

平成 27 年度 第 2 回播磨町地域公共交通会議 議事概要

日 時	平成 27 年 8 月 6 日 (木) 14 : 00~16 : 00
場 所	播磨町役場 3 階 BC 会議室
出席者	<p>【地域公共交通会議委員】</p> <p>清水 俊博 (国土交通省 神戸運輸管理部 兵庫陸運部 首席運輸企画専門官)</p> <p>木本 和彦 (兵庫県 東播磨県民局 加古川土木事務所 所長補佐企画調整担当)</p> <p>細川 重敏 (加古川警察署 交通第一課 課長)</p> <p>北川 博巳 (兵庫県立福祉のまちづくり研究所 研究課主任研究員兼課長)</p> <p>水田 節男 (代理 公益社団法人 兵庫県バス協会 総務部長)</p> <p>中野 悠文 (神姫バス株式会社 加古川営業所 副所長)</p> <p>團野 利男 (神姫バス労働組合 執行委員)</p> <p>工藤 司郎 (一般社団法人 兵庫県タクシー協会東播支部 副支部長)</p> <p>大辻 國夫 (住民代表)</p> <p>森田 孝 (住民代表)</p> <p>村上 とみ子 (住民代表)</p> <p>福本 大了 (住民代表)</p> <p>大西 裕一 (住民代表)</p> <p>清水 ひろ子 (播磨町長)</p> <p>角田 英明 (播磨町 理事)</p> <p>赤田 清純 (播磨町 土木グループ 統括)</p> <p>西山 陽子 (播磨町 子育て支援センター)</p> <p>【事務局】</p> <p>岡本 浩一 (企画グループ 統括)</p> <p>堀江 直美 (企画グループ リーダー補佐)</p> <p>濱田 祐輔 (企画グループ 主事)</p>
欠席者	<p>【オブザーバー】</p> <p>岩原 直子 (兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課 副課長兼地域交通班長)</p>

1. 開会
2. あいさつ
3. 議事

(事務局より議事 (1) 資料 1 の説明)

会長) 今までの流れの確認も含めての内容かと思う。改めて見直すと、移動に係る問題、交通連携の強化、町内の施設の道路の狭さの問題、交通空白地の解消というものもある。交通安全の問題

もあるので、安全・安心な移動を担保する交通手段も必要というのもある。ご意見がないようであれば、次に進めさせていただく。

(事務局より議事(2)(3)資料2の説明)

会長) 説明いただいたところを整理する。当初よりコミセン便ということで、コミュニティセンターや体育館を結ぶ場所をルートと想定していた。また、播磨町は道路が狭い場所が多いということで、車両も小さいものとしている。また1時間に1本というのが、時刻も覚えやすく使いやすい。さらに、交通空白地をカバーするというコンセプトであった。西と東ということで、2ルート設定いただいている。サービスレベルについての議論は、今後行うとして、今日はルートについてご協議いただく。アクセス性の直线性を取るのか、または、くまなく回っていく方を取るのか、議論としてはこういう論点がある。ルートが長いと乗車時間が長くて、しんどいという方もいれば、自分の家の近くを通過して、停まってほしいというご意見もある。コミュニティセンターと対話して、決める事も大事。大切なのは、随時見直しをかけて、より良いものとしていくという視点。走らせた後にも検証していく。特に事業者の方は、これまでの経験もお持ちだと思っているので、ご意見いただければと思う。

副会長) 運行所要時間が90分と60分では違いすぎる。90分は長い。どうにかならないか。

事務局) 播磨町役場から土山駅までが45分の計算なので、90分とは播磨町役場から出発して帰着するまでの時間になる。以前は60分の案だったが、今回は15分延長した案にしている。

委員) 各停留所で毎回停車するとは限らないし、利用者も始発駅から終着駅まで乗車するのではなく、途中区間内を利用する。時間を優先させ短距離にするより、利便性を考え少しでも多くの人が利用しやすいように町内を網羅する形にした。

会長) 土山駅から播磨町役場までは路線バスもある。

委員) 路線バスとの差別化が必要であると考えている。土山駅まで行く場合なら路線バスを利用したほうが早く着く。路線バスが停まらない場所に行くときはコミュニティバスを利用してもらえばいいと思う。路線バスとは考え方を変えないといけないと思う。

会長) 90分と聞くと長いけど、乗車時間は平均30分以内と推測される。どういう考えで走らせているかを住民に知ってもらうのも大事。便名や路線図を「コミセン便」とすれば、コミセンに行くことがすぐに分かるのでいいと思う。狭い道路を通るので、加古川警察に道路に関して伺いたい。

委員) バス停は拠点か、路上か。

委員) 路上である。

委員) ほかの自治体を実施しているコミュニティバスをモデルケースにしたりしているのか。

事務局) 播磨町の将来を考え状況にあったものを提案しているので、参考にしたところはない。近隣市町もコミュニティバスを運行しているが、同じバスの大きさは難しい。

委員) 何年も前からいろんな地域でコミュニティバスを利用しているが、播磨町は山間部を走るコミュニティバスやデマンドバスが合うタイプではない。手本にしたいのは小型バスが街中の狭い道路も走っている、渋谷区のハチ公バスのような形態。都会の電車の駅は地上にあたり地下にあたりするが、バスの停留所は〇〇センター前など目的地のすぐそばにあるのでいいと思う。播磨町が目指すのはそういう形。

- 委員) ハチ公バスというのは、どこが走らせているのか。
- 委員) 渋谷区が運行している。かなり小型のもので、市街地の狭い道路も走っている。ベビーカーや車いすを利用する人のためにも、水平移動ができるという意味ではバスが便利。
- 委員) バス停は設けているのか。
- 委員) あまり大きなものではないものが設置されている。
- 委員) 東京バス等との併用ではないのか。
- 委員) 知っている限りでは独自のバス停であった。
- 会長) 標柱程度のものである。乗車料金は 100 円程度だと思うが、運行本数や利用者数、収支のバランスなどのサービス水準は次に決めることなので、本日はルート、特に幅員について協議を進めていく。
- 委員) 道路管理者の立場としては安全性を重視する。今回ターゲットを子育て中の方や高齢者としているなら、なおさらである。
- 委員) バスの規模は加古川市の両荘地区を走るものが適切かと思う。運行は自治会で目的は買い物などだが、ルートやダイヤはこのような会議で意見を聞いて利用者が使いやすい形に変更している。対象者がどういう使い方をするかを考えながら停留所の場所等を決めていく必要がある。病院に行って買い物行くとか、コミセンだけに行く人は少ないかと思う。
- 会長) このルートなら買い物も行きやすくなるのか。
- 委員) マックスバリュやマルアイなどへの買い物のほか、土山駅南にできる商業施設も利用しやすくなる。また子育て支援センターを利用する人や高齢化が進む南部地域の人も利用できるようにルートを拡大した。
- 会長) そのあたりは議論をする必要がある。
- 委員) 道路幅は実際に走ってきているので、事務局から報告する。
- 事務局) 道路幅については道路台帳を見ながら実際に走行して確認した。ただ停留所の場所は団地の中などは難しいので限られてくると思う。
- 会長) ルートが決定すると運行業者の条件にもかかわってくる。バリアフリーの観点からも車いす対応は重要である。車両は小型の 10 人乗りになるが、そのほか条件的に何か考えておかなければならないものはあるか。
- 委員) バリアフリー対応の車両を導入するということだが、急な坂道など困難な場所もあるので、それは協議会の承認が必要になる。
- 会長) 車両は 2 台となっているが同じ日に西便と東便を走らせるのか。
- 事務局) 西便、東便それぞれ時刻表を設けて走らせる。
- 会長) 経費の問題もある。業務区分や車両の取得方法による収支率から、一人当たりの移動にいくらかかるかも試算できる。他市町では一人当たり 2000 円かかり、かなりの赤字になっているところも多々ある。そのため乗ってもらう仕掛けが必要になる。
- 委員) 停留所間が離れており高齢者が停留所まで行けるかどうか。また停留所の設置場所はかなり制約されるのではないか。加古川市では時間帯によっては定員オーバーになるので、応援体制としてタクシーを配備している。播磨町でも同様のケースが懸念されるため、フリー乗降やデマンド型乗合タクシーは考えられないか。
- 会長) 明石市では午前中込み合って、大変だという話もある。想定はしておいたほうがよい。フリー

乗降はいろんなところでしているが条件等はあるのか。

委員) 利用者が安全に乗降できる場所であり、道路管理者・公安委員会の了解を得ることが条件である。

会長) 一定の幅員があり安全なスペースが確保できること。つまりバス停の設置条件と同じである。

委員) あと法面になっているところは危ない。降りてすぐ斜面になっていれば転落する恐れがあるので設けられない。

会長) フリー乗降制はあまり知られておらず、バス停しか乗降できないと思っている人が多い。バス停の間隔は100~200mが当初多かったが、家の前は嫌がる人もいる。事務局の調整力を期待したいところだが、バス停の決め方はどのようにするのか。

事務局) 利用者数に有効な乗降場にする。

会長) 曲がり角や坂の頂上、交差点は駐停車禁止なので5m手前に設置しなければならない。民地など空きスペースをうまく利用できる場所もあると思う。

委員) 停留所については商業施設その他必要なところなど、今後きめ細かく意見を聞く中で設置していきたい。商業施設の前に設置した場合、名称を〇〇前としてPRするならコマーシャル代を頂いてもよいかと思っている。定員オーバーに関してはイベント時や駅南施設が3月にオープンするので、その時は対策を考えなければならないと思っている。先ほどデマンド型乗合タクシーを提案されたが、播磨町の公共交通は第1段階で路線バスの増便・延伸、第2段階でコミセン便、それでも補完できない部分を第3段階としてデマンド方式的な形も将来的には検討の余地があると考えている。

委員) 今の案は路線バスの考え方ではないか。加古川市では実際に定員オーバーになっている。10人では少ないのではないか。

委員) これ以上大きい車両は難しい。それができるなら神姫バスに延伸をしてもらっている。利用者数は予測しづらいので、運行してから検証し形を変えていくしかないと思っている。最初から採算がとれる事業とは思っていない。10年、20年先の高齢化状況を考えたとき、まず手を打たなければならない事業であると考え。

委員) バスと一緒にタクシーも毎年利用者が減っているため、運転手も車両も活用することができる。加古川市ではタクシー会社が同じような体系で走らせているので、その場合続行便の手配もできる。タクシーを利用してもらうことも考えてもらえたらと思う。

委員) 参入事業者には制限はないのだが、システム的にはコミュニティバスをして、それでも補完できない場合は違う形態の交通システムを導入しなければならないと思っている。バス事業者、タクシー事業者は今後も大いに関わっていただけるものと思う。

会長) デマンドとコミュニティバスのちょうど間くらいのものなので、柔軟な形でやっていくことが重要。その分だけまめに評価しながら認識も深め、進めていければと思う。バスの乗り降りに関して車いすを利用されている福本委員に意見を伺いたい。

委員) 乗車方法はリフトか、それともスロープか。

事務局) リフトを想定した案にしている。

委員) リフトは乗り降りに時間がかかるので、逆にスロープのほうがいい場合もある。他の人に気を使って乗りにくい状況もあると思う。

事務局) リフトを想定したのは、定員は減るが、必要だと考えたからである。他のお客さんにはご理解

を得ながら利用していただくことになる。

会 長) そこで運転手の接遇やスキルが大切になってくる。

委 員) 2台乗れるのか。

事務局) 2台は難しい。

会 長) 播磨町の福祉交通分野も内包して考える必要がある。乗降に時間がかかるとのことなので、待避スペースがあればいいかと思う。

委 員) 以前の親子バスツアーで、ベビーカーの乗車体験をできたのは大変よかった。リフトを車いすで使用しない場合、ベビーカーで使用することはできるのか。

事務局) リフトは車いす用であり、定員の問題もあるが、可能ではあると思う。

会 長) このような車両の明確なルールがない。路線バスに関しては協議会もあり、ベビーカーも折りたたまず乗車できるようになっている。運行してから決めていくか、逆にニーズを高めてもらえれば、それまでに検討できる。スペースがあるならやるべきだが、2、3台になった場合も考えなければならない。

委 員) 停留所はこれから増やしてもらえるのか。

委 員) 停留所の場所はまだ決まっていない。このたび北池付近もルートに入れたが、二子から二子北地区は車両が通れないので苦心の策になっている。

委 員) 土山駅に行くときはいいが、役場に行くときは遠回りして行くことになる。

委 員) そのときは乗継便を考えたほうがいいかもしれない。

会 長) IC化が進んできたので乗り換え時や、数回以上乗車した時は無料にすることもできるようになっている。乗継はうまくできる編成を考える必要がある。

委 員) 10分、15分なら乗っていてもいいと思うが、役場まではどれくらいかかるのか。

会 長) 片道45分なので30分くらいかかると思う。

委 員) 土山駅で乗り換え、路線バスを利用すれば早い。

会 長) コミセン単位で説明会を開けば、どのような行き方が最適か提案できると思う。

委 員) 個々の意見すべてに答えるのは難しいので、この赤線のルート案にした。

委 員) 高砂市のコミュニティバスでは、宝殿駅で路線バスに乗継ぐ場合はコミュニティバスの運賃は無料の取り扱いをしている。先ほど町長からこの事業は採算度外視で、将来を見据えて今取り組むものということだったが、相当な赤字が出ても1、2年で中止することはなく長いスパンで考えているのか。

委 員) コミュニティバスは10年以上前から考えていて、行政懇談会やタウンミーティングでも必ずと言っていいほど挙がってきた意見であるため、ぜひ実現したいと思っている。赤字幅が大きくなれば財政にも影響はあるが、多くの方が利用すれば決して無駄なことにはならない。これからの経過を見て違う形の交通体系になることもあり得るが、播磨町でも総合戦略を策定する中、便利で住みよい町ということで、コミュニティバスのニーズも高まると思う。

副会長) ルートが住民にインプットされると結構使えるものになると思う。病院や商業施設からもPR代をもらえればお互いよい結果につながるし、商工会としても助かる。

委 員) 大中遺跡公園からいきいきセンター間に停留所を1つ作れば西部コミセンに行きやすい。

委 員) その停留所は間違いなくできると思う。今後頻繁に評価しながら詳細を詰める必要がある。道幅が狭いので最高でも10人乗りの車両になるが、定員オーバーやその反対も想定しなければな

らない。

委員) 利用される方への宣伝が一番大事。高齢者にも分かりやすい運行計画にしなければならない。

会長) 高齢になれば認知力も衰えるので、わかりやすさを追求していく必要がある。

4. その他

5. 閉会

以上