

会議録

会議の名称	第17回加東市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和2年2月25日(火) 午前10時30分から午後0時20分まで
開催場所	加東市役所 3階 301、302会議室
議長の氏名 (会長 土井 勉)	
出席及び欠席委員の氏名	
<出席委員>	
・東野 正宗	・小谷 陽亮
・關 康夫	・眞野 栄治
・今川 哲郎	・藤井 洋治
・松本三津子	・磯貝 邦夫
・柳 博之	・橋本 匡史
・小幡 修司	・富田 和彦(代理)
・丹生 司祥	・阿江 孝仁
・友藤富士子	・石原 敬三
・土井 勉	・小林 勝成
・吉村 進吾	・田中 和美
<欠席委員>	
・秋山 秀則	・水田 節男
・兒山 真也	・吉田伊佐見
・福井 忠人	・森 秀樹
・宇高 昌利	
オブザーバーとして出席した者の職氏名	
・神姫バス株式会社地域公共交通担当課長 竹内 宏	
・神姫バス株式会社計画課社員 岩津 萌輝	
出席した事務局職員の氏名及びその職名	
・まちづくり政策部企画政策課長 下岡 正裕	
・まちづくり政策部企画政策課副課長 山本 幸平	
・まちづくり政策部企画政策課主査 藤崎 純平	
1 協議事項	
(1) 乗合タクシー事業について	
(2) バスターミナル整備事業について	
(3) 令和元年度地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価について	
2 資料名	
・乗合タクシー事業について(資料No. 1)	
・乗合タクシー運行ルート(案)(資料No. 1-2)	
・乗合タクシー時刻表(資料No. 1-3)	
・バスターミナル整備事業について(資料No. 2)	
・令和元年度地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価(資料No. 3)	
3 会議の経過	
⇒別紙「第17回加東市地域公共交通活性化協議会・会議の経過」のとおり	

令和2年4月2/日

会長 土井 勉副会長 藤井洋治

(別紙) 第17回加東市地域公共交通活性化協議会・会議の経過

発言者	会議の経過 / 発言内容
	<p>1 開会</p> <p>2 協議事項</p> <p>(1) 乗合タクシー事業について (資料No. 1～1-3) 事務局から説明</p> <p>【質疑応答等】</p> <p>委員 市街地内の公共交通ネットワークの充実を図るという趣旨であるが、梶原・上中地区の住民に対して同じサービスを提供することはできないか。</p> <p>事務局 梶原・上中地区については、路線バスと競合することになる。また、上中・梶原地区に停留所を設けると、運行時間が長くなり、速達性が悪くなるので、停留所を設定していない。</p> <p>委員 今回の乗合タクシーの実証実験をすることについては大いに賛成で、市の交通行政において大きく進歩したことは、最大限評価するが、今後検討すると言った言葉が出ることを期待したいがどうか。</p> <p>委員 交通事業者と協議していく中で、このルートになった。今後地区と協議をしながら、よりよいルートを検討していくが、スタートは、このルートで行いたい。</p> <p>委員 それは理解したが、直接滝野社インターへの乗り入れはできないのか。乗り継ぎが必要になるので、不便である。</p> <p>事務局 滝野社インターへの乗り入れについては、交通事業者と協議を行ったが、既存路線が運行している関係上、難しいという見解をいただいている。 今後、実証実験をしていく中で、滝野社インターへの乗り入れについてのご意見も踏まえて、再度交通事業者と協議していく。</p> <p>委員 米田ふれあい号も、路線バスが運行しているところは、乗り継いで行かないといけないう不便さがあった。路線バスの利益を守ることも必要と思うが、せめて滝野社インターへ直接行けるように、実証実験までに解決すべき問題ではないか。</p> <p>事務局 今、指摘いただいた委員の意見を踏まえ、本格運行するまでには何度も協議をしていきたい。</p> <p>委員 その件については、交渉していただき、直接行けるようにしていただきたい。また、上中・梶原地区は、同じ市街化区域、同じ市民ですので、この辺りも気にしながら、取り組んでいただきたい。</p> <p>議長 実証実験をしながらではなくて、今できることは幾つかあると思う。滝野社インターの高速バスの上下線のダイヤと路線バスの乗り継ぎのダイヤの確認、また、今回の乗合タクシーの運行で、滝野社インターまで延ばすとどれ</p>

	<p>ぐらの時間を要するのかを確認し、そういうデータを持って、しっかりと説明をお願いしたい。</p>
委員	<p>なぜ、わずかな範囲で実証実験をするのか。わずかな距離の中で運行して、路線バスに、何か損害が出るのか。もっと大きな立場でやってもらいたい。案はいいが、この狭い範囲は、免許証を返納した人が自転車で動いている範囲と同じ範囲になる。この人達の運動をとってしまうことも大きな害になる。</p> <p>上滝野まで延ばせとは言わないが、せめて滝野社インターまで延ばす。旧社町の14カ村が生活している範囲での、実証実験なら価値があると思う。</p> <p>路線バスに損害を与えることは、一切ないとは言わないが、ない。滝野で乗った人は、社で降りず大体街のほうへ行く。もう少し交通事業者とゆっくり協議し、この範囲を少し広げていただきたい。</p>
委員	<p>既存の自主運行バスは、例えば、加東市民病院からイオン社店への移動ができないということになっており、自主運行バス利用者の利便性を向上するために、考えたのが、乗合タクシーである。ルートについては、当初、滝野社インターへの乗り入れも視野入れて協議を行ったが、延ばせないということになった。</p> <p>この実証実験が成功すれば、広げて行きたいと思っている。まずは、スタートしなければ、何もできないという思いがある。</p>
委員	<p>対象者で、誰でも利用できると書いてあるが、そのあたりをもう少し詳しく教えてもらいたい。米田の自主運行バスが今登録制で、登録した人しか乗れないのを何とか誰でも乗れるよう検討すべきではないか。</p>
事務局	<p>対象を誰でも乗れるとしているのは、路線バスに乗って、神戸や姫路から来た人が、市役所等への移動ができるように、誰でも乗れるとしている。</p> <p>米田ふれあい号の利用対象者制限については、久米のところを路線バスが運行しているので、利用者制限がある。69歳以下については、路線バスへ乗り継いで、市街地の方へ行っていただいている。</p>
委員	<p>利用者に年齢制限があると、免許返納できないので、返納した人は登録しなくても乗れるよう、もう少し窓口を広げるよう検討をお願いしたい。</p>
事務局	<p>今ここで市ができるとなかなか言えない。当然交通事業者との調整が必要になるので、また交通事業者と協議をしていきたい。</p>
議長	<p>交通事業者と協議しながら、事務局を中心に対応していただければと思う。また、色々な法改正もあるので、運輸局のアドバイスを受けながら進めてもらいたい。</p>
委員	<p>自主運行バスと乗合タクシーは、同じ形態だと思うが、これは、タクシー会社と契約するから、乗合タクシーというのか。4月には、業者と契約するということであるが、業者の選定はしたのか。また、費用はどのくらいになるのか。</p>
事務局	<p>乗合タクシーの名前の部分については、タクシー会社と契約し事業を実施するので、一般の総称として乗合タクシーという言い方をするのではないかと思う。まだ契約はしていないが、概算で総事業費として約800万円であ</p>

	る。
事務局	先ほどの金額は、今予定しているのが7月からの運行ということで、丸々1年の分ではない。
事務局	9か月分である。
委員	これについては、そんなに高くないと思う。タクシー会社と契約する予定ということであるが、色々なところと相談したのか。
委員	この制度を導入している他市町の実施状況等も参考しながら、市としては、色々な想定に対応してもらえる事業者に、委託していく予定である。例えば、積み残しが発生した場合、すぐ対応できるということなどを踏まえ、今後調整をしていきたいと考えている。
議長	乗合タクシーと自主運行バスとの違いは、ナンバープレートが緑色か白色かである。乗合タクシーは、緑ナンバーで、完全に事業として運行している。自主運行バスは、普通の白ナンバーで、運転手も地域の住民がしている。有償でお金をもらい運行を継続しているが、法律に基づいた講習が必要となる。タクシーの運転手は、二種免許を取得している。その違いがあるが、今回は乗合タクシーを委託し、運行するということである。
委員	時刻表について、第1便が8時00分、第2便が9時10分となっているが覚えるのが大変困難だと思う。シンプルで、わかりやすい時刻表、パターン化したダイヤの検討をお願いしたい。
事務局	ご意見をいただいとおり、パターン化できるよう実証実験を行いながら検討し、わかりやすいダイヤを考えたいと思う。
議長	運行時間が長すぎるので、パターン化は、難しいと思う。もっと短くするとパターン化がしやすい。
委員	4月に事業者が決定された後、書面協議すると聞いたが、ルートやダイヤ等色々変わるようであれば、書面ではなく対面で協議すべきである。
議長	そのとおりでと思うので、今日の協議を踏まえて、前に進めていくことをお願いしたい。 2点質問がある。一つは運賃で、200円ということであるが、自主運行バスから乗り継ぎする利用者は100円で乗ることができる。子供はどうなるのか、考えを聞きたい。 2つ目は、収支は一体どれぐらいになるのか、予算800万ということであるが、見込みを教えてください。
事務局	利用者は、高齢者を想定している。まず、高齢者がどれぐらい乗るのか実際に運行してみないと分からない部分もあるので、積み残し等を考慮して、今一旦子供料金については同じ200円ということで設定している。 収支率については、目標値で約1割になる。
委員	運行日ですが、平日は運行するが土日祝日は全部運休となっているが、な

事務局	<p>ぜ休むのか疑問に思う。 土日祝に利用し図書館やイオンへ行けるといような考えはないのか。</p> <p>乗合タクシーは、自主運行バスの乗り継ぎを念頭に置き、平日のみ運行とした。土日祝については、家族の方がいらっしゃる可能性が高いので、土日祝の運行は考えてない。</p>
委員	<p>滝野から利用するには、神姫バス社案内所まで路線バスで行き、ボンマルシェ、イオンに行くのに、乗合タクシーに乗り継ぎして、200円払ったらいいか。買い物をした帰りは、次の1時間後の乗合タクシーに乗り、大回りして社案内所まで帰ることになるが、この逆ルートはないのか。</p>
議長	<p>逆ルートはない。</p>
委員	<p>買い物に行って神姫バス社案内所に帰るのに、帰りは市街地内を1周しないと帰れないので、逆回りの検討をしてもらいたい。</p>
委員	<p>今のルートで実証実験を行いながら、色々なルートや時刻等を検討していきたい。必要であれば、どんどん変更していく。</p>
議長	<p>1つ目の協議事項の乗合タクシー事業については、皆の意見を踏まえ、見直しも含めて実証実験を始めることで、この点について承認いただければと思う。いかがでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">〔異議なし〕</p>
議長	<p>書面協議だけではなく、場合によっては対面で協議することを想定した上で皆から承認いただいたということにしたいと思う。</p> <p>(2) バスターミナル整備事業について</p> <p>(資料 No. 2) 事務局から説明</p>
委員	<p>駐車場も含めバスターミナルを整備するのであれば、狭いと思う。バスターミナルにたくさんのバスが出入りすると、そこから出発する人もたくさんいると思うので、多くの駐車場が必要である。</p>
委員	<p>この面積ではどうにもならないと思う。横の土地を買収して、いろんな事業をするのであればいいが、そんな狭い道路にバスを持ってきてバスターミナルをつくるというのは、考えられない。出来れば旧の175号線に面する土地にしてはどうか。側道みたいな狭い道にバスを通らせて、その角を回れるのか。バスのヘッドがセンターオーバーする。だから、旧の175号線に面する土地を買収し、今現在住んでいる人達に移転していただき、そこにターミナルをつくるのなら賛成である。今の案だとあまりにも狭過ぎると思うのでもう一度根本的な検討をお願いしたい。</p>
委員	<p>面積の部分では、事業者等と協議し、この大きさで十分という協議が調っている。場所的な部分では、Bioの南側は、中心市街地としてこれから活性化、再整備を図っていく。バスターミナルはできるだけBioに近いとこ</p>

	<p>ろがよいということで、この場所で進めている。配置については、今協議しながら検討している。</p>
委員	<p>バスの待機場の台数は3台でいいのか、5台、6台という可能性もあるのではないか。</p>
委員	<p>バスの待機場、乗り場については、神姫バスと協議していく中で、この台数で十分ということを知っている。待機場は、観光バスをターゲットとしている。当然神姫バス社案内所にもバスの車庫がある。このバスターミナルの規模で、バスが入ってくるルートを勘案して3台のバスの待機場、乗り場で十分対応できると認識している。</p>
委員	<p>イオンに出入りするまでの道は、細い道である。この範囲は、狭いと思う。</p>
委員	<p>これはイメージである。当然そういったことも認識しながら、この先の設計に入っていく。</p>
委員	<p>こんな都市計画に関係するまちの基本的な開発をしようと思うときに、バスターミナル1つだけの発想で物事を言うのではなく、もっと大きくその地域をどうするのかを言わないといけない。バスターミナルだけで、この会議で承認を求めても、まちの開発にはならない。</p>
委員	<p>今はバスターミナルだけの話になっているが、バスターミナルは、中心市街地の活性化で、今後開発していく中の一つのパーツである。 市街化調整区域に、民間施設、商業施設の開発ができるような都市計画決定を行いながら、開発ができる区域としていきたい。バスターミナルを整備するだけで、ここがにぎわうとは、市は考えていない。それに伴う道路ネットワーク計画の絡みもあり、そこにハードな部分で道路整備が必要か検討しながら、そういうことも踏まえて今後取り組んでいきたい。</p>
委員	<p>土木課で作成している道路ネットワーク計画の、中・長期的な計画の中にも入れて考えている。</p>
議長	<p>バスターミナルを都市計画決定で行うのか。スケジュール的に大変な気がするが、準備ができるのか。</p>
委員	<p>まずは、地区計画を行い、将来的に市街化区域へ編入するスケジュールである。バスターミナルは、公共施設になるので、市街化調整区域の中でもできるが、今後まちの活性化を行う上で、民間が導入できるように、都市計画決定を行わなければならない。</p>
議長	<p>バスターミナルは、都市計画決定をしないのか。</p>
委員	<p>まずは地区計画で行った上で、その後市街化区域に編入する。</p>
議長	<p>バスターミナルは、都市計画施設になるのか。</p>
委員	<p>都市計画施設である。</p>

議長	都市計画決定ではないのか。
委員	基本的に都市計画決定が大前提ではなくて、地区計画で網を縛った上で建てることのできる施設になるので、その枠の中でしていく。
議長	都市計画決定でよいのでは。地区計画で行うスケジュールがなかなか見えないが、大丈夫なのか。
委員	スケジュール的な部分は、基本設計、実施設計のスケジュールにあわせたスケジュールで進んでいる。
議長	地域公共交通活性化協議会ですので、地域公共交通的に、この計画はどうかを話すことが大事だと思う。バスやタクシー事業者がいるので、この計画に対して結構心配している方が多いので、どう考えるのか言える範囲でいいのでお願いしたい。
オブザーバー	<p>B i o商業施設及びまちの活性化ということで、公共交通は非常に重要な役割を果たすと考えている。神姫バスとしては、B i o商業施設に最も近いところにバスターミナルを整備するのが最善の策と思う。交通の観点からだと、体の不自由な方を極力商業施設の近くまで輸送することを考えると、B i oの南側の出入りに近いところが適切である。</p> <p>規模についても、他市のバスターミナルを参考にしながら、計画しており、単純にC A Dで描くだけでなく、安全最優先のゆとりのある軌跡を描く方向でお願いしている。</p>
委員	タクシーに関しては、お客様目線での提案をしている。規模については、妥当な規模で協議が進んでいる。
議長	交通事業者から見ると、位置や規模については、問題ないということである。できるだけ安全で使いやすい、バスターミナルにしてほしい。
委員	<p>少し鋭角になるところや柵があるなどで、ロータリー内での事故が起こらないようにしっかりと計画を検討してもらいたい。</p> <p>奈良のほうで失敗したという事例もあり、最初の計画から運転手の方も入っていないと、後々変更をしなければいけないことがあるので、事前に、しっかりと協議に参加していきたいと思う。</p>
事務局	<p>先週の会議で、神姫バスからC A D上で軌跡を描いたところで、実際に車を走らせてみないと走行できるか分からないので、例えば図面ができて、配置もできたときには、可能であれば実走することを考えてもらいたいという意見をもらった。</p> <p>いずれにしても、安全が一番であり、あとは利便性とかもあるので、そういったところを今からまた意見等を伺いながら考えていきたい。</p>
委員	一般の方のパーク・アンド・ライドで利用する駐車場は分かるが、送迎もそこを利用するのか。
事務局	今、まだ決まっていないが、安全性を踏まえながら考えていきたい。

議長	バスとタクシーが入るところに一般車を入れるとバスが迂回できなくなるので、非常に危険なターミナルになる。送迎をする場所は別のところにしておくほうがよい。
議長	これについてはまたこれから継続して協議していくので、この件については一旦終了する。 (3) 令和元年度地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価について (資料 No. 3) 事務局から説明 質疑応答なし
	4 その他 加西市から提案されている「宇仁郷まちづくり協議会地域主体型交通の導入について」説明
委員	加西市の方しか乗れないと聞いてがっかりしたが、是非加東市の、Aコープから加西のイオンやぼかぼに行けたら助かる方が多いと思うので、相互の乗り入れの検討をお願いします。
委員	昔もこのようなルートがあった。宇仁郷とぼかぼと合同で行事をしてたくさんの方が集まっていた。 いろんな壁はあると思うが、2つの市が知恵を出しながら、打破してもらいたいと思う。
委員	是非ともこの計画を叶えてもらい、滝野の人も加西市にある加西病院へ行く方法も考えてもらいたいと思う。
議長	基本的にはウエルカムということで、あとは両市で協議してもらいたい。
委員	今、市内のクリニックを受診すると、症状によっては北播磨医療センターを紹介される。もちろん加東市民病院もあるが、科によって曜日指定があり、北播磨医療センターに行く確率が高くなっていると思う。北播磨医療センターに行くのに、小野のイオンまで行き、北播磨医療センターに行っているバスに乗って行く必要がある。何故バイパスで加東市から北播磨医療センターに行く路線バスがないのか。
議長	バスを動かすほど、需要がないと思う。
委員	路線バスが何で国道175号線を使わないのかがわからない。
オブザーバー	沿線地域の人口密度のある程度高いところを選びルート設定している。国道175号線ができたからといってルート変更するというのは非常に怖いところである。
	5 閉会

藤井副会長あいさつ