

令和5年度 第2回播磨町地域公共交通活性化協議会 議事概要

日 時	令和5年11月16日(木) 10時00分～11時40分
場 所	播磨町役場 BC会議室
出席者	<p><b>【委員】</b></p> <p>中島 直實(播磨町自治会 南部コミセン区代表)          福壽 実(播磨町自治会 西部コミセン区代表)          伊部 豊昭(播磨町自治会 野添コミセン区代表)          安川 尚希(播磨町社会福祉協議会 生活支援コーディネーター)          富澤 真(播磨町新島連絡協議会 交通部会長)          米田 隆敏(播磨町商工会 理事)          吉本 道明(代理)((公社)兵庫県バス協会 総務部長)          梅澤 宏行((一社)兵庫県タクシー協会東播支部)          日野 真輔(神姫バス(株)加古川営業所 所長)          山本 記義(神姫バス 労働組合 組織部長)          田中 京子(代理)(西日本旅客鉄道(株)近畿統括本部兵庫支社 主任)          伊藤 光一(山陽電気鉄道(株)鉄道事業本部 リーダー)          平野 祐次(播磨町 副町長)          中西 克之(国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 企画調整官)          田辺 舞(代理)(兵庫県東播磨県民局加古川土木事務所 企画調整担当)          坂上 哲也(播磨町都市基盤部 部長)          寺谷 智哉(兵庫県加古川警察署交通第一課 課長)          北川 博巳(近畿大学総合社会学部総合社会学科環境・まちづくり系専攻 准教授)</p> <p><b>【オブザーバー】</b></p> <p>新田 博史(兵庫県土木部交通政策課 副課長兼地域交通班長)          佐伯 亮太(播磨町まちづくりアドバイザー)</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>松本 弘毅(企画総務部長)          筒井 和秀(企画課長)          野中 照代(企画課公共交通活性化担当課長)          丸井 直樹(企画課政策調整係主査)</p> <p><b>【町公共交通担当】</b></p> <p>安立 圭一(都市計画課長)          芦澤 千春(都市計画課計画調整係長)          田中 孝太(都市計画課主事)</p>
欠席者	尾崎 敏(播磨町自治会 東部コミセン区代表)
議事次第	<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ</p> <p>3. 協議事項</p>

- (1) 住民アンケート等各種調査結果概要について
- (2) 地域公共交通計画（骨子案）について
- 4. その他
- 5. 閉会

## 1. 開会

## 2. あいさつ

(会長)

前回の地域公共交通活性化協議会から期間が空いたが、その間に住民アンケート、バス利用実態調査、民生委員アンケート、住民意見交換会の開催など、様々な調査活動を実施した。様々な視点から町の現況が明らかになっており、この結果を活かして地域公共交通計画を作成していく段階である。今回は計画の骨子案について議論したい。次回の協議会後はパブリックコメントを実施予定のため、忌憚のない議論を展開したい。

## 3. 協議事項

(事務局)

- 資料2 「住民アンケート結果概要版」説明
- 資料3 「路線バス利用実態調査結果概要版」説明
- 資料4 「民生委員アンケートとりまとめ」説明
- 資料5 「意見交換会とりまとめ」説明

(会長)

住民アンケートでは、非高齢者（16～64歳）と高齢者（65歳以上）に対象を分けて調査票を配布した。高齢者の方の回収率が高かったことから、高齢者の方が特に関心が高いことがわかる。また、今は困らないが将来は公共交通が必要な人が60%ほどいたことから、今は必要ないが将来は必要であることを確認できた。また、非高齢者も、通勤通学で使っていることを念頭に入れておく必要がある。移動困難な方がこれから増えていくという状況を意識してほしい。

バス利用実態調査は、調査日が1日ではあるが、乗車した方ほぼ全員に調査しているため、かなり精度が高いものと考えられる。調査日に偶然乗車した人もいるかもしれないが、実態との相違は神姫バスに確認しながら、各路線の特徴を確認していきたい。新島循環路線はイメージ通り通勤の方が多い一方で、その他の路線では加古川市方面や県立加古川医療センターに行く人も一定数いることがわかった。

資料4は、超高齢社会の移動手段の問題が浮き彫りとなった。特に、民生委員アンケートの中で、高齢者を想定した設問が多いこともあり、フレイル予備軍と呼ばれる人たちの移動実態を考慮した方がいいかもしれない。移動手段の選択肢が少ない方、自動車運転免許証を返納して何らかの困りごとがある方が多く見受けられる。移動手段がタクシーもしくは家族等に送迎をしてもらっている実態があり、かかりつけの医院や買い物などへの交通手段の確保が課題となっている。

資料5について、住民意見交換会はワークショップ形式で、それぞれの置かれた状況やその中での工

夫、取組のアイデア出しなどを考えた。

資料3のバス利用実態について、普段運行している中での実態と合っているか、何か違う気付きがあるのか、神姫バス(株)の方からお話しいただきたい。

(委員)

調査結果のとおり、新島への通勤利用が多く、それ以外は昼間は運行すらほとんどない状況である。バス利用者の多くは9時から夕方に利用しており、1便あたりの利用者数が平均4人弱というのは実態どおりである。町内に大きな施設がないこともあり利用者が少なく、充実した便数が出せない。乗務員不足だけが原因ではなく、利用者がいないためバスを走らせることができないのが現状である。鉄道駅が2つと人工島があることが播磨町の特徴であり、バス路線としては播磨町役場を經由して加古川方面に行くことができる。しかし、町内を完全に網羅できておらず、運行しているのは幹線のみである。意見交換会の中でも話があったが、野添周辺は非常に本数が少なく、バスを利用しにくいことが調査結果に現れている。

(会長)

キーワードとしては、通勤でバスを利用しており、それは幹線の交通であるということ。一方、資料2の1ページ目にもあるように、それぞれ駅やバスには勢圏というものがあり、町内には空白となっている地域もある。ただし、路線バスの需要がない可能性もあり、バスが必要なのか、違う交通モードが必要なのかの議論が今後のポイントである。

意見交換会のファシリテーターをしていただいた佐伯アドバイザーにも説明をお願いしたい。

(オブザーバー)

意見交換会を計4回実施し、参加された方の多くは、アンケートの結果にもあるとおり、今は困っていないが将来困る可能性があるため、その選択肢をしっかりと用意しておいてほしいという思いがある。意見交換会には公共交通を利用して来た方が複数おり、バスの時刻と公共施設や病院の空いている時間が合わないため、行きはスムーズでも、帰りのバスが無くて困ることがあるという意見が挙がった。意見交換会の日に、中央公民館内の別のイベントに来られていたご高齢の男性は「大きな荷物を昼前に持ってこなくてはいけなかったが、昼前に移動する手段がなかったため朝一のバスに乗り、3時間ほど役場の前で時間をつぶしている」と言っていた。

もう一点、公共交通を使った移動だけでなく、狭い町域を活かし、自転車や徒歩で安全に移動するという視点もある。町内は車と競合する道が多い等、自転車で安全に移動できる場所が少ない。安全に歩ける歩道や、車いすでも安全に移動できるような環境整備も、公共交通を考える前に重要という意見が挙がった。

中学生もたくさん意見を出してくれた。高齢者からは、近隣市町のようなあまりお金を支払わずにバスに乗りたいという話が出た一方、中学生からは税金がいっぱいかかってしまうからダメなのではないかという意見も挙がり、世代によって持っている意見や感覚なども違った。

(会長)

学生の話はアンケートではなかなか出てこない。「バスがなくなると雨の日は困る」という意見や、逆に「全部税金でやればいい」等、様々な話があり、5年後の状況を見据えて何を考えるかが重要である

と思う。

(委員)

住民アンケートの路線バスの利用状況について、非高齢者の特徴を見ると約7割が路線バスを利用したことがない人で、ほとんど利用しないを含めると9割以上が路線バスを利用していない。高齢者も約6割が利用したことがなく、ほとんど利用しないを含めるとやはり9割以上となる。利用しない理由や、利用促進の方策について考えはあるか。

(事務局)

資料2の4ページ目を見ると、左の中段にバスを利用しない理由がある。非高齢者は、代替手段である自動車で移動する方が多い傾向にあり、「運行本数が少ない」、「利用したい時間に走っていない」などの意見もみられる。高齢者は、「自動車で移動する」が利用しない理由の1番ではあるが、2番目に「運行本数が少ない」という意見をいただいております、先ほどの発言でもあったが、自分が利用したいときに利用できなかった、という指摘が多い状況である。

(会長)

これまでも利用促進の取組があると思うが、町から何かあるか。

(事務局)

播磨町においても、毎年バスの時刻表と路線図を掲載した公共交通マップを全戸配布している。小学校で交通安全教室を実施する際に、バスの乗り方教室を開催するなど、バスに乗ったことがない人にも関心を持ってもらえるような取組をしている。

(会長)

元々利用者が少ないため運行本数が減り、さらに利用者が少なくなり、また運行本数が減る、負のスパイラルになっている。これは日本全国各地で起きている。骨格となる路線は何か、よく利用される施設はどこなのか、その施設は何時から始まるのか、これらを含め総合的にプロモーションしていくことが課題としてみえてきた。バスの利用率はかなり低いですが、これを1%、2%と上げる努力をすることが非常に大事である。

コミセン区のみなさんにも、気づいたことや感想などお伺いしたい。

(委員)

民生委員・児童委員のアンケートの調査結果で、回答数が44名となっているが、何名にアンケートを依頼したのか。

(事務局)

民生委員・児童委員の定例会で集まっていた日に全委員へ配布したが、その場での回答が難しく持ち帰られたままの方などもおり、全数回収はできていない。

(委員)

承知した。協力員もいるが、そういう方にもアンケートを出しているのか。

(事務局)

協力員の方にはアンケートをお渡ししていないが、協力員の方に聞き取りをしながら書いてくださった民生委員の方もいる。

(委員)

各自治会に民生委員が一人と協力員が二人いる。全部で三人になるが意見を集約しているということで承知した。

(委員)

先ほどの会長の発言にあるように、フレイルの増加を懸念している。町の文化行事や学校の行事、コミュニティセンターの行事など、行ってみたい行事に公共交通機関で行けるような将来像を考えている。次の資料の基本方針になるが、にぎわいのあるまちというのであれば、外出する気持ちにならんと、にぎわいは生まれないと考える。例えば、播磨町には文化祭や地域の祭り、スポーツのイベントなどが身近にあるため、イベントに合わせ、身近な所で交通機関を利用する機会があるといい。そうでなければ路線バスは病院や買い物に行くだけのものになる。PRは別途必要かもしれないが、町の文化やスポーツ、コミュニティセンターの行事に行こうと思ってもらわなければ、公共交通を利用してもらうのは難しい。健康や福祉を絡めて、より播磨町が元気になるようにしたい。家を出ればバスが通っていることを夢見ている。わがままな部分はあるが、努力するところと我慢するところをどうするのかの検討が重要である。

(会長)

イベント便の有償運送も視野に入れると、今後も施策に広がりがある。

(委員)

アンケートに対して、まだ元気な高齢者の意見があまり入っていない印象を感じる。

播磨町をいかに元気にするかは、人の交流が一番大事である。

播磨町から県立加古川医療センターには朝からたくさんの方が行くが、朝早いバスはないため、土山駅から加古川駅に行き、そこからバスに乗って医療センターに行く必要がある。午後ではなく、朝一から行きたい人が多いため、住民のニーズに応える余地はある。先日、東京から播磨町に1週間ほど滞在した知人が、播磨町は住みやすく心とむ町だと言っていた。これを踏まえてもう少し公共交通のあり方を考えていきたい。

(委員)

私たちは元気な方よりも、買い物などに困っている方の相談を受けることが多い。より豊かな日々を過ごそうとしたとき、買い物や余暇の部分も含めて、色んな所に行ければより良いと思う。また、外出が難しくなったとしても、買い物と通院には最低限外出したいという話はよく聞く。資料に勢圏内と勢圏外の図があったが、勢圏外に住んでいる方から外出のしにくさに関する相談をよく聞く印象がある。民生委員も町民の移動を支援しており、一人暮らしの方の話を聞くと、ご近所の方に買い物

の代行や送迎を手伝ってもらい、一定の謝礼を渡している現状もある。ご近所のつながりもあるべきと思うが、公共交通の利用が促進されなければサービス水準が低下してしまうため、双方が共存できればいいと感じる。移動販売等も貴重な社会資源であるため、利用が増えるといいと思う。

高齢者の通院は午前中に利用希望が集中する印象があるが、タクシーの配車予約が集中する時間や、予約を断らざるを得ない実態は増加傾向にあるのか。

(委員)

今現在、タクシー事業者で予約を受け付けているところはない。利用するときには車が空いていれば配車するが、何時に来てほしいという依頼はどこの会社も受けていないと思う。

(会長)

タクシーには予約という概念がないということで承知した。

通勤の話も出ていたが、企業の送迎バス等はどうなっているか。

(委員)

新島の中で従業員数が多い事業者は、川崎重工業(株)内で1,500人程度、コベルコ・コンプレッサ(株)内で450名程度で(株)神鋼環境ソリューションも同じくらいの規模ではないか、日本山村硝子(株)が3交代勤務で200人程度ずつと聞いたことがある。その中で自社バス運行をしているのは、川崎重工業(株)と日本山村硝子(株)で、コベルコ・コンプレッサ(株)も8月から運行を開始している。(株)神鋼環境ソリューションに自社の送迎バスはなく、今後の運行計画は聞いていない。

資料によると、多数が神鋼環境ソリューション前のバス停を利用しているようである。神鋼環境ソリューション前のバス停が利用されなくなると、新島循環路線のサービス水準維持が懸念される。ただ、(株)神鋼環境ソリューションは事業所の門の前にバス停があるため、利用がなくなることはないのではないか、と考える。

また、神姫バス(株)の方には、新島連絡協議会から運行時間帯の微調整等の相談に乗っていただき大変感謝している。

(会長)

次に、播磨町地域公共交通計画の方向性を示す骨子案について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

資料6 「計画策定の方向性について」説明

(会長)

追加の視点や全体の方向性、これまでの経緯が反映されているか等、確認いただきたい。  
何か意見はあるか。

(委員)

2ページの公共交通の将来像における地域内交通はバス以外を使うのか。

(事務局)

検討が必要である。例えば、デマンド交通であればタクシー事業者との協議が必要となるため、行政がデマンド交通と決めるのではなく、地域の方や事業者と意見交換を繰り返しながら、どのような交通モードを入れるのが望ましいか決めていきたい。

(委員)

町内循環のようにコミュニティをつなぐようなものは、今のところないのか。

(事務局)

この段階ではまだない。

(会長)

最近の社会情勢を見ると、コミュニティバスを走らせるイメージがあったが、ある地域ではバス事業が撤退されるような状況に陥っているため、新しくバスを走らせるのは難しい。地域に合った交通モードを導入するが、この計画の中で具体的なことは書けない。それくらいシビアな状況に陥っている。ただし、「検討する」だけでは言葉が弱いので、計画中での書き方はもう少し考えていただきたい。

(委員)

地域内交通の役割をどう構築するかということで、各自治会にゴミステーションがあるが、播磨町の独自のコミュニティバスとして9名乗り程度のものを使って、ゴミステーションから駅、コミュニティセンター間など、需要指定で行けるような交通手段があれば住民は喜ぶのではないかと思っている。できれば各コミュニティセンターに播磨町独自のバスを循環させて、病院や買い物に行くイメージを作ってほしいと思うが、それは検討の先の話か。

(事務局)

今回の計画は公共交通のマスタープランになるため、大きな方向性を示すものであると考えている。方向性が決まった段階で具体的な方針を決めていく。コミュニティセンターの循環バスなど、過去に取り組もうとした時代もあったが、現在に至るまで実現していない状況である。本当にコミバス事業が成り立つほどの要望があるのか、そもそも要望があっても事業者が運行できる状況なのか等、検討事項が多いため今の段階では具体的なことが言えない。

(委員)

足が不自由な方はバス停まで行くことが難しいので、バス停勢圏の300mなど、家の近くにバス停があれば利用できる人がいることを考慮してほしいという住民の意見が挙がっている。

(会長)

公共交通ネットワークの構築について、支線交通を充実させるという課題がある。交通の現状と課題で、買い物や通院の移動支援という言葉が入っているため、公共交通というジャンルをもう少し支線化して、計画に落とし込めると良い。地域内交通として、ゴミステーションをバス停にしているデ

マンドバスや循環バスの事例は多い。需要を調査し、地域の人が納得した上でやっていけるかが重要である。計画の中では、播磨町における交通の現状と課題として、播磨町の超高齢社会、人口減少があり、バスの減便や高齢者の移動手段の必要性に言及する。社会経済状況や生活スタイルも大きく変わっており、公共交通関連では通勤・通学の利用者が減少するという話もある。また、新技術も入ってくる。さらに、公共交通の利用が不便な地域では、移動手段が限られていて、買い物や通院など日常生活に不便がある一方、公共交通事業者も厳しい状況であるということもよく聞く。

利用促進のところで、企業や学生への働きかけの重要性も書いていく。足りないものがあればぜひ指摘頂きたい。

そして、決定ではないが基本方針を作成し、「“移動のしやすさ”が生み出す“まちのにぎわい”みんなで創る地域公共交通」、をスローガンの案とする。計画目標が3つあり、現状と課題を整合させた形で作成している。公共交通ネットワークを作り、持続的に提供ができる、交通環境づくりを頑張っていく、という3つである。播磨町は公共交通の考え方が難しく、今すぐ答えは出ないと思う。ただ、町内には色々な交通モードがあり、施設の送迎やスクールバスなど含めて考えると地域の資源はたくさんある。これらをいかに活用できるかを考える必要がある。

将来像としては、交通空白地があるため支線交通をどうするかという課題がある。駅と地域を結び、地域内を循環する機能を将来像の中で位置づけている。現時点でその位置付けに該当するサービスはない。この位置付けが一番の問題であるが、答えをすぐに出すのは難しく検討段階である。

次に6章は施策案であり、実施する事業を審議するという形になる。本計画の期間は5年間、令和6年(2024年)から令和10年(2028年)までのプランを立てていく。計画策定の際は最後のページにあるように、目標を定める必要があり、乗車人員など指標を設定する。

#### (委員)

今の播磨町における路線バス、神姫バス(株)の現状をお伝えする。収益があがっているのは、新島線のみで他の路線は大きな赤字である。補助をいただいて維持はしているが、それでも赤字の状態である。便数を増やせば乗るのかもしれないが、今までの我々の経験では、便数を増やすと赤字幅は拡大する。そのため効率化という形で便数が減り、今の状態になっている。路線バスは朝夕の一番需要があるときに大型バスを運行するのが一般的である。播磨町では中型のバスが走っており、小型のバスでは播磨町の朝夕の需要に対応できない。先日の意見交換会でもバスが大きすぎる、小さいバスを走らせたらいいという話はあったが、それをすると朝夕の需要に対応できないというのが事業所の考えである。人件費が大きなウェイトを占めているため、昼間の輸送は朝夕走っていたバスがそのまま走るという形になっている。それが大きなバスなので幹線しか走れないということである。コミュニティバスや乗り合いタクシーのようにまちの隅々まで走ろうとすると小型のバスを入れないといけない。バスは1時間に1本あれば、ある程度乗ってもらえるが2時間に1本、3時間に1本になると、1便あたり4人程度しか乗らない。当然採算は取れないので、事業者としては規模を拡大することが難しいという現状である。地域にコミュニティバスが入ってきたりすると、路線バスの方が運賃は高くなるので、撤退せざるを得ないという状況にもなる。どういう路線を引くのか、路線バスを撤退してコミュニティバスにするのか、その方向性も決めないといけないというところに課題があると感じている。先ほど西部コミセン区の方が言われたように、集客施設のようなものがないと人は移動しないので活性化できない。大規模な集客施設があれば、そこへの移動が生まれてくる。コミュニティバス、乗り合いタクシーを使って細かく地域をまわってその場所に行けるような仕組みをつくれれば活性



化していくと思うが、それを運営するのもビジネスであるため、どれだけ需要があるのかということになる。

先日の意見交換会で、学生が西二見駅のイトーヨーカドーに自転車で行くという話があった。学生は元気なのでどこまでも自転車で走っていける。一方で、バスなどがあればお年寄りの方もそういう場所へ行く需要も生まれるかもしれない。コミュニティバスは地域内で完結することが多いが、需要があれば地域外への運行を検討する余地がある。現状の路線バスでは地域を活性化するのは難しく、限られた資源をフル活用して路線バスの運行をしている。県立加古川医療センターへの移動の話があったが、路線バスを運行するのであれば、便あたり 20～30 人乗っていただかないと採算が取れない。現実的には、土山駅から加古川駅まで電車で移動し、加古川駅からバスに乗ってもらう。加古川駅からであれば 1 時間に 1 本程度のバスが出ている。朝夕は企業輸送や通勤通学の方で 30 人近くの利用者がいるため運行本数が多くなっている。

(会長)

播磨町は他の市町との連携関係があり、近隣市町と連携しながら施策を検討できるのが特徴的である。基幹になるバス路線を大事にしないと他のバス路線もなくなってしまう。新島循環路線の収支が一番良いのであれば、新島循環路線にたくさん乗ってもらうようにしなければならない。でなければ他の路線が維持できなくなるため、よく使われている路線をさらに使ってもらうようにする必要がある。

それでは、これに基づいて計画の作成を進めていただきたい。1 月に実施するパブリックコメントの段階では、細かい文言も含め事前に各委員へ送付されるので、しっかりと予習して臨んでいただきたい。

(委員)

アンケートでデマンド交通を利用したいという人が少ないのは、運賃をタクシー料金並みで考えているのではないかと思う。タクシー料金は高いため利用はしないかもしれないが、バス料金の様に 200～300 円で家まで迎えに来て、目的地の玄関まで行くとなると少し考えが変わるのではないか。私たちが想定するデマンド交通はドア to ドアであるため、住民の方にもそのように認識されればと思う。

(会長)

タクシーとの区別はしなければならない。デマンド交通は色々なスタイルがある。

その他、何かご意見はあるか。

#### 4. その他

(委員)

弊社では 12 月 1 日からバス運賃を区間により 10～30 円値上げする。消費税の運賃改定を除くと 30 数年ぶりの運賃改定になる。世間でよく報道されているように、バスの乗務員の給料が平均的に低いため、乗務員を確保するため給料を上げなければならず、運賃改定の申請を出した。厳しい状況ではあるが、ご理解いただきたい。

(会長)

NicoPa の普及率は低いですが、利用すると値上げの影響が緩和されるので、NicoPa を周知するキャンペーンなどができるといい。

本日の議題は以上である。事務局にお返しする。

## 5. 閉会

(事務局)

本日の議事については概要を取りまとめ、皆様にご確認いただいたうえでホームページに公開する。次回、第3回協議会は、令和6年1月頃を予定している。地域公共交通計画の策定に向けて引き続きご協力をお願いします。

以上をもって、令和5年度第2回地域公共交通活性化協議会を閉会させていただく。

以上