

第 11 回加東市地域公共交通活性化協議会書面協議結果について

1 協議結果

- (1) 地域内フィーダー系統確保維持計画について
 - ・全会一致で承認されました。
- (2) 自家用有償旅客運送の更新登録及び変更登録について
 - ・全会一致で承認されました。

2 委員の意見及び事務局の回答

- (1) 地域内フィーダー系統確保維持計画について

委員の意見

- ・きめこまかな計画ですが、路線について利用者の利便性を向上させる事で、利用者の増加を目指すという事ですが、各家庭でのマイカーの利用で、むつかしい点がある。

事務局の回答

- ・路線バス等の運行ルートや乗り方などを記載した公共交通ガイドブックを作成し、これを利活用したモビリティ・マネジメントを実施します。この活動により、自家用車中心の生活から公共交通機関を利用する生活に転換するきっかけとしてもらい、路線バスの利用者を少しずつでも増やし、計画の目標達成につなげたいと考えています。

委員の意見

- ・公共交通機関のない地域で、高齢者等の足として大切なものであると思われるので承認する。

事務局の回答

- ・引き続き、公共交通機関のない地域において高齢者等の移動手段を確保できるよう、計画の目標達成に向けて取り組んでいきます。

委員の意見

- ・第 11 回協議会資料 No. 1、2 頁の表（路線ごとの利用者目標と実績）は、「H28 年度の実績が思わしくなかったため、H30 年度は達成できるような低い目標に変えた」ように見えます。目標が達成されない場合、何らかのペナルティ（重いものとしては路線廃止）を課すことが考えられますが、単に目標を下げるというのは甘い対応ではありません。ここに書かれた「目標」とはどのような性格のものでしょうか。
- ・第 10 回協議会資料 No. 3 では 2 頁に「見直し基準」が記載され、3 頁には「目標」が記載されています。したがって両者の性格・役割は異なるものと推察しますが、第 11 回協議会資料には「見直し基準」が見当たりません。これは「見直し基準が消えた」の

か、第10回協議会で承認済みなので特に記載していないのか、いずれでしょうか。

- ・なお第10回の議題を蒸し返すわけに参りませんので感想のみですが、第10回協議会資料No.3の2頁にある今年度の「見直し基準」は、実績にかかわらず「1日当たり運行回数×2」に統一したように見えます。②と④の天神松沢線はいずれもこの数字に対し苦戦が予想され、「見直し基準」をどう適用するか、事後的に重い課題になり得るように思われます。

事務局の回答

- ・「利用者目標」は、達成すべき（目指すべき）基準と考えています。平成30年度の目標は、最近の利用状況から大幅な利用者の増加は見込めないため現状の利用者数の維持を目指すこととし、平成28年度の利用実績等を踏まえたものを設定しました。単に目標を下げるというのは甘い対応だというのはご指摘のとおりですが、より現実的な目標を設定したと考えています。
- ・「見直し基準」は第10回協議会で承認済みなので、第11回協議会の資料には記載しませんでした。第10回協議会で承認された「地域内フィーダー系統確保維持計画」から加筆した部分について改めて承認をいただくため、加筆した部分と直接関係のない説明については省略しています。
- ・ご指摘のとおり平成30年度の「見直し基準」は「1日当たりの運行回数×2人」に統一しています。平成30年度分から国の補助要件が「1日当たりの運行回数×2人」となるため、国の補助が受けられない水準まで利用者数が減少した場合は、その路線を見直すこととしています。

委員の意見

- ・祝日、週末、夏休み等連続休暇時の東条湖及び東条湖おもちゃ王国への公共交通機関が無く地域の子供たちの足が無く不便
- ・平成29年度夏も社営業所バス停から中学生の子供たちから問い合わせ有り、路線、接続先を改善又は追加出来ないか？

事務局の回答

- ・神姫バスの天神松沢線（東地区循環南山経由）と社三田線の運行ルートの変更や東条湖おもちゃ王国が運行する無料送迎バスとの連携について、バス事業者や東条湖おもちゃ王国と協議を行い、東条湖及びその周辺における公共交通機関の確保について検討していきます。

委員の意見

- ・時間帯、路線等を再考してほしい。1日に2～3人しか利用しない路線に「一定数の利用者がいたことから・・・・・・必要な移動手段が確保できた」とは言い難い。三田社線

の赤字路線改善事業とはしないで、電鉄小野駅直行を再度小野市と協議すべき。(胸襟を開け)又、地域(小野)にこだわらず、小田、山国を經由して、B i o、社神姫バス営業所、加東市民病院等を考えて、B i oバスターミナルを計画すれば良い。小野地域通行不可であれば、厚利-社高校-市役所-病院-イオン等々のコースもある。上記の項目を、今後の公共交通の企画に参考にして下さい。

事務局の回答

- ・社三田線の運行ルートの変更、B i o周辺でのバスターミナル整備を含めて、地域や交通事業者と協議を行い、東条地域内や社東条間・小野東条間のバス路線をどのようにしていくか検討していきます。

(2) 自家用有償旅客運送の更新登録及び変更登録について

委員の意見

- ・本件については対面での審議にて合意を得ることが通常であり、今回の書面協議は例外的な措置である。

事務局の回答

- ・今回は、8月7日に開催予定であったが台風により開催を見送ったことと、市町村運営自家用有償旅客運送の登録有効期限である9月末日までに改めて協議会を開催する日の調整がつかなかったことから書面協議としました。ご指摘のとおり、今回の書面協議は例外的なものであり、今後は対面での審議を行うようにします。また、今回の書面協議の結果を次回の協議会で改めて説明いたします。

委員の意見

- ・利用者の状況により、停留所の位置の変更又停留所の増設、又高齢者等の利用者の自宅に近づける事は、利用者の利便を計ってよい事である。
- ・年々利用者が増加しているので継続していただきたい。
- ・利用者数が年々微増ではあるが増加傾向にある。又公共交通が全くない地域である為、更新登録には同意します。

事務局の回答

- ・今後も、米田ふれあい線及びきよみず線の利用状況を把握し、利用者の利便性が向上するよう改善を行い、公共交通機関の空白地において市町村運営自家用有償旅客運送を実施していきます。

委員の意見

- ・米田ふれあい号の新設バス停と隣接バス停間の所要時間が1分以内?となっているが、

無理のないダイヤになっているのか確認いただきたい。

事務局の回答

- ・ 今回の米田ふれあい線のバス停の位置変更と増設に伴い、実際に新しい運行ルートを試走した上で新しいダイヤをつくりましたので、無理のないダイヤとなっています。

委員の意見

- ・ 第11回協議会資料 No. 2、1-2頁によれば、両地区は運行曜日が異なるにもかかわらず、異なる車両（市公用車）を使用しているようですが、なぜでしょうか。一見したところ、1台の車両で可能な運送を2台で行っているように見えます。自家用有償として使用しない曜日に車庫で眠らせているわけではないとは思いますが、使用しない曜日にはどのように活用されているのでしょうか。

事務局の回答

- ・ 米田ふれあい線ときよみず線は運行曜日が異なりますが、異なる車両を使用しています。これは、車両の運転から維持・管理までの運行業務を一括してそれぞれの地区に委託していることと、2つの地区が物理的に離れているため、1台の車両で両地区の自家用有償運送を行おうとすると、地区間を車両移動させる労力が余分に必要となり非効率になるためです。運行日以外の日には、車両をそれぞれの地区にある車庫で管理しています。（活用は行っていません。）