

令和4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11月25日（金） 午後2時00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
清瀬真紀子	委員[代理出席]	竹内和重	委員
蘆田長門	委員	谷和義	委員
田橋一	委員[代理出席]	石田光	委員
木寺章	委員	長田貴	委員
和田綱木	委員	清水徳幸	委員

委員12名出席

(オブザーバー)

大木玲子（丹波市商工会参事）

4 欠席者 水田節男 委員、小松忠重 委員、畑敏幸 委員、
井上栄純 委員、田淵弘樹 委員、吉見和幸 委員、
(オブザーバー) 奥藤秀樹

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) 議 事

- ① 周辺地域から丹波医療センターへの移動手段に係る社会実験について
- ② 丹波市地域公共交通計画について
- ③ その他

4) 閉 会

(事務局)

只今から令和4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。

まずは、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〉

- ・周辺地域から丹波医療センターへの移動手段に係る社会実験について
「丹波市地域公共交通計画素案」

〈当日配布資料〉

- ・「丹波市地域公共交通計画素案」（数値目標修正版）
- ・「丹波市地域公共交通計画素案」（計画数値目標設定資料）
- ・丹波市地域公共交通計画策定 今後のスケジュール（予定）

次に、本日の会議ですが、代理出席、また、欠席される委員の方の報告をさせていただきます。

[代理出席、欠席委員の報告]

なお、本日の会議記録作成のために録音をさせていただきますので、ご了承をいただきたいと思っております。

それでは、以降の進行につきましては会長をお願いいたします。

(会長)

皆さんこんにちは。よろしくお願ひいたします。

今日のテーマとしては、路線バス運行社会実験の報告をしていただいたあとに、交通計画の素案がまとまりましたので、ご協議いただければと思います。前回からあまり時間が経っていない中ではありますが、いろいろなご意見をいただきますようよろしくお願いいたします。

それでは議事を進めます。まずは報告事項として、周辺地域から丹波医療センターへの移動手段に係る社会実験について事務局より報告をお願いします。

[①周辺地域から丹波医療センターへの移動手段に係る社会実験について説明]

(資料：別添チラシ)

(会長)

ありがとうございます。今回の社会実験のポイントはいくつかあって、ひとつは小学校の統合に伴う移動手段の確保という点での確認と、次に医療センター行き運行便の需要調査という点と、また市島地域での生活支援的な交通の役割についてですとか、いろいろなテーマがあると思います。そのあたりは頑張ってデータをとっていただいて、2ヵ月という短い間ですが、しっかり検証をしていただきたいと思っております。

この件についてなにかご意見等ありますか。

(委員)

路線バス運行業者です。市島地域という所が、路線バスが撤退してかなり時間が経ってしまったエリアになりますので、住民の皆様にとって路線バスというものになじみがない方が非常に多くなっている地域だと思います。2ヵ月という短い期間ですが、少しでも路線バスというものを知っていただいて、またデマンドタクシー等も走っていますので、公共交通自体に興味を持っていただければいいなと思っております。

(会長)

ありがとうございます。プロモーション大事だと思いますが、事務局で何か広報等されていますか。

(事務局)

広報に関しましては、市の広報誌、丹波市のホームページに掲載しておりますのと、防災無線で12月1日に市内全域での放送を予定しております。

それから資料としてお配りしておりますチラシを、新しく路線バスが新設される該当地域に全戸配布を予定しております、早い所では各世帯に届いているのではないかと思います。あとは、各施設や医療センターにもチラシの設置を予定させていただいております。そういったところで住民周知に努めさせていただきたいと思います。

(会長)

それと、実験ですから何らかのデータ分析とか検証が大事だと思いますが、その点について今のごところのお考えはいかがですか。

(事務局)

まず、社会実験ですので、乗車される方がどれくらいおられるのか非常に興味のあるところですが、この路線が将来も必要な路線かということ判断するにあたっては、やはり乗車人数とかを見ていきたいと思っております。

ただ、今回の社会実験というのは非常に短い期間、また曜日も限られた中でございますので、この数値のみをもってどうこうするというのはなかなか難しいところではございますけれども、市内の他の路線と比較をする中で、この路線の必要性というものを十分考えていって、交通会議で総合的に判断をいただきたいと思っております。

そして、もしも小学生の通学に使っていただけるのであれば、それはある一定の乗車密度が確保できるということになるかと思っておりますので、その点も含めて判断できるように路線バス運業者さんと相談させていただいて、データをとりたいと思っております。

(会長)

ありがとうございます。ひとつは通学手段として成り立つのか、もし可能だとすると、路線バスとして共存可能なのか、特にこの八日市から黒井にかけての路線にどのくらいの需要があるか、それからどういう人が利用されているのか、そういうところをしっかりと検証していただけたらいいかなと思います。

実は朝早く出て夕方近くなって帰るとなると、バスで行ってバスで帰るというのはあまり現実的じゃないと思います。ですから、例えばデマンドタクシーを活用しているのかとか、鉄道をどう利用しているのかとか、そういったところも含めて、しっかりと調べていただければありがたいかなと思います。

この調査は結構大変だと思うので、どこまでできるのか、できればバス事業者さんとしっかりと協力しながらしていただければと思います。

その他に何かございますか。

(質問・意見等なし)

それでは、この件については、市島地域の交通問題のひとつの材料になると思っておりますので、実験結果を見て意見を出しながら、しっかりと議論をしてやっていきたいと思っております。

次に協議事項としまして、丹波市地域公共交通計画についてです。前回までは経過策定の状況を伺っていましたが、今回は計画素案として出していただいております。委員の皆様には、それぞれのお立場で計画についてご意見を伺いたいと思っております。それを事務局で取りまとめいただき、今後は計画の原案を作っていきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

まずは計画素案について、前回会議と一部重複になりますが、目次で言いますと第1章から第3章まで事務局より説明をお願いします。

〔丹波市地域公共交通計画について説明（第1章～第3章）〕

資料：別添「丹波市地域公共交通計画素案」

（会長）

ありがとうございました。かなりボリュームが大きくなっていますが、1章から3章まで見ていって気づいたことや気がかりなことがあればお伺いしたいです。何かありますでしょうか。

また、本日は欠席の方が多のですが、事前に伺ったご意見はないのでしょうか。

（事務局）

欠席予定の委員の方には事前に意見を伺っておりますが、今のところは特にありませんでした。

（会長）

ありがとうございます。改めて全体を振り返りながら、何かあればお伺いするというかたちで進めたいと思います。

特に、前回と違ってアンケート結果が出て、計画の方向性が明確になってきたのではないかとと思うので、更なるご意見があればよろしくお願ひします。

まずは、「第1章 計画に係る基本事項」では、計画策定の主旨として、2019年の丹波医療センター、丹波市健康センターミルネの開院等に合わせて、石生駅、柏原駅を中心にバス路線の再編を行っていることや、2021年のICOCA対応改札機の導入等に取り組んでいることを文言に入れ込んでいます。

また丹波市としては、人口減少や高齢化が問題となっており、小中学校も統廃合されているといった現状にも触れています。

また計画の位置づけとしては、「丹波市総合計画」、「丹波市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、個別計画もいろいろありますし、丹波市まちづくりビジョンでは丹波市のまちづくりの方向性を示すとしています。このような位置づけの下で、関連計画との整合を図り、計画策定を進めていきますということです。

次に「第2章 地域の現況」では、確認事項ですが地勢や人口、人口分布や高齢化率を、GISなどを使って可視化していただいた資料です。主要施設も同じように分析していただいて、おおむね人口密度の高いところに市の施設や商業施設等が集積しているといったところです。続けて、観光の状況や観光施設の位置図、過疎化の状況についても述べています。丹波市では青垣および山南地域が過疎地域として指定されているとのこと。

それから「第3章 交通の現状と課題」では、各事業者の立場から記載の内容に間違いがないか確認いただければと思います。

鉄道の状況、乗降客数の推移、駅施設の整備状況ではバス乗り場の未整備箇所等が課題になるかと思ひます。

路線バスについては、特に強調されている点として、柏原駅、石生駅の鉄道との結節によるハブ機能について述べています。続いて乗車人員の推移について述べています。

高速バスについては、今回は重要な公共交通という位置づけで扱っていきます。

それから鴨庄ふれあいバスも公共交通空白地有償運送という形で公共交通機関として位置付けております。

またデマンド（予約）型乗合タクシーも載せております。これについても利用者数の推移は、居住地別でも傾向が出やすいので掲載しております。よく利用される目的地については、今回は代表的に利用される乗降場所を挙げております。

次に公共交通のカバー状況については、鉄道、路線バス、デマンドタクシーによって、丹波市全域が公共交通でカバーされているということを示しています。

ただし、バスや鉄道、デマンドタクシーの役割はきちんと記載して、全体最適という考え方で、それぞれの公共交通に役割がありますという所を述べています。

次にタクシーについては、ドア to ドアで幅広いニーズに対応している点、事業者の概要、利用者数の推移等を記載しています。

次に公共交通事業への行政支援状況については、2017年度以降は増加傾向で推移しています。

1人あたりの行政支援額については、路線バスにおいては利用客が増えているということもあって減少傾向にあるという事も述べています。

次に公共交通のドライバー不足の問題について述べています。

次に移動支援策の実施状況については、それぞれ担当するところの内容について確認いただければと思います。鉄道利用促進、通学支援、公共交通利用増進、高齢者の外出支援、通院支援、福祉送迎サービス、高齢者の免許返納支援等が行われているという事を抑えておいてください。

次にその他の輸送資源については、送迎バスとかスクールバス、有償運送などについて記載しています。

次に自動車交通については、運転免許保有者数や車の保有台数、また公共交通と関連する交通事故について取り上げています。丹波市の交通事故件数は減っていますが、高齢者の事故率は増えているということや、歩行中の事故のリスク増加も考えられるため、移動時の公共交通利用の促進が求められるということも述べています。

次に新たなモビリティサービスに関する国の動向について記載してあります。

次に各種調査結果から見た丹波市における移動状況や市民の意向については、パーソントリップ調査のデータがあります。それぞれの内訳をみると、赤色の移動量の多い線から旧町単位で人の移動が形成されていることは心に留めておいてください。

また旧町域内、内々の移動が多いという所もあるかと思いますが、ただこのデータはデマンドタクシーの運行前であることと、抽出調査であることから現在のすべての移動を反映したものではないという事は留意してください。

それから、居住地域の暮らしの満足度については、公共交通に対する満足度がとても低いことや、まちづくりにおいての公共交通へのニーズは高い、現状の公共交通の利便性は低いというようなことが挙げられています。一般の人にとっての位置づけというものも少し意識いただきたいと思います。そのような背景があって、交通計画を作るということです。

ここまでで何かご意見等ありますか。

(意見等なし)

(会長)

それでは次に、48ページからアンケート調査結果を掲載しております。これが今後イメージ付けをするに当たって重要なところになってきますので改めて確認していきます。

今回は2つの調査をしているということで、1つは公共交通を利用している方に、もう1つは広く市民に、というものです。

最初は公共交通利用者編ということで、回収数が少ないという残念な所もあるのですが、一応お聞きした人の半分以上の調査データであるということ意識しながら見ていただきたいと思います。

49ページでは回答状況について書いています。母集団としては鉄道やバス、デマンドなどに乗っている方となっています。

続いて利用状況についてですが、やはり鉄道利用者は鉄道のことを知っている一方で、バスやタクシーはあまり知らない、デマンドについては利用したことがないということで鉄道利用者は「鉄道ユーザー」としてあるということが言えます。しかし、路線バス利用者に聞くと鉄道も路線バスも知っているという傾向にあることから、鉄道・路線バスというのはある一つのグループ形成がされているというようなイメージがあると思います。

50ページのデマンドタクシー利用者については、全体的に「利用したことがない」の割合が下がるという傾向にあるので、デマンドタクシーを利用している人はデマンドタクシーのことを良く知っているだけではなく、比較的鉄道やバスやタクシーなどいろんな交通手段を使っているという意識で考えた方がよいかと思います。

また、背景を考えると、学生はまだデマンドタクシーを使わないですね。バスで通学している人はどちらかというとバスや鉄道という一つの思考があって、デマンドタクシーを利用している人がデマンドタクシーを主に利用しつつ、それに伴ってタクシーや鉄道を併用している人もいるという感じだと思います。このあたりは何となくイメージしやすい結果ですね。

51ページの公共交通に対する満足度については、行政の支援策は満足度が高いということで、

この結果はありがたいですね。ただ料金がちょっと高いとかそういう問題はあります。公共交通については運行頻度や運行本数については不満度が高いものがありますが、それでも他市町の事例等と比較すると低いと思います。地域別の満足度については、地域で違いが出ていますので、この辺りは委員の皆様も気づきがあれば教えてもらいたいと思います。地域の特色については私もなかなか理解できないところがありますのでよろしくをお願いします。

次に公共交通が利用できない場合の代替手段については、代替交通手段としてデマンドタクシーをすぐ利用してもらえるかという点もそうとも限らなくて、例えば、誰かに送迎してもらおうとか、鉄道駅まで自分で車を運転するとか、そういう思考・考えの傾向にあるというところから、地域別に見ると比較的違いがあるという傾向です。

次に新型コロナウイルス感染症の影響については、デマンドタクシーにおいては、あまり変化のない傾向にあり、鉄道やバスについては休校や在宅ワークの影響があると考えられ、そういう影響を受けてのものだと思います。また地域によって違いがあります。

それから移動頻度についても変化があった点や、デマンドタクシーの利用状況などにも触れています。

次に市民アンケート調査結果については、回答者のほとんどが、おそらく車を利用しているというイメージで見ていただければと思います。

実際に62ページの交通手段をみると車利用者が多いです。

公共交通を利用しない理由としては「目的地に行く公共交通機関がない」とか「移動に時間がかかる」とか、「時間帯がよくない」とか、「荷物が多い」等があります。

それから移動にかかわる問題についても、そんなに多くはないのでこれも丹波市の傾向と思われる。

続いて公共交通に対する満足度については、市民としては公共交通に対して満足度は良くないとなっています。

また車移動制約者が約2割おられます。70ページの目的別の代表交通手段では、医療センターもあるので通院を見てみると、移動手段としてはタクシーが多く、また、買物では自転車も比較的多いということです。

ここまでで大体のイメージが仕上がってきました。そして、71ページ72ページで、現況のとりまとめ、公共交通を取り巻く現況と課題ということでまとめてあります。

人口の動態としては、人口減少と過疎化の進行等に触れています。

市内における移動の状態では、通過型交通ではないかという点や、通学等での公共交通利用の習慣化とか、日常移動においてデマンドタクシーがよく使われているという点を挙げています。

公共交通の利用状況では、JR加古川線の問題や公共交通に対する低い満足度、過度な自家用車の利用等に触れています。

行政の取り組みとしては学校の統廃合の通学支援や多様な移動支援策等について述べています。

それから社会の情勢も実は無視できなくて「新型コロナウイルス感染症」とか「運転手不足」「Ma a S」などがあります。それらについて丹波市が抱える課題をまとめていただきました。

ここまでは前回会議でもお伝えしていた内容に修正とアンケート結果を加えたものとなりますが、このような形でよいかご意見等お聞きしたいと思います。いかがでしょうか。

(意見等なし)

それでは続きまして、第4章から第5章の説明を事務局よりお願いします。

[丹波市地域公共交通計画について説明 (第4章～第5章)]

資料：別添「丹波市地域公共交通計画素案」

(会長)

ありがとうございます。まず、この時点で皆様から何かあればお伺いします。

(意見等なし)

(会長)

それではこちらも全体を振り返りながら、最後にもう一度皆様からご意見等をいただいて、これでいいのかどうかのお話をしていきたいと思います。

まず、前の第3章までの話で、移動とかモビリティといった公共交通手段を確保や、利用者数を上げることについては、一人一人に合わせたいろんな移動手段があるという中で、基幹交通と生活交通という風に分けられるというイメージですね。

またお住まいの地域において、おそらくいろいろな交通問題があるでしょうからそれを考えなければいけないですし、また高齢の人や学生、自家用車に乗れなくなっている人とか、そういう方たちに公共交通が必要であり、その点も考えていかなければいけないというところはわかりいただいたと思います。

そういうことを前提に話を進めていくと、一つは上位計画の丹波市総合計画があつて、公共交通利用についての意識を変えていきたいと思いますということが書いてありますので、交通計画においてもそれについて書かなければいけないということです。

それから丹波市都市計画マスタープランでは、石生駅や黒井駅、それからいくつか地域が出てきましたが、例えば過疎地ということも考えなければいけない。それからJRに沿って展開する市街地については、中心部の中心拠点として考えなければいけない。例えば、バス路線や鉄道網、交通網も考えなければいけないということですね。

それから丹波市高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画というものもあつて、地域包括ケアとか自立支援とかそういうところが大事ですよということですね。

また第2次丹波市環境基本計画は、公共交通も含めて考えていくという話もしています。

それから丹波市過疎地域持続的発展計画の中では、ICT、デマンド交通について詳しく書いてあります。

それから丹波市まちづくりビジョン、これが一番よく聞く計画になると思いますが、その中で公共交通への利用転換、生活交通・基幹交通の役割分担、移動支援サービスの考え方、都市機能がある地域と生活機能がある地域を公共交通で結ぶという、そういう連携をまちづくりとして考えていくというようなことが書かれています。

これを踏まえつつ、先ほどのアンケート調査を受けての地域公共交通計画を策定する、この意識で臨んでいただければいいと思います。

そこで基本理念として『公共交通でひとまちもつながり続ける「たんば」』ということで打ち出しております。確かにいろんな計画で繋がる話が出ていますから、こういうものが出てきたのかなという所です。

それから計画目標についても、三つの軸として考えています。

一つは基幹交通と生活交通の話があり、全体最適を考えて連携しながら、持続可能な公共交通として考えていきます。

次に誰もが使いやすい公共交通利用環境を構築します。これはアンケート等でも様々な意見が出てきており、それを解消するようなことを考えています。

それから共に支える公共交通ということ、みんなで利用しやすい公共交通サービスを考えていくということです。「サービス」がポイントで要は公共交通に「箱」だけでなく、それを支えていく周辺も含めてみんなで考えていきたいと思いますということをここでは書いています。ですから何かご意見があれば、ぜひおっしゃってください。

あとは84ページからの記述がなぜこうなのかというと、国土交通省から必ず記載をお願いするというので、公共交通の改善目標値という設定をしています。基本的には、輸送人員の改善をしていく、公共交通の利便性を上げると利用者も増えるだろうという想定です。

それから収支差は少しながら減らします。ただサービスを上げる、利便性を高めることにはお金がかかりますから、その辺も含めて大体これぐらいのものになるだろうということを示唆しています。

また、1人当たりの公的資金の投入額を減らします。これはかなりチャレンジングです。リバウンドがあるので、どうしても高くなりますが、この約300円/日減少させていただきますから、かなり利用してもらわないといけないけれど、一応目標値としてはこういう策定をしています。

それから公共交通ネットワークは、基幹交通および生活交通という考え方で、ニーズに応じて状況・問題を考えていくためにそれぞれ役割分担がありますというかたちです。

最後に施策体系として3つの計画目標があり、それぞれに施策の方向性とそれについての事業が今後出てきます。

説明としてはこのような感じになりますが、何かご意見等ありますでしょうか。特に事業者の方々に関連することが多いですね。

(副会長)

個々にどうこうというのは今ひとつわかりにくいのですが、現在第3期の総合計画の策定中です。その時に基本的に住民が作る基本計画、総合計画でいきたいと思いますという方向性は、策定の方針として決まりました。この地域公共交通計画もやはり住民の意見をしっかり盛り込んで、将来を考えていかなければいけないと思います。当然住民アンケート等で間接的な住民の意見は聞かれています、直接意見を聞いていただきたいと思います。地域全部はこれからこの計画をスタートさせようという時には大変だとは思いますが、私達自治会長会もありますし、色々な地域組織の代表から意見を聞いておきたいなと思います。しかし期間がそんなにありませんので、どのような方式がいいかと思案をしているところです。

また総合計画とこの地域公共交通計画の策定する順番に違和感があると思います。総合計画は2022年度現在第3期計画の策定途中で、都市計画マスタープランが2021年度に策定されたということで、上位・関連計画の方針・施策を無視することはできません。しかし一般的にこの総合計画の中の公共交通に関する施策というのは、逆にこの地域公共交通計画を参考にされて作られるというように思いますので、その点をしっかり認識して策定にあたっていただきたいと思います。

また福祉計画についても取り入れていただいています、地域福祉支援計画というのが福祉計画における最上位計画であるので、そちらにも触れておくべきではと思います。それはまた検討いただければと思います。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。まず市民に対しての説明でございますが、ぜひ機会を得て自治会長会場で説明し、パブリックコメントの実施と合わせてご意見いただく機会を設けられないかということで検討させていただきたいと思います。

次に総合計画との公共交通施策の兼ね合いということでございますが、交通計画については法定協議会によって作成される計画ではありますが、丹波市の総合計画をはじめとする関連計画内の施策とも調整をさせていただきたいと思います。

また地域福祉支援計画の件、確かにその通りだと思います。今のところ関連計画に掲載してはいないのですが、関連事項を記載する方向で考えていきたいです。

(会長)

副会長がおっしゃった住民の意見をしっかり取り入れながら協働していくアプローチが大事だと思います。「共に支える公共交通」と記載しているのも、もう少し住民意見の集約・住民との協働の側面を強化してはいかかかというところです。

実際にデマンドタクシーでは様々な表彰制度なども実施しているという話ですから、公共交通を利用している人の意見をどうやって取り入れていくかが鍵であり、もう少し内容の強化をしたいというところは確かに私もそう思います。他に何かあればお願いします。

(オブザーバー)

ここまでお聞きして感じたところを申し上げたいと思います。計画目標の設定として数値目標を挙げられておりますが、本当にこの地域公共交通計画の施策でこれだけの利用が増えるのかという懸念を抱きました。

『公共交通がなくなるとは困る』『なくならないように公共交通への意識を変えてみよう』という意識は本当に大切なことだと思います。やはり市民の方にも、ノーマイカーデーのような事業に取り組んで市役所の職員から公共交通の利用を推進していくなど、丹波市の抱える課題や取り組んでいる施策・事業の「見える化」をして、『公共交通をなくさないためにどういったことをしていかなければならないのか』ということが市民にもっと伝わるような、具体的な施策や取り組

みを地域公共交通計画に入れていただけたらと思います。

(会長)

ありがとうございます。実はこの地域公共交通計画（素案）には続きがありまして、本資料の後に事業案が出てくる章構成となっています。ですから、今おっしゃっていただいた具体的な施策・事業についても記載されると思いますが、その点を含めて事務局から何かコメントはありますか。

(事務局)

まず数値目標の件についてご指摘ありがとうございます。確かに今回算定している計画の数値目標は非常に高いものとなっております。ただ、交通機関別に利用者数を見ますと、コロナ禍にあって、特に鉄道については大変厳しい状態で減少している傾向にあります。一方で丹波市内の公共交通機関全体の状況を見ますと、路線バスでは一部乗客数が増えていることもありまして、おおむね横ばい傾向を維持しています。したがって、個別の公共交通機関でみると難しい目標ですけども、丹波市の公共交通全体として目指していくという観点では、決して無理な目標ではないと考えております。高みを目指してということで利用者目標を設定させていただき、それによって公共交通収支は改善していくわけですが、利用者の利便性を維持・向上するための行政投資額はできるだけ今の水準を維持することで、より丹波市の地域公共交通を良くしていきたいと考えておりますので、そのような考えのもとで具体的な施策・事業に取り組んでいきたいと思っております。

また今おっしゃっていただいた市民への啓発というのは非常に大事な観点ですので、これから具体的な事業・施策を練って記載していくわけですが、その中にはノーマイカーデーの浸透などについてもぜひ検討して地域公共交通計画に記載したいと思っております。

(会長)

よろしく申し上げます。私も全体を通じて気づいたことが2つあって、1つは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」のもとで本協議会ができているにもかかわらず、この資料を見ると一言も記載がない点です。本来、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」があって、その中で公共交通を活性化していくという話があるので、地域公共交通計画の中で説明があってもおかしくないはずですが。

それからもう1つが本協議会の下で福祉交通部会が活動している点についてあまり記載がないという点です。丹波市地域公共交通活性化協議会の部会として成立していますから考慮する必要があるはずですので、その2点について事務局から何かありますか。

(事務局)

まず「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」と地域公共交通計画の関係でございます。1ページの計画策定の趣旨の本文中に少し記載がある他、2ページの図1.2.1 計画の位置づけの中に根拠法律というところで記載されていますが、ご指摘の通り非常に表現が弱いような気がします。

したがって記載の方法につきまして、また会長やコンサルタントと相談をさせていただいて、よりわかりやすいようにできたらと思います。

それから福祉部会についてですが、確かに福祉の面に関する記載はあまりないというのが現実でありますので、これから修正をしていく中で福祉部会の活動も含めて施策・事業にできるだけ盛り込んでいけるように記載方法を考えていきたいと思っております。

(会長)

ありがとうございます。つまるところ地域公共交通計画の策定を、なぜ地域公共交通活性化協議会が考えてきたのかという根拠めいたものを記載していないと、第三者から疑問・指摘が出てくる可能性があるというのが気がかりなので、指摘させていただきました。

他にご意見ありますでしょうか。

(委員)

計画の全体を通して確認させていただいて、72 ページで「丹波市の交通が抱える課題」を記載されていると思います。その後 82 ページで基本理念の設定、83 ページで計画目標の設定となっていますが、結局どの課題がどの目標に結びついているのか、はっきりしない記載方法なのでいかなものかと思った次第です。

また、現在運輸業界ではバス・タクシーなどの旅客運送や物流・流通も含めて、ドライバー不足という非常に深刻な問題を抱えています。加えて今後厚生労働省の方針で労働時間の規制などが進むことでさらに悪化していくと考えられています。今後運輸業界での働き方が非常に難しくなり、ドライバーが全く増えていかない状況で、公共交通の増便はデマンドタクシー、路線バスも含めてできなくなっております。事業・施策についてはその点も自治体の方で考慮していただけると事業者として非常にありがたいと思っております。よろしく願いいたします。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。72 ページの「交通に関する現況と課題」の図を中心に、わかりづらい表現については記載方法の検討をさせていただきたいです。

また今ご指摘いただいたドライバー不足というのは全国的な課題でございますから、これから策定していきます施策・事業の中にドライバー不足の対策に関することを書き入れていけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

(委員)

地域公共交通計画の素案ということですが、公共交通の基本計画として設定した事業について、各年度重点的に取り組む事業について丹波市に予算請求していくという方式で進めるのですか。

また来年度以降の地域公共交通活性化協議会では、どの事業を優先して取り組むかといった方向性が示されるのですか。

(事務局)

今回の地域公共交通計画については、今後 5 年間に達成すべきことを記載するような構成になっております。例えば 93 ページの「施策体系」に記載例のある事業というように、こういった施策を打ってこうということ記載をします。一方で施策についての詳細・実施計画というのはこの地域公共交通計画ではなく、その年度の予算会議などの中で検討していきたいと思っております。地域公共交通計画に掲げる施策・事業、例えば「1-1-1 基幹交通の確保・維持」という施策に向けて、細かな事業として具体的にどのようなことをしていくかというのは、その年度の予算も加味しながら、この地域公共交通計画に沿って行うことができるかについて地域公共交通活性化協議会で検討していただいて、事業を実施していければと思っております。今回の地域公共交通計画については、『今後 5 年間で丹波市の地域公共交通が目指すべき姿である』とご理解いただけたらと考えています。

(委員)

兵庫陸運部です。丹波市の方からもよくご相談をさせていただいており、よく地域公共交通計画を考えていただいていると思います。

地域公共交通に対する国庫補助金をいただく上で地域公共交通計画と連動しないといけないということで、記載が必要な要項についても記載していただいております。地域公共交通計画の内容について、一度策定するとなかなか変えることが難しくなると思いますので、既に国庫補助金申請をしているところは毎年補助をしていくという形になるのかと思うのですが、アンケート調査の結果などを踏まえて丹波市の地域公共交通には本当に何が必要なのか、市民の方がどういうことを求めているのかという点をよく検討していただいて、『公共交通を利用していただかないとタクシーやバスがなくなってしまう』ということをよく市民に理解していただいて、必要な施策を市・交通事業者の皆様と一緒に考えていくというようにお願いします。

(会長)

ありがとうございます。公共交通に対して必要なもの、求められるものが事業の中に落とし込

んでいけるものにしてほしいという話かと思えます。

また地域公共交通計画で記載した事業を5年間の間でどのようにやるのか、いつやるのか、どれを重点的にするのか、そういう取り組みの濃淡をつける必要があると思えます。

本資料の続きでは、その取り組みの濃淡や順番、事業の期間などが出てくるというように期待しております。

それから確かに72ページ「交通に関する現況と課題」から83ページの「計画目標」にかけて、なぜあのようなつながりになるかわかりにくいので、もう一つ何か記載が欲しいですね。

72ページの「交通に関する現況と課題」の図の中で、例えば赤い線はなにか、黄色い線はなにかというイメージの下で作っていると思うので、それを丁寧に説明していただいた方が計画目標につながりやすいかと思えます。

特に今後パブリックコメントを実施する上では、例えばわかりにくい記載について都度説明をするというような話ではなくなってきました。第三者が見てもわかりやすいという書き方が求められると思うので、今のご意見は大事だと思います。ですから、分かりやすい書き方、見せ方についてまた改良をお願いします。

またドライバー不足については社会的な問題で、労働条件・働き方規制の話、それからIT技術の利活用・DXの話、それから人口維持の話等も市民みんなに関わる社会問題です。

一方でそれは市民や交通事業者、行政など各主体がやるべきことをやっておかなければいけないという側面もあると思えます。この公共交通活性化協議会の中でもタクシーのドライバーの仕事の大変さや給料の問題を確認していますが、そのような協議会として取り組めるところも本来だと検討しなければならないところだと思います。

とはいえ地域公共交通計画に記載する事業として個々の事業者の具体的な取り組みを落とし込むのは少し難しいかもしれませんが、丹波市の公共交通が抱える課題としては記載してあるべきだと思います。

課題というのは計画の中に必ず盛り込んでおく必要があります。ですから先に丹波市の公共交通が抱える課題としてドライバー不足を記載する、今後地域公共交通活性化協議会でも検討を進めますというように地域公共交通計画を上手に利用することが大事だと思いますね。そのためにも丹波市の公共交通が抱える課題はしっかり整理していきましょう。

様々なご意見も出てきましたが、そのほかいかがでしょうか。

(委員)

事務局という立場と委員という立場で2つ兼任しておりますので、まず事務局として1点お答えさせていただきたいと思えます。

まず副会長からご指摘がございました総合計画との策定期期の違和感というところがございます。総合計画については10年の計画期間、基本構想の中で、前期5年・後期5年それぞれの期間で基本計画を設定しており、これが一つの総合計画となっております。その計画期間に先ほどおっしゃったような、地域福祉計画などの各種個々の計画が入ってくるわけです。一方でそれぞれの個別計画は、全てが総合計画の下で、総合計画の理念を踏まえた形で策定されるというものでございます。もし地域公共交通計画の見直し時期と、総合計画との相違があった場合は、総合計画の前期5年・後期5年と基本計画の計画期間設定がございますので、地域公共交通計画の内容が変わればその時々総合計画の施策・事業も見直すなどによって、計画の整合性というのは図れると思っております。

その中で特に次の第3次総合計画では、『多くの市民の意見を聞く』というテーマで取り組んでおりますので、この地域公共交通計画もしっかりと市民の皆様方の声を聞いていきたいと思っております。今回そういった意図で、これまでの郵送によるアンケート調査に加えまして、WEBアンケート調査を実施させていただいております。実施期間も短く、回答率も低いですが、一定程度市民の意見を募ることができたと理解しております。

本日、地域公共交通活性化協議会で委員の皆様からいただいたご意見も含めまして、できる限り多くの市民の声を聞いていきたいと思っております。

その中で今後目指すべき公共交通体系がどのようなものかという事もまとめていきたいと考えております。

それからもう1点は、この計画が今後の丹波市の予算の中に、どのように事業・施策として盛

り込まれるかという点でございます。

この『都市計画』と『予算の要求』というのは、似ているところもあるのですが若干違うところがございまして。どうしても予算は財政上の限界があるという点で、優先順位をつけて取り組む必要がありますので、丹波市の年度総額予算の中から実施する施策というものがどうしても絞り込まれるというものでございまして。

一方でこの地域公共交通計画に記載することによって、予算要求の根拠となるという点で非常に重要なものですので、実施可能な事業と、今後やっていかなければならない施策、そういった記載をこの地域公共交通計画にはしっかり盛り込んでいく必要があると考えております。

ここまでは事務局としてのお答えとさせていただきたいと思っております。

次に、委員として意見を述べさせていただきたいと思っております。

まず1点目はこの地域公共交通計画ですけれども、皆様読んでいただいて、よく言えば読み応えある計画かなと最初は思われたと思いますが、今皆様のご意見をお聞きすると、やはり読み応えがあるというよりも流れが悪くまとめ方が悪いということが率直なご意見ではないかなと思っております。

なぜかというところで私なりの意見でございますが、まず内容に非常に偏ったところがあり、計画全般に丹波市と公共交通の基礎情報などが詰め込まれた感覚があります。同じ言葉や表現の重複もありますので、その点は今後コンサルタントも含めて内容の磨き上げが必要かと思っております。

それから2点目としまして、丹波市の都市計画の分析・評価・検証について色々な施策は書いてありますが、その検証の範囲は非常に狭いと感じております。この点もしっかりと検証してもらえればと思います。

またアンケート調査による市民ニーズ、あるいは公共交通に対する意識の分析というところで、この観点では、当然市の評価・考え方と、市民の評価・考え方には乖離する部分もあろうかと思っておりますので、きちんと押さえておく必要があると思っております。

次に3点目に今後の施策について、72 ページ以降に続く具体的な施策・事業のところで、この地域公共交通計画に影響を与える要素・キーワードについて詳しく検討させていただきたいと思っております。

ご意見いただいている中で、まず1つは『まちづくりビジョン』という丹波市独自の都市計画で、いわゆる20年後30年後のまちの姿を描いたビジョンです。これはこの地域公共交通計画のどの位置に位置付けていくのかという点を会長にもお伺いしたいので、この協議会の後、説明・相談させていただきたいと思っております。

それから「人口減少」という点は、非常にこれからの公共交通利用に対しても大きな影響があると思っております。この資料の中には新型コロナウイルス感染症という言葉がよく出てきますが、やはり新型コロナウイルス感染症以上に、人口減少が公共交通利用者減少の一番大きな要因ではないかと考えています。

そして人口減少を解決するためには必ず「デジタル化、DXの導入」が求められていると思っております。先ほどのドライバー不足の問題もそうですが、地域公共交通が抱える課題や社会問題をデジタルで解決していく、また、新しいモビリティというものも導入していく必要があるのではないかと考えております。

また「公共交通利用の習慣化」といった考え方が非常に重要でありまして、小学校が統廃合するということは悲しい話ですが、それによって子どもたちが公共交通に特に違和感なく乗ってくれる、といったことで公共交通を守る一つの大きなものはないかなと思っております。

次に『まちづくりビジョン』を含めての大きな流れは、丹波医療センターが開院することによって、そこに路線バスが行き交うという新しい交通結節点ができたとのことです。これまでは特急が停車するJR柏原駅が市の公共交通の起点となっていました、やはり「新しい交通結節点」ができたとする点で要素としては大事なかなと思っております。

次にこの資料には出てきませんが、やはり持続可能というところでは「SDGs」、この言葉を抜きにしてはなかなか次の都市計画は語れないと思っておりますので、ぜひコンサルタントの方々にはその観点も含めた、施策の充実、提案をお願いしたいと思っております。

最後にこの地域公共交通計画の位置づけのところで気になったのが、79 ページに「将来構想」ということでまちづくりビジョンのことが記載してありますが、先ほど申し上げたように、丹波

市の場合はこの地域公共交通計画の上位計画として、総合計画とか都市計画マスタープランがある一方で、どちらかというところこの地域公共交通計画の中で非常に大事な要素というのは、この『まちづくりビジョン』の「公共交通と道路網のあり方」という方向性の方が、都市計画マスタープランの「土地利用の方針図」よりも重要ではないかという気がします。

その点について、地域公共交通計画と上位・関連計画の関係性・整合性という観点ではどのように取り扱ったらいいのかということ、会長にご意見いただけたら大変ありがたいです。よろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。『まちづくりビジョン』は横串で色々な都市計画と関わっています。

また非常に苦勞して策定した経緯がありますので、内容をあまり触れていないということには策定に関わった身としても寂しさがあります。公共交通についても『まちづくりビジョン』の中で大事だと謳っている部分があるので、確かに大事に記載していただいた方がいいという考え方があります。

その反面、様々な都市計画の成り立ちや考え方で地域公共交通計画に入れ込んでいくと、考えるべき内容が不明瞭になるという観点もあるので、どのように整理していくべきかという懸念もあります。なるべく冗長にならずに、もう少し詳細な記載は減らしていくような考え方で、上位・関連計画との関係性をしっかり整理していくことが大事です。その中で『まちづくりビジョン』で謳われている公共交通像というものは丹波の公共交通とマッチした形であるというところを書いておけば、『まちづくりビジョン』を軸にして丹波市の設定する公共交通のあり方と各都市計画の関連性の整理の話が成り立つと思いますので、記載について再考が必要ですね。

それから確かに分量が多く読んでいて長いので、もう少し減らした方がいいというご意見についても考えていきたいと思います。

そして一番心に響いたのが、スクールバス利活用の問題ですが、子どもたちに対して、公共交通の有する公共性を勉強してもらい、公共交通が大事だと知ってもらうことは確かに大事ですね。だからスクールバスの導入で遠距離通学の問題を簡単に片付けていいのかという観点があります。今の丹波市に住む自分たちの権利、権益が及ぶ範囲の考えではスクールバスの導入策でも問題の解決はみられるけれども、やはりこれから子どもたちにどのように丹波市で育ててもらえるのか、そういう将来のことまで考えるべきであると思います。確かに考えてみれば重要だと思うところがあったので、そういった点から何か論点を整理していただくのがいいと思います。

この考え方も突き詰めていく中で書いておくのがいいと思います。やはり『公共交通は大事だ』という話をまず論点の最初に持ってきて、という考え方もいいように思いますので、また事務局やコンサルタントで打ち合わせをして議論を深めていただきましょう。よろしくお願いします。

地域公共交通計画の内容に大きな動きがあったと思いますが、その他いかがですか。

鴨庄ふれあいバスのことについても資料に書いていますけれども何かお気づきのことがありましたか。

(委員)

NPO鴨庄です。鴨庄地区は公共交通空白地有償運送として鴨庄ふれあいバスの運行をしております、実際高齢者の買い物には大変好評をいただいております。

もう1つ、まちづくりという論点の中で、過疎地域に対する公共交通のあり方ということが今後の地域対策をどのように取り組んでいくかということにも繋がってくると思います。

ですので、今スクールバスなどについても論議されていますが、例えば私が住んでいるところでも公共交通は運行していませんので、人口減少とどちらを優先して考えるかということが問題になってきます。

『住みよいまち、帰ってこようと思うまち』として居住環境の整備・移住定住の推進を丹波市の方針として打ち出すのであれば、人口減少はどのように止めるかということは二の次になると思います。

それから、学校がまた一つ来年度閉校となりますが、丹波市としては、学校跡地を売却することとも考えると思います。しかしその土地を利用して人口を増やす施策を打ち出してほしいと私は思います。

そのためには市・行政として、学校の跡地等を利活用して企業誘致するなど、人口増進施策も地域としては考えていただきたいと思っています。

そういった地域施策と公共交通の利活用についての方針など、将来的なもので結構ですので地域公共交通計画の中で発表していただきたいと思っています。

(会長)

ありがとうございます。まさに現場からのご意見ということで、ありがたいことをおっしゃっていただいたのは、将来的に検討する地域施策と公共交通の利活用についての方針などを地域公共交通計画に盛り込んでくれないかと、そこは大きな課題ですので、例えば地域公共交通計画の中でどのように位置づけるのか、また過疎地対策としても大きな予算が必要ですから、何に取り組んでいくのかという議論が必ず発生します。

また、まちづくりや過疎化対策、地域施策など、逆にそういう観点こそ公共交通と連動して考えなくてはならない話で、おっしゃる通りかと思います。

実際「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に関する議論の初期では、立地適正化法に基づいてまちづくりと公共交通をより連携させていきたいと思いますという話があったので、本日、お話のあった地域施策と公共交通の連動に関する方針は『まちづくりビジョン』と一体化して取り組んでいってはどうかというところで進めていきたいと思いますか。

予定時間も近づいてきましたので、皆様のご意見をよろしくお願いします。

(委員)

1点だけお願いします。83 ページの計画目標2で、「誰でも使えるわかりやすく利便性の高い公共交通」と設定されていますが、その事業案として交通結節点での乗り換え機能の強化云々と記載されています。この表現はどうしても公共交通を乗り継いで利用できる健常者の人を対象にした書き方に見えてしまうので、もう少し多様性のある書き方に変えてもらいたいと思います。

(会長)

これは一般的に言われるラストワンマイル問題といって、自宅や目的地から駅やバス停まで大体1キロの距離があって、そのアクセスはどうすべきかという問題となっています。そこで各地でシェアサイクルとか色々な取り組みを試行錯誤している観点があって、この資料の記載では簡単すぎてしまうというご意見だと思います。この点も何かしら盛り込めるような形で具体的な事業化をしていきたいですね。

ここまでで挙げられた課題がすごく多いと思います。一方で検討すべき課題を整理するのも交通計画の一つの大事なところだと思うので、丹波市の公共交通が抱える課題、公共交通によって取り組むべき課題の整理についてももう少し強化していきましょう。

それでは、交通計画素案については今回挙げられた課題やご意見を整理し、また、アンケート集計結果を元に、計画の原案を作成するというところでよろしいでしょうか。

(異議なし)

【丹波市地域公共交通計画について、素案をベースに、今回挙げられた課題や意見を整理し、また、アンケート集計結果を元に、計画の原案を作成することについて承認を得た。】

(会長)

ありがとうございます。今後地域公共交通計画の内容が大きく変わるとしますので、今後もう少しスケジュールを確認してこの計画素案がどうなっていくのか期待しながら、次の地域公共交通活性化協議会はいつ頃実施かという話もしていきたいと思っています。

それでは、別紙で用意していただいているようなので、事務局より今後のスケジュールについて説明をお願いします。

[丹波市地域公共交通計画策定今後のスケジュール(予定)について説明]

(別添資料)

(事務局)

説明の途中ですが、その他の次回開催日について、第4回地域公共交通活性化協議会の日程を本日委員の皆様にお集まりいただいている中で決めさせていただきたいと思っております。

ご多忙の中大変申し訳ないのですが、計画策定にあたってご報告させていただく中で、どうしてもご意見を頂戴する機会をいただきたいと思いますと思っております。

勝手ながら、日程の方をこの場で決めさせていただきたいのですが、皆様のご都合等伺いたいと思っておりますけれども、1月19日を候補として提案させていただいておりますが、ご都合はいかがでしょうか。

(不都合者なし)

(事務局)

年明けの非常にご多忙の中で大変申し訳ございません。詳細につきましては追ってご連絡させていただきましても第4回活性化協議会は1月19日とさせていただきたいと思います。

ここでは本日頂いたご意見等を踏まえまして、地域公共交通計画の原案に繋がるような形のもののお示しできたらと思っております。

(会長)

路線バスの社会実験について、実験結果が出てくると思いますが、それはどれぐらいかかりますか。第5回地域公共交通活性化協議会ぐらいで報告いただけますか。

(事務局)

社会実験が1月31日までですので、第4回活性化協議会はまだ社会実験の途中ということで難しいですが、第5回活性化協議会に向けて何かしら数値的な報告ができればと思っております。

(会長)

社会実験の経過報告ですね。来年は計画策定が忙しいから、また来年度それをもとに考えましようということよろしいですかね。

それでは、議題が終了いたしましたので、最後は副会長からご挨拶いただいて終了したいと思います。

(副会長)

失礼します。本日は、第3回目の活性化協議会に皆さんお忙しい中、お集まりをいただきましてありがとうございます。

今後の計画策定につきまして、時間的な余裕がないということで、1月に第4回、その後第5回を含めての会議となりますけれども、よろしく願いをしたいと思っております。

都市計画マスタープラン策定時の説明については、全部コンサルタントの方がされたということで非常に残念に思っておりましたので、この計画につきましては、職員の皆さんがきちんと説明をしていただいて、非常に満足しております。

事務局の皆様には大変ご苦勞をかけますし、またコンサルタントの皆さんにもサポートの方よろしく願いいたしまして、閉会の挨拶とさせていただきます。

本日はご苦勞様でございました。

※会議中資料の「丹波市公共交通計画」のページ場所は、完成版とは一致していない場合があります。