

別記様式（第4条関係）

会議録

会議の名称	令和6年度第1回加東市地域公共交通活性化協議会		
開催日時	令和6年5月30日（木）午後2時30分から午後4時15分まで		
開催場所	社公民館 2階 研修室		
議長の氏名（会長 児山 真也）			
出席及び欠席委員の氏名			
<出席委員>			
・中西 克之（代理）	・脇川 世祝	・西村 滋	・畑岡 孝弘
・田中 京子（代理）	・宇高 昌利	・児山 真也	・森 秀樹
・大槻 真澄	・丸山 剛志	・今村 健治	・依藤 幹男
・依藤 眞弓	・山本 保	・石原 敬三	・阿江 孝仁
・中村 勇	・吉田 伊佐見	・丸山 正人	・近澤 孝則
・三木 秀仁			
<欠席委員>			
・八尾 昌彦	・新屋敷 昭一	・小幡 修司	・福永 博章
・安則 宏幸			
オブザーバーとして出席した者の職氏名			
・兵庫県土木部交通政策課 新田 博史			
・神姫バス株式会社バス事業部計画課 竹内 宏			
・神姫バス株式会社バス事業部計画課 笹目 成矢			
・神姫バス株式会社バス事業部計画課 岩津 萌輝			
出席した事務局職員等の氏名及びその職名			
・まちづくり政策部企画政策課長 岸本 純子	・まちづくり政策部企画政策課副課長 村上 計太		
・まちづくり政策部企画政策課係長 久米 陽介	・まちづくり政策部企画政策課主事 大畠 一輝		
・加西市政策部政策課主査 垣谷 直宏	・加西市政策部政策課主事 三宅 里彩		
報告・議事・資料等			
・加東市地域公共交通活性化協議会について（資料No.1）			
・令和5年度歳出予算の流用の報告について（資料No.2）			
・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統）に関する二次評価の結果について（資料No.3）			
・自家用有償旅客運送におけるフリー降車区間の設定について（資料No.4）			
・デマンド型交通の実証実験の延長について（資料No.5）			
・令和5年度収支決算報告（資料No.6）			
・令和6年度予算（案）（資料No.7）			
・地域公共交通計画認定申請について（資料No.8）			
・天神電鉄小野駅線の休止について（資料No.9）			
・宇仁地区自家用有償旅客運送の変更登録等について（資料No.10）			

令和6年7月19日

会長 兒山 真也

副会長 依藤 幹男

令和6年度第1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
	1 開会 2 事務局説明 加東市地域公共交通活性化協議会の概要について説明 事務局から説明 (意見等なし) 3 報告事項 (1) 令和5年度歳出予算の流用の報告について 事務局から説明 (意見等なし) (2) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統）に関する二次評価の結果について 事務局から説明 (意見等なし) (3) 自家用有償旅客運送におけるフリー降車区間の設定について 事務局から説明 【質疑応答等】 議長 フリー降車区間設定の開始日はいつからとなるのか。 事務局 令和6年7月1日からの開始を予定しています。 (4) デマンド型交通の実証実験の延長について 事務局から説明 【質疑応答等】 委員 要件緩和により利用促進を図るとのことだが、利用者の負担額が増加する方向での見直しは利用促進と矛盾するように思う。 事務局 1月から4月の実証実験の結果では、タクシー運賃4,000円未満の利用割合

	が93パーセントを占めており、近距離での移動にご利用いただいていることから、利用者負担額の見直しが大きな影響となることはないと考えています。
委員	滝野・東条地域の方が社地域に移動するとなると遠距離の移動になるため、負担額の半額程度の補助という考え方は分かるが、乗りにくくなるのではないか。
事務局	路線バス、自主運行バス、乗合タクシー「伝タク」など、様々な交通手段があり、それらとデマンド型交通を併用してご利用いただきたいとの思いもあります。
委員	利用者負担額の金額は1人当たりの金額ということで良いか。また、2人以上乗ると利用者負担額がタクシー運賃を超える場合があるのではないか。
事務局	1人当たりの金額となります。例えば、タクシー運賃が800円である場合に、2人乗車すれば、500円×2人で1,000円かかるという場合は、当初からの制度設計のため、資料には記載していないが、タクシー運賃の800円を適用します。
委員	タクシー運賃によって扱いが変わるということか。それを乗務員に任せるのか。
事務局	現状でもデマンド型交通の利用者負担額がタクシー運賃を超える場合は、デマンド型交通の利用でなく、通常のタクシー利用として取り扱っていただいています。
委員	1人が介助者であれば、運賃は変わると思う。
事務局	利用者と介助者が一緒に乗車していて、タクシー運賃が8,000円であれば、デマンド型交通の利用者負担額は、介助者には運賃がかからないため、3,000円となります。
委員	タクシー運賃と利用者負担額の間隔を整理して、見やすくしてほしい。
事務局	乗務員の方が現場で困惑しないように検討します。
委員	デマンド型交通の利用者負担額がタクシー運賃を超えることが増えると

	思う。その部分について、もう少し分かりやすくしてもらえたらと思う。
	4 協議事項 (1) 令和5年度収支決算報告
	事務局からの説明
議長	続いて、監査報告をお願いいたします。
監査委員	加東市地域公共交通活性化協議会規約第6条第6項の規定に基づき、令和5年度収支決算について、令和6年4月25日に監査をさせていただきました。この内容は適切であることを認めます。
	【質疑応答等】（質疑なし）
議長	先ほど説明及び監査報告のありました令和5年度収支決算報告について、ご承認いただけますでしょうか。
	（異議なし）
議長	異議がないようですので、本件は承認といたします。
	(2)令和6年度予算（案）
	事務局からの説明
	【質疑応答等】
議長	加東市公共交通ガイドブックについて、編集が委託料、印刷が需用費という考え方で良いか。
事務局	令和7年度の新規作成の印刷製本までを委託料、令和6年度分の増刷分を需用費として、予算計上している。
議長	先ほど説明のありました令和6年度予算（案）について、ご承認いただけますでしょうか。

	(異議なし)
議長	異議がないようですので、本件は承認いたします。 (3) 地域公共交通計画認定申請について 事務局から説明 【質疑応答等】
委員	乗合タクシー「伝タク」の利用者数が、これまで1日当たり5人となっていたが、目標値が1日当たり20人となっている。4倍増となっているが、何か理由はあるのか。
事務局	計画策定時の資料が手元にないため、目標値について明確にお答えできませんが、直近の利用状況についてご報告させていただきます。 令和5年度が1日当たり9.29人、令和6年4月1日付けのルート変更後の実績として、1日当たり10人以上の利用をいただいております、計画策定時の2倍程度となっている。
議長	令和2年10月からの運行開始しているため、新型コロナウイルスの影響も考慮していると思う。 ただ、20人という目標については、かなり高めの目標となっているため、計画策定時の経緯等が分かれば、報告してほしい。
委員	令和5年4月が1日当たり7.8人、令和6年4月が1日当たり11.3人となっている。また、令和5年5月が1日当たり7.0人、令和6年5月が1日当たり10.4人となっており、1日当たりの利用者数が3人程度増加している。今後も見直し等により利用者数は増えていくのではないかと思います。
委員	現在、1便、3便、5便が滝野社インターから上中を通して、加東市役所へ向かうだけとなっている。社市街地を通して市役所へ行くルートにすれば、利用者は増えていくのではないかと思います。
事務局	令和6年4月1日付けでのルート変更は、一番乗降者数が多いイオン社店を中心に考え、実施しました。今後、先程のご意見を踏まえ、地域の方と協議しルートについては検討したいと思います。また、停留所の追加等については、利用状況を見ながら検討していきます。

議長	先ほど説明のありました地域公共交通計画認定申請について、現時点で不明な事項等について事務局に一任することを含め、ご承認いただけますでしょうか。 (異議なし)
議長	異議がないようですので、本件は承認といたします。 (4) 天神電鉄小野駅線の休止について 事務局から説明 【質疑応答等】
委員	小野市内の高校へ通学する学生が主な利用者となるので、運賃の問題というより通学時間の短縮が一番重要であるように思う。利用者は社（車庫前）での乗継の意向はあるのか。
事務局	令和５年度に説明会を実施し、代替手段について説明したが、利用者の意向は確認していない。
議長	路線の休止に係る補助金の削減又は乗務員の不足の問題等あると思うが、誰が主導権を持って検討しているのか。
事務局	過去に４系統が休止となり、天神電鉄小野駅線は運行しているが、運行を無条件に継続するということではなく、天神始発便の乗降者数が７．６人を下回った場合は、休止を検討するということになっていました。 令和５年４月１日付けの社三田線のルート変更により、社（車庫前）での乗継により、小野市内への通学が可能となりました。代替手段ができた状況での天神電鉄小野駅線への補助は、二重投資という形になりますので、市で検討をしていた。その中で交通事業者の運転手不足の問題もあり、この度休止の協議をさせていただきました。
議長	乗降者数が７．６人を超えている状況での休止という方向性は地域としては納得しにくい部分があるように思う。
事務局	令和４年度の乗降調査の結果が７．４人となっていたため、令和５年度に休止に向けた利用者説明会を実施しました。地元から強い要望があり、令和６年度は運行を継続することとなりましたが、交通事業者の運転手不足の問題もあり、この度、休止の協議をさせていただいています。

議長	神姫バスとしては休止についてはどのように考えているか。
オブザーバー	採用に力を入れているが、必要な定員数から40人程度不足している。令和5年度は70人程度新規採用をしたが、60人程度が退職し、10人程度の増にとどまっている。現状は、乗務員の休暇を削り運行している状況である。全国的に路線の休止がニュースとなっているが、神姫バスの路線においても減便を実施している。運転手手当のベースアップで運転手の確保に努めているが、運転手全体の平均年齢が50代となっており、今後も退職者は一定数出てくる見込みである。天神電鉄小野駅線については、代替手段も確保しているため、休止したいと考えている。
議長	乗車密度が令和5年度1.2人となっているが、始発の天神から乗る学生が多いというよりは、各バス停から乗っているようなイメージか。
事務局	そのとおりです。
委員	市の考え方も交通事業者の考え方も分かる。ただし、地元は納得しがたい問題であると思う。3年間は通学方法があるからという理由で選んだ学生もいる。利用者が代替交通手段で納得しているのなら良いと思うが、令和7年3月に休止というのは早急でないのかと思う。
事務局	この度の協議は、交通事業者の乗務員不足が要因である。令和5年4月1日の社三田線のルート変更により、代替手段は確保できている。市としては、代替手段を利用してほしいと考えている。
議長	結論を先延ばしにしても前に進むことは少ないのではないかと思います。協議を次回に持ち越し、それまでの間に地元と再協議することは可能か。
事務局	この度の協議については、交通事業者の乗務員不足が要因での休止協議となっているため、協議を次回に先延ばすことは考えていない。
委員	基準を上回っている中で地元の理解を得ることは難しいと思うが、市が意思決定を明確にしているのであれば問題はないと思う。
議長	先ほど説明のありました天神電鉄小野駅線の休止について、ご承認いただけますでしょうか。
	(異議なし)

議長	異議がないようですので、本件は承認いたします。 (5) 宇仁地区自家用有償旅客運送の変更登録等について 加西市政策部政策課から説明 【質疑応答等】
委員	宇仁バスは宇仁地区の住民のみの利用ができると聞いていたが、加東市民でも利用できるようになるとの認識で良いか。
加西市	加東市民も利用いただけます。この度の協議は、旅客の範囲を拡大する変更となります。
委員	いつから加東市民も乗車できるようになるのか。
加西市	本日は、加東市で協議させていただいていますが、加西市でも協議をする必要があり、6月下旬を予定している。協議が整った後に乗車が可能となります。
委員	乗車の際に、本人確認書類の提示等が必要となるということはあるか。
加西市	本人確認等は考えていません。どなたでも乗車いただけます。
議長	6月下旬に加西市で協議され、いつから加東市民も乗車できるようになる予定か。
加西市	7月1日から変更できれば良いと考えているが、手続きの関係で、現時点では変更日ははっきりお答えできません。
議長	加東市の交通ガイドブックに掲載することは問題ないか。
加西市	今後、担当者間で協議します。
議長	先ほど説明のありました宇仁地区自家用有償旅客運送の変更登録等について、ご承認いただけますでしょうか。
議長	(異議なし) 異議がないようですので、本件は承認いたします。

委員	5 その他 社姫路線で社町駅止まりとなっている便が3便ある。社（車庫前）まで回送すると思うので、社（車庫前）までは行くべきであると思う。タクシーも20時以降の予約ができないため、公共交通として代替便が無い状況となっており、社（車庫前）までの運行を要望したい。
オブザーバー	社姫路線の車両は社の管轄でなく、加西市の管轄であるため、北条の車庫に戻る。また、利用状況により、社町駅止まりとしているが、貴重な意見として今後検討していく。
委員	J R加古川線との接続は利用促進のためにも非常に重要であるので、検討してほしい。 6 閉会