

朝来市地域公共交通網形成計画

資料編

令和 2 年 3 月

朝来市

目次

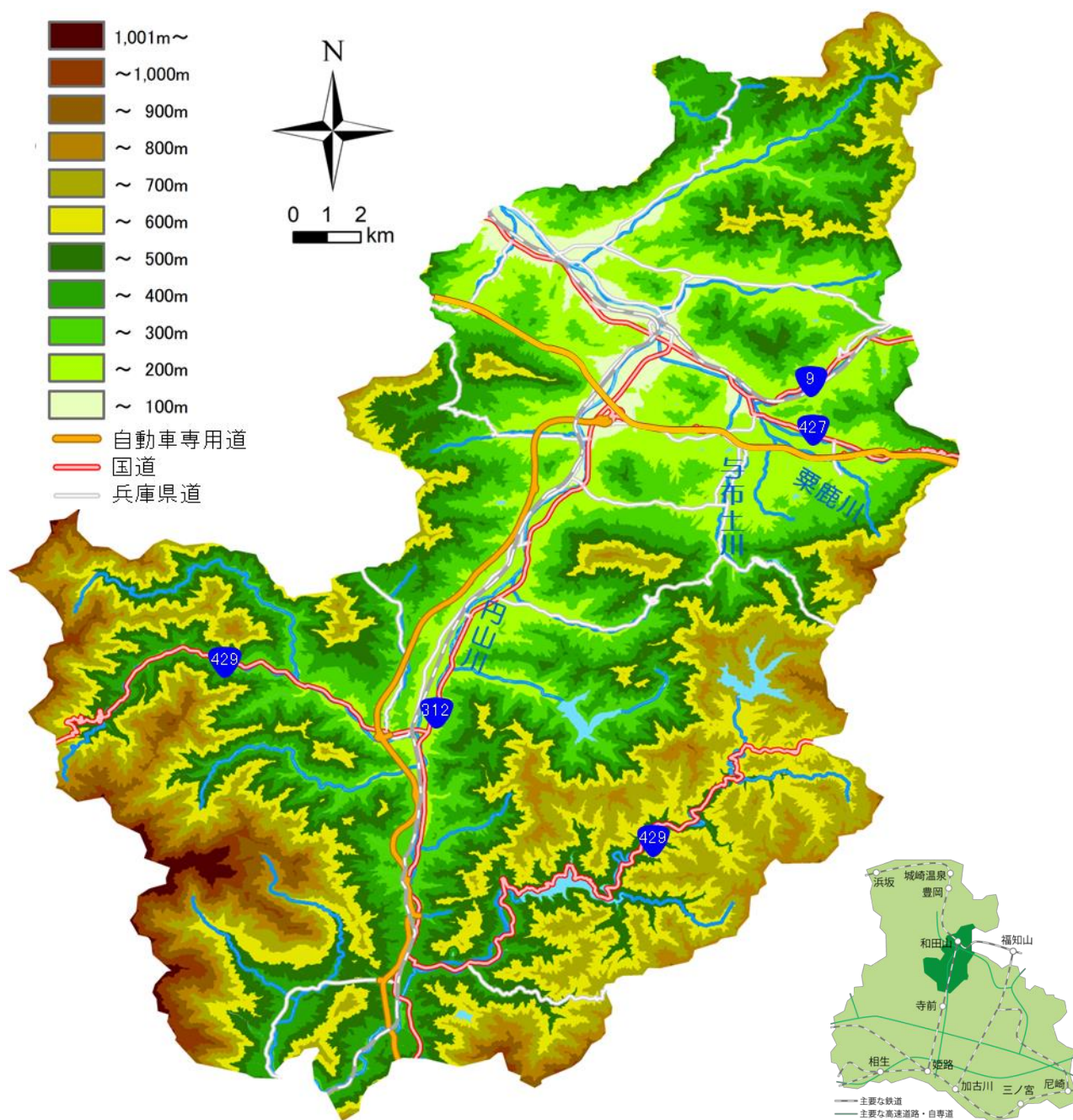
参考 1 現状	参考 1
1.1 地域公共交通を取り巻く環境	参考 1
1.1.1 地形	参考 1
1.1.2 人口	参考 2
1.1.3 事業所	参考 7
1.2 バス停ごとの利用者数	参考 8
参考 2 上位・関連計画	参考 14
2.1 まちづくりに関する上位・関連計画	参考 14
2.2 土地利用・施設配置に関する上位・関連計画	参考 17
2.3 交通に関する関連計画	参考 19
2.4 本市のその他関連計画	参考 21
2.5 広域的な関連計画	参考 24
参考 3 地域ニーズの把握	参考 29
3.1 公共交通に関するアンケート	参考 29
3.1.1 公共交通に関するアンケート調査の概要	参考 29
3.1.2 回答者の属性	参考 30
3.1.3 ふだんの行動	参考 32
3.1.4 自家用車の利用状況	参考 40
3.1.5 鉄道の利用状況	参考 42
3.1.6 バスの利用状況	参考 45
3.1.7 バスに対する評価	参考 49
3.1.8 デマンド方式の運行サービスに対する意見	参考 57
3.1.9 地域公共交通のあり方	参考 59
3.2 バス利用者アンケート	参考 64
3.2.1 バス利用者アンケート調査の概要	参考 64
3.2.2 回答者の属性	参考 66
3.2.3 バスの利用状況	参考 69
3.2.4 地域公共交通のあり方	参考 74
3.3 地域ヒアリング	参考 77
3.3.1 地域ヒアリングの概要	参考 77
3.3.2 地域ヒアリングの開催結果	参考 78
参考 4 計画策定の経緯	参考 84
4.1 計画策定の経緯	参考 84
4.2 朝来市公共交通会議条例	参考 85
4.3 朝来市公共交通会議委員名簿	参考 86

参考 1 現状

1.1 地域公共交通を取り巻く環境

1.1.1 地形

円山川、与布土川、栗鹿川などの主要河川沿いに鉄道・幹線道路等が整備されています。
その沿線で居住地が形成されています。



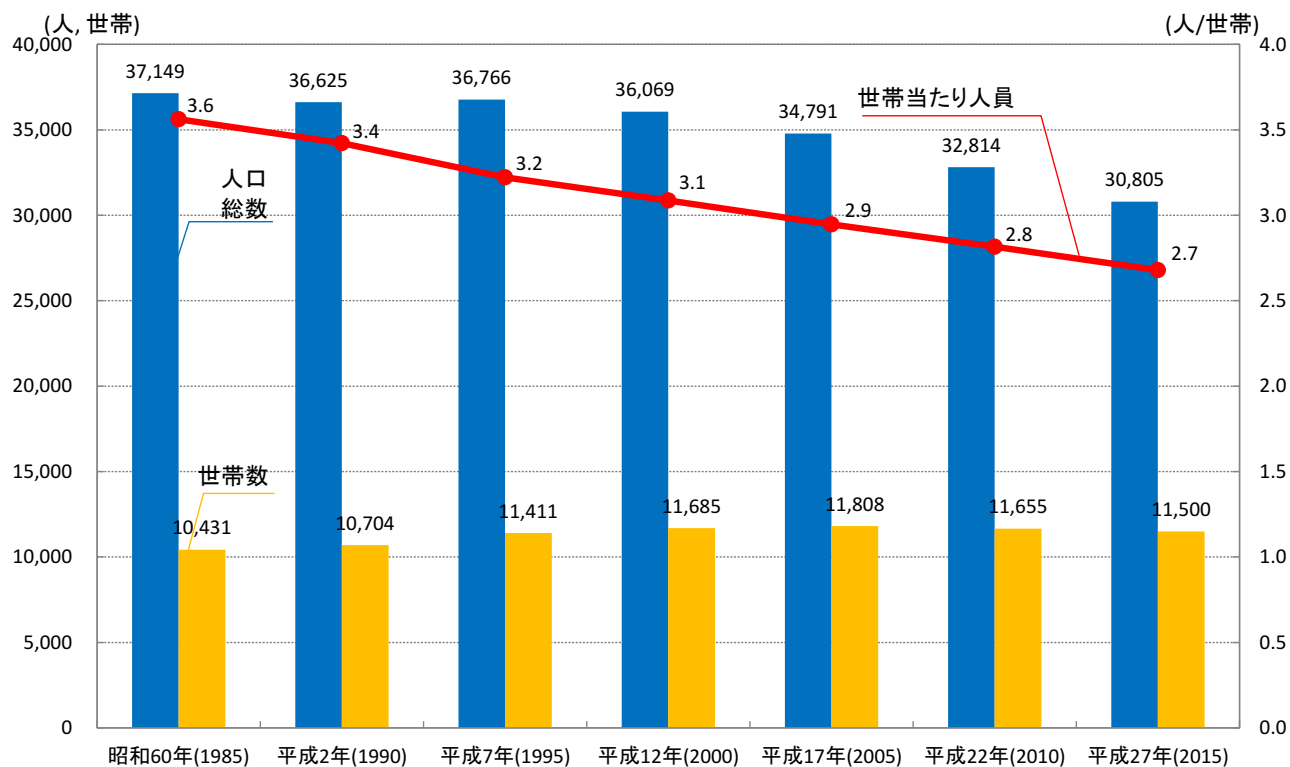
資料：国土地理院数値地図

図 地形

1.1.2 人口

(1) 世帯数の推移

1985年以降の世帯数の推移をみると、総人口の減少に反して、微増傾向となっています。その結果、世帯あたりの人口は、1985年の約3.6人から、2015年には約2.7人に減少しています。



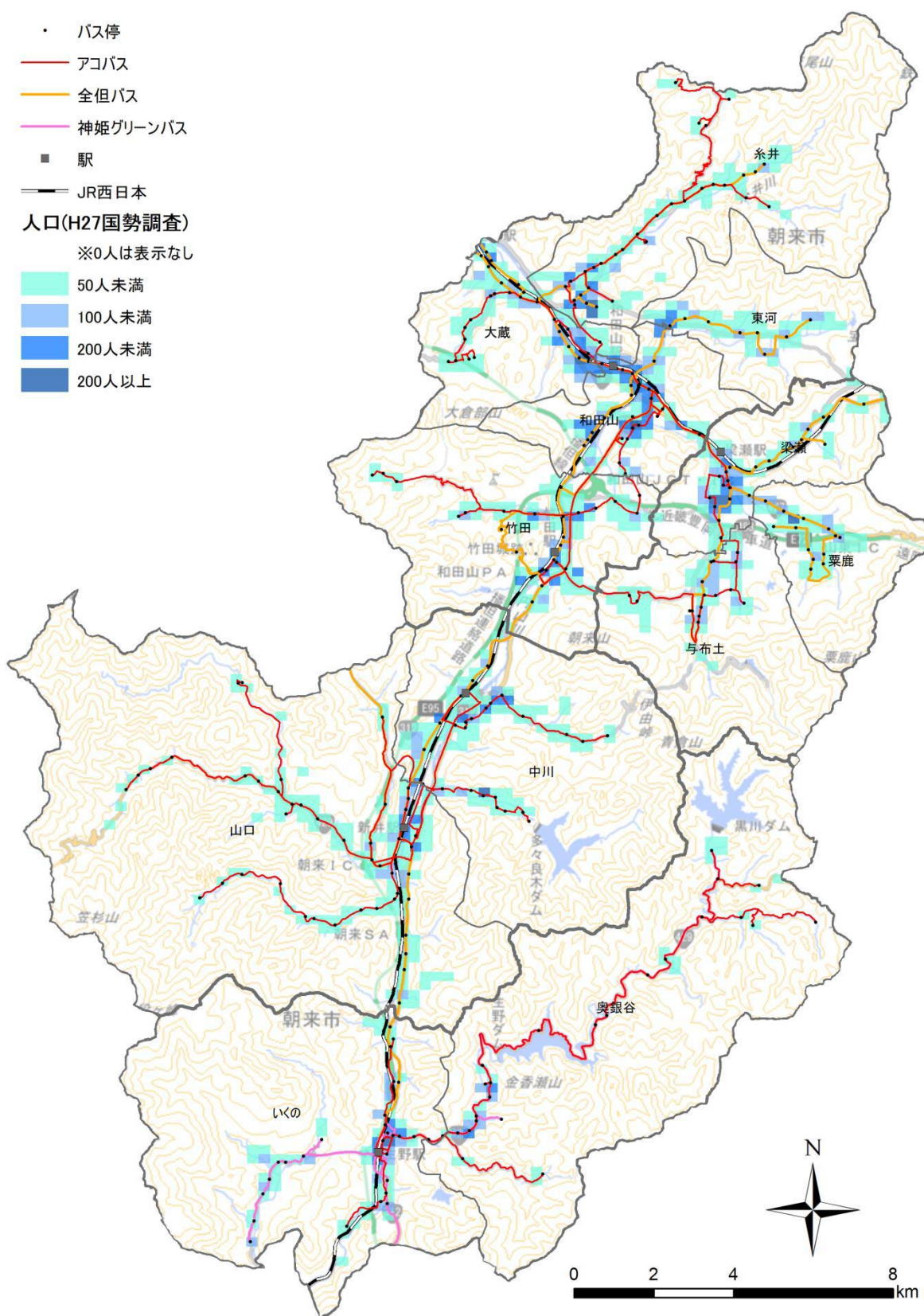
資料：国勢調査

図 世帯数の推移

(2) 地域別の人口等分布

① 居住者の分布

旧4町ごとに人口の集積がみられます。特に、旧和田山町の国道9号沿線で、人口の集積が最も多くみられます。また、谷に沿って流れる円山川、与布土川、栗鹿川などの河川沿いに、線形上に居住地が形成される特徴を有しています。



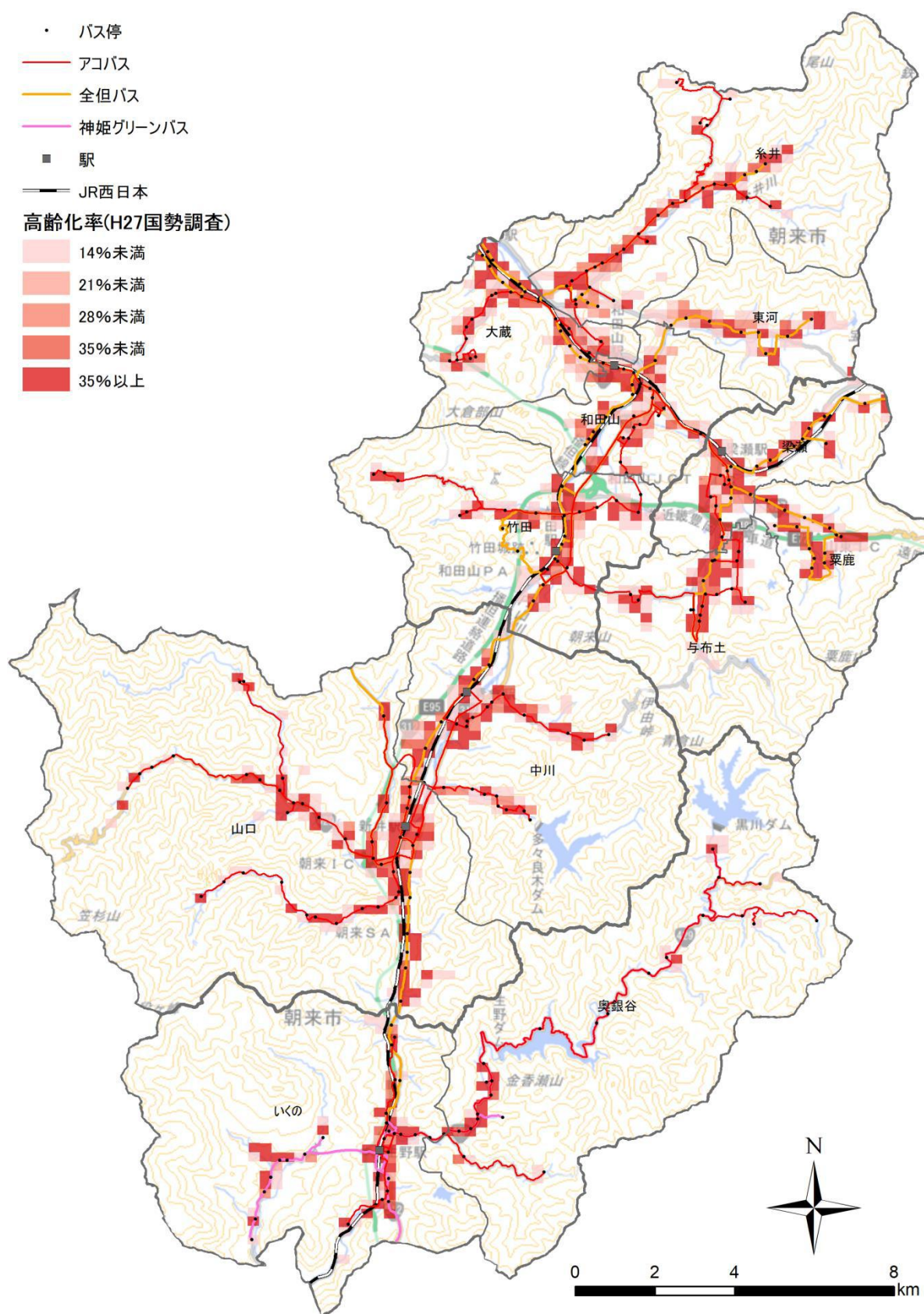
資料：平成27年国勢調査（250mメッシュ）

図 居住者の分布

② 高齢化率

高齢化率をみると、35%を上回る地域が市全域で見られます。

地域自治協議会ごとでみると、旧生野町の奥銀谷地区では、高齢化率が約 46.9%を占めています。
また、栗鹿、与布土地区や旧朝来町でも高齢化率が約 4 割と高くなっています。



資料：平成 27 年国勢調査（250m メッシュ）

図 高齢化率の分布

表 地域自治協議会ごとの人口（平成 27 年）

地域	自治協	人口(人)				高齢化率 (%)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
		総人口	15 歳未満	15-64 歳	65 歳以上			
生野	いくの	2,781	287	1,513	981	35.3	48.8	57.0
	奥銀谷	883	69	400	414	46.9	63.1	14.0
和田山	糸井	2,648	314	1,527	805	30.4	37.2	71.1
	大蔵	3,133	424	1,756	932	29.9	16.4	190.6
	和田山	5,058	706	3,007	1,297	25.9	14.1	359.2
	東河	1,569	256	927	384	24.5	14.4	109.0
	竹田	3,177	396	1,650	1,125	35.5	29.4	108.0
山東	梁瀬	3,161	435	1,738	986	31.2	13.8	229.6
	栗鹿	1,183	148	578	456	38.6	12.6	93.5
	与布土	1,205	127	600	478	39.7	22.8	52.7
朝来	朝来(中川)	2,809	311	1,402	1,083	38.7	42.6	65.9
	朝来(山口)	3,198	349	1,565	1,284	40.2	87.7	36.5
朝来市 全域		30,805	3,822	16,663	10,225	33.3	403.0	76.4

※高齢化率は、年齢不詳人口を除いた人口総数を分母として算出

資料：平成 27 年国勢調査

③ 将来人口

地域自治協議会ごとに2010年から2060年までの人口変化をみると、人口減少率が5割を上回る予想となっています。特に、旧生野町の奥銀谷地区、旧山東町の与布土地区で6割以上の人口減少が予測されています。

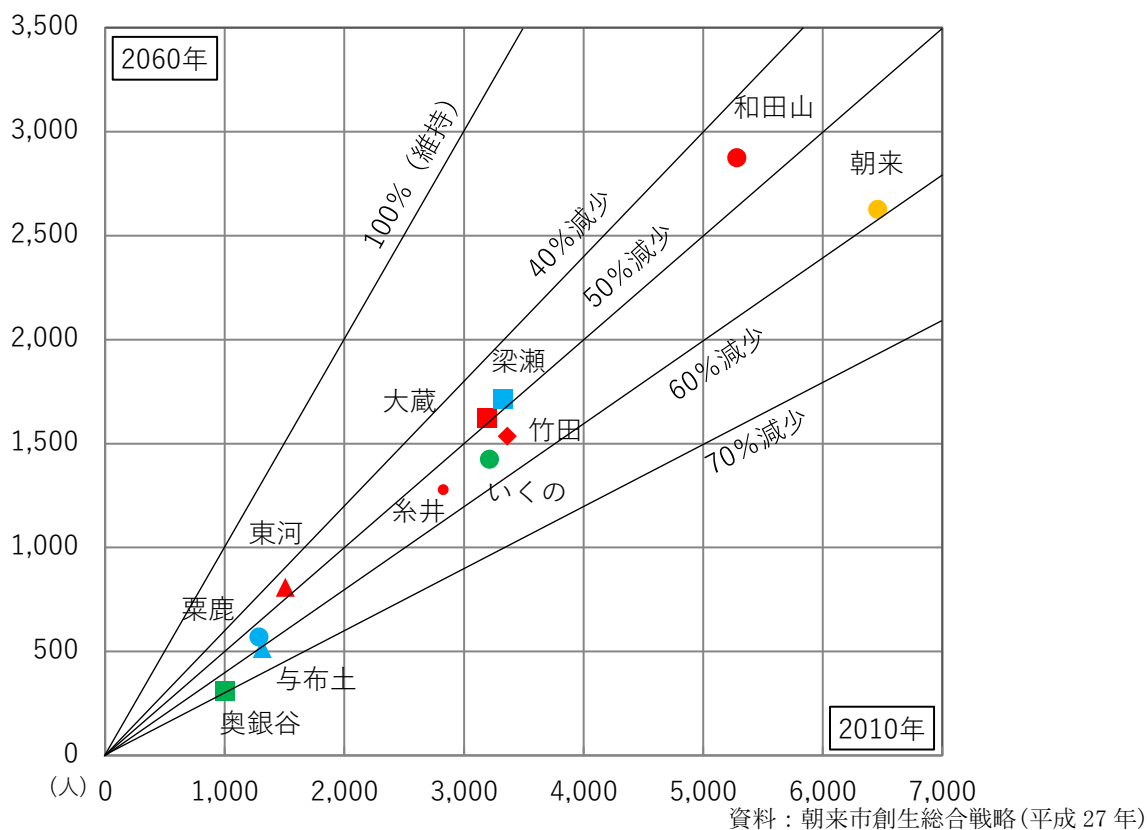


図 地域自治協議会ごとの人口変化率（2010年→2060年までの予測）

表 地域自治協議会ごとの人口推移（2010年→2060年までの予測）

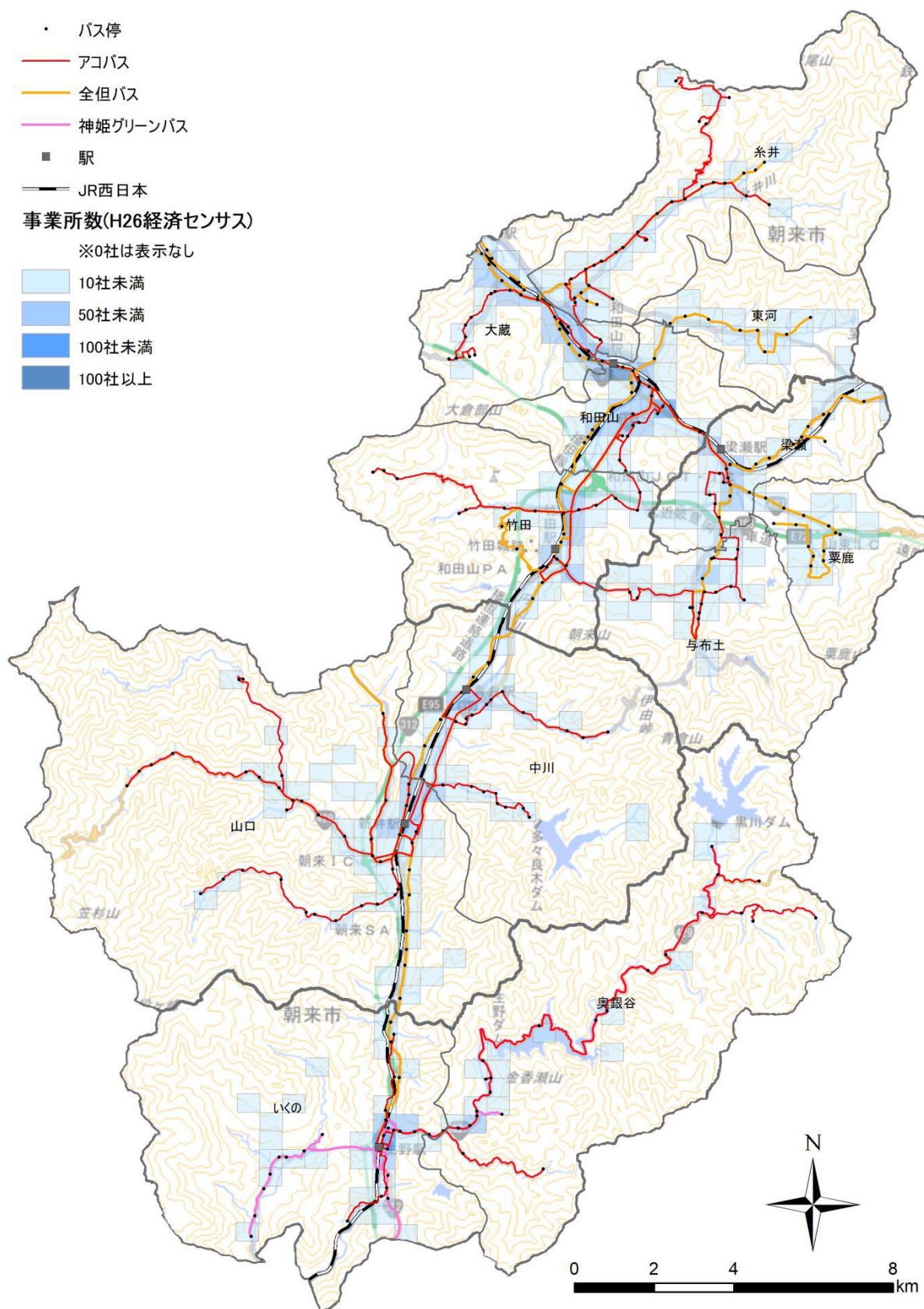
地域	自治協	2010 年	2060 年				人口減少率
		総人口	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上	
生野	いくの	3,214	1,424	99	621	703	-55.7
	奥銀谷	1,007	311	21	124	166	-69.1
和田山	糸井	2,826	1,279	97	569	613	-54.7
	大蔵	3,199	1,624	131	756	737	-49.2
	和田山	5,283	2,874	228	1,283	1,362	-45.6
	東河	1,508	808	65	387	356	-46.4
	竹田	3,364	1,535	127	711	697	-54.4
山東	梁瀬	3,328	1,712	134	813	765	-48.6
	栗鹿	1,287	570	45	289	236	-55.7
	与布土	1,315	514	39	221	255	-60.9
朝来	朝来(山口)	6,461	2,625	208	1,216	1,201	-59.4
朝来市	全域	32,792	15,276	1,194	6,990	7,091	-53.4

※年齢不詳は除く

出典：朝来市創生総合戦略(平成27年)

1.1.3 事業所

事業所は、国道9号・312号沿道を中心に分布しています。特に和田山駅周辺、一本柳交差点周辺ならびに生野駅周辺では、500mメッシュ内に50社以上が集積しています。



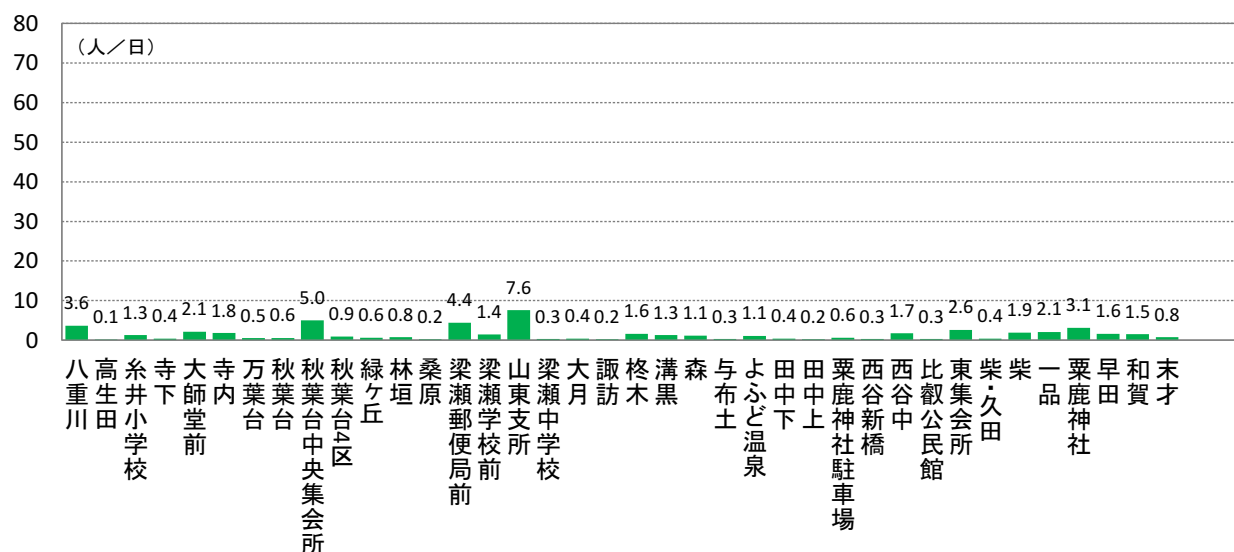
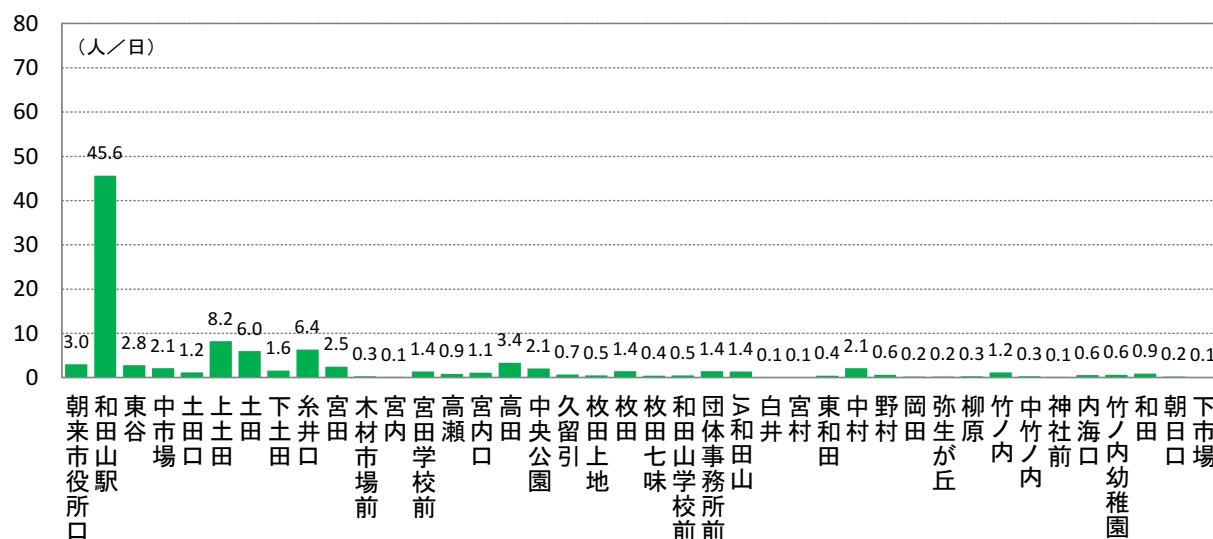
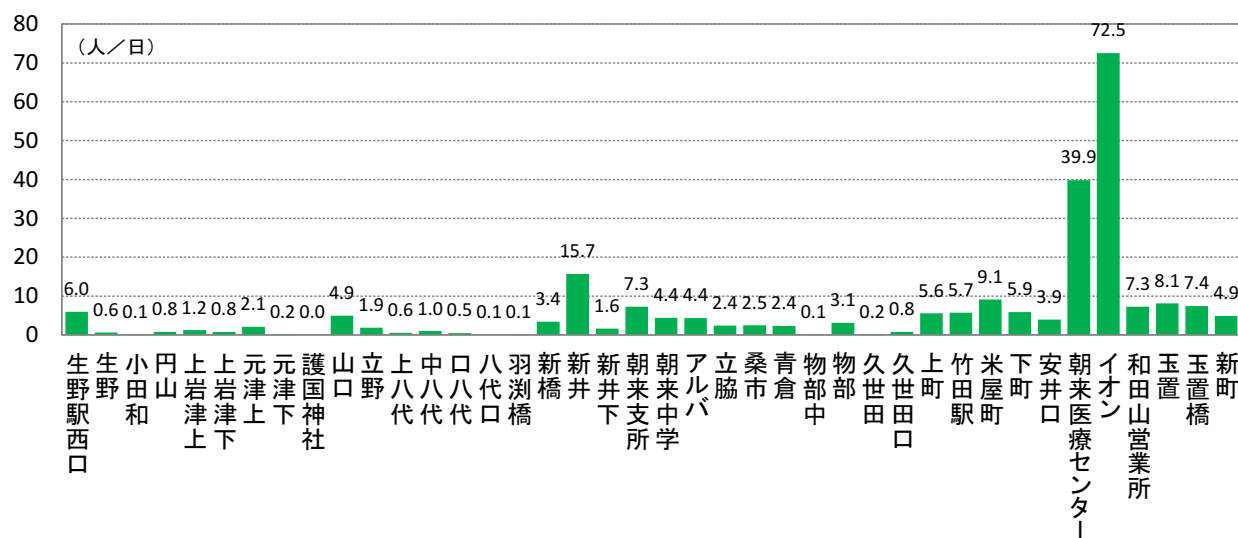
資料：平成26年経済センサス基礎調査（500mメッシュ）

図 事業所の分布

1.2 バス停ごとの利用者数

① 全但バス

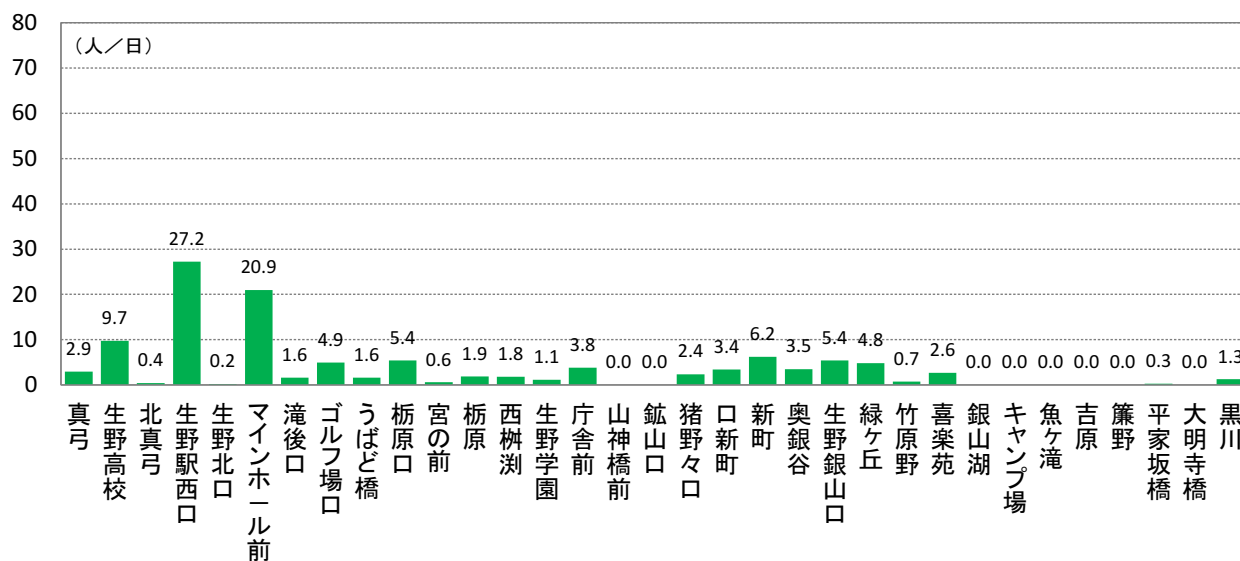
全但バスの各バス停における利用状況は、イオンが最多で1日あたり 72.5 人となっています。
次いで、和田山駅で1日あたり 45.6 人、朝来医療センターで1日あたり 39.9 人となっています。
その他のバス停では、利用者が1日あたり1人以下のバス停も多く見られます。



※ 平成 29 年 6 月 23 日(金)～29 日(木), 11 月 9 日(木)～15 日(水)の運行日当たりの平均
図各バス停利用状況 (全但バス)

② 神姫グリーンバス

神姫グリーンバスの各バス停における利用状況をみると、生野駅西口が最多となり、1日あたり27.2人となっています。ついで、メインホール前で1日あたり20.9人となっています。その他のバス停では、利用者が1日あたり1人以下のバス停も多く存在しています。



※ 平成29年6月23日(金)～29日(木), 11月9日(木)～15日(水)の運行日当たりの平均

図 神姫グリーンバスの各バス停における利用状況

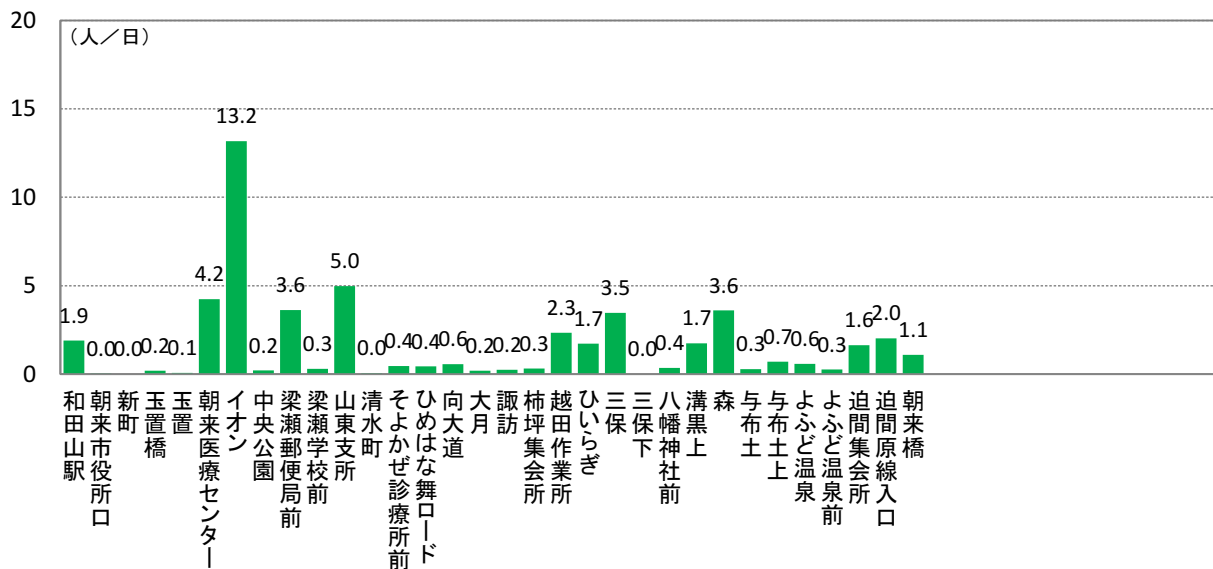
③ アコバス

アコバスのバス停における利用状況をみると、イオンやアルバなどの商業施設への利用が多い結果となっています。また、1日あたりの利用者数が1人未満のバス停が7割以上となっています。

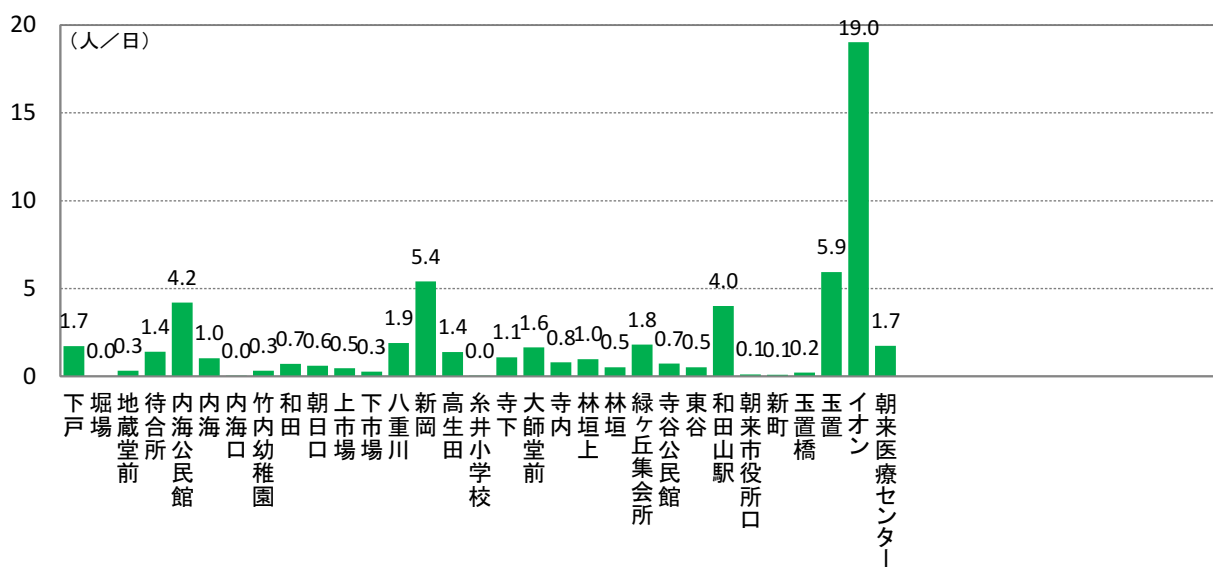
表 アコバスの各バス停における利用状況

アコバス コース	1日あたりの利用者数(乗降計)別 バス停数					バス停数 合計
	10人以上	5人以上 ～10人未満	3人以上 ～5人未満	1人以上 ～3人未満	1人未満	
和田山・山東 コース	1	0	5	7	19	32
	(3.1%)	(0.0%)	(15.6%)	(21.9%)	(59.4%)	(100.0%)
朝日・内海 コース	1	2	2	9	17	31
	(3.2%)	(6.5%)	(6.5%)	(29.0%)	(54.8%)	(100.0%)
岡・藤和コース	1	1	2	10	29	43
	(2.3%)	(2.3%)	(4.7%)	(23.3%)	(67.4%)	(100.0%)
神子畑・老波・ 川上コース	0	1	0	3	31	35
	(0.0%)	(2.9%)	(0.0%)	(8.6%)	(88.6%)	(100.0%)
田路・多々良木 コース	0	1	0	9	17	27
	(0.0%)	(3.7%)	(0.0%)	(33.3%)	(63.0%)	(100.0%)
神子畑・佐中 コース	0	1	0	5	25	31
	(0.0%)	(3.2%)	(0.0%)	(16.1%)	(80.6%)	(100.0%)
デマンド黒川 コース	0	0	0	3	25	28
	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(10.7%)	(89.3%)	(100.0%)
デマンド生野西 コース	0	0	0	2	14	16
	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(12.5%)	(87.5%)	(100.0%)
合計	3	6	9	48	177	943
	(0.3%)	(0.6%)	(1.0%)	(5.1%)	(18.8%)	(25.8%)

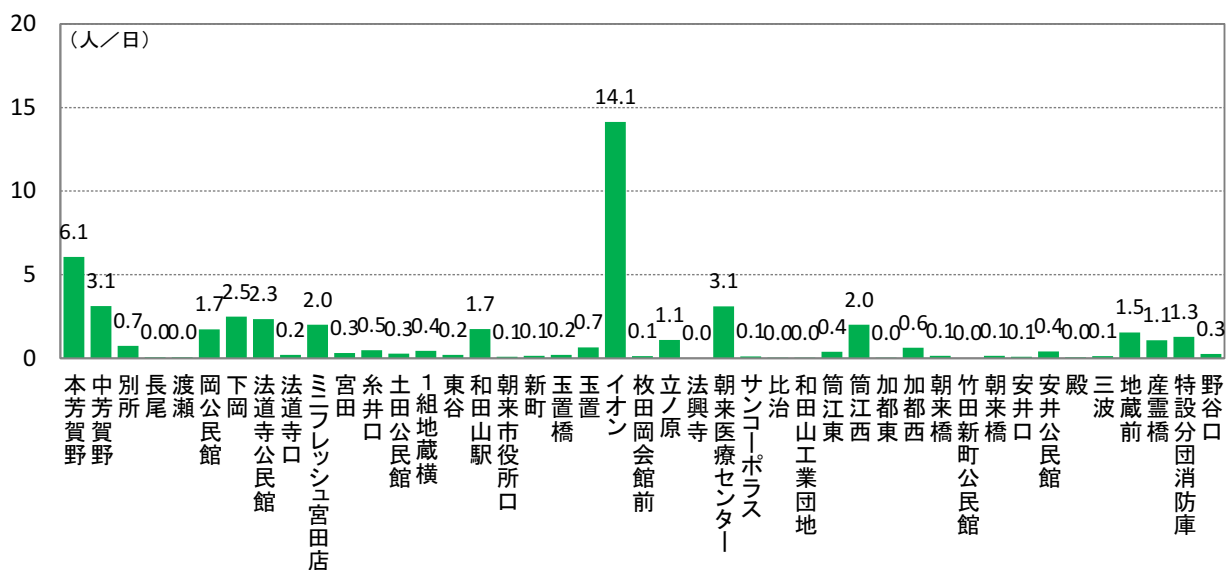
(和田山・山東コース)



(朝日・内海コース)

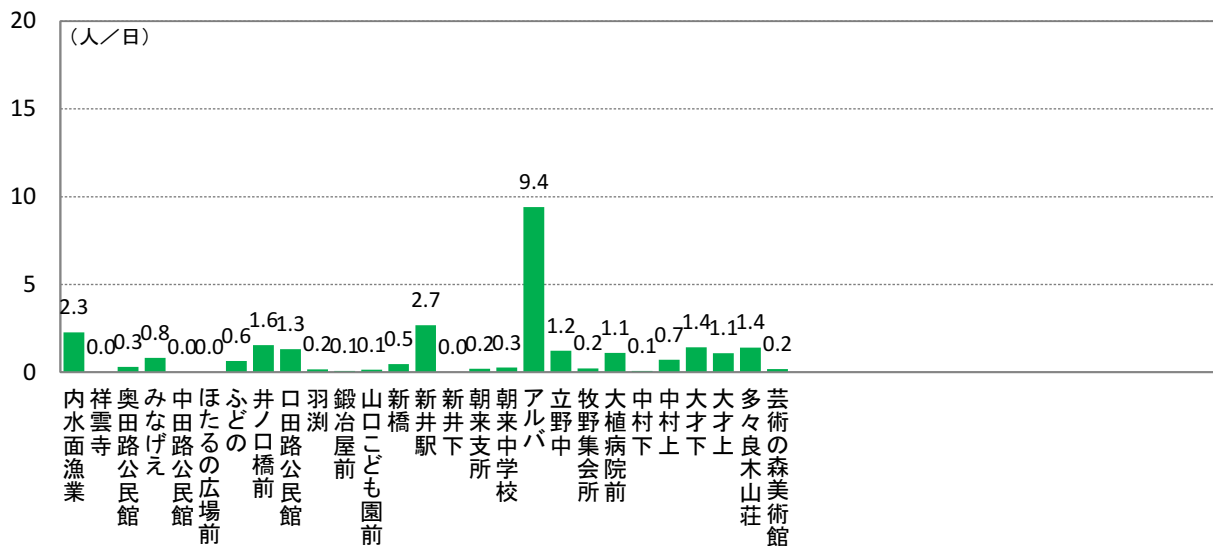


(岡・藤和コース)

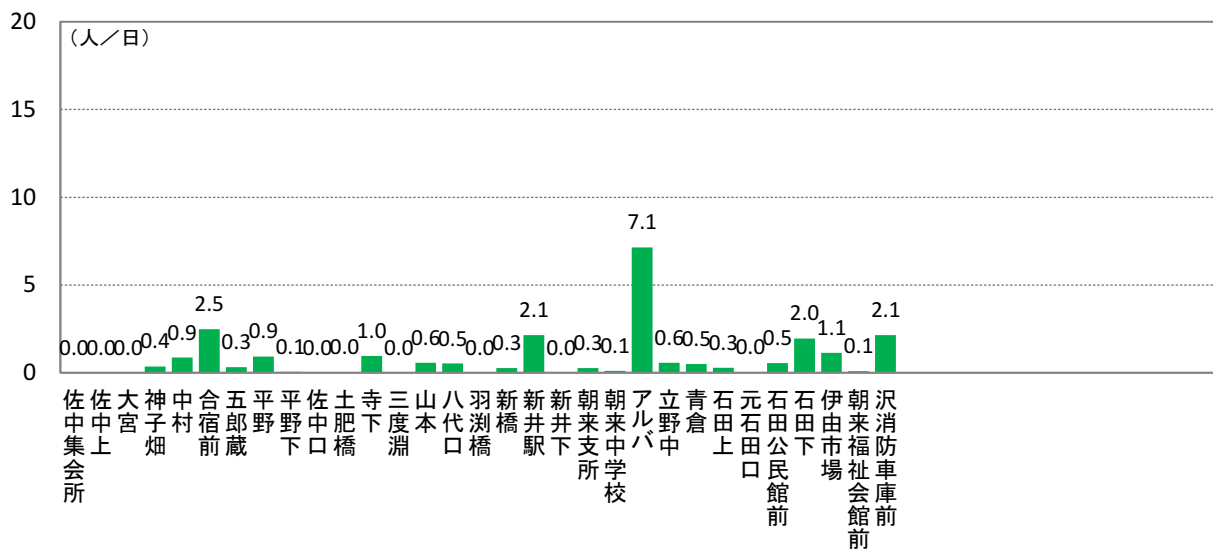


※平成29年4月1日(土)～平成30年3月31日(土)の運行日当たりの平均
図 各バス停利用状況(アコバス その1)

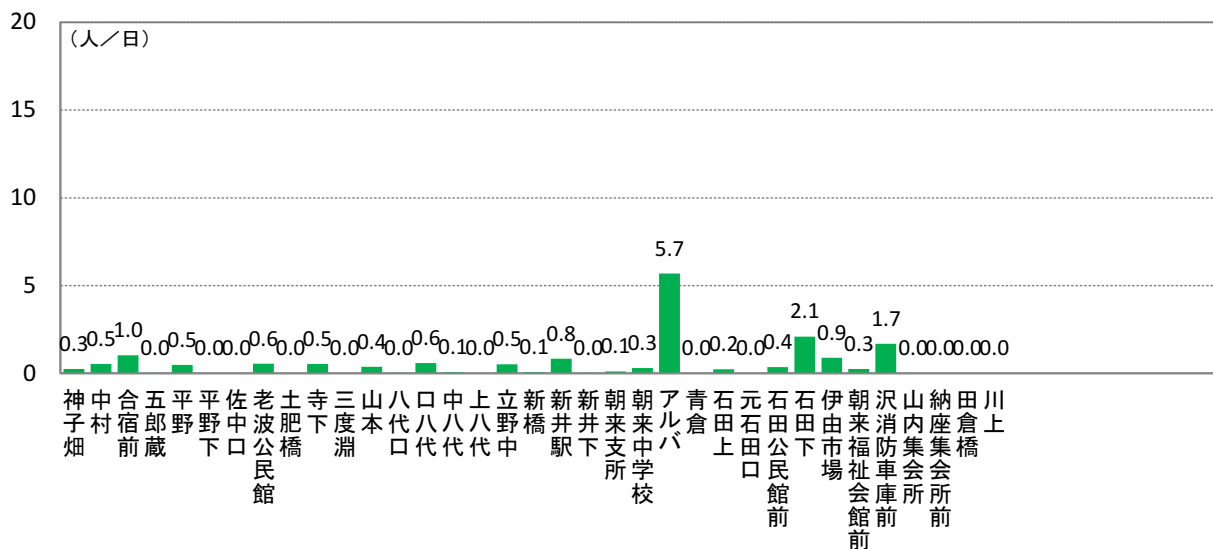
(田路・多々良木コース)



(神子畑・佐中コース)

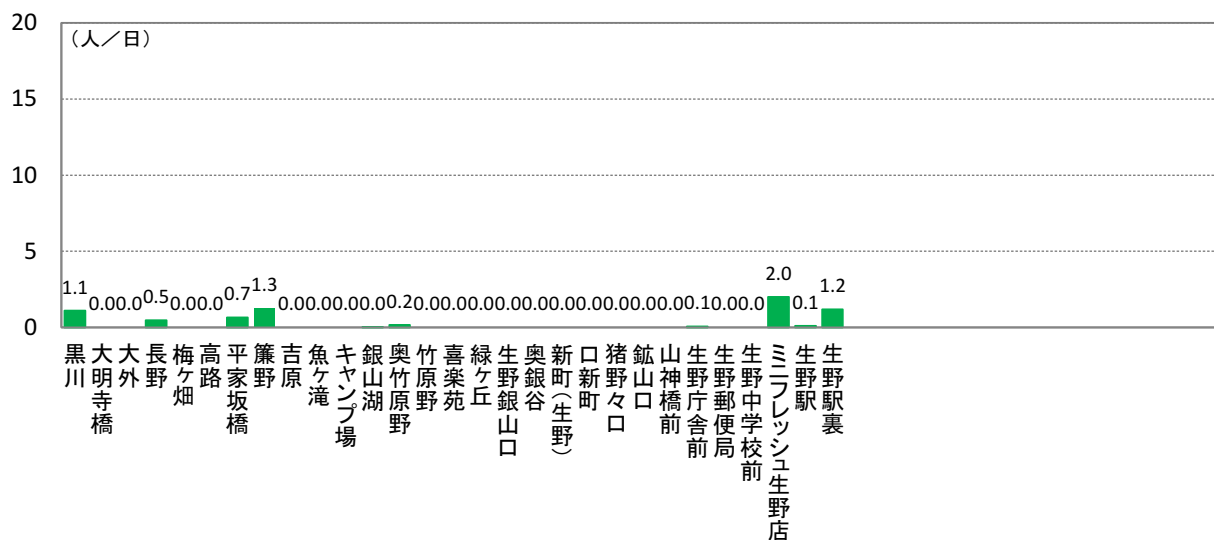


(神子畑・老波・川上コース)

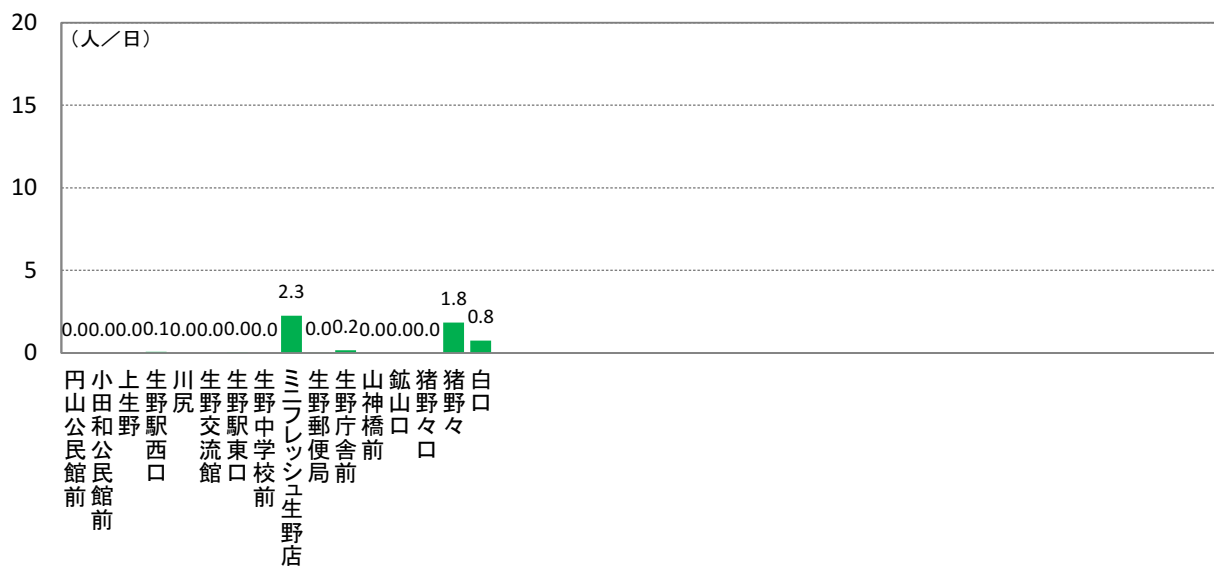


※平成 29 年 4 月 1 日(土)～平成 30 年 3 月 31 日(土) の運行日当たりの平均
図 各バス停利用状況 (アコバス その 2)

(デマンド黒川コース)



(デマンド生野西コース)



※平成 29 年 4 月 1 日(土)～平成 30 年 3 月 31 日(土) の運行日当たりの平均
 図 各バス停利用状況 (アコバス その 3)

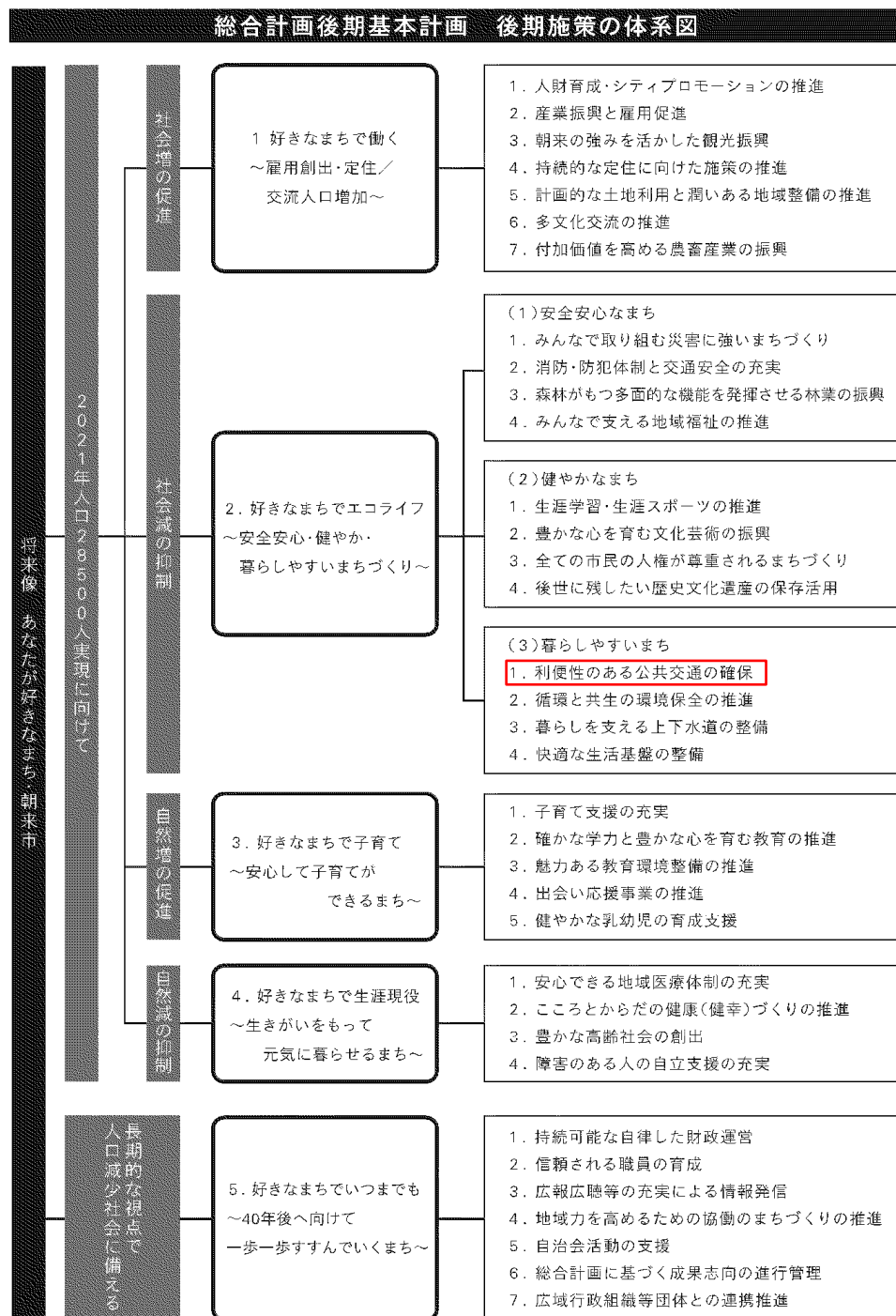
参考2 上位・関連計画

2.1 まちづくりに関する上位・関連計画

(1) 第2次朝来市総合計画（平成30年3月）

『第2次朝来市総合計画（後期基本計画）』は、平成26年度策定の『第2次朝来市総合計画 前期基本計画』の計画期間終了を受け、平成30～33年度までを計画期間として、策定されています。

この計画では、引き続き、人口減少の抑制を最重要課題として、「若者世代を軸とした次世代につながるまちづくり」と「通勤圏からみた生活圏域の形成」を人口政策の視点として掲げ、21世紀中頃の人口を概ね20,000人に維持することを目標としています。そのなかで、人口の社会減を抑制する「暮らしやすいまち」を実現するための施策のひとつとして「**利便性のある公共交通の確保**」が掲げられています。



出典：第2次朝来市総合計画 後期基本計画

図 『第2次朝来市総合計画 後期基本計画』で示された施策体系

「利便性のある公共交通の確保」の目標として、**路線バス、アコバス、鉄道の利便性向上による利用促進**が掲げられています。また、事業の実施方針として、利用状況に応じた**便利で効率的な運行形態へ****の見直し**を行うとともに、乗合タクシーなど市民がさらに利用しやすい公共交通体系となるよう改善に努めることを挙げています。さらに、市民との役割分担においては、住民の役割として、**地域みんなで支えあいながら利用**することを示しています。

施策：利便性のある公共交通の確保

○目標と事業実施方針

項目	目標	事業実施方針
バス（路線バス・アコバス）の充実	<u>バス（路線バス・アコバス）の利便性を向上</u> させ、利用促進を図ります。	・市民アンケート調査などを実施し、バスの利用状況等を評価検証し、より <u>便利で効率的な運行形態へと見直し</u> を行うとともに、乗合タクシーなど市民が <u>さらに利用しやすい公共交通体系となるよう改善</u> に努めます。
鉄道の利便性向上と利用促進	<u>鉄道の利用促進</u> を図り、JR 播但線の高速化・電化をめざします。	・鉄道交通を維持していくため県と関係市町が連携し、 <u>鉄道利用促進を図る取り組み</u> をしていくとともに、JR に対しても利便性向上について要望を行っていきます。
但馬空港の利用促進	関係機関と連携し東京直行便の実現をめざします。	・但馬空港を存続させていくため県と関係市町が連携して利用促進を図るとともに、東京直行便の実現に向けた取り組みを行っていきます。 ・搭乗目標を達成するため、小学校や企業に利用してもらえるように積極的なPRを実施し、市民の利用増加を図ります。

○市民との役割分担

主体	役割分担
住民	自分たちの生活交通手段であることを認識し、地域みんなで支えあいながら利用することが望まれます。
企業	通勤や出張などの際には積極的に公共交通を利用し、地域公共交通の維持に協力することが望まれます。
団体	公共交通の利便性向上を図るため、関係機関への要望活動を行うことが望まれます。

○活動指標

【成果指標】	現状値	H33 年度 (目標値)	出典
公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合	15.6%	18.0%	市民意識調査
定期的にバス若しくは JR を利用している市民の割合	13.4%	16.0%	市民意識調査
路線バス及びアコバスの乗車人数 (年間)	228,788 人	250,000 人	総合政策課調査
鉄道乗車人員 (市内 6 駅) (年間)	532,170 人	550,000 人	総合政策課調査
但馬空港搭乗者数 (年間)	933 人	902 人	総合政策課調査
【成果達成へ向けた指標】	現状値	H33 年度 (目標値)	出典
高齢者等優待乗車カード「あこか」の購入者数 (年間)	1,137 人	1,150 人	総合政策課調査
JR 利用促進に係る啓発事業数 (年間)	1 事業	3 事業	総合政策課調査
但馬空港利用促進に係る啓発事業数 (年間)	2 事業	3 事業	総合政策課調査

出典：第 2 次朝来市総合計画 後期基本計画（朝来市 平成 30 年 3 月）

図 『第 2 次朝来市総合計画 後期基本計画』で示された交通に関する施策内容

(2) 朝来市創生総合戦略（平成 27 年 10 月）

『朝来市創生総合戦略』は、平成 27 年度から平成 31 年度までを計画期間として、「ひと」、「しごと」、「まち」の視点から、朝来市創生に向けた 3 つの基本目標とその基本的な方向が示されています。

<『朝来市創生総合戦略』の基本目標>

【ひと】朝来市を担い貢献する人財づくり

- ふるさと愛の醸成などによるふるさと回帰の促進や新しい人の流れをつくる移住を促進するとともに、出会い、出産から子育てまでの切れ目ない支援を行うことによって、朝来市を支える人財を確保・育成します。

【しごと】魅力ある多様な生業の機会づくり

- 朝来市経済成長戦略による取組を推進し経済活性化を図るとともに、「安定したしごと」、「やりがいのあるしごと」づくりを推進します。

【まち】希望を持ち、心豊かな暮らしを営めるとともに、地域間の連携による特色ある地域づくり

- 地域自治協議会や自治会などとの連携・強化を図りながら、地域の主体的なまちづくりを進めるとともに、朝来市の魅力を発信するシティプロモーション戦略を展開します。また、関係市町との広域連携を推進し、地域の活性化を図ります。

2.2 土地利用・施設配置に関する上位・関連計画

(1) 朝来市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月）

『朝来市都市計画マスタープラン』は、平成 25 年度から 10 年間を計画期間として、都市づくりの方針を定めています。この計画では、将来像を「人と緑 心ふれあう 交流のまち 朝来市」とし、目指すべきまちの姿を達成するための要素の 1 つに「**公共交通が確保されているまち**」を挙げています。

また、公共交通に係る基本的な方策として、**地域需要に対応した公共交通の利便性向上**を図ることや、**地域との連携や福祉施策との連携**による個別対応を検討することとされています。さらに、アコバスなどの地域公共交通を、市民ニーズに基づききめ細かに活用することで、鉄道又は路線バスとの乗り継ぎの改善など、**交通結節機能の向上**に努めることとされています。

（目指すべきまちの姿）

【将来像】

人と緑 心ふれあう交流のまち 朝来市

【目指すべきまちの姿】

1 安心生活	
①災害に強い安全なまち	自助・共助・公助がバランスよく確保された、災害に強いまちを目指します。
②良好な定住環境のまち	快適に暮らし続けられる住環境のまちを目指します。地域特性に応じた住環境を形成し、内外の人を惹きつける定住環境のまちを目指します。
③公共交通が確保されているまち	持続的に交通利便性が確保されたまちを目指します。
④地域の資源を市民が守り・活かすまち	歴史・文化・芸術に触れることのできる魅力的なまちを目指します。
2 交流活力	
①広域交通基盤を活かしたまち	広域交通基盤を活かしたまちを目指します。
②観光・交流が活発なまち	市内の他の観光・交流拠点等の連携や関係づけを図り、多様な観光・交流のイメージをもつまちを目指します。
③産業活力のあるまち	既存産業に加え新たな産業を誘引するための施策等を推進し、産業活力のあるまちを目指します。
3 環境優先	
①自然環境を守り・活かすまち	市民等によって水と緑の豊かな自然環境が大切に継承される源流域らしいまちを目指します。
②計画的な土地利用のまち	自然環境や農林地と市街地が共存する計画的な土地利用のまちを目指します。
③低炭素で環境にやさしいまち	朝来市らしい低炭素な都市づくりを目指します。
④朝来市らしい景観を守り・活かすまち	基本となる景観構造や景観資源を守りつつ観光・交流に活かす、魅力的な景観のまちを目指します。

（交通に関する基本的な考え方）

①地域公共交通

- ・高齢社会においても自動車に過度に依存せずに安心して暮らしてつづけられる都市づくりに向けて、生活拠点の日常生活利便機能の維持・充実と合わせて、**アコバスなど地域需要に対応した公共交通の利便性向上**を図ります。
- ・地域公共交通を利用することが困難な方については、**地域との連携や福祉施策との連携のもと、個別対応**を検討します。

②基幹的公共交通

- ・本市は、JR 山陰本線と播但線が結節する重要な位置にあり、沿線自治体及び鉄道事業者と協力して機能強化（複線電化、施設改善、利便性及び安全性の向上等）に努めます。
- ・市内の主要施設間及び市内外を結ぶ路線バスについても、基幹的公共交通として、その利便性向上について、関係自治体及び路線バス事業者と協力的な取組みを進めます。
- ・アコバスなどの地域公共交通を、市民ニーズに基づききめ細やかに活用することで、鉄道又は路線バスとの乗り継ぎの改善など、**交通結節機能の向上**に努めます。

出典：朝来市都市計画マスタープラン（朝来市 平成 25 年 3 月）

この計画では、和田山都市計画区域内で都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定し、人口密度の維持と都市サービスの確保に努めるとともに、都市計画区域外である旧３町の中心をなす市街地周辺においても、不便を感じない暮らしの確保及び**地域公共交通軸との連携**が明記されています。

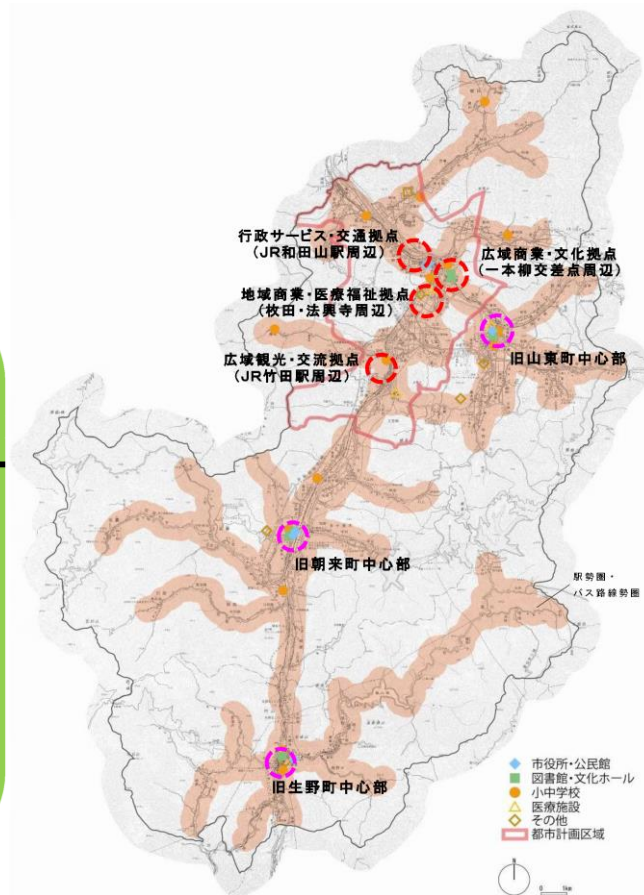


図 『朝来市立地適正化計画』における将来都市構造の基本的な考え方

これらの計画では、人口減少や公共施設の老朽化、市の厳しい財政状況等を踏まえ、取組みの3原則を「保有量の最適化（総量の縮減）、計画的な保全（長寿命化の推進）、効率的・効果的な維持管理・運営（費用対効果の改善）」と定めています。そのうえで、**公共施設の延床面積を40年間で4割削減**することとしています。

2.3 交通に関する関連計画

○ 朝来市公共交通第2次再編計画（平成27年3月）

本市では、自らの力では移動手段を持たない市民の生活交通手段を確保するため、平成19年1月からコミュニティバス（アコバス）の運行を始めるなど、公共交通サービスを提供しています。こうした中で、平成28年5月、医療センターの統合・新病院の建設を契機として、路線バスとアコバスを中心に構成されている市内の公共交通体系の見直しが図られています。

その際、後期高齢者の増加など一層の高齢化の進展と人口減少が正に「待ったなし」で進む中、市民の日常生活を支え、かつ効率的で持続可能な公共交通への再編を図ることや、若い世代の本市への定着・居住促進に資する公共交通サービスの向上を図ることが目的とされました。

具体的には、次の基本方針のもと、次頁に示す再編がなされています。

<第2次再編の基本方針>

- (1) 地域公共交通は、関係法令を遵守し、安全・安心な運行計画と運行管理に万全を期すものとする。
- (2) 路線バスは主要幹線ルートとしての役割を担い、コミュニティバス（アコバス等）は路線バスに繋ぐ役割を担うことを基本とし、路線バスとコミュニティバス（アコバス等）が一体となった運行形態とする。
- (3) 地域公共交通の運行水準は、少なくとも日常生活に必要な活動ができる運行形態とする。
- (4) 地域公共交通は「乗合」を基本とした運行とし、利用に関する基準や運行費用等に関する基準を設定する。
- (5) 地域公共交通の運行を実現していくために、設定した評価基準に基づいて、定期的に評価し、実証運行等も行いながら必要に応じて見直しを行う。
- (6) 「地域の公共交通は、市民みんなで乗って守る」という意識のもとに、市民・行政・交通事業者が、それぞれの役割を認識し、地域公共交通の効率的・効果的な運行形態と利用促進策を講じる。

<第2次再編の概略>

- (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、イオンの相互連絡の強化。
 - ✓ 他の路線バスやアコバスからの乗継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

＜第2次再編の内容＞

地域	種別	コース・路線	経路	ダイヤ
生野・奥銀谷	アコバス	黒川コース 生野西コース	・変更なし	・生野駅西口 8:37 発八鹿駅行は、朝来医療センターに9時までに到着するよう、発車時刻を30分程度繰り上げ。それに応じ、8時台に生野駅西口に到着する便も繰り上げ。 ・その他の便については、変更なし。
	全但バス	山口・生野線	・ 朝来医療センター・イオン経由に変更	
	神姫グリーンバス	生野線・生野学園線 ・黒川線・喜楽苑線	・変更なし	
糸井	アコバス	朝日・内海コース	・和田山医療センター行 → 朝来医療センター行に変更	・全但バスとアコバスのダイヤを調整し、アコバスが運行する火・木曜日は全但バスとアコバスが適切な間隔で運行できるようダイヤを設定。
	全但バス	竹ノ内与布土線	・ 朝来医療センター経由に変更	
大蔵	アコバス	岡・藤和コース	・朝来医療センターを経由 ・下町～和田山医療センターを経由しない	・現在のダイヤをベースに、買い物や通院に要する時間を考慮してダイヤを調整。
和田山	アコバス	和田山・山東コース	・循環ルートに変更（和田山駅⇔イオン⇔よふど温泉⇔朝来医療センター⇔イオン⇔和田山駅）	・各路線について、ダイヤを見直し、あるいは設定。
	全但バス	山口・生野線	・枚田経由 → 朝来医療センター・イオン経由に変更	
		中央公園八鹿線	・和田山駅⇔枚田地区⇔朝来医療センター⇔イオン⇔中央公園に変更（枚田地区の利便性確保）	
		循環線	・ 和田山駅・朝来医療センター・イオンを結ぶ循環線を新設	
東河	全但バス	白井病院線	・和田山医療センター行 → 朝来医療センター行に変更	・現在の全但バスのダイヤに準じて設定。
竹田	アコバス	朝日・内海コース	・和田山医療センター発着 → 朝来医療センター発着に変更 （朝来医療センター止・竹田にこない）	・アコバス岡・藤和線は、現在のダイヤをベースに、買い物や通院に要する時間を考慮してダイヤを調整。 ・山口・生野線は現在のダイヤに準じて設定。（和田山駅～八鹿駅間のダイヤに変更が生じないように設定）
		岡・藤和コース	・安井口⇔竹田駅⇔和田山医療センター⇔加都西 → 安井口⇔加都西 に変更（竹田まちなかを經由しない） ⇒ 平成29年度に見直しを行い、竹田まちなかを經由したルートに再変更	
	全但バス	山口・生野線	・久世田⇔和田山医療センター⇔竹田駅⇔安井口⇔枚田⇔和田山駅 → 久世田⇔竹田駅⇔安井口⇔朝来医療センター⇔イオン⇔和田山駅に変更（朝来医療センター、イオン経由に変更）	
		白井病院線	・和田山医療センター発着 → 朝来医療センター発着に変更（朝来医療センター止・竹田にこない）	
梁瀬・与布土	アコバス	和田山・山東コース	・和田山駅⇔イオン⇔よふど温泉⇔朝来医療センター⇔イオン⇔和田山駅 という循環ルートに変更	・現在のダイヤをベースに、買い物や通院に要する時間を考慮してダイヤを設定。 ・金浦線はデマンド方式（事前予約制）とすることで運行経費を節減。
	全但バス	竹ノ内与布土線	・ 朝来医療センター経由に変更	
		金浦線	・山東支所行 → 山東支所・イオン経由朝来医療センター・和田山駅行に変更 ・デマンド方式に移行 ・曜日を限定した運行に変更	
栗鹿	全但バス	柴線	・イオン行 → 朝来医療センター行に変更	・現在のダイヤをベースに、買い物や通院に要する時間を考慮してダイヤを調整。
朝来	アコバス	田路・多々良木コース	・アルバ～和田山医療センター間を廃止 ・新井駅、青倉で全但バス山口・生野線（朝来医療センター・イオン方面）に接続	・現在のダイヤをベースに、買い物（アルバ）や通院（立野中）に要する時間を考慮してダイヤを設定。 ・新井駅ならびに青倉で、アコバスと全但バス（朝来医療センター方面）との接続を考慮してダイヤを設定。
		神子畑・佐中コース	・沢消防車庫前～和田山医療センター間を廃止 ・新井駅で全但バス山口・生野線（朝来医療センター・イオン方面）に接続	
		神子畑・老波・川上コース	・川上⇔石田上⇔アルバ → 川上⇔石田上⇔青倉⇔アルバに変更 ・青倉で全但バス山口・生野線（朝来医療センター・イオン方面）に接続 ・デマンド方式に移行（一部区間）	
	全但バス	山口・生野線	・朝来医療センター・イオン経由に変更 ・新井駅・青倉でアコバスと接続	

出典：朝来市公共交通第2次再編計画（平成27年3月）

2.4 本市のその他関連計画

(1) 福祉分野に関する関連計画

平成 29 年 3 月に策定された『第 3 期朝来市地域福祉計画』では、基本目標の 1 つである「安心して暮らせる地域づくり」を実現する施策の方向として「外出・移動支援の充実」を挙げています。具体的には、**市民や家庭がアコバスを有効に活用**することをはじめ、関係機関との連携による**公共交通機関を利用しやすい環境づくり**や、障害のある人の社会参加を推進するための**タクシー利用による外出支援**も明記されています。

また、平成 27 年 3 月に策定された『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』でも、高齢者が、住み慣れた地域でできるかぎり安心して自立生活を続けるための施策として、**交通費の一部を助成する外出支援**を挙げています。

このほか、平成 26 年 3 月に策定された『第 2 期朝来市障害者計画』では、基本目標の 1 つである「社会参加の促進」を実現する施策の方向として、アコバスをはじめとする既存の**公共交通機関の利便性の向上**に向けた検討と障害者福祉タクシーの利用助成を含めた**移動支援対策の充実**が示されています。

表 『第 3 期朝来市地域福祉計画』における外出・移動支援に関する記述

【推進に向けて各主体が担う役割】

市民や家庭	・子ども連れや高齢者、障がいのある人当に必要なに応じて支援したり、自動車の安全運転に心がける。 ・移動支援ボランティアや関係機関・団体等が実施する交通安全教室等に参加する。 ・コミュニティバス「アコバス」を有効に活用する。 ・違法・迷惑となる駐車・駐輪をしない。
地域	・地域内で道路の危険箇所や不便な施設など、介助等支援が必要な場所の把握・点検を行い、地域で可能な改善に取り組む。 ・関係機関や団体等が実施する交通安全教室等の開催に協力する。 ・地域ぐるみでの道路の清掃に努め、歩きやすい歩行環境を創出する。
関係機関や団体等	・交通安全教室の開催等による交通安全に関する周知に努める。
社会福祉協議会	・広報紙やホームページなどを活用し、外出や移動支援に関する情報を周知する。 ・外出や移動に支援が必要な人にボランティアの調整を行い、支援を継続する。
行政	・必要な箇所においてカーブミラー、ガードレール、視覚障害者誘導ブロック、視覚障害者用付加装置付信号機の設置など、交通安全施設の整備充実を図る。 ・鉄道駅者のバリアフリー化やバス停留所の改良、低床バスの導入促進など関係機関との連携による公共交通機関を利用しやすい環境づくりを推進する。 ・地域住民、交通事業者等の関係者が協力し、地域主体の自主運行を含めて、地域ぐるみで生活交通を守る方策を検討する。 高齢者等優待乗車カード「あこか」の販売を行う。 ・外出支援サービス事業について、サービスの提供に努める。 ・障害のある人の社会参加を推進するため、タクシーを利用した外出支援を行う。

出典：第 3 期朝来市地域福祉計画（朝来市 平成 29 年 3 月）

参考 外出支援サービスについて

本市で現在提供されている外出支援サービス（タクシー運賃の助成）は、次のとおりです。

表 外出支援サービス（タクシー運賃の助成）

サービスの内容	自宅と医療機関または機能訓練施設との間の送迎に係るタクシー※運賃を、一定の割合で割引するサービスで、利用認定者にはサービス利用認定証と、サービス利用確認票を交付します。 サービスを利用される方はタクシー乗車時に利用認定証と利用確認票を運転手に提示し、運賃の内自己負担分をタクシー事業者にお支払いいただきます。 ※ここでいう「タクシー」とは、福祉車両のことをいいます。普通車両のタクシーに乗られた場合にはサービス利用はできません。 福祉車両の例・・・車いす対応スロープ車、回転シート車、ストレッチャー対応リフト車			
対象となる方	在宅生活をされており、1.から3.のいずれかに該当し、一般交通機関を利用することが困難な方 1.おおむね65歳以上で、寝たきりの状態にある方、車いすを利用している方、または通常歩行に必ず介助者の支援が必要な方 2.身体障害者手帳の交付を受けている方のうち、重度の下肢機能・体幹機能障害のため車いす・ストレッチャーを使用しなければ外出が困難な方、またはその他の身体障害により通常歩行に必ず介助者の支援が必要な方 3.療育手帳のA、B1、精神障害者保健福祉手帳の1級、2級の交付を受けている方で、通常歩行に必ず介助者の支援が必要な方			
自己負担と公費負担	区分	自己負担	公費負担	年間公費負担限度額
	生活保護受給者の方および高齢福祉年金受給者の方	負担なし	運賃の100%	30万円
	世帯全員が市民税非課税の方	運賃の10%	運賃の90%	27万円
	世帯の誰かに市民税が課税されているが、本人は市民税非課税の方	運賃の25%	運賃の75%	22.5万円
	本人が市民税課税の方	運賃の50%	運賃の50%	15万円
利用できる範囲	自宅と朝来市、豊岡市、養父市、神崎郡内の医療機関または機能訓練施設との間の送迎 ・医療機関または機能訓練施設以外への目的地の利用はできません。 ・上記の範囲を越える地域の医療機関を利用する場合は、越えた分の利用運賃は全額自己負担となります。			
申請に必要なもの	・外出支援サービス事業利用申請書 ・写真（縦3cm、横2.5cm） ※利用者ご本人であるかを運転手が確認できるように、認定証に貼らせていただきます。			
受付窓口 及び問い合わせ先	健康福祉部 高年福祉課 電話 079-672-6124 生野支所 電話 079-679-5802 山東支所 電話 079-676-2080(代表) 朝来支所 電話 079-677-1165			

出典：朝来市 HP

(2) 観光分野に関する関連計画

『第2次朝来市観光基本計画（平成31年3月）』では、基本方針のひとつに「周遊型・滞在型観光の推進による市内の観光消費拡大の強化」を掲げ、実施施策で「**二次交通の整備**」を盛り込んでいます。また、他自治体施策（兵庫県事業「たじまわる」等）と市域を超えた連携を目指しています。

表 『第2次朝来市観光基本計画』における観光二次交通に関する記述

基本方針	②周遊型・滞在型観光の推進による市内の観光消費拡大の強化
実施施策	③周遊型・まちなか観光の誘客推進 > (3)二次交通の整備 鉄道での観光来訪客を念頭に、JR西日本やバス会社、タクシー会社等と連携するほか、レンタサイクルの仕組みづくりを行うことで、駅を基点とした二次交通の整備を進めます。

(3) 環境分野に関する関連計画

平成27年3月に策定された『第2次朝来市環境基本計画』では、交通分野における温室効果ガス排出量の削減に向けた施策のひとつに「公共交通機関の利用促進等」を掲げています。具体的には、**より効率的・効果的な公共交通体系の構築と利用促進**を図ることや**必要に応じたデマンド型コミュニティバスの拡充**を挙げています。

⑤ 交通分野における温室効果ガス排出量の削減

行政の施策

公共交通機関の利用促進等

- 「地域の公共交通は、市民みんなで乗って守る」という認識のもと、市民・行政・交通事業者が連携し、より効率的・効果的な公共交通体系の構築と利用促進を図ります。
- バスや鉄道等公共交通機関の利用を促進するとともに、近くに出かけるときは、徒歩や自転車での移動をするよう啓発します。
- 朝来市コミュニティバス（アコバス）の利用促進を図るとともに、必要に応じてデマンド型コミュニティバスの拡充を検討します。
- 公共交通機関利用促進のため、駅やバスターミナル等交通施設におけるバリアフリー化、エレベータ設置等を進めます。
- 駅周辺における駐車場の整備を促進します。

低公害車の普及及びエコドライブの推進

- 低公害車の普及に努めるとともに、アイドリング・ストップやエコドライブを推進します。

市民・事業者の皆さんへ

- 公共交通機関を積極的に利用しましょう。
- アイドリング・ストップを励行し、急発進・急加速などの運転をやめ、燃費の良い運転に努めましょう。
- 車のトランクには、不要な荷物を載せないようにしましょう。
- タイヤの空気圧など、自動車の整備と点検をこまめに行い、燃費の改善に努めましょう。
- 地元産の農産物や林産物を積極的に購入し、地産地消の取組を広げることで、輸送による温室効果ガスの排出量削減に努めましょう。
- （事業者）地元産の産物を積極的に取り扱しましょう。

出典：第2次朝来市環境基本計画（朝来市 平成27年3月）

図 『第2次朝来市環境基本計画』における交通分野における温室効果ガス排出量の削減

(4) 財政分野に関する関連計画

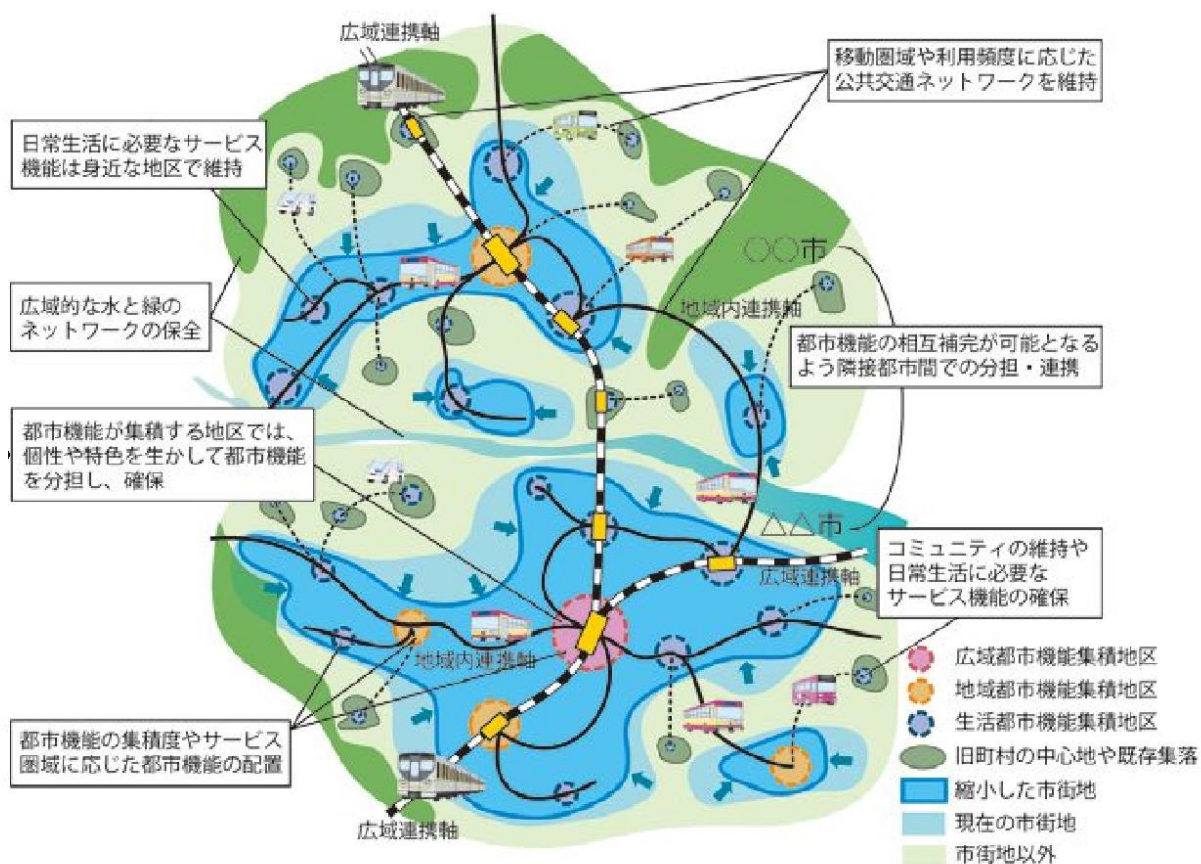
平成29年3月に策定された『第3次朝来市行財政改革大綱・実施計画』では、普通交付税の減額や公共施設の老朽化・耐震化対応から、今後ますます財政状況は厳しくなると予測しています。それを受けて、限られた行政資源を有効に活用できる行政運営改革の実行、将来にわたって健全財政が維持できる財政運営改革の実行などが基本方針として示されています。

2.5 広域的な関連計画

(1) 但馬地域都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月）

『但馬地域都市計画区域マスタープラン』は、長期的視野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として、但馬地域 3 市 2 町を対象に、平成 28 年 3 月に策定されています。

この計画では、既存の鉄道路線を生かした滞在型観光等の広域的な交流促進などの**公共交通ネットワークによる地区間の連携強化**のほか、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等による**地域の交通需要に応じた公共交通ネットワークの維持・確保**が示されています。



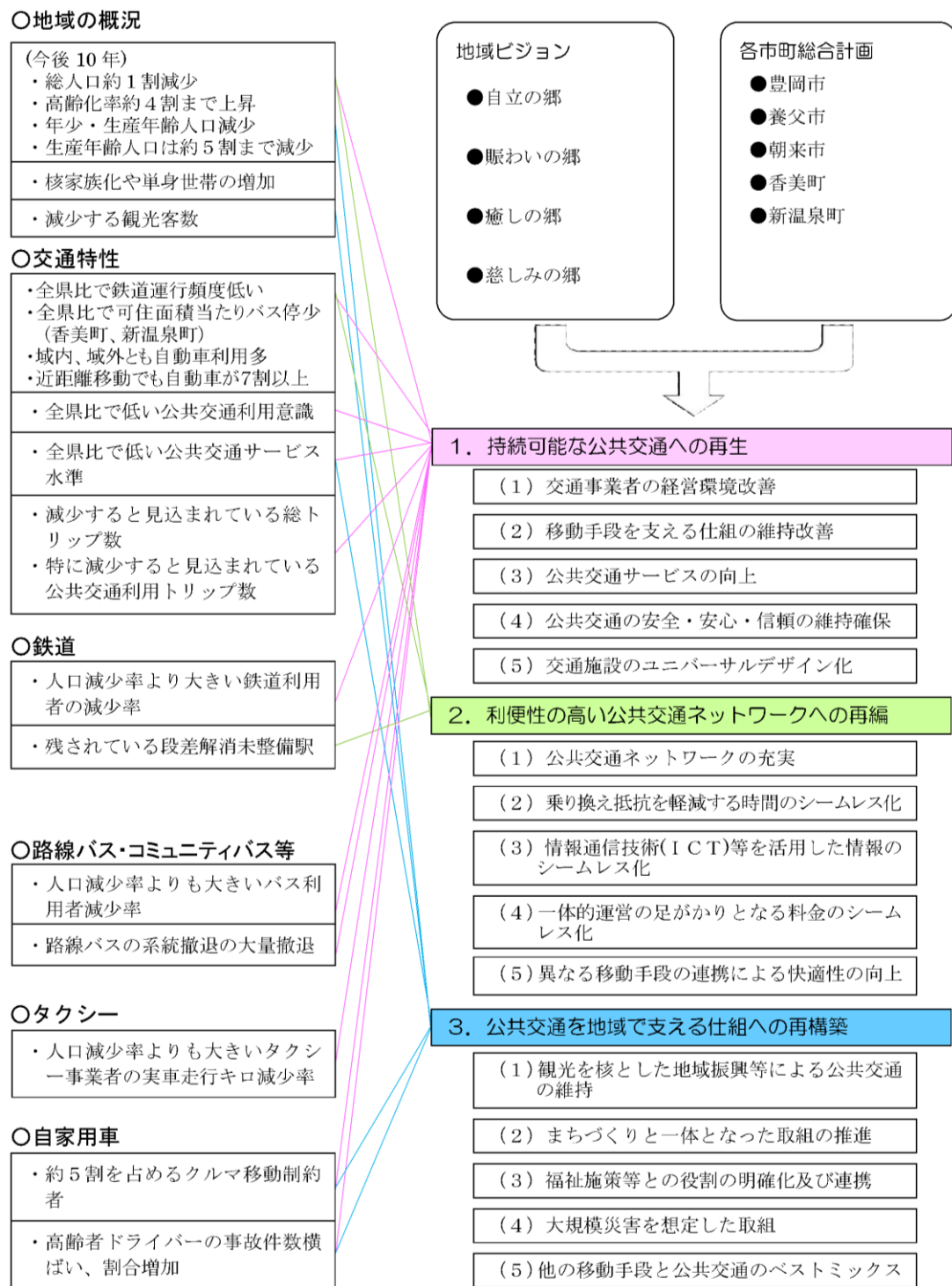
出典：但馬地域都市計画区域マスタープラン（兵庫県 平成 28 年 3 月）

図 『但馬地域都市計画区域マスタープラン』における地域連携型都市構造のイメージ

(2) ひょうご公共交通 10 カ年計画 地域計画～但馬地域版～（平成 26 年 8 月）

平成 26 年 8 月に策定された『ひょうご公共交通 10 カ年計画 地域計画～但馬地域版～』では、地域ビジョンや各市町の総合計画での方向性をふまえ、持続可能な公共交通への再生、利便性の高い公共交通ネットワークの再編、公共交通で地域を支える仕組みの再編が挙げられています。

この計画では、今後 10 年で行う事業を 44 項目、検討を深める事業を 2 項目、具体的に挙げています。



出典：ひょうご公共交通 10 カ年計画 地域計画～但馬地域版～（兵庫県 平成 26 年 8 月）

図 『ひょうご公共交通 10 カ年計画 地域計画～但馬地域版～』における交通施策の方向性

(今後 10 年で行う事業)

基本戦略	取組方針	事業概要	主な実施地域・路線・箇所
持続可能な公共交通への再生	交通事業者の経営環境改善	利用検証会議の設置	JR 山陰本線、播但線等
		地域公共交通会議の設置・活用	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
	移動手段を支える仕組の維持改善	コミュニティバスの運行基準の明確化(「コミュニティバス・アセスメント指針」の活用)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		公共交通の維持(路線バス補助)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		公共交通の維持(路線バス車輛購入補助)	豊岡市、香美町、新温泉町
	公共交通サービスの向上	新型車両等の導入・促進	JR 播但線(寺前～和田山)、JR 山陰本線(城崎温泉以西)、(和田山～城崎温泉)
		鉄道運行の改善(増便、軌道改良)	JR 播但線(寺前～和田山)
		鉄道運行の改善(軌道改良、地上設備改良)	JR 山陰本線(城崎温泉以西)、(和田山～城崎温泉)
		バス停の環境・機能向上(上屋の整備、駐輪場の併設)	全但バス路線
		ダイヤ改善	JR 山陰本線、JR 播但線(寺前～和田山)
		バスの利便性向上(バスロケーションシステムの導入等)	全但バス路線
		公共交通の安全・安心・信頼の維持確保	JR 山陰本線
	交通施設のユニバーサルデザイン化	運転保安設備の設置・更新、防災防火対策(ATS-P の設置)	北近畿タンゴ鉄道宮津線
		軌道の強化(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の実施)	豊岡市、新温泉町
		問題踏切の解消(踏切の改良)	豊岡市、 全但バス路線
利便性の高い公共交通ネットワークの充実	公共交通ネットワークの充実	環境への配慮(低公害車の導入、アイドリングストップの奨励、グリーン経営認証取得)	JR 山陰本線、播但線北近畿タンゴ鉄道宮津線、 全但バス路線
		移動の安全・安心の向上(駅舎の段差解消、転落防止対策、ノンステップバスの導入)	JR 山陰本線、播但線北近畿タンゴ鉄道宮津線、 全但バス路線
		鉄道網・バス路線網の充実・再編、フィーダー交通の充実(路線バスの再編)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
	情報通信技術 (ICT) 等を活用した情報のシームレス化	鉄道網・バス路線網の充実・再編、フィーダー交通の充実(コミュニティバス等の運行)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		広域交通(空港・新幹線)へのアクセスの充実(空港へのバスの運行等)	全但バス城崎温泉但馬空港線等(備考:但馬空港推進協議会)
		時刻表等のわかりやすい情報提供(地域の公共交通を網羅した時刻表の作成、バスマップの作成等)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
	異なる移動手段の連携による快適性の向上	バス停表示の改善(バス停表示の統一化、複数事業者によるバス停の共有化の検討等)	全但バス路線
		広域移動情報の充実(ネット経路検索の機能拡充等)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		デマンド型交通等との連携(タクシー検索アプリの検討等)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
公共交通を地域で支える仕組みへの再構築	観光を核とした地域振興等による公共交通の維持	公共交通による観光客増加促進キャンペーンの実施	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		バス路線を活用した観光路線の創設(「レール&バス de ジオ」等)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		観光誘客に向けた施策の検討(鉄道絵画コンクール、鉄道基地探検隊等への支援、沿線マップの作成やノベルティ・ポスター等による普及啓発等)	姫路～和田山、和田山～居組
		観光誘客に向けた施策の検討(余部鉄橋の現橋の利活用)	香美町
		観光誘客に向けた施策の検討(余部鉄橋鋼材の活用)	香美町 (備考:兵庫県但馬・鳥取県東部地域の交通・観光連携協議会)
		観光誘客に向けた施策の検討(イベントの企画、実施)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		観光誘客に向けた施策の検討(鉄道グッズ館「鉄子の部屋」の拡充、鉄道遺産の活用による利用促進)	新温泉町
		公共交通を活用したイベントの企画・実施(イベント列車の運行・企画切符の販売)	JR 播但線(銀の馬車道のラッピング列車、鉾石の道のラッピング列車) (備考:銀の馬車道プロジェクト・ネットワーク協議会、鉾石の道推進協議会)
		広域広報の実施(鳥取県との広域観光の推進(臨時観光列車の運行、愛称募集等))	豊岡市、香美町、新温泉町 (備考:兵庫県但馬・鳥取県東部地域の交通・観光連携協議会)
		公共交通利用につながる情報季刊誌の発行	豊岡市、 朝来市
	まちづくりと一体となった取組の推進	商店街との連携による中心市街地の活性化(商店街のイベントにあわせた公共交通利用キャンペーンの実施)	豊岡市 (備考:商店街連合会)
		福祉施策等との役割の明確化及び連携	新温泉町
		福祉施策等との連携による効率的な運用(公共交通空白地帯住民へのタクシー利用助成)	養父市、新温泉町
		福祉施策等との連携による効率的な運用(スクールバス・福祉バスへの混乗検討)	豊岡市、養父市
		NPO 等による自主運行バスの導入促進	北近畿タンゴ鉄道宮津線、 全但バス路線
		地域力を活用した支援の検討・実施(ボランティアバス車掌による案内、バス乗務員のサービス介助士資格取得、沿線サポーターの育成・支援、駅舎及び駅周辺の維持管理等)	豊岡市、 朝来市 、新温泉町
		地域力を活用した支援の検討・実施(市町民号の運行)	JR 山陰本線、播但線、北近畿タンゴ鉄道宮津線全但バス路線
	大規模災害を想定した取組	災害時の運行情報提供(HP・携帯電話等への情報提供等)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
		モビリティ・マネジメントの実施(地域住民、企業、学校、転入者等への働きかけ)	豊岡市
		モビリティ・マネジメントの実施(e 通勤促進キャンペーン)	豊岡市
		新しい移動手段への対応(パーソナルモビリティ等の走行環境の構築)	豊岡市、養父市、 朝来市 、香美町、新温泉町
(検討を深める事業)	持続可能な公共交通への再生	ノーマイカーデー・マイバス・マイ電車の日の実施	豊岡市(とよおかノーマイカーデー)

(検討を深める事業)

基本略	取組方針	事業概要	主な実施地域・路線・箇所
持続可能な公共交通への再生	公共交通サービスの向上	既存駅舎の改築(歩行者自由通路の設置)	和田山駅
		バスの利便性向上(バスロケーションシステムの導入)	但馬地域

出典：ひょうご公共交通 10 ヵ年計画 地域計画～但馬地域版～ (兵庫県 平成 26 年 8 月)

(3) 第2次但馬定住自立圏共生ビジョン（令和元年9月）

本計画では、豊岡市を中心市とし、養父市、朝来市、香美町、新温泉町を近隣市町とする定住自立圏としています。本計画の計画期間は、平成29年度から令和3年度までの5年間とされています。

計画では、圏域の将来像を「自然とともに暮らせる圏域づくり」「安心・安全に暮らせる圏域づくり」「賑わいと交流の圏域づくり」とし、令和3年の圏域将来人口目標を16.1万人としています。この実現のための施策のうち、地域公共交通に関するものは「但馬空港の利用促進」と「地域公共交通の利用促進」であり、空路並びに鉄道・路線バスを複数の市町が連携して維持・確保していくこととしています。

連携施策	但馬空港の利用促進	地域公共交通の利用促進
取組内容	コウノトリ但馬空港の一層の利用を促進するとともに、東京直行便の就航に向けての取組を強化する。	圏域内外の広域的な移動手段を確保するため、鉄道やバスの利用を促進するとともに、路線の運行維持に連携して取り組む。
甲の役割	乙や関係市町村等と連携し、運賃助成や広報活動等によりコウノトリ但馬空港の利用促進を進めるとともに、東京直行便の就航に向けて関係機関に対して積極的な働きかけを行う。	乙や関係市町村等と連携し、鉄道やバスの利用を促進するとともに、情報提供や情報の共有化を図り、圏域における課題等について検討を行うとともに、取組の調整を図る。
乙の役割	甲や関係市町村等と連携し、運賃助成や広報活動等によりコウノトリ但馬空港の利用促進を進めるとともに、東京直行便の就航に向けて関係機関に対して積極的な働きかけを行う。	甲や関係市町村等と連携し、鉄道やバスの利用を促進するとともに、情報提供や情報の共有化を図り、圏域における課題等について検討を行う。
成果目標	—	圏域内の公共交通ネットワークの維持

出典：第2次但馬定住自立圏共生ビジョン（令和元年9月）

○但馬空港に係る事業

事業名	但馬空港利用促進事業			関係市町名		
事業概要	コウノトリ但馬空港の利用を促進するため、但馬空港発着の定期便を利用する圏域住民等を対象に航空運賃の一部を助成する。 広報宣伝活動などを実施し、より一層の但馬空港の利用促進を図るとともに、東京直行便の就航に向けての取組を強化する。			全市町		
成果	但馬＝大阪間の既存路線の利用者が増加することにより、貴重な高速公共交通サービスが維持されるとともに、但馬＝東京（羽田）間の乗継利用者が増加することで、但馬と首都圏との潜在需要を示し、東京（羽田）直行便の就航実現に寄与する。					
重要業績 評価指標 （KPI）	指標	現状値（調査時点）		目標値（達成年度）		
	搭乗率	66.5%（2018）		70%以上（2021）		
	東京（羽田）直行便の就航					
事業費 （千円）	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	計
	120,620	125,156	144,542	144,542	144,542	679,402
豊岡市	99,045	103,160	120,494	120,494	120,494	563,687
養父市	7,259	7,259	8,647	8,647	8,647	40,459
朝来市	4,969	5,124	5,016	5,016	5,016	25,141
香美町	4,786	4,733	4,951	4,951	4,951	24,372
新温泉町	4,561	4,880	5,434	5,434	5,434	25,743
国県補助事業等の名称、補助率等						
関係市町の役割分担に係る基本的な考え						
関係市町は連携して利用促進を図るとともに、但馬空港推進協議会の運営に必要な費用は関係市町が按分して負担、それ以外の必要な費用は関係市町がそれぞれに負担する。						

○鉄道に係る事業

事業名		鉄道交通対策事業				関係市町名	
事業概要		地域公共交通であるＪＲと京都丹後鉄道の利用者増加と利便性向上のための事業に取り組む。					全市町
成果							
ＪＲ・京都丹後鉄道の利便性・快適性が向上するとともに、鉄道利用者の増加により日常生活を支える交通機関として鉄道輸送サービスが維持され、圏域内利用者が及び観光客の移動手段が確保される。							
重要業績評価指標（ＫＰＩ）		指標		現状値（調査時点）		目標値（達成年度）	
		１日平均乗車数 （但馬合計）		6,995 人（2016）		現状値以上（2021）	
事業費 （千円）		2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	計
		38,979	39,178	38,240	38,240	38,240	192,877
豊岡市		38,130	38,329	37,283	37,283	37,283	188,308
養父市		175	175	175	175	175	875
朝来市		158	158	158	158	158	790
香美町		402	402	510	510	510	2,334
新温泉町		114	114	114	114	114	570
国県補助事業等の名称、補助率等							
関係市町の役割分担に係る基本的な考え							
関係市町は連携して利用促進に取り組むとともに、輸送改善事業に必要な費用については関係市町等が按分して負担する。							

出典：第2次但馬定住自立圏共生ビジョン（令和元年9月）

○路線バスにかかる事業

事業名	路線バス 八鹿～養父～和田山～新井・生野線					関係市町名
事業概要	朝来市生野町から八鹿駅を結ぶ路線バス（朝来市と養父市を結ぶ基幹路線）の運行に係る費用の一部を補助する。					養父市・朝来市
成果	南但馬地域の基幹路線を確保し、八鹿駅からの鉄道・バス交通と連結することにより、公立豊岡病院や私立県立高校などへの公共交通の利便性の向上が図られる。					
事業費 （千円）	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	計
養父市	3,545	8,037	7,836	7,836	7,836	35,090
朝来市	9,567	9,736	16,885	16,885	16,885	69,958
国県補助事業等の名称、補助率等						
国）地域公共交通確保維持改善事業費補助金（補助率 1/2） 県）市町振興支援交付金（補助率 1/2 以内）						
関係市町の役割分担に係る基本的な考え						
養父市及び朝来市は連携して事業の推進を図るとともに、事業に必要な費用は、それぞれの市が負担する。						

事業名	路線バス 黒川線					関係市町名
事業概要	朝来市生野町黒川から生野駅を結ぶ路線バスの運行に係る費用の一部を補助する。					朝来市
成果	朝来市生野地域と市街地への生活路線であり、生野駅からの鉄道・バス交通と連結することにより、公立豊岡病院などへの公共交通の利便性の向上が図られる。					
事業費 （千円）	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	計
朝来市	1,662	1,763	1,763	1,763	1,763	8,714
国県補助事業等の名称、補助率等						
関係市町の役割分担に係る基本的な考え						
朝来市が事業を実施し、費用を負担する。						

事業名	路線バス 生野駅喜楽苑線					関係市町名
事業概要	朝来市生野町奥銀谷地域から生野駅を結ぶ路線バスの運行に係る費用の一部を補助する。					朝来市
成果	朝来市生野地域と市街地への生活路線であり、生野駅からの鉄道・バス交通と連結することにより、公立豊岡病院などへの公共交通の利便性の向上が図られる。					
事業費 （千円）	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	計
朝来市	2,933	2,216	2,216	2,216	2,216	11,797
国県補助事業等の名称、補助率等						
関係市町の役割分担に係る基本的な考え						
朝来市が事業を実施し、費用を負担する。						

事業名	路線バス 竹ノ内・白井・和田山駅～朝来医療センター・与布土・金浦・柴線					関係市町名
事業概要	朝来市山東町から和田山駅を結ぶ路線バス（朝来市と養父市を結ぶ基幹路線）の運行に係る費用の一部を補助する。					朝来市
成果	朝来市山東地域の基幹路線を確保し、和田山駅からの鉄道・バス交通と連結することにより、公立豊岡病院などへの公共交通の利便性の向上が図られる。					
事業費 （千円）	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	計
朝来市	8,282	8,561	8,561	8,561	8,561	42,526
国県補助事業等の名称、補助率等						
県）市町振興支援交付金（補助率 1/2 以内）						
関係市町の役割分担に係る基本的な考え						
朝来市が事業を実施し、費用を負担する。						

事業名	路線バス 生野駅生野学園線					関係市町名
事業概要	朝来市生野町栃原から生野駅を結ぶ路線バスの運行に係る費用の一部を補助する。					朝来市
成果	朝来市生野地域と市街地への生活路線であり、生野駅からの鉄道・バス交通と連結することにより、公立豊岡病院などへの公共交通の利便性の向上が図られる。					
事業費 （千円）	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	計
朝来市	5,383	5,237	5,237	5,237	5,237	26,331
国県補助事業等の名称、補助率等						
関係市町の役割分担に係る基本的な考え						
朝来市が事業を実施し、費用を負担する。						

事業名	路線バス 新井～井ノ坪・建屋線					関係市町名
事業概要	朝来市新井から八鹿駅を結ぶ路線バス（朝来市と養父市を結ぶ基幹路線）の運行に係る費用の一部を補助する。					養父市・朝来市
成果	南但馬地域の基幹路線を確保し、八鹿駅からの鉄道・バス交通と連結することにより、公立豊岡病院や私立県立高校などへの公共交通の利便性の向上を図る。					
事業費 （千円）	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	計
養父市	1,228	1,784	1,756	1,756	1,756	8,280
朝来市	937	981	981	981	981	4,861
国県補助事業等の名称、補助率等						
県）市町振興支援交付金（補助率 1/2 以内）						
関係市町の役割分担に係る基本的な考え						
養父市及び朝来市は連携して事業の推進を図るとともに、事業に必要な費用は、それぞれの市が負担する。						

出典：第2次但馬定住自立圏共生ビジョン（令和元年9月）

参考 3 地域ニーズの把握

3.1 公共交通に関するアンケート

3.1.1 公共交通に関するアンケート調査の概要

(1) 調査目的

朝来市地域公共交通網形成計画の策定に向けて、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、意見などを把握することを目的としました。

(2) 調査方法

無作為で抽出した約 3,000 世帯にアンケート調査票を郵送で配布し、郵送で回収とする方法としました。なお、できるだけ、多くの意見を収集するために、1 世帯に調査票を 2 票配布して、調査票を受け取った本人とその家族が回答できるようにしました。（配布日：平成 30 年 10 月 26 日、回収期日 11 月 19 日）

(3) 調査内容

主な調査内容は次のとおりです。

【調査項目】

- 回答者の属性
- ふだんの外出・移動状況
- 手段ごとの利用状況（自家用車、鉄道、バス）
- 公共交通の今後のあり方

(4) 実施結果

得られた回収数は、世帯数でみると 1,230 世帯となり、回収率は 40.5%となっています。また、1 世帯あたり 2 票回収されたケースも多く、調査票は 2,060 票を得ました。

旧町ごとに配布数と回収数を整理すると次のとおりです。

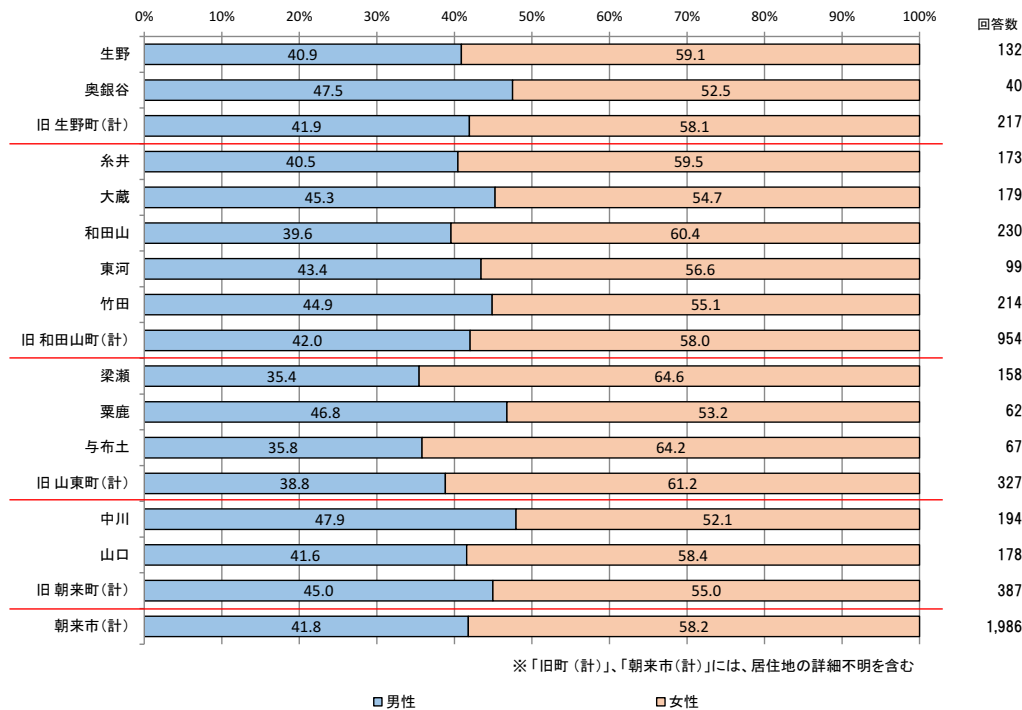
表 回収状況

地域	配布世帯	回収世帯	回収率	(回収票数)
生野	372	133	35.8%	223
和田山	1,531	582	38.0%	983
山東	559	201	36.0%	343
朝来	572	239	41.8%	400
不明	－	75	－	111
計	3,034	1,230	40.5%	2,060

3.1.2 回答者の属性

(1) 性別

回答者の性別は、本市全体では男性が約 4 割、女性が約 6 割となっています。



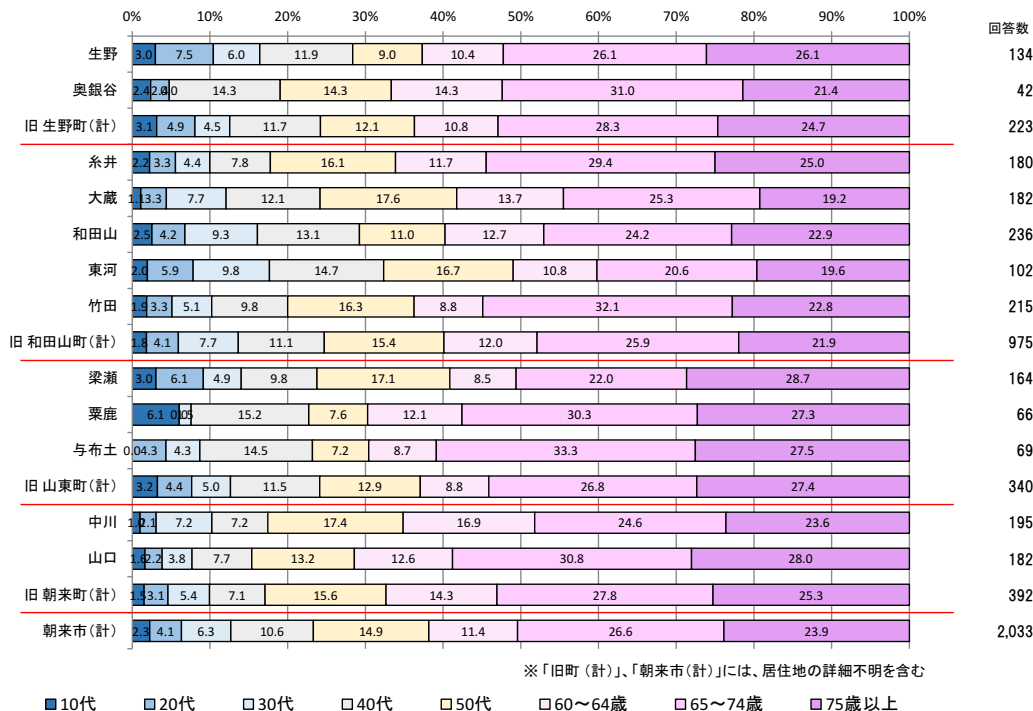
※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 回答者の性別

(2) 年齢

回答者の年齢は、本市全体で 60 歳以上が約 6 割となっています。

栗鹿、与布土、山口地区では、60 歳以上が約 7 割となっています。一方、東河地区では 60 歳以上の割合が約 5 割に留まり、他地区より若い世代の回答が多くなっています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

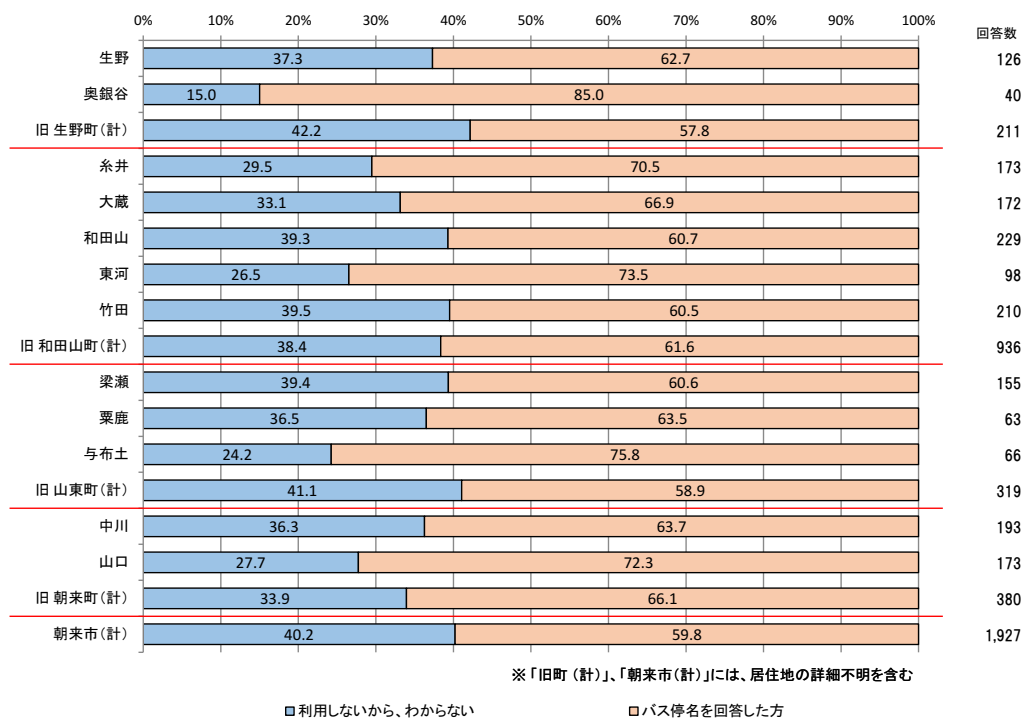
図 回答者の年齢

(3) 最寄りのバス停

① バス停の認知状況

最寄りのバス停が「わからない」回答者は、本市全体の約4割です。

「わからない」回答者が3割を下回る地区は、奥銀谷、糸井、東河、与布土、山口地区です。



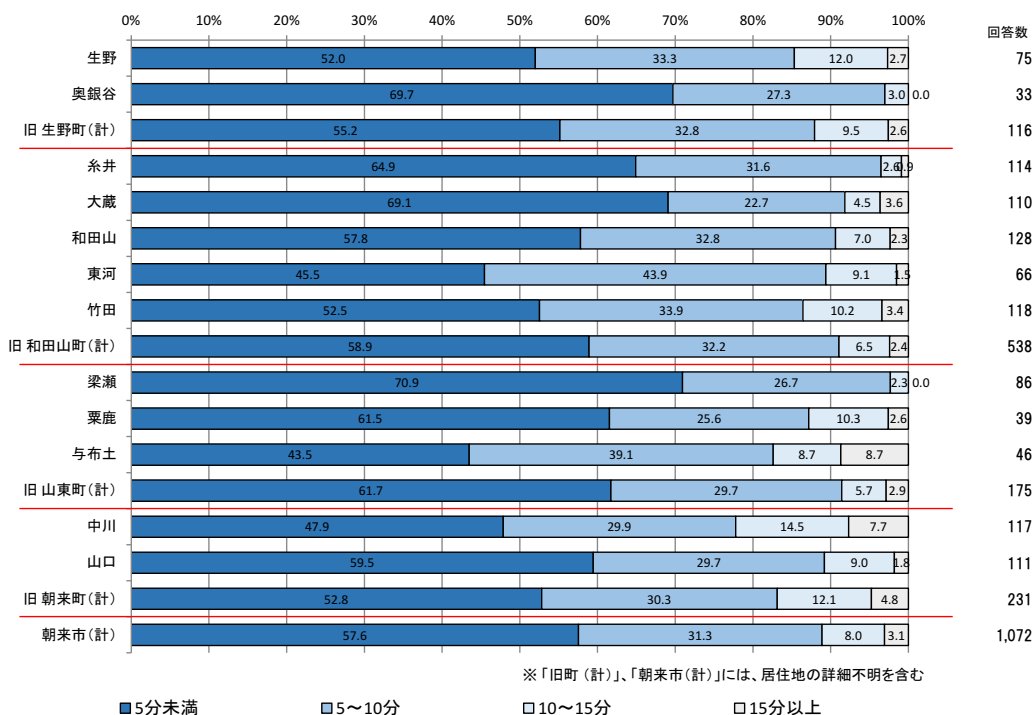
※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 最寄りのバス停の認知状況

② バス停までの所要時間

最寄りのバス停までの徒歩による所要時間は、回答者の約6割が「5分未満」です。

奥銀谷、大蔵、梁瀬地区では、回答者の約7割が「5分未満」と回答しています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値（所要時間を回答した方のみの集計）

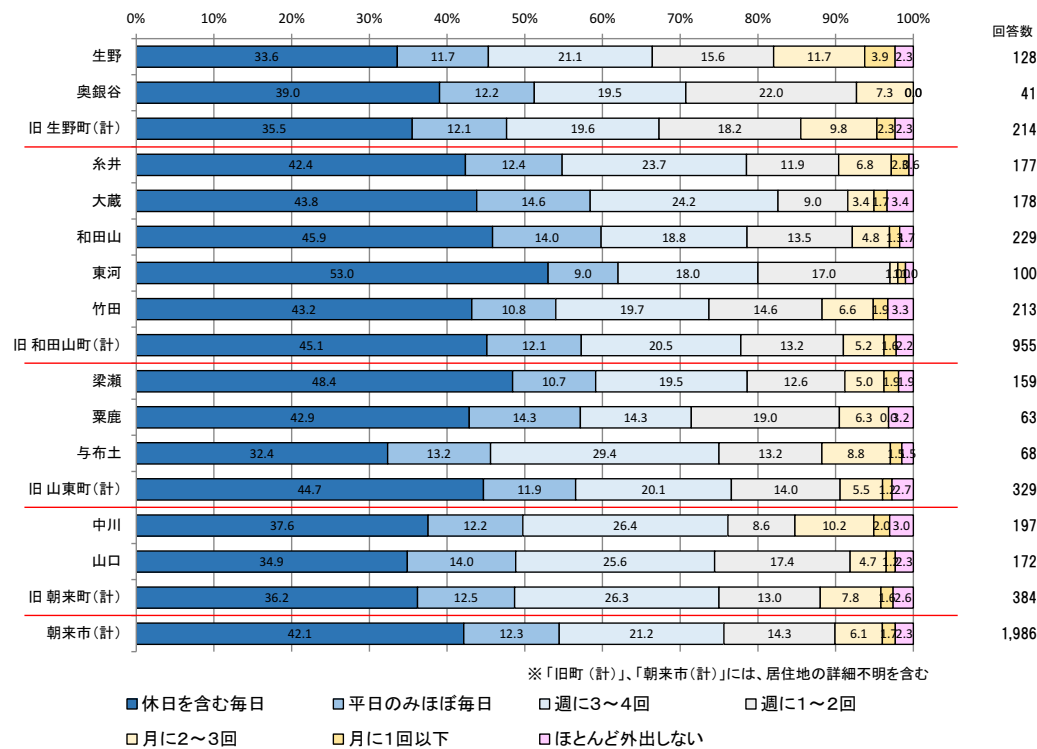
図 最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）

3.1.3 ふだんの行動

(1) 外出の頻度

回答者の外出頻度は、「休日を含む毎日」外出している回答者が約4割です。

「休日を含む毎日」外出している回答者の割合は、東河地区で最も高く、5割を上回っています。
一方、生野地区、与布土地区では、約3割となっています。



※各回答の割合・合計：不明を除く値

図 外出の頻度

(2) 外出先

① 通勤・通学

通勤・通学を目的とした外出先は、旧和田山町が約 3 割を占めています。また、本市外に通勤・通学する回答者は約 2 割を占めています。

旧町別にみると、回答者がそれぞれ居住する旧町域に通勤・通学する傾向にあります。ただし、旧山東町の梁瀬地域では、旧和田山町域に通勤・通学する割合が最も高くなっています。

		回答者数	外出先														
			朝来市内						朝来市外（内訳 ※ 詳細不明除く）								通勤・通学先はない
			旧 生野町	旧 和田山町	旧 山東町	旧 朝来町	朝来市外		豊岡市	養父市	福知山市	その他 （山陰本線沿線） 朝来市以北	神河町	福崎町	その他 （播但線沿線） 朝来市以南	その他	
		（人）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）	（％）		
居住地	生野	99	29.3	7.1	1.0	12.1	23.2	1.0	0.0	0.0	0.0	10.1	1.0	4.0	4.0	29.3	
	奥銀谷	31	25.8	6.5	0.0	9.7	19.4	0.0	3.2	0.0	0.0	3.2	0.0	6.5	3.2	38.7	
	旧 生野町（計）	165	31.5	7.3	0.6	9.1	22.4	1.2	0.6	0.0	0.0	10.9	0.6	3.6	3.0	30.3	
	糸井	144	2.1	37.5	4.2	2.8	21.5	10.4	5.6	2.8	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	31.9	
	大蔵	142	2.1	39.4	3.5	7.0	19.7	2.8	12.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.2	
	和田山	184	1.1	43.5	4.9	0.5	22.3	7.6	8.2	2.7	0.0	0.5	0.0	0.5	1.1	27.7	
	東河	83	0.0	36.1	8.4	1.2	30.1	6.0	13.3	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	25.3	
	竹田	171	2.3	40.4	4.7	5.8	15.8	2.9	4.7	1.2	0.0	1.2	0.6	0.0	2.9	33.9	
	旧 和田山町（計）	772	1.6	41.6	5.1	3.4	20.1	5.6	8.0	2.1	0.0	0.5	0.1	0.1	1.2	29.1	
	梁瀬	128	0.8	35.2	18.8	2.3	14.8	3.9	3.9	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	28.9	
	栗鹿	45	2.2	17.8	31.1	0.0	28.9	2.2	11.1	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	20.0	
	与布土	53	1.9	24.5	22.6	0.0	9.4	0.0	1.9	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	41.5	
	旧 山東町（計）	256	1.2	30.5	20.7	2.0	16.0	2.7	4.7	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	30.1	
	中川	153	8.5	19.0	2.0	34.0	15.0	3.3	2.0	3.3	0.0	0.7	0.7	0.7	1.3	28.8	
	山口	145	4.1	23.4	2.8	30.3	13.8	0.7	3.4	0.7	0.0	1.4	0.7	2.1	0.7	26.9	
	旧 朝来町（計）	311	6.4	20.3	2.6	32.8	14.5	2.3	2.9	1.9	0.0	1.0	0.6	1.3	1.0	27.7	
朝来市（計）	1,585	5.9	32.2	6.6	9.9	18.2	3.7	5.6	1.8	0.0	1.6	0.3	0.7	1.7	28.6		

※各回答の割合・合計：不明を除く値

※赤背景：回答者に占める割合が 4 割以上（全体）

黄背景：回答者に占める割合が 3 割以上（全体）

緑背景：回答者に占める割合が 2 割以上（全体）

赤字強調：回答者に占める割合が 1 割以上（朝来市外の内訳のみ）

（複数回答）

図 通勤・通学先

② 日常的な買い物

日常的な買い物を目的とした外出先をみると、本市全体では、旧和田山町が約 6 割を占めています。特に、旧和田山町、旧山東町でその割合が高くなっています。

旧生野町では、旧生野町域に次いで、神河町を日常的な買い物先とする回答者が 2 割を上回っています。また、旧朝来町の中川地区では、居住する旧朝来町域に次いで、旧和田山町域を日常的な買い物先としている回答者が多く、4 割を上回っています。

具体的な施設をみると、市域全体では、イオン和田山店が最も多くなっています。地域別にみると、旧生野町域ではフレッシュバザール・ミニフレッシュ（店舗不明）、旧朝来町域ではフレッシュバザール朝来アルバ店が最も多くなっています。

		回答者数	外出先														
			朝来市内						朝来市外(内訳 ※ 詳細不明除く)								買 い 物 は し な い 日 常 的 な 物 品
			旧 生 野 町	旧 和 田 山 町	旧 山 東 町	旧 朝 来 町	朝来市外		豊岡市	養父市	福知山市	その他 (山陰本線沿線) 朝来市以北	神河町	福崎町	その他 (播但線沿線) 朝来市以南	その他	
(人)		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)		
居住地	生野	126	30.2	21.4	0.8	10.3	33.3	0.0	1.6	0.0	0.0	27.8	0.8	0.0	0.8	10.3	
	奥銀谷	37	43.2	21.6	0.0	10.8	27.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.6	0.0	0.0	2.7	5.4	
	旧 生野町(計)	207	33.3	22.2	0.5	12.1	30.0	0.0	1.0	0.0	0.0	24.2	1.9	0.0	1.0	8.7	
	糸井	173	1.2	78.0	2.3	6.4	9.8	1.2	2.3	0.6	0.0	1.7	0.6	1.7	1.2	6.9	
	大蔵	171	0.6	76.6	2.3	8.2	9.4	0.0	4.7	0.0	0.0	1.2	0.0	1.8	0.0	7.0	
	和田山	223	1.3	78.9	4.0	4.9	4.9	0.4	0.9	1.3	0.0	1.3	0.0	0.0	0.4	8.5	
	東河	98	2.0	84.7	3.1	2.0	3.1	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	7.1	
	竹田	202	0.0	81.2	3.0	5.9	5.0	0.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.4	
	旧 和田山町(計)	923	1.0	79.4	2.8	5.5	6.5	0.5	2.0	0.4	0.0	1.0	0.2	0.7	0.5	8.0	
	梁瀬	148	0.7	63.5	10.8	5.4	8.8	1.4	0.0	2.7	0.0	1.4	0.0	1.4	0.0	12.8	
	粟鹿	60	0.0	75.0	13.3	3.3	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	1.7	8.3	
	与布土	65	3.1	73.8	13.8	4.6	1.5	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	
	旧 山東町(計)	310	1.3	69.7	11.6	4.2	5.2	0.6	0.3	1.3	0.0	1.0	0.0	0.6	0.3	11.0	
	中川	183	2.7	48.1	2.7	42.1	6.0	0.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5	7.1	
	山口	168	5.4	37.5	0.0	42.9	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	0.6	0.6	0.6	12.5	
	旧 朝来町(計)	364	4.1	43.7	1.6	41.8	6.0	0.0	1.4	0.0	0.0	2.2	0.3	0.5	0.5	9.3	
	朝来市(計)	1,902	5.3	64.0	3.8	13.7	9.0	0.4	1.5	0.4	0.0	3.8	0.5	0.5	0.5	8.6	

※各回答の割合・合計：不明を除く値

※赤背景：回答者に占める割合が 4 割以上（全体）

黄背景：回答者に占める割合が 3 割以上（全体）

緑背景：回答者に占める割合が 2 割以上（全体）

赤字強調：回答者に占める割合が 1 割以上（朝来市外の内訳のみ）

（複数回答）

図 日常的な買い物先

	回答者数		1位	2位	3位	4位	5位	
生野	57	施設名	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	マックスバリュ	イオン和田山店	JAファーマーズ・たじまんま和田山	
		回答者数	20	18	10	10	5	
奥銀谷	16	施設名	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	イオン和田山店	エーコープ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	フレッシュバザール朝来アルバ店	
		回答者数	10	5	2	2	2	
旧 生野町(計)	90	施設名	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	イオン和田山店	マックスバリュ	フレッシュバザール朝来アルバ店	
		回答者数	36	27	18	14	9	
糸井	103	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	コスモス	JAファーマーズ・たじまんま和田山	
		回答者数	64	52	22	16	11	
大蔵	76	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	マックスバリュ	
		回答者数	46	42	10	9	8	
和田山	110	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	コスモス	
		回答者数	77	66	19	19	8	
東河	58	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	コスモス	エーコープ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	
		回答者数	40	35	18	8	8	
竹田	109	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	エーコープ	業務スーパー	
		回答者数	74	35	32	30	19	
旧 和田山町(計)	474	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	コスモス	
		回答者数	313	242	93	81	57	
梁瀬	66	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	コスモス	JAファーマーズ・たじまんま和田山	エーコープ	
		回答者数	45	29	13	9	7	
粟鹿	23	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	コーナン	ジュンテンドー	他
		回答者数	15	13	6	3	3	
与布土	27	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	コスモス	エーコープ	ジュンテンドー	他
		回答者数	20	11	7	6	3	
旧 山東町(計)	129	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	コスモス	JAファーマーズ・たじまんま和田山	エーコープ	
		回答者数	88	58	24	19	16	
中川	83	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール朝来アルバ店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	
		回答者数	41	40	13	9	7	
山口	90	施設名	フレッシュバザール朝来アルバ店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	イオン和田山店	コメリ	エーコープ	
		回答者数	36	21	16	12	9	
旧 朝来町(計)	179	施設名	フレッシュバザール朝来アルバ店	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	コメリ	
		回答者数	77	58	36	18	17	
朝来市(計)	890	施設名	イオン和田山店	フレッシュバザール・ミニフレッシュ	エーコープ	JAファーマーズ・たじまんま和田山	コスモス	
		回答者数	477	372	154	121	91	

複数回答（単位：人）

※場所を特定できない回答（「エーコープ」など）は、回答のとおり集計した。

図 日常的な買い物先（施設ごと）

③ 通院

通院を目的とした外出先をみると、本市全体では、旧和田山町が約 4 割を占めています。特に、旧和田山町、旧山東町で割合が高くなっています。また、旧朝来町の中川地区でも、旧和田山町域を通院先としている回答者が最も多く、約 4 割を占めています。

旧生野町では、旧生野町域について、本市外の神河町を通院先とする回答者が約 2 割を占めています。

具体的な施設をみると、市域全体では、公立朝来医療センターが最も多くなっています。地域別にみると、旧生野町域では公立神崎総合病院、旧和田山町域では公立朝来医療センター、旧山東町域ではそよかぜ診療所、旧朝来町域では木村医院が最も多くなっています。

		回答者数 (人)	外出先														通院はしていない (%)
			朝来市内						朝来市外(内訳 ※ 詳細不明除く)								
			旧 生野町 (%)	旧 和田山町 (%)	旧 山東町 (%)	旧 朝来町 (%)	朝来市外 (%)		豊岡市 (%)	養父市 (%)	福知山市 (%)	その他 (山陰本線沿線) 朝来市以北 (%)	神河町 (%)	福崎町 (%)	その他 (播但線沿線) 朝来市以南 (%)	その他 (%)	
居住地	生野	126	42.1	4.8	0.0	1.6	34.1	0.0	0.8	0.0	0.0	19.0	2.4	8.7	2.4	20.6	
	奥銀谷	36	36.1	2.8	0.0	8.3	36.1	0.0	0.0	0.0	0.0	30.6	0.0	0.0	2.8	25.0	
	旧 生野町(計)	207	41.5	4.8	0.0	2.9	30.9	0.0	0.5	0.0	0.0	18.8	2.4	6.3	1.9	23.2	
	糸井	174	0.6	54.0	2.3	1.1	14.9	2.9	8.0	0.6	0.0	0.6	0.6	1.1	0.6	29.9	
	大蔵	171	1.2	54.4	2.3	1.8	14.6	2.3	8.2	0.6	0.0	0.6	0.0	0.0	0.6	28.1	
	和田山	223	0.4	56.5	2.7	0.0	17.0	4.5	7.2	0.9	0.0	0.9	0.0	0.9	1.8	26.0	
	東河	100	0.0	62.0	6.0	0.0	10.0	1.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	24.0	
	竹田	203	0.0	58.6	2.0	1.5	15.8	5.4	5.9	0.5	0.0	0.5	0.0	1.0	0.5	26.6	
	旧 和田山町(計)	927	0.4	56.9	2.6	0.9	14.8	3.6	6.6	0.6	0.0	0.5	0.2	0.8	1.1	27.4	
	梁瀬	150	0.0	36.0	28.7	1.3	11.3	1.3	4.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	25.3	
	粟鹿	60	0.0	41.7	21.7	0.0	8.3	0.0	1.7	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	28.3	
	与布土	63	0.0	47.6	22.2	0.0	6.3	1.6	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	1.6	28.6	
	旧 山東町(計)	313	0.0	41.9	24.9	0.6	8.6	1.0	2.6	1.0	0.0	0.0	0.0	0.3	1.9	26.5	
	中川	184	0.5	39.1	1.1	27.7	13.0	1.6	3.8	2.2	0.0	3.3	0.0	0.5	0.5	25.0	
	山口	171	1.2	17.5	1.2	33.3	22.8	2.9	2.3	0.0	0.0	8.2	0.6	6.4	1.2	31.6	
	旧 朝来町(計)	369	1.4	27.9	1.1	30.4	17.6	2.2	3.0	1.1	0.0	5.4	0.3	3.8	0.8	28.5	
	朝来市(計)	1,914	5.2	42.4	5.9	7.3	15.9	2.4	4.3	0.7	0.0	3.4	0.4	1.8	1.3	27.1	

※各回答の割合・合計：不明を除く値

※赤背景：回答者に占める割合が 4 割以上（全体）

黄背景：回答者に占める割合が 3 割以上（全体）

緑背景：回答者に占める割合が 2 割以上（全体）

赤字強調：回答者に占める割合が 1 割以上（朝来市外の内訳のみ）

（複数回答）

図 通院先

	回答者数		1位	2位	3位	4位	5位	
生野	57	施設名	稲垣医院	公立神崎総合病院	佐藤医院	姫路聖マリア病院	あきた歯科医院	
		回答者数	25	23	5	3	2	
奥銀谷	16	施設名	公立神崎総合病院	佐藤医院	姫路聖マリア病院	かみや歯科医院	あきた歯科医院	他
		回答者数	10	5	1	1	1	
旧 生野町(計)	81	施設名	公立神崎総合病院	稲垣医院	佐藤医院	姫路聖マリア病院	あきた歯科医院	
		回答者数	36	28	10	5	3	
糸井	69	施設名	公立朝来医療センター	馬庭内科医院	足立医院	谷村医院	さかもと医院	
		回答者数	18	11	9	8	8	
大蔵	59	施設名	馬庭内科医院	公立朝来医療センター	谷村医院	いわき眼科クリニック	公立八鹿病院	
		回答者数	19	13	10	6	4	
和田山	92	施設名	公立朝来医療センター	上垣医院	浜野医院	公立八鹿病院	谷村医院	
		回答者数	28	17	12	11	11	
東河	35	施設名	公立朝来医療センター	谷村医院	上垣医院	足立医院	浜野医院	
		回答者数	12	9	5	5	5	
竹田	83	施設名	公立朝来医療センター	小山医院	公立八鹿病院	公立豊岡病院	いわき眼科クリニック	
		回答者数	24	21	10	9	9	
旧 和田山町(計)	348	施設名	公立朝来医療センター	谷村医院	馬庭内科医院	公立八鹿病院	上垣医院	
		回答者数	100	44	37	33	31	
梁瀬	58	施設名	そよかぜ診療所	公立朝来医療センター	いわき眼科クリニック	西山医院	公立八鹿病院	
		回答者数	20	15	7	5	4	
粟鹿	20	施設名	そよかぜ診療所	公立朝来医療センター	谷村医院	いわき眼科クリニック	小山医院	
		回答者数	6	6	2	2	2	
与布土	22	施設名	公立朝来医療センター	そよかぜ診療所	高岡耳鼻咽喉科クリニック	いわき眼科クリニック	はるかぜ診療所	他
		回答者数	12	7	3	3	2	
旧 山東町(計)	109	施設名	そよかぜ診療所	公立朝来医療センター	いわき眼科クリニック	高岡耳鼻咽喉科クリニック	谷村医院	他
		回答者数	37	35	13	7	6	
中川	81	施設名	木村医院	公立朝来医療センター	小山医院	間島医院	公立神崎総合病院	
		回答者数	22	17	16	10	7	
山口	68	施設名	木村医院	公立神崎総合病院	公立朝来医療センター	間島医院	姫路聖マリア病院	他
		回答者数	19	11	8	7	3	
旧 朝来町(計)	152	施設名	木村医院	公立朝来医療センター	公立神崎総合病院	小山医院	間島医院	
		回答者数	42	26	18	18	17	
朝来市(計)	706	施設名	公立朝来医療センター	公立神崎総合病院	谷村医院	小山医院	いわき眼科クリニック	
		回答者数	163	59	51	50	49	

複数回答（単位：人）

図 通院先（施設ごと）

④ その他の外出

その他お出かけを目的とした外出先をみると、本市全体では、旧和田山町とともに、本市外が約3割を上回っています。特に、旧生野町、旧朝来町では、本市以南の播但線沿線にお出かけする回答者の割合が高くなっています。

		回答者数 (人)	外出先													その他お出かけは ほとんどしない (%)
			朝来市内					朝来市外(内訳 ※ 詳細不明除く)								
			旧 生 野 町 (%)	旧 和 田 山 町 (%)	旧 山 東 町 (%)	旧 朝 来 町 (%)	朝来市外 (%)	豊岡市 (%)	養父市 (%)	福知山市 (%)	その他 朝来市以北 (山陰本線沿線) (%)	神河町 (%)	福崎町 (%)	その他 朝来市以南 (播但線沿線) (%)	その他 (%)	
居住地	生野	120	10.0	22.5	1.7	4.2	55.8	0.0	1.7	0.8	0.0	10.0	7.5	20.0	5.8	13.3
	奥銀谷	35	17.1	17.1	0.0	2.9	62.9	0.0	5.7	0.0	0.0	8.6	8.6	11.4	17.1	8.6
	旧 生野町(計)	198	12.1	19.2	1.0	4.0	54.5	0.0	2.0	0.5	0.0	7.6	8.1	18.7	7.6	15.2
	糸井	160	0.6	33.1	3.1	5.0	36.9	6.9	5.0	8.1	0.0	0.6	0.0	0.6	8.1	23.8
	大蔵	162	1.2	40.7	3.7	3.1	34.0	6.2	8.6	3.1	0.0	0.0	0.0	1.2	4.9	22.8
	和田山	200	2.5	28.0	3.5	1.5	46.0	13.0	4.0	7.0	0.5	0.0	0.0	5.0	6.5	21.5
	東河	91	0.0	52.7	1.1	2.2	27.5	1.1	2.2	6.6	0.0	0.0	0.0	4.4	9.9	17.6
	竹田	181	1.1	34.8	3.3	5.5	27.6	4.4	3.9	3.9	0.0	0.0	0.0	4.4	4.4	29.8
	旧 和田山町(計)	843	1.2	36.7	3.3	3.4	34.8	6.9	4.7	5.8	0.1	0.1	0.0	3.0	6.0	23.7
	梁瀬	141	0.7	33.3	14.2	2.1	36.2	2.8	3.5	9.2	0.0	0.0	0.0	0.7	9.9	16.3
	粟鹿	58	1.7	29.3	20.7	1.7	29.3	1.7	3.4	3.4	0.0	0.0	0.0	1.7	6.9	22.4
	与布土	58	0.0	43.1	10.3	5.2	22.4	0.0	3.4	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	8.6	20.7
	旧 山東町(計)	290	0.7	36.6	14.1	2.8	29.7	1.7	3.1	5.9	0.0	0.0	0.0	1.0	7.9	19.3
	中川	178	2.2	33.1	0.6	10.7	39.9	2.2	2.8	2.2	1.1	3.4	1.1	11.2	8.4	23.0
	山口	150	0.7	42.7	0.0	8.7	36.0	2.0	3.3	0.7	0.0	0.7	2.0	15.3	4.0	14.7
	旧 朝来町(計)	341	1.8	37.8	0.3	9.4	37.8	2.1	2.9	1.5	0.6	2.1	1.5	12.9	6.7	19.1
	朝来市(計)	1,751	2.4	34.6	4.4	4.8	37.2	4.2	3.6	4.3	0.2	1.4	1.3	6.5	6.6	20.9

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が4割以上、黄背景：回答者に占める割合が3割以上（複数回答）

図 その他の外出先

(3) よく利用する移動手段

ふだんの移動手段をみると、地区を問わず、自家用車を自分で運転する回答者が最も多く、本市全体では、回答者の約 8 割を占めています。ついで、自家用車を自分以外が運転する移動も約 3 割を占めています。

また、旧生野町の生野地区では、鉄道を「よく利用する」回答者が約 2 割、奥銀谷地区では路線バスを「よく利用する」回答者が約 2 割となっており、旧生野町では他の地区に比べて、地域公共交通がよく利用されています。アコバスについては、旧山東町の与布土地区で「よく利用する」回答者が約 2 割となり、最も多くなっています。

		回答者数 (人)	徒歩のみ (%)	(自分 で) 自家用車 運転 (%)	(自分 以外が) 自家用車 運転 (%)	鉄道 (%)	路線バス (%)	アコバス (%)	タクシー (%)	自転車 (%)	バイク・原付 (%)	その他 (%)
居住地	生野	134	12.7	68.7	34.3	21.6	8.2	1.5	2.2	6.0	0.7	1.5
	奥銀谷	41	7.3	73.2	34.1	9.8	22.0	0.0	4.9	2.4	0.0	0.0
	旧 生野町(計)	221	11.3	71.0	32.6	18.6	9.5	0.9	2.7	5.4	0.5	1.4
	糸井	179	6.1	77.7	35.8	6.7	9.5	3.9	8.9	5.0	1.7	2.2
	大蔵	181	6.1	86.7	21.0	6.1	3.3	1.7	3.9	5.0	1.7	2.8
	和田山	234	14.5	76.1	31.6	9.8	5.6	0.4	3.8	10.7	1.3	1.7
	東河	102	3.9	88.2	28.4	2.0	2.0	1.0	2.9	1.0	1.0	2.0
	竹田	217	5.5	75.6	31.8	8.8	4.6	1.4	3.7	4.6	1.4	2.8
	旧 和田山町(計)	971	8.0	79.7	30.2	7.3	5.1	1.5	4.5	6.2	1.4	2.4
	梁瀬	159	6.3	78.0	23.3	5.0	6.3	8.2	6.9	7.5	0.0	0.6
	栗鹿	66	1.5	71.2	28.8	6.1	4.5	6.1	1.5	7.6	0.0	1.5
	与布土	68	0.0	70.6	30.9	5.9	2.9	16.2	4.4	4.4	0.0	2.9
	旧 山東町(計)	334	3.6	74.9	26.0	5.7	4.8	8.4	4.5	7.2	0.0	1.5
	中川	197	7.1	73.6	30.5	8.6	7.6	2.5	3.0	8.6	2.5	1.0
	山口	182	3.3	76.9	31.9	7.1	8.8	3.3	3.3	5.5	2.2	1.1
	旧 朝来町(計)	394	5.3	75.1	32.2	7.9	8.1	2.8	3.0	7.1	2.3	1.0
	朝来市(計)	2,025	7.2	76.4	30.4	8.4	6.0	3.0	4.0	6.4	1.2	1.8

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が 6 割以上、黄背景：回答者に占める割合が 3 割以上（複数回答）

図 よく利用する移動手段

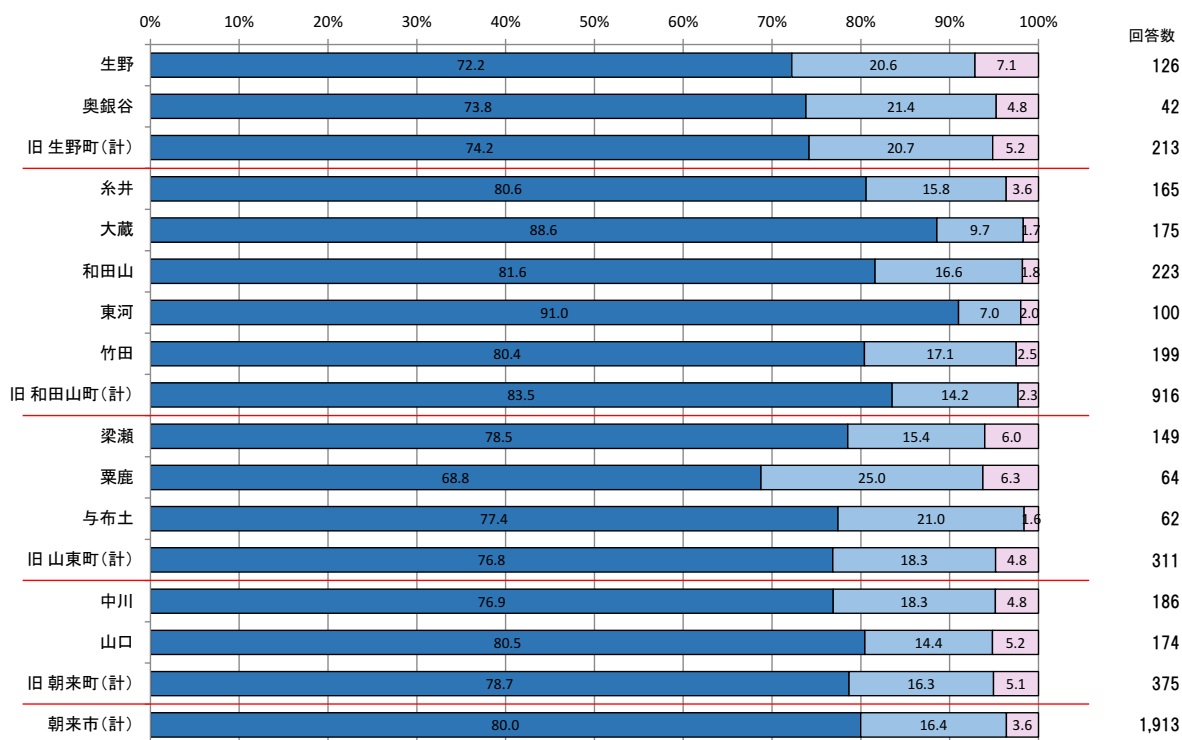
3.1.4 自家用車の利用状況

(1) 自動車の利用状況

回答者の約8割が、自動車の運転免許を保有しており、自分で運転しています。一方、自分で運転しない（できない）で、日常的に運転してくれる家族・知人がいない回答者は約4%となっています。

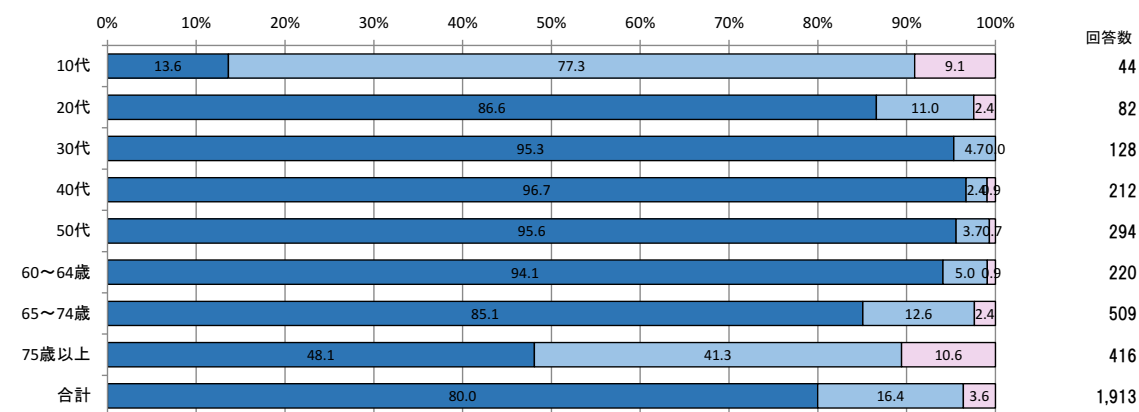
また、年齢階層別にみると、75歳以上では、自分で運転しない（できない）で、日常的に運転してくれる家族・知人がいない回答者は約10%となっています。また、75歳以上の回答者の4割以上が、自動車を自分で運転せず（できず）、家族や知人に運転してもらっています。

(地区別)



※「旧町(計)」、「朝来市(計)」には、居住地の詳細不明を含む

(年齢階層別)



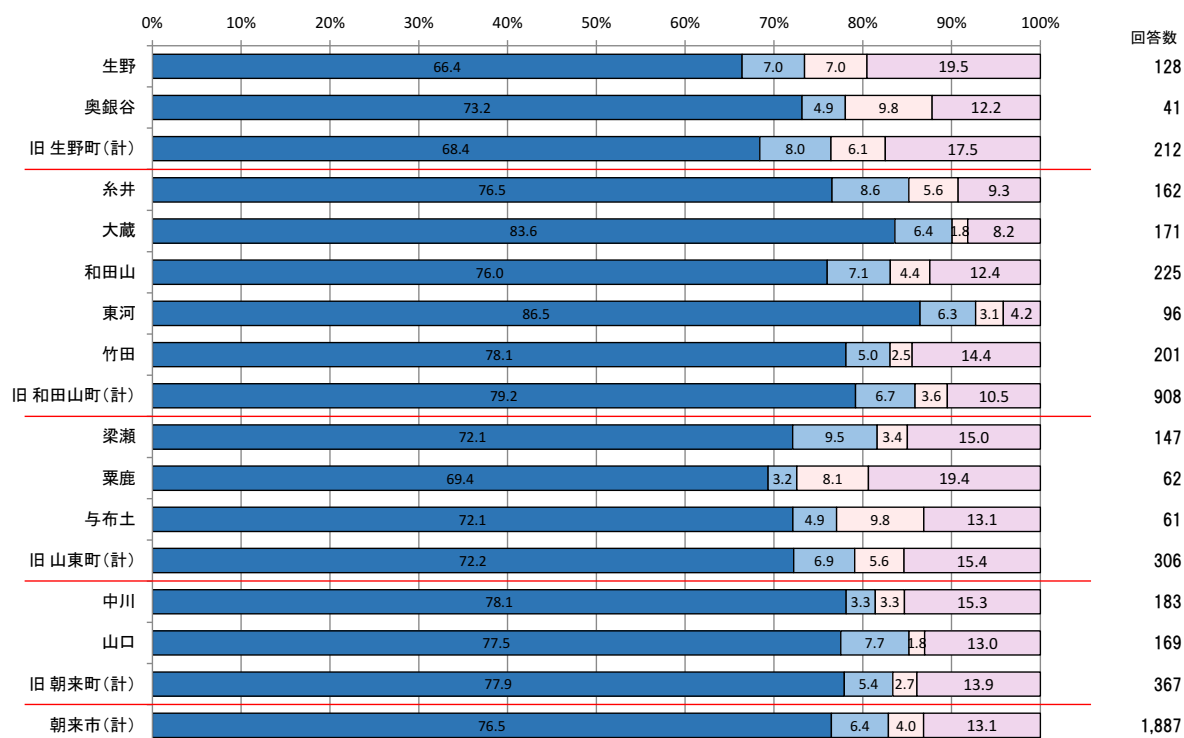
- 自動車の運転免許を保有しており、自分で運転している
- 自動車の運転免許を保有していない(できない)が、日常的に運転してくれる家族・知人がいる
- 自分で運転はしておらず(できず)、日常的に運転してくれる家族・知人もいない

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 自動車の利用状況

(2) 免許の保有状況

免許の保有状況を見ると、既に返納した約4%と合わせて、約2割の回答者が免許を保有していない状況となっています。地区別にみると、旧生野町の生野地区、旧山東町の粟鹿地区で免許を持っていない回答者の割合が高くなっています。



※「旧町(計)」、「朝来市(計)」には、居住地の詳細不明を含む

- 現在、自動車の免許を持っており、今後も保有し続ける予定である。
- 現在、自動車の免許を持っているが、近い将来(5年以内に)返納したいと考えている。
- 以前、免許を持っていたが、既に免許を返納した。
- 一度も免許を持ったことがない。

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 免許の保有状況

3.1.5 鉄道の利用状況

(1) 鉄道の利用駅と区間

鉄道利用については、市内での利用よりも広域的な移動に鉄道が利用される傾向にあります。

また、福知山駅、寺前駅、姫路駅、篠山口駅など、周辺市町の駅まで自家用車等でアクセスした後に、鉄道を利用する回答者の存在が見てとれます。

(市内駅起点)

利用駅	行き先		回答者数		
			駅・地域ごと	地域特徴ごと	合計
和田山	市内	竹田	2	5	518
		生野	3		
	周辺市	豊岡市内 / 養父市内	33	57	
		福知山市内 / 綾部市内	23		
		神河町 / 市川町 / 福崎町内(神崎郡)	1		
	近畿圏	姫路市内	46	303	
		神戸方面	55		
		大阪方面	133		
		京都方面	69		
	遠隔地	その他 遠隔地(東京など)	21	21	
不明		132	132		
梁瀬	市内	和田山	4	4	58
	周辺市	豊岡市内 / 養父市内	18	26	
		福知山市内 / 綾部市内	7		
		神河町 / 市川町 / 福崎町内(神崎郡)	1		
	近畿圏	姫路市内	2	17	
		神戸方面	3		
		大阪方面	8		
		京都方面	4		
	不明		11	11	
	竹田	市内	和田山	19	
青倉			1		
生野			1		
周辺市		豊岡市内 / 養父市内	6	11	
		福知山市内 / 綾部市内	3		
		神河町 / 市川町 / 福崎町内(神崎郡)	2		
近畿圏		姫路市内	18	34	
		神戸方面	9		
		大阪方面	6		
		京都方面	1		
遠隔地	その他 遠隔地(東京など)	1	1		
不明		13	13		
青倉	市内	和田山	6	6	28
	周辺市	豊岡市内 / 養父市内	3	6	
		福知山市内 / 綾部市内	3		
		姫路市内	6		
	近畿圏	神戸方面	2	11	
		大阪方面	3		
	不明		5	5	
新井	市内	和田山	11	13	138
		竹田	1		
		生野	1		
	周辺市	豊岡市内 / 養父市内	6	9	
		福知山市内 / 綾部市内	1		
		神河町 / 市川町 / 福崎町内(神崎郡)	2		
	近畿圏	姫路市内	48	73	
		神戸方面	16		
		大阪方面	8		
		京都方面	1		
遠隔地	その他 遠隔地(東京など)	3	3		
不明		40	40		
生野	市内	和田山	5	7	144
		青倉	1		
		新井	1		
	周辺市	豊岡市内 / 養父市内	3	6	
		福知山市内 / 綾部市内	1		
		神河町 / 市川町 / 福崎町内(神崎郡)	2		
	近畿圏	姫路市内	78	111	
		神戸方面	18		
		大阪方面	14		
		京都方面	1		
	遠隔地	その他 遠隔地(東京など)	3	3	
	不明		17	17	

(市外駅起点)

利用駅	行き先		回答者数		
			駅・地域ごと	地域特徴ごと	合計
養父	市内	和田山	1	1	6
	周辺市	豊岡市内 / 養父市内	4	4	
	近畿圏	大阪方面	1	1	
上夜久野	周辺市	福知山市内 / 綾部市内	1	1	1
福知山	近畿圏	大阪方面	2	5	6
		京都方面	3		
	不明		1	1	
	寺前	近畿圏	姫路市内	15	
神戸方面			6		
大阪方面			11		
不明		7	7		
福崎	遠隔地	その他 遠隔地(東京など)	1	1	1
姫路	近畿圏	神戸方面	10	21	34
		大阪方面	11		
	遠隔地	その他 遠隔地(東京など)	7	7	
	不明		6	6	
宝殿	近畿圏	大阪方面	2	2	2
柏原	近畿圏	大阪方面	2	2	2
篠山口	近畿圏	神戸方面	1	28	28
		大阪方面	27		
新三田	不明		1	1	1

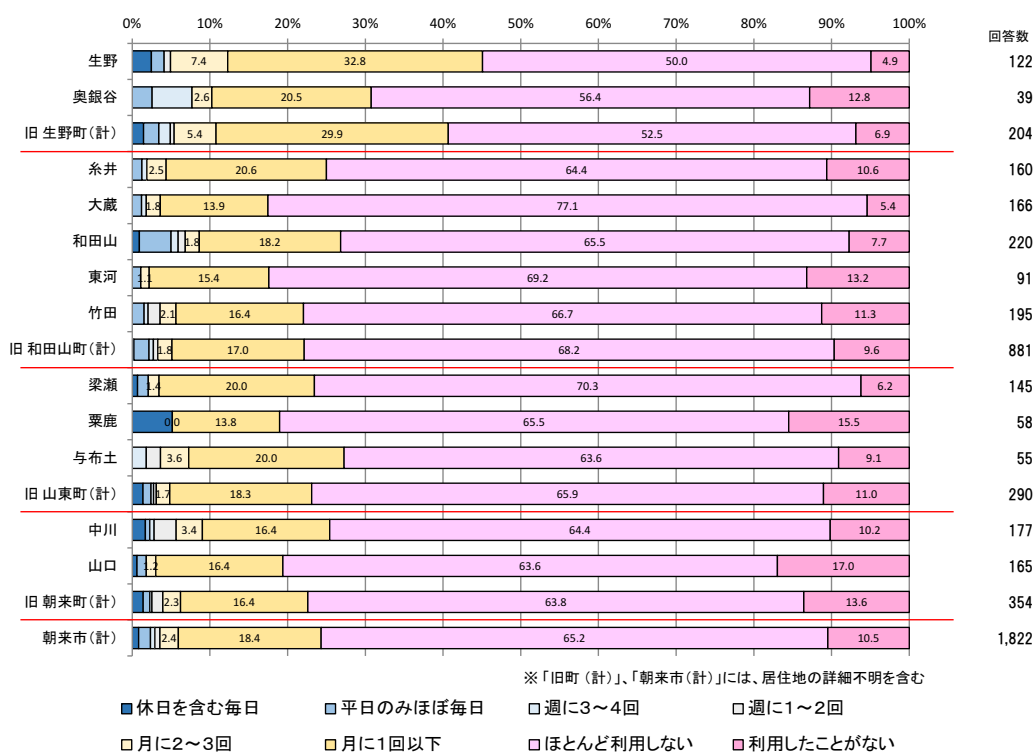
単位：人

図 鉄道の利用区間

(2) 鉄道の利用頻度

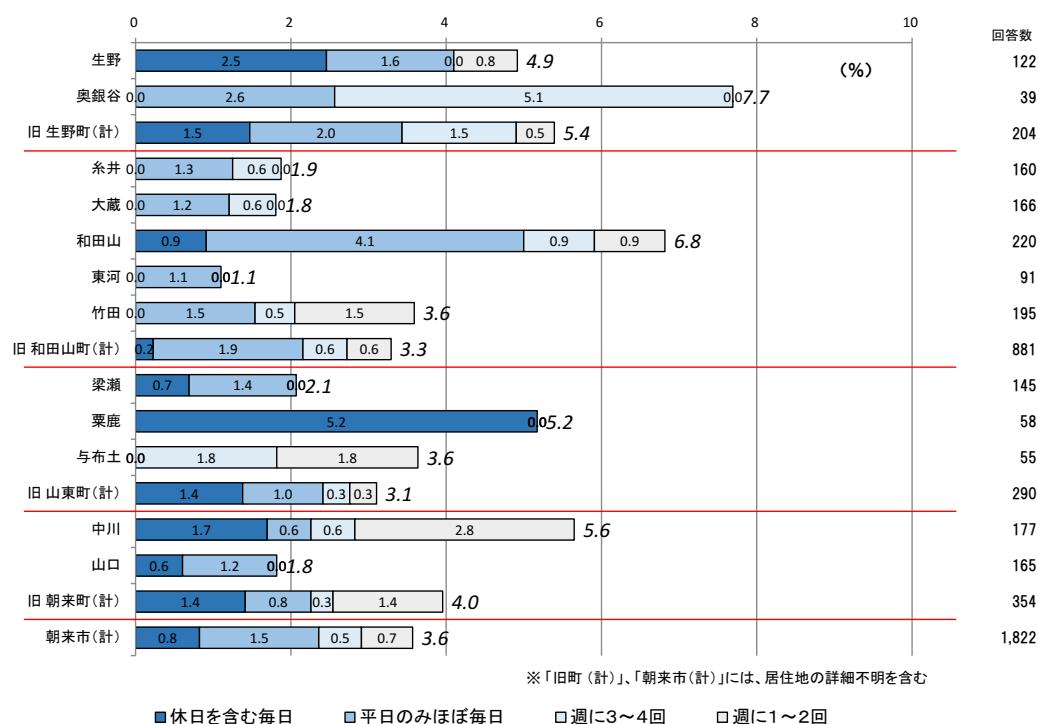
鉄道の利用頻度は、「ほとんど利用しない」、「利用したことがない」が約8割を占めています。

地区別にみると、奥銀谷、和田山、粟鹿地区で利用頻度が高い回答者が多くなっています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 鉄道の利用頻度（全体）



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 鉄道の利用頻度（週1〜2回以上）

(3) 鉄道の利用目的

本市全体では、「旅行」による利用が最も多く、余暇のための移動手段として利用されています。

地区別にみると、旧生野町では「買い物」目的での鉄道利用の割合が高くなっています。旧和田山町の糸井地区、大蔵地区、竹田地区、旧山東町の与布土地区では「娯楽・飲食等」目的の利用割合が高くなっています。また、旧山東町の与布土地区では「通院」目的での利用割合も高くなっています。

	回答者数	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・飲食等	習い事・塾等	スポーツ	旅行	その他
	(人)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
生野	95	5.3	2.1	20.0	12.6	10.5	3.2	0.0	21.1	25.3
奥銀谷	26	3.8	3.8	19.2	3.8	11.5	3.8	0.0	23.1	30.8
旧 生野町(計)	147	4.1	2.7	20.4	9.5	12.9	2.7	0.7	23.8	23.1
糸井	104	5.8	2.9	12.5	2.9	15.4	1.0	0.0	35.6	25.0
大蔵	117	2.6	0.0	7.7	4.3	15.4	0.9	0.0	43.6	26.5
和田山	149	7.4	4.0	12.8	6.0	12.8	3.4	0.7	26.8	32.2
東河	54	0.0	1.9	3.7	3.7	9.3	1.9	0.0	40.7	38.9
竹田	131	6.1	1.5	12.2	6.9	17.6	1.5	0.0	32.8	23.7
旧 和田山町(計)	586	4.8	2.0	10.6	5.1	14.5	1.9	0.2	35.2	28.3
梁瀬	107	5.6	3.7	12.1	6.5	9.3	0.0	0.9	34.6	27.1
栗庭	35	0.0	8.6	5.7	2.9	11.4	0.0	0.0	54.3	17.1
与布土	38	2.6	0.0	13.2	15.8	21.1	0.0	0.0	39.5	18.4
旧 山東町(計)	195	3.6	4.1	10.8	8.7	12.3	0.0	1.0	38.5	23.6
中川	114	1.8	3.5	14.0	12.3	10.5	1.8	0.0	30.7	28.9
山口	104	2.9	2.9	10.6	12.5	13.5	1.9	0.0	43.3	17.3
旧 朝来町(計)	225	2.2	3.6	12.4	12.4	12.4	1.8	0.0	36.4	22.7
朝来市(計)	1,200	4.2	2.8	12.5	7.6	13.8	1.7	0.3	33.7	25.9

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が3割以上、黄背景：回答者に占める割合が2割以上（複数回答）

図 鉄道の利用目的

(4) 鉄道駅までの移動手段

鉄道駅までの移動手段をみると、本市全体では約5割が「自家用車（自分で運転）」と回答しています。ついで、「自家用車（自分以外が運転）」となっています。

地域別にみると、奥銀谷地区では、「路線バス」を移動手段とする回答者が約3割を占めています。

アコバスでは、旧山東町の与布土地区で回答者の約6%を占めており、最も高くなっています。

	回答者数	徒歩のみ	（自分 で運転） 自家用車	（自分 以外が運転） 自家用車	路線 バス	アコ バス	タク シー	自転 車	バイク・ 原付	その他
	(人)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
生野	113	57.5	32.7	21.2	7.1	0.9	3.5	2.7	0.0	0.9
奥銀谷	38	7.9	63.2	36.8	28.9	0.0	5.3	2.6	0.0	0.0
旧 生野町(計)	192	44.3	41.1	23.4	11.5	1.6	3.1	2.6	0.0	1.6
糸井	140	3.6	52.1	42.9	7.9	1.4	17.9	1.4	0.0	1.4
大蔵	156	25.0	50.6	34.6	5.1	0.6	6.4	2.6	0.6	0.6
和田山	195	44.6	35.9	35.9	2.6	0.5	7.7	3.1	0.5	0.5
東河	87	3.4	70.1	42.5	6.9	0.0	11.5	1.1	1.1	0.0
竹田	176	36.4	39.8	31.3	2.3	1.1	5.1	5.1	0.6	1.1
旧 和田山町(計)	798	26.6	46.4	36.6	4.5	0.8	8.9	2.9	0.5	0.8
梁瀬	129	28.7	51.2	32.6	0.8	0.8	6.2	7.8	0.0	0.8
栗庭	52	3.8	48.1	42.3	3.8	3.8	5.8	5.8	1.9	3.8
与布土	54	3.7	66.7	42.6	1.9	5.6	7.4	0.0	0.0	5.6
旧 山東町(計)	263	17.5	54.0	36.1	1.5	2.3	6.1	6.5	0.4	2.3
中川	156	35.9	49.4	23.7	2.6	1.3	3.2	4.5	1.9	1.3
山口	141	15.6	67.4	27.0	5.7	1.4	4.3	5.0	2.1	1.4
旧 朝来町(計)	310	26.1	57.7	25.5	3.9	1.3	3.9	5.2	1.9	1.3
朝来市(計)	1,647	27.1	49.1	32.2	4.6	1.4	6.6	3.9	0.7	1.4

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が6割以上、黄背景：回答者に占める割合が3割以上（複数回答）

図 鉄道駅までの移動手段

3.1.6 バスの利用状況

(1) バスの利用頻度

① 路線バス

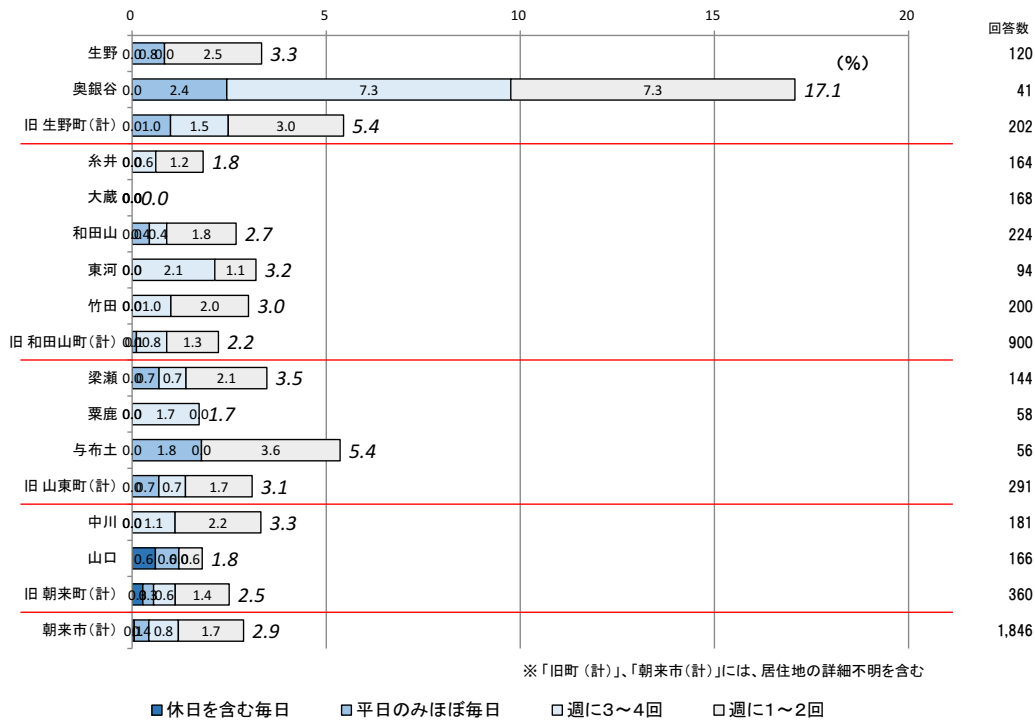
利用頻度は、「ほとんど利用しない」「利用したことがない」とする回答者が9割以上です。

地区別にみると、奥銀谷地区は、「週1～2回」以上路線バスを利用する回答者が約2割います。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 路線バスの利用頻度（全体）



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 路線バスの利用頻度（週1～2回以上）

② アコバス

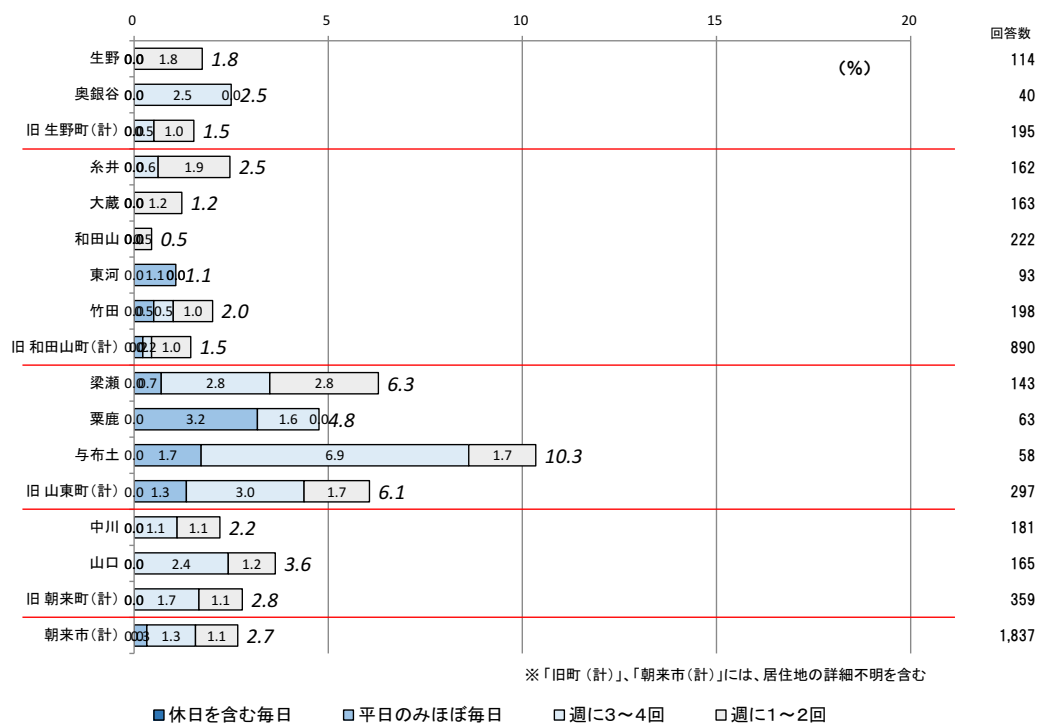
利用頻度は、「ほとんど利用しない」「利用したことがない」とする回答者が8割以上です。

地区別にみると、与布土地区をはじめ、旧山東町で「週 1～2 回」以上、アコバスを利用する回答者の割合が高くなっています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 アコバスの利用頻度（全体）



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 アコバスの利用頻度（週 1～2 回以上）

(2) バスの認知度

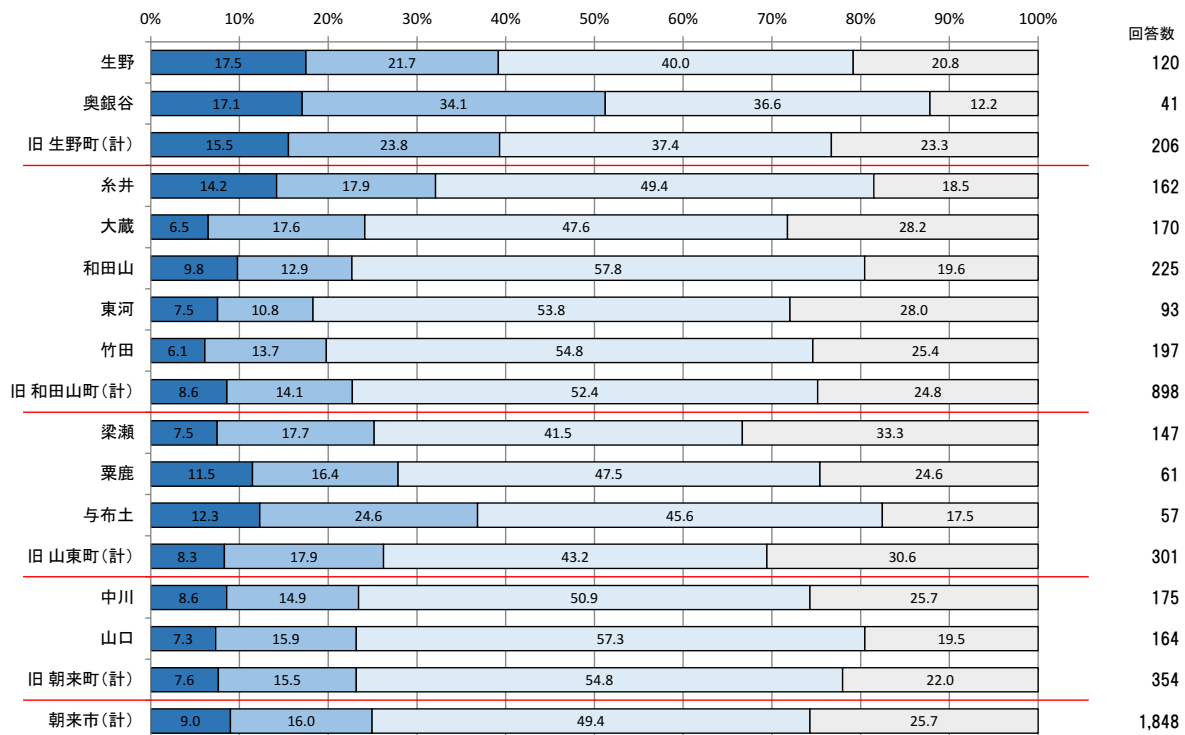
① 路線バス

路線バスの認知度は、「全く知らない」とする回答者が約3割を占めています。一方、「ルートもダイヤも知っている」とする回答者は約1割となっています。

地区別にみると、旧生野町域や糸井地区では、「ルートもダイヤも知っている」とする回答者の割合が、他の地区に比べて高くなっています。

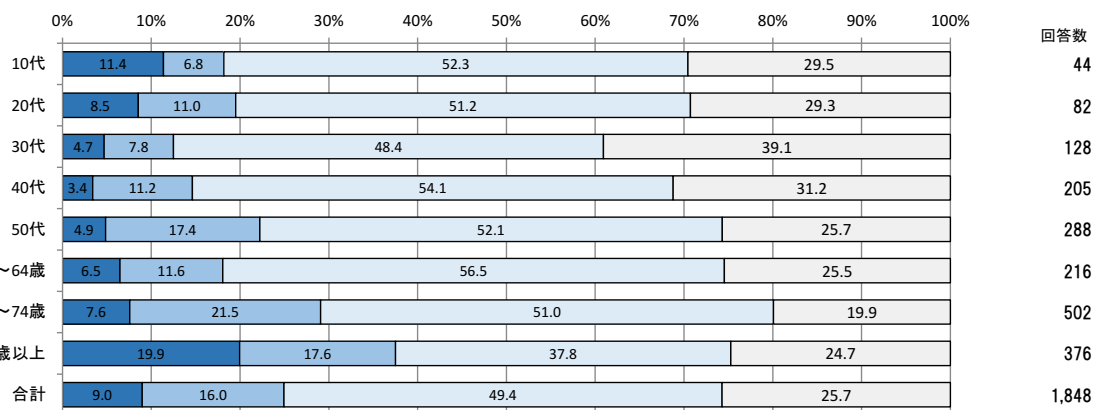
また、年齢階層別にみると、30代、40代において、「全く知らない」とする回答者の割合が高く、30代では約4割を占めています。

(地区別)



※「旧町(計)」、「朝来市(計)」には、居住地の詳細不明を含む

(年齢階層別)



- ルートもダイヤも知っている
- ダイヤは知らないが、ルートのみを知っている
- ルートやダイヤは知らないが、バス会社名は聞いたことがある
- 全く知らない

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 路線バスの認知度（地区別）

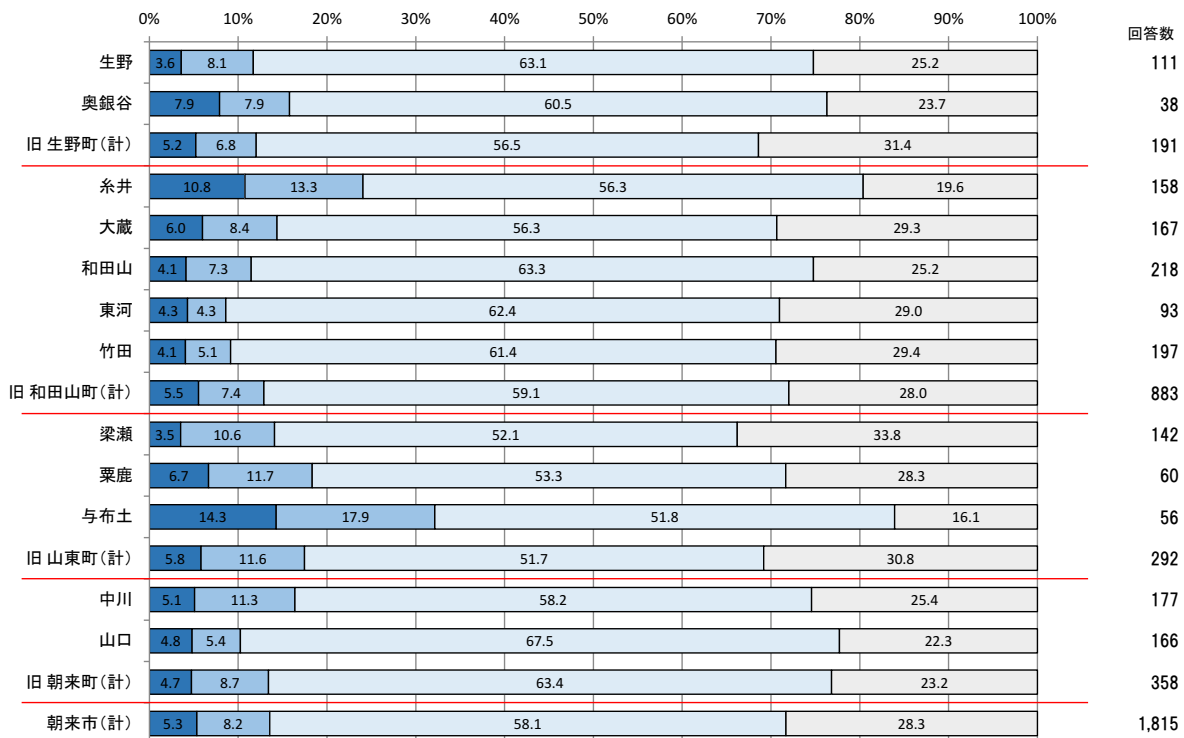
② アコバス

アコバスの認知度を本市全体でみると、「全く知らない」とする回答者が約3割を占めています。一方、「ルートもダイヤも知っている」とする回答者は約5%となっています。

地区別にみると、糸井地区、与布土地区では、「ルートもダイヤも知っている」とする回答者の割合が、他の地区に比べて高くなっています。

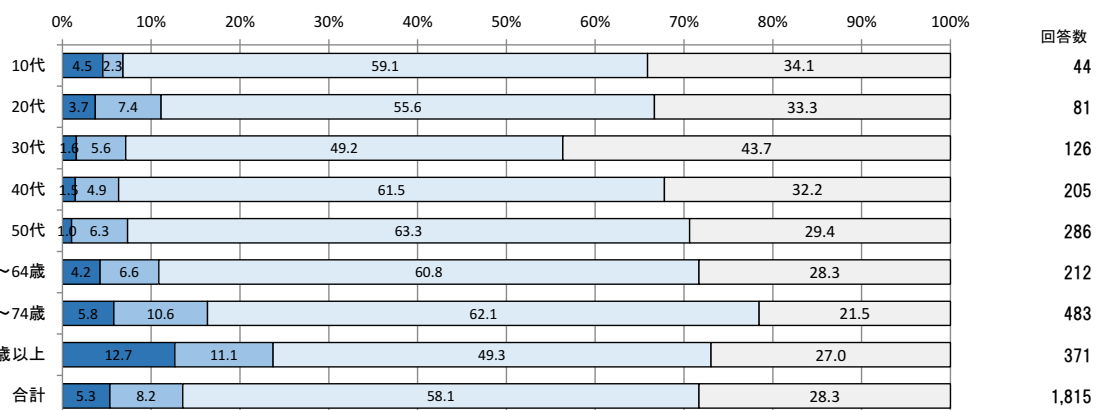
また、年齢階層別にみると、30代、40代において、「全く知らない」とする回答者の割合が高く、30代では4割以上となっています。

(地区別)



※「旧町(計)」、「朝来市(計)」には、居住地の詳細不明を含む

(年齢階層別)



- ルートもダイヤも知っている
- ダイヤは知らないが、ルートのみを知っている
- ルートやダイヤは知らないが、「アコバス」は聞いたことがある
- 全く知らない

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 アコバスの認知度（地区別）

3.1.7 バスに対する評価

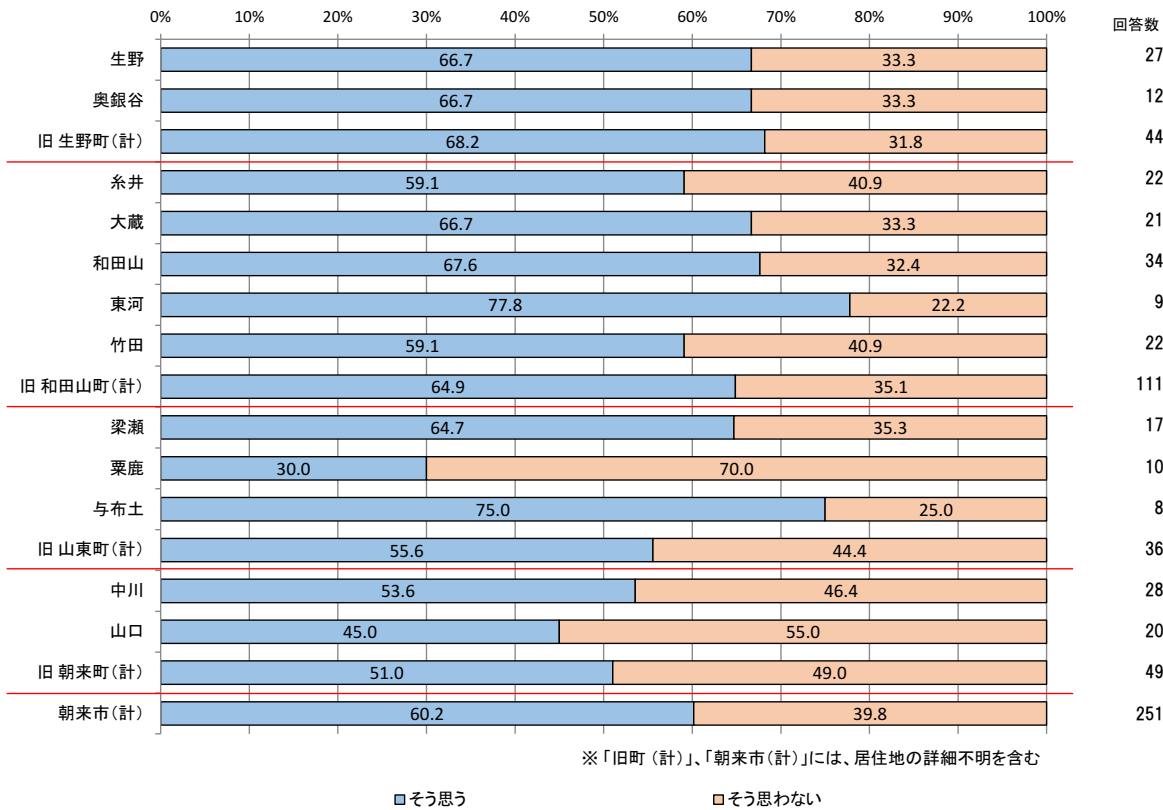
(1) 路線バス

① 行き先

本市全体でみると、路線バスが「行きたいところまで運行されている」と思う回答者が約6割を占めています。

地区別でみると、旧生野町で評価が最も高く、旧朝来町で評価が最も低くなっています。

最も評価が高い旧生野町では、公立神崎総合病院を含む医療機関へのアクセス性が評価されています。



※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 路線バスの行先に対する評価

	回答者数		1位	2位	3位	4位	5位	
生野	11	施設名	公立神崎総合病院	生野駅	医療機関	買物施設	その他（遠方）	他
		回答者数	5	2	2	2	1	
奥銀谷	2	施設名	駅	公立神崎総合病院	医療機関			
		回答者数	1	1	1			
旧 生野町(計)	16	施設名	公立神崎総合病院	医療機関	生野駅	買物施設	その他（遠方）	他
		回答者数	7	5	2	2	1	
糸井	5	施設名	和田山駅	医療機関	生野駅	駅	買物施設	
		回答者数	2	2	1	1	1	
大蔵	8	施設名	その他（遠方）	和田山中央公園	駅	公立朝来医療センター	医療機関	他
		回答者数	2	1	1	1	1	
和田山	12	施設名	公立朝来医療センター	駅	その他（遠方）	公立八鹿病院	イオン和田山店	
		回答者数	4	3	2	2	2	
東河	3	施設名	医療機関	和田山駅	イオン和田山店			
		回答者数	2	1	1			
竹田	4	施設名	その他（遠方）	公立八鹿病院	公立朝来医療センター			
		回答者数	2	1	1			
旧 和田山町(計)	32	施設名	その他（遠方）	公立朝来医療センター	医療機関	駅	イオン和田山店	
		回答者数	6	6	6	5	4	
梁瀬	6	施設名	その他（遠方）	和田山駅	養父市	公立朝来医療センター		
		回答者数	2	2	1	1		
栗鹿	1	施設名	公立朝来医療センター	イオン和田山店				
		回答者数	1	1				
与布土	4	施設名	朝来市役所	旧 和田山町	その他（遠方）	医療機関		
		回答者数	1	1	1	1		
旧 山東町(計)	11	施設名	その他（遠方）	和田山駅	公立朝来医療センター	朝来市役所	旧 和田山町	他
		回答者数	3	2	2	1	1	
中川	6	施設名	公立朝来医療センター	医療機関	駅	公立八鹿病院	イオン和田山店	他
		回答者数	3	2	1	1	1	
山口	7	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	旧 和田山町	公立神崎総合病院	医療機関	他
		回答者数	3	2	1	1	1	
旧 朝来町(計)	14	施設名	公立朝来医療センター	イオン和田山店	医療機関	買物施設	旧 和田山町	他
		回答者数	5	5	4	2	1	
朝来市(計)	74	施設名	医療機関	公立朝来医療センター	イオン和田山店	その他（遠方）	公立神崎総合病院	
		回答者数	16	13	11	10	8	

複数回答（単位：人）

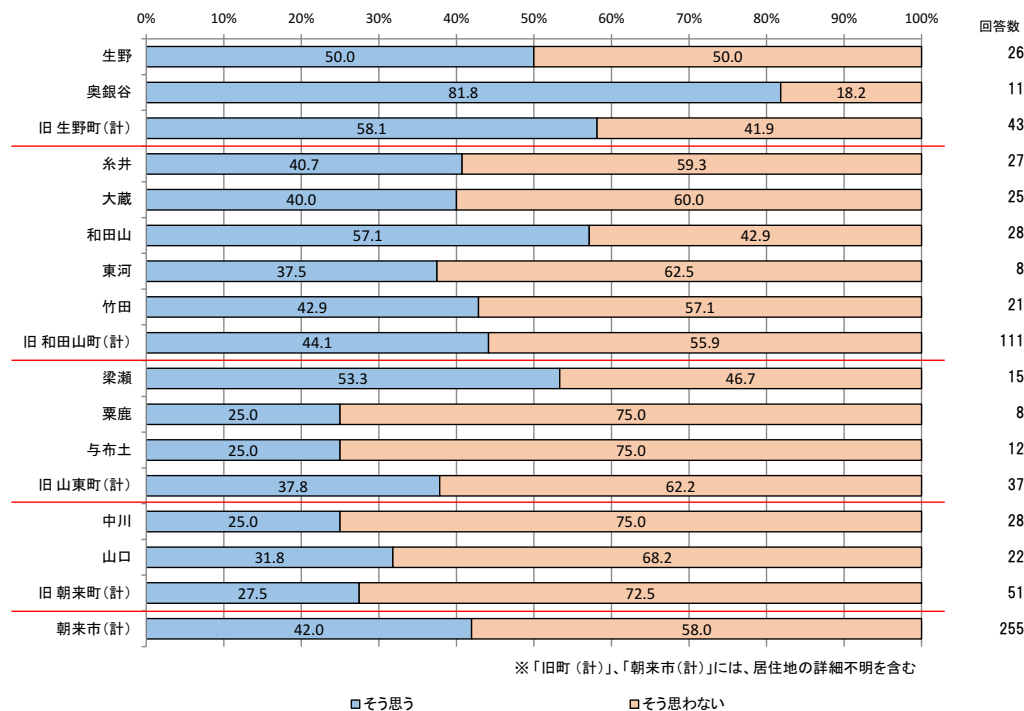
※場所を特定できない回答（「駅」など）は、回答のとおり集計した。

図 路線バスで行きたいところとして、具体的に評価されている行先

② 速達性

本市全体は、「目的地まで比較的早く行ける」と思う方が約4割を占めています。

地区別でみると、旧生野町で評価が最も高く、旧朝来町で評価が最も低くなっています。



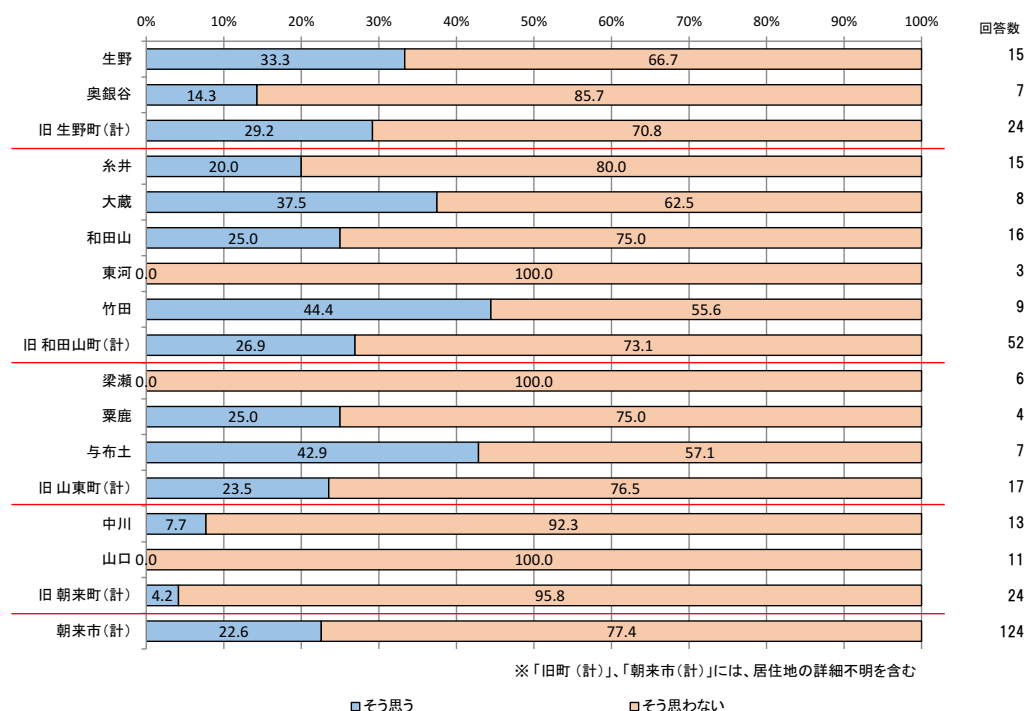
※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 路線バスの速達性に対する評価

③ 運行本数

本市全体では、「運行本数が比較的多い」と思う回答者が約2割を占めています。

地区別でみると、旧生野町や旧和田山町で評価が高く、旧朝来町で評価が最も低くなっています。

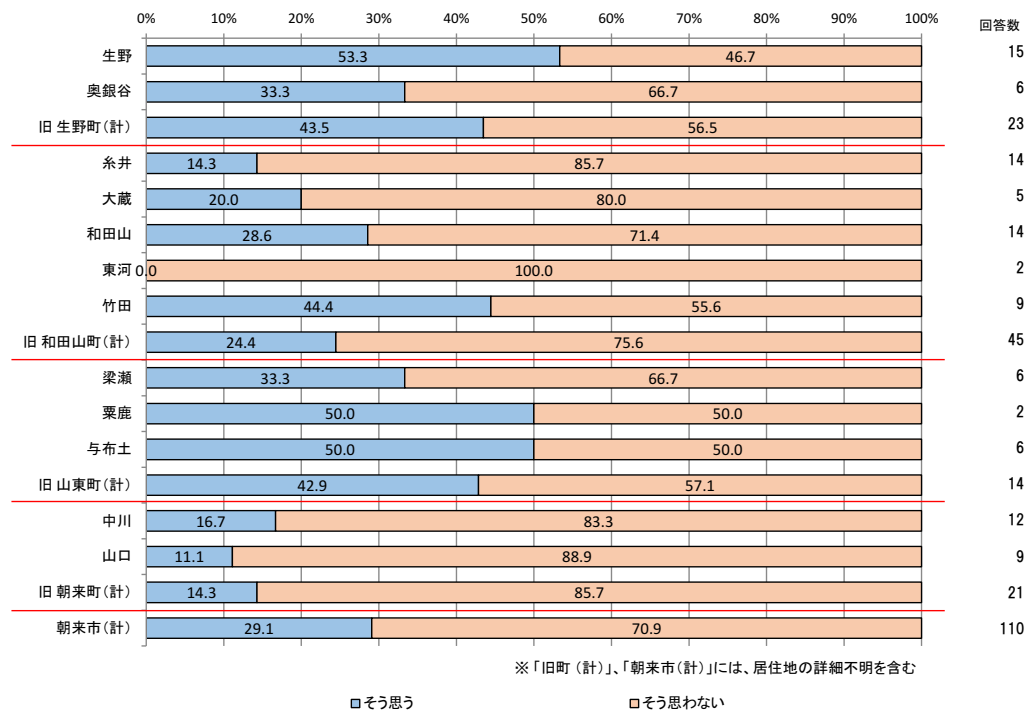


※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 路線バスの運行本数に対する評価

④ 運行時刻

本市全体では、「乗りたい時刻に運行されている」と思う回答者が約3割を占めています。
地区別でみると、旧生野町や旧山東町で評価が高く、旧朝来町で評価が最も低くなっています。



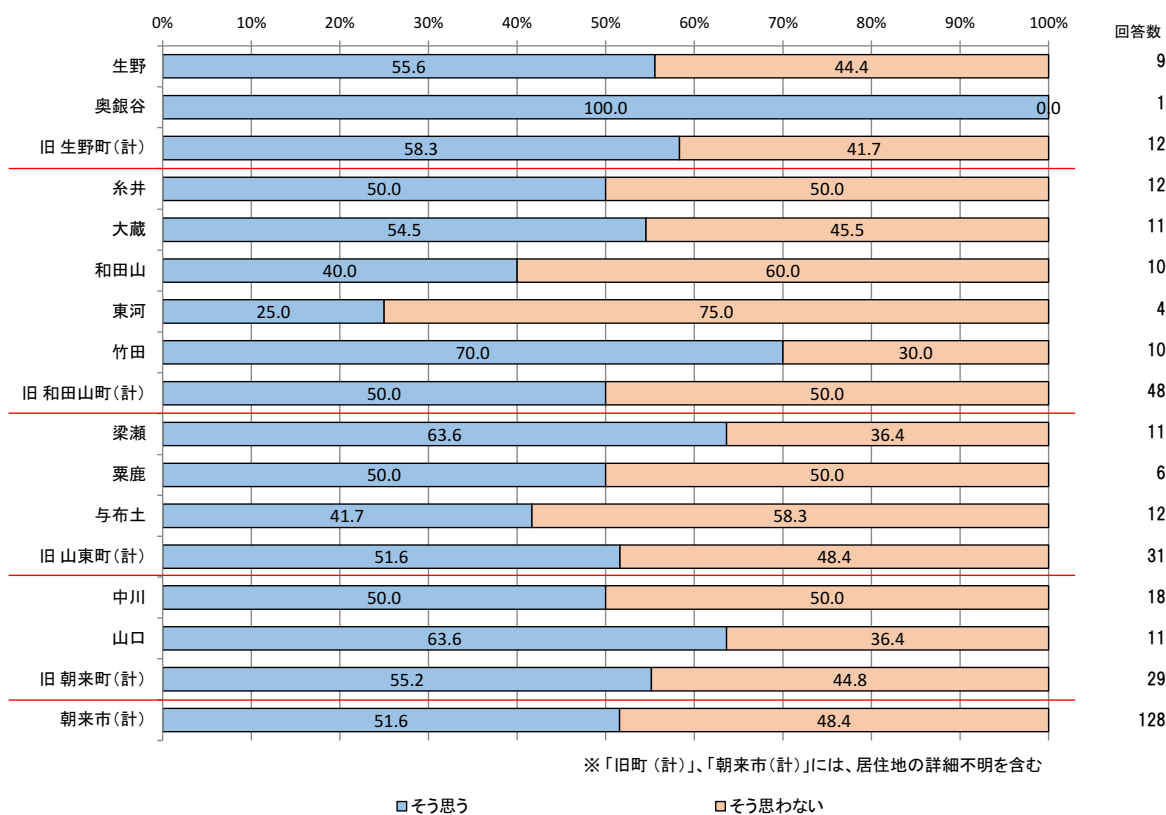
※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 路線バスの運行時刻に対する評価

(2) アコバス

① 行き先

本市全体でみると、「行きたいところまで運行されている」と思う回答者が約5割を占めています。地区別でみると、旧生野町で評価が最も高くなっています。



※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 アコバスの行先に対する評価

	回答者数		1位	2位	3位	4位	5位	
生野	1	施設名	買物施設					
		回答者数	1					
奥銀谷	0	施設名						
		回答者数						
旧 生野町(計)	1	施設名	買物施設					
		回答者数	1					
糸井	2	施設名	旧 和田山町	買物施設				
		回答者数	1	1				
大蔵	1	施設名	イオン和田山店					
		回答者数	1					
和田山	1	施設名	公立朝来医療センター	イオン和田山店				
		回答者数	1	1				
東河	0	施設名						
		回答者数						
竹田	5	施設名	和田山駅	イオン和田山店	公立朝来医療センター	医療機関	銀行	
		回答者数	2	2	1	1	1	
旧 和田山町(計)	9	施設名	イオン和田山店	和田山駅	公立朝来医療センター	買物施設	旧 和田山町	
		回答者数	4	2	2	2	1	
梁瀬	2	施設名	イオン和田山店					
		回答者数	2					
栗鹿	0	施設名						
		回答者数						
与布土	2	施設名	駅	朝来市役所	医療機関	イオン和田山店	買物施設	
		回答者数	2	1	1	1	1	
旧 山東町(計)	5	施設名	イオン和田山店	駅	朝来市役所	公立朝来医療センター	医療機関	他
		回答者数	4	3	1	1	1	
中川	2	施設名	医療機関	フレッシュバザール朝来アルパ店	買物施設			
		回答者数	1	1	1			
山口	7	施設名	公立朝来医療センター	イオン和田山店	医療機関	銀行	フレッシュバザール朝来アルパ店	他
		回答者数	2	2	1	1	1	
旧 朝来町(計)	9	施設名	公立朝来医療センター	医療機関	イオン和田山店	フレッシュバザール朝来アルパ店	買物施設	他
		回答者数	2	2	2	2	2	
朝来市(計)	25	施設名	イオン和田山店	買物施設	公立朝来医療センター	医療機関	駅	
		回答者数	10	6	5	4	3	

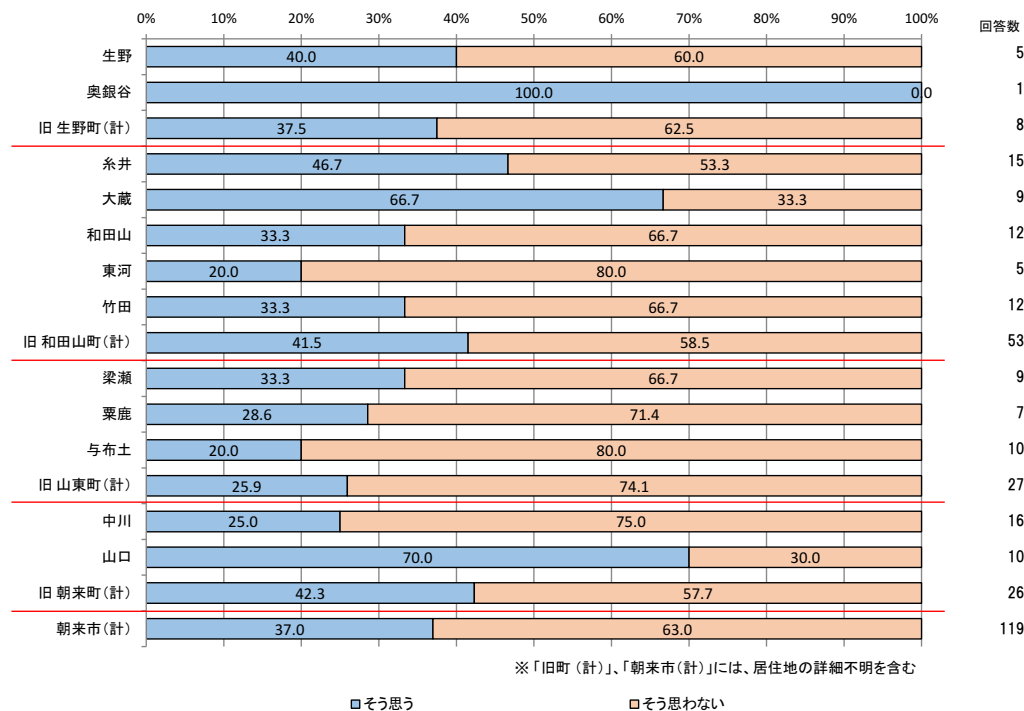
複数回答（単位：人）

※場所を特定できない回答（「駅」など）は、回答のとおり集計した。

図 アコバスで行きたいところとして、具体的に評価されている行先

② 速達性

本市全体では、「目的地まで比較的早く行ける」と思う回答者が約4割を占めています。
地区別でみると、旧朝来町で評価が最も高く、旧山東町で評価が最も低くなっています。

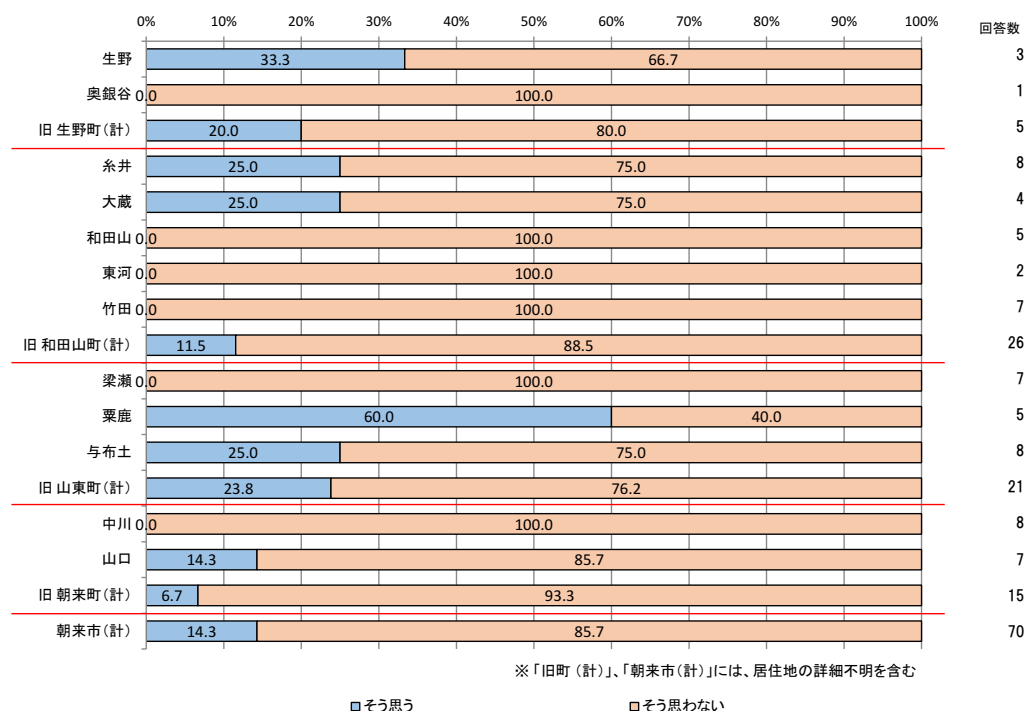


※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 アコバスの速達性に対する評価

③ 運行本数

本市全体でみると、「運行本数が比較的多い」と思う回答者が約1割を占めています。
地区別でみると、旧山東町で評価が高く、旧朝来町で評価が最も低くなっています。

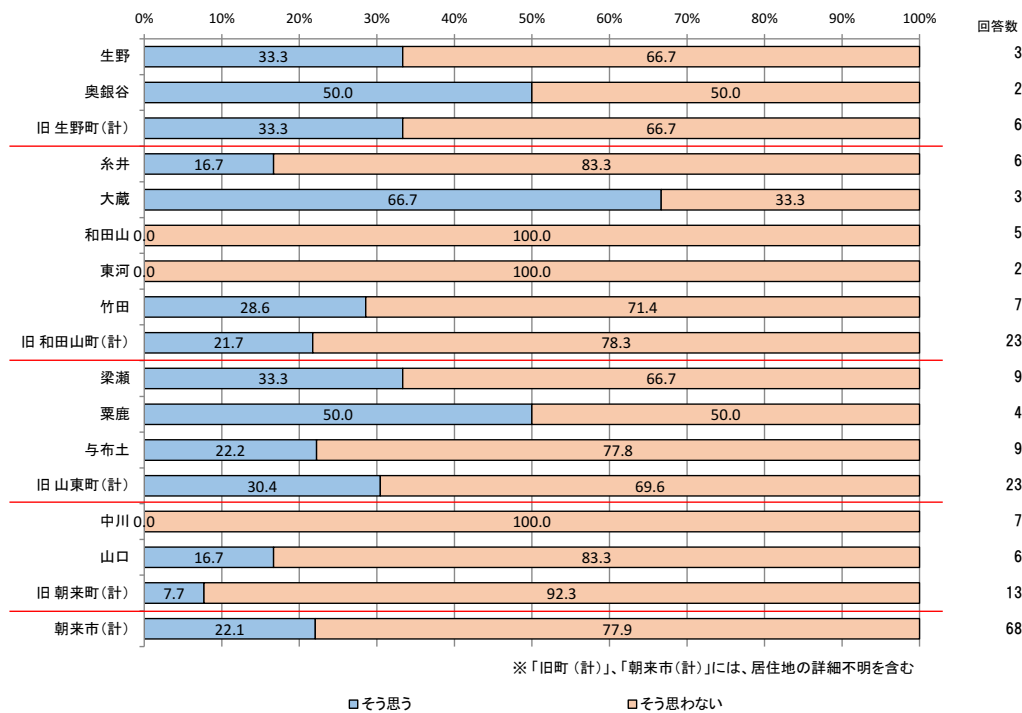


※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 アコバスの運行本数に対する評価

④ 運行時刻

本市全体でみると、「乗りたい時刻に運行されている」と思う回答者が約2割を占めています。
地区別でみると、旧生野町や旧山東町で評価が高く、旧朝来町で評価が最も低くなっています。



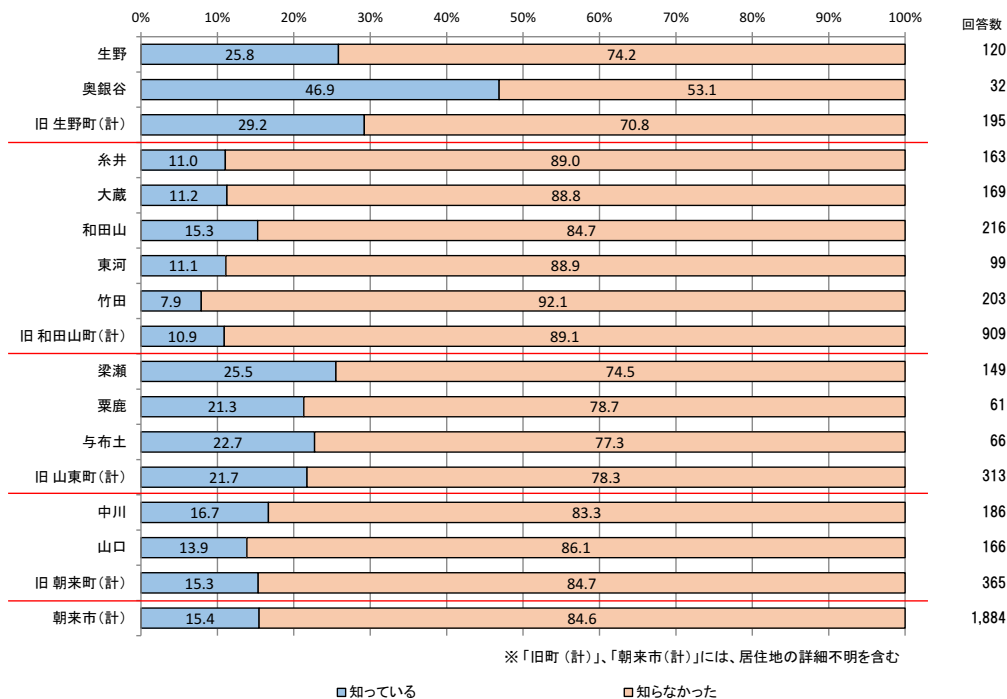
※ 各回答の割合・合計：不明、わからないを除く値

図 アコバスの運行時刻に対する評価

3.1.8 デマンド方式の運行サービスに対する意見

(1) デマンド方式の運行サービスの認知度

デマンド方式の運行サービスは、回答者の約2割が「知っている」と回答しています。地区別にみると、実際に運行している旧生野町や旧山東町で「知っている」とする回答者が多いです。



※各回答の割合・合計：不明を除く値

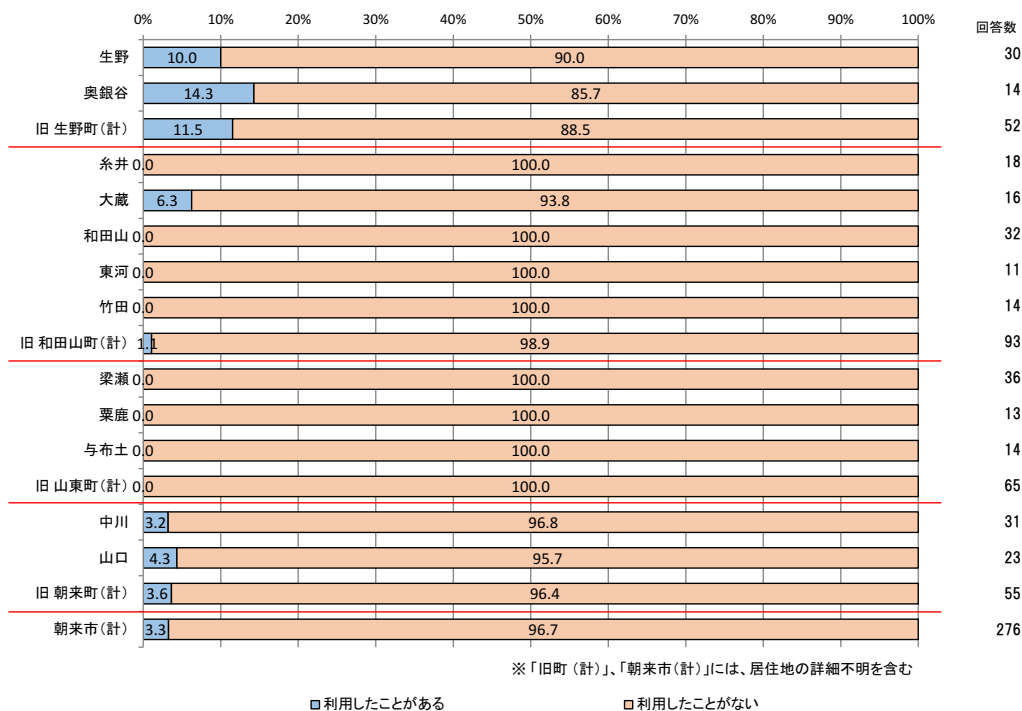
※全但バス「金浦線」、アコバス「神子畑・老波・川上コース」、「生野西コース」、「黒川コース」で運行

図 デマンド方式の運行サービスの認知度

(2) デマンド方式の運行サービスの利用経験

デマンド方式の運行を「知っている」人のうち、利用経験のある回答者は約3%となっています。

地区別にみると、旧生野町で割合が高くなっています。

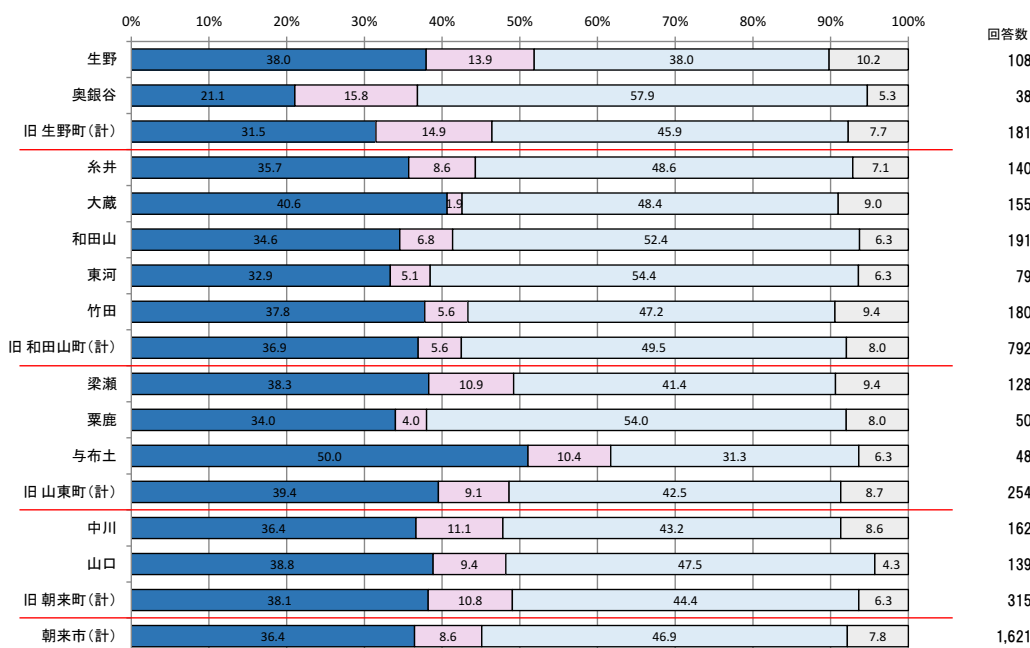


※ 各回答の割合・合計：不明を除く値 (サービスを知っている方のみ)

図 デマンド方式の運行サービスの利用経験

(3) デマンド方式の運行サービスに対する考え方

本市全体では、デマンド方式の運行サービスに前向きな意見として、「電話一つで予約できる方法であり、運行が効率化されるので良いサービスだと思う」とする回答者が約4割、比較的肯定的な意見として「予約は手間がかかるが、利用者がいないサービスの提供は無駄であり、運行の効率化が図られるのであればやむをえない方法である」と考える回答者が約5割を占めています。



※「旧町(計)」、「朝来市(計)」には、居住地の詳細不明を含む

■電話一つで予約できる方法であり、運行が効率化されるので良いサービスだと思う。

□利用者による予約を必要とする方法であり、適切なサービスといえない。

□予約は手間がかかるが、利用者がいないサービスの提供は無駄であり、運行の効率化が図られるのであればやむをえない方法である。

□その他

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値（サービスを知っている方のみ）

図 デマンド方式の運行サービスに対する考え方

また、デマンド方式の運行サービスを利用したことがある回答者に限ると、8人中6人（62.5%）が、比較的肯定的な意見として「予約は手間がかかるが、利用者がいないサービスの提供は無駄であり、運行の効率化が図られるのであればやむをえない方法である」と考えています。

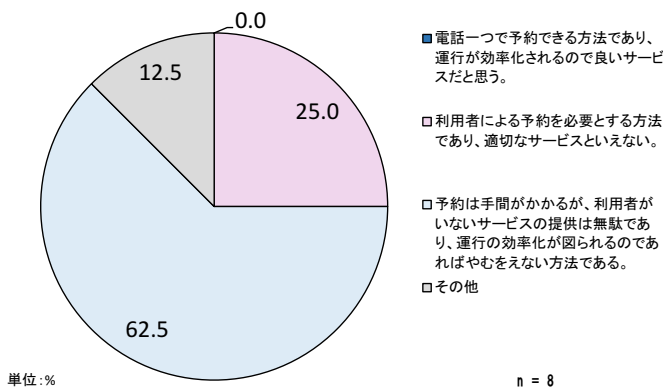


図 サービスを利用したことがある人の
デマンド方式の運行サービスに対する考え方

3.1.9 地域公共交通のあり方

(1) 平成 28 年に実施された見直しについて

朝来医療センター開院を契機としたバスサービスの見直しについて、本市全体では約 6 割の回答者が「知らない」と回答しています。目的地への行きやすさは、全ての地区で「不便になった」を「便利になった」が上回っています。一方、割合は小さいですが、「バスダイヤが変わり、使いにくくなった」、「バス路線が分かりにくくなった」とする意見が、それぞれ肯定的な意見を上回っています。

		回 答 者 数	便 目 利 的 に 地 に 行 き や す く、 (%)	不 目 便 的 に 地 に 行 き く、 (%)	使 バ ス の ダ イ ヤ が つ た。 (%)	使 バ ス の ダ イ ヤ が つ た。 (%)	分 バ ス ル 線 が よ く な っ た。 (%)	分 バ ス ル 線 が よ く な っ た。 (%)	特 見 に 直 し 響 は 知 ら な い が、 (%)	見 直 し を 知 ら な い。 (%)	そ の 他 (%)
居 住 地	生野	115	7.0	0.0	2.6	0.0	3.5	0.0	8.7	69.6	13.0
	奥銀谷	33	3.0	0.0	0.0	0.0	3.0	3.0	6.1	69.7	15.2
	旧 生野町(計)	183	6.0	0.0	1.6	0.0	2.7	0.5	7.7	71.6	12.6
	糸井	145	10.3	2.1	1.4	3.4	4.1	5.5	13.1	54.5	16.6
	大蔵	154	4.5	1.3	1.9	1.3	1.3	1.9	11.7	64.3	15.6
	和田山	206	5.3	1.5	1.5	1.5	3.9	2.9	14.1	59.7	15.0
	東河	87	3.4	1.1	0.0	0.0	1.1	4.6	8.0	65.5	18.4
	竹田	182	5.5	1.1	1.6	1.6	3.8	5.5	13.2	64.8	10.4
	旧 和田山町(計)	822	5.6	1.5	1.3	1.6	2.9	4.0	12.9	61.7	14.7
	梁瀬	129	10.1	4.7	0.0	1.6	0.0	5.4	22.5	48.8	16.3
	粟鹿	58	3.4	0.0	1.7	1.7	0.0	5.2	15.5	60.3	12.1
	与布土	56	21.4	14.3	8.9	7.1	7.1	7.1	8.9	48.2	8.9
	旧 山東町(計)	277	10.1	5.1	2.2	2.5	1.4	5.1	17.0	53.1	14.8
	中川	169	9.5	6.5	0.6	3.0	3.6	5.3	13.0	55.0	13.0
	山口	148	5.4	0.7	0.0	0.7	1.4	3.4	6.8	66.9	15.5
	旧 朝来町(計)	327	7.6	3.7	0.3	1.8	2.8	4.3	10.1	60.9	13.8
	朝来市(計)	1,690	6.7	2.5	1.3	1.7	2.5	4.1	12.2	61.2	14.3

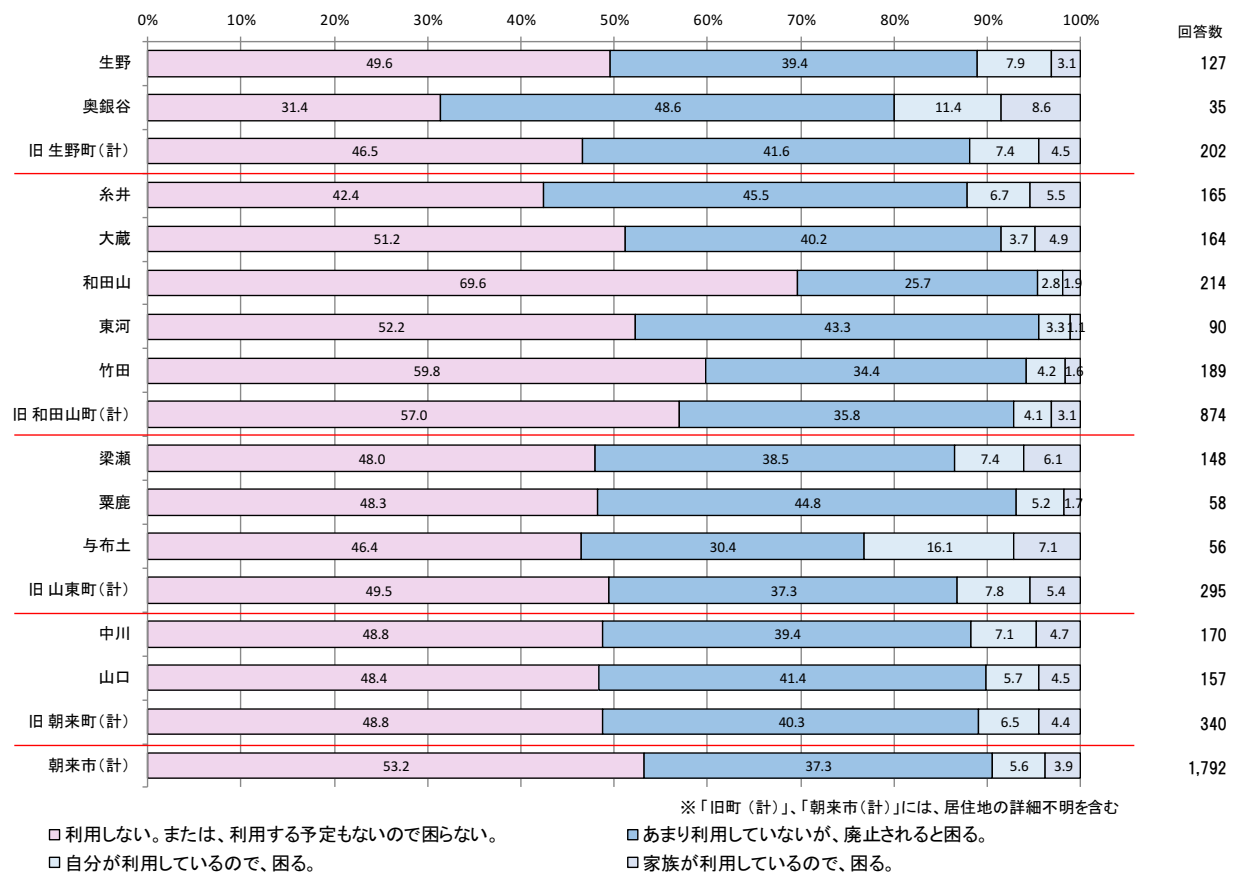
※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が 6 割以上、黄背景：回答者に占める割合が 3 割以上（複数回答）

図 平成 28 年に実施された見直しに対する評価

(2) バスが廃止された場合の影響

本市全体では、バスの廃止について、約 6 割の回答者が「利用しない。または、利用する予定もないので困らない」と回答しています。地区別にみると、奥銀谷地区、与布土地区で、「自分が利用している」、「家族が利用している」ことを理由に、廃止されると困る回答者が多くなっています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値（サービスを知っている方のみ）

図 バスが廃止された場合の影響

(3) バスが廃止された場合の代替手段

① 「あまり利用していないが、廃止されると困る」と感じている方

「あまり利用していないが、廃止されると困る」と感じている方については、実際に廃止された場合に、代替手段として、自分以外が運転も含めた自家用車を利用できる割合が高くなっています。

	回答者数 (人)	なし (%)	(自分以外が運転) 自家用車 (%)	(自分以外が運転) 自家用車 (%)	タクシー (%)	自転車 (%)	バイク・原付 (%)	その他 (%)
生野	32	15.6	28.1	40.6	12.5	0.0	0.0	3.1
奥銀谷	14	28.6	21.4	14.3	14.3	7.1	0.0	21.4
旧 生野町(計)	59	18.6	28.8	30.5	13.6	3.4	0.0	6.8
糸井	47	8.5	44.7	21.3	27.7	2.1	0.0	4.3
大蔵	49	6.1	44.9	26.5	14.3	4.1	4.1	2.0
和田山	38	2.6	42.1	26.3	21.1	7.9	2.6	2.6
東河	31	16.1	32.3	25.8	22.6	0.0	3.2	6.5
竹田	49	6.1	53.1	24.5	18.4	0.0	4.1	0.0
旧 和田山町(計)	220	7.3	43.6	25.9	20.9	2.7	2.7	2.7
梁瀬	40	5.0	57.5	12.5	25.0	2.5	0.0	0.0
栗鹿	12	0.0	58.3	33.3	8.3	0.0	0.0	0.0
与布土	9	11.1	55.6	33.3	0.0	11.1	0.0	0.0
旧 山東町(計)	69	10.1	53.6	18.8	17.4	2.9	0.0	0.0
中川	41	7.3	39.0	26.8	24.4	7.3	2.4	2.4
山口	36	16.7	33.3	33.3	8.3	5.6	0.0	5.6
旧 朝来町(計)	78	11.5	37.2	29.5	16.7	6.4	1.3	3.8
朝来市(計)	437	10.8	42.1	25.9	18.3	3.4	1.6	3.2

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が3割以上、黄背景：回答者に占める割合が2割以上（複数回答）

図 バスが廃止された場合の代替手段（「あまり利用していないが、廃止されると困る」と感じている方）

② 「自分が利用しているので、困る」と感じている方

「自分が利用しているので、困る」と感じている方については、「あまり利用していないが、廃止されると困る」と感じている方に比べ、代替手段を「なし」とする回答者の割合が高くなっています。また、代替手段については、自家用車でなく、タクシーの割合が高くなっています。

	回答者数 (人)	なし (%)	(自分以外が運転) 自家用車 (%)	(自分以外が運転) 自家用車 (%)	タクシー (%)	自転車 (%)	バイク・原付 (%)	その他 (%)
生野	10	70.0	0.0	0.0	20.0	10.0	0.0	0.0
奥銀谷	3	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3
旧 生野町(計)	14	64.3	0.0	7.1	21.4	7.1	0.0	7.1
糸井	5	40.0	0.0	20.0	40.0	0.0	0.0	0.0
大蔵	6	16.7	33.3	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0
和田山	6	50.0	0.0	16.7	16.7	16.7	0.0	0.0
東河	2	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
竹田	6	33.3	0.0	0.0	50.0	16.7	0.0	0.0
旧 和田山町(計)	27	37.0	7.4	18.5	29.6	7.4	0.0	0.0
梁瀬	6	16.7	0.0	0.0	66.7	16.7	0.0	0.0
栗鹿	3	66.7	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
与布土	7	28.6	0.0	42.9	28.6	0.0	0.0	0.0
旧 山東町(計)	16	31.3	0.0	18.8	43.8	6.3	0.0	0.0
中川	11	18.2	0.0	18.2	54.5	9.1	0.0	9.1
山口	9	22.2	0.0	33.3	33.3	0.0	11.1	0.0
旧 朝来町(計)	21	19.0	0.0	28.6	42.9	4.8	4.8	4.8
朝来市(計)	83	36.1	2.4	20.5	33.7	6.0	1.2	3.6

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が3割以上、黄背景：回答者に占める割合が2割以上（複数回答）

図 バスが廃止された場合の代替手段（「自分が利用しているので、困る」と感じている方）

③ 「家族が利用しているので、困る」と感じている方

「家族が利用しているので、困る」と感じている方についても、「自分が利用しているので、困る」と感じている方と同様、「あまり利用していないが、廃止されると困る」と感じている方に比べ、代替手段を「なし」とする回答者の割合が高くなっています。また、代替手段については、自家用車でなく、タクシーの割合が高くなっています。

	回答者数 (人)	なし (%)	(自分 で運 転) 自家用車 (%)	(自分 以外 が運 転) 自家用車 (%)	タク シー (%)	自 転 車 (%)	バイク・ 原付 (%)	その他 (%)
生野	3	33.3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3
奥銀谷	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
旧 生野町(計)	6	16.7	33.3	16.7	33.3	0.0	0.0	33.3
糸井	7	0.0	42.9	28.6	28.6	0.0	0.0	0.0
大蔵	6	0.0	50.0	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0
和田山	2	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
東河	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
竹田	2	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
旧 和田山町(計)	20	10.0	35.0	25.0	35.0	0.0	0.0	0.0
梁瀬	8	50.0	0.0	25.0	37.5	0.0	0.0	0.0
粟鹿	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
与布土	2	50.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
旧 山東町(計)	11	54.5	0.0	27.3	36.4	0.0	0.0	0.0
中川	5	60.0	20.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0
山口	5	20.0	40.0	20.0	20.0	0.0	0.0	0.0
旧 朝来町(計)	10	40.0	30.0	10.0	20.0	0.0	0.0	0.0
朝来市(計)	48	29.2	25.0	20.8	31.3	0.0	0.0	4.2

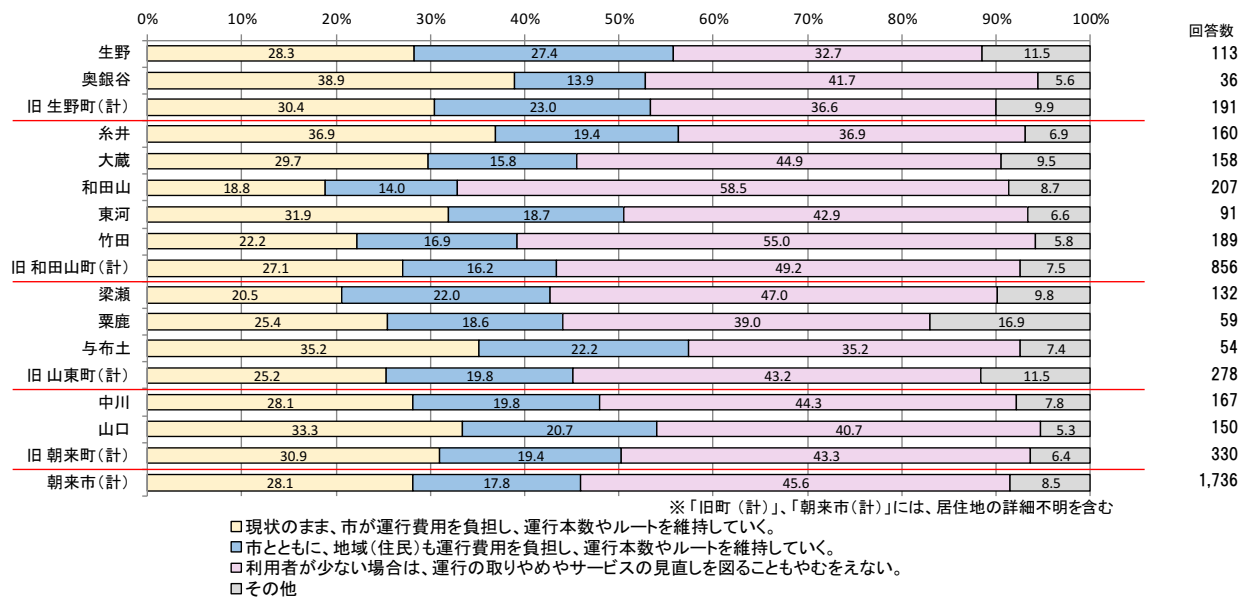
※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が3割以上、黄背景：回答者に占める割合が2割以上（複数回答）

図 バスが廃止された場合の代替手段（「家族が利用しているので、困る」と感じている方）

(4) 今後のバス運営について

本市全体では「利用者が少ない場合は、運行の取りやめやサービスの見直しを図ることもやむをえない」とする回答が約 5 割を占めています。一方、「運行本数やルートを維持していく」ことが望ましいと考える回答者も約 5 割であり、ほぼ同数となっています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 今後のバス運営について

(5) 理想とする地域公共交通サービスのあり方について

本市全体では「電話による予約が必要になっても、自宅近くまでバスが来てくれたほうがいい」とする回答が 3 割以上、次いで「電話による予約が必要になっても、利用できる本数や曜日が増えたほうがいい」とする回答者が多く、デマンド方式の運行サービスへの理解がみられます。

	回答者数	今のままで問題ない。今のままがいい。	1 運行されたいの曜日運行本数がさらに多いほうがいい。	平日は毎日の運行本数が減っていく。	土、日、曜日の運行本数が減っていく。	増えたい。電話による予約が必要になっても、利用できる本数や曜日が減っていく。	増えたい。電話による予約が必要になっても、利用できる本数や曜日が減っていく。	自宅近くまでバスが来てほしい。	増えたい。電話による予約が必要になっても、利用できる本数や曜日が減っていく。	運行が安くなる本数や曜日が減っていく。	その他
		(人)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
生野	116	19.8	9.5	19.8	16.4	23.3	10.3	23.3	20.7	8.6	11.2
奥銀谷	34	23.5	17.6	20.6	20.6	41.2	26.5	32.4	17.6	0.0	8.8
旧 生野町(計)	192	21.4	10.9	22.4	17.2	26.0	13.5	27.6	18.2	8.3	9.9
糸井	159	17.0	17.0	15.1	17.6	23.9	10.1	34.0	20.8	8.2	8.8
大蔵	154	21.4	12.3	20.1	11.0	22.1	14.3	40.9	12.3	9.1	9.7
和田山	197	20.3	5.6	17.8	14.7	21.3	9.1	33.5	13.2	15.2	12.7
東河	88	15.9	13.6	19.3	14.8	34.1	12.5	42.0	13.6	11.4	8.0
竹田	190	23.7	6.3	17.9	16.3	17.4	8.9	28.4	10.5	7.9	15.3
旧 和田山町(計)	837	20.7	10.6	17.7	14.3	22.9	10.6	34.8	13.7	10.3	11.6
梁瀬	136	16.2	8.1	15.4	14.7	25.0	16.9	33.8	16.9	9.6	10.3
粟鹿	58	27.6	6.9	6.9	13.8	22.4	12.1	27.6	15.5	8.6	10.3
与布土	55	29.1	12.7	27.3	29.1	25.5	5.5	36.4	7.3	5.5	12.7
旧 山東町(計)	280	22.1	8.6	15.4	16.8	22.1	12.1	32.1	13.6	9.6	12.5
中川	167	15.0	19.8	26.9	11.4	23.4	13.2	41.9	16.8	10.2	10.2
山口	146	26.0	14.4	19.9	8.9	19.2	6.8	39.0	16.4	10.3	8.2
旧 朝来町(計)	325	20.9	16.9	23.7	10.2	21.5	10.5	40.0	16.0	9.8	9.2
朝来市(計)	1,713	21.1	11.9	18.8	14.4	22.8	11.4	34.5	14.5	9.9	10.9

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が 3 割以上、黄背景：回答者に占める割合が 2 割以上（複数回答）

図 理想とする地域公共交通サービスのあり方

3.2 バス利用者アンケート

3.2.1 バス利用者アンケート調査の概要

(1) 調査目的

朝来市地域公共交通網形成計画の策定に向けて、バス利用者の視点から、日常的な移動や移動に関する状況、地域公共交通への考えや意見などを把握することを目的としました。

(2) 調査方法

調査方法①：調査員の乗り込みによるヒアリング調査

- 対象路線のバスに調査員が乗り込み、アンケート調査票をもとに、バス車内で利用者にヒアリング調査（聞き取り調査）を実施しました。

調査方法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

- 対象路線のバス利用者に対し、降車時に乗務員からアンケート調査票を配布しました。
- 回収については、郵送としました。

(3) 調査内容

主な調査内容は次のとおりです。

【調査項目】

- 回答者の属性
- バスの利用状況
- 公共交通の今後のあり方

(4) 調査対象者

次に示すバス路線の利用者※

- 全但バス：中央公園八鹿線、白井線、金浦線の3路線
- 神姫グリーンバス：喜楽苑線
- アコバス（全8路線）

※ 全但バス：上記3路線を中心に、可能な限り、他の路線でもヒアリングや調査票の配布を実施

表 調査の実施概要

表中①＝調査方法①「調査員の乗り込みによるヒアリング調査」
表中②＝調査方法②「乗務員による配布、郵送回収」

路線		11/5（月）～11/11（日）							11/12（月） ～12/2（日）
		月	火	水	木	金	土	日	
全 但 バ ス	中央公園八鹿線	①	①	①	①	①	①	①	②
	白井病院線	①	①	①	①	①	-	-	②
	金浦線（事前予約制）	②	②	②	②	②	②	②	②
神 姫	喜楽苑線	①	①	①	①	①	-	-	②
ア コ バ ス	朝日・内海コース	-	①	-	①	-	-	-	②
	岡・藤和コース	①	-	①	-	-	-	-	②
	和田山・山東コース	①	①	①	①	①	-	-	②
	田路・多々良木コース	-	-	①	-	①	-	-	②
	神子畑・佐中コース	①	-	-	-	①	-	-	②
	神子畑・老波・川上コース	-	①	-	①	-	-	-	②
	生野西コース（事前予約制）	②	②	②	②	②	②	②	②
	黒川コース（事前予約制）	②	②	②	②	②	②	②	②

※ アコバスの生野西、黒川コースの利用者からは回収が得られなかった

(5) 実施結果

(2) で示した 2 つの調査方法により、バス利用者から 513 票を回収しました。

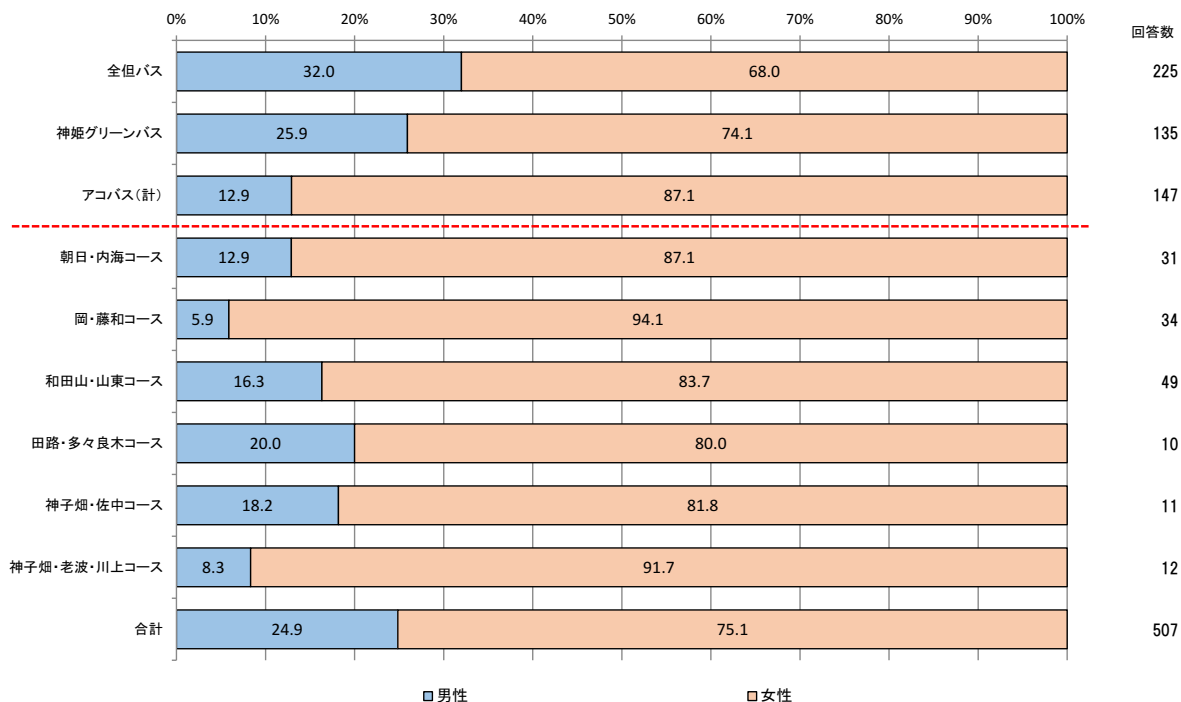
表 ヒアリング調査の実施結果

調査方法	配布数	回収数	回収率
調査方法① 「調査員の乗り込みによるヒアリング調査」 (11/5（月）～11/11（日）)	-	434 票	-
調査方法② 「乗務員による配布、郵送回収」 (11/12（月）～12/2（日）)	173 票	79 票	45.7%
小計	-	513 票	-

3.2.2 回答者の属性

(1) 性別

回答者の性別をみると、本市全体では女性が約7割となっています。特に、アコバスでは、回答者の約9割が女性となっています。

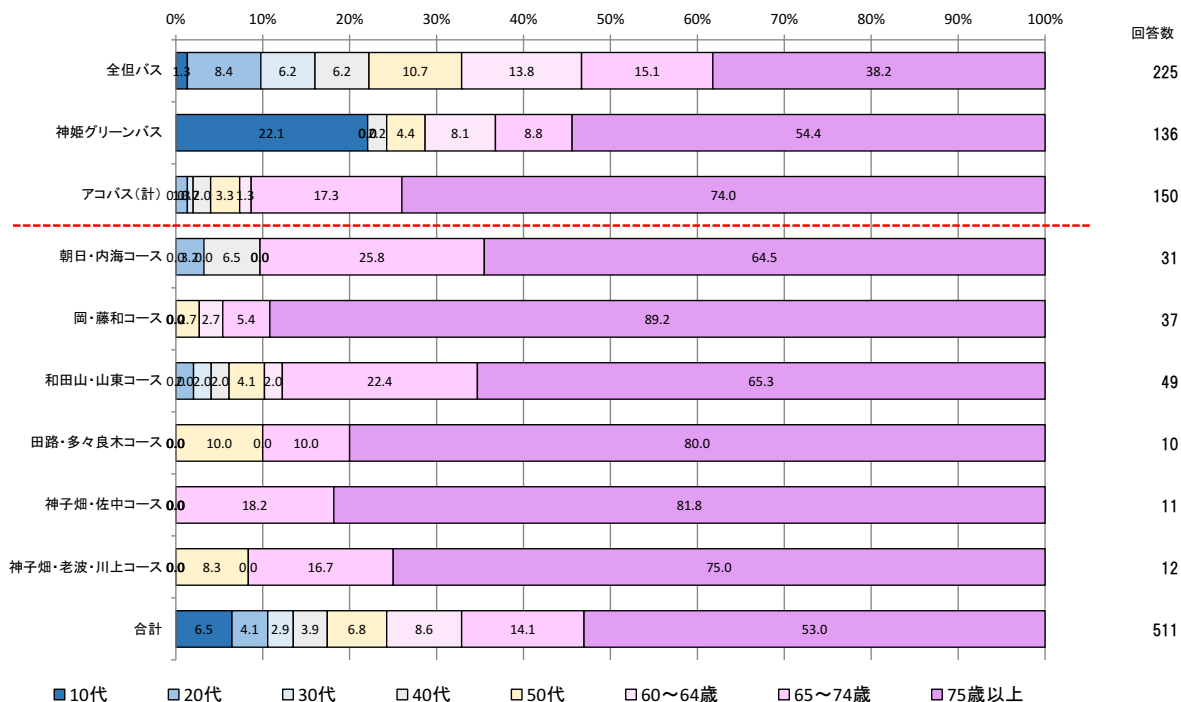


※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 回答者の性別

(2) 年齢

回答者の年齢をみると、60歳以上が7割を上回っています。75歳以上だけでみても、5割以上となっています。特に、アコバスでは、回答者の7割以上が75歳以上となっています。

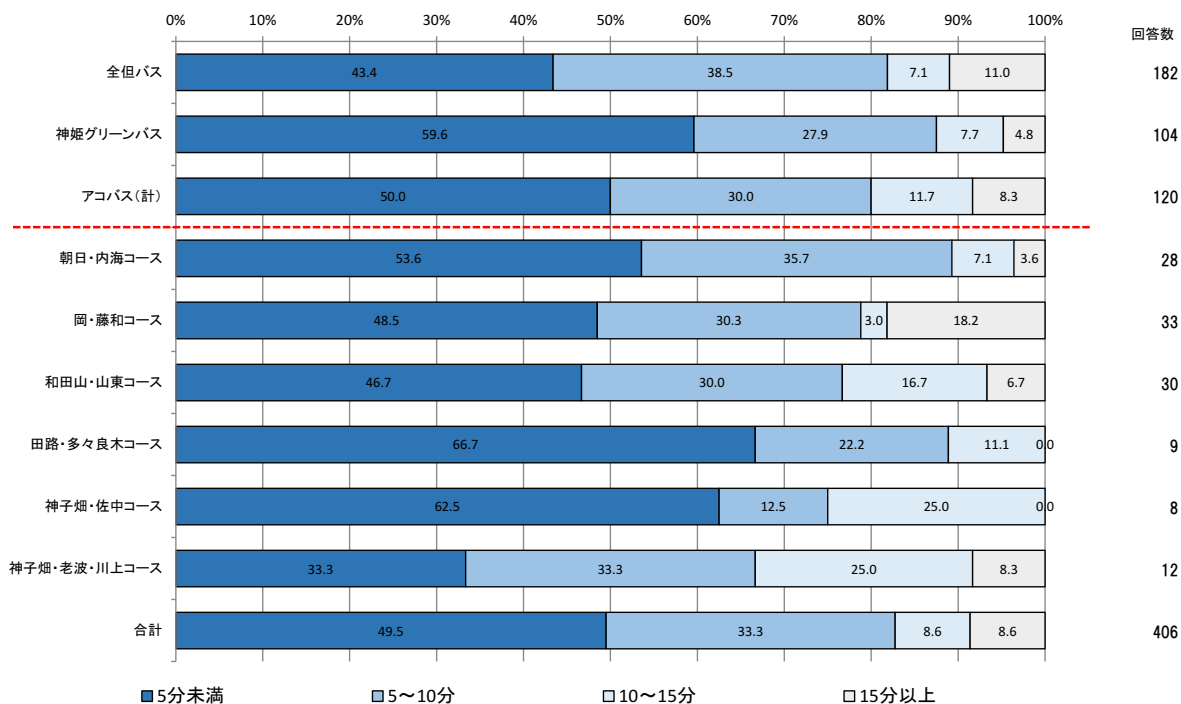


※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 回答者の年齢

(3) 最寄りのバス停までの所要時間

最寄りのバス停までの徒歩による所要時間について、回答者の約 5 割が「5 分未満」と回答しています。最寄りのバス停まで 15 分以上を要する利用者も約 1 割となっています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

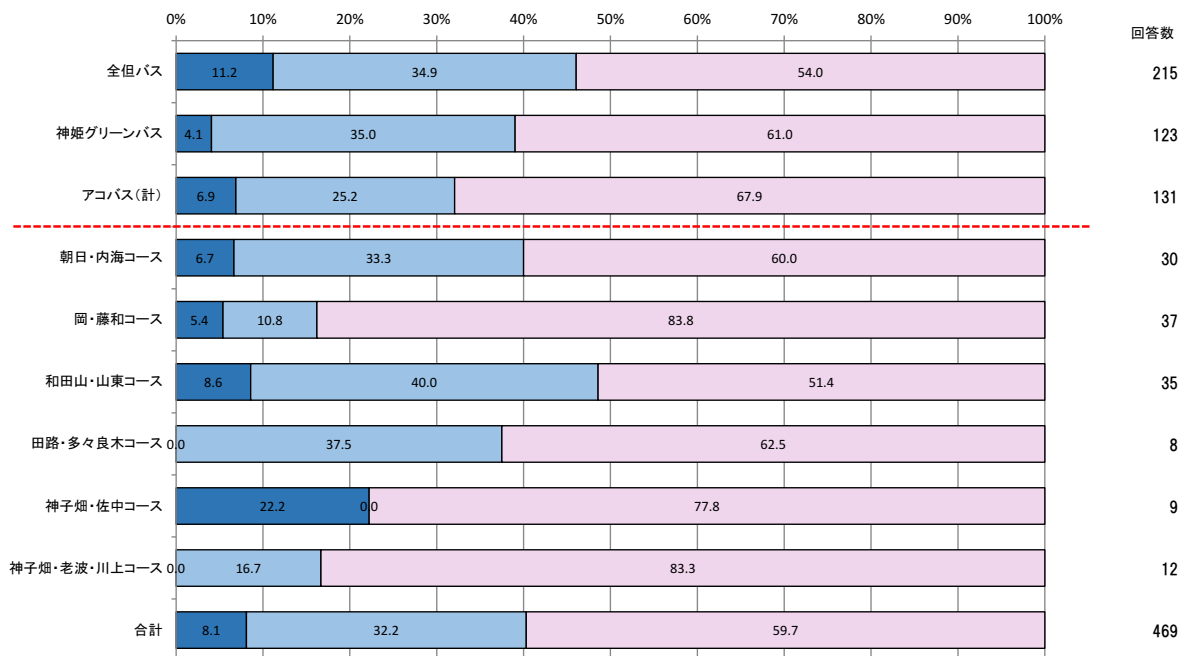
図 最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）

(4) 自動車の利用状況

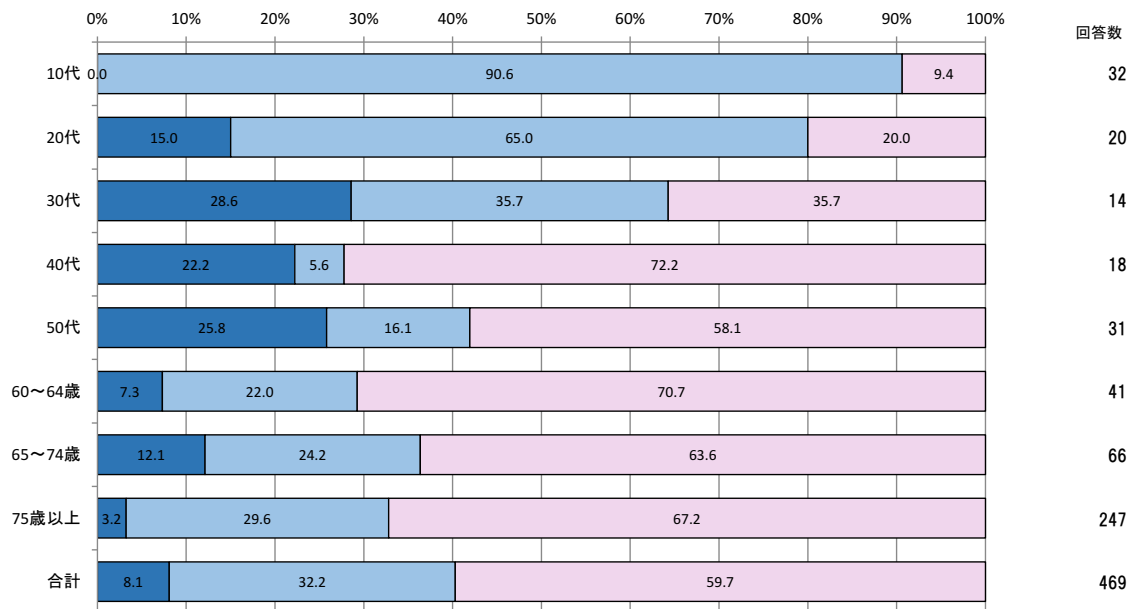
回答者の約6割が、「自分で運転はしておらず（できず）、日常的に運転してくれる家族・知人もいない」と回答しており、バスが唯一の移動手段として、重要な役割を担っています。

また、年齢階層別にみると、40代以上では、年齢に関わらず、「自分で運転はしておらず（できず）、日常的に運転してくれる家族・知人もいない」と回答するバス利用者の割合が高くなっています。

(地区別)



(年齢階層別)



- 自動車の運転免許を保有しており、自分で運転している
- 自動車の運転免許を保有していない(できない)が、日常的に運転してくれる家族・知人がいる
- 自分で運転はしておらず(できず)、日常的に運転してくれる家族・知人もいない

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 自動車の利用状況（地区別）

3.2.3 バスの利用状況

(1) バスの利用目的

調査日当日のバスの利用目的は、「買い物」、「通院」がそれぞれ3割以上を占めています。

全但バスでは「買い物」「通院」について、「通勤」が約2割となっています。神姫グリーンバスでは、通院が最も多く、回答者の4割以上を占めています。アコバスについては、「買い物」が最も多く、6割以上となっています。

		回答者数 (人)	通勤 (%)	通学 (%)	買い物 (%)	通院 (%)	娯楽・飲食等 (%)	習い事・塾等 (%)	スポーツ (%)	旅行 (%)	その他 (%)
路線名	全但バス	215	16.3	1.9	31.6	28.4	6.0	1.9	2.8	0.0	12.1
	神姫グリーンバス	129	0.8	21.7	18.6	45.0	0.0	0.0	1.6	2.3	12.4
	アコバス(計)	138	2.2	0.7	60.9	30.4	0.7	0.0	2.2	0.0	8.0
	朝日・内海コース	30	3.3	0.0	50.0	33.3	0.0	0.0	6.7	0.0	13.3
	岡・藤和コース	36	0.0	2.8	52.8	47.2	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6
	和田山・山東コース	41	4.9	0.0	65.9	22.0	2.4	0.0	2.4	0.0	4.9
	田路・多々良木コース	10	0.0	0.0	90.0	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0
	神子畑・佐中コース	10	0.0	0.0	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	神子畑・老波・川上コース	11	0.0	0.0	54.5	27.3	0.0	0.0	0.0	0.0	18.2
	合計	482	8.1	6.8	36.5	33.4	2.9	0.8	2.3	0.6	11.0

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が6割以上、黄背景：回答者に占める割合が3割以上（複数回答）

図 バスの利用目的

(2) バスを利用した行き先

バスを利用した行き先をみると、旧和田山町を目的地としたバス利用が最も多く、約5割を占めています。また、本市外を目的地としたバス利用も2割以上となっています。

		回答者数 (人)	旧生野町 (%)	旧和田山町 (%)	旧山東町 (%)	旧朝来町 (%)	その他市町村 (%)
路線名	全但バス	207	1.9	65.2	3.4	6.3	23.2
	神姫グリーンバス	127	53.5	1.6	0.0	0.8	44.1
	アコバス(計)	131	0.0	69.5	7.6	22.1	0.8
	朝日・内海コース	30	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	岡・藤和コース	32	0.0	93.8	0.0	6.3	0.0
	和田山・山東コース	41	0.0	68.3	24.4	4.9	2.4
	田路・多々良木コース	7	0.0	14.3	0.0	85.7	0.0
	神子畑・佐中コース	10	0.0	10.0	0.0	90.0	0.0
	神子畑・老波・川上コース	11	0.0	9.1	0.0	90.9	0.0
	合計	465	15.5	49.0	3.7	9.2	22.6

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が6割以上、黄背景：回答者に占める割合が3割以上（複数回答）

図 バスを利用した行き先

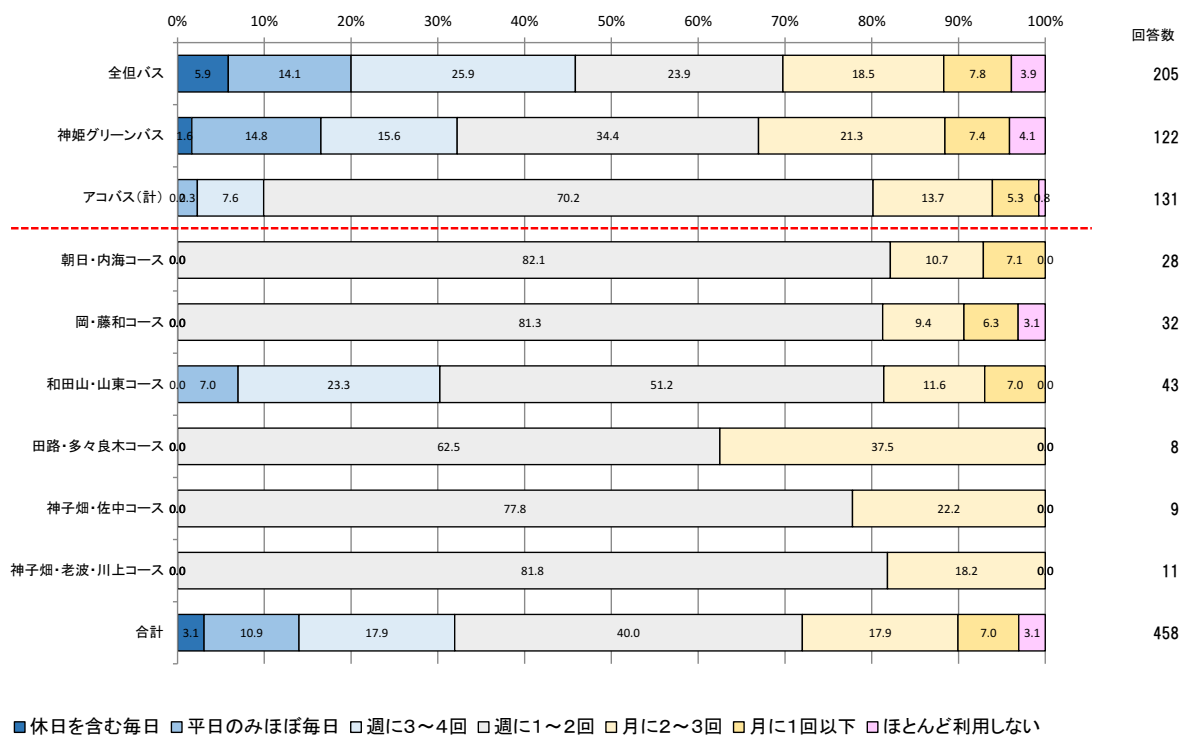
	回答者数		1位	2位	3位	4位	5位	
生野	18	施設名	生野駅	公立神崎総合病院	生野学園	ミニフレッシュ生野店		
		回答者数	6	6	3	1		
奥銀谷	83	施設名	公立神崎総合病院	生野小学校	ミニフレッシュ生野店	スポーツクラブローラント	佐藤医院	他
		回答者数	39	14	11	3	3	
旧 生野町(計)	106	施設名	公立神崎総合病院	生野小学校	ミニフレッシュ生野店	生野駅	スポーツクラブローラント	
		回答者数	45	16	12	6	4	
糸井	33	施設名	イオン和田山店	公立八鹿病院	ミニフレッシュ和田山宮田店	もりもと歯科クリニック	さかもと医院	他
		回答者数	17	3	2	1	1	
大蔵	44	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	和田山駅	公立八鹿病院	上垣医院	他
		回答者数	17	6	2	2	2	
和田山	30	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	あさごふれあいプール「くじら」	公立八鹿病院	あさご森の図書館	他
		回答者数	11	5	4	4	1	
東河	14	施設名	公立八鹿病院	安達歯科医院	イオン和田山店	フレッシュバザール和田山玉置店	朝来市役所	他
		回答者数	2	2	2	2	1	
竹田	19	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	和田山駅	いわき眼科クリニック	小山医院	他
		回答者数	8	4	1	1	1	
旧 和田山町(計)	140	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	公立八鹿病院	あさごふれあいプール「くじら」	いわき眼科クリニック	他
		回答者数	55	16	11	4	4	
梁瀬	19	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	あさごふれあいプール「くじら」	朝来市役所	大森クリニック	他
		回答者数	9	4	1	1	1	
粟鹿	16	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	そよかぜ診療所	ミニフレッシュ山東店		
		回答者数	7	4	2	1		
与布土	16	施設名	イオン和田山店	西山医院	公立朝来医療センター	JA	ミニフレッシュ山東店	他
		回答者数	8	3	2	1	1	
旧 山東町(計)	51	施設名	イオン和田山店	公立朝来医療センター	西山医院	ミニフレッシュ山東店	そよかぜ診療所	
		回答者数	24	10	3	3	2	
中川	22	施設名	フレッシュバザール朝来アルパ店	木村医院	はま鍼灸整骨院	森医院	公立八鹿病院	他
		回答者数	10	2	1	1	1	
山口	18	施設名	フレッシュバザール朝来アルパ店	木村医院	あさごふれあいプール「くじら」	朝来市役所	公立八鹿病院	他
		回答者数	7	2	1	1	1	
旧 朝来町(計)	40	施設名	フレッシュバザール朝来アルパ店	木村医院	公立八鹿病院	イオン和田山店	はま鍼灸整骨院	他
		回答者数	17	4	2	2	1	
朝来市(計)	394	施設名	イオン和田山店	公立神崎総合病院	公立朝来医療センター	フレッシュバザール朝来アルパ店	生野小学校	
		回答者数	81	45	29	17	16	

複数回答（単位：人）

図 バスを利用した行き先（施設ごと）

(3) バスの利用頻度

バスの利用頻度をみると、「週 3～4 回」以上の頻度で利用している回答者が 3 割以上を占めています。



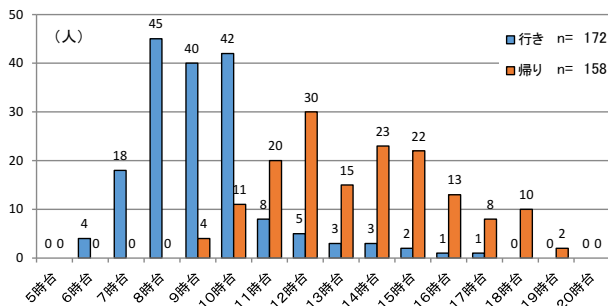
※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 バスの利用頻度

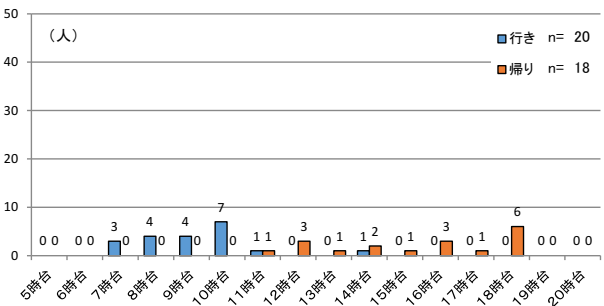
(4) バスの利用時刻

バス利用時刻は、往路で午前中、復路で 12 時前後～午後が多くなっています。また、休日の利用者は、平日より少なくなっています。

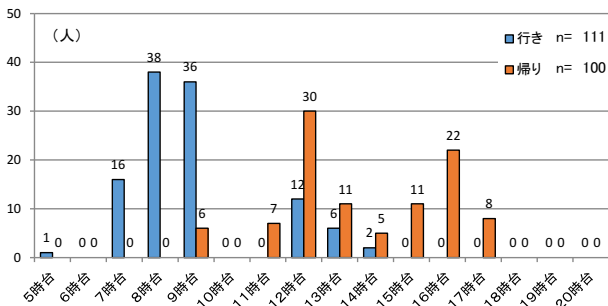
(全但バス) 平日



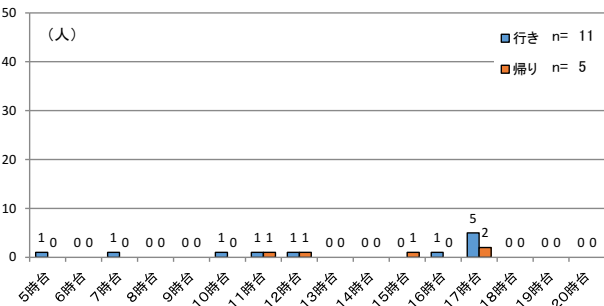
(全但バス) 休日



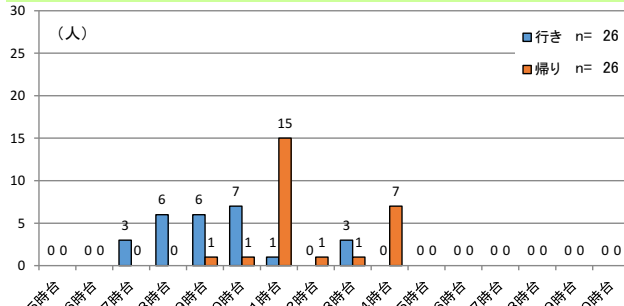
(神姫グリーンバス) 平日



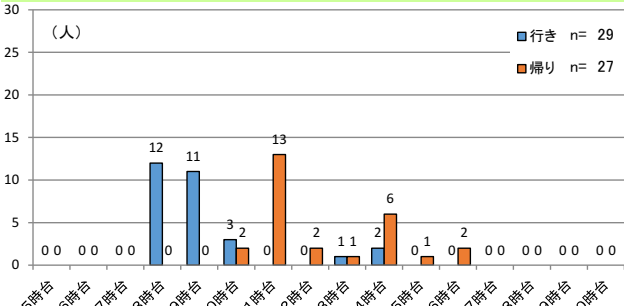
(神姫グリーンバス) 休日



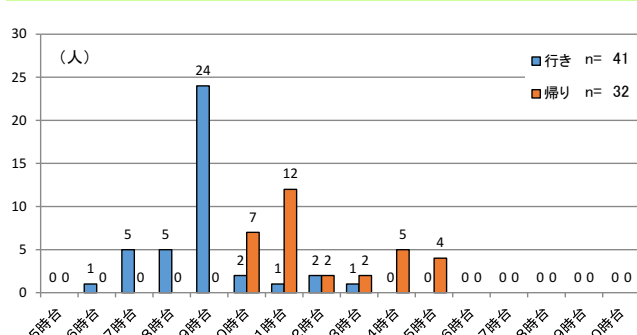
(朝日・内海コース)



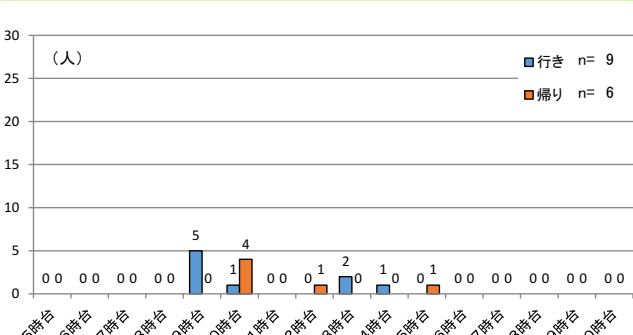
(岡・藤和コース)



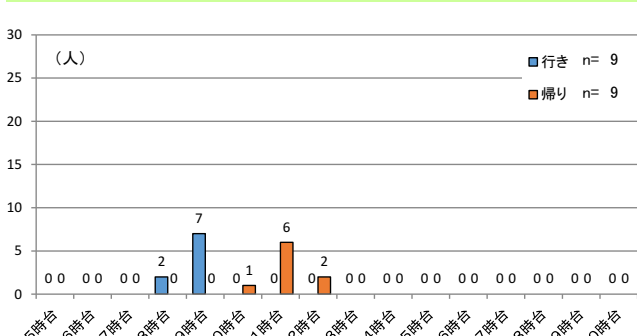
(和田山・山東コース)



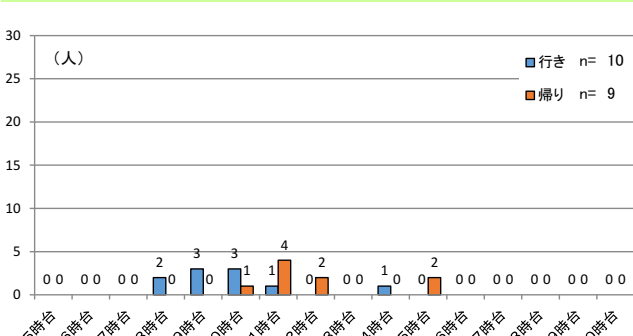
(田路・多々良木コース)



(神子畑・佐中コース)



(神子畑・老波・川上コース)

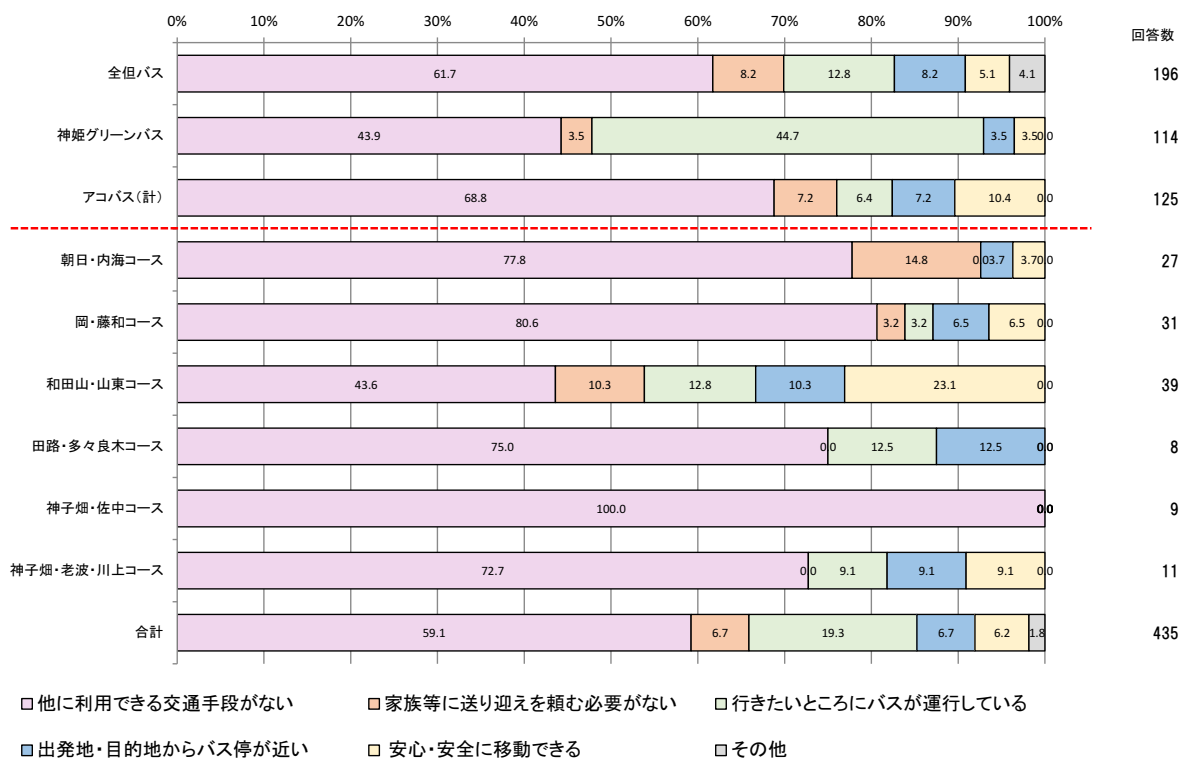


※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 利用時刻

(5) バスを利用する理由

バスを利用する理由をみると、「他に利用できる交通手段がない」とする回答者が約 6 割となっています。



※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

図 バスを利用する理由

3.2.4 地域公共交通のあり方

(1) 平成 28 年に実施された見直しについて

朝来医療センター開院を契機にバスサービスの見直しが行われたことについて、「目的地に行きやすくなり、便利になった。」とする回答者が最も多く、全体の 3 割以上を占めています。

		回答者数	目的地に行きやすくなり、便利になった。	目的地に行きにくくなり、不便になった。	バスのダイヤが変わり、使いやすくなった。	バスのダイヤが変わり、使いにくくなった。	バス路線が分かりやすくなった。	バス路線が分かりにくくなった。	見直されたことは知っているが、特に影響はなかった。	見直されたことを知らない。	その他
			(人)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
路線名	全但バス	170	31.2	13.5	7.6	8.2	11.8	6.5	21.8	26.5	5.9
	神姫グリーンバス	62	25.8	9.7	1.6	3.2	6.5	3.2	24.2	24.2	21.0
	アコバス(計)	98	48.0	8.2	14.3	9.2	15.3	5.1	8.2	17.3	11.2
	朝日・内海コース	25	24.0	4.0	20.0	4.0	8.0	4.0	20.0	36.0	4.0
	岡・藤和コース	22	63.6	9.1	9.1	4.5	31.8	4.5	9.1	13.6	9.1
	和田山・山東コース	31	71.0	6.5	16.1	3.2	12.9	9.7	3.2	3.2	6.5
	田路・多々良木コース	6	33.3	16.7	0.0	33.3	16.7	0.0	0.0	16.7	16.7
	神子畑・佐中コース	6	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	33.3	16.7
	神子畑・老波・川上コース	8	37.5	25.0	25.0	12.5	12.5	0.0	0.0	12.5	50.0
	合計	330	35.2	11.2	8.5	7.6	11.8	5.5	18.2	23.3	10.3

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が 6 割以上、黄背景：回答者に占める割合が 3 割以上（複数回答）

図 平成 28 年に実施された見直しに対する評価

(2) 理想とする地域公共交通サービスのあり方について

本市のバス運営について、「今のままで問題ない。今のままだいい。」とする回答者が最も多く、約 4 割を占めています。

		回答者数	今のままで問題ない。今のままだいい。	1 運行される曜日がへさらに限定されても、運行される曜日が減っても、	平日は毎日運行されるほうがよい。	土・日曜日も運行本数が減ってもよい。	1 日あたりの運行本数が減ってもよい。	利用電話による予約が必要になるかもしれない。	利用電話による予約が必要になるかもしれない。	利用電話による予約が必要になるかもしれない。	利用電話による予約が必要になるかもしれない。	利用電話による予約が必要になるかもしれない。	利用電話による予約が必要になるかもしれない。	利用電話による予約が必要になるかもしれない。	その他
			(人)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
路線名	全但バス	161	31.7	24.8	20.5	29.8	8.7	5.0	9.9	24.8	4.3	5.0			
	神姫グリーンバス	62	46.8	37.1	16.1	24.2	9.7	8.1	4.8	19.4	3.2	8.1			
	アコバス(計)	97	36.1	19.6	27.8	21.6	13.4	7.2	12.4	24.7	3.1	7.2			
	朝日・内海コース	25	28.0	16.0	8.0	8.0	40.0	12.0	4.0	32.0	0.0	12.0			
	岡・藤和コース	25	24.0	28.0	56.0	24.0	4.0	4.0	32.0	20.0	0.0	4.0			
	和田山・山東コース	27	59.3	11.1	7.4	40.7	0.0	0.0	0.0	22.2	3.7	0.0			
	田路・多々良木コース	6	33.3	16.7	33.3	16.7	16.7	33.3	33.3	16.7	33.3	33.3			
	神子畑・佐中コース	8	25.0	25.0	62.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
	神子畑・老波・川上コース	6	33.3	33.3	33.3	16.7	16.7	16.7	16.7	66.7	0.0	16.7			
	合計	320	35.9	25.6	21.9	26.3	10.3	6.3	9.7	23.8	3.8	6.3			

※ 各回答の割合・合計：不明を除く値

※ 赤背景：回答者に占める割合が 3 割以上、黄背景：回答者に占める割合が 2 割以上（複数回答）

図 理想とする地域公共交通サービスのあり方

【参考】 困っていることや公共交通に求める改善点（主な自由記述）

①全但バス利用者の声

項目	自由記述
バス停	・バス停を増やしてほしい（国道 312 号沿い、旧和田山病院付近、久華園付近など） ・とらふす道場前のバス停がなくなり困っている。 ・たじまんまに行くバスを作してほしい。 ・アコバスのようにあちこち寄ってほしい。
運行日	・土、日にバスがなく不便である。土日でも利用したい（土日、朝 7 時～8 時など）。
乗継ぎ	・八鹿病院行き、和田山駅行きの乗継ぎが分かりにくく、バスが出た後に着ることが多い。 ・他の市町（八鹿町など）への乗換時に時間ぎりぎりで乗れないことがある。 ・電車が遅れることがあるので、バスの発車時刻を 2～3 分後にし、乗り継ぎをスムーズにしてほしい。 ・足のリハビリのため旧朝来町のくじらへ通っている。八鹿から山口・生野線に乗るためには、和田山新町バス停まで行く必要がある。「あさごナビ」では、白井発のバスに 1 分間で乗継ぎできるとあるが、乗り遅れると行けないので、徒歩でバス停まで行く。乗継ぎがスムーズに出来るよう考慮してほしい。
運行本数	・生野線の便数が多いので助かる。 ・生野への本数、生野から朝来医療センターへの本数を増加していただければ嬉しい。 ・午後以降、生野方面のバスの回数が少ない ・白井線を増便してほしい。 ・運行便が少ない。便数が多いほうがよい。
運行時間帯	・午後の竹ノ内行きをもう少し遅くしてほしい。 ・中心部を出発する 15 時台のバスがほしい。 ・行きと帰りの時間が短く、ゆっくり買い物できない。帰りのバスでももう少し遅い時間があったら嬉しい。 ・最終が 18 時では買い物に困る。もう少し遅い時間（21 時くらい）までバスを運行してほしい。
ルート	・朝来医療センターをメインにしているように感じるが、実際にはそんな頻繁に病院には行かない。メインはイオンであり、どのバスもほとんど病院に入るので無駄が多すぎる。
その他	・便利で良くなった。 ・免許返納したので、バスが便利である。バスが通っているのでありがたい。 ・バス以外に移動手段がなく、バスさまさまである。 ・古いバスは乗り降りが高く不便だったが、乗りやすくなり助かる。 ・遠くても施設利用できるのは高齢者等優待乗車カードがあるおかげと感謝している。 ・もっと親切にしてほしい。 ・アコバスの空席が目立つ。ダイヤ設定の見直しが必要ではないか。 ・バスの座席が少ない。 ・禁煙車内なのにタバコの匂いのするバスがある。運転席にタバコを常時おいてあるバスがある。 ・もっと交通に税金を費やすべき。

②神姫グリーンバス利用者の声

項目	自由記述
バス停	・バス停までちょっと遠い。なるべく家の近くで乗降できればありがたい。 ・生野銀山口～緑ヶ丘の中間（熊野神社前）にバス停がほしい。 ・停留所にイスや雨除けの屋根がほしい。
運行日	・土・日曜に出かけても、昼頃帰るバスがほしい。
乗継ぎ	・JR 新井駅からのアコバスの連絡(美術館行)を考えてほしい。 ・バスは、電車に合わせ運行されてほしい。
運行本数	・本数が多いほうがいいが、やむを得ない。 ・バスを小型にして本数を増やしてほしい。 ・本数を減らさないでほしい。 ・一人暮らしの老人であり、病院行きが多い。バスの回数が減らないよう希望する。 ・生野へ来る全但バスがもう少し多い方がありがたい。
運行時間帯	・通学時以外は小さいバスでいいので、10～12 時の間にもう 1 本増やしてほしい。 ・新町～駅裏間は、何本かあり助かる。用が終わった 10 時～11 時台にもう 1 本喜楽苑行きがあると嬉しい。 ・電車に乗り遅れるので、生野学園発の 12:16 のバスを早くしてほしい。
ルート	・北部方面へのバス路線を希望する。 ・和田山方面で病院や買い物をしたい。
その他	・一人暮らしなのでバスがなくなると大変困る。 ・バスだけが頼りなので助かっている。 ・中型バスでも良いと思う ・老人なので、バスの乗り降りに高く困る事がある。 ・「あこか」があるので助かっている。「あこか」を続けてほしい。 ・IC カードを使えるようになると、毎回現金を用意せずに済むので、出来ればお願いしたい。

③アコバス利用者の声

項目	自由記述
朝日・内海コース	
バス停	・緑ヶ丘のバス停をもっと近くにしてほしい。 ・JAに行きたいので、イオンと朝来医療センターの間（立の原辺り）で停めてほしい。
運行日 や本数	・日数と便を増やしてほしい。 ・バスの本数を多くしてほしい ・病院に通院しているが、帰りの便が少なく便利が悪い。
その他	・ぜったい廃線をしないでほしい。 ・乗る人数が多く残される時がある。路線バスを利用できる人は、路線バスを利用するようにしてほしい。 ・乗れないときがあるのでバスを大きくしてほしい。 ・以前に比べて利用しにくくなり不便になった。
岡・藤和コース	
バス停	・停留所を増やしてほしい（病院前、エーコープなど）。 ・イオンからいわき眼科まで歩くのがつらい。 ・無理だとは思いますが、冬も三波の停留所まで来てほしい。
運行日	・今はバスの回数が月曜と水曜だが、月曜と金曜の運行にしてほしい。 ・週2回は少ない。せめて3回必要と思う。
乗継ぎ	・バスやJRの時間の連絡がよければと思う。
運行本数	・特に金曜日の運行本数をもう少し増やしてほしい。
運行時間 帯	・イオン、郵便局、市役所、和田山駅、歯医者、眼科の待ち時間が長くて困る。
ルート	・医療センターばかりに目を向けず、イオン以外の買い物にも行きやすくしてほしい。
その他	・眼科へアコバスで行く時、利用者が自分だけの時が度々ありもったいない。前の方が良く利用していた。
和田山・山東コース	
バス停	・エーコープ前（JA前）に停留所がほしい。
運行日	・休日の旧山東町方面のバスがなく、電車を利用している。 ・土日にバスがないので、色々な行事が不便であるが、仕方ない。 ・土・日・祝日にバスの運行がないので、外出をやめている。
運行 時間帯	・イオンを17時頃に出る便がなくなった。
ルート	・向大道の集落内のコースは不要だと思う。
その他	・バスがあり、ありがたい。アコバスの運行を続けていただきたい。 ・あこか（5,000円で乗り放題）が、とてもありがたい。 ・人の集まるイベントをしてはどうか。
田路・多々良木コース	
運行 時間帯	・神崎病院へのお見舞の際、行きは生野までの路線バスで接続がスムーズだが、帰りはバスがない。 ・病院行の時刻が遅くなって困る
神子畑・佐中コース	
バス停	・停留所を多くしてほしい（道の駅、コメリ、自宅近く など）。 ・どこからでも乗せてほしい。
乗継ぎ	・青倉駅でうまく乗り換えできるようにしてほしい。 ・町外に出るときの連絡が悪い。 ・朝来医療センターへの連絡が悪い。
運行本数	・午後のバス回数を増やしてほしい。
ルート	・旧和田山町内のアクセスが悪い。
神子畑・老波・川上コース	
運行日	・水曜日にも運行してほしい。 ・町内、町外で土日に開催されるイベントに行きたくても行けない。
運行 時間帯	・朝中心の運行ダイヤなので、昼から行動する私にはあわない。
ルート	・アルパ和田山に行くときに乗り換えが発生し不便。 ・医療センターに行きにくく、みな困っている。乗り換えずに行けるといい。 ・以前は病院（旧和田山病院）まで直通があり便利だったが、今は乗換が必要で少し不便を感じる。
その他	・バスがあるので助かっている。

3.3 地域ヒアリング

3.3.1 地域ヒアリングの概要

アンケート調査に加えて、より詳細に地域の声を確認するため、地域自治協議会ごとに地域住民への地域ヒアリングを計 12 回実施しました。

表 地域ヒアリングの開催状況

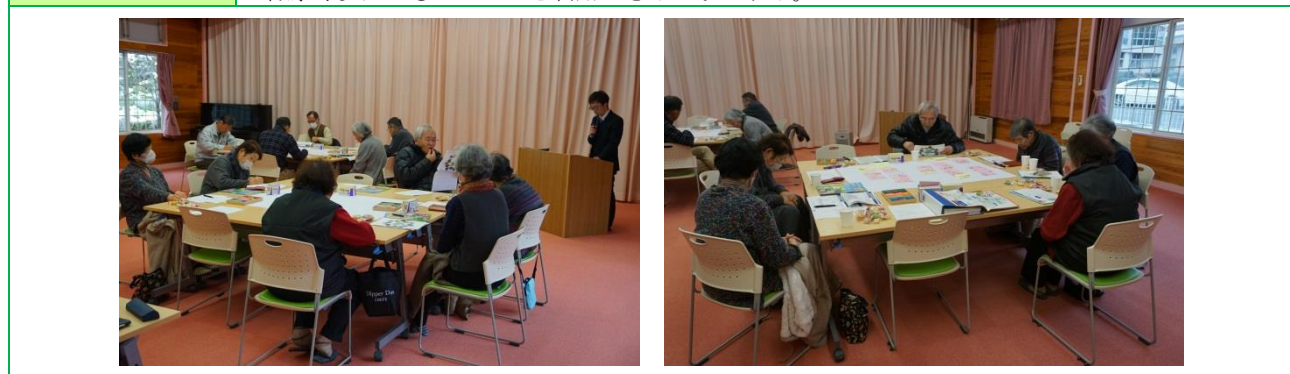
地域自治協議会	日程		参加者
	月 日	時間	
いくの地域自治協議会	2 月 12 日（火）	13 時 00 分	16 名
奥銀谷地域自治協議会	2 月 12 日（火）	15 時 30 分	11 名
糸井地域自治協議会	2 月 18 日（月）	10 時 00 分	20 名
大蔵地域自治協議会	2 月 18 日（月）	15 時 30 分	20 名
和田山地区地域自治協議会	2 月 12 日（火）	10 時 00 分	10 名
東河地区協議会	2 月 18 日（月）	13 時 00 分	7 名
竹田地域自治協議会	2 月 13 日（水）	10 時 00 分	13 名
梁瀬地域自治協議会	2 月 19 日（火）	10 時 00 分	9 名
栗鹿地域自治協議会	2 月 19 日（火）	13 時 00 分	6 名
与布土地域自治協議会	2 月 19 日（火）	15 時 30 分	19 名
朝来地域自治協議会（中川小学校区）	2 月 13 日（水）	13 時 00 分	10 名
朝来地域自治協議会（山口小学校区）	2 月 13 日（水）	15 時 30 分	11 名
計			152 名

3.3.2 地域ヒアリングの開催結果

各地域ヒアリングで得られた主なご意見は、次のとおりです。

地域	いくの
概要	開催日時：2月12日（火） 13:00～14:00 参加人数：16名
①利用に関する意見	- よく利用する行先は、イオン、神崎病院など多い。 - 路線バスのほか、鉄道も利用している。 「あこか」はよく利用しており、便利である。 - 生野駅でのバスの乗換はスムーズにできている。
②利用するうえでの困りごと	- デマンド型サービスの予約方法を分かりやすくしてほしい。 - 予約型のシステムではなく、定時定路線のサービスのほうが良い。 - バスルートは、口銀谷の中心部を経由してほしい。 - 現在、まちなかを走っているアコバスを利用しやすくしてほしい。 - バス停間隔が広く利用しにくい地域がある。（真弓、小田和など） - バス停までの坂道を歩くのが大変である。（真弓） - 和田山や神崎病院から帰る時間に合わせたバスがほしい。 「あさごナビ」がみにくい。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	- 高齢者・障害者の介助者にも、「あこか」を販売してはどうか。 - デマンド型サービスの予約のしかたを積極的に周知する必要がある。 - 買物施設をまわる「お買い物ツアー」を企画してはどうか。 - タクシー利用への支援があればよい。
 	

地域	奥銀谷
概要	開催日時：2月12日（火） 15:30～16:30 参加人数：11名
①利用に関する意見	- よく利用する行先は、イオン、朝来医療センター、神崎病院などが多い。 - 路線バスのほか、鉄道も利用している。 - 旧生野町内の移動では、行きはバス、帰りはタクシーとするケースもある。
②利用するうえでの困りごと	- バス停間隔が広い場所がある。（生野銀山口～緑ヶ丘間 小野北側） - 生野銀山口バス停が危険である。観光の入り口として道路整備とあわせてバス停を改善してほしい。 - 鉾山口バス停で観光客などが間違っ降ることが多い。名称を変えてはどうか。 - 神姫グリーンバスの喜楽苑線は、運行間隔が2時間以上も空く時間帯があり、不便である。 - 鉄道やバスへの乗継を考慮したダイヤにしてほしい。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	- 観光客利用を意識したダイヤやバス停名とする。（生野銀山、黒川温泉） - 生野銀山に向かう便は、平日も運行する。 - 免許返納者へのバス利用や「あこか」のPRが必要である。 - 通学時間帯は利用者が多く、その他の時間帯では利用者が少ないので、利用人数に合わせたバスの小型化をしてはどうか。 - バスのバリアフリー化（ノンステップバスなど）を進めてほしい。 - 竹原野以西でもアコバスを利用できるようにする。



地域	糸井
概要	開催日時：2月18日（月） 10:00～11:00 参加人数：20名
①利用に関する意見	- よく利用する行先は、イオン、朝来医療センター、たじまんなどが多く。 - 徒歩、自転車、バス、タクシーを利用している。 - 行きはバス、帰りはタクシーとするケースもある。 - 朝日・内海は、アコバスがあるから生活ができる。無くなったら困る。 - 普段は全但バスを利用するが、荷物が多いときは家からバス停が近いアコバスを利用するなど、使い分けをしている。 「あこか」は安くて便利なツールである。
②利用するうえでの困りごと	- アコバスは満員で乗れないことがある。全但バスとあわせて、ダイヤを調整してほしい。 - たじまんや図書館、医療施設等を往復で利用できるダイヤ・ルートにしてほしい。 - 休日にバスが利用できるとよい。 - 家からバス停まで遠い。アコバスが秋葉台にも来てほしい。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	- 利用者は固定的である。バス停位置を頻繁に見直して効率的に運行してはどうか。 - 土日の利用促進を図るため、たじまわるとの接続を図ってはどうか。 - バスとタクシーを併用した場合に、タクシーが割引になる制度があれば便利である。 「あこか」の値段を5,000円よりも値上げしてもよいのではないかな。 - 谷の奥を便利にしたら、手前の地域も便利になる。 - 乗合タクシーのような、バスとタクシーの中間的交通手段があればよい。
 	

地域	大蔵
概要	開催日時：2月18日（月） 15:30～16:30 参加人数：20名
①利用に関する意見	- よく利用する行先は、イオン、朝来医療センター、上垣医院、ミニフレッシュ宮田、八鹿方面など多い。 - 徒歩、バス、タクシーを利用している。 「あこか」があると、小銭の用意がいらず、便利がいい。 - バスがあるとありがたい。バスが遠回りになるのは仕方ない。 - バス・鉄道は乗り方が分からず利用していない。タクシーのほうが便利である。
②利用するうえでの困りごと	- バスのルート等を見直してほしい。（上垣医院(今年移転)、図書館など） - 手押し車がバスに乗らない。 - 医院の診療日とバスの運行曜日をあわせてほしい。（いわき眼科） - バス停に向かう際、国道9号の横断が怖い。 「あこか」を利用した際、八鹿病院以外で乗降する場合、割引が適用されない。 - バス停の屋根がない。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	- 区長を通して移動に困っている人を把握するとよい。 - 高速バスの停留所を増やしてはどうか。 「あこか」の価格は、もっと高くてもよい。 - 警察と連携し、免許返納と公共交通の利用促進をあわせた施策が必要である。 - 幹線はバスが担うものとし、アコバスだけの場所はタクシーに任せてはどうか。 - 集落内はアコバスの停留所を増やすか、フリー乗降にするとよい。
 	

地域	和田山
概要	開催日時：2月12日（火） 10:00～11:00 参加人数：10名
①利用に関する意見	・よく利用する行先は、イオン、朝来医療センター、たじまんま、ミニフレッシュ山東などが多い。 ・徒歩、自転車、全但バス、タクシーを利用している。 ・バスを利用するのは、足が痛いとき、寒いとき、暑いときである。 ・全但バスの乗務員に丁寧に対応してもらい、感謝している。 ・特急バスが便利で、よく利用している。
②利用するうえでの困りごと	・朝来医療センターでの乗継ぎがうまくいかない。 ・枚田を通る全但バスは、久留引経由のため、たじまんまで遠回りになっている。 ・子供の安全のため、集落内にバス停を置けなかった法興寺は乗り場まで行くのが大変である。 ・往復利用を考慮したダイヤ設定になっていない。 ・多くのバスが経由するバス停では、時刻表が分かりにくい。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	・「あさゴナビ」の利用例は、谷の奥の方以外にも必要であり、地区別に記載してはどうか。 ・タクシーと比べるとバスの運賃は安い。宣伝・ロコミで積極的にPRにしたほうがよい。 ・高齢者・障害者の介助者にも、「あこか」を販売してはどうか ・障害者向けのタクシー券（年間1.2万円）は、介助者は使えず、また、すぐ使い切ってしまう。介護タクシーなど、バス以外の交通手段の充実も考えるべきではないか。 ・まずは、バス利用を体験してみる事が大切だと思う。
	

地域	東河
概要	開催日時：2月18日（月） 13:00～14:00 参加人数：7名
①利用に関する意見	・よく利用する行先は、イオン、朝来医療センター、八鹿病院などである。 ・バス、タクシーを利用している。 ・行きはバス、帰りはタクシーとするケースもある。高齢者はタクシー代金が1割引になるところもある。 ・免許返納は事故でもないかぎり難しい。 ・移動販売を利用している人もいる。 ・運転できる人は、公共交通に乗って守ろうという気持ちがない。
②利用するうえでの困りごと	・朝来医療センターへの朝のダイヤを見直してほしい。 ・イベントへの参加のため、土日の運行があればよい。 ・地区内に買い物、病院など拠点となる場所がない。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	・バス停に屋根やベンチがあれば、待つときに楽でよい。 ・バス停周辺は、近所の方が草取り等の清掃をしている。 ・谷間から幹線までは自家用車やタクシー、幹線はバスとしてはどうか。 ・自家用車に他人を乗せることは安全性などでハードルが高く、また、頼みにくい。 ・集まって話ができる「場」として、乗換拠点を整備してはどうか。 ・学生や観光客（藤公園）が利用できるバスなら、利用が増えるのではないか。 ・地区で「月に1回」など決めて利用する。利用しないとわからないことがある。
	

地域	竹田
概要	開催日時：2月13日（水） 10:00～11:00 参加人数：13名
①利用に関する意見	・よく利用する行先は、イオン、朝来医療センター、和田山駅周辺などである。 ・バス、タクシーを利用している。 ・行きはバス、帰りはタクシーとするケースもある。 ・バス停から家まで上り坂で荷物をもってあがれない。 ・アコバス・全但バスだけが移動手段なので維持してほしい。 ・送迎のため、毎週大阪からお子さんが帰ってきている方もいる。 ・90歳を過ぎても運転している方がいる。 ・現在使われていないバス停がある。
②利用するうえでの困りごと	・アコバスが冬季に運休される区間で、不便を感じている方がいる。 ・アコバス安井口バス停は、全但バスと同位置がよい。 ・手押し車をバスに乗せたい。 ・全但バスが新町を通るようにしてほしい。 ・もう少し本数があればよい。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	・アコバスの迫間～朝来橋のフリー乗降や竹田のまちなかへの乗入れを検討してほしい。 ・JRとバスの接続改善が必要である。 ・区長会議などで、バス利用ができる時間に設定してはどうか。
 	

地域	梁瀬
概要	開催日時：2月19日（火） 10:00～11:00 参加人数：9名
①利用に関する意見	・よく利用する行先は、イオン、朝来医療センター、ミニフレッシュ山東などである。 ・バス、タクシー、自転車を利用している。 ・路線バス・アコバスがなくなると困る。 ・梁瀬のまちなかは、和田山まで、バスで移動がしやすく恵まれている。 ・全但バスの金浦線はほとんど利用者がおらず、タクシー利用や送迎が多い。 ・磯部谷西側は自転車で支所周辺まで行ける。
②利用するうえでの困りごと	・時刻表を見やすくしてほしい。 ・乗継ぎがうまくできない。 ・バス停までの距離が遠い地区がある。（金浦、田の口など） ・全但バスの金浦線の行先は問題ない。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	・イオンは乗換拠点として機能している。より乗換えしやすくしてほしい。 ・全但バスの金浦線はデマンド型のサービスであり利用しづらい。 ・バス停の位置を見直してほしい。（国道でなく集落内を通る、大内の上・下にバス停設置など） ・タクシー券の助成など、バス以外のサービスを導入してはどうか。 ・利用者数にあわせた車両の大きさで運行してはどうか。 ・民生委員が住民を乗せることは、安全等から望ましくない。 ・養父市の例を参考に、自家用車を使った制度を導入してはどうか。
 	

地域	栗鹿
概要	開催日時：2月19日（火） 13:00～14:00 参加人数：6名
①利用に関する意見	・よく利用する行先は、旧山東町内、イオン、朝来医療センター、たじまんなどが多い。 ・バス、タクシーに加え、家族や友人による送迎も多い。 ・行きはバス、帰りはタクシーとするケースもある。 ・タクシー500円券を配布する医院があり、助かっている。 ・自家用車で知人を送迎しているが、事故が怖い、公共交通が大切だと思う。
②利用するうえでの困りごと	・和田山駅周辺へのアクセスや、八鹿方面への乗継ぎを改善してほしい。 ・バス停を増やしてほしい。（あわが交流センター、久華園、いわわき眼科など） ・バス行先や運賃が分かりにくい。 ・イオンの時刻表は、運行系統が多く、どれに乗ればよいのか分かりづらい。 ・実態に即したバス停名にしてほしい。（「栗鹿神社」は神社から離れている） ・和田山町法興寺周辺に医院があり、そちらに向かうバスを運行してほしい。 ・栗鹿地区内のバス停位置に困っている人は少ない。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	・免許返納したほうが動きやすい社会をつくっていく必要がある。 ・利用者から非利用者へ「あこか」を紹介している。 ・医療センターでバスを待つ時間をつぶせるようになればよい。 ・休日（特に土曜）に運行してはどうか。
	

地域	与布土
概要	開催日時：2月19日（火） 15:30～16:30 参加人数：19名
①利用に関する意見	・よく利用する行先は、旧山東町内、イオン、朝来医療センターなどである。 ・バス、タクシー、送迎を利用している。 ・他地域よりバス本数が多く、助かっている。なくなったら困る。 ・「あこか」は使いやすく、ありがたい。 ・行きはバス、帰りはタクシーや送迎を利用するときもある ・移動販売を利用している方もいる。 ・バスは「今は必要ないが、将来は使いたい」との声が多い。
②利用するうえでの困りごと	・イオンから、帰りの便でよい時間帯がない。 ・アコバスのバス停を増やしてはどうか。（喜多垣、柿坪） ・路線バスとアコバス両方が利用でき、助かる。お互いのダイヤを調整してほしい。 ・バス乗務員は親切な方もいれば、不愛想な方もいる。 ・イベントのある休日の運行があればよい。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	・バス停へのベンチ・風よけ、乗降時の手伝い、大きな文字の時刻表など、バスを利用しやすい環境が必要である。 ・アコバス・路線バスの利便性を高めるため、自治協議会を拠点とした地域内の移動サービスがあればよい。（主体は自治協など） ・バスによる買物ツアーなど、みんなで使ってみる取組みをしてはどうか。 ・「あこか」の値段をあげてもよいのではないかな。
	

地域	朝来（中川）
概要	開催日時：2月13日（水） 13:00～14:00 参加人数：10名
①利用に関する意見	- よく利用する行先は、アルバ、朝来医療センター、八鹿病院などが多い。 - バス、タクシー、送迎などを利用している。 - 冷凍品などは、移動販売を利用している方もいる。 - 通院先をバスで利用できる場所に变えた方がいる。 「あこか」があるからバスに乗る。積極的に利用している。 - 送迎してもらえない方で、90歳を過ぎても運転している方もいる。
②利用するうえでの困りごと	- バス停間隔が広い（立脇周辺など）。フリー乗降は便利である。 - 桑市方面からアルバへは、全但バスでは行けない。 - 和田山、神河町へは乗換えが必要である。乗継ぎ案内やダイヤの調整、乗換環境の整備（乗換バス停への屋根設置など）をしてほしい。 - 川上から和田山へは新井で乗換えの必要があり不便である。青倉で乗換えられないか。 - バスの運行間隔が広く、不便である。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	- 週に1回程度、買い物施設をまわるバスがあればよい。 - 時間はかかっても、乗換えなく目的地に行けるバスがあれば利用は増えるのではないかな。 - アコバスと移送サービスの中間的サービスがないか。地域での乗り合わせは、システムや保険がしっかりしていれば可能性があると思う。 - 屋根、分かりやすい時刻・料金表の設置など、バス停の環境改善をしてほしい。
 	

地域	朝来（山口）
概要	開催日時：2月13日（水） 15:30～16:30 参加人数：11名
①利用に関する意見	- よく利用する行先はアルバ、朝来医療センター、八鹿病院などが多い。 - バス、タクシー、送迎などを利用している。 - アコバスはありがたい。バスがなくなったら困る。 - 予約制となっても、最低限運行してもらえればありがたい。 - バス車内の会話が楽しい。荷物を持ってくれる乗務員もおり、利用しやすい。 89歳を過ぎても運転している方もいる。 「あこか」がお得である。（年間4.2万円分の利用をしているが、5,000円で済んでいる）
②利用するうえでの困りごと	- バス停までの数百メートルが遠く感じるが、しかたがない。 - JRとバスの乗継ぎが悪い。市外への移動が便利になる便がほしい。 - 朝来医療センターなどでは、寒い中でも利用しやすい環境整備が必要である。 - アコバス午後便が少ないのは、不便ではないか。 - アコバスは経由地が多く、目的地まで時間がかかるため利用していない。
③より使いやすい地域公共交通とするためのアイデア	- 市役所職員の通勤や地区の会議、修学旅行などでバス・鉄道を使ってはどうか。 - 免許返納の特典でバス利用を意識付けてはどうか（数年だけ「あこか」無料など）。 - 医療施設バス、買い物バスなど、テーマ型直行便があれば利用が増えるのではないかな。 - 使っている方が少ない神子畑は、バス停や時刻を定めず利用しやすいデマンド型のサービスを導入してはどうか。 ⇔ システムが難しいと高齢者は使えない
 	

参考4 計画策定の経緯

4.1 計画策定の経緯

	日時	項目	主な内容
平成30年	10月5日	第1回朝来市公共交通会議	・法定協議会への移行 ・委員の委嘱及び会長・副会長選出 ・講演（立命館大学 井上学客員研究員） ・バス事業に関わる現状と課題（バス事業者より報告） ・朝来市の地域公共交通を取り巻く現状 ・アンケート調査の実施内容
	10月26日 ～ 11月19日	市民アンケート調査	・ふだんの外出・移動状況、手段毎の利用状況、今後の地域公共交通に対する考え等を調査 ・3,034世帯配布、1,234世帯回収(回収率 40.5%)
	11月5日 ～ 12月2日	バス利用者アンケート調査	・ふだんの外出・移動状況、今後の地域公共交通に対する考え等を調査 ・513票回収
	11月20日	地域連携サポートプラン 協定締結	・近畿運輸局と朝来市で協定締結
	12月25日	第1回専門部会	・朝来市公共交通会議専門部会について ・朝来市の地域公共交通を取り巻く現状 ・アンケート調査結果の速報値
	2月12,13, 18,19日	地域ヒアリング	・朝来市の地域公共交通を取り巻く現状 ・地域公共交通に関するお困りごと等に関するヒアリング
	2月27日	第2回朝来市公共交通会議	・平成31年4月ダイヤ改正 ・夢但馬周遊バス「たじまわる」の運行計画 ・バス旅ひょうご周遊乗車券の継続販売 ・地域公共交通網形成計画の策定 －平成30年度の取組み －策定に向けた考え方 －今後の進め方
平成31年	3月19日	バス事業者へのヒアリング	・事業継続にあたる問題点 ・地域公共交通網の方向性
令和元年	5月28日	第2回専門部会	・今年度の進め方 ・朝来市における地域公共交通の課題及び目指すべき姿 ・朝来市の目指す将来ネットワーク(案)
	6月7日	第3回朝来市公共交通会議	・委員委嘱状交付 ・朝来市コミュニティバスの利用状況 ・朝来市コミュニティバスの評価基準の達成状況 ・朝来市における地域公共交通の課題 ・地域公共交通確保維持改善事業 ・地域公共交通網形成計画の策定方針
	7月5日	地域連携サポートプラン 提案書交付	・近畿運輸局より交付
	7月25日	第3回専門部会	・近畿運輸局「地域連携サポートプラン」提案書交付 ・グリーンスローモビリティ実証調査への応募 ・朝来市地域公共交通網形成計画(案) ・まちづくりフォーラムにおける報告内容
	8月29日	第4回朝来市公共交通会議	・近畿運輸局「地域連携サポートプラン」提案書交付 ・グリーンスローモビリティ実証調査 ・朝来市地域公共交通網形成計画(案) ・朝来市コミュニティバス運賃改定 ・まちづくりフォーラムにおける報告内容
	10月3～ 23日	グリーンスローモビリティ 実証調査	・秋葉台住宅団地にてグリーンスローモビリティ車両2台を用いた調査を実施
	10～11月	まちづくりフォーラム	・福祉とあわせた地域公共交通に関する説明
	12月18日	第4回専門部会	・地域公共交通網形成計画(素案)
	2月4日	第5回朝来市公共交通会議	・地域公共交通網形成計画(素案)
令和2年	2月12日 ～3月6日	パブリックコメント	
	3月19日	第6回朝来市公共交通会議	・地域公共交通網形成計画(案)

4.2 朝来市公共交通会議条例

朝来市条例第21号 朝来市公共交通会議条例

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な乗合バス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、朝来市公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 交通会議の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 公共交通の在り方の協議に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃等の協議に関すること。
- (3) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価の協議に関すること。
- (4) 形成計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (5) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (6) 形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員24人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 関係する公共交通事業者等の代表
- (3) 関係する公共交通事業者等の運転者が組織する団体の代表
- (4) 市民
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 学識経験者
- (7) 前各号に掲げるもののほか、市長が交通会議の運営上必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員に欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長1人を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

4 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は、必要があるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 委員は、交通会議において協議が調った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(専門部会)

第8条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に専門部会を置くことができる。

2 専門部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、市長公室総合政策課において処理する。

(委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(任期の特例)

2 この条例の施行の日以後最初に委嘱され、又は任命される委員の任期は、第4条第1項の規定にかかわらず、平成32年3月31日までとする。

(招集の特例)

3 この条例の施行後及び任期満了後最初に開かれる会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

(朝来市委員会の委員等の報酬及び費用弁償に関する条例の一部改正)

4 朝来市委員会の委員等の報酬及び費用弁償に関する条例(平成17年朝来市条例第63号)の一部を次のように改正する。
別表空家等対策審議会の項の次に次のように加える。

公共交通会議	委員	日額	9,000円
--------	----	----	--------

4.3 朝来市公共交通会議委員名簿

○公共交通会議委員（敬称略）

	区分	役職	氏名 (平成30年度)	氏名 (令和元年度)	備考
1	市長又はその指名する者	副市長	藤岡 勇	同左	
2	関係する公共交通事業者の代表	全但バス株式会社運輸事業部乗合事業課長	黒崎 崇裕	同左	
3		神姫グリーンバス株式会社代表取締役	本間 和典	同左	
4		西日本旅客鉄道株式会社福知山駅駅長	谷口 博之	同左	
5	関係する公共交通事業者の運転者が組織する団体の代表	全但バス株式会社 労働組合執行委員長	中田 剛	同左	
6		神姫グリーンバス株式会社 労働組合執行委員長	坂元 伸志	同左	
7	市民	生野町区長会長	中村 八郎	同左	
8		和田山町区長会長	藤本 辰也	同左	
9		山東町区長会長	三宅 和幸	奥 昭二	
10		朝来区長会長	椿野 純夫	同左	副会長
11		公募委員	佐竹 鑑	同左	
12	関係行政機関の職員	神戸運輸監理部総務企画部企画調整官	吉本 道明	喜多 信夫	
13		但馬県民局（豊岡土木事務所）所長補佐	志茂 大輔	福永 悦男	
14		朝来警察署地域交通課長	永井 良一	同左	
15	学識経験者	摂南大学 理工学部 都市環境工学科 教授	熊谷 樹一郎	同左	会長
16		立命館大学 衣笠総合研究機構 客員研究員	井上 学	同左	
17	市長が交通会議の運営上必要と認める者	兵庫県バス協会総務部長	水田 節男	同左	
18		兵庫県タクシー協会但馬支部部会長	村上 宣人	同左	
19		朝来市老人クラブ連合会会長	伊澤 健	笠垣 茂	
20		朝来市社会福祉協議会会長	伊藤 宣廣	同左	
21		あさご食育の会 会長 (朝来市女性団体ネットワーク)	宮田 さと子	同左	

(オブザーバー)

	役職	氏名 (平成30年度)	氏名 (令和元年度)	備考
1	兵庫県交通政策課副課長兼地域交通班長	正垣 あおい	三宅 豊文	

○公共交通会議 専門部会委員（敬称略）

	役職	氏名 (平成30年度)	氏名 (令和元年度)	備考
1	立命館大学 衣笠総合研究機構 客員研究員	井上 学	同左	会長
2	全但バス株式会社 運輸事業部乗合事業課長	黒崎 崇裕	同左	
3	神姫グリーンバス株式会社 代表取締役	本間 和典	同左	
4	朝来区長会長	椿野 純夫	同左	
5	公募委員	佐竹 鑑	同左	
6	兵庫県タクシー協会但馬支部部会長	村上 宣人	同左	
7	朝来市老人クラブ連合会会長	伊澤 健	笠垣 茂	
8	朝来市社会福祉協議会会長	伊藤 宣廣	同左	

○事務局

	役職	氏名 (平成30年度)	氏名 (令和元年度)	備考
1	市長公室長	木村 吉宏	—	
2	市長公室政策担当部長	—	赤間 博貴	
3	市長公室総合政策課長	松本 昭浩	同左	
4	市長公室総合政策課副課長兼政策係長	—	和田 幸司	
5	市長公室総合政策課主査	梶本 陽介	同左	
6	市長公室総合政策課主査	—	高本 恵三	
7	市長公室総合政策課主任	足立 佐佑	—	



朝来市