

第32回加西市公共交通活性化協議会議事録

日時 : 平成29年12月21日(木)
14時55分～17時07分
場所 : 加西市役所 5階大会議室

【開 会】

○事務局 定刻前ではございますが、委員の皆様お揃いでございますので、ただいまから第32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、師走の公私ともご多用の中をご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

まず初めに、当協議会の会長であります副市長に、ご挨拶をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○副市長 皆様方、本当に年末でお忙しいところご出席いただき、大変ありがとうございます。昨年度、この協議会が国土交通大臣賞を受賞しまして、そのご縁で北条鉄道に見学に来られる方、あるいは講演を依頼されたりすることが増えてまいりました。そういった場で皆様が興味を持たれる点が、北条鉄道の事業者としての取り組みがどうであったのか、行政との連携はどうなっているのか、それから一番関心を持たれるのが、市民をどのように巻き込みながら協力を得、北条鉄道がよくなってきたのかという点でございます。これからの公共交通のサービスを考える上で、行政と事業者、そして市民の皆さま方の三者の協力が重要になるわけですが、特に住民の皆さん方に当事者として関わっていただく事は、移動の足を確保して、加西市を住み続けられる、あるいは住みやすいまちだと感じていただくために非常に重要かと思っております。

今年度、加西市では、公共交通網形成計画の策定を行っております。この計画はまちづくりと連携した計画でございまして、市外からの観光客をどう増やすか、あるいは移住者や定住者を増やす取り組みをどうするのか、そして少子高齢化に対応した取り組みをどのようにするのかという、様々なまちづくりの分野について、公共交通が果たす役割がどうあるべきか、ということを考えるものだと思っております。計画では、北条鉄道の法華口駅に列車の行き違い施設の整備を盛り込むつもりであります。また、宇仁地区で検討が進んでいる地域主体型交通についても、強力に支援してまいりたいと考えております。皆さんとこれからの加西市の公共交通を盛り上げていきたいと思っておりますので、今日は活発なご意見を伺いながら議論していただき、有意義な会になるように進めていきたいと思っておりますので、本日はよろしくお願いいたします。

○事務局

次に、本日の資料を確認させていただきます。まず、事前配布しました次第、それからコミュニティバス等の無料化施策の継続状況(報告1)、それから、宇仁地区地域主体型交通の導入検討状況(報告2)、それから加西市地域公共交通法形成計画案についてということで、協議1の資料1から4でございます。加えまして、コミュニティバス国正線のバス停名の変更についてという資料になります。また、本日机上に置かせていただいております資料は、座席表、委員名と、第30回公共交通活性化協議会の議事録となっております。もし、今申し上げました資料等について不足がございましたら、お知らせいただけましたら事務局で用意いたします。また議事録につきましては、皆様から修正依頼があったものを反映しております。この議事録につきましては、ホームページへの委員名を除いて掲載させていただきたいと考えております。

では次第に基づいて進めさせていただきます。この後の進行は委員長に引き継ぎさせていただきます。委員長よろしくお願いいたします。

○委員長 皆様、こんにちは。年末の大変お忙しい時期にご参集くださいまして、誠にありがとうございます。32回、随分回を重ねてきた協議会であります。本日の議題ですが、先ほど会長からも話がありましたが、加西市地域公共交通網形成計画、ネットワークをどうつくるかという計画です。この計画の特徴は、先ほど会長が言われたように、一つはまちづくり。どんなまちをこれから加西に作っていくのかということをしかりイメージしようというものです。人口も減少している、だからといって手をこまねているのではなく、地域の皆さんと一緒にまちのことを考えていく、そのきっかけづくりに公共交通のあり方、交通のあり方というのを、大事にしましょうというのが一つです。

それからもう一つは、公共交通を自分のこととして考えてもらうということも、まちづくりの一環ではあるわけですが、市民の皆さんが事業者任せでということではなくて、自分たちの足は自分たちで守るという意識を持っていただくことが、持続可能な公共交通をつくっていく上で大切だということだと思います。

それから最後に3つ目ですが、形成計画ですから、幹線とそのフィーダー、それから乗り換えなどをしやすいようにといった、使いやすい公共交通のサービスを実現していくということが重要になります。

今日は、その計画の素案についても皆さんにご覧いただくこととなりますので、ぜひ積極的にご意見をいただければありがたいと思います。議事進行にもご協力を賜ればありがたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では、議事を進行させていただきたいと思います。本日の議事は報告事項が2つと協議事項が2つございます。まず報告事項につきまして、最初のコミュニティバス等の無料化施策の継続状況について、事務局からご紹介いただければと思います。

○事務局

報告事項1のコミュニティバス等無料化施策の継続状況についてということで、報告(1)の資料をご覧ください。昨年の11月から、委員の皆さんの意見を踏まえて実施しているコミバスの無料化の施策につきまして継続の実施状況をご報告します。今年10月に無料化開始から1年ということで、アンケート調査を実施しています。無料化開始前にもアンケートを実施しておりまして、開始前と開始後の比較を行っています。調査結果につきましては2ページから詳細を掲載しています。平成28年度実施前といいますのが、昨年の10月に実施した調査の結果です。実施後といいますのは、開始から3カ月後に行った調査の結果、そして29年度のグラフは、今年10月に行った調査の結果でございます。今年10月の調査につきましては、はっぴーバスについても追加で調査を行っております。変化の見られる部分を中心に説明いたします。

まず3ページの年齢構成です。実施前と比べまして高齢者の方の利用割合、少しですが伸びています。また、これまで見られなかった利用として、20代未満の利用者が出てきています。無料化施策を実施したことにより、新規の利用者の開拓に一定の効果が出ているのではないかと考えております。

続きまして、運転免許の有無で見ますと、実施前に比べまして、免許を返納された方の利用が増えています。移動の目的では、通勤、通学、買い物、通院と、実施前の調査に比べて、どの項目も増えています。利用頻度につきましても、週1回、2回、または週3回以上と、高頻度で利用される方が増えていまして無料化により、これまで利用されていた方についても、より多く利用されるようになってきていると考えています。

7ページの無料乗車券の利用区分ですが、最も使われているのは75歳以上の後期高齢者です。

それ以外にも妊婦の方、乳幼児同伴の方、小学生というようにこれまで見られなかった方の利用が少ないですけども調査の中で現れてきています。11月までの直近のコミバスの利用者数を昨年度と比較しますと、全体で30%程度利用が伸びています。

また、最後のページですが、この件に関連してタクシー協会様より、タクシーの利用状況データの提供をいただいています。加西市内で運行されているタクシー事業者のデータということで提供をいただいていますので添付しています。以上、コミバスの無料化施策の実施の状況でございます。

○委員長 この件につきまして、ご意見ご質問がございましたらお願いいたします。

では、先ず私から。事務局からデータを示していただきましたが、無料化施策を行ったことで、大体狙い通りの状況になっているのか、それともちょっと違うところなのか、そのあたりは事務局としてどのように見ておられるでしょうか。

○事務局 先ほど説明しましたように、利用者が増えているというのは非常にありがたいことかと考えております。また、やはり予測をしていたところではありますけれども後期高齢者の方は、無料化によってさらに伸びているのかなと。もう少し妊婦の方や子育て世帯についても、特に市街地線で伸びるかなと思っていたのですが、そこについてはもう少し伸びしろがあるかと思いつつ、予測していたよりは少ないように思います。

○委員長 まだこれから幾つか課題があるけども、おおむね目指しているところに、それなりに達成しているというところでしょうか。ありがとうございます。

○委員 タクシー協会として、前回の会議記録の中で6ページの下から10行目の、『前回せめて福祉タクシーの利用』とありますが、『福祉タクシー券の利用』に修正下さい。『券』というのが抜けておりますので、追加をお願いしたいのと、それに関連しまして、先ほどの資料の最後のページになりますが、タクシー事業者の売り上げ状況をデータとしていただきましたので報告させていただいたのですが、バスの無料券が出て以降、前回も申し上げたとおり、タクシーの利用ははっきりと落ちております。結果的にはタクシーをご利用いただくような方が、無料券で移動をされたということで、結局、行政による民間事業者に対する一つの圧迫行為ではないかというのが一つの推測として出ておりますので、改めて報告しておきます。

○委員長 ありがとうございます。6ページの福祉タクシーを福祉タクシー券に変更です。それからデータのご提供もありがとうございます。これをどう読むかということですが、なかなかこれだけで見ると、何とも言いにくい結果ではないでしょうか。

○委員 報告してから大分時間が経ちましたので、次の数字がもう少しあればよかったですけど。

○委員長 そうですね。

○会長 今後の動向も見ないと。

○委員 当初、この無料化を検討するときに、当然タクシーに対する影響というのはいろいろ想定したわけですが、一つは、無料化するとタクシーを利用しておられた方がバスに移るのではないだろうかという話もあったのですが、これを見ると無料バスの増加分、つまりコミュニティバス全体の無料化による増加分というのは、タクシーの減少分よりも大分多い。ですから一部はタクシーから当然移っている可能性もあるけれども、それを大きく上回って、市民の外出の回数が増えている。出癖がついているというようにも理解できます。ですから、当初心配していたように、無料バスの増加分がそのままタクシーの減少分になるのではないだろうかということではなかったという読み方をしているかどうかですが、どうでしょうか。

○委員 それは先ほども説明にありましたように、利用の伸びた中に通勤通学者もあるというご説

明がありました。通常、通勤通学でタクシーを使われる方はありませんので、そういう面で新たな改革があったらうけれども、タクシーを使うような交通弱者の方もバスへ行かれたということで、両方の増加分はあるのですが、民業圧迫は必ず出てきているということです。

○委員　だからそれを確認できるようなデータを今後とも提供していただければ見ることができると、よりはっきりするのではないのでしょうか。今のデータでは、どっちだろうという部分が残っている。我々としても多分この会議の出席者全員の関心事だろうと思いますので、できれば新たな需要をコミュニティバスが開拓しつつ、実はタクシーも、市民の出癖がついて伸びていくという状況をつくりたい。そうなるためには、現状がどうなっているのかというのは、やはりある程度把握しておいたほうがいいたらうと思いますので、ぜひ引き続き情報提供をお願いしたいと思います。

○委員　ただ、前回申し上げたとおり無料は0円です。それでタクシーとの相乗効果と言われても、やはり1キロに対する対価、支払い料金がどうしてもタクシーは高くなる。特に高齢者は、贅沢品であるという感覚をお持ちの方がいらっしゃる。それを同じ土俵で論議するのは非常に困難な部分がある。

○委員　だから同じ土俵で論議できるように我々なりの工夫をしていきたいということです。

○委員　そのために先ほど申し上げたけたように、福祉タクシー券、高齢者などに対するチケットをできるだけ使いやすくしていただきたい。本当の交通弱者の足、バスで移動してもラスト1マイル、買い物をして歩けない距離を何とか助けたいという思いがありますので。

○委員長　ありがとうございます。これだけを見ると減っているようにも見えるし、例えば1月、2月では前年よりも増えているので、何故かなというところもあります。もう少しデータが必要で、時間的な推移がもう少しあるほうが見やすいというのが一つと、すみませんけれどもデータ集めるのが大変かもしれませんが、現在1社のデータをいただいています、できれば3社まとまってるデータでもいいので、1社ごとっていうよりは、全体でどうなっているのかというのが見られると、今の委員のお話が、協議会の皆さんにも理解しやすくなるというように思います。大変かもしれませんが、見させていただいたら、おっしゃることも分かるというように伝わるとと思いますので、ぜひよろしくをお願いします。

○委員　物理的に今こうやってデータをいただいているのは加西市内に本社があって市内だけで営業されている業者です。姫路なり加東なりの業者は、まとめてデータを出しますので、このデータに合わせるのは事務上、お願いしたいけれども、困難だということでした。そういう意味で、お願いし難いというのが現実的な問題だと思います。

○委員長　では、このデータの推移をいただけたらありがたいと思います。引き続きよろしくお願ひいたします。それを見ながらどうなっているのかというのを議論した方がいいたらうと思います。このデータだけでは、民業圧迫といっても、確かにそうかもしれないし、そうでもないかもしれない、難しいね、という読み方になってしまう。よろしくをお願いします。

では、報告事項の2番目に移ります。宇仁地区地域主体型交通の導入検討状況につきまして、事務局のほうからよろしくお願ひいたします。

○事務局

報告(2)の資料をごらんください。宇仁地区地域主体型交通の導入検討の状況についてということで、28年度の取り組み内容については以前にご報告をして、第1回目のアンケートをとっている最中ですということまでのご報告したかと思ひます。その後、第1回目のアンケートの調査結果が出ています。結果の概要をお伝えしますと、宇仁地区に関しましては、住民基本台帳に登録されている人口が1,642名いらっしゃいます。そのうち、移動に困っていますと答えられた方が、

アンケートの中で85名いらっしゃいました。この85名の方が好きなきに公共交通を使って移動された場合、1年間にどれくらいの利用があるかというのが、公共交通最大需要量で、4,440回という結果が出ています。これを世帯当たりで割りますと、世帯当たり公共交通最大需要量は6.96回、宇仁地区の全世帯が1年間に7回ぐらい利用するような公共交通のニーズがあるという結果が出ています。これに関して市のコミバスの評価基準として、世帯当たり年間利用量2回という基準に設けています。宇仁地区においては基準を上回る結果が出ています。この結果を受けまして、宇仁まちづくり協議会で、具体的な検討に入るため第2回目のアンケートを実施するという事を、9月に決定していただいています。さらに、10月にアンケートの実施方法について協議をいただき、現在11月の末から、第2回目のアンケートを各町で実施しているところです。今後、アンケートが集まりましたら集計等を行いまして、皆様にもお知らせをする予定であります。第1回目のアンケートですが、詳細なアンケート結果、後ろに参考でつけておりますのでご覧ください。

○委員長 ありがとうございます。この件につきまして、ご意見ご質問いただきたいと思いますがいかがでしょうか。

○委員 ほかのアンケートでもデータが出ている部分があるかと思えます。宇仁地区は隣が加東市に隣接していますけれども、必ず北条へ来られる方ばかりではないです。加東へ行かれる方も、西脇へ行かれる方も多。そういった部分、特に若い方でも加東へ移動してそこからJRに乗る方もいらっしゃいます。移動するのに困るけれども、どこへ行きたいのかという部分では、その方によって大分違うと思えますので、もしそのあたりも調べられたらと思う。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 今おっしゃったことは非常に重要で、どこへ行きたいのかというのが、一番大事な情報だろうと思えます。この後の網形成計画を検討するところを、お手伝いさせていただいているのですけれども、そこをきちんと押さえて策定しましょうということですから、今おっしゃったような考え方をベースにして、果たしてうまく計画として形づくられているのだろうかという目でも、ご覧いただいたらいいのではないかと思えます。

○委員長 ありがとうございます。事務局、何か補足することありますか。

○事務局 第2回目のアンケートで、実際に移動に困られている方を対象に調査を行うのですけれども、どこに行きたいのか、どこに行くのに困っているのかというところもお伺いしますので、北条の中心地に行きたいのか、それとも滝野に行きたいのか、といったところもアンケートで集計ができていくと考えております。

○委員長 ありがとうございます。ほかにご意見は。宇仁の方いらっしゃるのでしょうか。何かつけ加えることありましたら。

○宇仁郷まちづくり協議会 人口増政策課でお世話になっていまして、今説明がありましたけれども、第2回目のアンケートを今年中に一応まとめて、担当の課のほうへ提出をさせてもらうことになっています。それで、私今集まった資料を見ていますと、今お話が出ましたように、やはり加西の市内ですね、病院とか、それから買い物に加西へ来られる方と、それから加東とか加西市外に出られる方、大体半々というように思います。

年配の方が、我々宇仁地区は小さい地区ですけれども、高齢化率も大体30を超えて、35、6%ぐらい。その中の一つの町については47%、65歳以上の人が47%にもなる町もありまして、そういうことからぜひともこの交通システムができましたら利用したいということで、今85名という方が利用したいということを第1回目のアンケートで、第2回目のアンケートは今集計中ですが、困っておられる方も、今のところ娘さんとか知り合いの方とか、家族の方

が近くにおられて送っていただいているというような、そういう回答が出ております。ところが、それをお願いするについては、やはり気を遣うという、そういう意見が出ておりますので、我々としては、交通を利用できる状況をつくっていききたいというふうな気持ちでおります。

- 委員長 ありがとうございます。皆さんのほうからも、ご意見ご質問がありましたら、お願いします。
- 委員 一つ、アンケートに質問を加えていただきたいものがございます。宇仁地区の西の方にアステリアかさいから、大和線という路線バスが走っております。車内の状況を想像していただいたら、よくご存じかと思えますけれども、よく空いている状況でございます。利用状況も非常に厳しく、維持するのが非常に大変な路線となっております。できましたらその宇仁地区から、例えば和泉西口あたりを結節点とした交通体系が考えられるのであれば、事業者としては地域の路線バスを守っていく立場として、また地域の方にとってもベストかなというふうに思っています。ただ、どうしてもその乗り継ぎに抵抗が出てくるかなと思います。体が不自由で乗り継ぎが困難だという方がどれほどいらっしゃるのかというのを一つ、アンケートで調査いただいて、地域のご意見を聞かせていただければというふうに思います。
- 委員長 ありがとうございます。乗り継ぎの問題は利用者から見ると面倒かなあとと思いますが、適切な乗り継ぎで運行すると便数をあげることができるので利便性は向上する可能性があります。こうした点についても事業者としてアドバイスをいただければありがたいと思います。また乗り継ぎの抵抗の問題、アンケートだけでは無理かもしれませんので、ヒアリングなどをしていただいで把握するということはお願いできるでしょうか。
- 委員 そうですね、何とかその路線バスを応援していただければ、一緒に頑張ってもらえば、そういった意識の調整をしていただければ、すごくありがたいというふうに思います。よろしくお願いします。
- 委員 地区の特性の違いになるのですけれども、はっぴーバスが走っている地域の場合、谷ごとに道筋が決まっている。だからそこを走らせれば中富まで比較的結節しやすいですけれども、宇仁地区では筋道がたくさんあります。バスを通すにはその一つの集約的な路線が必要ですが、宇仁は谷違いというか筋違いのところがたくさん集落がありますので、バス路線でくることが非常に困難な地域だと思います。ただ単に1路線だけで集約するのは、かなり難しい地区ではなからうかなと思います。やはりある種デマンド的な利用に類した形のほうが向いているのではないかという気がする。地域の特徴として。
- 委員長 どういう形を導入するかというのは、調査を踏まえて検討いただくことになると思います。いろんなアドバイスいただければありがたいと思います。ほかに、ご意見ご質問ございますか。
- 委員 私もあちらこちらでこういうアンケート調査の手伝いとかをしたことがあります。希望しますか、あれば乗りますかと聞けば、乗らなくてもあると書いておいたら悪い方にはならないだろうという回答が結構あって、実際蓋を開けるとそうでないことがあります。ただ、つまりこのアンケートの調査からは読み取れない所があるのですが、実際その地区の方はご存知だと思いますし、話を聞かれる機会も多いと思います。何ていいますか、皆さんの切望感というか、そういう状況をお話いただくと、よくわかると思うのですが。そのあたり実体はいかがでしょうか。
- 宇仁郷まちづくり協議会 今、話に出ましたように、宇仁地区というのはコミュニティバスが走っていますが、県道を通って行ってしまふ。それでちょっと具体的なことを言って何ですけども、大きな町、世帯数の多い小印南町とかそれから青野町というのは、県道から離れている。その辺の方の中で、加西病院に行きたいとか、イオンへお買い物に行きたいといった希望をされている方が非

常に多い。

それともう一つは、今、話が出ましたように、加東へ出る方が多いので、今度路線を考えるときには、加東の滝野とかその辺までの運行ができないものかというような話も多く出ています。いずれにしても、多くの人が住んでいるところをバスが走っていないということが理にかなっていないということも考えられます。

○委員 よくわかりました。ありがとうございました。

○委員長 ありがとうございます。ほかにご意見ご質問、なければ次の議題に行きたいと思います。

○委員 別の協議会で多可町と西脇市と加東市と加西市の定住自立圏構想ということで、その中でも、定住自立圏の中での移動を充実させるということで、一つ何か予算をとっていたと思いますので、広域的な人の流れを、新たに移動手段を確保するのであれば、そういったメニューもあると思いますので、この会議の中だけではなくそういった広域的に相談して進めていくのも一つの方法かなと思いますので、事務局にお伝えいただきたいと思います。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 関連して、こういう公共交通会議なり協議会というのは、一つは自治体ごとにつくるっていう考え方がありますが、もう一つは交通圏ごとにつくるっていう考え方があります。その両方が必ずしも一致しないのでどうするのかという話ですけれども、自治体ごとにつくるとしても、その自治体別の協議会のところに関連する、例えばここでしたら加東とか西脇とかの協議会の方に来ていただいて、両方の計画をうまく擦り合わせる。あるいはどちらの移動もスムーズに行けるような計画を作るために、情報交換をしながらやると随分違ってくると思いますので、これは後の網形成計画にも大きくかかわってくることだと思います。お願いしたら隣接自治体の方もご出席いただけるなり、あるいは意向を聞いていただくなり、向こうの計画を確認していただくなりってことは可能だと思いますので、そういった点で齟齬のないように進めていければいいのではないかと思います。

○委員長 ありがとうございます。市町の境界を超えるというのは、私自身も幾つか経験して、例えば、西宮の北のほうの地区は、JRの宝塚駅に行きたい人が多い。その宝塚駅に行くための交通アクセスが、こちらの地域主体型交通と似ているのですが、そのために西宮は西宮で地域公共交通の位置づけをします。宝塚市のほうでもお願いしますということで、宝塚市はこういう協議会を開かれたときに、関連する分については西宮が内容を説明、理解してもらって位置づけた。こういうやり方もありますので、できるだけ負担の少ないやり方で、その地域の人たちがやりやすい方法を決めていけたらいいと思います。この協議会の中だけではない方法がいろいろ考えられるということだと思います。いろいろ検討をしましょう。ありがとうございます。

他にご意見ご質問ございますか。なければ、報告事項は以上ということにさせていただきます、協議事項に移りたいと思います。では、協議事項の加西市地域公共交通の形成計画の案につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局

協議事項1、加西市地域公共交通の形成計画案についてです。現在の市の計画であります総合連携計画にかわる新しい計画として、加西市公共交通網形成計画の策定を進めています。策定にあたりまして作業部会ということで委員長、委員に入ってくださいながら、前回の協議会の後、4回ほど部会を開催し、計画の素案の作成を進めているところでございます。本日は資料の1から資料の4を作業部会案として出しております。大変ボリュームがございますので、要点のみの説明とさせていただきます。また、資料を1から3と資料4を分けて協議いただければと思います。

まず、最初に資料の1から3を説明申し上げます。

資料1、鉄道及びコミュニティバス等利用者アンケートの調査結果です。策定に当たりまして、現在公共交通を利用されている方の状況やご意見等を把握するために調査を行っています。1ページの調査概要を見ていただきますと、調査は、北条鉄道、路線バス、コミュニティバスねっぴ〜号とはっぴーバスで実施しました。北条鉄道に関しては、10月1日と3日、平日と休日それぞれ丸1日、始発から最終便までの全便で利用者からの聞き取り調査を行っています。路線バスに関しては、10月1日と4日、こちらも平日と休日朝7時から夕方7時まで12時間の間に、アステシア加西のバス停で乗り降りされた方に限定して調査を行っています。

コミュニティバスねっぴ〜号、はっぴーバスに関しては10月3日と4日、平日2日間に始発から終発まで全便でヒアリング調査を行っています。アンケートの調査票ですが2ページから7ページに添付をしています。利用者の属性、利用の目的、利用頻度、乗車の前と乗車の後の移動手段、利用に関する問題点等を聞き取っておりまして、北条鉄道のアンケートに関しましては、単に移動を目的に鉄道を利用しているというよりは、北条鉄道そのものに乗りに来ましたというようなことが考えられるため、そういった方を対象に北条鉄道の魅力を聞き取るようなアンケートも実施しています。8ページがアンケートの回収状況を掲載しています。

9ページ以降は集計結果ですが、利用者の性別、年齢、職業、利用目的等を見ておきますと、北条鉄道と路線バスに関しましては、通勤通学で利用されている方が多くなっておりまして、60代までの比較的若い方の利用が多くなっています。ねっぴ〜号、はっぴーバスにつきましては、70歳以上の方の利用が7割近くを占めており通院、買い物等で利用されています。ただし、ねっぴ〜号のフラワーセンター線については、通勤通学の利用者が9割近くを占めています。10ページは利用者の方のお住まいです。鉄道、バス共に加西市の方の利用が多いですが、北条鉄道の休日の利用者の半数以上は市外からの利用です。フラワーセンター線に関しては、利用者の4割程度が加西市外からの利用になっています。自動車の免許に関しては、鉄道、路線バスは学生の利用が多いこと、またコミバスに関しましては高齢の方の利用が多いことから、運転免許をお持ちでない方が多くなっています。特にコミバスは8割以上の方が免許をお持ちではありません。また、免許を返納された方の割合も高くなっています。

抜粋になりますが、18ページをご覧ください。鉄道、バスを利用する理由は何ですかという設問に関して、北条鉄道ですとか路線バスでは、ほかに移動手段がないからと回答されている方が多くなっています。はっぴーバス、ねっぴ〜号、コミバスに関しましては、便利だからという理由で利用されている方が一番多くなっています。

20ページになりますが、鉄道、バスを利用するに際して問題点はありますかということについて、北条鉄道に関しては、運行便数が少ないと書かれた方が一番多くなっています。路線バスの平日に関しても、便が少ないと回答されている方が多くなっています。路線バスの休日やはっぴーバス、コミバスのねっぴ〜号に関しては、特に問題がないと答えられた方が一番多くなっています、次いで、便数が少ないと回答されている方がいらっしゃいました。

続いて22ページですが、もし鉄道やバスがなくなった場合、今日の目的地にはどうやって行きますかということで、これは22ページと23ページですが、北条鉄道に関しては、送迎してもらおうと回答された方が一番多くなっています。路線バスの休日ですと、かわりに鉄道で行くと答えられている方が多くなっています。コミュニティバスでは、送迎してもらおうと答えられている方が一番多くなっています。また、鉄道、路線バス、コミバス共通で、もしバスや鉄道がなくなれば、行くこと自体をやめると答えられた方も一定数ございました。そのほか調査の結果は添付しており

ますので概要の資料をご覧ください。

この調査を踏まえまして、網形成計画の策定を進めています。次に資料の2をご覧ください。網形成計画の計画書の構成を見ていただくための、目次案です。第1章は本計画の概要、第2章には、加西市の概況と公共交通の現状ということで、先ほどのアンケートの結果、それに加えて、事前に委員の皆様をお願いして、資料の提供をいただいております。そういったデータを踏まえまして、公共交通の現状を掲載する予定です。第3章に関しては計画の方向性ということで、基本理念ですとか目指すべき公共交通のサービス、さらにその実現に向けた基本方針を掲げます。第4章は、それらの実現に向けた具体的な事業を掲載し、第5章では実施に向けた連携体制、目標等を掲載することにしています。本日はこの計画のうち、第2章と第3章を資料3、資料4という形で準備しています。

資料3に移ります。計画案の第2章の加西市の概況と公共交通の現状ということですが、先ほどのアンケート結果と重複するところが多いため、簡単に説明をいたします。まず加西市の地図、位置、地勢、人口、公共交通網、そして観光客の推移等を冒頭に掲載する予定です。

7ページからは加西市にける交通の現状ということで、北条鉄道、路線バス、コミバスの概要と利用状況、利用の推移、それに先ほどのアンケートの結果を抜粋したものをそれぞれ順に掲載しています。次、25ページになります。鉄道、バスによるカバー状況ということで、駅を中心に半径500メートル、バス停を中心に半径300メートルというのを徒歩圏と設定した公共交通の勢圏図です。北条周辺ですとか、鉄道沿線のピンク色の円がございしますが、こちらが1日に30本以上のバスもしくは鉄道の運行があるエリアになっています。このエリアの中に住まれている加西市の市民の方が2割いらっしゃいます。次に青の円になりますが、こちらは、公共交通サービスはあるけれども、運行本数が1日30本未満であるエリアになっていまして、このエリアにお住まいの方は大体30%程度いらっしゃいます。残りの5割の方に関しては、公共交通等の全くない地域に居住していらっしゃるというのが、今の加西市の状況でございます。

次、27ページになります。加西市から鉄道やバスに出している行政の補助額となっております。28年度で8,000万程度の補助をしています。

続きまして28ページですが、こちらに関しましては、公共交通以外で市の福祉施策として実施している高齢者、障害者に対する移送サービスの状況を示しています。

29ページからにつきましては、道路交通の状況ということで普通免許の保有者数、自動車の保有台数、また交通事故の状況、免許返納者の状況等を順に掲載しています。

31ページ以降ですが、こちらは平成18年度と22年度に実施しましたパーソントリップ調査の結果に基づいて、加西市民の動きを分析したものです。一部ご紹介します。年齢別の利用交通手段の推移ということで全体の図を見ていただきますと、学生や子供も含めて加西市で市民全体が利用されている公共交通の手段と、利用の交通手段ということで22年度見ていただくと、鉄道が2%、バスが1%、自動車が80%、自転車6%、徒歩8%となっていまして、ほとんどの方が自動車を使って移動されていることがわかります。

加西市民の方の動きを地区別に分析したものがございまして。各校区、各地区の方がどの方面に外出をされているかというのを、上位3つを示した図です。どの地区の方も、まずは北条の市街地へ向かわれているのがわかると思います。市内で見ますと、北条の次には九会地区、下里地区、泉地区などに皆さんが外出先として行かれています。市外方面ですと、加西市の西側のエリアの方は姫路方面に出られています。東側の地域であれば加東市、小野市へ行く方が多くなっています。

続いて37ページになりますが、加西市内に車を気軽に利用できない方がどれくらいいらっしゃ

るのかという推定で、世帯内に車がない、もしくは自動車免許を持っていないという方ですが、推定で、全市民の30%程度が車を気軽に利用できない人に分類されるであろうと考えられます。

最後になります。40ページになります。市民の公共交通に関する要望と改善意見ということで、これまでの協議会で委員様を含め、皆様から頂いたご意見をまとめています。今後パブリックコメント等を実施しましたら、これに付け加えていく予定です。以上が、加西市の現状と公共交通の現状についてです。

○委員長 ありがとうございます。網形成計画のただいま資料3までご説明いただきましたものが現状認識ということです。それからこの後ご説明いただく資料につきましては、方向性ということで、方向性の話については、まだたたき台ということで、皆さんからご意見をいただければというふうに思います。その前段の現状につきまして、今ご紹介をいただきました。こういう見方があるのではないか、あるいは、このデータはこう見たらいいなど、ご意見あるいはご質問いただければありがたいと思います。

○オブザーバー 利用者アンケート資料1ということで、21ページです。コミュニティバスの国正線のお話が出ていたのですが、利用者のアンケートということで、特に問題がないというところが多いところが気になる。先ほど出たようにバス停が遠いというご意見もあったが、こちらには3%しか不満が出ていない。実態から乖離していると思われる部分もありますので、このアンケートというのが、正確に調査できているのかという点が気になると思います。

それから、運賃のお話ですけれども、要するに民間系の北条鉄道、路線バスについては、運賃が高いというご意見がやはりあって、やはりコミバスでは高齢者等が無料という形ですので、その辺の運賃の価格差があるのでその辺の解消をどうするか、ネガティブなご意見が出ているところはやはり解消していきましょうという話になってくると思いますので、この辺アンケートとしてこれは正確なものか、運賃の格差についても会議の方向性として考えておられるところは何かちょっと教えていただきたい。

○委員長 バス停の件、事務局のほうお願いいたします。

○事務局 まずバス停が遠いという現状がある中でそういう意見が少ないから、アンケートがきちんと取れてないのではないかとご意見でございますが、あくまでこれは利用者のアンケートでございます。国正線を現に利用していただいている方からとったアンケートです。そもそも、かなり遠くてバスが利用できない方については、逆に意見はとれてないということで、その辺の意見をどう拾っていくかというのは、考えないといけないと思います。あと、運賃が高いというご意見も結構あるというところですけど、主観的な部分もあるかと思いますが、何と比較してというところがない中での話ですので、実際に運賃が高いと感じておられるというご意見ということだとは思いますが。

○委員長 利用されている方の感覚として、こういう結果でしたということで、特にバス停の話で、遠くて利用できていない人もいる、おそらくバス停から近い方が利用されているだろう、そのように読むのかと思います。運賃の話は、むしろ北条鉄道の方に割と多く出ていて、他ではあまり出ていない、一つは無料化の話もあると思いますが、無料の人だけが答えているわけではないので、意外に運賃が高いという答えがバスに少ない感じがします。まあ、何とも言えないところでしょうが、多分北条鉄道から乗り換えがかなり発生するので、運賃が加算されて、結果的にちょっと高いなあというように思われるのかもしれない。

○アドバイザー ちょっと話が飛びますが、協議事項の最後の青野口のバス停の名称変更ということで、実際にこれはどんなバス停なのかとインターネットで見ましたが、周辺に民家が見当た

らないようなところで、青野地区からはかなりバス停が遠いのではないかなと。また、利用者の実態に即した青野口のバス停は、実際にどういうものかというのがやはり気になるところで、バス停が遠いために、きちんとしたアンケートがとれていないのかと思うところもあります。国正線を見ると、遠回りにならず運行時間が長くなならないようにということで、集落から離れた外周道路を通っているというのが路線図から見えるところがあります。やはりこのアンケートをしっかりと取ってニーズを吸い上げるのが大事かと思いますので、その辺はきちんとしていただきたいところかと思えます。

○委員長 ありがとうございます。バス停の位置は極めて重要な話です。このアンケートは利用者の回答だということです。それを集落から離れているからその集落に近づけていくというのは、また次の計画の話で反映できればということだと思います。ありがとうございます。

○委員 私の見方は、アンケートはきちんととれていると思います。ただ、そのアンケートが持つ意味は、皆さんが言うておられるように利用者に対するアンケートですから、それを市民全体の意見であるというように間違っるとらえないように書き込みしてないといけないのだろうなと思います。それで遠いところというのは、最初のこの資料3の説明にもあったように、例えば3ページとか4ページで、ほとんど公共交通がない地域というのが5割を超えているというところがそれに当たる。ですからこれをどう考えるのかということと、利用者がどう感じているのかというのは切り分けて、違う話ですというのを誤解のないように書くことが大事なだろうと思いました。

○委員長 ありがとうございます。私から1点だけ、すごく大事だと思うデータがあるのですが、資料3の37ページですけれども、平成22年のパーソントリップ調査のデータですから、ちょっと古いデータではありますが、加西市で車を8割ぐらいの人が使っている。ほとんどの人が車を使って移動されているというデータがありますが、一方で5歳以上の人口の3割が車を気軽に利用できないという答えがあります。車を使って便利な人達が多いけれども、そうでない人も実は意外に多いということなので、こういう人たちにきちんと公共交通の手当てをしていくことで、気軽に外出してもらって全体の活動を増やしてもらおう。それはバスだけでなく、鉄道だけでなく、タクシーの利用者も増えていくというようなことになって、結局まちに賑わいも生まれてくることになると思います。必ずしも車が便利だからということだけではないのが、このデータの中に含まれているというのを感じました。ちょっとそういうことも頭に入れていただけたらありがたいと思います。では、現状はこういうことで、またデータを見ていただいてご認識を深めていただくのと、質問があれば、事務局のほうに寄せていただきたいと思います。

続きまして資料の4、計画の方向性について事務局からご紹介いただいた後皆さんからのご意見をいただきたいと思いますので、ご紹介よろしくお願ひします。

○事務局

資料4の計画の方向性についてでございます。まず計画の方向性というところですが、加西市の交通の現状については第2章で示したところですが、その上でこの章では、何もしなければ陥ってしまうであろう地域の姿というのを課題として示しております。また一方で、上位計画である市の総合計画に示す目指すべき将来像の実現に向け、公共交通が果たす役割というのを整理し、この計画の基本理念もしくは目指すべき公共交通サービスの内容を示しています。計画の方向性といいますが、この課題と目指すべき公共交通の姿の乖離を埋める指針として、基本方針などを示しています。

2ページに入りますが、まず加西市の公共交通の課題につきましては、このまま何もしなければ、地域の活力の低下、車を気軽に利用できない方の外出機会の低下や公共交通に無関心な市民の増加、

こういったことが懸念されるということで課題としてまとめています。

一方で、加西市総合計画では目指すべき将来像に向け、5つの基本政策と10の政策を掲げています。5ページをご覧ください。この表を見ていただくと、1の明日を担い未来につながるまちと人づくりというところから、10の健全な行財政運営の確立したまちまでの10の項目ごとに、公共交通が果たせる役割ですとか、目指す方針というものを示しています。総合計画の中では、公共交通の本来の位置づけは、4の都市の魅力と快適性が高いまちという中に位置付けられておりまして、それ以外の政策についても、直接公共交通とは関係ないですが、公共交通が果たすことができる役割等を記入しております。

それを整理しました上で、この計画が目指す基本理念ということで、次のページになりますが、みんなでつくる、地域に根付いた、人と人をつなぐ公共交通としております。基本理念の考え方ですが、まずみんなでつくるといいますのが、市民、事業者、行政が協力し合い、自分たちの公共交通であるという認識の下で、多少の負担を分かち合いながら、受益と負担のバランスのとれた、質の高い公共交通サービスを構築していくこと。地域に根付いたといいますのが、地域内、地域外のつながりを鉄道やバス、公共交通の面から強化していくことで、地域に親しまれ世代を超えて継続的に実施できる持続可能な公共交通サービスを実現すること。人と人をつなぐといいますのが、市外からの交流人口または市民の方の外出の機会の増加を促すことで、人と人とが結びつき健やかに支え合って暮らせるまちを、公共交通サービスを通じて実現する。こういった考え方を踏まえて、基本理念を設定しています。

次に、目指すべき公共交通サービスということで、先ほど紹介しましたが、加西市民の方の移動先を見ますと、日常生活に必要な施設が集積している北条地区への移動ニーズが高くなっています。高齢者アンケート調査からも、これは同じことがわかっています。ここで、日常生活で必要となる買い物、あと医療施設、そして金融機関の3つを生活必須施設と定義しまして、その立地状況や集積の状況から、各地域が拠点となり得るかどうかというのを整理しています。それが8ページの表になります。それぞれ、例えば買い物施設ですとスーパーが2点以上あれば◎、一軒しかない場合は○、商店しかない場合は△としています。医療機関につきましても2軒以上あれば◎、1軒しかない場合は○、薬局のみであれば△。金融施設は郵便局と銀行両方ある場合は◎、郵便局のみの場合は○としています。こういった形で生活必須施設の有無を確認すると、北条、賀茂、下里、九会、泉地区に関しましては、何らかの施設が地区内にあることがわかります。さらにこれら3つの施設についてある程度、集まっていないと拠点とは言えないのではないかとということで、集積の状況も確認しています。そうしますと賀茂地区に関しましては、それぞれの施設が離れているということで、地域の拠点となりうるのは北条、下里、九会、泉ではないかと考えています。さらに施設の内容の充実度等を踏まえ、北条に関しては中心拠点、下里、九会、泉に関しては地域拠点と位置付けております。

続いて、目指すべき交通サービスの要素として、6つの交通サービスの要素を挙げております。ネットワーク、ダイヤ本数、運賃、車両、駅・バス停に情報提供。これら6つの要素について、利用者が利用しやすいようなサービスであることを目指します。

さらに、交通のネットワークの階層構造ということで、ネットワークの階層構造を4つに設定しています。市内の方が市外に行きやすく、もしくは市外からの来訪者が市内に来やすくということで、1つ目は市外からの連携軸。そして中心市街地を回りやすくするためのまちなか巡回軸。各地域と市街地を結ぶ市内連携軸。そして地域内の生活必須施設へ外出できるようにする地域内交通。この4つの階層構造を設定してネットワークを考えております。

これらすべてを踏まえまして、10ページになりますが、目指すべき公共交通ネットワーク、この計画におけるネットワーク図を示しています。色分けをしていますけれども、まず市外連携軸については北条鉄道、高速バス、路線バスで担っていこうと考えております。街なかの巡回軸については、ねっぴ〜号の市街地線。市内連携軸につきましては、各地区によって状況が違いますけれどもねっぴ〜号、路線バス、北条鉄道で担っていくこととしています。地域内交通については、はっぴーバスと、今後導入を目指す地域主体型交通によって担っていくこととしています。地域内交通については、各地区で生活必須施設の立地状況が違いますので、それに応じて運行方法、運行路線等を考えていくこととしています。

11ページからは基本方針になります。先ほどの基本理念、みんなでつくる地域に根付いた人と人をつなぐ公共交通の実現に向け、6つの基本方針を示しています。1つ目が、みんなが利用しやすい公共交通網の構築、2つ目が、利便性の高い交通結節点の整備、3つ目は、地域の結びつき強化を図る公共交通の利用促進としています。

基本方針の下にさらに施策として、12ページのとおりですが、11個の施策を設けておりまして、さらにこの下に具体的な施策事業を提示していくこととなります。事業の一覧については、13ページに記載しております。今回の協議には入っておりませんが、施策事業の内容を具体的に盛り込んでいく予定でその完成イメージとして14ページに施策4を例に掲載しています。施策ごとに現状や課題を整理し、各事業を掲載します。その中で特に重要な事業に関しては重点事業として別途、詳細な内容を掲載する予定でございます。

- 委員長 ありがとうございます。計画の方向性につきまして説明いただきました。こちらについてご意見ご質問いただければと思います。
- 委員 失礼します。今、計画の方向性というようにしてあるのですが、その方向性の基準が、主な幹線を中心とした定時定路線型のものが大前提にあるのではないかなという思いがしております。確かに、通勤通学の方が使うルートに関しては、それが一番ベターだと思いますが、本当のこれから増大するであろう交通弱者の方々の移動ニーズは、なかなかまとまっておらず、先ほどの運賃の話がありましたけど、面的に広がっている。路線でくくるのはやはり無理があるだろうと思います。まして費用面からすれば、これに関しては多大な費用がかかるでしょう、一人当たりの移動に関して。だから計画の文言でもあります「網」ですね、網形成計画に関してはその路線図、定期定路線はもちろん大事ですけども、それとは別の段階のものを描いていかないと無理があるのではなからうかという気がするので、そのあたりの色がちょっと薄いと思います。
- 委員長 具体的にはどうしたらいいですか。例えばどういう形で記述をしていくと良いかというようなことのご提案をもしいただければありがたいと思います。
- 委員 他の地区での話が参考になるのですが、例えば泉地区なり宇仁地区を広く見る、加西地区なら加西地区の中で、その中での移動に関して、例えば乗り合いタクシーを使えば1利用者が200円なのか500円なのかはわかりませんが、直接移動ができる。それを予約に従って運んでいく。そうすることによって、目的のところへ乗り換えなしで行けるということが可能になると思います。実際、県内でもそういった車を実際に運行しているところもありますから、そういうものを参考にしながら、本当に移動に困られている方が直線的に短時間で目的のところへ行ける、そういったものを組み合わせればいいかなと。そうすれば逆に外部との幹線道も生きてくるのではなからうかと、そういう気がします。
- 委員長 今お話されたことをもう少し、この中にどういう形で入れるか考えていきたいと思えます。いきなり乗り合いタクシーという話も少し飛躍しすぎていると思いますので、多分そういう機

運があるのかどうかというところですが、多分今までの話で言うと、そんなになくて、タクシーの既存の利用をどうするかということをやまずは位置づけましょうと、そこから先は、またいろいろ考えていくということではいかがでしょうか。ありがとうございます。ほかにご意見ご質問いただければお願いします。

○委員 今の10ページの地域内交通の地域主体型交通があるのですけれども、実は私、加西市の南部の下里地区というところに住んでいるのですけれども、人口4,800人ぐらいの地域ですが、その中で今年、交通弱者として何人ぐらいの方が本当に困っておられるのかということで各区長さん、22名の区長さんがいるのですが、その区長さんをお願いして簡単なアンケート調査をしました。そしたら110人程度が挙がってきました。率にして2%ということですが、全体の人口で割ると、今日の宇仁地区の場合は約5%だったと思いますので、率としては少ないです。各地域にそれぐらいのパーセンテージは交通弱者がおられると思います。地域主体型交通とか、はっぴーバスとかいう地域内交通を計画に挙げられていると思うのですけれども、実際、地域主体型交通はどのようなものをお考えおられるのか、事務局にお聞きしたい。

○委員長 ありがとうございます。手引きにもあると思いますが、掻い摘んで地域主体型交通の主旨についてご説明いただきたい。

○事務局 地域主体型交通は、地域の方々によって運営される交通ということで、いろんなパターンがあると思うのですけれども、車両についてもどんなものを使うのか、運行についてもどういう形でやっていくのかというようなことも含めて、地域の皆さんで考えていただきながら、その地域に最も合った交通というのを考えていただくということで、今こちらのほうで考えていますのは、車両については市のほうでご準備させていただいて、運行費用についても車検代などについては市の負担をお考えしています。あと、残りの費用については利用料金や負担金等で賄っていく。地域で手作りの公共交通といいますか、ちょっと曖昧な表現ですけれども、そういうものが地域主体型交通と考えております。

今、宇仁地区のほうでアンケートの2回目をとって、どのような形が最もいいのかということ、アンケート結果に基づいてこれから考えていただくというところですので、先ほど委員が言われたように、下里地区でもアンケートというか、交通弱者の数を調べられたということですので、もう一步、例えば、地域主体型交通のアンケートをもう一步進んでとっていただくということもご検討いただければと思います。

○委員 地域で考えてくださいよということだと思いますけれども、2年ほど前に市から説明にいられて、下里地区の区長会で説明された内容は、いわゆる路線バスのバス停であるとか北条鉄道の駅であるとか、そこまでの交通を考えましょうという話だったと思いますけれども、その話はなくなったのでしょうか。

○事務局 今、この資料3の10ページに絵を描かせてもらっていますけれども、10ページの下里地区のところご覧いただけたらと思いますが、オレンジの丸が地域拠点の位置づけにはなります。郵便局であるとか、JAであるとか、少し離れてはいますがマックスバリュもある。そのあたりが地域拠点かなと思っています。また播磨下里駅は少し離れていますが、その拠点へ結ぶような、黄色の線で地域を一周するような線を入れてはいますが、これが地域主体型交通ということで、基本は、下里の地域拠点に、行けるような形ということで考えています。

○委員長 2年前、話に出たことが消えたかどうかというのを確認したかったのですが。

○委員 そのときに、区長から猛反発がありまして、バス停まで行ってそこからどうするのかという話になって、立ち消えになってしまっています。

○会長　まだアイデアが、どの地区でもまとまっていない。タクシーを使うように行きたいところに好きなように行きたいが、金は自分で払いたくないから全部公共で負担しろというのは、余りにも虫が良すぎる。最寄りの公共交通で目的地まで行って、自分のお金を払う。その最寄りへも行けない。そこまで行けたら外出できるのに、そこでも行けない。歩いても行けないから何とかして欲しいという人にまず便宜を図れないかということ。いやいやそれよりも直接イオンや病院に行きたい。病院も個人病院もたくさんあって、加西病院は行くけど他のところへは行ってくれないのかと言われたら、これもまた結果的にタクシーで行くのと同じようになる。しかし、それも重要だというのなら何かいわゆる組合でも作って、その中で余裕があるのなら実施するという考え方もあるのかもしれないが、本当にどういうのがいいのかというのが、市内にモデルとしてどこもない。人口の割に市域が広く、加西市の中でも地域によっては、まとまるどころと、まとまらないところもある。

また、北条町ばかりが近くでもないし、宇仁でよその市に行くのに、加西市が支援して全部お金も払うのかというようなことも含めて、何がいいのかというのはまだわからない。まず地域で一番自分たちにとって費用が最小で、そして地域の人々の好意も借りながら、そして皆さんが満足な生活ができるようなモデルがないかなということ、皆で考えていただいて、AタイプBタイプというようにいろいろ出てくるかもしれないし、その中で何%かは行政が支援していく。それを運営していただくのが地域であろうが、民間であろうか、またタクシー会社に依頼することも一つの手かもしれない。いろいろな方法があると思います。ベストの方法は、地域によって、あるいは困っている方の度合いにもよって変わってくる。家庭にもよる。いろいろな事情がでてくる。少しぐらいなら歩けるといふ人と、本当に歩けない人。どこまでカバーするのかというのは非常に難しい問題で、今後そういう方が増えてくるという前提で、考えていきたいと思う。これらを全部、行政が補助していたらとてもやっていけないし、全部ボランティアに頼るといふことも無理がある。そういう中で、いい方法を何とか加西市の中で見つけ出せればというように思っている。

○委員　ありがとうございました

○委員　今おっしゃった、バス停まで行ったら何とかなるというのは、多分おっしゃるように、何とかならないですね。

それで、今回考えているのは8ページの表がありますがけれども、どこへ行けばいいのだろうかということ。どこへ行けばいいかっていうのは着地の話です。目的地の話。どこからかという、皆さんそれぞれ住んでおられるところからになる。多分、最初にこのたたき台について議論すべきは、この8ページの表を見ながら、それぞれの地区の中にどういう、例えば食料品店があるのかとか、それから金融機関があるのかというのを確認していただくこと。一応、地図見ながら、あるいは市の方はかなりの部分で実態をご存じですので、ここにこれがあるとかこの程度の商店であるとか、これだとちょっと普段の生活には足りないとかいうような話をしながら、数え上げたんですよ。だけれどもそれは、地区の外のものが数え上げている、実際そこで生活しておられる方の実感に合うかどうかというの、これはちょっとわからない。そこまでの資料はつけれない。だから一応そういう形で数え上げましたが、これで本当にいいでしょうかというところを、それぞれの地区でご確認いただきたい。

それから、こういった買物施設と医療施設と金融施設の3つを挙げていますが、そこだけ行けたら暮らしていけるのかということところにも多分議論があるだろうと思います。あるいはその地区にある買物施設は、本当に買物施設としてちゃんと機能するのかどうかということ。どこに行けたらいいのかっていうのが第一段階。我々が例えば生活必須施設と言っていますけれども、どこの

どういふところに行けたら一応暮らしは成り立つのかというのを整理しましょうという話です。だから行先はバス停とか鉄道の駅ではなくて、何をしに行くのかというその機能が満たされる場所。病院や診療所であったり、スーパーであったり、あるいはATMであったりということですよ。それが前半です。

そこに行くためにどうやって行くのが一番いいのだろうか。10ページの図で右上に凡例がありますけれども、この地域内交通ってというのは、居住地と目的地を直接つなぐという意味での話であって、これを例えば括弧の中の、この括弧の中は手段ですけども、地域主体型交通が地域内交通のすべてでもないし、はっぴーバスが全てでもないし、あるいは委員がおっしゃったような、乗り合いタクシーってというようなやり方もあるかもしれないし、これらは全部手段。だからどこにどういふふうに住んでいるのか、まとまって住んでおられたらハッピーバスタイプのものがいいのかもしれないし、点在して住んでおられるのでしたら、それも難しいというのもおっしゃるとおりですが、では、その地区で住んでいるところから皆さんが行きたいところに行くためにはどんな手段がいいかっていうのは、これは多分、地区ごとに違うはずですよ。それを住んでおられる方や、生活しておられる方の目線できちんと確認して、もちろん皆が直接、北条町に行けたらいいのかもしれませんが、それはなかなか大変。今、副市長がおっしゃった話ですけど、それは大変だと。そうすると、そこまではちょっと無理だけれども、その一歩手前までなんとかやりますよ。困っている人が、それほど出ないだろうというところまで整備していくにはどうしたらいいかという案です。

ですから、最初に委員長がおっしゃったように、これは出来上がった話では全くなくて、とりあえず何にもなくて、さあ、自由にお考えくださいって言うてもなかなか考えられないので、一応こういうたたき台の形に整理していますけれども、本当にこれでいいでしょうか。見ていただくのはこの8ページの表の項目、これでいいだろうか。あるいはそれぞれの項目で各地区内に丸とか三角とか書いてあるけど、本当にそうなのかと、あるいは10ページの図を見ていただくと下里のところは、この下里のところにある地域拠点に地域内交通が矢印向いていますよね。だけれども隣の賀茂を見ると、地域内交通が実は北条まで行っている。これは多分地区の特性の違い。あるいは宇仁を見ても、宇仁の地域内交通は、北条まで行っている。西在田はこの中富まで行くと、そこまで行ければ何とかなるのではないかとということで作ってある。だから、実際に皆さんがどこに行ったらいいだろう、あるいは区長会や、あるいは皆さんにこれ見ていただいて、それぞれの地区で、この矢印でいいのかどうかと、あるいはこういう矢印にした方がより実態に合うよということであれば、次は、その矢印はどういう方法で実現すれば、便利で安く上がるだろうかという順番で考えるというたたき台です。ですから委員がおっしゃるように、バス停までではなくて、この検討をするときに、バス停につなげばいいんですか、それともそうじゃなくて例えば食料品店につなぐのがいいのでしょうかというのを比較して、やっぱり食料品店ではないのかという話になると、前の話は消えると思います。そういう理解でいいですかね。すみません、長いこと。

○委員長　ありがとうございます。ほかにご意見いただけるでしょうか。

○委員　そうですね、この図初めて拝見させていただいた中で、やはり一番気になるところは、北条から上の多可とか西脇のほうに向かっている広域路線の大和線という1日4往復しか走っていない中で、西在田の方には、応援をさせていただいているような形で、中富口で乗り継いで乗っていただいている、何とか県単補助をいただきながらやっているのですけれども、もう密度が2.1人で非常に厳しい状況です。2.1人ですから、2人を切れば市単補助路線になります。その瞬間に県の補助がなくなりますので、自治体の負担が相当増えてくるようになります。

そういった状況である点がまず一つ、そこでこの図を見ますと宇仁から直接北条町に行っています。

地域の方はこれが望ましいのかもしれないのですけれど、果たしてそれでいいのかどうか。実はこの多可、西脇に行くのは直線で描かれていますけど、泉から日吉を通して多可のほうに行っている。正確には、日吉小学校の辺りを通して北へ上がっています。例えば宇仁から日吉まで黄色い線、地域内交通で塗っていただいて、その先は中富口のような形で北条町のほうまでピンクの線に乗っていけるといふ、そういうような交通体系といいますか、人の流れができるのであれば、少しでも密度が上がっていくのかなと。そして大和線は少しでも延命できるのかなというような思いがございします。そうでなくて、これを見ると、日吉の方も地域内交通ということで和泉の方まで行かれるのでしたら、大和線沿線がほぼ日吉のエリア、日吉の和泉のところから左斜め上へ走っていつているのですけれども、そのあたりも地域内交通でやられてしまうのであれば、大和線をそのあたりで使われている方が地域内交通のほうに移動して、すぐに成績が下がってしまう。そういうところが危惧されますので、これを考えるきっかけとしては、いい図面かもしれないのですけど、これが先行して地域の中に入ってしまうと、日吉地区で大和線を使わなくても地域内交通で行けるといふふうに思われてしまうと、非常に怖いなと感じたところです。

それから、下里地区の南北のピンクの線は、もともとは本数もある程度あったのですけれども、JR宝殿駅の北側に加古川市民病院がありまして、加西病院がないときにそちらまで通院されていたのである程度利用者があったのですけれども、加西病院ができた関係で利用者が減ってしまいました。今は高砂とか宝殿の方から、播磨農業高校の高校生が利用するだけになってしまいました。先生がおっしゃるとおり、高校生のダイヤのような形で、地域の方が満足して乗っていただけるような本数になっていないのは確かです。下里地区で考えるのであれば北条鉄道下里駅のあたりに結ばれていますが、その横には王子という路線バスの停留所もありますので、路線バスとの時間が合えば路線バスに乗っていただけたらというような思いでございします。

話が長くなりましたが、気になる点はピンクの路線、北側に行く路線、そのあたりの維持については、広域的に隣の西脇市と多可町のほうと一緒に考えていく必要があるかと思ひます。多可町では何とか一生懸命残すために小学生も今は乗ってくれるように仕向けてくれていますので、その中で、根元のところで地域内交通にシフトするような流れになれば、多可町の方も実際に困るのかなという気もします。

- 委員 自分とこの路線を守ろうとかそういう話ではなく、正直に申し上げて、前回も私、運転手の人員不足の話をさせていただきましたが、これはこの京阪神のところでいろんなバス会社がるのですが、いろんなバス会社とつき合いをしていますけども、撤退をしていくところが多いです。ある京都のバス会社は、一つの地区を全部撤退しますという話を出していました。阪急でもバス会社が1カ所の地区を全部撤退するという話を出していました。

ただ、そうするとその地区の人がほんとに困るので、私は組合から会社といろんな協議しますが、撤退とか、ダイヤの本数を減らすというとき、その地区から本数を減らして、人が乗る時間帯だけ残すということはありません。できるだけダイヤを守っていこうとしています。ですから今、委員が言ったように、ほんとに乘らなくなってしまうたら、限界になってくる。ですから、何とかその路線を守って住民の方の足を確保していくということに、取り組んでいるので、この計画は、今から5年先ですか。今から計画をしていく中で、私らも何とか人員不足っていうのを解消して、人を集めて、それぞれの地区の人が移動できるようにしようという方向でやっているので、皆さんにもいろいろと協力をいただきたいなと思ひます。それはタクシーも同じだと思ひます。とりとめのない話になりました。

- 委員長 ありがとうございます。現状という意味では、ドライバー不足というのは本当にどこで

も出てくる話で、いい仕事で夢をもってドライバーになっていただけるよう、皆さんで盛り上げていきましょう。大事なことです。そういう取組みもこの協議会でも続けていきましょう。あるいは参加の皆さんにも認識を持っ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。

○委員 今おっしゃったお話は、私は全くそのとおりでと思っています。実は、この資料2の目次を作るところでも、そういったことを相当念頭に置いて考えたつもりです。それで、今日お話ししたのは、説明していただいたのは、これでいうと第2章と第3章の部分ですね。まだ出来上がってはいないですけど、第2章と第3章の部分になる。公共交通、いい公共交通サービスをつくるためには、いろんな要素がありますので、それを全部最初から一度に考えると、何が何だか分かんなくなってくるので、この計画を考える上ではどういう順番をとっているかということ、先ほど話したように、住民の方、市民の方がどうすれば困らないのか、どこへ行けば困らないのかという観点に立って、まず整理しましょうと。

使い古された言葉で言うと住民、市民ファーストです。市民ファーストで考えていくのだけでも、市民ファーストが本当に維持できるのかということ、これは難しいところがある。ですからこの10ページに書いてある図がそのまま維持できれば、多分市民の方には便利です。最低限までは便利なようになるだろうと思います。けども、それをやることによって全部が崩れると、その市民ファーストは維持できなくなる。とするとどうなるかということ、この目次で言うと今日は説明が、まだできてないですけど、第5章、5.3、ここに公共交通事業運営方針の設定というのがある。これは公共交通事業として特に事業者さん、それから地域、それから加西市が三位一体になって、どういうふうにして運営していったら維持できるのかということ、ここをここで考えましょう。ですから今の3章のところを考えている市民ファーストは、そのままはできないかもしれない。それで、路線バスあるいはタクシー、あるいは地域内交通、そういうものをうまく組み合わせてやらないと、この絵に描いた餅は食えないというのが、この5の3です。

ですから、3章で考えて5章まで行って、それで戻ってまた3章を考えようという構成になっているのですが、実は今日の説明までのところではそれは余りよく見えてない。ですから場合によったらこの3章の計画の方向性のところで、維持可能性の節を作ってもいいかもしれない、今思いました。そこのところで基本の方向性、つまり、全部これを行政が維持することはまず不可能です。そうすると、餅は餅屋にやっていただくところに多分なるのではないかな。だから市役所がタクシー事業もやります、路線バス事業もやりますと、こんなものは不効率ですよ、多分。餅は餅屋にお願いします。それがうまく必要なところに必要なサービスが提供できるように組み合わせていくというのが、みんなでやる仕事で、多分この協議会の仕事はそれですよ。ですから、そういう観点から、いやそうなるとうちはって言うていただいとありますが、維持できないでしょうというのがあれば、ああなるほどね、じゃどうやったらサービスの質を落とさずに維持できるような形になるのだろうかということ、みんなで知恵を出し合うというのがこの場かなと思います。もっと言うていただければなと思いますが、タクシー協会さん、あるいはバス事業者さんでも。皆さん言うていただいたら、ああなるほど、そういうところはちょっと欠かしたかもしれないということで、盛り込めると思います。

○委員 先ほど来の話の中で時々出ているのですが、会長からも出ていましたボランティアによる輸送というような話。宇仁地区の言葉の中にも出てきた部分があるのですが、これについては、先ほどから、バス事業者さんの話にもありましたけども、これまでは団塊の世代がシニア組も含めていろんな方がいらっしゃって、マンパワー的にもいらっしゃる。ところが、これからの3年5年後になると、そういう団塊の世代がもう既にシニア層を通り越して、ボランティアができる状況で

はなくなってしまう。そうなれば、じゃ実際ふたを開けるとボランティアの方がいらっしやるのですかということになったとき、継続性がなくなってしまうわけです。だから、その点を考えておかないといけないと思います。

それと、やはり路線バスっていうのと、先ほどからおっしゃっていただいている乗り合いタクシーっていうのは、性格が全然違うものですから、やはりそのあたりの特徴をつかんでいただいて、うまくミックスしていただくことで双方が有効な、今2. 1の話がありましたけども、残し方ができるだろうと思いますので、全体で、いろいろ考えていただくのが一番だろうと思います。

○委員 言葉尻を捉えるようですが、考えていきたいと思います。ですから、そのバスもタクシーも多分いろんなやり方があるだろうと思います。全国を見てもいろんなやり方で行っているところがあります。ですから例えば路線タクシーのタイプ1、タイプ2、タイプ3、とこれだけありますと。それでこの地区はこっちで行きましょうとか、あるいはこういうやり方はどうでしょうかという形で提案をいただければ、非常にありがたいと思います。だから考えてくださいじゃなくて、考えましょうって言っていただきたい。

○委員長 ほかにご意見ご質問いただけたらと思います。いいですか。どういう形で公共交通を、例えばバスなり、地域自主運行型なりで車を動かすというのは、多分この今日いただいた計画の方向性の次の話になってくると思います。まずは、例えば今日出ています10ページの目指すべき公共交通ネットワークという、先ほどから出ている図ですね、これをまず固める必要がある。次いで、どういう方向で誰がやるかっていうのはいろんなやり方がある。先ほど会長も言われたように、いろんなやり方、その地域によっても違う可能性があるわけですから、あるいは、この形でさっきの話で例えば、大和線がそのままずっと続くかどうか、という後ろ向きな話を言って申しわけないですけども、いろんなやり方が次にもしかしたら出てくるかもしれない。けれどもこういう路線は要るよっていうのは多分ほぼ間違いないだろうということだと思いますから、まずこういうネットワークについてはきちんと固めておきましょうというのが計画です。

それでやり方については、先ほどからいろいろ意見が出されているように、みんなで一緒にやるやり方をいろいろ工夫しましょう。地域主体型交通っていうのは、どういうやり方をするかというだけではなくて、値ごろ感を知っていただく、地域の人に。こういうものを入れるとどれぐらいお金かかるのか、地域でやろうとしたらこれぐらいかかるけれども、そのサービスレベルを下げるとちょっと安くなる、その分はちょっと堪忍してもらって、でも最低限必要なものはどういうものですかというのを、この地域主体型交通のこういうネットワークを見ながら考えていただくというのが、多分、実現するための最適最短ルートに多分なってくると思いますから、まずは、今日、出ている計画の方向性について大きな異議がなければ、多分そういう形で進めさせていただいて、これを実現する方法は、本当にドライバーの方がいなかったらどうするのかとか、いろんな話がいっぱいあると思います。多分私たちが見えていない状況がまだあるかもしれないですし、もしかしたら問題が解決しているものもあるかもしれない。それについては計画の進め方のところで。それと、この計画が決まってからでも毎回、毎回っていうのは大変ですけども、毎年計画の見直しをしていくときに、計画の中身を変更するならそのときに変更したらいいでしょうし、進め方で変更できるものならそれで変更していくというやり方にしていくと、意味のある計画になってくると思いますので、これからの議論については、まずネットワークを決める、それから進め方についての議論をするということで、この協議を進めさせていただけたらどうかと思います。そういったやり方でもよろしいでしょうか。

(異議なし)

○委員長 ありがとうございます。

○委員 もう一言だけよろしいですか。何か私ばかりしゃべっていて申しわけないのですが、1ページのちょうど真ん中に計画の概念というのがあって、これは何かというと、このままいくとこんな具合の悪いことが起こると、それを避けるためにはどうしたらいいかっていう話ですけど、こんな具合の悪いことが起こるといもの一つは、多分ウーバーが地域を席卷すると。つまり皆そっち、いろんな研究レベルの論文がありますけれども、幾つもの論文で、いろんな状況を考えていくと、最終的にはウーバーが勝つというような論文がある。けども、そうすると誰が安全安心を保証するのか。夜中に必要な時にウーバーで送ってもらえるのかなというように思うのですが、やはりそういう必要最低限の移動というものは、地域のインフラだと思います。それをきちんと作っていくために、放っておくとウーバーになってしまう。ですから、そのためにどうようにしていけば維持が持続可能で、そこそこ便利な、完全に便利なものはなかなかできないので、そこそこ便利なものができるかというのを、やっぱりみんなで作っていかないと、ウーバーに席卷される世界が私は出てくるのではないかと思います。

もちろん、今朝の新聞でも、EUでウーバーは情報サービス産業ではなくて運輸産業だということを決めて、運営をきちんとやるという方向性が出てきましたけども、本当にそのところを少なくとも市のレベルではきちんと確認して、それでそうならないためには、そうなるとうけないって言うているだけではだめなので、ならないためにはこうしたらうまくいきますよっていうのを作っていくかなくではいけないかなと思いますので、それをこういう順番で考えていったらどうかっていうことですので、ご協力いただけるとありがたいかなと思います。

○委員長 ありがとうございます。話題のウーバーも黒船かもしれないですし、さて、というところですね。今の段階で言うとうどういうようなことかというのを、皆さんアンテナを張っておきましょうということだと思います。では、議事を進行させていただきたいと思います。

2つ目の協議事項ですが、コミュニティバス国正線のバス停名の変更ということにつきましてご説明よろしくお願いたします。

○事務局

では、協議事項(2)のコミュニティバス国正線のバス停名の変更についてということでございます。前回の協議会の意見書で、富合地区の区長様より要望事項として国正線のバス停青野口について都染北に変更してほしいという要望があったことをお知らせしたと思います。これを受けまして、利用者の意向等を確認して対応を考えていこうということでもございましたので、今回、国正線を利用されている方にアンケートを取っています。国正線全体で33名の方から回答いただきまして、都染北になっても構わない、もしくはどちらでも構わないというような回答が多く得られ例増す。青野口のバス停を多く利用されていると考えられる付近の青野町の区長様とご相談しましたところ、変更になっても構わないと了解を得ておりますので、来年の4月に変更ができるように青野口のバス停名を都染北に変更したいと考えております。

○委員長 ありがとうございます。バス停名の変更ということですが、バス停だけではなくてバス停の位置も、もう少し見直したほうがいいのではないかという話もありましたので、それも一緒に見ておいて、皆さんが利用しやすいようなバス停になればというように思います。この件につきましてご意見ご質問。

○委員 補足ですけれども、もともと青野口停留所をつくった目的と言いますのは2つあります。

1つ目は青野の地域、青野口の停留所から東にいったところにある集落の方のご利用、もう1つは根日女の湯という温泉がそばにあったのですが、そちらの温浴施設へのご利用ということだったの

ですが、その温泉施設がつぶれてしまった関係で、実際は青野地区の方が歩いて出てきて乗っていただいているのかなというように想像します。ただ、集落から少し遠い。なぜそこに置いたかというところですが、実際視察したときには青野の集落の方まで見に行っただけなんですけど、うまくバスが方向転換する場所がなかったのです。そういった関係でやむなく一番近い、バスが安全に迂回して行けるのがこの三角地帯といいますか、青野口の停留所の部分でして、本意としては集落の方まで行きたかったというのは、事業者とか当時の自治体の担当者の思いでしたので、それだけはフォローしておきたいと思います。

○委員長　　今もここで転回しないとイケないのですか。

○委員　　道路形状からすると、なかなか集落の中で安全に道路をループするところがないので、例えば、地域で安全に小型バスが方向転換できる場所を作っていただくとか、そういったことをしていただければいいのであれば、ダイヤが収まる範囲の中で検討はできるのかなと思います。ただ、そのさらにもうちょっと東のほうに小印南地区というところもあります。じゃ、あのまま行ったらもうちょっと伸ばしてとか、そういうようにだんだんと広がっていくと、迂回部分が相当長くなってしまいますので、国正線の方の速達性が損なわれるといったこともありますので、妥協の上、ここが適切かなということで考えて設置したところなんです。グーグルストリートビューで集落が停留所のそばにないのは、そういった理由からです。

○委員長　　4月に変更を進めるという話なので、時間は余りないかもしれませんが、もう1度見直していただいて、名前だけではなくて使いやすいものができるのであれば、それに越したことはないと思いますので、お手数ですが神姫バスさんと市で協力をいただいて、現状をもう一度確認いただければありがたいと思います。お手数かけますがよろしく願いいたします。

ほかにこの件につきまして、ご意見ご質問ございますでしょうか。なければバス停名は基本的に変更するということで。

○宇仁郷まちづくり協議会　　すみません、今バス停の話が出ていますけれども、国正町の中にバス停が3つあるのですけれども、県道の関係で本当にバス停があるのかなにかわからないというふうなバス停です。国正西、国正、国正東とある。どれも県道145号線上で広がっているのですけれども、バスがどうもとまるような雰囲気のところではないところで、もう少し看板を大きくしていただくとか、とにかく目立たないのです。

○委員　　現場がちょっとすぐにわからない。

○宇仁郷まちづくり協議会　　その辺の、まあこれは、県道との問題にもなってきますので、非常に難しい問題だと思うのですが。

○委員長　　バス停はあるのですね。

○宇仁郷まちづくり協議会　　バス停はあるのですけど。

○委員　　よくそこは利用されるのですか。

○宇仁郷まちづくり協議会　　余り利用されてないと思います。されてないと思うのですが、一つは、目立たないからというのがあるではないかと思うのですけれど。

○委員長　　ちょうどいい機会ですから、一度、現場も見ていただいて、目立たないから利用がないのかどうか。

○委員　　国正という、公民館の前に表示が出ていますので、きっと地域の方、存在はご存知だと思いますけれど。

○会長　　そこだけ特別小さい看板でもないでしょう。

○委員　　それはないです。既定のサイズですので、恐らく我々のPR不足かと。地域の回覧板でこ

ここに停留所がありますというのを回覧していただいて、再認識していただけるよう、自治体の方にもお願いしたいと思っております。

- 委員 バス停を大きくしたらいいのかもしれない。ある程度、あれも制限がありますが、たしか。
- 会長 色が褪せて、見えなくなっているとか。一度、現場を見て、地域で希望があるというので、それは検討すると。そのままならそのままでもいいし。改良の余地があるのなら改良を。まずは見ていただくということで。
- 委員 わかりました。
- 委員長 それで1人でも2人でも利用者が増えれば、ありがたいことです。
- 委員 それをきっかけにご利用増えればと思いますので、頑張ります。
- 委員長 ありがとうございます。

ほかに、では協議事項ですので、バス停名の変更につきましては提案どおりで行かせていただいでよろしいでしょうか。協議事項は以上でございます。

その他ということで何かありましたら事務局のほうから連絡事項などよろしく願いいたします。

○事務局

ありがとうございます。追加でお配りしました資料につきまして、神姫バス様から少しご説明を賜りたいと思います。

- 委員 前回の当協議会の中で、宇仁地区の代表者様が、将来、お客様を乗せて移送するのが不安という心配のお声がありましたので、我々ができることは何かということで、組合のほうと一緒に考えて、うちの研修センターを紹介したらどうかというお話です。その研修センターについて、ペーパーをまとめておりますのでご紹介させていただきたいと思います。我々神姫バスにつきましては旅客とそれから貨物を含めた講習、それから適性診断の認定機関として認定されております。しかしながら、自家用有償運送の運転者として認定できる機関ではないです。ただ、私どもの研修センターのメリットといいますと、実績を重ねたバスドライバー、その中でも優秀なバスドライバーが先生をするという、そういうような組織となっております。ですので、安全運転に加えて、お客様サービスだとか、そういったところのマインド的なところもお伝えできるのかなというふうに考えている次第でございます。

場所につきましては下に書いてあるとおり、姫路市内の御着駅のあたりになりますが、バスも姫路駅から出ております。裏面に行ってくださいまして、どういったことをするのかということで(1)と(2)に記載しているのですが、(1)については、運行管理者の講習ということで通常の青ナンバーのドライバーの講習をするというところですが、地域の方にとっては(2)の適性診断というところ、こちらをご活用いただけるのかなと思うのですが、適性診断の中でも、オレンジ色の表の一番下の一般診断というふうに記載してあるところですが、安全運転に役立つアドバイスを受けられたい方に、講習とそれからカウンセリングをさせていただいています。右上の写真がその診断の様子ですけれども、ドライバーの特性だとかそういったところも判断、認識できるようなそういうシステムとなっております、適性診断表を発行して、それからそれを見ながら、先生がこういったところを注意しましょうという、そういったアドバイスが受けられる研修センターとなっております。大体3年ごとに研修受診していただくことをお勧めしておりますので、そういった機会がございましたらご紹介させていただきますので、いつでもお声がけいただければと思います。

- 委員長 ありがとうございます。大変すばらしい仕組みをお持ちですね。ありがとうございます。ちなみに一般診断で幾らぐらいするのですか。
- 委員 カウンセリングつきで4,700円です。

- 委員長　それは結構リーズナブルですね。
- 委員　リーズナブルです。通常の分でしたら1時間半で2,300円ですけれども、カウンセリングで先生が親身になって考えてくださるっていうのを加えると4,700円です。いずれにしても採算度外視でやっております。
- 委員長　ぜひご関心の皆様に一度拝見していただければと思います。ありがとうございました。
- 事務局　では、最後に、今後の予定をご案内申し上げます。次回の協議会は1月23日（火）15時からを予定しております。また別途ご案内とともに、また資料もお送りさせていただきます。本日の協議を踏まえまして、網形成計画の素案を次回お示ししますとともに、事業評価についても協議をさせていただく予定にしております。
それでは、これもちまして協議会終了とさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。