

第５６回加西市公共交通活性化協議会 協議結果

■第５６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７年１月２４日（金） １０：００～１１：３０

○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２０名 オブザーバー１名）

○傍聴者

１名

■協議結果

○協議事項１ 「加西市公共交通活性化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 「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について」

全会一致により承認

○協議事項３ 「コミュニティバス路線・ダイヤの見直し方針案について」

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
議長 事務局 議長 委員 事務局	1 開会 2 協議事項 (1) 加西市公共交通活性化協議会規約の改正（資料 1）について （事務局より資料説明） ・ 1 点確認したい点がある。改正内容に「地域主体型交通運営関係者の代表又はその指名する者」とあるが、代表者はどのように決めるのか。 ・ 現在、加西市では地域主体型交通を運営している 3 団体の運行管理者からなる運行管理者会議を定例で開催している。この 3 団体の中から 1 団体を順番に運営関係者の代表とする形式にできればと思っている。ただし、詳細な規約や規定を設けていないため、次回の運行管理者会議において、3 団体の運行管理者が集まった際に協議をさせていただきたいと考えている。 ・ 地域主体型交通運営関係者の代表をどのように選定するかは重要であるため、地域主体型交通運行管理者や事務局で協議を行い、代表者の選定方法を検討していただけるとありがたい。 ・ 以前、加西市教育委員会がこの公共交通活性化協議会に出席しており、その際に公共交通活性化協議会に参加したいとの話があった。先程、会長から泉小学校再編に関するスクールバスの運行の話があったが、スクールバスの運行は地域公共交通の一環であるため、スクールバスの運営を滞りなく行うことは重要である。その点において、公共交通活性化協議会の委員に加西市教育委員会が加入していないとなると、加西市政策部長や建設部長が教育委員会の代行をされるのか。 ・ スクールバス導入の検討状況の報告として、加西市教育委員会には以前この公共交通活性化協議会に出席してもらっている。この点に関しては、資料の p. 4 の第 7 条第 5 項に「協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は必要な説明若しくは資料の提出を求めることができる」とあり、この規定に基づいて参加してもらっている。今後、スクールバスを地域公共交通として運行する具体的な話が出た場合には、委員として参加していただく方向で考えている。現在は、スクールバスを通学時にどのような形態で運行させるかの検討状況の報告の段階であるため、この第 7 条第 5 項の規定を踏まえ、教育委員会には公共交通活性化協議会への報告という形で参加し

委員	てもらおうと考えている。 ・ 小学校再編に当たるスクールバスの運行は、地域公共交通と密接な関係が出てくると思うため、最初から委員として参加していただき、地域公共交通全体を把握した上でスクールバスの運行を考えていくべきではないのか。このため、教育委員会には常時委員として公共交通活性化協議会に参加していただくことが重要ではないのか。
会長	・ スクールバスの運行は、今後の地域公共交通に対して重要な位置付けになると考えている。次回の公共交通活性化協議会において、新たに教育委員会を公共交通活性化協議会に参加させるかどうかを協議していただきたい。教育委員会にはできるだけ公共交通活性化協議会に参加していただき、スクールバスの運行に対して協議してもらうのが道理であるため、その方向で考えていきたい。
議長	・ 今後、具体的にスクールバスの運行内容の話が進行してから、教育委員会には公共交通活性化協議会の委員として参加していただくのはどうかという意見を踏まえて、次回協議できればと思う。
議長	・ 協議事項 1 点目の加西市公共交通活性化協議会規約の改正について、審議が整ったことで承認いただけるか。
全員	・ 異議なし
専門委員	(2) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（資料 2）について （事務局より資料説明）
	・ 3 点指摘をさせていただきたい。1 点目は、資料 p. 10 に公共交通活性化協議会のこれまでの経緯として、「2. アピールポイント、特に工夫した点など」として事例紹介があるが、1 段落目に「単に利用者数や収支だけでなく、その根本となる市民の生活の部分から検討を行っている」とある。通常このような視点から地域公共交通計画の策定や、地域公共交通の運営を行う自治体は多くないというのが私の認識である。多くの自治体は、国土交通省のガイドラインに示されている評価指標に則って検討している。具体的には、地域公共交通の収支改善あるいは利用者数の増加を目的として考えている自治体が比較的多く見られる。評価指標は、施策や事業の達成度を測定するための単なる手段であるため、今日の資料のように住民の利便性向上を目的とした内容を掲げている点は非常に良いことだと思うので、運輸局の第三者評価委員会では、ぜひこの内容を強くアピールしていただきたい。2 点目は、資料 p. 4 「2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項」に評価基準を表した図がある。この図に示される 2 つの評価

議長	指標として経済性評価と公共性評価があり、経済性評価は利用者1人当たり行政補助額が基準値2,000円/人、公共性評価には沿線世帯当たり年間乗車回数が基準値2.0回/世帯と設定されている。事務局の説明にもあったが、地域の人口が減少する一方で、コストとして燃料費や運転手等の人件費を確保する必要がある、この評価指標は状況に応じて見直す必要がある。どのようにすれば加西市が本来目指す地域公共交通利用者に対するサービスが効率的に提供できるかを考え、評価基準の数値設定を見直す必要があるが、場合によっては指標自体を見直すことも考えられる。今年度はこの評価基準で良いと思うが、来年度以降はこの評価基準を継続的に見直す必要があるのではないか。3点目は、資料p.8、9にKASAI ねっぴ〜号国正線についての言及があるが、当該路線は経済性・公共性評価ともに基準値を下回っており、抜本的見直しの検討が必要となっているが、これは見方によって捉え方が変わってくるのではないかと思います。この評価は地域内フィーダー系統補助事業に対する評価であり、加西市が地域内フィーダー系統補助路線に対してどのような対処をするかといった話ではなく、KASAI ねっぴ〜号国正線の沿線地域の利便性をどのように高めていくかが主題になると思う。バス路線の運行を考える際に、最初から多くのバス路線を一度に運行することは困難なため、できる限りバス利用者が多いと予測される場所から路線を整備し、利用状況に応じて徐々に運行を拡大することが通常だと思う。KASAI ねっぴ〜号国正線は当該路線に加えて地域主体型交通という形で拡大し、それぞれが運行されている状態である。バスの運行本数が1本しか無ければ、沿線住民の方は全員そのバス路線を使わざるを得ないため、必然と利用率は高くなる。だが、そのバスの運行本数が2本になればバス利用者は分散するため1便当たりのバス利用者数は下がるが、それは事業者の努力が足りないといった話ではなく、沿線地域全体で考えるとバス利用環境が改善されたことによる当然の帰結と言える。そのため、この地域内フィーダー系統補助事業のバス路線の収支・利用者数は、沿線地域のバスの利便性向上を直接的ではなく部分的に表しているという認識を持っておく必要がある。バスの利便性を地域全体で享受するためには、ある程度サービスを分散して提供する必要があり、分散すれば効率性の評価指標で見ると低下することになる。国土交通省が掲げている評価基準はもちろん必要であるが、それだけではなく、沿線地域の状況がどの程度改善されているかを合せて評価を行うことが重要ではないかと思うが、A委員の意見を伺いたい。 ・3点目のKASAI ねっぴ〜号国正線の指標の問題であるが、国土交通省が地域公共交通計画に対して、利用者数、収支、公的資金投入額の3つの基本的な指標を
----	--

A委員	示している。その指標に対する地域内フィーダー系統補助事業の評価について、A委員から補足的な意見があれば伺いたい。 ・専門委員の指摘はそのとおりであり、必ずしも経済性評価で地域内フィーダー系統補助事業の評価すべてを割り切れるのかと言えそうではない。経済性評価で割り切れるならビジネスとして成立することになり、その成立しないところに国土交通省は支援をしている。公共交通を誰でも利用できることが施策の一つになるため、経済性評価や公共性評価などの検討は当然必要である。ただし、そのバランスをどう捉えるかは、様々な自治体の考えがあるべきであり、国土交通省としては基本的な指標は示すが、市町にはそれぞれの個性があることから、一括りには考えられないと思う。KASAI ねっぴ〜号国正線の評価が今年度は若干低くなったが、地域内フィーダー系統補助事業の KASAI ねっぴ〜号国正線に対して早急な対応を求める気持ちはない。しかし、当然のことながら KASAI ねっぴ〜号国正線が運行を続けるのかといった議論は引き続き行わなければならないが、その一定の目安を地域内フィーダー系統補助事業の評価では示していると考えていただければと思う。その一方で、KASAI ねっぴ〜号国正線に対して、国土交通省は地域内フィーダー系統補助金を支援しているため、支援するための基準はある。この基準を下回れば、地域内フィーダー系統補助事業として成り立たないため、少なくとも基準を下回らないための手段を検討していただく必要がある。基準を下回っても KASAI ねっぴ〜号国正線の運行を継続する事も一つの方策であるが、地域内フィーダー系統補助事業の支援を受けるということは、支援を受ける基準を満たさなければいけないという視点も忘れないでいただきたい。
専門委員	・明確に発言をしていただきありがたい。地域住民のために国土交通省がどのような支援ができるのか、その支援が効果的・効率的に使われているかがポイントだと思う。KASAI ねっぴ〜号国正線の運行を、現在よりも効果的・効率的に運行できる方法があればそちらに移行すべきである。そのことも踏まえた上で、現在の運行が最も良い方法となれば、現状のままで問題ないが、先程の委員の発言を含めて、そのことを公共交通活性化協議会で認識することが重要である。このことを地域内フィーダー系統補助事業の評価で強くアピールしていただけるとありがたい。
議長	・先程の専門委員の話に補足すると、加西市の場合は資料 p. 8 の地域内フィーダー系統補助事業の評価の図にある経済性と公共性の2軸で評価をしている。このようなコミュニティバスの評価は全国的に非常に珍しい。公共性評価として、沿線世帯当たり年間で2回以上の乗車回数とあり、コミュニティバスがあるこ

	とによって、外出支援ができていのかどうかを検討する指標となるが、それを人口あるいは世帯数で非常にコンパクトに公共性を評価している。先程の専門委員の指摘どおり、他により良い指標があれば変更の必要はあるが、現在の指標は継続的に使用しており、前年と比較して経済性評価も公共性評価も良くなっている。その点では、公共交通活性化協議会で協議いただいた内容を実施している加西市の努力が上手に反映できていると思う。
議長 全員	・協議事項２点目の地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、審議が整ったことで承認いただけるか。 ・異議なし
B 委員	(3) コミュニティバス路線・ダイヤの見直し方針案（資料３）について （事務局より資料説明） ・高速バスの北条バス停から加西工業団地へのバスの運行に需要があり、常時的なバスの運行の需要について今後調査を行うとの話があったが、この件について意見がある。不定期での高速バス利用の場合であれば、加西市内のタクシー事業者が予約を受けて北条バス停に配車する場合や、タクシーが高速バスの到着時間に合わせて北条バス停に待機することができるが、常時北条バス停から加西工業団地へのバスの運行が開始すれば、タクシーの需要が無くなる恐れがある。現在においても、市内のタクシー事業者は場合によっては加西市外に半分以上車両が配車されていることもあるため、できれば加西市内でのタクシーの利用需要は残していただきたい。
事務局	・バス運行の需要は加西工業団地内の企業ヒアリングで聞いた話であり、事実と異なっている可能性もあるため、実際にタクシー事業者へのヒアリングは必要であり、北条バス停利用者とタクシー事業者に対するヒアリングを行って需要を検討できればと思っている。
議長	・私の実感としては、高速バス利用者は北条バス停降車後、加西工業団地に限らず加西市役所や様々な場所に向かう方も多いと思うので、今回の方針案はタクシー需要への影響はあると思うが、需要を全部奪うことにはならないと思う。高速バスの北条バス停降車の利用者には、降車後どこへ向かうのかもヒアリングの際に調べていただく必要がある。
C 委員	・先程のB委員の意見は非常に重要な観点だと思う。タクシーが加西市内に留まる意識付けのきっかけを失うような意見だと思うので、タクシー事業者の意見やヒアリングも併せて行っていただきたい。また、KASAI ねっぴ〜号国正線につ

	いて来年度は路線短縮を考えず、現行のまま運行する趣旨だと捉えている。朝の 1 便目は現在回送で東国正バス停まで移動していたものを営業化する趣旨だと思う。現行は朝 7 時 30 分に東国正バス停出発で 8 時 10 分にイオンモール加西北条バス停到着になるが、この KASAI ねっぴ〜号国正線のダイヤ設定は、当初は学生の通学利用を想定してのダイヤ設定ではないのか。朝 8 時に東国正バス停を出発にすると単純に 30 分遅れての到着になるが、学生の通学利用を考えるとであれば、別途学生の通学利用者数の把握も必要になる。ただ、KASAI ねっぴ〜号国正線アンケートを取った際は通学目的での利用がなかったため、把握の必要はないと思う。KASAI ねっぴ〜号国正線には、路線・ダイヤの見直しの検討が必要と留保が付いた上での検討事項となるため、これを念頭に神姫バスとも協議を進めていただきたい。
事務局	・朝 7 時 30 分に東国正バス停出発とした経緯は把握できていないが、実際に KASAI ねっぴ〜号国正線アンケートでは通学目的の利用者はいなかったため、おそらく通学目的の利用者はいないと考えている。今後、神姫バスと協議しながら検討する中で、運転手不足など様々な問題はあるが、神姫バスと連携しながら進めていきたい。
議長	・タクシー事業者へのヒアリングの話があったが、その点も事務局にはよろしくお願いしたいところである。また、KASAI ねっぴ〜号国正線のアンケート調査で通学目的の利用がなかったのは、宇仁地区の学生は 7 時 30 分よりも登校時間が早いからなのかもしれない。地域住民の方に KASAI ねっぴ〜号国正線は、通院目的の利用が多いという話だけでなく、日常的に学生が通学目的で利用するようになればありがたいが、その点はどうか。
事務局	・元々、KASAI ねっぴ〜号国正線は高校方面へ運行していないため、高校への通学目的の利用は無いと考えられる。
議長	・北条鉄道の北条町駅まではバスで行き、北条鉄道へ乗り換えて高校へ通うには、7 時 30 分に東国正バス停発では遅いのかもしれない。7 時 30 分より早い時間に東国正バス停を出発させるのは、大掛かりな話である。現行の 7 時 30 分東国正バス停発が 8 時になるとありがたいと意見があるのか。
事務局	・加西病院にも確認を取り、初診の方は早めの来院があるようだが、通院の方は 8 時 30 分からの受付になるため、時刻の変更はむしろ都合が良いと思う。
専門委員	・B 委員からタクシー事業者について話があり、C 委員からも非常に重要な指摘をいただいた。私個人としては、タクシーはどの地域にも必要なセーフティネットだと思っている。例えば、乳幼児がいる母親は、マイカーがないと子どもが夜に発熱をしても病院に行く手立てがなく、救急車を呼ぶ程ではないが夜間診療

	所に行きたいという人がいると思う。その際には、夜でも移動ができるといったセーフティネットがあつて当然だと思うので、地域公共交通の一つとしてこのようなセーフティネットの維持・充実を図る視点は必要だと思う。KASAI ねっぴ〜号国正線のダイヤ改正で、セーフティネットの維持・充実をさせるのは非常に困難であるため、KASAI ねっぴ〜号国正線では、沿線全体の利便性向上・効率化を検討する一方で、タクシー事業者の撤退を招く事態にならず、更に地域公共交通サービスの充実を図ることを検討していただきたい。現在、充足されていない移動困難者の移動需要は非常に多いと思われ、その一部はタクシー利用に結び付く形で地域全体の地域公共交通利用を充実させるために、公共交通活性化協議会の中でも検討する必要があると思う。当初はその目的でコミュニティバスの運行を行うコミュニティバス協議会という形態で会議を行っていたのが実態だが、もう少し幅広く地域公共交通全体について検討を進めていく必要もあると思う。
議長	・タクシーは地域公共交通の一つであるため、その役割を果たしていただける仕組みを作るのは重要である。話は変わるが、私が気になる点として、鎮岩工業団地のヒアリングで企業に協力していただけたのは非常にありがたいが、現在の鎮岩工業団地の従業者の通勤手段が概ね自動車利用であることを踏まえて、企業としては自動車利用だけでなく別の通勤手段の選択肢の一つとして、地域公共交通への転換を社会的な取組として実施してもらうことも非常に重要だと思う。そのため、企業に対して移動手段の変更・転換について話をする必要がある。今後のコミュニケーション、ひいては企業の取組の一つとして検討いただけるとありがたい。
議長	・協議事項３点目のコミュニティバス路線・ダイヤの見直し方針案について、審議が整ったことで承認いただけるか。
全員	・異議なし
	３ 報告事項 (1) 自家用有償旅客運送に係る登録事項の変更（資料４）について （事務局より資料説明）
議長	・とみバス利用者の積み残しの件で、どのような時に利用者の積み残しが発生しているのか。
事務局	・毎月の第二月曜日に、富田地区の中では「お友達乗車」と呼ばれる４、５人の友

議長	達を募ってとみバスに乗車し、午前中にイオンモール加西北条まで行き、お茶をして午後に帰宅する催しをしている。その際に、この催しとは別のとみバス利用者が多いと、積み残しが発生してしまうことがある。 ・「お友達乗車」というのは非常に良い取組だと思う。このような活動があることを加西市民に知っていただくことは、外出機会を増やすといった点でも重要である。また、健康維持やコミュニケーションの機会創出にも繋がる。さらには、イオンモール加西北条でお茶を飲むため、お店側としても利益に繋がる。ぜひその活動の実態をより分かりやすい形式で紹介いただければありがたい。また、他の地区の方にも共有いただければと思う。
事務局	4 その他 【次回協議会の開催について】 ・次回の第57回活性化協議会は、次第では令和7年3月頃に書面協議を行うこととしているが、本日の審議結果を踏まえて書面協議は開催せず、令和7年5月頃の開催に変更する。 5 閉会