

令和7年度 第4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1月19日(月) 午前10時30分から午後0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20名、オブザーバー4名、事務局7名、傍聴2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 協議第1号 地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通調査事業)に関する事業評価について 協議第2号 地域公共交通の現状・課題の整理及び基本方針について 報告第1号 アンケート調査の結果について 3 閉会

○議事概要

<p>■ 協議第1号 地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通調査事業)に関する事業評価について</p> <p><説明概要></p> <p>国から補助を受けて地域公共交通計画策定事業を行っているため、その事業評価を実施する。対象事業年度は令和7年度、対象期間は令和7年4月1日から令和8年3月31日である。具体的な取組として、各種調査により公共交通の利用状況、市民の動き、加古川市全体の人の動きを把握した。事業実施の適切性について、計画通り適切に実施される見込みであるため、3段階のAとし、兵庫陸運部に評価書類を提出する。提出後の軽微な修正については、事務局に一任いただきたい。</p> <p>■ 報告第1号 アンケート調査の結果について</p> <p><説明概要></p> <p>コミュニティ交通利用者アンケートを10月上旬から中旬に、市民交通行動アンケート調査を10月中旬から11月上旬に実施した。主な回答内容として、コミュニティ交通利用者の満足度については、いずれのコミュニティ交通も「満足」、「やや満足」の回答が80%以上で高く、今後の公共交通のあり方については、可能な範囲で維持していくべきという意見が約半数で多かった。</p> <p>■ 協議第2号 地域公共交通の現状・課題の整理及び基本方針について</p> <p><説明概要></p> <p>【加古川市の交通を取り巻く現状と課題】</p> <p>鉄道の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和2(2020)年度に一時減少しているが、</p>

回復傾向にある。民営路線バスは、減便や廃止により収支率の改善を図っているが、交通事業者だけで維持していくことが困難になりつつある。コミュニティ交通は、現行計画策定以降、かこバスやかこバスミニの路線増加や、チョイソココがわの運行が開始された。乗車人数は、コロナで一時減少したが、以降は増加傾向にある。タクシーは、輸送人員がコロナで一時減少し、以降回復傾向にあるが、運転者不足が課題である。

行きたい時間に鉄道や路線バス、コミュニティ交通を利用して最寄り鉄道駅や医療施設、商業施設に行くことができない圏域は、北部の志方地区や両荘地区で多いが、南部にも残されている。通院や買い物などの日常生活の移動だけでなく、お愉しみの外出に気軽に利用できる移動手段の確保が課題である。

【 現行計画の評価と公共交通に対する行政支出状況 】

現行計画に示された事業は、検討を含め全て着手しており、多くの事業が実施済み、一部実施済みである。数値目標の達成状況は、「自治体主導バスの利用者数」が目標値を達成している。

路線バス、コミュニティ交通に対する行政支出額は、近年約4億円で推移している。クロスセクター効果分析から、路線バスやコミュニティ交通に対する行政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と言える。

【 地域公共交通策定に向けた基本理念・基本方針の検討 】

事務局の基本理念・基本方針のたたき案を示している。基本理念のイメージは、「日々の暮らしの安心と楽しさを ともにはぐくみ とともに支える公共交通をめざして」とし、公共交通が、日常生活に必要な移動を支えるだけでなく、お愉しみのための移動ができることで、暮らしの豊かさや楽しさを実感できることを目指すとしている。

3つの基本方針を設定しており、基本方針1で幹の交通、2で枝と葉の交通、3でICT技術等の活用による仕組みづくりについて示している。

<意見・質疑応答>

(委員) 現行計画の事業達成状況や数値目標の達成状況をみると A 評価でよいのかという疑問がある。目標達成については、行政、利用者の思いとプラスアルファで、民間公共交通事業者の考え方等が大きな要因になっているのではないかと思うが、この結果についてどう評価されているかお聞かせいただきたい。

(事務局) この10年の中で、コロナ禍など想定を超える社会情勢、経済情勢の変化があり、厳しい評価となることについては、致し方ない部分もあると考えている。その中で、バスの満足度等の目標値の達成に向け、バスの拡充や新設等、様々な取組を進めているが、満足度の向上につながっていないことは市としても課題として認識している。今回の計画策定に当たっては、アンケート調査結果や市民の移動状況を把握し、より細かく検討したいと考えている。目標達成に至っている項目についても、さらなる利用促進に向けた取組の検討を進めたい。

(委員) 鉄道の乗車人員の現状値は令和5年度の数値が示されている。コロナの影響が非常に大きかったが、令和7年度はかなり回復し、目標値に達しているのではないかと考えている。

(委員) コロナ後、テレワークやウェブ会議は当たり前になっているが、平成26年は社会状況も随分異なっていたと思われる。社会状況の変化の中で、鉄道に対する需要の変化があったと思っている。鉄道の乗車人員の現状値は令和5年度の数値で、目標は達成していないが、回復傾向にある。

(委員) バスの運行に当たっては、キロ調整をして収支率の向上に努めている。また、加古川市内は渋滞しやすいため、ダイヤの見直しを行い、定時定刻運行を目指している。

(オブザーバー)

民営路線バスの利用者数は、計画策定時（（目標値は同一）と比較して、現状では約6割にとどまっている。定員60名以上の大型バスによる輸送を主たる事業形態としているが、利用者数の少ない路線については、コミュニティ交通として車両の小型化を図ることが望ましく、路線休止を進めてきた。現在、志方方面や高砂市、播磨町方面への路線バスは休止しているが、高砂市のじょうとんバス、山陽電車、JR、かこバスとの乗継ぎなど、鉄道やコミュニティバスが整備されているエリアについては、適切な役割分担が図られていると考えている。また、路線再編に伴う利用者の移行は、かこバスやかこバスミニの利用者数の増加として表れていると見られる。加古川市内で完結する路線については、コミュニティ交通への移行を進めてきたが、一方で、稲美町と結ぶ広域路線等については、今後も国・県・市町からの補助金を活用しながら、路線の維持に努めていきたいと考えている。

(委員) 民間では、指標は量から収支率にシフトしており、大型バスを運行するのは収支的に良くないので、小型バスでコミュニティ交通へ移行されている。その結果、運行距離が減少し、結果的に乗車人数が減少し、数値目標を達成できていないと思われる。

今後も、定時定刻運行など、しっかり信頼性を上げて利用者の確保を目指し、利用分担をして、利用者の利便性を確保するということだと思う。

基本理念のイメージについて、考え方としては、今後の交通は地域でどういう機能を果たすのかということではなく、移動ニーズや生活ニーズをどうやって満たしていくのかということである。極端なことを言うと、特に加古川市は平坦な地形であり、ドローンや無人の配達機により、買い物や移動することが減るかもしれない。このような考え方で、人を中心としたイメージへの切り替えが必要ではないか。基本理念のイメージに「楽しさ」を入れており、楽しさのための移動もどう育んでいくのかというイメージである。

基本方針として、1点目は公共交通の役割はどのようなものであるか、2点目は需要に合わせた移動について、今後、テレワーク等の普及により需要も変わってくるかもしれない、3点目は、新たな技術を使っていくことを挙げている。

行政課題が増していくと、行政の役割がどうしても大きくなっていくが、行政が直接提供するには限界があると思っている。そうすると計画的に対応していく必要があり、スクールバスの混乗等様々な供給源を活用することも考えられるのではないかと考えている。

(委員) その他の移送サービスを紹介しているが、市民の公共サービスを実現していくためにはそういったサービスも活用していく必要があるという趣旨だと理解している。一般の市民もその他の移送サービスに挙げられているものを利用できるように、前向きに検討されているという認識でよいか。

(事務局) 市の限られた資源の中で、既に運行されている通勤・通学バス等の活用ができればありがたいが、混乗についてはかなりハードルが高いと考えている。導入に向けてどのようなことができるのか、できないとすれば他にどういったことができるのかを考えていきたい。

(委員) これまでの社会では、財の分配は行政や市場の役割であったが、混乗というのはお互い様という互惠性、互酬性の考え方である。これからはこのようなものも考えていくことが重要になっていくと思う。

(委員) チョイソコかこがわの平荘地区の利用が伸びているが、特に北部の高齢者の多い地域では小回りのきく移動手段が望まれていると思う。地区の中で住民が主体的に移動を考えていくうえで一番課題になるのは、誰が責任を持つかということである。地域の中には空いた時

間にドライバーとして活動できる 60～70 歳代の人がおり、行政や事業所がそういった人と協力して移動手段を増やしていくことで課題解決のヒントになると感じている。

(委員)住民主体や地域連携という考え方を、基本方針 2にもう少し含めて考えたらいいと思う。

(委員)アンケートでは把握できない住民の意見がたくさんあると思う。行政、事業者が地域に入っ
て、地域の特性に応じた検討をすることが大事である。地域のドライバーとなっている高齢
者もいるが、これまではお互い様で助け合いの観点があったが、現在は補償等の関係で意識
が変わっている。また、事故を起こした場合を考えると家族も勧めない。一方で、高齢者の
運転免許返納も進んできていることから、公共交通の需要は今後も増えると考えられる。難
しい問題も多いが、例えば、チョイソコの乗車定員を増やすことや、予約制と定時定路線を
組み合わせるなど、柔軟に考えることによって、各地区の地域公共交通のあり方も変わっ
てくるのではないかと思う。

(委員)財源の問題は大事で、直接供給は難しく、計画的に進めて行くしかない。今後の公共交通の
あり方について、アンケートでは、税金はこれ以上使わず、運賃は値上げせず維持するとい
うのが一番多かった。今後財源的にかなり厳しくなると思っており、民間だけでなく公共に
も限界があり、公民の適切な役割分担について示す必要がある。これは責任がどこにあるの
かにも直結するものであり、地域公共交通を持続的なものにするためにも、この考え方を基
本方針に入れていく必要があると思う。

(委員)基本理念のイメージで、買い物・通院だけ特出しされているが、移動はそれだけではない。
高校生になると通学手段がなくなる場合があり、手当する必要があるという考えもある。買
い物・通院以外の移動もあるということを踏まえた議論を今後お願いしたい。

(委員)基本理念について、地域によってニーズは違うかもしれないが、「安心」というのが大きな
テーマである。あとは、「楽しさ」を挙げており、これは1つのキーワードだと思う。また、
持続可能な公共交通の実現には、公民の役割を示すことが重要だと思う。

(他に意見、質問等なし)

以 上