

別記様式（第4条関係）

会議録

会議の名称	第20回加東市地域公共交通活性化協議会																												
開催日時	令和2年11月20日（金）午後2時から午後3時50分まで																												
開催場所	やしろ国際学習塾 2階 中会議室																												
<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>&lt;出席委員&gt;</p> <table border="0"> <tr> <td>・東野 正宗</td> <td>・西村 滋（代理）</td> <td>・新倉 実（代理）</td> <td>・水田 節男</td> </tr> <tr> <td>・小幡 修司</td> <td>・田橋 一</td> <td>・關 康夫</td> <td>・田原 孝幸</td> </tr> <tr> <td>・丹生 司祥</td> <td>・阿江 孝仁</td> <td>・藤原 大輔</td> <td>・石田 和伸</td> </tr> <tr> <td>・石原 敬三</td> <td>・藤森 敬史</td> <td>・松本三津子</td> <td>・磯貝 邦夫</td> </tr> <tr> <td>・土井 勉</td> <td>・兒山 真也</td> <td>・小林 勝成</td> <td>・大畑 敏之</td> </tr> <tr> <td>・吉田伊佐見</td> <td>・田中 和美</td> <td>・宇高 昌利</td> <td></td> </tr> </table> <p>&lt;欠席委員&gt;</p> <table border="0"> <tr> <td>・友藤富士子</td> <td>・森 秀樹</td> <td>・橋本 匡史</td> <td>・吉村 進吾</td> </tr> </table>		・東野 正宗	・西村 滋（代理）	・新倉 実（代理）	・水田 節男	・小幡 修司	・田橋 一	・關 康夫	・田原 孝幸	・丹生 司祥	・阿江 孝仁	・藤原 大輔	・石田 和伸	・石原 敬三	・藤森 敬史	・松本三津子	・磯貝 邦夫	・土井 勉	・兒山 真也	・小林 勝成	・大畑 敏之	・吉田伊佐見	・田中 和美	・宇高 昌利		・友藤富士子	・森 秀樹	・橋本 匡史	・吉村 進吾
・東野 正宗	・西村 滋（代理）	・新倉 実（代理）	・水田 節男																										
・小幡 修司	・田橋 一	・關 康夫	・田原 孝幸																										
・丹生 司祥	・阿江 孝仁	・藤原 大輔	・石田 和伸																										
・石原 敬三	・藤森 敬史	・松本三津子	・磯貝 邦夫																										
・土井 勉	・兒山 真也	・小林 勝成	・大畑 敏之																										
・吉田伊佐見	・田中 和美	・宇高 昌利																											
・友藤富士子	・森 秀樹	・橋本 匡史	・吉村 進吾																										
<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"> <li>・兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課 三宅 豊文</li> <li>・神姫バス株式会社バス事業部計画課 竹内 宏</li> <li>・神姫バス株式会社バス事業部計画課 岩津 萌輝</li> </ul>																													
<p>出席した事務局職員の氏名及びその職名</p> <table border="0"> <tr> <td>・まちづくり政策部企画政策課長 下岡 正裕</td> <td>・まちづくり政策部企画政策課副課長 山本 幸平</td> </tr> <tr> <td>・まちづくり政策部企画政策課係長 高田 篤</td> <td>・まちづくり政策部企画政策課主査 白井 隆寛</td> </tr> <tr> <td>・まちづくり政策部企画政策課主査 藤崎 純平</td> <td></td> </tr> </table>		・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係長 高田 篤	・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																							
・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係長 高田 篤	・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"> <li>・社市街地乗合タクシーの試験運行に係る変更について</li> <li>・加東市地域公共交通網形成計画の進捗状況と今後の予定について</li> <li>・バスターミナル整備事業の進捗状況について</li> </ul> <p>2 資料名</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社市街地乗合タクシーの試験運行に係る変更について（資料No. 1）</li> <li>・加東市地域公共交通網形成計画の進捗状況と今後の予定について（資料No. 2）</li> <li>・バスターミナル整備事業の進捗状況について（資料No. 3）</li> </ul> <p>3 会議の経過</p> <p>⇒別紙「第20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 3 年 1 月 14 日

会 長 土井 勉

副会長 石田 和伸

(別紙) 第20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><b>1 開会</b></p> <p><b>2 協議事項</b></p> <p>(1) 社市街地乗合タクシーの試験運行に係る変更について(資料No. 1) 事務局から説明</p> <p><b>【質疑応答等】</b></p> <p>運賃のことで、既存の路線バスとのバランスと説明がありましたが、これは路線バスの隙間を縫って地域の人が利用しやすいように走らせているものなので、あまりそれは気にしなくていいと思います。1つの意見として、少し若い方なのですが、1回200円だと往復400円かかるので、行きは乗ったけど帰りは歩いたということや、例えば、自宅から友達の家まで200円、友達の家から目的地まで200円、自宅に帰るのに200円と、600円かかることを考えると、1日200円とすれば良いのではないかという話を聞いたことがあります。1日200円だと、自宅から友達の家まで行き、友達の家から目的地まで行き、自宅に帰ってくるのが200円でできます。そういったことも考えていただきたいと思います。</p> <p>あと、増やした停留所とルートを見ると、苦肉の策が現れているなど思いました。まずは、これでやってみてはどうかと思います。</p>
委員	<p>運賃については、市内を移動するのにいろいろな公共交通機関があるので、路線バスとのバランスだけでなく、全体を見て、検討をしていきたいと考えています。</p>
議長	<p>国のフィーダー補助を受けるのであれば、1便当たり2人を確保する必要がありますが、資料6ページを見ると、1便当たり0.58人となっています。利用者を増やすために、滝野社インターに寄るなど行き先を明確にするようにルートを変え、ダイヤもパターン化していますが、利用が増えるかは、やってみないと分からないところもあります。利用者を増やすためには、地域で移動手段に困っている人の声を聞くのが1番で、そういう人がどこにいるのかということ、行き先となっている場所に家族等に送迎してもらっている人たちになります。そういう人たちが、こういうものがあれば自分で出かけられるようになることにつながっていく。地域の代表者だけでなく、そういう人たちにも働きかけていただきたい。また、今回変更した理由として、滝野社インターで高速バスへの乗換えをやりやすいようにしましたということに記載し、アピールのやり方を考えていただきたいと思います。</p> <p>それと、自家用有償運送からの乗換えが少ないと思うので、自家用有償運送に取り組まれている、米田、鴨川、東条地域の方たちとも話をし、その地域の住民が社に来られてから動きやすくすることも目的の1つなので、使っていただけるようにしてほしいです。</p> <p>乗合タクシーを使った外出が増えると、結果として、タクシーの利用者が増えていく、路線バスの利用者が増えていく、鉄道の利用者が増えていくことにつながっていくことが1番望ましいので、まずは存在を知ってもらう、そして利用してもらう、利用してもらったら家族や友達と一緒に利用してもらう、と利用を広げていくサイクルがうまくできればいいなと思います。その第一歩として、今回の変更をどんどんアピールしていただきたいです。また、来年1月4日からスタートなので、どこかのタイミングで中間報告をお</p>

	願います。
オブザーバー	滝野社インターの乗り場の位置を教えてください。
事務局	滝野社インターの乗り場は、高速バスの停留所から北へ15メートルほど離れたところに設置予定です。国道175号の側道に入ってすぐの場所になります。
議長	タクシー乗り場も同じ場所にあるので、高速バスから降りてきた人に、乗り場が分かってもらえるようにしてほしいです。
委員	滝野社インターの乗り場が、高速バスの停留所の北側ということは、タクシーの乗り場と重複するのか。
事務局	ご指摘のとおり、タクシーの待機場にもなっている場所なので、タクシー会社と協議しながら乗り場の位置については決めていきたいと思えます。
議長	ほかにご意見、ご質問はございませんか。 ないようですので、社市街地乗合タクシーの試験運行に係る変更についてご承諾をいただけますでしょうか。
	〔異議なし〕
議長	それでは、異議がないので、社市街地乗合タクシーの試験運行に係る変更については承認ということにさせていただきます。
	<b>3 報告事項</b>
	(1) 加東市地域公共交通網形成計画の進捗状況と今後の予定について (資料No. 2) 事務局から説明
委員	<b>【質疑応答等】</b> 福祉タクシー券の利用率はどの程度になっているか。
事務局	福祉タクシー券について、今年度は、コロナ禍の影響が出ており、交付率が低くなっており、年々減少傾向にあります。
委員	市内での地域的な差もあるが、一度にたくさん使うこともあるので、もう少し一度に使用できる枚数の制限を緩和してほしいです。また、すぐに使ってなくなってしまう人もいるし、何かあるときに使うからといって、使い切れずに期限が終わる人もいると聞いています。
議長	事務局から回答するとき、対象者や年間交付枚数などの概要について説明をお願いします。
事務局	福祉タクシー制度の概要については、対象者は、75歳以上の方、身体障害者手帳1・2級の方、療育手帳A判定の方、精神障害者保健福祉手帳1級の方、65歳以上で高齢等を理由に運転免許証を返納された方のいずれかに該当し、加東市に住民登録があり、在宅かつ市民税の所得割が非課税の方と

議長	<p>なっています。年間交付枚数は、15,000円分、タクシー券1枚当たり500円を30枚配布しています。令和元年度の実績は、交付枚数が68,340枚、利用枚数が36,198枚でした。</p> <p>あと、一度に使用できる枚数の制限の緩和についてですが、この制度の目的が外出支援になるので、1回に全部使ってしまうのではなく、できるだけ多く外出をしていただくという本来の制度の目的に合致するように、平成29年度に制度改正をした経緯があります。福祉部局と連携しながら、利用状況の検証も含めて制度の在り方について検討していきたいと考えていますが、先ほど申し上げたように、制度そのものの目的は外出支援であります。</p> <p>68,340枚交付されていながら半分ぐらいしか使われてないのは、もったいないと思います。必要ない方も申請されているので、そうなっているのかもしれないですが、受け取った人たちには使ってもらいたいです。それと、念のため持っていたり、全部使うともったいないと言ったり、期限の終わりに一度に使う人もいたりするので、そういうことも含めて制度の在り方を検討いただければと思います。タクシーの割引ではなく、外出支援が目的であることを利用者にも伝えていくことも大事だと思います。</p>
委員	<p>働き方改革や、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、市内のタクシーの台数が減っていると思う。夜8時以降は、タクシーがあまり走ってなかったり、電話を掛けてもなかなか出してもらえなかったりした。私もよく使っているので、コロナ禍が過ぎたときには、ぜひ元に戻していただきたいです。</p>
委員	<p>ご指摘のとおり、この地域の利用者様にはご迷惑をおかけしている状態です。現在、平日は朝6時30分から夜9時までタクシーの手配を受け付けています。土曜日、日曜日、祝日は、夜8時までと、少し時間を短縮して営業をさせていただいています。正直に申し上げますと、コロナ禍で何人かの乗務員が離職するなどして、実際に稼働できる台数が減っています。また、夜の需要が極端に減っているのも、そのことを考慮して、日中の業務に注力している状況です。当然、皆様にご不便をおかけしていることも重々承知しています。乗務員を新規に採用したりするなど、徐々に稼働できる台数を増やし、コロナ禍前に戻ることをお約束するのは難しいですが、それを目標に頑張っています。それまでは、皆様にもご理解とご協力をいただきたいと思っております。</p>
委員	<p>都市間の移動、特に神戸や大阪へ行くのは、バスや鉄道を利用することが多いと思う。特に鉄道は、資料1ページにも記載しているとおり、利用者が増えていると、私も実感しています。ベトナム人の方など工業団地で働いている方は、休日もバスや鉄道で移動されているので、ぜひ鉄道とバスの連結を考えていただきたい。また、鉄道、バス、タクシーに加え、社市街地乗合タクシー、自主運行バスなど市の施策で取り組んでいるものも含めて、市が音頭を取って、公共交通機関の利用をもっと押し進めていただきたい。そして、神姫バスも西日本ジェイアールバスも、社車庫前発大阪行きのバスが減便になっていますが、ぜひ乗り継ぎしやすいように運行ダイヤを組んでいただきたいです。</p> <p>それと、これから東条地域でスクールバスが始まりますが、市として活用をどのように考えているかお聞きしたいです。子どもたちだけを運んでも意味がないので、スクールバスを活用して、乗合バスとの連携などを考えてほ</p>

<p>事務局</p>	<p>しいと、以前、意見を出せていただいていたが、どうなっていますか。</p> <p>スクールバスの活用については、東条地域の方からも意見をいただいています。現在、市と神姫バスとで、スクールバスの活用について前向きに検討している状況です。具体的なことを今の時点で申し上げることは難しいですが、お話しさせていただけるようになりましたら、東条地域の方にも報告をさせていただきますし、この会議においても説明をさせていただくことを考えています。</p> <p>それと、公共交通機関の接続については、市がバスの便数を増やしますとは言えませんが、神姫バスとは定期的に協議をさせていただいており、市民の利便性向上について継続的に要望をしています。よりよいものになるように努めていきたいと考えています。</p> <p>高速バスについては、神姫バス、西日本ジェイアールバスと協議をさせてもらっています。社発大阪行き的高速バスを、昨年10月に設けていただいたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、便数が減っている状況です。今すぐ便数を増やすことは難しいですが、市民の皆様、市外から来られる方々、市外へ出られる方々が使いやすいようなかたちになるよう、引き続き、神姫バス、西日本ジェイアールバスと一緒に考えていきたいと思っています。</p>
<p>議長</p>	<p>スクールバスでの混乗については、来週施行予定の改正地域公共交通活性化再生法の中で、地域にある輸送資源の総動員をしましょうということで、これまでの既存の交通事業者が担っている交通以外に、自家用有償運送等だけではなく、スクールバスや病院の送迎バスなどもうまく組み合わせて、できるだけ地域の人たちの移動手段を守りましょうとなっています。一方で、問題もあり、例えばスクールバスだと、保護者の方が知らない人と子どもと一緒に乗せたくない、バスの車両は文部科学省の補助金で購入するので子ども以外は乗せられない、利用者に対する保険はどうするのかなど、問題を1つずつ解きほぐさないといけないので、走っているのに一緒に乗ればいいのかというだけでは、なかなか進まないことも承知いただきたいです。事務局の説明の中で、いろいろと考えていくということなので、ハードルを1つずつ乗り越えていくために、いろいろなかたちで皆様のご協力をいただけるとありがたいです。</p> <p>それと、交通事業者は、コロナ禍で大変な状況ですが、これから先どういう見通しなのか、お答えいただくのは大変難しいかもしれませんが、可能な範囲で、お話しいただければと思います。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>神姫バスの状況ですが、一般道を走る路線バスのICデータによる利用状況を見ると、5月のゴールデンウィークあたりが対前年比35%で底になっており、そこから11月現在で対前年比80%まで戻っていますが、20%分は戻りきっていない状況です。対前年比20%減がこのまま続くと年間20億円の減収になってしまい、非常に厳しい状況となっています。なかなか自社単独では利益を生み出せないかたちとなっているので、収入を上げる努力とコストを下げる努力をしなければなりません。ただ、そういった状況ですが、地域の移動手段を守るという社会的な責任を果たすため、バス路線を維持する努力は続けていきます。</p> <p>また、関係者の皆様と利用促進を図っていくということで、令和2年4月1日のダイヤ改正で、姫路社線の全てのバスを社町駅経由にするなど、鉄道駅へのアクセスも加味したダイヤ改正を行っています。やしろショッピング</p>

	<p>パークB i o南側のバスターミナルができたときには、まちづくりに合わせたバス路線の体系を作っていきたいと考えています。非常に厳しい状況ですが、皆様のご利用をお待ちしておりますのでよろしくお願ひいたします。</p> <p>中国縦貫自動車道を走る高速バスは、一般路線を走る路線バスより厳しい状況が続いています。4月から5月の緊急事態宣言の期間中は、対前年比30%程度まで利用が落ち込み、11月現在でも、対前年比50%程度までしか戻っていません。また、12月1日にダイヤ改正を予定しており、津山から京都に行く路線の休止や、大阪に行く路線の一部休止など、便数を整理させていただいています。しかし、共同運行している西日本ジェイアールバスとの協議の中で、未来永劫このダイヤでいくということではなく、コロナ禍が終れば、元に戻していきたいという話もさせていただいています。新型コロナウイルス感染症拡大の第3波の影響もあり、なかなか先行きが不透明なところもありますが、元の状態に戻せるよう、頑張らせていただきたいと思いますので、皆様のご利用を引き続きよろしくお願ひいたします。</p>
委員	<p>まず、JRは大都市間の輸送も担っており、加古川線については、加古川駅での山陽本線との乗り継ぎも意識してダイヤを設定しています。よって、加古川線内の利用実態に特に照らしたダイヤ、1つ1つの市町の要望にそれぞれ対応したダイヤ、とすることは、非常に難しいというのが正直なところ</p> <p>です。</p> <p>次に、JR西日本の状況ですが、先日、第2四半期の決算を発表させていただいたところですが、10月期で前年比67%までしか戻ってきていません。通期でも営業赤字を約2,600億円見込んでおり、非常に厳しい経営状況です。中でも非常に収益性が高い山陽新幹線が前年比50%程度までしか戻ってきていない状況です。コロナ禍前の状態に戻るという想定で事業を運営していくのは非常に難しいと考えており、沿線人口が減少していく加古川線については、現在の便数から増やしていくことは困難で、鉄道利用促進を進めながら、ダイヤなどが維持できるよう努めてまいりたいと考えています。収入は乗られたお客様の数で増減しますが、費用の多くは固定費なので、いかに人が介在せずに駅施設をメンテナンスできるのかということを考えていかないといけません。一部の地域では、券売機を減らしたり、遠隔のオペレーションサービスで対応させていただいたり、駅のごみ箱を撤去したりするなどしています。お客様には不便をおかけしている部分もありますが、加古川線を維持する努力をしているところですので、皆様の引き続きのご理解とご利用をお願ひいたします。</p>
議長	<p>鉄道、バス、タクシーといった公共交通機関は利用者がいないと成立しません。乗って残すことができるのかということについては、皆様にご利用いただき、生活に必要なシステムだということを経営していただくことが大事になります。そして、利用者が増えて、収益が上がればなお良い。コロナ禍からの復活については、100%元に戻るかということもなかなかそうはならないというのがいろいろな人たちの意見ではありますが、その考えを変えていくことはできるので、まずは、ぜひ皆様にご理解いただくとともに、友人や家族にも広げていただければと思います。</p>
委員	<p>タクシーを利用される場合は、あらかじめおおよその時間をお伝えいただき、予約をしていただければ、タクシー会社は対応できますので、ご協力をよろしくお願ひします。</p>

委員	<p>タクシーの有効活用に向けた取組の中で、乗合タクシーとして定時定路線型とデマンド型が記載されている。資料4ページを見ると、令和4年まで矢印が入っており、現在、定時路線型の乗合タクシーには取り組まれているが、デマンド型の乗合タクシーも、引き続き検討の対象になっていくのかお尋ねする。</p>
事務局	<p>デマンド型の乗合タクシーについては、今のところ検討はしていませんが、他市町でもデマンド型の乗合タクシーの取組をされているところがあるので、そういった先進地で、利用者が増えているとか、多いとか、そういった事例を把握して、もし加東市でも有効な施策として取り組むことができるなら、検討を進めていけたらと考えています。現在、定時定路線型の乗合タクシーを運行していますが、デマンド型の乗合タクシーについてはそこまでは至っていません。</p>
委員	<p>今後、広報啓発活動、滝野社インターへの延伸などいろいろと取り組まれて利用者を増やす努力をされていくのは分かりますが、定時定路線型の乗合タクシーでは、1便あたり0.58人という実績が出ている。目的地へ直接行けるデマンド型の乗合タクシーであれば、利用者の希望どおりの運行となり、乗車率の向上も見込まれると思う。例えば、三重県玉城町や北海道伊達市などでは相乗りタクシーを実施されて、住民の大変満足度も非常に高い事例もあります。そういう点については、以前から意見を出しているのもっと真摯に受け取っていただきたいです。例えば、福祉タクシー券が余っている状況の見直しとして、その事業の費用をデマンド型タクシーの運行の費用に換えていくなどすれば、もっと市民の満足度も上がるのではないかと思います。そういうことも考えるべきだと思いますが、どのように考えていますか。</p>
委員	<p>市としても、デマンド型の乗合タクシーは、大きな課題の1つだと考えています。ただ、既存の公共交通機関にどうしても多くの方に乗っていただけるのかを考えることが先だと思っています。そして、公共交通空白地での実施が前提となるが、どうしても多くの方に既存の公共交通機関に乗っていただけないというところで、デマンド型の乗合タクシーの検討が出てくると考えています。</p>
委員	<p>デマンド型の乗合タクシーは、引き続いての検討課題ということでよろしいか。</p>
委員	<p>そういうことです。</p>
議長	<p>デマンド型の乗合タクシーは、バスからコミバス、コミバスから乗合タクシーや自家用有償運送と、ダウンサイジングをしていく中の方法の1つになります。デマンド型は行けるところ、行きにくいところというのが、いろいろな社会的条件によって変わってくるので、定時定路線型にするかデマンド型にするかは、検討を重ねて、その地域にふさわしいものを見つけていくのがよいと思います。</p>
議長	<p>ほかにご意見、ご質問はございませんか。 ないようですので、加東市地域公共交通網形成計画の進捗状況と今後の予定については、以上とさせていただきます。</p>

委員	<p>(2) バスターミナル整備事業の進捗状況について(資料No. 3) 事務局から説明</p> <p><b>【質疑応答等】</b></p> <p>1つ目が、資料7ページの立視図で、歩道とバスターミナルの出入口が重なる部分に横断歩道をつけていただくことはできますか。歩行者優先が強調されて、出入口を通る車両に方向者を注意してもらいやすくなると思います。</p> <p>2つ目が、資料6ページの鳥観図で、待合室が暗い色となっているが、高校生などが遅い時間にここでバスを待つこともあるので、できればガラス張りにするなど、中に人がいることが分かるようなデザインにした方がよいと思います。外から中が見えないと少し危ない感じがするので、トイレは別として、待合室はそういうデザインをしていただくと、女性の方や保護者にはうれしいと思います。</p>
委員	<p>歩道とバスターミナルの出入口が重なる部分については、そもそもここは歩道の切下げによってバスが通行する構造になっているので、横断歩道は設置できません。道路上や車道を歩行者が通行する場合に、横断歩道を設置しますが、この部分はそうではないので、横断歩道の設置はできません。</p>
委員	<p>横断歩道が設置できないのであれば、歩道とバスターミナルの出入口が重なる部分をグリーンの縞模様にするなどのデザインにすることはできますか。</p>
委員	<p>この部分が、大型のバスが入ってきて危ないので歩行者の安全確保という意見だと思いますが、資料6ページの絵を見ると、ラップがかなり広がった出入口になっている。ラップが広い出入口にすると、どうしても車と歩行者が重なる部分が大きくなるので、やる工夫としては、ラップを少しでも狭め、歩道の部分をできるだけ長くする。資料6ページの絵を見ると、2車線分の幅があるが、バス1台分の幅があれば車両は出入りできるので、幅を半分にするれば歩道の部分が長くなり、歩行者の安全性に配慮もできると思います。</p>
委員	<p>バスターミナルの中は、一般車両進入禁止とする予定です。神姫バス、社市街地乗合タクシーの運行事業者、自主運行バスの運転手とよく話をし、歩行者には十分気をつけてもらうことが大事だと思っています。車両が安全に出入りでき、運行しやすいバスターミナルというのを、十分に協議をし、考えていきます。</p> <p>あと、待合室は、安全性を重視しつつ、費用も考慮する必要があります。待合室については、バスターミナルとは別で設計をしていくので、そこで十分配慮して進めたいと考えています。</p>
議長	<p>待合室については、防犯上できるだけ外からの目があるほうが良いということ。それと、バスターミナルの中に、一般車両は入ってこない。先ほど委員の意見にありましたように、出入口がこれだけ広い必要があるかどうかということも、もう一度検討いただいて、安全で、通行しやすいようなものにしていただきたいと思います。</p>
委員	<p>資料3ページの施設平面図を見ると、手前にタクシー降車場、真ん中にタクシー乗車場、その前に自主運行バス乗降者場と並び、タクシー待機場では上向きに並ぶように想定されているようですが、舗装を見るとそれとは違う</p>



事務局	<p>ようなかたちになっています。前回の会議でも意見を出したのですが、タクシー待機場の左前側で上向きに待っていれば、タクシー降車場が何とか見えるが、タクシー乗車場が見えない。また、先ほど出入口のラップの広さについても指摘があったので、バスターミナルの中の車両の導線については、精査していただきたいと思います。</p> <p>資料3ページの施設平面図で、タクシーは左下から入ってきて、時計回りでタクシー待機場に入っていく、上向きに止ります。タクシー待機場から出るときは、同様に時計回りで出ていき、タクシー乗車場に行くように考えています。ご指摘のとおり、舗装の色が合っていない部分もありますので、その点については、精査して進めていきたいと考えています。</p>
委員	<p>資料6ページの鳥観図を見ると、バスの乗車場で縁石と柵との距離が近いと感じます。というのは、バスがロータリーに入ったときによく起こることで、オーバーハングというのがあり、バスが乗車場から右に出るときにバスの後方部分が柵に当たって事故が起こることが結構あります。明石駅前の再開発のときにも、柵を内側にずらしてもらったこともあります。事故が起こると、お客様にも迷惑をかけてしまいます。資料6ページの鳥観図を見るとスペースに余裕があるので、このバスターミナルでも、柵を内側にずらしていただきたいです。</p>
事務局	<p>オーバーハングに関しても、バスターミナル整備推進会議で神姫バスからバス車両の留意点として指摘をいただいていますので、その点についても考慮しながら設計をやっていきます。資料6ページの絵は、分かりやすくするため単純にしている面もあるので、実際に整備するときは、柵がバスに当たらないよう設計します。</p>
委員	<p>これから関係機関との協議の中でいろいろと議論もあると思いますが、このバスターミナルまでのアクセスについて、国道175号から加東警察署前の交差点に入り、直角に曲がるカーブがある。ほかにも、東側にも県道の松尾の交差点がある。大型のバスがこれまでここに入って行ったことがあるかどうかは把握してないのですが、新たに大型のバスが入って行くということになると、その点についても検討が必要になってくると思います。</p>
議長	<p>ほかにご意見、ご質問はございませんか。</p> <p>ないようですので、バスターミナル整備事業の進捗状況については、以上とさせていただきます。</p> <p><b>4 その他</b> なし</p> <p><b>5 閉会</b></p>