



豊岡市地域公共交通網形成計画



平成 28 年 6 月

豊 岡 市

目 次

第1章 計画の策定にあたって	1
(1) 策定の目的	1
(2) 計画の構成	1
(3) 計画の位置づけ	2
(4) 公共交通サービス提供の基本方針	3
(5) 提供すべき公共交通サービスの供給基準	4
(6) 策定主体	4
(7) 計画の区域	4
(8) 計画の期間	5
第2章 地域の現状分析	6
(1) 地域の概要	6
(2) 人口の動向	7
(3) 公共交通体系	9
(4) 生活関連施設の分布	15
(5) 日常生活における交通手段	20
(6) 観光客入込数	22
第3章 豊岡市における公共交通政策の経緯	23
3.1 コウノトリ但馬空港利用促進の取り組み	23
(1) コウノトリ但馬空港の現状と課題	23
(2) 航空路線の維持・活性化に向けた取り組み	25
3.2 鉄道利用促進の取り組み	27
(1) JRの現状と課題	27
(2) 京都丹後鉄道の現状と課題	29
3.3 バス交通利用促進の取り組み	32
(1) 市内を走るバスの種類	32
(2) 路線バス(全但バス)の現状と課題	33
(3) 市営バス『イナカー』の現状と課題	35

(4) 地域主体公共交通『チクタク』の現状と課題	39
(5) 市街地循環バス『コバス』の現状と課題	42
(6) 神鍋高原線上限 200 円バス社会実験の取り組み	45
第 4 章 将来のまちづくりと地域公共交通の方向性	50
(1) 豊岡市総合計画(後期基本計画)における事業の展開	50
(2) 地方創生総合戦略の展開	51
第 5 章 地域公共交通の課題と課題解決のための手段	52
(1) 地域公共交通の課題	52
(2) 課題解決のための手段	53
第 6 章 取り組みの現状と目標	54
第 7 章 計画の達成状況の評価	59
(1) 評価・改善の仕組み	59
(2) 計画の進行管理	59
(3) 実施スケジュール	60
《参考資料》	65

第1章 計画の策定にあたって

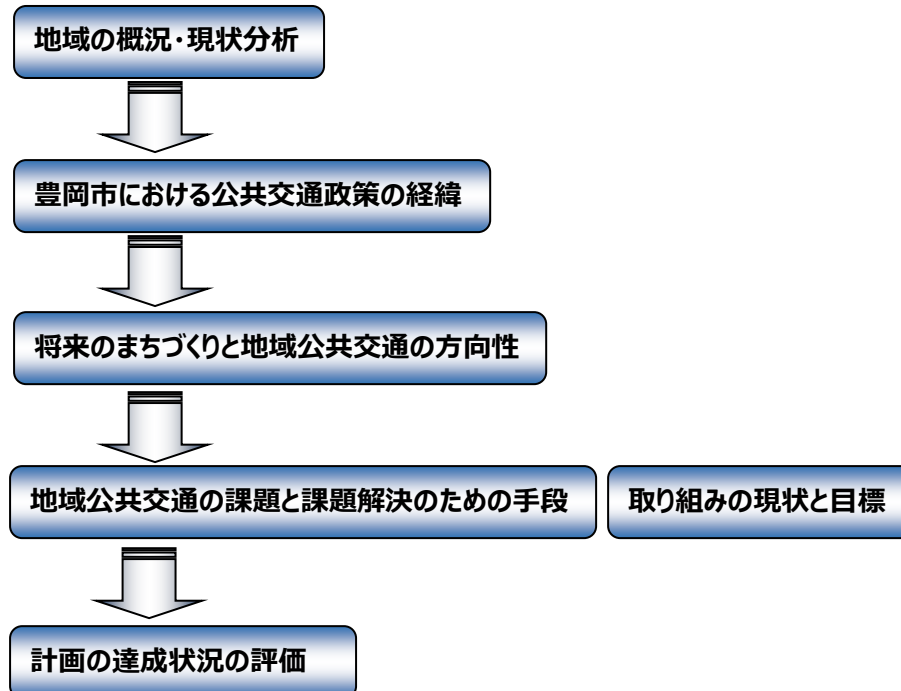
(1) 策定の目的

人口減少や過度な車社会の進展等により公共交通の利用者が減少すると、運賃収入で運行経費を賄えない公共交通が発現し、行政が一定の支援をしなければ地域の公共交通サービスを確保することが難しくなっている。

市内の路線バスを一手に担ってきた全但バス株式会社が平成19年に市内を走っている路線の約3分の1から撤退することを表明、市ではこれを契機に公共交通体系の見直しを行い、市民の移動手段を確保すべく、様々な対策を講じてきた。一方、国においても「交通政策基本法」の制定(平成25年12月施行)、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正(平成26年11月施行)がなされ、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークづくりの取り組みが進められている。

本市の公共交通を取り巻く状況は、今後も、様々な変化が予測されることから、市として基本的な考え方を整理し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目的として、「豊岡市地域公共交通網形成計画」を策定する。

(2) 計画の構成



(3) 計画の位置づけ

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、豊岡市総合計画、豊岡市都市計画マスタープラン、豊岡市地方創生総合戦略など上位計画に示されたまちの将来像や都市構造などを踏まえて策定する『豊岡市地域公共交通網形成計画』である。

図-1 計画の位置づけ

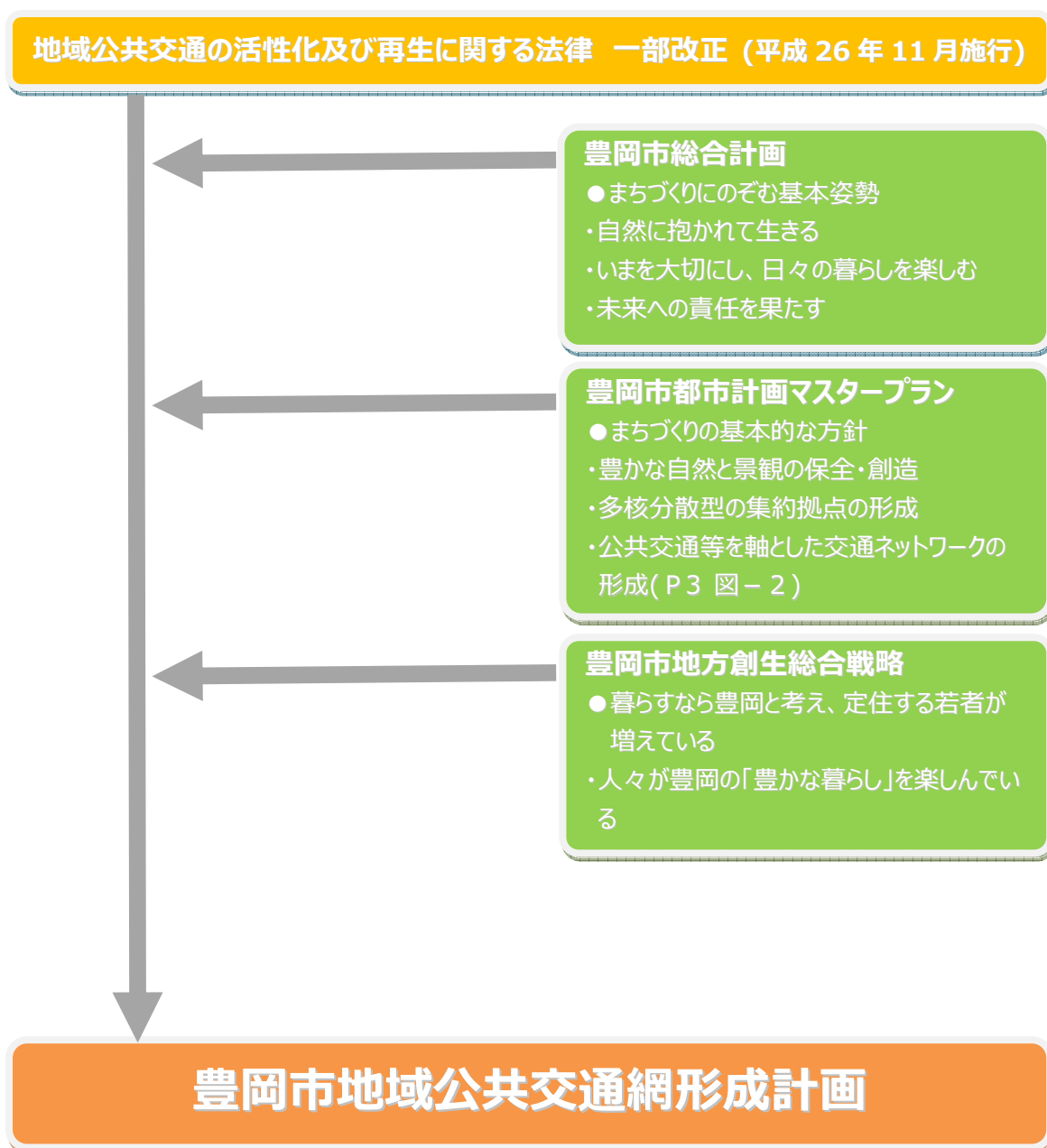
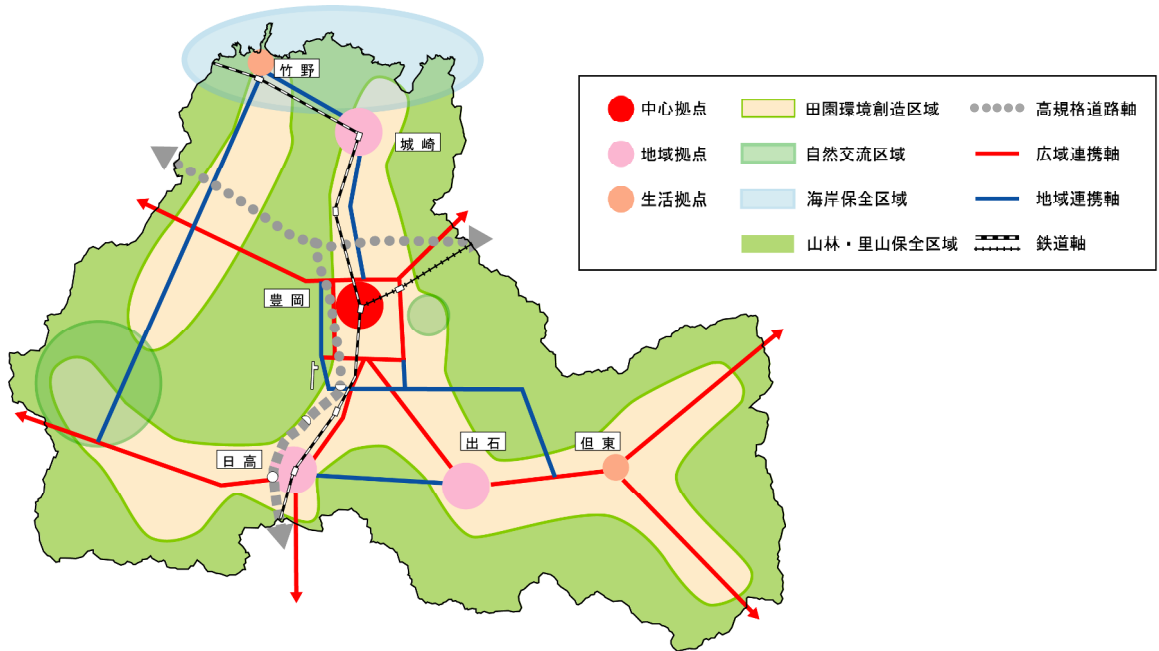


図-2 公共交通等を軸とした交通ネットワークの形成



出典：豊岡市都市計画マスタープランより転載

(4) 公共交通サービス提供の基本方針

本市では、従来から以下に示す考え方に基づいて公共交通サービスを提供している。本計画においてもこの考え方を基本方針とする。

公共交通サービス提供の基本方針

- ◆ 目指すべきは、公共交通を活性化させ、併せて地域を活性化することである。
- ◆ 目指すべきは、公共交通体系を確立するとともに、市民の日常生活に必要な活動機会を確保することである。
- ◆ 目指すべきは、費用対効果を意識しながら、市民の日常生活に必要な公共交通サービスの提供を効率的に行うことである。
- ◆ 目指すべきは、どの地域にも同じ公共交通サービスを提供することではなく、地域特性に応じた公共交通サービスを提供することである。
- ◆ 公共交通サービスの提供にあたっては、それぞれの主体がそれぞれにできること、すべきことを実施する。
- ◆ 都市計画マスタープランに記述する地域拠点から中心拠点を結ぶネットワーク化を図る。

(5) 提供すべき公共交通サービスの供給水準

市民の日常生活に必要な活動機会を確保するため、バス交通における提供すべき公共交通のサービス水準を次のように定めている。本計画の策定に際しても、この考え方を踏襲する。

なお、鉄道、飛行機については、現行の運行(航)便数を標準的なサービス水準とする。

表-1 バス交通の標準的なサービス水準

地域	運行時間帯	便数・運行間隔	考え方
中心拠点への(からの)移動	6時～21時頃	1時間 1～2便	○通勤・通学に利用できる時間帯に運行 ○日中は買い物・通院・業務の利用に対応
地域拠点への(からの)移動	7時～19時頃	1日 3～6便	○買い物、通院に利用できる時間帯に運行 ○高校生の通学需要のある地域では、高校生の通学時間帯にも運行 ○午前中の通院に利用できる便を2便、午前・午後の買い物に利用できる便を各1便が基本 ○必要に応じ、午後の通院に利用できる便、高校生通学便を運行
生活拠点への(からの)移動	9時～17時	1日 2～4便	○買い物、通院に利用できる時間帯に運行 ○最低水準として、午前・午後各1回外出ができるように運行

表-2 地域と提供すべきバス交通サービスの標準的水準

地域区分	保障すべき活動機会とサービス水準		
	通学	買い物	通院
中心拠点に位置付けられる地域	毎日 1時間 1～2便	毎日 1時間 1～2便	毎日 1時間 1～2便
地域拠点に位置付けられる地域	毎日 1時間 1便	毎日 1日 5～6便	毎日 1日 5～6便
生活拠点に位置付けられる地域	毎日 1時間 1便	隔日 1日 3～4便	隔日 1日 3～4便

(6) 策定主体

本計画は豊岡市の関係部局及び国・県と連携・調整を図りながら、豊岡市地域公共交通活性化協議会における協議結果を踏まえ、豊岡市が主体となり策定する。

(7) 計画の区域

計画の区域は、豊岡市全域とする。

(8) 計画の期間

計画の期間は、平成 28 年度～37 年度までの 10 年間とし、平成 28 年度から平成 32 年度までを前期計画、平成 33 年度から平成 37 年度までを後期計画とする。

なお、前期計画終了時に、社会情勢の変化などに伴う計画見直しの要否について検討し、必要に応じて計画の見直しを行う。

第2章 地域の現状分析

(1) 地域の概要

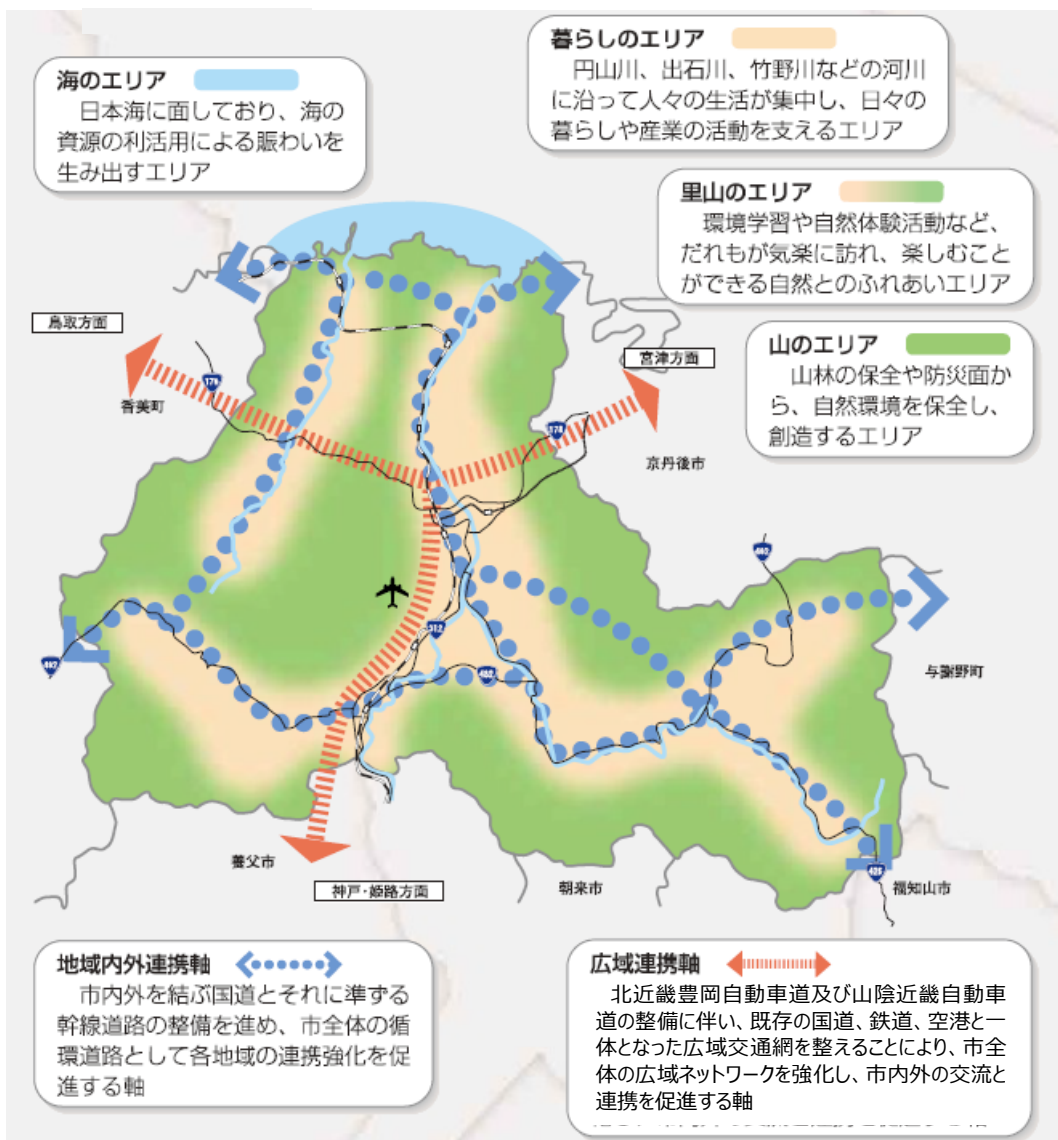
豊岡市は兵庫県北東部に位置する但馬地域の中心都市である。平成 17 年 4 月 1 日に 1 市 5 町（豊岡市、城崎町、竹野町、日高町、出石町、但東町）が合併して誕生した。

北は日本海に面し、東は京都府、南は兵庫県養父市や朝来市、西は兵庫県香美町に接し、面積は 697.55 平方キロメートルと県下最大である。

市域の中央を円山川が流れており、海岸部は山陰海岸国立公園、山岳部は氷ノ山後山那岐山国立公園に指定されるなど、自然環境にも恵まれた都市である。

農林水産業や観光業が盛んであり、特に観光業では城崎温泉をはじめ、西日本屈指の神鍋スキー場、但馬の小京都・城下町出石などを有している。また、地場産業として全国 4 大産地の一つであるカバンや出石焼などの生産が行われている。

図-3 豊岡市の地域構造



出典：豊岡市総合計画（基本構想）より転載

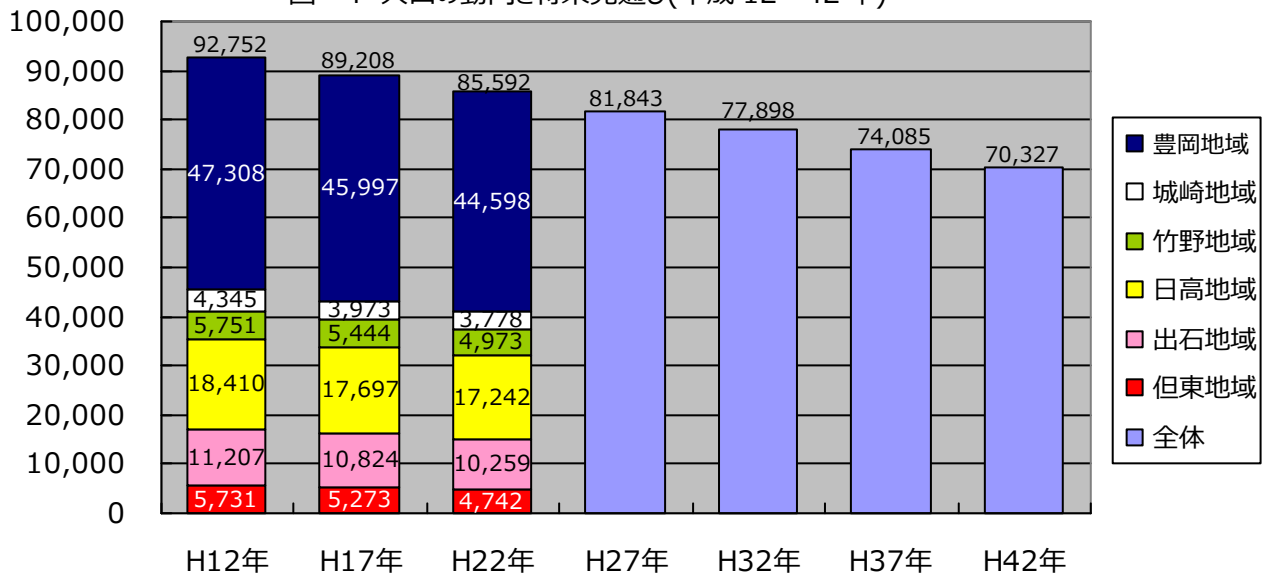
(2) 人口の動向

① 地域別の人口

豊岡人口ビジョン(平成 27 年 10 月策定)によると、本市の平成 27 年の人口は、81,843 人となっている。平成 12 年には 92,000 人を超えていたが、15 年間で約 11,000 人(約 11.8%)減少した。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると今後も人口は減少し、平成 42 年(2030 年)には 70,000 人程度まで減少すると見込まれている。

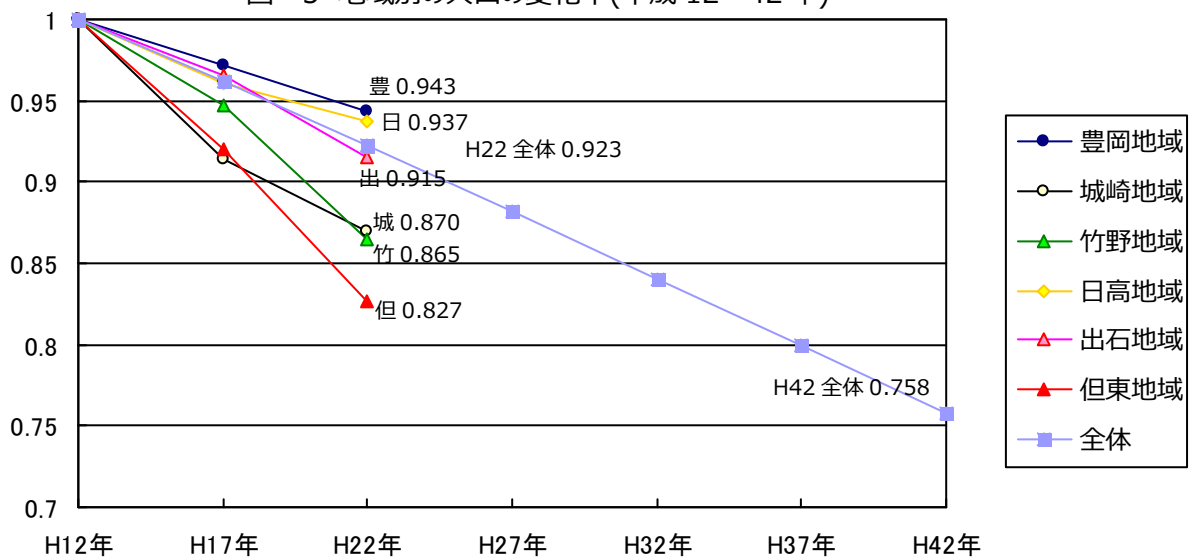
地域別(旧市町別)に見ると、いずれの地域でも減少しているが、特に、但東、竹野、城崎の各地域では相対的に人口減少が著しく、平成 12~22 年の 10 年間に 13~17%程度減少している。

図-4 人口の動向と将来見通し(平成 12~42 年)



資料：平成 12~22 年は国勢調査。平成 27~42 年は豊岡市人口ビジョンによる政策目標値。

図-5 地域別の人口の変化率(平成 12~42 年)



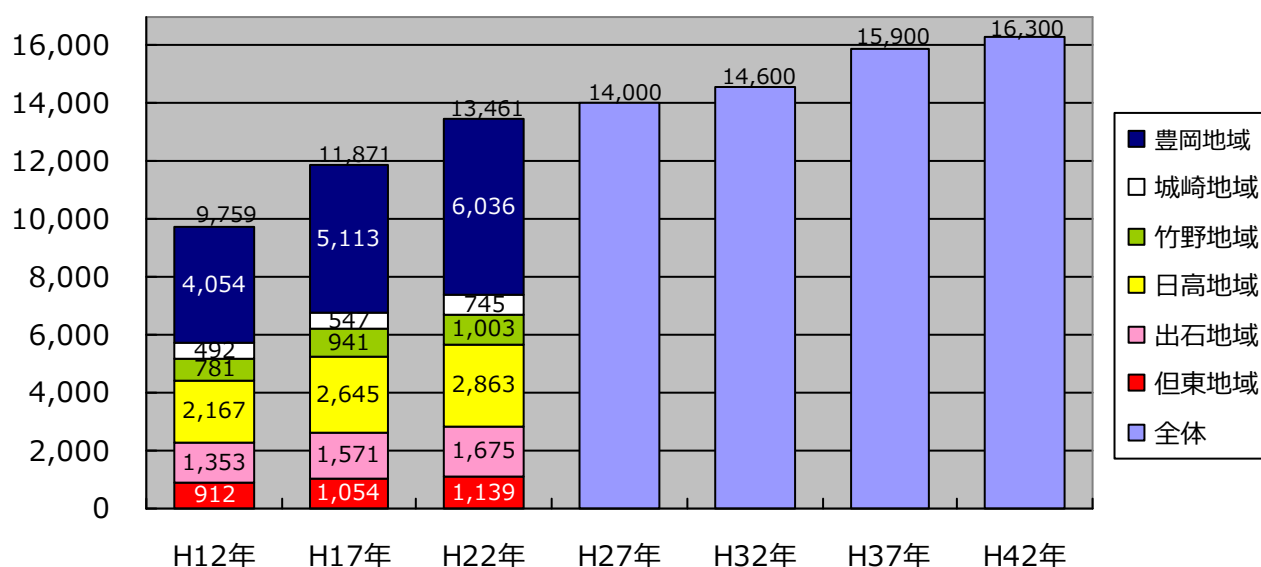
資料：図-4 に同じ

② 75歳以上(後期高齢者)人口の推移

一般的に自動車の運転が困難になり、疾患のリスクや確率が高くなるといわれている75歳以上の後期高齢者人口の動きを見ると、平成22年の本市の75歳以上人口は13,400人余りであり、比率は15.7%となっている。75歳以上人口は今後も増加を続けると見込まれ、豊岡市人口ビジョンによると平成42年には16,300人に達し、75歳以上人口比率は23.2%、概ね4人に1人が75歳以上という状況になると予想される。

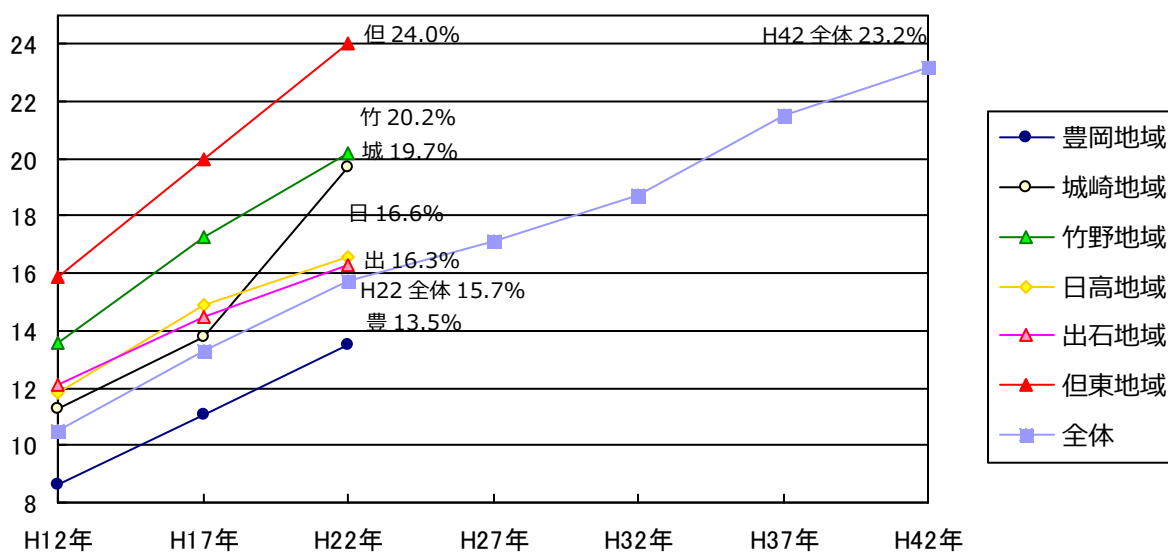
但東地域では平成22年時点で75歳以上人口比率が24%に達しており、さらにその割合が高まると見込まれている。

図-6 75歳以上人口の動向と将来見通し(平成12~42年)



資料：図-5に同じ。

図-7 地域別の75歳以上人口比率の動向(平成12~22年)



資料：図-5に同じ。

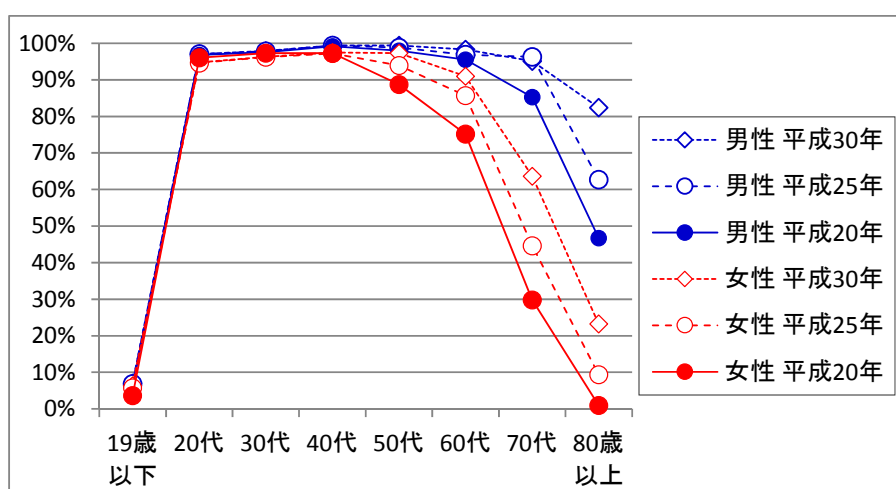
75歳以上の後期高齢者人口が今後も増加し続け、高齢者の自動車利用が増加することが予想される。

将来人口見通しに基づき、年代ごとの運転免許保有率を試算してみると、図－8のとおり平成20年には80代男性50%弱、70代女性30%程度の運転免許保有率が平成30年には80代男性80%超、70代女性60%超まで上昇するなど、高齢者の運転免許保有率が急上昇する。

近年、全国各地で高齢者による交通事故が多発している中、道路交通法の一部改正による認知機能検査の義務化などにより、免許返納者の増加も予測される。

早期免許返納を推進するとともに、免許返納者が安心して移動できる公共交通の確保対策を展開していかなければならない。

図－8 将来の豊岡市の男女別・年齢階層別運転免許保有率の見通し



資料：豊岡市による試算

(3) 公共交通体系

① 公共交通ネットワーク

本市では、航空機(コウノトリ但馬空港～伊丹空港)をはじめ、鉄道(J R山陰本線、京都丹後鉄道宮豊線)、高速バス、路線バス、コミュニティバス(コバス、イナカー)、地域主体公共交通(チクタク)により階層的な構成の公共交通ネットワークが形成されている。

航空機の発着拠点となる空港として、1,200mの滑走路1本を有する「コウノトリ但馬空港」が本市のほぼ中央部に位置している。

鉄道は、J R山陰本線が市域を南から北西方向に縦貫しており、江原、国府、豊岡、玄武洞、城崎温泉、竹野の6駅がある。また、丹後半島を經由して京都府の宮津市、福知山市と結ぶ京都丹後鉄道が豊岡駅でJ R山陰本線と結節しており、豊岡、コウノトリの郷の2駅がある。

高速バスは、現在整備が進められている北近畿豊岡自動車道や舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路など

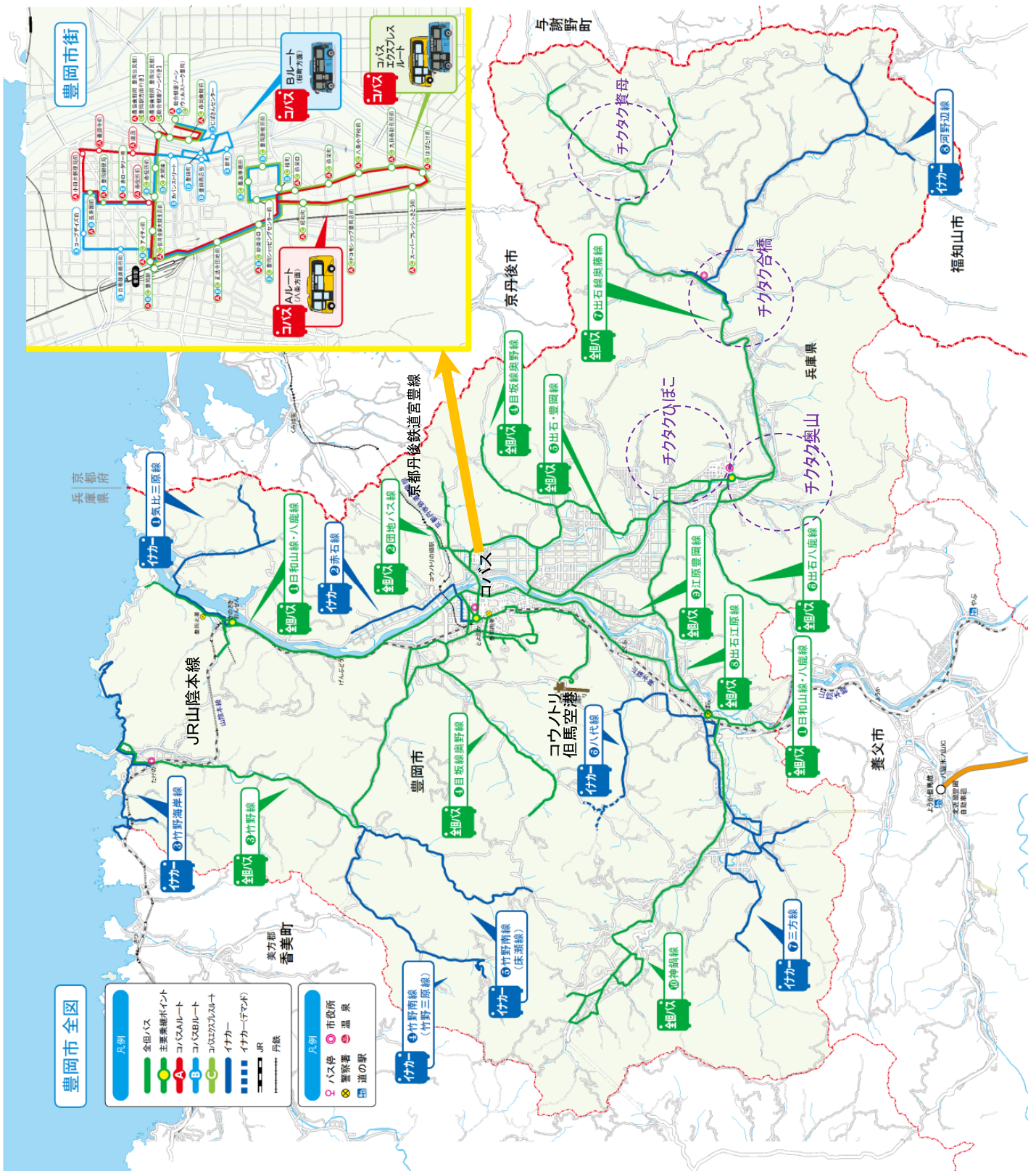
を經由して城崎温泉と大阪、神戸、姫路を結ぶ定期路線が運行されている。

路線バスは、豊岡駅や豊岡病院を中心に、隣接する養父市(八鹿)を結ぶ路線や市内各地を結ぶ路線などが運行されている。

このほか、コミュニティバスとして中心市街地の主要拠点を巡回する『コバス』、ならびに市の周辺部で路線バスを補完する『イナカー』を、更に需要の少ない地域では住民の移動を支援する『チクタク』を運行している。

これらのネットワークを図-9に示す。また、各交通機関の機能や役割を表-3および図-10に示す。

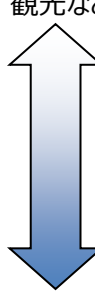
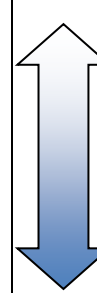


図-9 豊岡市内の公共交通ネットワーク



表－3 豊岡市内の公共交通機関の役割

交通機関	役割
航空機	但馬地域と全国の主要都市を結ぶ基幹的な広域交通
鉄道(特急列車)	但馬地域と国土広域幹線鉄道(新幹線)を結ぶ広域交通 豊岡市と兵庫県内の主要都市を結ぶ県内の広域交通
高速バス	豊岡市と近畿圏主要拠点(大阪・神戸・姫路)を結ぶ広域交通
鉄道(普通列車)	豊岡市と但馬地域内の市町・隣接地域(京都府北部・鳥取県東部等)を結ぶ都市間交通 豊岡市内の地域拠点間を結ぶ市内幹線交通
路線バス	豊岡市と但馬地域内の市町を結ぶ都市間交通 豊岡市内の地域拠点間を結ぶ市内幹線交通 豊岡市内各地域の中心と地域を結ぶ地域内生活交通
市街地循環バス「コバス」	豊岡市中心市街地における路線バスの補完としての市内幹線交通
市営バス「イナカー」	地域の中心部や拠点・主要バス停と地域内の集落を結ぶ地域内生活交通
地域主体公共交通 「チクタク」	需要が少なく、公共交通が成り立たない地域における地域内生活交通

図－10 豊岡市内の公共交通機関の役割

	都市圏間 (全国)	都市間 (近畿内)	近隣都市間 (但馬内)	地域拠点間 (市内)	地域拠点内	地区内	利用 目的	企画 主体
航空機	◎						 ビジネス 観光など	 国県
鉄道(特急)	◎	◎	○					
高速バス	◎	◎						
鉄道(普通)		○	◎	○				
路線バス			○	◎	○			
コバス					◎	○		
イナカー					◎	○	 日常生活	 市
チクタク						◎		

② 各交通モードの現状の運行(航)状況

本市の各交通モードごとの状況は下表－４のとおりである。

表－４ 豊岡市における各交通モードごとの運行(航)状況

区分	交通機関(運行・運航会社)	平日・1日の便数等
広域交通	定期航空(日本エアコミューター)	コウノトリ但馬～大阪(伊丹) 2 往復
	特急列車(J R 西日本)	城崎温泉・豊岡～大阪 14 往復 城崎温泉・豊岡～京都 11.5 往復 (福知山での乗継利用を含む)
	高速バス(全但バス)	城崎～大阪 3 往復 城崎～神戸 3 往復 城崎～姫路 2 往復(土日・祝日のみ)
都市間交通	快速・普通列車(J R 西日本)	豊岡～福知山方面 15.5 往復 豊岡～竹野・香住方面 14 往復 (城崎温泉での乗継利用を含む)
	快速・普通列車(京都丹後鉄道)	豊岡～宮津方面 17 往復
	路線バス(全但バス)	豊岡～八鹿方面 15 往復 出石～八鹿方面 7 往復
市内幹線交通	快速・普通列車(J R 西日本)	豊岡～江原 15.5 往復 豊岡～城崎温泉・竹野 14 往復 (城崎温泉での乗継利用を含む)
	路線バス(全但バス)	豊岡駅～城崎・日和山 8.5 往復 豊岡駅～竹野 7 往復 豊岡駅～江原 21 往復(中筋経由含む) 豊岡駅～出石 24 往復 出石～江原 9 往復 出石～但東 13.5 往復 (一部は豊岡駅から直通)
地域内生活交通	路線バス(全但バス)	各路線概ね 7 ～15 往復
	コバス(全但バス)	市内中心部循環・2 路線 各路線 8 ～17 時台・1 時間間隔で運行
	イナカー(豊岡市営)	城崎温泉駅～三原 5 往復 豊岡駅～赤石 3 往復 相谷～竹野駅～田久日 7 往復 森本～三原 5.5 往復 森本～床瀬 5.5 往復 日高庁舎～小河江 3 往復 日高庁舎～金谷 3 往復・知見 2 往復 合橋小学校・出合～薬王寺 6.5 往復
	チクタク(各路線・運営協議会) (会員制・デマンド運行)	チクタク奥山 週 3 日(月・水・金)往路 3 便復路 4 便 チクタクひぼこ 週 3 日(月・水・金)往路 3 便復路 5 便 チクタク資母 週 3 日(月・火・木) 3 往復 6 便× 2 系統 チクタク合橋 週 3 日(月・水・金) 2 往復 4 便× 3 系統

③ 利用状況

「表-5 平成 26 年度公共交通利用状況」を見ると、JRが年間約 145 万人(1日約 4,000 人)、路線バスが年間約 167 万人(1日約 4,600 人)となっており、市内の公共交通でも中心的な役割を果たしている。

航空機の利用者数(コウノトリ但馬空港～大阪・伊丹空港の往復利用者数)は約 29 千人で、1日あたり約 80 人の利用者がある。

「コバス」については、年間約 50 千人で、1便あたり約 8 人が利用されている。

「イナカー」については、8路線で年間約 59 千人に利用されている。「イナカー」は、運行や利用に関する評価基準を定めており、利用者数や収支状況を毎年チェックし、基準を満たさない場合は「チクタク」への移行などの措置を行っている。

「チクタク」については、路線バスや「イナカー」が走っていない交通不便地域で運行している。現在 4 地域で運行、年間約 3,400 人に利用されている。

表-5 平成 26 年度公共交通利用状況

交通機関	データの定義	年間利用者数(人)	備考
航空機	日本エアコミューター ・但馬～大阪利用者数(往復)	29,082	
鉄道	JR市内6駅乗車人数	1,453,065	江原、国府、豊岡、玄武洞、城崎温泉、竹野
	京都丹後鉄道市内2駅乗車人数	72,367	豊岡、コウノトリの郷
特急バス	乗車人数(大阪行・神戸行) ※注1	30,883	市内バス停の乗車人数
路線バス	市内運行路線乗車人数	1,667,761	
コバス	乗車人数	50,395	
イナカー	一般乗車人数	24,973	
	通学・通園乗車人数	34,523	
チクタク	乗車人数	3,419	

※注1) 城崎～姫路については平成 27 年 4 月から運行開始のため、この数値には含まれていない。

資料：豊岡市統計書、豊岡市資料

(4) 生活関連施設の分布

自動車の運転免許や自家用車の保有者が増加し、通勤や業務をはじめ、買い物や通院、通学の送迎など日常生活のあらゆる場面で自家用車が利用されるようになってきている。そのため、公共交通の利用は、自家用車を利用できない高齢者の買い物や通院、園児・児童・生徒の通園・通学などに限定されつつある。

このような状況のもとで、公共交通の利用者が日常生活で利用する機会が多いと考えられる生活関連施設の分布状況を、公共交通のネットワークとともに整理する。

① 商業施設・金融機関

図－11 は公共交通利用者がよく利用すると考えられる食料品・日用品を扱う商業施設(複合商業施設、食料品・日用品を扱うスーパーマーケット)の分布を表したものである。加えて、買い物と合わせて行く機会が多いと考えられる金融機関の分布も示している。

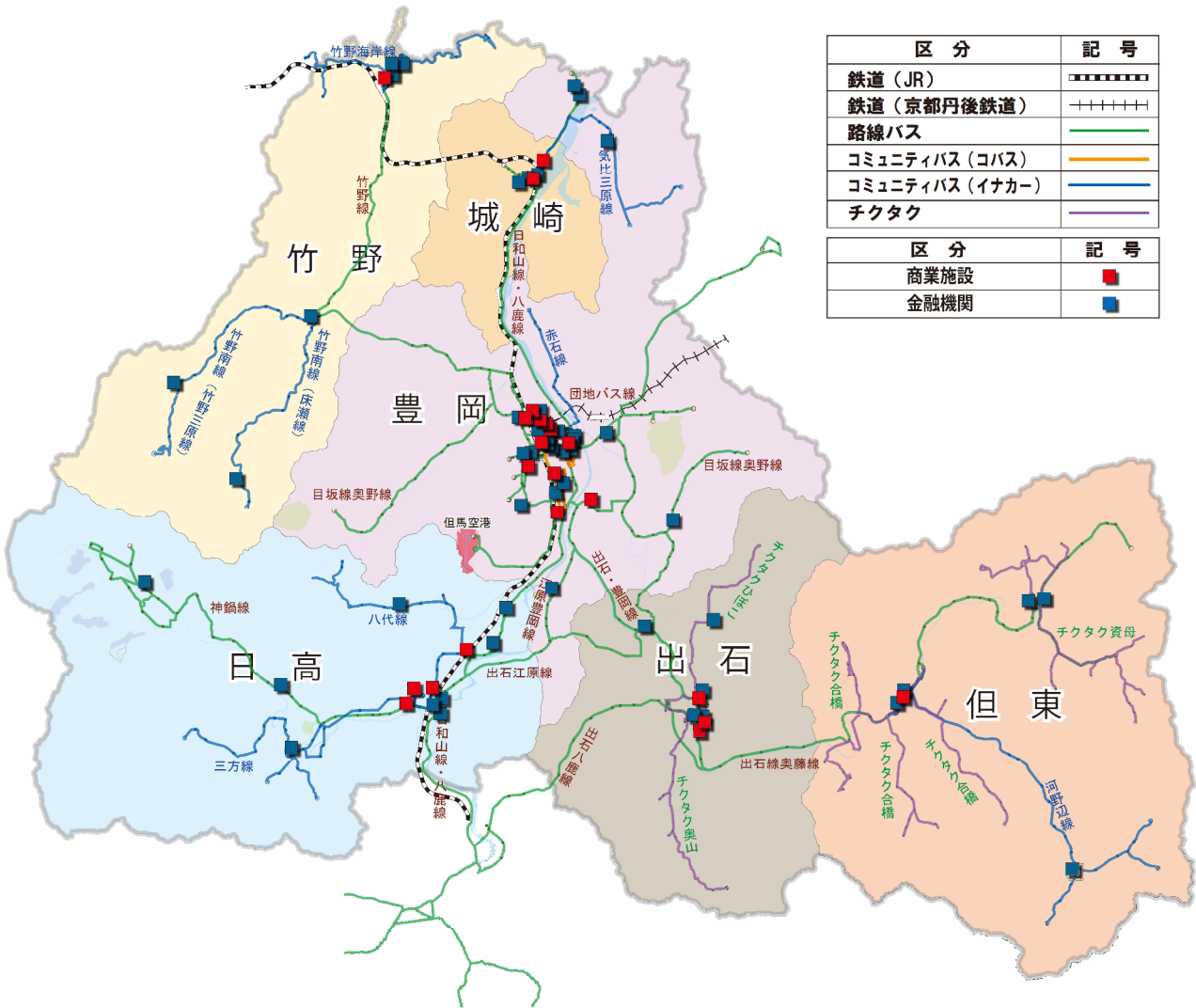
なお、ホームセンターは平成 19 年度に実施したアンケート調査により、公共交通の利用が少ない(大きな商品が多く自家用車の利用が多い)ことが明らかになっているため除外している。

商業施設は豊岡地域の中心部(豊岡駅周辺や九日市など)に多く開業しているほか、日高地域、出石地域、城崎地域の中心部に複数開業している。竹野地域、但東地域には、中心部に食品スーパーが 1 軒開業しているのみである。

このようなことから、食料品や日用品などの日常的な買い物において、自動車を運転できない人は公共交通を必要としており、公共交通の必要な地域が少なくない状況にある。

金融機関は、銀行、信用金庫、J A などの本支店が各地域の中心部などで開業しているほか、ゆうちょ銀行が各地域に広く分布している。

図-11 商業施設・金融機関の分布



注：商業施設は複合商業施設とスーパーマーケット、金融機関は銀行、信用金庫、JA、ゆうちょ銀行などを記載している。

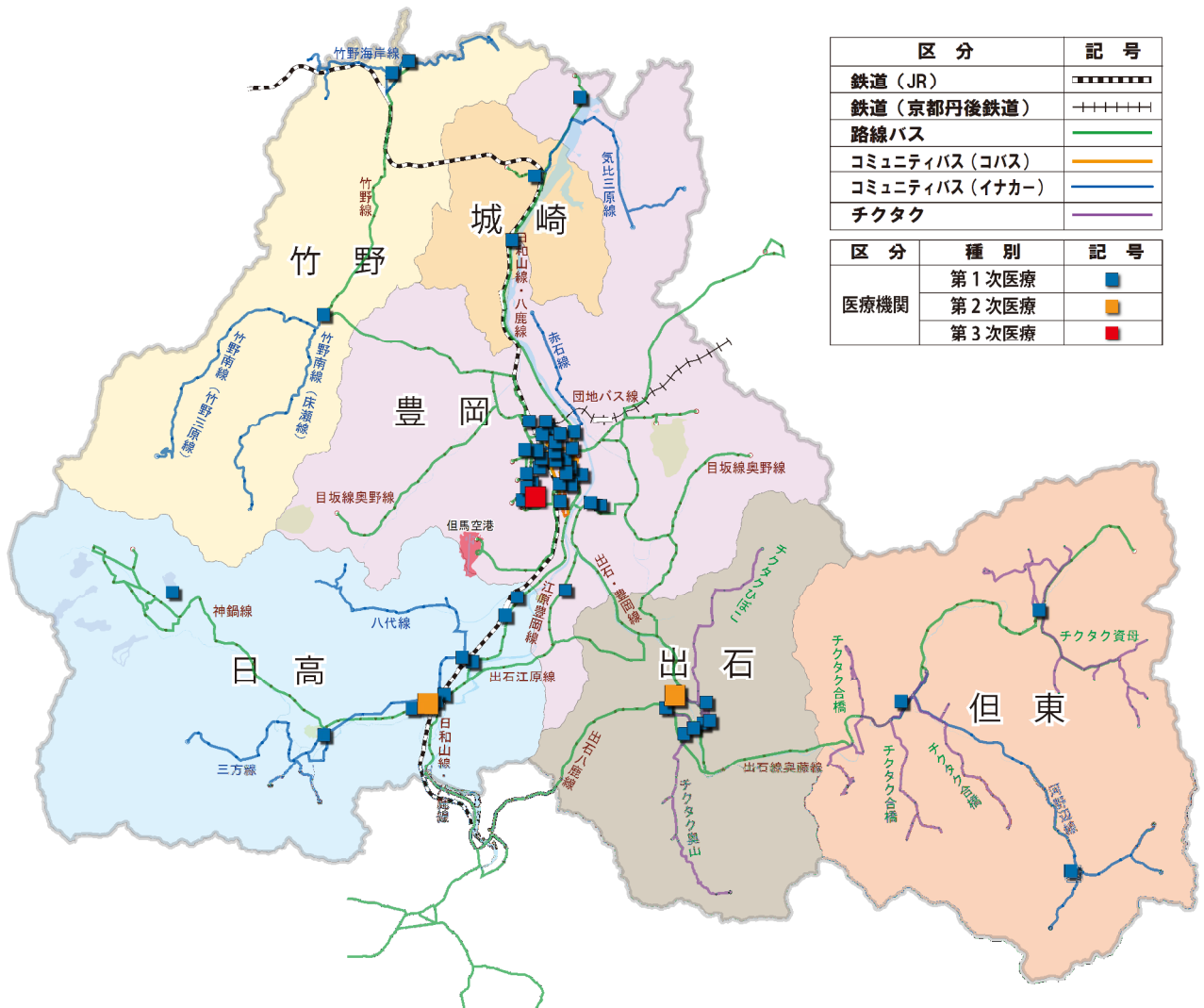
② 医療機関

医療機関は、但馬救命救急センターを併設している3次医療機関である公立豊岡病院が豊岡地域に開業しているほか、2次医療機関である日高医療センター、出石医療センターが日高地域と出石地域の中心部近くにそれぞれ開業している。

1次医療機関は、豊岡地域の中心部には開業医など多数の診療所が開業しているものの、その他の地域では地域の中心部などに数件の診療所が開業するにとどまっている。

このため、1次医療機関の受診においても、自動車を運転できない人は公共交通での移動を必要とする地域があるほか、2次・3次医療機関を受診する際には長距離の移動を伴う地域が少なくない。

図-12 医療機関の分布



③ 教育施設・公共施設

市内には県立但馬技術大学校、豊岡短期大学のほか、県立高校が4校、私立高校が1校、私立中学校が1校、その他専修専門学校が2校開校している。これらの学校への通学にはJRや路線バスが利用されている。

公立中学校や小学校は各地域に分布しているが、学校の統廃合などによる通学区域の拡大に伴い、路線バスやイナカー、スクールバスでの通学が多く見られる。

市役所や振興局、公民館、文化施設、体育施設などの公共施設は各地域の中心部にあり、公共交通での移動が必要な地域もある。

図-13 教育施設の分布

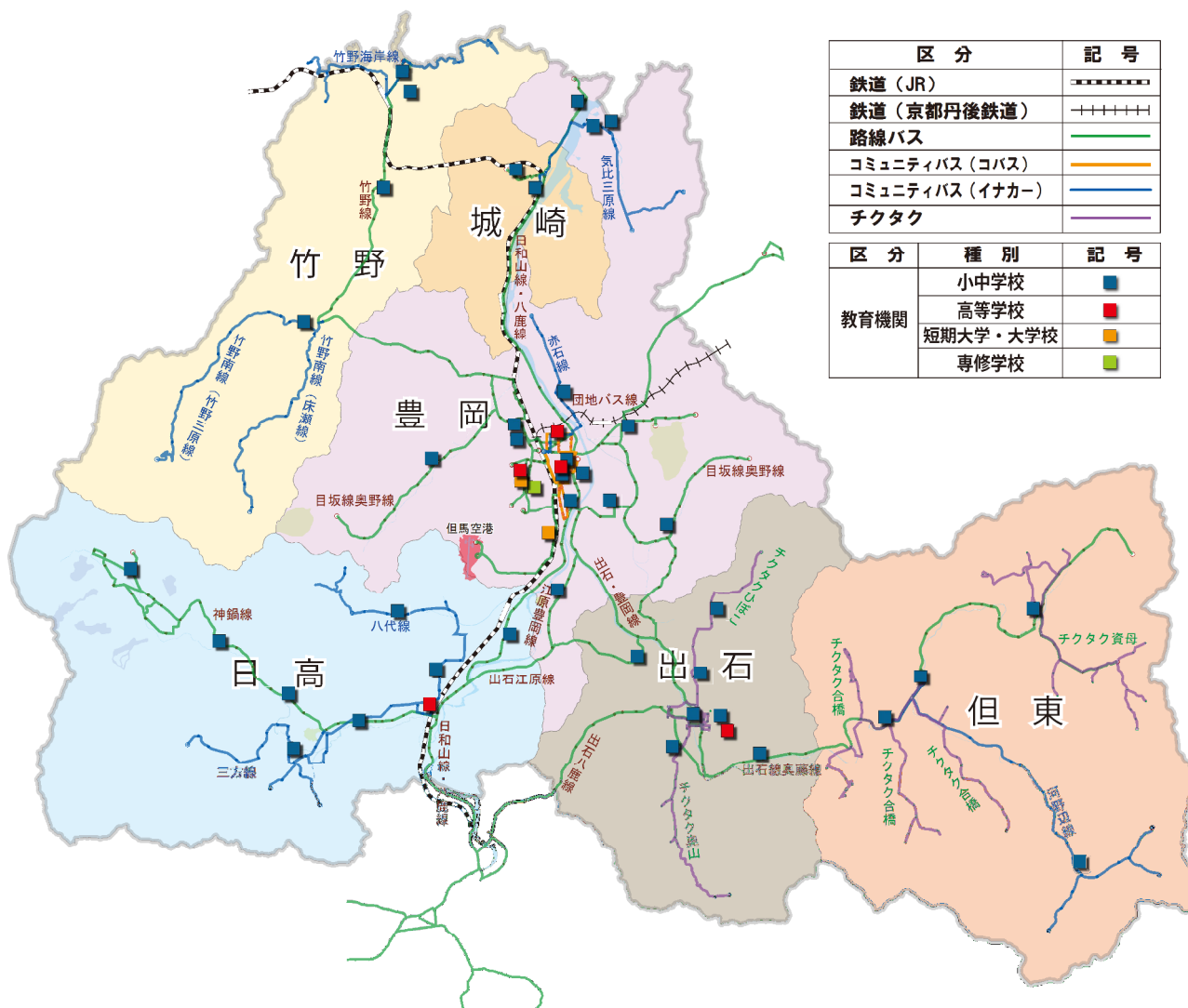
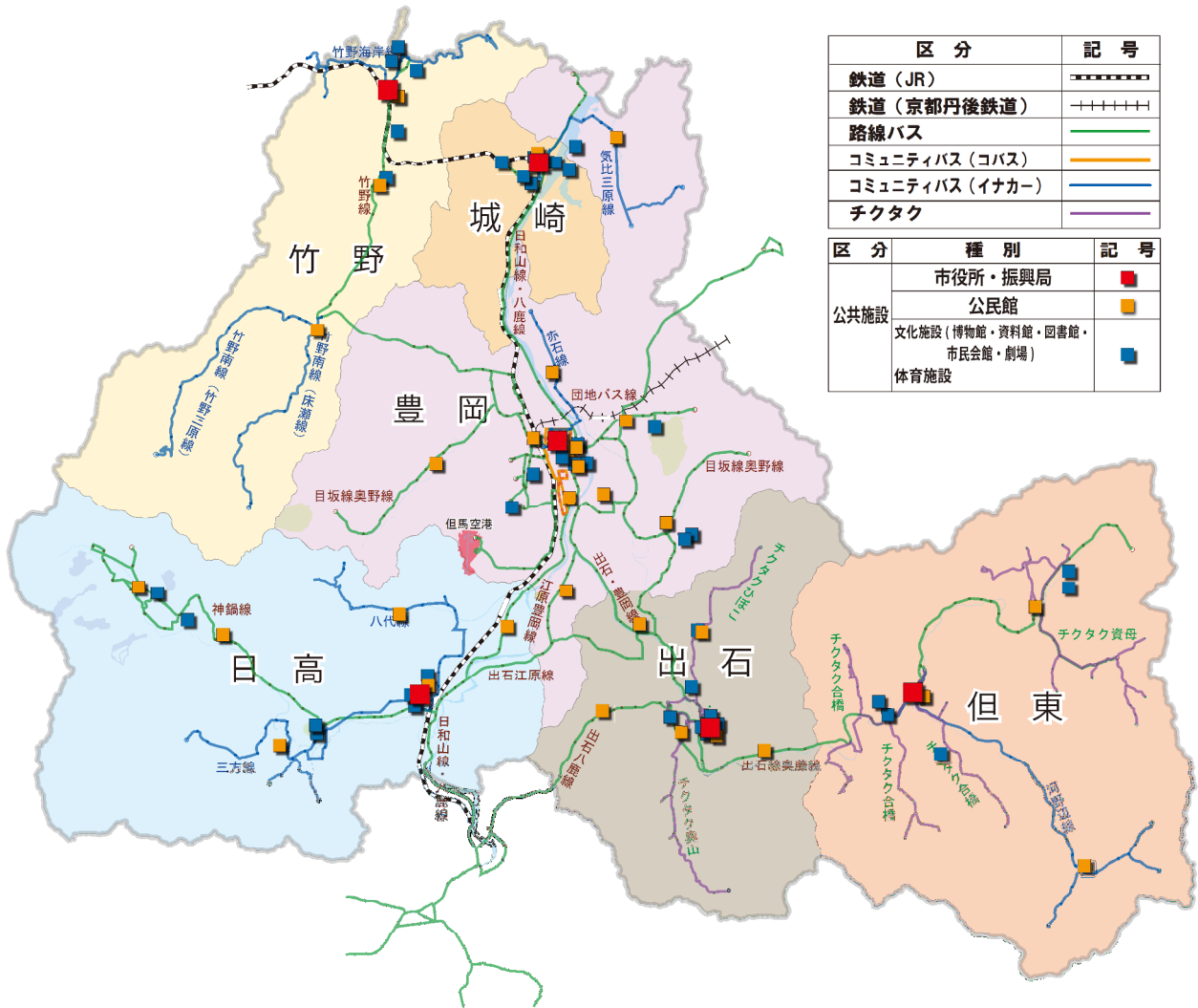


図-14 公共施設の分布



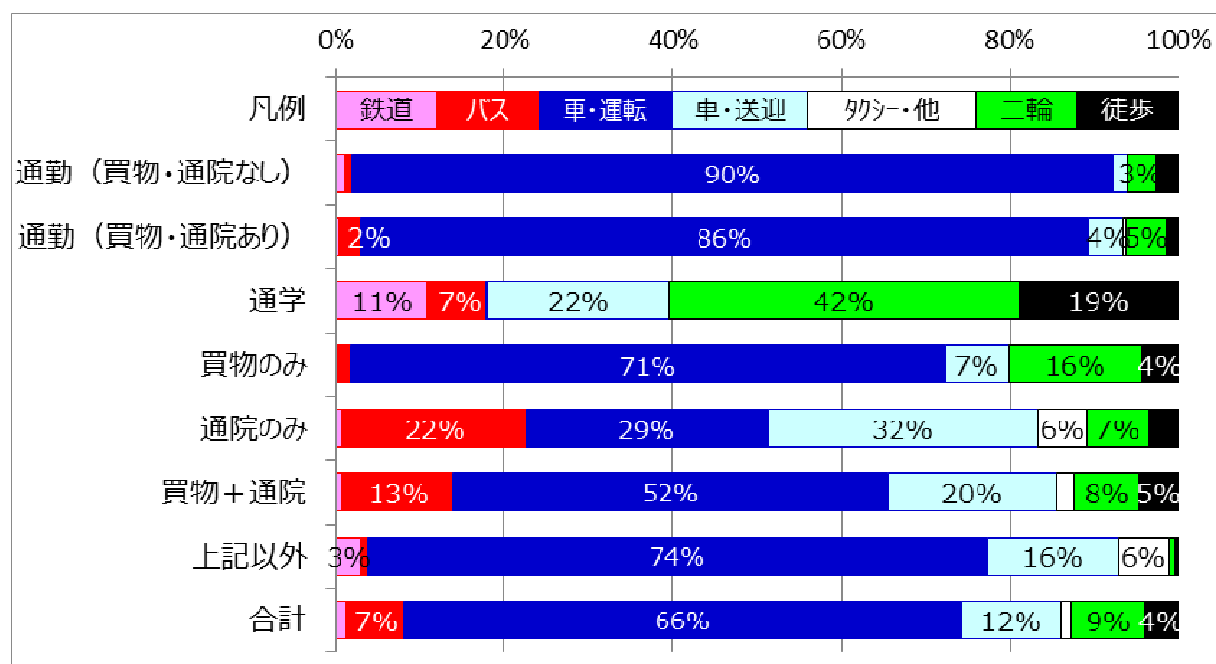
(5) 日常生活における交通手段

本市では広域交通として京阪神や東京へのアクセス機能を担う定期航空路線から交通需要の少ない地域での生活交通を担うチクタクに至るまで、地域の実情に併せて公共交通サービスが提供されている。このうち、JRの利用者(市内6駅の乗車人数)は年間約145万人、市内を走る路線バスの利用者は年間約167万人で、これらが主要な公共交通手段として、市民生活に寄与している。(P-14表-5)

しかし、1日当たりの利用者数に換算すると、JRの利用は約4,000人、路線バスの利用は約4,600人で、両者を合わせた8,600人は、市の人口(85,592人、平成22年国勢調査)の10分の1程度である。

平成19年に市全域で実施したアンケート調査(3,541世帯・8,506人から回答、脚注参照)によると、日常生活の移動において、鉄道やバスを利用している割合は8%程度に過ぎない。特に、通勤や買い物のみでは鉄道やバスの利用はほとんど見られず、鉄道の利用は通学、バスの利用は通学や通院、ならびに通院帰りに買い物するケース(買い物+通院)との結果であった。

図-15 外出目的別にみた交通手段分担率



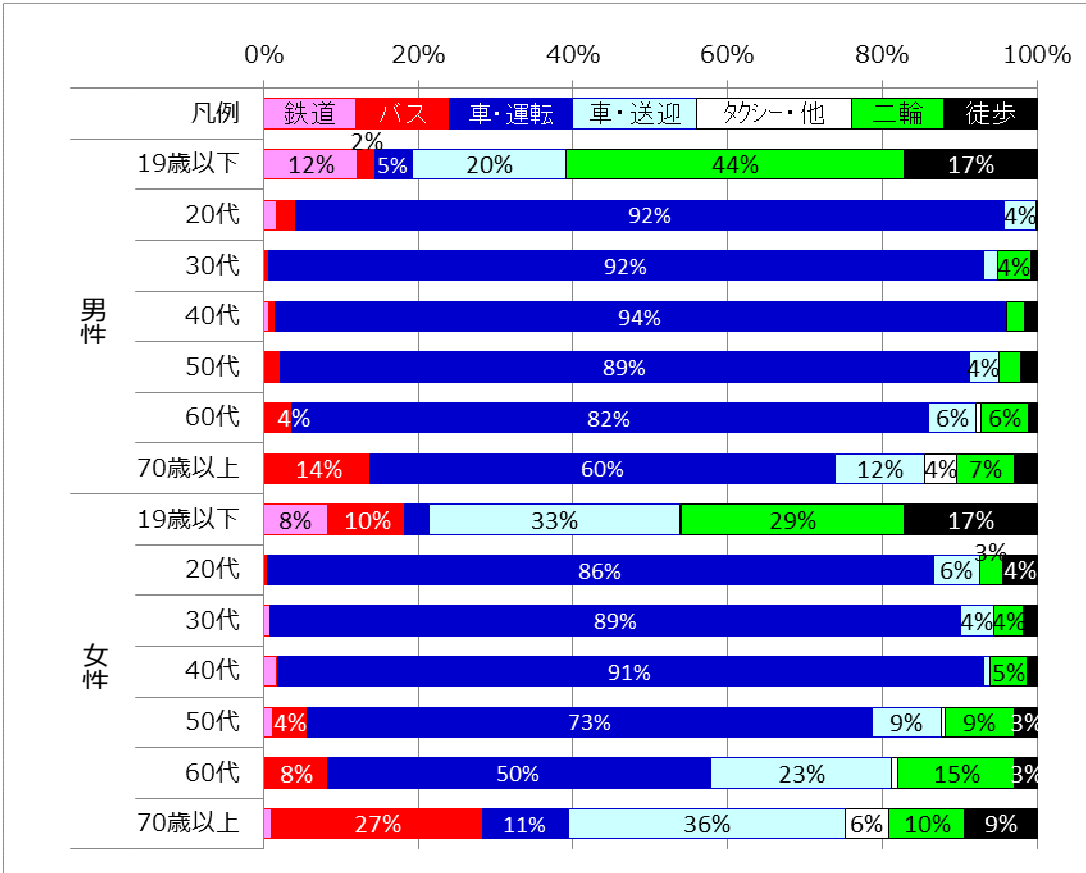
資料：豊岡市内の交通手段の利用に関するアンケート調査(平成19年実施)

脚注：この調査は市全体を対象に実施した大規模な交通実態調査である。平成19年の調査から8年が経過しているが、個人属性や外出目的の違いによる交通手段の利用特性など、傾向を分析するには大きな過誤は生じないと考えられることから、この調査のデータを用いて分析を行っている。

また、同じ調査データに基づき、性別・年齢階層別の交通手段利用状況を見ると、男性 20～50 代、女性 20～40 代の日常生活の外出には、約 90%が自動車を利用しており、鉄道やバスの利用はごくわずかである。鉄道の利用は 19 歳以下(高校生の通学)、バスの利用は 19 歳以下(児童・生徒の通学など)及び 60 代以上の男性・50 代以上の女性(買物+通院)の割合が高い。

この背景には、自動車の運転免許や自家用車の保有者の増加により、日常生活に自家用車の利用が広く浸透したことが挙げられる。これにより、公共交通の利用は自動車を利用できない 19 歳以下や高齢者が多いと考えられる。

図 - 16 性別・年齢階層別にみた交通手段分担率

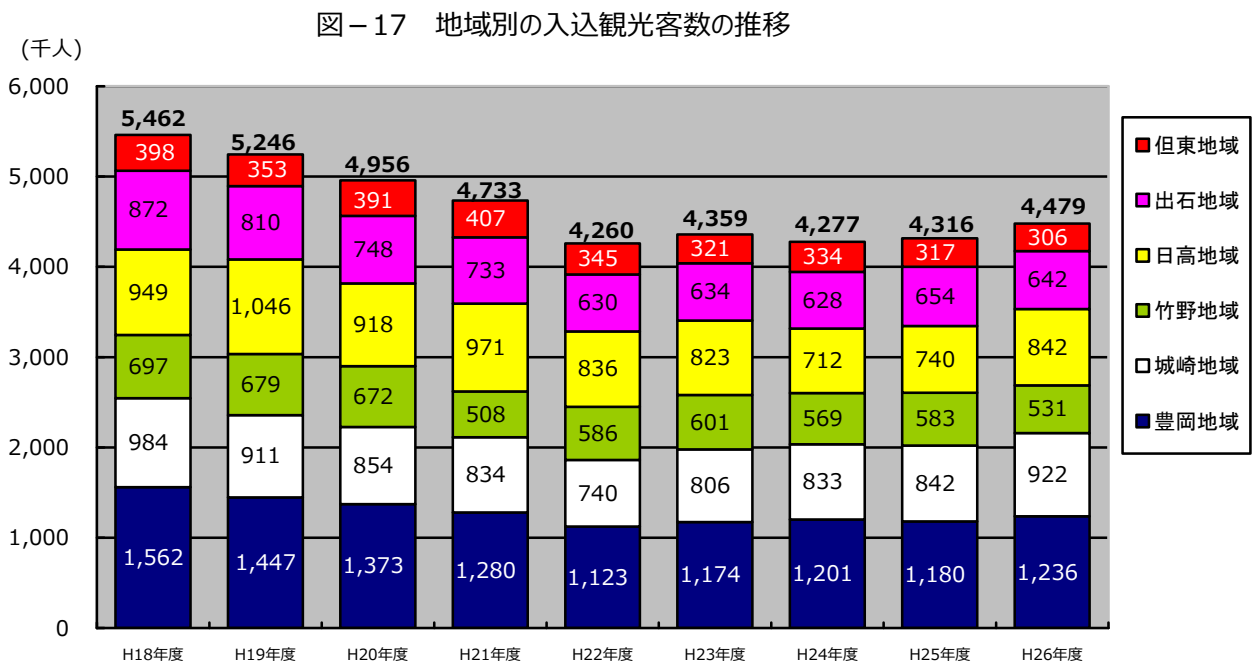


資料：豊岡市内の交通手段の利用に関するアンケート調査(平成 19 年実施)

(6) 観光客入込数

市内の観光客入込数は、平成 18 年度には 5,500 千人近くであったがその後減少傾向にあり、平成 26 年度は 4,500 千人弱となっている。ただし、平成 22 年度以降はわずかながら増加傾向にある。

平成 26 年度の観光客入込数の多い観光地は、表－6 のとおり城崎温泉(876 千人)、出石町内(315 千人)、コウノトリ文化館(297 千人)、神鍋高原(246 千人)、竹野浜海水浴場(179 千人)などである。このように各地域に主要な観光資源が分散しているため、地域別の入込観光客数は 531～1,236 千人(但東地域は 306 千人)である。



資料：豊岡市統計書

表－6 主な観光地の入込観光客数(平成 26 年度)

観光地	観光客入込数(千人)
城崎温泉	876
出石町内鑑賞	315
コウノトリ文化館	297
神鍋高原 (ゴルフ・テニス)	246
竹野浜海水浴場	179

資料：平成 26 年度兵庫県観光客動態調査報告書(兵庫県)

第3章 豊岡市における公共交通政策の経緯

3.1 コウノトリ但馬空港利用促進の取り組み

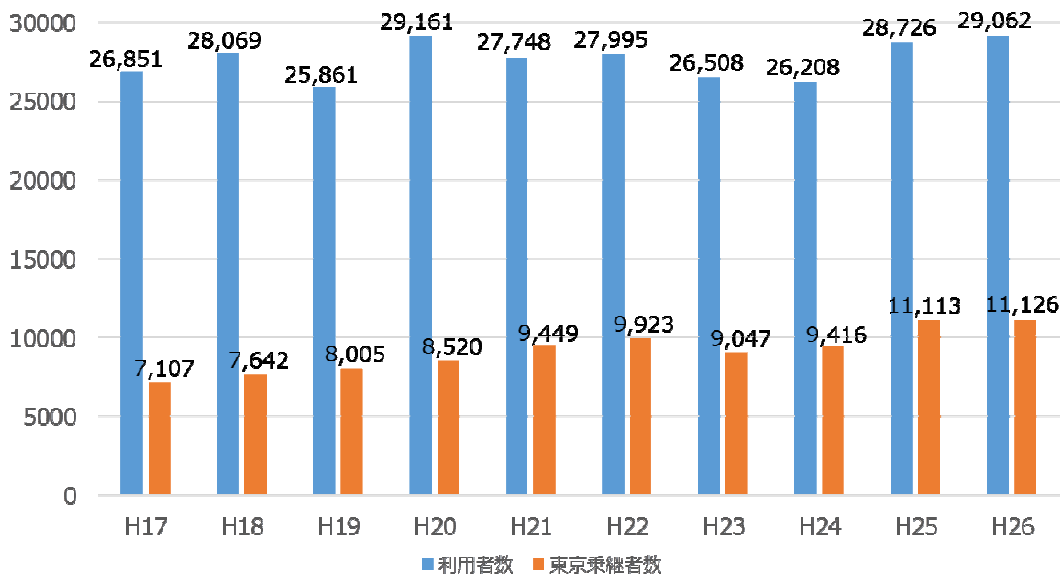
(1) コウノトリ但馬空港の現状と課題

コウノトリ但馬空港は平成6年5月18日に開港し、開港当初は1日1往復2便だったが、翌年から2往復4便の運航となった。

平成26年度は年間約29千人の利用があり、平成27年2月には開港からの利用者が50万人に達した。

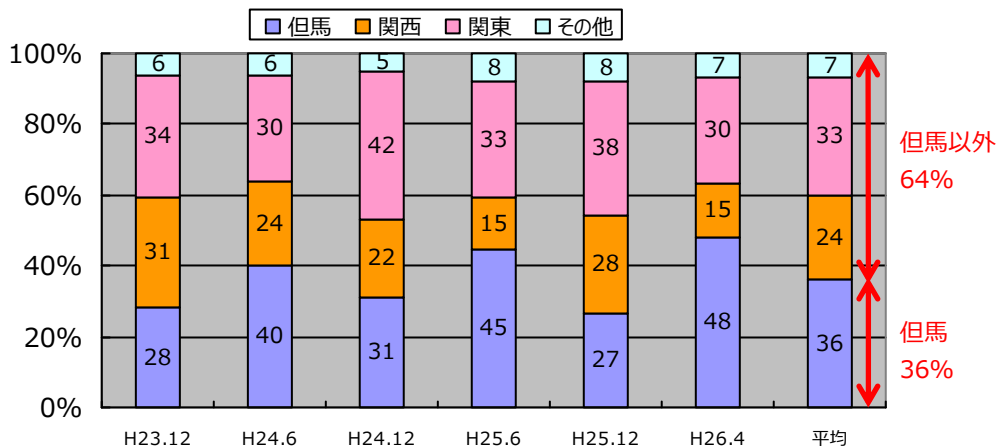
平成26年度のデータによると、コウノトリ但馬空港利用者の約4割は伊丹空港で乗り継ぐ羽田空港発着の利用者である。

図-18 コウノトリ但馬空港利用者数と東京乗継者数の推移(過去10年)



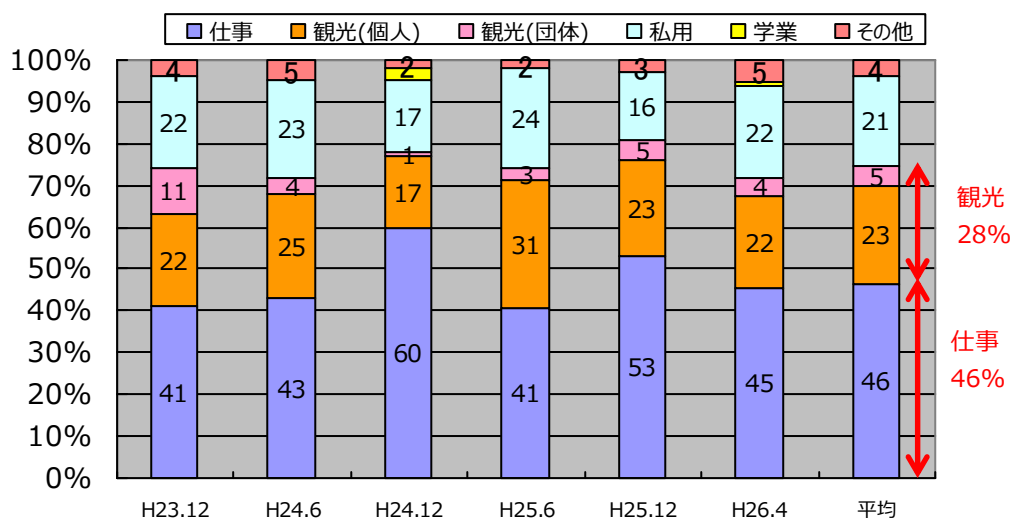
また、但馬空港推進協議会(兵庫県、但馬の市町及び関係団体で構成)が実施している年2回の利用者アンケート調査によると、利用者の36%が但馬地域および京都府北部地域(京丹後市、与謝野町)居住者、24%が関西居住者、33%が関東居住者であった。利用目的は、ビジネスが46%、観光が28%であった。

図-19 利用者の居住地構成



資料：平成27年5月 兵庫県空港政策課「コウノトリ但馬空港の利活用方策」

図-20 利用者の利用目的



資料：平成 27 年 5 月 兵庫県空港政策課「コウノトリ但馬空港の利活用方策」

コウノトリ但馬空港は定期便の航空機利用のほか、スカイスポーツや航空写真撮影の拠点として、また、大規模災害時における自衛隊の活動拠点や海上保安庁の海難救助の中継拠点として活用されている。このほか、豊岡市が空港西側広場の一部を活用して太陽光発電事業を行っている。

こうした中で、但馬空港推進協議会が中心となり、コウノトリ但馬空港の利用促進に向けた様々な取り組みが進められている。

具体的には、但馬地域の魅力を活かした大阪圏・首都圏発の旅行商品の企画、各種キャンペーン活動やイベントの実施、但馬地域居住者等への運賃助成などである。

平成 26 年 9 月には国が募集した「地方航空路線活性化プログラム」(国のモデル事業)に但馬空港推進協議会と運航事業者による利用促進に向けた共同提案(新規旅行客の開拓、欠航時における代替交通対策など)が採択され、さらなる利用促進に取り組んでいる。



但馬空港全景



現在運行されているサーブ 340B

表-7 コウノトリ但馬空港整備の経緯

年 月	概 要
昭和56年 3月	兵庫県「21世紀の生活文化社会計画」の中で地域航空システムの導入を決定
昭和62年 6月	空港基本計画を策定
昭和62年 8月	現地測量・空港基本設計調査を開始
平成 元年 2月	設置許可
平成 2年10月	本体用地造成工事着手
平成 6年 5月18日	開港 日本エアコミュータ(株)がサーブ340B型機により定期便の運航開始(但馬-大阪路線:1便)
平成 7年10月	但馬-大阪路線 2便化開始
平成13年10月	ローライザー(LZZ) 供用開始
平成14年 1月	「コウノトリ但馬空港」に愛称決定
平成16年 4月	定期乗利用客「20万人」達成
平成23年 7月	定期乗利用客「40万人」達成
平成26年 2月	東京乗継利用 年間「1万人」達成
平成27年 2月	定期乗利用客「50万人」達成

資料：平成 27 年 5 月 兵庫県空港政策課「コウノトリ但馬空港の利活用方策」

また、平成 25 年 7 月に民活空港運営法が施行され、国や自治体が管理する空港を民間が運営できるようになり、コウノトリ但馬空港では、効率的・機動的な空港運営を図るため、平成 27 年 1 月から但馬空港ターミナル株式会社による空港の一体運営が開始された。

(2) 航空路線の維持・活性化に向けた取り組み

但馬～伊丹路線は、伊丹空港を経由して全国 26 空港とつながっており、国内はもとより海外との交流に重要な広域高速交通手段である。

但馬～伊丹路線は、国内外からの誘客を促進し、交流人口の拡大による地域活性化に資するとともに、観光産業を中心とした産業振興や雇用拡大を通じて地域創生に寄与するなど、今後も重要な役割を担う路線である。

また、伊丹空港は、民間への運営権譲渡に伴い民間のノウハウを活用した多様なサービスの提供が期待されており、コウノトリ但馬空港がつながることは、賑わいを但馬地域に取り込む重要な役割を担っている。

全国幹線旅客純流動調査(平成 22 年度)によると、但馬地域・京都府北部地域を発着する航空機・鉄道利用の流動(31.9 万人/年)のうち首都圏との流動は 15.7 万人/年で約 5 割を占めており、首都圏との交流ニーズが多いことがわかる。

これらを背景として、本市では東京直行便の運航を目指し、但馬地域から首都圏への航空需要を具体的に示すために、まず、但馬～伊丹路線の搭乗率 70%を目標とする『ターゲット70(ナナマル)』大作戦(空港からの二次アクセス整備や市民等を対象とする運賃助成など)を積極的に推進している。

なお、東京直行便実現については、

- ①混雑空港である羽田空港への乗り入れ制限がある小型機について、発着可能な政策枠の確保が必要
- ②現路線で運航されているS A A B機で但馬～羽田路線運航を想定した場合、大幅な座席制限が生じるため採算が成り立たない
- ③「但馬～羽田路線」を開設する運航事業者が必要

以上3点の課題があるが、

①については、兵庫県や但馬空港推進協議会などと連携して働きかけを行った結果、「羽田空港政策コンテスト枠」が設けられ、羽田空港への小型機乗り入れ枠が確保された。

また、②については、S A A B機の経年化に伴い、但馬路線の安全で安定的な運航を維持するため、兵庫県において新型機材A T R 4 2 - 6 0 0の導入支援の事業化がなされ、順調に進めば平成30年度に就航する予定となった。兵庫県の試算によると、A T Rであれば但馬～羽田路線においても座席制限は不要で、採算を確保した効率的な運航が見込まれるとされている。

しかしながら、③については、「但馬～羽田路線」を開設する運航事業者の確保には至っておらず、継続課題となっている。

そのため、今後も運航事業者確保に向けた具体的な政策として、但馬の航空需要を具体的に示す取り組み『ターゲット70』大作戦を推進し、乗継便利用を重点に需要拡大を行うとともに、引き続き、兵庫県や但馬空港推進協議会と連携して運航事業者への働きかけを継続し、東京直行便の実現を目指している。



新型機材『A T R 4 2 - 6 0 0』イメージ図 (居住性が向上)

3.2 鉄道利用促進の取り組み

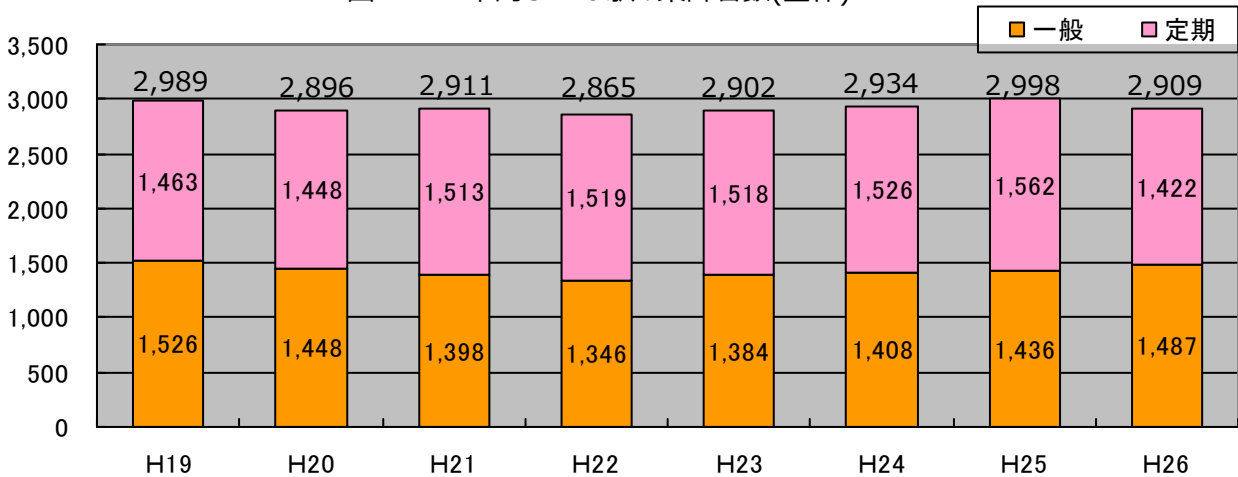
市内には J R 山陰本線が市域を縦貫するとともに、豊岡駅において京都丹後鉄道と結節しており、広域交通・都市間交通として、また、旧市町間を結ぶ市内幹線公共交通として機能している。

本市では、これまで J R や京都丹後鉄道と協調しながら、公共交通としての機能の維持、利便性や快適性の向上などに努めてきた。

(1) J R の現状と課題

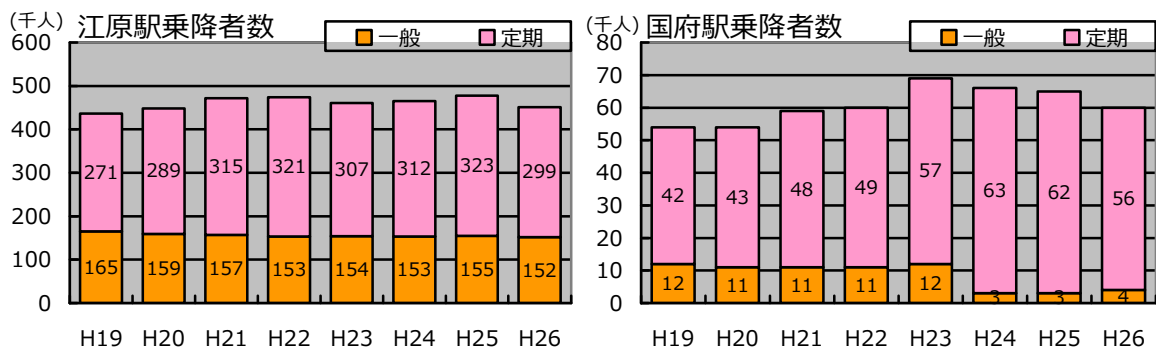
J R の利用促進策として、平成 17 年の合併以降、J R 市民号を実施してきたが、平成 23 年度で終了し、デスティネーションキャンペーンや職員による e 通勤プロジェクト、豊岡駅鉄道まつり、駅改修など新たな利用促進を展開している。

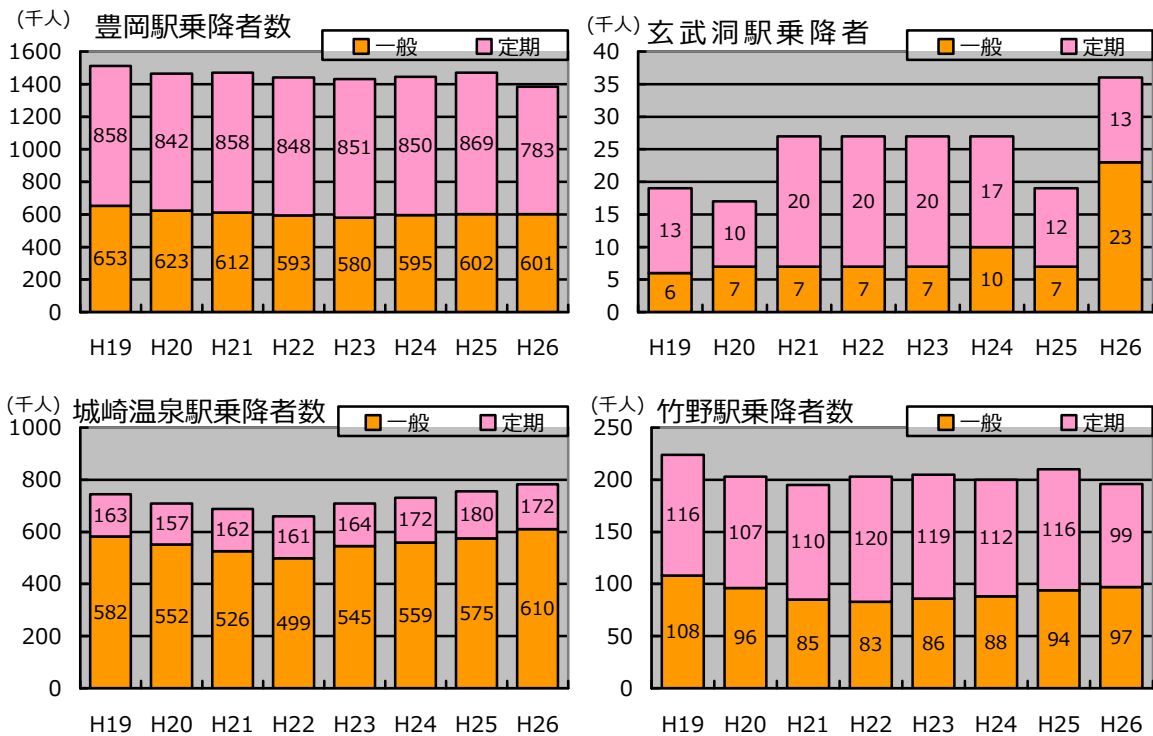
図－21 市内 J R 6 駅の乗降者数(全体)



※「一般」とは、定期券以外による利用者。「定期」とは定期券による利用者

図－22 市内 J R 6 駅の乗降者数(各駅ごと)





市内 J R 6 駅の乗降者数(図-22)を見ると、一般利用については、城崎温泉駅は増加しているが、他の 5 駅は横ばいもしくは若干の減少傾向にある。城崎温泉駅の増加は、観光客が増加したことが要因と考えられる。

一方、定期利用については、6 駅とも減少傾向にある。

J R 利用者の増加を図るため、引き続き、e 通勤プロジェクトの拡大、ノーマイカーデーの推進など生活交通としての利用促進と観光客の各種誘客施策を講じる必要がある。

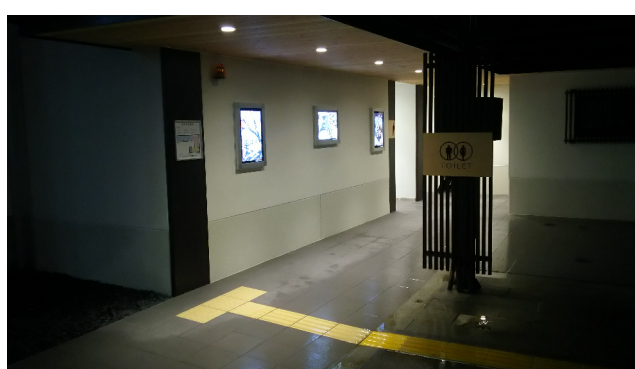
表-8 JR に関するこれまでの取り組み

時期	施策や取り組みの内容
平成 9 年	竹野駅の無人化(委託駅化、地元による駅業務の受託)
平成 17 年	新市 J R 市民号催行(平成 23 年まで)
平成 17 年 3 月 1 日	「城崎駅」を「城崎温泉駅」に名称変更
平成 20 年 8 月	普通車両に新型車両 223 系を導入 安全性と居住性、バリアフリーが大幅に改善
平成 22 年 11 月 7 日	特急「はまかぜ」新型車両(189 系気動車)運行開始
平成 22 年	豊岡駅東西連絡橋一部改良(バリアフリー化)
平成 23 年 2 月 13 日	豊岡駅新駅舎完成
平成 23 年 3 月 12 日	特急「北近畿」を特急「こうのとり」に愛称変更 特急「こうのとり」・「きのさき」新型車両(287 系電車)運行開始

平成 24 年 3 月 17 日	豊岡駅前広場完成 玄武洞駅が通過対象駅に変更
平成 27 年 3 月 14 日	利用に応じた特急列車運行区間の見直し ・特急「きのさき」京都～城崎温泉間増発 ・特急「こうのとり」・「きのさき」一部運行区間見直し (早朝・夜間の豊岡～福知山間運行取り止め)
平成 27 年 4 月	特急「こうのとり」などに 289 系車両が導入 京阪神からの特急がすべて新型車両で高い居住性、およびバリアフリー対応になった
平成 27 年 10 月 24 日	鉄道・バスふれあい祭りの開催
平成 28 年 2 月 25 日	城崎温泉駅トイレ改修



新型車両導入と同時に愛称名を『北近畿』から『こうのとり』へ変更



平成 28 年 2 月 25 日完成の城崎温泉公衆トイレ
(地元切り絵作家の作品を展示)

(2) 京都丹後鉄道の現状と課題

昭和 57 年 9 月に宮津～福知山間を運行する鉄道として宮福鉄道(株)が設立、平成元年 8 月に北近畿タンゴ鉄道(株)に社名変更、翌平成 2 年から新たに第 3 セクター鉄道として宮津線(豊岡～西舞鶴)の運営も行っていった。その後、利用客の減少から経営が悪化、北部地域総合公共交通検討会(K T R あり方検討会)など、沿線自治体と一緒にあって対策を講じてきたが、利用者数の減少に歯止めがかからず、平成 26 年 12 月に沿線自治体で「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、上下分離方式による運営を行うこととした。

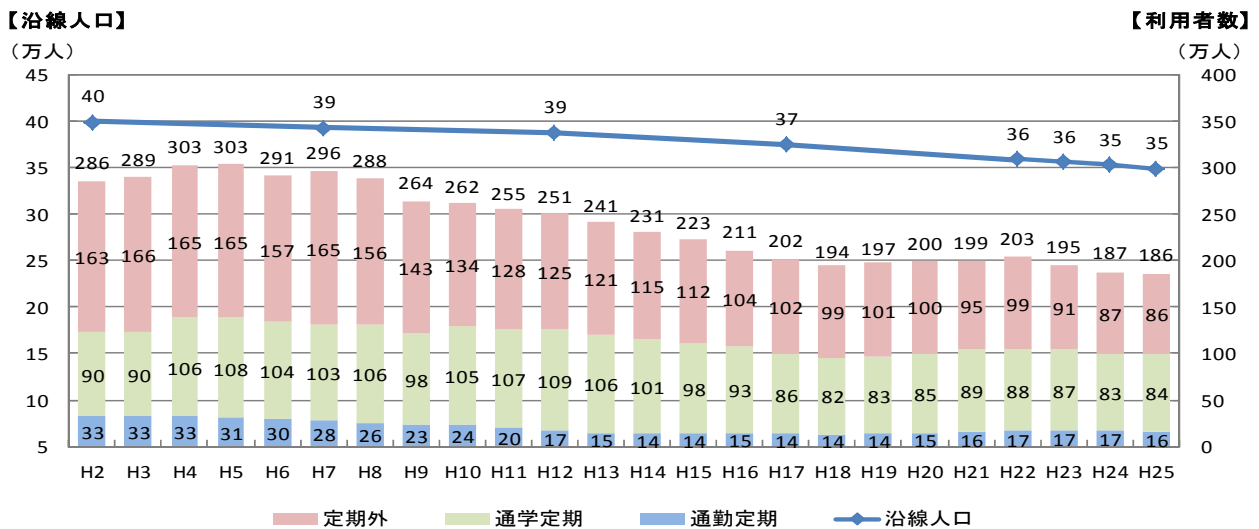
列車の運行を WILLER ALLIANCE(株)のグループ会社である WILLER TRAINS(株)が行い、線路・電路、駅舎などの管理を北近畿タンゴ鉄道(株)が行う京都丹後鉄道として平成 27 年 4 月 1 日に運行を開始した。

表-9 京都丹後鉄道の沿革

時 期	沿 革
昭和 57 年 9 月 22 日	宮福鉄道株式会社設立
昭和 63 年 7 月 16 日	宮福線営業開始

平成元年8月1日	宮福鉄道株式会社を北近畿タンゴ鉄道株式会社に社名変更
平成2年4月1日	宮津線(豊岡～西舞鶴)営業開始
平成8年3月16日	宮津～福知山間電化・高速化開業
平成21年2月28日	新福知山駅開業
平成22年2月6日	但馬三江駅リニューアル 愛称をコウノトリの郷駅へ
平成25年10月31日	北近畿タンゴ鉄道運行会社募集開始
平成26年5月8日	最適提案事業者の発表 WILLER ALLIANCE(株)に決定
平成26年7月14日	WILLER TRAINS(株)設立
平成26年12月19日	北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画を国土交通大臣へ送付
平成27年3月11日	鉄道事業再構築実施計画の国土交通大臣認定
平成27年4月1日	『京都丹後鉄道』として運行開始

図-23 沿線市町の人口と利用者数の推移



資料：北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画



丹後あかまつ号、丹後くろまつ号、丹後あおまつ号
京都丹後鉄道のシンボル列車



特急タンゴディスカバリーを改修した京都丹後鉄道の特急列車
(『はしだて号』として京都駅までJR線も運行)

平成 27 年 3 月、WILLER TRAINS(株)は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する鉄道事業再構築実施計画を提出し、国に認定された。

計画の中に記載されている経営改善事項については下記の 4 点である。

- ①安全な輸送サービスの確保
- ②集客・増客対策の実施
- ③経営合理化の推進
- ④公共交通ネットワークの改善

今後は WILLER TRAINS(株)、北近畿タンゴ鉄道(株)、沿線自治体が一体となって、更に利用促進に取り組んでいく必要がある。

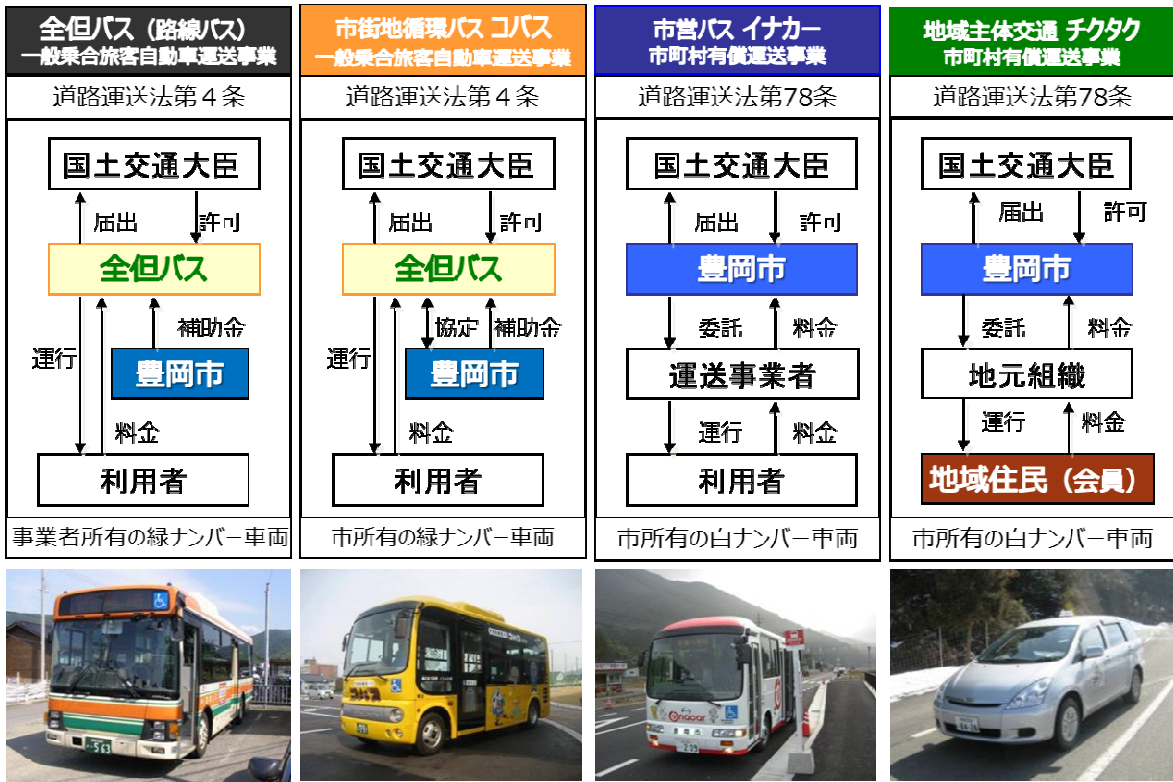
図-24 京都丹後鉄道路線図



3.3 バス交通利用促進の取り組み

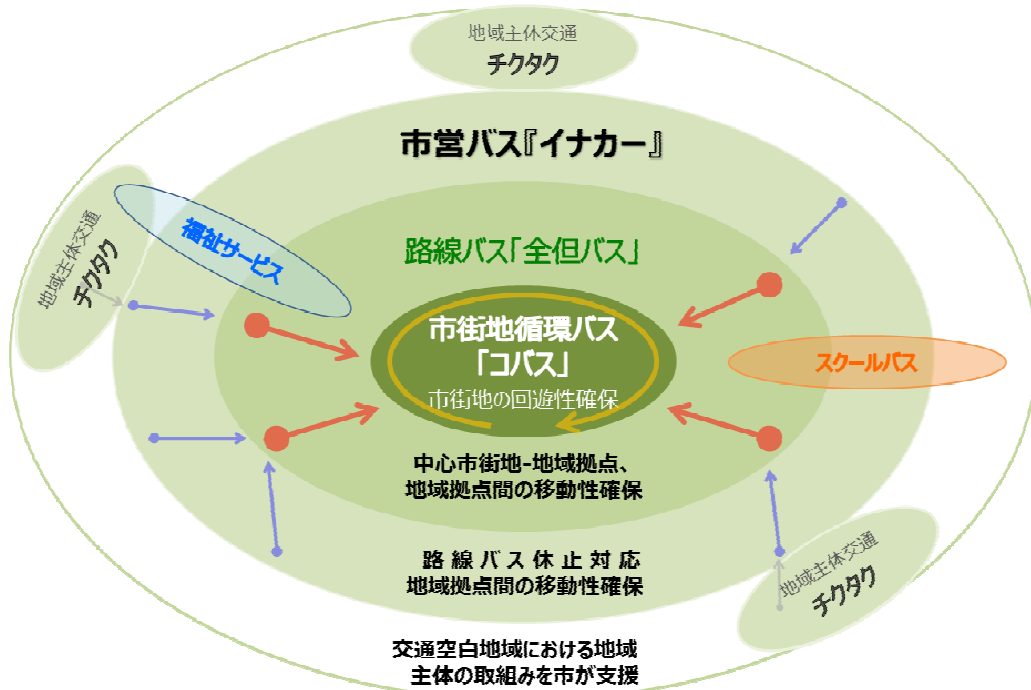
(1) 市内を走るバスの種類

市内には下記 4 種類のバスがそれぞれの役割を持って運行している。



それぞれの役割については表-3(P-12 参照)に記載している。

図-25 市内バス交通体系のイメージ



(2) 路線バス(全但バス)の現状と課題

市内には、路線バス(全但バス)が 10 路線で運行されている。ほとんどの路線が地域拠点(旧町中心地)と J R 各駅を結んでおり、全ての路線が直通もしくは乗換えで J R 豊岡駅に通じている。

各路線の過去 5 年の利用者数は図 - 26、27 のとおり。

図 - 26 市内路線バス(全但バス)利用者数の推移(全体)

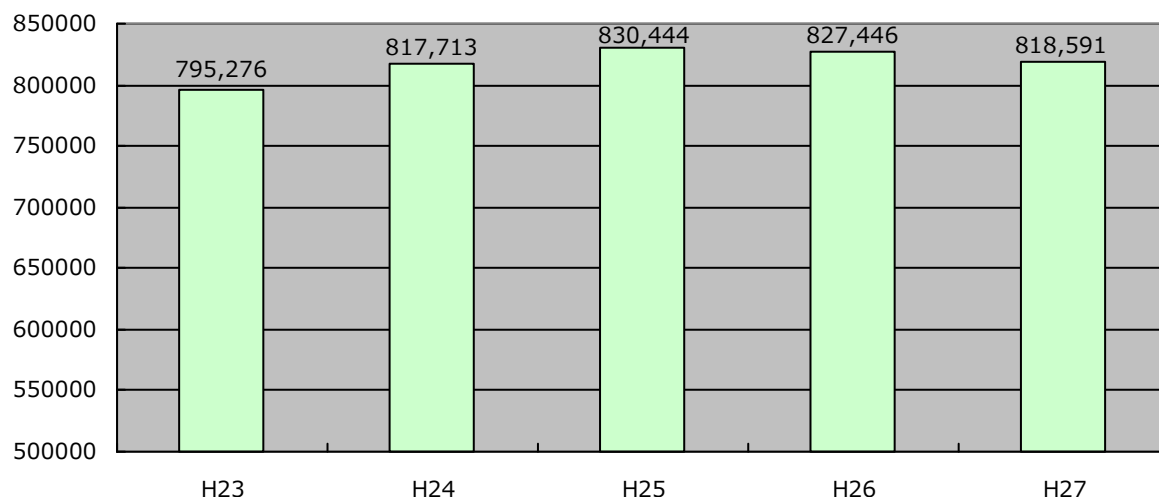
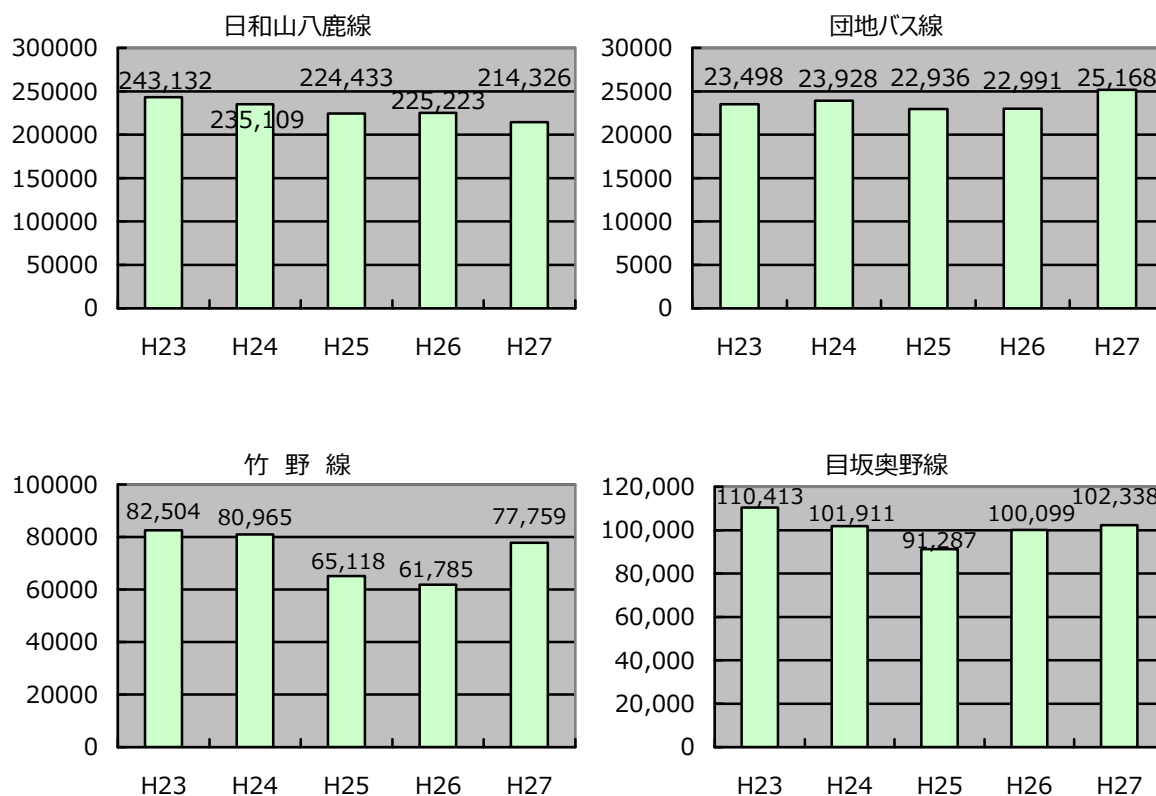
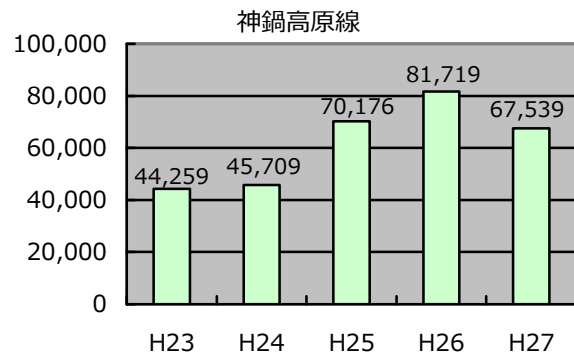
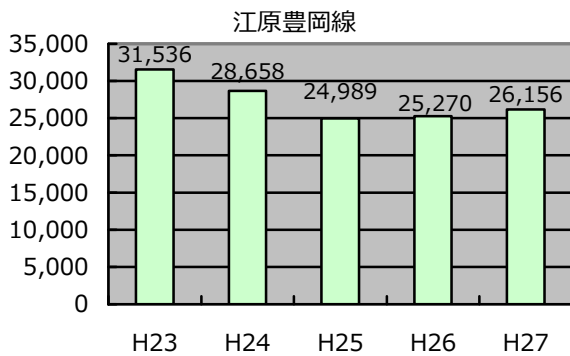
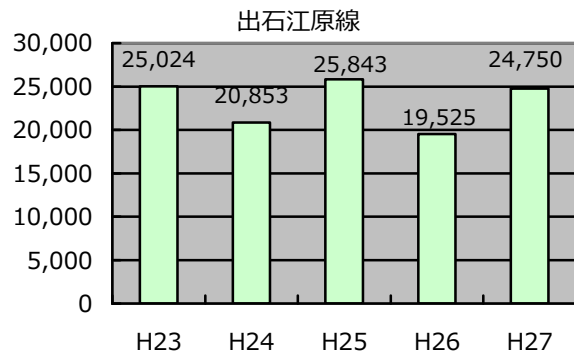
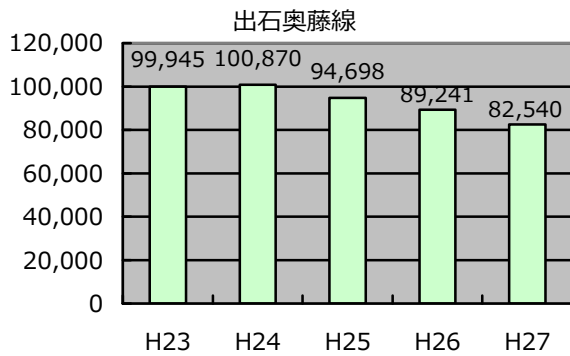
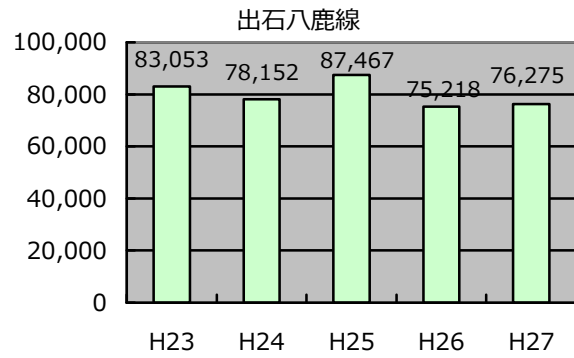
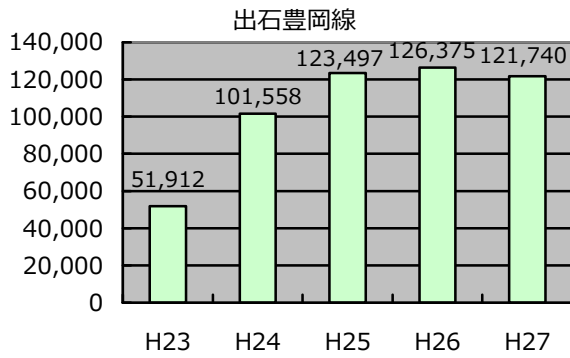


図 - 27 市内路線バス(全但バス)利用者数の推移(各路線ごと)





市内全体の路線バスの利用者数を見ると過去 5 年は 80 万人前後で推移しており、平成 25 年をピークに少しずつ減少している。路線ごとの利用者数を見てみると、団地バス線は増加、出石豊岡線、神鍋高原線は平成 27 年は減少しているものの増加傾向にある。神鍋高原線は、後述で解説するが、上限 200 円バスの取り組みの効果、出石豊岡線については、城崎温泉から出石への観光客の移動増加がひとつの要因であると考えられる。

他の 7 路線については、豊岡市街地と周辺地域を走る路線で、周辺地域の人口減に伴う利用者減と考えられるが、竹野線、目坂奥野線、江原豊岡線は近年、微増の傾向にある。

今後は、神鍋高原線の取り組みをどのような形で展開していくか、そして現在ある路線をどのように維持させていくかが大きな課題である。

(3) 市営バス『イナカー』の現状と課題

平成 19 年、全但バス(株)より市内 26 路線のうち 11 路線の休止申し出を受け、市では以下に示す公共交通の確保方針(表-10)を決め、平成 20 年 10 月 1 日から休止路線を中心に市営バス『イナカー』を運行している。

運行当初は 13 路線で運行し、プロポーザルによる総合評価方式で路線ごとに運行事業者を選定した。

現在は 5 路線を廃止し、8 路線で運行している。

表-10 公共交通の確保方針

1. 「市民の足を守る」を基本理念とする
公共交通を社会資本と捉え、通院や買物など日常生活に必要な公共交通サービスを確保する
2. 地域の需要や特性に応じた運行とする
規模の適正性、運行の効率性、事業の持続可能性などの視点から、地域の需要や特性に応じた輸送サービスを選択する
3. 地域で支え合う持続可能な公共交通とする
現利用者のみならず地域住民あがての取組みにより、公共交通の持続可能性を高める(サービス水準と負担の組合せは地域の選択)
4. 継続的に事業の評価と見直しを行う
事業の計画・実施のみならず、全市統一的な指標により評価し、見直しを含めた管理を継続的に行い、事業の質の改善・向上を図る

表-11 イナカー路線一覧(廃止路線含む)

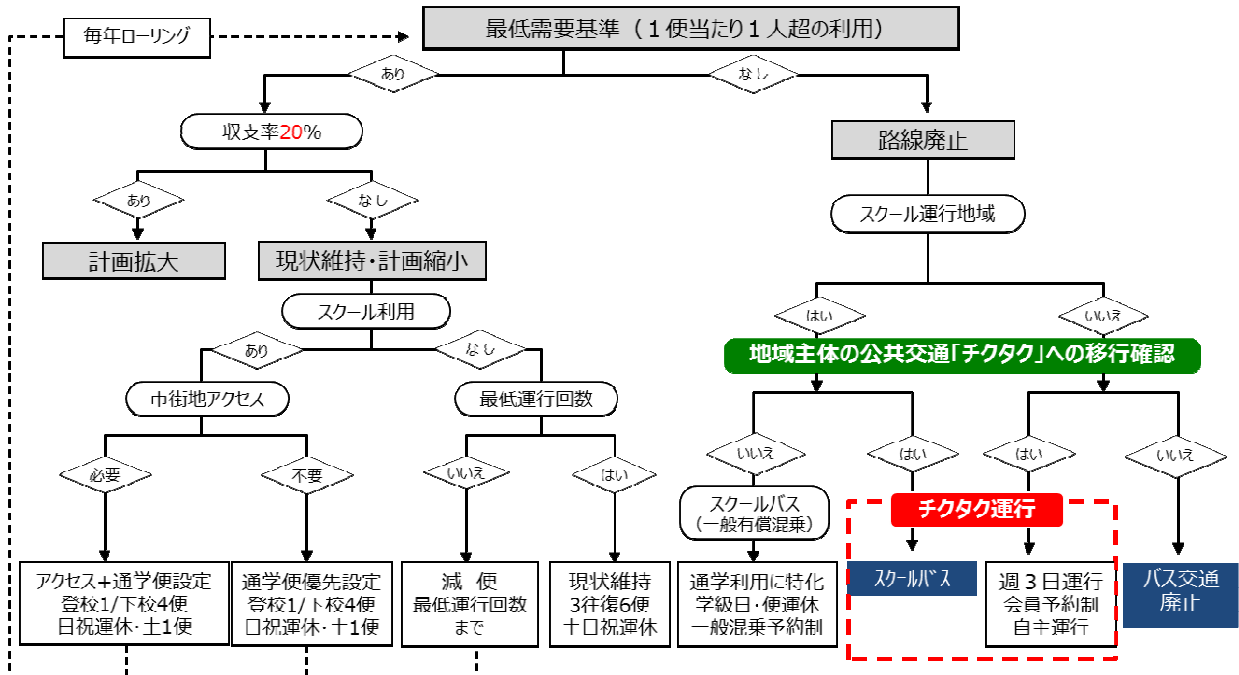
	路線名	系統数	継続・廃止
1	気比三原線	1 系統	継続
2	赤石線	1 系統	継続
3	竹野海岸線	6 系統	継続
4	竹野三原線	1 系統	継続
5	床瀬線	2 系統	継続
6	八代線	1 系統	継続
7	三方線	3 系統	継続
8	河野辺線	5 系統	継続
(9)	宇日日和山線	1 系統	H22.4 廃止
(10)	奥山線	1 系統	H23.8 廃止
(11)	奥小野線	1 系統	H23.9 廃止
(12)	合橋資母高橋線	4 系統	H22.12 3 系統廃止 H23.12 1 系統廃止
(13)	天谷佐々木線	5 系統	H26.3 廃止

図-28 イナカー運行路線図



路線バス休止対策として運行することとなった市営バス『イナカー』については、“地域で守る公共交通”の観点から、1年ごとに実施する路線評価と見直しの仕組みを構築した運行計画見直しフロー図を作成している。

図-29 イナカー運行計画見直しフロー図



表－12 市営バス「イナカー」路線評価基準

1 需用種別
乗合型の公共交通としての健全性を示す指標 「多様な主体の移動手段として利用されているか」 ※特定の児童生徒の登下校のみの場合は、スクールバスへ転換
2 最低需要基準
イナカーとして運行する最低の需要基準(路線存廃の基準) 「乗り合って利用されているか」 ※1日の最低運行回数3往復6便において1便あたり1人を維持
3 市負担上限額(収支率)
事業の採算性、運行計画の妥当性を示す指標 「地域全体で利用されているか」 ※市負担上限額＝運行経費の20%を運賃収入で賄う

【利用者の推移と1便あたり乗車数】

現在運行を継続している8路線の実績を見ると、気比三原線・竹野三原線・八代線以外は、当初から数年は減少傾向にあったが、平成24・25年度頃から利用者数は増加している(図－30)。これは“ウォーキング＋イナカー利用”“公民館事業のイナカー利用”など地域を上げての利用促進事業が功を奏している。今後もこういった取り組みが広がって行くことがイナカー存続に直結するものと思われる。

竹野三原線においても、平成26年度からイナカーを利用した公民館事業などの取り組みが行われているが、利用者数は減少傾向となっている。

気比三原線・八代線は、一部の住民の利用促進の取り組みは見受けられるものの、利用者の増加には繋がっていない。

図－30 イナカー路線別利用者数の推移(年度は10－9月で集計)

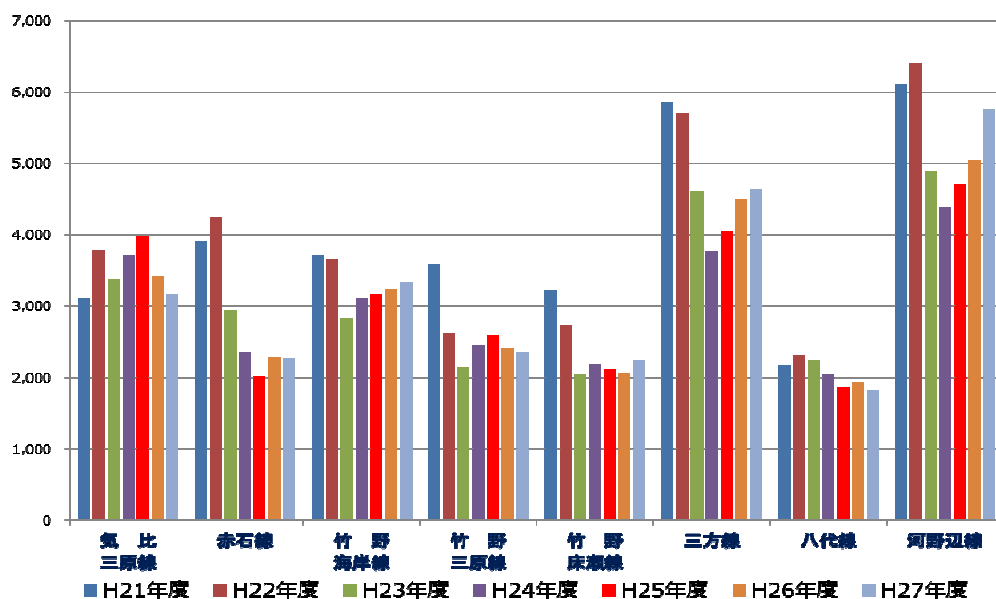
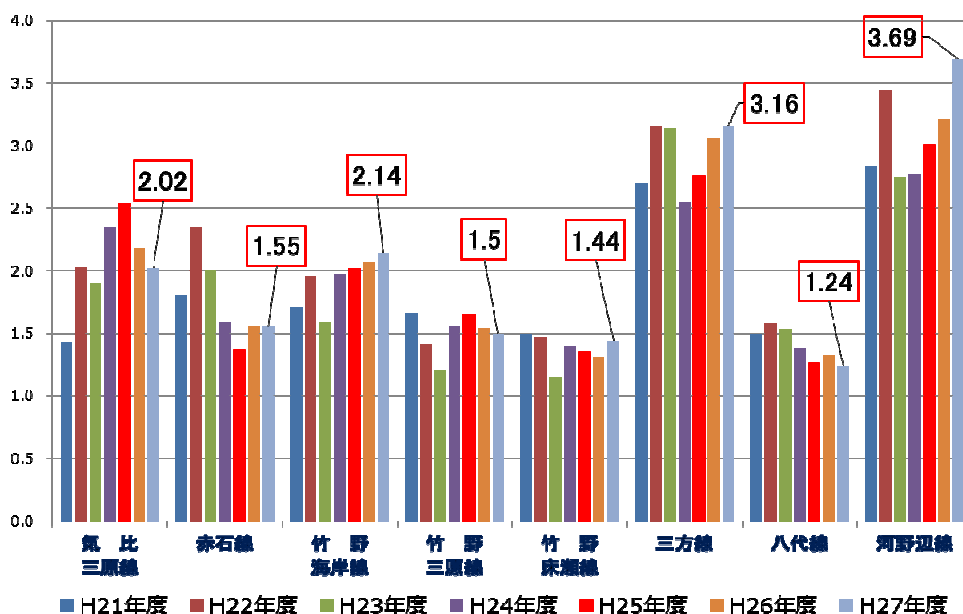


図-31 イナカー路線別最低需用基準の推移(年度は10-9月で集計)



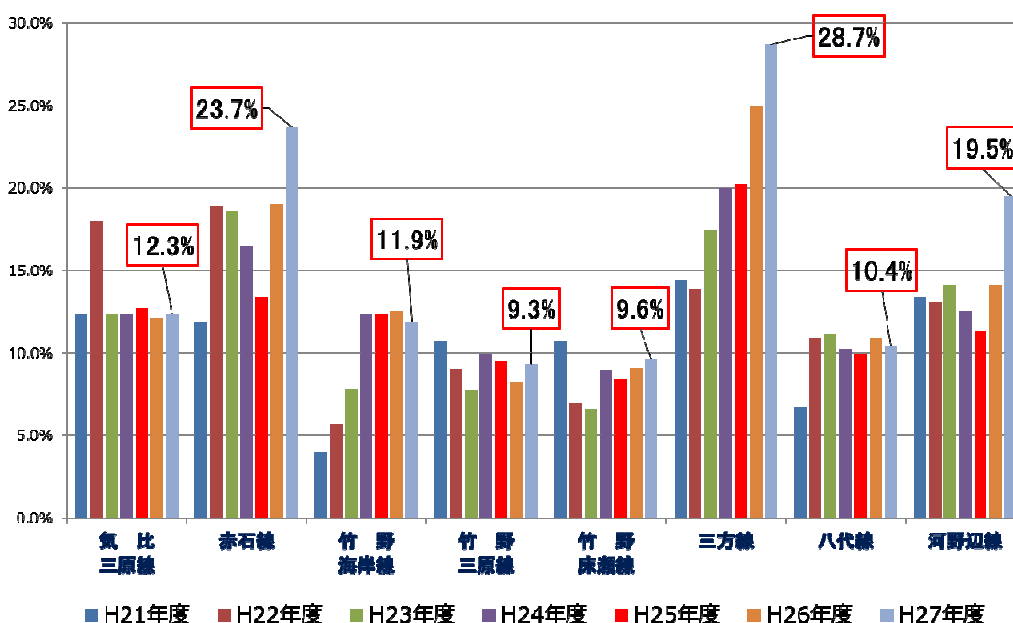
【収支率】

平成 27 年度の収支率(図-32)を見てみると、利用者数の多い三方線は 28.7%、河野辺線は 19.5% となっており、市の路線評価基準から事業の採算性、運行計画が妥当であると考えられる。

赤石線は、利用者数は減少しているものの、運行事業者の経営努力による運行経費の減少により、収支率は 23.7%となっている。

他の 5 路線については近年、多少の増減はあるものの、おおむね 10%前後で推移している。

図-32 イナカー路線別収支率の推移(年度は10-9月で集計)



イナカーを運行している地域は、ほとんどが市の周辺部で、人口減少や高齢化の著しい地域である。今後、運行基準の見直し、チクタクへの移行などが課題となっている。



(4) 地域主体公共交通『チクタク』の現状と課題

市営バスイナカー廃止地域や交通不便地域(公共交通のない地域)の対応策として、「地域の地域による地域のための公共交通」として、地域主体公共交通『チクタク』を運行している。

地域で運営協議会を設立し、予約事務や運転など地域で運営している。地域住民の移動手段を確保するための地域の主体的な取組みを市が間接的に支援する仕組みで、平成 22 年 11 月から平成 23 年 3 月まで市内出石町福住地域の一部で実証実験を行い、平成 23 年 4 月から本格運行を始めた。

表-13 チクタクの概要

事業主体	豊岡市
運行委託先	地域の運営団体
車両	市公用車を無償使用
運転手	ボランティア運転手を地域で確保
事務員等	運行管理者、事務員を地域で確保
利用者	地域住民(会員登録)
ダイヤ	地域で決定(週3日運行)
停留所	地域で決定(地区内フリー降車)
運賃	100-200円(豊岡市有償旅客運送条例)
運行方法	定時定路線(完全予約制)

現在、チクタク奥山(出石町福住地域)、チクタク資母(但東町資母地域)、チクタクひぼこ(出石町小野地域)、チクタク合橋(但東町合橋地域)の4地域で運行している。

図-33 チクタク路線図

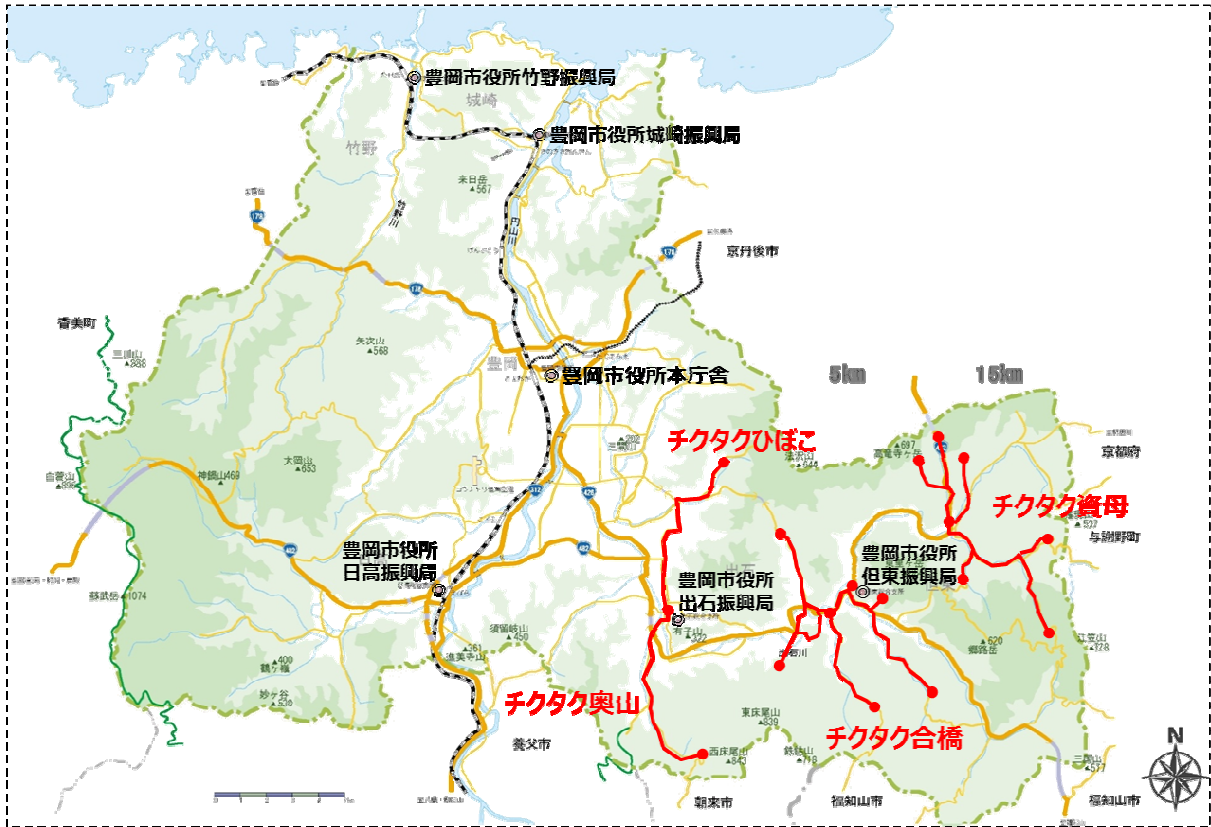


図-34 チクタク事業のしくみ

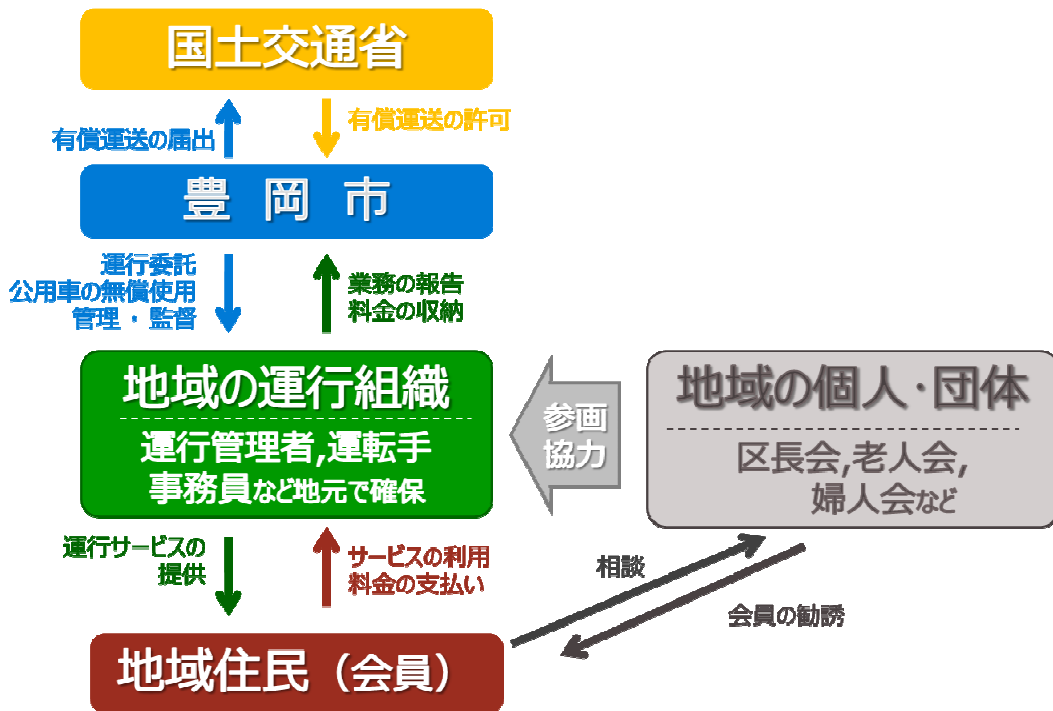
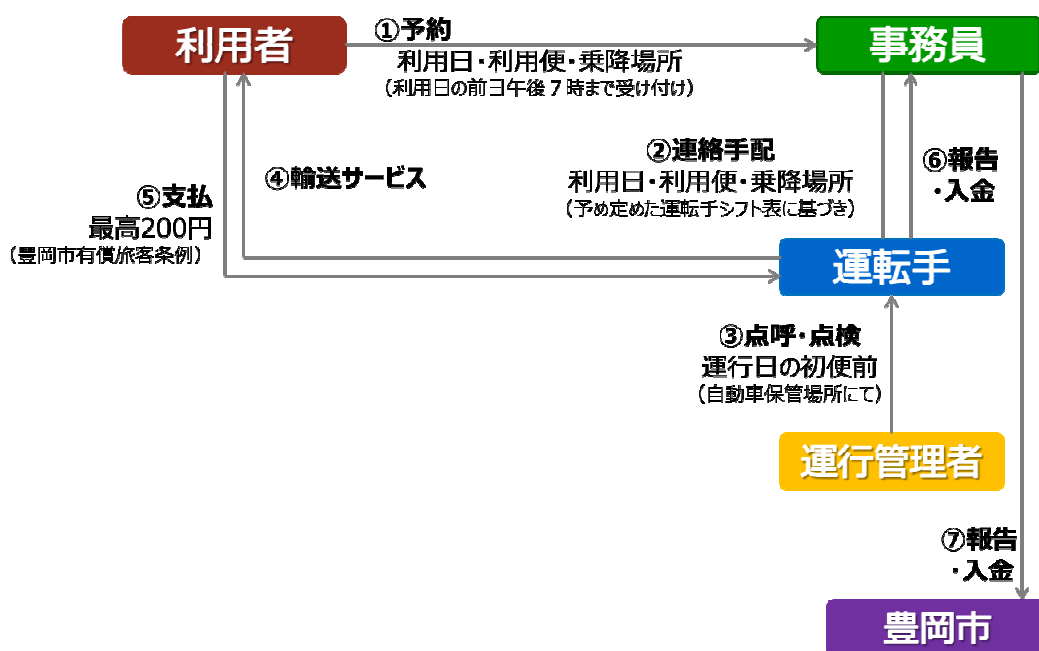


図-35 チクタク運行のしくみ



ボランティア運転手については、各運営協議会 9～20 人の方が従事、予約受付・料金管理を行っている事務員についても地域の方がされており、4 地域とも順調に運行している。

運転手、事務員などによると、利用者からは好評を得ている。主な理由としては①実利用者のニーズに対応した細かい行先設定②ドアツードアに近いサービス③身近さ、親近感(運転手、事務員が地域の方)である。

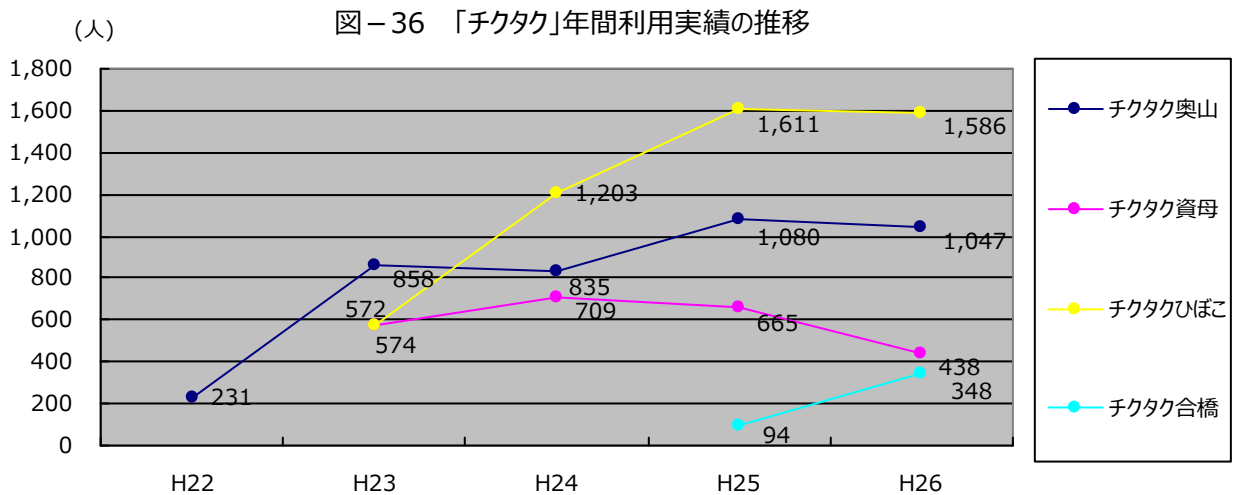
運行日数や系統数が違うため、単純に比較できないが、イナカーの運行時と比較すると、利用者数は、各路線とも 4 から 7 倍に増加している。

運行経費については、平成 26 年ベースで比較するとイナカーの年間運行経費 1 路線あたり 5,180 千円に対し、チクタクは年間 1 路線あたり 1,083 千円と約 5 分の 1 となっている。

今後の課題としては、運営スタッフの高齢化に伴う次世代への引き継ぎ、ボランティア運転手・事務員の確保、公共交通空白地有償運送(注)への移行などがある。地域主体公共交通「チクタク」を将来にわたって維持するためには、運営スタッフの育成が急務である。

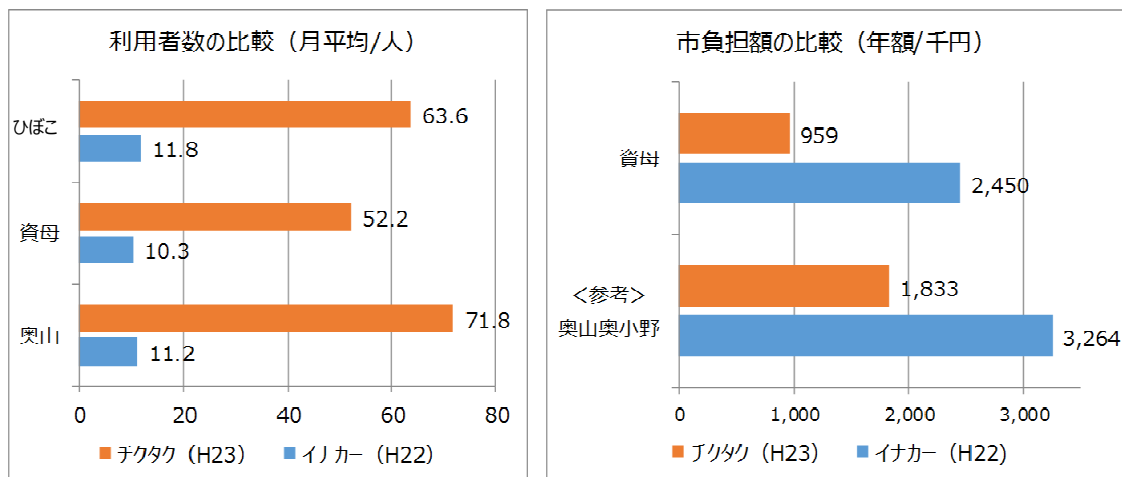
(注) 公共交通空白地有償運送とは

道路運送法第 7 8 条第 2 項に定める自家用有償旅客運送のうち、道路運送法施行規則第 4 9 条第 1 項第 2 号に定める運送で、タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、自治会や NPO 等の地元に着した団体が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う輸送サービスをいう。



※チクタク奥山…平成 22 年 11 月運行開始、チクタク資母…平成 23 年 5 月運行開始
チクタクひぼこ…平成 23 年 7 月運行開始、チクタク合橋…平成 25 年 12 月運行開始

図-37 チクタクとイナカー利用者数と市負担額の比較



注) イナカーとチクタクの運行便数は同一ではない

注) 市負担額 = 運行経費 - 運賃収入
奥山・奥小野線は運行形態が異なるため単純比較はできない

(5) 市街地循環バス『コバス』の現状と課題

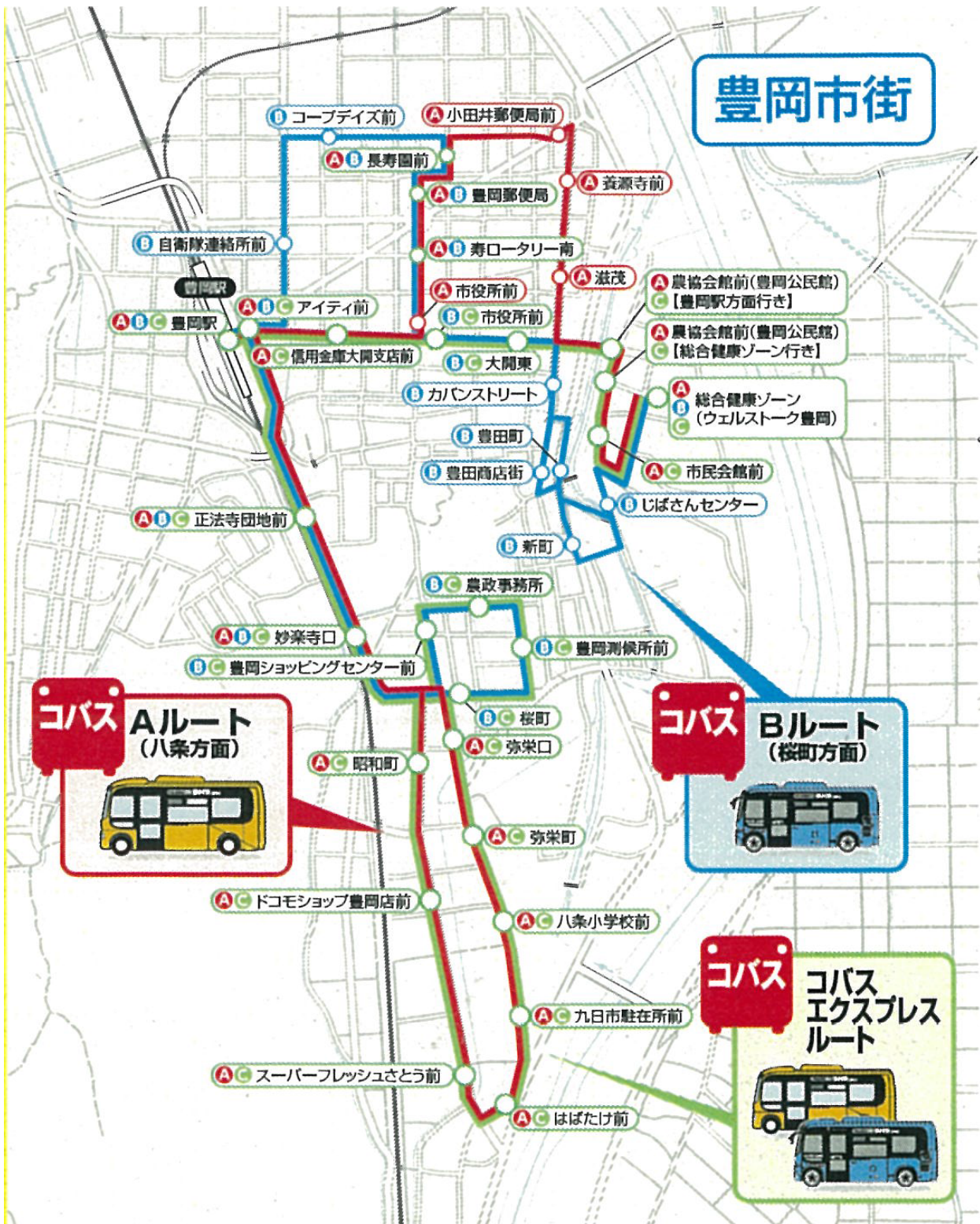
市街地循環バスの運行は、

- ① 中心市街地の賑わいの創出
- ② 移動に制約のある市民の社会参加の促進
- ③ まちなかの公益公共施設へのアクセス向上
- ④ 交通渋滞の緩和
- ⑤ 地球環境の保全

以上 5 つを基本目標とし、平成 15 年 11 月 26 日から運行を開始した。

当初の実証運行は、車両 2 台による運行で、運賃は大人 100 円、小人 50 円とした。

図-38 コバス路線図



表－14 コバス路線検討の経過

時 期	変 更 内 容
H15.11.26	車両 2 台による「1 方向」運行 平日 24 便・土日祝 20 便で 30 分間隔の運行 運賃大人 100 円、小人 50 円 ※運賃は現在も変更なし
H16.10.20	「逆まわりコース」を導入、1 時間ごとの双方向運行とする 高齢者・障がい者から要望のあった低床型バスを新規導入
H17.11.25	生田通の運行を取りやめ、し八条地区を追加拡大した 運行便数は平日 14 便、土日祝 12 便とする
H18.11.25	主要な停留所では運行間隔 3 0 分とする 桜町、八条地区の公共交通空白地域の利便性向上を目的に別ルート設定 平日運行を 4 便、土日祝の運行を 2 便増便し、平日の始発を 8 時、最終便を 17 時 30 分に拡大
H19.7.1	障がい者多機能施設に通所している方の利便を図るため、施設前にバス停を新設
H21.10.1	社会実験として市街地通勤バス「コバスエクスプレス」を朝夕各 1 便の運行開始 市内を発着地とする全但バスや J R、K T R の定期券所持者の運賃無料化
H22.4.1	発着点を「じばさんセンター」から「総合健康ゾーン」に変更 新たに低床型バス「日野ポンチョ」を導入
H24.4.1	豊岡駅前広場の開設にあわせ、コバス全便を駅前広場に乗り入れ
H25.4.1	「コバスエクスプレス」の運行ルートを八条・桜町方面経由に変更
H26.4.1	「A ルート」を一部変更し、「市民会館前」バス停を新設

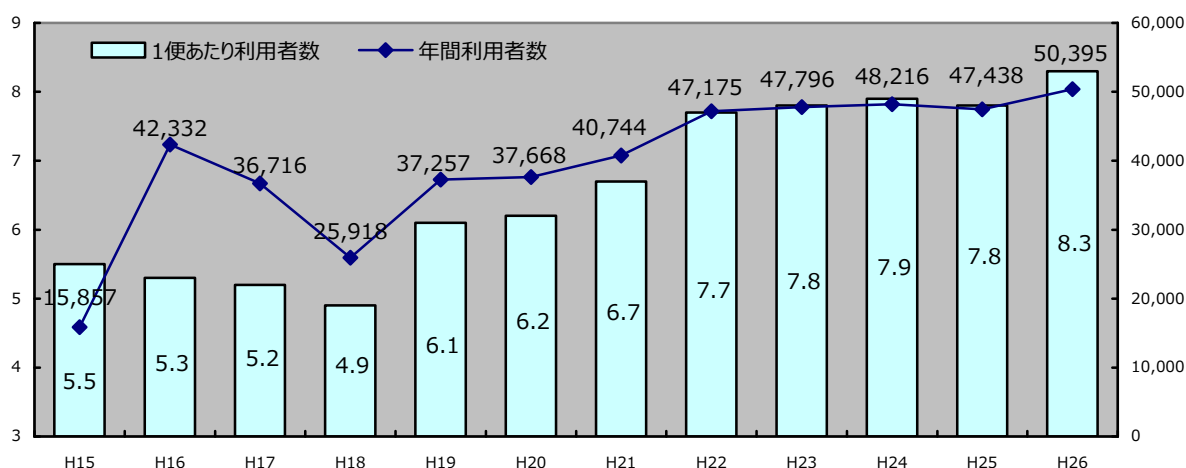


A ルートを走る黄ポンチョ



B ルートを走る青ポンチョ

図－39 コバス年間利用者数と1便あたり利用者数の推移



年間利用者数について、運行開始から数年間は減少傾向にある。これは、目的地の設定がニーズにあっていなかったこと、運行時間が不規則であったことが要因と考えられる。

平成19年からは年間利用者数、1便あたり利用者数ともに増加している。これは、パターンダイヤの導入とニーズにあった目的地設定によるものと考えられる。

今後の課題は、更なる利用者数の増加策として、市民の生活ニーズにあったルート設定、利用者の多い商業施設前でのバス停設置、市街地の観光名所周遊のルート設定などがある。

(6) 神鍋高原線上限200円バス社会実験の取り組み

市内日高地域の中心地であるJR江原駅と神鍋高原を結ぶ全但バス神鍋高原線では、利用者が減少を続ける中、地域の生活に必要な路線バスの運行を継続していくため、平成23年10月から運賃の上限を200円(同路線の従前の最高運賃は680円)とする社会実験を実施した。

社会実験は、単に運賃の上限を200円に割引くのではなく、「運賃単価(最大680円⇒上限200円)は下がっても、利用者数(H22実績63,204人⇒利用者数目標121,000人)が増加して、実験前と同等の運賃収入(H22実績17,407千円と同等)を得る」を目標とし、それを達成するために、次のようなスキームで地元、運行事業者、自治体の三者が一体となって取り組んだ。

図-40 社会実験のスキーム

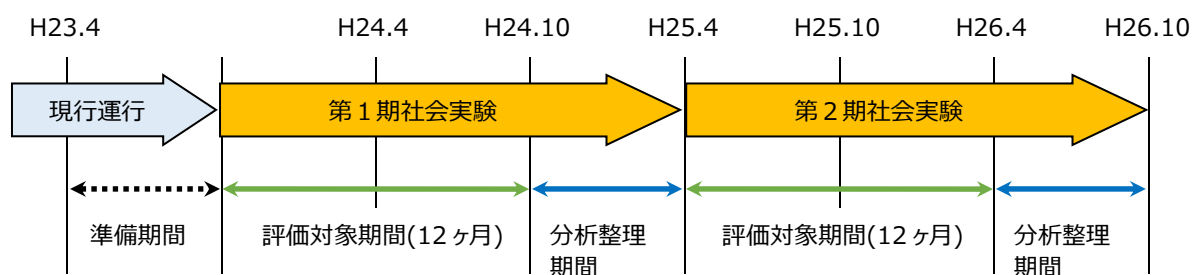


地元利用促進組織の立上げと協定書の締結

- ・社会実験の目的と目標の共有
- ・役割と責任の明確化と分担



【社会実験の期間】



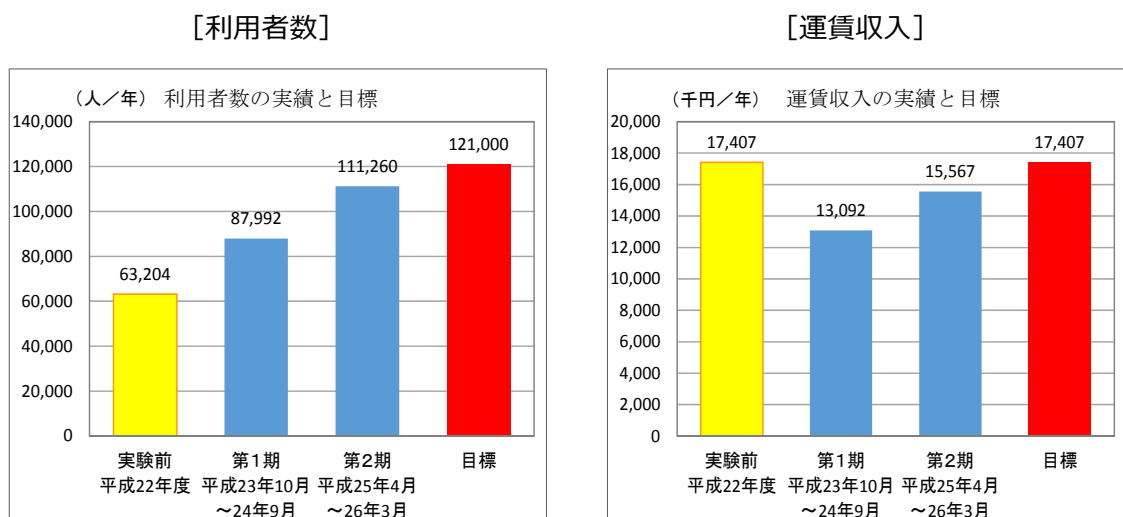
【社会実験の効果】

社会実験の実施期間中、個別訪問、地区訪問、キャンペーンの実施など、地元住民、運行事業者、豊岡市の三者が様々な活動を行った。その結果、神鍋地域では住民や自治会、商業施設などが様々な形で路線バスの利用促進に取り組み、次に示すような効果が確認された。

① 路線バス利用者数の増加

目標の121,000人に対し、第1期は利用者数87,992人(目標の72.7%)、第2期は利用者111,260人(目標の92.0%)と増加はしたものの、目標には少し届かなかった。しかしながら、社会実験実施前と比較すると、利用者数は1.76倍に増加した。

図-41 社会実験の実施による路線バス利用者数・運賃収入の実績と目標値



② 高校生の路線バスへの回帰

社会実験の実施により、路線バスを利用して通学する高校生の数が

0人 (社会実験実施前) → 24人 (第1期) → 40人 (第2期) に増加した。

これは、「高校生の通学には路線バスを利用する」という地元住民の意識高揚と、地元中学校3年生への出前授業～高校生になってもバスに乗ろう!!～の取り組みを継続的に進めてきた結果である。



高校生で満員の神鍋高原線エクスプレス車内



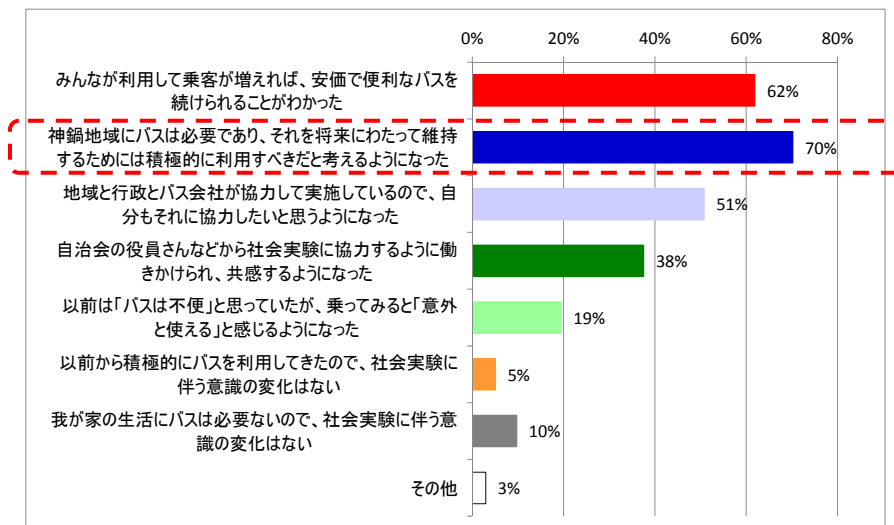
地元中学校での出前授業の様子

③ 住民の意識の変化

平成 26 年 11 月に実施したアンケート調査によると、回答者の 70%が「神鍋地域にはバスが必要であり、将来にわたって維持するためには積極的に利用すべきと考えるようになった」、62%が「みんなが利用して乗客が増えれば、安価で便利なバスを続けられることがわかった」と回答した。

これは、社会実験により神鍋地域のおよそ 3 分の 2 の世帯において地域の公共交通を維持することの重要性やそれを実現することの可能性を実感し、従前の意識が変化したことを表しており、社会実験の有用性を示している。

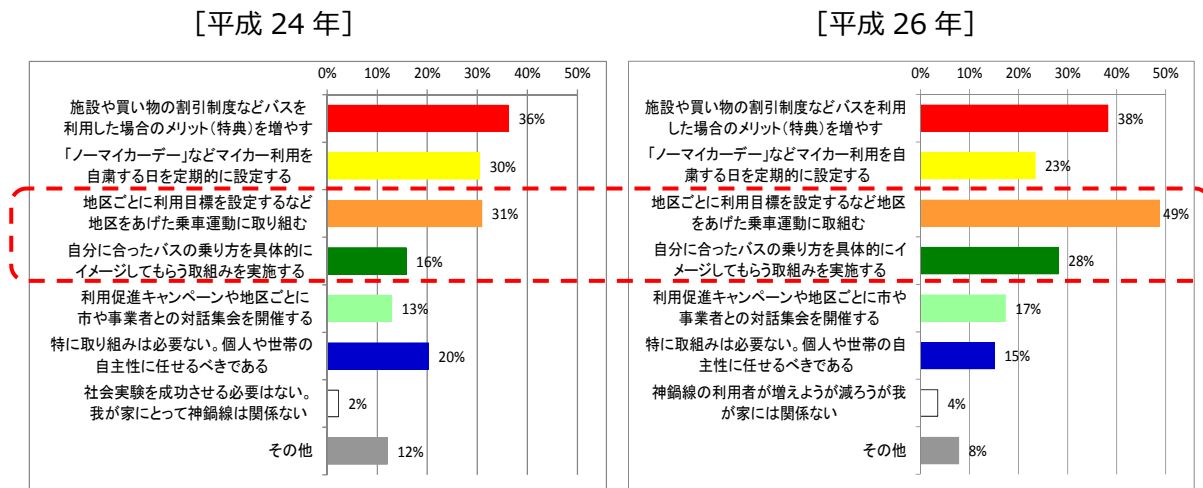
図－42 社会実験の実施による意識の変化



資料：平成 26 年度神鍋高原線上限 200 円バス運行に関するアンケート調査

図－43 から、神鍋高原線の維持・継続に対し地区を挙げた取り組みが必要であるという認識が高まったこと、地区単位や個人・世帯でできることを具体的に考えることが重要であるという認識が高まったことなどの効果があったことがわかる。

図－43 神鍋高原線の運行継続のために協力できること



資料：平成 24 年度・平成 26 年度神鍋高原線上限 200 円バス運行に関するアンケート調査

④ 鉄道の利用者数の増加（波及効果）

社会実験の実施により、神鍋高原線の路線バス利用者数が実験前の63千人から111千人（第2期）に増加したことに対し、神鍋高原線の起終点となるJR江原駅の利用者数は
154千人(平成23年) → 157千人(平成24年度) → 161千人(平成25年度)
に増加した。

路線バス利用者の増加は、接続する鉄道利用者数の増加にも寄与したと推察される。

『社会実験』から『活性化運行』へステージアップ!!

2期3年の社会実験を行い、目標には一步届かなかったものの、以下二つの大きな効果が認められた。

① 路線バス利用者の増加のみならず地域の活性化に大きな効果があったこと

- ・乗車運動により、地域住民の交流が増え、神鍋地域が元気になった
- ・高校生のバス利用が大きく増えた

② 関連する通学費補助の低減も含めると市全体の財政負担の軽減が図られたこと

- ・沿線小中学校の通学補助が6,143千円から3,149千円(平成25年度ベース)になり、2,994千円減額となった。

以上の効果が認められたため、2期3年の社会実験からステージアップし、平成26年10月1日から『**活性化運行**』へと移行した。

『活性化運行』については、社会情勢の変化や利用状況を加味しながら、3年ごとに見直すこととしている。

今後は神鍋地域だけでなく、この取り組みを基本として、他の地域へどのように展開していくかが重要な課題である。

第4章 将来のまちづくりと地域公共交通の方向性

(1) 豊岡市総合計画(後期基本計画)における事業の展開

後期基本計画を達成するための地域公共交通が担う役割は重要であり、これまでに実施してきた公共交通施策を基に、今後の方向性を整理する。

① 公共交通ネットワークの維持・確保

- ・交通機関相互の乗り継ぎの円滑化など、総合的な交通体系のあり方を検討し、利便性や快適性の向上を図り、『持続可能な公共交通』を確保する。
- ・交通不便地域への対応を検討し、だれもが安心安全に移動できる公共交通ネットワークを維持・確保する。

② コウノトリ但馬空港の利用促進と利便性の向上

- ・関係機関と協力し、運航事業者への働きかけを行い、東京直行便の早期実現を目指す。
- ・大交流(観光)施策と連携し、但馬～伊丹路線、東京乗継便の利用促進を図り、観光やビジネス利用など交流人口の増加を図る。

③ 鉄道の輸送サービスの向上と利用促進

- ・利用者の利便性や快適性を向上させ、利用者減少に歯止めをかけるため、J Rや京都丹後鉄道をはじめ、関係機関と連携して、高速化や乗継時間短縮など輸送サービスの向上を図る。

④ バス交通の充実と利用促進

- ・市民のニーズや地域の実情にあったバス交通を維持・確保する。
- ・交通不便地域における地域の公共交通に対する取り組みを支援する。
- ・後期高齢者など交通弱者の活動機会を確保する。

【豊岡市総合計画 後期基本計画】

- コウノトリをシンボルとし、環境を良くすることにより経済が活性化し、さらに環境をよくする行動が広がる「環境と経済が共鳴するまちづくり」に取り組み、環境都市『豊岡エコバレー』の実現を目指す
- 人口減少化においても、より多くの人々に豊岡を訪れていただくことで、さまざまなマイナス面を補う『大交流』を目指す

(2) 地方創生総合戦略の展開

豊岡市地方創生総合戦略の戦略体系図の中で公共交通は、『移住・定住促進にかかる戦略』に位置づけられている。

- 飛行機、鉄道、高速バスなどが域外との移動を担い、交流人口増加の役割を果たす。
- 路線バス、市街地循環バス「コバス」、市営バス「イナカー」、地域主体公共交通「チクタク」が、生活交通として、豊岡に住む人たちの移動を担う。

【豊岡市地方創生総合戦略】

- 豊岡で暮らすことの価値や魅力を改めて探り、認識するとともに、その価値や魅力をさらに高める。
「小さな世界都市」＝「豊岡で世界と出会う」の実現に向けた取り組み強化
⇒移住・定住促進に係る戦略
- 豊岡で暮らすことの価値や魅力を若い世代に伝え、移住・定住を促進する。
「多くの子どもでにぎやかな家庭を持つ若者」を増やす施策の展開
⇒結婚促進・多子出産促進に係る戦略

第5章 地域公共交通の課題と課題解決のための手段

(1) 地域公共交通の課題

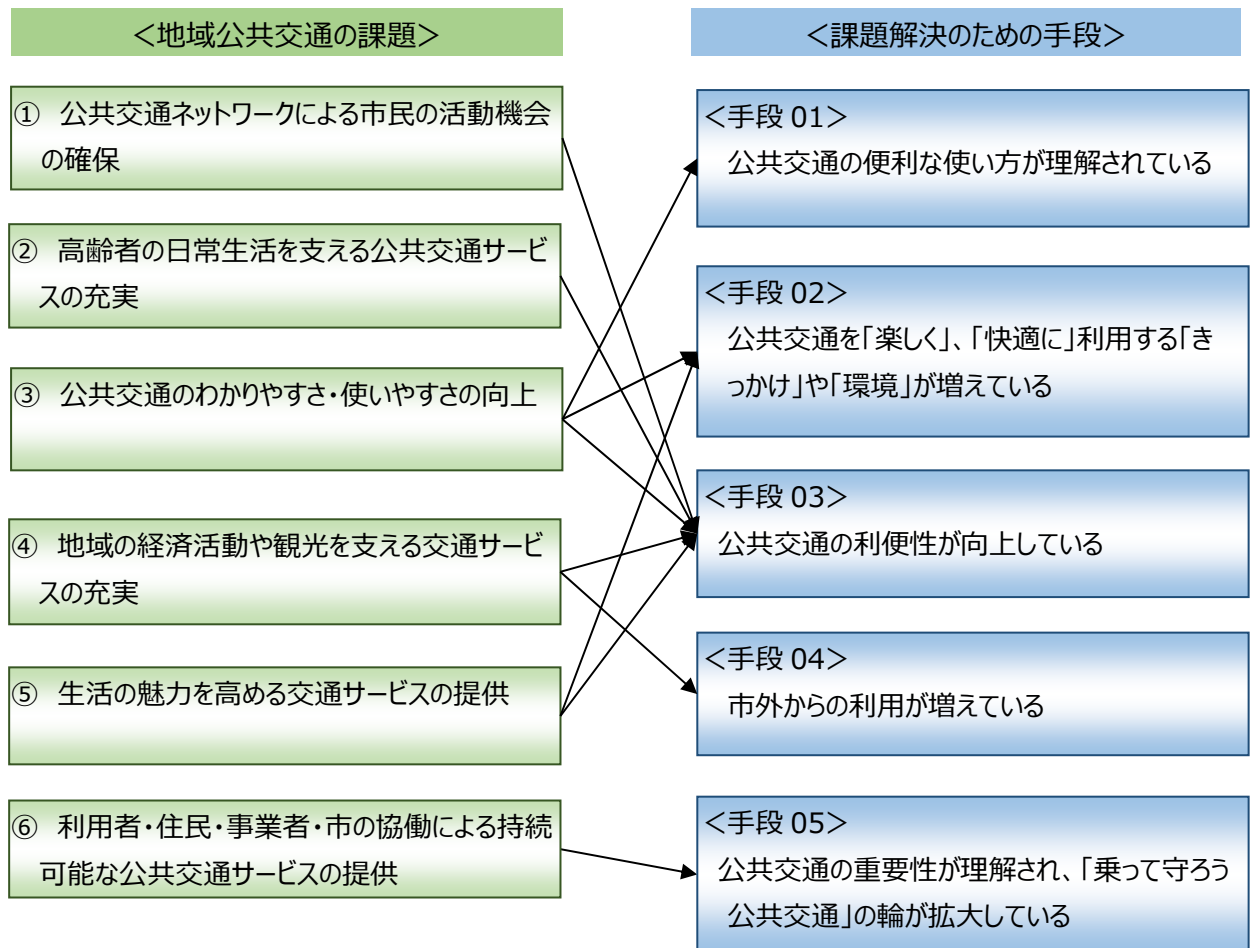
豊岡市の公共交通を取り巻く課題は次のとおり整理することができる。

- ① 公共交通ネットワークによる市民の活動機会の確保
 - ・買い物や通院など日常生活での自動車利用の常態化対策
 - ・路線バス及び鉄道利用者の減少対策
- ② 高齢者の日常生活を支える公共交通サービスの充実
 - ・高齢ドライバーと自動車利用者の増加対策
 - ・高齢ドライバーの免許返納者数の増加対策
 - ・高齢者に対する公共交通の利用サービスの充実
- ③ 公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上
 - ・交通モード間のスムーズな乗り継ぎ対策
 - ・飛行機・鉄道・バスの乗り方がわからない方に対する利用促進対策
- ④ 地域の経済活動や観光を支える交通サービスの充実
 - ・二次交通の整備
 - ・来訪者に対する便利な旅のモデルプランの提供
- ⑤ 生活の魅力を高める交通サービスの提供
 - ・地方創生総合戦略の推進
 - ・関係団体・関係部署との連携強化
 - ・新たな路線の展開と現状路線の維持・確保
- ⑥ 利用者・住民・事業者・市の協働による持続可能な公共交通サービスの提供
 - ・神鍋線上限 200 円バス社会実験による地域活性化に対する公共交通維持・確保の重要性の証明
 - ・神鍋線上限 200 円バス社会実験の成果を受けた他地域への展開
 - ・路線バス・市営バス「イナカー」の維持確保
 - ・地域主体公共交通「チクタク」の維持確保
 - ・「乗って守ろう公共交通」の意識向上の醸成

(2) 課題解決のための手段

前述の6つの課題に対し、課題解決のための手段として、豊岡市が取り組んでいる政策評価重点施策のひとつである『持続可能な公共交通の推進』戦略体系図の二桁手段を「5つの手段」として整理する。

図-44 地域公共交通の課題と課題解決のための手段



第6章 取り組みの現状と目標

人口減少や過度な車社会の進展など豊岡市の地域公共交通を取り巻く環境がより一層厳しくなる中、『持続可能な公共交通』を目指し、下記の取り組みを実施する。

手段 01) 公共交通の便利な使い方が理解されている
目 標
0101. 路線・ダイヤがわかりやすく案内されている 0102. 乗り方(運賃の支払い方法など)が案内されている 0103. 目的に合わせた旅のモデルプランが提供されている 0104. 利用特典が提供されている
現 状
0101. 公共交通情報誌「足ナビ」の発行 発行部数 34,000 部 全戸配布 0102. 小学生対象の列車・バス乗り方教室 平成 27 年度実績 3 校 0103. 運行(航)事業者による独自のモデルプランの策定 0104. 公共交通機関利用者への健康・環境ポイント付与 豊岡ノーマイカーデー参加 50P/日 e 通勤 500P/月 買物、通院による公共交通機関の利用 50P/日 0104. Club ZENTAN 加盟店 23 店舗
事 業 内 容
0101. 平成 32 年までに現状+公共交通情報「足ナビ WEB」の作成 0102. 平成 32 年までに列車・バス乗り方教室 年間 5 校実施 0103. 平成 32 年までに運行(航)事業者と行政協働による旅のモデルプランの策定 0104. 平成 32 年までに健康施策、環境施策との連携事業 年間 3 事業 0104. 平成 32 年までに Club ZENTAN 加盟店 40 店舗

※赤字は新規事業、青字は拡充事業



『小学生のバスと列車の乗り方教室』の様子



豊岡市の公共交通情報を掲載している『足ナビ』

手段 02) 公共交通を「楽しく」、「快適に」利用する「きっかけ」や「環境」が増えている	
目 標	
0201. ノーマイカーデーなど、公共交通を使うきっかけ（機会）が提供されている	
0202. イベント列車・バスが運行（催行）されている	
0203. 公共交通利用と組み合わせた、楽しい健康づくりメニューがある（健康増進施策）	
0204. バリアフリー化が進められている	
0205. 待ち時間を快適に過ごせる環境が整備されている	
0206. 車内・機内が快適に乗り合う環境に保たれている	
現 状	
0201. 毎月第 2 水曜日「豊岡ノーマイカーデー」参加者平均 142 人/日	
0201. 「乗って帰ろうデー」公共交通利用の参加者比率 27.8%	
0202. 京都丹後鉄道豊岡市民号(年 1 回開催) 参加者 30 人(平成 27 年度実績)	
0203. イナカー+ウォーキング 4 路線 6 地区実施(健康増進施策)	
0204. 路線バスのノンステップ・ワンステップ車両導入率 67.6%(平成 27 年 3 月時点)	
0205. バス待合施設整備 H24-26 実績 15 件	
0206. 小学生対象の列車・バスの乗り方教室 平成 27 年度実績 3 校	
0206. 京都丹後鉄道・特急車両のリニューアル 平成 27 年度 2 編成 4 両改修	
事 業 内 容	
0201. 「豊岡ノーマイカーデー」参加者 200 人/日	
0201. 「乗って帰ろうデー」公共交通利用の参加者比率 50.0%	
0202. 市内バス路線を利用したスイーツバス(仮称)の実施 参加者数 100 人/日	
0203. イナカー+ウォーキング 8 路線で実施 (健康増進施策)	
0204. 平成 32 年までにノンステップ・ワンステップ車両導入率 80%	
0205. 平成 32 年までにバス待合施設整備数 35 件	
0205. 平成 32 年までに JR 西日本、WILLER TRAINS との協働による駅環境整備の検討・実施	
0206. 平成 32 年までに列車・バスの乗り方(マナー向上含む)教室 年間 5 校実施 (再掲)	
0206. 京都丹後鉄道・特急車両のリニューアル 平成 29 年度までに 5 編成 10 両改修	



『第 1 回乗って帰ろうデー』の様子



京都丹後鉄道の特急列車『丹後の海』

手段 03) 公共交通の利便性が向上している
目 標
0301. 路線の需給バランスをチェックするシステムが充実している 0302. 運行(航)便数が増えている 0303. 定時性・速達性が向上している 0304. 利用しやすい運賃・旅行商品が設定されている (価格の割引・企画) 0305. 各モード間の乗継がスムーズにできる環境がある 例) バス⇔鉄道、鉄道⇔自動車 etc 0306. ボランティア車掌、駅・バス停案内人など、現場での案内が充実している
現 状
0301. 運行事業者によるチェック 0302. P13 表-4 参照 0303. 高速バスの速達性・・・大阪線 2 時間 50 分、神戸線 3 時間 02 分 0304. 運行事業者による割引・企画の実施 0304. 神鍋高原線運賃上限 200 円バス活性化運行 0304. 但馬空港 但馬-伊丹路線の搭乗率 70%を目指す『ターゲット 70』 0304. 但馬-伊丹-羽田乗継者数 平成 26 年度実績 11,193 人 0305. 主要駅での鉄道⇔バスの導線案内が少ない 0306. 駅員・バス乗務員による案内 0306. 城崎温泉駅にインフォメーションセンター『sozoro』設置(平成 26 年 3 月)
事 業 内 容
0301. バス路線の利用者数を運行事業者と市の協働でチェックし、利用者数にあった路線を検討 0302. 平成 32 年度までに <ul style="list-style-type: none"> ・航空・・・搭乗率 70%を目指す『ターゲット 70』を達成、東京直行便の実現 ・鉄道・・・山陰線 3 往復 6 便の福知山停まりを城崎温泉まで延伸 ・特急バス・・・大阪便 2 往復 4 便、神戸便 1 往復 2 便それぞれ増便 ・路線バス・・・利用者数 1,700,000 人 ・市街地循環バス「コバス」・・・実態調査を加味した新たなルート検討 ・市営バス「イナカー」・・・現行 8 路線の維持 ・地域主体公共交通「チクタク」・・・公共交通空白地有償運送への転換 0303. 定時性・速達性確保のための勉強会の実施 路線バス運行事業者と開催 0304. 平成 32 年までに神鍋高原線バス活性化運行に続く新たな路線の検討 1 路線 0304. 平成 32 年までに各交通モードごとに企画商品を造成 3 商品 0305. 平成 32 年までに現状+公共交通情報「足ナビ WEB」の作成 (再掲) 0305. 平成 32 年までに主要駅・主要バス停のサイン検討 0306. 平成 32 年までに路線バスに車掌を配置 1 路線 0306. インフォメーションセンター『sozoro』での観光・二次交通の案内

手段 04) 市外からの利用が増えている
目 標
0401. 観光客に対し便利なモデルプランがあり、提案されている 0402. 地域が認知され興味が高まっている（大交流施策） 0403. 観光施設間の移動方法など、必要な情報がターゲットに届いている（大交流施策） 0404. 魅力ある集客イベントが開催されている（大交流施策）
現 状
0401. 但馬空港利用促進事業において、旅行業者と共同で旅行商品造成 0402. 大交流(観光)施策と年1～2事業を展開 豊岡エキシビジョンへの参画など 0403. 城崎温泉インフォメーションセンターにて周知 0404. 各観光協会が主体となり、年間を通してイベントが開催されている
事 業 内 容
0401. 着地型旅行商品の開発・販売(豊岡 DMO との連携) 0401. 平成 32 年までに各交通モードごとに企画商品を造成 3 商品 (再掲) 0402. 大交流(観光)施策と共同で年 3～4 事業を展開 0402. 関東・京阪神において、豊岡認知度アップイベントの実施 年間 2 事業 0403. 平成 32 年までに現状+公共交通情報「足ナビ WEB」の作成 (再掲) 0404. 各観光協会が主体のイベントに対し、公共交通の参画を検討



1901(明治34)年に建造された近畿最古の芝居小屋『永楽館』
歌舞伎や各種事業と公共交通をセットにした旅行商品の造成を検討

城崎温泉を浴衣で散策する訪日外国人観光客



手段 05) 公共交通の重要性が理解され、「乗って守ろう公共交通」の輪が拡大している	
目 標	
0501. 公共交通と自動車のスマートでカッコいい使い方が理解されている	
0502. 公共交通の現状に関する勉強会が開催されている	
0503. 公共交通に体験乗車する機会が増えている	
0504. e 通勤・通学を促進する制度が充実している	
0505. 地域で公共交通を守ろうとする組織（ファンクラブ）が結成されている	
現 状	
0501. e 通勤プロジェクト 415 人 平成 27 年 4 月 1 日	
0501. 毎月第 2 水曜日豊岡ノーマイカーデーの実施 (全但バスフリーチケット売上枚数 H26 実績 1,924 枚)	
0502. 市内中学校に出前授業実施 平成 26 年度実績 1 校	
0503. 小学生飛行機遠足の実施 平成 26 年度実績 23 校 950 名	
0503. 小学生飛行機体験搭乗事業(無料航空券) 平成 26 年度実績 270 名	
0503. 新成人記念事業（無料航空券）平成 26 年度実績 116 名	
0504. e 通勤プロジェクト+豊岡ノーマイカーデー+神鍋高原線 200 円バス合同キャンペーン 年 1 回	
0504. 豊岡ノーマイカーデーにあわせ「乗って帰ろうデー」を実施 年 2 回	
0504. 高校生通学バス定期補助事業 平成 26 年度実績 263 人	
0505. 神鍋線乗って守ろう推進協議会、竹野地域交通体系活性化協議会	
事 業 内 容	
0501. 平成 32 年までに e 通勤プロジェクト参加人数 500 人	
0501. 平成 32 年までに「豊岡ノーマイカーデー」全但バス 500 円フリーチケット売上枚数 年間 2,400 枚	
0502. 平成 32 年までに市内の学校・団体への出前授業実施 年間 5 団体	
0503. 平成 32 年までに小学生飛行機遠足の実施 25 校	
0503. 平成 32 年までに小学生飛行機体験搭乗事業(無料航空券利用者数) 年間 350 名	
0503. 平成 32 年までに新成人記念事業（無料航空券利用者数）年間 150 名	
0504. 公共交通利用促進イベント 年 5 回	
0504. 高校生通学バス定期補助事業の実施	
0505. 地域で公共交通を守ろうとする組織（ファンクラブ）の数 10 団体 地域コミュニティ組織との連携	



日高西中学校への出前授業の様子

第7章 計画の達成状況の評価

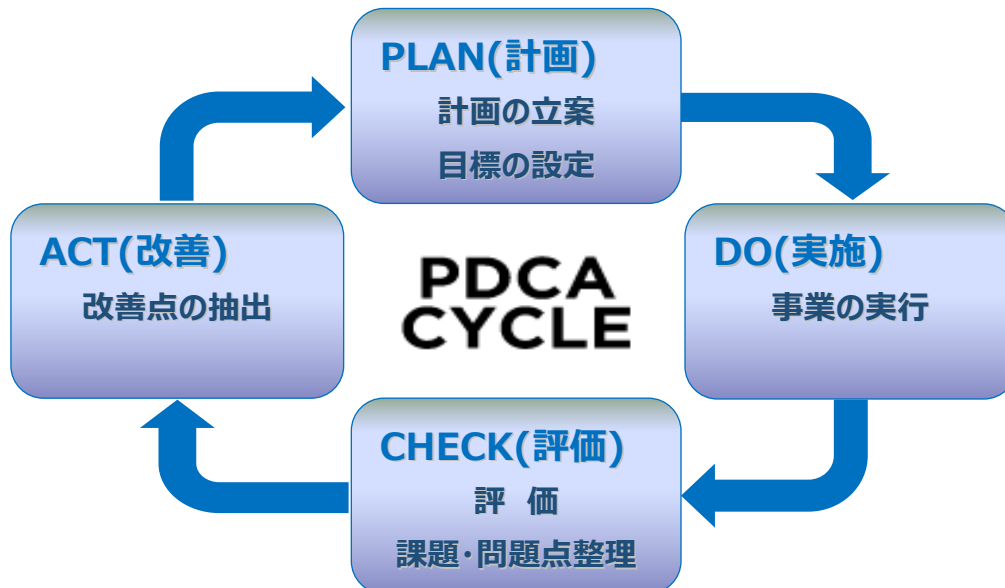
(1) 評価・改善の仕組み

本市ではこれまでから事業ごとに「P D C Aサイクル」により各事業の評価を行ってきた。

本計画の遂行においても、前述の目標の達成状況を、『事業計画の立案・目標設定（PLAN）』『計画に従った事業の実行（DO）』『目標達成状況の評価や課題・問題点の整理（CHECK）』『課題・問題点を踏まえた改善点の抽出（ACT）』の「P D C Aサイクル」によって定期的・定点的に実施し、目標の達成に向けた取組を推進する。

P D C Aサイクルの構築にあたっては、10年間の計画期間全体を対象としたサイクルと、各年度の進捗状況を検証するためのサイクルの2つを組み合わせ、継続的な評価・改善に取り組む。

図-45 P D C Aサイクル



(2) 計画の進行管理

本計画の各種事業は、豊岡市地域公共交通活性化協議会の構成団体や関係団体等が推進し、同協議会が進行管理を行う。

表-15 豊岡市地域公共交通活性化協議会構成団体

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・豊岡市 ・全但バス株式会社 ・日本交通株式会社本社営業所 ・社団法人兵庫県バス協会・社団法人兵庫県タクシー協会但馬部会 ・西日本旅客鉄道株式会社福知山支社・兵庫県但馬県民局県土整備部 ・豊岡南警察署 ・豊岡北警察署 ・豊岡市区長連絡協議会・豊岡市老人クラブ連合会 ・豊岡市社会福祉協議会 ・豊岡市女性連絡協議会・豊岡市 P T A 連合会 ・鳥取大学工学部社会開発システム工学科・国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 ・兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課・全但バス労働組合 |
|---|

(3) 実施スケジュール

手段01) 公共交通の便利な使い方が理解されている															
(目標)															
0101. 路線・ダイヤがわかりやすく案内されている															
0102. 乗り方(運賃の支払い方法など)が案内されている															
0103. 目的に合わせた旅のモデルプランが提供されている															
0104. 利用特典が提供されている															
事業内容	実施主体				実施スケジュール										
	豊岡市	事業者	交通	市民	関係	前期			後期						
						H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
0101 公共交通情報「足ナビWEB」の作成	○	○				準備			制作			ダイヤ改正に併せて改正			
0102 列車・バスの乗り方教室 年間3件⇒年間5件	○	○	○	○		随時実施									
0103 運行(航)事業者と行政協働による旅のモデルプラン作成	○	○				随時実施									
0104 健康施策、環境施策との連携事業 年間1事業⇒年間3事業	○			○	○	関係部署と協議し随時実施									
0104 Club ZENTAN加盟店 23店舗⇒40店舗	○	○				店舗に随時募集する									

※赤字は新規事業、青字は拡充事業

手段02) 公共交通を「楽しく」、「快適に」利用する「きっかけ」や「環境」が増えている														
(目 標)														
0201. ノーマイカーデーなど、公共交通を使うきっかけ(機会)が提供されている														
0202. イベント列車・バスが運行(催行)されている														
0203. 公共交通利用と組み合わせた、楽しい健康づくりメニューがある(健康施策)														
0204. バリアフリー化が進められている														
0205. 待ち時間を快適に過ごせる環境が整備されている														
0206. 車内・機内が快適に乗り合う環境に保たれている														
事業内容	実施主体				実施スケジュール									
	豊岡市	事業者	市民	関係団体	前期			後期						
					H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
0201 豊岡ノーマイカーデー 参加者142人/日⇒200人/日	○	○			全但バスと協議し、随時実施									
0201 乗って帰ろうデー公共交通利用 参加者比率 27.8%⇒50.0%	○	○		○	随 時 実 施									
0202 スイーツバス(仮称)の実施 参加者数100人/日	○	○			関係部署と協議し随時実施									
0203 イナカー+ウォーキング 4路線⇒8路線	○		○	○	随時関係区に実践呼びかけ									
0204 ノンステップ・ワンステップ車両 導入率 68%⇒80%	○	○			計画的に年間2～3台導入					随 時 更 新				
0205 バス待合施設整備数 15件⇒35件	○			○	随 時 実 施									
0205 JR西日本、WILLER TRAINS との協働による駅舎環境整備の 検討・実施	○	○	○	○	随 時 実 施									
0206 (再掲) 列車・バス乗り方教室 年間3校⇒年間5校	○	○			随 時 実 施									
0206 京都丹後鉄道・特急車両のリ ニューアル 2編成改修⇒5編成改修	○	○		○	完 成									

手段03) 公共交通の利便性が向上している																
(目標)																
0301. 路線の需供バランスをチェックするシステムが充実している																
0302. 運行(航)便数が増えている																
0303. 定時性・速達性が向上している																
0304. 利用しやすい運賃・旅行商品が設定されている(価格の割引・企画)																
0305. 各モード間の乗継がスムーズにできる環境がある 例) バス⇔鉄道、鉄道⇔自動車 etc																
0306. ボランティア車掌、駅・バス停案内人など、現場での案内手段が充実している																
事業内容	実施主体				実施スケジュール											
	豊岡市	事業者	交通	市民	関係	前期					後期					
						H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
0301 バス路線の利用者数チェック、利用者数にあった路線の検討	○	○				全但バスと協議					検討した路線にて運行開始					
0302 『ターゲット70』を達成し、東京直行便が実現している	○	○				新型機ATR就航					東京直行便 但馬-羽田路線の展開					
0302 JR山陰線3往復6便の福知山停まりを城崎温泉まで延伸	○	○		○		関係自治体と協力しJRへ要望					実現					
0302 高速特急バス大阪便2往復4便、神戸便1往復2便増便(大阪便) 3往復6便⇒5往復10便(神戸便) 3往復6便⇒4往復8便	○	○				全但バスと協議					随時実施					
0302 路線バス年間利用者数166万人⇒170万人	○	○	○			随時実施										
0302 コバス 実態調査を加味したルート検討	○	○		○		関係機関と協議					随時実施					
0302 イナカー 現行8路線の維持	○	○	○			随時実施										
0302 チクタク 公共交通空白地有償運送への転換	○			○		関係機関と勉強会					随時実施					
0303 定時性・速達性確保のための勉強会	○	○				運行事業者と勉強会					対応可能路線から随時実施					
0304 神鍋高原線バス活性化運行に続く新たな路線の検討	○	○	○			運行事業者・対象地域と協議					社会実験の実施 活性化運行?					
0304 運行(航)事業者と行政協働による旅のモデルプラン作成 1商品⇒3商品	○	○				関係機関と調整					随時販売					
0305 (再掲) 公共交通情報「足ナビWEB」の作成	○	○				準備 制作					ダイヤ改正に併せて改正					
0305 主要駅・主要バス停のサイン検討	○	○	○			随時検討・実施										
0306 路線バスに車掌を配置1路線	○	○		○		国 社会実験					社会実験の結果を見て実施検討					
0306 インフォメーションセンター-sozoroでの観光・二次交通の案内	○	○				随時実施										

手段04) 市外からの利用が増えている											
(目標) 0401. 観光客に対し便利なモデルプランがあり、提案されている 0402. 地域が認知され興味が高まっている (大交流施策) 0403. 観光施設間の移動方法など、必要な情報がターゲットに届いている (大交流施策) 0404. 魅力ある集客イベントが開催されている (大交流施策)											
事業内容	実施主体				実施スケジュール						
	豊岡市	事業者	交通	市民	関係	前期			後期		
						H28	H29	H30	H31	H32	H33
0401 着地型旅行商品の開発・販売 (豊岡版DMOとの連携)	○	○			○	← 随時開発・実施 →					
0401 (再掲) 運行(航)事業者と行政協働による旅のモデルプラン作成 1商品⇒3商品	○	○				← 関係機関と →					
0402 大交流(観光)施策と共同で事業を展開 年1-2事業⇒年3-4事業	○					← 随時実施 →					
0402 関東・京阪神において豊岡認知度アップイベントの実施 年1事業⇒年2事業	○	○				← 随時実施 →					
0403 (再掲) 公共交通情報「足ナビWEB」の作成	○	○				準備	制作	← ダイヤ改正に併せて改正 →			
0404 各観光協会が主体のイベントに対し、公共交通の参画を検討	○				○	← 随時検討・実施 →					

手段05) 公共交通の重要性が理解され、「乗って守ろう公共交通」の輪が拡大している

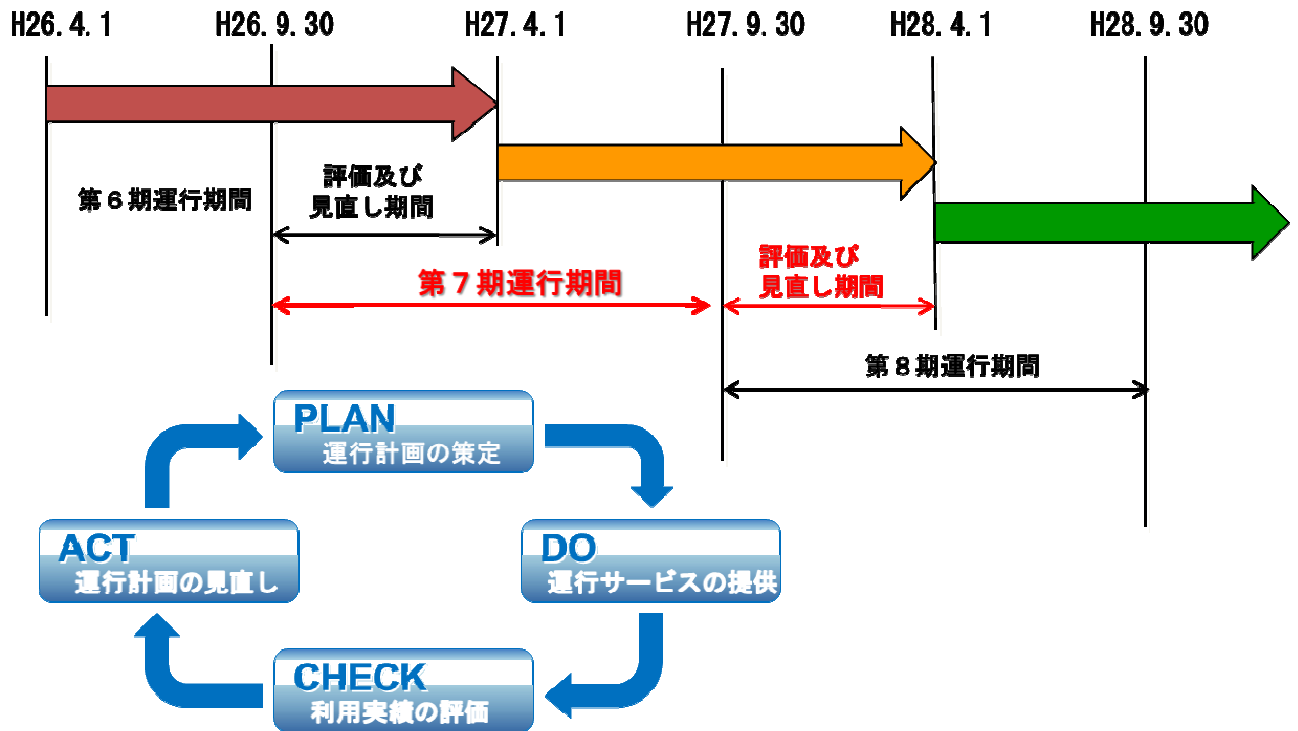
(目標)

- 0501. 公共交通と自動車のスマートでカッコいい使い方が理解されている
- 0502. 公共交通の現状に関する勉強会が開催されている
- 0503. 公共交通に体験乗車する機会が増えている
- 0504. e 通勤・通学を促進する制度が充実している
- 0505. 地域で公共交通を守ろうとする組織(ファンクラブ)が結成されている

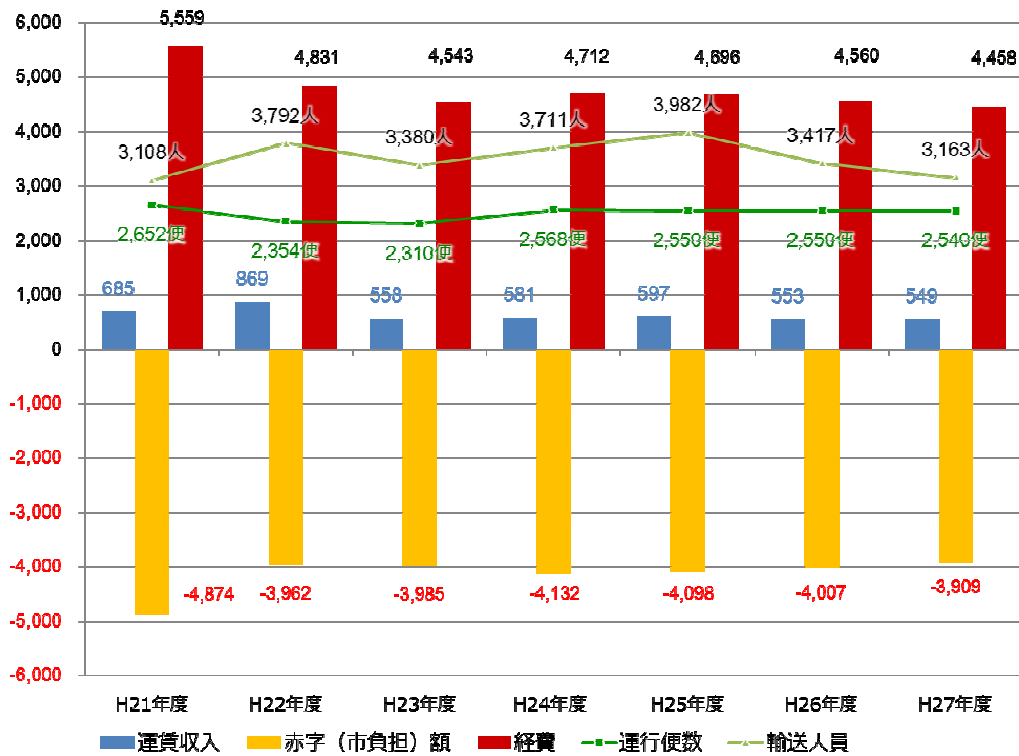
事業内容	実施主体				実施スケジュール										
	豊岡市	事業者	市民	関係団体	前期					後期					
					H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
0501 e通勤プロジェクト参加人数 415人⇒500人	○	○			← 430人 H28 450人 H29 470人 H30 490人 H31 500人 H32 →										
0501 豊岡ノーマイカーデー 全但バス 500円フリーチケット売上枚数 年間1,924枚⇒年間2,400枚	○	○			← 2000枚 H28 2100枚 H29 2200枚 H30 2300枚 H31 2400枚 H32 →										
0502 市内の学校・団体への出前授業 実施 年間5団体	○			○	← 随時実施 →					年間5団体					
0503 小学生飛行機遠足の実施 23校⇒25校	○				← 随時実施 →					年間25校					
0503 小学生無料航空券利用者数 年間270名⇒350名	○				← 随時実施 →					年間350名					
0503 新成人無料航空券利用者数 年間116名⇒150名	○				← 随時実施 →					年間150名					
0504 公共交通利用促進イベント 年3回⇒年5回	○	○	○		← 随時実施 →										
0504 高校生通学バス定期補助事業 の実施	○				← 周知 →					300人					
0505 地域で公共交通を守ろうとする組 織(ファンクラブ)の数 2団体⇒10団体	○			○	← 地域への呼びかけ・勉強会 →					10団体					

参考資料

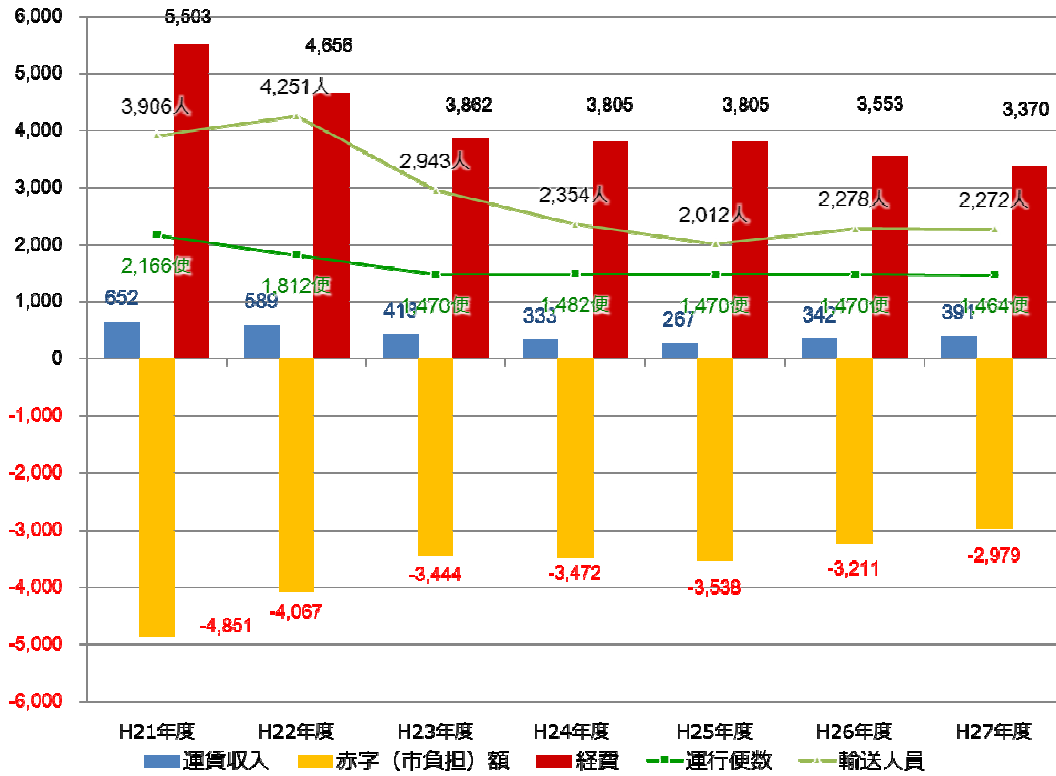
参考資料1 イナカー継続的な評価と見直し



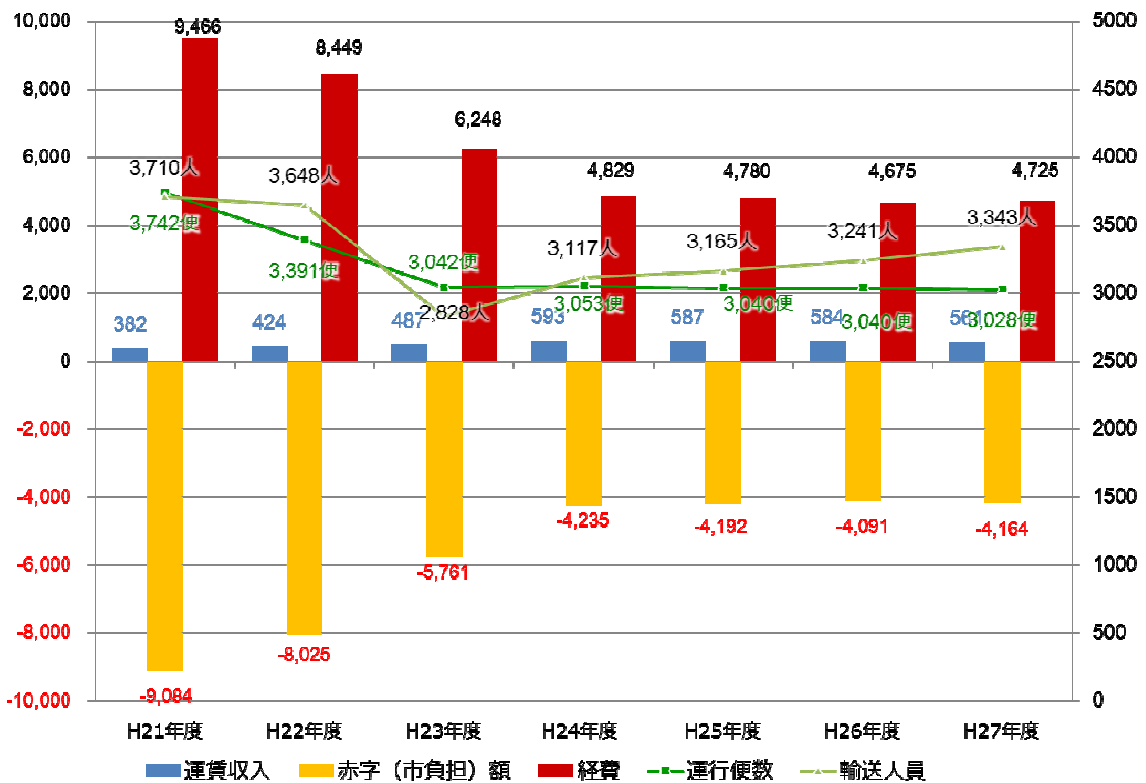
参考資料2 イナカー気比三原線の収支状況



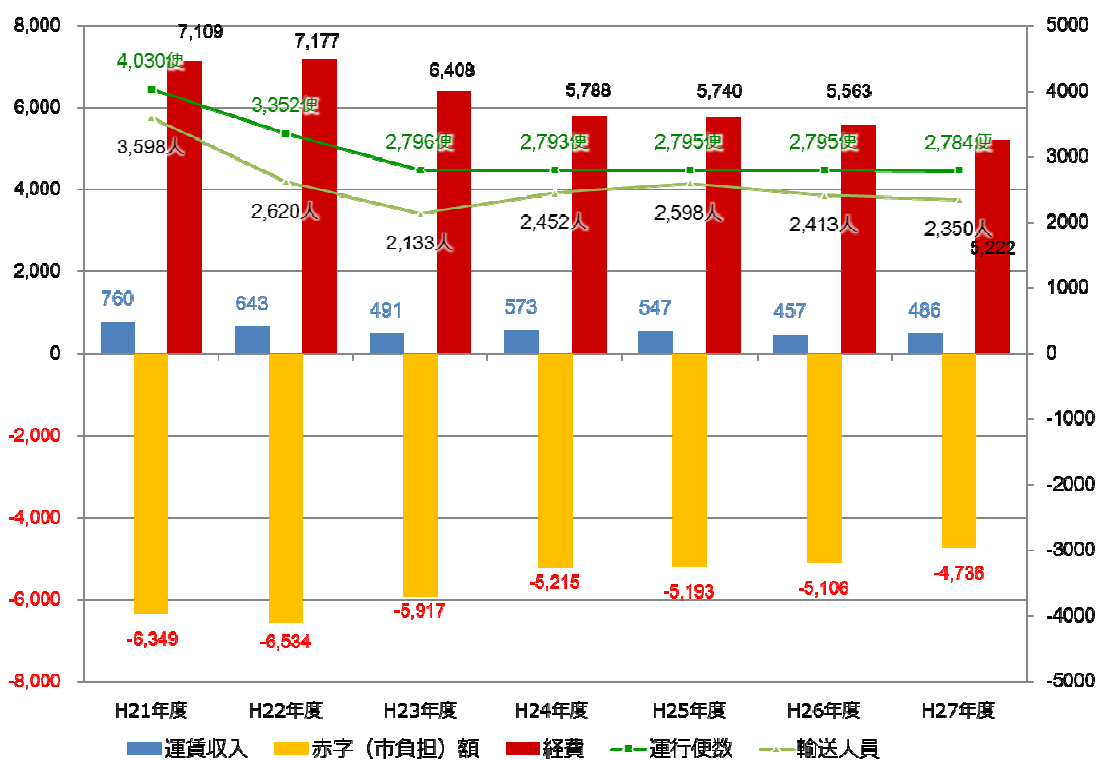
参考資料3 イナカー赤石線の収支状況



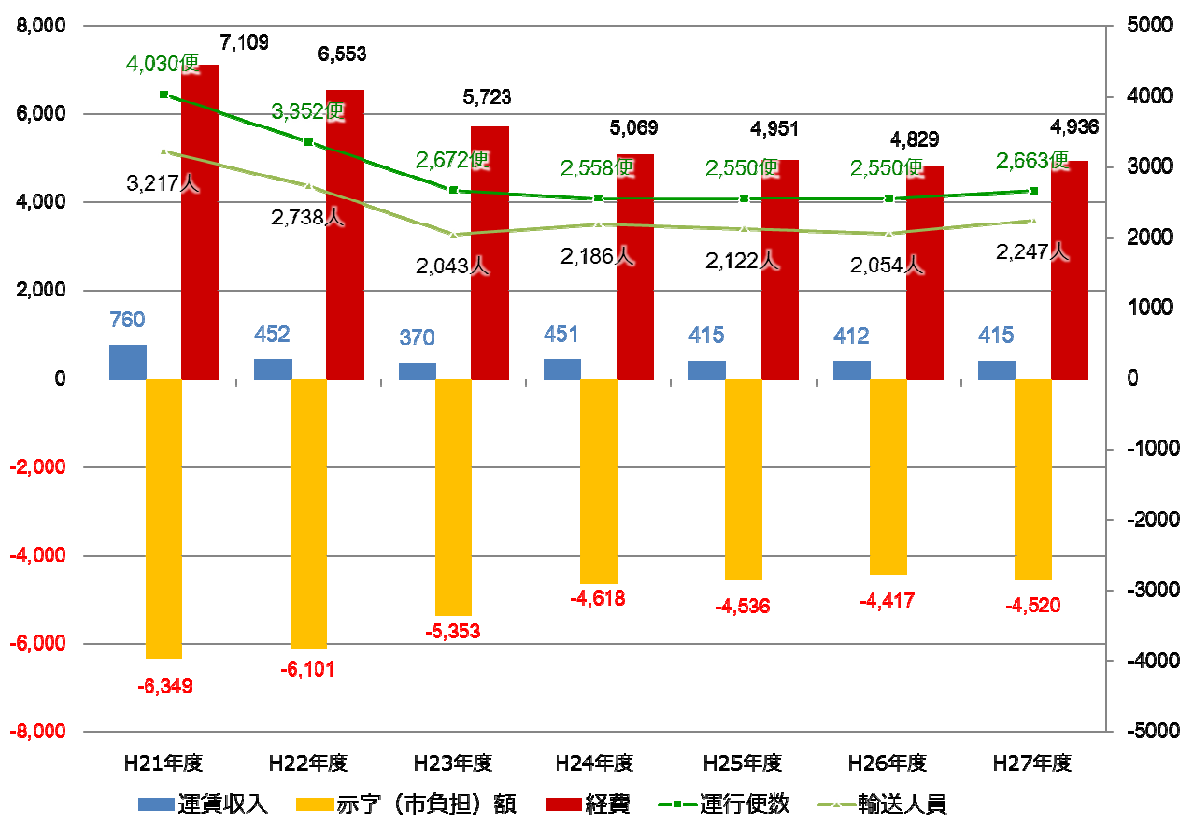
参考資料4 イナカー竹野海岸線の収支状況



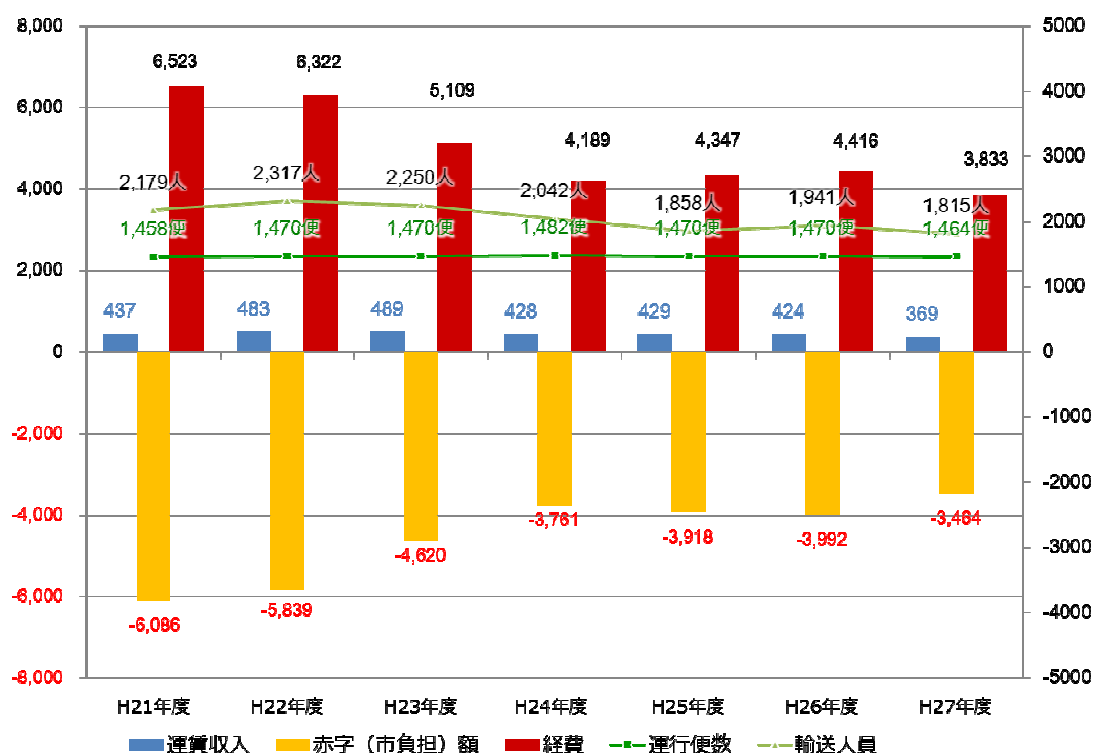
参考資料5 イナカー竹野三原線の収支状況



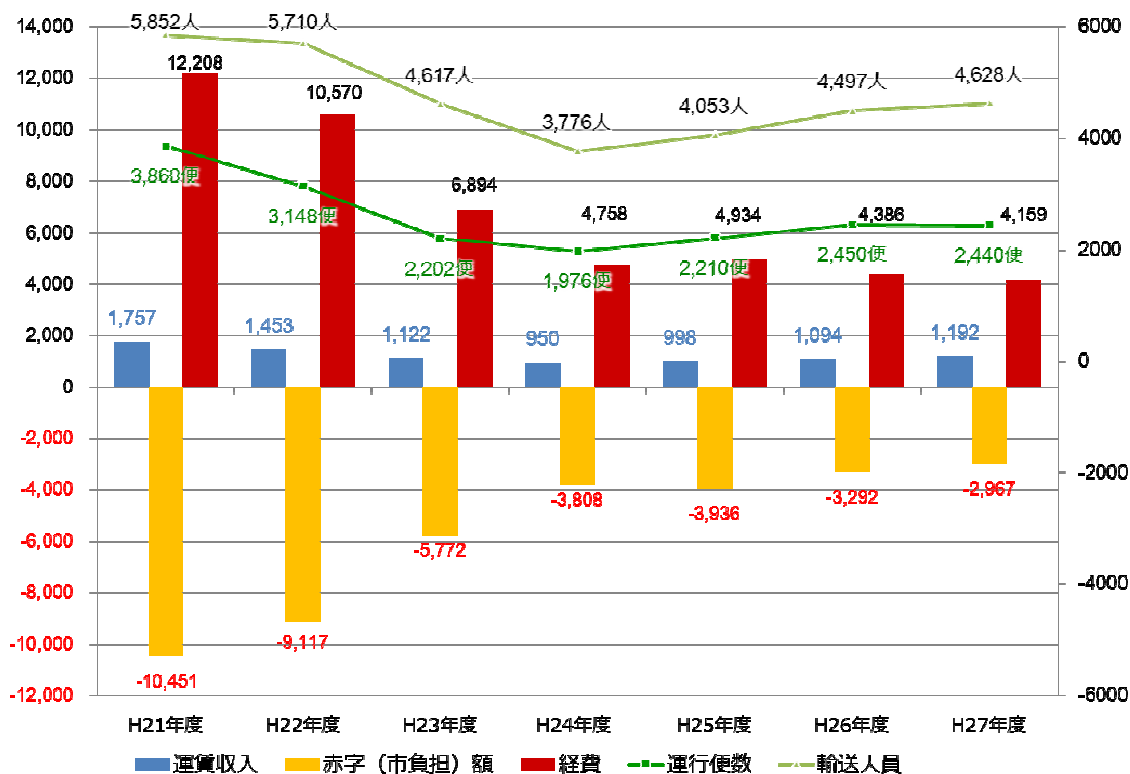
参考資料6 イナカー床瀬線の収支状況



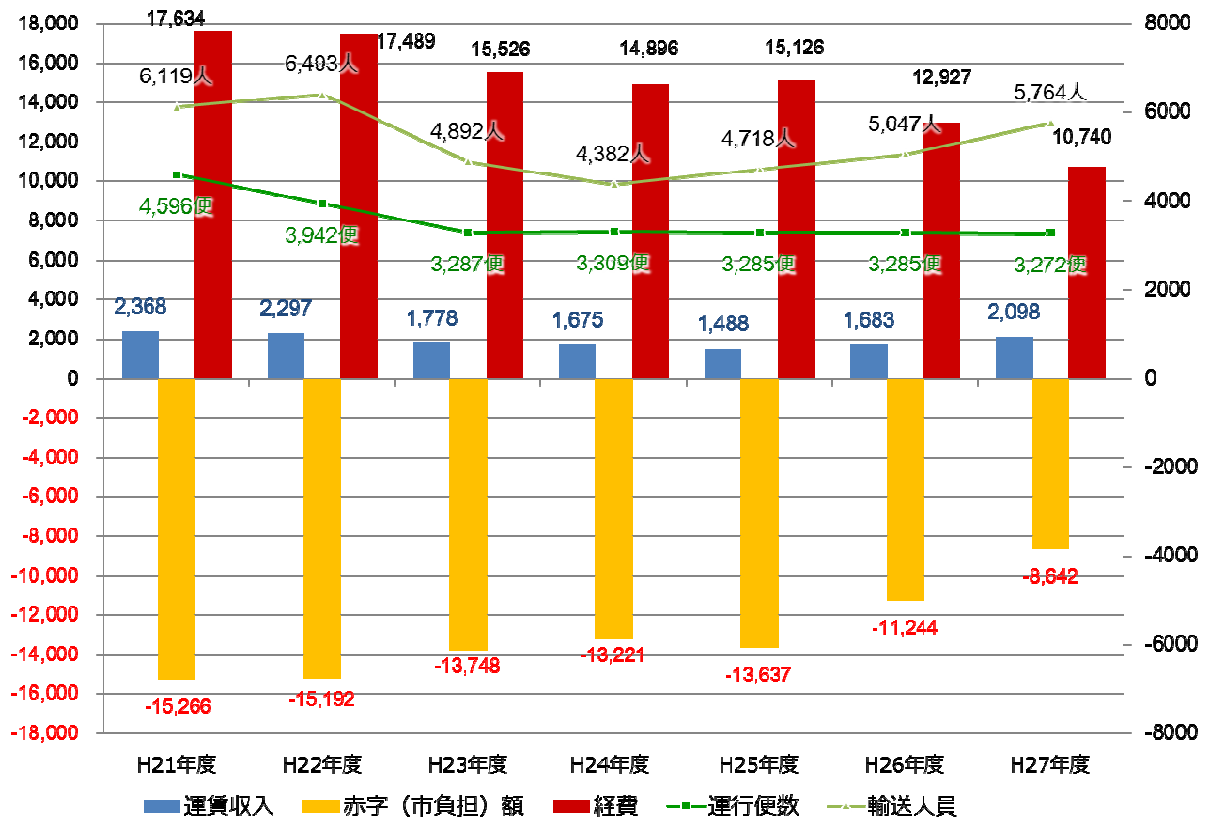
参考資料7 イナカー八代線の収支状況



参考資料8 イナカー三方線の収支状況



参考資料9 イナカ―河野辺線の収支状況



参考資料10 チクタクで実証運行を実施した奥山地区の状況



世帯数：11世帯
 人口：17人
高齢化率：88.2%
 標高：220m

※平成22年国勢調査

参考資料11 チクタク リスクと責任の分担

	豊岡市	協議会	運転手	
有償運送事業	◎	—	—	事業主体は市
運行業務	△	◎	△	運行義務（予約は断われない） 管理業務（日常管理）
運転業務	△	△	◎	安全運転義務
民事（対人・対物）	◎	—	△	運転者に重大な過失がある人身事故、 物損事故など
刑事（行政処分）	—	—	◎	減点、免停処分、罰金など

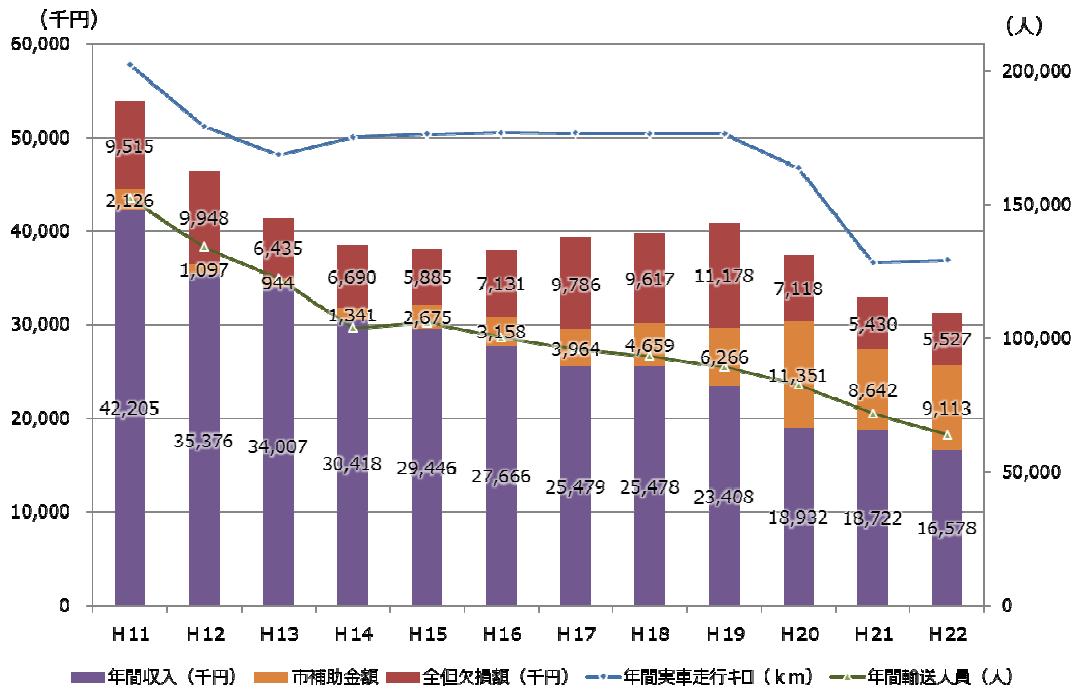
※改正道路運送法により、自家用有償運送に従事する運転者のうち、第一種運転免許所持者は、**国土交通大臣認定講習**を修了する必要がある。

参考資料12 チクタクの概況

(平成26年度実績)

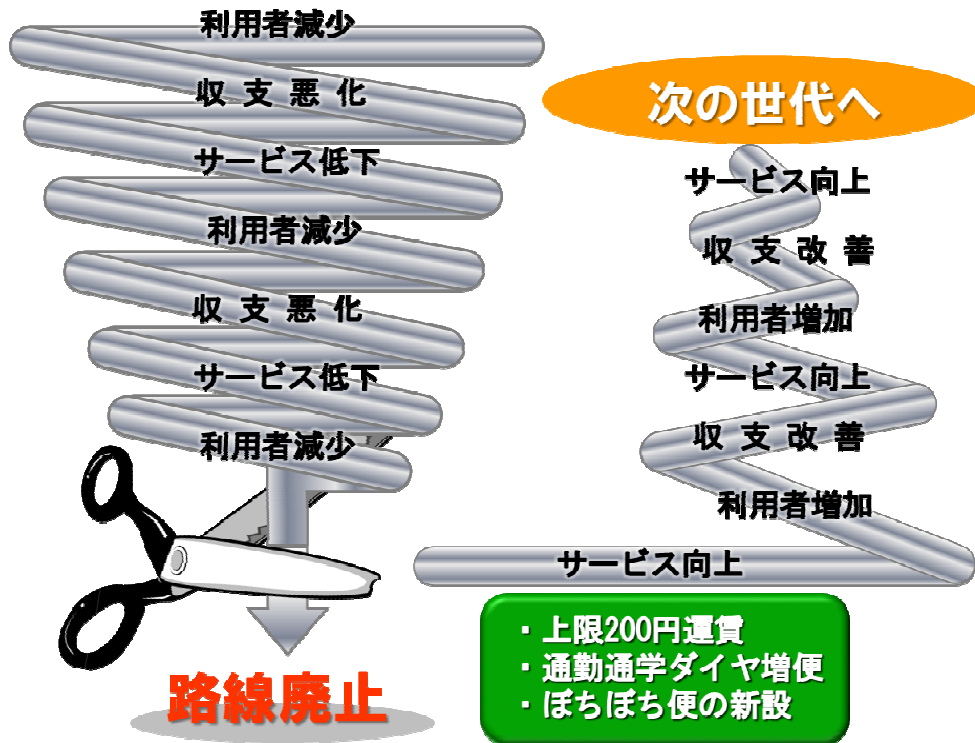
地区	地区数	運転手	運行日	運行便数	営業時間	利用率 (一日あたりの 利用者数)	稼働率 (日)
奥山	4地区	8名	3日/週 (月水金)	往路3便 復路4便	AM7:30- PM2:56	7.3人/日	97%
ひぼこ (小野)	4地区	15名	3日/週 (月水金)	往路3便 復路5便	AM8:15- PM5:07	11.4人/日	96%
資母	5地区	24名	3日/週 (月火木)	3往復6便 ×2系統	AM8:15- PM3:50	4.3人/日	68%
合橋	15地区	22名	3日/週 (月水金)	2往復4便 ×3系統	AM7:55- PM5:44	3.8人/日	63%

参考資料13 神鍋高原線利用状況の推移（社会実験開始前）



6

参考資料14 負の連鎖からの脱却イメージ図



参考資料15 神鍋線応援団協賛施設一覧

運賃

○おとなく全区間上限>200円
※こども(小学生以下)は障害のある方は、おとな普通運賃の半額(10円未満端数切上げ)

回数券

●200円券(1枚つづり).....2,000円
●100円券(1枚つづり).....1,000円
●回数券セット(3,300円分)....3,000円
※200円券と100円券のセットです。

1日乗車券

●神鍋線1日乗車券(1日乗車専用)
●大人...400円 ●小人...200円
※車内で買い扱いません。

定期券

	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
通勤	8,400円	23,940円	45,360円
通学	7,200円	20,520円	38,880円

※片道定額券以上記金額の半額になります。※200円区間

販売場所

- 豊洲駅前営業所(アイティ1F)..... TEL.23-2287
- 出石営業所(出石町)..... TEL.52-3011

取次場所

- 道の駅 神鍋高原(新藤原52-13)..... TEL.45-1331
- 栗茶わたぬき(江原駅前)..... TEL.42-0040

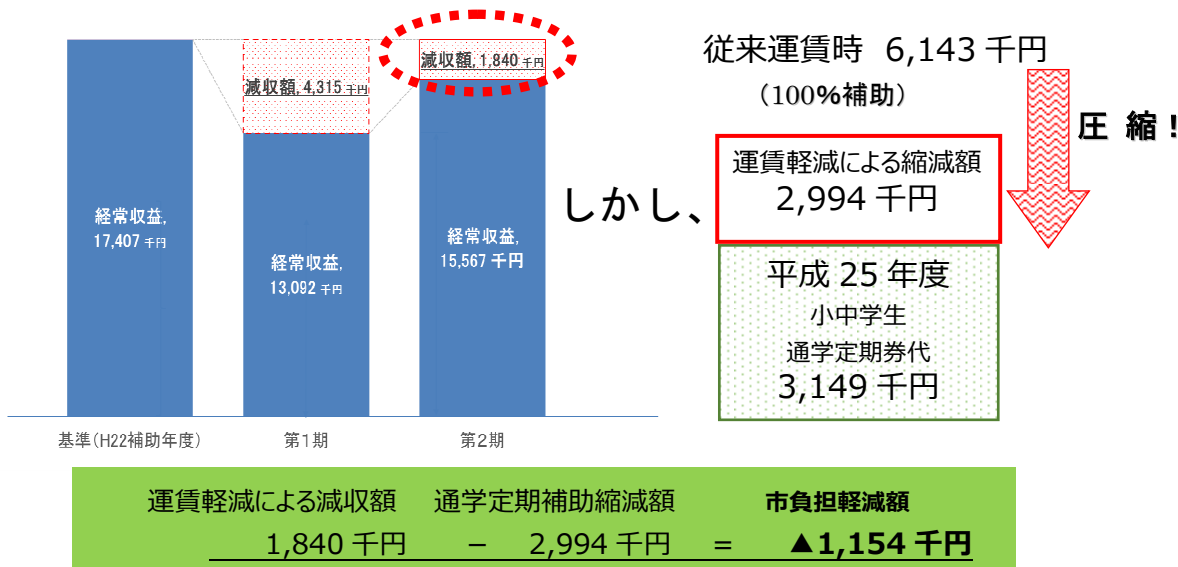
神鍋線を利用すると特典が受けられる!
神鍋線応援団協賛施設
 全信バス「神鍋高原線」にご乗車いただくと同当施設で割引などの特典が受けられるサービス
 ご利用は、乗車の際に運転手より「乗車証明書」を受け取っていただき、各協賛施設でご提示ください。

種別	施設名		割引内容	乗車時間	種別	施設名		割引内容	乗車時間
	施設名	施設名				施設名	施設名		
お買い物	ゴビー動物産直	m0796-42-5195	商品額合計で2,000円以上お買い上げのお客様に片道乗車1枚返呈(ご乗換でご利用の場合は最大2枚まで返呈)	江原駅	神鍋	キャトルクラブ	m0796-45-0216	平日:6,500円(昼食付) 土日祝日:9,000円(昼食付) ※平日までのご予約で案内までの送迎可	東河内
	エプソネットワーク	m0796-42-5666			稲刈道	稲刈道		入場料 65歳以上:200円 大人:400円 高校生:150円 小中学生:100円	稲刈道 稲刈道駅前
	道の駅 神鍋高原	m0796-45-1331	食事代 1割引	神鍋高原 乗とる駅前	ブルーリッジホテル	m0796-45-1200	レストラン・宴会などを利用された方に、①温泉大浴場入浴無料、もしくは20カラオケルーム1時間使用無料	神鍋高原 乗とる駅前	
	温泉 湯元	m0796-45-0551	乗車とる 100円引(10~11月限定)		リビティハウス 稲刈道	m0796-45-0240	お食事の際にビール、もしくはソフトドリンク1本無料	名色 湯元 湯元駅前	
お食事	お食事 湯元	m0796-42-0255	お食事代(ご宴会に限る)が400円引	江原駅	ムーンサード	m0796-45-0729		5割、山田、神鍋高原 乗とる駅前	
	レストラン 湯元	m0796-45-0537	800円以上のお食事の際に、ソフトドリンクがコーヒーをサービス(スキーシーズンのみ)	山田	マウントクック	m0796-45-1116		東河内、神鍋高原 乗とる駅前	
	リッヂやま	m0796-45-0163	お食事の際に、コーヒーをサービス(スキーシーズンのみ)	山田	アイビース	m0796-45-1117		神鍋高原 乗とる駅前	
	レストラン 湯元	m0796-45-0784	定食又は850円以上お食事された方にホットコーヒーをサービス(スキーシーズンのみ)	山田	マッキンジー	m0796-45-1178		神鍋高原 乗とる駅前	
	ロッジ33	m0796-45-0878	ホットコーヒーをサービス(スキーシーズンのみ)	万場口	スモークアップ	m0796-45-1381		神鍋高原 乗とる駅前	
	お食事 湯元	m080-1443-1593		名色	ログリゾートかんざね	m0796-45-1286		神鍋高原 乗とる駅前	
	お食事 湯元	m0796-45-1043	ソフトドリンクをサービス		てるてるばーず	m0796-45-1052		神鍋高原 乗とる駅前	
	お食事 湯元	m0796-45-1121			あすなろ荘	m0796-45-0782		万場口	
	レンタルスキー 湯元	m0796-45-0794	セットでレンタルされた方は500円引	山田	ビジネスイン全館		宿泊料金 1,000円引 (1室1組1枚のみ使用可)	湯元 神鍋高原 乗とる駅前	
	レンタルスキー 湯元	m0796-45-0605	レンタル用品20%引(スキーシーズンのみ)	山田	ユートピア	m0796-45-0039	ホットコーヒーをサービス(スキーシーズンのみ)	神鍋高原 乗とる駅前	
スリーナウ	m0796-45-0717	レンタル用品500円引	神鍋高原 乗とる駅前	アップかんぱ	m0796-45-1545	アップ券(1日券)1,000円 日たばこ、千円券1,000円 片道の乗車は、お食事(1人1席のみ)	神鍋高原 乗とる駅前、万場口、山田		
お食事 湯元	m0796-45-0469	レンタル用品20%引(スキーシーズンのみ)	太田神鍋	万場、湯元、スモーク	m0796-45-0510		湯元、山田、山田		
アルプス	m0796-45-0431			兵衛湯と宿屋ドーム	m0796-45-1900	トレーニング室利用無料	宿屋ドーム 名色		
温泉	神鍋高原 湯元	m0796-45-1515	入浴料100円引	神鍋高原 乗とる駅前					

参考資料16 神鍋高原線における第2期社会実験市負担額の軽減

【神鍋高原線 運賃収入の状況】

【小中学生通学定期補助の状況】



参考資料17 豊岡市政策評価重点施策『持続可能な公共交通の維持』戦略体系図

戦略体系図 005

担当部署： 都市整備部 都市整備課

取組分野： 持続可能な公共交通の推進

上位目的： 公共交通ネットワークが維持・活性化されている 最終アウトカム

戦略目的： 公共交通の利用者が増えている 中間アウトカム

手段01 公共交通の便利な使い方が理解されている

- 0101 路線が分かりやすく案内されている
- 0102 ダイヤが分かりやすく案内されている
- 0103 乗り方（運賃の支払い方法など）が案内されている
- 0104 目的に合わせたモデルプランが案内されている
- 0105 利用特典が提供されている

手段02 公共交通の「楽しく」、「快適に」利用する「きっかけ」や「環境」が増えている

- 0201 ノーマイカーデーなど、公共交通を使うきっかけ（機会）が提供されている
- 0202 イベント列車・バスが運行（催行）されている
- 0203 公共交通利用と組み合わせた、楽しい健康づくりメニューがある（健康増進）
- 0204 バリアフリー化が進められている
- 0205 待ち時間を快適に過ごせる環境が整備されている
- 0206 車内・機内が快適に乗り合う環境に保たれている

手段03 公共交通の利便性が向上している

- 0301 路線の需供バランスをチェックするシステムが充実している
- 0302 運行（航）便数が増えている
- 0303 定時性・速達性が向上している
- 0304 利用しやすい運賃・旅行商品が設定されている（価格・割引・企画）
- 0305 各モード間の乗継がスムーズにできる環境がある 例）バス⇔鉄道、鉄道⇔自動車 etc
- 0306 ボランティア車掌、駅・バス停案内人など、現場での案内手段が充実している

手段04 市外からの利用が増えている

- 0401 来豊者に対し便利なモデルプランがあり、提案されている
- 0402 地域が認知され興味が高まっている（大交流）
- 0403 観光施設間の移動方法など、必要な情報がターゲットに届いている（大交流）
- 0404 魅力ある集客イベントが開催されている（大交流）

手段05 公共交通の重要性が理解され、「乗って守ろう公共交通」の輪が拡大している

- 0501 公共交通と自動車のスマートでカッコいい使い方が理解されている
- 0502 公共交通の現状に関する勉強会が開催されている
- 0503 公共交通に体験乗車する機会が増えている
- 0504 e通勤・通学を促進する制度が充実している
- 0505 地域で公共交通を守ろうとする組織（ファンクラブ）が結成されている