

令和 8 年度 第 1 回 加古川市地域公共交通活性化協議会 議事概要

○開催概要

開催日時	令和 8 年 6 月 19 日（金） 午後 2 時 30 分から午後 4 時まで
開催場所	加古川市役所新館 10 階 大会議室
出席者	委員 21 名中 14 名（代理出席 1 名）、オブザーバー 6 名、事務局 5 名、傍聴 0 名
議事次第	1 開会 会議の趣旨 委員紹介 出席状況報告 2 議案 議案第 1 号 令和 7 年度事業報告・決算報告について 議案第 2 号 令和 8 年度事業計画・当初予算（案）について 協議第 1 号 地域公共交通計画に係る施策等の検討について 3 その他 4 閉会

○議事概要

■ 議案第 1 号 令和 7 年度事業報告・決算報告について

＜説明概要＞

令和 7 年度は、加古川市地域公共交通活性化協議会を全 5 回開催し、7 月にはプロポーザル選定委員会を開催した。また、10 月から 11 月にかけてアンケート調査を実施し、市民意見の把握に努めるとともに、随時、各種データ分析、現行計画の評価、行政支出の検証等を実施した。

収支決算については、歳入総額 14,005,478 円、歳出総額 13,860,891 円であり、歳入は当初国庫補助金 5,000,000 円を見込んでいたが、交付決定額が 2,710,000 円となったため、不足分 2,290,000 円を市負担金増額で対応した。歳出の内訳は、会議費 350,406 円、事務費 35,485 円、事業費 13,475,000 円である。差額 144,587 円については翌年度へ繰り越すこととした。

また、令和 8 年 5 月 19 日に監事による監査を実施し、収入・支出の執行及び関係書類・帳簿等について、いずれも適正である旨の報告がなされた。

＜意見・質疑応答＞

なし。

＜議決＞議案第 1 号

原案承認 ※委員 14 名中、14 名（全員）が同意

■ 議案第 2 号 令和 8 年度事業計画・当初予算（案）について

＜説明概要＞

令和 8 年度は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の申請を行うとともに、施策体系や交通施策、評価指標等の検討を進め、地域公共交通計画の策定を行う。協議会は年 4 回程度開催し、第 3 回

で素案、第4回を経て計画策定を予定する。当初予算は歳入・歳出ともに8,308,587円で、市負担金6,664,000円、国庫補助金1,500,000円、繰越金144,587円を計上し、会議費、事務費、事業費を計上している。

<意見・質疑応答>

(委員) 令和7年度決算と令和8年度当初予算で、金額にかなり差があるのはなぜか。

(事務局) 主な要因はコンサルタント委託料の違い。令和7年度は計画策定に向けたアンケート調査等を含む業務内容であったため、委託料が比較的大きくなっている。一方、令和8年度は、前年度の調査結果を踏まえた計画策定業務が中心となるため、相対的に予算規模が縮小している。

(委員) 負担金と補助金の差についても大きいと感じるが、どうか。

(事務局) 国庫補助金につきましては、現時点の交付見込額として計上しているものであり、今後変更となる可能性がある。実際の交付決定額に応じて、市負担金との間で調整を行う必要がある場合は、補正予算等により対応する予定。

(委員) 補助金の確定状況について、補足はあるか。

(委員) 現時点では1,500,000円で見込んでいますが、交付決定額は最終的に1,224,000円となっている。交付決定後は原則として増額はない。事業規模に応じた減額調整はあり得る。

(委員) 事務費が前年度と比較して増加している理由は何か。

(事務局) 今年度は計画策定に伴う印刷費等の消耗品費の増加を見込んでいる。なお、実績に応じて最終的に決算で調整する予定。

<議決>議案第2号

原案承認 ※委員14名中、14名（全員）が同意

■ 協議第1号 地域公共交通計画に係る施策等の検討について

<説明概要>

令和8年度の活性化協議会では、令和9年3月の地域公共交通計画策定に向け、令和7年度に設定した基本理念・基本方針に基づき、めざすべき公共交通網や施策、評価指標等について協議いただきたい。

加古川市地域公共交通計画目次（案）は、現行計画の地域公共交通プランと概ね同じ構成である。第1章「計画の概要」、第2章「加古川市の交通をとりまく現状と課題」、第3章「計画のめざす姿」、第4章「めざす姿実現に向けた取組方針及び施策」、第5章「評価指標」、第6章「計画の実現に向けて」で構成している。現状と課題については、次期計画では要点を整理して本編に示し、詳細資料は資料編に示すことを想定している。

施策概要（案）では、基本理念・基本方針・取組方針ごとに施策やその概要・実施時期・実施主体を整理している。この内容を次回の第2回協議会では、今回の協議結果を踏まえて、施策シートにまとめていく予定である。

（各施策の概要を資料に沿って説明）

評価指標（案）は、計画全体の目標と基本方針ごとの目標に分類して設定している。P.16以降は、前回協議会で議論した資料である。

<意見・質疑応答>

- (委員) 施策の実施時期を短期・中期・長期としているが、短期としたものは中期以降実施しない、中期としたものは前半に何もしない等の誤解を生む可能性がある。
- (事務局) 短期としたものは中期以降も継続して実施し、中期としたものも、短期の段階から準備や検討を進めることを考えている。表現としては表頭を「実施開始時期」とする方が誤解は少ないと思う。
- (委員) 施策シートにスケジュールを示すことで、短期で終わるものではなく、継続的に進めることが分かりやすくなる。
- (委員) 「4-1 公共交通空白地域等の解消」で新たな移動サービスとあるが、これは枝葉線をイメージしたものか。どのようなものを想定しているのか。また、公共交通空白地域解消に向けた実施主体の考え方を教えていただきたい。「4-3 他分野との連携による移動手段の確保」では、どういったところとの連携を想定しているのか。
- (事務局) 新たな移動サービスとしては、現時点でその地域に導入していない公共ライドシェアやデマンドタクシー等を想定している。移動の仕組みの構築の中で様々な移動主体が想定されるため、地域住民や関係者を実施主体としている。
- (委員) 「6-2 キャッシュレス決済や IC 定期券の導入推進」では、現金での支払いも残していくのか。
- (事務局) 現金で支払う人も一定数いると認識しているので、現時点では現金での支払いを廃止するところまでは考えていない。ただ、将来的にキャッシュレス決済に移行するということを見据えながら検討していきたいと考えている。
- (委員) 先月、地域公共交通活性化再生法が改正され、許認可を取っている公共交通事業者だけでなく、スクールバスや病院送迎バス、介護の送迎車等も地域の移動手段を担うことに協力することが努力義務となった。現時点では、法律が国会を通っただけで、実際にはまだ運用されていないが、加古川市の計画にはなにかしら盛り込む必要があると考えている。重要な話になると思うが、加古川市で本当に必要かどうかの検討は必要である。
- (委員) 「7-5 運転士確保に向けた取組推進」について、外国人運転士の活用も視野に入れているのか。
- (事務局) 多様な選択肢を踏まえて検討する必要がある、外国人運転士についても一つの選択肢として認識している。
- (委員) 運転手不足が深刻化する中、外国人ドライバーの活用も含め、慎重かつ幅広く人材確保策を検討する必要がある。特に郊外・過疎地域では、交通事業者だけでなく、地域の施設や団体等との連携が重要である。また、部活動の地域移行に伴う送迎需要や高齢者ドライバーの事故リスクも含め、地域特性に応じた課題の優先順位を示し、総合的に検討してほしい。
- (事務局) 人材確保は難しい課題であるため、さまざまな選択肢を踏まえて検討を進める。特に、タクシーを含む既存の公共交通が十分に利用できない交通空白地域を優先し、地域ごとに優先順位を付けながら公共交通の充実を図っていく。
- (委員) 「6-5 来訪者にもわかりやすい公共交通情報の発信」で、高齢者のスマートフォン利用も今後増えると想定されることから、デジタルサイネージだけでなく、二次元コードの読み取りや、加古川市の LINE 等で個人の端末から容易に公共交通の運行情報にアクセスできる仕組みの検討が必要である。

医療施設等の車両を有償で利用する際にキャッシュレス決済を導入する場合、参入する事業者に過度の負担が生じないようにする必要がある。

(委員) 情報発信については、加古川市と高砂市や明石市等、広域的に一連のサービスとして利用できる仕組みが必要である。

有償で医療施設等の車両を利用することは、具体的な国の指針が示されなければ、すぐに対応は難しいと考えられるが、対応可能になった際には、利用者の利便性も考えて、キャッシュレス決済を導入することが望ましい。

(委員) 加古川市は自転車事故が非常に多く、自転車の飛び出しはバス運行上も危険であり、特に小中高生や高齢者の自転車利用について、ルール遵守や注意喚起に協力をお願いしたい。

(委員) 道路管理者の立場として発言する。バスベ이의具体的な整備予定は未定であるが、整備推進を図りたい。また、自転車道は、できるだけ早く整備を進めたいと思っているが、施設整備だけでなく、正しい利用方法に関する啓発も今後さらに重要になると考えている。

(委員) タクシーもバスも、乗務員の確保が非常に厳しい状況にあり、車両があっても、乗務員が不足しているため運行できないという実態もある。コミュニティバスだけでなく、デマンド交通や公共ライドシェアなどのタクシー事業者が主体となる施策を、地域の実情に応じた移動手段として検討していただきたい。

(委員) バスベイ整備等を伴う道路整備は短期間ではできないため、バスルートの変更等が予定されている場合は、道路管理者に早期に情報共有してほしい。事前に関係者間で調整することで、必要な道路整備や安全対策を検討し、安全・安心な交通環境の確保につなげたいと考えている。

(委員) 自転車の交通マナー向上には、学校での交通安全教育を継続・反復するとともに、家庭や高齢者を含む地域全体への啓発が必要である。また、交通渋滞が事故の一因となっているため、長期的な視点で都市計画や道路整備を進めてほしい。

(委員) 公共交通は市民の関心が高く、財政負担や運転手不足、交通空白地域への対応を含め、市内全域で持続可能な交通体系を構築することが重要である。今後は、交通空白地域の解消に加え、利用者負担や運賃制度のあり方についても計画の中で検討していく。

(委員) 持続可能性を考える上では、財源だけでなく、人材確保の視点も評価指標や施策に盛り込む必要がある。また、利用者負担や財源確保については、今後の施策の中で議論する必要がある。

(委員) 今後 10 年を考えるうえで自動運転バスの社会実験等、地域と連携した新たな取組を国と連携しながら検討していく必要がある。

(委員) 公共交通を維持するための企業協賛について、具体的な取組や他地域での事例があれば教えていただきたい。

(事務局) チョイソコかこがわは、加古川市が主体となって運営しているが、他都市では地元企業等による協賛金で運営費を賄っている事例もある。また、チョイソコかこがわでは、車体広告等により協賛をいただいた実績がある。かこバスミニ等でも、商業施設等に停留所を設置することによって利用者の利便性が向上することから、その地域や企業から協力を得ることができるのではないかと考えている。

(委員) 事業所内に自動車通勤用の駐車スペースを十分に確保できない企業もあり、事業所の最寄りバス停から駅までのバスの増便を依頼して、その必要な費用の一部を負担してもよいという話を市内の一部の企業から聞いたことがある。このようなことも考えられるのか。

(事務局) ご提案等いただければ、前向きに取り組んでいきたい。

(委 員) これは非常に重要な提案で、バスの増便によって、自動車から公共交通へ利用を転換させ、駐車場不足や周辺道路の混雑を緩和できる可能性がある。これまでの企業側の対応としては、自社で送迎バスを運行する方法が一般的であったが、自社バスの運行は企業にとって負担が大きいため、既存の路線バスを活用し、企業が一部費用を負担するという考え方は、新しく、非常に重要な提案であると思う。

以 上