

丹公活第10号  
令和3年1月7日

丹波市長 林 時 彦 様

丹波市地域公共交通活性化協議会  
会長 北川 博 巳

丹波市における公共交通システムのあり方に関する検証結果に  
ついて（ご報告）

平素は、当協議会の運営に格別のご理解とご支援を賜り厚くお礼申し上げます。

当協議会は、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条の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため平成21年4月に設置され、計画の着実な実現を目指して、平成23年2月から交通空白地有償運送を担う丹波市版のデマンド（予約）型乗合タクシーを運行しております。

関係者のご理解とご協力の下、交通空白地を埋める市民の重要な移動手段として着実に運行を行い、市民、特に高齢者の支持を受け、10年目を迎えました。

さて、デマンド（予約）型乗合タクシーのあり方につきましては、運行開始以来、その運行方法等について種々のご意見をいただいておりますが、丹波市内の公共交通全体のバランスを重視しつつ、利便性と持続性のある公共交通サービスを提供するための方策を、当協議会としても常に検証してきたところです。

しかし、令和元年7月には、兵庫県立丹波医療センター・丹波市立健康センター「ミルネ」・丹波市立看護専門学校の開設に伴う、市内バス路線の再編により、市民の移動形態が変化していることも考えられることから、今後の丹波市の公共交通のあり方、とりわけデマンド（予約）型乗合タクシーが担う役割について改めて検証を行うこととして、令和元年7月19日、令和元年11月25日、令和2年7月17日及び令和2年11月24日の計4回にわたり協議を行いました。

この度、その結果がまとまりましたので、別紙のとおり報告します。

丹波市版のデマンド（予約）型乗合タクシーは、丹波市の公共交通システムにとって必要不可欠なものであるとともに、他の公共交通とのバランスを維持された中で運行されている、全国に誇れるシステムです。引き続き、丹波市の強力な支援により、より良い丹波市スタイルの公共交通の維持・発展に努めてまいり所存であることを申し添えます。

## 丹波市における公共交通システムのあり方に関する検証

令和2年11月24日

丹波市地域公共交通活性化協議会

はじめに、デマンド（予約）型乗合タクシー（以下「デマンドタクシー」という。）は、平成22年3月に策定した「丹波市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）の着実な実現を目指し、公共交通空白地の解消を図る観点から、丹波市デマンド会が「運行」、丹波市商工会が「予約オペレート」、丹波市が「財政支援」を主な役割として分担し、丹波市地域公共交通活性化協議会（以下「本会」という。）が統括的役割を担い、平成23年2月に運行を開始し、10年目を迎えました。

本会では、運行開始以来、その運行方法等について種々のご意見をいただく中、丹波市内の公共交通全体のバランスを重視しつつ、利便性と持続性のある公共交通サービスを提供するための方策を、常に確認しながら取組み、節目では検証して参りました。

この度、令和元年7月に、兵庫県立丹波医療センター・丹波市立健康センター「ミルネ」・丹波市立看護専門学校の開設や、それに伴う市内バス路線の再編により、市民の移動形態が変化することが考えられるとともに、デマンドタクシーの乗継環境の改善や地域を越える運行に関する根強い要望の声を受け、今後の丹波市の公共交通のあり方、とりわけデマンドタクシーが担う役割としくみについて改めて検証を行うこととして、令和元年7月19日より調査に着手し、同年11月25日、令和2年7月17日及び同年11月24日の計4回にわたり協議を行いました。

その調査及び協議の結果を、下記に示します。

### 記

#### 1 丹波市における公共交通システムの基本的な考え方

本市が目指すべき公共交通の姿は、連携計画に示されるとおり、「利便性と持続性のある公共交通サービス」であり、地理的にも需要的にも大変厳しい交通事情を抱える本市においてそれを実現するためには、市民・交通事業者・行政のそれぞれの役割と連携により、持続可能な交通体系を今まで以上に構築していかなければなりません。

各公共交通機関においてもそれぞれが担う役割をより明確にする必要があり、本市における公共交通は、地域内での移動の役割を担う「デマンドタクシー」と、主に地域間を結ぶ基幹交通の役割を担う「鉄道」と「路線バス」、そして利用者の多様なニーズに柔軟に対応できる「普通タクシー」や移動困難者を支援する「福祉交

通」などが、それぞれの役割を分担し連携することで、市民の日常生活における移動を支えています。

よって、本市における公共交通システムについては、それぞれの公共交通の役割を認識したうえで、そのバランスを考慮しながら、全体最適による維持・発展を目指すこととしています。

そのことによって、公共交通システムとして継続的な運行が確保され、本市の交通弱者の移動サービスとしてだけでなく、来丹者の移動手段として、また環境負荷の軽減への貢献など多様な役割を担う公共交通サービスを将来にわたって持続させることで、住み慣れた地域で暮らし続けることができるまちづくりを支えることを、本市における公共交通システムの基本的な考え方とすることを確認します。

## 2 丹波市内の公共交通の現状

- ・ 人口減少、少子高齢社会を迎え、全国的に公共交通の利用者数は年々減少しており、路線バスや鉄道の運行本数の縮小や路線の廃止などの事例が多数生じています。
- ・ この傾向は地方で特に顕著であり、本市においても昨年のバス路線再編に至るまでは、バス路線の縮小や運行本数の減少など、日頃の生活で利用できる公共交通の利便性が低下する傾向にありました。
- ・ 公共交通は、単に移動手段の確保という交通施策の範囲にとどまらず、外出支援や健康増進、環境やまちづくり全般にまで大きな影響を及ぼす役割を担っており、暮らし方そのものに直結する重要なものであるとの認識に立ち、連携計画を策定して、公共交通の発展に向けて取り組んできました。（資料1参照）
- ・ その連携計画の着実な実現のために導入されたしくみが「デマンドタクシー」であり、公共交通空白地を埋める新たな日常生活交通手段として、機能しています。
- ・ 本市の基幹交通のひとつである「路線バス」については、利用環境の改善のための市による小型低床バス貸与や地方バス路線維持対策補助などの支援もあり、事業者における効率的な運行によりバス路線が維持されています。
- ・ 同じく本市の基幹交通のひとつである「鉄道」については、年々利用者の減少が続いているものの、各種団体や市のこれまでの地道な利用増進の取組みにより、利用者の減少に一定の歯止めがかかっており、車両等の快適性が向上され、運行本数が確保されている状況にあります。
- ・ 「普通タクシー」については、各事業者の経営努力により、市内全域において運行が維持されています。
- ・ 市島地域鴨庄地区では、公共交通空白地有償運送として地域住民により「鴨庄ふれあいバス」が運行されています。

- ・ また、移動困難者を支援する「福祉交通」については、現在見直しが進められており、令和3年度からの新しいしくみでの本格運用を目指した取組が進められています。
- ・ これらのことから、全国的には縮退の方向にある地方公共交通も、利用者の理解と関係事業者の経営努力や市が行う公共交通利用増進のための取組みも相まって、これまでの縮減傾向に一定の歯止めがかかっている状況にあります。
- ・ デマンドタクシー・路線バス・鉄道・普通タクシーについては、単独利用だけでなく、それぞれの乗り継ぎによる利用も増加の兆しがうかがえるなど、公共交通の維持から活性化の傾向へと、一定の効果が表れ始めています。
- ・ しかしながら、今後も人口減少傾向は続くことが予想される中で、利便性が高く持続可能な公共交通を維持、発展させるためには、誰もがより快適に利用できるよう各公共交通の利便性向上を目指すと共に、全体最適を考慮しながら、各交通機関の乗り継ぎ利用を推進しなければなりません。
- ・ また、今後は、公共交通を担うドライバーの確保にも目を向ける必要があります。

### 3 デマンドタクシーに関する特筆

#### (1) 過去の検証

##### ア 丹波市議会からの提言に基づく検討結果

平成24年度には、丹波市議会から「平成23年度施策・事務事業評価」において「運行範囲の拡大等」の提言があったことを受け、本会にて協議を行い、平成25年7月29日付け丹公活第10号で市に報告しました。

その協議の結果においては、デマンドタクシーによる総合病院への直通運行は「公共交通の活性化及び再生や地域医療の役割分担の点においても、改善や貢献につながるものではない」とし、当初からの運行体制を現在も維持することとなりました。（資料2参照）

##### イ 公共交通網形成に向けた基礎調査の結果

市が将来の公共交通網形成に向けて行った基礎調査の結果についても資料提供を受けましたが、その調査結果では、「鉄道と路線バスが基幹交通、デマンド（予約）型乗合タクシーや一般のタクシーが補助交通として、市内の公共交通ネットワークが形成され、それぞれの交通手段がうまく役割分担されていることが明らかになった。」、また、「一部の地域間での移動や統合新病院へのアクセスなどにおいて、デマンド（予約）型乗合タクシーによる地域間移動のニーズもあるが、デマンド（予約）型乗合タクシーの運行エリアを拡大すると効率性が低下することが想定されるため、現在の鉄道と路線バスが基幹的役割を担い、それをデマンド（予約）型乗合タクシーや一般のタクシーが補助する

現在の方向性を維持した上で、路線バスとデマンド（予約）型乗合タクシーが上手く乗り継ぎできるように乗り継ぎを強化していくことが望ましいと考えられる。」との考え方が示されています。（資料3参照）

## （2）現状と課題

- ・ 平成23年2月の運行開始以来9年が経過し、通院や買い物等日常の生活交通としての利用が浸透するとともに、新たな利用登録者も見受けられ、利用者からは高い評価を得ています。
- ・ 日常生活におけるデマンドタクシーの利用目的では、通院と買い物が突出して多く、市民の生活交通として定着していることがうかがえます。
- ・ また、利用者の93.3%が60歳以上、また80歳以上の方が67.9%を占めており、後期高齢者の移動手段としての利用が定着しています。
- ・ 市が昨年11月に策定した「丹波市まちづくりビジョン」では、旧町域を日常生活圏と位置づけていますが、それぞれの日常生活圏内にはスーパーやかかりつけ医などの生活関連サービスが維持されていることから、デマンドタクシーにより、それらを利用できる環境が確保されています。
- ・ デマンドタクシーは、1時間に1便を確保する定時型の移動手段であることから、路線バスや鉄道への乗り継ぎが可能となり、連携を軸とした相乗効果も表れつつあります。
- ・ デマンドタクシー間の乗り継ぎやデマンドタクシーと路線バスや鉄道との乗り継ぎ利用は以前より見受けられていましたが、近年もその動きは継続しており、公共交通全体の利用増加に転じる兆しと見ることもできます。（資料4参照）
- ・ 一方で、地域を越える運行や、各地域から県立丹波医療センターへの乗り入れなど「より便利な利用を求める声」は依然として存在することも事実です。
- ・ ただし、本市の公共交通システムを将来にわたって持続可能なものとするためには、前述の「丹波市における公共交通システムの基本的な考え方」に示すとおり、「各公共交通のバランスと全体最適」という考え方による維持・向上を目指すことを基本とすることが大切です。
- ・ このことから、現在のデマンドタクシーの取組みを、利便性が高く持続可能な公共交通として維持、発展させるためには、市内公共交通全体の課題と同様に利便性向上策に取り組むと共に、特に、乗り継ぎの利便性向上の仕組みを検討することが必要となっています。

## 4 近年の公共交通活性化の取組みと方向性

近年、市においては、公共交通が果たす多様な役割を認識し、持続可能なまちづ

くりを進めるために必要不可欠なインフラであると位置づけ、本会が示す「各公共交通のバランスと全体最適」という考え方を柱に、市内公共交通の維持・向上を目指す取組みとして、公共交通の利用増進に関する積極的な取組みが見られます。

#### (1) 鉄道

- ・ 市は、市内を走る鉄道を本市の基幹交通として位置づけ、JR福知山線については複線化に関する要望活動を継続するとともに、各種利用増進の取組みに力を入れています。
- ・ その結果、利用者は年々減少傾向にあるものの、一定の歯止めがかかっていると考えます。
- ・ 鉄道事業者による利便性向上への取組みとしては、可能な限り改札側のホームに列車を停車させるなど、限られた資源の中で最大限の配慮がされています。
- ・ また、昨年夏には、「2021年春に、福知山線市内全駅でICOCAが利用できるようになる」というとても明るいニュースがありました。
- ・ ICOCAは市内を走る路線バスでも利用でき、今後、他の公共交通への利活用の広がりも期待され、継ぎ目のない交通サービスの提供に大いに役立つものへと発展することが考えられます。
- ・ 令和元年2月には、チケットレス特急券の対象が北近畿エリアに拡大され、柏原駅には「みどりの券売機プラス」が設置されるなど、これからの時代に対応したしくみも導入されています。
- ・ 鉄道事業者においても、企業として地域に貢献したいという意識が高く、今後、鉄道や鉄道駅を活用したまちづくりなどの取組みへの連携が期待されます。

#### (2) 路線バス

- ・ 令和元年7月に、県立丹波医療センターの開設にあわせて、市内のバス路線が再編されました。
- ・ 今回の再編により、山南地域から氷上町沼貫地区を經由し柏原駅に繋がる路線が復活しました。また、市内の全てのバス路線が県立丹波医療センターへ乗り入れることになりました。
- ・ 再編にあたっては、鉄道との乗り継ぎ利用を考慮し、各路線が可能な限り石生駅と県立丹波医療センターの両方に立ち寄ることにより、石生駅から県立丹波医療センター間は平日19便のバスが運行するようになりました。
- ・ また、路線バスで直接、或いはデマンドタクシーや鉄道・普通タクシーとの乗り継ぎによる利用を想定した路線の再編が行われ、各地域から県立丹波医療センターへは、旧県立柏原病院に比べ、公共交通を利用した移動が便利になりました。
- ・ あわせて、今回の再編により市中心部の大型商業施設への乗入便数も増加し

たことから、これから目指す持続可能なまちづくりに向け、市内公共交通の連携利用のための体制強化の基礎が整ったと言えます。

- ・ 令和2年春には、通勤・通学の利用に便利な早朝便が復活するなど、更なる利便性向上の取組みが行われています。（資料5参照）

### （3） デマンドタクシー

- ・ 県立丹波医療センターの開設により、デマンドタクシーの利用に変化がうかがえます。
- ・ 氷上地域では、県立丹波医療センターが開院したことによって地域内で総合病院の選択肢が増えたため、総合病院のお出かけ先が分散しています。
- ・ 柏原地域では、県立柏原病院と柏原赤十字病院が閉院したことによって、総合病院へのお出かけが減っていますが、県立丹波医療センター最寄りの柏原側境界付近の店舗（徒歩通院可能）への利用は大きくは変わっていません。
- ・ 利便性が向上した路線バスの利用が増えたと思われる中で、デマンドタクシーの利用者数に大きな変化はありませんが、乗降場所の変化はうかがえます。
- ・ 具体的には、石生駅から県立丹波医療センターへの路線バスによるアクセスが充実したこともあり、他地域では、他の交通機関、特に鉄道駅での降車が増加傾向にあります。
- ・ 一方で、地域内においては、かかりつけ医、買い物などの生活関連サービス利用のために便利に活用されており、その傾向に大きな変化はうかがえません。
- ・ 全体的には、既存の公共交通を上手に活用して、市中心部などの医療機関や遠方へも出かけられている様子が見えます。（資料6参照）

### （4） 高速バス

- ・ 本会発行の交通総合情報誌「てくてくたんば」の全戸配布の効果もあり、本市と京阪神間を結ぶ高速路線バスの認知度が上がり、デマンドタクシーからの乗り継ぎも含め、利用が増加しています。
- ・ 特に、鉄道駅から離れた地域にあっては、市外へのアクセス手段として今後さらに有効に活用されることが見込まれます。

### （5） 普通タクシー

- ・ 総合病院とお住まいの地域との位置関係の中で、一部地域においてはタクシーの新たな需要も出てきています。
- ・ 時間や場所、様々な状況に応じて便利に利用できる、利便性に一番優れた普通タクシーは、今後、高齢化社会が進むことに伴い、ますますその役割と必要性が高まっていくことが予想されます。

- ・ 公共交通の乗り継ぎ利用が普及することで、「ラストワンマイル」の利用などにより、さらに需要が高まることが考えられます。

#### (6) 本会の取組み

- ・ 本会は、市内交通事業者、地域や各種団体の代表者や関係機関から選出された人や専門的知識を有する方々で構成されており、会議は、毎年、定期あるいは必要な時に開催し、丹波市の公共交通の現状を確認・協議し必要な取組みにつなげています。
- ・ 令和元年6月発行の「てくてくたんば」は、記載情報を充実させるとともに、全戸配布することで、全市民に対し公共交通の利用増進の啓発強化に取り組ましました。

### 5 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

- ・ 少子化に伴う人口減少により、公共交通全体の利用者数も減少している状況ですが、今後は、更なる高齢化に伴い、自家用車を運転できない市民や公共交通を一人で利用できない市民の増加が予測されます。
- ・ 路線バスや普通タクシーにおいては、その運行を担うドライバーの不足が深刻で、各交通事業者ではドライバー確保に苦慮されています。
- ・ 既存の交通事業者が撤退するようなことになれば、本市の公共交通の全体バランスは大きく崩れ、市民が住み慣れた地域で住み続けるための新たな移動手段の確保が必要になります。また、それを補うためには、新たな費用負担が必要となります。
- ・ ただし、一つの交通機関ですべての市民ニーズに対応することは、全体のバランスや経営資源の状況から困難で、一つの交通機関で直接目的地に移動することはますます難しくなる可能性があります。
- ・ よって、今後は、各公共交通機関の長所を生かし、役割に応じて上手に乗り継いで利用するという考え方に立つことが、今まで以上に重要となります。
- ・ 一方、市の福祉部門においては、デマンドタクシーなどの公共交通機関を一人で利用することが困難な方を対象とした移動支援の仕組みについて調査研究を進めており、市内のタクシー事業者との連携の中で、令和3年4月から運用を開始する新たな制度の検討を進めています。
- ・ この制度の運用が始まることで、移動支援が必要な方の多くは、乗り継ぎを気にすることなく直接目的地に移動できる環境が整うことが期待され、公共交通と福祉交通の充実により、本市の交通弱者の移動環境はさらに良くなるものと考えられます。

## 6 各公共交通機関の課題

前述の現状から、丹波市の公共交通システムにおける各公共交通機関の運行形態等については、次のような課題が見えてきます。

### (1) 鉄道

- ・ JR福知山線は、一定の運行本数が確保されているものの、通勤をはじめとする市内移動は自家用車が中心であり、市内交通として有効に活用されていません。
- ・ 市内高等学校の生徒数減少に伴い、通学利用者が減少しています。
- ・ 京阪神地域への通勤では、市外の駅まで自家用車で移動してから鉄道を利用する人が多くあり、鉄道を利用して通勤する市民は一定数あるものの、市内駅からの乗降客数は減少傾向にあります。
- ・ 特急列車を含めると、おおよそ30分に1本のダイヤが確保されていますが、特急は、旅行等の一時的な利用では一定の需要があるものの、特急料金の負担感もあり、短・中距離のおでかけ手段としては、利用が少ない状況です。
- ・ 駅前駐車場の利用増進の取組みは、鉄道利用増進策として非常に有効ですが、市中心部の一部の特急停車駅では、一時利用の駐車場が慢性的に不足しています。
- ・ 2021年春からの市内全駅ICOCA対応により、市外から利用される方を含めて利便性及びイメージは向上するものの、市民にICOCAが普及しておらず、今後、市民への普及促進の取組みが必要です。
- ・ 市内駅での乗降客数が増えなければ、運行本数の増加は難しく、市が最終的に目指す複線化を含めた抜本的な取組みを進めるためには、様々な視点からの取組みも必要と言えます。
- ・ JR加古川線は、西脇市駅以北の運行本数が少なく、福知山線との接続にも課題があることから、利用者はあまり多くありません。
- ・ また、電化されたものの高速化等の設備増強はなされておらず、運行本数等を含め、利便性に課題があります。

### (2) 路線バス

- ・ 令和元年7月の路線再編により、一定の利便性向上が図れましたが、通勤、通学を含む日常利用において、現在の運行本数では市民の満足度が高いとは言えません。
- ・ また、定期を含む運賃が鉄道と比べて高いことから、通勤、通学等、日常的に利用する意識につながりにくいところがあります。
- ・ 今後も、路線や運行本数の増加等の利便性の向上を望むところですが、利用者の減少が今後も続けば、現状を維持することが難しくなることも考えられ、予断を許さない状況です。
- ・ 全国的にドライバー不足が顕著であり、今後さらにドライバーの確保が困難になることが予想されます。

### (3) デマンドタクシー

- ・ 当初登録者の死亡や施設入所等により利用者数が若干減少しています。
- ・ 免許証を保有する高齢者数は増加しており、デマンドタクシーの利用登録者数は、死亡等による減少より新規登録者数が少なく、登録者数は減少傾向が続いていましたが、令和元年度は若干の増加に転じました。
- ・ 年少者等、高齢者以外の利用登録は少ない状態が続いています。
- ・ 社会の変化、行動の多様化に伴い、現在運行していない木曜日運行の需要が高まってきています。
- ・ 他の公共交通と乗り継いで上手に利用されている人が増えているものの、依然として、地域を越えられない、直接中心部の病院に行けないことは不便であるという声があります。

### (4) 普通タクシー

- ・ タクシー事業者はデマンドタクシー運行の担い手であり、ドライバーの確保を含め、安定した経営が求められます。
- ・ 公共交通全体の利用者が減少する中において、他の公共交通と同様に利用者数が減少する傾向にあります。
- ・ 他の公共交通との連携による維持・発展を目指す必要があります。

### (5) 公共交通空白地有償運送

- ・ 鴨庄ふれあいバスは、地域の高齢者等にとって重要な移動手段であり、市の支援を受けながら、地域住民の努力により運営が維持されていますが、ドライバー等、運行を支える人材の確保を含め、必ずしも十分な資源があるとは言えません。

### (6) 高速バス

- ・ 高速路線バスの認知度が上がり、利用は好調ですが、自動車から乗り継げるための駐車場がないバス停や、待合環境が悪く利用しにくいバス停があります。待合環境の改善に向けた取組みが行われているところもあり、利便性の向上のための取組みが必要です。

## 7 見直しの考え方

前述する公共交通の現状や課題などから、丹波市スタイルの公共交通の連携を前提とし「全体のバランスを保ちながら利便性を向上させ利用を増進する」という好循環を目指すことが大切です。

そのためには次のような視点で取り組む必要があると考えます。

### (1) 鉄道

- ・ ICOCAの普及及びICOCAを活用した利用増進策の展開
  - ・ 市職員等の通勤利用をはじめとする市内交通としての活用
  - ・ 市外駅利用市民の市内駅利用への転換誘導
  - ・ 駅前駐車場の充実によるパークアンドライドの推奨
  - ・ 普通列車の運行本数を補う特急利用の促進
  - ・ 小中学校統合時の通学手段としての活用
  - ・ 加古川線の設備増強に向けた沿線市町によるあり方の検討
  - ・ まちづくりと協調した福知山線の複線化促進活動の継続
- (2) 路線バス
- ・ 高齢者や高校生など自動車運転免許を持たない交通弱者にターゲットを絞った利用増進策の展開
  - ・ 市職員等の通勤手段として路線バス単独利用あるいは鉄道との乗り継ぎ利用の推進
  - ・ 小中学校統合時の通学手段としての路線バス利用を基軸とした、利用者増、路線の新設・拡充、増便の検討
  - ・ 各種利用増進の取組みによる利用者の増加から路線充実の好循環につなげる取組み
- (3) デマンドタクシー
- ・ 高齢者や高校生など自動車運転免許を持たない交通弱者の利用を前提とした移動環境の改善
  - ・ 乗継ポイントの設置・改善など、地域間や他の公共交通との乗り継ぎ利用の改善
  - ・ 継ぎ目のない移動環境整備のためのICOCA利用への対応
- (4) 普通タクシー
- ・ 他の公共交通の利便性向上と連携（連動）し、ラストワンマイル利用などの啓発による利用増進
  - ・ デマンドタクシーの運行に加えて、市が検討中の福祉移動サービスの担い手となることによる経営基盤の安定化
- (5) 公共交通空白地有償運送
- ・ 地域運行の継続のための支援
- (6) 高速バス
- ・ 現在乗り継ぎ専用となっている道の駅あおがきの乗降可能バス停への変更
  - ・ 高速バス停全体の待合環境の改善や利用者駐車場の確保
- (7) 本会の取組み

- ・ 連携計画の着実な実現のための調整、連携の強化
- ・ 環境施策や交通安全施策と連携した、公共交通の利用（生活、通勤、通学など）の啓発
- ・ 「てくてくたんば」を充実し、全戸配布の継続による公共交通利用の啓発及びドライバー確保のPRなど交通事業者の安定経営への支援
- ・ 広告収入事業など、自主財源の確保に向けた取組み

## 8 おわりに

公共交通は、「だれかが」支えるものではなく、「みんなで」支えていくものです。

市民の皆様には、市内のデマンドタクシーをはじめとするそれぞれの公共交通が「暮らしを支える重要な社会基盤である」との認識をもって、マイカーのみに過度に依存することなく、今ある公共交通を上手に利用するという意識の変化と行動に移していくことが求められます。

市においては、今回の検証結果、見直しの考え方及び提案を参考に、本市の公共交通体系の一角を担うデマンドタクシーの利便性向上を目指す取組みを進めるとともに、デマンドタクシーだけでなく、丹波市まちづくりビジョンで描く未来に向けたまちづくりの方向性も見据えながら、市民に愛され利用される公共交通へと成長することを期待します。

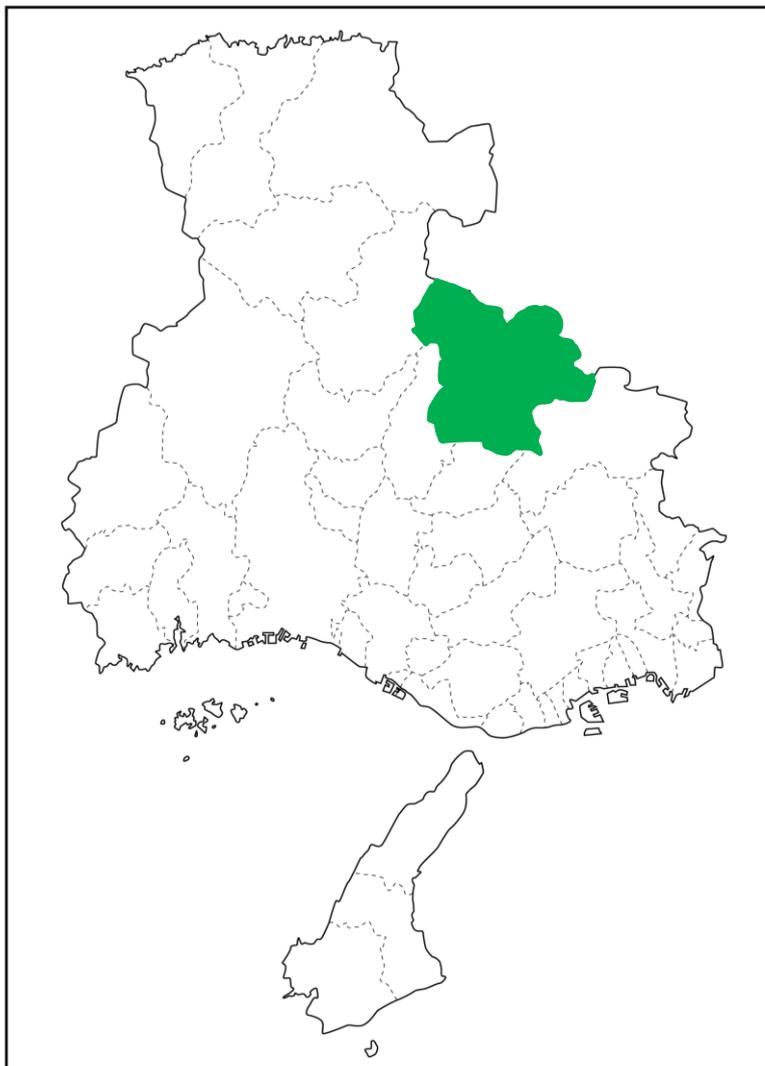
本会は今後も、微力ながら関係者の相互理解と連携により、より良い丹波市スタイルの公共交通の維持・発展のために尽力してまいります。

## 【資料一覧】

- ・資料1 「丹波市地域公共交通総合連携計画の抜粋」
- ・資料2 「平成25年7月29日付け丹公活第10号の抜粋」
- ・資料3 「丹波市交通網形成に向けた基礎調査業務報告書の抜粋」
- ・資料4 「地域別公共交通施設（駅・バス停）降車回数比較」
- ・資料5 「てくてくたんば抜粋」
- ・資料6 「地域別医療機関別降車回数比較表」

# 丹波市地域公共交通総合連携計画

(抜粋)



平成 22 年 3 月

## 6 地域公共交通総合連携計画

### 6-1 計画の基本方針

鉄道・路線バスなどの公共交通サービスが低下し、さらにマイカーでの移手段には限界がある中で、住み続けられるまちづくりを持続する観点から、高齢者をはじめ多くの市民が公共交通の必要性を感じています。

そのため、従来の個々の交通事業者に対する支援や協力から、交通手段の連携を軸とした施策に転換し、既存の公共交通と新たな交通手段による相乗効果を生み出すことにより、多様な交通手段を整えることが市民生活にとって最も望ましい姿となります。

したがって、本市に適応した交通体系を構築するにあたっては、次の 4 点を基本方針とし、これに基づき事業を展開します。

#### 1 利用者の視点に立った交通手段

公共交通空白地域の解消を図る観点において、従来の公共交通機関を改善、拡充することでは解決が困難なことから、新たな交通手段を導入します。

アンケートや交通需要把握会議などから、利用者ニーズに対応した生活交通（通院や買い物）としての移手段を確保するために、「デマンド型乗合タクシー」を全市域に運行します。

#### 2 交通資源の適材適所

「デマンド型乗合タクシー」は基本的な生活圏域（旧町域）での交通手段としての役割、さらに「鉄道」・「路線バス」は旧町域を結ぶ基幹交通としての役割をもつことにより、それぞれの交通資源を適材適所に活用した交通体系を構築します。

#### 3 持続可能な交通体系

通院や買い物など暮らしに欠かすことのできない生活交通を確保することは、まちづくりの基本に関わることから、本市に適した運行サービスを将来にわたって継続できる仕組みを構築します。

#### 4 関係者との連携

安心して暮らせるまちづくりを進めていくためには、公共交通の維持・発展が必要不可欠であることから、市民、自治会をはじめ、商工会や医療機関など各種団体の理解と支援のもとで、それぞれの連携を図ります。

丹波市長 辻 重五郎 様

丹波市地域公共交通活性化協議会

会長 北川 博 巳

丹波市議会からご提言のあった、デマンド(予約)型乗合タクシー  
よる総合病院への運行に対する協議結果について (ご報告)

平素は、当協議会の運営に格別のご理解とご支援を賜り厚くお礼申し上げます。  
さて、丹波市議会からご提言のあったみだしの件につきまして、当協議会で協議した結果を、下記のとおりご報告いたします。

#### 記

当協議会は、地域公共交通の活性化及び再生をめざして、交通事業者、市民、学識者、国縣市等で構成された組織です。

丹波市の公共交通のあり方につきましては、平成22年3月に「丹波市地域公共交通総合連携計画」を策定し、関係者のご理解ご協力のもと、着実に実行しているところ です。

おかげをもちまして、新たに導入しました「デマンド(予約)型乗合タクシー」は、ご利用者の評価がとても高く、利用者数も年々伸びております。あわせて、路線バスや鉄道も減少に歯止めがかかり、上向いている状況です。

さて、みだしの市議会からのご提言(別紙資料1)につきましては、当協議会において、平成24年10月17日、平成25年1月11日、平成25年3月29日及び平成25年6月5日の計4回にわたり協議いたしました。

公共交通のあり方に係る方向性は、連携計画はもちろんのこと、丹波市の最上位計画であります「丹波市総合計画(後期基本計画)」でも記載されておりますとおり、公共交通不便地域の解消や、交通資源(鉄道、路線バス、タクシー)の連携を図り、生活交通の確保をめざすものです。

このような方向性を踏まえ、協議の論点は、今回のご提言内容が「地域の公共交通の活性化及び再生に寄与するものなのか」、「デマンド(予約)型乗合タクシーの利便性向上につながるものなのか」という点になります。

当協議会では、まず、これまで取り組んできた施策の成果等、現状の公共交通の事情などを的確に把握したうえで、客観的にかつ慎重に議論すべきものと考え、資料の収集や作成に努め、検討してまいりました。

要点としてまとめてみますと、次のとおりです。

#### 【公共交通の活性化及び再生の検証】

- ・ 「丹波市総合計画」及び「丹波市地域公共交通総合連携計画」に基づく公共交通の連携や適材適所の考え方について、適切であったのかどうかを利用増進の点から検証してみますと、デマンド(予約)型乗合タクシー、路線バス、鉄道については、利用者数が上向いており、公共交通の活性化及び再生の点で、一定の効果が表れてきています。
- ・ 全国的には、公共交通の利用者数は年々減少しております。  
しかし、当市の路線バスと鉄道は、これまでの減少傾向に歯止めがかかり上向いている状況です。
- ・ デマンド(予約)型乗合タクシーは、1時間に1便を確保する定時型の移動手段ではありますが、この乗り物の導入によりまして、路線バスや鉄道への乗り継ぎが可能となり、連携を軸とした相乗効果も表れつつあります。

(資料 2～15 参照)

#### 【デマンド(予約)型乗合タクシーの運行による影響】

- ・ 一方、普通タクシーは、景気低迷のあおりと、運行サービスの一部がデマンド(予約)型乗合タクシーと競合していることから、輸送人員の落ち込みが激しい事態となっており懸念しております。

利便性の一番すぐれた普通タクシーは、今後の高齢社会の進展に伴って、ますますその役割と必要性が高まっていくことから、運行状況を注意深く見守る必要があります。

(資料 16 参照)

- ・ デマンド(予約)型乗合タクシーが導入される前は、公共交通で総合病院へ行くためには、路線バスが通っている沿線住民や駅付近住民の限られた方しか利用できず、多数の方々はお出かけが困難という状況でしたが、導入後の現在では、乗り継ぎによって公共交通機関を利用できるしくみに改善しました。

資料 17 に示すとおり、公共交通を上手に活用して遠方の医療機関へも出かけられている実態が判明しています。この動きは、市民の皆様の公共交通へのご理解と活性化へ向けたご協力の姿勢であります。

(資料 17 参照)

#### 【総合病院への乗り入れに関する検証】

- ・ 現在では、公共交通の活性化及び再生の視点から、マイカーに依存しないで医療機関へ移動できるしくみをつくりました。

このしくみが構築できている市町村は、近隣にはありません。

また、このしくみは、多くの関係者の協力があって実現できたものであります。

一方、デマンド(予約)型乗合タクシーのみによる総合病院への直通運行は、連携計画等の趣旨に反するもので、関係者のこれまでの懸命な努力により上向きかけた利用増進をも後退させることになり、ひいては公共交通を崩壊させる悪影響の方が大きいと思わざるをえません。

- ・ デマンド(予約)型乗合タクシーが高い評価を受けているひとつに、「1 時間に 1 便の運行」があげられます。

ところが、丹波市の広大な面積という地理的事情から、総合病院への直通運行を検討すると、この 1 時間に 1 便の運行ができません。このことは、利便性を著しく低下させるものであり、大勢のご利用者を困らせることにつながります。

(資料 18、19 参照)

- ・ 市民は、昨今の地域医療の崩壊を目の当たりにして、不安や不便な思いを

経験していることから、「地域医療を守ろう」との意識が高く、デマンド(予約)型乗合タクシーのご利用者に限っても、お近くのかかりつけ医を頼りにしている実態が、資料17からみてとれますので、総合病院への需要は必ずしも大きくありません。

(資料17、20参照)

- ・ 総合病院のひとつ、「柏原赤十字病院」では、かかりつけ医との連携による医療支援体制を構築して、役割分担を図りながら、それぞれの長所を活かし、医療の充実、安心感の醸成、そして患者の負担軽減など、積極的な取り組みが行われています。

また、「医療を守る丹波会議」では、地域医療を守り、安心して治療が受けられる体制作りとして、かかりつけ医の重要性を啓発しています。

(資料21、22参照)

#### 【持続可能な公共交通をめざして】

- ・ 公共交通は、「だれかが」支えるものではなく、「みんなで」支えていくものです。当協議会では、「丹波市地域公共交通総合連携計画」において、この思いを掲げております。

市民においては、市内の交通資源（デマンド、バス、鉄道、タクシー）が暮らしを支える重要な社会基盤であるとの認識をもって、マイカーのみに依存することなく、公共交通を上手に利用する生活スタイルに転換していくことが求められます。

(資料23、24参照)

以上、要点を申しあげましたが、資料等に基づき、客観的な立場に置き、慎重かつ冷静に、また会議を重ねての結論としましては、

デマンド(予約)型乗合タクシーによる総合病院への直通運行は、公共交通の活性化及び再生や地域医療の役割分担の点においても、改善や貢献につながるものとは残念ながら思えない。

と判断いたしまして、現行どおりの運行体制といたします。

なお、市民の多様な移動ニーズに対応するためには、一長一短ある公共交通において、連携の強化が課題解決への糸口と考えておりますので、それぞれの交通事業者とも十分協議のうえ、今後とも必要な改善を続けてまいります。

今回の市議会からのご提言につきましては、当協議会といたしましても、公共交通の一層の利用増進が市民の暮らし向上に役立つことを期待しての発言と受け止めております。当協議会も、その思いは同じであり、公共交通の活性化に向けた努力を続けてまいりますので、今後ともご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

市長様には、公共交通の社会的使命やその重要性を十分にご理解されておりますことに、あらためて感謝申し上げます。公共交通の活性化及び再生を通じて、「安心できるまちづくり」に貢献できるものと思っておりますので、引き続きのご支援をなにとぞよろしくお願い申し上げます。

## 【資料一覧】

- ・資料 1 「平成 23 年度 施策・事務事業に対する提言書(丹波市議会)」
- ・資料 2 「デマンド(予約)型乗合タクシー 登録状況」
- ・資料 3 「デマンド(予約)型乗合タクシーの運行状況(日別便別)」
- ・資料 4 「デマンド(予約)型乗合タクシー 行政区別実利用者等集計表」
- ・資料 5 「デマンド(予約)型乗合タクシー 行政区別利用回数集計表」
- ・資料 6 「デマンド(予約)型乗合タクシー 実利用者の伸び及びリピーター率」
- ・資料 7 「デマンド(予約)型乗合タクシー 年代別の登録及び利用者集計表」
- ・資料 8 「デマンド(予約)型乗合タクシー 月別1日平均及び曜日別 延べ利用者数」
- ・資料 9 「デマンド(予約)型乗合タクシー 年代別及び運賃別延べ利用者集計表」
- ・資料 10 「デマンド(予約)型乗合タクシー 便別及びお出かけ先別集計表」
- ・資料 11 「デマンド(予約)型乗合タクシー 利用者上位及び乗降場所上位一覧」
- ・資料 12 「デマンド(予約)型乗合タクシーの成果及び評価」
- ・資料 13 「路線バス 年度別延べ利用者状況」
- ・資料 14 「JR福知山線、市内7駅の1日平均乗車人員の推移」
- ・資料 15 「平成 25 年 3 月 3 日付、丹波新聞記事(路線バス等)」
- ・資料 16 「市内及び全国等のタクシー輸送人員の推移」
- ・資料 17 「デマンド(予約)型乗合タクシー 医療機関への降車状況」
- ・資料 18 「デマンド(予約)型乗合タクシー ご利用者アンケート結果」
- ・資料 19 「市内総合病院 経路図」
- ・資料 20 「柏原病院への交通需要について(試算)」
- ・資料 21 「柏原赤十字病院の取り組み」
- ・資料 22 「医療を守る丹波会議の取り組み」
- ・資料 23 「丹波市総合計画(後期基本計画)の抜粋」
- ・資料 24 「丹波市地域公共交通総合連携計画の抜粋」

公共交通網形成に向けた基礎調査業務  
報 告 書  
(抜粋)

平成 30 年 1 月

丹波市

(株)地域計画建築研究所 (アルパック)

## 4. 交通施策に関わる課題整理

---

### (1) 評価と課題

#### ① デマンド（予約）型乗合タクシーについての評価と課題

○利用者は着実に増加しており、高齢者の生活を支える交通手段として定着している

- デマンド（予約）型乗合タクシーの利用者は年々増加しており、特に 70 歳代、80 歳代の移動手段として多くの方に利用されている。
- 春日や山南では路線バスに匹敵する利用者数があり、バスに並ぶ地域の公共交通、特に高齢者の生活を支える交通手段として定着していると言える。

○路線バスと一般のタクシーの間を補完する交通手段として機能している

- デマンド（予約）型乗合タクシーは基本的に地域内の買い物や通院などの日常の移動に利用されており、地域住民からも地域内の交通手段として認識されてきている。
- 1 便あたりの利用者数を見ると、約 2～2.6 人と乗合利用されており、地域間を乗合で結ぶ路線バス、個別交通である一般のタクシーを補完する交通手段としてデマンド（予約）型乗合タクシーが上手く機能している。

○一部、地域間移動のニーズもあり、対応の検討が必要である

- 柏原～氷上間はデマンド（予約）型乗合タクシーから一般のタクシーへの乗り継ぎが一定あり、地域間の移動ニーズが比較的高い。デマンド（予約）型乗合タクシーは地域内移動のための交通手段であるが、地域間移動への対応は課題である。
- なお、運行地域を拡大した場合、デマンド（予約）型乗合タクシーの運行時間の増大によるサービスレベルの低下や乗り合い率の低下による利用者一人当たり運行経費の増加が懸念される。
- 柏原も氷上も現在よく利用されている施設は地域界付近あるいはバス路線沿線にあるため、調査結果を踏まえ効率性を考えると、現在と同じように一般のタクシーあるいは路線バスに乗り継ぎをする形にすることが望ましいと考えられる。

○路線バスとの競合について役割分担が必要である

- デマンド（予約）型乗合タクシー導入前後の路線バスや一般のタクシーの利用者数の状況を見ると、一般のタクシーについては一時的な利用者の減少は見られるものの、その前後の状況も含めて見ると丹波市として特に利用者数が減少している状況にはない。一方、路線バスについては運行路線が重複している山南や春日において利用者数が減少しており、競合による影響も考えられる。
- 特に山南については、バス事業者から競合についての影響が指摘されており、デマンド（予約）型乗合タクシーでよく行く行き先が路線バス沿線にある施設が多いことから影響はあると考えることが妥当である。
- 現在、路線バスはデマンド（予約）型乗合タクシーが運行されていない、朝や夕方の通勤や通学に利用されている実態もあり、今後はより利用者の差別化を図り、共存のあり方を検討して

いくことが必要である。

## ②路線バスについての評価と課題

### ○地域の基幹交通として機能している

- 路線バスは、駅や学校、病院、大型商業施設など、広域的に人を集める施設を中心にネットワークされている。また、JRとのダイヤの接続についても配慮してダイヤが組まれており、広域的な移動に対して利用しやすい環境が整えられている。
- デマンド（予約）型乗合タクシーから路線バスへの乗り継ぎも一定見られ、路線バスは地域間を結ぶ基幹交通として機能している。

### ○駅から統合新病院までの路線バスの強化等が必要である

- 病院利用者へのアンケート調査によると、病院への交通手段として、一定路線バスが利用されている。また、自由意見では、デマンド（予約）型乗合タクシーでアクセスできるようにしてほしいという意見も見られた。今後統合新病院が開設され、広域からの通院者が増加することが想定されるため、駅から統合新病院までの路線バスの強化や、統合新病院へアクセスする路線バスと地域での生活交通であるデマンド（予約）型乗合タクシーとの乗り継ぎ強化などが必要になると考えられる。

## ③福祉施策による移動支援策との関係についての評価と課題

### ○介護度は高くないが一人でデマンド（予約）型乗合タクシーに乗れない方への対応が必要

- 福祉施策による移動支援策として、主に70歳以上が対象の「福祉タクシー券」、介護度の高い方や障害者を対象にした「おでかけサポート」、じん臓機能障害者を対象にした「人工透析治療通院費助成」がある。
- 「福祉タクシー券」は対象者が元気な高齢者も含めた70歳以上の方となっているため、元気な高齢者が中心のデマンド（予約）型乗合タクシーの利用者層も「福祉タクシー券」を利用しており、年度末にはその影響でデマンド（予約）型乗合タクシーの利用者が減ることが指摘されている。
- 「おでかけサポート」は介護度の高い方や障害者を対象にした制度であるため、デマンド（予約）型乗合タクシーの利用者層とは明確に分かれている。
- ただし、デマンド（予約）型乗合タクシーは、付き添いによる乗車の増加などこれまでの利用の中心であった元気な高齢者だけでなく利用者層も利用するようになっている。現在のタクシー車両では、介助が必要な方は自身で乗降が困難であるため、それらの層を受け止める新たな仕組みの検討が必要である。

## (2) 調査のまとめと今後の進め方

今後の本市の公共交通政策は、現在の考え方の継続・継承を基本とし、新たなまちづくりの動きや、更なる高齢化の進展などの住民の変化を踏まえながら、持続可能な形にしていくことが必要。

- 調査の結果、都市計画マスタープランの公共交通整備の方針や地域公共交通総合連携計画に記載している通り、鉄道と路線バスが基幹交通、デマンド（予約）型乗合タクシーや一般のタクシーが補助交通として、市内の公共交通ネットワークが形成され、それぞれの交通手段がうまく役割分担されていることが明らかになった。
- 一部の地域間での移動や統合新病院へのアクセスなどにおいて、デマンド（予約）型乗合タクシーによる地域間移動のニーズもあるが、デマンド（予約）型乗合タクシーの運行エリアを拡大すると効率性が低下することが想定されるため、現在の鉄道と路線バスが基幹的役割を担い、それをデマンド（予約）型乗合タクシーや一般のタクシーが補助する現在の方向性を維持した上で、路線バスとデマンド（予約）型乗合タクシーが上手く乗り継ぎできるように乗り継ぎを強化していくことが望ましいと考えられる。
- また、広域的に人を集める施設を中心に基幹交通と補助交通の連携によりアクセスが可能となるようネットワークした、コンパクトな都市構造が形成されている状況にあり、今後もまちづくりの拠点と公共交通を連携した都市構造を維持していくことが、モビリティの確保には重要であると言える。
- なお、現在のネットワークにおいても、デマンド（予約）型乗合タクシーと路線バスとの競合、統合新病院に対する公共交通のあり方などの課題はある。現在検討が行われている路線バスの路線見直しの動きにあわせて、競合の問題については役割分担の明確化を進め、統合新病院へアクセスする公共交通については、望ましいサービス水準の検討などを進めていく必要がある。
- また、デマンド（予約）型乗合タクシーと既存福祉施策でカバーしきれていない層への対応についても、ニーズの把握や新たな仕組みの検討が必要である。

地域	公共交通施設(駅・バス停)	平成30年7月～平成31年3月	令和元年7月～令和2年3月	前年比	備考
		降車回数	降車回数		
01柏原	柏原駅	60	74	14	鉄道駅
01柏原	バス停 柏原駅	0	3	3	バス停
	柏原地域 計	60	77	17	
02氷上	石生駅西口	65	43	-22	鉄道駅
02氷上	石生駅東出口	45	22	-23	鉄道駅
02氷上	バス停 東芦田口	3	6	3	バス停
02氷上	バス停 小野	0	2	2	バス停
02氷上	バス停 北町	4	0	-4	バス停
02氷上	バス停 棧敷	1	0	-1	バス停
02氷上	バス停 大塚病院前	1	0	-1	バス停
02氷上	バス停 石生駅前	2	0	-2	バス停
02氷上	バス停 田中	1	0	-1	バス停
	氷上地域 計	122	73	-49	
03青垣	バス停 青垣住民センター	41	29	-12	バス停
03青垣	バス停 佐治	37	23	-14	バス停
03青垣	バス停 全但バス停留所	0	6	6	高速バス停
03青垣	バス停 田井縄口	0	1	1	バス停
03青垣	バス停 大稗口	1	0	-1	バス停
03青垣	バス停 上芦田	1	0	-1	バス停
	青垣地域 計	80	59	-21	
04春日	黒井駅	128	132	4	鉄道駅
04春日	バス停 黒井町	1	1	0	バス停
	春日地域 計	129	133	4	
05山南	谷川駅	174	148	-26	鉄道駅
05山南	下滝駅	2	3	1	鉄道駅
05山南	バス停 山本	2	2	0	バス停
05山南	バス停 坂尻口	1	2	1	バス停
05山南	バス停 和田郵便局前	0	1	1	バス停
05山南	バス停 野坂	2	0	-2	バス停
05山南	バス停 和田下町	1	0	-1	バス停
	山南地域 計	182	156	-26	
06市島	丹波竹田駅	141	168	27	鉄道駅
06市島	市島駅	149	139	-10	鉄道駅
	市島地域 計	290	307	17	
	総合計	863	805	-58	

鉄道駅を抜粋		平成30年7月～平成31年3月	令和元年7月～令和2年3月		
地域	公共交通施設(駅)	降車回数	降車回数	前年比	備考
01柏原	柏原駅	60	74	14	鉄道駅
02氷上	石生駅西口	65	43	-22	鉄道駅
02氷上	石生駅東出口	45	22	-23	鉄道駅
04春日	黒井駅	128	132	4	鉄道駅
05山南	谷川駅	174	148	-26	鉄道駅
05山南	下滝駅	2	3	1	鉄道駅
06市島	丹波竹田駅	141	168	27	鉄道駅
06市島	市島駅	149	139	-10	鉄道駅
		764	729	-35	

バス停を抜粋		平成30年7月～平成31年3月	令和元年7月～令和2年3月		
地域	公共交通施設(駅)	降車回数	降車回数	前年比	備考
01柏原	バス停 柏原駅	0	3	3	バス停
02氷上	バス停 東芦田口	3	6	3	バス停
02氷上	バス停 小野	0	2	2	バス停
02氷上	バス停 北町	4	0	-4	バス停
02氷上	バス停 棧敷	1	0	-1	バス停
02氷上	バス停 大塚病院前	1	0	-1	バス停
02氷上	バス停 石生駅前	2	0	-2	バス停
02氷上	バス停 田中	1	0	-1	バス停
03青垣	バス停 青垣住民センター	41	29	-12	バス停
03青垣	バス停 佐治	37	23	-14	バス停
03青垣	バス停 全但バス停留所	0	6	6	高速バス停
03青垣	バス停 田井縄口	0	1	1	バス停
03青垣	バス停 大稗口	1	0	-1	バス停
03青垣	バス停 上芦田	1	0	-1	バス停
04春日	バス停 黒井町	1	1	0	バス停
05山南	バス停 山本	2	2	0	バス停
05山南	バス停 坂尻口	1	2	1	バス停
05山南	バス停 和田郵便局前	0	1	1	バス停
05山南	バス停 野坂	2	0	-2	バス停
05山南	バス停 和田下町	1	0	-1	バス停
		99	76	-23	

全市における前年比では、公共交通施設での降車件数が58件減少しているものの、令和2年3月以降のコロナ渦における移動自粛を考慮すると、ほぼ前年と同程度デマンドタクシーから公共交通機関を乗り継いで移動される方もあると考えられる。

鉄道駅では、柏原・市島地域での降車が増加しており、鉄道を利用して市外へのお出かけだけでなく、丹波医療センターへの通院を含め市内でのデマンドタクシーと鉄道との乗り継ぎ利用も一定数想定される。

路線バスとの乗り継ぎ利用は減少しているものの、青垣地域において高速バスとの乗り継ぎ利用もあり、目的に応じそれぞれの交通機関を上手に組み合わせて利用されていることが伺える。



地域	医療機関名称	H30.07～H31.03		R01.07～R02.03		前年比	備考
		H30年度 降車回数	地域におけ る割合	R01年度 降車回数	地域におけ る割合		
01柏原	柏原病院(室谷)	221	19.5%	0	0.0%	-221	総合病院
01柏原	丹波医療センター(最寄:ジュンテンドー柏原店)	0	0.0%	93	8.8%	93	総合病院
01柏原	あしだメディカルクリニック(母坪)	155		208		53	
01柏原	前田クリニック(母坪)	170		173		3	
01柏原	芦田内科(下町(柏原))	118		137		19	
01柏原	柏原赤十字病院(上中町)	114	10.1%	0	0.0%	-114	総合病院
01柏原	けいクリニック(南多田)	97		120		23	
01柏原	臼杵歯科医院(下町(柏原))	31		61		30	
01柏原	松下泌尿器科医院(南多田)	36		39		3	
01柏原	いさお・はり灸整骨院(田路)	77		36		-41	
01柏原	宮崎クリニック(南多田)	12		36		24	
01柏原	山田眼科医院(下町(柏原))	14		26		12	
01柏原	けやきクリニック(鴨野)	1		25		24	
01柏原	平坂眼科医院(母坪)	29		24		-5	
01柏原	松下歯科医院(南多田)	13		23		10	
01柏原	八木歯科医院(石田)	10		16		6	
01柏原	あさひ整骨院(石田)	2		13		11	
01柏原	丹羽耳鼻咽喉科医院(南多田)	15		8		-7	
01柏原	谷水歯科クリニック(新町(柏原))	1		5		4	
01柏原	かいばら鍼灸整骨院(下町(柏原))	4		4		0	
01柏原	リゾラ(resola)(母坪)	6		2		-4	
01柏原	うめおか歯科クリニック(母坪)	0		1		1	
01柏原	岸本歯科(石田)	2		1		-1	
01柏原	水野歯科医院(母坪)	4		1		-3	
	柏原地域 計	1,132		1,052		-80	
02氷上	丹波医療センター	0	0.0%	252	18.1%	252	総合病院
02氷上	大塚病院(絹山)	304	26.4%	226	16.2%	-78	総合病院
02氷上	香良病院(香良)	68		143		75	
02氷上	あだち鍼灸整骨院(南田井)	179		107		-72	
02氷上	佐竹歯科医院(南御油)	85		100		15	
02氷上	田中内科医院(北町)	82		80		-2	
02氷上	吉積クリニック(西町(氷上))	86		79		-7	
02氷上	和久医院(中町(氷上))	51		51		0	
02氷上	わく歯科医院(西町(氷上))	46		50		4	
02氷上	さくら眼科(本郷)	40		49		9	
02氷上	増南鍼灸整骨院	0		45		45	
02氷上	里皮フ科クリニック(横田)	59		39		-20	
02氷上	カドノ診療所(上新庄)	34		32		-2	
02氷上	田中歯科クリニック(北町)	12		26		14	
02氷上	三浦医院(石生新町)	17		21		4	
02氷上	足立クリニック(市辺)	1		17		16	
02氷上	丹波ふく健康管理センター(西中北東)	21		16		-5	
02氷上	長澤医院(地頭)	6		15		9	
02氷上	保尾歯科医院(下町(氷上))	36		15		-21	
02氷上	かどの整骨院(上新庄)	0		9		9	
02氷上	まつもと医院(谷村)	5		9		4	
02氷上	近藤歯科医院(領町)	3		4		1	
02氷上	あせい歯科(市辺)	4		3		-1	
02氷上	萩野歯科医院(西町(氷上))	10		2		-8	
02氷上	植木歯科医院	0		2		2	
02氷上	大森デンタルクリニック(地頭)	0		1		1	
02氷上	上谷歯科医院(香良)	2		0		-2	
	氷上地域 計	1,151		1,393		242	
03青垣	青垣診療所(旭町)	387		357		-30	公立診療所
03青垣	あきら整形外科クリニック(旭町)	196		211		15	
03青垣	田中歯科(新町(青垣))	69		45		-24	
03青垣	大森医院(旭町)	38		43		5	
03青垣	きよゆきデンタルクリニック(大正町)	36		39		3	
03青垣	神楽鍼灸整骨院(大名草)	24		39		15	
03青垣	足立歯科医院(中町(青垣))	18		38		20	
03青垣	よつば鍼灸院(沢野)	44		13		-31	
03青垣	生田歯科(旭町)	20		8		-12	
03青垣	植村治療院(愛宕町)	2		1		-1	
	青垣地域 計	834		794		-40	

地域	医療機関名称	H30.07～H31.03		R01.07～R02.03		前年比	備考
		H30年度 降車回数	地域におけ る割合	R01年度 降車回数	地域におけ る割合		
04春日	酒井医院(国領)	335		308		-27	
04春日	合田歯科医院(平松)	106		104		-2	
04春日	赤松医院(上ゲ町)	97		102		5	
04春日	高見医院(多利(春日))	54		65		11	
04春日	おぎの歯科(国領)	79		61		-18	
04春日	やまうち歯科(朝日)	53		54		1	
04春日	細見医院(上三井庄)	72		42		-30	
04春日	ふなさか医院(芝町)	77		24		-53	
04春日	そわか整骨院春日(上ゲ町)	37		16		-21	
04春日	大石はり・きゅう整骨院(下野村)	22		8		-14	
04春日	杉本整骨はり灸院(下野村)	7		0		-7	
	春日地域 計	939		784		-155	
05山南	田中外科医院(谷川1区)	221		236		15	
05山南	タカフジ歯科(和田(山南))	72		64		-8	
05山南	上久下の森診療所(下滝)	71		59		-12	
05山南	河原歯科医院(井原)	38		49		11	
05山南	中川内科医院(谷川4区)	32		24		-8	
05山南	田村歯科医院(谷川1区)	22		22		0	
05山南	清水歯科医院(谷川8区)	20		20		0	
05山南	岩崎医院(和田(山南))	7		1		-6	
05山南	しんびカイロプラクティック(大西)	4		0		-4	
05山南	高階整骨院(井原)	4		0		-4	
	山南地域 計	491		475		-16	
06市島	中澤医院(大森)	110		173		63	
06市島	吉見診療所(市島)	132		162		30	
06市島	山縣クリニック(八日市)	146		135		-11	
06市島	竹田医院(寺内(市島))	82		81		-1	
06市島	片山歯科医院(上田)	33		26		-7	
06市島	坂本歯科医院(市島)	66		25		-41	
06市島	一期一会 2号店(東勅使)	15		23		8	
06市島	吉竹歯科医院(市島)	42		16		-26	
06市島	ひまわり鍼灸接骨院(中村)	28		15		-13	
06市島	竹田歯科診療所(寺内(市島))	27		14		-13	
	市島地域 計	681		670		-11	
	総合計	5,228		5,168		-60	

総合病院と公立診療所の抜粋

地域	医療機関名称	H30.07～H31.03		R01.07～R02.03		前年比	備考
		H30年度 降車回数	地域におけ る割合	R01年度 降車回数	地域におけ る割合		
01柏原	柏原病院(室谷)	221		0		-221	総合病院
01柏原	丹波医療センター(最寄:ジュンテンドー柏原店)	0		93		93	総合病院
01柏原	柏原赤十字病院(上中町)	114		0		-114	総合病院
02氷上	丹波医療センター	0		252		252	総合病院
02氷上	大塚病院(絹山)	304		226		-78	総合病院
03青垣	青垣診療所(旭町)	387		357		-30	公立診療所
	合計	1,026		928		-98	

令和元年7月1日の丹波医療センター開院により、柏原地域及び氷上地域から丹波医療センターでの降車は345件(柏原93件・氷上252件)あったが、総合病院と公立診療所のみを前年比較すると98件減少しており、地域のかかりつけ医の利用など分散している。

平成30年7月～平成31年3月と、令和元年7月～令和2年3月の9ヶ月間の氷上地域の比較においては、同地域内に丹波医療センターが開院したことにより、総合病院の選択肢が増えたため、総合病院のお出かけ先が分散している。

また、柏原地域では、平成30年7月～平成31年3月の県立柏原病院と柏原赤十字病院での降車が335件あったのが、丹波医療センター(最寄:ジュンテンドー柏原店)での降車が93件にとどまっており、路線バス等の公共交通機関での通院されていることも想定される。

一方、個人病院等のかかりつけ医の利用は春日地域で155件減少しているものの、全市では38件増加しており、昨年とほぼ同様の利用件数であるため、通院という面から見て地域内における生活交通としてのデマンドタクシーの利用が定着している。