

本編

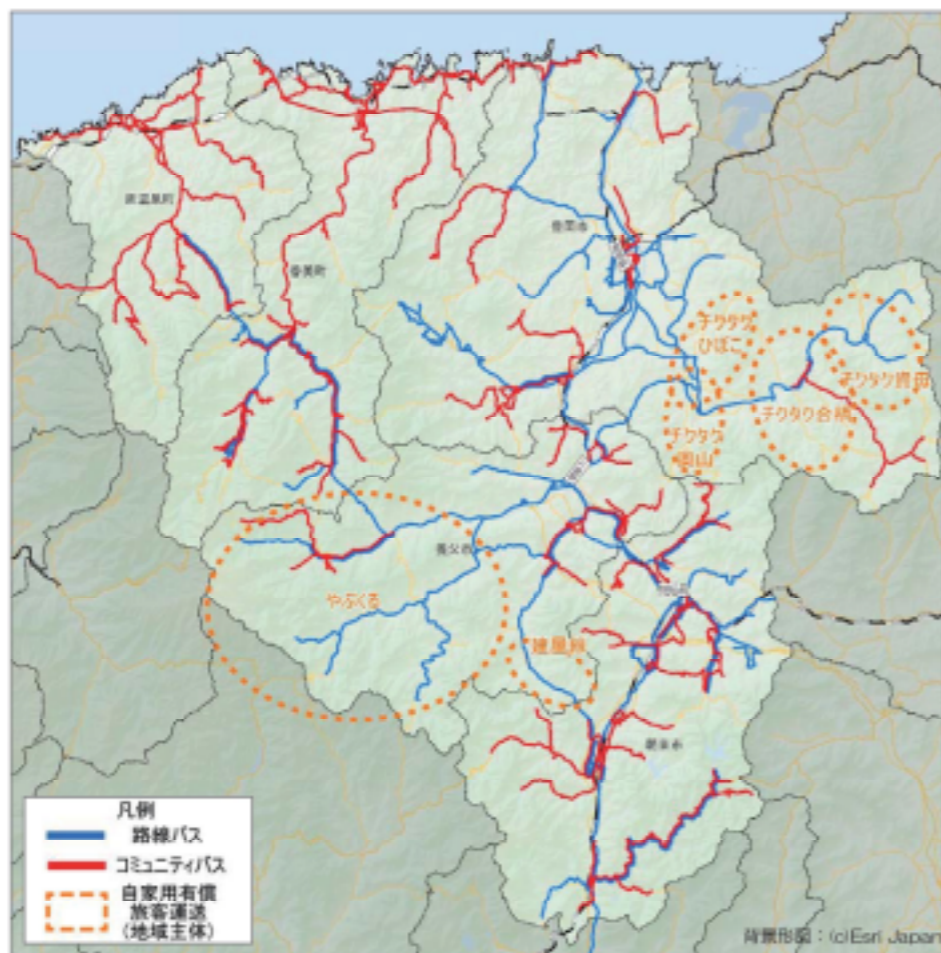
第4章 地域公共交通の現状と課題

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

- 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）

本編

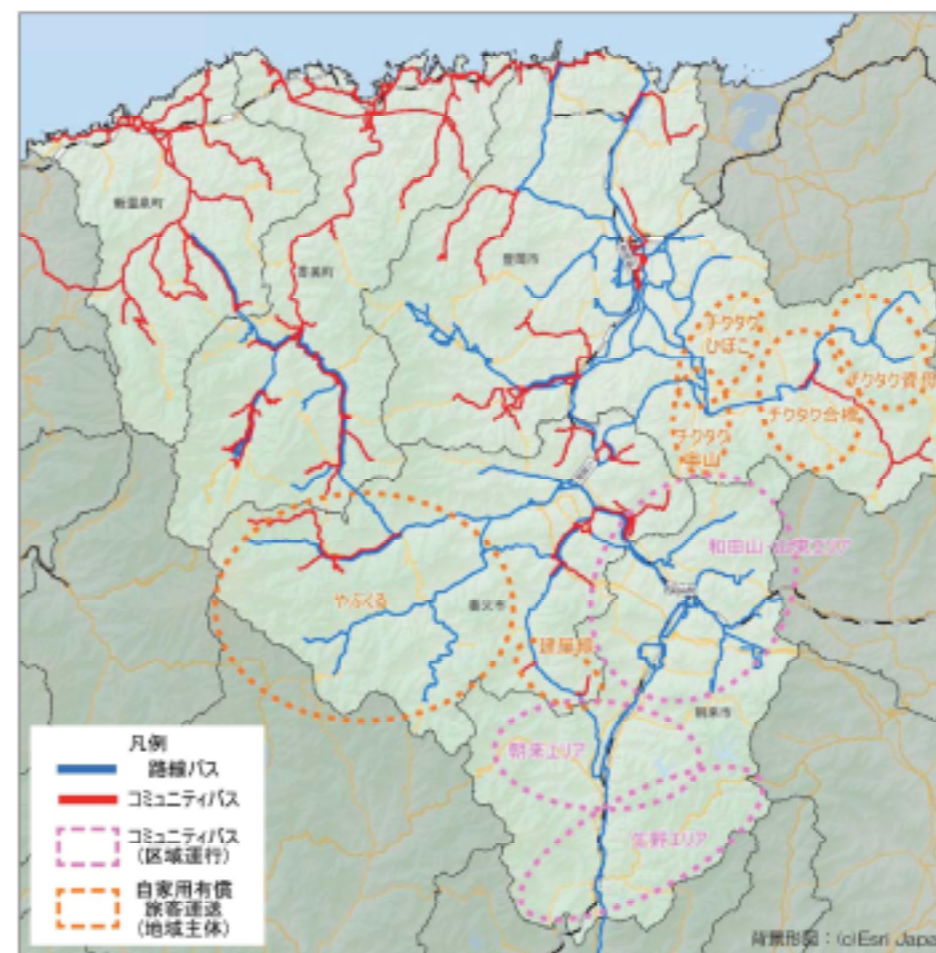
第4章 地域公共交通の現状と課題

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

- 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）※朝来市のみ2025年4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）

<変更点>

朝来市コミュニティバスの区域運行化に伴いエリア表示に変更（和田山・山東エリア、朝来エリア、生野エリア）



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

【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<sup>®A</sup>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。

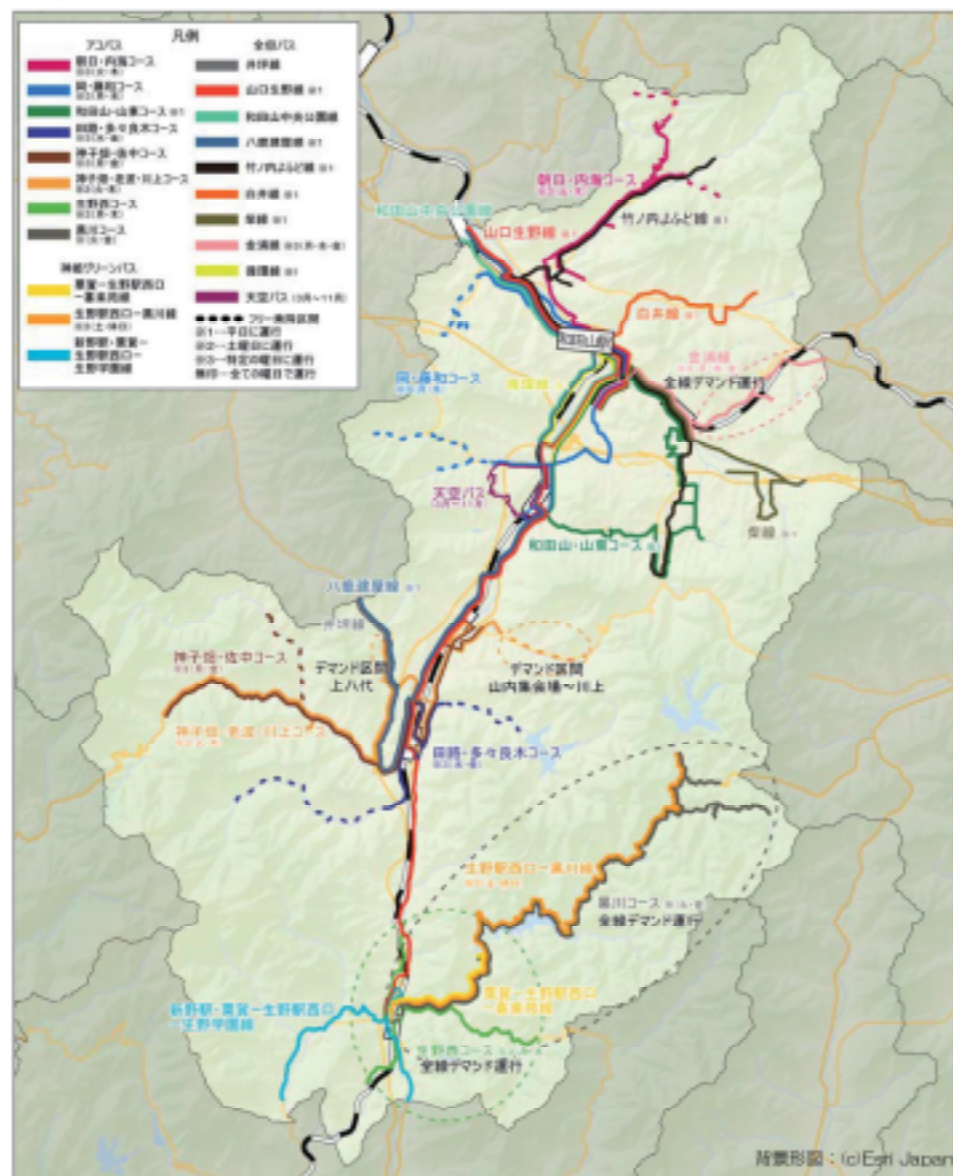


図 4-10 路線図（朝来市）

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。



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

【朝来市】

- ・ 和田山駅を中心に路線バスが運行しており、デマンド型乗合交通が結節している。
- ・ また、南部は生野駅を中心に路線バスが運行しており、デマンド型交通が結節している。



※生野エリアでは一部市域を跨ぐ運行(生野エリア～ヨーデルの森)がある  
 ※デマンド型交通への移行は段階的に実施する予定であり、本図は最終イメージである  
 (①生野エリア：2024年(令和6年)4月1日～、②朝来エリア：2024年(令和6年)10月1日～、  
 ③和田山・山東エリア：2025年(令和7年)4月1日～)

図 4-10 路線図（朝来市）

朝来市デマンド型交通

- ・ コミュニティバス(アコバス)に代わる公共交通手段として、2024年(令和6年)から生野エリアで運行を開始。市内を3つのエリア(生野エリア、朝来エリア、和田山・山東エリア)に分け、順次エリアごとに導入する。完全予約制での運行。



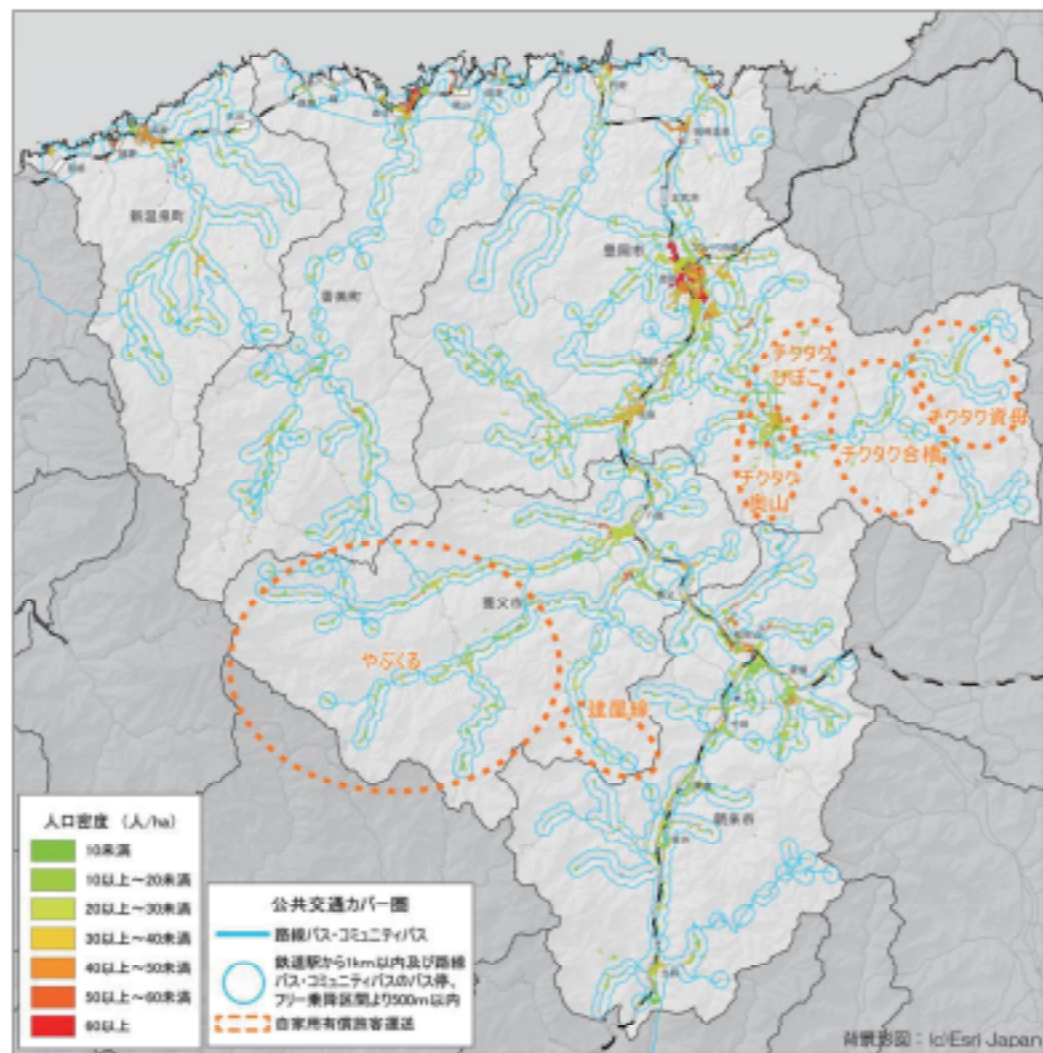
第4章 地域公共交通の現状と課題

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

(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

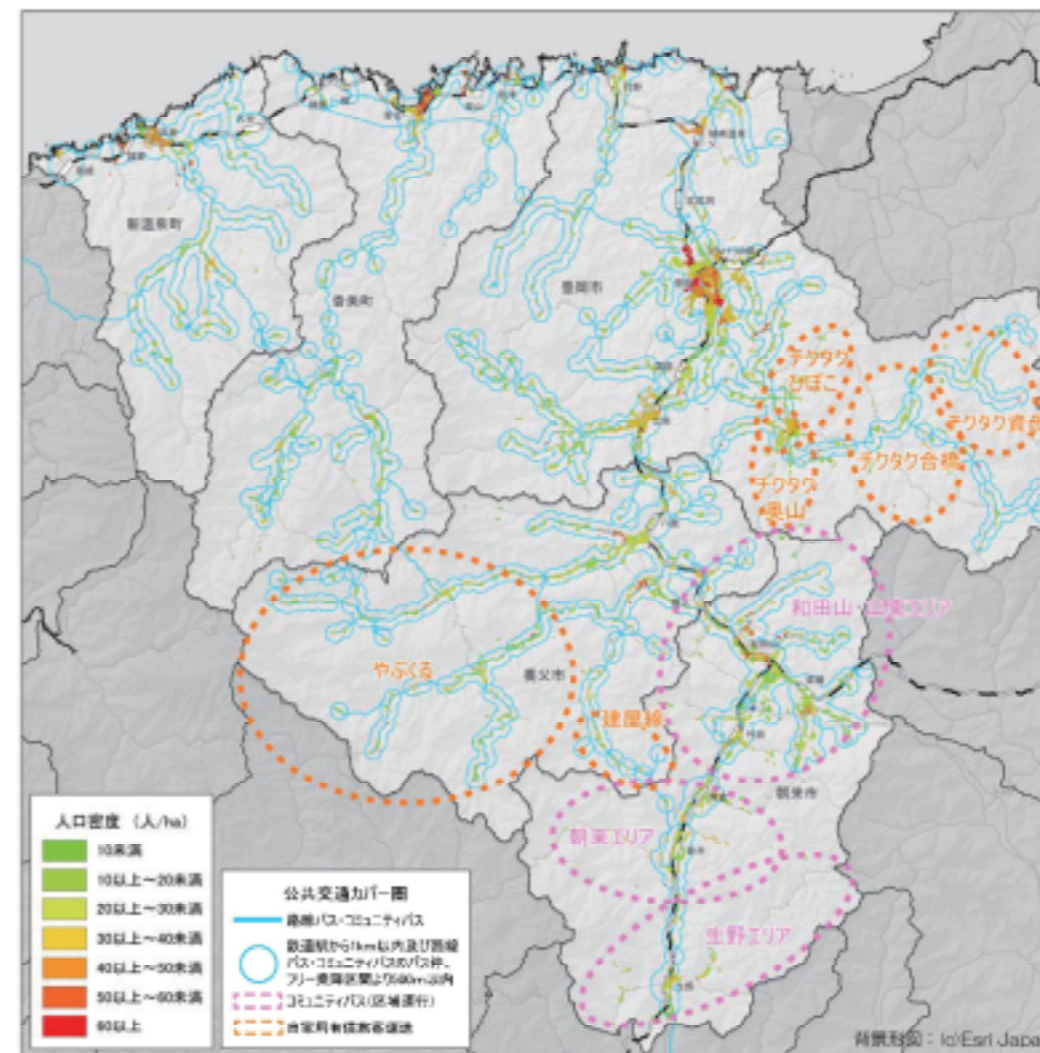
第4章 地域公共交通の現状と課題

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

(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）、宗朝来市のみ2025年4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

＜変更点＞  
朝来市コミュニティバスの区域運行化に伴いエリア表示に変更（和田山・山東エリア、朝来エリア、生野エリア）

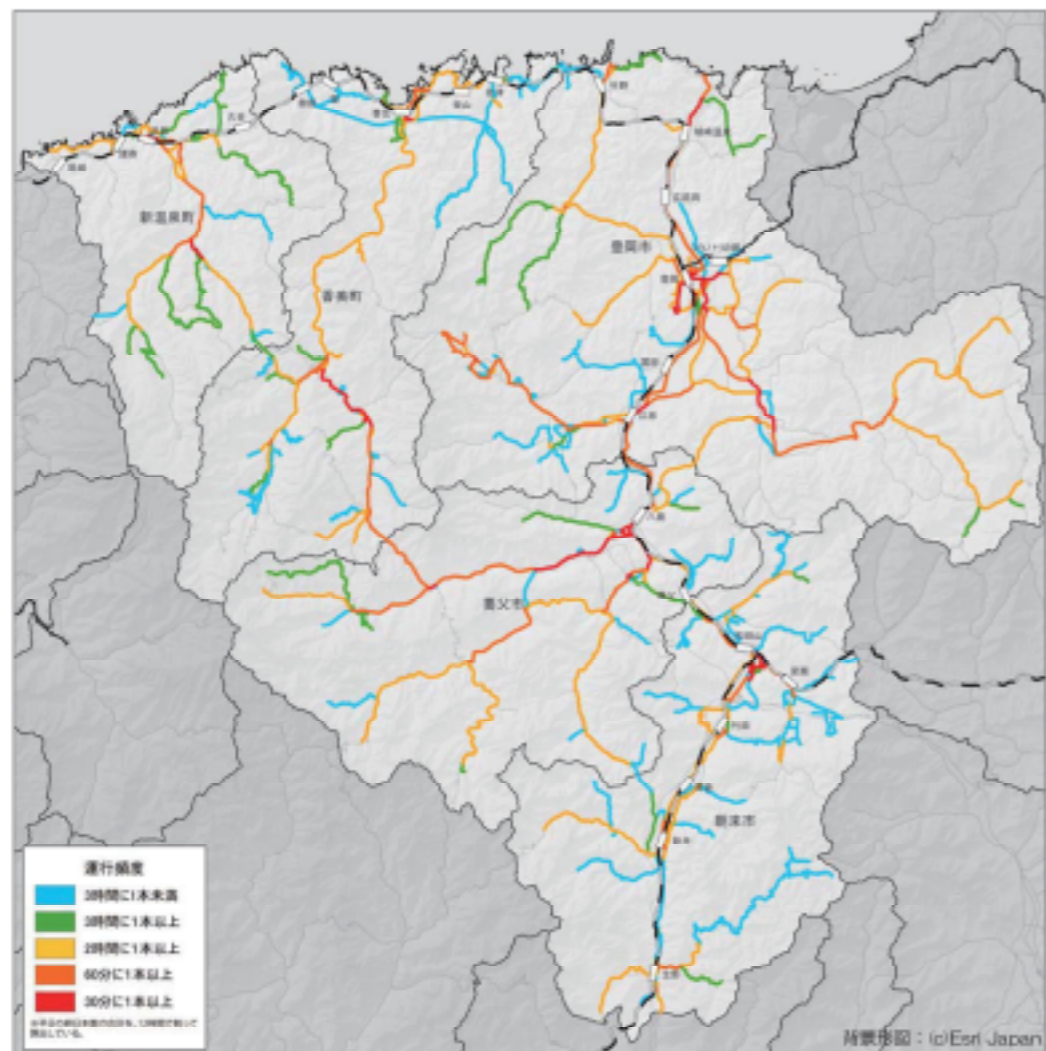


第4章 地域公共交通の現状と課題

- 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
- (4) 地域公共交通のサービス水準

【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）

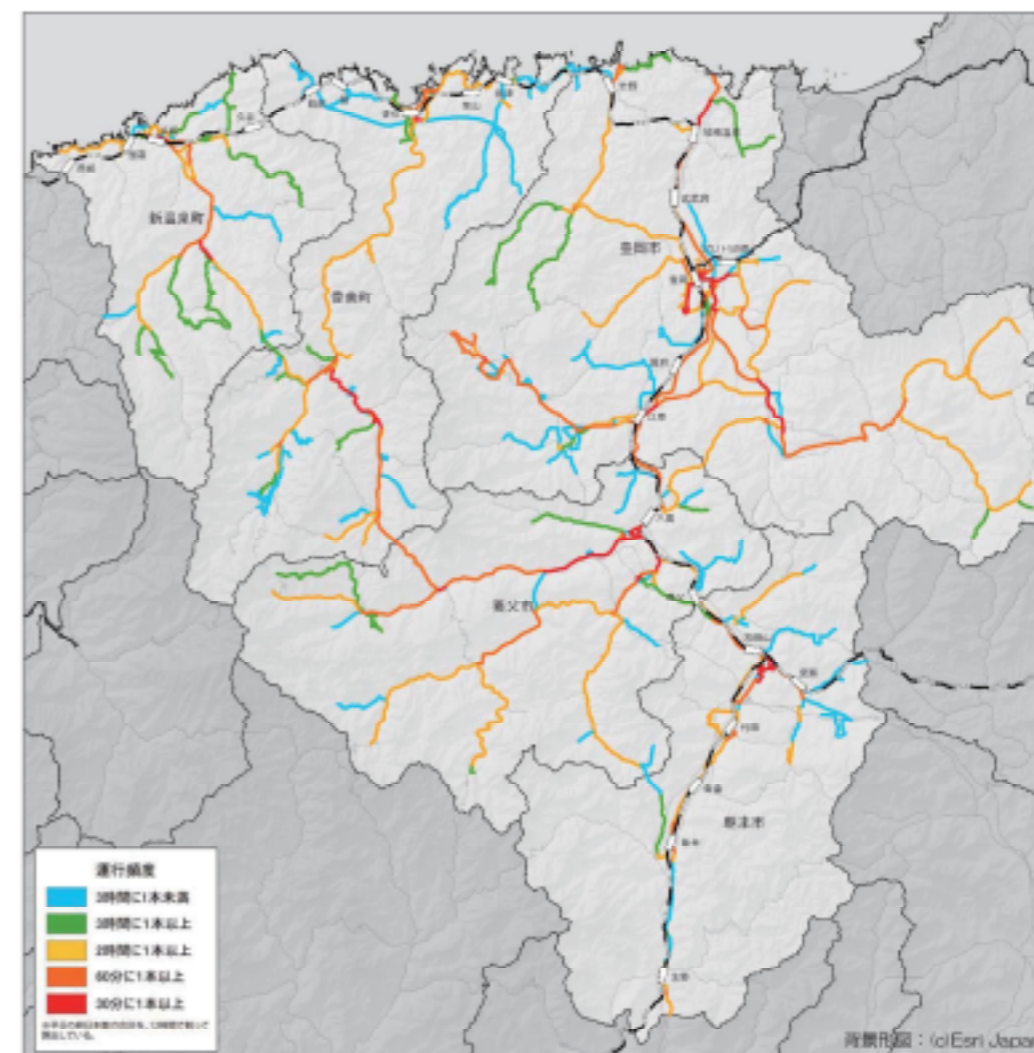
図4-16 バス運行密度（平日終日）

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
- (4) 地域公共交通のサービス水準

【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）

※朝来市のみ2025年4月（朝来市は路線バスの他、デマンド型交通が市全域（3エリア）で運行）

図4-16 バス運行密度（平日終日）

＜変更点＞

朝来市コミュニティバスの運行区域はデマンド型交通となるため頻度表示は取りやめ

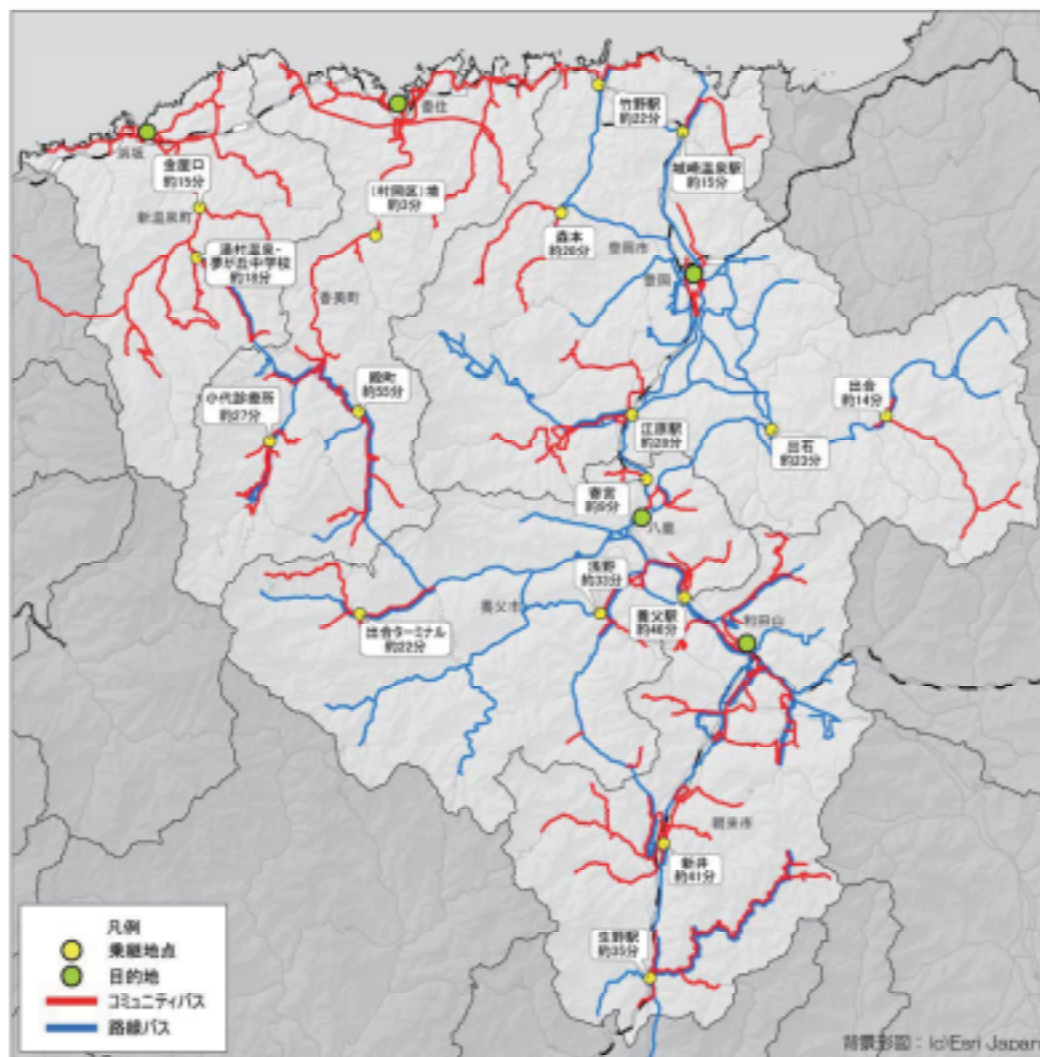


第4章 地域公共交通の現状と課題

- 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
- (4) 地域公共交通のサービス水準

【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）

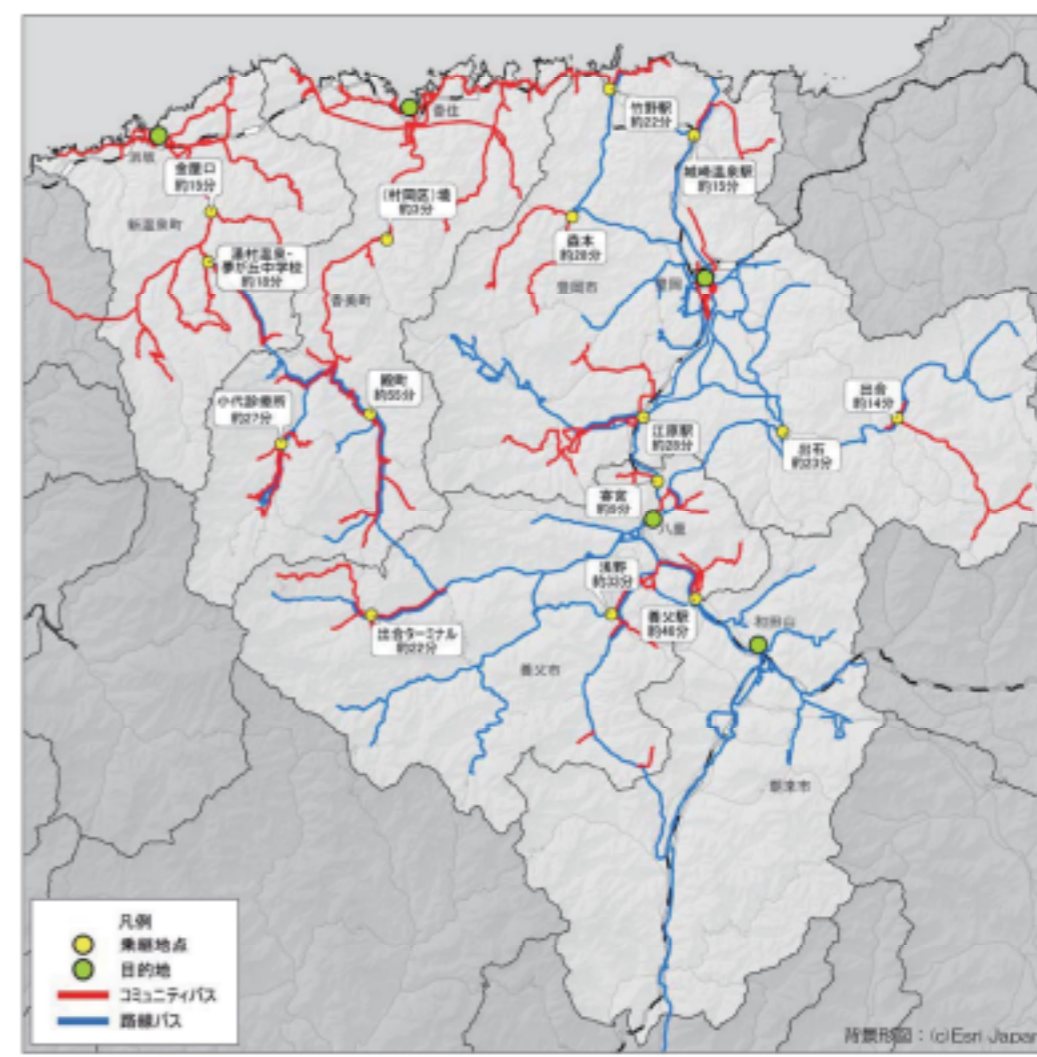
図4-17 各市町中心駅への移動の際の主要な乗継拠点の待ち時間

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
- (4) 地域公共交通のサービス水準

【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）

※朝来市のみ2025年4月（朝来市は路線バスの他、デマンド型交通が市全域（3エリア）で運行）

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

<変更点>  
朝来市コミュニティバスの運行区域はデマンド型交通となるため待ち時間表示は取りやめ



第6章 目標達成のための施策

第6章 目標達成のための施策

目標1：地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

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

基本施策1 地域路線の再編

施策④ 生活交通の維持・確保

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、運行経費等を支援する。</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>				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に関する公的負担の減少</li> <li>バス路線の存続</li> </ul>				
実施主体	県	市町	交通事業者	住民等	その他
	○	○	○		

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、運行経費等を支援する。</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>				
施策効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に関する公的負担の減少</li> <li>バス路線の存続</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】

【既存路線と補助対象路線】

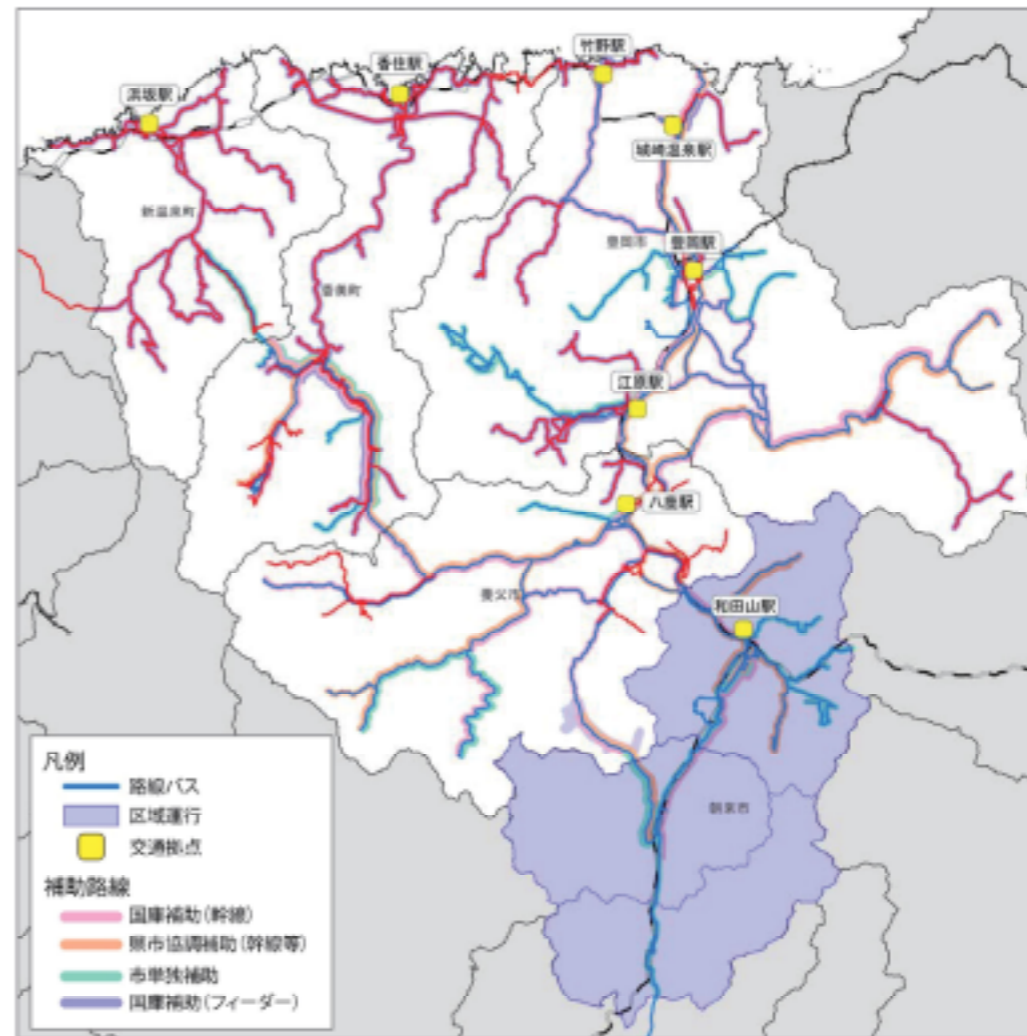


図6-8 補助対象路線図（全域）

図6-8 補助対象路線図（全域）

第6章 目標達成のための施策

第6章 目標達成のための施策

施策④ 生活交通の維持・確保  
【既存路線と補助対象路線】

施策④ 生活交通の維持・確保  
【既存路線と補助対象路線】



図 6-11 補助対象路線図（朝来市）



図 6-11 補助対象路線図（朝来市）

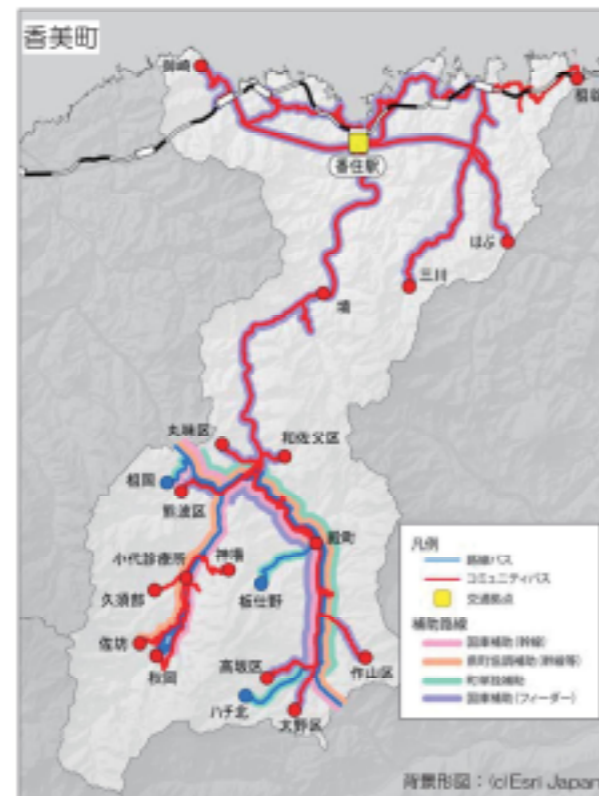


図 6-12 補助対象路線図（香美町）

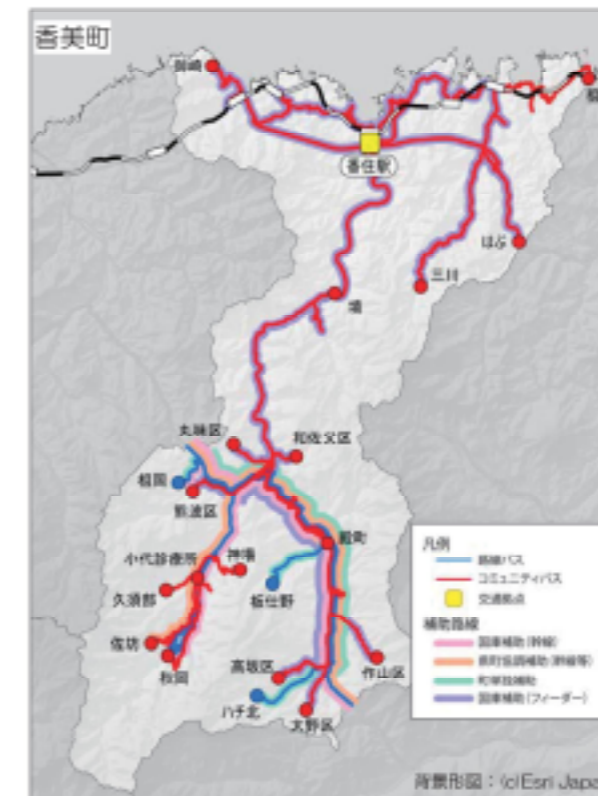


図 6-12 補助対象路線図（香美町）



資料編

資料編 1 市町別 地域公共交通（補助系統）の位置づけ・役割

3.朝来市

3-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性

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

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

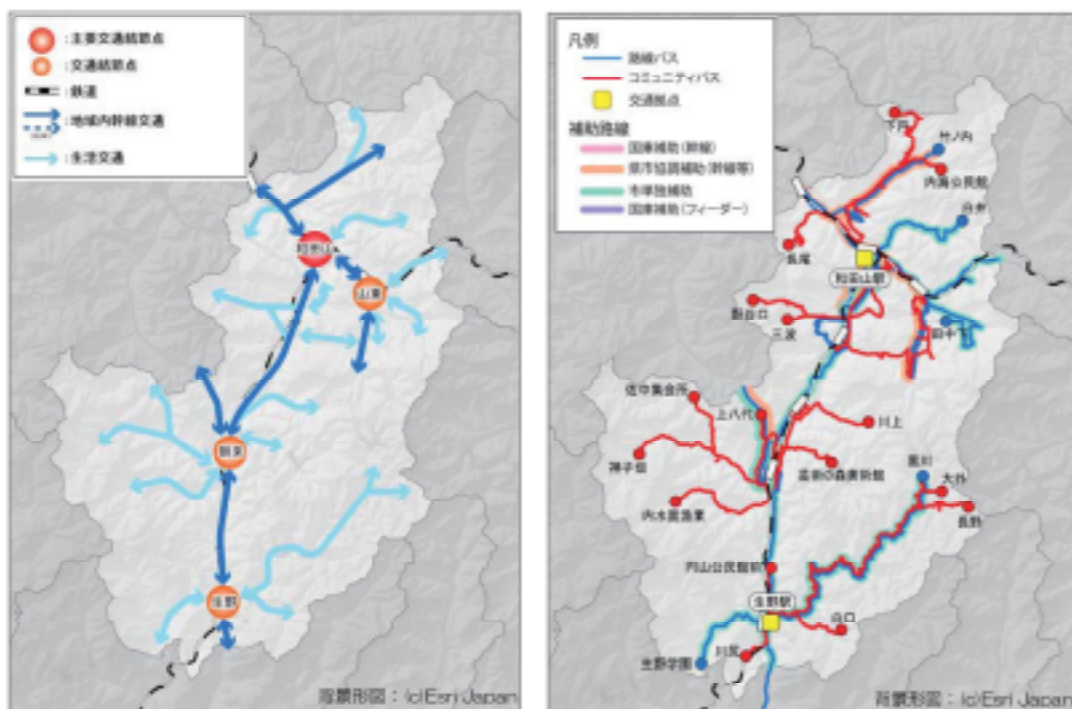
合併後の市町間を結ぶ地域間幹線交通として路線バス、地域間交通に接続し市民の生活の移動手段として利用される地域内フィーダー路線としてのコミュニティバス（アコバス）とそれぞれの役割を明確にし、市民の生活交通手段を確保、維持していくことが求められている。

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

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

3-2.補助系統の位置付け

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



資料編

資料編 1 市町別 地域公共交通（補助系統）の位置づけ・役割

3.朝来市

3-1.地域公共交通確保維持事業の目的・必要性

朝来市は、市域面積が約 403 ㎢と広く、市の南北を走る JR 播但線を中心に、路線バスとデマンド型乗合交通により、公共交通体系が形成されている。

自家用車を中心とした生活スタイルの浸透、少子・高齢化社会の到来により、公共交通の利用者は減少傾向であるが、自分で移動手段を持たない高齢者をはじめとする市民にとって、公共交通は日常生活に必要不可欠な交通手段である。

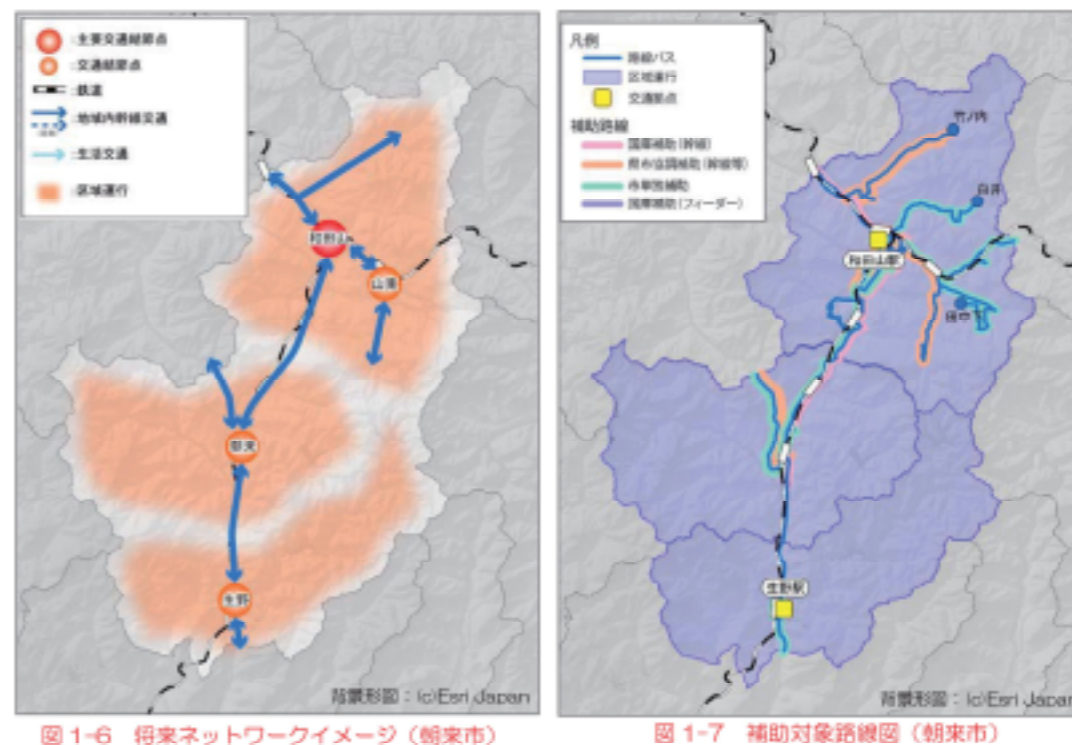
また、幹線交通としての鉄道や路線バス、地域内フィーダー路線としてのデマンド型乗合交通それぞれの役割を明確にし、市民の生活交通手段を確保、維持していくことが求められている。

令和 5 年 1 2 月、デマンド型乗合交通の導入と路線バスの再編を行うことを目的に策定した「朝来市地域公共交通網形成計画に基づいた第 3 次再編指針」に基づいて、公共交通交通網の再編を実行している。

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

3-2.補助系統の位置付け

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





資料編 1 市町別 地域公共交通（補助系統）の位置づけ・役割

資料編 1 市町別 地域公共交通（補助系統）の位置づけ・役割

3.朝来市

3.朝来市

3-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果

3-3.地域公共交通確保維持事業の目標・効果

(1) 事業の目標

(1) 事業の目標

- 路線バスとコミュニティバス（アコバス）、鉄道とのダイヤ接続を重視し、利用促進を図っていく。
- 公共交通は、「地域みんなで乗って守る」という意識の基に、利用促進を図っていく。
- 各路線別に利用者状況を整理し、評価基準に基づき定期的に見直しを実施し、効率的、効果的な運行を目指す。
- コミュニティバス（アコバス）について、1便平均利用者数の目標を次のとおりとする。  
A. 朝日・内海コース：3.9人（令和元年10月～令和2年9月実績 3.9人）  
B. 岡・藤和コース：2.0人（令和元年10月～令和2年9月実績 2.0人）  
C. 田路・多々良木コース：1.3人（令和元年10月～令和2年9月実績 1.3人）

- 路線バスとデマンド型乗合交通、鉄道とのダイヤ接続を重視し、利用促進を図る。
- 公共交通は、「地域みんなで乗って守る」という意識の基に、利用促進を図る。
- 各路線別に利用者状況を整理し、評価基準に基づき定期的に見直しを実施し、効率的、効果的な運行を目指す。

(2) 事業の効果

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

(2) 事業の効果

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

3-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体

3-4.目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 達成するために行う事業

(1) 達成するために行う事業

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

- 路線バス、デマンド型乗合交通、高速バス、JR等のダイヤと経路を掲載した朝来市の交通情報誌を作成し市内全戸に配布する。（朝来市）
- ケーブルテレビやSNSなどを用いて市民意識の醸成を図りながら、市民・行政・交通事業者の3者が一体となって、利用促進を図る。（朝来市）



【現行】但馬地域公共交通計画（令和4年3月）

【改定案】但馬地域公共交通計画（令和6年6月予定）