

豊岡市

自分ごと化会議からの提案

「バス交通をリデザインする

～誰もが気軽に移動できる

地域を共に考える～」



内容

～ はじめに ～	- 2 -
I 「豊岡市自分ごと化会議」の概要	- 3 -
II 豊岡市の公共交通の現状と課題	- 6 -
III 自分ごと化会議に参加して、変化したこと	- 14 -



～ はじめに ～

豊岡市では、少子化や人口移動による人口減少が続いており、生産年齢人口(15歳以上 65歳未満の人口)は減少し、高齢化率が上昇。2040年から2045年の間には、高齢者人口が生産年齢人口を上回るとも言われています。

高齢化により自動車の運転免許証の自主的な返納が増加することが見込まれる中で、運転免許証を保有していない方が安心して移動できる公共交通として、路線バスやコミュニティバスがその役割を果たしてきました。また、スクールバスは、児童・生徒の通学時の安全確保、通学支援に加え共働き世帯が増える中での保護者の経済的・時間的な負担の軽減という重要な役割を担ってきました。

豊岡市では、これまで路線バスの廃線による代替手段としてのイナカーや、中心市街地での移動のためのコバス、公共交通空白地域で移動を実現するために地域組織が運営するチクタク(デマンド交通形式)といった、時代の変化に合わせた地域交通も生まれてきました。

行政やそれぞれの運行事業者によって市民の移動を実現するための努力のもとで維持されてきたバス交通ですが、人口減少、利用者の減少による豊岡市、運行事業者のコスト面の負担は増加してきました。また、サービスを提供する担い手(運転手)の人手不足という根幹的な課題に直面し、公共交通としての在り方を再考することが求められています。

日本全体を見渡しても、地域交通の改革は喫緊の課題とされ、国においては日本版ライドシェアの開始やAIオンデマンド交通、自動運転など、新たな技術導入に向けた動きが活発化し、交通分野は大きな変革期を迎えています。

今般、「バス交通をリデザインする～誰もが気軽に移動できる地域を共に考える～」をテーマに、無作為抽出により参加した17歳から73歳までの住民23人が委員となり、2023年7月から11月まで全2回の協議を行いました。会議開催前等には、オンライン合意形成プラットフォーム「Liqid」を活用し、委員以外の市民の皆さんからもアイデアを募り、協議の参考としました。

私たちはこの会議に参加し、バス交通の現状を理解し、これからこの豊岡市に住み続けるために何が自分にできるかを考えることの大切さを学びました。

この提案書は、豊岡市のバス交通の現状と課題について理解を深め、それぞれの課題をどう解決していくかについて私たちが考えたことをまとめています。自分ができること、地域のできること、行政の役割という3つの視点を持ち、考え話し合ったことで、地域の課題を自分ごと化する重要性を改めて認識しました。

これからもずっと住み続けたい豊岡市となるために、この提案書が有効に活用されることを切望するとともに、地域の関係者が連携・協働し、行政と地域、市民が一体となってバス交通や地域のコミュニティを支えていくことを期待します。

2024年2月
豊岡市自分ごと化会議2024 委員一同

I 「豊岡市自分ごと化会議」の概要

○テーマ

「バス交通をリデザインする ～誰もが気軽に移動できる地域を共に考える～」

○豊岡市自分ごと化会議委員

無作為に抽出し案内を送付した人数	1,200人
無作為抽出により応募した委員(応募率)	23人(1.9%)
会議に出席した委員の数	17人

○委員一覧

朝倉 誠大	上谷 良文	内田 泰博	尾崎 奏太
尾中 博幸	笠原 さおり	金谷 慈海	加谷 友香里
川崎 麻央	京田 玲香	田中 聡紘	中田 昭一郎
新谷 侑平	馬場 妙子	原 友子	東山 杏乃音
松井 翼	安田 祥悟	山下 靖史	吉盛 文彦
米田 真帆			

ほか2名

※掲載に同意いただいた委員の氏名を掲載。

○コーディネーター

石井 聡（逗子市福祉部長兼福祉事務所長）

○ナビゲーター

栗本 拓幸（株式会社 Liquitous 代表取締役 CEO）

鈴木 健治（琴浦町総務課財務監理室室長）

立花 健太（伊勢市産業観光部商工労政課主事）

○テーマ及び各回の議論

・テーマ:「バス交通をリデザインする～誰もが気軽に移動できる地域を共に考える～」

・第1回会議:2024年7月7日(日)

- ・自分ごと化会議の概要説明(構想日本)
- ・テーマについての現状と課題の説明(市)
 - 路線バス
 - コミュニティバス
 - スクールバス
- ・委員の自己紹介
- ・グループワーク

・第2回会議:2024年11月24日(日)

- ・全体協議・グループワーク

【あってほしい姿、課題、解決方法、誰が取り組むか】について議論

- ・コーディネーターによる全体のまとめ
- ・グループワークの中で出た意見をオンライン合意形成プラットフォーム「Liqlid」に入力し、AIツール「Talk to the City」を使って要約とその確認を行った

○オンライン合意形成プラットフォーム「Liqlid」による意見募集

オンライン合意形成プラットフォーム「Liqlid」を用いたテーマに関する意見募集を第1回の前、第1回と第2回の間それぞれ実施。

・第1回の前

設問①:あなたやあなたの家族の中で移動についての困りごとがあれば教えてください。
(近い将来予測されることも含む)

投稿数:26件

設問②:あなたの日常的な移動手段を教えてください。

投稿数:6件

・第1回と第2回の間

設問:第2回会議に向けて、あなたが考えるバス交通のリデザインに向けた「一手」は?

投稿数:13件

○委員集合写真



II 豊岡市のバス交通の現状と課題、解決策の提案

豊岡市では、路線バス、スクールバス、コミュニティバスなど、様々なバス交通が運行されています。

路線バスは、全但バスが市内を運行しており、地域住民の生活を支えています。しかし、運転手不足や人口の急激な減少に伴う利用者減少などの影響を受け、路線数の維持が難しくなっています。

こうした状況の中、市民の生活を支える交通手段の確保に対応するため、市は、民間運行事業者が廃止した路線ヘイナカー(コミュニティバス)を導入し、地域住民の移動手段を確保しています。しかし、コミュニティバスも廃止されている地域もあり、そちらには地域主体交通チクタクを導入しています。また、運転免許証を保有していない方の買い物や通学、通院などの生活を支えるコバスの導入にも取り組んでいます。

これらのバス交通や地域主体の交通は、それぞれに課題を抱えながらも、地域住民の生活を支える重要な役割を担っています。今後、人口減少や高齢化が加速する中で、誰もが気軽に移動できる地域・豊岡市の実現に向けて、まずは住民自ら地域のバス交通のことを知り、考えていく必要があります。

こうしたバス交通の現状と課題を理解し、それぞれの解決策を話し合いました。

具体的な現状や課題、解決策については下記に記載します。

➤ 全体を通じた意見

委員からの声(課題、解決策)

- 介護施設や自動車教習所の送迎車など地域を走る車両の空き座席の活用
- 運転手を確保するため、まずは運転手という職業を知ってもらう。
- 豊岡を環境都市にする。
 - バスに自転車を載せられたら、路線から離れた所にも移動できる。
 - 自転車ステーションも併せて整備すれば、観光客も使え、自動車に頼らないエコな暮らしができる。
- 豊岡のノーマイカーデーは第2水曜と第4金曜で、バスのフリーチケット(500円)が使える。
 - 土日であれば、学生を中心とした利用増が見込めるため、実施曜日の変更を検討してほしい。
 - 情報が伝わっていない。もっとSNSを使うなどして情報を届けるべき。
 - 京都の亀岡市は土日に実施し、バス運賃が無料になっている。
- 中高生が、土日や長期休暇に500円のフリーチケットを購入できるようにして、乗客数が増えるかどうか実証実験をする。
- 神鍋線のような地元の子供たちによる車内アナウンスを他の路線にも広げたり、広告料を取りながら、沿線の商業施設や温泉の宣伝をする。
 - 出石に行くときの、湖月堂の権兵衛餅の宣伝がまた聞きたい。
- 観光公害に留意しながら、竹野町椒のそばや囲炉裏、但東の農家民宿など外国の方にも魅

力的な観光資源や「ネオカル TOYOOKA（豊岡市公式観光サイト）」「たじまわる[500円]（但馬の観光地を周遊するバス）」も、リデザインに生かす。

- タクシー車両やデマンド運行なども含めたコミュニティバス(仮称:だんだんバス)を作り、一方で豊岡出石 IC の開通に合わせ、コウノトリ但馬空港～豊岡病院～豊岡駅～コウノトリの郷公園～京丹後市方面への路線を新設し、市街地への日常利用と観光利用等を分離する
- 運転手確保のため、免許取得の助成や地域おこし協力隊としての募集を行う等、採用や養成に自治体が協力する。
- 豊岡市街地エリアのコバスと路線バスの均一料金化(1乗車 200円)を行う。
- 京都丹後鉄道のように、運賃を 50円刻みにすれば、運転も利用者もお金を数える手間が省け、分かりやすくなる。
- 高校生への通学補助ではなく、運賃を引き下げることで高齢者や観光客等幅広い層へ好影響をもたらす。
- 鉄道並行路線から、鉄道もバスも共通の切符、運賃で乗れるようにする。

➤ 個別事業に対する意見

1. 路線バス

＜事業概況＞

- 市民の移動手段を維持確保するため、全但バス(株)へ運行費や車両購入費の支援を行う。
 - 国県協調補助路線補助 18,783千円(バス事業者への補助)
 - 県協調補助路線補助 77,021千円(バス事業者への補助)
 - 市単独補助路線補助 83,515千円(バス事業者への補助)
 - 国県協調車両購入費補助 10,300千円(バス事業者への補助)

＜活動実績＞

- 輸送人員 ⇒ 617,994人(2023年度)

＜課題＞

- 人口減少に伴う乗車人数の減少による運行事業者の収益が減少(赤字の拡大)
- 乗車人数(輸送量)が減ると、運行事業者の赤字を補填する国・県の補助が受けられなくなり市の負担が増加
- 運転手の不足、高年齢化(平均年齢 57.6歳)

委員からの声(課題)

・現状分析・データ活用

- 人口減少に伴う利用者の減少傾向は把握されているものの、通勤・通学時間帯の利用状況、季節変動、天候による利用状況の変化など具体的なデータに基づいた詳細な分析が不足している
- 具体的な収支バランス、客数、定期券販売数などを、具体的な将来(5年後、10年後)を考え目標設定し、進捗管理をする必要がある

・利用者ニーズの把握

- 通勤・通学、観光、通院など、利用者層によってニーズが異なっているため把握し、ダイヤを考える必要がある
- 高齢者、学生、観光客などの特定の層やイベント開催時の需要増に配慮した運行が必要

・利用者への情報提供・利便性の不足

- 運行ダイヤやルートに関する情報提供が足りていない
- キャッシュレス化されていないなど、利用者の利便性が低く、運転手の負担が多い
- 通学する高校生が利用できるようなダイヤになっていない



課題を解決するために

住民の 役割	個人	<ul style="list-style-type: none"> ● できるだけ通勤等に使う ● バス会社と意見交換をすれば対応策の手がかりが見えてこないか ● ドライバーの心理的負担をなくす。クレームを言わない
	地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域のお店で買い物をしたら、バス料金の割引サービスを行う
行政・事業者等の 役割		<ul style="list-style-type: none"> ● 時刻表にあわせてフレックス勤務を認めることもセットにするなどして民間企業でも、ノーマイカーの呼びかけをする ● バス停の場所を分かりやすくし、ホームページ等に確認できるようにする ● SNS等での情報発信を強化する ● 職業としての選択肢・関心を持ってもらうため、バス運転の体験を教習所でする ● バスの乗り方を子供の宿題にして乗り方を学んでもらう

- 子どもたちにバス運転手という職業を知ってもらうため、児童・生徒に運転手さんが出前講座をする
- 子供でもできるシミュレーションの運転体験を実施する
- バス運転手に女性もいることがイメージできるような例の提示など工夫をする
- 帰宅手段確保のため、バスに自転車を載せられるようにする
- 駅～病院間をピストン運行にする
- バス運賃が減免される等、免許返納のきっかけになる特典を作る
- 天候によるデータを取るため乗降調査を6月、10月だけでなく雪の季節にも行う
- 必要なデータを収集し、運行計画を作る
 - バス通学に配慮したダイヤを作る
 - 通勤時間帯に特化したダイヤを作り、定期券の購入を促進する
 - 輸送密度によってバスの大きさを再考する
- バスの本数を減らす等具体的な策を講ずる
 - 減便には、バスを必要とする人へ配慮したダイヤなどとする
- 飲み会帰りの快速便を作る
- 運転手の給与・待遇を改善する
- 利便性の向上、乗降者データの取得のためキャッシュレス決済を導入する
- バス会社にバス運行以外の収入を確保してもらう
- バス会社は採算がとれる路線(観光バスなど)だけに絞り込み、赤字の路線の維持は行政で担うなど、役割分担を明確にする
- 介護事業の送迎をバス会社が受託し収益を上げる

2. コミュニティバス

2-1. 市営バス「イナカー」

事業概況
<ul style="list-style-type: none">● 2008年10月の路線バスの撤退を契機に、代替交通手段として運行を開始したイナカーの運行委託及び車両管理を行っている。<ul style="list-style-type: none">➢ イナカー運行管理業務委託(バス事業者への委託)54,609千円➢ イナカー車両管理等経費(車両管理)2,838千円
活動実績
<ul style="list-style-type: none">● 1便あたりの乗車人数 ⇒ 1.21人(2023年度)● イナカー乗車実績 ⇒ 16,861人(2023年度)

2-2. 市街地循環バス「コバス」

事業概況
<ul style="list-style-type: none">● 各地域の公共施設や医療機関等の閉鎖や市街地への集約により変化した生活圏の移動に対応する市街地循環バス・コバスの運行費を補助している。<ul style="list-style-type: none">➢ 市街地循環バス事業費補助(バス事業者への補助金)17,822千円➢ コバスエクスプレス運行費補助(バス事業者への補助金)2,050千円
活動実績
<ul style="list-style-type: none">● 1便あたりの乗車人数 ⇒ 8.2人(2023年度)● コバス乗車実績 ⇒ 50,163人(2023年度)

2-3. 地域主体交通「チクタク」

事業概況
<ul style="list-style-type: none">● 路線バス及びイナカーが撤退し、交通空白地域となった地区の移動手段確保のため、地域住民が有償ボランティアで運行する予約制の地域主体交通「チクタク」の運行委託及び車両管理を行っている。<ul style="list-style-type: none">➢ 地域主体交通「チクタク」運行委託(地域の運営協議会への委託)3,080千円➢ チクタク車両管理等経費(車両管理)1,400千円

≪活動実績≫

- 1便あたりの乗車人数 ⇒ 1.42人(2023年度)
- チクタク乗車実績 ⇒ 2,357人(2023年度)

≪課題≫

- 人口減少に伴う乗車人数の減少
- 運転手の不足、高齢化
- チクタクは地域内での担い手の世代交代が必要
- イナカーが地域内生活交通として運行されスクールバスを兼ねている等、それぞれの地域特性に合った運行体制の検討が必要

委員からの声(課題)

・データ収集・分析・活用

- 便、ダイヤの設定も適切にするための利用目的等のデータがない

・利便性

- 豊岡市の中でも現状に差がある
- チクタクが区域運行であるため、目的地まで直接行けない
- チクタクの予約システムが難しい

・情報提供の充実:

- コミュニティバスの存在や利用方法の周知が不足している

・担い手不足

- 運転手の年齢が高く、若い運転手の確保ができるのか



課題を解決するために

住民の 役割	個人	<ul style="list-style-type: none">● できるだけ通勤等に使う● 友達同士で運転手として協力する
	地域	<ul style="list-style-type: none">● 共助交通の運転手を地区に限定せず広域で担う● チクタクの予約方法を簡素化する
行政・事業者等の 役割		<ul style="list-style-type: none">● 乗客と荷物の輸送・運行を一緒に行う(貨客混載)● 帰宅手段確保のため、バスに自転車を載せられるようにする

	<ul style="list-style-type: none"> ● 需要の掘り起こしを行う ● イナカーを通勤・通学時間帯に合わせて設定する ● チクタクをスクールバスとして運行する(特に土日の部活動に合わせた運行) ● 小さい子供が無料で乗れるチケットを発行する(保護者は有料、関係店舗とタイアップする) ● チクタクで豊岡市外へ移動できるようにする ● コバスの土日の便数を維持する。平日を減らす ● 乗客数に合わせて車両サイズの見直しを行う ● チクタクを目的地まで行けるようにする(ドア to ドア) ● イナカー、チクタクに保育園の送迎を組み入れる ● 市内のタクシー会社とタッグを組む ● 市の職員がチクタクの運転手をする。 ● 市からコミュニティセンターに財源、人材を委譲し、公共交通の維持を担ってもらう
--	--

3. スクールバス

<<事業概況>>	
●	路線バスが運行されていない地域、登下校の時間帯に利用できる便がない地域の小学生、中学生のバス通学のために運行されるスクールバスの運行業務の委託、タクシーの借り上げを行っている。
➢	通学バス運行管理業務委託 (市保有車両の運行委託、路線バス臨時便の運行委託) 84,769 千円
➢	通学用自動車借上料 5 千円
➢	社内置き去り防止装置設置 110 千円
➢	車両登録等事務的経費 8 千円
<<活動実績>>	
●	バス通学対象者のバス(or タクシー)乗車人数 ⇒ 562 人(2023 年度)

<<課題>>	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの運行路線、ダイヤの減少や学校統合による需要の高まりに対応する運行受託者の確保 ● 運転手の高年齢化
---------------------------	---

委員からの声(課題)

・運転手の不足

○働き方改革が進む中で、より運転手の確保に苦慮するのではないか

・利便性

○部活動との時間が合っていない

○一般客との混乗ができない



課題を解決するために

住民の 役割	個人	● 通学する近所の生徒を自家用車に乗せてあげる
	地域	● 地域で運転手を確保する
行政・事業者等の 役割		● 一般客・高校生も乗れるようにする ● 路線バス等の空き車両を活用する ● ハイエースで運行している路線はチクタクのようなデマンド運行をする ● 移住を検討する人に向けて地域の通学手段が分かるように整理する ● 学校とコミュニケーションを取って運行時間帯を決める ● 学校に市役所から運転手を配置する

Ⅲ 自分ごと化会議に参加して、変化したこと

アンケートを通じて、各委員が自分ごと化会議に参加して地域交通に対する意識が変わったことや気づきをまとめました。

1. 自分ごと化会議に参加して変わったこと(アンケート結果から抜粋)

- 利用する側だけでなく運営・管理する側、運行する側すべての人が集まって意識を共有しなければなかなか難しい問題だと感じた。
- 常に移動手段について考え、行動するようになった
- 利用できるものは、積極的に利用していきたい

2. 会議全体を通じた感想やコメント

- 公共交通における課題を市民が知るきっかけになったのは良かった
- 各地域の課題や、何に困っているかがよく分かった。少しでも助けになれるようにしたい
- 普段なんとなくでしか感じてない街の問題を詳しく知ることができた。また、自分の意見も言えるので自分が本当にこの街の市民であるという事を自覚できた
- 公共交通の利用促進施策で実施しているものも、知られていないものが多くある。情報発信のあり方も再検討が必要と考える。

3. 委員それぞれにとっての今回のテーマにおける「自分ごと化」とは(アンケート結果から抜粋)

- 今後、公共交通がなくなるかもしれないと自分ごととして考えるようになった
- 利用する側として自分は何が出来るのか考えさせられたテーマだった。
- 公共交通が、本当に必要であると思うなら利用するしかない
- 行政に町のリアルを伝える場が必要、互いがひとり歩きをしないために

自分ごと化会議

私に関係ある？ あり！