

但馬地域公共交通計画

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

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 上位・関連計画の整理.....	14
1.但馬地域ビジョン.....	14
2.但馬地域都市計画区域マスタープラン.....	16
3.ひょうご公共交通10カ年計画.....	17
第4章 地域公共交通の現状と課題.....	19
1.地域公共交通の整備・利用状況.....	19
1-1.鉄道.....	19
1-2.路線バス・コミュニティバス.....	21
1-3.高速バス.....	33
1-4.タクシー.....	34
1-5.空港.....	35
1-6.観光交通.....	36
2.地域公共交通の利用・意向調査.....	37
2-1.実施した調査の概要.....	37
2-2.住民アンケート調査結果.....	39
2-3.実証運行と利用者アンケート調査結果.....	51

3.課題整理.....	59
3-1.但馬地域の現状・問題点.....	59
3-2.課題整理.....	60
第5章 計画の基本的な方針・目標.....	61
1.地域が目指すべき姿.....	61
2.公共交通の役割.....	62
3.公共交通ネットワークの将来イメージ.....	63
4.計画の目標.....	64
第6章 目標達成のための施策.....	65
基本施策1 地域路線の再編.....	67
基本施策2 地域の実情に合わせた交通手段の導入.....	76
基本施策3 新たな運営方法を用いた公共交通の導入.....	82
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.....	87
基本施策5 交通結節点における利便性の向上.....	90
基本施策6 公共交通の利便性の向上.....	94
基本施策7 広域的な公共交通ネットワークの充実.....	102
基本施策8 観光交通としての利便性向上.....	106
基本施策9 公共交通を担う人材の確保.....	111
基本施策10 公共交通の利用促進.....	113
第7章 計画の達成状況の評価.....	117
1.評価指標と目標値.....	117
2.計画の推進体制.....	121
3.施策の評価・検証.....	122
4.施策実施スケジュール.....	123

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、児童、生徒、運転免許返納者等の自家用車を自由に使うことができない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は観光の利用促進も含めて、各公共交通（鉄道、高速バス、空港）の拠点を中心に、広域ネットワークの構築の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。

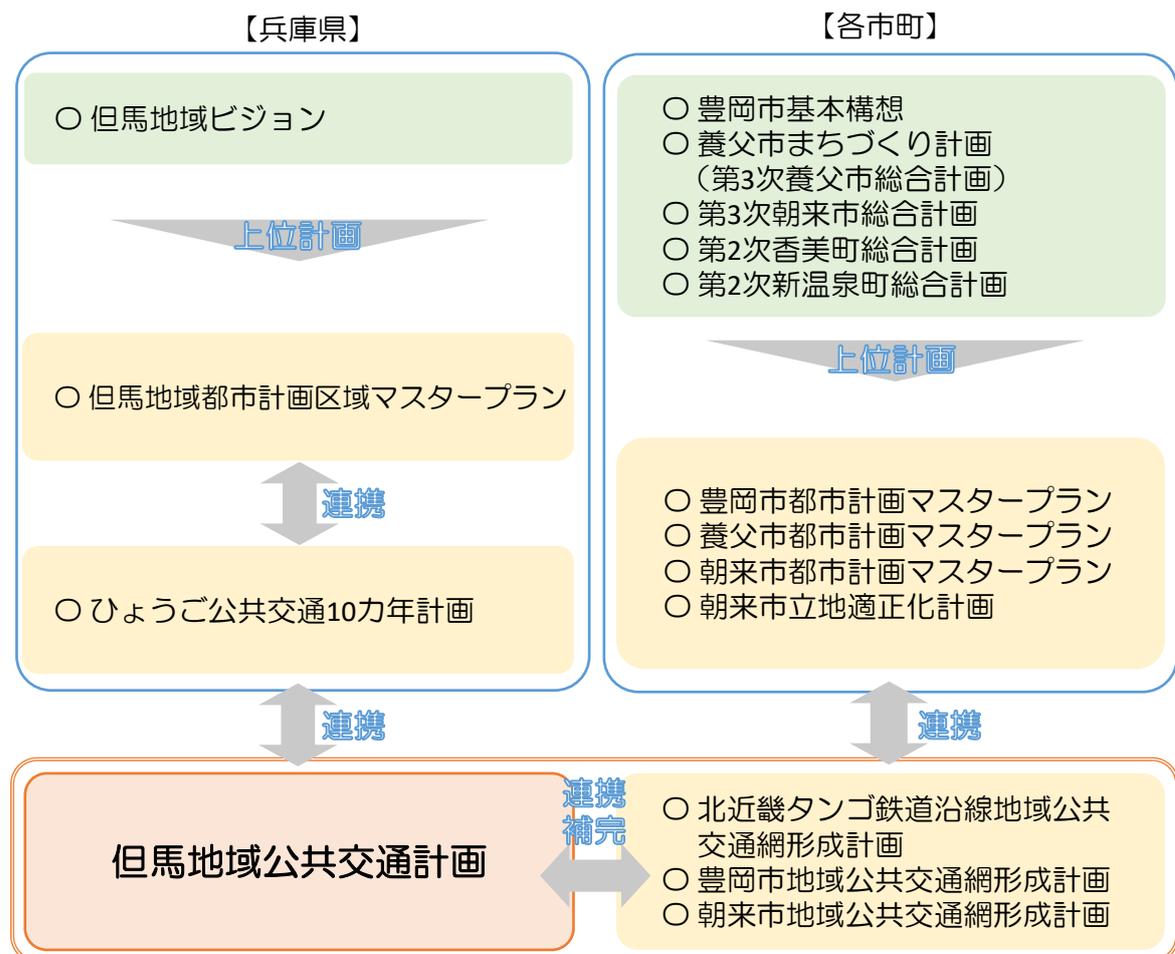


図 1-2 計画の位置付け

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。

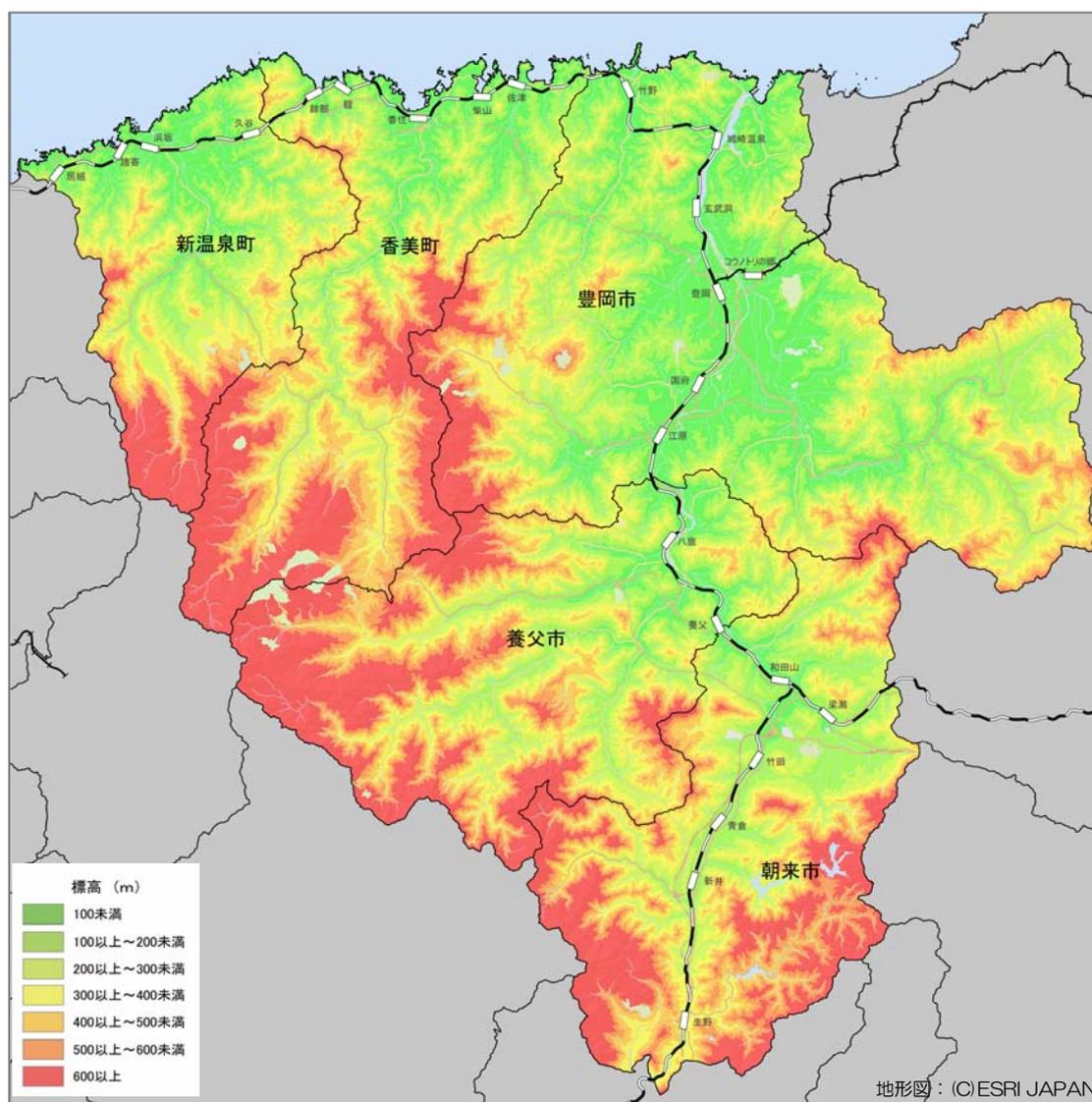


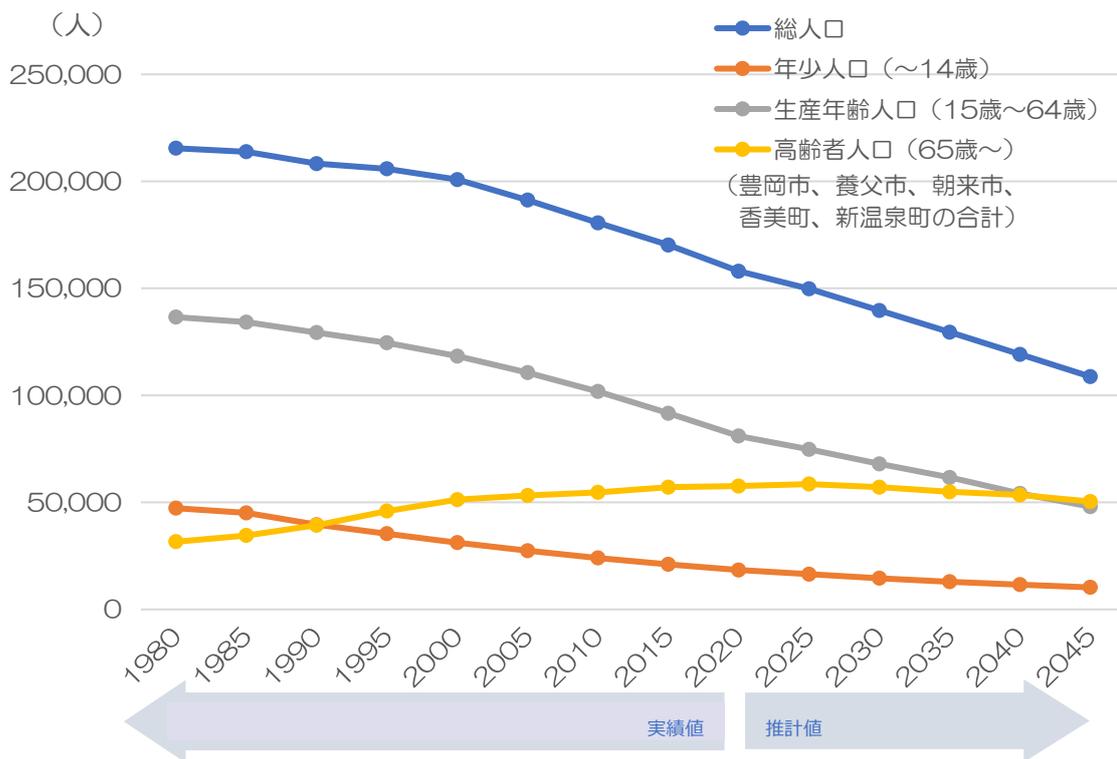
図 2-1 地勢図

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。

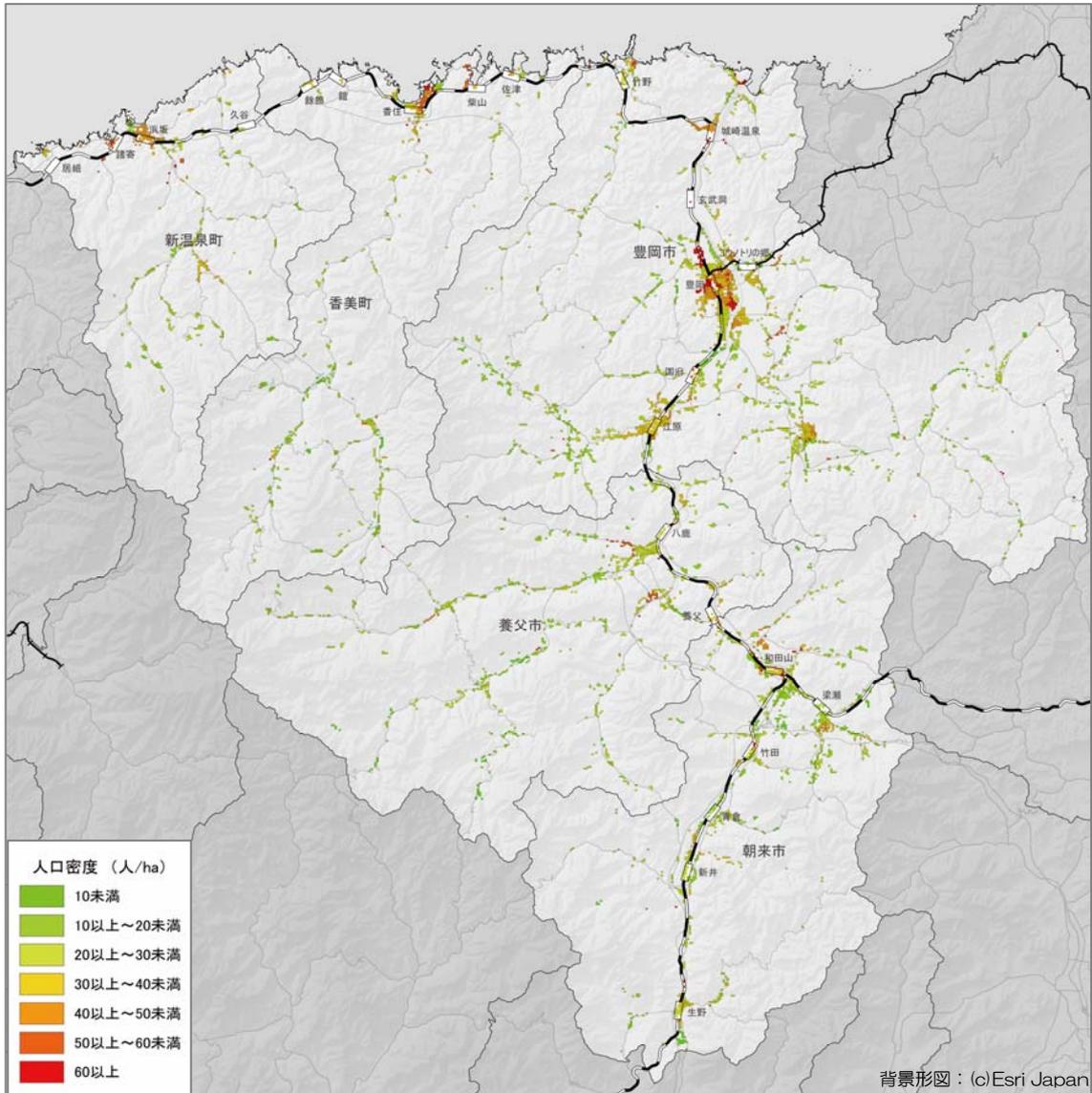
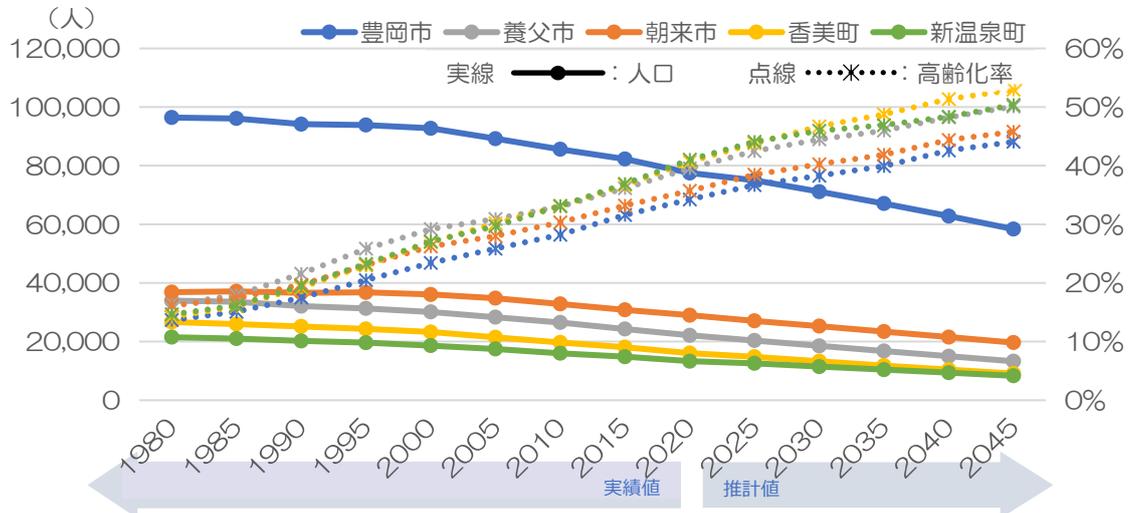


図 2-3 人口密度 (100mメッシュ・H27年国勢調査)

(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

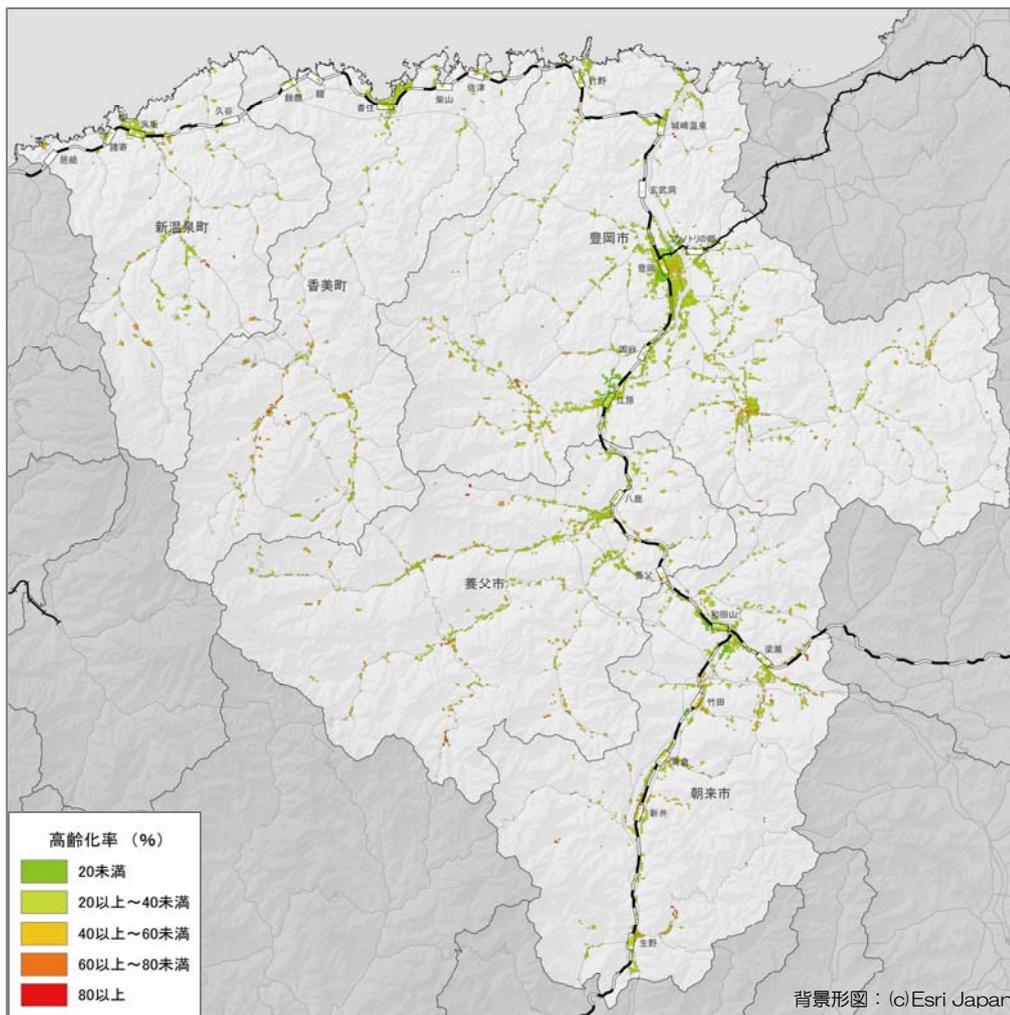


図 2-5 高齢化率（100mメッシュ・H27年国勢調査）

(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。）

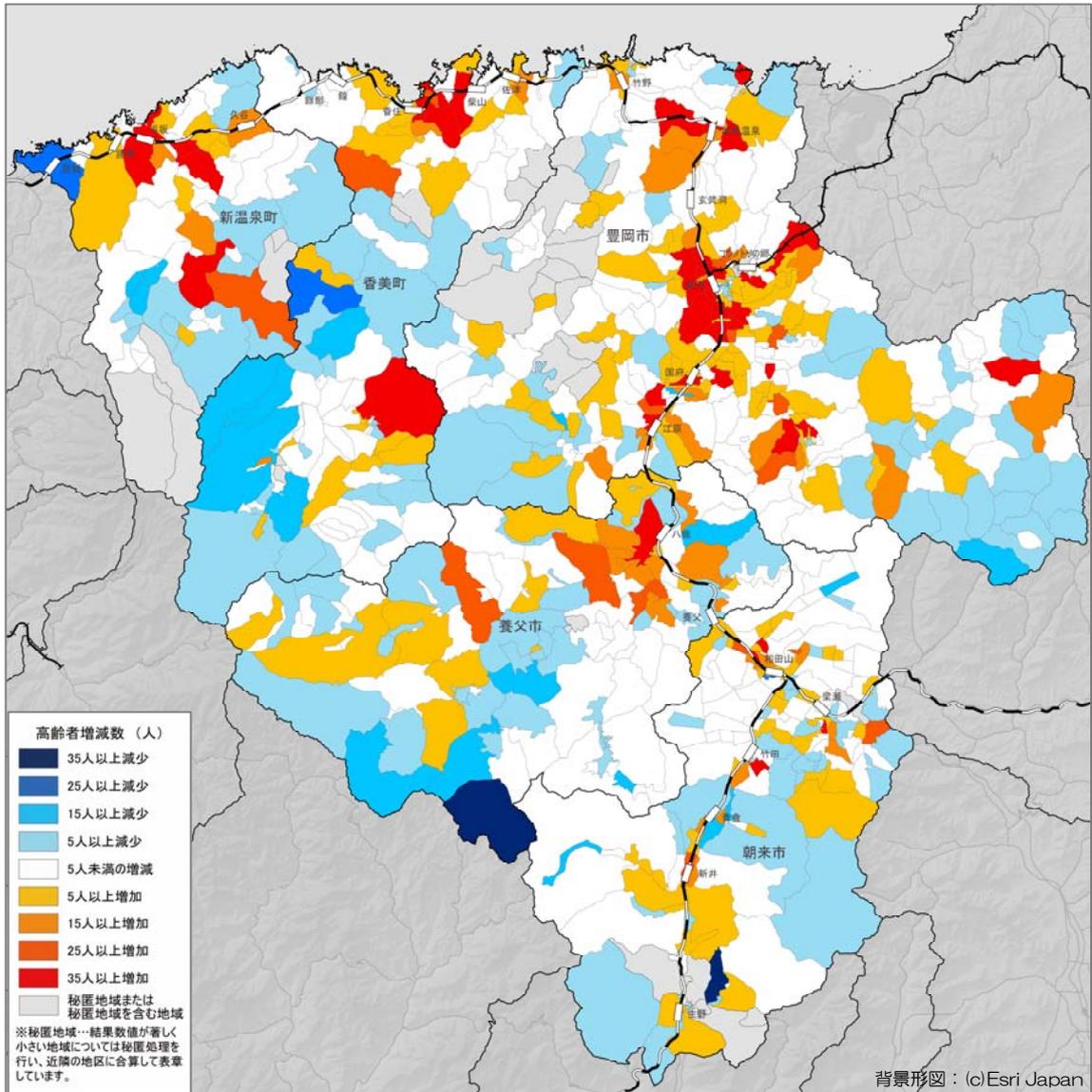


図2-6 高齢者増減数（小地域・H27年国勢調査 - H17年国勢調査）

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
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
2019 年	0.39	0.23	0.39	0.23	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
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
2019 年	0.93	0.89	0.89	0.87	0.86	0.94

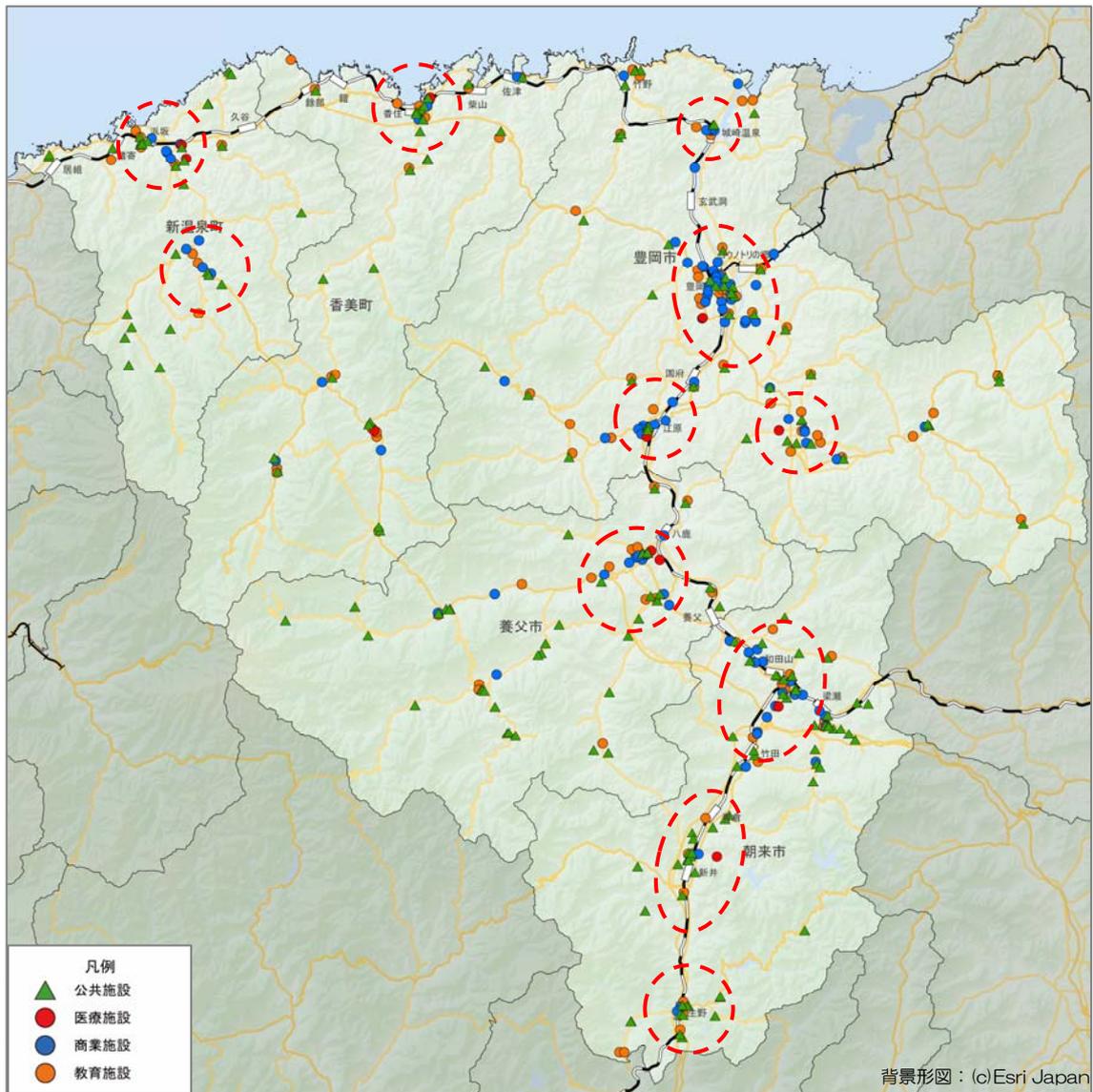
表 2-4 実質公債費比率

	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	全国平均
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
2019 年	0.13	0.06	0.11	0.10	0.11	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。



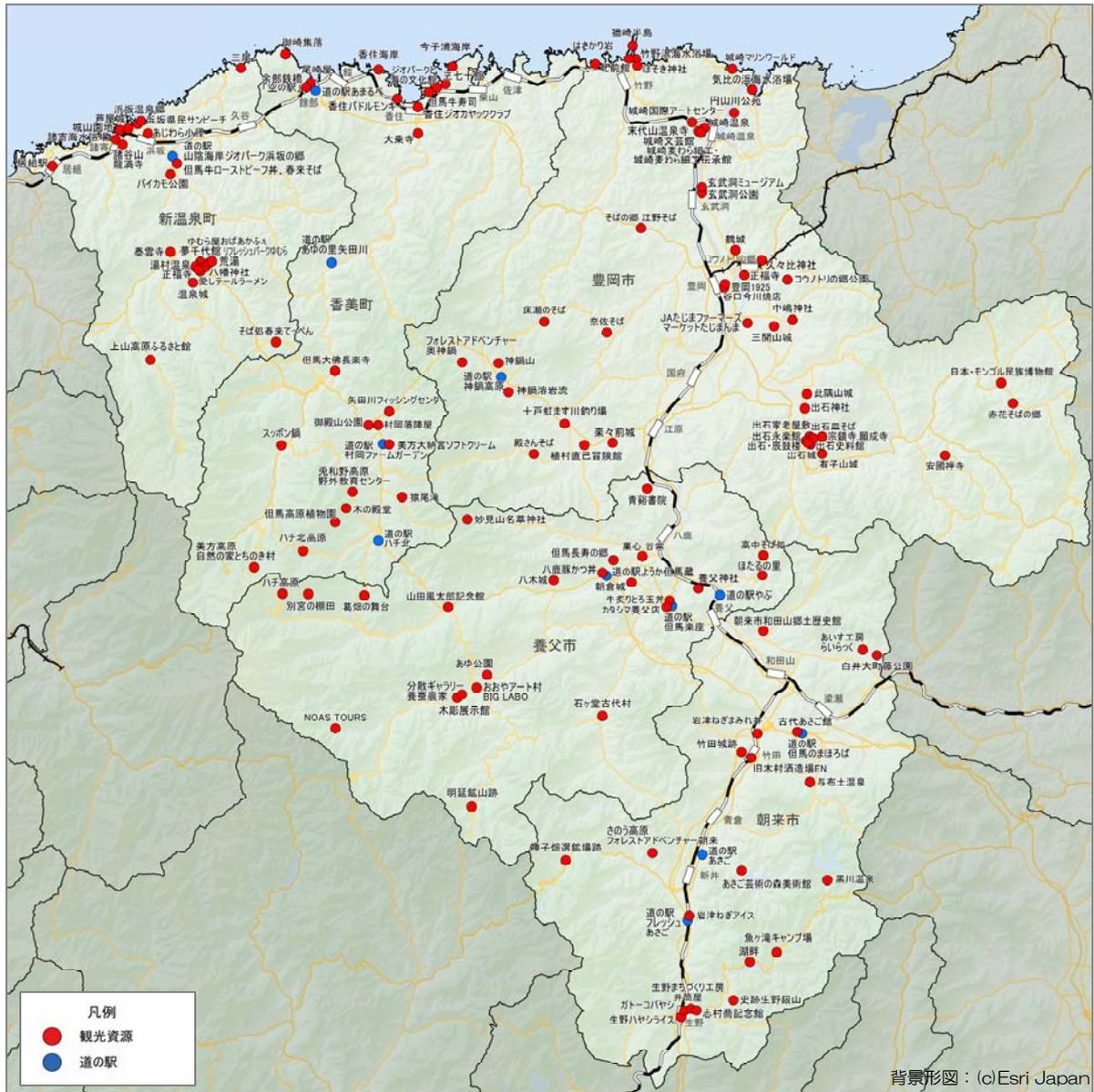
出典：【公共施設】国土数値情報（2011年度）、【医療施設】兵庫県HP（2020年度）、【商業施設】iタウンページ（2020年度）、【教育施設】国土数値情報（2006年度）を基に作成

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。

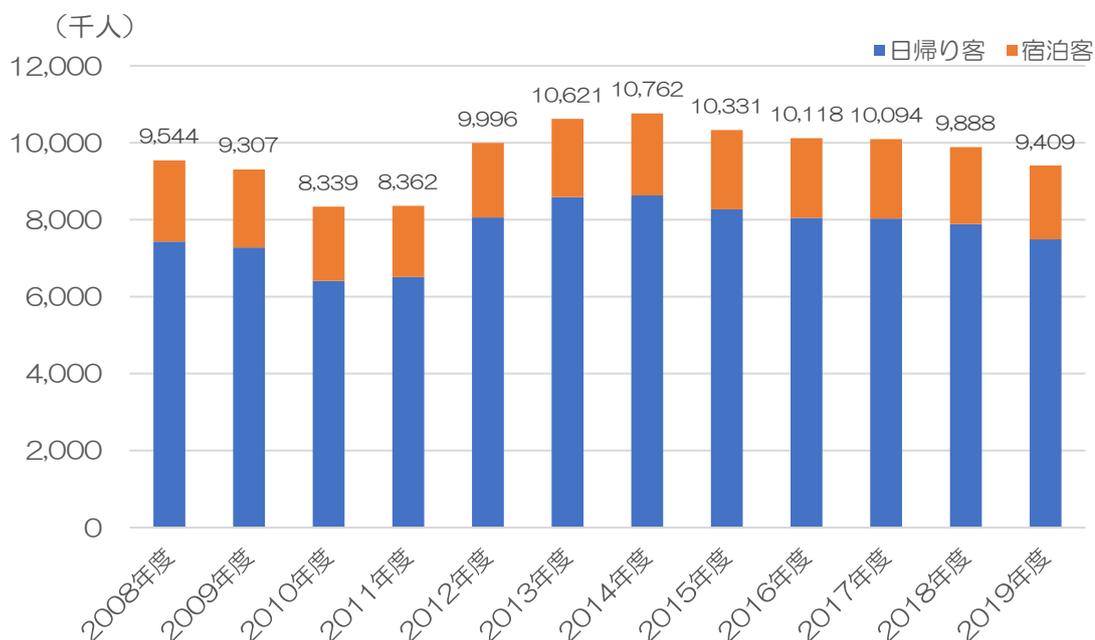


出典：但馬観光協議会ガイドマップ（2020年度）、HYOGO!ナビを基に作成

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、新温泉町では鳥取県方面、豊岡市及び朝来市では京都府方面への移動が多くなっている。

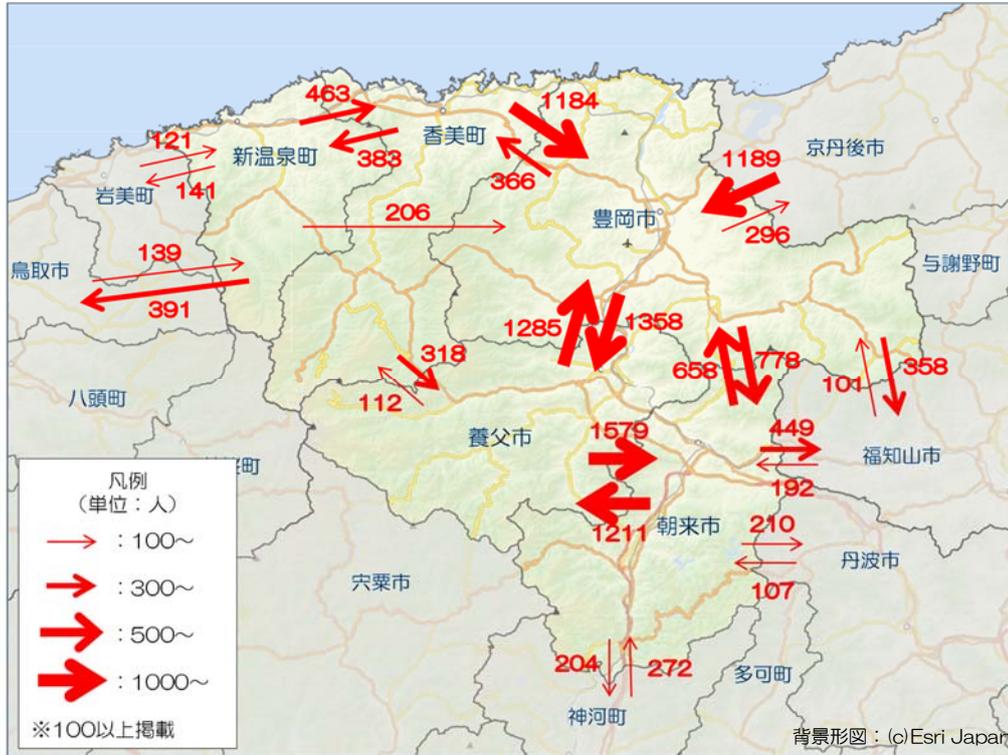


図 2-10 就業者の移動状況

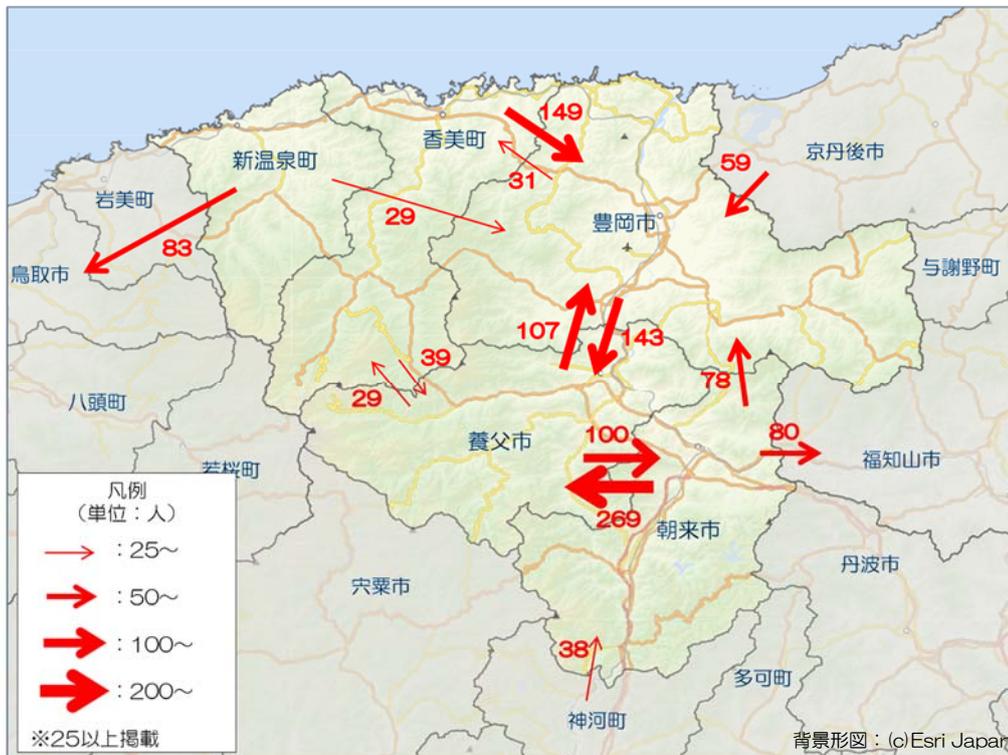


図 2-11 通学者（15歳未満を含む）の移動状況

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)

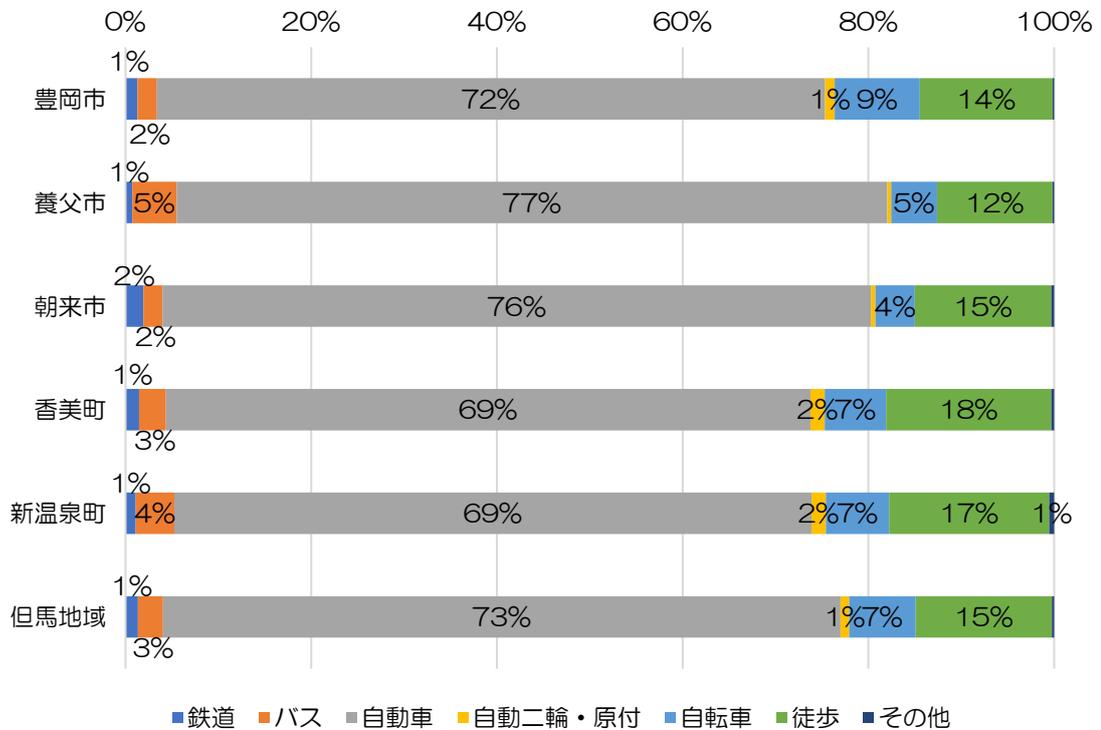


図 2-12 交通手段分担率 (平日)

(休日)

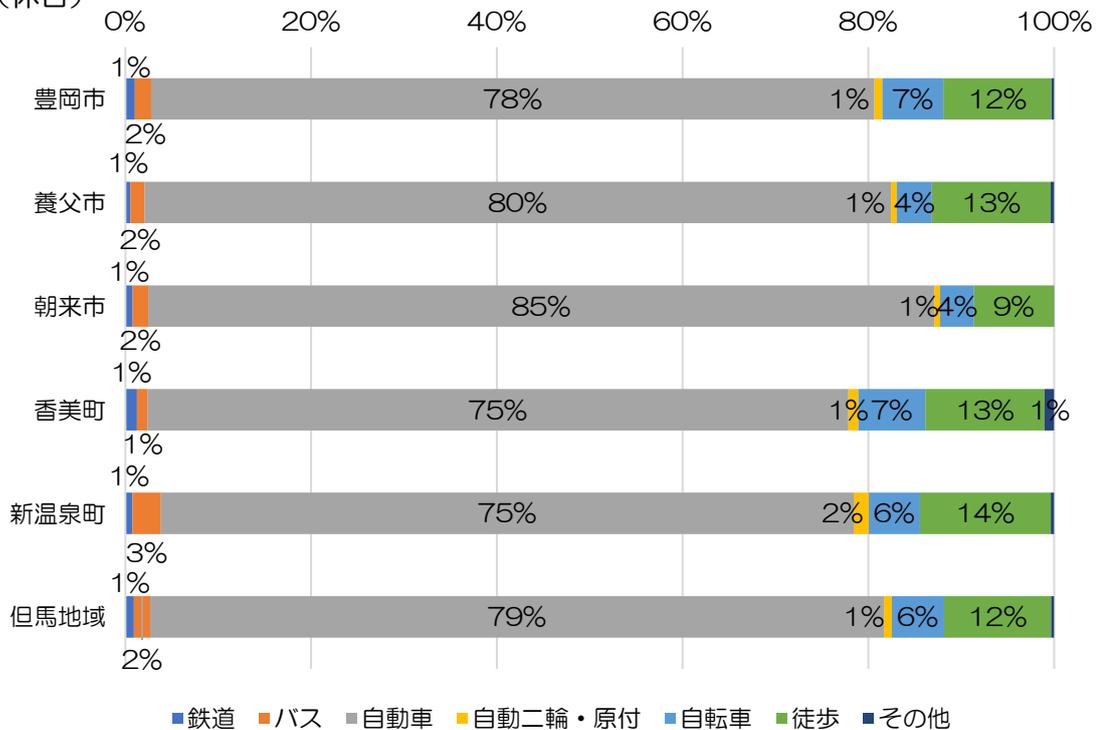


図 2-13 交通手段分担率 (休日)

出典：H22 年近畿圏パーソントリップ調査

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などの新たな技術を積極的に導入し、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

2.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ぶ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。 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・

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
--	--

3.ひょうご公共交通 10 力年計画

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び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公共交通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 ・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
--

※1 交通に関する部分を着色

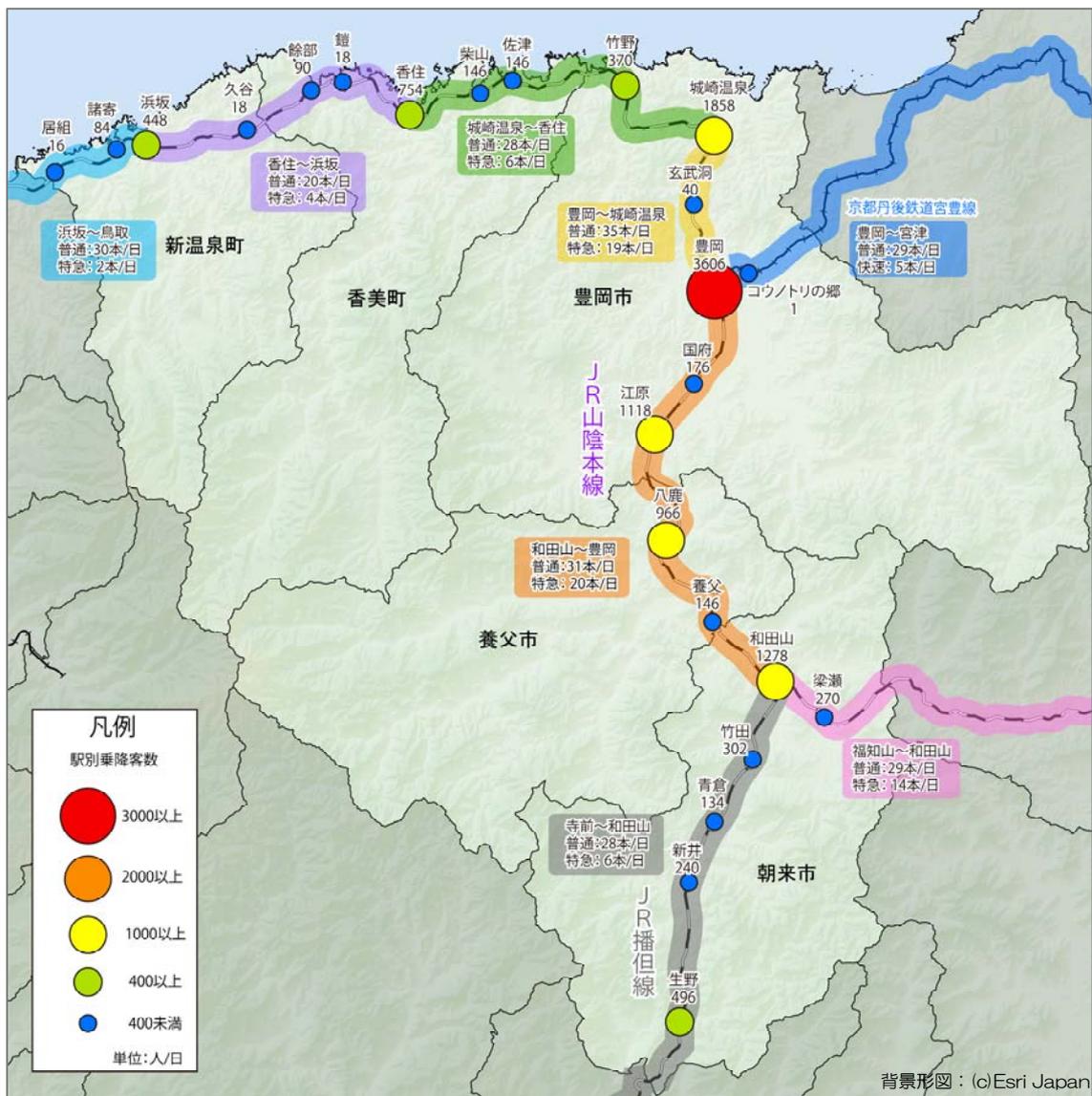
※2 市町の上位・関連計画については資料編に記載

第4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

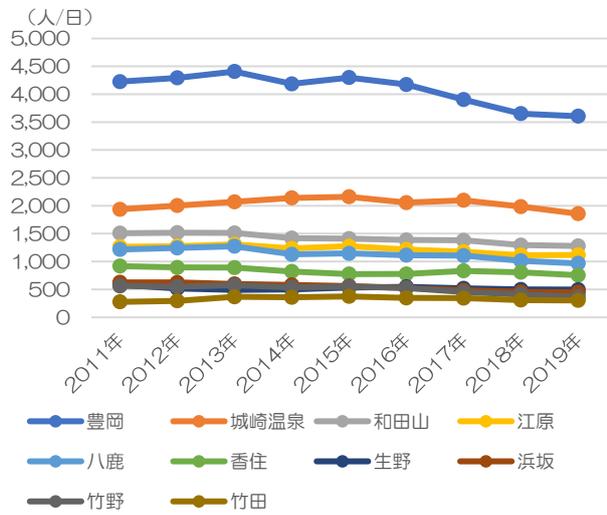
- JR 山陰本線と京都丹後鉄道宮豊線が接続する豊岡駅がメインターミナルとなっている。観光拠点駅として城崎温泉駅があり、他に乗降客数が 1,000 人/日を超える駅として江原駅、和田山駅がある。



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)

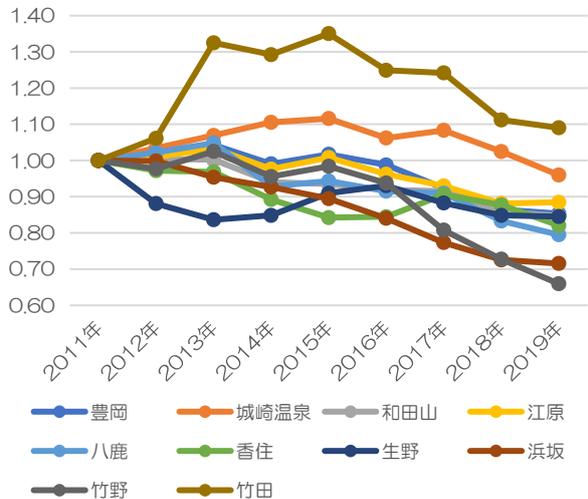
図4-1 鉄道の状況

- 乗降客数は、観光拠点となっている城崎温泉駅、竹田駅で増加していたが、2015年をピークに減少している。その他の全ての駅では年々減少している。
- 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 4-2 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 4-3 乗降客数の伸び率（主要駅）

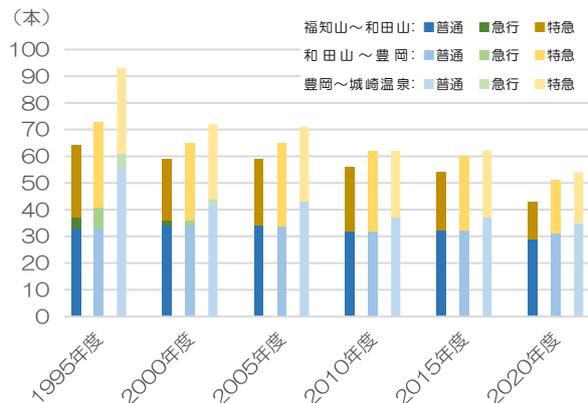


図 4-4 運行本数の推移（山陰本線 福知山～城崎温泉間）

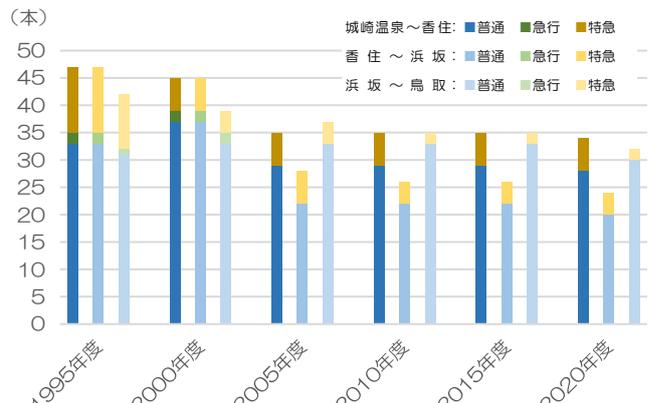


図 4-5 運行本数の推移（山陰本線 城崎温泉～鳥取間）

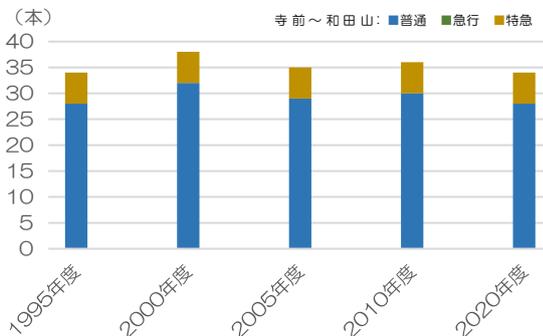


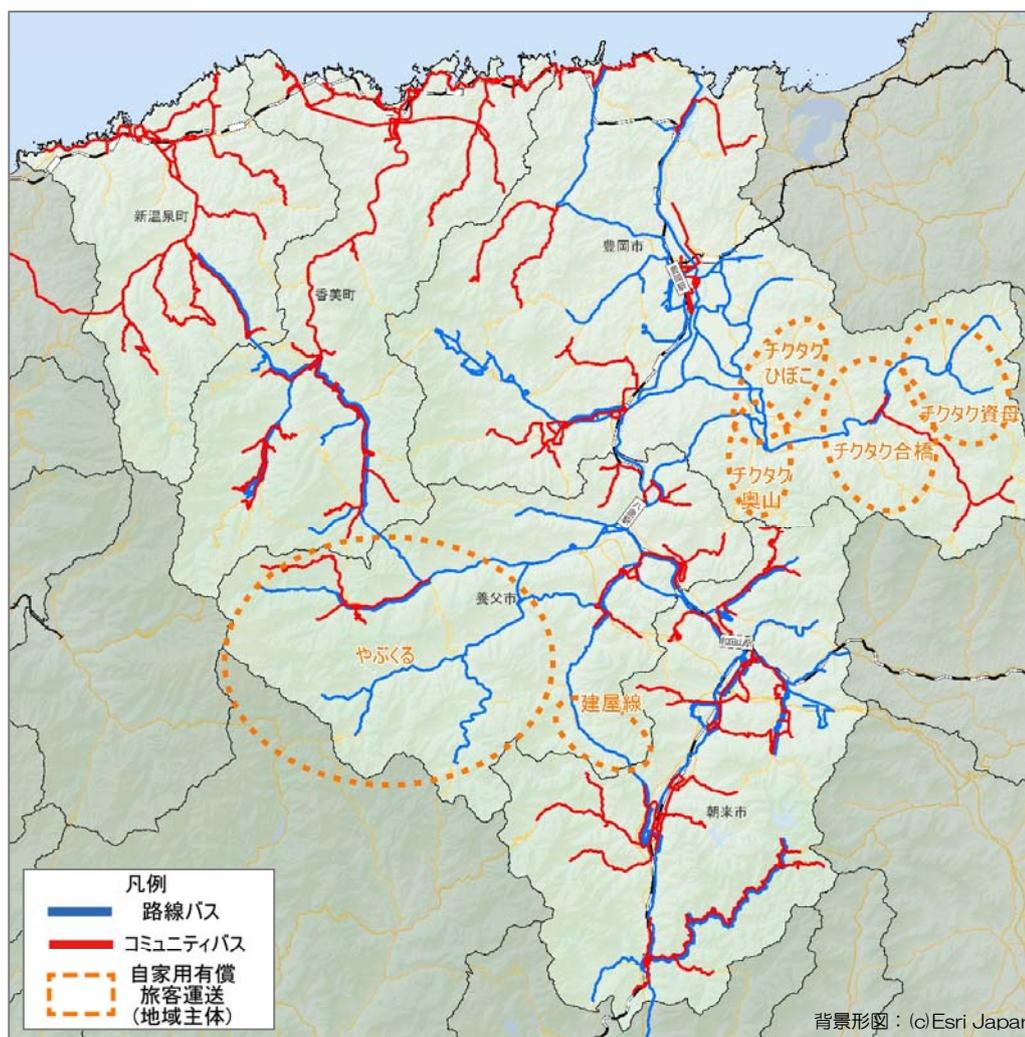
図 4-6 運行本数の推移（播但線 寺前～和田山間）

出典：但馬地域鉄道利便性向上対策協議会 資料

1-2.路線バス・コミュニティバス

(1) バス路線網

- 路線バスは、交通事業者2社（全但バス、神姫グリーンバス）により、豊岡、八鹿、和田山を中心に放射状に運行している。但馬全域を全但バス、朝来市南部を神姫グリーンバスが運行している。
- 路線バスに加えて、コミュニティバス等が運行しており、面的なネットワークを形成している。



出典：バス路線情報（2021年8月） 図4-7 バス路線網

◎コミュニティバスの分類について

本計画では、市町が交通空白地域・不便地域の解消等を図るために運行している「コミュニティバス」を以下のように分類する。

- 一般乗合自動車輸送事業（緑ナンバー）として交通事業者に委託して運行（乗車定員11人未満の車両を用いる乗合タクシーを含む）しているもの（※A）
- 自家用有償旅客運送（白ナンバー）の中の交通空白地有償運送として、市町またはNPO自らが登録を受けて運行しているもの
 - ◇ 上記のうち、交通事業者に運行を委託しているもの（※B）
 - ◇ 上記のうち、地域住民やNPO等が運行の主体となっているもの（※C）

【豊岡市】

- 豊岡駅を中心に路線バスが運行しており、補完的に市街地循環バス コバス※A、イナカー※B、チクタク※Cが運行している。

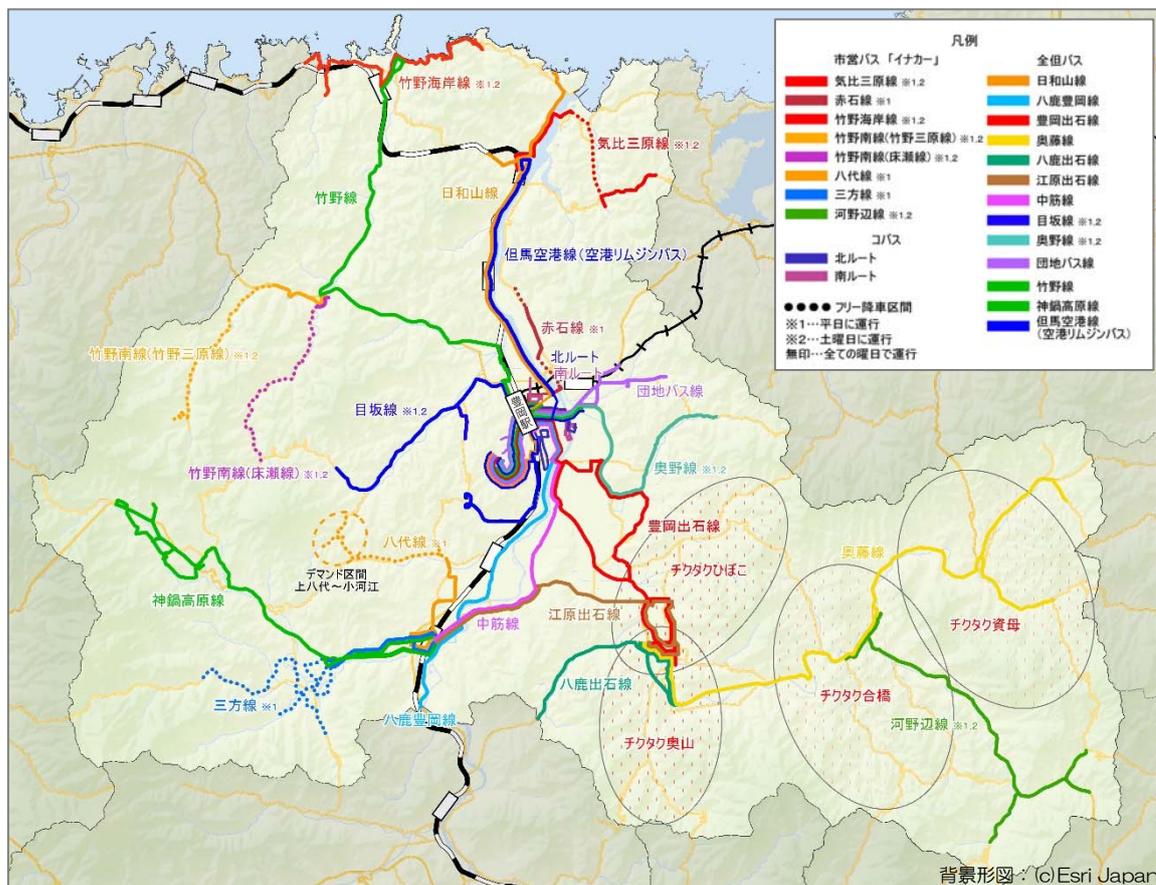


図 4-8 路線図 (豊岡市)

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「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



チクタク

- 「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

【朝来市】

- ・ 和田山駅を中心に路線バスが運行しており、補完的にアコバス※^Aが運行している。
- ・ また、南部は生野駅を中心に路線バスが運行しており、補完的にアコバスが運行している。

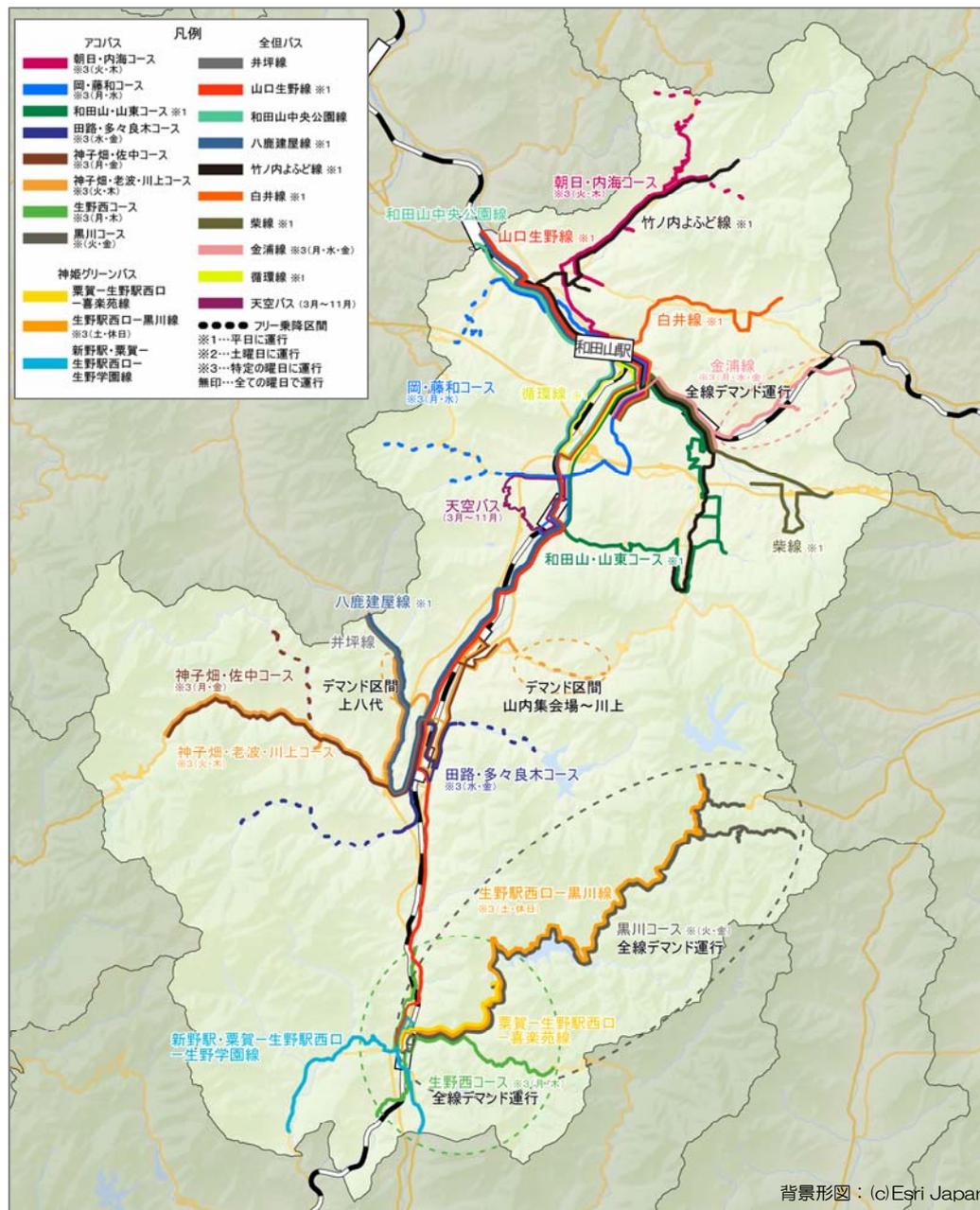


図 4-10 路線図（朝来市）

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】

- 南部は主に国道9号沿いに路線バスが運行しており、補完的に香美町民バス※^ABが運行している。北部は香住市街地を中心に香美町民バス※^Bが運行している。また、矢田川沿いに南部と北部を結ぶ路線についても香美町民バス※^Bが運行している。

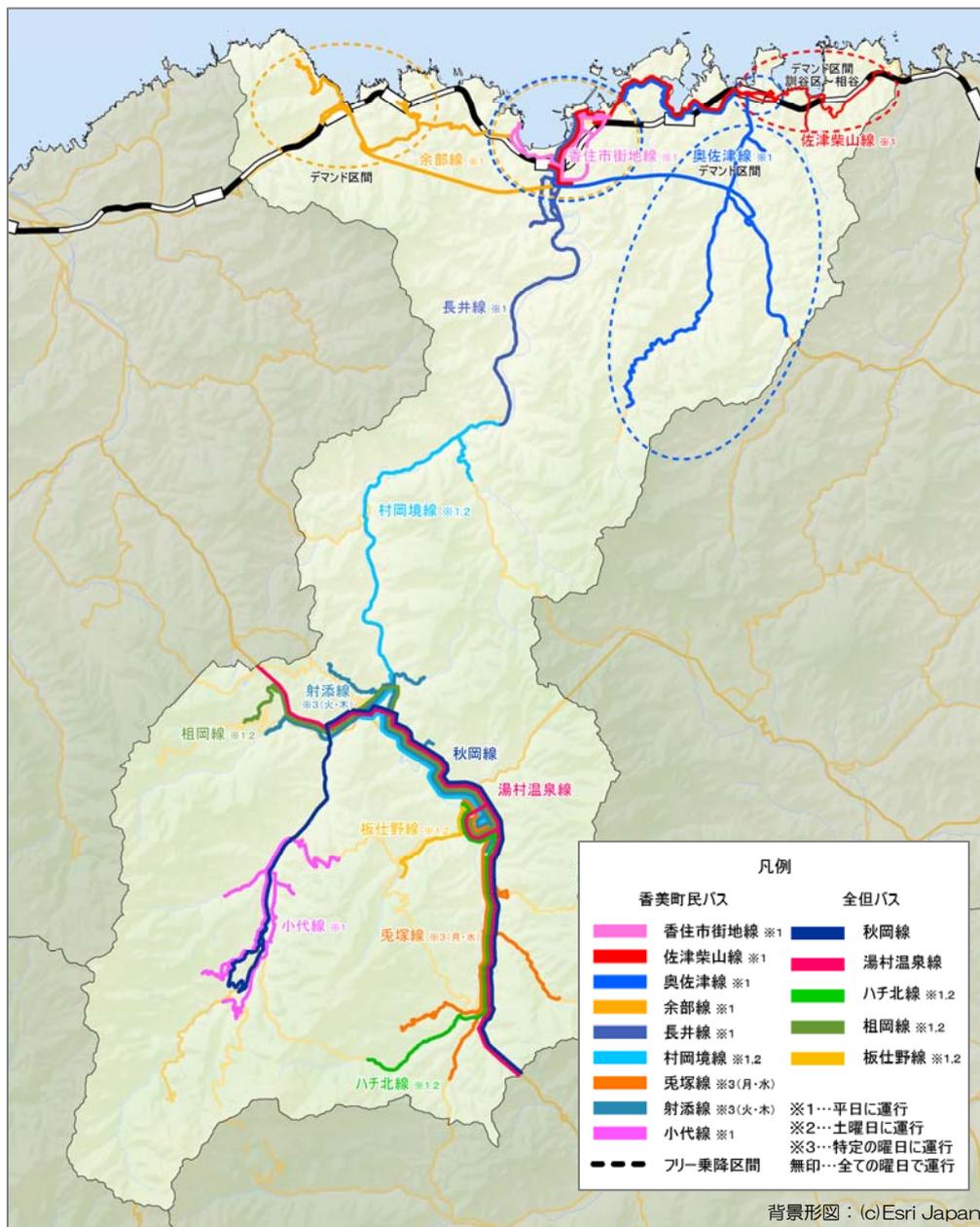


図 4-11 路線図 (香美町)

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】

- 南部は湯村温泉を中心に国道9号沿いに路線バスが運行しており、補完的に新温泉町民バス「夢つばめ」^{※B}が運行している。
- 北部は浜坂市街地を中心に新温泉町民バス「夢つばめ」が運行している。また、岸田川沿いに南部と北部を結ぶ路線や湯村温泉と鳥取県方面を結ぶ路線についても、新温泉町民バス「夢つばめ」が運行している。

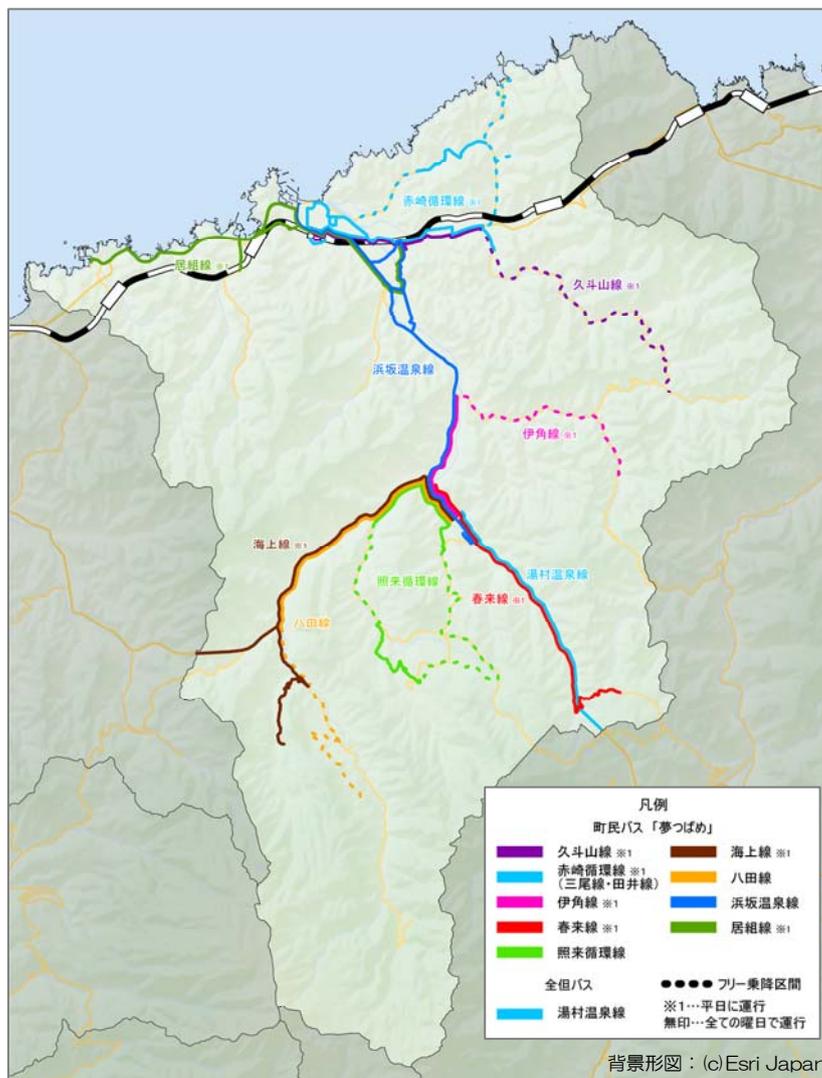


図 4-12 路線図 (新温泉町)

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 所持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。

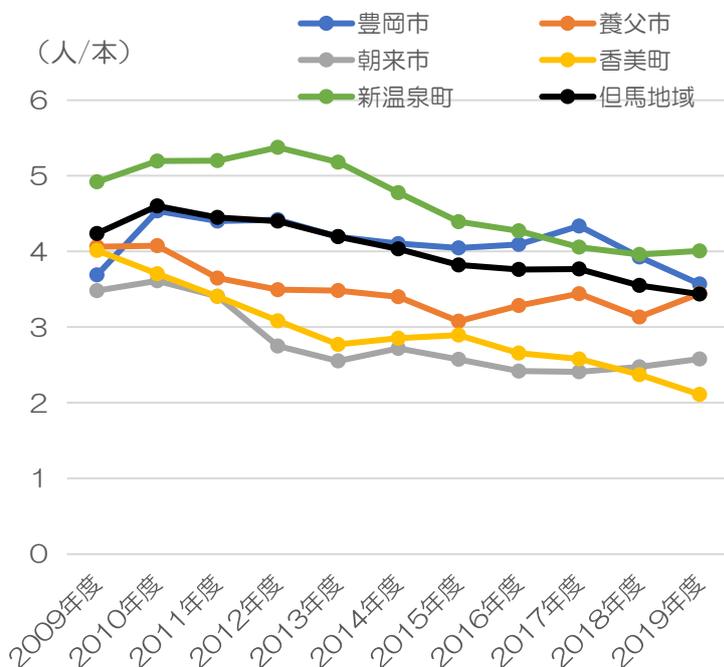


出典：全但バス資料

図 4-13 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 4-14 コミュニティバスの運行本数あたりの利用者数

表 4-1 コミュニティバスの収支率

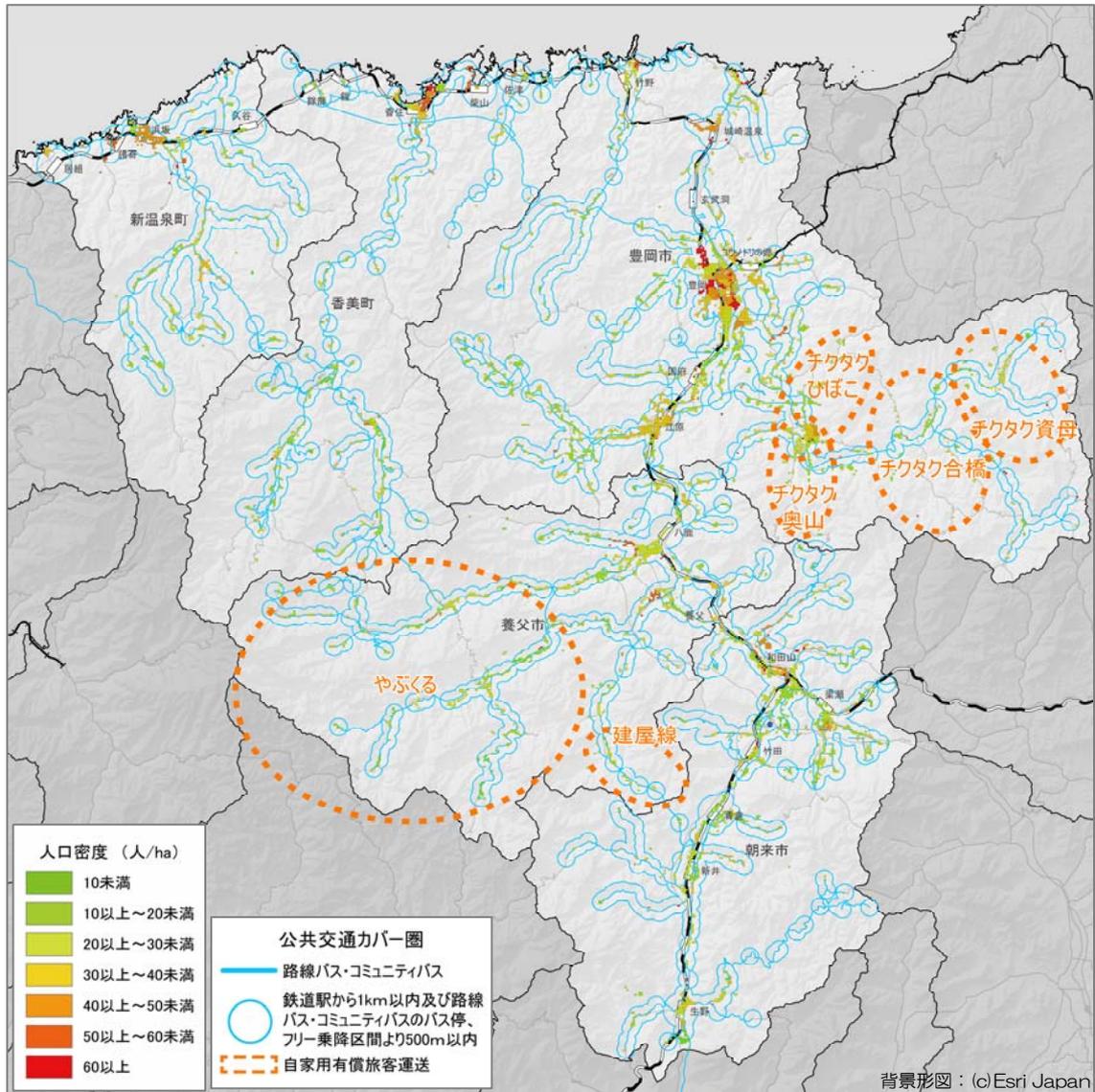
		単位	R01年度実績
豊岡市	収入	千円	13,613
	経費	千円	75,409
	収支率	%	18%
	市負担額	千円	61,796
養父市	収入	千円	7,845
	経費	千円	40,845
	収支率	%	19%
	市負担額	千円	33,057
朝来市	収入	千円	3,548
	経費	千円	30,346
	収支率	%	12%
	市負担額	千円	30,027
香美町	収入	千円	6,581
	経費	千円	55,656
	収支率	%	12%
	町負担額	千円	49,075
新温泉町	収入	千円	13,482
	経費	千円	125,896
	収支率	%	11%
	町負担額	千円	112,414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

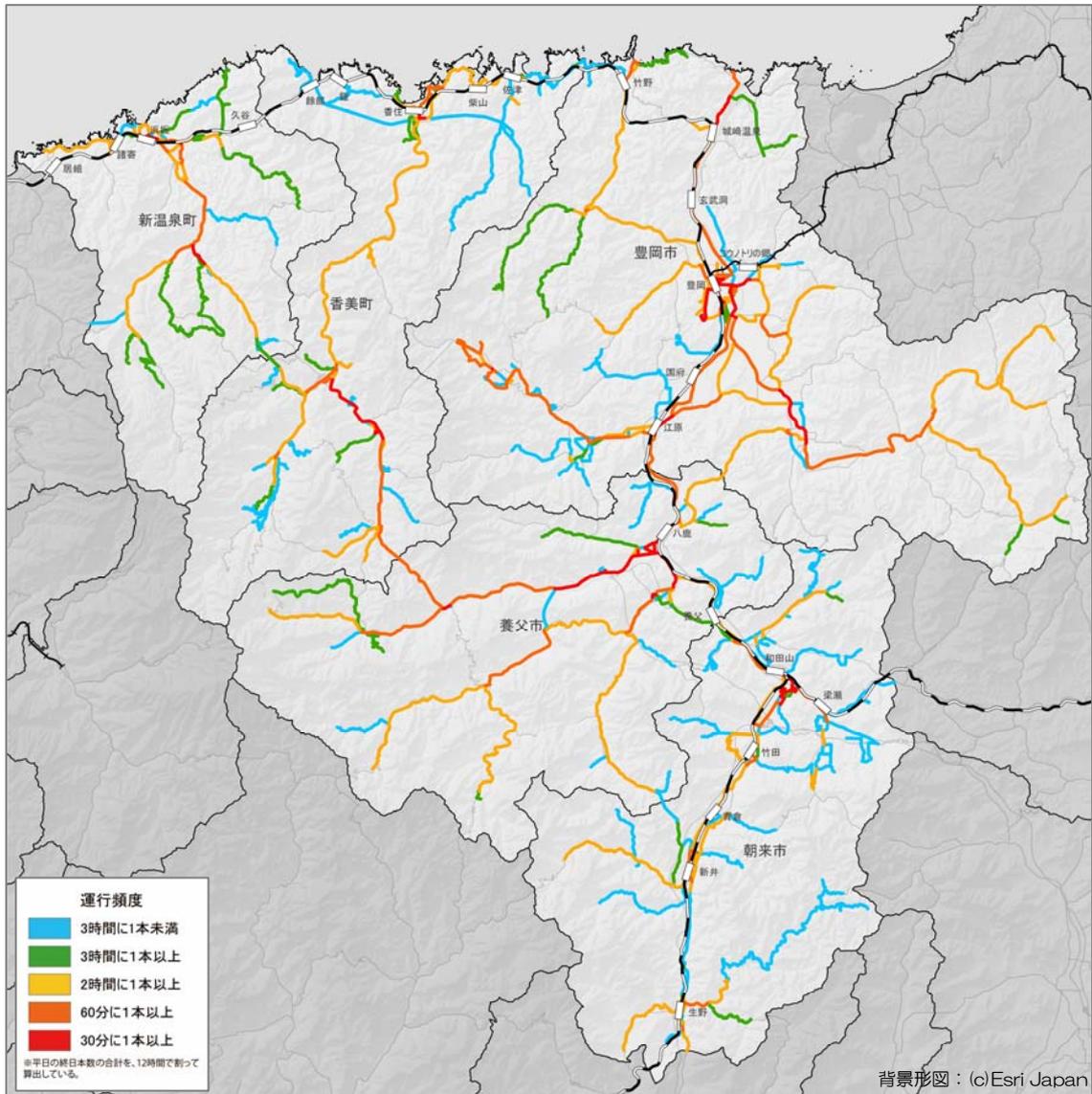
【人口】H27国勢調査250mメッシュを基とした100mメッシュを採用

【面積】可住地面積（森林、湖沼を除いた面積）

図 4-15 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。

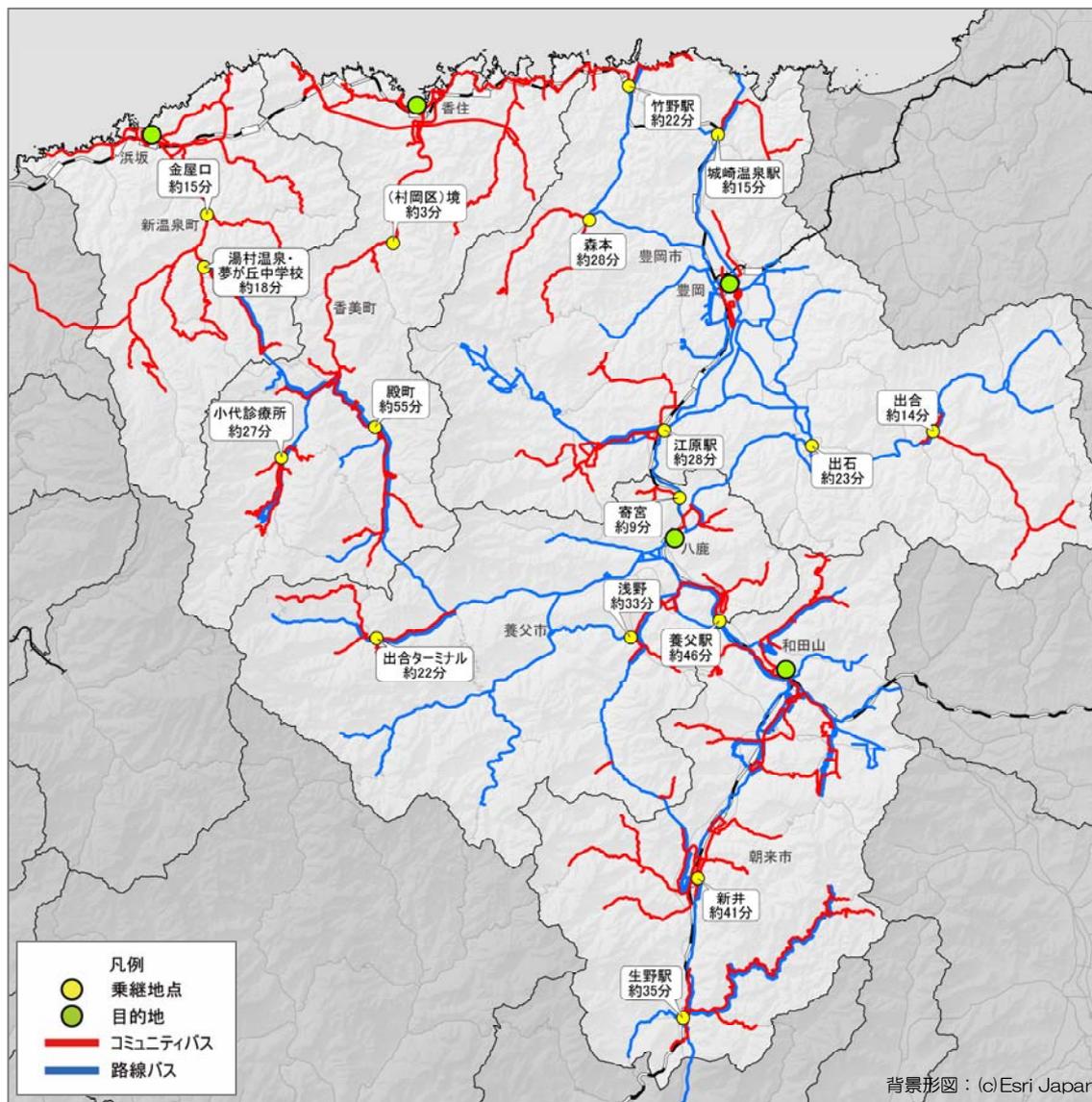


出典：バス路線情報（2021年3月）

図4-16 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。

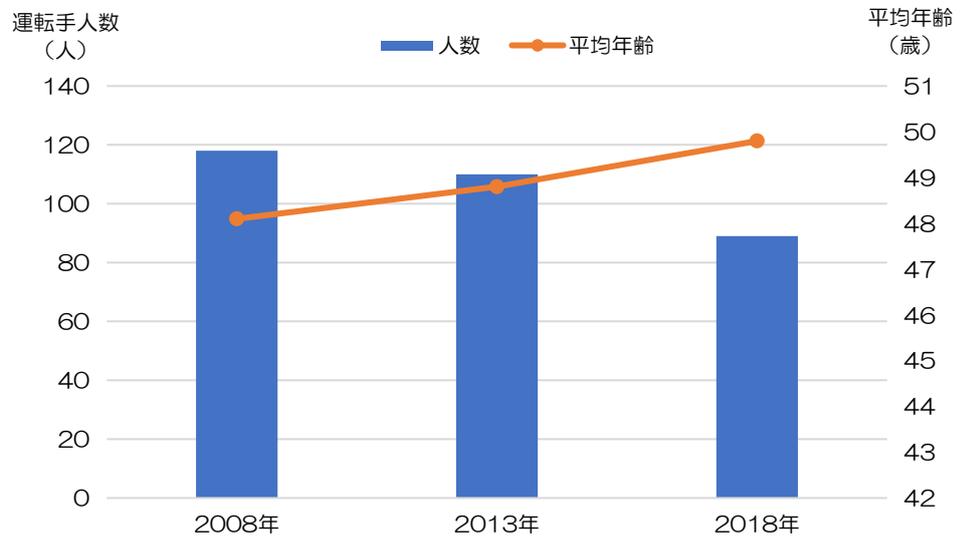


出典：バス路線情報（2021年3月）

図 4-17 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 4-18 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）

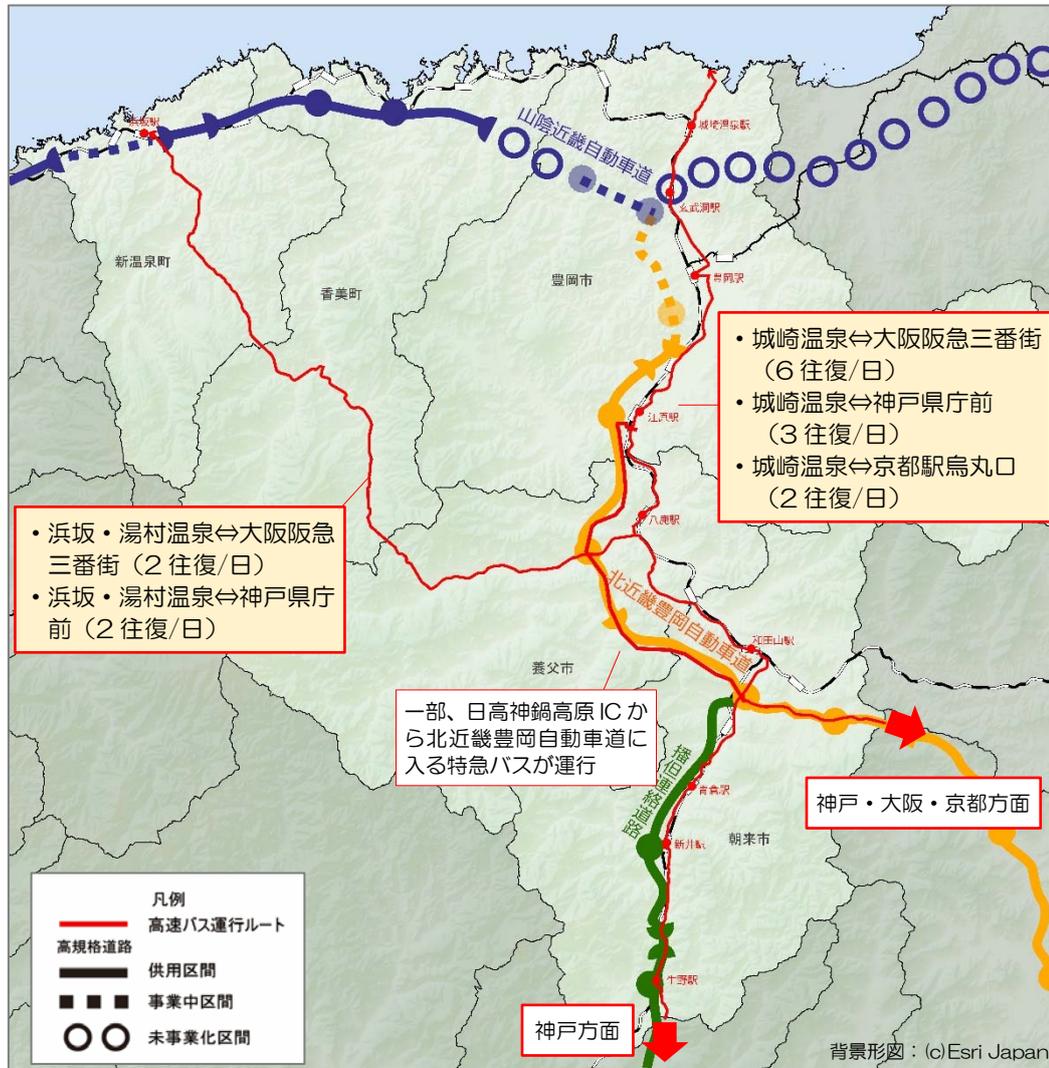


図 4-19 高速バス路線

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。

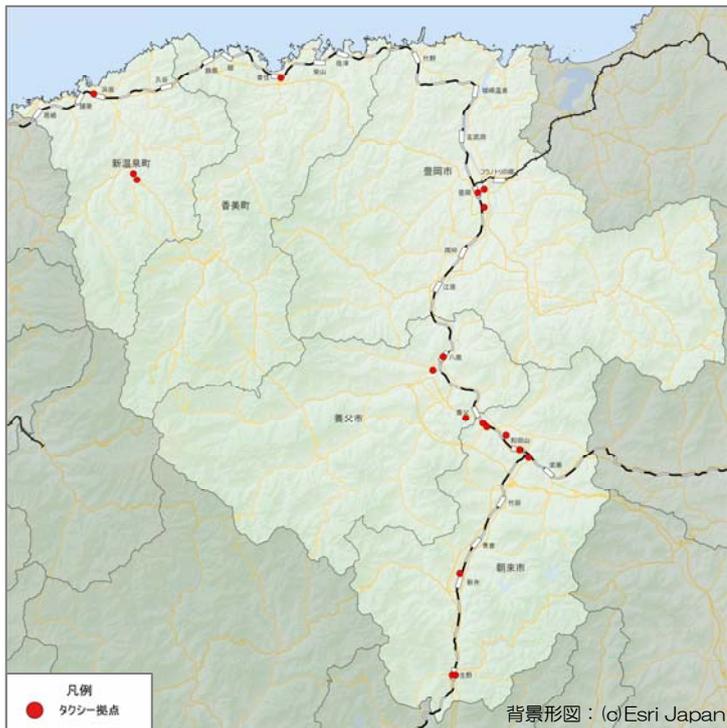


図 4-20 タクシー拠点

表 4-2 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
	株式会社あさごタクシー (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)

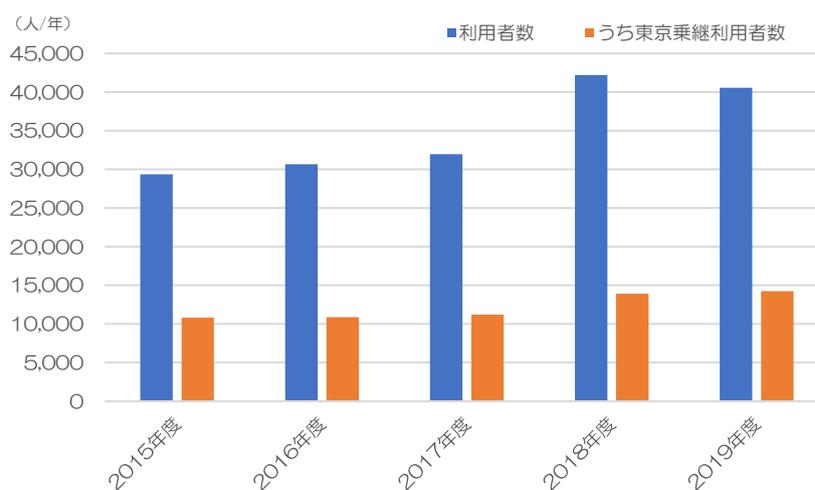
1-5.空港

- ・ 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 4-21 コウノトリ但馬空港位置図



【出典】兵庫県 HP

図 4-22 コウノトリ但馬空港の利用者数

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

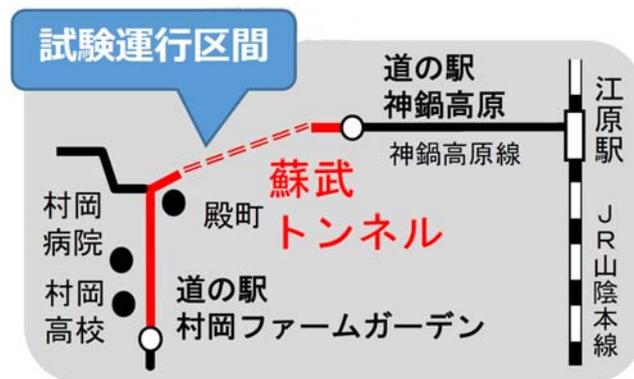
公共交通の利用状況やバス路線の再編、利用意向など運行に関する住民の意見を把握するため、以下の方法で調査を実施した。

■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)



目的	蘇武トンネルを経由して、豊岡市日高町と香美町村岡区の移動手段を確保することにより、利用者の利便性向上を図る
期間	2021年12月6日(月)～24日(金) (3週間:15日) 平日
アンケート調査方法	・バス車内へのアンケート票の設置・回数 ・1日間調査員乗り込みによる配布・回収
利用者数	193人(15日間計) アンケート回収数:98票

実証運行② 湯村鳥取線（湯村温泉—JR 鳥取駅、鳥取空港）



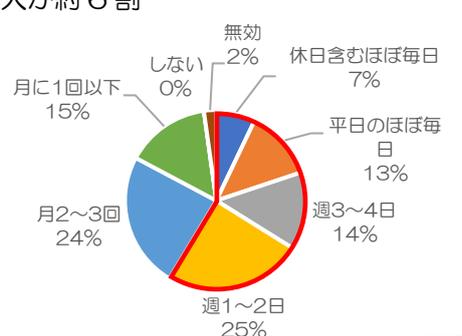
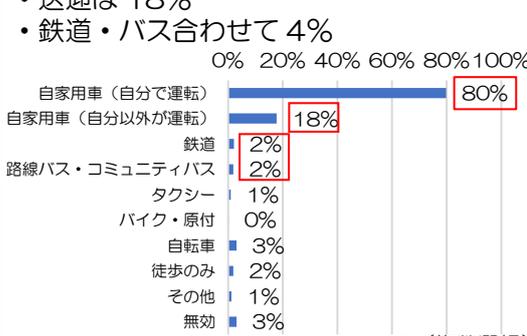
目的	ゆめぐりエクスプレス（湯村温泉—JR 鳥取駅）の令和3年3月末の廃止を受けて、代替路線の検討を行う
期間	2021年12月16日(木)～12月29日(水)（2週間：14日）毎日
アンケート調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車内へのアンケート票の設置・回数 ・1日間調査員乗り込みによる配布・回収
利用者数	計58人（14日間計） アンケート回収数：48票

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"> 「週1～2日」以上、家族等の送迎で外出する人が約6割 	<ul style="list-style-type: none"> 自分で運転して移動している人は80% 送迎は18% 鉄道・バス合わせて4% 

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。

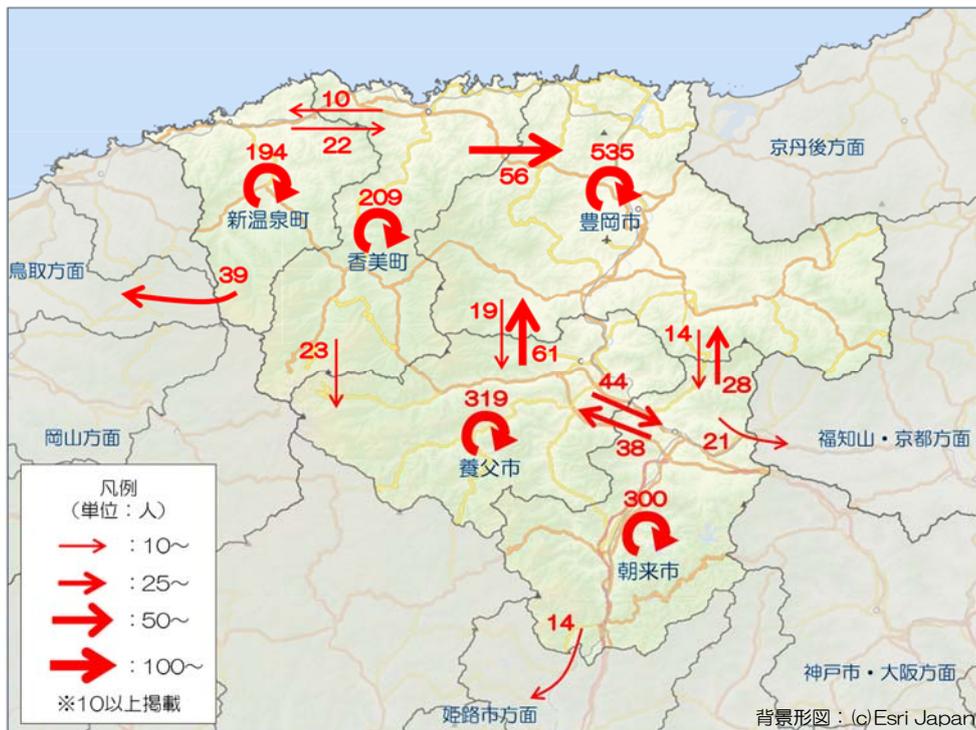


図 4-24 主な移動先（通勤・通学）

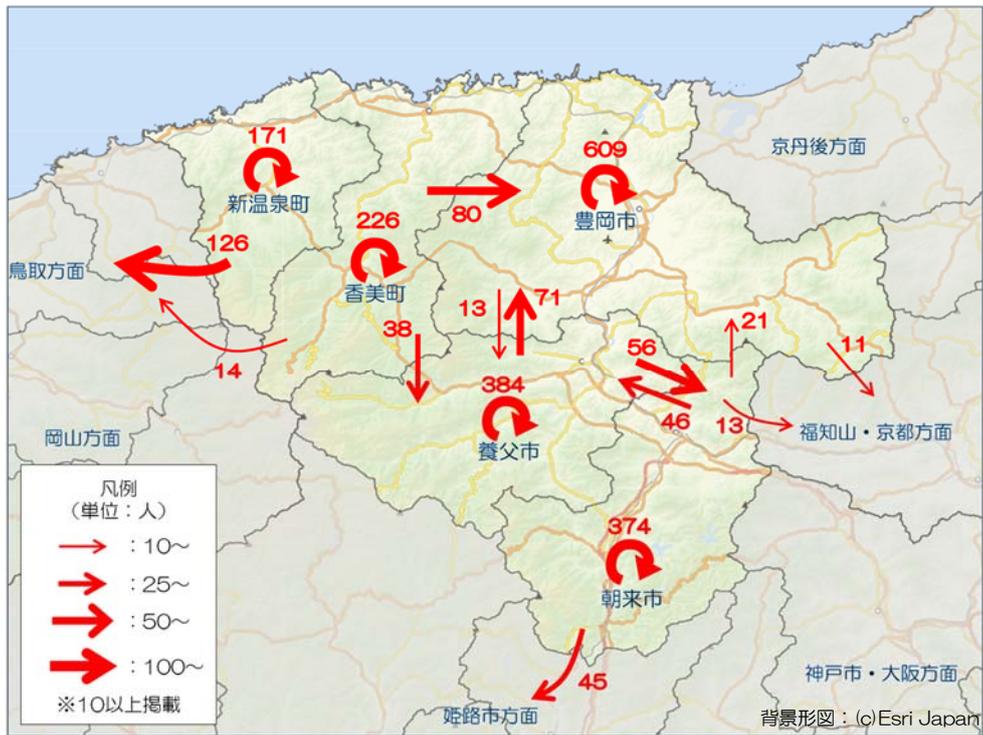


図 4-25 主な移動先 (通院)

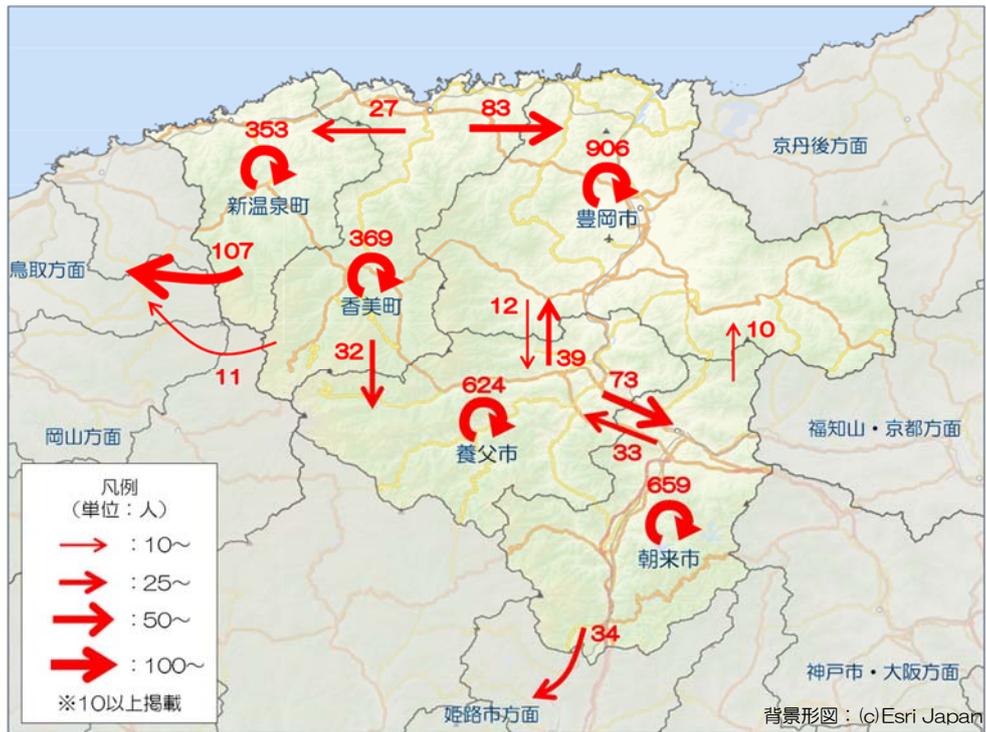


図 4-26 主な移動先 (日常の買い物)

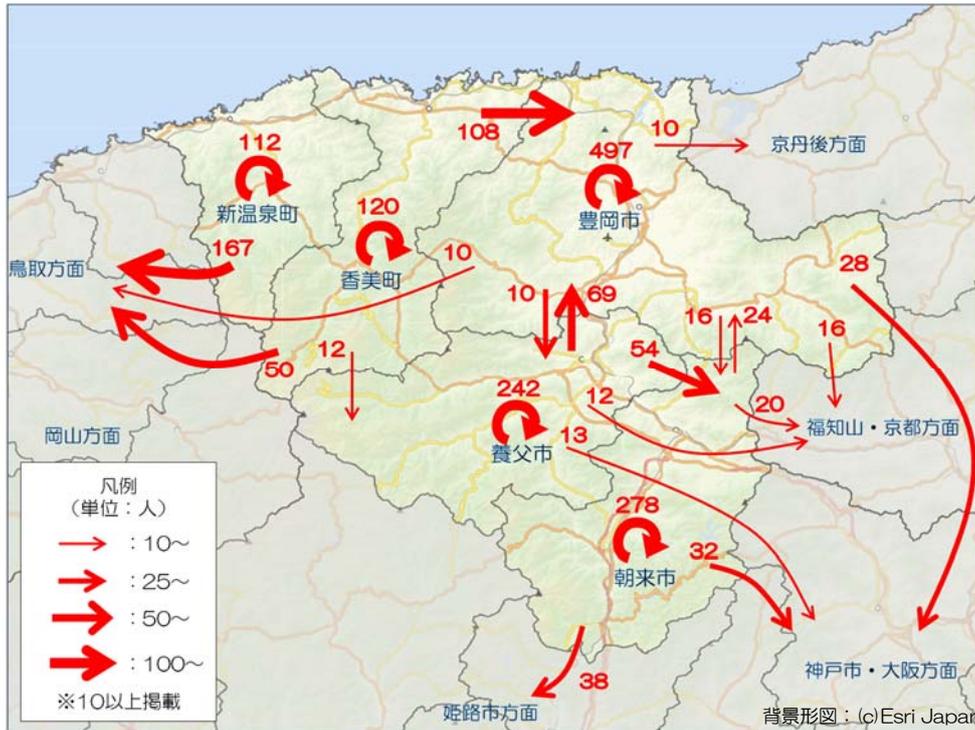


図 4-27 主な移動先（その他お出かけ）

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）

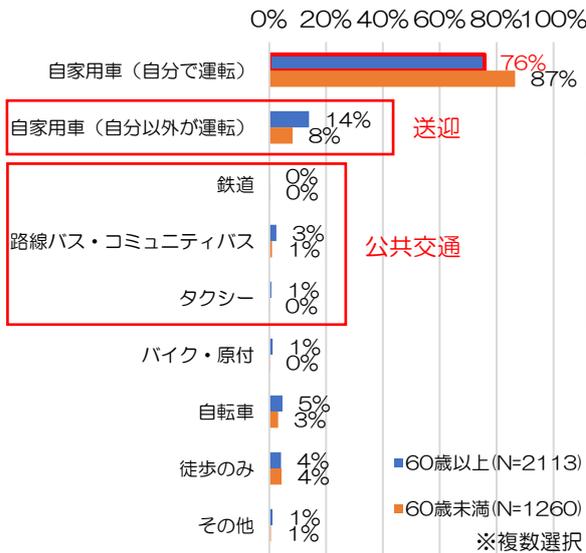


図 4-28 日常の買い物の交通手段
（60 歳以上・未満別）

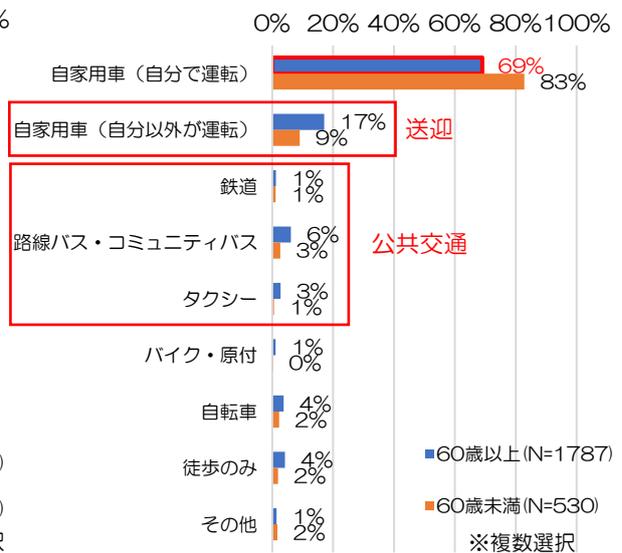
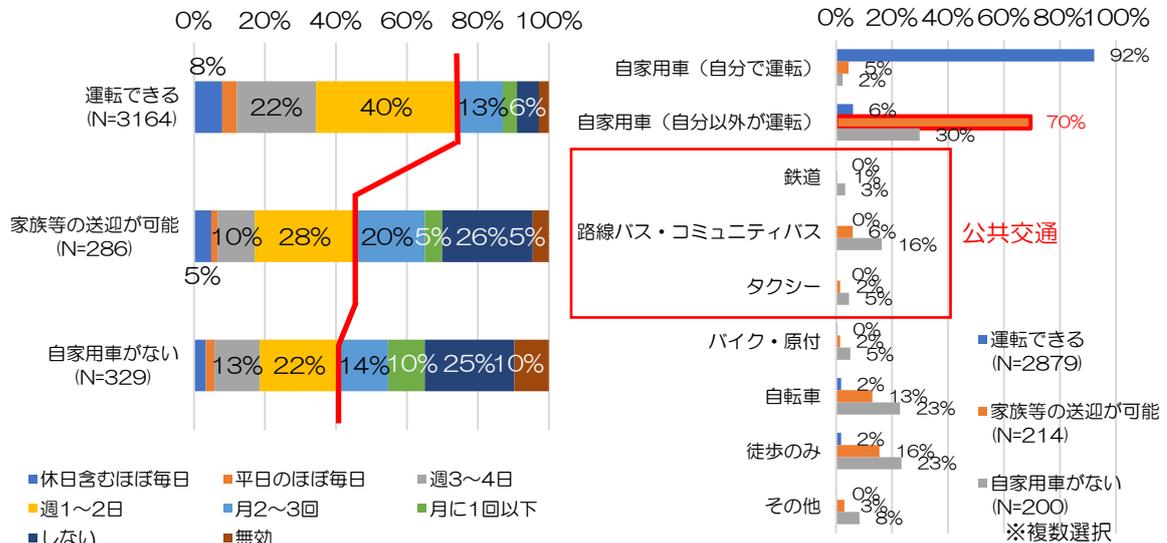


図 4-29 通院の交通手段
（60 歳以上・未満別）

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。



※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、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。

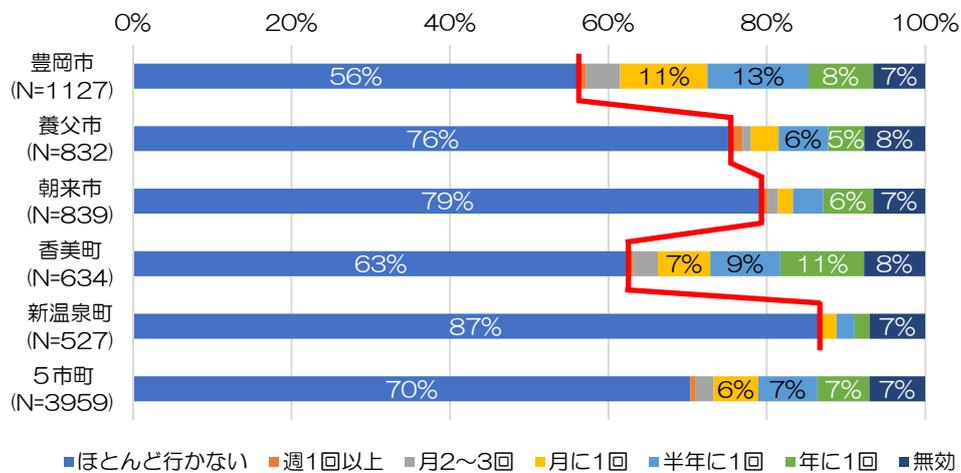


図 4-32 豊岡病院の利用頻度

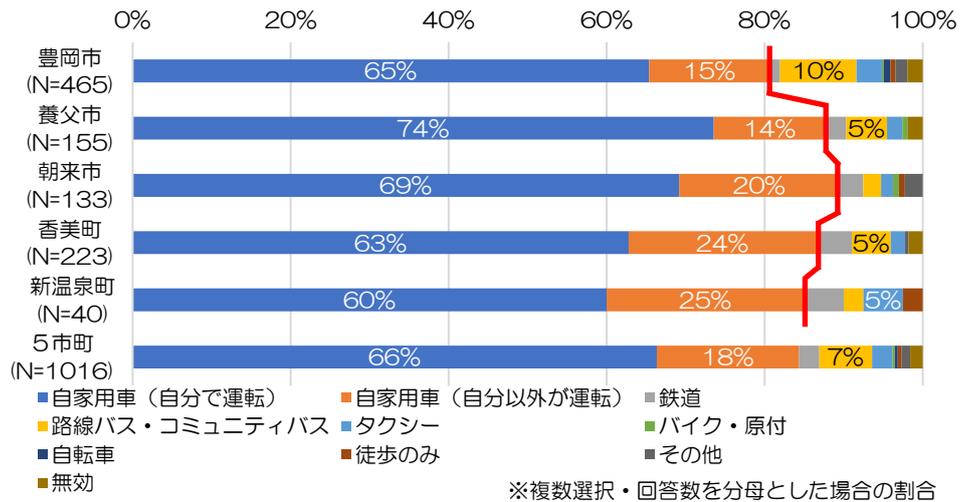


図 4-33 豊岡病院への交通手段

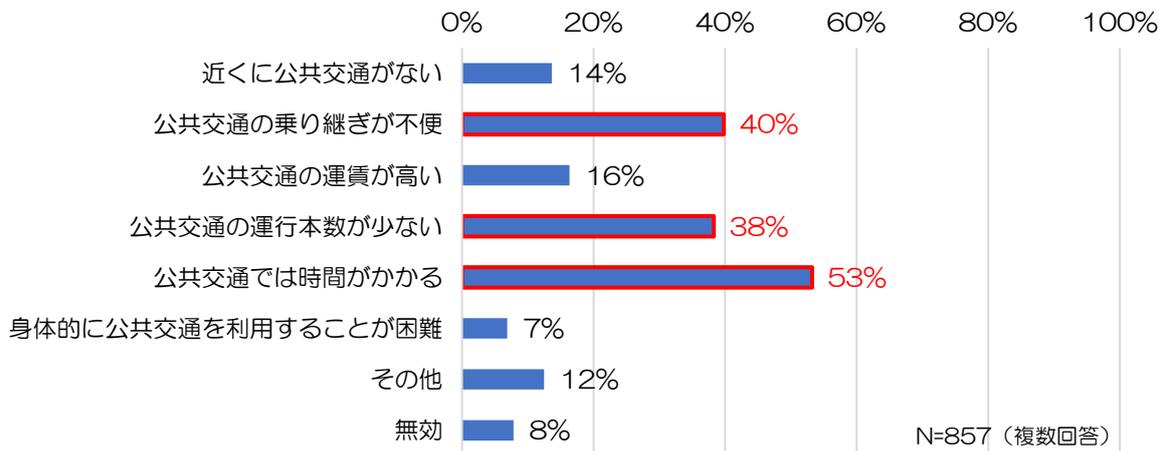


図 4-34 自家用車を選択した理由

(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。

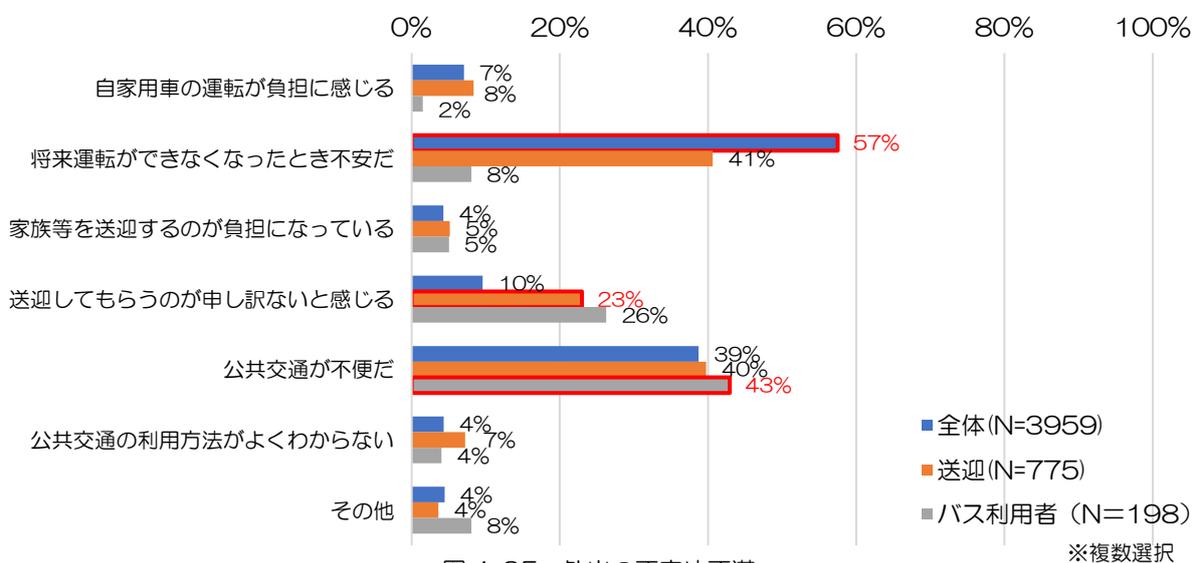


図 4-35 外出の不安や不満

※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。

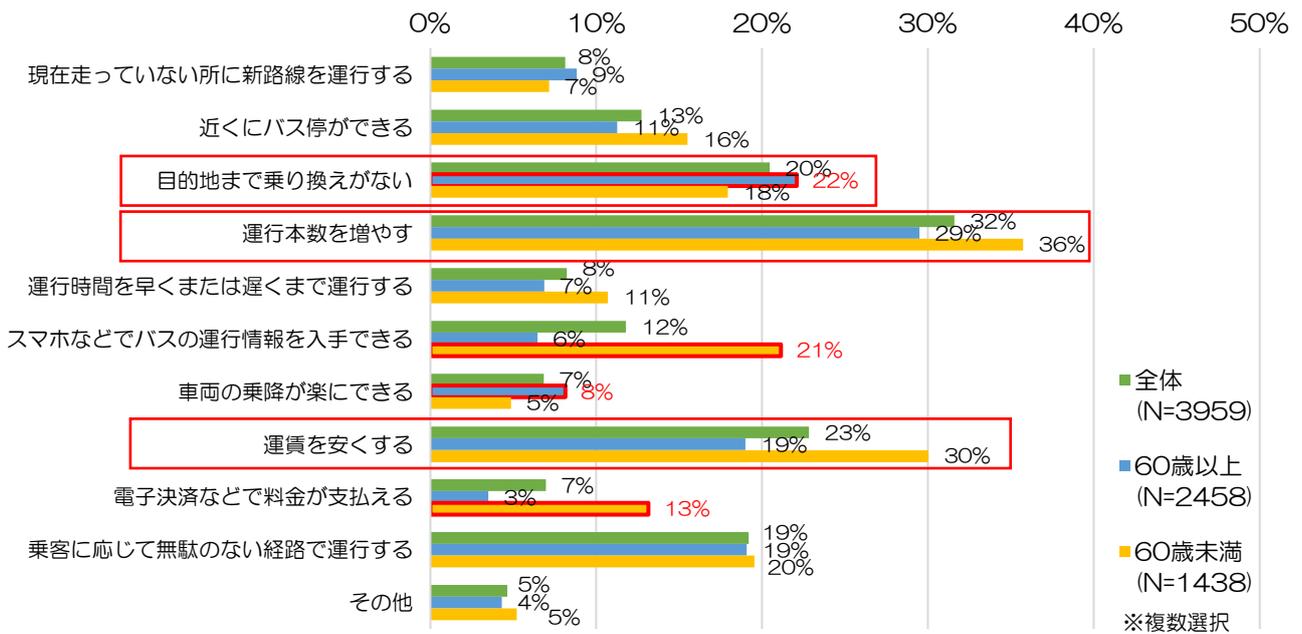


図 4-36 路線バスやコミュニティバスの改善点 (60 歳以上・未満)

表 4-4 「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%。

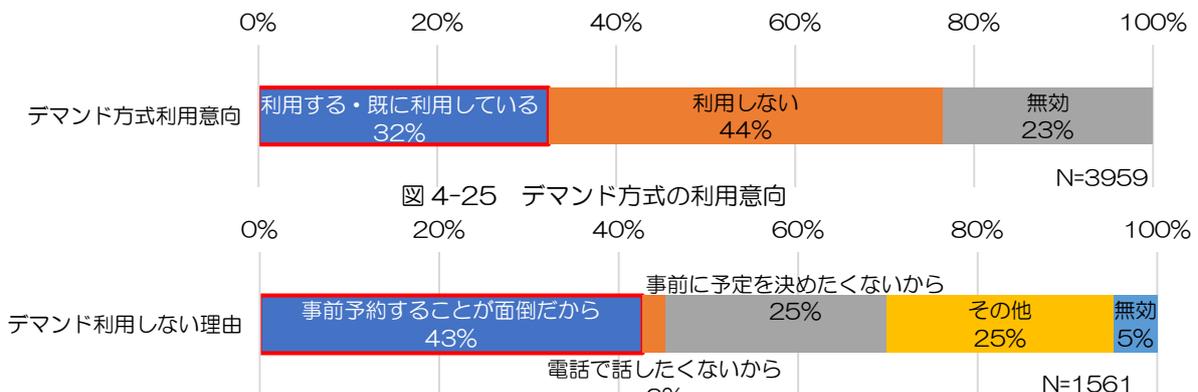


図 4-37 デマンド方式を利用しない理由

(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%。

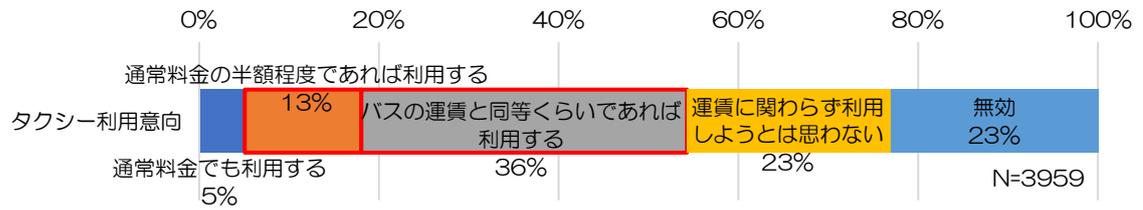


図 4-38 タクシーの利用意向

(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%。

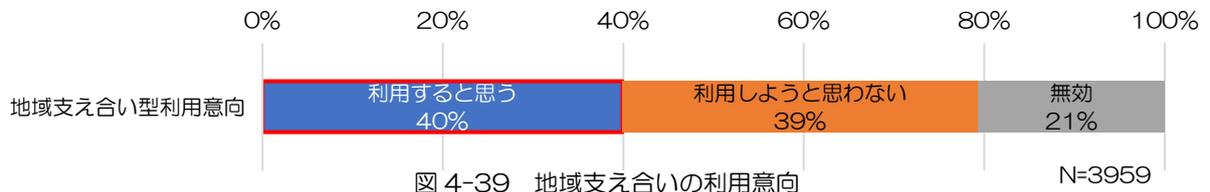


図 4-39 地域支え合いの利用意向

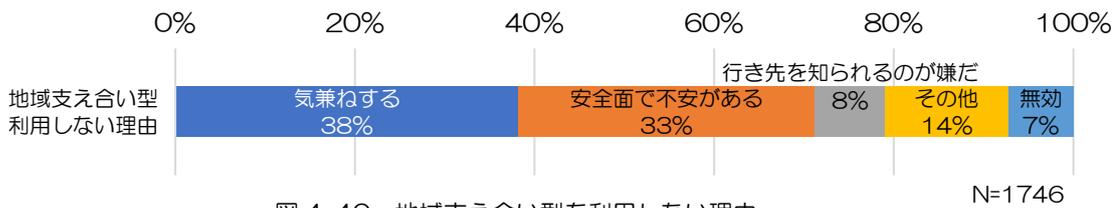


図 4-40 地域支え合い型を利用しない理由

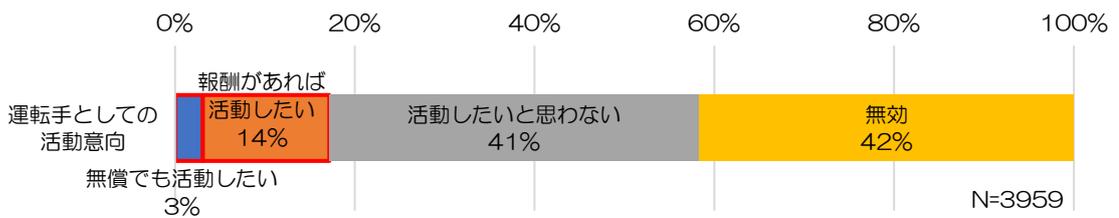


図 4-41 運転手としての活動意向

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%。

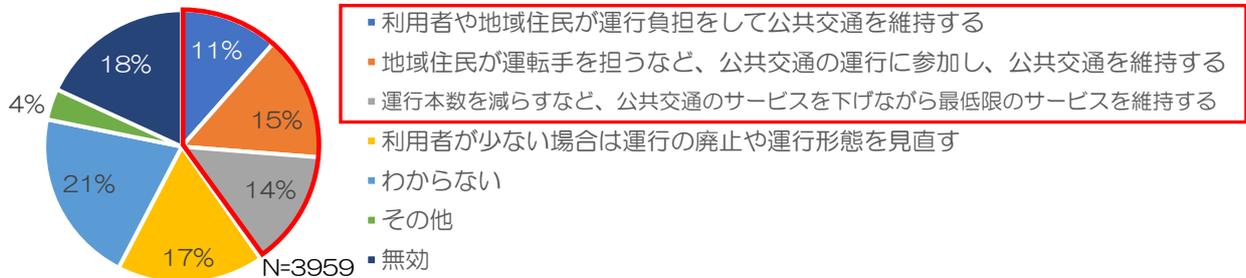
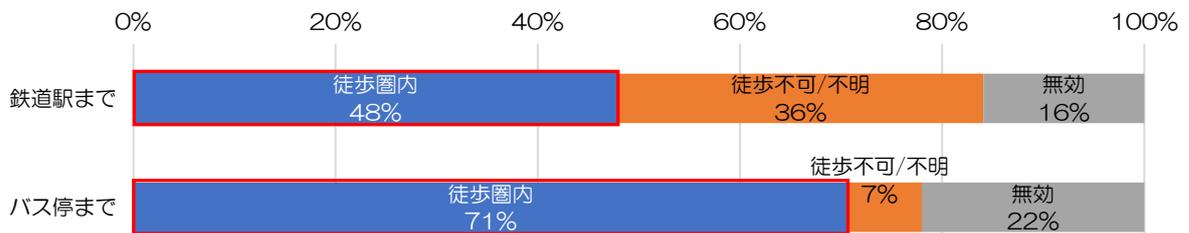


図 4-42 公共交通の維持に対する意見

(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 4-43 鉄道駅やバス停まで徒歩圏域に住んでいる人の割合

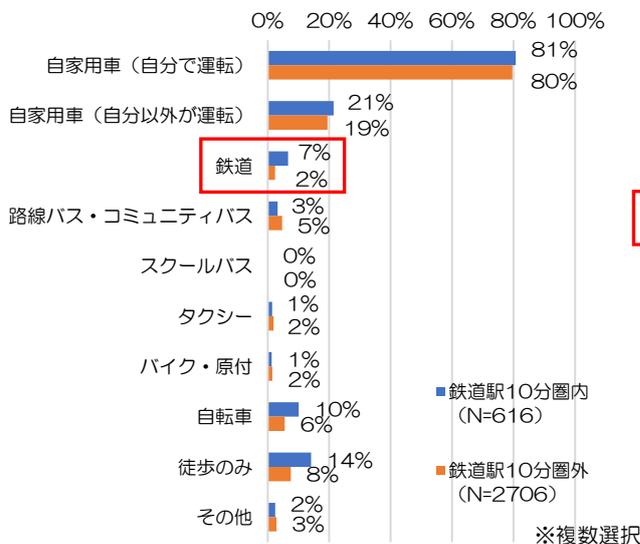


図 4-44 交通手段(全目的)(鉄道徒歩10分圏域別)

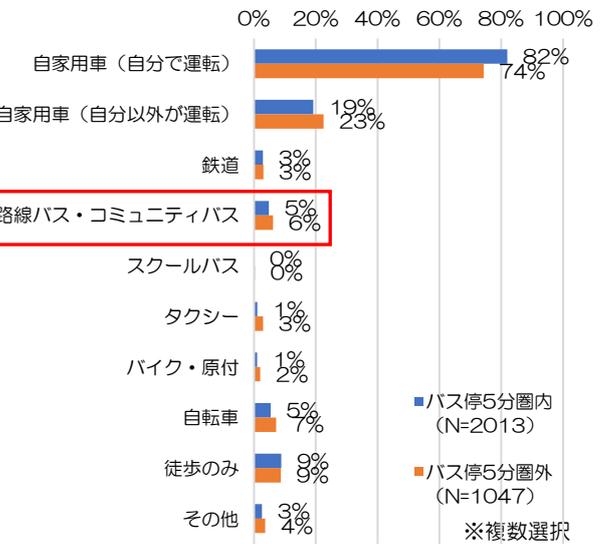


図 4-45 交通手段(全目的)(バス停徒歩5分圏域別)

(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%。

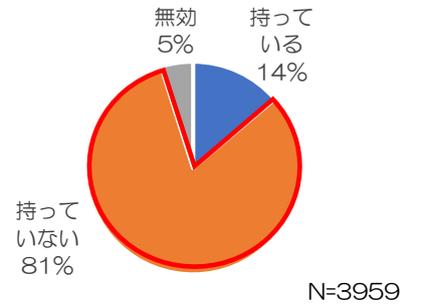
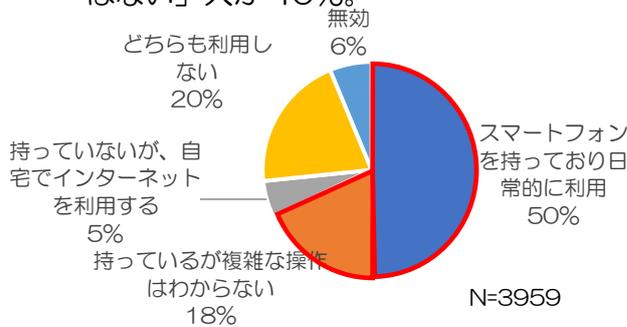


図 4-46 インターネット・スマートフォンの利用状況

図 4-47 交通系 IC カードの所有状況

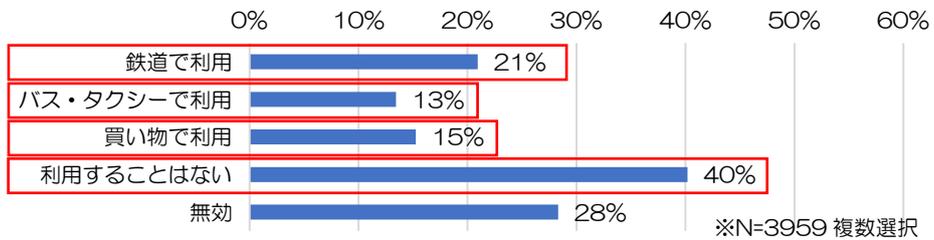


図 4-48 交通系 IC カードが利用できるようになればいい場面

(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。

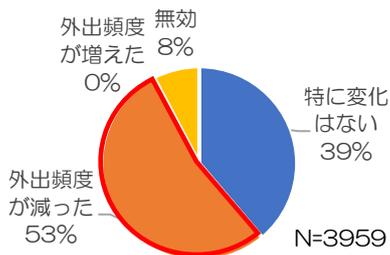


図 4-49 外出頻度への影響

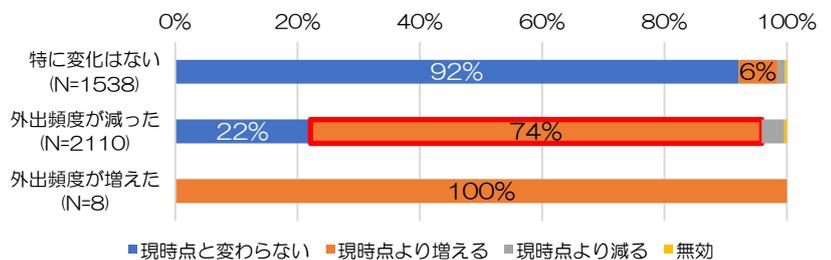


図 4-50 終息後の外出頻度

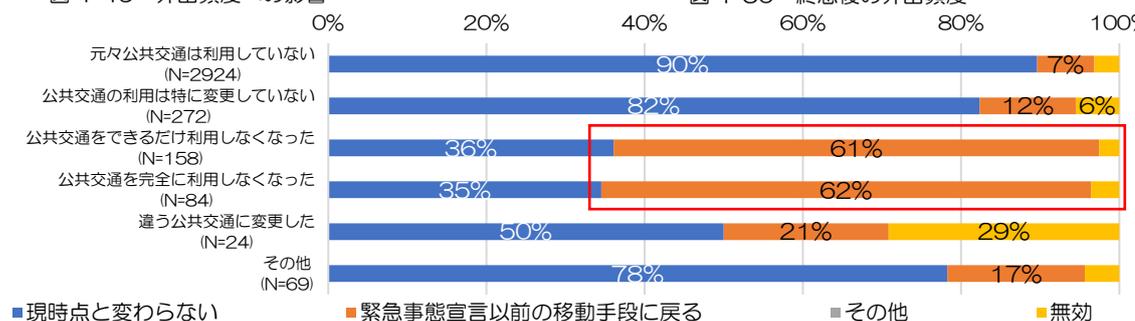


図 4-51 影響前後の移動手段（公共交通）の変化

(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。

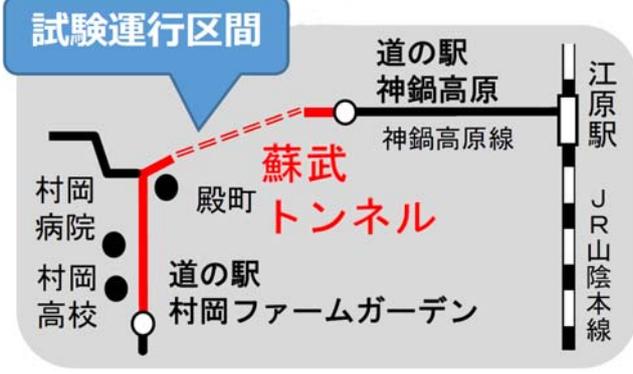
【新型コロナウイルス感染拡大による影響】

- 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

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―道の駅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） アンケート回収数：98票																																																																																								



(2) 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 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。
- 村岡病院の利用は極めて少なかった。

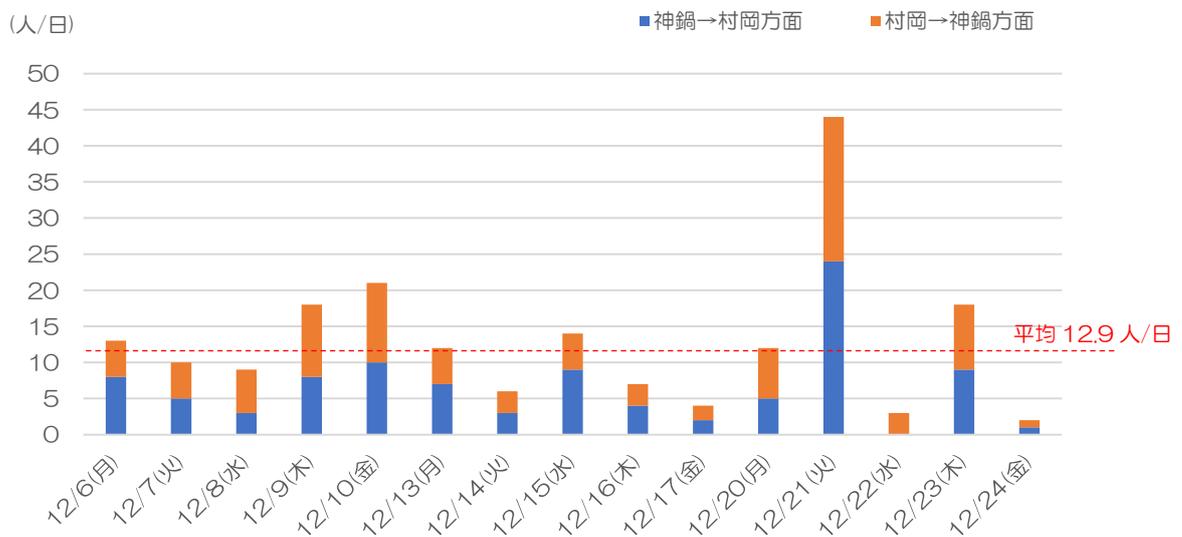


図 4-52 日別利用者数

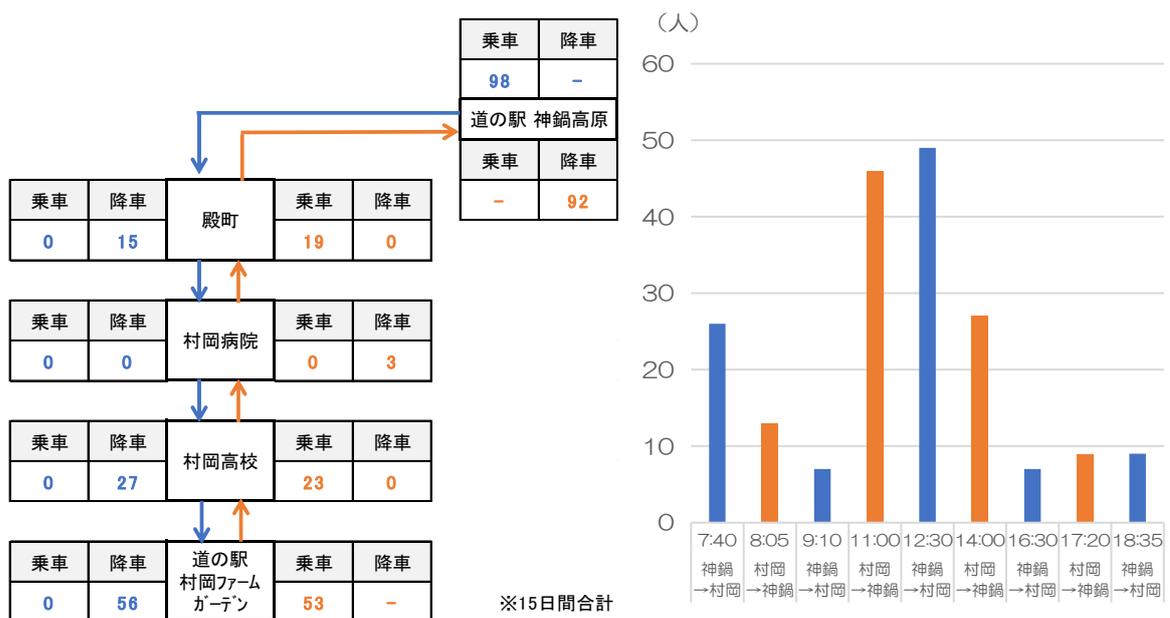


図 4-52 バス停別乗降

図 4-53 時刻別乗車人

(3) 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者が多く、神鍋方面・村岡方面の両方向の利用があった。

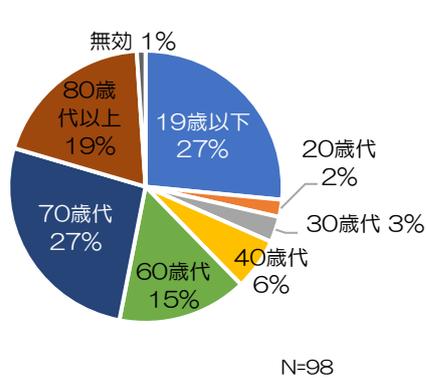


図 4-54 年齢

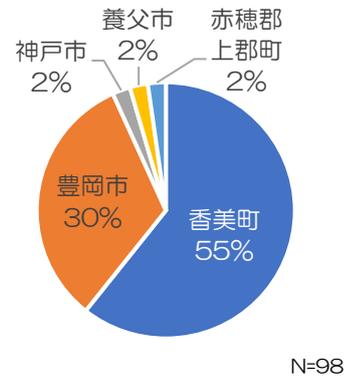


図 4-55 居住地

②利用目的

- 通勤・通学目的の利用が約 3 割、買物の利用が約 2 割、通院・お見舞いの利用は少なかった。

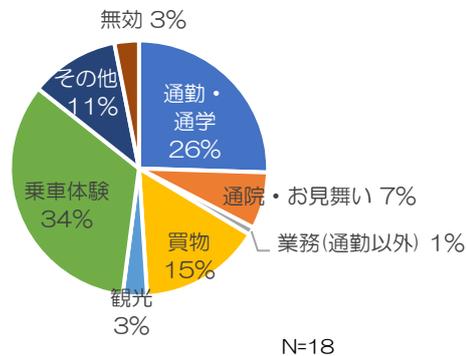


図 4-56 利用目的

③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。

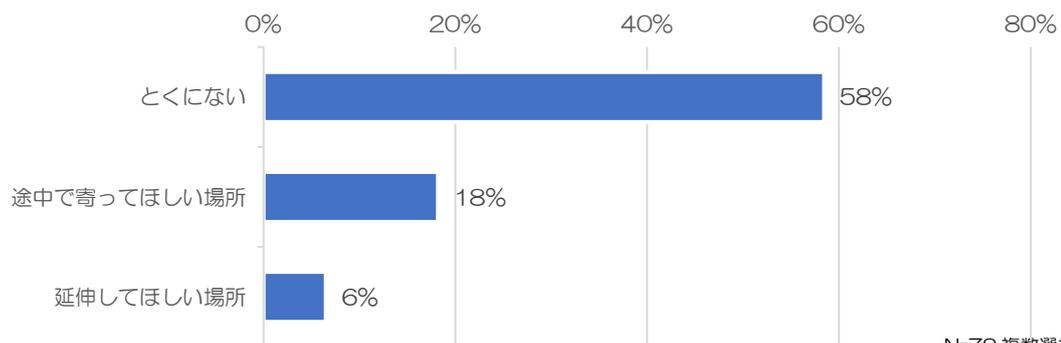
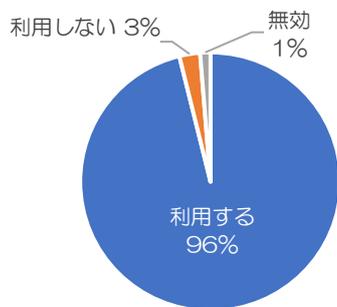


図 4-57 ルートへの期待

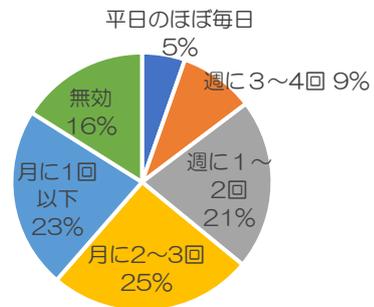
④利用意向

- 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。



N=78

図 4-58 利用意向



N=78

図 4-59 利用頻度（平日）

(4) 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	<p>(上)湯村温泉⇒鳥取行 (下)鳥取⇒湯村温泉行</p> <table border="1"> <thead> <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>	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
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"> <thead> <tr> <th></th> <th>湯村温泉</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>戸田口 浜坂駅 諸寄局下</td> <td>400</td> </tr> <tr> <td>岩美駅</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td>鳥取砂丘 中央病院</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>鳥取駅 鳥取空港</td> <td>1,200</td> </tr> </tbody> </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		600	戸田口 浜坂駅 諸寄局下	400	岩美駅	800	鳥取砂丘 中央病院	1,000	鳥取駅 鳥取空港	1,200																																																																																																
	湯村温泉																																																																																																												
	600																																																																																																												
戸田口 浜坂駅 諸寄局下	400																																																																																																												
岩美駅	800																																																																																																												
鳥取砂丘 中央病院	1,000																																																																																																												
鳥取駅 鳥取空港	1,200																																																																																																												
利用者数	計58人(14日間計) アンケート回収数:48票																																																																																																												



(2) 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。

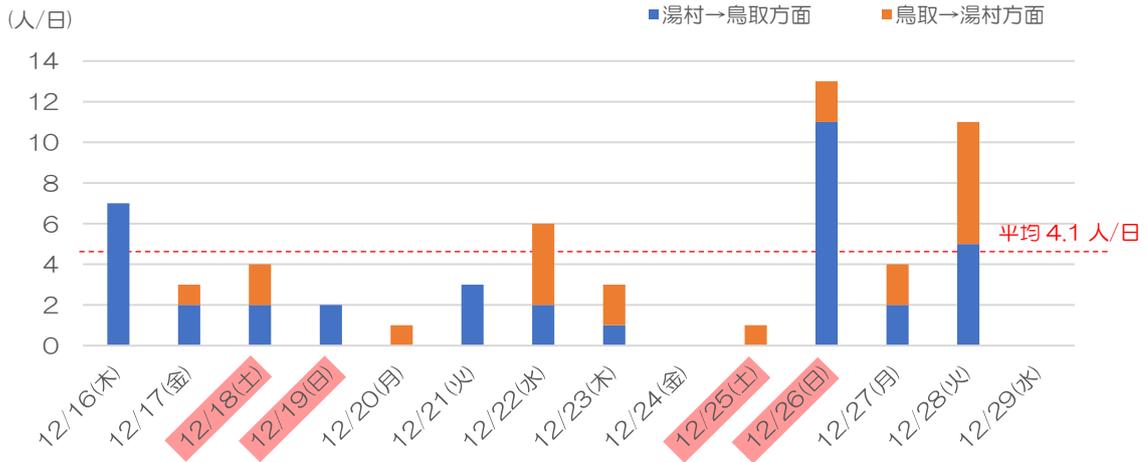


図 4-60 日別利用者数

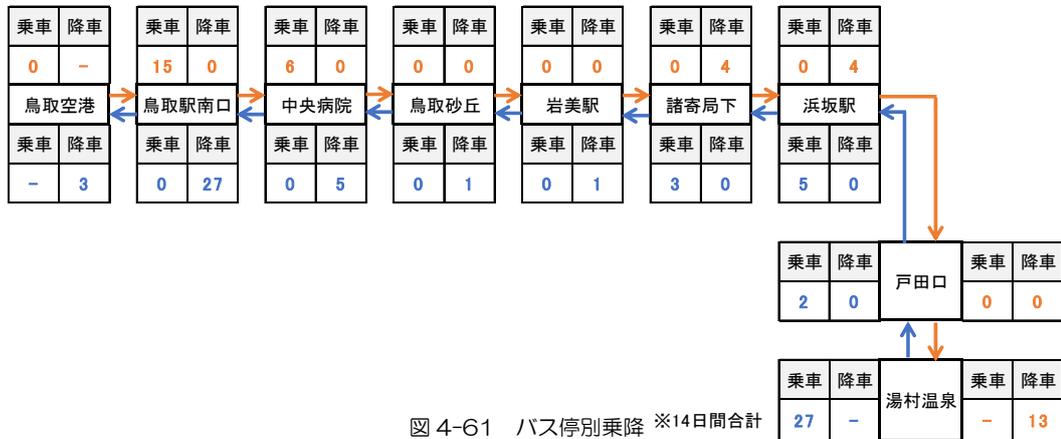


図 4-61 バス停別乗降 ※14日間合計

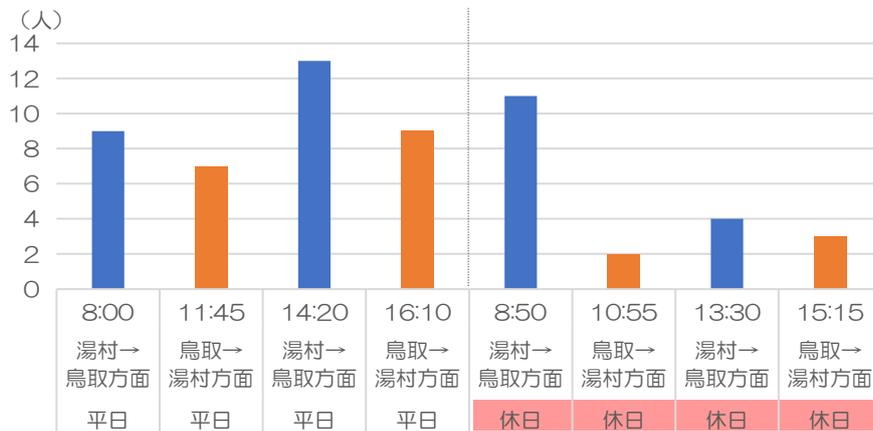


図 4-62 時刻別乗車人数

(3) 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。

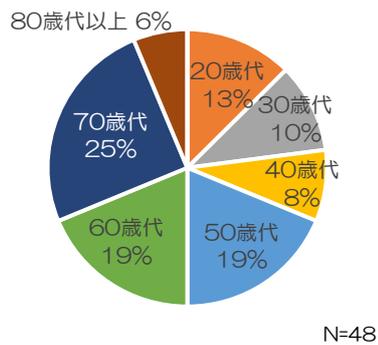


図 4-63 年齢

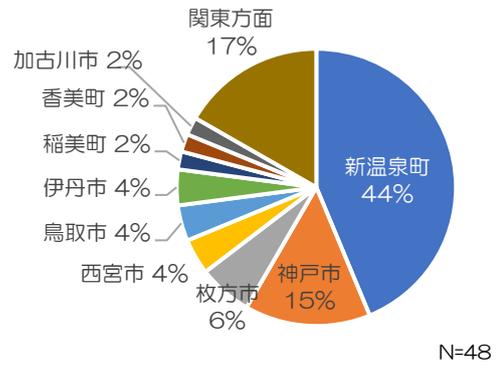


図 4-64 居住地

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。

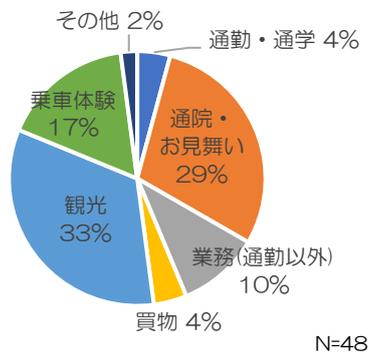


図 4-65 利用目的

③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。

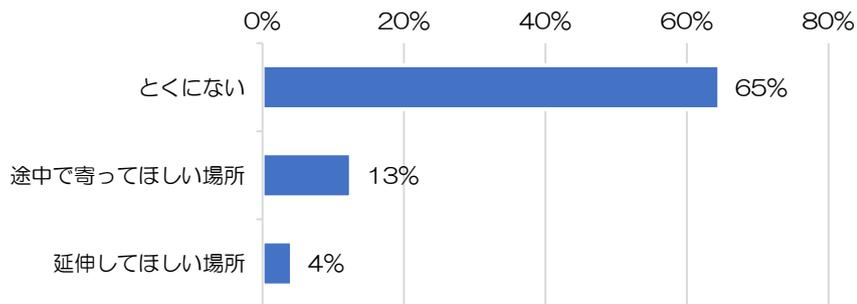


図 4-66 ルートへの期待

④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。

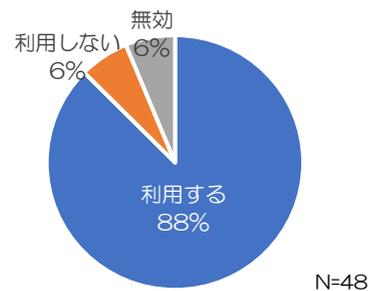


図 4-67 利用意向

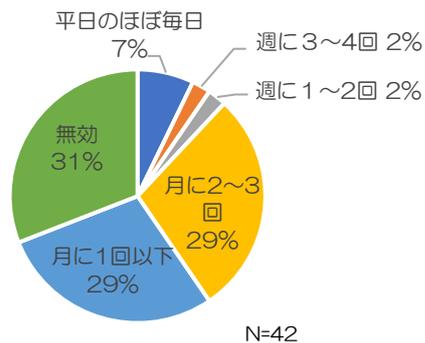


図 4-68 利用頻度 (平日)

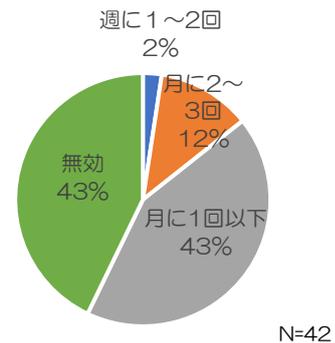


図 4-69 利用頻度 (休日)

(4) 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。

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 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	— ✓公共交通に対する住民の危機感の低さ
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に伴う公共交通事業者の経営環境の悪化

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5章 計画の基本的な方針・目標

1.地域が目指すべき姿

但馬地域ビジョンの目指す方向である「あしたのふるさと但馬」の実現に向け、ここでくらす人々だけでなく訪れる人々にとっても、移動を支えている公共交通が将来的に持続していくために、本計画が目指すべき姿を次のとおり定める。

住民のくらしと広域的な交流を支える 公共交通の実現

但馬地域における公共交通は、ここでくらす人々と訪れる人々に対し、それぞれ以下の役割を担っており、この役割を支える公共交通の実現を目指す。

住民のくらし

- 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、日常のく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.公共交通の役割

本計画における公共交通の役割について、以下のように定める。

【公共交通の役割】

交通機関	役割
鉄道（特急）	○但馬地域と近畿圏主要拠点（神戸・大阪・京都）を結ぶ広域交通 ○但馬地域と兵庫県内の主要都市を結ぶ広域交通
高速バス	○但馬地域と周辺主要都市（神戸・大阪・京都・鳥取等）を結ぶ広域交通 ○高規格道路を利用した但馬地域内の市町間を結ぶ都市間交通
鉄道（普通）	○但馬地域内の市町・隣接地域（京都府北部・鳥取県東部等）を結ぶ都市間交通 ○市町内の地域拠点間を結ぶ地域内幹線交通
路線バス	○但馬地域内の市町間を結ぶ都市間交通 ○市町内の地域拠点間を結ぶ地域内幹線交通 ○地域拠点と集落を結ぶ生活交通
コミュニティバス	○路線バスの補完としての地域内幹線交通 ○市町内の地域拠点間を結ぶ地域内幹線交通 ○地域拠点・主要バス停と集落を結ぶ生活交通
自家用有償旅客運送	○需要が少なく、交通事業者による公共交通が成り立たない地域における生活交通
タクシー	○個別輸送によるきめ細やかな配慮や多様なサービスを提供する生活交通

	都市間 （全国）	都市間 （近畿内）	但馬 地域内	地域 拠点間	地域 拠点内	地区内
鉄道（特急）	◎	◎	○			
高速バス	◎	◎	○			
鉄道（普通）		○	◎	○		
路線バス			○	◎	○	
コミュニティバス				○	◎	○
自家用有償旅客運送					○	◎
タクシー				○	○	○

3.公共交通ネットワークの将来イメージ

公共交通の役割を踏まえ、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。



図 5-1 公共交通ネットワークの将来イメージ

【交通結節点の分類】

分類	役割
主要交通結節点	広域幹線と地域内交通をつなぐ市町中心部の交通拠点
交通結節点	地域内の幹線交通と支線交通をつなぐ地域拠点

4.計画の目標

現状や問題点から設定した課題を解決し、本計画が目指すべき姿を実現するための目標を次のように定める。

目標① 地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

人口減少に伴い公共交通の利用者が減少する一方で、地域住民の生活圏の拡大や高齢化のさらなる進展に伴う公共交通の必要性が高まっている。そうした中、通勤や買い物等の日常のくらしに必要な移動手段の確保に向け、地域の実情にあわせた交通手段を導入し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す。

目標② 誰もが公共交通を使いやすいようにする

利用者の多様化が進む中、行政・交通事業者の連携により、待合施設等の整備やバリアフリー化を行うなど、年齢や身体状況にかかわらず、誰もが一人でも安全・安心に公共交通を利用できる環境を目指す。

また、使いやすいダイヤや料金設定、ICTを活用した情報提供など、利便性が高い公共交通を目指す。

目標③ 観光・交流を支える

但馬地域には観光資源が豊富にある中で、観光資源と交通拠点を結ぶ公共交通サービスの充実や、地域間・都市間の円滑な移動、駅・空港等の広域交通拠点へのアクセス向上を図ることにより、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、公共交通の維持に向け、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。