

2025年度 第1回但馬定住自立圏共生ビジョン懇談会 会議録（要旨）

日 時 2025年9月12日（金）午後1時45分～午後2時45分
場 所 豊岡市役所本庁舎 庁議室
出 席 者 10名中7名
事 務 局 豊岡市（市長公室長、経営企画課長、経営企画課長補佐、経営企画課主査）
関 係 市 町 養父市（経営政策・国家戦略特区課）
朝来市（総合政策課）
香美町（企画課）
新温泉町（企画課）
オブザーバー 兵庫県但馬県民局、兵庫県市町振興課

◎報告事項

会長 まず、報告事項の「(1) 定住自立圏構想について」、事務局から説明をお願いします。

<事務局より、資料2に基づき定住自立圏構想について説明>

会長 事務局の説明内容につきまして、ご意見やご質問等がありましたらお出しただきたいと思います。（特に意見・質問等なし）特にないようですので、続きまして報告事項の「第3次共生ビジョンの達成状況について」、事務局から説明をお願いします。

<事務局より、資料3に基づき第3次共生ビジョンの達成状況について説明>

会長 説明内容につき、ご質問等がありましたらお尋ねいただきたいと思いますが、ご質問やご意見はありませんでしょうか。

D委員 KPIは、この結果を踏まえて見直しや検証を行うのでしょうか。

事務局 今はこのような設定にさせていただいていますが、本当にこの設定が目的に合っているのかというのを見ていく中で、「こちらの指標でもって評価したほうが良いのでは」ということが出てくれば、それはまた委員の皆さんに検討していただき変えていくということもあるのかなと思っています。

D委員 ということは、見直しを視野に入れてということではないということですか。

事務局 計画期間中に変わるというのはどうなのかということもありますので、第4次で新たに設定する中で「こちらのほうが良いのでは」ということになれば、それはまた考えていく必要があるのかなと思っています。

D委員 我々のような民間事業者でしたら、KPIを達成できなければ「何でや」というような議論が出てくるので、この定住自立圏共生ビジョンについては、どのような捉まえ方をしたらいいのかなと。

事務局 これまでのところで大きく変わってきたというところはないんですが、例えば設定していたこのKPIが達成できないのであればどこに原因があるのかとか、

これを達成するために実施してきた事業がありますので、その事業がどうであったのかというのは、当然見直していかなければならないのかなと思います。

D委員 「未達成」が増えると、例えば交付税の額に影響したりするんですか。
事務局 確認したことはないですが、多分影響はないです。
市町振興課 一応、KPIを途中で変えることは可能なんですけど、そこというよりは、基本的には違う点を見て特別交付税の算定などを行っているということです。

D委員 ただ、「×」というのは非常にインパクトがあるんですが。
市町振興課 県内のほかの定住自立圏でも「×」というのは割とありますし、全部が「○」というところは少ないほうだと思います。ですので、そこは「×」もあるものだという認識で我々も見させていただいています。

会長 別の評価指標に変えるのは難しいということですが、現実には人口減少は進んでいますので、この数値そのものがもう難しいということもあるのではないのでしょうか。全但バスさんにしてもJRさんにしても、高校生の数がぐっと減るとそこで影響が出ますので、元々のこの数値を下げる見直しをすることはOKなんです。当然その理由は要と思いますが。

市町振興課 制度上は可能ですし、柔軟に見直すことは総務省も推奨しています。
事務局 基準年と比較して明らかに社会情勢が違っているなどということになってくると、目標そのものを変えなければならないということもあるのかなと思います。

会長 共生ビジョン7ページにある社人研の将来推計人口は2018年3月のものですが、これは5年ごとの更新でもう2023年のものが出ていると思うので、その数値を見直して人口減少がもっと明確になってくれば、そういう指標を触る1つの根拠にはなりうるのかなと思います。その当時と比較するとなかなか厳しいので、「×」が増えているというのは確かに気になることです。今年見直すということではなく、第4次のときになるのかわかりませんが、元となる基準の数値というのは、きちんと見直しをする中でまた検討していただくということでお願いします。

E委員 JRの問題なんですけど、なかなかハードルの高いところを求めているので、数値を変えようと思ってもJRが「うん」と言うかどうか、そのあたりが大きな問題かなと。人口減少もそうなんですけど、やはり地域としてJRがなくなったり減便になったりすると、非常に困ったことになるのではないかなと思います。JRとはいろいろな話し合いの場で聞かせてもらっていますが、なかなかJRも折れませんし、特急のことに限らずですが、これも大変難しい問題だなと思います。

C委員 「農作物の被害防止対策等の推進」のところですが、もっとたくさん捕ってほしいという希望の元での目標設定で、実際に捕れているのがこの数だと。体感としてはシカの数が増えてきているというのが私の実感なんですけど、それを捕る人が減っているとか、捕る仕組みが行き届いていないのかなと感じていますし、シカの被害面積が減るのは、農地がすでに耕作放棄地になっているから減っているだけであって、実際の被害はかなりあるんです。もう作れないところは放棄してしまっているような状況ですので、それでシカの被害が減ったとするのはいかななものかなと思います。なので、そこは単純な被害面積の集計だけで鳥獣被害対策

ができていたというのは、少し感じにくいのかなと思いました。

事務局 おっしゃるとおりだと思います。今日は欠席ですが、猟友会の養父支部から来ていただいている内山委員が昨年度同じようなことをおっしゃっていて、被害面積は減っているが、農業する人や農地そのものが減ってきているからこう見えるだけだとおっしゃっていましたので、この数字だけを見て減っているなど喜ぶわけにはいけないと思います。

E委員 これについては、兵庫県の生息数調査が来月くらいから始まると聞いています。雄・雌それぞれの頭数を調べて、雌が少なければまた少し残すというような頭数管理をするんだと思いますが。

D委員 この被害というのは、シカによる被害だけなんですか。昨今はクマの被害が大きく報道されていますが。

C委員 実際、シカの増加率が非常に高かったのと、イノシシは豚コレラの影響もありましたし、シカが増えることでイノシシの生育場所が減って一時的に数が減ってきてはいたのですが、最近はまだ戻ってきています。ですので、総合的にシカ・イノシシの頭数というのは把握していくべきではないかと思いますし、おっしゃるように最近では当町でもクマの出没があって、豊岡市でもけがをされた方があると聞いています。そのあたりを改善していくという意味でもこの指標は必要だと思いますが、シカに限定する必要はないので、「シカ・イノシシ等」というような形にするとまた違うのかなと思います。

会長 このビジョンを策定した当時は、やはりシカが一番代表的だったんだと思います。クマによる被害がないなんてことはありえなくて、多かれ少なかれ被害はあると思うので、代表の例としてシカが使われているのかなと。実際は必要な捕獲等是对応してもらうことになる。

事務局 近年、特に豊岡ではサルの被害も増えてきて、それも課題となっています。捕獲できる頭数も県が結構厳密に管理しているので、なかなか対策が難しいようです。

会長 一応、この共生ビジョンではシカをメインに挙げているということですが、ほかの有害鳥獣についても当然対応はしなければならないという認識でいただければと思います。

A委員 周産期死亡率について、基準値の単位が%となっていますが、正しくは‰（パーミル）という単位で、1,000人あたり何人の死亡数かということです。先ほどからありますように、人口減少に伴って分母となる出産件数もどんどん減ってきて、このままだともう0人でないと目標達成にならないというような状況になってしまうところもありますので、そのあたりも踏まえてKPIを検討していただければと思います。

会長 単位については事務局で訂正をお願いします。ほかに意見等はございませんか。

E委員 専門職大学の卒業生の但馬内企業への就職者数が8人とありますが、但馬出身の子ばかりではないですね。

事務局 守本委員が欠席なので詳しいことはわかりませんが、県外の学生が多いと思い

ます。そもそも入学される学生が全国から集まっていますので、県立の大学でありながら、県内や豊岡出身の学生は極めて少ないと聞いています。

会長 就職先の具体的な業種というのがもしわかれば。

事務局 金融機関ですとか城崎の宿泊施設、あとはT T I（一般社団法人豊岡観光イノベーション）と聞いています。

◎協議事項

会長 (1)の「第3次共生ビジョンの変更について」、事務局より説明をお願いします。

<事務局より、資料3に基づき第3次共生ビジョンの変更案について説明>

会長 説明のありましたビジョンの変更案につきまして、ご質問やご意見等がありましたらお願いします。

D委員 今年度は公共交通の再編に非常に大きな動きがある年だと思っています。10月1日からは豊岡市の竹野地域でデマンド型乗合交通が始まりますが、日本で初めてのスキームとなります。朝来市についても、「あさGO」の推進によって大きな路線再編がありますので、現在のビジョンには路線の系統ごとを書いてありますが、この数値についても若干変更が生じる可能性もあるかなと思います。また、香美町でも小代の路線や町民バスの再編を予定していますので、そのあたりも踏まえてこの数値がまた変わってくるのではないかと考えています。

会長 全但バスさんも、但馬内の取組みなどによってこの数値が変わってくる箇所があるということですか。

D委員 これは多分私どもが単独で運行している系統についての数値かと思いますが、これが例えば先ほどのデマンド型乗合交通に入れ替わったりコミュニティバスに替わったりという動きがありますので、そうなってくるとまた変わってくるのではないかと思います。

会長 ほかにご質問やご意見等はありませんか。この共生ビジョンの内容変更にあたってはこの懇談会が協議の場となっていますので、この場で内容の検討を経る必要があります。委員の皆さんはいろいろな分野から選出されていますので、今後に向けてこのような取組みが必要ではないかということがありましたら発言していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

C委員 私の個人的な考えではあるのですが、20年後も30%くらいの人口減少が見込まれているという中で、これを止める施策もしないといけないのではないかなと感じています。やはり私も高校を卒業して都会に出てまた帰ってきてという流れだったのですが、おそらく皆さんも地方から一度外に出てまた戻ってきて、そして今この地位で頑張っている方々だと思うんですね。そういった方たちというのは地域に誇りを持っている方だと思うんですが、そういう思いのある方をいかに育てていくかというのが大事ではないかということです。それから、ここに戻ってくる意味と責任というのを、出て行っている人たちに何かしら情報として発信して、ゆくゆくはこの但馬に帰って生活していくことが素晴らしいことなんだと思

ってもらえるような方向性を示していくことが必要ではないかと。ほかの地域と比べてここがダメだから改善していこうというのはよくわかるんですが、そうではなくて、どんな条件でもこのまちに住みたいんだという人たちが1人でも2人でも増えて、そしてその子どもたちがまたここに住み続けるというような教育が必要ではないかと、私は思っています。学校では知識としては教えますが、ふるさと教育のようなことではなかなか教えたりしないものですから、やはりこの地域に根差す事業者であったり、この地域を愛して一生懸命働いている人たちがこんなにもいるんだということを、子どもたちに教えたり伝えたりするシステムがこれから必要ではないかと思っています。まちで活躍する商工業者や事業展開してここで成功されている方々と直接子どもたちが触れることによって、ここに住む意義だとかここに住むチャンスがあるんだということを広く知らしめることにもなりますので、もっと子どもたちが但馬で活躍する人々を知ることができるシステムづくりというのを、ぜひこのビジョンの中から訴えていただけるとありがたいなと思います。

会長 各市町ともいろいろな人口減少対策をされていると思います。豊岡市でされているふるさと教育や、中学生はトライやる・ウィークで地元の企業などに出かけたりもしています。ただ、それをさらに進めて地元の良いところを子どもたちに認識してもらうことが、いったん出ても帰ってきてくれることに繋がるというのは、C委員のおっしゃるとおりだと思います。そういったことを新たな項目としてこの共生ビジョンに取り入れられるのか、そのあたりは事務局で検討していただきたいと思います。今載っているものももちろん必要ですが、そういった教育の部分にも力を入れていただければと思います。

E委員 学校によってはキャリア教育のようなものを取り入れていらっしゃる場所があります。先日、ある中学校であったのが、働いているお父さんやお母さんに集まってもらって、子どもたちはそこで初めて親の仕事の内容を知ったと。そこでは皆さん自分の仕事に誇りを持って生徒に接していますので、今までとは違った気付きというのが生徒たちにはあったのではないかと思います。但馬にも我々の知らないようなすごい企業がいっぱいありますので、そういうものを子どもたちが知る機会というのが大事ななと思います。

事務局 この定住自立圏のビジョンという中では、なかなかその部分がうたいにくいというところがあるのはあるんです。このビジョンで定める分野の中に教育というものもあるんですが、あくまでビジョンとしては小中学校の区域外で就学させる、3市2町での連携のもとでというのが前提になってきますので。「大学等の高等教育機関との連携強化」の部分で専門職大学との連携というのが入ってはいますが、委員がおっしゃったようなことも非常に大事なことだと思いますので、このビジョンの中では考えられないということになったとしても、3市2町で一緒にやっていけるようなことはあると思いますので、そのあたりは何らかの形で検討できればと思います。

C委員 これは各市町単独でそれぞれやるのではなくて、やはり但馬という一括りの中

で但馬の教育は少し違うんだというのを打ち出してほしい、目指してほしいと思います。あくまでビジョンですから、目標設定しない限りそれは到達できないものだと思いますが、教育単独ではなく、教育と産業がどのように連携して新しい目標設定ができるのかというのを考えていただきたいと思います。

B委員 特急停車駅でICOCAが使えないのは香住駅と浜坂駅くらいなんですが、例えば、大阪駅からICOCAで乗って香住駅で降りると精算ができないということで、観光協会によく問い合わせが来るんです。都会では鉄道だけでなく買い物などもICOCAでできますし、香住でもコンビニでは使えたりチャージもできたりするみたいなんです。全国チェーンのコンビニで使えるのに何でJRで使えないんだろうと、なんだか見捨てられたような気分です。

それから皆さんに伺いたいのですが、資料3の「出会いの機会の提供の連携事業」の達成状況が「○」になっていましたが、香美町ではあまりそういうことは目立ってやっていないような気がするのですが、ほかの市町では具体的にどのようなことをされているのか伺いたいです。

事務局 豊岡市では結構積極的にやっています、一時期社会福祉協議会へ委託していたのですが、それを直営に戻して、出会いのサポートセンター（ハートリーフ事務局）をアイティの中に設けています。元々は市役所の庁内にあったのですが、やはり人の目が気になるということと、土日に行けないということもあったのでアイティの中に移設しています。

会長 社協でやっている「Hapimari」では、昨年度は10組成婚しています。やはりいろいろと声を掛けないと、なかなか今は積極的でない方もいますので。

事務局 そういった社協さんや市が関わった縁結びの件数というのは、1年間の成婚数のうちでも結構な割合を占めているという集計も出ています。ただ、やはり豊岡だけでやると参加者が固定化してしまったりもしますので、少しずつ広域的に開催したりいろいろなやり方を模索しながらやっているはずですので、周辺の市町ともやったりはしていると思います。

事務局 2024年度は豊岡市で13組の成婚があったようです。（結婚支援事業を開始した）2016年度から2024年度までの累積では164組となっています。

事務局 基本、このような出会いの場をつくるときというのは結婚を前提にということになるのですが、なかなかそうなると集まりにくいという声もあるようで、まずは結婚を前提とはしませんよという集まりの場を設けるようなこともなっていると聞いています。それが関係しているのかどうかまでは聞いていませんが。

事務局 あとはそういったパーティの場でのふるまい方であるとかコミュニケーションの仕方がわからないという男性が結構いるようでして、着ていく服からこういう会話をすると良いですよというようなことまで、いろいろと手を替え品を替え応援もしているようです。

C委員 こういうところに行こうと思うことがまず第一歩だと思うんですね。なので、行きやすさというのは確かに必要だと思うし、結婚したいんだと覚悟を決めて思えるということがいかに大事かということです。特に但馬の人はどちらかという

と控えめなところがあるので、積極的にするための場づくりという意味では素晴らしいことだと思いますし、本当に今は出会いが減っていると聞きますので、私も周りの若い者たちに行くように言っているんです。

E 委員 「おてつたび」といって、旅先で仕事のお手伝いをしながら地域を旅するというサービスがあるのですが、それに参加している人たちは、全然そういうところ（結婚）に意識は持っていないですね。もちろんプライベートなことなのでそんな話は一切できませんが、そういう感じは受けます。

B 委員 前回の懇談会が終わった後、委員の方が「うちではUberタクシー的なことをやっている」という話をしていたのですが、行政や全但バスさんでそのようなことをやっているんですか。

D 委員 Uberは一企業であって、基本的に運行スタイルとしてはライドシェアという範疇になります。10月1日から竹野地域で始まるライドシェアと何が違うかという、バス会社が運行管理をしてデマンドでライドシェアを行うという点です。私どももやはり人材不足、運転手不足ですので、今後も持続的に公共交通を維持するにはある程度業態を絞っていかなければならないという中で、やはり自家用車のライドシェアなり白ナンバーでの運行に転換していく時期なのかなと考えています。

事務局 もうお金を出せば全但バスがやってくれるという状況ではなくて、運転手がなかなか確保できないので、全但バスもお金をもらってもできないという現実がありますので、そういう中で移動の手段を確保しようとする、どうしてもプロに任せるところは任せつつ、運転手などできる部分は地元の人たちが担うというような形になっていくと思います。今回の竹野のライドシェアについても予約の受付は社協にお願いをしていますし、役割分担しながらなんとかまちの移動手段を確保していくということが必要だと思います。

B 委員 今、小代地区の一部でデマンドをやっていますが、私は香美町全域でデマンドにしていいたいような気もするんですけどね。

事務局 駅前にタクシーがありますが、既存のタクシー事業者との調整というのも必要になってきて、なかなかそこが難しかったりもするんですが。

D 委員 話が戻るのですが、私どもは婚活のツアーを一度県民局と共同で行わせていただいて、成果はどうだったのかわかりませんが、それは結構好評でした。そういうツアーも出させていただいたという実績があります。

C 委員 豊岡市でクリニックを開業されている千葉医師が、まちの小さな拠点づくりというのを進めていらっしゃいますが、新温泉町にもそういう話が来ているんです。やはり医療や交通網などをすべてコンパクトにして、人が移動しやすい方向になっていくだろうと私も思っていますので、このビジョンの中でも今ある形だけでなく、そういったまちのあり方のようなものも含めて何かしら構築していくことを考えていけたらと思います。交通や医療関係も含めていろいろなことがありますので、この会議の皆さんがどのような認識でいらっしゃるのかというのを一度お聞きしてみたいと思っていたのですが。

- 事務局 小さな拠点はおそらく養父市が一番進んでいらっしゃるって、具体的にいろいろと動かれています、それに伴っていろいろな課題もあるんですよ。そこへ向かっていくには相当な政策判断が必要で、すし投資も必要になってくるということで、例えば住民の方にほかの地区に移っていただくような必要が出てきたりもするんですよ。考え方としてはわかるんですが、実際にそれを進めていくとなるとやはり難しいところがあるのかなと。
- C委員 そういうことよりも、どちらかというと医療の部分での統一といったことで、例えば、浜坂病院から豊岡病院へ紹介してもらって行ったら同じ検査をまた受けないといけないとか、そのあたりの情報の共有化ですね。行った先々でそれぞれのやり方があって、ここでももう一度受けてくださいみたいな形になるので、そこを上手く連携できないのかなと、拠点づくりの話の中から私が感じたことです。
- 事務局 医療ではそのあたりの課題感がみんなから結構出てきていて、必要性が議論されているようなところはあるんですが。
- D委員 カルテなどの情報は、医療機関の間で共有されていないんですか。
- 事務局 先進地ではできているところもありますが、但馬ではまだできていないですね。かかりつけ医と3次救急の豊岡病院が同じ情報を持っていれば、もっとスムーズに進むのではないかという議論はあるのですが。
- A委員 カルテの共有にはかなりの投資が必要になるという部分もありまして、出石医療センターと朝来医療センターでようやくできるようになったところです。ほかの病院との間ではまだなのですが、もっと簡単な方法でできる部分もあるのではないかと、ということで、浜坂病院や香住病院、八鹿病院にも集まっていただき、そのあたりの問題点について話し合いを進めているところです。
- 会長 将来的にはぜひそういったことができるようにしていただけるとありがたいと思います。
- C委員 地方にいてもしっかりと医療を受けられるというのは、本当に安心感になります。医療がなくなった時点で「もうここには住めない」ということになりかねませんので。医師を増やす努力もされていますがどんどん減っていますし、開業医の高齢化も進んでいますので、もう10年もすれば開業医もだいぶ減るのではないかとされています。そういった中で、医療もそうですが介護関係でも働き手の確保というのをなんとか皆さんで解決していければと思っていますので、ぜひよろしくお願いします。
- 会長 ありがとうございます。いろいろと意見が出ましたのでまた事務局で整理をして、次の見直しに向けて構成市町との調整をお願いしたいと思います。
- それでは、本日はオブザーバーとして兵庫県但馬県民局からもご出席いただきありがとうございますので、一言頂ければと思います。
- 但馬県民局 本日お話に出た事業に関連した県の動きなども交えて、少しコメントさせていただきます。令和2年の国勢調査結果によりますと、但馬では高校卒業の段階で大体5割から6割くらいの方が地元を離れるということになっていまして、そのうち、40歳くらいまでに戻ってきているのは約1割ほどです。ですので、40歳く

らいでは、10代の頃の同世代が4割から5割ほどに減ってしまっていて、経年で見ますとだんだんと出ていく人は増えて、戻ってくる人は減っていつているような傾向です。ただ、兵庫県全体で見ると、西播磨の市町では10～14歳以上の年齢ですずっと減り続けているんですが、但馬においては20～24歳の年齢でいったん底を打って、20～29歳のところからは、国勢調査の結果では人口が増加に転じている形となっています。そういった部分では、まだ西播磨や北播磨のあたりと比べると、但馬はいったん出ても戻ってきている方の数が若干多いという流れになっていますので、この定住自立圏においてもいかに戻ってくる方の数を増やすことができるかということになってくると思います。

項目に挙げられている中ですと、特に医療面では県も医師の確保には協力させていただいているところですが、病院数・診療所数だけを見ると、人口10万人当たりでは、全国でも標準の数といった状況だと思います。ただ、先ほどもありましたように、個人の開業医はかなり高齢になってきていますので、今後は減っていくことが予測されます。今は豊岡病院を中心に中核病院があるわけなのですが、開業医の減少に伴って病院間の役割分担も将来的には変わってくるのかなというところもありますので、県としては豊岡健康福祉事務所を中心に但馬圏域の健康福祉推進協議会を設けて、中核病院と開業医の役割分担の見直しのところで医療体制の確保に協力できないかということで取り組ませていただいています。

芸術文化観光専門職大学の卒業生の但馬内企業への就職者数が8名とありました。ただ、1学年80名の全員が就職を希望しているわけではなくて、五十数名だとおっしゃっていたかと思いますので、その中での割合で考えますと、かなりの数が但馬に残っていただいたということになるかと思います。今年の豊岡演劇祭では但馬信用金庫での公演もありますが、卒業生の方が信金に就職されて演劇部を立ち上げたというような話だったと思います。ですので、今年、初めての卒業生が出て全国に散らばっていますが、やはり大学の4年間を但馬で過ごしたという思い入れは絶対にありますので、現役の学生との連携だけでなく、そういったOB・OGの方々ともいかに将来にわたって連携できるかというところを、県民局でも考えているところです。

観光面では城崎温泉が好調ですが、やはり人口減少に伴って観光客も減ってきますので、地域間で観光客を取り合っている仕方がないのかなと考えています。ですので、なんとか但馬の中で周遊していただけるような仕組みをもう少しきっちりと作ることができないかと考えているところです。

防災面の事業では、各市町の連携による取り組みができていないというお話がありました。県のほうでは、自主的に避難所などの運営を行っていただく防災リーダーの育成を長く行っていますが、来年に向けて、県民局では但馬在住の防災リーダーにプラスアルファで能力を高めていただくという取り組みを考えています。ですが、やはり県だけで勝手にやっても仕方がない話ですので、各市町の防災担当者の方にも声掛けさせていただいて、県で資格を取った防災リーダーと市町の防災部局が連携できるような取り組みも考えているところです。そういったこ

とになりますと、そこで防災の関係者が一堂に会することになりますので、可能であればこういった場もこの定住自立圏の事業の実施に活用していただければと思います。

それから、交通の話がたくさん出ていました。今年、但馬地域鉄道利便性向上対策協議会という組織で、国からお金を頂いてコンサルに委託をして、但馬地域の交通全般の現状や課題の整理だとか、今後の方策についての取組みをさせていただこうと思っていますが、併せて、各市町の担当者向けの勉強会もさせていただこうと考えています。これまでは鉄道は鉄道、バスはバスといった形でやってきましたが、やはり向き合う課題は同じですので、それぞれの交通機関が補完しあって但馬の公共交通を維持していくために取り組んでいこうとしていますので、このあたりでも共働してやっていただければと思います。

会長 ありがとうございます。県のほうでもいろいろな取組みを考えていらっしゃるようですので、但馬における利便性向上に繋がるよう、引き続き取り組んでいただくようお願いしたいと思います。

D委員 先ほどB委員からICOCAのお話がありましたが、JRだけでなくバスでも使えるようにすればという話も伺っているのですが。

但馬県民局 JRも投資が回収できるのかという部分でかなりの問題になっているようです。

D委員 香住駅や浜坂駅でICOCAが使えないというのは、今後どこのテーブルで議論がされるのかというのが非常に気になるころなのですが。

但馬県民局 その対策の部分は、鉄道利用だけでなく、これくらいスケールを大きくすればなんとか投資の回収もという一つの方策として、駅にも入るという案が出てくるかどうかといったところだと思います。鉄道利便性向上対策協議会だけの取組みだとおそらく解決策も良い案も出てこないと思うので、やはり鉄道は鉄道、バスはバスではなく、地域交通全体の確保に向けた対策を考える組織というのをきっちり整備した上で方策を考えていただくというのが、今後の一つの方向性なのかなと考えています。

D委員 私もJRの社長とお話しさせていただくことがありますが、一方的な要望ではまず無理です。こちらのいろいろな団体や協議会からの一方的な要望では、まずJRは動いてくれないなという感じです。

但馬県民局 そうだと思います。ですので、こちら側でこれだけのことはするのでこの部分に乗ってくれないかという提案ができないと、うちの駅だけ入っていないのでお願いしますだけでは、なかなかJRとしても難しいのかなと思っているところで。県としてもなんとか努力はしたいと思いますが。

B委員 聞いた話では、香美町が行政でICOCAの装置を付けますよと言っても拒否されたということですが。

但馬県民局 多分、システム管理でかなりの費用が上乗せという形になるので、ICOCAの導入でどれくらいお客が増えるのかといったあたりとの比較で、おそらくJRは言っていないんじゃないかと思いますが。

- D委員 全国ネットですので、例えば北海道で香住駅のきっぷが買えるんですよ。そういうネットワークのデータ関係で、やはりかなりの費用が掛かると。
- 但馬県民局 プログラムの改修がかなりの規模になるので、そこへのお金の回収ができるかということ言われているんだと思います。
- 会長 少しでも前向きな動きになればありがたいなと思いますので、よろしくお願いします。それでは、特にほかには意見がないようですので、協議事項についてはこれで終わりとさせていただきます。