

令和 8 年度 第 2 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 9 月 17 日（木） 午後 2 時から午後 3 時 30 分まで
開催場所	SHOWA グループ市民会館 小ホール
出席者	委員 21 名中 19 名（代理出席 1 名）、オブザーバー 5 名、事務局 5 名、傍聴 2 名
議事次第	1 開会 会議の趣旨 新任委員の紹介 出席状況報告 2 議案 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

■ 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 9 年 3 月の地域公共交通計画策定に向け、前回の協議会に引き続き、めざすべき公共交通網や施策、評価指標等についてご協議頂きたい。今回の主な検討項目は、第 3 章「3.4 計画全体の数値目標」と、第 4 章「4.2 施策」における取組方針ごとの施策と数値目標である。次回の第 3 回協議会では、今回の協議結果を反映した地域公共交通計画の素案についてご協議頂き、令和 9 年 1 月頃にパブリックコメントを実施する予定である。

「加古川市地域公共交通計画 目次（案）」について、前回協議会資料では、4 章と 5 章の間に評価指標の章を設けていたが、その内容を 4 章の中に盛り込んだため、評価指標の章は削除している。また、前回協議会資料では、基本方針毎の目標を示していたが、ひとつ下の階層の取組方針毎に指標目標を設定した。

施策体系の主な変更として、取組方針 6 の名称を「公共交通の利便性・快適性の向上」に変更し、「施策 7-5 環境負荷の低い車両の導入支援」を取組方針 6 から取組方針 7 に移動した。「施策 6-3 新技術の活用を見据えた移動サービスの検討」は、取組方針 6 の中での順番を入れ替えている。

「3.4 計画全体の数値目標」として「公共交通利用割合を現状値 20%から目標値 25%以上に増加」、「公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動ができる人の割合を現状値 43.6%から目標値 48.6%以上に増加」、「行政支出額 1,000 円当たりの公共交通利用者数を現状値 3.5 人/千円・年から目標値は現状以上に増加」の 3 つを設定した。また、取組方針ごとの数値目標についても説明した。

各施策については、実施時期、実施主体、施策内容及び具体的な取組例等を施策シートとして整理した。

施策の主な内容としては、施策 1-2 都心・副都心や地域拠点の整備との連携、施策 2-3 幹線バス

路線の再編、施策 3-4 枝葉線の再編、施策 4-1 公共交通空白地域等の解消、施策 4-3 他分野との連携による移動手段の確保、施策 5-2 安全・快適な車両環境の充実、施策 6-1 運賃及び割引制度の見直し、施策 6-3 新技術の活用を見据えた移動サービスの検討、施策 7-2 地域・企業との協働、施策 7-3 モビリティ・マネジメントの実施についての説明を行った。

また、地域公共交通の評価と再編の考え方について、路線の運行の継続や見直し等の評価基準については、現行計画である「加古川市地域公共交通プラン」の経済性指標・公共性指標による考え方を踏襲し、基準となる値については改めて検討し、次の協議会で示す予定である。

<意見・質疑応答>

(委員)「取組方針 1 広域幹線の維持・改善」の数値目標で、鉄道利用者数を 10 年後も維持しているとしている。加古川市はベッドタウン的な地域であることから、人口減少や高齢化により、特に通勤需要は減少すると考えられるが、将来を見据えた目標としてこの目標は妥当なものなのか。

(事務局)人口減少に伴い通勤需要への影響はあると考える一方、定年延長や各事業者による労働人口確保の取組等により、人口減少ほど通勤需要が減少しない可能性も考慮し、現状値以上を目標として設定した。

(委員)人口減少が進むことは、国立社会保障・人口問題研究所のデータでも示されている。就業人口が維持されるという見通しもあるが、その前提には高齢者の就業継続や女性の就業拡大等があると考えている。加古川市の企業の実態についてデータで検証し、10 年後も利用者数を維持できる根拠を示すと、目標値の説得力が高まると思う。

(委員)山陽電鉄は加古川市内に 3 つの駅があり、その中の 1 つの別府駅では直通特急の停車や沿線企業の活況等により利用者が増加しているが、将来の人口減少を考えると利用者数の維持には不確実性がある。また、鉄道事業者側にも従業員確保という供給面の課題があるため、その点も含めた考え方を示して頂きたい。

(委員)鉄道駅のバリアフリー化やホームドアの設置について、安全性・利便性向上の観点から、加古川市内においても整備を進める必要があるのではないか。

(委員)「取組方針 6 公共交通の利便性・快適性の向上」の数値目標で、キャッシュレス決済利用率为 64%から 69%以上とする根拠を教えてください。

(事務局)キャッシュレス決済利用率 69%以上の目標値は、現状値に加え、現在キャッシュレス決済未対応のかこバスミニ、チョイソコかこがわ、上荘くるりん号の利用者がキャッシュレス決済を利用した場合を想定して算出している。

(委員)地域・企業との協働として示された地域住民によるボランティア輸送等について、施策に掲げていくということを、市内の自治会や地域組織へどのように周知・働きかけを行うのかについて教えてください。

(事務局)ボランティア輸送については、現時点で具体的な働きかけの時期は定めていないが、地域・企業との協働の中で、地域の実情に応じた公共交通を補完する移動手段を検討していく方針である。

(委員)地域で移動支援を進める際には車両確保が課題となる。福祉部では車両提供も検討可能と回答を頂いているため、庁内連携が重要であると考えている。また、公共交通空白地域では、地域住民が主体となって移動手段の確保に向けた取組を始めようとしている地域もある。このような地域と連携し、モデル的な取組につなげてはどうか。また、公共ライドシェアの「地域住民のボランティアドライバー」は有償を想定しているのか。地域の共有車両や

駐車場所をどのように確保する想定をしているのか。

(事務局)福祉輸送に関するボランティア輸送については、福祉部の関係課とも情報の共有を行っている。また、公共交通空白地域では、既存のコミュニティ交通やタクシーの供給が行き届かない地域を優先して対応を検討している。現在加古川市では、上荘くるりん号が公共ライドシェアとして運行しており、地域住民が有償ボランティアのドライバーとして運行に参画している。地域の共用車両については、車両の確保や保管場所の確保が大きな課題となる。今後、地域の特性に応じた移動手段を検討する中で、地域や参画可能な事業者等と相談するとともに、既存の公共交通事業者との調整も図りながら検討を進めていきたい。

(委員)共用車両の保管場所については、他市では公民館や学校等の公共施設を活用している事例もあるため、加古川市においても庁内連携により検討できるのではないかと。また、制度改正を踏まえ、福祉施設の送迎車両等を地域の移動手段として活用することについて、東神吉地区や野口地区では協力意向を示す施設もあることから、制度施行の時期に合わせて周知・啓発を進めてはどうか。

(委員)「施策 6-1 運賃及び割引制度の見直し」は、持続可能な公共交通の運行を目的としているため、「取組方針 6 公共交通の利便性・快適性の向上」ではなく、「取組方針 7 公共交通の持続性の確保」に位置付けた方が良いのではないかと。

(事務局)「運賃及び割引制度の見直し」は、利用者の利便性向上と公共交通の持続性確保の双方に係る施策であるが、頂いたご意見を踏まえ、施策体系上の位置付けを再度検討する。

(委員)東西方向の公共交通は以前に比べて改善していると感じる一方、南北方向の移動については依然として課題があると感じている。例えば、路線バスと JR 加古川線を接続させることで、鉄道利用の促進やバスの長距離運行・渋滞による影響の軽減につながる可能性があると思うが、鉄道・バス等の交通事業者間で、こうした連携に向けた検討が行われているのか教えて頂きたい。

(委員)南北方向の移動については、JR 加古川線と路線バスを相互に補完するなど、MaaS の考え方を踏まえた交通事業者間の連携が考えられる。乗継や運賃面を含めた一体的な利用についても含めて回答頂きたい。

(事務局)都台線については JR 加古川駅までつながっている。資料の路線図では、路線の表示に誤りがあるため修正する。

(委員)JR 加古川線の時刻に合わせてバスを運行すること等は、既に実施されているが、もう 1 歩進んでということでしょうか。

(事務局)現在、JR 加古川線の沿線に路線バスがほとんど運行していない状況である。JR 加古川線の駅と接続するとなると様々な協議が必要になる。コミュニティ交通が JR 加古川線の沿線を運行しており、各駅や駅周辺に停車している。今後もコミュニティ交通や路線バスと連携して交通結節点としての機能を充実し、MaaS 等についても連携を図って、利用者が増加するような取組を進めていきたいと考えている。

(委員)防災の観点も含めて都市計画道路の整備が進んでいるが、道路の整備状況とバス路線の改編について具体的なことがあれば教えて頂きたい。

(事務局)道路整備については、神吉中津線等の整備により道路環境が変化する機会を捉え、既存路線バスを含む交通体系の再編を検討していきたいと考えている。

(委員)民間交通事業者による運行には一定の制約があるが、鉄道とバスの IC カードの相互利用など、事業者間連携の環境は整いつつある。今後、新技術も活用していくと、さらに変化して

いくのではないかと思います。

(委員) 厄神駅は駅へのアクセス部分にはエレベーターがある一方、改札からホームへの移動がバリアフリー化されておらず、高齢者や身体の不自由な人が利用しにくい。部分的な整備ではなく、駅構内全体で利用しやすいバリアフリー化を検討して頂きたい。

(事務局) 厄神駅については、改札からホームへのエレベーターがない状況を認識している。鉄道事業者側の整備基準や乗降客数等も踏まえながら、誰もが利用しやすい駅環境の整備について鉄道事業者とも協議し、検討していきたい。

(委員) 「取組方針 6 公共交通の利便性・快適性の向上」には、運賃の見直しやキャッシュレス決済の導入、待合環境の改善、サイクルアンドライド駐輪場の整備等の多様な施策があるが、数値目標がキャッシュレス決済利用率だけになっている。その理由を教えてください。

(事務局) 取組方針 6 の各施策には数値化が難しいものが多く、現時点では数値目標として設定しやすいキャッシュレス決済利用率を案として示している。施策への満足度等も指標の候補になり得るため、頂いたご意見を踏まえて改めて検討する。

(委員) モビリティ・マネジメントについて、学校、転入者、高齢者、運転免許返納者等に対して、公共交通を選択肢として意識してもらう取組を積極的に進めて頂きたい。特に子どもたちに、移動の際に家族の自動車移動だけでなく、バスを利用することがイメージできるようにして頂きたい。

(事務局) 現行計画期間では、小学校等を対象としたモビリティ・マネジメントを十分に実施できていなかった。一方、高校生の協同的探究学習で公共交通について市と意見交換をする機会があった。次期計画期間には、学校等を対象とした取組を進めたいと考えている。

(委員) タクシーも公共交通であることから、今後大型商業施設等を整備する際には、バスだけでなくタクシー乗り場の設置についても関係部局へ働きかけて頂きたい。

(事務局) 大型商業施設等におけるタクシー乗り場について、他市の事例も踏まえ、公共交通の一部として今後検討していく。

(委員) 広域幹線の観点から、加古川市中心部と高砂市中心部を直接結ぶ交通が十分ではないと感じている。近隣市町との移動をどのように確保していくのか。

(委員) 高砂市に限らず、播磨町や明石市等近隣市町の交通サービスとどのように連携するかは重要である。

(事務局) 現在、加古川市と高砂市を直接結ぶバス路線はないが、「施策 2-3③ その他需要に応じたバス路線の再編」で示すとおり、行政区域を越えた移動需要については、必要に応じて周辺市町と連携しながら移動サービスの確保を目指して、需要が高まれば検討していきたいと考えている。

(委員) 交通は派生需要であり、移動先となるまちづくりや都市計画との連携が重要である。まちづくりや都市計画分野等と十分に連携して目標の達成を目指していくべきである。

(事務局) 数値目標の達成に向け、都市計画やまちづくりとも十分に連携をして取り組んでいきたい。

(委員) 現行計画の路線評価について、幹線・枝葉線や多様なコミュニティ交通を踏まえ、沿線人口 1 人当たり利用回数等の指標の適用範囲や評価対象・方法について教えてください。

(事務局) 路線の評価指標については、コミュニティ交通等の交通手段の増加や利用状況、1 人当たり補助額等を踏まえ、経済性・公共性指標のあり方を再検討し、次回協議会で案をお示ししたいと考えている。

(委員) 枝葉線の停留所やルートを見直す際、地域住民の意見はどのように吸い上げるのか。町内会

や行政懇談会等、住民がどこに意見を伝えれば見直しにつながるのかが見えないため、アプローチの方法が見えるようにして頂きたい。

(事務局) 停留所やルートの見直しには、既存利用者への影響、停留所設置場所の安全性、需要と供給、交通事業者が運行可能か等、様々な要件の確認が必要である。意見をお伺いする特定の方法は定めていないが、行政との懇談会や町内会等の様々な機会で地域の声を踏まえて検討している。地域の意見が見直しにつながる流れについて、次回協議会に向けて示し方を検討する。

(委員) 公共交通利用促進イベントに加え、各地区や町内会等への説明会を実施するなど、地域とのコミュニケーションの場を設け、現在公共交通を利用していない人にも利用を働きかける取組を盛り込んでどうか。

(委員) タクシーを含む公共交通は民間事業者により支えられているが、タクシーの配車を依頼しても車両が確保できない場合があるなど、事業者側の供給力にも課題がある。公共交通を担う民間事業者が事業を持続できるよう、必要な予算の確保や事業者との十分なコミュニケーションは図られているのか。

(事務局) かこバスミニやチョイソコかこがわはタクシー事業者に運行をお願いしている。社会・経済情勢や人件費高騰を踏まえ、補助の上乗せ等を行いながら持続可能な運行に取り組んでいる。次期計画でもタクシーの利用促進を位置付けるとともに、コミュニティ交通の運営等を通じてタクシー事業者と連携・意見交換を行っていきたい。

(委員) 本日の意見を踏まえ、施策体系の構成や数値目標等を修正し、次回協議会で改めて示してほしい。

以 上