

第48回加西市公共交通活性化協議会 協議結果

■第48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11月8日（火） 10:00～12:00

○開催場所

加西市民会館2階 視聴覚室

○協議参加者

21名（委員19名 オブザーバー2名）

○協議会が出席を求めた者（規約第7条第5項関係）

富田まちづくり協議会3名

○傍聴者

1名

■協議結果

○協議事項1 「現行計画の施策・事業の進捗状況等について」

全会一致により承認

○協議事項2 「新計画策定に係る公共交通ネットワーク等について」

全会一致により承認

■会議の経過

発言者	会議の経過／発言内容
<p>専門委員</p> <p>事務局</p> <p>議長</p> <p>委員</p> <p>委員</p> <p>委員</p> <p>議長</p> <p>事務局</p> <p>議長</p>	<p>1 開会</p> <p>2 協議事項</p> <p>(1) 現行計画の施策・事業の進捗状況等について</p> <p>ア 現行計画の施策・事業の進捗状況整理結果（資料1）について （事務局より資料説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見なし <p>イ 計画達成状況の評価（資料2）について （事務局より資料説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針3の「交通手段がないために外出を控えている高齢者割合」が平成29年度の4.4%から5.1%へと割合が上がった要因について伺いたい。 ・コロナ禍が収束してきたとは言え、未だに外出抑制の風潮にあることや、高齢者の増加により自動車運転免許返納者が増加し、外出しなくなっているのではないかと推測する。 ・この程度の差であれば誤差の範囲かもしれない。 ・実際のところ、高齢者の自動車運転免許返納者は増えているのか。 ・自動車運転免許返納者数の数値を正確に把握しているわけではないため、確かなことは言えないが、免許返納者が増えている印象は特にない。 ・単純に歳を取って外出をしなくなっているのではないか。自動車運転免許を返納しなくても公共交通を利用したい方は利用するため、利用者は増えると思われる。 ・おっしゃるとおり平均年齢が上がったことによるものであると推測される。別の調査で調べたことがあるが、前期高齢者と後期高齢者を比較したときに、自動車運転免許の有無に関係なく、後期高齢者の方が外出を控える傾向にある。また、平成29年度は今から5年前であることから、年齢層が変わったのではないか。そのため、自動車運転免許返納者数は関係していないのではないか。 ・アンケート調査を行ったのが令和2年度とコロナ禍真っ只中ということもあり、今まで自動車に乗れなくて公共交通を利用して外出していた方が、コロナ禍により公共交通の利用を避けたことから、結果的に外出を控えることに繋がったのではないかと考えられる。 ・議論した結果について間接的に説明する必要がある。コミュニティバス等乗車

	<p>人員の推移を見ると、現状値の平成 29 年度と比較して令和 2 年度、令和 3 年度はコロナ禍の影響で利用者が減少している。この減少した利用者が、交通手段がないために外出を控えている高齢者割合を上げることに繋がったのではないかと。加西市としては利用促進の施策を行い、利用者は増加傾向にあったが、コロナ禍により利用者が減少してしまっている。北条鉄道乗車人員の推移を見ると、令和 2 年度は減少しているが、令和 3 年度はコロナ禍以前よりも利用者が増加している。これは、法華口駅の行き違い施設の整備など、施策実施によるものだと考えられ、特に通学定期が増えており、通勤定期も堅調である。加西市には今後も引き続き頑張ってもらいたいと思っている。</p> <p>(2) 新計画策定に係る公共交通ネットワーク等について</p> <p>ア 第 47 回協議会意見書の内容と回答について [意見抜粋] (資料 3) について</p> <p>て</p> <p>(事務局より資料説明)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見なし <p>イ 加西市の概況と公共交通の現状 (資料 4) について</p> <p>(事務局より資料説明)</p> <p>オブザーバー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北条鉄道利用者アンケート調査結果について、P14「駅までの主な移動手段」を見ると、「自動車 (送迎してもらう)」と回答している方が多くなっている。路線バスやコミュニティバス等がある中で送迎利用が多いことについて、考えられる要因を伺いたい。 <p>議長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出発地と目的地の関係が影響している可能性がある。北条鉄道の利用にあたり、バス停が近くにない、付近にバス路線があっても利用したい時間にバスがないなど、利用しにくい問題があり、送迎が多くなっている可能性がある。これらの送迎利用は公共交通の潜在需要であると考えられる。適切な施策実施により送迎から公共交通への転換に繋がると考える。 <p>事務局</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答者の年齢層を見ると、20 歳未満の学生が多いことから、家族の送迎に頼っている可能性があると考えられる。 <p>オブザーバー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北条鉄道の利用にあたり、路線バスやコミュニティバス等の利用できる時間が限られていることが要因である可能性が高いのであれば、需要がある時間やバス停位置などの検討により、送迎から公共交通に転換してもらう取組が必要である。 <p>議長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料 6 の「⑤送迎負担の軽減に向けた取組推進」に関わってくると思っている。
--	---

	<p>点在している居住地の需要をどのように束ねるか、時間や空間的な広がりの中から工夫が必要になってくるため、十分に検討が必要である。</p>
	<p>ウ めざすべき公共交通ネットワーク（案）（資料５）について （事務局より資料説明）</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・法華口駅と九会地区の副都市核を繋ぐ市内連携軸について、sora かさい～法華口駅間のシャトルバスのことを指しているのかと思われる。この副都市核がsora かさいも含めたものであれば正しいが、商業施設が集積する中野町中心部のみを指すのであれば誤解を招くネットワークとなっているため、市内連携軸の示し方を工夫して欲しい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・副都市核については、都市計画マスタープランの見直しに合わせて名称を変更している。また、副都市核の範囲も都市計画マスタープランに準拠していることから、九会地区の副都市核はsora かさいと商業施設の両方を含めたものとして示している。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・sora かさい～法華口駅間のシャトルバスを公共交通として位置付けることに疑問を感じていることから、位置付けを整理すべきではないか。また、北条鉄道を市内連携軸から外すという説明があったが、路線バスの役割分担についても市内・市外の連携が考えられるため、アンケート調査結果でどのようになったのか確認すべきである。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・sora かさい～法華口駅間のシャトルバスを公共交通として位置付けることに疑問を持っているとのことだが、理由を詳しく説明いただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・sora かさい～法華口駅間のシャトルバスは、sora かさいを利用される方のためのバスであり、無料で運行しているが、sora かさいのサービスの一環として派生したバスであることから公共交通として位置付けることに疑問を持っている。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・sora かさい～法華口駅間のシャトルバスについては、現時点では無料のシャトルバスでの運行形態となっているが、今回のめざすべき公共交通ネットワーク案は今後の道の駅整備や道路整備が行われることも踏まえ、5年後を見据えたネットワークであるため、運行形態の変更も踏まえて市内連携軸としての示し方を行っている。また、北条鉄道の市内連携軸は、アンケート調査結果で市内駅から粟生駅への利用が多かったという経緯があったが、委員のおっしゃるとおり路線バスについてもアンケート調査結果などを確認して再度検討する必要があると認識している。
専門委員	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通とは何か、ということを示す必要があるが、さまざまな解釈があり明確

<p>委員</p>	<p>に定義するのは難しいのではないかと考える。そのため、公共交通としてのそれぞれの役割を整理しておけば良いのではないかと考える。例えば、sora かさい～法華口駅間のシャトルバスは市民を対象としたものか否かなどである。また、sora かさい～法華口駅間のシャトルバスはsora かさいの派生事業という説明があったが、病院や商業施設に行くのも派生需要であるため、どこまで扱うかも含めて整理しておく必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 委員が持たれている疑問は、sora かさい～法華口駅間のシャトルバスは貸切事業としてグリーンスローモビリティの車両で運行しており、時速 20 km以下の車両と公共交通を組み合わせるのはどうか、ということではないかと思われる。しかし、事務局から説明があったように、5年後は違う形での運行を考えているということであれば、問題ないと思っている。
<p>専門委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> グリーンスローモビリティが公共交通か否かを定義するのではなく、重要なのはグリーンスローモビリティがどのような機能を持っているかではないか。先ほどの公共交通とは何なのか、という話にも繋がってくるが、現在北条町駅まで歩けるものの距離が少し遠いと感じている方に対して、シニアカーを公共交通として導入してみれば様々な広がりが見られるのではないかとすることを事務局に話したことがある。このように、公共交通の定義を広く捉え、加西市に合うものを見つけていけば良いのではないかと。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の定義としては、特に資格などがなくても誰もが利用できるものであって、またどんな車両でも良い。そのため、車両の形ではなく、何のための乗り物なのかを考える必要がある。そこで大事なことは、誰でも利用できるということである。企業の送迎バスでも、誰でも利用できるようなものを導入すると輸送資源の総動員に繋がってくるのではないかと。
<p>専門委員</p>	<p>エ 施策体系（案）（資料6）について （事務局より資料説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> 前回の協議会で様々な意見を頂戴した内容を踏まえて、施策体系の更新を行った。施策体系の中で様々な事業を挙げているが、これらは相互に密接に関係している事業もある。そのため、事業を個別に進めていくと他の事業と一部重なる部分が出てくるため、どのように調和して進めていくかが重要である。例えば、タクシーやコミュニティバス、地域主体型交通はそれぞれ維持するために大変な苦勞をして運行しておられ、その苦勞や熱意に水を差すようなことをしてはいけないと考えている。また、事業を進めていく中で、事業によっては様々な公共交通のうち1つだけが優遇される面が出てきてしまうため、他の事業と十分

<p>委員</p>	<p>に調整しながら目標達成を目指すことが重要である。タクシー事業と地域主体型交通については、上手く補完できる可能性のある方法を個人的に考えており、今の法規制の中でも問題なく実施できるかと思うが、サービスの仕組みは地域の特性で変わり、実現させるためには関係者の協力も必要である。そのため、もしその方法を実行するのであれば、関係者などにアドバイスをいただきながら検討を進めていきたいと思っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在運行しているはっぴーバスは、企画当初は10人乗り以下の車両で運行を予定しており、タクシーの領域内であった。しかし、状況が変化して12人乗りの車両に変更し、コミュニティバスとして運行を行っている。現在、タクシーの運行エリアは、加西市全域で利用が可能となっているが、路線バスやコミュニティバスの運行ルートなどによりタクシーの運行範囲に制限がかかってしまっており、加西市全域の運行が難しい状況となっている。本来であればタクシーは加西市全域で運行可能であるため、タクシーを利用した移動手段のシステムを構築すればどこでも移動が可能となり、自由に移動できるタクシーがあれば住民にとって便利になるのではないかと考える。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・加西市では、「地域主体型交通導入の手引き」をベースに地域主体型交通の導入を地域ごとで取り組んでいる。この手引きは非常によくできており、他の市町でもこの手引きを紹介している。この手引きの中にはタクシーについても記載されており、手引きの更新の際にタクシーの役割について強調する必要があると考える。また、それぞれの役割を示していく中で利益の相反が必ず発生してしまうため、協議会の中で議論しながら検討を進めていく必要がある。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の立場から発言させていただくと、タクシーは自宅から目的地まで行き、早朝から深夜まで運行する便利な乗り物であり、一方バスは停留所間を運行するものである。こういった公共交通を利用するのは自動車運転免許を持たない方が大半であるが、加西市では自動車がないと生活に支障をきたすため、自動車運転免許を持っている方がほとんどである。そのため、今後高齢になって自動車運転免許を返納した方に対してどのように移動を助けるかを地域ごとに検討する必要がある。タクシーは便利である一方、タクシーの運賃は高いため、ワンコイン（500円）程度で加西市内のどこでも行けるような割引サービスが欲しい。私は日吉地区に住んでいるが、同地区には日吉地区乗り合いタクシーがあり、料金は日吉地区内の移動で1回200円となっているため、余計にタクシーの運賃が高く感じてしまう。そのためタクシーも新たな施策による料金補助などがあれば、利用者は増えるのではないかと考える。運行方法としては宇仁ふれあいバスのような定時定路線、日吉地区乗り合いタクシーのようなデマンド型があり、どちらの

議長	<p>運行方法が適しているのかわからないが、地域ごとに運行方法を変えるのではなく、一番良い運行方法に統一した方が良いのではないかと。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域主体型交通は、運行方法を統一するよりも地域にふさわしい運行方法とすることが望ましい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーには様々な利用用途がある。例えば、子連れでの移動や子供だけの移動、妊婦の移動、骨折などで自動車運転免許を持っているが体が不自由で運転できない時の移動などがある。このように、様々な利用対象者がいたとしても、タクシーを活性化させる思いが無ければ利用したい時にタクシーがないという状況に陥ってしまうため、こういったことも事業の検討を進める際に念頭に置いていただきたい。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・最近では、ヘルパーの資格を保有しているドライバーもいると伺っているが、加西市内で営業しているタクシー運転手のうち、何人いるのか。
委員 議長	<ul style="list-style-type: none"> ・加西市内にある営業所では1名登録している。 ・外出が困難な時に、ヘルパーの資格を保有しているタクシードライバーは重宝されるため、資格保有の取組を行っていただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの車両を新たに増やす際、介護用の車いすの乗り入れも可能なワゴンタイプを導入しており、今後東播磨地域全体の1/3のタクシー車両をワゴンタイプに変更することを目標としている。加西市ではまだ導入されていないが、タクシーの需要が増えることでワゴンタイプの車両の導入も可能となる。
専門委員	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーと地域主体型交通が連携して運行することで起こるメリットは3点考えられる。1点目は今のタクシー運賃よりも安く利用することができる。2点目はタクシーと地域主体型交通が連携することで運行台数が確保できる。3点目は地域主体型交通にタクシー事業が連携することで、事業が維持しやすくなる。加えて、タクシーだけだとドライバー不足の問題があるが、地域主体型交通のボランティアドライバーが協力することでドライバー不足が解消される。このようなメリットが本当に起こりうるのか、実態をよくご存知の方々のご意見も伺い、上手くいけば本計画に活用できる可能性がある。委員の皆様からのお許しを得られれば情報を提供させていただきたいと考えており、協議会の中で意見を頂戴できればと思っている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・西在田小学校の5、6年生が教育の中でSDGsに取り組んでおり、その一環ではっぴーバスが用いられている。昨年からはっぴーバスと生徒と教師を交えて2、3回程話し合いを行っていた。その中にはっぴーバスの利用者数の増加をテーマに意見を交換し、生徒からいくつか提案をもらった。1つはバス停に椅子型の丸太を置いてはどうかという提案で、年内設置を目標

議長

に場所を検討したいと思っている。もう1つはバス停に掲示板を設置し、公園や施設などの周辺施設を案内する貼り紙をしてはどうかという案が出ているが、そもそもこれらの掲示板や椅子の設置が可能であるか伺いたい。

- ・標柱が誰の占有物件であるかによって状況が変わってくると考えられる。また、椅子の設置は別途道路占有の問題などがあるため、一度事務局で確認いただくことが必要である。このような子供たちからの意見は非常に重要であり、他の地域でも今後同じように取り組む可能性があるため、今回の取組の結果を協議会で報告いただきたい。
- ・資料4のP38にあるように、現在加西市では、クルマを気軽に利用できない人が人口の約29%を占めており、その人たちの移動手段の約3割が送迎となっている。送迎は気を遣ったり、毎回頼めないことから必然と外出回数が減ってしまうため、送迎に頼っている人たちをサポートすることが重要である。また、「⑤送迎負担の軽減に向けた取組推進」は非常に重要な事業であり、他の市町で子供の送迎を誰が行っているのか調べた際、母親が送迎することが多くなっていた。この影響で送迎している母親を見た子供が高校卒業時に実家を出てしまう状況が見られた。大人になって地元に戻ってくることもあるが、ほとんどが男性である。女性が地元に戻らない理由として、送迎などで苦勞していた母親と同じようになりたくないという話があり、送迎にしか頼れない移動をしていると人口定住と逆行する可能性がある。そういった状況を解消するために「⑤送迎負担の軽減に向けた取組推進」を新規で追加している。また、「④企業等の連携や社会情勢の変化に対応したバス・鉄道等の利用環境改善」は、これまでの計画において企業等の連携はなかった事業である。この事業を追加した理由としては、ねっぴ〜号のバス停別利用者数を見ると、企業が立地するとなべ工業団地バス停の利用者が近年増加している。これは、工場の業態拡大や労働者が増え、外国人労働者や自動車運転免許を持たない若者のバス利用が増えたことが要因であると考えられる。そのため、企業と連携して公共交通を運用することで企業側は雇用拡大、労働者の働きやすさに繋がり、行政側は産業の育成や人口定着に繋がると考え、今回重点事業として挙げている。

オ 各種アンケート調査結果 概要版（資料7）について

（事務局より資料説明）

- ・意見なし

	<p>3 報告事項</p> <p>(1) 計画策定までのスケジュールについて（資料8） （事務局より資料説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見なし <p>(2) 富田地区地域主体型交通導入に係る進捗状況について（資料9） （事務局より資料説明）</p> <p>委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富田地区の公共交通空白地の定義は何か。 <p>事務局</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富田地区の既存交通としては、路線バスとタクシーが考えられる。路線バスのルートを見ると、路線バスのバス停 300m 圏域から外れている住宅が多く存在し、また、タクシーは時間的な空白という考え方から、北条地区まで急ぎたい方はタクシー、急がない方は地域主体型交通を利用するという役割分担のもと、公共交通空白地と定義した。 <p>委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・加西市は自家用車の保有率が高いと認識しているが、富田地区での自家用車保有率はどれだけいるのか。 <p>事務局</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回のアンケート調査では自家用車の保有状況について調査を行っていないが、移動に困っている方が富田地区全体の 9.6%、加西市全体で見てもクルマを気軽に利用できない人が約 3 割いることから、10 人に 1 人は移動に困っているのではないかと推測される。 <p>専門委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地は空間的・時間的なものがあり、定義については各市町それぞれで定義しているため、加西市における公共交通空白地の定義を本協議会で整理してはどうか。 <p>議長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地の定義としては、これまで国土交通省で時間での定義がなかったが、最近では定義されるようになってきた。公共交通空白地は言葉だけが定義されているだけであるため、具体的な内容は本協議会で決めれば良い。また、協議会で決めた公共交通空白地の定義は、計画書にも盛り込んでいくべきである。 <p>委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富田地区の移動に困っている方が 9.6% と、日吉地区、宇仁地区と比較して割合が高くなっているが、調査方法の違いを伺いたい。 <p>事務局</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査方法は「地域主体型交通導入の手引き」に基づいて行っており、日吉地区、宇仁地区でも同じ調査を行っている。また、富田地区は北条地区と隣接しているにも関わらず、移動に困っている方が多い状況となっている。 <p>議長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住形態によって困っている方の人数は変わってくる。加西市内でも地域によって居住形態が異なるため、これらの地域特性が出ている結果ではないかと考えられる。
--	---

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの確保状況について伺いたい。 ・先日ドライバーの募集及び面接を行い、3名のボランティアドライバーを確保している。また、まちづくり協議会から4名のドライバーを確保しており、合計7名のドライバーを登録する予定としている。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・大臣認定講習を受けた上で、安全運転に対して万全を期していただきたい。また、車両は加西市保有のものであり、保険も加西市で加入している状況である。 ・ルートの設定上、運行に1時間ほどの時間を要するため、利用者が耐えられるか不安である。所要時間が長いと利用者にとってストレスが溜まり、最終的には利用者が減っていくことに繋がるため、住民の方に十分理解を得た上でルートを決定していただきたい。また、利用者の目標人数も設定しておく必要がある。目標人数を設定しておくことで、見直しやサービス変更、ルート改正などを検討する際に現状値と比較ができ、議論しやすくなるため、検討いただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・本日、近くで多重事故が発生したとのことだが、このような事態が起きた場合の連絡体制は整っているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・連絡体制は次回の協議会で示すことができるかと思うが、緊急時には連絡が取れるように責任者を置く予定としている。
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"> ・次回の協議会は令和5年1月頃の開催を予定しており、地域公共交通計画の計画案を報告し、審議いただきたいと考えている。 <p>5 閉会</p>