

別記様式(第4条関係)

会議録

会議の名称	第16回加東市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和元年11月26日(火)午後1時30分から午後3時26分まで
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>	
・東野 正宗	・小谷 陽亮
・喜多 信夫(代理)	・關 康夫
・阿江 孝仁	・今川 哲郎
・石原 敬三	・松本三津子
・小林 勝成	・柳 博之
・吉田伊佐見	・宇高 昌利
・新倉 実(代理)	・小幡 修司
・山本 桂一(代理)	・丹生 司祥
・藤井 洋治	・友藤富士子
・土井 勉	・森 秀樹
・橋本 匡史	・吉村 進吾
<欠席委員>	
・中澤 秀明	・福井 忠人
・田中 和美	・磯貝 邦夫
	・兒山 真也
オブザーバーとして出席した者の職氏名	
・兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課 松田 和馬	
・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 報告事項	
(1) 加東市の公共交通施策に係る令和元年の取組状況の報告について	
・バスターミナル整備事業スケジュール(予定)	
・JR社町駅前駐輪場の増設	
・社発大阪行き的高速バスの実現	
・「バス乗車体験イベント」アンケート集計結果	
・市町村運営有償運送の利用状況	
・神姫バス天神電鉄小野駅線の継続	
2 協議事項	
(1) 自家用有償旅客運送(とうじょうあいあい線)の変更について	
3 資料名	
・加東市の公共交通施策に係る令和元年度の取組状況の報告について(資料No.1)	
・バスターミナル整備事業スケジュール(予定)(資料No.2)	
・「バス乗車体験イベント」保護者アンケート(資料No.3)	
・自家用有償旅客運送(とうじょうあいあい線)の変更について(資料No.4)	
4 会議の経過	
⇒別紙「第16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 / 月 22 日

会 長 土井 勉

副会長 藤井洋治

(別紙) 第 1 6 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
議長	<p>1 開会</p> <p>2 新委員紹介</p> <p>3 報告事項 (1) 加東市の公共交通施策に係る令和元年度の取組状況の報告について (資料No. 1～3) 事務局から説明</p> <p>【質疑応答等】 前回の会議で神姫バス天神電鉄小野駅線の話が課題になったように思うが、まずは継続するという事になった。この点について意見があればお願いしたい。</p>
オブザーバー	<p>前回の会議で委員から貴重な意見をいただき、その後、東条の東地区、西地区の自治会長様と意見交換をさせていただいた。その中で当路線が生活交通路線として、特に高校生の利用があるので、継続してほしいという強い意見を聞いた。特に南山地区の新しい住宅地については若い世代の方が住み、これからも高校生が増えるだろうということで当社も総合的に判断し、来年の4月以降も1年ずつ利用状況を確認しながら、継続的にその路線について自治体と我々とで協議していくことになった。来年の4月以降も1年継続していく。</p>
委員	<p>松沢でストップしていたバス路線が電鉄小野駅まで行くのか。</p>
オブザーバー	<p>松沢まで行っている部分については、行かない。</p>
委員	<p>天神から改めて電鉄小野駅まで行くのか。</p>
オブザーバー	<p>現在も天神から電鉄小野駅までは、朝の便と夕方以降の通学生にあわせた時間帯は運行している。</p>
委員	<p>継続というのは、それを継続するという事か。</p>
オブザーバー	<p>天神から電鉄小野駅までの市町をまたがる旧来からの路線について継続するという事で、昼間の時間帯については、道路運送法第79条の自家用有償運送において補完してもらう。</p>
議長	<p>来年4月以降の利用者状況を見ながら判断するという事だが、どれくらいの人数が乗れば継続できるのか、できたら地域の人と共有しておくほうがよい。そのあたり明示しておいたほうが良いと思うが、どうか。</p>
オブザーバー	<p>年度ごとに乗降調査を行うことで、その利用者数を一つの目安としたいと思っている。その中で特に高校生の利用に特化した路線となっている天神の</p>

	<p>朝 6 時 30 分発の電鉄小野駅行きが平成 30 年度の実績で 1 日 7 人であった。7 人を一つの目安として、翌年度どうするかを考えてきたいと思う。細かい小数点以下の数字まで言うと 7.6 人であるが、大体 7 人ぐらいを目安として、また市と協議していききたいと思う。</p> <p>弊社としては、例えば 7.5 人以下だからといって一方的に退出せずにしつかりと協議し、合意のもとで退出をすることを、補足する。</p>
議長	<p>このような緊張感がないとお互いに意見がすれ違うことがあると思うので、引き続き目標数値を互いに共有しながら続けていただければと思う。</p>
委員	<p>3 番の高速バスの一層の利便性向上による定住化・交流の促進というところで、高速バスは、利用が多く定住化にも貢献しているが、西脇三宮線が、夜と朝に滝野社インターへ寄らないことを聞いたので寄るようにしてもらいたい。</p> <p>公共交通の促進という部分で、地域のローカル線と高速バスの連携を充実すれば皆がバスを利用し、滝野社インターで乗り降りするようになる。</p> <p>それから、車庫前という出張所からもう一つ下の 2 ランク下になり、タクシーの営業所もなくなった。バスターミナルも合わせて、加東市の中心からの全体の交通網の見直しをしていただきたい。</p>
議長	<p>基本的に地域公共交通網形成計画というのはネットワークを適切に構築するというので、状況がどんどん変わっていくと、それにあわせてアレンジしていかないといけない。事務局の方から何かありますか。</p>
事務局	<p>ご意見をいただいたとおり、接続、ネットワークというところは本当に重要などころだと認識している。接続について現状がどうなっているのか精査し、交通事業者等と協議をしながら、改善できるのであれば改善していきたいと思っている。</p> <p>バスターミナルの整備に向けて進めていくが、人が交流し、まち自体が活性化することを目指して、取り組んでいきたいと考えている。</p>
議長	<p>神姫バス社営業所がなくなり、タクシーの拠点も減り始めている。やしろショッピングパーク Bio でのバスターミナルの供用開始までに、何とか拠点と拠点をつないでいくというやり方をしていかないといけないと思う。</p>
委員	<p>社営業所が社出張所、社車庫と聞いた感じは下に思われるかもしれないが、それによってサービスが低下するようなことはないので、安心していただきたい。</p>
委員	<p>資料 1 の 1 番、交流の中核となる交通結節点の整備としてバスターミナルの基本設計に着手するとあるが、今わかる範囲でよいので、神姫バスの営業所機能のことも含めて、どのような形のバスターミナルになるか事務局に確認する。</p>
事務局	<p>具体的なターミナルの配置等については、基本設計の中で検討していくが、構想としては、新たな交通結節点ということで、路線バスや高速バス、自主運行バス、タクシーといった各交通手段が集まって、そこから市外へ行くというような形の交通結節点を目指していきたいと考えている。</p> <p>神姫バスの営業所機能については、今のところ設けないことになっている。</p>

委員	それで、面積はどうするのか。
事務局	バスが迂回するターミナル部分については、今考えているのが、2,000 m ² から 3,000 m ² を想定している。ただ、これらについても基本設計の中で詳細に検討していき、ある程度の資料ができればみなさんにも意見を聞きながら検討を進めていきたいと考えている。
委員	イオンの南側の土地をそのまま利用するのか。もっとほかにも買収して広げないのか。ターミナルだけで、ほかの事業は何もないのか。それで成功するのか、不安である。
委員	バスターミナルとパーク・アンド・ライド駐車場については、今の状態のまま使用するのではなく、Bio の南側の現在の駐車場に加え、新たに土地を購入した上で整備していく。 当然、バスターミナルだけでなく、その周辺の整備について、今は調整区域であるが、将来的に市街化区域に編入ということも視野に入れて、進めていくことを考えている。
議長	これは加東市の将来に大事なことですから、皆さんも一緒になって考えていただきたい。
委員	資料 1 の 3 番の高速バスのことですが、知らない人がまだたくさんいると思う。もう少し広報の仕方を考えて、多くの人に知れわたれば利用者が増えるのではないかと思う。
事務局	広報に掲載したが、ご指摘いただいたとおり、まだご存じない人がいるので、さらに知ってもらえるように考えていきたい。また、大阪の乗降場所にも案内を設置してもらっているが、さらに知ってもらえるよう広報等を行っていきたい。
議長	今日、大阪からまさにこの高速バスに乗ってきた。乗っている人はほとんどビジネスマンで、こちらに仕事で来られている人だと思う。工場等の事業所の人が大阪からこちらに来るときにこのバスを利用すれば便利だということを発信すれば、利用する人が増えると思うので広報をお願いしたい。
委員	高速バスの件ですが駐車場の整備がされていないので、結局は家族に送迎してもらうことになる。 自主運行バスのことについては、運転手の高齢化により新たな運転手を確保するのが、難しいということを聞いている。アイデアの 1 つとして、自主運行バスを 5 年以上運行したら、神姫バスにその路線を運行してもらうのはどうか。運賃は、安い方がよいので、そこは、市と話し合ってもらってほしい。
委員	自主運行バスの運転手の確保については、年 2 回の運行会議で話も出ている。 仮に運行実績によって民間の運行機関となった場合、利用者が減ると廃止になるというリスクがあるので、地域で自主運行バスを継続してもらい運転手の確保については、地域と話しをしながらどう継承していくか引き続き協議しながらやっていきたい。

	<p>駐車場の件は、市としても認識しており、その上でバスターミナルとパーク・アンド・ライドとして駐車場を整備しようとしている。</p>
委員	<p>運転手の確保について、難しくなってきたら市がバックアップするという言葉を聞いたので嬉しく思う。</p>
委員	<p>運転手の方の確保が難しくなったら市が代わりを考えるということではなく、地域の中でどうすれば、運転手になる人の掘り起こしができるのかというのを第一に考えていきたいと思う。</p>
議長	<p>ドライバーに関しては、ボランティアでやってもらっているので感謝するという気持ちを伝えるのが大切だと思う。そういったことも含めて市がどのようなサポートができていのか問題提起されたと思うので、今後続けていくために、年2回の運行会議で引き続き検討してもらいたい。</p>
委員	<p>パーク・アンド・ライドの駐車場や駐輪場の確保ですが、地域公共交通網形成計画書の48ページに載っている滝野社インターの13番の56台の一時駐車場が満車になることもあり、駐輪場もいっぱいである。駐車場が分かりにくいので、案内板があればいいと思う。14番の駐車場のあたりの歩道橋南側に、よく乗り捨てられている自転車があるので、歩道橋南側に駐輪場を確保してほしい。</p> <p>高速社のバス停留所は、駐車場が満車状態で駐輪場もないので非常に危ない。</p> <p>高速東条バス停留所は、民間の月極と一時駐車場は比較的に駐車できるが、最近は無断で市の広場に駐車していたり、自転車も高速道路の下の道路沿い停めたりしている。これからその周辺に東条学園が建つので、市として、出来れば屋根付きの駐輪場の確保を検討してもらいたい。</p>
議長	<p>現場を見てすぐ対策ができるか、もう少し長期的なことになるかを含めて検討し、機会があれば変えていってほしいと思う。</p>
委員	<p>自主運行バスの運転手のことについて、人を乗せるのであれば二種免許を取得してなくてもよいのか。</p>
議長	<p>二種免許は要りませんが、国土交通省が認定した研修を受けることが必要になる。それから、当日の始業前点検があり、営業用のバスやタクシーは、運行管理者がアルコールチェックや健康チェックするが、自主運行バスの場合はそこまでは要らないので、電話で確認をすることができる。</p>
委員	<p>事故の責任は、どうなるのか。</p>
事務局	<p>運行管理の件で、始業前のアルコールチェックと体調チェックについては電話での確認でも可能だが、加東市ではより安全な運行のため、運行管理者が、現地でアルコールチェックと健康チェックを行っている。</p> <p>事故の責任については、市が主体となっている事業であるので、全体の責任は市が負うことになるが、運転手の行政処分と刑事処分については、どうしても運転手本人に係る責任ですので、そちらの場合は市が責任を負うことはできない。ただし、交通事故等の補償などについては市が加入している保険で対応する。</p>

委員	<p>そういうことを運転手にしっかり話しておかないといけない。市としても自主運行バスを運行するにあたって責任は負ってもらわないといけない。</p>
議長	<p>市町村運営有償運送という道路運送法の中の一つのやり方で、法的にクリアしないと、運行できない。事故の保険は対応できるが、事故を起こすことは本当にあってはならない話である。二種免許を取得した運転手ほどプロではないので、絶対に無理した運転はしないと心がけていただくということが大事である。</p>
委員	<p>年齢制限はあるのですか。</p>
事務局	<p>75歳以下の年齢制限を設けている。</p>
委員	<p>自主運行バスを運行している地域の方だけを対象に運転手講習会を年1回ではなく、年に最低2回くらい実施していただきたい。自主運行バスの運転手確保の啓発にもつながる。</p>
委員	<p>基本的な考え方で地域の方々でお願いしたいという思いであるが、運転手確保という面から重要な考え方だと思う。ただ、今すぐに取り組むとは言えないので、今後の参考にさせてもらう。</p>
委員	<p>自主運行バスの運転手問題が一番課題になる。対象地区外からも運転手を募れば、参加地区ももっと増えると思う。 また、東条西地区のとうじょうあいあいバスが運行して半年となるが、早いうちに他の地区も進めていってほしい。 そして、自主運行バスは、対象地区の人しか乗れない。もう少し、広く受け入れられる制度になれば、自主運行バスに取り組む地区も多くなると思う。 東条地域は田舎で、自主運行バス、高速バスも含めて、住民の移動手段の確保をしていただきたい。</p>
議長	<p>今の意見も含めて、市のほうで検討していただきたい。</p>
委員	<p>バスターミナル設計について、基本設計の段階でお願いしたいのは、交通規制のないターミナルを作っていただきたいということである。 信号機、横断歩道、一時停止、駐車禁止等、一切ないようなバスターミナルができれば一番理想的である。 基本的なバスターミナルというとロータリー形式を思い浮かべると思うが、出入口が同じになりどうしても信号機が必要になる。左折で入り、左折で出るようなバスターミナルが一番よい。</p>
議長	<p>警察の公安委員会の協議である。これから基本設計をする間に何度も出てくる課題と思うが、その点も含め検討をしていただきたい。</p>
委員	<p>2・3年後に東条地域の小中一貫校がスタートし、生徒たちの送迎はスクールバスを利用すると思うが、小中一貫校のスクールバスをどうするのか。また、将来においてこの会議をどういう方向にするか考えないといけない。 バスターミナルのことで、2,000㎡～3000㎡の面積で基本的なバスターミナルが建設できるのか。設計するにあたり民間人も入れず、市だけで協議し</p>

	<p>ようとしているように思える。神姫バスも参加し、ミスのないバスターミナルをつくってほしい。他の事業や道路整備のことも考えながら、ひとつの拠点としてやっていただきたい。</p> <p>交流の中核となる交通結節点ということなので、それがふさわしいものになるために、どういう仕組みが要るのか事務局で検討し、基本設計について、また機会があれば報告してもらい、その内容について意見をいただければと思う。</p> <p>スクールバスの件は、運行するとなると地域にとって重要な話となるので、それについても、取組状況や今後どのようにしていくのか報告をお願いしたい。</p> <p>地域公共交通活性化協議会というのは地域の市民が使いやすいもの、利用者が増えるような持続可能な仕組みをどう作っていくか考えていくものであり、あれがほしい、これがほしいという話とは違う。皆さんにとってふさわしいものを、皆さんが考えていくということにしていきたい。</p> <p>4 協議事項</p> <p>(1) 自家用有償旅客運送(とうじょうあいあい線)の変更について (資料No. 4)</p> <p>市役所行きのも青山医院に停留所を設けることと、市役所からボンマルシェ社店までのルートを変更することについて事務局から説明</p>
議長	変更についてご意見、ご質問があればお願いしたい。
委員	ルート図のピンク色の線が間違っている。一本左ではないか。
事務局	修正する。
議長	<p>図に間違いがあり、正しく修正していただくということで、この内容について御承認いただければと思うが、いかがでしょうか。</p> <p>[委員から異議の声なし]</p> <p>・自家用有償旅客運送(とうじょうあいあい線)の変更について承認</p> <p>5 その他</p>
議長	その他、何かありましたらお願いします。
委員	<p>福祉タクシーを利用するなかで、制限があるので使えないといった声を聞くが、現状、問題点がないか報告してほしい。</p> <p>あとJR加古川線について、加東市民にとって利便性があるので、通勤・通学の利用者が増えていると思うが、もっとJRを利用しましょうというPRをしてはどうか。</p>
事務局	福祉タクシーの利用状況は、今この場で正確な資料を持ち合わせていないので、申し訳ないが後日回答をさせていただきたい。

委員	JR 加古川線の滝駅、滝野駅、社駅のデータは、過去 10 年間を見ると増えているが、5 年前と比べると少し減少しているデータもあるので、若干変動していると思う。社町駅でいくと 448 名、1 日平均的に乗っているの、比較的 JR 加古川線の中でも乗降の多い駅と認識している。
委員	JR 加古川線便利なので、市と私達委員が協力しながら PR していく必要がある。
議長	できるだけ利用してもらうのに、利用すると便利だという情報を発信し、PR していただきたい。 福祉の件については、福祉分野の人と意見交換し、交通サイドの情報が福祉の人に役立つこともあると思うので、お互いに役立つような仕組みを是非この機会に考えて取り組んでいただきたい。
委員	東条地域の自主運行バスを運行している地区は、現在たくさんボランティアがいるが、あと 5 年後にどうなりますか。次の候補者が働き方改革で定年延長になり、元気な人がボランティアをするのには 75 歳を超えてしまう。 現在、東条地区のタクシーの配車はしていない。行政から福祉タクシーチケットが出されるが、利用制限があり使いづらい。継続的に、自分たちがどういう移動手段が必要か把握しながら、全体の計画を考えていただきたい。
議長	色々な交通手段があり、それぞれ役割分担があるので、お互いに役割を侵さないというよりもお互いに支え合う仕組みをつくり上げていけたらと思う。
委員	J R 青野ヶ原駅前の駐車場のことで、長時間の駐車は困ると言われた。
委員	駅前に整備されている駐車場については、駐車場によって違いがあると思うが、駅前の駐車場の中には、送迎専用で整備されているところもある。例えば J R 滝野駅の南側、その駐車枠は送迎専用という位置づけで 4 台程度のスペースを設けている。おそらく事情からいうとその形ではないかと思う。ただ、滝野駅については山側のほうに、県立播磨中央公園の駐車場がある。
委員	JR で行くと乗り換えが必要になる。バスだと乗り換えしなくてもよいので、バスの方が楽だと思っているが、駐車場に困る。
議長	本当は車でパーク・アンド・ライドしなくても、そこまで行ける交通機関があれば問題ないということになる。
委員	地域の生活路線の件で今日ずっと話をしているが、観光に来る人等の交流人口を増やしていくための交通アクセスが、加東市はよくない。今の生活路線と結びつけることで乗車人数を少しでも増やす方法ができるのではないかと思う。 もう一つは東条湖おもちゃ王国の隣のホテルグリーンプラザと新三田間は 1 日平日で 6 本、週末は 8 本運行し、年間大体 1 万 8,000 人から 2 万人弱ぐらいの乗降者数がある。今マイクロバスが 5 台と中型が 2 台、基本はおもちゃ王国、ホテル専用バスになるが、場合によっては自主運行バスの 1 ラインを担うことも考えていける。一般の方が講習を受けて運行するより、ある程度

	<p>経験キャリアのある人が運行する方が、安全管理上よいのではないかと。加東市内の事業者や自主運行バスを運行している地域が地域公共交通について膝を交えて考えていける機会を市が発信していただければ参加しやすいと思う。</p>
議長	<p>市がそういう機会をつくらないと集まりにくいと思う。地域にまだ運転手の候補が結構いる可能性があるので、検討いただければと思う。</p>
委員	<p>南山を運行していた路線バスですが、大型のバスに1人しか乗っていないければ、独占して悪い気がしたので、利用しやすい小型バスの運行を考えていただきたい。</p>
オブザーバー	<p>当社としては、多くの人数を安全に輸送するとういことをなりわいとしている。大型免許の必要のない路線、区間については、例えば、タクシー事業者の乗合タクシーや道路運送法79条の自家用有償運送で運行してほしい。小型バスの導入は、費用対効果の観点から非常にロスが大きい。</p>
委員	<p>兵庫県福崎町で大学と契約を結び、大学の送迎バスが住民の輸送を担っていくという全国初の取組をされている。</p> <p>国の予算で地域交通に対する予算があるが、どちらかといえば現状維持である。福祉の分野は先細り的な部分があるが、観光の分野は結構補助のメニューがたくさんあり、インバウンドに関する補助も年々伸びている状況である。加東市に該当するか分からないが、観光の二次交通の補助メニューがあるので、検討をしていただきたい。</p>
議長	<p>加東市高速バスの停留所のヒアリング、内容についても簡単に紹介いただきたい。</p> <p>事務局説明</p>
議長	<p>今のヒアリング調査の12ページを見ると乗車停留所までの主な交通手段で、圧倒的に送迎が多いことが分かる。次の計画の取組のヒントが隠れていると思うので、見ていただければありがたい。</p> <p>6 閉会</p> <p>藤井副会長あいさつ</p>