

第10回加西市公共交通活性化協議会

日時 : 平成24年5月21日(月)
10時00分~12時30分
場所 : 加西市役所 5階 大会議室

1. 開 会

○事務局

ただいまより第10回の加西市公共交通活性化協議会を開会いたします。はじめに当協議会の会長でございます副市長からごあいさつを申し上げます。

○会長

本日は、年度当初ということで、23年度の報告や24年度の計画、そして主な議題として、はっぴーバスの実証運行、地域内フィーダー系統確保維持計画、この4つの議題について議論していただきます。

その中で、はっぴーバス実証運行の検証についてですが、実証運行の意義につきましては大きく2つあるというふうに考えております。1つは、安全第一に運行するということです。これについては昨年度いろいろありましたが、その経験を生かしながら、信頼されるバスを目指そうと取り組んでおり、原理原則にのっとりながら事業を進行していくということが、1つの重要な目的であると思っています。

もう1つは、利用者についてです。運行開始前に利用予測調査を行いました。やはり実際に業務を始めてみますとさまざまな課題が次々発生するというようなところで、その対応を優先していく余りに、ほかの利用促進やニーズ把握が、ちょっとおろそかになっていたという反省をしているところです。とはいうものの、この事業の当初の目的であるお年寄りをはじめとする地域の足を確保する、生活の足を確保するということが、はっぴーバスにとってどれだけ実現できるのか、これについての検証がまだまだ足りないというような状況であると思っています。

運行を開始して1年3カ月が過ぎますが、加西市において満足度の高い公共交通サービスを提供するために、重要な検証だという位置付けであるということもご認識いただきながら、皆さん方から積極的なご意見をいただこうと思っています。

本日皆様方におかれましては、加西市にとって満足度の高い公共交通の構築のためにご協力賜わりますようお願いして、ごあいさつとさせていただきます。よろしく願いいたします。

○事務局

それでは、配布資料の次第に基づいて、この後の進行を議長にお願いします。

○議長

10回目を迎える加西市公共交通活性化協議会ですが、改めてこの協議会の意義を考えると、地域のモビリティですね。地域の人たちの動きやすさをどういうふうに確保していくかということで、もともとスタートした経緯があります。

この地域の人たちと行政と事業者が、この会議もそうですし、それから実際の実証運行の場も、こういう形で力を合わせて運行しているということで、その結果としていろんな山が

あり谷があったと考えています。

ただ、目的はあくまでもその地域のモビリティです。人々の動きやすさを高めていく。それをもう少しよく考えてみると、地域で実際に若くて車をがんがん動かせるという人たちは、余り公共交通を利用されないかもしれません。でも、何らかの事情で、高齢化や、あるいはちょっとけがをしているという方も、交通弱者ということになります。自分で歩くことはできても、ちょっと遠くまで動くことはできない。

そういう人たちの置かれている環境が、たまたま交通の便利なところであればさっさと動けるわけですが、加西市の少し郊外に行くと、いろんなところで公共交通の環境がやや乏しいと。そうすると、交通困難者という人たちが出てくるのですが、そういう困難な人たちをいかにして救っていくか。弱者ではあるけれども、困難ではない状況をいかに作り上げていくかというのが、私たちが今、目指しているこの場だと思うのです。

後程、これからどのように皆さんと取り組んでいったらいいのかという話が出てきますが、ぜひ皆さんの力を合わせて、この困難な人たちを、弱者ではあるけれども困難でないような状況にしていくためにはどうしたらいいか、ご議論いただけ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。

協議事項は議事次第をご覧ください。協議事項が4点ございます。最初の1番目と2番目ですね。平成23年度の事業報告と24年度の事業計画は、連動している議題ですので、まずこの2つをご報告いただいて議論いただきたいと思いますので、事務局から説明をいただきます。

2. 協議事項

○事務局

説明資料2、資料3

○議長

それでは、23年度の決算がございますので、監査委員のほうから決算報告書をご紹介します。

○A委員

会計監査結果報告

○議長

協議事項の1と2につきまして、ご意見、ご質問がございましたらお願いします。

○専門委員

資料3で、以前に策定した加西市公共交通総合連携計画の中で、どういったことを検討していくのか整理されているわけですが、その内容とこの24年度の計画との関連性について。連携計画書の30ページ、31ページと書いていただいていますので、この点については資料3の24年度計画が該当するということはわかるのですが、それ以外の部分についてはどうであったかといったことは教えていただきたい。

○事務局

21年3月に計画を策定して、その中でその計画に基づいて事業を進めてまいりました。その目玉としてはコミバスの再編及び新たな公共交通の導入ということで、ここが名実ともにメインの事業となっております。

その中で、鉄道・路線バスの利用促進という大きな枠があります。これが、バス乗り合いタクシー等の活性化再生に係る事業と、鉄道の活性化再生に係る事業、それから公共交通利用促進に資する事業ということで23年度としてはその3つの柱だったのですが、それぞれトイレ整備からパンフ等々の作成ということになっております。

計画から一番不足している部分といいますと、公共交通利用促進に資する事業ということでした。これについては今までも、バスと鉄道が連携した観光地へのフリー切符などの事業をしてきましたし、北条鉄道のイベント経費的なものは、この協議会を経由して支援してきたわけですが、根本的な部分でできてない部分があったと思います。

それが、24年度の中で入れさせていただいています普段利用しているバス停をどうしていくのか、どうしたら使いやすいバスになるのか、鉄道も含めてどういうものを、どういう情報提供をしたら皆さんにわかりやすい、乗りやすい、接続しやすいものになるのか、その辺の部分は大きな項目の中ではなかなか不足してきた部分だと思います。

24年度については、実際、細かいレベルで「これをやります」というのが、まだ出せておらず、事業者を含め、これからの調整にはなるのですが、今からここに腰を据えてできたらというのが事務局の思いです。

いずれにしても、計画は25年度までで、それまでに、またそれを完了したときには、計画に対し何ができたのかできなかったのかということは、きっちりと皆様にわかりやすい形で報告させていただこうと思います。

○専門委員

この協議会は加西市全体の公共交通を考える協議会なので、一部分だけに集中して年度の事業計画を立てるというのも、少し視野が狭くなる可能性があると思いましたので、連携計画の中に書いてある市内全体公共交通の見直しとか、はッピーバス方式みたいなものをもう少し広げていくというような考え方もあったと思います。そういったことについて計画策定から時間がある程度経過した中で、事務局から次期計画もまた考えなくてはいけないという話もありましたが、事前にそういう検討を始めるということも必要ではないかということです。

あるいは、鉄道についても加西市から住民がかなり外へ出ていっている傾向があると。その一つは北条鉄道、加古川線、山陽本線を乗り継いで通勤する不便さもあるということなので、これは全く根拠のない話ですが、北条鉄道を加古川線に乗り入れて、せめて加古川まで直通列車を走らせることができないかというような、ハードルの高い話ですが、今年度一部は検討しておくことがあってもいいのではないかと思います。個別にどうこうという話ではないですが、市全体の公共交通を考える検討ができるような文言を入れておいたらいいのではないかと思います。

○議長

ありがとうございます。1つはきちんとPDCAを回すということですね。最終年度に評価

するのは当然ですけれども、できるだけ年次計画に上がっていることのできたこと、できなかつたこと。できなかつたこともたくさんあると思うのです。それはそれでいいと思います。でも、それができなかつた理由をはっきりさせておいた方が、次のプランを考えるときに役に立つということです。

それと、もう一つ人口定着、人口増を目指すという加西市の組織変更もあるので、できるだけモビリティを高め、弱者対策だけではなくていま動いておられる方々の利便性をもっと高めていくということで、一つは北条鉄道を直行という話もあるでしょうし、それからシャトルバスをJRの神戸線に近付けるという話もあるかもしれません。そういうことも挙げればいろいろあると思いますから、またこの場で皆さんと議論できればいいなと思います。

○B委員

昨日大阪へ行く用事がありまして、たまたま大阪14時30分発のバスに、新大阪から乗ったのですが、乗り合わせた方がいこいの村に同窓会で行くということでした。加西に近くなったら加西インターチェンジはこのバスは降りないのですかと聞かれたので、このバスは止まりませんと話したら、いこいの村はどうやって行ったらいいのでしょうかと言われた。降りてからタクシーでも拾いますかと言って、一緒にいろんな加西の話をしながら降りたのですが、タクシーもなく、私がいこいの村まで送りました。担当の説明の中で市民のニーズ等も言われました。また市長は観光に力を入れるとも聞いていますので、そんな中でいこいの村を通るような路線バス、コミュニティバス、何かそういう検討等は今までされなかつたのか、もしそういう事業計画が今後検討されるならば、今まで検討された経緯があるならば、答弁していただいたらよろしいし、また今後の課題となるならば、それで結構ですので、この場を借りて提言させていただきます。

○事務局

連携計画において、観光地を回るルートの検討というのも入っており、コミバスを考える中で、いこいの村ではないのですが、フラワーセンターをどうにかして回れないかというような話もあり、検討した経緯がございます。ただ、現状2台のバスで運行するという中で、高齢者の生活の足を優先するため、実現できていません。委員がおっしゃるように、観光に力を入れて行く考え方は今まで以上に出てきていますので、そういう中で観光の担当部署や、観光事業者ともいろいろ意見交換をしながら、研究調査は今後もしていきたいと思っております。

○オブザーバー

先程ご説明いただいた他の交通機関と接続する時刻表のことでなんすけれども、実は私どものバス担当からは是非この場で言ってほしいと言われてきました。そう思ってちょっと見ていたのですが、非常にこれで使いやすくなるということは間違いないと思うのですが、例えば接続の時間を見てみると、10分あいている分とか30分あいている分とか、結構いろいろあって、もちろん車両回しの問題であるとか、人の移動時間の問題があつて、こういうダイヤを引かれていると思うのですが、その端部の例えばはっぴーバスであれば、ある程度時間的な融通が利くのではないかなと思うので、接続されるバスや北条鉄道、その発着の時間帯に合わせたような形のダイヤ編成が可能であれば、さらにその時間のシームレス化というのが図れるような気がするので、もし可能であればそういう形をとっていただければ、よりよくなると思っております。

で、またご配慮いただければと思います。

○事務局

まさにその通りで、ダイヤを考える中で同じ思いで検討してきました。はっぴーバスの関係は市内ですので、連携は極力図っていこうということで、前回の協議会でご説明申し上げましたとおり、利用者の方にわかりやすいダイヤにしようということで、極力バス停ごとに定時に、例えばあるバス停は毎時間35分になったらバスがやってくるということをベースにダイヤを策定しています。そのダイヤに対して中富口のバス停でいかにコミュニティバスと接続させるかという中で、コミュニティバスは中富口のはっぴーバス、アスティアかさいで北条鉄道や路線バスが接続します。それを2台のバスでどうやって実現させるかというのが、事業者にもいろいろご協力いただいて、非常に苦労したところです。

北条鉄道や路線バスを合わせたらいいのではないかと考えるのですが、北条鉄道は栗生駅でJR加古川線、神戸電鉄と接続しています。路線バスは姫路行きですので、事業者の車両運用の話になり、なかなか加西市のコミバスを変えたからダイヤを変えてくださいというのが、実際には難しい状況です。本当に同じ思いなのですが、一度に全部を合わすというのが難しいということだけご理解をお願いします。

○議長

大分改善はされてきた感じがしますね。

○専門委員

3点お尋ねします。先程B委員の発言で、バス停に電話番号って多分書いていますね。便利で親切なタクシーがお迎えに行くというのがあればいいですね。

○B委員

タクシーはあります。

○C委員

高速北条バス停には下にタクシーの電話番号を書いていますし、通常であれば1車、2車が下に待機しています。ほとんどはそれでいけるのですが、たまたまいなかったのではないかと思います。また、B委員から声をかけられた方が早かったということだと思うのですが、呼んでもらったら5分かからずにそれぞれの営業車がありますのですぐに参ります。

話は戻るかもしれませんが、計画当初言っていたようなタクシーのデマンド輸送があればそれは即解決すると思います。無理やり定時定路線を置くよりも、要するにより利用の少ないものに関しては、やはりこれから利用状況の多寡が出てくると思うのですが、公共交通の一つであるタクシーの活用方法は、特にポイントではなかったでしょうか。あえてタクシーをバスにして路線を組まなければならないようにしているのですが、どうもそのあたりから無理が出たのではないかという気がします。

○議長

うまく共存できるようにということだと思います。

ほかに、決算及び予算につきましてご意見ございますか。

では、ご意見がこれ以上なければ、協議事項の1と2につきまして皆様方からのご了承いただいたということで確認させていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

○議長

ありがとうございます。

協議事項の3のほうに入らせていただきたいと思います。こちらにつきましても、事務局からご説明をお願いします。

○事務局

説明資料4、資料7

○議長

ただいまのご説明につきまして、付け加えること等ありましたらご紹介いただけますか。

○D委員

Aランク、Bランク、Cランクというような分け方をしています。当時民生委員さんと話をしながらやってきたわけですが、ここに書いていますとおり21年3月31日現在でつくりました。その当時は我々、はっぴーバスが市街地まで入ってくるという話の中で、非常に便利になるよというような話を盛んにやっていったわけですし、でもその当時としては各町の民生委員のスタンダードデータの中で、住宅地図に○を入れていった数字です。

だから、現状で走っているのは、中富口までであって、そこで乗り継ぎがあるので、かなり苦しいというのは事実なのですが、ただ、そのおじいちゃん、おばあちゃんというのは家から出ていくのは非常に辛いので、門先までバスが来れば当然乗られるという感覚で見ていたわけです。ここの読みが違ったのかなと思っています。

全部訪問活動をやると言いながら、なかなかできていなかったのですが、6月の頭から月に100件ずつやるということで、Aランクの方を割り振って、月に100件程度はこなしていきたい。100件でも200件でも回ろうと思ったらいくらでも回れるのですが、それでは意味がないので、おばあちゃん、おじいちゃん方の話を聞かせもらいながら、はっぴーバスの話ばかりではなく、いろんな話も聞かせてもらいながら、世間話をしながら回っていく中で、こういうおばあちゃんも乗るとか、最初は乗ってなかったけどいまは乗っていると、こういった情報を聞きながら当初から目指しましたマイダイヤというのをつくって行って、渡していこうかなということです。1日4～5件を回る予定をしていますので、そんなに困難な数字ではないと思っています。

○議長

ただいまご説明いただきました、あるいは補足説明もいただきました協議事項3でございますが、これについてご意見、ご質問いただけますか。

○C委員

先程来お話を聞かしていただくと、いかに金を掛けてはっぴーバスを残すかという議論の積

み重ねと捉えました。実際、交通弱者がこの新たな人口増を図る云々のことも含めて考えるのは、どうも考え方が違う方に行っているのではないかと危惧します。

単純に言いますと、事前資料でいただきましたこのはっぴーバス利用者数というものがあります。別紙1、ページの右下ですね。はっぴーバスの路線別1便当たりの利用者数というのがあります。特に、昨年有料になりましたから、それまでの思いとすれ違うのか、どんどん利用数は減っているということで、1を除いて最近ではもう、1便当たり1人もいないということですね。その状態で車を走らせている。実際の目的とは違う形で走っているのではないかとというのが一つあります。

それとは別に、先程の資料7です。継続と検証作業についてということで、これは見込みということの推計でデータをとっています。これは受託業者といたしまして、受託者がとったデータでありまして、もっと増えないかという前提の調査なものですから、ある種必要な数よりも増えて当然です。1便当たり1人乗ってない数字のかけ離れた状態が、もろにこの差に出てくると思います。

もう1点、これは高齢者でない交通弱者でさえ乗りにくい状況です。ましてや、あの路線のエリアは、家が主幹の道路よりも入り込んでいます。だから、バス停へ出て行くまでに不便な方もいらっしゃる。そのバス停を幾ら奥に持っていくとしても、家の門口の中まで持っていくわけにもいきませんので、そうするとおのずから主幹路線でバス停をつくって、そこへ出てきなさいということになり、本当の弱者には無理ではないかという思いがします。

それともう1点、先程はっぴーバスのダイヤもいただいたのですが、始発なり終着なりそのあたりの時間帯を見ますと、これを使って通勤通学に使うという時間帯では決してないと思います。ということは、定住促進のためのダイヤではないなど。だから、それぞれ考えますと非常に不便なものをつくりながら、お金をかけながら、なおかつ今のお話ですとまだ乗車の活動をやって、手前どもからしますとタクシーのお客さんを無理やり引っ張りに行くと、そんな感じを受けてしょうがないですね。

Door to door、目的地まで行けることがあってこそ本当の弱者、足腰の弱い方は助かるわけであって、このはっぴーバスを無理やり残そうという形ではなく、むしろ計画当初のデマンドに変えるというのが本当の交通弱者のための輸送じゃないかと思います。NPOの思いは痛いほどわかりますので、その趣旨でいけばなおのこと当初のデマンド輸送への切り替えの方が、本当の予算効率を含めて、無駄な予備車も買わなくて済みますし、無駄なバス停用のダイヤもつくらなくて済みますし、一番正しいのではないかと。加西市の予算が余っていたら別ですけども。

○議長

ただいまのご意見をいただきましたけども、事務局から何か補足することありますか。

○事務局

ご意見いただいた部分については、はっぴーバスを残していくことが目的というふうには考えておりません。実証運行の中でいろんなことがあって、実証運行自体が当初よりも延びているのですが、少なくともこの協議会の中ではっぴーバスの事業がメインになっていますから、どうしてもそういうふうに見えてしまいます。これを市の立場で見たときに、費用対効果という問題はもちろん公共交通全体、市予算全体の中で出てきます。正直申しまして、今の利用状

況であれば、本当に厳しいです。これだけのお金をかけてこれだけの利用者数か、という話はもちろん出てくるというふうには考えています。

この協議会の中でいろいろご議論いただき、提案させていただいた上で乗合事業の実証を延長していますが、その中で、乗合事業で本当に交通弱者をどれだけ補えるのかどうかというのも見えていかないと、そこは実際わかりません。本当ならバスできっちり生活パターンが合うだろうという人が何らかの理由で乗れてない可能性があるのではないかと。それをいまからNPOで動いていただいて、そこをきっちり見ていこう活動になると考えています。

あと、通勤・通学というところについては、ご指摘いただいたとおりに認識しています。まずは、高齢者の方というのが一番メインで考えていましたので、そこを中心にやっているわけですが、活用方法としては通勤・通学というところは、想定していきたいと考えています。通勤は現状でいくと帰りが難しいかなと思うのですが、通学に関してはいろんな知恵を出し合う中で、可能性はいまの事業規模でもあると思っていますので、その辺は全部が全部一気に進められてなくて申しわけないのですが、そういうことは想定しながら地域や市の中でも話をしていきたいと考えています。

学童保育の送迎をできないかとか、そんな話も非公式ですが議論の中で出ていますし、遠い通学の子どもたちを途中まで送れないかとかいうような話も当初の議論の中ではありましたので、そういうことを想定しながらやっていきたいと思います。

○D委員

いまC委員がおっしゃったそのとおりだと思うのですが、実は当時、NPOでは、デマンド交通でやりたいと思っていました。それが一番いい方法だということを感じて話をしていたのですが、定時定路線がいいなというふうに思ったのが、実はC委員がその当時一度お越しいただいて、デマンドもいけれどもやっぱり定時定路線だとおっしゃった。なぜかと聞いたら、交通弱者というのには2種類あると。

一つは、いまC委員がおっしゃったように停留所まで足の届かない人、本当に体力面でいって弱者と、またお金の面の弱者があります。さらに、もう一つはそのときの話が僕は記憶に残っているのですが、タクシーで何度も何度もその家に行きかけたら、あの家はずっとタクシーが来るよという感じの噂が出てきて、後ろ指を指されるというふうなことになる、遠慮されて乗られないということも出てくるという話をされて、なるほどそれもあるなと教えてもらったんです。また、デマンドの予約電話で「頼むで」とだけ言ってガチャんと切られてしまい、どこへ行ったらいいかわからなくなってしまうことも、年寄りには往々にしてよくあるよと。こんな話もたくさん聞かせてもらって、なるほどなと思いました。そんな中で、送っていくときはいいけれども、帰りのときにはどうしてもばらばらになってしまっていて、どうしようもなくなってしまうというような話もあったりして、それから言えば、連絡も入れずにその時間にそこにさえ行けば乗れるという交通システムがいいんだろうなと思いました。それが、私が大きく方向転換をした一つの理由です。

タクシーの方が、便利でいいというのが僕もよくわかりますし、おっしゃるとおりだというふうにもあると思うのですが、そのときに教えてもらった、言葉の意味は違っていたかもしれませんが、私はそういうふうを受け取らせてもらったので、そういったことも考えながら、本当にそれを長く続けていく中では、デマンドよりも定時定路線が地域密着型のものになるのかなというふうに、大きくハンドルを切ったというのが事実です。

いま現状でも、C委員がおっしゃるとおり、非常に厳しい状況にあるというのは、私もわかっていますし、そういった中で当初選んだ人のお住まいまで個別にわかりますから、そこをきちっと把握をさせてもらった上で、また相談させてもらうことがあるのかなと思います。

○C委員

1点誤解があるといけませんので、多分私が過去話をしたとおっしゃいますけども、定時デマンド、つまり一定の時間に基本のところへ参りますというその話をした記憶があるのですが、話の内容が違うと思いましたので、その点、訂正だけしておきます。

○議長

ありがとうございます。いまお2人からご意見が出ておりますけれども、ほかにご意見、ご質問いただきます。

○E委員

D委員の話の、当初の読みが違っていたという中で、市街地エリアへの乗り入れの問題がありましたね。この北条市街地への乗り入れはなぜできないんですか。北条市街地へ乗り入れするということが、現在歩止まりになっている人たちを増やす方向になると思うのです。

それには、他の事業者の協力をいただいて、そういう方向に舵をとらなければ、いままでやってきたことがなぜできないのか、なぜできないのかというような後ろ向きの議論の中で、方向が変わってしまっていると思うのです。この殻をなぜ破れないのか。都会に行きますと阪急バスと市営交通と一緒に走っていますし、淀屋橋へ行きますと京阪と市バスがどんどん走っています。できない理由はデマンドが少ないとか、あるいは事業者の利益が圧迫されるとかいろんな話があると思うのですが、このような協議会ではそこを乗り越えて、路線バス事業者も、これを中富口から北条まで持っていきましょう、実験でやってみましょうと、このようにしなければこれは前へ行きません。これが1点です。

2点目の問題は、市が考えておられます実証運行のある部分、現在はNPO、そして運行事業者がやっているんですが、それを本格運行の当初の案では、NPOでやると、こういうことだったんですね。これはぜひ私はやるべきだと思うんです。そうしなければ、NPOは一体何だったんだということになります。ある程度の路線をつくって行って、努力をしてやってきたことを、直接運行事業者と市役所が契約する。これは間違っていますわ。もっと地域の団体を育てていくとするならば、その中でNPOが運行事業者をコントロールできるような仕組みにしなければ、これではNPOは便利屋ですよ。当然いろんな実態調査を市役所がするならいいですよ。市役所はしない。その現場のことはNPOにお願いをする。そういうことでは、これNPOなんて育ちませんよ。この2つ大きな問題どうするか。

3つ目の問題は、デマンドバスにするのか、こういう停留所方式にするのか、あるいはタクシーを積極的に利用するのか、いろいろやり方があると思うのですが、もう一段思い切ってPRをする、これが欠けていると思うのです。それはどういうことかといいますと、これだけのバス停があるんですけど、このバス停を年寄りでもわかるような大きな看板を立てて、バス停も路線バスのああいふ看板のイメージじゃなくて、もっと宣伝ができるような大きな看板を立てて、その看板は時刻ももちろん入っているし、加西市内の年寄りが望んでいるような病院とか、市役所のイベント内容をそこに紹介していく。その看板を通りすがりの者が見ることによ

って、何となくイメージが植えつけられていくと思うんですね。いままでのバス停のイメージじゃなくして、一つの情報がそのバス停から発信されるという努力は、市役所も考えないといかんと思うんですね。

そういうことをやってみて、初めてこれはどうかなというふうに判断できる。そこへ行くまでの努力をもう一段やる必要が私はあると思うんです。

だから、大きな問題は、要するに路線バス事業者に思い切って、その路線の乗り入れを認めてもらう、これが1点。もう一つは今のようNPOを便利屋のような形にしていくと、NPOは育たないと私は思うんです。ある程度の事業をやっていくと、それを取り上げていくと。県のほうもよくあるんですね。非常に地域の活性化、地域の活性化といろいろ言うんですけど、ある程度活性化していきますと、これは一つ県の事業としてぜひ再考してやっていきたいと。こんなことをしていると、地域の活性化を担う人なんて出てきませんよ。そういうふうには私は思います。

だから一つお願いは、24年度の事業計画の審議が終わったんですけど、先ほど専門委員がおっしゃったように、はっぴーバスの話は相当方向性も出て、これはもう一段やらないといかんという皆さんの認識だと思うのですが、加西市内にこのような地域ってほかにもあるんですね。そういうことを並行して調べていって、その中で、そういう地域でNPOのように人と地域の活性化をやっていこうという団体があらわれるかどうか調べる取り組みを24年度はやってほしいんです。はっぴーバスの話は5割、あとの5割は加西市のいわゆる過疎地のこういう公共交通はどうあるかということをごちゃごちゃやっていたら、24年度中にこの答申といひますか、こういうことに名乗りを挙げる人はありませんかというところまで行くと思います。

○議長

どうもありがとうございます。ただいまの大きく4点ですね、都心乗り入れの話と、NPO主体か今回の市が主体かという、それからどういうPRをしっかりとしようという話と、それから他の地域へのこの計画ですね、いかに広げていくかという話がありました。それぞれ関係する皆さんがいらっしゃると思いますが、何かE委員のお話につきまして、ご意見、あるいは補足的なものがございましたらご意見いただきたいと思ひます。

○F委員

北条乗り入れの件ですけども、それについては連携計画ですね。これについては、計画では北条乗り入れを計画に入れてひます。しかし、はっぴーバスの運行の当初協議の中で、その会議録等を見せていただきますと、乗り入れにはちょっと問題があり、今後の検討課題だということ、開始時点では中富口まで運行するということ、決まったという認識をしてひます。

しかし、相互乗り入れということについての要望が、利用者の懇談会等をしてひます中、でもありますし、NPOからの要望も常に聞いてひますので、それについては今後交渉をしていきたいというふうにしてひますので、ご理解をお願いしたい。

○E委員

これね、私は思うんですけど、既存の概念にとられていくと、これはまずできませんわ。といひますのは、どんどん高齢者が増えていくといひますも、絶対的な人口は減少方向に向かひているのですから。だから例えば6カ月間、一度やってみよう。しかし、これをやると

路線バスのほかへの影響も大きいので、やめておけという意見もあるかもしれません。とりあえず6カ月やってみる。そして、この75人のところが幾ら伸びるか、そういうことも私はやるべきだと思うんですね。

だから、初めてこの会合に参加したときに、何で殿原でとまるのだろうと思いました。これでは利用者の方も利便性、利便性といいますが、それであればもう車で行こうかということになりますから、これはぜひやってください。地域の足という面でいうと、はっぴーバスも路線バスも同じ公共だと思うんです。だからここで行き詰まっているものを打開するということは、検討しようと言っているだけでは、恐らく半年ぐらいしたって結論は出ないと思います。

私は老人会代表なんですが、年間1,000名ぐらい路線バス事業者をずっと使っています、旅行などにですね。秋が600人、それから初詣が400人、また芸能大会とかいろんなことで路線バス事業者を優先的に使っているわけです。だからそういう面では貢献しているつもりなんで、協議会としてはぜひこれは踏み切っていただきたい。しかし、法的な制約があるというなら、試行したらいいと思うんですね。試行しても75人が80人だったら、これはやっぱり別に要因があると、こう考えていかないといけないと思います。

○C委員

先程、E委員がおっしゃられた点というのは、いろいろと問題点があると思うんですけども、先程もちよっと申しましたバスという部分ですね。はっぴーバスという部分にまだまだこだわり過ぎて、その概念があるのではないかな。もちろん地域で路線も持っておられます路線バス事業者にすれば、路線と路線の兼ね合いというものはどうしても通れない問題がありますので、その部分をなかなか実験的に盛り込むのが難しいでしょう。

私が申しますタクシーであれば、全くジャンルが違いますので、だからそういった部分の規制が一つクリアできます。幾らかの問題点はあるにしても別物ですからいけますし、ましてや直接北条の町でなくても、場合によっては直接いこいの村へ行くなり、直接フラワーセンターへ行くなりといったことも、設定としては可能ですので、そういった部分の利用の仕方をむしろお考えいただきたい。だれが何の目的のために使うのかというのを、むしろNPOにはその部分も調べていただきたい。何人が使うんだじゃなくて、だれが何の目的でどこへ行くのに使うんだ、それを調べてもらえばおのずとある種の答えが出るんじゃないかというふうに思います。

それと1点だけ、資料の11ページにあったのですが、これまでの資料4です。本格運行ということで当初案が4の今回案というように出しておられますね。よりNPOが地域と連携をとりながら進むためには、先程もE委員がおっしゃっていましたが、NPO自身にもっとそのリーダーシップをとってやっていただく方法でないと。運行事業者だけが離れますとバスありきになってしまう。NPOが抜けたら、恐らくこの上の部分がなくなってしまう。そしたら、協議すらもう市の直轄で一定の方向にしか向かない。そうすると予算だけが掛かるというような状況になると思いますので、少なくともここにあります本格運行4というのを、できれば考え直してほしいと思います。

○E委員

先程専門委員から話があったように、できる、できないは別にして、北条鉄道の乗り入れ。これはぜひ次回の会議までに教えてほしいです。これは非常にいい話だと思うんですね。し

かし、一挙にはできないと思うのです。軌道幅も一緒なら、そのまま山陽本線でもディーゼルと一緒に走ったらいいですね。できないならできないでいいと思うんです。できない理由はこういうことですよというところに、会議の加速性がほしいですね。

○議長

できる、できないというよりも、何がハードルなのかというのでないと議論がなかなか進まないと思いますので、その辺またご意見いただきたいと思います。

○G委員

先程からはっぴーバスの北条乗り入れの話も出ておりますが、これにつきまして、何か路線バス事業者がとめているようなお話のように見受けられるようなところがあるんですけども、実のところ申し上げますと、もちろんはっぴーバスも路線バスもE委員おっしゃるとおり公共交通だと思います。路線バスもまた北条の街と他地域を主要幹線路線という形で運行し、中富口のところには大和行きのバスが走っているということで、これは西在田地域だけでなく、泉、宇仁、多加野地域の方々の路線を守っているということです。

ですので、この主要幹線路線を結ぶために、はっぴーバスがそこまで出てきて、そこで中央幹線からバスが乗ってくることによって、いわゆる幹となるバスの利用者が増えていくということになると思います。そして大和方面に行っている多加野地域の方々にも恩恵が出てきます。もともと大和の方まで走っているバスがなかなか利用者が少ない。もちろん市から補助金も出ているんですけども、この辺の関係もある中では、何も今のはっぴーバスのように、西在田地域の方々が交通がないので出てきやすいところに出てくるというのがまず最初の目標だったんです。

そこから路線バスを利用することによって、2つとも路線があるということは、結果論でいえば多加野地域、それからまた多可町方面へ延びているバスにも、その部分が大きくなっていくということで、それで相乗効果が図れるというふうに思っております。それで中富口のところで市もバス停の整備等々をしていただいていますから、そういう中でうまく利用していかなければならないと考えています。

○E委員

それは充分わかっているんです。一度その直通を試行的にやって、これを法律的とか助成金の問題で、これはもうやめますということだったらそれでいいと思うんです。一度西在田の人に、ここのバスを走らすときに北条まで行けるんですよということを言った日があるでしょう。

○D委員

はい。

○E委員

それをやっぱり実現すべきですよ、協議会としては。それで、私は別に永久にそれをせよとかどうこう言っていないんですよ。だから、競合する路線の事業者の協力をいただいて、試行的にやってみる、あるいは1便だけでもやってみると、こういうことをぜひここで決めて

いただく。それに手間暇がかかるというならば、別の方法は何かないんですかね。例えば、75人の人にはっぴーバスの会員になっていただく。会員というか、株主なってもらう。その会社の、NPOの株主を運送するという事は、道交法で違反になるんですかね。法律はどうなんですかね。

○H委員

違反にはならないです。先程からお伺いしてるんですけど、確かにっぴーバスという観点では乗り入れた方が利便性が上がるというのおっしゃるとおりだと思うんですけど、一方でこの加西市の活性化協議会では、市内交通の全体の枠組みをどうやって位置づけましょうか、そのためには、まずはっぴーバスが走った結果をもって、その検証を行いたいと言っていて、まだ実は検証作業が行われてない現状の中で、次の案として乗り入れの話とかいうのもわからないではないんですが、一旦やっぱりここはせっかく走ったわけですから実証運行の結果を見て、それぞれの個々の皆さんの意見をお伺いしながら、じゃどうしていきましようかという次のステップに入る前の情報が欠落している状態で次のご提案を設定してしまうと、それでは何がよくて何が悪いのかというのがわかりにくいと思うんですね。ですから、ぜひ検証作業を急いでもらって、その結果をもって次の手を考えるという方に早く入っていかないといけないのかなと思いますけどね。

○専門委員

今のお話は、もっともらしくも聞こえるんですが、並行してできるお話ですよ。つまり、なぜいままでやらなかったのかということ、これから急いで調べていただくと。ただ、その結果が出ないと次の実験ができないという話ではなくて、それはいまからでも、あるいは準備の時間は要るだろうと思いますが、それから始めては何が変わるのか。時間は無限にあるわけではなくて、この例えば1年間、あるいはせいぜい2年間で、2年実証運行をしようと思ったら、また1年延ばさなくちゃなりませんので、この1年間の間でいろんなことをしようとする、すべて連続的にやるわけにはいかないわけです。一部オーバーラップして、それでなるべくコンパクトな形でいろいろなことを調べるということであれば、やはりいまE委員がおっしゃったように、できるものであればそれは早くやるということがあっていいんじゃないかなというふうに思います。

それで、この実証実験、いまやっていますので当たり前のように思えるかもしれませんが、多分これが一回終わるともう一回こういう実証実験をやろうかということは多分無理だと思います。ということは、これが最後の実証実験なんです。そうすると、いくつかを合わせればもっとよかったかもしれない、こうすれば変わったかもしれないという可能性を残して、最後の実証実験を終るよりも、考えられることはすべてやって、それでどういうことが可能なんだろうかと。あらゆる手を、手段を尽くしても無理なのか、あるいはやり方によっては何とかできるのか、その見込みをつけるというのが、多分私はこの実証実験の最大の目的だろうというふうに思っているんです。

ですから、そういう意味ではE委員のおっしゃるように、可能であればあらゆる思索を試して、一番いいものは何なのだろうかということを見つめる。ただ、それがすぐそのまま実現をするわけではなくて、その後でいろいろな制約があるんでしょう。それとどう折り合いをつけるのか。ですから、ゴールがわからずに折り合いをつけるわけにはいかないわけですよ。

そこを考えて、まずは何が事実なんだろうということを探るというのは、私はこの実証実験の趣旨に極めて合っているというふうに思います。まずは一つです。

○議長

はいありがとうございます。ほかにご意見ご質問ございませんか。連携計画について、先程事務局のほうからも紹介がありましたけども、基本的には現在のはっぴーバスというのは、もともと連携計画に挙げられているのは今の形ではなくて、加西の都心のほうにまで乗り入れましょうというのが、もともとのスタートだったと思うんですね。

ですから連携計画というのは、加西全体の公共交通の利用者を増やしましょう、交通弱者を何とか救いましょうということで、大きな目標を挙げているわけですね。その後、部分的なところを段階を踏んで実現していくことが、私たちの現状だと思うんですね。

ただ、E委員からご提案がありました件というのは、非常に重要な点がたくさんあるので、多分この場ですべてを決めていくことはなかなか難しいと思います。いままで北条乗り入れの話がありつつも、一応実証運行ということで、中富口で乗りかえという話がありましたけども、それをじゃあどうしたら北条まで行けるのかどうかというのは、先程ちょっと申し上げましたけども、いまの時点で一体どういうハードルがあるのかということを中心に整理して、また皆さんにこの場で見てもらうということは、これは乗り合いというものを運行していくときには必要なことです。ただ、そうやって利用者がすごく少ないところについては、例えばタクシーがありますね。このエリアだけではなくて、他の地域でも非常に人数の少ないところでは活躍されていると思いますし、そうした地域でどういう活用の仕方が実際にあるのかっていうのを、この場で議論していったらいいのではないかなというふうに思います。

E委員が1点目に言われた、どちらも補助を受けている路線で、全体のバランスを上げていくためにどういう政策がいいのかということのを、もう一度新しい目で確認して、可能であればそれで実証運行をやってみるということも、一度この際ですからというところがあるわけですね。期間が延びたということもありますから、やれることは一応いろいろやってみて、悔いのない形で、望ましい形を実現していただければなということをお思います。

それから、NPOとの関係についてE委員からもご提案がありましたけども、これはちょっとなかなか悩ましいところがありまして、というのは当初の形のNPOに全部お願いするというのがいいよという議論だったんですけども、先般のちょっとした不測の事態というか事故というか、新聞に載った案件みたいなことが出てきたわけでした、それも含めてNPOさんが育てていただいたらありがたいわけですけども、もう少し運行についてそれぞれ責任分担をして、運行については、運行事業者さんは一応公募で決まったわけですから、もうちょっときちんとやっていただくと。それとNPOにきちんとやっていただくということで、本格運行ということで、今度は実証運行の間にこれをもう少しきちんとできるかどうかということを見極めて、案どおりにするのか、それともNPOが大きく育てていただくか。育てていただくという意味は、赤字が出た場合NPOがかなりかぶっていただかないといけないということがありますので、そういうことも一つには体力があるかどうかということも含められて議論していくということで、そこまでは難しかりょうということなんです。それでも、できるよということであればもとの案に戻しても、これは現在検討しているわけですから、それはまたこの場で議論させていただければいいのかなと思います。

それからバス停を大きくPRするというのは、Aランク、Bランクの人たちと話をすることで、そのバス停の環境どうするのかとか、それから先程C委員が言われたように、行動はどうなっているのかということも一緒に調べないと、このA、Bというのはいえないわけですよね。現在、はっぴーバスを使われている方がどれだけいらっしゃるかというのを、一応Aランクの方で多分つかめると思うんですけども、使われてない方はどういうふうに普段行動されているのかというのは大変重要な話ですし、AとBというのもどういう分け方になっているのか、もう少しきちんと考えていった方がいいですね。

それから、多分はっぴーバスの利用者というのは、この65歳以上でA、B、Cの方だけではなくて、先程出ていますように通学される方とか、あるいは若い方でもお買い物にもちよっと行くというので使っていただいても全然構わないわけですから、これは一応底辺の数字で、さらに例えば主婦の方とか小学生の方とか、そういう方も中学生、高校生の免許を持ってない方も乗っていただくようなことが、この上にどれだけ積み重ねることができるかということで、ぜひ月2回程度の訪問という話ですので、これら地元の方が実際に行ってお話されるが一番いいと思います。

それからもっと大事なのはこのバスは自分たちのものであるということに気づいていただくということです。結局、市が勝手に動かしているという話じゃないわけですね。実証運行をやっているということは、だめな場合はやめますよという話もついているわけですから、皆さんが自分のものと考えて大事にさせていただいたら、続いていきますけども、そうでないならこれはなかなか難しいよというのは、これは加西市の他の地域でも通用する話ですので、充分意識を持っていただくということもぜひ回っていただくといえますか、訪問活動をやられるときにお考えいただく。そういうことをまとめて、他の地域への拡大というものを、また皆さんと一緒に経験を共有していけば、非常に意味のある実証運行の期間を1年間いただいたということになるのかなと思います。

ちょっと稚拙なまとめ方かもしれませんが、こういうことで北条地域の乗り入れにつきましては、ぜひまた路線バス事業者もご協力いただいて、事務局の皆さんとそれから実際運行されているはっぴーバス関係の皆さん、それでまたご協議いただく機会を設けていただいて、私の印象では何となくできる・できないという話だけで終わっているようなところがあったような記憶があるので、何が問題なのか、法的に一体何がダメなのかとか、そういうことも含めて整理いただくということがいいのではないかなと思いますので、ご協力いただければありがたいと思うし、ぜひまた早い機会にこの結果についてここでまたお教えいただければと思います。

○E委員

D委員ね、訪問される場合、老人会の会長さんも一緒に回ってもらったらどうでしょう。

○D委員

そうしてもらったら、非常にありがたいです。

○E委員

話をしておきます。よく考えてみたらこれは老人会の施策を進めてもらっている部分も多分にあるんです。とりあえずこういう今日の模様は老人クラブ連合会理事会で伝えて、とり

あえずこの西在田地区で利用を増やすというか、理解されてない人もあるので、それはまた西在田の地区の役員会なんかに来ていただいて、話をしてもらおうようなことちょっと段取りをしますので。

○D委員

ぜひともひとつよろしくお願いします。ありがとうございます。

○E委員

せっかくの機会なので、すべてのことで非常にありがたい話なんですけど、老人会も別にこういうことに無関心でいているわけじゃないんです。説明会でも言ってきたんですけど、北播ブロックの三木、私ども、加東、西脇、多可と小野の6つ連合があるんですが、うちから先月提案しまして、北条鉄道や神戸電鉄を利用した老人会の交流を深めようということを、ちょっと運動的にやっっていこうと思っています。

早速この11日に、小野市老連からこちらへ来ていただいて、加西市のバスで案内させてもらいました。9月には小野で北播ブロックのゲートボール大会、ただしそれはJR加古川線と神戸電鉄と北条鉄道に乗って参加するんだと、こういうことをちょっと進めていっております。

○議長

ぜひそういう体験をまた皆さん、老人会の皆さんがご近所の方に広めていただければ、それはありがたいです。

○専門委員

申し上げようと思っていたことの1つは、今E委員がからおしゃれましたけども、この調査分析を今からやっていただく上で、もちろんNPOが主体としてやっていただくというのは当然なんですけれども、いまE委員がおっしゃったように老人会であるとか、あるいは他に専門家がたくさんおりますので、ぜひこの協議会と連携して調査していただければ、非常にありがたいなということです。

我々も交通の観点から、どういう調査をすればいいかというのは経験もありますので、ぜひ協力させていただきたいと思っておりますし、他の皆さんもそうだと思います。それが1点ですね。

それから、2つ目としては、先程E委員からこの枠組みの話がございました。それで、その後で議長の補足も踏まえて、私もそうだろうという気はするんですが、例えば今回の提案ではこの事前配布資料の11ページに本格運行、今回案というのが出ていますが、実証実験が1年伸びるわけでもありますので、むしろ3の本格運行当初案を実証実験の期間にやって、それでこれで果たしてうまくいくのかどうかというのをみきわめて、本格運行案を3の形にするのか4の形にするのかというのを、実証実験が終わる時点で選ぶということもありではないかなと。もう12時で申し訳ないですが、一つの提案と受けとめていただければというふうに思います。

それで、その場合に上の3の本格運行のところ、協議会が入っていないんですね。ですから、協議会が、事業運営者に適切にアドバイスをすると。そういう事態についても運営者、

運行事業者等では充分のことはできないということは、我々承知の上で委託をしているわけですね。その不足のところを協議会で補いながら、二人三脚でやっていきましょうと、こういう合意のもとで進めてきた話だったんですが、その協議会の協力体制も私は不十分だったのではないかなど。それが多分原因の一番大きなものだと思います。

であるならば、やはり育成という言葉を使うとちょっと口はばつたいところもございませけれども、やはりE委員のおっしゃったようにそれぞれの地区できちんとした受け皿ができて、それで事業が展開できていくという状況は、連携計画にも書いてありますように私は望ましいというふうに思いますので、当初のあれだけでもやはり協議会としてはきちんと連携をとって、あるいは支援する形をとりながらやっていくと。

ですから、11ページの上の3本格運行（当初案）のところに「協議会」ときちんと入れて、それで下に書いてある助言等をする。それで、これを実証実験の間の枠組みとして、これで本当にうまくいくのかどうか、うまくいくのであればそれを本格運行の次回案として、ちょっとこれはまずいぞということであれば、残念ながら下の本格運行（今回案）という選択をするほうがいいのかというふうに思います。これが2点目ですね。

それから、3点目としては最初C委員のおっしゃったはっぴーバスを残す前提になってないかというお話なんですが、私もそう考えるべきではないだろうと思います。ただ、先程からご意見が出ていますように、はっぴーバスの枠組みで、つまり定時定路線のコミュニティバススタイルでどこまでできるのかというので、充分見極められてないところはかなり残っているわけですね。先程の路線であったり、あるいは周知の話であったり、残っています。やはりそれはきちんと詰めて、本当にこれでうまくいかないのか、あるいはやり方によっては行くのかというのを検討するという意味では、私、そのはっぴーバスについてももう少しきちんと実証実験はすべきだろうと思いますが、その上で本格運行に移るかどうかというのは我々が判断を迫られるわけで、そのときの選択肢は続けるか続けないかでは多分ないと思うんですね。

はっぴーバスの形態で行うのか、あるいはC委員さんのおっしゃったように、タクシーデマンドみたいな形態で行うのか、ほかのやり方もあるのか、あるいは公共交通はもう無理だということであれば、待っている人に対して市はどういった手の差し伸べ方をするのか、つまりそういうことを全部あとは知らんよって言って終わるのであれば我々は楽なんですか、市としてはそうはいかないと思いますので、ではそのサービスに変わるものとして何かあるのか。何か別の手の方がうまくいくというのであれば、そっちに変わったらいいいと思うんです。結果としてこのはっぴーバスはなくなります。

あるいは、いやそれもなかなか難しい。タクシーデマンドもこういう問題があるよというのが多分あるだろうと思います。タクシーを呼ぶのはという話もありましたけど、逆に私が聞いた話では、路線バスに乗るというのはみっともなく乗れないというんですよ。なぜかという、あそこの家は嫁が送るようなことができる家庭状況でないというのをさらしているという意味合いがあるらしいとか、いろいろありますが、ということでやはりその検討はすべきであろうと。

お願いしたいことは、例えばタクシーデマンドでやる場合に、こういうやり方ができると、こうやればもっとうまくいきますよというのを、必ずしも変更する実証実験だけじゃなくて、思考実験という言い方もありますので、案をいろいろ考えていただいて、これは仮にうまくいかない場合にこういう受け皿ができますというのをぜひ提案していただいて、それ

をこの年度内にやって、それで全くやめてしまうか続けるかという選択ではなくて、ほかのやり方と比べてどれが一番いいんだろうかという選び方ができるような、そういう実証実験と思考実験を含んだ期間に私はしていただければなというふうに思っています。

そういう意味で、最初E委員さんがおっしゃったように、すべての制約をまずとっぱらって、何ができるだろうかと。もしそれでだめだったらもうそれ以上だめなんですよね。もしこれならうまくいくかもしれない、だけど現実に制約がありますということなら、じゃあどう出していったらそこに行くんだろうかという道筋もかけて、この年度の終わりに本格運行に移れるかどうかという判断をみんなで自信をもってできるようにしたいということで、少し充実をさせていただければとてもうれしい。

○議長

はいありがとうございます。まだ実は議題が一つ残っているんですけども、議題の3につきましては、非常に皆さんから前向きのご意見をいただきましたので、ちょっと私がまとめるというのもおかしいかもしれませんが、いまいただいた意見を踏まえて、先程出ていますような、専門委員のまとめもそうですけれども、実証運行の期間を有効に使おうよということで、実証の中身をご検討いただくということと、非常に重要な訪問活動について、きちんとやりましょうと。できれば、こういう内容で訪問しますよと。

サポートをいただく市からも、もし可能であれば民生委員さん、一人ひとり難しいかもしれませんが、方向も難しいかもしれませんが、ただ全体にこういうのがあるよと告知をやっていただくとか、そういうことをできるだけ状況は皆さんご理解いただくような感じをつくっていただいて、きちんとしたデータを取っていただくということも含めて、それからこの仕組みについてももう少し検討していくということで、きょうは一応ご議論をいただいたということで、できるだけ早く実行、今年度の継続と継承作業ということですけども、内容を固めていきたいと思っておりますので、また皆さんのほうに見ていただく、こういう形でいくということをご紹介できるようにしたいと思います。

最後、申しわけありませんけれども、4番目の議題のほうに移らせていただきたいというふうに思います。こちらについては、地域内フィーダー系統確保維持計画ということで、補助金の話だと思いますので、事務局のほうから手短にご紹介いただけますでしょうか。よろしく願いいたします。

○事務局

その前に本日お配りしています7ページの資料8、この補助事業全体に、時間もありませんので簡単にご説明いたします。

○H委員

説明資料8

○事務局

説明資料9、資料10

○議長

はいありがとうございます。この議題につきまして、基本的には国からの補助を受けるかどうかということをお諮りしている内容だというご説明でしたね。具体的に中身についてはまだ兵庫陸運部と近畿運輸局とで詰めていかないと、まだ固まらないということのようですので、ここでは国からの補助を受けるかどうかということについて、皆さんからご意見いただければというふうに思います。いかがでしょうか。

もしよければ補助を受けていくということで、皆さんと一応確認をしておきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声)

○議長

基本的に異議がないということで、判断させていただきますので、中身につきましては兵庫陸運部と事務局のほうで調整させていただくことにしたいと思います。

○専門委員

それに関して、要望をちょっと述べさせていただいてよろしいですか。実は、この資料10、18ページの目標のところは1日当たり25人という数字が入っているんですが、これは同じ割合の人が利用とかしても人口が減っていくとこれがどうかなるわけですよ。これ来年度、再来年度と重ねていくときに、何か目標が達成できないから、下げていってもいいんじゃないかというふうに見られるのも片腹痛いところがありますので、これは例えば地域の人口のある一定割合の利用を目指すというような形にして、今年度25人という形にしておいた方が、後から見たときにいいんじゃないかなということをご検討いただきたいというのが一つ。

それから、2番目は、先程のお話でNPOには補助金が入れないんだと。これ当初から、例えば加西市役所は非常に意識が高いですからいいんですけども、住民が何とかしてほしいと言いながら市役所はちっとも腰を上げないというのが実際あったと。そうすると、住民のほうを向いている行政ではなくて、自治体のほうを向いている行政になっていますね。それはまずいんじゃないか。ですから、きちんとしたことが担保できるようなNPOであるということは、当然審査は必要でしょうが、それに対してはその可能性を広げていただきたいというようなことは先程から私は思っていたんですが、それについて改めて交渉に投げかけていただきたい、これは要望です。

3つ目は、表の14ページからですか、細かいものなんですけど、これ基本は欠損補助ですね。

○H委員

そうです。

○専門委員

ということは、収入が増えると補助金が出るわけですね。今回のようにNPOの方々にお願いして、それで利用促進活動をして、その結果利用者が増えて収入が増えると補助金が減るわけですよ。ということは、何もせずに補助金を受けるほうがよっぽど得なわけです。つまり、そういった利用促進活動を阻害するインセンティブを持っている制度ですので、そ

こはちょっと見直して。

○H委員

それは違います。実は、この制度は当初協議会が見込んだ金額で出していただいて、補助金を請求するときは実際そのとおり動いたかどうか見ませんので、いわゆる当初決めたのより頑張れば、その分は収入として入ってくるんです。それはインセンティブとして働きますので、要は当然協議会がたくさん収入が来るだろうと見込んでしまいましたら、おっしゃられるとおり不具合があるんですが、例えば実績に見合った金額で当初申請していなければ、それ以上頑張って収入が増えた分は、そのまま運行事業者のお金が振り込まれるという形になりますので、それがインセンティブになって働きます。

○専門委員

そうですね。私が確認したかったのは、そういった収入増のための経費をこの中に見込めないかということです。費用として。

○議長

利用促進していくときの。

○H委員

お金をですか。これは補助金の制度で財務省からここには入れられないことになっていて、それはごもっともでございます。それは要望として上げていきます。

○専門委員

お願いします。

○議長

先程の25人の件も要望というか、解釈ということですね。

○専門委員

これをつくるときにちょっと検討いたします。

○議長

では、基本的には国庫補助を受けていくということと、いまその要望を踏まえて事務局と運輸局、国とで意見交換をしていただいて、できるだけ速やかに申請をしていただくということで進めていきたいというふうに思います。

用意されている議題は以上でして、時間が少しオーバーしておりますけども、事務局のほうからご提案。

○事務局

ここで1点、先程の計画とも関係してくるんですが、今後のこの協議会の委員構成についてちょっと一言示させていただきたいと思います。はッピーバス運行事業者ですけれども、もち

ろん加西市の公共交通やこの協議会事業に密接に関係している事業者ですが、はっぴーバスそのものは実証運行期間中ということもありまして、現時点では参画いただいておりませんでした。しかし、実証運行と言えども、道路運送法上の乗合許可を受けた事業者として運行をしていること、また先程ご説明申し上げ、ご提案させていただきました「地域内フィーダー系統確保維持計画」、これの主体となるのが運行事業者です。

その辺を鑑みまして、本協議会に参画いただく時期に来たのではないかと、そういうお話をさせていただき時期に来たのではないかと考えております。基本的には、協議会の委員については、協議会規約の第4条で市長が委嘱、また任命したものとしておりますので、そういう形の手続にはなると思うんですが、本格運行への移行が決定した時点で、運行事業者には参画いただこうと考えておりますので、皆さんのほうに事前に報告させていただきたいと思います。

なお、先程ご説明申し上げましたこの補助金の計画については、もちろん運行事業者からの数字なくしてはこの計画は策定できませんので、その辺も踏まえた計画策定をさせていただいておりますし、今後の兵庫陸運部との詰めにおいてもそういう形で運行事業者も含めた計画策定と考えておりますので、よろしくお願いたします。

○E委員

NPOとよく話をされて、きょうの議論の中で市が提案されているフォーメーションが少しというような話があったので、それはNPOがいわゆる運営主体として運行事業者をその傘下に置いて運営するというような流れであると思うんですね。だから、運行事業者をここに入れるということは、NPOとの関係が私はおかしくなっていって、NPOの主体性が保てないと思いますね。だからもう少しNPOとよく話をして、D委員がそれならいいとおっしゃるなら、私はいいと思いますけど、まだ少し早いと思います。

○H委員

これはもうテクニカルな問題でして、この補助金を受けようと思った場合、実施主体が入った協議会で承認を受けてないともらえないスキームになっていまして、その問題はその問題としてあろうかと思っておりますので、ちょっとその辺を含みでお考えになっていただきたいと思います。これはもう補助金の制度として実施主体と市と国が入った協議会、あと民間の方が入って、そこで承認を受けたら国のお金が出ますというスキームになっておりますので、それとの兼ね合いを含めましてご判断いただければと思います。

○議長

実施主体というのはここではどういう意味なんですか。

○H委員

運送事業者で、青ナンバーをつけた事業者ということになります。

○C委員

決してまだデマンドタクシーが不可能とは思っておりませんので、はっぴーバス運行事業者はタクシーをお持ちではないので、その点だけ固定化を先にされるとこの運行事業者のはっぴーバスありきということに固定化されるような気がするのですが、選択肢が狭められると思います。

その点だけお考えいただければと思います。

○E委員

私も別の協議会を運営してる一人なんですけど、D委員のやっておられることというのは大変なことなんです。だから、これを市役所もやるといったって現実にはできないと思うものをやっておられるんですから、D委員がこの地域に対しての思いが実現するような形の組織形態を当分は持ってもらおうということが大事だと思うんです。だから、加西市民もはっぴーバスというのはNPOが運営していると、皆見てますから、だからそこへ運行事業者がまた前へ出てくるということは、これではNPOは何をしてるんだということにもなりますから、私は、この事業の責任はD委員にとってもらって、そしてその下といいますか、いま話がありました助成金のあり方は、少し工夫をしていただいたほうがいいと思います。

前回、D委員とその運行事業者の道路運送法違反云々の話がありましたが、これはやっぱり初めてのことで、そのことについて充分D委員も勉強されたと思いますから、あの話はもう終わったものとして、運行事業者が前へ出てくるというのは、私はいまの段階ではかえってこの事業を阻害すると思うんです。

○議長

ありがとうございます。いまお話いただきました点と、補助の受け方の話を少し工夫しておけということですね。多分、協議会のあり方そのものにも、北条乗り入れのスキームというのとはかわってくるということですね。ですので、補助を受けるスキームとそれからこの全体の法的計画ですね。その計画を実現していく枠組み等、少し工夫をしていくということも視野に入れて、補完のあり方、それから実際の回し方、計画の作り方ということを考えていくということが、今日ご提案いただく内容だというふうに全体の話がつながっていると思いますので、その点少し整理をした上で、時間は待ってくれませんので、中身を進めていくと。

もう一つ、またいろんな齟齬が出てきたりするかもしれませんが、その点は皆さんのご協力をいただいて、いい形に訂正、修正できるようにというふうに思います。

○E委員

私、ちょっとこの加西市の公共交通協議会の構成メンバーを見まして、すごいなと思ってるんです。先生方を含めて、国の関係する方が出席されておられますから、だから私は人口減のこの中山間地域におきます交通のあり方ということの一つこのモデルがこの協議会があるから、ぜひつくってほしいんですね。そのためには、いままでの協議会のプロセスですね。どんな形で議論が始まっていった、どういう形が変わっていったというようなことは、これからの参考になるんですね。ということで、ぜひひとつお願いいたします。

3. その他

○議長

どうもありがとうございます。じゃ協議会としては、今日いただいた議論を踏まえて、事務局に整備をしていただいて、次のステップに進めたいというふうに思います。他にご意見、ご質問等ございませんでしょうか。（意見なし）

他にご意見、ご質問がなければ、以上にさせていただきたいと思いますが、よろしいでし

ようか。

(「異議なし」の声)

4. 閉 会

○会長

長い間、長時間、極めて真剣にいろいろ加西市の公共交通についてご意見をいただきましてありがとうございます。きょうの事務局の議題については、線引きが多くなりましたけども、それも踏まえて協議会という場で扱われたということですので、これはもう真摯に協力して検討していきたいと思っております。また後日、いろんな計画を差し上げるというようなことになるかもしれませんが、どうぞそのときはよろしくご協力のほどよろしくお願いいたします。

以上できょうは終わらせていただきます。どうもありがとうございました。