市	フィーダー補助
市営バス 河野辺線	合橋小学校	出合	薬王寺	78条許可	路線定期運行	豊岡市	フィーダー補助

【養父市】

1. 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地域内幹線	<p>【全但バス】</p> <p>大屋線 八鹿栗の下線 八鹿出石線 八鹿和田山線 八鹿建屋本線 中央公園八鹿駅線 生野本線 八鹿豊岡線 日和山本線 村岡線 八鹿湯村線</p>	八鹿駅、養父駅を発着地として市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	<p>【全但バス】</p> <p>鉢伏本線 明延線 井坪線 出石坂本線 山口本線 秋岡線 八鹿豊岡病院線</p>		地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内フィーダー系統	<p>【全但バス】</p> <p>岩崎伊佐線 岩崎八鹿線 八鹿岩崎線 石原線 大屋明延線 栗の下線 新井井の坪線</p>	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保する。
	<p>自家用有償運送</p> <p>建屋線 宿南線</p>		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

2.地域公共交通確保維持事業の必要性

- 全但バス地域内幹線は、養父市内の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保、維持する必要がある。
- 自家用有償運送建屋線は、建屋地域周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する近距離の区域であり、地域の移動手段としての役割を担っており、全但バス井坪線への接続により広域への移動も可能とするなど、全但バス路線を補完する欠かせない路線である。自家用有償運送宿南線においても対象者数が限定される地域であり、多くの利用者を期待できるところではないが、空白地の解消や買い物、通院などの生活の足の確保として、地域にとってその必要性は高い。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保、維持する必要がある。

3.補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業
全但バス 鉢伏本線	八鹿駅	関宮	鉢伏	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 明延線	八鹿駅	大屋	明延	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 井坪線	八鹿駅	建屋	井坪	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 出石坂本線	とがやま 温泉	坂本	出石	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 山口本線	八鹿駅	朝来医 療セン ター	山口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 秋岡線	秋岡	村岡	八鹿駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 八鹿豊岡病院線	但馬農 高	豊岡駅	豊岡シルバ ーステイ	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
自家用有償 運送 建屋線		建屋地 域		法79条	区域運行	養父市	フィーダ ー補助
自家用有償 運送 宿南線	青山	三谷	寄宮	法79条	路線定期運航	養父市	フィーダ ー補助

【朝来市】

1. 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地域内幹線	■全但バス <u>(県単路線)</u> 八鹿和田山線 竹ノ内与布土線 八鹿建屋線 中央公園八鹿線 生野本線 山口本線 <u>(市単路線)</u> 竹ノ内与布土線 白井病院線 柴線 金浦線 山口本線 新井井坪線 和田山駅生野本線 循環線 八鹿和田山線 八鹿建屋本線 竹ノ内よふど温泉線 中央公園八鹿線 生野本線 ■ウイング神姫 <u>(県単路線)</u> 粟賀生野学園線 粟賀喜楽苑線 新野駅生野学園線 <u>(市単路線)</u> 生野駅生野学園線（栃原経由） 生野駅生野学園線（マイン経由） 生野駅喜楽苑線 黒川線（生野銀山、喜楽苑経由） 黒川線（生野銀山経由）	八鹿駅、生野駅等を発着地として市内並びに隣接市町の各拠点を連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	■全但バス <u>(国庫協調路線)</u> 山口本線		

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
支線	■コミュニティバス 和田山・山東コース (～R7.3.31) 神子畑・佐中コース (～R6.9.30) 神子畑・老波・川上 コース(～R6.9.30)	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保する。
	■コミュニティバス 田路・多々良木コース (～R6.9.30) 朝日・内海コース (～R7.3.31) 岡・藤和コース (～R7.3.31) ■デマンド型乗合交通 生野エリア (R6.4.1～) 朝来エリア (R6.10.1～) 和田山・山東エリア (R7.4.1～)		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。

2.地域公共交通確保維持事業の必要性

- ・地域内幹線系統は、市内及び隣接する市町域間を連絡し、通勤通学・買物・通院等の日常生活行動だけではなく、観光・ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点及び経由地となる朝来医療センターやJR 和田山駅・JR 生野駅等では、他の交通モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。
 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。
- ・コミュニティバス及びデマンド型乗合交通は、補助対象地域間幹線系統である「全但バス山口本線」につなぐことを目的に運行しており、周辺部に居住している住民や生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段として欠かすことのできない重要な役割を担っている。
 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。

3.補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業
全但バス 山口本線	八鹿駅	朝来医 療セン ター	山口	4条乗合	路線定期運行	交通事業 者	幹線補助
コミュニティバス 田路・多々 良木コース ～R6.9.30	内水面 漁業	新井駅	芸術の 森美術 館	4条乗合	路線定期運行	朝来市 ※運行は 交通事業 者に委託	フィーダ ー補助
コミュニティバス 朝日・内海 コース ～R7.3.31	下戸	和田山 駅	朝来資 料セン ター	4条乗合	路線定期運行	朝来市 ※運行は 交通事業 者に委託	フィーダ ー補助
コミュニティバス 岡・藤和コ ース ～R7.3.31	本芳野	朝来医 療セン ター	野谷口	4条乗合	路線定期運行	朝来市 ※運行は 交通事業 者に委託	フィーダ ー補助
デマンド型 乗合交通 生野エリア R6.4.1～	旧生野町内全域			自家用有 償旅客運 送	区域運行	朝来市	フィーダ ー補助
デマンド型 乗合交通 朝来エリア R6.10.1 ～	旧朝来町内全域			自家用有 償旅客運 送(予定)	区域運行	朝来市	フィーダ ー補助
デマンド型 乗合交通 和田山・山 東エリア R7.4.1～	旧和田山町内全域 旧山東町内全域			自家用有 償旅客運 送(予定)	区域運行	朝来市	フィーダ ー補助

【香美町】

1. 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地域内幹線	全但バス 秋岡線 全但バス 八鹿湯村線 全但バス ハチ北線 全但バス 相岡線 全但バス 板仕野線	国道9号線沿いにバスが運行し町内並びに隣接市町の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
支線	コミュニティバス 佐津柴山線 コミュニティバス 余部線 コミュニティバス 奥佐津線 コミュニティバス 村岡境線 コミュニティバス 長井線 コミュニティバス 香住市街地線 コミュニティバス 射添線 コミュニティバス 兎塚線	町内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保する。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

2 地域公共交通確保維持事業の必要性

- 全但バス八鹿湯村線は新温泉町から八鹿駅までをつなぐ国道9号線を走る幹線で香美町内の拠点を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担い、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。また、全但バスハチ北線・相岡線・板仕野線は八鹿湯村線への周辺部から国道9号線へ接続する路線また、公共施設などへ移動するための必要な路線となっている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保、維持する必要がある。
- コミュニティバス佐津柴山線・余部線・奥佐津線・長井線・香住市街地線は、地域拠点である香住から周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また村岡境線・射添線・兎塚線は全但バスの地域内幹線への接続により広域への移動も可能とするなど、全但バスの地域内幹線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保、維持する必要がある。

3.補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業
全但バス 秋岡線	秋岡	村岡	八鹿駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 村岡線	殿町	関宮	八鹿駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
全但バス 八鹿湯村線	八鹿駅	村岡	湯村温泉	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
コミュニティバス 村岡病院山田境線	村岡病院	山田	境	4条乗合	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 村岡山田境線	村岡	山田	境	4条乗合	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 熊波役場線	熊波区	大糠上	村岡地域局	4条乗合	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 高坂殿町	高坂区	村岡病院	殿町	4条乗合	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 大糠高坂	大糠上	殿町	高坂区	4条乗合	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 岡見境線	岡見公園下	応挙寺口	境	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 香住境線	香住駅	応挙寺口	境	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 岡見左岸境	岡見公園下	油良	境	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 香住左岸線	香住駅	油良	境	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 香住市街地	香住駅	香住病院・香住駅・下浜	香住駅	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 香住市街地循環	香住駅	香住病院・香住駅・下浜・香住駅・香住病院	香住駅	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 香住市街地下浜	香住駅	下浜・香住駅・香住病院・香住駅・下浜	香住駅	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助
コミュニティバス 香住市街地岡見	香住駅	香住病院	香住駅	78条市 町有償路線	路線定期運行	香美町	フィーダー補助

【新温泉町】

1. 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地域内幹線	全但バス 八鹿湯村線	湯村温泉を発着地として香美町を經由し八鹿駅と連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線	町民バス 春來線	町内各地域を運行し、他の公共交通機関や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保する。
	町民バス 久斗山線 町民バス 三尾線 町民バス 田井線 町民バス 伊角線 町民バス 照来循環線 町民バス 海上線 町民バス 八田線 町民バス 浜坂温泉線 町民バス 居組線		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

- 町民バス久斗山線・三尾線・田井線・浜坂温泉線・居組線は、地域拠点である浜坂駅、浜坂病院から周辺部の居住地や生活必需施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、浜坂温泉線は湯村温泉方面へ運行しており、全但バスの八鹿湯村線、町民バスの温泉地域を運行する路線への接続により広域の移動が可能となるなど、住民にとって欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保、維持する必要がある。
- 町民バス伊角線・照来循環線・海上線・八田線は拠点停留所である湯村温泉停留所から町民バス浜坂温泉線、全但バス八鹿湯村線、大阪・神戸方面の高速バス等への接続により、広域の移動も可能となっている。また、海上線では鳥取県岩美町まで運行する便があり、鳥取方面への通院・買い物等を可能にしており、住民にとって欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保、維持する必要がある。

3.補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業
久斗山	久斗山	浜坂病院	B&G	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
久斗山駅	久斗山	浜坂病院	浜坂駅	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
三尾東小	三尾	浜坂東小	B&G	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
三尾B&G	三尾	和田	B&G	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
循環A	浜坂駅	浜坂病院	浜坂駅	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
循環C	浜坂駅	浜坂病院	B&G	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
循環E①②	B&G	三尾	浜坂駅	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
田井こども病院	田井	浜坂こども園	浜坂病院	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
田井図書館②	浜坂駅	浜坂こども園	田井	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
伊角	伊角下	出合	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
伊角上①	伊角上	出合	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
上照来循環	湯村温泉	切畑	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
下照来循環	湯村温泉	切畑	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
海上	海上	八田コミセン	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
八田①	青下	田中	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
浜坂湯村	浜坂駅	栃谷七釜温泉	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
浜坂湯村病院	浜坂駅	浜坂病院	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
浜坂高校	浜坂高校	浜坂駅	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業
浜坂温泉支所	浜坂駅	湯村温泉	温泉総合支所	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
浜坂温泉役場病院	浜坂高校	新温泉町役場	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
浜坂温泉役場	浜坂高校	新温泉町役場	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
浜坂温泉ジオパーク	ジオパーク館	浜坂駅	湯村温泉	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
浜坂温泉ジオパーク	ジオパーク館	湯村温泉	温泉総合支所	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
居組病院	居組港	浜坂駅	浜坂病院	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
居組浜坂港	居組港	浜坂港	浜坂駅	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助
居組浜坂港病院	居組港	海水浴場	浜坂病院	78条バス	路線定期運行	新温泉町	フィーダー補助