

# 但馬地域公共交通計画 (素案)

但馬地域公共交通活性化協議会

# 目次

第1章 はじめに.....	1
1.計画策定の背景・目的.....	1
2.策定主体.....	1
3.計画の区域.....	1
4.計画の期間.....	2
5.計画の位置付け.....	2
第2章 但馬地域の現状.....	3
1.位置・地勢.....	3
2.社会の動向.....	4
2-1.人口の推移・分布状況.....	4
2-2.自動車保有状況.....	8
2-3.市町の財政.....	8
3.主要施設の分布状況.....	9
4.観光資源.....	10
4-1.観光資源の分布.....	10
4-2.観光入込客数の推移.....	11
5.地域住民の移動.....	12
5-1.通勤・通学の動向.....	12
5-2.交通手段.....	13
第3章 地域公共交通の現状と課題.....	14
1.地域公共交通の整備・利用状況.....	14
1-1.鉄道.....	14
1-2.路線バス・コミュニティバス.....	16
1-3.高速バス.....	28
1-4.タクシー.....	29
1-5.空港.....	30
1-6.観光交通.....	31
2.地域公共交通の利用・意向調査.....	32
2-1.実施した調査の概要.....	32
2-2.住民アンケート調査結果.....	33
2-3.実証運行と利用者アンケート調査結果.....	45
3.課題整理.....	46
3-1.但馬地域の現状・問題点.....	46
3-2.課題整理.....	47
第4章 計画の基本的な方針・目標.....	48

1.地域が目指すべき姿 .....	48
2.公共交通ネットワークの将来イメージ.....	49
3.計画の目標.....	50
第5章 目標達成のための施策.....	51
基本施策1 地域路線の再編.....	53
基本施策2 地域の実情に合わせた交通手段の導入.....	62
基本施策3 多様な手段を用いた公共交通の運営.....	67
基本施策4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備.....	72
基本施策5 交通結節点における利便性の向上.....	75
基本施策6 公共交通の利便性の向上.....	79
基本施策7 広域的な公共交通ネットワークの充実.....	87
基本施策8 観光交通としての利便性向上.....	91
基本施策9 公共交通を担う人材の確保.....	96
基本施策10 公共交通の利用促進.....	98
第6章 計画の達成状況の評価.....	102
1.評価指標と目標値.....	102
2.計画の推進体制.....	105
3.施策の評価・検証.....	106
4.実施スケジュール.....	107

# 第1章 はじめに

## 1.計画策定の背景・目的

但馬地域では人口減少や少子高齢化が進む中、公共交通の利用者や人材が減少しており、存続が重大な課題となっている。公共交通がなくなれば、交通弱者の移動が制限されるなど、住民の日常移動に支障が生じることで、地域の活力の低下につながり、さらなる人口減少につながっていく。

これに対し、但馬地域では、各市町と交通事業者が危機感を持ち、限られた財源や人材の中で、路線バス・コミュニティバスの運行を実施しており、自家用有償旅客運送やグリーンスローモビリティの実証実験など新たな取り組みを実施し、公共交通の課題に対する意識が高い地域といえる。

今まで、路線バスやコミュニティバス等の運行はそれぞれの運行主体に任せられ、相互の連携や取り組みから得る知見など情報交換を行う場が少なかった。

また、但馬地域では豊岡市を中心とした隣接市町への移動が多く、移動には主に自家用車が利用されており、高齢者の交通事故の増加が全国的に課題となっている中で、市町をまたぐ移動について検討を行う必要がある。

このような背景から、但馬地域の実状に合わせた公共交通を構築・維持するため、国、県、市町、交通事業者等と連携し、地域公共交通の再編に向けた但馬地域公共交通計画の策定を行うものとする。

## 2.策定主体

兵庫県、豊岡市、養父市、朝来市、  
香美町、新温泉町

## 3.計画の区域

但馬地域（豊岡市、養父市、朝来市、  
香美町、新温泉町の3市2町）全域とする。



図 1-1 位置図



#### 4.計画の期間

本計画の計画期間は2022年（令和4年）～2031年（令和13年）の10年間とし、5年経過時点で検証・見直しを行う。

#### 5.計画の位置付け

本計画は、但馬地域全体の公共交通の基本方針となることから、県の上位計画である「但馬地域ビジョン」の方針を踏まえるとともに、関連計画との連携を図る。また、各市町のまちづくりの基本方針である総合計画や都市計画マスタープラン等の関連計画と連携し、地域の実状と合わせた計画とする。

なお、市町等が策定する地域公共交通網形成計画とは、連携を図るとともに、広域的視点でこれら計画を補完するものである。

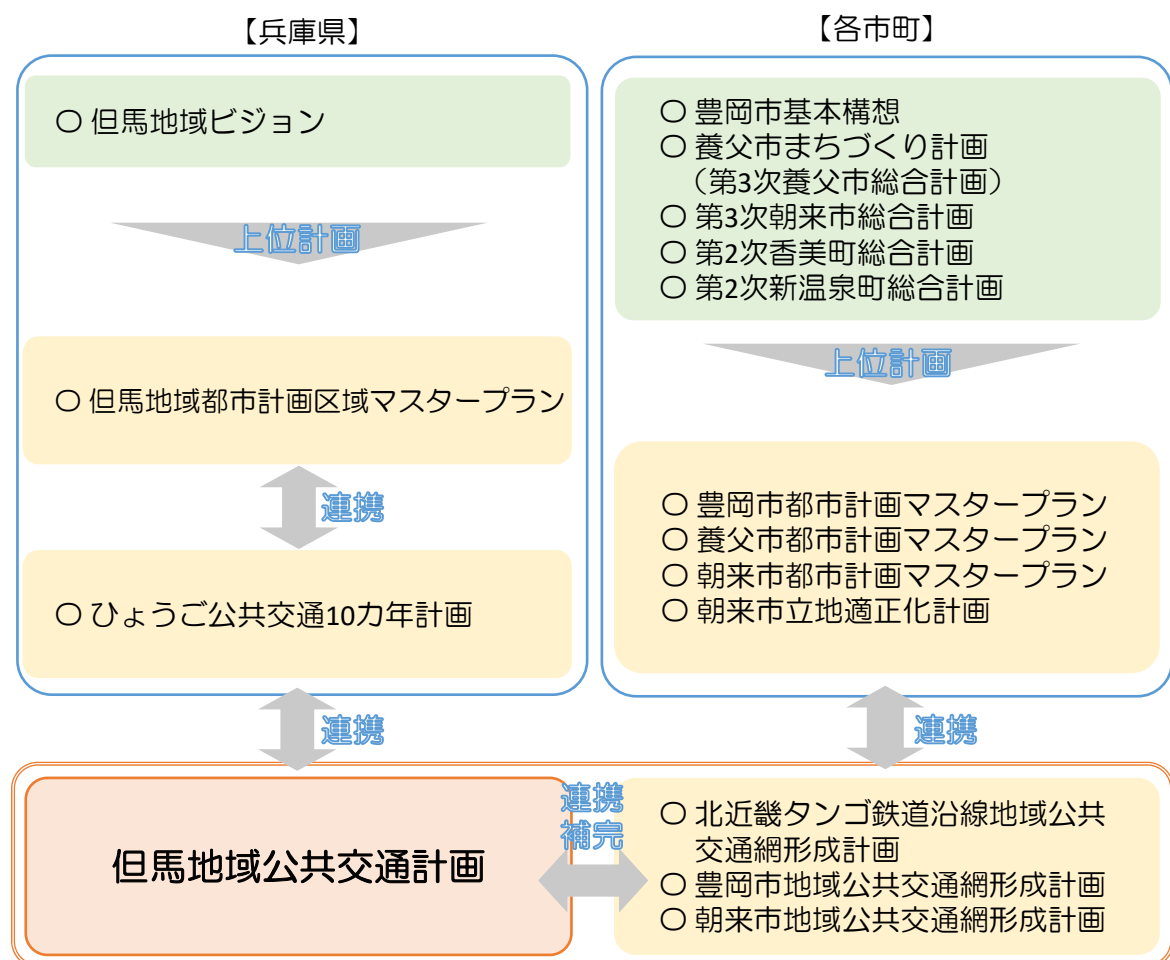


図 1-2 計画の位置付け

## 第2章 但馬地域の現状

### 1.位置・地勢

- 但馬地域は県の北部に位置し、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町の3市2町からなる地域である。
- 北部は日本海に面し、南部は標高500m以上の山々が連なる。
- 北陸や東北といった日本海沿岸部の積雪が多い地域と同じ豪雪地帯である。

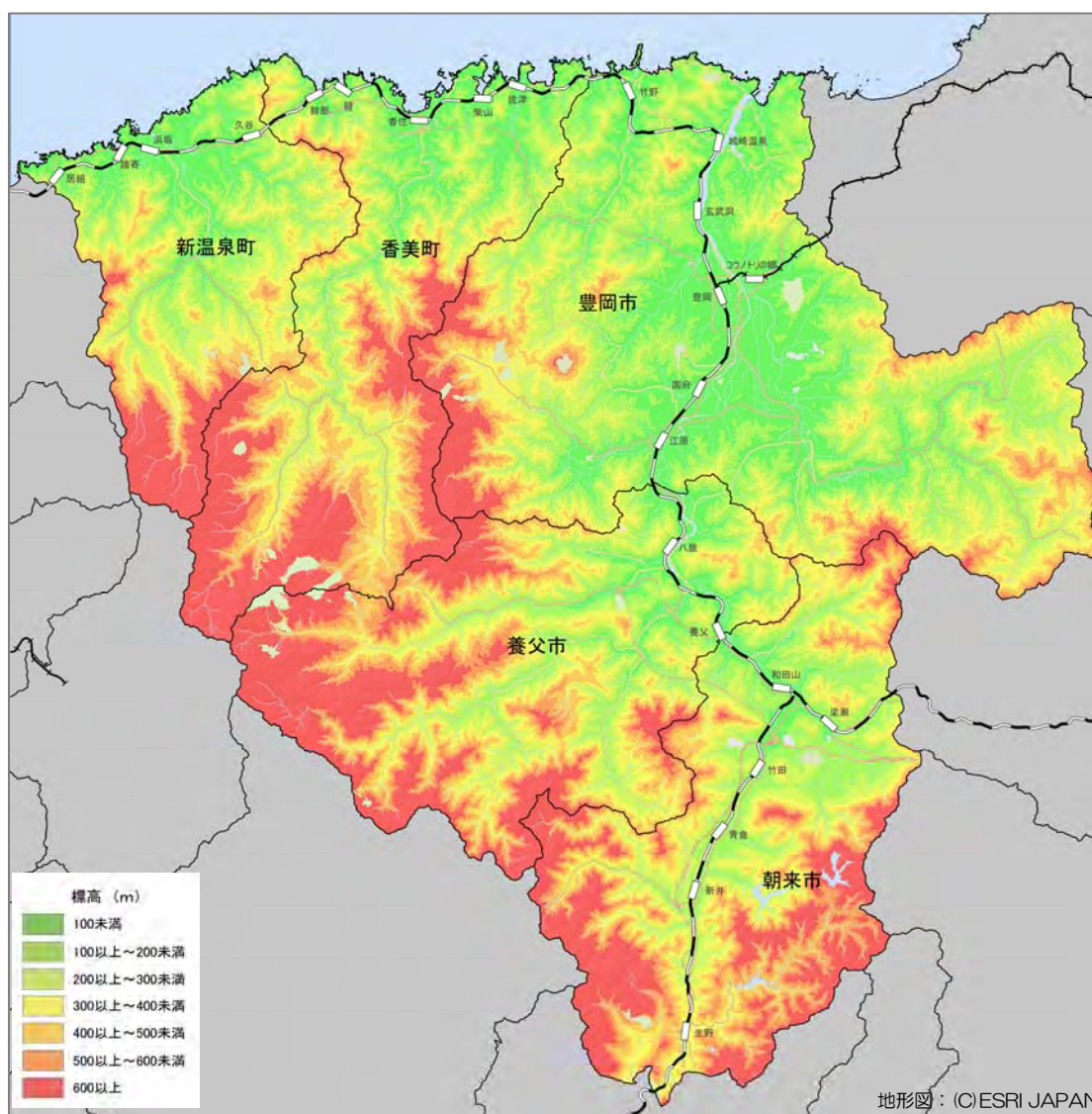


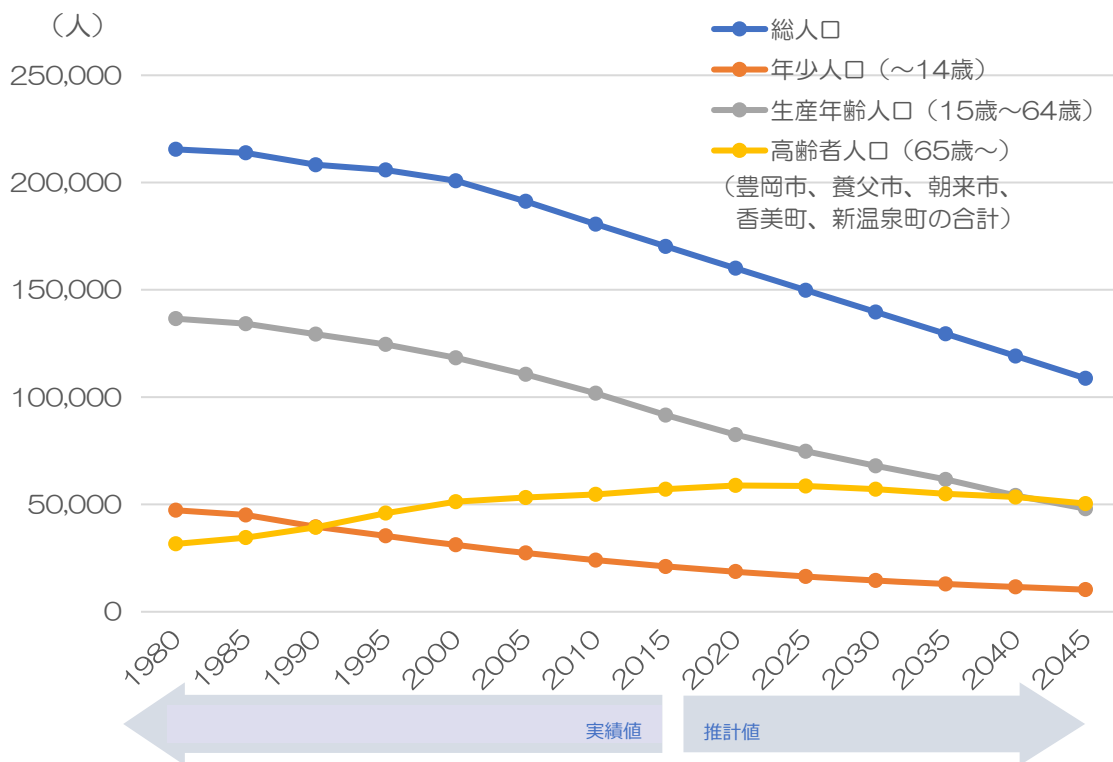
図 2-1 地勢図

## 2.社会の動向

### 2-1.人口の推移・分布状況

#### (1) 人口構造の推移

- 但馬地域では人口減少が進み、2030年（令和12年）では総人口が15万人を切ると見込まれる。
- 年少人口、生産年齢人口は今後とも減少し、これまで増加している高齢者人口は、2025年以降減少すると見込まれる。



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（地域経済分析システム(RESAS)より）

図 2-2 但馬地域の人口構造の推移

## (2) 人口分布

- 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。

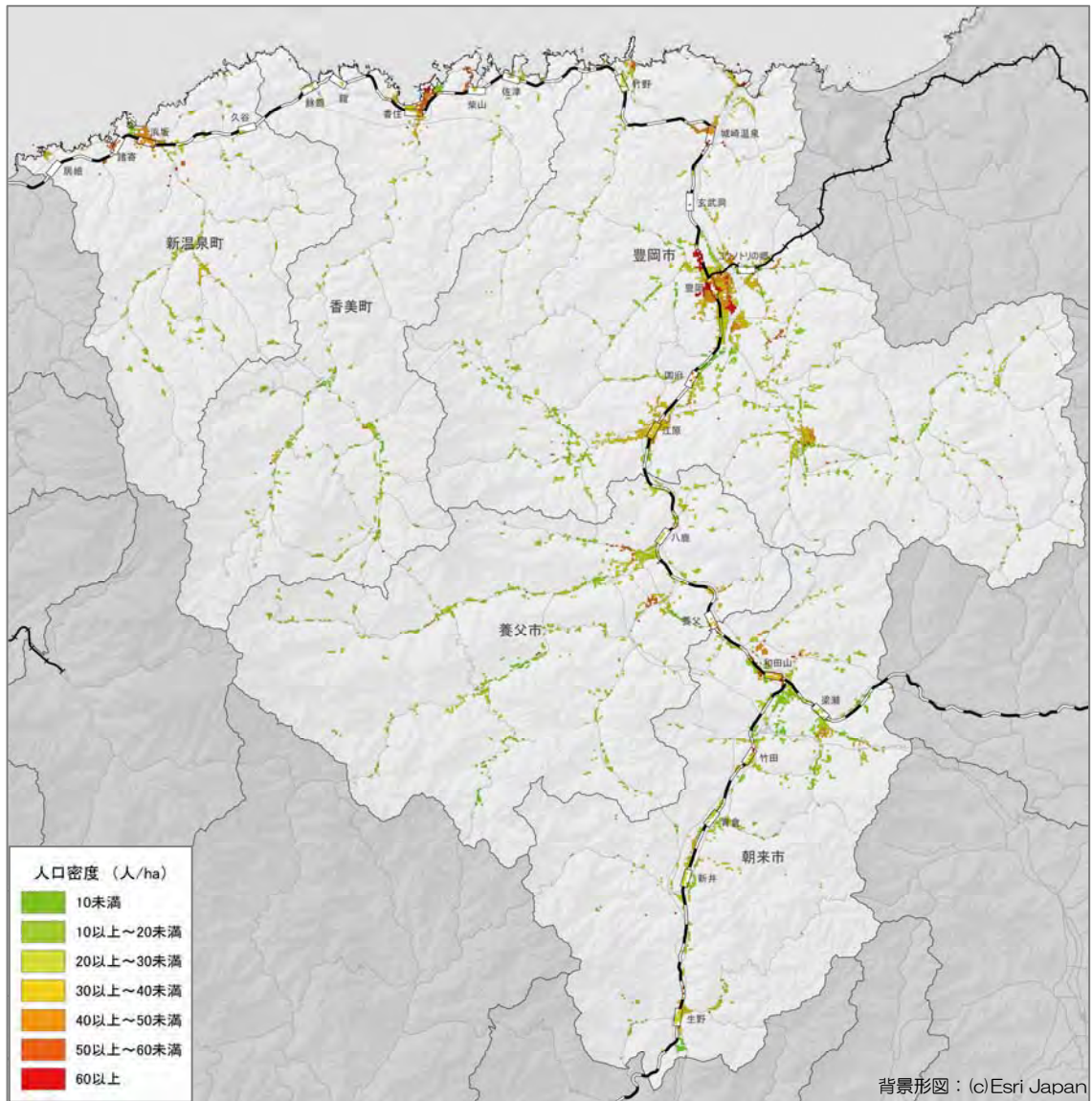
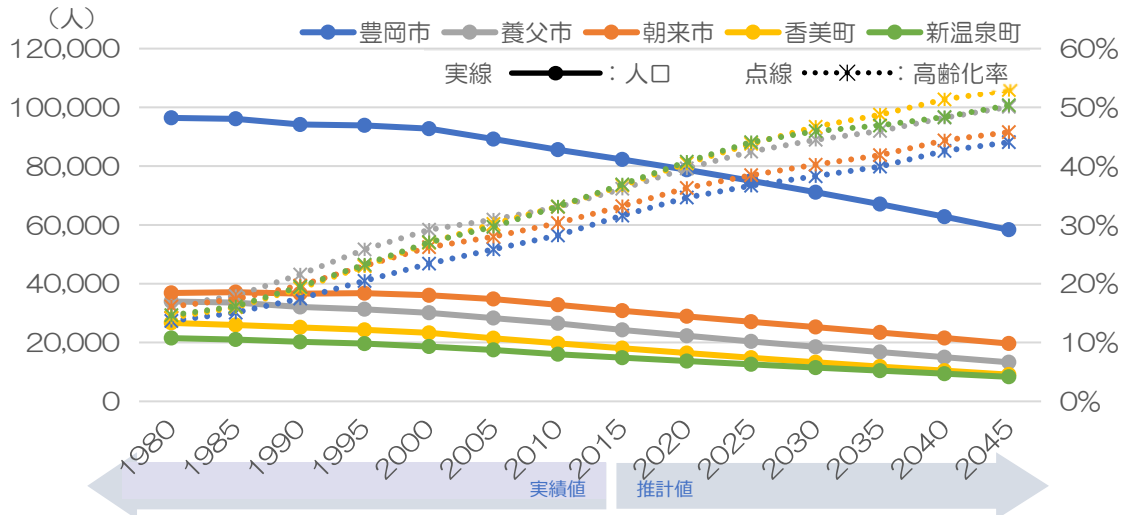


図 2-3 人口密度 (100mメッシュ・H27年国勢調査)



(3) 高齢化の状況

- 各市町で人口減少とともに高齢化が進み、2030年にはほとんどの市町で高齢化率が40%を超えると見込まれる。
- 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。



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（地域経済分析システム(RESAS)より）

図 2-4 市町別人口と高齢化率の推移

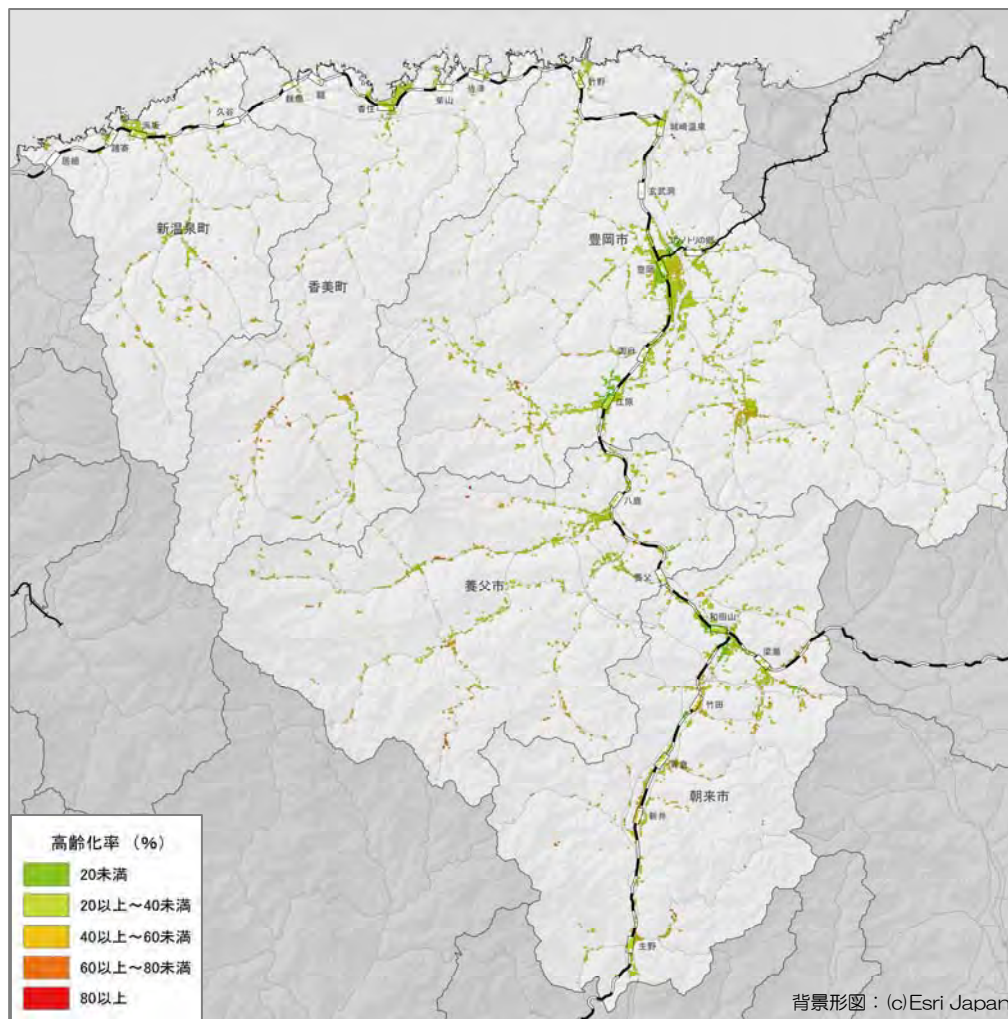


図 2-5 高齢化率（100mメッシュ・H27年国勢調査）

(4) 高齢者の増減数（H27年－H17年）

- ・ 各市町中心部では高齢者が増加しているが、中山間地域など高齢者数が減少している地域がある。（高齢化率が高くなる一方で、高齢者数自体が減少している地域がある。）

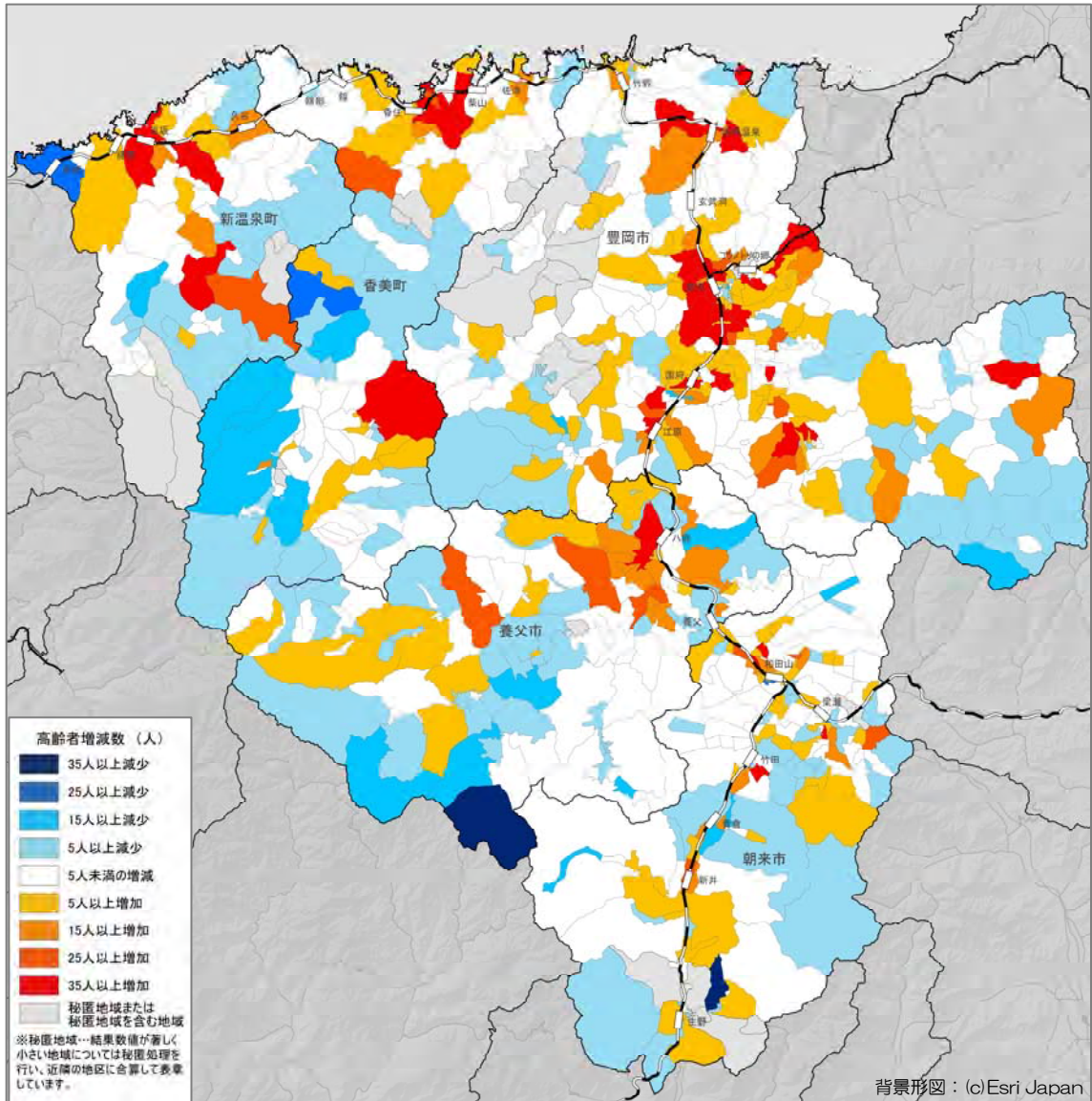


図 2-6 高齢者増減数（小地域・H27年国勢調査 - H17年国勢調査）

## 2-2.自動車保有状況

- ・ 但馬地域では 1 世帯あたりの自動車保有台数は 2 台以上となっている。

表 2-1 世帯あたりの自動車保有台数

	自動車保有台数	世帯数	世帯あたりの 自動車保有台数
豊岡市	58,856	30,189	1.95
養父市	18,661	8,713	2.14
朝来市	23,926	11,500	2.08
香美町	13,463	6,228	2.16
新温泉町	10,638	5,291	2.01
但馬地域	125,544	61,921	2.03

※自動車保有台数：乗用、軽自動車のうち四輪乗用・四輪貨物の合計

出典：兵庫県統計書（平成 27 年）

## 2-3.市町の財政

- ・ 各市町の財政力指数は全国平均を下回っている。
- ・ 経常収支比率は全国平均を下回り、実質公債費率は全国平均を上回っている。

表 2-2 財政力指数

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	全国平均
2016 年	0.39	0.23	0.41	0.25	0.26	0.50
2017 年	0.39	0.23	0.40	0.25	0.26	0.51
2018 年	0.39	0.23	0.39	0.24	0.25	0.51

表 2-3 経常収支比率

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	全国平均
2016 年	0.90	0.87	0.88	0.85	0.84	0.93
2017 年	0.91	0.88	0.89	0.87	0.84	0.93
2018 年	0.91	0.89	0.89	0.88	0.85	0.93

表 2-4 実質公債費比率

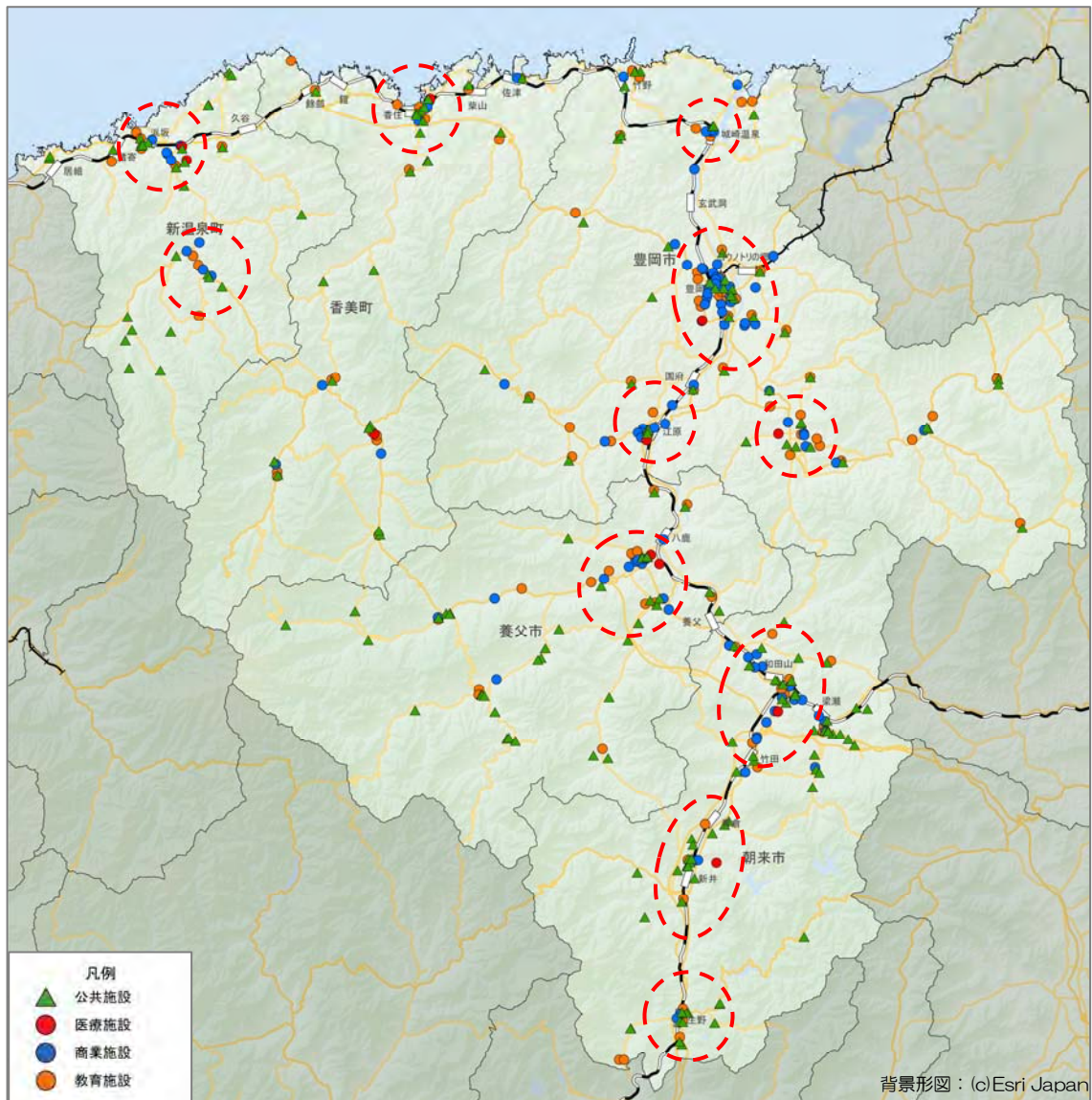
	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	全国平均
2016 年	0.12	0.09	0.10	0.10	0.12	0.07
2017 年	0.12	0.07	0.10	0.09	0.11	0.06
2018 年	0.12	0.06	0.10	0.10	0.10	0.06

出典：総務省「地方財政状況調査関係資料（財政状況資料集）」



### 3.主要施設の分布状況

- 市役所・町役場は各市町の中心部に立地している。支所は各地域拠点に立地し、公民館や集会施設は全域に立地している。
- 病院のほとんどは市町中心部や鉄道駅周辺に立地している。三次救急病院は豊岡病院のみとなっているなど、病院数が少ない。
- 商業施設のほとんどは市町中心部や鉄道駅周辺に立地している。
- 学校については、各市町中心部に集中しているが、中山間地域にも分散している。



出典：【公共施設】国土数値情報（2011年度）、【医療施設】兵庫県HP（2020年度）、【商業施設】iタウンページ（2020年度）、【教育施設】国土数値情報（2006年度）を基に作成

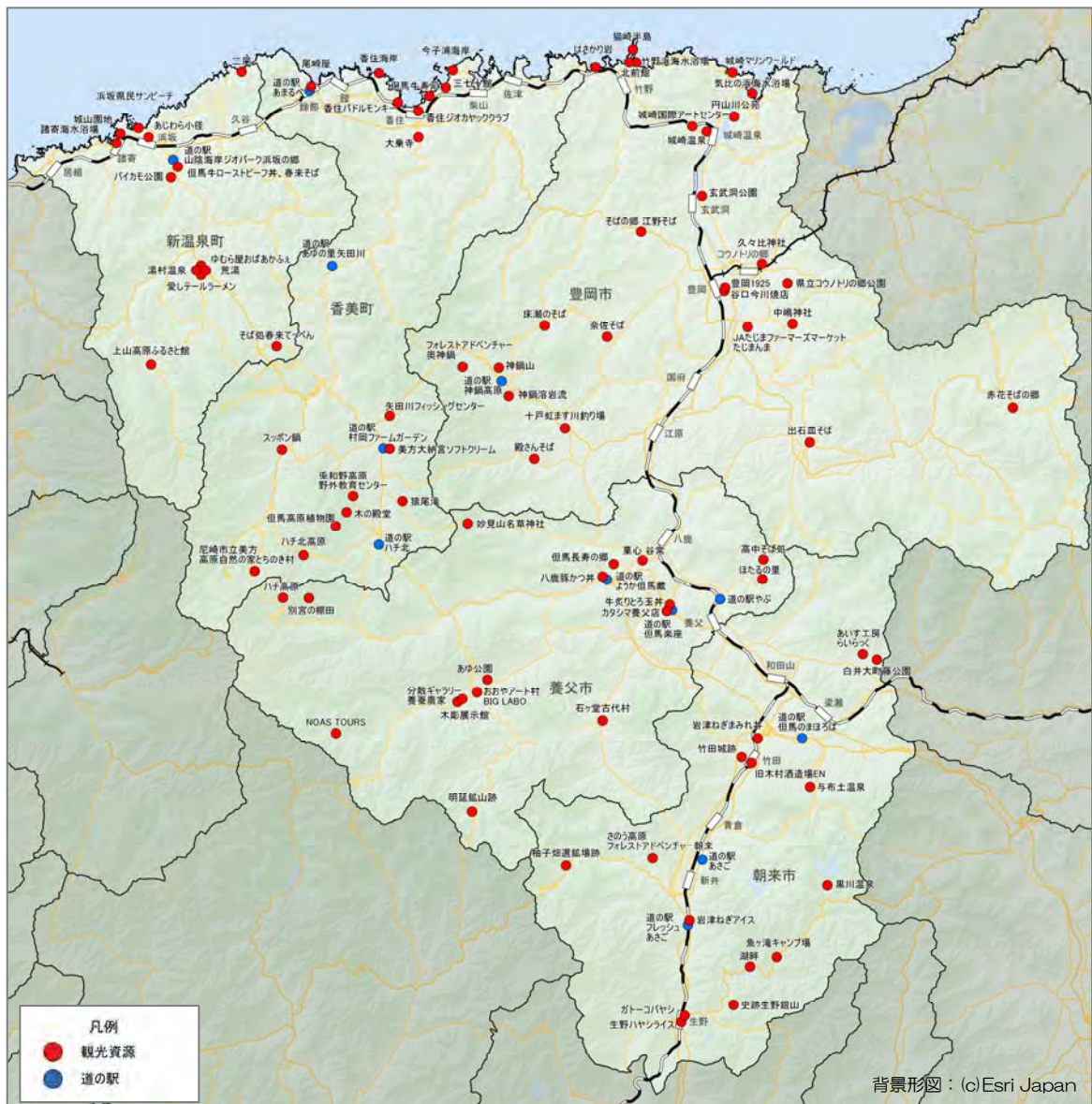
図 2-7 主要施設の分布状況



## 4.観光資源

### 4-1.観光資源の分布

- 観光資源は、但馬地域全域に点在している。

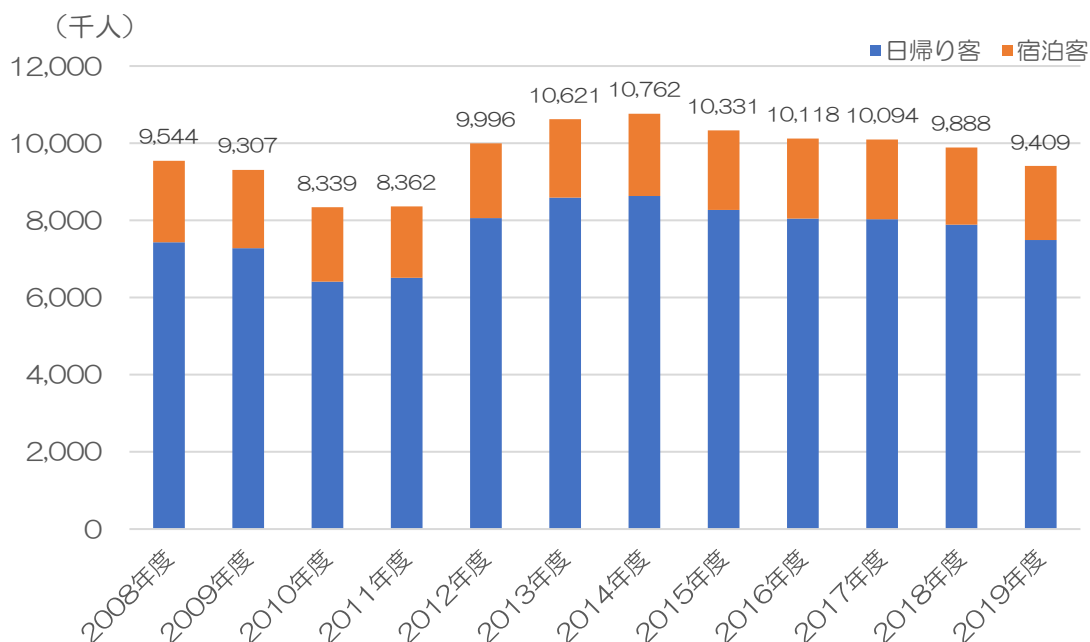


出典：但馬観光協議会ガイドマップ（2020年度）を基に作成

図 2-8 観光資源の分布状況

#### 4-2.観光入込客数の推移

- ・ 但馬地域には年間約 1,000 万人の観光客が来訪している。2014 年度（平成 26 年度）をピークに若干の減少傾向である。



出典：兵庫県観光客動態調査

図 2-9 但馬地域の観光入込客数の推移

表 2-5 主要観光地への入込客数（2019 年度）

		(単位：千人)
豊岡市	城崎温泉（外湯めぐり）	827
香美町	余部橋梁・余部鉄橋「空の駅」	314
豊岡市	竹野浜海水浴場	231
豊岡市	コウノトリ文化館	202
新温泉町	湯村温泉	183
朝来市	竹田城跡	174
豊岡市	玄武洞公園	159
朝来市	竹田城下町（たけだ城下町交流館）	146
新温泉町	県立牧場公園	143
豊岡市	但東シルク温泉	143

出典：兵庫県観光客動態調査

## 5.地域住民の移動

### 5-1.通勤・通学の動向

- ・ 但馬地域では、豊岡市を中心に隣接市町への移動が多くなっており、新温泉町では、鳥取方面への移動が多くなっている。

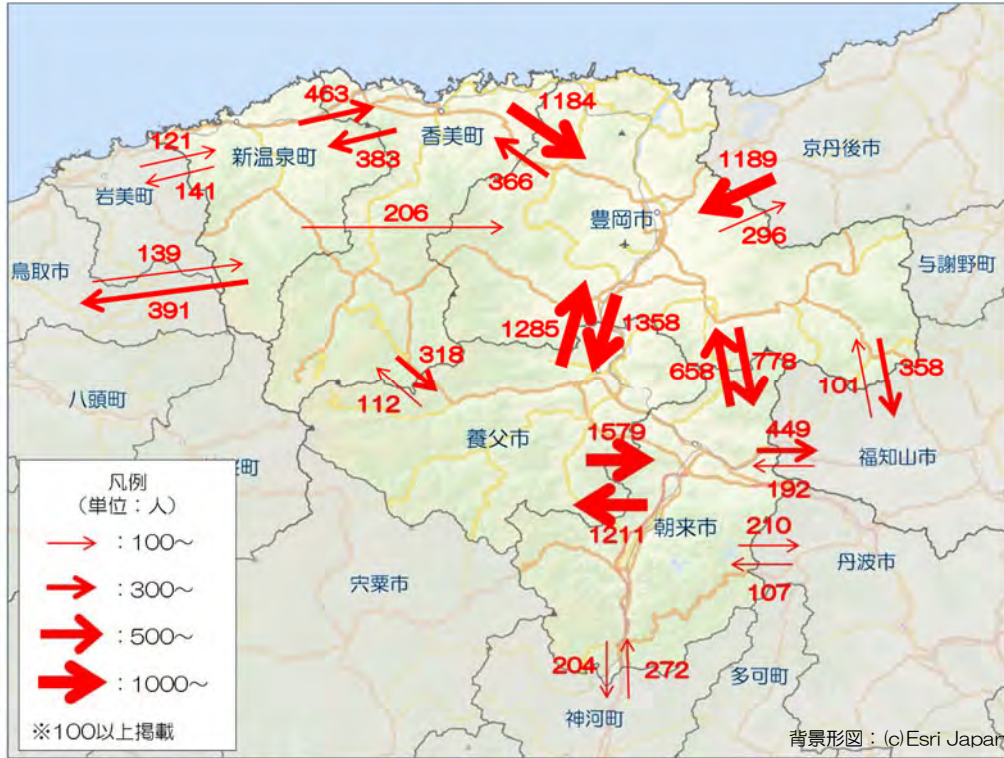


図 2-10 就業者の移動状況

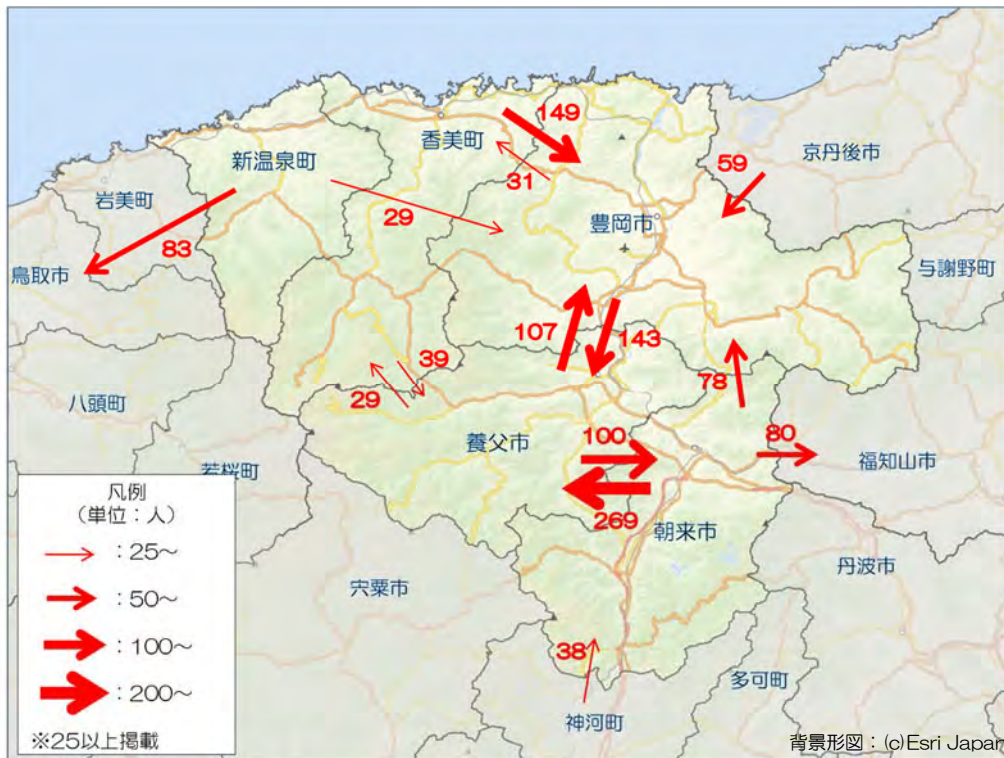


図 2-11 通学者（15歳未満を含む）の移動状況

出典：平成 27 年国勢調査



## 5-2.交通手段

- ・ 自家用車での移動が平日 7 割、休日 8 割であり、公共交通の分担率は低い。
- ・ 休日の自動車分担率は平日に比べてやや高い。

(平日)

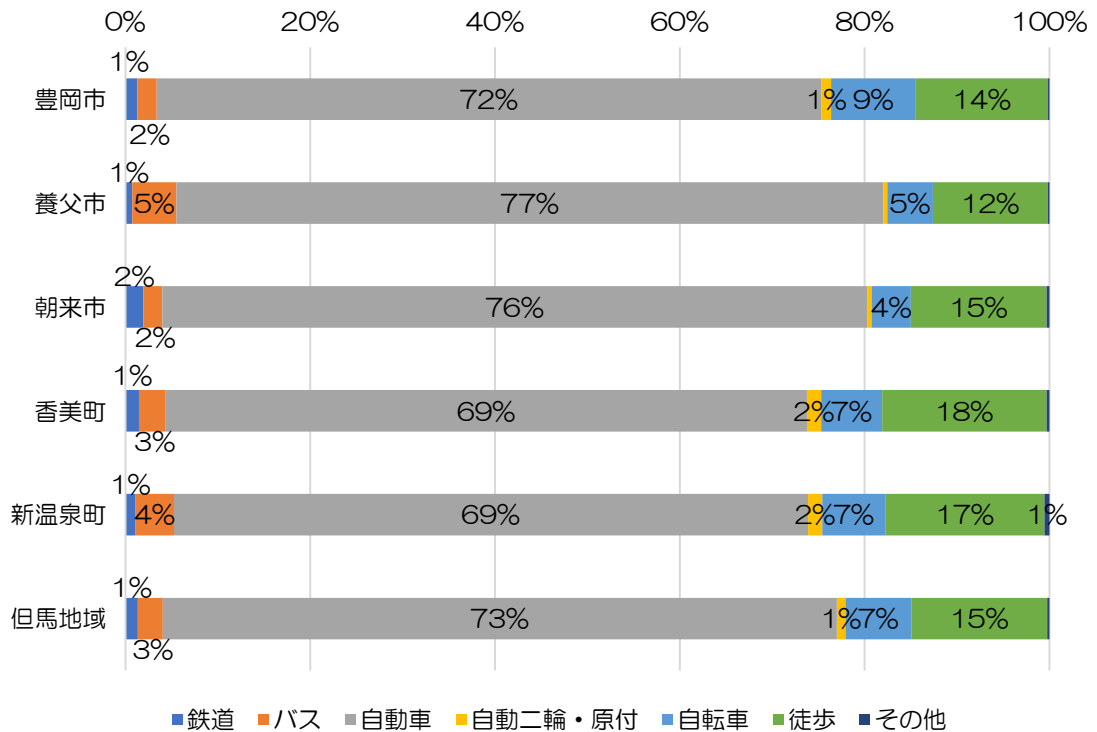


図 2-12 交通手段分担率 (平日)

(休日)

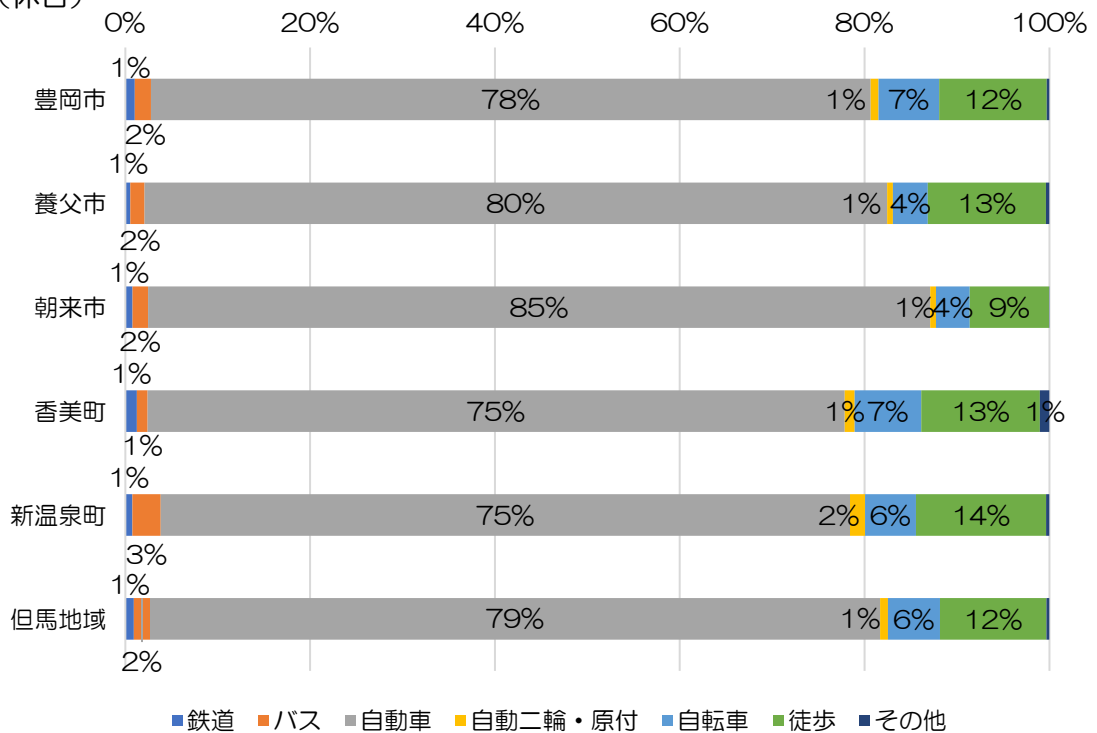


図 2-13 交通手段分担率 (休日)

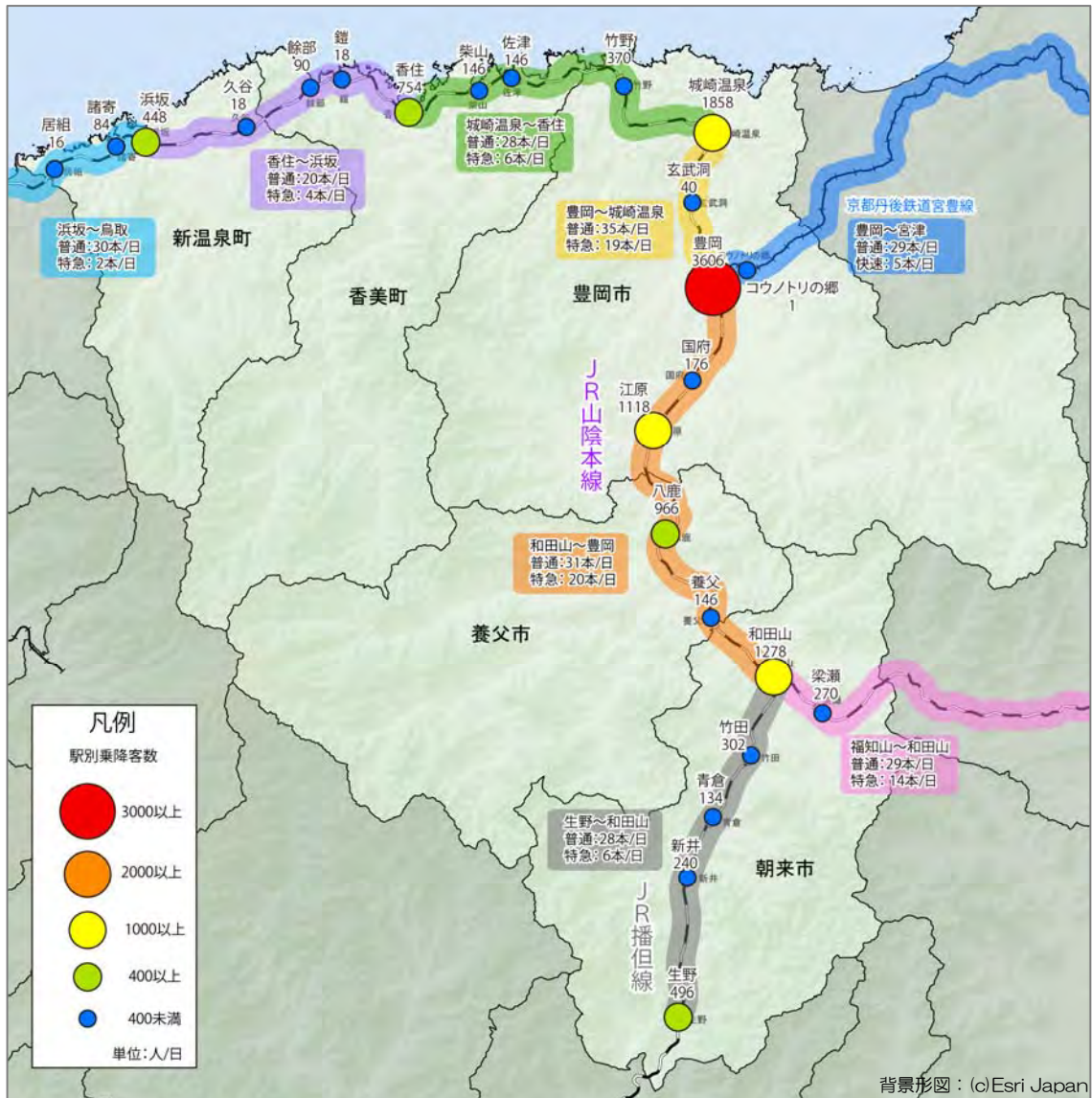
出典：H22 年近畿圏パーソントリップ調査

### 第3章 地域公共交通の現状と課題

#### 1.地域公共交通の整備・利用状況

##### 1-1.鉄道

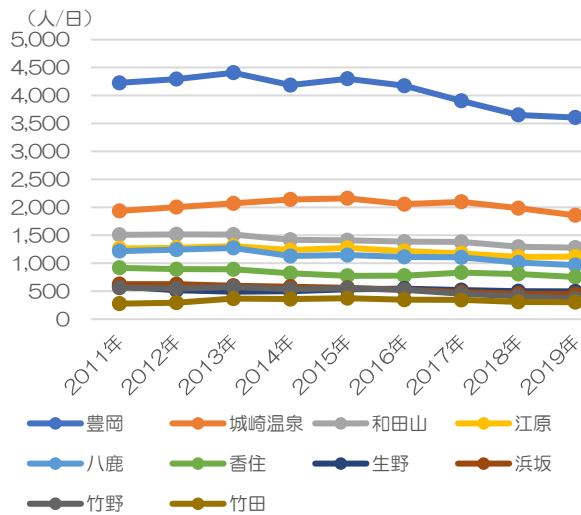
- ・ JR 山陰本線と京都丹後鉄道宮豊線が接続する豊岡駅がメインターミナルとなっている。観光拠点駅として城崎温泉駅があり、他に乗降客数が 1,000 人/日を超える駅として江原駅、和田山駅がある。



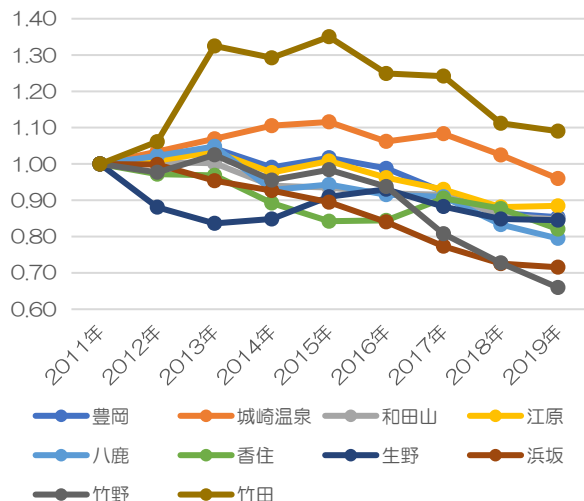
出典：【乗降客数】国土数値情報（駅別乗降客数データ）2019年  
 【運行本数】時刻表を基に作成（2021年3月末）

図3-1 鉄道の状況

- 乗降客数は、観光拠点となっている城崎温泉駅、竹田駅で増加傾向であったが、2015 年をピークに減少傾向にある。その他のほとんどの駅では年々減少傾向にある。
- 運行本数においても、減少傾向にある。



出典：国土数値情報（駅別乗降客数データ）  
 図 3-2 乗降客数の推移（主要駅）



出典：国土数値情報（駅別乗降客数データ）  
 図 3-3 乗降客数の伸び率（主要駅）

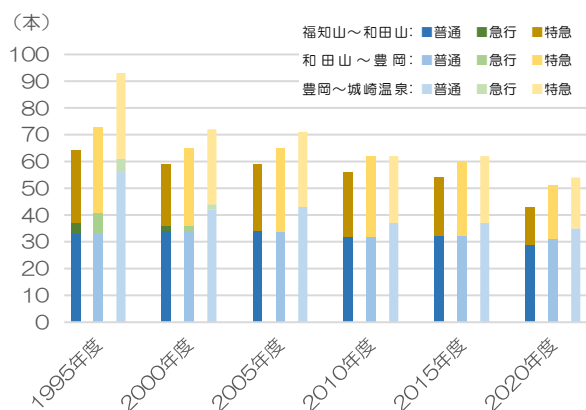


図 3-4 運行本数の推移（山陰本線 梁瀬～城崎温泉間）

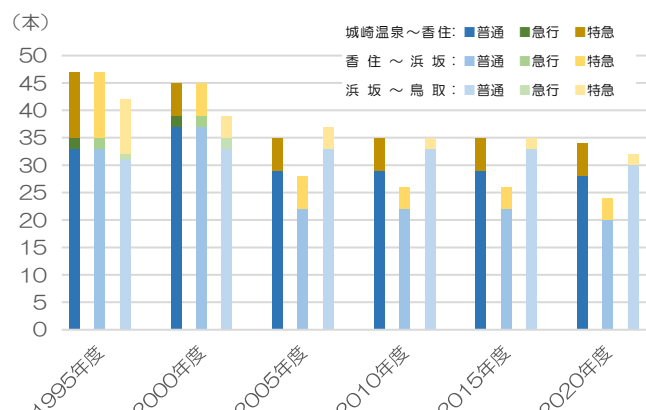


図 3-5 運行本数の推移（山陰本線 竹野～居組間）

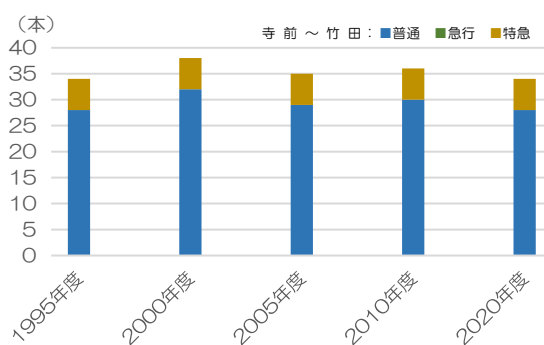


図 3-6 運行本数の推移（播但線 寺前～竹田間）

出典：但馬地域鉄道利便性向上対策協議会 資料





【豊岡市】

- 豊岡駅を中心として路線バスが運行しており、補完的に市営バス「イナカー」、市街地循環バス「コバス」、自家用有償旅客運送「チクタク」が運行している。

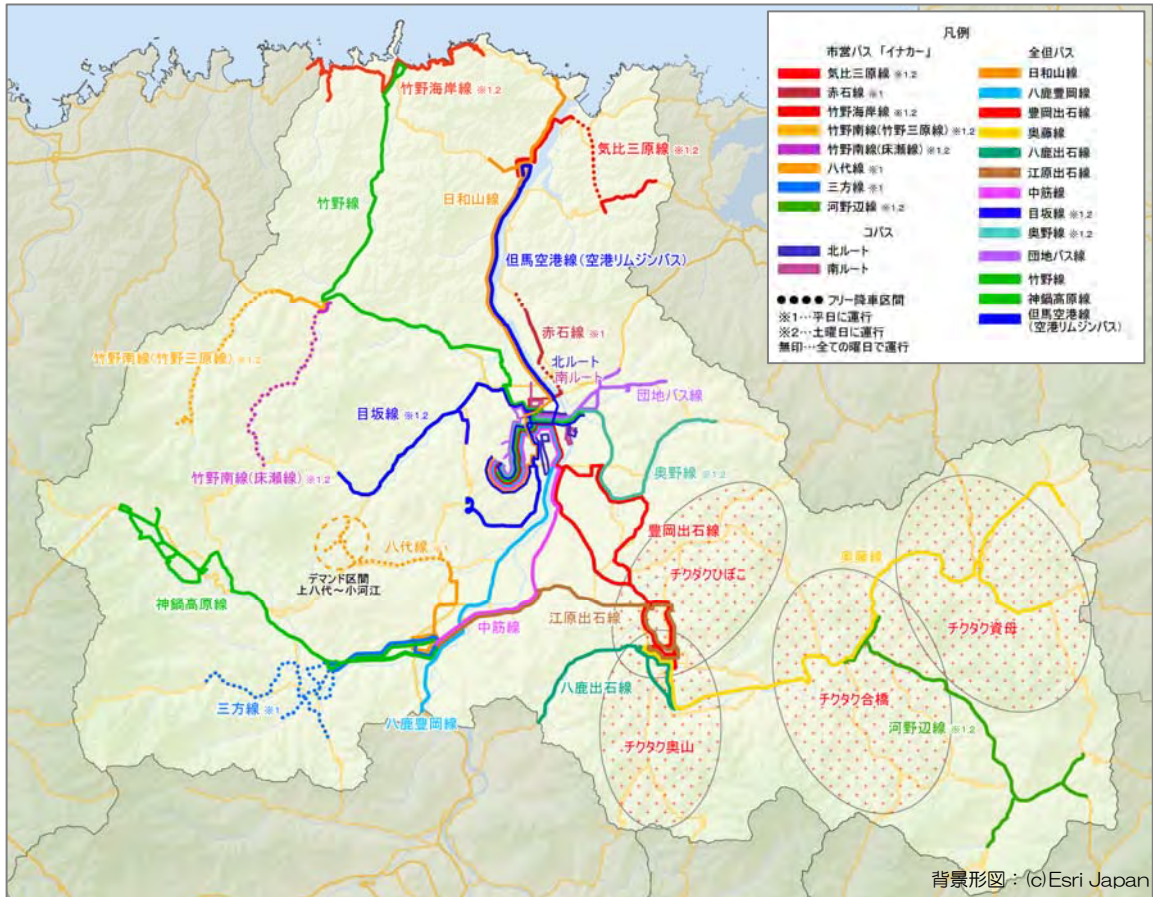


図 3-8 路線図 (豊岡市)

市営バス「イナカー」

- 2008年(平成20年)10月より交通事業者の休止路線を中心に市営バス「イナカー」の運行を開始。運行当初は13路線で運行し、路線ごとに運行事業者を選定。現在は5路線を廃止し、8路線で運行している。
- 竹野海岸線では、地元住民からドライバーを募集し、国内で初めてIT点呼を実施した運行形態を採用している。また、隣接する香美町への乗り入れも行っている。





### 市街地循環バス「コバス」

- 2003年(平成15年)から運行を開始した。

#### 【基本目標】

- ①中心市街地の賑わいの創出
- ②移動に制約のある市民の社会参加の促進
- ③まちなかの公益公共施設へのアクセス向上
- ④交通渋滞の緩和
- ⑤地球環境の保全



### 地域主体交通「チクタク」

- 市営バス「イナカー」廃止地域や交通不便地域の対応のため、「地域の地域による地域のための公共交通」として、地域主体の公共交通「チクタク」を運行している。
- 地域で運営協議会を設立し、予約事務や運転など地域で運営している。地域の主体的な取り組みを市が間接的に支援する仕組みで、2011年(平成23年)から本格運行を開始した。

事業主体	豊岡市
運行委託先	地域の運営団体
車両	市公用車を無償使用
運転手	ボランティア運転手を地域で確保
事務員等	運行管理者、事務員を地域で確保
利用者	地域住民(会員登録)
ダイヤ	地域で決定(週3日運行)
停留所	地域で決定(地区内フリー降車)
運賃	100-200円(豊岡市有償旅客運送条例)
運行方法	定時定路線(完全予約制)



出典：豊岡市地域公共交通網形成計画

## 【養父市】

- ・ 八鹿駅を中心として路線バスが運行しており、補完的に養父市コミュニティバス、自家用有償旅客運送「やぶくる」が運行している。

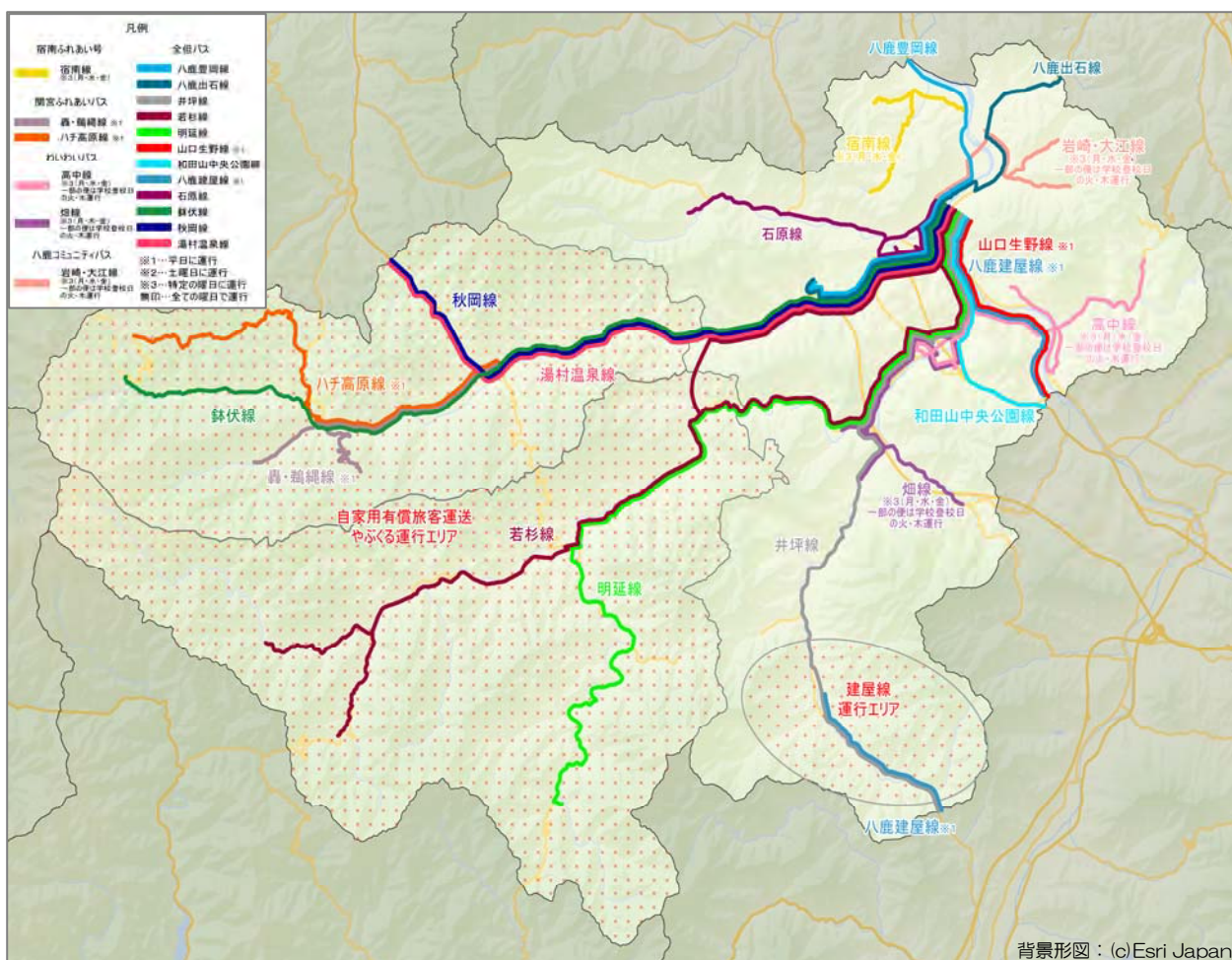


図 3-9 路線図（養父市）

### 養父市コミュニティバス

- ・ 地元の外出支援や通学の利用のため、合併前から旧町で町営バスを運行しており、現在わいわいバス（畑～上野・Y タウン/高中～上野・Y タウン）、関宮ふれあいバス（八子高原、轟・鶴縄～出合ターミナル・関宮地域局）、八鹿コミュニティバス（岩崎・大江～八鹿駅）、宿南ふれあい号（青山～寄宮）、建屋線（区域型）を運行している。

### 自家用有償旅客運送「やぶくる」

- ・ タクシーによる対応が困難な地域における移動手段を確保するため、NPO 法人が実施主体の自家用有償旅客運送によるデマンド型交通（区域運行方式）を 2018 年（平成 30 年）5 月より運行している。





## 【朝来市】

- 和田山駅を中心として路線バス「全但バス」が運行しており、市南部では路線バス「神姫グリーンバス」が運行している。補完的に朝来市コミュニティバス「アコバス」が運行している。

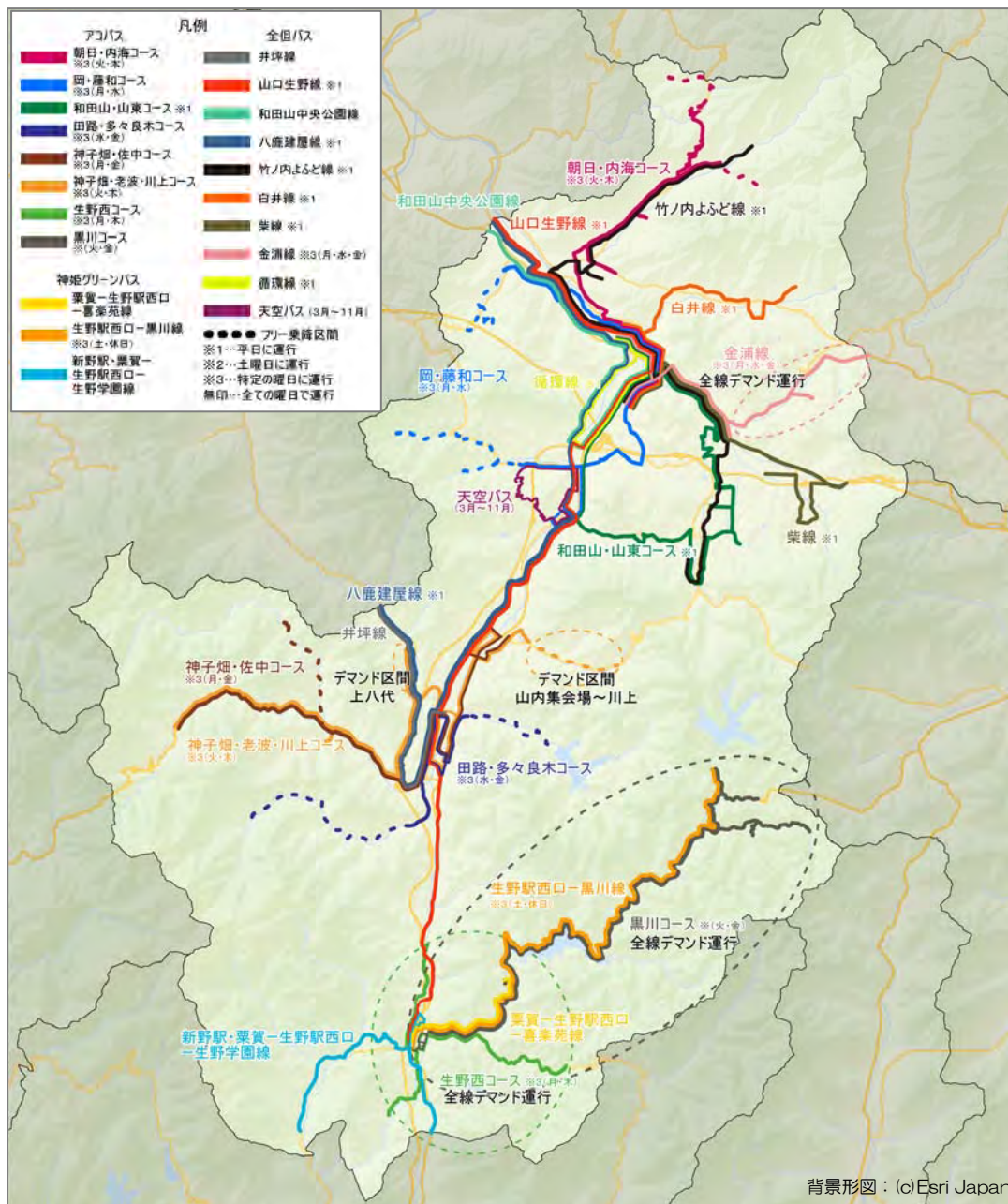


図 3-10 路線図（朝来市）

### 朝来市コミュニティバス「アコバス」

- 高齢者等の交通弱者の外出支援や、市内に広がる公共交通空白地の解消を図るため、2007年(平成19年)から「アコバス」の運行を開始した。高齢者等優待乗車券（あこか）の販売や、一部路線でフリー乗降やデマンド型での運行を行っている。



## 【香美町】

- 町中心部である北部では、香美町民バスが運行している。南部では、養父市～新温泉町までつなぐ路線バスが運行している。

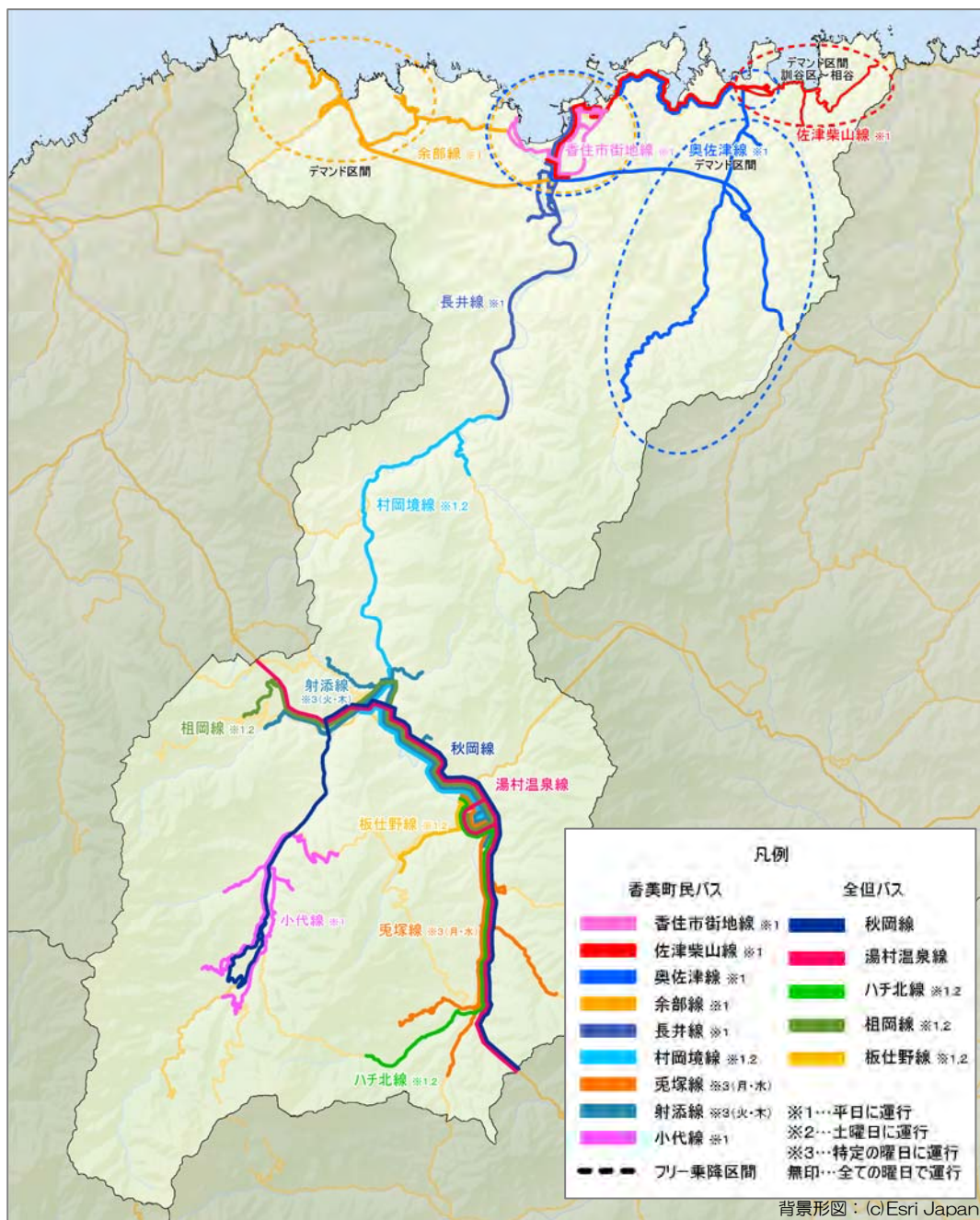


図 3-11 路線図（香美町）

## 香美町民バス

- 2008年（平成20年）10月の交通事業者の路線大幅縮小を受け、町民バスの運行を開始した。一部路線で高齢者への運賃補助や高校生の定期代補助を行うほか、フリー乗降やデマンド型運行（定路線型・自由経路型）を行っている。





## 【新温泉町】

- 町全域で、新温泉町民バス「夢つばめ」が運行している。南部では、養父市～新温泉町までつなぐ路線バスが運行している。

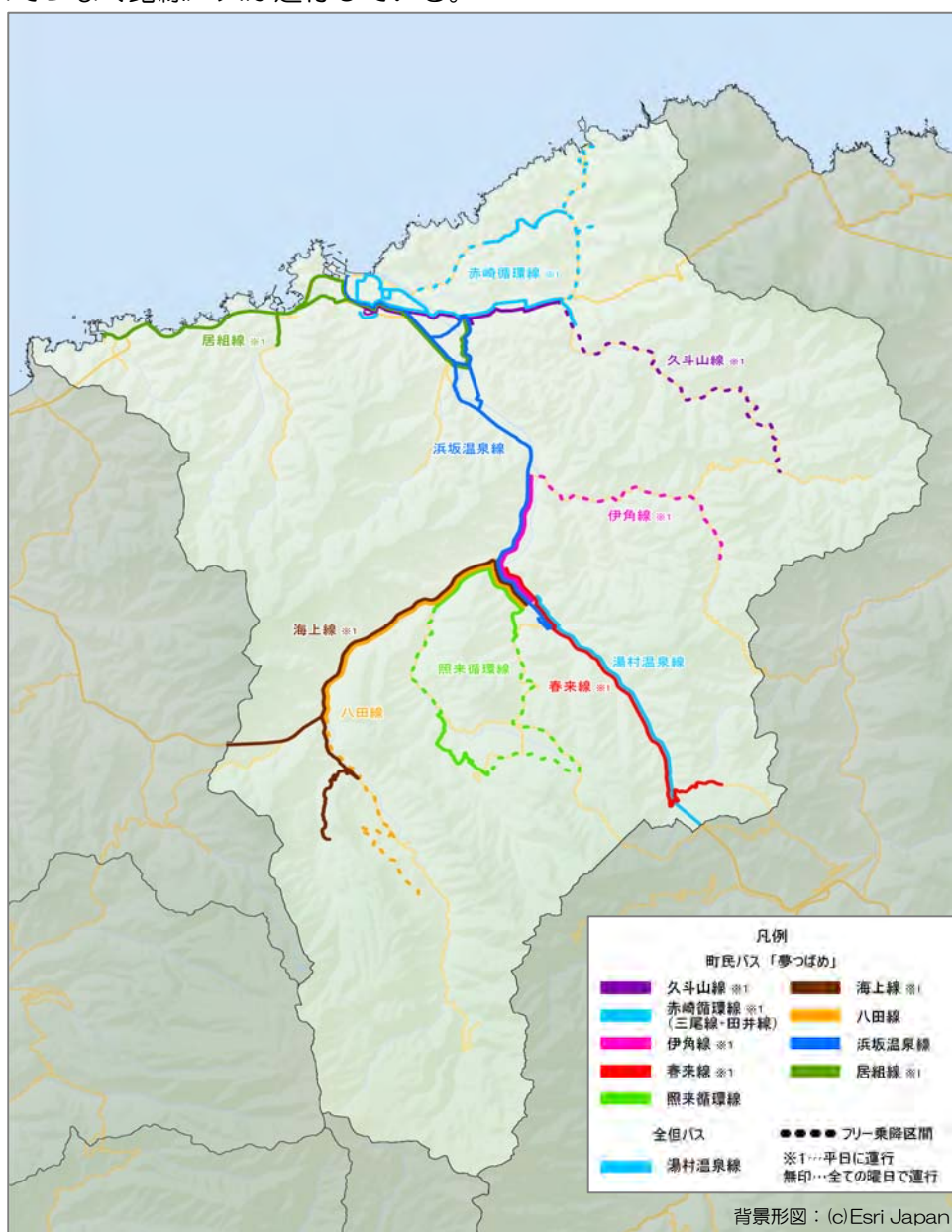


図 3-12 路線図 (新温泉町)

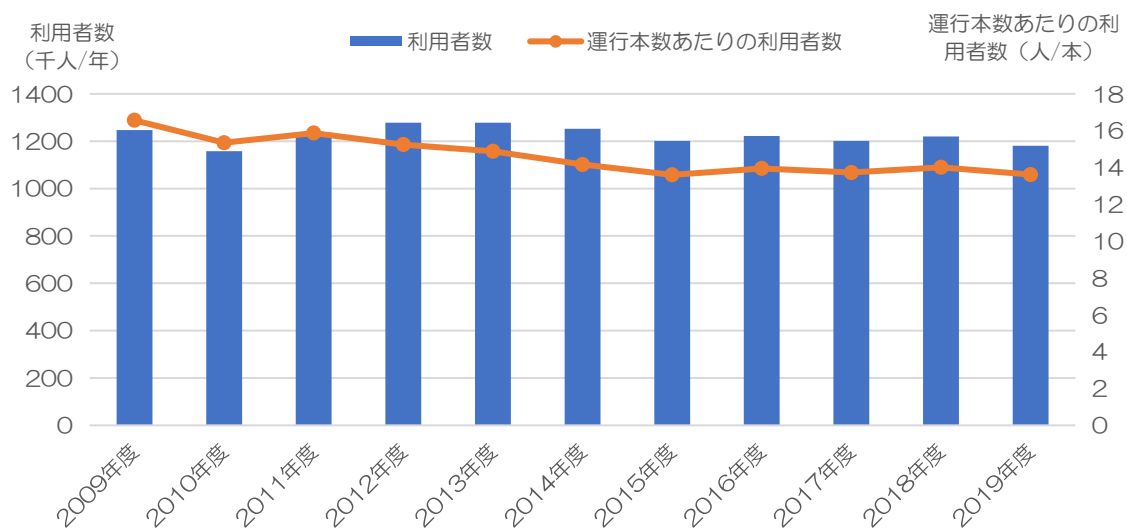
## 町民バス「夢つばめ」

- 2008年（平成20年）10月の交通事業者の路線大幅縮小を受け、町民バスの運行を開始した。
- 障害者等のほか、運転経歴証明書やJR-WEST RAIL PASS 所有者を対象に割引運賃の適用がある。一部路線ではフリー乗降やデマンド型での運行を行っている。
- 海上線では、JR山陰本線岩美駅まで乗り入れを行っている。



## (2) 路線バスの利用状況

- ・ 利用者数は2013年度（平成25年度）以降減少傾向にある。
- ・ 運行本数あたりの利用者数も年々減少傾向にある。

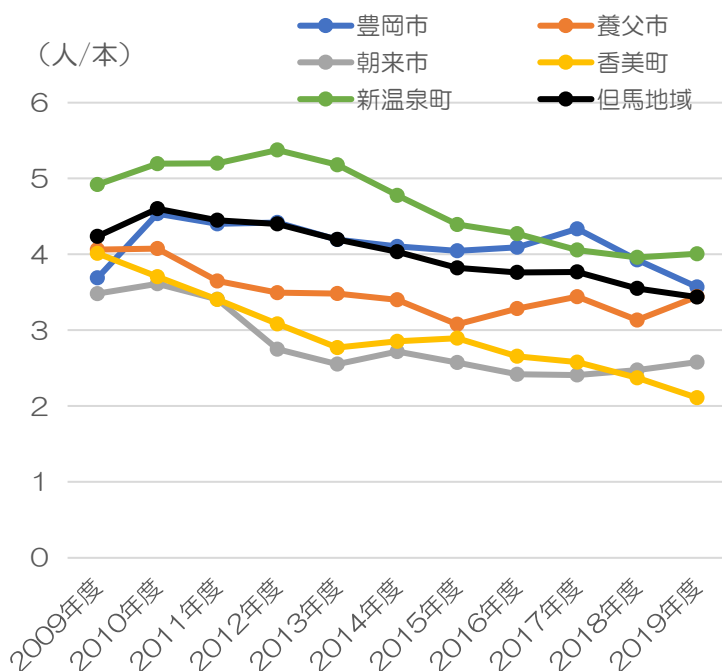


出典：全但バス資料

図3-13 路線バス（全但バス） 利用者の推移

## (3) コミュニティバスの利用状況

- ・ 運行本数あたりの利用者数は年々減少傾向にある。
- ・ 収支率は各市町で11～19%で市町負担額も大きい。



出典：市町提供資料

図3-14 コミュニティバスの運行本数あたりの利用者数

表3-1 コミュニティバスの収支率

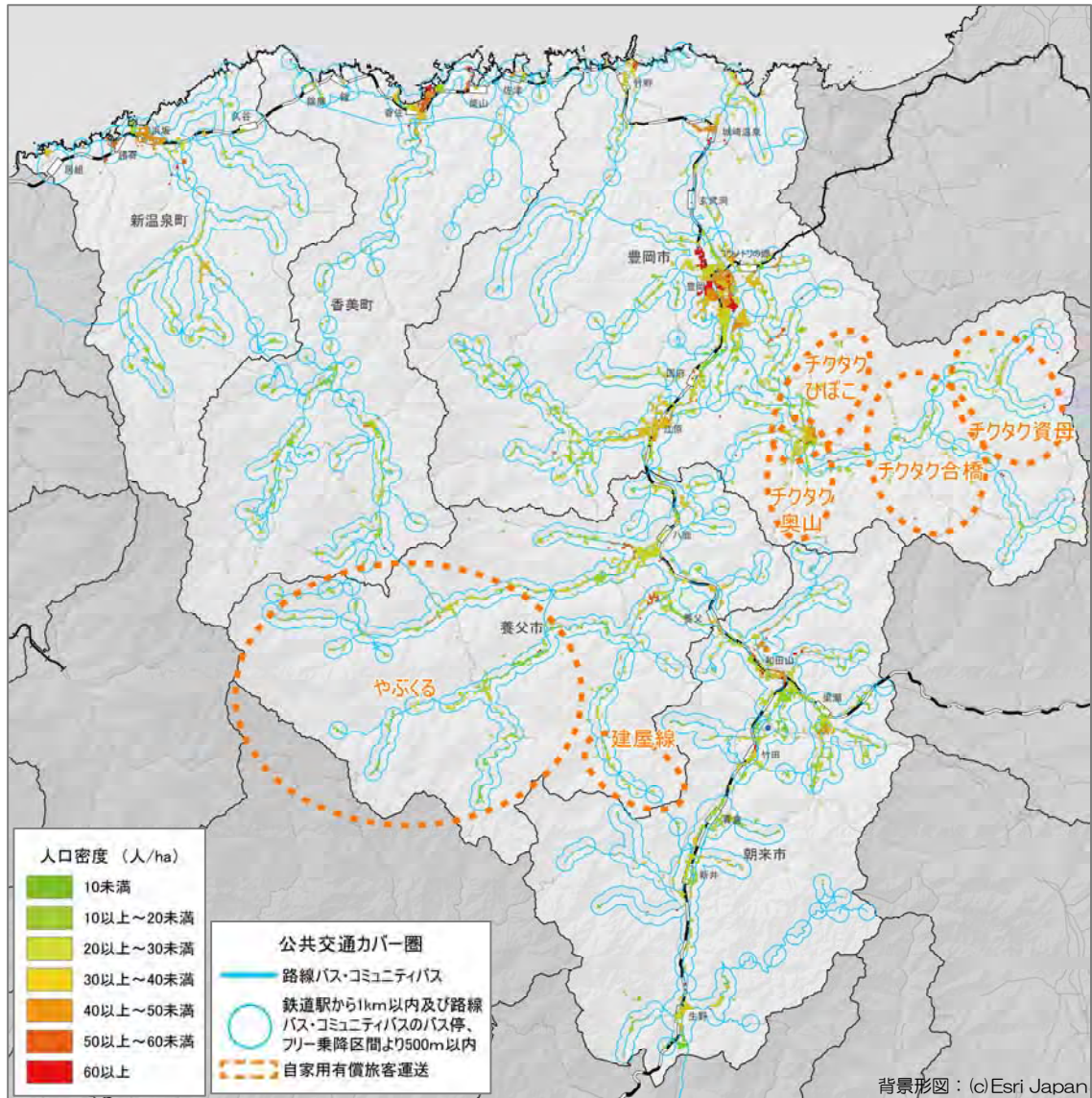
		単位	R01年度実績
豊岡市	収入	千円	13,613
	経費	千円	75,409
	収支率	%	18%
	市負担額	千円	61,796
養父市	収入	千円	7,845
	経費	千円	40,845
	収支率	%	19%
	市負担額	千円	33,057
朝来市	収入	千円	3,548
	経費	千円	30,346
	収支率	%	12%
	市負担額	千円	30,027
香美町	収入	千円	6,581
	経費	千円	55,656
	収支率	%	12%
	町負担額	千円	49,075
新温泉町	収入	千円	13,482
	経費	千円	125,896
	収支率	%	11%
	町負担額	千円	112,414
但馬地域 (市町計)	収入	千円	45,068
	経費	千円	328,152
	収支率	%	14%
	市町負担額	千円	286,369

※高齢者割引などの優待制度があるところでは、現金収入、想定収入の合計値を採用

(4) 地域公共交通のサービス水準

【公共交通空白地】

- 公共交通を利用しづらい公共交通空白地（鉄道駅から 1 km圏外・バス停から 500m 圏外）は、但馬地域の人口の 4%、面積の 23%を占める。



出典：バス路線情報（2021年8月）、国土数値情報

【人口】H27 国勢調査 250mメッシュを基とした 100mメッシュを採用

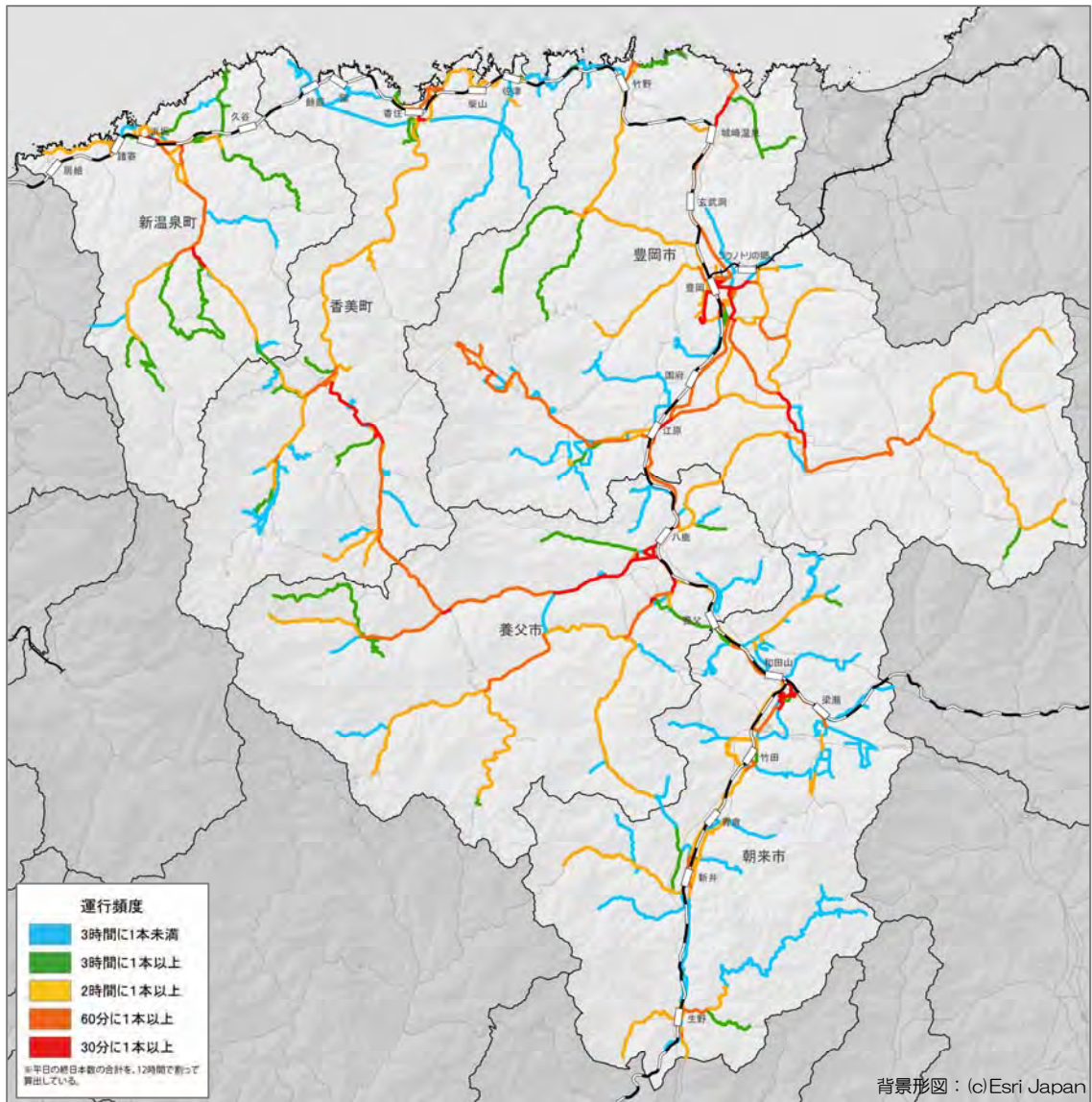
【面積】可住地面積（森林、湖沼を除いた面積）

図 3-15 公共交通カバー圏と人口密度



【バス運行密度】

- 町中心部では路線と運行本数が多いが、中山間部では少なく、大半は運行頻度が2時間に1本程度である。



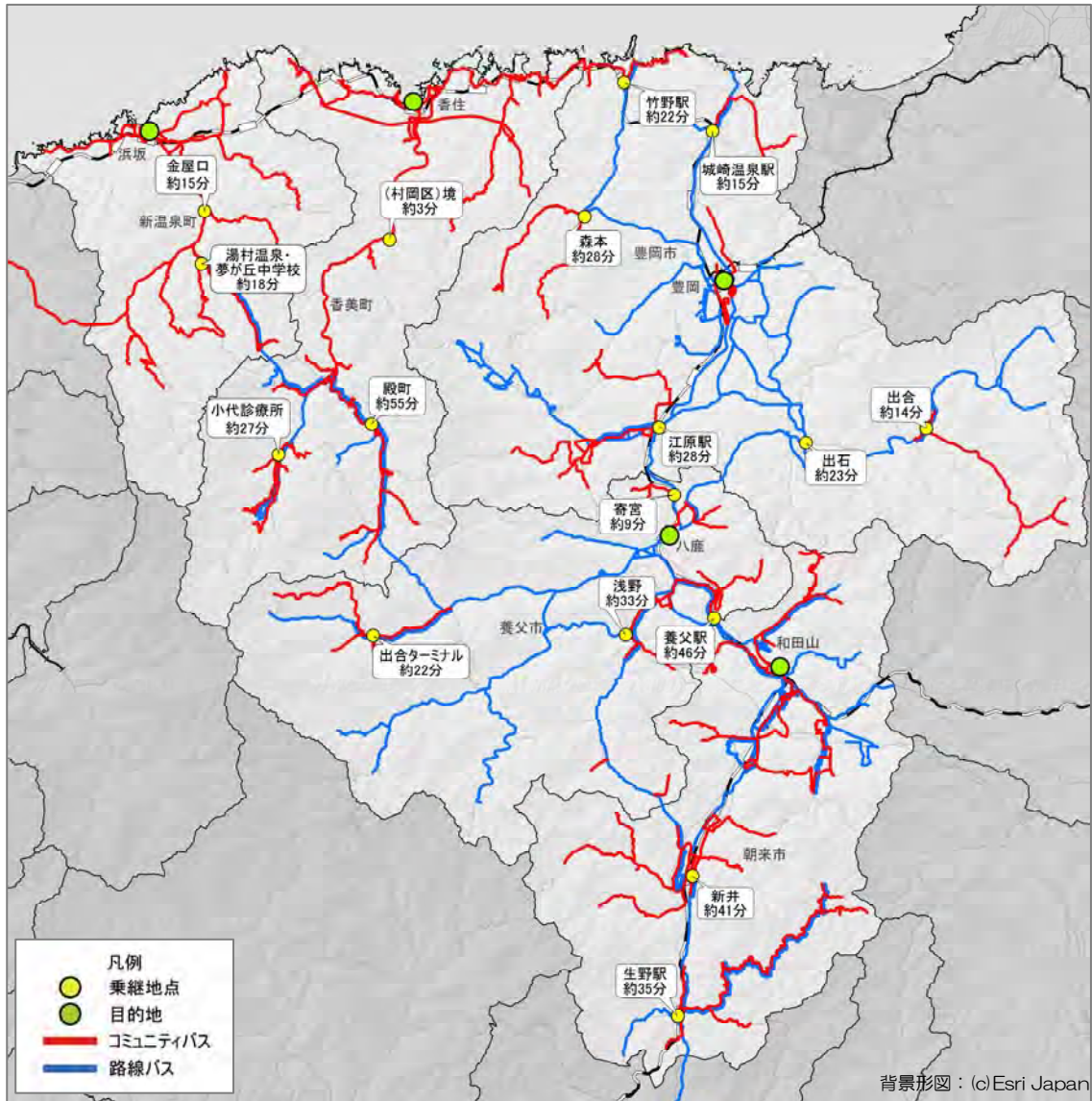
出典：バス路線情報（2021年3月）

図3-16 バス運行密度（平日終日）



【主要な乗継拠点における平均待ち時間】

- 主要な乗継拠点において、各市町中心駅への移動の際の乗り継ぎに時間を要する箇所や時間帯が存在する。

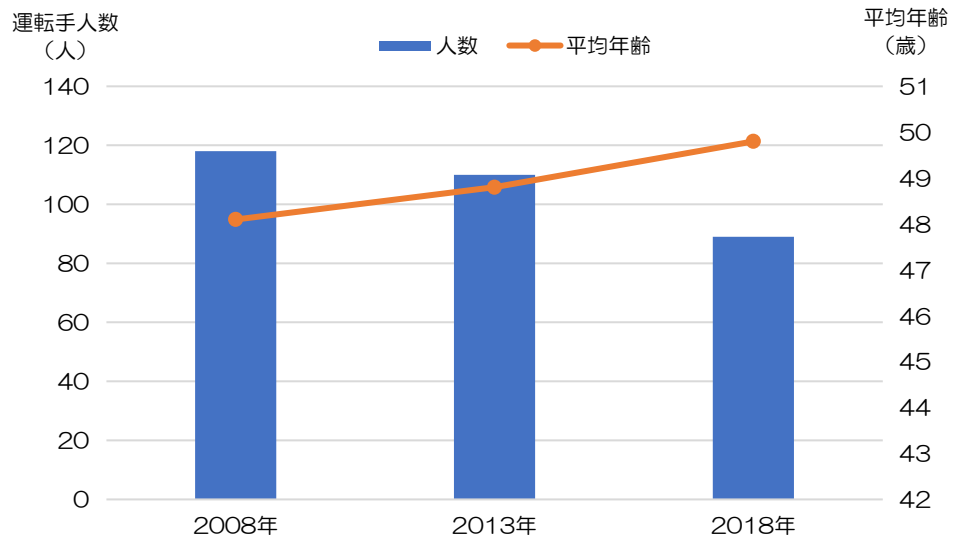


出典：バス路線情報（2021年3月）

図 3-17 各市町中心駅への移動の際の主要な乗継拠点の待ち時間

(5) バス運転手の状況

- バス運転手の人数が減少し、平均年齢が高くなっている。



※正職員のみ（嘱託雇用運転士を除く）

【出典】全但バス

図 3-18 全但バスの運転手人数・平均年齢の推移

### 1-3.高速バス

- ・ 但馬地域の高速バスは、全但バスにより城崎温泉～神戸・大阪・京都方面、浜坂・湯村温泉～神戸・大阪方面に運行されている。（一部共同運行）



図 3-19 高速バス路線

#### 1-4.タクシー

- 香美町、新温泉町ではタクシー拠点が少ない、特に香美町では1箇所のみで、配車可能台数は1~2台となっている。
- 豊岡市、養父市、朝来市では、鉄道駅を中心に各市3~8箇所拠点がある。

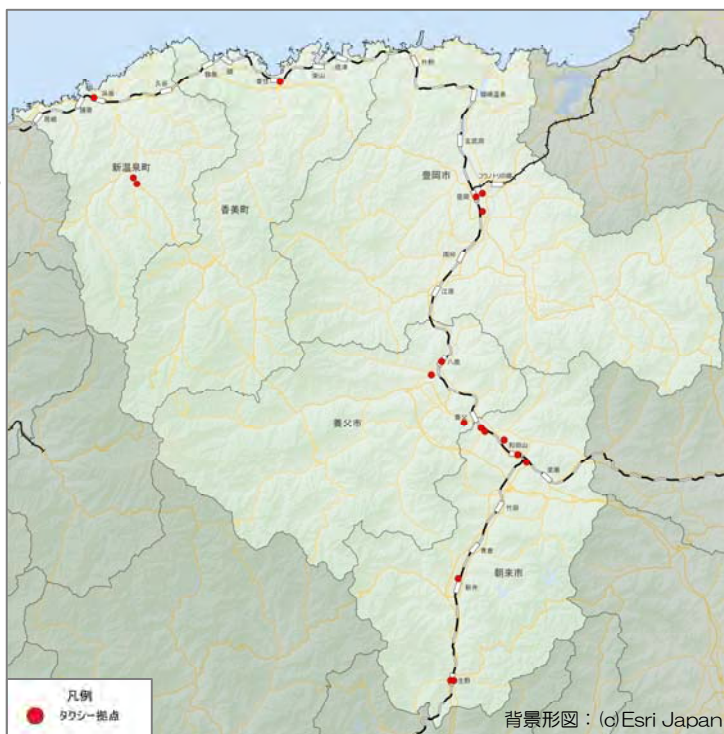


図 3-20 タクシー拠点

表 3-2 タクシーの配車可能台数

	事業者名称	営業所	配車可能台数
豊岡市	全但タクシー 株式会社	豊岡	8
	日本交通 株式会社	本社	19
	エンタープライズヒライ 株式会社 (ふく福タクシー)	豊岡	5
	伊坪信治タクシー (ケンリムジン)	豊岡	5
	株式会社 交通救護センター (あさごタクシー)	豊岡	14
養父市	丸八観光タクシー 有限会社	本社	3
	全但タクシー 株式会社	本社	2
	あいあいタクシー	本社	6
朝来市	全但タクシー株式会社	和田山	3
	有限会社 旭タクシー	本社	6
	有限会社 旭タクシー	和田山	
	有限会社 生野観光	本社	1
	生野タクシー 有限会社	本社	1
	有限会社 新井タクシー	本社	3
	エンタープライズヒライ 株式会社 (ふく福タクシー)	本社	5
	株式会社朝来タクシー (株式会社交通救護センタークサカ)	本社	1
香美町	日本交通 株式会社	香住	1~2
新温泉町	有限会社 温泉タクシー	本社	2
	全但タクシー 株式会社	湯村	4
	浜坂タクシー 有限会社	本社	3

出典：市町提供資料 (2021年3月)



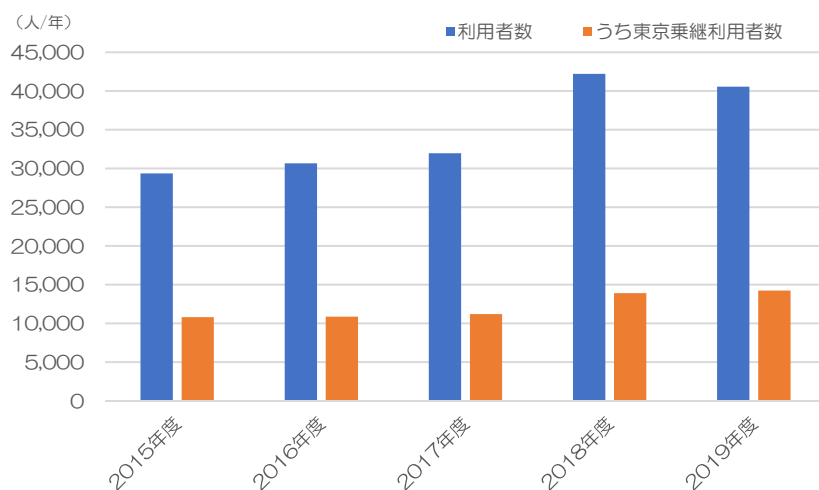
## 1-5.空港

- ・ コウノトリ但馬空港は、但馬地域の高速交通の空白状態を解消し、交通の利便性を高める通勤者空港として、1994年（平成6年）に開港した。空港利用者の約35%は伊丹空港で乗り継ぐ羽田空港発着の利用者である。
- ・ 豊岡駅、城崎温泉駅から但馬空港連絡バスが運行されている。



【出典】兵庫県 HP

図 3-21 コウノトリ但馬空港位置図



【出典】兵庫県 HP

図 3-22 コウノトリ但馬空港の利用者数

1-6.観光交通

- ・ 但馬地域では観光交通として、季節に合わせて様々なコースを運行する定期観光バス「夢但馬周遊バス たじまわる」、小回りの利くタクシー車両を活用し観光地を周遊する「夢たじま観光タクシー」、竹田駅から竹田城跡へアクセスする「天空バス」など、様々な観光交通がある。

《夢但馬周遊バス たじまわる》

【出典】全但バス パンフレット

《夢たじま観光タクシー》

【出典】全但タクシーHP

《天空バス》

【出典】あさごナビ

図 3-23 但馬地域の主な観光交通

## 2.地域公共交通の利用・意向調査

### 2-1.実施した調査の概要

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把握するため、以下の方法で調査を実施した。

#### ■住民アンケート調査

調査時期	2021年1月15日～31日
調査方法	但馬地域の住民を対象に、郵送配布・郵送回収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。
配布数	但馬地域から無作為抽出した5,000世帯 (1世帯に3枚アンケート票を同封)
回収状況	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)

#### ■実証運行と利用者アンケート調査

実証運行結果の概要を掲載予定

## 2-2.住民アンケート調査結果

### (1) 普段の外出

#### ① 頻度・交通手段

	頻度	交通手段
通勤・通学	<p>・通勤・通学をしている人は全体の約5割。そのうちのほとんどが「週3~4日」以上</p> <p>N=3959</p>	<p>・自分で運転して移動している人は85% ・送迎は4% ・鉄道・バス合わせて5%</p> <p>N=2063 (複数選択)</p>
通院	<p>・「月2~3回」以上通院している人は全体の約2割</p> <p>N=3959</p>	<p>・自分で運転して移動している人は72% ・送迎は16% ・鉄道・バス合わせて6%</p> <p>N=2593 (複数選択)</p>
日常の買い物	<p>・「週1~2日」以上日常の買い物で外出する人は全体の約7割。その約半数が「週3~4日」以上</p> <p>N=3959</p>	<p>・自分で運転して移動している人は79% ・送迎は12% ・鉄道・バス合わせて2%</p> <p>N=3422 (複数選択)</p>
その他お出かけ	<p>・「月2~3日」以上外出する人は全体の約4割</p> <p>N=3959</p>	<p>・自分で運転して移動している人は75% ・送迎は16% ・鉄道・バス合わせて5%</p> <p>N=2488 (複数選択)</p>



	その他お出かけのうち 【家族等の送迎】の頻度	その他お出かけのうち 【買い物（日常的でない）・娯楽・趣味】 の交通手段
その他お出かけ【目的別】	<ul style="list-style-type: none"> <li>「週1～2日」以上、家族等の送迎で外出する人が約6割</li> </ul> <p>N=227</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自分で運転して移動している人は80%</li> <li>送迎は18%</li> <li>鉄道・バス合わせて4%</li> </ul> <p>N=416（複数選択）</p>

## ②主な移動先

- 通勤・通学、通院、日常の買い物について、豊岡市では市内の移動が多い。一方で、香美町、新温泉町では町外への移動が多い。他市町への移動先として、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。その他お出かけは、遠方への移動が多い。

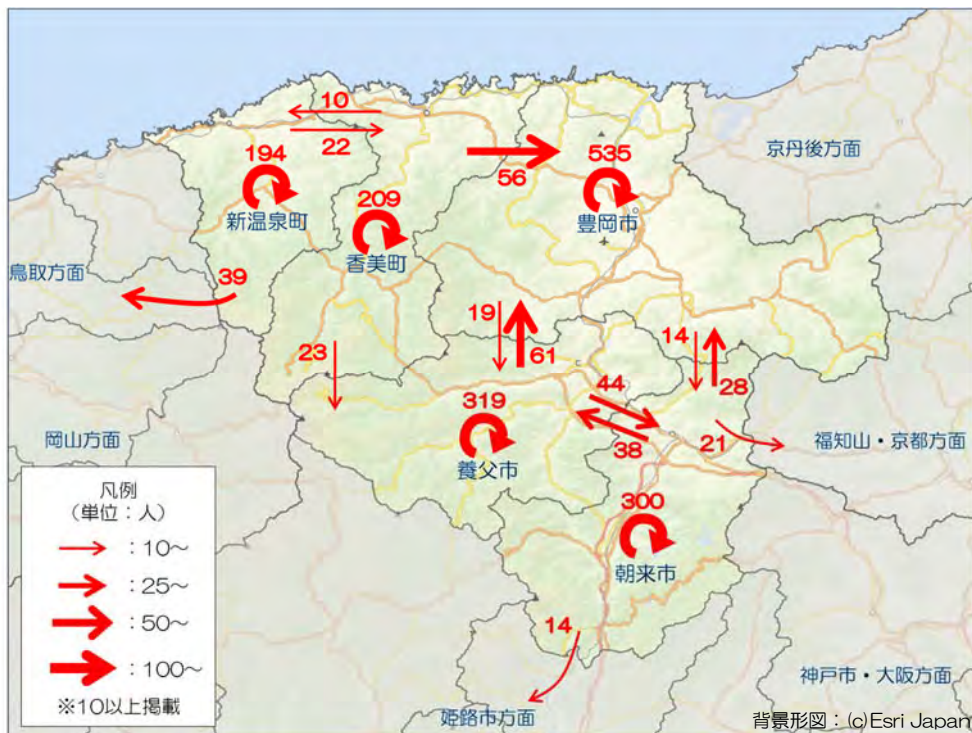


図 3-24 主な移動先（通勤・通学）

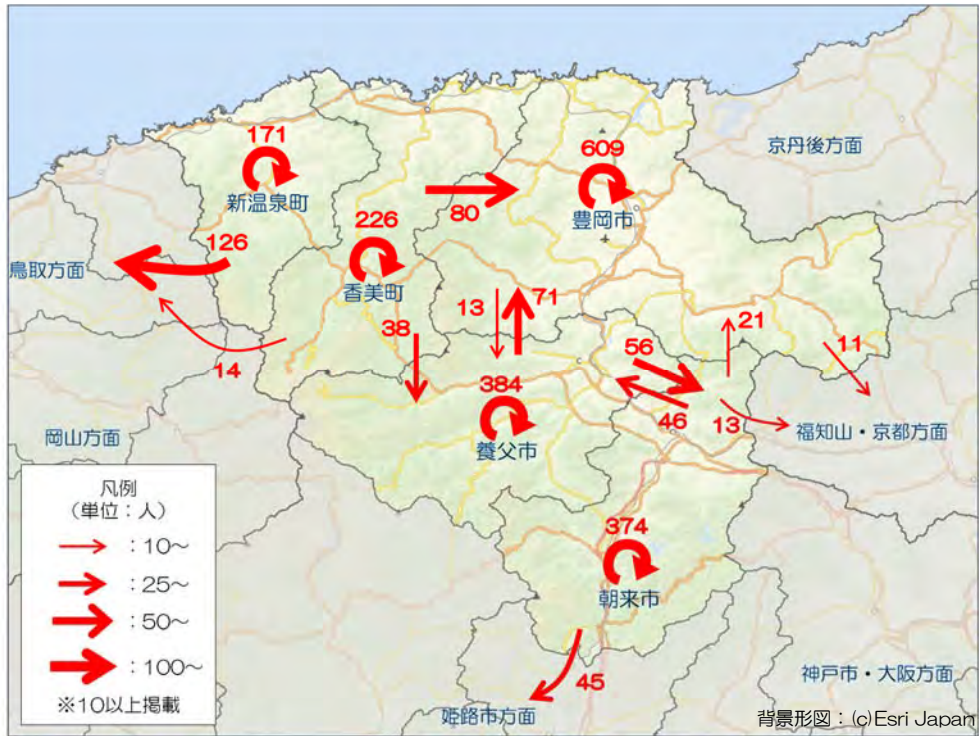


図 3-25 主な移動先 (通院)

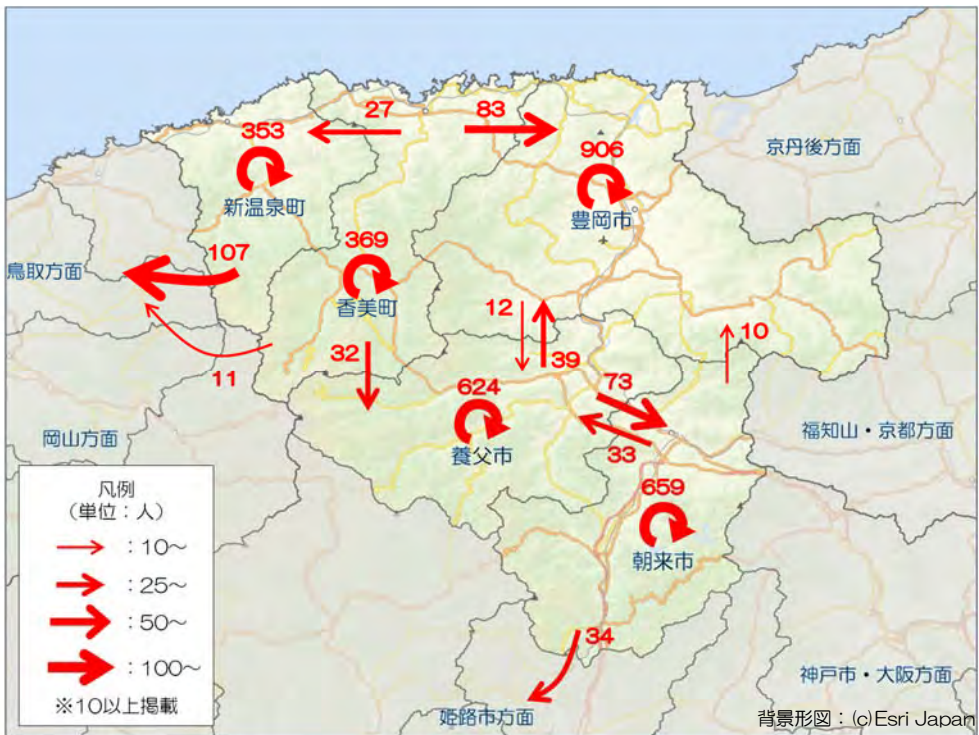


図 3-26 主な移動先 (日常の買い物)

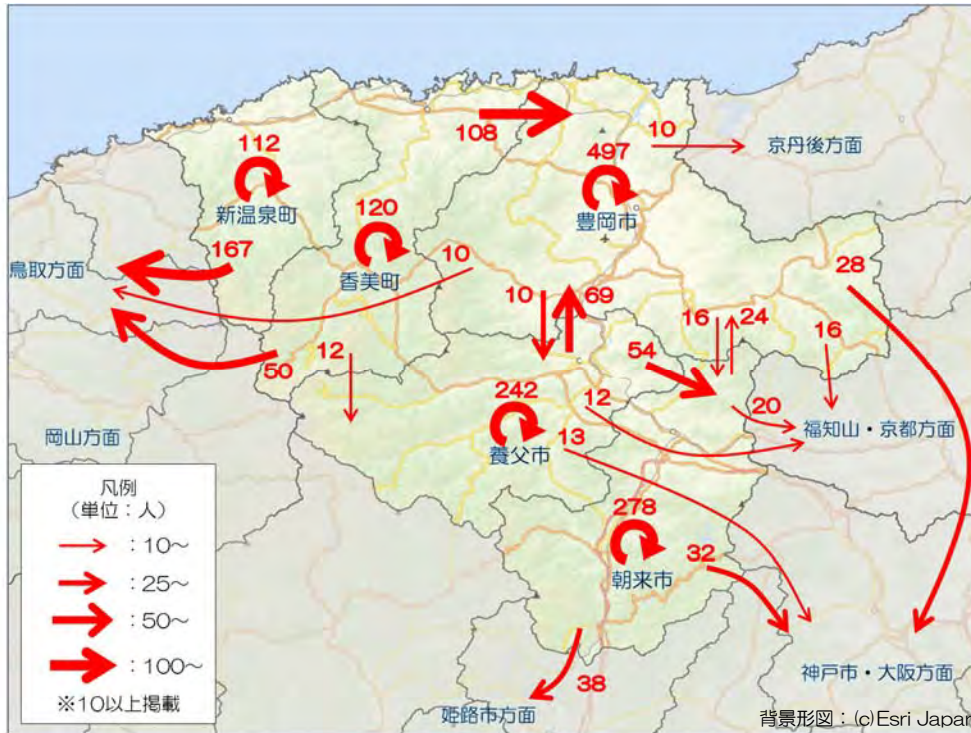


図 3-27 主な移動先（その他お出かけ）

### ③高齢者の移動

- 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、約7割は自家用車を自分で運転して移動している。また、公共交通の利用や送迎の割合がやや高い。（※高齢者：60歳以上と定義）

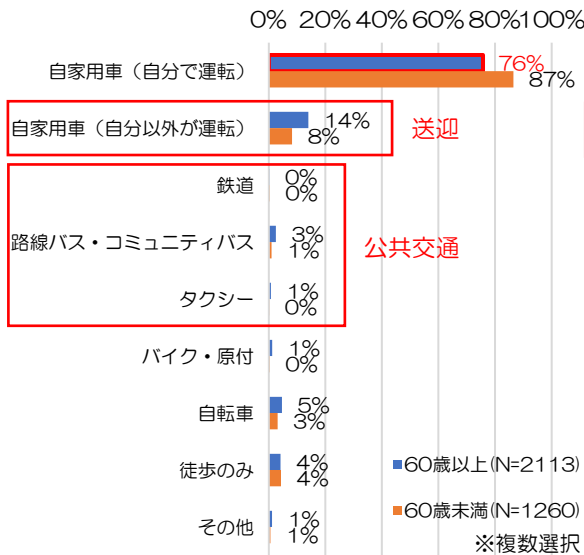


図 3-28 日常の買い物の交通手段  
(60歳以上・未満別)

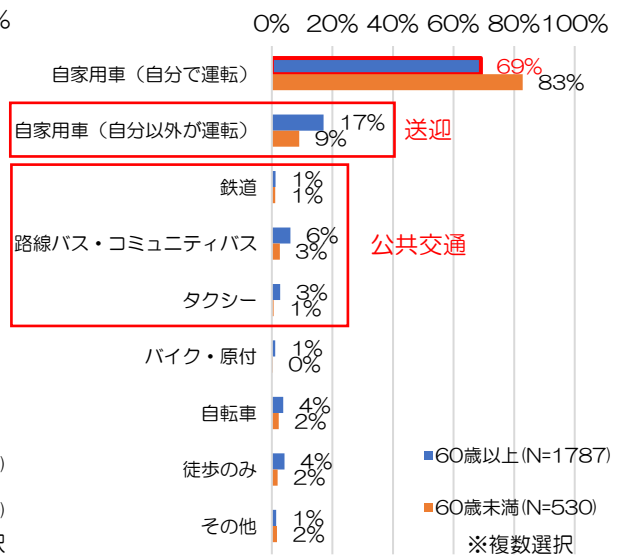


図 3-29 通院の交通手段  
(60歳以上・未満別)



#### ④ 運転できない人の移動

- ・ 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、家族等の送迎が可能な人の7割は送迎で外出しており、公共交通を利用する割合は低い。

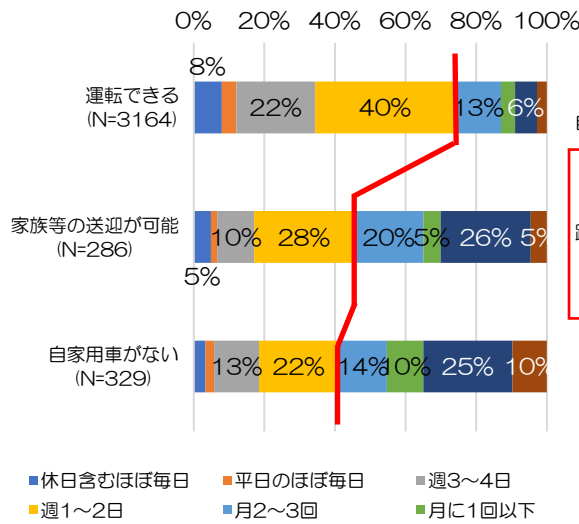


図 3-30 日常の買い物の頻度 (運転可否別)

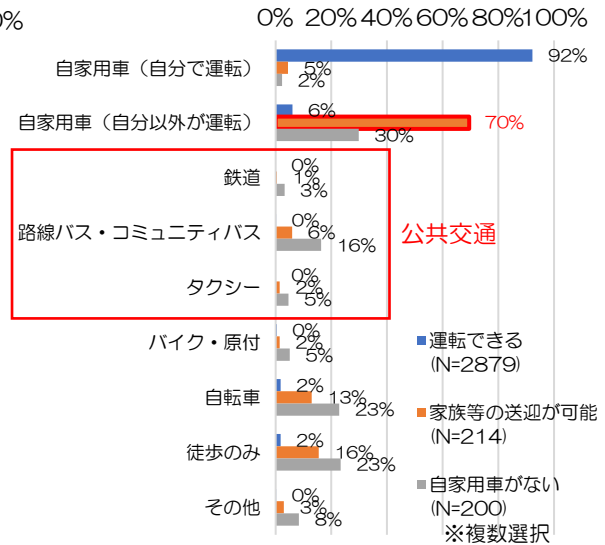


図 3-31 日常の買い物の交通手段 (運転可否別)

※アンケート票の記載

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)

家族等の送迎が可能：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)

#### (2) 豊岡病院への移動

- ・ 豊岡病院の利用頻度は、豊岡市、香美町が高く、新温泉町は他市町に比べ低い。
- ・ 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。
- ・ 自家用車を選択した理由は、「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。

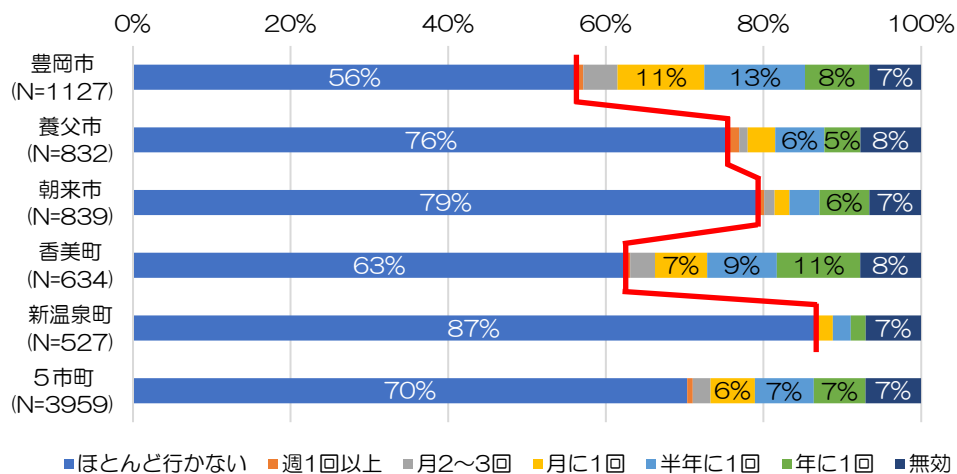


図 3-32 豊岡病院の利用頻度

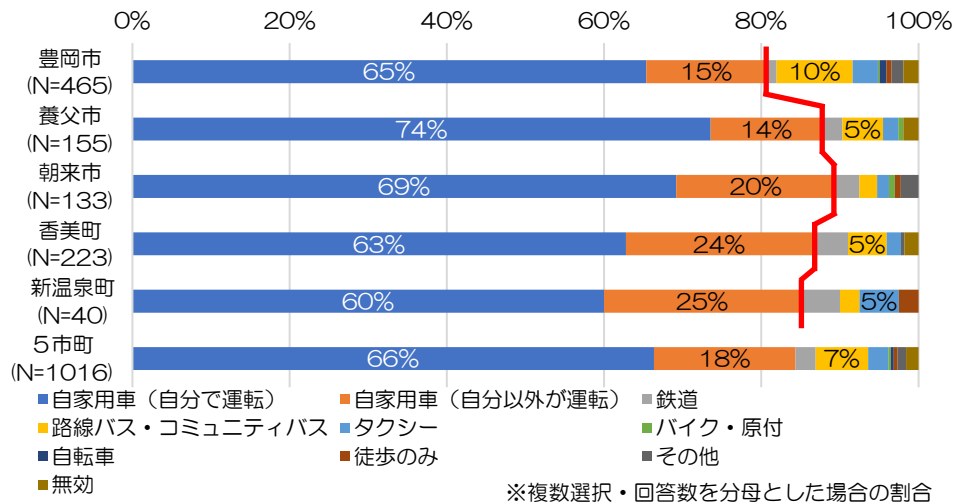


図 3-33 豊岡病院への交通手段

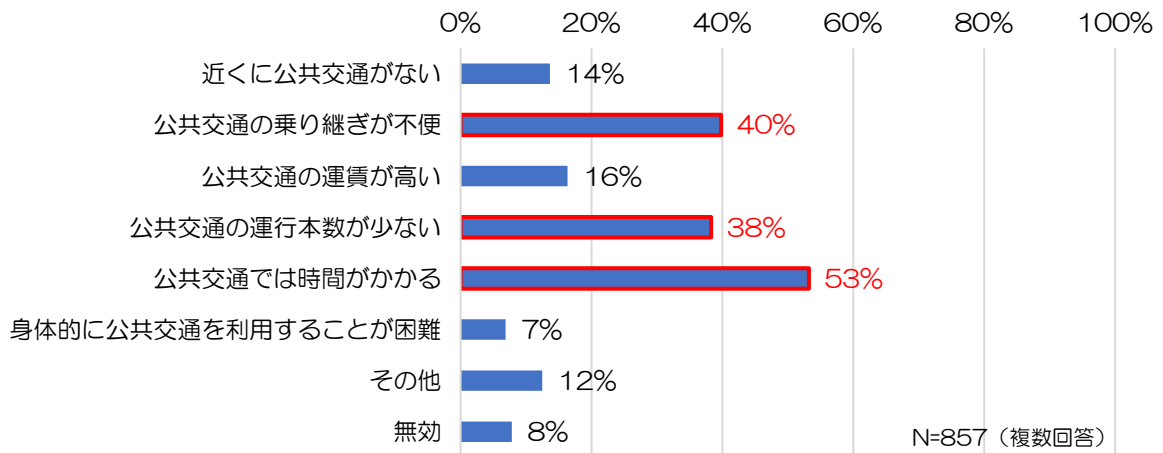


図 3-34 自家用車を選択した理由

### (3) 外出の不安や不満

- 「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、「申し訳ないと感じる」人が23%。また、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%となった。

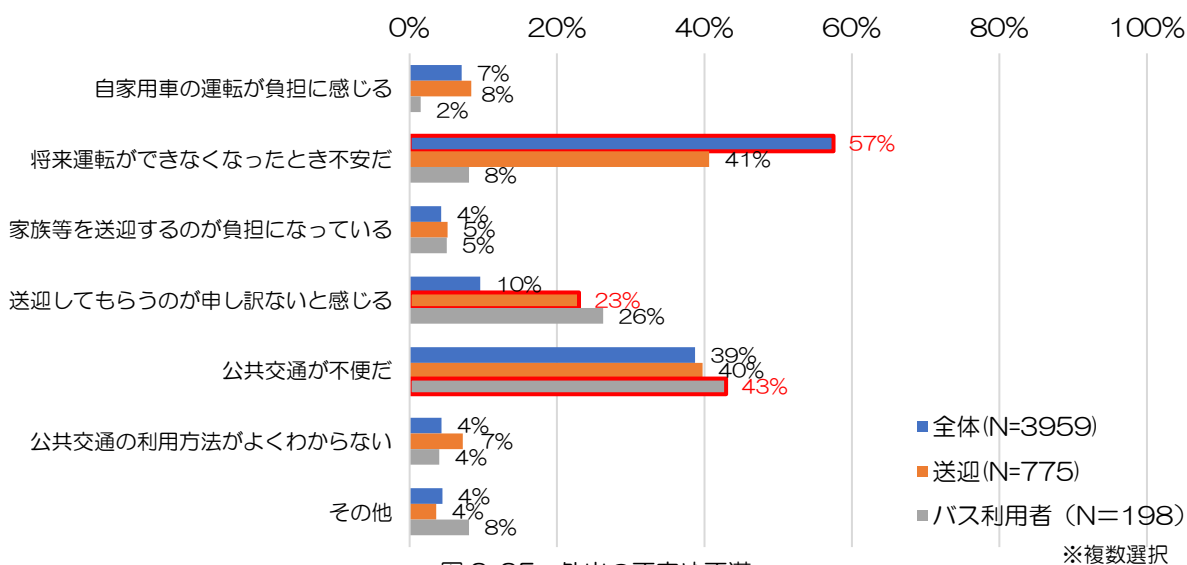


図 3-35 外出の不安や不満

※送迎：普段の外出項目において、いずれかの目的で送迎を交通手段として選択している人

バス利用者：普段の外出項目において、いずれかの目的で路線バス・コミュニティバスを交通手段として選択している人

### (4) 公共交通に関する意見・移動形式別の利用意向

#### ア. 路線バス・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、「運賃を安くする」、「目的地まで乗り換えがない」が多い。
- 「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。
- 「現在走っていない所に新路線を運行する」では、村岡⇄日高、村岡⇄豊岡、浜坂⇄鳥取などが挙げられている。



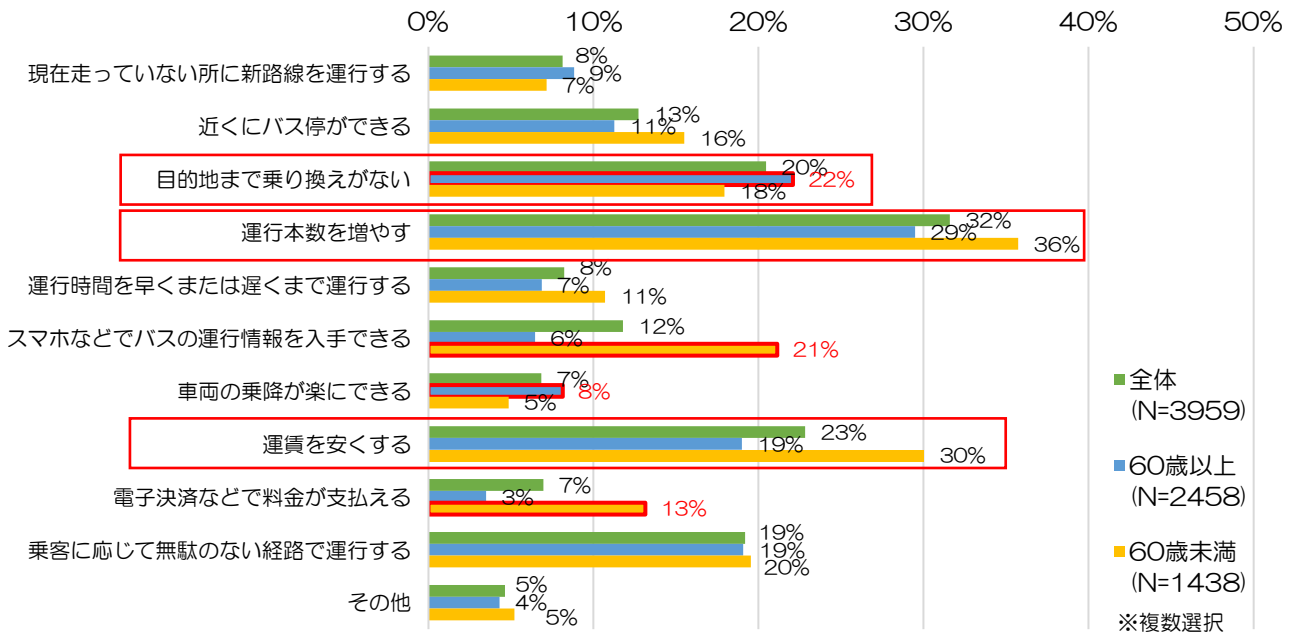


図 3-36 路線バスやコミュニティバスの改善点 (60 歳以上・未満)

表 3-4 「新路線を運行する」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

### イ. 移動形式別の利用意向

#### (デマンド方式)

- 利用意向は 32%。利用しない理由としては、「事前予約が面倒」が 43%。

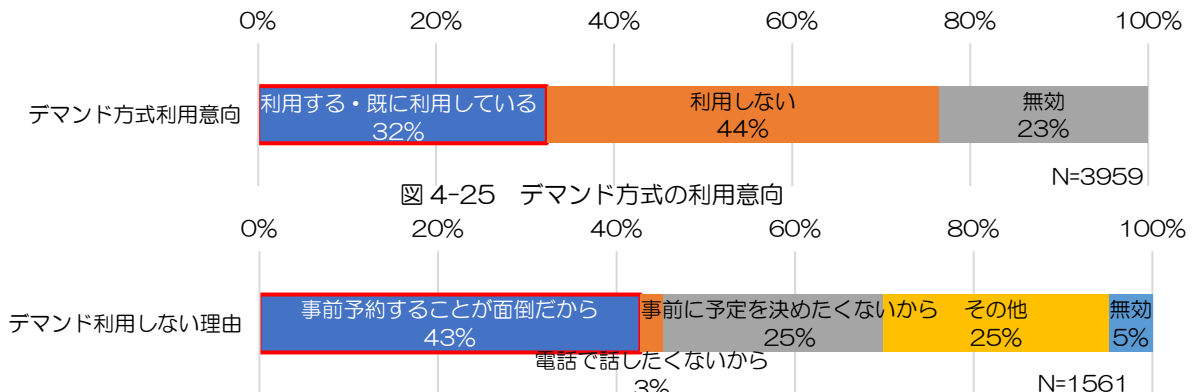


図 3-37 デマンド方式を利用しない理由

(タクシー)

- 「バス運賃と同等くらいであれば利用する」が36%、「半額程度で利用する」が13%。

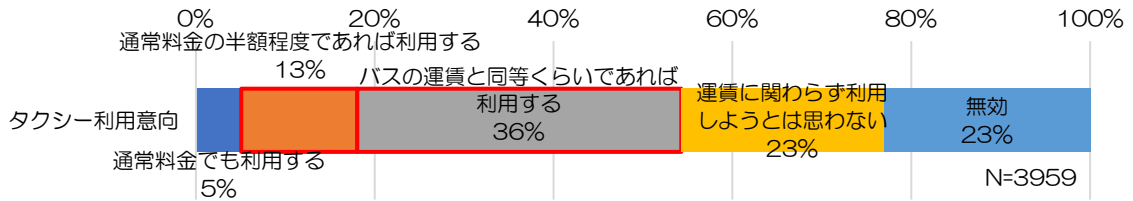


図 3-38 タクシーの利用意向

(地域支え合い型)

- 利用意向は40%。利用しない理由としては「気兼ねする」、「安全面に不安がある」で7割。無償でも、または報酬があれば運転手として活動したい人は17%。

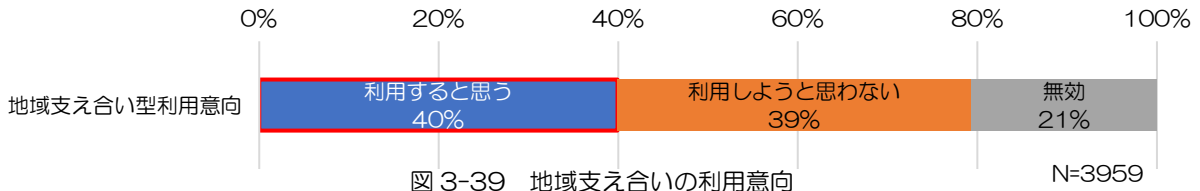


図 3-39 地域支え合いの利用意向

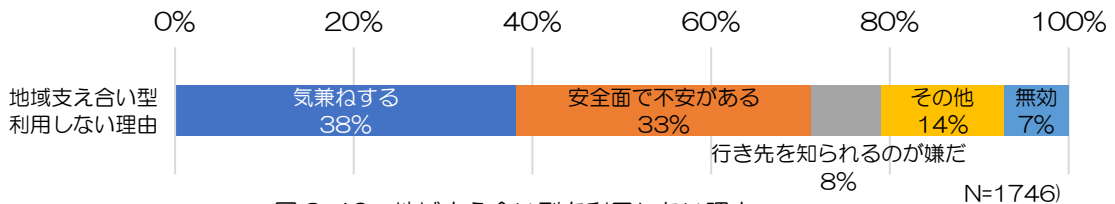


図 3-40 地域支え合い型を利用しない理由

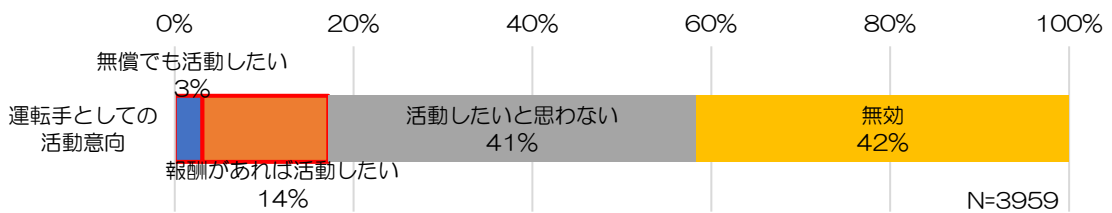


図 3-41 運転手としての活動意向

### ウ.公共交通の維持

- 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%。一方で、「廃止や運行形態を見直す」のがよいと考えている人は17%。

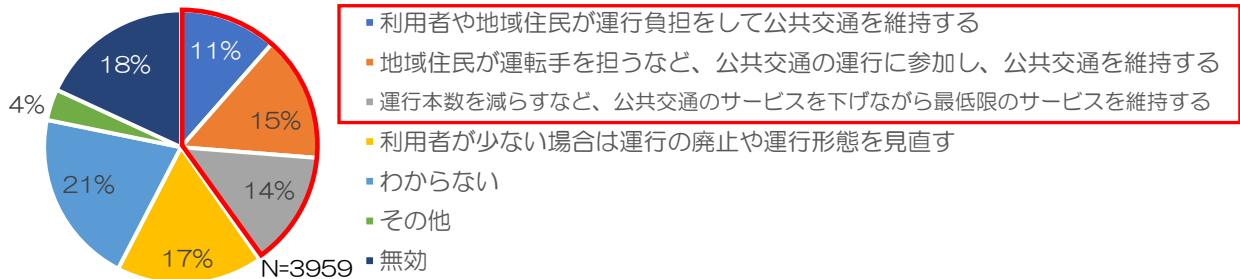
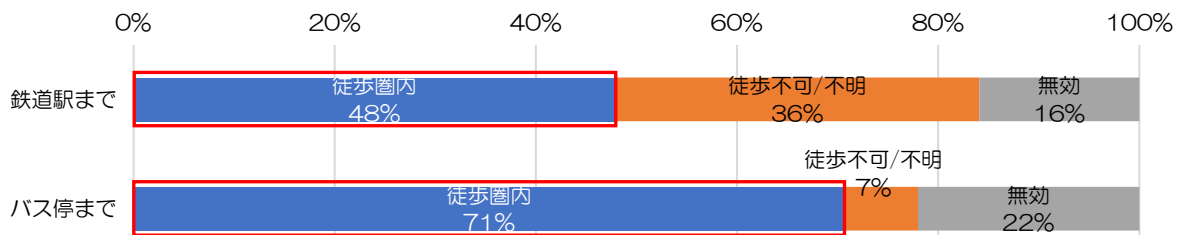


図 3-42 公共交通の維持に対する意見

### (5) 公共交通の利用環境

- 鉄道駅の徒歩圏内に住んでいる人は48%、バス停の徒歩圏内に住んでいる人は71%。
- 鉄道駅徒歩10分圏内では、鉄道の利用割合が少し高い。しかし、バス停徒歩5分圏内では、バスの利用割合は変わらない。



※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

N=3959

図 3-43 鉄道駅やバス停まで徒歩圏内に住んでいる人の割合

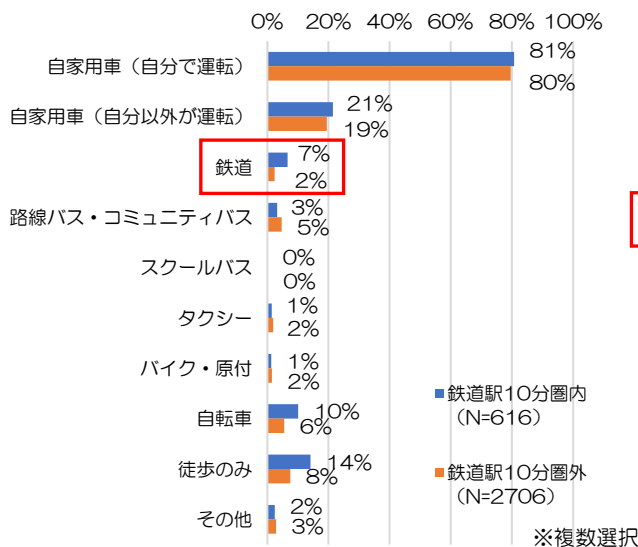


図 3-44 交通手段(全目的)(鉄道徒歩10分圏域別)

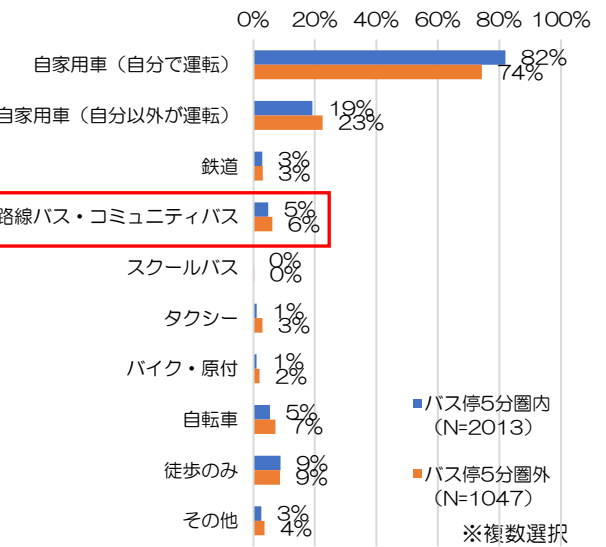


図 3-45 交通手段(全目的)(バス停徒歩5分圏域別)



(6) ICT 技術を活用した施策の可能性

- ・ 「スマートフォンを持っており日常的に利用」する人は 50%。「持っているが複雑な操作はわからない」人が 18%。
- ・ 「交通系 IC カードは持っていない」人が 81%。利用できればいい場面としては、「鉄道」が 21%、「バス・タクシー」が 13%、「買い物」が 15%。「利用することはない」人が 40%。

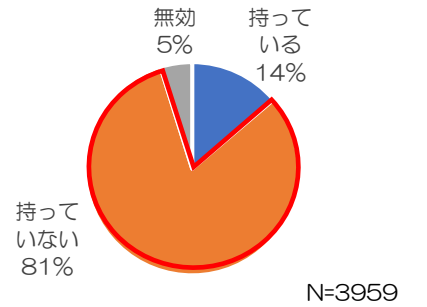
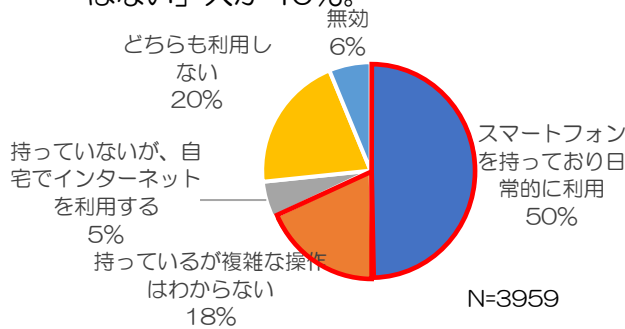


図 3-46 インターネット・スマートフォンの利用状況

図 3-47 交通系 IC カードの所有状況

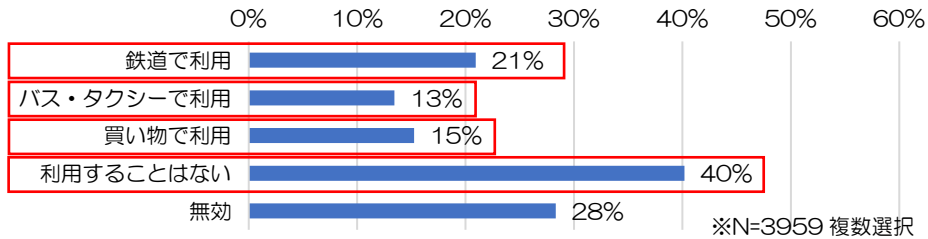


図 3-48 交通系 IC カードが利用できるようになればいい場面

(7) 新型コロナウイルス感染拡大による影響

- ・ 「外出頻度が減った」人が 53%。
- ・ また、「外出頻度が減った」と回答した人のうち、「終息後は増える」と回答した人が 74%。公共交通の利用に影響があった人のうち、終息後、「公共交通に戻る」人は 6割。

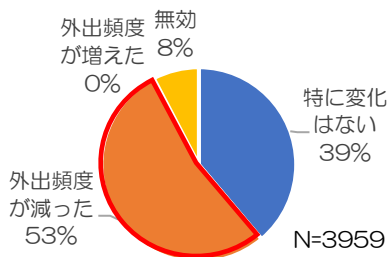


図 3-49 外出頻度への影響

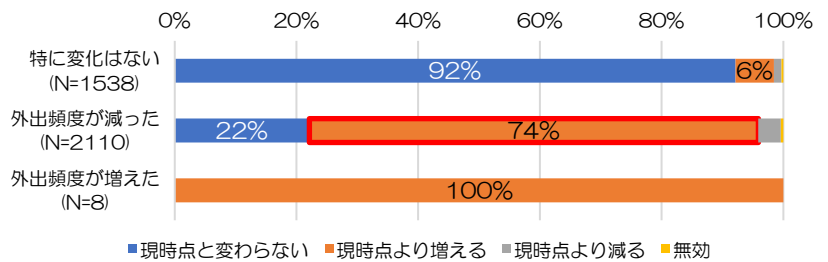


図 3-50 終息後の外出頻度

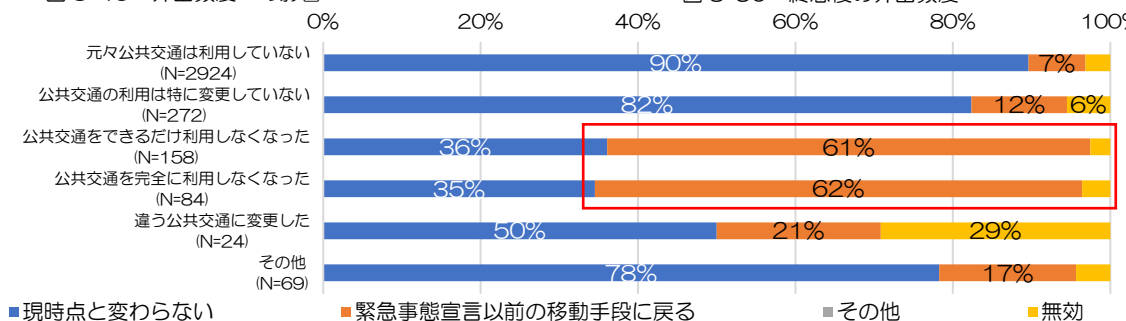


図 3-51 影響前後の移動手段（公共交通）の変化

## (8) 調査結果まとめ

### 【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。
- 高齢者を含め、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。
- 新規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。

## 2-3.実証運行と利用者アンケート調査結果

実証運行結果と利用者アンケート調査結果を掲載予定

### 3.課題整理

#### 3-1.但馬地域の現状・問題点

但馬地域の公共交通を取り巻く環境について、現状・問題点を整理する。

	現状	問題点
地域の状況	・人口減少・少子高齢化が進んでいる	— ✓人口減少に比例した公共交通利用者の減少
	・点在する中山間地域では人口密度が低下している	— ✓集落間を運行する路線と運行距離の増加
	・生活利便施設はまちの中心部に集積	— ✓生活利便施設への移手段の確保
	・生活利便施設を利用する際、市町間の移動を伴う地域がある	— ✓市町をまたいだ路線の不足
	・冬季には山間部だけでなく街中にも積雪がある	— ✓冬季における移手段の制限
	・市町の財政は厳しく余裕がない	— ✓公共交通に対する支出の制限
日常の移動	・隣接市町への移動が多く、但馬地域内で生活圏域に違いがある	— ✓地域の生活圏に合った路線が少ない
	・高齢者を含め、自動車での移動が多く、公共交通利用は少ない	— ✓公共交通の持続可能性の低下 ✓高齢者の運転事故の増加、送迎の負担
	・自動車を運転できない人は、運転できる人に比べ、外出頻度が低い	— ✓移動の制約に伴う外出頻度の低下
地域公共交通の状況	・公共交通空白・不便地域がある	— ✓公共交通空白・不便地域の移動
	・運行本数が少なく、目的地まで時間がかかる地域がある	— ✓生活時間に合わせづらいダイヤの存在
	・利用者が少ないことで収支率が低く、行政・事業者の負担が大きくなっている	— ✓現状の公共交通サービスを維持していくことが困難
	・運転手の減少・高齢化が進んでいる	— ✓公共交通に携わる人材の不足
	・公共交通で目的地へ行くには乗り継ぎ・乗り換えが必要な場合がある	— ✓乗り継ぎ・乗り換えの手間 ✓待ち時間が発生することによる利便性の低下
	・乗車密度が低い路線がある	— ✓利用実態に合っていない車両サイズ
	・バリアフリー化が進んでいない所がある	— ✓移動に制約がかかる人の移動
	・公共交通に対し各地域で新たな取り組みを実施している	— ✓広域で情報共有する場がない
	・公共交通が不便であるという住民の認識	— ✓公共交通に対する住民の危機感の低さ
	・一方で、公共交通は対策を講じてでも維持が必要という住民意見が多い	
観光	・公共交通を利用した周遊が少ない	— ✓観光資源への公共交通アクセスと利用促進の不足
	・観光資源が点在している	— ✓観光資源分散による公共交通でのカバーが困難



### 3-2.課題整理

但馬地域の現状・問題点から、以下のように課題を整理する。

#### 地域の移動に関する事項

公共交通空白・不便地域の移動手段の確保

生活圏の広がりによる移動範囲の広域化

利用状況に合わない車両サイズ

点在する集落の人口減少

高齢者など運転できない人の増加

移動制限がある人の外出機会・交流機会の減少

公共交通に関する公的負担の増加

#### 公共交通の利便性に関する事項

高齢者の増加とバリアフリー対策の遅れ

乗継利便性の低さや待合環境の悪さ

生活時間に合わない公共交通の運行時間

利用者目線に立った情報の提供不足

季節に伴う需要の変動

#### 観光・交流に関する事項

広域的な公共交通アクセスの不足

観光資源をつなぐ二次交通の不足

観光資源と公共交通の連携不足

#### 公共交通の維持に関する事項

公共交通を担う人材不足

公共交通利用者の減少

地域の公共交通の維持・確保に対する住民の意識の低さ

## 第4章 計画の基本的な方針・目標

### 1. 地域が目指すべき姿

但馬地域における公共交通の現状や課題を踏まえ、本計画において地域が目指すべき姿を次のとおり定める。

#### 住民の暮らしと広域的な交流を支える 公共交通の実現

但馬地域において、公共交通は以下のような役割を担っており、この役割を支える公共交通の実現を目指す。

##### 住民の暮らし

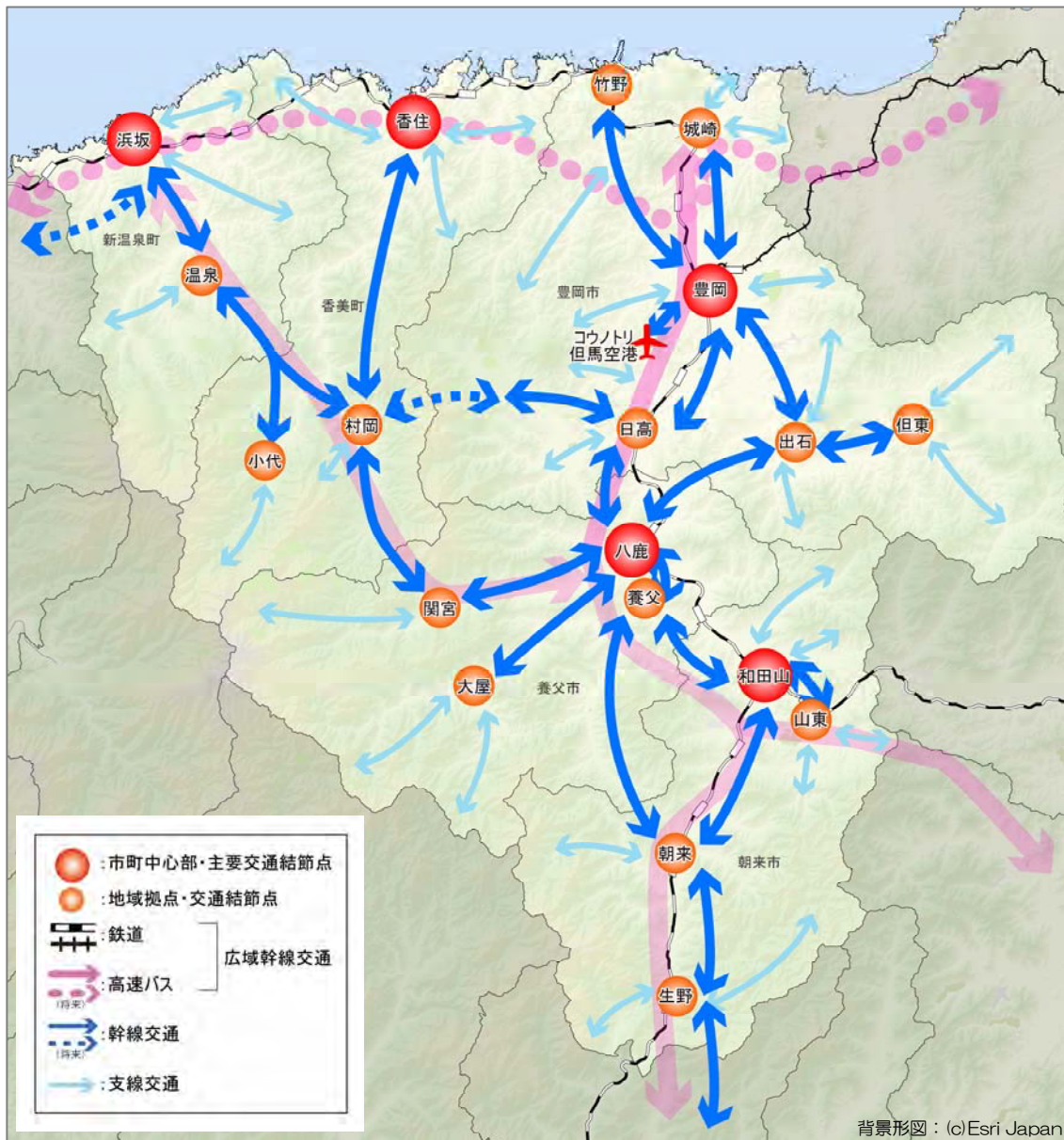
- 通勤・通学、通院、買い物など、日常生活において、市町の中心部への移動が必要である。市町の中心部から離れた地域に住む人々にとって、公共交通は移動手段として、日常の暮らしを支える役割を担う。
- 自家用車の利用率が高く、学生や高齢者等の多くは、家族等の送迎に頼っている。公共交通は自分で自家用車を運転できない人の外出機会を支える役割を担う。

##### 広域的な交流

- 医療機関、教育機関等の都市機能が豊岡市や鳥取市の中心部に立地しており、公共交通は市町間をまたぐ移動を支える役割を担う。
- 他地域との都市間移動や、地域内に点在する観光拠点の周遊のための広域的な移動を支える役割を担う。

## 2.公共交通ネットワークの将来イメージ

地域の目指す公共交通ネットワークの将来イメージを次のとおり定める。



広域幹線交通	但馬地域と地域外を結ぶ広域的な公共交通	鉄道（JR山陰本線、JR播但線、京都丹後鉄道宮豊線） 高速バス、空港
幹線交通	地域の骨格として、市町間・地域拠点間を結ぶ公共交通	路線バス、コミュニティバス
支線交通	各市町の集落と地域拠点・交通結節点を結ぶ公共交通	路線バス、コミュニティバス、自家用有償旅客運送等

図 4-1 公共交通ネットワークの将来イメージ

### 3.計画の目標

現況・課題、地域が目指すべき姿を踏まえ、計画の目標を以下のように定める。

#### 目標① 地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

人口減少が進むとともに、地域住民の生活圏が広がる中で、通勤・通学、通院、買い物等、日常の地域住民のくらしに必要な移動手段を確保するため、地域の実情に合わせた公共交通ネットワークを構築し、公共交通空白地や不便地における、移動手段の確保を目指す。

#### 目標② 誰もが公共交通を使いやすいようにする

高齢化が進む中、誰もが使いやすく、安全・安心に利用できる公共交通を目指す。  
また、ICT技術の進展を踏まえ、公共交通の利便性の向上を図り、利用しやすく魅力ある公共交通を目指す。

#### 目標③ 観光・交流を支える

豊富な観光資源がある中で、駅や空港等の広域交通拠点へのアクセス性向上、地域間・都市間の円滑な移動、観光地と交通拠点を結ぶ公共交通サービスを充実させることにより、観光客にとって利用しやすい公共交通を目指す。

#### 目標④ 地域で公共交通をまもる

公共交通の課題を、住民、交通事業者、行政等で共有し、公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを一体となって推進する。

また、地域の公共交通を担う人材として欠かすことができない運転手等の確保や地域団体等の育成に取り組み、将来にわたり公共交通を安定的に維持できる体制づくりを目指す。



## 第5章 目標達成のための施策

目標を達成するために、以下の施策を実施する。

### 目標① 地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

#### 基本施策 1 地域路線の再編

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

#### 基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

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

#### 基本施策 3 多様な手段を用いた公共交通の運営

- 施策⑧ 新技術を活用した移動手段の検討
- 施策⑨ 他分野との連携による移動手段の確保
- 施策⑩ ICT を活用した運行管理・配車システムの導入

### 目標② 誰もが公共交通を使いやすいようにする

#### 基本施策 4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

- 施策⑪ 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化
- 施策⑫ バス停等の整備
- 施策⑬ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化

#### 基本施策 5 交通結節点における利便性の向上

- 施策⑭ 集約型バスターミナルの整備
- 施策⑮ 駅待合環境の改善、駅舎の整備・改築、バス待合環境の改善
- 施策⑯ パーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備

#### 基本施策 6 公共交通の利便性の向上

- 施策⑰ わかりやすい情報提供・案内
- 施策⑱ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化
- 施策⑲ 利用しやすい料金・わかりやすい料金の設定
- 施策⑳ 交通系 IC カードの導入・利用エリア拡大、キャッシュレス決済、モバイルチケット・定期券の導入
- 施策㉑ 経路検索サービスの充実
- 施策㉒ MaaS の導入検討

## 目標③ 観光・交流を支える

### 基本施策 7 広域的な公共交通ネットワークの充実

- 施策⑳ 高速バスネットワークの充実
- 施策㉑ 空港へのアクセス交通の充実

### 基本施策 8 観光交通としての利便性向上

- 施策㉒ 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実
- 施策㉓ 企画乗車券等による利用促進
- 施策㉔ 観光客への公共交通の情報提供

## 目標④ 地域で公共交通をまもる

### 基本施策 9 公共交通を担う人材の確保

- 施策㉕ バス運転手・タクシー運転手確保に向けた PR 活動の実施
- 施策㉖ 地域交通を担う団体向け講習会の開催

### 基本施策 10 公共交通の利用促進

- 施策㉗ 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施
- 施策㉘ 鉄道の利便性向上、利用者数増加の取り組みの実施
- 施策㉙ 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）
- 施策㉚ 高齢者や学生などに対する運賃負担軽減策の実施

#### -施策推進上の配慮事項-

施策の検討においては、以下の3点に配慮する。

(1) 新技術の積極的活用：(新技術)

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

(2) 既存ストックの最大限の活用：(ストック)

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

(3) ポストコロナ社会のニーズに即したサービス提供：(コロナ)

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

## 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

### 基本施策 1 地域路線の再編

#### 施策① 生活圏に合わせたバスの運行

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学、通院、買い物等の地域の生活圏に合わせた路線バス・コミュニティバス等の広域運行を推進する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

#### 【現状】

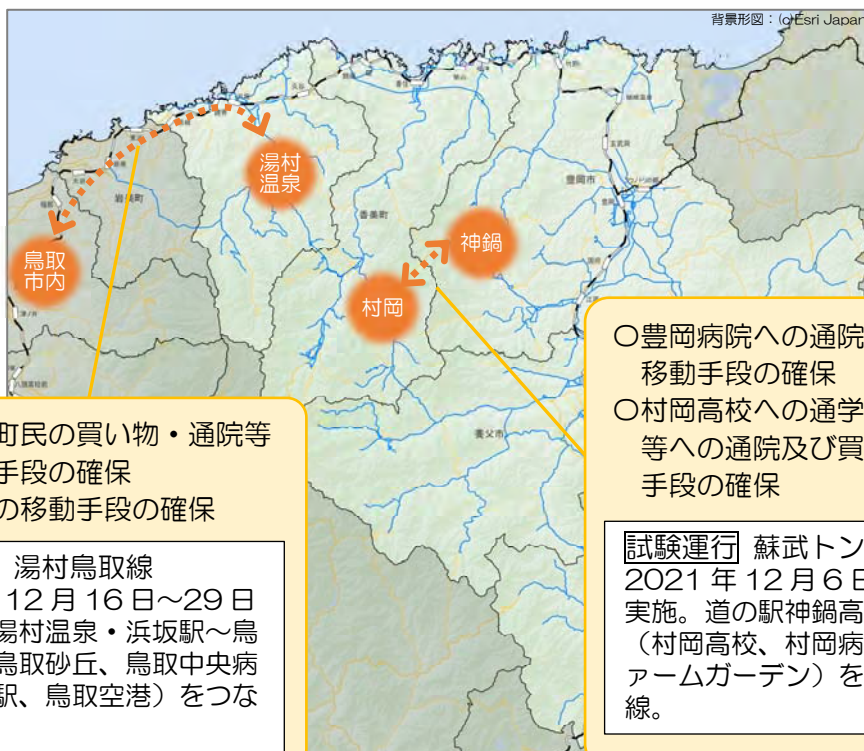
- 豊岡市市営バス「イナカー」竹野海岸線において、香美町をまたぐ路線を運行。
- 新温泉町民バス「夢つばめ」海上線において、鳥取県岩美町へ、県をまたぐ路線を運行。



図 5-1 市町をまたぐコミュニティバス路線（現状）

#### 【検討路線】

- 神鍋地区-村岡地区、湯村温泉-鳥取市内等の市町域をまたいだバスの運行を検討する。



- 新温泉町民の買い物・通院等の移動手段の確保
- 観光客の移動手段の確保

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

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

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

図 5-2 市町域をまたいだバスの運行検討路線

# 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

## 基本施策 1 地域路線の再編

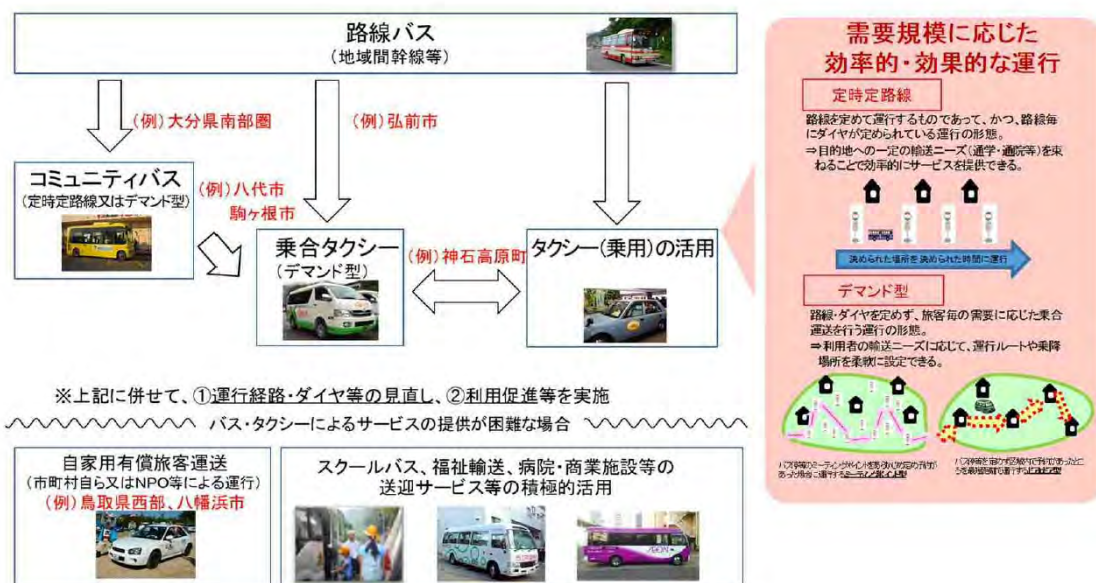
### 施策② 車両サイズの最適化等による交通手段の見直し

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の实情に応じた路線バス運行形態の見直しやコミュニティバスの運行、自家用有償旅客運送等の活用、デマンド型交通の導入等の組合せにより、地域公共交通の最適化を図る。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		教育関連部局や送迎サービス実施事業者

#### 【施策の考え方】

- 既存の交通手段の活用を基本に、より効率的かつ持続可能な運行形態や他の交通機関の活用の可能性を幅広く検討・実施する。
- 既存の乗合バス等の公共交通の活用を検討し、それでも公共交通サービスが十分でない地域は地域で活用できる他の輸送資源で補完するというステップで検討を進める。

#### 《地域の实情に合わせた交通手段の見直しのイメージ》



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き [入門編]

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



【検討地域】

- 香美町小代地区：交通体系の見直しを検討する。



図 5-3 地域の実情に合わせた交通手段の見直し検討地域

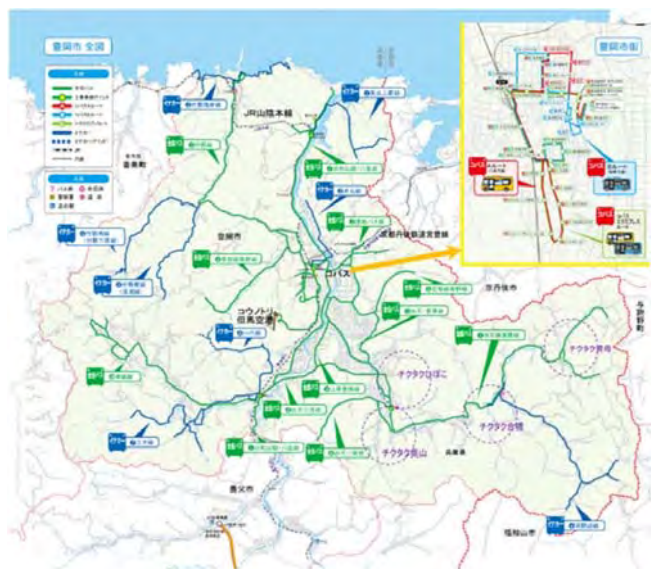
【地域実情に合わせた運行形態の見直し実施例（豊岡市）】

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

大型・中型バス	小型バス	小型バス	ワゴン車
<p>全日バス（路線バス） 道路運送法第4条</p> <p>国土交通大臣 運出 許可 全日バス 豊岡市 運送事業者 運行 料金 利用者</p> <p>事業所所在地ナンバー半値</p>  <p>市と自治地域の市町、市内の地域別会館、市内各地域の中心部と地域を結ぶ</p>	<p>小型バス 道路運送法第4条</p> <p>国土交通大臣 運出 許可 全日バス 豊岡市 運送事業者 運行 料金 利用者</p> <p>市町別ナンバー半値</p>  <p>市町中心市街地における路線バスを補完する</p>	<p>小型バス 道路運送法第73条</p> <p>国土交通大臣 運出 許可 豊岡市 運送事業者 運送 料金 運行 料金 利用者</p> <p>山形ナンバー半値</p>  <p>地域の中心部や沿道・主要バス停と地域内の集落を結ぶ</p>	<p>ワゴン車 道路運送法第73条</p> <p>国土交通大臣 運出 許可 豊岡市 地元組織 運送 料金 運行 料金 利用者</p> <p>山形ナンバー半値</p>  <p>需要が少なく、公共交通が成り立たない地域の交通を担う</p>

出典：豊岡市地域公共交通網形成計画、ひょうご公共交通10カ年計画

図 5-4 豊岡市のバス分類



出典：豊岡市地域公共交通網形成計画

図 5-5 豊岡市内の公共交通ネットワーク

## 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

### 基本施策 1 地域路線の再編

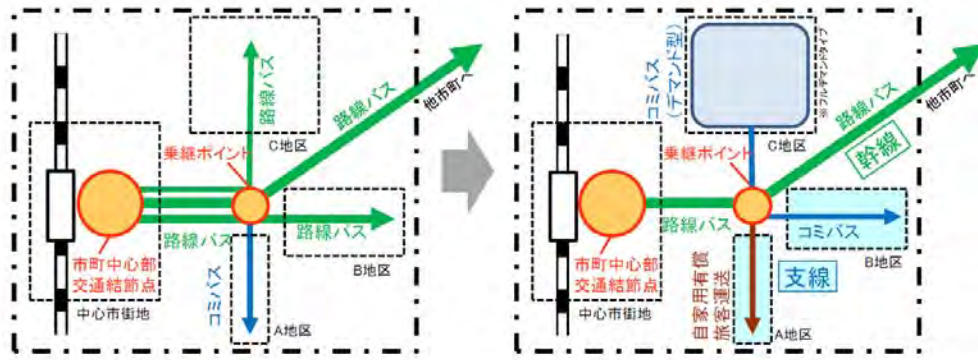
#### 施策③ バス路線の再編・再構築

ストック

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

#### 【施策の考え方】

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



出典：ひょうご公共交通10カ年計画

図 5-6 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編のイメージ

#### 【検討地域】

- 地域の特性や需要の変化を踏まえ、以下の地域において、バス路線の再編に向けた検討を行う。
- また、路線ネットワークだけでなく、運賃やダイヤ等の見直しを含めた利用者の利便の増進に資する取り組みである、地域公共交通利便増進事業の活用を検討する。

表 5-1 地域別の検討内容

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



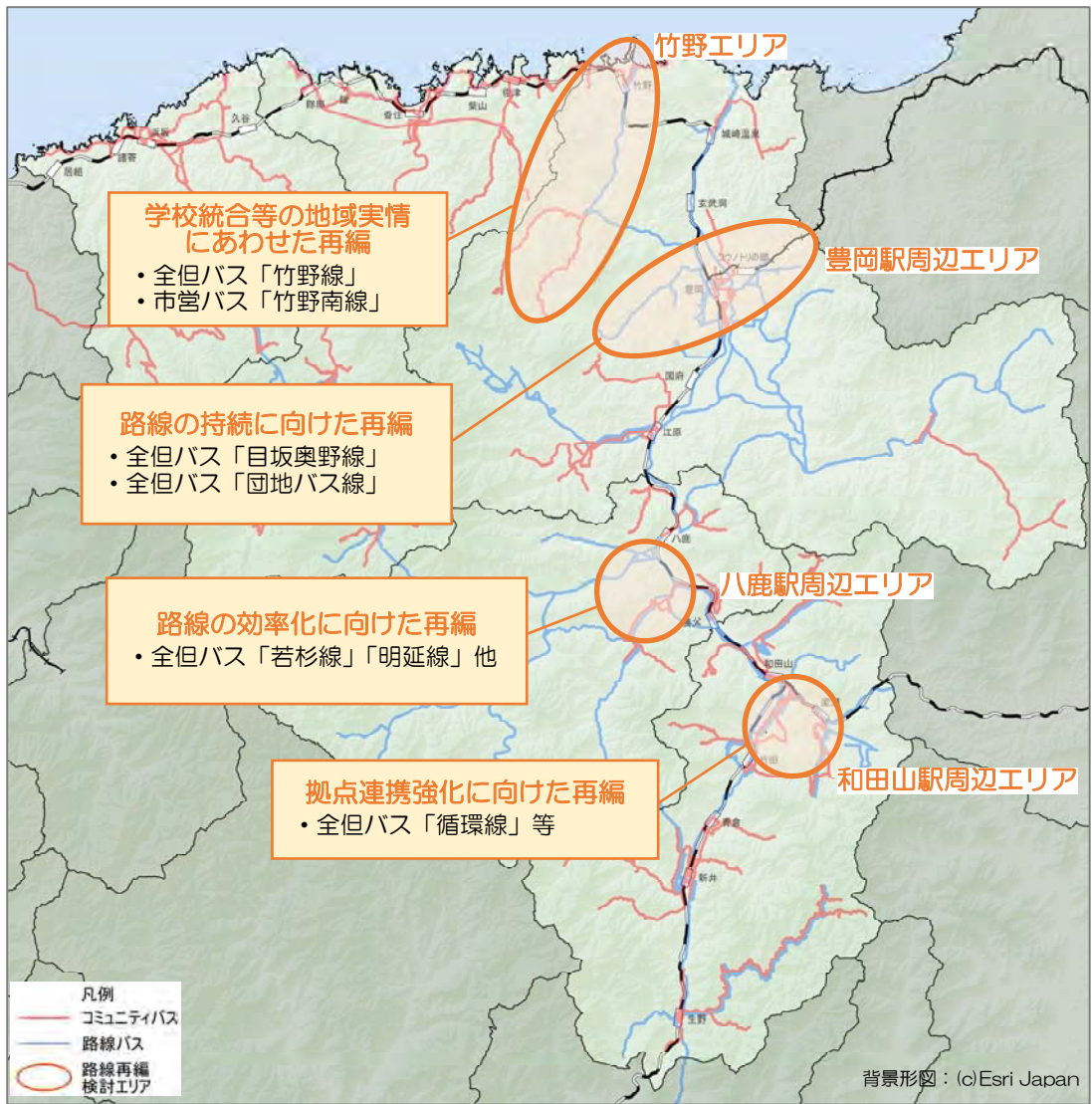


図 5-7 路線バス等の再編エリア位置図



## 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

### 基本施策 1 地域路線の再編

#### 施策④ 生活交通の維持・確保

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の日常生活を支えるバス路線を維持するため、運行経費等支援を実現する。</li> <li>地域の利用が見込めない路線については、必要性を確認したうえで見直しを行う。</li> <li>バスの運行が困難な公共交通空白地域では、自家用有償旅客運送制度を活用し、地域の移動手段を確保する。</li> </ul>
----	--

実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

#### 【既存路線と補助対象路線】

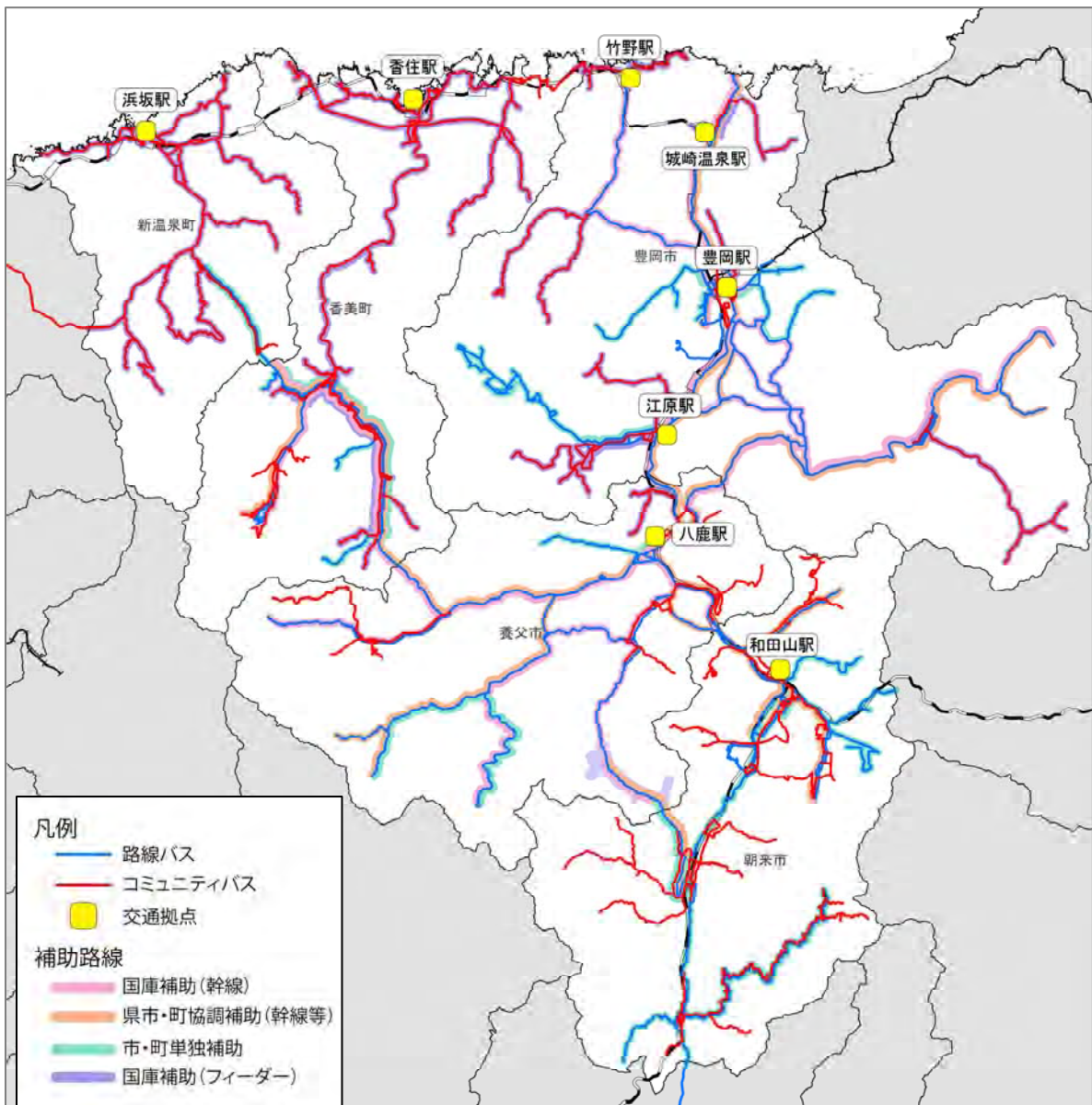


図 5-8 補助対象路線図（全域）



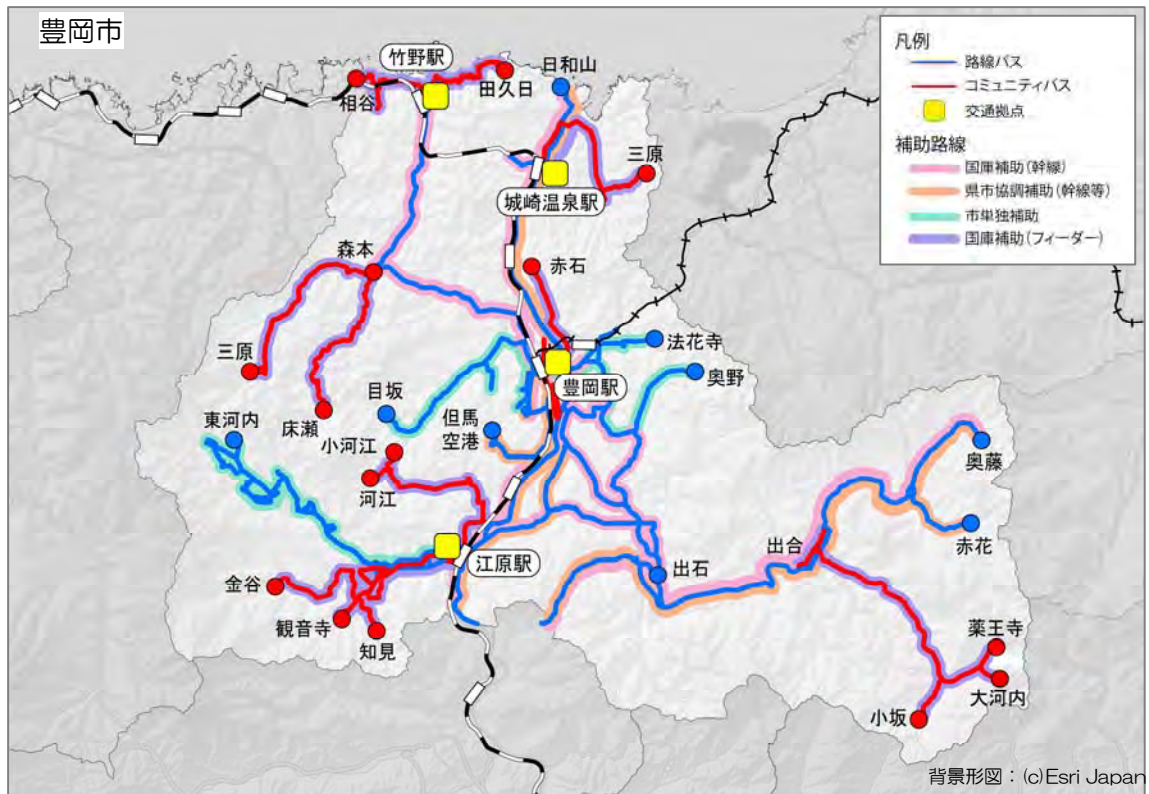


図 5-9 補助対象路線図(豊岡市)

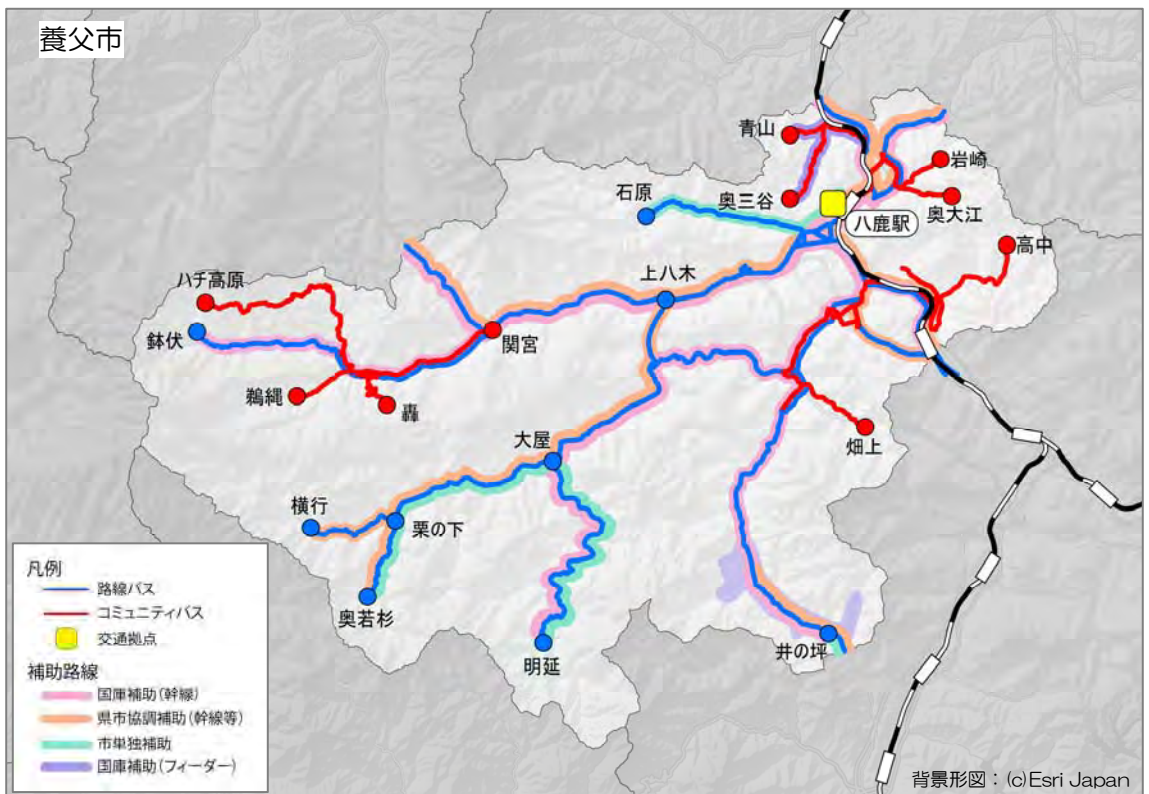


図 5-10 補助対象路線図(養父市)

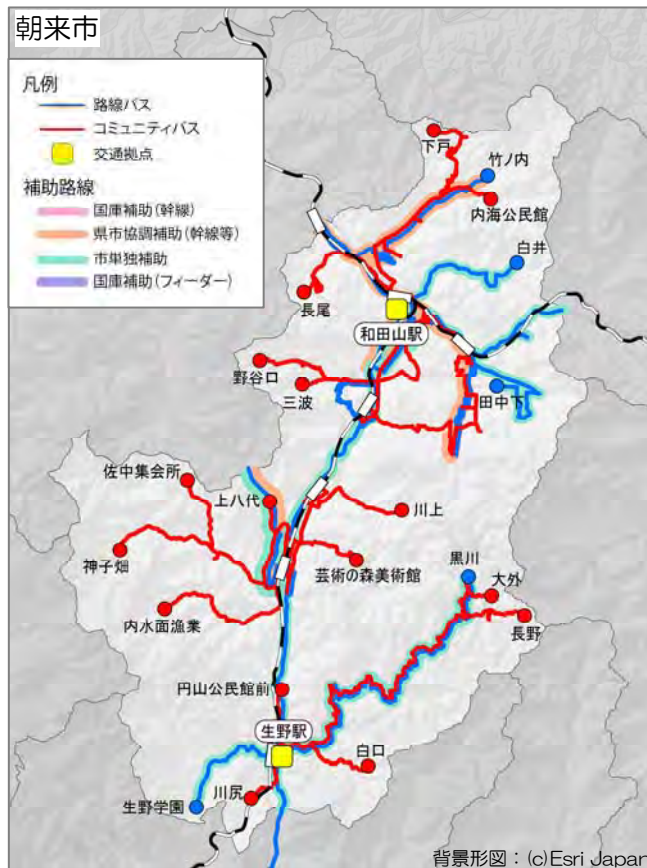


図 5-11 補助対象路線図 (朝来市)

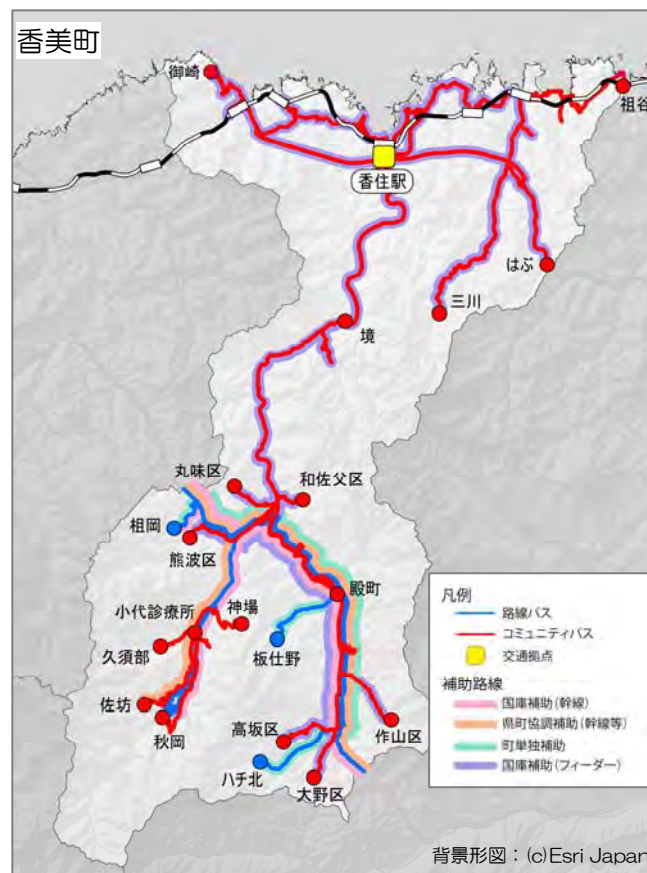


図 5-12 補助対象路線図 (香美町)



図 5-13 補助対象路線図（新温泉町）



# 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

## 基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

### 施策⑤ デマンド型交通の導入

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の少ないバス路線の見直しや人口の少ない地域で新たな移動手段を導入する際には、利用者の予約により運行し、運行経路（路線）、運行時刻（時刻表）、乗降地点（停留所）に柔軟性を持たせることで、地域の実情に合わせた多様な形態で運行するデマンド型交通等の導入を推進する。</li> </ul>					
	実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
			○	○		

#### 【デマンド型交通】

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

#### 【デマンド型交通導入の考え方】

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

#### 【但馬地域のデマンド型交通導入路線】

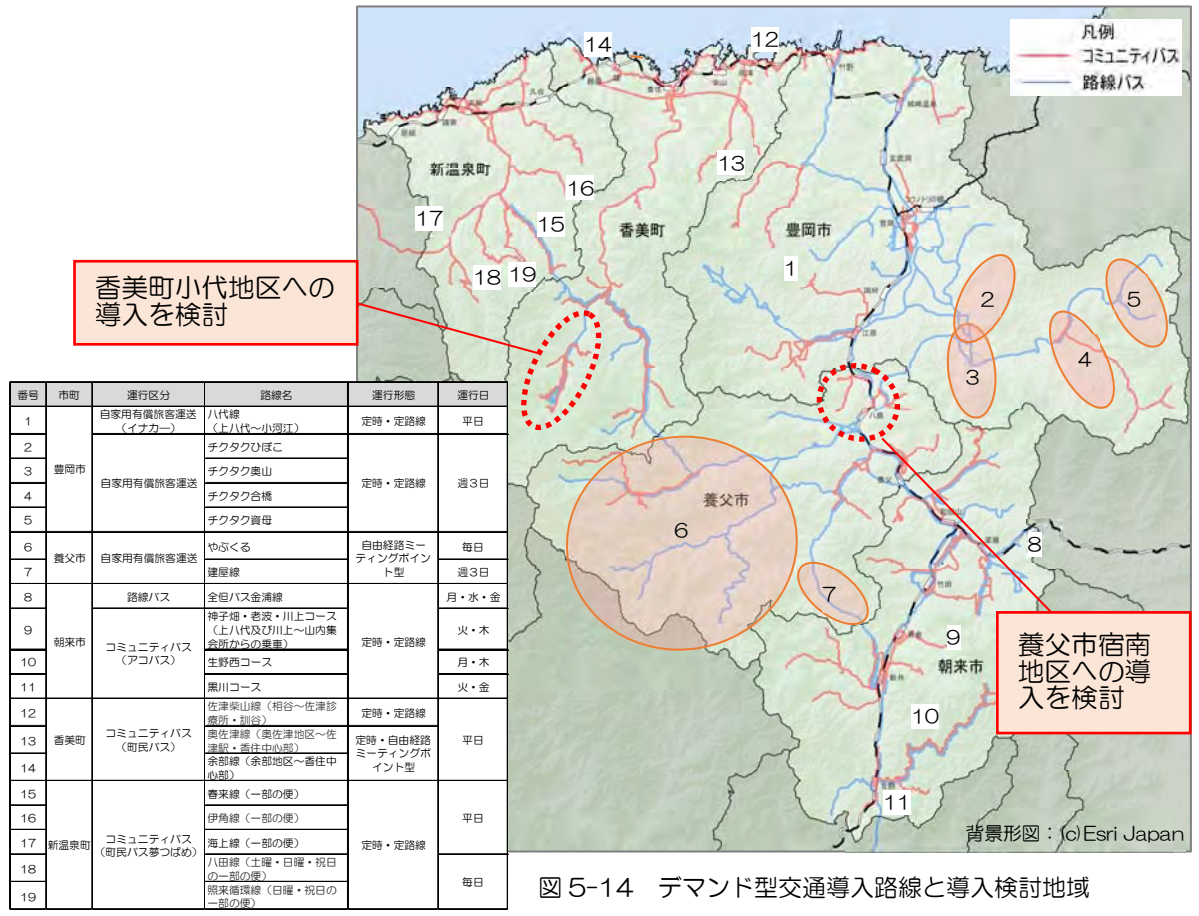


図 5-14 デマンド型交通導入路線と導入検討地域



【デマンド型交通導入の事例】

例：市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」(たつの市)

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

運行概要

利用には事前登録が必要です。

あかねちゃんをご利用できる移動は、区域内の以下の3通りです。

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

[ 運行車両 ]



利用の仕方

手順1 電話で予約



お伝えいただくこと

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

手順2 確認の電話の受け取り



〇月〇日の〇時〇分ごろにお迎えに行きますので、ご自宅の前でお待ちください。

手順3 迎いの車両に乗車して移動



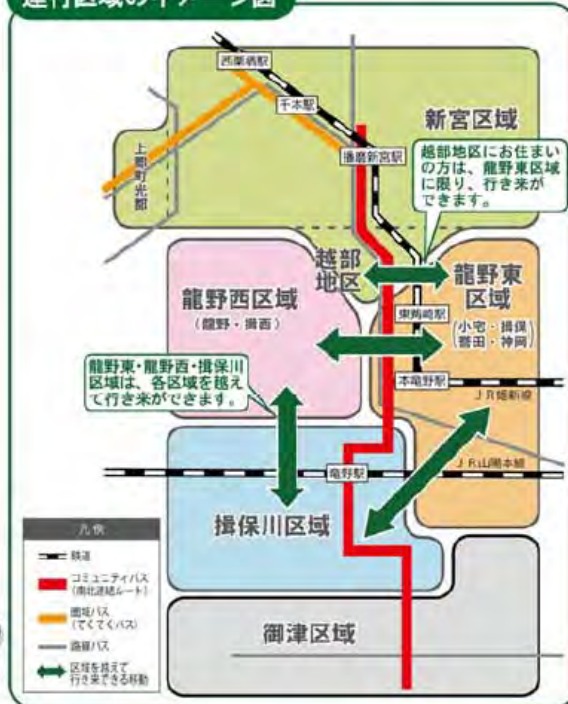
乗り合いで順番に移動します！

手順4 目的地に到着



予約のあった施設を順番に回ります！

運行区域のイメージ図



出典：たつの市HP

図5-15 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」の概要

## 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

### 基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

#### 施策⑥ 住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援

ストック

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用有償旅客運送制度を活用し、地域住民等が主体となった地域の移動手段確保を行う場合、立ち上げ費用や運行経費を支援する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○	○	

#### 【県の自主運行バス支援制度】

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

##### 【支援内容】

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

出典：ひょうご公共交通 10 年計画

#### 【検討地域】

- 豊岡市寺坂地区、香美町小代地区：自家用有償旅客運送の導入を検討。

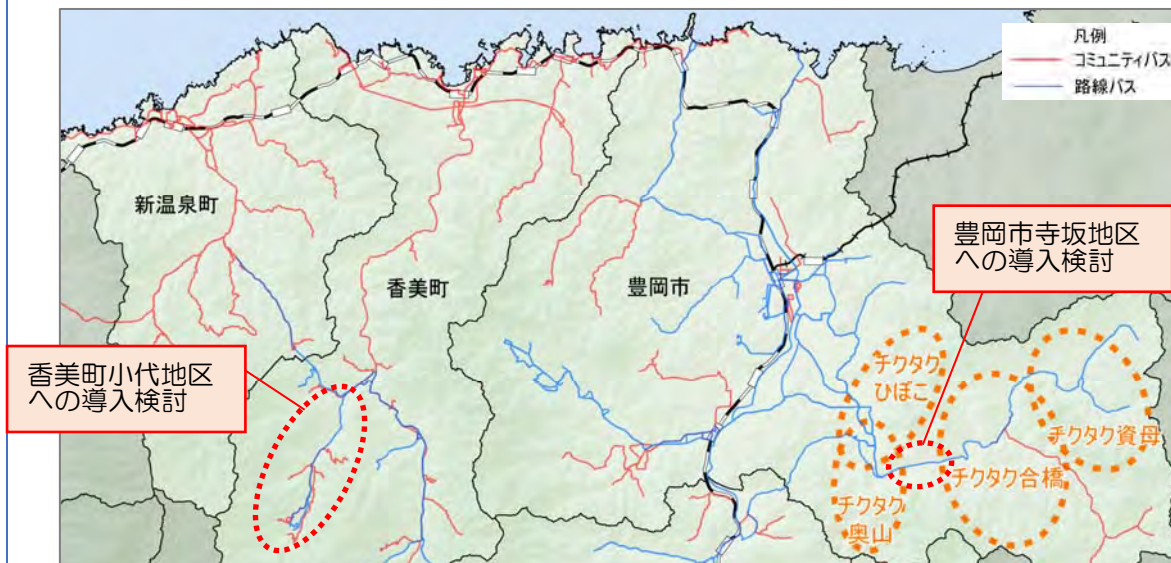


図 5-16 自家用有償旅客運送の導入検討地域

#### 【但馬地域の自主運行バスの導入事例】

##### 【例：自家用有償旅客運送「チクタク」（豊岡市）】

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



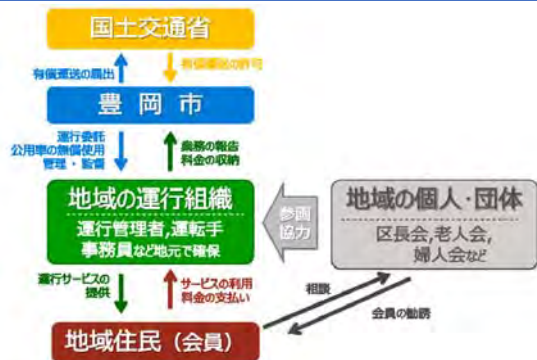


図5-17 チクタク事業のしくみ

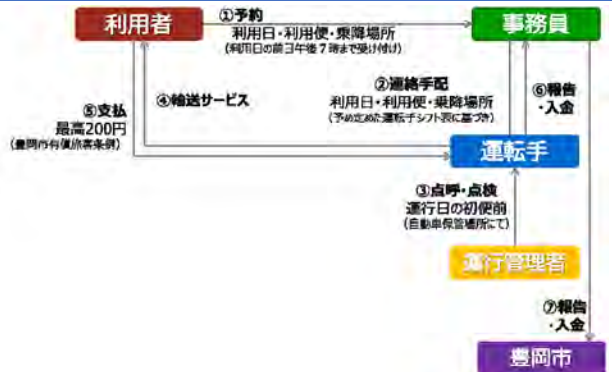


図5-18 チクタク運行のしくみ

出典：豊岡市地域公共交通網形成計画

例：自家用有償旅客運送「やぶくる」(養父市)

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



出典：NPO 法人養父市マイカー運送ネットワーク HP

図5-19 やぶくる運行エリア

例：自家用有償旅客運送「建屋線」(養父市)

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



図5-20 建屋線運行エリア

## 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

### 基本施策 2 地域の実情に合わせた交通手段の導入

#### 施策⑦ 登下校時間分散等による輸送資源の活用

ｽｯｸ ｺﾛﾅ

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関のピーク時間帯への過度な負担を軽減させるため、社会全体での連携による利用分散を推進する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○	○	民間会社 教育関連部局

#### 【施策のイメージ】

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

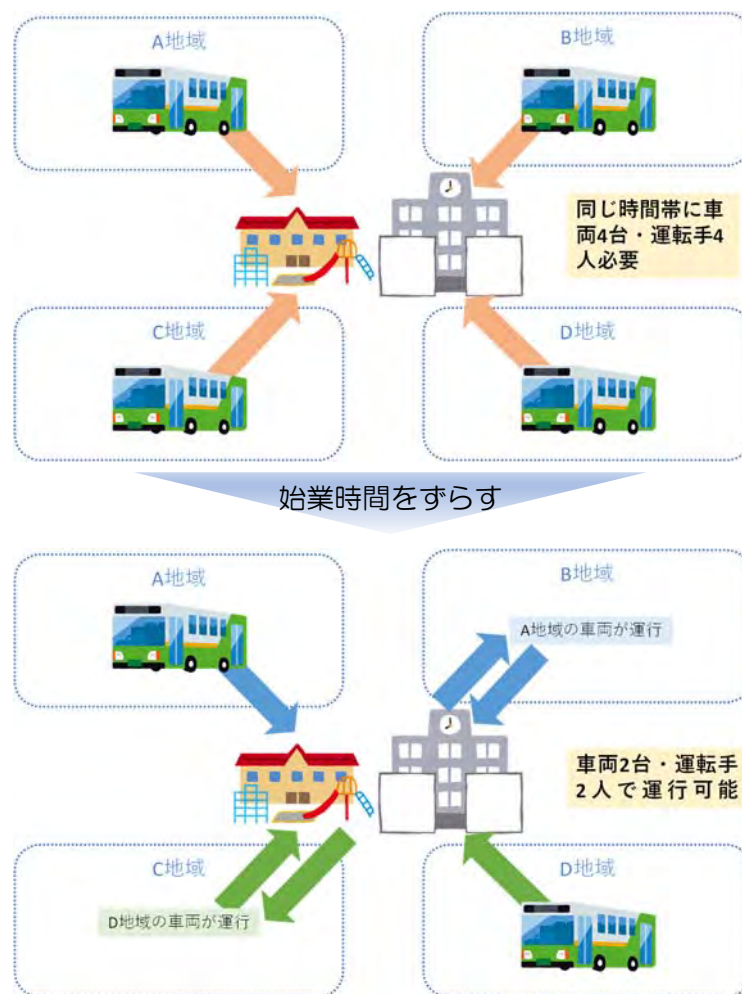


図 5-21 利用時間帯の分散化による公共交通の負担軽減イメージ



## 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

### 基本施策 3 多様な手段を用いた公共交通の運営

#### 施策⑧ 新技術を活用した移動手段の検討

新技術

コロナ

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

#### 【グリーンスローモビリティ】

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

#### 【検討地域】

- 香美町小代地区：積雪時の対応を含めてグリーンスローモビリティ導入の検討を行う。



図 5-22 新技術を活用した移動手段の検討地域

#### 【グリーンスローモビリティの実証実験の事例（朝来市）】

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



出典：朝来市 HP、朝来市地域公共交通網形成計画

図 5-23 朝来市グリーンスローモビリティの実証実験の運行ルート・車両写真

【自動運転バス実証実験の事例（三田市）】

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



■イメージ図

①地図・走行軌跡の設定



人間の事前走行によりGPS座標を取得、走行軌跡（地図）をあらかじめ設定

②自己位置特定



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

③周辺環境認識



LIDAR、ミリ波レーダー、カメラにより障害物認識

図 5-24 実証実験の車両写真・イメージ図



## 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

### 基本施策3 多様な手段を用いた公共交通の運営

#### 施策⑨ 他分野との連携による移動手段の確保

ストップ

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

#### 【検討地域】

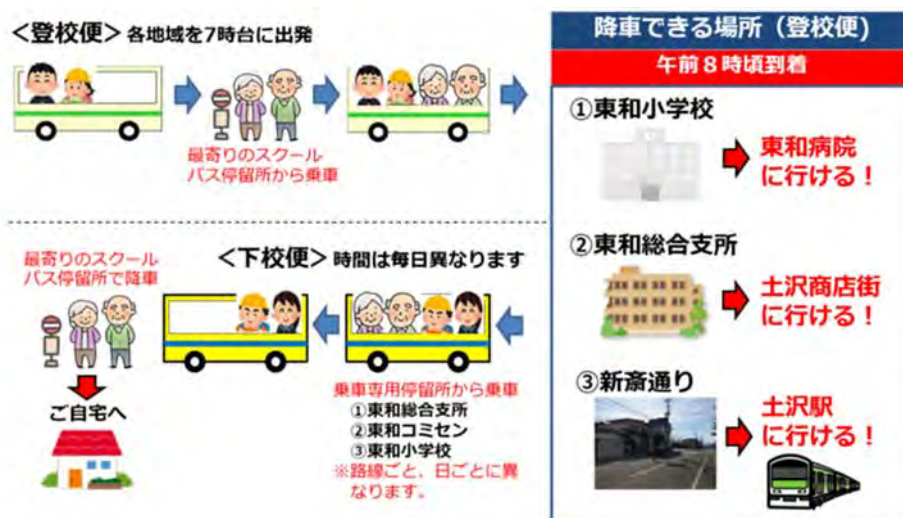
- 豊岡市：社会福祉協議会との協業による交通体系の検討を行う。
- 香美町余部地区：町民バスにおけるスクールバス利用（併用）の検討を行う。



図 5-25 他分野との連携による移動手段の確保検討地域

#### 【スクールバスへの一般混乗制度の導入事例（花巻市）】

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



出典：花巻市 HP

図 5-26 スクールバスへの一般混乗制度の概要

【貨客混載の導入事例（全但バス・ヤマト運輸）】

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



出典：ヤマトホールディングス HP

図 5-27 豊岡市における路線バスによる宅急便の輸送



# 目標 1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

## 基本施策3 多様な手段を用いた公共交通の運営

### 施策⑩ ICT を活用した運行管理・配車システムの導入

新技術 コロナ

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

#### 【検討地域】

- 香美町余部地区：デマンド路線において、予約システムの導入を検討する。



香美町余部地区のデマンド路線において、予約システムの導入を検討

図 5-28 ICT を活用した運行管理・配車システムの導入検討地域

#### 【配車システム導入の事例】

##### 例：チョイソコ加古川（加古川市）

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



図 5-29 チョイソコ加古川の運用システム

出典：加古川市 HP

#### 【IT を活用した運行管理の事例（豊岡市）】

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



図 5-30 IT 点呼の概要図、IT 点呼機材

出典：豊岡市資料

## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

#### 施策① 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化

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

#### 【検討箇所】

- 豊岡市：JR 江原駅「We ぷらざ」施設再整備において検討する。



図 5-31 バリアフリー化の検討箇所

#### 【バリアフリー化を考慮した交通拠点整備の事例】

##### 例：豊岡駅（豊岡市）

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



出典：JR 西日本 HP

図 5-32 JR 豊岡駅構内図

## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

#### 施策⑫ バス停等の整備

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の周辺環境を踏まえ、安全にバスに乗降できるようバス停や歩道の整備を推進する。</li> <li>見通しの良い場所にバス停を設置するなど、安全を確保できる位置のバス停設置を推進する。</li> </ul>				
	実施主体	県	市町	交通事業者	住民等
	○	○	○		

#### 【検討地域】

- 豊岡市・朝来市：バス停整備・修繕にかかる補助メニューを創設し、各区からの要望に合わせて対応を検討する。
- 養父市関宮地区：安全に乗降できるよう環境整備を検討する。



図 5-33 バス停の整備検討地域

#### 【バス停の整備事例】

例：伊豆橋バス停の整備（養父市）

- バスを安全に乗降できるようバス停をマウンドアップ型に整備。





## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 4 公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備

#### 施策⑬ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化

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

#### 【バス車両の事例】

##### 例：低床化車両等の導入（全但バス）



#### 【タクシー車両の事例】

##### 例：UDタクシーの導入（鳥取県）

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



出典：鳥取県×日本財団共同プロジェクト HP



図 5-34 鳥取県におけるUDタクシーの導入の概要

## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 5 交通結節点における利便性の向上

#### 施策⑭ 集約型バスターミナルの整備

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、高速バス、路線バス等の多様な交通機関を円滑に乗り継げる拠点の整備を推進する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

#### 【高規格道路の整備に合わせた交通拠点の整備】

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



図 5-35 交通拠点整備を検討する IC・道の駅

#### [整備事例]

##### 道の駅ようか但馬蔵

- 高速バス 2 路線、路線バス 6 路線が乗り入れるバス乗継拠点となっており、地域の賑わい拠点と一体となった交通拠点



出典：道の駅ようか但馬蔵 HP

表 5-2 交通拠点整備検討箇所と類型

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



【地域のバスタについて】

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

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

出典：交通拠点の機能強化に関するガイドライン

【交通拠点の整備事例】

例：中部縦貫自動車道 福井北 IC バスタ



出典：国土地理院地図(電子国土WEB)写真

例：中国自動車道 滝野社 IC バスタ



出典：国土地理院地図(電子国土WEB)写真



## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 5 交通結節点における利便性の向上

#### 施策⑮ 駅待合環境の改善、駅舎の整備・改築、バス待合環境の改善

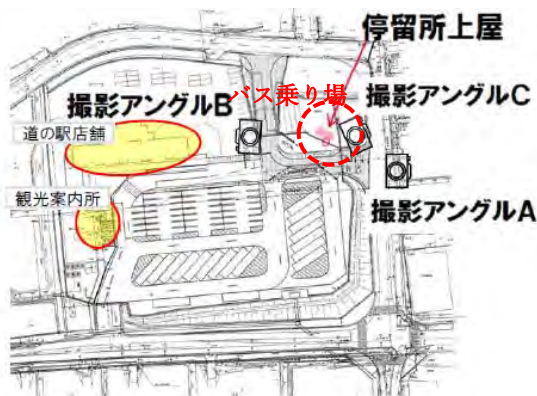
ストック

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

【既存施設（道の駅、病院、商業施設等）の乗継拠点への活用の事例】

例：道の駅ようか但馬蔵（但馬農高前バス停）（養父市）

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



出典：ひょうご公共交通 10 年計画

図 5-36 道の駅ようか但馬蔵内のバス乗継拠点設置概要

## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 5 交通結節点における利便性の向上

#### 施策⑩ パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備

内容	・ 鉄道駅、高速バス停留所でのパーク&ライド駐車場の整備、サイクル&バスライド用駐輪場の整備を推進する。				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

#### 【パーク&ライド、パーク&バスライド駐車場の整備状況】



図 5-37 パーク&ライド、パーク&バスライド駐車場の整備箇所・検討箇所

#### 【サイクル&ライド駐輪場の整備事例（養父市）】

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





## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 6 公共交通の利便性の向上

#### 施策⑰ わかりやすい情報提供・案内

新技術 コロナ

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

#### 【デジタルサイネージ整備の事例】

##### 例：公共交通案内のデジタルサイネージ（加西市）

- 交通拠点にバス案内のデジタルサイネージを設置している。



図 5-38 加西市における公共交通案内のデジタルサイネージ設置事例

#### 【バスロケーションシステム導入の事例】

##### 例：全但特急バス バスロケーションシステム（全但バス）

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



出典：全但バス HP

図 5-39 全但特急バスにおけるバスロケーションシステムの導入事例

#### 【総合時刻表の事例】

##### 例：あさごナビ（朝来市）

##### 例：香美町民バスのススメ（香美町）

- 市町の公共交通情報を掲載している。



出典：朝来市 HP



出典：香美町 HP



## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 6 公共交通の利便性の向上

#### 施策⑩ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化

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

【利用実態・ニーズ・季節に即したバス運行の事例】

#### 例：全但バス神鍋線

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



図 5-40 全但バス神鍋線ナビ

#### 例：豊岡市コミュニティバス イナカー竹野海岸線

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



出典：豊岡市 HP

図 5-41 豊岡市コミュニティバス イナカー竹野海岸線ナビ

## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 6 公共交通の利便性の向上

#### 施策⑩ 利用しやすい料金・わかりやすい料金設定

内容	・ 区域均一料金や乗継割引、共通乗車券の導入を推進する。				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

#### 【利用しやすい料金・わかりやすい料金設定の事例】

##### 例：路線バス上限運賃社会実験（豊岡市・全但バス）

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



出典：全但バス資料

図 5-42 路線バス上限運賃社会実験の式典、体制

##### 例：乗継券の発行（新温泉町）

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



## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 6 公共交通の利便性の向上

施策⑳ 交通系 IC カードの導入・利用エリア拡大、キャッシュレス決済、  
モバイルチケット・定期券の導入

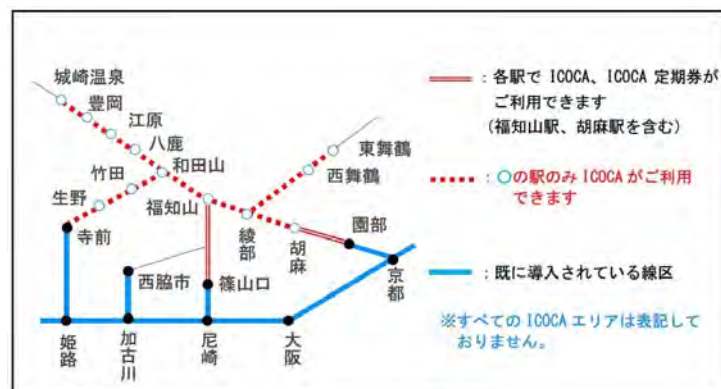
新技術

コロナ

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

#### 【交通系 IC カードの導入】

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



出典：JR 西日本 HP

図 5-43 交通系 IC カード導入駅

#### 【交通系 IC カード普及に向けた取り組み事例】

例：鉄道と連携したイベントでの配布（朝来市）

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





【バスの電子決済の導入事例】

例：マルチキャッシュレス機器導入（みなと観光バス（南あわじ市））

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

**淡路島線**

南あわじ市 陸の港 南あわじ市 榎列 南あわじ市 緑PA 洲本市 洲本IC 淡路市 津名-宮IC 淡路市 北淡IC 淡路市 東浦IC 淡路市 淡路IC

**明日 4月1日 より**

PayPay R Pay

R Edy auPAY Apple Pay iD nonaco WAON

Suica PASMO tca manaca

ICOCA SUGOCA nimoca はやか+けん HAYAKAKEN

交通系ICカード クレジットカード 電子マネー

**バス車内でご利用可能!!**

淡路島の津西渡および 島外神戸日本交通バスカウンター等では 各別利用いただけます。

出典：みなと観光バス HP

図 5-44 みなと観光バスのマルチキャッシュレス機器導入事例

## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 6 公共交通の利便性の向上

#### 施策② 経路検索サービスの充実

新技術

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスにおけるバス時刻表標準フォーマットデータ(GTFS-JP)を整備するとともにダイヤ改正等に伴う更新体制を構築する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

#### 【標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)】

- バス交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットで、国土交通省により 2016 年（平成 28 年）から標準化が進められている。

#### ○乗換案内で検索可能

- オープンデータ化することにより、コミュニティバスや事業者の路線がアプリやインターネットで経路検索をできるようになる。

#### ○様々な施策に活用可

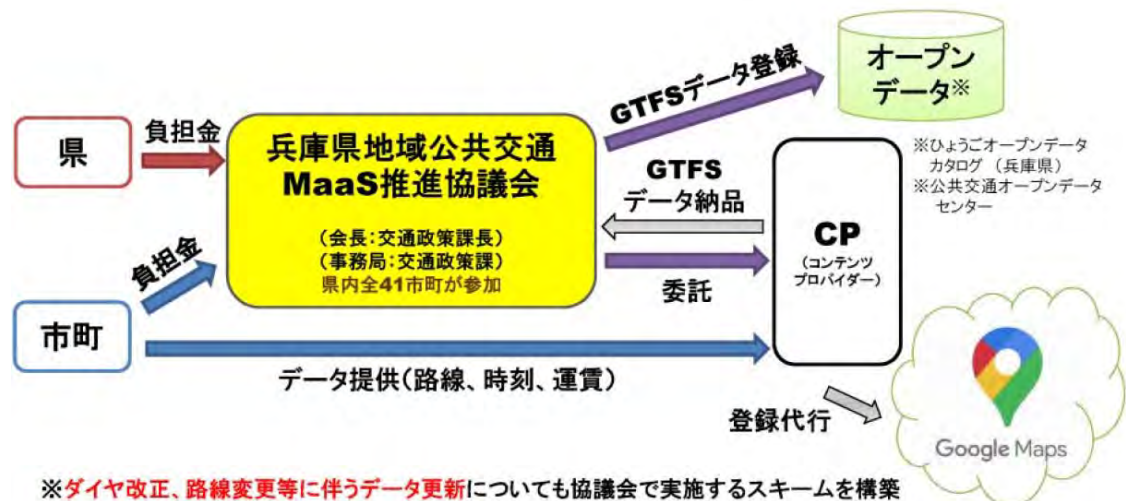
- 一つのデータ整備によって、デジタルサイネージでの運行案内や調査・分析の基礎データ、バスロケーションサービス、各種アプリ開発等、様々な施策への活用につながる。

#### ○MaaS への対応

- 複数の交通手段の予約・決済等を一連のサービスとして提供する MaaS（マース）を推進するうえで、各交通機関の運行情報のデータは、欠かすことができない基盤となる。

#### 【経路検索の充実に向けたデータ整備】

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



出典：ひょうご公共交通 10 年計画

図 5-45 兵庫県における GTFS データ整備のスキーム

## 目標 2：誰もが公共交通を使いやすいようにする

### 基本施策 6 公共交通の利便性の向上

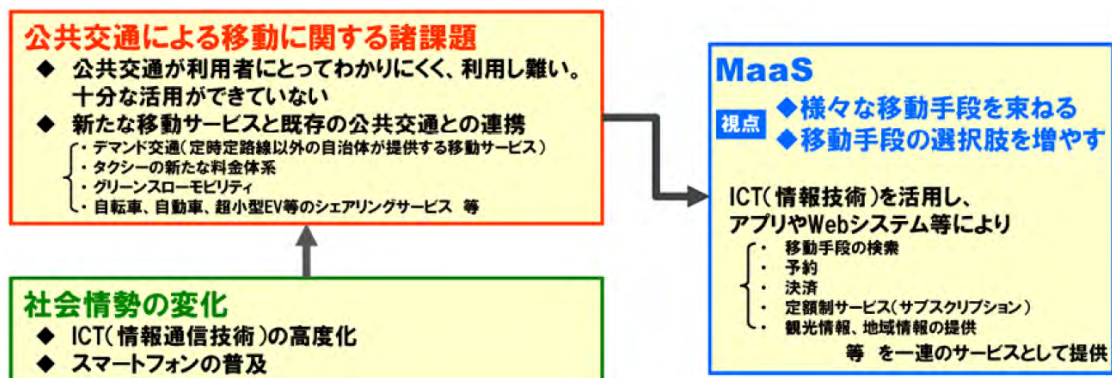
#### 施策② MaaS の導入検討

新技術 コロナ

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

#### 【MaaS（マース）が目指す次世代の公共交通サービス施策】

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



出典：ひょうご公共交通10カ年計画

図 5-46 MaaS の活用視点



【MaaS 導入の事例】

例：京都丹後鉄道沿線地域における MaaS 実証実験（WILLER 他）

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

○実験期間:2020年2月～3月

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

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

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

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



利用方法（事前購入・即時購入）



出典：国土交通省資料

図 5-47 京都丹後鉄道沿線地域における MaaS 実証実験の概要

例：観光型 MaaS せとうち観光ナビ「setowa」(JR 西日本)

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



出典：JR 西日本 HP

図 5-48 観光型 MaaS せとうち観光ナビ「setowa」の概要

目標 3：観光・交流を支える

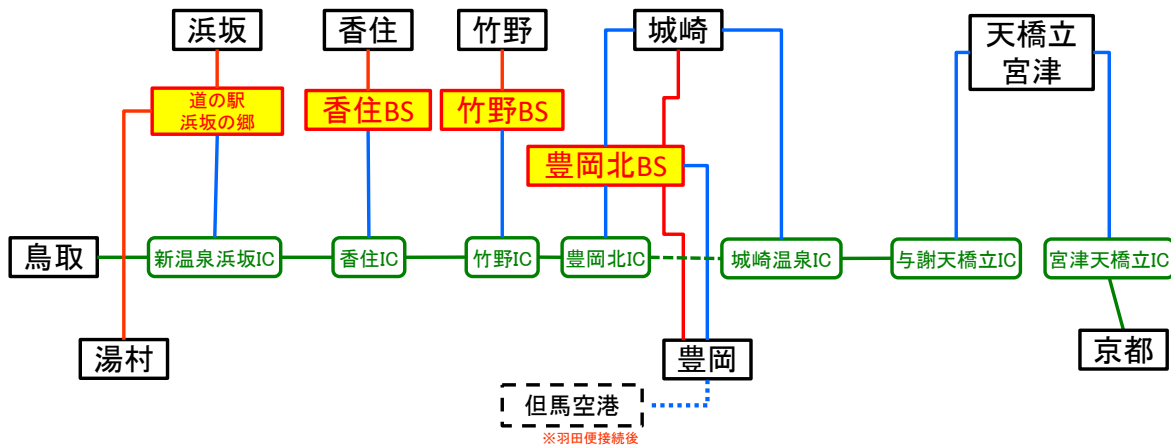
基本施策 7 広域的な公共交通ネットワークの充実

施策⑳ 高速バスネットワークの充実

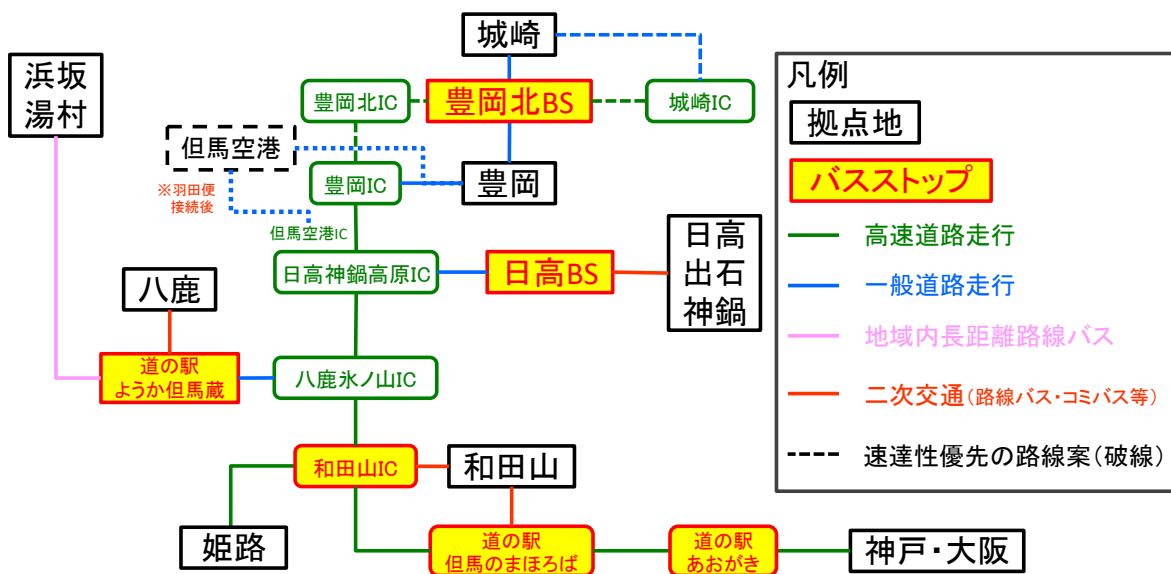
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路等の整備に合わせて、広域的な高速バスネットワークの強化を図る。</li> <li>高速バス停留所と地域拠点をつなぐ二次交通の充実を図る。</li> <li>高速バス停留箇所の増設、新規路線の開設等を推進する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
		○	○		

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

《高速バス路線案（東西路線）》



《高速バス路線案（南北路線）》



凡例

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

図 5-49 高速バス路線案概要図（東西路線・南北路線）



図 5-50 高速バスネットワークと将来イメージ

【高速バス実証実験の事例】

例：豊岡-鳥取高速バス試験運行

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





### 目標 3：観光・交流を支える

#### 基本施策 7 広域的な公共交通ネットワークの充実

##### 施策⑭ 空港へのアクセス交通の充実

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

##### 【但馬空港を拠点とした交通体系の検討】

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



図 5-51 但馬空港を拠点とした交通体系の概念図

出典：兵庫県資料

##### 【デマンド型乗合バスの実証実験（全但バス）】

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



《アプリ予約画面》



【空港と連携した乗合タクシーの事例】

例：スマート空港タクシー（山口市）

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



The advertisement features a blue background with a white taxi icon and the text 'スマート空港タクシー' (Smart Airport Taxi) in large white characters. Below this, it states '片道 通常料金 約 10,000 円 → 3,000 円 ~ / お一人様'. A yellow banner at the bottom of the ad reads 'アプリで簡単予約！ 当日・直前のご予約可能！ ※3時間前まで予約可能'. To the right of the text is a photograph of a black Toyota minivan taxi parked on a tree-lined street. The license plate is '山口 A-724'.

乗合  
タクシーで  
直行！

山口市湯田温泉 ⇄ 山口宇部空港

スマート  
Smart airport taxi  
空港タクシー

通常料金  
片道 約 10,000 円 → 3,000 円 ~ / お一人様

アプリで簡単予約！ 当日・直前のご予約可能！ ※3時間前まで予約可能

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

出典：山口宇部空港 HP

図 5-52 山口市におけるスマート空港タクシーの概要

## 目標 3：観光・交流を支える

### 基本施策 8 観光交通としての利便性向上

#### 施策⑳ 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実

コロナ

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

#### 【検討地域】

- ・養父市：駅前レンタサイクルの市内設置を検討する。
- ・朝来市：竹田城跡と生野銀山をつなぐ周遊バスを検討する。
- ・香美町：香住駅へのレンタサイクルの設置等を検討する。

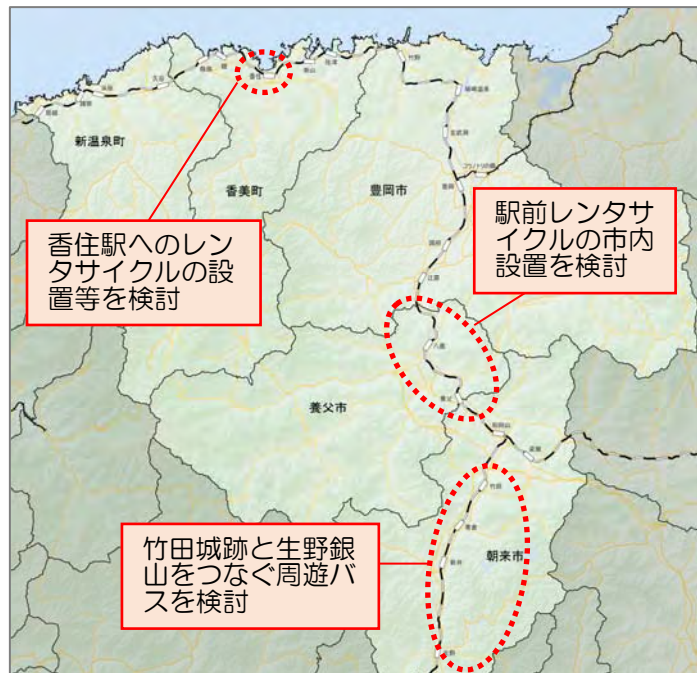


図 5-53 観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通検討地域

#### 【観光列車・観光周遊バスの事例】

例：丹後くろまつ号（京都丹後鉄道）

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

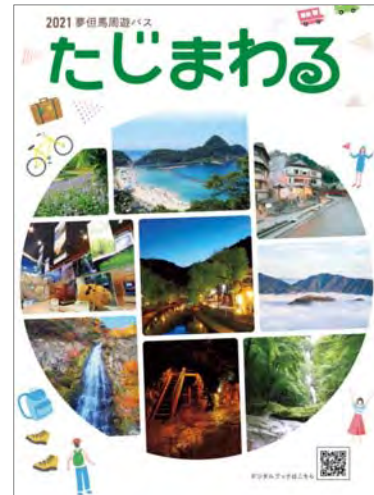


出典：WILLER TRAINS HP



**例：夢但馬周遊バス「たじまわる」(全但バス)**

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



出典：全但バス パンフレット

**【観光地を結ぶ二次交通の実証実験の事例】**

**例：トヨタモビリティ基金と連携した二次交通導入実験（豊岡市）**

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

**「路線バス等の走行位置の見える化」**

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

**「超小型モビリティの無料貸し出し」**

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



**「地域住民向け回遊サービス」**

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

出典：トヨタ自動車HP

【観光地を結ぶ二次交通（レンタサイクル）の事例】

例：駅前レンタサイクルの設置と乗継割引

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



出典：兵庫県但馬・鳥取県東部地域の交通・観光連携協議会

## 目標 3：観光・交流を支える

### 基本施策 8 観光交通としての利便性向上

#### 施策⑳ 企画乗車券等による利用促進

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

#### 【企画乗車券の事例】

##### 例：バス旅ひょうご（兵庫県バス協会他）

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



出典：バス旅ひょうご HP

##### 例：特典付き往復バス乗車券（全但バス）

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

#### 出石食べ歩きクーポン付往復バス乗車券



#### 👁️ 見どころ

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

出典：SOZORO HP



## 目標 3：観光・交流を支える

### 基本施策 8 観光交通としての利便性向上

#### 施策⑳ 観光客への公共交通の情報提供

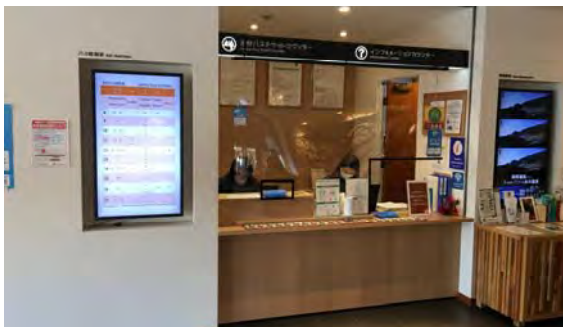
新技術 コロナ

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

#### 【観光地への公共交通アクセスの情報の提供の事例】

##### 例：城崎温泉ツーリストインフォメーション SOZORO（全但バス）

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



#### 【ラッピング車両の事例】

##### 例：明智光秀ゆかりの地を PR するラッピング列車の運行

##### 例：竹田城跡と竹田城下町(JR 播但線 竹田駅)を周遊する路線バス

《特急こうのとり ラッピング列車》



《天空バス》



出典：和田山町観光協会 HP

目標 4：地域で公共交通をまもる

基本施策 9 公共交通を担う人材の確保

施策⑳ バス運転手・タクシー運転手確保に向けた PR 活動の実施

ストック

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政と交通事業者が連携し、女性や若年者を対象にパンフレットの発行や職場見学ツアー等により、バス運転士等の公共交通分野の仕事の魅力を発信する PR 活動を実施する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
		○	○		

【運転手採用に向けた取り組み事例】

例：バス運転手募集説明会・体験会（全但バス）

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

**「私にもできるかも・・・」  
バスの運転を体験できます。** 家族の同伴もできます

**女性運転士活躍中!**

**バスの運転士募集説明会**

■免許のない方、支援制度あります■

と き：9月15日(日) AM,10:30・PM,13:30・PM,15:00  
と ころ：但馬空港・多目的ホール

スケジュール：1.会社案内 2.就労条件、待遇説明  
3.バスの乗車体験 4.アンケート

全但バス株式会社 総務課・但馬 赤坂部 (アコベ)  
申込連絡先 TEL.079-662-2136 FAX.079-662-2132  
Mail: soumu@zentanbus.co.jp

全但バス株式会社  
**バス運転体験会のご案内**  
(会社説明会)

と き 8月22日(日)

1 部 10:30~  
2 部 13:30~  
3 部 15:00~

と ころ 但馬空港  
但馬空港(兵庫県加東郡千代田町)乗降場

全但バスでは乗務員を募集しています。  
大型 2 種免許をお持ちでない方も免許取得支援制度を利用して、免許を取得することが可能です。  
まずは一度ハンドルを持って運転してみませんか。

問合せ  
全但バス株式会社  
総務課 採用係  
TEL.079-662-2136

出典：全但バス HP

【行政との連携による運転手の募集事例】

例：定住促進と連携した取り組み（全但バス他）

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



出典：全但バス HP

例：広報等での運転手・整備士募集（朝来市）

- 運転手・整備士の募集案内を市の広報、公共交通情報紙で掲載している。

朝来市広報 (R2.10)

バス運転手・整備士として働いてみませんか?  
みんなのお出かけを支え、地域を元気にする仕事です。  
詳しくは各事業所まで、お電話にご連絡ください。  
(男女問わず、大型二種免許取得支援制度あり)

全但バス (総務課採用係) TEL.079-662-2136

朝来市公共交通情報紙 (R3.4)

みんなのお出かけを支え、地域を元気にする仕事です。  
詳しくは各事業所まで、お電話にご連絡ください。  
(男女問わず、大型二種免許取得支援制度あり)

全但バス (総務課採用係) TEL.079-662-2136



## 目標 4：地域で公共交通をまもる

### 基本施策 9 公共交通を担う人材の確保

#### 施策⑳ 地域交通を担う団体向け講習会の開催

ストック

内容	・ 自主運行バスの運行を担う地域の団体を対象とした講習会を開催する。				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
	○	○	○		

#### 【講習会の事例】

##### 例：自家用有償旅客運送「チクタク」ドライバー講習会（豊岡市）

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



大臣認定講習会

##### 例：竹野地区新交通モードに関する住民意見交換会・講習会（豊岡市）

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



住民意見交換会



大臣認定講習会

出典：豊岡市 HP



## 目標 4：地域で公共交通をまもる

### 基本施策 10 公共交通の利用促進

施策⑩ 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状のサービス水準の維持増進を目的に市町・住民等と県が一体となって組織的・継続的な利用促進運動を展開する。(地域でのイベント、車両基地イベント等を開催)</li> </ul>				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
	○	○	○	○	

#### 【公共交通利用促進イベントの事例】

【例：婚活イベントと公共交通利用促進の連携（朝来市）】

- ・JR 播但線と連携した婚活イベントを実施。



出典：朝来市 HP

【例：バス車内の児童の絵画展示イベント（新温泉町）】

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

#### 地域の宝もの（麒麟獅子）車内作品展

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

##### 【注意】

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



## 目標 4：地域で公共交通をまもる

### 基本施策 10 公共交通の利用促進

#### 施策③ 鉄道の利便性向上、利用者数増加の取り組みの実施

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

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

#### <交流人口の拡大プログラム（抜粋）>

実施主体	施策	実施駅	着手年度
朝来市	婚活イベント	竹田駅	2020 年度 →継続実施
香美町	余部鉄橋「空の駅」を軸とした観光拠点再整備	餘部駅 鎧駅 香住駅	2018 年度 →継続実施
新温泉町	鉄道グッズ館「鉄子の部屋」の運営	浜坂駅	2008 年度 →継続実施
養父市	観光案内コーナー設置	八鹿駅	今後検討
朝来市	神子畑選鉱場跡を活用した観光促進	-	今後検討

#### <利用者意識の醸成プログラム（抜粋）>

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

出典：JR 山陰本線・播但線 利用促進実施計画（令和 3 年 8 月）

## 目標 4：地域で公共交通をまもる

### 基本施策 10 公共交通の利用促進

#### 施策⑳ 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）

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

#### 【公共交通に関する学習会の事例】

##### 例：路線バス教室（朝来市）

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

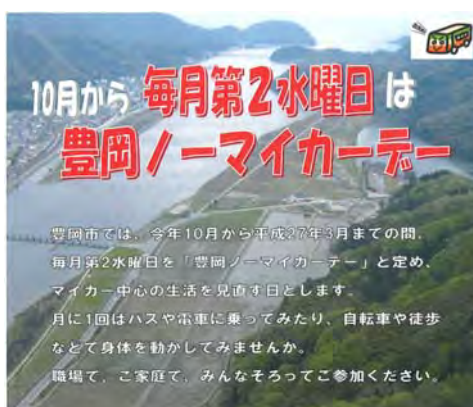


出典：朝来市地域公共交通網形成計画

#### 【エコ通勤の事例】

##### 例：豊岡ノーマイカーデー・CLUB ZENTAN（豊岡市・全但バス）

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



出典：豊岡市HP、全但バスHP



## 目標 4：地域で公共交通をまもる

### 基本施策 10 公共交通の利用促進

#### 施策③ 高齢者や学生などに対する運賃負担軽減策の実施

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や学生など、自動車の運転ができない人の移動時の運賃負担軽減を目的とした支援を実施する。</li> </ul>				
実施主体	県	市町	事業者	住民等	その他
		○	○		

#### 【公共交通利用料金の助成の事例】

##### 例：高校生通学バス定期補助事業（新温泉町他）

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

新温泉町民バス「夢つぼめ」  
通学するのに便利で安い!!  
単独に、遠距離から通学する生徒の皆さんは注目です!

**理由1** ★通学定期券が高校生は半額!

路線	乗車	乗車
国道線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円
山内線	1,200円	7,200円

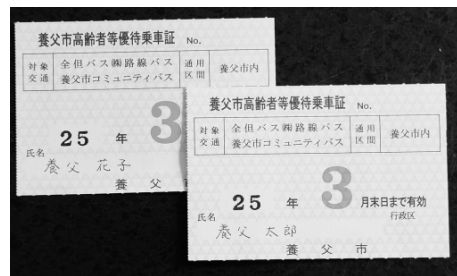
**理由2** ★登下校に合わせたダイヤ編成

登校時 (山内線) ①7:41 (毎のみ) ②7:45  
下校時 (山内線) ①15:40 ②16:35 ③17:37 ④18:40

出典：新温泉町資料

##### 例：高齢者等優待乗車証交付事業（養父市）

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



出典：養父市 HP

##### 例：高齢者等優待乗車カード「あこか」（朝来市）

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

朝来市内どこでもバス乗り放題フリーパス  
あこか 申請者募集

毎月 5,000円 (500円) 1ヶ月分  
500円

朝来市市長公室 総合政策課

出典：朝来市 HP

## 第6章 計画の達成状況の評価

### 1. 評価指標と目標値

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

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

#### 【総合評価指標】

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

※「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査より算出。

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

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

#### 【目標①：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する】

指標	現況値	目標値
市町をまたぐ新たなバス路線数	-	2031年 3本

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

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

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

【目標②：誰もが公共交通を使いやすいようにする】

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

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

【目標③：観光・交流を支える】

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

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

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

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

※たじまわる年間輸送人員

指標	現況値	目標値
特急停車駅の乗降人数	2019 年 11,196 人/日	2031 年 11,196 人/日 (現状維持)

※但馬地域の特急停車駅（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（国土数値情報）



【目標④：地域で公共交通をまもる】

指標	現況値	目標値
路線バス・コミュニティバスの収支率	<p>2019年度</p> <p>コミュニティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(豊岡市) 18%</li> <li>(養父市) 19%</li> <li>(朝来市) 12%</li> <li>(香美町) 12%</li> <li>(新温泉町) 11%</li> <li>(路線バス) 52%</li> </ul>	<p>2031年</p> <p>コミュニティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(豊岡市) 20%</li> <li>(養父市) 21%</li> <li>(朝来市) 14%</li> <li>(香美町) 14%</li> <li>(新温泉町) 13%</li> <li>(路線バス) 58%</li> </ul>

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

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

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

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

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

## 2.計画の推進体制

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

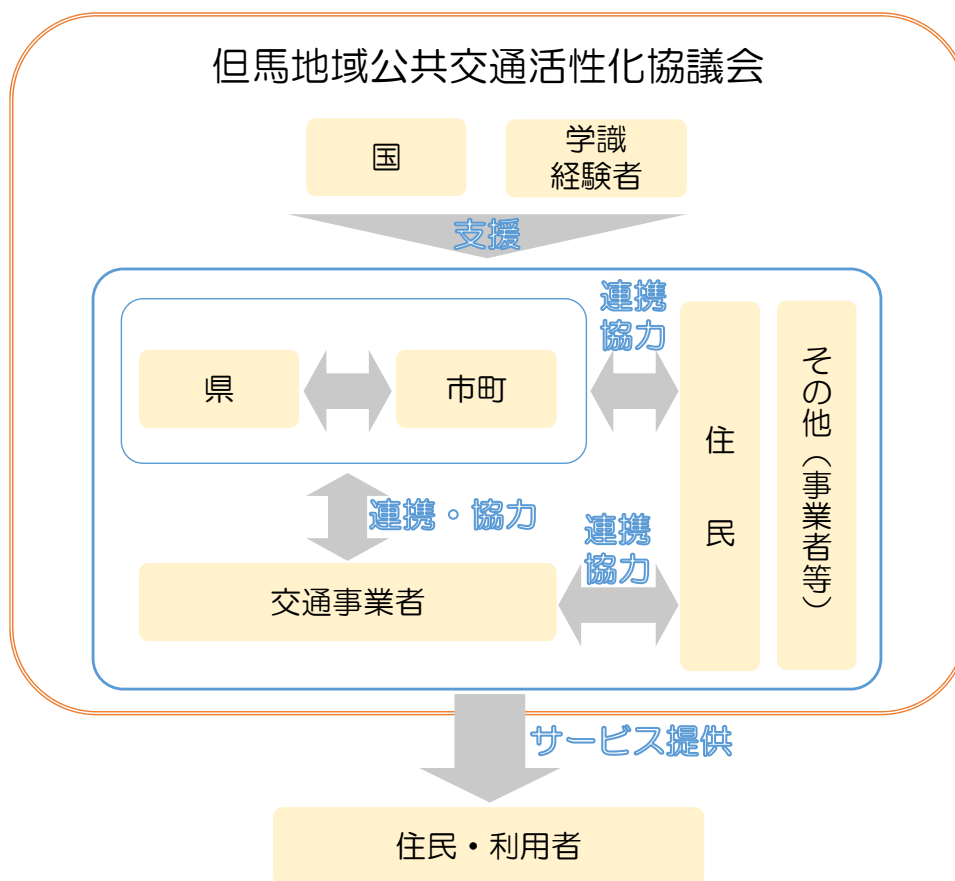


図 6-1 計画の推進体制

### 3.施策の評価・検証

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

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



《評価・検証スケジュール》

計画策定（2020年～2021年）		
1年目	2022年	進捗確認・評価
2年目	2023年	進捗確認・評価
3年目	2024年	進捗確認・評価
4年目	2025年	進捗確認・評価
5年目	2026年	進捗確認・評価
6年目	2027年	進捗確認・評価
7年目	2028年	進捗確認・評価
8年目	2029年	進捗確認・評価
9年目	2030年	進捗確認・評価
10年目	2031年	進捗確認・評価

中間評価（必要に応じて計画見直し）

最終評価（次期計画の検討に反映）



## 4.実施スケジュール

施策の実実施スケジュールは以下ようになる。

表 6-1 施策の実実施スケジュール

基本施策	施策	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度
目標1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する												
1.地域路線の再編	① 生活圏に合わせたバスの運行	検討	随時実施									
	② 車両サイズの最適化等による交通手段の見直し	検討	随時実施									
	③ バス路線の再編・再構築	検討	随時実施									
	④ 生活交通の維持・確保	検討	随時実施									
2.地域の実情に合わせた交通手段の導入	⑤ デマンド型交通の導入	検討	随時実施									
	⑥ 住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援	検討	随時実施									
	⑦ 登下校時間分散等による輸送資源の活用	検討	随時実施									
3.多様な手段を用いた公共交通の運営	⑧ 新技術を活用した移動手段の検討	検討	随時実施									
	⑨ 他分野との連携による移動手段の確保	検討	随時実施									
	⑩ ICTを活用した運行管理・配車システムの導入	検討	随時実施									
目標2：誰もが公共交通を使いやすいようにする												
4.公共交通を安全・安心に利用できる環境の整備	⑪ 交通拠点及びその周辺のバリアフリー化	検討	随時実施									
	⑫ バス停等の整備		随時実施									
	⑬ 鉄軌道車両、バス車両、タクシー車両のバリアフリー化		随時実施									
5.交通結節点における利便性の向上	⑭ 集約型バスターミナルの整備	検討	随時実施									
	⑮ 駅待合環境の改善、駅舎の整備・改築、バス待合環境の改善	検討	随時実施									
	⑯ パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備	検討	随時実施									
6.公共交通の利便性の向上	⑰ わかりやすい情報提供・案内		随時実施									
	⑱ 輸送サービスの改善、バスの定時制確保、乗り継ぎの円滑化		随時実施									
	⑲ 利用しやすい料金・わかりやすい料金の設定	検討	随時実施									
	⑳ 交通系ICカードの導入・利用エリア拡大、キャッシュレス決済、モバイルチケット・定期券の導入	検討	随時実施									
	㉑ 経路検索サービスの充実	検討	随時実施									
	㉒ MaaSの導入検討	検討	随時実施									
目標3：観光・交流を支える												
7.広域的な公共交通ネットワークの充実	㉓ 高速バスネットワークの充実	検討	随時実施									
	㉔ 空港へのアクセス交通の充実	検討	随時実施									
8.観光交通としての利便性向上	㉕ 観光列車・観光周遊バスの運行、交通拠点からの二次交通の充実	検討	随時実施									
	㉖ 企画乗車券等による利用促進		随時実施									
	㉗ 観光客への公共交通の情報提供		随時実施									
目標4：地域で公共交通をまもる												
9.公共交通を担う人材の確保	㉘ バス運転手・タクシー運転手確保に向けたPR活動の実施		随時実施									
	㉙ 地域交通を担う団体向け講習会の開催		随時実施									
10.公共交通の利用促進	㉚ 地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動、公共交通利用促進イベント等の実施		随時実施									
	㉛ 鉄道の利便性向上、利用者数増加の取り組みの実施		随時実施									
	㉜ 公共交通への利用転換の意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）		随時実施									
	㉝ 高齢者や学生などに対する運賃負担軽減策の実施		随時実施									