

令和7年度 第2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7年11月7日（金） 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	清水邦泰	副会長
日下部達也	委員	竹内和重	委員
新屋敷昭一	委員	蘆田長門	委員
吉住孝信	委員[代理出席]	谷和義	委員
木原健太	委員	乳原正文	委員
長谷芳彦	委員	岡田勝	委員[代理出席]
永井敏之	委員	近藤紀子	委員
長田貴	委員	和田綱木	委員
清水徳幸	委員		

委員17名出席

(オブザーバー)

多田彩華（兵庫県交通政策課）[代理出席]  
大木玲子（丹波市商工会参事）

4 欠席者 谷津文隆 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（予約）型乗合タクシーの利用状況について
- ②路線バス運行実証実験（4～9月）途中報告について
- ③路線バス運行実証実験のバス停留所等に係る書面決議結果について
- ④市島地域の路線バス本格運行について
- ⑤鉄道の取組状況について
- ⑥モビリティ・マネジメント事業の実施について
- ⑦その他

4) 閉 会

## 1) 開 会

- 事務局挨拶
- 委員出欠状況(代理委員の紹介含む)
- 配付資料の確認  
〈事前配布資料〉・会議次第  
・資料1から6

## 2) 会長挨拶

皆様、本日もお集まりいただきありがとうございます。本日の会議は報告事項が中心となりますが、あわせて協議事項も予定しております。委員の皆様にはぜひ忌憚のないご意見をいただき、円滑に合意形成を図ってまいりたいと存じます。本日もよろしく願いいたします。

## 3) 議 事

### ① デマンド(予約)型乗合タクシーの利用状況について (事務局から説明)

#### 【会長】

「① デマンド(予約)型乗合タクシー(以下、「デマンドタクシー」)の利用状況について」何か質問、意見等ございますか。

#### (質問・意見等なし)

#### 【会長】

私からの所感として、利用者は金曜日に多い傾向にあります。Web予約率は3.8%ですが、ここ1～2年で徐々に上昇しています。今後も啓発活動を継続することで、さらなる利用率の向上を期待しています。また、新規登録者向けに「スマートフォン使い方講座」を開催することも有効ではないでしょうか。

今年度の動向については、猛暑の影響か7～9月の利用が例年より減少しました。一方で5～6月は例年並みであり、例年利用者数が増加する10～11月の状況を注視しつつ、今後の判断を行いたいと考えます。

運行事業者から何かありますか。

#### 【委員(運行事業者)】

資料の「年間利用状況」にある通り、利用者は70代・80代の高齢層が中心で、性別では女性が多くなっています。利用目的は通院や買い物が大部分を占めています。運行事業者としては、こうした利用者層の特性を踏まえ、乗務員が利用者に対し適切な対応ができるよう構築してまいりたいと考えております。

## ② 路線バス運行実証実験（4～9月）途中報告について（事務局から説明）

### 【会長】

事務局からの上半期（4月1日～9月30日）報告としては、

1. 野瀬～黒井駅間は726名の利用でした。
2. 戸坂～ライフピアいちじま間は、現段階では利用者は少ないですが、来年度からは小学校統合による通学支援による利用があるので利用者は確実に増える路線となります。
3. ライフピアいちじま～丹波医療センター間についても、現状、利用者数は少ないものの、乗り換えなしで医療センターへアクセスできる利便性から、基幹交通として重要な役割を担っています。

「② 路線バス運行実証実験（4～9月）途中報告について」何か質問、意見等ございますか。

### （質問・意見等なし）

### 【会長】

運行事業者から何かありますか。

### 【委員（運行事業者）】

事務局からの報告にあった通り、現在は学生の通学利用と、日中の高齢者による通院・買い物利用がうまく組み合わさっています。路線バスとして、非常に効率的な運用形態が構築できていると考えております。

4月から始まる小学生の路線バス通学については、幼少期から公共交通に親しむ絶好の機会と捉えています。子供の頃からバスを利用することで、大人になってからも移動手段の選択肢として公共交通が定着することが期待できます。

こうした次世代の利用者育成という観点からも、運行事業者として、この取り組みがもたらす効果に非常に期待を寄せております。

### 【会長】

運行事業者の見解を伺い、本事業には現在の利便性向上という「直接的効果」に加え、効率的な運用などの「間接的効果」、さらには将来の利用者育成という「未来を見据えた視点」が内包されていることを再認識いたしました。

### 【委員】

ライフピアいちじま～丹波医療センター間の利用状況について質問いたします。

資料には「1日1～2名の利用ではあるが、乗り継ぎなしで医療センターへアクセスできる基幹交通としての役割は大きい」との記載があります。これに関連して、現在の市島地域の医療圏域がどのような状況にあるのか伺いたいです。

地域内には開業医の先生方もいらっしゃいますが、その中で、あえて（基幹病院である）丹波医療センターへ直通することの需要をどのように捉えていらっしゃるのでしょうか。また、将来的な需要の見通しや、この路線を維持することが地域にもたらす未来像についても、併せてお考えをお聞かせください。

**【事務局】**

市島地域の正確な受診者数などの詳細なデータは持ち合わせておりませんが、地域内の通院には主にデマンドタクシーが利用されている状況です。また、地理的な条件から福知山市の医療機関を受診される方や、JR、あるいは複数人でのタクシー乗り合わせを利用される方も一定数いらっしゃるかと認識しております。

その中で市としましては、市内医療の中核である丹波医療センターへのアクセス確保を最優先に考えております。

市島地域からは公共交通機関を乗り継いで移動することも可能ですが、利用者の方々からは「市島駅や石生駅にある跨線橋（階段）の昇降が身体的な負担になっている」という非常に切実な声が寄せられています。

今回の実証実験のルートは、こうしたバリアフリー上の課題を鑑みたものです。たとえ1日1往復であっても、階段を使わない「平面移動のみ」で医療センターへ到達できる手段を確保するために設定いたしました。

**③ 路線バス運行実証実験のバス停留所等に係る書面決議結果について(事務局から説明)**

**【会長】**

事務局からの説明にあった通り協議が整ったとの報告内容でしたが、「③ 路線バス運行実証実験のバス停留所等に係る書面決議結果について」何か質問、意見等ございますか。

(質問・意見等なし)

#### ④ 市島地域の路線バス本格運行について（事務局から説明）

##### 【会長】

事務局より、路線バスの本格運行に向けた計画案について、以下の通り説明がありました。

##### 1. 運行便数について

本格運行では、午前2便、午後2便の体制で運行したいと考えております。

##### 2. バス停の新設・廃止およびルート変更について

現在、市島支所の機能は「ライフピアいちじま」にあります。今後「愛育ピアいちじま」の供用が開始されます。これに伴い、2段階に分けてバス停の新設や廃止、運行時刻の変更、およびルート変更を行う予定です。現在、これらの変更に関する近畿運輸局への手続き申請を進めております。

基本的には、現在の実証実験の内容を踏襲した運行形態となる予定です。

以上の「④ 市島地域の路線バス本格運行について」の内容につきまして、何かご質問やご意見などはございませんか。

##### 【委員】

「愛育ピアいちじま」供用開始に伴い、「ライフピアいちじま」は施設として使用停止ということでしょうか。

##### 【事務局】

施設自体は継続して利用されますが、現在、建て替えのために一時的に「ライフピアいちじま」に置かれている支所機能は、新施設「愛育ピアいちじま」の供用開始に伴い、移管される予定です。

路線バスの計画当初より、市民の皆様の利便性を第一に考え、「支所の所在地にバス停を設置する」という基本方針を掲げてまいりました。現在の運行時間帯における「ライフピアいちじま」の利用実態を確認したところ、ホールや貸会議室へのアクセス需要は限定的であるのが現状です。

一方で、支所機能が移される「愛育ピアいちじま」は、乗り換え等の利便性を含め、より高い需要が見込まれます。そのため、支所機能の移転に合わせ、より利用実態に即した「愛育ピアいちじま」へバス停を設置すべく、必要な手続きを進めてまいりたいと考えております。

##### 【委員】

現在の利用者数を踏まえると、今回のバス停移設によって大きな影響を受ける利用者は限定的であると考えられます。

また、新施設「愛育ピアいちじま」の供用開始日については、現時点で確定していますか。

##### 【事務局】

現在の利用実態として、デマンドタクシーから路線バスへ乗り継ぐ方は一定数おられますが、「ライフピアいちじま」から直接乗車される方は極めて少ない状況にあります。

また、新施設「愛育ピアいちじま」の供用開始時期については、工事の進捗状況に左右されるため、現段階では未定となっております。

#### (他 質問・意見等なし)

##### 【会長】

市島地域の路線バス本格運行について異議ありませんか。 ➡ 異議なし

➡ 【市島地域の路線バス本格運行については承認された。】

## ⑤ 鉄道の利用促進の取組等について（事務局から説明）

### 【会長】

「⑤ 鉄道の利用促進の取組等について」何か質問、意見等ございますか。

### （質問・意見等なし）

### 【会長】

副会長何かご意見等ありますか。

### 【副会長】

J R加古川線の利用促進に向け、各地で応援団が結成されるなど、大変な盛り上がりを見せています。昨日の事例では、尼崎から鉄道で丹波市に入り、レンタサイクルで恐竜博物館を観光して戻られるという好ましい動きもありました。

今後の展開として、明日8日にはJ R加古川線西脇市-谷川駅間の沿線住民でつくる維持・利用促進地域協議会で「もっと乗ろうやない会」と称した決起集会を開催いたします。また、11月30日には「丹波竜フェスタ2025」が開催されるので加古川線を利用して来場される方も多いのではないかと考えております。12月6日には「谷川昼市」「リレーマルシェ」を開催いたします。様々な鉄道利用に繋がるイベントを継続してまいります。

最後に、J Rからの利用調査結果もありましたが、我々協議会としても延べ200名以上の住民が協力した万博期間中の独自調査結果をまとめ、追って報告させていただきます。

### 【会長】

運行事業者から何かありますか。

### 【委員(運行事業者)】

日頃より利用促進の取り組みにご尽力いただき、ありがとうございます。私自身は直接の加古川線の担当ではございませんが、聞き及んでいる範囲で現在の状況を共有させていただきます。

まず利用調査についてですが、関西万博の終了まで実施し、爆発的な伸びではないものの、着実な利用者数の増加が見られたとの報告を受けております。

一方で、谷川駅で実施しておりました特急の臨時停車につきましては、残念ながら利用が伸び悩み、芳しい結果とはなりませんでした。

## ⑥ モビリティ・マネジメント事業実施結果について（事務局から説明）

### 【会長】

「⑥ モビリティ・マネジメント事業実施結果について」何か質問、意見等ございますか。

### （質問・意見等なし）

### 【会長】

小中学生への啓発において肝要なのは、子どもたちがどう感じ、学習後にどのような行動をとるかという点です。乗車マナーの学習が設定されたということは、これまでのマナーに改善の余地があったからだと推察します。モビリティ・マネジメントの学習の中で、「どこを直すべきか」を自ら気づく機会を作り、適切にフィードバックを行うことが重要ではないでしょうか。

彼らは将来の公共交通を支える大切な世代です。「暮らしと公共交通」をテーマにしたすごろく等を通じて、何を学んだかをつかむことが大切だと考えます。つきましては、今年度の実施内容から見えてきた知見や成果があればお聞かせください。

### 【事務局】

今年度の実施結果についてお答えいたします。実施後、小中学校ともにアンケート調査を行っておりますが、子供たちの回答からは「移動の際にバスを利用する」「マナーを学んだので車内では静かに過ごす」といった、具体的な行動変容や意識の向上が見受けられました。

また、学校での学びを家庭へ持ち帰り、家族に共有している様子も確認できております。こうした点から、本事業は公共交通に対する知識の定着と、将来の利用者としてのマナー向上に繋がる有意義な機会になったと考えております。

### 【会長】

副会長から何かございますか。

### 【副会長】

山南中学校の生徒たちのバスの待ち時間や車内での様子は、導入当初こそ多少はしゃぐような場面も見受けられましたが、現在は非常に落ち着いた態度で利用できています。

特に、地域の方々と共に乗車することで、生徒たちの間に「自分たち専用のバスではなく、社会全体の公共交通を利用しているのだ」という自覚が芽生えているようです。その結果、車内は非常に良い雰囲気となっており、地域との共生が図られていると聞き及んでいます。

## ⑦ その他（事務局から説明）

### ・WESTER ポイント事業について情報共有

#### 【事務局】

公共交通機関の乗継促進施策についてご説明いたします。本施策は、ICカードを用いて公共交通を乗り継いだ利用者に対し、WESTER ポイントを付与するものです。

令和3年度から長らく事業者側と協議を重ねてまいりましたが、ようやくシステムの構築および運用に関する目途が立ちました。今後の予定としましては、まず令和7年度末に1ヶ月間の実証実験を行い、その結果を踏まえ、翌令和8年度からは通年での実施を目指してまいりたいと考えております。

### ・本会議の内容について

#### 【委員】

「① デマンドタクシーの利用状況について」の報告に関連して伺います。年代別の利用状況で70代・80代の女性の利用が非常に多いとのことでした。運行事業者さんからの報告では「利用者に対し適切な対応ができるよう構築」と言われていましたが、実際には乗り降りの際の介助など、現場でのサポートの必要性を強く感じているのではないかと推察いたします。

実際に運行されている中で、介助が必要となる具体的な事案や、現場で直面している課題などがあれば教えていただけますでしょうか。

#### 【委員(運行事業者)】

現在、市内で13台のデマンドタクシーを運行しておりますが、現場では次のような課題を感じております。高齢の女性が買い物帰りに利用される際、まず買い物袋を車内の床に置き、それから手すりをつかんで乗車されるという光景を頻繁に目にします。その光景をみてあまり芳しくないと感じたことがあります。乗合タクシーの乗務員として、どこまで踏み込んだ介助を行うべきかという判断が難しく、現在は具体的な対策ができておりません。

乗務員への教育も含め、どのような対応が適切なのかという課題を抱えたまま運行を続けているのが現状です。

#### 【委員】

未来を考えるとやはり、若干の介助方法等を習得しておく必要があるのかと思います。

#### 【委員(運行事業者)】

荷物を携行した状態で、1人で乗車することが困難な方が増えている点に問題を感じています。私自身の感覚では、片手で買い物袋を持ち、空いた手で手すりを支えにしてステップを昇ることは容易ですが、実際のご利用者の中には、そうした動作が叶わない方が大勢いらっしゃいます。

#### 【委員】

他地域の交通会議での事例ですが、乗車時にふらついた利用者を支えようとした際、後日「セクハラを受けた」と指摘されたケースがあると聞いております。

良意による手助けがトラブルに繋がってしまうと、現場の乗務員も対応に躊躇してしまうことが予想されますが、現在の丹波市において、同様の事案や懸念される声などは上がっていないでしょうか。

#### 【委員(運行事業者)】

丹波市でのデマンドタクシーにおいてはそのような事例はありません。

### 【委員】

私自身、月に2回ほどコミュニティバスの運転に従事しておりますが、そこでの実情をお話しします。現在私が担当している運行形態では、運転士が停車後に運転席を離れて介助を行うことは禁止されています。そのため、1人で乗車できない方には利用をご遠慮いただいているのが現状です。

非常に心苦しいことではありますが、足腰が弱く自力乗車が困難な方は、ご利用できません。

### 【委員(運行事業者)】

デマンドタクシーにおいても基本ルールは同様（介助の制限がある）ですが、特に難しいのは、予約段階で利用者の身体状態が把握できない点です。

地域が限定されているコミュニティバスであれば、利用者の実情をある程度把握できている面もあります。しかし、デマンドタクシーはWebや電話による申し込みのため、実際にお迎えに行き初めて、その方が1人で乗降できない状態であると分かることが多いのが現状です。この事前の情報不足が、現場での対応をより困難にさせています。

### 【委員】

デマンドタクシーの運行については、市・商工会・デマンド会の3者協定による運送約款により、「介助は行わず、運転手は運転席から離れない」ことが原則とされています。

この約款を見直し、現場のニーズに応える介助を導入するとすれば、乗務員が福祉的な知識や技術を習得するための講習が必須となります。

乗務員も全国的に高齢化が進んでいる中、事業者側だけの努力では限界があります。市も一体となって、研修の実施や体制づくりを強力にバックアップしていただかなければ、継続的な運行は難しいのではないかと考えております。

### 【事務局】

ご指摘の通り、デマンドタクシーの利用規約では「1人で乗降できること」を条件としております。しかし、登録から年月が経過する中で身体状況が変化し、自力での利用が難しくなる方がおられるのも事実です。

現状では、運行事業者から連絡をいただいた際、その方の状況を精査し、ケースに応じて市の福祉部門へ橋渡しをするなどの対応を行っております。

これからも現場（運行事業者）からの情報を迅速に吸い上げ、福祉部門としっかりと連携を取りながら、柔軟かつ適切な対応に努めてまいりたいと考えております。

### 【会長】

今回の議論は、我々に課された「新しい宿題」であると受け止めています。

外出が制限されればフレイルへと一直線に進んでしまいます。デマンドタクシーは自宅前まで迎えに行けるという利点があり、これこそが丹波市で長生きできる仕組みの根幹です。単なる移動手段の話ではなく、「丹波市で生きていくために、どのようなシステムが必要か」という本質的な問いをいただいたと感じています。

デマンドタクシーは、利用者の個別情報を把握できる点が強みです。どのような車両が適切か、どのような情報収集が必要か、バリアフリーの観点からも「乗りたい人が乗れる」仕組みを考え抜かなければなりません。

特に利用者の半数を占める80代の方々は、今後さらに体力が低下されます。加齢により最も衰えるのは握力だと言われており、重い荷物を持って自力で体を支えるのは極めて困難です。荷物を床に置いてしまう現状も、そうした身体的特性の表れです。

今後は市や運行事業者との連携をより一層強化し、多様な力を借りながら、高齢者の変化に寄り添える体制づくりを進めていく。この情報共有こそが、改善策への第一歩になればと思います。

### 【委員】

福祉の視点から発言させていただきます。先ほどから「高齢女性」という言葉が出ておりますが、彼女たちは家庭内でご飯を作り、家庭の生活を支え続けている方々です。その生活実態を忘れてはなりません。

「1人で乗降できる」という定義は難しいものですが、生きていくためには買い物をしなければならず、一度の外出で多くのものを揃えたいという思いは非常に切実なものです。

免許を返納し、頼れる家族もない高齢者にとって、デマンドタクシーはまさに「最後の砦」と言える存在ではないでしょうか。

社会福祉協議会としても、高齢者支援において移送のあり方は極めて重要な課題であると認識しています。今回の議論をしっかりと組織に持ち帰り、社会福祉協議会として公共交通や支援にどのように関与できるか、真剣に考えてまいりたいと思います。

### 【会長】

今日出されたような諸問題に対して、「これが正解だ」と言い切れる答えはすぐには見つかりません。私たちは全員で知恵を出し合い、考え続けていかなければなりません。

委員の皆様にごうしてお集まりいただいている目的も、まさにそこにあります。多角的な視点からの考えや、それぞれの現場が持つ生きた情報が必要不可欠です。正解のない問いに対し、皆様と共に考え抜くプロセスを大切にしていきたいと考えております。

公共交通を利用されているのは、主に子どもたちや高齢の方々です。そうした方々が「丹波市に住み続けてよかった」と思える環境をどう作っていくか、これこそが我々に課された大きなテーマであると確信しています。

今議論している課題を乗り越え、丹波市から日本全国へ向けて発信できるような、理想的な交通システムを構築していきたい。その強い想いを持って、今後も皆様と共に取り組んでまいりたいと思います。

### 【委員】

少し視点が変わりますが、以前、都会から来られたお客様に「なぜ配車アプリがないのか」と尋ねられた際のエピソードを紹介します。

丹波市では、電話予約を通じてお客様お1人おひとりと顔の見える関係を築いています。デジタル化とは対極にありますが、だからこそ「今日はあのお宅の洗濯物が干してあったか」といった細かな異変に乗務員同士が気づき、共有することができます。

そのお客様に「こうした見守りができるのは、個別のお客様を大切にしている電話予約の仕組みがあるからです」とお伝えしたところ、「それは素晴らしい、自分の親もここに住ませたい」と大変感銘を受けておられました。

実際、私共は移動を支える企業として、気づいたことがあれば民生委員の方と相談し、共に利用者様宅を訪問するなど、安否確認にも気を配っております。こうした「地域に根ざした見守り」を含めたサービスこそが、私共の役割であると考えております。

## ・次回開催日について

### 【事務局】

・次回開催日について・・・令和8年2月頃目途開催

#### 4) 閉 会

##### 【副会長】

本日の慎重な議論、ならびに熱心な協議に心より感謝申し上げます。

「公共交通」という枠組みでお話しいただきましたが、その内容は福祉、そして丹波市の未来に深く関わるものでした。

昨今、丹波市の住みよさが評価され、移住される方も増えていると聞いております。子どもから高齢者まで、誰もが安心して暮らせるまちを作っていくために、本会議で議論を積み重ねることは非常に大切な意義を持っています。

これからも皆様と共に、丹波市の未来を描いていければと思います。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。