

第59回加西市公共交通活性化協議会 協議結果

■第59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8年1月22日（木） 10:00～11:00

○開催場所

加西市民会館2階 視聴覚室

○協議参加者

20名（委員19名 オブザーバー1名）

■協議結果

○協議事項1 「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2 「公共交通事業の路線評価方法について」

全会一致により承認

○協議事項3 「地域主体型交通の更新登録について」

全会一致により承認

○協議事項4 「令和7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

■会議の経過

発言者	会議の経過／発言内容
専門委員	<p>1 開会</p> <p>2 協議事項</p> <p>(1) 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（資料1） （事務局より資料説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2点確認させて顶きたい。1点目は、資料 p.2 の加西市地域公共交通シンポジウムについて、事業概要にシンポジウムを実施したことの記載だけでなく、その成果についても記載すべきではないかと思う。具体的には、シンポジウム会場で一般参加者からの質問が多く、活発な意見交換が行われたという内容を記載して頂きたい。 ・2点目は、資料 p.5 の評価指標について、5行目に「これらの基準となる指標に関しては、昨今の人件費の高騰や物価上昇を踏まえ、実態に即した見直しを行う」と記載されているが、これは経済性評価の話のことである。公共性評価については、人件費の高騰や物価上昇は関係がないが、別の理由で見直しの対象となるはずである。その点を追記して頂きたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・2点目の評価指標については、公共性評価も見直しの対象として、今後、記述を追加させて頂きたい。1点目の加西市地域公共交通シンポジウムについては、補助対象事業評価期間外の実施であるため、A 委員に事業概要に記載するタイミングについてお伺いしたい。
A 委員	<ul style="list-style-type: none"> ・確かに評価期間は昨年9月までであり、11月に実施した加西市地域公共交通シンポジウムは評価期間外である。ただ、今年度に記載しなければ来年度になってしまい、不自然である。基本的には地域公共交通確保維持改善事業の目標達成状況を確認することが本来の目的であるが、実務的には評価期間外であっても、その重要性を考慮すれば加西市地域公共交通シンポジウムの成果を記載することは妥当だと考えられる。
専門委員	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価は、国に対する評価報告ではあるが、その背後には国民や市民がいるため、評価期間外であっても加西市民が加西市地域公共交通シンポジウムの成果を知る必要はあると思っている。特に地域公共交通政策に関する加西市の考え方、あるいは事業に対する評価を加西市民に頂くことは重要だと思う。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸新聞に加西市地域公共交通シンポジウムに関する記事が掲載されたことは、良いきっかけだと思う。神戸新聞は加西市民だけでなく広く購読されているため、加西市が地域公共交通に対して先駆者的な立場であると認識して頂ける良い機会となったと思うため、ぜひシンポジウムのことも記載して頂きたい。

議長	<ul style="list-style-type: none"> ・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、協議が整ったことで承認頂けるか。
全員	<ul style="list-style-type: none"> ・全員異議なし
<p>(2) 公共交通事業の路線評価方法について (資料2)</p>	
<p>(事務局より資料説明)</p>	
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・加西市地域公共交通計画の評価指標の見直しについて、経済性評価と公共性評価を、それぞれ「事業効率性評価」と「地域受容性評価」に名称を変更した上で、評価指標の見直しを行ったことは非常に良いと思っている。1点確認となるが、資料 p.6 に「沿線のクルマを気軽に利用できない人の1人当たりの年間乗車回数」算定結果の詳細の表が記載されているが、「【B】クルマを気軽に利用できない人の割合」は、どのような手法で算出されているのかが不明である。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・この割合は、令和3年近畿圏パーソントリップ調査結果から算出された値であり、自動車運転免許証を持たない方や返納した方、自宅に自動車がない方を「クルマを気軽に利用できない人」と定義して、地区ごとに集計した値となっている。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・近畿圏パーソントリップ調査は10年に1回の調査であり、次回の調査は令和12年に行われる予定であるが、この値が大きく変動する可能性がある。そのことを事前に周知するためにも、令和3年近畿圏パーソントリップ調査結果から集計したことを明記しておく必要がある。
専門委員	<ul style="list-style-type: none"> ・土井議長と意見が似通っている箇所もあるが、何点か指摘させて頂きたい。1点目は「クルマを気軽に利用できない人」の定義が不明確なことである。この言葉は資料全体で使用されているが、定義が明記されていない。加西市の地域公共交通計画は、全国的にも注目している自治体が増加しているため、他の自治体が仮にこの資料を参考に算出する場合、定義が不明確では同様の手法での算出が困難になる。また、加西市公共交通活性化協議会としても、市民を含めて誰が見ても理解できる資料にしておく必要がある。このため、資料 p.4 「2.2 基準値変更(案)及び路線評価結果」に「クルマを気軽に利用できない人」、「公共交通最大需要量」の定義や集計方法を記載してはどうか。また、近畿圏パーソントリップ調査や、加西市が独自に調査するアンケート結果等、どの調査結果を用いるかは別として、「適宜見直しを行う」の一文を追記しておいた方が良いのではないかと。最後に、資料 p.3 の「ねっぴ〜号・はっぴーバス」の段落の下2行に「クルマを気軽に利用できない人に年間1回(1往復)はバスを利用してもらおうという目標として、2回/人とした」とあるが、この「年間1回(1往復)」と「2回/人」では「回」の意味が異なるため、「年間1回(1往復)」は「年間1往復」などの表記の修正が必要ではないかと。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘のとおり、資料 p.4 「2.2 基準値変更(案)及び路線評価結果」で、基準値の算定に使用した数字の根拠が不明瞭なため、各基準の下に注釈として追加で記載

<p>専門委員</p>	<p>を行う。また、資料 p.3 の「ねっぴ〜号・はっぴーバス」の「回」の表記も、「年間1往復」に修正を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 資料2の説明で、地域公共交通は加西市民全体の利用増加という総花的な話ではなく移動が困難な方のための支援である、という説明があり、全くそのとおりだと思うが、資料にはその内容が記載されていない。今回の加西市の路線評価方法の変更は、社会情勢が変化しただけでの見直しではなく、本来の目的をより適切に反映するための見直しであることを追加で記載して頂きたい。この記載があることで、見直しの趣旨が伝わると思われる。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 記載を追記する場合、資料 p.3 の「2.2 基準値変更（案）及び路線評価結果」に「クルマを気軽に利用できない人」の利用に対して、優先的に公共交通の供給を行う等の一文を記載して頂きたい。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 加西市地域公共交通計画の評価指標の見直しについて、協議が整ったことで承認頂けるか。
<p>全員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 全員異議なし
<p>(2) 地域主体型交通の更新登録について（資料3）</p>	
<p>（事務局より資料説明）</p>	
<p>A 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日吉地区乗り合いタクシー「ひよタク」について、過去2年間の事故やトラブルがあったかを確認させて頂きたい。もし大事故が発生していた場合は、登録期間が短縮するなどの措置が必要となる。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> 過去2年間で大きな事故は発生しておらず、無事故・無違反で現在まで運行を続けている。
<p>A 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日吉地区乗り合いタクシー「ひよタク」は、現在、ドライバーが増員されているため、必要な研修を実施するようお願いしたい。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> 承知した。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日吉地区乗り合いタクシー「ひよタク」は、令和3年度の運行当初に比べて、令和5・6年度が飛躍的に利用者が増加しているが、増加している要因を説明頂きたい。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日吉地区乗り合いタクシー「ひよタク」は、ドア・ツー・ドア方式で自宅まで送迎を行える利便性があるため、一度利用した方がリピーターとなり利用増加に繋がっている。また、車体が黄色く目立つため、広報としての役割も果たしている。最近では、家族単位での利用も増加していることが利用者増加の要因と考えられる。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 家族や友人同士での外出に日吉地区乗り合いタクシー「ひよタク」が利用されることは、地域のコミュニティを盛り上げるツールとしての役割を果たしているという意味で、非常に良い傾向である。
<p>議長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送（日吉地区乗り合いタクシー）の更新登録について、協議が整

<p>全員</p>	<p>ったことで承認頂けるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全員異議なし
<p>専門委員</p> <p>議長</p> <p>事務局</p> <p>専門委員</p> <p>議長</p>	<p>3 報告事項</p> <p>(1) 地域主体型交通『運営』の手引きの改訂について（資料4）</p> <p>（事務局より資料説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域主体型交通の高齢者ドライバーについて確認したい。ドライバー本人が運転に対して問題ないと認識していても、家族から見ると心配な場合がある。資料 p.3 では、運行管理者と市公共交通担当で判断するとあるが、家族が不安を感じている場合、その不安を伝える機会があるのか、お聞きしたい。 ・ 実際にそのような事例はあるのか。 ・ 現在までに家族から直接の相談は受けていない。 ・ 地域主体型交通は密接な地域の中での話になるため、運行管理者や NPO 法人が日頃得られる情報から総合的に判断されることが適切であると思っている。 ・ 地域主体型交通のドライバーはボランティアベースの取り組みであり、ドライバー本人の意欲に一任している部分があるため、体調面や運転面での不安がなければ可能な限り継続して頂ければ有難い。高齢者ドライバーの家族からの相談に関して議事録に記載しておき、今後のドライバーの家族から相談があった際に、改めて議論する。
<p>B 委員</p>	<p>4 その他</p> <p>(1) 北条鉄道の ICOCA 導入に関する資料（当日配布資料1）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北条鉄道の ICOCA 導入に関しては、2年間のシステム開発及びハード面の整備を経て、令和8年4月1日から運用を開始する。また、定期券販売及び ICOCA カードの販売は、北条町駅で令和8年3月18日から開始する予定である。北条鉄道は基本的に1両編成で運行していることを踏まえて、ICOCA の利用方法について説明させて頂きたい。北条鉄道は7駅で構成され、北条町駅のみ有人駅である。入場時は各駅1台、法華口駅のみ2台の入場用端末にタッチして乗車する。下車時は車両前方の運転手側に設置する出場用端末でタッチして下車する。最も難易度が高いのは栗生駅での乗り換え時である。JR 又は神戸電鉄から北条鉄道に乗り換えをする場合、神戸電鉄では改札を通るだけでよいが、JR の場合は JR の出場端末にタッチしてから、北条鉄道の入場端末にタッチして乗車する。逆に北条鉄道から下車して JR に乗車する場合は、運賃箱に設置されている出場用端末にタッチしてから JR の入場用端末にタッチするか、神戸電鉄の改札を通る必要がある。初期段階では利用者が使い慣れないため、利用者が多い時間帯には栗生駅への係員配置を検討している。北条鉄道への ICOCA の導入により、現在、多くの問い合わせがあり、サービスの

<p>専門委員</p>	<p>向上が期待されている。注意点として、IC カード利用には 250 円以上のチャージが必要であり、チャージ残高がない場合は入場がエラーになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 先ほど説明のあった ICOCA の利用方法を説明する資料が必要ではないか。資料 p. 2 で粟生駅での乗り換え時の利用方法が記載されているが、粟生駅入場時に、誤って JR の入場端末にタッチした場合、JR の出場処理をしてからでないと北条鉄道の入場処理ができないと思うが、出場処理ができていない場合は乗客が立ち往生する可能性があるのではないか。粟生駅は無人駅であるが、この場合の対応はどのようなになっているのか。
<p>B 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 北条鉄道側ではシステムとして入場解除はできるが、JR 側との協議において運賃清算時に入場解除をすることになっており、現状では、入退場を JR 側で処理をされた場合は、北条鉄道側でシステムを処理できない仕組みになっている。
<p>専門委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 仮に粟生駅での乗り換え時に、誤って JR の入場端末にタッチした場合でも、その後出場端末にタッチをすれば解除できるという仕組みがあれば一番簡単で良いと思う。JR 側にシステムの仕組みを確認して頂ければと思う。
<p>C 委員</p>	<p>(2) 小学校スクールバスの導入について</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和 8 年 4 月に加西市北部の 4 小学校が統合し、新たに泉小学校が開校される予定である。スクールバス 5 台を運行し、最寄りの集合場所から学校までの距離が 2 km 以上の児童約 200 人の送迎を行う。ルートは 11 ルートで、朝 1 便及び夕方 2 便の発着となる。車両は中型バス 2 台、小型バス 2 台及びワゴン車 1 台で、現在納車を待っている状態である。その内 4 台は事業者へ運行を委託し、1 台は加西市が直営運行する予定である。また、スクールバスの利用がない日中の空き時間を利用して、加西市内を移動する遠足等の学校行事にも利用する予定である。また、令和 9 年 4 月には、加西市内全小学校でのスクールバス運行を計画しており、統合予定校及び距離要件を満たす小学校も対象とする予定であり、現在、新たに 11 台のスクールバスの車両購入の準備を進めている。
<p>事務局</p>	<p>【次回協議会の開催について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第 60 回協議会は、令和 8 年 6 月頃の開催を予定している。 <p>5 閉会</p>