

## 第9回加西市公共交通活性化協議会

日時 : 平成24年1月23日(月)  
14時00分～15時30分  
場所 : 加西市役所 5階 大会議室

### 【開 会】

#### ○会長

本日は遠いところからお集まりいただきまして本当にありがとうございます。これから審議して頂くわけですが、11月に発生しましたはっぴーバスの計画外運行等につきましては、さきに報告させて頂いておりますが、12月19日付で近畿運輸局より処分通知を受けております。その結果、年末年始の4日間1台の使用停止となりました。このことにつきましては、市民の皆様をはじめ、大変ご迷惑、ご不便をおかけしたと思っております。申し訳ございませんでした。結果的には1月10日より運行を再開させて頂いております。

前回の協議会でご議論頂きましたとおり、はっぴーバス事業については推進することを前提に、再発防止策をしっかりと実行していき本格運行につなげるということでご理解頂いたと認識しております。この再発防止策を推進しつつ、市民の利便性の向上、あるいは運行の安全性を高めていきたいと思っております。

本日は、このコミュニティバスの再編とはっぴーバスのダイヤ改正について、最初に提案させて頂きますので宜しくお願いいたします。

高齢化が進む中で、地域の足をどう確保するかは、加西市のみならず全国的に大きな課題となっております。また、コミュニティバスを導入しても空気しか運ばないというようなことでは、税金の無駄遣いになります。ただ、このバスは走らせることだけが目的ではありません。地域の活性化、あるいは人々の絆を育むことも一つの目的です。さらに利用を促進していくとともに、困っている方々の足を守っていくというようなことが大事だと思っております。そういった意味で、財政事情も厳しいですが、何とか推進していきたいと思っております。

本日お集まりの皆様方におかれましても、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りますよう宜しくお願いいたします。

#### ○議長

皆さんこんにちは。お忙しいところお集まりくださりましてありがとうございます。今回は第9回ということで、随分会議も重ねてきました。はっぴーバスについては、皆さんと前回ご議論させて頂きましたような思わぬことが幾つか出てまいりましたが、本格運行に向けてどういうことを準備すべきかを、皆様方と議論できたことは本当によかったと思っております。

特に、通常のコミュニティバスというのは、行政がどこかと委託契約を結んで、地域の足を守るためにコミュニティバスを運行していることが多いわけですが、今回の場合は地域の足を守るためにコミバスを導入しようとなった時に、手を挙げて下さるところがあるのかとヒヤヒヤしていましたが、幸いNPOの原始人の会さんが手を挙げて下さいました。

ただ、NPOの方たちが公共交通について習熟しているわけではないので、協議会の皆さんと一緒に支え合って、新しい地域モデルを作りあげていくことを心がけてきました。だから、本格運行前の実証運行時に様々な課題が出てくるというのは、むしろ前向きに考えるとよかったと思います。本格運行後にトラブルが出てくるより、こういう期間に皆さんと知恵を出し合う機会を持てたという

こと、あるいはそれに対する防止策を議論できたというのは、大変良いことだと考えております。

【協議事項】

- (1) はっぴーバスのダイヤ変更について
- (2) 加西市コミュニティバスの再編について

○議長

協議事項の1番目と、コミュニティバスの再編につきましては、議題が共通しているということで、まずこの2つを事務局からご説明頂きたいと思います。

○事務局

まず、はっぴーバスのダイヤ変更についてご説明申し上げます。改正ダイヤ案をお配りしていますが、若干変更が生じたので、本日お配りしております資料2をご覧下さい。参考までに、先日送らせて頂いた別紙1の「利用者推移」もご覧ください。

はっぴーバスは去年2月に運行を開始し、もうすぐ1年になりますが、9月から有償運行を開始し、利用者数はこの9月から微減の状況が続いております。冬に利用者数が落ちるといった季節的要因も無関係ではないとは思いますが、決して楽観できる状況ではありません。計画外運行等があるため、運行そのものをしっかりやっていくことに注力していたということもあり、利用促進には、ここ1～2カ月手をつけられていないことも影響しているかもしれません。

とは言いましても、前回の最後で申しました通り、より利便性の高いダイヤにしていきたいと思っております。現行のダイヤは、市・NPO・運行事業者の3者で、試行錯誤しながらダイヤを練っているため、運行面においては若干厳しいダイヤになっています。もちろん時間どおりに運行していますが、遅れ具合によっては運転手さんが焦る場面が出てきます。

そういう問題を解消するのが1点と、もう1点は、現在1つの路線であっても時間帯によって走る道が違っていますが、それが結果的に利用者にとって分かりにくいものになっています。それを一気に解消してシンプルに、例えば万願寺線であれば基本的には同じルートを通り、かつ、なるべく決まった時間に通るということを目指して、今回の案を作成しました。

資料2左上に改正のポイントということで3点挙げています。まずは、利用者の多い万願寺線、若井線でパターンダイヤ、若しくはこれに準ずる形を採用しています。その下の万願寺線と若井線のダイヤをご覧頂くと、上から6行目ぐらいに網掛けで中富口発という時間がありますけれども、例えば万願寺線、1便目は途中発なんですけど、2便目発が8時50分、3便目だけどうしても10分ずれますが、4便目を13時50分、5便目を14時50分、若井線も同様に極力同じような時間帯で同じバス停を通るといったパターンダイヤに近い形を採用しています。芥田線、根日女の湯線もパターンダイヤを採用すべきでしたが、バス2台でこれだけのルートを実行していますので、利用者の多い路線にパターンダイヤを採用するというので、提案させていただきます。

2つ目は、路線ごとの運行ルートの統一です。利用者の多い少ないはバス停ごとにあるのですが、基本的には全線同じ道を通るということで統一します。これにより、新しい路線を通るということはありませんが、時間帯によっては違う道を通っていたのが、基本的に1本にするという形になっています。

3点目は、余裕のあるダイヤ編成ということで、便と便の間の時間をしっかり確保します。中富口でコミュニティバスや路線バスとの接続がありますので、この接続時間が数分遅れることも想定しながらダイヤを組んでいます。

余裕あるダイヤという中で、**資料2**左下の根日女の湯線ですが、この路線は毎日運行をしていましたが、今回の改正で曜日限定の運行に変える予定です。現在、利用者がかかなり少ないとは言われていますが、高齢者の方に温泉施設に行ってお楽しみして頂くというニーズは確実にあるので、効率面を考慮して曜日限定、(今検討しておりますのは週1日ですけれども、)それで運行したいと考えています。ただ、その週1日だけ運行するのも、あくまで根日女の湯線も考慮した形で余裕があるダイヤということで考えておりますので、この日だけが過密ダイヤなるという想定では考えていませんので、その点ご認識をお願いします。

**資料2**右上の部分で、現行との比較をしていますが、そういう形でダイヤに余裕を持たせたとしても、効率面を考えるとシンプルになるので、うまく時間の配分ができます。現在1日15便、実際は万願寺線と芥田線で隣同士の谷をまたぐ線が1日3便ありますが、これを1便に減らすことができ、実質的にバスの便数は1日15便から16便に増えます。根日女の湯線は曜日限定ですので、それを除いた3線での比較では、15便から16便に増えます。

ダイヤ改正する中で、バス停については今回万願寺線の「工和自動車前」というバス停を1カ所新設します。このバス停については、無償運行時はバス停を設置していましたが、実際利用者がほとんどいないため、実は乗合申請のときには申請していません。ただし、有償運行開始以降に、実際この近辺でバスを利用したいというお客さんが出てきましたので、法的には今回新たな申請となります。

逆に、バス停1カ所の休止ですが、これは「大谷」といって、万願寺線の一番奥です。

**資料9**が「大谷」付近の拡大地図です。加西市の最北端、万願寺線の一番奥で、折り返し地点になるのですが、この赤線の部分の路線と、一番奥の「大谷」というバス停の休止を考えています。ここは、往復約6分かけて運行していましたが、利用者がほとんどいないため、全体の効率性も考えた上で、ここの部分については休止したいと考えています。大きな変更点は以上です。

続きまして、加西市のコミュニティバスの再編についてご説明します。**資料3**をご覧ください。加西市コミュニティバス再編の骨子ということで、概要を出しています。実績についてはお配りした別紙に、路線ごとの状況等々も示しています。もちろん実績の分析も考慮しながら再編案を練っていますが、時間の関係上、実績についての細かい説明は省略させていただきます。

コミバス総利用者数については、1年前に再編して以降、結果的には大幅な増減はありません。平成22年度に比べると若干増ですが、21年度、20年度と似たような数字で推移しています。逆に言うと、下げ止めができています。実際、はっぴーバスを導入した際、若井線、万願寺芥田線を廃止し、中富口線ということで集約しました。はっぴーバス導入以来、中富口線の利用者が増加し、コミバス全体では利用者増となっていますが、市街地循環線が「右回り、左回り」から、「小循環、大循環」に変更になり、そこだけをみると若干使い勝手が悪くなって利用者数が減った面もありますので、その辺のプラス・マイナスがあるというのが全体の状況です。

その辺りを踏まえ、再編概要を説明します。ポイントは全部で7点ございます。

まず1番目、市街地循環線の大循環、小循環を統合し、アスティア、イオン、高速北条バス停、この3カ所を起点として、加西病院まで往復するという形で統廃合をします。これによって、新たに、高速北条バス停の降車専用のバス停を新設します。

**資料5**に「加西市公共交通機関市街地運行系統図(再編案)」ということで、地図で示しています。この地図の一番上側、高速を北にまたぐ形で、降車専用バス停の新設を考えています。

2番目、これははっぴーバスの乗車懇談会での意見を参考にしています。はっぴーバス利用者が市街地へ行く際、中富口線に乗り継ぐ形になりますので、コミバスの中富口線も含め色々なご要望、

ご意見をお聞きしたところ、市街地に入り、加西病院だけではなく開業医にも行きたいという要望や、中富口線は現在アステア止まりですが、イオンまで行きたいという意見も多数ありましたので、実現性のあるものから実現するというところで、この部分についてルート変更を行います。地図でいうと右上から水色で入ってきているのが中富口線ですが、右上から左下に入って、途中で紫色の線、これは路線バスから分かれています。これが新たな路線、今までは紫色の大和北条線と同じルートを運行していましたが、これを曲がって古坂7丁目方面に行くことで、この辺りに多くある開業医に近くなり、ここを経由して病院に上がってアステア方面に行きます。さらに、アステア止めであったものを調整し、イオンまで行くようにしました。

続いて3番目、同じ中富口線ですが、古坂1丁目、2丁目、3丁目は造成されてから30年～40年近く経つ住宅地で、高齢化が大きな問題になってきています。ここは斜面に立っている住宅地ですが、その斜面の一番下にある太い県道しかバスが通っていません。そこで、住宅地内にそれなりに広い道が1本通っていますので、そこを通過して病院に向かいます。また、市街地にも向いますので、この辺りの住民の方にコミュニティバスを使って頂きやすいようにします。中富口線のルート変更に伴い、バス停を合計5カ所新設ということで考えています。

次に4点目、これも中富口線に絡むところですが、変更ということでもありませんが、基本的にこの中富口線が市街地の東半分を通ることにより、見やすい時刻表をつくるという意味では、市街地線の一部という扱いをしながら、お客様、住民の皆様により見やすい路線の表示の仕方、時刻表の表示の仕方にしていきたいと考えています。

そして5点目、これは郊外線になりますが、現在の国正滝野線についてです。加西の一番東端、国正町を抜けてJR加古川線の滝野駅まで行っていますが、加西市を出たところで利用者数が非常に少ないため、これを国正線と名称を変更し、加西市の一番東端の東国正での折り返しを考えております。ここについては、滝野方面への需要が全くないというわけではありませんが、2台でコミバスを運用する中では、ダイヤも色々な制約を受けるため、現状においてはなかなかJRの接続等も使って頂きにくい状況であるため、結果的に利用数が少なくなっているのだろうと考えています。これは今後中期的に見ていく中で、色々なニーズを引き出していきたいと思いますが、現状ではこの形が一番効率的だと考えています。

6点目、これは青野原病院線のルート変更です。[資料4](#)「加西市公共交通機関運行系統図(再編案)」を見て頂きたいのですが、真ん中あたりに(仮)で播磨農高前というバス停が設置してあり、ここを通過しているオレンジの線が青野原病院線です。現在はこの播磨農高前というところから左上の紫色の線に沿って加西病院に行っていますが、播磨農高前のバス停の左側に三洋電機の新工場があり、こちらに来られる方の足がなく、非常に困っているというお声がありました。加西市のコミュニティバス自体は、住んでいらっしゃる住民の方がメインですが、一つルートを変えることでそういう需要にも応えられるのではないかとということで、今回西回りのルートに変えております。西回りのルートにすることで、この近隣に東高室という町がありますが、今あるバス停よりも集落そのものにも近くなりますので、結果的にはこの沿線住民の利便性も上がると考えています。

以上6点を総合する形で最後7点目です。以上のような整合性をとる中で、まず市街地線は、最初に申しました市街地線と、地方線の中富口線、国正線、青野原病院線、全ての線がアステアと病院間と同じ道を通ります。今までは線によって若干通り道が違っていました。全く同じ道を通るということで、市街地で移動するという点に関しては、非常にシンプルで、かつ本数も多くなり移動しやすい環境を整備しました。再編の概要については、以上です。

1年前に提案し、すでに実施している加西病院のパーク・アンド・ライドですが、加西病院の駐

車場は現在も非常に満杯の状況で、車で行ってもなかなか停めるところがないため、市役所の駐車場に停めてバスで病院まで上がっていただくという形を推進しています。実際車で来院された方がわざわざ山の下の市役所に車を置いてバスに乗り換えるというのが、なかなか浸透せず苦慮しているところですが、病院は本当に深刻な状況になっておりますので、今後もパーク・アンド・ライドの推進は続けていきます。ただし、根本である公共交通を使って病院に直接行くということを今回は優先したいと思います。

ご覧のとおり本数そのものは現状と大きく変わりませんが、病院の上下の行き来もしていただけるということです。実際の時刻表については、[資料6](#)に示しておりますが、若干調整中であり、変更の可能性もあります。変更は、4月1日ですが、実質的には4月2日(月)で考えております。

○議長

いまのご説明で加西市のコミュニティバスも基本的に2台で運行しているという話をご説明いただきましたが、はっぴーバスも2台で運行しており何かあったときに困ったという話ですけども、こちらの2台とはまた意味が違うということですね。そのあたりを説明いただけたらと思います。

○A委員

はっぴーバスもコミュニティバスも2台ということですが、コミュニティバスを運行している運行事業者においては、北条営業所にバスがたくさんあります。その中で、専属車として小さなバスを2台用意しておりますが、故障や車検の際は、営業所、あるいは周辺の営業所のバスも活用し、事業計画が飛ばない形で運行しています。

○A委員

はっぴーバスについて、根日女の湯線は、曜日限定で週1回運行ということですが、曜日等決まっていますか。

○事務局

決定ではありませんが、今のところは水曜日で考えております。

○A委員

運行開始当初は、根日女の湯のキャンペーンもあり、かなりの方が行かれたようですが、逆に便数が少なくなるのは大丈夫なのか、少し気がりですが、その辺はいかがでしょうか。

○事務局

去年の2月、3月は好スタートを切りましたが、キャンペーン終了後はぐっと落ち着いて、4月以降は現状のような形になっています。根日女の湯さんも、バスが頻繁に入ってくるので、商売上有利になるということで、いろんなご協力もして頂き、キャンペーンが2月、3月で完全に終わったというわけではなく、それ以降もミニキャンペーンはやって頂いていますが、実際は思っていたほどの利用がないのかなというのが、こちら側の感触です。

逆に、公共交通が入るということ、根日女の湯さんに限らず、沿線の事業者さんには有効にご活用頂きたいということも含めて、今後協力をお願いしていく可能性はあると思いますが、現状においては根日女の湯さんも色々な持ち出しをしてまでキャンペーンはできないということもあ

ります。結果的には利用数が少ないので、毎日運行する必要もないだろうということで、一旦便数を減らしています。

#### ○議長

別紙1を見るとよくわかりますね。利用者数の推移ということで、万願寺線と若井線は1日あたりの利用者数が8人から10人ぐらいですが、芥田線と根日女の湯線はかなり少なく、特に根日女の湯線はキャンペーン中は多かったけれども、それ以外はなかなか苦戦しています。曜日を決め、水曜日は根日女の湯の日といったように、わかりやすい紹介の仕方をする、利用して頂けるかもしれません。

#### ○A委員

あともう1つコミュニティバスについて。市街地線、それから市街地線の延伸という形の中富口線という形でルート変えていくということですが、今回古坂と加西ハイツの中に入ることで需要を掘り起こしたり、中富方面、あるいは既存地域から古坂方面の開業医へのアクセスを強化したりすることで、我々もバスの利用者が増えるのかなと感じています。ただ、ダイヤをしっかりと見させて頂きましたところ、確かに高速北条バス停が最終到着地にはなっているというものの、朝だけになっています。もちろん、ダイヤの関係があるかとは思いますが、高速北条のバス停へ行く狙いというものをもう少しはっきりさせないと、ただ行っているだけという形にならないのかなと。市街地線の第2便、9時21分には高速北条バス停に着き、その後大阪方面9時28分発の大阪駅行き的高速バスがありますが、これ以外にあと接続はなく、今度帰りのバスが昼以降ないものですから、接続はなかなか難しく、結局片送りになってしまうのかなと思っております。運行するにあたっての目的がはっきりしないところが、気にはかかります。

それからもう1点、今回三洋電機への乗り入れということで、路線バスですけれども、昨年の秋より北条高砂線の一部の便を三洋電機に通し、大阪方面から三洋電機へ出張等で来られる方がスムーズに乗り換えできるよう、朝晩に加えて、昼も迂回を運行するような形をしています。これも、青野原病院線が入るところなんですが、三洋電機にお越しになる方に限定してしまうと、使い勝手は本当にいいのかなと思います。

青野原病院から出てくる分が朝の便で、三洋電機の前を通過してアスティアへ向かうということになるので、高砂方面から、あるいはハイウェイバスを使って高速北条バス停から来る方が多いと三洋電機さんから伺っています。ですので、今後これが1つのステップとなって、次のダイヤ変更や、市街地線をどう組んで行くのか、その辺も頭に入れておかないと、これで大丈夫という話にはならないと感じています。

#### ○事務局

その点はおっしゃるとおりです。高速バス等の接続というのは、今回ダイヤを策定する上でも非常に悩んだところでした。結果的に、見え方としては朝中心になっており、午後はもう少し調整したいとは思っていますが、なかなか厳しいかと思えます。

市民の方が中心市街地に来る、かつ中心市街地の中で動くということを優先する中で、この高速バスの接続が、悪い言い方をすると少し中途半端になっているかと思えます。基本的には、朝については極力高速バスにつなげたいと考えていますが、加西から大阪方面へ行く際、行く目的は人それぞれ大きく違いますので、実際には加西に戻ってきたときにお迎えが来るということが多い中で、

どうしても優先度は低くなっていると感じています。基本的には、昼間10時以降はアスティアを越えてイオンにつなぐようにしていますが、もう少し詳しく見て、運行事業者とも相談しながら、うまく便が接続できるようであれば、少しでもつないでいきたいと考えています。

三洋電機については、こちらも神姫バスさんが三洋電機さんから聞いていらっしゃる情報と基本的には同じような情報を聞いております。沿線地域のJR等からの接続が一番便利がいいため、神姫バスさんの増便対応は非常にありがたいと感じていますが、協議会としては北条鉄道等もあり、少しでも選択肢を増やす中で、色々な時間帯に出張等でお越し頂ける機会をつくれたらということ、試験的ですが、三洋電機さんとも話ししながら提案させて頂いています。これが最終形とは私どもも考えてはおりませんので、1つのトライということで考えて頂きたいと思えます。

○B委員

いま高速バスのお話があり、お帰りの時間にはばらつきが多いということなんですけども、実際高速北条バス停の周辺は、自転車利用者もしくはお迎えの車が多い。公共交通の1つであるタクシーが1～2台常駐してお待ちするようにはしておりますので、ある程度はカバーできていると思います。

○議長

うまくすみ分けができていますということですね。

○B委員

はい。

○議長

せっかく三洋電機さんに対してこういうことをサービスするという事ですので、三洋電機さんにも、できるだけアピールして乗ってもらえるようにして頂けたらと思います。

それでは、はっぴーバスのダイヤ変更と、加西市のコミュニティバスの再編につきましては、皆さまからご承認頂くということによろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○議長

どうもありがとうございます。

(3) はっぴーバス計画外運行等における経過報告と今後の予定について

○議長

次の議題に移りたいと思います。3点目、はっぴーバスの計画外運行等における経過報告と今後の予定について。会長からもお話いただきましたが、この内容について事務局からご説明頂きます。

○事務局

それでは本日お配りしております資料10「はっぴーバス計画外運行等における監督官庁からの処分等について」をご覧ください。この処分内容等々については、年末に皆様にFAXにてご報告申し上げます、対応についても記載のとおりです。

繰り返しになりますが、処分内容につきましては運行事業者は1台について10日間の使用停止。

NPO法人と加西市に対しては、運行の確保についての注意を頂いております。

この処分を受けて、12月28日から1月6日の10日間の使用停止ですが、12月29日から1月3日の6日間はもともと年末年始の休業期間であるため、実際には12月28日と1月4日から6日の計4日間について1台での運行ということで、特別ダイヤを組みました。特別ダイヤといいますが、新たな時間帯を設定したのではなくて、現行のダイヤから実際半分だけのダイヤの運行ということで、全21便のうち11便を運休しました。

告知については、区長を経由して、期間中の運行のダイヤを全戸配布して対応をしました。特に大きな混乱はありませんでしたが、年末年始ということもあり、利用者数は4日間で計14名と、非常に少ない結果となりました。

続いて前回、計画外運行等において提案しました原因の究明と再発防止策の状況ということで資料11で説明します。前回報告させていただいた原因としては、大きく4つありました。その4つに大きく分けた中で、これまでの報告と今後のスケジュールを説明します。

まず、情報の意思疎通ができていなかったということに関して、定例ミーティングと報告、連絡、相談の徹底ということで、三者の定例ミーティングを基本月2回実施しております。実際12月については2回、1月については今週末も入れて3回行っております。ここ1カ月ぐらいはダイヤ変更等々の話を中心にはなっていますが、その中で運休時の対応マニュアルの内、連絡網を整理しました。連絡自体は随時行っていますが、それをきちんとした形としてお互いに共有する。三者集まる中で、やはり普段の運行の細々したことや、突発的に入ってくる団体のお客さんの対応等々、集まらなければ何も話題にならなかったことが実際話題になっておりますので、この効果は確実に出てきていると考えております。近畿運輸局、兵庫陸運部への報告、相談については、随時行っており、前にも増して兵庫陸運部にはいろいろお世話になっている状況です。

2点目、契約内容の確認、共有、3点目の関係法令の勉強会については、現状の契約については見直しも含め、随時確認をしながらお互い認識をしています。勉強会についてはまだ実現はできていませんが、こちらについても兵庫陸運部に協力要請はしており、何をどういう形で勉強していきたいのかということを整理しながら、近畿運輸局の協力を得ながら進めていきたいと思っています。

4点目、契約の見直しです。現在の契約をきちんと見直すということで2段組みにしていますが、まず契約そのものの見直しということで、委託料について見直していきたいと考えています。財源は市になりますので、現在の実証運行を年度末まで引き継ぎ、新年度から委託金額、中身の精査も含めて新しい形でいきたいと考えており、その財源になる市の予算をいま調整しているという段階です。

予備車の配備については、行政の予算になり、どうしても議会の承認が必要ですので、この手続きになってしまいますけれども、これも予算の調整中で、3月議会に上程し、承認が得られれば来年度早速配備の手続きに入りたいと考えています。

契約の見直しを先程申しましたが、資料10下の段、はっぴーバス運行委託契約の金額改定について、現行税込年間800万円で運行事業者に支払う形になっていますが、今回の件が起こったことで、この中身についても精査しており、実情に即した委託料に見直し、車両調達費等々についても見直していきたいと考えています。

#### ○議長

ただいま説明いただいた協議事項3、はっぴーバスの計画外運行等、再発防止についてご意見、ご質問を頂ければ。

#### ○B委員

先程、予備車がないが故にトラブルを招いたのではという話があり、それを受けて、先程の説明では人件費及び予備車を含む車両の調達についての予算措置というのがございました。ところが、はっぴーバスの運行業務委託契約の仕様書の中に、委託料として実際に走る分、燃料費、人件費等があります。それに含まれるその他の業務の中に、緊急時の対応として連絡体制及び予備車の確保を含むということを予めうたっています。

当初の仕様書にうたってありますので、そのあたりをもう一度精査頂かないと、単に予備車が必要なので、市で予算措置が必要だというのは少しおかしい。市のコミュニティバスでも、運行事業者は自前の予備車でその対応にあたっています。これは公共輸送であるバス事業者の1つの責任だろうと思います。自前で用意できない場合は、同様の他社の車で以てこれに充てるとというのが業界の常です。ところが、予備車がないから1台買って下さいというのは、当初の委託契約の仕様から外れているのではいかという気がしますので、当然この部分の予算措置については、当該業者がやるべきものであって、新たな予算措置をするのは、市の財政にとって大きなマイナスでないかなと思いますので、その点だけ十分にご考察を宜しくお願いします。

#### ○議長

今の件につきましても、事務局からご説明いただければと思います。

#### ○事務局

その車両の点については、緊急時の対応ということで、連絡・予備車の確保などという表現がございます。ただ、事業者選定の中で、実際見積の要件の中では、予備車の話は別にして、車両代金は含まずにご提案いただくということで、当時各社からご提案を頂き、車両代抜きのご提案に対して、事業者選定が完了しました。その後、市と契約金額の詰めをしていく中で、当時提案いただいた額よりもかなり低い年間800万円の契約をお願いしたという経緯がございます。その点については、結果的には市として計画外運行の時と同じ反省になりますが、公共交通を担うにあたっての認識の甘さ、要は安ければいいというものではないということを改めて深く認識しました。今回市としても、その点については是正すべきであるという考えのもとに、当時ご提案頂いた額をベースにしながら、車両代等々については市が負担していくという考え方で調整しているところです。

#### ○B委員

その点は十分な予算の措置がどうなのか、またこれは議会との話なので、私は避けます。

それともう1点、勤務時間の中で、もし公共交通の一翼を担う乗務員が最低賃金を割るような勤務体系であれば、恐らく親方が儲けるために金額を上げるのではと考えざるを得ません。従って、それも踏まえて増やすであろう予算がどこへ行くのかなと危惧しますので、そのあたり十分な精査をお願いします。

#### ○議長

中身については議会でもご議論されていると思いますが、協議会の役割としては、経済性の面だけでなくきちんと運行してくれる点を評価することが必要です。結果的には安いところに決まりましたが、市で契約金をさらに下げて契約されているようなので、そのあたりが賃金の話とも関係し

てくると思います。

今回のダイヤ改正では、先程説明がありました大谷バス停について、かなりの距離をカットし、バスの回し方を少し工夫するという点が入っていると思うので、労働時間が増えるというよりも、全体の中では吸収できるものと拝見していたのですが、仮に労働時間が増えてくるようなことであれば、また違った委託の方法を、委託の中身も含めて見直すことも必要だと思っておりますので、そういう点も踏まえて、きちんとした契約を結んで頂くようお願いいたします。

○B委員

申し上げたかったのは、当初の仕様書にある予備車の点と、乗務員の2人について、十分な給与も与えられていない経営状況ではないかという点。よく確認いただいて、可能な方法で精査いただきましたらと思いますので、宜しく申し上げます。安全運行のためでございます。

○議長

事務局できちんと精査いただくということをお願いしたいと思っております。

○C委員

今のお話ですが、正確なことは分かりませんが、運行事業者が出席していらっしゃらないので、思うところを少しお話しします。

賃金が幾ら払われているかは、私も正確なところは知る由がありませんが、先程事務局から話がありましたように、当初のプロポーザルで出された金額から実際に最終段階に至るまでに、かなり切り込まれたという話は聞いています。

それならそれで、どうして契約したのかという話になりますが、私も同じような話があります。運行事業者にしる私どもにしる、約3年間かけて協議してきた計画でしたので、このままでは計画が実現せずに終わってしまうのではないかという懸念があったわけです。そのために、どんな契約内容でもいいと言った訳ではないですが、私どもで辛抱できる部分は辛抱しようと思い、とりあえずスタートしなければという思いの中で、非常に急ぎました。それについて、運行事業者に協力してくれとかなり強く言ったものですから、仕方なく納得せざるを得ず、契約を締結されたのではないかと考えています。

今聞いている限り、全てにおいて運行事業者の思惑の中で進んでいるような雰囲気にとられるような発言でしたが、ここは運行事業者の地位や名誉という部分を私どもで若干なりともフォローさせて頂きたいと思っています。

自分の会社が儲けるためという話ではなく、本当に我々が横から見ても、これは赤字でやって頂いているということは十分わかります。それは、プロポーザルでの提示金額が他社さんと比較しても雲泥の差だったにもかかわらず、これをまだ切り込んだというところに大きな問題があったのではないかなと感じます。そういった意味で、的確かどうか分かりませんが、そういった部分を少し話させて頂きました。

○議長

ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問ありますでしょうか。

要は安全安心の運行を継続して頂くための基盤づくりを今回実証運行する中で、幾つか反省する点が出てきたと思います。その点は是非皆さんの目を通してきちんとしたものをつくり上げていく

ことが、本格運行の大前提になります。今日お話頂いた内容を、各委員、それぞれご専門の立場があると思いますので、そういう点からも温かく見守り、サポートして頂ければありがたいと思います。宜しくお願いします。

ほかにご意見ご質問ありますでしょうか。(なし)

議論もないようですので、この点につきましては、この内容で進めさせていただきます。宜しくお願いします。

#### (4) 地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について

##### ○議長

それでは4点目の議題です。地域公共交通活性化再生総合事業にかかわる事後評価ということで、これにつきまして事務局からご紹介頂きたいと思います。宜しくお願いします。

##### ○事務局

こちらについては、**別紙8**をご覧ください。これは、地域公共交通活性化再生総合事業ということで、この法定協議会で決めた計画事業に則って、3年間事業を行ってきましたが、それについて協議会で必要な自己評価をし、国に提出することになっています。これに対して国からアドバイスを頂き、本格実施につなげていくという手続きになります。

それぞれの項目についてコメントを入れているのが**資料7**・**資料12**になります。本来であれば**資料12**も事前送付すべきでしたが、作成が間に合わずに当日になってしまい、申し訳ありません。総合事業として大きな事業は、コミュニティバスの再編とはっぴーバスの導入ということで、これは皆様に今までご議論頂いてきました。

利用者利便を図る駅舎整備ということで、こちらは北条鉄道中心の施策です。そして、ソフト面のわかりやすい情報提供です。市内の公共交通全体の連携についての見え方をきちんとやっていくということです。今年度は北条鉄道の7つの駅のうち、網引駅という1駅についてトイレが老朽化しておりましたので、そのトイレの建て替えを行い、1月頭に完了し、1月14日から利用開始となっております。この件については別途皆様にご報告申し上げたいと思います。

わかりやすい情報提供については、年度末間際になりますけれども、コミュニティバスとはっぴーバスの再編に合わせた形で、見やすい総合的な時刻表の作成を予定しております。

反省事項としては、11月の計画外運行等の発生がありましたが、実証運行を含めて、色々なことを見直せたということは、先を見据える意味で非常に価値のあるものだったと考えています。今後本格運行に向けて、色々なことを精査しながらやっていきたいと考えています。

##### ○議長

これにつきまして、いきなりご意見は難しいかもしれませんが、ご意見、ご質問ございましたらよろしくお願ひいたします。

##### ○D委員

質問でも意見でもありませんが、情報提供をします。二次評価というのがあります。例年1月の末までに自己評価をいただき、年度末3月末ごろに近畿運輸局で自己評価を行うわけですが、今年度で総合事業が終わりますので、二次評価を5月末頃に行いたいと思っています。二次評価を行う

にあたり、再度提出をして頂くこととなりますので、詳細が決まり次第、事務局に連絡いたしますので宜しくお願いします。

○議長

作成するのは大変ですが、補助を受けている以上、仕方ありませんね。この中身について質問ですけども、はっぴーバスとコミュニティバスの話が混在しているように感じますが、これは中身が違います。コミュニティバスは先程から話していますように、市から運行事業者に委託しており、はっぴーバスは最終的には自立運行を目指しています。市の補助は当然必要だと思いますが、市から見ると少し構えが違うような気がしますが、同じ項目にあると思うんですけど、長く見ていくと共通するものは共通するし、分ける部分は分けるような書き方をしておいたほうが読みやすくないかと思います。かえってややこしいことになるのかもしれませんが、近畿運輸局としては、特に決まったものはないんですか。

○D委員

特にありません。

○議長

では自由に形式を選んだらいいということですね。

○D委員

自己評価です。

○事務局

先程議長が言われた、市のコミュニティバスとはっぴーバスは進め方が違うんですが、連携計画策定時に、ここが1つの項目になって、全てそれに連動する形でここも落とし込んでいるのですが、そこにあまりこだわらなくていいのか、それとも計画自体がこの大枠だから、やはりこの大枠の中で表現をするんでしょうか。

○D委員

その計画に応じての自己評価になりますので、それが中心になると思います。

○議長

連携計画に合わせなさいということですね。

○D委員

はい。

○議長

これにつきましては、ここでご議論頂くことはなかなか難しいかもしれないので一度読んで頂きたいと思います。締め切りはいつですか。

○D委員

近畿運輸局への提出は1月末です。

○議長

もしお気づきの点がありましたら、締め切りが1月末ですから早いうちに事務局にここは違うということを今週前半ぐらいにお伝え頂ければと思います。よほどの不足がなければ、二次評価がありますから、そこに反映させることも可能なようです。今回については大きな思い違いがありましたら、事務局にお伝え下さい。今の件はそういう進め方でよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○議長

ありがとうございます。協議事項の4点目につきましても、皆さんからご承認を頂けたということです。議題は以上ですね。

【その他】

(1) 次回協議会の開催について

○議長

次の協議会の開催につきましては、4月ごろの予定ということでよろしいですか。

○事務局

はっぴーバスの本格運行の移行スケジュールについて、契約の見直しのところの中で、次回にも関係してきますが、できれば再発防止策、契約の見直し等々もしていきながら、目途としては4月下旬ぐらいに次回の協議会を開催し、もし承認頂けるようであれば、本格運行を7月目途に考えていきたいと思っています。最終の承認、実証運行の検証も含めて4月開催の協議会で提案する予定です。

○議長

この項目については、市からNPOに委託をして、NPOから運行事業者さんに委託契約を結ぶという流れだったと思いますが、本格運行といえども再発防止策を踏まえると、この辺りをもう1度見直したほうが良いように思いますので、そういう点も踏まえて4月の下旬にご提案いただければと思います。協議事項全体について何か皆さんから補足的なご意見などありましたらお願いします。

○F委員

契約を見直すのは当たり前ですが、見直す過程においてコンプライアンスをきっちり守れる体制を構築して頂くというのを前提に、きっちりと精査してほしいと思いますので、事業者の方と確認をして、どうやって問題を解消していくべきなのかという次のステップを早急に踏んで頂くようにお願いします。

#### ○E委員

色々法的な問題を議論され、非常に勉強になりますが、住民の立場からすれば別に法律をどうのこうの乗るわけではありません。皆さんの利便性を求めていると思いますので、住民の方が利用されることが大目標ですので、そのあたり皆さんへのPRを何か考えられているんですか。

#### ○C委員

当初、早急に交通弱者と言われている方を訪問して、マイダイヤ活動を展開すると決めていました。ところが諸問題もあり、それが思うように進んでないのが事実で、それがE委員がおっしゃったようなところで、今欠けているところだと思っています。それについては、今は少しやりにくい状況ですが、そんなことばかり言っておれませんので、踏ん切りをつけて活動を展開していきたいと思っています。

それと並行して、はっぴーバスを向いているたくさんのお客様にも、より便利にもしくは楽しく使って頂けることを提案していきます。交通弱者への訪問活動が十分に展開できていないというのが実情ですので、早急にやっていきたいと思っています。

#### ○E委員

住民のアンケートを見ますと、半数以上の方がはっぴーバスはあっていいもの、続けてほしいという結果が出ている割には、利用者数が少ない。そのギャップの原因がどこにあるのか、皆さんに知ってもらうほうがいいのか、それともそのPRの仕方が悪いのか、その辺の原因を明らかにしてほしい。

#### ○C委員

当初は便利なものさえ作れば乗って頂けると思いました。250円という運賃についても、各先生方にもご相談させて頂いたり、アンケートも参考にさせて頂いたりして、この程度であれば過去の便利さからいえば当然乗って頂けるだろうと思いました。これは反省ですけども、当初無料で半年間ほど走らせてしまった。無料期間にどんどん乗って頂く癖がついて、皆さんに乗って頂けるものだと思いました。これは根日女の湯さんにも言えるのですが、何か月間か入浴無料でやって頂きましたが、キャンペーン終了後はお金がかかるようになりました。往復で500円というのは口では安いと皆言って頂けるのですが、私たちの読みが違ったという感覚を持っています。

もう1つは、当初から申し上げてきたことですが、市街地へ入れないということ。過去のコミュニティバスであれば、乗換えなしに北条の市街地まで行けました。しかし、足腰が弱ってきた人間が路線バスなり市のコミュニティバスも中富口まで来て頂いて、接続できるようにご協力頂いているのですが、そこで乗り換えないといけない点が非常に大きな部分です。もう1つは定額金額にしているため、例えば、E委員の近くである溝口バス停で乗っても万願寺から乗っても同じ金額であるため、この壁がかなり大きいと考えています。

もう1つ根本的なものというのは金額面もありますが、やはり今まで家から出ないおじいちゃんおばあちゃんたちは、嫁などに頼んで連れて行ってもらうのが一番だという感じになってしまうんですね。ここをどう開拓していくか非常に難しいですが、我々の努力すべき点かと思っています。

#### ○議長

やはりお客様と、それからお客様になりそうな人との対話が、お客様を増やすためには一番必要

です。目的はお客様を増やすというよりも、地域の人たちが一人で出歩けるようになるという状態を作っていくというのが大変重要なことだと思いますので、ぜひそういうことはNPO、それから市も一緒になって活動をして頂ければありがたいと思いますので、宜しくお願いします。

#### ○C委員

約1年間やらせて頂いて、はっぴーバスを使った行事を組んできました。少しローカルなことを言っただけですが、上万願寺町に、おじいちゃんおばあちゃんの小さなグループができて、何か行事があるときに一緒に行こうかと誘い合う。道山や若井、芥田でもグループができています。対象エリアではないが、鴨谷でもグループができています。しょっちゅう私どものところには、次何か行事はないのかと電話を頂く。この広がり是非常に大事なものと私は思っています。

我々が同じ西在田地区、芥田地区へ足を運ばせてもらっても、おばあちゃん方にとっては私たちは初めて見る顔です。「はっぴーバスをやらせてもらっています」、「ああそうですか」、といった会話の中で、今申し上げたように、皆さんが声をかけていただけるような仕組みができれば、もう少し違う意味の広がりができてくるのかなと私は考えているところです。そういう取り組みもできればやっていきたいと仲間うちで話をしている最中です。E委員のおっしゃることは十分わかりました。

#### ○E委員

予算的な部分ではありますが、できたらそれと両立しながら皆さんが利用してよかったという運営の仕方を希望します。

#### ○B委員

そのことですが、今250円という話がありましたが、確かに金額が上がれば利用しにくい部分があるかもしれませんが、やはり私たちは使命で命を運んでいますので、その命が250円ではなかなか困ることがあるんです。やはり、家の車であれば、ただのようにお考えなる地域があるんですけども、やはりマイカーであってもそれだけの大きなお金をかけておられるわけであって、大事な命を運ぶのが公共交通機関の使命ですので、それなりの費用は当然かかります。

これにはこういう経費がかかるんです、命は値段がつけられない、だからこれだけのことをするためには、当然経費がかかりますよというのを、なぜ運行事業者がおっしゃらなかったのかなと、そこに一番疑問を感じます。

#### ○議長

今の話は、市との契約の話と両方の話があるので、そういう話をフランクにできる関係をつくらないといけないというのが再発防止策だと思いますので、もう少し風通しをよくしていくこと、今言われたようなことも解消しないといけない点だと思います。

#### ○C委員

今議長がおっしゃったとおりですけども、運行事業者との風通しはそんなに悪いというわけではないんです。先程250円云々と申し上げたのは、おばあちゃん方にとっての250円とか500円とか、そういった部分の金額の重みをちょっと申し上げただけの話です。おばあちゃんたちに話をすると実際の金額のことはおっしゃらないですが、やっぱり非常に大きな部分を占めているとい

うのも、話をしていれば伝わってくるという話を今申し上げています。

○議長

色々な状況を委員の皆様にも知って頂くのに大事なことです、説明頂きました。協議事項と次回の開催予定につきましてもお話がありましたので、特に何もなければ以上で閉会したいと思います。

**【開 会】**

○事務局

次回の開催については、決まり次第ご連絡させて頂きたいと思います。

本日は非常に大変貴重なご意見審議を賜りありがとうございました。今後、加西市でコミュニティバス、はっぴーバス、路線バス、北条鉄道を有機的に連携して、皆様方のご意見をもって、本当に加西市にとって必要な公共交通のあり方を今後も探っていきたいと思いますので、これからもご支援、ご指導賜りますよう、宜しくお願い申し上げます。本日はどうもありがとうございました。