

令和7年度第2回 高砂市地域公共交通活性化協議会 議事録

開催日時	令和7年8月28日（木）10時00分～11時40分
場 所	高砂市役所本庁舎4階405
協議事項	高砂市地域公共交通計画（素案）について
出席者	「令和7年度第2回 高砂市地域公共交通活性化協議会 出席者名簿」のとおり
主 旨	高砂市地域公共交通計画（素案）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2回高砂市地域公共交通活性化協議会」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、開会にあたり会長よりご挨拶を申し上げます。

【 会長挨拶 】

〔司会〕

本日の委員の出席状況については、協議会委員16名中、13名の委員が出席されていますので、高砂市地域公共交通活性化協議会規約第8条第2項により、過半数の委員がご出席されますので、本会議が成立したことをご報告申し上げます。なお、出席者につきましては、配席図にてご確認ください。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。事前にメールにて資料を送信させていただいておりますが、一部修正箇所がありましたので、本日、改めて資料を配付させていただいております。

【 配布資料確認 】

〔司会〕

続きまして、次第の3番目、協議事項です。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か。

〔司会〕

事前の傍聴申込はありませんでした。

〔会長〕

わかりました。それでは、改めまして、次第3の協議事項に入ります。

前回の活性化協議会では、高砂市の地域公共交通における課題を整理し、その課題を解決するための目標や事業案について、協議していただきました。本日は、その目標を管理するための指標を新たに設定し、取りまとめた計画素案について、委員の皆様からご意見を頂戴したいと考えています。それでは、協議事項の高砂市地域公共交通計画（素案）について、事務局から説明をお願いします。

〔事務局〕

協議資料を説明する前に報告をさせていただきます。

本日お配りしている資料1の概要版、資料2の本編は、5月26日に開催された前回の活性化協議会後に開催した3分科会（交通事業者分科会、利用者分科会、庁内担当者分科会）のご意見を参考に、修正したものをご提示させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

本日の説明に関しまして、まず資料1の概要版をご覧ください。大きな見出し1番「計画の概要」、2番「計画の位置付け」、裏面3番の「計画の体系」の基本理念、基本方針、目標については、前回の活性化協議会で、ご説明しましたので、本日の説明では割愛させていただきます。本日は、3番「計画の体系」の右側にある施策について、資料2の計画書本編を使いながら詳しくご説明させていただきます。

また、資料1の表面4番の「評価指標」についても、本日は詳しくご説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

【 事務局、委託業者説明 】 協議事項

〔事務局〕

計画書の指標について、事務局から補足の報告があります。

概要版の資料1をご覧ください。評価指標の指標1のJRと山陽電鉄の利用者数ですが、市内にある鉄道駅の分となります。JRについては、宝殿駅、曾根駅、山陽電鉄については、高砂駅から山陽曾根駅までを、各駅の1年間の乗客数を統計値として市に報告していただいております。現状値としては令和5年度分となっております。最新の数値に関しましては、事務局から改めて問い合わせをしますので、よろしくお願いいたします。また、各事業者で個別に目標値がございましたら、教えていただくようお願いいたします。

事前に送付させていただいた資料には、指標1のじょうとんバスの利用者数の目標数値を13万人と記載しておりましたが、本日配付の資料では「検討中」としています。その理由ですが、資料2の本編P21の2）じょうとんバスの利用実態をご覧ください。そもそも13万人と目標を提示いたしましたのは、グラフに記載しております、令和元年度の実績値が、12万9,370人となっております、じょうとんバス運行開始以降、最大乗客数となっております。当初は、この約13万人を目標数値として掲げていたのですが、今後は、人口減少や少子高齢化が進みますので、人口構成・年齢構成が変わっていくことも考慮し、事務局で再度精査したいと思い、検討中に変更いたしました。事務局からは以上です。

〔会長〕

説明について、ご意見・ご質問等はございませんか。

〔委員①〕

3点ほど意見と質問がございます。

目標について、P 6 6 の市民の公共交通利用意向率の目標が現状値以上ということで、様々な取り組み・施策をご説明いただいたのですが、人口が減っていくなかで、常に現状維持できるかという、やはり人口が減っていく事を前提に、目標を設定すべきではないかと思います。利用者数を維持するために、利用意向のある人の率自体を上げなければ、公共交通を利用する人の減少を許容するような目標値の設定になっていると思いますので、この辺りの検討をもう少し深めても良いかと思います。

担い手の確保の件は、冒頭のご挨拶にもありました通り、大きな課題であるということは分かります。担い手不足という大きな課題に対し、P 5 8 の「継続」となっている3つの施策は、これまで取り組んできて効果があるという評価から継続するということなのか、この辺りも踏まえて、更なる支援が求められるかを検討する必要があると思います。また、第二種免許取得者に対する補助が「検討」となっていますが、免許の取得にかかる費用が、果たして本当に担い手不足の原因になっているのでしょうか。

また、P 4 7 の加古川市や姫路市へバスの乗り入れを検討するということについて、具体的にどのような場所への乗り入れを考えているのでしょうか。

〔会長〕

市民の公共交通利用意向率について、今すぐに答えを出すのは難しいとは思いますが、おっしゃる通りだと思います。やはり少しでも意識を高めなければならないため、この辺りは、事務局で議論していただきたいと思います。

〔事務局〕

担い手不足に対する継続施策について、これまでの効果について詳細を把握しているわけではありませんが、事業者による取り組みを紹介し、継続的に実施することで担い手不足の解消に繋がると考えます。

また、担い手不足には様々な原因があると思います。その中の1つとして免許の取得にかかる費用を補助することで、運転手になろうと考える方もおられると思いますので、少しでも担い手を増やしていける施策としてこのような検討をしていきます。バス事業者やタクシー事業者からも「補助があれば嬉しい」というような意見も聞いたことがあります。

続きまして、事業3の市外への乗り入れですが、今までは高砂市から加古川駅まで運行していた路線バスがありましたが、利用者不足のため休止になりました。このことから、市民の皆様から「加古川駅へ行きたい」という要望がありましたので、市のじょうとんバスで実現できるかを引き続き検討していきます。

〔委員①〕

事業3の市外への乗り入れの件でお伺いしたかったことは、担い手不足の話もあるため、いわ

ゆる路線延伸や新規路線となると、当然、乗務員の確保が必要となります。これから乗務員の担い手が不足していく中で、新規路線を開拓する方向性で進むのかは、少し検討する必要があると思います。姫路市はどちらかというと市の中心部に乗り入れるというよりかは、今後鉄道とバスとの役割分担を明確にしていきたいという意向もありますので、そのような考え方も1つあると思います。今後どのように交通網の役割分担を考えていくかという視点も、検討されるなかで踏まえていただきたいと思います。

〔会長〕

おっしゃる通り、需要を見ながら進めていく必要があるという話ですが、どのような交通システムを入れるのが良いかは別として、他市の駅に繋ぐということも市民の皆様にとっては必要ではないかという議論は今まであったため、今後も検討していくという趣旨だと思います。

第二種免許取得の補助金は様々な自治体でも行っているのですが、例えば先ほど私が挨拶で申し上げた川西市の事例は消防士のことで、消防士は大型免許を持っておられる方が非常に多いのですが、第二種免許は持っていません。第二種免許は補助があるため取得してはどうかと、背中を押すための1つの施策として有効ではないかと考えられるため、一旦挙げているとお考えいただければと思います。

〔委員②〕

今3点おっしゃられた内の2点について、1つは乗り入れの件です。以前から話が出ているのですが、今でも検討中となっています。例えば、阿弥陀町に住んでいる方は、加古川市が近いため、加古川駅や加古川中央市民病院へのアクセスができれば便利になると思います。加古川駅まで行けることになれば、高砂市民病院の在り方にも関係するかもしれません。そのようなことも含め、検討中ではなく、見通しを出していただかなければ、この素案は私には身近に感じられません。パブリックコメントをしても、難しい言葉が並んでいて誰が読むのか、と私は思います。

もう1つは、意識醸成という話がありましたが、交通機関を利用する時に「公共交通機関を利用しないといけないから」と意識して利用する人はいないと思います。意識を高める人もいるかもしれませんが、まずは市民の需要に応じたものを提供していくべきであり、啓発してどうこうという話ではないと思います。どれだけ需要を把握しているのか、まずは需要に応じた施策があるべきで、それよりも前に意識を醸成するというのは本筋ではないと思います。素案の内容は良いことが記載されているため意見はありませんが、市民の生活実態に即しているのかということをお伝えしたいです。

〔会長〕

先に2つ目の話ですが、市の財政負担等の話も記載しています。利便性では、車で行くのが簡単ではありますが、「少し時間はかかるけどバスに乗ってみようかな。」と思っていただくということがモビリティ・マネジメントにもなり、環境にも優しいと思います。自分自身の効率性や利便性だけで行動するのか、それとも、市の財政負担など総合的に考えたときに「自動車を10回使うのであれば、1回くらいはバスを使っても行けるかな。」という市民の思いを増やしていかなければ、利便性だけでは維持できません。どこの自治体でも言われています。自分たちの街のバスに、年に1回でも一人ひとりが乗ることで状況は変わりますので、ご理解をいただければ

と思います。

〔委員②〕

別のキャッチフレーズに「乗って残そう」というものもありますし、理解できます。そのような取り組みを行って、「自家用車に乗りたいが、市の財政が助かるから私は公共交通を利用する」という人がいらっしゃれば一番良いのですが。

〔会長〕

それが全てではないので、それ以外の様々な施策、利便性が増す施策も実施していきましょうということです。

〔委員②〕

市民の需要や要望を反映していただきたいと思います。

〔会長〕

バス路線の見直しや、あるいは市民の声を聞きながら利便性が少しでも増すようなサービスについて足りないことがあれば言っていただければ、反映していただけたと思います。

1つ目の市外への乗り入れの話については、何か事務局から進捗状況等ありませんでしょうか。

〔事務局〕

加古川市への乗り入れの件は、以前から言われており、なかなか実現に至っていません。運転手不足も大きな要因です。現在、高砂市の場合はコミュニティバスを5台運行しており市内を回っております。その内の1台を加古川方面へ走行させると、市内の系統の運行に影響し、なかなか難しいという面があります。往復に30分以上かかり、他の便に回れない状況になるため、台数を増やしていかなければ運行できないこととなります。また、加古川市のコミュニティバスもあり、加古川市から高砂市への便という形もありますが、加古川市も同様に難しい状況と思われます。しかし、現在加古川市では、加古川駅の南側のリニューアルも検討しており、完成の時期に向けて協議を進めていきたいと考えています。時間がかかっておりますが、見通しが立ったとご報告できるように、引き続き検討していきたいと思います。

〔委員②〕

加古川市や姫路市へ行きたい人の需要は把握しているのでしょうか。今の時代、高砂市だけで生活が100%完結することではなく、姫路市や加古川市等、生活圏が広がってきていますので、隣接市と積極的に話をしながら考えていただきたいと思います。

〔事務局〕

市民アンケートの結果から把握しておりますが、それほど多くはない印象です。

〔事務局〕

本編P 2 5に記載の通り、市外への移動が過半数を占めています。加古川市に行きたいという要望も一定数ありますが、加古川市との調整や、国道 2 号の工事状況もあり、現在は検討中としています。

まずは市内の移動について充足が必要ですので、じょうとんバス 5 台を運行し、市外の移動は鉄道を利用していただくという役割分担もあります。しかしながら、じょうとんバスは営利ではないため、運行を増やせば増やすほど、市の財政負担も増えていきます。このことから、バランスを考えながら今後について検討を行います。

〔事務局〕

先ほど、市民の需要に応じた施策についてご意見をいただきました。この 2 年半程、阿弥陀で市ノ池・高御位山観光ルートを運行しており、当初は土・日・祝日で観光客・登山客を対象としていましたが、今年度から水曜日の運行も追加しております。これは、阿弥陀町の地元の方から、「平日にも運行してほしい」というご意見を多数いただき、水曜日も運行することとなりました。その結果、観光・登山に関係のないバス停の乗降客が増えてきました。例えば、中所や長尾等、その辺りの地元の方にも多数乗っていただいている実績があり、「平日の水曜日に運行して良かった」、「乗ろうという気持ちになっていただけた」と感じました。土・日・祝日も地元の方に乗っていただいている状況のため、一方的に、じょうとんバスを走らせるのではなく、緩急を付けた運行方法を検討するべきであると考えます。現状、小型バスを運行しているところもありますが、将来的にはジャンボタクシーの運行等、地元のニーズに合わせ、乗りたくなるような公共交通の整備も考えていきたいと思います。

〔会長〕

市民の皆様のご意見を完全に反映するのはなかなか難しい部分もあり、説明がありましたように、社会実験的に行っている部分もございます。交通モードに関しても、大きなバスではなく小さなバスにする、あるいはタクシー事業者の協力を得ながら、運行する等の方法もあると思います。そのあたりは工夫し、今後ともご意見をいただきながら進めていきます。

〔委員③〕

現在、市内の公共交通においては、主に運行されている乗合のコミュニティバスと一般タクシーの二つを、重要な交通モードとして市が位置付けてくださっていることが分かる資料を作成いただき、タクシー協会として有難く思っております。

お伝えしたいことが 4 点あり、1 点目として、P 6 2 の指標にタクシーも入れていただきたいと思います。乗車人数は、他社からも簡単に確認することができますので、乗車人数として入れていただき、指標の 1 つとして見ていただければと思いますので、お願いいたします。

2 点目は、P 6 4 の公共交通の収支の差に関して、公共交通としてコミュニティバス等のルートが利用者数をもって評価され、その路線が継続できるか判断するということですが、「運賃が非常に低く設定されている」ということが、問題点の 1 つにあると思います。金額が入らなければ、当然その分を全て税金で対応する形になっていくと思います。最低賃金が現状どんどん上昇している一方で、タクシーは補助金等の支援がほとんどなく、営利団体として経営を行っております。そのため、同様の輸送を担っていても金額差が大きく開いており、この点についても、あ

るべき数値に近づけていかなければならないと考えております。定期券や1日乗車券等を安く販売することで利用率は上げられますが、安売りとなるため、収支差はどんどん開いていきます。何十年も前から100円や200円という低料金が続いていると思いますので、いつかは見直さなければならないタイミングがくるのではないかと思います。今回は長期の計画ということで、協議事項の1つとして「あるべき数値の出し方」を考えていく必要があると思います。

3点目は、タクシー事業者に対する補助に関してP58に「二種免許の取得」と記載していただいておりますが、これも長期の点で考えると、ドライバーの高齢化が進むにつれ、国が求める法律上での安全性に対する費用が増えていきます。このことから、安全性に対するタクシー事業者への補助も作っていただけると助かります。第二種免許に対する補助は既に国・県でもあります。安全面に対する補助の例が少ないため、そのような検討をしていただきたいと思います。私はバスの貸切事業もしているのですが、今年4月から貸切バスのデジタル式運行記録計の装着が法律で義務化されました。1台は元から装着している状態のものを購入したのですが、他の7台のバスには、650万円の費用をかけて全て装着いたしました。銀行から借り入れてどうにか装着できたのですが、市から「財産が増えたので税金を払って下さい」という通知が届きました。事故が起きないように、利用者の安全に対する投資にも事業者には負担が生じます。地域公共交通計画ということで、安全面は絶対に必要なものになりますので、補助も含めて、安全対策の1つとして考えていただきたいと思います。

4点目は、P53のキャッシュレス化に付随する内容で、PASMO・ICOCA・PayPay等、利用者の選択肢が増えれば利便性が増すことは当然ですが、自社システムを作ることができない会社は、消費税以外にキャッシュレス決済のために2%~3%と売上が取られてしまっています。これについても「継続」という部分に関して言うならば、何かしらの施策があれば、良いのではないかと思います。お金に関する話ばかりになってしまいましたが、現状を包み隠さずお伝えさせていただきました。

〔会長〕

1点目に関してはこちらからもお願いしようと思っていました。数値は出せそうでしょうか。

〔委員③〕

問題ありません。

〔会長〕

是非、指標への追加に関して事務局で検討していただきたいと思います。

それ以外のご意見については、事務局での回答も難しい問題があり、国レベルで検討しないことにはどうにもならないこともいくつかありますので、国の立場からご回答をお願いしてもよろしいでしょうか。

〔委員④〕

コミュニティバスを筆頭に、一般の路線バスやタクシー、あるいは鉄道と比べて、運賃が安い傾向があります。コミュニティバスは、20年以上前に関東で1回100円の運賃、ワンコインバスとして運行することで、閉じこもっていた高齢者の方も街に出るようになったという成功事

例が取り上げられ、各地でも同様の取り組みが始まったと記憶しています。この事例が100円だったということもあり、その時期に運用を開始したバスは100円の運賃からスタートしました。ただ、この時点でもバスが100円で運行できることはなく、鉄道であっても100円で乗れるような区間はなかったと思います。当然、黒字になりませんので、差額は行政が負担してでも、市民の足としてスタートしたというのが、コミュニティバスのそもそもの走りだったと思います。高砂市においてもそのような考えがあると思います。ただ、先ほどの話にもありましたが、20年も経てば物価や社会情勢も変わるため、タクシーの初乗り運賃も上がっています。JRも山陽電鉄も一区間の初乗り運賃が上がっているのですが、コミュニティバスだけが公共料金的な位置付けで、なかなか運賃を上げられていません。実際には運行経費が上がっているため、その差額の公費負担が増えていると思います。市の財政負担額は路線バスだけでも340万円、じょうとんバスについては6,200万円になっています。これが5年後には1億円に近いお金が想定されることになります。当然車両の買い替え等も入ってきますので、一概にこの数字がおかしいというわけではないのですが、税金を無限に投入できるわけではありません。国の支援も限りがありますので、どこかでストップをかけることについて考える時期が来る、ということとはご指摘の通りだと思います。

ただ、運賃を200円から300円にしまうと、当然利用者が減りますので、バランスが非常に難しいと思います。250円にするとお釣りの50円玉を用意する手間がかかりますので、本当は100円単位にしたいという思いもあります。過去に100円で運行していたところが今では200円に上がっているのが現状で、200円で運行しているところが300円を目指すために動いているものの、まだそこまでは進められていません。1日乗車券を積極的に利用してもらい、往復したら得するような値段に上げてしまうという取り組みもあります。

続いて、安全設備への投資に対する支援についてご意見をいただきました。国としてはASVの導入に対する支援をメニューとして用意しているのですが、すぐに枠がいっぱいになるため、申し訳なく思います。これについては枠の拡大について検討を行います。補助金も「このようなことを実施してください」という方向へどうしても誘導したいので、単に補助を出しますということではありません。「このような努力をしているので支援しましょう」という方向であるため、事業者はついてくるのが大変だと思いますが、枠の拡大のご要望はいただいたと上席に伝えます。

キャッシュレスの支払手数料については、本来であれば、そのような手数料も運賃の中を含んで設定します。コミュニティバスは別ですが、そのような諸々の費用を全て込みにして、運賃としてどれぐらいいただければ良いのかということを考えて設定されます。これは鉄道、バス、タクシー会社のいずれにおいても基本的にはそのような扱いです。キャッシュレスを進めれば進めるほど、実際は支払手数料が飛んでいくということは、あまり想定していなかった事態ですが、現実問題として、支払手数料は2%~3%かかります。そこは国としての課題だと感じますが、「今すぐに手数料を補助しようか」とはなっていません。逆に「現金で払っている人は手数料を取られるのか」ということにもなりますので、その辺りの議論が非常に難しいです。キャッシュレスの人だけ差を付けることも有り得るのかもしれないですが、今のところはそのような金額設定ではないので研究課題となります。

〔会長〕

キャッシュレス決済については、タクシー事業者だけでなく飲食業界においても、社会全体で大きな変化が進んでいます。QRコード決済と従来のクレジットカード決済では性質も異なり、今後さらに大きな動きがあると考えられます。一方で、現金管理の観点からはメリットもあり、今後の動向に応じて大きく変化していくものと思われます。

タクシーは、基本的にドアtoドアで複数人の利用となります。事例で言いますと、芦屋市がデマンド型で運行しているのですが、タクシー事業者に運行を委託しており、路線バスと同様のレベルにするということで乗降場を固定しています。タクシー料金ではなく、路線バス料金にしており、回数も提示の上で運行する等、いくつか工夫をされていますので、差別化・サービスの質の違いということも1つあるように思います。

〔副会長〕

タクシーの乗客数をお示しいただけるということで、ありがとうございます。運賃の「あるべき数値」というのは、私どもも悩んでおり、今後の課題だと思っています。現在、じょうとんバスでは1人当たり約600円かかり、その内200円が受益者負担で、約400円は公費負担です。じょうとんバスミニは約2500円と更に上がっており、約2300円は公費負担になるため、その辺りのバランスや運賃の設定については、やはり今後の課題だと考えております。

また、安全面に対する補助に関して教えていただきましたが、タクシー事業者に対する補助については、調査・研究をしていきたいと思っています。

また、キャッシュレス化についてですが、関西万博では決済のほとんどがキャッシュレス化されており、地下鉄においても切符を購入する方はごく少数でした。土産物売り場でも全てキャッシュレス対応となっており、商品選びには列ができて、会計には全く並ばないという状況で、利便性の高さを実感いたしました。一方で、ETCのように手数料が高額で経営を圧迫しているケースもあると聞いており、先ほどの「キャッシュレスはタダではなく、事業者負担が生じる」という点については、私どもも認識しております。したがって、その影響については今後調査・研究を行い、検討してまいりたいと考えております。

〔委員④〕

キャッシュレスについて補足いたします。現在、バスの完全キャッシュレス化に向けた動きがあり、実証実験的に取り組むことを提案しております。完全キャッシュレス化を導入すれば現金を扱う必要がなくなり、現金管理に伴うコストを削減でき、収支のバランスが取りやすくなると考えております。実際、バスの運賃箱は1台あたり約100万円と高額であり、現金を扱うことでさらに管理費用が発生します。そのため、全てをキャッシュレス化することで収支均衡を図ることが可能ではないかと考え、完全キャッシュレスバスの実証実験を検討しております。

〔委員⑤〕

2点ございます。まず、P63の表内の現状値の路線バスの単位に関し、「千人」ではなく、「人」に修正をお願いいたします。

続いて、P35の補助系統に関しまして、「北条営業所～宝殿駅北口系統」を2つ並べて記載していただいているのですが、上の系統は削除いただき、下の「播磨農高前系統」のみの記載にしたいと思っております。確かに、この2つが系統としてあるのですが、みなし系統ということ

で、包括的に下の表現で我々は取り扱っておりますので、下の系統のみ残す形でお願いいたします。併せて、P19も同様に1つに包括し、記載いただきたいと思います。

〔会長〕

ご指摘の箇所は、修正をお願いいたします。

〔委員⑥〕

私は、高砂市社会福祉協議会として、高齢者の支援をしております。指標5の「高齢者割引の利用者数」に関して、高齢者支援の現状としてケアマネジャーから伺った話を2点程聞いていただきたいと思います。

まず、認知症のある1人暮らしの80歳後半の男性で、認知症の症状がはっきりと出始めたことから免許証を返納し、車を手放しました。しかし、買い物に行くにも不便で、認知症のため車を手放したことや、免許証を返納したことを忘れて、「車を買う」と言い出し、自動車販売店に行ってしまいました。近くにいる男性の親族が金銭管理をしているのですが、親族が自動車販売店に先回りをして、男性が契約をしないようにしました。それでも車が欲しいと言うので説得をして、現在は暑い中、少し離れたスーパーまで自転車で買い物に行っています。そのような認知症の方もおり、なかなか大変だという話です。

もう1点は、80代後半の夫と70代後半の妻のご夫婦の事例です。夫が80代後半で免許証を返納したことにより、これまで夫が週2回整形外科まで車で送迎していた妻へのサポートが困難になりました。妻は背骨が大きくS字に曲がる側弯症のため、まず電動自転車を購入しましたが、バランスが取れず使用できませんでした。その後、シルバーカーを購入しましたが、体の傾きにより真っ直ぐ進めず、ある際には側溝に落ちそうになる危険もありました。現在は夫が自転車で伴走し声を掛けながら週2回整形外科に通院している状況です。

このご夫婦は福祉タクシー券の対象外であり、夫は免許返納後、加古川医療センターへは電車とバスを乗り継いで通院されています。また、じょうとんバスの以前のバス停がなくなったことで乗り場も遠くなり、「免許を返納して不便になった」と感じているとのことです。以上、2点の状況が確認されました。

指標5の高齢者割引の利用者数は、運転免許証返納割引利用者数の合計を指標とすることになっています。しかし、ケアマネジャーの話によると、運転免許証を返納すると自由に移動できる手段がなくなるため、返納できない方が非常に多いとのことです。さらに、軽度認知症の方や明らかに認知症と思われる方が免許を返納できずにいる状況もあり、大変心配されています。現実問題として、このように困っている高齢者が多数存在するため、今回の素案の冒頭に記載されていた「持続的で効率かつ効果的な地方公共交通サービスの提供を目指す」という趣旨を踏まえ、現状を把握した上で、早急に取り組んでいただきたいと思います。

先ほど話に出たバス料金とタクシー料金の差については、確かにその通りだと思います。ただし、料金を引き上げた場合に利用者が増えるのか、あるいは「600円かかるところを半額でお願いします」と市民に説明していくのか、といった点は、今後しっかり検討すべき課題であると感じました。

〔委員②〕

福祉施策として、福祉交通を入れるか否かですね。

〔会長〕

公共交通と福祉交通について、完全に線を引けない部分もあります。

〔委員⑥〕

福祉の部分で言いますと、例えば、福祉タクシー券の利用率は3割程度ですが、指標にしても良いと思いますので、意見としてお伝えさせていただきます。

〔副会長〕

高齢者になると様々な課題があると考えています。全てに支援を行うことは容易ではありませんが、今回の地域公共交通計画では、福祉の分野にも触れつつ、支え合いづくり協議会と都市創造部が協力して取り組んでいきたいと考えています。計画はまだ始まっていませんが、基本理念にある「みんなでつくる、つながり広げる公共交通」の趣旨に沿って、今後5年、10年で高齢者人口が変化する中でも、可能な限り困っている方々を支援できる地域公共交通の整備を進めて参ります。先ほど紹介した2件の事例も踏まえ、担当と連携しながら進めていきたいと思っています。

〔委員⑤〕

P67の事業進捗の評価方法についてですが、「本計画の推進に当たっては事業の計画の後に事業を実施し、その中で実施結果の評価を行い、目標達成状況を踏まえて事業の改善を行います」とされています。しかし、目標達成が非常に厳しい状況であれば、事業の改善だけでなく、事業の見直しも必要になると考えます。そのため、「改善」に加えて「見直し」というキーワードを追記することで、より時代に応じた計画となると思います。

〔会長〕

この「改善」というのは「見直し」も含めた広い意味として、捉えていただけると良いと思います。個別に挙げてある施策というのは、先ほど少し申しましたが、全てを網羅的に記載できているわけではありません。また、新たに「このようなこともやってみよう」という施策が出てくる可能性もありますので、その点については柔軟に対応していきたいと考えています。

〔事務局〕

補足として、概要版のP3の6番に「事業の見直し・改善を行います」というような文言を入れていますので、こちらの表現を本編にも統一して記載いたします。

また、計画の推進体制に関しては、もう少し深掘りし、内容を充実させていきたいと考えていますので、よろしく願いいたします。

〔委員⑤〕

分かりました。

〔会長〕

他にご意見・ご質問がないようですので、以上で協議事項を終了いたします。本日ご協議いただきました内容については、事務局にて対応をお願いいたします。なお、次回の活性化協議会に向けては、分科会においても議論を行う必要があると考えます。事務局におかれましては、分科会を開催のうえ、計画素案に対する意見を集約し、次回の協議会に計画案としてご提出ください。

3 その他

〔会長〕

続きまして、次第の4番目、「その他」でございます。

「その他」について、委員の皆様から何かありませんか。

ないようですので、本日予定しておりました議事が全て終わりましたので、司会を事務局へお返しします。

4 閉会

〔司会〕

会長、議事進行をありがとうございました。委員の皆様は、熱心なご議論を賜りありがとうございました。なお、本日の会議の議事要旨につきましては、概要をとりまとめ、後日、市ホームページにて公表させていただきます。

引き続き、地域公共交通計画策定に向け、委員の皆様にはご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

なお、次回の活性化協議会は令和7年10月頃を予定しております。

それでは以上をもちまして、令和7年度第2回地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。

皆様、本日はありがとうございました。

以上

令和7年度第2回 高砂市地域公共交通活性化協議会 出席者名簿
(令和7年8月28日(木)10:00～ @高砂市役所本庁舎4階405会議室)

高砂市地域公共交通活性化協議会 構成委員

	委員名	団体名	役職等	出欠	備考
1	福島 徹	兵庫県立大学	名誉教授	出席	
2	井上 陽介	高砂市	都市創造部長	出席	
3	鈴木 茂伸	東播磨県民局 加古川土木事務所	所長補佐 (企画調整担当)	出席	
4	木原 健太	神戸運輸監理部 兵庫陸運部	首席運輸企画専門官	出席	
5	山田 和弘	高砂警察署	交通課長	出席	
6	松本 克英	高砂市連合自治会	会長	出席	
7	中野 直子	高砂市社会福祉協議会	参事兼事務局次長	出席	
8	後藤 純次	高砂商工会議所	副会頭	欠席	
9	浅田 暢	(一社)兵庫県タクシー協会 東播支部	幹事	出席	
10	秋元 勇人	西日本旅客鉄道(株) 兵庫支社	副支社長	出席	
11	水谷 大輔	山陽電気鉄道(株)	執行役員 安全推進・企画部長	出席	
12	小玉 嗣人	兵庫県 交通政策課	副課長兼地域交通班長	代理出席	代理 多田 彩華
13	竹内 宏	神姫バス(株) バス事業部	バス事業部次長	出席	
14	阿南 文彦	神姫バス労働組合	教宣部長	欠席	
15	名嶋 美幸	市民代表		欠席	
16	富川 真知子	市民代表		出席	