

令和7年度第1回 高砂市地域公共交通活性化協議会交通事業者分科会 議事録

開催日時	令和7年7月1日（火）9時55分～11時55分
場 所	高砂市役所本庁舎4階402
協議事項	高砂市地域公共交通計画方針（案）等について
出席者	「令和7年度第1回高砂市地域公共交通活性化協議会交通事業者分科会出席者名簿」 のとおり
主 旨	高砂市地域公共交通計画方針（案）等について議論する。

1 開会

〔司会〕

定刻となりましたので、これより「令和7年度第1回高砂市地域公共交通活性化協議会交通事業者分科会」を開会いたします。

本日は、大変お忙しい中、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。それでは、開会にあたり本分科会の会長よりご挨拶を申し上げます。

【 会長挨拶 】

〔司会〕

それでは、次第3の委員紹介に移ります。

【 委員紹介 】

〔司会〕

次に、資料の確認をさせていただきます。

【 配布資料確認 】

〔司会〕

次に、本日の委員の出席状況については、委員6名中、5名の委員が出席されております。分科会規程第4条第2項により、協議会規約第8条第2項準用し、過半数の委員にご出席いただいておりますので、本会議が成立したことを報告申し上げます。

〔司会〕

続きまして次第4協議事項に移ります。以降の議事進行については会長にお願いしたいと思います。

2 協議事項

〔会長〕

協議事項に入る前に、傍聴希望者の確認をしたいと思います。傍聴希望者は、おられますでしょうか。

〔司会〕

事前の傍聴申込はありませんでした。

〔会長〕

分かりました。それでは、協議事項である高砂市地域公共交通計画方針（案）等について、事務局から説明をお願いします。

【 事務局説明 】 協議事項

〔会長〕

事務局の説明について、ご意見・ご質問等はありませんか。

〔委員①〕

事業３：近隣市町との連携につきまして、近隣市へのじょうとんバスの乗り入れについては市民も求めており、高砂市の発展にも関わると思います。しかし、公共交通のバランスを考えたときに、便利かつ安いサービスになると、公共交通が成り立たなくなる可能性があります。加古川中央市民病院へ行きたいという要望があると、事務局の説明がありましたが、これについてはタクシーでの利用も多くあります。もし、加古川中央市民病院へ安く行けるとなると、当然タクシーにも影響が出てきます。資料にはバスの経営状態について言及がありましたが、便利かつ安いサービスを提供するとバランスを取るのが難しいと思います。後の評価指標にも繋がってきますが、持続可能なじょうとんバスの運行を目標とするのであれば、利用率だけでなく採算性についても検討を行い、市民へ負担を求めることについても考える必要があると考えます。

〔事務局〕

コミュニティバスだけでなく、タクシーや路線バスとのバランスを取る必要があると考えます。近隣市の公共交通との連携や利用状況についての検討が必要であり、市民からの要望はあるものの、簡単に実現できるものではないと認識しています。

〔会長〕

先日、高砂市民病院の建て替えについて報道がありましたが、市としては、基本的には高砂市民病院を利用してもらいたいと思っています。加古川中央市民病院についてはJR宝殿駅から病院ライナーも出ているので、それに加えて、高砂市のコミュニティバスを加古川市へ乗り入れるというのは勇気がいる決断かと思います。

〔委員①〕

姫路市への乗り入れにつきまして、大塩のあたりは高砂市と入り組んでいるので、これについては解決すべきと思います。タクシーとして困るところは、道路運送法上、営業区域が東播地区と姫路地区に分かれており、出発地点か到着地点のいずれかが営業区域でないと違法になってしまうことです。当社の場合、本社は東播地区、大塩営業所は姫路地区になっています。そういつ

た部分を改善しないと、利用者としても困るがあると思います。

〔事務局〕

法律的な問題については国へ要望するなど、より便利に利用できるような形を考えていきたいと思っています。

〔委員②〕

事業1：タクシーによるコミバスの代替とあるが、これだけを見るとタクシーに安く乗れるよう誤解される可能性があるので、乗合タクシーと表記したほうがいいと思います。仮に、通常のタクシーよりも安く乗るのであれば、乗り合いは必須かと思っています。

〔委員①〕

ここでいうタクシーのサイズは、一般的なものか、それともハイエースタイプのものでしょうか。滋賀県の彦根城の付近では一般的なサイズのタクシーで乗り合いを行う事例もあります。

〔事務局〕

乗り合いを想定していたので文言を修正します。現在の市ノ池・高御位山観光ルートでは10人乗りの車両ではあるが、稲美町では一般的な車両を用いていると聞いたので、臨機応変な対応ができるよう、人数は記載していません。

〔委員②〕

事業3：近隣市町との連携にはじょうとんバスしか記載されていませんが、路線バスも同じ役割を担っています。高砂市内では、JR宝殿駅から加西市へ向かう路線バスがあります。活性再生法の改正で、国の補助を受ける場合は地域公共交通計画に対象路線の位置付け等を記載する必要があります。現時点では県の補助を受けていますが、将来的に国の補助を受ける可能性もありますので、計画書への記載をお願いします。

〔事務局〕

事業1：公共交通のネットワークの形成に路線バスも入ります。国の補助金は活性化協議会に入りますので、明記したいと思います。一方で、国の補助要件に合致しようと思うとハードルが高いと思いますが、そのあたりはいかがでしょうか。

〔委員②〕

国の補助要件としては輸送量が15人以上となっていますが、当該路線の令和8年度の計画では15.9人になっており、要件を上回っております。令和8年度の補助申請は終わっていますが、計画にさえ載れば、令和9年度以降の補助申請は現実的かと思っています。

〔事務局〕

朝夕の利用者としてやはり高校生が多いのでしょうか。

〔委員②〕

播磨農校に通われる高校生の利用が多いです。

〔事務局〕

仮に、当該路線が国の補助を受けるとなった場合、それに接続するじょうとんバス（11系統、12系統）がフィーダー系統として復活する可能性についてはいかがでしょうか。

〔委員②〕

フィーダー系統の復活にあたっては新規性が問われると思います。例えば、令和13年度に開院予定の高砂市民病院へ向かう広域的なルートを設定するなどが考えられますが、これまでと同じルートでは難しいと思います。詳細については神戸運輸監理部と調整が必要です。

〔事務局〕

詳細については改めて協議できればと思います。

〔会長〕

行政負担が少なくなるよう、財源を考えながら地域公共交通を維持できればと思います。

〔委員③〕

鉄道事業者として、どのように議論に絡むか難しいところがあります。市内には4つの駅がありますが、通過する利用者が多いです。事業4に、複数交通主体が連携した割引があります。施策としては美しいと思いますが、実際にどのように事業を実施するのでしょうか。市内で乗り降りする方もいれば、神戸や大阪など遠くに行かれる方も多いため、どこまでの範囲で事業を実施するか難しい部分があると思います。また、バスもタクシーも別会社であるため、どのように確認して、どのように割引を負担するのでしょうか。

〔事務局〕

事業の詳細については今後になるが、MaaSに関わりがあると思います。現状、バスや電車は個別での支払いになるが、今後はスマホを用いて一括で支払えるような取り組みについて国が推奨しているので、市としても検討したいと思います。実際には、事務局としてもイメージができていない部分が多いので、他市町の状況を見ながら検討したいと思います。

〔委員③〕

MaaSに関しては市限定ではなく、関西など広い範囲で検討すべきかと思います。いずれにせよ、これに関してはかなり先の話であると思います。

〔事務局〕

山陽電鉄は各改札でクレジットカード決済ができるようになっており、ありがたく思います。現在は休止になっていますが、高砂町・向島観光ルートについて山陽電鉄と何か連携できないか考えたこともありますが、高砂駅を降りた後は徒歩で完結してしまい、向島公園についても自家

用車の利用が圧倒的に多いので、バスの利用は難しいと思いました。

〔委員③〕

近隣市町との公平性の観点もありますので、色んな自治体と足並みを揃えられればと思います。

〔委員④〕

当社については市内に2つ駅があり、地域の方の利用がメインになっています。当社としても、コロナ禍で利用が少し落ち込んだので、市としても盛り上がるようなことができればと思います。

〔事務局〕

高砂市はコンパクトなので、バスやタクシーに関する議論がメインになってしまうかもしれません。施策の案には実現が難しいことも書かれています。今後、技術の発展を見込むものもあります。事業5の自動車教習所等の送迎者の混乗も現実的には難しいと考えます。地域公共交通計画の計画期間は10年ですので、できるものからやっていければと思います。

〔会長〕

5月に開催された活性化協議会でも話がありましたが、施策の案をたくさん挙げて、計画期間中にできるもの、できないものについて検討をしますので、結果として難しいものもあるかと思っています。ただ、補助金の絡みもありますので、網羅できるように施策の案を多く挙げています。

〔委員②〕

事業4にレイニーバスについて記載がありますが、前日の降水確率によって、当日のバスを増便する取り組みは当社でも過去にやっていました。雨天時に割引をすることは運輸局的にも難しいと思いますので、施策案としては削除してもいいかもしれません。

〔会長〕

個人的に、宝殿駅から市役所へ向かうバスを利用しますが、雨天時は満車状態が多いので、敢えて割引をしなくてもいいような気がします。

〔委員②〕

収入としては雨天時のほうが多いのは事実ですので、それを割引してしまうのは運用として難しいと思います。

〔委員①〕

一つ問題提起をさせてください。我々は、障がい者や免許返納を行った高齢者に対して、補助なしで、会社負担で割引を行っています。これについて、鉄道やバスに対する補助があるのか聞きたいです。また、現在は決済方法が多岐に渡っており、例えばPayPayなんかでも導入費用や決済手数料が必要になるので、我々としては消費税が15%くらいあるような感覚です。鉄道やバ

ス事業者のような大きな会社と比べると、負担の重みが違ってきますので、これに対して何かしらのアクションがあればうれしいです。

〔会長〕

障がい者や高齢者に対する割引をタクシー会社は自社負担で行っているという話がありましたが、鉄道事業者の方はいかがでしょうか。

〔委員③〕

そういった割引はありますが、これに対して何か補助があるというわけではありません。

〔委員④〕

第1種と第2種の障がい者に対する割引はありますが、高齢者に対する割引はありません。また、補助もありません。

〔委員③〕

障がい者への割引についてはJRとも足並みを揃えるようにしています。

〔委員②〕

バスについては、障がい者と介助者について割引することを運輸局に届け出しており、補助はなく弊社負担で行っています。

〔事務局〕

先日、運転経歴証明書を提示した場合の特典について問い合わせがあり、兵庫県警のHPを見てもらうよう案内しました。伊保タクシーは運賃が1割引されると記載がありましたが、神姫バスについてはいかがでしょうか。

〔委員②〕

65歳以上で運転経歴証明書があれば、現金利用に限り一般路線バスの運賃が半額になります。

〔会長〕

各社で取り組みは行われていますが、事業規模によって負担の感覚は違うと思います。

〔委員①〕

電車とは異なりタクシーは利用者が少ないので、影響の度合いが違うという感覚はあります。コロナ禍以降、現金よりもキャッシュレス決済が普及しましたが、それに対する見えない負担が積み重なっているのが現状です。結果的に、個々の会社で賄えない部分は料金に上乗せされ、それに対する補助があるかないかで差が生まれてしまいます。

〔会長〕

事業5から事業7についてはいかがでしょうか。

〔委員①〕

事業6にありますとおり、タクシー事業者のような小さな会社では募集を行っても人が集まらなくなっています。今は採用活動が商売になっており、面接や雇用を行った場合に費用を支払うなど、中小企業はそのようなサービスを利用しないと人が集まらない現状があります。最近ではGoタクシーが有名で、人材を紹介するGoという会社があります。その一例にはなりますが、人材紹介のサービスを利用した場合、面接までは無料ですが、1人採用すると50万円を支払う必要があります。もし、その採用した人が1箇月で辞めてしまった場合は10万円だけ返金されます。そのような状況のなか、2種免許取得費用の補助はありがたく、何度か県の補助を利用させていただきましたが、雇用に対する補助もあればタクシー事業者としては非常に助かる思いです。

〔会長〕

採用に関しては各社で工夫されているかと思いますが、いかがでしょうか。

〔委員③〕

我々も楽な状況ではなく、特に保線作業員などの人手不足が目立っている状態です。

〔委員④〕

新卒採用よりも社会人採用の割合が大きくなっています。

〔会長〕

最近では伊保駅のように無人駅が増えており、JRの駅も決められた時間帯にしか駅員がいなかったこともあります。

〔委員①〕

無人駅については経営をスリム化するイメージがありますが、人手不足によるものもあるのでしょうか。

〔委員④〕

経営を継続するという理由もありますが、人口減少による影響もあります。

〔委員②〕

我々は外国人の採用も目指して活動しています。他の取り組みとして、高卒採用の場合はすぐに大型に乗ることはできませんが、運転に携わらない業務をしてもらい、免許取得後にバスに乗ってもらうようにしています。また、三田市には兵庫ブルーサンダーズという独立リーグで活躍する野球チームがあり、三田市と連携して担い手プロジェクトを実施しています。プロジェクトの結果、コーチと神姫バスの二足の草鞋で活躍する人物が誕生し、三田市交通大使に任命されています。

〔会長〕

担い手が不足する中で公共交通の維持は課題であると認識しています。

〔委員②〕

昨年度、市政70周年でラッピングが施されたじょうとんバスが市内を走っているのを見て、新鮮な気持ちになりました。子どもさんも喜ばれているかと思います。ラッピングについてはいづれ外してしまうのでしょうか。

〔事務局〕

ラッピング自体は3年程度利用可能と伺っています。70周年記念事業というのが前提にありますが、事務局としては、好評なので続けたいという思いはあります。

〔委員②〕

利用促進に繋がり、良い取り組みであると思っています。次は80周年になるのか分かりませんが、施策の案として挙げてみてはいかがでしょうか。

〔事務局〕

宍粟市でもラッピングバスが走っていますが、じょうとんバスは全面ラッピングに対し、宍粟市では側面のみのラッピングになっていました。前面のラッピングを行わないのは、利用者が間違わないように配慮した結果でしょうか。

〔委員②〕

バス利用者は車体の前面を見ることになるので、視認性のために前面は従来の神姫バスカラーにしています。

〔事務局〕

じょうとんバス利用者は高齢者が多いため、参考にさせていただきます。

〔会長〕

ラッピングについては市民や議員からも評判が良かったため、継続できればと思います。施策の案にラッピングを追加することについて事務局で検討してください。

〔委員①〕

事業5のタクシー車両改良への補助については、福祉車両であるジャパントクシー（トヨタ）を購入することを想定しているのでしょうか。

〔事務局〕

福祉向けのタクシーへ買い替える際の補助を考えています。

〔委員①〕

福祉車両に買い替えたとしても、車いすを押せるドライバーが減ってきています。元気なドライバーもいますが、具体的にいつ頃から検討するのでしょうか。

〔事務局〕

現時点では未定です。

〔委員①〕

以前問題になったのが、国から補助を受けてジャパントクシーを購入したが、障がい者から利用の問い合わせがあった際に、対応できるドライバーがいないことを理由に断り、国から処分を受けた事例があります。当社は購入を見送ったのでは問題はありませんが。それを防ぐために、障がい者が一斉にジャパントクシーを購入したタクシー会社に連絡を行い、利用を断られるかどうか試したようなことがありました。

〔会長〕

P6についてですが、計画の目標を達成するために評価指標を定め、毎年報告する必要があります。候補を30項目挙げていますが全てを網羅することは難しいので、必須3項目に追加で2～3項目選択できればと思います。本日決めるのものではありませんが、何かご意見があれば教えてください。利用者分科会でも同様に意見を求める予定です。市としては、総合計画に記載のあるNo22「自転車事故件数」とNo24「タクシーチケットの利用件数」を有力な候補として考えています。

〔委員①〕

利用者分科会でお伝えしてもらいたいのですが、年度をまたいだ期限切れのタクシーチケットを無理やり利用しようとする方がいることについてです。前の運転手は使えたと主張される方もいます。

〔会長〕

評価指標の必須項目として、公共交通の乗降客数がありますが、鉄道事業者として乗降客数が確定するのはいつ頃でしょうか。

〔委員④〕

6月に異動したばかりなので詳細は分かりませんが、6月時点では確定していました。

〔委員③〕

同じくらいの時期かと思いますが、詳細な日付については分かりかねます。決算や株主総会もありますので、4月中にはある程度固まっているかと思っています。

〔事務局〕

コミュニティバスだけの計画にはしたくありませんので、鉄道やタクシー、路線バスの乗降客

数や収支率などの数字について提供をお願いできればと思います。

〔委員②〕

自転車事故件数に関する指標は高砂市の特徴を捉えているかと思います。バスを運行する立場としても自転車事故は避けなければならないので、我々としても良い指標かと思います。

〔委員①〕

高齢者における自動車運転免許証返納件数も指標としては良いと思います。返納件数が増えることで、その他の交通手段に転換されますので。

〔事務局〕

これに関しては、高砂市民のうち何人という正確な数字の把握はできませんので、あくまでも、高砂警察署管内という書き方であれば指標として設定はできると思います。

〔委員④〕

公共交通の定期券販売数または定期利用数というのは、市内で購入されたものか、市内の駅が入っているものか、どのようなものを想定されているのでしょうか。例えば、JR曾根駅では新規の学生だと定期が購入できなかったり、最近ではみどりの窓口ではなくインターネットで購入される方も多く、利用駅と購入駅が一緒とは限りませんので、各駅の定期利用者ならまだしも、当社としては数字の把握が難しいと思います。

〔事務局〕

公共交通の維持を目標とした指標なので、一般利用者と定期利用者の割合が把握できればと思い候補に挙げていますが、必ずしもその数字でないといけないものではありませんので、提供しやすい数字があれば教えていただきたいです。

〔委員②〕

タクシーチケットの利用件数を増やすのであれば、単に配布枚数を増やせばいいと思いますが、そうすると収支率と相反しますので、指標として設定するのは難しいと思いました。

〔委員①〕

タクシーチケットは配布したものの利用しない方もいるため、利用率の集計をしていると聞きました。使い忘れた人が3月末頃に利用するようなこともありました。

〔事務局〕

福祉部で行っている施策なので利用件数は把握しやすいですが、目標とどのようにリンクするかは検討する必要があります。

〔委員①〕

一枚当たり500円ですので、利用枚数を掛けることで、福祉の用途として住民に還元された

金額が分かります。これを、バスを利用した場合の金額などと対比することも考えられます。また、タクシーチケットは乗車料金により最大で3枚まで使えますが、それを分かっていないのか、1枚しか使わないような方もいました。

〔委員③〕

定期券に関する数字の出しやすさはJRと同じです。根本的に、定期利用にこだわる理由はあるのでしょうか。定期利用者は通勤など週5日使う方が多いです。確かに、定期利用者が増えることも望ましいと思いますが、定期ではなく週に1回や2回だけ、買い物や通院に利用される方もおられますので、地域公共交通という幅広い視点からみると、そういった方が他の交通手段とも組み合わせられればと感じました。

〔事務局〕

特に深い理由があるというわけではなく、指標の案として挙げていました。定期利用者にこだわることなく、駅の利用者として幅広く把握できれば良いとも思いました。

〔委員③〕

やはりコロナ禍以降はリモートワークなど皆さまの動き方が変わりましたので、単純な通勤利用だけでなく、トータルでの利用が増えるかどうかかと思います。

〔事務局〕

定期利用者というのは、ある意味固定客ということですね、固定客もいれば一見の方もおられると。

〔委員③〕

高齢化率が高くなることで、通勤定期を買われる方も減っています。一方で、活発な高齢者の方は仕事だけでなく、旅行やレジャーで利用される動きもありますので、最近では利用者が増えている傾向です。ですので、定期利用者を増やすというかは全体でのお客さんを増やし、今はICカードによる割引もありますので、何が便利かはお客さん自身に選択していただく方向で考えています。

〔委員④〕

当社もHPに様々なデータを公開していますが、定期に関する数字はありませんでした。

〔会長〕

先ほどの意見を参考に、事務局は指標について検討してください。定期利用に関しては少し優先順位が下がったかもしれません。

〔委員②〕

他市町の地域公共交通計画では、例えば山間地で沿線人口が減り、利用者の増加が見込めない中で、観光誘客や交流人口に触れている計画もありました。高砂市はまだそこまでの状況ではな

いかと思いますが、10年後を見据えるのであれば、今のうちに計画に書くのも一つの手かと思います。大泉洋が出演した映画の影響で石の宝殿に来られる方もいるかもしれません。

〔事務局〕

基本方針でもあまり観光については触れていませんが、基本方針3や目標3に広い意味で含まれているものとして考えてもいいかもしれません。

〔会長〕

最後に、P7のスケジュールについてですが、8月の盆明けか、9月上旬までに活性化協議会を開催したいと考えています。そこで、計画の素案等をお示しし、最終的にはパブリックコメントに進められたらと考えています。スケジュールについて何かご意見ありますでしょうか、特になければ、本日の議題は終了しましたので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

3 閉会

〔司会〕

会長、議事進行をありがとうございました。委員の皆さまは、熱心なご議論を賜りありがとうございました。地域公共交通計画の策定に向けて、委員の皆さまには引き続き、ご協力を賜りますようお願いいたします。それでは以上をもちまして、令和7年度第1回地域公共交通活性化協議会交通事業者分科会を閉会いたします。皆さま、本日はありがとうございました。

以上

令和7年度第1回 高砂市地域公共交通活性化協議会交通事業者分科会 出席者名簿
(令和7年7月1日(火)10:00～ @高砂市役所本庁舎4階402会議室)

高砂市地域公共交通活性化協議会分科会 構成委員

		委員名	団体名	役職等	出欠	備考
交通事業者分科会	1	井上 陽介	高砂市	都市創造部長	出席	
	2	竹内 宏	神姫バス(株)	バス事業部次長	出席	
	3	浅田 暢	(一社)兵庫県タクシー協会 東播支部	幹事	出席	
	4	秋元 勇人	西日本旅客鉄道(株) 兵庫支社	副支社長	代理出席	代理 松島 桂
	5	水谷 大輔	山陽電気鉄道(株)	執行役員 鉄道事業本部 企画部担当兼企画部長	出席	
	6	新屋敷 昭一	(公社)兵庫県バス協会	専務理事	欠席	