

交通網問題対策等調査特別委員会 会議記録

- 1 期 日 令和6年3月26日（金）
午前9時23分 開会
午前10時2分 閉会
- 2 場 所 第3委員会室
- 3 出席委員 委員長 太田 智博
副委員長 荒木 慎太郎
委員 芦田 竹彦、清水 寛、
須山 泰一、芹澤 正志、
松井 正志
- 4 欠席委員 なし
- 5 説明員 (別紙のとおり)
- 6 傍聴議員 なし
- 7 事務局職員 主事 菅谷祐一
- 8 会議に付した事件 (別紙のとおり)

交通網問題対策等調査特別委員長 太田 智博

交通網問題対策等調査特別委員会 次第

日 時：2024年3月26日(火) 9:30～

場 所：第1委員会室

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 協議事項

(1) ライドシェアについて

【都市整備部】 都市整備課

(2) 路線バスキャッシュレス化実証事業「但馬スマホタッチ支払い」について

【都市整備部】 都市整備課

(3) 委員会の運営方針について

委員会重点調査事項

(4) その他

4 閉 会

交通網問題対策等調査特別委員会名簿

【委員】

2024年3月26日現在

職名	氏名
委員長	太田 智博
副委員長	荒木 慎太郎
委員	芦田 竹彦
委員	清水 寛
委員	須山 泰一
委員	芹澤 正志
委員	松井 正志

【当局】

職名	氏名	職名	氏名
都市整備部長	澤田 秀夫	城崎振興局 地域振興課参事	橋本 郁夫
建設課長	富森 靖彦	竹野振興局 地域振興課参事	小林 昌弘
建設課参事	堀田 政司	日高振興局 地域振興課参事	上野 和則
都市整備課長	久田 涉	出石振興局 地域振興課参事	川崎 隆
都市整備課参事	堂垣 俊裕	但東振興局 地域振興課参事	小川 一昭
教育委員会次長	正木 一郎		
教育委員会学校教育課参事	吉谷 孝憲		

10名

【議会事務局】

職名	氏名
議会事務局主事	菅谷 祐一

交通網問題対策等調査特別委員会設置要綱

1 設置の目的

豊岡市の基幹交通網の整備をはじめ、市民生活の利便性等を高めるための公共交通機関の諸課題等について調査を行うため、地方自治法第109条及び豊岡市議会委員会条例第5条の規定に基づき、特別委員会を設置する。

2 委員会の名称

交通網問題対策等調査特別委員会

3 委員の定数

8名

4 付議事件

- (1) 北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）、但馬空港及び鉄道に関する調査研究等
- (2) 路線バス等地域公共交通に関する調査研究等

5 委員会の設置期間

調査完了の時期まで

6 調査の経費

議会費の中で議長の定める額

7 その他

設置期間中、議会の閉会中も継続調査できるものとする。

交通網問題対策等調査特別委員会重点調査事項（案）

2024. 3. 26

1 高規格道路に関する事項

- 北近畿豊岡自動車道の事業推進に関する事
- 山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）の事業推進に関する事

2 但馬空港に関する事項

- 空港の利用促進並びに支援体制に関する事
- 東京直行便の実現に向けた事業推進に関する事

3 バス交通に関する事項

- 路線バス等公共交通の充実と利用促進に関する事
- スクールバスに関する事

4 鉄道交通に関する事項

- 鉄道交通の維持・存続並びに利用促進に関する事

5 新たな交通サービスに関する事項

- 自家用有償旅客運送等に関する事

午前9時23分開会

○委員長（太田 智博） 皆さん、おはようございます。定刻より若干早い時間ではございますが、皆さんおそろいでございますので、ただいまから交通網問題対策等調査特別委員会を開会いたします。よろしく申し上げます。

着座にてさせていただきますと思います。

それでは、委員長挨拶ということで、今年度、最後の特別委員会となりました。今年度をもって退職されます方々もおられますが、その後、またご挨拶の場を設けておりますので、本日最後の委員会が有意義なものになりますようお願いをしたいと思います。

なお、この後、管内視察も計画しておりますので、この場での委員会を終了後、速やかに移動していただきますようお願いを申し上げまして、委員長としてのご挨拶とさせていただきますというふうに思います。

それでは、協議事項に入りたいと思います。（1）ライドシェアについてでございます。

協議事項に入ります前に連絡させていただきます。委員会中の発言につきましては、必ず委員長の指名を受けてから、マイクを使用して発言いただきますようお願いいたします。また、最初に課名と名字をお願いします。

まず、（1）ライドシェアについてを議題といたします。委員の皆さんはSideBooks上のフォルダー、交通網問題対策等調査特別委員会2024.03.26の中に配信しておりますので、資料をご覧ください。

それでは、都市整備課より、説明をお願いいたします。

久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） それでは、都市整備課のほうから、まず、ライドシェアの概要について、現在把握できている範囲で説明をさせていただきます。

1ページ、まずご覧ください。今回の説明、あくまでも事業概要ということでご理解をいただきま

して、ここに書いてます1番から5番の流れで説明をさせていただきたいと思います。

それでは、2枚目をご覧ください。まず、ライドシェアなんですけども、ここに書いてますとおり、文字どおり、ライド、乗るということをシェア、共有するということを意味しております。一般的には、相乗りや配車サービスということになります。スマートフォンを通じて、移動したい人と車を運転するドライバーをマッチングして、相乗りできるというようなサービスとなっております。乗客は車に乗せてもらうことで移動ができますし、ドライバーは乗客を乗せることで報酬が得られるということから、両者がウィン・ウィンの関係になるというような発想の下に生まれたサービスと言えます。しかも、配車をした時点で乗車にかかる料金が分かるという、明朗会計も特徴の1つとなっております。また、この下のほうに示してあります免許の種類や事故対応に係るタクシーとの比較、違いについても、簡単ですがここに明記してございます。

次に、3ページをご覧ください。ここで海外の状況についても少し触れたいと思います。ライドシェアの種類は、ここに書いてますとおり、大きく分けたら4つございますが、その中で、この4つ目に上げてますTNCサービス型というのが近年の主流となっているようで、日本でもダウンロードしたアプリによるマッチングサービスが多く利用されているようです。海外では、この下段に書いてますけども、タクシー会社以外のアプリ事業者などが一般ドライバーを管理して運行する方法が普及しております。ここに記載しております、アメリカの会社ですけども、ウーバーなどの大手のライドシェア上場事業者を中心に、世界の市場としましては、現在、約10兆円以上とも言われております。

それから、次に4枚目です。次に、最近テレビでも出ておりますけども、今回のライドシェアの4月からの限定解禁の件ですが、上段に書いてます、本来、道路運送法によって自家用車を利用して、有償で顧客を運送することはできないことになっておりますが、一般ドライバーが有償で顧客を運送でき

る今回のライドシェアの限定解禁の内容ですが、上段の地方部や都市部のタクシー不足が深刻な地域や時間帯に絞って送迎することができること、また加えまして、その運行をタクシー会社の管理下で行うことが条件となっております。今、取り沙汰されておりますけど、今後、政府としましては、タクシー会社以外の新規参入業者も含めまして、全面解禁の議論を行いまして、今年の6月末をめどに、法改正を含めて結論を出すということとなっております。したがいまして、4月以降の解禁につきまして、当面法改正は行わずに、あくまでも通達上の明記によって処理されるということになっております。

それから、次に、もう一つめくっていただきまして5枚目です。今回の具体的なライドシェアの制度改正の内容についてですが、先ほどと多少重複する部分もありますが、タクシー会社が自家用車を運行管理、ドライバーも合わせて運行管理をします。運賃は取りあえずタクシーと同額でありますとか、条件については供給増が見込める地域や時間帯に限定するといったものとなっております。また、この右側の下段に過疎地の特例となっておりますが、運行主体をタクシー会社以外の株式会社にも委託できるということでもありますとか、運賃の減額、この制度に係る協議が進まない場合は、首長が判断できるといったような仕組みが設けられているという内容となっております。

それから、もう一つめくって6枚目です。この制度のことなんですけども、このページでは、メリット、デメリット、海外のライドシェアの事例を踏まえたことについても触れたいと思います。まず、メリットにつきましては、想像どおりといいますか、3項目上げております。1つ目には、安価に利用できる、2つ目には、移動の利便性が向上するということ、それから3つ目には、ドライバー側に立ちますけども、手軽に副収入が得られるなどが上げられております。

一方、デメリットとしましては、4つ上げてございますが、この中で、海外で一番問題になっておりますのが、1番目の安全性で、ドライバーの資質と

か行動ということが一番懸念をされておるようなことが上げられております。

一番最後のページに移らさせていただきますが、以上のようなことが概要となりますが、豊岡市の見解としましては、現在の交通モードは、路線バス、それからイナカー、チクタクというような交通体系を基本としております。したがいまして、本会議のときでも芦田委員のほうからも質問ございましたが、ライドシェアについての本市の見解としましては、国で議論されていますが、まだ詳細な内容が決まっておりません。導入の可否を含めて、現時点での見解はございませんが、しばらく国の動きを注視したいと思っております。

ただ、私が個人的な見解というか、意見としましては、このライドシェアが本市において、今後、どんどん広がっていくということについては、何ら問題ないとは考えております。ただ、本当にこれが業として成り立っていくのかということを見ると、ちょっと疑問な面もありますし、そういったことを考えると、今我々が行っている現行運行してますチクタクが一番ライドシェアに近い交通モードじゃないかなというふうにも考えてます。今後、チクタクと同じ並びに派生版と書いてますけども、この派生版となる新たな交通モードの構築が必要であることに加えまして、今後は利用の少ない路線バス、路線を廃止して、一旦交通空白地にした上で、その中でスクールバスやイナカー、チクタクを時間軸でハイブリッドさせることも考えられると思っております。具体的には、例えば、朝夕をスクールバスとかイナカーに、子供と一般の住民の方を混乗させて運びます。日中については、チクタクのデマンド交通で、いわゆるイナカーの空振りをなくしてというような移動支援といったようなこともいよいよ検討しなければいけない時期に来てるかなというようなことを考えております。

説明は以上です。

○委員長（太田 智博） 説明は終わりました。

質疑や意見等はございませんでしょうか。

須山委員。

○委員（須山 泰一） チクタクと似てるということでしたけど、僕も制度よく分からないですけど、有償旅客運送って言葉はどっちにも使われるように思うんですけど、チクタクはバスが、車両が市が出してて、これは自家用の車両、そこが違いますか。それから、あとどういうところが違ってくるか、教えていただきたい。どういうところが似てて、どういうところが違うのか、どうでしょう。

○委員長（太田 智博） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） まず、似通っているというのは、あくまでも白ナンバーの車を入れるんで、チクタクも市のほうが運輸局に許可申請しますが、持ち出す車というのも白ナンバーですし、ライドシェアも一般の白ナンバーに、今度は一般ドライバーをタクシー事業者の傘下に入れるという意味では、その点では似てます。次に、違いについてですけど、決定的に違うのは、今度のライドシェアになることによって、チクタクは非営利目的、だから、もうけを上げないということです。78条は全て利益を上げないということです。有償ですけども、事業実施団体が利益を上げないというのが前提になってますけども、ライドシェアはそこで利益を上げて、ドライバーの方に賃金が支払われるというのが決定的な違い、この2つが似てるどころと違うところとなります。以上です。

○委員長（太田 智博） 須山委員。

○委員（須山 泰一） そうですね、僕もそう思います。営利的な業務か、そうでないか、非営利か営利かっていうところが大きな違いになると思います。

それと、路線バス、一般質問でも少し、バスの問題をさせていただきました。全但バスが94便減便という、何か今日あたりに具体的なダイヤが出るとかっていう話も聞いてるんですけど、そういう中で、どう言われましたか、今、久田課長も言われましたけど、大きな改革というか、減便だけじゃなくて、廃線ということも今後、あり得るというようなことを聞いてるんですけど、そういうことを具体的なことが分かれば教えてほしいし、さっき言われた、イナカーとチクタクは同じ路線では両方使わないと

言われとったのを、今言われたように、朝夕だけはイナカーで、昼間はチクタクと併用するというような検討もするというようなことも含めて、大きな今後、改革がされるんじゃないかというふうに思って、今日も臨んだんですけど、具体的なところ、そんな廃線の計画とか、例えば考えられてるような話があるなら、教えていただきたいですね。

○委員長（太田 智博） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 具体的にはございませんが、将来的には、これ何年先になるかも分かりませんが、全但さんの了解を得る中で、路線バスは国や県や市の補助金で成り立ってます。本当の遠い将来的なところを見ると、例えば、人の字を描くようなイメージで、城崎から豊岡―八鹿という路線と、豊岡から出石―但東、このルート2本を二大路線としては必ず残していかなければならない路線。あと、それ以外のところについては、今の利用率、乗車の数を見ながら、検討していかなければならないとは思ってますけども、全但さんとは、そういう本当の遠い将来、そういうところも見据えた中で、廃止については話をしています。

あと、先ほど、委員が言われた4月以降については、取りあえず土日の便数を94便の内訳の50便ぐらいは土日の便数だけを廃止というか、運行しないというようなことがメインとなっておりますし、途中言われてました、チクタクとイナカーの並行の話につきましては、一応、これは両方とも豊岡市が運輸局のほうに届出を出してやっています。道路法の78条の、いわゆる白ナンバーの登録になりますんで、ここは別にダブろうが並行しないだろうがということとは可能となっております。以上です。

○委員長（太田 智博） 須山委員、よろしいですか。

○委員（須山 泰一） はい、取りあえず。

○都市整備課長（久田 渉） 先ほど道路法と申し上げましたが、正しくは道路運送法です。

○委員長（太田 智博） ほかがございませんか。
清水委員。

○委員（清水 寛） 1点。今、やぶくる、養父市さんが関宮のほうでされてるんですけども、ちよっ

と聞いた話だと、養父市のほうでも、なかなかその地域だけでは難しく、場合によっては、市域を越えて、養父と接する日高側のほうとか、そういうところにまで伸ばしていきたいというような、養父市さんの意向があるということなんですけど、その点について、豊岡市としては、何か分かりますか。

○委員長（太田 智博） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 今、養父市さんのやぶくるは、大屋地区と関宮地区、地区を、エリアを限定して、そこから出れないというようなことになってます。養父市さんも年明けてから、一緒に会う機会がありまして、今、養父市さんが考えられてるのは、豊岡市の中ではなくて、大屋と関宮の地域内から八鹿病院と八鹿駅で、その間は全く止まることなく、ピンポイントのスポットで展開していきたいというようなことを聞いてます。ただ、豊岡市としては、もしこちに境界を越えてというのは、絶対駄目だというような見解はないんですが、ただ、養父市さんが、スポットで飛ばすときに、ドライバーが2人しかおられないんで、それぞれの地域内で、1人の方が長時間、域内を越えてくるときに、ほかから連絡があったときに、ほかの需要に耐えられるかというようなことは心配をされておられました。以上です。

○委員長（太田 智博） 清水委員。

○委員（清水 寛） 恐らくライドシェアの関係の養父市が今やってることというのは、一つ国も上げての実験的なところだと思います。まさに、久田課長も言われたとおり、運転手の問題っていうことと、需要がやはりすごいミスマッチがあって、実際に利用されたいっていう申出があっても、運行側が対応ができないっていうのがずっとそれが続いているっていう話もお聞きしたんで、やはり実際するとなると、恐らく人の問題が一番大きな問題になるのかなというふうに思います。今回の点でも、多分、同じケースが出てくるのかなと思いますし、そういう意味では、国のほうはタクシー会社をメインでというようなところが今の話ではあるというふうにはお聞きしてるんですけども、いわゆる特別タクシー、

介護タクシー、そういう現状の事業者の方たちがうまく乗れるような制度設計というのを、やはり豊岡市のほうでも考えていくべきかなと思います。その点もしっかりと、既存の事業者の首を絞めないように、しっかり取組を考えていただきたいと思います。以上です。

○委員長（太田 智博） ほかがございますか。

荒木委員。

○委員（荒木慎太郎） 既存の事業者さんと、今協議の場だったり、ライドシェアの回答に対しての声とか何か聞いているものってありますか。

○委員長（太田 智博） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 具体にはありませんが、このライドシェアに申請できるのは、あくまでも法人のタクシー会社だけになりますので、今は全但と日交さんだけしか、申請が上げられないんで、都会もそうですけど、多分個人タクシーに影響が一番来るのかなと思います。田舎ではあまり影響ないかもしれませんが、というようなことです。以上です。

○委員（荒木慎太郎） ありがとうございます。

○委員長（太田 智博） ほかがございますか。

特にないようですので、以上でライドシェアについては終わりたいと思います。

次に、（2）路線バスキャッシュレス化実証事業「但馬スマホタッチ支払い」についてを議題といたします。

都市整備課、説明をお願いいたします。

久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 引き続きまして、路線バスのキャッシュレス化の実証事業について説明させていただきたいと思います。

4つスライドがありますので、まず1枚目をお願いいたします。事業内容としましては、NFCといいまして、近距離無線通信機能を搭載したスマートフォンを活用するというので、バス運賃のキャッシュレス化、通学、通勤のデジタル化に向けた実証実験を行ったものです。あらかじめ、ウェブアプリにクレジットカードの情報を登録していただく必要が

ありますけども、バスに設置をします、いわゆるタグです、この右の下に出てますタグに、自分のスマホをタッチすることで、乗車運賃を自動計算し、クレジットカード決済をするシステムとなっております。

目的は4つ上げておりますけども、まず、路線バスの利用実態の可視化、把握の状態や課題の整理、それから効率性と利便性のバランスに配慮したバス路線の再生に向けた知見の獲得、キャッシュレス環境の実装に向けた課題の抽出、それから将来的なことではありますが、交通連合におけるバスと鉄道の相互の連携施策や但馬地域全体の交通政策への実証結果の活用を目的に実施をしました。

期間はここに書いてますとおり、11月の中旬から2月の半ばまで、実証内容としましては、距離別と定額運賃の精算、通勤、通学のデジタル定期、企画商品、3つの内容を実施しております。実施主体はそこに書いてあります全但バス以下、豊岡市まで4社で共同の実施としております。

あと、事業費の補助金ですけども、国の令和5年度の共創モデル実証プロジェクトを活用しまして、国から3分の2をいただいて実施をしております。

それから、一番右下ですけども、これがNFCのタグということで、距離別と定額運賃とキャッシュレス化の出石食べ歩きクーポン、設置状況を載せております。スマートフォンをタッチしていただくと、このNFC機能により、クレジット機能が可能となるといったものとなっております。

それから2つ目をご覧ください。次に、実績とかKPIについてご報告いたします。まず、成果についてですが、まず1つ目にサービスの利用満足度です。効果測定アンケートを実施して、5段階の5点満点で、実績は2.86ということと、2つ目のサービスの継続利用意向についても、効果のアンケートを実施して、これからも使いたいと回答した方の割合です。80%を目標としておりましたが、実績としては54%というような結果となっております。キャッシュレスは大変便利だという声が多く寄せられましたが、利用者の期待するサービスには至

らなかったかというような結果となっております。

次に、サービスの満足度、左の下です。大変満足が11%、それから、やや満足が30%、合計しますと41%で、一方、やや不満が16%、大変不満が24%、合計40%の評価の分かれる結果となっております。どちらとも言えないというのが19%ありますが、現サービスではちょっと判断に迷われた方が一定数おられたかなと思っております。

次に、右のほうに移ります。継続利用意向について、これからもこのサービスを利用したいと思いませんかという問いに対しては、先ほど言いました80%に対して54%の方が、これからも使いたいということでありました。そういった使いたいという方は、操作が慣れれば必要だが、現金よりは便利であるとか、運賃表や小銭を気にしなくてもよいというような回答がありました。一方、反対の使わないという29%の理由を見ますと、やはり、読み取りに時間がかかってしまう、混雑すると並んでいる人に申し訳ないといったような回答がありました。分からないという回答をされた方は登録が面倒であるというようなことがあったようです。結果としましては、このキャッシュレスにつきましては、取りあえず、することについては、便利だということがある一方、反応速度が遅いということで、そういったような反対の意見も確認できました。どれぐらいかかるかといいますと、かざしてから2秒、ICOCAとは違い2秒ちよいかかります。

それから、3枚目です。続きまして、利用実績についての報告です。スマホタッチ支払いに、左の上の表です。97名の方に登録をしていただきましたが、利用者が39名で、摘要に書いてますが、利用の総回数が121回で、利用の金額としては3万7,520円ということとなっております。それから、通学、通勤のデジタル化ですが、そのちょっと下に登録者数96名、利用者は68名となっております。通勤、通学の定期の保有者がデジタル定期券を利用した利用率では、60%の利用を目標としておりましたが、実際には右側の実績の35%というような利用率となっております。

それから、食べ歩きクーポンとしましては、もうちょっと伸びるかと思ってまして、目標は32枚売ろうということをしておりましたけども、実際は10枚程度というような結果になっております。

左の下ですけども、往復バスの乗車券つきの出石食べ歩きクーポンの利用状況ですが、この表に書いてますとおり、合計が8名の方に利用いただきまして、20代から40代の方が全てだったんですが、うちが考えてました家族利用という、ファミリー層の利用はありませんでした。

今度、右に移っていきます。デジタル定期の登録者数ということで、定期券の保有者の約50%がデジタル定期へ登録、これは高校生も含めて、いただきましたが、登録後、利用された方はそのうちの35%で、対象路線を通学で利用してる高校生を対象に、高校にも登録説明会に出向きまして行った結果、保有のデジタルは59%と高かったのですが、利用率は低調であったということでもあります。

それから、アンケートの結果からは、キャッシュレス化自体には肯定的な意見もございますが、今回のシステムは反応が遅く、もっと早く反応する交通系IC、クレジットカード支払いなど、より利便性の高い交通サービスを求めていくというような声もありました。この実験の途中で、2秒かかるとか、なぜそんなにかかるんだということで、業者さん、メーカーのほうとも話してましたら、例えばICOCAは、ICOCAから情報をキャッチしようという電波を発してるんですけども、このNFCのタグは携帯をかざすことによって、携帯が一旦通信で取りに行く、その違いがあるんで、ICOCAはJRの改札に行くと、ICOCA自体からキャッチする電波が発せられるものです。このタグで、去年、徳島でやってましたのをそのまま導入をさせてもらっております。

最後の4枚目ですけども、こうしたアンケートの結果や、整理された課題を踏まえまして、キャッシュレス化の実証に関する考察と、システムの評価に対する考察、しっかりこの辺、検討をしまして、現行行っている、今からですけども、運行事業者のア

ンケートの調査や取得したデータに基づいて、検証をバスと鉄道の相互の連携の実施に向けた課題整理やキャッシュレス化の影響検証を行って、次年度以降の展開案、整理を検討していかなければならないと考えております。この検討しておる中で、一つ、いいことがありまして、うちの今回の実証実験をきっかけに兵庫県が来年度から、地域公共交通キャッシュレス化決済導入支援事業というのを立ち上げられました。県からも問合せはありまして、今、具体的には令和6年度から北条鉄道のほうで、これについて事業化されます。予算も約1,000万円で、県の出資が、補助率が6分の1になりますので、大体、北条鉄道でいったら6,000万円のキャッシュレス化の事業が、来年されるというふうに、情報提供がありまして、我々としまして、今、担当課として、これが一番の成果であったのではないかと考えております。今年度、この話については、2市2町とも情報共有しておりますので、今年度、横展開しまして、JR西日本との共同実施も視野に入れながら、進めてまいります。できればJRさんのことも意識をしながら、令和7年度からの事業着手を目指していきたいと思っておりますし、ちなみに、この事業を立ち上げられた交通政策課さんのほうが、令和7年度から豊岡市で、こういった事業を展開していきたいというようなことを財政部局に頭出しをもう既にされておるような状況なんで、その辺期待をして見守っていききたいと思っております。

説明は以上です。

○委員長（太田 智博） 説明が終わりました。

質疑、意見等はございませんでしょうか。

清水委員。

○委員（清水 寛） キャッシュレスに関しては、私もJRも使ってますし、先日もバスに乗ったときに、やはり小銭を準備するというのが、すごい面倒くさいというのが思いました。恐らく、日々使っておられる方に関しては、毎日のことなんで、恐らく意識は低いんだろうなと思うんですけども、今後、利用者を伸ばしていくっていう意味では、やはりキャッシュレス、しかも使いやすいキャッシュレスつ

てというのが、やはり基本中の基本だなというふうに思います。年配の方とかは、なかなか難しいっていうのもあるんですけども、いわゆる I C O C A のようなカードの形だと、きちっとそういうのは使えるだろうというふうに思いますから、やはり、費用的なものがかかるということは、十分理解はしますが、もう一つそういうことを、バスだけではない、ほかの取組にも使えるようなことっていうのも考えていただきたいと思いますし、また、今回も、実際にはもっと使ってほしかったっていう話があるんですけども、やはりその部分で言えば、PR 不足が大きいんだろうと思います。特に年配の方の移動をということで考えるのであれば、そういう方たちが、日頃行きやすい場所であったり、玄さん元気体操とか、そういう場所での PR というのもしっかりと併せてやっていくこと、また、何らかのインセンティブも期間を限定でもいいんですけども、考えていく、そういうことを複合的に取組としてやっていただきたいと思いますが、その辺で何か、これをステップとして、次考えることっていうのは、何かございますか。

○委員長(太田 智博) 久田課長。

○都市整備課長(久田 渉) 今、委員言われるように、我々も今、一番いいのは、やはり JR さんも共同していく中では、やっぱり I C O C A がいいのではないかと考えてます。県の事業のスキームといいますのが、国がまず 6 分の 2 で、事業者が 6 分の 2、あとは、市と県が 6 分の 1 というようなことになってますので、どうしても導入するのであれば、やっぱり具体的な今、委員が言われますように、I C O C A であるとか、P i T a P a、交通系の I C で流通してるものかと思ってますので、今回 3 市 2 町で、この実証実験をバスでやりました。けども、本来は JR の問題で、3 市 2 町で集まった担当者並びに首長会の中でこの案件はずっと議題として出てまして、その中で豊岡市が、今回、バスだけに特化して、率先して、一回やってみようということになってやり出すことにしてますので、今、委員が言われた具体的目標としては、I C O C A みたいなと

ころが導入できればいいかなと思ってます。

○委員長(太田 智博) 清水委員。

○委員(清水 寛) 先ほど、私の言ったのは、地域の・・・だったんですけども、もう一つは、やはり地域の外から来られた方、観光客の方にとっては、これが普通なんです。私も I C O C A を使ってる言いながら、P A S M O なんですけども、そういう意味では、関東圏で使ってるものも、そのまま J R のやつは使えますし、それがバスで使えるっていうことを言えば、例えば、今、出石但東のほうになかなか観光客が流れるのが難しいという問題も、恐らくそういう意味では、もっと観光客の方、使いやすい体制ができると思うんです。そういう意味では、全国で使われてるメジャーな、いわゆるキャッシュレスのサービスを展開するというのは、非常に大事なことだと思いますから、その辺も併せて考えていただけたらと思います。以上です。

○委員長(太田 智博) ほかございませんか。

特にないようですので、路線バスキャッシュレス化実証事業「但馬スマホタッチ支払い」についてはこれで終わりますが、この際、当局から何か発言等はございませんでしょうか。

それでは、ここでちょっと暫時休憩をいたします。

午前 9 時 5 5 分休憩

午前 1 0 時 0 0 分再開

○委員長(太田 智博) 委員会を再開します。

次に、(3) 委員会の運営方針についてです。

委員会重点調査項目を S i d e B o o k s 上の本日のフォルダーの中に次第等資料 4 ページに配信しております。

前回の委員会で意見がありましたので、重点調査事項(案)について追加をしておりますので、ご確認をいただきたいと思います。

追加内容につきましては、5 番目の新たな交通サービスに関する事項、自家用有償旅客運送等に関すること、今回のライドシェアの関係の内容を 1 つ追加をしておりますが、皆さん、ご意見等はありませんでしょうか。

須山委員。

○委員（須山 泰一） 今回、特別にっていうことではないですけど、前回も言いました、ライドシェアも一つでしょうけども、新たな交通サービスっていうのは、検討せなあかんかなとは思うんですけど、ライドシェアだけでなくてね、というふうに僕は思いますね。これは、もう自家用ってなっとるんでね。

○委員長（太田 智博） ほかがございませんでしょうか。

須山委員のことも、ライドシェアだけじゃなくて、いろんな新たな交通サービスをこれから調査していくという意味では、ご理解をいただけるというふうに思いますので、当委員会の重点調査事項はこのとおりにしたいと思いますが、異議ございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（太田 智博） 異議ないようですので、そのように決定しました。

ほか何かございませんでしょうか。

それでは、（４）その他についてです。

この際、何かご発言等はございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（太田 智博） ないようですので、以上をもちまして委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午前10時02分閉会
