

但馬地域公共交通計画

資料編

令和4年3月

兵庫県・豊岡市・養父市・朝来市・香美町・新温泉町

目次

資料編 1 市町別 地域公共交通（補助系統）の位置付け・役割	1
1.豊岡市	1
1-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性	1
1-2.補助系統の位置付け	1
1-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果	2
1-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体	3
2.養父市	3
2-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性	3
2-2.補助系統の位置付け	4
2-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果	5
2-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体	5
3.朝来市	6
3-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性	6
3-2.補助系統の位置付け	6
3-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果	7
3-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体	7
4.香美町	8
4-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性	8
4-2.補助系統の位置付け	8
4-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果	9
4-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体	9
5.新温泉町	10
5-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性	10
5-2.補助系統の位置付け	11
5-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果	11
5-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体	12
資料編 2 但馬地域の現状・地域公共交通の現状（参考資料）	13
1.人口分布	13
2.人口の転入・転出	17
3.主要施設の分布状況	19
4.観光移動状況	27
5.高規格道路の整備状況	35
6.新型コロナウイルス感染症の影響	36
7.鉄道駅のバリアフリー等の整備状況	37
8.コミュニティバスの利用状況	38
資料編 3 上位・関連計画の整理	45
1.兵庫県 上位計画	45

1-1.但馬地域ビジョン	45
1-2.但馬地域都市計画区域マスタープラン	47
1-3.ひょうご公共交通 10 カ年計画	48
2.地域公共交通網形成計画	50
2-1.豊岡市地域公共交通網形成計画	50
2-2.朝来市地域公共交通網形成計画	51
2-3.北近畿タンゴ鉄道沿線 地域公共交通網形成計画	53
3.豊岡市 上位・関連計画	54
3-1.豊岡市基本構想	54
3-2.第2期豊岡市地方創生総合戦略	54
3-3.豊岡市都市計画マスタープラン	55
4.養父市 上位・関連計画	56
4-1.養父市まちづくり計画	56
4-2.養父市都市計画マスタープラン	57
5.朝来市 上位・関連計画	58
5-1.第3次朝来市総合計画（後期基本計画）	58
5-2.第2期朝来市創生総合戦略	59
5-3.朝来市都市計画マスタープラン	60
5-4.朝来市立地適正化計画	61
6.香美町 上位・関連計画	62
6-1.第2次香美町総合計画	62
6-2.第2期香美町総合戦略	63
7.新温泉町 上位・関連計画	64
7-1.第2次新温泉町総合計画	64
7-2.新温泉町地方創生総合戦略	65
資料編 4 住民アンケート調査結果	66
1.調査概要	66
1-1.調査目的	66
1-2.調査内容	66
1-3.調査時期	66
1-4.回収数	66
1-5.調査票	67
2.調査結果	69
2-1.回答者の属性	69
2-2.普段の外出	71
2-3.豊岡病院への移動	84
2-4.外出の不安や不満	87
2-5.公共交通の改善点・利用意向	92
2-6.公共交通の維持について	106

2-7.公共交通の利用環境.....	108
2-8.ICT 技術を活用した施策の可能性.....	110
2-9.新型コロナウイルス感染拡大による影響.....	112
3.まとめ.....	116
資料編 5 バス実証運行の利用者アンケート調査.....	117
1.蘇武トンネル線（道の駅神鍋高原―道の駅村岡ファームガーデン）.....	117
2.湯村鳥取線（湯村温泉―JR 鳥取駅、鳥取空港）.....	126
資料編 6 評価指標の目標値設定の根拠.....	135
総合評価指標.....	135
目標①.....	136
目標②.....	138
目標③.....	139
目標④.....	141
資料編 7 但馬地域公共交通活性化協議会の開催概要.....	143
1.開催経緯.....	143
2.委員名簿.....	143
3.協議会規約.....	144

資料編 1 市町別 地域公共交通（補助系統）の位置付け・役割

1.豊岡市

1-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性

人口減少や少子高齢化、車社会の進展により、路線バスやコミュニティバス等の公共交通を利用する者は年々減少を続けており、日常生活のうえで必要不可欠な地域公共交通の維持確保が極めて厳しい状況にある。

地域住民、運行事業者、行政などの地域の関係者が適切な役割のもと、市内を運行する路線バスやコミュニティバス等の公共交通の維持活性化を図るとともに、過疎地域などの交通不便地域の移動手段を確保する。

1-2.補助系統の位置付け

以下に豊岡市における地域公共交通の将来ネットワークイメージと補助対象路線を示す。

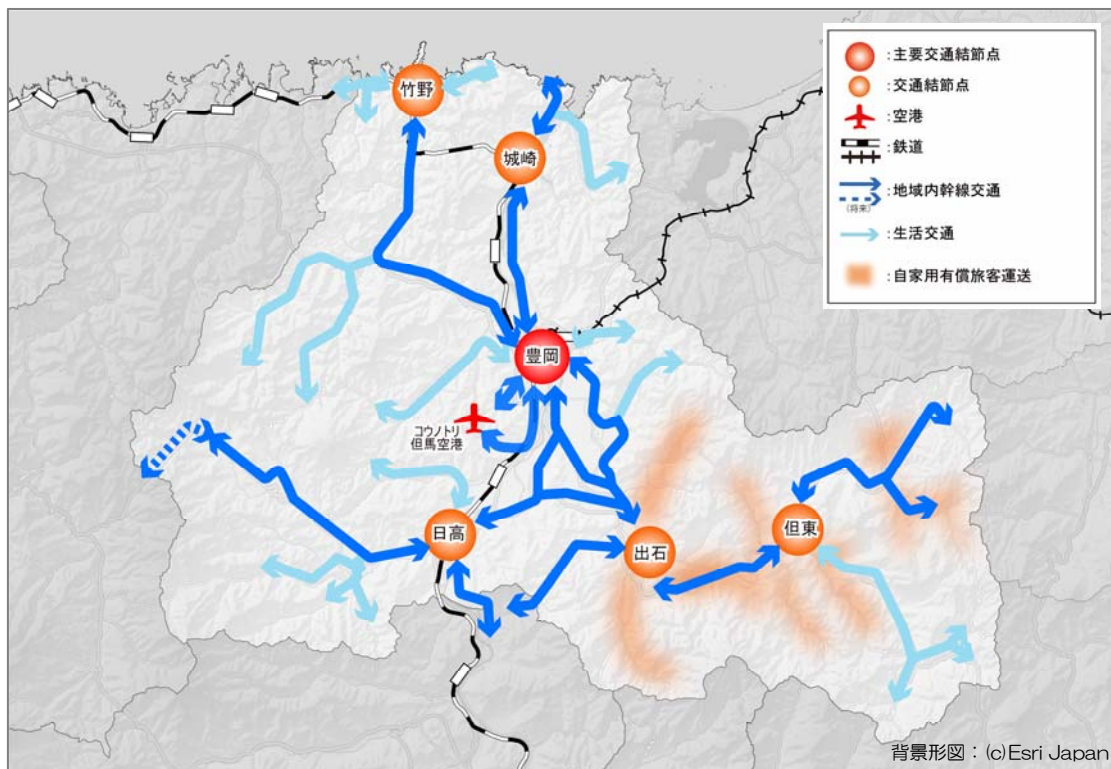


図 1-1 将来ネットワークイメージ（豊岡市）

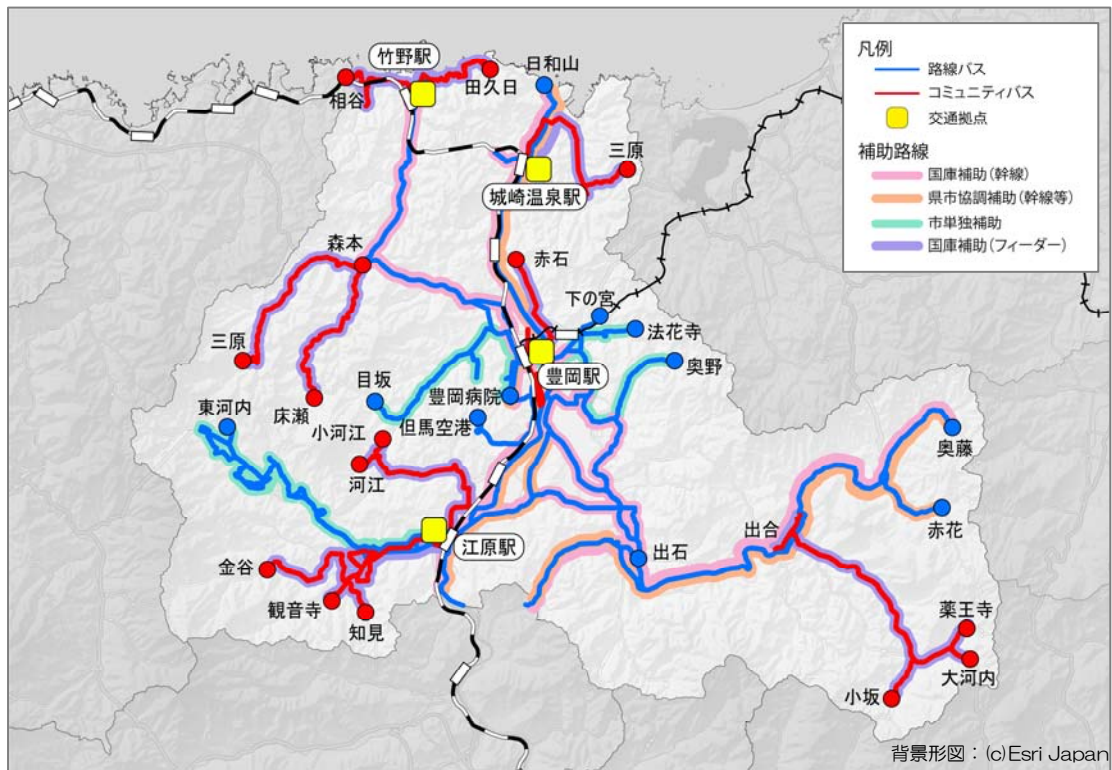


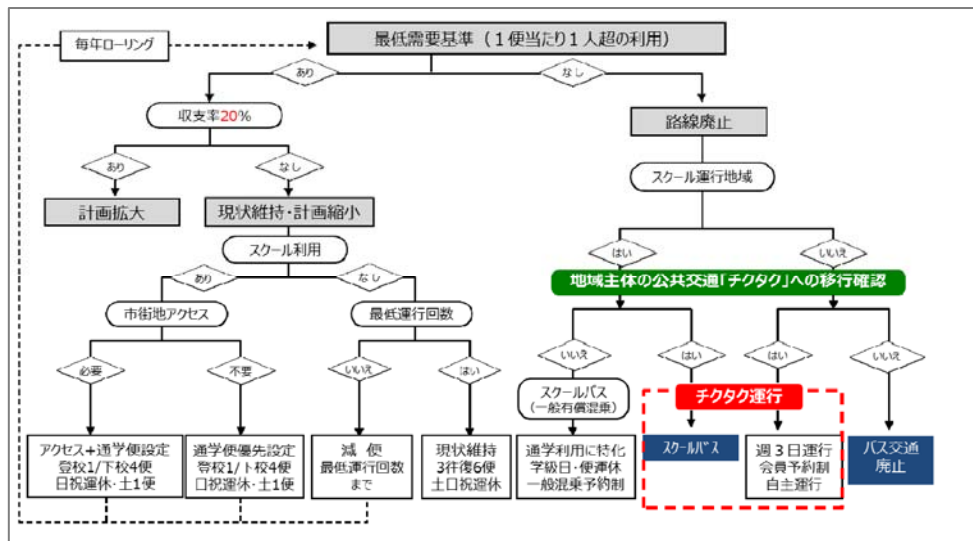
図 1-2 補助対象路線図(豊岡市)

1-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果

(1) 事業の目標

コミュニティバス等の路線維持の考え方を次のとおりとする。

- 最低運行回数：1日3往復以上
- 最低需要基準：1便当たり1人超の利用者数



出典：豊岡市地域公共交通網形成計画

図 1-3 イナカー運行計画見直しフロー図

(2) 事業の効果

日常生活に最低限必要な公共交通が維持されることにより、通院や買い物、通学などの移動手段が確保される。

また、地域住民、運行事業者、行政などの地域の関係者が適切な役割のもと、主体的・積極的に関わることにより、持続可能な地域の公共交通を維持することが出来る。

1-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 達成するために行う事業

年間を通じ、各区単位では様々な利用促進事業が行われている。特に健康増進を兼ねた乗車運動、コミュニティ事業等での利用促進が活発に行われている。(イナカーウォーキング)

(2) 事業主体

各区長会等

2.養父市

2-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性

多くの谷筋に集落が散在する地形にあって、人口減少と高齢化の進展が著しい現状にある。このような中で、住民の移動手段として自動車が生活の必需品となった今、公共交通機関であるバスの利用者は全体として減少傾向にあるが、高齢者や児童・生徒など自ら自動車を使用できない人の日常生活においては引き続き重要な移動手段として確保が求められている。

このため、市では合併後、旧町の取り組みを引き継ぐ形で維持してきたバス対策を、平成21年度養父市地域公共交通総合連携計画を活用して市内統一したサービスへと見直し、幹線は路線バス、路線バスの走らない地域にはコミュニティバス、それ以外の交通空白地には自家用有償運送というように、公共交通網のネットワーク整備を行ってきた。

この中で特に、交通空白地である宿南地区、建屋地区の自家用有償運送については、対象者数が限定される地域であり、大幅な利用者増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非常に高い。

2-2.補助系統の位置付け

以下に養父市における地域公共交通の将来ネットワークイメージと補助対象路線を示す。

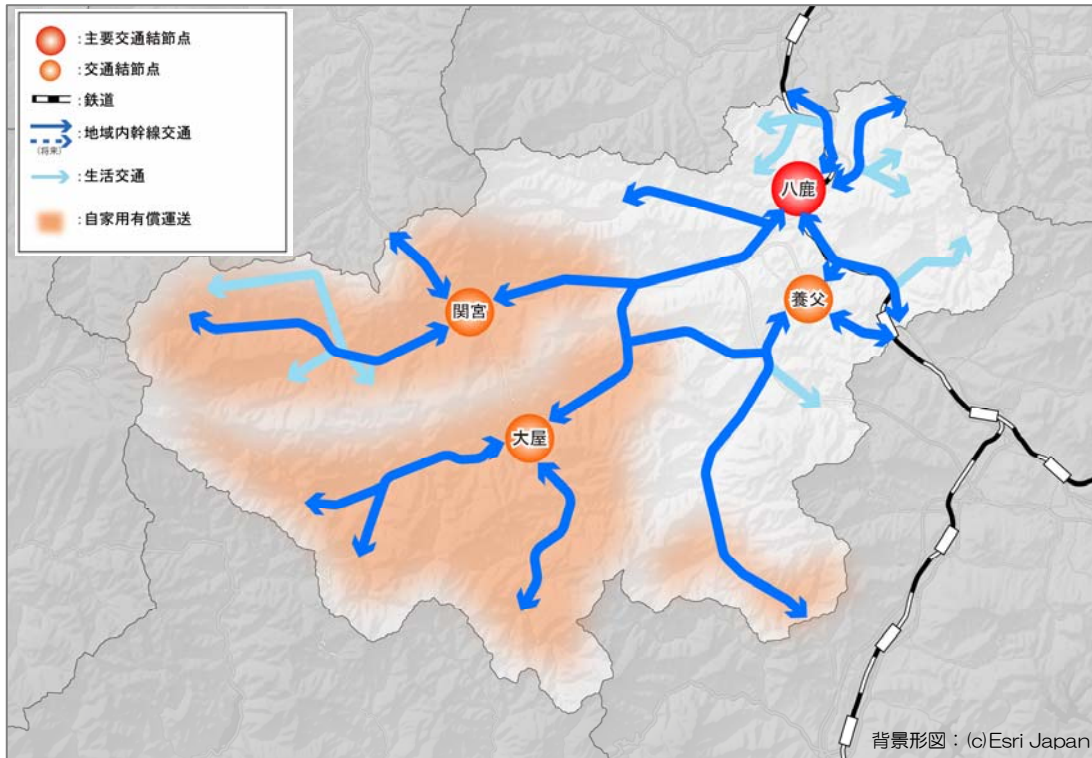


図 1-4 将来ネットワークイメージ（養父市）

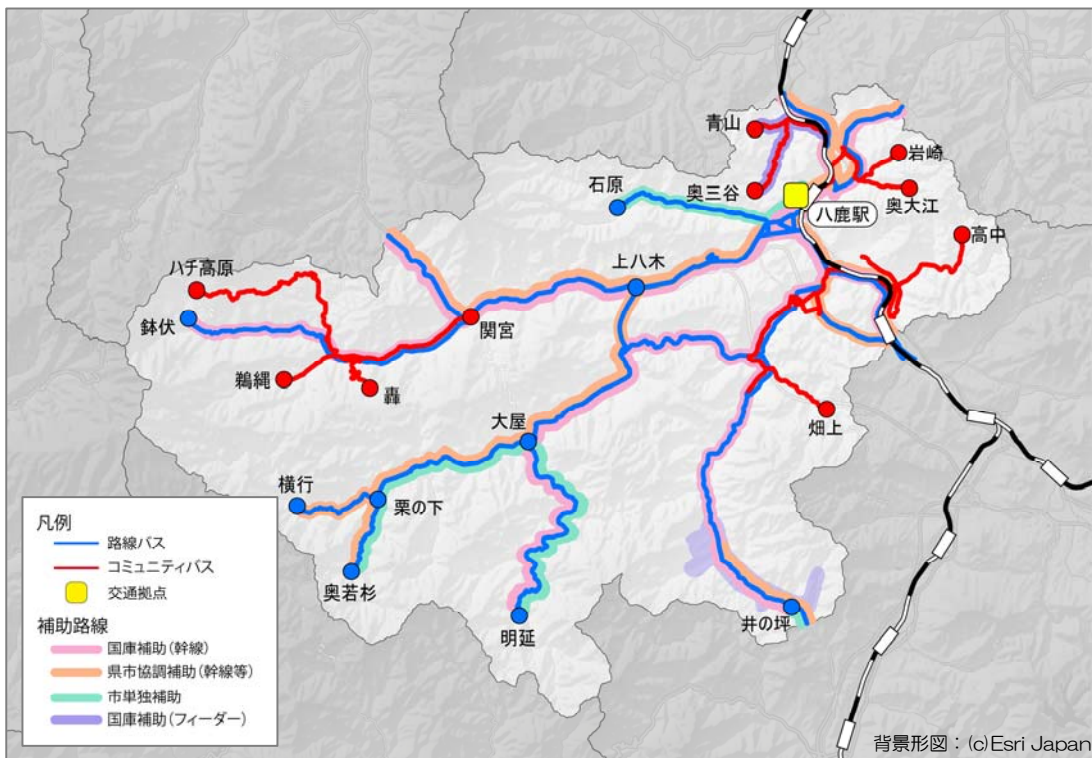


図 1-5 補助対象路線図（養父市）

2-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果

(1) 事業の目標

宿南線については、週3日、1日4便、建屋線についてはデマンド運行とし、週3日、1日6便の確保を図る。

利用者数の目標は、これまでの実績や地域人口を踏まえ、宿南線は1便1.1人以上、建屋線は稼働率33.3%以上を目指すものである。

(2) 事業の効果

宿南地区（人口714人）、建屋地区（人口662人）の両地区にとって、自家用有償運送の両路線を維持することで、日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

利用者は高齢者に特化されると考えられる。両地区人口減少により絶対数が非常に少ない現状である。しかし、免許証の返納者などを利用者として確保しつつ、路線バスまでの唯一の交通手段の確保が図られる。

2-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 達成するために行う事業

宿南線、建屋線は、路線バスやコミュニティバスへつなぐ形でネットワークを形成しており、次の交通へスムーズな乗換ができるよう運行路線やダイヤ設定を行うことで利便性の向上に努める。また運行する沿線地域と連携し、地域広報誌への掲載等を通じて利用啓発を行う。

(2) 事業主体

実施主体は、運行する地域の区長会またはNPO法人で、養父市から運行委託して実施する。

3.朝来市

3-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性

朝来市は市面積約 403 km²と広く、南北を走る JR 播但線を中心に路線バス、コミュニティバス（アコバス）により公共交通体系が形成されている。

自動車利用を前提とした生活スタイルの浸透、少子・高齢化の社会の到来で公共交通の利用者は減少傾向にあるが、自分で移動手段を持たない高齢者をはじめとする市民にとって公共交通は、生活に必要不可欠な交通手段である。

合併後の市町間を結ぶ地域間幹線交通として路線バス、地域間交通に接続し市民の生活の移動手段として利用される地域内フィーダー路線としてのコミュニティバス（アコバス）とそれぞれの役割を明確にし、市民の生活交通手段を確保、維持していくことが求められている。

平成 28 年 5 月、朝来市医療センターの開院に伴い、各路線のルート時刻表を見直し、第 2 次路線再編を行った。

今後も、費用や利用状況など評価基準に応じて評価・見直しを行い、地域の実情に応じた路線の確保を図っていく。

3-2.補助系統の位置付け

以下に朝来市における地域公共交通の将来ネットワークイメージと補助対象路線を示す。

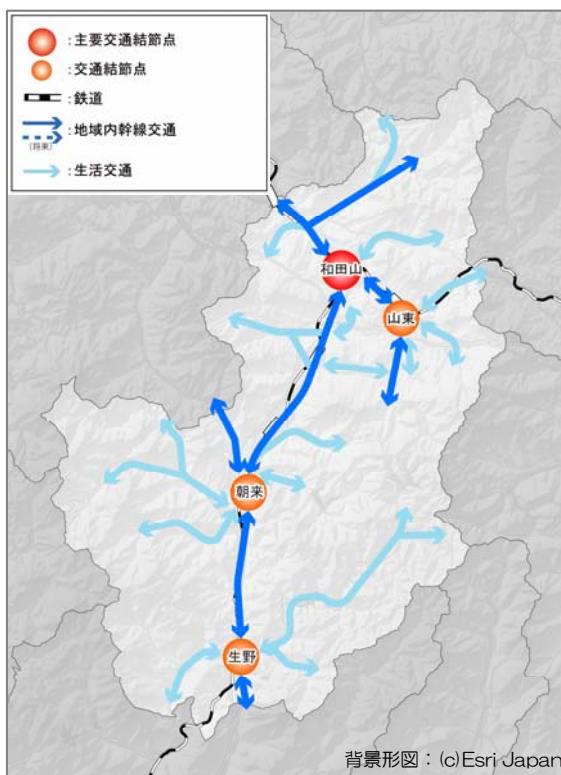


図 1-6 将来ネットワークイメージ（朝来市）

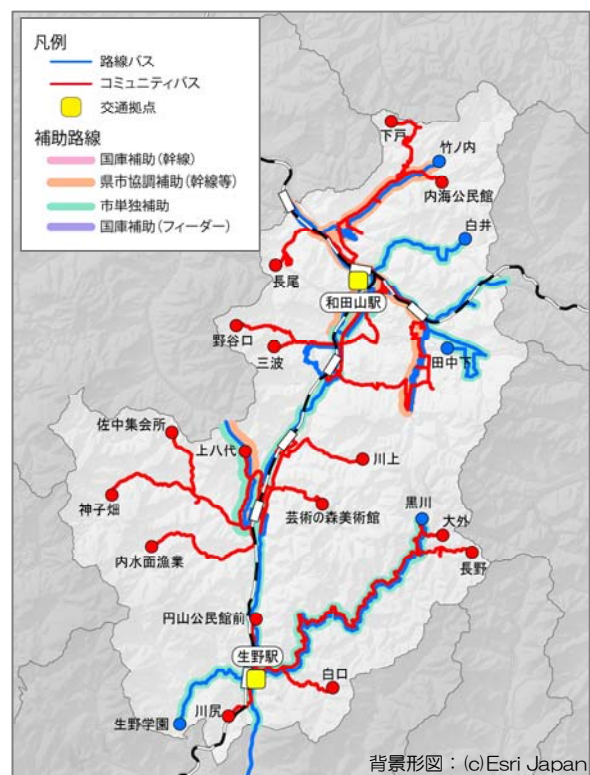


図 1-7 補助対象路線図（朝来市）

3-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果

(1) 事業の目標

- 路線バスとコミュニティバス（アコバス）、鉄道とのダイヤ接続を重視し、利用促進を図っていく。
- 公共交通は、「地域みんなで乗って守る」という意識の基に、利用促進を図っていく。
- 各路線別に利用者状況を整理し、評価基準に基づき定期的に見直しを実施し、効率的、効果的な運行を目指す。
- コミュニティバス（アコバス）について、1便平均利用者数の目標を次のとおりとする。

A. 朝日・内海コース：3.9人（令和元年10月～令和2年9月実績 3.9人）

B. 岡・藤和コース：2.0人（令和元年10月～令和2年9月実績 2.0人）

C. 田路・多々良木コース：1.3人（令和元年10月～令和2年9月実績 1.3人）

(2) 事業の効果

- 高齢者等をはじめとする市民の生活に必要な移動手段が確保される。
- 定期的に評価基準による評価・見直しを実施することにより、地域の実情に応じた運行体系が構築される。

3-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 達成するために行う事業

- 路線バス、コミュニティバス、高速バス、JR等のダイヤと経路を掲載した朝来市の交通情報誌を作成し市内全戸に配布する。（朝来市）
- 個人の利用に合わせたコミュニティバスの時刻表の発行も行えるように新たなシステムを導入し、利用促進につなげる。（朝来市）

4.香美町

4-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性

地域住民にとって、バスは重要な公共交通機関であり、車を運転できない高齢者等を中心に、日常生活に無くてはならない社会基盤であるが、過疎化（人口減少）によるバス利用者の減少や自家用車の普及によるバス離れは、事業者の経営難、さらには路線休止を招くこととなった。

町は、①休止路線を引き継いだ路線 ②住民要望による新たな路線 による町民バスの運営を行っているが、今後もバス利用者の急激な増加が見込めない中で、町のさらなる財政負担増が懸念されることから、令和2年10月から①路線において、運行主体・運行形態・運行経路の一部見直しを行った。これにより利便向上・収支改善を図り、あわせて地域公共交通確保維持事業による支援を活用し、児童生徒の通学や高齢者の通院、日常の買物など自家用車等による移動が困難な地域住民の交通手段を維持確保することを目的とする。

4-2.補助系統の位置付け

以下に香美町における地域公共交通の将来ネットワークイメージと補助対象路線を示す。

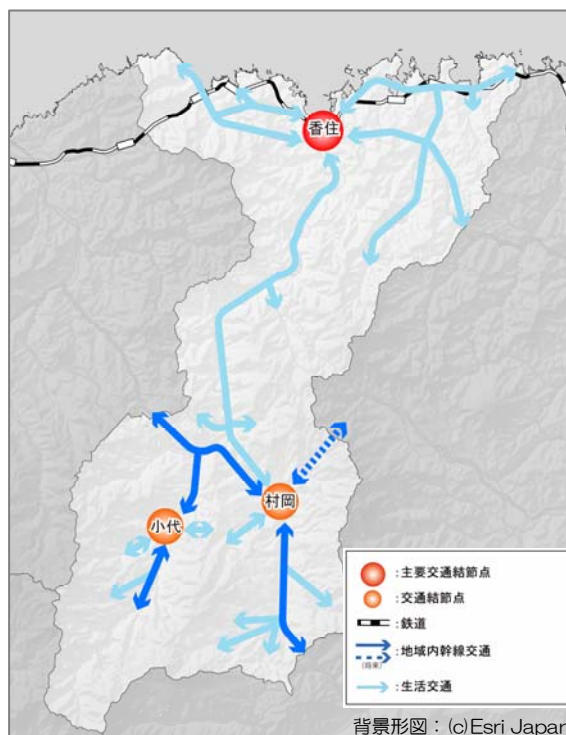


図 1-8 将来ネットワークイメージ（香美町）

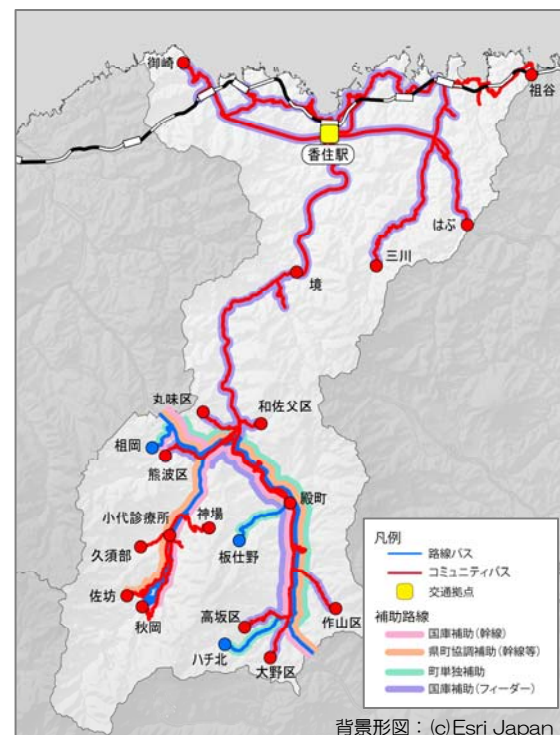


図 1-9 補助対象路線図（香美町）

4-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果

(1) 事業の目標

1 便平均利用者数を1,000人超(直近年度の実績1,480人)とする

(2) 事業の効果

①休止引継路線

A. 村岡境線

地域幹線系統との接続により、地域住民の通院・通学・買物など日常生活に必要な移動手段を確保することができる。

B. 長井線

JR山陰本線との接続により、地域住民の通院・買物など日常生活に必要な移動手段を確保することができる。中心市街地部分では、他路線とともに地域内移動の円滑化にもつなげている。

C. 香住市街地線

JR山陰本線との接続により、地域住民の通院・買物など日常生活に必要な移動手段を確保することができる。

D. 余部線

JR山陰本線との接続により、地域住民の通院・買物など日常生活に必要な移動手段を確保することができる。

E. 奥佐津線

JR山陰本線と2駅で接続することにより、地域住民の通院・買物など日常生活に必要な移動手段を確保することができる。

②新規2路線

A. 射添線

週2日運行であるが、地域間幹線系統との接続により、地域住民の通院・買物など日常生活に必要な移動手段を確保することができる。主に同一小学校区内での運行となることから、地域住民の交流・外出促進効果にも期待する。

B. 兎塚線

週2日運行であるが、地域間幹線系統との接続により、地域住民の通院・買物など日常生活に必要な移動手段を確保することができる。主に同一小学校区内での運行となることから、地域住民の交流・外出促進効果にも期待する。

4-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体

- ・鉄道や民間路線バスを含めた公共交通時刻表の全戸配布(香美町)
- ・利用方法等のリーフレット作成・説明会実施(香美町)
- ・地域のイベントにおけるバス周知を図る出展(香美町・全但バス株式会社)
- ・地域団体へ出向いたバス周知・説明の実施<出前講座>(香美町)
- ・高校生を対象にした交通結節点における乗換交通機関の周知・案内(香美町)

5.新温泉町

5-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性

平成 19 年 9 月 20 日の町内全域での全但バスの 5 路線 12 系統（浜坂温泉線、居組線、田中線、久斗山線、ゆめぐりエクスプレス）の休止の申し入れにより、高齢者や障がいのある方、通勤・通学者など、自家用自動車での移動が困難な住民や来訪者等の交通手段の確保及び維持が重要な課題となったことから、町全体の自主運行バスを導入し、地域住民の生活交通に必要となる最低限度の移動手段を確保・維持することが必要となった。

職場や学校に通い、買い物や病院へ行くなどの社会生活を営むためには、安全・安心な交通手段が必要不可欠となる。とりわけ、高齢者や障がいのある方にとって、安全・安心な交通手段の確保は極めて重要である。さらに本町は、過疎地域であり高齢化が早く進んでいるため、交通手段の確保は大きな課題である。そして、その課題解決のためには、地域公共交通のバス路線（夢つばめ）を維持していくことが必要である。

本町では、平成 19 年に制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して、平成 20 年度から 3 力年計画で夢つばめの実証運行を実施した。この実証運行中に得られた利用実態データ及び住民からの意見等を元に、バス路線の評価・見直しを行い、高齢者の通院・買物、児童・生徒の通学、観光客の移動手段及び中心市街地への集客など、住民の移動手段を確保維持することで、地域の活性化を図ることを目的とした、より効果的な公共交通ネットワークの構築を図る。

5-2.補助系統の位置付け

以下に新温泉町における地域公共交通の将来ネットワークイメージと補助対象路線を示す。



図 1-10 将来ネットワークイメージ（新温泉町）

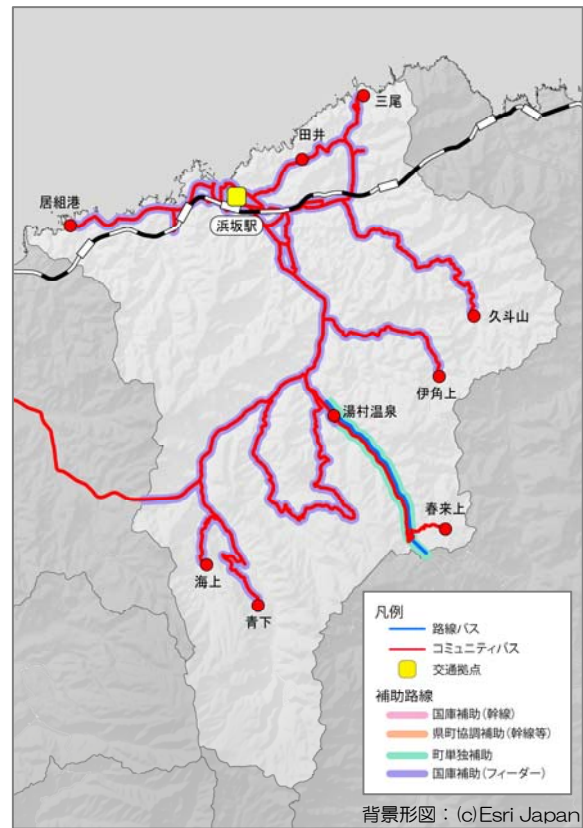


図 1-11 補助対象路線図（新温泉町）

5-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果

(1) 事業の目標

- ・ 現行 10 路線の維持
- ・ 通園・通学、通院の利便性の向上
- ・ 最低運行回数：1 日 2 往復（4 便）以上
- ・ 運行収支バランスの維持
- ・ 料金体系の維持：上限 300 円
- ・ 1 運行当たり輸送人員（計画に掲げる 30 系統）

①久斗山線(8 人以上)	②三尾線(9 人以上)	③田井線(5 人以上)
④伊角線(9 人以上)	⑤照来循環線(16 人以上)	⑥海上線(7 人以上)
⑦八田線(9 人以上)	⑧浜坂温泉線(9 人以上)	⑨居組線(12 人以上)

(2) 事業の効果

夢つばめを維持することにより、地域で生活する住民、とりわけ高齢者や障がいのある方、通勤・通学者の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、地域を跨るバス路線や鉄道に連携することで、効率的な運行体系が実現でき、地域の活性化にもつながる。

5-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体

- 各種公共交通機関とのダイヤ調整(新温泉町)
- 夢つばめ時刻表（B3判）を作成し、全戸配布(新温泉町)
- 夢つばめ時刻表を広報誌に掲載(新温泉町)
- 沿線にある高等学校の生徒に対して、通学利用の啓発を実施(新温泉町)

資料編 2 但馬地域の現状・地域公共交通の現状（参考資料）

1.人口分布

(1) 人口密度

- 各市町とも主要駅周辺を中心に人口が分布しており、その他は主要幹線道路沿いに分布している。

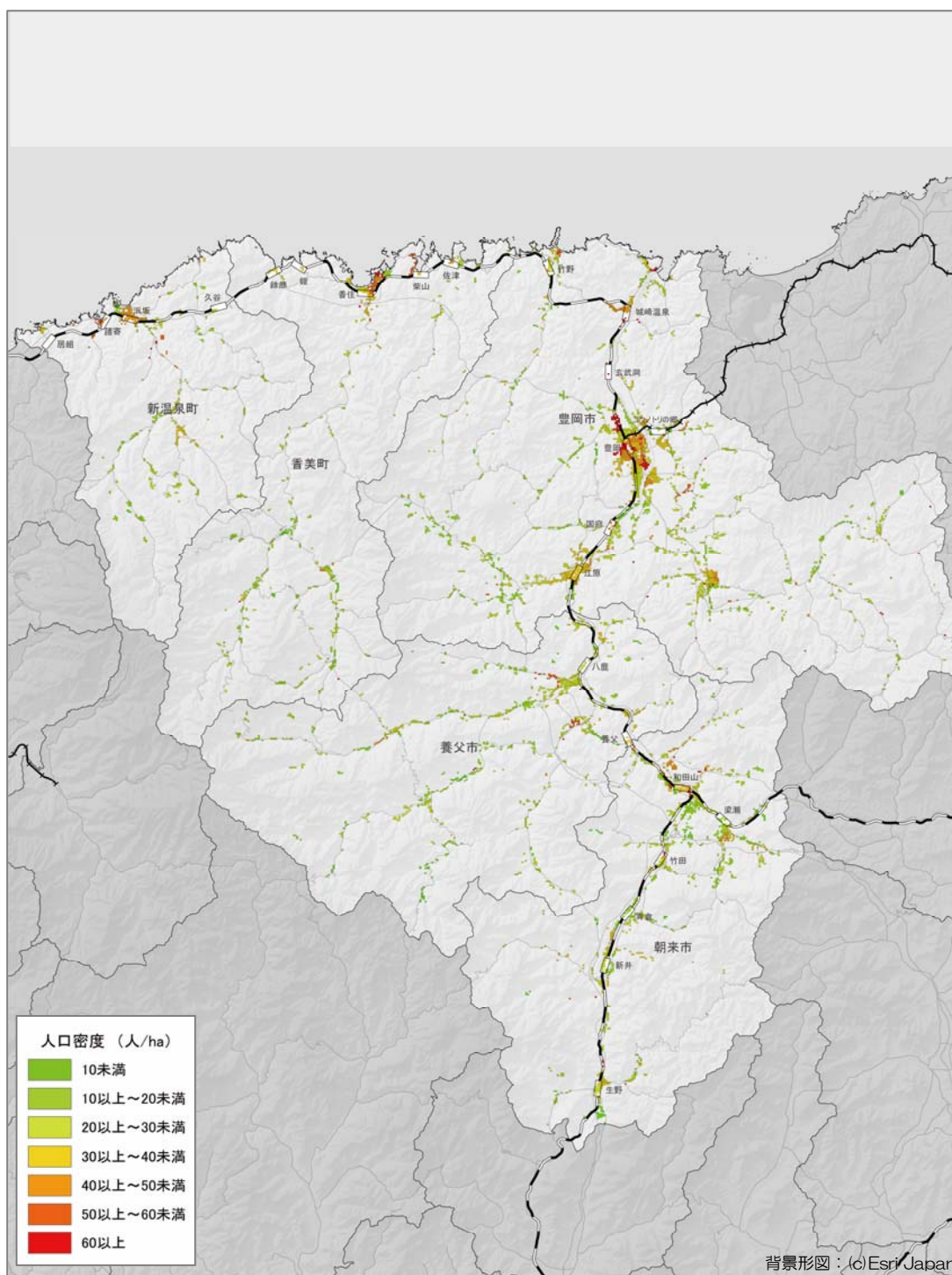


図 2-1 人口密度（100mメッシュ・H27年国勢調査）（再掲）

(2) 高齢化率（分布状況）

- ・ 高齢化は主要駅周辺の中心部より中山間地域で進んでいる。

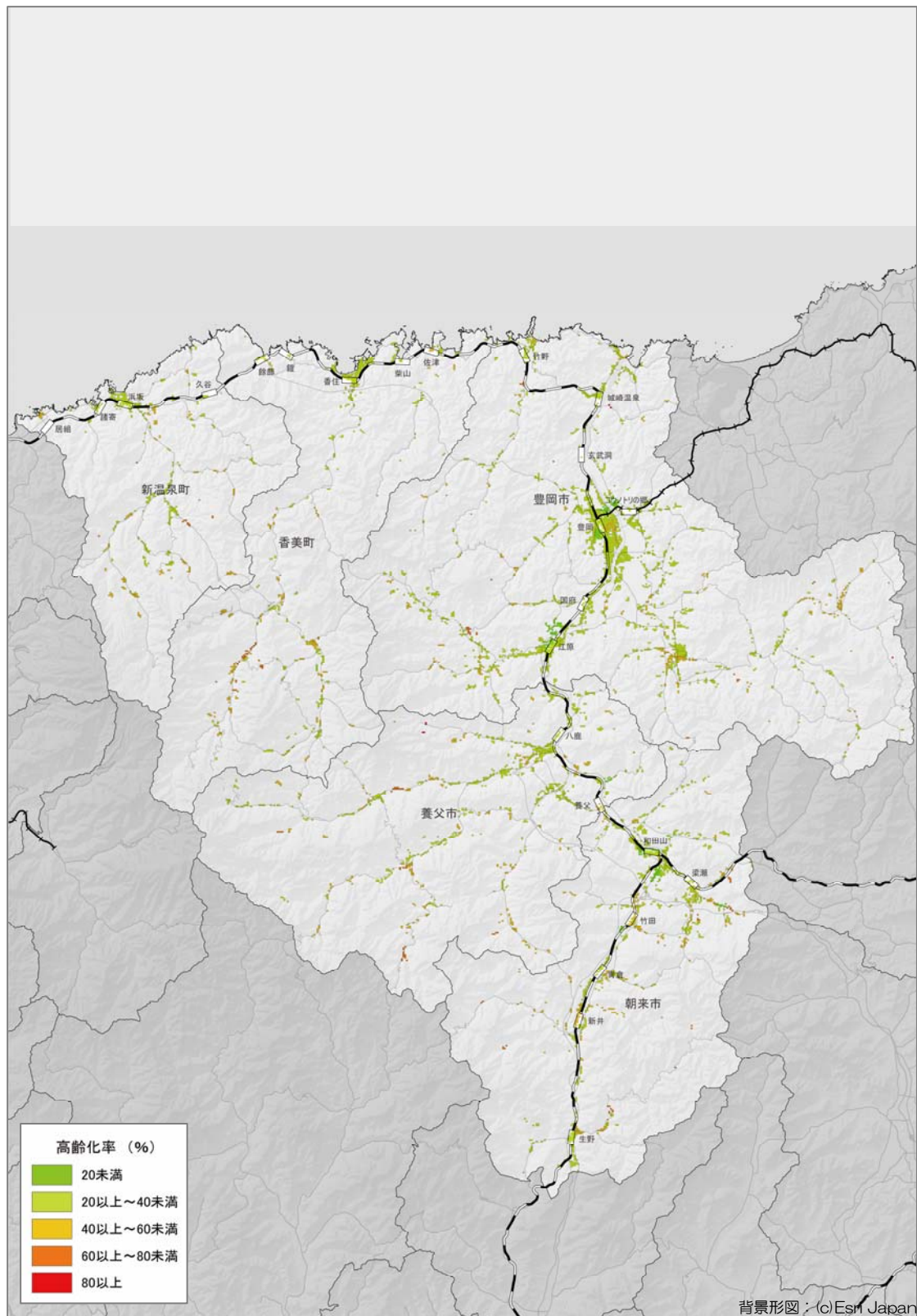


図2-2 高齢化率（100mメッシュ・H27年国勢調査）（再掲）

(3) 高齢者人口密度

- 高齢化は山間地域で進んでいるが、高齢者数は中心部に集中している。

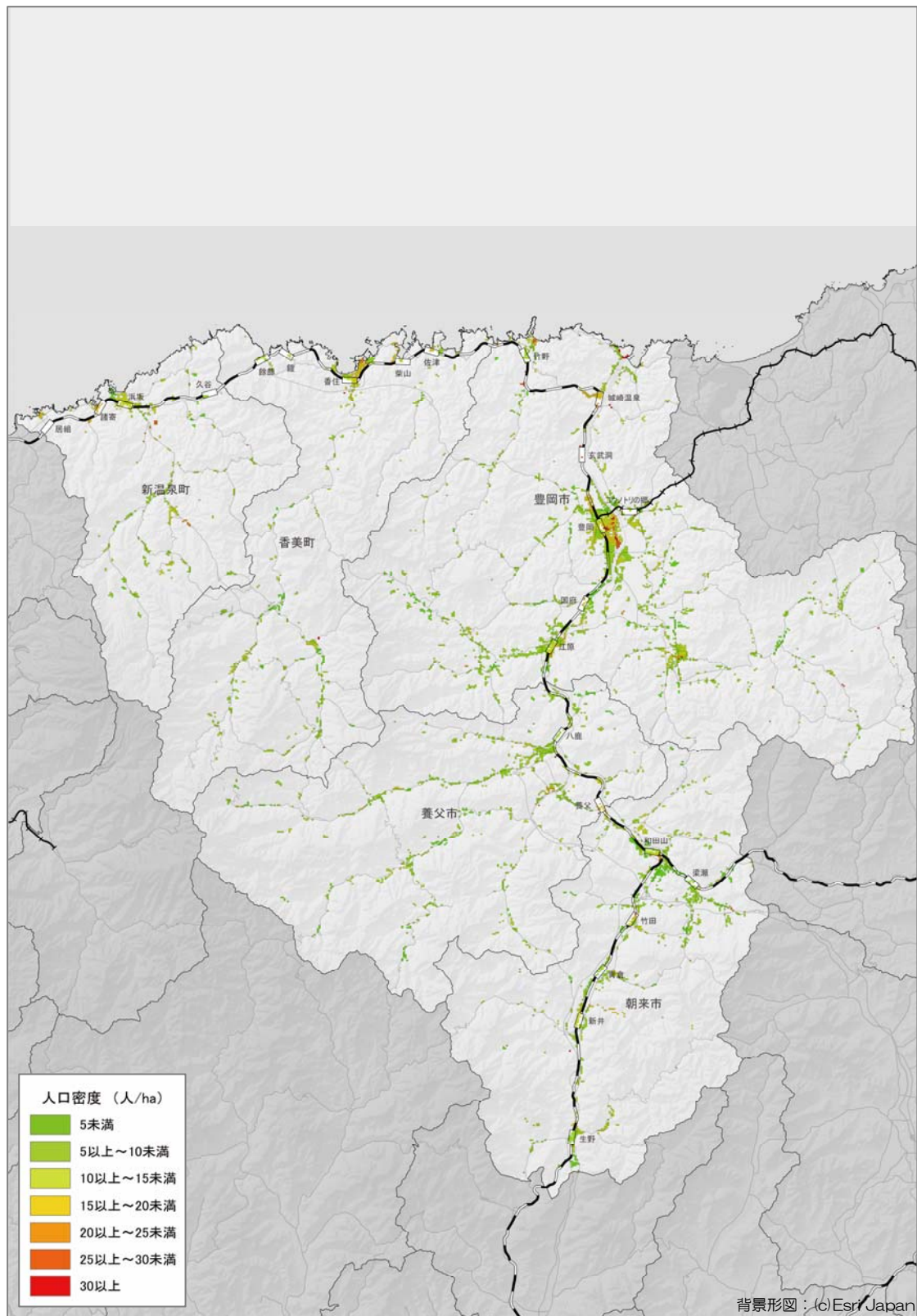


図 2-3 高齢者人口密度 (100m メッシュ・H27 年国勢調査)

(4) 小地域別高齢者増減数 (H27年-H17年)

- ・ 各市町中心部では高齢者が増加している。中山間地域では高齢化が進む一方で、高齢者数は減少している。

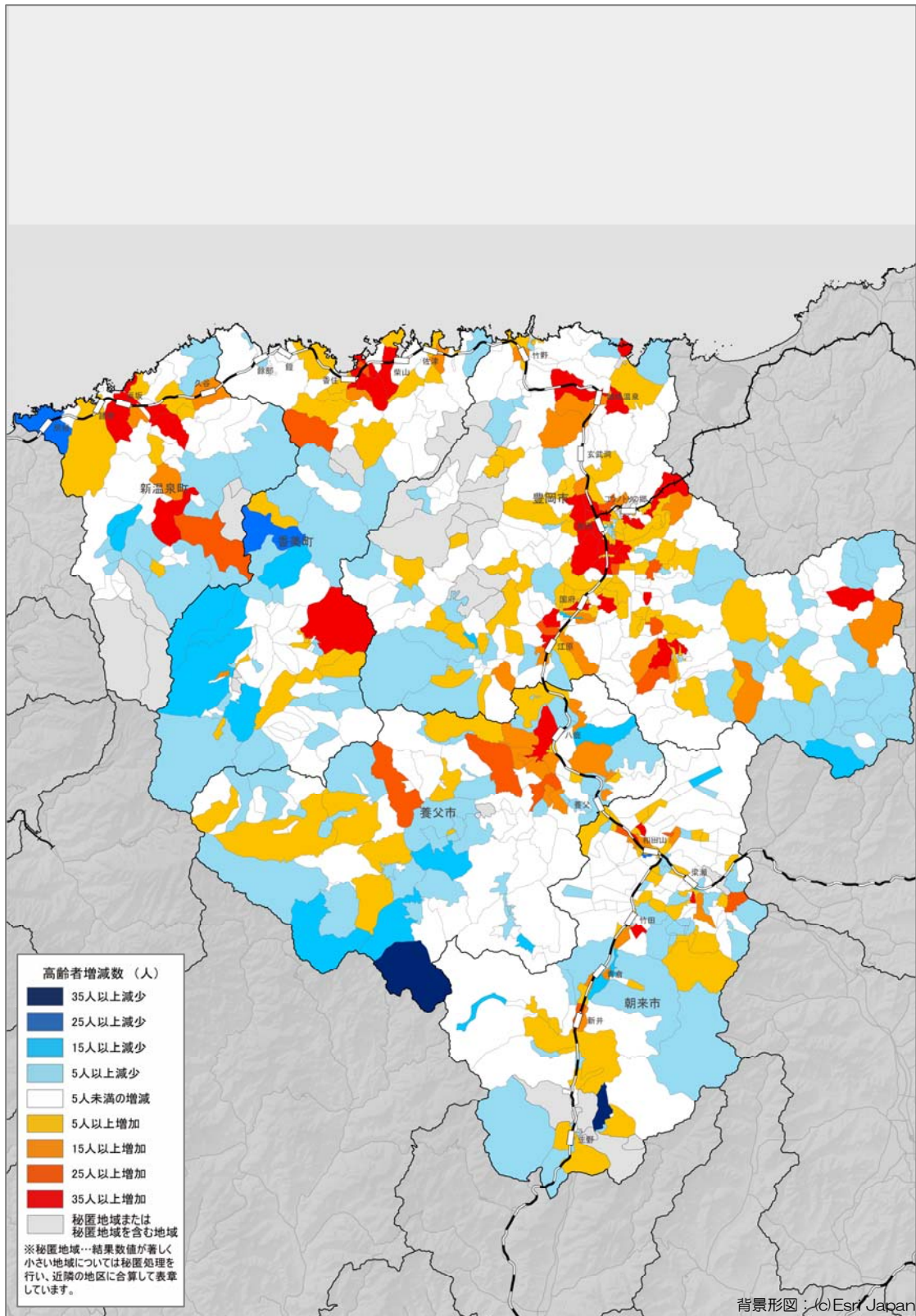
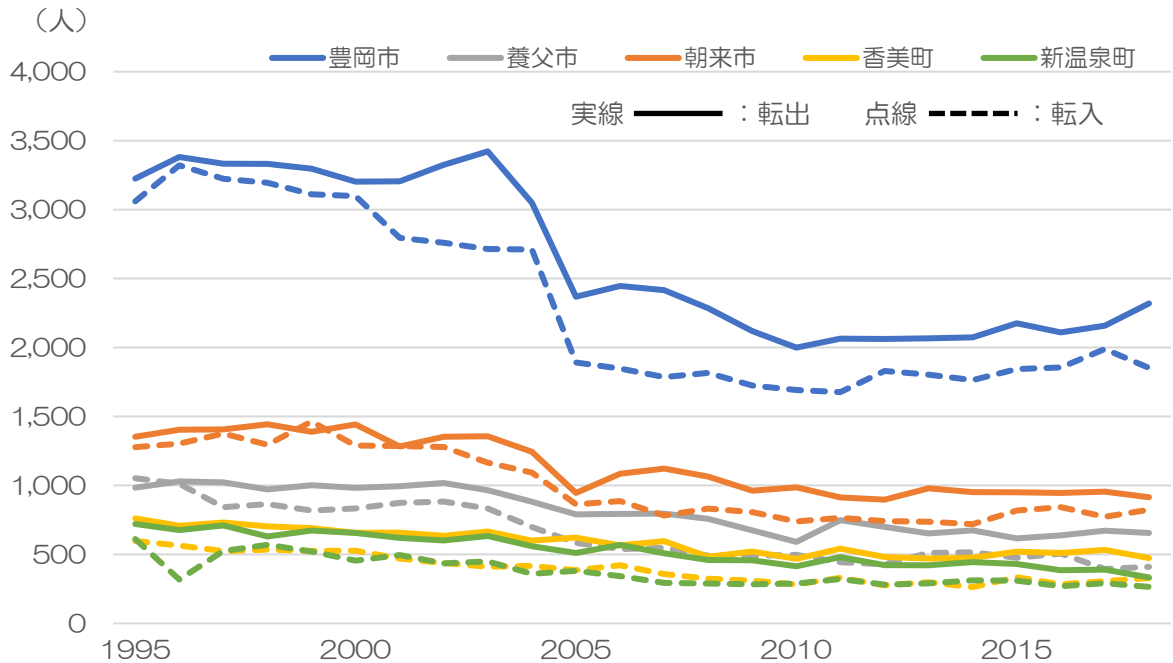


図 2-4 高齢者増減数 (小地域・H27年国勢調査 - H17年国勢調査) (再掲)

2.人口の転入・転出

- 各市町とも転出者数が転入者数を上回っており、但馬地域内では豊岡市への転出が多いが姫路市など他地域への転出がそれを上回る。



【出典】総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査」（地域経済分析システム (RESAS) より）

図 2-5 市町別転入・転出の推移

表 2-1 市町別転入先・転出先（2019年）《1/2》

	転入先	転出先
豊岡市	1位 兵庫県香美町 (99人)	1位 兵庫県姫路市 (108人)
	2位 兵庫県養父市 (97人)	2位 兵庫県養父市 (84人)
	3位 鳥取県鳥取市 (63人)	3位 兵庫県朝来市 (78人)
	4位 京都府京丹後市 (54人)	4位 京都府京丹後市 (74人)
	5位 兵庫県朝来市 (53人)	5位 兵庫県西宮市 (48人)
	6位 兵庫県姫路市 (53人)	6位 兵庫県尼崎市 (47人)
	7位 兵庫県西宮市 (30人)	7位 兵庫県神戸市垂水区 (39人)
	8位 兵庫県新温泉町 (26人)	8位 兵庫県明石市 (37人)
	9位 京都府福知山市 (26人)	9位 兵庫県神戸市東灘区 (34人)
	10位 兵庫県尼崎市 (23人)	10位 大阪府吹田市 (32人)
	その他 (1,176人)	その他 (1,563人)

表 2-2 市町別転入先・転出先 (2019年) 《2/2》

	転入先	転出先
養父市	1位 兵庫県豊岡市 (84人)	1位 兵庫県豊岡市 (97人)
	2位 兵庫県朝来市 (55人)	2位 兵庫県朝来市 (94人)
	3位 兵庫県姫路市 (13人)	3位 兵庫県姫路市 (30人)
	4位 兵庫県明石市 (11人)	4位 兵庫県尼崎市 (16人)
	その他 (239人)	5位 兵庫県神戸市北区 (15人)
		6位 兵庫県西宮市 (14人)
		7位 兵庫県神河町 (11人)
		8位 兵庫県神戸市垂水区 (10人)
		9位 兵庫県神戸市須磨区 (10人)
		その他 (308人)
朝来市	1位 兵庫県養父市 (94人)	1位 兵庫県姫路市 (69人)
	2位 兵庫県豊岡市 (78人)	2位 兵庫県養父市 (55人)
	3位 兵庫県姫路市 (41人)	3位 兵庫県豊岡市 (53人)
	4位 京都府福知山市 (37人)	4位 京都府福知山市 (40人)
	5位 兵庫県三田市 (16人)	5位 兵庫県尼崎市 (25人)
	6位 兵庫県加古川市 (14人)	6位 兵庫県神河町 (23人)
	7位 兵庫県丹波市 (13人)	7位 兵庫県丹波市 (22人)
	8位 兵庫県丹波篠山市 (12人)	8位 兵庫県西宮市 (22人)
	9位 兵庫県宝塚市 (11人)	9位 兵庫県明石市 (19人)
	10位 兵庫県尼崎市 (11人)	10位 兵庫県神戸市西区 (17人)
	その他 (389人)	その他 (566人)
香美町	1位 兵庫県宝塚市 (11人)	1位 兵庫県豊岡市 (99人)
	2位 兵庫県新温泉町 (10人)	2位 兵庫県姫路市 (15人)
	その他 (244人)	3位 鳥取県鳥取市 (12人)
		4位 兵庫県明石市 (12人)
		5位 兵庫県尼崎市 (12人)
	その他 (346人)	
新温泉町	1位 鳥取県鳥取市 (25人)	1位 鳥取県鳥取市 (73人)
	2位 兵庫県豊岡市 (15人)	2位 兵庫県豊岡市 (26人)
	3位 鳥取県岩美町 (12人)	3位 鳥取県岩美町 (13人)
	その他 (181人)	4位 兵庫県尼崎市 (11人)
		5位 兵庫県香美町 (10人)
	その他 (213人)	

【出典】 総務省「住民基本台帳人口移動報告」(地域経済分析システム(RESAS)より)

3.主要施設の分布状況

【図面データ出典】

項目	市町	出典資料	基データ基準 年次等
学校	5市町	国土数値情報の学校データを基に作成	平成18年度
公共施設	5市町	国土数値情報の市町村役場等及び公的集会施設データを基に作成	平成23年度
病院	5市町	兵庫県HPの兵庫県内病院一覧を基に作成	令和2年度
福祉施設	豊岡市	市HPより地域包括支援センター及び施設カルテ（2020年10月更新）において健康福祉施設及びその他の福祉施設と位置付けられている施設を基に作成	令和2年度
	養父市	市HPより地域包括支援センター、養父市例規集より養父老人福祉センター、高齢者総合福祉センター、地域ふれあいの家、保健センターの項目を基に作成	令和2年度
	朝来市	市HPの主要公共施設（保健・福祉）に記載のある施設を基に作成	令和2年度
	香美町	町HPの福祉関係施設に記載のある施設及び地域包括支援センターを基に作成	令和2年度
	新温泉町	町HPの病院・診療所・保険福祉施設に記載のある施設を基に作成	令和2年度
金融機関 ・郵便局	5市町	金融機関はiタウンページを基に作成 郵便局は国土数値情報の郵便局データを基に作成	令和2年度（i タウンペー ジ） 平成25年度 （国土数値情 報）
商業施設	5市町	iタウンページを基に作成	令和2年度
観光資源	5市町	但馬観光協議会作成のパンフレット『遊びに行きたい！と思ったら、但馬において。』、兵庫県公式観光サイト「HYOGO！ナビ」を基に作成	令和2年度

(1) 学校

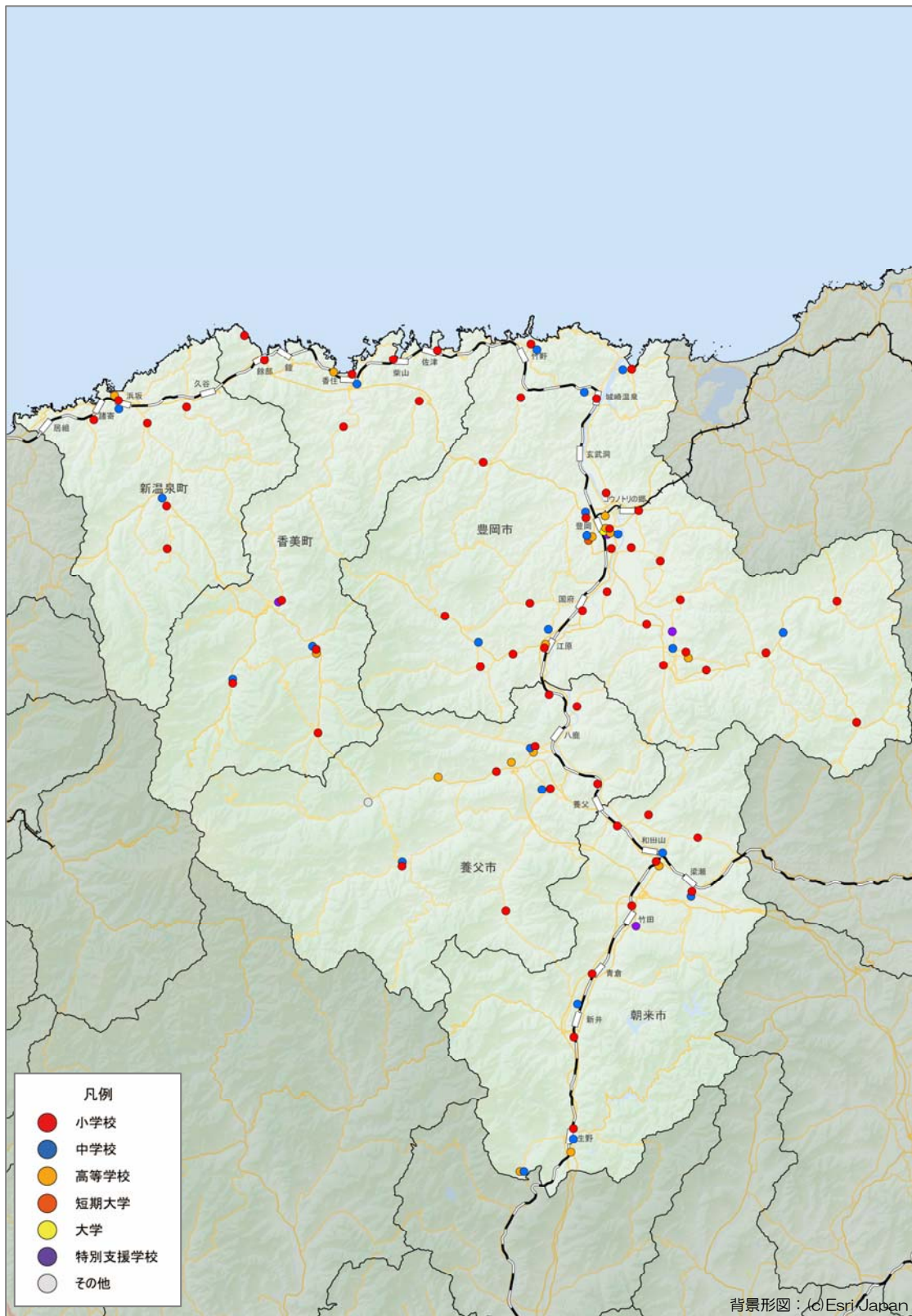


図 2-6 学校の分布状況

(2) 公共施設

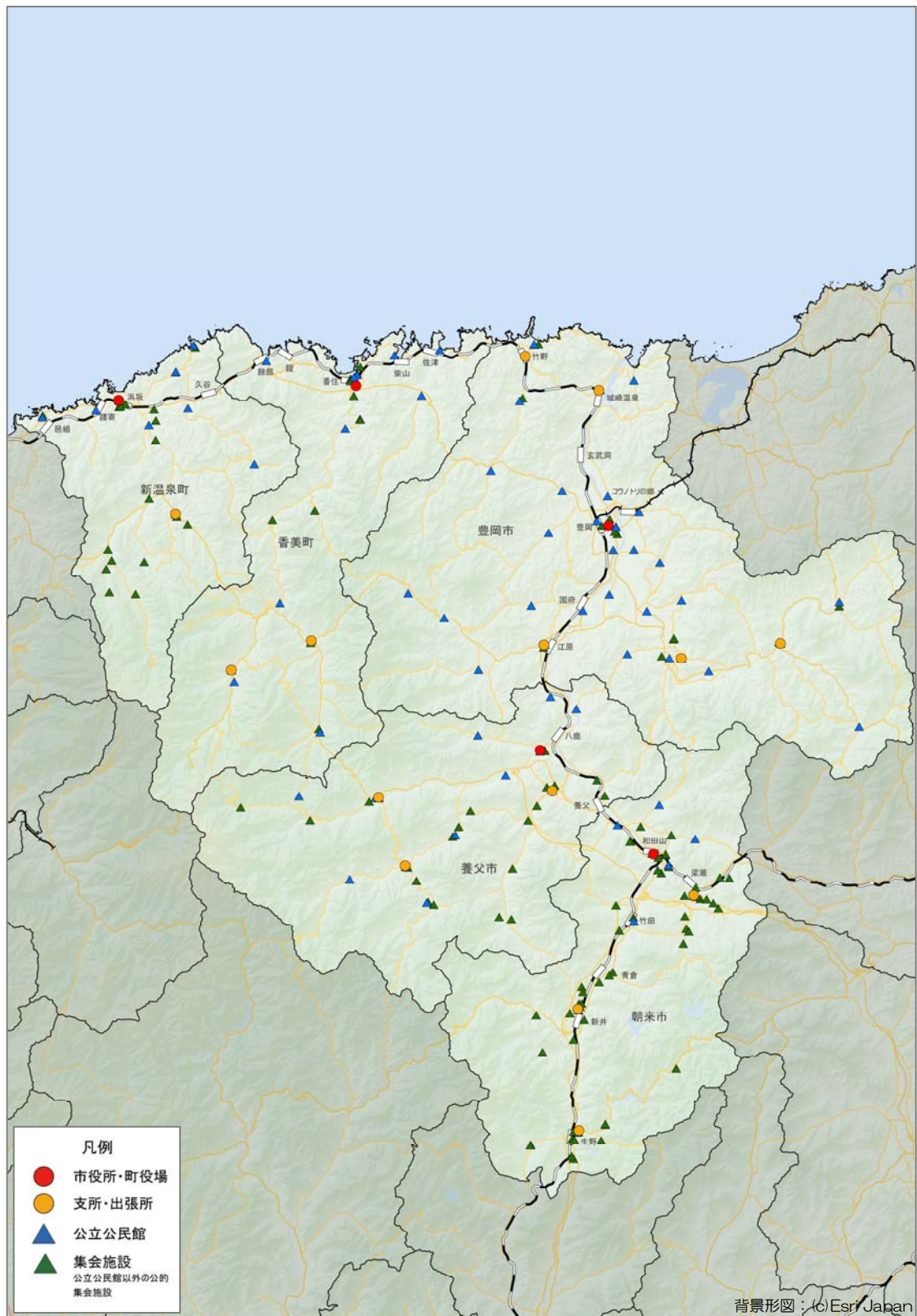


図 2-7 公共施設の分布状況

(3) 病院

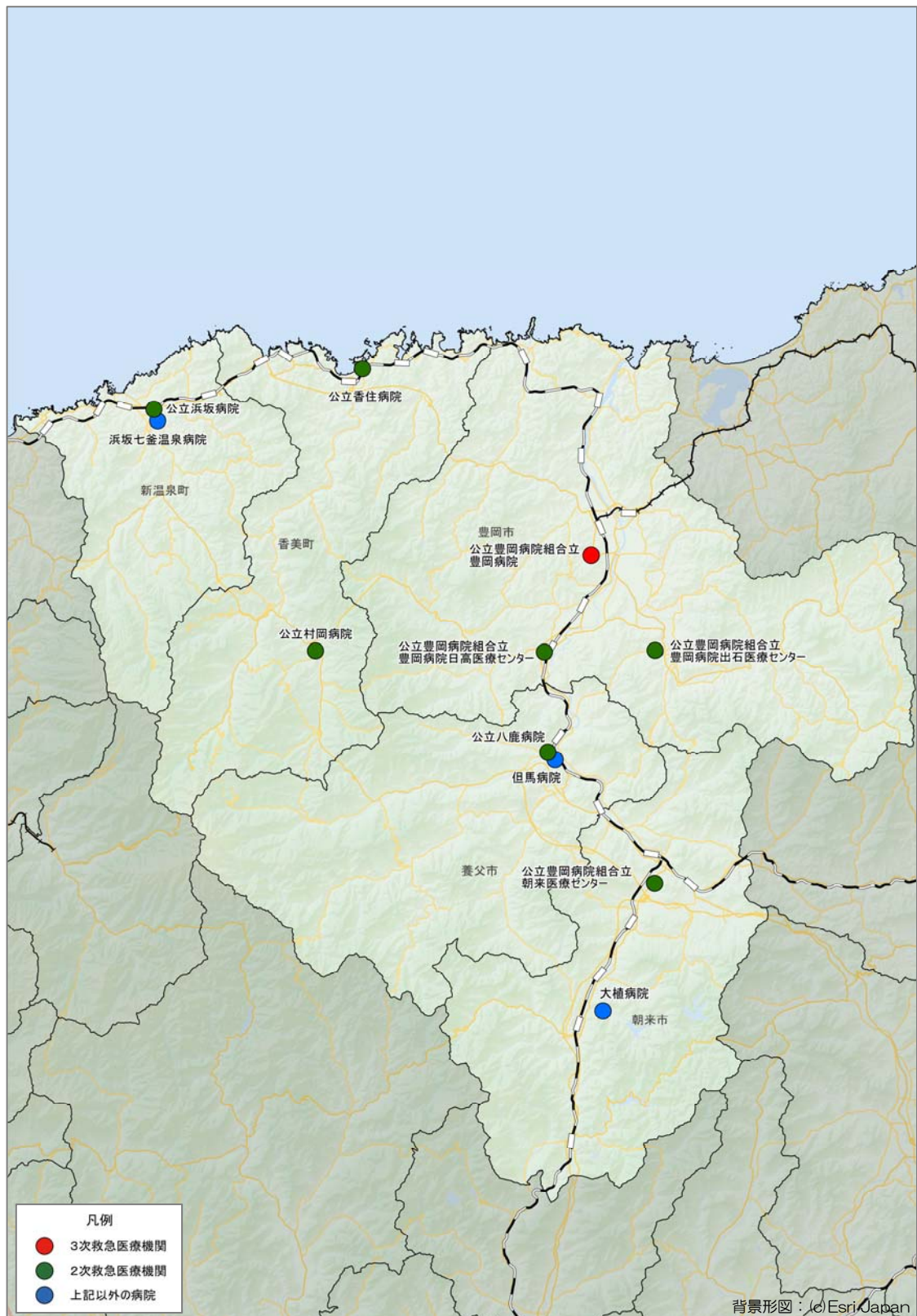


図 2-8 病院の分布状況

(4) 福祉施設

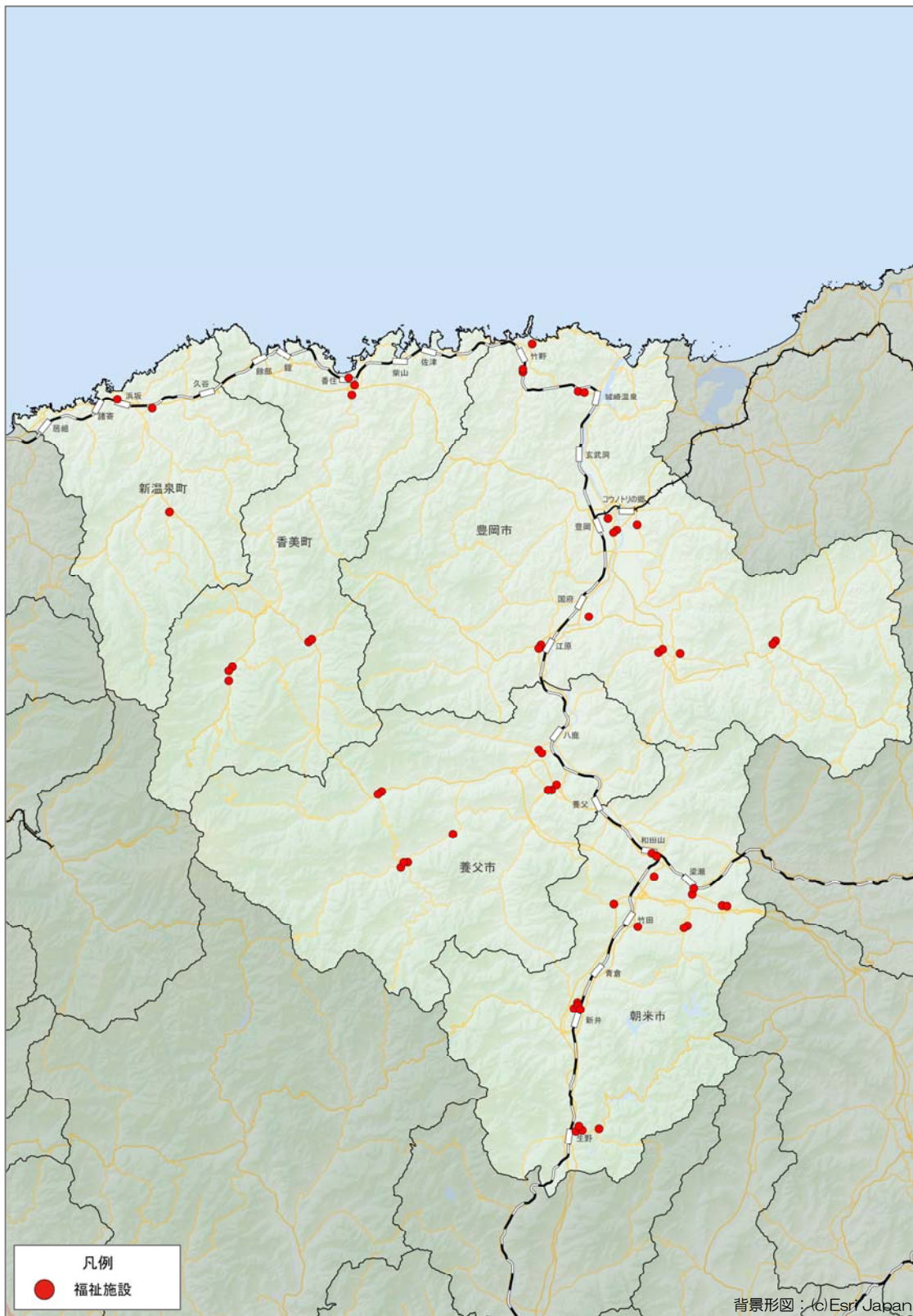


図 2-9 福祉施設の分布状況

(5) 郵便局・金融機関

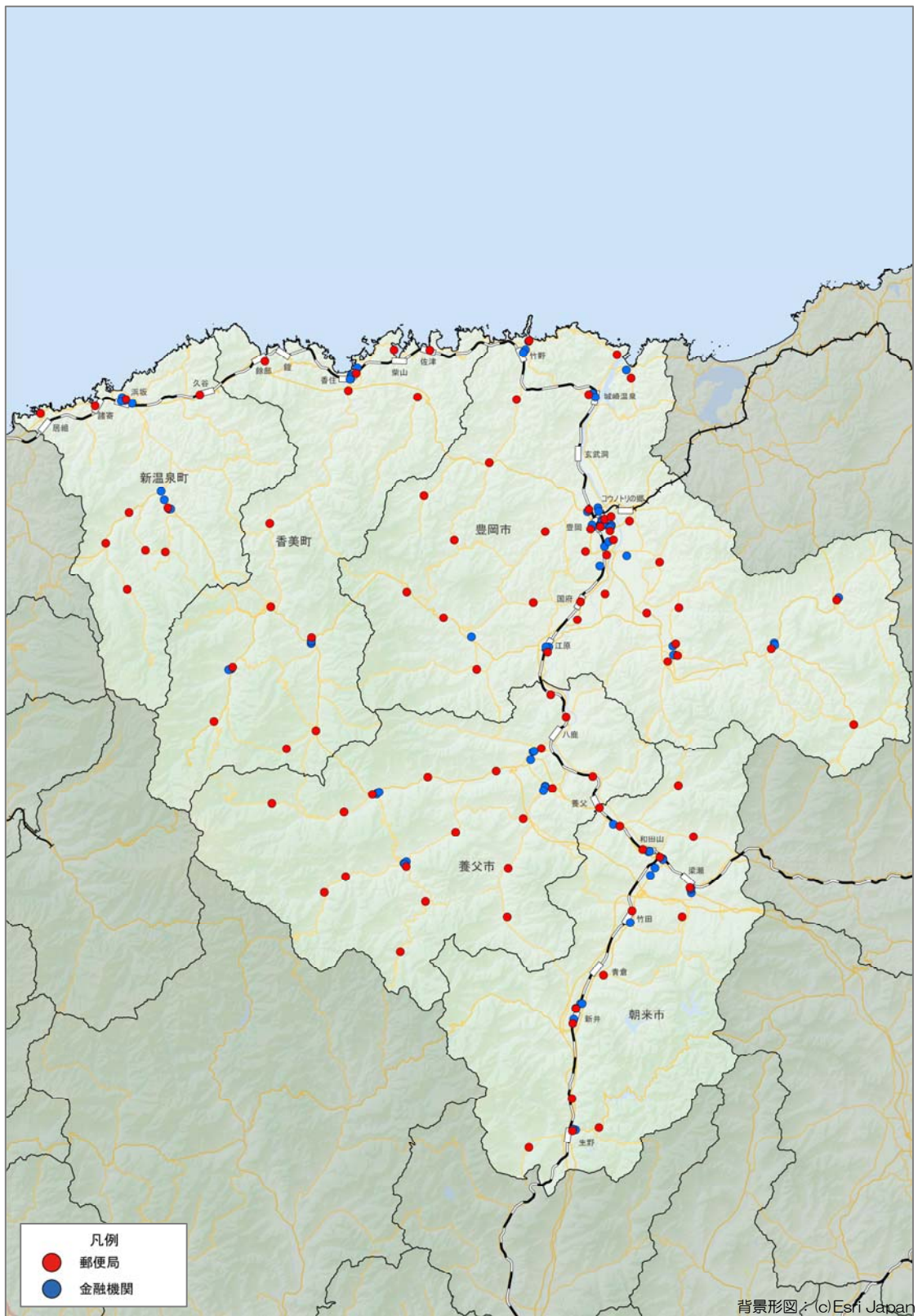


図 2-10 郵便局・金融機関の分布状況

(6) 商業施設

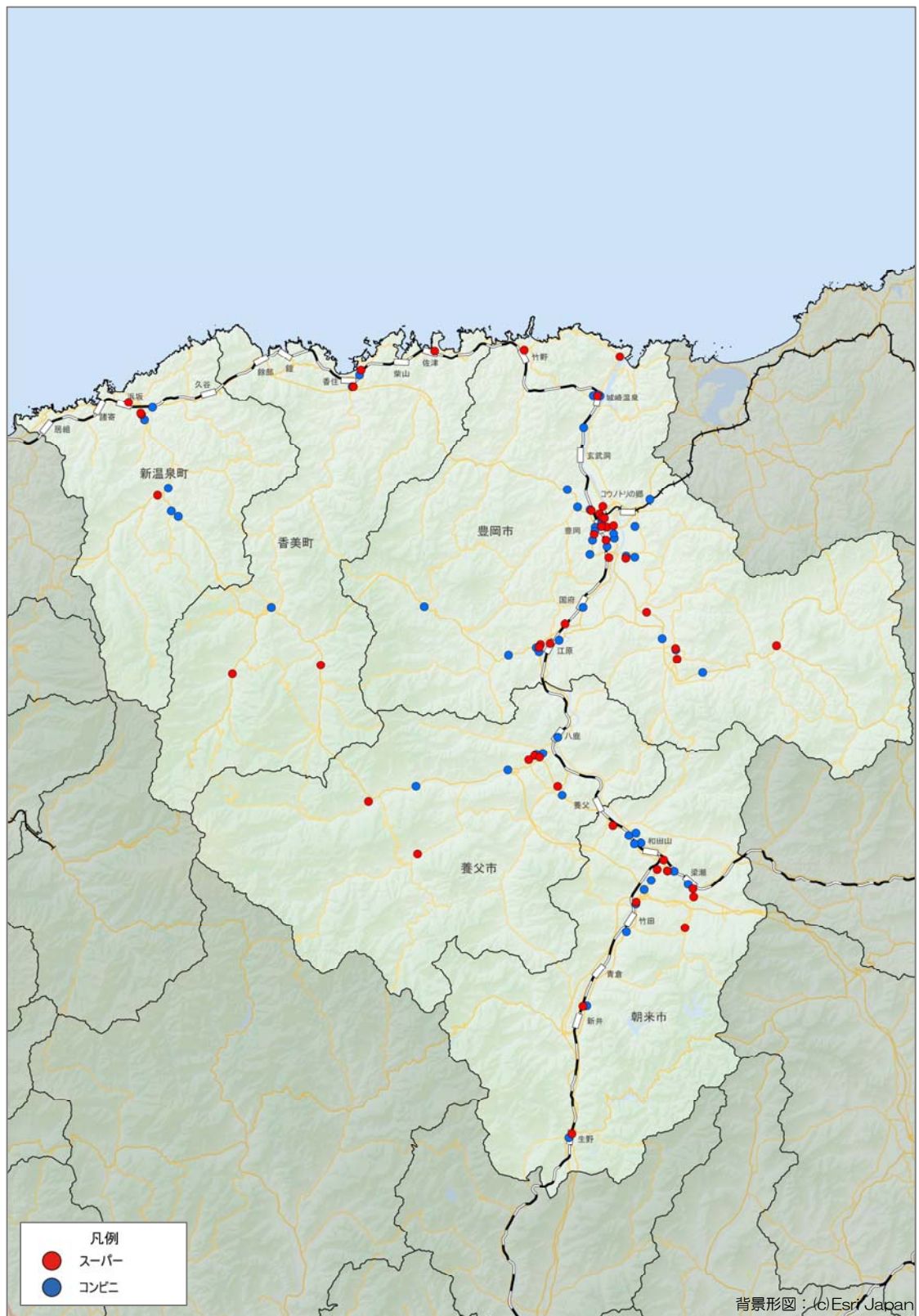


図 2-11 商業施設の分布状況

(7) 観光資源の分布

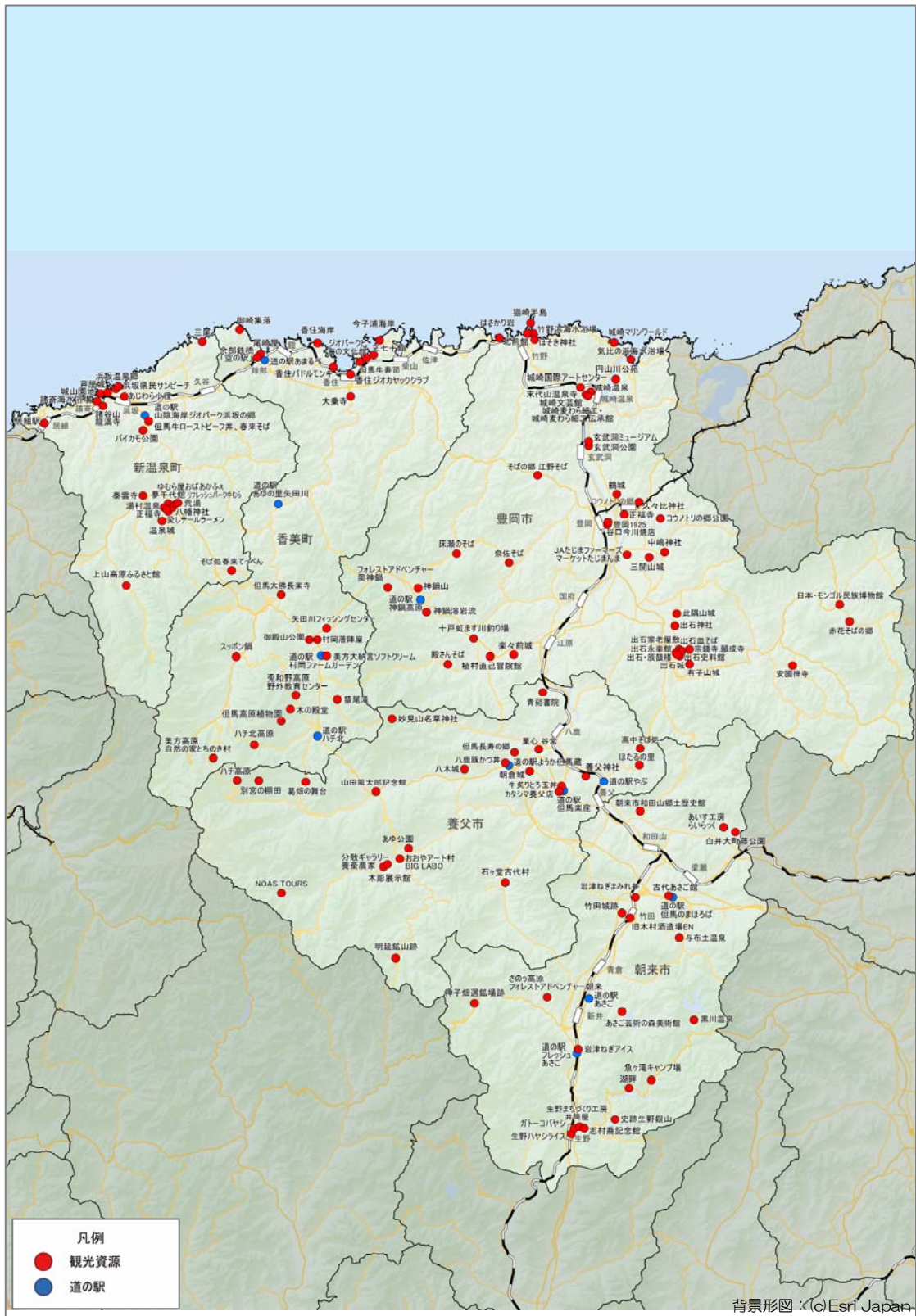


図 2-12 観光資源の分布状況

4.観光移動状況

(1) 滞在人口の居住都道府県別割合（2020年1月休日14時集計）

- 豊岡市、養父市、朝来市では、大阪府、京都府からの来訪が多い。香美町では、大阪府、京都府からの来訪に加えて岡山県からの来訪も比較的多い。新温泉町では大阪府は多いものの、次に鳥取県からの来訪が多くなっている。

【豊岡市】

滞在人口合計	78,195
県外居住者	10,147
県外割合	13.0%

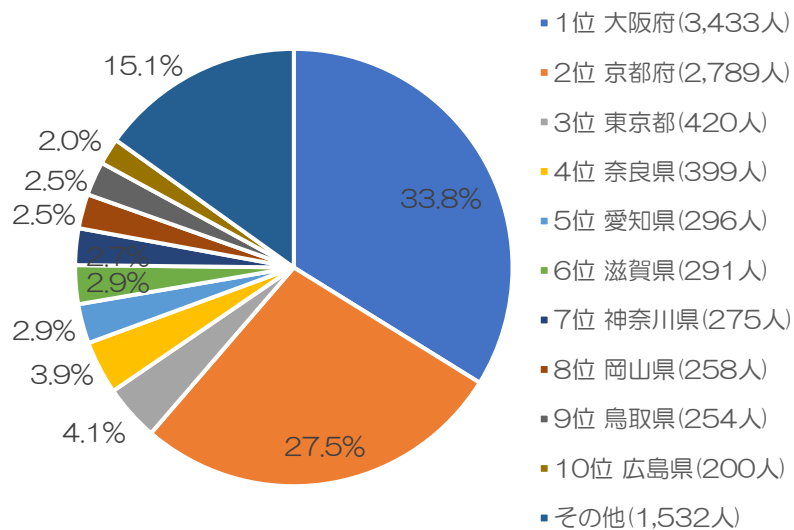


図 2-13 滞在人口の居住都道府県別割合（豊岡市）

【養父市】

滞在人口合計	21,176
県外居住者	2,049
県外割合	9.7%

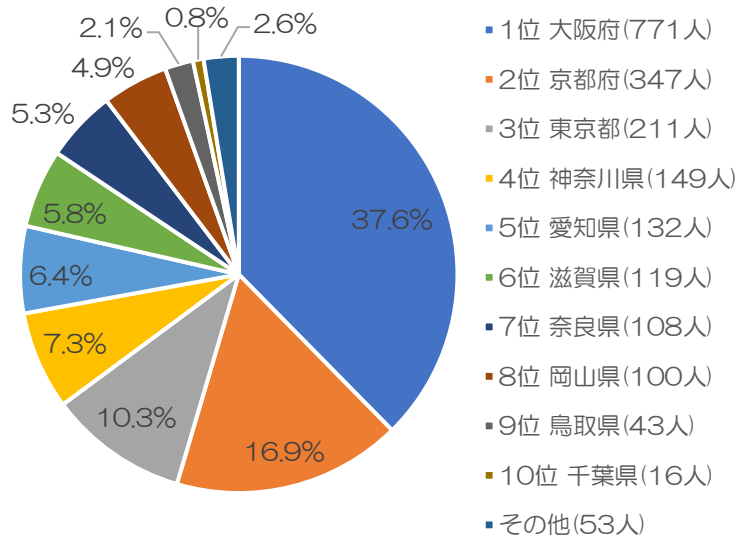


図 2-14 滞在人口の居住都道府県別割合 (養父市)

【朝来市】

滞在人口合計	28,121
県外居住者	3,041
県外割合	10.8%

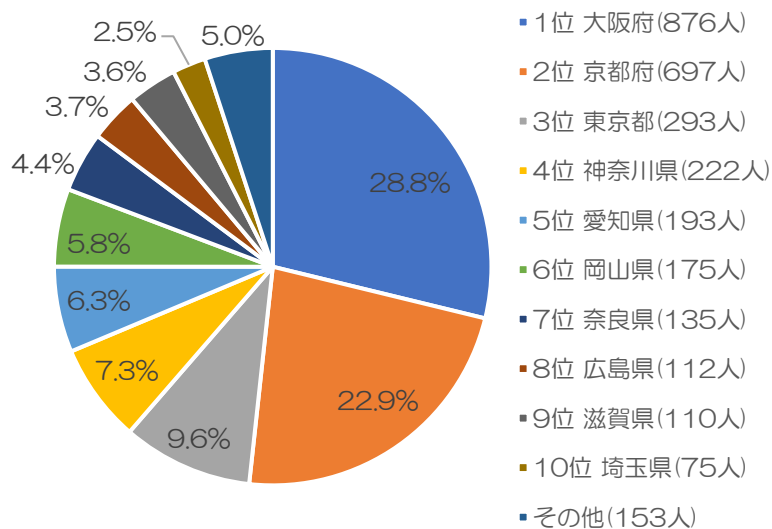


図 2-15 滞在人口の居住都道府県別割合 (朝来市)

【香美町】

滞在人口合計	16,414
県外居住者	2,236
県外割合	13.6%

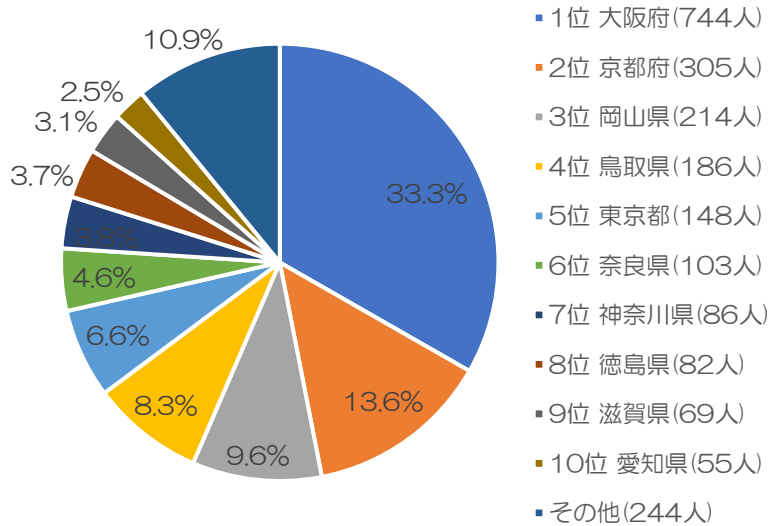


図 2-16 滞在人口の居住都道府県別割合（香美町）

【新温泉町】

滞在人口合計	12,766
県外居住者	1,658
県外割合	13.0%

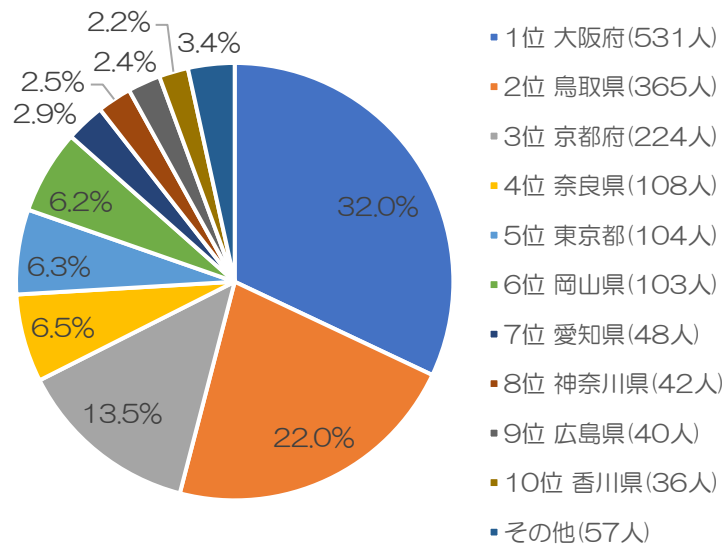


図 2-17 滞在人口の居住都道府県別割合（新温泉町）

【出典】 株式会社NTTドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」（地域経済分析システム(RESAS)より）

(2) 観光施設等を目的地とした検索回数比較（2018年休日集計）

【豊岡市】

- ・ 豊岡市では自動車利用者、公共交通利用者とも城崎温泉、城崎マリワールドを目的地としている人が多い。

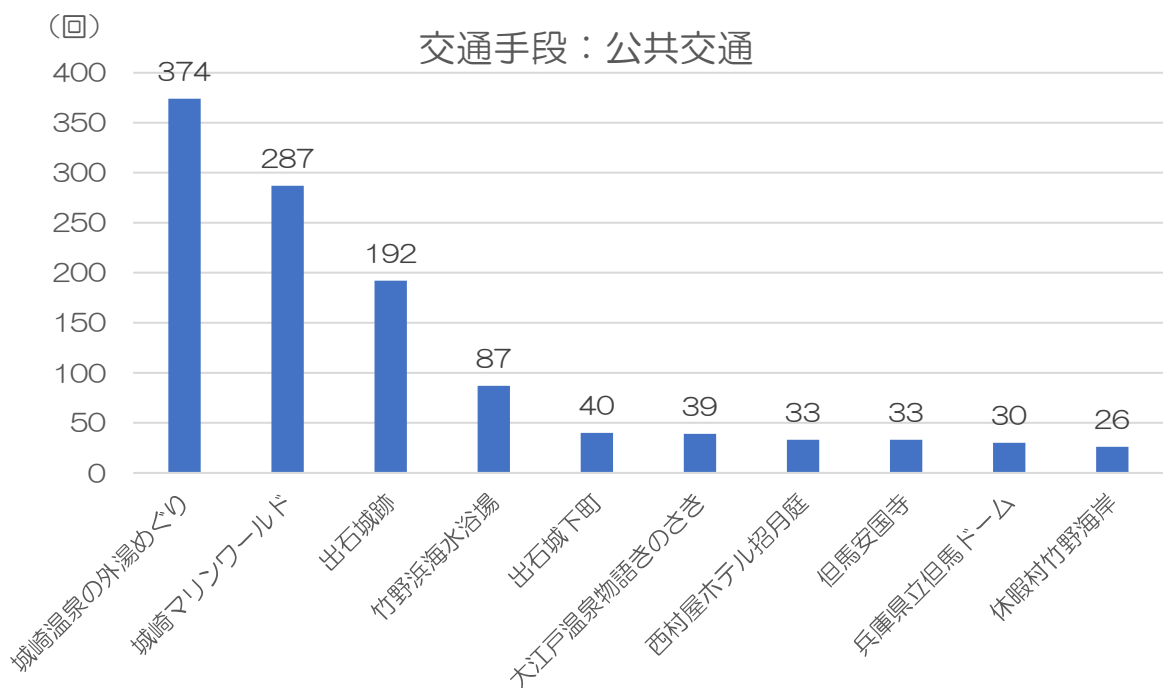
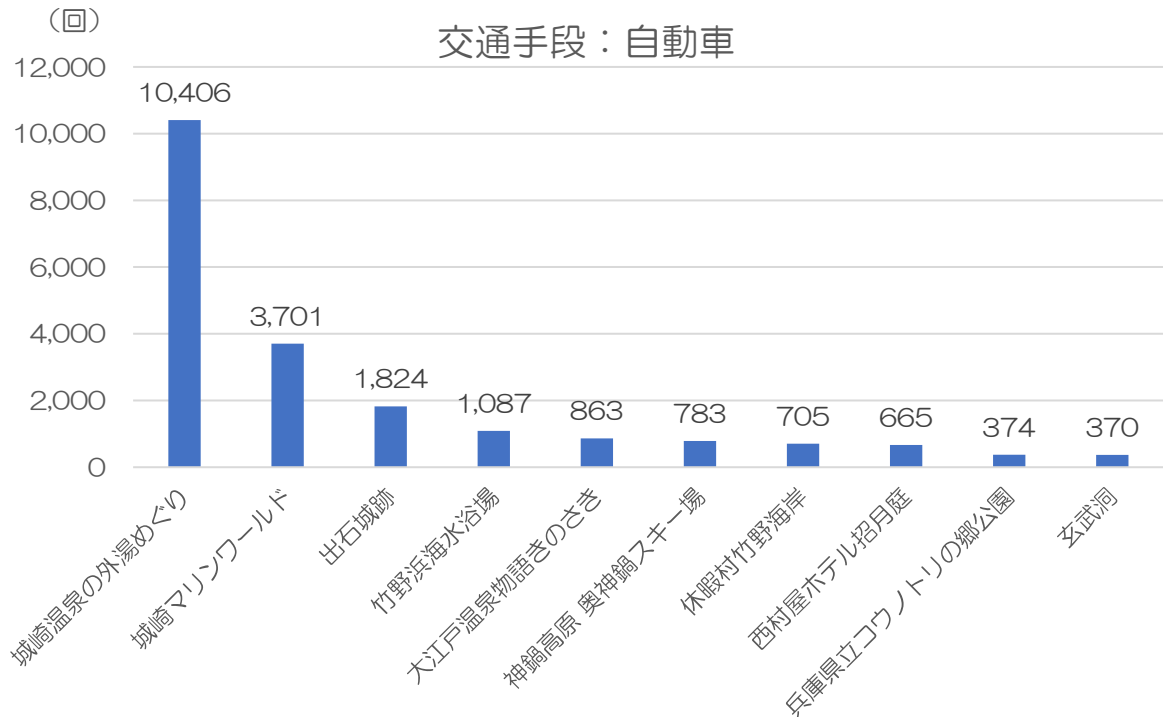


図 2-18 自動車・公共交通の検索回数比較（豊岡市）

【養父市】

- 養父市では自動車利用者は、道の駅の他、若杉高原おおやスキー場、氷ノ山国際スキー場、ハチ高原スキー場を目的地としている人が多く、公共交通利用では、ハチ高原スキー場のみで、公共交通利用では、あまり観光地にはアクセスしていない。

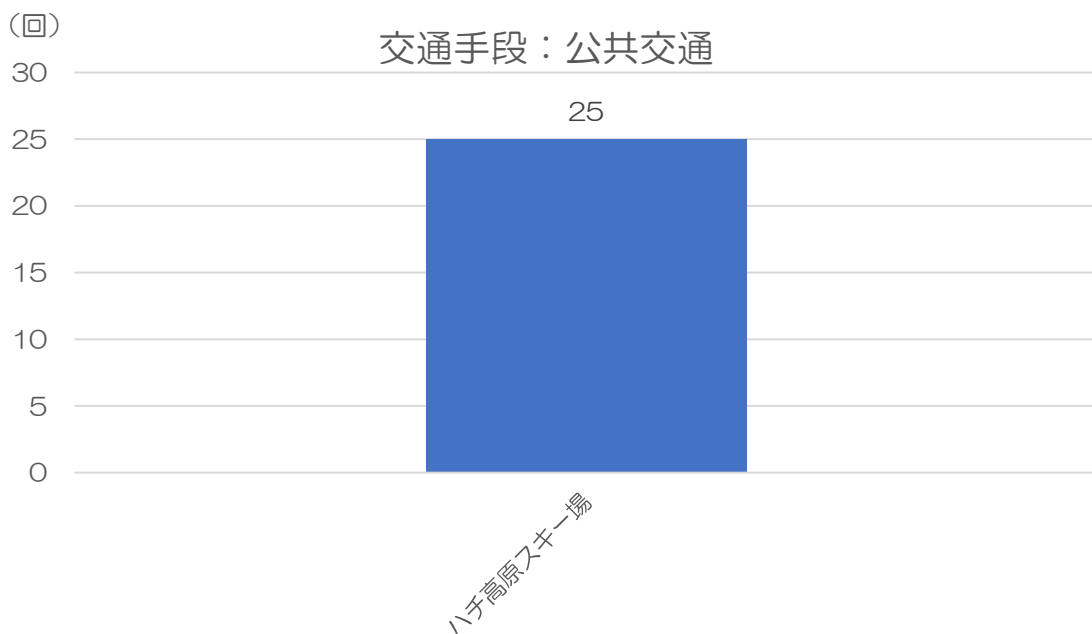
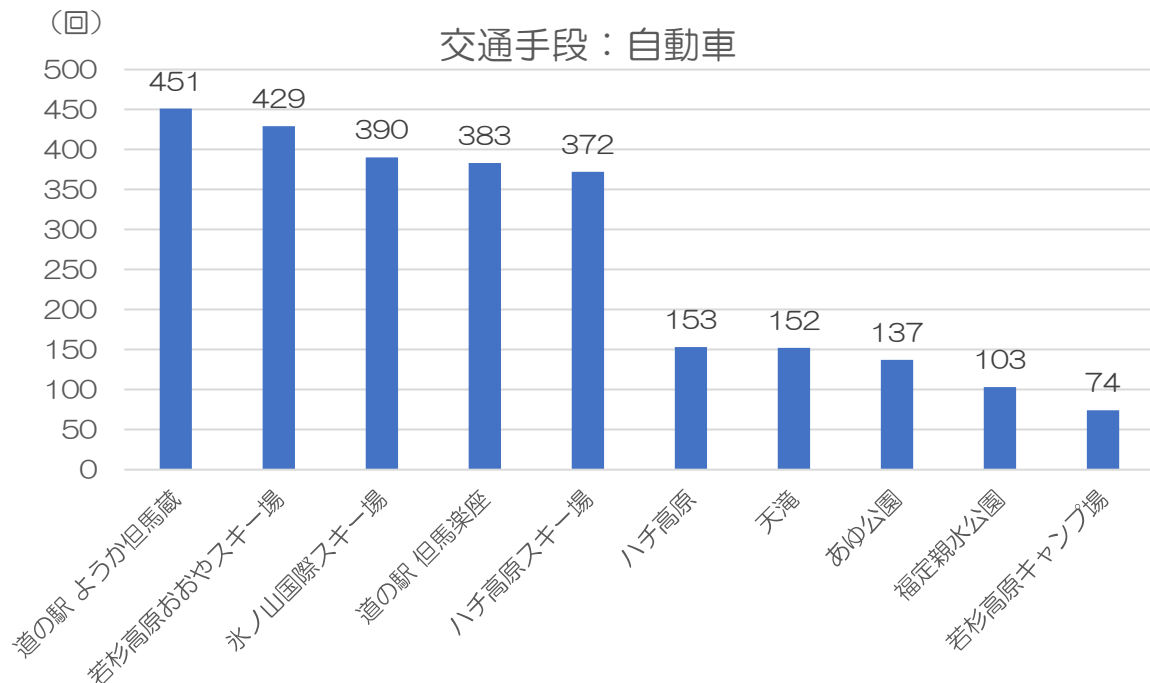


図 2-19 自動車・公共交通の検索回数比較（養父市）

【朝来市】

- 朝来市では自動車利用者、公共交通利用者とも竹田城跡を目的地としている人が多い。自動車利用では次いで生野銀山、道の駅、白井大町藤公園となっているが、公共交通利用では、白井大町藤公園、生野銀山となっており、竹田城跡以下の公共交通利用が少ない。

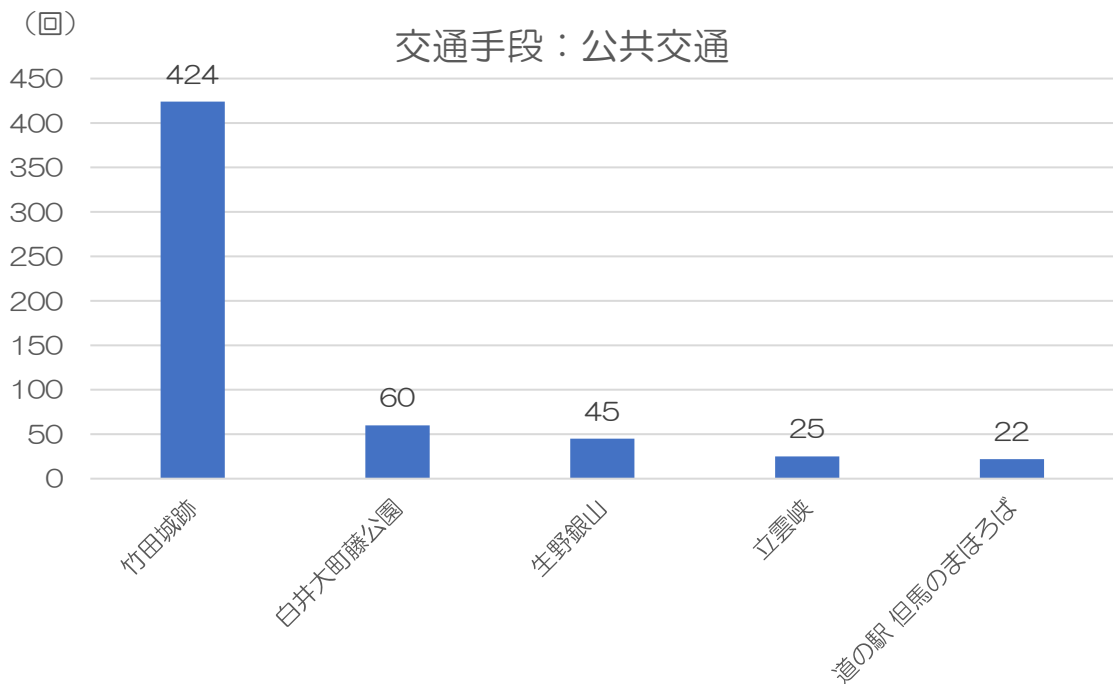
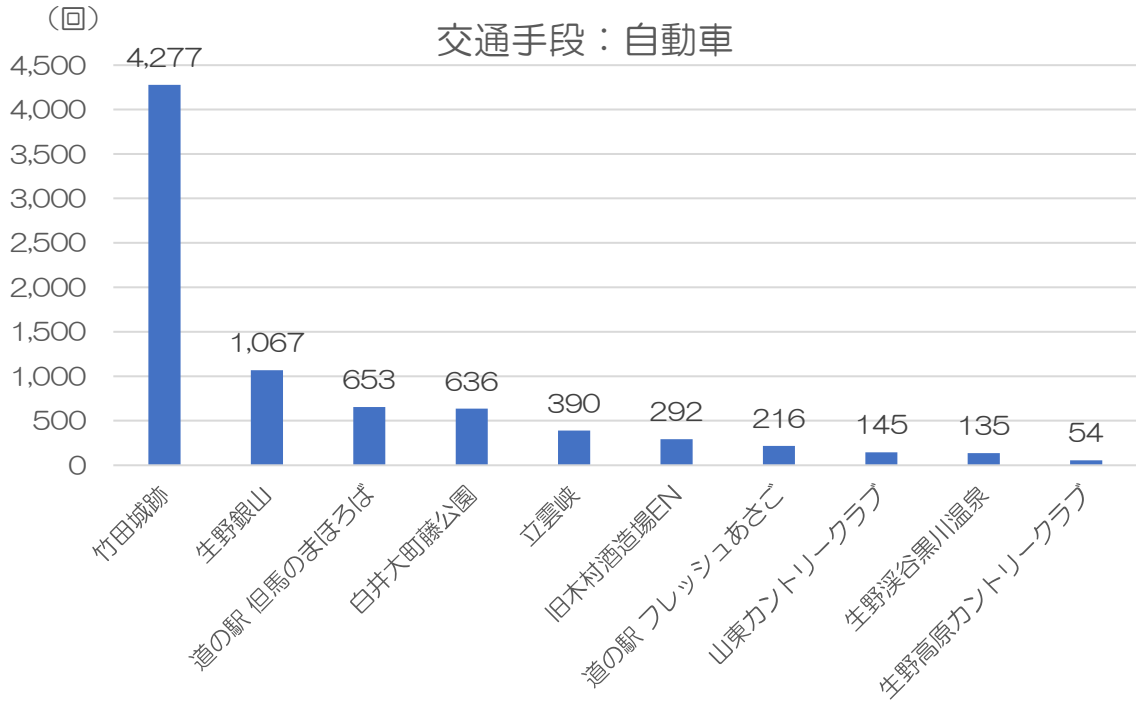


図 2-20 自動車・公共交通の検索回数比較（朝来市）

【香美町】

- 香美町では、自動車利用者は、余部鉄橋空の駅の外、スキー場が多く、公共交通利用では、ハチ北スキー場が多く、次いで余部鉄橋空の駅が多くなっている。余部鉄橋空の駅は道の駅を併設しているためか、公共交通での来訪は少ない。

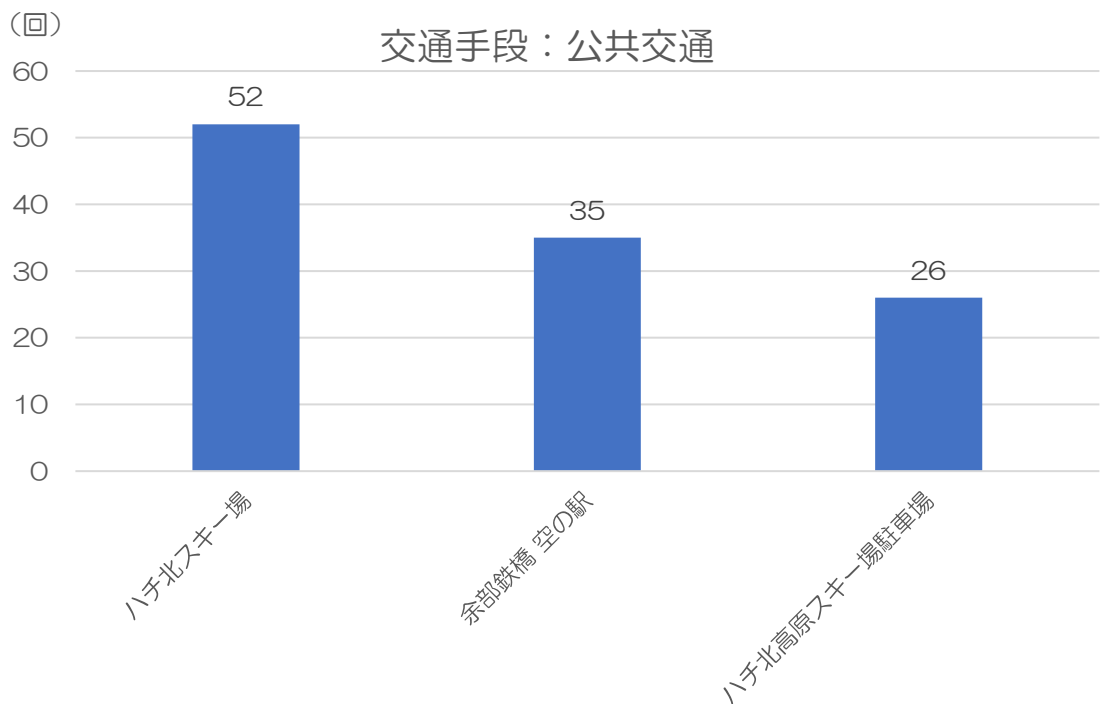
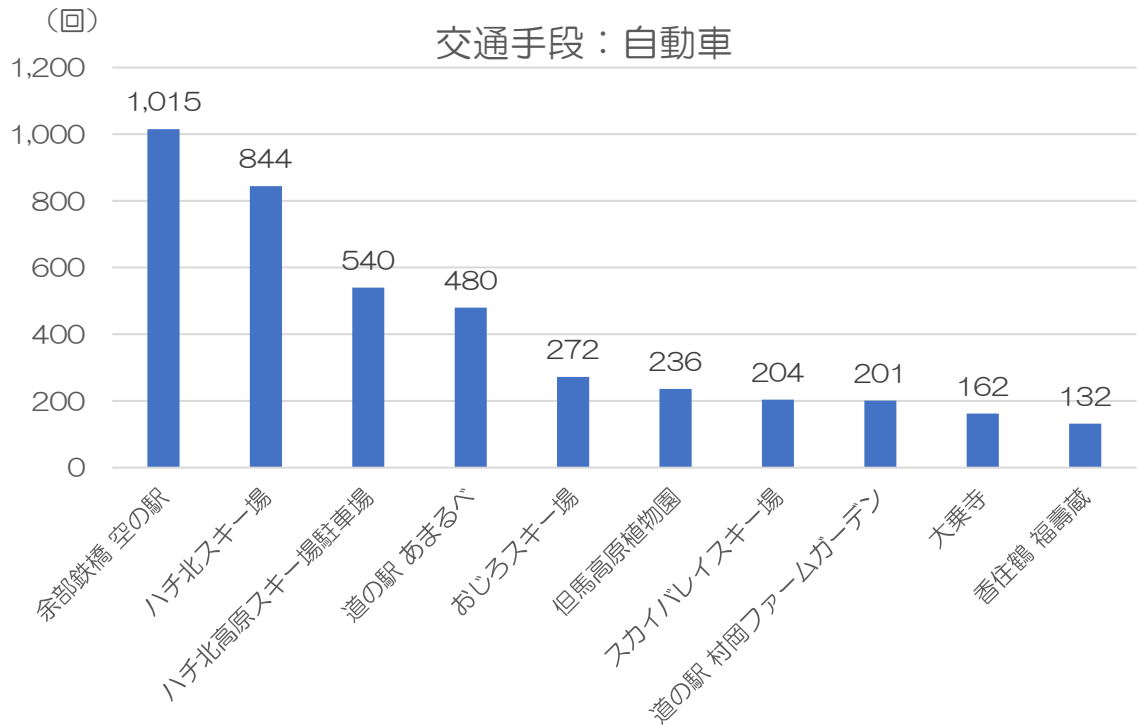


図 2-21 自動車・公共交通の検索回数比較（香美町）

【新温泉町】

- 新温泉町では自動車利用者、公共交通利用者とも湯村温泉周辺が多い。

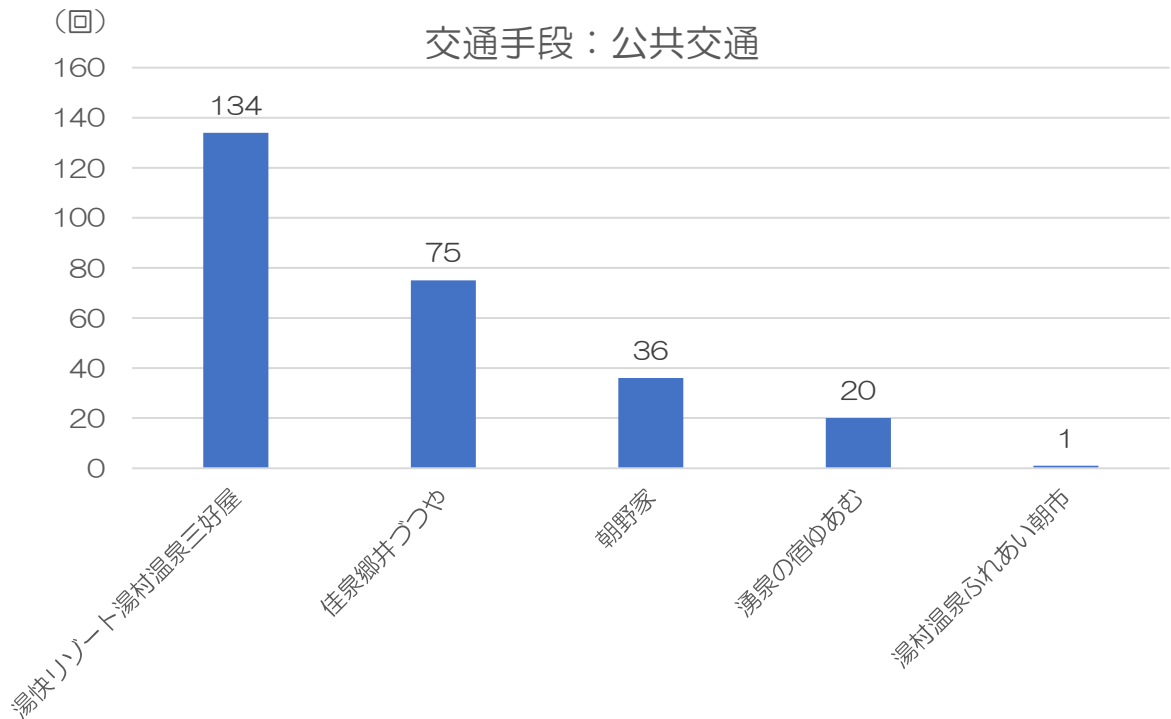
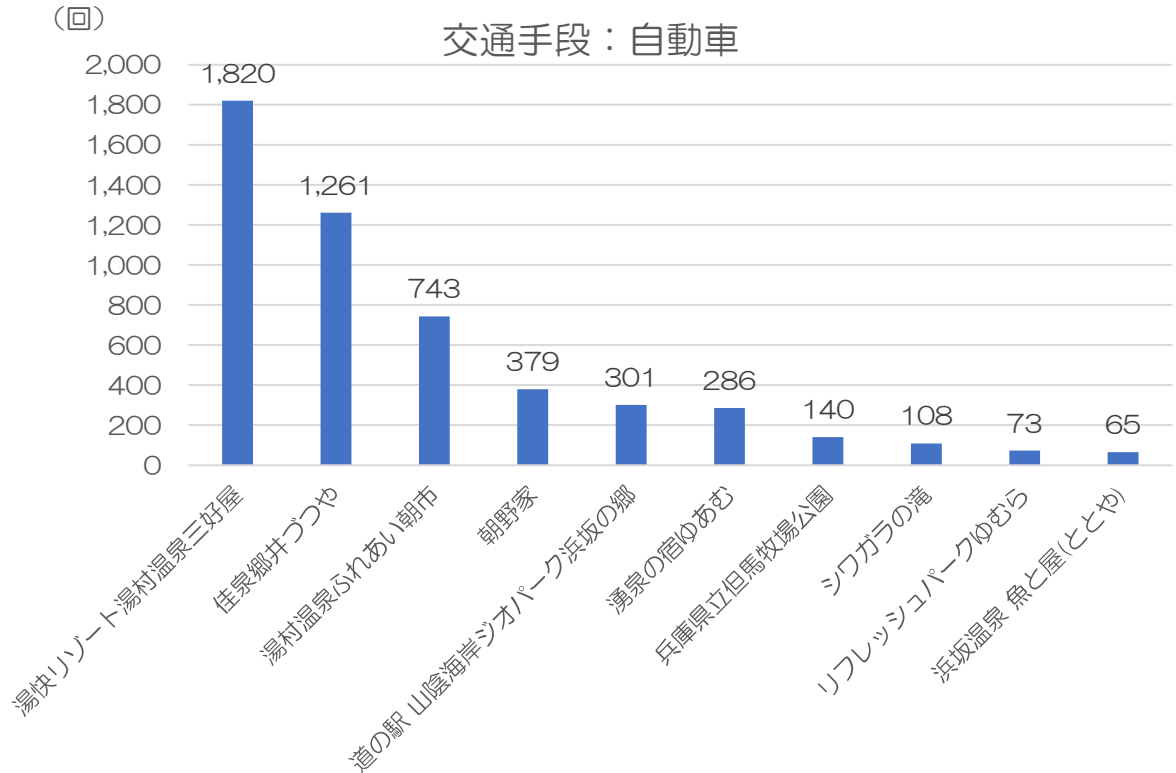


図 2-22 自動車・公共交通の検索回数比較（新温泉町）

【出典】 株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」（地域経済分析システム (RESAS) より）

5.高規格道路の整備状況

- 山陰近畿自動車道、北近畿豊岡自動車道の整備が進んでおり、北近畿豊岡自動車道の但馬空港 IC～豊岡 IC 区間は 2024 年（令和 6 年秋）に開通予定である。
- 豊岡北 JCT・IC～竹野 IC 区間は 2021 年度（令和 3 年度）事業化が決定した。

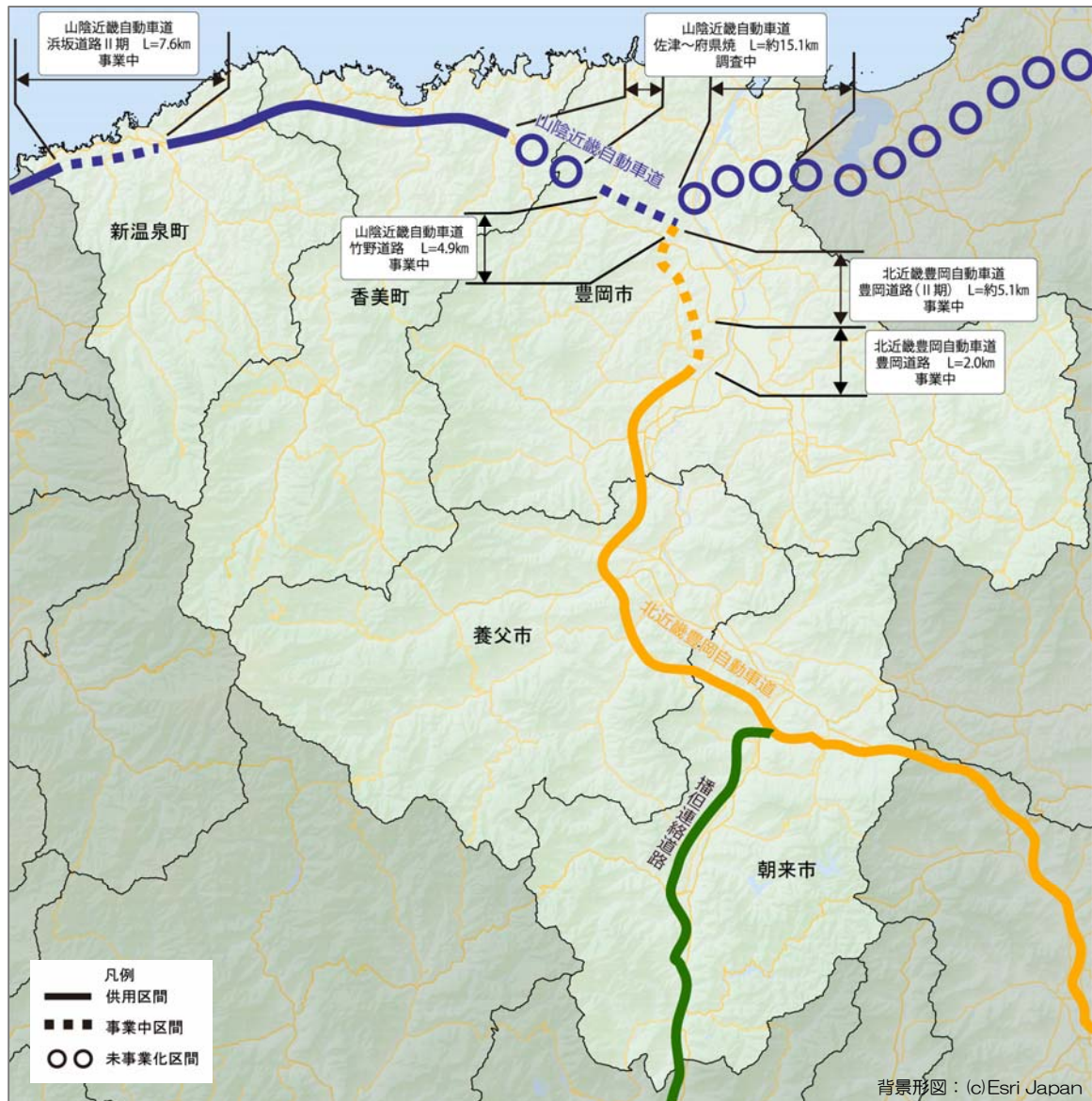


図 2-23 高規格道路の整備状況

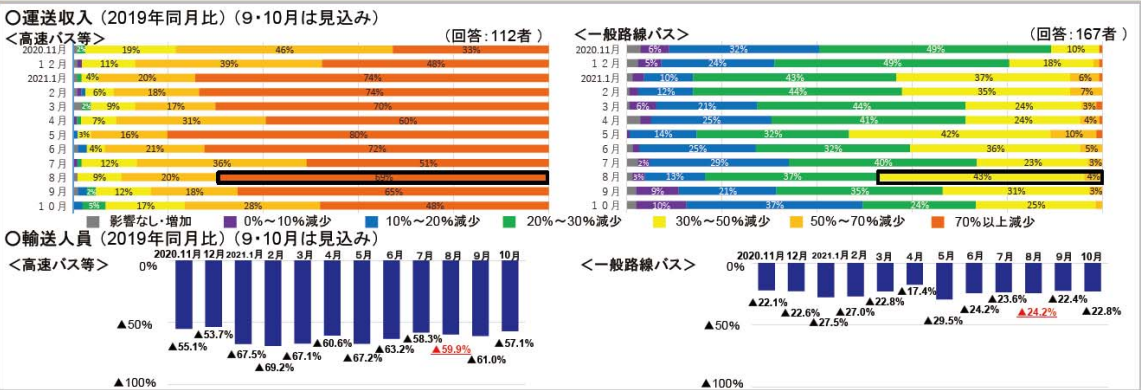
6.新型コロナウイルス感染症の影響

- 2019年（令和元年）12月頃から広まった新型コロナウイルス感染症による影響は、感染防止のため人々の外出機会が減少するとともに、地域間の移動も減少している。
- 公共交通機関への影響として、利用者減少による交通事業者の経営状況の悪化が生じている。
- 新型コロナウイルス感染症の終息後もライフスタイルの多様化が進み、公共交通の利用形態や需要に変化が起こる可能性がある。

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）



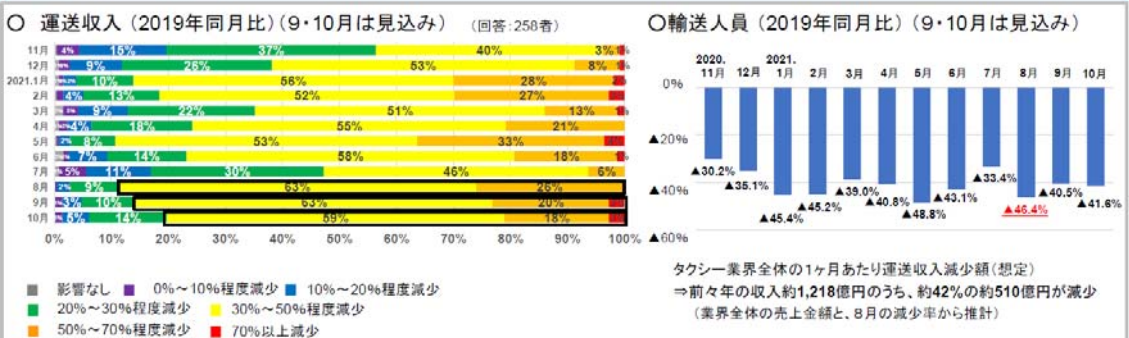
○高速バス等については、8月の運送収入70%以上減の事業者が全体の69%に及び、輸送人員（2019年同月比）が59.9%減となるなど、依然非常に厳しい状況が継続。
 ○一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が47%、輸送人員（2019年同月比）が24.2%減となるなど、厳しい状況が継続。
 ○9月以降も、緊急事態宣言の影響等により、高速乗合バス、一般路線バスのいずれも引き続き厳しい状況となる見通し。
 ○支援制度については、資金繰り支援を64%の事業者が活用しており、62%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を76%の事業者が活用しており、75%の事業者が給付済み。



新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（タクシー）



○8月においては、運送収入が30%以上減の事業者が89%、輸送人員が約48%減となるなど、緊急事態宣言に伴う夜間の会食・外出の自粛や感染再拡大の影響により、引き続き厳しい状況が継続。
 ○9月以降、約8～9割の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通し。
 ○支援制度については、資金繰り支援を90%の事業者が活用しており、88%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を81%の事業者が活用しており、74%の事業者が給付済み。



出典：国土交通省 資料（2021年8月）

7.鉄道駅のバリアフリー等の整備状況

- ・ 但馬地域内の鉄道駅は、無人の駅が多く、トイレやエレベーターの未整備など、バリアフリー化が進んでいない駅が多い。

表 2-3 鉄道駅のバリアフリー等の整備状況

駅名	営業時間	ICOCA対応	バリアフリー		その他サービス		
			トイレ	エレベーター	駅レンタカー	コインロッカー	パーク&ライド
JR山陰本線	梁瀬	7時-16時					
	和田山	5時30分-23時	○			○	○
	養父	6時30分-14時30分					
	八鹿	7時15分-17時30分	○				○
	江原	7時5分-17時20分	○		内・外		○
	国府	無人					
	豊岡	7時-20時	○	内(車・オ・ベ) 外(車・オ・ベ)	内・外	○	○
	玄武洞	無人					
	城崎温泉	7時-19時	○	内(車・オ・ベ) 外(車・オ・ベ)	内		○
	竹野	7時-17時		内(車・オ)		○	○
	佐津	無人					
	柴山	無人					
	香住	8時-17時				○	○
	鎧	無人					
	餘部	無人					
	久谷	無人					
	浜坂	8時-16時50分				○	
	諸寄	無人					
	居組	無人					
生野	6時50分-17時45分	○					
新井	7時-16時						
青倉	無人						
竹田	7時-16時	○			○		
京都丹後鉄道宮豊線	コウノトリの郷	無人		外(車)			

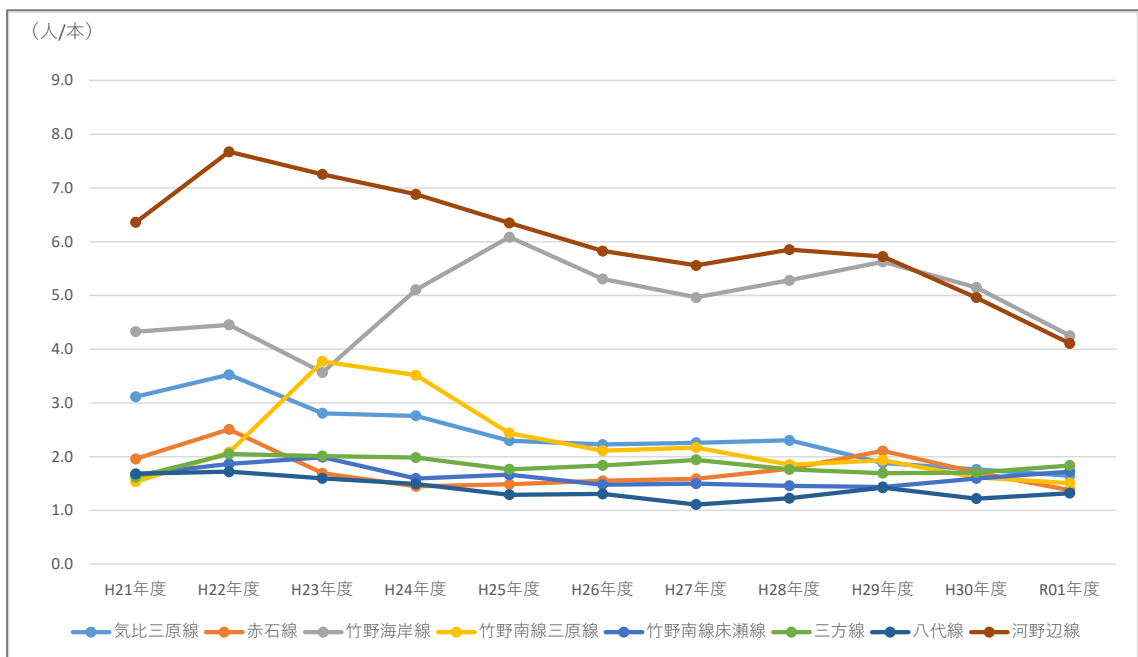
※内：改札内、外：改札外、車：車いす対応、オ：オストメイト、ベ：ベビーベッド

出典：JR西日本HP、京都丹後鉄道HP

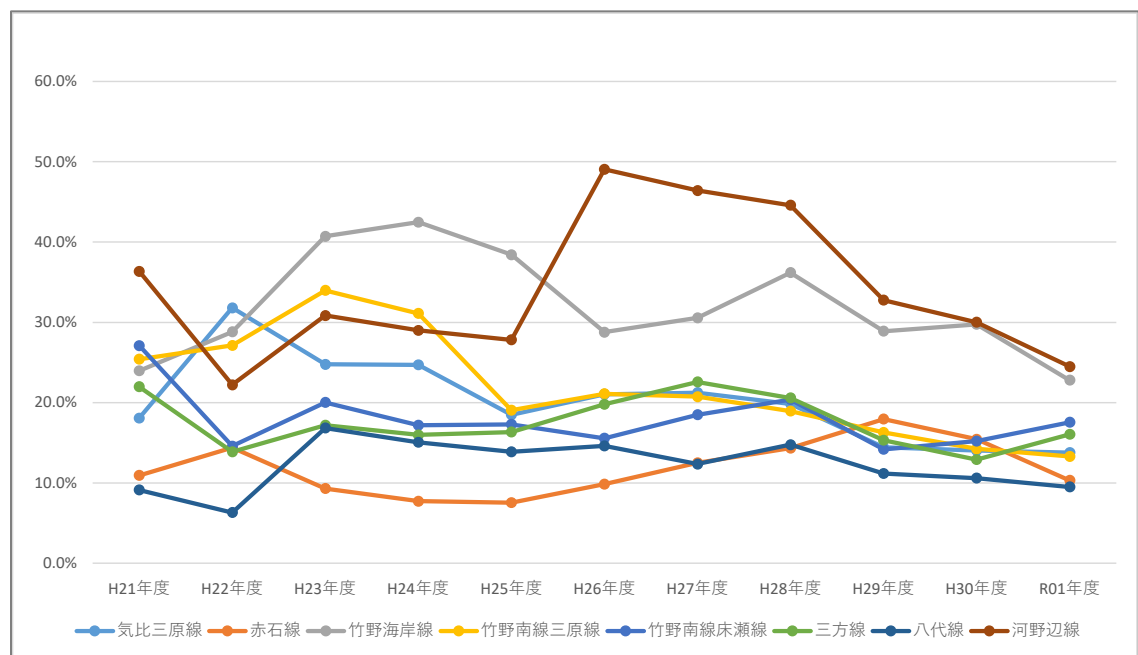
8.コミュニティバスの利用状況

豊岡市：路線別データ

- ・運行本数あたりの輸送人員（イナカー）



- ・収支率（イナカー）

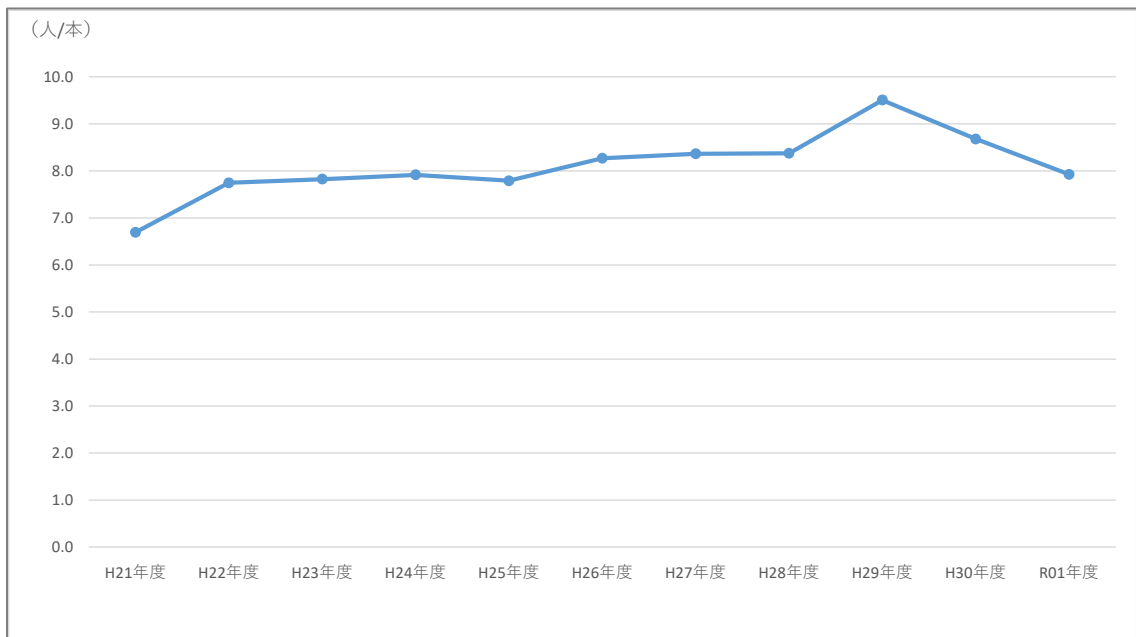


※イナカー「竹野南 三原線・床瀬線」及び「三方線・八代線」の運行経費は、各年度の委託料を走行距離により按分。

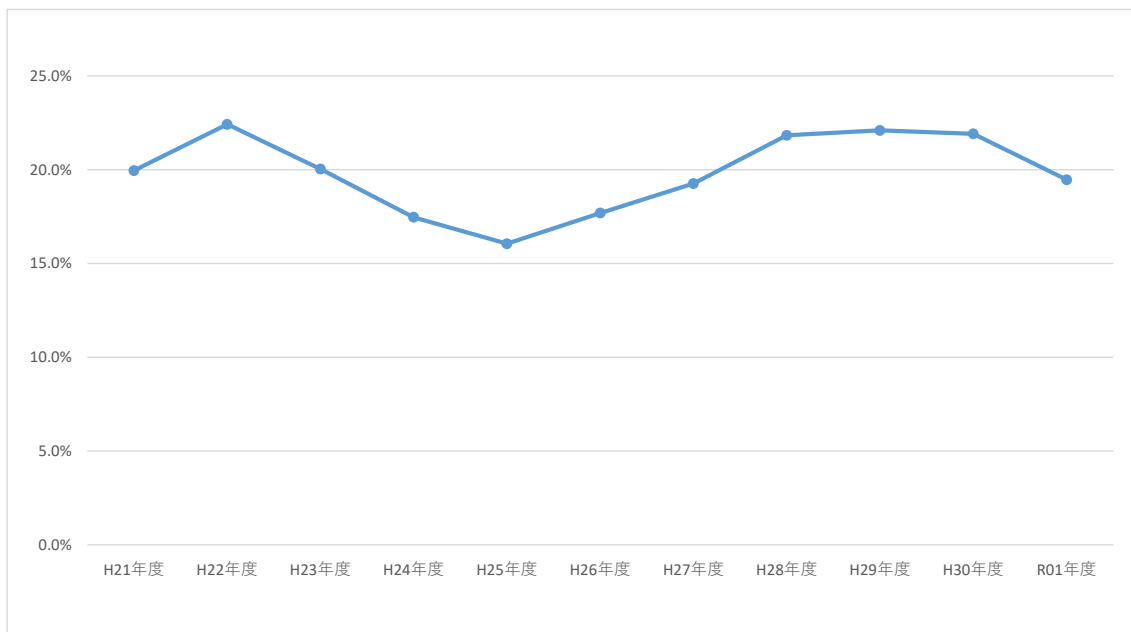
※H21 イナカー「気比三原線」運行経費…廃止となった「宇日日和山線」の運行経費を含む。但し、輸送人員・運行本数・収入については、左記路線分を含まない。

※H21～24 イナカー「河野辺線」運行経費…チクタク合橋・資母運行エリアとなる「天谷佐々木線、合橋線、但東清滝線、坂野東里線、奥赤線」の運行経費を含む。但し、輸送人員・運行本数・収入については、左記路線分を含まない。

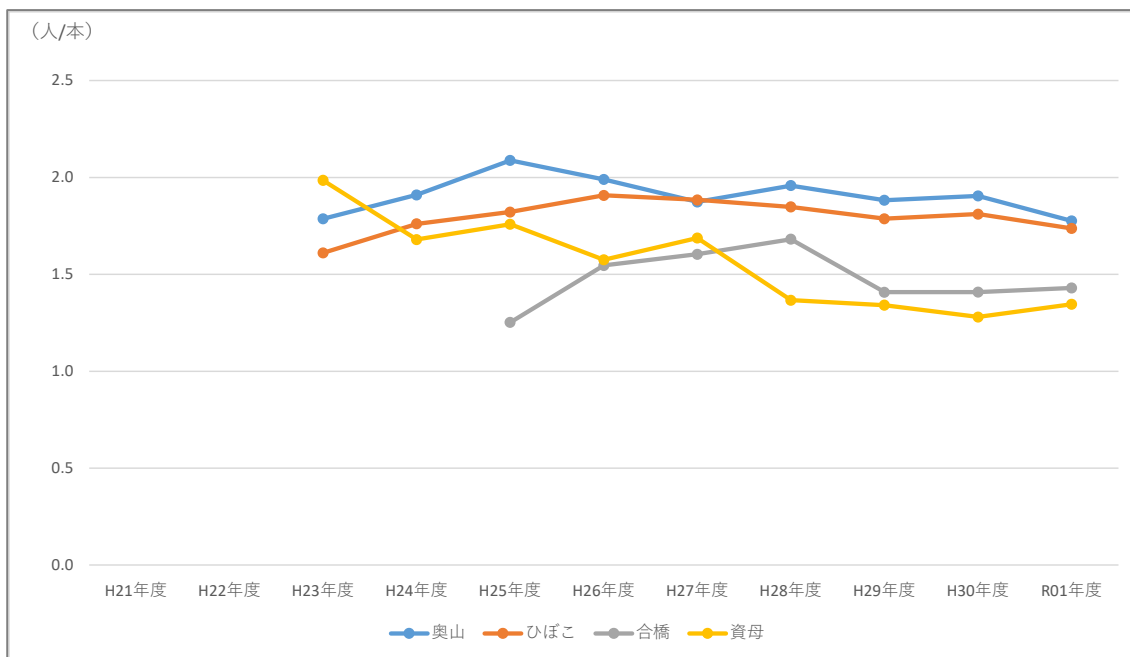
・運行本数あたりの輸送人員（コバス）



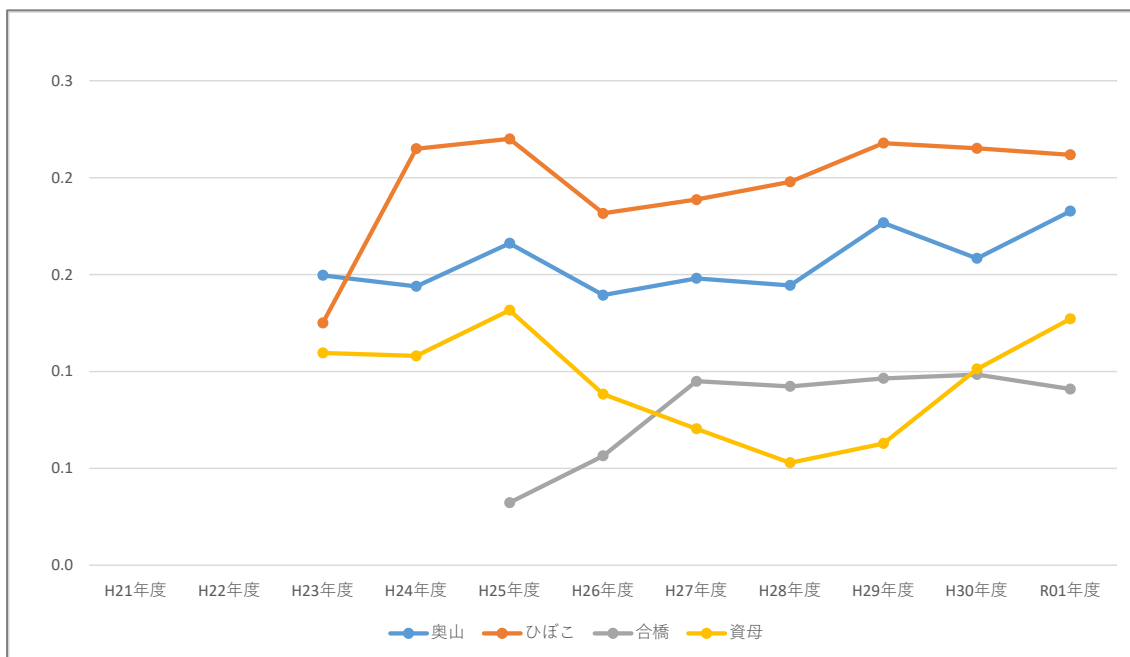
・収支率（コバス）



・運行本数あたりの輸送人員（チクタク）

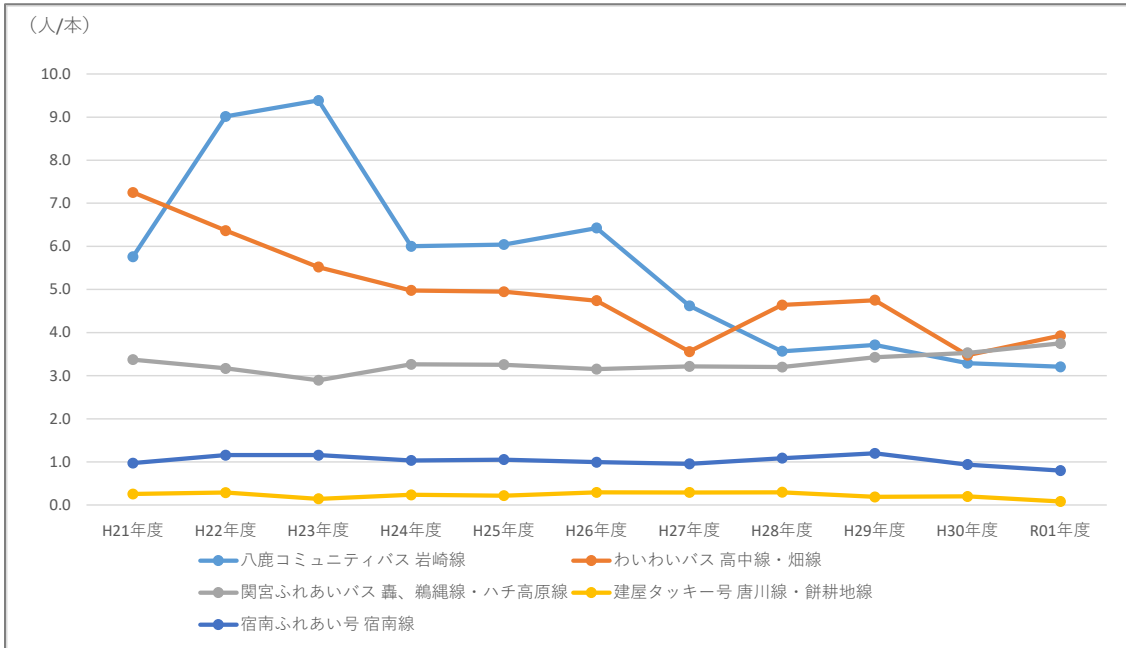


・収支率（チクタク）

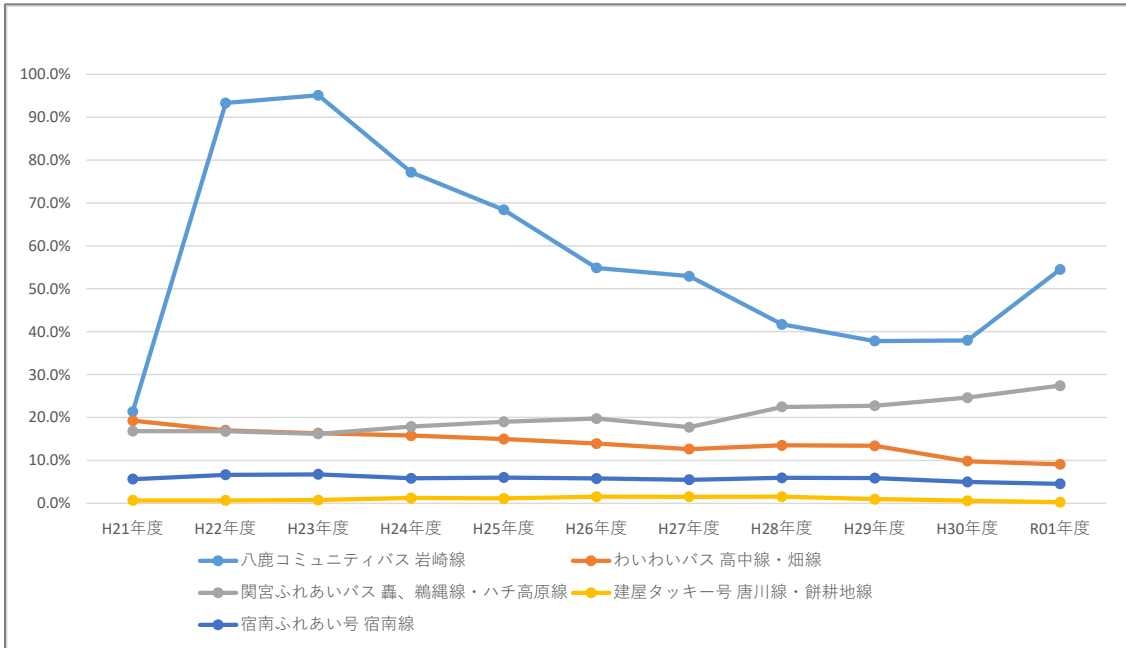


養父市：路線別データ

・運行本数あたりの輸送人員

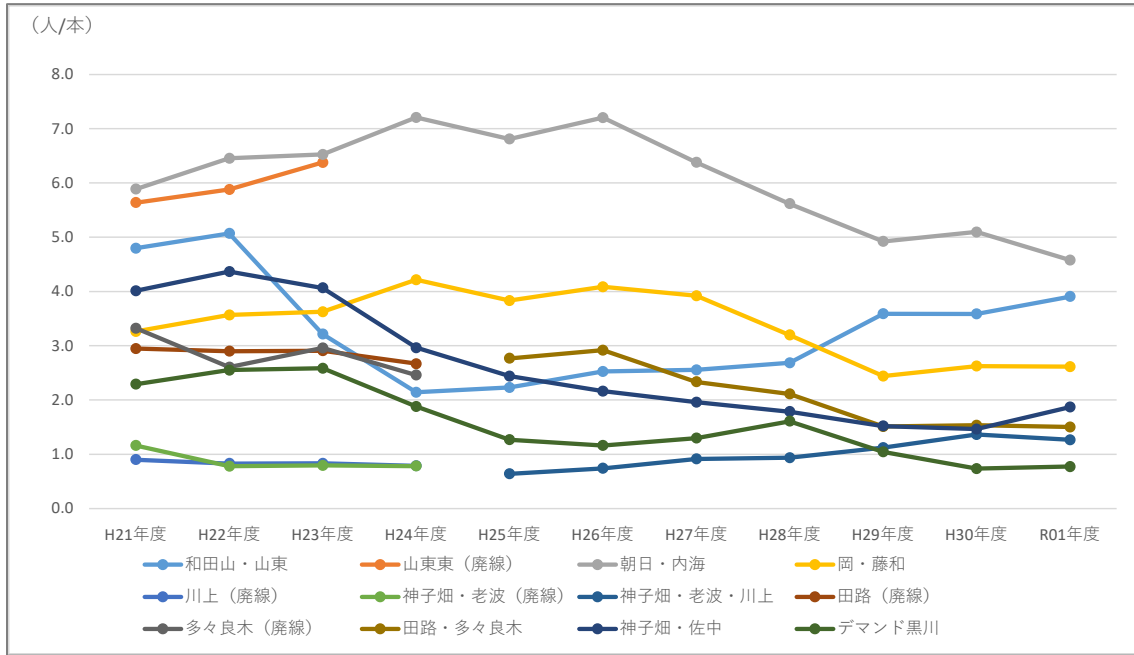


・収支率

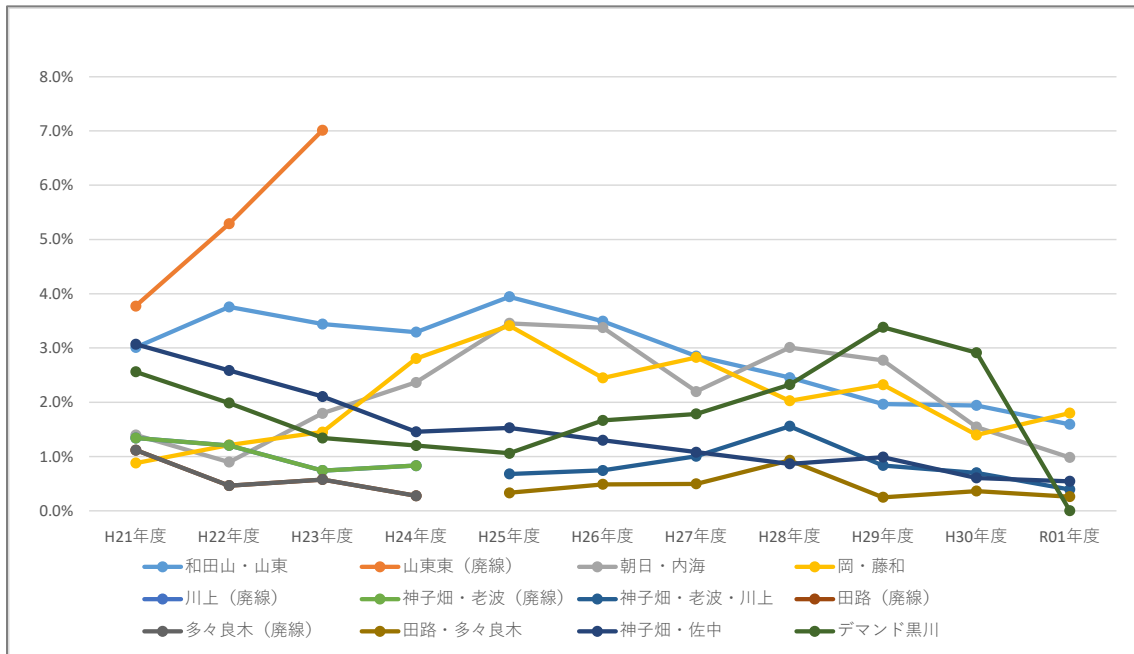


朝来市：路線別データ

・運行本数あたりの輸送人員

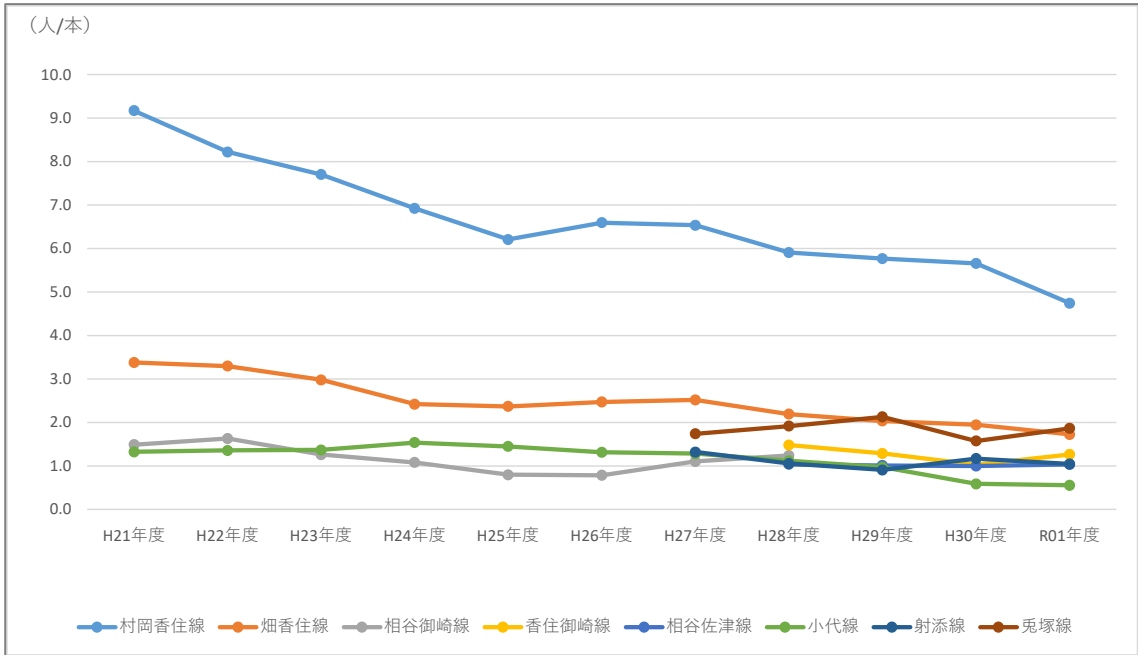


・収支率

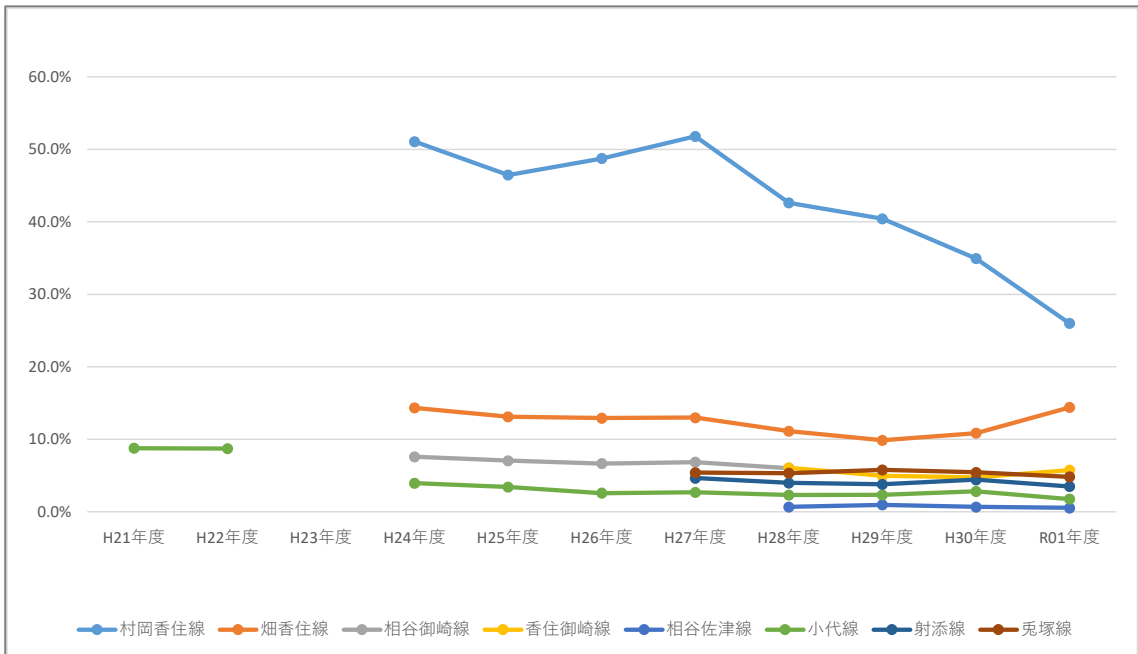


香美町：路線別データ

・運行本数あたりの輸送人員

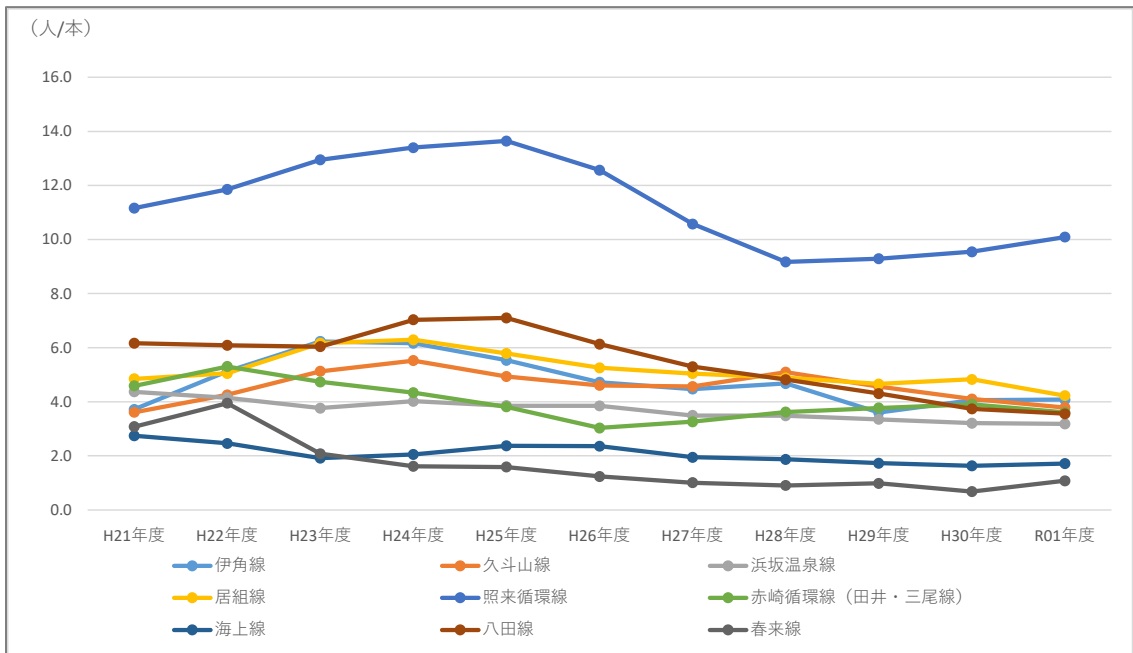


・収支率

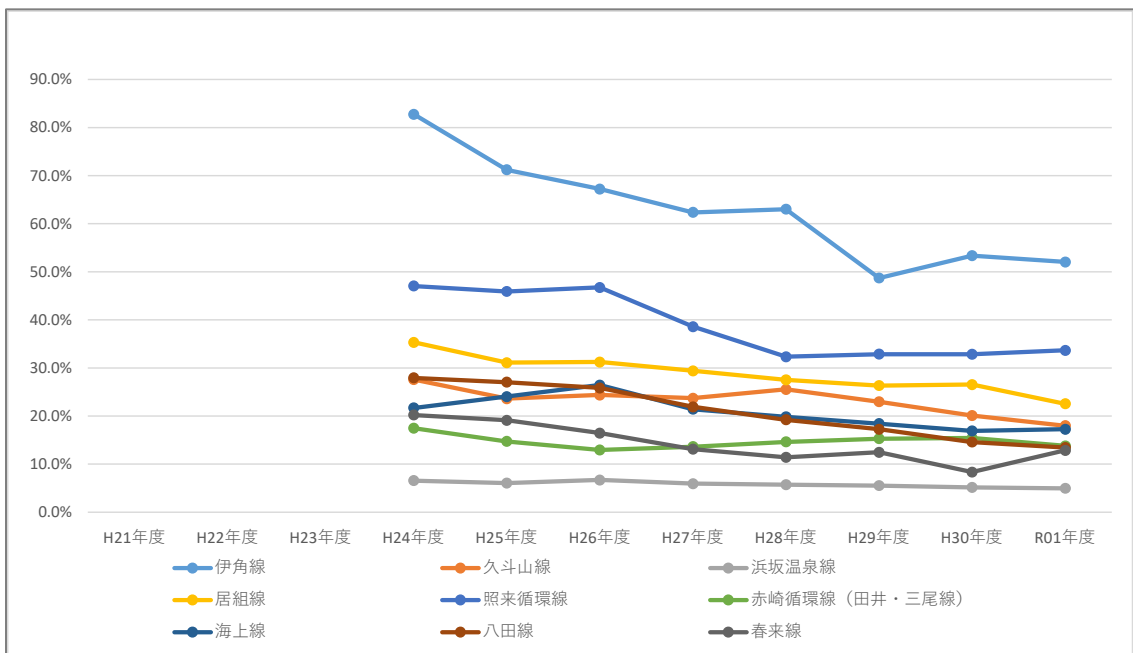


新温泉町：路線別データ

・運行本数あたりの輸送人員



・収支率



資料編 3 上位・関連計画の整理

1.兵庫県 上位計画

1-1.但馬地域ビジョン

但馬地域ビジョン（バージョン2）	
策定年月	2011年（平成23年）9月
目標年次	想定年次：2020年（令和2年）頃 展望年次：2040年（令和22年）頃
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・但馬づくりの基本理念（※）「あしたのふるさと但馬」の継承と明確化。 ・より多くの住民・行政が共有・共感していくビジョンとするための「見える化」 <p>（将来展望のシナリオ化、具体的取組事例の掲載、取組状況を確認するための指標設定、身近な取組目標としてのシンボルプロジェクトの設定）</p> <p>（※）1994年（平成6年）に開催された「但馬・理想の都の祭典」で掲げられた基本理念。</p>
目指す方向	<p>「あしたのふるさと但馬～コウノトリ翔る郷～」</p> <p>→「あしたのふるさと」とは、そこに住む人々だけではなく、訪れる人々とも、共に安らぎや感動、共に生きる喜びを分かち合える「交流・共生」の地域</p>
将来像	○自立の郷 ○賑わいの郷 ○癒しの郷 ○慈しみの郷
行動目標	<p>「人づくり」：（但馬の人・暮らしを育む）</p> <p>「産業づくり」：（但馬の産業・しごとを革新する）</p> <p>「誇りづくり」：（但馬の魅力・誇りを伸ばす）</p> <p>「人づくり」：（但馬の安全・安心を守る）</p>
目指そう指標（例）（抜粋）	<p>「人づくり」</p> <p>→・人口減少への対応と交流人口の増加</p> <p>「産業づくり」</p> <p>→・地域内就業率の向上</p> <p>・観光客入込数1千万人以上</p>
シンボルプロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> ・但馬・理想の都の祭典20周年(2014年)事業 →ビジョンが目指す「あしたのふるさと但馬」づくりを体現・体感し、確かな未来を創造していくための取組の展開 ・但馬力強化大作戦 →地域資源・誇り・強み等の掘り起こしによる但馬の地域力指標づくりとその指標を向上する取組の展開による、ビジョン実現度合いの「見える化」 ・但馬夢シナリオプロジェクト →但馬に住む・関わる様々な方の小さくてもより具体的な夢とその実現に向けた道筋（但馬夢シナリオ）の共有・具体化による、将来展望への包括的シナリオの実現

但馬地域ビジョン 2050	
策定年月	2022年（令和4年）3月
役割	但馬の未来の姿を示し、その実現に向けて、但馬の住民、企業、行政などがともに但馬の地域づくりを積極的に進めていくための羅針盤
展望年次	2050年（令和32年）頃
未来の姿	つながる、たからじま ～みんなで創る ワクワク但馬～ 「たからじま」→「但馬から（未来へ・世界へ）発信する」、「但馬カラー（色・らしさ）を大切にする」という想いを込めて
めざす地域像	<p>【Ⅰ】世界に誇る魅力を継承し、世界に輝く新たな魅力を創造する地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ○豊かな自然・食など但馬の魅力強化と次代への継承 ○地域住民と来訪者が共に楽しむ新たな地域の魅力の創造 <p>【Ⅱ】垣根を越えた新たな人との交流・つながりを実現する地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新たな交流の促進による地域の活力や持続性の向上 ○新技術による魅力発信強化と国内外との新たな交流の促進 <p>【Ⅲ】多様性を認め合い、誰もが輝き夢の実現にチャレンジできる地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ○個性が尊重され、誰もが多様性に富む暮らしを楽しみ輝ける地域 ○夢をかなえるフロンティア但馬の実現 <p>【Ⅳ】次代を担う若者や子どもたちがイキイキ育ち暮らす地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自ら活躍する場があり楽しさを実感できる地域 ○子育てを地域や社会で支える子育てに優しい地域 <p>【Ⅴ】生活環境が充実した暮らしやすい地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ○発展を支える社会インフラの整備 →ICTなどの<u>新たな技術</u>を積極的に導入し、都市部と遜色のない教育、医療・福祉サービスが提供され、交通・通信などの社会インフラも着実に整備を進めます。自動運転車などの新たな移動手段の導入など、但馬に住む人々が暮らしやすいと感じる生活基盤の整備が必要です。 ○安全・安心に暮らせる基盤の整備
実現に向けた仕組みづくり	<p>①実行プログラムの策定</p> <p>②地域ビジョンプロジェクト(仮称)の推進</p> <p>③対話と学びの場づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○対話の場づくり ○学びの場づくり ○取組の情報発信 <p>④推進状況の見える化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○毎年度の点検評価（但馬力指標の改訂） ○柔軟な対応

1-2.但馬地域都市計画区域マスタープラン

但馬地域都市計画区域マスタープラン	
策定年月	2021年（令和3年）3月
目標年次	展望年次：2040年（令和22年） 目標年次：2025年（令和7年）
概要	都市計画法第6条の2に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、中長期的視点に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものである。また、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」及び都市再生特別措置法第82条に基づく「立地適正化計画」は、これに即して定める。
対象区域	
目指すべき都市構造（抜粋）	市町ごとの都市機能集積地区において、日常生活に必要な都市機能の維持・充実を図るとともに、交通ネットワークによる地区間の連携強化により、都市機能の相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る。さらに、遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システム等を活用し、日常生活の持続性の確保を図る。また、交流人口の増加による地域の活性化に向け、広域交通ネットワークの強化により、滞在型観光等の広域的な交流の促進を図る。
主要な都市計画の決定の方針（抜粋）	既存の都市機能の集積を生かすとともに、隣接する都市機能集積地区間での都市機能の相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図るとともに、小規模な集落の日常生活の持続性を確保する。さらに、持続可能な運送サービスを確保するため、地域公共交通計画の作成、新たな技術・システム等を活用した交通手段の導入等を促進する。また、高度経済成長期に建設され、更新時期を迎える医療・福祉施設、教育・文化施設等の公共施設については、特に本地域では人口一人当たりの施設数が多いことから、地区の位置付け及び人口減少等による需要の変化を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を推進するとともに、近隣自治体間における相互補完を検討する。
都市施設に関する方針（抜粋）	<p>「交通施設」</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能の相互補完を行う地域内外の連携強化、広域的な観光交流の促進と地域内の生活利便性の確保を図るため、周辺の自然条件や社会的条件を踏まえつつ、地域都市機能集積地区を結び広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた道路の整備や公共交通の充実を図る。特に、北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道については、事業中区間の整備とともに、未事業化区間の早期事業化を促進・推進し、但馬地域全域での基幹道路ネットワークの形成を図る。 鉄道と路線バス等との接続改善等による公共交通の利便性の向上や、JR山陰本線、JR播但線、高速バス等の利用を促進するとともに、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランを策定し、公共交通の維持・確保を図る。

	<ul style="list-style-type: none"> ・豊岡市における路線バス、コミュニティバス、スクールバス等の統合・再編、地域が主体となったコミュニティバスへの支援等の公共交通再編等の取組により、近隣の都市機能集積地区へアクセスする路線バスを維持するとともに、デマンド型交通への支援や市町村運営有償運送の運行など、地域の状況に応じた移動手手段の確保を図る。あわせて、地域交通の利便性を確保するため、自動運転車の導入等を検討する。 ・コウノトリ但馬空港については、一層の利用促進を図り、利便性の向上と産業・観光振興による地域の活性化に資する羽田直行便に加え地方と地方を結ぶ路線の展開に向けた取組を推進する。
--	--

1-3.ひょうご公共交通 10 年計画

ひょうご公共交通 10 年計画	
策定年月	2021 年（令和 3 年）3 月
計画期間	2021 年度～2030 年度（令和 3 年度～令和 12 年度）
概要	兵庫県が公共交通施策を推進していく上での指針となるものであり、事業推進の考え方や地域の公共交通施策の推進方向を取りまとめたもの。
計画の目指すべき方向性（理念）	豊かで活力ある県民生活を支える持続可能で安全・安心な公共交通 ～公共交通を県民とともに つくり・まもり・育てる～
目標	<ol style="list-style-type: none"> ①地域のくらしを支える公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・市町の関連施策（まちづくり、福祉教育等）との連携による公共交通ネットワーク構築 ②観光・交流を支える公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化 ・公共交通による観光客の周遊促進 ③誰もが利用しやすい公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者等、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備 ④安全・安心で環境にやさしい公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害や老朽化への備えの推進 ・公共交通における環境負荷軽減 ⑤地域でまもり育てる公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用の意識付け、動機付けの推進、公共交通に対する行政支援についての理解促進 ・住民、交通事業者、行政が一体で取り組む利用促進活動の推進 ・公共交通を担う人材の確保、育成
目標を達成するための基本方針と具体的な施策	<p>【重点方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進 ②公共公共施策を推進するための体制づくり <p>【基本方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①地域特性に応じた移動手手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの最適化等による交通手段の見直し ・市町域を超えるコミュニティバスの広域運行 ・デマンド型交通の導入 ・グリーンスローモビリティの導入モデルの検討 ②広域的な公共交通ネットワークの充実・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・特急列車ネットワークの充実、高速バスネットワークの充実

	<ul style="list-style-type: none"> ・空港・新幹線駅へのアクセス交通の充実 ・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 ・企画乗車券等による利用促進 <p>③公共交通の利用環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅の整備、改札口の増設、駅前広場の整備 ・集約型バスターミナルの整備 ・時差出勤等による利用分散の推進 ・MaaSの導入モデルの検討 <p>④公共交通機関（施設・車両）のバリアフリー化推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅における転落防止対策の推進（ホームドア設置等） ・軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化 ・バリアフリーに関する意識高揚、公共交通利用者の相互理解を深める取り組みの推進（心のバリアフリー普及促進）等 <p>⑤災害・老朽化対策の推進、環境への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性向上のための鉄道設備整備、老朽化対策の推進 ・環境負荷の低い鉄軌道車両、バス車両の導入 <p>⑥公共交通を担う人材の確保・育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通勉強会や地域交通を担う団体向け研究会の開催 ・バス運転手・タクシー運転手確保に向けたPR活動の実施 <p>⑦公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・公共交通への利用転換の意識啓発、公共交通の多面的効果提示による行政支援の必要性の理解促進 <p>【施策推進上の配慮事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新技術の積極的活用 ○既存ストックの最大限の活用 ○ポストコロナ社会のニーズに即したサービスの提供
--	--

2.地域公共交通網形成計画

2-1.豊岡市地域公共交通網形成計画

豊岡市地域公共交通網形成計画													
策定年月	2016年（平成28年）6月												
計画期間	2016年度（平成28年度）～2025年度（令和7年度）												
概要	公共交通の基本的な考え方を整理し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目的として策定。												
公共交通サービスの提供の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> • 目指すべきは、公共交通を活性化させ、併せて地域を活性化することである。 • 目指すべきは、公共交通体系を確立するとともに、市民の日常生活に必要な活動機会を確保することである。 • 目指すべきは、費用対効果を意識しながら、市民の日常生活に必要な公共交通サービスの提供を効率的に行うことである。 • 目指すべきは、どの地域にも同じ公共交通サービスを提供することではなく、地域特性に応じた公共交通サービスを提供することである。 • 公共交通サービスの提供にあたっては、それぞれの主体がそれぞれにできること、すべきことを実施する。 • 都市計画マスタープランに記述する地域拠点から中心拠点を結ぶネットワーク化を図る。 												
課題解決のための手段と目標	<table border="1"> <thead> <tr> <th>課題解決のための手段</th> <th>目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の便利な使い方が理解されている</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 路線・ダイヤがわかりやすく案内されている • 乗り方（運賃の支払い方法など）が案内されている • 目的に合わせた旅のモデルプランが提供されている • 利用特典が提供されている </td> </tr> <tr> <td>公共交通を「楽しく」、「快適に」、利用する「きっかけ」や「環境」が増えている</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • ノーマイカーデーなど、公共交通を使うきっかけ（機会）が提供されている • イベント列車・バスが運行（催行）されている • 公共交通利用と組み合わせた、楽しい健康づくりメニューがある（健康増進施策） • バリアフリー化が進められている • 待ち時間を快適に過ごせる環境が整備されている • 車内・機内が快適に乗り合う環境に保たれている </td> </tr> <tr> <td>公共交通の利便性が向上している</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 路線の需給バランスをチェックするシステムが充実している • 運行（航）便数が増えている • 定時性・速達性が向上している • 利用しやすい運賃・旅行商品が設定されている（価格の割引・企画） • 各モード間の乗継がスムーズにできる環境がある • ボランティア車掌、駅・バス停案内人など、現場での案内が充実している </td> </tr> <tr> <td>市外からの利用が増えている</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 観光客に対し便利なモデルプランがあり、提案されている • 地域が認知され興味が高まっている（大交流施策） • 観光施設間の移動方法など、必要な情報がターゲットに届いている（大交流施策） • 魅力ある集客イベントが開催されている（大交流施策） </td> </tr> <tr> <td>公共交通の重要性が理解され、「乗って守ろう公共交通」の輪が拡大している</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 公共交通と自動車のスマートでカッコいい使い方が理解されている • 公共交通の現状に関する勉強会が開催されている • 公共交通に体験乗車する機会が増えている • e通勤・通学を促進する制度が充実している • 地域で公共交通を守ろうとする組織（ファンクラブ）が結成されている </td> </tr> </tbody> </table>	課題解決のための手段	目標	公共交通の便利な使い方が理解されている	<ul style="list-style-type: none"> • 路線・ダイヤがわかりやすく案内されている • 乗り方（運賃の支払い方法など）が案内されている • 目的に合わせた旅のモデルプランが提供されている • 利用特典が提供されている 	公共交通を「楽しく」、「快適に」、利用する「きっかけ」や「環境」が増えている	<ul style="list-style-type: none"> • ノーマイカーデーなど、公共交通を使うきっかけ（機会）が提供されている • イベント列車・バスが運行（催行）されている • 公共交通利用と組み合わせた、楽しい健康づくりメニューがある（健康増進施策） • バリアフリー化が進められている • 待ち時間を快適に過ごせる環境が整備されている • 車内・機内が快適に乗り合う環境に保たれている 	公共交通の利便性が向上している	<ul style="list-style-type: none"> • 路線の需給バランスをチェックするシステムが充実している • 運行（航）便数が増えている • 定時性・速達性が向上している • 利用しやすい運賃・旅行商品が設定されている（価格の割引・企画） • 各モード間の乗継がスムーズにできる環境がある • ボランティア車掌、駅・バス停案内人など、現場での案内が充実している 	市外からの利用が増えている	<ul style="list-style-type: none"> • 観光客に対し便利なモデルプランがあり、提案されている • 地域が認知され興味が高まっている（大交流施策） • 観光施設間の移動方法など、必要な情報がターゲットに届いている（大交流施策） • 魅力ある集客イベントが開催されている（大交流施策） 	公共交通の重要性が理解され、「乗って守ろう公共交通」の輪が拡大している	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通と自動車のスマートでカッコいい使い方が理解されている • 公共交通の現状に関する勉強会が開催されている • 公共交通に体験乗車する機会が増えている • e通勤・通学を促進する制度が充実している • 地域で公共交通を守ろうとする組織（ファンクラブ）が結成されている
	課題解決のための手段	目標											
	公共交通の便利な使い方が理解されている	<ul style="list-style-type: none"> • 路線・ダイヤがわかりやすく案内されている • 乗り方（運賃の支払い方法など）が案内されている • 目的に合わせた旅のモデルプランが提供されている • 利用特典が提供されている 											
	公共交通を「楽しく」、「快適に」、利用する「きっかけ」や「環境」が増えている	<ul style="list-style-type: none"> • ノーマイカーデーなど、公共交通を使うきっかけ（機会）が提供されている • イベント列車・バスが運行（催行）されている • 公共交通利用と組み合わせた、楽しい健康づくりメニューがある（健康増進施策） • バリアフリー化が進められている • 待ち時間を快適に過ごせる環境が整備されている • 車内・機内が快適に乗り合う環境に保たれている 											
	公共交通の利便性が向上している	<ul style="list-style-type: none"> • 路線の需給バランスをチェックするシステムが充実している • 運行（航）便数が増えている • 定時性・速達性が向上している • 利用しやすい運賃・旅行商品が設定されている（価格の割引・企画） • 各モード間の乗継がスムーズにできる環境がある • ボランティア車掌、駅・バス停案内人など、現場での案内が充実している 											
	市外からの利用が増えている	<ul style="list-style-type: none"> • 観光客に対し便利なモデルプランがあり、提案されている • 地域が認知され興味が高まっている（大交流施策） • 観光施設間の移動方法など、必要な情報がターゲットに届いている（大交流施策） • 魅力ある集客イベントが開催されている（大交流施策） 											
公共交通の重要性が理解され、「乗って守ろう公共交通」の輪が拡大している	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通と自動車のスマートでカッコいい使い方が理解されている • 公共交通の現状に関する勉強会が開催されている • 公共交通に体験乗車する機会が増えている • e通勤・通学を促進する制度が充実している • 地域で公共交通を守ろうとする組織（ファンクラブ）が結成されている 												

2-2.朝来市地域公共交通網形成計画

朝来市地域公共交通網形成計画		
策定年月	2020年（令和2年）3月	
計画期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）	
概要	朝来市における地域公共交通が担うべき役割を整理したうえで、地域住民・交通事業者・行政が、ともに考え行動するための指針を定める。	
地域公共交通の目指すべき姿	あなたの 未来の あさご暮らしへ みんなの あさご公共交通	
基本方針と目指すべき姿を実現するための施策	基本方針	
	バス路線再編による利便性・効率性の向上	<p>立地適正化計画をはじめ、まちづくりの方向性を示す上位・関連計画と連携しながらバス路線再編等による利便性・効率性向上を図ります。また、利便性向上により、子どもや高齢者を含め、自分で運転することなく誰もが安心して生活できるまちづくりを目指します。</p>
	持続可能な地域公共交通体系のための見直し	<p>今後高齢者を含めて人口減少が進む本市では、まちづくりの方向性を踏まえつつ、持続可能な地域公共交通に見直ししていく必要があります。その際は、多様な移動手段の役割分担と連携を明確にしたうえで、持続可能な地域公共交通ネットワークとなるように見直します。</p>
	多様な交通サービスの組合せによる拠点へのアクセスの向上	<p>人口密度や地形、道路状況等、地区毎に異なる特性に応じて、鉄道、路線バス、アコバス、タクシー等の連携と役割分担を図るとともに、多様な交通手段の活用（クローズドドア解放、自家用有償旅客運送、グリーンスローモビリティ活用等）を検討し、活用可能なモードの組合せにより拠点へのアクセスの向上を目指します。</p>
	地域公共交通の利用促進	<p>人口減少下で地域公共交通を持続的に維持していくためには、地域公共交通の利用促進が必要不可欠です。「だれかの」ではなく「みんなの あさご公共交通」として地域住民・交通事業者・行政それぞれが積極的・継続的に関わっていく意識の醸成と体制の構築を図ります。</p>
	施策メニュー	
		<ul style="list-style-type: none"> ・拠点（都市機能誘導区域）間におけるバス移動の利便性の向上 ・観光客への地域公共交通利用環境の整備 ・交通系ICカードやキャッシュレス決済導入の検討
		<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の点検・改善 ・利用実態にあったバスサービスレベルへの見直し
		<ul style="list-style-type: none"> ・既存資源の有効活用 ・多様な交通サービスの導入に向けた検討 ・鉄道・バスの乗換環境の改善
		<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関するPR ・子どもや高齢者を中心とした地域公共交通の利用促進 ・鉄道の利用促進と利便性の向上 ・地域公共交通の担い手の確保

地域公共交通の将来ネットワーク



2-3.北近畿タンゴ鉄道沿線 地域公共交通網形成計画

北近畿タンゴ鉄道沿線 地域公共交通網形成計画	
策定年月	2014 年度（平成 26 年）12 月
計画の期間	おおよそ 10 年間とするが、まずは 5 年後を目途として目標を設定。 必要に応じて計画の見直しを図る。
計画の区域	兵庫県豊岡市、京都府福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町 
計画の目標（『目指すべき将来像』）	<p>目指すべき『沿線地域の姿』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自分たちのまちとして誇りが待て、住み続けたいと思う地域 ・自動車が利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域 ・魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域 ・元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域 <p>目指すべき『公共交通の姿』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通 ・便利で魅力的で、乗りたくなる、みんなに愛される公共交通 ・まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通 ・国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通 ・交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通
実現に向けて取り組むべき施策と具体的な取組	<ol style="list-style-type: none"> ①北近畿タンゴ鉄道(KTR)の持続可能な事業スキームによる再構築 →上下分離による鉄道事業の再構築等 ②公共交通ネットワークの形成 →圏外へのアクセス時間の短縮 →公共交通ネットワークの利便性向上 ③安心・安全対策の実施 →安心・安全に向けた設備・体制の整備 ④集客・増収対策の実施 →魅力的で快適な車両等の整備 →快適性・利便性・魅力の向上 →ターゲットを明確にした取り組みの実施 →沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み ⑤まちづくりとの連携 →コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携 →海の京都等による観光まちづくり →環境にやさしいまちづくり

3.豊岡市 上位・関連計画

3-1.豊岡市基本構想

豊岡市基本構想	
策定年月	2017年（平成29年）9月
計画期間	2018年度（平成30年度）～2029年度（令和11年度）
概要	まちの将来像並びにその実現のための重点的な課題及び取組みの方向を示す12年間の指針とし、市政経営方針は、基本構想に定められたまちの将来像を実現するための重点的な政策及びその戦略的な進め方を示す4年間の方針として策定。
まちづくりの長期目標	命への共感に満ちたまち
めざすまちの将来像	小さな世界都市 — <small>ローカル</small> Local & <small>アンド</small> <small>グローバル</small> Global <small>シティ</small> City
市民の暮らしを支える施策の体系	①安全に安心して暮らせるまち ②人と自然が共生するまち ③持続可能な「力」を高めるまち ④未来を拓く人を育むまち ⑤人生を楽しみお互いを支え合うまち
主要施策・主要事業（抜粋）	施策の体系 ③持続可能な「力」を高めるまち 主要施策：公共交通の充実 主要事業：空港利用促進、イナカー・コバス・チクタクの運行

3-2.第2期豊岡市地方創生総合戦略

第2期豊岡市地方創生総合戦略	
策定年月	2020年2月
計画期間	2020年度（令和2年度）～2024年度（令和6年度）
概要	人口減少のスピードを和らげる（量的緩和）とともに、その対策を通じて自信と誇りに満ちた地域を創ること（質的転換）によって、人口減少下にあっても地域活力を維持できるよう市民と行政が一体となった取り組みを進めるため、5年毎の施策の方向性を提示。
戦略体系の目的	上位目的：豊岡に暮らす価値を認め、豊岡で暮らすことに自信と誇りを持って住む人が増えている 戦略目的：暮らすなら豊岡と考え、定住する若者が増えている
主要手段と具体的手段を実現するための事業（抜粋）	「世界中から人々が来訪し、豊岡を楽しんでいる」 ⇒但馬空港利用促進

3-3.豊岡市都市計画マスタープラン

豊岡市都市計画マスタープラン				
策定年月	2019年（平成31年）3月			
目標年次	2028年（令和10年）			
概要	上位計画である但馬地域都市計画区域マスタープランや豊岡市基本構想に即し、住民の意見を反映させつつ、市のまちづくり（都市計画）に関する目標や基本的な考え方、方針について定めるもの。			
まちの将来像と目標	地域コミュニティとして活動している29地区を生活拠点とし、5つの振興局周辺を地域拠点、そして、市全体の中心拠点（豊岡既成市街地部）が幹線道路網、公共交通網でネットワークされる都市構造を目指します。			
まちづくりの目標	地域の特性を活かした生活拠点が結ばれ、安全に安心して暮らせるまちづくり			
まちづくりの基本方針（抜粋）	基本方針 ③多様な交通手段を活かしたまちづくり ⇒自転車を使えない人にも生活しやすい、徒歩、自転車、自動車、公共交通等の多様な交通手段を活かした、より一層利便性の高いまちづくりを進めていくものとします。			
分野別整備方針（抜粋）	交通網の方針『公共交通の維持、充実』			
	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>官民一体となったバス路線等、地域公共交通の維持、充実</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 民間路線バス、市街地循環バス（コバス）、市営バス（イナカー）、地域主体交通（チクタク）等の種々の方法を適切に使い分け、中心拠点と地域拠点、生活拠点とを繋ぐ市民の足の確保を図ります。 </td> </tr> <tr> <td>鉄道等の公共交通の維持、充実</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 都市との交流においては、JR等の鉄道、コウノトリ但馬空港を利用した航空路線を積極的に活用し、本市と市外とのアクセス性の維持、向上に取り組みます。 特に航空路線については、兵庫県等関係機関と連携を図りながら、東京直行便の早期実現に向けた働きかけを強化します。 </td> </tr> </tbody> </table>	官民一体となったバス路線等、地域公共交通の維持、充実	<ul style="list-style-type: none"> 民間路線バス、市街地循環バス（コバス）、市営バス（イナカー）、地域主体交通（チクタク）等の種々の方法を適切に使い分け、中心拠点と地域拠点、生活拠点とを繋ぐ市民の足の確保を図ります。 	鉄道等の公共交通の維持、充実
官民一体となったバス路線等、地域公共交通の維持、充実	<ul style="list-style-type: none"> 民間路線バス、市街地循環バス（コバス）、市営バス（イナカー）、地域主体交通（チクタク）等の種々の方法を適切に使い分け、中心拠点と地域拠点、生活拠点とを繋ぐ市民の足の確保を図ります。 			
鉄道等の公共交通の維持、充実	<ul style="list-style-type: none"> 都市との交流においては、JR等の鉄道、コウノトリ但馬空港を利用した航空路線を積極的に活用し、本市と市外とのアクセス性の維持、向上に取り組みます。 特に航空路線については、兵庫県等関係機関と連携を図りながら、東京直行便の早期実現に向けた働きかけを強化します。 			

4.養父市 上位・関連計画

4-1.養父市まちづくり計画

養父市まちづくり計画（第3次養父市総合計画、第2期まち・ひと・しごと・ふるさと養父市創生総合戦略）	
策定年月	2021年（令和3年）10月
計画期間	基本構想：2021年度（令和3年度）～2030年度（令和12年度） 第1期基本計画期間：2021年度（令和3年度）～2025年度（令和7年度） 第2期基本計画期間：2026年度（令和6年度）～2030年度（令和12年度） 実施計画：毎年度策定 個別計画：計画ごとに期間を設定
概要	平成23年に策定した「第2次養父市総合計画」と平成27年に策定した「まち・ひと・しごと・ふるさと養父市創生総合戦略」を一体化した新たな計画であり、長期的な視点に立ってまちづくりを実施できるように方向性を示したもの。
計画がめざすもの	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの系譜を踏まえ未来を展望 ・地方創生の取り組みをまちづくりの中核に ・総合計画と地方版総合戦略の一体化 ・市民と共に歩む10年間の行動指針
基本構想	<p>（2050年の養父市の姿）</p> <p>やぶ2050～居空間構想～（社会変革を生み出す新たな結の創出）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・互いに理解しあう、協力しあうことを感じる空間 ・豊かな自然や環境への配慮と文化伝統の分かち合いを感じる空間 ・先端技術で出会い、つながりを感じられる空間 <p>（2030年の養父市の姿）</p> <p>豊かで持続可能なスマートヴィレッジの共創</p>
基本計画	<p>「市民」アクティブに自分らしく暮らすまち</p> <p>「地域」つながりを力に開かれたコミュニティがあるまち</p> <p>「公共」様々な主体が地域を豊かにするまち</p>
基本的な施策（抜粋）	<p>【多彩な人々によって創出される地域資源（観光・交流）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・養父市固有の地域資源である山と雪、スキー場、高原などといった自然体験フィールドを活用し、観光客だけでなく新たな交流人口の流れを作り出し、継続的な交流が生み出される仕組みを構築していきます。 ・地域資源をより発展させていくために様々な意見を取り入れ、新たな価値を見いだしていく取組を行っていきます。 <p>【安全安心なまちづくりの推進（生活基盤）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全ての世代にやさしい安全安心な生活を支える基盤づくりを実施するために、新たな技術を取り入れるなど、計画的な土地利用、道路交通網の整備、上下水道の整備、情報技術の活用などを積極的に実施していきます。 ・市民の防犯、交通安全意識の向上や地域防犯力の向上などにより、犯罪・交通事故のない社会づくりに取り組んでいきます。 ・大規模な自然災害にも対応した防災体制を構築し、市民の安全安心を守っていきます。

4-2.養父市都市計画マスタープラン

養父市都市計画マスタープラン	
策定年月	2012年（平成24年）3月
計画期間	2012年度（平成24年度）～2021年度（令和3年度）
概要	都市計画マスタープランに基づき、個別の都市計画、各種都市基盤施設等の整備計画、中心市街地活性化などの関連した取り組みを進める。
都市づくりの目標（抜粋）	<p>①安心・安全、快適に暮らせるまちづくり ⇒「地域での生活を支える公共交通の確保」 全ての市民が円滑で安全に移動できるよう、公共交通機関の充実、福祉関連施策との連携等による交通利便性が確保されたまちを目指します。</p> <p>②にぎわいと活力のあるまちづくり ⇒「生活拠点の利便性の充実」 中心的な市街地の活性化とともに、地域的なニーズに対応したコミュニティレベルでの商業、医療・福祉、コミュニティサービス等の生活機能の導入を促し、公共交通の利便性の確保等とあわせて、過度に自動車交通に依存することのない利便性の高いまちを目指します。</p> <p>③人と自然と文化を活かした交流・観光のまちづくり</p> <p>④互いに協力し、支え合うまちづくり</p>
都市規模の想定	<p>将来人口：26,000人 観光交流人口：200万人</p>
<p>将来の都市構造 「重層的生活圈構造」 （抜粋）</p>	<p>①生活利便機能の階層性 ②地域づくりの階層性 ③交通体系（生活の足）の階層性 ⇒生活圈域の階層化に対応し、他都市の拠点と都市拠点、ならびに生活拠点を結ぶ「基幹交通」と生活拠点とそれぞれの集落群を結ぶ「地域交通」を基本とした体系化を図ります。特に地域交通については、地域の安全・安心な暮らしのベースとなるものであり、官・民・地域が連携し、持続可能な形で運営できるよう検討を進めます。</p>

5.朝来市 上位・関連計画

5-1.第3次朝来市総合計画（後期基本計画）

第3次朝来市総合計画（後期基本計画）	
策定年月	2021年（令和3年）9月
計画期間	2022年（令和4年度）～2029年（令和11年度）
将来像	人と人がつながり 幸せが循環するまち ～対話で拓く朝来市の未来～
考え方	<p>(1) 大切な考え方1 市民一人一人が主役</p> <p>(2) 大切な考え方2 人と人をつなぐ対話</p> <p>(3) 大切な考え方3 未来へのまなざし</p>
ありたいまちの姿	<p>(1) 「やりたい」につながる多様な学びで、未来をつくる「人」を育む</p> <p>(2) 人と自然が共生しながら地域で循環する産業を確立する</p> <p>(3) 多様なつながり・交流を育み、地域力をより高める</p> <p>(4) 誰もが居場所や役割を持ち、健幸で心豊かな暮らしを実感できる</p> <p>(5) 市民の暮らしを支える安全・安心な都市基盤を持続する</p> <p>(6) まちの動きや情報を戦略的につなぎ、効率的で健全な行財政運営を実現する</p>
施策（抜粋）	<p>【暮らしを豊かにする公共交通の確保】</p> <p>市民、交通事業者及び行政が連携・協力しながら、暮らしを支えるより良い市内交通の充実にも努めるとともに、関係団体と連携しながら広域交通の利便性向上を促進し、市民生活にとって必要不可欠な移動手段である地域公共交通の維持確保を図ります。</p> <p>（事業実施方針）</p> <p>① 暮らしに密着した市内交通の充実</p> <p>ア 高齢者等優待乗車カード「あこか」の普及啓発の強化を図るほか、地域でのバスの乗り方教室等の機会を設けるとともに、幼少期からバス利用についての理解を深める取組や高校生等の若者世代に対する啓発等によるバスの利用促進を図り、便利で効率的な運行や路線維持につなげます。また、バスの待ち時間や乗換えの負担を軽減させるため、バス待ち環境の改善に向けた取組を進めます。</p> <p>イ 自家用有償旅客運送や乗り合いタクシー等、新たな移動手段の導入を検討します。</p> <p>ウ 朝来市地域公共交通会議において課題共有を図り、バス事業者への必要な支援を継続して行います。また、広報紙やSNS等を活用した運転手の担い手確保に向けた取組等をバス事業者等と連携しながら進めます。</p> <p>② 広域交通の利便性向上と利用の促進</p> <p>ア 鉄道については、沿線自治体と協力しながら沿線活性化及び利用促進を図るとともに、兵庫県や交通事業者に対して利便性向上につながる要望を行います。また、市民の鉄道利用促進に向けて、団体利用者への助成や、IC専用自動改札機導入により利便性が向上されたこと等を周知します。さらに、観光客の鉄道利便性向上のため、駅からの二次交通について検討する等、観光利用促進に向けた取組を推進します。</p> <p>イ 但馬空港については、小学生無料券の配布や修学旅行等での団体利用を促進するとともに、市民・事業者等へ利用助成制度等を周知し、利用促進を図ります。また、但馬空港の利便性向上に向けて、但馬空港利用促進協議会と連携しながら東京直行便の実現に向けた取組を行います。</p> <p>ウ 但馬地域における広域的な観点から、関係自治体や交通事業者等と連携し、但馬地域内の路線バスや高速バス等、公共交通の効率化や利便性の向上を図ります。</p>

5-2.第 2 期朝来市創生総合戦略

第 2 期朝来市創生総合戦略	
策定年月	2020 年（令和 2 年）3 月
計画期間	2020 年度（令和 2 年度）～2024 年（令和 6 年度）
概要	第 2 次総合計画等の基本的な考え方を踏襲し、朝来市創生を成し遂げるため、第 1 期市総合戦略の検証を踏まえながら、国が策定した「第 2 期まち・ひと・しごと創生総合戦略」の基本的な考え方や政策 5 原則等を基本に、朝来市におけるまち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を目標に策定。
基本目標	<p>基本目標① 自分らしく生き生きと活躍する「ひと」づくり ⇒自分らしく生き生きと活躍する人（ASAGOiNG 人）を育むことにより、移住者や関係人口等の新たな人の流れや新たなまちの動きにつなげます。</p> <p>基本目標② 魅力ある多様な「しごと」づくり ⇒各年齢層に応じてキャリア教育の推進や市内の仕事の魅力ややりがいなどを伝えることにより、一人一人の希望に応じた多様な働き方や経済活動の実現につなげ、朝来市の経済活性化を推進します。</p> <p>基本目標③ 誰もが希望を持ち、心豊かに安心して暮らせる「まち」づくり ⇒地域コミュニティの中で誰もが居場所と役割を持ち、心豊かに安心して暮らせるまちづくりを、多様な主体による対話の場を持ちながら推進します。</p>
アクションプラン （抜粋）	<p>基本目標③ 誰もが希望を持ち、心豊かに安心して暮らせる「まち」づくり ◎持続可能な地域公共交通による安心した暮らしの実現</p> <p>■目標達成に向けたアクション体系</p> <pre> graph LR A[持続可能な地域公共交通による安心した暮らしの実現] --> B[多様な主体が連携・協働する] A --> C[新たな移動手段の導入・検討を進める] B --> D[公共交通の利用を促進する] B --> E[公共交通への理解を深める] B --> F[公共交通事業者の担い手を確保する] C --> G[地域特性に応じた移動手段の導入・検討を進める] D --> H[①地域・交通事業者と連携した利用促進に向けた取組の推進] D --> I[②バス待ち環境の整備] E --> J[③地域・学校等と連携した学びの場づくり] F --> K[④学校等と連携した企業の魅力発信等による担い手の確保] G --> L[⑤先進技術導入に向けた研究] G --> M[⑥地域特性に応じた効率的な移動手段の導入（実証実験含む）] </pre>

5-3.朝来市都市計画マスタープラン

朝来市都市計画マスタープラン	
策定年月	2013年（平成25年）3月
計画期間	2013年度（平成25年度）～10年間
概要	都市づくりの方針を定めたもの。
将来像	「人と緑 心ふれあう 交流のまち 朝来市」
目指すべき まちの姿 （抜粋）	公共交通が確保されているまち ⇒持続的に交通利便性が確保されたまちを目指します。
交通に関する基本的な考え方	<p>①地域公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢社会においても自動車に過度に依存せずに安心して暮らしてつづけられる都市づくりに向けて、生活拠点の日常生活利便機能の維持・充実と合わせて、アコバスなどの地域需要に対応した公共交通の利便性向上を図ります。 ・地域公共交通を利用することが困難な方については、地域との連携や福祉施策との連携のもと、個別対応を検討します。 <p>②基幹的公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市は、JR山陰本線と播但線が結節する重要な位置にあり、沿線自治体及び鉄道事業者と協力して機能強化（複線電化、施設改善、利便性及び安全性の向上等）に努めます。 ・市内の主要施設間及び市内外を結ぶ路線バスについても、基幹的公共交通として、その利便性向上について、関係自治体及び路線バス事業者と協力した取り組みを進めます。 ・アコバスなどの地域公共交通を、市民ニーズに基づききめ細やかに活用することで、鉄道又は路線バスとの乗り継ぎの改善など、公共結節機能の向上に努めます。

5-4.朝来市立地適正化計画

朝来市立地適正化計画	
策定年月	2017年（平成29年）3月
計画期間	2013年度（平成25年度）～2022年（令和4年度）
概要	都市計画区域において、住宅や都市の生活を支える都市機能（医療・福祉、商業等）の適正立地を図るもので、「第2次朝来市総合計画」、「和田山都市計画区域マスタープラン」に即する「朝来市都市計画マスタープラン」の一部として、持続可能な都市・社会を具現化するもの。
都市づくりの目標	安全・安心・快適に暮らし続けられる“生活圏”の都市づくり <ul style="list-style-type: none"> 生活圏の段階に応じたバランスの良い拠点機能の確保 公共交通ネットワークによる生活圏の重層的な連携 高次都市機能の広域的な連携
都市づくりの方針	①全市生活圏の都市づくり ②日常生活圏（4つの町域）の都市づくり ③近隣生活圏（地域自治協議会）の都市づくり ④魅力的な定住環境の都市づくり ⑤交通ネットワークを充実・強化する都市づくり
朝来市における生活圏とネットワークの概念	<p>全市生活圏（全市） 商業・サービス施設の集積、医療・福祉・文化・教育・行政等の拠点施設が位置する、都市拠点の圏域</p> <p>日常生活圏（4つの町域） 食品スーパー、診療所、教育・福祉・金融・行政など諸施設が位置する、生活拠点の圏域</p> <p>近隣生活圏（地域自治協議会） 集会施設や在宅介護施設、子育て支援施設、日用品店舗等が位置する、地域自治協議会の活動範囲を単位とする圏域</p> <p>広域連携 高次都市機能を広域連携により充足</p> <p>※公共交通は、自家用交通以外の、不特定多数を対象とする交通手段として幅広く捉える。</p>

6.香美町 上位・関連計画

6-1.第2次香美町総合計画

第2次香美町総合計画	
策定年月	2015年(平成27年)12月
計画期間	基本構想：2016年度(平成28年度)～2025年度(令和7年度) 前期基本計画：2016年度(平成28年度)～2020年度(令和2年度) 後期基本計画：2021年度(令和3年度)～2025年度(令和7年度)
概要	総合計画は「まちづくりの基本的な指針」として、基本理念やまちの将来像などを示す「基本構想」とまちの将来像の実現に向けて基本的な諸施策を体系別に示す「基本計画」で構成。
まちの将来像	こどもたちに夢と未来をつなぐまち ～美しい山・川・海 人が躍動する 交流と共生のまちをめざして～
分野別基本方針	①ふるさとを担う子どもを育むまち ②若者がいきいきと働くまち ③みんなが安心して暮らせる健康長寿のまち ④みんなで創る魅力あるまち ⑤地域の豊かな資源を生かすまち
主要施策(抜粋)	分野別基本方針④ みんなで創る魅力あるまち ⇒利便性の高いまち 誰もが快適に暮らし続けることができるよう、利便性の高いまちづくりを進めます。生活道路をはじめとした道路環境及び公共交通網の整備、充実に向けた取組を進めます
前期基本計画(抜粋)	公共交通サービスの充実 ①公共交通体系の充実 ⇒公共交通体系の見直しについては、JR及び路線バスによる幹線の維持を図りつつ、周辺集落から市街地への支線について、通院、通学、買い物、公共機関利用などの利便性に配慮する視点が不可欠であり、デマンド運行などの導入を含め、検討します。検討にあたっては、新たな福祉輸送や医療機関への送迎サービス、近隣市町や近隣医療機関を含めた広域的な観点を配慮します。 ②公共交通の利用促進 ⇒JRについては、町民の利便性の向上はもとより、広域的な地域間交流の活性化及び観光入込増加を図るため、鉄道ダイヤの充実や電化・高速化の実現に向けた取組を展開します。バス交通については、公共交通体系の見直しとともに、料金制度の在り方についても検討します。但馬空港については、但馬空港推進協議会と連携しながら、航空券購入費用に対する助成制度の継続をはじめ、運行に係る情報提供の充実にも努めるほか東京直行便の実現に向けた取組を展開します。

6-2.第 2 期香美町総合戦略

第 2 期香美町総合戦略	
策定年月	2019 年（令和元年）11 月
計画期間	2020 年度（令和 2 年度）～2025 年度（令和 7 年度）
概要	国が示した「まち・ひと・しごと創生基本方針 2019」を基に、香美町における「人口減少と地域経済縮小の克服」と「まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立」を目指すもの。
基本目標	①香美町における安定した就労の場を創出する ②香美町への新しいひとの流れをつくる ③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる ④安心な暮らしを守り、周辺地域と連携する

7.新温泉町 上位・関連計画

7-1.第2次新温泉町総合計画

第2次新温泉町総合計画（後期基本計画）	
策定年月	2021年（令和3年）12月
計画期間	基本構想：2017年度（平成29年度）～2026年度（令和8年度） 前期基本計画：2017年度（平成29年度）～2021年度（令和3年度） 後期基本計画：2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）
概要	あらゆる分野で複雑・多様化する地域課題に適切に対応するため、令和4年度を始期とする後期基本計画を策定 （計画の役割） ①本町の総合的かつ計画的な行政運営を行うための指針となる役割 ②住民、地域、事業者などと行政による協働のまちづくりの基本方向を示す役割 ③国、県及び他の市町村に対して、本町のまちづくりの考え方を明らかにする役割
まちづくりの理念	①自立と協働の住民主体のまちづくり ②自然と歴史・文化を生かした個性あるまちづくり ③子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らせるまちづくり ④「世代間」、「産業間」、「地域間」、「都市」と連携・交流するまちづくり
まちの将来像	海・山・温泉 人が輝く 夢と温もりの郷 —ふるさとの未来へ“つなぐ”まちづくり—
まちづくりの基本方針（政策）	①豊かな資源を生かして産業を育てるまち ②ふるさとを愛する次世代を育て見守るまち ③みんなで支えあう絆のあるまち ④安全で住みやすい環境の整ったまち 主要施策（抜粋）⇒交通・移動手段の充実 公共交通の利便性の向上とあわせて、交通手段を持たない人に配慮した公共交通の充実を図るなど、地域の実情に応じた交通体系を構築し、交通ネットワークを強化します。 ⑤自然と調和して心地よく暮らせるまち ⑥住民と行政が夢をふくらませるまち
施策の主な内容（抜粋）	主要施策「交通・移動手段の充実」 ①公共交通の充実 ・住民ニーズに応じて町民バスのダイヤ見直しを行うなど、利便性の向上を図るとともに、経営の効率化も考慮しながら、住民に必要な交通手段として、路線の維持確保に努めます。 ・町民バスなどの交通機関が運行されていない地域において、日常の移動手段を確保するため、必要な交通手段の確保に努めます。 ・鉄道の利便性の向上を図るため、特急列車等の停車本数の増加や利用しやすいダイヤ編成などを鉄道事業者に要望しながら利用促進を図るとともに、将来を見据えた高速鉄道の整備促進に向け、関係機関に強く働きかけます。 ・近隣市町や関係団体と連携し、コウノトリ但馬空港と鳥取砂丘コナン空港の運行便の充実や利用促進を図り、交通手段の多様な地域づくりを進めます。 ②交通ネットワークの強化 ・公共交通相互の連携の充実を図るとともに、地域の実情に応じた交通手段の確保や総合的で持続可能な交通ネットワークの強化に向けた取組や検討を進めます。

7-2.新温泉町地方創生総合戦略

第2期新温泉町地方創生総合戦略	
策定年月	2022年（令和4年）1月
計画期間	第2期：2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）
概要	「第2次新温泉町総合計画（後期基本計画）」における重点戦略の取組を推進するため、重点戦略の基本的な考え方や基本目標等に基づく具体的な施策等を定めて、最重要課題である人口減少問題を柱とした対策に重点的かつ戦略的に取り組む
基本目標と基本的方向	<p>基本目標1 まちを支える産業の振興（雇用・産業の視点）</p> <p>（1）新たな事業や雇用の創出</p> <p>（2）地域産業の育成・支援</p> <p>基本目標2 まちでもてなす交流の拡大（観光・交流の視点）</p> <p>（1）観光産業の育成・支援</p> <p>（2）新たな交流の推進</p> <p>基本目標3 まちが見守る若者の未来（子ども・子育ての視点）</p> <p>（1）出会いから出産までの希望の実現</p> <p>（2）子育て支援の充実</p> <p>（3）子どもの教育環境の充実</p> <p>基本目標4 まちでゆったり安心暮らし（地域活性化の視点）</p> <p>（1）快適な暮らしの確保</p> <p>（2）安全・安心なまちづくりの推進</p> <p>（3）既存ストックのマネジメント強化</p> <p>（4）移住・定住の促進</p> <p>（5）他地域との連携の促進</p>
主な事業（抜粋）	<p>基本目標2-（1）観光産業の育成・支援</p> <p>→観光客の受入体制の充実</p> <p>①町内の観光資源を輝かせる観光ガイドの養成とスキルアップ</p> <p>②外国人観光客の受入体制の充実</p> <p>③観光パンフレットや観光案内板などの多言語対応の推進</p> <p>④公衆無線LANの整備促進</p> <p>⑤観光二次交通の充実</p> <p>基本目標4-（1）快適な暮らしの確保</p> <p>→多様なサービスの充実</p> <p>①企業等と連携した買い物や生活サービスの支援</p> <p>②生活交通ネットワークの充実</p> <p>③ICTを活用した住民サービスの向上</p>

資料編 4 住民アンケート調査結果

1.調査概要

1-1.調査目的

公共交通の利用状況やバス路線の再編、利用意向など運行に関する住民の意見を集約する。

1-2.調査内容

但馬地域の住民を対象に、郵送配布によるアンケートを実施。また、QRコードによるWEB回答も可能とした。

- ・ 5市町合計 5,000 世帯（無作為抽出）
- ・ 1世帯につき3枚同封

1-3.調査時期

2021年（令和3年）1月15（金）～31日（日）

1-4.回収数

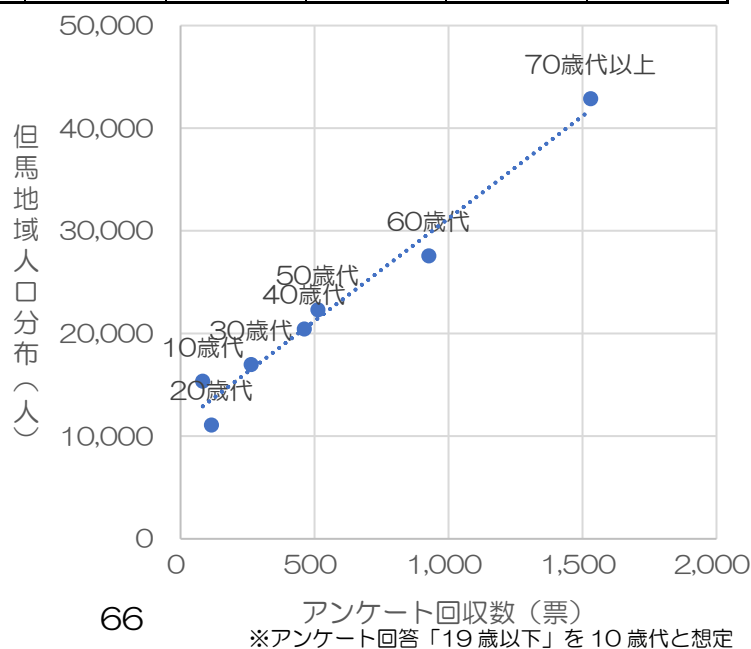
有効回答票数 3,959 票（2,074 世帯より回収（回収率 41.6%）+WEB 回答 152 票）

表 4-1 回収数

	送付数	宛先不明	回収数	回収率	回収票数	WEB 回答	合計
豊岡市	1,550	6	609	39.4%	1,084	43	1,127
養父市	950	3	414	43.7%	795	37	832
朝来市	1,050	1	455	43.4%	816	23	839
香美町	750	0	337	44.9%	617	17	634
新温泉町	700	1	259	37.1%	495	32	527
合計	5,000	11	2,074	41.6%	3,807	152	3,959

（人口分布との相関）

アンケート回収数と年代別の人口分布には相関があり、年代による偏りがほとんどない。（相関係数 0.985）



あなたについてお聞きします。

問12 あなたについて教えてください。(1つずつ選択)

性別	<input type="checkbox"/> 男性	<input type="checkbox"/> 女性	<input type="checkbox"/> その他
年代	<input type="checkbox"/> 19歳以下	<input type="checkbox"/> 20歳代	<input type="checkbox"/> 40歳代
	<input type="checkbox"/> 50歳代	<input type="checkbox"/> 60歳代	<input type="checkbox"/> 80歳以上
職業	<input type="checkbox"/> 会社員	<input type="checkbox"/> 公務員	<input type="checkbox"/> 農林漁業
	<input type="checkbox"/> パート・アルバイト	<input type="checkbox"/> 無職	<input type="checkbox"/> 高校生
	<input type="checkbox"/> その他	<input type="checkbox"/> 大生	<input type="checkbox"/> 主婦・主夫
		<input type="checkbox"/> 中学生以下	
世帯人数	<input type="checkbox"/> 一人暮らし	<input type="checkbox"/> 夫婦のみ	<input type="checkbox"/> 3人以上
お住まいの地区	豊岡市(行政区分)		
自動車運転免許	<input type="checkbox"/> 持っている	<input type="checkbox"/> 持っていない	<input type="checkbox"/> 持っていないが返納した
自動車の所有	<input type="checkbox"/> 自分で自由に使える自動車を持っている(家族で共用の自動車を持っている) <input type="checkbox"/> 自分で運転できないが世帯で自動車を持っている(送迎が可能) <input type="checkbox"/> 持っていない		
最寄りの鉄道駅	[] 駅	<input type="checkbox"/> 駅まで徒歩で [] 分	<input type="checkbox"/> わからない・徒歩ではいけない
最寄りのバス停	[] バス停	<input type="checkbox"/> バス停まで徒歩で [] 分	<input type="checkbox"/> わからない・徒歩ではいけない

問13 インターネットやスマートフォンやスマートフォンの利用状況について教えてください。(1つ選択)

スマートフォンを持っており、日常的に利用している
 スマートフォンを持っているが、複雑な操作はわからない
 スマートフォンを持っていないが、自宅でインターネットを利用する
 スマートフォン、インターネットは利用しない

問14 今年の春頃に但馬地域の主要な駅でICOCAなどの交通系ICカードが導入されます。交通系ICカードの所有状況について教えてください。また、交通系ICカードかどのような場で利用できるようになればよいと思いますか。

所有(1つ選択)	<input type="checkbox"/> 持っている	<input type="checkbox"/> 持っていない
利用できる場面(複数選択可)	<input type="checkbox"/> 鉄道で利用	<input type="checkbox"/> バス・タクシーで利用
	<input type="checkbox"/> 買い物で利用	<input type="checkbox"/> 利用することはない

問15 日常生活の移動で困っていることや、鉄道やバス、タクシーに対するご意見・ご提案などがあれば、ご自由にお書きください。

ご回答誠にありがとうございます。

公共交通に関するアンケート

(地域：豊岡市)

普段の外出についてお聞きします。

問1 あなたの普段の外出について、通勤・通学、通商、日常の買い物など、外出の目的別に、頻度、主な行き先、交通手段、移動時間帯を教えてください。なお、「主な時間帯」は移動する際の主な時間帯をご記入ください。(例：通勤のため、朝7時頃の電車に乗っている一行き〔7〕時頃)

目的	頻度	主な行き先	主な交通手段 <small>※複数選択可</small>	主な時間帯
通勤・通学	<input type="checkbox"/> 休日含むほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 平日のほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週3~4日 <input type="checkbox"/> 週1~2日 <input type="checkbox"/> 月に1回以下 <input type="checkbox"/> 通勤・通学はしない <input type="checkbox"/> 一石の行先等は回答不要	<input type="checkbox"/> 市内 <input type="checkbox"/> その他市町 市町名 []	<input type="checkbox"/> 自家用車(自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車(自分以外が運転) <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> 路線バス・コミュニティバス <input type="checkbox"/> スクールバス <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> ハイック・原付 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩のみ <input type="checkbox"/> その他 []	行き [] 時頃 帰り [] 時頃
通商	<input type="checkbox"/> 休日含むほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 平日のほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週3~4日 <input type="checkbox"/> 週1~2日 <input type="checkbox"/> 月に1回以下 <input type="checkbox"/> 通商はしない <input type="checkbox"/> 一石の行先等は回答不要	<input type="checkbox"/> 市内 <input type="checkbox"/> 施設名 [] <input type="checkbox"/> その他市町 市町名 [] <input type="checkbox"/> 施設名 []	<input type="checkbox"/> 自家用車(自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車(自分以外が運転) <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> 路線バス・コミュニティバス <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> ハイック・原付 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩のみ <input type="checkbox"/> その他 []	行き [] 時頃 帰り [] 時頃
日常の買い物	<input type="checkbox"/> 休日含むほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 平日のほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週3~4日 <input type="checkbox"/> 週1~2日 <input type="checkbox"/> 月に1回以下 <input type="checkbox"/> 買い物はしない <input type="checkbox"/> 一石の行先等は回答不要	<input type="checkbox"/> 市内 <input type="checkbox"/> 施設名 [] <input type="checkbox"/> その他市町 市町名 [] <input type="checkbox"/> 施設名 []	<input type="checkbox"/> 自家用車(自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車(自分以外が運転) <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> 路線バス・コミュニティバス <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> ハイック・原付 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩のみ <input type="checkbox"/> その他 []	行き [] 時頃 帰り [] 時頃
その他外出	<input type="checkbox"/> 休日含むほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 平日のほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週3~4日 <input type="checkbox"/> 週1~2日 <input type="checkbox"/> 月に1回以下 <input type="checkbox"/> お出かけはしない <input type="checkbox"/> 一石の行先等は回答不要	<input type="checkbox"/> 市内 <input type="checkbox"/> 施設名 [] <input type="checkbox"/> その他市町 市町名 [] <input type="checkbox"/> 施設名 []	<input type="checkbox"/> 自家用車(自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車(自分以外が運転) <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> 路線バス・コミュニティバス <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> ハイック・原付 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩のみ <input type="checkbox"/> その他 []	行き [] 時頃 帰り [] 時頃

具体的目的 () 記入例: () 家族の送迎

問2 佐馬地域の基幹的な病院である「豊岡病院」への移動についてお聞きします。

頻度 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> ほとんど行かない <input type="checkbox"/> 週1回以上 <input type="checkbox"/> 半月に1回 <input type="checkbox"/> 月に1回
利用目的 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 通院・検査 <input type="checkbox"/> 見舞い <input type="checkbox"/> その他 ()
交通手段 (複数選択可)	<input type="checkbox"/> 自家用車 (自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車 (自分以外が運転) <input type="checkbox"/> 路線バス・コミュニティバス <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> バイク・原付 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩のみ <input type="checkbox"/> その他 ()

自家用車を交通手段として選択した方にお聞きします。
自家用車を利用する理由は何ですか。(複数選択可)

近くに公共交通がない
 公共交通の運賃が高い
 公共交通では時間がかかる
 その他 ()

公共交通の乗り換えが不便
 公共交通の運行本数が少ない
 身体的に公共交通を利用することが困難
 その他 ()

問3 外出の際の移動手段について、不安や不満に感じていることを教えてください。(複数選択可)

自家用車の運転が負担に感じる
 家族等を送迎するのが負担になっている
 公共交通が不便だ
 その他 ()

将来運転できなくなると不安だ
 送迎してもらおうのが申し訳ないと感じる
 公共交通の利用方法がよくわからない
 その他 ()

問4 あなたが日常的に利用している施設について、そこまでの移動に不便を感じている施設があれば教えてください。また、そこまでの現在の交通手段について教えてください。

施設名 (記入)	<input type="checkbox"/> 〇〇病院 〇〇病院、〇〇駅など
現在の 交通手段 (複数選択可)	<input type="checkbox"/> 自家用車 (自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車 (自分以外が運転) <input type="checkbox"/> 路線バス・コミュニティバス <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> バイク・原付 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩のみ <input type="checkbox"/> その他 ()

地域の公共交通に対する意向やあり方についてお聞きします。

問5 お近くの路線バスやコミュニティバスなど、どのように改善すれば、利用しやすくなると思われますか？(3つまで選択可)

現在走っていないところに新路線を運行する：区間 () ~ ()
 近くにバス停ができる
 運行本数を増やす
 スマートフォン、バスの運行情報を入手できる
 運賃を安くする
 乗客に優しい無駄のない経路で運行する
 その他 ()

目的地まで乗り換えがない
 運行時間を早くまたは遅くまで運行する
 車道の車線が狭い
 電子決済などで料金が支払える
 その他 ()

問6 もし、普段利用しているバスから、事前予約制(デマンド方式※)のバス・タクシーに変更されたら利用しようと思いませんか。(1つ選択)

※事前予約制(デマンド方式)は、利用したい方が前日までに電話で予約を入れ、予約があった場合のみバス・タクシー運行することで、効率化(運行経費の削減等)を図る運行方法です。

利用する・既にご利用している
 利用しない

利用しない理由は何ですか？(1つ選択)

事前予約することが面倒だから
 事前に予定を決めたくないから
 その他 ()

問7 もし、普段利用しているバスの利用目的は何ですか？また、その際の利用目的は何ですか？

運賃 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 通常料金でも利用する <input type="checkbox"/> 通常料金の半額程度であれば、利用する <input type="checkbox"/> バスの運賃と同程度であれば、利用する <input type="checkbox"/> 運賃に関わらず、利用しようとは思わない(利用目的は回答不要)
利用目的 (複数選択可)	<input type="checkbox"/> 通院 <input type="checkbox"/> 日常の買い物 <input type="checkbox"/> 通院・通学 <input type="checkbox"/> その他 ()

問8 公共交通の維持が困難な地域では、地域の住民が運転手を担う地域支え合いによるサービスが運行されています。このようなサービスがあれば利用しようと思いませんか？また、自分の空き時間などで、運転手として活動しようと思いませんか。(1つずつ選択)

利用すると思う
 利用しようとは思わない

利用しない理由は何ですか？(1つ選択)

気兼ねする
 行先を知られるのが嫌だ
 その他 ()

安全面で不安がある
 報酬があれば活動したい
 活動したいと思わない
 無償でも活動したい
 その他 ()

問9 現在、公共交通を維持するために、行政が公共交通へ負担金・補助金を出しています。市の財政が厳しくなる中、利用者数の減少により、公共交通の維持が今後ますます厳しくなると予想されますが、お住まいの地域の公共交通の維持について、あなたの考えに最も近いものを教えてください。(1つ選択)

利用者や地域住民が運行費用を負担して、公共交通を維持する
 地域住民が運転手を担うなど、公共交通の運行に参加し、公共交通を維持する
 運行本数を減らすなど、公共交通のサービスを下げながら最低限のサービスを維持する
 利用者が少ない場合は、運行の廃止や運行形態を見直す
 わからない
 その他 ()

新型コロナウイルス感染拡大による外出への影響について

問10 新型コロナウイルス感染拡大に関する外出の自粛等を経験して、現在の外出頻度・公共交通の利用は、緊急事態宣言(4/7)指定前と変化がありましたか。(1つずつ選択)

外出頻度	<input type="checkbox"/> 特に変化はない <input type="checkbox"/> 外出頻度が減った：緊急事態宣言以前と比べて () %くらい減った <input type="checkbox"/> 外出頻度が増えた：緊急事態宣言以前と比べて () %くらい増えた
移動手段	<input type="checkbox"/> 元々、公共交通は利用していない <input type="checkbox"/> 公共交通の利用は利用していない <input type="checkbox"/> 公共交通の利用は利用している <input type="checkbox"/> 公共交通の利用は利用しなくなった <input type="checkbox"/> 公共交通を完全に利用しなくなった <input type="checkbox"/> 違う公共交通に変更した(バス→タクシーなど) <input type="checkbox"/> その他 ()

問11 今後、新型コロナウイルスの影響が終息した場合、あなたの外出はどのようになると思いませんか。(1つずつ選択)

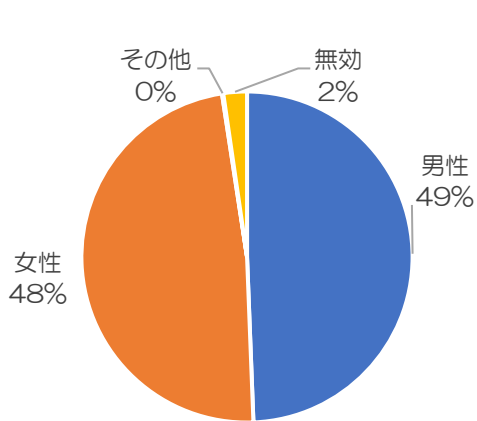
現時点と変わらない
 現時点より増える： () %くらい増える
 現時点より減る： () %くらい減る
 現時点と変わらない
 緊急事態宣言以前の移動手段にもどる

2.調査結果

2-1.回答者の属性

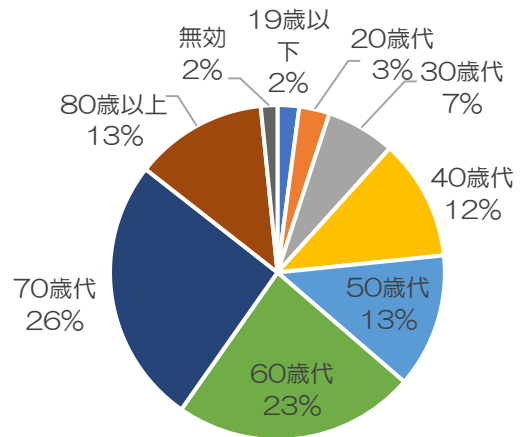
① 性別・年代・職業・世帯人数

- 男性、女性とも約半数の回答数で偏りが無い。
- 但馬地域の年代構成と同様、高齢者の割合が高い。
- 最も多いのは「無職」で27%。
- 「3人以上の世帯」が半数以上。



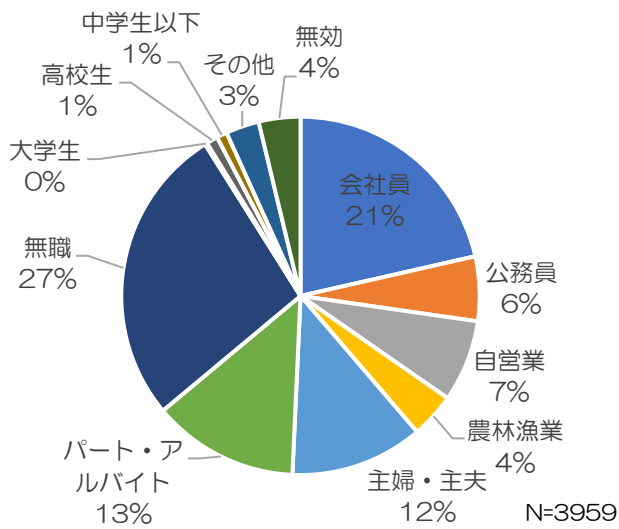
N=3959

図 4-1 性別



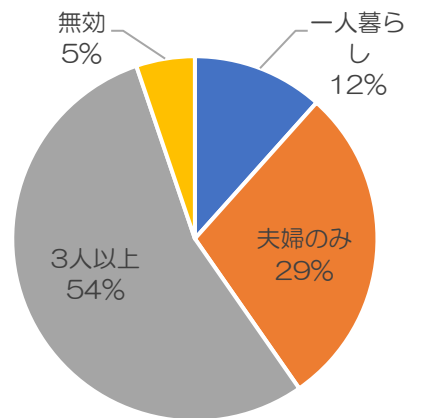
N=3959

図 4-2 年代



N=3959

図 4-3 職業



N=3959

図 4-4 世帯人数

② 自動車・運転免許の所有状況

- 「運転免許を所有している」人が8割。
- 「自由に使える自家用車を持っている」人が8割、「自分で運転できないが世帯で車を持っている（送迎が可能）」人は7%、「自家用車を持っていない」人は8%。

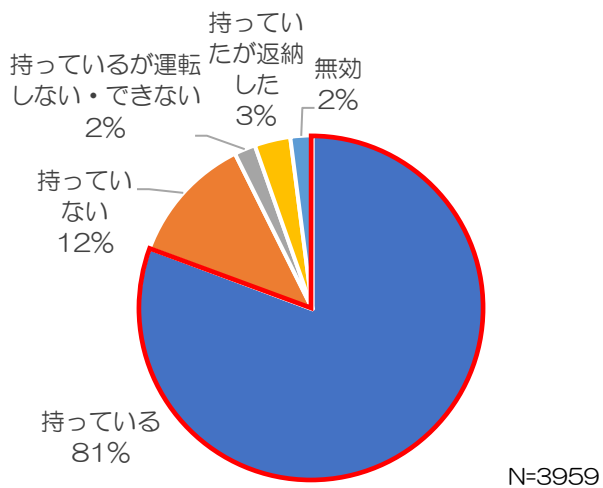


図 4-5 運転免許の所有状況

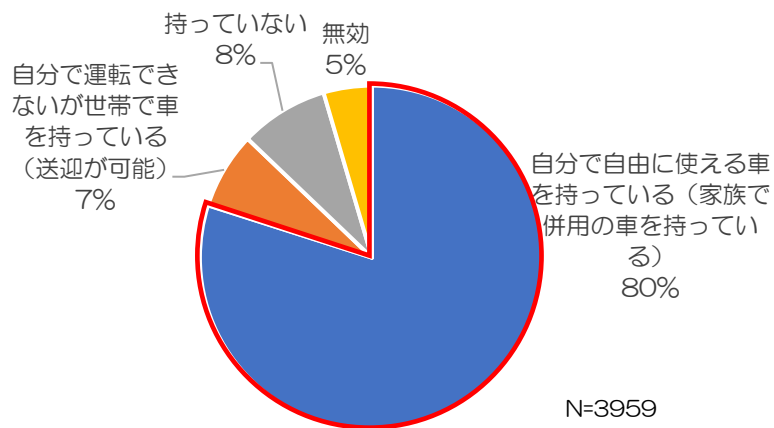


図 4-6 自家用車の所有状況

2-2. 普段の外出

① 通勤・通学

- ・ 通勤・通学をしている人は全体の5割。そのうちのほとんどが「週3~4日」以上。通勤・通学目的の外出をしない人は4割。
- ・ 自分で運転して移動している人は85%、送迎は4%、鉄道・バスは合わせて5%。
- ・ 市町内への移動が73%となっており、豊岡市では87%。
- ・ 平均移動時間帯は、行き8時台・帰り17時台。

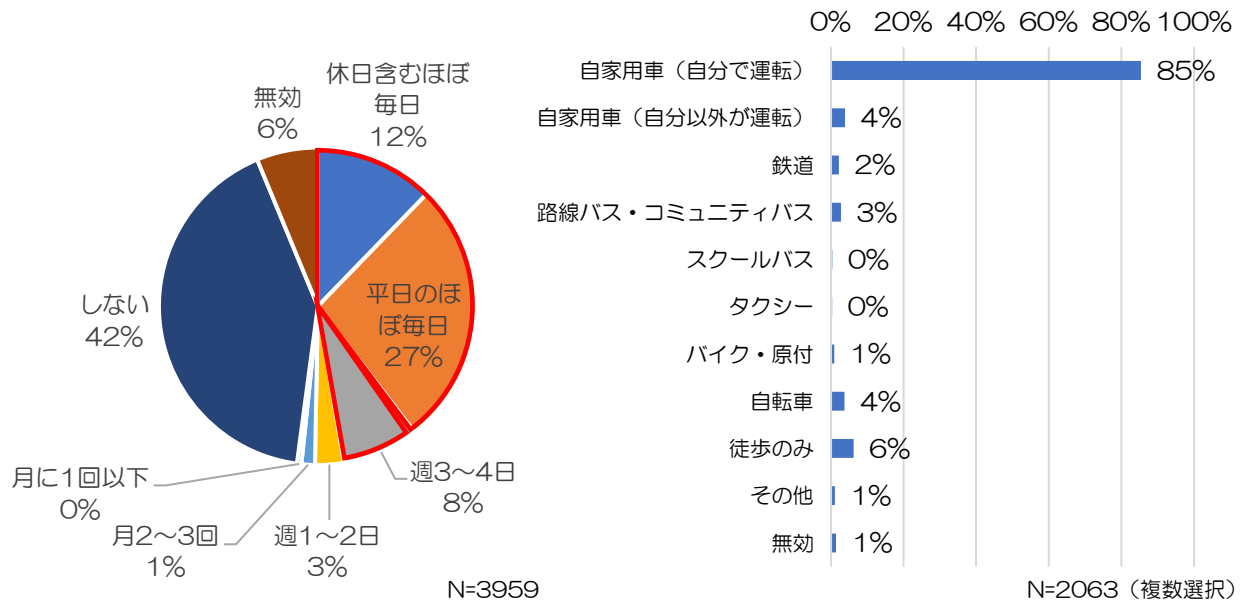
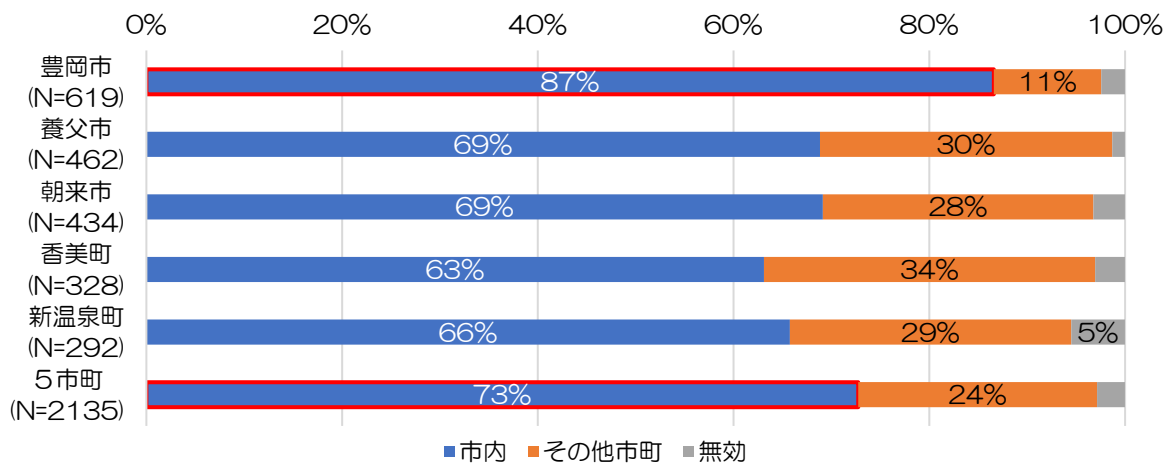


図 4-7 頻度

図 4-8 交通手段



※複数選択含む

図 4-9 行き先

表 4-1 平均移動時間帯

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	5市町
【行き】平均時間帯	8.2	8.3	8.1	7.9	7.9	8.1
【帰り】平均時間帯	17.1	17.0	17.1	16.9	17.0	17.1

- 他市町への移動先としては、豊岡市が多く、養父市と朝来市では相互間、新温泉町では鳥取方面への移動が多い。

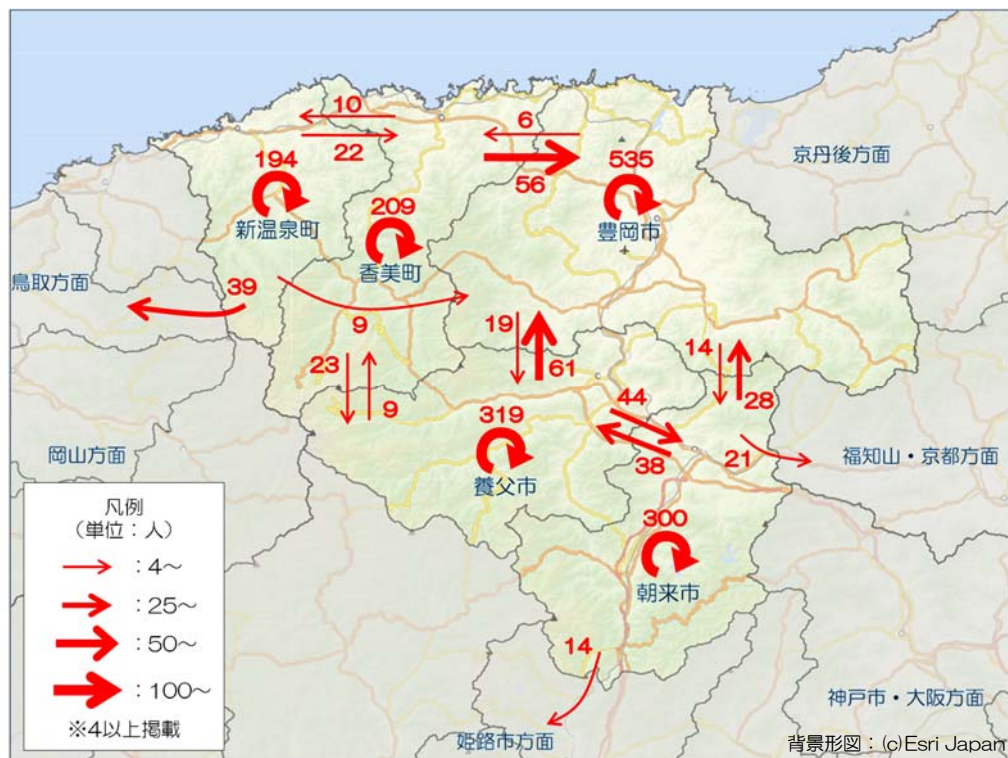


図 4-10 主な移動先

② 通院

- ・ 「月2～3回」以上通院している人は全体の2割。
- ・ 自分で運転して移動している人は72%、送迎は16%、鉄道・バスは合わせて6%。
- ・ 市町内への移動が67%となっており、豊岡市では85%。香美町、新温泉町では町外への移動の割合が高い。
- ・ 豊岡市と比べ他の市町では、行きの平均移動時間帯が早い。

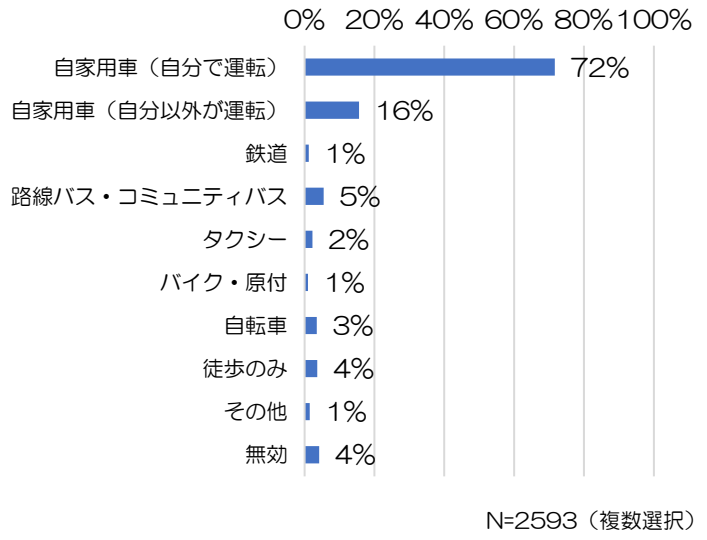
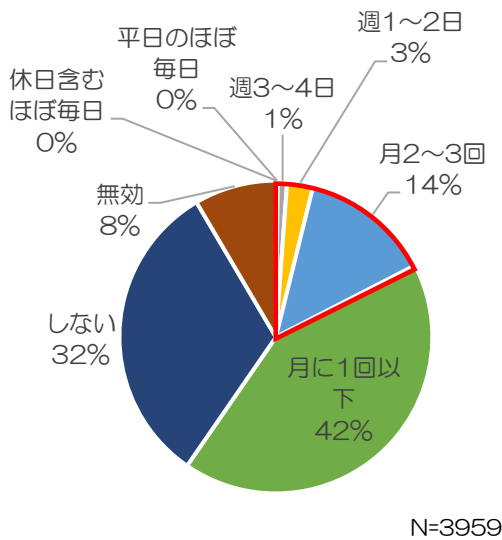
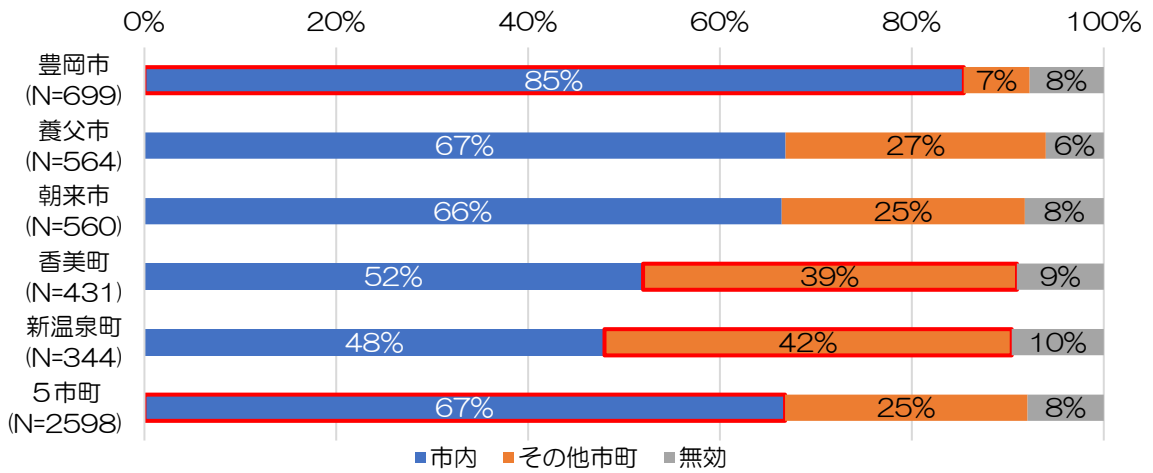


図 4-11 頻度

図 4-12 移動手段



※複数選択含む

図 4-13 行き先

表 4-2 平均移動時間帯

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	5市町
【行き】平均時間帯	10.6	8.3	8.1	7.9	7.9	10.3
【帰り】平均時間帯	12.9	12.9	12.6	12.8	13.4	12.9

- 他市町への移動先としては、豊岡市が多く、養父市と朝来市では相互間、新温泉町では鳥取方面への移動が多い。
- 自市町の病院へ通院している人が多い。

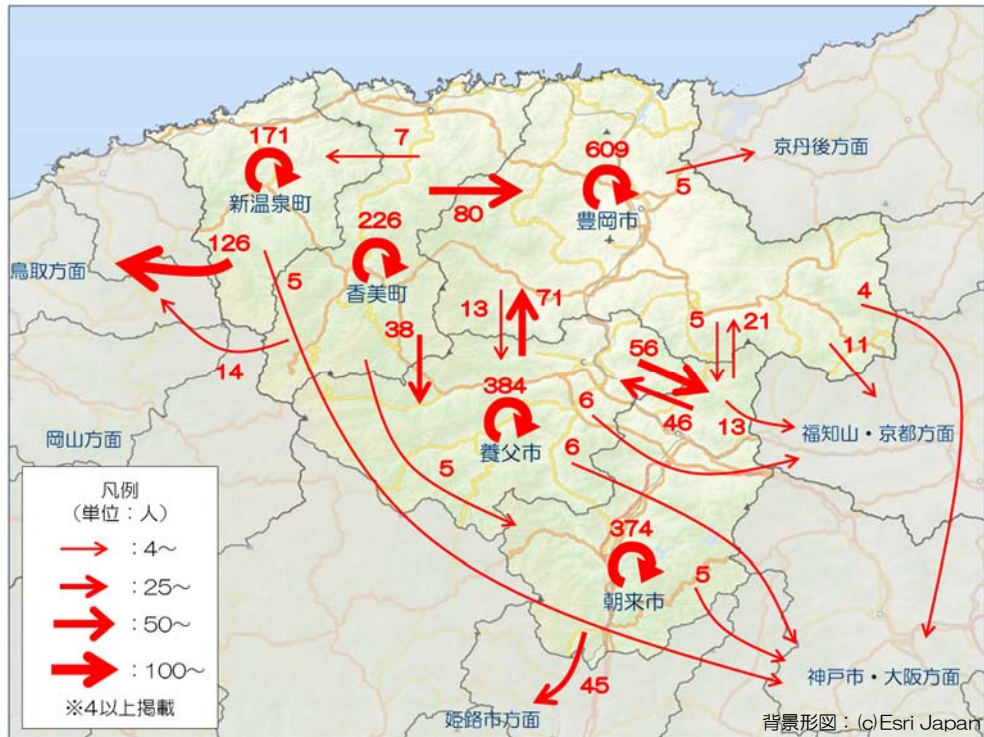


図 4-14 主な移動先

表 4-3 主な行き先

居住地	1位		2位		3位		4位		5位	
豊岡市	豊岡病院	127	日高医療センター	32	出石医療センター	15	尾松内科クリニック	12	江本内科クリニック	11
養父市	公立八鹿病院	106	豊岡病院	34	井上医院	27	日光診療所	19	福井診療所	15
朝来市	朝来医療センター	62	そよかぜ診療所	27	公立八鹿病院 三浦クリニック	20	谷村医院 公立神崎総合病院	16	馬庭医院 浜野医院	15
香美町	公立香住病院	57	豊岡病院	48	公立村岡病院	32	村瀬医院	30	公立八鹿病院	27
新温泉町	沢田医院	29	公立浜坂病院	25	鳥取県立中央病院	18	高木医院 古澤クリニック	9	岩美病院 鳥取赤十字病院	8

③ 日常の買い物

- ・ 「週 1～2 日」以上日常の買い物で外出する人は全体の 7 割。そのうち約半数が「週 3～4 日」以上。
- ・ 自分で運転して移動している人は 79%、送迎は 12%、鉄道・バスはあわせて 2%。
- ・ 市町内への移動が 75%となっており、豊岡市では 87%。香美町、新温泉町では町外への移動の割合が高い。
- ・ 平均移動時間帯は、行き 12 時台・帰り 14 時台。

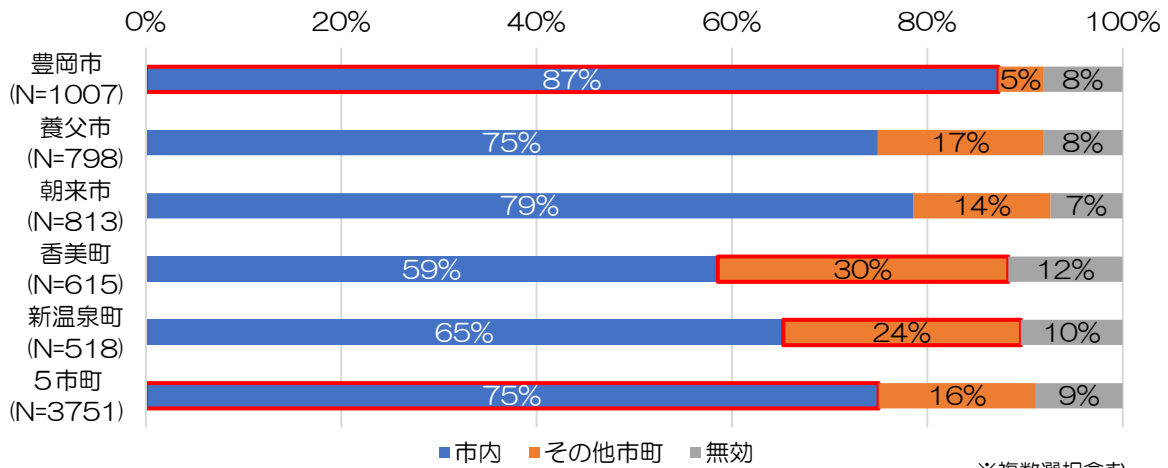
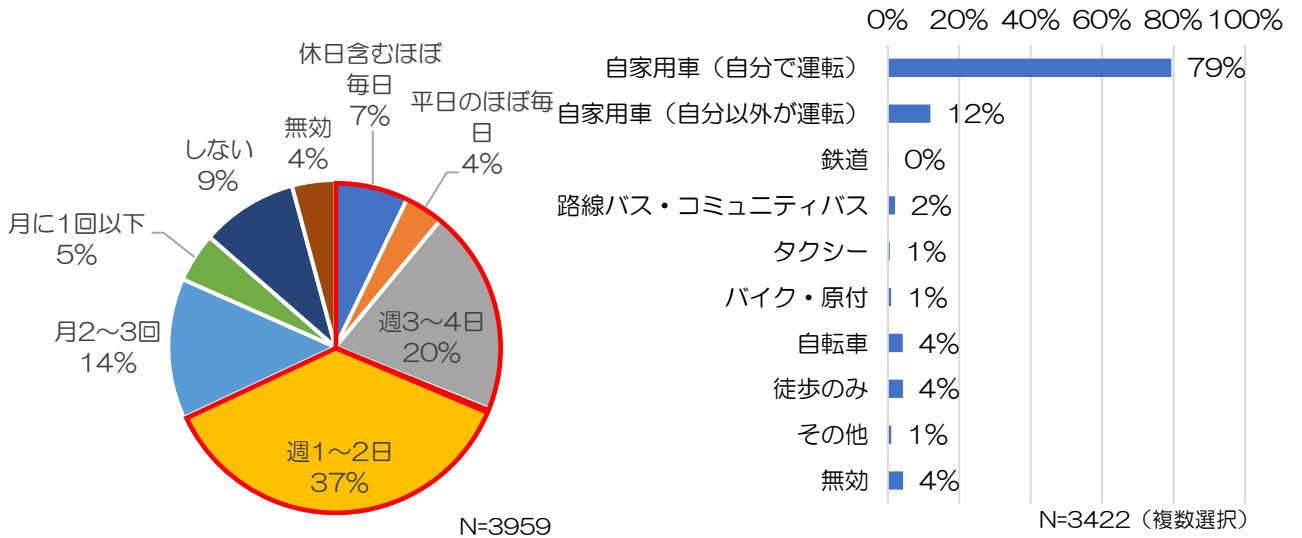


表 4-4 平均移動時間帯

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	5市町
【行き】 平均時間帯	12.8	12.5	13.0	12.0	12.3	12.6
【帰り】 平均時間帯	14.6	14.3	14.5	14.1	14.5	14.4

- 他市町への移動先としては、豊岡市が多く、養父市と朝来市では相互間、新温泉町では鳥取方面への移動が多い。

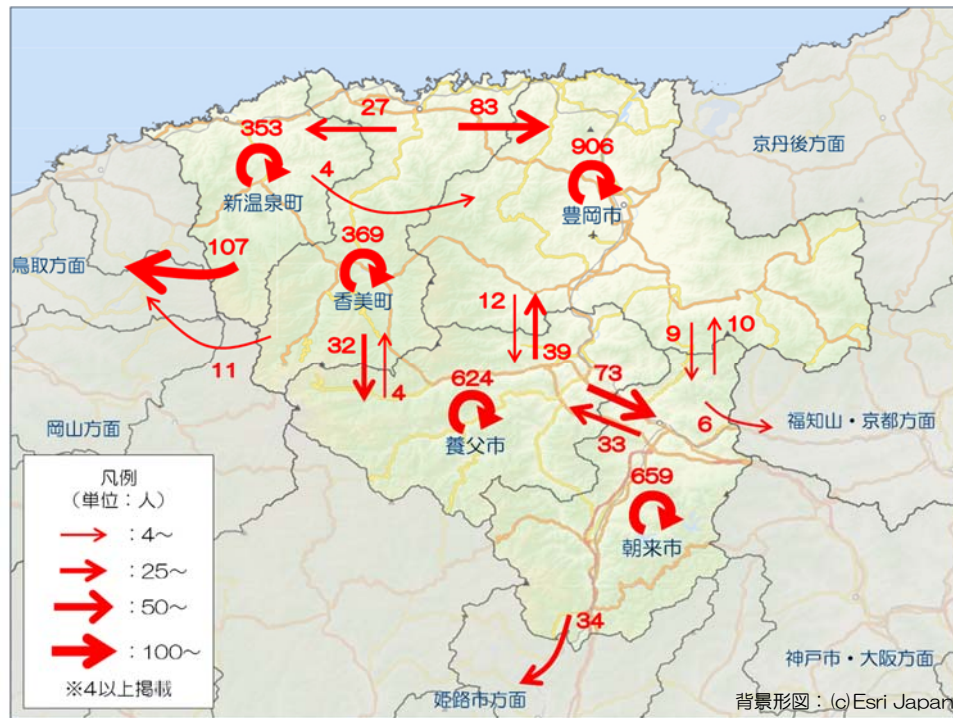


図 4-18 主な移動先

表 4-5 主な行き先

市町	1位		2位		3位		4位		5位	
豊岡市	さとうグループ (フレッシュ バザール・ミニフレッシュ)	221	コープ	82	アイティ	61	イオン・マックスバリュ	50	にしがき	27
養父市	イオン・マックスバリュ	123	さとうグループ (フレッシュ バザール・ミニフレッシュ)	96	トライアル	63	Yタウン	53	コスモス	31
朝来市	イオン・マックスバリュ	184	さとうグループ (フレッシュ バザール・ミニフレッシュ)	134	JAファーマーズ等	67	コープ	54	アルバ	38
香美町	さとうグループ (フレッシュ バザール・ミニフレッシュ)	136	ナカケー	40	イオン・マックスバリュ	34	コメリ	26	ゴダイドラッグ	22
新温泉町	ナカケー	77	さとうグループ (フレッシュ バザール・ミニフレッシュ)	48	イオン	35	ゴダイドラッグ	30	マルワ	27

④ その他お出かけ

- ・ 「月 2～3 日」以上外出する人は全体の 4 割。
- ・ 自分で運転して移動している人は 75%、送迎は 16%、鉄道・バスは合わせて 5%。
- ・ 他市町への移動が、他の目的と比べ多くなっている。香美町、新温泉町では町外への移動割合が高い。
- ・ 市町内への移動が 46%。香美町、新温泉町では 3 割。
- ・ 平均移動時間帯は、行き 11 時台・帰り 15 時台。

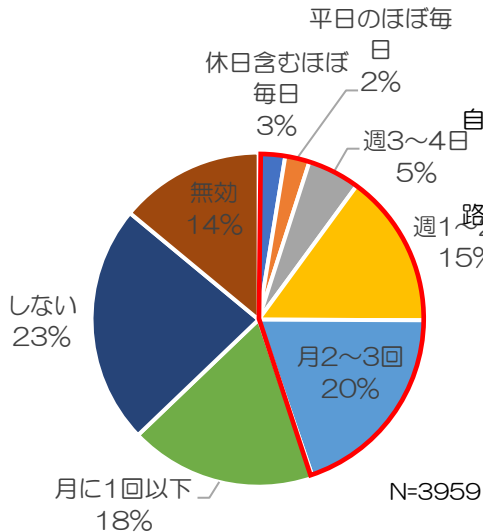


図 4-19 頻度

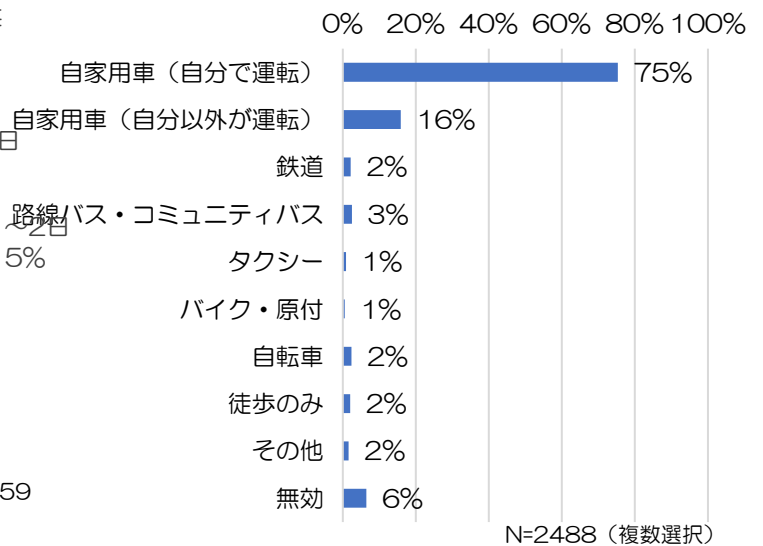


図 4-20 交通手段

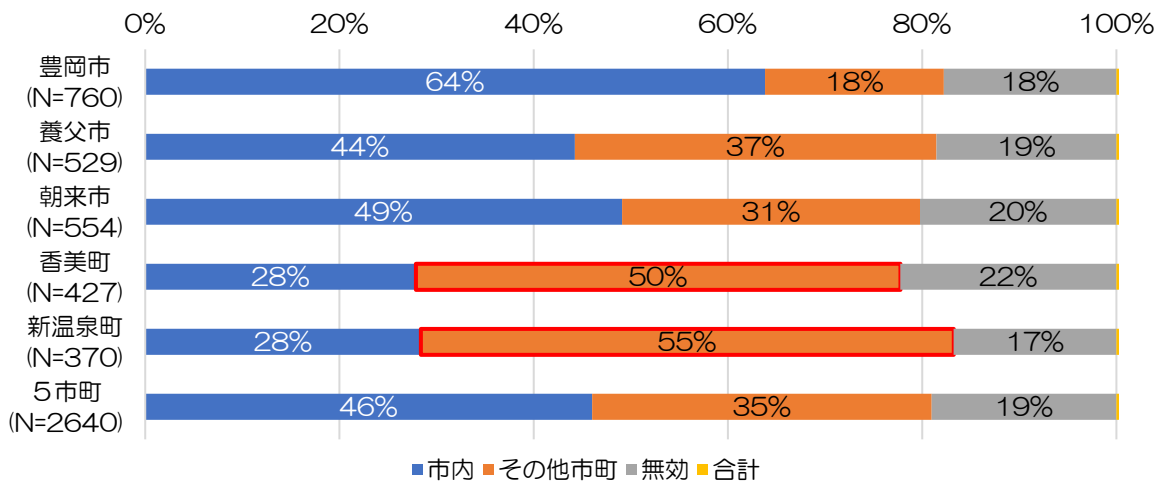


図 4-21 行き先

表 4-6 平均移動時間帯

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	5市町
【行き】平均時間帯	11.3	10.8	11.6	10.5	10.8	11.1
【帰り】平均時間帯	15.3	14.8	15.6	15.1	15.3	15.2

- 「週1～2日」以上、「趣味や娯楽等」及び「買い物（日常的でない）」で外出する人が4割。
- 自分で運転して移動している人は80%、送迎は18%、鉄道・バスは合わせて4%。
- 「週1～2日」以上、「家族等の送迎」で外出する人が6割。

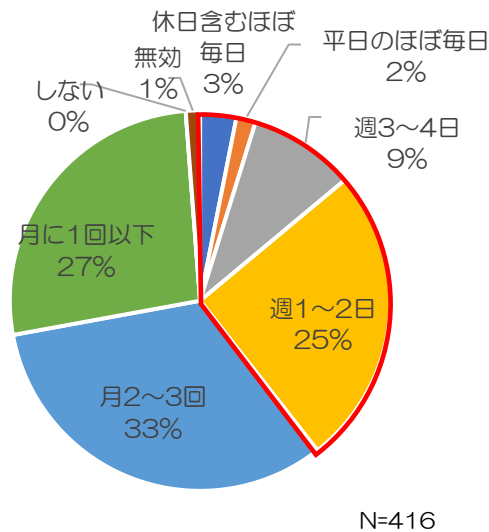


図 4-24 「趣味や娯楽等」及び「買い物（日常的でない）」目的の頻度

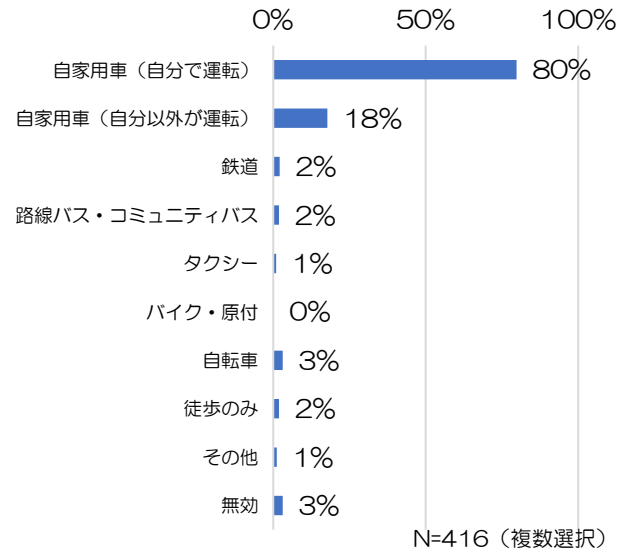


図 4-25 「趣味や娯楽等」及び「買い物（日常的でない）」目的の頻度

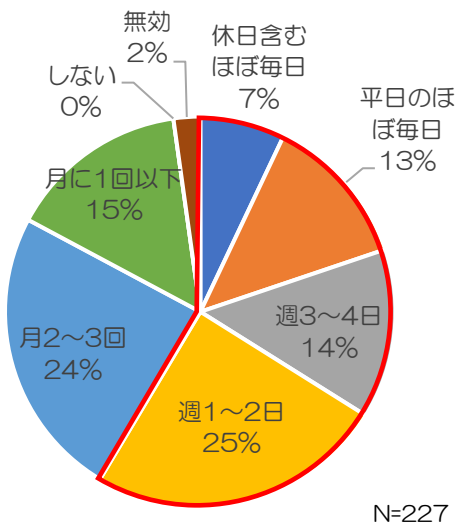


図 4-26 「家族等の送迎」目的の頻度

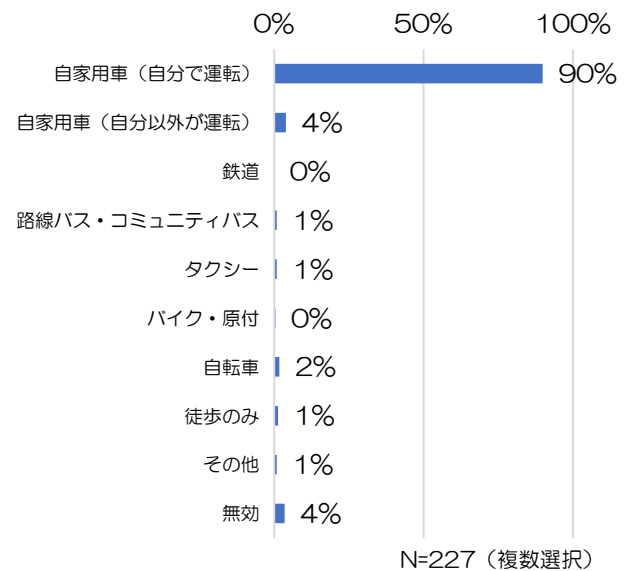


図 4-27 「家族等の送迎」目的の交通手段

⑤ 高齢者の移動状況

※高齢者：60歳代以上としている。

- ・ 高齢者は、60歳未満に比べ通院頻度が高い。
- ・ 高齢者は、60歳未満に比べ自分で運転して移動する割合が低いものの、69%は自家用車を自分で運転して移動している。また、送迎や公共交通の利用割合がやや高い。

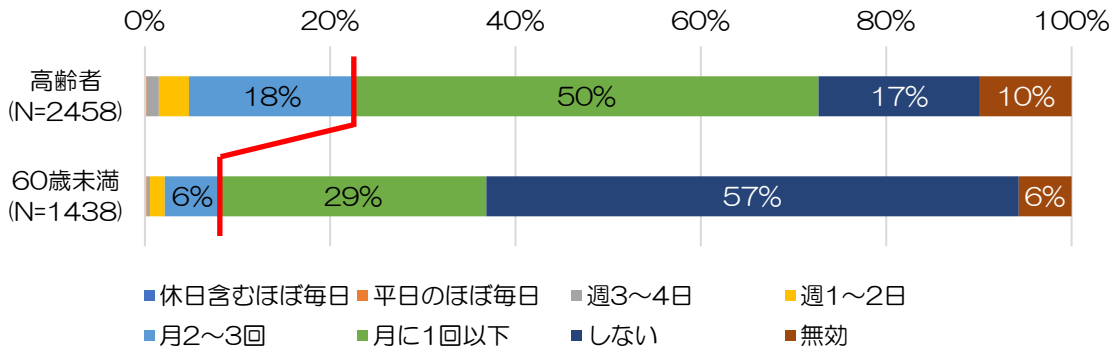


図 4-28 通院の頻度

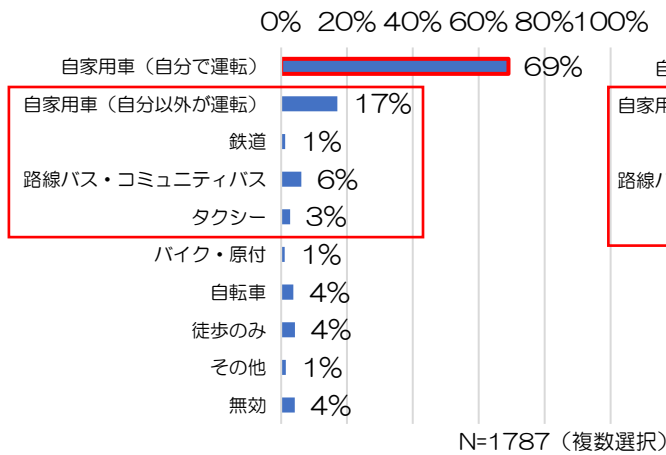


図 4-29 通院の移動手段 (60歳以上)

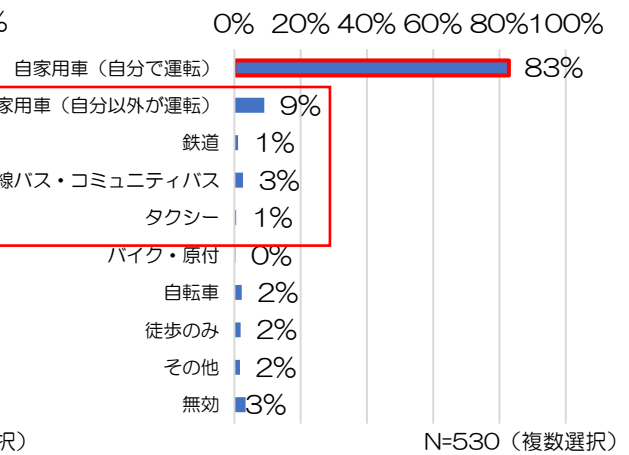


図 4-30 通院の移動手段 (60歳未満)

- ・ 高齢者は、60歳未満に比べ、日常の買い物頻度が少し低い。
- ・ 高齢者は、60歳未満に比べ、自分で運転して移動する割合が低いものの、76%は自家用車を自分で運転して移動している。また、送迎や公共交通の利用割合がやや高い。

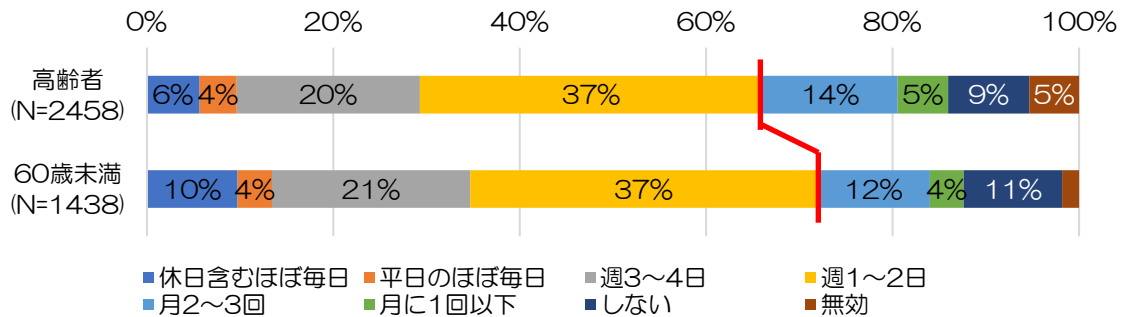


図 4-31 日常の買物の頻度

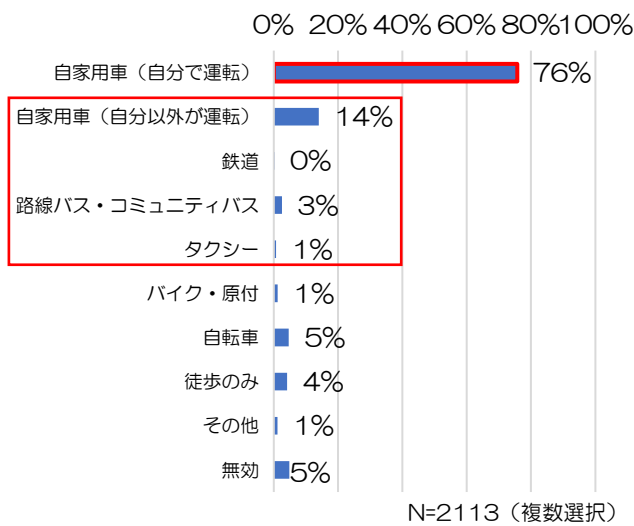


図 4-32 日常の買物の交通手段（60歳以上）

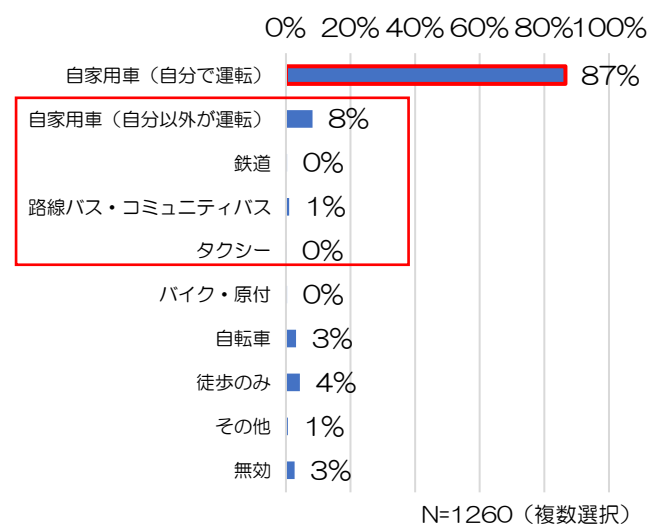
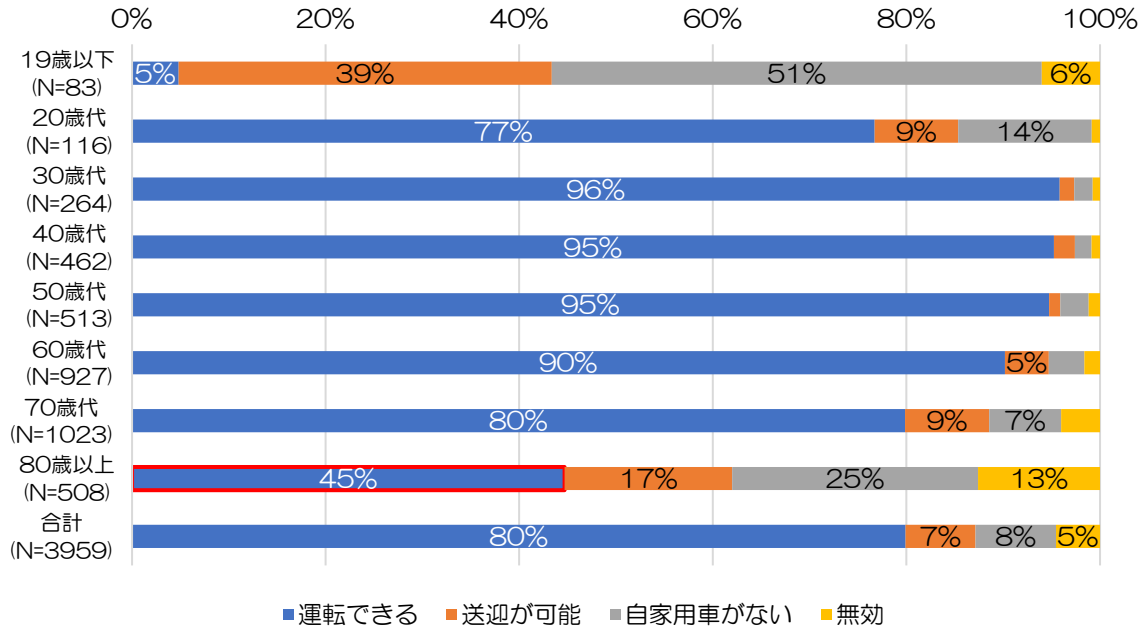


図 4-33 日常の買物の交通手段（60歳未満）

⑥ 運転できない人の移動状況

- ・ 80歳以上では自分で運転できる車を持っている人が45%。
- ・ 通院においては、送迎が可能な人の送迎は68%。自家用車がない人は送迎が38%、路線バス・コミュニティバスを利用している人が31%。



※運転できる：自分で自由に使える車を持っている（家族で併用の車を持っている）
送迎が可能：自分で運転できないが世帯で車を持っている（送迎が可能）

図 4-34 年代別自家用車の所有状況

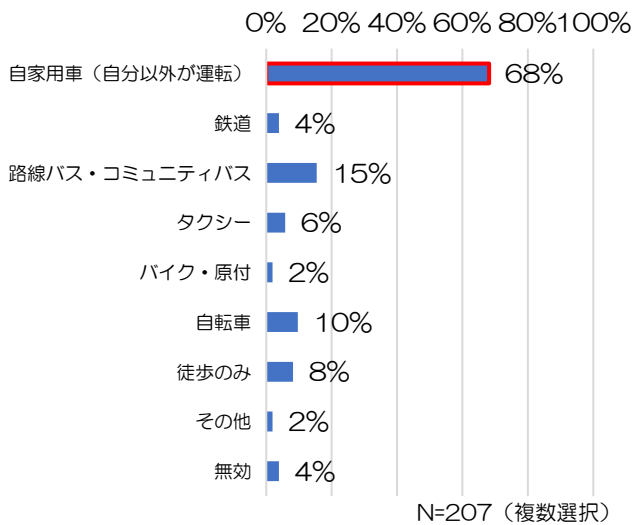


図 4-35 通院の交通手段（送迎が可能）

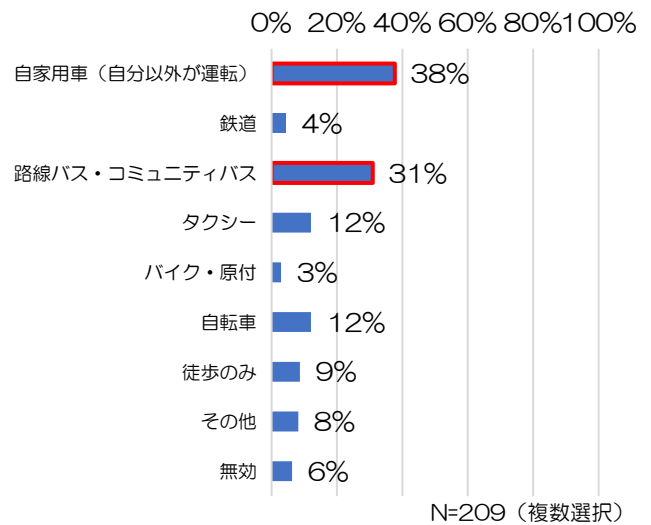


図 4-36 通院の交通手段（自家用車がない）

- 運転できない人は、運転できる人に比べて日常の買い物のために、週1回以上外出する頻度が低い。
- 移動手段は、送迎が可能な人の送迎割合は70%、自家用車がない人は送迎が30%、路線バス・コミュニティバスが16%。

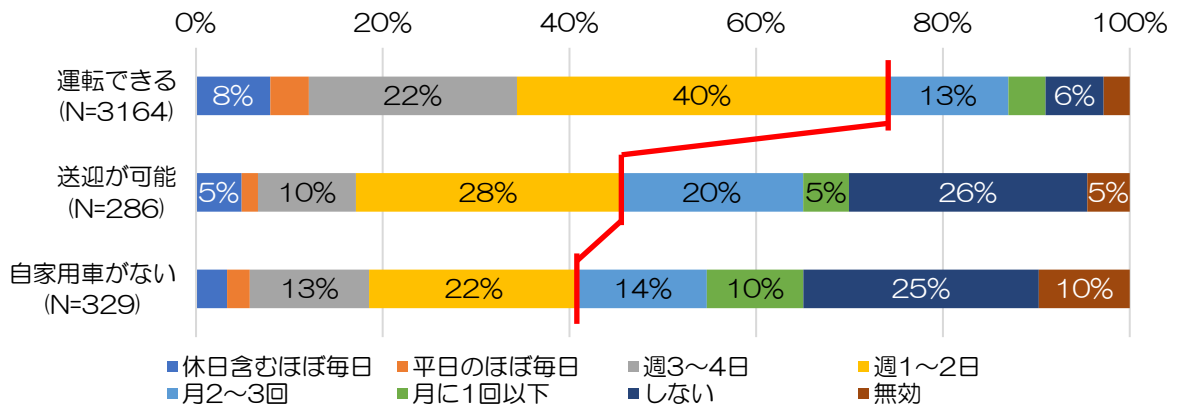


図 4-37 日常の買物の頻度

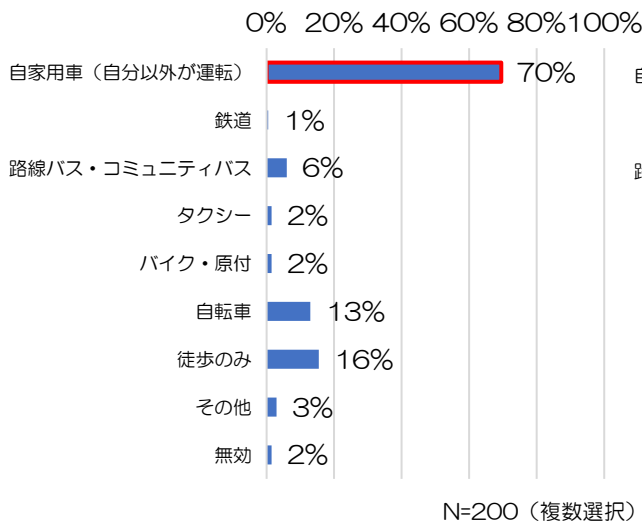


図 4-38 日常の買物の交通手段
(送迎が可能)

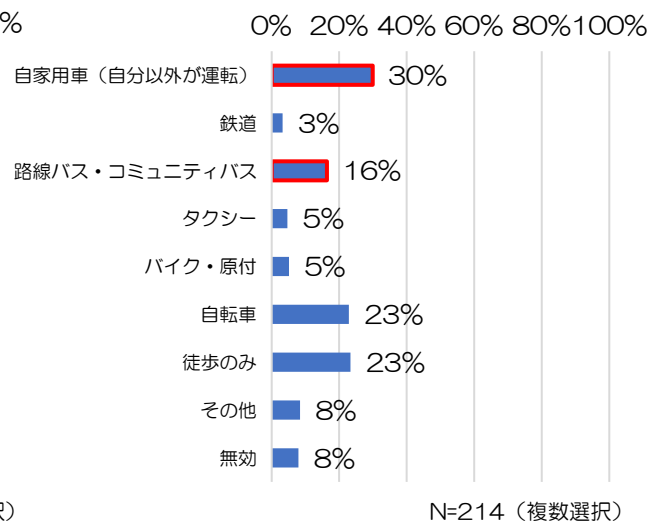


図 4-39 日常の買物の交通手段
(自家用車がない)

2-3.豊岡病院への移動

① 移動状況

- 豊岡病院への利用頻度は、豊岡市、香美町が高く、新温泉町は他市町に比べ低い。
- 利用割合が高い地域は豊岡病院近隣の地域である。
- 利用目的は通院・検査が8割。
- 交通手段は送迎を含め自家用車利用が多いが、豊岡市では2割が自家用車以外で移動している。

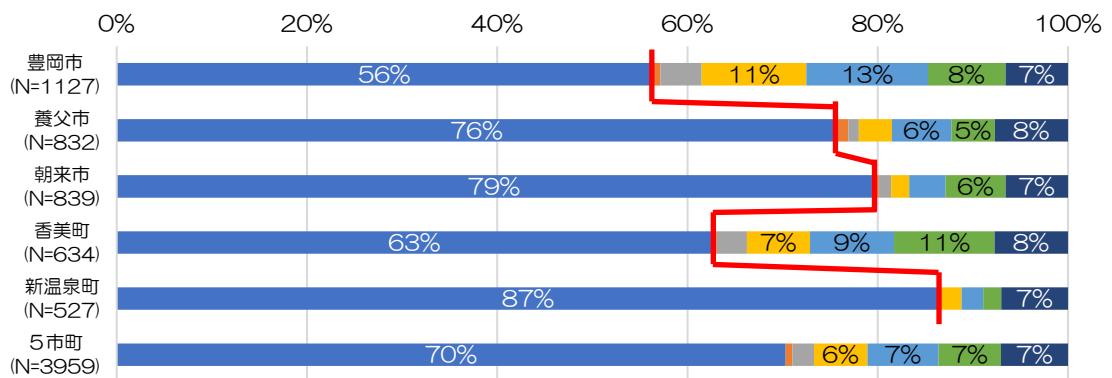


図 4-40 頻度

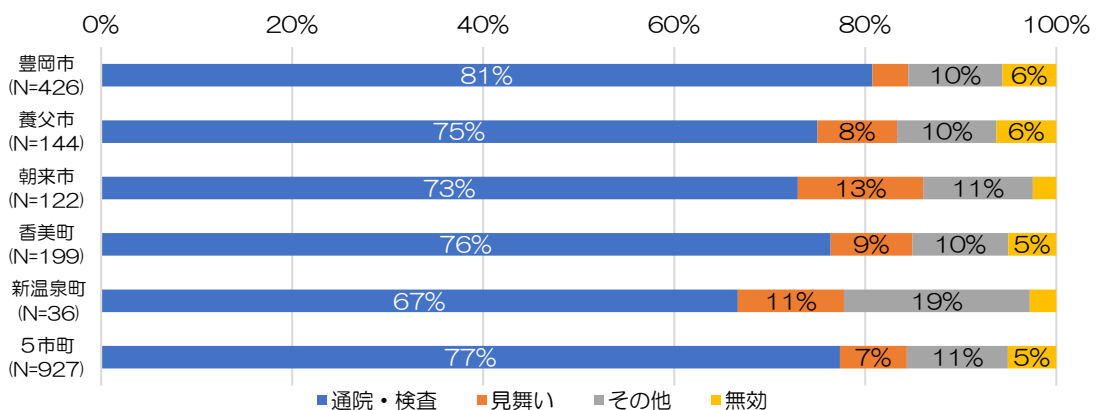


図 4-41 利用目的

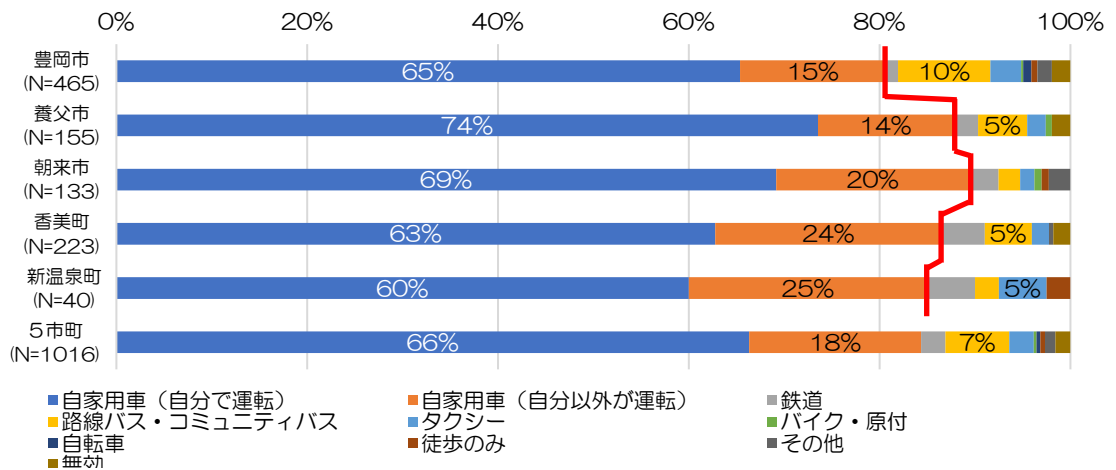


図 4-42 移動手段

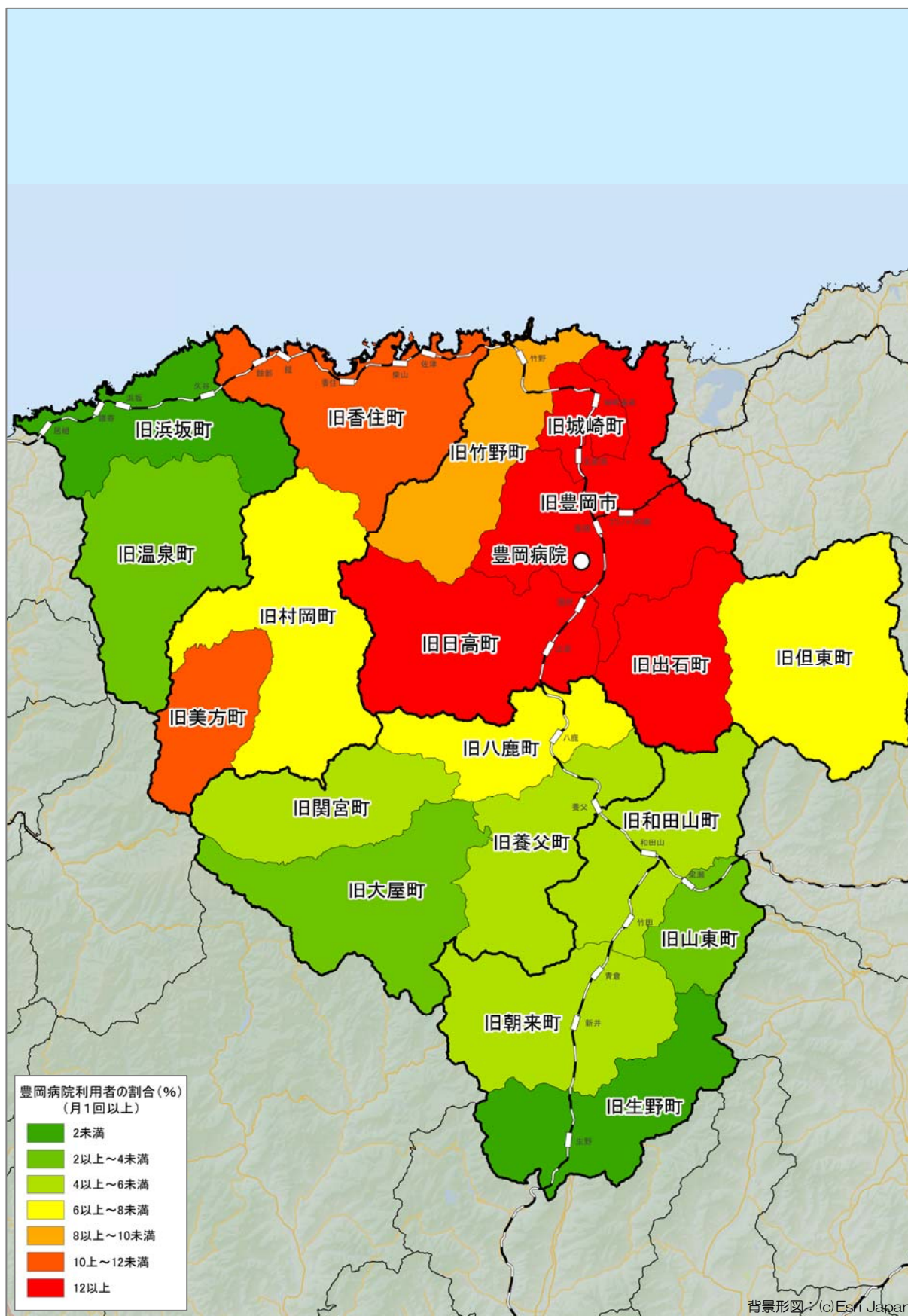


図 4-43 旧地域別 月1回以上利用する割合

② 自家用車選択理由

- 自家用車を選択した理由は、公共交通では「時間がかかる」、「乗り継ぎが不便」、「運行本数が少ない」といった理由が多い。
- 市町別にみると、豊岡市外の方は、公共交通では「時間がかかる」「乗り継ぎが不便」という理由が多い。豊岡市内では、「公共交通の運行本数が少ない」という理由が多く、新温泉町では「近くに公共交通がない」という理由が多い。

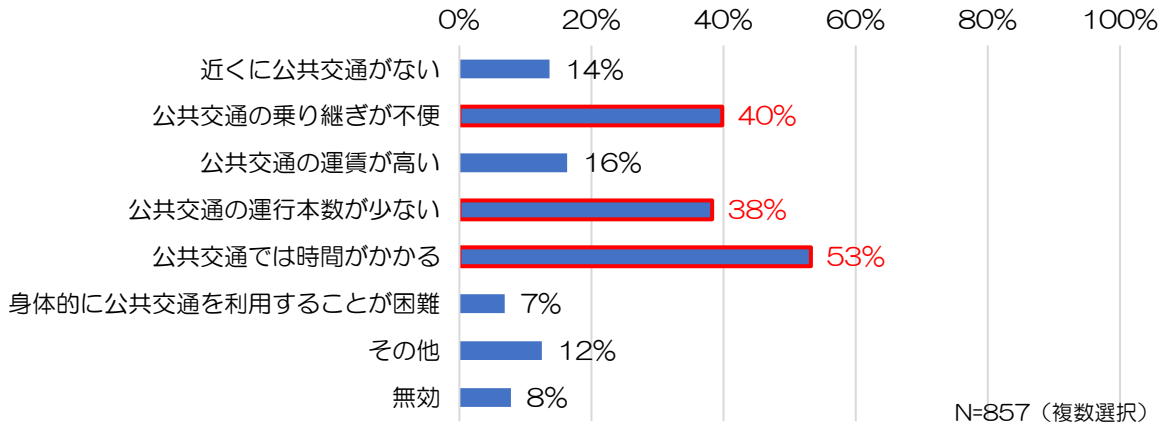
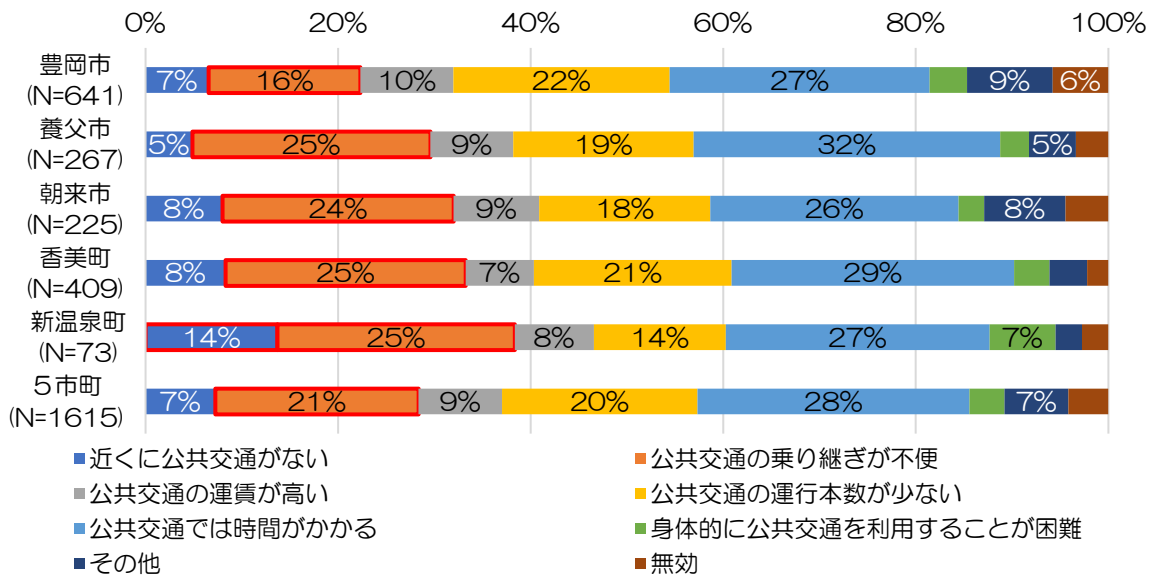


図 4-44 自家用車選択理由



※複数選択・回答数を分母とした場合の割合

図 4-45 自家用車選択理由（市町別）

2-4.外出の不安や不満

① 外出の際の不安や不満

- ・ 「将来運転ができなくなったとき不安だ」と感じている人が57%、次いで「公共交通が不便だ」と感じている人が39%。
- ・ 外出の際に送迎してもらっている人のうち、「申し訳ない」と感じている人が23%。
- ・ バス利用者のうち、「公共交通が不便だ」と感じている人が43%。

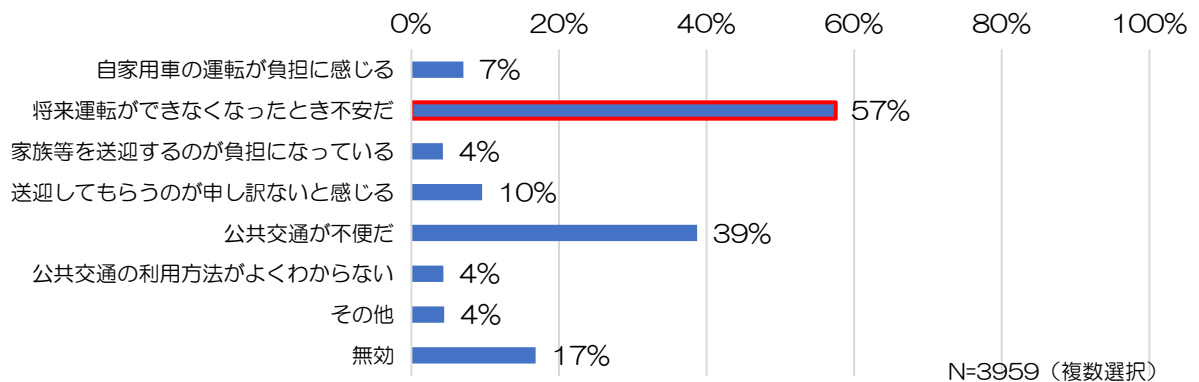


図 4-46 外出の際の不安や不満

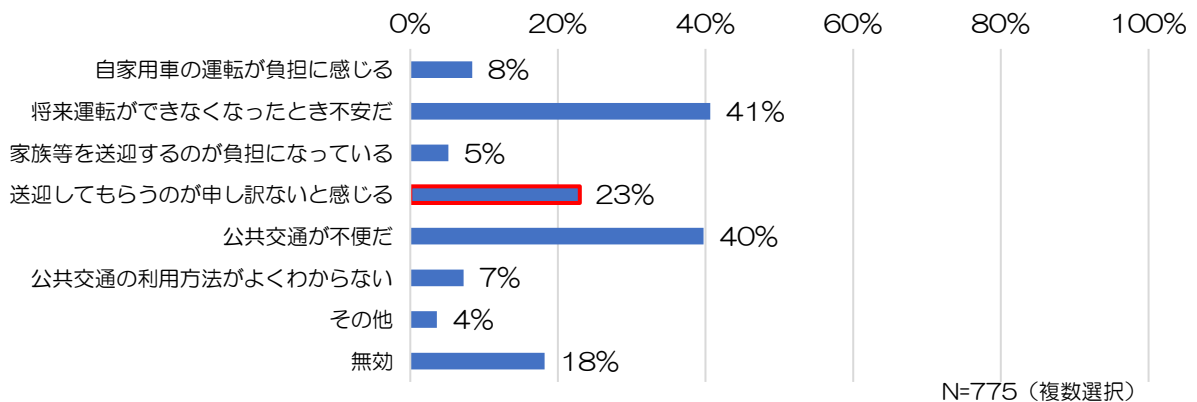


図 4-47 外出に送迎がある人の外出の際の不安や不満

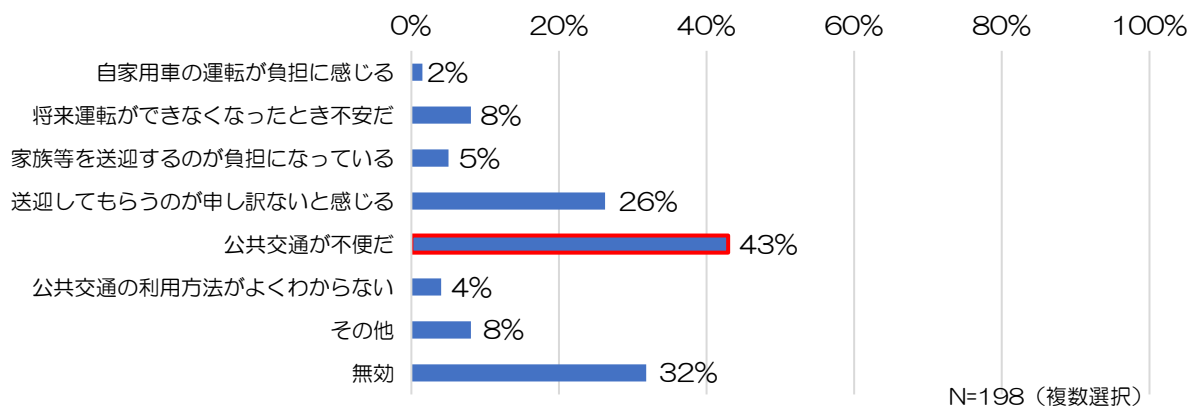
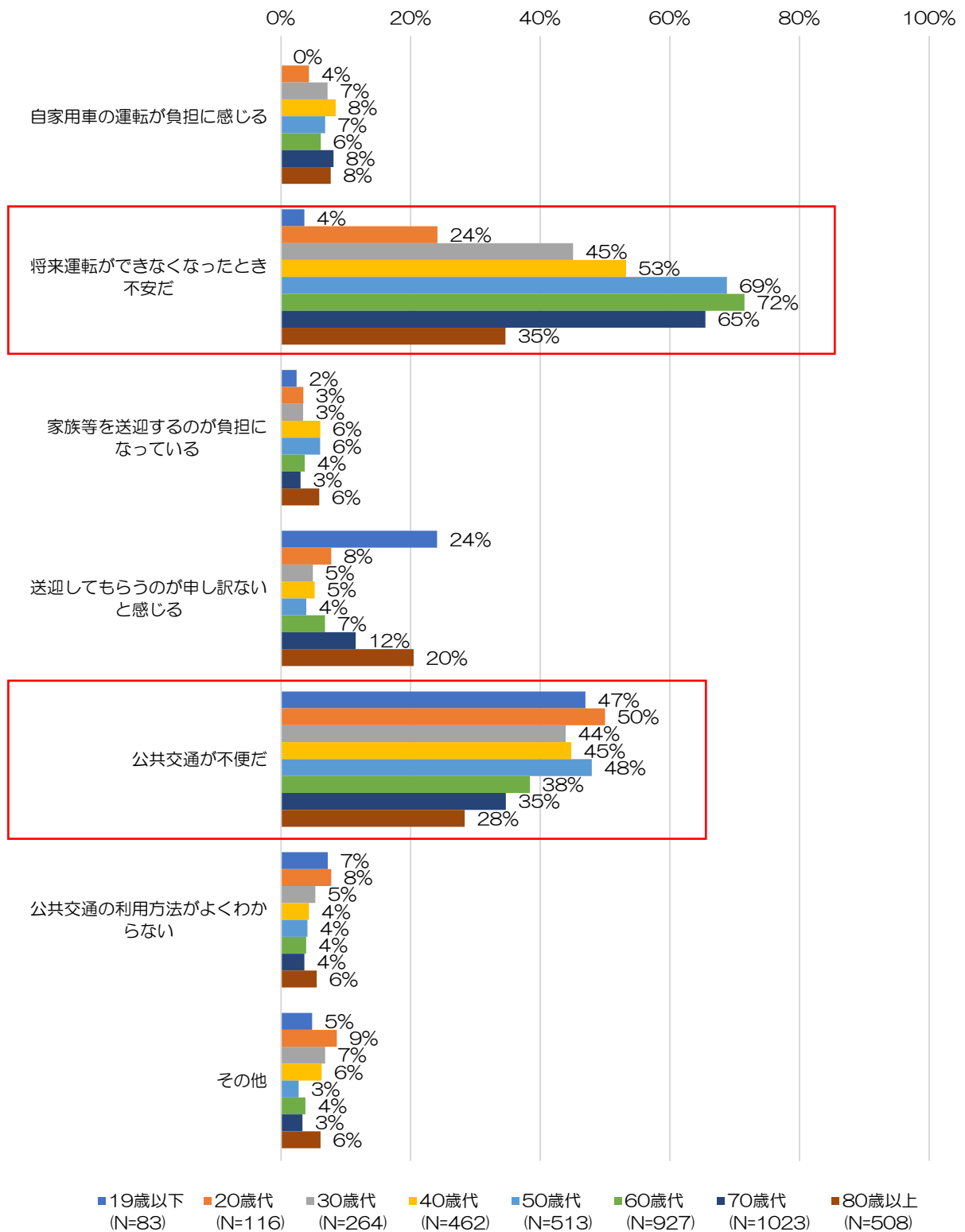


図 4-48 バス利用者の外出の際の不安や不満

②「将来運転できなくなったとき不安だ」と回答した人の年代別割合

- 50歳代～70歳代の7割は、「将来運転できなくなったとき不安だ」と回答。
- 60歳代以上から「公共交通が不便だ」の選択割合が低くなっている。



※無効除く

図 4-49 外出の際の不安や不満（年代別）

③ 「公共交通が不便だ」と回答した人の地域別割合

- ・ 旧美方町、旧生野町で回答割合が高い。

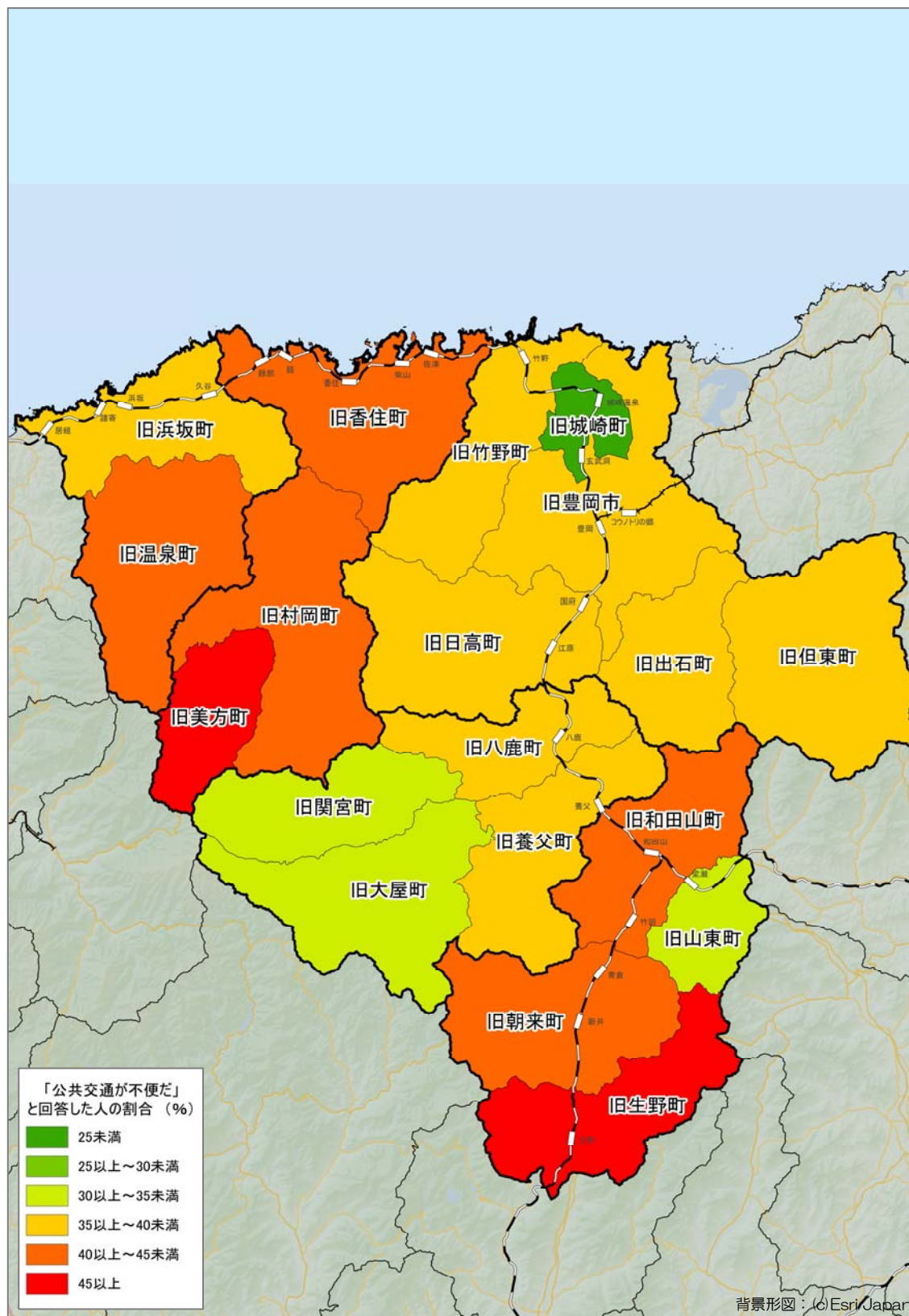
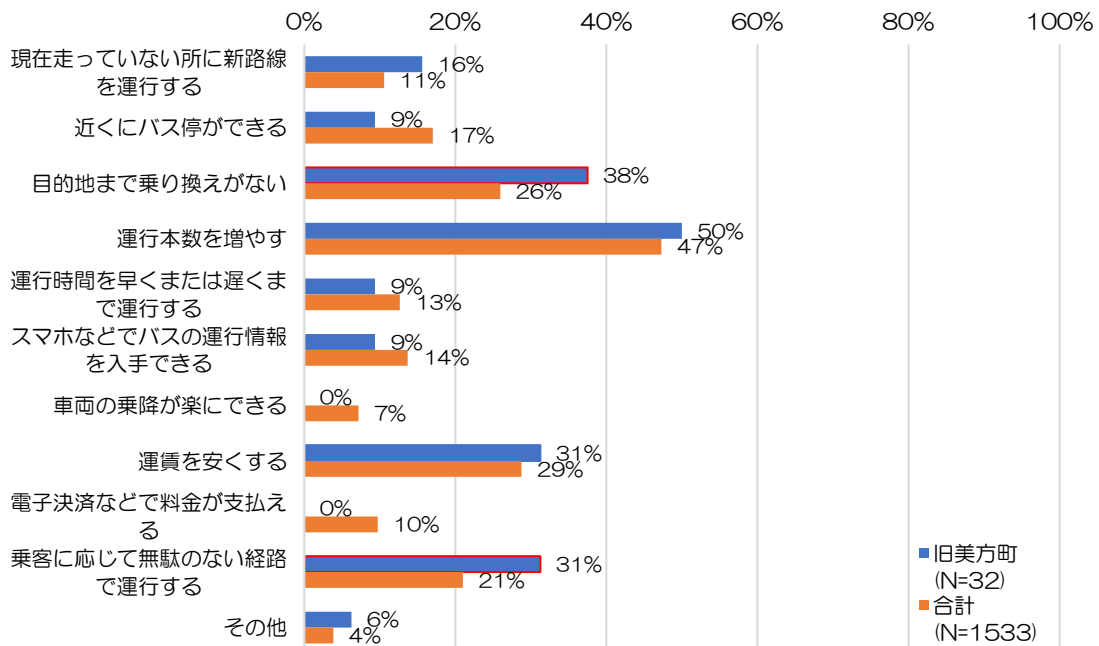


図 4-50 「公共交通が不便だ」地域別回答割合

○「公共交通が不便だ」と回答した人の路線バスやコミュニティバスの改善点

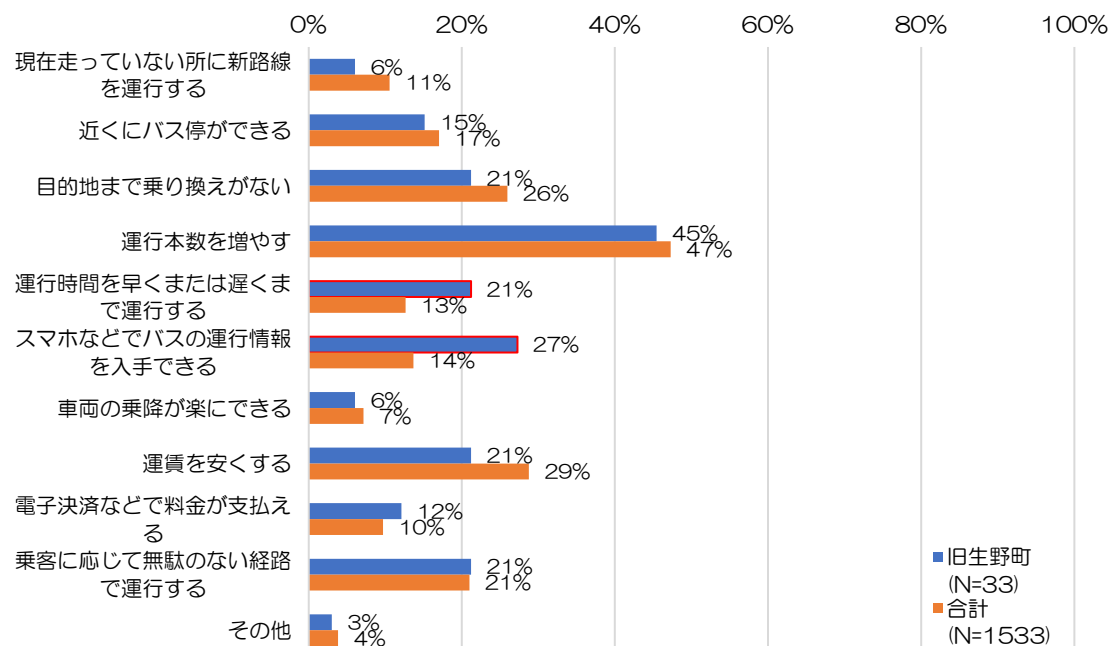
旧美方町

- 「目的地まで乗り換えがない」「乗客に応じて無駄のない経路で運行する」が全体に比べて高い。
- 旧美方町地域では町中心部等に行く際に乗り換えが必要であるため、このような結果となったと考えられる。



旧生野町

- 「運行時間を早くまたは遅くする」「スマホなどでバスの運行情報を入手できる」が全体に比べ高い。
- 旧生野町地域では曜日別のデマンド運行の区間が多く、複雑となっており、また最終便が夕方の区間もあるため、このような結果になったと考えられる。



④ 日常的に利用しているが移動に不便を感じている施設

- ・ 移動手段にかかわらず、病院を挙げる人が多い。

表 4-7 施設（公共交通を利用）

市町	1位		2位		3位	
豊岡市	豊岡病院	10	豊岡駅	5	アイティ コープ 日高医療センター	3
養父市	公立八鹿病院	6	Yタウン	3	朝来医療センター 豊岡病院	2
朝来市	朝来医療センター 公立八鹿病院 はるかぜ医院 和田山駅	2	その他	1 (8)	-	-
香美町	公立香住病院	10	豊岡病院	4	公立八鹿病院 公立村岡病院	2
新温泉町	公立浜坂病院	4	沢田医院	2	その他	1 (9)

※ () はその他の回答の合計数を表す。

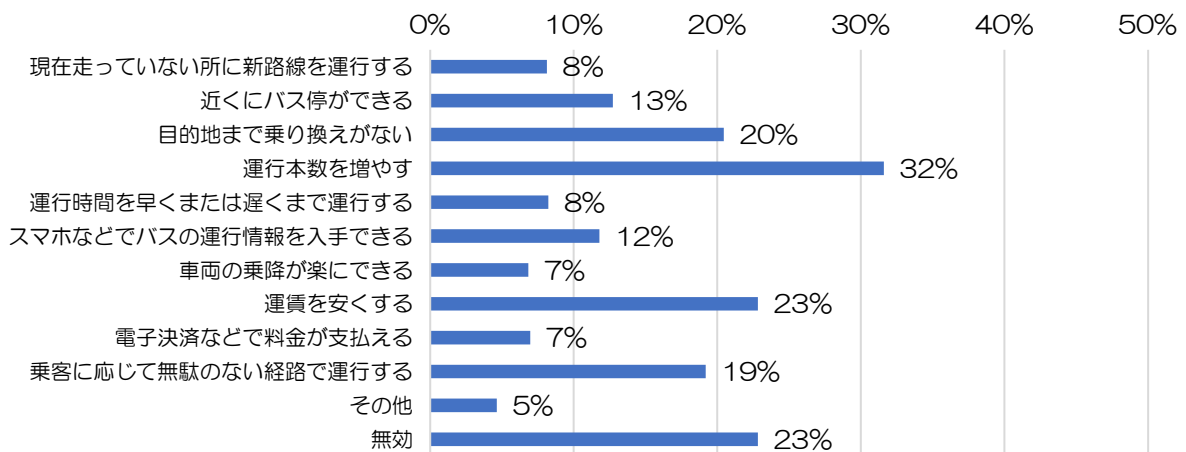
表 4-8 施設（公共交通以外を利用）

市町	1位		2位		3位	
豊岡市	豊岡病院	36	豊岡駅	14	アイティ	10
養父市	公立八鹿病院	43	豊岡病院	14	八鹿駅	10
朝来市	イオン	22	朝来医療センター	17	公立八鹿病院 豊岡病院	9
香美町	豊岡病院	28	公立香住病院	16	公立八鹿病院	12
新温泉町	鳥取県立中央病院	13	公立浜坂病院	12	沢田医院 ナカケー	5

2-5.公共交通の改善点・利用意向

① 路線バスやコミュニティバスの改善点

- 改善点として、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで、「運賃を安くする」、「目的地まで乗り換えがない」が多い。
- 「新路線を運行する区間」では、村岡～豊岡、浜坂～鳥取などの区間が挙げられている。



N=3959 (複数選択)

図 4-51 路線バスやコミュニティバスの改善点

表 4-9 「新路線を運行」で挙げられた区間

区間	回答数	区間	回答数
村岡 日高	8	温泉 鳥取	1
村岡 豊岡	7	豊岡 丹波篠山	1
浜坂 鳥取	5	豊岡 朝来	1
豊岡 香住	3	豊岡 温泉	1
豊岡 小代	3	豊岡 浜坂	1
豊岡 豊岡	3	豊岡 出石	1
豊岡 八鹿	2	豊岡 城崎	1
香住 浜坂	2	村岡 浜坂	1
香住 村岡	2	八鹿 関宮	1
養父 八鹿	2	朝来 生野	1
竹野 竹野	2	城崎 城崎	1
浜坂 浜坂	2	八鹿 八鹿	1

※既存路線の回答を除く

※区間は旧町単位で集計

- 「スマホなどでバスの運行情報を入手する」、「電子決済などで料金が支払える」など、ICT 技術の活用は 60 歳未満の選択割合が高く、「車両の乗降が楽にできる」、「目的地まで乗り換えがない」など、安全・安心に利用できる環境は高齢者の方が選択割合が高い。改善点として、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで、「運賃を安くする」、「目的地まで乗り換えがない」が多い。
- バス利用者は全体に比べて、「現在走っていない所に新路線を増やす」、「運行本数を増やす」、「運行時間を早くまたは遅くまで運行する」といった意見が多い。

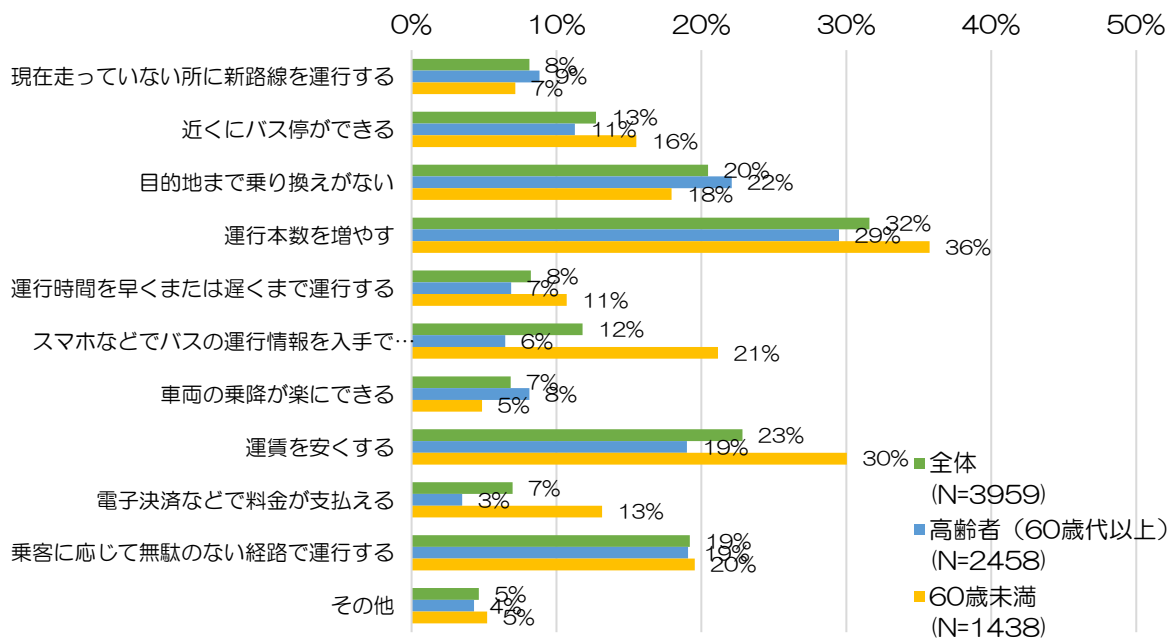


図 4-52 路線バスやコミュニティバスの改善点 (60 歳以上・未満)

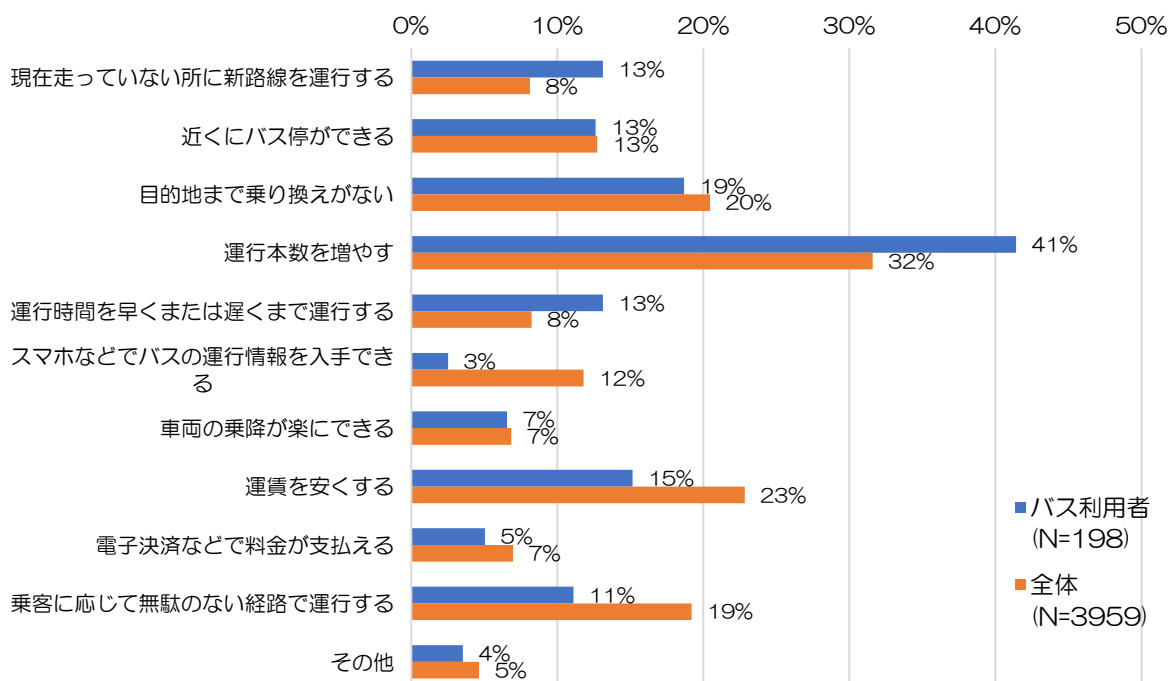


図 4-53 路線バスやコミュニティバスの改善点 (外出にバスを利用した人)

- バス停から遠くなるにつれ、「現在走っていない所に新路線を運行する」、「近くにバス停ができる」の回答割合が高くなる傾向がある。
- 一方、バス停が近いほど、「運行本数を増やす」の回答割合が高くなる。
- 徒歩圏外の人やバス停がわからない人では、徒歩圏内の人に比べ、「スマホなどでバスの運行情報を入手できる」の回答割合が高い。

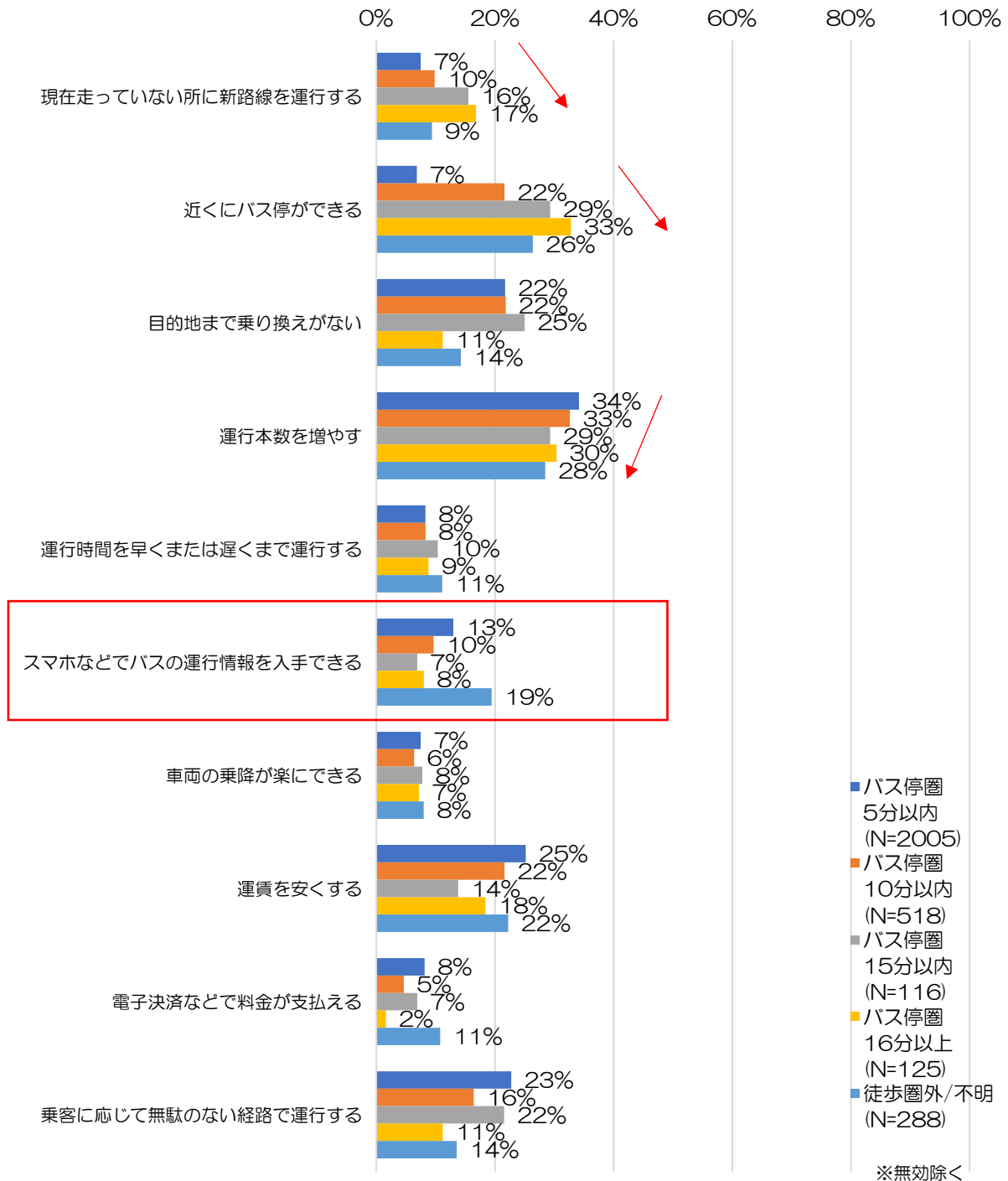


図 4-54 路線バスやコミュニティバスの改善点（バス停からの距離別）

② 「近くにバス停ができる」と回答した人の地域別割合

- ・ 旧朝来町で割合が高い。

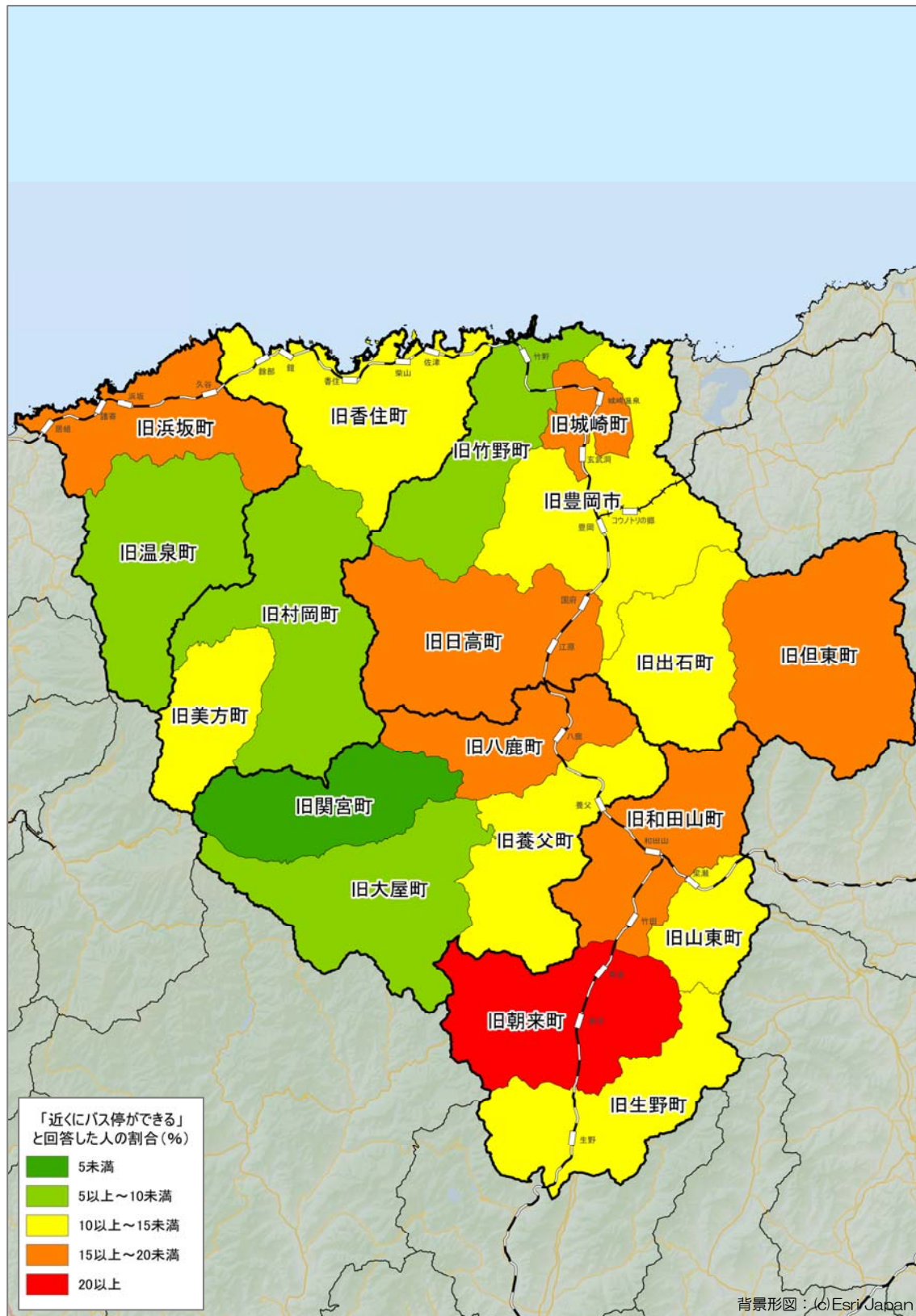


図 4-55 「近くにバス停ができる」地域別回答割合

③ 「目的地まで乗り換えがない」と回答した人の地域別割合

- ・ 旧村岡町、旧美方町など中山間部で割合が高い。

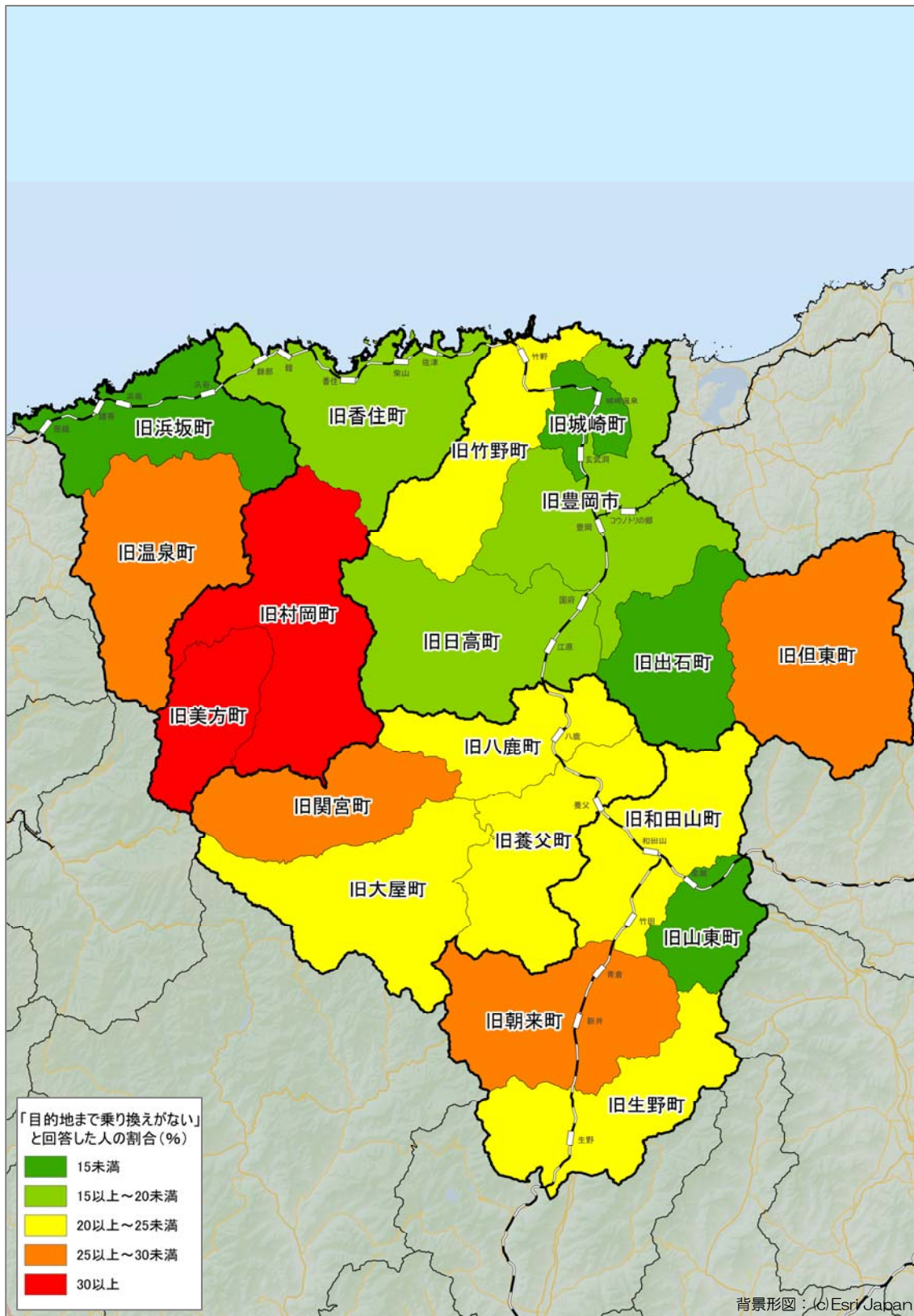


図 4-56 「目的地まで乗り換えがない」地域別回答割合

④「運行本数を増やす」と回答した人の地域別割合（地域別）

- ・ 旧城崎町、旧美方町で割合が高い。

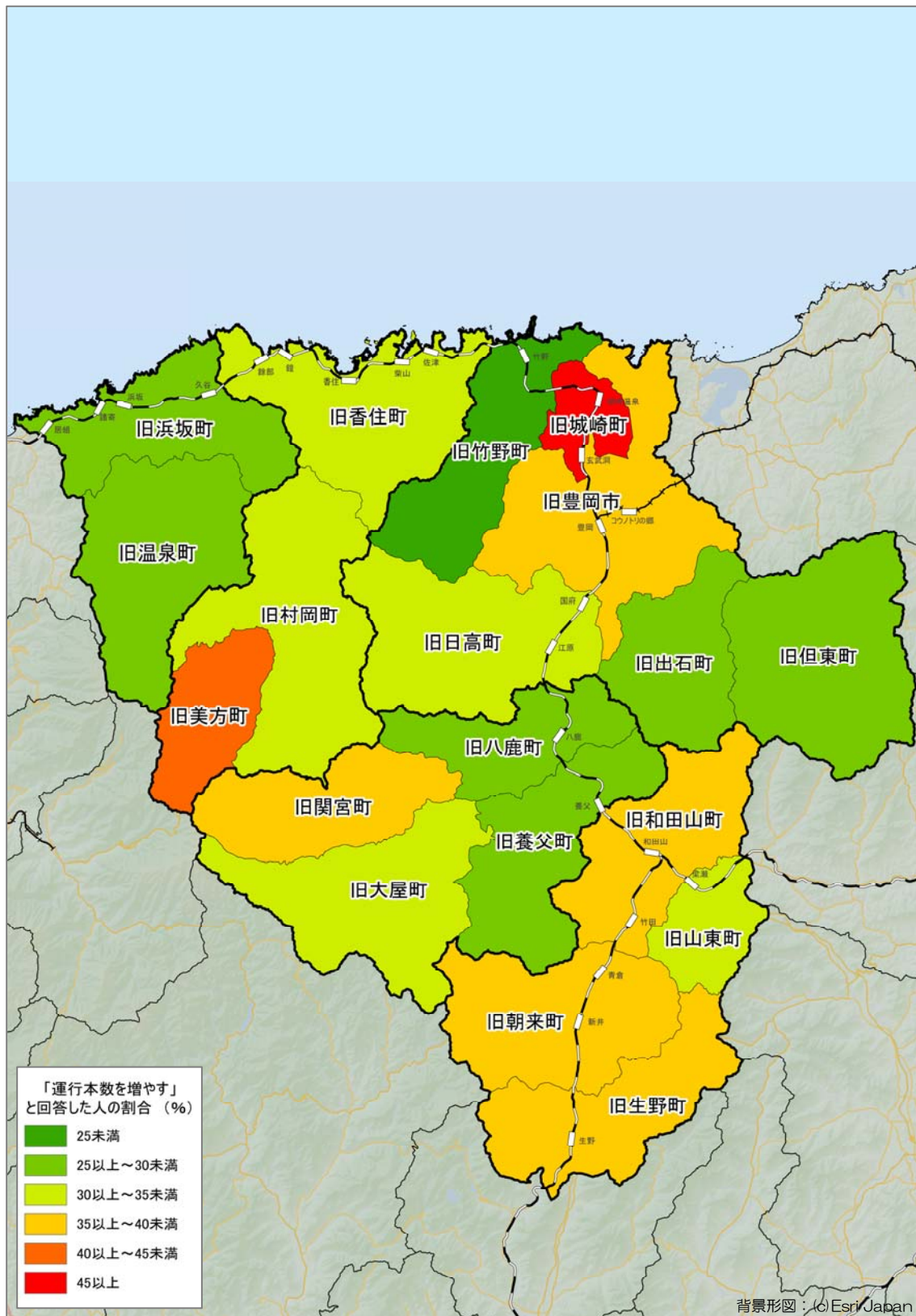


図 4-57 「運行本数を増やす」地域別回答割合

⑤ 「乗客に応じて無駄のない経路で運行する」と回答した人の地域別割合

- ・ 旧温泉町で割合が高い。

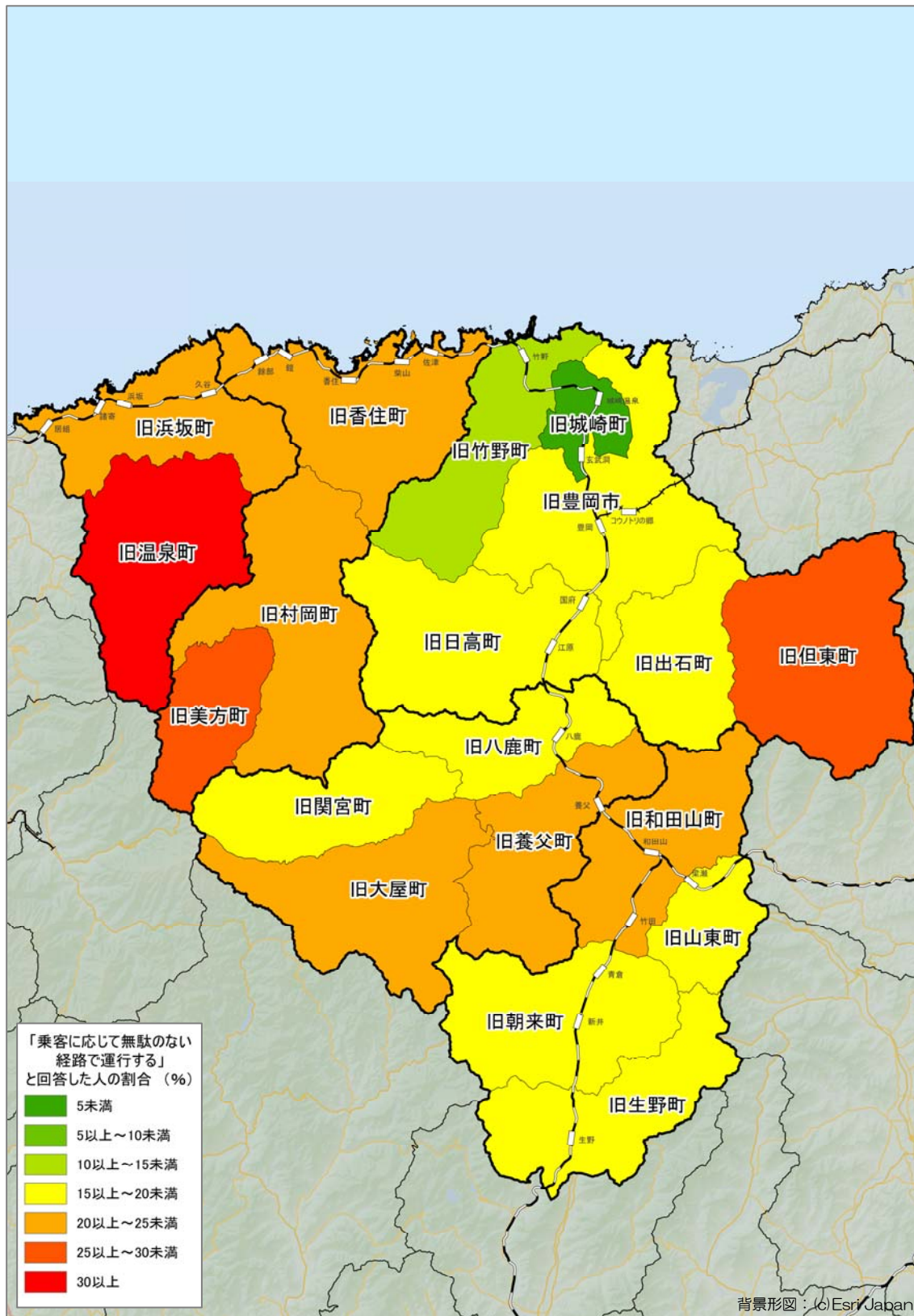


図 4-58 「乗客に応じて無駄のない経路で運行する」地域別回答割合

⑥ デマンド方式の利用意向

- ・ 利用意向は32%。地域別にみると、香美町や養父市が多い。
- ・ 利用しない理由としては、「事前予約が面倒」が43%。

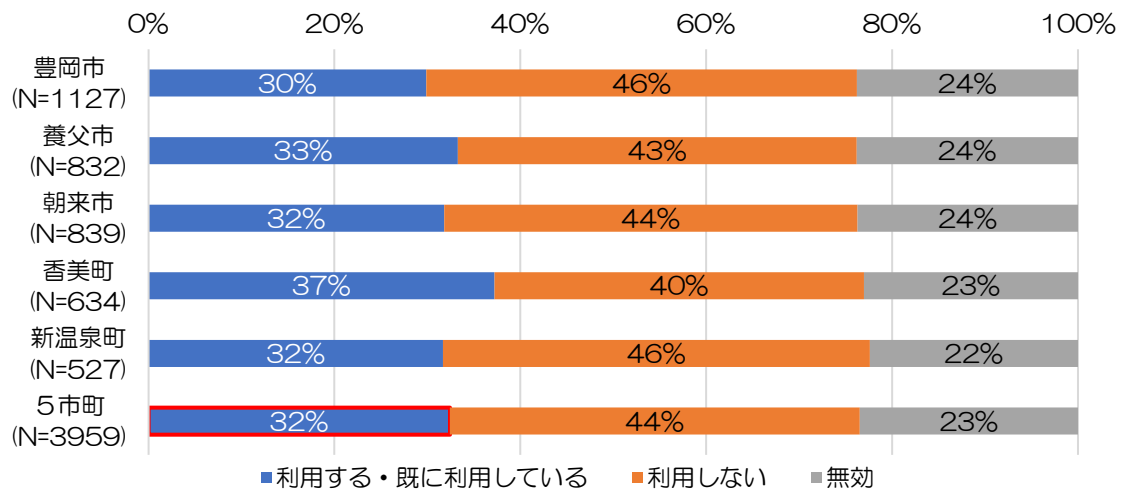


図 4-59 利用意向（市町別）

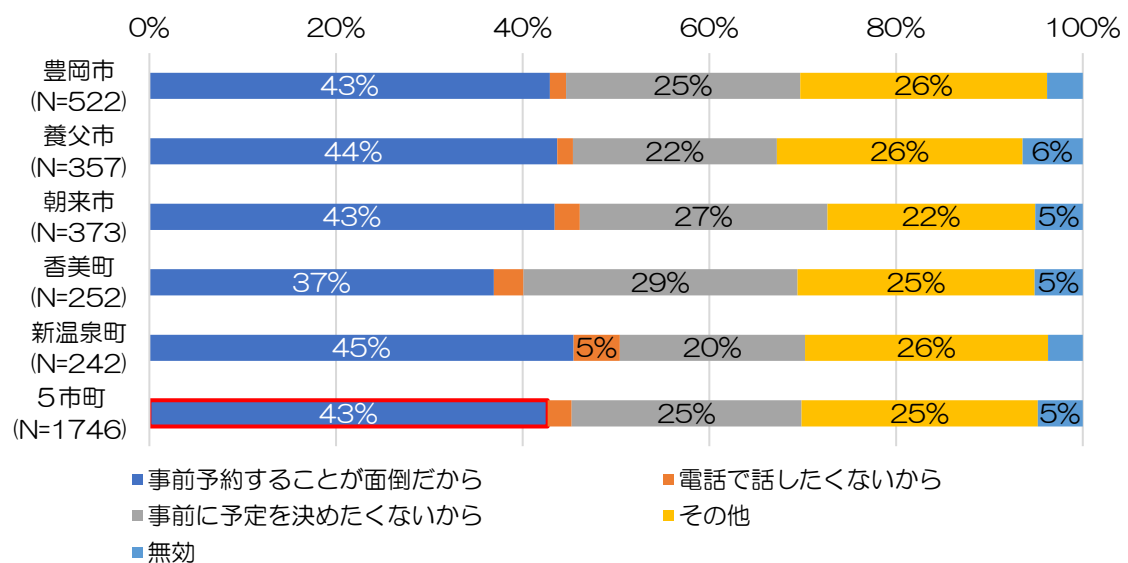


図 4-60 利用しない理由（市町別）

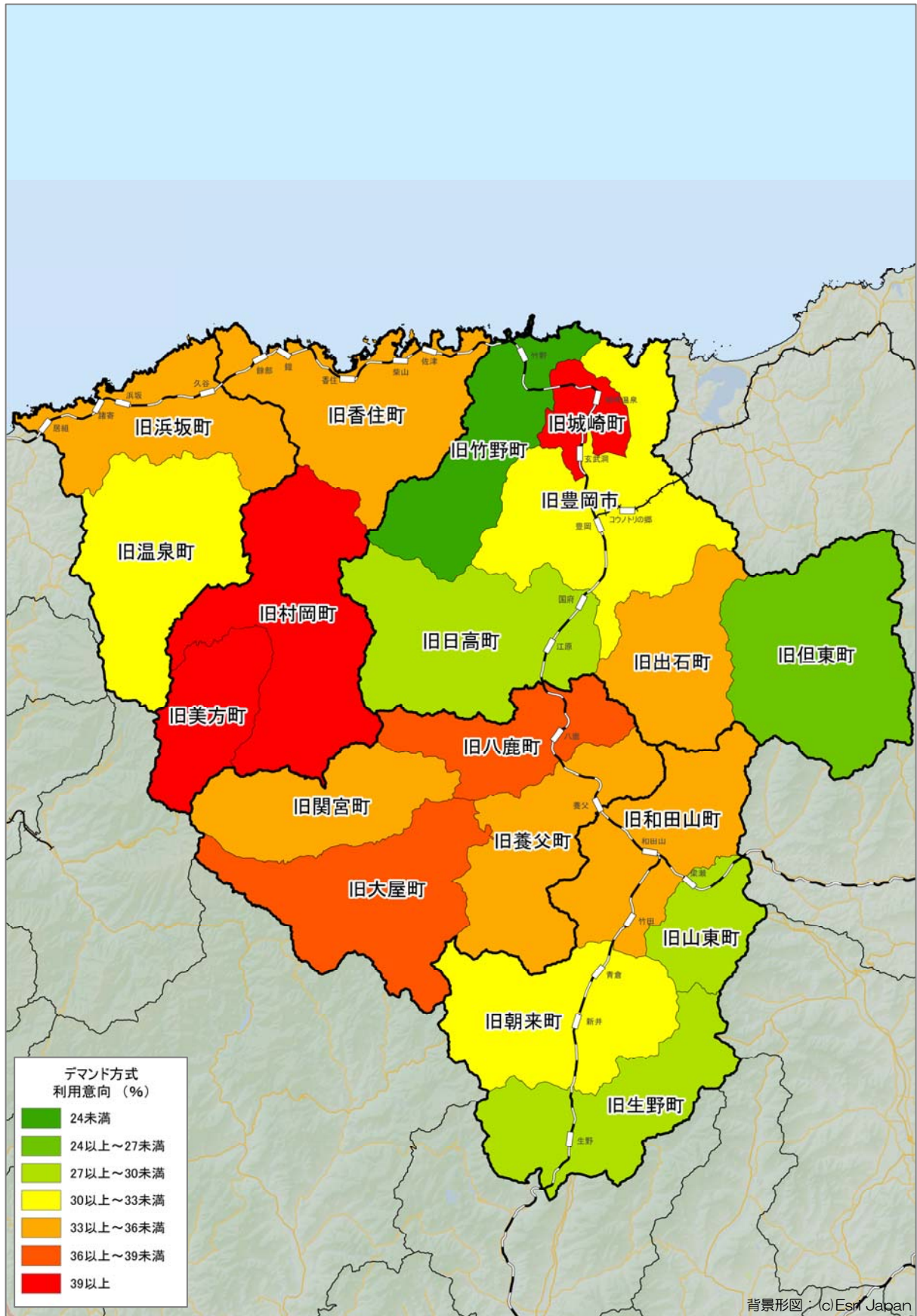


図 4-61 地域別の利用意向

⑦ タクシーの利用意向

- ・ 「バス運賃と同等くらいであれば利用する」が36%、「半額程度であれば利用する」が13%。地域別にみると、南西部で「バス運賃と同等以上であれば利用する」が多い。
- ・ 利用目的としては、「通院」や「日常の買い物」が多い。

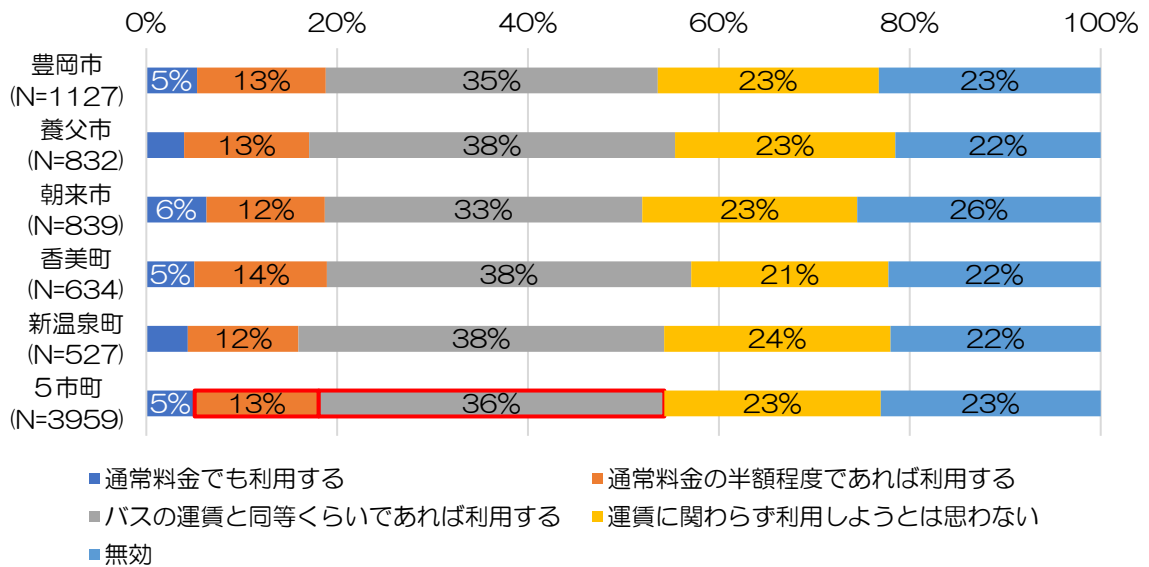


図 4-62 利用意向（市町別）

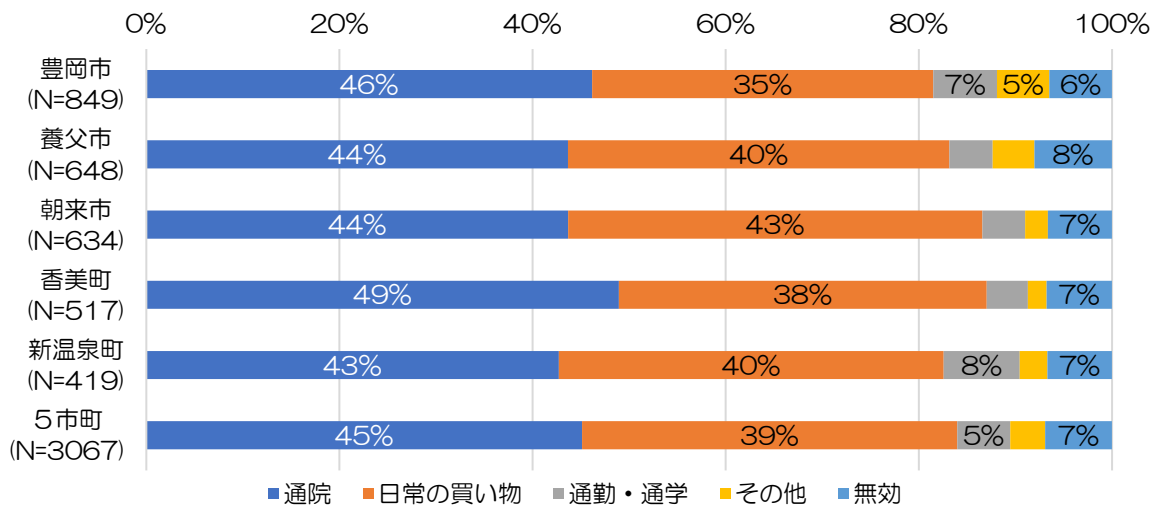


図 4-63 利用目的（市町別）

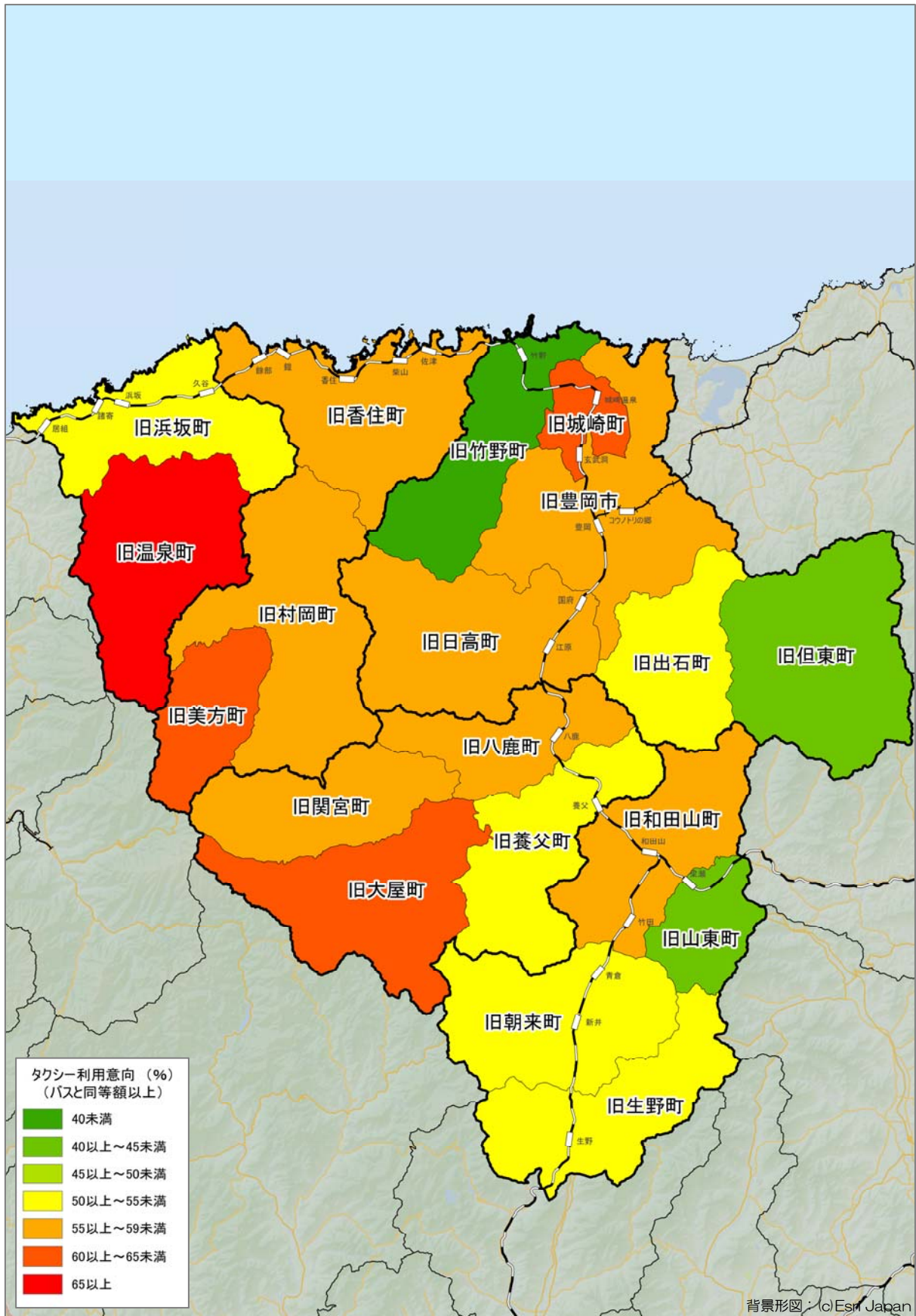


図 4-64 地域別の利用意向（バス運賃と同等以上）

※バス運賃と同等以上：「通常料金でも利用する」「通常料金の半額程度であれば利用する」「バスの運賃と同等くらいであれば利用する」計

⑧ 地域支え合い型の利用意向

- ・ 利用意向は40%。地域別にみると、旧出石町その他、旧和田山町、香美町南部、新温泉町南部で多い。
- ・ 利用しない理由は「気兼ねする」、「安全面で不安がある」で71%。
- ・ 無償または報酬があれば運転手として活動したい人が17%。地域別にみると、旧和田山町や新温泉町で多い。

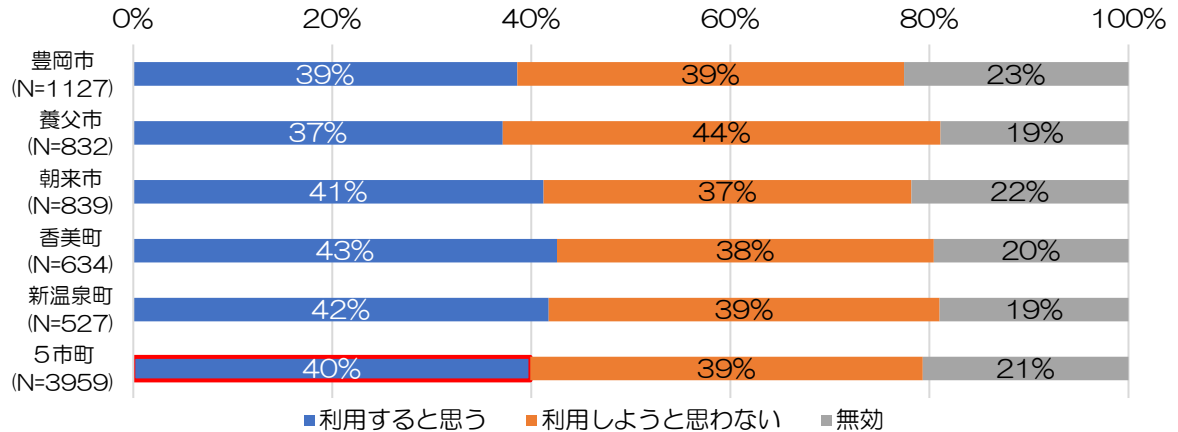


図 4-65 利用意向（市町別）

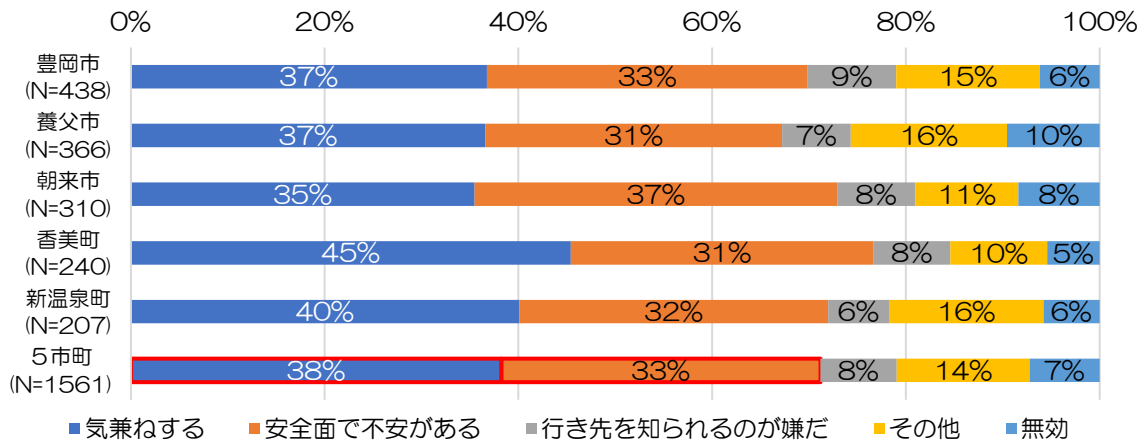


図 4-66 利用しない理由（市町別）

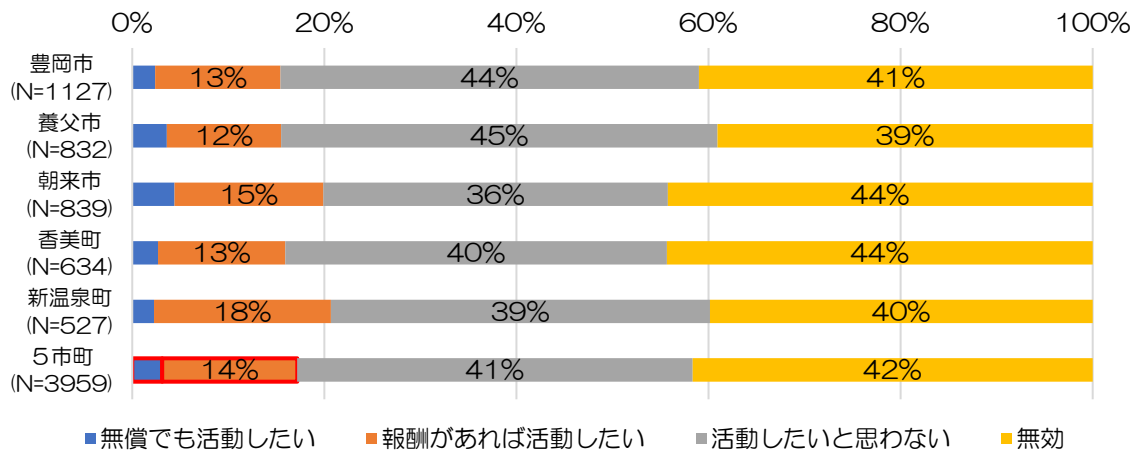


図 4-67 運転手としての意向（市町別）

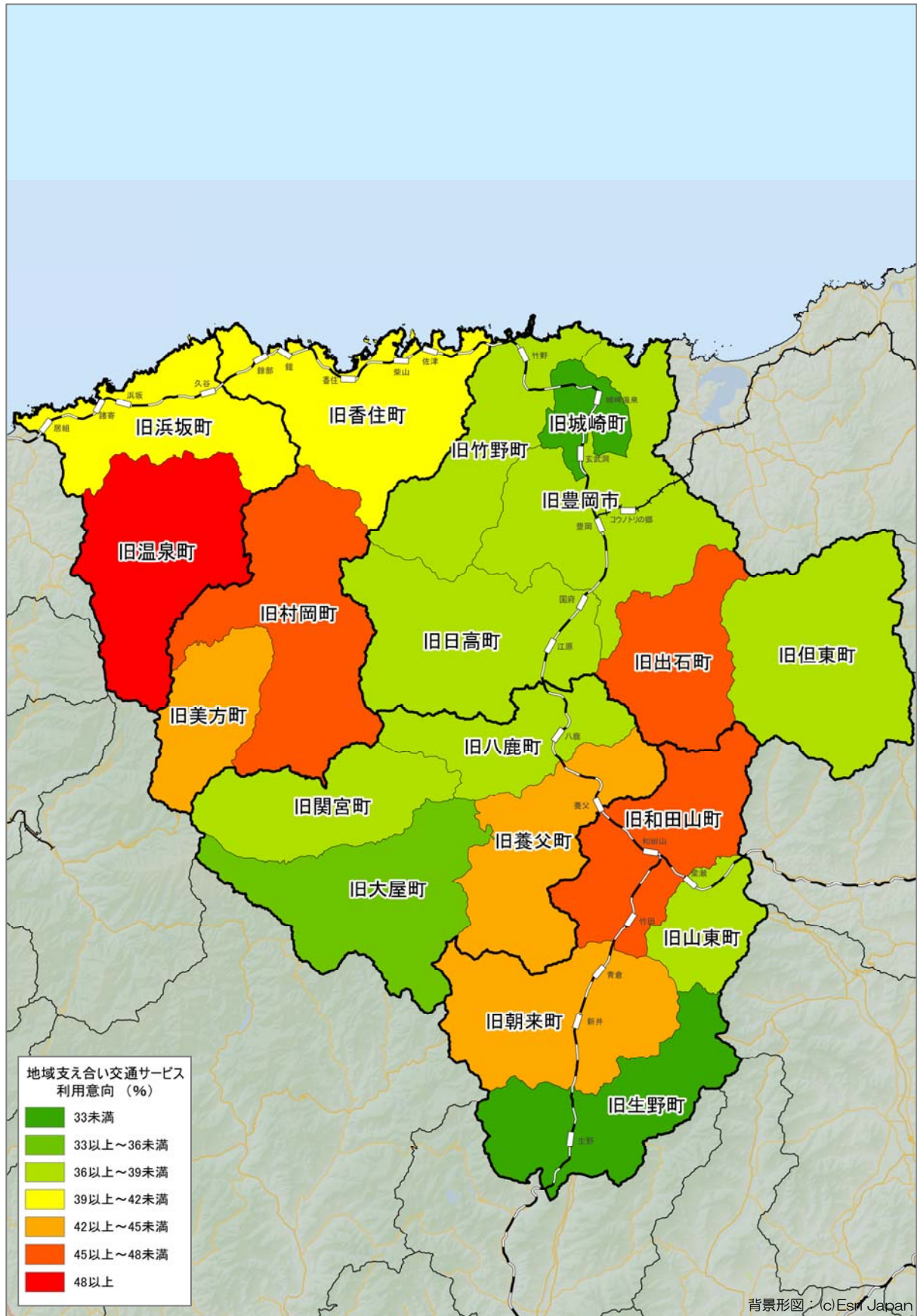


図 4-68 地域別の利用意向

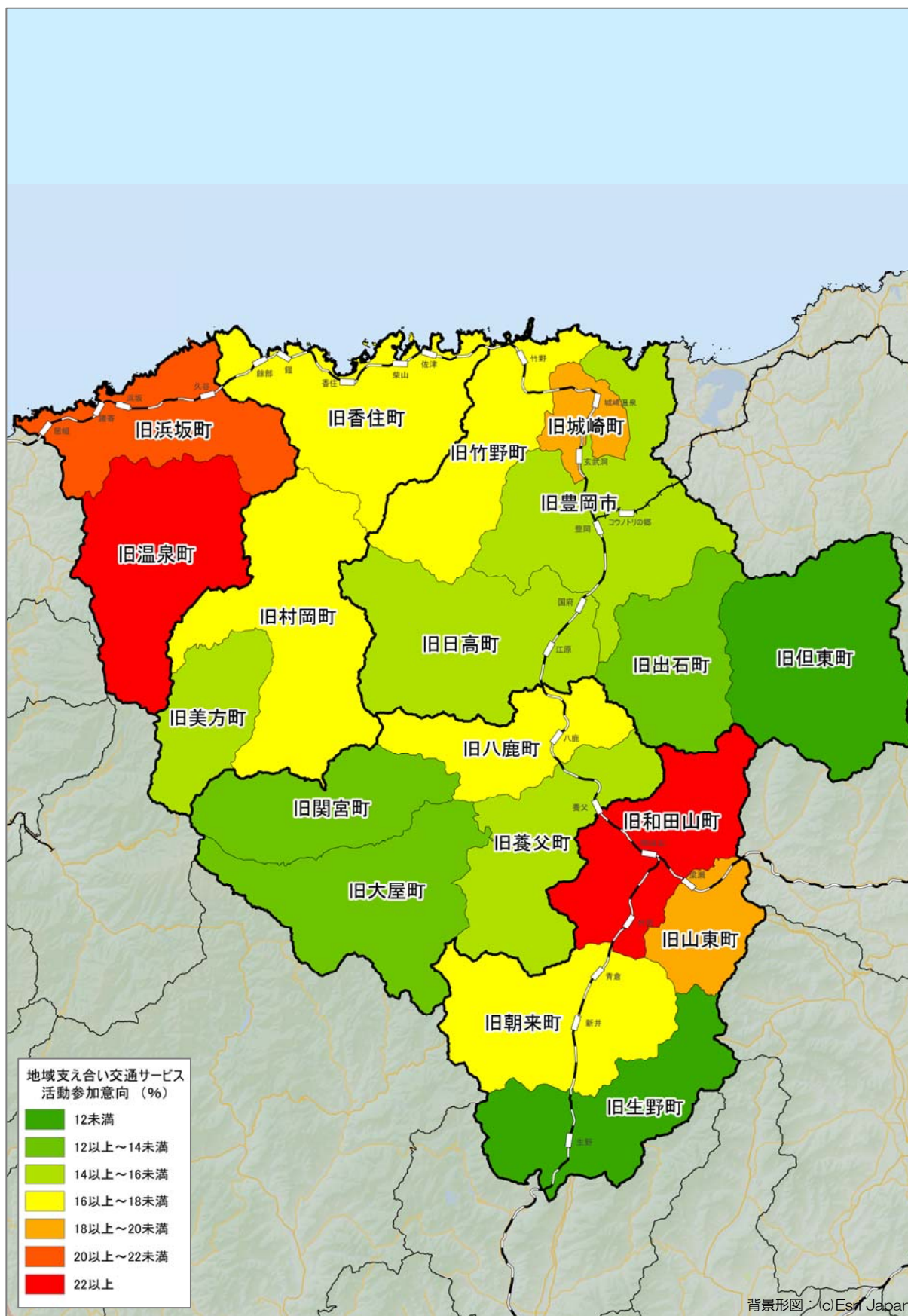


図 4-69 地域別の活動意向

2-6.公共交通の維持について

- 対策を講じてでも公共交通の維持が必要である、と考えている人は4割。そのうち、
 「住民が運行負担や運転手を担う」などしてでも維持したいと考えている人は26%、
 「運行本数を減らす」など、最低限のサービスでも維持したいと考えている人は14%。
 また、「廃止や運行形態を見直す」のがよいと考えている人は17%。

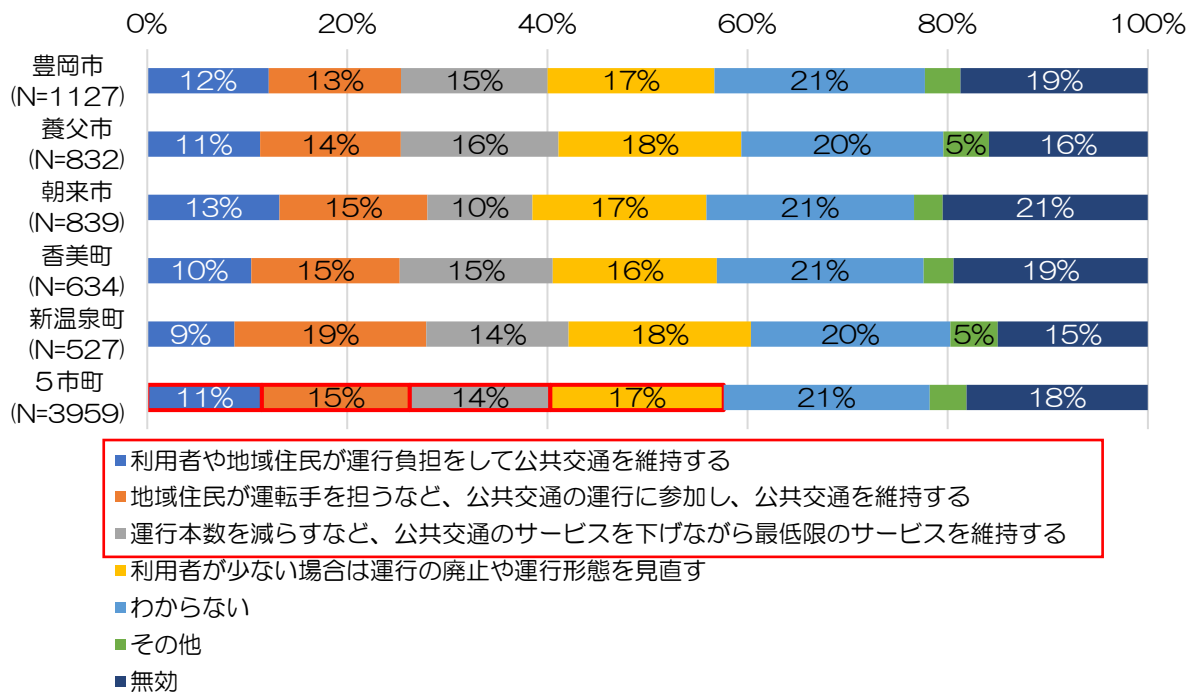


図 4-70 公共交通の維持について

「対策を講じてでも公共交通の維持が必要である」と考えている人の地域別割合

- ・ 旧出石町、旧温泉町、旧美方町、旧関宮町、旧大屋町、旧朝来町など、中山間部で割合が高い。

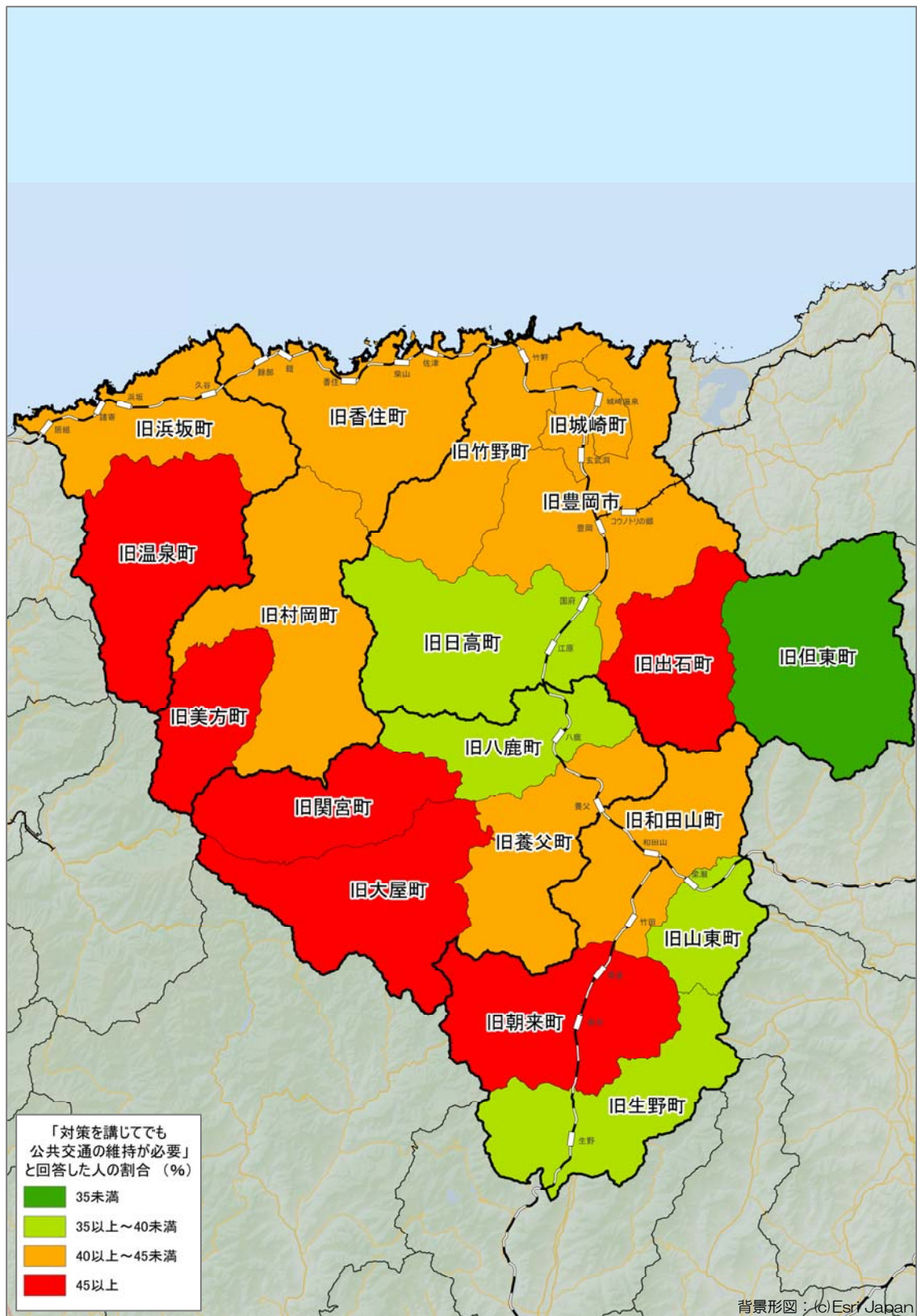


図 4-71 対策を講じてでも公共交通の維持が必要（地域別割合）

2-7.公共交通の利用環境

① 鉄道駅までの距離

- 鉄道駅徒歩圏内に住んでいる人は 48%。鉄道駅数が少ない養父市では、「徒歩では行けない、わからない」が多い。
- 徒歩圏内の平均徒歩時間は 24.5 分で、新温泉町では 18.9 分と他市町と比べ短い。
- 徒歩 10 分圏では鉄道利用割合が少し多い。

※徒歩圏内：徒歩時間の長さにかかわらず、徒歩で鉄道駅やバス停へ行けると認識している
 徒歩不可/不明：徒歩では行けない、わからない

表 4-10 鉄道駅までの平均徒歩時間（徒歩圏内）

平均時間（分）	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	5市町
	25.5	35.2	22.3	21.8	18.9	24.5

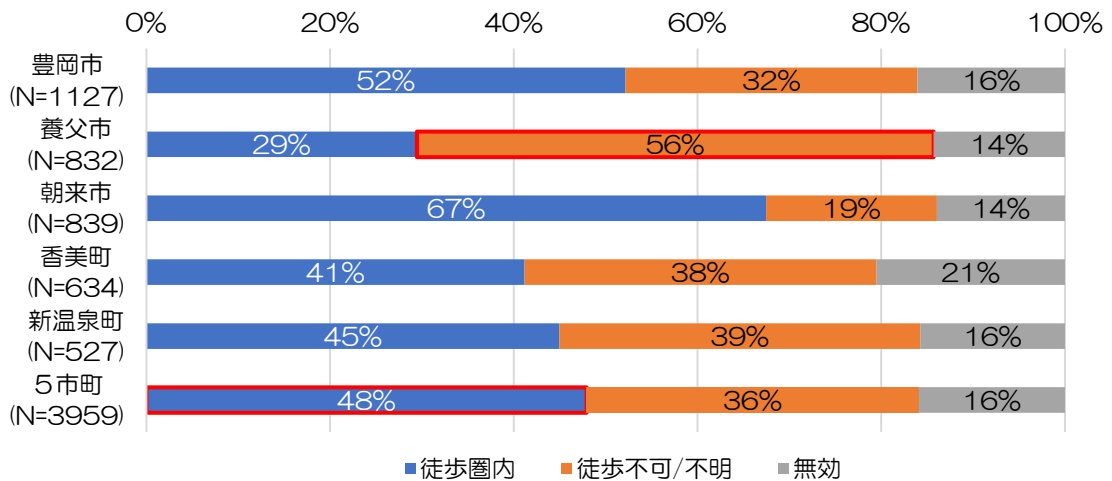
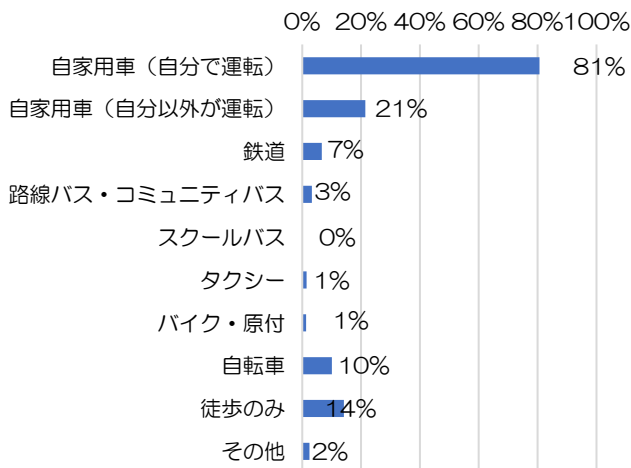
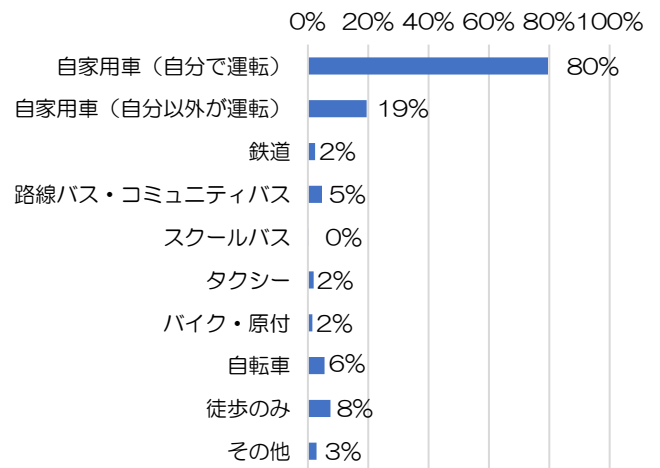


図 4-72 鉄道駅までの距離



N=616（複数選択）

図 4-73 鉄道駅徒歩 10 分圏内の人の交通手段
（全目的計）



N=2706（複数選択）

図 4-74 鉄道駅徒歩 10 分圏外の人の交通手段
（全目的計）

② バス停までの距離

- バス停徒歩圏内に住んでいる人は71%。朝来市、香美町では、その割合が少し低い。
- バス停までの平均徒歩時間は6分。
- バス停徒歩圏が近いほどバス利用者数は多いが、バス利用割合は低い（近くてもバスを利用していない人が多い）

表 4-11 バス停までの平均徒歩時間（徒歩圏内）

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	5市町
平均時間	6.6	6.0	5.2	6.3	5.5	6.0

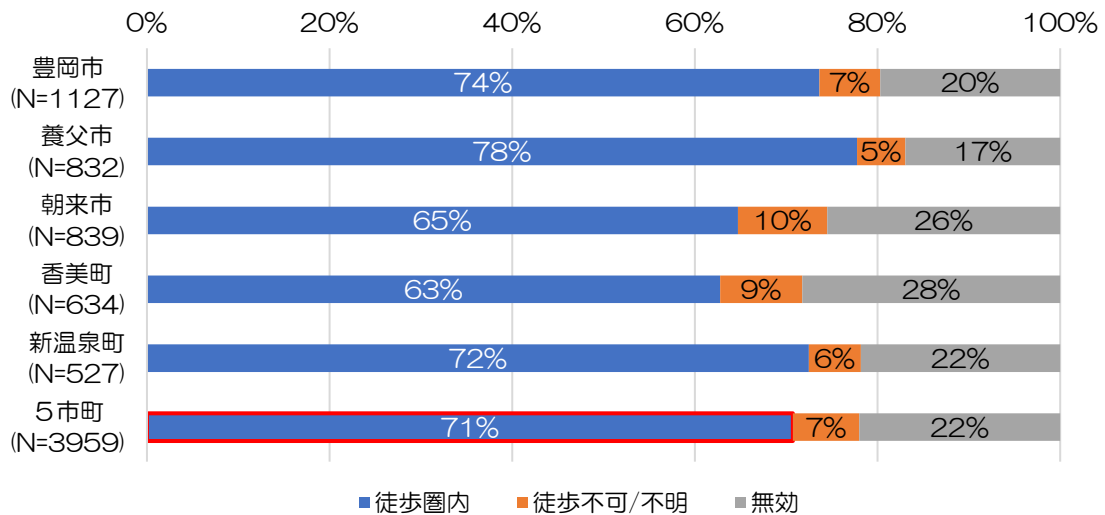


図 4-75 バス停までの距離

バス停までの距離	人数	うちバス利用者数
5分以下	2013	97
6~10分	518	36
11~15分	116	17
16~20分	72	6
21分以上・圏外	341	6

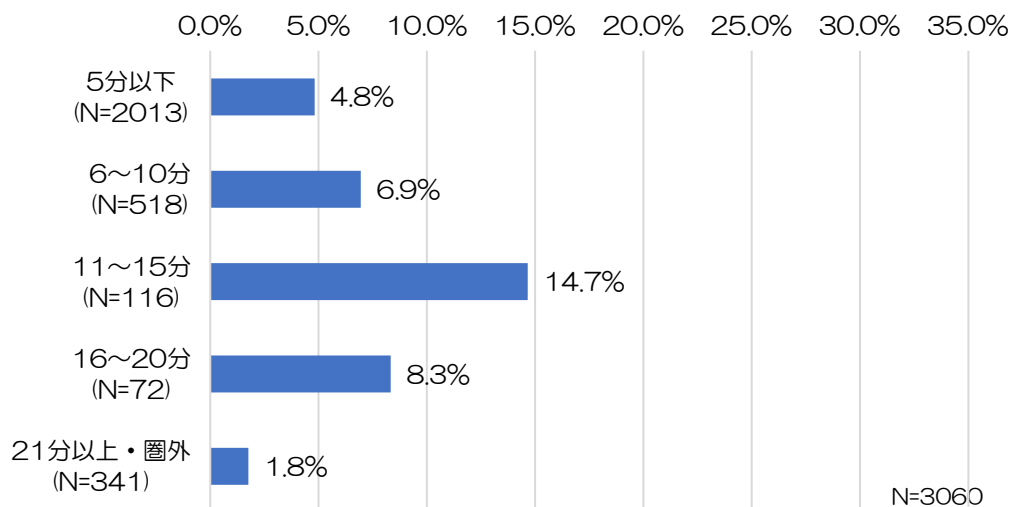


図 4-76 バス停からの距離別バスの利用割合

2-8.ICT 技術を活用した施策の可能性

① インターネット・スマートフォンの利用状況

- ・ 「スマートフォンを持っている」人は68%。そのうち、「複雑な操作はわからない」人が18%。
- ・ 年代別にみると、60歳代以上から「スマートフォンを持っている人」が少なくなっている。

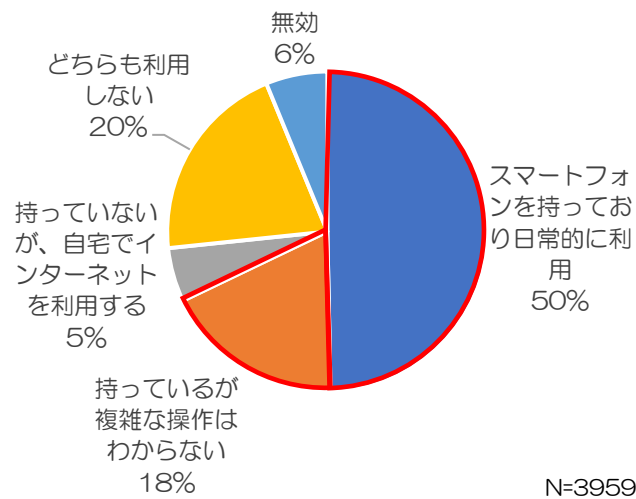


図 4-77 インターネット・スマートフォンの利用状況

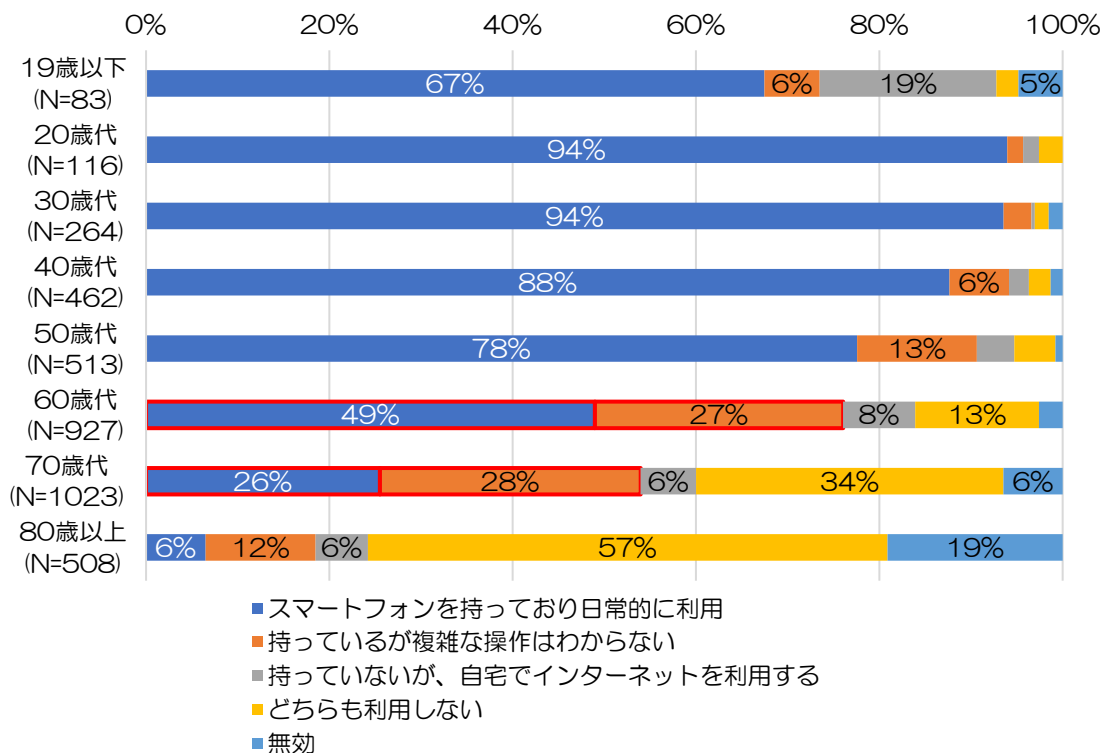


図 4-78 インターネット・スマートフォンの利用状況（年代別）

② 交通系 IC カードの所有状況

※調査時点は但馬地域主要駅への交通系 IC カード導入前

- 「交通系 IC カードは持っていない」人が81%。
- 「利用することはない」という人が40%。利用できればいい場面としては「バス・タクシー」や、「買い物」が約15%。

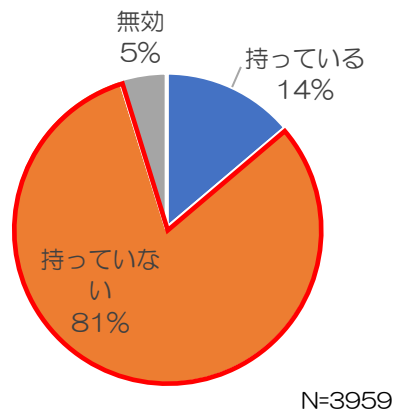


図 4-79 交通系 IC カードの所有状況

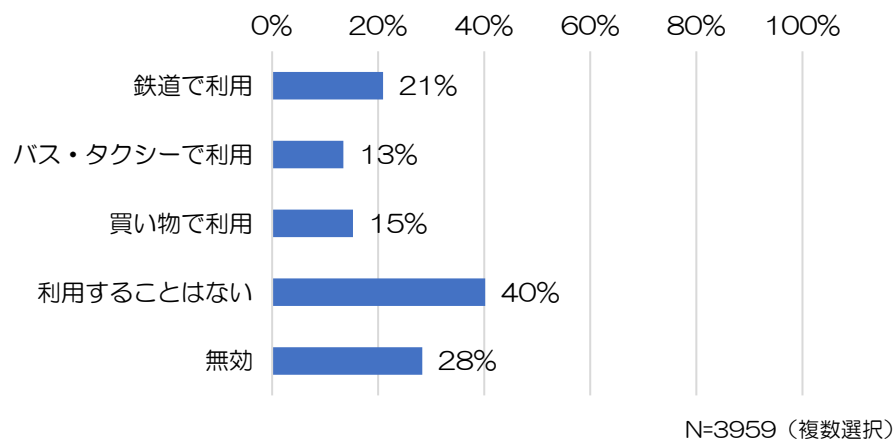


図 4-80 交通系 IC カードが利用できるようなればいい場面

2-9.新型コロナウイルス感染拡大による影響

① 移動への影響

- ・ 「外出頻度が減った」人が53%。「外出頻度が減った」と回答した人の緊急事態宣言前からの平均減少割合は52%。
- ・ 年代別にみると、20歳代～50歳代で「外出頻度が減った」と回答した人が多い。
- ・ 職業別でみると、会社員・公務員で「外出頻度が減った」と回答した人が多い。
- ・ 公共交通への利用に影響があった人は7%。

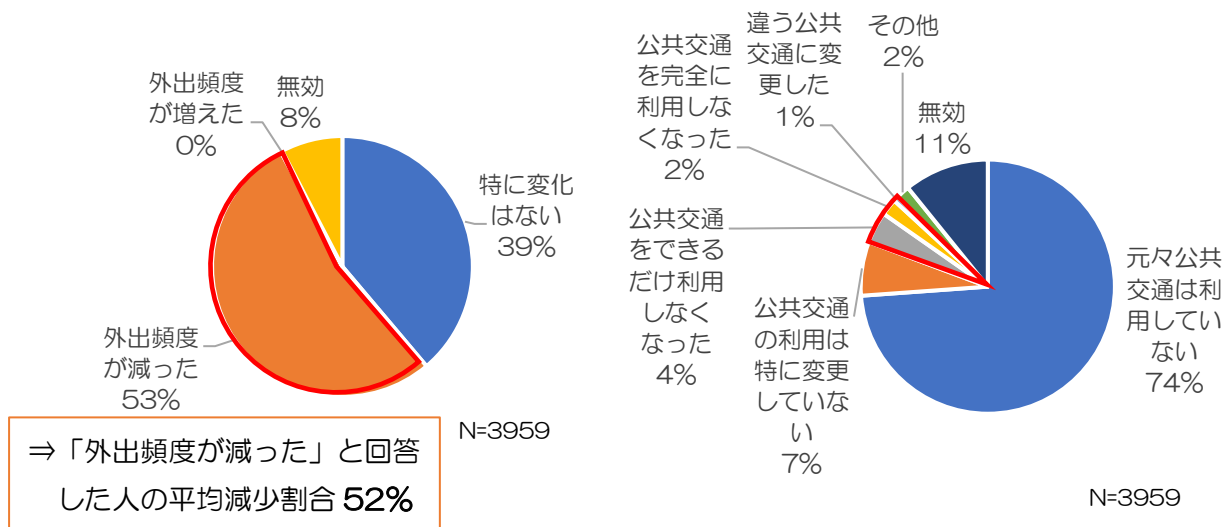


図 4-81 外出頻度への影響

図 4-82 移動手段（公共交通）への影響

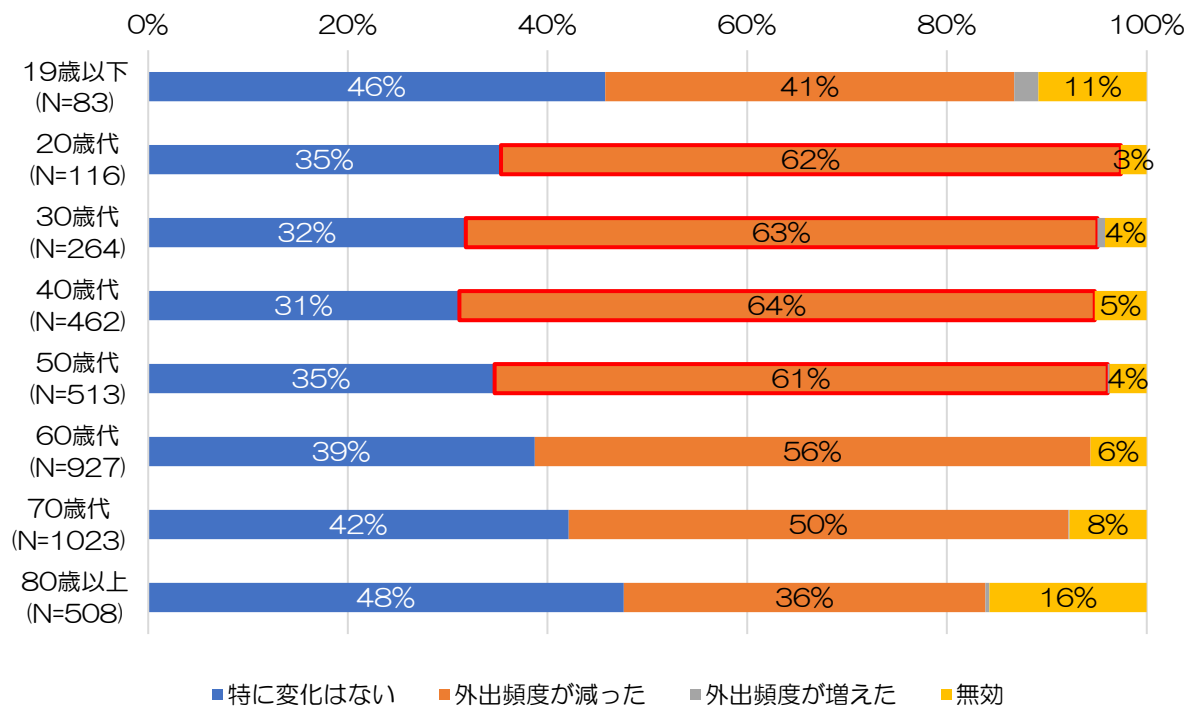


図 4-83 外出頻度への影響（年代別）

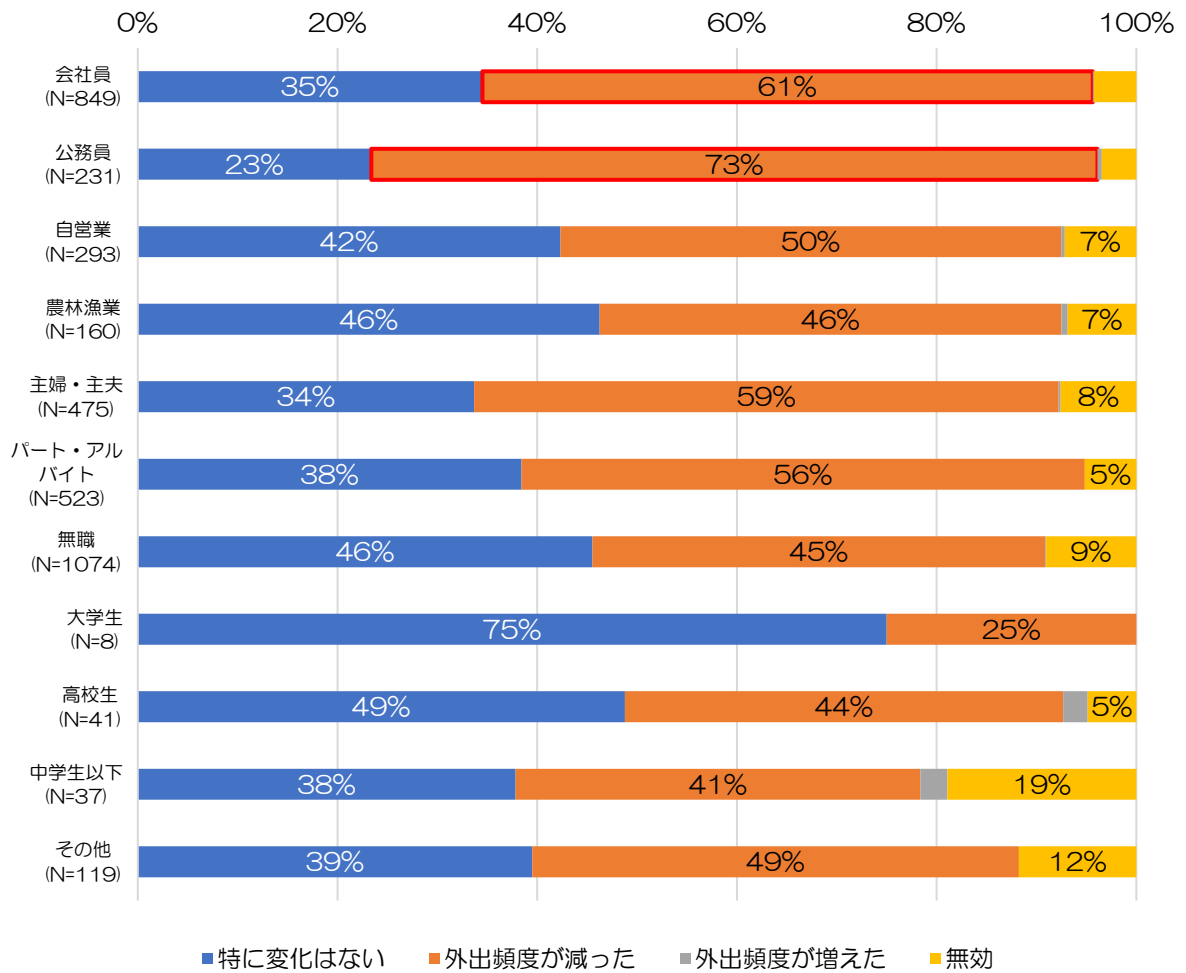


図 4-84 外出頻度への影響（職業別）

② 影響終息後の外出

- 「現時点と変わらない」が48%、「現時点よりも増える」が42%。「現時点より増える」と回答した人の終息後の平均増加割合は44%。
- 現在「外出頻度が減った」と回答した人のうち、終息後は「現時点より増える」と回答した人が74%。
- 移動手段は「現時点と変わらない」が78%。
- 公共交通の利用に影響があった人のうち、「公共交通に戻る」人は6割。

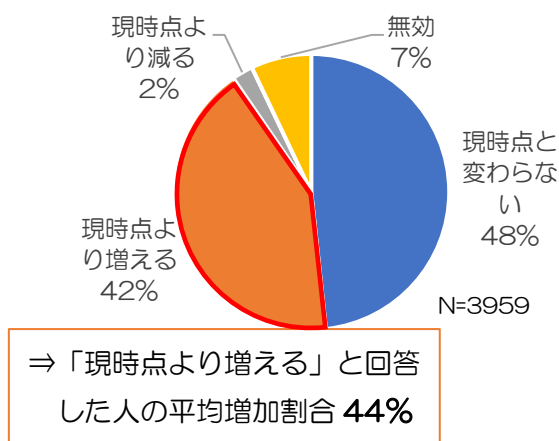


図 4-85 終息後の外出頻度

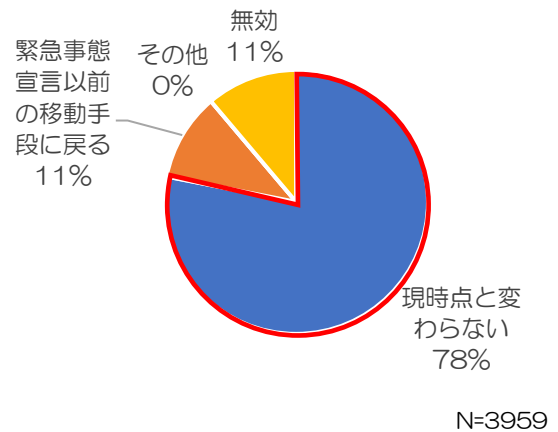


図 4-86 終息後の移動手段

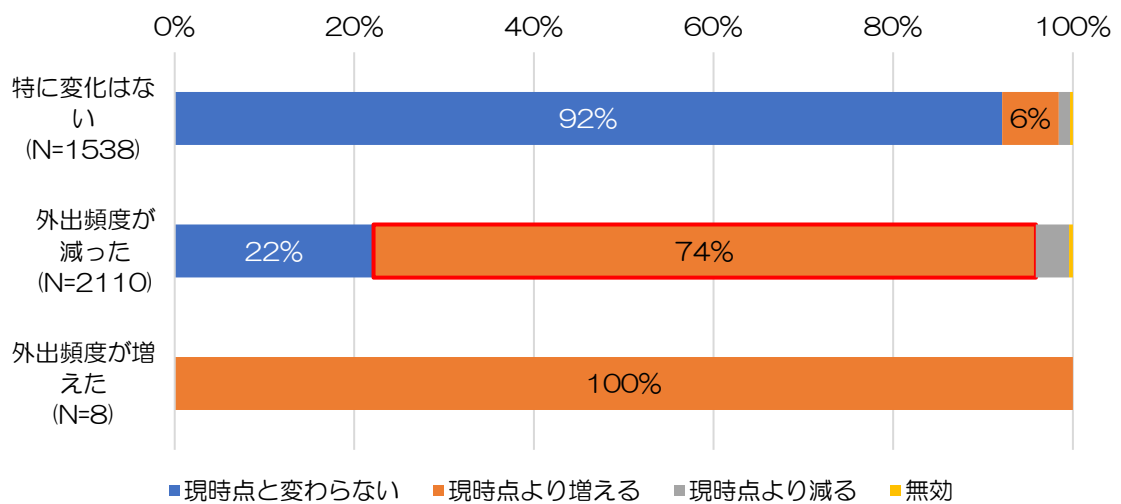


図 4-87 現在の外出への影響別 終息後の外出頻度

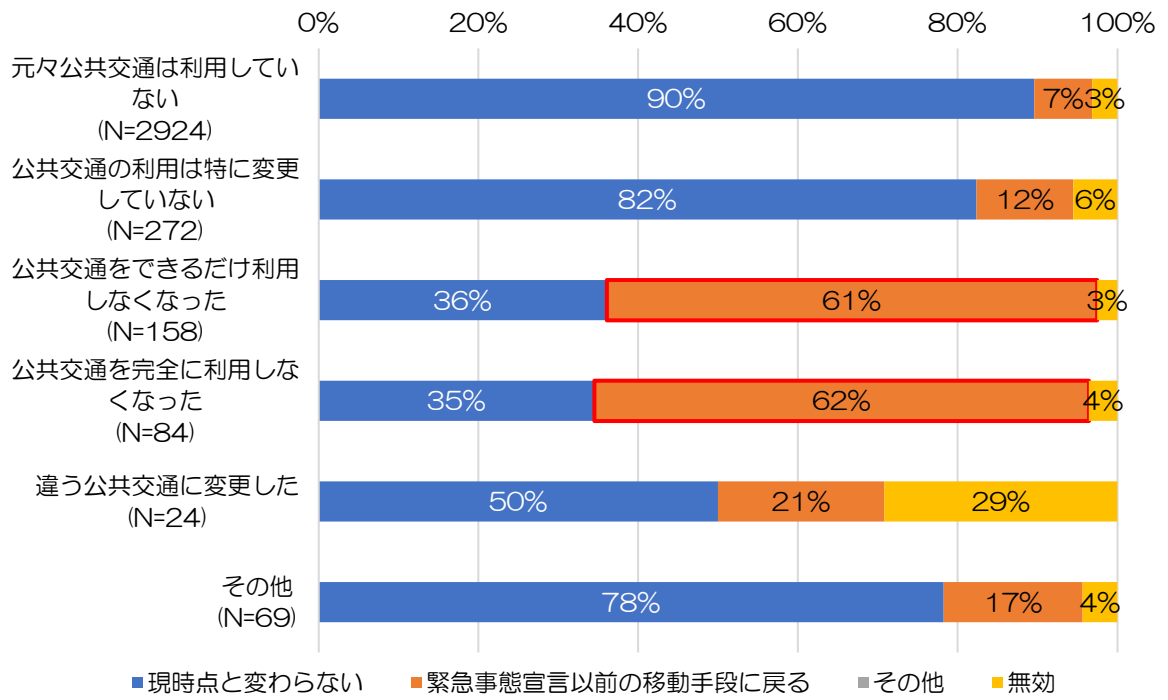


図 4-88 移動手段（公共交通）への影響別 終息後の移動手段

3.まとめ

【普段の外出】

- 通院や日常の買い物、その他お出かけにおいて、自分で運転する人以外では、送迎が多く、鉄道・バスはあまり利用されていない。特に荷物が発生する買い物では鉄道・バスの利用が少ない。
- 市町内移動が多いものの、香美町、新温泉町では町外への移動が多く、移動先として、香美町では豊岡市、新温泉町では鳥取方面が多くなっている。
- 高齢者含め、自分で自家用車を運転して移動する人が多い。それ以外では、送迎が多く、公共交通はあまり利用されていない。
- 運転できない人は、運転できる人に比べ、外出頻度が低い。

【豊岡病院への移動】

- 豊岡病院は豊岡市内や周辺市町からの利用が多く、移動手段は送迎を含む自家用車が多い。

【外出の不安や不満】

- 6割の人が「将来運転ができなくなったとき不安だ」と感じている。
- 外出の際に送迎してもらっている人のうち、2割の人が申し訳ないと感じている
- 公共交通は不便であると認識されている。

【公共交通の改善点・利用意向】

- バスの改善点は運行本数の増加など利便性の向上が挙げられている。
- 新路線の運行区間として、村岡⇔日高、村岡⇔豊岡、浜坂⇔鳥取などが挙げられている。
- デマンド方式や地域支え合い型は3~4割の利用意向が見られる。
- 予約などの煩わしさや気遣いなどの抵抗が課題。

【公共交通の維持】

- 公共交通は対策を講じてでも維持が必要という意見が多い。

【公共交通の利用環境】

- 鉄道駅やバス停の徒歩圏内に住んでいる人が多い。

【ICT 技術を活用した施策の可能性】

- スマートフォンは普及しているが年齢が上がるにつれ、持っていない人や複雑な操作ができない人が増える。
- 交通系 IC カードは持っていない人や今後も利用することはないと考える人が多い。

【新型コロナウイルス感染拡大による影響】

- 新型コロナウイルスの影響で外出頻度が減った人は多く、終息後、完全に戻るわけではない。

資料編 5 バス実証運行の利用者アンケート調査

1. 蘇武トンネル線（道の駅神鍋高原—道の駅村岡ファームガーデン）

(1) 実証運行概要

期間	2021年12月6日(月)~24日(金) (3週間:15日) 平日																																																																																								
ルート	 <p>道の駅神鍋高原—殿町（村岡支所）—村岡病院—村岡病院—村岡ファームガーデン（1日4.5往復）</p>																																																																																								
ダイヤ	<table border="1"> <thead> <tr> <th>停留所</th> <th>1便</th> <th>2便</th> <th>3便</th> <th>4便</th> <th>5便</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>江原駅※</td> <td>6:33発</td> <td>8:32発</td> <td>11:40発</td> <td>15:55発</td> <td>18:00発</td> </tr> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>道の駅 神鍋高原</td> <td>6:58着 7:40発</td> <td>9:02着 9:10発</td> <td>12:12着 12:30発</td> <td>16:25着 16:30発</td> <td>18:30着 18:35発</td> </tr> <tr> <td>殿町(村岡支所)</td> <td>7:55</td> <td>9:25</td> <td>12:45</td> <td>16:45</td> <td>18:50</td> </tr> <tr> <td>村岡病院</td> <td>7:58</td> <td>9:28</td> <td>12:48</td> <td>16:48</td> <td>18:53</td> </tr> <tr> <td>村岡高校</td> <td>7:59</td> <td>9:29</td> <td>12:49</td> <td>16:49</td> <td>18:54</td> </tr> <tr> <td>村岡ファームガーデン</td> <td>8:00着</td> <td>9:30着</td> <td>12:50着</td> <td>16:50着</td> <td>18:55着</td> </tr> </tbody> </table> <p>村岡行</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>停留所</th> <th>1便</th> <th>2便</th> <th>3便</th> <th>4便</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>村岡ファームガーデン</td> <td>8:05発</td> <td>11:00発</td> <td>14:00発</td> <td>17:20発</td> </tr> <tr> <td>村岡高校</td> <td>8:06</td> <td>11:01</td> <td>14:01</td> <td>17:21</td> </tr> <tr> <td>村岡病院</td> <td>8:07</td> <td>11:02</td> <td>14:02</td> <td>17:22</td> </tr> <tr> <td>殿町(村岡支所)</td> <td>8:10</td> <td>11:05</td> <td>14:05</td> <td>17:25</td> </tr> <tr> <td>道の駅 神鍋高原</td> <td>8:25着 8:30発</td> <td>11:20着 11:29発</td> <td>14:20着 14:25発</td> <td>17:40着 17:47発</td> </tr> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>江原駅※</td> <td>9:04着</td> <td>12:00着</td> <td>14:56着</td> <td>18:18着</td> </tr> </tbody> </table> <p>神鍋高原行</p> <p>※江原⇄道の駅神鍋高原間は全但バス神鍋高原線（既路線）乗り継ぎ</p>	停留所	1便	2便	3便	4便	5便	江原駅※	6:33発	8:32発	11:40発	15:55発	18:00発	↓	↓	↓	↓	↓	↓	道の駅 神鍋高原	6:58着 7:40発	9:02着 9:10発	12:12着 12:30発	16:25着 16:30発	18:30着 18:35発	殿町(村岡支所)	7:55	9:25	12:45	16:45	18:50	村岡病院	7:58	9:28	12:48	16:48	18:53	村岡高校	7:59	9:29	12:49	16:49	18:54	村岡ファームガーデン	8:00着	9:30着	12:50着	16:50着	18:55着	停留所	1便	2便	3便	4便	村岡ファームガーデン	8:05発	11:00発	14:00発	17:20発	村岡高校	8:06	11:01	14:01	17:21	村岡病院	8:07	11:02	14:02	17:22	殿町(村岡支所)	8:10	11:05	14:05	17:25	道の駅 神鍋高原	8:25着 8:30発	11:20着 11:29発	14:20着 14:25発	17:40着 17:47発	↓	↓	↓	↓	↓	江原駅※	9:04着	12:00着	14:56着	18:18着
停留所	1便	2便	3便	4便	5便																																																																																				
江原駅※	6:33発	8:32発	11:40発	15:55発	18:00発																																																																																				
↓	↓	↓	↓	↓	↓																																																																																				
道の駅 神鍋高原	6:58着 7:40発	9:02着 9:10発	12:12着 12:30発	16:25着 16:30発	18:30着 18:35発																																																																																				
殿町(村岡支所)	7:55	9:25	12:45	16:45	18:50																																																																																				
村岡病院	7:58	9:28	12:48	16:48	18:53																																																																																				
村岡高校	7:59	9:29	12:49	16:49	18:54																																																																																				
村岡ファームガーデン	8:00着	9:30着	12:50着	16:50着	18:55着																																																																																				
停留所	1便	2便	3便	4便																																																																																					
村岡ファームガーデン	8:05発	11:00発	14:00発	17:20発																																																																																					
村岡高校	8:06	11:01	14:01	17:21																																																																																					
村岡病院	8:07	11:02	14:02	17:22																																																																																					
殿町(村岡支所)	8:10	11:05	14:05	17:25																																																																																					
道の駅 神鍋高原	8:25着 8:30発	11:20着 11:29発	14:20着 14:25発	17:40着 17:47発																																																																																					
↓	↓	↓	↓	↓																																																																																					
江原駅※	9:04着	12:00着	14:56着	18:18着																																																																																					
運賃	片道 200 円 ※小学生は半額、6歳未満は旅客1人につき1人まで無料																																																																																								
利用者数	193人(15日間計)																																																																																								



(3) 乗車実績

- 平日 15 日間の運行で 193 人（1 便あたり平均 1.4 人）の利用があった。
- 最も乗車が多かった便は、12/21（火）の12時30分発の村岡方面行きの17人であった。
- 全体を通して12時30分発の村岡方面行きの便が最も多く、次いで11時発の神鍋方面行の便が多く、昼間の利用が多かった。一方夕方16時30分以降は比較的少なかった。
- 道の駅神鍋高原⇄道の駅村岡ファームガーデンの利用が最も多かった。村岡高校、殿町の利用もあった。

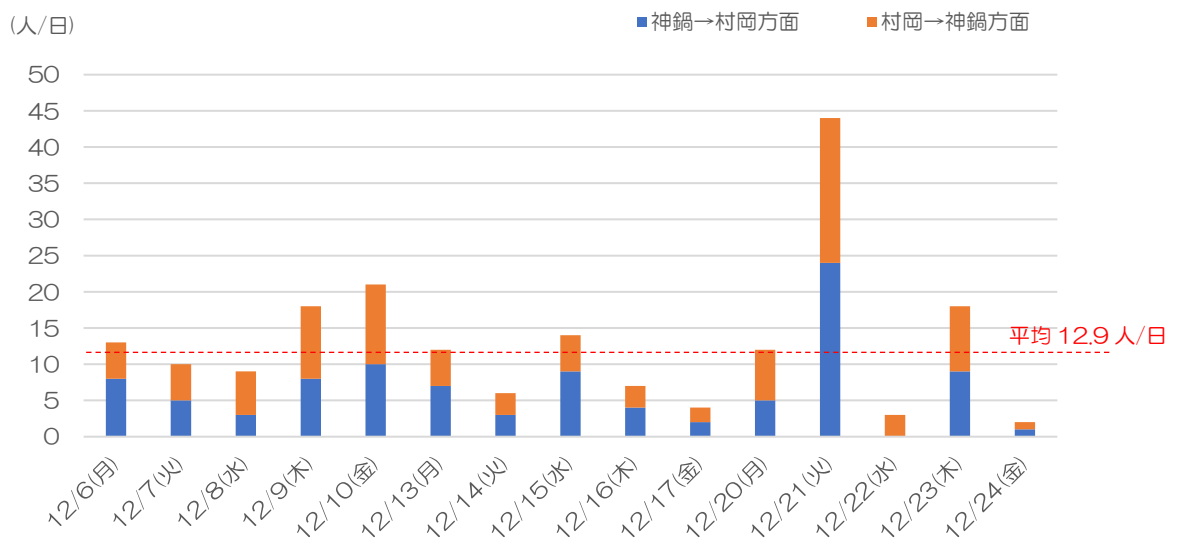


図5-1 日別利用者数

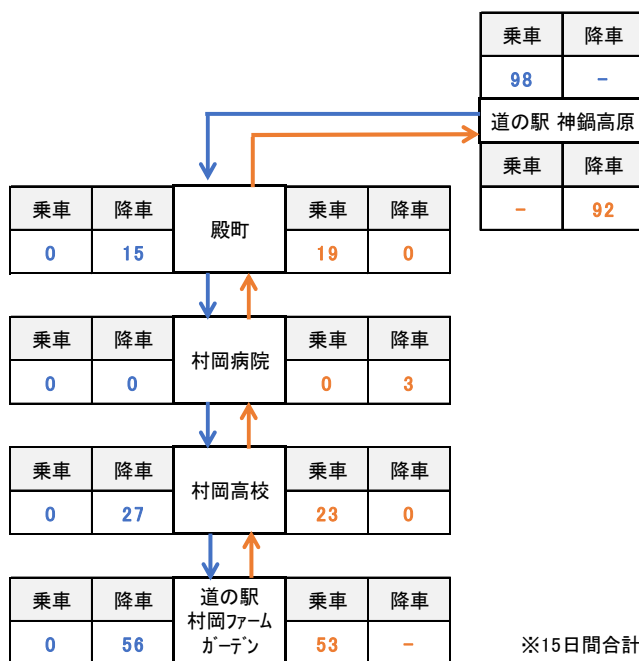


図5-2 バス停別乗降人数

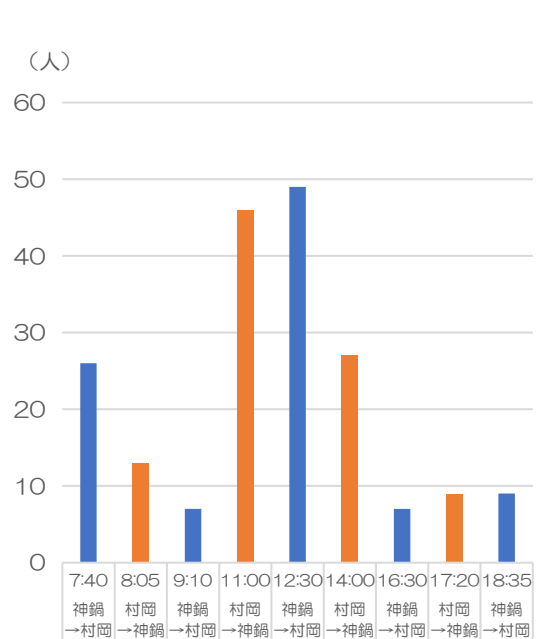


図5-3 時刻別乗車人数

- 12時30分発の村岡方面行きの道の駅神鍋高原⇒村岡ファームガーデンの利用が最も多く、次いで11時発の神鍋方面行の村岡ファームガーデン⇒道の駅神鍋高原、7時40分発の村岡方面行きの道の駅神鍋高原⇒村岡高校が多かった。

表 5-1 時刻別バス停別乗降人数

【神鍋→村岡方面】	①		②		③		④		⑤		合計	
通過時刻	7:40		9:10		12:30		16:30		18:35		乗車	降車
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車		
道の駅 神鍋高原	26	0	7	0	49	0	7	0	9	0	98	0
殿町	0	0	0	2	0	7	0	3	0	3	0	15
村岡病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
村岡高校	0	25	0	1	0	0	0	1	0	0	0	27
村岡ファームガーデン	0	1	0	4	0	42	0	3	0	6	0	56
合計	26	26	7	7	49	49	7	7	9	9	98	98

【村岡→神鍋方面】	①		②		③		④		-		合計	
通過時刻	8:05		11:00		14:00		17:20		-		乗車	降車
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車		
村岡ファームガーデン	5	0	32	0	11	0	5	0			53	0
村岡高校	0	0	4	0	15	0	4	0			23	0
村岡病院	0	0	0	0	0	3	0	0			0	3
殿町	8	0	10	0	1	0	0	0			19	0
道の駅 神鍋高原	0	13	0	46	0	24	0	9			0	92
合計	13	13	46	46	27	27	9	9			95	95

表 5-2 乗車実績

【神鍋→村岡方面】	①	②	③	④	⑤
通過時刻	7:40	9:10	12:30	16:30	18:35
12月6日 (月)	2	2	3	1	0
12月7日 (火)	3	0	2	0	0
12月8日 (水)	2	0	1	0	0
12月9日 (木)	3	2	2	0	1
12月10日 (金)	2	1	4	3	0
12月13日 (月)	3	0	3	0	1
12月14日 (火)	2	0	0	0	1
12月15日 (水)	5	0	3	1	0
12月16日 (木)	0	0	4	0	0
12月17日 (金)	0	0	2	0	0
12月20日 (月)	0	0	5	0	0
12月21日 (火)	4	0	17	2	1
12月22日 (水)	0	0	0	0	0
12月23日 (木)	0	2	2	0	5
12月24日 (金)	0	0	1	0	0
合計	26	7	49	7	9

【村岡→神鍋方面】	①	②	③	④
通過時刻	8:05	11:00	14:00	17:20
12月6日 (月)	2	2	1	0
12月7日 (火)	0	3	2	0
12月8日 (水)	1	3	2	0
12月9日 (木)	2	2	4	2
12月10日 (金)	1	7	3	0
12月13日 (月)	1	2	0	2
12月14日 (火)	0	0	0	3
12月15日 (水)	0	2	3	0
12月16日 (木)	0	0	3	0
12月17日 (金)	0	2	0	0
12月20日 (月)	0	3	4	0
12月21日 (火)	2	14	3	1
12月22日 (水)	0	1	2	0
12月23日 (木)	4	4	0	1
12月24日 (金)	0	1	0	0
合計	13	46	27	9

(4) アンケート調査結果

①利用者の属性

- 学生や、高齢者の利用が多かった。
- 香美町、豊岡市に居住する人の利用が多く、神鍋方面・村岡方面の両方向の利用があった。
- 自家用車を運転できない・持っていない利用者が約半数。

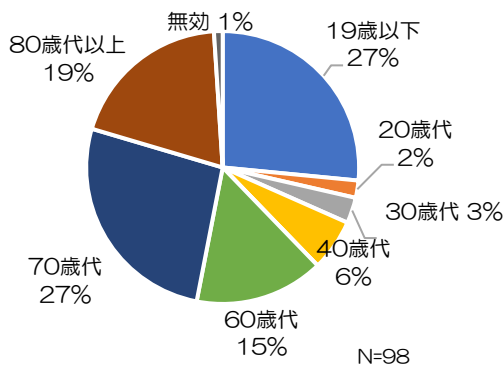


図 5-4 年齢

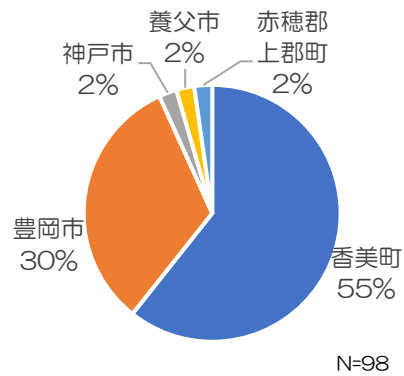


図 5-5 居住地

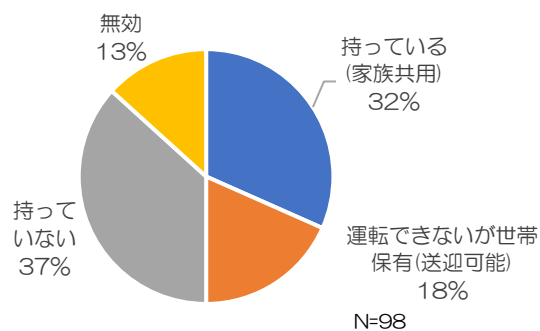


図 5-6 自動車の所有状況

②利用目的

- 乗車体験、通勤・通学目的の利用がそれぞれ約 3 割だったが、買物、通院・お見舞いの利用は少なかった。

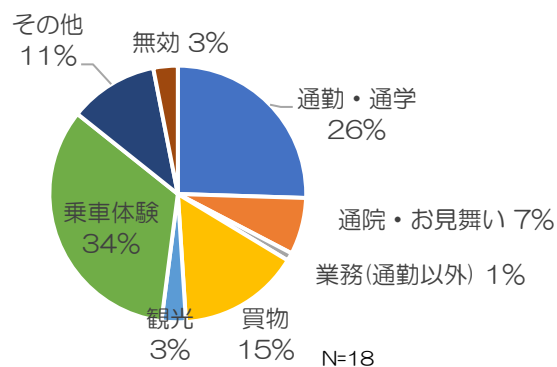


図 5-7 利用目的

③乗降バス停

- アンケート回答者の利用は村岡ファームガーデン⇔道の駅神鍋高原、道の駅神鍋高原⇔村岡高校が多く、乗車実績と概ね傾向は同じであるため、アンケートによる偏りは少ないと考えられる。
- 通勤・通学目的では道の駅神鍋高原⇔村岡高校がほとんどで、村岡高校の通学が考えられる。
- 買い物目的では、村岡ファームガーデン⇔道の駅神鍋高原が多い。

表 5-3 アンケート回答者の OD 表

乗車 \ 降車	江原駅～神鍋高原間	道の駅 神鍋高原	殿町(村岡支所)	村岡病院	村岡高校	村岡ファームガーデン	無効	合計
江原駅～神鍋高原間	0	0	1	0	0	1	1	3
道の駅 神鍋高原	0	0	4	1	19	12	3	39
殿町(村岡支所)	1	4	0	0	0	1	6	12
村岡病院	0	0	0	0	0	0	1	1
村岡高校	0	3	0	0	0	0	0	3
村岡ファームガーデン	4	28	0	0	0	0	5	37
無効	0	0	0	0	0	0	3	3
合計	5	35	5	1	19	14	19	98

表 5-4 アンケート回答者（通勤・通学目的）の OD 表

乗車 \ 降車	江原駅～神鍋高原間	道の駅 神鍋高原	殿町(村岡支所)	村岡病院	村岡高校	村岡ファームガーデン	無効	合計
江原駅～神鍋高原間	0	0	0	0	0	0	0	0
道の駅 神鍋高原	0	0	0	0	19	0	2	21
殿町(村岡支所)	0	0	0	0	0	0	0	0
村岡病院	0	0	0	0	0	0	0	0
村岡高校	0	3	0	0	0	0	0	3
村岡ファームガーデン	0	1	0	0	0	0	0	1
無効	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	4	0	0	19	0	2	25

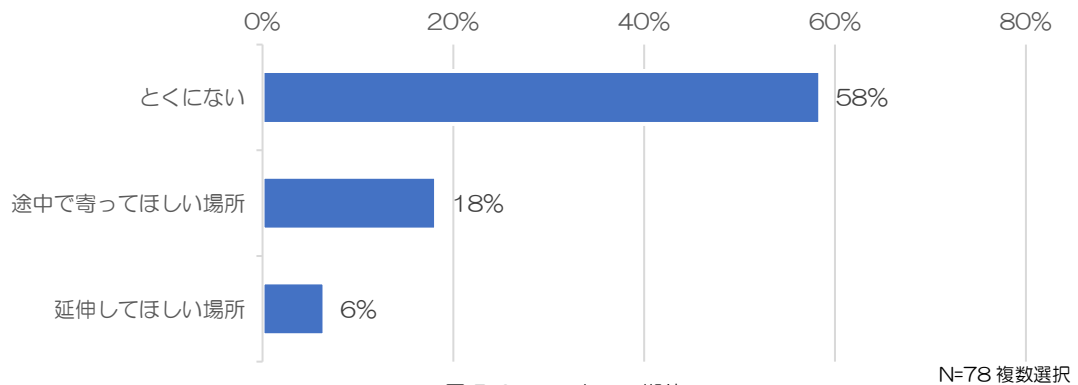
表 5-5 アンケート回答者（買い物目的）の OD 表

乗車 \ 降車	江原駅～神鍋高原間	道の駅 神鍋高原	殿町(村岡支所)	村岡病院	村岡高校	村岡ファームガーデン	無効	合計
江原駅～神鍋高原間	0	0	1	0	0	0	0	1
道の駅 神鍋高原	0	0	0	1	0	1	0	2
殿町(村岡支所)	0	0	0	0	0	1	3	4
村岡病院	0	0	0	0	0	0	0	0
村岡高校	0	0	0	0	0	0	0	0
村岡ファームガーデン	0	6	0	0	0	0	0	6
無効	0	0	0	0	0	0	2	2
合計	0	6	1	1	0	2	5	15

④バスへの期待

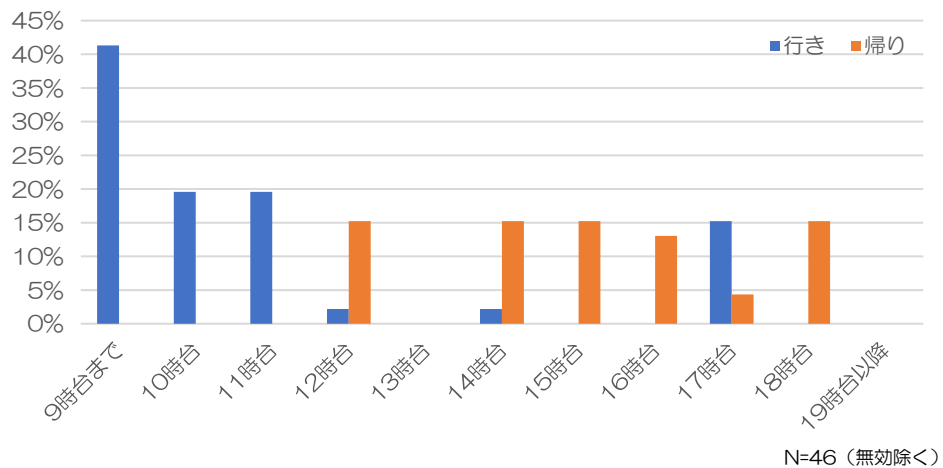
【ルートについて】

- 「とくにない」の意見が最も多い。
- 途中で寄ってほしい場所では全但バス村岡出張所、延伸してほしい場所は江原駅といった意見が複数あった。



【利用したい時間帯について】

- 行き：9 時台までの時間帯、帰り：12～18 時台の時間帯を希望している。



【運賃について】

- 運賃は妥当だという意見が多く、高いという意見はなかった。

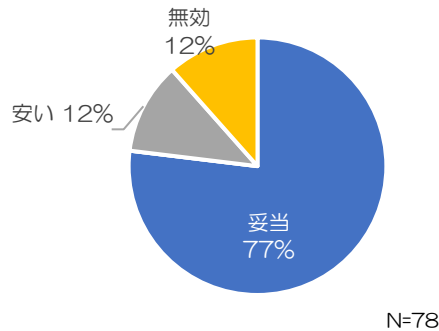


図 5-10 運賃について

⑤利用意向

- 実証運行のようなバスがあれば「利用する」が9割以上。
- 「利用する」と回答した人の利用頻度は、月2～3回や月1回以下の回答が多かった。
- ほぼ毎日使うなど高頻度の利用意向も一定程度あった。

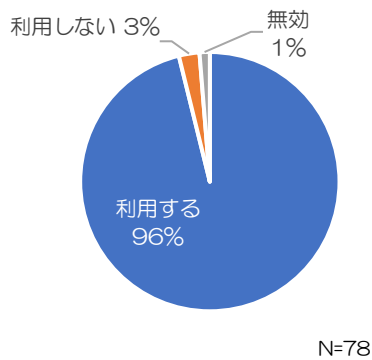


図 5-11 利用意向

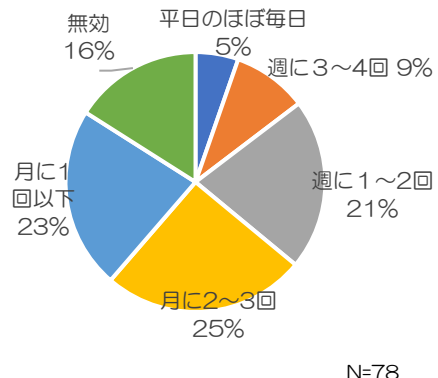


図 5-12 利用頻度（平日）

⑥自由記述

村岡から江原まで行こうとすると、どうしてもトンネルを通らなければなりません
が、距離が長いのでとても有難い。

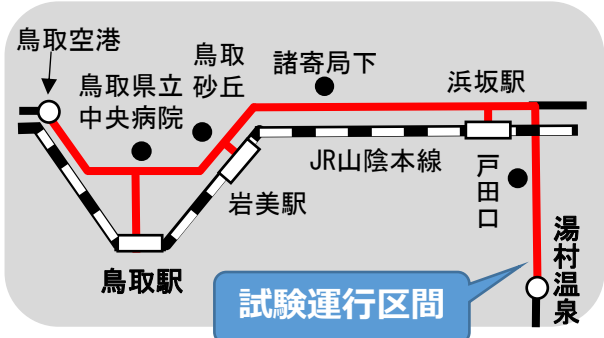
この路線バスに乗りたくて大阪から帰省がてら来ました。普段村岡まで行くには、
八鹿から関宮まわり、又は香住や浜坂、湯村まわりでしか行く事がなく、不便に感
じていました。今回の様な、江原～神鍋・蘇武トンネルルートの路線が実現すれ
ば、更に便利になると期待しています。

(5) まとめ

- 通勤・通学、買物以外に豊岡方面への通院・お見舞いについても一定程度の利用を確認することができた。
- 村岡病院の利用がほとんど無かったことから、利用状況を踏まえたバスルートの見直しの検討が必要。
- 江原駅までの延伸を希望する意見があったことから、既存バス路線の延伸も含めたバスルートの検討が必要。
- 観光目的の利用が少なかったことから、生活利用を考慮し全但バス村岡出張所への立ち寄りなど、利用者のニーズを踏まえたバスルートの見直しの検討が必要。
- 利用者数の変動が大きく、利用者が少ない便もあったことから、買物や通学・通院に合わせたダイヤの見直しについても検討が必要。

2.湯村鳥取線（湯村温泉—JR 鳥取駅、鳥取空港）

(1) 実証運行概要

期間	2021年12月16日(木)～12月29日(水) (2週間：14日) 毎日																																																																																																																					
ルート	 <p>湯村温泉—戸田口—浜坂駅—諸寄局下—岩美駅—鳥取砂丘—中央病院—鳥取駅南口—鳥取空港 ※県内のみ利用は不可</p>																																																																																																																					
ダイヤ	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">(上)湯村温泉⇒鳥取行</th> <th colspan="4">(下)鳥取⇒湯村温泉行</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">停留所</th> <th colspan="2">平日</th> <th colspan="2">土・日・祝</th> <th rowspan="2">停留所</th> <th colspan="2">平日</th> <th colspan="2">土・日・祝</th> </tr> <tr> <th>1便</th> <th>2便</th> <th>1便</th> <th>2便</th> <th>1便</th> <th>2便</th> <th>1便</th> <th>2便</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>湯村温泉</td> <td>8:00</td> <td>14:20</td> <td>8:50</td> <td>13:30</td> <td>鳥取空港</td> <td>11:45</td> <td>—</td> <td>10:55</td> <td>15:15</td> </tr> <tr> <td>戸田口</td> <td>8:12</td> <td>14:32</td> <td>9:02</td> <td>13:42</td> <td>鳥取駅南口</td> <td>12:05</td> <td>16:10</td> <td>11:15</td> <td>15:35</td> </tr> <tr> <td>浜坂駅</td> <td>8:20</td> <td>14:40</td> <td>9:10</td> <td>13:50</td> <td>中央病院</td> <td>12:18</td> <td>16:23</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>諸寄局下</td> <td>8:24</td> <td>14:44</td> <td>9:14</td> <td>13:54</td> <td>鳥取砂丘</td> <td>12:26</td> <td>16:31</td> <td>11:31</td> <td>15:51</td> </tr> <tr> <td>岩美駅</td> <td>8:43</td> <td>15:03</td> <td>9:33</td> <td>—</td> <td>岩美駅</td> <td>12:42</td> <td>16:47</td> <td>11:47</td> <td>16:07</td> </tr> <tr> <td>鳥取砂丘</td> <td>8:59</td> <td>15:19</td> <td>9:49</td> <td>—</td> <td>諸寄局下</td> <td>13:01</td> <td>17:06</td> <td>12:06</td> <td>16:26</td> </tr> <tr> <td>中央病院</td> <td>9:07</td> <td>15:27</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>浜坂駅</td> <td>13:05</td> <td>17:10</td> <td>12:10</td> <td>16:30</td> </tr> <tr> <td>鳥取駅南口</td> <td>9:15</td> <td>15:40</td> <td>10:05</td> <td>14:35</td> <td>戸田口</td> <td>13:13</td> <td>17:18</td> <td>12:18</td> <td>16:38</td> </tr> <tr> <td>鳥取空港</td> <td>9:40</td> <td>—</td> <td>10:25</td> <td>14:55</td> <td>湯村温泉</td> <td>13:25</td> <td>17:30</td> <td>12:30</td> <td>16:50</td> </tr> </tbody> </table>		(上)湯村温泉⇒鳥取行				(下)鳥取⇒湯村温泉行				停留所	平日		土・日・祝		停留所	平日		土・日・祝		1便	2便	1便	2便	1便	2便	1便	2便	湯村温泉	8:00	14:20	8:50	13:30	鳥取空港	11:45	—	10:55	15:15	戸田口	8:12	14:32	9:02	13:42	鳥取駅南口	12:05	16:10	11:15	15:35	浜坂駅	8:20	14:40	9:10	13:50	中央病院	12:18	16:23	—	—	諸寄局下	8:24	14:44	9:14	13:54	鳥取砂丘	12:26	16:31	11:31	15:51	岩美駅	8:43	15:03	9:33	—	岩美駅	12:42	16:47	11:47	16:07	鳥取砂丘	8:59	15:19	9:49	—	諸寄局下	13:01	17:06	12:06	16:26	中央病院	9:07	15:27	—	—	浜坂駅	13:05	17:10	12:10	16:30	鳥取駅南口	9:15	15:40	10:05	14:35	戸田口	13:13	17:18	12:18	16:38	鳥取空港	9:40	—	10:25	14:55	湯村温泉	13:25	17:30	12:30	16:50
(上)湯村温泉⇒鳥取行				(下)鳥取⇒湯村温泉行																																																																																																																		
停留所	平日		土・日・祝		停留所	平日		土・日・祝																																																																																																														
	1便	2便	1便	2便		1便	2便	1便	2便																																																																																																													
湯村温泉	8:00	14:20	8:50	13:30	鳥取空港	11:45	—	10:55	15:15																																																																																																													
戸田口	8:12	14:32	9:02	13:42	鳥取駅南口	12:05	16:10	11:15	15:35																																																																																																													
浜坂駅	8:20	14:40	9:10	13:50	中央病院	12:18	16:23	—	—																																																																																																													
諸寄局下	8:24	14:44	9:14	13:54	鳥取砂丘	12:26	16:31	11:31	15:51																																																																																																													
岩美駅	8:43	15:03	9:33	—	岩美駅	12:42	16:47	11:47	16:07																																																																																																													
鳥取砂丘	8:59	15:19	9:49	—	諸寄局下	13:01	17:06	12:06	16:26																																																																																																													
中央病院	9:07	15:27	—	—	浜坂駅	13:05	17:10	12:10	16:30																																																																																																													
鳥取駅南口	9:15	15:40	10:05	14:35	戸田口	13:13	17:18	12:18	16:38																																																																																																													
鳥取空港	9:40	—	10:25	14:55	湯村温泉	13:25	17:30	12:30	16:50																																																																																																													
運賃	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>湯村温泉</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>戸田口、浜坂駅 諸寄局下</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td></td> <td>岩美駅</td> <td>400</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>鳥取砂丘 中央病院</td> <td>800</td> <td>1,200</td> </tr> <tr> <td>鳥取駅 鳥取空港</td> <td></td> <td>1,000</td> <td>1,200</td> </tr> </table> <p>※小学生は半額、6歳未満は旅客1人につき1人まで無料</p>					湯村温泉			戸田口、浜坂駅 諸寄局下	600		岩美駅	400	1,000		鳥取砂丘 中央病院	800	1,200	鳥取駅 鳥取空港		1,000	1,200																																																																																																
			湯村温泉																																																																																																																			
		戸田口、浜坂駅 諸寄局下	600																																																																																																																			
	岩美駅	400	1,000																																																																																																																			
	鳥取砂丘 中央病院	800	1,200																																																																																																																			
鳥取駅 鳥取空港		1,000	1,200																																																																																																																			
利用者数	計58人(14日間計)																																																																																																																					



(3) 乗車実績

- 14日間の運行で58人（1便あたり平均1.0人）の利用があった。
- 最も乗車が多かった便は、12/26（日）の8時50分発の鳥取方面行きの9人であった。（当日は、大雪によりJR山陰線が運休）
- 平日は、鳥取行き、湯村温泉行きともに午後の利用がやや多い。
- 湯村温泉⇄鳥取駅南口の利用が最も多かった。利用者は少ないが、浜坂地区の3つの停留所からの利用もあった。
- 鳥取県側の利用は、ほとんどが鳥取駅と中央病院であり、岩美駅、鳥取砂丘、鳥取空港の利用は極めて少なかった。

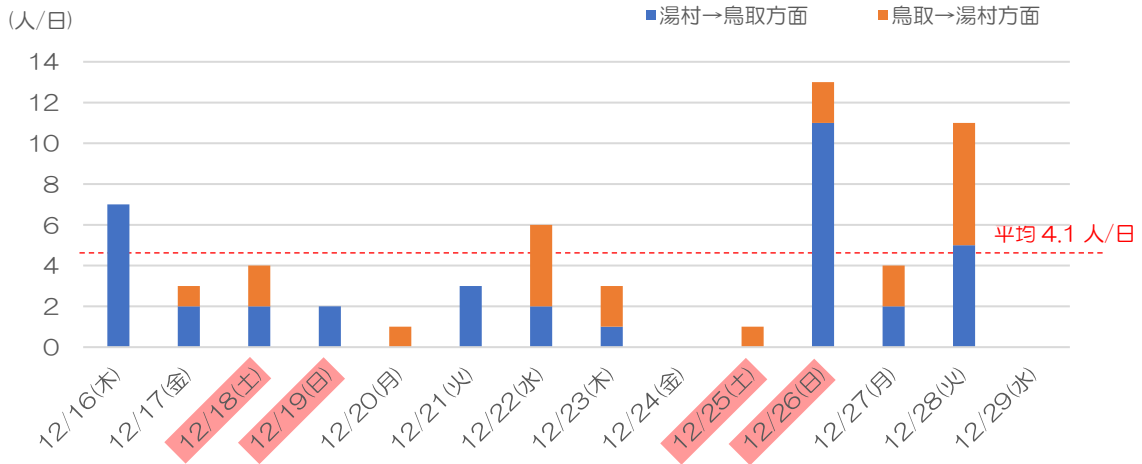


図 5-13 日別利用者数

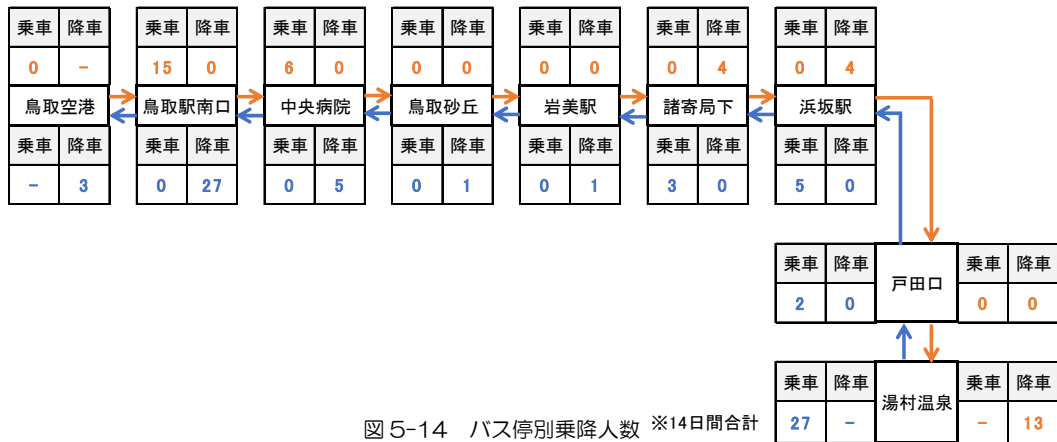


図 5-14 バス停別乗降人数 ※14日間合計

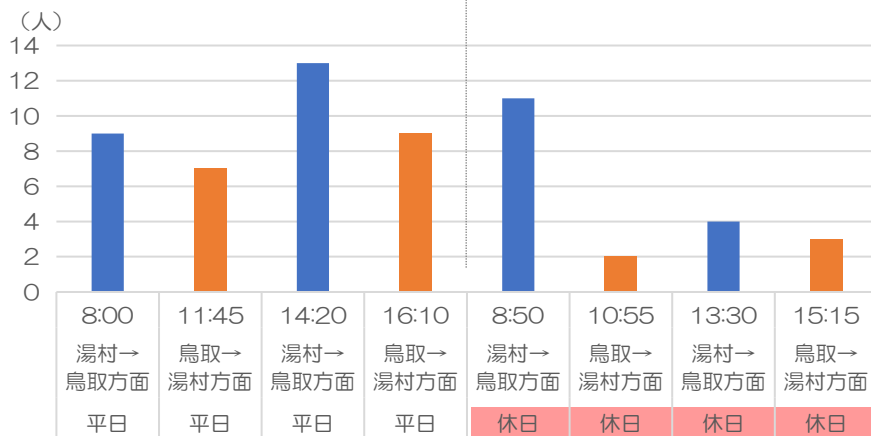


図 5-15 時刻別乗車人数

- 平日では 14 時 20 分発の鳥取方面行きの湯村温泉⇒鳥取駅南口の利用が多く、休日では 8 時 50 分発の鳥取方面行きの湯村温泉⇒鳥取駅南口の利用が多かった。

表 5-6 時刻別バス停別乗降人

【湯村→鳥取方面】	平日①		平日②		土日祝③		土日祝④		合計	
	8:00		14:20		8:50		13:30			
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
湯村温泉	7	0	11	0	7	0	2	0	27	0
戸田口	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
浜坂駅	1	0	1	0	3	0	0	0	5	0
諸寄局下	1	0	1	0	1	0	0	0	3	0
岩美駅	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
鳥取砂丘	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
中央病院	0	4	0	1	0	0	0	0	0	5
鳥取駅南口	0	5	0	9	0	10	0	3	0	27
鳥取空港	0	0	0	2	0	0	0	1	0	3
合計	9	9	13	13	11	11	4	4	37	37

【鳥取→湯村方面】	平日①		平日②		土日祝①		土日祝②		合計	
	11:45		16:10		10:55		15:15			
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
鳥取空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鳥取駅南口	5	0	5	0	2	0	3	0	15	0
中央病院	2	0	4	0	0	0	0	0	6	0
鳥取砂丘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
岩美駅	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
諸寄局下	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
浜坂駅	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
戸田口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
湯村温泉	0	3	0	5	0	2	0	3	0	13
合計	7	7	9	9	2	2	3	3	21	21

表 5-7 乗車実績

【湯村→鳥取方面】	平日①	平日②	土日祝①	土日祝②
通過時刻	8:00	14:20	8:50	13:30
12月16日 (木)	3	4	-	-
12月17日 (金)	0	2	-	-
12月18日 (土)	-	-	1	1
12月19日 (日)	-	-	1	1
12月20日 (月)	0	0	-	-
12月21日 (火)	0	3	-	-
12月22日 (水)	1	1	-	-
12月23日 (木)	0	1	-	-
12月24日 (金)	0	0	-	-
12月25日 (土)	-	-	0	0
12月26日 (日)	-	-	9	2
12月27日 (月)	0	2	-	-
12月28日 (火)	5	0	-	-
12月29日 (水)	0	0	-	-
合計	9	13	11	4

【鳥取→湯村方面】	①	②	③	④
通過時刻	11:45	16:10 (鳥取駅発)	10:55	15:15
12月16日 (木)	0	0	-	-
12月17日 (金)	1	0	-	-
12月18日 (土)	-	-	2	0
12月19日 (日)	-	-	0	0
12月20日 (月)	0	1	-	-
12月21日 (火)	0	0	-	-
12月22日 (水)	2	2	-	-
12月23日 (木)	2	0	-	-
12月24日 (金)	0	0	-	-
12月25日 (土)	-	-	0	1
12月26日 (日)	-	-	0	2
12月27日 (月)	0	2	-	-
12月28日 (火)	2	4	-	-
12月29日 (水)	0	0	-	-
合計	7	9	2	3

(4) アンケート調査結果

①利用者の属性

- 高齢者だけでなく、各年代の利用があった。
- 新温泉町居住の利用者が多いが、千葉県や東京都など関東方面からの観光客の利用者もあった。
- 自家用車を運転できない・持っていない利用者が約半数。

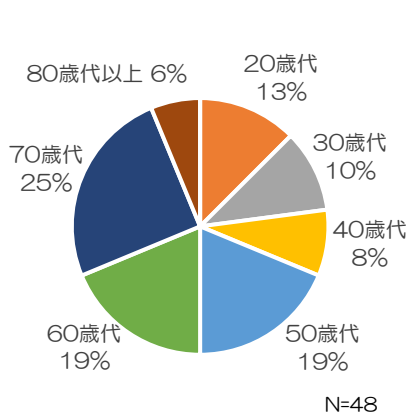


図 5-16 年齢

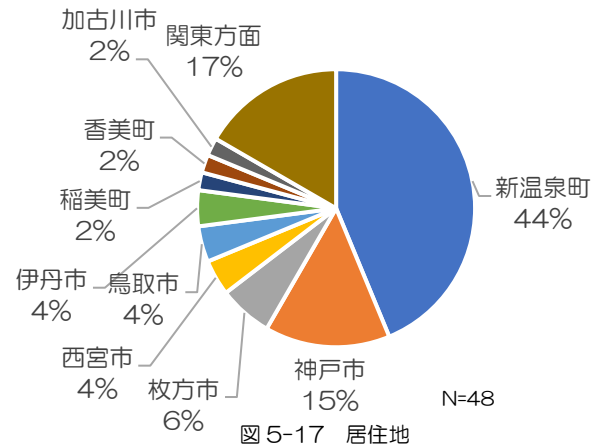


図 5-17 居住地

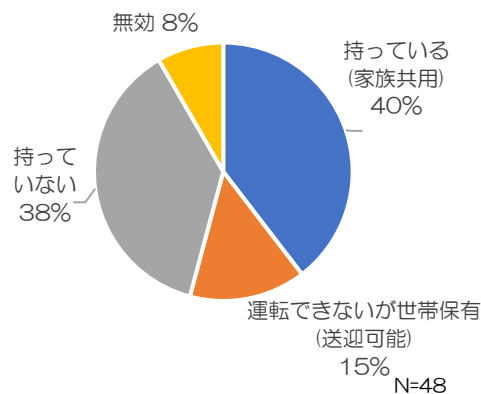


図 5-18 自動車の所有状況

②利用目的

- 通院・お見舞いの利用目的が約3割、観光目的の利用も約3割あったが、買物の利用は少なかった。

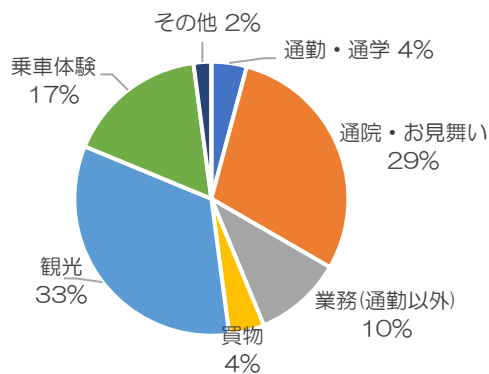


図 5-19 利用目的

③乗降バス停

- アンケート回答者の利用は湯村温泉⇄鳥取駅南口、中央病院関連の OD が多く、乗車実績と概ね傾向は同じであるため、アンケートによる偏りは少ないと考えられる。
- 観光目的では湯村温泉⇒鳥取駅南口が多く、湯村温泉からの帰りの利用が考えられる。
- 通院・お見舞い目的では、中央病院関連の OD が多いが、鳥取駅南口も多く、中央病院以外の病院への通院・お見舞いが考えられる。

表 5-8 アンケート回答者の OD 表

乗車	降車	湯村温泉	戸田口	浜坂駅	諸寄局下	岩美駅	鳥取砂丘	中央病院	鳥取駅南口	鳥取空港	無効	合計
湯村温泉		0	0	0	0	0	0	2	18	1	1	22
戸田口		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浜坂駅		0	0	0	0	1	0	1	3	0	0	5
諸寄局下		0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	3
岩美駅		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鳥取砂丘		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中央病院		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
鳥取駅南口		9	0	3	1	0	0	0	0	0	0	13
鳥取空港		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
無効		0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
合計		9	0	4	2	1	0	5	22	1	4	48

表 5-9 アンケート回答者（観光目的）の OD 表

乗車	降車	湯村温泉	戸田口	浜坂駅	諸寄局下	岩美駅	鳥取砂丘	中央病院	鳥取駅南口	鳥取空港	無効	合計
湯村温泉		0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10
戸田口		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浜坂駅		0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
諸寄局下		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
岩美駅		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鳥取砂丘		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中央病院		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鳥取駅南口		4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
鳥取空港		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無効		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		4	0	0	0	0	0	0	12	0	0	16

表 5-10 アンケート回答者（通院・お見舞い目的）の OD 表

乗車	降車	湯村温泉	戸田口	浜坂駅	諸寄局下	岩美駅	鳥取砂丘	中央病院	鳥取駅南口	鳥取空港	無効	合計
湯村温泉		0	0	0	0	0	0	1	3	0	1	5
戸田口		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浜坂駅		0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
諸寄局下		0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	3
岩美駅		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鳥取砂丘		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中央病院		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
鳥取駅南口		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
鳥取空港		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無効		0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
合計		2	0	0	1	0	0	4	4	0	3	14

④バスへの期待

【ルートについて】

- 途中で寄ってほしい場所では鳥取県にあるイオンモール鳥取北、鳥取赤十字病院等の意見があった。

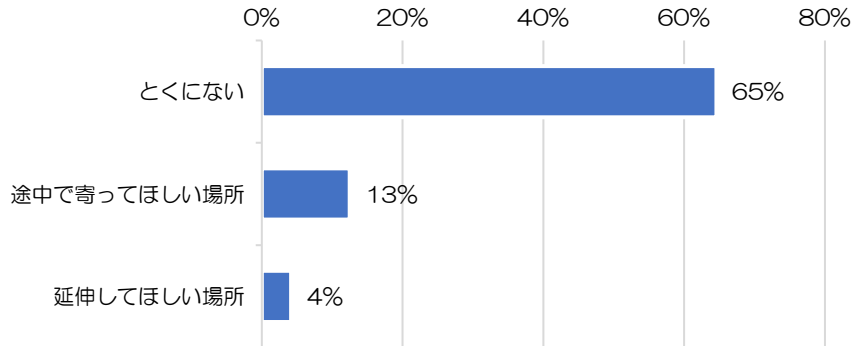


図 5-20 ルートへの期待

N=48 複数選択

【利用したい時間帯について】

- 平日休日とも、行き：9 時台までの時間帯を希望している。

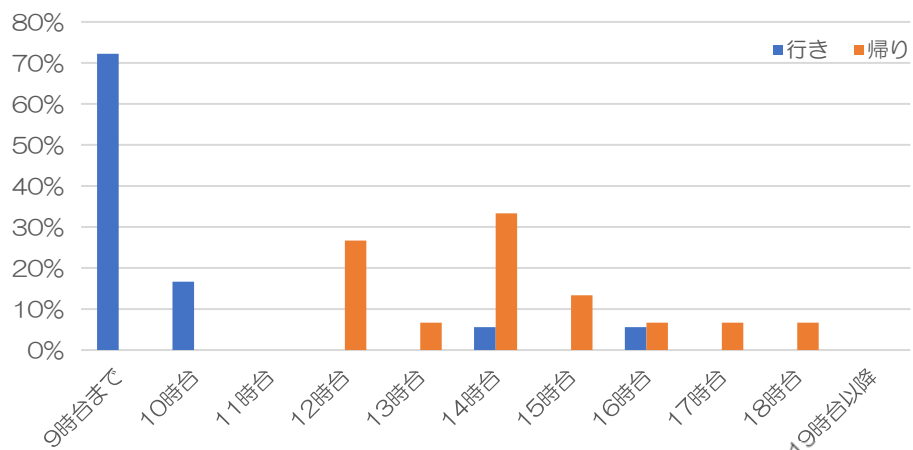


図 5-21 利用したい時間帯（平日）

N=18（無効除く）

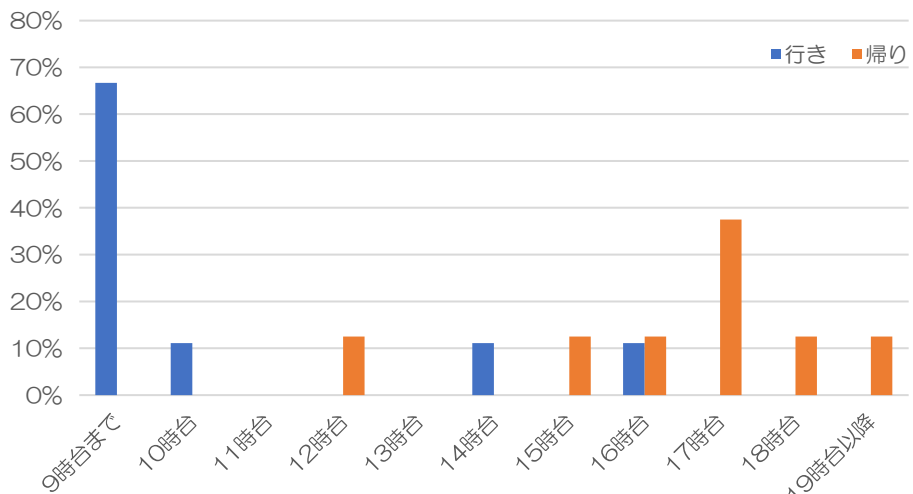


図 5-22 利用したい時間帯（休日）

N=9（無効除く）

【運賃について】

- 運賃は妥当だという意見が多い。

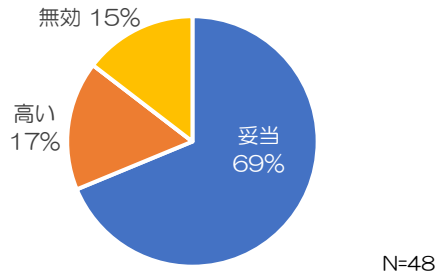


図 5-23 運賃について

⑤利用意向

- 実証運行のようなバスがあれば「利用する」が約 9 割。
- 「利用する」と回答した人の利用頻度は、月 1 回以下や月 2～3 回の回答が多かった。
- 平日では、高頻度の利用意向も一定程度あった。

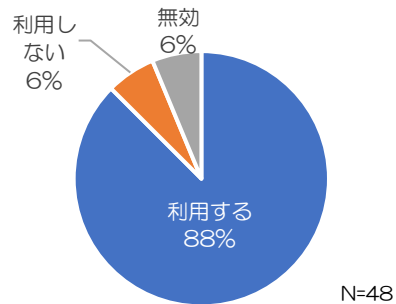


図 5-24 利用意向

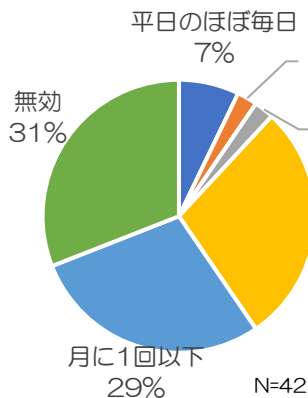


図 5-25 利用頻度（平日）

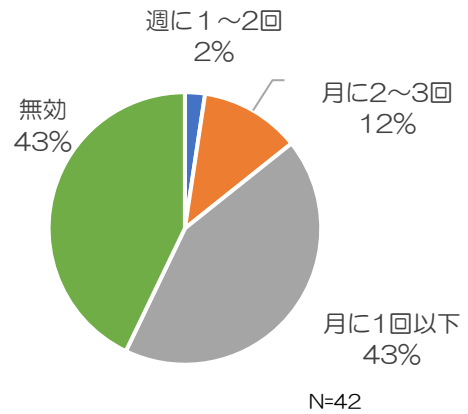


図 5-26 利用頻度（休日）

⑥自由記述

平日の鳥取⇒湯村行きは 16：10 発が後 20～30 分早く出発すれば乗り継ぎが便利になる。
降車バス停については「バス停」というくりだけではなく、任意の場所で降りることが出来れば非常に助かるので検討してほしい。
12/26、27 は大雪だったのでこのバスルートがあって非常に助かりました。
飛行機の時間に合わせてほしい。
平日の鳥取砂丘は無理に寄らなくてもいいのではないかな。また、平日は通院時間帯に合わせてほしい。
バスを使って、山陰海岸ジオパークの名所をめぐってほしい。兵庫県の観光名所もめぐってみたい。試行運行を 2 ヶ月ぐらいにしてほしい。

(5) まとめ

- 通院・お見舞い以外に観光目的についても一定程度の利用を確認することができた。
- 買物目的の利用が少なかったことから、イオンモール鳥取北への立ち寄りなど、利用者のニーズを踏まえたバスルートの見直しの検討が必要。
- 鳥取県側では利用がほとんど無かった停留所があったことから、利用状況を踏まえたバスルートの見直しの検討が必要。
- 利用者数の変動が大きく、利用者が全くいない便もあったことから、予約制（デマンド型）での運行についても検討が必要。

資料編 6 評価指標の目標値設定の根拠

総合評価指標

地域住民の公共交通の満足度

【現況値】13.8%

【中間目標値】14.4%

【目標値】15.0%

出典	「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査（現況：2020年）
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査において、「住んでいる市町の公共交通は便利だと思うか」という設問を継続的に設定し、県民の公共交通に対する満足度を把握 ・質問は5段階評価での回答であるが、「便利だ」「まあ便利だ」の肯定的な回答をした人の割合

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

【現況値】9.25回/年

【中間目標値】現状維持

【目標値】現状維持

出典	バス利用回数：市町、交通事業者所有データ（現況：2019年度実績） 人口：兵庫県推計人口（現況：2020年1月1日）
計測方法	年間利用回数（全但バス、コミュニティバスの総数）÷市町の人口

○ 計測

路線バス・コミュニティバスの2019年度の利用者数、2020年推計人口から住民1人あたりの年間利用回数を算出

表 6-1 住民1人あたりの年間利用回数

	2019年度 利用者数	2020年 推計人口	1人当 りの年間 利用回数
豊岡市	98,945	78,192	1.27
養父市	27,582	22,293	1.24
朝来市	15,830	29,159	0.54
香美町	26,059	16,232	1.61
新温泉町	126,428	13,601	9.30
全但バス	1,180,656	-	-
市町+5市町	1,475,500	159,477	9.25

目標①

市町をまたぐ新たなバス路線数

【現況値】-

【中間目標値】2本

【目標値】3本

計測方法	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・コミュニティバス問わない
------	---

○ 計測

【中間目標値】村岡地区～神鍋地区を結ぶ路線、湯村温泉～鳥取市内をつなぐ路線

【目標値】上記に加えその他地域で1路線を検討する

公共交通空白地の割合（人口・面積）

【現況値】（人口）4%（面積）23%

【中間目標値】（人口）3%（面積）21%

【目標値】（人口）3%（面積）20%

出典	バス路線情報（現況：2021年3月末）、国土数値情報（現況：2015年国勢調査250mメッシュ）
計測方法	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） 人口：国勢調査250mメッシュを基とした100mメッシュに対する圏域外の人口割合 面積：可住地面積（森林、湖沼を除いた面積）に対する圏域外の面積割合

○ 計測

表 6-2 公共交通空白地割合（面積・人口）

	公共交通空白地	
	面積割合	人口割合
豊岡市	20%	5%
養父市	11%	4%
朝来市	29%	3%
香美町	31%	2%
新温泉町	32%	3%
合計	23%	4%

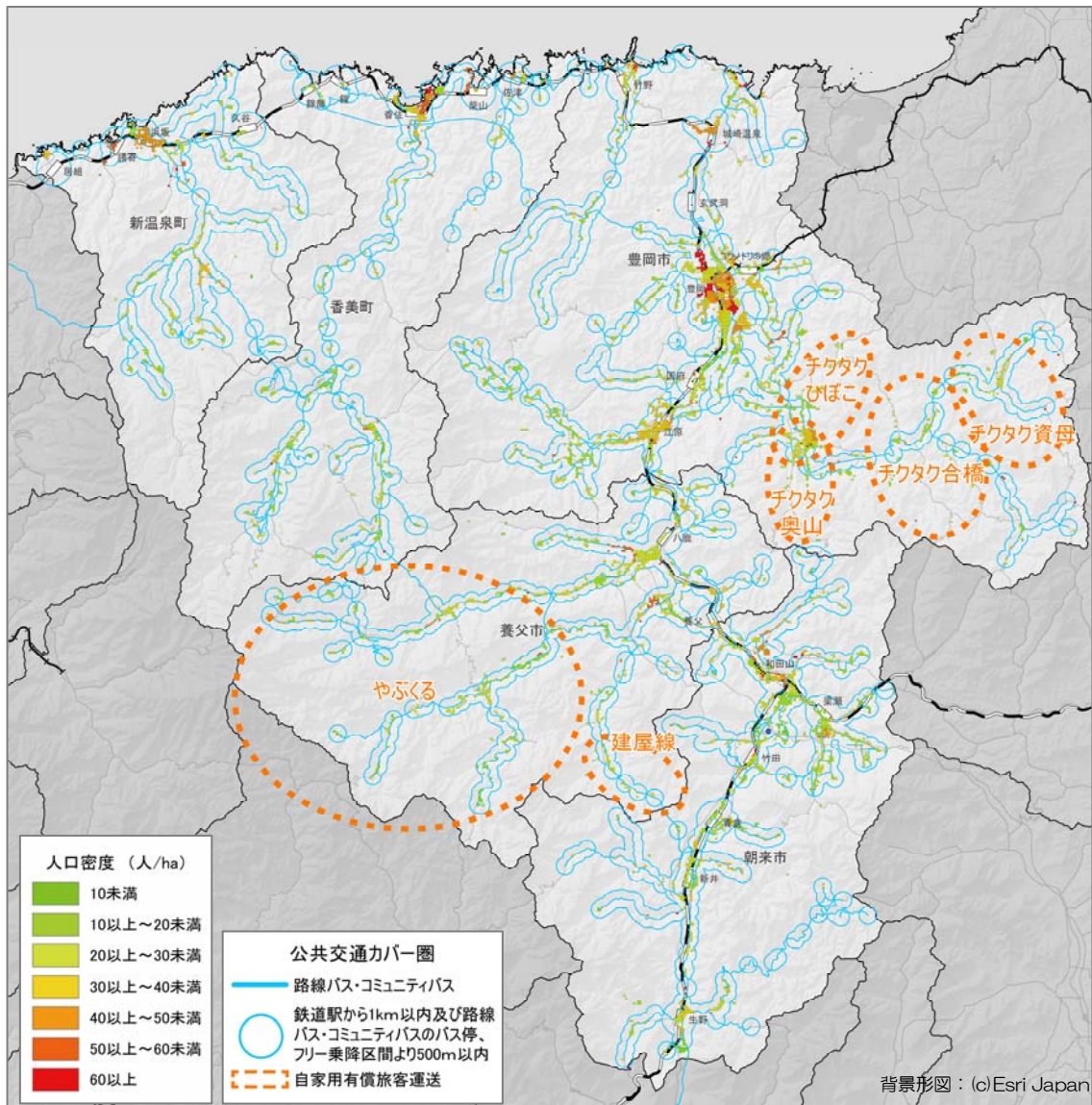


図 6-1 公共交通カバー圏と人口密度

目標②

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）

【現況値】31%（80%）

【中間目標値】36%（85%）

【目標値】40%（90%）

出典	市町、交通事業者所有データ
計測方法	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）÷全車両台数 ※路線バス（高速バス除く）・コミュニティバスの合計

○ 計測

表 6-3 ノンステップバス導入率

	車両台数	ノンステップバス	ワンステップバス	補助ステップ付きバス	備考
全但バス	80	36	34		※高速バス除く
豊岡市	18	2	12		
養父市	5		5		
朝来市	6	2			
香美町	7	1		6	
新温泉町	16			7	
合計	132	41	51	13	

ノンステップバス導入率	31%
ワンステップバス等含む導入率	80%

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

【現況値】3市町

【中間目標値】5市町

【目標値】5市町

計測方法	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
------	--

○ 計測

【現況値】3市町（豊岡市（市街地循環バス「コバス」、市営バス「イナカー」、養父市コミュニティバス、香美町町民バス）

【中間目標値】5市町のコミュニティバス

【目標値】5市町のコミュニティバス

目標③

高速バス・長距離バスの路線数・運行本数

【現況値】(路線数) 5 路線 (運行本数) 30 本

【中間目標値】(路線数) 5 路線 (運行本数) 30 本

【目標値】(路線数) 6 路線 (運行本数) 36 本

出典	バス路線情報(現況:2021年3月末)
計測方法	但馬地域を発着する高速バス・長距離バスの路線数・運行本数(往復) ※臨時便除く

○ 計測

表 6-4 高速バス・長距離バスの将来検討表

	行先	現況			5年後			10年後		
		便数	うち速達便数	備考	便数	うち速達便数	備考	便数	うち速達便数	備考
城崎	大阪	12	3	日高神鍋高原IC経由	12	3	日高神鍋高原IC、豊岡IC経由	12	3	豊岡北IC経由
	神戸	6	0		6	0		6	2	〃
	京都	4	2	日高神鍋高原IC経由	4	2	豊岡IC経由	6	4	〃
	神戸・USJ	2	2	臨時便、日高神鍋高原IC経由	2	2	臨時便、豊岡IC経由	2	2	臨時便、豊岡北IC経由
湯村	大阪	4	3	八鹿氷ノ山IC経由	4	3	八鹿氷ノ山IC経由	4	3	八鹿氷ノ山IC経由
	神戸	4	0	生野経由2便	4	0	生野経由2便	4	0	生野経由2便
豊岡	鳥取							4	4	豊岡北IC経由
合計		32	10		32	10		38	18	

高速バスストップの整備箇所数

【現況値】2箇所

【中間目標値】3箇所

【目標値】8箇所

出典	バス路線情報(現況:2021年3月末)
計測方法	但馬地域内の高速バスストップ(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

○ 計測

- ・道の駅ようか但馬蔵
- ・和田山IC

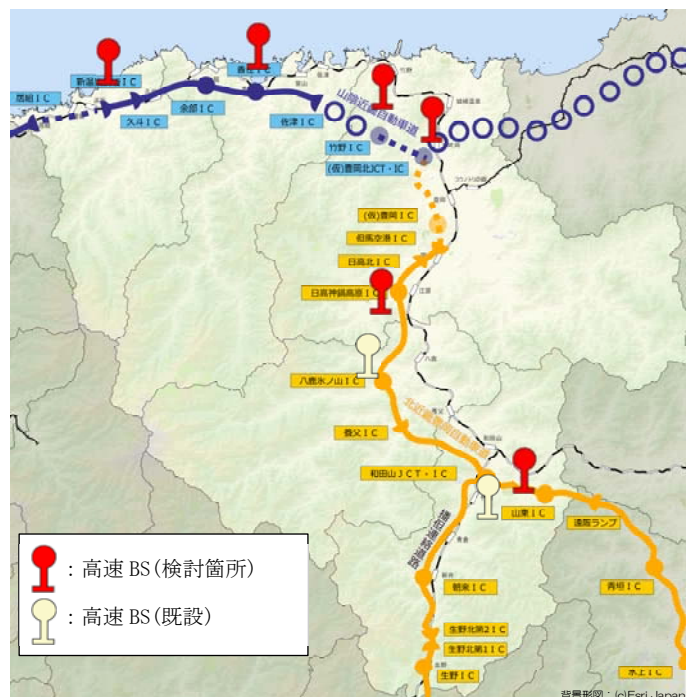


図 6-2 高速バスストップ整備箇所図

たじまわるの利用者数

【現況値】8,499人/年

【中間目標値】9,000人/年

【目標値】9,500人/年

出典	兵庫県所有データ（現況：2019年度実績）
計測方法	年間のたじまわる年間輸送人員

○ 計測

表 6-5 たじまわる乗車実績

運行コース	R1年度			
	送客数	運行日数	運行便数	人/便
たじまわるプレミアム	4,279	97	97	44.1
たじまわるプレミアム冬号	2,124	29	29	73.2
たじまわるジオパーク号	186	21	21	8.9
たじまわる鉱石の道号	808	25	25	32.3
たじまわるマリンコース	223	14	112	2.0
たじまわる2号山				
たじまわるうわの高原号	720	20	20	36.0
たじまわる天滝もみじ号	159	10	10	15.9
合計	8,499	216	314	27.1

各市町主要駅の乗降人数

【現況値】11,196人/日

【中間目標値】現状維持

【目標値】現状維持

出典	国土数値情報（駅別乗降客数データ）（現況：2019年）
計測方法	特急停車駅（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

○ 計測

表 6-6 特急停車駅の乗降人数

	2019年
豊岡	3,606
城崎温泉	1,858
和田山	1,278
江原	1,118
八鹿	966
香住	754
生野	496
浜坂	448
竹野	370
竹田	302
合計	11,196

(人/日)

目標④

路線バス・コミュニティバスの収支率

【現況値】コミュニティバス：(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%

【中間目標値】コミュニティバス：(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%

【目標値】コミュニティバス：(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%

出典	市町、交通事業者所有データ（現況：2019年度実績）
計測方法	運賃収入及び想定収入（優待乗車カード等の割引額）÷運行にかかる経費

○ 計測

表 6-7 路線バス・コミュニティバスの収支率

			単位	R01年度実績	備考
コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	豊岡市	収入	千円	13,613	
		経費	千円	75,409	
		収支率	%	18%	
	養父市	収入	千円	7,845	
		経費	千円	40,845	
		収支率	%	19%	
	朝来市	収入	千円	3,548	現金収入、想定収入の合計
		経費	千円	30,346	
		収支率	%	12%	
	香美町	収入	千円	6,581	
		経費	千円	55,656	
		収支率	%	12%	
新温泉町	収入	千円	13,482		
	経費	千円	125,896		
	収支率	%	11%		
全但バス	収入	千円	288,660		
	経費	千円	556,323		
	収支率	%	52%		

住民 1 人あたりの公共交通への公的資金投入額

【現況値】4千円/人

【中間目標値】現状維持

【目標値】現状維持

出典	公共交通への公的資金投入額：市町、交通事業者所有データ（現況：2019年度実績） ※公的資金投入額：公共交通運行に対する国・県・市町の関連支出額及び補助金 人口：兵庫県推計人口（現況：2020年1月1日）
計測方法	公共交通への公的資金投入額÷市町の人口

○ 計測

表 6-8 住民 1 人あたりの公共交通への公的資金投入額

	単位	2019年度					合計
		豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	
コミュニティバス関連支出額	千円	66,684	30,813	29,196	33,056	125,896	285,645
自家用有償旅客運送補助金	千円	3,165	1,000				4,165
県単独路線維持費補助金	千円	56,236	54,458	16,512	13,541	2,748	143,495
市町単独補助指定対象路線補助額	千円	45,773	24,389	19,329	15,833	600	105,924
地域間幹線（国・県）	千円						92,768
合計	千円	171,858	110,660	65,037	62,430	129,244	631,997
2020年推計人口	人	78,192	22,293	29,159	16,232	13,601	159,477
住民1人あたりの公的資金投入額	千円/人	2.2	5.0	2.2	3.8	9.5	4.0

※路線補助に関しては 2019 年度の年間実績ではなく申請額

鉄道の区間別平均通過人員・乗車人員

【現況値】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

【中間目標値】現状維持

【目標値】現状維持

出典	<p><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】）</p> <p><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）</p>
----	---

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

【現況値】-

【中間目標値】1回/年

【目標値】1回/年

計測方法	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
------	---

資料編 7 但馬地域公共交通活性化協議会の開催概要

1.開催経緯

開催日	概要
2020年11月10日	令和2年度第1回 但馬地域公共交通活性化協議会
2021年3月24日	令和2年度第2回 但馬地域公共交通活性化協議会
2021年11月9日	令和3年度第1回 但馬地域公共交通活性化協議会
2022年1月26日	令和3年度第2回 但馬地域公共交通活性化協議会
2022年3月25日	令和3年度第3回 但馬地域公共交通活性化協議会

2.委員名簿

区分		役職	氏名 (令和2年度)	氏名 (令和3年度)	備考
法第6条 第2項 第1号	計画作成 地方公共団体	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課長	作田 良文	鴨川 義宣	副会長
		豊岡市都市整備部長	澤田 秀夫	同左	監事
		養父市まち整備部長	加藤 忠	圓山 修一	監事
		朝来市市長公室政策担当部長	赤間 博貴	大林 崇人	
		香美町企画課長	水垣 清和	川戸 英明	
		新温泉町企画課長	岩垣 廣一	中井 勇人	
法第6条 第2項 第2号	公共交通 事業者	全但バス(株) バス事業部部長	小坂 祐司	同左	
		神姫グリーンバス(株) 代表取締役社長	本間 和典	同左	
		西日本旅客鉄道(株)福知山支社 総務企画課長	石原 純	同左	
		WILLER TRAINS(株) 専務取締役	飯島 徹	同左	
		兵庫県タクシー協会但馬支部 支部長	藤本 修	同左	
	道路管理者	兵庫県但馬県民局豊岡土木事務所長	多田 欣也	同左	
法第6条 第2項 第3号	運輸行政	国土交通省近畿運輸局交通政策部 交通企画課長	片田 一真	同左	
		国土交通省兵庫陸運部輸送部門 首席運輸企画専門官	田橋 一	同左	
	公安委員会	兵庫県警察本部交通部交通規制課長	落合 大地	藤本 大介	
	住民・利用者	豊岡市区長連合会会長	米田 英昭	同左	
		養父市区長会会長	和田 祐之	宮岡 秀司	
		朝来市連合区長会会長	藤本 辰也	松本 壽志	
		香美町連合自治会会長	井垣 義和	西村 功	
		新温泉町自治連合会会長	島田 信夫	大江 保廣	
	学識経験者	鳥取大学教授	谷本 圭志	同左	会長
	観光	兵庫県但馬県民局地域政策室長	宮口 美範	中之蘭 善明	

但馬地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、但馬地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次の事務を所掌する。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要な事項の協議に関すること。

(組織)

第3条 協議会は、別表に掲げる委員により構成する。

2 協議会は、前項に定める者のほか、必要な関係者に参画を求めることができる。

3 協議会は、前条第3号の事業の実施に関する事項を所掌させるため、別にワーキンググループを置くことができる。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(役員)

第5条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

2 会長は、委員の互選によって定め、副会長及び監事は、委員から会長が指名する。

3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

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

5 監事は、協議会の会計を監査し、その結果を会長に報告しなければならない。

6 協議会設立後、会長が決定するまでは、兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課長が会長の職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

- 3 委員がやむを得ず出席できない場合は、代理人をもって議決権を行使することができる。
- 4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、次の各号のいずれかに核当する場合は、会長は会議に諮って公開しないことができる。
- (1) 兵庫県情報公開条例（平成 12 年条例第 6 号）第 6 条第 1 項第 1 号から第 6 号、豊岡市情報公開条例（平成 17 年条例第 7 号）第 7 条、養父市情報公開条例（平成 16 年 4 月 1 日条例第 9 号）第 7 条第 1 項第 1 号から第 6 号、朝来市情報公開条例（平成 17 年 4 月 1 日条例第 9 号）第 7 条第 1 項第 1 号から第 6 号、香美町情報公開条例（平成 17 年条例第 12 号）第 7 条、新温泉町情報公開条例（平成 17 年条例第 16 号）第 7 条に規定する非開示情報が含まれる場合
- (2) 会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合
- 6 会議の案件について、会長が急を要する事案又は軽微な事案と判断したものについては、書面により決議することができる。
- 7 協議会において必要があると認めるときは、委員以外の関係者を会議に出席させ、その説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
- (傍聴)
- 第 7 条 傍聴を希望する者は、前条第 5 項の規定により会議が非公開とされた場合を除き、会議を傍聴することができる。
- 2 会議の傍聴に関し必要な事項は、会長が別に定める。
- (報償及び費用弁償)
- 第 8 条 委員は、会議に出席したときは報償及び費用弁償を受けることができる。
- 2 前項に規定する報償及び費用弁償の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。
- (事務局)
- 第 9 条 協議会の業務を処理するため、協議会に別表に掲げる事務局を置く。
- 2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。
- (経費)
- 第 10 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、その他の収入をもって充てる。
- (財務)
- 第 11 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
- (協議会が解散した場合の措置)
- 第 12 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第 13 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この規約は、令和 2 年 7 月 1 5 日から施行する。

別表 (第 3 条関係)

条 項		役 職	氏 名
法第 6 条 第 2 項 第 1 号	計画作成 地方公共 団体	兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課長	
		豊岡市都市整備部長	
		養父市まち整備部長	
		朝来市市長公室政策担当部長	
		香美町企画課長	
		新温泉町企画課長	
法第 6 条 第 2 項 第 2 号	公共交通 事業者	全但バス(株) バス事業部長	
		神姫グリーンバス(株) 代表取締役社長	
		西日本旅客鉄道(株)福知山支社 総務企画課長	
		WILLER TRAINS (株) 専務取締役	
	兵庫県タクシー協会但馬支部 支部長		
道路管理者	兵庫県但馬県民局豊岡土木事務所長		
法第 6 条 第 2 項 第 3 号	運輸行政	国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長	
		国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部輸送部門 首席運輸企画専門官	
	公安委員会	兵庫県警察本部交通部交通規制課長	
	住民・ 利用者	豊岡市区長連合会会長	
		養父市区長会会長	
		朝来市連合区長会会長	
		香美町連合自治会会長	
		新温泉町自治連合会会長	
	学識経験者	鳥取大学工学部社会システム土木系学科教授	谷本 圭志
観光	兵庫県但馬県民局地域政策室長		

別表 (第 9 条関係)

兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課
豊岡市都市整備部都市整備課
養父市まち整備部土地利用未来課
朝来市市長公室総合政策課
香美町企画課
新温泉町企画課