

別記様式(第4条関係)

会議録

会議の名称	第15回加東市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和元年5月31日(金)午後1時30分から午後3時30分まで
開催場所	社公民館 2階 研修室
<p>議長の氏名(会長 土井 勉)</p> <p>出席及び欠席委員の氏名</p> <p><出席委員></p> <ul style="list-style-type: none"> ・谷舗 尚彦 ・小谷 陽亮 ・秋山 秀則 ・水田 節男(代理) ・小幡 修司 ・喜多 信夫(代理) ・北野 陽一(代理) ・眞野 栄治 ・阿江 孝仁 ・今川 哲郎 ・藤井 洋治 ・友藤富士子 ・石原 敬三 ・松本三津子 ・磯貝 邦夫 ・土井 勉 ・森 秀樹 ・兒山 真也 ・小林 勝成 ・柳 博之 ・橋本 匡史 ・吉村 進吾 ・吉田伊佐見 ・田中 和美 ・宇高 昌利 <p><欠席委員></p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹生 司祥 ・福井 忠人 	
<p>オブザーバーとして出席した者の職氏名</p> <ul style="list-style-type: none"> ・兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課副課長 三宅 豊文 ・神姫バス株式会社三田営業所副所長 東野 正宗 ・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 笹目 成矢 	
<p>出席した事務局職員の氏名及びその職名</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 白井 隆寛 ・まちづくり政策部企画政策課主査 藤崎 純平 	
<p>1 議題等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・加東市地域公共交通活性化協議会について ・役員選出について ・加東市の公共交通施策に係る取組状況の報告について ・平成30年度歳出予算の流用の報告について ・平成30年度収支決算について ・令和元年度収支予算(案)について ・神姫バス天神電鉄小野駅線等の一部休止について <p>2 資料名</p> <ul style="list-style-type: none"> ・加東市地域公共交通活性化協議会について(資料No. 1) ・加東市の公共交通施策に係る取組状況の報告について(資料No. 2) ・平成30年度歳出予算の流用の報告について(資料No. 3) ・平成30年度収支決算報告(資料No. 4) ・令和元年度収支予算(案)(資料No. 5) ・神姫バス天神電鉄小野駅線等の一部休止について(資料No. 6) <p>3 会議の経過</p> <p>⇒別紙「第15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</p>	

令和元年7月22日

会長 土井 勉

副会長 藤井 洋治

(別紙) 第15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	<p>1 開会</p> <p>2 委員紹介</p> <p>3 事務局説明 (1) 加東市地域公共交通活性化協議会について(資料No. 1) 事務局から説明 質問等なし</p> <p>4 役員選出 ・会長に土井勉委員を選出 ・副会長に藤井洋治委員を、監査委員に吉田伊佐見委員を指名 土井会長あいさつ</p> <p>5 報告事項 (1) 加東市の公共交通施策に係る取組状況の報告について(資料No. 2) 事務局から説明</p> <p>【質疑応答等】 事務局の説明では、交通手段の確保としては自主運行バス導入に取り組み、別の角度からの新たな交通手段として、乗合タクシー導入も考えていくということだが、地域公共交通網形成計画を見ると、自主運行バス導入ありきで進んでいる。市街地の高齢者も含めた市民の多くが移動手段に困っている。このような状態なので、大きな観点による新たな交通手段について、乗合タクシー以外にもコミュニティバスなどを考えていく必要があると常々思っている。このことについて、市の考えを聞きたい。</p>
事務局	<p>現在、市は、自主運行バス導入の取組を進めているところである。また、新たな交通手段として、説明した乗合タクシー導入も考えている。これは、現在、自主運行バスを導入している3地域から社の市街地まで乗って来た利用者が、社の市街地内を移動するのが難しいことがあるので、社の市街地内の移動手段を充実させるため、このエリアを巡回する乗合タクシーが導入できないか検討を始めた。この乗合タクシーは、自主運行バスの利用者だけでなく、社の市街地の高齢者等の移動手段としての活用も考えている。コミュニティバスという意見もいただいたが、現時点では、導入の予定はない。</p>
委員	<p>この会議が地域公共交通活性化協議会となって数年たっている。神姫バスにも協力してもらい、バスターミナルをつくろうという案が昔から出ているが、何年たっても全く同じ状況で、話が全然前へ進んでいない。市はいろいろとやっていると思うが、今のような状態で何年も過ぎていく。私もいろいろな案を市に言っているが、何年たっても、まだ関係機関と協議していると言っている。進展がないようなことを資料に書くべきではない。もっと具体的な説明があってしかるべきだと思っているが、ない状態である。それと、地権者と交渉を始めると言っているが、どの土地にバスターミナルを整備するのかははっきりしていない。物事はスピーディーに進めていただきたい。米田ふれあい線やきよみず線の自主運行バスが始まり、今も動いている。これはこれとしてよいと思うが、一方で、小野市のコミュニティバスであるらん</p>

事務局	<p>らんバスと、もっと連携をとれと言っている。国道とか県道とかは、加東市だけのものではなく、小野市だけのものでもなく、みんなのものである。それと同じように、もっと便利な公共交通を早く実現するために、コミュニティバスも加東市だけ、小野市だけという話をするべきではない。もっと具体的に良い提案をお願いしたい。</p> <p>平成30年度にバスターミナルの整備箇所や規模等について関係機関であるやしろ商業開発や神姫バスなどの交通事業者と協議をし、市として整備の方向性を決めた。候補地は、やしろショッピングパークBioの南側であり、令和元年度の市の当初予算の中で、基本設計業務や用地取得に係る費用などを計上し、具体的に基本設計を進めていこうと考えている。その中で、引き続き、関係機関とも協議するとともに、事業がスピーディーに進むよう取り組んでいきたい。</p>
委員	<p>それはよく分かっているが、数年前と全く同じ説明になっている。事務局の職員が変わっていくことは分かっているが、職員が変わっても事業の目標、各年度の目標というものは、しっかり持ってやってほしい。</p>
委員	<p>以前見たテレビ番組で、働き方改革、人手不足でバスの運転手が確保できず、利用者が多い路線でも減便したり、短絡したりするという内容が放送されていた。実際、神姫バスでも全国的な流れと同様に、今年4月から減便や短絡となった路線があった。中国ハイウェイバスで滝野社インター止まりとなった便や、神姫バスの西脇三宮線で社営業所止まりとなった便もある。働き方改革の影響もあり、そのような傾向が強くなっている。単に利用者側が要望を出すだけでは解決していかない。バス事業者も民間事業者なのでこういうことをやりたいという思いは持っていると思う。公共交通ガイドブックの明石行きを紹介するページの時刻表を見ると、神姫バス社明石線の直通便が減ったが、三木営業所でうまく乗り換えられるようになっていることが分かる。このように、乗り換えをすれば便が減っても目的地まで行ける、ICカードを使えば運賃は高くない。こういった情報発信をどしどしやっていかないとバスの利用者は増えない。乗り換えを円滑にするためにも、路線バスと路線バス、高速バスと路線バス、鉄道と路線バスの連携をしっかりとやっていかないといけない。若者が働きに京阪神方面へ行くのに、鉄道だけでなく、バスの需要が増えていると思う。若者の人口を増やしたり、交流人口を増やしたりするには、公共交通の連携が重要になる。さまざまな社会的な影響があるので、いろいろな点で協議しながら、よりよい公共交通が加東市で実現するよう話し合いたい。</p>
事務局	<p>鉄道やバスの連携や高速バスの充実に向け、市も神姫バスをはじめとした交通事業者に要望をしていくとともに、公共交通の連携についてこの会議でも協議させていただきながら、よりよいものになるようにしていきたい。</p>
議長	<p>最近、広報紙にバス事業者の運転手募集の記事を掲載している地方自治体があった。運転手不足が深刻なので、バス事業者に任せるだけではなく、地方自治体も一緒に解決に向けて取り組んでいる事例だと思う。地方自治体も、交通事業者に要望するだけでなく、自らも動いていくことで、全体が良くなっていくと思う。</p>
委員	<p>バスターミナルの基本設計業務に着手すると資料No. 2に書かれているが、</p>

	<p>今までの市のいろいろな事業を見ていると、基本設計に入ると市民の意見そっちのけででき上がるようなことが多いので、少し危惧している。もっと多くの人の意見が入るような素晴らしいバスターミナルにしていきたい。また、私としては、公共交通というのは事業者によるものだけではなく、地域が主体的に取り組む米田ふれあい線やきよみず線のようなものが一番身近にあると思っている。加東市になって13年間の中で、まだ2路線しか自主運行バスが走っていない。今年の4月にもう1つできたが、成果としてはどういうことなのかと思うぐらい遅い。原因は、地域で運転手を確保しないといけないからで、多くの人が運転手を確保できないと言って、なかなか立ち上げができていない。現在運行している3路線は、やってやろうという人が出てきているので成り立っている。もう1つ、私としては、電話をしたら2日後に買い物に行けるような、気楽に電話で自分の家まで迎えに来てもらい、買い物や通院ができる個人の移動手段の仕組みを考えていただきたい。現在、加東市でもNPO法人かがやきという団体が立ち上がっており、この団体が個人のニーズを可能な限り拾っていきこうという取組をされている。バス停に行くのも大変な年齢になってきている方もいるので、ぜひ個人の希望を大いに聞いてもらえるような取組を考えてもらいたい。</p>
事務局	<p>地域公共交通網形成計画の中でもタクシーの有効活用に向けた取組を重要施策として位置づけており、現在、市では、乗合タクシーの導入を検討している。委員が言われたような個人の移動手段の仕組みについては、市としても検討させていただく。バスターミナルの基本設計業務については、現時点で、市は、令和元年度と令和2年度の2か年で取り組んでいきたいと考えている。設計をする中で、市だけでは進められない部分も多くあるので、いろいろな意見をいただきながらよりよいものをつくっていきこうと考えている。</p>
委員	<p>乗合タクシーに関して、市は、あらゆるところで、自主運行バスがうまくいかなかった場合という前書きをつけているが、今の事務局の答弁ではその前書きがなかったように聞こえたので確認させてもらう。乗合タクシーの導入は、自主運行バスがうまくいかなかった場合にのみ取り組むのか、そうでないのか。この点について見解を聞きたい。</p>
事務局	<p>自主運行バス導入を優先的に取り組んでいきたいと考えている。乗合タクシーについては、現時点では、自主運行バスを利用して社の市街地まで来て、社の市街地内を移動する際に利用したり、社の市街地の方が利用したりというかたちを考えている。いただいた意見どおりに取り組めるか、どういったかたちで実現できるかは分からないが、市民の移動手段を確保していきたいと考えている。</p>
議長	<p>自主運行バスと乗合タクシーが住み分けするエリアもあるし、自主運行バスを導入するエリアもある。自主運行バス導入をできないエリアについてはどのようにカバーするのか、役割分担も考えながら取組を進める必要があるということだと思う。もう1点、加東市公共交通ガイドブックという立派な冊子ができた。裏表紙には「マイ時刻表を作成しよう!!」というのがあり、自分で、バスを使ってどこへ行ったら、帰りはどういうふうにしたらよいか書き込む欄がある。実際にこの冊子に書き込んでいただいて、一度使っていただきたい。できれば、こういうものを使う体験を増やし、うまく公共交通機関の利用促進につなげてほしい。加東市公共交通ガイドブックは、大事に保存するよりも、ボロボロになるまで使ってもらったら、つくってよかったなど</p>

	<p>なる。皆さんに、ぜひ使っていただきたい。</p> <p>(2) 平成30年度歳出予算の流用の報告について(資料No. 3) 事務局から説明 質問等なし</p> <p>6 協議事項</p> <p>(1) 平成30年度収支決算について(資料No. 4) 事務局から説明 質問等なし ・平成30年度収支決算を承認</p> <p>(2) 令和元年度収支予算(案)について(資料No. 5) 事務局から説明 質問等なし ・令和元年度収支予算(案)を承認</p> <p>(3) 神姫バス天神電鉄小野駅線等の一部休止について(資料No. 6) 事務局から説明</p> <p>【質疑応答等】</p>
委員	<p>資料No. 6の1ページに、①から④までの路線の一部区間を休止すると書かれているので、①から④までの路線のうち一部区間は残るということで捉えてよいか。また、その場合、資料No. 6の4ページに時刻表が載っているが、網かけされていない部分が残る区間と捉えてよいか。</p>
事務局	<p>指摘いただいたとおり、南山経由ルートと東地区循環ルートの区間のみ休止するので、天神から電鉄小野駅までの区間や、天神から松沢までの区間については残る。ただし、現状から南山経由ルートと東地区循環ルートの区間のみが抜けた状態で残るかは、現時点では決まっておらず、10月以降の時刻表や便数については、今後のダイヤ等の調整により決まっていく。</p>
委員	<p>平成31年1月31日の神戸新聞に関して、神姫バスは公共交通を担う社会的な立場にあるが、民間事業者でもあるので、やむを得ないことだと思う。ただし、路線の一部休止に至ったことについて、市として今後どのように考えていくのか聞きたい。市民の移動手段は市が守るとこれまではっきりと市は言ってきた。その点について、今回は市民の移動手段が確保できなくなり、特に高校生の通学に関しては大変厳しい現実があると思うが、市の考えを聞きたい。</p>
事務局	<p>高校生の通学手段の確保については、地域公共交通網形成計画にあるとおり、神姫バス社三田線のルート変更、厚利経由の実現に取り組んでいく。東条地域から社地域への移動手段の充実を図ることで、市民の移動手段を確保していきたいと考えている。</p>
委員	<p>市として、高校生の通学手段、市民の移動手段をどう確保するのか。例えば、小野市のらんらんバスがある。公共交通には市境は関係ないので、もっと広域的な視点で市民の利便性を考えるべき。小野市にかけ合った上でらんらんバスの延伸を考えるという考えはあるのか、ないのか市の考えを聞きたい。</p>

事務局	今のところその考えはない。まずは、神姫バス社三田線のルート変更をしていくことで市民の移動手段を確保していきたいと考えている。
委員	市の職員は、天神から厚利を経由して社へ行き、社で神姫バスに乗って小野へ行ったことがあるのか。遠い道のりで、高校生にしても、市民にしても、そのルートでは誰も行かない。道があるので机上の話では行けるようになるかもしれないが、やはり、天神から小野へ行くなら、松沢まで行って、松沢から小野へ行くルートにしないと。なぜ、らんらんバスのある小野市と手を結ばないのか。もっと市町村間連携をするべきである。東条の人から「そんなルートでは小野へ行けない。」と聞いた。仮に、神姫バス社三田線の厚利経由が実現しても、1日1人か2人しか乗らないので、すぐ廃止されてしまうことが想像できる。もっと市民や子どもたちのためを考え、過去の経緯は置いておいて、白紙にして考え直していただきたい。
事務局	委員の皆さんからいただいた意見も考慮しながら取り組んでいきたい。
議長	一部区間が休止する路線、現時点では未確定だが将来的に休止するかもしれない路線について、現在、どのような人がどれぐらいの人数、どこの区間を利用しているか実態が分かっていると、議論が進みにくくなる。実態を把握していれば簡単に説明していただきたい。
オブザーバー	この議題にあがっている路線は、主な利用者は、朝の通学に利用する高校生で、利用者数は最大で7人となっている。もともと10人を超える利用があったが、近年は減っており、利用が少ない日は、ほぼ誰も乗っていない状況である。夕方は2便あり、別の交通手段で帰る方もいるので、1便あたりの利用者は朝と比べると少ない。昼間については、ほぼ利用がない状況と聞いている。
議長	利用者数は最大で7人というのは、雨の日が7人ぐらいで晴れの日はもっと少ないということか。
オブザーバー	天気はあまり関係ない。全ての便の利用者数が10人以下になっているので、大きなバスを走らせる状況ではない。資料No. 6の2ページに書かれているとおり、全ての路線で乗車密度が5人未満となっている。
委員	小野方面に通学している高校生がいる東条の家庭では、「今年卒業しましたので、大学へ入りましたので、やっと終わった。」と言う。それは、高校の3年間、朝早く車で小野まで家族が子どもを送って行き、夕方の帰りは別の家族が子供を迎えに行くように、家族が子どもを送迎している状況にあるため。なので「やっと大変な仕事が終わった。」という現実があり、既に起こっていることなので知ってほしい。東条の人はそれで苦労している。私は、東条が好きなので応援したい。だから、東条に住んでいる子どもたちのことを考えたら、このような発想は成り立たないと思う。
議長	送迎は、家族の誰かがその時間を空けておかないといけないので、大変なのは事実である。送迎の必要がなくなると家族は本当に助かる。
委員	だから、神姫バスにも考えていただきたいし、市にもらんらんバスを考え

<p>議長</p>	<p>ていただきたい。</p> <p>一方で、運転手不足の問題があるので、どこで折り合いつけていくかという話になる。バス路線を休止するにしても、その代替の移動手段をどうするのかというのは次のテーマとして大事になるので、委員の皆さんから指摘いただいた内容について、十分考えていただきたい。今回のバス路線の一部区間休止は、経営上の判断になると思うが、存続する区間についてもいつまでも存続するのが難しい状況だと推測される。抜本的に東条地域の移動手段をどうするのか、みんなで考えないといけない。おそらくお金も、時間も、労力もかかるので、行政と事業者だけではなく、地域の皆さんといかに協力していくか、サポートし合っていくかも含めてこの問題に対応していただきたい。あと、地域公共交通網形成計画を策定する際に、この路線の将来的な存続は難しい可能性があるという話が出ていたが、こんなに早く休止になるとは思っていなかったところがある。そのような状況に対してどのように対応していくか皆さんで考えていけたらと思うので、ぜひ、バス事業者と市と、この会議の委員の皆さんで答えを見つけていきたい。その議論の中で、先ほど委員からご指摘いただいた、小野市のらんらんバスの延伸についても、対応できるかどうか検討してほしい。</p>
<p>委員</p>	<p>学生や高齢者などの交通弱者に対するサービスという部分において、行政がやるべきことと、利用者においても負担をしていくことがあると思う。必要とされる方々を対象にどのようなサービスを提供していくか、市のビジョンを持つことが必要である。観光における公共交通アクセスの利便性を高め、多くの人に加東市に来てもらい、交流人口を増やそうというビジョンが、本日の議論ではほとんど考えられていないように感じた。実際に、市内でも人口が増えているエリアがあり、そこに住んでいる学生の数は増えていくかもしれない。一方で、高齢者が運転免許証を返納する数も増えるかもしれない。そういうふうになってくると、その人たちをカバーするサービスを提供しないといけなくなる。そのサービスも、行政が提供するものと民間事業者が提供するものと、いろいろな視点があると思う。この加東市にどれだけの対象者がいて、どのようなサービスをしていかないといけないのか、今後はどのようにしていくべきなのか、ここをこうしたらいい、ああしたらいい、こうするべきなどいろいろな話が出てくるが、対象者の範囲が分かりにくい。マッピングデータや今後の人口推移などの様々な情報があるなかで、市としてどういうふうにしたいのか聞きたい。</p>
<p>議長</p>	<p>地域公共交通網形成計画の策定にかかわったので、私の方から説明させていただきます。加東市の公共交通施策の一番大きい枠組みは、地域公共交通網形成計画になる。ただし、計画を策定した時点と、現在の状況は変わってきているところがあり、本日の議題となっていることについては、そこまで想定した計画になっていなかったということだと思う。地域公共交通網形成計画には、大きな枠組みとして市の公共交通施策を書いているが、個別の施策に当たる各論については、詳細までカバーできていないところがある。各論の1つとして観光があり、地域公共交通網形成計画の施策の1つにあげられている。その観光の議論も、具体的にこういうものが要るよという話をするのと同時に、全体のバランスの中で話をする仕組みになっていると思う。ぜひ、いろいろな意見を聞かせていただき、具体的な話を会議の中で決めていただければ非常にいいものになると思う。引き続き、意見をいただけたらありがたい。</p>

オブザーバー	<p>補足説明をさせていただくと、今回休止する区間については、高校生の利用は全くなく、1日の利用者数が最大7人というのは、資料No. 6の3ページの地図の紫色の区間になる。なので、赤色と青色の区間については、高校生の利用はないという認識である。</p>
議長	<p>それでは、赤色と青色の区間は、どのような人が利用しているのか。資料6の2ページの表の①から④までの路線をみると乗車密度が1.何人とか0.何人となっているが、どのような人が利用しているのか。</p>
オブザーバー	<p>赤色の区間については、道の駅とうじょうへ行くおばあさんが利用されたりすることがときどきあるが、定期的には利用されていない。多くは、紫色の区間での利用となっている。</p>
議長	<p>ということは、委員から話が出た高校生の通学については、紫色の区間の話ということになる。紫色の区間は、存続するが、いつまで存続するかは現時点では分からない。休止する可能性もあるので、それまでの間にできるだけいろいろな対応策を考えていただきたい。</p>
委員	<p>南山に住んでいる友達から言われていることがある。資料No. 6の3ページの地図を見ると、南山経由ルートが削られる。友達は、南山にバスが来てほしいと要望してバスが走っているのに、利用できないと言っている。それは、南山を走っているバスは、どこから乗っても天神までしか行かないから。市役所に行きたくても、天神までしか行かない。天神で社三田線のバスに乗り換えても、社営業所までしか行かない。市役所まで行くには、社営業所から歩いていかないといけない。南山の人が何を望んでバスを走らせてほしいと言ったのか、そのときに出ているはずだが、実際の路線はそうっていない。これでは南山の住民はバスを利用できない。市役所や市民病院に行きたいという南山の住民のニーズをしっかりと把握したのか疑問がある。友達も、空気を乗せて走っているバスだとよく言っていた。乗るにも乗れない路線が、やめましょうと簡単に結論づけられている。乗りたくても乗れないから利用しないだけで、本当は南山の住民は困っていることを言っておきたい。</p>
議長	<p>路線を決めるときに、あまり待たずに乗り換えられるなどそういう仕組みができていれば望ましかった。そのあたりの実態はどうだったのか。</p>
委員	<p>加東市内のことなので、南山の住民が市役所に行きたいという要望を、神姫バスが実現できないのであれば、市がコミュニティバスで実現すればよいと思うが、市は、市民の移動手段としてコミュニティバスを除外している。私は、神姫バスをメインに運行し、コミュニティバスも運行し、自主運行バスも運行し、タクシーも充実する、それぐらいにならないと、安心して老後を迎えられない。</p>
議長	<p>資料No. 6の3ページの地図の赤色の南山経由ルートや青色の東地区循環ルートは、幹線である神姫バス社三田線に対する枝線になる。そういう位置づけで路線が設定されているので、枝線と幹線が連携できていること、うまく乗り換えできることが大事になる。日本のどこのバスでも鉄道でも乗り換えはつきものなので、乗り換えが嫌だという話になると、ドア・ツー・ドアで利用できるタクシーを利用するしかない。バスや鉄道で、直通で行けるのは非常に条件が恵まれたところしかない。あと、コミュニティバスを運行して</p>

	<p>はどうかというのは、コミュニティバスを導入することで本当により多くの人が利用してハッピーだなということであれば、導入する方向で話は進む。まずは、実態をお教えていただきたい。</p>
オブザーバー	<p>この路線ができる前にしっかり需要等の把握は努めていた。南山の住民が社の中心地に行けるようダイヤも設定している。例えば、資料No. 6の4ページの時刻表を見ていただくと、上から2行目の南山中央を7時46分に出発するバスが天神へ行くので、このバスに乗車し、東条バスストップであれば7時56分に、天神であれば7時57分に降り、その後、東条バスストップと天神を7時59分に出発するバスに乗り、市民病院を経由して社営業所に8時23分に到着する。このバスは加東市役所前も通るので、これで南山から社の中心地へ行っていただく流れを考えていた。帰りは、社営業所を13時35分に出発し、市民病院を経由して天神14時1分に到着するバスがある。その後、下から4行目の天神を14時27分に出発し、南山中央に14時33分に到着するバスに乗る。このように、バスが接続し、人の流れを考えたダイヤ設定をしている。ただし、知らない方もおられ、周知が十分でなかったのも、そこは反省点だと思っている。</p>
議長	<p>今の話だと、知ってもらうことが大事であった。委員の友達もバスを乗り継いだら行けることを、知っていなかったかもしれないので、行けないではなく、乗り継いだら行けるということを知っていただけたらよかった。</p>
委員	<p>南山から市役所へ行くにはこの時間帯のバスがあるというのが分かるものがあつたらうれしい。利用別、目的別にすぐ分かるものがあればすごく親切だと思う。</p>
議長	<p>それは、加東市公共交通ガイドブックの裏表紙の「マイ時刻表を作成しましょう!!」をうまく使っていただきたい。1人で外出して、自宅から市役所まで行けますよ、病院まで行けますよというのを、ぜひ多くの人に知っていただきたい。</p>
委員	<p>この議題の質問にもあつた、加東市の公共交通施策のビジョンを聞きたい。本当は市長に来ていただいて聞きたいが、部長も担当者も来ているので、ビジョンについて大まかでよいので説明いただきたい。</p>
委員	<p>市の公共交通施策は、議題のなかでも説明しているとおり、既存の公共交通機関の維持、確保というのが1つ、もう1つが自主運行バスの導入、これらを2つの柱として現在は取り組んでいる。ただし、これからどういうふうに変わっていくかは分からない。運転手不足などで自主運行バスも導入できないなど、そういう事態になる可能性はある。そういうときは、違った取組を考えていかないといけない。それが乗合タクシーなのか別のものなのか、様々なことを踏まえながら、あらゆる可能性を探っていきたい。もちろん、小野市のらんらんバスなど、近隣市町との協力も非常に大事だと思っている。そういった中で、ネットワークを大切にしていかなければいけない。</p>
議長	<p>言われるとおりで、公共交通は、1つの路線だけでなく、ネットワーク、網で支え合うこと、うまく利用し合うことが大事なる。</p>
オブザーバー	<p>今後は、神姫バス社三田線厚利経由が適切なのかというところが争点に</p>

	<p>なってくると思う。現在、天神松沢線という路線があり、中途半端だと思われる路線になっているが、路線をつくったときの神姫バスの考えとしては、病院、商業施設など沿線住民の生活関連施設に行くための路線とした。利用者数がなかなか伸びなかった理由として、沿線住民は社の中心地に行きたいという話があったので、天神から厚利経由で直接社の中心地へ行く路線はどうかということが、地域公共交通網形成計画にあげられたと思っている。本日の会議で、小野方面に向かう方がいいという意見もいただいたので、そのあたりは慎重に精査しながら考えていく。</p>
議長	<p>なかなか調整が難しい部分もあるが、引き続き関係者の尽力をお願いする。</p>
委員	<p>東条地域は、加東市の一番の東の端にあり、社の中心地へ行く移動手段が限られている。今のところ私は車が運転できるので、不便さは感じていないが、5年、10年たてば運転免許証を返納することになっていく。ようやく市から自主運行バス導入の話が出てきたので、私の地区はその話に乗るつもりでいる。東条地域でも今年の4月からとうじょうあいあいバスの運行が始まり、比較的乗車率も高いと聞いている。一番心配するのは運転手の確保で、去年の秋ごろに市から説明があり、地元で説明したときも運転手の確保をどうするのか、運転手のなり手がいないのでは、自主運行バスの導入は無理ではないかという話も出た。しかし、とうじょうあいあいバスでは、アンケートでは3人程度であった運転手が、実働だけでも10人以上いると聞き、地区内で声をかければ運転手も集まると思った。ぜひ、自主運行バスを私の地区で導入してほしい。私の地区は加東市の一番東の端にあり、三田市に隣接している。買い物に行くなら三田市が一番近いが、市役所は社にあるので、手続関係は社へ行かないといけない。そういう地域なので、公共交通に限らず何か加東市から切り離されているという意識が非常に強い。バス路線の一部区間休止の話になるが、資料No.6の3ページの地図を見ると、青色のルート上に常田西という停留所があるが、ここまでどうやって行くのかと思う。仮に、この停留所まで行っても、道の真ん中にぼつんと停留所がある状態であり、そこまで行ってどうするのか、このルートを誰が考えたのか、空気を運んでいるだけのバスを誰が考えたのか、いつ決めたのか、聞いてこいと言われた。実際にバスが走っているのを見るが、乗っているのは運転手1人だけ、乗客が1人乗っていれば、今日はお客さんが乗っていると驚くぐらいである。現在、自主運行バス導入の話が進んでいるが、早くこの路線バスをやめて自主運行バスに金を使ってほしいという意見が強くなっている。東条地域を見捨てないでいただきたい。</p>
議長	<p>より多くの人に利用してもらうには、きめ細やかに地域を回る仕組みが大事だと思うので、市は東条地域でも自主運行バスの導入に取り組んでいると思う。休止予定の東地区循環ルートについては、バス停まで行きにくいところもあったので、利用者が増えなかったのではと推測する。ただし、安全に停車できる場所、安全に転回できる場所などバスを走らせるルートを考えて結果、こういうふうになったと思う。</p>
委員	<p>東条は過疎地になりつつあるので、市にはそういうところのことを考えてほしい。私はまだ車を運転できる状態だが、車を運転できない状態になったらどうしようと心配している。それまでにしっかりとした対応策を考えてほしい。本日の会議で、東条のことをいろいろ言っていたいてありがたかった。本当に東条を愛する人もいるので、市も市長もしっかりと考えてほしい。</p>

委員	<p>東条を放って置かないでほしい。</p> <p>東条地域の公共交通については、まず自主運行バスの導入を考えている。どうしなければいけないか市で考え、東条地域内の路線バスの状況も聞いたので、昨年から、まずは東条地域の中心部から離れたところになる、少分谷、黒石、松沢、大畑などへ優先的に自主運行バス導入の説明に入った。決して東条地域を放って置いておくという考えはない。どの地域がどのようなことで困られているかということを考えて上で、進めている状況である。この点は理解いただきたい。</p>
委員	<p>自主運行バス導入の話が出ていることについて、市が地域の自主運営で地域にバスの運行を任せると言うのは分からないでもないが、私も地区の区長をしていたので、正直なところ、なかなか運転手を確保するのが難しい実情があると思っている。なので、市のほうでプロの運転手を確保して、自主運行バスを運行していただきたい。</p>
委員	<p>地域に出向いて自主運行バス導入の説明会を行うと、運転手の確保を心配する意見をいただくことは実際にある。そういった中で、1つの地区では運転手の確保が難しいが、別の地区と一緒に取り組んだら運転手は確保できると考えている。ただし、指摘いただいているとおり運転手が確保できない可能性もあるので、そのときは、違うかたちのものを考えていく必要がある。現在は、自主運行バスを複数の地区で導入できるよう、市と地域の協働で取り組んでいきたいと考えている。</p>
議長	<p>運転手が確保できる、できないというのは頭で考えるだけではなく、実際に現場に入って、地域の方と意見を交わさないと分からない。いろいろなことを市と地域と一緒にやりながら答えを見つけていくことが大事だと思う。</p>
議長	<p>課題がいくつか残っているが、協議事項になるので、神姫バス天神電鉄小野駅線等の一部休止について、皆さんから承認をいただきたい。大きな方向としては事務局から説明があったとおりになるが、先ほど委員の皆さんから出された意見にあるとおり、高校生の通学手段の確保や、バス路線の休止に伴って移動手段の確保が困難になる人たちが出てくること。それへの対応策として、例えば、自主運行バスの導入であるとか、小野市のらんらんバスの延伸であるとか、そのほかの移動手段も含めて考えていくということ。これらを条件に付けて承認をいただければと思う。協議事項の3番目「神姫バス天神電鉄小野駅線等の一部休止について」は、資料No.6の1ページに書かれている①から④までの路線の一部区間を今年9月末で休止すること、⑤の路線については継続すること、⑤の路線に関しては仮に休止した場合の対応策を関係者と十分に協議することとし、附帯の条件をつけた内容で承認いただければと思う。</p> <p>委員から異議の声なし</p> <p>・ 神姫バス天神電鉄小野駅線等の一部休止について条件を付したかたちで承認</p> <p>7 その他 なし</p>

8 閉会

藤井副会長あいさつ