

令和5年度 第1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6月23日（火） 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
佐野卓也	委員	竹内和重	委員
蘆田長門	委員	小松忠重	委員
中西克之	委員	小松正之	委員[代理出席]
井上栄純	委員	岡田勝	委員[代理出席]
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15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 石田光 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) 議 事

- ①デマンドタクシーの状況分析について
- ②路線バスの利用状況について
- ③鉄道の利用状況について
- ④令和4年度の実施事業及び決算について
- ⑤令和5年度の事業案及び予算案について
- ⑥丹波市地域公共交通計画について
- ⑦交通ネットワークの充実・再編について
- ⑧令和6年度フィーダー補助計画認定申請について
- ⑨モビリティマネジメントについて
- ⑩公共交通の福祉施策について

4) 閉 会

(事務局)

ただ今から、令和5年度第1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。

本日、委員の皆様には、大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、本会委員の再任について、ご承諾いただきましたこと厚くお礼申し上げます。今年度から2年間本会委員としてお世話になります。よろしくお願いいたします。

なお、再任という形ですので、会長・副会長・監査員の役員につきましても、引き続きお世話になりたく存じますので、ご理解賜りますようお願いいたします。

[事務局より配布資料の確認]

〈事前配布資料〉

- ・会議次第
- ・資料1から26
- ・「丹波市地域公共交通計画」冊子

〈当日配布資料〉

- ・地域公共交通計画 実績と指標
- ・丹波市地域公共交通活性化協議会委員名簿

本日の会議記録作成のため録音させていただきますので、ご了承ください。

それでは、令和5年度第1回の開催となりますので、改めて本会の委員様のご紹介させていただきます。

[委員名簿により各委員を紹介、代理出席、欠席委員の報告]

それでは以降の進行につきましては、北川会長にお渡しいたしますので、よろしくお願いいたします。

(会長)

皆さん、こんにちは。本日もよろしくお願いいたします。また新しい任期となりましたので2年間、委員の皆様と一緒にいろいろと考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

本日、この会議に参加する前に山南町巡りをしてきました。かねてから路線の変更になっている山南中学校を見てきました。山南中学校は校門の前にバス停があるんです。これってやっぱり、今まで交通は交通で、街づくりは街づくりのような形だったと思いますが、交通分野と街づくり分野が一体化して少しずつ便利なものに再建されていくというような形になっていく一つの例ではないかなと思いました。世の中、人口減少や高齢化といった問題もあると思いますが、まだまだみんなで考えてやっていけることは沢山あるのではないかなと思うのと同時に、活性化協議会で考えてきた成果が少しずつ目に見える形が出てきたということですので、引き続き意識しながら、皆さんいろいろな活動をしていければと思っています。

それでは本日の議事は盛りだくさんです。デマンド(予約)型乗合タクシー(以下、デマンド)状況分析や路線バス、鉄道の利用状況の確認について。本会議は、令和5年度の1回目で総会のような役割も兼ねていますので令和4年度の実施事業及び決算や今年度の事業案及び予算案について。地域公共交通計画の策定の説明や交通ネットワークに関する話や今年度のフィーダー補助計画についての話や、モビリティマネジメントについての話、公共交通の福祉施策について、盛りだくさんの内容で進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まずは、議事①デマンドの状況分析について、資料の別紙1から15に基づいて事務局から説明をよろしくお願いいたします。

【①デマンドタクシーの状況分析について説明】

(資料別紙1～15)

(会長)

ただいまのデマンドの状況報告がございましたが、何かご質問やご意見などございますか。

(委員)

わかれば教えていただきたいのですが、9ページの運行状況について、1番利用人数の多かった日が12月16日の204人、200人超えは1年間でこの1日だけですが、たまたま人数が重なったのか、あるいはこの日に何か行事があったのか何か要因はあったのでしょうか。利用が少ない日は大雪だとか理由が明確ですが、多かった日の事由はあるのでしょうか。

(事務局)

利用の1番多かった日が12月16日金曜日の204人で200人を超えた日はこの日のみでした。この日に市内で特別大きなイベントがあって、デマンドを利用されたということではございません。ただ、例年の傾向だと、200人を超える、あるいは年間で利用が多い日というのが、12月の中旬から下旬にかけてです。年末の買い出しなどに利用していただいているという傾向かなと思っております。

(委員)

その理由の可能性が高いということですね。わかりました。

(会長)

その他ございますか。

(委員)

デマンドの登録は何歳から登録できるのでしょうか。

(事務局)

登録については、全年齢登録可能となっておりますので0歳の小さなお子様から登録が可能となっております。

(会長)

利用者は高齢化が進み、80歳代が1番多いですね。その他はないでしょうか。

それでは、私なりの総括になりますが、コロナの影響でかなり公共交通の利用が減っている中で、デマンドについては比較的安定していましたが、ようやく利用が200人を超える日ができて、少しずつ戻ってきたと思いつつも、1日の利用増減に一喜一憂している場合ではないという話もあつたりするのではないかと思います。

結局、実利用者数そのものが減っており、新規登録者数も昨年度と比較し若干減っています。実利用者数を伸ばしていけるように強化していかなければならないですね。そして70歳代の方が今は使ってなくても、今後使ってみようとなる場合も考えられますし、70歳代からの利用者を増やしていければいいのではないかと思います。

地域よっての登録者数のバラつきなどもまだまだあろうと思つますし、デマンドのシステムの変更がありますので、こういったことを機に使い方や乗り方などそういったことがわかるようなことを実施したほうがいいのではないかなと思つております。いずれにしても、新規利用者・実利用者数を増やしていかなければと思つております。

その他ご質問、ご意見等よろしいでしょうか。

それでは、デマンド運行事業者さんから一言ずつお願いします。

(委員)

先ほど、事務局から説明のあった通りですが、補足の説明をさせていただきます。人数の話が会長からありましたが、実輸送は資料の数字を13台のデマンドで運行しております。1台当たりの人数で考えるのであれば、資料の人数の数字を13で割っていただかなければいけません。7便ありますので、13台をさらに7便で割った数字が1便あたりのおおよその人数になります。

まだまだ余裕、余力がある輸送能力は蓄えておりますので、今後人数及び利用者数が増えていくことを望んでおります。

(委員)

時間によって、各地域で利用率の差が極端に現れることがあります。例えば、氷上地域で10時便、11時便など利用者が多い時は隣接した柏原地域や春日地域から応援にきてもらい運行をしております。

高齢者は暑い日や寒い日など天候に敏感です。天気予報で明日寒くなるとか天気が悪くなるとか分かれば、その前に出かけるなど、タクシーを利用されるお客様もそういった傾向があります。そういった傾向を分析する程のものではないかもしれませんが、タクシー業界では、昨日は木曜日で医療機関が休み、さらに雨が降っていたので、利用者は少ないだろうと分析をしていました。デマンドで分析をということは難しいかもしれませんが、天気が良く浮足立つ日には、氷上地域には商業地域が多いので、どうしても集中して混むという傾向はあります。そのあたりのことについては、僕自身タクシー業界に30年いますが、未だに読めませんので、読むというのは難しいと思います。

(委員)

付け加えます。地域によって、車両ごとによって利用分析するデータがここには出ていませんが、私どもの立場から申し上げますと、例えば、私が運行している氷上地区の1号車は、青垣地域や山南地域を運行している2台の合計利用者よりも、たくさんの人を運び利用してもらっています。こういったバラつきが出てきていることも確かです。その部分がデータになかったので付け加えさせていただきました。

(会長)

確かに地域の実態によって利用に濃淡がある、時間によって濃淡があるのは事実ですので、そのあたりを意識してこれからの議論と言いますか、話を展開していく必要があるかなと思います。

ただ、まだ余力がある。という話を聞くことが出来たので、デマンドにはまだまだ可能性があると思います。80歳以上の方の割合がすごく高く、医療機関に行くよりも買い物へ行く際のご利用がすごく多いです。暮らしを継続するために必要な交通手段で利用しているということがすごくわかりますね。この辺りを充実させながら、特に天候等の関係をみていければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

では、デマンドについてよろしいでしょうか。

(委員)

これをみてもらったらわかるように、高齢化社会の縮図だと思います。高齢者は中心部から離れると高齢化率が高くなっています。今の時代ですので、日用品や食料品などを、配達などで受け取りをされている方もたくさんおられますが、商店や買い物へ1月に1回や2回楽しみに出かけている人も結構いらっしゃいます。数字を見ていたら、過疎化と高齢化率が進んでいて、80代の利用者が多く、送迎してくれる人がいないなど、若者が街で暮らしているといったことが統計表から読み取れます。

(会長)

世帯の変化がこれから出てくるとは思いますが、高齢夫婦世帯や一人世帯が増えてきます。そのへんも含めると、地域の見守りや外出してはどうですかといった仕掛けや促しがこれからの展開で必要となってくるので、本日参加いただいている健康福祉部との連携がすごくいいことだと思います。

っています。頑張ってくださいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、デマンドについては以上です。

次に路線バスの利用状況について、資料別紙 16 から 17 にかけて事務局から説明をお願いいたします。

〔②路線バスの利用状況について説明〕

(資料別紙 16～17)

(会長)

路線バスについて何かございますか。

(委員)

若干補足させていただきます。この数値についてですが、毎年 2 月に市長が国へ特別交付税要望に参ります。その時にもこの資料を活用させていただいて、国にも説明をさせていただいたところ。国においても、中山間地域の利用者が V 字回復しているということはあまりないということなので、高い評価を受けたということなので、報告をさせていただきます。

(会長)

こういうモデルを参考にしてもらったらいいですね。気づきの部分ではないですが、やはり通学ですね。通学にとってバスは大事だと改めて感じました。統合された山南中学校の通学支援などもありますから、また数値として上がってくるのではないかと。ただその一方で、減っているところもありますのでそのあたりについては維持と活性化、そして実験などを通じてどうやっていくかという話をこれからしていかなきゃいけないのかなと改めて思っております。

いつも運行していただいておりますバス業者さまからお願いします。

(委員)

令和 4 年度なので今年の 9 月までの数字になります。会長もおっしゃっている通り路線の再編に至るまでは、学生に目をつけていなかった部分がありました。親御さんの送り迎えから路線バスの利用につなげていったことがこの V 字回復に繋がっているのかなとは思いますが。

ただ一方で、タクシー業界やデマンドも同じだと思いますが、物価や燃料の高騰、乗務員の不足などでかかっている経費が非常に高くなっています。利用が増えると、もちろん収入も増えますが、同じように費用の方も上がっています。なかなか収支が良くなっているかというところ、実はそうではないというところが、この業界の苦戦しているところかなと思います。

今、申し上げたように、乗務員が非常に不足しており、兵庫県内でも乗務員不足による運休といったことが少しずつ出てきています。ましてや、地域郊外だけではなく、都心部の方でもこのような問題が起こっている状態です。皆様のお知り合いの方で大型の免許を持っていないけれども、運転できる車両はありますので、興味がある方や、地域に貢献したいという方がいらっしゃいましたら、ぜひ当社やタクシー会社の方にお声をかけていただくと非常にありがたいと思います。

(会長)

ドライバー不足はかなり深刻な問題ですね。地元の雇用としては、すごく良い雇用だと思いますので、窮状をわかっていただき、良い方がいればドライバーへの推薦をお願いいたします。

通学についてですが、数として人数が増えてきていますので、効果があったという結果だったのではないかと思います。ただ、どこかで同じ事をして、同じ結果になるとは言い切れないので、例えばタイヤのチェックなど登校の際は合うけど、下校の際のタイヤが合わないといったことがあったと思います。そのへんのことはいっしょにアセスメントした結果だと思っておりますので、引き続きいろいろ調整を図っていただければと思います。よろしく願いいたします。

バスについてご意見・ご質問等ありますか。

(質問・意見等なし)

それでは、次に鉄道の利用状況について資料別紙 18 を事務局から説明をお願いいたします。

〔③鉄道の利用状況について説明〕

(資料別紙 18)

(会長)

鉄道について何かございますか。鉄道業者さんお願いいたします。

(委員)

福知山線だけの数字は出てないですが、旧福知山支社エリア管内をみますと、特急列車が対前年でみると約 120%になっていますが、コロナ前の数字と比較するとまだ 6 割弱で戻りはまだまだこれからかなといった状況になっております。そして、定期券利用もコロナ前の 8 割程度となっております。コロナ禍において、対面ではなく Web 会議等の活用で出張の機会が減っていますので、鉄道会社としては、もう完全に戻ることはないだろうと考えています。

(会長)

生活スタイルが変わってきたので、いろんな需要を掘り起こすってところが大事だと思います。特に交流人口や観光の話など、それから関係人口と言われる地域に縁のある方に来てもらえるようにするだとか、いろんな話がありますので引き続き皆さんと考え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。

次は令和 4 年度の実施事業及び決算について昨年度の報告していただきたいと思います。資料別紙 18 を事務局から説明と監査委員様からの監査報告をお願いいたします。まず説明を事務局よりお願いいたします。

〔④令和 4 年度の実施事業及び決算について〕

(資料別紙 20～21)

(会長)

監査委員様 監査報告をお願いいたします。

(監査委員)

監査報告を行います。令和 4 年度会計帳簿及び収支決算書につきまして通帳、帳簿ならびに、関係資料を確認いたしました結果、適正かつ正確な処理がされていたことを報告いたします。

(会長)

昨年度は地域公共交通計画を策定いたしましたので、その分予算が例年よりも高くなっているということです。国からも補助金をいただきまして策定をしました。地域公共交通計画策定の昨年度は、委員の皆さまに頑張っただきありがとうございます。これにつきまして、ご意見・ご質問等ありますか。

(委員)

質問いたします。デマンド予約センターの運営費の中で、商工会事務経費、(まちづくり柏原) が 220 万とありますが、これは何ですか。

(事務局)

商工会事務経費についてですが、商工会の中でデマンドセンター運営にかかる支出や支払いなどを以前までは商工会の職員にしていたのですが、その職員の方が退職され、事務について商工会からまちづくり柏原さんへ委託されている経費となっております。

(委員)

これまでは商工会へお支払いしていた分を、まちづくり柏原さんへ直接お支払いするようになったという理解で間違いないでしょうか。

(事務局)

直接ではないです。商工会からまちづくり柏原さんへ委託しています。

(会長)

今まで商工会へ依頼していたことをまちづくり柏原さんへ依頼しているということですね。この形へ変更したのは昨年度からですね。今までと変わった点はその点ですね。

デマンド予約センターの運営と運行の両方をかなり丁寧にやってございますので、費用が掛かるということですね。なるべく運賃収入をあげたいという思いはありますけども、まだ余力があるということなので、まだこのあたりは今後考えていきましょう。

会計報告についてご意見、ご質問等ありますか。

(委員)

タクシー事業者の中で、いろいろと問題があって車両の経過年数が経ち、故障が多くなってきたのですが、車両購入費として1,000万程必要となる大きい金額ですが、別予算の為にこの支出明細に記載はないのでしょうか。

(事務局)

車両購入費については、丹波市の物品購入費で計上しておりますので、本協議会の予算とは別の予算となっております。

(委員)

予算が別になっているから、タクシー事業者の車が故障した際に、この公共交通会議の中で伝わらないと思っております。12年、13年も経過している車に乗っているのです、この会議の議題に挙げ、委員の皆さんと一緒に考えていただきたいです。この公共交通会議で何回か提案したけれども、資料の数値として載ることがないので、車両のことが委員の皆さまの中で当たり前になっていると思っております。

車の耐用年数を経過していることで故障が多くなり、それが事故に繋がります。厳しいことを言うようですが、市はどこを向いて仕事をしているのだというのは、こういったことです。安全を1番に考えるということは、利用者の方を向いて運行をしているということです。ただ、耐用年数を経過している車を走らせているということは、運転手の技術もあり、事業者同士の協力もあり、整備点検をしっかりとしているから、何とか12年、13年走っています。

委員の皆さまの目に見える形で数値を載せていただかなければ、今どうなっているかの現状を分かっただけだと思っております。1,000万という大きなお金です。この公共交通会議の場でやるのが重要なことだと思います。

(会長)

次の支出予算のところ、若干触れている議題があるので、その際に事務局から説明してもらいましょう。

(事務局)

先ほどいただいた質問の部分のみご回答させていただきます。車両につきましては、車両は市の所有となっておりますので、市の予算の中で車両の購入費を計上しております。当然ながら、議会にも提出をいたしまして、当初予算の中で、その年度に購入する分の予算を計上し、予算を執行し購入しております。これにつきましては、4年計画で全13台を更新するという中で、令和4年度が3年目、今年度令和5年度が最終年度ということで、更新をさせていただきます。従って、この活性化協議会の予算の中には数字として出てこないということでございます。

(会長)

では、令和4年度の事業・決算についていかがでしょうか。

(質問・意見なし)

では、ご承認いただいたということですのでよろしいでしょうか。

(異議なし)

令和4年度の実施事業及び決算については承認されました。

【令和4年度の実施事業及び決算については承認された。】

次に令和5年度の事業及び予算案について事務局から説明をお願いします

〔⑤令和5年度の事業案及び予算について〕

(資料別紙 21～23)

(会長)

皆さん覚えておいていただきたいことですが、先ほどタクシー事業者さんからの話ですが、デマンドタクシー車両の更新とありますが、購入は当協議会ではなく、丹波市に購入をお願いしております。しかし、運行を行っている中で、修理や修繕など必要となりますので、予算の中で車両修繕等の整備費用をいくらか計上しているという形になっております。

デマンドタクシーを一斉に始めたので、車両の更新時期は段階的にやっていく必要がありますが、車両も結構な距離を走っているので傷みも早いです。今は何台かを何年おきにという管理計画がようやく成り立ってきました。現在、更新していない3台が大変な状態になっている相談がありましたので、その車両の修繕を当協議会で少し工面する形になっております。

では、先ほど事務局から説明の令和5年度の事業案及び予算について何かございますか。

(委員)

すでに事務局の方々とお話をしておりますが、運行費補助と経費を比較すると、運転手の不足や車両整備費用の高騰など我々を取り巻く環境が大変厳しくなっております。その為、運行費の値上げをずっと申し続けてきました。しかしながら、今年度の予算案は据え置かれていると思います。

事務局には「私たちの事業が成り立たなくなれば手上げますよ。」「減便など起こり得ますよ。」とすでに申し上げております。ですので、ここにおられる委員の皆さま、ある日突然デマンドの運行を辞めたといった事態が起こっても別に不思議なことではないと思っておいてください。これはご了承願いたい。

この予算が承認されるのであれば、我々のこういった思いが具体化したのだとそうのように思っただきたい。

(事務局)

事務局であり、市の予算を積算した担当者ということで、今のお話にお答えなるかどうかわかりませんが、発言させていただきたいと思います。

1時間あたりの運行費については、毎年予算を立てる前にデマンド会さんと3者会の中でも協議をさせていただき翌年度の単価を合意・了承をいただき予算を決めさせていただいております。

このご時世ですので、予算を立てた後で、最近で言いますと燃料費の高騰等々がございます。

また別の話ですが、基本的には昨年度令和3年度の予算の段階でこれまでの積算の方法を若干見直しました。例えば人件費だと係る諸々の経費の雇用保険などの計算を事情によって変動しやすい形に積算方法を若干改め、令和4年度においては1時間当たりの運行費を100円アップさせていただきました。5年度につきましても、このような形で協議させていただきましたが、令和4年度と5年度の間には、燃料費の高騰がございました。その時点では一時的なものなのかどう

なのか、わからないところであり、結果的には令和4年度については、コロナ対策の関連も含め燃料費高騰に関する別途補助を設けさせていただきました。この補助については、令和5年度も期間限定ではありますが、現在議会に予算の計上をさせていただいております。

今後の傾向や先行きがわかりませんが、5年度については先ほど説明させていただいたように進んでいますので、令和6年度に向けては時々の状況を踏まえ、人件費も当然ながら上がり、保険料などの掛け率も上がっていますし、燃料費なども今後も上がってくると思っておりますので、そのあたりを考慮しながら積算をし、デマンド会さんと協議させていただきたいと思っております。今年度については令和4年度中に協議をした内容と一時的燃料費高騰については別途協議させていただきたいということをご了解いただきたいと思います。

(委員)

以前から比較すると実質80円程しか上がっていないけれども、協議をさせていただいた際に「これからこの件については継続協議でやりますよ。」と言いましたね。

去年の10月に最低賃金が32円あがって、今は960円で今年度には1,000円に絶対なるでしょう。国はその方針でやっているから、今ここには委員の中に県民局の方や陸運部の方もおられますが、私たちタクシー事業者は一般乗用の申請を出しました。乗務員の賃金(バス、タクシー)は一般社会と比べると極めて低いです。他の業種は賃上げがあるのに、我々交通産業だけ賃上げに同乗していないという問題が出ています。そのこともあり、今回賃上げの応援をするということで申請を出しました。今年末か遅くとも来年の初めごろには運賃が上がると思っております。

国がそういった風の後押ししているのに、この丹波市の行政は運賃補助が上げられないということは、国とのやり方に反しています。

私たちタクシー事業者も補助していただいたお金を会社が全て取るわけではありません。従業員や運転手に還元してあげたいといった思いがあります。最低賃金の960円だけ従業員に払ったらいわけではないので、1,100円超程払っております。従業員に給与を支払うと会社は何もお金が残りません。

そうすると、車の故障があった際に丹波市にその旨を言っても、耐用年数を過ぎていてからこのようなことが起こるお金もくれないので、結局は全部自分たちの会社で痛みを持っております。儲けようとかそういった訳ではなく、通常の賃金になるように補助を上げていただきたいというのが我々タクシー事業者の願いです。隣の西脇市は後から事業を始めて市から時間給として2,500円もらっています。そのあたりのことも考慮していただきたい。国がどんどん最低賃金を上げているのに、いつまでも丹波市は据え置きをすることが問題です。国と同じ額だけどんどん値上げをしてもらっているなら分かりますが、デマンドが始まって十何年経過し、やっと100円程実質80円程の値上げです。失礼な言い方ですが、職員さんたちの給料でさえもっと上がっているのではないですか。

先ほど、デマンド会理事と話していましたが、2024年問題がバスでも問題が出てくると思っております。先ほどの「運行を止めないといけなくなる」ということはこういったことです。労働基準局も厳しくなっている中、物流が止まるとニュース等で取り上げられていますが、デマンドやバスやタクシーも同様です。必要な時に動かせなくなる事業者が絶対出てくると思っております。そのあたりのことについて、真剣に考えていただければと思っております。

話したように補助を上げていただけるのならば、車両を動かしているのは事業者であり、運転手ですので、デマンドの運休日である木曜日などに年に1回や2回デマンドの運転手を全員集めて講習会など実施をしようと考えており、その講習会の予算は市から出してもらおうとデマンド会で話をしておりますので、そういったことも考えていただきたいと思います。

(会長)

算定は市の議会を通して決まっているという話ですが、ただ、窮状を理解することは、この交通会議として大事なことであり、いかに一般の額に見合うような形などそのあたりは市の中でのいろいろとやっていただかなければならないのかなと思います。

(事務局)

先ほどお話のあった講習会をぜひ実現していきたいなと思っております。それに関する費用な

ども協議させていただきたいと思っております。

運行費について、なかなかすぐにとすることは難しいことですが、継続協議をしていく中で、先ほど説明させていただいたように過去の積算方法と変更させていただいた中の必要な経費部分が反映されるような積算方法を何とか取りたいと思っておりますので、都度協議をさせていただき適正な運行費の確保に努めて参りたいと思っております。

(会長)

その件に関しては、今後デマンド会でも出てくると思っておりますので、問題をこの場で共有することは大事なことだと思います。何かいい提案があれば取り入れてやっていきたいと思いたすし、引き続き課題としてやっていきたいと思いたすので、皆さんよろしくお願いたします。

これから不確実なことが多くなってきますので、それについて柔軟に対応できるような形をとっていかねばならないのかなと思いたす。また、違った補助メニューの助成金などもあると思いたす。

この件に関しては、しっかりと頭に入れ、今後どのようにして充実させていくかということも考えていきたいと私としては思っております。また情報提供等ありましたら、よろしくお願いたします。

続いては、丹波市地域公共交通計画について、3月に開催された活性化協議会において、丹波市地域公共交通計画について、計画の成案を提示させていただき、委員の皆様よりご意見いただき、一部会長と事務局による修正を経て計画策定が完了しました。

去る4月14日には私と大野副会長により、丹波市長を訪問し計画策定の報告をさせていただいたところです。

本日、委員の皆様にも計画冊子をお手元にお配りしておりますが、今後の交通施策は計画に基づき進めていくこととなります。

今年度以降の計画目標について事務局より説明をお願いします。

〔⑥丹波市地域公共交通計画について〕

(資料 別途冊子)

(会長)

事務局より経過報告していただきましたけど、何かご確認したいことや不明点などはございますか。

(質問なし)

これから事業1-1-1から事業3-2-3まで毎年やるのが沢山ありますので、各自しっかりと確認していただき、どれくらい出来ているのか、しっかりとやっているか等の確認をしていくのが本協議会としての機能となりますので、皆さんよろしくお願いたします。

交通ネットワークの充実や次の話に結びつきますので、お気づきの点は後で教えてください。次に、交通ネットワークの充実・再編についてについてピックアップしていきます。交通計画81頁からですが、年度で取り組む目標について確認・検討したいと思いたす。計画冊子の81頁から計画目標と、それに向けて実施する事業が記載されています。81頁には「基幹交通の確保・維持」と「バス路線の再編」が書かれており、現状値と目標値があり市内利用者数を増加させていくことと、公共交通の利用頻度をあげていくことが書かれています。

82頁の「事業1-1-1 基幹交通の確保・維持」で、鉄道やバス路線の基幹交通については、国庫補助金等を活用しながら支援を継続していく旨が記されています。

また83頁の「事業1-1-2 バス路線の再編」については、このあとの議題にも出てきますフィーダー系統確保維持事業や、地域の移動ニーズに応じたバス路線の再編について記載されています。

昨年度実施しました市島地域から医療センターまでのバス路線社会実験においては、前回の会議で報告いただいた通り利用人数が少なかったこともあり本格運行は見送りとなりましたが、計画では引き続き必要と見込まれる地域の実証実験による需要調査を継続していくとあります。

この点に関して事務局より説明をお願いします。

〔⑦交通ネットワークの充実・再編について〕

(資料 別途冊子)

(会長)

ここで一番委員の皆さんに伝えなかったことは最後にあった、秋頃に行う予定でいる社会実験のことです。その件について、確認や質疑など皆さんにいろいろと聞きたいと思いますが、いかがでしょうか。

昨年度は不調に終わりましたが、社会実験として地域の掘り起こしなどもやってきましたので、引き続き出来るのならば、変化を調べながらやっていくことはすごく大事なことだと思いますので、今年度も社会実験を頑張っていければと思います。ただ、先ほどの話でいくと、運行をお願いするにしてもそれなりの資金がかかるのとドライバーの不足が何よりも不安事項ですね。その辺はしっかりと調整をしていただき、期間はあまり短い期間で実施しても今一つ定着しないと思いますので、効果を狙いながらやっていかなければいけないと思っております。

最近の状況を鑑みますと一本をスッと通し乗る・乗らないといった話ではなく、利用する人の生活が便利になるような路線設定やいろんな方の支援に繋がるダイヤ設定など、かなり柔軟に計画や戦略を立てていかないと、「社会実験やりました → 駄目でした。」といったように終わってしまう場合があるので、一本に繋げることによって様々なテーマが3つ、4つあってそれに応じて何かかわかったことがあるという風にやっていけるように、皆で考えていきたいと思えます。

皆さんのご協力がないと出来ないことです。例えば、商工会さんや学校とどういったことを考えるのか、場合によっては警察と協議しなければいけないことなどもあると思うので、協力しながらやっていくという形でいければと思います。そして、駅との乗り継ぎなどの話も出てくると思いますので、しっかりと考えたうえ、10月・11月までまだ時間はありますが、事務局の方々も頭を悩ませると思いますが、委員の皆さんには心に留めていただいて、こういったことがあり得るのではないかなどイメージしながら次の会議に参加していただけると嬉しく思います。その為には、公共交通計画をしっかりと読んでいただき、どういったことが書いているのか、数年かけてどういったことをやろうとしているのかなどの予習と復習をお願いいたします。

この件について、質問・意見ありますか。

(質問・意見等なし)

では、続いて、令和6年度フィーダー補助計画認定申請についてです。計画の推進に関して、こちらは事務手続き的なこととなりますが、先ほどの話でも出てきました青垣地域のバス路線について昨年度より地域内フィーダー系統確保維持事業を活用しています。来年度になります令和6年度のフィーダー計画認定申請について、協議会の承認を得ることが必要となっておりますので、この申請に関して事務局より説明をお願いします。

〔⑧令和6年度フィーダー補助計画認定申請について〕

(資料別紙 24-1~4)

(会長)

これまででも、地域公共交通確保維持の目的でしっかりと記入していただいていると思います。やっぱり、通学手段が限定されているという話で、今回の目標としては、柏原～青垣線の利用者の維持や柏原～大名草上区間の乗車人数の増加など書いています。このへんの内容は報告をいただきながら、運行計画の日数や本数、人口、想定利用者などバス路線の系統としてこのような形でやっていきますといったことを国土交通省に報告すると補助がでますので、先ほどの報告と資料をみていただいて、何か訂正点やお気づきのことはありますでしょうか。

(質問・意見等なし)

【令和6年度フィーダー補助計画認定申請について承認された。】

協議が整ったということで、フィーダー補助の計画認定申請を行いたいと思いますので、事務局で手続きをよろしく願いいたします。

続いては、モビリティマネジメントについてです。計画に関する取り組みの中で、交通計画冊子の97頁から記載されている項目で「施策の方向性3-2 公共交通利用に対する意識の醸成」があります。「事業3-2-1：ライフスタイルの形成の推進」や「事業3-2-2：ノーマイカー通勤の日運動、たんば鉄道の日」といったエコ通勤の推進、「事業3-2-3：公共交通関連イベントの実施」などがあります。

丹波市に住んでいくうえで、公共交通をどう生活に結びつけるかがテーマだと思っております。丹波市のような自家用自動車での移動が多い地域でこそ、ライフステージに応じた公共交通を利用する機会や動機付けを市民の方へ行っていきたいということです。

モビリティマネジメントへの取り組みについて事務局より説明をお願いします。

〔⑨モビリティマネジメントについて〕

(資料別紙25)

(会長)

これにつきまして何か質問ありますでしょうか。

(委員)

親会社が市の委託を受け、スクールバスの運行を行っております。最近、起こった事例を紹介させていただきます。バス停から自宅まで帰れない児童が発生しています。考えづらいことですが、登校は全学年一斉で、下校に関しては1・2年生のみでの下校で1便、他の学年で1便という運行が週に3日あります。少子化が進んでおりますので、1・2年生のみでの下校の便で、各バス停において1人だけの下車といった事例が青垣で4か所、吉見で2か所ほどあります。そういった児童はたいていの場合は、お迎えの方や見守り隊の方がバス停まで来られていますが、たまたまいらっしゃらない時に、先ほどご説明した事例が起きました。バス停に着いたときに「バス停に着いたよ。降りてね」と言った際に、児童からは「怖くて降りられない。家まで帰れない」という児童さんがたまに見受けられます。4月、5月の時期だからかもしれませんが、今後こういったことがあるのであれば、地域交通の出番ではないかと考えております。

(会長)

これから通学バス等が増えてくると、そういったことは結構大変な問題になりますね。キーワードとしては、“トラベルトレーニング”といったものがあります。要はバスの乗り方やバスを降りてからどのように家まで帰るかといった練習です。このようなことも、モビリティマネジメントに繋がる部分があると思いますので、そういったことをご提案したいと考えております。

それと同じような事案で、これからシステム変更を行うにあたり、デマンドの活用方法を教室化していった方がいいのではないかと考えます。例えば、高齢者学級などの活用や、国土交通省は交通バリアフリー教室をやっていますので、思い切ってそういったこともありではないかなと思います。丹波市にあった形で行ってみてはどうでしょうか。

(事務局)

先ほどお話のありました、スクールバスのバス停から自宅まで帰れないといった件に関しましては、児童の安全面に関わることなので、市教委を通し市として適切に対応したいと思います。

会長からあったように、公共交通の利用の仕方やトラベルトレーニングなどに関しても考えていきたいと思っております。

デマンドシステムの更新にあたり利用啓発として、操作方法や利用の仕方等といったことが従来とは違った点も出てきます。デマンドの利用者はご高齢の方も多いという利用実態もございまして、適切にお伝えできるような周知啓発に努めていければと考えております。

(会長)

その他なにかございますか。

(質問・意見等なし)

続いては、公共交通の福祉施策について事務局（健康福祉部）より説明をお願いします。

〔⑩公共交通の福祉施策について〕

(資料別紙 26)

(会長)

お出かけサポート事業等支援事業の方でしたけれども、先ほどの説明について何かご質問・ご意見等ございますか。

また、運行事業者さんから何かございますか。

(委員)

ご存知だとは思いますが、11月から一般乗用タクシーの値上げが叶うものという認識でいます。そして、これまでの「小型車」・「中型車」といった区分が無くなり、「普通車」といった新しいカテゴリーになります。この辺りを含め、お出かけサポート等については、利用者の負担額等の変更は考えておられますか。

(事務局・健康福祉部)

今、ご意見いただきました、タクシー利用料金の値上げに伴う利用者の負担というのは基本的には、現在は利用券で相殺は300円、もしくは町をまたいでのお出かけの場合は600円という料金設定をしております。ですので、タクシー利用料金の底上げがあったから、利用者の個人負担額が変わるということはありません。実際のタクシー利用料金が値上げされることによって、個人の負担が大きくなるのではなく、公的な支援が大きくなるという考え方です。ただ、令和6年度以後については当初の計画のところがございますので、料金の変更などはございます。

(会長)

お出かけサポート事業についてはおそらく、昨年度と同じような数字になるのではないかと思っております。実施していく中で課題等々が出てきましたら、教えていただければと思います。それから、高齢者の外出支援事業は、令和4年度の実施状況をみると、令和3年度に比べて交付人数、利用率ともに低調になっていますが、これについて、理由はございますか。再確認したいです。令和5年度については、どのような見込みになりつつあるのか、デマンドとやることによって良い方向なのか、悪い方向なのか、そのあたりのことについてもしっかりと知っておきたいので、2点教えてください。

(事務局・健康福祉部)

先ほどご質問いただきました、令和4年度の数値が下がっている件につきまして、令和3年度については、タクシー券とバス券の配布をしておりました。令和4年度については、バス券のみが基本となっており、一部市島地域に関してはバス券とデマンド券のどちらかを選択していただき配布し、タクシーを利用できる券の発行をしておりませんでした。その関係でバス券だけでは利便性に欠けたといったところがありましたので、そのあたりを検証し、令和5年度は、バス、デマンド、タクシーを利用者さんに選択していただける共通券にし、交付しました。令和5年度については、令和3年度の数値に近づけたいという思いがありますので、今後、利用に関する周知をかけていき、出来るだけ多くの方に頻回に外出していただきたいと思っています。

(会長)

バス券については、令和3年度37人でしたが、令和4年度は310人で使用枚数はかなり増えていると言えますし、今年度は、バス・デマンド・タクシーの選択制だけど、デマンドの使用枚数がかかなり多いので、だいたいデマンドへシフトしてそうだ。といった見方をしていけばよろしいで

すかね。

(事務局・健康福祉部)

枚数で見ると、デマンドタクシーの使用率が高いように見えますが、1乗車あたり上限枚数を3枚にしております。確かにデマンドの利用回数は増えていますが、タクシーの利用回数は、652枚、1回に3枚使用すると、現時点で217回利用していただいています。タクシーの300円より超過した分については、利用者さんご本人の負担にてお支払いいただいていますので、利用された回数や外出された回数でみると、そんなには減っていないのかな。と思っております。

(会長)

では、引き続きモニターをし、次の会議でご報告していただければと思いますので、よろしく願いいたします。この件につきましてはいかがでしょうか。

(質問・意見等なし)

続いては、その他 次回開催について事務局よりお願いします。

〔⑩その他〕

(委員)

この会議へ出席し私の中でようやく整理できたのが、人の内容といったことがあまり出ていない。私は毎週京都へ講義に行った際に路線バスを利用しています。必ず気になるのが運転手さんです。運転手さんを悪く評価しようとか全くそういう意味ではなく、言いたいのは、ホッとできる気持ちの問題です。

運行には人が必ず介在しています。運転手さんはやりがいを感じていないと辞めてしまい、運転手不足になるということは、どこで運転手さんが、やりがいを感じられるのかと考えると、人と人だから、「ありがとう」の言葉や日常の人と人とのやりとりがベースになっていると私は思います。

公共交通機関は、AIで動いているわけではなく、コンピューターで動いているわけでもなく、やっぱり人です。人の評価をどういったやり方でやっているかということ、事業所や会社でしっかりやられているのはよく分かります。

京都市営バスは大変な赤字ですが、運転手さんは、障がいのある方がバスへ乗車する際には汗をかきながらも、準備をして乗れるようにしています。私は見ていてほのぼのします。

私は福祉分野でずっとやってきているので、その光景をみて素晴らしいなと思うわけです。当たり前前にはやったら、当たり前前にはしか評価されないけれども、我々は正当な評価をどこかで目に見える形にする必要があるのではないかと。と本日の会議のやりとりを聞きながらそういう気がしました。

例えば、デマンドに関わる運転手さんの研修だとか、そういった内容に関しても何らかの対応が出来ないかなという話がありましたね。運転手だけに限らず運行に関わる方などの存在を表に出る部分は出していくっていうのが、モチベーションが高まったり、そういったことにも繋がってくるのではないかと思います。

(会長)

“交通サポーターマネージャー研修”という研修がありまして、研修では外出することの大切さや意義が対話によってわかる研修があります。その研修で対話によってモチベーションが上がるといった内容がありましたので、やっぱり、利用者さんの対話というものは、これから大事なのではないかと思います。

通学のバスがこれから増えてくると思いますので、学生はこのように考えているけど、ドライバーはこのように考えているといったような相互理解が出来る仕組みが何かいるような気がします。これはまたいろいろ、考えていきましょう。

(委員)

会議冒頭にありましたが、青垣路線の利用者が増えていますよね。私自身、市内スーパーでバスのドライバーさんなどよく見かけますが、ものすごく親切な対応を見受けられます。お年寄りの方にもとても親切で。こういったことの積み重ねで利用者が増えているのかなと感じました。こういったことを誰かが始めると、周りもやらないといけないから始まったとしても、自然とやるようになると思うんです。

(会長)

利用者の方と対話できるような取り組みがあってもいいかなと思います。お客さんとして見ているけど、地元に住んでいる方は何のためにバスがあるかなど考えないと思うんです。また案を考えていきましょう。

それでは、次回の会議開催について、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

次回の会議開催日についてですが、事業案の通り10月頃に第2回目の会議を開催予定しております。会長とご相談のうえになりますが、随時委員の皆さんにご連絡させていただきます。

(副会長)

本日は長時間、慎重に議論いただき、たくさんのご意見を頂戴しありがとうございました。議論の中にデマンドの運営が厳しいとありましたが、自治会長会が出来ることは、財政的な支援はできません。ですが、利用増進に向けての呼びかけというのは自治会を通じて行うことでかなり効果があるのではないかと考えておりますので、役員会があった際に話を通しておきます。担当の方に来ていただき、状況をしっかりと説明していただければ、結果に繋がるのではないかと思います。

本日は長時間にわたりありがとうございました。気をつけてお帰りください。