

会議録

会議の名称	第7回加東市地域公共交通活性化協議会
開催日時	平成28年9月29日（木）午後1時30分～午後4時5分
開催場所	加東市役所 3階 301・302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 ・細見 浩司 ・中戸 大介 ・岸部 憲二 ・山本 弘 ・竹内 敏郎 ・岸本 吉晴 ・藤原 聖 ・高瀬 菜美 ・竹内 圭一 ・吉本 剛典 ・兒山 真也 ・芹生 修一 ・中村 隆文 ・小林 吉人 ・田中 和美	
<欠席委員> ・岩崎 隆利 ・中澤 秀明 ・吉本 道明 ・石井 正敏 ・友藤 富士子 ・芹生 昇 ・橋本 匡史 ・吉村 進吾	
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 加東市地域公共交通網形成計画の素案について 2 会議資料 ・加東市地域公共交通網形成計画（素案） 3 会議の経過 ⇒別紙「第7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 <u>土井 勉</u>	

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 加東市地域公共交通網形成計画の素案について 事務局から説明（1～85ページ）</p> <p>【質疑応答等】</p> <p>「現状」の説明では、人口減少に対する危機感が薄いという発言があったため、資料に数字を盛り込むようにしたという話であった。しかし、その発言の趣旨は、公共交通網をつくる等の対策を打つことで多少でも人口減少に歯止めをかけるべく、議論していくためであったかと思う。ただ数字を並べて、指摘するだけで終わるのではなく、それに歯止めをかけるための視点が必要ではないかという趣旨だった。</p> <p>もう1つは最後のほうの説明で、地域公共交通の「問題点・課題」は、問題点を裏返したものが課題であり、つまり同じことを言っているに過ぎない。問題点を挙げたのなら、それに対して、どのようにしていくのかという解決策がその後に書かれるべきではないか。</p> <p>最後にもう1つ、1ページで上位計画を踏まえて地域公共交通網形成計画が存在すると書かれている。上位計画との整合だけではなく、各部門計画の実効性を踏まえて、公共交通を考える視点を持つというのはいかがでしょうか。大きな計画に基づいて、交通を考えるために「マスタープラン」を議論したということであるが、それと同時に、資料内で書かれていたように、アンケート調査をしたり、ヒアリングをしたり、利用者の声を聞きながら、どういう行動をして、どんなことが期待されているのかを視野に入れておくべき。</p> <p>当然、上位計画の大きなマスタープランによって支えるのは、当然のこととして、地域公共交通網形成計画には、市民1人1人の生活を支えるための視点も盛り込まれているという説明をできれば書いたほうがいい。子どもたちの学ぶ場が変わったり、医療の計画にしても中核となる拠点病院が変わったりすることになれば、交通体系も変えなければならないこともある。考え方だけの問題なので、こういう視点も含めて議論したという記述が要るのではないか。3点目は、感想になる。</p>
事務局	<p>1点目、人口減少に対する危機感が薄いので、歯止めをかける視点が必要ではないかというご指摘ですが、今年3月の協議会では、3つの基本方針をお示しした中で、人口ビジョンについて、人口に対する危機感はどうなのかというご意見をいただいた。</p> <p>そこで、6月の協議会で、3つの基本方針に「定住化の促進」を加えて、4つの基本方針にした。加東市も、定住化の促進が重要であると認識しており、3市1町の定住自立圏に取り組んでいる。したがって、人口減少については、定住化の促進を盛り込んだ4つの基本方針に繋がっていると捉えていただければと思う。</p> <p>2点目、問題点・課題をもう少し整理したほうがいいのかというご意見については、委員の言われるとおりなので、その前の現状を受けるかたちで、問題点を消して、「課題」として、最終的には整理をさせていただく。</p> <p>3点目、上位計画からの流れがわかりにくいというご指摘ですが、上位計画とは、「総合計画」を指す。関連する計画として、土地利用については、「都市計画マスタープラン」がある。また、資料で示している「総合戦略」については、短期的な目標として、いろいろな分野の計画として、セクションごとに個別の内容が入っているような状況である。これらとの整合性を保ったものが、直近の計画になる。</p>

	<p>まずは、全分野を網羅している、総合計画を上位計画として、さらに、総合戦略と位置付けているもの、その他の計画を踏まえたものとしていきたいと考えている。ただ、計画の中だけでなく、いろいろな施策、例えば、福祉タクシーであれば福祉関連となるため、福祉サイドとの調整が必要になってくるので、施策の中でも書いている。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいですか。大きく目指すべき方向と各論の記述については、検討されるという説明であった。</p>
<p>委員</p>	<p>私も、十分に理解して話をしてしているわけではないが、目指すべき方向としての大枠の計画についてはよくわかる。ただ、各論的な施策体系についての話、例えば、安心できるような医療計画等を支えるものとしての視点も盛り込んであるほうが、地域公共交通計画として、格好がいいのではないかと思った。当然、個々の施策との関連は出てくると思うので、それはそれで構わない。</p>
<p>会長</p>	<p>今の話は、後半の部分とも関係するため、全体の説明を通して、ご意見があればお願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>2点質問がある。1点目が、13、14ページでの総合計画について、総合計画の目標年次が平成29年度と、来年度に終わることになっている。しかし、この交通網形成計画のほうは、来年度から5年となるので、時期的なズレがあると思う。</p>
<p>会長</p>	<p>総合計画のほうで、新たに検討が進んでいるのであれば、その内容も若干、含めて関係づけをしたほうがいいのではないかと思った。総合計画は、それほど大きな変更はなくて、具体的にどれくらい書き直しが必要なのか、わからないが、最新版に対応できるようにしたほうがいい。</p>
<p>事務局</p>	<p>2点目は、22ページのJR加古川線の利用者数についてだが、当然、いろいろと問題点はあるだろうが、JRの利用者数としては、成果も上がっていると感じた。したがって、この成果をさらに発展させる、あるいは、別の場所に活かすという視点もあったほうがいいのではないかと個人的には思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>総合計画については、今から策定していく段階になっている。まず、交通に関する計画は、加東市にとって初めてなので、この計画が出来上がったら、その内容を反映した上での総合計画になる。総合計画の数字については、上位計画があって、そこから被せていく方法になるが、交通の初めての計画であるので、この計画に基づいて上位計画をつくっていく形になろうかと思う。</p>
<p>会長</p>	<p>2点目、JRの乗客数増の成果を、今後、どう活かすかという点についても、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>この交通活性化協議会において、今までは路線が走っていないという話が多くて、なかなか成果についての視点がなかったため、今のご意見を踏まえて、どこかに盛り込むようにする。</p>
<p>会長</p>	<p>あいにく今日はJR西日本の委員が欠席だが、高校生の利用が増えているのではないか。再度確認をお願いします。</p>
<p>事務局 委員</p>	<p>では、乗客数増の理由も併せて、現状の中に記述していく。</p>
<p>事務局</p>	<p>84ページの問題点2の中に、「福祉タクシー利用券助成事業については、年々利用者・助成額が増えていますが、現在の利用状況からは事業本来の目的に沿った利用とは言い難い現状です」とある。細かいことだが、確かに7月から始めて、6月に非常に増えていることは認める。しかし、福祉タクシー本来の目的から外れているというわけではないと思う。自宅から目的地まで、本当に利用券を頼りにして乗られている方にとっては、この表現は失礼な言い方ではないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>表現の仕方については、少し検討させていただく。ただ、ここで申し上げたかったのは、利用の仕方が本来の目的に合っているかということ。当然、</p>

<p>会長</p>	<p>利用者の方からすれば、利用券を一度に使われる場合も、月々等、定期的に使われる場合も負担する側からすれば同じかと思う。</p> <p>ただ、一部では、利用券が余っていて6月に期限が切れるからという理由で使われる状況もある。当初、福祉タクシーは、1回あたり1枚しか使えない、つまり初乗り料金の部分だけで、月2枚までとして始まった制度である。それでは、利用しにくい、あるいは遠い所に行く場合にもっと使いたいという要望もあったため、段階的に拡充してきた経緯がある。</p> <p>福祉面では、公共交通としてタクシーを利用していただきやすいように変革していったわけだが、結果的に余ったから使うという状況もある。もちろん、利用券を頼りにして、定期的に使われている方もおられるので、そういう方の利用制限をすることにならないように、制度設計の改良を進めていく。定期的に外出されるときに使われる制度であるべきと考えているので、より効果的な制度設計に変えていけるよう、施策の中に反映したいと思っている。</p> <p>全否定みたいな感じで、本来の目的から外れる書き方に見えてしまうので、今、言われたような書き方にしたほうがよい。より効果的な使い方をしていただけるよう、制度設計をするという前向きな表現のほうが、わかりやすいと思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>事務局から説明（86～100ページ）</p>
<p>委員</p>	<p>90ページ、表「関係する主体が担うべき役割」の「企業・団体」「市民地域」それぞれの欄に、「地域公共交通を積極的に利用する」とある。交通事業者も、いろいろな路線の新設等をしてきている。</p> <p>例えば、JRは国鉄の時代から、公共交通を守ろうというスローガンを掲げてきたが、結局、利用増には繋がらない。なぜなら、乗ってほしい、利用してほしいと思っているだけで、利用しやすい状況にしていなかったからである。住民から選ばれる公共交通にしないと利用していただけないのが現実である。</p> <p>交通事業者もずっと利用促進を推進しているが、公共交通が利用しやすい環境を整えることが、公共交通利用促進の基本中の基本である。いくら企業・団体に利用してほしいとお願いをしても、便利でなければ利用はしてくれない。今、福崎町では企業誘致をされているが、バスを走らせていても、ほぼ乗らないような状況である。</p> <p>もう1つ、89ページの下イラストは、ただの例なのか、姫路市にはバス、神戸市にはクルマ、大阪市には電車となっている。しかし、大阪には、基本的に電車では行けないと思う。神戸市には、車だけでなく、バス路線を設けることも、検討課題として不可能ではない。姫路にバスで行く場合、渋滞等の影響で遅れるため、乗客は定時運行を望まれているので、電車を利用して行かれるほうがいいと思う。イラストと現実が違っている。</p> <p>91ページに、「京阪神地域等とのアクセス性が高い加東市において～」以下の文は、このとおりかと思う。以前、当協議会で話を聞いたときに、加東市としては、バスに頼らなくてはならない地域性があると言われたのもそのとおりである。</p> <p>神戸行きも西脇から一般道を通って三ノ宮方面に行っている。高速道路を使っていけばもっと便利になる可能性がある。資料に載っている「パーク&ライド推進作戦」も、三田でもそうだが、Bioをパーク&ライドの拠点として、京阪神方面にJR加古川線や高速バスを使えば確実に乗客が増える。利用者は、「盲腸運転」と「各駅停車のようなバス」を敬遠されるので、京阪神のパーク&ライドも同様に考えないと利用客増は難しいと思う。</p>

事務局	<p>加東市内の移動については、資料の計画どおりの方法で十分かと思う。以上、意見として述べる。</p> <p>1つ目、90ページ、企業・団体に地域公共交通を積極的に利用してもらう点について。通勤利用者がたいへん少ない現状があり、利用者増を図るのが難しいと承知している。</p> <p>これまで、モビリティマネジメントについては、小学生対象にした啓発しかしていない。この後の施策に書いてあるように、地域や企業等に対しても積極的に進めていきたいと考える。さらに、企業に対しては公共交通を利用してもらうのは当然として、施策自体に取り組んだり、連携したり、例えば企業体として、やしろショッピングパークBioの結節点化については協力していただきたい。</p> <p>地域や企業の方が、少しでも通勤等で公共交通に乗ろうと感じていただけるように、モビリティマネジメント等の働きかけを推進していきたいと思っている。非常に難しいとは承知しているが、取組への企業の役割として書かせていただいた。</p>
会長	<p>87～89ページのイラストは、あくまでもイメージ図であるが、誤解されるようであればイラストの描き方を変更する。</p> <p>89ページのイラストには、やはり抵抗がある。少なくともいろいろな選択肢があるように描かないと、計画としての幅が出てこない。入れるのであればタクシーのイラストも入れておいた方がいい。</p> <p>もっと大事な話としては、利用促進によって利用者増を図る話が出ていたが、たいへん難しいと言うだけで終わってはいけない。93ページ、「基本方針3 多様性のある利便性の高い地域公共交通の利用環境の形成」とあるので、利用しやすい環境をつくることで、地域の方の利用促進を図るようにしないと行けない。利用しにくいのに無理やり乗せても、協力的な方は乗ってくださるが、何回も乗ってくれない。</p> <p>目的としては、無理やりではなく、日常的に使いやすい仕組みをどのように作っていくかということ。利便性の高いものを地域の方と一緒に考えながら、利用促進を図ることに繋がるよう、資料の書き方にしろ、意識の持ち方にしろ、大事なことである。きちんと計画に盛り込んでおかないと、2年も経ってしまったら忘れてしまう。</p>
委員	<p>98ページの表「将来公共交通網を構成する具体の路線」について。⑪・⑫「社～三田駅」の路線が「路線はルート変更し、米田ふれあい線を活用し運行を効率化」となっているが、事務局から説明があったように、⑭「兵庫教育大学(嬉野台生涯教育センター)」経由の路線と統一させていただきたいと思っている。市内で完結している、⑬・⑮「社町駅～天神」の路線を、「厚利」経由の路線へのルート変更を考えている。</p> <p>⑪・⑫の路線は、久米地区等の利用が少ないため、⑭の「兵庫教育大学(嬉野台生涯教育センター)」経由で統一を考えている。</p>
会長	<p>100ページの地図を見ると、米田ふれあい線で枝分かれする「上久米大日前」の所から枝分かれしないで、「久米」経由を廃止して、「兵庫教育大」経由に絞るように考えているということか。</p>
委員	<p>⑬・⑮「社町駅～天神」の路線を、「厚利～天神」経由の路線への変更を考えている。</p>
事務局	<p>前に打ち合わせをした段階では、厚利経由と久米経由は走らせない方向で進めていこうと検討される話になっていたと思う。今の限られた原資を使って、バス路線をどう振り分けるかという考え方が、異なっているようだ。</p> <p>事務局としては、住民からの要望と運営側の負担を考え合わせた上で、新規路線と廃止路線の振り分けをしたつもりと理解している。</p>
会長	<p>この件については、委員の方もご意見があるかと思うが、路線の考え方の</p>

委員	<p>違いが初めて出てきたわけなので、事務局と神姫バスの双方で協議をして、最終案に盛り込めるように、整理していただければと思う。</p> <p>資料全体を通して非常に難しい内容で、このままでいいかと問われても、委員の1人として疑問に感じている。93ページの「基本方針3 多様性のある利便性の高い地域公共交通の利用環境の形成」とまで言い切っている。「多様性」とは、選択制があるという意味なので、目標としては、同じ路線で別の交通手段が得られることになる。</p> <p>方針として、「多様で利便性の高い地域公共交通網を整備することで、市民の日常生活を支えるだけでなく、地域の交流やまちのにぎわいの創出にも寄与します」ということは、当然、拠点に行くために、選択制のある交通手段を作るという考えになってしまう。</p> <p>それから、公共交通の利用増を図るためには、移動者そのものの人数を増やす、つまり、今まで外出しなかった人を出られるように、バス路線等を再編すれば、増えることに繋がる。さらに、移動手段を、車から公共交通に切り替えることが、最重要課題になる。</p> <p>94ページ、「数値目標1 地域公共交通への利用転換」の中で、「自家用車だけに頼らないライフスタイルへ転換する必要がある」と述べて、3つの指標を挙げている。施策としては、101ページ以降のモビリティマネジメント等を手掛けることに繋がっていくようだ。</p> <p>特に気になるのは、多様性のある交通手段を準備して、速達性を備えた、車から利用転換を図ると、堂々と言いたい気持ちもわかるが、本当に可能なのか。現実としては、「生活を支える交通を確保する」くらいの表現にしたほうが、当協議会の議論にマッチした目標かと思う。</p> <p>それから、多様であるということは、移動距離を考えた時に、多様なわけで、94ページで言えば、鉄道は遠距離移動を前提にしているので、居住地から駅までの移動手段として、多様性をイメージするのならわかる。</p> <p>話を聞いていて非常に難しく感じるのは、「各論」では納得できても、「総論」では、あれこれと二律背反のことが取り上げられていて、矛盾しているからではないか。多様性、選択制については、わだかまりがあるのだが。</p>
事務局	<p>多様性については、委員がおっしゃるとおり、公共交通を利用されなかった方が、交通手段が多様になれば、利用してもらえろという意味である。例えば、路線バスしか通っていなかった地域に、自家用有償運送等の新たな交通体系が入ったり、また、同じ路線としては、競合ができない制約はあるものの、これまで一般のタクシー利用しかなかった状況から、定時定路線のタクシー導入をしたりする等、施策として挙げている。そうすれば、今までになかった交通手段が出来上がってくることになる。</p> <p>今までは「現況」でお示したような交通モードしかなかった状況の下に、地域ごとに移動手段を入れていくことで多様性を図っている。また、連携についても、先ほどから説明しているように、路線バス沿線にお住まいで、高速バスを利用したり、JRを利用したりする等、乗り継ぎの連携によっても多様性が出てくる。連携が悪いと手段は一様になってしまうので、新しい交通モードを入れていくことで、多様性が生まれるという意味で書いている。</p> <p>ご指摘のように、今まで乗られていない方に利用してもらわないと、利用者増は見込めないのが現実で、すべての施策が交通利用者を増やすことに通じていくと考えている。</p>
会長	<p>私の解釈になるが、多様性とは、バス・タクシー・鉄道等のモードだけではないような気がする。例えば、バス停に標柱が立っているだけのものもあれば、ベンチが置いてあったり、屋根があったり、いろいろな待ち方ができ</p>

	<p>るのも、幅があるため、多様性と呼べると思う。また、地域のニーズも異なっており、地域協力の仕方もいろいろな方法があるという意味で、多様性と受け止めたほうがよく、限定的に規定してしまうと、なかなか利用者増の実現は難しいと思う。</p> <p>では、利便性・サービスとは、一体何かというのが、あまり書かれていないので、整理して盛り込むことによって、車から公共交通に利用転換してもらう道の見やすいようにすべきである。そうしないと、「地域公共交通への利用転換」という目標達成のために、モビリティマネジメントという施策を実施していくが、それだけでは、利用者増の実現は難しく、使いやすいモードを作っていくたり、車の送迎で言えば、運転者が転換するのではなく、送迎されている人が、車からバスに転換してもらったり等が、やはり大事な話かと思う。</p> <p>基本方針から数値目標に繋がるようにして、それから、具体的な路線の話に入っていくと、もう少し理解してもらえないのではないか。</p> <p>例えば、交通手段・サービスの多様性に広がるということも、あるのか。サービスの多様性は、あると思う。</p> <p>それなら、サービスとは何か、利便性とは何かという話が出てくるので、それについては、事務局とも話をしておきたいと思う。</p>
<p>委員長</p>	<p>事務局から説明(101～138ページ)</p>
<p>委員</p>	<p>102ページ、施策14「バリアフリー化の推進」で、「タクシー」の欄に「車イス対応タクシーの導入」とあるが、「実施期間」を見ると、「平成29年度」から実施となっているので、「導入の検討」に変更していただけると、ありがたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>129ページ、施策14「バリアフリー化の推進」の詳細が書かれているが、「取組概要」欄には、「車イス対応タクシー」の記載がない。リンクがされていないだけであれば、記載をお願いしたい。</p> <p>129ページのバリアフリー化に、タクシーの記載がないというご指摘は、そのとおりなので、記載していきたいと思う。ただ、車イス対応タクシーの導入についての「検討」という話は、現状、乗降リフトが付いた車両も導入されているため、その車両を増やすという対応は、難しいということか。</p>
<p>委員 会長 委員 事務局</p>	<p>対応可能だが、一般市民の方が見た場合、平成29年度から導入されるものと誤解を招きかねない。</p> <p>全車両が対応できているように見えるという意味か。</p> <p>ただ、表現の仕方だけの問題である。</p> <p>実際、その辺りは、事業者と調整していく中で、最終的に「5年間」の中で対応するという意味だったが、表現方法を調整したいと思う。「検討」という言葉にすると、「導入する、しない」を決めるような意味になってしまうため、あくまでも5年間の中で実行していく上では、検討ではなく「実施」という表現が相応しいと思っている。</p>
<p>委員長</p>	<p>タクシーについては、通常から、介護タクシーに特化した事業者もあり、現状の車両の中で、乗降だけ可能なものだけでなく、手摺り等、いろいろな方法によるバリアフリーもある。事業者側から提案していただき、盛り込めるものは、載せていきたいと思うのでご協力をお願いする。</p> <p>わかりました。</p> <p>車イスという文言ではなく、「バリアフリー対応タクシーの導入」等、今、言われたように、いろいろな方法があるので、協議していただければと思う。</p>

委員	<p>また、表現の仕方として、101ページの施策4「広域交通の利便性を高めるための地域公共交通網の見直し」の「タクシー」の欄で、「乗合タクシー運行」についても、「運行決定」という理解でよいのか。もし、そうでなければ、文言を検討していただければと思う。</p>
事務局	<p>115ページ、施策7「タクシーの有効活用に向けた取組」で乗合タクシーのことを挙げているため、逆に言うと、施策そのものが検討中という話になってしまう。具体的に、乗合タクシーがどういう形態になるかについては、現在、調整しており、社会実験等を含め、最終的な運行形態についての文言は、検討していくことになる。</p> <p>施策4と施策7は、リンクしているので、施策7のタクシーの有効活用に取り組むことで、施策4の地域公共交通網の連携にも繋がってくるということで、挙げさせていただいた。実際、運行自体が平成29年度からということではなく、全体の施策として挙げている。</p>
委員	<p>それなら、「乗合タクシーの運行」ではなく、「乗合タクシーの検討および運行」等の表現に変更していただければと思う。</p>
会長	<p>表現方法については、相談してほしい。</p>
委員	<p>わかりました。</p>
委員	<p>122ページ、施策10「ICTを活用した利便性向上」で、ICカードの写真がいろいろと載っている。10月1日から「中国ハイウェイ線」でも、交通系ICカードが使用可能になる。ただ、NicoPaカードは使用できないが、それ以外の10枚のカードは使用できる。利便性が向上するので利用いただければと思う。</p>
委員	<p>神姫バスもJR西日本にも絡む話で、私は説明されたように、大阪へは電車では行かず、高速バスを利用して、111ページに載っているように、滝野社ICから新大阪まで行く。西脇発のバス発着場が営業所になっているため、JRと滝野駅の真ん中ほどの上滝野という不便な場所にあるが、滝野駅から出てきた、路線バスの停留所の「Aコープ前」からでは、いけないのか。</p> <p>滝野社ICの近くなら、宇佐美のコインパーキングもあるが、現在の場所では、車も置けず、送迎してもらわないと行けない。あまり交通の便がよくない場所にあると思う。</p>
委員	<p>特に理由はないだろうが、その付近にお住いの方が多いため、そのようなバス停の設定がなされたかと思う。</p>
委員	<p>西脇発の高速バスは、滝野駅周辺には停まらない。下滝野なので、宇佐美駐車場にクルマが止められるので、津山発のバスに乗って行くが、時刻表との関連で、今の場所にされているのか。津山発のバスよりも、西脇発のバスを利用したほうが、大阪に行くには座っていける。ただ、滝野に行こうとすると、クルマを置く場所が限られている。</p>
委員	<p>どこでも、同じような声を聞くことがある。ただ、JRとの共同運行になっているため、JRと協議をしなければならないので、実現できるかどうかは、明言できないが、協議させていただく。</p>
委員	<p>私も5年程度、公共交通に携わって、いろいろな所に視察に行かせてもらった。路線バスも、タクシー事業者もない地域で、今後、どうしていこうかという場合、コミュニティバス・デマンドタクシーを走らせて、億単位の税金をかけて運行しておられる。それなのに、利用者が伸びなくて、悩んでおられる。</p> <p>それに比べれば、加東市は恵まれている。路線バスも、タクシー営業所もあり、地域主体で運行する、市町村運営有償運送もあるので、まさに多様なモードがあると言える。市民1人1人から見て、多様なモードが選択できるのは、タクシーにも、有償運送にも、コミュニティバスにも乗れるだけではなく、会長がいつも言われるように、交通モード同士がともに競い合って、</p>

	<p>もし足りなければ、補完していくという姿勢が、加東市の変革かと思う。</p> <p>前々回の協議会で、事業者の方に意気込みをお聞きしたいとお願いをして、それぞれの立場で連携していくと宣言をしていただいた。しかし、今回、ここまで、まとまってきたが、確かに、文言の書き方等は、当然、調整が必要だが、ほかの事業者の立場になって、自分たちの業界のことも考えていただけていることは、今までなかったことかと思う。</p> <p>加東市の公共交通は、このまま放っておいたら、買い物難民・病院難民等が次第に増えていく。それを防ぐことが、第一の目的であったと思う。各交通事業者の協力の下、ここまで進んできたことは、本当にありがたいことで、交通網形成計画策定に向けて、引き続き、ご協力のほどよろしく願いたい。</p> <p>私も、いろいろな公共交通会議に出させていただいている。先ほど言われたバス停の件について、公共交通活性化協議会というのは、基本的に、時刻表の変更、バス停の位置変更、フリー乗降にしてほしいという要望が出て、この場で決定されれば、動かざるを得ないようになっている。</p> <p>「バス停の位置が、なぜ、現在の場所なのか、理由がわからない」「滝野社ICの近くなら、駐車場もあり、利便性がある」というのであれば、協議会の中で決定をすれば済む話である。ただ、JRとの関係があるため、行政が調整役として入っていただき、協議会の中で決定したからとおっしゃれば、変更できないわけではない。それくらい重い決定機関であると思っている。</p> <p>バス停1つ1つを大事にしないと、車からの利用転換は、なかなか難しいのが実情である。1つ1つの細かいサービスというのは、本当に大事な話で、「なぜ、その場にあるのか、わからない」というご指摘なので、その理由を明確にしてからでないと、利便性の高いのはどちらか、バス停を動かすのかどうかも、安易には回答できないと思う。事務局・交通事業者の双方が持ち帰って、確認して、誰のために、どういうバス停にするのか、改善できるのであれば、改善していただきたいと思う。</p> <p>バス停の話は、以前から聞いていたが、駅舎の問題等もあり、なかなか発言する機会がなかった。滝野社ICからだけの図でしたので、西脇発着のバスを利用したいと考えている地域の者として発言した。</p> <p>小中一貫校の開校に合わせて、スクールバスが運行されるのは、交通網形成計画の期間中かと思う。結構、生活に大きな変化を与えるものになるため、有効活用の中身については、今後、検討されることになるかと思うが、90ページの表「関係する主体が担うべき役割」には、明示されていない。「企業・団体」に入っているという気もするが、「学校」の役割が大きくなる気がするので、記載したほうがいいのかと思う。</p> <p>重要なお指摘をいただき、ありがとうございます。ほかに、ご意見がなければ、以上とさせていただきます。皆さま、いろいろなご意見と活発なご議論を賜り、ありがとうございました。</p>
委員	
会長	
委員	
委員	
会長	
	<p>3 閉会</p>