朝来市地域公共交通網形成計画

～あなたの　みらいの　あさご暮らしへ　みんなの　あさご公共交通～

令和２年３月

朝来市

あなたはまちの未来
ASAGOiNG

－　目　　次　－

1章　はじめに …… 1

1.1　計画策定の背景 …… 1

1.2　計画策定の目的 …… 1

1.3　計画の位置付け …… 1

1.4　計画の区域 …… 1

1.5　計画の期間 …… 1

1.6　計画の構成 …… 1

2章　地域公共交通の現状と課題 …… 2

2.1　課題の整理フロー …… 2

2.2　地域公共交通をめぐる現状 …… 3

2.2.1　地域公共交通の現状 …… 3

2.2.2　地域公共交通を取り巻く環境 …… 19

2.2.3　地域公共交通に対する市民の考え方 …… 22

2.2.4　地域公共交通をめぐる現状　まとめ …… 28

2.3　地域公共交通に求められる方向性 …… 29

2.4　地域公共交通の課題 …… 30

3章　地域公共交通の目指すべき姿 …… 31

3.1　地域公共交通の目指すべき姿と基本方針 …… 31

3.2　計画の指標及び目標値 …… 32

4章　本市の目指す将来ネットワーク …… 33

4.1　将来ネットワークの考え方 …… 33

4.2　地域公共交通の将来ネットワーク …… 34

5章　目指すべき姿を実現するための施策 …… 36

6章　計画の評価・検証・見直し …… 53

1章 はじめに

1.1 計画策定の背景

本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス（アコバス）、タクシー等により形成されています。これらの地域公共交通は、移動手段を持たない高齢者や若者をはじめとする市民にとって生活に必要不可欠な交通手段となっています。

一方で、地域公共交通の利用者は、自家用車利用を中心とした生活スタイルの浸透や、少子・高齢化社会の到来に伴う人口減少により減少傾向にあります。また、本市では、路線バス運行に対する補助やコミュニティバスの運行委託など地域公共交通の維持・確保に向けた財政支出を行っていますが、今後高齢者を含めた人口減少の進展により、利用者の更なる減少による運賃収入の減少に加え、税収減少による市財政のひっ迫等がより深刻化していくと考えられます。さらに、バス等の交通事業者では、乗務員、整備士をはじめとした人材不足や、利用者減少による企業収支の悪化が問題となっています。以上を踏まえると、持続可能な地域公共交通体系の形成は、本市において喫緊の問題であるといえます。

1.2 計画策定の目的

人口減少や少子・高齢化の進行などの社会情勢を踏まえ、本市における地域公共交通が担うべき役割を整理したうえで、地域住民・交通事業者・行政という関係者それぞれが「わたし(たち)の地域公共交通」としての意識のもと、役割分担と連携・協力により地域公共交通を今後も守り育てることが肝要です。そのため、地域住民・交通事業者・行政が、ともに考え行動するための指針を定めることを目的として、「朝来市地域公共交通網形成計画」（以下「本計画」という）を策定します。

1.3 計画の位置付け

本計画は、本市における今後の地域公共交通を考えるためのマスタープランと位置付けます。

そのため、上位計画となる「第 2 次朝来市総合計画 後期基本計画（平成 30 年 3 月）」や、関連計画である「朝来市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）」等との整合を図ります。

1.4 計画の区域

計画の対象区域は、朝来市全域とします。

1.5 計画の期間

計画の対象期間は、策定から 5 年間（令和 2～6 年度まで）とします。

1.6 計画の構成

本計画は、「本編」と「資料編」で構成されています。

本編では、地域公共交通における現状と課題、目指すべき姿、将来ネットワーク及びこれを実現するための施策とその評価・検証・見直しに係る事項を記載しています。

資料編では、本計画策定の基礎となる本市における地域公共交通の現状や上位・関連計画、策定に際して実施したアンケートやワークショップの結果等を記載しています。

2章 地域公共交通の現状と課題

2.1 課題の整理フロー

地域公共交通の課題は、各種資料・データやアンケート結果等から整理した「地域公共交通をめぐる現状」と、本市に関連する上位・関連計画から整理した「地域公共交通に求められる方向性」より抽出し、次の項目のとおり整理しました。

地域公共交通をめぐる現状

○地域公共交通の現状　◀　各種資料・データより

－地域公共交通と人口分布

－地域公共交通ネットワークの形成経緯

－地域公共交通の運行状況（鉄道、高速バス、バス、タクシー、観光交通）

－地域公共交通の利用状況（鉄道、路線バス、アコバス）

－地域公共交通の運行に係る市の財政支出状況（路線バス、アコバス）

－交通事業者の経営環境（鉄道、路線バス、タクシー）

－地域公共交通に係るその他の市施策（あこか、あさごナビ）

○地域公共交通を取り巻く環境　◀　各種資料・データより

－人口

－施設分布

－人の動き

○地域公共交通に対する市民の考え方

－アンケート　◀　市民アンケート･バス利用者アンケート(平成 30 年度実施)

－地域ヒアリング　◀　地域ヒアリング(平成 30 年度実施)

地域公共交通に求められる方向性

上位・関連計画に基づき、3 つの視点で整理

・まちづくり　◀　将来人口、公共施設、広域連携、市内の都市構造

・地域公共交通　◀　役割分担、維持・確保、利便性向上、利用促進、市民参画

・その他　◀　福祉、観光、地球環境、行財政

▶ 地域公共交通の課題

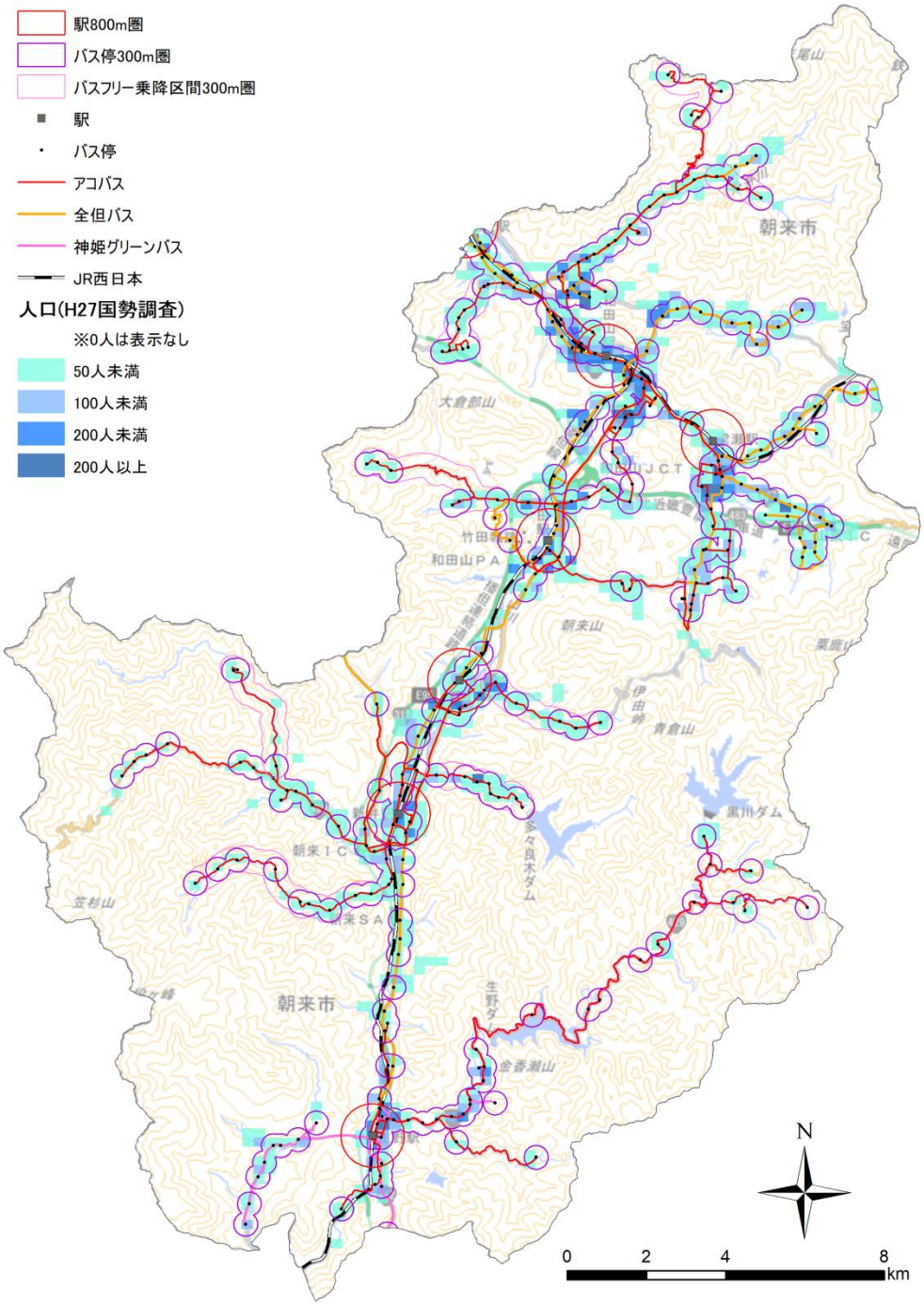
2.2 地域公共交通をめぐる現状

2.2.1 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通と人口分布

本市における地域公共交通ネットワークは、鉄道、高速バス、路線バス（全但バス、神姫グリーンバス）、コミュニティバス（アコバス）、タクシー及び観光交通により構成されています。

市民の **87.7%**が、**鉄道又はバスを利用できるエリアに居住**しています。



	面積	総人口	老年人口 (65 歳以上人口)
（参考）朝来市全体※	403.06 ㎢	30,792 人	10,219 人
地域公共交通のカバー状況 （鉄道駅から 800m または バス停から 300m 以内 のエリアに含まれる面積・人口）	70.7 ㎢	27,003 人	9,229 人
	(17.5 %)	(87.7 %)	(90.3 %)

資料：平成 27 年国勢調査（250m メッシュ）　ベース図は地理院地図を加工

※路線は平成 31 年 4 月 1 日改正に基づく
※平成 27 年国勢調査による朝来市総人口は 30,805 人、老年人口は 10,256 人だが、
本表は 250m メッシュの面積按分による集計のため、人数に誤差が生じる

図 2-1 地域公共交通ネットワークと人口分布

(2) 地域公共交通ネットワークの形成経緯

本市における地域公共交通ネットワークは、平成 19 年のアコバス運行開始以降、数度の再編を経て現在に至っています。

コミュニティバス「アコバス」実証運行開始（平成 19 年 1 月）

背　　景　・住民意識調査で「公共交通の充実」が最も満足度の低い項目となる
（調査は朝来郡 4 町合併による朝来市発足（平成 17 年 4 月）以前に実施）

実施内容　・11 路線の運行を開始し、市内のほとんどの交通空白地を解消

朝来市地域公共交通総合連携計画策定（平成 20 年 3 月）　→　第 1 次路線再編（平成 20 年 10 月）

背　　景　・全但バスより、経営難等を理由として平成 20 年 10 月より市内路線バス(6 路線 18 系統)休止の申し出
・6 路線のうち 5 路線は減便のうえ維持

実施内容　・アコバス実証運行の継続
・全但バス神子畑線は、地理的条件により他路線との車両共用が困難であり全但バスでの運行継続が難しいことから、「第 1 次路線再編」でアコバスと統合

アコバス・路線バスのネットワーク一部再編（平成 23 年 10 月）

背　　景　・路線バスとアコバスが類似した区間を並走する非効率性の指摘

実施内容　・役割分担の明確化によるアコバス及び全但バス路線再編
（路線バス：市内の幹線公共交通として市町間、旧町間、主要拠点間を連絡
アコバス：市内のフィーダー交通として市内各地区と最寄りの拠点までを連絡）
・乗換負担軽減への配慮（ダイヤ調整、乗換拠点整備、案内充実等）

第 2 次路線再編（平成 28 年 5 月）

背　　景　・朝来医療センター開院及び梁瀬医療センター・和田山医療センターの閉鎖

実施内容　・次の方針により再編を実施

(1)　中心部における公共交通利便性の向上
- ✓ 市内の公共交通の拠点となる和田山駅、朝来医療センター、イオンの相互連絡強化
- ✓ 他の路線バスやアコバスからの乗換利用による行動範囲の拡大

(2)　日常生活がしやすいダイヤの設定
- ✓ 午前中に目的施設（医療機関、商業施設）での用事を終えて帰宅できる午前重視のダイヤ設定

(3)　需要に見合った効率的な運行方法の導入
- ✓ 利用者が少ない（1 便平均 1 人に満たない）路線のデマンド運行化
- ✓ 利用の少ない時間帯の減便

(4)　朝来医療センターへのアクセス
- ✓ 市内各地域から朝来医療センターへのアクセスの実現

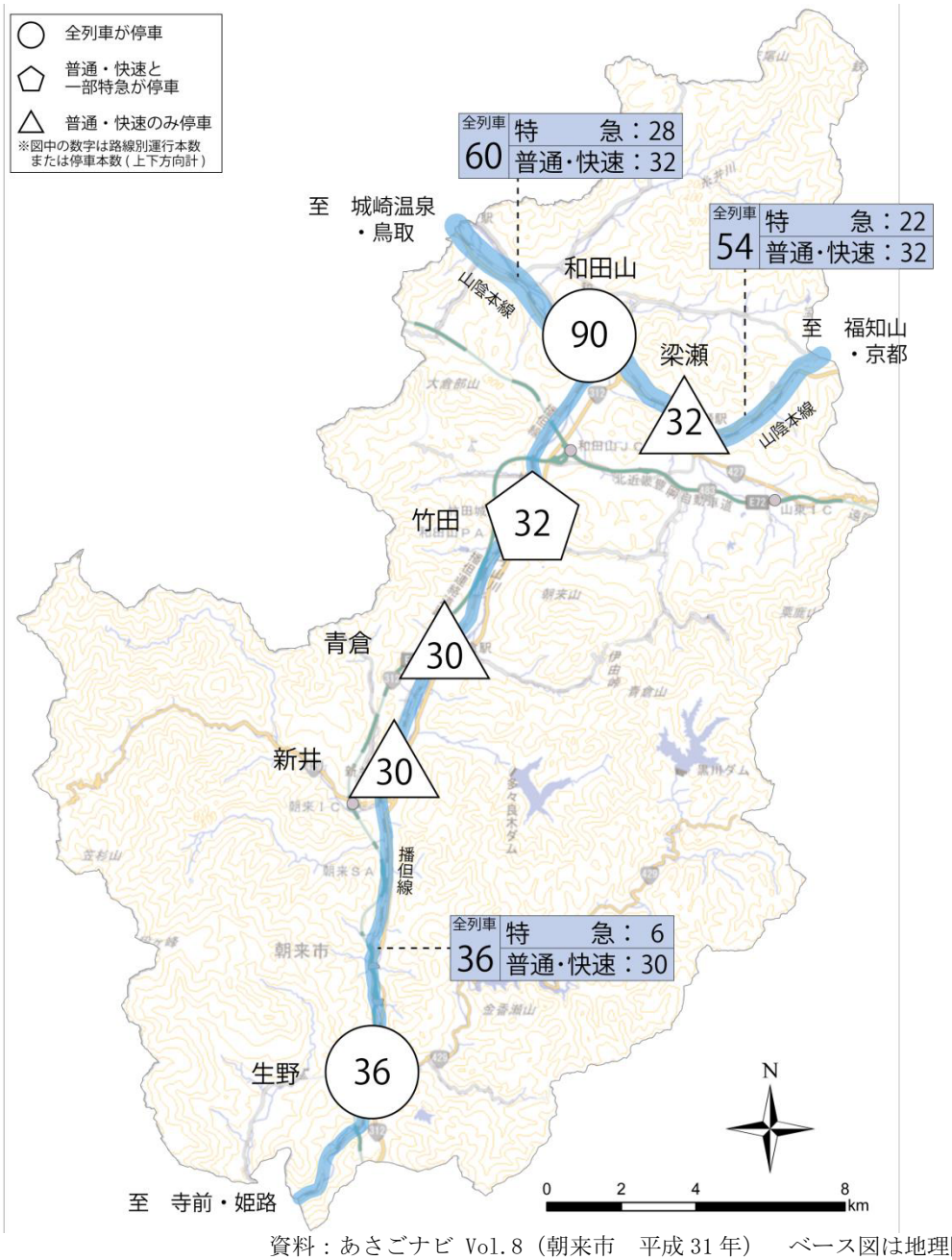
(3) 地域公共交通の運行状況

① 鉄道

鉄道は、JR 山陰本線、JR 播但線の 2 路線が運行しており、市内に 6 つの駅があります（梁瀬駅、和田山駅、生野駅、新井駅、青倉駅、竹田駅）。

平日の運行本数は、普通・快速列車で山陰本線・播但線ともに約 30 本/日の運行があるほか、特急列車で山陰本線を経由するもの（こうのとり、きのさき）が 22 本、播但線を経由するもの（はまかぜ）が 6 本となっています。

駅別にみると、和田山駅、生野駅には特急列車を含め全列車が停車する一方、梁瀬駅、新井駅、青倉駅は普通・快速列車のみの停車となっています。竹田駅は、竹田城跡の観光客増加に対応するため、平成 25 年より一部特急列車の停車を開始しており、令和 2 年 3 月現在は 1 日 2 本が毎日停車しています。



資料：あさごナビ Vol.8（朝来市　平成 31 年）　ベース図は地理院地図を加工

※平成 31 年 4 月時点

図 2-2 鉄道の平日 1 日あたり路線別運行本数・駅別停車列車数

② 高速バス

高速バスは、但馬地域と阪神圏及び東京を結ぶ路線を運行しています。パーク＆バスライドの無料駐車場は、本市内では和田山 IC と全但バス和田山営業所に設けられています。

このほか、令和元年 12 月 21 日には、全但バスと西日本ジェイアールバスにより「城崎温泉エクスプレス京都号」が運行を開始しています。

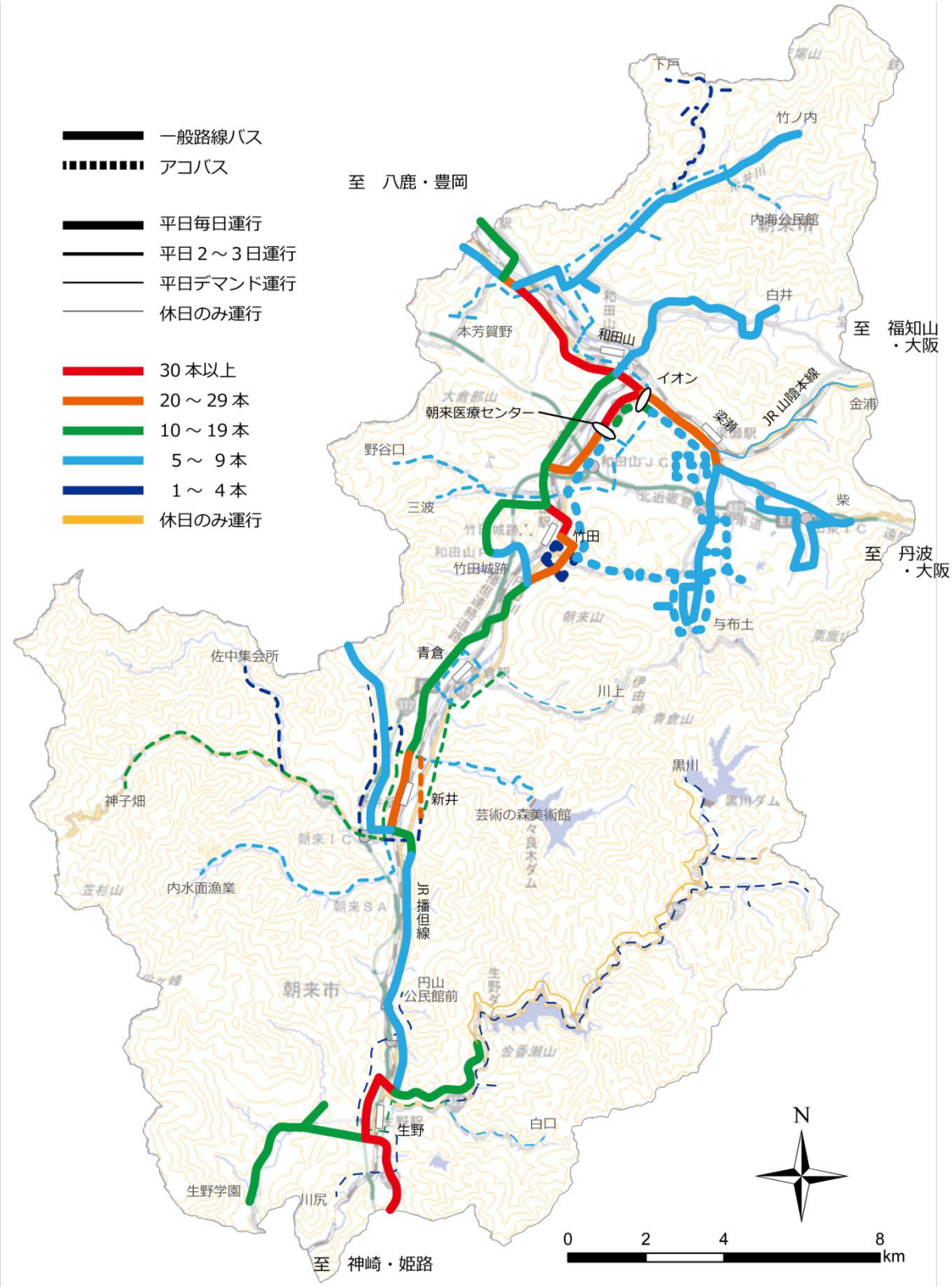
表 2-1 市内を運行する高速バス

運行区間	運行事業者	備考	市内のバス停留所
城崎・豊岡～神戸	全但バス	・1 日 3 往復毎日運行 ・所要時間は和田山駅～三宮で約 2 時間	糸井口、和田山駅、全但バス和田山営業所、和田山 IC
浜坂・湯村～神戸	全但バス	－	－
青垣 IC 経由	－	・1 日 1 往復毎日運行 ・所要時間は和田山 IC～三宮で約 1 時間 50 分	和田山 IC
生野駅経由	－	・1 日 1 往復毎日運行 ・所要時間は和田山駅～三宮で約 2 時間 10 分	糸井口、和田山駅、全但バス和田山営業所、朝来橋、青倉、新井、元津上、上岩津上、円山下、円山、生野駅西口
城崎・豊岡～大阪	全但バス	・1 日 6 往復毎日運行 ・所要時間は和田山 IC～大阪で約 2 時間	糸井口、和田山駅、全但バス和田山営業所、和田山 IC
浜坂・湯村～大阪	全但バス、 阪急観光バス	・1 日 3 往復毎日運行 ・所要時間は和田山 IC～大阪で約 2 時間	糸井口、和田山駅、全但バス和田山営業所、和田山 IC
城崎～京都	全但バス 西日本 JR バス	・1 日 2 往復毎日運行 ・令和元年 12 月 21 日より運行 ・所要時間は和田山 IC～京都で約 2 時間半	和田山 IC
城崎～東京 (LimonBus)	全但バス	・隔日運行 ・平成 29 年 8 月 1 日より運行 ・姫路、三宮、大阪、京都経由	和田山 IC
城崎・豊岡～姫路 (キャッスルロード)	全但バス、 神姫バス	・土日祝運行 ・平成 27 年 7 月より運行 ・平成 30 年 2 月 25 日より休止	－

③ バス（路線バス、アコバス）

路線バスは、全但バス（主に生野駅以北）、神姫グリーンバス（主に生野駅以南）が国道 9 号・国道 312 号を中心に、金浦線（月・水・金のデマンド運行）を除いて平日の毎日運行しています。

コミュニティバスは、本市が平成 19 年 1 月からアコバスを運行しています。運行日は、和田山・山東コース（平日毎日運行）を除き、平日の 2 日間となっています。また、生野西コース、黒川コースの全線及び神子畑・老波・川上コースの一部区間はデマンド運行となっています。



資料：あさごナビ Vol.8（朝来市　平成 31 年）　ベース図は地理院地図を加工

※平日（平成 30 年 10 月 1 日現在）の運行本数を集計

※神姫グリーンバス黒川線は休日のみ運行

図 2-3 バスの運行本数（平日）

④ タクシー

タクシーは、本市内で、9 事業者が配車可能となっています。いずれの事業者も、本市内全域での運行が可能です。タクシー車両は、営業所、市内の主な駅及び病院で待機しており、この他の地域で利用するためには、電話での配車予約が必要です。

タクシー事業者のなかには、高齢者を対象に運賃を 1 割引とするサービスを実施している事業者もあります。

表 2-2 市内で配車可能なタクシー

地域	事業者	所在地	市内への配車可能台数
和田山	全但タクシー株式会社	(本　社)養父市八鹿町八鹿 113-1 (営業所)朝来市和田山町玉置 637－1	3 台
	有限会社旭タクシー	(本　社) 朝来市和田山町法道寺 31-1 (営業所) 朝来市和田山町寺谷 724-8	6 台
	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)	朝来市和田山町法道寺 15	1 台
	エンタープライズヒライ株式会社 (ふく福タクシー)	朝来市和田山町林垣 255	5 台
朝来	有限会社新井タクシー	朝来市新井 61	3 台
生野	生野タクシー有限会社	朝来市生野町口銀谷 1988-2	1 台
	有限会社生野観光	朝来市生野町口銀谷字中筋 2241-1	1 台
市外	有限会社あいあい (あいあいタクシー)	養父市上野 1681－2	6 台
	丸八観光タクシー有限会社	養父市八鹿町八鹿 1908-1	3 台
		計　9 事業者	29 台

資料：一般社団法人兵庫県タクシー協会但馬支部

⑤ 観光交通

本市内では、観光に特化した交通として、竹田城跡へのアクセスを担う「天空バス」や、但馬全域の観光周遊を担う「たじまわる」等が運行しています。

観光二次交通としては、生野駅、竹田駅でレンタサイクルが利用できます。

出典：[左]あさごナビ Vol.8　[右]全但バス

図 2-4 天空バス運行状況

出典：全但バス

図 2-5 たじまわる運行状況（令和元年度）

(4) 地域公共交通の利用状況

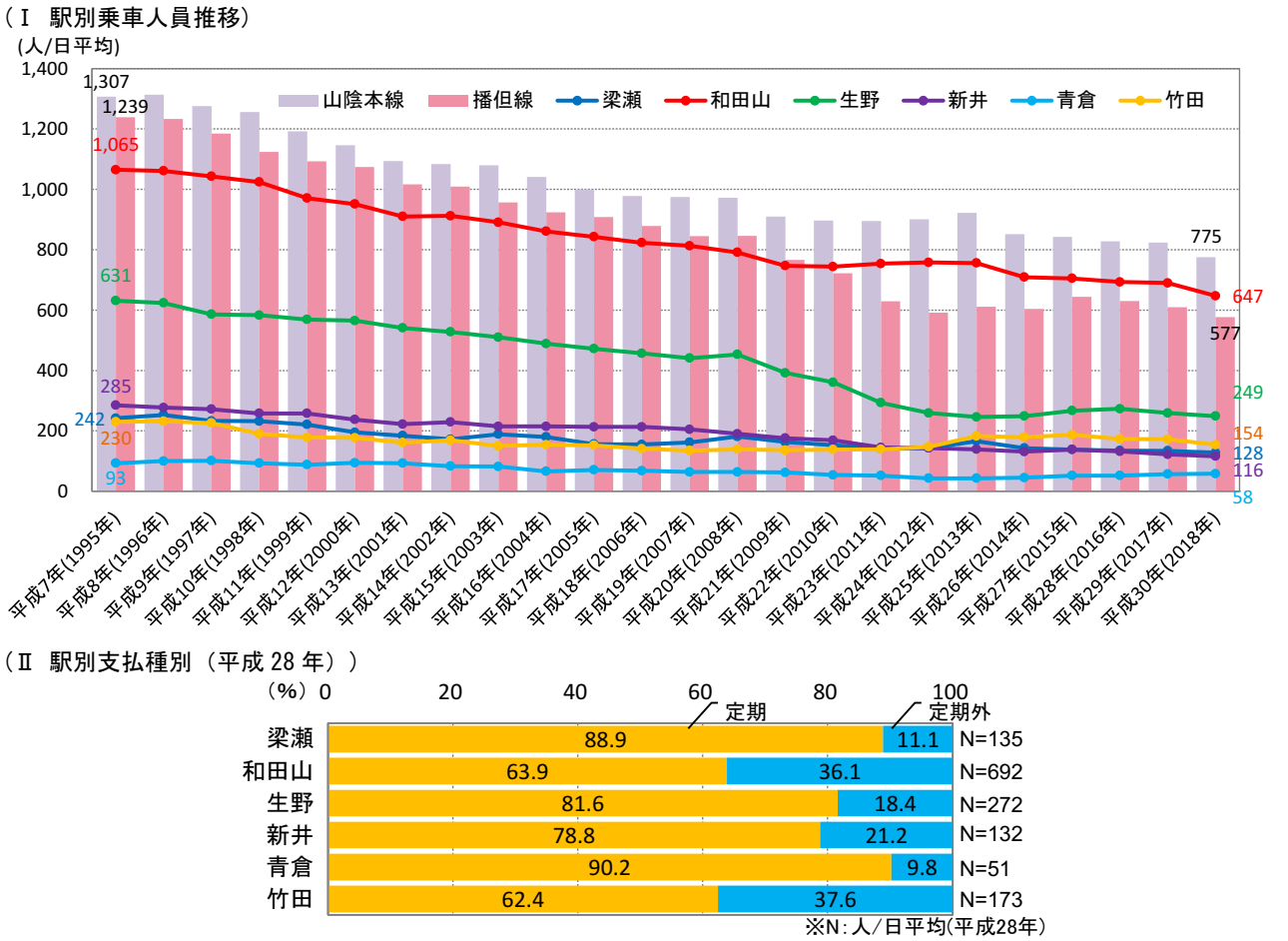
① 鉄道

鉄道駅の利用者は減少傾向にあり、平成 7 年から平成 30 年にかけて、和田山駅は約 4 割、生野駅は約 6 割減少しています。路線別に見ると、山陰本線で約 4 割、播但線で約 5 割の減少です。

利用者の支払い種別をみると、定期利用者が 8 割以上を占める駅が多い中、和田山駅、竹田駅の定期利用者数は、約 6 割であり、他駅と比較して定期外利用者が多くなっています。

平均通過人員は、全線でみると山陰本線、播但線いずれも 4,000 人/日以上ですが、区間別にみると山陰本線福知山～城崎温泉間で 3,442 人/日、播但線寺前～和田山間で 1,269 人/日となっており、いずれも国鉄再建法でバス転換が適当とされた 4,000 人/日を下回っています。

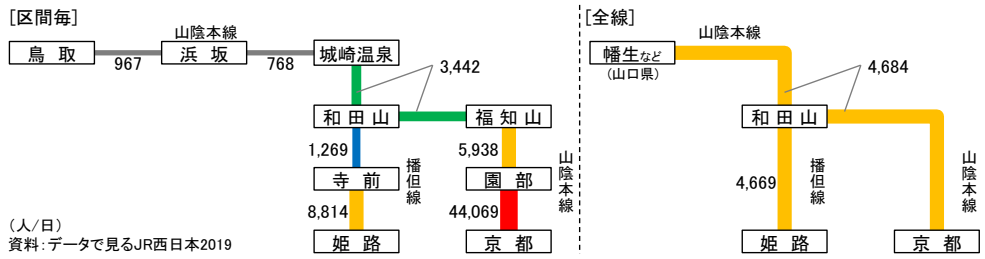
本市は、北兵庫鉄道複線電化促進期成同盟会や、播但線複線電化促進期成同盟会等で周辺市町と連携をとりながら、鉄道の維持・継続に向けて、利便性の向上と利用促進に取り組んでいます。



資料：兵庫県統計書等

※兵庫県統計書における四捨五入の丸め誤差のため、Ⅰ)駅別利用者数とⅡ)駅別支払種別の合計が一致しない場合がある

図 2-6 鉄道駅別の利用者数及び支払種別

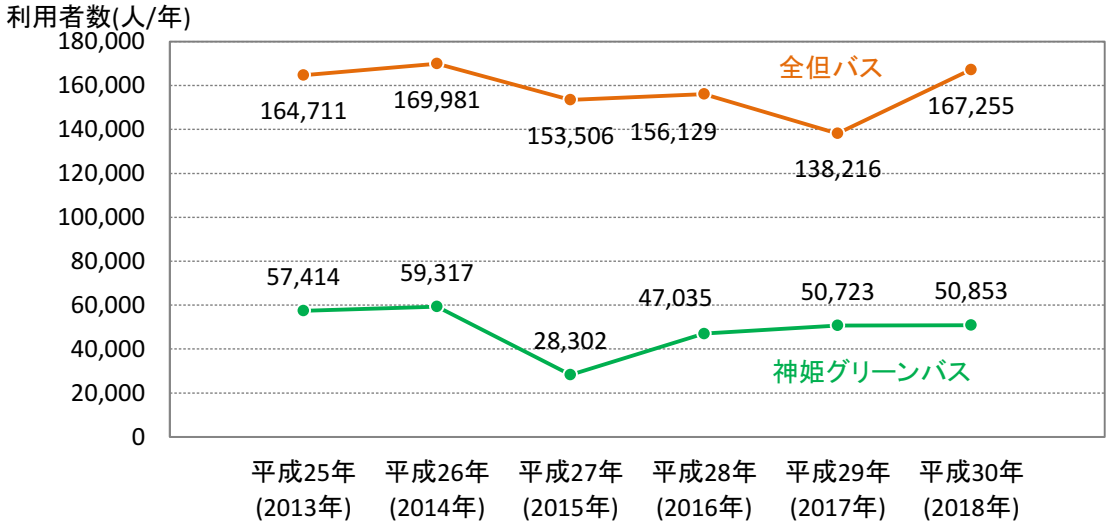


※平均通過人員=各路線の年度内の旅客輸送人キロ÷当該路線の年度内営業キロ÷年度内営業日数

図 2-7 区間別平均通過人員（平成 30 年度）

② 路線バス

全但バスのうち市内を運行する路線の利用者数は、概ね年間 15～16 万人で推移しています。神姫グリーンバスのうち市内を運行する路線の利用者数は、概ね年間 5 万人で推移しています。

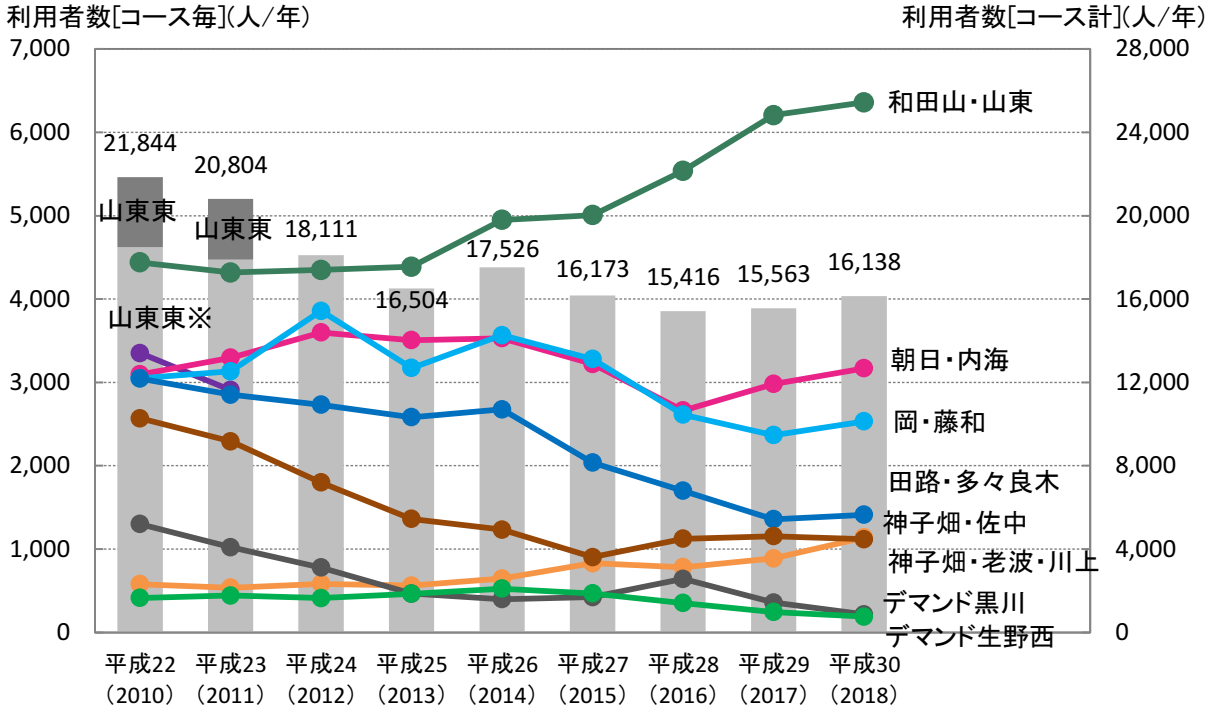


資料：運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表より本市内を運行する路線を集計

図 2-8 市内を経由する路線バスの利用者数推移

③アコバス

アコバスの利用者数は、減少傾向が続いていましたが、近年は増加傾向となっている路線も見られます。特に、和田山・山東コースでは、利用者数が大きく増加しています。



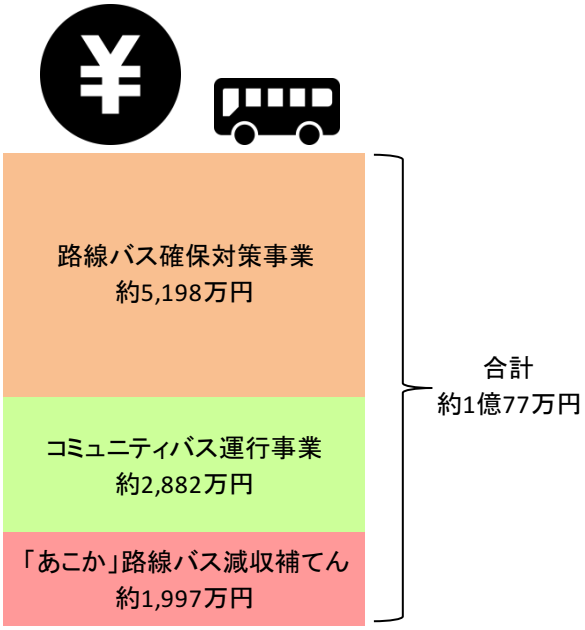
資料：アコバス年度別利用実績集計（朝来市）

図 2-9 アコバスの利用者数推移

(5) 地域公共交通の運行に係る市の財政支出状況

路線バスは、本市域の全路線で経常収益が経常費用を下回っており、路線バスのネットワークを維持するために、年間約 5 千万円を市が負担しています。市の事業として運行しているアコバスは、運行費用として年間約 3 千万円を市が負担しています。このほかに「あこか（高齢者等優待乗車カード P.16 参照）」による路線バスの減収補てんとして、年間約 2 千万円を市が負担しています。以上より、本市では、地域公共交通の維持・確保のため、**合計で、年間約 1 億円の財政支出**を行っています。

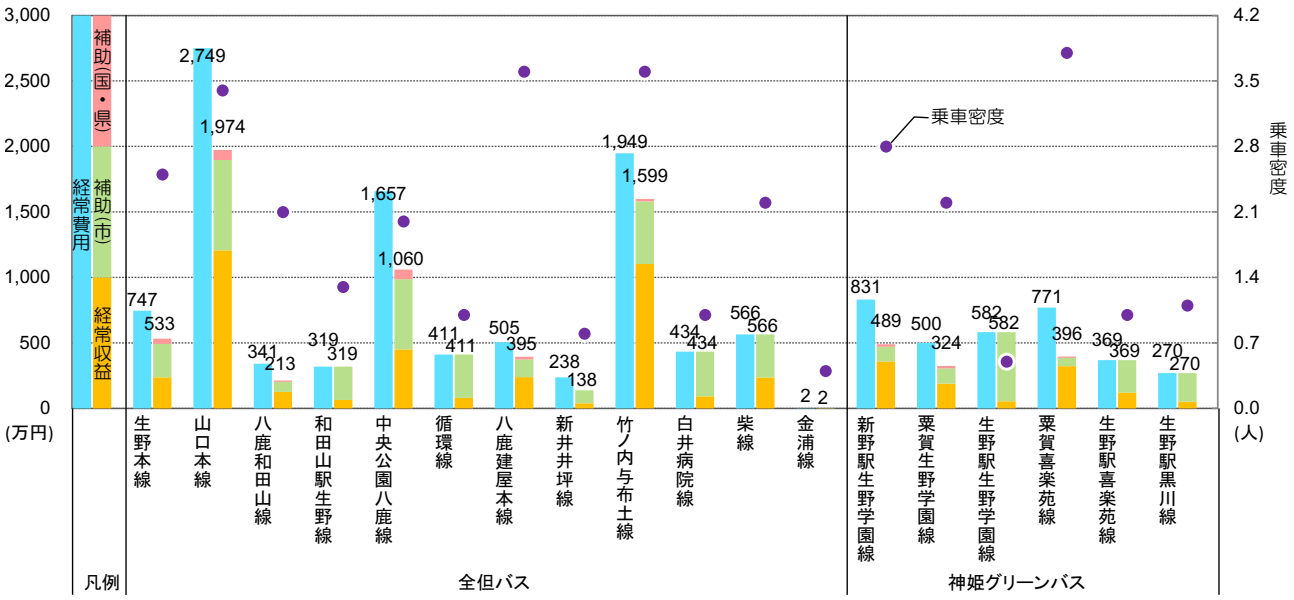
一方、本市の財政状況は、人口減少に伴う税収の減少や社会保障関連費の増加等により、今後ますます厳しくなると予測されています。そのため、持続可能な地域公共交通の維持確保に向けた検討が喫緊の課題となっています。



資料：行政マネジメント事務事業シート（平成 30 年度決算　朝来市）

図 2-10 地域公共交通の運営に係る本市の財政支出状況（平成 30 年度）

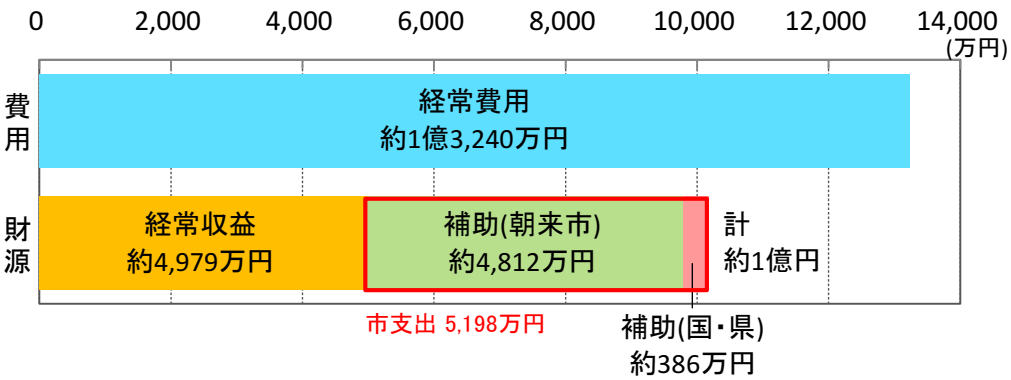
（路線バス　路線毎運営状況）



運行事業者	運行系統		経常費用（万円）	経費に対する財源（万円） 経常収益	市支出 補助（市）	補助（国・県）	計	乗車密度（人）	実車走行キロ（km）
全但バス	生野本線	（山口・生野線）	747	237	257	39	533	2.5	28,772.0
	山口本線	（山口・生野線）	2,749	1,208	688	78	1,974	3.4	105,910.6
	八鹿和田山線	（山口・生野線）	341	127	76	10	213	2.1	13,146.6
	和田山駅生野線	（山口・生野線）	319	66	253	0	319	1.3	12,299.0
	中央公園八鹿線		1,657	451	535	74	1,060	2.0	63,826.0
	循環線		411	81	330	0	411	1.0	15,851.5
	八鹿建屋本線		505	239	136	21	395	3.6	19,453.0
	新井井坪線	（八鹿朝来線）	238	39	99	0	138	0.8	9,150.0
	竹ノ内与布土線		1,949	1,102	479	17	1,599	3.6	70,437.5
	白井病院線		434	93	341	0	434	1.0	14,994.0
	柴線		566	235	330	0	566	2.2	19,551.0
	金浦線		2	0	2	0	2	0.4	59.5
	車両減価償却費補助		－	－	－	102	102	－	－
神姫グリーンバス	新野駅生野学園線	（生野線，生野学園線）	831	360	113	17	489	2.8	32,210.3
	粟賀生野学園線	（生野線，生野学園線）	500	189	117	18	324	2.2	19,352.3
	生野駅生野学園線	（生野線，生野学園線）	582	55	528	0	582	0.5	22,567.9
	粟賀喜楽苑線	（生野線，喜楽苑線）	771	323	63	10	396	3.8	29,859.9
	生野駅喜楽苑線	（生野線，喜楽苑線）	369	122	247	0	369	1.0	14,290.2
	生野駅黒川線	（黒川線）	270	52	218	0	270	1.1	10,475.2
計			13,240	4,979	4,812	386	10,177	－	－

※乗車密度＝運輸収入(円)÷（実車走行キロ(km)×平均賃率(円)）

（路線バス運営状況）

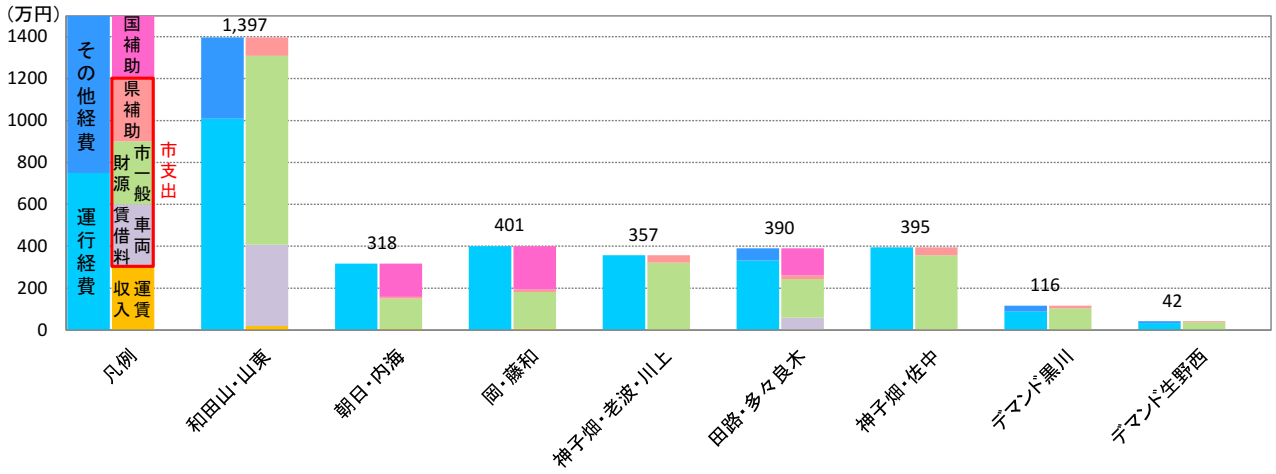


※費用と収益・補助金との差額は、他市町等からの補助金及び事業者の内部補てん等で調整
※数値の丸め誤差のため、各項目の和が合計と一致しないことがある

資料：運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（平成 29 年　朝来市）
行政マネジメント事務事業シート（平成 30 年度決算　朝来市）

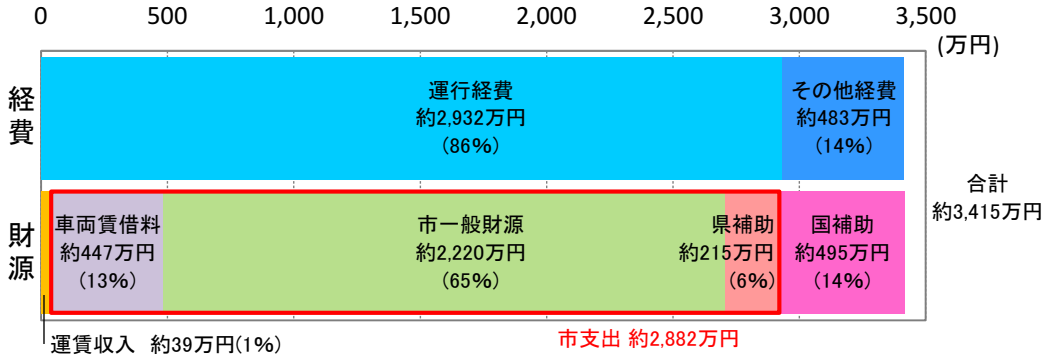
図 2-11 路線バスの運営状況（平成 30 年度）

（アコバス　コース毎運営状況）



コース	走行キロ（km）	利用者数（人/年）	経費(万円) 運行経費	経費(万円) その他経費	経費計（万円）	経費に対する財源(万円) 運賃収入	国補助	市支出 市一般財源	車両賃借料	県補助	市支出計	財源計（万円）
和田山・山東	52,112.9	6,359	1,008	388	1,397	20	0	901	388	88	1,377	1,397
朝日・内海	16,420.0	3,169	318	0	318	5	159	146	0	8	154	318
岡・藤和	20,699.4	2,532	401	0	401	6	207	176	0	12	188	401
神子畑・老波・川上	18,443.2	1,140	357	0	357	2	0	319	0	36	354	357
田路・多々良木	17,139.7	1,412	332	58	390	1	129	183	58	18	260	390
神子畑・佐中	20,426.2	1,119	395	0	395	2	0	355	0	38	393	395
全但バス計	145,241.4	15,731	2,811	447	3,257	36	495	2,081	447	199	2,727	3,257
デマンド黒川	2,341.0	217	88	28	116	3	0	101	0	12	114	116
デマンド生野西	885.0	190	33	9	42	0	0	38	0	4	42	42
神姫グリーンバス計	3,226.0	407	122	36	158	3	0	139	0	16	155	158
合計	148,467.4	16,138	2,932	483	3,415	39	495	2,220	447	215	2,882	3,415
		H30.1.1～12.31		車両有償貸付費等			地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）			市町振興支援交付金(コミュニティバスの運行)		

（アコバス運営状況）



※数値の丸め誤差のため、各項目の和が合計と一致しないことがある

資料：アコバス運行事業費集計（平成 30 年度　朝来市）

図 2-12 アコバスの運営状況（平成 30 年度）

(6) 交通事業者の経営環境

①鉄道

JR 山陰本線・播但線は、ともに利用者数が平成 2 年頃から減少しており、これに伴い普通列車・特急列車の減便等が生じているほか、車両・施設の老朽化が進んでいます。

また、JR 播但線寺前駅～和田山駅間は非電化区間、姫路駅～寺前駅間は電化区間であるため、寺前駅での乗換が必要となっています。

②路線バス

地域公共交通会議において、事業者より次の点が課題として述べられており、厳しい経営状況であると考えられます。平成 20 年 10 月には、全但バスが経営難等を理由として但馬地域全域でバス路線の休止・減便を実施するなど、地域の移動手段に影響を及ぼしています。

- 乗務員の高齢化や若年層の就業率の低迷による人材不足
- 「働き方改革」を起因とする人件費の更なる増加
- 車両老朽化に伴う車両代替
- 物価上昇に伴う材料費の値上げによる車両修繕費の増加
- 燃料費の高騰

③タクシー

全国的に、乗務員不足及び乗務員の高齢化が問題となっています。このため、タクシー需要が増加する雨の日などは、電話をしても配車まで時間を要したり、予約できなかったりすることが地域ヒアリングで指摘されています。

(7) 地域公共交通に係るその他の市施策

①高齢者等優待乗車カード「あこか」

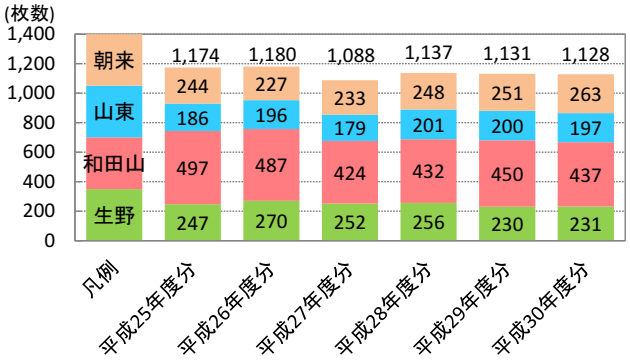
本市では、高齢者等の外出支援対策として、市内の路線バス及びアコバスが乗り放題となる「**あこか**(高齢者等優待乗車カード)」を販売しています。あこかの発行により、利用者の財政的負担を軽減するとともに、小銭の用意や両替の手間を解消することで、バスに乗りやすい環境形成を図っています。

あこかの**販売数は、毎年 1,100 枚前後**で推移しています。平成 30 年度は、1,128 枚を販売し、販売額は約 411 万円となりました。一方、**あこかにより路線バスを利用された方の運賃は市が負担**しており、この補てんが平成 30 年度で約 1,997 万円となっています。

なお、本市における路線バス・アコバスの支払い種別を見ると、**ほとんどの路線であこかによる支払いが最も多く**なっており、地域公共交通の利用に際し、あこかが重要な役割を担っていることが分かります。

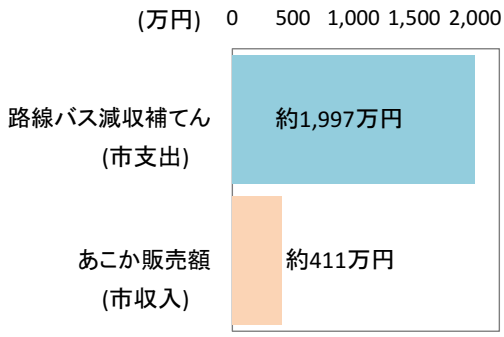
表 2-3 あこかの概要

項目	概要
名称	高齢者等優待乗車カード　あこか
利用範囲	・路線バス（全但バス、神姫グリーンバス）のうち朝来市内区間 ※市内から市外への利用については、次の 2 区間で半額に割引 －市内から「八鹿病院」まで：片道運賃 320 円が半額 160 円に割引 －市内から「神崎病院」まで：片道運賃 200 円が半額 100 円に割引 ・アコバス全線
利用方法	バス利用時に乗務員にあこかを提示
利用対象者	朝来市に住民票がある方で次のいずれかに該当する方 ・65 歳以上の方 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方 ・生活保護を受給されている方 ・その他市長が必要と認める方
販売価格	1 ヵ月：500 円 10～12 ヵ月：5,000 円 ※有効期限　各年度の 3 月 31 日



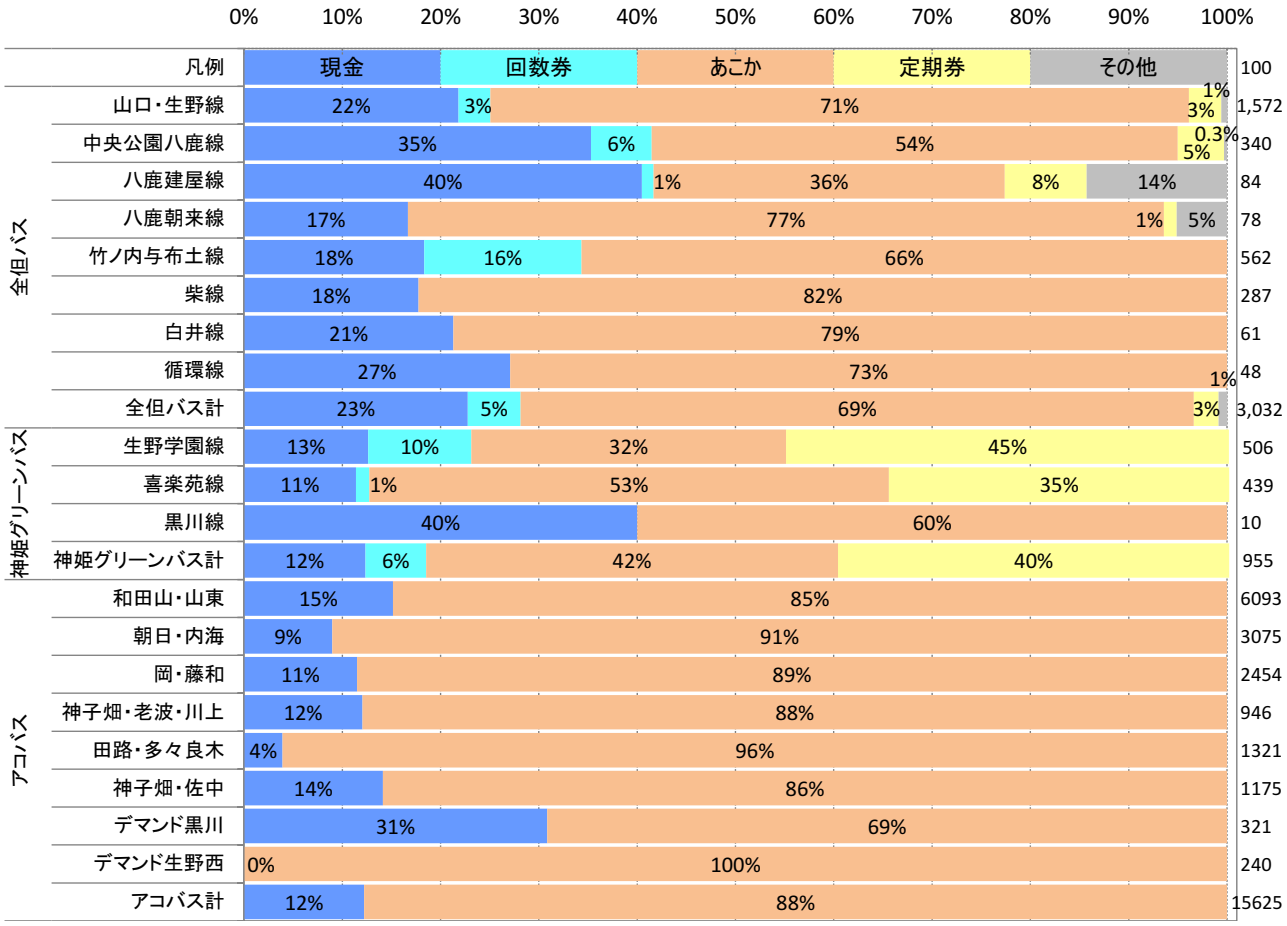
資料：あこか販売枚数推移（令和元年　朝来市）

図 2-13 あこか販売枚数推移



資料：行政マネジメント事務事業シート
（平成 30 年度決算　朝来市）

図 2-14 あこかに関する本市の収支状況



※集計期間
路線バス：平成 29 年 6 月 23～29 日、11 月 9～15 日
アコバス：平成 29 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日
資料：［路線バス］朝来市路線バス乗降実態集計・分析業務報告書（平成 30 年　朝来市）
［アコバス］朝来市資料

図 2-15 路線毎支払い種別

②朝来市公共交通情報誌「あさごナビ」

本市では、地域公共交通を利用した市内での移動を支援するため、「あさごナビ」を発行しています。この冊子には、JR、高速バス、路線バス、アコバスのルート・ダイヤ等を掲載しており、本市の地域公共交通の情報を網羅したものとなっています。本冊子は、毎年４月頃発行しており、市内全戸に配布するとともに、市内主要施設等に設置しています。

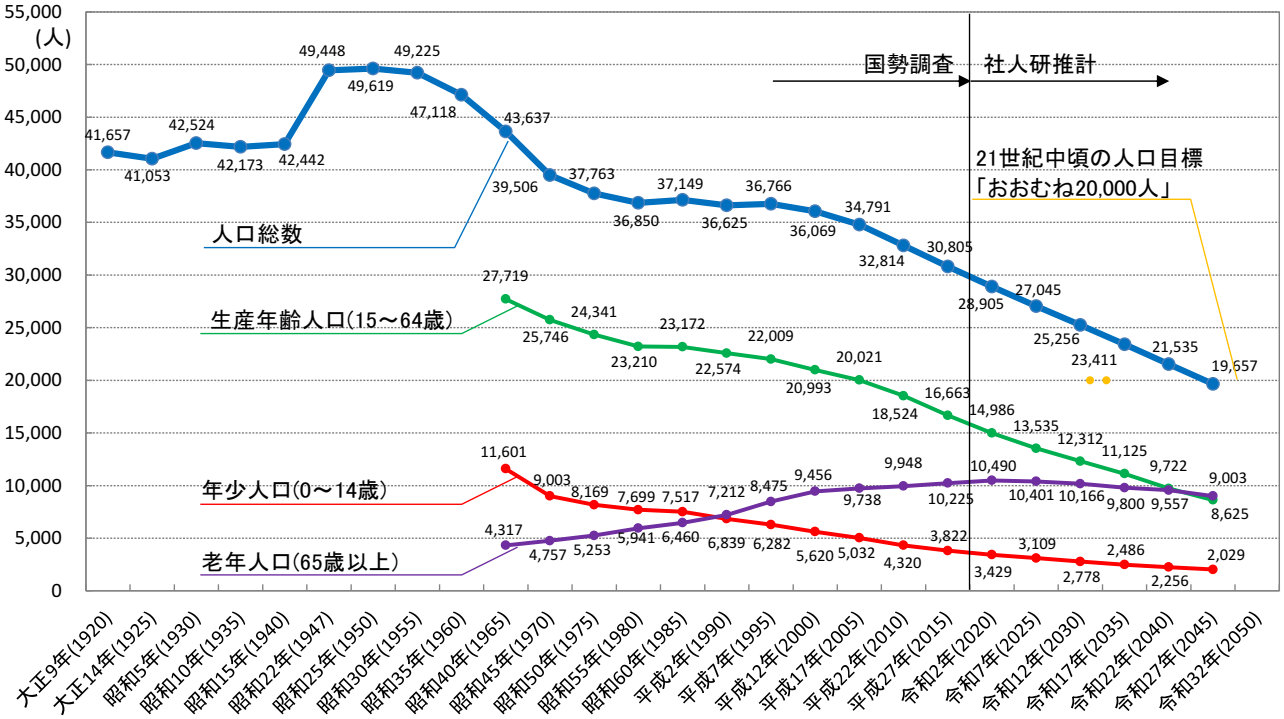
図 2-16 あさごナビ

2.2.2 地域公共交通を取り巻く環境

(1) 人口

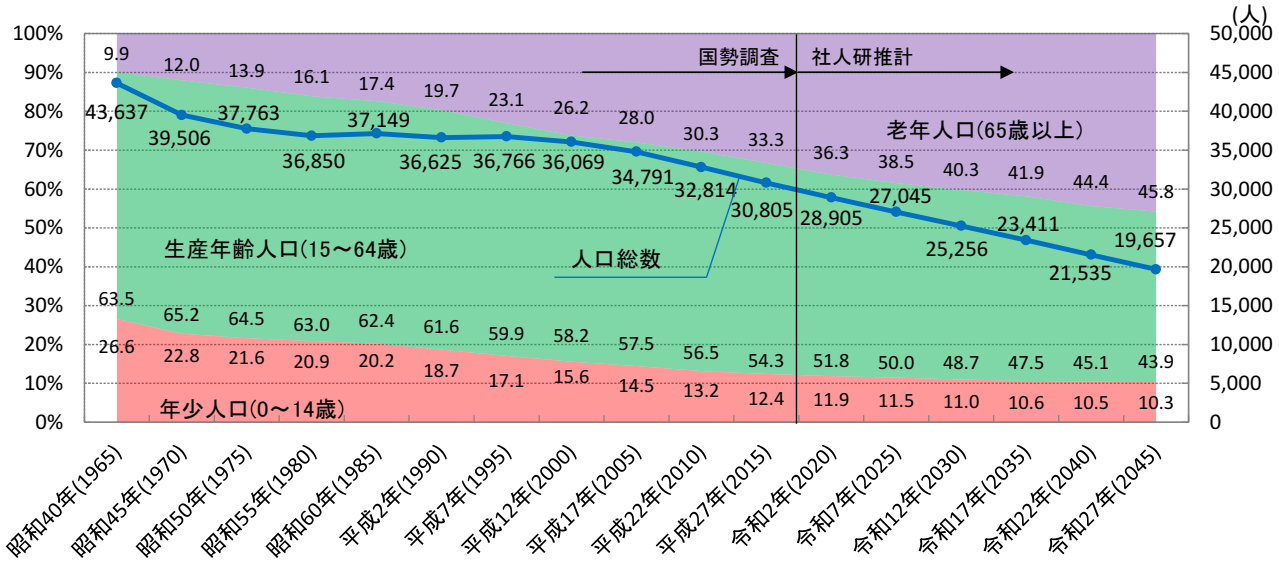
本市の**人口は、昭和 25 年頃から減少傾向**にあり、この傾向が今後も継続すると予測されています。また、**老年人口は、令和 2 年を境に減少**に転じると推計されています。

以上の傾向を踏まえ、本市では、**21 世紀中頃の人口目標を「おおむね 20,000 人」**としています（第 2 次朝来市総合計画後期基本計画　平成 30 年）。



資料：国勢調査、社人研（平成 30 年推計）

図 2-17 人口の推移



資料：国勢調査、社人研推計（平成 30 年）

図 2-18 年齢別人口割合の推移

(2) 施設分布

生活サービス施設は、和田山駅、一本柳交差点、竹田駅、及び 3 支所周辺に集積しています。また、竹田城跡、生野銀山、神子畑選鉱場等の観光資源に対し**市内外からの観光客**が見られます。

※生活サービス施設：商業、金融（銀行・信金,郵便局）、学校・子育て支援、医療、福祉、文化にかかる各施設

資料：国土数値情報(郵便局,学校,医療機関,福祉施設,文化施設,行政機関,公民館)　朝来市(保育園・こども園)
ベース図は地理院地図を加工

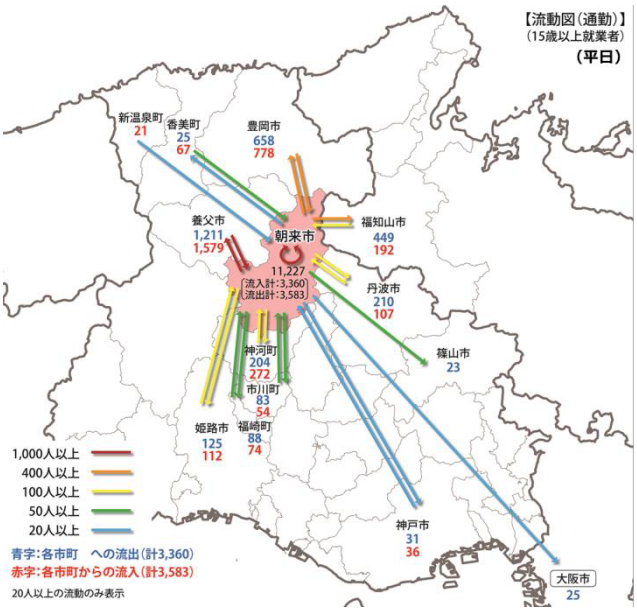
図 2-19 生活サービス施設の分布

(3) 人の動き

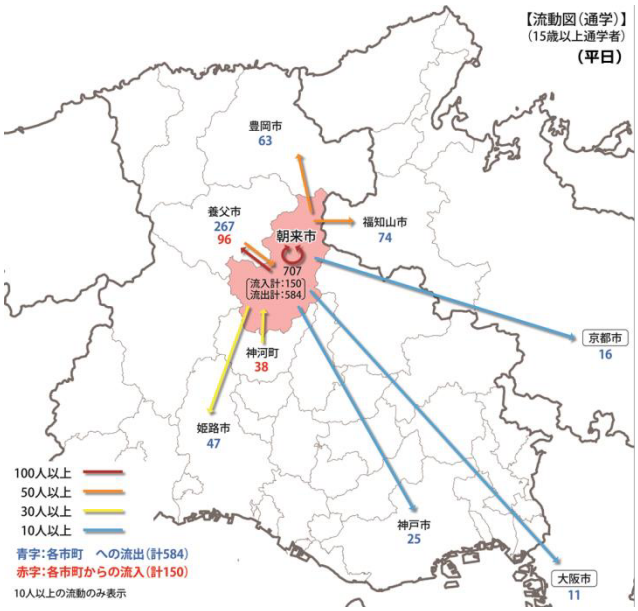
通勤、通学、自由（買物、通院等）いずれの目的でも、**市内での移動が最も多く**、市内で生活圏を形成しています。また、近隣市町間（養父市、豊岡市、福知山市、神河町等）での移動がみられます。

交通手段は、自家用車を用いた移動が最も多くなっています。

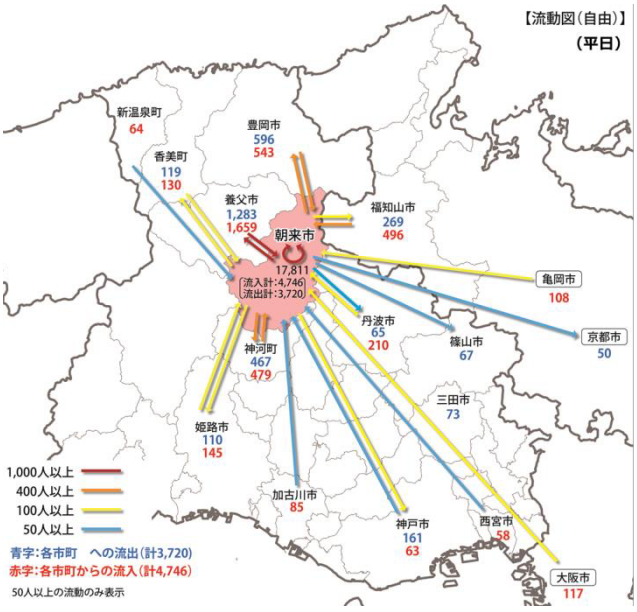
○通勤目的



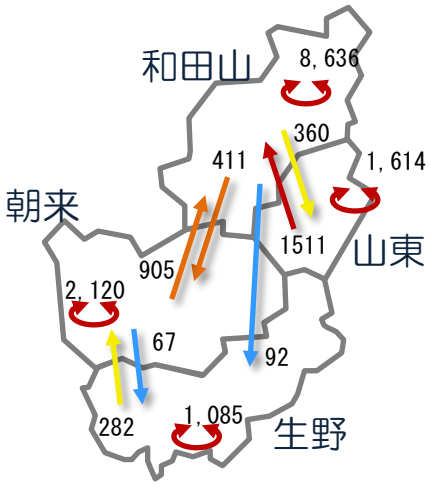
○通学目的



○自由目的



（自由目的　市内拡大）

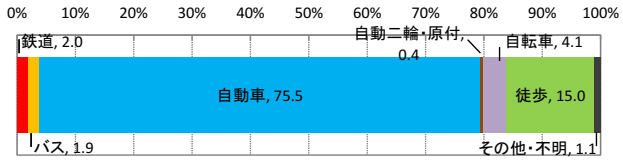


※50 人/日以上のみ表示

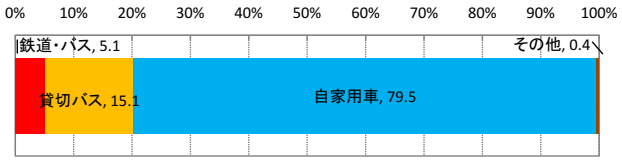
資料：通勤・通学目的は平成 27 年国勢調査、自由目的は第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 2-20 人の動き

○全目的



○観光目的



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

資料：朝来市立地適正化計画（平成 29 年）

図 2-21 交通手段分担率

2.2.3 地域公共交通に対する市民の考え方

(1) アンケート

地域公共交通に対する市民の意見を把握するため、市民アンケート調査及びバス利用者アンケート調査を行いました（平成 30 年）。これらの調査結果からみる市民の考え方は、次のとおりです。

表 2-5 アンケート調査実施概要

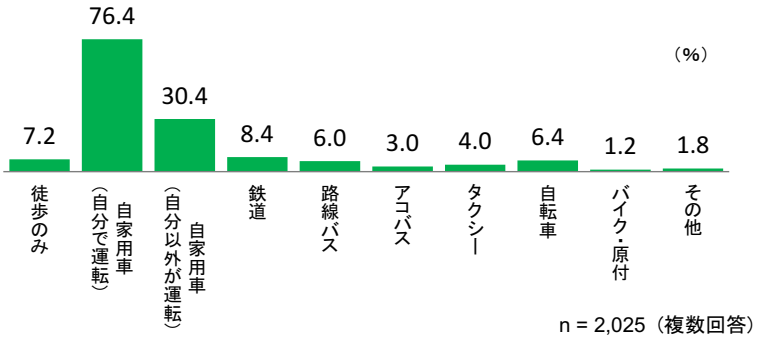
項目	市民アンケート調査	バス利用者アンケート調査
調査目的	市民の日常的な移動や移動手段に関する状況、地域公共交通への考え方、意見などの把握	バス利用者の視点における、日常的な移動や移動手段に関する状況、地域公共交通への考え方や意見などの把握
調査方法	無作為抽出した市民に対し郵送配布・回収	①調査員の乗り込みによるヒアリング調査 ②乗務員によるアンケート調査票の配布・郵送回収による調査 ※対象路線 アコバス：全路線 全但バス：中央公園八鹿線、白井線、金浦線　等 神姫グリーンバス：喜楽苑線　等
調査時期	平成 30 年 10 月 26 日～11 月 19 日	①：平成 30 年 11 月 5 日～11 日 ②：平成 30 年 11 月 12 日～12 月 2 日
配布部数	3,034 世帯（1 世帯あたり調査票 2 枚封入）	①：― ②：173 票
回収部数	1,230 世帯（2,060 票）	①：434 票 ②：79 票　　計　513 票
回収率	40.5％	①：― ②：45.7％

① 地域公共交通の利用状況

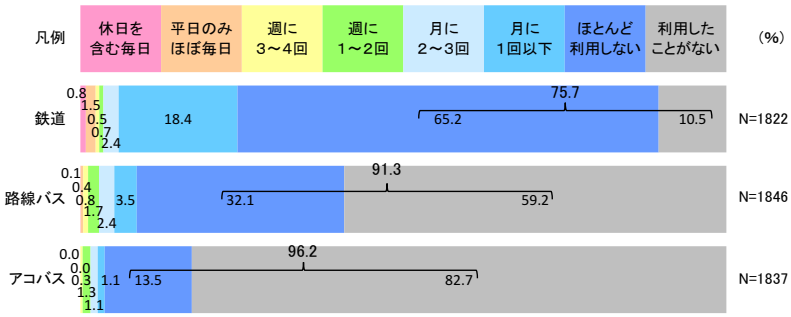
自家用車を中心としたライフスタイルの確立により、地域公共交通を**利用しない市民が多い**ほか、**地域公共交通の利用頻度や認知度は高くない**結果となっています。

- ふだんの移動手段は、自家用車を自分で運転する市民が約 8 割
  自家用車を自分以外が運転する移動は約 3 割
- 各地域公共交通を「ほとんど利用しない」もしくは「利用したことがない」市民は、
  鉄道約 8 割、路線バス約 9 割で、アコバスは 95%を超える
- 路線バスやアコバスについて、「全く知らない」と回答した市民がともに約 3 割
  「ルートもダイヤも知っている」市民は 1 割未満
- 路線バスやアコバスを「全く知らない」市民が最も多いのは子育て世代の 30 代

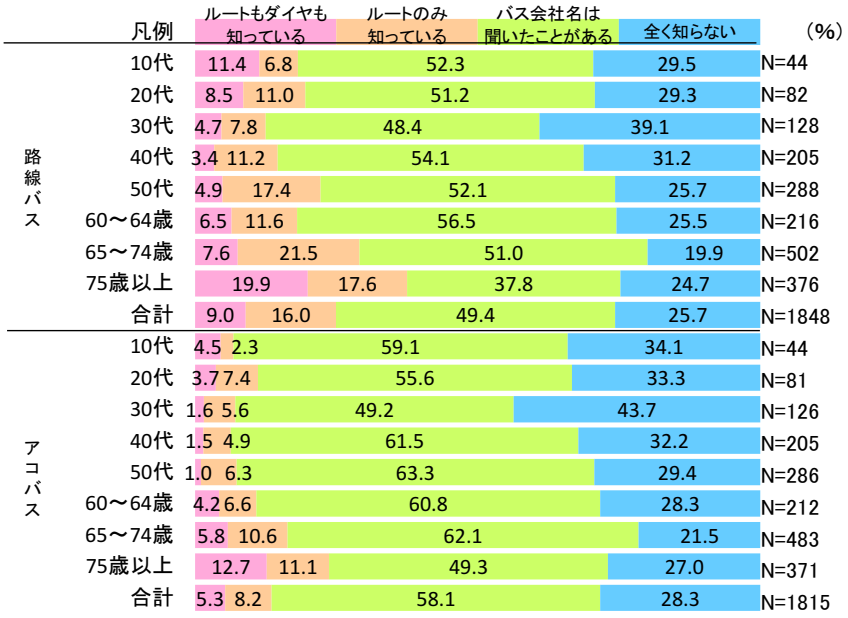
○ふだんの移動手段



○地域公共交通の利用頻度



○地域公共交通の認知度（年齢別）



資料：いずれも市民アンケート調査（平成 30 年度）

図 2-22 アンケート結果（地域公共交通の利用・認知状況）

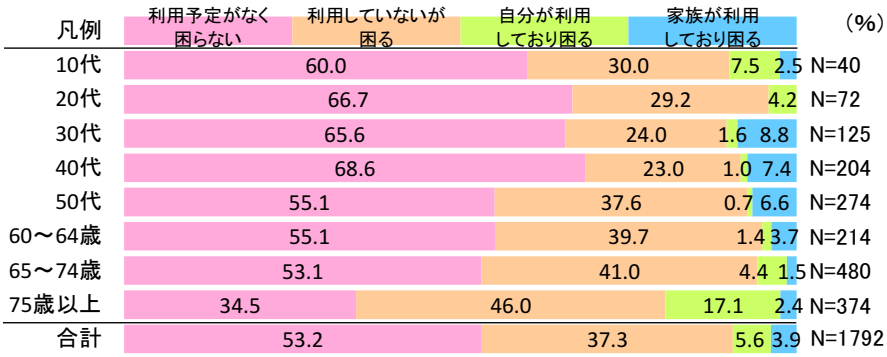
② 地域公共交通に対する意識

地域公共交通を利用しない市民が大多数となっている結果、地域公共交通の必要性を感じていない市民が多くなっています。そのため、今後**地域公共交通を維持していく必要性について、理解を得ていくことが必要**です。

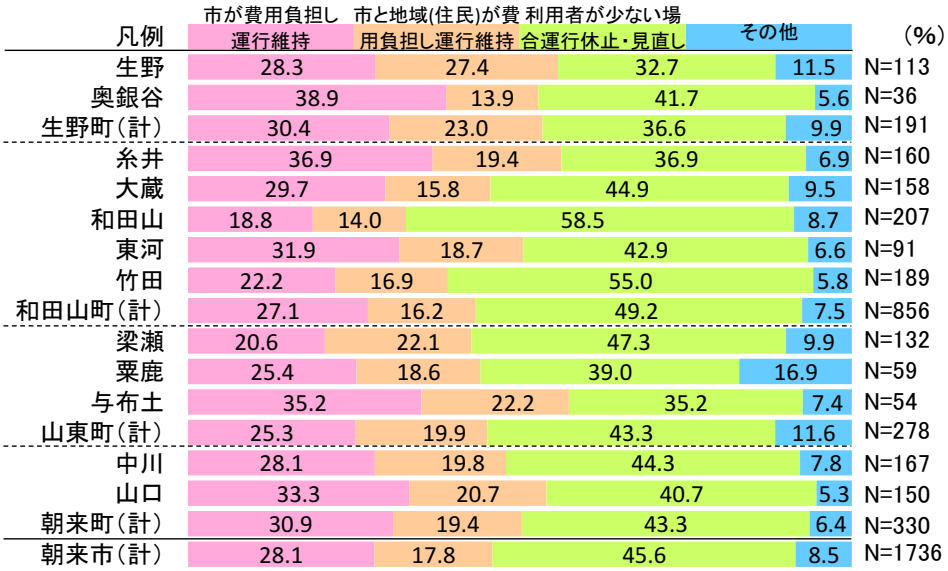
・バス廃止の場合、「利用予定がなく困らない」市民が約５割

・本市のバス運営の方向性については、「利用者が少ない場合運行休止・見直し」とする市民が約５割

○バス路線廃止への反応



○バス運営の方向性



資料：いずれも市民アンケート調査（平成 30 年度）

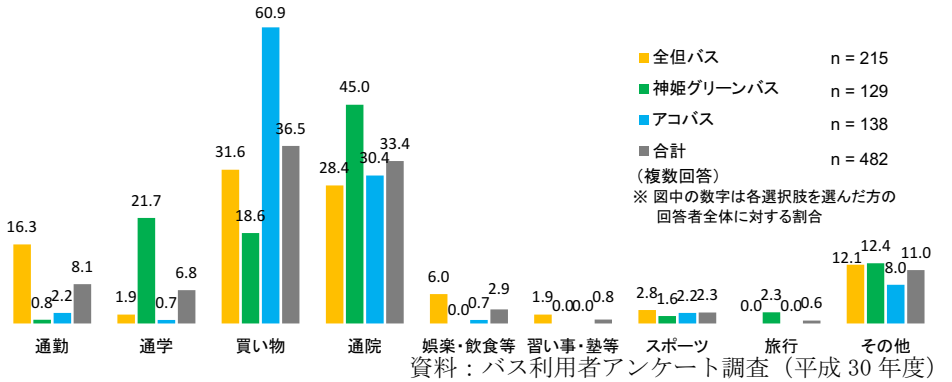
図 2-23 アンケート結果（地域公共交通に対する意識）

③ 地域公共交通の役割

バスをはじめとする地域公共交通を利用する市民にとっては、生活するうえで欠かせない移動手段として、重要な役割を担っていることがわかります。

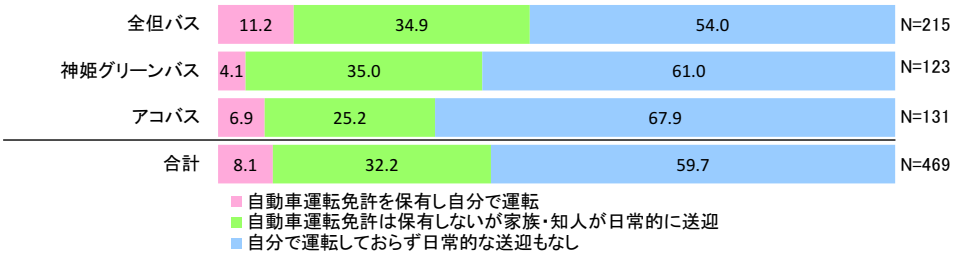
- バス利用者の利用目的は、生活に必要な「買い物」「通院」がそれぞれ約 3 割以上
- バス利用者は、「自分で運転しておらず、日常的に運転してくれる家族・知人もいない」市民が約 6 割
- バス廃止を「自分が利用しており困る」と感じている市民は、バス廃止の場合の代替手段がない割合が高い
- バスの利用理由は「他に利用できる交通手段がない」方が約 6 割

○バスの利用目的



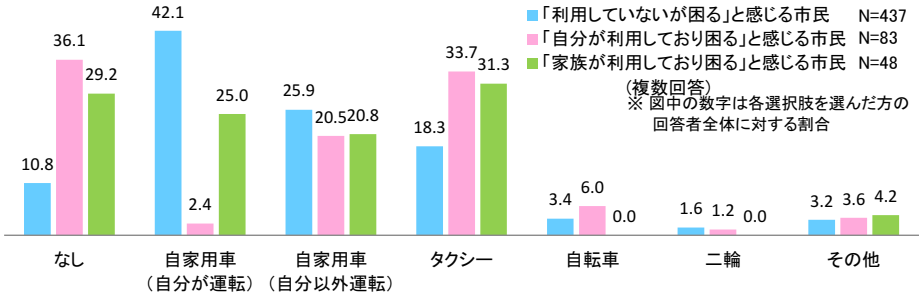
資料：バス利用者アンケート調査（平成 30 年度）

○バス利用者の自家用車利用状況



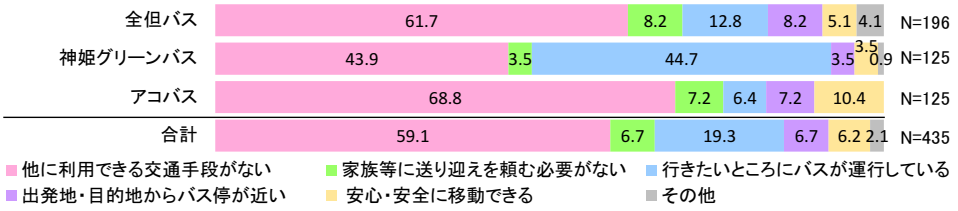
資料：バス利用者アンケート調査（平成 30 年度）

○バス廃止の場合の代替手段



資料：市民アンケート調査（平成 30 年度）

○バスの利用理由



資料：バス利用者アンケート調査（平成 30 年度）

図 2-24 アンケート結果（地域公共交通の役割）

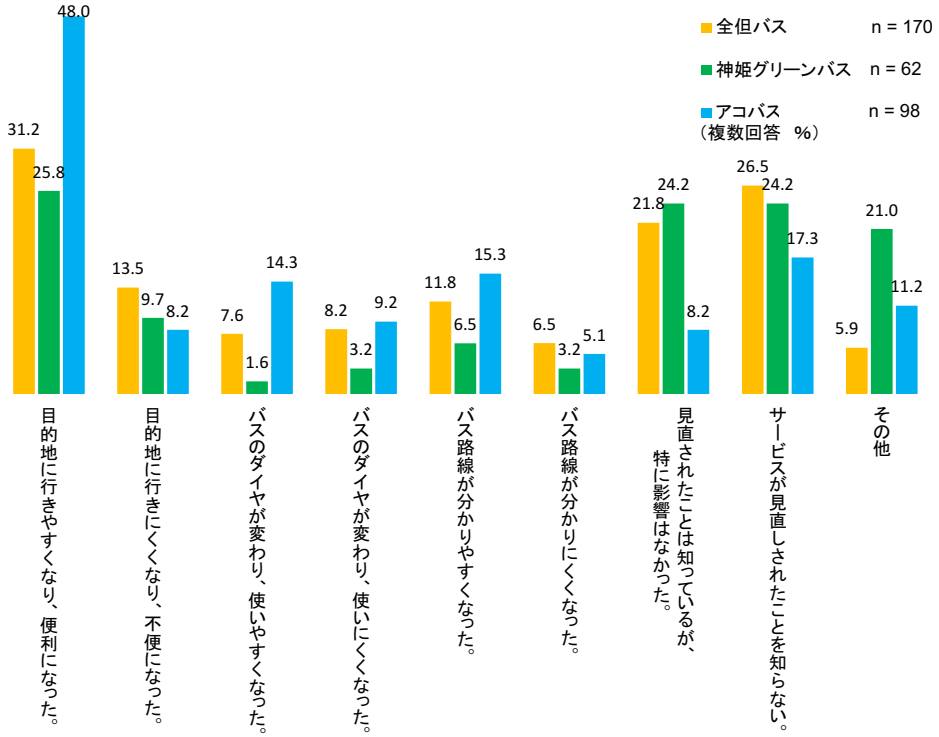
④ 地域公共交通への評価

第 2 次再編で形成された地域公共交通ネットワークにより、地域公共交通サービスの人口カバー率は 87.7%となっており、**多くの市民が地域公共交通を利用可能な環境**にあります。

現行のバスサービス（目的地への行きやすさ、ダイヤや路線の分かりやすさ）には、**一定の評価が得られて**います。

・利用者の現行ネットワークに対する評価は「肯定的な評価」が「否定的な評価」を概ね上回る
・アコバスは、「目的地に行きやすくなり、便利になった」とする利用者の割合が約 5 割

○利用者における
第 2 次再編後の
現行のバスへの評価



資料：バス利用者アンケート調査（平成 30 年度）

図 2-25 アンケート結果（現在の地域公共交通への評価）

(2) 地域ヒアリング

本市における地域公共交通の現状を理解いただいた上で、地域の目線から地域公共交通の問題点を洗い出すとともに、地域公共交通の利用促進策を検討するため、地域ヒアリングを実施しました（平成 31 年 2 月　市内 12 地域）。これらの結果からみる市民の考え方は、次のとおりです。

① 利用の仕方

利用目的の大半は買物と通院です。利用者からは**地域公共交通が必要**であるとの声がある一方、**免許返納できない事情がある**ことが明らかとなりました。

- 利用目的の大半は、買物と通院
- 往路はバス、復路はタクシーなど、地域公共交通を使い分けている市民が存在
- 利用者の多くは“あこか”を利用
- 利用者からは「（地域公共交通が）なくなったら困る、生活できない」との声
- 90 歳以上でも自分で車を運転している方が存在

② 利用にあたっての問題点

バス停留所位置やダイヤ等に関する問題点についてご意見がありました。

- 適切なバス停留所間隔及び位置の見直しやフリー乗降の導入をしてほしい
- 遠回りルートは利用しにくい
  ⇔　乗車時間がかかってもバス停留所から目的地まで歩く距離が短いほうが良い
- 多くのバスが発着するバス停留所（イオンなど）の案内が分かりにくい
- 乗換えや往復利用を見据えたダイヤ設定をしてほしい
- バス、鉄道との乗換環境を改善してほしい
- 利用しやすい車両がよい（低床、押しボタン位置、案内表示など）
- バスの利用がしづらい地区がある（生野市街：大型バス進入困難　など）

③ 利用促進等へのアイデア

利用者からは「使ってみると意外と便利だった」との声とともに、「**まず使ってみてもらうことが必要**ではないか」との意見がありました。また、情報提供の改善等のご意見がありました。

- 非利用者の中にはバス等の乗り方が分からない方も多いため、宣伝、口コミを含め、バス等の利用を体験してみる機会を作る取組みの提案
- バス及び鉄道を利用する取組みの提案（通勤、修学旅行等での地域公共交通利用）
- 区長を通した移動に困っている人の把握の提案
- あこかは「安くて便利」「小銭がいらなくて良い」と高評価
  「バス維持のため、もう少し値上げしても使う」との声
- バスとタクシーが連携した料金があれば便利との声
- 高齢者にもわかりやすい情報提供の提案（時刻表文字の大きさなど）
- 免許返納とあわせた利用促進の提案（特典配布など）
- あさごナビ利用例は、地区別のものがあれば分かりやすいとの声
- バス停留所環境の改善の提案（ベンチ、上屋など）
- 高速バスの活用の提案

2.2.4 地域公共交通をめぐる現状　まとめ

「地域公共交通をめぐる現状」をまとめると、次のとおりです。

表 2-6 地域公共交通をめぐる現状

視点	項目	内容
地域公共交通の現状	地域公共交通と人口分布	・市民の 87.7%が地域公共交通の利用圏域に居住
	地域公共交通ネットワークの形成経緯	・本市における地域公共交通ネットワークは平成 19 年のアコバス運行開始以降数度の再編を実施
	地域公共交通の運行状況	・鉄道、高速バス、路線バス、アコバス、タクシーのほか、観光交通が運行
	地域公共交通の利用状況	・鉄道は減少傾向 ・路線バスの利用者数は 2 事業者で計 20 万人程度を推移 ・アコバスの利用者数は減少傾向にあったが近年は増加傾向の路線も存在
	公共交通の運行に係る市の財政支出状況	・バス路線維持のため、市で年間約 1 億円の財政支出 ・本市の財政状況は、今後ますます厳しくなる
	交通事業者の経営環境	・利用者減による収入減、車両・施設老朽化、乗務員高齢化、人材不足などが発生
	地域公共交通に係るその他の市施策	・高齢者等優待乗車カード「あこか」を販売 ・朝来市公共交通情報誌「あさごナビ」を発行
地域公共交通を取り巻く環境	人口	・総人口は昭和 25 年から減少傾向 ・高齢者は令和 2 年を境に減少予測
	施設分布	・生活サービス施設は和田山駅、一本柳交差点、竹田駅、3 支所周辺に分布 ・市内外からの観光客の存在
	人の動き	・本市内で生活圏を形成 ・近隣市町との移動も存在
地域公共交通に対する市民の考え方	地域公共交通の利用状況	・地域公共交通を利用しない市民が多く、地域公共交通の利用頻度や認知度は高くない
	地域公共交通に対する意識	・地域公共交通を利用しない市民における、地域公共交通を維持していく必要性についての理解の低さ
	地域公共交通の役割	・地域公共交通を利用する市民にとっては生活に重要な移動手段
	地域公共交通への評価	・市民から現行のバスサービスに対し一定の評価
	利用の仕方	・利用目的の大半は買物と通院 ・利用者からは地域公共交通が必要であるとの声 ・免許返納できない事情の存在
	利用にあたっての問題点	・バス停留所位置やダイヤ等に関する問題点
	利用促進等へのアイデア	・利用者からは「使ってみると意外と便利だった」との声 ・「まず使ってみてもらうことが必要ではないか」との意見 ・情報提供の改善等に関する意見

2.3 地域公共交通に求められる方向性

上位・関連計画から整理した「地域公共交通の方向性」は、次のとおりです。まちづくりの根幹として、また市民の生活を支える重要な移動手段として、これからも地域公共交通が必要とされています。特に、「第 2 次朝来市総合計画 後期基本計画(平成 30 年 3 月)」及び「第 3 期朝来市地域福祉計画(平成 29 年 3 月)」では、地域公共交通が次のように位置付けられています。

○『第２次朝来市総合計画 後期基本計画（平成 30 年 3 月）』＝市の最上位計画
「暮らしやすいまち」を実現するための要素として「**利便性のある公共交通の確保**」の必要性
○『第３期朝来市地域福祉計画（平成 29 年 3 月）』＝福祉に関する上位計画
安心して移動や外出ができる環境づくりの必要性

表 2-7 地域公共交通の方向性

視点	項目	内容	上位・関連計画
まちづくり	将来人口	・人口減少を克服し 21 世紀中頃の人口を概ね 20,000 人に維持	1-①②
	公共施設	・公共施設の延床面積を 40 年間で 4 割削減	2-③
	広域連携	・周辺市を含むエリアを生活圏域、朝来市を生活拠点に設定 ・鉄道、播但連絡道路、北近畿豊岡自動車道周辺を広域連携軸に設定	1-① 2-① 4-①
	市内の都市構造	・近隣生活圏、日常生活圏、全市生活圏を公共交通ネットワークで連携 ・和田山地区中心市街地を都市拠点、生野・山東・朝来地区の市街地を生活拠点に位置付け ・都市機能誘導区域の設定：和田山駅周辺、一本柳交差点周辺、朝来医療センター周辺、竹田駅周辺 居住誘導区域の設定　　：上記区域及びその周辺	2-①② 4-①
地域公共交通	役割分担	・路線バスを幹線、アコバスをフィーダー線とし、幹線は市内主要施設間及び市内外を結節 ・日常生活圏内の移動は、交通需要に応じデマンド型交通等を検討 ・パーソナルモビリティ（シニアカー等）の活用	1-① 2-② 4-①
	維持・確保	・持続的に交通利便性を確保 ・地域住民の生活に必要となる最低限度の移動手段の維持・確保 ・市外からの入込客数増加による域内公共交通維持への寄与	2-①② 4-②
	利便性向上	・鉄道の利便性向上 ・バス（路線バス・アコバス）の充実 ・交通結節機能の向上 ・バリアフリー化の推進	1-① 2-①② 3-③ 4-①②
	利用促進	・鉄道、バス（路線バス・アコバス）の利用促進	1-① 4-②③ 5-②
	市民参画	・地域公共交通を市民みんなで支えあいながら利用 ・地域住民・交通事業者・行政が一体となった地域公共交通運行	1-① 4-②
その他	福祉	・高齢者、障害者への外出・移動を支援 ・配食サービス等、本人の移動によらないサービスをあわせて提供	1-① 2-① 3-①②③
	観光	・市内外の観光・交流拠点連携 ・観光二次交通の整備	2-① 5-①
	地球環境	・自動車依存低減による低炭素社会の実現	2-②, 5-②
	行財政	・限られた行政資源を有効に活用し将来にわたり健全財政を維持	5-③

※ 1- ①第 2 次朝来市総合計画　②朝来市創生総合戦略
2- ①朝来市都市計画マスタープラン　②朝来市立地適正化計画　③朝来市公共施設等総合管理計画、朝来市公共施設再配置基本計画
3- ①第 3 期朝来市地域福祉計画　②朝来市高齢者保健福祉計画及び第 6 期介護保険事業計画　③第 2 期朝来市障害者計画
4- ①但馬地域都市計画区域マスタープラン　②ひょうご公共交通 10 カ年計画 地域計画 但馬地域版　③第 2 次但馬定住自立圏共生ビジョン
5- ①第 2 次朝来市観光基本計画　②第 2 次朝来市環境基本計画　③第 3 次朝来市行財政改革大綱・実施計画

2.4 地域公共交通の課題

「地域公共交通の現状」及び「地域公共交通の方向性」から、課題を次のとおり整理しました。

表 2-8 地域公共交通における課題

課題①	まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成 方向性：拠点設定とあわせて、市内外の拠点同士を連絡する幹線的な地域公共交通と、居住地から幹線又は拠点を結ぶフィーダーとしての地域公共交通の構築を目指しています。 現　状：幹線については国道 9 号・312 号近辺を鉄道・路線バスが、フィーダーについては路線バス、アコバスが機能を担っています。
課題②	人口減少下でも持続的な地域公共交通の維持・確保 方向性：地域住民の生活に必要となる最低限度の移動手段の維持・確保を目指しています。 現　状：高齢者を含む人口減少が予測される中、地域公共交通の利用者数は、今後さらに減少することが予測されます。一方で、交通事業者の経営悪化や市財政ひっ迫が進んでいます。
課題③	自分で車を運転することなく安心して外出できる環境づくり 方向性：持続的な交通利便性の確保を目指しています。また、高齢者・障害者への外出・移動を支援することとしています。 現　状：特にアコバスでは、利用者層の大半が自動車を運転できない高齢者となっています。一方で、高齢になっても免許を返納せず自分で車を運転している市民もいます。また、自動車を運転できない子どもの送迎を負担に感じる保護者がみられます。 バス停留所の位置や運行ダイヤ等を使いづらく感じる市民がみられます。
課題④	地域住民・交通事業者・行政の役割分担による地域公共交通の維持確保 方向性：地域住民、交通事業者、行政が連携・協力し、地域公共交通を運行することを目指しています。交通事業者･行政には地域公共交通の維持確保に努めることが求められているほか、市民に対しては、「私たちの地域公共交通である」という意識のもと、市民みんなで地域公共交通を支えるため、積極的な利用を求めています。 現　状：アンケートでは、地域公共交通を利用しない市民が 8 割以上となっており、地域公共交通の利用頻度や認知度は高くない結果となっています。交通事業者は、収支環境の悪化や乗務員不足等が進み安定的な運行の維持継続が今後困難になってくる可能性があります。

3章　地域公共交通の目指すべき姿

3.1 地域公共交通の目指すべき姿と基本方針

本市における地域公共交通の目指すべき姿は、「地域公共交通の課題」を踏まえ、地域住民・交通事業者・行政が、今後の地域公共交通についてともに考えそれぞれの役割を果たしていくことによって、さまざまな課題を解決し、あなたやあなたの周りの皆さんの将来の生活に必要不可欠な地域公共交通を維持していきたいという考え方のもとに設定しました。

課題

まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成	人口減少下でも持続的な地域公共交通の維持・確保	自分で車を運転することなく安心して外出できる環境づくり	地域住民・交通事業者・行政の役割分担による地域公共交通の維持確保

地域公共交通の目指すべき姿

あなたの　みらいの　あさご暮らしへ
みんなの　あさご公共交通

あなたはまちの未来
ASAGOiNG

基本方針

A **バス路線再編による利便性・効率性の向上**	B **持続可能な地域公共交通体系のための見直し**	C **多様な交通サービスの組合せによる拠点へのアクセスの向上**	D **地域公共交通の利用促進**
立地適正化計画(平成 29 年)をはじめ、**まちづくりの方向性**を示す**上位・関連計画と連携**しながら、バス路線再編等による**利便性・効率性向上**を図ります。また、利便性向上により、子どもや高齢者を含め、**自分で運転することなく誰もが安心して生活できるまちづくり**を目指します。	今後高齢者を含めて人口減少が進む本市では、まちづくりの方向性を踏まえつつ、持続可能な地域公共交通に見直していく必要があります。その際は、**多様な移動手段の役割分担と連携**を明確にしたうえで、持続可能な地域公共交通ネットワークとなるように見直します。	人口密度や地形、道路状況等、地区毎に異なる特性に応じて、鉄道、路線バス、アコバス、タクシー等の連携と役割分担を図るとともに、**多様な交通手段の活用**(クローズドドア解放、自家用有償旅客運送、グリーンスローモビリティ活用等)を検討し、活用可能な**モードの組合せ**により、**拠点へのアクセスの向上**を目指します。	人口減少下で地域公共交通を持続的に維持していくためには、地域公共交通の利用促進が必要不可欠です。「だれかの」ではなく「**みんなの　あさご公共交通**」として、**地域住民・交通事業者・行政それぞれが積極的・継続的に関わっていく**意識の醸成と体制の構築を図ります。

※クローズドドア：バス停に乗車・降車の制限を設けるもの。朝来市では、旧生野町で実施
自家用有償旅客運送：市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて移動サービスを提供するもの（P. 45 参照）
グリーンスローモビリティ：電動で、時速 20km/h 未満で公道を走る、4 人乗り以上のモビリティ（P. 45 参照）

3.2 計画の指標及び目標値

「地域公共交通の目指すべき姿」の実現には、地域住民、交通事業者、行政それぞれが共通認識を持ち、同じゴールに向かって取組むことが重要です。そのため、目指すべき姿の実現にむけた基本方針に基づき、指標及び目標値を設定します。

この目標達成のためには、目指すべき姿を実現するための施策を確実に実施していくことが肝要です。なお、本市では、今後高齢者を含めた人口減少が予測されているため、利用者数等の目標値を現状維持とすることさえ、高い目標であると考えます。

表 3-1 指標及び目標値

指標	現状値	目標値 （令和 6 年度）	目標値設定の 考え方
基本方針 A　バス路線再編による利便性・効率性の向上			
拠点間連絡の強化	－	1 地域で実施	利用の少ない路線の見直しによる運行効率性と利便性の向上 （都市機能誘導区域周辺を想定）
基本方針 B　持続可能な地域公共交通体系のための見直し			
1 便あたり利用者数 A.和田山・山東 B.朝日・内海 C.岡・藤和 D.神子畑・老波・川上 E.田路・多々良木 F.神子畑・佐中 G.デマンド黒川 H.デマンド生野西	 3.6 人/便 5.1 人/便 2.6 人/便 1.4 人/便 1.5 人/便 1.5 人/便 1.3 人/便 1.4 人/便 （各 H29.10-H30.9）	 3.6 人/便 5.1 人/便 2.6 人/便 1.4 人/便 1.5 人/便 1.5 人/便 1.3 人/便 1.4 人/便	現状を維持
基本方針 C　多様な交通サービスの組合せによる拠点へのアクセスの向上			
クローズドドア 実施地域数	1 地域　（生野駅周辺）	0 地域	クローズドドアを解放
多様な交通手段の 導入件数 （実証実験を含む）	－	1 件	まとまった人口のある地区や観光地を想定
バス待ち環境改善 実施件数	－	5 か所	・主要乗換停留所 （和田山駅,イオン,朝来医療センター,アルバ,生野駅）
		11 か所	・老朽化停留所等 （自治協毎 1 箇所程度、年間乗降者数概ね 200 人以上を目安）
基本方針 D　地域公共交通の利用促進			
地域公共交通利用者数 JR 西日本(市内駅乗車人員) 全但バス 神姫グリーンバス アコバス	 1,415 人/日平均 153,867 人/年 49,537 人/年 15,706 人/年 ※H28-30 の 3 ヵ年平均	 1,400 人/日平均 150,000 人/年 50,000 人/年 16,000 人/年	現状程度を維持
新たな利用促進事業 実施件数	－	5 ヵ年内に 5 件	年 1 件程度 （バス乗り方教室等）
あこか販売数	1,128 枚（H30 年度）	1,200 枚	現状より増加

4 章　本市の目指す将来ネットワーク

4.1 将来ネットワークの考え方

本市の目指す将来ネットワークは、本計画で示した地域公共交通の目指すべき姿及び基本方針に基づき、地域公共交通の将来ネットワークの考え方を次のとおり整理しました。

考え方①　役割分担の整理

地域公共交通の役割分担は、「幹線軸」「フィーダー軸」「ラストマイル」とします。なお、アコバスは、路線バスを補完するものと位置付けます。

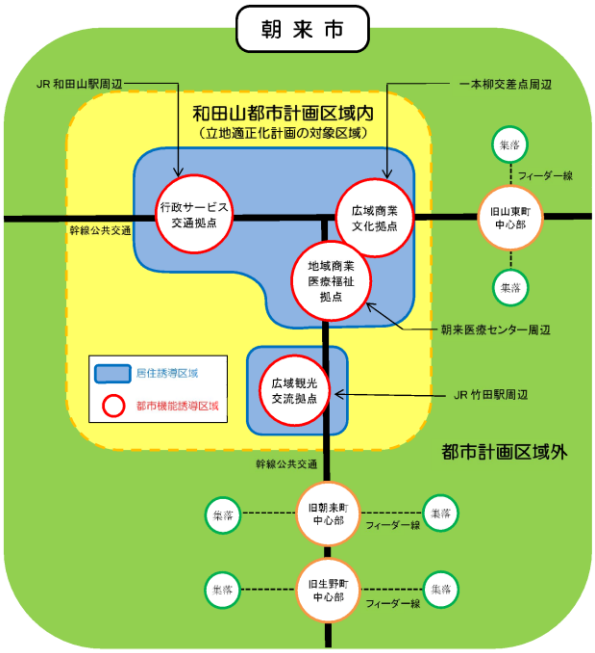
表 4-1　地域公共交通の階層的役割分担

項目		役割	交通機関・路線
幹線軸	広域	市域を越えた移動を担う	－鉄道（JR 山陰本線、播但線） －高速バス
	市内	市内の拠点間輸送を担う	－路線バス（山口・生野線(全但バス)、生野線(神姫グリーンバス)）
フィーダー軸		生活交通として、居住地等から拠点や幹線軸への輸送を担う	－路線バス（幹線軸以外） －アコバス
ラストマイル		市街地・住宅地内など比較的狭い範囲でドアツードア等の輸送を担う （居住地と地域内の施設（スーパー、医院等）間 居住地とバス停・鉄道駅間　等）	－多様な移動手段 （タクシー、自家用有償運送、 グリーンスローモビリティ　等）

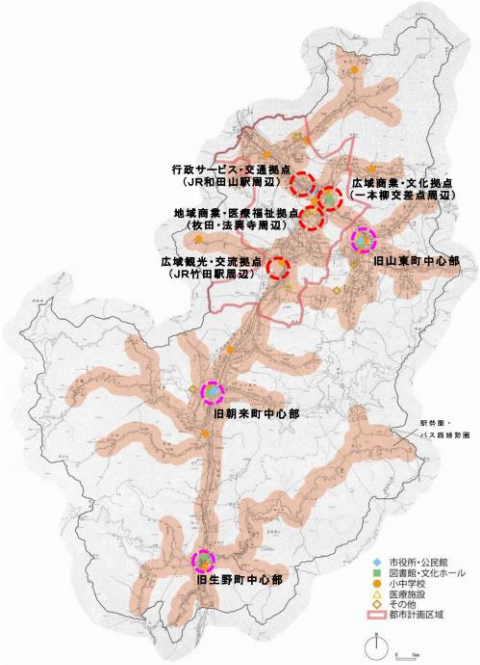
※ラスト(ワン)マイル：直訳で「最後の 1 マイル」。駅・バス停等から自宅等の目的地までの区間

考え方②　まちづくりとの連携

立地適正化計画等で描かれたまちの構造と本計画との整合を図るため、拠点設定（都市機能誘導区域及び旧町中心部）を踏まえた将来ネットワークとします。



立地適正化計画における「生活圏が重層的に連携した都市・地域の構造」のイメージ



将来都市構造

出典：朝来市立地適正化計画（平成 29 年 3 月　朝来市）

図 4-1 立地適正化計画における将来都市構造

4.2 地域公共交通の将来ネットワーク

本市の目指す地域公共交通の将来ネットワークは、次のとおりとします。

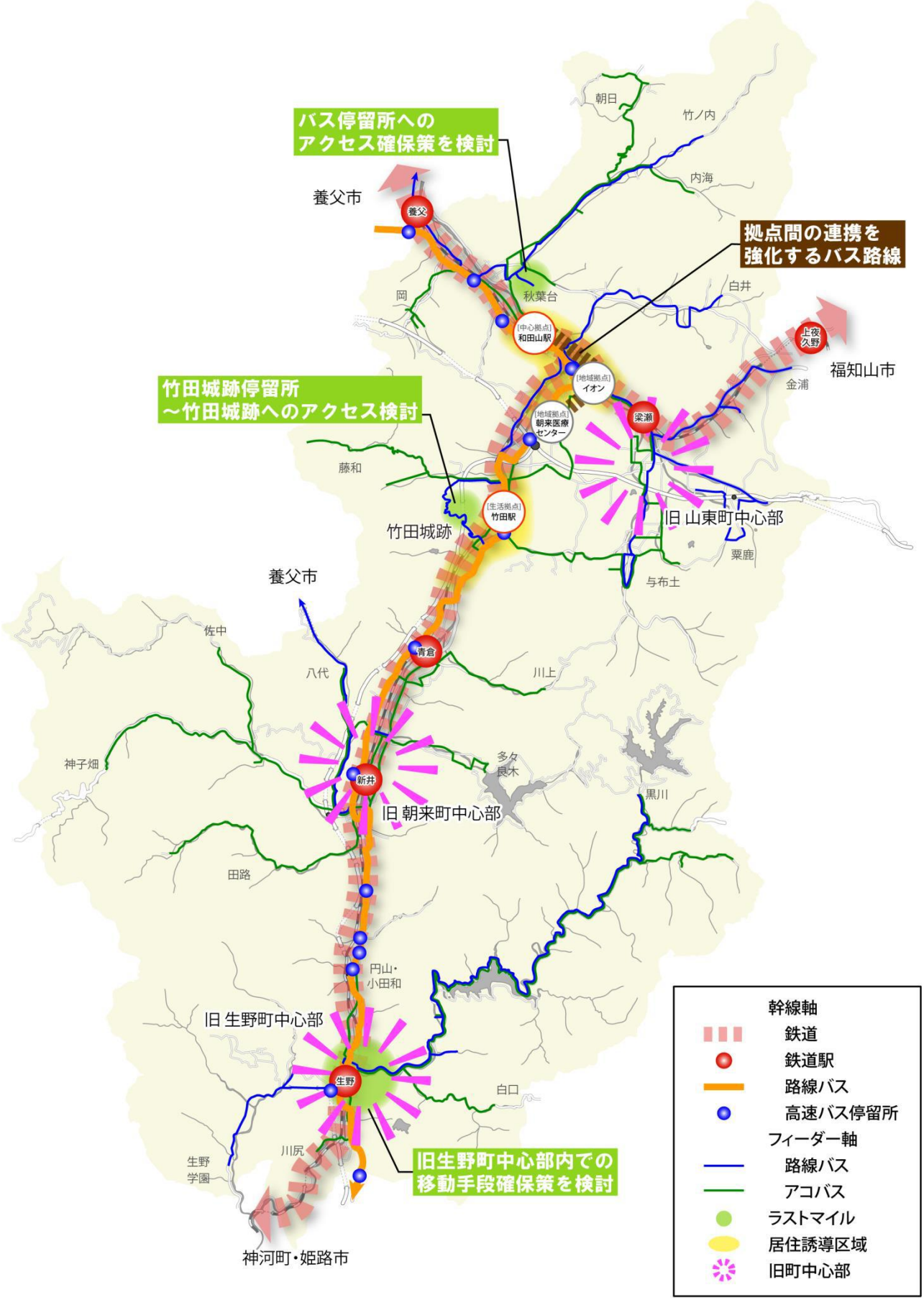


図 4-2 本市の目指す将来ネットワーク

参考表　路線毎の現状（路線バス）

路線・コース	平均乗車密度	現状	備考
全但バス			
山口生野線	2.5 (全線)	・利用者減少により国の幹線補助対象外となる可能性	【幹線】
中央公園八鹿線	2.0	・和田山駅以南は平行して全但バス循環線運行	
循環線	1.0	・同ルートを全但バス中央公園八鹿線が運行	
竹ノ内与布土線	3.6	・類似ルートをアコバス（朝日・内海コース、和田山・山東コース）が運行	・令和元年度はアコバス朝日・内海コースとあわせてダイヤ調整を実施
八鹿朝来線	0.8	・朝来市内は類似ルートを全但バス山口生野線、アコバス神子畑・老波・川上コースが運行	
八鹿建屋本線	3.6	・朝来市内は類似ルートを全但バス八鹿朝来線、アコバス神子畑・老波・川上コースが運行	
白井病院線	1.0	・利用が少ないが、代替路線は存在しない	
柴線	2.2	※過去にアコバス山東東線と統合	
金浦線	0.4	※デマンド運行(週 3 日、運行実績 5 回/年)	
神姫グリーン バス			
喜楽苑線	1.0 (市内)	・朝・夕は一定の通学需要があるが、昼間時間帯は利用僅少	【幹線】 ・バス車両進入が難しい生野市街における移動手段確保策についてアコバスとあわせて要検討
生野学園線	0.5 (市内)	・朝・夕は一定の通学需要があるが、昼間時間帯は利用僅少	【幹線】
黒川線	1.1	・土日のみ運行	
(生野線)		・喜楽苑線、生野学園線の生野駅以南が該当	【幹線】

資料（平均乗車密度）：朝来市（平成 30 年度）

※平均乗車密度　＝　運送収入(円)　÷　(実車走行キロ(km)　×　平均賃率(円))
　平均賃率　＝　停留所相互間総運賃額／停留所相互間総キロ程

参考表　路線毎の現状（アコバス）

コース	利用者数	乗降者数 10 人/年以下の停留所数	現状	備考
朝日・内海	3,169 人/年 (5.1 人/便)	4 / 33 箇所 (12.1%)	・非効率な運行区間の存在(盲腸線箇所等) ・アコバスと路線バスの重複	
岡・藤和	2,532 人/年 (2.6 人/便)	11 / 42 箇所 (26.2%)	－	
和田山・山東	6,359 人/年 (3.6 人/便)	4 / 31 箇所 (12.9%)	・アコバスと路線バスの重複	
田路・多々良木	1,412 人/年 (1.5 人/便)	6 / 27 箇所 (22.2%)	・利用の低迷	
神子畑・佐中	1,119 人/年 (1.5 人/便)	12 / 31 箇所 (38.7%)		
神子畑・老波・川上	1,140 人/年 (1.4 人/便)	11 / 35 箇所 (31.4%)	※神子畑・老波・川上コースのデマンド区間は運行開始以降利用実績なし	
生野西	190 人/年 (1.4 人/運行便)	12 / 16 箇所 (75.0%)	・生野市街は路線バスとの競合の観点から、クローズドドアで運行 ・生野市街は道路が細く、バス車両進入が困難 ※デマンド運行（H29.10～H30.9 の運行は 154 便)	・バス車両進入が難しい生野市街における移動手段確保策について路線バスとあわせて要検討
黒川	217 人/年 (1.3 人/運行便)	18 / 22 箇所 (81.8%)	・生野市街は路線バスとの競合の観点から、クローズドドアで運行 ・生野市街は道路が細く、バス車両進入が困難 ※デマンド運行(H29.10～H30.9 の運行は 166 便)	

資料：朝来市

※年間利用者数は H30. 1～12、便あたり利用者数は H29. 10～H30. 9、停留所毎利用者数は H29. 1～12
※和田山・山東コースは平日毎日運行。その他は平日 2 日間運行（生野西コース、黒川コース、神子畑・老波・川上コース（一部）はデマンド運行）

5章　目指すべき姿を実現するための施策

本市の地域公共交通が目指すべき姿を実現するための施策メニューは、基本方針に基づき次のとおりとします。

それぞれの施策メニューについては、概要、内容、期待される効果、実施主体及びスケジュールについて、次頁以降に整理します。

表 5-1 施策メニュー一覧

基本方針	施策メニュー
A　バス路線再編による利便性・効率性の向上	A－1　拠点（都市機能誘導区域）間における バス移動の利便性向上 A－2　観光客への地域公共交通利用環境の整備 A－3　交通系 IC カードやキャッシュレス決済導入の検討
B　持続可能な地域公共交通体系のための見直し	B－1　バス路線の点検・改善 B－2　利用実態にあったバスサービスレベルへの見直し
C　多様な交通サービスの組合せによる拠点へのアクセスの向上	C－1　既存資源の有効活用 C－2　多様な交通サービスの導入に向けた検討 C－3　鉄道・バスの乗換環境の改善
D　地域公共交通の利用促進	D－1　地域公共交通に関するＰＲ D－2　子どもや高齢者を中心とした 地域公共交通の利用促進 D－3　鉄道の利用促進と利便性の向上 D－4　地域公共交通の担い手の確保

基本方針	A　　バス路線再編による利便性・効率性の向上	地域連携サポートプラン（近畿運輸局）と連携
施策メニュー	A－1　拠点（都市機能誘導区域）間におけるバス移動の利便性向上	

概要

拠点である「和田山駅周辺」「一本柳交差点周辺」「朝来医療センター周辺」間でバスによる連絡を強化します。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・朝来市立地適正化計画（平成 29 年）では、都市機能誘導区域として 4 拠点を設定
　（和田山駅周辺、一本柳交差点周辺、朝来医療センター周辺、竹田駅周辺）

[取組内容(例)]

・同一居住誘導区域内にある拠点を地域公共交通により連絡強化
　（和田山駅周辺、一本柳交差点周辺（イオン和田山店等）、朝来医療センター周辺）
　→「コンパクト+ネットワーク」型都市構造の実現
・連絡強化のため、既存路線（全但バス循環線等）の運行経路等見直しを検討

(和田山駅)

(イオン和田山店)

(朝来医療センター)

期待される主な効果

・地域公共交通の利用者増
・和田山市街地内における移動手段の確保による中心市街地活性化

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○		

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
協議、地域への周知	運行開始	→	→	→	→

基本方針	A　　バス路線再編による利便性・効率性の向上	地域連携サポートプラン（近畿運輸局）と連携
施策メニュー	A－2　観光客への地域公共交通利用環境の整備	

概要

観光客が自家用車以外で移動できる環境整備のため、「天空バス」「たじまわる」等を含めた既存の地域公共交通の案内強化や、観光二次交通の利用環境の整備を行います。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・本市は、竹田城跡や日本遺産（生野銀山、神子畑選鉱場）など市内外を惹きつける観光資源が分布

[取組内容(例)]

・観光客に対する利便性の向上と、観光振興による地域活性化のため、次の施策実施に向けた検討

〇観光交通に関する情報提供の強化

・本市観光ＨＰでの「移動」に関する案内の掲載（たじまわる、天空バス、レンタサイクルなど）

・あさごナビや市広報紙への「たじまわる」の掲載

・インバウンド対応のための鉄道・バス等の案内表示や、アコバスデマンド予約方法等の検討

〇観光二次交通の確保（国の「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等の活用）

・レンタサイクル拡充（現：生野駅、竹田駅で導入）

・路線バスやタクシーによる観光地へのアクセス確保

〇周辺市町との連携・協働

・観光客の広域的な周遊に向け周辺市町・観光協会・交通事業者等と協働

〇施策実施に向けた調査

・訪日外国旅行者等の移動円滑化に関する調査の実施

・国の支援制度（訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業、交通サービス調査事業）等の活用

期待される主な効果

・観光客に対する利便性の向上による地域公共交通を利用する観光客増

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○	○	○		周辺市町(観光に関する協働等) 観光地(PR、受入れ体制構築等)

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
企画・調整	企画・調整・実施	→	→	→	→

基本方針	A　　バス路線再編による利便性・効率性の向上
施策メニュー	A－3　交通系 IC カードやキャッシュレス決済導入の検討

概要

2021 年春から JR の特急列車駅で ICOCA 利用が開始されることにあわせ、バス等についても、運賃決済方法として交通系 IC カード等の導入を検討します。

現状と取組内容

[　現　　状　]

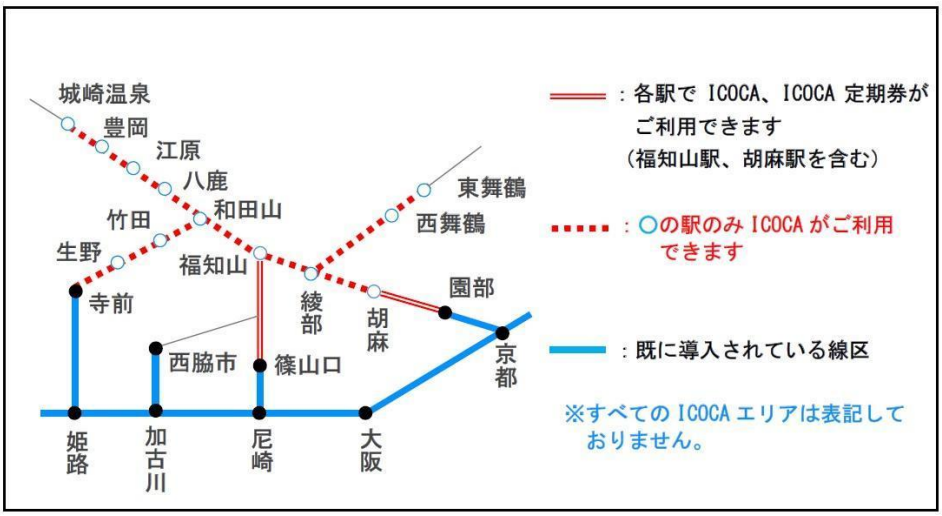
・2021 年春から IC カード利用駅が拡大（本市内では、和田山駅、生野駅、竹田駅で利用開始）

・本市内では、現時点で路線バス・アコバスともに IC カードでの運賃決済不可

[取組内容(例)]

・鉄道からの二次的な交通であるバスについて、IC カードによる運賃決済の導入を検討

・ただし、導入費用が多大であること、本市内でのバス料金支払いの多くが定期券かあこかであること（全但バス:あこか 69%, 定期券 3%／神姫グリーンバス:あこか 42%, 定期券 40%　平成 29 年 6・11 月調査）を踏まえ、車内放送での支払い方法案内による対応や、デジタルチケット等交通系 IC カード以外のキャッシュレス決済での対応等を総合的に検討



出典：JR 西日本

図　北近畿エリアで新たに ICOCA が利用できる駅

期待される主な効果

・運賃決済における利便性の向上

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○		

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
	JR での IC カード導入	検討・調整	→	→	導入

基本方針	B　　持続可能な地域公共交通体系のための見直し
施策メニュー	B－1　バス路線の点検・改善

概要

バスの利用環境向上と、運行継続のため、バスの利用状況等を踏まえたバス路線の点検・改善を行います。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・第 2 次再編（平成 28 年）後の現行のバスへの評価は、アコバスで 48.0%の方が「目的地に行きやすくなり、便利になった」、8.2%の方が「目的地に行きにくくなり、不便になった」と回答したことから一定の評価（市民アンケート）

・一方で、距離・高低差等がバス停へのアクセスの妨げとなっている地区の存在など、改善が必要な路線が存在

[取組内容(例)]

・利用状況や地域の意見等を踏まえ、バス路線の点検・改善を実施し、「バスを利用しやすい環境」を整備（路線・ダイヤ等の改善、停留所移動・新設、フリー乗降の拡大、停留所名称変更等）

・利用実態を踏まえ、バス事業者と路線の点検・改善を実施

・市域をまたいだ市民の移動（八鹿病院、神崎総合病院等）がみられるため、近隣市町と調整・連携した利便性の向上

※路線の点検・改善とあわせて施策Ｃ－３「鉄道・バスの乗換環境の改善」を実施

期待される主な効果

・バスを利用しやすい環境の整備による地域公共交通の利用者増

・効率的なバスサービスの提供による持続可能な地域公共交通体系の構築

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○	

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
点検・改善	→	→	→	→	→

基本方針	B　　持続可能な地域公共交通体系のための見直し
施策メニュー	B－2　利用実態にあったバスサービスレベルへの見直し

概要

コミュニティバスの運行について、利用実績に基づき、適切なバスサービスレベルを検討します。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・アコバスは運行や利用に関する基準を設定

朝来市コミュニティバス運行に関する評価基準

＜運行に関する基準＞

①日常生活に必要な活動ができるよう、少なくとも週 2 日（平日）は乗合の地域公共交通を運行

②地域公共交通を運行する日には、最低 3 便（1.5 往復）の乗合の地域公共交通を運行

＜利用に関する基準＞

①最低でも乗り合っている（1 便(片道)平均 1.0 人を超える）状態を最低限の利用基準と設定

②前記の基準を下回る路線では、基準を上回るよう運行方法・運行形態の変更や便数削減を実施

[取組内容(例)]

・運行基準に照らし合わせた評価を行い、見直しを実施

・なお、区間単位での評価・見直しを行うことも想定

期待される主な効果

・効率的なバスサービスの提供による持続可能な地域公共交通体系の構築

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○	

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
評価、見直し	→	→	→	→	→

○参考　朝来市コミュニティバスの評価基準（平成 25 年 2 月策定）

地域公共交通を継続して運行していくためには、市が提供すべき地域公共交通の考え方を明確にするとともに、利用や運行経費等に関する基準を設定し、それに照らして利用実績等を評価することが重要である。それによって一定の公共性と公平性が保たれるほか、地域公共交通の運行を維持するための目標が明確となり、利用者等及び行政が協力して地域公共交通を維持していく原動力にもなる。

そこで、現在、朝来市が提供している地域公共交通について、次のとおり運行に関する基準、利用に関する基準、運行費用の負担に関する基準等を設定する。

（1）朝来市が提供すべき地域公共交通に関する基本的な考え方

・自家用車や二輪車等によって日常生活に必要な活動（買い物、通院など）が自由にできない朝来市民に対し乗合の地域公共交通の運行を提供して、それらの活動ができるよう努める。

・地域公共交通の運行に必要な費用は、利用者等及び朝来市（国県補助金を含む）の負担とする。

（2）運行に関する基準

・日常生活に必要な活動ができるよう、少なくとも週 2 日（平日）は乗合の地域公共交通を運行する。

・地域公共交通を運行する日には、最低 3 便（1.5 往復）の乗合の地域公共交通を運行する。

（3）利用に関する基準

・地域公共交通は「乗合」を基本とした運行であり、そのため最低でも乗り合っている（1 便（片道）平均 1.0 人を超える）状態を最低限の利用に関する基準とする。

・1 年間を通して 1 便平均の利用者が 1.0 人以下の路線では、1 便平均の利用者が 1.0 人を超えるように運行方法・運行形態の変更や便数の削減を行うこととする。

（4）運行費用の負担に関する基準

・地域公共交通の運行に必要な費用は、利用者等及び朝来市（国県補助金を含む）の負担とすることから、路線等を単位とした運行費用の負担に関する基準を設ける。
しかしながら、「あこかカード」の利用者が大半を占めることから、路線ごとの運賃（現金）収入だけでは客観的な評価基準とは成り難い。そこで、「あこかカード」の利用者であっても、一定の運賃（現金）収入があったものとみなして算定し、運行の負担に関する評価基準を設定する。

・朝来市が負担する金額は、運行費用の 80%までとし、利用者等の負担は収支率 20%とする。

・「地域公共交通はみんなで乗って守る」という理念のもと、沿線人口による利用割合（利用者数/沿線人口≧2.0 人）により地域の利用状況を評価する。また基準に満たない場合は、市民又は自治会の利用促進、あこかカードの購入促進を図る。

・沿線人口が少ない地域においては、地域公共交通の運行効率（輸送効率）が自ずと低下するので、高齢化率やあこかカード購入割合など、地域の特性を考慮して総合的に判断する。

（5）評価と見直し

・評価方法は、10 月 1 日から翌年 9 月 30 日までの利用実績に基づき、前記の利用基準及び運行費用の負担基準、沿線人口利用割合に基づいて、運行方法、運行形態等の見直しを行う。

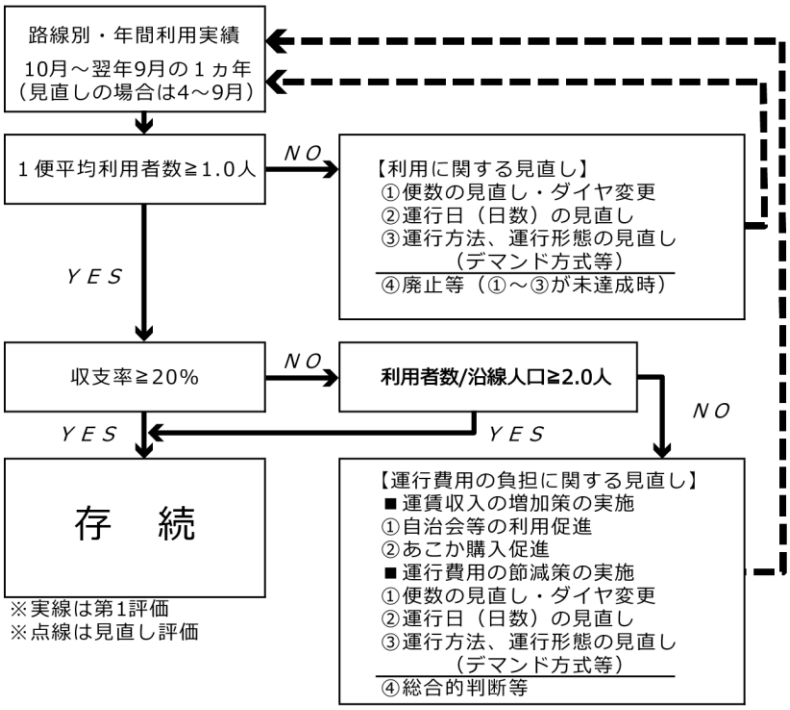
・利用及び運行費用の評価により、便数、ダイヤ、運行日（日数）、デマンド方式などの運行形態等の見直しを行う。

・評価の流れは、下記評価フロー図とする。

・評価基準（数値等）についても、社会情勢に応じて定期的に見直しを行っていく。

・なお、これらの措置を講じても基準を達成できない場合は、乗合交通を廃止して個別輸送等に委ねることとする。

【評価フロー図】



基本方針	C　　多様な交通サービスの組合せによる拠点へのアクセスの向上	地域連携サポートプラン（近畿運輸局）と連携
施策メニュー	C－1　既存資源の有効活用	

概要

限りある人的・物的資源の有効活用により、バスの利便性向上を図ります。

現状と取組内容

［　現　　状　］

・神姫グリーンバス喜楽苑線は大型バスで運行しており、道路が狭隘な生野市街地への進入が不可能だが、平日の朝・夕（通勤・通学時間帯）を除けば利用が少なく大型バス以外での運行が可能

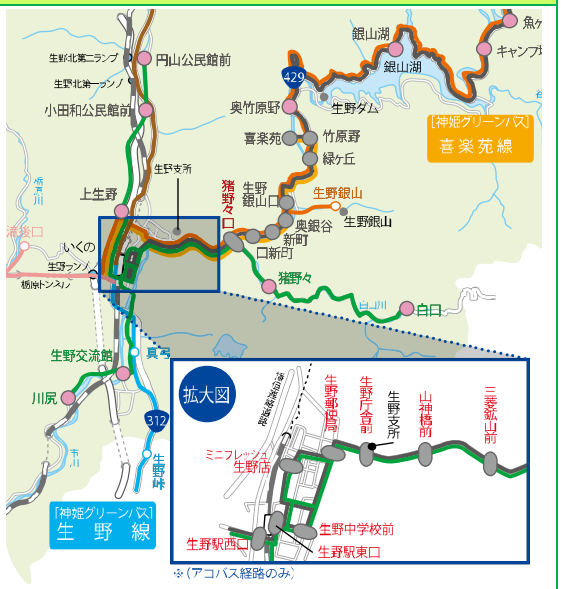
・路線バスとアコバスが類似した路線を運行する生野駅周辺では、アコバスがクローズドドアで運行

[取組内容(例)]

・生野駅周辺の地域公共交通利便性の向上に向け、アコバス運行見直し（クローズドドア解放等）や神姫グリーンバスの路線・運行車両見直し等を実施

※アコバス黒川コース、生野西コースはデマンド運行のため運行形態を含め見直しが必要

※「C-2　多様な交通サービスの導入に向けた検討」と併せて実施



※●～●の停留所間での利用不可

図　アコバスクローズドドアの状況

期待される主な効果

・外出機会の増加

・地域公共交通の利用者増

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○		

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
企画・検討、調整	協議、地域への周知	運行開始	→	→	→

基本方針	C　　多様な交通サービスの組合せによる拠点へのアクセスの向上	地域連携サポートプラン（近畿運輸局）と連携
施策メニュー	C－2　多様な交通サービスの導入に向けた検討	

概要

居住地・目的地とバス停等の間で距離や高低差がある地域について、地区内及び居住地と駅・停留所間等の移動手段確保のため、新たな交通サービスの導入を目指します。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・高低差等の地形的要因が駅・バス停等へのアクセスの妨げとなっている地区が存在（和田山町秋葉台地区、竹田城跡　等）

・道路が狭隘で大型バス車両が進入できず、路線バスの運行がない地域が存在（生野駅周辺、竹田城跡　等）

[取組内容(例)]

・新たな移動手段の導入を検討（グリーンスローモビリティ、自家用有償旅客運送等）

・新たな移動手段導入時における役割分担の検討（運行の担い手（乗務員等）を地域住民へ依頼する等）

※和田山町秋葉台地区では、令和元年 10 月にグリーンスローモビリティ導入の実証調査を実施

※グリーンスローモビリティ：20km/h 未満で公道を走る 4 人乗り以上の電動モビリティ

図　グリーンスローモビリティ（秋葉台での実証調査[R1.10]）

期待される主な効果

・外出機会の増加

・地域公共交通の利用者増

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○	○	○	○	

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
企画・検討、調整	協議、地域への周知	運行開始	→	→	→

○参考　グリーンスローモビリティとは

グリーンスローモビリティ（以下、グリスロ）とは、「電動で、時速 20km/h 未満で公道を走る、4 人乗り以上のモビリティ」と定義され、地域の様々な事情に合わせた活用や、ゆっくりとした移動を楽しむことによるコミュニケーションの誘発などにより、地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現することを目指しています。

国では、グリスロ導入に向けた実証実験に対して支援を実施しており、令和元年度は、朝来市秋葉台団地を含め、全国 7 地域で実証実験が行われました。

国土交通省

グリーンスローモビリティ：電動で、**時速20km未満**で公道を走る、**４人乗り以上**のモビリティ

【５つの特長】
①**Green**･･･CO2排出量が少ない電気自動車。
家庭用ｺﾝｾﾝﾄで充電可。GS撤退地域でも運行可
②**Slow**･･･時速20km未満なので観光にぴったり
③**Safety**･･･速度制限で安全。高齢者も運転可
④**Small**･･･小型なので狭い道でも問題ない
⑤**Open**･･･窓がない開放さが乗って楽しい

【事業化】乗合バス事業、タクシー事業、
自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

①地域住民の足として
1）バスが走れなかった地域
2）高齢化が進む地域
3）お年寄りの福祉増進
4）既存のバスからの転換
5）将来的に自動運転可

②観光客向けのモビリティとして
1）ガイドによる観光案内
2）プチ定期観光バス
3）パークアンドライド
4）イベントでの活用

③ちょこっと輸送
駐車場から施設まで
施設から施設まで

④地域ブランディング
「地域の顔」として

出典：国土交通省

○参考　自家用有償旅客運送

地域における移動手段の確保のためには、道路運送法の許可を受けたバス・タクシー等の活用を検討する必要があります。これらが困難な場合には、「自家用有償旅客運送」として、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて移動サービスを提供することが考えられます。自家用有償旅客運送は、地域の実情に応じ、関係者が十分に協議し、適切な役割分担のもとで進める必要があります。

自家用有償運送
・市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて行う移動サービス
・運営主体は、市町村、または、NPO 法人、一般社団法人・一般財団法人、（地方自治法に規定する）認可地縁団体、商工会等
・旅客自動車運送事業（路線バス、タクシーなど）と比較した特徴は次のとおり。
　－運転者要件の緩和（2 種免許所持者、1 種免許が 2 年間停止されておらず所定の講習を受講した者）
　－事業用自動車（緑ナンバー）ではなく、自家用車（白ナンバー）での運行が可能
　－運賃は実費の範囲に限定（ガソリン代、道路通行料等直接的な経費と、人件費・事務諸経費等の営利を目的としない妥当な範囲内）

実施主体 / 移動ニーズ	市町村	NPO 法人等
住民等の外出	市町村運営有償運送（交通空白）	公共交通空白地有償運送
高齢者・身体障害者等の外出	市町村運営有償運送（福祉）	福祉有償運送

基本方針	C　　多様な交通サービスの組合せによる拠点へのアクセスの向上
施策メニュー	C－3　鉄道・バスの乗換環境の改善

概要

鉄道・バスを待つ時間や、乗換えの負担軽減のため、バス停等の環境の改善を実施します。また、アコバスについては、鉄道・路線バスへの乗換えを想定したダイヤを設定します。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・鉄道・バスを待つ時間や乗換えは、利用者にとって身体的・心理的な負担

・利用者が行きたい場所は多様であるため、需要すべてに対応し、直行路線を設定することは不可能

[取組内容(例)]

・鉄道・バス待ち環境向上のため、駅・停留所等の環境改善（バス停のベンチ・上屋の設置等）

・乗換えをしやすいようバスのダイヤを調整するとともに、主要な乗換え停留所で時刻表表示を改善

・バス・鉄道の待ち方の事例案内（カラオケや喫茶店の活用等）

・バス停掲示（時刻表等）について、文字の大きさや掲示内容等の改善による可読性向上

図　ベンチの設置例（アコバス岡・藤和コース本芳賀野停留所）

期待される主な効果

・バス待ち・乗換環境の改善による利用者の身体的・心理的な負担の軽減

・利用環境の向上による地域公共交通の利用者増

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○	

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
地域への周知、維持・改善	維持・改善	→	→	→	→

基本方針	D　　地域公共交通の利用促進	地域連携サポートプラン（近畿運輸局）と連携
施策メニュー	D－1　地域公共交通に関するＰＲ	

概要

鉄道・バス・タクシー等の地域公共交通について、路線やダイヤ等の情報をわかりやすく提供するとともに、地域公共交通を運行する意義・必要性について理解を広めるための情報提供等を実施します。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・地域公共交通の情報をまとめた冊子「あさごナビ」を毎年発行

（市内全戸に配布するとともに市役所等の主要施設に設置・配布）

・本市は、地域公共交通を維持していく必要性について、理解を得ていくことが必要

[取組内容(例)]

・「あさごナビ」の発行を継続するとともに、掲載内容や読みやすさについて見直し・改善

・「マイ時刻表（各個人がよく利用する区間のみ抜粋した時刻表）」の作成支援

・市広報紙での地域公共交通に関する情報の提供

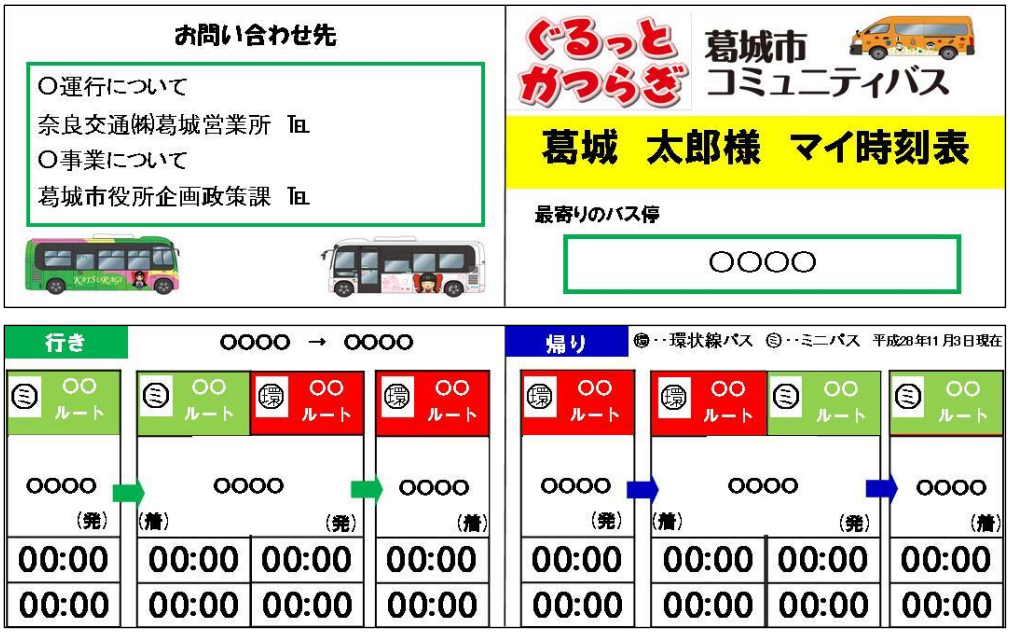


図　マイ時刻表の例（奈良県葛城市事例）

期待される主な効果

・地域公共交通の利用者増

・地域公共交通を日常的に利用しない住民への意識向上

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○	

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
見直し、改善	→	→	→	→	→

基本方針	D　　地域公共交通の利用促進	地域連携サポートプラン（近畿運輸局）と連携
施策メニュー	D－2　子どもや高齢者を中心とした地域公共交通の利用促進	

概要

自動車の運転ができない子どもや、運転が難しくなってくる高齢者等を中心に、地域公共交通の利用を促進します。

現状と取組内容

［　現　　状　］

・持続可能な地域公共交通体系の構築のためには、地域住民・交通事業者・行政の役割分担と連携のもと、特に地域住民が「乗って守る」という意識で地域公共交通を積極的に利用することが重要

［取組内容(例)］

・地域住民が主体で実施する活動については、運営面等で交通事業者・行政がサポート

（活動の例：地域の意見取りまとめ、地域公共交通を利用していない方への使い方説明等のサポート、バスを利用した「お買い物ツアー」実施、バス停環境の向上、地域（自治会）でのあこか購入　等）

・特に、自動車の運転ができない子ども（小・中学生等）及び高齢者に対して重点的に取組み

子ども 小・中学校やこども園等でのバス乗り方教室の開催、学校教育での地域公共交通に関する授業、バス車内放送を地域の小学生が実施、夏休み期間中のバス利用フリーパス発行　など

※概ね自動車の運転できない中学生以下を想定

※但馬地域全体での実施など周辺市町との連携検討

高齢者 自動車運転免許返納時に地域公共交通に関する情報提供　など

・必要に応じて近隣市町と連携した利用促進を実施（市町広報紙に利用促進にかかる同様の内容を一斉に掲載、鉄道・高速バス・市町をまたぐ路線バスの利用促進　など）

図　路線バス教室実施例（全但バス提供）

期待される主な効果

・地域公共交通の利用者増

・地域公共交通が「わたし（たち）のもの」であるという理解の浸透

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○	

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
本計画の周知、PR	PR	→	→	→	→

○参考　情報提供にかかる他市事例：市広報紙での地域公共交通に関する記事の掲載（大阪府枚方市）

市広報で地域公共交通を取り上げ、鉄道・バス等に関する情報を提供

出典：広報ひらかた（平成 31 年 4 月号）

○参考　利用促進にかかる他市事例：小学生以下の運賃を無料にする施策（大阪府高槻市）

夏休み期間中、大人と同伴の小学生 5 人まで無料で市バスに乗車できるキャンペーンを実施

小学生の利用者数は、約 1.3 万人（平成 30 年度）

出典：高槻市交通部

基本方針	D　　地域公共交通の利用促進
施策メニュー	D－3　鉄道の利用促進と利便性の向上

概要

鉄道の維持・継続に向け、JR 山陰本線・播但線の利用促進と利便性の向上を図り、利用者数の維持・増加を目指します。

現状と取組内容

[　現　　状　]

・鉄道利用者は減少傾向（市内駅乗車人員は平成 7～30 年にかけ山陰本線で約 41%、播但線約 53%減）

・北兵庫鉄道複線電化促進期成同盟会や播但線複線電化促進期成同盟会等で周辺市町と連携をとり、利便性の向上や利用促進を実施

[取組内容(例)]

・利用促進のための取組みを実施

－広告・PR

－マイレール意識の醸成

－鉄道駅周辺の活性化

－地域住民や民間団体との連携

・利便性の向上に向けた取組みを実施

－JR とバスとの結節のため、案内表示等の改善・バスダイヤの調整

－観光やインバウンドに対応した二次交通との連携

期待される主な効果

・鉄道の維持・継続

・鉄道の利便性の向上

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○	○	○	○	周辺市町(観光に関する協働等) 観光地(PR、受入れ体制構築等)

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
利用促進	→	→	→	→	→

○参考　本市の駅前まちづくり

鉄道の利用促進には、鉄道駅周辺の活性化が重要な鍵を握ります。本市における取組み状況は、次のとおりです。鉄道駅周辺の活性化に向け、今後関係機関・部局と連携しながら施策に取組んでいきます。

★和田山駅周辺のまちづくりの方向性

・和田山駅周辺では、駅前地区の活性化、駅北遊休地の有効活用、駅南北の歩行者アクセス整備などを推進し、駅を活かしたにぎわい・交流の創出を誘導します。

駅前地区　道路や建築物などの既存施設を活かしつつ、にぎわいづくりに向けたソフト面の取り組みを促進し、地区再生に向けた気運の醸成を図ります。さらに、地域との連携及び合意形成のもと、商業機能の再構築や、福祉・教育・交流・宿泊などのサービス機能への転換誘導、本市の顔となる景観づくりなどの取り組みを誘導・支援します。合わせて駅南土地区画整理事業地区での住宅建設など土地利用を促進し、地区内人口の増加により駅周辺地区の活性化に寄与します。

駅北地区　遊休土地やレンガ造りの和田山機関庫を有効活用して、にぎわいを生み出すような新たな都市的土地利用を誘導するほか、駅南北の歩行者アクセスの整備を検討し、駅周辺の面的な活性化を目指します。

（平成 25 年 3 月　朝来市都市計画マスタープラン）

★和田山駅周辺の活性化施策

・和田山駅前活性化補助金

本市の玄関口となる和田山駅前の活性化のため、和田山駅周辺の空き家･空き店舗を活用した新規出店者に対して下記の補助を行っています。

・店舗改装費等補助…出店に必要な内外装工事等の費用を補助します。
　補助額：最高 140 万円（対象経費の 3 分の 2 以内）

・店舗賃借料・購入費補助…営業に必要な店舗の賃借料又は購入費を補助します。
　補助額：（賃借料補助）最高 10 万円/月・2 年間（賃借料の 3 分の 2 以内）
　　（購入費補助）最高 240 万円（購入費の 3 分の 2 以内）
　※小売業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業及び娯楽業のうち地域のにぎわいづくりに資するものが対象

・JR 和田山駅お助け隊コンシェルジュ

本市来訪者の出迎え機能強化とおもてなしの一環として、和田山駅構内で観光案内や荷物運びの手伝いを実施しています。市がシルバー人材センターに委託し、2 人 1 組で勤務するもので、平成 31 年 4 月 20 日より社会実験として土日祝日を中心に実施しています。令和元年度の事業費は約 180 万円でした。

基本方針	D　　地域公共交通の利用促進	地域連携サポートプラン（近畿運輸局）と連携
施策メニュー	D－4　地域公共交通の担い手の確保	

概要

交通事業者における地域公共交通の担い手（乗務員等）不足への対応のため、地域住民・行政がサポートを行います。

現状と取組内容

［　現　　状　］

・バス・タクシー事業者では、乗務員等の高齢化や、人手不足が運行継続への障壁

［取組内容(例)］

・人手不足への支援のため、取組みを実施

（取組みの例（地域住民）：乗務員等の人材の輩出　等）

（取組みの例（事　業　者）：中高生向けキャリア教育実施、ＵＩＪターン説明会への参画　等）

（取組みの例（行　　政）：市広報紙での乗務員募集記事掲載、ＵＩＪターン説明会への参画　等）

・近隣市町と連携し、複数市町が協働で同一内容の記事を一斉に各市町広報紙に掲載

図　市広報にバス乗務員募集記事を掲載した例（福岡県嘉麻市）

期待される主な効果

・交通事業者における継続的な人材の確保

実施主体

朝来市	国・県	交通事業者	地域住民	その他
○		○		

スケジュール

令和 2(2020)	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	長期
PR	→	→	→	→	→

6章　計画の評価・検証・見直し

本計画については、社会・経済情勢や市民の価値観等の変化に柔軟に対応するため、ＰＤＣＡサイクルに則って検証・見直しを行います。なお、ＰＤＣＡサイクルには、本計画全体に基づき実施する大きなサイクル(計画期間５ヵ年)と、各年度で実施する小さなサイクル(毎年)があります。

ＰＤＣＡサイクルに基づく本計画の実施のため、本計画策定（令和２年３月）以降も継続して朝来市公共交通会議を開催する予定です。この会議において、本計画の進行状況や実施による効果を確認・検証するとともに、地域、交通事業者及び関係者の意見を踏まえ、計画の見直しを行い、「朝来市における地域公共交通の目指すべき姿」の実現に向けて取り組んでいきます。

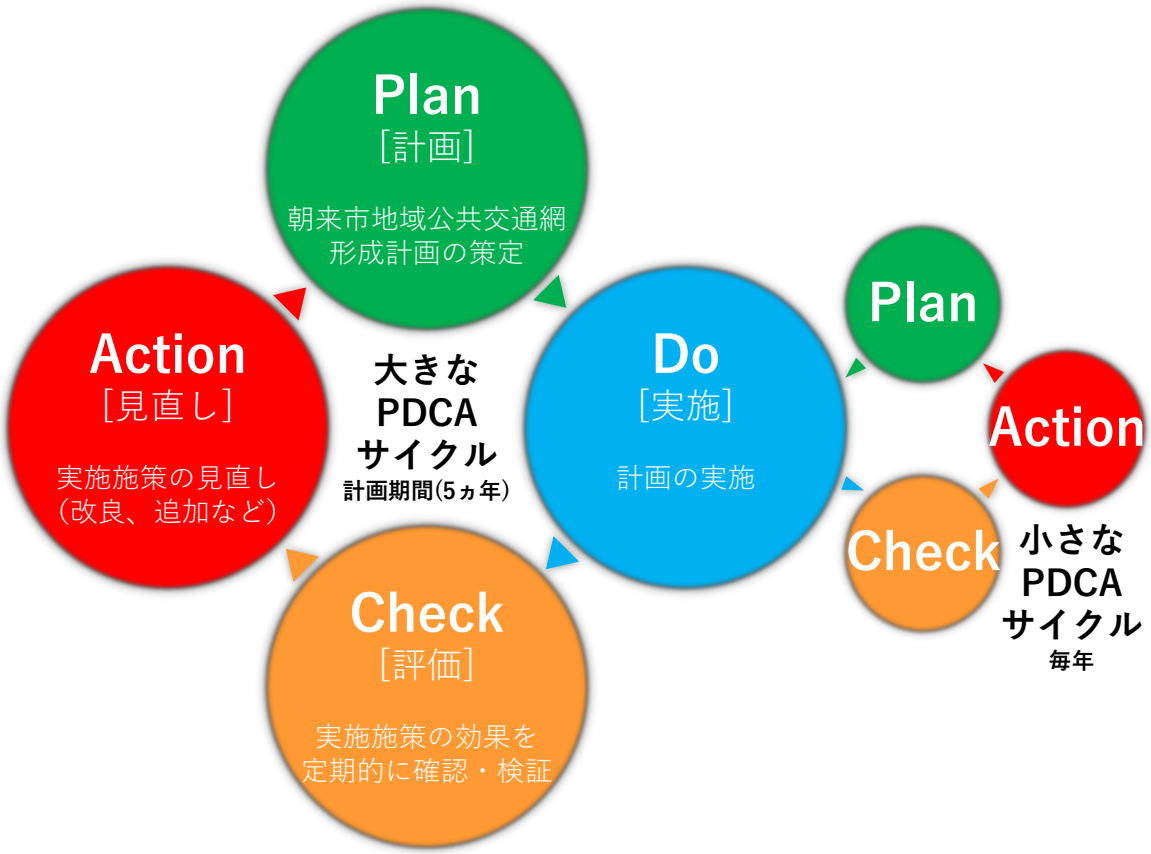


図 6-1　ＰＤＣＡサイクルのイメージ

表 6-1　ＰＤＣＡサイクルの取組み内容

PDCA	概要	取組み内容
Plan	計画の策定	・各施策メニューの具体的な検討(随時) ・次期計画の検討(令和６年度)
Do	計画の実施	・各施策メニューの実施・市民参画(随時)
Check	実施施策の効果を 定期的に確認・検証	・計画の評価・検証(概ね年次ごと) ・地域の意見の把握(随時) ・公共交通会議で審議(随時) ・計画の最終的な評価・検証
Action	実施施策の見直し （改良、追加など）	・計画の見直し(概ね年次ごと)

○コラム　本市での地域公共交通利用者の声

「自分でのマイカー運転」が市民における普段の移動手段の 1/4 を占める朝来市。対して地域公共交通は、鉄道、路線バス、アコバス、タクシーとも 1 割を下回っており、多くの方にとって縁遠い存在となっています。地域からは、「自動車運転免許を返したら、生きていけない」との声も聞かれます。農作業など、マイカーが生活の一部となっていることも事実です。

一方で、高齢ドライバーによる交通事故が話題になっています。最初から「運転免許を返す」のではなく、まずは「たまには地域公共交通を使ってみる」ところから始めてみませんか？

ここでは、マイカー以外の選択肢を考えるきっかけとして、本市の地域公共交通利用者の声をご紹介します。

地域公共交通にあわせた楽しみかた

バスで買い物に行く日は、帰りのバスを待つ時間を使って、
イオンの中のレストランでモーニングを注文するのが楽しみです。

毎週 1 回は、買い物に行った帰り道にバスを途中下車して、
次のバスの時間まで行きつけの喫茶店で旧来の友人と交流をしています。

イオンのカラオケでは、ワンドリンクの注文でカラオケルームを使える
サービスがあります。バスを待つ時間をこの店でゆったり過ごしています。

生野～和田山間を列車で通勤しています。
運転しなくても良いので、仕事後にお酒を楽しんでいます。

全但バスの特急バスをよく利用します。
自宅の近くから、大阪や神戸に乗換えなしで行けるので便利です。

地域公共交通を使うメリット

バス車内での交流がとても楽しいです。
荷物を持ってくれる運転手さんもおり、利用しやすいです。

いつも家族や近所の方に送迎を頼むのは申し訳ないのでバスを
使っています。頼らなくても外出でき、気持ちが楽です。

地域公共交通を“お試し”で使ってみるツール「あこか」

市内の路線バス・アコバスが乗り放題になる「あこか」は、値段が安く助かっています。
私は、年間 5,000 円を払ってバスを 4.2 万円分も利用しています。

試しに「あこか」を 1 か月分購入しました。和田山からバスで
竹田城に登ったり、生野へ食事にいったりして楽しみました。

「あこか」は市役所等で販売しています。
1 か月 500 円、10～12 カ月 5,000 円です。詳しくは 2 章 2.2.1(7)をご覧ください。

朝来市

あなたはまちの未来
ASAGOiNG