

テーマ B

みんなで考える 暮らしを豊かにする地域公共交通



企画総務部 総合政策課

そもそも、地域公共交通とは？

- 鉄道・バス・タクシー・飛行機・船舶などで、誰もが一定の料金を支払うことで乗ることができる交通のこと。
- 朝来市では、鉄道、高速バス、路線バス・コミュニティバス（アコバス）、タクシー、飛行機（但馬空港）、観光交通が該当。
- 市民の87.7%が鉄道（駅から800m圏内）、バス（バス停から300m圏内）が利用できるエリアに居住。

総合計画における 「公共交通施策」の位置づけ

◆基本構想（将来像）

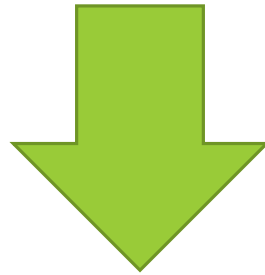
「人と人がつながり幸せが循環するまち」

～対話で拓く朝来市の未来～

◆基本計画（施策体系）

将来像を実現していくために、8年後にありたいまちの姿として、6つのまちの姿を示す。

6つのまちの姿の中の
どこに位置づけられているのか？



【ありたいまちの姿 5】

市民の暮らしを支える安全・安心な都市
基盤を持続する。

【施策番号 7】

暮らしを豊かにする公共交通の確保

地域公共交通を取り巻く 社会情勢の変化

- ①車中心のインフラ整備
- ②人口減少、少子高齢化
- ③新型コロナ



地域公共交通の現状

① 鉄道

- JR山陰本線とJR播但線が運行。和田山駅で2路線が接続し、市内には6つの駅（梁瀬駅、和田山駅、生野駅、新井駅、青倉駅、竹田駅）がある。
- 利用者は年々減少し、平成7年から平成30年にかけて和田山駅では約4割、生野駅では約6割減少。路線別では、山陰本線では約4割、播但線では約5割減少。コロナにより、現在ではこれまで以上に利用者が減少しているものと思われる。

地域公共交通の現状

②路線バス



- 生野駅以北を**全但バス**、生野駅以南を**神姫グリーンバス**が運行。
- 人口減少社会でも、平成30年までは堅調に推移していたが、コロナの影響により、利用者が減少傾向。



地域公共交通の現状

③ コミュニティバス (アコバス)

- 最寄り駅や路線バスが通る幹線軸への輸送手段として運行。
- 「和田山・山東コース」は、平日週5日運行であるが、その他のコースは、平日週2日運行。土日祝日の運行なし。
- 「生野西コース」、「黒川コース」、「神子畑・老波・川上コースの一部区間」では、デマンド(予約制)運行で、前日の午後5時までの予約が必要。
- 路線バス同様、コロナの影響により利用者が減少傾向。
(R3乗車密度:1.1~3.2/便)
- 高齢者優待乗車券「あこか」を販売。(R3購入者数:988人)

地域公共交通の現状

④タクシー

- 市内9事業者が運行。
- 福祉施策としての利用助成（障がい者、介護利用）はあるが、福祉施策以外のタクシー利用助成はなし。

地域公共交通の現状

⑤飛行機



- 平成6年に但馬空港が開港。伊丹空港との間で**定期便**（朝・夕往復便）を運行。
- 空港までの**距離的な問題**もあり、朝来市民の利用者は少ない。
- 令和3年度の市の**目標搭乗者数**は1,200人であったが、**実績**は282人で**目標達成率**は23.5%。
- 滑走路の延長や東京直行便の実現などの**課題が多い**。

地域公共交通を取り巻く 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

●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

●課題③

自分で運転することなく安心して外出できる環境づくり

●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

地域公共交通に要する 主な経費

- 路線バスネットワークの維持確保 約6,600万円
 - アコバスの運行委託費 約3,100万円
 - 高齢者等優待乗車券「あこか」利用による減収補填
約2,100万円
- 合計 = 1億1,800万円の支出
(令和2年度決算)

※コロナの影響による利用者減により、
経費負担は増加傾向。

公共交通施策の 3つのキーワード

キーワード①

「公共交通対策元年」

※どのような**対策**が考えられるか

キーワード②

「新たな移動手段」

※どのような**移動手段**が考えられるか

キーワード③

「利用促進」

※どのような**利用促進**が考えられるか

キーワード①

公共交通対策元年

●ねらい

市民・行政・交通事業者の3者が一体となり、「わたしたちの公共交通」という考えの下、公共交通に対する意識改革を行う。

●現状の取組

- ・市民の皆さんと、情報・意見交換を行える場を作ります。
- ・必要に応じて、市民アンケートなどを実施し、市民ニーズの把握に努めます。
- ・高齢者だけでなく、子育て世代や学生などの意見も取り入れます。

キーワード②

新たな移動手段

●ねらい

- ・市民の皆さんのご意見を伺いながら、市民にとってふさわしい**新たな移動手段**を検討する。

●現状の取組

- ・鉄道や路線バスを**基軸**とし、基軸につなぐ交通手段を、地域の実情応じて検討します。
- ・安心して**運転免許返納**ができるような、公共交通体系を目指します。
- ・**デマンド型乗合交通の実証運行**を行います。

キーワード③

利用促進

●ねらい

- ・JR播但線の**維持・存続**を目指します。

●現状の取組

- ・JR播但線をはじめとする市内**公共交通の利用促進**を図ります。
- ・通勤や通学で公共交通を利用しやすい**利用助成**を行います。
- ・公共交通の拠点となる駅などの**環境整備**を行います。
- ・市外からの公共交通利用者（**観光客など**）を増やす**取組**を推進します。

参考資料

- 国土交通省：第1回アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会資料（令和4年3月31日）
（抜粋）

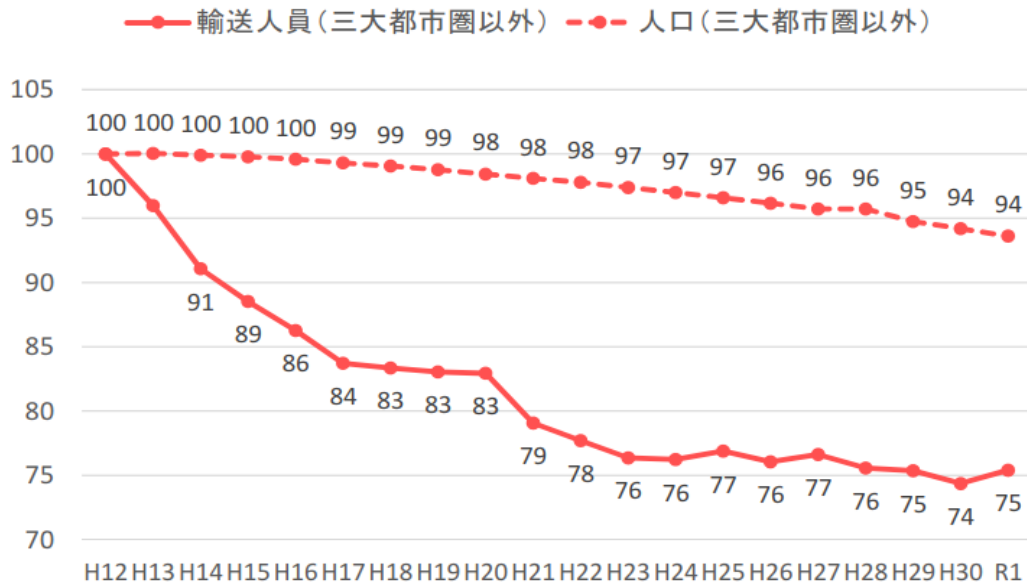
- ローカル線に関する課題認識と情報開示について
西日本旅客鉄道(株)公表資料（令和4年4月11日）
（抜粋）

コロナ以前から続く地域公共交通の厳しい状況①（バス）

○ 乗合バス等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の**厳しい経営環境**に置かれている

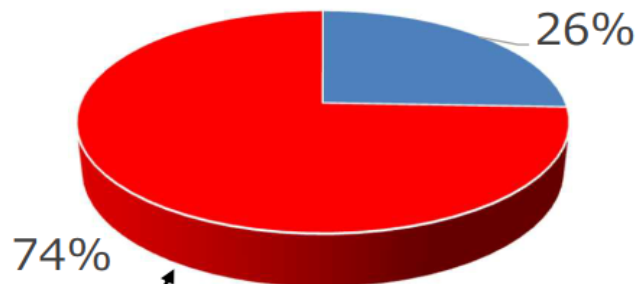
バスの輸送人員の減少

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
 (出典) 「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

一般路線バス事業が赤字であるバス事業者の割合



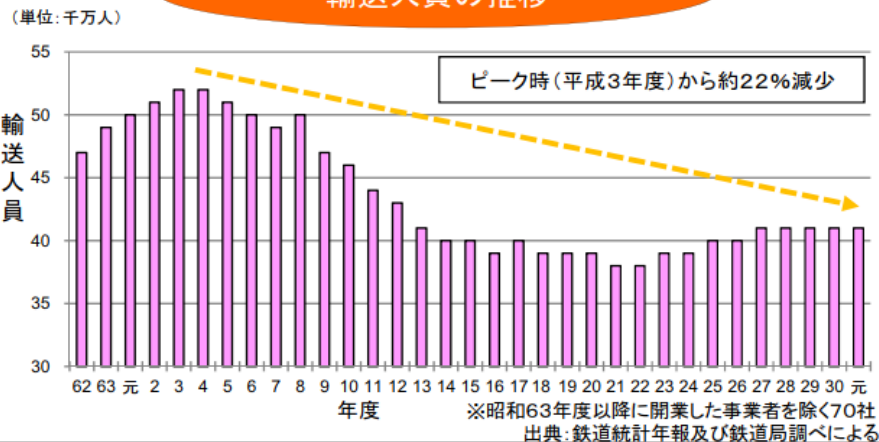
大都市	その他地域
30事業者 (18%)	140事業者 (82%)

※保有車両30両以上の事業者（令和元年度）

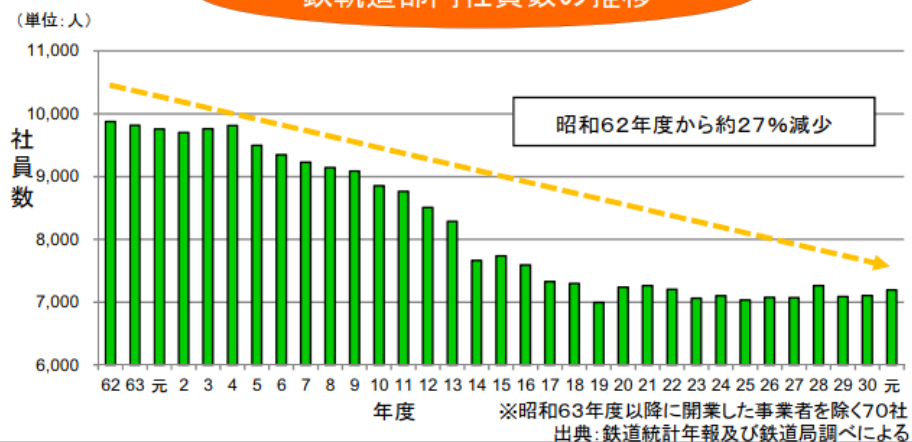
(出典) 国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

※令和4年3月31日 第1回アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 資料より

輸送人員の推移



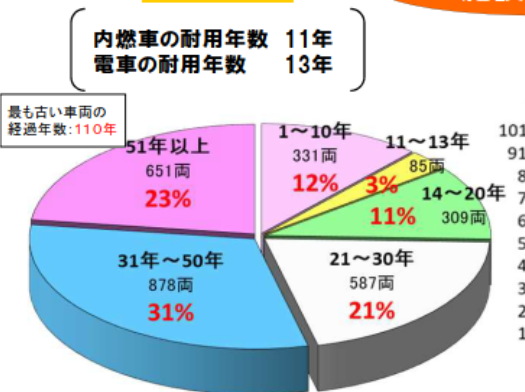
鉄軌道部門社員数の推移



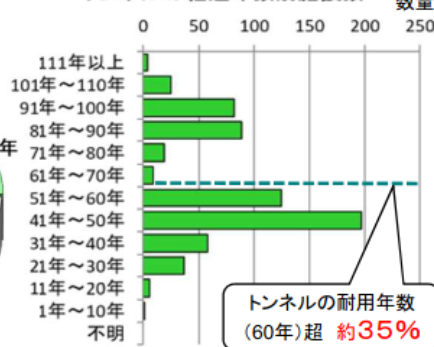
車齢

施設の現状

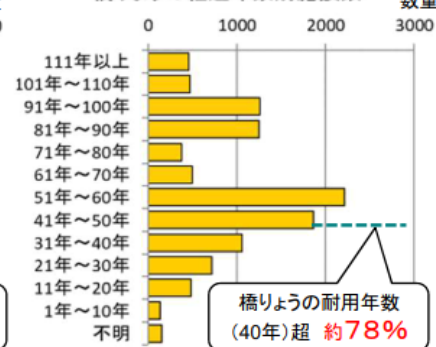
トンネル・橋りょうの経過年数別施設数



トンネルの経過年数別施設数



橋りょうの経過年数別施設数



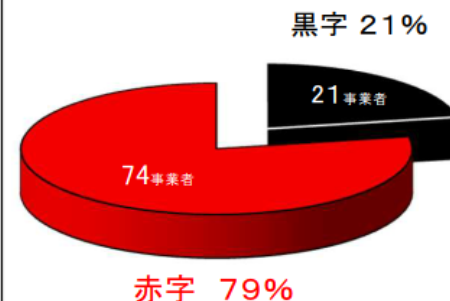
※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)
※割合は不明分を除く
※トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

経常収支

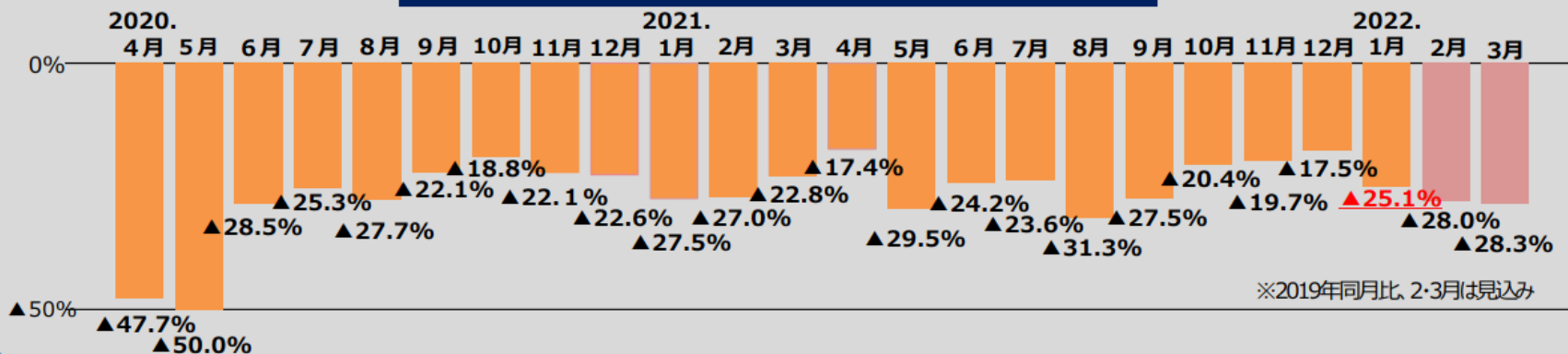
令和元年度(鉄軌道事業)



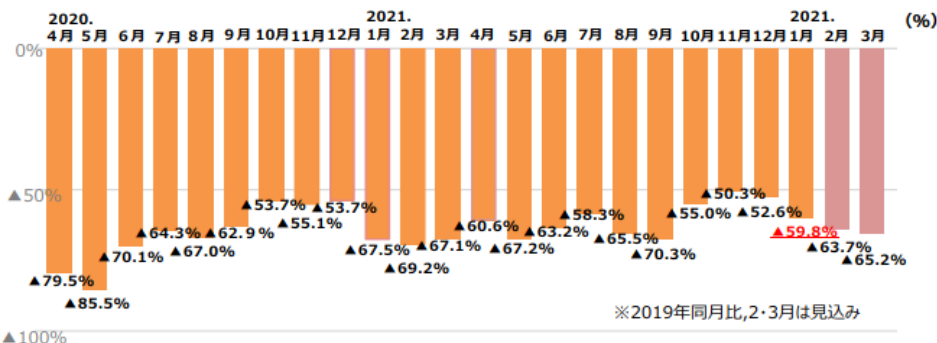
※鉄道局調べ(令和元年度実績) 地域鉄道事業者(95社)

- 一般路線バスの輸送人員は2020年4月・5月は半減（2019年同月比）し、徐々に回復しているものの、**2022年2月以降も約3割減**（2019年同月比）の見込みで、コロナの収束が見通せない中で、**コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況**。
- **高速バスや貸切バスにおいても需要の減少が厳しく、2022年2月以降も輸送人員は約6割減、実働率は約5割減**の見込み。

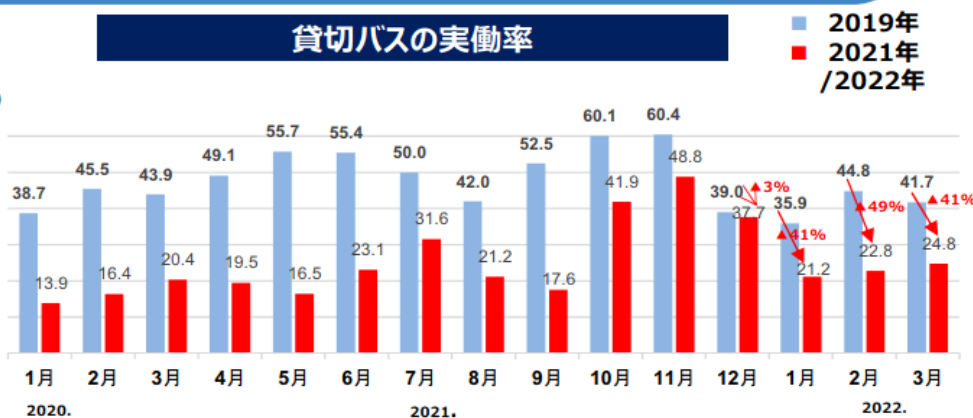
路線バスの輸送人員



高速バスの輸送人員



貸切バスの実働率

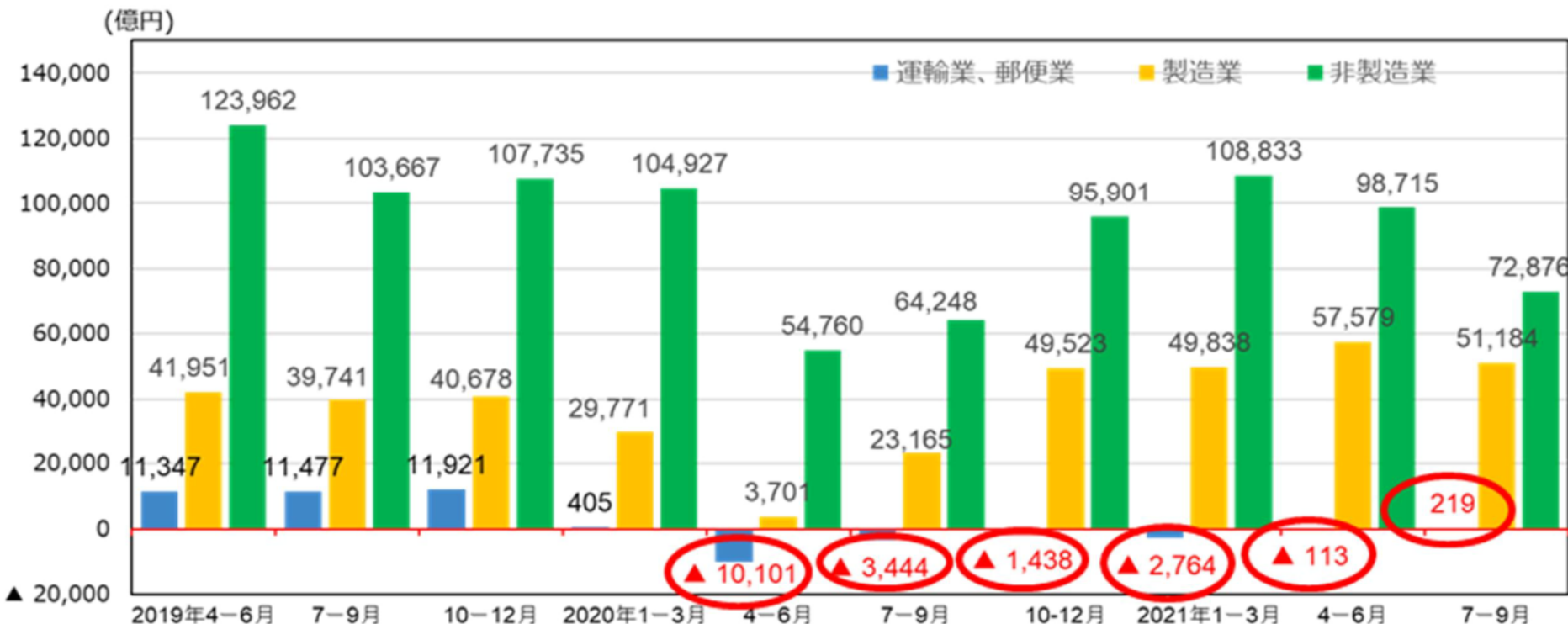


※令和4年3月31日 第1回アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 資料より

※1・2月は見込み

■ 他業種の営業利益がコロナ禍前の水準に戻りつつある中、運輸業全体の営業利益は落ち込みが続いている。

コロナ禍前後の運輸業の営業利益（業種間比較）



※令和4年3月31日 第1回アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 資料より

財務省「法人企業統計」より国交省作成 4

【別紙 1】 在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）

2019年度 輸送密度

- 8,000人/日以上
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満
- 2,000人/日未満

今回の開示対象

※輸送密度：「データで見る」R西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



出典：令和4年4月11日
西日本旅客鉄道(株)公表資料

【別紙2】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2017-2019平均）

路線	区間 ※	営業キロ	2017-2019係数		2017-2019収支(億円)			平均通過人員 (人/日)		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A)-(B)	1987	2019	2019/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.8%	678	3.1	21.3	▲ 18.1	2,712	991	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	7.3%	1,366	0.7	9.1	▲ 8.4	772	399	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	3.7%	2,693	0.2	5.9	▲ 5.7	987	102	10%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	11.8%	850	1.6	13.4	▲ 11.8	4,966	693	14%
	浜坂～鳥取	32.4	11.8%	849	1.1	9.7	▲ 8.5	4,878	921	19%
	出雲市～益田	129.9	22.4%	446	10.0	44.5	▲ 34.5	2,779	1,177	42%
	益田～長門市	85.1	7.6%	1,314	0.9	12.4	▲ 11.5	1,663	271	16%
	長門市～小串・仙崎	52.8	8.3%	1,208	0.9	10.3	▲ 9.5	2,424	351	14%
関西線	亀山～加茂	61.0	14.6%	685	2.5	17.1	▲ 14.6	4,294	1,090	25%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	19.0%	525	6.7	35.4	▲ 28.6	4,123	1,085	26%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	6.4%	1,567	0.2	2.9	▲ 2.7	1,131	321	28%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	13.3%	751	0.9	7.0	▲ 6.0	2,389	932	39%
	上月～津山	35.4	11.3%	887	0.5	4.6	▲ 4.0	1,527	413	27%
	津山～中国勝山	37.5	16.4%	610	0.8	5.0	▲ 4.1	1,364	820	60%
	中国勝山～新見	34.3	7.4%	1,349	0.3	3.8	▲ 3.5	702	306	44%
播但線	和田山～寺前	36.1	29.4%	340	3.0	10.4	▲ 7.3	3,388	1,222	36%
芸備線	備中神代～東城	18.8	2.4%	4,129	0.1	2.1	▲ 2.0	504	81	16%
	東城～備後落合	25.8	0.4%	25,416	0.01	2.6	▲ 2.6	476	11	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	2.4%	4,127	0.1	2.7	▲ 2.6	725	62	9%
	備後庄原～三次	21.8	11.5%	871	0.3	2.9	▲ 2.5	1,257	381	30%
	三次～下深川	54.6	14.9%	671	2.3	15.5	▲ 13.2	3,500	888	25%
福塩線	府中～塩町	54.4	3.9%	2,581	0.3	6.7	▲ 6.5	898	162	18%
因美線	東津山～智頭	38.9	5.1%	1,963	0.2	4.1	▲ 3.9	1,551	179	12%
木次線	宍道～出雲横田	52.3	7.6%	1,323	0.6	7.7	▲ 7.2	879	277	32%
	出雲横田～備後落合	29.6	1.5%	6,596	0.04	2.8	▲ 2.7	279	37	13%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	25.4%	394	1.8	7.2	▲ 5.4	3,342	1,246	37%
山口線	宮野～津和野	47.4	17.7%	566	1.8	10.2	▲ 8.4	2,237	678	30%
	津和野～益田	31.0	14.7%	681	0.9	6.4	▲ 5.5	1,859	535	29%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	9.3%	1,071	0.2	2.2	▲ 2.0	1,479	444	30%
美祢線	厚狭～長門市	46.0	15.9%	630	0.8	5.2	▲ 4.4	1,741	478	27%

※「データで見る」R西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注) 1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

$$\text{【平均通過人員】} = \text{【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】} \div \text{【当該路線の年度内営業キロ】} \div \text{【年度内営業日数】}$$

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。
3. 収支率はその区間にかかる費用に対する収入の割合、線区営業係数はその区間で100円の収入を得るためにかかる費用を表しています。
4. 管理費（本社・支社にかかる費用）は除いています。
5. 四捨五入の関係で、「収支率」「線区営業係数」「線区営業損益」は「線区運輸収入」「線区営業費用」による計算結果と一致しない場合があります。

令和4年4月11日西日本旅客鉄道(株)公表資料

【別紙3】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2018-2020平均）

	区間 ※	営業キロ	2018-2020係数		2018-2020収支（億円）			平均通過人員（人/日）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A)-(B)	1987	2020	2020/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.0%	713	2.8	19.7	▲ 16.9	2,712	782	29%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	6.8%	1,471	0.6	8.6	▲ 8.1	772	260	34%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	2.9%	3,431	0.2	6.3	▲ 6.1	987	50	5%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	9.8%	1,025	1.3	13.0	▲ 11.7	4,966	506	10%
	浜坂～鳥取	32.4	10.9%	920	1.0	9.1	▲ 8.1	4,878	798	16%
	出雲市～益田	129.9	18.5%	542	8.0	43.6	▲ 35.5	2,779	725	26%
	益田～長門市	85.1	6.1%	1,651	0.8	13.0	▲ 12.2	1,663	238	14%
	長門市～小串・仙崎	52.8	7.0%	1,435	0.7	10.3	▲ 9.6	2,424	290	12%
関西線	亀山～加茂	61.0	11.9%	843	2.1	17.8	▲ 15.7	4,294	722	17%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	15.5%	647	5.4	34.7	▲ 29.3	4,123	608	15%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	5.7%	1,745	0.2	2.8	▲ 2.6	1,131	215	19%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	11.9%	839	0.8	7.0	▲ 6.2	2,389	750	31%
	上月～津山	35.4	9.8%	1,024	0.5	4.7	▲ 4.3	1,527	346	23%
	津山～中国勝山	37.5	14.4%	694	0.7	4.9	▲ 4.2	1,364	663	49%
	中国勝山～新見	34.3	5.7%	1,750	0.2	3.7	▲ 3.5	702	132	19%
播但線	和田山～寺前	36.1	27.0%	370	2.5	9.2	▲ 6.7	3,388	714	21%
芸備線	備中神代～東城	18.8	2.5%	3,994	0.05	1.9	▲ 1.8	504	80	16%
	東城～備後落合	25.8	0.4%	26,906	0.01	2.2	▲ 2.2	476	9	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	1.9%	5,260	0.1	2.8	▲ 2.8	725	63	9%
	備後庄原～三次	21.8	9.5%	1,052	0.3	3.0	▲ 2.8	1,257	348	28%
	三次～下深川	54.6	11.7%	854	1.7	14.7	▲ 13.0	3,500	929	27%
福塩線	府中～塩町	54.4	3.2%	3,101	0.2	6.9	▲ 6.7	898	150	17%
因美線	東津山～智頭	38.9	4.6%	2,194	0.2	4.1	▲ 3.9	1,551	132	9%
木次線	宍道～出雲横田	52.3	6.7%	1,482	0.5	7.4	▲ 6.9	879	198	23%
	出雲横田～備後落合	29.6	1.2%	8,119	0.03	2.6	▲ 2.6	279	18	6%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	22.5%	445	1.6	7.3	▲ 5.6	3,342	1,090	33%
山口線	宮野～津和野	47.4	13.0%	768	1.4	10.7	▲ 9.3	2,237	353	16%
	津和野～益田	31.0	11.0%	909	0.7	6.7	▲ 6.0	1,859	310	17%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	8.9%	1,126	0.2	2.1	▲ 1.9	1,479	344	23%
美祢線	厚狭～長門市	46.0	12.7%	788	0.7	5.4	▲ 4.7	1,741	366	21%

※「データで見る」R西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注) 1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

$$\text{【平均通過人員】} = \text{【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】} \div \text{【当該路線の年度内営業キロ】} \div \text{【年度内営業日数】}$$

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。

3. 収支率はその区間にかかる費用に対する収入の割合、線区営業係数はその区間で100円の収入を得るためにかかる費用を表しています。

4. 管理費（本社・支社にかかる費用）は除いています。

5. 四捨五入の関係で、「収支率」「線区営業係数」「線区営業損益」は「線区運輸収入」「線区営業費用」による計算結果と一致しない場合があります。

【別紙4】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（ご利用状況の推移）

路線	区間 ※	営業キロ	平均通過人員（人/日）							
			1987	1997	2007	2017	2018	2019	2020	2019/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	2,712	1,846	1,278	1,035	1,023	991	782	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	772	782	447	373	378	399	260	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	987	346	164	104	102	102	50	10%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	4,966	2,517	1,137	801	768	693	506	14%
	浜坂～鳥取	32.4	4,878	2,874	1,384	965	967	921	798	19%
	出雲市～益田	129.9	2,779	2,087	1,685	1,292	1,257	1,177	725	42%
	益田～長門市	85.1	1,663	1,052	468	296	266	271	238	16%
	長門市～小串・仙崎	52.8	2,424	1,349	679	362	358	351	290	14%
関西線	亀山～加茂	61.0	4,294	2,360	1,670	1,162	1,101	1,090	722	25%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	4,123	3,435	1,927	1,222	1,173	1,085	608	26%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	1,131	595	338	319	323	321	215	28%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	2,389	1,513	782	938	910	932	750	39%
	上月～津山	35.4	1,527	966	536	439	391	413	346	27%
	津山～中国勝山	37.5	1,364	931	692	906	813	820	663	60%
	中国勝山～新見	34.3	702	451	270	343	310	306	132	44%
播但線	和田山～寺前	36.1	3,388	2,176	1,611	1,345	1,269	1,222	714	36%
芸備線	備中神代～東城	18.8	504	246	110	86	73	81	80	16%
	東城～備後落合	25.8	476	100	21	13	9	11	9	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	725	475	145	82	57	62	63	9%
	備後庄原～三次	21.8	1,257	711	364	410	348	381	348	30%
	三次～下深川	54.6	3,500	2,782	2,293	1,645	941	888	929	25%
福塩線	府中～塩町	54.4	898	425	259	200	162	162	150	18%
因美線	東津山～智頭	38.9	1,551	915	248	179	162	179	132	12%
木次線	宍道～出雲横田	52.3	879	661	401	297	294	277	198	32%
	出雲横田～備後落合	29.6	279	141	49	39	32	37	18	13%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	3,342	2,232	1,518	1,296	1,171	1,246	1,090	37%
山口線	宮野～津和野	47.4	2,237	1,317	1,070	770	716	678	353	30%
	津和野～益田	31.0	1,859	1,052	788	612	585	535	310	29%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	1,479	1,014	524	460	457	444	344	30%
美祇線	厚狭～長門市	46.0	1,741	938	669	636	541	478	366	27%

※「データで見る」R西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注)1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【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】

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。