

第27回加西市公共交通活性化協議会

日時 : 平成28年6月22日(水)
14時00分～16時00分
場所 : 地域交流センター3階集会室

1. 開会

○会長（あいさつ）

○議長 皆様、本日はお忙しいところご参集くださりありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。一言あいさつさせていただきます。先ほど佐伯会長が言われたように北条鉄道は優秀な成績を収めておられる。これも、以前からのデータがあるから去年に比べてあるいは一昨年に比べてよくなっていることが分かる。データの重要性が認識できると思います。最近はやりの地方創生がなぜ起こってきたかという、増田さんという方が人口減少社会というのを数字で表現をされ、全国で1,500ほどある市町村の半分が消滅するというのを数字で説明されたからです。数字で物を語るというのは非常に大事なことだと分かります。本日も人々の移動というものを支えるために、どういうやり方があるのかということをおと皆さんと議論し、その効果がどれくらいあったか、あるいはどう支えていけばいいのかということをおと皆さんと議論し、この場所で皆さんと一緒に意見を交わしていきたいと思おとしますので、どうぞよろしくおと願おとします。

それから、もう一つ、加西市さんの提案で、地域主体型の交通を導入するための手引きを昨年度、皆さんと一緒にまとめることができました。これは大変先進的な冊子になっていると思おとします。なぜかといおとしますと、例えば地域で交通をやろうという内容の冊子はたくさんありますが、実際に数字を入れて、自分たちのところで運行しようとしたら、これだけの予算が要るよね、これだけの利用者があると上手く行きそうですねという見込みを出すことができる冊子になっています。こういう冊子は大変珍しい。非常に先進的で、こういうものを加西市でまとめたといおとすることは、今後、全国に発信していけばいいと思おとします。さらに言うならば、実例が幾つか出てくると、なおいいなと思おとします。そういうことを含めて皆さんと一緒にこれからも議論を進めていきたいと思おとしますので、何とぞよろしくおと願おとします。

それでは、議事のほうの進行をさせていただきたいと思おとします。協議事項が全部で5つあります。順にいきたいと思おとします。1つ目の平成27年度の事業報告と収支決算につきまして、ご説明を事務局よりおと願おとします。

2. 協議事項

(1) 平成27年度事業報告及び収支決算について

○事務局（資料説明）

○監査委員（監査報告）

○委員 協議会の事業費や市の一般会計からの補助金一覧を合わせたものが、加西市が公共交通に対して支出している費用と事業内容であると理解してよろしいでしょうか。また、これらはHP等で公開されているのでしょうか。こういうことは市民の方にもきちんと理解していただく方がいいと思おとしますので、市民の方々にもこういう結果が、あるいはこういうことをやりましたといおとすることが

伝わるようにしておく方がいいと思います。

- 事務局 この公共交通活性化協議会の会議資料はホームページ上で公開しています。過去のものも含め広く見ていただける状況を確認しています。
- 議長 ありがとうございます。それでは協議事項1について皆様のほうからご承認をいただいたということで考えさせていただいてよろしいでしょうか。

【協議結果】全会一致で承認

(2) 平成28年度事業計画及び収支予算について

- 事務局 (資料説明)
- 委員 九会のふるさと創造会議で3年ほど活動しているが、生活部会とか歴史部会、農業部会など各部会に分かれています。生活部会の中で公共交通の問題、道路の問題、河川の問題を協議しているが、先般、3回目の会合で公共交通の問題が出た。こういう場での協議では、とにかく検討材料が足りない部分もあり、同じような協議ばかりになってしまっている。例えばそういう部会の充実を図るため、支援なり指導をしていただきたい。また、そこで議論したものをコミバス事業などに反映してもらうなど、相互に連動ができれば、地方公共交通をもっと充実するのではないかと。もう1点、地域に主体を持たせるということは、こういった部会が地域の中で主導的な役割を担うことになる、部会そのものの充実を図ることで地域主体型交通の何らかの助けになるのではと感じるので、そういう支援を期待したい。これは要望事項ですので、今後、相談していただけたらと思います。
- 議長 貴重なご意見ありがとうございます。事務局のほうから、ただいまのご意見に対して何かご意見ありましたらお願いします。
- 事務局 昨年度に策定した地域主体型交通の導入ガイドについて、九会校区で説明に来てほしいという要望がありました。現に九会地区の正副代表区長、ふるさと創造会議の正副会長にご参加いただき説明しております。今後もその導入に向けて市としてもできる限りの支援をしていく体制しております。先ほど吉田会長がおっしゃったように、いい勉強をしていければと思いますのでよろしくをお願いします。
- 議長 地域主体型の話を中心に事務局が説明されましたが、吉田委員から議論する材料が不足しているとお話がありました。協議材料としては、例えば現在のバスの利用者数など利用実態を地域の方に知っていただき、潜在的な利用者に対して利用しやすいものを市、協議会と地域が一緒になって考えていくということかと思えます。そういう材料の提供も交通事業者の方々のご協力いただければありがたいと思いますので、よろしく願いいたします。
- 会長 地域主体型の交通について、各地域で今議論していただいているのを集約していかなければいけないと思っていますが、何もなしにゼロからスタートすると地域の中でアイデアが出過ぎて難しいかなと。ある程度のたたき台を提示するほうがいいかなと考えています。
まずは、地域の方に議論していただいて、そしてある程度いったところで、地域ごとに要望がばらばらになっては、市として対応できるもの出来ないものが出てきてしまう。ある程度地域でアイデアがまとまれば市で集約し何らかのたたき台を提示し、予算の限界も考えながらまとめていけたらなと思います。まずは皆様の方でまとまることから出していただきたいなと、このように考えています。
- 議長 ありがとうございます。地域に丸投げするのではなくという話ですね。話のきっかけづく

りを地域でやっていただいて、必要なサポートについて市ができるのものと、地域でより頑張っていていただくところをきちんと仕分けをしていきましょう。その部分では専門家として行政なり、あるいは、この会議の皆さんの力を合わせながら進めていけたらと思います。

- 委員 公共交通というのは安全で安心して乗れるというのがまずは基本です。そういった中で、北条鉄道で防犯カメラが設置されているのは数カ所と聞いている。
- 会長 網引と法華口、それから横田と播磨下里です。
- 委員 4カ所。交通結節点であるにも関わらず北条鉄道はほとんど無人に近い状態ですので、そういったところに防犯カメラをつけていくことが大切であると考えます。北条鉄道で犯罪は、今はないが、やはり抑止力という形で防犯カメラを今後設置していったらどうかと思います。事業計画の中でぜひ取り組んでほしいと思う。
- 議長 事務局、何かありましたらよろしくをお願いします。
- 事務局 現在、市の予算について、その是非はあるかと思いますが、防犯カメラの設置に対する動きがあります。それぞれの主体が担うべき部分を整理しながら、加西の公共交通の活性化協議会が担うべき部分は我々のほうで担う必要があると思います。いずれにせよ市の方向性と調整を図りながら考えていきたいと思っています。
- 委員 ありがとうございます。
- 会長 防犯カメラは現に法華口などに設置し、1週間記録が残るようになっていますが、今まで事故などで調べて、現実的にそこから何かが見つかり、回答が得られたことは1件もない。時間的に気づいたのが遅かったというのもあるのですが、法華口の駅前の3重の塔の賽銭箱が壊されたのですが、1週間では調べてもわからなかったというのが現実で、今までにわかったのは私が来る前、4年、5年前に法華口の中でたき火をして飲酒し暴れていたことが隠カメラでわかったことくらい。播磨下里で時計が盗られたのも最後まで分からなかった。記録時間の問題はあっても、設置すれば何でも分かるわけではない。
- 議長 そういった効果なども含めて議論をし、目的は安全な場所をつくるということだと思いますので、適切な方法を考えていただく、あるいは皆さんと一緒に答えを見出していくというふうになればと思います。
- 委員 防犯の問題というのは市全域に関して必要なもの。もちろんこの公共交通に関しても防犯は必要ですが、その防犯を例えば公共交通あるいは公園あるいは学校というように、それぞれのところで個別にやるのがいいのか、あるいは防犯という一つのくくりの中で市一体として取り組み、それを公共交通にも公園にも学校にもと反映していくのとどちらの方がいいのかというのは、政策判断だろうと思います。

しかし、やはりこの協議会として公共交通に関してどのような防犯の問題があるのかということは、考えなければいけないと思います。防犯課題をリストアップし、それに対する対応はどこがどういう形で担うかということを検討し、必要なところに委ね、あるいはここで引き受けるというように、2段階で考えるべきかと思っています。この協議会には専門家がそろっているので、ここで課題を洗い出し、その対応策はまた別途適切に講じるというのがいいのではないかと。同じようなことは、例えば医療体制についても言える。北条鉄道の中で病気の方が出ないとは限らない。それについて北条鉄道会社だけで手だてを講じるのがいいのかということ、それは別の話になる。それぞれの分野について同じように、公共交通に関することはどのような問題があるか、そしてそれは市全体としてどこがどういうふうに手分けして手がけていったらいいのかということ議論しておく必要があると思います。ただ、だからといってその対策まで全てこの協議会の事業としてやるのかというのは、

別途検討が必要だと思えます。

先ほど吉田委員が地域主体型交通の話をされましたが、その地域でいろいろ考えられることについてこちらからできるサポートをする、あるいは地域から情報を上げていただくという、密接なやり取りはすべきだろうと思えます。今の事業計画の中にはネットワーク計画とかそれからコミュニティバスの検証とか網形成計画とか個別のことは上げてありますが、それ以外の事項についても広範にこの協議会で公共交通にかかわるものは検討すべきだろうと思えます。ですから、この事業計画の中にもう少し包括的なものを一つ入れていただき、予算措置は特に伴わないわけですから、必要に応じてこの協議会の中の検討事項として取り上げるという形にしておけばどうかと思えます。

○議長　今の話については、予算を伴わない事業ということで、この項目内に、協議会の目的についての相談あるいは意見交換という位置づけの項目を入れていただいて、先ほどの防犯カメラもそうですし、それから地域の皆様の相談事も含めて議論をしていくということではいかがでしょうか。これは大事なことで、今年度末に高齢者の免許の書きかえのハードルが上がります。そうすると免許返納をせざるを得ない人たちが前よりも増えてくる。そういう人たちの移動を確保するために、送迎してもらうというのがありますが、自分で動くために公共交通の役割が大きくなってくる。ただ、今は想像ができないところもありますが、そういう事態が起こってからでは遅いので、そういう事態が起こる前に先手を打つことを一緒に考えたり、地域の方と考える窓口を設置したりすることが大切になります。

それから、バスのロケーションのシステムなどもねっぴー号やはっぴーバスに拡げていけばいいと思えます。神姫バスさんのノウハウを教えていただきながら、拡げていくことも、今年度やっていければいいのかなと感じました。そういう項目を入れるということではいかがでしょうか。

○委員　2点ほど。1点目が防犯に関することで、2点目は先ほど先生がおっしゃいました免許の返納のことについて、少しだけお話しさせていただきます。

まず、1点目の防犯につきましては我々のバスにはドラレコという車内にカメラを4か所ほど設置しており、車内事故があったときの解決をスムーズに進めるため、あるいは外からの追突などの検証などに使っています。必要があれば警察へ資料を提供するようにしています。まず1点、バスの中にそういったカメラを設置しているということ。

そして、2点目として、バスロケと免許返納のこととちょっと絡めてお話ししますと、バスロケを導入したことで、無線で運行管理者と乗務員が連絡を取り合える体制が整いました。それで、一つ人命を救出した事例がありますのでそのことを紹介させていただきます。バスの運転手は大体ローテーションで回っております。何時何分どこ発どこ行きっていうのは同じ乗務員が何日かに1回、回ってきます。いつも乗ってこられる少し認知症の入った方、そういった方はよく乗務員も覚えていきますので、普段から乗務員同士でも情報交換しています。ある時にある停留所で、いつも乗ってくるあの人がいらっしやらないと思い、発車までにちょっと時間がありましたので、外を覗いてみると、ベンチの裏側に倒れておられた。すぐに無線で連絡して救急車を呼んで対処していただいた。バスロケがお客様に対するバスの遅延状況だとかそういうことを連絡するだけではなくて、救命にも役に立ったという経験です。

免許返納について法律が施行されましたが、警視庁の資料を見ますと、全体の死亡事故数が下がっている。ところが、75歳以上の高齢者の運転者による死亡事故が少しずつ増加している。ご承知のとおりこれから高齢化が進んでいく中で、75歳以上の運転免許保有者については平成26年で450万人だったのが平成30年に530万に増えるとのこと。別の文献を見ますと、無事故無違反だった人が突然無謀な運転をして事故をしてしまったということがあり、実はその方は調べて

みると認知症だということが判明したそうです。これからは認知症の方についてはわかった時点で免許を返納しなくてはいけない事になります。バスについては神姫バスでは65歳以上の方、免許を返納された方には半額運賃でバスに乗っていただけるように、県警に協力させていただいています。事業者としては、少しでもマイカーから公共交通へ利用転換していただくことで交通事故全体が減ることを望んでおります。

○議長 ありがとうございます。是非バスロケはねっぴー一号にも拡げていただきたい。順次ということはあると思いますが、よろしく願いいたします。

28年度の事業計画それから予算につきまして、皆さんのほうからのご承認をいただきたいと思えます。ご承認でよろしいでしょうか。

【協議結果】全会一致で承認

(3) 地域内フィーダー系統確保維持計画について

○事務局（資料説明）

○委員 細かな文言ですが、13ページの大きな2番（1）の3行目の経済性評価について、利用者1人当たりの行政補助額の基準値と書いてありますが、先ほどの予算案で見ると補助している事業と委託している事業があります。行政の補助・委託かというように変更してはどうでしょうか。補助だけでなく委託をしている部分も、きちんと位置づけていただきたいということです。

○事務局 今回の計画書の修正ということで対応させていただきます。

○委員 これは、補助に限るのですか、それとも委託が入っても問題がないのでしょうか。

○委員（代理） 問題はないです。

○議長 補助等と書いてあります。

○委員（代理） そうですね。

○議長 等となりますね。その辺は、相談いただいて、適切な文言に変更をお願いいたします。ほかにご意見ご質問ございますか。

○委員 12ページからですが、字が小さくて見にくい。協議会資料として説明されるのであれば、もう少し大きい字体等を検討いただきたい。

○議長 これから見える字でお願いしたいということでもよろしいですか。

○委員 結構です。

○議長 では、今後、事務局のほう対応をお願いいたします。ほかにご意見ご質問ございましたらよろしく願いいたします。

ご意見もないようですので、以上で、協議事項3につきましてもこの内容で申請いただくということでご承認をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

【協議結果】全会一致で承認

(4) はっぴーバスのフリー降車について

○事務局（資料説明）

○議長 事業をされている上坂委員あるいは増田委員からこれにつきまして何かありましたらお願いいたします。

○委員 市役所の方と一緒に路線を回り、バスの運転手からも聞き取りを行い、場所を決めさせ

ていただきました。どこでも停まれば一番いいのですが、県道などはやめとおこうということでした。車の待避所の確保や、乗降時の安全確保なども必要だと思います。ニュースなどでも乗降時の事故は頻繁に話題に上がりますので、気をつけないといけない。

万願寺線は県道と違います。道が狭く車が停まると降車する人も危ない。極力車の少ないところで設定しております。若井線に関しては、県道が通っていますので村の中に入ったところだけ設定しています。

○議長　行きはともかく、帰りは荷物があるから降車だけはフリー降車地区を設定したいという話だったと思います。

○委員（代理）　前から上坂委員からお話しをいただき、市の担当の方と上坂委員と私で何度か現場に向かい、実際にバスにも乗って確認させていただきました。

県道というのはやはり交通量がどうしても多い。バスはバス停で停まるものだと皆さんは認識されています。それが何の予告もなく突然停まるとなると、追突やほかの車両などに事故を誘発するおそれがあるということと、またバス停から降車された方が道路を横断する際に事故が起きる可能性があるということもあります。以上を踏まえて路線の状況を分析しますと事故の発生が多い路線も含まれますので、危険が多いのではないかと話をさせていただきました。

万願寺線の南北については直線で見通しがよく、両側が法面になっていますので、車両がかなりスピードを出す恐れがあります。そのような場所で乗客が降りると転落ということも考えられます。バス停であればきちっと乗客の方が安全に降りられる場所が確保されています。そういうことも含めてフリー降車は事故がないようにやっていただくのが一番大切になる。利用者は高齢者が多く、実際にははっぴーバスしか足がない方も多しことは重々わかっています。あとは事故がないようにやっていただくということで意見は言わせていただきました。もしそれを実際に実施するというになると、広報などで周知していただく必要があるでしょうし、はっぴーバスがその区間にバス停以外の場所でも停まるということを確認にわかるようにはしていただく必要があるか思います。

○議長　ありがとうございます。では、周知等を十分に行った上で実施していくということにしましょう。

○委員（代理）　警察として、制度を否定するわけではないですが、事故がないようにというのが大前提になります。ドライバーの方は運転する場所も熟知されていると思いますし、基本的に乗客が乗降できない場所で停まることもないと思いますが、そういうことも含めて事故がないようにここで十分に考えていただきたいと思います。

○会長　万願寺線であれば、ほとんど利用される方は地元の方が多いでしょう。見知らぬ人がまちを横切っていくような場所ではない。それと先ほどおっしゃった狭いところで落ちると危ないというご意見ですが、逆に広いところで停まっても、その人が一番行きたい場所まで歩いていくということは、結局どこかで狭いところを通して荷物持って歩いて行かなければいけないということ。私はできれば高齢の方が1日にそれほど多くの人数でもないなら、できるだけ家から近くのところ停めてあげて、便利にする方がいい。そこが仮に狭いところだと言われても停まる運転手の方も心得ていらっしゃると思うし、そこで停めてもらえなければその危ないところを歩いて高齢の方は帰ることになる。そうであれば、やはりできたら広い道や狭いところを歩いて帰るよりは、できるだけ家に近いところで降ろしてあげる方がいいのではないかと思います。できたら範囲を広げてあげたい。この路線でそれほどひっきりなしに次から次へと交通があるわけではないし、停まる時はフラッシングのランプもついているだろうし、もちろん心配すればきりはないけれど、逆も同じように私は心配な要素は多分にあるように思う。仮に停留所から家まで500mあるとすると500mも重い

荷物持って歩く方が危ないのではないかという見方もあるように思う。一度、実施して今後範囲の拡大を含めて考えて行くのもいいと思います。

○委員 バスの運転手も、田舎のことですから利用者の家も大体分かる方が多い。それで今回の区域設定では、どこに利用者がいるのか地図にチェック入れて確認した。やはり乗るのはバス停まで歩くにしても、降りるときは場所の希望が多い。若井線の県道は割と車が通ります。横に歩道もあるので歩道のほうに寄せれば降車させられないかなども検討しましたが、やはり交通量が多い。万願寺線はどこにも抜けていくところがないので大体通る人は分かっていると思います。芥田線は八千代に抜ける道があるので車は割と朝晩は多いです。若井線は県道もあり、瀬加方面へ越す方が多い。本当は県道沿いの利用者も多く降ろしてあげたい。何とかして欲しいと切実に訴える方もいらっしゃるが、それでもやっぱり駄目であるということであれば納得してもらえないとは思っています。どうしても難しければその付近にバス停を置くことも検討しようかと思っています。

○会長 私が学生の時、ちょうど法華口と善防の間に私の家があり、372号線を通る社から姫路行に毎日乗って通学していた。帰りの運転手さんが慣れた人で、善防では降りずに、家の前で停めたるからと言ってもらっていた。朝は歩いていたら遅れそうになり途中で停まってもらって乗っていた。そのうち、ここにバス停作ってもらったらどうだということになり、神姫バスに要望してつくっていただき、今、笠原というバス停がある。それが二、三日して毎日乗っていたら、いつの間にか200メートルほど移動していた。おかしいなと思って、夜のうちに私は転がして持って帰っていた。ところが3日ほどすると誰かが夜のうちに200メートル向こうに持って行って、向こうの地区の人が乗れるところへ置いてあった。運転手に聞くとバスはバス停のあるところに停まるというので、夜に持って帰って、また持っていかれてというのを、二、三回やっている、とうとう地区同士の争いになってしまった。最終的に東笠原と西笠原の間のところに置いて、向こうも歩いてこっちに来る、こちらも歩いて向こうへ行くという間の場所が今のバス停になった。

細川総理大臣がバス停を移動させるのに2年ぐらいかかると言われていたけど、私は一晩で移動できるなと思っていた。まあバス停のあるところにバスを止めようと言ってもらい、帰りはいつもバス停がなくても停めてもらえた時代です。あの時は国道で停まるのが普通だった。今の万願寺線ぐらいならどこでも止められるだろうと思ってしまう。地元の人ばかり通っている路線でもある。

○委員 フリー降車は私も何か所か知っていますが、一番気をつけないといけないのは安全で、もしそこでバスで降りられたときにけがをされると、だれが責任を取るのかという話になる。多少は不便でもやはり安全は第一。極端に固いことは言うつもりはないが、どこで降りても構わないというわけではない。降りられた方が最低限度、降りてそのバスが動いてしまうまでは安全に待ち、ほかの乗用車や対向車が来てバス周辺に停まっても安全に降りられるという場所は確保したほうがいいとは思っています。

○会長 運転手さんはもちろん安全なところ停めるでしょう。わざと狭いところに停めるわけではない。

○委員 それでも乗られる方は、だんだんもっと家の近くに降ろして欲しいと言うようになる。ある程度のところは決めておいたほうがいい。

○委員 それをこの協議会で協議して欲しい。

○議長 以前は加西警察の方はもっと否定的だったように思います。こういったことは、原則があつてのサービスで、今回この形で一度やってみようということです。今の議論はそれをさらに進めていったらどうなるのかという話だと思います。まず一度やってみて、利用者の方に対してご理解、ご協力をいただいた上で、次はどうしていくのかというのは、また次の議論で効果を見ながら、あ

るいは安全性も見ながら確認していけばいいかと思います。まず第一歩をどのように踏み出すのかということで今回の協議をしていますので、フリー降車を皆さんのご協力を得ながら実現していこうということだと思います。まずここから始めるとして、バス停をこころろ転がすのは、まあ、今の段階では不要かもしれません。

○会長　バス停を200メートルごとにつけとところで、乗らなかったら通過するだけ。列車なら停まらないといけませんが、バスなら通過でいい。200メートル上がった広いところにバス停つくったらいいかもしれない。

○議長　以前もバス停が結構多かった。利用者の方がいらっしゃらないバス停を減らしてきた。また増やすとすると実態を見ながら増やしていけばいいと思います。そのあたりも柔軟に考えていくということで、現状のフリー降車区域をベースに実際の利用状況を再度確認していけばどうかと思います。たくさんの方が降りられる場所ならバス停にしたら正々堂々と停めることができる。

○委員　それが一番いいと思います。利用者は高齢者が多いので、バス停がなくなると、今までずっと乗っていたのに、ここではもう乗れなくなったと感じる方が多いと思う。

○議長　乗る場所も含めて、バス停をどう設定するかという事だと思います。

○委員　バスの乗務員の立場からお話しさせていただくと、乗務中に一点注視するのは結構危ない。フリー乗降制を導入される場合の利用者向けのパンフレットには2点書いていただきたい。まず乗車するときにはバスが来たらはっきりと手を挙げて合図してくださいということを書いていただきたい。原則、バスの進行方向の左側に立っていただきたいと、仮に逆側に立って合図し、いきなり横断されると大変危ない。まずそれが1点目です。

もう1つ目は、降車されるときは早めに降車のブザーを押し、運転手さんに降りる場所をお伝えくださいということ。大体50メートルぐらい手前でしたら安全に停車できます。その2点をぜひともパンフレットに記載いただければ、うまく運用できるかなと思います。

○議長　今回は降車がメインですが、乗車の話も大事な話ですのでありがとうございます。

○委員　フリー降車は基本的に進めていくことに賛成しています。先ほど委員長がおっしゃったように、ここまで地区を刻めば心配も少ないかなと思います。それで、今後さらに検討するということをおっしゃるけども、今後検討する上では、やはり佐伯会長のおっしゃった考え方、つまり制度や仕組みに人が合わせるのではなくて、人に対して制度とか仕組みを合わせていくのがいいのではないかなと思います。うまく合わせられないところというのは、合わせられるような工夫を考えていくべきではないかなと。工夫というのは、ここに専門家の方がいらっしゃるわけですから、いろんな考えが出てくるのではないかと思います。

それからもう一つ、例えば交通安全、これ非常に大事ですが、交通安全だけを考えていては、やはり人に合わせることはではなくて、例えば夏の暑いときに500メートルも歩くとなると、熱中症になることもある。そういう全体としてのリスクといいますか、そういったものをどうやって避けていくのかという考え方が必要かなと思います。もちろん警察は熱中症を所管してないので検討範囲ではないと思いますが、しかし市役所としては市民生活の安全全体に対してやはり責任を持って、いろいろな対処をしていくべきだろうと思います。ある特定の安全あるいはリスクだけではなくて、住民の方に関与する全ての安全、リスクに関してどうやってそれを下げていくのかということを利用者の方々の目線からみんなで知恵を出していく方向で考えていけたらいいなというふうに思いました。

○議長　ありがとうございます。ご議論いろいろいただいておりますが、まずこの形でフリー降車を進めていくということについて、諮りたいと思います。まずはこういう計画で開始し、望ましい

交通体系をつくり上げていくという視点で見直していくということについて承認いただければと思います。いかがでしょうか。

【協議結果】全会一致で承認

(5) コミバスの運賃軽減について

○事務局（資料説明）

○議長 ありがとうございます。これは市から意見を願いますということでございます。これはいつごろから市としては開始を想定されていますか。

○事務局 関係機関との調整スケジュールにもよりますが、目標としては10月からの開始を考えています。

○議長 ありがとうございます。10月からコミュニティバスの運賃について対象者を限定して市内移動については無料化ということで実施したいということですが、協議会として意見を求めておられますので、皆さんからのご意見をいただければと思います。

○委員 できるだけ多くの人に利用してもらえというのが一番重要なことかと思えます。地域によって交通の条件が皆違うので、ある地域については非常にその施策の恩恵を被るけれども、ある地域については余り効果がないというようなことが起こる。モデル地区を作るなど様々な方法は考えられるが、できるだけ多くの人々がこれを利用してもらうような方法を考える必要がある。

加西市には6,800人が75歳以上で、大体6,500ぐらいの人が65歳から75歳、今のところ他市と比べて大体バランスをとっているけれども、今後この6,800人が増えてくことはほぼ間違いない。こういう方々の足の確保は大きな問題になる。例えばある人はどうやってバスに乗ったらいいのかわからないと言われていた。いろいろおっしゃっていたが、例えば北条鉄道または大型店などで案内があればと言われていた。実はバスを利用すれば十分に利用できるかもしれないが、路線バスもコミバスもわからない人からするとどうすればいいのか分からないと思う。実際に高齢者の方はなかなか理解できていないと思う。公共交通を使うと案外便利だということをまずはどうやって周知するのが大切になる。例えば、大型店の受け付けに行けば、行きたい場所を告げるとバスの案内などをしてもらえとか、商工の拠点でそういったことをお願いできないか。つまり、私ならスマホでわかるけど、高齢者にはわからない。高齢者にとってはできるだけ気楽に公共交通に乗ってもらうのが便利で一番安全。

もう1つ、最近、高齢者の運転で大きな事故が起こっている。また、免許証も返納になってしまふ。さらに認知症も進むというような時代が来ている。高齢社会では、公共交通は生活の足となる。実際に公共交通があるにも関わらず。これは老人会としても反省すべきところがあるかもしれませんが、案外みなさん知らない。我々老人会は毎月会合を開いています。大体ほとんど方に行き渡るようネットワークを持っていますので、もし何か機会があれば、行って説明してもらおうとか、そういう機会を設けないといけない。公共交通も一つの手段であることを周知していく必要がある。

それから窓口について、例えばアステシアのバス停などは北条鉄道のどこかで相談するとか、例えば観光協会に人がいらっしゃるならそこで相談に行くとか、アステシア相談できるとか、人が集りやすいところで相談窓口が欲しい。

今後のことになると、周辺地区の人からとにかく足を確保して欲しいとよく言われます。街なかはいいが、周辺地区での足の確保が非常に大きな課題になっている。若いときは自分の家から好きなときに出て好きなときに帰ってきていた人たちも、公共交通の場合、どこかまでは歩かないとい

けない。例えば、老人会で実施するふるさと芸能大会でバスを出しているが、たった50メートル遠いところで停まっていると、何であんな所に停めるのか、もっと近くに停めたらいいのにと言われる。毎日慣れている自動車に乗れなくなり、不便になった時の抵抗感は大きい。しかし今後は、多少の不便は我慢するという考えを持ってもらわないといけない。

よく北条鉄道を使うが、昔の網引駅なら乗りたいとは思わなかったと思うが、今はあの網引駅から、思わず乗ろうかなと思う。対応できるのであれば、地域の中にサロンを併設したようなみんなが利用したくなるようなステーションのようなものがあるといい。いろいろな要素を含む拠点として整備するような方法を研究してほしい。

○委員 コミバスの運賃軽減化は受益者が市内で偏るのではなかと思う。住人全員とまではいかなくても多くのが恩恵を受けられるといいが、特に南部地区は恩恵がない。北条鉄道は対象外になっている。ちょっと偏り過ぎていると思います。

○委員 施策の目的として、高齢者支援や子育て支援、まちづくりの推進に向けた公共交通に関する取り組みと市民生活の質の向上とが挙げられているが、補助対象者は1万7,000人とあるが、加西市全体からの割合を考えた時にこの内どのくらいの方が本当に公共交通を利用しておられるのかと思う。1,200人ほどの人のためにこの無料化というのは果たして正しいのかと感じる。例えば、100円だけでも負担してもらう必要があるのではないか。その100円を負担してもらうことで公共性の価値というものがあるのだと認識してもらえないのではないか。そういう解釈の仕方もあるのではないかと思う。無料だったらといって無駄に乗る人もいないとは思いますが、やはり公共性には公平性というもの重要視されるべき考え方です。

議会の中でも相談し、これは真剣に検討しなければいけない議題だという話をしてきたところで、今日、他の委員の方もおっしゃっているが、もう少しきちんと議論をしながらこの件は進めていかなければブーイングが出るのではないかと思います。

○委員 これだけ自治体に財政的な余裕がない時だから、必要な範囲で受益者が負担するという考えは必然のこと。障がい者の方や経済的に苦しい方などを支援する枠組みは必要だが、やはり基本として、これからは自分のことは自分でするという時代を作っていくといけない。僕もある活動を、無料でやっているが、無料にすると無料が当然になってしまう。その上、品物がどうだとか、内容がどうだとか、あの人はもらっているのに私はもらえなかったとか、そういう話になってしまう。本来、それぞれが自分のことは自分でしっかりやる、そして出来ることは助け合わないといけない時代だから、ただ無料にすることがいいわけではない。やはり少しでも負担はしてもらうべき。これを無料にすると、また違うところで不平不満がでる。施策として本当に無料にすべきものなのかどうか、きちんと判断しないと、無料が当然になることが市全体として必ずしもいいこととは思わない。自分が負担すべき事は自分が負担するという時代で来ていると思う。

○委員 今言われたように受益者が偏るとか、バスが走っていない人のところに恩恵が行かないというのもよくわかるが、仮に今コミバスが走っている路線で100円とっても全然乗らない状態では意味がない。それが無料にすることによって、今まで家に閉じこもっていた方がちょっとバスでも乗って買い物に行こうとか、どこかに誰かが集まったから、そこ行こうかということになれば、少しでもみんなが元気になることにつながる。バスに乗って行こうという声が出だしたら、その地域に小さい車走らせるなどいろんな方法を考えて、もっと交通網を広げる方法も出てくるのではないかと思う。別にお金を取って本人が負担してもらうということだけでなく、住民がいかに外に出ていくかということを考えてもいいのではないかとはいいます。

○委員 小野市は100円負担のバスを走らせている。

- 委員 三木などは一律200円。宍粟市も一律200円で、それまでは800円900円という料金だったのを200円均一にした。そして今まで走ってないところにも路線を広げている。その住民によるとやはり出る方が増えたそう。出かけて人と会うのが楽しみだという人が増えたそうなので、そういった点も1つ重点を置くべき大事な要素かなと思います。
- 委員 少しでも料金を支払ってもらうという事そのものが大切だと思う。例えそれが100円でもいい。高齢者は払うと思う。それよりも、乗れるような環境をどう作っていくのかということを考えて方がいいと思う。私はこのような協議会に出させてもらっていることもあり、バスをいつも気にかけて見ている。福祉会館に8時過ぎに行くが一人でも利用者あればよかったと思う。何とかもうちょっと乗ってもらわないといけないと感じている。もちろん藤元委員がおっしゃるように無料でいいから乗ってくれば結構だということのも一つの方法だと思うが、いかに乗ってもらうのかということをもっと考えるべきだと思う。我々自身も知恵を絞っていきたい。だから、例えば九会の路線であれば、この路線についてふるさと創造会議なりで協議してもらい、その中でこのバスに人をもっと乗せるにはどうしたらいいのかということを考える会を持ってほしい。そして自分たちで決めた路線なのだから、利用者が少ないなら自分たちで利用者と呼びこんでくるとか、そういった住民自身の創意工夫、努力、そして協力というものを引き出すようにして一つの路線を決めた方が、同じ事をやっても乗ってもらえるのかなと思う。
- 委員 おっしゃるとおりだと思います。そもそもコミュニティバスになっている路線は一般路線で人が乗らなくなったところをコミュニティバスとしている。コミュニティバスになって利用者が増えている路線は一部しかない。住民の足を確保するためにコミュニティバスというのを作っているのだから、今おっしゃったようにどうしたら一般の人が利用できるのかということも一つであり、無料にするのも一つの方法だと思います。
- 委員 昨日、三木市で高齢者の方200人程が集まれる会議があり、会議の後、残っていた方々およそ半分の100人の方にバスの話をさせていただいた。バスの話に半数の100人の方は関心をお持ちでした。その後、引き続いて外にバスを置いているのでバスの乗り方教室をしましょうと言うと、残った方は30人程でした。それでも30人の方が関心を持たれておりました。100人が残られた時点で、ニコパカードをお持ちかどうかを確認しましたら、8割の方に手を上げていただきました。これはすごいことで、高齢者の方の8割の方がニコパカードをお持ちでした。この中でニコパカードをお持ちの方がいらっしゃるかと問うとなかなか手が挙がらないと思います。三木市は、施策としてニコパカードをお持ちの方は市内完結の利用に限り200円を上限とすることにされています。それによって、高齢者がとりあえず持つておこうかとなっている。これを持つていと便利でインセンティブとして近くのお店で10パーセント引きでご飯を食べられるというので持っている方もいる。ニコパカードを持つことによって市内だけの移動だけでなく、姫路や明石などへ行くと昼間だと3割程度お安く乗れるといったメリットもあります。我々が昨日したバスの乗り方教室では実際に乗り方がわからないという方もいらっしゃいます。カードは持っているも、乗り方がわからないという方が結構います。ぜひとも加西市でもそういった高齢者の集まる場がありましたら、我々もバスを持つて行って、お話をさせていただきますのでよろしく願いいたします。こういった教室やニコパカードの相乗効果で利用が増えればと思います。
- 委員 老人会は1万人ほど会員がいます。商工会と連携して、1万8,000ほど新しく会員証を作った。会員でポイント制にただけで多少なりとも売り上げが上がった。会員はこんな物ももらっても何の役にも立たないし要らないと言われたが、たとえ少しでもそういうおっしゃったような形で効果があるであれば、老人会としても宣伝する。お店でポイントがつけば宣伝しやすい。公

公共交通についても少しでも割引制度等があれば、カードの特典を皆さんに宣伝したほうがいい。タクシーでもバスでもいいが、そういうのがあれば一緒に乗って、少しでも公共交通を利用してもらえるよう広報したいと思います。

○委員 ニコパカードは神戸市新聞社のミントクラブと提携し、大体兵庫県下の600店舗でカードを見せると割引サービスが受けられるというのがあります。どういった特典があるかというのは、神戸新聞社のミントクラブさんのホームページに提携店の一覧が出ています。加西市で何店舗あるかはっきりわからないですが、そういったこともあわせて加西市民の方にこんな特典があるというお話ができればと思います。

○議長 ありがとうございます。コミバスの運賃軽減について、ご意見を伺えればと思いますので、よろしくをお願いします。

○委員 すみません。どうして先ほどこういうお話をしたかといいますと、実は施策を運用する中で、利用者の方に優待乗車券に乗車停留所と降車停留所を記載して、それをもって後ほど神姫バスのほうでカウントし、精算するという方法を取ることになっています。これは今までやったことのないやり方です。我々も前向きにとらえ協力させていただきますが、さすがに日に日にチェックしてどこの区間がいくらでと積算していくのは、相当な作業だというように予想しています。当面はこの手法で運用するとしましても、現場からこれはこうしたほうがいいのではないかなど、改善点が出てくると思います。例えばこれを実験的にいつまでするのかというのは分かりませんが、事業の見直しのタイミングで、先ほど申し上げたようなICカードを導入することにより効率を上げることが可能です。そうすることで加西市内だけの移動でなく他市でも公共交通へ乗って出かけていただくきっかけにもなりますので、次のステップでうまくICカードを使った展開を目指していただきたいというのが運営する側からのお願いです。

○委員 先ほどから吉田委員や藤元委員のやり取りをどちらもそうだというふうに思います。これらはどちらを優先するべきかという話でなく両方やるべきことです。吉田委員がおっしゃっている乗り方がわからない人がいるというのは、実は加西市は非常に先進的な場所で、はっぴーバスについて原始人の会に委託し、きめ細やかなサービスをしていただいた。当初思ったほど利用がなかったため、これは吉田委員がおっしゃったように余り乗り方がわからないのではないかと、あるいはバスが走っていること自体を知らない方もいらっしゃる、全世帯に回っていただきました。2年位前のこの資料にその結果が出ていますが、全世帯を回っていただいて、例えば誰がいつこの病院に行っておられるか、その後どうやって帰ってこられるかっていうのを訪問して聞き取っていただいている。そして、それならばどこバス停から何時のバスに乗って帰りはこうすると便利ですよというのをきちんと書いて伝えてきていただいている。そうするとやはり利用は随分増えました。

ただ、それを市役所の職員の方がやるのは到底無理ですので、地元の方々をお願いしてやっていただくという仕組みがこのはっぴーバスの仕組みです。乗り方がわからないという人は多くいらっしゃるが、そういう方々に乗り方を説明していただいて、個人用の時刻表を作っていただいている。そうすると周知が徹底し乗っていただけるようになる。乗っていただいている方は、無料化することで今まで週に1回、あるいは2週に1回病院に行くときに乗っているとすると、乗り方は知っていて、それが無料、あるいは100円でもいい料金が下がることで、では、週にもう1回乗って買い物にでも行ってみようかということが起こるかもしれない。この目的に書いてある高齢者支援、子育て支援、あるいはまちづくり、賑わいづくりといったことには寄与するのではないかと思います。どれぐらい寄与するかは、図ってみないとわかりません。コミュニティバス走らせるときにも

実証運行しましたが、試行して効果を調べ、その上で継続したほうがいいのか、または思った効果がないので見合わせた方がいいのかという判断を私はすべきではないかなと思います。

この目的のところにバス利用者の増加ではなくて、それを高齢者支援、あるいはにぎわいづくりの一環として、公共交通として、こういった支援ができるというのを出していただいたというのは、非常にいいことではないかなと思います。無料にするのがいいのかどうかというのはここだけで決める話ではなくて、加西市の高齢者政策あるいはまちづくり政策、にぎわいづくり政策の中でこのコミュニティバスについて無料にしてでも出てきてもらった方がいいか、あるいは他にもっと方法があるかもしれません。そうだとすると、高齢者の方に出てきていただくのにそちらのほうにお金を使えばいいわけです。そうではなくて、コミバスを無料にするのが一番手軽にできて効果が高いというのであれば、私は無料でもいいのではないかなと思います。ただそれがどちらに転ぶかは今の段階ではわからないので、きちんと効果を図る必要があると思います。お2人が言っておられた話はどっちが優先するという話ではなく、どっちもやりましょうという話だと思います。

効果を図るためには、最初の議長のご挨拶にもありましたが、事前と事後がわからないと効果はわからないので、事前についてもある程度きちんとしたデータをもって、これは事業者にお願いすることになると思いますが、事後はこれだけ変わりましたという形で測定していかなければならない。その増えたのも同じ利用者の回数が増えたのか、新しい利用者が乗っているのか、あるいは、子育ての方が乗ってこられているのか、高齢者の方が乗ってこられたのかというのがある程度わかるような形でデータを取りながら検証し、その結果を見て、今後どうするのか考えたほうがいいのかと思います。

先ほど10月から開始とおっしゃいましたが、ちょっと厳しいかなと思います。早くできるに越したことはないですが、そういう効果検証をして、あるいはこの乗車券を使用した方法がうまくいくのかどうかの検証も含めて、これを最初から導入するという話ではなく、試行としてやってみればいいのではないかなと思います。なぜ試行というかと言いますと、これを本格的に導入してしまうと後戻りできなくなるからです。これは試行であるとし、優待券も当面の間ということとし、上手くいかなければ、また考えるというようにすればいいと思います。

実際にデータをとるとというのは大変だろうと思いますので、例えば先ほど竹内委員からドライブレコーダーをつけたらいいという話もあった。私のお手伝いしているほかの自治体でも中にビデオカメラをつけて、乗客の了解を得て、それで移った映像を見て誰がどこからどこまで乗ったかというのを数えられている。事務補助の人を1人新規で雇い、ほかの業務と併せてやってもらっている。市役所の話になるかなと思いますが、そういうやり方だってできます。事業者の方に全て費用あるいは労力を負担させるやり方に限らず、データを取り我々が適切に判断できるような方法をどのように取っていくか、考えていけばいいのではないかなと思います。

それと目的に書いてある高齢者支援とか子育て、支援まちづくりやにぎわい支援の事業の一環としてやるわけですから、費用としては高齢者政策の費用あるいはまちづくり政策の費用として計上していただいたらいいのではないかなと思います。市役所の中でそんなに分ける必要はないのかもしれませんが、公共交通の費用が膨れ上がることになる。そうすると、いろんな方面から公共交通の不採算がさらに大きくなったのではないかなと言われる可能性がある。そうではなくて採算性は変えずに、これは高齢者政策としてやっているので高齢者福祉に費用がかかりましたというように整理すべきではないかなと思いますので、そのところは分離して会計をしていただきたい。

○議長　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と思いますが、よろしいですか。それではたくさんご意見いただきましたが、事務局からご意見をいただければと思います。

○事務局 ありがとうございます。このコミバスの運賃軽減ですが、加西市内の人の移動では、9割以上が自家用車での移動であるという背景がございます。吉田委員や藤元委員からご意見いただいたようなところが我々の狙いであることはご理解いただけているものと思います。しかしマイカー移動の全てが自分の車ということではありません。友達や、息子、娘などの家族の車というような他者に頼る移動手段によって目的地に行かれている方も多数おられます。できる限り個々の移動の希望が自身で叶えられるような環境を実現したいということが背景にあります。

ところが、これは吉田委員が言われたところですが、その移動の術としてコミバスがあるという、そもそもの認識がまだ乏しい状況であるということも事実です。その辺の周知について、我々も努力はしているのですが、なかなか及んでいないところです。コミバスが走っているけれども、どこに行っているのかわからないという方が多いのも事実ですので、それについては様々な団体の皆様のご協力を得て、その周知に努めるということ、この施策とセットで行わなければならないという認識は、市としても持つべきだと思います。

その結果、マイカー移動であったものが少しでも公共交通を利用し個人の移動の希望がかない、また、少しでも歩くということが附帯してくると、まさに歩くまちづくり条例の理念に沿そぐところでもあります。皆様から承った意見は集約して市長に返さなければならないのですが、その作業を我々事務局、また先生方と相談しながらまとめさせていただきます。まとめたものは、皆様に照会をかけ、市長には活性化協議会の意見ということで意見を付したいと思いますので、その際にも皆様のご協力をお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。

○委員 ちょっと誤解があつていけないので言っておきます。高齢者への無料化施策であるのになぜ高齢者の代表である私が反対するのかということも矛盾した話になってしまうので。ただ、私が申し上げたいのは、いろんな施策がある中でこの施策に対して果たしてこれだけのことをする意味があるのかという事です。効果的なお金の使い方はもっといろいろある。そしてその金を高齢者が例えば100円出したとして、100万円でも200万でも収入になるかもしれない。また、むしろ高齢者は出来る範囲できちんとお金を出して、若い人を助けられるようにその金を使う方がいいという場合もある。そういうように今先生もおっしゃったがご理解いただきたいと思います。

○議長 ありがとうございます。大変適切なお意見ありがとうございます。様々なご意見がでましたが、一つは、まずはコミバスをもっと使ってもらおう、コミバスだけでなく路線バスも含めてどう使ってもらおうかという課題に対し、無料化だけが方法ではないし、無料化にすれば使ってもらえるようになるわけではない。もっと工夫していかないと使ってもらえないだろうという話があつたと思います。これについては、先ほどやはり吉田委員から大きなヒントをいただいています、ふるさと創造会議などで公共交通のことを話題にするというようなことも考えられます。また、原始人の会などでの取り組みの続きの話になりますが、1万人以上もいらっしゃる高齢者の皆さんがどのように公共交通を使ったらいいのかということ、単に教えるだけではなくて自分で考えていただくというのが大変な話で、自分が乗るとしたらこういう時にこういうふうに乗るよっていうことを自分でプログラムをつくっていただく。そういう場を是非作っていただくというのは、この運賃軽減施策あるなしにかかわらず、これからの取り組みで大変大事な話かと思いました。

2つ目に、無料化の意味についてですが、意見はいろいろ出ていますが、無料化がいいのかどうかという判断は今後必要な方に対する効果、施策として効果があつたかどうかということ大きく連動すると思います。喜多委員が言われたように実際にどういう効果があつたのかということ、実施前と実施後でその効果を見るということは、後期高齢者や障害をお持ちの方、中学生などが今現在ど

れだけバスを使っているのかということを確認し、そして無料化にすることによってその利用がどれくらい変化するのかということを確認するということです。他のところで無料化が有料化された場合にどうなったかというのを調べたことがあります。いくつかの自治体があるのですが、有料化しても減らないのは長い区間の利用です。長い時間バスに乗っている利用者はそれほど減らないが、バス停1つか2つの利用は有料化するとかなり減る。今まで気軽に無料だから二つ三つのバス停で歩いても行けるけど、バスが来たから乗ろうということで使われていた分が落ちたということなんです。バス停区間を確認することで、今までは長い距離をバスで使われたのが、徒歩の代わりにバスを利用される方が増え、それに伴って、出ていかれる回数そのものも増える可能性がある。そういう意味でこの施策の目的が無料化によって叶うかもしれないということを確認することができるかもしれません。無料化は、既に市のほうで施策として出されていますので、それに対する効果検証をこの協議会は専門家の集まりとして、どうやって実施していくかということを考えていく。吉田委員が言われたように、さらに本当は負担も大事だという話は、そういう意見があったということは市の皆さんご臨席でございますので、よりよい施策として何があるのかということ、さらに考えていただくということにさせていただけたらどうかと思います。

市長さんから意見を賜りますようお願い申し上げますと依頼されていますので、協議会としては意見を返さなくてはいけないと思います。事務局のほうから、今日出てきた皆さんのご意見、それから検討項目として上げられている項目、これらの内容をもとに、本当は皆さんと一つ一つまとめていけばいいのですが、時間的なこともありますので、あとは私と事務局の方でまとめさせていただき、内容を皆さんにお諮りし、協議会意見として市長へお返しをさせていただこうと思います。こういう進め方でいかがでしょうか。

【協議結果】全会一致で承認

○議長 ありがとうございます。では、そういう形で確認をさせていただきたいと思います。

以上で、協議事項を5つありましたが全て終わりました。全体通しての何かご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。

○議長 一つだけ、言い忘れたのですが、フリー降車の議題のところ、1つ例を挙げておきます。先ほど佐子委員から、車はバスはバス停で停まるものだと認識しているので、やたらに停まると危ないというようなご指摘がありました。国によっては、例えばアメリカの西海岸でも、バスのフリー乗降区間というのがあります。それから駐車違反を取り締まる民間委託の車が走っていて、頻繁に停まりながらチェックしている。そういう車は後ろに電光掲示板のようなサインで頻繁にとまりますっていうサインを点滅させながら走っている。だから、はッピーバスのフリー降車区間でも、費用がどれくらいかかるかわかりませんが、そういったものを点灯させながら走ると一般のドライバーの認識も少し変わるかもしれない。そうすると区間を拡げていける可能性がある。

○議長 ありがとうございます。一点、確認してお諮りしないといけない内容を飛ばしていました。協議事項2番目の事業計画です。11ページの事業計画で5項目目を追加し、その他の相談として、協議をさせていただくという件について、追加で確認をさせていただきます。

【協議結果】全会一致で承認

○議長 それと、北条鉄道の利用者が増えているということと、吉田委員から大型商業施設で公

公共交通の案内をしてもらえないかという話がありました。海外などでモビリティセンターっていうのがあり、それは観光客や市民の方が買い物などに外から来たときに公共交通を使うことをアドバイスするためにあります。加西市も立派な冊子が作成していますが、モビリティセンターでは、こういった冊子を配るだけでなく、公共交通の使い方を説明してくれます。ただ、それをいきなり加西市で作るのは難しいですので、例えば北条鉄道と一緒に観光客の方がせっかく北条町まで来られたら、もうちょっと違うところまで行ってみようかっていうことを案内したり、あるいは市民の人たちが買い物に行ったときに、このバスに乗ったら帰れるよっていうことを紹介できたりする場所、例えば大型のショッピングセンターでもいいですし駅でもいいですが、相談できればいい。そういう協議もできたらこれから進めていくと、いろんな形での利用促進ができればいいかと思います。また、今まで潜在化していた人たちの利用が顕在化し、市内でもっと動いてもらえるようになるという可能性もあると思います。そういうこともこれからの検討事項として入れていったらどうかと感じましたので、引き続きよろしく願いいたします。

- 会長 ついでながら北条鉄道の状況を報告します。北条鉄道は現在単線を17往復しています。出来れば朝晩30分ごとにはできないかということで、前にもご報告したと思いますが、法華口を交差駅にしてはどうかということで、現在まだ検討しています。昨年1年かけてほぼ計画の案はできました。無人駅で交差をするというのは全国初めてになります。全国初のアイデアですので案を練り上げて、大阪の陸運局のほうにはいろいろご相談しました。鉄道総合研究所からもお力を借りて作り上げたプログラムが現在出来上がっています。ただ、陸運局のほうからは理論的にはもうどこも不備などとはなくなったと言われるまでになっています。ただ、だからといって絶対安全だとは言えないから、認可は下ろせないと言われていています。今年度、学術経験者等の意見を聞き勉強をして、最終的にお墨付きをいただいて、進められるようにするというところに今現在来ております。理論的な保証をいただくということが一つ目の課題となっています。

二つ目として、信号機のプログラムを組むソフト開発に3,000万円程かかるといわれています。これはどこの補助金にも該当しないため、国交省のほうにもお願いしましたが、今のところ財源が見つかっていません。次の第三セクター協議会などで、他の鉄道会社で賛同いただけるところがないかを伺い、せめて二、三社くらい集まればこれに対する補助金もいただけるのではないかなと考えています。また、設備費用には大体1億円前後を考えていますが、それだけかけてどれだけの客が増えるのかという議論もありますが、本日の加西市の議案で鶴野飛行場の払い下げということが決まりました。その開発を含め、法華口駅をぜひ交差駅にしたいというのが、現在北条鉄道が考えている懸案事項です。交差すると朝晩が半時間に1本の運行が可能になり、利便性が向上し、来ていただける方も多くなるのではないかと考え、努力しております。

- 議長 ありがとうございます。以上をもちまして、第27回の加西市公共交通活性化協議会を終了したいと思います。長時間、皆様ありがとうございました。