

第 26 回 朝来市公共交通会議 会議録

○ 開催日時 令和 7 年 6 月 4 日（水） 午後 2 時から午後 4 時まで

○ 開催場所 朝来市役所本庁舎 4 階 会議室

○ 出席者氏名

	出席者	欠席者
委員	天 野 修 二	山 口 忠 司
	黒 崎 崇 裕	藤 本 修
	日下部 達 也	桑 田 祥 夫
	田 内 淳	
	小 田 正 儀	
	山 本 正 之	
	勝 山 清	
	椿 野 純 夫	
	巻 野 めぐみ	
	木 原 健 太 (代理：中 村 洋 一)	
	阿 江 誠	
	熊 谷 樹一郎	
	井 上 学	
	岸 田 直 也	
	新屋敷 昭 一	
	伊 藤 宣 廣	
	西 垣 尚 子	
事務局 (都市整備部都市政策課)	部 長 小 谷 康 人	
	課 長 京 住 真 志	
	課長補佐 足 立 徹	
	上席主査 大 林 厚 之	
	主 事 居 相 幸 伸	

○ オブザーバー 兵庫県交通政策課 副課長 小 玉 嗣 人
(代理：多 田 彩 華)

1 開 会

2 あいさつ

会 長： 今年度初めての会議ということで、今回から参加となる方もおられるが、どうぞよろしくお願いしたい。

本日は報告事項6件、協議事項として地域公共交通確保維持改善事業に関する審議をいただく。それぞれの立場から忌憚のないご意見をいただき、慎重審議いただきたい。

3 自己紹介

委員及び事務局が、自己紹介を行った。

4 副会長の互選

委員の互選により、副会長に山東町区長会長の勝山委員を選出した。

5 報告事項

(1) 地域公共交通施策に係る主な取組状況（前回会議以降）

事 務 局：【資料1に基づき説明】

(2) 令和7年度公共交通政策の取組

事 務 局：【資料2に基づき説明】

委 員： 駅周辺環境の整備に関して、具体的にどういった取組をされるのか。

事 務 局： 駅の待合環境の改善というところで、今年度、生野駅について待合室の改善を行うための予算を計上している。JRの建屋になり、JRさんとも協議しながら進めていく。汽車もそうだが、デマンド型乗合交通との乗継の観点からもそこで待っていただけるような場所を整備しようと検討している。

委 員： 7ページのウォーキングイベントについて、生野地域で実施しているが、これを市内に広めていく必要がある。生野では年2回、長谷駅や京口駅を利用した取組を実施している。神河町ではビアガーデン等を催し、JRの利用促進に取組んでいる。行政もこういった取組をもう少しアピールしていただきたい。

事 務 局： 長谷駅では毎月13日だったと思うが、多くの方が長谷駅から乗って寺前駅で降りられるような取組をされている。そういった取組や意識の醸成が大事。生野地域においては、精力的にこういった取組をされている。こういった取組が全市的な取組となることが重要であり、市としてもPRや周知をしていきたい。

(3) 朝来市デマンド型乗合交通（各エリア）の運行状況

事 務 局：【資料3に基づき説明】

委 員： 資料3の中で右側中段あたりに自宅登録者数という数字があるが、デマンド型乗合交通を運行する各圏域の人口当たりの登録者数の割合がわかる

と、各圏域の登録利用者数の割合が高いのか低いのかということがわかると思う。今の数字だけみると和田山・山東の登録者数が多くみえるが、この648人という数が圏域の人口の中でどれぐらいの割合なのか。

事務局： 令和7年4月1日時点の各エリアの人口は、生野エリアが3,014人、朝来エリアが4,982人、和田山・山東エリアが19,506人。

委員： 次回の実績報告の際には、そういった数字があれば、わかりやすい。

委員： 和田山・山東エリアの実績について、二つのエリア一括りでの実績となっているが、それぞれ広域な地域である。和田山、山東でそれぞれどの程度の利用があるのか。また、利用実績について、利用者がどこから乗っているかを拾えるのか。

事務局： 和田山、山東のそれぞれの利用状況について、完全に分けることはできないが、分けることが可能な数字として自宅登録者数の比率は把握している。概ね、和田山が7割、山東が3割となっており、実際の利用者数もこの比率に近い数字ではないかと考えている。また、乗り降りした場所の実績については、予約システムのデータから把握することが可能で利用状況の分析に活用できる。

委員： デマンド型乗合交通と幹線バスや鉄道との連携、いわゆる交通ネットワークというところで、市域の交通が成り立っている。幹線バスとデマンド型乗合交通の重複区間が生じていないか等を分析し、役割分担を明確にしていく必要がある。

委員： 時間帯の分析等もあると思うが。

委員： その通り。そういったところを交通ネットワークの分担ができるかといったところを細かく見ていく必要がある。

委員： はじまりの会の会議の中で、デマンド型乗合交通の利用促進の話をしたときに、朝来在住の方からちょっと使いにくいという意見がよく出ている。病院に行くのに、これまで八代地域から路線バスで八鹿に行っていたが、今は建屋の方から八鹿に行けないので、デマンド型乗合交通で新井の駅まで行って、路線バスに乗り継がないといけない。これまで通っていた病院に行くのがしんどくなり、誰か家の人に乗せて行ってもらわなければなくなり、なかなか利用できない。市内のかかりつけの開業医に行っても、そこからまた買い物のところまで移動するに、デマンド型乗合交通で乗り継ぎをしないといけない。朝来医療センターに行くにしても便利が悪く、登録しようかどうか迷っているという話が出ている。

生野エリアでも区域外への利用について意見が出ていた。路線バスや鉄道を生かしていくために必要なことと理解していたが、朝来エリアで人口の割に登録者が少ないのは、やはりそういったところから出ている結果なのかなと感じる。

事務局： 皆さんからいろんな意見をいただいているが、多いのがエリアを跨ぐ運行について。今言われたように、幹線となる交通を残し、大事にしていくということで進めているが、いろんな意見を踏まえ、今後の改善に繋げていきたい。

委員： 先ほど言われたが、利用者の方にとっては、直通で行けなくなった等、

そういったところが一番気になる点だと思う。しかし、幹線バスについて、起点の八鹿駅から山口、そして生野駅までの重要な路線、山口生野線を運行させていただいているが、地域や時間帯によって様々な利用の状況がある。隣の市では、小中学生の方が通学に利用されている。また、ある地域では通勤、通院で利用される等、様々な方に利用いただくことで成立、維持している路線である。地域に幹線バスを残していくためには、少し不便ではあるが、やはりネットワークで繋げていくことが、一つの方策だと考える。

委員：やはり乗り継ぎは、本当に不便だとは思いますが、それによって路線バスに乗継いでいただければ、その路線バスの維持に繋がる。ご理解いただきたい。

委員：今回のように丁寧に利用実態を明らかにしていただけると助かる。今後は、時間帯別や曜日別の状況も見える化をしていただきたい。例えば人数が少なくても、通勤の方はしっかり利用されている。それをなくしたら困るので、この時間帯は通勤で使われている等、人数の多い少ないより、こんな使われ方をしているからここはしっかり維持しようといったことが議論できるといいと思う。初めは登録者数が少ないのは当然。何度も地域の方に登録体験会や乗車体験会をすることで増えていく。引き続き、地域の方の協力を得ながら利用いただけるよう努めてほしい。

委員：年度当初ということで各種団体の総会等に参加することがあるが、市の政策で、デマンド型乗合交通が4月から走っていることをお知らせしている。まだまだ、ご存知ない方もあるが、車両が黄色で「あさGO」ということで、非常によく目立つ仕上がりになっている。まずは、乗っていただくことが大事。特に和田山・山東エリアについては、試験運行中であり、今後どんどん改善していく必要があり、是非ご利用いただき、ご意見をいただきたいということで、挨拶等の際にはPRをしている。

(4) 朝来市デマンド型乗合交通（朝来エリア）に関するアンケート結果

事務局：【資料4に基づき説明】

委員：資料19ページの予約方法について、88%が「電話」、「インターネット」が3%。その下に「予約方法がわかりにくかった」が7%とある。インターネットであれば、高齢者の方がちょっと難しいとは思いますが、電話で予約ができるならどういったことがわかりにくかったのか疑問。この7%の要因がわかれば改善の方法が見つかると思う。

資料20ページの運行時間について、「夕方の運行時間を延ばしてほしい」が17%となっている。私もこの前、午後6時の会合がありデマンド型乗合交通を1回利用してみようかと思ったが、運行時間が午後5時半までで、ちょっと早すぎるため、タクシー会社に電話したところ、「もういっぱい」と言われた。ちょうどデマンド型乗合交通の運行が終わった時間帯にタクシー会社に予約が入っているのかなと思った。また、タクシー会社の中には、午後6時には終わるところもある。運行時間の延長については、スタッフの確保、ドライバーの確保等の課題もあるかと思うが、少し考えていた

だきたい。

22 ページの外出機会について、「増えた」と「やや増えた」の合計で 39% は、すごいと思う。外出機会が増え、外に出るということはお金を使うわけであり、経済効果もある。また、満足度について、「満足」と「やや満足」の合計で 80%。このデマンド型乗合交通を導入して良かったなと思う。今後も課題等が出てくれば、都度、改善していったほしい。

事務局： 予約方法が分かりにくかった理由については、推測でしかないが、例えば自宅登録をして自身の自宅では乗降できるが、自宅登録をしている知人の自宅には行けない等、そういう利用方法のところも若干、難しさがあるのかなと考える。予約センターのオペレーターも、導入当初より徐々に習熟し、地域の細かい情報等も共有していただきながら大変よく対応していただいている。もしそういう理由であれば、今後、予約方法がわかりにくいという方は減ってくのではないかと期待している。

運行時間の件については、一定数そういった意見を伺っている。先ほどの繰り返しになるが、今後の検討課題と考える。

また、外出機会の増加について、経済効果ということをおっしゃっていただいた。大変私達としても期待するところ。その他にも健康等、外出機会の増加による効果もいろいろある。今後もこの数字が増えるように取り組んでいく。

委員： 定期的に利用者の意見を集約することは大事。その上で、アンケート集計について、単純集計以外にクロス集計することを意識いただきたい。例えば、今回わりと着目されるのが、これまで車を運転していた方や、家族の送迎に頼っていた方がデマンド型乗合交通に移行されている。その方が、例えば何歳代ぐらいの人なのか、どういった目的で利用しているのか、その辺が見えてくるといいと思う。また、若い方の利用も一定数ある。その方がどんな利用をされているかというのは、今後の利用者の拡大にとっても大切な点になるので、クロス集計いただきたい。

導入の効果としては、アコバスを利用されていた方が、デマンド型乗合交通を利用するようになって、アコバスよりも便利だということで満足度が上がっていると推察される。もう一つが、その方々が多分いろいろ周りの方に声掛けをしているのではないかと想像する。「いいものできたよ」という周りからの声で利用が増えていると思う。一番大事なのは、これまで車を利用していた、送迎に頼っていた、要は消極的に車を利用していた方がデマンド型乗合交通に移行されたということは大変いいことである。それで、みんな満足度が上がり、外出の頻度も上がり、また利用したいという状況になっており、とても良い方向に進んでいることを共有いただきたい。

その上で今後どうするのだが、例えば利用が集中する曜日や時刻については、データをしっかり見た上での検討とはなるが、それを分散させてもあまり意味はない。皆さん乗りたいからその時間帯に乗っている。バスの利用が少ないからデマンド型乗合交通に移行したが、集中し過ぎるということであれば、本来はバスでなければならなかったかもしれない。長期的

には、常時予約が満員になるようであれば、定期的な便を走らせてもいいかと思う。方法はいろいろあるが、デマンド型の時間帯と定時定路線の時間帯が分かれていてもいい。これについては、長期的に検討いただければと思う。

次に、ネット予約が少ない理由は、これまで電話で済んでいることに対して、利用者さんが新たにネットを勉強して予約をしても何のメリットもないから。電話で予約しても、頑張って勉強してネットで予約しても、どちらも結果が一緒であれば、皆さん楽な方を選ぶ。いくら周知してもネット予約は増えない。そうなると取る道は、一つはネット予約をやめてしまい、その分のコストで電話予約のオペレーターを増やすということが考えられる。もう一つは、高齢者はネットが使えないというのは、何割かは当たっているが、そうでもない方いる。ネット予約を本気で増やそうと思うのであれば、ネット予約のキャンペーン期間で無料にするとか、もしくはネット予約した方は優先的に配車する等のようなプラスアルファが出てくればネット予約は増える。例えば、店で無人レジに並ばなかったお客さんにどうやって並んでもらえるようになったかという、ポイントを10倍にした。そうすればみんな並ぶ。そういうものです。是非検討いただければと思う。

また、利用はしっかり増えてきているので、今後、たくさん利用いただいた方には例えば優先的に配車しますよとか、たくさん利用した方に対してちょっと感謝がリターンできると利用される方が嬉しくなると思う。これは全市的に本格運行を開始した後で結構なので検討いただければと思う。

最後に、せっかくオペレーター会議やドライバー会議をしているので、そこで出た意見をこの会議で共有いただきたい。運行者の意見と利用者の意見も踏まえて、今後どうあるべきかということはこの会議で話し合えるにより良いものになるので、検討いただきたい。

委員： インセンティブということ提案があったが、やはりそういうことがあれば、メリハリがつき、それがきっかけで利用に繋がる。また、最後のオペレーター会議やドライバー会議に関する内容は、結構いい情報が入ってくるのかと思う。我々に見えないところだが、可能な範囲で教えていただけると非常に議論が活性化すると思う。

事務局： アンケート結果の集計については、クロス集計というアドバイスをいただいた。今後、曜日、時間帯、路線バスとの兼ね合い等も含め、詳細な分析をしていきたい。また、インセンティブの話もいただいた。積極的にご利用いただいている方というのは、非常にありがたい。さらにそういった方により、情報を拡散されるということも期待できると考えるので、検討していきたい。また、オペレーター会議やドライバー会議の意見の共有という話もいただいたが、確かに細かい話でそこから課題解決に繋がるような内容もある。そういったところは共有していきたい。

委員： 先ほど意見があったが、ネット予約はちょっと高齢者の方には難しいのかなと思う。最近、免許更新でも、タッチパネルになり、自分で申請書を打って出していただくが、若い方は自分でパパッと申請書を出して窓口に

持ってきていただけるが、高齢者の方はまず、最初のタッチ画面からわからない。使い方わからないということで、逐一職員がついて教えている現状がある。電話番号も小さいボタンで入力できないとか、ダブルクリックをすぐしてしまう等、自分でできる方が少ないので、ネット予約は厳しいのかなと感じる。

委員： 言われるように高齢者にはネット予約は難しいだろうなと思う。やろうと思えば、講習会を開く等、啓発が必要。

委員： ネット予約の関連で、市行政ではD Xの推進ということで、窓口においても書かない窓口というようなことにも取り組んでいる。また、最近は通信事業者と協調し、無料のスマホ教室というのを実施している。小さいバスを停めて、短い時間ではあるが、レベルに応じたスマホ教室を実施しており、大変人気がある。今の時代、D Xの推進という環境にも対応できるように、市ではD Xの推進に向けて頑張っている。

委員： 以前の会議で、糸井地域にお住いの高齢者の方がデマンド型乗合交通の利用をどうしようか迷っているという話をしたが、この4月からデマンド型乗合交通の券を買われて、今とても機嫌良く和田山に出てきて、また自宅に戻ってという暮らしをされている。その方は95歳くらいだが、1人で出てこられるので、駅前でちょっとゆっくりして、自分の決めた時間に帰っていくということをちゃんとされている。離れて暮らされている家族もすごい安心と言っておられる。その方は多分、乗降場所が家の近くにあると思うが、私がその近くを見て回ると道の途中にポンと乗降場所の貼り紙が置いてあるだけ。駅周辺でも、何にもない軒下のような所などに貼り紙があるだけ。お年寄りで座りたいなと思っている人が、ここで腰掛けて待つのかなと思う。その貼り紙のところにちょっと腰掛ける椅子一脚でもあったらいいと思う。是非検討してほしい。

事務局： 自宅に迎えに行く際は、数分前に自宅付近に出ていただき、スムーズに乗車いただけていると思う。帰りの際は、指定の乗降場所から乗っていただくため、その貼り紙の付近で待ついただくことになる。待合環境については、本日説明したとおり、駅の待合環境の整備を考えている。そういう結節点の環境整備を進めていきながら、今後、例えば公民館等の乗降場所については、研究させていただきたい。なにぶん、和田山・山東エリアだけで312ヶ所の乗降場所があり、非常に数が多い。皆さんの意見を聞きながら研究していきたい。

(5) 高齢者等優待乗車カード（あこか）の購入状況

事務局：【資料5に基づき説明】

(6) 路線バス再編に向けた協議状況

事務局：【資料6に基づき説明】

委員： 朝来市では、デマンド型乗合交通の導入ということで、従来の定時定路線型のコミュニティバスのアコバスからデマンド型乗合交通に移行されている。この4月からは、試験運行という位置づけで和田山・山東エリアに

も広がり、今年の10月からは市内全域での本格運行を掲げられている。このアコバスからデマンド型乗合交通に移行される際には、やはり地域の皆さんの困りごとや、市の財政の観点等、様々な要因から政策的に検討し、導入を進められていることと理解している。但馬の交通計画にもあるように、朝来市以外の地域においても、このようなデマンド型の交通への転換を進めている。これについては、バス事業者からすると、今後ますます深刻となる運転手不足、この言葉に尽きる。今のところ、こういったデマンド型の乗合交通への転換にすぎるしかない。先ほど朝来、生野地域の利用状況について報告があったが、利用状況を見ると朝来市においては、このデマンド型乗合交通が、最も望ましい形として地域に広がりつつあると感じている。

少し当社のドライバーの状況を報告させていただく。平均年齢は58歳。少し前の時代であれば、もう既に定年退職間近。平成31年に65歳まで定年延長したが、既にもう65歳を超えたドライバーが全体の4分の1を占める状況になっている。その方々が残っているからこそ、地域の交通を何とか運行できている。採用活動についても、様々な取組をし、幸い新規の雇用もあるが、やはりそれよりも定年退職や高齢ドライバーの退職の数の方が多くなっており、慢性的に人手不足が深刻化している。ますます人口減少が進み、ドライバーの確保が難しくなっていく。こういった背景もあり、バス事業者としてはこういったデマンド型乗合交通にすぎるしかないという状況。

また、平成20年に財政的に厳しくなくなった時代があり、但馬の各市町村に路線バスの退出を申出た。その際に朝来市に退出を申出た対象路線が、今回の対象路線となっている「竹ノ内与布土線」「白井線」「柴線」の3路線。この路線は平成20年以降、アコバスと同じコミュニティバスの位置づけとして、支援をいただきながら、本日まで運行してきた。現在の乗務員不足を緩和する観点からも、やはりデマンド型乗合交通と路線バスが重複するエリアは、輸送量等を考慮し、山口生野線や中央公園八鹿線というような幹線系統へ移行し、役割分担をしっかりとした上で、我々が維持すべき路線をしっかりと運行していきたいと考えている。このような事情をご理解いただきたい。

委員： 警察の立場から言うと、公共交通機関の発達をお願いしたい。交通事故防止の観点から、高齢ドライバーの事故が多い。ブレーキとアクセル踏み間違いで、標識やコンビニに突っ込む事故が南但馬の管内、全国的にも多い。高齢ドライバーの方には積極的に免許証の自主返納を促していこうと全国の警察で動きがある。ただ、神戸の方であれば公共交通機関が発達しているので、免許返納しても自由に生活できるが、但馬地域では、なかなか車がないと生活できない。こういう公共交通機関を発達させていただき、免許証返納を促していくということを取組んでいる。まだ、交通事故以外でも、認知機能の恐れがあると判断すれば、自主返納を促した上で、臨時適性検査を実施している。免許課から免許証保持者に診断書の提出を命令でき、医師の診断結果により大丈夫であれば免許が継続できるが、結果に

よっては、免許停止になってしまう。免許停止になった方は、どうやって買い物等に行くのかという話になるが、そういったときにこの公共交通機関が発達しないと生活に困ってしまうので、公共交通機関を発達させていきたい。

6 協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業

事務局：【資料7に基づき説明】

委員： 32 ページの地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額について、朝来市の負担額が 128,605 千円となっているが、先ほどの国庫補助金も含めた金額なのか。これ以外に国からの補助金があるのか。

事務局： この金額は、令和7年度のデマンド型乗合交通事業の歳出予算額。この金額が事業費としてかかってくるが、財源として今回の国からのフィーダー補助金や県交付金を財源に充てていく。

委員： 今回のアンケート結果で「利用しようとしたが、希望の時間帯に予約できなかった」が5%あった。一方、満足度が80%あるので、今後さらに利用が増えてくると思う。そうした場合、希望の時間に利用できないことも増えてくる。現在、和田山・山東エリアでは5台だが、将来的に台数を増やしていくことも考えられる。また、市の交通全般に関する負担額の中には、路線バスへの補助金支出も含まれている。今後、国に申請する補助金の額について、そういったところも踏まえて考えていく必要があると思う。

事務局： デマンド型乗合交通の台数について、現在は市内全域で9台運行している。すぐにとはならないが、今後の運行状況をみながら検討していきたい。

7 その他

事務局： 今後の公共交通会議について、令和7年8月中旬及び令和8年2月下旬に予定している。次回、8月の会議においては、10月の路線再編に向けた協議等を行う予定。日程は改めて連絡する。

委員： 以前も話したが、高校生が利用する際の料金を今の400円からもっと下げて欲しいとの意見がある。例えば、和田山駅からイオンに行くのに遠いでの、高校生の料金をもう少し考えていただきたい。また、生野エリアでは運行開始から1年が経った。これからは、利用をいかに伸ばすか、そして下がらない方法を模索していく必要があると考える。さらに生野地域では、ウイング神姫の路線バスの利用頻度を上げていく取組みを地域でしていく必要がある。いずれにしても、今出ている実績を維持していくため、何が必要なのか、区長会や各種団体等を含めて、努力していきたい。

委員： 本日は本当にたくさんの意見をいただいた。朝来市内には、ゴルフ場が生野と山東にあるが、春と秋に市のゴルフ大会が開催される。先日そのゴルフ大会に行くのにデマンド型乗合交通を利用したという事例を聞いた。今までは、ハンドルキーパーを確保して行っていたという方が、デマンド型乗合交通で行くと全員楽しく1日を過ごせたということであった。

また、本日のアンケートの中で、家族に頼らず好きなところに行けるよ

うになったということがあったが、高齢者のフレイル予防にも繋がるのではないかと考える。市の各種施策を進める上では、限られた財源をどのように配分していくのかということが重要。今後、公共交通の利用実態を庁舎内でも共有していく。また、市職員の出張においては、公用車だけに頼らず、公共交通を伝えるときには飛行機や鉄道、そして高速バスを使うように共有している。

8 閉 会

副 会 長： 今回の議論を通して、住民の方々と共に公共交通を考えていくという重要性について、改めて実感した。今後とも引き続き、朝来市公共交通へのご理解、ご協力をお願いするとともに今後の進展に努力していきたい。