

第 28 回 朝来市公共交通会議 会議録

○ 開催日時 令和 8 年 2 月 12 日 (木) 午後 2 時から午後 4 時まで

○ 開催場所 朝来市役所本庁舎 3 階 庁議室

○ 出席者氏名

	出席者	欠席者
委員	黒 崎 崇 裕 (代理：野 田 年 洋)	天 野 修 二
	日下部 達 也	藤 本 修
	山 口 忠 司	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	
	阿 江 誠 (代理：松 川 剛 士)	
	熊 谷 樹一郎	
	井 上 学	
	岸 田 直 也 (代理：中 井 智 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

1 開 会

2 あいさつ

会 長： 本日は次第のとおり、報告事項が5件、協議事項が2件ございます。
皆様から忌憚のないご意見をいただきながら進めたと思っておりますので、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

3 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) デマンド型乗合交通の運行状況

事 務 局：【資料2に基づき説明】

委 員： 各エリアの利用目的の中で、観光という項目があるが、この観光というのは、実際にどういう目的なのか、市内の方が利用されているのか。また、生野エリアでは、生野駅から鉄道やバスへの乗継率が43.2%ということで他のエリアに比べて非常に高いが、生野駅で鉄道やバスに乗り換えた利用者がどの方面に行っているのか、わかれば教えていただきたい。最後に、各エリアの1台当たりの利用人数が記載されているが、生野エリア2台、朝来エリア2台、和田山・山東エリア5台が運行している現在、フルに動いているような状況なのか、それともまだ余裕があるのか。

事 務 局： まず、利用目的の「観光」については、電話で予約される利用者に対して予約受付時に電話オペレーターが利用目的を聞いて集計したもので、利用者の中には、市内と市外の利用者が含まれている。次に、生野駅で鉄道やバスに乗り換えた利用者の行き先については、この後、報告事項(3)の利用者アンケート調査結果の中で報告する。最後に車両の稼働状況について、稼働率は曜日や時間帯によって異なるが、どの日も全ての9台が稼働している。

(3) デマンド型乗合交通に関する分析

①利用者アンケート調査結果（和田山・山東エリア、生野エリア）

事 務 局：【資料3-1に基づき説明】

委 員： アンケート調査はすごく丁寧にやられている。定期的を実施することで、市民の皆様がどんな行動をされているかがわかるので、引き続き実施をお願いしたい。今回、良かったのはクロス集計をしているところ。自治体がアンケート結果の分析をすると、大体、各項目だけで分析が終わる。今回の分析では、車持っていない方がどうなのか、といったこと等が分析されている。今後さらに、車持っている人であさGOを利用された方がどんな方なのかが見えてくるともつといい。要は今回のアンケートで重要なのは、これまで自分で車運転していたが、あさGOに移行した方がいるというの

が大きな点。今まで路線バスやアコバスを利用していた方が、あさGOに移行するのは当然。でも、そうではなかった方たちが、どうしてあさGOに移行したのか。もしかすると、それが今取組んでいるサービスの魅力の再確認になるかもしれない。ぜひ、車持っていた方がどういう方で、どうあさGOを利用しているかを分析するといいい。例えば、13 ページ下段のところでは、これまで公共交通を利用していなかった方があさGOを利用していることは、これを見たらわかる。ただ、それがどんな方なのかが見えない。例えば60代以上の方なのか、それとも高校生ぐらいの方が利用しているのか等が見えてこない。なので、性別や年齢、前はどんな移動していたのか等を今後分析するといいい。また、14 ページ上段もそうだが、外出増えた方が3割弱という結果は、結構大きな数字だと思うが、この方たちが次の15 ページ下段の利用頻度でいくとどの項目に当てはまり、何歳ぐらいの方で、前はどうやって移動していたのかが見えてくると、今後どんな方に声掛けすると、あさGOを利用いただけるかが見えてくる。せっかくいデータなのでそういった分析をしていただきたい。特に、生野エリアの結果では、19 ページ上段の現在の移動手段と導入前の主な移動手段を見ると、おそらくこれまで自分で運転していた方があさGOを利用している。数は少なくともこれは大きな成果。ぜひ、ここは徹底的に分析いただきたい。もしかすると、あさGO導入によって、かなり市民の皆様の日常の交通行動を変えているような気がする。とてもいい物が見えてくると思うので、手間がかかるとは思うが、クロス集計をすることを心掛けていただきたい。

- 委員： 生野では、免許を持っている方にもあさGOの利用を声掛けしている。機会あるごとに、「乗ったか」と声掛けを続けている。
- 委員： それはとても大事なこと。他では、なかなかここまで地域でお声掛けいただくことは見られない。もしかしたら、この地道な活動がみんなの交通行動を考えているかもしれない。こういった、地域での声掛け事例をまた報告いただきたい。
- 委員： 4 ページのあさGO利用実績では和田山駅の乗継率が3%、12 ページの和田山・山東エリアのアンケート調査結果では、公共交通への乗継利用者が17%となっている。これらの数字はどう解釈したらいいか。また、例えば、和田山駅まであさGOで来ても、必ずしも鉄道や路線バスに乗り継ぐということではないという理解でいいか。
- 事務局： 二つの資料は若干ベースになっている値に違いがある。まず、4 ページの乗継率については、ベースになっているのは延人数ということで、例えば1人の方が100回乗継したら100人となっている。一方、12 ページのアンケート調査結果は、利用登録をしている方に対してアンケートを送付し、それに対する回答ということで、実人数での集計となっている。そういったことから考えると、一度ぐらいは乗り継ぎをしたことがあるという方が十数%あるのかなと見ている。利用者の中には和田山・山東エリアでも、

頻繁に乗り継ぎ利用している方もあると思うが、延利用人数で見ると3%程度にとどまっていると認識している。また、和田山駅で降りる方が必ずしも乗継をするわけではない。

委員： 15 ページのデマンド型乗合交通導入による効果で、わずかなパーセントだが「やや不満」となっているが、山東地域の方からも意見が出ている。予約するのを忘れていて、ギリギリに予約しようとしたら、1時に行きたいところ、もう予約がいっぱいで、3時まで待たないといけなくなり、路線バスもないので、不満という声を聞いている。もう一つ、不満として正月の運休があまりにも長い。あさGOが運休ということで、年寄りの方が途中に買い出しをしないといけないう時に移動の足がない。親戚も家族もおらず、困っているということがあった。村の方に、助けてくださいということで、ボランティアの運転で買い物に行った。なんとか、あさGOが長い間運休しないように何か方法がないかなと思う。路線バスもなくなって、公共交通がないということで、ちょっと不満という、わずかですけどそういった声も出ている。

委員： 25 ページの生野エリアの結果のところ、下段の乗継利用②で乗り継いでどこへ行くかっていうのは、神崎・姫路であるということがわかる。また、利用目的は病院やお見舞いということが大半と理解できる。神崎・姫路方面もいろいろあると思うが、神崎病院行かれる方が多いのか、それとも姫路の病院行かれているのか、さらに、養父・豊岡方面に向かっている方がバスなのか、鉄道なのか、我々バス事業者としても知りたいところ。朝来市内の利用者の動きについて、特に乗継の部分で我々バス事業者に何かできることを調べたいと思う。そういう意味で、深く調査をしていただきたい。

委員： 乗継での利用は本当にありがたい。おそらく神崎病院に行っているのだろうと思う。生野エリアのアンケートの中で「アコバス、路線バスがなくなり不便になった」というところがちょっと気になった。普通に考えれば、あさGOの方が便利だと思うが、不便というのはどういうケースなのか。

事務局： あくまで推測にはなるが、利用する時に電話予約をしなくても決まった時間にバス停に行けば乗れるという定時定路線を求める方もある程度あると思う。そういった方にとっては、電話予約が不便になったのではないかと思う。また、路線バスのときは朝早い便があった。その便を利用していた方にとっては、運行時間の面で不便と感じられているとかもしれない。

② 運行実績に関する分析結果（令和7年4月～9月分）

事務局：【資料3-2に基づき説明】

委員： システム上のデータを集計して分析するという制約があるので仕方ないと思うが、今後こういったデータを作る時は、一番重視するのは乗合率。利用者が増えた、減ったというのはあまり重要でない。元々利用者が少ないからデマンド型乗合交通をやっているわけで、利用者が増えているので

あれば、それはバスを走らせればいいじゃないかという話になる。利用者が増えることではなく、いかに効率よく1台当たりで多くの方を乗せて運行するかどうかが大重要。そうしないと雪だるま式にコストが上がっていき、どこかで破綻する日がやってくる。これは何年も前から言っていること。乗合値ではなく、乗合率を出すようにシステム会社をお願いして、それを出すようにするとかしないとどうかと思う。例えば、ざっくり1台あたり何人運べるかを考える。仮に1台あたり我慢して乗り合える乗車人数を3人とし、1日10便あるので、1台で1日あたり30人運ぶことが理想の人数だとする。この理想の人数に対して実際に何人運んでいるかを見ていくことで、空車率が出てくる。この値から効率がどれくらい上がっているのか分析していくこともできる。もう少し詳しく見ようとすると、1人を運ぶのに回送・実車を含めて、だいたい何分くらいかかっているのか、これに座席数をかけると、エリア毎でマックスの輸送量が出てくる。そのマックスに近づくことが、効率のいい運行となるので、そういった計算もする必要はある。

また、今回の特徴を見ると、どうやら毎日、通勤・通学されている方がいる。まだ来年、再来年でなくてもいいが、将来的にはその時間帯には定時定路線で運行した方が利用者にとって最適かもしれない。今回は市内全域にあさGOを導入するという至上命題でやっているのだから仕方ないが、今後は地域によって少しサービス内容を変えていくことも大事。

次に、今9台で運行しているが、大体始めて5年以内ぐらいにドライバー不足が他の地域では露呈している。早めに継続的にドライバー確保ができるかどうかという判断も必要。台数を増やす必要はない。継続的にするということが重要。

最後に、1年経ってまずやらないといけないのは、コストが1人あたりでいくらかかっているのかを計算した方がいい。コストの高い低い地域によって判断が異なるため、数字の大きさに意味はないが、しっかり計算することで今後の判断基準になる。おそらく1万円かかっているところもあれば、2,000円ぐらいで済んでいるところもある。また、アコバスからあさGOに代わったことについて、どう評価するかということは、いろいろ聞かれると思う。その際、アコバスのときは行政がどれだけ財政負担していて、あさGOになったらこれだけ財政負担しているという金額と、アコバスのときは年間で何人乗っていて、あさGOになったら何人乗っているという人数を比較することが必要。もし、金額が変わっていなくても、利用者が増えていけば、同じ税金を投入して多くの方たちが笑顔になっているという判断はできる。良い結果が出ると期待しているので、ぜひ、1年経ったときの数字をしっかりと出していきたい。

委員： あさGOになって、電話予約が面倒なため、決まった病院等しか行けなくなったという方もいる。また、あさGOの予約がいっぱいで、例えば急にその日に調子が悪くなって病院に行きたくなったときに電話しても予約

が取れず、その後タクシーに電話したらタクシーにも断られた方がいた。その方は、寺内から宮田まで何とか歩いて行き、バスで八鹿病院行かれた。タクシーにももう少し余裕があった方がいいのかなと思う。その他、あさGOのドライバーさんがとても対応が良いらしく、今まで「絶対、車の免許を返さない」とか「車を自分で運転をする」と言っていた方が、あさGOに切り替えたという方も私の周りに結構おられるので、その辺はすごくいいかなと思う。もう一つ、火曜日に予約が取れないことが多い。火曜日はスーパーの売り出しの日でおそらく行きたい方が多く、増便等して欲しいとの声も聞くが、増便はできないと思うので、企業側にも何か協力をしてもらえないのかなと思う。

委員： 火曜日の利用が大変多いというのは、アコバス時代から出ている朝来市の特徴。ドライバーが足りなくなった場合にどうするかとなると増やすのはなかなか難しい。だから利用が多いなら本当はバスの方がいいという議論も出てくる。そういった場合、例えばその曜日だけ臨時で地元の方々の共助による輸送をすとか、そういう事例はよくある。例えば、丹後の方ではタクシーもバスもないため、子供たちの送迎を毎日、毎朝しないといけない。でも、ドライバー登録を30人がしているため、月1回だけ当番がやってくる。月1回ぐらいだったら自分が責任を持って送迎をしてもいいという方はいる。例えば、この和田山・山東エリアのところで火曜日の午前中だけ運転のお手伝いをする、帰りは大体皆さん時間が分散するので、朝の片道だけをちょっとボランティア的なことで、まずは地域がやってみて、その方のスキルが上がってくれば、いよいよ登録をいただきドライバーになっていただく、といったこともできると思う。こういうお手伝いできるという方を見つけていただくことで、継続性が高まると思う。

委員： 和田山・山東エリアではエリア内で全て買い物も病院もクリアできる。生野エリアの方はグラフでも見ると、乗継で神崎・姫路方面で買い物も病院関係もするということで、まずはクリアかなと思う。ところが、朝来エリアの場合は、北向きに行くと、エリア外で越境になってしまう。南側となると神崎・姫路は距離的にやはり遠い。ということで、区長会でもいろんな意見が出ている。病院と買い物だけでも越境できないかなという話もよく聞いているので、ご一考いただければと思う。

(4) 令和8年度高齢者等優待乗車カード「あこか」販売予定

事務局：【資料4に基づき説明】

委員： ナンバー1、ナンバー3の「あこか」で八鹿病院、神崎病院まで半額になるという表示がしてあるが、八鹿病院まで半額と表示をされると、利用者の中にはその途中のバス停でも半額になると勘違いをされる方がいる。これは、通院される方が八鹿病院と神崎病院に限って、半額になるということなので、チラシはもう直せないと思うが、販売する時にそういう声掛けをしていただきたい。

(5) 2026 春のダイヤ改正

バス事業者：【資料5に基づき説明】

バス事業者： 2026 春のダイヤ改正は改正なし。

事務局： 鉄道については、事前に確認したが、多少のダイヤ改正の可能性はあるものの、大きな改正はないと聞いている。

4 協議事項

(1) 自家用有償旅客運送（デマンド型乗合交通）有効期間の更新

事務局：【資料6に基づき説明】

委員： 何点か確認させていただきたい。この確認は自家用有償運送の登録の際に必ず確認していることだが、まず、運行を始めてから事故やトラブルといったことはなかったか。というのも、例えば、重大な死亡事故等があればペナルティということで、次の更新は本来3年のところ2年しかできないということもあり得る。そういうことがなければ、今後は3年毎に更新となる。もう一つ、収受する対価のところ、デマンド型乗合交通専用のあこか8,000円の記載があるが、路線バスとの共通のあこか10,000円の記載がないが協議が、これも含めて必要ではないか。

事務局： まず、事故やトラブル等については、運送法で定める重大事故等に該当するものはない。収受する対価については、路線バスとの共通分を追記させていただきたい。手続き的に今ここで口頭での追加協議ということでも問題ないか。

委員： 口頭での追加で問題ない。

会長： 収受する対価については、路線バスとの共通のあこかも含め協議ということでお願いしたい。

委員： 先ほどもエリアの件で意見があったが、朝来地域の方からよく聞くのはやはり、朝来医療センターには行けないかということ。このいわゆる越境をすることについては、今回の許可条件に入るのか。この更新の期間内において、例えば朝来エリアからも朝来医療センターに限って、越境してエリアを広げていけるようなこと検討するとした場合、この区域の変更等は許可条件になるのかどうか。

委員： 今回はとりあえず期間延長ということで提案いただいている。先ほどから話が出ているエリアを跨いだ越境については、仮にこの会議で協議を行い、変更するというプロセスを経れば手続きとしては可能。別に更新時しかできないというものではない。

委員： 生野地域では原則として、鉄道や路線バスの公共交通も利用していこうという中で、エリアを跨がないということは概ね理解されていると思っている。公共交通はあさGOだけではないということを常に話をしている。越境について反対するわけではないが、状況だけ説明させていただいた。

会長： 以上で、今回の有効期間更新については、協議が整ったものとする。

(2) 夢但馬周遊バス「たじまわる」の運行計画

バス事業者：【資料6に基づき説明】

会 長： 「たじまわる」の運行計画については、協議が整ったものとする。

5 その他

事務局： 3月7日に朝来市地域公共交通ワークショップを開催する。参加や周りの方への声掛けについて、協力いただきたい。

次回の公共交通会議は令和8年6月頃に開催予定。現在の委員の任期が、令和8年5月末であるため、新年度になれば、次期委員の皆さんに、就任依頼の声掛けをさせていただく。その際は、よろしくお願ひしたい。

委 員： 情報提供及び広報をさせていただきたい。我々バス業界は本当に運転手が足りない状況に陥っている。それゆえに、あさGOの導入など、地域の交通というところでいろいろと変わっていただいている。本日、公共交通の会議ということで、求人情報等を提供させていただくので、ぜひともご協力をいただきたい。まず、バス運転士ということで、大型二種免許を持っている方、あるいは一種免許の方でも養成して正社員としてお受けしている。それからスクールバス等の運転士ということで、一種免許の方でも運転をしていただけるような職種もある。現在は二種免許をもった運転手がスクールバスを運転しているが、大型一種免許を持った方で運転していただける方があれば、二種免許の運転手を路線バスに回すことができるので、ご協力をいただきたい。また、運転の仕事以外にも総合事務職や車両整備職等も足りない状況となっている。こういった仕事について、体験や相談いただける、お仕事相談&体験DAYといものを3月1日に開催する。最後に、特急バスについて、コロナ前と比べると半分しか運行できていない状況だが、令和7年末から1往復、運行を再開している。この便は本来であれば城崎発だったが、豊岡発とし、速達便を作るということで、豊岡から和田山の間は北近畿豊岡道を走る経路としている。朝来市の関係でいくと、和田山ICを8時27分発というダイヤとなっている。これで行っていただくと大阪着が10時30分。ちょっと遅く出ても、従来より早く着けるといいうダイヤとなっている。そして、大阪発は13時20分。どちらかというところは観光客の利用が中心になるかと思うが、13時20分に大阪を出発して和田山ICを15時23分に通過する便が増えている。和田山ICからの利用とはなるが、パーク&ライドもあるので利用いただきたい。

委 員： 今、運転手不足の話があったので、国全体の方向性を説明させていただく。ニュース等でご存知の通り、バスの運転手不足解消のため外国人運転手を採用していこうという国としての方向性が出ている。現行では日本語要件が「N3」といって日本語が話せて漢字も読めるような方だけ、バス運転手として採用するという制度。しかし、それでは、バス業界としては全く成り立っていかないため、その日本語要件を「N4」に下げたいという方向で現在、進めているが、滞っている状況。この「N4」というのは

通常のトラックの運転手が「N4」なので、そういう方にも乗っていただくことが可能となるが、やはりバスの場合は接客やいろんな説明をしないとけない。そういう「N4」の運転手を乗せた場合は、アシスタントとして日本の方を乗せて、何かあったときにはその方が対応するというような方向性で今、国では議員立法として準備を進めている状況。

6 閉 会

副 会 長： 本日は皆様から貴重なご意見をいただいた。本日いただいたご意見を踏まえ、関係機関との連携を一層強化し、持続可能な公共交通の実現を目指していくため、今後とも、皆様のご理解とご協力、更なるご支援を賜りますようお願いいたします。