

「但馬地域公共交通計画（案）」への意見と協議会の考え方（概要）

資料 1

[意見募集期間] 令和4年2月8日～令和4年2月21日（14日間）

[意見等の提出件数] 40件（4人）

[意見対応状況] 反映：16件 既に盛り込み済み：10件 今後の参考：7件 その他：7件

※意見全体は【別添】参照

項目等	意見等の概要	件数	協議会の考え方
1 全体	バス交通網を充実させ、観光客の利用促進を考えているが、無理である。	1	【その他】 観光客が利用しやすい公共交通を目指して、主要駅等からの多様な交通手段による二次交通の充実や企画乗車券の発行、わかりやすい情報提供等に取り組むこととしています。 なお、観光を目的としたバス路線の検討にあたっては、実証運行等により、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めていきます。
2 全体	買い物、通院、通学などの利用にコストをかけずに不便にならないことを考えるべき。	1	【既に盛り込み済み】 公共交通への公的負担の増加や交通事業者の経営環境の悪化等の課題を踏まえ、限られた予算の中で住民が利用しやすく持続可能な公共交通となるよう、バス路線の再編や車両サイズの見直し、デマンド型交通の導入等の施策を進めていきます。
3 全体	各数値目標は、バス拡大の目標ばかりでコストだけがかかる。	1	【その他】 目標値の設定にあたっては、路線バス・コミュニティバスの収支率、住民1人あたりの公的資金投入額を設定しており、公共交通に係るコストについても配慮しています。
4 全体	京丹後市久美浜町は豊岡市と結びつきが強い。コウノトリ但馬空港と京丹後市とのアクセス路線としても、休止になった全但バス豊岡久美浜線の復活を検討してほしい。	5	【既に盛り込み済み】 施策①「生活圏に合わせたバスの運行」を位置づけており、市町域をまたぐバス路線については、地元の要望や需要を踏まえ検討していくこととしています。 また、コウノトリ但馬空港へのアクセス性向上については、デマンド型乗合タクシーの導入等の検討を進めていきます。
5 全体	公共交通は、単なる交通施策ではなく、福祉施策の一環として、行政はこれからもっと積極的に取り組むべき。 住民の移動手段を確保することで、人口減少の防止や外出機会の増加、住民間の交流促進、高齢者の介護予防や健康増進などの多様な効果がある。 限られた予算の中で計画を進める必要があるため、需要や住民の要望などを考慮し、地域の理解と協力を得ながら、効率的で満足度の高い交通となるよう工夫してほしい。	1	【既に盛り込み済み】 本計画は、行政が地域の公共交通の課題解決に積極的に関与していくため、県と但馬地域3市2町が主体となって、交通事業者や地域住民等との連携のもとで作成しています。 公共交通の多面的な効果については、行政による公共交通への支出への理解促進につながることから、積極的な説明に取り組みます。 また、施策の実施にあたっては、地域の实情に合わせた交通手段の導入等により、効率的で住民満足度の高い公共交通の実現を目指します。

	項目等	意見等の概要	件数	協議会の考え方
6	全体	山陰線の城崎温泉駅以西は、列車の本数が少なく不便で困っている。11 時台、12 時台、14 時台、15 時台、19 時台には豊岡から香住まで行ける普通列車がない。乗客が少なく増便が難しいのであれば、JRがない時間帯にはバスを走らせることを検討してほしい。	1	【既に盛り込み済み】 施策①「生活圏に合わせたバスの運行」や施策④「高速バスネットワークの充実」を位置づけており、地域住民の広域的な移動を支えることを目的に基幹的な公共交通である鉄道を補完するようなバスの運行について検討していきます。
7	第5章 計画の基本的な方針・目標 2. 公共交通の役割 (本文 p62)	公共交通の役割について、幹線はJR で、準幹線をバス、支線を地域コミュニティ等を活用した乗合自動車(施策⑥)と考えているため、役割分担を明確にすべき。	1	【既に盛り込み済み】 本計画における公共交通の役割について、「第5章 計画の基本的な方針・目標 2. 公共交通の役割」の中で、整理しています。
8	第6章 目標達成のための施策 施策①生活圏に合わせたバスの運行 (本文 p67)	実証運行を行った2路線のうち湯村鳥取線については、湯村温泉に観光客が戻ってからの検討でよい。それまではコミュニティバス浜坂温泉線、路線バス湯村温泉線の既存路線の見直しが必要である。 蘇武トンネル線については、県立村岡高校の生徒や豊岡病院の利用者のニーズを十分確認してから本格運行を行う方がよい。	1	【既に盛り込み済み】 湯村鳥取線及び蘇武トンネル線については、実証運行の結果、利用者ニーズを踏まえたダイヤ及びバスルートの設定、運行形態等の検討が必要と考えています。 また、関係する既存路線の見直し・再編についても検討する必要があります。 今回頂いたご意見も参考にしながら、本格運行に向けた検討を進めていきます。
9	第6章 目標達成のための施策 施策⑤デマンド型交通の導入 施策⑦住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援 (本文 p76, 79)	積極的にバス不通箇所でのニーズが有る箇所は増やしたら良い。	1	【既に盛り込み済み】 交通空白地等には、施策⑤「デマンド型交通の導入」、施策⑦「住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援」等を位置づけており、地域の実情に合わせた交通手段を検討していきます。
10	第6章 目標達成のための施策 施策⑨新技術を活用した移動手段の検討 (本文 p82)	新技術(グリーンスローモビリティや自動運転技術の活用)は、道路幅の狭い場所やバス停までの末端移動で考えるべきでは無い。逆に準幹線や大型住宅街で考えるべき内容です。	1	【今後の参考】 グリーンスローモビリティは、小型、電動、時速20km未満の移動手段という特性から、道路幅が狭く、既存の公共交通の導入が困難な地域や傾斜地、住宅街等において、活用が可能と考えています。 自動運転については、県内をはじめ、全国各地で実証運行が行われており、これらの結果も踏まえながら、導入に適した箇所での検討を進めていきます。
11	第6章 目標達成のための施策 施策⑮集約型バスターミナルの整備 施策⑳高速バスネットワークの充実 (本文 p90, 102)	高速バスは、JR と並行する路線であり日常的なニーズが有ると思えない。バスストップの計画については理解出来る。	1	【今後の参考】 高速バスネットワークの充実については、既存の高速バス路線を高規格道路の整備に合わせて、拡充・強化を図っていくものです。 施策の実施にあたっては、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めていきます。

	項目等	意見等の概要	件数	協議会の考え方
12	第6章 目標達成のための施策 施策⑰パーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備 (本文 p93)	パーク＆ライド駐車場・駐輪場について、利用者のニーズを十分確認してから整備すべき。	1	【今後の参考】 施策の実施にあたっては、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めることとしています。
13	第6章 目標達成のための施策 施策⑳空港へのアクセス交通の充実 (本文 p104)	空港アクセスはイベント対応だけ考えれば良い。バスの乗り入れをしても拠点でないので意味が無い。	1	【その他】 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ためには、二次交通アクセスの充実が重要と考えています。 そのため、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り、アクセス改善を検討することとしています。 なお、施策の実施にあたっては、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めます。
14	第7章 計画の達成状況の評価 1. 評価指標と目標値 (1) 各目標の目標値 【目標④:地域で公共交通をまもる】 (本文 p119)	JR 山陰本線だけでなく、JR 播但線や京都丹後鉄道にも目標値を設定してほしい。	2	【ご意見を反映】 JR 播但線については、和田山～寺前の2019年度の区間別平均通過人員(1,222人/日)を目標値に設定します。 京都丹後鉄道についても、宮津線宮津～豊岡の2019年度の区間別平均乗車人員(2,265人/日)を目標値に設定します。
15	第7章 計画の達成状況の評価 2. 計画の推進体制 (本文 p121)	協議会のメンバーに、北近畿エリアにある芸術文化観光専門職大学や兵庫県立大学、福知山公立大学を加えることを検討してほしい。	1	【今後の参考】 施策の実施にあたっては、地域の大学等と適宜、連携を図りながら進めていきます。 協議会の委員への追加については、必要に応じ検討します。

【別添】「但馬地域公共交通計画（案）」への意見と協議会の対応（全体）

No	項目	意見	協議会の考え方
1	全体	バス交通網を充実させ、観光客の利用促進を考えているが、無理である。	<p>【その他】</p> <p>観光客が利用しやすい公共交通を目指して、主要駅等からの多様な交通手段による二次交通の充実や企画乗車券の発行、わかりやすい情報提供等に取り組むこととしています。</p> <p>なお、観光を目的としたバス路線の検討にあたっては、実証運行等により、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めていきます。</p>
2	全体	買い物、通院、通学などの利用にコストをかけずに不便にならないことを考えるべき。	<p>【既に盛り込み済み】</p> <p>公共交通への公的負担の増加や交通事業者の経営環境の悪化等の課題を踏まえ、限られた予算の中で住民が利用しやすく持続可能な公共交通をとなるよう、バス路線の再編や車両サイズの見直し、デマンド型交通の導入等の施策を進めていきます。</p>
3	全体	各数値目標は、バス拡大の目標ばかりでコストだけがかかる。	<p>【その他】</p> <p>目標値の設定にあたっては、路線バス・コミュニティバスの収支率、住民1人あたりの公的資金投入額を設定しており、公共交通に係るコストについても配慮しています。</p>
4	全体	京丹後市久美浜町は豊岡市と結びつきが強い。コウノトリ但馬空港と京丹後市とのアクセス路線としても、休止になった全但バス豊岡久美浜線の復活を検討してほしい。	<p>【既に盛り込み済み】</p> <p>施策①「生活圏に合わせたバスの運行」を位置づけており、市町域をまたぐバス路線については、地元の要望や需要を踏まえ検討していくこととしています。</p> <p>また、コウノトリ但馬空港へのアクセス性向上については、デマンド型乗合タクシーの導入等の検討を進めていきます。</p>
5	全体	<p>公共交通は、単なる交通施策ではなく、福祉施策の一環として、行政はこれからもっと積極的に取り組むべき。</p> <p>住民の移動手段を確保することで、人口減少の防止や外出機会の増加、住民間の交流促進、高齢者の介護予防や健康増進などの多様な効果がある。</p> <p>限られた予算の中で計画を進める必要があるため、需要や住民の要望などを考慮し、地域の理解と協力を得ながら、効率的で満足度の高い交通となるよう工夫をしてほしい。</p>	<p>【既に盛り込み済み】</p> <p>本計画は、行政が地域の公共交通の課題解決に積極的に関与していくため、県と但馬地域3市2町が主体となって、交通事業者や地域住民等との連携のもとで作成しています。</p> <p>公共交通の多面的な効果については、行政による公共交通への支出への理解促進につながることから、積極的な説明に取り組みます。</p> <p>また、施策の実施にあたっては、地域の実情に合わせた交通手段の導入等により、効率的で住民満足度の高い公共交通の実現を目指します。</p>

No	項目	意見	協議会の考え方
6	全体	山陰線の城崎温泉駅以西は、列車の本数が少なく不便で困っている。 11時台、12時台、14時台、15時台、19時台には豊岡から香住まで行ける普通列車がない。乗客が少なくて増便が難しいのであれば、JRがない時間帯にはバスを走らせることを検討してほしい。	【既に盛り込み済み】 施策①「生活圏に合わせたバスの運行」や施策②「高速バスネットワークの充実」を位置づけており、地域住民の広域的な移動を支えることを目的に基幹的な公共交通である鉄道を補完するようなバスの運行について検討していきます。
7	第1章はじめに 1. 計画策定の背景・目的 (本文 p1)	2行目の「交通弱者」の前に、「運転免許証を持っていない方や運転に不安を抱えている方といった」を加えていただきたい。	【ご意見を反映】 ご意見を踏まえ、「交通弱者」の前に「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」を追加します。
8	第2章 但馬地域の現状 4. 観光資源 4-1. 観光資源の分布 (本文 p10)	図 2-8 観光資源の分布状況に、「日本・モンゴル民族博物館」や「たまごかけごはん但熊」、「たんたん温泉 福寿の湯」、「シルク温泉」、「KANO ボク」、「植村直己冒険館」など、旧出石町、旧但東町、旧日高町の観光資源を掲載してほしい。	【ご意見を反映】 ご意見を踏まえ、兵庫県公式観光サイト「HYOGO!ナビ」で紹介されている歴史・文化、温泉入浴施設を追加します。 その結果、ご意見の「日本・モンゴル民族博物館」、「植村直己冒険館」を掲載します。
9	第2章 但馬地域の現状 5. 地域住民の移動 5-1. 通勤・通学の動向 (本文 p12)	「新温泉町では、鳥取方面への移動が多くなっている」とあるが、「豊岡市及び朝来市では京都府方面の移動が多くなっている」を加えるべき。	【ご意見を反映】 図 2-10、図 2-11 から、豊岡市及び朝来市と京都府との間で多くの移動が確認出来ることから、「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。」に修正します。
10	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 (本文 p19)	「江原駅」の前に「旧日高町の中心駅である」を「和田山駅」の前に「JR山陰本線と播但線が接続する」を加えるべき。 また、図 4-1 内の「生野～和田山」は、「浜坂～鳥取」、「豊岡～宮津」、「福知山～和田山」と同じように「寺前～和田山」とした方が良い。	【ご意見を反映（一部）】 江原駅、和田山駅の説明については、地域内で乗降客数の多い駅を説明する内容であるため、案のとおりとします。 図 4-1 内の「生野～和田山」については、「寺前～和田山」に修正します。
11	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 (本文 p20)	図 4-4 のタイトルは「福知山～城崎温泉間」の方が良い。 図 4-5 のタイトルは「城崎温泉～鳥取間」の方が良い。 図 4-6 の凡例は「寺前～和田山」、タイトルも「寺前～和田山間」の方が良い。	【ご意見を反映】 ご意見のとおり、図 4-4 の図表名を「福知山～城崎温泉間」に、図 4-5 の図表名を「城崎温泉～鳥取間」に、図 4-6 の凡例を「寺前～和田山」、図表名を「寺前～和田山間」に修正します。
12	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 1-2. 路線バス・コミュニティバス (1) バス路線網 【豊岡市】 (本文 p22)	イナカーもチクタクも、自家用有償旅客運送のため、「補完的に市街地循環バス「コバス」、市町村運営有償運送として市営バス「イナカー」と、地域の運営団体に委託して「チクタク」を運行している」の方が良い。	【ご意見を反映】 ご意見を踏まえ、P21～27 の各市町別のバス路線網の説明をわかりやすく、統一感のある表現に修正しました。

No	項目	意見	協議会の考え方
13	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 1-2. 路線バス・コミュニティバス (1) バス路線網 【養父市】 (本文 p24)	「自家用有償旅客運送」は、「自家用有償観光旅客等運送」の方が良い。	【ご意見を反映】 ご意見を踏まえ、『「やぶくる」は、地域住民だけでなく観光客も乗車可能で、観光地への二次交通アクセスとしての役割も担っている』の説明を追加します。
14	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 1-2. 路線バス・コミュニティバス (1) バス路線網 【新温泉町】 (本文 p27)	「市町村運営有償運送として、町全体で新温泉町民バス「夢つばめ」を運行している」の方が良い。	【ご意見を反映】 ご意見を踏まえ、P21～27の各市町別のバス路線網の説明をわかりやすく、統一感のある表現に修正しました。
15	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 1-4. タクシー (本文 p34)	「タクシー」の項目を、「タクシー及びその他の交通機関」として、一般のタクシーだけでなく、介護タクシーや福祉有償運送の記載もあると良い。	【その他】 現状整理で対象としているタクシーは、利用者を限定しない一般のタクシーとしています。介護タクシーや福祉有償運送は、利用者が限定されるため、現状整理は行っていません。 なお、施策⑩「他分野との連携による移動手段の確保」において、このような他分野の輸送手段の活用を検討することとしています。
16	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 1-5. 空港 (本文 p35)	「豊岡駅」については、JRだけでなく、京都丹後鉄道も乗り入れているため、「JR 豊岡駅」の記載は「豊岡駅」に修正した方が良い。	【ご意見を反映】 「豊岡駅」に修正します。
17	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 1-6. 観光交通 (本文 p36)	施策⑳空港へのアクセス交通の充実に記載されているオンデマンド予約バス「どこでもたじまわる」について、P36に記載すべき。	【その他】 現状整理で対象としている観光交通は、本格運行しているものを対象としており、「どこでもたじまわる」については、実証運行のため記載していません。
18	第5章 計画の基本的な方針・目標 2. 公共交通の役割 (本文 p62)	公共交通の役割について、幹線はJRで、準幹線をバス、支線を地域コミュニティ等を活用した乗合自動車（施策㉑）と考えているため、役割分担を明確にすべき。	【既に盛り込み済み】 本計画における公共交通の役割について、「第5章 計画の基本的な方針・目標 2. 公共交通の役割」の中で、整理しています。
19	第5章 計画の基本的な方針・目標 2. 公共交通の役割 (本文 p62)	高速バス及び路線バスについて、鳥取県や京都府への路線延伸の可能性を含めるため、「但馬地域内外の市町間を結ぶ」とするべき。 また、都市間（全国）を結ぶ公共交通として、「飛行機」も表に加えるべき。	【ご意見を反映（一部）】 ご意見を踏まえ、「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」に修正します。 航空機は、本計画における対象の交通機関を陸上交通としているため、記載していませんが、地域の公共交通による空港アクセスについては対象としています。

No	項目	意見	協議会の考え方
20	第5章 計画の基本的な方針・目標 3. 公共交通ネットワークの将来イメージ (本文 p63)	過去に運行していたバス豊岡久美浜線が検討できるよう、豊岡市と京丹後市との間に、「地域内幹線交通(将来)」の矢印を追加すべき。	【今後の参考】 公共交通ネットワークの将来イメージについては、地域の現状・問題点や課題を踏まえ作成しています。豊岡市と京丹後市を結ぶバスについては、今後の地元の要望や需要の状況を見ながら検討します。
21	第6章 目標達成のための施策 施策①生活圏に合わせたバスの運行 (本文 p67)	実証運行を行った2路線のうち湯村鳥取線については、湯村温泉に観光客が戻ってからの検討でよい。それまではコミュニティバス浜坂温泉線、路線バス湯村温泉線の既存路線の見直しが必要である。 蘇武トンネル線については、県立村岡高校の生徒や豊岡病院の利用者のニーズを十分確認してから本格運行を行う方がよい。	【既に盛り込み済み】 湯村鳥取線及び蘇武トンネル線については、実証運行の結果、利用者ニーズを踏まえたダイヤ及びバスルートの設定、運行形態等の検討が必要と考えています。 また、関係する既存路線の見直し・再編についても検討する必要があります。 今回頂いたご意見も参考にしながら、本格運行に向けた検討を進めていきます。
22	第6章 目標達成のための施策 施策①生活圏に合わせたバスの運行 (本文 p67)	過去に運行していた豊岡久美浜線が検討できるよう、「湯村温泉-鳥取市内」の後に「等」を加えるべき。	【今後の参考】 豊岡市と京丹後市を結ぶバスについては、今後の地元の要望や需要の状況を見ながら検討します。
23	第6章 目標達成のための施策 施策④生活路線の維持確保 (本文 p73)	「図6-9 補助対象路線図(豊岡市)」に、起終点となる「豊岡病院」及び「下の宮」についても記載すべき。	【ご意見を反映】 起終点となる「豊岡病院」及び「下の宮」について、追加します。
24	第6章 目標達成のための施策 施策⑤デマンド型交通の導入 施策⑦住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援 (本文 p76, 79)	積極的にバス不通箇所でのニーズが有る箇所は増やしたら良い。	【既に盛り込み済み】 交通空白地等には、施策⑤「デマンド型交通の導入」、施策⑦「住民等が主体となった地域交通確保の取り組みへの支援」等を位置づけており、地域の実情に合わせた交通手段を検討していきます。
25	第6章 目標達成のための施策 施策⑨新技術を活用した移動手段の検討 (本文 p82)	新技術(グリーンスローモビリティや自動運転技術の活用)は、道路幅の狭い場所やバス停までの末端移動で考えるべきでは無い。逆に準幹線や大型住宅街で考えるべき内容です。	【今後の参考】 グリーンスローモビリティは、小型、電動、時速20km未満の移動手段という特性から、道路幅が狭く、既存の公共交通の導入が困難な地域や傾斜地、住宅街等において、活用が可能と考えています。 自動運転については、県内をはじめ、全国各地で実証運行が行われており、これらの結果も踏まえながら、導入に適した箇所での検討を進めていきます。

No	項目	意見	協議会の考え方
26	第6章 目標達成のための施策 施策⑮集約型バスターミナルの整備 施策⑳高速バスネットワークの充実 (本文 p90, 102)	高速バスは、JR と並行する路線であり日常的なニーズが有ると思えない。バスストップの計画については理解出来る。	【今後の参考】 高速バスネットワークの充実については、既存の高速バス路線を高規格道路の整備に合わせて、拡充・強化を図っていくものです。 施策の実施にあたっては、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めていきます。
27	第6章 目標達成のための施策 施策⑰パーク＆ライド駐車場・駐輪場の整備 (本文 p93)	パーク＆ライド駐車場・駐輪場について、利用者のニーズを十分確認してから整備すべき。	【今後の参考】 施策の実施にあたっては、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めることとしています。
28	第6章 目標達成のための施策 施策㉑交通系 IC カードの導入・利用エリア拡大、キャッシュレス決済、チケットレスサービスの推進 (本文 p97)	京都丹後鉄道の VISA タッチ決済も事例に加えるべき。	【既に盛り込み済み】 施策の内容において、キャッシュレス決済の方法として、京都丹後鉄道が導入しているクレジットカードによるタッチ決済を記載しています。
29	第6章 目標達成のための施策 施策㉒空港へのアクセス交通の充実 (本文 p104)	空港アクセスはイベント対応だけ考えれば良い。バスの乗り入れをしても拠点でないので意味が無い。	【その他】 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ためには、二次交通アクセスの充実が重要と考えています。 そのため、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り、アクセス改善を検討することとしています。 なお、施策の実施にあたっては、利用者ニーズや需要を適切に見極めながら進めます。
30	第6章 目標達成のための施策 施策㉓空港へのアクセス交通の充実 (本文 p104)	施策㉓「空港へのアクセス交通の充実」では、令和元年度に実施した峰山駅・久美浜駅～コウノトリ但馬空港間の「スカイ・ライナー」についても記載してほしい。	【既に盛り込み済み】 施策の実施にあたっては、「スカイライナー」の実証運行の結果も参考にすることとしており、京丹後市から但馬空港へのアクセス改善についても検討を進めます。
31	第6章 目標達成のための施策 施策㉔鉄道の利便性向上、利用者数増加の取り組みの実施 (本文 p114)	JR 山陰本線・播但線だけでなく、京都丹後鉄道でも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る取り組みをお願いしたいです。	【その他】 京都丹後鉄道は、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」において、利用促進等に関する取り組みを行っており、連携を図りながら、施策を推進していきます。
32	第7章 計画の達成状況の評価 1. 評価指標と目標値 (1) 各目標の目標値 【目標④: 地域で公共交通をまもる】 (本文 p119)	JR 山陰本線だけでなく、JR 播但線や京都丹後鉄道にも目標値を設定してほしい。	【ご意見を反映】 JR 播但線については、和田山～寺前の2019年度の区間別平均通過人員(1,222人/日)を目標値に設定します。 京都丹後鉄道についても、宮津線宮津～豊岡の2019年度の区間別平均乗車人員(2,265人/日)を目標値に設定します。

No	項目	意見	協議会の考え方
33	第7章 計画の達成状況の評価 2. 計画の推進体制 (本文 p121)	協議会のメンバーに、北近畿エリアにある芸術文化観光専門職大学や兵庫県立大学、福知山公立大学を加えることを検討してほしい。	【今後の参考】 施策の実施にあたっては、地域の大学等と適宜、連携を図りながら進めていきます。 協議会の委員への追加については、必要に応じ検討します。
34	資料編1 市町別 地域公共交通(補助系統)の位置付け・役割 1. 豊岡市 (資料編 p1)	過去に運行していたバス豊岡久美浜線が検討できるよう、豊岡市と京丹後市との間に、「地域内幹線交通(将来)」の矢印を追加すべき。	【今後の参考】 公共交通ネットワークの将来イメージについては、地域の現状・問題点や課題を踏まえて作成しています。豊岡市と京丹後市を結ぶバスについては、今後の地元の要望や需要の状況を見ながら検討します。
35	資料編1 市町別 地域公共交通(補助系統)の位置付け・役割 1. 豊岡市 (資料編 p2)	「図6-9 補助対象路線図(豊岡市)」に、起終点となる「豊岡病院」及び「下の宮」についても記載すべき。	【ご意見を反映】 起終点となる「豊岡病院」及び「下の宮」について、追加します。
36	資料編2 但馬地域の現状・地域公共交通の現状(参考資料) 3. 主要施設の分布状況 (7) 観光資源の分布 (資料編 p26)	図2-8 観光資源の分布状況に、「日本・モンゴル民族博物館」や「たまごかけごはん但熊」、「たんたん温泉 福寿の湯」、「シルク温泉」、「KANO ボク」、「植村直己冒険館」など、旧出石町、旧但東町、旧日高町の観光資源を掲載してほしい。	【ご意見を反映】 ご意見を踏まえ、兵庫県公式観光サイト「HYOGO ナビ」で紹介されている歴史・文化、温泉入浴施設を追加します。 その結果、ご意見の「日本・モンゴル民族博物館」、「植村直己冒険館」を掲載します。
37	資料編6 評価指標の目標値設定の根拠 目標①市町をまたぐ新たなバス路線数 (資料編 p136)	目標①の「市町をまたぐ新たなバス路線数」について、過去に運行していた路線バス豊岡久美浜線を選定してほしい。	【その他】 市町をまたぐ新たなバス路線の選定にあたっては、地元の要望や需要を踏まえ検討していくこととしています。
38	資料編6 評価指標の目標値設定の根拠 目標③高速バス・長距離バスの路線数・運行本数 (資料編 p139)	豊岡～鳥取間の路線を日本海側の観光路線として、天橋立～豊岡～鳥取間で検討してほしい。	【既に盛り込み済み】 施策④「高速バスネットワークの充実」において、高速バス路線案の東西路線で計画に位置付けており、検討を進めることとしています。
39	資料編6 評価指標の目標値設定の根拠 目標④住民1人あたりの公共交通への公的資金投入額 (資料編 p142)	「住民1人あたりの公共交通への公的資金投入額」における「コミュニティバス補助金」は、運行主体が市町なので、「コミュニティバス運行委託料」の方が分かりやすい。	【ご意見を反映】 ご意見を踏まえ、「コミュニティバス関連支出額」に修正します。

No	項目	意見	協議会の考え方
40	資料編 6 評価指標の目標値設定の根拠 目標④鉄道の区間別平均通過人員 (資料編 p142)	JR 山陰本線だけでなく、JR 播但線や京都丹後鉄道にも目標値を設定してほしい。	【ご意見を反映】 JR 播但線については、和田山～寺前の2019年度の区間別平均通過人員(1,222 人/日)を目標値に設定します。 京都丹後鉄道についても、宮津線宮津～豊岡の2019年度の区間別平均乗車人員(2,265 人/日)を目標値に設定します