

令和元年度 明石市地域公共交通会議（第2回） 議事概要

- |   |     |                  |        |   |        |
|---|-----|------------------|--------|---|--------|
| 1 | 日時  | 令和2年2月3日（月）      | 15時30分 | ～ | 17時15分 |
| 2 | 会場  | 明石市役所 議会棟 第3委員会室 |        |   |        |
| 3 | 会員数 | 13名出席（欠席0名、代理0名） |        |   |        |
| 4 | その他 | なし               |        |   |        |

協議事項等

【1】開会（事務局）

【2】挨拶（会長）

【3】協議事項

1. 山陽バス 令和2年4月のダイヤ変更について … **資料1**

山陽バス株式会社より、明石線における一部経路変更計画および運行本数見直し計画について説明があり、協議を諮った。

【主な意見・質問】

・地元自治会等への説明を行った際、意見等は出なかったか。

⇒（山陽バス）62系統の経路変更により停車しなくなるバス停については、代替でご利用いただける他の系統について説明し、概ねご理解をいただいた。

・65・66系統について、利用状況が低迷しているとのことだが、どの程度の利用があれば採算性が確保されるのか、具体的な基準はあるか。

⇒（山陽バス）車両構造としては、約70名乗車できる車両である。何名のご利用で採算がとれるか、具体的な数値をこの場で即答することはできないが、運行を継続させるには、少なくとも便あたり2桁以上のお客様にご利用いただく必要があると認識している。

⇒（神戸運輸監理部・岩野委員）運行地域や各社の人件費等の条件にもよるが、大型バスを1時間実車で走行させるにあたり、概ね7,000円の運賃収入があれば採算がとれるとされている。よって、運賃にもよるが、のべ30人程度のご利用が必要ではないかと考えられる。

・66系統の休止予定については、すでに協議済みの事項であるか。

⇒（山陽バス）今回の62系統の経路変更に関する協議と合わせて、承認を得たいと考えている。

⇒内容について、異議なく承認

2. 神姫バス 令和2年4月1日ダイヤ変更についての協議 … **資料2**

神姫バス株式会社より、①明石駅～松が丘循環線(87系統)の路線休止計画 および

②明石公園北口バス停の休止計画 について説明があり、協議を諮った。

### 【主な意見・質問】

・地元自治会等への説明を行った際、意見等は出なかったか。

⇒（神姫バス）代替でご利用いただける系統のご案内や、山陽バス 62 系統の経路変更により松が丘 5 丁目～大蔵谷清水周辺エリアをカバーできる旨説明し、概ねご理解をいただいている。

・87 系統の路線休止による積み残しはないか。

⇒（神姫バス）朝の通勤時間帯には、弊社 80 系統など他の系統が数多く運行しており、積み残しの心配はないと考えている。

・明石公園北口バス停にて、大道町線以外の利用者が誤って待たれるケースがあったとのことだが。

⇒（神姫バス）当該バス停が大道町線のみ停車する旨のご案内を行ってきたが、周知されきれていない部分があった。

・大道町線の運行頻度はどの程度か。

⇒（神姫バス）朝は概ね 4～5 便/時、日中は概ね 2 便/時である。

⇒内容について、異議なく承認。

### 【4】報告事項

#### 1. 神姫バス 令和 2 年 4 月 1 日ダイヤ変更についての報告 … 資料 3

神姫バス株式会社より、①大久保駅・明石駅～高丘方面線の本数見直し、終便延長および ②大久保駅～山手台線の本数・経由の見直し、終便延長 について報告があった。

### 【主な意見・質問】

・2 系統の西明石駅止まりに短絡する便について、明石駅から天郷方面に向かう場合は、西明石駅でバスを乗り換える必要があるということか。

⇒（神姫バス）今回報告している明石駅～天郷線は、改正前も 1 日あたり 3 便の運行である。西明石駅からバスを乗り換えるというより、明石駅～大久保駅の東西間の移動は鉄道をご利用いただき、天郷方面へは大久保駅からバスをご利用いただきたいと考えている。

・2 系統で、明石駅から天郷までバスをご利用される方は多くなかったか。

⇒（神姫バス）少ないと把握している。

・「東西の移動は鉄道、南北の移動はバスの利用」という認識でよいか。

⇒（神姫バス）東西に運行する路線も存在するが、基本的には、最寄りの駅からの南北移動についてバスをご利用いただきたいというイメージである。また、長大路線については、道路状況等の影響を受けやすいため遅延運行が発生しやすく、また、乗車効率も悪い傾向にある。

・山ノ下経由から茜経由への振替は、茜地区の区画整理に伴う住民の増加が背景にあるという認識でよいか。

⇒（神姫バス）おっしゃるとおり、住宅地開発による住民（バス利用者）の増加が背景にあり、ご要望の声も寄せられている。また、山ノ下経由の多くの区間が、12系統と重複していることも理由のひとつである。

・12系統で重複している区間が多いという点は、高丘方面線についても同じことが言えるのか。

⇒（神姫バス）ご指摘のとおりである。加えて、高丘～三宮線の高速バスの利用を強化したいという思いもある。電車とバスを乗り継いで三宮方面へ行く場合、片道の運賃は730円、一方、当該高速バスを利用すれば610円で行くことができる。

## 2. あかし「バスに乗ろう！」プロジェクトの取組みについて … **資料4**

事務局より、標記プロジェクトの令和元年度の取組み状況および令和2年度の計画案について報告を行った。

### 【主な意見・質問】

・明石駅前①②番のりばに設置を予定している啓発看板について、夜間も見やすいよう、点灯式にしてはどうか。

⇒（事務局）2～4月に実施を予定している試験設置から得られる結果や、予算等を踏まえて検討する。

・バス停の修繕は、定期的に行っているのか。

⇒（事務局）バス停やその上屋は、市営バス路線移譲の際にバス事業者へと引き継いだものが多く、定期的な管理が行き届いていないバス停も存在する。

・バス停ベンチの設置は、バス事業者が主体となって行っているのか。

⇒（神姫バス）バス会社が主体となりベンチを新設することはほとんどない。地元の住民の方が任意で設置されているケースが多い。

・バス停管理やベンチの設置について、市はどのように考えているか。

⇒（市道路安全室・田仲委員）シェルターやベンチの管理について、市営バス時代から市が道路占用を申請しているもの、道路管理者が整備したもの、バス事業者が申請しているもの、および個人で設置しているものが混在しており、管理主体の整理は課題であると認識している。シェルターの修繕やベンチの管理を含めて、

今後、主体を明確にしていくことが必要であると考えている。

⇒（加古川土木事務所・北川委員）本来、バス停ベンチの設置にあたっては、地面に固定できることが条件となり、且つ、適正な占用手続きを経る必要がある。バス停ベンチでよく見受けられる企業広告についても、占用申請の段階で審査すればよいかと思う。

### 3. グリーンスローモビリティの実証調査の実施について … **資料5**

事務局より、令和元年10月30日～11月22日にかけて実施した標記実証調査の実施報告を行った。

#### **【主な意見・質問】**

・簡易な車両構造など、危険であると感じる。

⇒（事務局）本実証調査にあたっては、明石警察署とも協議を重ねた。例えば、具体的な指導として、横断も含めて幹線を走行しないルート設計を条件として提示され、今回のルート選定に至った。時速20km/h未満ということもあり、乗務員も慎重かつ安全に走行したと把握している。一方、もし今後、グリーンスローモビリティの運行を実施することになった場合、車両構造については、メーカー等も含めて検討すべき課題であると考えている。

・幹線道路を走行しないといえども、生活道路においても単車や自転車が走行する。

⇒（事務局）今回の調査は、短期間の試験的な調査。本格実施等の議論になった際、安全対策は課題であると認識している。その場合、使用する車両を変更すること等も含めて検討が必要であると考えている。

#### **【5】閉会（事務局）**