

令和3年度 第3回

丹波市地域公共交通活性化協議会
(丹波市地域公共交通会議)

議 事 録

閱覽用

1 開催日時 令和4年3月4日(金) 午後1時30分 開会

2 開催場所 ハートフルかすが

3 出席者 (委員)

北川博巳	会長	大野亮祐	副会長
本間和典	委員	足立安夫	委員
水田節男	委員	蘆田長門	委員
塩谷泰久	委員	田橋一	委員
石田光	委員	三宅広昭	委員
横谷博久	委員	木寺章	委員
芦田正吾	委員	長田貴	委員
和田綱木	委員	近藤巧	委員

委員16名出席

(オブザーバー)

(県土整備部県土企画局交通政策課) 寺村圭祐 [代理]

(デマンド(予約)型乗合タクシー運営者) 藤本泰男

4 欠席者 堂本喜代和 委員

5 会議に付した議題及び案件とその内容

1) 開 会

2) 会長あいさつ

3) 報告事項

- (1) デマンドタクシーの状況分析について
- (2) 路線バス利用増進の取り組みについて
- (3) デマンドタクシー利用増進の取り組みについて
- (4) 周辺地域から丹波医療センターへの移動手段の研究について
- (5) 福祉による移動施策について

4) 協議事項

- (1) バス路線（野瀬線）の一部変更について
- (2) 令和4年度予算について
- (3) 丹波市地域公共交通活性化協議会規約の改正について
- (4) 丹波市地域公共交通計画の策定について

5) その他

①次回開催日

6) 閉 会

(事務局)

只今から、令和3年度第3回丹波市地域公共交通活性化協議会(丹波市地域公共交通会議)を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席をいただきありがとうございます。

本日、オブザーバーの兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課副課長 奥藤秀樹様の代理として、交通政策課 寺村圭祐様にご出席いただいております。

また本日、丹波市老人クラブ連合会会長 堂本喜代和様につきましては、事前に欠席の連絡を受けておりますので、お知らせいたします。

次に、本日お配りしています資料の確認をさせていただきます。

[事務局より配布資料の確認]

〈事前配布資料〉 別紙1～15

〈当日配布資料〉

- ・丹波市地域公共交通会議委員名簿
- ・路線バス利用者数
- ・福祉による移動施策について

それでは、以降の進行につきましては会長にお願いいたします。

(会長)

皆さんこんにちは。本日は令和3年度の最終の交通会議になると思いますが、よろしくお願いたします。

本年度を振り返りますと、一つはコロナ禍の中で利用者が減っているという問題、それから、行動範囲が狭くなっているという問題もあった中で、公共交通をどう考えていくかというところはかなり注力した1年間であったと思います。

特に路線バスにつきましては、通学定期券の補助を導入する等、コロナ禍の中でも活性化するにはどうすれば良いかをいろいろと考えてきたと思います。

おでかけサポートにつきましては、令和3年4月に開始することができて、今はまだ様子見ですけども、そこそこのご利用があるという状況だと思います。

それから、多くの今後の課題ができた1年間だったと思います。

丹波医療センターへの移動アクセスの話や、来年に向けては地域公共交通計画の策定の話等、新たな戦術を考えていくところまでできています。

県内でも地域公共交通活性化協議会は結構ありますが、丹波市におきましては、更に活性化するという思いでこの協議会に臨んでおります。

本日は、来年度の予算の話や、地域公共交通計画の策定のフレーム作りの議論もさせていただきたいと思いますのでよろしくお願いたします。

それでは、議事を進めます。まずは報告事項の（１）デマンドタクシーの状況分析について事務局より説明をお願いします。

[（１）デマンドタクシーの状況分析について説明]

- ・「デマンド（予約）型乗合タクシーの運行状況」（日別便別）…資料：別紙 1
- ・「デマンド（予約）型乗合タクシーの月別 1 日平均利用者数」…資料：別紙 2
- ・コロナ対策として車両 1 台あたり最大同時乗車人数を 4 人に制限
(まん延防止等重点措置期間中)

(会長)

ありがとうございます。コロナのオミクロン株の話がでましたが、まだ数的には少ないけれども増加傾向にあるということで、デマンドタクシーの 1 便あたりの最大乗車人数を 4 人に制限している状況ということです。

これはまん延防止等重点措置期間中の措置ですが、たぶん延長されることになると思いますので、もうしばらくこのままの状況は続くと思われま。

それから、今年度は 9 月から 11 月の 3 か月間で木曜日運行の社会実験を行いました、前回の報告でもあったように、利用者数の増加に直接は影響がなさそうだということで、その辺りの数字が反映された報告だったと思います。

それでは、デマンドタクシーを運行されているタクシー事業者さんから何かありますか。

(委員)

タクシー協会の丹波市支部長として全体的なことをお話ししたいと思います。

デマンドタクシーの 1 便の最大乗車人数を 50%以下にすることは、利用者の方には心苦しいところもあったのですが、各経営者としては乗務員の安全と身体を守るために市の方へ提案いたしました。

それから、デマンドタクシーだけではなく普通タクシーも関わっている話ですが、デマンドタクシーの乗車人数が減っている要因は、コロナ禍や高齢化だけではないと思います。

私はこの交通会議に 4 年ほど参加していますが、数字を調べたところ、やはりタクシー券と相関関係があると思います。

平成 30 年度以降の利用者数を見ればわかると思いますが、この頃からタクシー券が減りかけて、そうするとやはり利用者も減っていく訳です。

デマンド、デマンドで押していくと、どうしてもバリエーションがないというか、利用者の選択肢が狭まってしまったと思います。

例えば、今日の買い物は、行きはデマンドタクシーで帰りは普通タクシーでとか、要介護 1 の人はデマンドタクシーで 2 以上の人はおでかけサポートにするとか、普通タクシーの利用は減らないだろうと想定されていたと思いますが、実際は減ってきているので、やはり

相関関係にあると思います。

ですから、今は利用者が増えている路線バスも、選択肢を狭めてしまったら同様の問題が起り得るのではないかと思います。

ここ3年ほどの数字を見ると、結局、タクシー券が廃止になる度に、デマンドタクシーも普通タクシーも利用者が減っていますので、もっと互換性を持たせてバリエーションを作るといった方向に進んでいただきたいと思います。

(会長)

ありがとうございます。今のお話は、タクシーの利用促進が課題であるということと、タクシー券は今もあるのはありますので、それがもっと有効に使えるようにするにはどうすれば良いか、その辺りの話もあるかと思います。

この件について、事務局として何かありますか。

(事務局)

お答えになるかどうかわかりませんが、まず、デマンドタクシーの利用者の減少について私どもが思っておりますのは、運行当初にたくさんの登録があり、多く利用された方々が、どんどん高齢化になって、死亡を含めて身体的にデマンドタクシーを利用できる状況でなくなったということが考えられます。

また、減っていく部分がある一方で、あとから高齢化される方というのは、運転免許を持って自分で運転される方が多かったと思うので、その方がそのまま高齢化される中で、以前に比べれば、運転免許を手放されて公共交通に移行されるタイミングが遅くなっているということで減っているという部分が大きいのではないかと予測しております。

普通タクシーにつきましても同じようなことがあるのではないかと考えております。

確かに同じような減り方をしておりますので、その辺りについてはいろいろ研究しながら、どちらにつきましても利用増進策を考えていかなければいけないと考えております。

(会長)

ありがとうございます。データを分析してのお話もありましたけれども、そういうところはしっかり押さえながら、これからも運営していかなければなりません。

高齢の方については、仕事で毎日利用するというよりは出かける場所を作って利用されていたと思うので、今はコロナ禍で密を避けて利用が少なくなるという話だと思います。

出歩きたくなるような交通施策をどう考えていくのか、介護現場でも言われることですが、今はコロナ禍で根本の部分が解決しないのでなかなか難しいというところがあります。

いずれにしても、デマンドタクシーも普通タクシーも路線バスも、安全と公共交通全体のバランスを考えながら利用促進に取り組むことが重要なので、なかなか一気には増えない

と思いますが、引き続きよろしく申し上げます。

デマンドタクシーについて他にご質問等ありますか。よろしいですか。

それでは次に、(2) 路線バス利用増進の取り組みについて事務局より説明をお願いします。

[(2) 路線バス利用増進の取り組みについて説明]

①路線バスの車内装飾について

季節に応じた車内イメージの装飾を実施

(事務局)

まずは、①路線バスの車内装飾につきましては、小型低床バスの車内装飾を定期的を実施して、各季節のテーマに沿った内装に入れ替えて運行していただいております。

②中型ノンステップバス車両の購入

令和4年2月25日 1台購入・引き渡し

次に、②中型ノンステップバスにつきましては、昨年度に引き続き「丹波竜のちーたん」をあしらった車両を市が購入して路線バス運行事業者さんにお貸しし、本年3月上旬より主に佐治～柏原駅の間を中心に運行していただく予定です。

③路線バス乗車券購入助成 資料：別紙3

※令和3年度末で終了

本年度助成件数 (1月末時点) 21件

④路線バス通学定期券購入補助 資料：別紙4

連携型中高一貫教育高校バス通学定期券購入補助 資料：別紙5

本年度助成件数

- ・路線バス通学定期券購入補助 19人 延べ22件
- ・連携型中高一貫教育高校バス通学定期券購入補助 24人 延べ52件

これらの補助により、朝夕の通学時間帯では、座席が埋まり立ったまま乗車されている便もあります。

本日の配布資料「路線バスの利用者数」をご覧くださいますと、令和3年度の速報値ですが、令和2年10月から令和3年9月の利用者数は72,390人で、コロナ禍ではありますが

大きく増加に転じ、平成 29 年度の 73,350 人近くまで回復しています。

⑤次世代を担う公共交通利用増進事業

中学 3 年生に路線バス IC カード乗車券 NicoPa を配布

次に、⑤次世代を担う公共交通利用増進事業につきましては、令和 2 年度から取り組んでいる事業で、身近な公共交通として路線バスを利用していただくことや、将来の定期利用者の増加につなげるため、中学 3 年生を対象に記名式 NicoPa を配布しております。

まだ自動車運転免許を持っていない、将来を担う若い世代に対して、路線バスを「乗って守る」という意識の醸成を図るもので、記名式 NicoPa を既にお持ちの方や、路線バス停が鉄道駅より遠い地域、具体的には市島地域や山南の上久下小学校区にお住いの方は、ICOCA を選択することも可能としています。

本年度は、NicoPa を 438 人、ICOCA を 77 人、合計で 515 人に配布しております。

⑥路線バスによる通学について（山南中学校） 資料：別紙 6

令和 5 年 4 月開校予定の山南中学校における遠距離通学

次に、⑥路線バスによる通学につきましては、資料の別紙 6-1 と 6-2 に路線図をお示ししています。

令和 5 年 4 月に、現在の山南中学校と和田中学校が統合し、新たな山南中学校が開校します。

中学校の統合に伴い遠距離通学になる生徒に対し、教育委員会が通学定期券を現物支給して、路線バスを使った通学が始まります。

これに向け、令和 5 年 3 月のダイヤ改正のタイミングで、資料 6-1 の赤線部分を延伸し、草部自治公民館へのバス停新設と、資料 6-2 に示しているように、統合中学校ができる南側に路線を変更して、谷川下町のバス停を少し移設するということと、山南支所と統合中学校、更には久下小学校付近の神社の隣接地にバス停を新設する予定です。

このバス路線変更については、統合準備委員会により地元への説明は行っておりますが、バス停の位置などの詳細につきましては、今後、警察等への協議も踏まえて、地元の説明をさせていただく予定です。

⑦バス路線の延伸（佐治～大名草間）について 資料：別紙 7

令和 4 年 10 月延伸予定

協議が調った証明は令和 4 年度第 1 回協議会を予定

次に、⑦バス路線の延伸（佐治～大名草間）につきましては、資料の別紙 7 に路線図をお

示しています。

令和3年4月に青垣地域が一部過疎地域の指定を受けました。

これに伴い、過疎地域の持続的発展に関する「丹波市過疎地域持続的発展計画」を策定しまして、その計画の中には、「路線バスの更なる充実」に関する項目も盛り込まれています。

ここにお示ししている路線は、平成23年まで運行していた路線と同じで、バス停位置も前にあったバス停と同じ位置です。

ただし、交差点からの距離を確保するため、数メートル位置をずらさなければならないバス停もありますが、令和4年10月の延伸を目指して、今後、丹波警察署等との協議をお願いする予定です。

具体的には、朝夕の高校生の通学利用をターゲットに、朝7時に佐治を出発する便を大名草発とし、夕方は高校生が帰宅する時間帯の便の終点を大名草まで伸ばす予定です。

なお、地元自治協議会等への説明は既に済ませており、地域の方にとっては以前走っていた路線バスが復活することについて歓迎していただいております。

また、地元タクシー会社にも事前に延伸の説明をしております。

まずは、朝夕の1往復を延伸しまして、今後の利用状況により便数を検討することといたします。

運行会社から兵庫陸運部への申請に関しては、次回の公共交通活性化協議会にて具体の協議をして、合意をいただければ証明書を発行して、申請を進めていただく予定です。

(会長)

ありがとうございます。路線バスについて一番何よりな情報としては、今年度の利用者数がかかなり増えたということです。

やはりこれは事務局とバス事業者さんの努力があって、通学定期券購入補助の制度の効果も大きかったと思います。

バス事業者さんからも説明をお願いします。

(委員)

バス事業者です。令和2年、3年は新型コロナウイルスの感染拡大ということで、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が繰り返し発出される状況でしたが、当社の全体的な路線バスの利用者の傾向としましては、令和2年よりも令和3年の方が回復傾向にあるという状況です。

コロナ禍の状況は令和2年と3年でそれほど変わっていなくても、世間がその状況に慣れてきたという感じもあると思います。

丹波市のみの傾向としましては、資料【路線バス利用者数】に示しているように、ずっと減少傾向が続いており、特に令和2年度はコロナ禍の関係で一番大きな底になっていると感じておりましたが、令和3年度には非常に増えております。

令和3年度の増加の要因としては、やはり丹波市さんの高校生の通学定期券購入補助制度の要素が一番大きかったと見ております。

実際に通学定期券の発売数が増えて、その通学定期利用者については、ほぼ毎日利用するという形になりますので、利用人員が伸びています。

その他の増加要因としては、令和元年度に開院した丹波医療センターに入る便を非常に厚くして便数も多くなったこと、また、その後も佐治線での増便等も行っており、便数が増えた分、使い勝手が良くなり利用者の増加に貢献していると見ております。

(会長)

ありがとうございます。利用増進策の効果と、再編の効果もあるというお話でしたが、確かに便利になりましたから、それは間違いなくあると思います。

そして、令和5年の学校の統合等の関係で、通学環境に関してもこれから協議が始まるというお話もありました。

それから、青垣が過疎地として指定を受けたということで、イメージは少し悪いかもしれませんが、過疎地になれば活性化の策が取りやすくなりますので、これから少し活発になってくるのではないかと期待をしています。

バス路線にも少し変化が出てくるだろうというところだと思います。

それでは、路線バスの利用増進の取り組みにつきまして、何かご質問等ありますか。

(委員)

山南地域のバス路線の変更は常時ですか、朝夕の通学時間帯だけですか。

(事務局)

草部の路線の新設につきましては、朝夕のみで、朝一便と夕方一便のみ、この新設の赤い部分を走る予定です。

(委員)

上久下の路線はどうですか。

(事務局)

上久下のバス路線を延伸する予定は今のところはないので、今回はお示ししていません。なお、久下から山南中学校の方への路線変更については、全便の変更を予定しています。

(委員)

山南も青垣も、バスが常時走りかけると、やはりタクシーに影響があるのではないかと思っています。

青垣の路線延伸については、以前にあった路線の復活という形になりますが、人口が減っていき、子供の数も減って、青垣では小学校が統合されたという状況なのに、廃止になった路線をまた復活させるというのは、どういう観点からなのか説明願います。

(会長)

事務局に回答をお願いします。

(事務局)

事務局というよりも丹波市としてという方が大きいですが、先ほど説明の中にもありましたように、一部過疎地域の指定を受けて、その持続的発展ということでの取り組みです。

通常では一定の利用予測等も立てつつ新たな路線をとということもありますが、ここについては過疎地域の交通を充実させていくという目標の下に、市の方で協議をして復活させていただく路線ということになります。

(会長)

今のお話ですと、一部過疎地域に指定されたことに伴う計画の一環で、多分いろいろなものがある中で、路線バスの更なる充実という項目も入っていることから、大名草までの路線延伸ということになったのだと思います。

ですから、バス利用者としては佐治～大名草間の廃止は本当に残念な思いであったと思いますが、結果として全体としてのバス路線が維持されてきたので、今回バス事業者のご協力で延伸できるという位置づけがあると思いますので、そういう経緯があるということをご理解いただければと思います。

(委員)

利用者が減ったから廃止になった路線をまた復活させるということは、半永久的にその路線を維持していくということですね。

(事務局)

まずは、過疎地域の持続的発展計画の達成ということを目指して行く中で、バス路線を充実させていただきます。

それが半永久的かと言われると、今後の地域の人口推移等いろいろございますので、将来に渡って永久的な活性化はなかなかできないと思われませんが、この過疎地域の持続的発展計画の期間については維持したいと思っております。

(委員)

当時、バス事業者さんがこの路線を廃止した時には、市は止められなかった訳です。

その廃止になった路線を、また市が声をかけて復活させた。

中止する時には反対はされなかったです。

その時はまだ郡だったのか、広域事業になっていたのか。

(事務局)

当時も市でありました。

そのバス路線の廃止を視野にその後どうするかということで、後々の計画について協議を開始したのが、当活性化協議会であります。

そこで以前の連携計画ができて、それに沿って、その路線については短縮になるけれども、それを補うものとして、デマンド型乗合タクシーの運行や、またこれ以上に路線が無くならないようにということで、低床バスの導入等をこの会でご協議いただいて、何とか維持をしてきました。

それが今回、若干ではありますけれども、全体としては利用者が増加の傾向にある中で、そこに過疎の計画もあって、路線を復活させていただきたいということです。

(委員)

バスは手厚い保護の中にありますけれども、私が思う公共交通の順位付けは、一番にデマンドタクシーありきで、その次がバスで、普通タクシーの順位なんて一番下です。

それから、今日、J R西日本が、どんどん路線が減っていくと思われるような情報を出したということで新聞にも書いてありました。

そういう中で、駅の駐車場の管理をしているので、今度、石生駅にJ R促進かなにかの大きい看板を立てるという連絡が担当課の方からあったのですが、何がどうしたいのか見えないんですよ。

結局、デマンドタクシーとバスばかりに手厚い保護があって、普通タクシーの順位が下がってきて、何の保護も無いということになっていて、J Rも何もないと思います。

この次の事案で出てくると思いますが、J Rの路線をデマンドタクシーで直行便を走らせるとか、以前も言いましたけれども、互換性のない話だと思います。

ですから、バスとデマンドタクシーだけが市内を走り回るという格好になっていきそうな感じがしています。

去年も言わせていただきましたが、多様性と利便性がなく、選択肢がないということです。

(会長)

事務局から何かありますか。

(事務局)

まず、看板の件につきましては、J Rの複線化促進期成同盟会の事業としての計画で、こ

れは丹波市だけではなく、周辺沿線自治体の合同の取り組みということでご理解をいただきたいと思います。

それから、JRにつきましては、地方の利用の非常に少ない路線について今後どうしていくかを自治体と共に考えていきたいという意思を示されております。

今すぐにどうこうということはないのですが、当市においても、福知山線はある程度利用がありますけれども、加古川線の方は利用が少ないですので、何らかの協議が必要になるだろうと思います。

来年度の公共交通計画の策定でも、その辺りが関係してくると思います。

それから、普通タクシー事業者に対する補助や利用増進策が少ないのではないかとこの件につきましては、我々も何もバスや鉄道やデマンドタクシーばかりという訳ではなくて、何とか普通タクシーの利用増進もさせていただきたいと考えております。

本日の議題にはないのですが、今議会で審議いただいている案件で来年度の事業になりますけれども、キャッシュレス決済の普及ということで、ICOCAでタクシー料金を支払った方にポイントを還元することで利用増進に繋げていこうという、新たな取り組みも考えながらやっております。

何も考えていないということではなくて、できるところから取り組んでいきたいと思っておりますので、ご了解いただきたいと思います。

(委員)

タクシー事業者です。これまでは、石生駅でバスからデマンドタクシーに乗り継ぎしたり、普通タクシーからデマンドタクシーに乗り継ぎしたりということがよくありましたけれども、今はバスがピストン運転のように石生駅に入っています。

ですから、丹波医療センター行きのタクシーの利用はおそらくまずないです。

以前の柏原病院の時の柏原駅前には、そんなにバスが入っていなかったもので、そこまで影響はなかったと思います。

他の交通機関を利用して石生駅で降りて、そこからデマンドタクシーを利用するお客さんもゼロになりました。

石生駅からあれだけバスを出されたら、おそらくタクシーもやっていけないです。

バスが石生駅に入って医療センターまで何回行くか、何十台も。

柏原に病院がある時には、柏原駅から40回か50回ほどはあった普通タクシーの利用が、今は1日に1台か2台くらいです。

バスはほとんどみんな石生駅を通過する路線で運行されているから、その辺りも少し考えてもらうわけにはいかないのですか。

デマンドタクシーと普通タクシーとがうまくかみあってやってきたのに、それがもうみんなバスにいつてしまうということです。

そのバスの売り上げが上がるのは当たり前です。

結局、普通タクシーが落ち込んでしまって、当社が営業している市島も、もう1年先には市島駅前にタクシーが無くなるような現状です。

(会長)

そのような現状も知っていて、課題を提示していただけるのだと思います。

結局のところ人の取り合いみたいな話の理屈になっているので、できれば各交通機関が、どうやって乗ってもらう人を増やすのか、新規の利用者を増やすにはどうすればいいのかということを考えていただきたいです。

一つはキャッシュレス化という活性化策もあると思います。

また、もう一度地域を回って説明するという方法もあります。

例えば50歳以上くらいの人を対象に、丹波にはこういう公共交通がいろいろありますというところをしっかりと提示していくということです。

それから、「てくてくたんば」という一つのメディアがありますから、そこで公共交通の現状を知ってもらうような取り組みも考えられます。

多分事務局もいろいろ考えていただいていると思いますが、時間をかける余裕もあまりないような状況もありますので、なるべく早く、新しいお客さんに公共交通を使ってもらうにはどうすればよいかというところは、強化因子として考えるべきことだと思います。

コロナ禍で利用者の総数自体がかなり減っていますので、本当に現状は大変だということとは良く分かります。

バスの方ばかりと思われるところも考えていかないといけないです。

これにつきましては、次の活性化協議会でご提示いただくとと思います。

特に、青垣の路線につきましては、やはり一度は休止した所ですから、利用者数が落ち込む時もあると思いますが、我々はそれをモニターしながら、適材適所なりというところを考えていく立場で、引き続きしっかりモニターすることが条件ということでの路線の復活だと思いますので、その辺りを含めて協議ができればと思います。よろしくお願いします。

それでは次に、(3) デマンドタクシー利用増進の取り組みについて事務局より説明をお願いします。

[(3) デマンドタクシー利用増進の取り組みについて説明]

①デマンドタクシー車両の購入(4台)

令和3年11月25日 2台購入・引き渡し

令和3年12月8日 2台購入・引き渡し

※令和4年度 3台購入予定

(事務局)

①デマンドタクシー車両の購入につきましては、令和2年度の3台に引き続き、令和3年

度に車両4台を購入いたしまして、各運行会社に引き渡しし、現在運行いただいております。
なお、令和4年度は車両3台の入れ替えを予定しており、計画的に車両更新を進めます。

②地域境(旧町境)における乗継ポイントの充実について(令和3年度～)

青垣地域・氷上地域境(令和3年12月完成)

次に、②地域境における乗継ポイントの充実につきましては、青垣地域自治振興連合会により、市の補助を受け、青垣地域と氷上地域の地域境に待合環境の整備に取り組んでいただき、令和3年12月に完了しました。

この乗継所は路線バスの東芦田口付近にあり、デマンドタクシー同士の乗継利用を基本的な役割としつつ、デマンドタクシーから普通タクシーや路線バスへの乗継の際にご利用いただくことが可能となっております。

(会長)

ありがとうございます。この2件につきましては、かねてからずっと挙げていただいていたことだったと思います。

デマンドタクシーの車両の購入も大分進んだなと思いながら聞いてました。

地域境の乗継ポイントにつきましては、これも運行者側からいろいろ言われていた部分もありまして、今回、青垣地域・氷上地域の地域境の乗継所に取り組んでいただいて12月に完成しましたので、是非見にいつてください。

この乗継所は、デマンドタクシーだけではなく、普通タクシーや路線バスとの乗り継ぎにもご利用いただけるということですので、利用増進の取り組みも一歩進んだというところだと思います。

何かご質問等ありますか。よろしいですか。

それでは次に、(4) 周辺地域から丹波医療センターへの移動手段の研究について事務局より説明をお願いします。

[(4) 周辺地域から丹波医療センターへの移動手段の研究について説明]

(事務局)

(4) 周辺地域から丹波医療センターへの移動手段の研究については、前回の協議会において、関係機関との協議を継続することを確認していただいております。周辺地域のうち、丹波医療センターへの移動の条件が一番不便である市島地域をモデル地域として、期間を限定した社会実験が実施できないか、関係機関との協議を行ってきました。

本来であれば、今回具体的な内容について報告すると申しておりましたが、社会実験の実施により他の交通、主に普通タクシーに与える影響の事前分析や、実施予定地域以外での実

施を求める意見への対応等について、まだまだ関係者と調整をしなければならない項目が残っており、現時点で、具体的な社会実験の実施案を本協議会の場にお示しし、協議いただけるところまでは至っておりません。

それと並行して、市においては令和4年度の予算に、社会実験の予算も含めて議会に提案しており、関係機関と調整しながら案を練る作業を行っております。

実施案が調いましたら、次回の協議会においてご協議いただきたいと思いますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

(会長)

ありがとうございます。これにつきまして、何かご質問等ありますか。

正直に聞きますが、社会実験の実施はかなり困難な感じになっているのですか。

それとも、調整次第である程度プランニングまで行けそうですとか、その度合いが結構あると思いますけれども、あまり無理をるところまでやるよりも、もっと違うところに注意を注いでいただいた方が協議会としては良いのかなという気もします。

これについて今答えは出せないと思いますけれども、現状としては如何ですか。

(事務局)

事務局としては、実施地域を含めて、こういう方向で実施したいという案を持っていますが、新たな交通体系を作るための実証実験ということで、それが続く続かないに関わらず、やはり既存の事業者さんに与える影響がかなりあるということがございます。

なおかつ、実験を担っていただくのも、その事業者さんに頼らざるを得ないということで、そういった中で諸々調整をしているということです。

正直なところ、例えば令和4年度中にできるかどうかは調整次第ですので、なかなかお答えをすることができないのですが、やはり市の立場としては、これもニーズを把握する方法の一つですので、何とかやっていきたいという意気込みを持って調整に臨んでいきたいと思っております。

(会長)

ありがとうございます。何とか来年度中にできればという位置づけだと思います。

たぶん年度の前半は公共交通計画を作らないといけませんから、むしろそちらを頑張っていたかかないといけないのかなと個人的には思います。

社会実験については、タクシー事業者も事務局も、お互いに利益があるような形で進めていただければと思うのでよろしく申し上げます。

(委員)

丹波医療センターへの直行便の件については、当社のタクシーが春日町の町境の乗継の

場所から丹波医療センターへ移送させていただくことがありますけれども、お客さんからよく聞くのは、直行便の事も言われますが、それよりもタクシー利用券を出して途中からタクシーに乗り継ぐ分の補助がある方が便利だしいろいということと言われます。

この話は市長選挙後から1年以上議論していても堂々巡りになっていますが、タクシー事業者も集まって、これはだめだとか、こうしたらこんな弊害が出てくるとか、いろいろと話はしています。

それと、木曜日運行の社会実験について市に申し上げたいのは、社会実験の結果発表だけをして、その後の解決策の話がないということです。

一人あたりの輸送単価が3,742円かかるということでしたので、この金額を減らすためには、便数を半分にしたらどうかとか、事業者なりにいろいろと話しました。

そんな中で、木曜日運行の社会実験は一旦終了するというのを、我々タクシー事業者が聞くまでに新聞にリークしたということがあったので、茶番劇に乗せられたみたいだと、みんなが一遍に不信感を持ちました。

ですから、丹波医療センターへの直行便の実証実験もそういう格好になるのではないかと、みんな不信を抱いております。

解決策を示さずに、タクシー事業者に意見も聞かずに、先に新聞に載せてしまったので、みんながすごく不信感を持っていて、今度もまた同じようなことになるなら、しない方がよいという話がでています。

社会実験の3ヶ月間は、人員の配置まで考慮してやってきて、確かに走った分だけは運賃収入にはなりましたが、利用者が減ったことの検証が何もなかったです。

タクシー事業者にも、ただ走るだけではなくて、どうしたら良くなるかということを探ってきました。

木曜日は隔週で運行すれば良いのではないかと、それだけ利用者が少ないのなら便数を半分にすればどうかとか、予約方法を工夫してオペレーターの数を再考するとか、いろいろな方法を事業者なりに考えて話し合いました。

それが新聞へのリークで全部無くなったので、これは何をしていたのかということになってしまいました。

そうすると、丹波医療センターへの直行便の社会実験でも、人員配置等いろいろと段取りをしても、ポンと梯子はずされたら、また配置替え等をする必要が起きてきます。

ですから、やるならやるできちんと段取りをして、データもしっかり取って、これだけの経費がかかるとか、こんな影響がでるから止めますとか、市民にも説明をする義務はあると思います。

私たち委員にも、タクシー事業者に説明する義務はあると思いますが、今の状態では聞かれても説明ができません。

先に新聞にリークするとか、上から言われてせざるを得ないのかもしれませんが、もっと市民の側に立って考えていただけたら嬉しいと思います。

(会長)

今のご発言は、こういう意見があるということで、それを基に考えていただければと思います。

(事務局)

先ほどの新聞のリークの件については、その状況は分かりかねるのですが、1回あたりの金額については当協議会の中で報告をしたのが最初ではなかったかと思っております。

それから、当然ながら、木曜日運行の社会実験をする際には、周知も含めて実施内容を説明させていただいて行いました。

そして、仮に本格実施をするにしても、その結果を受けてからきっちりと協議をして決めていくことをお示しして、社会実験の協議をさせていただいております。

その中で、今回の社会実験については、利用者の増加につながるような結果ではなかったということで、一旦終了ということになった訳で、この辺りについては十分な説明をさせていただいたと私どもは思っております。

確かに、社会実験をするしないの話につきましては、予算確保の関係であらかじめ市の方でその話題が出てしまったということはあるかもしれませんが、それ以上の細かな事についてはこの協議会の中で相談させていただきました。

また、その前段として、タクシー事業者さんともお話をさせていただいたかと思えます。

それから、この実験で出てきた課題につきましては、当然ながら私どもも共有をさせていただいております。

今回の社会実験は令和3年度で終わっておりますが、今後、コロナの状況が落ち着いて、また需要が増すような状況であれば、どのような形になるかはわかりませんが、何らかの社会実験を実施することもあるかもしれません。

需要にあった供給体制をかなえていくという中でも、今回のことを参考にして、課題も共有しながら、今後も協議をしていきたいと思っております。

ご意見ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございます。事務局サイドでも抱え込んでいる部分があると思いますが、もう少し進めるような何かを出していただければと思います。

折角ここまで来ているので、今のところのアイデアを活用しながら取り組んでいただければと思います。

ですから、これはできますというような話ではなくても、こういうところをまず考えますというような整理のできるものから積み上げていけばいいのではないかと思います。

何度も言いますが、来年は交通計画を立てますので、この辺りを考えながら取り組

みましよう。

その他に何かありますか。よろしいですか。

それでは次に、(5) 福祉による移動施策について健康福祉部より説明をお願いします。

[(5) 福祉による移動施策について説明]

別添資料：1. 丹波市福祉送迎サービス（おでかけサポート）事業について

【障がい福祉課】

2. 高齢者外出支援事業について

【介護保険課】

(会長)

ありがとうございます。何かご質問等ありますか。

(委員)

おでかけサポートに関しては、4月から動き始めてこれだけの数字が出ているということは、今までの事業を引き継いで発展的に継続をしていただいているということで、本当にうれしくありがたいと思っています。

以前は利用者の条件が明確に設けられていなかったのですが、どのように利用者を判断していたのかがなかなかつかみきれなかった面がありましたが、おでかけサポートでは条件枠が設定されて、ある一定の根拠性ができたということが大変素晴らしいと思います。

ただ、以前にもお話ししましたが、今まで利用できていた方が、この枠組みが作られたことで抜け落ちてしまっていないかどうか。

それから、この条件に該当しない人は、これから未来に向けても、対象外となってしまうのもリスクだと思います。

ですから、対象者の条件に柔軟性を持たすという意味で、対象者の枠内には該当しないけれども必要性がある、要するに、機能レベルで判断するのではなくて、能力レベルも含めてどう判断をしていけばいいのかという今後に向けての課題をどのように考えておられるのかをお聞きしたいです。

(障がい福祉課)

おでかけサポートは、実際に利用されている方については良い制度になってきたと思いますし、そこでの課題を検証するというところで現在進めているところです。

一方で、申請をされても一定の要件に該当しない方、例えば、所得要件を満たさないとか免許証を所持しているとか、そういう方については該当から外れるということになります。

それ以外の方で、利用要件に該当しないけれどもサポートが必要な方というのは、今のところは見当たらないと言いますか、具体の例はありません。

しかし、この件は課題として捉えておりますので、今後もその認識を持った上で、検証し

ながら進めたいと思います。

(委員)

条件に該当しないけれども必要性があるのではないかという方については、客観的な身体機能と能力の評価が求められます。

この方は、このニーズの中のこの動作で能力が発揮しにくいから、おでかけサポートの必要性があるというような根拠性が必要です。

ですから、まずは専門的に評価ができる体制かどうかということが大事です。

対象外になる方の中には、身体障害者手帳や精神障害者手帳を作りたくない、持ちたくないという方がおられる可能性があります。

その場合の評価の中で、利用するためには手帳を作成する必要がありますよという道筋をつけられるような体制までを私は頭の中でイメージしています。

ですから、そういうところの繋がり交通整理というか、単体でやるのではなくて、トータル的にどう作るのかという意図もあっての質問でした。

(障がい福祉課)

ありがとうございます。実際にいろいろなことで困っている方がおられて、交通手段もその一つですが、それ以外にも生活の中で少し不便なことがあるということもあります。

窓口対応では、各種サービスをご存じない場合もありますので、一つのこの交通のサービスだけではなく、介護サービス等幅広いサービスがありますので、生活全般を支える制度として有効なものがあるというところをお伝えするという視点を持ちながら対応することが大事であると思います。

(会長)

ありがとうございます。今のお話に加えると、おでかけサポートは課題等を想定しているりと議論してきたうえで、サービス開始から一年経ちますので、以前のサービスとの比較とか、想定通りに事が運んでいるとか、そろそろレビューが必要かなと思います。

数値的なものを見ますと、福祉関係は体調不良等でキャンセルが結構多いというイメージがあるのですが、意外とキャンセル数が少ないので、その検証もお願いしたいと思います。

それから、高齢者外出支援については、タクシー券は思ったより使われているけれども、デマンドお試し券があまり使われていないので、何か理由があるのか確認させていただきたいと思います。

(介護保険課)

介護保険課課長です。タクシー券・バス券は 50%程度の使用率ということで、デマンド券につきましてはお試しという形で一緒にお渡ししている物ですので、例えばタクシー券・

バス券が無くなった時点でお使いになられる方というのも想定をしております。

ですので、タクシー券・バス券の使用率が今後年度末にかけて増えていった中で、併せてデマンド券もお使いになられるというように考えております。

(会長)

多分年度末はかなり駆け込み需要があると思いますので、その辺りを注視してください。

その他これにつきまして何かご質問等ありますか。よろしいですか。

それでは報告事項はこれで終わりにしたいと思います。

かなりいろいろなご発言があって、本当に活発化してきていると改めて思いました。

いずれにしても、こういう状況の中で活性化するにはどうすれば良いかという話で、実際に利用者数が増えて活性化している部分もあると思います。

それから、課題もたくさんありますので、それを一つ一つ解決していくような形でお願いしたいのと、それを基に、今後の10年を考えられるような計画作りを取り組んでいければと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは次に、協議事項を進めたいと思います。(1)バス路線(野瀬線)の一部変更について事務局より説明をお願いします。

[(1)バス路線(野瀬線)の一部変更について説明 資料:別紙8~10]

(会長)

ありがとうございます。変更理由についてはバス事業者さんからお願いします。

(バス事業者:篠山営業所長)

一部ルート変更につきましては、当社の乗務員からの要望がありました。

理由の1点目は、別紙9の破線の休止予定区間の4番の所が、両脇に建物があって見通しが悪く、出入りの安全が確認しにくいということです。

2点目は、踏切を通過するので、リスク回避のために一回でも踏切通過は減らしたいということです。

3点目は、ルート変更で運転手のストレス軽減が図れるということで、この3点を考慮したうえで、申請をさせていただきました。

ただ、距離的には200メートルほどの延伸にはなるのですが、リスクを考えると変更した方がメリットは増えると思っております。

(会長)

ありがとうございます。概ね安全上の問題ということですね。

この件につきまして、まず質問をお受けしてから採決を行いたいと思いますが、何かご質

間等ありますか。よろしいですか。

なお、本日の協議により合意をいただきましたら、別紙10の協議が調っていることの証明書を交付し、運行会社より路線の変更申請を行っていただくことといたします。

それでは、野瀬線の一部区間の路線変更については、本日、会議の同意を得たとして、「協議が調っていることの証明」を発行してよろしいか。

(異議なし)

異議なしということですので、手続きをよろしくお願いします。

【 バス路線（野瀬線）の一部変更の申請に際し、協議会の同意を得たとして、「協議が調っていることの証明」を発行することについて承認を得た。 】

(会長)

それでは次に、(2) 令和4年度予算について事務局より説明をお願いします。

[(2) 令和4年度予算について説明 資料：別紙11]

(会長)

ありがとうございます。地域公共交通計画の策定業務については、基本的には活性化協議会の取り組みで、それについての予算の増額をお願いしているということによろしいか。

(事務局)

はい、そのように準備をしているところです。

(会長)

本来ですと経費を減らす意味では我々で作ればいいのですけれども、さすがに大事な計画ですので、基本的には委託をするということです。

計画を策定しないと補助金等が入ってこないというような話も結構ありますので、今後のためにもしっかり作っておこうというところです。

それでは、この予算案につきまして何かご意見等ありますか。よろしいですか。

市の新年度の予算がまだ確定していませんが、現時点での予算要求として成立ということによろしいですか。

(異議なし)

【 令和4年度予算について承認を得た。 】

(会長)

それでは次に、(3) 丹波市地域公共交通活性化協議会規約の改正について事務局より説明をお願いします。

[(3) 丹波市地域公共交通活性化協議会規約の改正について説明 別紙12]

(会長)

ありがとうございます。法律の改正で「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通計画」に変更になっているのに合わせて協議会規約を改正するということです。

本日合意を得られれば同日施行ということですが、改正の日付に少し素朴な疑問があります。

(委員)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律と本協議会規約の改正日が、日付的に少し分かりにくいということかと思いますが、法律に基づいて書いてあるので、そこで判断していただければどちらで考えても特にこちらではこだわりはありません。

(会長)

ではもうこれで良いかなと思います。

(事務局)

補足ですが、法律の改正はもう少し前にされていて、以前から公共交通計画ということになっていた訳ですけれども、これまでのところ、この点の改正について抜け落ちていたと思っております。

今回、公共交通計画策定に取り掛かるこの機会を捉えて、改正をさせていただくということですので、ご理解を得たいと思います。

(会長)

ありがとうございます。私も別にこだわりませんのでそれで大丈夫です。

他に何かご意見等ありますか。

それでは、この件につきましては承認ということによろしいですか。

(異議なし)

【 丹波市地域公共交通活性化協議会規約の改正について承認を得た。 】

(会長)

文言が少し変わりますが、すべきことは引き続きよろしくお願ひいたします。

それでは次に、(4) 丹波市地域公共交通計画の策定について事務局より説明をお願ひします。

[(4) 丹波市地域公共交通計画の策定について説明]

①委員の追加委嘱について

(事務局)

①委員の追加委嘱につきましては、今回の計画策定にあたっては、関係する公共交通事業者として鉄道事業者にも意見を聴取する必要があると考えます。

本市の公共交通活性化協議会委員の構成については、別紙12の本協議会の規約第4条で「丹波市地域公共交通会議の委員をもって組織する」と定めています。

そのため、「丹波市地域公共交通会議設置要綱第3条第1項第7号の(市長が特に必要と認める者)」の条文を適用して、西日本旅客鉄道株式会社から1名、交通会議委員を委嘱したいと思ひます。

(会長)

①委員の追加委嘱については、JR西日本の方にも委員として入っていただき、公共交通計画を策定していこうというところです。

我々としましては、入っていただかないと後が大変になるのではというところで、やはりJRの路線は丹波市の広範囲に通っていますので、当然入っていただくにはふさわしい方だと思ひます。

これにつきまして、早速採決を行いたいと思ひますが、丹波市地域公共交通会議の委員にJR西日本からの1名を追加し、丹波市地域公共交通活性化協議会の委員も併せて委嘱することについて如何でしょうか。

異議なしでよろしいですか。

(異議なし)

異議なしということですので、追加委嘱をしていただくようお願ひします。

【 丹波市地域公共交通会議の委員にJR西日本からの1名を追加し、丹波市地域公共交通活性化協議会の委員も併せて委嘱することについて承認を得た。 】

②基本的な考え方について 資料：別紙 13

(会長)

ありがとうございます。これは令和2年に協議会でとりまとめた「丹波市における公共交通システムのあり方に関する検証」結果を基にした基本的な考え方の案です。

今日のご意見であった普通タクシーも、しっかり乗り物として入っています。

今後、公共交通計画の策定にあたり、この案をベースに協議を進めてよいかという確認の決議になります。

ただし、コロナ禍でいろいろな変化もありますから、疑問や修正、追加すべきところがあればご意見をいただきたいと思います。

それでは、これにつきまして何かご意見等ありますか。

(委員)

丹波市自治会長です。このような計画を作る際に非常に大事なことは、それを如何に住民の方々に周知していくかということだと思います。

私もいろいろな審議会に参加しておりますが、その中の都市計画マスタープランの改定についてですけれども、これも当然業者委託でして、ある程度は仕方ない面もありますが、説明から全て業者委託で、最初に説明をされた業者が地名も分からずに説明をするので結構苦情が出ました。

ですから、当然業者委託は必要ですけれども、あくまでも自分たちの計画として、担当課がしっかり把握して説明するという形じゃないとだめだと思っておりますので、大変なことだとは思いますがよろしくお願いいたします。

それと、都市計画マスタープランにも地域公共交通に関する項目はありますし、どの計画でも住民にとって重要なところでもありますので、庁内でしっかりと連携して意見を求めた中で、ある程度の策定をしてこの会議で説明をしていただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございます。都市計画マスタープランの改定にご参加されている中でのご意見でしたが、その点についてはしっかりとやっていきましょう。

それから、ここでは書いていないですけれども、計画を立てる時には上位の計画というものがあるので、それを守りながら公共交通計画を策定することは基本的な考え方として必要です。

ですから、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位の計画があるので、それについてきちんと整理をして進めてくださいという意見だと思います。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。当然ながら、我々事務局が主体で原案をまとめていく作業をしたいと思っておりますが、どうしてもマンパワーが足りないということでの支援を委託しているつもりでおります。

我々が積極的に関与する中で進めていき、当然ながら説明も我々でさせていただく予定ですし、周知についても適宜タイミングを見て考えていきたいと思っております。

当然ながら、都市計画マスタープランや総合計画も含めて、市の関連する計画、関係部署とも連携しながら、その要素がはずれることなく整合性が取れるようにしていきたいと思っておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

(委員)

丹波警察署交通課長です。私も都市計画マスタープランに参加している中で、市民の方が不満に思っているのは公共交通機関が不便であることで、これが一番の不満で一番多いということを知っております。

実際に市民の方に説明や結果をお伝えする機会には、やはり交通機関が不便であるという不満がかなり出ておりますので、その辺りもよく練っていただきたいと思っております。

その中でも、デマンドタクシーが非常に使いにくく不便であるという意見が出ておりましたので、果たしてこれをこのままずっと押し進めていくべきなのかというのも非常に疑問を持っております。

7,000万円ほどの予算をかけていますが、1日100人前後の利用者は果たして多いのか少ないのか、その費用対効果が出ているのかということも疑問です。

それから、タクシー協会に補助を出すという考え方が必要ではないかと感じております。

路線バスは通学や通勤である程度の日常使いが見込めると思っておりますので、普通タクシーに関してはやはり観光面での利用が増えるように考えていければよいと思っております。

縦割り行政のようになってしまうと公共交通のことばかりになると思うので、丹波市内で同じパイを取り合うのではなく、もっと観光客の呼び込みに取り組んで、普通タクシーの活性化ができるようにしていただきたいと思っております。

ICOCA等のキャッシュレスの方に力を入れるのも良いかと思っておりますが、観光の方にも力を入れて、市外から人を呼んであげるということも、一つ必要ではないかと思っております。

(会長)

ありがとうございます。ますます活性化ということが重要ですね。

都市マスタープランは3月に出来るのですか。

(副会長)

いえ、少し遅れて6月です。

(会長)

6月ですと来年度ということになりますね。当協議会としては、活性化を目指すというところも、これからの10年先位を見据えて触れておいた方が良いのではないかというお話だと思います。

(委員)

今の都市計画に関してですが、兵庫県では、タクシー協会と防災協定を結んでいるのは神戸市だけでして、私はタクシー協会丹波支部長として、そしてデマンド会の会長さんと、消防署を通して市のくらしの安全課と防災協定について話をさせていただきました。

この防災協定を結んでもタクシー業者の利益が上がるわけではないのですが、市の仕事をいろいろとさせていただいているので、何か市のお役に立てることはないかということで、防災協定を結ぶのはどうかという話をさせていただきました。

おでかけサポートの仕事をさせていただくようになってから、どこにどのような障がい者の方や交通弱者の方がおられるのかが良く分かってきました。

そして、その方たちにどのような輸送方法があるのかをくらしの安全課長から聞かれましたが、一気に運ぶのではなくて、バス等、他の交通機関とも連携して、AからBでなくても、AからA'と運んでBとか、いろんな方法が考えられます。

それと、利用者がどこへ電話したらいいのか分からないということがあられると思うので、窓口を一本化するとか、いろいろな案を持っていきました。

そのうちにということで、次回以降の協議になると思いますが、社会福祉協議会さんのご協力も得られたらということで、お話しをさせていただきました。

都市計画の中で、防災協定を結ぶのはなかなか難しいということでしたけれども、何かお手伝いできることがあればという思いと、いろいろな情報を共有していかないと前に進まないという思いでお話しには行かせていただきました。

(会長)

ありがとうございます。活性化の向上に努めていかななくてはならないという話ですね。

その他にご意見等ありますか。

なにかありましたら来週くらいまでに事務局に言っていただきたいと思います。

意見があれば、協議したうえで、意見の反映をどうするかを事務局に任せたいと思います。

それでは、丹波市地域公共交通計画における基本的な考え方について、別紙13の案をベースに、今後の協議を進めることについて承認をいただけますでしょうか。

(異議なし)

それでは、何かあれば来週いっぱいを目途に事務局までお願いしまして、適宜変更も有り得ると思いますけれども、基本的にこの案を基に交通計画を立てていくということでお願いします。

【 丹波市地域公共交通計画における基本的な考え方について、別紙13の案をベースに、今後の協議を進めることについて承認を得た。 】

③公共交通の現状と課題について：別紙 14-1、14-2

(会長)

ありがとうございます。これは「丹波市における公共交通システムのあり方に関する検証」から、各公共交通機関の現状や課題をとりまとめた確認事項のようなものです。

◎の記しの、乗り継ぎ所の設置とデマンドタクシーにICOCA決済機を搭載については、現状を反映して事務局で追記したということです。

それでは、この件でなにかご意見等ありますか。よろしいですか。

これは先ほどと同じで、来週いっぱいくらいを目途にご意見等いただきましたら、事務局の方で協議のうえ、修正、追加していくということとして、今後の進め方について承認をいただきたいと思いますがよろしいですか。

(異議なし)

【 各公共交通機関の現状と課題について、委員からの意見があれば反映させるかどうか協議のうえ、意見を反映すること（事務局案を修正・追加等すること）について確認していただき、今後の進め方について承認を得た。 】

④地域公共交通計画の構成について：別紙 15

(会長)

ありがとうございます。これにつきましては、大体どの計画も同じような事を盛り込まなくてはいけないというところです。

陸運局さんに確認したいのですが、構成のなかで、必ずこれを書いてくださいというような項目はありますか。

(委員)

来年度においてはこういう章立てでやりますということだけで大丈夫だと思います。

計画自体の中身、協議についてはまだ無理だと思しますので、今日はこのようなかたちで進めていくということをお話しただければ大丈夫です。

(会長)

その都度いろいろ出てくると思うので、今のところはこのような形で進めていけばよいのではないかというお話しでした。

その他に追加すること等があればお伺いしたいと思います。如何ですか。

それと、これはこの章に書くよりこちらに書いた方がよいというところがあれば、その確認をしていきたいと思いますが、なにかご意見等ありますか。

それでは、1つずつ確認をしていきますが、「丹波市地域公共交通総合連携計画」を引き継いで、それを検証して進めていくということによろしいですね。

それから、鉄道、路線バス、デマンドタクシー、普通タクシー、福祉交通の各公共交通機関の利用状況等をふまえて将来を打ち出すということ、これもよろしいですね。

それから、乗り継ぎ利用の推進、全体最適、これについては具体的な文言はありませんけれども、これはどの辺りに盛り込むのかは確認しておきたいと思います。

そして、住み慣れた地域で暮らし続けることができるまちづくりに関しては、非常に大事なことです。ここでの公共交通施策の考え方についてどこで触れるのか、確認はこの2点くらいですか。

(事務局)

今おっしゃっていただいたような目指すべき姿というところは、主には第3章の公共交通ネットワーク網の将来像に描くイメージを持っております。

そして、それを実現するための施策を第4章で具体的に記載していくという考えです。

それまでにいただいた意見も、なんとか第3章のなかで具体的に描いていければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(会長)

上位計画でもこのように書いていますからね。今の話の中では全体像を盛り込まなくてはいけなかなと思っています。

これにつきまして、確定事項ですので、このように進めていくという形でお願いします。

(副会長)

これでいいと思います。当然、別紙15のように市の最上位計画である総合計画に基づいて立てていくのですけれども、この交通計画ができる頃には、総合計画の後期計画が策定されて3年経つことになり、この世の中ですので結構いろいろなところでかなり内容が変わっていると思います。

それで、福祉計画に参加した時にも発言させていただいたのですが、総合計画には載っていないけれども、今世界的に取り組んでいるSDGs持続可能な開発目標を今の時点で盛り込めないのかと聞いたところ、総合計画との整合性がとれないので、それはカットしますという返事でした。

まちづくりビジョンについても、会長さんも一緒に参加しましたけれども、もう2年以上経っています。

上位計画との整合性にこだわっていると、現状とかなり差異がでてきますので、その辺りは臨機応変に進めた方が良いのではないかと私は思います。

総合計画に書いていないからこれは駄目ですではなく、2年後には第3期の総合計画を作ることになりますので、例えば、それが基本になるような公共交通計画を策定して、公共交通活性化協議会でしっかり議論されているので、総合計画においてはそんなに議論しなくてもよいのではないかとというくらいの計画にしていっての方がよいと思いますので、よろしくをお願いします。

(会長)

ありがとうございます。本当にその通りですね。

ですから、この交通計画が次の総合計画作りに役立つように、新しいものはぜひ入れていきましょうという気概をお願いします。

(委員)

ありがとうございます。総合計画自体が令和6年度までの計画になっておりまして、来年度から見直しの検討に着手する予定です。

当然、上位計画の総合計画に沿うということが非常に大事なのですが、策定から年数も経って状況も変わってきておりますので、先ほど副会長がおっしゃられたような視点で公共交通計画も見直していきたいと考えております。

(会長)

ありがとうございます。確かに、従うというのではなくて、おっしゃる通りですね。

それから、SDGsについては、環境負荷を軽減するというのは公共交通の施策の1丁目1番地なのですが、これは技術活性化の話で触れないわけにはいかないというところがあります。

また折に触れ、どこかで入ってくることになると思いますので、皆さんも意識は持っておいていただければと思います。

それでは、この件でなにかご意見等ありますか。よろしいですか。

これは先ほどと同じで、来週いっぱいくらいを目途にご意見等いただきましたら、事務局の方で協議のうえ、修正、追加していくということとして、今後の進め方について承認をい

ただきたいと思いますがよろしいですか。

(異議なし)

【 交通計画の構成（章立て）について、委員からの意見があれば反映させるかどうか協議のうえ、意見を反映すること（事務局案を修正・追加等すること）について確認していただき、今後の進め方について承認を得た。 】

(会長)

ありがとうございます。よろしくお願いいいたします。

それでは次は、5その他ということで何かありますか。

(委員)

兵庫陸運部です。長時間の議論お疲れさまです。

今日いろいろとお話しが出たなかで、タクシー協会さんの言い分やバス事業者さんの話もありますけど、我々の立場としましては、事業者を守っていかなくてはいけないというところもあります。

労働時間の問題として、令和6年度からの時間外労働の規制とか、割増賃金の問題ですとか、いろいろな問題がでてきている中で、バスもタクシーも乗務員さんがかなり不足してきているという状況です。

先ほど警察の方からもご発言がありましたけれども、同じパイを取り合うのではなくて、タクシーはドアツードアでしかできないことがありますし、バスはバスでしかできないこと、それぞれの得意分野がありますので、ボタンの掛け違っているような中で話をするのではなくて、丹波市さんはコロナ禍のなかでも集まってこれだけ活発にご意見をいただいていますので、ぜひ皆さんで良いものになるように、もう少し協議ができるようにしていただきたいですし、私どももできるだけ協力します。

タクシー事業者さんも、乗務員が不足している中での厳しい状況をもう少しアピールしていただいてもいいと思います。

賃金がどうなっているとか、皆さんにはよくわかっていない部分もあると思います。

苦しい中でも、丹波市の公共交通ということで一生懸命やられている部分もありますので、皆さんで助け合って、もう少し良いものなればいいと思います。

私どもとしては、できるだけ他の方との調整に努力して、観光のお客さんを集めるとか、いろいろな新しいアイデアを出しながらやっていければと思いますので、皆さん引き続きどうぞよろしくお願いいいたします。

(会長)

ありがとうございます。ほんとうに今日はいろいろと活性化しましたね。

同じパイの取り合いになっているのを、少しでもみんなで役割分担をして、新しい人にも入ってもらいながら、新しいアイデアも入れながらやっていくという、この会議はそういう会ですのでどうぞよろしくをお願いします。

それでは最後に、次回開催日について、事務局からお願いします。

(事務局)

次回の会議につきましては、令和4年の6月から7月頃を予定しておりますが、会長とも相談したうえでご案内をさせていただきたいと思います。

(会長)

それでは、メンバーが変わるかもしれませんが、本年度は本当にお疲れさまでした。最後のあいさつを副会長からお願いします。

(副会長)

本日は、コロナ禍がなかなか収束しない中、丹波市地域公共交通活性化協議会にご参加いただきましてありがとうございました。

たくさんの方がいましたが、スムーズに進めていただきありがとうございます。

私も、今年度末で任期が切れます。また代わられる組織もたくさんあると思いますけれども、しっかりと引継ぎをして新年度に臨んでいただくことをお願いいたしまして、閉会とさせていただきます。ありがとうございました。