

会 議 録

会 議 の 名 称	第2回宍粟市地域公共交通会議(平成29年度)	
開 催 日 時	平成29年8月30日 午後1時30分～	
開 催 場 所	宍粟市役所 4階 会議室	
委員長・会長 氏名	会長（副市長）中村 司	
委 員 氏 名	(出席者) 別紙のとおり	(欠席者) 別紙のとおり
事 務 局 名	まちづくり推進部 富田部長、樽本次長兼課長 市民協働課 西嶋副課長、小原主査 一宮市民局まちづくり推進課 植田主幹 健康福祉部障害福祉課 平瀬主査	
傍 聴 人 数	0人	
会議の公開・非公開の 区分及び非公開の 理 由	公開	(非公開の理由) —
決 定 事 項	(協議事項) 1. 平成30年度地域内フィーダー系統確保維持計画について ⇒承認	
会 議 経 過	別紙のとおり	
会 議 資 料 等	別紙のとおり	
議 事 録 の 確 認 (記名押印)	(委員長等) 会 長 中 村 司 ㊟	

(会議の経過)

発言者	議題・発言内容
事務局 会長 事務局	1. 開会 2. あいさつ ・国土交通大臣表彰受賞のお知らせ ・自己紹介
会長	3. 報告 報告事項について事務局説明を。
事務局	(1)路線バスの利用状況について説明
会長	何かご意見等ございますか。
委員	特になし。
事務局	(2)公共交通利用推進員「バス守ろう隊」の活動について説明
会長	何かご意見等ございますか。
委員	特になし。
事務局	(3)循環バスの本格運行について説明
会長	何かご意見等ございますか。
委員	●説明の中で、イオンから路線バスの運行についての要望があったとのことであるが、ほかの地域ではイオンが独自でバスを運行している事例があるので、企業努力として運行できないかなどの検討も必要と考えるがいかがか。
事務局	⇒イオン山崎店は山崎商業開発が施設を管理し、イオンは間借りしている状況であり、運行の要望は山崎商業開発よりありました。資料P6「循環バスの本格運行に向けた考え方について」の「循環バス社会実験運行の目的」中の「イオン」は「山崎商業開発」に資料の訂正をお願いします。
	ご質問いただきました、会社が独自で送迎バスを運行しているケースは実際にあり、有償か無償か、運賃を取るかとらないかということが1点あります。
	運賃を取らないケースとしましては病院などが患者の送迎を企業努力で運行されております。富山県のYKKという会社は、有償運送の許可を得て、従業員と一般の方が混乗して利用されており運賃を取っております。
	循環バスにつきましては、企業に運行を受け持っていただくということが理想的ではありますが、市域で考えると集客状況や路線バスの利用状況を鑑みますとハードルが高いと考えています。
	循環バスにおきましては、企業側の役割と市の役割を決めており、企業には乗り入れのための条件整備をお願いしております。イオンにおきましては、バス停の設置のための駐車帯の整備や溝蓋の消音対策などの対応、医療モールにおきましてもバスの駐車帯の整備といったハード整備はすべて実施していただいております。ご提案いただきました方法なども勉強し、市の現状をみながら進めていきたいと考えております。
事務局	(3)フリー乗降制の概要について説明
ウエスト神姫	フリー乗降制の検討について提案
会長	何かご意見等ございますか。

委員 事務局	<p>●降車時のみフリーとしている理由を教えてください。</p> <p>⇒詳細につきましてはこれから検討をしていきますが、現時点での運行事業者との打ち合わせでは、利用者が乗車する場所が乗務員の判断で危険個所である場合に停車できないことや、帰りは手荷物があることを想定し、降車時のみフリー区間とすることを検討しております。</p>
委員 事務局	<p>●具体的にいつ頃に導入を見込んでいるか。将来的には乗車時も検討されるのか。</p> <p>⇒路線バスの再編から2年目を経過しております。今年の4月にも見直しを実施しており、当初より利用改善につながる見直しは1年ごとに行うこととお知らせしているとおおり、試験的に行うのかどうかは別として来年の4月が一つの区切りになると考えております。これから運行事業者の提案に基づき、地域の皆さんとの意見交換ができればと考えております。しかしながら、公安委員会や道路管理者との協議の中で導入できない可能性もありますので、具体的な場所をお示しできる段階で議論を考えております。</p>
委員 事務局	<p>●フリー降車が導入される際には、利用者や乗務員がフリー降車区間とわかるよう標柱など案内表示をお願いしたい。</p> <p>⇒今回の提案につきましては、運行事業者からの利便性の向上の提案として検討を進めております。事前に乗務員より聞き取りをしていただいております。さらなる安全性に配慮するとも聞いております。</p> <p>現在、山崎西河内線においてもフリー乗降区間があり黄色の看板で区間表示がされております。そういったことも一つの例として考えております。</p>
委員 事務局	<p>●利用状況を見ると、1人／便を切っている利用の少ない路線がたくさんあるが、乗っていないけども交通手段に困っている人がいる地域でもあるので、利用が無いから廃止となると困ってしまう。運行ルートの見直しなど高齢者に配慮した細かな運行ができないものか。</p> <p>また、会議の際にバスに合わせた時間で開催したが評判が良かった。そういった利用促進の取組みにも配慮をお願いしたい。</p> <p>⇒会議の開催時間につきましては極力配慮するよう周知するとともに、公共交通について議論する本会議においても検討します。</p> <p>小型バスに対する北部地域のご意見としましては、運行ルートの延長に関するものが多くありました。再編計画を作成する段階において、定時定路線で運行するには今の路線が精いっぱいと考えております。逆に言うと、今の定時定路線の運行自体がいいのかどうかということになります。再編前は、蔦沢線、土万線、河東線はデマンド方式で、予約があった区間を運行する方式でした。デマンド方式にすればもう少し細かにバス停を設置できる利点があります。再編当初は、予約が煩わしいということで定時定路線方式となりましたが、利便性のためには予約制が良いとなれば、デマンド方式とすることであと少しの路線延長も考えられます。市としましては路線を減らすのではなく持続可能な形で残していきたいと考えており、第1段として来年の4月までにはフリー乗降を導入し検証するなかで、それでも難しい場合は運行の方式を見直す必要があると考えております。現時点では、方向性を明確にお伝えできませんが、維持</p>

	<p>をすることが目的でありますので、それに伴う利用改善は行っていくということでご理解いただきたい。</p>
<p>委員 事務局</p>	<p>●利用目標 1.5 人に向けて地域としても最善の努力をしているところだが、今の利用状況では、やがて廃線ということになるかもしれない。採算が取れないということは致し方ないが、やはり廃線という考え方になるのか。</p> <p>⇒小型バスにつきましては、採算はあっていません。小型路線の 1.5 人という設定につきましては、往復で 3 人は乗ってもらいたいということで目標を設定しております。今後この基準に達していない路線の考え方は、便数や運行時間帯の変更による利用率の検証や、デマンド方式に見直すのかということを探求していきたいと考えております。それでも利用が無い場合は、廃止も検討しなければいけませんが、市としましては、デマンド方式など運行方法の見直しで公共交通を維持していきたいと考えております。来年には公共交通の再編から 3 年を迎えることとなりますので、この考え方につきましては、年末までには皆様にお示しし、お諮りしたいと考えております。</p>
<p>委員 事務局</p>	<p>●生活するのに便利な地域とそうでない地域があるので、地域事情に応じた運行の仕方ができないか。不便なところではバスが無いと買い物や通院もできないので、将来的に運転ができなくなれば、便利なところに移り住むしかない。地域ごとに運行の仕方など違っていいのではないか。</p> <p>⇒今回の再編では基本的には定時定路線で乗継も含めて利便性を向上していくということで実施しております。</p> <p>先ほどの説明のとおりデマンド方式につきましては、路線ごとに、関係する地域の方と話し合い、その地域にはどういう運行がされているのかを協議し、地域の公共交通を確保していきたいと考えております。基本となる市外連絡路線につきましては、定時定路線で運行をしていきます。</p>
<p>会長 事務局 会長 委員</p>	<p>4. 議事</p> <p>(1)平成 30 年度フィーダー系統確保維持計画（案）について、事務局説明を。 平成 30 年度フィーダー系統確保維持計画（案）について、説明何かご意見等ございますか。</p> <p>●平成 30 年度のフィーダー系統の補助路線の対象は、1 便あたり 2 人以上となっており、小型バスの利用状況からは厳しいものがある。しかしながら、コミバスから路線バスへの見直しという取組みは、全国的にも初めてではないかと思う。計画をみさせてもらうとよく頑張っておられることがわかるので、より利用促進を図っていただき目標を達成していただきたい。</p> <p>5. その他</p> <p>「バス旅ひょうご」の取組みについて、社団法人兵庫県バス協会より説明</p> <p>6. 閉会</p>