

## 会議録

会議の名称	第6回加東市地域公共交通活性化協議会
開催日時	平成28年8月8日（月）午後1時30分～午後3時40分
開催場所	加東市役所 2階 201会議室
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＞	
・谷舗 尚彦	・小谷 陽亮
・若林 隆司（代理）	・中戸 大介
・竹内 敏郎	・岸本 吉晴
・芹生 昇	・藤原 聖
・芹生 修一	・中村 隆文
・橋本 匡史	・吉村 進吾
	・水田 節男（代理）
	・岸部 憲二
	・石井 正敏
	・高瀬 菜美
	・吉本 剛典
	・小林 吉人
	・細見 浩司
	・山本 弘
	・友藤 富士子
	・竹内 圭一
	・兒山 真也
	・田中 和美
＜欠席委員＞	
・岩崎 隆利	
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	
・協議事項	
加東市の地域公共交通網について	
計画の目標を達成するために行う施策・事業主体について	
2 会議資料	
・加東市の地域公共交通網について（案）	
・計画の目標を達成するために行う施策・事業主体	
・神姫バス株式会社説明資料	
3 会議の経過	
⇒別紙「第6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	土井 勉
副会長	石井 正敏

発言者	会議の経過 / 発言内容
委員	<p>1 開会 事務局 2 協議事項 1) 加東市の地域公共交通網について 事務局、神姫バス、播州交通から説明</p> <p>【質疑応答等】 デマンド型バスは、交通弱者を守るのが大きな目的である。国土交通省も同様に言っている。</p> <p>東京都の山奥にある檜原村では、既存路線の取り合いは一切せず、バス会社はバス会社、タクシー会社はタクシー会社という形態で、分別して運行されている。今回、天神電鉄小野駅線について、収益を含めて考え、デマンド型タクシー等に移行する提案を受け入れられた点は、たいへん良いと思っている。</p> <p>Bioを起点として、三ノ宮線を出す提案はたいへん良い。パーク&amp;ライドを三田駅で実施しており、そのことによってお客さまが大幅に増えている。ただ、三田とBioとの違いは、三田は、路線の途中でパーク&amp;ライドをするが、Bioは、先ほどの航空写真のように、一旦、路線からはみ出すことになるため、利用者にとって大きな時間的負担になる。</p> <p>しかし、パーク&amp;ライドなので、Bioと繋がれば、お客さまが増える可能性は、十分に考えられる。ただ、西脇市から来るお客さまは、ここに入るため、4～5分のロスになるため、そちらからのお客さまが減る可能性もある。もちろん、西脇市に対しても、Bioへの乗り入れについては、説明していただいたほうがいい。</p> <p>既存路線の統合も1案としてはいいと思うが、今まで利用されてきた方々に、どのように説明をするかという問題がある。有償運送についても、事業を分担するのは仕方ないが、先ほどタクシー会社からも出たように、安全第一を考えなければならない。しかし、交通空白地にしてしまうと、交通弱者が身動きの取れない状況になるので、その点も重々協議をしながら進めていくべきである。</p>
会長	<p>今、委員が言われたように、何のためにやっている施策なのかというのは、とても大事な話である。専門的には、「モビリティの確保」と言うが、高齢者・障害者だけが交通弱者ではなく、誰でも交通弱者になり得る。ある程度年齢を重ね、免許を返納された方も、また、小さなお子さんがいるため、車が使えない方も交通弱者になる。そういう方々も含めて、動きやすい社会をつくっていくのが目標になる。</p> <p>もう1つ、赤字なので、現状が厳しいのはよくわかっているが、サービスをどう向上させていくかという議論がないと、利用したいと考えている人を取り込むことができない。サービス向上が利用者増に繋がることは、いろいろな活動をしていて実感しており、どのサービスをどのように向上させていくかを議論する必要がある。</p> <p>それから、既存路線の再編に、市町村運営有償運送とデマンド型タクシーが挙がっているが、その前に、いろいろと考えた上で、各地域には、どんな移動手段が適しているかという案が欲しい。いきなり、事務局から、デマンド型を導入するから、そのためには、何をしなければならないという話では、今までせっかくアンケート等をされているのに、地域の方々の大切な現状を見過ごす可能性がある。</p> <p>事務局に、3つ質問する。まず、天神松沢間等、デマンド型の話が出てきているが、10人ほどしか乗らないのなら、買い物・病院等、行き先限定のタクシーチケットを渡すほうが、費用面から考えると、安いかもしれない。</p>

	<p>こういう検討も含め、デマンド型がいいかどうかという流れで、検討しているのか。</p> <p>2つ目、市町村運営有償運送とデマンド型について、わかっている方より、わからない方のほうが多いと思うので、もう少し説明をしてほしい。</p> <p>3つ目、当日配布資料と神姫バスの説明で、収支が全路線ともマイナスで、運賃収入だけでは賄えておらず、補助金を入れても厳しい状況である。表を見ると、赤字額が1億7,000万円ほど、補助金込みでも9,700万円ほどなので、補助金は7,300万円ほどと結構な金額になる気がする。市から補助がどのように出されているのか教えてほしい。</p>
事務局	<p>まず、地域の現状等について、東条地域で循環バスを導入したのは、南山地区のように新しく家が建っている地域に公共交通が通っていない状況があったためである。そこで、地域の方のニーズを把握するためにアンケート等を取り、天神松沢線を導入した。</p> <p>当時、利用したいと多くの方が思っておられたが、実際には、利用される方が少なく、利便性向上や社方面への直行便設置等の意見があったので、内容面・サービス面の向上を図る必要性が出てきた。</p> <p>一方、タクシーの件は、福祉部の福祉タクシー券助成事業があるが、市内の対象者一律に券をお配りするのでは、費用を賄っていけないので、路線バスの乗継か、デマンド型か、どちらがいいのか検討している。</p> <p>それから、デマンド型タクシーは、これまで導入していないものだが、播州交通様から説明があったように、デマンド型にこだわるわけではなく、定時・定路線の形態もある。東条地域は、広い地域でなおかつ細い道も入り組んでいるため、大きなバスが入れない地域もあるので、市民の方にとって利便性が高ければ、現在の路線バスから定時・定路線型乗合タクシー等への転換も検討している。</p> <p>次に、市町村運営有償運送とデマンド型タクシーについて、市町村運営有償運送は、米田地区と鴨川地区で導入している。市が運営主体で、白ナンバーの自家用有償運送を市の公用車を使って、地区の方が運転手として運行している。他市では、地区の方に委託して運行しているケースと交通事業者に運行委託をしているケースもある。加東市では、地域の方と一緒に歩いていく方針で、現在、2路線を運営しているため、住民の方のマイバス意識が非常に高まり、利用者が伸びている状況にあるため、継続して進めている。</p> <p>デマンド型は、予約制で、前日あるいは当日に予約するシステムで、予約のある場合だけ運行する。路線バスでは利用者が少ない時間帯が見受けられるので、定時・定路線で走っている路線バスからデマンド型に転換するための判断材料になる。</p> <p>最後に、補助金については、神姫バスの場合、広域路線がほとんどなので、加東市からの補助金と、国からの直接交付金を合わせて記載されている。平成27年度、加東市からバス事業者に補助している金額は、すべての路線を合わせて、1,390万8,000円である。国・県から、加東市も補助金を受けており、それを差し引いたものが市の単独負担になる。</p> <p>それ以外で他市とまたがっている路線については、他市の補助金もあるが、社明石線、西脇三ノ宮線等は、収支率が高い路線なので、補助金は発生していない。</p>
委員	<p>通学について質問する。私が学生の頃、高校へ進学するのは、小野・社・吉川の3地域で、ほとんどの生徒がバスか自転車通学であった。今の高校生は多様化していて、この3地域に加え、西脇・三木方面に行かれる方が非常に増えているが、そちらへ向かうバス路線が今のところまったく無い状態なので、難しいとは思いますが何かしらの手段を考えてほしい。</p> <p>もう1つ、資料1の2ページ、方向性「2. 既存路線の再編」の「小野市</p>

事務局	<p>への利用者については、社営業所経由での利用をお願いする」と書かれている。今、便数が減っているようで、特に小野高校に通学される方はこの便を利用するが、社営業所経由になると、運賃・移動時間等が変わってくると思う。どれくらい変わるのか、また、適用される時期も、今、わかるようなら、教えてほしい。</p> <p>西脇方面への通学手段として、現在、東条地域から直通的な路線は出ていない状況である。高速バスか、あるいは、路線バスなら、天神から社営業所で乗り継ぐ方法が考えられるが、通学に合わせた時間帯の本数が十分ではないのが実情である。三木方面についても、直接の路線がなく、吉川で乗り換える方法があるが、乗継時間がスムーズではない。通学手段の確保に対する要望は聞いており、高校生も車を所有していないことから、交通弱者に含めて考えられ、交通網形成計画の段階で広域的な幹線も視野に入れながら計画を立てていくため、今後の課題として検討していきたい。</p> <p>もう1つ、天神電鉄小野駅線は、現在、天神から電鉄小野駅までの料金は730円で、天神から出ている天神電鉄小野駅線は、朝夕に運行していて、昼間の便がない。その区間については、神姫バスと協議をした結果、天神電鉄小野駅線の乗車券・定期券をお持ちの方は、社営業所経由でも追加料金なしで、昼間も利用できるよう、対応していただいている。</p> <p>今後、社営業所経由での乗継については、神姫バスと協議をしていき、ほかの路線再編については、新たな手段等への代替も含めて、乗継料金等の検討をしていかなければならないと思っている。</p> <p>実施時期については、まだ明言できないが、東条地域内を循環する路線バスについては、利用者が少ない状況で、国の補助金を投入して運行しているため、見直しをした上で、別の手段のほうが効率的であれば、なるべく早い段階で、転換も視野に検討していかなければならないと思っている。</p>
委員	<p>中身については、いつ実施するのかという話が出たが、方向性として、何に向かって議論をしているのか、よくわからないので教えてほしい。</p> <p>当協議会は、地域公共交通に関する、大きな方向性としての共通認識を持つための場なのか、地域公共交通網形成計画の骨格になるようなものを理解するために、見取り図のような「将来市内交通網」を具体化した上で、社会実験的なものも含め議論しているのかどちらなのか。</p> <p>もっと率直に言うと、2ページの「将来の加東市地域公共交通の方向性」が協議会の結論として一旦、中間報告としてまとめられ、市長に提案して、平成29年度の市の予算編成に何らかの影響をもたらそうとして議論しているのか、その辺がよくわからない。方向性がまとめられて、日の目を見ていくのであれば、気になるところがある。</p>
会長	<p>会長に質問します。今日、提出された資料によって、何を議論しようとしているのか、将来的な方向性というのであればわかるが、もっと目の前にある目的を見据えて、議論を深めようとしているのか教えてほしい。</p>
事務局	<p>何を目的に議論をしているのかについては、繰り返し確認しておかなければならないと考えている。</p> <p>今回、冒頭に図も示しながら全体像をご説明したのは、交通網形成計画をつくっていく上で、まず、ネットワークを築き、どの区域にどんな交通手段を入れていくのか、費用をどこから捻出していくのかという方向性を当協議会で議論していただくためである。</p> <p>前回ご提示して、今回も資料2で4つの方針の下、16の施策を並べているが、来年度から、どこに最も力を入れて重点的に取り組んでいくのか、あるいは今年度中に計画を策定し、すぐに取りかかっていくのか、明確化していかなければならないと前回もご意見があった。</p>

	<p>そこで、資料1で重要性の高い方向性を4つにまとめ、既存路線をどう維持していくのか、路線を再編するとしたら、どういったものになるのか、代替手段を導入するのであれば、何が必要になるのか、始めるとしたらどの地域から実施するのか、まずは議論していくということである。</p> <p>その方向性を実現するためには、どんな施策・事業が必要なのか、その個別の事業に対して、どういうスケジュールを定めていくのかという流れで、最終的な計画にしていく。まずは、何が必要なのか、どこから始めていくのかについて、皆さまと議論していかないと、個別の施策まで入っていけない。そのため、資料1で全体的な方向性を示して、それに対して、ご意見を頂きたいという意味である。</p>
委員	<p>先ほど、議論の方向性として、3つ出したつもりだが、協議会としては方向性を共通理解していく場に近いということか。資料は、この場で議論して、急ぐ施策は急ぎ、重点を置いて個別に実施する施策は、じっくりと進め、次のステップに移すための共通認識をするためのものという理解でよいか。</p>
事務局	<p>はい。先ほど、予算の話も出たように、すぐに導入すべき施策、重点的な施策については、具体化していくために予算的な話も議論して、実証運行していく場合には議論する必要も出てくる。どの地域に入れるかという話になれば、どういうものが必要かという具体的な話にもなってくる。</p>
会長	<p>ある程度方向性を定めることで、どれを重点的に進めていくか、認識を共有化するために、資料1でお示した。</p> <p>資料をたたき台にして、皆さまのご意見を頂戴して、関心の高い施策は何かを見極めるということで、実はそれによって地域公共交通網形成計画に繋がっていく。</p>
	<p>福祉部の事業として、タクシー券を交付しているという話だったが、本当にそれでいいのかという気持ちが強い。地域の利用者の方から見ると、福祉部のタクシー券でも、市町村運営有償運送でも、デマンド型でも、何ら変わらないので、全部利用者の実態をきちんと把握した上でないと、当協議会の場で導入するかどうか議論ができなくなる。</p> <p>タクシーチケット以外にも、市で無償運行をサポートされている例などがあれば、当協議会で議論をしておかないと地域公共交通網形成計画の話に繋がらなくなってしまう。行政の縦割り組織では直接話ができない分野かもしれないが、少なくとも全体像を見渡した上で、適正な計画をつくっていく必要があると思う。</p>
委員	<p>公共交通協議会には最初から出ているが、当時から比べるとだいぶ前進はしているものの、細分化した各論はあまり前進していない。今、委員の方がいろいろな意見を述べられているが、何年も前から出ていた意見が多い。</p> <p>細かい点に入るが、先ほど言われた、天神松沢線から小野へ行く路線について、誰が困っているかと言うと高校生である。高校生が天神まで行って、社経由で小野まで行くというのはどうかと思う。私だったら、松沢から自転車で小野方面まで行く。</p> <p>経費がかかるから再編して、その結果、不便になるのは論外であり、どうしたら高校生たちを助けられるか考えるべきである。小野市のらんらんバスと、なぜ加東市は手を組まないのか。今は、市域のエゴにこだわっている時代ではないはずで、小野市長と話し合いをせよと言いたい。</p> <p>話し合いをすれば解決することで、神姫バスも、らんらんバスも関係ない。隣のまちと結ぶ国道・県道なので、誰が通っても良い道なのに、隣の市は関係ないというのではなく、双方で話し合って、考えてもらいたいと思う。それでこそ、公共交通と呼べるのではないか。デマンド型や福祉タクシーでも同じである。</p>

	<p>それから、もう1点、資料2の1ページ、「パーク&amp;バスライドやサイクル&amp;バスライドの推進」と書いてあるが、その違いがわからない。</p> <p>また、Bioの南側の駐車場にバスターミナルを設置するのは、何のためか。西へ行くと、姫路・社町駅、東へ行くと、西脇・明石・三ノ宮等から、Bioに人を呼びこむのは、何のためか。「まちの賑わいに寄与する」「中心市街地の活性化」と書かれているが、まちの賑わいと言うなら、社には活性化が必要な所が別にもっとある。</p> <p>公共交通として、加東市内を循環するルートの中継点として、Bioにターミナルができるというのなら、まだわかる。ただ、西脇や神戸から帰る途中、Bioにちょっと寄って帰宅するのでは、何のためなのかかわからない。Bioはそんなことをしなくても、それなりに人が来ているのではないか。</p> <p>加東市の賑わいを考えるなら、Bioの南側の土地、それから、北側の不用な土地を市街化区域にし、道路整備もして、その後で交通網を考えるのが筋で、後先が逆である。ずっと前から議論しているが、前に進んでいない。パーク&amp;バスライド、サイクル&amp;バスライド、ショッピングパークのバスターミナル化は、何のためにすることになったのか事実を教えてください。</p> <p>今、委員から出た天神電鉄小野駅線については、私も力を入れて路線バスを守った側の人間である。委員も承知のように、平成23年12月27日に、小野市から加東市に対して天神電鉄小野駅線への補助を廃止すると通告があった。それまでは国・県・小野市・加東市もこの路線については、沿線地域の発展には欠かせない広域の幹線路線であるため、それぞれが補助金を負担して運行してきた。</p> <p>ところが、小野市の公共交通計画の中で、当時、北播磨総合医療センターはなかったものの、イオンや小野方面へ市民を集中的に移動させるため、路線バスを廃止して、市内全域をコミュニティバス化すると打ち出した。小野市の公共交通は、加東市のように広域の幹線道路がなく、市域内で完結する路線が多いため、比較的コミュニティバス化しやすく6～7台の車両で運行されている。</p> <p>らんらんバスを運行することによって、一時的に加東市民が100円又は無料で小野方面に行けるが、最終的に小野市から、加東市民が小野市の病院やイオンに来てもらうのが目的だと言われた。小野市が準備しているバスは、加東市の高校生を運べる定員サイズではないため、さらに、加東市の高校生が乗るのであれば、加東市がそのサイズのバスを買ってほしいとまで言われた。</p> <p>そういう点も踏まえると、一定の地域だけにコミバスを走らせるのは、いかがなものかというのが当時の議論であった。加東市は、単独でも路線バスを守っていく決定を下したが、朝夕しか、高校生は利用しないわけなので、6年くらいは運行するものの、それ以降、どのような方法で小野方面に送っていくかについては、市民説明会・市議会で説明させていただいた。</p> <p>したがって、一方的にコミバスと組みなさいとか、小野市長と話し合いをせよというものではないと個人的には理解している。</p>
委員	<p>いろいろと経緯はあるという話でした。いろいろな結果の下、現状があるわけですが、今後のことを考えたら、何がいいのか、再度、考え直したほうが良いような気がする。</p> <p>もちろん、今の話は、市の境界を越えていく話なので、加東市と小野市とで話し合いをされるのは大事である。しかし、それだけではなく、県・運輸局の役割も、当然、必要になってくるため、県・小野市と、現状・将来の話も含めて、天神電鉄小野線の運営が苦しいのであれば、相互に紳士的な話し合いをしてはどうかという問題提起と受け取っていただきたい。</p>
会長	<p>この件について、当時の担当者は代わられているが、国・県、神姫バスに</p>

会長	<p>も何度か相談に行き、結果的には、加東市と小野市の問題なので、具体的なアドバイス・指導はされなかったのが実態である。今後の方針についても、その時点で協議が終わっており、現実問題として、天神電鉄小野駅線で小野市内を走っている区域間について、小野市民も乗ってはいるようである。</p> <p>1日に10人程度しか乗っていないで、ほとんどが高校生です。仮に、高校生が遠回りすることになると、今後、学区選択制の問題に関わってくることになるので、できるだけ保障してあげたほうがいいのでは。</p>
委員	<p>ただ、その保障の仕方として、できるだけ使いやすくとすると、市境を越える話がどこかで出てくると思う。今、言われたようなことも踏まえた上で、答えを見いだせるように進めていくしかない。せっかく協議会の場があるわけなので、皆さまの目で確認することも含めて、議論していただければと思う。</p>
委員	<p>2点目、Bioへのバスターミナル乗り入れの件については、市としては、Bioという特定の商業施設ではなく、それを中心とした、県民局等が集積している周辺一帯の活性化をするのが目的で、当然、近くには商店街もあるため、将来的には一体化して繋げていきたいと思っている。</p> <p>加東市の核となる地域をつくるという方針が、平成27年の年明けに示されている。その地域を活性化するための手立てとして、こういった位置づけ・仕掛けが必要かということで、大都市部であれば、当然、駅前の商業施設を公共交通と結びつけて活性化するのが、1つの手法なので、それを参考にバスターミナルの設置という発想が出てきている。</p> <p>3点目、バスターミナルは、何のために行うのかという質問について、資料1の2ページ、方向性「2. 既存路線の再編」の中で、バスターミナルの役割として、Bioの南側にある駐車場の利活用があまり進んでいないので、空き駐車場を使ったパーク&amp;ライドが1つの仕掛けになっている。</p> <p>資料に挙げていないが、バスターミナルから高速バスを発着させ、直接、大阪等に行くという発想も出ているので、バスターミナルが提案されている。ただ、バスターミナルの位置づけは、今申し上げた既存路線の再編によって変わってくると思う。その見極めをして、皆さまのご意見も頂戴しながら進めていく。</p> <p>委員個人としても、既存路線の再編の時期がいつ頃になるのか、バスターミナルの位置づけがどんなものになるか、はっきりしていないと感じている。公共事業として、Bio周辺の活性化を方針として打ち出した以上、あまり時間もかけていられない事情もあるため、事業者とも調整を進めていく。スケジュール的には、どうなるのか等、まだ検討中で申し訳ないが、その点ご配慮の上、議論を進めていただければと思う。</p>
委員	<p>Bioの南側、また、旧372号線沿いの神姫バス社営業所とバスターミナルの土地利活用も含め、まち全体を支えるバスターミナル化を進めるのであれば、大賛成なので期待している。</p> <p>神姫バスの営業所をBio側に移転するわけではないでしょうが、社営業所の土地は、昭和35年頃、大切な鎮守の森を潰して、営業所とバスターミナルが導入されたという事情は、頭の片隅に入れておいてほしい。</p>
委員	<p>ショッピングセンターにバスターミナルを設置するのは、大事な政策の1つである。バスは、買い物・病院に行くときに、車を運転できない人をサポートするのに欠かせない手段なので、せっかく活用できる土地があるなら、バスターミナル化していくのは利用者にとって非常にありがたい。</p> <p>ただ、時間がかかる施策で、お店の前にターミナルがないとバスで買い物に来る人にとっては、便利とは言えないかもしれない。この点も踏まえて、できるだけ早急にスケジュール観をきちんと出していくことが必要になってくる。事務局はいろいろと仕事が増えて申し訳ないが、検討していただきました</p>

	<p>い。</p> <p>進め方として、資料1には、将来の地域公共交通の方向性が4つ挙がっているため、本日はこれを議論するものと思っている。</p> <p>方向性「1. 既存の路線維持確保」から順番に進めていけば、いろいろな議論なり、要望なりが、たくさん出てくるのではないかと。出てきたものをまとめていって、まとまらなければ、次回に持ち越せばいい。</p> <p>方向性「2. 既存路線の再編」は、方向性「4. Bioバスターミナルの設置」に関連して、話が出ている。そして、方向性「3. 市町村運営有償運送及びデマンド型タクシー等の導入」については、前回の協議会で原案どおり進めていくと決まったのではないかと思う。交通空白地に住んでおられる方が多いので、どんな形態であれ前に進めていき、もし問題があれば出していき、有償運送やデマンド型を導入するとどんな弊害があるのか、それを解決するにはどうしたらいいのかを考えていきながら、進めていけばいいのではないかと。</p> <p>バスターミナルについては、今日もご意見が多く出ていた。175号線と372号線の交差点にある「道の駅」まで高速バスを延伸する話も、今の議論に関連させていけるはずですが、どこに消えてしまったのか。現状、道の駅までの延伸は無理なので、Bioに引くと聞いていたが、その話もどこかへ消えてしまった。</p> <p>もう少し話を整理して進めていただきたい。</p>
会長	協議会の場合は、資料の施策が盛り込まれる経緯を説明する場ではないということですね。
委員	資料に基づいて議論してもらいたいと思う。施策ごとに、問題があれば出していき、どうしたらいいかを考えたほうがよくわかるのではないかと。
会長	前回と今回の資料を併せて考えていくとよくわかるのだが、今回の資料だけではわかりにくく、これからの資料作成の宿題というご意見である。
委員	前回、前向きに検討すると決まったはずなのに、今回、原案として出てきたものについて、話を元に戻すような発言が出てきている。
委員	加東市の公共交通の話をしているのに、通学の話をしていたら、校区を広げて、今度は明石まで直通バスを出してほしいと言われかねない。そんな話にならないためにも、目的を絞って議論してほしい。
会長	当協議会はいろいろな課題を複合的に持っている場で、最終的には、物事を決めていく時期はあるが、もう少し先の話である。事務局案が出ているが委員の皆さまの気持ちに合っているかと言うと、疑問に思われる点はいくつかある。それを事業者・関係者の方々に聞いていただくことで、次のステップに進めると考えている。
	面倒に感じられるかもしれないが、遠回りする時間を取ることで、いい計画ができていくのではないかと。
	2) 計画の目標を達成するために行う施策・事業主体について 事務局から説明
会長	<p>【質疑応答等】</p> <p>基本方針に基づく16施策が挙げてあり、「事業エリア」と「実施主体」の内容が妥当かどうか、ご意見を賜りたい。</p> <p>もう1つ、各施策のタイトル右に、赤字で「重点施策」と書かれた4施策については、より重要なもので、優先的に進めるものになる。重点施策が4つでいいのか、もっと増やすあるいはもっと絞り込むのかご意見等を賜りたい。</p>
事務局	<p>では、事務局から、4施策を重点施策に選んだ理由を説明してほしい。</p> <p>重点施策に選んだ理由については、施策「1. 中心市街地の活性化の核と</p>



事務局	<p>域だけで完結するわけではなく、高校生の通学、病院への通院等、市域を越える交通行動が多くある。4つの方針・16施策では、市域を越える交通行動をどのように捉えているのか回答をお願いする。</p> <p>委員が言われたように、4つの基本方針は、すべてが独立しているものではなく、当然、関連性はある。</p> <p>資料1の2ページで、方向性「1. 既存路線の維持確保」と関連するものとしては、赤字で書かれた、施策1・4・5が考えられる。施策1は、基本方針①に、施策4・5は、基本方針②に対応しているように、当然、混ざっていることもある。既存路線を維持していこうとすれば、現状より利便性を高くして、利用促進を図っていくことになるため、ほかの基本方針にある施策にも関連してくることになる。</p> <p>市としては、どのような交通体系、どのような方向性を目指していくのかを定めた4つの基本方針に従って、具体的な施策としてどのような事業を行っていかばいいかを考えて分類している。1つの基本方針で完結するわけではなく、ほかとも関連する部分が出てくるということである。</p> <p>例えば、方向性「1. 既存路線の維持確保」と関連するものとして、「基本方針①：まちづくり」であれば、施策「1. 中心市街地の活性化の核となる新たな交流拠点の創出に向けた再整備」、「基本方針②：定住化の促進」であれば、施策「4. 広域交通（鉄道・高速バス）の利便性の高さ」と「鉄道駅・高速バス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」、施策「5. さらに定住化・交流の促進を目指した高速バスの利便性向上」を挙げている。</p>
会長	<p>これまでの議論の過程で、いくつかの問題点が出てきて、それに対して、方針が出てきている。基本方針の下、各施策が原案として出てきた経緯が、事務局から説明が少し不足しているようなので、再度、説明を受けていただけたら、おわかりいただけると思う。</p>
委員	<p>もちろん、広域交通も大事だが、今回の協議会は、基本的に市内交通を中心に、それから、市内から市外へと考える枠組みになっている。</p> <p>神姫バスへのお願いと、それから、高速バスと路線バスとの連携が可能かどうかの質問である。ハイウェイバスの始発便と最終便の増便について要望しているが、事務局が先週、大阪のJR西日本に行って、同様の説明をしたところ、JR側から、神姫バスとしっかりと協議していくという話を聞いている。今日の議論を受けて、JR側としっかりと話し合っていくということなので、ぜひ、基本方針の下、各施策のとおり協力して、何とか頑張りたいというのをお願いになる。</p> <p>もう1つ、資料2の5ページ、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・交流によるまちづくり」の中に、「滝野産業展示館と道の駅とうじょうを結ぶネットワークの形成」とあるが、具体的には、周辺の播磨中央公園・工業団地・南山等も含めて考えていくのかどうかという思いもある。中国自動車道の東条ICと滝野社ICの間は、ハイウェイバスを利用して、そこから各拠点と繋ぐことは、地域公共交通の考え方としてあり得るのかどうか聞きたい。</p>
委員	<p>後の質問については、東条ICと滝野社ICの間をハイウェイバスで繋ぐことは、路線バスとの兼ね合いもありますが、調整すれば可能かと思う。</p> <p>先のお願いについては、注力するが、現実的にはかなり厳しいと思っている。</p>
会長	<p>前者も後者も、どちらにせよ費用が発生するわけで、費用がかからず実施できるのならいいのだが。</p>
委員 会長	<p>費用無しでは無理である。</p> <p>仮に費用が発生するとしたら、便益を受ける人たちで、どのように工面し</p>

委員	<p>て実施していくかという問題になってくるので、そこまで含めた話し合いをしていただけるとありがたい。</p> <p>道の駅とうじょうと滝野産業展示館の連携について、道の駅とうじょうは、野菜等の地域農産物の販売、ゴルフ・遊園地・清水寺等の観光拠点に行かれた方へ、観光物産のお土産の販売等を目的にしている。滝野産業展示館のにぎわいプラザにおいても、今後、観光物産の販売も含め考えている。</p> <p>6ページの表中の「周辺の観光資源」にあるような観光地から、最終的に各拠点に訪れるようになるメリットは確かにある。ただこの2つの拠点を結ぶメリットは比較的少ないのではないかと。</p> <p>利用者側がこの2拠点を結ぶことを望んでいるのかどうか、正直に言うと少しギャップを感じている。</p> <p>ただ、加東市内とおもちゃ王国を結ぶ公共交通は一切ないため、加東市内の子どもたちは、上久米朝光寺口から歩くか、自転車で訪れているので、交通の安全性を踏まえると危険性が伴っている状況である。観光拠点同士を結ぶという点はぜひ検討いただきたい。</p> <p>また、加東市には、16のゴルフ場があり、京阪神を含め、訪れる方々のすべてが車というわけではなく、タクシーの利用あるいはゴルフ場からおもちゃ王国の送迎バスに乗せてほしいという要望もあるため、新三田、神戸等、いろいろな公共交通を使った観光施設との連携も検討していただくと観光の活性化には繋がる。</p> <p>3 閉会</p>
----	--