

第 5 5 回加西市公共交通活性化協議会 協議結果

■第 5 5 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 6 年 1 0 月 2 8 日（月） 1 0 : 0 0 ~ 1 1 : 3 0

○開催場所

加西市民会館 3 階 小ホール

○協議参加者

2 0 名（委員 1 8 名 オブザーバー 2 名）

○傍聴者

なし

■協議結果

協議事項なし

■会議の経過

発言者	会議の経過／発言内容
議長 学校再編室長 A 委員	1 開会 2 報告事項 (1) (仮称)統合泉小学校スクールバス運行方針(資料1)について (教育委員会学校再編室より資料説明) ・私の方から3点確認したい点がある。1点目は、スクールバスを運行しない8時5分から14時過ぎの間の待機時間をどう使うかという点である。基本的にスクールバスは白ナンバーとなるため、有償運行での活用は難しい。より有効な使い方は何かと考えた時に問題になるのが、例えば、登校後の急激な天候の変化により大雨警報等が発令された際に一斉下校が児童に必要な場合である。その際にスクールバスが無ければ、帰宅できない児童が出ることが想定される。これを回避するために緊急時には早急な対応ができるようにしておく必要がある。このような緊急時の対応がスクールバスの待機時間の有効活用とセットになるため、何か考えがあれば教えていただきたい。2点目は、登下校での活用だけでなく、クラブ活動や学童保育等でのスクールバスの活用が必要になることがあるかもしれないと考えている。3点目は、学校は地域のコミュニティセンターとしての役割もあると考えており、自治会の集まり等で小学校を使用する際にはスクールバスを利用する大人はいないかもしれないが、小学校で休日に保護者と子どもを交えた活動をする際、スクールバスがどう活用されるか何か考えがあれば教えていただきたい。 ・1点目のスクールバスの待機時間の有効な活用方法としては、現時点で具体的な案がない状態であり、今後スクールバスを上手に活用する方法を検討しているとしている。また、緊急時や大雨警報等の場合、現在小学校で実施しているのは児童の保護者への引渡しによる下校であり、小学校統合後においても、緊急時でのスクールバスの下校は考えていない。2点目のクラブ活動や学童保育でのスクールバスの活用については、加西市内の小学校ではクラブ活動を行っていないため、スクールバスの活用はない。また、学童保育についても、統合泉小学校に隣接する泉学童保育園で児童を引き受けるが、学童保育の下校時は、現在と同様に児童を保護者に引き渡すことを想定している。3点目の休日の保護者と子どもを交えた小学校でのスクールバスの活用については、既定の学校行事においては休日のスクールバスの運行を考えている。 ・緊急時等の一斉下校時の保護者への引渡しについて、約200名の児童を各家庭

学校再編室長	が迎えに来るのはかなりの負担になると思う。また迎えに来られる保護者と来られない保護者があると思うが、どう考えているのか。 ・現在、小学校登校後に大雨や台風で保護者へ引渡しになる場合は、小学校から一斉メールを送ることとしている。ただし、保護者の中には仕事をされていて迎えが難しい場合もあるため、保護者が迎えに来るまで児童は小学校に待機する場合もある。台風等で一斉下校の場合、スクールバスの活用も考えられるが、スクールバスを降りてから帰宅までの安全の確保といった問題もあるため、現時点では保護者に直接引き渡す方法が最善であると考えている。
議長	・対応方針はこれから決めていくことになるが、緊急時にも様々なケースがあるため、できれば様々なケースに応じて保護者とも連絡を密に取り合い、手違いがないようにしていただきたい。児童がどうすれば良いのかと判断に迷うとそのことが危険に繋がる。対応についてもぜひ予行演習を行っていただけると有り難い。
B 委員	・スクールバスが統合泉小学校に朝 8 時 5 分頃に到着してから下校の 14 時 50 分までの待機時間では、あまりスクールバスの待機時間はないと感じる。14 時 45 分には児童をスクールバスに乗車させる体制を考えると、スクールバスの待機時間の有効的な手段は今のところ思いつかない状況である。一方で、地域住民からスクールバス待機時間の活用方法の要望を聞くべきと考えており、その要望としては加西病院までの送迎の用途が予想されるが、病院送迎を 14 時までに終了しなくてはならないという点はどうかとも考える。また加西病院を通る既存のコミュニティバスがあるため、コミュニティバスとの兼ね合いを考えなくてはならない。単純にスクールバスの待機時間があるからと、既存のコミュニティバスと同じ事をするとはあまり意味がないと思われる。
A 委員	・小学校では授業以外の社会見学や遠足等での利用によるスクールバスでの移動もあると思う。スクールバスを 5 台とも待機時間に活用するのではなく、少なくともその内の 2、3 台は利用目的によって児童の移動手段としてスクールバスが必要な場合のために置いておく必要がある。スクールバスが児童のためのバスであるならば、児童の教育目的に沿って使用するのが最善であって、他の社会事情に合わせる必要はないのではないか。
専門委員	・通学以外にも、学校行事でスクールバスの活用もあると思う。その際にはどの様にスクールバスを運用するか、また本当に有効活用できるかどうかを予め検討しておく必要がある。大学教員は、学会やイベントを開催することがままあるが、その際は、参加者の移動方法や式典の進行手順についてシミュレーションを行い、事前に問題点を見つけて対処しておくことが有用である。例えば国際会議

	を開催する場合、駅から人が来場することを想定すると、実際に駅から歩いてみて、案内表示を連続して辿れるか、どこで道に迷いやすいか、どこにどれだけ人が溜まるのか、受付のブース数は十分か、休憩場所の数や配置は適切か等を参加者の立場に立ってシミュレーションを行う。世間では高齢者や妊婦が歩く困難さを体験するシミュレーションがあるが、それと同様に児童の立場に立ってシミュレーションを行い、通学以外で交通手段を利用する場合はどのような移動があるのか、それをスクールバスで代替すれば良いのではないかと、また、スクールバスとそれ以外の交通手段では、何ができて何ができないのか等もシミュレーションすれば良いと思う。スクールバスの待機時間の有効活用の話で B 委員から、スクールバスの待機時間はそれほど長くないのではとの話があったが、もしスクールバスの待機時間を有効活用しようとする場合、議長の指摘のとおりスクールバスは白ナンバーになるため有償運送での有効活用は難しいかもしれない。ただ、自家用有償旅客運送に白ナンバーの車を用いるのと同様に自家用有償旅客運送にスクールバス車両を用いることもできるのではないかとと思う。
B 委員	全国的な例としては、スクールバスを活用して有償運送することはある。ただし、活用するのがスクールバスになるため、加西市が文部科学省から補助金を受けて準備する形になると思うが、スクールバスを有償で運行させるためには、文部科学省の許可を取るための手続きが必要になる。その際に文部科学省から様々な条件を言われると思う。その点については、これから研究が必要になる。
A 委員	今回のスクールバスの場合はいくまでも対象が児童である。児童が乗るバスは通常の大人が乗るより背丈の低い椅子でシートベルトも低めになっている。現在、国土交通省ではスクールバスや保育園バスでのシートベルト着用の問題について対策は進められており、児童であればシートベルトは当然装着しなければならないと考えている。児童が大人用のシートベルトを装着し、交通事故時にシートベルトに首がかかり亡くなったという事例もあるため、児童に標準を合わせた背丈が低い椅子、低めのシートベルトを設定するのが最善である。したがって、児童用の椅子に大人が着席するのは少し無理があるのではないかと。児童のためのスクールバスであれば、使用目的に沿った背丈の低い椅子を用意することが児童の安全のためになる。そう考えると、スクールバスの待機時間があるから有効活用しようとするのは、少し乱暴な気がする。
議長 学校再編室長	- 児童の学童保育の利用はどの程度になるか。 - 全児童の 3 割程度である。

議長	・現時点において学童保育への保護者の送迎車の集中等により、周辺道路で渋滞等の問題は発生していないのか。
学校再編室長	・学童保育の最終時間は決まっているが、保護者が迎えに来る時間にはばらつきがあるため渋滞は発生していない。
議長	・本日は、スクールバスの待機時間の有効活用等、様々な意見をいただく場ということで多くの意見をいただいた。それを踏まえて、令和8年4月の統合泉小学校スクールバス運行に向け、ご検討いただければと思う。今後も逐次様々な形でご報告いただければ有り難い。
議長	(2) 公共交通総合ホームページ「NAVIGO かさい」の開設（資料2）について （事務局より資料説明） ・公共交通総合ホームページ「NAVIGO かさい」は、QRコードを読み込んで閲覧することも可能であり、内容も良くできている。実際にホームページを使用した感想はまた述べさせていただきたい。委員の皆様からもホームページを使用した感想を事務局まで伝えていただければ有り難い。
	3 検討事項 (1) コミュニティバス路線・ダイヤの見直し方針案（資料3・当日資料）について （事務局より資料説明）
議長	・資料3のP.23の下から8行目に「一方で、加西工業団地や加西東産業団地からコミバス導入要望が出てきた」とあるが、これは要望書として出てきたのか。
事務局	・加西工業団地については、加西工業団地内にある企業より障がい者雇用のためにコミュニティバスを運行して欲しいと直接要望に来られた。加西東産業団地については、加西市役所内に産業課があり、今回加西工業団地に対してコミュニティバスに対するアンケート調査を実施すると話したところ、加西東産業団地からもコミュニティバス導入要望があるという話があり、検討の対象とさせていただいた。
議長	・障がい者雇用の話はとても重要である。自動車運転免許を取得できる人は良いが、自動車運転免許を取得できない障がい者の方の雇用を確保することは、企業にとっても重要であり、障がい者本人やその家族にとっても重要な話になる。もしそのような要望があるならば、明確に企業名や要望の内容を記しておいた方が良いと思われる。

C 委員	・KASAI ねっぴ〜号国正線については、利用者は少ないが通勤や高齢者の北条市街地までの移動手段として利用されていることは確かである。また、宇仁ふれあいバス国正線とはやや異なった時間帯で走っているため、KASAI ねっぴ〜号国正線と宇仁ふれあいバス国正線を連結させるためには、現在の宇仁ふれあいバス国正線の運行時間帯を相当見直さなければならない。事務局には現在 KASAI ねっぴ〜号国正線を利用している通勤利用者や高齢者に対して、十分に意見を聞いていただきたい。KASAI ねっぴ〜号国正線の利用者の大半はバス無料乗車券を持たれている。今回の見直しにより途中で宇仁ふれあいバス国正線を連結するということであれば、乗り換えやそれに伴う料金支払いの問題が発生する。また、宇仁ふれあいバス国正線は宇仁地区の奥まで運行しているため、KASAI ねっぴ〜号国正線が走行する倍以上の時間をかけて目的地へ到着するなどの問題がある。このため十分に KASAI ねっぴ〜号国正線と宇仁ふれあいバス国正線を現在利用されている方の意見を聞いていただかないと、利用者側の反発が大きくなると思われる。加えて、宇仁ふれあいバス国正線がもし KASAI ねっぴ〜号国正線の代行をするとすれば、現在火曜と木曜のみの運行であるものを毎日運行に変更することが必要になるかもしれない。現在宇仁ふれあいバス小印南線は月曜、水曜、金曜の週3日運行しており、宇仁ふれあいバス国正線と被らない曜日で運行していることから、今までは1台で運行できていたが、宇仁ふれあいバス国正線を毎日運行させるのであれば、もう1台車両が必要となる。また、運転手を確保するなどの問題もある。宇仁ふれあいバスには現在8名の運転手が在籍しているため、1か月間のシフトを組み、順番に運行している状況である。毎日運行になれば、この点も踏まえて運転手の理解を得なければならない。運転手の多くは、運転業務とは別に仕事等を抱えている人も多く、1か月のシフトを組むのも苦勞する状態である。それを毎日運行するとすれば対応できる人がいるか不明である。このように宇仁ふれあいバスとしても様々な問題が想定される中で、現在のスケジュールどおりに検討を進めて、来年1月の活性化協議会の議題にかけることは本当にできるのか。とてもではないが難しいと思われる。様々な苦言を言って申し訳ないが、現在のスケジュールの方針からすれば、現在の KASAI ねっぴ〜号国正線と宇仁ふれあいバス国正線を利用している人の反発が大きい点、宇仁ふれあいバス側も対応するためには運転手の確保が必要になる等の問題点をよく考えていただきたい。 ・来年1月の活性化協議会では見直しの方針案の提示ということであるため、コミュニティバス路線・ダイヤの見直しの計画というよりは、コミュニティバスの路線の再編案になると思う。その辺りについては、事務局側から交通事業者やコ
議長	

C 委員	コミュニティバス利用者等と意見交換をしていただいた上での具体的な方針になると思うので、ぜひご協力いただければ有り難い。 ・以前に一度コミュニティバス再編の話があった際にスケジュールの話はなかったため、話をさせていただいた。コミュニティバス路線・ダイヤの見直しについては十分検討していただきたい。
専門委員	・先ほど C 委員が指摘された点や懸念はもっともだと思う。KASAI ねっぴ〜号国正線、宇仁ふれあいバス国正線に対してかなり具体的に指摘いただいたと思う。
専門委員	・資料 3 の P. 23 の下から 5 行目に「バス利用に関する意識が低く需要は少ない」、同頁の一番下の行に「一定の需要が見られる」、P. 24 の「これまでの検討の経緯」の最後の項目に「現行の利用者より増加する」、P. 25 「これまでの検討の経緯」の最後の項目に「さらなる利用者増を目指すことが望ましい」と書かれている。書いてある意味は分かるが、誰のためのコミュニティバスを運行しているのかと思うような表現である。移動困難者に対してなるべく移動支援をして、それが地域の活性化に繋がるといったことがこのコミュニティバス見直しの趣旨であれば、先ほど C 委員が指摘された、KASAI ねっぴ〜号国正線と宇仁ふれあいバス国正線の問題や、今回加西工業団地・加西東産業団地からコミュニティバスを運行して欲しいという要望が出ている中で、コミュニティバスの需要が十分でないから検討対象外とするというのはやや冷淡な印象を受ける。確かにそのとおりではあるが、もう少し丁寧な説明を加えた方が、要望をされた方としても納得されるのではないか。事業計画の作成や、フィーダー補助を受けるためにコミュニティバスの需要量を算出することや、数値目標を掲げることに目を向けてコミュニティバスの運行を行っているといった受け止め方をされる市民もいるのではないと思う。まずは市民の方に目を向けて、コミュニティバスの運行をより便利にして、移動困難者を少なくするために国土交通省は支援をしているという形が読み取れるように表現を工夫していただきたい。
事務局	・専門委員の言われたとおり、コミュニティバスの需要だけを見るのは良くないと思われる。本当に移動困難者を支えるコミュニティバスでなければならないという点が、本日の資料の中からは見えてこない部分だったと反省している。バス事業者の運転手の問題や、加西市の財政的な問題はあるが、今後はその辺りも踏まえて考えていきたい。
議長	・コミュニティバス再編の説明も大事であるが、基本的な考え方として、コミュニティバスの運行は誰のために行っているのかを常に自問自答しなければならない。収支率やコミュニティバス利用者数はコミュニティバス運行の大きな指標

D 委員	になるため、この点に気持ちが動いてしまいがちである。コミュニティバス利用者が増加すれば良いが、増加しなくともコミュニティバスを必要とする市民に対してどのような手当を行うのかを常に意識しておかなければならない。この点を踏まえなければ、安心して住める加西市ではなくなってしまう。 ・先ほど議長や専門委員、C 委員の意見はもっともだと思うが、その一方で、資料 3 の P.7 の KASAI ねっぴ〜号国正線の利用者数を見ていただくと、1 日平均の乗降者数が 1 人未満のバス停が多いことから、現在の KASAI ねっぴ〜号の小型バスで運行することが果たして正しいのかという問題が出てくる。また弊社を含めた交通事業者ではバスの運転手不足という問題も抱えている。様々な問題がある中で、宇仁ふれあいバス国正線等の問題も含め、どの様な交通体系が良いのか、今回考える良いきっかけになるのではないかと考えている。コミュニティバス路線・ダイヤの見直し内容の決定まで残り約 1 年あるため、その中で市民の方々ともどれだけ上手く話ができるかという問題はあるが、できるだけお互いに良い方向性に持っていければと思っている。
議長	・KASAI ねっぴ〜号国正線の利用者は確かに少ないが、運行が 1 日 4 便しかないというコミュニティバスの需要と供給の関係もあると思う。元々コミュニティバスとしての需要はあったが、利用者が減っていきコミュニティバスの供給が減ってきている。これ以上 KASAI ねっぴ〜号国正線の便数を減らすことはできないが、利用者が減少している中で便数を増やすことは無謀な話になる。交通事業者とコミュニティバス利用者との間で良い解決案を見つけていくことになる。
専門委員	・議長が言われたとおり、コミュニティバスには需要と供給の両面がある。我々が考え違いをしてはいけないのは、移動困難者に支援をするのか否かという判断と、支援は続けるが今の支援の方法が 1 番良い方法なのかを混同してはいけない。加西市としては、移動困難な市民に対して支援を続けることに変わりはないが、それが KASAI ねっぴ〜号国正線のように 1 日の平均乗降者数が 1 人未満の路線に対して、今後とも同じ方法で支援を続けるのが良いのか、他にもっと良い方法があるのかを検討すべきである。他に良い方法が見つからず、今の方法を止めると移動困難者の支援ができなくなるのであれば、現在の方法の継続は止むを得ないことである。単に移動困難者への支援を止めるという話ではなく、どのようにすれば支援ができるかということを皆で知恵を出し合えば良いと思っている。
議長	・とこなべ工業団地バス停の調査結果を見ると、調査日時点のバス停利用者としては少ないものの、年間のバス停利用者は増加を維持し続けている。そのバス停

	利用者の意見をしっかり受け止めることが重要となる。資料3のP.21「バスを利用する理由」を見ると、とこなべ工業団地バス停のバス利用者の中には自動車運転免許を持たない従業者もいる。もしかすると障がいを持つ従業者の方かもしれない。これらの自動車運転免許を持たない従業者や障がいを持つ従業者が安心して働くことができる職場は、雇用促進を図るための重要なツールだと思う。このことは企業側と一緒に考えていくことが大事である。急にとこなべ工業団地バス停の利用者を増加させることは難しいが、とこなべ工業団地バス停の存在を知ってもらい、利用していただくためにプロセスの時間をかけていくことは必要だと思う。その結果働きやすい加西市になれば、加西市と企業側にも良いことである。このことは時間的な余裕を持って、考えていく方が良いと思う。現在提示しているスケジュールを踏まえて、実際にどの程度時間をかけてゴールに到達できれば良いのかを考える必要がある。本日は様々な意見があったが、手戻りやいたずらに時間をかけることを避けた上で、改めてスケジュールを検討していきたい。
専門委員	・先ほど議長が言われたとおり、自動車運転免許を持たない従業者が存在する状況の中で、去年の暮れごろから世間ではライドシェアの話をよく耳にするが、鎮岩工業団地に通う従業者の方は通勤・退勤時間はある程度時間帯が重なるので、同じ通勤・退勤時間帯の方がおられればその車に移動手段のない方を同乗させていただける仕組みを作れば良いのではないかなと思う。資料3を見ると、鎮岩工業団地内には多くの従業者を抱えている企業があり、鎮岩工業団地全体で見るとかなりの人数になる。このため企業内や鎮岩工業団地全体でライドシェアの提案を行い、この試みが実現すれば移動困難者の減少に繋がるのではないかなと思う。このような様々な方法を踏まえ、加西市としても移動困難者に対してきちんと支援し、企業内や鎮岩工業団地全体でライドシェアを実施する際にも、加西市は支援できるといった形にすれば良いのではないかな。
A 委員	・専門委員の提案は良いと思うが、各資料の集計結果を見ると「他に利用できる移動手段がないから」といった、仕方なくバスを利用せざるを得ないという回答がある。実際に1日に平均乗降者数が1人未満や1台で運行しているという状況であれば、人数的にはタクシーの領域になると思う。相乗りタクシーやデマンドタクシーといった方法も検討材料としていただければと思う。輸送機関の1つとしてタクシーも利用いただければ有り難い。
専門委員	・その内容を活性化協議会の場だけでなく、工業団地の企業に対しても発言していただければと思う。

議長	・本日の検討事項の内容としては、加西市から交通事業者、鎮岩工業団地内の企業や市民にコミュニティバス路線・ダイヤの見直し方針について報告し、地元住民との積み上げた議論を行うことが必要である。コミュニティバス路線・ダイヤの見直しのスケジュールについては、本日の活性化協議会の中での提案を踏まえて、もう少し余裕を持ち地域住民の声を受け止めた上で、今後調整していくという形を取らせていただきたい。
事務局	4 その他 【次回協議会の開催について】 ・第 56 回活性化協議会は、令和 7 年 1 月頃の開催を予定している。 5 閉会