

第30回加西市公共交通活性化協議会

日時 : 平成29年5月26日(金)
13時56分~16時17分
場所 : 加西市役所5階 大会議室

【開 会】

○事務局 皆さんお揃いでございますので、ただいまから第30回加西市公共交通活性化協議会を開催いたします。委員の皆様方には、公私とも大変ご多忙の中をご出席賜りましてありがとうございます。私は本日司会を務めます、当協議会事務局の藤後と申します。どうぞよろしく願いいたします。まず、初めに当協議会の会長よりご挨拶を申し上げます。

○会長 どうも皆さん方お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。この活性化協議会は、昨年度国土交通大臣賞を受賞いたしました。これは我々の、地域に根ざした公共交通の活性化の活動が全国でも評価されたということで授賞いただいたわけでございます。皆様方のご支援で、北条鉄道のボランティア支援活動を中心としまして全体的な活動が評価されたわけでございます。今年度は公共交通形成網の計画の策定や、宇仁地区における地域主体型の交通の検討という事業を考えておるわけでございます。これは我々の将来計画を進めるうえで国からの補助金もいただかなければいけない。そのために我々の将来計画を明確にするのがこの交通網の計画の策定でございます。その一つとして今我々考えておりますのは、法華口の交差システムを作り、往復1時間かかっている便を半時間に1本にするというのが大きな目標でございます。

この交差事業の基本計画は以前からございました。20年ぐらい前に計画したときには、当時3億円ぐらい、現在で4億円ぐらい、システム費用がかかるかということで一度は中断しておりましたが、それを2年ぐらい前から3分の1ぐらいの費用で何とかできないかということで研究を進めてまいりました。ほぼ陸運局のシステムに対する説明を終わったわけですが、人事異動によって、ことしの4月陸運局の主な幹部の方が変わりまして、3日ほど前に改めてまた説明に参ったわけでございます。今度新しい方々は業務の引き継ぎでほぼ聞いていただいていたわけなんです、今回、指摘を受けたのが、運転手や駅員の連携はどうなっているかということでございました。

それはどういうことかと言いますと、システムそのものが一応は認められて、次は運転手と駅員との連携関係で、設備システムとしては問題を一定クリアしたかなと、今度はその他の運営上でどういうふうな問題があるか、これを今度クリアして今度実験テストをやると、あるいは有識者会議のご意見をいただくとまだまだハードルは高いわけでございますが、期間をかけて十分検証いただいて、安全の上にも安全を確認して進めようと、この費用は大体1億3,000万ぐらいかかるかなと、このように現在考えて、研究ならびに計画を進めております。これは将来、鶴野の飛行場の地域の観光の活性化も含めまして、法華口でちょうど真ん中の地点で半時間に1本にするというのが大まかな考えでございます。

それ以外に、今新しく宇仁地区における地域の主体型の交通というのが検討されております。それ以外の地区でも、今、検討されているのですが、できるだけ早く上手くいくところから支援をしていきたいなとこのように思って取り組みたいと思っております。今後の課題を皆様方のご意見を伺いながら検討を進めて、市民の皆様より豊かな生活につながるよう先生方のご意見を伺いながらまた進めてまいりたいと思っております。いろいろ問題点もお抱えだと思っておりますので、屈託のないご意見いただきながら今回進めていきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。続きまして、本日の資料を確認させていただきます。まず、

お手元にお配りしております資料につきましては座席表、委員名簿、前回第 29 回の公共交通活性化協議会の議事録、また冊子で平成 29 年度版加西市公共交通ガイド「かさいおでかけナビ」と、その縮小版でありますポケット版時刻表でございます。また、事前配付させていただいております資料につきましては、次第、平成 28 年度事業報告及び収支決算、平成 29 年度事業計画及び収支予算案、地域公共交通網形成計画の策定、地域内フィーダー系統確保維持計画ということで、それは一つにまとまっております。資料に不足等がございましたらお知らせください。議事録につきましては、皆様より修正依頼があったものを反映しておりますが、事務局の質疑の中でタクシー券の使用枚数と配付枚数について、曖昧な部分がありましたので一部修正をさせていただいております。今後この議事録につきましては、市のホームページへ委員名を除いた形で掲載させていただきます。

続いて、このたび委員及びオブザーバーの変更がございますのでご紹介をさせていただきます。協議会名簿をご覧ください。まず、兵庫県加西警察署長松尾様の代理で交通課長の細見様でございます。それから欠席されておりますけれども近畿運輸局鉄道部計画課長井上様でございます。また、同じく欠席されておりますけれども近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長様の後藤様でございます。それから都市整備部長の西岡委員でございます。ふるさと創造部長の森井委員でございます。

以上、5 名の方々に今回よりご就任いただくことになっております。今後ともよろしく願い申し上げます。

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

- 議長　皆さんこんにちは。ご多忙のところお集まりくださいまして誠にありがとうございます。先ほど会長が非常にすばらしいご挨拶されましたので、私の方は何を話させていただいたらいいのかなと思っておりますが、3 つぐらい簡単にお話しをさせていただきたいと思っております。

一つ目は、今年度の協議会の最も重要な活動といたしますのは、先ほど会長も言われましたように加西市地域公共交通網形成計画を策定するということです。これはこの協議会は、歴史があり、そしてさまざまな活動やっけてきているということの集大成として、これからの加西市の公共交通のあり方とネットワークをつくり上げていく。それから地域の人たちが動きやすく、最近の言葉で言うとモビリティです。動きやすさをきちんと保証していく、そのためには路線を作り、ダイヤも適切なものを作っていく。それから乗りかえが必要な場合はきちんとその乗りかえの場所をつくり上げる、また、運賃の政策も、今、無料化の話も取り組んでいますが、全体として適切な運賃をどう考えるのか、それから鉄道とバスとの関係でありますとか、そういったことを考えていく。それから情報提供です。いかにうまく市民の人たちに知ってもらえるか、あるいは来訪する人たちにも加西の町を動くときにはこういう形で公共交通使えるよというようなことを情報提供していくのかということもやはり重要なこととなります。こういうことを実現しようと思うと、市だけではとても無理でありまして皆様のお力添えが必要になりますので、ぜひお力添えをいただければありがたいなと思っております。

それから、2 つ目には加西市の素晴らしいことの一つに、報告事項の中にあるような地域主体型交通、これは地域の人たちが自主的に地域のことを考えて、地域にふさわしいような公共交通のあり方を考えていく、考えるだけではなくてそれを実行するというのをこの地域主体型の交通の手引きという形でまとめておられまして、それを今回宇仁地区の皆さんがこれから取り組んでいこうということで今日もお越しいただいております。大変緊張されていると聞いていますが、気楽な感じで聞いていただいご参加いただければありがたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それから、3つ目についてはこれからの活動を進めていく上でいろんな議題が次から次へと多分出てくると思いますので、その都度皆さんと一緒に議論できればいい、この協議会はできるだけ有効に活用していただけたらありがたいというふうに思います。形だけの協議会というのも世の中にはたくさんあるわけですが、実質的に議論して行ってそれから必要なものをうまく実現していくなり、問題解決の切り口、取っかかりにできればいいなと思いますので、ぜひ皆さんからのさまざまなご意見いただくことでさらに良い町ができるのではないかと。目的は協議会を乗り切ることでなくて、地域の人たちに必要な交通のあり方をうまくお届けする、実現していくということが大変大切ですので、ぜひここでの議論を少しでも前に進めることができるように、そういうことも皆さんと一緒に取り組んでいけたらいいなと思いますので、ぜひご尽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。

それでは座らせていただきまして議事を進行させていただきたいと思います。次第をご覧ください。協議事項が4点ございます。まず1番目ですが、平成28年度の事業報告と収支決算につきまして事務局からご説明いただければと思います。よろしくようお願いいたします。

○事務局　それでは、協議事項1の平成28年度事業報告及び収支決算についてご説明申し上げます。事前に配付している資料の1ページをご覧ください。28年度の事業報告ということで、公共交通総合連携計画に掲げる事業プログラムを中心に事業を進めてまいりました。

1つ目が公共交通網の再編ということで、ねっぴ〜号はっぴーバス、コミバスにつきまして住民ニーズに即したあり方を検討するため、コミバスの利用状況調査を行っております。また今年の9月よりはっぴーバスのフリー降車制度を導入しました。事業費18万8,622円です。

2番目の交通結節点整備に関しましては北条鉄道、北条町駅におきましてバス及びタクシーへの乗り継ぎをスムーズに行っていただくため、案内看板を設置しております。この他バス停の周辺整備等行いまして事業費は20万9,345円となっております。

3つ目の公共交通利用促進施策に関しましては、今年度、定住促進総合時刻表ということで加西市公共交通ガイド「かさいおでかけナビ」の作成をしています。その他事業費をあわせまして321万5,700円を使っています。28年度の事業費総額は361万3,667円となっております。

続いて2ページになります。収支決算ですが、まず歳入の部です。はっぴーバスの土地賃借料8万5,000円の加西市負担分、これに市からの補助金として464万7,000円、その他諸収入と前期からの繰越額を合わせて収入合計は526万8,943円となっております。歳出につきましては、先ほどご説明した事業費361万3,667円に、運営費を合わせて合計が384万7,046円となっております。歳入歳出差し引き142万1,897円については平成29年度に繰越しております。

続いて3ページになります。28年度公共交通の運行等に関する補助金及び運行委託料等ということで、協議会の予算とは別になりますが、加西市の一般会計より各公共交通機関に対して支出した補助金等の一覧となっております。1つ目のバス運営委託業務と申しますのがはっぴーバスに対する費用になります。1,300万程度支出しております。これに対し国からの補助金が267万2,000円ございました。2番目のコミュニティバス負担金と申しますのがねっぴ〜号に対する補助で2,258万6千円を支出しております。これ以外に国からのフィーダーの補助金が718万1,000円となっております。3つ目のバス対策費補助金と申しますのが、民間の路線バスに対する支出額で、加西市からは2,255万9千円を支出しております。これに対し県より1,100万程度の補助をいただいております。下2つに関しましては、北条鉄道への運営費及び設備整備に対する補助となっております、それぞれ1,459万8千円と808万6千円支出しております。合計で8,092万1千円の支

出となっておりまして、市の公共交通事業全体を把握していただくための参考資料としています。

続いて4ページになります。平成28年度に実施した主な事業ということで、先ほど説明した内容を含め、主なものをご紹介します。1つ目が加西市公共交通ガイド「かさいおでかけナビ」の作成でございます。お手元にも冊子をお配りしていますが、これは平成26年度と平成27年度に作成しました市外版のおでかけナビと市内版のおでかけナビを統合したものになります。コミバスのねっぴ〜号、はっぴーバス、北条鉄道、民間路線バス、高速バス等の時刻表に加えまして、京阪神や関西3空港への行き方、及び市内の主要な施設をマップ化した暮らしの便利情報などを載せております。それに加えまして、持ち運びをしていただきやすいようにということで、時刻表のみを掲載しましたポケット版時刻表を作成しています。冊子お配りしておりますので参考にご覧ください。作成部数1万8千部で、4月の広報とともに市内全戸に配付をしております。作成費用317万5,200円で、うち250万円程度は国の地方創生加速化交付金を充当しています。

2つ目北条町駅にバス、タクシー等への乗り場案内看板を設置しています。案内看板ですがインバウンド対応のため、日本語に加え英語、中国語の簡体字と繁体字、及びハングル語の多言語の表示としています。作成費用7万9,920円です。

3つ目が地域主体型交通の手引き説明会ということで、昨年3月に協議会で作成いたしました手引きにつきまして、希望のあった地区に説明会を行っております。市内4地区で説明会を開催いたしました。宇仁地区におきまして3回、下里地区で2回、富合地区、九会地区では各1回説明を行っております。このうち宇仁地区及び富合地区に関しましては、先進地の視察もされています。さらに宇仁地区に関しましては、導入の検討に向け第1回目のアンケートを開始されているところです。宇仁地区の取り組みに関しましては、後ほど詳しくご報告したいと思っております。

次のページ5ページに移りまして、はっぴーバスのフリー降車制度の導入ということで、昨年の9月よりはっぴーバス若井線、万願寺線、芥田線の各線で安全の確保できる区間におきましてフリー降車制度の導入を始めています。次のコミバスの無料利用状況調査ですが、ねっぴ〜号につきまして神姫バス様のご協力を得ながら10月と1月、2月の2日間にわたり合計4日間コミバスの乗降調査を行っております。利用者の属性や利用目的、利用頻度等を聞き取り、コミバス利用者の動向の把握を行っております。

最後になりますが、昨年5月に富田小学校におきましてバスの乗り方教室を開催しています。小学校1、2年の低学年を対象にした教室で、バスの乗り方及び死角を体験する教室となっております。これに関しましては神姫バス様のご協力を得て実施しています。

続いてコミバスの利用状況です。6ページになります。ねっぴ〜号の利用状況を掲載しています。今年度のねっぴ〜号の利用合計ですが1万7,229名の方にご利用いただいております。昨年が1万3,064人ご利用いただいております。昨年から徐々に増加傾向にあるのですが、11月以降無料化を行いましてさらに伸びております。全体といたしましては1.3倍程度伸びております。

続いて7ページですが、こちらははっぴーバスの利用状況になります。利用者合計1年間で5,560名の方に利用いただいております。昨年が4,888名でしたので1.14倍程度、伸びています。

以上、協議事項1の平成28年度事業報告及び収支決算のご報告といたします。

○議長 ありがとうございます。それではここで、平成28年度の決算につきまして監査委員より監査後の報告をお願いしたいと思います。監査委員どうぞよろしくお願ひいたします。

○委員 去る5月12日、市役所の5階の会議室におきまして、加西市公共交通活性化協議会における平成28年度の事業内容及び収支決算について監査を行いました。監査の結果であります、収

支計算及びその他関係帳簿を監査いたしましたところ、特段指摘すべき事項もなく適切に処理されているものと確認をいたしましたので、ここにご報告申し上げます。加西市区長会長前田秀典。以上でございます。

○議長 どうもありがとうございました。それでは、議題1につきましてご意見ご質問ございましたら、どうぞよろしくお願いたします。

○委員 すみません、コミバス利用状況調査の件ですけれども、実施費用が18万円ということですから、実際のところ我々社員と自治体の職員さんで調査したかと思うのですが、我々、人件費はかからないのですが、これはどういった費用が含まれているのでしょうか。

○議長 事務局お願いします。

○事務局 調査分析費用ということで、コンサルタント会社にその分析を委託しておりますのでその費用ということです

○委員 分析するためのコンサルの費用ですね。

○議長 調査ではなく分析をするということで委託がちょっと発生したということですね。調査についてはご協力ありがとうございました。

○委員 今のは大事な指摘だと思うのですが、こういうコミバス事業をやるには目に見える費用とそうでない費用というがあると思うのですよね。特に民間事業者さんでしたら全ての費用が、多分、有価証券報告書とかその辺に出てくるだろうと思うのですけれども、公営でやっているものというのは、今の市役所の職員の人件費って入らないですよ。だからやはり全体としてフルコストで見られるような資料は何か作って、それがいくらになるのかという算定するのは別ですけれども、他にこういうふうな方の協力をいただいていますとかいうことも、きちんと書いておいて、全体像が見えるようにしておくことが私は大事じゃないかなと思います。またご検討いただければと思います。

○議長 ありがとうございます。

○委員 決してこれだけで、出来るわけではないですよ。

○議長 かなり安いなど、こういうふうに見えるということですね。実際やっておられるのは今の神姫バスさんのご協力も、それから市の方も実際に調査に入られてということになるので、見えないお金も結構含まれているということも分かるようにしましょうということだと思います。どうもありがとうございます。

○委員 よろしいか。6ページのことですけれども、北条鉄道も含めてやはりこういう公共交通がなくなると非常に困るわけですけれども、現実問題として利用者が非常に少ないという状況の中でいろんな考え方があって、こんなに少ないのだったら、どうにかしないと、というのがある意味で費用対効果の出るところだと思うのですよ。この1便あたりをもうちょっとなんか、我々自身もやっぱり増やしていく、増やすことは残すことにつながるわけですので、そういう意味ではどうしたらもうちょっと利用が増えるのかということを考えないといけないと思います。

この間の協議会の話で、免許証の改正がされてまして、高齢者にとって免許をいただくということに対して非常に厳しくなっている。当然だと思う、その高齢者の事故が多い、ということは逆に言えば高齢者にとってこの公共交通というものは非常に役に立つものです。その辺も我々高齢者の団体として公共交通の重要さとか、こうしたら利用できますよとかそれも力を入れて、これは我々だけではなく何とか交通を残していく、そういうことにまた力を入れたいと思いますので、これは感想です。

○議長 ありがとうございます。少しずつですけど増えてきていますね。これが減っていくとちょ

っと具合悪いなという話だと思いますけども、いろんな有形、無形の皆さん方の努力の結果で昨年の1万3,000が1万7,000人になっている。少しサービスを上げるなり、かゆいところに少し手が届くと現実に数字が増えてくるということになりますから、もう少し例えばお金をかけてよりサービスをするのか、かけずにまだできるものがあるのかということも、網形成計画の中でもそういう議論をしながら、できるだけたくさんの方が利用しやすいものを実現していくということにもなっていくと思いますので、まさにご指摘いただいたことというのはすごく大事なことだし、ぜひ多くの方に乗っていただくような仕組みをつくっていきたい。

- 会長 前回、警察署長に伺った、数値は明確に覚えてないのですが、この北播磨の地区で免許の返納者が、加西市がよその地区の半分ぐらいのように伺ったことがあるように記憶がある。今、我慢して持っている人がそのうちどんどんお返しになり返納者が増えてくる可能性があるのではないかと思います。私もそのうち返さないといけませんが、そうするとその後、通勤に困るわけです。こういうように、今はどうか我慢して乗っている人が返す時期に来たのかなという感じはしますけどね。
- 議長 加西市だけがほかの市に比べて免許所返納率が半分ぐらいという話を、前回お話しがあったと思うので。返そうと思っても、かわりのものがなかったらどうするのかという話ですね。
- 会長 それで、何とか不便でも公共交通に慣れるということも大事。習慣があればそれなりになってくる。あるいはそれにマッチした何か新しい、今、宇仁郷さんのような地域主体型交通の取り組みなどを考えないといけない必要に迫られる状況が起こってくる。
- 議長 そういう意味では、今無料で高齢者の方が乗れるのはちょっと保険証が大きいので小さくならないかなど、いろいろこの前の議論もありましたけれども、体験的なものでも利用していただく機会を作り、意外にバスの使える、というふうに感じて乗っていただく機会を増やしていくのも大事です。
- 委員 数字の点で前回もちよっとお尋ね、指摘があったのですが、実際市内のタクシー業者へ聞き取りをやった。具体的な数字は挙げてないですけども、一部無料化の中で、昨年の年末までは年末繁忙期もありまして、そんなに顕著に見えなかったのですが、年が明けてから1月、2月、3月その間はタクシーの利用が大変減っております。実際の話としまして、だからバスのほう、コミバスのほうへ乗りかえられた方もあろうかと思います。当然その答えとして人口の絶対数が増えているわけではないので、そちら側の利用者が減っていったと、前回、せめて福祉タクシーの利用の利便性を高めてほしいとお願いしたのですが、実際なかなか利用券をいただいた方でもすぐには使えない、あってももったいなくていざというときのために置いておかれる、そういった方がどうしても多いものですから、事実的にこの上半期、4月以降もそうですけども、タクシーの利用そのものは少し下降線であるという状況だけ聞き取りしていますので報告しておきます。
- 議長 ありがとうございます。公共交通の全体の利用が増えたらいいですよ。多分目指すところはそういうところだと思います。皆さんが活発に動いていただいているいろんな手段を使われるということですので、ぜひタクシーさんも使っていただけるような、そういうまちになればいいと思います。
- 委員 結果的には、市内幾つかの業者があるのですが、市外から市内へ配車している業者、少し加西市の配車の台数減らしております。でなければもうやりきれないということで、だから今後それが続けば、市内の台数はもっと減る可能性は高いので、それも含めた全体的な計画をお考えいただけたらと思います。
- 委員 本来は無料化することによって外出の回数が増えるとか、全体としても桁が増えて、それ

で市民の方の生活の質が上がるのだというのが目的ですよ。そうではなくて、今のお話を伺っていると、可能性としては単にタクシーからコミバスに流れているだけであれば、加西市全体としては何も改善されてなくて、それでももちろん住民の方の負担は減るかもしれませんが、加西市全体としては改善されたことになってないですよ。ですから、例えば人数ベースとか、そういったものでコミバスが上がって行って、タクシーが下がって行って全体としては何の改善にもなってないのか、そうでもないのか、あるいは全体としてはどんどん低落しているのか、そういうのがわかるような資料を、何かグラフでもつくっていただいて、それでそれを全体として増やしていくためにはどういうふうにしていったらいいのだろうかというのを協議会で考えるような、そういう方向というのはあるのではないかなと、そうじゃなくて、お互いに増えないものを取り合うだけでは虚しいじゃないですか。

市としても、別にタクシー事業者さんからお客をくれってというわけでは全然ないだろうと思いますので、全体としてどうやって便利にしていくかという、そのところはやっぱりバスとそれから路線バスとコミバス、それからタクシーというのはやっぱり協調してやっていくべきものだろうと思います。それが考えられるような材料を事務局としてもご提供いただくと非常にありがたいかなと、ですからそのためには、例えば人数の経緯であるとかいったようなものをまたご提供いただければありがたいなと思います。

- 議長 ありがとうございます。ぜひ今おっしゃったタクシーさんのデータをご提供いただくと、網形成計画の方へタクシーという言葉だけではなくて、実際の利用の実態が明確になっていくと、今、言われたような考える材料にできてくると思いますから、ぜひそういう点もまたご協力いただけたらありがたい。
- 委員 資料についてはちょっと市内業者にお願いしたのですが、1社はもちろん市内に事務所あるのですが、他社は、はくろは姫路だし、播交は本社が今は神戸に移しましたので、この市内ですぐに数値はとれないですね。それでちょっと取りきれなかったという実質的なところがあるのですけれども。
- 議長 できる範囲で、ご無理のないように、しかしできたらできるだけこのエリアを切りだしてということをお願いできればありがたいですけど。
- 委員 ただ、播交なんかはもうはっきり加西市内の配車台数も減らしておりますので、その事実が出てきますので。
- 議長 そういう数字もできたら教えていただけたらありがたいですね。
- 委員 もう一つはこの後の網形成計画、これ出てくるだろうと思いますけれども、法律改正の後にタクシーって正式に公共交通と考えましょうという話になりましたよね。
- 委員 2006年から。
- 委員 はい、ですからその意味でも、やはり今のような全体としてどうなっているのかという議論は、必ず形成計画に入れておいたほうがいいのではないかと。
- 議長 ありがとうございます。来年度の話も少し今出ましたので、まず今日の議題の1番目でございますが、28年度事業報告と収支決算につきましてご承認をいただけたらありがたいと思います。それで次の議題のほうにまた必要なご議論をいただくということをお願いしたいと思います。ご承認いただけますでしょうか。

(異議なしの声あり)

- 議長 ありがとうございます。それでは1号議案28年度事業報告と収支決算につきましては、この内容で皆さんお認めいただいたということでさせていただきたいと思います。ありがとうございます

います。

引き続きまして今年度29年度の事業計画と収支予算につきましてご報告いただければと思います。よろしくお願いいたします。

- 事務局 協議事項2番の平成29年度事業計画案及び収支予算についてご説明申し上げます。10ページになります。29年度の事業計画としまして、まず1つ目が公共交通網形成計画の策定でございます。現在の総合連携計画にかわる新しい計画といたしまして、網形成計画の策定を予定しております。計画に関する交通のアンケート調査ですとか、計画の策定を行う予定となっております、事業費は873万円を置いております。2つ目が公共交通網の再編事業ということで、今年度、宇仁地区におきまして地域主体型交通の導入検討を本格的にされる予定となっております。協議会としまして必要な支援を行う予定にしております。また、コミバスの利用状況の継続調査を行いたいと思っておりますので、予算としまして全体で60万円を計上しています。3つ目交通結節点整備ということで、バス停の周辺整備等を行う予定でございます。事業費予算30万円を計上しています。4つ目ですが公共交通利用促進施策としましては、時刻表の更新等わかりやすい情報提供を図ることとしています。29年度事業費全体としましては983万円を置いております。

続いて11ページになります。収支予算案としまして、まず歳入の部ですが、はっぴーバスの土地市負担分が8万5,000円、網形成計画の策定にかかります国庫補助として261万円、加西市からの運営費、補助金といたしまして、網形成計画の策定分を含めまして641万円、その他諸収入と前期からの繰越額を合わせました1,052万7,097円を収入として予算化しています。歳出の部ですが、今年度は網形成計画策定につきまして、協議会の開催を複数回考えておりますので事務費、報償費等、運営費を増額し予算化しています。事業費に関しましては先ほどの事業計画のとおりです。その他予備費合わせまして、歳出合計も1,052万7,097円としています。

12ページになりますが、事業計画には掲載しておりませんが、予算を伴わない協議案件ということで、1つ目がこの後の議事にも入っております、地域内フィーダー系統確保維持計画の検討、2つ目、コミュニティバスに関する助言、3つ目が協議会の事業実施に関する検証、そして協議会に対する意見や相談に対する対応として相談体制の整備と、この4つ事業計画案として挙げています。必要に応じまして皆様のご協力をお願いしたいと思っております。

以上が協議事項の2番の説明といたします。

- 議長 ありがとうございます。平成29年度の事業計画及び収支予算につきましてご報告いただきました。ご意見ご質問あればどうぞよろしくお願いいたします。お願いします。
- 委員 副市長や北条鉄道の皆さんの尽力で、北条鉄道をめぐる状況が変わりました。それは北条鉄道のみならず応援団の力というのは大きいし、市民の力が大きかったと思うのです。だから計画をこれから立てるにおいて、例えば九会路線応援隊やないけど、そういうようにマイ路線やという意識を多くの方々が持つような形で策定をしたらどうか。そうすると一度、皆で乗るかとか、我々が作った路線だから乗ってみたいとか、自分たちで決めたことに対して、責任持って何とかしてよというような、そんな形の路線応援隊みたいなものを一つ考えてみるとか。その策定するまでに、できるだけ大勢の人に関ってもらおう。九会線が通っていますが、人ごとやと思って空気運んでいるぐらいしか思っていない。でもこれから大事な公共交通ですので、マイ路線というようなそんな形の何か、住民主体型の計画、それから運営、そういうような形の、何かそういうシステムを考えて、皆で残そう、というような意識を高めていこうという、これは提案です。できるだけ検討したい。
- 議長 ありがとうございます。
- 会長 それに関連してなんです、姫新線を活性化しようということで、商店街がこぞって乗ろう

ということで、一挙に5割ぐらいに増えたような話があった。二、三年前から姫新線が活性化したという話がある。これまでマイカーで姫路のへ出て来ていたのを、できるだけ姫新線に乗ろうという活性化運動を、町をあげてやったそう。なかなか今ムードからどのように立ち上げるかというのは難しい問題かと思えますけどね。まちがそうなるといいが。

○議長 少なくとも今地域の人からそういうお話が出たわけですから、ぜひ行政から一方的に言うとなかなかやっぱり他人ごとのままになりますから、自分のこととして考えていただくのは、全部の地区は無理かもしれませんが、1つでも2つでもそういう地区を増やしていくということになると、いい成功事例ができると思えますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。ほかにご意見ご質問、お願ひします。

○委員 以前にこの地域主体型交通の手引きを作りましたし、それから今日も実際にご報告いただくということですが、この12ページの予算を伴わない事業のところには何かそれらしい文言がないのですが、例えば地域での公共交通の支援だとか、今、委員がおっしゃったような話であるとか、そういう事業項目として立てておいたら明らかになっていいんじゃないでしょうか。これ相談体制の整備とかそういうところに入っているのがこれですかね

○議長 事務局のほうお願ひします。

○事務局 失礼します。10ページのほうの2段目のところで、地域主体型交通導入検討事業等ということと、予算は一部伴うものもございまして、こちらで整理させていただいております。

○委員 例えばこの12ページのコミュニティバスに関する助言のところ、例えば内容のところ、ちょっと追記していただくとか、いうふうにすると我々も忘れなくてこれをやるんだということ、でよろしいんじゃないかと思えますがいかがでしょうか。

○議長 そうですね。多分、網形成計画の中にも地域と一緒につくるという項目を事業内容の中にちょっと書いていただくと、委員言われたようなことがより実現しやすくなると思えますので、ぜひそういう自治体の来年度の事業の中にも反映するし、それからお金がかからないというのは継続的に取り組む事業になると思えますので、そっちとの接点をいつも持つという書き方を、相談体制の整備というところに多分近いと思えますのでそのあたりに、意見や相談への対応という分書いてありますがこれをより明確に、何かいい言葉を考えていただいて、今の主旨、反映させていただければありがたいと思えます。

○委員 というのは、これから今、前の署長さんがおっしゃったように、恐らく今まで乗っておられた方が去年の、例えば免許証が変わった3月以前と今度3月以降でも乗っていたけれど乗れないという人が増えてくると思う。だから、自動的に乗れなくなる。そうすると、今度は自分が行っていたところが車で行けないという事態が出てくるんじゃないかな。そうすると、そういう人は、市でもっと考えてくれなという声も当然出てくると思うし、ますますそういう相談も増えてくると思う。

認知症の関係で事故のこと考えたら、今まで以上に厳しく認知症の問題が出てくると、年齢的に考えて75歳以上からどんどん倍々ぐらいに認知症の方が増えてくる。そうすると、今までは免許返納に直面していなかった人が、現実にこの3月以降加西市の中において増えてくると、そうするとどういふふうな形でやってくれるのかと、当然ここで交通網の整備などいろいろやっていくと思うんですけども。全体的な遠いところと、例えば近い明日のこととかいうようになったらやっぱり具体的な形の中でこういうことをやる。こういう形ですますとか、こういうことは修正しますよとか、聞きますよというようなやっぱり体制があると安心して、また免許の返納にもつながってくるんじゃないかと、そういうふうなことにちょっと思ったんです。

○議長 ありがとうございます。今のご意見ということで承ります。ほかにご意見ご質問いただければ、よろしいでしょうか。そしたら第2号議案でございます、平成29年度の事業計画及び収支予算につきましてもご承認いただけるということではいかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

○議長 ありがとうございます。では、ご承認いただいたということにさせていただきたいと思えます。では3番目の協議事項です。地域公共交通網形成計画の策定につきまして、事務局のほうからご説明よろしくお願いたします。

○事務局 協議事項3つ目の地域公共交通網形成計画の策定についてです。資料は13ページからになります。先ほどの事業計画でも出ておりましたが、今年度、国庫補助を受ける内示をいただきまして、網形成計画の策定を予定しております。本日は近畿運輸局の方などにも参加はいただいておりますが、委員の皆様にも網形成計画についてご理解をいただくため、国交省が作成されている資料ですとか手引きを抜粋して17ページ、18ページに入れております。加西市におきましては、現在公共交通総合連携計画、通称連携計画に基づいて協議会の中でも事業を行っておるところです。

平成26年に公共交通活性化再生法という法律の改正がございまして、新しく公共交通網形成計画を策定することができるようになりました。網形成計画は地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープランとなるものでございまして、これまでの連携計画の中では十分に取られてこなかったまちづくりとの連携など、地域全体を見渡した交通のネットワークを再構築しようというものでございます。加西市におきましても、国の基本方針に基づきながら検討を進めてまいりたいと思っております。具体的な進め方にでございますが、14ページから16ページに計画策定に向けた事業内容ですとか、スケジュールを掲載しています。今年度交通に関するアンケート調査等を実施しまして、その後、基本方針の見直し、実施する施策や事業の検討を行っていくこととなります。また必要に応じて、協議会も開催しながら皆様のご意見を聞き、進めてまいりたいと思っております。

また、協議会自体は年に数回開催することになるかと思っておりますが、詳細な計画内容を作成していくには不十分かと思っております。有識者委員として協議会に入らせていただいております土井先生、喜多先生などの委員の皆様に参加いただきながら、作業部会のような形で詳細な内容を詰めつつ、協議会におきましては作業部会案という形で計画等を委員の皆様に見ていただきながらご意見を賜りたいなど、そういう形をとれたらというふうに思っております。

以上、協議事項3番の網形成計画に関する説明といたします。

○議長 ご説明ありがとうございます。ただ、今の内容につきまして、ご意見ご質問いただければと思えます。どうぞよろしくお願いたします。

○委員 この計画は、すみませんちょっと聞き漏らしたのかもしれませんが、計画できたとして、これはいつからいつまでの計画になる予定ですか。

○事務局 公共交通網形成計画につきましては、おおむね5年という目標計画になりますので。

○委員 初年度は30年度。

○事務局 その予定です。

○委員 そうすると今の改定した連携計画は30年度までなので重なると思いますが、その両者はどういう関係になるのでしょうか。

○事務局 連携計画につきましては、任意計画ということで法定の網形成計画が上位といたしますか。

○委員 連携計画は任意の計画でしたか。ただ、いろいろ補助いただくためには連携計画立てなくちゃいけないということでしたよね。そうすると、両方が30年度は存在するということになります

かね。それとも連携計画を1年切り上げて網形成計画に切り替えるということでしょうか。

○事務局　今、先生がおっしゃった、切り上げて網形成計画に変わるという認識だと考えております。

○委員　ということは、連携計画で書かれていることは全て網形成計画に、つまり網形成計画は連携計画を包含するという事によろしいのでしょうか。もしそうでなければ、もう1年必要なところは切ることになりますよね。

○事務局　その辺策定していく中で、その辺の整合は当然図っていかないといけないとは考えておりますけれども、網形成計画については、まちづくり的な連携も含めて広くネットワーク化ということを目指すようでございますので、当然連携計画も包含していくものと考えます。

○委員　この資料にも書いていただいていますけれども、私の理解では今までの連携計画の少なからぬものが、一路線についてつくっているのか、そういうものが結構あるわけで、それはやめて自治体全体の計画をちゃんと立ててくださというのが網形成計画の趣旨だと思うのですよね。だけでも私の理解では、加西市の連携計画もう既にそうなっているのかなと思うのです。そういう意味では、世間一般の連携計画よりもかなり進んで、もう既に網形成計画の主旨を事前に体現しているようなそういう計画だと思う。

内心ちょっとそう思っております、それをつけていただいた資料にもどっか書いてあったと思いますが、18ページの一番下のところに連携計画の中にこういうものが1から6までがちゃんと入っているならば、もうその連携計画を網形成計画にしても認めますよということ言っているわけですね。結構それに近いのではないかなと思いますので、申し上げたいことは、まず一つは、国が言ったことに追随するのはやめましょうと、つまり連携計画を作って言われたら、はい作りましたと、網形成計画に変わったよと、だからそっちにするなら、はい変わりましたというのは何とも主体性がないような感じがしますので、これ提案ですが、加西市の交通基本計画として今の連携計画なり、あるいは見直してもいいですが、それちゃんとつくって、その中で例えば補助に必要な特定の計画が求められたら、そこから必要のところだけ切り出して、これが連携計画です、今の今回の補助ではこれが網形成計画ですと、あるいはこの部分が維持再編計画ですというふうにして、加西市としては一貫してきちんと総合的な計画を立てているという形で、改定して進めていくのが私は美しいのではないかなと。いわゆる、名称もかえ、内容もかえ、これつくりました、これつくりましたというのは何となく主体性がない感じがしますので、言葉を選んでもうまく選べないのですが、そのところで、もちろんその網形成計画をつくることに全く異議はないですが、その位置づけはきちんとしておいたほうがいいのではないかなと。

○会長　今までのそういう予算で補助金ももらえるというのは、大体バスなどが主体であった。今我々が北条鉄道の交差をする大規模事業については市単独でするには余りにも大変な事業、これをなんとか補助金に乗せられないかと考えたら、今まで鉄道に対する補助は安全輸送か老朽化対策かという項目しかなくて、それ以外の補助が難しく、どっかで探そうとすると、まちづくりの中で鉄道の交差事業をこういう計画に乗っけないといただけないなど、この金額がわずかならば、市の、あるいは北条鉄道の独自で設備投資をすればいいんですが、なかなか規模が大きいものですから、補助をいただかないと独自ではできない。そうするとそれを実現させるためには、北条鉄道の交差駅だけをというとならでどれだけの効果、費用対効果がでるかということになるとなかなか難しい、そこで全体的な計画の交通網に対する連携の中で位置づけていきたいと、このまちづくりという前提のもとで実施しないと成果が出ないというところで、今回計画を立てようというところ。ちょうど法律が変わったものだから、それに乗かって従来計画をより進めていこうかというのが中心に

なってきたわけです。

- 委員 主旨として全く異議はありません、私も。ありませんが、何と申しますか、求められたものに食いついていくのはあんまり見せたくないない、ちゃんとこういうふうにもともと考えていて、鉄道もちゃんと考えていると、タクシーも考えていますよという中で、今、網形成計画としてそういうものが必要ならば、これはこれできちんと出来ていますからその分はどうぞお使いくださいと申して、それで補助についても的確だという形で見えていただくのが私は美しいのではないかなと思います。
- 会長 それが今回のシステムは、世の中になく無人駅で交差をするという新しいシステムを考え出そうとして、これが従来の無人駅でする新幹線並みのシステムでやれば4億円もかかる、どう考えてもあそこに4億円を投資するのはバランス上、合理的ではないかと、それで安価な方法でというところで考えているが、新システムを国土交通省に認可を取るといふには非常にハードルが高い、しかしこの新しいシステムに最終的に認可が下りれば、全国のほかのところで、無人駅でこのシステムに変えたいと言っているところに有効に活用できるから、全国からの協力を得るためにも何とかこれをやり遂げたいなというのが我々の今の主旨なのですけどね。
- 委員 それには全く水を差すつもりはございませんので、それはそれで進めて私はいいいと思います。
- 事務局 先生のお話に対するお答えになってないところもあるとは思いますが、近隣でも小野市それから加東市がもう既に網形成計画策定しております、西脇市につきましても今年度策定に着手しているというような状況になっております。三木市は神戸電鉄の沿線というところに限って網形成計画を策定されている状況で、なぜかしら兵庫県の中でも北播の地域については、網形成計画では既にたくさんできているというところもあるので、地域的に見ても何かそういう形になっていますので、加西市だけないというのは、1年前倒しという形になってしまうとは思いますが、最初の話、連携計画自身が既にもう網形成計画の用を呈しているというお話なので、それを持ってということもありなのかなとは。
- 委員 私、網形成計画はつくったらいいいという話です。誤解のないように。それはもうつくりますよと、急いでつくるのでしたら急いでつくりますよということで、全く何の異論もないのですけれども。
- 委員 聞いておりますと、会長が鉄道系ということで、どうしても加西市の鉄道や高速バスを使って外部とのいかに交流を図るか、移動を図るかという部分が非常に強調されるように思うのですが、網形成計画の中では地域内での生活移動というものは、どうしても欠かせない部分だと思いますし、これまで交通を含めて自分の住まいが広がったものが、いかに中心地区も含めて人がその生活圏を守るかという部分があると思いますし、冒頭に出ておりました免許返納制も含めて、高齢者が生活圏での維持をどう図るかという部分も非常に重要な分野だと思うのです。だから、確かに若い方は、外へ出てどう帰るかという部分があると思うのですけれども、地域内での生活、どう自分の生活を守るのかという部分も、これも内容として欠かせざるを得ないものだと思うのですけれども、その部分をいかに取り込んでいただけるか、この間まで買い物行っていたものが自分で行けない、この間もあるおばあちゃんと話をしていたのですけど、私らバスがあっても乗りに行けないのやというようにそのおばあちゃんおっしゃいました。確かにハッピーバスも通っているのですが、通る路線がお宅からは結構離れているので、それも行けない。だから、もう月に2回息子さんが帰られるときにお願ひして買い物に連れて行ってもらうのだと、そのようにおっしゃっていた。やはり外部向きの大きな移動の部分もあるでしょうけれども、地域内での生活圏の維持をいかにしていく

昨年度までの要綱に基づいた形で資料を作成しております。内容ですけれども、基本的には今までと同じ内容になっておりますので、変更箇所のみご覧いただこうと思います。

40ページをご覧ください。補助を申請する系統ですが、ねっぴ〜号とはっぴーバスで全11系統を申請する予定にしております。昨年度までが14系統を申請しておりましたので、3系統を除外しています。それがこの表の一番左側に昨年度の申請番号として1から14番載せています。このうち6番、7番、9番の系統につきましては、今年度の申請より除外をしております。これにつきましては、一運行あたりの輸送人員の下限が引き上げられるということをお聞きしてございまして、該当するであろうと思われる系統を除外しています。はっぴーバスの万願寺、芥田線とねっぴ〜号の市街地線の福祉会館線を2系統除外しています。それ以外の申請内容につきましては大きな変更はございません。資料の20ページにも計画内容を載せているのですが、コミバスのねっぴ〜号、はっぴーバスの目標や効果につきましては、経済性評価と公共性評価、この2つをもって評価を行うこととしております。経済性評価につきましては利用者一人あたりの補助額が2,000円、公共性評価につきましては、沿線世帯当たりの年間乗車回数が2回という一つの指標を設けております。補助要綱が実際に出ましたら正式なものを作成する予定にはしておりますが、おおむねこの内容で申請する予定にしております。もし実際補助要綱が出まして大幅に変更等がございましたら、皆様に後日書面協議等をいただく可能性がございますが、この内容と変更がなければ申請書様式のみを変更しこの内容で申請する予定にしております。

以上です。

- 議長 ご説明ありがとうございます。ただ今ご紹介いただきました内容につきましてご意見ご質問いただければと、よろしく願いいたします。
- 委員 本年度の要綱がまだ出てなくて、暫定的なものを題材にここで議論するというのは変なことですね。運輸局どうなんですか。
- 委員 本来であれば、この時期であれば毎年のお話ですけれども、この要綱の部分が整っていて、先生おっしゃられたように協議していただいていたのですが、今年度については、事務局から説明があったのですけれども、いまだに東京のほうから正式な案内がまだ来てないというのも確かでございます。実際の形として通常であれば、毎年6月末の計画策定という形で期限をもってご提出いただいと形になるのですけれども、それが今回こういう形の部分で協議会を開いていただいとしますので、先生のご指摘の部分はおっしゃられるとおりですけれども、暫定的でも全体の部分として計画を策定していただいと細かな表の部分については、事務局がおっしゃっていただいとような書面協議という形の部分でつめていただいと後日提出するという形でやっていただいとというのが、今回についてはやむを得ないかなというように理解します。
- 委員 どうして書面協議でやらなくちゃいけないのですか、これだけ集まっているのに。無駄じゃないですか。もったいないじゃないですか。だから書面協議で、これだけみんながちゃんと集まっているのに、そのときにやられる書面協議でお願いしたいというのは明らかに無駄じゃないですか。それでしたら締め切り伸ばされたらどうですか。
- 委員 締め切りは6月末の部分から恐らくですけれども8月末まで延期になる見込みではあるのですけれども、本日こういった形で協議会を開いていただいとしますので、大まかな部分について同意、承認が得られるのであれば、ご承認をいただいた後に詳細な別表の部分について書面協議等で諮っていただいと、それは全体の同意があったという形でうちとしては判断さしていただいとしたいと思います。
- 委員 その程度の同意でいいというのは、協議会というものをどう考えておられますか。形式が

はめればいいということですか。内容をきちんと議論するのではなくて形式を踏んで出せばそれで受理すると、内容についてもそれ以上審査しないということですか。

○委員 今回、計画の部分、大枠の部分ですけれども集まって協議していただいていますので、決して協議会を軽視するという話ではもちろんございません。計画の策定については、その表自体には大きな変更はなかろうと思っておりますので、その部分については今回計画、本日、議論していただいていますので、ご了承いただけるのであればそういう形で計画は大きな変更はないというふうに聞いておりますので、こういう形で議論していただいたらとは思っています。

○委員 もし変更があったときには、じゃそちらでリスクは負っていただけますか。

○委員 リスクというのは。

○委員 つまり対応できませんよね、協議会としては。対応できないことが出てきてもそれはちゃんと受理するということよろしいですか。

○委員 そうですね、計画自体については大きな変更はないであろうとは伺っておりますので、申請のときに添付していただく部分について変更が見込まれるということになりますので、評価の部分については、計画の部分については今回の協議会で同意を得られるのであればそういう形で、全体としての協議会の同意があったという形で処理は可能かと考えております。

○委員 これは質問させていただきたい、この40ページのところに除外3つとありますね。これは申請をしないということですか。

○議長 そうですね。

○事務局 国庫補助金の上限がございまして、この3路線を除外してもその上限に十分届くため、補助金は満額いただけるということです。また、一便あたり2人未満の利用でなければ申請の要件を満たさないということで、残りの路線で申請をすることで補助を上限までいただけるということです。このように除外をさせていただくということです。

○委員 上限額が決まっているので、それ以上出したとしても金是一緒ですよということやね。

○議長 除外やから路線をやめるとかいう話ではない。

○委員 そういうことですね。ぱっと見たときに、路線をやめられたら困るなど。今度市が全額持つようになるのかなと思ったもので。単なる上限額のところで申請しても一緒だと、だからこれだけのところについては必要路線でいきますと、それで予算額はとりますと、だから利用者の少ないところについては今回除外していますよと。

○会長 条件を満たしてないということ。

○議長 満たしてない可能性があるということですね。

○委員 ただ、これお願いしたいのは、乗ってないからどうやこうやという議論は今度僕もしこれ除外にしてこれで下げようというたら、単なる利用者の率によって簡単に路線に対して補助をしないとかするとかいうのは、もしあるとすればちょっと考えなおしてほしい。

○委員 おっしゃるとおり。

○委員 要は必要性についてどうなのかということも勘案して。単に利用者の数の話だけでなく、場所によって非常に必要なところもあるし、他でかえられるところもあるというのが加西市の現状やと思う。もしそういう形ならば、ちょっと言おうかなと思っただけのこと。

○委員 私も議長も活性化再生事業の第三者評価委員とかやっていますけども、そういうところでも数だけで見るのではないでしょうということは何度も申し上げております。しかしながら一向に考えは変わらない、それはどうなのですか。その人数だけで判断するということについてどうお考えなのですか。

- 委員 確かに申しわけないですけど、数字で見たら非常に判断しやすいところがある。実際に路線が廃止となると補助を出さないとしますと、なかなかやはり病院に通えない方が出たり、そのお子さんが通学に使っているような路線があるという場合で、非常に数は少ないけれども住民の方に対して、人数は少ないですけども、非常に迷惑がかかったりという路線はあるのは十分理解しておるところです。数字では現れないですけども、そこを如何にしてフォローしていくかというのはやはり国としても考えていかないといけないところですけど、やはり補助金ということになりますとなかなか最近新聞等も賑わしております、そこで何かしら数字をやはり求められるような状況でありますので、そこをどのように消化していくかというのもなかなかこれから考えていかないといけないところではあるのですけれど、今それをどう評価するか、評価してそれをどう数字に変えていくかということを考えておるところですけど、なかなか難しいところです。
- 委員 よろしいですか。ほかの運輸局の評価委員会でも出た話ですが、地域は本当に困っていると、その実情がわかればそこは何とかしたいと思うのは誰しも同じですよ。であれば、その困っている実情をきちんと訴えかけるというのが申請書ですよ。それをきちんと読みこんでこれ必要だと判断するのは国であって、あるいは国にもいろいろあって国土交通省で今このご時代だから数字が必要という話ですけども、それをきちんと財務省なり国民なりに説明するのが国土交通省の仕事でしょう。それせずに、世間がこうだから数字でやるしかないそれは逃げじゃないですか。
- 委員 公共という意味は何なのかというと、やっぱり弱い人であろうとどうであろうとどこに住んでおろうと平等やと、足りない分は公が補助して同じ条件でいきましょうというのが公共だと思う。今、例えばこれでもう数字で切ったら、今大丈夫なものも、次から上限が変わって、また同じということになったらまた数字で切っていくというようになれば、当然その考え方が公共交通の基準になってくるじゃないですか。今やったことが、とすると当然そういう流れ、当然数字は、数字の時代やからね、一番わかりやすいけれども、そうやったら公けのやる意味がないと思うんですよ。それと同時に我々も責任があるけれども、困るねんから、だからこういう努力をしてくれ、こういう努力をしましたか、そしてこういう努力をした結果こうですかというようなそういう部分の働きかけの部分とか、こういう部分は見えていますよという条件を出してもらって、そして結果として頑張ったけども数字がこうやと、そういうようにするのが公共交通の意味と違うかな。
- 議長 そういう意味でいうと、加西市は非常にいい取り組みをされていて連携計画でも公共性と経済性という2つの軸で存続するかどうかを決めている。連携計画でそういうふうになっている。ですから人数で決めたら経済性だけですよ。もう一つは公共性というのをちゃんと考えている。そういうことはやはり困っているだけではなく、きちんといろんな地域でいろんな工夫をされているから、勉強を是非されたらいいと思います。それともう一つは、もっと違うところでクロスセクター効果というのを加西市でも一生懸命出しておられて、それが結構、最近反響が大きいわけですね。それは赤字やからやめるという話ではなくて、地域にそういうものがあるからほかの行政コストを下げるができるという、非常に大きな効果があるというのを計算しているわけです。そういうケース、一緒にただ数字で表現しないとイケないなら、それで表現できる方法がいくつもあるわけですね。ですからそれを見つけないと単に数だけで、数字はこれしかないというのはちょっと勉強不足というふうに言われても仕方ないと思います。ぜひ実際に地域で苦勞されていることをもっと知っていただいて、それを行政計画なり国のほうとの全体のプランに反映していただくというのは、今日出てきていただいている主旨でもありますから、国のことを説明するのではなくて、持って帰ってまたそれを国の皆さんの中で説明いただくようお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○委員 もうつけ加える必要はないと思いますけれども、先ほどおっしゃったように必要性を感じているとおっしゃるのであれば、それが実現するようになっていただくのが本意であって、そうでなければ、これはある種の不作為になりますので、わかりますか。ですから後であれば国民からあれは不作為であると、あるいは地域の方から不作為であると、メンバーとして何をしていたのかと。特にこれはさっき会長がおっしゃいましたけども、大臣表彰を受けた協議会ですよね。そこでみんなが責任持ってやりましょうというところで、そういう不作為が起こるとするのは余りよろしくないということですので、ぜひ善処していただきたい。あるいは言うていただいて本省に言うていただいて、それでそれに対してももちろんいろんな考えがあります。こういう考えでこれはできないというのは、それはやむを得ないと思いますよ。それは次の協議会で伝えてください。

○議長 ありがとうございます。ほかにご意見ご質問ございますか。こういう議論ができる協議会って少ないですよ、本当に。これがあるから去年、「地域公共交通優良団体大臣表彰」、たしかこういう名前やったと思いますけども——という優良団体になったということだと思います。

議題が、レジュメに戻らないといけない。地域内フィーダーの話ですが、本来補助要綱が出ていたらこういうことにはならなかったはずですけども、補助要綱が遅れているということで、事務手続き的にはこれを今日皆さんご議論いただいて、要するに地域内フィーダーを辞めるという話は多分ないと思いますから、これを続けていくということは共通にご理解いただいているというふうに思います。どういう要綱が出てくるかによって、簡単なものであれば先ほどご提案いただいているような書面でもいいと思いますけども、もし大きな変更があれば集まらないと仕方ないですよ。それぐらいのことを国の方はやっているのだよ、面倒だけでも集まることも地域に負担をかけているということも十分ご認識いただけないと、こんなんは書面でいいやないかという軽い言い方をされるとやはり時間調整して集まっているメンバーにとっては、ちょっといささかカチンとくるということだと思いますので、その点も含めてご理解いただきたいと思います。その上で今日の内容につきましては、地域内フィーダーの系統確保についてはすることは非常に重要なことだと思いますので、この点についてまず皆さんから進め方として、一旦これで事務局提案をご了解いただくということにさせていただいて、以降については内容を見ながら事務局と相談させていただくことでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○議長 よろしいですか。ありがとうございます。では、その内容で進めさせていただいて、国交省の皆さんもぜひご協力をいただければありがたい、よろしく願いいたします。では、協議事項は以上でございます。

続いて、3番目の報告事項について議論を進めさせていただきたいと思います。1つ目ですがコミバス無料化施策の継続実施、その状況についてということで事務局のほうからご紹介いただければ、よろしく願いいたします。

○事務局 報告事項の1番、コミバスの無料化施策の継続実施状況についてご説明申し上げます。3月の協議会でも同じ内容を審議はいただいたかと思いますが、その後現在までの取り組み状況についてご報告をしたいと思います。41ページの資料になります。こちらの資料ですが、前回の協議会の際に承認をいただいた協議会の意見書になります。その中で付された意見としまして、特に1番の新規の利用者開拓に向けた利用促進、特に利用の少なかった子育て世代へのアプローチが必要ではないかということで、この4月より幼稚園や保育園こども園の園長会ですとか保護者会のほうに出向きまして、無料乗車券の説明を行っております。その後、まだ調査を行ったわけではないですが、子育て世代であろうと思われる方からの問い合わせが出てきており、あとバスの乗務員の

方からの聞き取り調査によりますと、イオン方面ですとか福祉会館方面に親子連れで乗車する方が最近出てきたというふうな話を聞いております。今年度も引き続きコミバスの利用状況調査を行うよう予算化もしておりますので、調査結果を踏まえまして今後の事業も進めていきたいと思っております。また適宜協議会のほうにもご報告いたします。

以上です。

- 議長　ありがとうございます。現場で多分状況をご存じかも知れませんが、神姫バスさんのほう何かこの点についてあれば教えていただけたらと思います。
- 委員　先ほどおっしゃっていただいたように乗務員の肌身感覚で増えているようなことは聞いております。それに加えて、これから暑くなっていく中で、先般の会議でフラワーセンターの事が議題に出たと思うのですが、そちらの方に行かれる方が、ICデータによりますと夏場は非常に少なくなっておりますので、これを機にそういったものを利用して子育ての世代の方にもフラワーセンターに出向いていただければなというふうに願っております。
- 議長　ありがとうございます。引き続き、またご協力もいただければありがたいと思いますし、また調査の結果を報告いただければありがたいと思いますので、そちらの方もよろしく願いいたします。
- 委員　すみません、冒頭でも申し上げたのですが、この無料化に対しては絶対反対です。確かに子育て世代のように自分で移動可能なのに荷物が多いとか云々の話で利用されるのはいいかもしれませんが、本当に免許を返納された方、車に乗れなくなった方がどう移動できるか、そういう方が本当にバスの乗り換えをして移動できるのかどうか、荷物を持ちながらですね。またそういった移動困難者、ましてや障害者と類される方がはっぴーバスやねっぴ〜号に乗って、また乗り換えて移動するのに、できるのかどうかですね。そのあたりを考えずにただ一部のものだけを無料化して、じゃこれで便利になりましたねということでやった場合、現実に今タクシーもこの市内の台数が減りました。まだこのまま進みます。そうすると本当に必要な時に必要な交通手段がなくなりますよということですね。片方でただにしてやると、じゃタクシー高いですねという感覚ばかりになり、先だってその話をしたら、会長の説明もあったのですが、いや福祉チケットがたくさん出るようになったから、それで会計大変だけどやりますよというお話だったので、現実にはただ単に1回の乗車に1枚しか使えないものが2枚使えるようになったよというだけの話やった。そういうことによって移動困難者が本当に救えるのでしょうか。そのことだけは本当に、恐らく考えてもらったらわかります。免許返納されたおじいちゃんが乗れなくなったからその人はどこまで歩けるかです。軒先の畑までがいいところだと思います。そういう方が乗りかえ乗りかえしながら移動できるかどうかです。これはもう実際にそういう人を見たらわかると思います。そういうあたりも考えながら、この片方でやる無料はいいけれども、トータルとしてどうなるのかという事も考えていただきたい。それだけ一つよろしく願います。
- 議長　ご意見ありがとうございます。
- 委員　関連してよろしいですか。タクシーがセーフティネットであるということは、つまりもうこれは多分、議論の余地がないところだろうと思います。だから本当に夜中でも来てくれる。あるいは大雨の時でも安全に走ってくれるというのはタクシーですよ。それがなくなるとやっぱり加西市民の移動の足というのは相当損なわれるのではないかなというふうに思います。それを長期的に見るのが、先ほどの交通基本計画なりあるいは今からつくる網形成計画であって、連携計画の位置づけは、先ほどちょっとパソコンで調べていたのですが、短期中期の計画という位置付けですね。だから市の総合計画があって、その下に連携計画は交通に関する短期中期の計画というのがあるの

ですが、今、委員がおっしゃったのは長期的に見て何が市のためになるのだろうかというお話しだろうと思います。だからぜひ網形成計画ですか、名称が今こうではありませんが、そこにはそういう長期的な視点をきちんと入れて、それでどういう役割分担が適切なのかということはやはり考えておく必要があるだろうと、それから一つちょっと気になったのが、官業による民業の圧迫という言葉がありますよね。それでそう言われると我々ちょっと立つ瀬がありませんので、それに該当しない範囲というのはどこまでなのかと。我々も市民に対してよかれと思ってやっているわけですが、市民というのもいろんな方がいらっしゃるわけで、それで一部からはそれは民業の圧迫でしょうと言われたときに片腹痛いですよね。そうならないためにはどこまでどういう条件を満たしておいたらいいのだろうかということはちょっと調べておいたほうがいいのではないかなと思いますが、これは加西市に特有の話ではなくて全国、全てそうですよね。ということで先ほどの勢いをちょっと収めて、改めて運輸管理部さんか運輸局さんにお伺いしたいのですが、これの民業圧迫にならない限度、ガイドラインみたいなのが何かあるのでしょうか。

○委員　ガイドラインは・・・。

○委員　いや、ガイドラインとは言いませんけどもね。つまりこうであれば民業圧迫とはなかなか言われないよというお墨付きではなくても、なんとなく安心感が欲しいわけですね、我々。ただここだけで、全協議会で全部それを考えているというのは不効率じゃないですか。そうするとやはりここまでが官としての交通の範囲じゃないかというものがあって私はしかるべきじゃないかなと思うのですが、そういう議論、何かされたことはありますか。

○委員　近畿運輸局としてサポートプランというのをしています、地域で困っている市町村がありましたら、いい方向に向かうようにアドバイスさせていただくということで、近畿運輸局のホームページに載せておりますけど、和歌山県橋本市において病院の無料バス、病院が移転したために無料バスを走らせていたのですけれども、やはり民間の路線と重複しているということで官業の民業圧迫ですねということで、近畿運輸局としては、その辺はやっぱり、民間バス路線が撤退するかもしれないですね。その辺は乗って残すという意識が市民の間に浸透しないと、やはり結果的には市民が無料ということで過剰なサービスということになる上でその民間を圧迫しているのではないですか。その辺はちょっと考えて見直していただいたらいいのではないのでしょうかというアドバイスをさせていただいて、提案させていただいたという実績はあります。

アドバイスというわけではないですが、完全な無料化というのは、やはりタクシー会社さんに対してはかなり痛い施策なのかなと思うところがありますので、何か全くの無料ではなくて、利用額に応じてどんどん使っていただくと、割引率が高くなるというような形をとれるのであれば利用アップにもつながるし、タクシー会社さんに対しても与える影響が少なくなるのではないかな。お得意さん割引引き的なものをつくれたら、利用率も上がりますし、全くの無料化ということであればやはり経費が上がり、バスの収入は出てこない。その辺利用率も上がりつつ、収益の向上にもつながるような方策を考えていただくといいのではないかなと思うところあるのですが、やはり極端にゼロというの、やはり官による民の圧迫ということにつながってしまいますねということで、近畿運輸局としてもその辺は和歌山県の橋本市さんにはアドバイスをしたという実績もありますので、その辺ちょっと考えていただきたいなと思うところはございます。

○委員　そういう意味で、この答申41ページのところに新規利用者の開拓に向けた利用促進とか、公共交通全体のというのを書いているのはやはりそれを考えてやりましょうという意味で書いてるわけですが、この無料化はずっと続くとやはりタクシーの利用がどんどんどんどん下がってくるかもしれないですか。ちょっと不吉な言い方をして申し訳ないですけど、しばらくは持ちこた

えられるだろうと思うのですよね。けどもそれでタクシーがなくなったら、あとみんな困る、現在の人はこの無料バスを使ってそれで困った時にはタクシーも使うとそういう状況ですよ。けども10年後の人は、無料バスしか使えない人たちが多分出てくるかもしれない、タクシーがなくなると。そうしたときにじゃその両方を比較するとどっちなのかという、これ悩ましいところですが、短期で見ると、10年あるいは5年で見るとこれは無料のほうが有料よりはいいのではないのかという、そういう近視眼的な判断に多分なる。任期とかがある方は割と近視眼的な判断に偏りやすいですが、この協議会というのはいっと長期で見ますので、そのところは長期で考えた上で市政を担っている方に短期で考えるとこういうこと起こりますよと。こういうふうにしたらどうでしょうかというのが、この協議会の役割だろうなというふうに思いますので、今、委員がご指摘されたことはやはり長期的にこの計画の中では私は考えていく必要があるのではないかなと思います。長くなりました。

- 委員　今この計画に対しての無料の部分だけで申し上げましたが、別に耐えられるかどうかという話もありましたけども、タクシーは影響受けているのはこれだけではないです。部門が運輸局とは違うかもしれませんが、福祉有償運送であったり、別の面では所轄の担当である代行であったり、輸送代行、あれもタクシーがわりをやってしまっている、現実。それが現実には安価であると、そういったものがいくつかも重なった上で、非常にタクシーは疲弊してきている。だから冒頭に数字は出せないと言いましたけれども、1社は市内だけで済む、2社はもう外部が本社ですから、運輸局へ出す数字が全部本社と一緒にしまっている。だから別個になかなか分けられないから数字が出せないという意味だけだったのですけども。市からの要請があれば当然そのあたりは出る方法もあると思うのですけども、だから単にこれだけでタクシーが疲弊するのではなくて、ほかの要素もいっぱいあった上で困っていますのでよろしくお願ひしたいということです。
- 議長　今のお話、実はこの41ページの資料にかなり含まれている。それはこの無料化にあたって今あった議論というのは、実は2回目か3回目の議論ですね。会長から市長に答申して無料化施策について意見を言っていたときに、最初の前分ですね、記と書いてあるその上のところに、下記の内容については留意の上施策の充実を図りましょうと、内容は何かというと一つはできるだけ新しい利用してくれる人を増やしましょうと。公共交通全体の利用を増やしましょうというのはこの1番目ですね。

それから、2番目はその効果の検証ということでどういう人たちが利用しているのかということと、それからその文章の最後に、より有効な公共交通網の整備に生かすことということです。それから3番目が公共交通全体、これタクシーも入れて公共交通全体の利用促進の取り組みを進めましょうということで、皆さん出歩かれること、活発に活動していかれることの支援の一つとして、これだけではなく、これも一つとして無料化をやっていると、その結果として多くの人たちが出歩いて、それが結果として、いろんな公共交通の必要性も増えてくるし、量も伸びるでしょうと。こういった施策全体で取り組むこと、これだけではないということも挙げているわけです。ですから、この検証をきちんとやっていくということが今議論になっていることの答えになっていくことだと思ひます。

民業と圧迫の話は今の話だけではなく、もうたくさんありますよね。それが今の事例だけだと全然説明もないので、ぜひきちんと運輸局の中で今日こんなこと言われたから、適切な回答をここでしたいからということでその回答の内容を事務局へぜひ伝えてください。例はたくさんありますから、よろしくお願ひします。ということで、よろしいですか。ほかにこの報告事項1番目ですけどもご意見いただければ。では、報告事項1番目については以上ということにさせていただきます、

報告事項2番目でございます。宇仁地区地域主体型交通の導入の検討開始ということにつきまして、事務局からご説明よろしくお願ひいたします。

- 事務局 報告事項2番目につきまして、宇仁地区地域主体型交通導入検討開始についてご説明いたします。宇仁地区ですが、加西市北西部にございまして、6つの自治会から成り立つ地区でございます。資料42ページになります。この地域におきましてまちづくりの活動をされている宇仁郷まちづくり協議会様より、昨年度以来ご高齢の方の移動の足を何とかしたいというようなご相談を受けておりました、昨年度の3月に協議会で策定いたしました地域主体型交通導入の手引きをご紹介し、その手引きの説明などに出向いております。本日、宇仁郷まちづくり協議会の会長と副会長にも来ていただいておりますので、後ほどご紹介したいと思います。

ご紹介の前に昨年度1年間のこれまでの経緯をざっとご説明いたします。手引きができてまして4月に宇仁郷のほうから説明に一度来てほしいという依頼がございましたので、4月27日にまちづくり協議会の正副会長及び代表区長様向けに説明を行っております。その後は宇仁郷まちづくり協議会の中で内容、協議等を進めていただきながら、先進地の視察をしてみたいというご相談を受けましたので10月に淡路市のほうに視察に行き、同じような形の交通を導入されている地区の視察を行っております。

その後、12月に第2回目の説明会ということで、まちづくり協議会の委員の皆様、各町の区長様及び民生委員様等にお集まりいただき、まずはどれくらいのニーズがあるのか地区内で検討をいただくための第1回目のアンケート調査を行いましょうという合意形成をこの場で図っていただきました。

その後2月に、全区長様とまちづくり協議会の代表の方向けに第3回目の説明会を行い、具体的にどのような形でアンケートを行うのかといった内容を協議しております。

その後、この3月から5月の間に宇仁地区内で手引きの中にごございました第1回目のアンケート調査を実施していただき、現在集計を行っているところでございます。

せっかく来ていただいておりますので、まちづくり協議会の方をご紹介したいと思います。

- 宇仁郷まちづくり協議会代表 失礼をいたします。宇仁郷まちづくり協議会の代表をいたしております。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 宇仁郷まちづくり協議会副会長 よろしくお願ひします。
- 事務局 今のところまちづくり協議会のほうでアンケートが開始したばかりでございますので、今後具体的な導入検討等進めていくことになるんですけども、内容がある程度固まり、状況がある程度ご報告できる形になりましたら協議会のほうにもご相談をしながら進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。
- 議長 お忙しいところご足労いただきましてありがとうございます。

- 宇仁郷まちづくり協議会代表 ちょっと簡単に話をさせてもらいます。いつも総会というのは、宇仁郷まちづくり協議会は6月にやっております。それでこれは当初この話を出したのは、27年の総会でコミュニティバスということを考えたらどうかという話を総会の場に出しました。といいますのは、現在でもそうですけども、東国正から北条の市街地まで午前中一往復、午後一往復というような運行はされておりますけども、私、田谷町なんですけども、いつもバスが通るたびに目につくことは誰も乗っていないというふうなことがとても気になっておりました。

私も一度乗ってみようと思ひまして、それで宇仁小学校前から北条の加西病院まで乗りました。私、知らなかったのですが160円の運賃の補助がありまして、430円のところが160円の補助で270円ですか片道、往復で540円、それを利用して3回ぐらい乗りました。なかなかいい

ものだなと思っていたのですが、誰も乗らないという、誰も乗らないと言うたらちょっと失礼ですが、走っている路線が東国正から北条まで、これ田谷町については田谷町のど真ん中を走っておりますが、あと国正にしても鍛冶屋、油谷にしてもちょっとその町の端をかすめているだけ、それから人口の多いというのか、戸数の多い小印南町80戸ほどあるのですが、ここは全然通っていません。青野町も100軒を超す戸数があるのですが、これもそこを走っていないというふうなことから、一つ、宇仁地区でそういう走ってない路線を通るようなそういうようなことを一度考えてみたらどうかというふうな意見を出しまして、とにかく皆さんの意見を聞きながら進めていってはどうかという了解を得まして、今人口増政策課のほうから話がありましたような、進め方をしてきました。一番印象に残っていますのは、やっぱり先進地の視察に行った時に、これは淡路の長沢地区というところと山田地区、もう一つは興隆寺地区の事例を淡路市の市役所で説明を受けました。それで、そのときに驚いたのは、長沢地区はとにかく乗る人あるなしにかかわらず、1戸に年間1万円ずつ負担を出すとそういう話が出ました。これは宇仁地区としてはとてもなかなかそういうふうな方法は取っていけないなという気はしております。

それからこの長沢地区は、とにかく第二小学校というのが丘陵地帯の上にあったのですが、その距離が非常に遠くて、人口が250人で約100世帯の地域らしいのですが、小学校が閉校になりました。そのときに、その海辺に近い生穂小学校というのですかね。生穂小学校というのが海岸線にありますので、そこまでの通学バスにも利用をされているというふうなことも説明がありました。山田地区については、これは3コースに分けて週に月曜、木曜のルートと、それから火曜と金曜のルート、それから水曜と土曜日のルート、3ルートがあって、これは前日に予約を入れるというような方法を取っているみたいです。そういうふうなことを聞いて、まあいろいろとやっておられるなというふうに関心をしました。今、菅生さんから話がありましたように、なかなか宇仁郷についてはまだ入口まで来ているか来てないかというふうな段階です。

アンケートは区長さんをお願いして、区長さんは隣保長さんとか役員さんをお願いをされたと思うのですが、やっと集まりまして、この6月の——最初は5月の終わりの予定だったのですが半月ほど遅れて人口増政策課のほうへアンケートをお持ちいたしました。今からいろいろと進めていくわけですが、これはハードルが幾つもありまして、うまくいくかどうかこれは本当にわかりません。一つ頑張ってやっていきたいと思っておりますので、皆さん方のご意見をお聞きしながら進めていきたいと思っております。今日は一度こういうような会合があるので、交通活性化協議会の会合があるのでまあ宇仁郷さん一度来てみなさいなというふうな声がかかりまして、私もここへ来させてもらったのですが、私一人では頼りないので副会長にも来てもらいました。こういう場所へ我々が来てお話しをさせてもらうという、ちょっと恐縮しております。一つ頑張ってみますので、よろしくお話ししたいと思います。

○議長 ありがとうございます。こちらこそよろしくお話しいたします。(拍手)

大変、心にじんときるようなお話しで、ありがとうございます。ご質問と言いますか何かご発言があれば、どうぞ。

○委員 この交通弱者をどうするかというのはもう避けて通れない問題です。このやり方の中に公共交通の利用と、それから今言われている地域主体型交通の分と当然考えていかないかんと思っております。そこで、これお話ししたいのは例えば成人と子どもでも発達段階において大人の関り方が違うと思うのです。高校生にはこうや、中学生にはこうや、小学生にはこうや、地域へ地域主体として任せるときに、やっぱりその辺のどういうことを市役所としてやるのか、どういうことをお願いするのかというものを、やっぱりまるまる頼みますというのではなく、その辺をまずこちらのほうで

ある程度して、ここやったらやってもらうけどこれはうちがしますよとか、ここはうちが絶対しますよとそういうようなことをしないと、うちも九会のほうもこの間、岡山県のほうへ行きました。民間の会社と協同して交通弱者救済をやっています。少し紹介しますが、NPO法人がやってかなり成果を上げています、だから民間と組んだりしています。僕も美山町へ行きました。それは買い物のところを中心にしながら買い物に来てもらうという足の確保、買い物難民をどうするか、だからこれはお願いしたいけども、一番困るのは持続可能な制度としてどう持つかというのは、なかなかできない。というのはだれが運転するのか、運転手どうするのか、事故になったらどうするのかとか、それからいろんな、つまり会社と違うわけですから、我々の団体はあくまでもアマチュア団体です、会社と比べたら。アマチュア団体が大事な命を運んだときに、やっぱり同じようにきちんと生命の確保、安全、そして目的地まで時間を守ってきちんと届けるというそういうことが、どれだけできるのかということと考えたら、やっぱり我々もやらないかと思ってやっていますけれども、その辺のことをしないと持続できずに、中途半端で終わってしまったとかいうことになってしまう。せっかくするのですから地についた活動の中で交通弱者、それが確実にできるという、そうするとやっぱり公の市役所がここまでする、これは世話すると、というような部分も一方で立ててもらおうということもお願いしておきたい。いろんな方法があるから、いろんなところで、こうやって会議しよってやというのをできるだけ探してもらって、この方法やったら宇仁で出来る、九会で出来るという方法が見つかると思うので、その辺の情報収集を具体的にやっていただくような形で先進地の事例をいろいろ紹介してもらって、あなたのところどうですかというような、ほなこういう形やりましょうということで弾みもつくと思うんで一つお願いしておきたい。

○議長 ありがとうございます。

○宇仁郷まちづくり協議会代表 今日神戸新聞の北播欄でしたかね、三木が何か無料で走らせているという記事が載っていましたが、あれは、私詳しくは、斜め読みしただけですからよくわからないのですが、とにかく利用者がむちゃくちゃに増えたというような記事が載ってましたね。無料化というのはどういようなもの、市が持つのかな、どういようなNPOか何かなのか。

○議長 ちょっとわからないですが。

○委員 じゃなくて三木の自由が丘の中のあれね。ニュータウンの中だけを利用しているやつで、エリア限っていますし、その中で移動だったと思いますけども。だから宇仁地区のように外へ出たいという部分と中だけで移動の困難地区というのとちょっと性格が変わってくると思います。

○議長 ちょっとそれも調べて情報提供いただければありがたいです。加西市さんでつくられたのは地域主体型交通の検討の手引きというのは本当によくできていまして、今、委員が言われたような段階において、ここはこれだよというのをちょっとずつ計算していく。チェックをしていくと自分たちでできる範囲となかなか厳しい範囲というのが割とわかりやすくなると思いますから、そういう点で言うと手引きのとおり一度やっていただいて、それで自分たちの望むサービス水準とどこまでできるかということとを仕分けをいただくと問題点が非常にはっきりしてくるかと思しますので、ぜひアンケート調査のご紹介とそれ以降の進め方というのをご検討いただければ大変ありがたい、どうぞよろしく願いいたします。

○委員 宇仁地区さんの安全が気になるという話ですけど、そこは具体的にどういの方がハンドルを持たれる、運転されるということまでは決まってないのですか。

○議長 多分まだこれから、まだ第一段階ですから。

○委員 第一段階、生意気なことというわけですけど、神姫のところそういう研修したり訓練したり、いろんな施設とか、そういう担当の者がおりますので、もしあれやったら協力さしてもらいま

す。

○議長 それはありがたいですね。

○委員 そういう土地もありますから。幾らでも協力させていただきます。

○議長 特に二種という話ではなくても、地域で運転する人たちのトレーニングと。

○委員 二種の大型というのが飾東のほうにあるのですけど、自家用車の初めての取り組みという形で、私ら組合のほうから会社のほうに話しますし、場所もありますので——と思います。

○議長 ありがとうございます。

○委員 4月から安全教育課が出来まして、弊社としては地域の中でも安全運転の風土ができればいいと思うのでそちらの責任者とお話しさせていただいて、そういった地域のドライバーの方の研修も受け入れてもらえるかどうか相談してみます。

○議長 それは大変重要な話で、ありがとうございます。そういうのは網形成計画に入れておいたほうがいいと思いますね。ありがとうございます。

○委員 ちょっと逆になるかもしれませんが、例えば西脇市内の自主運行ボランティア輸送で走られたコースがあるのですが、結果的にそれが主にドライバーをやっておられた方のボランティアが結局高齢者で、要するに継続的に続かず取りやめになって結果的にはもうそれに再度路線を引き直してということで、今、神姫さんが走っておられますけどもこれまでのボランティア輸送含めてそれは団塊の世代がじゃ頑張らましようとかまだ頑張れる年代やったのですけども、今各所、うちなんかのほうもそうでしょうけども、そういった方たちがもう高齢になりかけた。もう二、三年のうちに完全に高齢者になってしまうという流れの中で、その今話が出た持続可能性ということでは赤信号が付きかけているという現状がありますので、その点だけは研修とは逆の意味で大切なことやと思いますので。

○議長 ありがとうございます。じゃ今回は報告事項でありましたけども、宇仁地区の皆さんこれからご活躍を楽しみにさせていただきたいと思いますので引き続きよろしく願いいたします。報告事項も以上ということです。議題で、最後になりますが、その他ということで事務局のほうから何かありましたらよろしく願いします。

○事務局 ねっぴ〜号の国正線のバス停の名称変更の要望がございまして、今、青野口というバス停名称になっているのですけれども、実際にある場所が都染町とところで、その手前に都染というバス停があるので、都染北というふうにさせていただきたいというような要望がございました。これについては、その名称変更について検討をしていきたいとは考えておるのですけれども、何か委員の皆様のご意見等あればお伺いしておきたいと思うのですが、その他どういうことで提案させていただきますでしょうか。

○議長 変更の要望があるということですね。現在ご利用者の方はどう思っておられるのですかね。

○事務局 すみません、まだ利用者の方までのご意見をお伺いはしてなくて、今そこの都染町の自治会の方からのご要望ということでございます。

○議長 名前は柔軟に対応していけばいいと思いますけども、非常に重要なことで多分利用されている方のご意見と含めて、一度確認していただいた上でどういう扱いするかということを検討させていただくということではよろしいでしょうか。

○事務局 わかりました。

○議長 よろしく願いいたします。

○委員 これ自体を審議することにしたらいい。

○議長 そうですね。では現状を調べていただいてその結果をいただきます。判断する材料が

ないと何ともしようがないということですので、要望はあるということは賜りましたということですが、どうするかということについては、また協議会の皆さんとお話ししながら決めていくということにさせていただきたいと思います。

○事務局 ありがとうございます。

○議長 よろしくお願いいたします。ほかにその他ということで、次回の開催ですか。

○事務局 最後に今後の予定ということで、今回は網形成計画の案についてご審議をいただくことにはなるかと思えますけれども、秋以降の開催を今のところは考えておりますので、よろしくお願いいたします。必要に応じて、先ほどフィーダーの絡みで書面協議ということをお願いすることもあろうかと思えますがよろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。時間がちょっと私の進行も不具合もあって2時間を超えてしまいましたが、最後にこれだけということがありましたらぜひお願いします。

○委員 こういう場で言うべきことかどうか思案しましたが発言させていただきます。働く側の立場で一つこういう現実があるということをお伝えしたいのですが、今全国的にバスの運転手、乗務員というのが不足しています。岐阜の白川町というところがあるのですが、そこはもうバスが全て撤退をしてしまいました。これには人員不足が一つと、もう一つは、それは私らも肝に銘じておかないといけないのですが、利用する方に利用してもらえるような方策を取らなかったことも一つ原因かなと思います。やはり人員不足が一番の原因で、バスの運転手に、乗務員になるという方が少なくなりました。このままいけばバスというのは住民の方の足を、移動の権利を守るというのが使命ですけども、このままいけば撤退をしていかないかんような状況がもしかしたら来るかもしれません。

この加西市には神姫バスのグループのグリーンバスが走っていると思います。そこもなかなか人員不足で人を募集しても集まらない。労しているんな施策をして募集をしても限界がある。もうこの公共交通会議の中で、もしかしたらこういうパンフレットにバスの運転手の募集みたいなことをしていただけるなら、そういうことも含めて公共交通会議の中で検討していただけたらありがたいです。1カ所、ちょっと東のほうでこの間一緒になったときにもその話をしたのですが、ちょっと交通会議の中でその話をして、9月から広報誌のほうからちょっと入れようかとおっしゃっていただいた自治体もあります。勝手な話ですけども、できれば何とかご協力いただけないかなというように思います。よろしくお願いいたします。

○議長 全国的な話で国交省の取り組みもいろいろされていますが、なかなか功を奏した決め手がないと。

○委員 国交省も警察署のほうにも要請として、組合の側から要請も出しているのですが、二種免許の取得年齢下げるなど、取り組みをしていただきたいが、すぐに効果が出る話でもありませんし、なかなか国の施策も進まない中で、もう今日明日なんとか増やしたいという状況がありますので、よろしくお願いいたします。

○委員 もうバスもタクシーもトラックもということで、トラックについてはトラガールという女性の運転手さんも増やそうという活動もしていますけど、やはり特にタクシーの高齢化はどんどんどんどん先に進んでいまして、かなり厳しいところがあるのが現状認識はしっかりしておるところですので、その辺のいろいろ方策を考えてやっておるところで、認識としては十分運転手不足によるバスの撤退というのも十分その辺はあると認識していますので、その辺は上のほうに十分言っていくつもりではあります。認識しておるところでございます。

○議長 ありがとうございます。本当に担い手がなくては大変ですので、できることはまたいろいろ

ろという話ですよね。ありがとうございます。ちょっとその話のついでにこれ、いただいた資料について説明いただけますか。

- 委員 一般の当協議会の中で会長より、フラワーセンターに考古博物館ができ、利用者数を増やしたいということで何とか連携してというお話がございまして、早速我々のホームページに新着情報として、考古博物館へ公共交通で行きましょうということで、資料の裏面を見ていただいたら北条鉄道さんとの連携も記載しておりますので、そのご報告をさせていただきます。
- 議長 北条鉄道を乗り継いで。
- 委員 そうですね。バスでできないところは北条鉄道で、鉄道ではできないところはタクシーでというところで共存共栄できればと思います。
- 委員 北条鉄道と公共交通のバスがつながってない状況です。今、北条高校、播磨農校、パナソニックの便がつながっていますけど、一便だけ9時50分があるのですが、北条町駅に着くのは8時50分です。それから昼までない。市には言っているのですが、これはやはり見直してフラワーセンターに行くようにということでお願いしているのですが、もううちも1時間に1本ですから、なかなか帰るのが難しいので、今のところ10時台、大体10時半、11時半に着きますので、大阪、神戸から来られても2時間ないし1時間かかると、だから8時50分に来ていただこうと思ったら7時ごろにもう神戸なんか出てなかったら着けないということで、ちょっと今難しい。土日は姫路からの便があるので行けるのですが、ちょっと平日は難しいなど。姫路、北条で1時間待ってもらって9時50分に乗ってもらおう。
- 委員 そうですね、自分もこれは間が開いているなと思ったのですが、ここはちょっと視点を切りかえまして、せっかく北条の町にいい宿場町がありますので、そのあたりを町歩きをしていただいて、それからバスに乗っていただくというのも地域の状況を知っていただくのも大事なんかなと思って、移動だけではなくてそのまちを楽しんでいただくということもいいのかということを感じている次第です。
- 会長 あれからは自転車がちょくちょく増えたのではないかなと。貸切のレンタル自転車が増えたような気がする。
- 委員 早くバスを出していただいたら来られるという。
- 議長 こういうのをもうちょっとあるとお互いに意見交換して、例えば本当に北条の町の周辺を知っていただくなら知っていただくような案内を一緒になって考えていただけたらいうふうに思って、これが第一歩ということであることでまたいろいろ次の発想ができますので、教えていただきましてありがとうございました。ほかにご意見ご質問ございますか。ないようでしたらちょっと長時間になりましたけども、本日も活発なご意見ご討議いただきましてありがとうございました。引き続きどうぞよろしく願いいたします。
- 会長 ありがとうございます。
- 事務局 大変貴重なご意見をたくさんいただきましてどうもありがとうございました。これで公共交通協議会、終了させていただきます。どうもありがとうございました。