

第33回加西市公共交通活性化協議会（最終版）

日時：平成30年1月23日(火)

15時00分～17時06分

場所：加西市役所 多目的ホール

【開会】

○事務局 失礼いたします。定刻がまいりましたので、ただいまから第33回加西市公共交通活性化協議会を開会いたします。委員の皆様には公私ともご多用の中ご出席を賜りありがとうございます。まず、初めに当協議会の会長よりご挨拶申し上げます。

○会長 皆さんこんにちは。委員の皆様方、お忙しいところ、ご審議、ご参加いただきまして大変ありがとうございます。本日の議題として、公共交通網形成計画についての議論をいただくことになっております。昨年6月から計画の策定等を進めてまいりましたが、その計画案の方向性がほぼ見えてまいりましたので、本日ご提案申し上げて、皆様のご審議をお願いしたいと考えております。

これは、本当に加西市の発展のために皆様それぞれの立場でご意見を伺いながらご協力いただき、将来の発展の礎を築いていきたいと思っておりますので、今日ご議論いただくことと、そして今後も引き続きご協力いただくことをお願い申し上げます。冒頭のご挨拶にかえさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

○事務局 次に、本日の資料を確認させていただきます。お手元に資料をお配りしております。資料は事前配付しました、次第、加西市地域公共交通網形成計画の案、地域公共交通確保維持改善事業事業評価、それからコミバスねっぴ〜号、はっぴーバスの新時刻表に加えまして、本日配付している座席表、委員名簿、第32回公共交通活性化協議会の議事録、前回の議事録でございます。加えて、神姫バス様からの資料が2枚となっております。もし不足等ございましたらお知らせくださいますようお願いいたします。

なお、議事録につきましては、前回12月の協議会の議事録となっております。ご確認をいただき、もし修正等ございましたら、事務局へ2月中にご連絡をお願いいたします。最終版の議事録は、次回協議会でお渡しします。

では、次第に基づき進めさせていただきます。この後の進行は議長に引き継がさせていただきます。

○議長 皆さんこんにちは。大変寒く、そしてお忙しいときにご参集くださりましてありがとうございます。今、会長から話がありましたように、本日は加西市地域公共交通網形成計画の案を皆さんと議論していきたいということでございます。今までの会議で随分ご意見をいただき、かなり良いものがまとまりつつあるかなと考えています。加西市は、とても良いまちで住みやすいまちだと考えております。計画案の中にも紹介がありますし、前回の資料にもあったと思いますが、自動車の分担率、外出をするときに自動車を使う人の割合が大体8割ほど。18歳以下の人も含め全人口で8割ですから、運転免許を持ってない人たちも含め、自動車の利用が非常に多い。これは、自動車で送迎してもらって目的地まで行かれる方が非常に多い状況ということだと思います。

一方、同じパーソントリップ調査のデータを見ると、自動車を自由に使えない人たち、免許を持ってない、あるいはお宅に自動車をお持ちでない方が大体3割。加西市の人口の3割ぐらいは自動車を自由に使えない人たち。公共交通の計画というのは、まずはそういう自動車を自由に使えない人たちに手が届くというのがとても大事です。実は車を自由に使える状態にあっても、何かの都合で車が使えなくなるということがあります。そういう時は、お互いに支え合う、あるいは公共交通の出

番だということです。公共交通は、市民全体を支えることで、この3割の人たちを減らすことができるし、そして3割の人たちが増えないようにすることができます。必要な移動、単に生活のために必要な移動だけでなく、人々が交わり、愉しみ、魅力ある加西市の中での生活をより充実させるためにも公共交通の役割は非常に大きいと思います。そのためにこの計画の中でこれからあるべき姿を決め、その計画に基づいて事業を実現していくということがこれから求められています。その第一歩がこの計画になりますので、ぜひ皆さん、積極的にこの会議にご参加いただいて、よりよい計画にできればいいなと思いますので、ご協力をいただければありがたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

では、議事を進行させていただきます。次第の協議事項の1番目でございます。加西市地域公共交通網形成計画の案につきまして、事務局からご紹介をお願いいたします。

- 事務局 協議事項1番の加西市地域公共交通網形成計画案についてご説明いたします。今回皆様にお配りしているのは素案でございます、前回までの資料を含め、計画全体のたたき台を見ていただいています。

まず、目次からです。1章から5章までありますが、第2章の加西市の概況と公共交通の現状及び第3章の計画の方向性につきましては、前回12月の協議会においてご協議をいただいた部分です。前回と重複する部分については、簡単に説明しまして、第2章、それから第4章、第5章の部分について重点的に素案の説明をいたします。

では、1ページ目の計画の目的です。これまでの協議のとおり、加西市の公共交通の現状を背景として、車を気軽に利用できない方にとって使いやすい公共交通を整備し、その公共交通を維持し続けていくことによって、住みやすいまちを目指していくことを目的に計画の策定を進めています。次に計画の位置づけでございますが、上位計画である加西市総合計画及び都市計画マスタープランを踏まえつつ、地域創生戦略、観光基本計画、そして歩くまちづくり推進計画などの関連計画との整合をとりながら、公共交通の目指す姿を示すものでございます。現在の計画であります加西市公共交通総合連携計画のフォローアップ計画となっております。

次に3ページ、計画期間につきましては、平成30年から平成34年までの5年間の計画としております。4ページ目からが第2章の加西市の概況と公共交通の現状についてです。こちらは前回にご説明しましたとおり、各公共交通機関において実施した利用者アンケート及びパーソントリップ調査等を踏まえ現状を整理しています。加西市の移動手段の分担率を見ますと、自動車をご利用される方は80%と大変高くなっておりませんが、その中におきまして、40ページを見ていただくと、車を気軽にご利用できない方が人口の30%程度いらっしゃるかと推定してございまして、そういった方の移動がそれ以外の方と比べて制約されているということを前回説明いたしました。

44ページ以降が計画の方向性ということで、基本理念として、みんなでつくる地域に根差した人と人をつなぐ公共交通というのを掲げております。目指すべき公共交通という部分につきましては、まず51ページの中で日常生活に必要となる生活必須施設として、買い物、医療、金融の各施設の有無及び集積の状態から北条地区を中心拠点に、下里、九会、泉については、地域拠点と位置づけています。それを踏まえ、53ページになりますが、目指すべき公共交通ネットワークということで、こちらの図で示しておりますとおり、地域内もしくは隣接地区における生活必須施設がそろった拠点までの公共交通については、地域主体型交通等の地域内交通で担いながら、地域内と北条地区、市街地とを結ぶ交通については市内連携軸で、そして北条のまちなかについては、まちなか連携軸、市内と市外を結ぶ市外連携軸については、北条鉄道、高速バス、路線バスでそれぞれ担っていくこととしております。

次の54ページになりますが、先ほどの基本理念の実現のために基本方針を3つ設けています。みんなが利用しやすい公共交通網の構築、2番目が利便性の高い公共交通結節点の整備、3番目が地域のさらなる結びつきの強化を図る公共交通の利用促進と3つを掲げております。55ページには、施策として11の施策を掲げています。施策の下には事業がございまして、それが今回説明いたします第4章の公共交通の目指す姿に向けた施策、事業でございまして、3つの基本方針、11の施策の下に29の具体的な事業を掲げております。この29の事業につきましては、56ページに重点事業として星をつけており、今後5年間において特に優先的に取り組むものとして、重点事業に設定をしております。

では、各事業についてご説明をいたします。57ページからになります。施策の1番ですが、各地区最寄りの生活必須施設まで行きやすくする公共交通の整備ということで、事業の1個目が地域主体型交通の導入の推進、2つ目がはっぴーバス、フリー降車区間の拡充という2つを掲げております。それぞれの地区から最も近い生活必須施設がそろふ拠点までの公共交通を整備することで、拠点まで行けば日常生活が可能なサービスをどの地区でも受けられるような公共交通の構築を目指すということにしています。

1番の地域主体型交通の導入に関しましては、58ページに重点事業として設定をしております。28年度に策定しました地域主体型交通導入の手引きに依りながら、地域の皆様の生活必須施設がそろふ拠点までの接続の移動の足を確保することを目指してまいります。

施策2、59ページですが、中心拠点へ行きやすくする公共交通の整備ということで、こちらは中心拠点である北条へ公共交通で行きやすいまちを目指すということで、事業としては3番目の社会の変化に応じたコミュニティバス等の運行改善です。重点事業として掲げておまして随時コミバス等の運行の改善に努めてまいります。

61ページ、施策の3になります。中心拠点を周遊しやすくする公共交通の整備ということで、北条の地区内での移動の利便性を高め、各地区から中心市街地にいらっしゃった方、もしくは市外から北条に来られた方にとって、目的地まで移動しやすい公共交通を目指すということといたします。事業としては、コミバス市街地線の機能強化ということで、路線、運行ダイヤ等見直しを行いながら随時運行改善を行ってまいります。これにつきましても、重点事業として62ページに掲げております。

次が施策の4番になります。市外との連携を強化する公共交通の整備ということで、加西市民が市外へ行きやすくすること、または市外からいらっしゃる来訪者の方が加西市に来やすくすると、そのための事業として事業を3つ掲げています。5番、鉄道輸送改善に向けた整備、6番、社会の変化に応じた路線バスの運行改善、そして7番の他市町とのバス軸の増強としております。6番については、随時路線バス等の運行改善に努めてまいります。他市町とのバス軸の増強ということで、7番に関しましては加西市定住自立圏ですとか、播磨圏域連携中枢都市圏といった枠組みの中で、近隣の市町村と連携を取っておりますので、そういった中でバス軸等の運行改善に努めてまいります。事業の5番の鉄道輸送の改善に向けた整備に関しましては、鉄道の利用者アンケート等を踏まえ、法華口駅に鉄道の車両の行き違い施設を整備するという事で重点事業に掲げております。

続きまして、65ページですが、施策の5番になります。待合環境を整備する公共交通結節点の整備ということで、バスの待合環境を改善することで、質の高い交通結節点を目指してまいります。事業としては、8番目の利用者が多いバス停等でのベンチ、雨除け等の設置、事業9番、バス停の環境改善を地域独自で実施する支援等を考えております。

続いて、66ページですが、施策の6番になります。鉄道、バスと自転車、自動車の連携強化と

ということで、鉄道、バスの公共交通の結節点におきまして、自動車や自転車を使われる方が利用しやすい環境改善に取り組むことで、公共交通への利用転換を促したいと思っております。事業としましては、10番目、パークアンドライド及びサイクルアンドライドの整備及びPR活動の実施、11番サイクルトレインの拡充、12番レンタサイクルの利用促進、これに関しては現在北条町駅、法華口駅に設置されておりますレンタサイクルの利用促進等を図ってまいります。13番はバスベイの設置推進ということで、バスが停車できる場所等の確保をしまして、交通の混雑等の改善を目指します。

10番と11番の事業に関しましては、次の67ページにありまして、重点事業として掲げております。パークアンドライドとサイクルアンドライドに関しては、各駅におきまして無料、有料ございますが、一定程度整備が行われております。今後、ロードバイク等を含めまして、自転車を利用される方にとって利用しやすい駐輪場等の整備ですとか、パークアンドライド、サイクルアンドライドのPR等を実施してまいりたいと思っております。11番サイクルトレインに関しましては、現在北条鉄道は、折り畳みのレンタサイクルに限り、そのままの持込を可としておりますが、輸行バッグなしでそのまま自転車を積み込めるような取り組みを進めてまいりたいと思っております。

続いて、68番の施策7番になります。わかりやすい運行情報の提供ということで、乗り継ぎ等の利用者の利便の向上を目指したいと思っております。事業としては、14番のコミバス及び路線バスの時刻の統一、15番デジタルサイネージ等によるバス、鉄道等の情報提供、16番コミバスのバスロケーションシステムの導入、17番の公共交通機関相互の乗りかえに対応した運行ダイヤの調整としております。

14番に関しましては、69ページ重点事業として掲げておりまして、特に市街地の区間においてですが、主要なバス停の路線バス、コミュニティバスのバス停を共通で使っているところで、時刻表等を統一しながら利用者の方にとってわかりやすいバス停の標識を目指してまいりたいと思っております。施策の8、70ページになります。利用しやすい料金体系の構築ということで、割引制度等の導入、拡充を行いながら利用しやすい料金体系を構築することで、鉄道、バスサービスの強化を目指していこうと思っております。事業としましては、18番の高齢者子育て世帯等に対する運賃割引、これに関しては現在実施しております制度を継続して実施を考えております。

19番の免許返納者や乗り継ぎ利用者に対する割引制度の拡充に向けた検討ということで、これにつきましては、この協議会等各交通事業者等と連携しながら協議を行いまして、こういった形で連携が図れるのか、割引等の制度が設けられるのかといったことを含めて、皆さんで検討をしていきたいと思っております。

続きまして、71ページ、施策の9番になりますが、積極的な公共交通情報の発信ということで、事業が4つございまして、事業20が公共交通情報の総合的に発信していくこと、事業の21番目が広報、WEB、SNS等を活用しながら情報の発信。事業21番に関しましては、市民や観光客が集まる集客施設に当該施設に特化した鉄道、バスの時刻表を設置しながら、情報の発信を行いたいと思っております。23に関しては、公共交通相互の運行情報を提供できたらと思っております。20の事業については、重点事業にしております。現在も作成している交通の利用ガイド「かさいお出かけナビ」について、今回のアンケート等から、なかなか認知度等が低いようですので、冊子を活用した利用促進等を実施することとしています。

施策の10、73ページになります。新たな利用開拓に向けた取り組みの実施ということで、利用者の皆さんが楽しめるような取り組みを実施することで、公共交通の新たな利用者の創出を目指します。事業としては、24番北条鉄道における各種イベント等の実施、25番車内での絵画展等

の企画の実施、26番企画乗車券の継続、拡充ということで、24番の北条鉄道における各種イベントの実施に関しましては、重点事業として掲げています。

続いて施策の11ですが、75ページ持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みの推進ということで、市民、事業者、行政と、皆様に積極的に公共交通に関っていただきながら、公共交通を支えていただけるような取り組みを実施することで、持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みを推進していきたいと思っております。事業としては、27番のモビリティマネジメントの実施ということで、老人会ですとか、企業、学校等に対しまして、公共交通の利用を促進する取り組みを実施したいと思っております。28に関しては、沿線企業、鉄道で実施しているような枕木応援団といった沿線企業によるサポート体制等の構築を目指してまいりたいと思っております。29番は、オリジナルグッズの製作販売による収益の確保です。以上が施策事業でございます。

次に第5章になります。これらの施策事業等の実現に向け、市民、交通事業者、そして行政の三者が共通の目標を持ちながら、それぞれの担う役割を認識して、協力、連携をとれるようにしていきたいと考えております。

続いて、78ページになりますが、持続可能な公共交通確保のための他分野との連携ということで、これはクロスセクター効果といまして、交通分野以外の分野に関しましても、公共交通が果たす多面的な効果というものを鑑みながら、公共交通の役割や価値を把握し、より効率的で持続可能な公共交通の確保を目指してまいります。

さらに79ページになりますが、公共交通事業運営方針の設定ということで、現在もコミバスの再編の方針として掲げておりますが、交通事業を評価する際に地域に対してどれだけ役に立っているのか、どれだけ利用があるかという公共性の視点、事業として行政の補助が入っていますので、事業の効率性はどうかという経済性の視点の2つの観点から事業を評価してまいりたいと思っております。続いて、80ページになりますが、計画達成状況の評価及び計画の見直しということで、これらの計画実施に向け、数値の目標は立てております。基本方針ごとに目標があり、基本方針1に関しては、コミバスの利用者数及び北条鉄道の利用者数ということで、34年度までにコミバスに関しては3万人、北条鉄道に関しては38万人を目標に計画を実施していきたいと考えております。基本方針2に関しては、バスからバスの乗り継ぎ者数、鉄道とバスの乗り継ぎ者数ということで、それぞれ34年度までに3,700人、7,300人という目標を設定しています。

基本方針3に関しては、交通手段がないために外出を控えていらっしゃる高齢者の割合及び公共交通の利用が増加したと考えられる方の割合ということで、それぞれ目標を立てております。これらに関しては、市民アンケート等で調査をしていくこととなりますので、この計画の改定時にアンケート等で調査を行ってまいりたいと思っております。あと、3つの基本方針以外に、基本理念としまして、誰もが外出しやすいまちを目指しておりますので、それに関する目標ということで、外出に関する目標、車を気軽に利用できない人の外出率、車を気軽に利用できない高齢者の趣味や外食等の愉しみな外出をしている人の割合を、それぞれ60%、12%と目標数値を設定しております。この計画ですが、社会情勢の変化等に対応しながら、PDCAサイクルを回して、適宜計画の見直しを行って実行してまいりたいと考えております。

以上です。

- 議長 ご説明ありがとうございました。ただいまご説明いただきました加西市地域公共交通網形成計画の案につきまして、ご意見、ご質問をお願いします。
- 委員 私、前回から出席していますことから、それ以前の議論を知らないため、教えていただきたいのですが、53ページのこの図の黄色いところ。この地域内交通というところが今から大きな

課題になってきて、一番難しいところであろうかと思えます。この地域内交通4番のところで、はっぴーバス、地域主体型交通と書いてあるのですけれども、この意味ですけれども、これは地域ごとで地域主体型交通とはっぴーバス型があるということではなくて、地域地域に地域主体型交通が形成されて、それにプラスしてはっぴーバスがあるというふうな理解でよろしいのでしょうか。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 この絵の中で地域内交通については、はっぴーバスと地域主体型交通という表現でさせていただいておりますけれども、はっぴーバスはもう既に地域内交通ということで、西在田地区を中心に地域内を巡っている交通と、交通結節点までいっているというような状況です。それ以外のところについては、今後地域住民の方々が主体となった地域主体型公共交通でもって、地域内の移動をカバーしていくことが理想であるということの図を描かせていただいております。

○委員 要するに、その西在田の場合にははっぴーバスで地域内交通ができています。そのほかはその地域の市民主体でつくってくださいねということですが、市議会の中にもタクシー会社を利用して、地域内交通をやったらどうかというような意見がありました。なかなかその地域の方々が主体でつくっていくというのは難しいところがあります。バス会社とか、タクシー会社を利用して、地域内交通をつくるというようなことも可能であるということでしょうか。

○事務局 費用的な面も当然勘案していかないといけないということになると思います。いろいろなやり方があると思いますが、今のところ地域の皆様のご協力に基づいた地域主体型交通を進めていくということで、前回の連携計画から地域主体型交通の導入の手引きを策定しており、地域主体型交通を進めていきたいと、このように感じております。

○委員 その地域ですけれども、地域主体型交通の母体となるのはふるさと創造会議ということ想定されているのでしょうか。

○事務局 基本はふるさと創造会議で取り組んでいただければと考えてはおります。

○委員 一つだけ、計画は本当によく出来ていると思う。これだけのものはなかなかできない。一つだけ気になるのは、今、中右委員がおっしゃったように、53ページの地域主体型交通というところですね。方法としてはそういう形でやろうという意図はよくわかります。ただ、我々、住民側としては、この点をもっとしっかり書き込んでもらって、もう少し住民が具体的に取り組んでいけるような所までおろしてもらわないと、なかなか次に進めと言っても出来ないと思う。今おっしゃったように、ふるさと創造会議などいろいろあるけれども、まだ全ての地区で立ち上がってないし、長年やっている地区でも市から指導してもらって大分取組みが進んできたとはいえ、さて福祉もある、交通もある、歴史もある、健康づくりもあるという状況で、ふるさと創造会議で果たしてすべて担い切れるかというのがある。これは、なかなか重い課題やと思います。その辺を具体的に地域がどうするのかという部分をせつかくやから知恵を絞ってもらおうと。

それから、もう一つはあなた方に任せるではなく、今おっしゃったようにバス以外にも、タクシーもあるし、福祉タクシーもあるし、北条鉄道もある。いろんな方法があるのだから、沿線の方は北条鉄道で行ったらいいじゃないですか。そうやって利用していかうとか、そういうような部分をもう少し書き込んでもらいたい。今回できないのなら、次はそれに絞って、一番多いのは黄色部分だから、どうしたら市民の足を確保できるのかというところを、今後こっちだけでなく、地域の者も詰めていきたいなと思います。これは今後の課題として提案です。地域主体型交通はふるさと創造会議がやったらいいと簡単に言われるけど、いざとなると目標は立ててもなかなか難しいなと感じる。その辺だけはわかってほしい。

○議長 ありがとうございます。事務局何かございますか。

○事務局　今、委員さんがおっしゃったように、ふるさと創造会議もいろんな課題の解決に対して取り組んでいただいているところです。実際に、地域主体型交通の検討が始まっているのは、今、宇仁地区ということで、第1回目、第2回目のアンケートを実施されまして、今後、地域主体型交通の検討をどのようにしていくのか、今やっと検討に入るところです。

地域主体型交通を支えるのは、支え手も当然必要ですし、皆さんに使っていただいて初めて地域内交通として機能するのかなというところで、課題もたくさんございます。そういった課題の解決を、先ほどふるさと創造会議という言葉を出しましたがけれども、ふるさと創造会議以外でも何かそういうことに取り組んでみようという住民団体、例えばNPO法人であるとか、任意団体でもいいかもしれません、が出てくれば必ずしもふるさと創造会議だけでということではないとは思いますが。確かにおっしゃるように、ふるさと創造会議は創造会議でいろいろ課題をお持ちになって、その解決に向けて取り組んでおられるということで、非常にご多忙な中、決して押しつけるとかそういう考えではございません。

○委員　もう一つ、モデル地区を作っていくというのは賛成である。今度は西在田でやられた苦勞でも、他の人にはどんな苦勞があったとか、他にどういう努力ができたかもしれないというのはわからない。例えば、宇仁だったら宇仁を、全体の公共交通をつくる意味での一つのモデル地区としていく。そして、他の地域もそこで学べるように人を入れるなど、そういう方法をとって組織してもらおう。それから、宇仁が成功すれば、宇仁の方にも他の地区へ入ってもらい、そして、宇仁だけでなく、他へ広げてもらうとか。もう少し多面的にいろんな人を入れて、モデルをとにかくみんなで作り上げるような方法を考えてもらったらいいのではないかと、他の地区も1人ぐらいなら参加できるはず。

○会長　思うのですが、全国でもまだこれがベストだというアイデアがないのだと思う。今、西在田でもこれだけ交通があっても乗っている客が少なく空で走っているという批判もある。今から作ろうとするところに、同じだけ行政がお金を補助して全部やるというのは限界がある。それで、今後、高齢化社会がもっと進んだときに、その年代に応じて体力が違うわけですから、やはり元気な老人が弱った人を助けるというようなことも含めて、どうやったらいいかというのはトライアンドエラーでやってみた中で、これが一番効率的だなというものを見つけ出さないと、まだ誰もこれがベストだというのはない。町中の密集したところならまだしも、これだけ民家がばらばらになっているところで、皆さんに満足いただいて、しかも労力や経費がかからず、そして行政の負担も少ない、そんな方法は、なかなか生まれません。全部行政でやればもう行政も破綻しますよ。

では、どうするかといえば、やはりみんなが助け合いで努力して、そして助けられる人の負担もそれなりに覚悟してもらって、そして行政も協力していくというふうな形から、いいところを見つけ出して、ああ、あの地区ではあれがいいけど、こっちではそうはいかないな、という事もまた出てくると思うし、その中でAタイプ、Bタイプ、Cタイプぐらいがあって、うちはどれが一番いいかなと、人口が密集しているとか、老人の数の多い少ないも含めていろいろ考えて選んでいかないといけない。まだベストの方法はない。行政からそのベストのアイデアも出せ、金も出せと言われてたって、我々が知恵を絞ってもそのような知恵は持ち合わせてないというふうに思います。

○委員　よろしいか、2つあると思います。今、会長がおっしゃったように、公共交通が担うものと市民が助け合いの範囲の中でやっていくものと。基本的には市民が助け合う範囲を増やしていく、事故や安全などの課題はあるけれども、そういう部分はこれから大きくなると、もう無理やと思います。ただ、僕が言っているのは、公共交通だから言うてるわけで、例えば、倉敷市では1,000円券を買って、その1,000円券は何にでも使える。例えば一緒に乗せてもらったら50

0円払う、500円余ったら何かに別の地域通貨として使えるとか、これは公共交通とは違う会議の話かもしれないが、自分たちがすることは最低限自分らでしますと。それで足りない部分は行政がやるというのが基本だと思いますけど。

○議長 ありがとうございます。

○委員 今、委員がおっしゃることも、それから会長がおっしゃることも、私は底では同じではないかな、同じことを言っておられるのではないかなというふうに思っています。はっぴーバスも、本来は地域主体型交通です。最初の想定していた形と、それから現在の形はちょっと違うところがありますが、これも一つの地域内交通の加西市での始まりです。それに対して、今、宇仁地区で考えておられるようなやり方もあるだろうというふうに思いますし、先ほどお話が出たように、北条鉄道なりタクシーなり、そういうものを活用しながらやっていくという方法もあるだろうと思います。ただ、それを今から一生懸命考えましょうということ以上には、多分この計画には書き込めませんが、委員がおっしゃったように、これは一地区で独立して考えていくような話では決していないだろうと思います。ですから、この計画の中にご提案のあったそういう検討する組織をきちんとつくると。主旨からいえば、宇仁地区で当初いろいろ考え始めていただいていたのを、この協議会に持ってきていただいて、みんなで考えましょうというのは、一つその形をとっているわけです。協議会の2時間ぐらいだったら、それほど十分な議論ができないということであれば、この網形成計画をつくるときに作業部会をつくったように、作業部会を作るなりして、それで宇仁地区あるいはほかの地区の方にも来ていただいて、あるいは西在田地区のご苦労なんかもそこでお話いただいて、あるいは事業者の方々がこういう形で協力できますよと、一緒にやるとうまくいきますよという提案なんかを受けた上で検討していくというのが、有意義なことではないかなと思います。

○議長 ありがとうございます。この件についてももう少しご意見、ご質問いただければと思います。いかがでしょうか。

○委員 私、今の意見に賛成ですけれども、この黄色い丸。大体はふるさと創造会議を想定されているのだらうなと思って見ていたのですけれども、うちは富田地区ですけれども、地域で味噌を作っていて、それを各給食センターで学校に届けもらっています。その運転手を確保するのにも今困っている状態で、地域主体型交通というのは、さらに難しいだらうなというような感じがあったものですから、そういうようなことを言わせていただきました。

○議長 わかります。地域の実情に合った形が望ましいのですが、上手くそういう人たちを現在やっておられる方も含めて、そういう最初は少ない資源、資源というのはおかしいですけど、をうまく活用できないと、あちこちではなかなか大変だということになってしまう。

○委員 難しいですよ。実はいらっしゃるのだけれども、ではやってみようという人が見つからないというところがある。

○委員 53ページの目指すべき公共交通ネットワークという絵の中で、黄色の地域内交通について質問があるのですけれども、まずその緑色の線で、コミュニティバスということで、市街地を回る線と、それから九会のほうに斜めに下に向かっているコミュニティバスは今現在もあるのですが、いわゆる宇仁に向かっている緑の線が消えています。そこのコミュニティバスは退出して、代わりに黄色のラインにかわるという認識でよろしいのでしょうか。

○議長 事務局、お願いします。

○事務局 確かに今は国正線がございます。どちらか一方ということで、今はこういう表現にさせていただいております。だから、地域主体型交通がもしできれば今の国正線に取ってかわる事になるのかなということ、こういう表現にさせていただきました。

- 議長 現状と計画とは違うということですね。こういう計画にしていきたいということのご意見だと思います。
- 委員 わかりました。ということは、この黄色の線というのは、その緑色の線が退出したものとセットでこういう形を目指していこうという一つの案であって、仮に黄色が実現しなかったら緑色が残るという案ですね。
- 事務局 はい。
- 委員 わかりました。もう一つ、前回の協議会の中で私が質問をした内容で、大和線でピンク色の線が斜め右上の多可、西脇にストレートで伸びているものを、日吉を経由する形に修正いただいているのですが、ちょうどその日吉内の路線の角の部分が泉西口の停留所に当たります。宇仁地区からそこまでが、交通への最短距離かなというところもあり、大和線の輸送密度が2.1と、もうすぐ県単が落ちてしまいそうなところがあるため、宇仁地区から結節して応援していただけないでしょうかという質問を前回させていただいたのですが、そちらについてはどのような見解をお持ちでしょうか。
- 議長 事務局、お願いします。
- 事務局 まず、地域主体型交通は、交通結節点へのつなぎということで考えたものではなく、51ページに提示をさせていただいている生活必須施設へのつなぎということで、今回計画をしております。この中で色をつけております北条地区、それから下里地区、九会地区、泉地区については、生活必須施設が集積をしているというところで地域拠点になるだろうということで、地域拠点までの移動ということの基本考えています。53ページの一番下のところですが、地区内に生活必須施設がある場合は地区内での運行、地区内に生活必須施設がなく隣接地区にある場合は隣接地区までの運行、地区内にも隣接地区にも生活必須施設がない場合は北条地区までの運行を行うということで、地域内交通を位置づけてはどうかということで、こういう図にさせていただきました。宇仁地区から先ほど委員のおっしゃった日吉地区を交通結節点に位置づけ、つないではというご提案だったのでありますが、今申しあげました53ページの一番下の中枠のところ、こういう整備をしておりますのと、通常宇仁地区からですと、北条地区へ移動についてはなかなか西側にスライドして、そこから南を向いてというような流れというのが想定しにくいところかなと考えておるところでございます。
- 議長 ご説明ありがとうございます。よろしいでしょうか。
- 委員 ちょっと国正公民館からアスティアまでグーグルマップで検索したところ、最短距離が10キロ18分で、泉西口の停留所と中富口の停留所、いわゆる泉のところにあるオレンジ色の丸を通して、アスティアに行くのが一番目の検索結果に出てきたので、ちょっと気になるかなと思います。きっちりと役割分担と連携ができるような計画をぜひともお願いしたいと思います。あまりこういう協議会の中で利害関係の話をするのは好ましくないのですが、利害というのは、事業者と市民の間ではなくて、地域に走っている路線バスも非常に厳しい状態です。地域にとって最もいい形として、三方良しの形に持って行っていただきたいなと思います。また、別途でも結構ですので、協議する場を設けていただきたいなと思います。
- 議長 ありがとうございます。これにつきまして、ほかにご意見、ご質問よろしいですか。今、一連の皆さんのご意見というのは、地域自主運行型の交通をどういうふうに扱うかということだと思います。その結果の図が53ページの黄色の図に表現されているのですが、58ページをご覧くださいと、地域主体型交通導入推進ということで、もう少し細かく内容が書かれています。この中にフローチャートがあり、その流れ図の右側に加西市公共交通活性化協議会というのがあります。

ます。ここで先ほど委員が言われたような地域主体型といっても協議会で話をして欲しいという話で、協議会や、もしかしたら分科会であるとか作業部会みたいな形になるかもしれませんが、そこで話をしていくという流れになっていると思います。委員が心配された内容も、こういう協議会の中で地域主体型の内容についても最終的には決めていくということになるかと思います。どこまで三方良しが実現できるのかということはあると思いますが、皆さんが納得した形でこういうものを作っていくということになると思います。

多分、言葉足らずなところが、皆さんのご発言を聞いているとあるようで、事業内容の書き方を、「地域主体型交通の手引きに基づいて」ということだけではなくて、地域の実情にあった形でモデルケースを設定し、まずは取り組みますぐらいの内容に少し書きぶりを変えると、地域主体型交通の手引きでも、例えばドライバーさんがいないということがあれば、違う形で自主運行ではない形も考えられると思いますので、そういうことも含めて検討して決めていきましょうということが、このフローを見れば分かる。非常にいいフローだと思いますので、ぜひモデルケースをベースに地域に実情にあったものを作りますということを、追記していくことで、ご意見いただいている内容を吸収できるのかなというように思いますけど、いかがでしょうか。もしよろしければ、最終的な書き方は事務局と相談させていただいて、今のご発言については吸収していくことにさせていただきます。

ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。お願いします。

- オブザーバー すみません。網形成の中で、公共交通としてのタクシーの役割のところですけども、記述を見させてもらっているのですが、9ページの公共交通のところ記載が少しあるのですが、タクシーが市内で3社運行していますという記述があるのですが、公共交通機関としてタクシーについてももう少しクローズアップしていただくほうが全体としていいかなと思っています。記述を少し加えていただくとか、どこに営業所があって、北条地域だと思いますけれども、そういうところをちょっともう少し加えていただくのがいいかと思います。
- 議長 ただいまタクシーの件についてご発言がありました。事務局のほうでお考えがありましたらお答えください。
- 事務局 今おっしゃったように確かに事業所等についても特に表記がなされていないということで、そのあたりについては改善してまいりたいと思います。
- 議長 委員いかがでしょうか。
- 委員 すみません、ちょっと訂正といいますか、申し上げておきますけども、ここに3社と書いていただいているのですが、実質は現在2社です。
- 議長 前に3社のデータを見せていただいた気がしますが、2社ですか。
- 委員 私も勘違いしていたのですが、実際、市内に事業所の代表機能を持ちながら運行しているのが1社、また、営業所をおいているのが1社あります。以前にありました播州交通の営業所はもう市内にはございません。社からの回送でもって幾つかの場所に駐留しているということです。代表電話で受けながら、以前は電話だけ残していたものですから、私もそのあたり勘違いしていましたが、実際にはございません。以前にあった下里タクシーも既に廃業しまして、西脇の業者がタクシーを買い取って、代表電話もなくなっています。そういう状態ですので、実質的に今市内で稼働可能な形で営業している事業所は2営業所の15台前後です。今タクシーの乗務員も人手不足で限界まできています。必要でなければ、市内のタクシーは今後なくなってしまいます。活用方法があるのであれば、そのあたりも視野に入れていただきたい。タクシーで直接でなくても、養父市でやっているのですが、タクシーで動けるところは市街地を中心にやりながら、本当に手の届

かないところは自家用車で運行する。もちろん誰でもいいわけではなくて、資格なり講習を受けた方がやるのですけれども、白ナンバーで近隣の方を輸送するというサービス形態も始まろうとしていますので、方法はいろいろあります。タクシーもあるうちに活用してもらわないと、市内からもう10年もすればどうなるのかなというのが現実になってきている。そういう状況は申し上げておきます。

- 議長　例えば今、大谷オブザーバーから提案あったように、2社の営業所の所在地ぐらいいは書いておくのが、少なくとも必要だというお話ですけれどもどうでしょうか。
- 委員　少なくとも各地区で路線バスの時刻表を書かれたときには、少なくとも市内のタクシーの営業所の窓口の連絡先ぐらいいは記入していただきたいとお願いしているのですけれども。
- 議長　9ページにタクシー2社と変更し、それからその営業所の所在地と営業台数を追記するということで。
- 会長　それぞれの営業台数が何台か分かった方がいいですよ。
- 議長　そういう情報をお手数ですけど事務局に教えていただいて、追記するということで。
- 委員　登録上、はくろタクシーの加西営業所が11台、北条神姫タクシーが6台です。それが実際市内にある営業所の台数です。
- 会長　タクシーというのは呼び出して家に来ていただくまでは、メーターは倒さないということになっています。
- 委員　迎車料金の申請はどことも出てないため、ありません。現状は。
- 会長　現状はないのですね。そうすると例えば、笠原で法華口に行くために北条から来てくださいということ、こういうのは別の料金が要りますよとか。ちょっとだけ反対側へ行くのにタクシーはただで来てくださいよと。ワンメーターで終わりですと。タクシーはスリーメーターも行っているのに、料金はワンメーター分だけとっていったら、これはだんだんと今はなくても、いずれは何とかして、片道来てもらう分も払ってもらわないといけないというような状況に変わってくるのではないですかね。
- 委員　ニーズの多い都市部では迎車メーターがあったのですけれども、郡部では今のところ認められていません。
- 会長　そうすると、タクシーからすると、車があっても、車がないから行けないよとか、そういう乗車拒否ではないけれど、経営上、回りにくくなると、どこへ行くのかと聞いた後で、車を回しますよとか、車がないですよとか、こういうふうなことになる。いずれにしても、今、全体的に動けない人が増えて便利にしましょうということは、コストがかかるという前提になっているわけです。何かをやろうということは、それは誰かが負担しない限りもたないということになる。そうすると行政が負担するか、利用者が金を負担するか、ボランティアなどを活用できるところは活用して費用を抑えていくとか。費用の全部を利用者で割れないにしても、行政がかかる費用の何割かは負担するけれども、あとは利用者が払うかボランティア等を活用するとかでない、もう解決の道はない。合理的に定時定路線でずっと走るか、デマンドで言われただけ走るというようにしても、いずれにしてもトータルの費用がかかるものをどう負担していくかということを考えないといけない。
- 委員　いろんな形で全国では既にタクシーも乗り合いタクシーとして、またフリーデマンドの形として走っています。それと、また今先ほど言いかけても、養父市では、中心の町なかには普通のタクシーが走って、大屋町とかその離れた部分は、そこはタクシーが行けないし、行っても、会長がおっしゃったように、そこからワンメーターであればもう経営上成り立たないというよ

うなことが現状としてあるものですから、そこには、講習を受けたマイカーの運転手が、資格もしくは、安全教育を受けた上で、タクシーの代わりをやりましょうという取組みをされていて、それが先日、立ち上がることになりました。多分この6月ごろからスタートする予定で、全国でも珍しい事例として進んでいます。それは我々も注目しているのですが、いずれそういうことも視野に入れないと特にこの郡部においては、まず運転手が足りない。せめてそこに住んでおられる方、事業としては成り立たなくても、子供さんが保育園行った後、小学校行った後のお母さん方など、そういう方たちの手も借りながら、高齢者や免許返納者の足を担っていこうというような、社会トータルの考え方ができれば、行政が全部負担するのではなく、みんなで社会を作っていくという一つの形ができる事例ではないかというように私どもも注目しているところです。

○会長　それで、専任の運転手を、地域、地域に置くのではなく、やはりボランティアのような力も一部活用しつつ、できるだけ少ない費用に抑えながら、周りが負担するか、本人がするか、または行政が負担するかしながら何かをやっていかないと今、医療費が増えているは、福祉の費用は増えるはという中で、少なくとも元気な人は動ける間は、頑張ってもらおうというようになってきていますよね。

○委員　その養父のケースにしても、2キロまで600円、タクシーよりも少し安いですが、それ以上の距離も100円ずつ加算されていく。計算方式は違いますけれども、やはりそれなりに似たような料金体系になっています。人が移動するのに、ただで移動はできない。本来自分が車を持ってガソリンを入れて、保険をかけてするのも費用がかかる。自分で持っておられる方、田舎の方、自分の車はただだと思っている人が多いですよね。だから、自家用車にもかかっているコストと比較すれば、やはりこちらのほうが安いということになると思いますし、何より今からの70歳以上の高齢者は、逆走問題に代表されるように、見ていて運転が危ないということも多くなっています。ところが、今の高齢者は元気なのでまだまだ自分で動きたい。パラドックスですけど、いろんなところへ行きたい。この中に自分の地域内、近所周りは移動のデータは入っていないと思います、恐らく。そんなのを含めるともともと移動需要はあると思います。それも含めて、移動の足を確保する必要があると思いますし、そうでなければ自分の家の軒先の田んぼでひっくり返ったという高齢者がまだまだ出てくると思います。

○議長　ありがとうございます。タクシーの話は、地域主体型交通でも関係があるものだと思いますので、今の話でそれぞれの営業台数と営業所はどこかというのを追記するというのが一つと、それから会長のお話の内容は、移動については値ごろ感というか、どれぐらいお金がかかるかということがよく分かっていないという話だと思うのですが、先ほどから出ている地域主体型交通のフローチャートで計算していくと、大体どれぐらいの便数で何をすればどれぐらいお金がかかるのかという計算ができるようになっているので、先ほどのタクシーですのと、自分たちで運送をするのとどっちがどれぐらい違うのかということを経験した上で何を選ぶかということを決めていただく。自分たちがやれば安くなるし、タクシーでやれば安心は安心だけでもお金がかかる、でもどっちを選ぶというのももちろん選択肢の中にあるということだと思います。そういうことを地域の人たちと議論をしないと始まりませんので、ぜひ今日お越しの皆さんと一緒に、加西市でのふさわしい支え方、移動の仕方を決めていくということになるかと思っています。

○委員　前も申し上げましたけども、先ほども養父の例が2キロ600円からと、決してそのタクシーとそれ程変わっていないです。実際、移動コストを考えると、それで当たり前ですけども、ついつい乗り合いバスにすると補助金をつけて100円だ、200円だ、中には無料だという言葉が出てしまうわけです。それで空で走っていると。どちらが本当なのかなと思います。片方でゼロ

円にする、100円にすることによって、もう一方の600円がすごく高く感じるわけですね。本当にそんなに高いのかどうかということ、改めてお願いしたいのですが、原価をしっかりと考えていただきたい。

- 議長 タクシーのいい使い方もまた機会がありましたら提案いただいて、他市の事例を紹介していただくのも大事ですけれども、加西市にとってタクシーの働き場所、活躍し場所というのをまた教えていただけたらありがたいと思います。是非よろしくお願いたします。
- 委員 今75歳以上の人、市役所の方で利用者が増えていますと言われていたが、例えば、75歳以上の方は青い券を使うと無料になる。ただ青い券だけでなく、例えば今やっている運動ポイントでいろいろと力を入られている。利用促進ということで、料金は、タクシーは安く出来ないけれども、タクシーに乗ったら2ポイントが当たるとか、そういうような対応ができるのですかね。北条鉄道もあるし、タクシーもあるし、神姫バスもあるし、何らかの地域通貨みたいな形の中でそれをシステム的にできるのかなど。できないのであれば仕方がないけれど。
- 委員 方法はあると思います。
- 議長 外出支援についてポイントがつけばいいねという話ですね。
- 委員 例えば、コミバスだったら75歳以上は無料にしているけども、車には費用がかかる。75歳以上の方が何かに乗った場合は、負担はかかるけどもポイントをつけて、貯まったら何らかの形に変えるとか。そういうことができるのか。いろんな形を複合的に重ねて、買い物ができるとか、付加価値があるというような方法が何かできないのかなと思います。
- 委員 私が思うに、タクシー代に対してポイントをつけるのではなくて、外出支援頑張りました。行動として頑張りましたという健康面、福祉面などそういった側面からポイントが出る方がいいと思いますね。
- 委員 ちょっと今、委員がおっしゃっていることとからは外れているかもしれませんが、高齢者の事故が非常に多いということで、免許を返納されると証明書を出してくれる。ご存じやと思いますけど、それを見せれば神姫バスなんかは半額で乗れます。バスはそういうことでやっています。
- 議長 ありがとうございます。
- 委員 神姫バスはニコパカードということで、ICカードを作っております。定期券だとか回数券機能があるカードですが、そちらについて200円のご利用で1ポイントつく、ニコパポイントサービスを実施しています。そのポイントが貯まりますと、例えば神姫バスのツアー旅行などで、割引に使える。そういったポイントサービスを提供しておりますので、ご紹介させていただきます。
- 議長 ありがとうございます。
- 委員 3つほど、1つは、加西市の公共交通がサービスしている時間帯とか場所とかありますよね。それ以外の時間帯、場所への公共交通はタクシーが一手に担っているというような文言を入れてもいいのではないかと思います。これが1つ。もう1つは、この資料の49ページに基本理念って書いてありますね。この基本理念で、皆でつくるというのがありますが、これは多分解説しないとそうは読めないだろうと思います。皆でつくるの中には、皆で適正に負担するという意味が入っている。市民の方には税負担、運賃負担を含めて、適切に負担していただいて作っていきましようというのが入っていますので、これを言わないと分からないと思いますので、もっと書き込んでもいいのではと思いました。それから3つ目ですが、さっき委員がおっしゃった郡部での迎車料金は認められていないとおっしゃったように聞こえましたが、そうですか。これはどこで認められていないのでしょうか。
- 委員 料金システムですから。

介いただいたのですが、最終的には58ページの地域主体型の中に乗合タクシーとかそういうあるいは二人乗りとか、そういうものも工夫の一つだと思いますから、書き方として言葉が出てくるかどうかは別にして、先ほど申し上げましたような地域の実情にあった地域主体型のモデルケースを想定して、移動手段の確保を行いますということの中に入れていくということで、本日、議論のあった内容については、皆さんで忘れないようにしましょうということではいかがでしょうか。よろしいですか。では、そういう内容でまた文言については、私と事務局のほうで確認しながら案を修正していくという事にさせていただきたいと思います。ほかにご意見、ご質問ございますか。今日、主要な議題はこの地域公共交通網形成計画の案に関する議題で、この計画案はパブリックコメントをとっていくわけですが、協議会の段階では今日いただいたご意見を若干修正し、素案からパブリックコメント案にしていくということにさせていただきたいと思います。そういうやり方でよろしいでしょうか。(確認) ありがとうございます。では、議題の1については以上ということにしたいと思います。

続きまして、議題の2番目でございます。地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、事務局からご紹介いただければと思います。よろしくお願いたします。

- 事務局 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価です。ねっぴー号及びはっぴーバスの運行についてフィーダー補助と網形成計画の策定にかかる交通調査事業の国庫補助を受けることとなっています。これについて当協議会としての自己評価を行うものです。最初に、フィーダー補助についてです。はっぴーバスの3路線6系統、ねっぴー号の3路線8系統についてフィーダーの補助を申請しており、事業実施の適切性について達成状況を、A達成できた、B一部達成できなかった、達成できなかったの3段階で評価を行いました。事業計画に位置づけられたとおり適切に実施できており両事業ともA評価としております。目標効果の達成状況については、評価方法をご覧くださいますと、2ページに評価方法を載せております。路線ごとに経済性と公共性の2つの評価に基づいて評価を行っています。経済性の評価は、利用者一人当たりの行政補助額で基準額は2,000円です。公共性の評価は、沿線世帯当たりの年間乗車回数で1世帯当たり2回を基準値としています。各路線の評価の結果は、4ページの上の表の中に掲載しています。このうち、ねっぴー号の国正線は、経済性評価が2,034円、公共性の評価が1.3回ということで、両指標とも基準を下回っており目標を達成することができませんでした。それ以外の路線に関しては、どちらか一方の指標が基準を下回っている路線もございますが、目標は達成しております。はっぴーバスに関しては、事業計画に位置づけられたとおり目標を達成しています。ねっぴー号については、国正線がございしますので、B評価として一部目標を達成することができなかったという評価にしています。国正線は、両方の指標を達成できませんでしたが、昨年度と比較すると両評価ともに改善しています。今後の改善点では、はっぴーバスに関しましては、万願寺線は、公共性、経済性、両方の指標で基準を上回っており、サービス強化を検討する路線としています。若井線と芥田線に関しては、経済性の評価で基準を下回っていますが、地元のNPO法人と連携して、訪問活動等を重点的に行いながら今後の利用促進を行いたいと考えています。また、若井線と地元のクリニックをつなぐ路線の接続改善を行って新規の利用者の取り込みを図ることとしています。ねっぴー号に関しては、市街地線が公共性、経済性、両方の基準を上回っており、サービス強化路線になっています。九会線とフラワーセンター線については、公共性の指標が基準を下回っており、利用促進等の検討対象路線になっています。九会線とフラワーセンター線については、別々に路線評価を行っていますが路線が重複しているため、2つを合算すると公共性、経済性ともに路線評価の基準を上回っています。今後、評価の方法についても少し見直しを行いたいと考えております。国正線については、地域主体

型交通等の導入の検討を行っておりますので、検討支援を行う予定としています。以上が当協議会としてのフィーダー補助に関する事業評価です。

続いて、網形成計画に関する事業評価です。網形成計画策定にあたり、交通調査を実施しています。調査及び分析等、適正に実施をしており、事業評価の事業実施の適切性としては、計画どおり実施されたA評価としています。以上が事業評価に関する説明です。

- 議長 ありがとうございます。事業評価について説明いただきました。これにつきまして、ご意見ご質問がございましたら、お願いいたします。
- 委員 前回の協議会でも申し上げましたが、はっぴーバスのエリアとねっぴ〜号のエリア、は各路線によって地域性が全く違います。それらが同列に評価されていますが、もう少し、地域の特性に応じた評価が必要ではないかと思えます。若井、芥田、万願寺方面は谷の奥で出口が殿原、中富の南側しかないエリア、当然バス路線が活性化すれば利用はあると思えますが、国正方面ですと北条にも行くけれども加東へも行くという人が結構いる地域で、谷が広がっているエリアです。このまとめ方から見ると、まるで同じ条件で評価されているような感じがします。ちょっと設定を変えないといけないのではないかという気がします。
- 委員 書きぶりを検討できますかね。
- 議長 事務局どうでしょうか。今ご提案がありましたけれども。
- 事務局 この事業評価ですが、当初に設定している計画に対する評価でございます。公共性評価と経済性評価という形での評価を行うこととしています。確かに地理的条件が全く違いますので、その辺で何らかの差をつけるというものあるのかもしれないです。
- 議長 課題への対応方針を変えたほうがいいなという、多分ご提案はそういうことだと思います。少し書きぶりを変えて、国正地区の方は加東市等へも行かれる可能性があるなので、それについては別途、加東市さんと相談するかそういう話ですかね。市を超える交通であっても当然、交通圏という考え方をすると、複数の市町にまたがっているという実態があるのなら、その実態に合わせてこれからの課題への対応方針を書くほうがいいですし、地域の方も喜ぶ話になります。
- 委員 移動圏の範囲でいうとどこへ行きたいのかというのが一番根本だと思います。それで言うと、どうしても市町の区域の話が出てくるとは思いますが、やはり全体的としてトータルの移動の範囲を考えないと、不安感は出てきます。もう少しとりまとめる枠を変えないと市街地区間はいいけれどそれ以外は不満が残ってしまう。地域特性の違うものを一緒にするとおかしくなってしまう。
- 委員 網形成計画で拠点までのアクセスというのを最初に出しています。私はあまり土地勘がないのですが、今の話では拠点が2つというような特性があるかもしれないということですので、そういったことについて少し注釈をいれて、地域特性という形で書いておく。こういうご提案があるかなと思います。
- 議長 ありがとうございます。事業評価にそういう内容を入れるのと、今の話だと網形成計画の方にもちょっと注釈を入れた方がいいということですかね。基本的には同じことの繰り返しになりますが、地域主体型っていうことであれば、その中で議論をさせていただいて、2つあるなら2つという議論をして決めていくという事にする。そういう柔軟性があればいいなと思います。
- 委員 網形成計画にも市外の拠点へのアクセスというようなことは触れていたように思います。将来的に検討するというようにしたと思います。
- 議長 では、こちらの事業評価のほうですね。課題と対応方針の中に地域特性に応じたという内容をねっぴ〜号のところに書くということでしょうかね。

- 委員 よろしいか。今、委員がおっしゃった39ページ、宇仁から北条へ行く要望と加東へ行く要望があるなかで、同じように評価するのかどうかということだけでも、そういう評価ではなくて、バスがあること自体に非常に意味があるというような書き方をしたらどうかなと思います。例えば、加東に行きたい人からするとバスの利用価値は少ないけれど、でもバスがないと困るわけだから、1つのバスの価値は大きい。単に経済的評価ではなくて、市外への移動と北条へ行く人とのバランスの中で当然、経済評価は低くても、バスそのものが走っていることに対して価値があるというような書き方をしているのでは。
- 委員 それをやってしまうと、バス路線を敷設する時に乗らないけれども回して欲しいというような意見が出てきてしまう。結果的にそれで費用が高くなることになる。だから今交通弱者の足の確保をどうするかと。その定義がきちんとないとやはり公金を使えない。昔は人が増えていく時代であったので順番に路線を敷設できたけれど、人口が減っていく現状の中での交通弱者ですし、ご高齢の方も乗り合わせて行くというよりも、既に自分が直接目的へ行くという事の利便性の高さを知っている。そういうことを考えると、単に路線で集約するのは非常に難しいと思います。タクシーのことを言うとなんですが、タクシーはやはりドアツードアで目的へ直接行ける。マイカーと同じような感覚で、マイカーを持つよりは安く行けるというのがタクシーだと思います。だから、そういったものを織り込むといいますか、路線ありきというよりも、目的ありき、利便性ありき、生活ありきというような考え方でやっていかないと、幾らでも線を引かないといけなくなるし、幾らでも空のバスを走らせないといけないし、そして幾らでもお金がかかってしまう。そのあたりの考え方の根本を変えないとやはり無駄遣いが過ぎるのではないかなという気がします。
- 委員 それはわかりました。でも今のバスは宇仁の人や九会の人も北条へ行くだろうという前提になっている。北条にいく計画もこの地域の人にとっては価値もありますということ。公共性を考えて、例えば100人違うところに行く人がいるから、宇仁や九会は北条へ行くバスは別にいらなという話ではない。経済性で言えば、せっかくバス走っているのだから、少ないと言う前に、それはそれだけの経済性があると、どれぐらいの経済性かは行政が判断するという問題だけでも。ただ人の流れとしては、宇仁は北条へ行く人もいるけれど、違うところへも行っている、九会もおそらく同じ傾向がある北条に行く人もいるがその他へ行く人もいる。人の流れが全部50人やったら、多いとこと少ないとことははっきり出てくるけれども、地域によって北条へ行く地域、宇仁のように加東にも行く地域、九会のように小野へも行く地域とか、全然違う。そういったことと考えると、経済性だけでは判断できない。人数が少なくとも意味がある。ただ委員がおっしゃったように、どこでもいいのかと言うことでなく、当然、経済性もあるけれど、その辺は少し考えてから評価をしないといけなかなと思います。
- 議長 ありがとうございます。今お話いただいている経済性と公共性の話は、こちらの事業評価の資料の4ページのところに、公共性基準値と経済性基準値のなかで、どちらかでバランスをとって考えましょうということ。バスが空でいいわけでもないし、経済性も尊重しましょうということ。基本的に見ている。今回のこの事業評価は、現に走っているバスの路線に対する評価ですから、これにタクシーの評価を入れると、ちょっと話がややこしくなるので、今回お話いただいた内容については、いろんな意見はあるけれども、大体この方法で評価をして、それほど大きな間違いがないということであれば、この内容で事業評価とすることとして、いろんな行先の課題はあるけれども、それについてはこれから網形成計画を具体化していく時にさらに議論していけばいい話になるのではないかなというふうに考えますけれども、よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

- 委員 1点よろしいですか。時間もないのに恐縮ですが、この自己評価というはこれからどう改善していくかという時に非常に大事だと思います。この案をつくる時に、結果的に今Bという評価が出ていますが、私があちらこちらで見聞きしている自治体の評価で言うと、利用者も増えているし、昨年度の何%増という形で目標を達していると全部Aにする。改善するために何を見ていくのかということをお我々はきちんと押さえないといけないということでこういう評価になっていますが、やはりAが並んでいるほうが見栄えはいいですよね。そうした時に、こういう評価の内容まできちんと評価していただけるのかということところが問題で、一律にAが並んでいるのがいいということでしたら、Aが並ぶような評価基準をつくりたい。けれども、それだと加西市の公共交通をよくしていくためにはならないだろうと思うので、あえてこういう評価をしているということをお、理解していただきたいと強く願うのですがいかがでしょうか。
- 議長 特に、国正線をB評価としていることで課題が明らかになっているということですね。その評価をご理解くださいという発言だと思います。
- 委員 この自己評価を受け取る側はこれをどう見られるのでしょうか。
- オブザーバー 様々な路線がありまして、やはりその中で優劣があると、利用促進に力を入れておられるとか、それが及ばないとかという話があると思います。その中で全部が全部Aというのもそれはそれで白々しいところもあるかもしれません。やはりBとした上で、なぜBなのか、さらにどういうふうにお改善を図っていくかをきちんと書かれておられると、Bを受けて改善の方向に向かうよう努力をしておられるなというふうにお考えることができますので、きちんと自己評価ができていますねと考えられると思います。国正線を今後どうしていくのかというのを議論していただいて、協議会の中で国正線沿線が交通不便にならないようにどう工夫をしていくのかをお考えていくということかと思ひます。その上でのB評価であればそれは十分評価できる考え方ですので、Bですけども評価できますねということかと思ひます。
- 委員 緩い評価基準でAなのと、厳しい評価基準でBなのとどちらの評価が高いのですかということおです。
- 野村（代理）オブザーバー 厳しく評価いただいたほうがいいということおです。
- 委員 そうであれば、この評価でいいかなと思ひます。そうでなければ、評価の高いほうにしたいいなと願ひます。
- 議長 事務局は極めてまじめにBという、初めは全部Bではなかったでしょうか、Bにされたということおですので、冒頭、委員からもあったように、国正線の問題というのはこういうところでも浮かび上がってくるということおです。これを今後どうしていくかというのは、B評価を背景に議論できるということおで、協議会としては捉えればいいのではないかと思ひます。では、議題の2つ目おです、自己評価につきまして最終的には原案どおりということおでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。
- 委員 53ページおですけども、今後いい議論ができるように1点だけ追記していただきたいおです。53ページの下のお米印のところおで、地域内交通の考え方として、北条地区までの運行を行うものとするということおで断言されている部分おですが、これは第3者が見て、北条地区の中に入って自由に運行できるのかなというように受け止められるとちょっと問題があるのかなと思ひますので、例えば、「路線バス、コミュニティバス、あるいは北条鉄道等の他交通との役割分担を図りながら」というような一文を入れていただくと、建設的な議論がお我々もできますのでそういう一文を入れていただけたら、ありがたいおです。
- 議長 誤解がないようにきちんと考えましよう。今おっしゃったのは北条鉄道や路線バスおですよ

ね。

- 委員　　そうです。「北条鉄道と路線バス等の他公共交通との役割分担を図りながら」と。
- 議長　　それをどこに入れましょうか。
- 委員　　例えば、その最後に「行うものとする。」と、終わっているのですけれど、あわせて他交通との役割分担を図るとか、あるいは最後の行の「北条地区までの運行を行うものとする」のあたりに、他交通との役割分担を図りながら行うとかそういった文言を入れていただくと、地域の方と前向きな議論がしやすくなると思います。
- 議長　　では一番下の行の生活必須施設がない場合は、ここに北条鉄道、路線バス等の他の交通機関との役割分担を図りながら北条地区までの運行を行うでよろしいですか。
- 委員　　よろしくをお願いします。
- 議長　　皆さんこういう内容の修正でよろしいでしょうか。ありがとうございます。ほかにご意見は。
- 委員　　先ほども委員からご質問のあった迎車料金の考え方の中で、確かに加西市の2社について迎車料金をとっていないということは事実ですけれども、都市部、郡部で、郡部の方でとってはいけないという話ではなくて、過去の経緯の中で平成14年に規制緩和で新規事業者が参入されていくというような中で、迎車料金をとらないという事業者が出てきて、その中で足並みをそろえられてきた。加西市の事業者はもともと入っている事業者ですけれども、迎車料金をとらない事業者が増えてきた。傾向として都市部はとって、郡部はとらないという傾向とはあるのですが、迎車料金自体が郡部は取れないという話ではありません。条件として初乗り1.3キロで630円というのがありますが、その630円の範囲内であれば、設定することは可能です。
- 議長　　範囲はあるのですか。
- 委員　　範囲というのは、初乗り料金の1.3キロ、630円を超えてはいけないというのはありますけれども、今現状として体力をすり減らしながらタクシー事業者さんが迎車料金なしでやっているのだと思います。制度として、迎車料金をとってはいけないという話ではありません。そこは修正させていただきたい。
- 委員　　むしろ初乗り料金を超えてでも適正な迎車料金をとって、それできちんと利用ができるような形になる方が私は望ましいかなと思いますし、赤字が出るのに公共運送人義務で行けというのは、これは理不尽だと思います。そのあたりは今後整理していただきたらと思います。
- 委員　　そこがやはりネックで、結局それを超えるからいけない。加西でも北条から他まで行くのに何キロあるのかということ。それなりに距離がある。隣の多可町になれば、南から北まで30キロある。それを1.3だけオッケーだというのは無理があります。
- 議長　　この話は、その他でやっていただけたらありがたいなと思います。協議事項の3番目になります。ちょっと時間が押してきましたけれども、コミュニティバスのバス停名称の変更とダイヤの改正ということにつきまして、事務局からご説明よろしくをお願いします
- 事務局　　コミュニティバスのバス停名称の変更及びダイヤの改正についてでございます。まずバス停名の変更からですが、2カ所変更を予定しています。まず1カ所目が、ダイヤの時刻表の赤字になっているところが今回の変更箇所です。まず、1個目の変更箇所といたしまして、都染北と書いている部分ですが、こちら前回の協議会から話題が上がっている青野口のバス停を新しく都染北と変更する予定にしています。また、もう1カ所、ハイツ市住前と赤字になっている箇所があるかと思いますが、これは、現在のバス停名が加西病院東という名称で、病院の坂の下にあるバス停でございます。加西病院の名前が入っているために、勘違いをされて降りられる方がいらっしゃるとい

うことで、名称から病院名を省き新しくハイツ市住前と変更したいと思っております。続いてダイヤの改正ですが、ねっぴ一号に関しては、4便変更を予定しています。変更内容は主に2つございます。まず1点目は、昨年の春の協議会で、北条鉄道とフラワーセンター線との接続の改善をしていきたいという話が出ていたと思いますが、現在9時50分発のフラワーセンター線に関しまして、利用者の少ない便でございますので、これを10時50分発に変更しまして、北条鉄道の10時31分着からのお客様にご利用いただきたいと思います。2点目の変更は、夕方の市街地線で、福祉会館から高速北条バス停に向かっている便ですが、北条鉄道との接続が悪くなっています、この便を10分早めて新しく17時25分発にして、北条鉄道に乗り継げるように改善をしていきたいと思っております。これに伴って同じく市街地線の高速北条バス停5時15分発を、5時9分イオン発に変更をしています。そのほか、乗務員の方の適正な休憩時間の確保及びはっぴーバスとの接続改善等がございまして、イオン発中富口行きを6分早めて、10時30分発に、逆に中富口発を7分早めて、11時55分発に、また九会線の12時58分イオン発を12時35分発にそれぞれ変更をしています。

以上がねっぴ一号のダイヤ改正でございます。続いてはっぴーバスのダイヤの改正です。時刻表の2ページをご覧ください。根日女の湯線というのがございまして、こちら今2便目のところを赤字にしているかと思っております。こちら9時5分中富発というのを新しく2便目として設けています。これが若井線の1便目に乗られた方が、根日女の湯線に乗り継げるように新設しています。逆に、現在15時40分発の根日女の湯線がありますが、こちらに関しては、過去1年間ご利用がないということで、減便しております。3ページ目の若井線ですが、若井線そのものには時刻の変更はございませんが、市街地線を変更する関係で中富口での接続時間が、中富口でねっぴーからはっぴーに乗り継ぐ際に、19分の接続時間、逆にハッピーからねっぴーに乗り継ぐ時間が9分に変更となっております。以上がバス停名の変更及びダイヤの改正の概要でございます。

- 議長 説明ありがとうございます。ただいまご説明いただきましたコミュニティバスのバス停名の変更とダイヤの改正という件につきまして、ご意見、ご質問いただければと思います。
- 委員 今、事務局から言われた根日女の湯線の路線名について。今、根日女の湯がなくなっていて、前田クリニック線にしようかという話もあったのですが、具体的な事業者の名称も好ましくないということで、根日女線ですらどうかという話をちょっとしたのですけどね。加西市でも根日女の物語を取り上げているということもあって、根日女でどうかと。そのほうが全く変えてしまうより高齢の方は分かり易いだろうということで。
- 議長 根日女線ですか。根日女の湯線。
- 委員 根日女線。「の湯」を取る。
- 議長 そういうご提案をいただいた。ダイヤの変更とそれからバス停名、路線名の変更ということになりました。これにつきましてご意見、ご質問いただければ。現在利用されている方が根日女の湯線が根日女線になって問題になるのかとか、それからこれから利用する方への案内が根日女線でわかってもらえるかというところですが。
- 委員 それもありますけれど、これは1週間に1日走っている路線。今、行かれている人が月に8人か9人かぐらいで年配の方が多い。方向として日吉の方になるが、日吉にするとまたいろいろと問題も出るということで、根日女のままにしようかということで考えたのですが。
- 議長 根日女の湯がなくなった以上は、名前はあんまりこのままでは格好が悪いというのが1つあります。ただ、根日女線にして、できれば現在の利用者の方に誘い合わせて乗ってもらうようにしていただきたいということもお願いして、ただいまご提案いただきました内容と事務局側の提案

につきまして、ご意見、ご質問はございますか。なければこういう形で変更させていただくということでもよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。予定の議題は以上でございます。ご議論いただきまして、特に網形成計画の案についてはご議論いただきありがとうございます。修正箇所が若干ございますが、詳細は事務局と確認していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。では、その他事務局から何かありましたらご連絡いただきたいと思っております。

○事務局 12月の協議会の内容のフィードバックということで、本日、委員より資料をお配りいただいております。説明をお願いします。

○委員 青野町公民館へのコミバスの延伸について、それから時刻表表示の改善について配布させていただいております。前回の協議会の中で、青野町のほうにコミュニティバス延伸を検討できないかということで、先生からご提案がありまして、早速、現地調査に行きましたが、道路ループで大きく迂回する必要がございました。つきましては、今の路線の速達性、それから迂回運行することにより他路線からの原資を捻出する必要が出てきますので、なかなか難しいという結論を導き出しました。今後も宇仁地区については新たな交通等を考えていくということで、本計画の中で決まったところですので、我々で足りないところはそういった地域の力を借りながら進めていただきたいと思いますと思っております。1点目コミバス延伸についてお話させていただきました。

2点目の時刻表についてということで、地域の代表の方が前回の会議の中でコミュニティバスの停留所がわかりにくいというお話がありました。いろいろ何がわかりにくいのかなというところで、いろいろ考えてみますと、恐らく1本標柱、田舎のほうでしたら道路2本、停留所側に標柱を置くのではなくて、所々1本標柱を置くところがあります。そういった場合、逆側からバスが発車するにもかかわらず、そちらには標柱がないというパターンがありますので、そちらについて問題があるものかと考えました。時刻表枠のところに〇〇方面行は道路の向こう側でお待ちくださいということで、まずはお話がありました国正地区で改善いたしました。今度4月1日にまたダイヤ改正、先ほどの組み合わせの改正のお話がでたところですので、4月1日にはまた全停留所の1本標柱のところはこういったお客様のご案内を追記させていただくということで報告させていただきます。

○議長 どうもありがとうございます。実際、現地に行っていただいて、ご足労をいただきまして誠にありがとうございます。また改善案、提示していただき、対応いただいていることも感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

○事務局 ありがとうございます。では、今後の予定について説明をさせていただきます。網形成計画については、本日も協議いただいた内容を踏まえまして、修正後、2月にパブリックコメントを実施する予定にしています。そのパブリックコメントを受けまして、3月末に協議会に諮らせていただくということを考えております。3月26日を予定しております。また、別途ご案内を差し上げますのでよろしくお願いいたします。それでは、これで本日の協議会は終了とさせていただきます。ありがとうございました。