

第 29 回 朝来市公共交通会議 会議録

○ 開催日時 令和 8 年 6 月 25 日（木） 午後 2 時 30 分から午後 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	天 野 修 二	日下部 達 也
	黒 崎 崇 裕	入 江 春 彦
	山 口 忠 司	椿 野 純 夫
	小 田 正 儀	栗 原 岳 志
	山 本 正 之	新屋敷 昭 一
	古 寺 雄 一	藤 本 修
	巻 野 めぐみ	桑 田 祥 夫
	阿 江 誠 (代理：見方 保巴)	
	熊 谷 樹一郎	
	井 上 学 (web)	
	岸 田 直 也 (代理：三枝 繁)	
	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 足 立 孝 年	
	課長補佐 足 立 徹	
	主 任 鳥 井 康 仁	
	主 任 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：山中 清正)

1 開 会

2 委嘱状交付

熊谷委員代表受領、その他の委員は机上配付した。

3 あいさつ

副市長： 本市の公共交通政策だが、朝来市地域公共交通網形成計画に基づいて、令和7年3月まで実施していたが、その計画が終了しまして、但馬地域公共交通計画ということで広いエリアでもって公共交通計画を進めている状況である。しかしながら、人口減少や少子高齢化により鉄道やバスの利用者が減少している。また、学生が減ってきていることもあり、公共交通を取り巻く状況は非常に変わってきている。

朝来市では令和4年度を公共交通対策元年とし、約3年間をかけて、アコバスをあさG0に変え、それに合わせて路線バスの見直しについても行ってきた。

今後も持続可能でよりよい公共交通体系を確立していきたいと考えているので、委員の皆さまには、専門的な意見や住民としての視点から、忌憚のないご意見をいただきたい。

4 会長及び副会長の互選

委員の互選により、会長に摂南大学の熊谷委員、副会長に朝来区長会長の椿野委員を選出した。

5 自己紹介

委員及び事務局が、自己紹介を行った。

6 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】

委員： オペレーター会議、ドライバー会議ともにきめ細かく行われている。

会議で特にこういうことがあったということがあれば教えてもらいたい。

事務局： 担当職員も、ある程度はシステムで確認し、どういった方がどう動かれているか把握しているが、細かい動きについては、オペレーターやドライバーが一番よくわかっているので、その情報を共有してもらい運行改善に活かしている。改善の例として、通勤利用が増えてきた際に朝一の利用について、通勤者の乗車場所に事務所が近い号車に対応するようにルール化した。その他、乗降場所の微調整等も行っている。引き続き、担当職員が気付かない所を指摘してもらいながら改善に繋げていく。

(2) 令和8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： タクシーチケット事業について、今後必要性も含め再検討と謳われているが、事業内容を説明いただきたい。

事務局： 計画を作成した当初、デマンドがまだ具体化する前の段階で路線バスやコミュニティバスを使えない方向けの施策の一つとして、他自治体の事例を参考に検討項目として計画に盛り込んでいた。交通空白地内に住む方や交通弱者の方に対する施策の一つだが、本市については、デマンド型乗合交通を導入することで、その方々への対策をする方向になった。

委員： もしも導入する場合、費用はどのくらいかかるか。

事務局： この計画を作った当時、どこまで費用負担するかまで議論できていたか定かではないため、お答えが難しい。

委員： 例えば、朝来医療センターでは、帰りの便を予約していても診察が長引いて予約時間に遅れた場合、あさGOに乗れない。そのような時に交通手段のない高齢者の方が併用して使える制度になれば良いと感じた。

事務局： タクシーチケット事業だが、当初はあさGOとするかタクシーチケット事業とするかを検討する予定で計画に挙げていたが、今回の見直しで事業項目からなくす。今後検討する予定はない。

一方で病院等、生活の中で必要な所は市全体として福祉部門等と協力して考えていく必要がある。

委員： キャッシュレス化については今年度中に整備されるのか。

事務局： 今年度中に整備するが、年度末になる見込みである。実際に運用を開始するのは、年度が変わってからになる予定である。

委員： ICT導入の予算面については、協議会で議論をされているのか。

事務局： そのとおりである。県内の多くの市町が参画する協議会で議論し、各市町の負担割合等を決めている。

会長： たくさんの自治体が集まるほうが、負担が結果として小さくなる。

今年度のこの会議で大切なのは、但馬地域公共交通計画の中間見直しのところかと思うが、今後の協議会で検討・見直し案に対し皆さんにご意見いただいて、その内容をまとめて但馬の協議会の方に挙げていくという進行になる。

今後のスケジュールについてはどのようになるのか。

事務局： この夏の間に事務担当者レベルのワーキングが行われ、素案が練られていく予定である。10月頃に素案ができた段階で一度委員の皆さんに見ていただき、11月か12月の但馬の会議に皆さんからいただいた意見を持ってあがるというふうに考えている。予定がちょっと変わるかもしれないが、年明け2月か3月に見直し案が出来上がるスケジュールとなっている。

会長： 今度10月の時に意見を挙げてもらう感じである。

委員： 和田山駅の周辺のロータリーが改善され、駅を利用する時、迎えに行った時とかに車が停めやすくなり、助かっている。

生野駅の待合室では、生野高校生が良いアイデアを出して、計画をされているということは見せていただいているが、和田山駅も八鹿方面、福知山方面に行く生徒や中学生たちがたくさん利用されている。和田山駅の待合室は本当に何も無い。駅前にパン屋もあったが閉まってしまった。和田山駅周辺でそういった計画はないのか。お聞きしたい。

会長： 個人的には非常に興味がある。

事務局： 従前より委員からもあさGOと鉄道やバスが乗り入れる交通結節点の待合環境改善が大切という指摘をいただいている。その中で生野については高校生の皆さんから提案があり、今回、JRの協力も得ながら、改善に向かっていった。その他の駅についても待合環境の改善は市も大切だと思っており、どのような順番というのは未定だが、待合室の環境整備は今後も進めていきたいと考えている。その際にはご協力いただきたい。

委員： 問題意識を持って共有できているということである。

委員： 和田山駅の待合環境は高校生の皆さんと一緒にできたら良い。生野の取り組みでこういうところがうまくいったとか、ここが課題だったということが出てから和田山駅で取り組めれば良い。

生野は主に高校生が使われているので、高校生中心で良いが、京都北部の宮津駅はいろんな方が使われており、駅舎改築の際には、子育て世代と高校生を中心にワークショップを開催した。例えば、用事がなくても子どもたちが集まれる空間にしようとか、高校生が楽しく時間を過ごせる、勉強できるといったコンセプトで整備した結果、中高生が宿題をやる場所になっている。観光客にも評判がよい待合環境となっている。このようなプラスが出るので、ぜひ将来使ってもらえる方々に議論してもらえると良いと思う。子育て世代の方も参加してもらえると嬉しいと思っている。

委員： そういった輪が広がっていくと良い。関西の中でも単線の駅を町の拠点にしようという動きが出ている。お祭りだけでなく、皆の日常の居場所になれる場所、居心地の良い場所にしていこうという取り組みである。非常に社会的ニーズがある取り組みだと思うので、生野を振り返って良い所を取り入れていく展開ができれば良いと思う。

委員： 地域の方に利用してもらおうということで、中学生、高校生、地域住民の居場所として大変期待している。高校生が良く考えてくれて、良い見本になればと期待している。

委員： 若い人たちがこれから使いやすい駅にと意見を出すということは本当にありがたいことである。

委員： お店があって、そこから人が集まるイメージだが、逆に人が集まってそこからお店等が集まってくるという方向もある。その活動が活発になると、自然と商業がついてくるという考えもあり、今はそちらが主流になりつつあると感じる。

(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：1年間の利用人数で見ると、生野7,027人、朝来7,907人、和田山・山東で28,057人。台数1台あたりにすると生野が3,500人くらい。朝来が4000人近く、和田山・山東は5,400人くらい。生野・朝来エリアと比べると、和田山・山東エリアは台数としては5台と多いが、1台あたりの利用人数も多い。和田山・山東エリアについては、予約が取りにくくなったら、将来的に台数を増やしていくという話が以前に出ていたと思うが、この考えを持ち合わせているか。

事務局：委員がおっしゃるような1台あたりの利用人数等の細かい分析を業者委託しているところである。分析結果を基にどのようにしていけば良いのかを検討する予定である。台数を増やす前に今のキャパ、能力を最大限発揮することで予約の改善を市としては考えていきたいと思っている。状況分析の結果は、この会議でも共有し、今後どうしていくのか考えていきたい。

委員：このデータを見ていると、和田山・山東エリアはかなりフル稼働しているのではないだろうか。だが、乗合がほぼされていないことが分かる。要は個人を超低運賃のタクシーで運んでいるようなものである。それが良い状況なのかよく考えてほしい。これだけの人が利用しているからもっと台数を増やしてほしいというのは理解できるが、皆が乗合うから安い運賃で成り立つわけで、乗合っていないなら、低額の個人利用タクシーを運行しているようなものである。この先、乗合率が全く上がらず、1人乗車の状態で1日中頑張って運行するとコストが大きく上昇する。コストがあまりにも増えすぎると昔のようにアコバスをやっていた方が良かったとなり、破綻することが想定される。

もう1つが担い手をどうするか。もっと車を出すとして今はドライバーが中々いない。まず目指すべきことは乗合率をせめて1.7くらいまで増やすことを今年度、次年度しっかりやっていくことが、一番求められている課題ではないか。

例えば、病院に行く時は同じ時間が多いので乗合率の向上が望める。病院の開く時間に乗合ができているのか明らかにしてほしい。帰りが何時になるかは分からないが、午前中の終わる時間が例えば11時半であれば11時半までみんなが待って一斉に乗合うような行動をとると乗合率は上がる。京都の伊根町では、来られた方に帰りの方が「最後〇時だからその時間まで他の人は待っててね」と待ってもらっている。それで1台の車両で乗合って帰っているので、非常に効率よく動いている。それでも乗合率は2を超えていない。

また、多くの人を利用するイオンにあさGOを配置して、〇時にイオンから出るあさGOを設定するといった発車時刻を設定する方法も良いと思う。お昼ご飯を家に帰って食べられる方も結構多いので、11時半頃に3台くら

いで各方面に運行するので、それに乗って皆で帰りませんかみたいな時間に合わせて乗合うことをやっていくと効率がよい。

自治体のエリアが広いので、皆の意見をそのまま聞いてどんどん増やしていくとどこかで財政的に厳しい状況が出てくる。ぜひ今年度、次年度は乗合率を高めるにはどうすれば良いか皆で知恵を出せると良いと思う。折り合いをつけて、やっていくことが長続きする秘訣ということは、他の町で見えている知見であるので参考にしてほしい。

委員： 朝来市の場合すごく良い交通システムが導入されている。今度は中身である。どうやって運用していくかが結構大事である。公共交通なので利用者の要望だけ聞いてしまうとバランスが悪くなるという話を委員が指摘されている。事業者、利用者も一緒に育てていくという根本に帰らなければならない。そういう意味でいろいろと貴重な情報もいただけたので、そういったものを含め、皆で考えていただきたい。

(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： 外出機会が増えた方は高齢者の方が多いとのことだが、高齢者の方は家に閉じこもっているより外出する方が健康増進にも役に立つ。ボケ防止にも役に立つ。目的では買い物も多くあり朝来市の経済にも貢献しているのではないかと考えている。デマンド型のあさGOの導入は良かったと感じている。その中で朝来町のアンケートで一番最後の自由意見で先ほど事務局も言われていたが、一番多いのは和田山への直通、延伸希望が54%で圧倒的に多い。私も朝来町の特に関東山町に近い地域の方から聞くが、朝来医療センター、イオンにも行けない。ところが山東の方は行ける。旧町でなんで山東と和田山が一緒なのか。例えば山東の野間とか金浦に比べ物部の方が朝来医療センターに近い。なぜ行けないのかと不満をよく聞く。どういうことで山東、和田山を一緒にして生野と朝来は別のエリアにしたのかよく聞かれる。その辺が朝来町の方からは不満があるので、将来的にこの課題をどうするのか。例えば物部と澤に限ってエリアを跨いで行けることになれば、極端に言うとなぜ行けないのかということになってくる。難しい点ではあるがこの話をよく聞くので検討をお願いしたい。

事務局： 市議会議員の皆様からも同じ意見を伺っている。

なぜ今のエリアになったのかというと、あくまであさGOはアコバスに代わる新たな移動手段という前提があり、アコバスに代わってそのエリアを引き継いだ形で運行を開始している。長距離を走ることになるとそれ相応の財政負担、あるいは乗合率が下がるといったことが起こってくる可能性がある。どうやって目的地に行くかについては、先日開いた公共交通のワークショップでは、どうしたら上手に公共交通を乗り継ぎながら目的地に行けるのか、市民の皆様が集まっていただき話合った。その中でこういうやり方があったのかとか、乗り継ぎのタイムラグもあるかもしれないが便利に

行けるといった意見を伺った。また、公共交通の冊子を配っているが、その中にもこういう乗り継ぎの仕方があるというのを紹介している。上手く乗り継ぎながら公共交通を利用してもらう手法をいかに広報していくかが大切だと考えている。既存の公共交通を維持していくこと、それと併せて市民の生活を維持していくことが大事なことである。生野地域においてはいろいろと公共交通に対する取り組みをしていただいている。そういった取り組みも市民に伝えていき、公共交通の使い方も紹介しながら共存していく必要がある。

委員： 朝来町の方から見たら単純である。なぜ山東町の遠い人は行けて朝来町の人は行けないのか。そこへの不満である。

事務局： 市の周知不足というところがあると思うので、丁寧に説明していきたい。地域の声としても公共交通を残す取り組みを伝えてもらえると市と地域が一体となって進んでいける。

委員： 生野地域の方は朝来医療センターにはほとんど行かない。神崎病院に神姫バスで行く、あるいは姫路のマリア病院に JR で行くということでエリアを跨げないことへの不満はゼロではないが、概ね了解されている。エリアを跨ぐ運行をやると全但や神姫バスの路線が廃れていき、当然、JR も使われなくなっていく。有る内は何とも思わないが無くなってしまってもっと困ってしまう。物部の方についても全但バスがあるので利用されてはどうか。

もう一点、外出機会が増えた方はどんな方かということで、65 歳以上の女性が 8 割で男性が少ない。男性は居場所を作るのが苦手だと思う。男性も出かけられて居場所を作ることも大切だと思う。

委員： 持続可能な交通体系がテーマになってくる、皆さんと一緒に議論しながらやっていければ良い。

(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) 地域公共交通確保維持改善事業

事務局：【資料 6 に基づき説明】

7 その他

事務局： 今後の公共交通会議については、今年度あと 2 回開催予定。開催時期は 10 月と来年 2 月を予定。今後、会長等とスケジュールを調整し、皆様へお知らせする。10 月の会議は但馬地域公共交通計画の中間見直しを行うので、その協議等が主な内容となる。

8 閉 会