

令和4年度 第4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5年1月19日(木) 午後2時00分 開会

2 開催場所 ハートフルかすが 大会議室

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
水田節男	委員	蘆田長門	委員
小松忠重	委員	谷和義	委員
田橋一	委員[代理出席]	畑敏幸	委員
石田光	委員	井上栄純	委員
田淵弘樹	委員	木寺章	委員
吉見和幸	委員	長田貴	委員
和田綱木	委員	清水徳幸	委員

委員18名出席

(オブザーバー)

奥藤秀樹(兵庫県交通政策課副課長)
大木玲子(丹波市商工会参事)

4 欠席者

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 路線バスの利用状況について
- ② 山南地域バス路線の一部変更について
- ③ 市町振興支援交付金申請に係るデマンドタクシー運行基準の策定について
- ④ 丹波市地域公共交通計画について
- ⑤ その他

4) 閉 会

(事務局)

只今から、令和4年度第4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。

委員の皆様には、年始で大変お忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。

まず、資料の確認をさせていただきたいと思います。

〔事務局より配布資料の確認〕

〈事前配布資料〉資料1～3、丹波市地域公共交通計画（原案）

〈当日配布資料〉

本日は令和4年度第4回の丹波市地域公共交通活性化協議会の開催ですが、委員が交代された団体がありましたので、新しくお世話になる委員の方につきましては、改めて委嘱をさせていただいております。新しく委員になる方をご紹介します。

〔委員変更に伴う新委員の紹介〕

以降の進行につきましては会長様にお願いいたします。

(会長)

皆さんこんにちは、本日はよろしくお願いたします。

近日中に寒波が来るということをニュース等で拝見しており、大雪になることも想定されますので、運行する際は十分気を付けて安全に運行いただきますようお願いいたします。

本日の議題につきましては、今年度最大の目標である、公共交通計画策定についての中心に、議論をしていきたいと思ひます。

それでは本日の議事について、まず路線バスの利用状況について事務局からご説明をお願いいたします。

〔①路線バスの利用状況について説明〕

(資料1)

(会長)

ありがとうございました。やはり通学を確保することはかなり重要であると思ひます。また、新たな利用者の掘り起こしが上手くいったのではないかと思ひます。

それから、丹波医療センターへの移動手段の社会実験について、現在のところ利用者数はかなり低調であると聞いておりますが、これにつきましては実験終了後、振り返りをさせていただきたいと思ひます。

路線バスの利用状況や社会実験について、バス事業者さんから何かありますでしょうか。

(委員)

丹波市におきましては、令和元年7月に丹波市内全域の路線を再編させていただきました。同じタイミングで路線バスの利用者数も減少しておりましたので、市民の方には、なかなか路線バスに馴染んでいただけなかった部分もあったと思ひます。また令和元年度末頃から新型コロナウイルス感染症が感染拡大を始め、資料のとおり令和2年度の路線バスの利用者数も減少しました。

その間に丹波市には学生輸送に目をつけていただき、高校生の利用発掘をしていただき、かなり高校生のバス利用が増え、特に青垣線での高校生の利用が増進しています。実際バスを利用させていただいて、ようやく「誰も乗っていない状態でバスが走っている」と言われなくなってきたのではないかと思ひます。

(委員)

市島方面につきましては、社会実験の際には空白地帯が埋まっていたので、社会実験が終わるということで正直残念な気持ちがあります。社会実験の際に市島地域をバスが走っていても、まだ周知できていない、認知されていないため乗車人数について心配していましたが、毎日2、3人は乗られているので安心していきます。また途中の情報までで新しい発見ができました。次回につなげていきたいと思っております。

(会長)

ありがとうございました。今の気持ちがすごく大事だと思います。振り返りの際は、ただ資料の数字を見るだけではなく、質としてどれくらいのものでできたかという反省をしていかなければいけないのではないかと思います。以上の報告で何かご質問等ありますか。

(質問等なし)

(会長)

次に山南地域のバス路線の一部変更についてです。今年4月から山南地域の2つの中学校が統合し、新中学校として開校します。それに伴い遠距離通学となる生徒が路線バスを使用するの通学となるため、現行のバス路線やバス停が一部変更となります。当協議会においても昨年度から報告いただいていたのですが、事務局より現段階の説明をお願いします。

〔②山南地域バス路線一部変更について説明〕

(資料2)

(会長)

ありがとうございました。協議項目が2点あります。まず1点目が、バス路線の一部変更についてです。新設したバス停を通るということで考えております。これにつきまして、委員さんそれぞれのお立場からどのようにお考えでしょうか。

(委員)

新設バス停の草部について、関係部内で協議し、道幅が狭いところを大きなバスが通るということで現場確認に行き何回か確認したうえで、了承はしますが今後については道幅がもう少し広いルートを選択するようにお願いします。

(会長)

了承はするけど、幅員が狭いのではないかというお話がありますので、この件について丁寧に確認していきましょう。事務局で地元の了承やバス事業者の了承を得てきたなどこれまでの経緯を確認させてください。

(事務局)

ご指摘いただきました幅員狭小な箇所につきましては、事務局でも現場確認をさせていただきました。幅員狭小な箇所も確かにありますが、車両制限令の規定内で安全に十分配慮した形で運行するという事をバス事業者と確認をとらせていただいています。その後、現地確認等を行いまして、地元自治会への説明を行いました。一部幅員狭小の箇所はありますが、充分安全に配慮して運行するという事、地元のご理解を得ています。

またルート変更等につきましては、中学生の登下校時にバスの乗降を安全に出来るという点からも、多数の車両が行きかう国道沿いよりも草部公民館の敷地内の方がバス停に適しているのではないかとということで、バス事業者と地元自治会様との間で覚書を交わしておられます。安全面での懸念は最大限取り払った形で運行すること、また同地域内の遠距離通学となる生徒の乗降場所として最適な場所が他にないことから、資料記載の路線を草部地区の延伸部分といたく、提案させていただきます。

(会長)

バス事業者さんにどのように安全に配慮していくか聞かせていただければと思います。

(委員)

現地立ち会いの際には、実際に運行する車両で走行を行いまして、地元の住民の方を交えた上で、状況を確認してまいりました。警察の方も現地調査の際には参加していただいております。当社は交通事業者ですので、安全については当たり前のものとして十分配慮し、運行させていただきたいと思っております。

(会長)

ありがとうございました。ここが危険だとリスト化しみなさんと共有して行っているということなので、気をつけて運行していただくようお願いいたします。つきましては1点目の協議“草部”のバス停新設に関してよろしいでしょうか。

(異議なし)

【新設バス停の草部について承認を得た】

(会長)

では2点目の協議事項ですが、新中学校として開校しますので路線が変更、延長します。その件について、現在の久下小学校前、山南郵便局前のバス停ルートの運行を休止して、新設するバス停をまわるルートに変更するという事です。この件につきまして、何かございますか。

(オブザーバー)

山南中学校の関係でバス路線が変更になった件で、3点ほど気になることがあります。

1点目は、経路が若干距離的に長くなっているが、運賃は現在と変更がないということでしょうか。

2点目は、新設のバス停を通るルートで、当然中学校前を通る必要があると思います。しかし、郵便局前など元々あったバス停を通らなくなってしまうので、例えば平日の時間帯によって経路が変わる等そういうことはしなくてもいいのかなということが気になりました。

3点目が、今回はバスの話ですけど、JR加古川線の関係者とほかの事業でやり取りをしている最中で、以前に丹波市の方から、「下滝駅周辺の上久下小学校の生徒が山南中学校へ通うときに昔はJRを利用して通学していた。それが加古川線を利用する人が減ってしまったので、今は皆自転車通学している。」という話を聞いたことがあります。加古川線の電車のダイヤを見ると帰りの時間である18時くらいに久下村駅から電車が出たあとに、次の電車までに2時間ほど時間が空いてしまっています。その間にバスを走らすような、どちらか一方の定期券でもう片方のバスや電車に乗れるなど、バスと鉄道をまとめて利用する通学となるような連携策を取り組めればいいのかと思います、ご提案させていただきます。

(会長)

ありがとうございました。的確なご質問とご意見だと思います。1点目の運賃はそのままでと思いますが、2点目の郵便局前バス停を通るルートを休止する案でいいのか。3点目の鉄道と連携したほうがいいのか。という話がありますけど、事務局から回答をお願いします。

(事務局)

1点目の運賃に関しては、通学路線の中学生の運賃は市教育委員会からの補助となっております。

2点目の休止になった区間の時間帯によって運行の件については、山南郵便局前をはじめ、経路が変わることにつきましては、昨年にバス事業様より地元住民の方に説明を行いました承得ていると報告をもらっています。

3点目の鉄道とバスを利用した通学の件につきましては、過去にJRの利用促進を含め、下

滝駅よりも東側のもう少し距離のあるところについては、中学校への通学に鉄道の定期券を現物支給していた時期が旧山南町時代にあったということを聞いています。その制度は、現在はありませんが、当然ながら一定距離以上の遠距離通学に関する補助は今の制度でもあります。その制度を活用する中で、鉄道の下滝駅と谷川駅にプラスバスということも時間帯にもよりますが、選択肢として利用していただくことは可能ではないかと思っています。人数にもよりますが、指定してしまうということは難しいですが、遠距離通学制度の補助として利用していただくことになるかと思えます。

(会長)

ありがとうございました。地元との協議がある程度できていて、協議によって中学校を通るルートの方が優先だということですね。今回は路線の協議ということですので、電車のダイヤについては思わしくないところがあるのでしょうか。これから活用方法も含めてやっていくということもあるだろうということです。この件につきましてご意見等ございますか。

(異議なし)

【山南地域バス路線一部変更について承認を得た】

(会長)

資料2の協議が整ったこととなりますので、手続きを進めていただくよう引き続きよろしくお願いいたします。

(会長)

次に、市町振興支援交付金申請に係るデマンドタクシー運行基準の策定についてです。これは県の方で交付金があるということで、その申請を行おうということで、この件はデマンドタクシーに関することとなりますが、丹波市の交付金申請に際して、デマンドタクシー運行見直し基準の策定が必要となることについて、事務局より説明をお願いします。

【③市町振興支援交付金申請に係るデマンドタクシー運行基準の策定について説明】

(資料3)

(会長)

ありがとうございました。まず、交付元である兵庫県交通政策課がオブザーバーで参加していただいているので、交付についての要綱など今の話でいいかどうか確認させてください。

(オブザーバー)

市町振興支援交付金というものは、市の事業に対して兵庫県も包括的に支援するため交付金を交付し様々な事業に取り組んでもらおうという事業です。その中に「コミュニティバスの運行」支援の項目がございます。そして、県交通政策課と丹波市で協議していく中で、デマンドタクシーの運行についても要件を満たしているのではないかととなりました。申請するにあたり、要項に定められている通り“みなし収入”を定める必要がある為、今回の議題にあがっている経緯です。

“みなし収入”についてはどのように定めるかは各市町で決定することになっています。人数で決めるというようなパターンもあります。人数で決めることは特に問題ありません。人数を何人にするのか、後に出てくる地域公共交通計画で人数を増やしていきましようという中で2万人という数字が低すぎるのではないかと感覚的には感じましたが、実績を上回る運行基準にしてしまうと見直しが必要となりますので、実績より低いものになるというのが当然なので、2万人で設定していても特に問題はないかと思っています。

(会長)

ありがとうございました。協議をする項目がありますので、資料3-1の協議をしていきます。

運行見直し基準について定める必要がありますので、デマンドで人数把握が1人単位で出来ているので、そこから計算すると2万人くらいとなります。そこを基準に見直しをしていきましょう。運行見直し基準についてのご意見を伺いたいと思います。タクシー協会さんはいかがでしょうか。

(委員)

この間シルバーの間で話題になったのですが、丹波新聞に丹波市の人口が減少する記事を読んだのですが、2万人という数字はどうだろうと思っています。人数を追いかけるべきなのか、便利を追いかけるものなのか、どちらかだと思っています。その辺りをお聞きしたいです。丹波市の人口がどんどん減っていくと2万人を下回る可能性もありますね。

基準を下回った場合の対応として、運行者側の考えばかり出ていますが、利用者を減らさないためには、乗り継ぎ所の拡充などといった利用者寄り添って考える必要があると思います。

(会長)

ありがとうございました。今のご意見は、下回った場合にあり得る話だと思います。例えば、乗り継ぎ所を増やすなどですね。

(事務局)

今もご意見いただいた通り、人口はこれから減少が見込まれています。そうなる何となくも何となくも放っておけば、デマンド型乗合タクシーの利用者も当然減っていくということになります。そこで今回の計画の中でも挙げておりますように、利用増進策、乗り継ぎ所のこと、様々な方法を取りながら、利用増進をしていく中で、何とか2万人を維持出来るようにと考えています。ただ今現在も時間帯によっては、利用が非常に少ない時間帯いろいろございます。ですので、基準を下回った場合の対応という中にもありますように、運行時間帯によっては効率化を図り、配車方法の見直しなども出来るのではないかと考えております。こういった基準とそれを下回った時の対応を記載させていただいていますが、まずは利用促進策を一生懸命やっていき、今後利用者が減るのではなく増えていく方向へ向かって、いろいろ施策をやっていきたいというふうに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した。必ず見直しも必要となりますね。タクシー事業者さまいかがでしょうか。

(委員)

兵庫県と丹波市においてお金の流れがあるということは大変いいことだと思っております。その中で一言だけ申し上げたいのは、今現在、丹波市のタクシー事業者運行費として1時間当たり2,300円もらっています。ちょっと苦しいです。ぜひとも交付金を私共タクシー事業者に還元していただきたい。そう思っております。

(会長)

ありがとうございました。お金の流れについて事務局から説明をお願いします。

(事務局)

当初から決まった金額の中で運行していただいております。その運行経費につきましても、いろんな積算の方法があるわけですが、近年において物価高騰の中で燃料費の高騰だとか、人件費につきましても高騰しています。昨年度デマンド会様と協議して行く中である一定の項目をもって積み上げて交渉していきこうとお話をさせていただきました。市がデマンドタクシー運行経費については丸々負担しています。全体費用があり、運賃収入との差額をお支払いしている中でなかなか一気にはいけない、これまでから負担増となっている部分を少しでも交付金を使っていただけたらということもあり、今回申請させていただきたいと思っております。しかし日々の運行に当たる経費については、次年度予算はデマンド会様に説明

した上で予算要求中ではありますが、次年度以降も協議を重ねていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。事務局である市役所とデマンド会さんとの状況はそれぞれあると思いますし、進めていただければと思っております。いずれにせよ、ガソリン代の価格高騰等様々なことがありますので、交付金はないよりある方が有難いお話ですので、ぜひ申請をしていただきたいと思います。

確認すると、運行の見直し基準が必要ですので、様々な意見をいただきましたが、利用者数等下回った場合の対応について、どのように考えているか事務局もう一度お願いします。

(事務局)

基準につきましては、年間利用者数が2万人以下となった場合、基準の考え方として、1日の利用者数が約100人で考えています。基準を下回った時の対応としては、①運行者利用台数の見直し②運行時間帯の配車検討をしていきたいと思っております。この点に併せて、利用者の利便性向上等にも取り組んでいこうと考えております。

(会長)

ありがとうございます。利用者の利便性向上への取り組みをすると利用者が増えるということでもよろしいでしょうか。以下の説明に沿った策定をしますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

【運行見直し基準について決定】

(会長)

申請の手続きよろしくをお願いします。

(会長)

それでは協議事項④の『丹波市地域公共交通計画について』です。2月にはパブリックコメントを実施予定ですので、今回で概ね意見が出し尽くして、パブリックコメントに向けて進めていくという形になるかと思えます。パブリックコメントで頂いた意見については曖昧なものも多いので、事務局と私が精査して計画に反映し、委員の皆様にご提示するという方式で進めてまいります。したがって協議会として委員の皆様にご意見をいただくのは終盤となっていると思えます。

それでは前回の協議会までに計画の前半部分については委員の皆様にご意見いただいておりますので、今回は、後半部分を中心に協議いただきたいと思います。今回、計画原案という資料を提供いただいておりますので、今後の公共交通の方向性や具体的な事業についてまとめてありますので、それを念頭に入れつつ事務局からご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

〔④丹波市地域公共交通計画について説明 1〕

(別紙冊子(計画原案))

(会長)

ありがとうございます。

前回協議会でご意見があった「1-2 計画の位置づけ」等の修正は実施いただいたのかなというところですね。前半部分については前回協議会から議論していただいておりますので、説明にあった数値目標の再設定などはこれでいいのかなどご意見いただきたいですが、いかがでしょうか。

(委員)

先ほど説明頂いた箇所とは違いますが、会議資料と前回の協議会資料を見比べて気になったところがあります。27 ページの「3.9 公共交通事業への行政支援状況」について、「図 3-9-1 公共交通に対する行政支援額の推移」の金額が、おそらく丹波市の補助額のみに変更されており、93,419 千円と前回の協議会資料と異なっております。こちらの図内の金額と、本文中の令和 3 年度の補助額 94,149 千円という表現が不整合なのではないかという点と、行政支援額と同じ言葉ではないですが 73 ページの「公共交通の収支差」や 74 ページの「1 人当たりの公的資金投入額」において、算定の根拠に使われている数値は前回と同じ「94,149 円」というものではないかと思われるので、整合性をとった方がいいかと思います。

(会長)

ありがとうございます。行政支援額、公共交通収支差について、数値に誤りがあるのではないかとこのことですね。これについて事務局から何かありますか。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。確かに見直しに伴い変更した部分もありますので、再度確認を取り、修正させていただきたいと思います。

(会長)

数字の誤りは他の箇所でもあり得ますので、改めて確認いただいた方がいいかと思います。

そのほかどこでも結構ですがご意見等ございますか。

特にご意見はないようですが、何かお気づきの点がありましたら事務局に連絡いただければと思います。前半部分 77 ページぐらいについてはご意見よろしいですか。

では後半部分について事務局からご説明いただき、その後ご意見があればいただきたいと思います。

〔④丹波市地域公共交通計画について説明 2〕

(別紙冊子(計画原案))

(会長)

ありがとうございました。概ねわかりやすく修正いただいたと思います。計画目標が 3 つあり、それについて具体的な事業を展開していくというような構成で様々な事業を挙げていただいております。これについて委員の皆様から何かご意見ありますか。

(委員)

80 ページの『事業 1-1-1 基幹交通の確保・維持』で J R 加古川線の問題が挙げられており、新たな利用促進策に取り組みますということで厳しい状態にある J R 加古川線の問題については、県の指導を受けつつ西脇市とも連携しながら取り組んでおります。その際に私の意見や視点として、J R 加古川線は谷川駅・久下村駅が丹波市内ですが、J R 福知山線も一体となつて一つの方針を決めておかなければならないと思います。このままでは 79 ページに書いてあるように、複線化やバリアフリー化を目指すということも当然大事ですが、新たな利用増進施策を設けるよう考えておかないと、J R としても採算ベースが合わない路線の一つになる可能性もあると思います。私が感じているところでは、J R の方針について利用者が多い路線でも廃止検討路線にされてきた経緯があるため、路線が繋がっていても、廃止・見直しの対象になるということで、播但線や山陰線も同様です。したがって今から 5 年間の計画期間内という近い将来でそんなことにはならないと思いますが、どうしたら利用増進ができるかということをも今の時点で計画の中に何かアクションを起こしておいた方がいいのではないかと私は思います。

また計画のどこに記載があるかわかりませんが、昨日高速バスの青垣停留所周辺整備の問題が出ました。やはり地元住民から一つの案として、道の駅あおがきへの停留所の移設についての意見が出ています。当然地元からそのような要望が出てくるといことは、地元の住民からも「もっと利用したい」という意識があるというように思います。事業者側の問題もあります

ので、それも含めて今計画の事業として記載しておけば、もっと関心を持ってもらえるのではないかと感じましたのでよろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。確かにおっしゃる通り「施策の方向性 1-1 基幹交通ネットワークの確保・維持」として事業の一丁目一番地に当たる部分ですが、基幹交通ネットワークを確保維持すると書いてありますが、少し触れられていないかなというように私も思いました。

特に鉄道・バス、それぞれ個別の利用促進策には触れているけれども、一番大事なのをそれをネットワークとして維持するという点、まずその事情がわかるような話を入れ込んでおくべきかと思いましたので、もう少し検討させていただければと思います。

(委員)

ご認識いただきたい点として、当社としても決してすぐ廃線ということは考えておりませんので、地域に合った公共交通として検討いただきたいというところです。

また 79 ページの「JR 福知山線と合わせて鉄道利用の活性化が求められています。」ということも様々多く言われておりますので、それをどう具体化していくかというのは皆様集まる場等、80 ページに挙げられているように色々ございますので、こういった場所で議論していければと思います。ご協力よろしくお願いします。利用促進と合わせ、やはり「あるべき論」のようなものを一緒に話していけたらなと思いますので、よろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。鉄道事業者としても話し合いながら、運行していきたいという思いがすごく強く、公共交通会議などの場を通じて、鉄道のこれからの利用促進についても議論していきたいところです。やはり鉄道の利用促進策は事業化して、しっかりと交通計画内に位置付けていく必要があると思います。

そのほかご意見はありますか

(委員)

国庫補助金との連動につきましては、収支率や利用者数などの数値目標を定めていただかないと補助の対象にはならない中で、設定については問題ないと思います。先ほど指摘のあった数字が少し違うところは改めて精査していただきたい。

国庫補助金について「検討します。」という形で記載いただいております。「エリア一括協定運行事業補助」や、「都市再生推進事業費補助」など、インフラに関する国庫補助金では様々な制度がありますので、限りある資源の中で国庫補助を活用していただけて検討していくということで取り組んでいただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。今までの指摘事項を整理すると、やはり事業シートの最初、1丁目1番地にあたる「基幹交通ネットワークの維持・確保」の具体的な取り組みをもう少し強化すべきという意見と、細かな数字についてももう1回精査した方がいいという意見です。

また、数字以外にも 71 ページ「図 5.1.2 計画目標」の目標ごとの色が 78 ページ「5.3 施策体系」以降の目標ごとの色と一致していません。それぞれの対応が分かりやすいように修正をお願いします。

その他にご意見はありますか。事業者の観点からも意見がありませんか。

(委員)

建設的な意見ではないかもしれませんが、5カ年の交通計画を立てる際には、「どれだけ市民にとって身近な計画か」ということが非常に大事だと思います。その際に例えばJRの複線化問題でも、かつては署名運動など色々なことをやってきたというような長い歴史があります。その点で交通計画の記載を見ると、「長く要望活動を続けているから、一応『複線化』という3文字は挙げておかなければ格好がつかない」、そのような程度にしか地域の側は受け取れな

いと思います。

「今、JR福知山線の複線化問題についてはどこまで、どのように進んでいるのか」と市民が考えた時に、何も進んでいない、むしろ全国的には不採算ローカル線の廃線を検討しているような状況のもとで、この複線化問題の切実さを市民にも伝える必要があると思います。

市民にとって「複線化問題に対してどのように取り組んでいくのか」という疑問に「いやもうずっと取り組んできていました」という記載だけでは不足かと考えます。もちろん交通計画に位置付ける事業は様々な議論がなされており、高齢者等の交通弱者に向けたケアだけの話でなく、それなりに具体化できるものもあれば、これまでを踏まえてこれからも取り組みを頑張ろうというようなものが混在している中ですから、多種多様な施策に取り組んでいくという、それはそれでいいと思いますが、私はやはりJRの複線化問題については、特別な力の入れようを提示する必要があるのではないかなと思います。

当然ながら、なかなか難しい問題であることは承知しております。しかし市民からすれば「何十年も複線化問題が叫ばれる中で一体どうなっているのか」という思いがあり、それに対する交通計画の記載が「複線化問題について触れておかないと格好がつかないから」というような姿勢で済ませて良いのかどうかという思いは強いということを考慮いただきたい。

(会長)

ありがとうございます。地域公共交通計画の策定に当たっては、長年、複線化問題に取り組んでいることから、どうしても取り組みの具体化ではなく継続というような形の記載になってしまう傾向があるかと思えます。この点については事務局の意見もお聞きしたいところですがいかがですか。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。確かにこの79ページ等に複線化問題について記載させていただいております。この交通計画につきましては、JR様も含めて交通事業者様にも共通課題を掲げていただくということで、その中では「複線化やバリアフリー対応について要望を継続する」という形で記載させていただいております。

また複線化の取り組みについてですが、ご承知の通り丹波市を含む沿線4市において『JR福知山線複線化促進期成同盟会』を形成し、毎年要望活動を行っております。一方で、JR福知山線についても人口減少とともに利用者数も減少傾向で進んでおり、なかなか複線化は難しい、その中でも利用増進にまず取り組んでいこうというところで、「丹波市JR福知山線複線化推進協議会」という市民団体等でも利用増進に取り組んでいただいております。

行政の立場としてはどちらかといいますと今の時点では、国土強靱化の観点から国策として取り組んでいただけないかというような要望活動を中心に行っております。

当然ながら通常の考え方であれば、複線化は利用者が増えて列車本数を増やす中で、単線では対応できないことを理由に実施するものです。しかし我々行政としてはJR加古川線も含め、国土強靱化の観点の中でネットワークを強化していく必要があるという大きな課題として位置付けており、交通計画の中でも記載しております。

丹波市が直接取り組めることは非常に少ないかもしれませんが、地道に利用増進に取り組ませていただく、一方で要望活動を継続させていただくということで、複線化問題に取り組んでいくという姿勢で計画に記載させていただいているということでご理解いただければと思います。

(会長)

我々もやはり利用を促進する、例えば関係自治体と連携して取り組むなどの姿勢が位置づけとしては大事なところで、そこから発展したところに複線化問題の話があると思いますが、協議会で複線化問題に対して取り組むことができる範囲というのは姿勢や位置づけを示す程度ではないでしょうか。

複線化問題についての切実さが伝わらないという意見は理解できます。長年要望活動を継続しても実現しない、とはいえ事業者側としても現状は夢のまた夢という状況である。やはり周辺の自治体と協調しながら取り組んでいく必要があります。人のネットワークと交通のネット

ワークをすり合わせていくことが必要ではないかと思います。

(委員)

私が言いたいのは、「複線化問題には特別に力を入れている」ということがわかるような表現を含むように記載するよう検討すべきではないかということです。「以前から問題として取り上げられていることばかり記載しているじゃないか。」というようなことで、計画そのものを軽く見られない方がいいと思います。丹波市の交通に関する課題は、JRだけではないですが、やはりJR福知山線の複線化というものは、丹波市の中でも柱、柱の中でも一番主な柱であるから、3文字だけで片付ける性質のものではないのではないかという点を強調したいと思います。

(会長)

ご指摘の件については上位計画の記載とも整合性を図りながら、表現を精査していただきたいと思います。

その他ご意見はありますか。

(委員)

先ほど会長から内容の精査について話がありましたが、「事業 1-1-1 基幹交通の確保・維持」について、私どもデマンドタクシー事業者およびタクシー事業者は全く触れられていないです。

やはり公共交通として、また基幹交通としてデマンドタクシーおよびタクシーが今後の5年間の計画の中でどのようなことに取り組むのか、何も触れられていない計画書になっており少し疑問に思っております。先ほど鉄道の複線化問題の記載についてももう一度精査するとおっしゃったので、デマンドタクシーやタクシーの取り組みについても、もう一度精査をお願いしたいと思います。

(会長)

やはり最初の「施策の方向性 1-1」にそれぞれ書くべきこととして、『基幹交通』と『支線交通』の違いを書いておくべきかと思います。具体的な事業だけを見る人にとってはこのページしかありませんので、しっかりと「鉄道や路線バスによる基幹交通ネットワークがあり、基幹交通と各地域内移動を結ぶデマンドタクシー等の支線交通がある」、それが重要であるという共通認識に関する記載がないと誤解を招いてしまいます。計画の中に記載はしていますが、共通認識として示す方が丁寧であると思います。またJR福知山線の複線化についても簡単に示されてしまっているというご意見が出ていますので、取り組みの背景や歴史に触れながら切実さが伝わるよう表現を精査する、特にやはり具体的な事業の一丁目一番地に当たる部分はよく目に入るの指摘も多いですね。

あとは「事業の方向性 2」や「事業の方向性 3」についてはいかがですか。私はこれから重要になってくると思う事業が96ページの「事業 3-2-1 公共交通に親しむライフスタイル形成の推進」で、公共交通に親しむ生活習慣・暮らし方を提案するというのが、実はすごく大事なのではないかと思います。例えば年齢を重ねて免許返納をする場合には、代替りの交通手段を考えなくてはいけない、その際に代替りの交通手段をいきなり利用するのではなく、やはり早い段階から公共交通に親しんでおく社会になればと思います。子どものための交通、それから学生のための交通など、どのように交通需要の掘り起こしていくかという点が大事だと思います。どのようなコメントでも結構です。ご意見はありますか。

(委員)

先般、市島地域の小学校の統廃合に伴うスクールバス導入のことで、協議会から路線バスを活用した通学支援について提案しましたが、見送りという形になったと聞いております。路線バスを活用した通学支援の事業については今後どのような方針なのでしょう。

(会長)

ありがとうございます。通学支援事業の今後の方針について事務局から何かご報告がありま

すか。

(事務局)

路線バスを活用した通学支援については、交通計画の「事業 1-1-2 バス路線の再編」とも関連してくると思います。

まず、今回の前山小学校・竹田小学校の統合における通学支援に関しては、統合準備委員会の中では、スクールバスを導入するという事で決定されました。

決定事項を尊重するという中で、今回の統廃合の事例についてはスクールバスの導入で進めていくと考えております。ただ、「事業 1-1-2 バス路線の再編」の中でも記載しておりますように、今後、小中学校の統廃合の際には、統廃合前にまずは公共交通の活用が可能でないか、もしくは公共交通を導入することが可能ではないかという観点で検討し、もし可能であれば提案をさせていただいて、公共交通の充実に努めていきたいと思っております。

そのような協議の中で、様々な事情により結果的に次善の手段としてのスクールバス導入ということは今後もあるかと思いますが、行政の立場としては、路線バスによる通学を積極的に提案させていただくつもりでおります。

(会長)

「事業 1-1-2 バス路線の再編」で記載していただいているということですね。スクールバスと明記していませんが、統廃合による通学支援としてまずは路線バスが重要事項に位置付けられるということでしょうか。

(事務局)

この交通計画の中では、路線バスを最優先に考えております。統廃合による通学支援としては路線バスの活用を最初に挙げさせていただいて、スクールバスは次善策としてその他の交通という位置づけで考えております。

(会長)

それが大事だと思います。やはり最初からスクールバスの導入で進めるという話ではなく、路線バスを活用した通学支援を第一に提案して、それが難しいならスクールバスの導入を検討するという流れで進める。今回の前山小学校・竹田小学校の件は残念でしたが、今後も継続して検討頂きたいと思っております。

そのほかご意見ございますか。

(委員)

公共交通を守っていくというためには、タクシーやバスの整備やサービス拡充も重要ですが、運転者確保も取り組まないと、様々な計画を立てても取り組む人材がないということになりかねません。ドライバー不足に対する補助等について、丹波市はどのようなことができるのかというのは施策と共に考えていく必要があります。計画に記載するか否かに関わらず、検討すべきかと思っております。

(会長)

公共交通の担い手をどうするかという点は確かに重要だと思います。ただあえて事業の中に落とし込まず、100 ページ「第 6 章 計画の実現に向けて」で少しだけでも触れておくというように形でもいいかもしれません。ドライバー等公共交通の担い手をどのように確保していくか、担い手というとドライバーだけでなく、例えば地域の課題を共有してくれる人たちや、マイ時刻表を作ってくれる人など、そういった担い手をいかに大事にしていくかという点について、少しでも記載がある方がいいと思っております。

事務局から何かご意見ありますか。

(事務局)

確かにご指摘いただいたように、各項目の中で現状と課題に関する記載の中ではドライバー

不足という言葉がたくさん使っていますが、課題に対応した事業の記載の中で直接的にドライバー不足を解消する取り組みに触れている箇所は今のところないという実情です。

例として挙げている箇所としては94ページ「事業3-1-3 公共交通の貨客混載の推進」で、貨客混載の説明の中で少し触れておりますが、事業内容としてドライバー不足、担い手不足の対策に向けた取り組みについて記載がないので、再度内容の精査をさせていただきます。

例えば「てくてくたんば」の広告でドライバー募集の記事を掲載しておりますので、そういった取り組みだけでも記載ができればと思います。

(会長)

他にも課題は課題として捉えておいて、その解決に向けて様々な取り組みを進めますが、今後の課題として残す、といった構成もできるかと思っておりますので、また記載についてご検討ください。その他ご意見ありますか。

(オブザーバー)

他市町の交通会議等にも出席させていただいており、他市町では新しい事業を記載することが挑戦的なものになるのであまり記載しないということはよくありますが、丹波市の交通計画を見せていただいた時に将来的なことも含めて記載させていただいているので、今後に期待できるような計画になっているというのが、最初見せていただいた感想です。その上で何点か指摘させていただきたいと思っております。

まず先ほどまでの議論で、タクシーやデマンドタクシーについて計画の中で触れられていないという話がありました。基幹交通に入れるのはなかなか難しいと丹波市としても考えたかもしれないですが、82ページ「施策の方向性1-2 生活交通等の維持・充実」以降の欄に、タクシーの記載はないですがデマンドタクシーに関して記載されているので、タクシーについてもこのあたりに追加して記載すればいいのかなと思っております。

それから86ページ「事業2-1-1 交通結節点の待合環境の改善」で書いていただいている部分について、その前の85ページ「施策の方向性2-1 各交通結節点の拠点機能の拡充・活用」の「事業2-1-2 乗り継ぎ利用の推進」のところで新しく拠点を整備するだけでなく、その周辺施設で協力を要請するような表現をされております。

例えば姫路市では神姫バス様とマックスバリュー様の間で協定を結んで、既存のマックスバリューの店舗の中や駐輪場を活用して、待合環境の整備を図るといった取り組みをされています。何か市内に新しい待合所を作るという考えだけでなく、周辺施設と連携しながら待合環境を整備していくというような観点で取り組んでいただければいいのかなと思っております。

最後に102ページ「6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し」で、PDCAサイクルを回して評価していくということになると思っております。ただ「表6.3.2 評価・見直しのスケジュール」でPDCAサイクルを回す最後のAのアクションは、本文に基づく5年後の計画見直しのタイミングを示すものかと思っております。毎年、チェック(C)を実施し、次にプラン(P)に繋げていくということはされると思っておりますので、例えば1行追加して5年後に実施するアクション(A)はあくまで計画の改訂、毎年のチェック後にアクションを実施するというような記載に修正すべきと思っておりますので、検討していただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。事務局から何かありますか。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。先ほど答弁のタイミングを逃してしまいましたが、おっしゃっていただいた通り、デマンドタクシーについては「事業1-2-1 既存の生活交通の充実」で対応しております。タクシーについては直接的な記載がありませんでしたが、例えば92ページ「事業3-1-1 目的や世代に合わせた移動支援の推進」や91ページ「施策の方向性3-1 公共交通の活用と移動支援」に間接的な記載をしております。直接的な記載がない部分については検討課題と思っております。

それから102ページ「6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し」につきましては見落とし

ておりました。当然ながら毎年改善はしていくべきものでチェックがあれば改善は都度ありますので、毎年の改善と5年後の改定という形式については図表のサイズなど工夫をしたいと思っております。

(会長)

ありがとうございます。年に1回程度施策と事業の目標達成度の評価をしていくようになるかと思っております。協議会の新しい仕事が増える形になりますね。

他にご意見ありますか。よろしいですか。

多数のご意見を頂きありがとうございます。やはり交通課題については、いつも協議会で議題にしていますから、我々協議会の委員にとっては承知のことですが、交通計画で初めて交通課題に触れる人にとっては確かにわからないものです。したがって、やはり固有課題の共通認識に当たる部分は丁寧に記載する必要があると思っております。

ただ交通計画策定のタイムスケジュール上、あまり時間的余裕はありません。今回いただいたご意見を踏まえて計画原案を修正させていただきますが、修正に関しては私と事務局で進めたいので会長と事務局に一任をするという形式でさせていただければと思っておりますが、これにつきましてご異議ありますか。

(異議なし)

(会長)

異議なしということで進めさせていただきます。ありがとうございます。

2月に入るとパブリックコメントを実施予定です。最寄りの方々へ計画の策定に向けてご意見いただけるよう呼び掛けていただければと思っております。修正後の計画につきましては委員の皆様へ送付させていただく予定です。

今後の予定について、2月のパブリックコメントの日程について決めておきたいと思っております。市役所や各支所の窓口に計画原案を設置し、市民の方から広く計画に関するご意見をいただくという形式です。実施は2月6日(月)からがいいと思っておりますがよろしいでしょうか。募集期間は1ヶ月かかりますから、おおよそパブリックコメントの終了は3月初旬となるでしょう。いただいた意見を元に計画を修正し、3月の地域公共交通活性化協議会で最終版をお示しできると思っております。よろしく願いいたします。

(事務局)

先ほど会長からお話がありました通り、「丹波市地域公共交通計画(案)」に対するパブリックコメントを2月6日から実施いたします。おおよそ1カ月の期間を予定しておりますので、3月5日までの実施を予定しております。

パブリックコメントで頂いたご意見を反映し、計画の最終版を完成させたいと思っております。

(事務局)

先ほどお話しさせていただいたパブリックコメントの確認の機会として、最後の活性化協議会を3月に実施させていただきたいと思っております。もし可能であればこの場で日程の方を決定させていただきたいと思っておりますが、3月中旬の週に実施予定として、3月14日(火)が第1候補となりますがよろしいでしょうか。

ご異議等ないようですので、開催時間と場所については、後日改めてご連絡させていただきます。計画については最終版をご用意しますので、ご確認いただければと思っております。

(会長)

年度末の忙しい時期ですので委員の皆様もご都合つきにくい場合があるかと思っておりますが、年度最後の協議会ですのでご出席よろしく願いいたします。

交通計画についても協議会やパブリックコメントのご意見を踏まえて固まってきていると思っておりますので、最後までよろしく願いいたします。

〔⑤その他〕

(委員)

改善基準告示の改正のリーフレットを配布しています。令和6年4月からバス、タクシー、ハイヤー、トラック運転手の労働時間等について改正された基準が適応されます。1日の休息時間が改正前は継続8時間に対し、改正後は継続11時間を基本として継続9時間は取るように改正されています。ただし、タクシー運転手については日勤に限ります。乗合バス運転手、タクシー運転手については、運転手の不足と改善基準告示の改正の両方に対応する必要があります。改善基準告示の改正に伴う運行基準の見直しなど市も含めて調整が必要となつてなることもありますので念頭に置いておいていただきたいと思います。

(会長)

ありがとうございます。守っていかねばいけないところですね。やっぱり人の確保は何より大事だと改めて思います。バス事業者さんにもご意見をお願いします。

(委員)

運転手不足という件で労働時間の改善や改正がありまして、現在でも運転手が不足している状況であり、なおかつ改正されるということで、皆さんの希望に沿うことが難しくなるかもしれません。なかなかバス乗る機会がなく、バスとの触れ合いがないため、そういった機会をつくるのがこれから大事になると思います。

現在バスの運転手さんは高齢化しておりまして、ぜひとも市のPRでバス利用の活性化のご協力をお願いしたいと思っております。

もう1点、公共交通ではないですが、貸し切りバスについてです。今までコロナ禍で団体旅行における、バスでの飲食やカラオケが全面的に禁止でしたが、国の規制緩和を受けて、貸し切りバスで可能としています。節度のある飲み方をしていただいで、楽しいバス旅行をしていただければと思っております。

なおかつ、全国旅行支援で割引率は下がっておりますが団体旅行に対して助成もありますので活用されて、団体旅行に行っていただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。大事なのはやっぱり換気ですね。バスはけっこう換気がいいです。ですから、安心して利用していきましょう。

(副会長)

本日、第4回活性化協議会にいろいろと予定がある中、参加していただきましてありがとうございます。本会議につきましては、先ほどたくさんの意見をいただきました。いただいた意見をまとめまして、パブリックコメントに活かしていきたいと思っております。気づきの点がございましたら、事務局の方まで連絡をお願いします。

本日はありがとうございました。

※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。