

第46回加西市公共交通活性化協議会 協議結果

■第46回加西市公共交通活性化協議会の開催状況

○開催日程

令和4年6月21日（火） 14:00～16:30

○開催場所

加西市民会館3階 小ホール

○協議参加者

21名（委員18名 オブザーバー3名）

○協議会が出席を求めた者（規約第7条第5項関係）

富田地区まちづくり協議会3名

○傍聴者

1名

■協議結果

○協議事項1 「協議会規約の改正について」

全会一致により承認

○協議事項2 「令和3年度収支決算報告について」

全会一致により承認

○協議事項3 「令和4年度事業計画及び収支予算（案）について」

全会一致により承認

○協議事項4 「地域内フィーダー系統確保維持計画について」

全会一致により承認

○協議事項5 「宇仁ふれあいバスの登録更新について」

全会一致により承認

○協議事項6 「地域公共交通計画の策定について」

次回協議会に繰越し

■会議の経過

発言者	会議の経過／発言内容
委員	<p>1 開会</p> <p>2 報告事項</p> <p>(1) 令和3年度実施事業報告について（資料1）</p> <p>（事務局より資料説明）</p> <p>【質疑応答等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3月28日から運行が開始された日吉地区乗り合いタクシーについて、4月、5月を中心に報告を行う。4月の利用者は31人（1.55人/日）、5月は30人（1.67人/日）となっている。利用時間帯では10時台が最も利用者が多く、次いで9時台、11時台、16時台となっている。利用者の年齢は80代が最も多く、次いで70代、50代、60代となっている。主な行き先は地区内の医院・歯医者が多く、次いで買い物施設・スーパー、中富口バス停となっており、高齢者の利用が多いため、年金振込日にはJ Aへの移動も一定数見られる。日吉地区乗り合いタクシーは予約システムを導入しているため、事前に利用者登録が必要であり、4月末時点の登録者は107人、5月は15人、6月は5人増え、計127人の登録がされている。また、過疎地で運行しているため、自宅への送迎も行っている。車両は2台で運行しているが、1号車の運行距離は、4月は80km、5月は63kmとなっている。2号車は、4月は154km、5月は125kmと利用状況からみると厳しい状況となっている。しかし、高齢者の免許返納がまだあまり進んでいないこともあり、今後の利用者増を期待して、粘り強く運行を続けたい。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日吉地区乗り合いタクシーは地域主体型交通であるため、地域の方々と接点を持ち、使い方を含めて周知をしていただきたい。運行当初については大きな事故もなく順調な滑り出しであると認識しているため、皆様にとって使いやすい運行となるようお願い申し上げます。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴野飛行場無料シャトルバスは、昨年度は新型コロナウイルス感染症の影響などもあり、利用者数が減少していた。今年はどこ事業者がシャトルバスの運行を行うかという問題は別として、鶴野飛行場のアピール目的もあると思うが、シャトルバスの運行を続ける意思があるか伺いたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4月18日にsora かさいがオープンとなり、sora かさいをどのように地域を活性化する拠点とするか検討している。また、今年度は法華口駅や巨大防空壕の整備を考えている。sora かさいでは5月までは新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、入場制限をかけていたが、6月からは制限を解除しており、どのよう

<p>会長</p>	<p>にアクセスの利便性を図るかが大きな課題となっている。そのため、シャトルバスについては縮小するのではなく、いかに便数や利便性を確保するかを考えていきたい。また、鶴野未来課では地域全体の活性化について検討しているため、公共交通の側面を併せ持ちながら共用していきたいと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 補足すると、4月22日からシャトルバスで法華口駅から sora かさいまでの往復利用（700円）、又は sora かさいで1,000円以上の買い物で巨大防空壕シアターを見ていただくことができるようになっている。そのため、単純な移動手段だけでなく、sora かさい利用とのセットでの提供も鶴野未来課で考えている。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 夏休みになると多くの方が来られると想定されるため、来訪された方がゆっくりと見られる工夫を考えていただきたい。
<p>オブザーバー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2点伺いたい。1点目は、キハ40導入経費抑制にクラウドファンディング340万8千円を活用したと説明を受けたが、実際にはクラウドファンディングで約1,300万円集まったと伺っている。残った費用はどこに充当したか伺いたい。2点目は、はっぴーバスの利用者数としては、年々利用者が減少しており、新型コロナウイルス感染症の影響もあったかと思う。今後は、新型コロナウイルス感染症も落ち着いてくると思うが、利用者数が増加する要素は何かあるのか、考えがあれば伺いたい。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ キハ40のクラウドファンディングで集まった1,302万円の活用方法としては、まず340万8千円は説明があったようにキハ40導入経費抑制に活用している。その他には、キハ40導入にあたり、車両の改良の余地があったため、照明をLEDへの変更や車両の運賃標示の改良、アナウンスに中国語、韓国語の導入などを行った。また、キハ40導入にあたるイベントの実施やクラウドファンディング出資者約940人の方への返礼品を送るなどに活用した。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ はっぴーバスの利用者数について、芥田線では新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は一時減少したが、現在は若干ではあるが回復に向かっている。しかし、若井線については依然として減少している状況にある。今回の地域公共交通計画の見直しにおいて、アンケート調査を行うため、調査結果を踏まえながら事業者と今後の対応について検討したいと考えている。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ はっぴーバスについては NPO 法人原始人の会が運営している。原始人の会は沿線の住民の自宅に一軒一軒訪問し、はっぴーバスの利用方法の説明や日常の困りごとなど、地域の方と交流を行っており、そういった活動が利用者の増加に繋がっていった。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により自宅訪問ができなかったことが利用者減少の一因でもあると思われるため、活動を再開する必要がある。

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・事実、はっぴーバスの利用者数は減少している。当初運行開始した時に乗車していた方が亡くなるなどで利用者数が増えていない状況であり、課題であると考えている。そうした中で、昨年頃から小学校の子どもたちが利用しており、原始人の会では、はっぴーバスの利用促進をSDGsを絡めながら子どもたちと考えていきたいと思っている。はっぴーバスは乗り場がたくさんあるが自宅から離れており、乗り場まで歩くのがしんどいと思っている方の家に子どもたちが行くことで意見を拾い上げ、原始人の会に伝えることで、どうすればはっぴーバスに乗ってもらえるかを子どもたちと一緒に考えたいと思っている。その中でバス停の位置を移動するといった意見を協議会の場で議論することも考えられる。手続きなど大変なことが出てくるが、子どもたちと一緒に利用者を増やす方法を考えたい。子どもたちから高齢者にはっぴーバスに安心して乗れることを伝えてあげられる、一緒に乗ってあげられるよう声を掛けてもらいたいと願っている。
議長 専門委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ぜひ活動を続けていただき、報告を頂きたい。 ・はっぴーバスの利用者数減少について、導入当初は女性の高齢者の運転免許保有率が2割程度であったが、年々運転免許保有率は増加している状況である。当初は運転免許がなく困っていた方が多かったが、今では自分で安全に移動できるためはっぴーバスに乗る必要がない方が増えている。そのため、はっぴーバスに乗らない方に対して何故乗らないのかを聞く必要がある。利用しにくいから乗らないのであれば問題であるが、移動に何も問題がないため利用していないのであれば良い利用者減である。はっぴーバスの利用者数の減少が悪い利用者減なのか、良い利用者減なのかきちんと把握した上でやるべきことをやる必要がある。もちろん利用者数が減少すると効率的な運行の仕方が変わってくるため、検討する必要は出てくるが、利用者の減少についての原因はしっかり把握する必要がある。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・加西市は公共交通に力を入れて頑張っている。加西市では運転免許保有者や自動車保有者が多く、どこへ移動するにも自動車という状況の中、ねっぴ〜号やはっぴーバスの運行を行い、サービス水準を向上することで2010年が底打ちで段々利用者数が増加している。人口が減少している中での利用者増加の要因としては、様々な取組を行い、サービスを向上していることがある。高齢者や妊婦への無料乗車券もその一つの取組である。先ほど事務局から説明があったが、働く人のバス利用が多くなっているなど、企業と連携することでできるだけ公共交通を利用してもらう努力をしている。利用者の増加は新型コロナウイルス感染症が拡大する直前までU字回復で続いていたが、今回はどのようにして利用

<p>富田地区まちづくり協議会 交通部会長</p>	<p>者を回復させるかは地域公共交通計画を考えるポイントになってくると考えられる。今まで加西市が行ってきた取組は評価される取組であるため、その活動のパワーを活かしていくことが必要である。</p> <p>(2) 富田地区地域主体型交通の導入検討開始について（資料2） （事務局より資料説明）</p> <p>【質疑応答等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 富田地区では昨年度にアンケート調査を行い、住民の10人に1人が移動に困っていると結果が出ており、私自身驚いている。富田地区は加西市の中心である北条地区から近い位置にあるにも関わらず、買い物がしにくい、病院に行きにくいという声を聞いてはいたが、ここまで多くの方が困っているとは思わなかった。先行して行われている宇仁地区や日吉地区より困っている方が多いという結果を受け、地域主体型交通を導入したいと考えている。富田地区まちづくり協議会の中には交通部会はなかったため、令和4年5月の総会で承認を受け交通部会を発足した。来年春の運行開始を目標に、スムーズな立ち上がりができるように宇仁地区や日吉地区などに意見を頂戴しながら行いたいと思っているため、皆様の協力をお願いしたい。
<p>富田地区まちづくり協議会 交通部副会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 私自身も富田地区内での移動に困っている方が277人いることに驚いている。その中で高齢になっても快適に過ごせる地域を作りたいと考えているため、地域主体型交通の導入に力を入れたいと思い、交通部会を発足した次第である。市の担当者を交えて検討を進める中で、富田地区は北条地区から非常に近く、イオンモール加西北条であれば近い方で500～600m以内で行ける距離である。1km以内で行ける方は全体の約半数、遠くても2km以内で行けるほどの距離である。中学校では、富田小学校、北条小学校、北条東小学校は北条中学校に通学し、5年ほど前から自転車通学が導入されたが、それまでは徒歩で通学していた。富田地区はそれほどの距離にある地区である。運行範囲については、市や運行事業者と十分連携しながら検討していきたい。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 富田地区の地域主体型交通は道路運送法で見た時にどこに当てはめようと考えているのか伺いたい。
<p>事務局 議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 第79条の自家用有償旅客運送で考えている。 自家用旅客運送とした理由は何か。
<p>事務局 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地という理由である。 富田地区は公共交通空白地であると事務局から発言があったが、富田地区は加西市内にある数少ないタクシーの営業所がある地区であるため、タクシーを呼

べばすぐに来る状況である。また、近くにバスや鉄道もある地区であり、このような地区を本当に公共交通空白地と呼ぶのか疑問である。また、自家用有償旅客運送は、第三者を有料で送り届ける旅客事業になる。そこには運転手だけでなく、安全性を管理する方が必要となる。安全管理者の体制が本当に確保できるのか、役員がただいるだけでは駄目だと思う。過去にも様々な事故の事例があり、北海道で起きた事故でも責任者はいたものの、現場の近くにはおらず、連絡も取り合わない状況であった。そのような状況で本当に管理者と言えるのか。また、地域の大切な方々を送り届けるのにあたり、タクシーであれば1 km 程度であれば1メーター660円で移動が可能であるため大半をカバーできると思う。そのような地区が本当に公共交通空白地と言えるのか。また、運転免許が取得しにくかった75歳以上の高齢者が今回もターゲットになるかと思うが、現在運転免許を持っている70歳以下の方がもう5年もすれば運転免許を持ったまま75歳以上になる。そういった状況で本当に利用者は増えるのか、利用者を確保できるのか考える必要がある。そのため、現在の生活空間を良く把握して、本当に自家用有償旅客運送が必要なのか考えていただきたい。

専門委員

- ・委員の発言のとおりであるかと思うが、その一方で富田地区では本当にお困りの方が多く、何とかしなければいけないと思われたのも事実である。富田地区の方はタクシーが1メーター660円で利用できるというのは知っていると思うが、そうした中で移動に困っている原因は何なのかということを経験の方々に聞き、この場で市民にとって一番良い方法を報告する必要がある。そのためには資料の整理を行い、様々な観点から比較して市民にとって一番良い方法を見つけていただきたい。

議長

- ・今後の検討事項になってくるかと思う。自家用有償旅客運送が運行されている地域を調べてみると、行きは自家用有償旅客運送で帰りはタクシーを利用している方も多。富田地区では277人が移動に困っているが、その方々が移動できるようになって外出は増えるかもしれないが、自家用有償旅客運送だけで上手くいくかということそうではない。病院などの利用では帰りの時間が読めず、結局帰りはタクシー利用になってしまうパターンが多い。そのため、様々な公共交通機関が上手く利用できることを考慮した上で計画をまとめていただけるとありがたい。様々な意見というハードルを越えることで市民が納得するものになると思うため、ぜひ検討頂きたい。

3 協議事項

(1) 協議会規約の改正について（資料3）

	<p>(事務局より資料説明)</p> <p>【質疑応答等】</p> <p>[異議なし]</p>
議長	<p>(2) 令和3年度収支決算報告について(資料4)</p> <p>(事務局より資料説明)</p> <p>【質疑応答等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中富口バス停土地賃借料の値段の安さに驚いた。中富口バス停は元々小さなバス停だったが、はっぴーバスとの交通結節点となり、今年度には整備が予定されているなど、成長しているバスの結節点である。そのようなバス停でこの賃借料であるが、面積は十分に確保できているのか。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・認識している限りではあるが、中富口バス停はコンビニの駐車場用地となっており、駐車場の区画数分をコンビニ側から借用して対応している。そのため、必要な面積分の料金を支払っている状態である。今年度の事業計画で示されている中富口の整備については、公共交通の結節点として成長してきた側面が非常に大きく、加えて加西市としての立場では産業団地の整備も進めており、その延長線上において中富町や周辺の地域でまちづくりを進めようという話が出てきており、まちづくり協議会を立ち上げた地域もあるため、そういった地域の動きと連動しながら中富口交差点改良も含めて整備を検討していきたいと考えている。
専門委員	<p>(3) 令和4年度事業計画及び収支予算(案)について(資料5)</p> <p>(事務局より資料説明)</p> <p>【質疑応答等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度の収支予算案の国庫補助金は154万円となっているが、本来の制度上、500万円まで確保できるようになっているため、国として補助額が少なくなった理由を市民に対して説明する必要があるのではないか。
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体より悲痛な叫びを聞いている。全体として、公共交通の予算は増えにくい中、地域公共交通計画を策定する自治体が増えている状況で予算が取り合いになっている。近畿運輸局としても本省に対して予算を増やすよう自治体からの声も頂いていることも伝えているが、昨年力及ばずといった結果となっている。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今までの地域公共交通網形成計画は計画の策定は任意であったが、地域公共交通計画の策定は努力義務となっており、全国の市町村は策定を進めている状況である。そのため、全国的に地域公共交通計画を策定する市町村が増えており、

それに伴い国の予算の配分が難しくなっている。結果として仕方がないことであるため、それに負けずにきちんとした計画を作る必要があり、我々に課せられた任務であると認識している。また、予算案の中に「地域主体型交通導入の手引き」について示されているが、地域主体型交通導入の手引きは地域公共交通網形成計画の策定の際に同時に作成している。この手引きは非常に良い資料であり、この手引きをもとに加西市では地域主体型交通の取組を行っている。この度、手引きの内容が法改正などの影響で古くなってきたため、更新を行う。この手引きは加西市のHPにも掲載されており、全国で地域主体型交通の参考としてとても重宝されている。今回この手引きを更新するというのも非常に大事なことであるため、この件も含めて取組を進めていく必要がある。

(4) 地域内フィーダー系統確保維持計画について（資料6）

（事務局より資料説明）

【質疑応答等】

専門委員

- ・地域内フィーダー系統確保維持計画の P.1 にある事業の目標の中で、利用者数の増加を目指す旨が記載されているが、利用者数もさることながら移動に困っている方をどの程度減らすかという考えのもと、計画を検討する必要がある。国が公表している地域公共交通計画策定の手引きなどを見ていると、徐々に利用者数至上主義が強まってきていると個人的な認識として持っている。そういった中で、事務局との打合せの中でも発言しているが、運転免許を保有していない方で移動が増えたと感じている方に対して、どれだけの数のサービスを提供できているかという評価をした方が良いのではないかと。公共交通はなるべく多くの方に利用してもらえらるものを作った方が良いとは思いますが、利用者数より移動困難者数の方がより本質的な指標であり、利用者数の増加だけを目標として掲げることにはやや違和感がある。

オブザーバー

- ・活性化再生法の改正があり、地域公共交通計画の策定にあたり利用者数や収支率といったことを基準として判断している。公共交通の維持のためには利用者数の確保は必要であるが、本質としては移動に困っている方を減らすということであるため、この課題に対してアプローチができていけば問題はない。しかし、どのように移動に困っている方と位置付けるかということは自治体によって判断が難しいため、便宜的に使いやすい指標ということで利用者数を評価基準として示していることが利用者数至上主義に見えている要因ではないかと認識している。移動に困っている方を減らすという本質的な部分にアプローチしなければ良い計画ができないと思っており、フィーダー補助金の意味もないと

議長	<p>思っている。困っている移動に対して熱意を持って行動し、足りない部分に補助をするということが本来の法律であるため、それらを踏まえた上で計画を作ることは良いと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数や収支率については、基本的には全国的な趨勢の話である。利用者数を目標とした際、利用者数が増えれば良いが、利用者が増えなくても必要な移動の仕組みが提供できているので良かったという話もよく聞く。収支率についても、燃料費が上がるとすぐに収支率は悪くなってしまうため、目標の設定の仕方として収支率を取り上げるのはどうかという話もある。現状を見立てる材料としては良いとは思いますが、収支率だけで物事を判断するべきではないと思っている。現段階では今の目標が良いが、今年度の地域公共交通計画の検討の中で評価指標についてしっかり考える必要がある。結果的に現在示している目標になるかもしれないが、議論した上での結果であれば思いを共有できるかと思う。加西市にはクルマ移動制約者が約3割となっているため、その方々にどのようにアプローチするかも今後検討していく必要がある。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・車を利用している高齢者は足が悪くなくても車で移動する方がほとんどである。そのため、次の機会には実際に運転免許を返納した方がどの程度いるのか把握する必要がある。また、先ほどはっぴーバスに乗られていた方が亡くなられてしまったという話を聞いたが、従来ターゲットであった方々の状況が変わってきて実際には利用者も変わってきている。加西市内の高齢者はたとえ30～40kmの距離があったとしてもバスのステップが上がれないという理由で車で移動してしまう。誰をターゲットにするかを検討すべきである。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・本協議会の資料でも示されているが、令和3年の運転免許返納者数は216人であり、運転免許を返納してバスに乗っている人は年々増えている。感覚ではなく、こういった実績に基づいて議論していくべきである。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許を持たない方と最後まで運転免許を持っている方のボーダーラインは70～75歳だと思っている。早めに運転免許を取得された方は返納されるかと思うが、現在70歳くらいで早めに運転免許を返納する方はこの地域ではほとんどいないと思っている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー系統の中にねっぴ～号があるが、先ほど移動に困っている人を減らすことを目標にするのは良いのではないかという話があった。ねっぴ～号は令和4年4月よりダイヤ改正を行っており、その中で移動に困っていた方が助かったという事例があるので紹介する。市役所前バス停はこれまでは道路沿いに設置されており、市役所まで距離があったが、令和4年度より市役所正面口に新たにバス停を設けた。その効果を確認すると、市役所前バス停と市役所正面口バ

<p>議長</p> <p>会長</p> <p>委員</p>	<p>ス停の利用者のうち 76%が市役所正面口バス停の利用であった。つまり、これまで 76%の困っていた方をダイヤやルートを変更することで救うことができたという事例をこの場で紹介させていただいた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数については、1年を通した乗降者数を前年度と比較した変化も見る必要があるため、また報告頂きたい。 ・市役所の利用ということもあり、利用者の方の声は比較的届いており、運転手も状況を良く分かっている。その中でデジタルサイネージを見るのが難しい年代の方が多く、市役所の窓口で時間を聞く方もいらっしゃる状況である。そのため、デジタルサイネージの認知度を上げることが市としての課題であると認識している。また、市役所正面口バス停はねっぴ〜号のバス停であるため、誤って路線バスに乗ってしまって市役所正面口バス停で降りられなかったという声も届いているので、利用方法について案内周知をする必要がある。 ・前年加西市では約 570 人の方が亡くなられており、亡くなられた方の 92%が 65 歳以上の高齢者となっている。公共交通の利用者の年齢層も高いこともあり、利用者が自然に増えることは難しいことから、今後の交通政策についてはこのような状況も踏まえて検討する必要がある。 <p>(5) 宇仁ふれあいバスの登録更新について（資料 7） （事務局より資料説明）</p> <p>【質疑応答等】</p> <p style="text-align: center;">〔異議なし〕</p> <p>(6) 地域公共交通計画の策定について（資料 8） （事務局より資料説明）</p> <p>【質疑応答等】</p>
<p>議長</p> <p>専門委員</p> <p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本資料は、時間がない中で本日中に議論するのは難しいため、各委員で資料を確認していただき、後日 1 か月以内の協議会の場を設け、議論することを提案する。アンケートについても、事務局が各事業者等と連絡を密に取り、協力依頼を行う必要がある。 ・一度資料を確認し、協議会開催前までに意見を提示していただきたい。これにより事前に意見が整理でき、効率的な議論を行うことができる。 ・段取りが大変だと思うが、ご協力をお願い申し上げます。事前に議論したいことなどを整理した上で協議会を実施することとする。

事務局	<p>4 その他</p> <p>次回協議会の開催について</p> <ul style="list-style-type: none">・本日の地域公共交通計画の方針における議論は、後日議論する場を設ける。オンラインでの参加も含めて準備を行うため、参加お願い申し上げます。 <p>5 閉会</p>
-----	---