

会議録

会議の名称	第5回加東市地域公共交通活性化協議会																												
開催日時	平成28年6月14日（火）午後1時30分～午後3時30分																												
開催場所	社公民館 2階 研修室																												
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＞ <table border="0"> <tr> <td>・谷舗 尚彦</td> <td>・青木 勇人（代理）</td> <td>・細見 浩司</td> <td>・若林 隆司（代理）</td> </tr> <tr> <td>・岸部 憲二</td> <td>・山本 弘</td> <td>・竹内 敏郎</td> <td>・岸本 吉晴</td> </tr> <tr> <td>・石井 正敏</td> <td>・藤原 聖</td> <td>・高瀬 菜美</td> <td>・竹内 圭一</td> </tr> <tr> <td>・芹生 修一</td> <td>・中村 隆文</td> <td>・橋本 匡史</td> <td>・吉村 進吾</td> </tr> <tr> <td>・小林 吉人</td> <td>・田中 和美</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> ＜欠席委員＞ <table border="0"> <tr> <td>・藤本 昭宜</td> <td>・中澤 秀明</td> <td>・中戸 大介</td> <td>・友藤 富士子</td> </tr> <tr> <td>・芹生 昇</td> <td>・吉本 剛典</td> <td>・兒山 真也</td> <td></td> </tr> </table>		・谷舗 尚彦	・青木 勇人（代理）	・細見 浩司	・若林 隆司（代理）	・岸部 憲二	・山本 弘	・竹内 敏郎	・岸本 吉晴	・石井 正敏	・藤原 聖	・高瀬 菜美	・竹内 圭一	・芹生 修一	・中村 隆文	・橋本 匡史	・吉村 進吾	・小林 吉人	・田中 和美			・藤本 昭宜	・中澤 秀明	・中戸 大介	・友藤 富士子	・芹生 昇	・吉本 剛典	・兒山 真也	
・谷舗 尚彦	・青木 勇人（代理）	・細見 浩司	・若林 隆司（代理）																										
・岸部 憲二	・山本 弘	・竹内 敏郎	・岸本 吉晴																										
・石井 正敏	・藤原 聖	・高瀬 菜美	・竹内 圭一																										
・芹生 修一	・中村 隆文	・橋本 匡史	・吉村 進吾																										
・小林 吉人	・田中 和美																												
・藤本 昭宜	・中澤 秀明	・中戸 大介	・友藤 富士子																										
・芹生 昇	・吉本 剛典	・兒山 真也																											
出席した事務局職員の氏名及びその職名 ・協働部企画協働課長 長谷川 茂 ・協働部企画協働課副課長 前中 公和 ・協働部企画協働課主幹 三和田 剛浩 ・協働部企画協働課主事 金高 将彦																													
1 議題 ・副会長選出 ・協議事項 生活交通確保維持改善計画（案）について 加東市地域公共交通網形成計画について 2 会議資料 ・生活交通確保維持改善計画について ・加東市地域公共交通網形成計画について ・加東市公共交通に係るアンケート結果について 3 会議の経過 ⇒別紙「第5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																													
会 長 <u>土井 勉</u> 副会長 <u>石井 正敏</u>																													

(別紙) 第5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
委員	1 開会 事務局 2 副会長選出 加東市老人クラブ連合会の石井正敏氏を選出。 3 協議事項 1) 生活交通確保維持改善計画について 事務局より説明 【質疑応答等】 「計画の基準」とは別に、「計画見直し基準」をあえて置くということだが、その趣旨は何か。もし見直し基準に満たない場合、ルート等の見直しをするのは、廃止も含めて検討するというのか。
事務局	この4路線については、利用者数が伸びていない状況であり、現在、国からの補助も年々厳しい状況になっている。生活交通確保維持改善計画は、利用実績を基に、それを上回る目標値を立てているが、昨年の協議会においても、ある程度、見直すための最低基準を設けてはどうかというご意見があった。本来、これは国に出す基準ではないが、最低限クリアしないと路線そのものを継続していくのは非常に厳しいため、今回新たに設定した。 ただ、基準を下回ったからといって、すぐに廃線ということではなく、ルート・時間帯・停留所等も含めた見直しを検討して、路線そのものを見直すことで、利用者増が図れるようであれば、それも計画見直しになるかと思う。1つの最低基準を設けることで、最低限の見直しをしていきたいという趣旨である。
委員	平成28年5月の実績数字が示されているが、5月実績という数字の持つ意味は、何か。また、この施策が展開されてから現在までの利用者数の増減を教えてほしい。
事務局	①天神電鉄小野駅線（南山経由）は、1日平均の人数が大体、2～2.5人で、2人を下回る日もある。見直し基準で1人としているのは、国の補助対象の基準であり、これを下回ると補助路線の継続そのものできない状況になる。多いときには、2.5人という数字も出ている状況で、計画では目標値を3.0人としている。 ②天神松沢線（南山経由）は、東条地域内を循環している路線で、5月の段階で0.6人、昨秋の段階で0.8と、1に達していない状況で、若干減っている。 ③天神電鉄小野駅線（東地区循環南山経由）は、当初、平成26年10月の段階で8.95人と利用者数が多い路線で、昨年9月の段階で6.4人、5月は3.8人と大きく減っている。特に学生が利用するため、学生の人数等にも左右されるところがある。循環線なので、学生のみが利用する路線ではないが、減ってきている状況にあるため、確保維持計画では、現状を少し上回る5.8人としている。 ④天神松沢線（東地区循環南山経由）は、運行回数が1.5回の路線だが、現状2.4人、平均すると、2人を少し上回る状況で、ほぼ2～3人で推移している。①と同様、大きく変動していない路線である。
会長	今の質問は、実際に役立つと思って導入したが、現状はどうなのかという極めて大事な話である。バスが空気を運んでいるような状況は良くないので、こういう基準を設けて見直しをするわけだが、乗ってもらえるような路線があるなら、そちらに替えるのも見直しで、バス以外の違う手段も選択肢としてある。また、地域の人がこの数値を見て、もっと乗らなければという動機づけていくためにも、こういう基準値があれば、啓発活動をしていきやすい。 この基準をもって次の方法を考えるのは大いにある話で、他市町ではもっと厳しい数値の例もあり、この数値は極めてクリアしやすい基準である。今回は資料のような数値で進めたいと、事務局から提示されたが、この基準値についてご議論いただきたい。
委員	確かに、この見直し基準をつくられるのは素晴らしいことだが、その基準を下回った場合を見据えて取り組んでいかなければならない。そこに住んでいる交通弱者、学生・高齢者にとって移動手段がなくなるわけで、何年か先に路線廃止になった時の見直しはあるのか。
事務局	学生・高齢者の利用が現実的に多いため、路線変更するのであれば、それに代替する手段を提示していかなければなりません。単に廃線だけにすると、現在の利用者に迷惑がかかる。

会長	利用者が見直し基準を下回ってしまった路線については、次の協議事項「地域公共交通網形成計画」とセットで考えるが、東条地域の移動を路線バスで担うのか、違う路線形態にするのか、あるいは、バスではなく新しい手段としてのデマンド型乗合タクシー等で、移動手段が確保できるのかなどを考えることになる。 高齢社会になると、生活交通が必要になるのは間違いないが、必要な手段が必要な人たちに届いているかどうかが大きな問題で、路線バス以外の方法が適切なサービスかもしれないし、必要だと思っている人たちにもっと乗ってもらわないといけないが、今は自動車があるから要らないという状況もある。 説明にもあったように、補助金・市税が投入されているわけなので、適切なサービスの方法を考えていく必要があり、路線バスという手段も1つだが、もっと小さなサイズの車両等にするのも選択肢である。 次の協議事項「加東市地域公共交通網形成計画について」で、具体的な中身や見直し基準を下回ったときにどうするかなどを議論する。「1) 生活交通確保維持改善計画について」は、資料1の記載内容でご承認いただきたい。 (一同承認)
会長	2) 加東市地域公共交通網形成計画について 事務局より説明 【質疑応答】 事前配布の資料2の「地域公共交通の基本方針」の内容について、質問します。 7ページ以降の「9. 計画の目標を達成するために行う施策・実施主体」で、実施主体が書いてありません。 実施主体は、行政・事業者・市民の皆様になると思うので、タイトルに書く以上は、「誰が・どのように実施するのか」を書いたほうが良い。 それから、基本方針①で、いきなり「①パーク＆ライド」と書くのには、違和感がある。別の見方としては、今回、加東市として勝負をかけている、16ページの「基本方針④：地域ぐるみで守り・育てる持続可能な地域公共交通の確立」の「⑮市町村運営有償運送の事業補助・拡大」は、極めて大事で、先ほどの「1) 生活交通確保維持改善計画について」にも重なるため、できるだけ前に持って来てはどうか。施策がバラバラに見える印象は良くない。もう少し基本方針の順番に色を付けて、書いてみてもよいのでは。
委員	市町村運営有償運送として、米田ふれあいバスがあり、先日、利用者が徐々に増えつつあるが、定員を超えて積み残しが発生するという問題が出たと聞いている。 行政側には、大きめの車両を要望している。バスの運行自体は有益なことだが将来的にどうなるか難しいため、交通事業者と連携して取り組んでいきたい。
会長	言われたように、米田ふれあい線・きよみず線の2路線が運行され、利用者は増えてきているため、他地区のモデルケースとなっている。ただ、積み残しの問題は困るので、市と検討いただきたい。
委員	8ページの基本方針①の施策③「東西にある既存ストックの有効活用による観光・交流のまちづくり」について、滝野地域にぎわいプラザには観光協会があり、そこと「道の駅とうじょう」を結ぶのが、観光・交流に繋がるかどうか疑問である。東条湖おもちゃ王国という観光遊園施設があり、年間利用者が約50万人、ホテル宿泊者等、東条湖周辺も含めると、約70万人に近いお客様が来られているが米田ふれあい線以外に公共交通は一切ない状況である。 また観光面では、東条湖近辺、清水寺、闘竜灘等、加東市の観光拠点を結ぶバスが全然ない。市外からのお客様を増やす視点からすると、観光需要が多い所に対するバスの環境を考えるべきではないか。
事務局	今、委員が言われたように、70万人の入込客があり、また、観光指定はしていないが、一般の参拝ができる無量寿寺というお寺もあるため、多くの檀家の方が来られていると聞いている。この辺りも踏まえて、公共交通を導入できるかどうか、検討課題と認識している。市の内部でも協議をしており、本協議会でもいろいろなお意見をいただいているので、検討していくものと捉えている。
会長	もう1回、新しい視点で、観光と公共交通の接点をつくり直すことをお願いしたい。
委員	産業振興と地方創生を担っているが、意見ではなく、要望として発言する。「基本方針②：定住化・交流の促進を目指した地域公共交通ネットワークの形成」にお

会長	ける、施策④「広域交通の利便性の高さと駅・停留所とのアクセス性の低さ」等のギャップを埋める、「地域公共交通網の見直し・改善に向けた調査検討」について、企業と話をした時に、京阪神方面から加東市に来られる時には、新三田駅から加東市にアクセスしたいという要望を多く受けている。広域にわたる路線バスの見直しは、非常に難しいと想定しているが、広域的な公共交通の拠点をもう少し視野に入れたネットワークの再構築を考えていただく事を要望する。
委員	ネットワークをどう作り上げていくか、まさに、公共交通網形成計画の議論の1つになる。基本方針の何番に入っているかとなると、なかなか明確には言えないかもしれないが、非常に大事な話なので、事務局と検討していくことになる。 今回、基本方針の3ページに、各関係者の担う役割として、交通事業者の果たす役割がしっかりと書かれている。これまで利用者数等の数値的な資料も協力いただいたが、今後も今までと同様の路線を維持していくのか、果たすべき役割を踏まえながら、路線を見直していくのか、主体的に協議に参加していただきたい。
会長 委員	今の話を受けて、交通事業者からご意見を願います。 やしろショッピングパークBioのバスターミナル設置の予定等、できる範囲で協力して、バスの利便性を上げられるような方向で考えていきたい。
委員	普段、高齢者の方にもタクシーをご利用いただいているが、曜日・時間帯がどうしても重なってしまっている。いくら車両をたくさん用意していても足りないため、30～40分も待たれるお客様もおられるが、事前に予約をしていただくことによって緩和できれば、お客様に関しても、移動手段が確保できるメリットがある。資料に出ていたデマンド型乗合タクシーについても、タクシー会社だけではできないことなので、自治体と協力しながら、すみ分けをしてこれから進めていけたらと思う。
会長	デマンド型乗合タクシーは、タクシー本体とのすみ分けも必要で、路線バスとは競合と補完の関係にある。きちんとしたプランをつくっていくために、専門的な知見等で協力していただければ。
委員	本日の計画を拝見し、たいへん前向きな計画だと思っている。特に、イオンまで歩くのに遠い等、お客様・ユーザーの目になって考えるべき。また、本当にやるべき時は、やらなければならないという思いは持っている。 もう1点は、新三田駅から加東市までという話があったが、以前、相野駅から大川瀬を通して加東市までという話も出た経緯がある。こちらの住民の方が、高速バスで大阪へ行く時に積み残しが出たり、渋滞等で遅れたりするのも懸念されたため、こちらから大川瀬経由で相野駅へ、そこから新三田駅までというルートであった。
委員	電車には、相野駅で乗るとほぼ座れるが、新三田駅まで行くと座れないため、相野駅まで輸送することによって、座って大阪まで行ける。大川瀬の道路が少し狭いが、ゴルフ場へ行く大型の回送バスはよく通ったりもするので、通れないことはない。これらのことも含めて検討したい。
事務局	デマンド型乗合タクシーについて、具体的にどのような運行をしていくのか。 現状は、タクシー会社と調整中である。デマンド型の1つの方法としては、ある程度、地域を決めて、そこから目的地を設定して、予約制で運行していくのが一番実現可能なものと考え。11ページの「A 定路線型」がなじむケースと、もう少し自由度のある「C 自由経路ミーティングポイント型」や「D 自由経路ドアツードア型」がなじむケースと、導入する地域によって変わってくる。 オンデマンド型にするのが一番良いが、その場合経費が多くかかり、現状では予約制で、車両の大きさは9人乗りのジャンボタクシーでの運行と考えている。運行前の実証実験として、試験的に運行するモデル地域を定めたいと考えている。
委員	考えているだけでは、いつまで経っても前に進まないなので、実証実験等も早急に検討して、できるだけ簡単に住民が移動手段を確保できるようにしてほしい。
会長	12ページ、⑧「モビリティ・マネジメント」という聞き慣れない言葉と、⑨「地域公共交通に関する情報提供、地域公共交通PR施策の検討・実施」という施策が書かれているが、この2つは、基本的に一体のものです。 モビリティ・マネジメントとは、自分で普段の交通スタイルを少し変えようと考えてもらうこと。そのためには、きちんとした情報提供とPRをしないとなかなか考えることができないので、⑨の施策はとても大事になってくる。

委員	加東市で必要な情報提供を、交通事業者のホームページで案内するのも1つだが、ホームページだけでは上手くいかなくて、本当に移動手段を必要とされている人たちに対して、必要な情報をきちんと提供する必要がある。 ハード的な話で言うと、バスロケーション・システムが、バスの便数が少ない所ほど大事である。バスロケーション・システムとは、今、バスがどこを走っているかを見る仕組みのことで、今ならスマホで見られるようなシステムで、神姫バスでも取り組んでいる。施策⑧・⑨において、一緒に取り組むことが必要だ。 基本方針④の施策⑩「各種施設やイベント等と連携した地域公共交通の利用促進」とは、「不安の解消」を進めていくことで、⑧・⑨・⑩は、1つのことについて、側面を変えて提示しているだけなので、不安を解消して乗ってもらえることを、できるだけ前面に打ち出していったらいいと思う。
事務局	⑮「市町村運営有償運送の事業補助・拡大」について、各市町村のコミュニティバスとの違いは何か。また、人を乗せて走る場合、二種免許が要るはずだが、これについても具体的に教えてほしい。地区に持ち帰って検討したい。 現在、自家用有償運送で行っている2路線とコミュニティバスとの一番大きな違いは、前者では、地域の方がドライバーになっておられる点である。本来であれば二種免許が必要となるが、大臣認定の講習を受けて国への手続きをすれば、一種の普通免許の方でも運転できる。米田ふれあい線ときよみず線は、一種免許だけをお持ちの地域住民の方も運転手になっていただいている。 市町村運営有償運送もコミュニティバスに含まれるが、近隣の市町村で運行しているコミュニティバスは、事業者に委託をしている形式であるのが最も違う点である。
委員 事務局	事故が起きたような最悪の場合の補償はどうなっているのか。 市の運営なので、主体は加東市である。米田ふれあい線ときよみず線は、市の公用車なので、運転手の方は市の職員と同様、市の保険適用になる。安全対策については、安全運転講習会を加東自動車教習所で開催し、運転手が常に安全運転を心掛けるような体制にしている。 市町村運営有償運送は、市が運行主体になっているため、最終的な責任は、市側にあるが、事故があった場合には、運転手は運転免許の行政処分の対象にはなってくる。
会長	もし市町村運営有償運送を拡大していくのであれば、わかりやすい説明書を準備していただければ、地区へ持ち帰って伝えやすいと思う。地域公共交通網形成計画の1つとして挙げておき、多くの方に見ていただくのも良いと思う。 今日のご意見等を踏まえて、事務局側で次の段階の資料を作成し、皆さまにご覧いただくことになると思うので、引き続きお願いする。
4 閉会	