

令和8年度 第1回但馬地域公共交通活性化協議会

【協議資料】

- | | | |
|---|-------------------|------|
| 1 | 但馬地域公共交通活性化協議会の運営 | P.1 |
| 2 | 但馬地域公共交通計画の中間評価 | P.3 |
| 3 | 但馬地域公共交通計画の中間見直し | P.4 |
| 4 | 但馬地域公共交通計画の一部改定 | P.15 |

但馬地域公共交通活性化協議会の運営

1 令和7年度決算

区分	金額	概要	別冊資料
歳入	34,421,440円	国庫補助金（フィーダー、利便計画推進）、県・市町負担金	P.1～P.6
歳出	34,421,278円	市町フィーダー系統補助、計画推進調査委託、委員報酬 等	
差額	162円	次年度繰越金	

2 令和8年度予算

区分	金額	概要	別冊資料
歳入	38,806,162円	国庫補助金（フィーダー、アップデート化、利便計画策定、利便計画推進）、県・市町負担金	P.7～P.8
歳出	38,806,162円	市町フィーダー系統補助、計画推進調査委託、委員報酬 等	

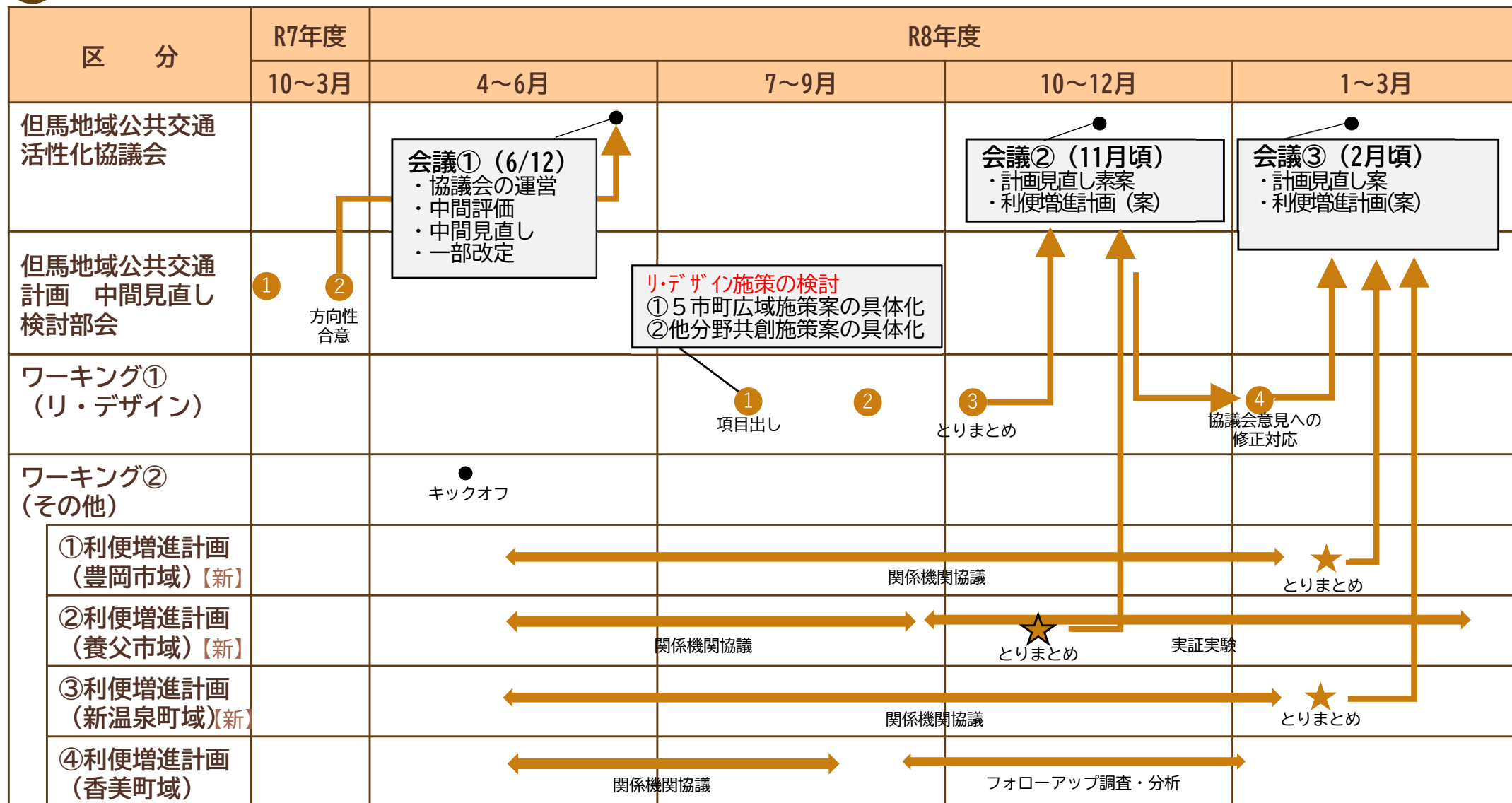
3 監事の選任

- 各市町持ち回り
- 任期2年
- R8～9は養父市、朝来市を選任

	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
豊岡市										
養父市										
朝来市										
香美町										
新温泉町										

但馬地域公共交通活性化協議会の運営

4 スケジュール



但馬地域公共交通計画の中間評価

1 目標値達成度

- 中間評価では、14指標のうち6指標が中間目標を達成した。
- 利用回数、空白地対策、情報整備、観光利用に向けた取り組みでは一定の成果がみられる。
- 一方、広域ネットワークづくりや収支改善には課題が残っている。
- 今後は、運転士不足の影響も踏まえつつ、より一層の既存交通網の再編・効率化を図りながら、持続可能な交通体系の構築を進める必要がある。

■但馬地域公共交通計画の目標値達成状況(中間評価)

■但馬地域公共交通計画の目標値達成状況(中間評価)		中間目標値	推移				目標 達成
			2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	
地域住民の公共交通の満足度		14.4%	11.3%	13.0%	12.2%	10.5%	×
路線バス・コミュニティバスの住民1人あたりの年間利用回数		9.25回/年	8.85	9.21	9.63	9.71	○
市町をまたぐ新たなバス路線数		2本	0	0	0	0	×
公共交通空白地の割合	人口	3%	4%	3%	3%	3%	○
	面積	21%	23%	19%	19%	19%	
路線バス・コミュニティバスのノンステップバス導入率 (ワンステップバス等を含む導入率)	バス	36%	35%	38%	41%	41%	○
	バス等	85%	83%	82%	82%	75%	
コミュニティバスの標準的なバス情報フォーマットの整備市町数		5市町	5	5	5	5	○
高速バス・長距離バスの路線数・運行本数	路線数	5路線	5	3	3	3	×
	本数	30本	16	14	14	16	
高速バスストップの整備箇所数		3箇所	2	2	2	2	×
たじまわりの利用者数		9,000人/年	10,710	11,380	10,849	10,282	○
各市町主要駅の乗降人数		11,196人/日	9,505	10,035	未公表	未公表	×
路線バス・コミュニティバスの収支率	6団体(※)	(※)22%	16%	16%	14%	14%	×
住民1人あたりの公共交通への公的資金投入額		4千円/人	5.25	5.57	5.97	6.76	×
鉄道の区間別平均通過人員・乗車人員		5路線(※)	(※)1,673人/日	1,445	1,465	1,445	×
但馬地域一体で実施する公共交通を担う人材確保に向けた活動数		1回/年	2	6	6	6	○

達成度
120%~
100%~
80%~
60%~
40%~
~40%

(※) 個別団体・路線ごとに目標値を設定。スペースの都合上、本資料には平均値を記載。

2 施策実施状況

目標1 地域住民のくらしを支える移動手段を確保する

豊岡市竹野地区予約型乗合交通[たけのーる]の導入 (R7.10~)



養父市関宮地域デマンド交通実証実験の実施 (R5.10~)



朝来市デマンド型乗合交通[あさGo]の導入 (R6.10~)



香美町小代地区デマンド型交通の導入 (R6.10~)



目標3 観光・交流を支える

但馬地域のバスフリー切符[バス旅兵庫]の実施



但馬地域観光周遊バス[たじまわりの]の実施



目標2 誰もが公共交通を使いやすいようにする

低床化車両の導入



香住駅待合環境の整備



総合時刻表の作成・配布



目標4 地域で公共交通をまもる

バス運転士募集説明会・体験会の実施



JR駅周辺活性化モデル事業(浜坂高校 等)



乗って守ろう! 山陰本線「浜坂・香住・竹野駅ペイ」の実施



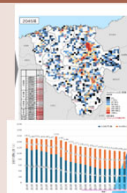
但馬地域公共交通計画の中間見直し

1 見直しの方向性

➤ 有識者(谷本会長、田林県政策コーディネーター)、国・県・市町(交通・教育・福祉部局)、事業者(全但バス、県タクシー協会、JR)による部会を開催

◆ 第1回 (R7.10.30)

- ✓ 統計データをもとに但馬地域の現状を整理。
(人口、運転免許保有状況、公共交通利用者、福祉サービス、スクールバス・児童数の推移 等)



分析例

◆ 第2回 (R8.2.18)

- ✓ 5市町の個別施策を網羅的に位置づけるだけでなく、広域で策定する計画として、一体的な打ち出しが重要。
 - ① 施策体系の再編(県・但馬5市町広域での取組の推進)
 - ② 評価指標の再設定(住民・他分野・他地域との連携の評価軸)

但馬地域における現状の課題

- ① 人口減少、過疎化が加速
- ② 公共交通利用者が減少
- ③ 運転士などの担い手が減少
- ④ 学校再編等によりスクールバス運行が増加
- ⑤ 自治体の財政負担が増加



見直しの方向性(案)

- ① 限られた輸送資源(運転士、車両等)を最大活用【他分野共創、市町間連携】
- ② 地域の実情に合った交通再編を推進(路線集約、デマンド型など)
- ③ 持続可能な運転士の確保(2種免許取得者、自家用有償旅客運送制度など)
- ④ 交通DXの推進(ICT等を活用した効率的な運行管理)
- ⑤ 財政負担の軽減(運行の効率化、補助制度等の最大運用など)

2 見直しの柱

(1) リ・デザイン施策の検討

- ① 広域で一体的に実施する施策
 - ・ 住民ドライバーの質の向上
 - ・ デマンドシステムの統一運用 等
- ② 他分野等の連携による施策
 - ・ スクールバスの混乗
 - ・ 配送事業者との連携 等

各市町の事例を横展開

➡ ワーキング(3回程度)で深堀

(2) 評価指標の再設定

- 目標値を新たに追加設定
- ① 住民・他分野・地域間連携により運行される地域公共交通の数
- ② 運転士の確保人数
- ③ キャッシュレス決済導入路線数
- ④ JR山陰線・播但線の利活用の取組施策数
- ⑤ 但馬-伊丹線搭乗率

(3) 国指針等への対応

- ① 交通空白地域及び要モニタリング地区への対応状況の位置づけ
- ② 地域内フィーダー系統補助要件の追加
 - ・ 実態調査の実施
- ③ 地域内観光フィーダー系統補助制度の創設
 - ・ 豊岡市

3 スケジュール

時期	内容
R8.6	第1回協議会 方向性の提示
R8.11	第2回協議会 見直し素案の提示
R9.2	第3回協議会 見直し案の提示

令和8年度の施策推進のための主な取組

他分野との連携

- ①豊岡市 （交通×教育） 竹野学園スクールバスへの一般混乗について
- ②養父市 （交通×教育） 関宮地域のバス路線再編によるデマンド交通と教育・地域との連携
- ③全但バス（交通×小売） 全但バスにおける貨客混載の取組の現状

住民との連携

- ④朝来市 （高校生との協働） 生野駅東口待合室「いくイエ」の整備
- ⑤新温泉町 （商店等との協働） 浜坂駅ペイ事業

地域間の連携

- ⑥新温泉町（町内の地区間連携） 新温泉町地域公共交通の再構築（計画策定）
- ⑦香美町 （町内の地区間連携） 町民バス路線統合とデマンド運行の導入
- ⑧全但バス（但馬地域広域連携） 交通系ICカード(ICOCA)キャッシュレスシステムの導入
- ⑨全但バス（但馬地域広域連携） バス運転士募集説明会・運転体験会の実施

竹野学園スクールバスへの一般混乗について

<背景・課題>

竹野地域では、人口減少や少子高齢化の進行に加え、公共交通を支える運転士不足が深刻化しており、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増している。

こうした中、2025年10月から豊岡版ライドシェア「たけの〜る」を導入し地域住民の移動手段の確保に取り組んでいるところである。一方で、高校生の通学についても、通学手段の確保を検討してほしいとの声があり、地域公共交通の維持・確保とあわせて重要な課題となっている。

今後は、「たけの〜る」や既存のスクールバスなど、限られた交通資源を有効に活用しながら、地域住民の日常生活の移動に加え、高校生の通学手段の確保についても検討を進める必要がある。

<取組内容>

- ・登校便のみの予約不要で旧バス停から利用可能（下校便は設定なし）
- ・学校が休校の場合（臨時休校含む）は、運行しない

<ねらい・効果>

【ねらい】

- ・高校生等の移動手段を確保する。
- ・限られた輸送資源を有効活用する。

【効果】

- ・高校生の安定した通学手段の確保
- ・運転士不足への対応
- ・既存交通資源の有効活用による効率的な運営

<今後の方向性>

- ・一般混乗の利用状況・ニーズを検証
- ・高校生の通学手段としての活用を検討



関宮地域のバス路線再編によるデマンド交通と教育・地域との連携

<背景・課題>

- 全国的に公共交通の担い手が不足しており、路線バスやコミュニティバスの運行を担っている市内のバス事業者も同様の課題を抱えている。
- 中山間地域に位置する養父市は自家用車の利用率が高く、朝夕の公共交通利用率が低いが、学校の統廃合等での子どもの通学や免許返納した高齢者の移動手段が少なく、急速な高齢化率の上昇による交通弱者の増加が危惧される。
- 減便等に伴い、時間的制約、移動の困難さ等により地域ニーズに応える交通体系といえず、持続可能な公共交通体系を構築する必要がある。

<取組内容>

令和5年度、6年度、7年度に引き続き、本実装に向けて日中のコミバスを減便し、デマンド交通実証実験の実施する。※詳細は調整中

実施時期 11月～1月予定

走行エリア 養父市旧関宮町域

利用料 有料

予約方法 電話、アプリ

実施主体 養父市

<ねらい・効果>

- 朝夕・日中の時間帯によって変わる市民ニーズに対し、路線バス、コミバス、デマンド交通、やぶくる（ライドシェア）の選択肢を提供することでの利用者の利便性の向上とドライバー不足対策を図る。

<今後の方向性>

- コミバス及びデマンド交通の78条登録の検討
- 乗継の対する経済的・心理的負担軽減の検討
- 朝夕の通学用スクールバスとしての役割の検討
- 習い事や部活動の地域移行に伴う子どもの移動手段としての可能性
- 地元自治協議会や小さな拠点との連携による高齢者の外出機会の創出、健康増進＝医療費削減の可能性
- 市内他地域での導入についての検討



全但バスにおける貨客混載の取組の現状

- <背景>
- 新たなビジネスモデル構築に向け、「貨客混載実証実験プロジェクト」を近畿大学等と連携して実施中。
- <取組内容>
- 高速バスの貨物室の空きスペースを有効活用
 - 大阪の小売事業者が各々の商材を積み込み、販売員と商材を但馬地域まで輸送し、現地での販売活動を実施。

年度	輸送区間	協力事業者
R7	大阪～城崎温泉	株式会社ダイヤ（パン等） ヤマキウ株式会社（鰹節等）
R6	大阪～神鍋高原等	阪急阪神百貨店（スイーツ）



[参考]これまでの貨客混載の実証経緯（主なもの）

- 2017年～
- 県内初となる宅急便の輸送を開始。

輸送区間	江原駅～神鍋高原地区
概要	江原駅：荷物積み込み 東河内バス停：引き渡し 各家庭：ヤマト運輸が配達



- 2018年～
- 関西初となる観光支援型客貨混載を開始。

輸送区間	城崎温泉～大阪市内
概要	城崎温泉SOZORO：荷物預かり 大阪市内 (ヤマト運輸営業所)：引き渡し 各ホテル：ヤマト運輸が配達



宅配ニーズ・社会情勢の変化を踏まえ現在は休止中

生野駅東口待合室「いくイエ」の整備

<背景・課題>

生野駅を多く利用する生野高校生から高校生議会において待合室の環境改善を求める意見があった。

生野駅は、JR、全但バス、ウィング神姫、市の運行するデマンド型乗合交通「あさGO」が乗り入れる交通結節点であるが、施設の老朽化により待合環境の改善が必要であった。

<取組内容>

市は、生野高校との協働により整備案を作成することを決定し、R7年度は、生野高校の独自事業であるゆめいくプロジェクトの枠組みを使い、公共交通に関心を持つ班と協働で設計案を作成した。設計に際しては、地元住民や中学生の意見も取り入れ、地域に愛される場所の創出を目指している。

R8年度は整備を実施するが、一部の工程を高校生の参加するワークショップ形式で開催するなど、地元、高校生との密な連携により、地域の交通拠点を整備する。



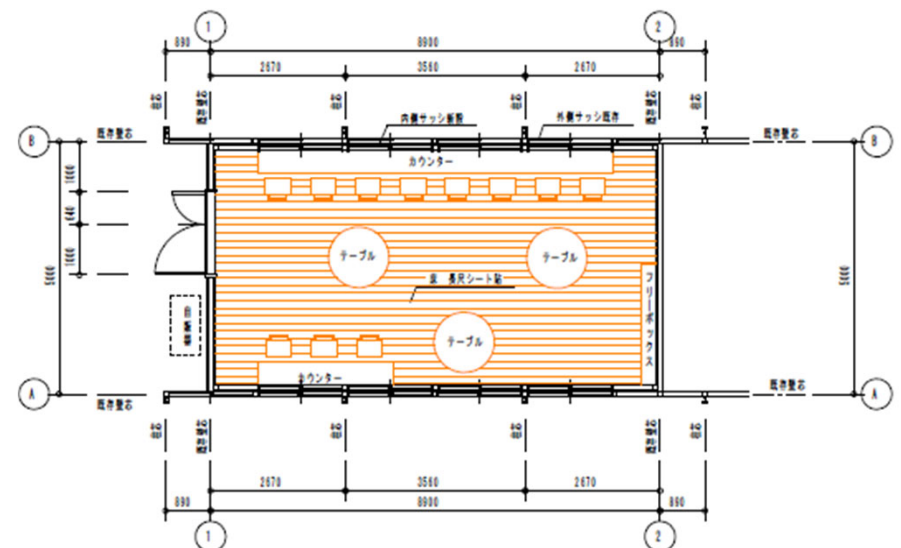
生野高校生との現地打合せ風景

<ねらい・効果>

- 生野駅の主要な利用者である生野高校生に事業の提案から設計、整備、さらには完成後の運営まで関わってもらい、交通を軸とした学びを提供する。
- 交通結節点としての機能を強化することで、各種公共交通の利用促進につなげる。

<今後の方向性>

- 完成後の運営においても高校生、地元住民との協働継続を目指す。
- 市内の各駅についても待合環境の改善を検討する。



浜坂駅パイ事業

<背景・課題>

J R 山陰本線山陰本線の利用促進および浜坂駅周辺の地域振興を図ることを目的に、同駅の切符購入者に対し、購入金額に応じた観光・宿泊施設、飲食店、小売店等の店舗・施設で利用できるクーポン券を配付する。

<取組内容>

乗車券などの購入金額に応じて、駅周辺店舗で利用可能なクーポン券を配布する。JR浜坂駅で500円以上の切符等を購入した場合、500円ごとに100円分のクーポン券を配布し、購入額10,000円以上の場合は最大2,000円分まで配布する。

対象者は浜坂駅で乗車券などを購入し、町内の駅で乗車、もしくは降車した方。



<ねらい・効果>

JR利用促進と地域内消費の拡大を同時に図ることができる。昨年度同様事業を実施したことから、利用者への定着、認知度向上、事業効果の検証と改善、関係機関との連携など、中長期的な効果が期待できる。

<今後の方向性>

効果を検証し、内容の改善を行う。利用しやすく、JRの利用促進につながる施策となるよう検討していく。事務の効率化や負担軽減を図るとともに、適宜内容の見直しを実施する。



新温泉町地域公共交通の再構築（計画策定）

＜背景・課題＞
新温泉町の町民バス「夢つばめ」は、運行開始から17年が経過。人口減少と少子高齢化が急速に進む中で、「決まった時間に大型車両で決まったルート走る」従来型のサービスと、町民の実際の移動ニーズにズレが生じており、今後さらに拡大することが予想される。

加えて、全国的な運転手不足により、運行事業者からは「現行の運行ダイヤ維持が困難」との声が上がっており、減便や廃線のリスクが高まっている。

これらの課題に対応するため、町全域で最適な地域公共交通体系への再構築を推進していく必要がある。

＜計画・ビジョンの策定＞
町内全域を対象とした「地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。

実施計画の策定とあわせて、町の将来（10年後）を見据えて、広域的かつ多角的な視点で地域公共交通を維持・活性化していくための町独自のビジョン（全体構想）を策定する。

＜今後のスケジュール（案）＞

令和8年度			
4-6月	7-9月	10-12月	1-3月
体制構築			
現状分析			
全体方針の検討	意見聴取		
	具体施策の設定		
		計画とりまとめ	

令和9年度	令和10年度
試行運用	本格運用

町民バス路線統合とデマンド運行の導入

<背景・課題等>

1 統合する路線

①町民バス小代線（法第4条）

- ・ R6.10.1からデマンド運行を開始
（平日:月～金運行）

②町民バス射添線（法第4条）

- ・ R6.10.1から路線バス相岡線及び板仕野線の経路を従前の町民バス射添線に加え、定時定路線で運行を開始
（平日:火・木運行）

2 背景

- ・ 上記2路線は隣接路線
- ・ 年間乗車人数は少なく（R7 計1,472人）
運行経費も高止まり状態（R7 計約16,000千円）
- ・ 町民バス射添線は平日2日運行であり、運行日数の増加要望が多い
- ・ 運転士の確保が急務

<導入経過>

- ・ R7.10～11（2ヵ月）実証運行
- ・ 利用者アンケートの結果、約8割の利用者から導入を望む声があり

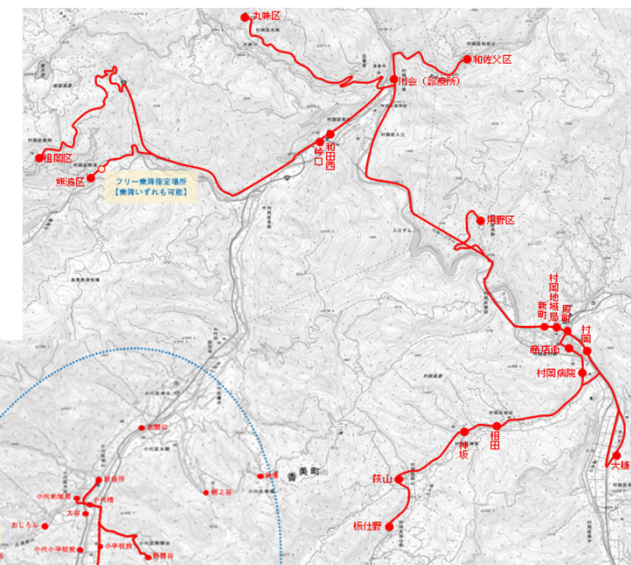
<取組内容（予定）>

- ・ R9.4.1から路線統合とデマンド運行を開始予定
- ・ 運行形態は法第78条を予定（R8.10に変更予定）
- ・ 運行曜日は平日:月～金
- ・ 運賃体系は未定

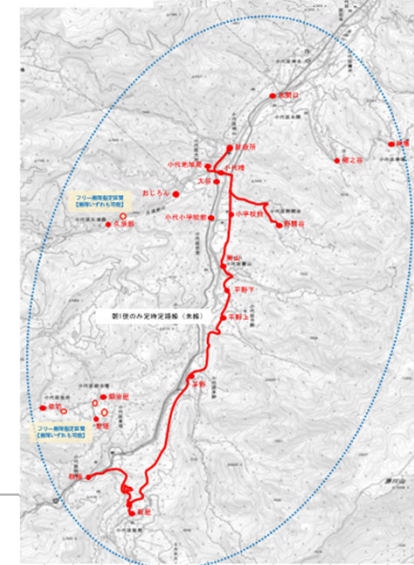
<ねらい・効果>

- ・ 利便性の向上
- ・ 運転士確保及び経費節減

町民バス射添線



町民バス小代線



交通系ICカード(ICOCA)キャッシュレスシステムの導入

<背景・課題>

- ・但馬地域の人口減少、少子化の進行により単なる利用促進策に留まらない持続可能な公共交通のあり方の検討。
- ・異なる交通事業者、他分野との連携施策実現に向けた運賃支払等の障壁
- ・鉄道、バス、ライドシェア等の連携補完施策の具現化に向けた体制構築

<取組内容>

交通系ICカード(ICOCA)キャッシュレス決済システムを現在未導入の兵庫県但馬エリアに一括導入することで以下3点の取組みを行う。

①全但バス(株)、市町コミバス及び公共ライドシェア等に導入することで、乗降データを抽出する仕組みを構築。データは但馬地域公共交通計画や地域公共交通会議等の計画策定に活用していく。

※市町コミバス及び公共ライドシェア等は一部に導入

②全国共通ICカード(10カード)の利用が可能となる。バス以外の交通を含むシームレスな移動が実現。

③ICカードのIDを活用したWEB上で購入できる定期券サービス(iCONPASS)を実施する。併せて、自治体と連携した優遇サービスをマイナンバーカードを活用できる仕組みを構築していく。

※兵庫県におけるICカードの交通利用環境整備と連動(神姫バス(株)・淡路交通(株))

<ねらい・効果>

- ・キャッシュレス決済システムを一括導入することで、シームレスな移動の実現(鉄道、路線バス、コミバス、公共ライドシェア等と連携)
- ・沿線自治体における本システムを応用した行政施策やMaaS実装の展開
- ・バス事業における人材不足が深刻化する中、運賃収受や乗車券発行業務の負担軽減等、裏方業務の効率化を図る。

<今後の方向性>

- ・2026年度の整備実施内容
キャッシュレス端末導入台数:99台
(通常型74台、簡易型25台)

全但バス・・・70台

豊岡市・・・3台

養父市・・・5台

朝来市・・・11台

香美町・・・5台

新温泉町・・・5台

バス運転士募集説明会・運転体験会の実施

<背景・課題>

・但馬地域の人口減少、少子高齢化が加速しており、バスを運転するために必要な大型2種免許を保有する人材の確保が喫緊の課題となっている。

<取組内容>

・場 所

但馬空港ターミナル駐車場

・実施日

- | | |
|--------|---------|
| ①5月10日 | ⑥11月3日 |
| ②6月15日 | ⑦11月24日 |
| ③7月27日 | ⑧1月18日 |
| ④8月24日 | ⑨3月1日 |
| ⑤9月13日 | |

<ねらい・効果>

・延べ108人参加
バス運転士経験者の方も一定数あり、採用につながれば即戦力となる。

<今後の方向性>

・2026年度も9回実施(予定)



但馬地域公共交通計画の一部改定 (地域公共交通確保維持事業等の申請に係る改定)

1 改定の理由

- 令和8事業年度（R7.10.1～R8.9.30）における地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助金）の計画を変更するため。
【交付要綱（抜粋）】

第9条 地域公共交通計画に記載された地域公共交通確保維持事業の内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について当該活性化法法定協議会の議論を経て大臣の認定を受けるものとする。ただし 軽微な変更についてはこの限りでない。

- 令和9事業年度（R8.10.1～R9.9.30）の地域公共交通確保維持事業等の補助申請にあたり、申請計画を定めるため。
【交付要綱（抜粋）】

第8条 補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、活性化法法定協議会の議論を経て策定された地域公共交通計画に必要書類を添付し、大臣に認定を申請する

2 前項の認定の申請は、毎年、6月30日までに大臣に提出して行うものとする。

2 改定的主要内容

	区分	補助内容・対象路線	変更内容	別冊資料
R8 事業 年度	豊岡 市域	予約型乗合交通「たけの一る」	スクールバスの混乗開始等路線再編にあわせて、地域内フィーダー系統補助金の補助要件への適合を図る。	P.36～P.52 P.53～P.62 P.84～P.99
	幹線 補助	バリアフリー対応のため、車両をノンステップバス等に更新する。	購入計画を見直し、需要に応じた車両（大型1、中型2台）を導入する。	P.166～P.171

	区域	補助内容・対象路線	変更内容	別冊資料
R9 事業 年度	豊岡 市域	予約型乗合交通「たけの一る」等	生活交通に加えて、豊岡駅からの観光需要に対応する二次交通として位置付け、地域内観光フィーダー系統補助金の補助要件への適合を図る。	P.36～P.52 P.80～P.83 P.84～P.99
	香美 町域	町民バス村岡境線、射添線、兎塚線・小代線	78条市町有償による運行形態（R8.10.1～）とする。4条乗合→78条市町有償 ※R9.4.1～路線再編を別途検討	P.36～P.52 P.63～P.79 P.110～P.124

但馬地域公共交通計画の一部改定（地域公共交通確保維持事業の申請に係る改定）

3 包括的な合意

- 地域公共交通計画認定申請内容の決定後、計画内容に変更が生じた場合には、その内容について、本協議会で議論する必要がある。
- 計画変更を効率的に行う観点から、「地域公共交通確保維持改善事業実施要領」に基づき、軽微な変更に該当する場合には、協議会の議論を経たものとして取り扱う。

【地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抜粋）】

ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法法定協議会の開催について

陸上交通（地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統）について記載した地域公共交通計画の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め活性化法法定協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に限る、変更の都度、活性化法法定協議会を開催しなくても交付要綱第9条第1項（第18条の規定により準用する場合を含む。）の活性化法法定協議会の議論を経たものとして取り扱う。

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあってはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

ただし、当該変更後の地域公共交通計画については、活性化法法定協議会構成員において情報共有されることが必要である。