

## 第11回加西市公共交通活性化協議会

日時：平成25年1月29日(火)

14:00～15:59

場所：加西市役所1階多目的ホール

○事務局 失礼します。定刻がまいりましたので、ただいまから第11回加西市公共交通活性化協議会を開会いたします。委員の皆様には、公私ともにご多忙の中ご出席いただきましてありがとうございます。私が、本日の司会のほうを務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、当協議会の会長であります加西市副市長よりご挨拶申し上げます。

○副市長 皆さん、こんにちは。当協議会の会長をおおせつかっております。どうぞよろしくお願いいたします。連日寒さが厳しいところなんですけれども、今日お集まりの皆様におかれましては、大変お忙しいところ、また議長初め、遠方からもお越しいただきましてまことにありがとうございます。厚くお礼申し上げます。

さて、きょうの協議会につきましては、平成23年2月に運行を開始いたしましたはっぴーバスの本格運行移行についてご議論いただきたいというふうに思っております。これまでの実証運行の間、もちろん安全運転というか、事故のないようにと一番に考えてやってきたところなんですけれども、当たり前ですが幸いにしても1つの事故もなかったということを、これは1つの大きな成果だというふうには思っております。

また、地元NPOの方、そして運行事業者の安全運行、そしてそれをバックアップする協議会なり市役所という一定の枠組みもご理解をいただいていたかなと、また評価していただけるのではないかなというふうに思っております。

そして、また前回議論のありました運行開始前の利用想定に対して、実際はどうであったかということについて検証をしていただきました。これは、昨年夏から秋にかけて原始人の会の皆さんが、暑い中汗をかきながら、実際に地域の方々に一人ひとり面談でインタビューするという形で回られたというようなことを伺っております。また、その結果につきましてはこの後報告があらうかと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

そして、平成20年にこの協議会を立ち上げてから、公共交通総合連携計画を策定いたしまして、その中ではっぴーバスの立ち上げであるとか、コミュニティバスの再検討というようなことを皆さんとともに協議してまいりました。

来年度は、この計画を振り返りつつ、今までの経験も踏まえて、加西市全体の公共交

通のさらなる充実に向けた計画をつくっていきたいというふうに思っております。これからも、ただただバスやタクシーを導入するというだけではなくて、高齢者はもとより移動に困っている人の問題をどうするかというようなことを総合的な観点で考えてみようというのが協議会だと思っております。その中で、私たちに何ができるか、地域の方々に何ができるか、そして事業者の方はどうすべきか、その後ろに加西市役所としてどうすべきかと、それぞれその役割を真摯に考えて何ができるかということを考えていく必要があると思っております。

本日お集まりの皆さんにおかれましては、市民にとって満足度の高い公共交通が実現するようご協力を賜りたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

以上です。

○事務局 ありがとうございます。

次に、本日の資料の確認をさせていただきます。

まず、先日事前送付させていただいた資料なんですが、クリップどめをしております次第とともにまとめられたものでございます。次第、配付資料一覧、別紙1ということまで事前送付させていただいておりますが、不備等はございませんでしょうか。ございましたら事務局のほうにお申しつけください。

また、本日の当日配付ということでお手元のほうにこれもひと括りでクリップどめをした座席位置が1枚目にある資料でございます。座席表、当日配付資料、別紙2、あと時刻表等の印刷物というような形で席のほうに置いておりますのでご確認ください。不足等ございましたら申し付けていただければご用意いたします。よろしくお願いたします。

以上が本日の資料となっておりますが、協議に入る前に、2点ご案内しておくことがございます。

このたび、委員の変更がございましたのでご紹介させていただきます。

(委員紹介：省略)

○事務局 続きまして、本日兵庫県様と当市から公共交通の利用促進に当たりまして、ちょっとご案内させていただきたいことがございますので少し時間を頂戴したいと思います。

○A委員 すみません、よろしくお願いたします。

お手元のほうにバスから始める公共交通というパンフレットを配らせていただい

るかと思うのですけれども、お知らせというかコマーシャルをさせていただきたいと思っております。これは、昨年度のこの会議でも配らせていただいたものなのですけれども、こういう交通に関係する会議で参画いただいている方に、こういうデータを用いて何らかの機会に交通についてお話する機械があれば、お話していただきたいという趣旨でこういったものをつくってございます。

詳細については詳しく申し上げませんが、表紙のところに書いてあるんですが一昨年1月に、本県のある市町から、路線バスというものがなくなっております。一般の方にいろいろお話を伺うと、バスとか鉄道とか、そういったものはもうなくなっているんだというようなことでいろいろお考えのところがあるかと思うのですけれども、現実に本県でもこういう路線バスがなくなるという事態が現実のものになってきております。

そういったことを今後起こさないようにという意味で、いろいろなデータを取りまとめてパンフレットにしております。若干、中身自体は一般の方に見ていただくについてはちょっと堅苦しいかなというようなものなので、そういう意味では何らかの交通の話があるときのネタにさせていただければと思います。

それと、あともう1点は、その中にとり込んでおります携帯・スマホでバス検索始めましたというビラでございます。これについては、もう既にご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、「エキスパートナビタイム乗りかえ案内」というところ、これはプロバイダーさんと協働で開発したシステムでございます。これは全国で多分兵庫県が1番早くできているものです。今、広島県さんだったか岡山県さんだったかがこれと同じようなことをされようとしています。

これは何が新しいかという点と2点ございまして、1点は発地から目的地までの検索が可能なものになっております。そのビラにホッチキスどめしてございますけれども、例えばこの上方公会堂下ですかね、こちらのほうから大丸神戸店のほうに行くということで検索しますと、こういったものがずらずらずらと出てきます。通常検索ですと、どここの駅からどここの駅という形が出るのですけれども、これは目的地で検索できるというのが一つの特徴です。

それと、もう1点は定時定路線のコミバスを含めた形での検索ができることになっております。通常検索ですと多分路線バスまでかなと思います。これについては、兵庫県下でご賛同いただいた事業者の方すべてを網羅しておりまして、もう既に運用されてま

すので、もしスマートフォンとかお持ちの方はぜひこれを検索いただいたらと思います。

ちなみに、これをやってからどういうところからアクセスしているかという効果が出ておまして、結構多いのが03ナンバーですね。東京のほうの方が結構これをお使いになっている。裏返しでいうと、東京のほうから業務でこちらにお見えになる方が、目的地にどうやって行ったらいいのかということも多く検索されているということで、例えばコミバスにもそういう事業の方がそれをご利用になって目的地に行かれているというようなことになっておりますので、これを私も普及させたいというふうに思っておりますので、何らかの機会があればこれについてのPRのほうもお願いできたらと思います。

以上でございます。

○事務局 続いて加西市のほうからご案内申し上げます。よろしく申し上げます。

本日、お手元にお配りしてますカラー印刷、時刻表等がクリップどめしてある分なんですけれども、これが加西市の中で運行されている鉄道、バス、公共交通の主な時刻表になります。個々にはご説明申し上げないですけれども、交通が不便といわれている加西市であっても、これだけの交通機関があって本当に乗り継いで行こうとしたら結構複雑なものというのも実状でございます。さらにタクシー事業者さんもいらっやっやっということで、公共交通の体系がなされております。

委員の皆様方も自動車でのご移動が多いとは思うんですけれども、この公共交通の協議会にかかわっていただいているということもありますので、できるだけ機会がございましたら公共交通をご利用いただきまして、そこで乗っていただいたときのご意見や感じたことなどをこの場に反映していただければ大変ありがたいというふうに思っておりますので、何とぞご協力のほどお願い申し上げます。

○事務局 それでは、次第に基づきまし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がさせていただきます。議長よろしくお願いいたします。

○議長 きょう、皆さんお忙しいところご参集くださりましてありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それから、私のほうは挨拶しなさいということと言われてまして、ほとんどの内容のほうはもう既に会長さんのほうからご挨拶ありましたので、少しコミュニティバスの役割というものをもう一度、はっぴーバスの本格運行、それからこれまでの実証運行の結果ということをおももも考えるわけですから、なぜコミュニティバスが要るのかという

ことをもう一度おさらいみたいなことをしておいたらどうかかなと思って、簡単に挨拶させていただきます。

もともと本格的な民間のバスが、事業が乗るような、要するに収支がとれるようなところは民間のバスに任せておいたらいいわけです。ところが、どうもそれだけの人口密度がないというようなところについては、今までは補助をできるだけする形で民間バスの運行もしてこられたと。ただ、さらに利用者が減ってくると、あるいは地形的な問題があつてなかなか幹線バス、民間のバスが動かしにくいところについては撤退が進んできたというのが、実際だと思うんですね。

それに対して、でも今まで車が使え人たちはどんどん車を使ってきたので、バスは要らんということも多かったわけですが、よく考えてみると皆が車を持っているといいながらも、一家に成人の分だけあるところは実は少なく、どうしても車がないと自由に動けない人たちというは、どんな車が多いところでも大体3割くらいはいらっしやると。そういう人たちが自由に動きたいと、もちろん車に乗せて送迎してもらおうというのも大事なことですけれども、やっぱり送迎してもらおうというのは気兼ねもあるし、それから自分の時間帯を選べない、送る人も大変だということで車だけであるというのはなかなか限界がある。車というのは自助ですね、自分で自分のことを助ける、これもいいけれども、どうやら限界がありそうだ。

それから、さきほど申しましたように路線バスもいいんですけども、今までは自助が大変だからということでコミュニティバスを動かしていた。それが、多くは行政が主体になってやってきたんですね。公助ですね、行政が中心に公に助けるということをやってきたんですけども、地域の実状がやはり行政の方はよくわかっておられること多いと思うんですが、ただやはりかゆいところに手の届くような運営の仕方はなかなか難しい。運行のスタイルは難しい。そういうことで、今までその辺が非常に難しい問題として、全国でどうしていったらいいのかというのがよく話題になっているわけです。

今回のこの加西市の取り組みというのは、その点でいうとさらに一歩進んでいて、共助ですね、ともに助けると、地域の人たちが運行について大きくかかわることで、地域の実状を把握して、それできょうも後ほど説明があると思いますけれども、先ほど会長さんからも話ありましたけれども、実際に家を一軒ずつ回って、行政はなかなかできないですね。回っていてこの人は大体バスに乗ってくれる人だろうか、バスを必要とする人だろうか、要らない人だろうか、そういう実態をつかまえて、それでバスの運行を

考えていくというのは、実はなかなか行政の職員さんがやったらそれはすごい時間とお金もかかるわけですから、それは地域の人たちは顔見知りであるということもあって回られた。これは非常に重要な取り組みですし、お手本になるような取り組みになる可能性があるというふうに思っています。

ですから、今まで自助とか公助、それから共助とよくいわれますけれども、まさにその具体的な共助の仕組みがつくられようとしているというのが、前まで実証運行してきた、だんだんそれが形になってきたのが、きょうまた皆さんとその結果をごらんいただいてお話をし、それを確認をしていくという場だと思います。こういう、うまくいいモデルが、これからだと思えます。皆さん、育てていけるかどうかということと一緒に考えていければいいというふうに思います。ちょっと初めの挨拶が長くなりましたけれども、ぜひ皆さん積極的なご意見をいただいて、よりいい形の地域の交通環境を整えるということを目的として、皆さんこの場を盛り上げていくというたら変ですが、充実した場にしていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

そしたら、座らせていただきまして議事のほう進行させていただきたいというふうに思います。

協議事項が3点ございます。まず、協議事項1ではっぴーバスの実証運行、その結果についてということにつきましては、事務局のほうからご説明いただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局 はい、よろしくお願いいたします。それでは、事前にお配りした事前配付資料一覧の中の資料1はっぴーバス実証運行結果報告書ということで、案にはなるのですが、こちらのほうをまず説明させていただきます。資料はほかにもございまして、資料がちょっと飛んだり、長い説明になるかもしれませんが、どうぞおつき合いいただければと思います。

この実証結果報告書資料1の部分については、今まで2年間の実証運行の中で実施してきた結果を並べております。事細かくは説明させていただくことはないんですけれども、順番に沿って簡単に説明させていただきます。めくっていただきまして5ページ、まず導入目的については西在田地区及び在田地区の一部の住民に対して、通院、買い物を中心とした日常生活の足を充実させるというようなこと、そしてそこに地元のNPO団体様が深くこの計画にかかわるということで、マイバス意識の高い地域主導型のバスとすることを目指しますということしております。

導入経緯については、20年3月の連携計画の作成の中でうたって以降、順次協議をいただきまして、平成23年2月に実証運行を開始、その9月に有償運行を開始しました。24年11月、懸案でございました予備車のほうを昨年11月に設置完了いたしております。10人乗りのハイエースワゴンを設置いたしまして、緊急な状況で現行車両が運行できない場合、また車検等の対応について予備車を使って問題なく運行できるという体制は11月に整っております。

運営体制としましては、ご存じのとおり実証運行についてはこの協議会が運営の主体となり、NPO法人原始人の会さんが計画策定を初めとする運営の部分にかかわっていただき、加西親栄自動車が行うという形で2年間来ております。

めくっていただきまして、6ページ、7ページは実際の実証運行の概要ということで車両数から各路線のバス停数、便数等々を載せております。23年2月の運行開始以降、今までそれ以降3回の変更を加えております。

申しわけありません。この中で1点修正がございまして、右のページの上③の23年9月1日の分の中で、運賃有料とありますその2行下、回数券2,000円が11枚つづりとなっておりますけれども、申しわけありません、これは9枚つづりになります。乗車1回250円を回数券をご購入いただいたら1回分がお得になりますので、1回当たりが平均で222円になるという回数券の方式を導入しております。

4番目については、この4月に行いましたコミュニティバスの含めたダイヤ変更、ルート変更ということで掲載しております。

次のページをめくっていただきまして、告知、PR関係なんですけれども、左側のページは本日もカラーコピーという形でお配りしておりますが、時刻表を運行開始、それから計画というか、ダイヤ改正時に沿線地域には全戸配布して、市の公共施設等にも設置していると。イメージということでつけさせていただいております。

右のページ、はっぴーバスニュースということで、申しわけないんですがこれは結果的に今のところまだ1回なんですけれども、こういう形で瓦版的に回覧という形で入れるものもやっております。

その下は、これは原始人の会さんが主催になりますけれども、運行開始時に誕生記念式典、それから1年経った昨年2月に新年祭りということで、イベントの中で地域の皆様にも集まっていただいて、啓発、告知活動もしているというところです。

次、めくっていただきまして10ページになるんですが、左上6番意識調査について

は、これは実証運行の開始前、開始後に地域住民の方々にアンケート調査ということでしております。これについても1年半ぐらい前の協議会で結果報告をさせていただいたとおりというふうになっております。

その下は乗車懇談会、こちらにも既に報告させていただいておりますが、過去2回にわたって、地域住民、利用者の方にお集まりいただいて、実際の住民の方、お客様から地域の要望、ご意見をいただくという機会を設けております。右のページはちょっと飛ばしまして、その次の12ページ、13ページが利用実績ということで、運行開始の直後の4月以降ということでまとめております。有償運行開始した以降、落ちてきて非常に低調には推移しているんですが、訪問活動の効果かどうかの確実な確証はないんですが、夏以降少し右肩上がりの状況にはなってきたということで、このまま何とか活動を続けて、啓発を続けてもう少し上げていければというところです。

ここからちょっと資料を飛んでいただくんですが、本日お配りしております資料一覧の資料6の7ページ、A4横になりますけれども、今ご説明申し上げた実証運行の中で、実証項目ということである程度結果と評価をまとめております。これは何かといいますと、実証運行開始前の平成22年12月の協議会において実証運行の計画をご提案申し上げたときに、こういう形で実証というか検証をしていきますというのを大きく4項目挙げておまして、それに対する結果ということで簡単にまとめさせていただきました。

この表なんですが、まず1つ目、はっぴーバス認知度の向上ということで、これに対する施策としては運行開始後運賃無料期間の設定し、とにかくまず乗ってもらおうということで、その2月から8月までの7カ月間実施しました。かつ、この中の根日女の湯線の沿線にある温泉施設についても、連携施策ということでご協力いただきまして、その効果もあって結果としてはその温泉の無料キャンペーンの期間というのは本当に立ち上がりがよくて、2月、3月、月当たりが935.5人となっています。その後も4月から8月の間については月平均524人という結果になっておまして、認知度の向上という意味においてのこの効果は、ほかの報道機関へのPRの効果、それから全校に対して時刻表をきっちり配布した。何より地元NPOさん、原始人の会さんの宣伝活動等々によって、立ち上がりはそれなりに順調にスタートしたかなということで、この1番については効果があったというふうに見ています。

2つ目、まず利用者意見を反映した運行計画の作成ということで、運行を開始して以降の住民の方々、利用者の方々のご意見などを参考に原始人の会さんでとりまとめている

ただきまして、それをもってダイヤの改正を行うということで9月に行っております。こちら、よりきめ細かなダイヤ設定をしたいということでおこなったんですけれども、一部便によって運行ルートが同じ系統でも違ってしまうために、ちょっとわかりにくい部分があったかなど。実際、できるだけ運営側としてはいろいろなところに少ない時間で回りたいということもあって、余裕のないダイヤで接続遅れ等々による若干運行が厳しい部分があったかなどというふうな形で、影響がちょっと出たかなどというふうに思っております。

3番目、これも同じタイミングで、23年9月に無償運行から有償化にしております。当初計画どおり有償にするということで、この9月は、予定の8月からは1カ月おくれたんですけれども開始しました。運賃設定については1回250円、乗り継ぎ券を利用する部分もあるんですけれども、これは基本として先ほど申しあげました回数券を設定して、回数券については9枚で2,000円、1回分お得という形で設定させていただきました。

結果としては、有償運行開始後に利用者数はどんどんちょっと減少は実際していってしまいました。ただ、定期的な要はヘビーユーザーさんはきちんと回数券を継続してご購入いただいているというところなんです。どうしても中富口までというところもあって、これは当初想定はもちろんしていたんですけれども、中富口発着点に近い町の方、住民の方というのはやっぱり利用者が少なかったというところなんです。実績については、無償期間の4月、8月については524人に対して、その9月から翌年8月については月平均320人という状況になりました。

4点目ですけれども、これは2点目にやったダイヤ改正をさらにこの結果を踏まえて反映したものということで2回目の大きなダイヤ改正です。さらに住民の意見を参考にダイヤルートを変更して、わかりにくさを解消するためにパターンダイヤ、これはあるバス停ですと毎時間同じ時刻にバスがやってくると。9時24分に来たら次は10時24分、次は11時24分という、そういうダイヤを導入しました。全面的に導入できたわけではないんですけれども、極力こういうかたちでやっています。

運行ダイヤがちょっときつというところから、発着時間、時間的余裕のあるダイヤ設定を行って定時制を確保した。市のコミュニティバスとタイミングを合わせることで、乗り継ぎもある程度配慮したと。お客さんの数の少なかった根日女の湯線の運行日数を削減して、これについても余裕のあるダイヤ設定ということで行っております。

結果ということなんですけれども、利用者についてはわかりやすいということと、ダイヤ改正によって実際は住民の意見を反映したといえども、全てにおいては難しい部分もありまして、実際不便になった地域もあってそういう声その後でできたというのも事実です。住民意見の反映という難しさを本当に体感したというところです。これはずっと運行開始以降の話なんですけれども、市街地直通の声が多数あると。これも後ほど報告もさせていただきますが、そういう声もあるというのは事実です。

これが報告として今までやってきた部分の実証項目ですけれども、これとは別に今回の一つのメインであります原始人の会さんの訪問の活動の部分についても続けて報告させていただきます。事前配付資料の15ページ、資料2番、A3のページを開いていただきまして、こちらの説明をさせていただきます。前回の5月の協議会で、訪問活動を原始人の会さんで実証運行の結果を検証していただくということで活動いただきました。活動期間については6月から11月の間、原始人の会さんの3名様が分担されて訪問活動を行われております。範囲についてははっぴーバスの主要沿線地域、対象になる対象者数というのはこの運行開始前に想定利用者として対象となった267人になっております。実際に訪問した件数が230件なんですけれども、この230件というのは、230人というか、1軒について複数回訪問されているお宅も多数あるようで、延べということではなくて230人の方に接したということで230件と、実際はもっと多く回ってらっしゃるといって伺っております。

2番、訪問活動の結果なんですけれども、数値の調査方法については運行前については各町の区長さんとか民生委員さんにお伺いする中で、こういう方が利用するんじゃないかというものを集計した結果です。

今回については、実際その方を対象に訪問活動をしていただいた実態の数字です。そこで表現しているランクなんですけれども、Aランクについては「実際に利用します」または「実際に利用しています」。Bの方については「状況によって利用する」、「今は使わないけれども今後使いたいと思っている」と。Cについては、実際は今回の調査対象外なんですけれども、利用見込みは当面ないという方です。計算上はそのCランクを入れた合計という逆算にはなるんですが、当時と今回各地域の65歳以上の人口というのをベースにして、A、Bランクを差し引いたものがCランクという計算で入れさしてもらっています。

という結果がその下の表になっておりまして、縦に沿線地域の各町が並んでいまして、

各町ごとに運行前の調査から今回の調査というのを各ランクごとに段組みして入れさしてもらってます。網掛けのほうが今回の調査ということです。

町別にいろいろ差はあるんですけども、この表の一番下を見ていただきましたとおり、Aランクについては当初の75人から結果としては62人です。Bランクについては190人が実際116人ですと。A、Bの合計が267に対して178になるんですが、この差の分についてはこの数年間の間に実際亡くなられてしまった方が22名、それからCというのは本当に使わないという回答の方、もしくはもう実質使えない、障害等々もあるかと思うんですけども、使えない方ということが67人ということで、こういう結果になっております。

右側はちょっと視点を変えまして、当時のAランク、Bランクであった方が、訪問活動する中で、実際はどのランクだったのかというのを、これも原始人の会さんに、ピックアップしていただきました。当時のAランクだろうと思われてた方の75人に対しては、実際利用してますよという方は34人でした。その下、Bランク「やっぱり今は使わない」と、「でも今後は使おうと思っている」と。「この先は使うことがあるかもしれない」という方が29人、その他が12人、逆にBランクで「今後機会があったら」と言われてた192人のうち、28人の方が実際は使っていらっしやると。87人の方がそのままのBランク、ちょっと多かったのが使わないというCランクの方が77人いらっしやったということで、入り繰りはあるんですけども、Aランクについては今回調査してないいわゆるCランクの方でも実際乗っていらっしやる方がいらっしやいますので、そういう方も含めると数字上はAランクとしての数はそんなに大きく差はない。ただ、Bランク、要は今後乗る可能性のある人というのが、当初想定してたよりもちょっと少ないかなというような状況になっています。今後の普及啓発活動、利用促進というところについても影響してくる数字かもしれないということで、活動自体は関係者一体となってやっていく必要があるなということです。

次の4番のところなんですけれども、ちょっと枠に納まりませんでしたので、次のページに入れさしていただいています。訪問調査していただいたときの実際の住民の声ということで、幾らかピックアップしていただいているんです。それを集計したものなんですけれども、一番上は何回かご議論いただいておりますけれども、「市街地に直接行っていただきたい」と、「乗りかえが大変だ」と。次に、「今は家族に送迎してもらってる」とか、「よく利用している」「本当にありがたい」というお礼の言葉等々ございます。

これは、実際Aランク、Bランク、要は使ってる人、使っていない人の声が混在してま  
すということで、いろんな意見が入っていますということと、あとは今回後ほどちょっ  
と原始人の会さんにもご説明いただこうとは思うんですけども、やっぱりおじい様・  
おばあ様相手のお話ということで、杓子定規な質問をきっちり用意してのアンケート調  
査みたいなものには実際いきませんでしたので、そのときに話題として出たものが要望  
として声があるということで、それを集計したものということですので、この数字がす  
べてではないというふうに解釈いただいた上で、参考の数字としてごらんいただければ、  
こういう意見が多いな、こういう意見はそんなにないなということで、ちょっときつち  
りした数字にはならないんですけども、そういう視点で見ただけだと思います。

そして、次めくっていただきまして、A3縦のカラーになるんですけども、先ほど  
の訪問結果を地域の地図に落としてみました。これが西在田・在田地区のはっぴーバス  
の運行地域になるんですが、赤いところが実際の運行路線になります。それに対して、  
各町ごとに円グラフを落としているんですけども、円グラフの大きさそのものは65  
歳以上の人口の多い少ないというふうに見てください。その中で、Aランクであった人  
は赤、Bランクであった人は青、その差し引きのCランクの人が緑というふうに表現さ  
していただいております。

バス停については、参考程度に等間隔程度に主なバス停ということで抜粋で入れさし  
てもらっています。これ数字でも出ているんですけども、例えば、利用者数の多い若  
井線というのがここでいう上若井町、下若井町、大内町というところになるんですけれ  
ども、全体がそんな大きくない中での比較にはなるんですが、赤のAランクの人はそれ  
なりに安定していらっしやると。ほかの地域については、例えば町によってはAランク  
の方が少なかったりという、ちょっとむらがあるのも事実で、その系統そのものに傾向  
があるわけではないんですけども、例えばそこに地域のキーマンがいらっしやって、  
そういう方がみんな友達を連れだって一緒に乗ってくれてるというのが、実はこの若井  
地域にはいらっしやって、そういう方が確実に乗ってくれているということで、こうい  
う数字がベースとしてあるというふうに聞いております。また、参考にさせていただき  
たいと思います。

これが、一通りの実証運行2年間をもうごくごく簡単に説明させていただきました。  
ここで全体としては、はっぴーバス自体は地元のNPOによって企画立案され、それを  
行政がサポートをするという、加西市においてはいままでない形の事業でありまして、

実証運行を通してその最適な事業スキーム、事業の枠組みを検討してまいりました。地域の意見の取りまとめ役としてのNPOさん、資金面や法的対応、事業者調整等でサポートをさしていただいています行政、安心・安全に運行する運行事業者と、そこに対して助言をいただく協議会ということで、それぞれが役割を分担してこの実証運行をしてきたという、この事業スキームの有効性、機能性はおおむね確認できたのではないかと考えております。

また、実証運行や訪問活動による利用者実態の把握から導き出された課題、これは後ほどご説明させていただくんですけども、それ自体課題というのは常にあるものですので、この時点でいろんな課題がこれだけの活動をしてきたからこそ、活動をしていただいていたからこそ出てきたということ自体も大きな成果かなというふうに事務局としては捉えております。

説明は以上なんですけれども、ここで実はきょうちょっとご欠席となっております専門委員から、今回の実証運行を振り返ってということでコメントをいただいておりますので、ちょっと読み上げにはなるんですが説明させていただきます。

#### 《専門委員の所見》

本日はあいにくの学務のため出席できませんので、メッセージという形で2年間の実証運行について私の所見をお伝えさせていただきます。

皆さんご存じのとおり、はっぴーバスはこれまで加西市が主体となって運行してきたコミュニティバスと異なり、地域が主体となって運営するという新たなスキームのもとで運行を開始した公共交通サービスです。

これは、限られた財源と人的資源のもとで、さまざまな状況に置かれている住民の移動ニーズの発掘からきめ細かな利用促進までを市が一手に担い続けることにいずれ限界が来るのではないかという懸念から、自助、共助、公助を適切に組み合わせた地域主体の持続可能な仕組みへと転換する第一歩として始めた取り組みであります。

2年前の運行開始に先だって定めた実証項目を初め、組織面や技術面などさまざまな観点から実証を進めてきた中で、当初の見込みとの乖離が生じたり、種々の問題が顕在化したりしましたが、最大の成果は関係者が密接に連携して改善に努めた結果、地域住民の意を受けたNPOが主体となり、事業者、市、関係機関、協議会が適切に役割分担をして、利用しやすいサービスを実現すべく協働して運行を行うというスキームが、有効に機能するという見通しが得られたことだと思います。

とりわけ、地域内の各戸を訪問して、どこにどのような困り方をしている人がいるのかを把握し、利用の仕方も含めてその人々にできる限り使いやすいサービスを届けるといふ改善のサイクルが回り始めたことは、地域における公共交通サービスのコストパフォーマンスを高めるためのはっぴーバスのスキームが機能する一つの証と考えられます。

地域に密着した活動を行うことで、事前のニーズ把握方法に限界があったことや、その改善に向けての示唆も得られ、今後他の地区へと展開していく上で参考になる情報も蓄積されつつあります。同じことを市の職員がやる従来のスキームと比較すると、高いコストパフォーマンスが達成されたのではないかと思います。もちろん、課題も残っていますが、それらについては引き続き本格運行の中で改善を図ることとし、加西市における本スキームのより広い展開を展望する新たな段階に移行してはいかかかと思えます。そのためには、以前の審議の中でも確認がなされましたが、本協議会が果たすべき機能は大きく、その役割を十二分に果たすことが必要と考えます。

以上です。

長くなりましたが説明を終わらせていただきます。

○議長 説明は以上ですか。ありがとうございます。そしたらきょうもご参加いただきますけれども、訪問活動を実際になされましたB委員のほうから、今ご説明がありました内容について、もし補足がありましたらご紹介いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○B委員 先ほど事務局のほうから経過状況を報告していただいたんですけども、本当に胸を張って非常にたくさんの人にご利用いただいているということが言えなくて、心苦しいなというふうに思っています。

広報活動をやらしてもらったんですけども、なかなか我々地元といっても例えば私が回ったのは校区外のところ、芥田のところ、それから道山のところと回らしてもらったんですけども、同じ校区は顔見知りもあったりして、胸襟を開いてもらえる部分なんかは簡単なんですけれども、芥田の地区へ行くと本当に誰やなみたいな感じのところから入っていかなくてはいかんということで、なかなかうまく聞き出せない場合もあるんですけど、そんなことで先ほど皆さんのほうからも言っていたように、ペーパーをつくって持っていったんですけども、そのとおりに聞こうと思ってもなかなか聞けないというふうなことがありまして、世間話が非常に長くて、午前中に2軒ほど回れば昼になってしまうというふうな感じで、なかなか進まなかつことも事実ですし、我々

のそれまでのこの活動も余りできてなかったという部分もあるんでしょうけども。

例えば、北条のまちな市の市役所の裏手の個人病院がたくさんある、あのところにバスが回ってるんだということですからご存じないお年寄りが大半で、「そんなんかいな、それやったら便利よなととるねんな、ほな次乗せてもらおうわな」というふうな感じの話をしていただく、またこれは非常にいいほうの話で、「何であんたにそんなことまで言わんといかんねんな」というてぼろくそに言われるところもたくさんありまして、私以外に2人も辛い目もしてくれたんだらうと思うんですけれども、非常に先ほどの数字の中でもありましたけども、Aランクだということで区長さんなり民生委員さんなりその他の人に聞かしてもらってた方が、もう既にお亡くなりになってはるというのが非常に多くて、またそれともう一つはもう動けないような感じになって、デイサービスで毎日行ってる。こういう人にかわってはるというのが非常に目についたかなと思います。

Bランクだというふうに聞いてた人というのは、まだまだ車に自分が乗って動く。はたから見てたら常時乗ってくれてる人から話を聞けば、「あの家のお父さん、まだ車に乗ってはるねん、危ないで」と、こんな話をされる人もたくさんあるんですけれども、その家に行けばそうじゃなしに、「いやいや、お父ちゃんが乗せてくれるからまだ大丈夫なんですよ」と、こういうふうな話になってくる。「もう何年かした必ず必要なんやけど、今んとこはそんなんで大丈夫なんや」という方が、非常にこのBランクの人には目についたという部分と、それとこの実際のお客さんの声の数値というのは、もう羅列しているのでうまくようまとめていないんで申しわけないんですけれども、やっぱり気になったのは、加西市内の中で便利の悪いところというところが結構ありまして、加西市内外であれば、例えば福崎であるとか、青野原の病院であるかというのは、そこに行けたらなというような話もあるんですけど、本当に市街地の中でもなかなか足の悪いお年寄りについては、動きのとれないような感じのことを言われる、そういうのもたくさん目についていきました。

ただ、総じて言えばやはりこういうふうにして訪問活動をして、いろいろおじいちゃん、おばあちゃんの話聞いてあげることによって、今後も乗っていただけるお客さんは発掘ができるのかなという気はしてます。なかなか難しいですけども、そんな感じですよ。うまくよう言いませんけども、そんなところで一応よろしいでしょうか。

○議長 はいありがとうございます。ただいま報告とご説明をいただきましたけども、一つ目の協議事項、はっぴーバス実証運行の結果報告、これつきましてご意見、ご質問を

いただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○C委員 このはっぴーバス、今、B委員さんがいろいろ努力していただいて、利用者の増について今そういうことを聞いたんですけど、事業費そのものですね。運行委託料が幾らでどうなのか、これ24年の事業計画及び収支予算案を前のときにいただいているんですけども、もうこの辺は固まっているのか、ちょっと数字的な利用者の数とかそういうデータはいっぱいもらってるんですけど、この金額的なことが一切ないんですけど、その辺ちょっとお聞かせください。

○議長 事務局、それはお願いします。

○事務局 金額的なところは、あまり多くは触れてないんですが、本日お配りしてます1枚ものの別紙2というのをごらんいただけますでしょうか。

これは公共交通に係る市の負担ということで、24年度の見込ということで入れさせてもらってまして、その中で上から2行目ということで、はっぴーバスにかかっている費用、各行政の負担ということで入れさせてもらっています。行政の負担としては、あくまで見込みなんですけれども1,260万円程度、その中で今回この事業については国・県の補助もいただける見込みとなっておりますので、差し引いての市の負担は980万円と、こういう構成の中で事業をしています。

中身としては、実際の運行事業者さんへの運行の委託料の分が大きいんですけども、それと原始人会さんへの活動の分についてわずかながらの費用ということと、今回昨年11月に予備車を導入しておりますので、その購入費用から維持費用というのが若干ここに含まれております。

本当に簡単ですけども、概要としては以上です。

○議長 よろしいですか。車両を新しく買ったので、車両購入費がこの中に入っているということですか。

○事務局 はい。ただ、予備車は市がリースをしておりますので、全額が載っているわけではございません。11月からのリース費用というのがこの中に含まれているというふうにお考えください。

○議長 ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問をございませんか。よろしいですか。ちょっと私、理解できてるのかできてないのかよくわかってないんですが、資料の2ですね。15ページのA4の横開きの訪問活動、これは大変先ほどB委員のほうからご紹介があつて、苦勞されてるということでしたけれども、実際大変だと思うんです

けども、こういう活動をすることがやっぱり地域の人たちでないとできないということだと思います。

このデータを見ていると、22年と24年の比較で全体では22年が844人で24年が844人と、大体同じぐらいの数なただけけれども、訪問活動対象者の数が267人、あるいは件数としては230人、人数として230人ぐらい訪問されたといことのようなんですけれども、これの230人と844人ですね、この関係がちょっとよくわからない。Cの人に対しては訪問されなかったんですかね。

○B委員 Cのところは訪問してません。

○議長 してないので、でも人数はわかっているから、この人数を入れた。

○B委員 これは、正直事務局のほうで今現在の24年度の65歳以上の人間が何人だということを知られたんだというふうに思います。

○議長 なるほど、わかりました。きっとこういうことですね。Cランクの人の若い人たちは、そのうちBランクになって、Bランクの人がAランクになって、Aランクでかなり年をとられた方は、今度は外にも出れないということでCランクになられる。ぐるぐると回られるということですよ。

○B委員 そんな感じだと思います。

○議長 本当に重要な点は、多分Bランクの人たちだと思うんですけれども、Bランクの人たちができるだけ外出機会をふやして、当面車乗ってますわということでしょうね。当面車に乗ってる人たちが、できるだけバスも使ってもらえたらいいよねということと、それからAランクの人たちがバスを使って外出してもらうことで、できたら元気で健康であってもらって、医療費がもしかしたら削減できる——削減というのは大げさかもしれませんけれども、ご本人も健康維持できてお医者さんにかかる機会が減っていいよねというようなことも、多分こういうところでお話が出てるといような感じもするんです。また、あるいはそういうことを、外に出るといのは多分会合だけとか、お医者さんに行くだけではなくて、結局人と交わるとか、それが実は孤独感とかがなくなってって、ひいては健康にもいいといような、そういう話がうまくかみ合っていくと、このA、B、Cの人たちがもう少し枠組みが変わっていける可能性があると思いますので、今回大変苦労されたと思いますけれども、うまずたゆまずこういう活動を進めていただくことで、はっぴーバスというものは意味がある。

バスと導入すること意味があるというよりは、むしろ地域の人たちの外出機会とか、

それからその人たちがこれがあるからいろんな活動ができるんやでということが重要やというふうに思いますので、できるだけそういう活動的なことをぜひとも今回の経験を生かして、続けていただければいいかなというふうに思いますので、どうぞよろしくお願いします。

○B委員 そのとおりで、普通僕らが話さしてもらって、この方であれば当然乗ってもらえるの当たり前やというふうに思う人があるんですね。買い物も今は全然行かれへんし、病院も行きたいんですけども、何で乗らないのかなというふうに思っても、特に私は芥田の谷を回ったんですけども、あそこの谷って本当に長い間バスがほとんど通ってなかったんですね、全く。ここ何年かコミバスになって、万願寺から山を越して行くという便が初めて通ったというようなところで、ある程度のおじいちゃんおばあちゃんになれば買い物だって行けないもの、外へなんて遊びに行けないもの、こんな感覚になりきってはる人がたくさんありました。

その中で、今先生がおっしゃっていただいたように、本当に浪曲語りというようなことを言うて話をして回ったんですけども、なかなかその人を一挙にバスに乗って動くというようなところへ持っていくのは、ちょっとかなりしんどいなと思いましたけども、話をすればわかっていただけそうになりますので、今先生がおっしゃったようなことは大事だなというふうには思います。

○議長 ありがとうございます。大変ご苦勞もおありだったということをお聞かせいただいたので、だからやめましょうじゃなくて、だからその経験を生かして続けていただくことが多分先ほどC委員からありましたけど、行政の補助をされているというのは、地域の人たちの足を確保は当然黒字になるわけではないので、何らかの形で行政支援は必要なんでしょうけれども、その支援に見合うような、本当は市が気がついてない人にも気がついてもらって出てきてもらって、その分の負担が減るとか、それからそうした利益が広がっていくようなことに気づいていただく、そういうことが大事だと思いますので、ひとつよろしくお願いたしたいと思います。

ほかにご意見、ご質問ございませんか。

○D委員 65歳以上の方の話がありましたけど、これは例えばもう65歳以上ということになりますと寝たきりの方も含んでおるんですか。

○B委員 ありますね、寝たきりの方もあるのでね、だからそのうちの若い奥さん、まあ50も60もの奥さんですけども、出てこられておばあちゃんと話しをさせてくれと

言っても、何なんですかいうて、もうそれ以上入れへん家もあるしね。必ず中にいてはるんですけども、何ぼ呼んだって出てくれきてくれない。よく考えて近くで聞けば、もう全然耳が聞こえないからあきませんという人もたくさんありました。これは65なのか70なのか80なのか、ちょっと私はわかりませんが。

○D委員 だから、この844という数字は65歳以上の方ということになりますと、実際の利用率という面からいうともう少し数字は下がってくるから、利用率は若干高まるんですね。そういう見方をしたらいいと思います。

○B委員 我々が今回、回してもらったのは844人を対象に回ったのではないんですね。一番最初に区長さんなり、この1番、2番にも書いてあるように、区長さんとか民生委員さんが、この人やったらはっぴーバスが近所を通ったらすぐ乗ってやでと、こういうふうに言ってもらった家です。だから、これは私から言えば65を超えてはったのか、63だったのか、80だったのかわからないんです。今はわかってますけども。その人たちを中心にAランク、それからBランクというのはこの人やったら事によっては乗ってかもしれない、近いうちには乗ってやるなというふうに聞いた人をBランクという扱いにさしてもらって、そこを今度は再訪問というより、今回初めてなんですけども、そのおうちを訪問してどうですかと聞いてもらった。もう既にいてはらへん家もありました。

○D委員 そうすると、この訪問活動を繰り返すことによって、乗車率が上がってくるんでしょうね。

○B委員 僕は、下がることはなしに上がると思います。

○D委員 そういう感じがしますね。だから、問題はこの利用率を上げようと思うと、やっぱり今社長がおっしゃったように、できるだけface to faceで、お年寄りに話をしていって、それが大事だと思います。

○B委員 そう思います。だから、さっきもちょっとお話ししてもらったんですけども、とにかく行って当たり前のことをもう紙に書いて持って行って、それでチェックを入れて帰ってくるんやったら、これはやってもやらんでも一緒やと思うんですね。だから、僕ら3人の中で意識合わせをしたのは、「とにかく向こうと何でもいい、話をしてこいや」という話をしたもんですから、午前中に2軒なりほどしか回られないんですね。そうかというって、あまり早う行ったらまだ起きとってないしみたいな感じになるんですよ。

うまく回れなかった部分もあるんでしょうけど、今おっしゃっていただいたように、

やっぱりいろいろ訪問して話を聞いてあげていうふうなことじゃないかと思うんですね。ちょっと話が乗ってくれば、何ぼでも話されますから、だからそういうのがあって、そんな中で隣の人みたいなところをくっつけていく、いままで乗ってくれとっての人をくっつけていくみたいな感じの方向で乗ってもらうというような形。一遍乗ってもらえれば、結構乗ってもらえたりしますね。だから最初の一步が出ないんだと思うんです。

○D委員 それはそうでしょうね。

○議長 よろしいですか。E委員さん。

○E委員 ちょっと今話を聞いて、その15ページの資料についての疑問だったんですけども、AランクなりBランクに分られたのが、今のお話を聞きますと実際の調査で、乗る人、乗る可能性のあるというよりも、民生委員さんなり区長さんの判断でもって、この人は乗るんやなかろうかなという、そういう仕訳があるんですね。

○B委員 一番当初は、その仕分けやったんですね。

○E委員 というのは、3番にAランクの75人、そのうちからBランクへ変化した方がいらっしゃるというような矢印があるんですけど、ということは間違いなしに利用されるはずの方が余り利用されない、状況によっては利用というふうに変わっているということがある程度の数いらっしゃるということは、いわば移動が不自由な方が急に便利になるということはまずないので、そのあたりの読みの違いがあるということですね。

○B委員 そうですそうです。

○E委員 ということは、当初の22年の調査があまり正確ではなかったということですね。いうならば見込みがあったということですね。

○B委員 そうです。話をこんな形でさしてもらっていいんですかね。これは僕らは…

○議長 ちょっと質問をきちんと言ってもらったらどうですか。

○E委員 要するに、この数字についての信用性がどうも乏しかったなというふうに感じました。そのあたりをお尋ねしたかったのと、それから前提となってる844人が、今後、今のお話でいうと利用者になるだろうという大前提でもって話が進んでるんですけども、今現在60代の方がじゃ同じような段階でもって交通弱者になるかと言えば違うと思うんですね。というのは、60代であっても70代であっても、実際に免許を持って乗っておられる方が、こういう人たちは利便性をご存じなので、door to doorの利便性を必ず満足させたいと。だから、高齢者になっても危険な運転をされる方もあ

りますけれども、それでもやはり便利に自分が動きたいという方がやはり多いと思うんですね。

そういった方が、ある日突然あんたあしたから乗ったらいかんという通告を受ければ別かもしれません、返納されれば別かもしれませんけれども、やはり極力 door to door が身に着いてますから、あしたあなたは家から出て表道まで行ってそこから乗りなさいと、恐らくこれに対しては抵抗ある方が多いと思うんですね。

そういう面で行きますと、希望の中で市街地までの直行でいきたいという方からすればね。特に、病院に行きますのは市民病院じゃなくて、加西病院だけじゃなくて、ほかの個人病院に行きたい方してみれば、直接行けないという不便があると思いますので、そうなるとうとうどうもこの60代の方が、65歳の方が自動的にBランク、Cランクになっていくという想定のような説明されたんですけども、どうもそのあたり矛盾があるんやなかろうかなという気がします。そのあたりの高齢者の動き、ましてや今後の動きが想定に対して、その大前提だけがちょっと疑問を感じましたので、以後の今からの話疑問もされると思いますので、そのあたりの疑問を少し払った上で説明いただきたいなと思います。

○議長 それはじゃ私のほうから答えましょうか。今までの聞いてる範囲から、私のほうが考えていることをお答えするほうがいいと思いますから。平成22年のデータは、これは見込みというのはそのとおりやと思うんですね。ただ、ほんまにそうかいなというのはよくわからなかったんですね。区長さん、民生委員の皆さんの見解ということですので、これぐらい乗らはったらいやろうなということだと思います。

実際にどうなのかというのを早いこと調べようかやないかといったのが、この24年の訪問活動ですね。ですから、ちょっと思ってたものとは少し違ったということだと思います。この点についてはご理解いただいていると思います。

それから、むしろ今はE委員さんがおっしゃっている件は、60歳なり65歳ですね、この844人の人たちが今はCランクの人たちが多いけれども、BランクへとかAランクになるんかなという話だと思いますね。これは、一つは今おっしゃったように車に乗り慣れてるから車をずっと続けるという人もいるでしょう。ただ、車に乗れなくなったときにどうするのかという問題は必ずついて回って、死ぬまで運転する人はいらっしやなくて、その間にどこかで誰かに乗せてもらうなり、それからもう出ていくことができない人も出てくると。そういう人たちに対してはっぴーバスは機能すると。

要するに運転できなくなって、あしたから運転はだめよという話ではなくて、運転できなくなる人たちというのは必ずいると。その人たちが、じゃ運転できないから家にいなさいよということになって、そういう人たちに対して保障する、足を確保するという意味ではハッピーバスの機能があるということですから、それはAとかBとかという話の数ではなくて、そういう人たちがまず一定数いるということは人数がそういう人たちはふえてくるという可能性があるということが一つですね。

それから、自動車はもちろたくさん乗っておられるという方もいらっしゃるというのはあると思いますけれども、そろそろしんどくなってきたさかい、自動車を控えようやないかというきっかけづくり、こういうものがあれば自動車をやめるにも、やめたらほかに手段があらへんやないかという話になると思いますけれども、現在こちらにコミュニティバスがあるということで、免許返納しようかというきっかけづくりもできるわけですね。まだその人たちがBになったりAになったりする可能性は、この中では明らかになっていないですけれども、そういう人たちに訪問活動で働きかけて、できるだけ運転が危なくなったり、自信がなくなったらハッピーバスがあるからそちら方へ変わってもらえませんかという活動をしていただくということですから、それはこれから先の話はここには書いてないわけですね。でも、そういう足の手段を地域として確保しましょうということが、ハッピーバスの役割だということですね。

いいですか。

○E委員 タクシーは、通常 door to door のサービスをしているわけなんですけども、要するにそのバス道まで出て行けない、また乗り継ぎもできないような人が、本当に家屋からお迎えに上がって目的のところまでというのがタクシーのサービスの一番重要な点なんですけども、その直前までは皆さん車に乗っておられます。なぜなら、家から車に乗れるからなんです。だから、その方の次がハッピーバスじゃなくて、次もタクシーのように door to door の状態にならざるを得ないというのが、恐らく高齢者を想定していただければなっていくと思うんですね。だから、マイカーからの乗りかえがすぐハッピーじゃなくて、どうも形の変遷の仕方が誤解があるような気がしてしょうがないんです。高齢者の具体的な例で考えていただければ、恐らくそうなるんじゃないかなという思いはしております。

それが1点と、ちょっと話しが逸れて悪いんですけども、冒頭に兵庫県の方が説明されましたけれども、この資料の間違ひだけちょっと指摘してよろしいですか。

すみません。話が外れる申しわけないですけど。

○議長 もしみんなで共有せなあかんことだったら指摘してもらっていいですけども、後でちょっと修正という話だったら後で言っていただいたらいいと思うんですけど、どっちがいいですか。

○E委員 重要な話になります。

○議長 じゃお願いします。

○E委員 表、表紙のオレンジを開いていただきましたら一番左の下です。囲みに主な交通機関とございます。その中のタクシーとございます。Door to door、これはタクシーの特徴でありながら、「利便性、運賃、ともに高い」と。この運賃が高いという部分について、どうも誤解がある。だから、今のことも含めて路線バスにすれば安い、タクシーは高いんだというようなイメージ、路線でなければ公共交通機関じゃないというようなイメージがどうしてもお持ちの方が多いうなんですね。だから、こういう県の資料でさえこういう間違いがありますので、認識を改めていただきたい。

以上です。

○A委員 すみません、表現は適切ではないと思います。ただ、ここでもうおわかりいただいていると思うんですけど、ほかの部分に比べるとという意味なんです。

○E委員 10人乗りのジャンボタクシー、ワンメーター乗れば一人当たり幾らになりますか。

○A委員 そういったものを含めて。

○議長 ちょっといいですか。その話はぜひ兵庫県でやっていただいたらありがたいと思いますので、そちらでやってください。

○E委員 どっちになる場合も、本当に今実際お買い物に行って、病院に行った人が一緒にタクシー乗って帰られる、お隣同士が行かれるというタクシーの利用がございます。そうすることによって、本当のdoor to doorというタクシーで実際にしてもらってますので、幾らでも聞かれたらわかってると思いますけれども、だから決してはッピーバスだけがすべての選択肢ではないということだけの前提は。

○議長 それはね、はッピーバスを今してたので、タクシーで話をしなかったのがちょっと不公平ということなのかもしれませんけども、今おっしゃってるのは、はッピーバスもあるしタクシーもあるということですよね。ですから、タクシーしかない、はッピーバスしかないという話をしているわけでは毛頭ないということをご理解いただけた

らいいんじゃないでしょうか。よろしいでしょうか。

じゃ、ただいまの協議事項の報告結果については、以上でよろしいでしょうか。この内部でご承認いただけたら、ご確認いただけたらありがたいと思います。よろしく願いします。

(「異議なし」の声)

○議長 ありがとうございます。そしたら、2番目の議題に行きたいというふうに思います。はっぴーバス本格運行の移行ということでございます。こちらにつきまして事務局のほうからご紹介いただきます。よろしく願いします。

○事務局(船瀬) 続いて説明させていただきます。先ほどの協議事項1の続きということにはなるんですけども、説明させていただきます。まず、事前にお配りしている資料の14ページ、実証運行の報告書の最終の部分ですね。今後の課題というふうになっているんですけども、今後と課題といいつつも、ここに幾つかまとめている中で、ちょっと別の資料も使って説明させていただこうと思います。

先ほどの実証運行を行ってきて、ある程度の実証をさせていただいた中で、喜多先生にいただいたコメントにもありましたけども、全体的な事業スキームとしてはこういう形で本格運行に行けるのではないかというふうに、事務局としても考えております。ただ、その中でも課題はもちろん常にあるわけございまして、その中で大きなもの、主なものを4つでまとめさせていただいております。

まず1点目、継続的な利用促進活動ということで、これは先ほどの中でもそういう話が出ましたけれども、NPOさんによる訪問活動によって、沿線の潜在利用者の現状はある程度把握はできました。しかし、世代の入れかわりに伴って、継続的な活動が求められます。そして、団塊の世代の高齢化がもちろん進んできますので、高齢者の交通事故問題が大きくなったりもして、公共交通に対する潜在需要が高まると考えられます。引き続き、住民、事業者、行政の協働によっての意識啓発、利用促進活動が求められるというふうに考えております。

2つ目、運営体制の強化なんですけれども、これについてはすみませんちょっとページが飛んで21ページの資料3、この事前配付資料の一番最後のページです。本格運行の枠組み案ということで、本格運行については25年、ことしの4月から移行させていただければというふうに考えてございまして、その中で事業スキーム、事業の枠組みをここでご提案申し上げております。

現在というか、この加西市というのがあるんですけども、加西市とNPO原始人の会、それから運行事業者である加西親栄自動車、その先に利用者、地域住民で、加西市の上に公共交通、この協議会ということで関係性を示しておりまして、今現在はこの加西市というところが協議会ということで運営の主体になっているんですけども、契約事業の枠組み上の運営者は市というふうに置かしていただいて、その中でNPO原始人会さんについては、運営の一部の業務についてはお願いすると。

運行については、運行事業者さんをお願いするというこの関係の中で、NPOさんと運行事業者さんは、NPOさんは市も含めてになるんですけども、運行環境の整備、いろんな環境整備を行うと。実際お客さんを目の前に毎日しているのは運行事業者さんですので、そこでたいろんな情報をフィードバックしていくという関係性、ここにこの協議会も含めたこの4者、これが現在も続いています4者協定と呼ばれる部分なんですけれども、この4者の関係性によって住民の足を確保するという形、この形で本格運行に移行させていただければというふうに考えております。

ここで提案させていただくということを前提に、14ページの今後の課題というところに戻っていただけますでしょうか。はっぴーバスの事業は、行政ではなく地元のNPOを主となって、住民の意見を反映した運行を行うことに特色がありまして、この存在というのは必用不可欠であるというふうに考えております。

ただ一方、一般乗り合い旅客自動車運送事業ということで、道路運送法等の厳しく複雑な法規制を踏まえた運営運行の管理や、運営者としての事業リスクのおい方等々、まだまだ中長期的な視点を要する課題というのもあるというふうに考えております。現在の市から協議会、NPO運行事業者による協定の期間内、これは5年間の協定が残り3年余りあるんですけども、この中でさらに地域住民が課題を共有して、地域の住民の意見が反映できる運営運行を行う最適な運営体制については、検討する必要があるかなというふうに思っておりますが、現時点においては先ほどご説明申し上げた事業の枠組みというのが最適な形じゃないかと考えております。

そして3つ目、運行内容の改善ということで、これも上の1番目とはつながりがあるんですけども、利用者の世代とニーズというのは常に変動していきます。地域内での議論を活発にして、地域内で合意形成された意見を運行に反映できる仕組みを強化する必要がありますと。これは、ただこの人が言ったからこうしようとか、あの人がこう言ってるからこうしたらいいんじゃないかということではなくて、やっぱり変えたらそれ

便利になる人もいれば、逆に不便になる人もいる可能性も大いにあるわけで、そういうことを地域内で合意形成することが重要ではないか。それを反映できる仕組みをもっともっと強化していく必要はあるというふうに考えております。

また、加西市公共交通総合連携計画、現在の計画において、西在田・在田地域の新たな公共交通の市街地乗り入れについて、北部地域を含む市全体として最適な交通体系となるよう、以下の方針で検討を進めていきたいというふうに考えております。

3つ挙げているんですけれども、まず1つ目は市街地に乗り入れる乗り入れないという1点ではなくて、加西市全体、特に北部地域の公共交通体系を考える一つの材料、もちろん重要な材料ですけれども、検討を進めると。市北部の基幹線である路線バスのアステリアかさい大和線、いわゆる大和北条線は行政から補助を受けて成り立っている路線ですけれども、利用状況は年々厳しさを増しております、他路線との接続等による利用者確保というのも一つ重要な課題とはなっております。

こういう上の2点というのを踏まえながら、市街地への利便性強化として、これは方法論の話ですけれども、路線バスとも接続性の向上や乗り継ぎ運賃の設定、はたまた市街地乗り入れとについてのことも含めて、この可否判断を平成25年度中に決定するという方法で議論をさらに深めていきたい、関係者のほうで協議を進めていきたいというふうに考えております。

4点目、市全体の公共交通充実に向けてということで、はっぴーバスの実証運行において利用者想定とその効果測定、それからコストの考え方、行政の支援方法等について、いろいろな大きな経験を得ることができました。今後、交通難民の有無や交通弱者の移動状況を踏まえつつ、この実証運行の経験を生かしながら、市全体としてバランスのとれた公平性のある交通体系となるよう整備を進めると。

こちらについては、はっぴーバスについてももちろん課題は常にある中で、今後もその課題解決に向けて頑張っていきたい、またご協力いただきたいとは考えているんですけれども、この時点において一旦本格運行に移らせていただくということで、事務局、市としてもこの経験を市全体に発揮される一つの事例として、大いに参考になる情報として活用していきたいというふうに考えております。

以上がこういう4つの課題を挙げさせていただいた中で、説明申し上げた事業スキームで、4月以降本格運行に移行させていただきたいというふうに考えております。

以上です。

○議長 はい、ありがとうございます。ただいまご説明いただきました本格運行への移行ということにつきまして、ご意見、ご質問をいただけたらと、よろしく申し上げます。

○E委員 以前の会議で、この運営団体の原始人会さんには、大変恐縮なんですけども事業者ですね、これを実際走らせます。この会社は、実はバス協会の会員でももちろんタクシー協会の会員でもないので、こういった会社かはなかなか想像し得ないところなんですけども、先般でも旅客運送法に違反するような事例もありましたし、なおのことそのあたりの詳細が知り得ないんですけれども、冒頭このはっぴーバスの契約がスタートするときは10人乗りのハイエースを利用するコミュニティバスというような設定であったように記憶しています。

ところが、ある日突然でこの業者が決まってから15人乗りのコミュニティバス——バスにかわったというような設定の変更。なおのこと、この当該事業者にあつては、先般の問題のときも運行管理者がこの会議の席上には来ずに、代理だけの方が来られたと。だから、実際あれ以降運輸当局、行政当局でも監査があったかと思うんですけれども、あのときもその業者自身の問題点と運営の乗務員に対する最賃案等について指摘したところなんですけれども、それ以降その業者についての詳細なことはわかっておりますでしょうか。あまり報告を聞いてないんですけれども。

○議長 事務局、これにつきまして、今のお話しになった点についてご説明いただけたらと思います。

○事務局 運営事業者といたしますか、そのはっぴーバスの事業形態については、協議会のほうにお諮りして、当初はデマンドということも含めた計画ということで、連携計画にはそういう記載もあるんですけれども、いろいろ原始人会、市を含め検討した結果、今の形が実証運行を導入するに当たって現時点では最適であろうということでご提案申し上げて、協議会のほうではご承認いただいたと認識しております。

運行事業者、もちろん計画外運行等もございまして、この中でいろいろご協議もご意見もいただいたところなんですけれども、その当時もいろいろご指導をいただく中で、そういうことも含めての実証運行じゃないかと。要は、言い方は悪いですけども、本当に経験の浅い、市も含めてですけども、関係者がやっていこうという中で始めた中で、別に悪意というわけではない、ミスとして起こってしまったということで、もちろん同業者さんの中では許されないということはあろうかと思うんです。その当時もそういうご意見をいただいたと記憶しております。という中で、協議会としてはいろんな見直し

を行うことで、改善していて実証運行を続けて、本格運行を目指そうというふうにご意見、ご協議いただいたというふうに認識しておりますので、それにのっってその後の改善をしてきたというふうに認識しております。

- 議長 旅客運送法の違反事件は、私のほうからもちよつと話をしておいたほうがいいと思うんですけども、あれは一義的には現場の人たちのミスから発生して、もちろん事業者としてやらなければならないことを当然やらなかったということが発端ですけども、この協議会自身が、ですからこの参加しているメンバー全員が実はちよつと甘かったという話をこの場でもしたと思うんですね。覚えておられますよね。

それはどういうことかというのと、バス2台で実際運行されてて、車検のときにどうするのやとか、そういう不測の事態って何ぼでも考えられるのに、そういうことも実は十分私たちもきちんとアドバイスすることができなかつたと。だから、今回予算を組んでいただいて3台にさせていただいたりとか、ですから協議会そのものもまだ不慣れなところがあったのでこういうことが起こったということでもありますので、そういう点も含めてNPOさんもそうですし、事業者さもそうですし、それからこの協議会のメンバーももう少しどちらかという育てながら考えるというところがあるんだということだと思います。

ですから、今までどうしてるんだということをおっしゃいましたけれども、それはE委員さんもお参加いただいたこの協議会で十分議論してきたことだし、サポートしていかないといけないよということで、今日ちよつと話が、言葉が一つ終わって次の話にしないといけないんですけども、専門委員が出されている所見も先ほど来のこの事業者さん、それからNPOさんの今までの未熟なところと、それを乗り越えていろいろ活動されていることについての評価をされていることだというふうに理解できる内容だと思いますし、そういうことが大事だと思います。

- E委員 この会議で進行上のことはあると思うんですけども、既存の業者であるから業者として手を挙げて、その任に当たったと思うんですけども、ということは事前にもってその業者は旅客運送法を熟知しているはずの業者ですし、ましてやこの会では運輸局も入っておられる会議ですから、段階的に法律を守っていきましょうと、ちよつと論外な話でないかと思いますので、問題じゃないかなと思います。

- 議長 そんなことは言ってないですよ。何か失礼な事を言われたような気がするんですけどね。私は少なくともそんなことは全然言ってないです。段階的に守っていきましょ

うという話はしてないですね。何でそういうふうに理解されるのか、ちょっとよくわからないんですけども。

○E委員 だから、私が言いたかった一つといえば、当該事業者が違反も起こしながら、それについての結果報告が十分なされたんかいなという点が。

○議長 運輸局からは処分が出されましたよね。

○F委員 出されました。去年の23年12月に行政処分という形で車両停止を行いました。

○議長 ですよ。それについて何か幾つかコメントをつけられて処分が出てたように記憶してますけれども。

○E委員 最賃はどうでしたか。最賃については。

○F委員 その最賃の部分は、今監査に、またその車両停止をした行政処分の部分と、それは路線に欠便を出したという事案の分なんですね。それと、また最賃の違反の部分は別個に監査に入っていますので、それはまだ現在精査中ということで、まだ出ておりません。

○議長 ですから、一応出てる話についてはきちんと皆さん出ておられるそれぞれメンバーがセッションでしっかり議論されているので、何かうやむやにしているとかそういうことは全然ないので、ご心配なく。

○E委員 ちょっと今初めて聞いて、それはまだ結論が出てないという話は今初めて聞きましたので、その答えを期待します。

○議長 ではほかにご意見、ご質問はございますでしょうか。すみません、お願いします。

○D委員 はッピーバスの本格運行は、これできるんですね。やっていかないかん問題と思うので、私ちょっと前も言いましたけど、これは大事なことがいろいろあると思うんです。B委員さんのほうでアンケートをとられていますよね。利用者の声ね。この利用者の声を今回の本格運行後といいますか、後でもこれはきっちりしてあげないかん部分があると思うんですね。

それは何かと言いますと、私が思うのは17ページですね。これ17ページのNo.1から29までずうっと見ますと、やはり現在のこのバスの利便性を向上さしてくれという部分が大部分あるんですね。これは、できるだけこういうことを解決していくということがこのバスそのものの発展につながっていきますので、一つはやはり前にもちょっと言いましたが、神姫バスさんのいわゆる北条から大和へ行っている便と競合する部分があ

って、その殿原から北条へ乗り入れができない問題ね、この基本の問題を解決することはできないんですか。これをしてあげたら、ぐっとこの便の乗車率は高まると思うんですね。それは、神姫バスさんのほうが権利を持ってはるというか、そういうことなんでしょうが、それは並行に走らして行って、一度その実証実験というのか、どんな影響があるのかということはやるべきだと思うんですね。

だから、お年寄りの話が出ておりましたが、まずお年寄りは乗りかえというのが、バスのステップをできませんやん。やっぱり直通で運行すべきだと。それにどんな問題があるんですかということを知りたいんですが、私、神姫バスさんに聞きたいんですが、この最後の資料で助成金の話が出ておりますね。これ幾らですか、北条大和線のいただいた資料の別紙2ですね。これアステアかさい大和線というのは400万ですか。480万の行政が負担しておるんですね。しかし、この480万というのは北条から大和までの間の負担なんで、殿原から北条まではっぴーバスに乗りかえる人からいうと、どの程度のお金になるのか、これは市のほうで検討していただいて、これを若干ふえていく方向にはなると思うんですね。それでも直通で私はやるべきだと思うんですね。それをやらずして、その基本のところ解決せんといろいろやっても、一つの限界があると思います。だから、初めて本格運行するなら、ぜひこれを解決してはどうでしょうかというふうに私は思いますけど。

○議長 今お話がありましたように、事務局のほうご意見どうでしょうか。

○事務局 前回もそのご意見をいただきまして、当初運行開始前からそういう形でいきなかったというのもあるんですけども、今ご指摘をいただいた問題、課題がございまして、今現時点では実現に至ってないと。前回の協議会でそういうご意見もいただいたということはもちろんありますし、今関係者、神姫バスも含めて協議は進めている最中です。

それを踏まえて、先ほど言われました大和北条の路線の問題、課題も神姫バスさんのほうであるということもありますし、そこも含めて市北部の中で実際どういう形がいいのかというのを、今後も、もちろん今現在もですけども協議をしておりますので、それを何とか25年度中に結論を出したいということで、進めているということでご理解いただければと思います。

○D委員 これは絶対私は解決できないことじゃないと思うんです。きょうは陸運局もいてはりますから、このアンケートで直通で北条まで行きたいと皆言うておるんですから、

じゃそれをやりましょうと。何が問題があるんですか、神姫バスさんの言われる既得権益の問題は、要するにこの助成金の話に跳ね返ってくると思うんです。神姫バスから言いますとね。私はそう思うんですけども、これはぜひやってほしいですね。どういう問題が出るのか。そうしないと、はっぴーバスはうまくいかないと思いますよ。

○E委員 その事例に基づいて、他市町での事例なんですけれども、バスを使わずにタクシーを借り上げて利用することによって、door to door、冒頭に申しましたけれども、家から目的地までフリーデマンドでもって運用するほうが、実際よそでやられてますので、そういうものを仮に利用されれば、door to door で利用は可能ですので、そういう意味でバスだけが公共交通機関じゃないということ申し上げたんです。

○D委員 私が申し上げているのは、バスのいいところは、停留所があって何時に来ますということが前もってわかるということですね。ここが非常に利便性からいったら、自分の予定が立ちますから、だからその話はここまでに絶対来てるんですから、あとは殿原から北条まで神姫バスと一緒に走ってどんな問題が出てくるかと。それによって、そのはっぴーバスの乗客さんが非常に便利になった、ありがたいということになると思うんですよ。これはそうなるといい話ですよ。これはぜひ解決してほしいですね。

○F委員 我々のほうの立場にとりましたら、おっしゃること、趣旨はよく理解できるんですが、やはり先ほど当初に県のほうの説明もありましたように、市川町のほうでも路線バスがもう撤退してしまったと。地域の方の足が結局確保できなくなってしまったというような事例も発生しております。

やはり我々としたら、確かにこの加西という地域を、もちろんこの会議に出るんですから、ここがよくなることということを念頭に置いて議論すべきなんでしょうけれども、我々の立場にとったらやはり全体を見なければいけませんので、その今回そういうように競合するようになって、やはり神姫バスとしてだんだん経営判断でもう撤退せざるを得ないというようになるのは、非常に懸念しているところですから、やはりそこは早急にではなくて時間をかけて、関係者、先ほどE委員さんもおっしゃるようないろんな手法、タクシーも入れたいろんな手法でもって時間をかけて協議していただきたいというように考えております。

○議長 F委員さんに聞くんですけども、例えば、既存のあるバス会社さんとコミュニティバスが路線を競合しているところというのはないんですか。

○F委員 何カ所か、かなりあります。

○議長 かなりありますか。

○F委員 ありますね。その場合でも、やはり既存のバス利用者と、そういうように競合をすることによって、こういうバス事業者のほうの経営に悪影響を与えないというようによく話し合っていたきたいというように、我々常に話をしております。

○議長 話し合うというのは、大体どういうことなんですかね。法的にそれはだめよとか、例えばだれがやっても同じ結論になるようなものが多分私は法律だと思うので、大きな意味でいうとだめ、○か×かという話でいくとどちらなんでしょうね。競合はだめ、競合は○ その間を話し合うということなんですかね

○F委員 法的に言ったら何も拘束力があるものではないですから、○になる。

○議長 法律的には○ですよ。ただ、地域全体の公共交通のバランスを考えていくという意味で、望ましい形をつくり出していくということですよ、今のお話で。

○D委員 ちょっと時間をとってあれなんですけど、例えば、殿原から幹線道を走らんと、はっぴーバスはちょっと迂回で北条へ入ってきたらどうなんですか。それもできないんですか。

○議長 中富口ですね。

○D委員 ある程度その道ありますね。

○B委員 ちょっといいですか。事務局なりといろいろ今D委員さんがおっしゃったようなことを盛んに言ってるんです。特に、僕らが今言ってるのは、神姫バスさんのアステリアから大和線というのは、これは神姫バスさんの独自路線じゃないですか。僕はそれをどうのこうのいうことは僕等は言えないでしょう、ある部分で言えば。

それなら、今加西市さんが同じコミュニティバスとして走らせてはる、神姫バスさんに委託して走らせてるアステリアから中富口まで行っているバスがあるんです。これはコミュニティバスです。だったら、この分は大和まで行っている神姫さんの独自路線にどうのこうの言うのは我々は言いにくい部分があったとしても、それならそこは神姫さんお願いしますね。我々もそこにつながしてもら分はつながしてください。加西市さんが、神姫バスさんに委託してはって、そこまではっぴーバスを呼びに来てくれるコミバスが、はっぴーバスに走らせてもらったらどうなんですかねということ、市のほうに今お願いをしよるんです。

ここのところも、やはり「うん」という話がまたいただけないので、そうなれば我々としては何が何やよくわからんという感じになってます。だから、きょうここで話をす

る気はなかったんですけれども、D委員さんが一生懸命おっしゃっていただいているので、私もそのとおりだと思ってまして、すべてのところ北条へ全部来るといいのかな、これは別としても、最低限で神姫バスさんの本来の自分とこの路線というのは、これはもう大事にされるんだったらそれでもいいんじゃないですかと。その間にはっぴーバスが到着することによって、市がコミュニティバスとして神姫バスに委託されているこのバスぐらいは、ここへ入ってくるのがなぜ悪いんでしょうかねと。

○D委員 思いますね。

○B委員 はい、これもちょっと僕にはわからない理由の一つなんです。

○D委員 これは、私はその辺は陸運局も入ってしっかり整理しはったらいと思うんです。これはだれのためのバスですかということですね。これは要するに、もともとは神姫バスが採算が合わないというて撤退されたところですね。行政と地元の方がそれではいかんと、困るということでやってはる話でしょう。そして、今聞いていると市が委託されている先は神姫バスで、そのバスが北条から接続するそこまで来てるんでしょう。それだったら、はっぴーバスが走ったらよろしいやない。何でそんな話になっていくんですか。

○議長 ちょっとこの話も経過が随分ありまして、これも私が説明させていただいたほうが、この場面でよさそうだと思いますので、もともとは直接北条の市街地まで乗り入れるような形のプランであったんですけれども、この協議会の中でもいろんな意見がありまして、はっぴーバスを動かす前段階ですね。前の段階で乗り入れにするかどうかという、随分議論がありまして、今のところ現在の運行の形でとどまっているということですね。

今までの本当にいろんな経過がありますので、そういう話も含めて、それからただいまいただいたご意見も踏まえて、きょうも神姫さんも出ていらっしゃいますので、きっと言いたいことがいっぱいあると思いますので、ただ、そういう話をやりだすと多分この場であまりふさわしい場にならないと思うので、ちょっと別途この運行内容の改善というところにも、今皆さんご意見出ている内容について項目として挙げられていますので、こういう点について皆さんと一緒に話をしなから、本当に一番いい形を議論して持っていければなと思います。

その点については、ぜひまたD委員さんにもご意見を聞かせていただくような形も入れて、一番いい形を本当に見いだしていきたい。ぜひ運輸局さんもその点アドバイスを

いただければありがたいと思いますので、きょうはそういう話が議題としてあるよということをご認識いただいて、それについて答えの見だし方を出して考えていく。決してタクシーも忘れてるわけじゃないんです。これははっぴーバスと、要するバス路線をどうするかという話ですので、ちょっとその点をご理解いただければありがたいと思います。ということでよろしくをお願いします。

ただいまのはっぴーバス本格運行の意向についてということでございますが、協議事項の2番目を今議論いただきましたが、この点今のお話を含めて検討協議を本格運行と同時に進めていくということで、ご承認いただけますでしょうか。

(「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。そしたら3番目ですが、25年度の協議会の取り組みにつきまして、事務局のほうからご紹介いただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局 続けて失礼します。本日お配りしています資料7、9ページ、最後の紙のA3を開いた分を参考で見てください。

現在、平成20年度に策定しまして、来年度までこういう計画になっているんですが、現在の加西市公共交通総合連携計画というのがございます。この中で、市全体の公共交通をどういう形にしていくべきかというのをつくっていただきまして、その中の一番のメインというのがはっぴーバスの事業でしたということで、今に至っております。

この連携計画は5年間の計画で、21年度から25年度まで、要は来年度までという計画になっておりまして、市としては公共交通の重要性がますます増していく中で、何らかの計画を策定して、そこに基づいて事業を進めていく、各交通機関との調整を図っていくということが望ましいというふうに考えておりまして、来年度25年度中で次の計画策定に皆様にご議論いただきながら策定していきたいと考えております。

このお配りしていますのは、現計画の2ページ部分だけを抜粋しているんですけども、右側に計画の目的等と入れております。計画の位置づけとしては、これは市の行政の中で、最上位に位置します総合計画というものがございます。これについては、既に新しいもの、加西市総合計画の第5次のもので策定されておりまして、その下、都市計画マスタープラン、これについても見直しがされております。そういう趣旨の上位計画に基づきながら、加西市の新たな計画を、現在のものを見直していくという作業になりますけれども、やっていくということで考えております。

本当に、中身については今からということにはなるんですけども、25年度の中でまずは現在のこの計画の振り返り評価を行って、それをもとに次のところで何をしなければいいのか。施策によっては延長して引き続きやっていくもの、拡充するもの、また新たにやっていくもの、場合によってはもうやめてもいいんじゃないかというものも出てくるかもしれませんけれども、そういうことを来年度1年間かけてご議論いただければというふうに考えております。こちらについては中身がどうこうあるわけではないんですけども、そういう流れでご理解いただければということでご説明申し上げます。

以上です。

○議長 説明は以上ですか。はいありがとうございます。ただいまご説明いただきました25年度協議会ですね、総合連携計画を新しいものにつくり直すというようなご提案をいただきました。これにつきましてご意見、ご質問をいただければと思います。委員さんはこのままでいいんですかね、この新しいものを見直していくという。

○事務局 後ほど思っていたんですけども、実は先ほどはっぴーバスの本格運行もご承認をいただいたということと、今ご説明を申し上げました計画自体も一つの節目を迎えるということで、実は今この委員様、皆様の構成で5年間、策定から事業実施までご議論いただいたんですけども、節目ということで一部委員構成をちょっと見直しさせていただき考えております。個々にどうこうというのも、すみません、こちらは今からにはなるんですけども、実際その協議会発足当初は、関係する方々ということで、法的な部分もあるんですけども、お集まりいただいたんですけども、実際はなかなかご議論に立场上直接余り関係なかったり、逆に入っていただくべきという方も出てくるというふうにも考えておまして、そういう中で後日規約の改正ということで、皆様にご提案申し上げるということで、承認決議になるかもしれないんですけども、そういう形でご案内、提案差し上げよというふうには考えております。

○議長 はいありがとうございます。以上を含めて、来年度の協議会の進め方につきまして、ご意見、ご質問いただけたらと思います。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 はいありがとうございます。じゃ、議題の3につきましてもご承認をいただいたということで、ありがとうございます。

本日用意されており議題は以上の3つでございます。あとは事務局のほうから連絡事項等ございましたら、よろしく願いいたします。

○事務局 そしたら、本日はありがとうございました。ちょっとここでもう 1 点ご説明と  
いうか、ございまして、先ほどのその委員構成の件と、あと別途コミュニティバス、こ  
れは加西市でいうところの今名称は「ねっぴ〜号」という名称になっているんですが、  
市のコミュニティバスとはっぴーバスも入ると思っっているんですけども、これについ  
ては行政がある意味運営に深くかかわっている事業ということで、民営のバス事業に異  
なって営利事業ではないので、廃止や見直しをするための基準というのが、実は加西市  
の場合明確に設定できておりません。

今回、その基準を設けて健全な運営を図る。行政がやってるバスですので、ぎりぎり  
のところ絶対これが行かなかったらという、そういうつもりは全くないんですけども、  
ある程度のここまで利用状況がこうであればちょっとこの線自体はこの路線で本当  
にいいのとか、やめるやめないではなくて、こう変えたほうがいいんじゃないとか、  
そういうような一定の基準をちょっと設けさしていただくかなというふうに考えてお  
ります。それについても、年度内に書面決議ということで先ほどと同時にかなと思う  
んですけども、皆さんにご提案申し上げて、ご意見をいただければというふうに考え  
ております。ご協力よろしく申し上げます。

○事務局 その最後の部分で、今後の委員構成の件とコミバス等の基準設定の件に関しま  
しては、また追っていろんな形でご協力なり検討いただきたいと思いますので、協力の  
ほどよろしくお願ひしたいと思います。

本日は、長時間にわたりまして慎重かつ活発なご議論、ありがとうございました。こ  
れをもちまして公共交通の活性化協議会を閉会したいと思います。ありがとうございました。

了