

## 第8回加西市公共交通活性化協議会 次第

日 時 平成23年11月22日（火） 14時～

場 所 加西市役所 多目的ホール

### 1 開 会

### 2 協議事項

(1) はっぴーバス計画外運行等について

① 経過報告

② 原因と再発防止策・今後の予定について

(2) はっぴーバス運行状況報告

(3) はっぴーバス運行ルートの一部変更について

### 3 その他

(1) 次回協議会の開催について

平成24年1月下旬頃予定

### 4 閉 会

## 配布資料一覧

資料 1	加西市公共交通活性化協議会委員名簿 . . . . . P 4
資料 2	加西市公共交通活性化協議会出席者名簿 . . . . . P 5
資料 3	はっぴーバス計画外運行等の経過 . . . . . P 6
資料 4	はっぴーバス乗車懇談会での住民意見 . . . . . P 8
資料 5	はっぴーバス計画外運行等における原因と再発防止策 . P 10
資料 6	はっぴーバスの利用状況 . . . . . P 12
資料 7	はっぴーバス一部ルート変更について . . . . . P 18

# 資料1

## 加西市公共交通活性化協議会 構成員名簿

平成23年11月22日現在

区 分	所 属	氏 名		
委員 (会 長)	加西市副市長	大豊 康臣		
	加西市議会の代表	高橋 佐代子		
	(議 長)	京都大学大学院工学研究科 特定教授 (学識経験のあるもの)	土井 勉	
		国土交通省近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	浪越 祐介	
		国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	木村 淳三	
		兵庫県北播磨県民局 加東土木事務所長	尾原 勉	
		兵庫県加西警察署長	永峰 栄満	
		神姫バス株式会社 バス事業部長	中野 浩二	
		神姫バス労働組合 代表	中川 貴水	
		北条鉄道株式会社 鉄道部長	山本 正憲	
		兵庫県バス協会 専務理事	中澤 秀明	
		兵庫県タクシー協会理事 東播磨部会代表	宇高 昌利	
		(監査委員)	加西市区長会長	吉田 邦夫
			加西市老人クラブ連合会長	丸岡 肇
	(監査委員)		加西商工会議所 会頭	千石 唯司
		株式会社加西北条都市開発 専務取締役	安井 宥司	
		NPO法人原始人の会 理事長	池田 孝一	
		加西市経営戦略室長	小川 輝夫	
		加西市地域振興部長	長濱 秀郎	
	加西市都市開発部長	東一 正典		
専門委員	神戸大学大学院工学研究科 教授 (学識経験のあるもの)	喜多 秀行		
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局 鉄道部 計画課長	山本 勝		
	国土交通省近畿運輸局 自動車交通部 旅客第一課長	阪部 光雄		
	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 副課長	登日 幸治		

## 資料2

## 加西市公共交通活性化協議会 出席者名簿

平成23年11月22日

区 分	所 属	氏 名		
委員 (会 長)	加西市副市長	大豊 康臣		
	加西市議会の代表	高橋 佐代子		
	(議 長)	京都大学大学院工学研究科 特定教授 (学識経験のあるもの)	土井 勉	
		国土交通省近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	浪越 祐介	
		国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	運輸企画専門官 金澤 重之	
		兵庫県北播磨県民局 加東土木事務所長	企画調整担当主幹 鶴崎 尚夫	
		兵庫県加西警察署長	(欠 席)	
		神姫バス株式会社 バス事業部長	計画課長 野田 年洋	
		神姫バス労働組合 代表	中川 貴水	
		北条鉄道株式会社 鉄道部長	総務企画部長 高井 均	
		兵庫県バス協会 専務理事	(欠 席)	
		兵庫県タクシー協会理事 東播磨部会代表	宇高 昌利	
		(監査委員)	加西市区長会長	吉田 邦夫
			加西市老人クラブ連合会長	丸岡 肇
		(監査委員)	加西商工会議所 会頭	(欠 席)
			株式会社加西北条都市開発 専務取締役	(欠 席)
			NPO法人原始人の会 理事長	池田 孝一
			加西市経営戦略室長	小川 輝夫
			加西市地域振興部長	長濱 秀郎
加西市都市開発部長	(欠 席)			
専門委員	神戸大学大学院工学研究科 教授 (学識経験のあるもの)		(欠 席)	
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局 鉄道部 計画課長	(欠 席)		
	国土交通省近畿運輸局 自動車交通部 旅客第一課長	阪部 光雄		
	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 副課長	計画係 尾崎 雄一郎		

## 資料 3

### はっぴーバス計画外運行等の経過

10月1日(土)

市立泉第三保育所から原始人の会に、11月2日に「はっぴーバス」を利用して原始人会交流館(上万願寺町)に行きハイキングをしたいとの依頼(園児33人+保育士)があった。原始人の会は、「はっぴーバス」のPRにもなると判断し依頼を受ける。

10月20日(木)

原始人の会は、園児全員を不公平感なく同じ時間に「はっぴーバス」に乗車させてあげたいとの思いから、定期運行するバス1台に(他の路線で運行すべき)別の「はっぴーバス」1台を増車して送迎するよう加西親栄自動車に依頼した。

11月2日(水)

園児らを定期便1台と、本来下記の3便で運行するはずの別の「はっぴーバス」1台に乗せて送迎した。

【運休便】 根日女の湯線2便目(9:02~9:18)  
芥田線2便目(9:30~9:52)  
若井線4便目(12:36~13:08)

運休させる穴埋めとして、原始人の会が加西レンタカー(有)から車両(白ナンバーの10人乗りハイエース)を借り、原始人の会の会員が運転して上記3便のダイヤ通りに運行した。(利用者は根日女の湯線で乗継客が1人、若井線で4人。)無償運行する予定で準備を進めていたつもりが、運転者に指示がうまく伝わらず乗継客を除く4人から運賃を徴収してしまった。(運賃については11月4日までに全て返金した。)

11月4日(金)

市(協議会事務局)は、加西親栄自動車と原始人の会を招集して事情を聞き、上記の経緯を確認した。その対応については一旦、市(協議会事務局)で協議することとし、一連のことを近畿運輸局神戸運輸監理部兵庫陸運部に電話連絡した。

11月7日(月)

市(協議会事務局)、加西親栄自動車、原始人の会の3者が近畿運輸局神戸運輸監理部兵庫陸運部に出向き、事実を報告した。同日夕方、副市長(協議会会長)ならびに前述の3者で新聞各社への説明を行った。

以上

## 資料 4

### 第 2 回はっぴーバス乗車懇談会での住民意見

【日 時】平成 23 年 11 月 12 日（土）14 時～15 時

【場 所】J A 兵庫みらい西在田支所跡 2 階

【出席者】加西市公共交通活性化協議会 大豊副市長（会長）、前田課長（司会）、  
伊藤室長補佐、船瀬係長、大久保主事  
NPO 法人原始人の会 池田理事長、上坂、国田  
加西親栄自動車有限会社 増田営業担当

【来場者】38 名

内訳：はっぴーバス利用者（多数）、西在田地区区長（数名）、  
西在田地区民生委員（数名）、泉第三保育所保護者他

#### 【意見交換（主なもの）】

- ・ 先日の親子ハイキングでは原始人の会に大変お世話になったのに、今回こういったことになり申し訳ない。ご好意により全園児が乗れるように配慮していただき、園児が大変喜んでいたので間近で見えていたので、今回の件は残念。これを機に地域に密着した活動をお願いしたい。
- ・ 便利だと喜んで乗ってきたが、多くの皆さんにお世話になっていたのだと改めて実感している。皆さんの努力を感じ感謝している。はっぴーバスが長く続くようお願いしたい。
- ・ お年寄りにとっては乗り換えが大変。時刻表も見づらくわからない。
- ・ 多くの人利用しないと継続してもらえないと感じる。乗り換えが大変なので市街地まで直通してほしいとの声が多い。乗り過ごした際の時間のロスを見ると、単車で行く方が勝手がいい。
- ・ 市街地への乗り入れについて署名運動をして嘆願してはどうか。
- ・ すぐに市街地まで直通できないのであれば、大和北条線や中富口線をイオンまで乗り入れてほしい。今はアステア止まり。私たちはイオンに行きたい。
- ・ 週 2～3 回通院しており、よくバスを利用している。1 時間バスを待つ間に買い物をするが、重たい買い物袋を持って長時間待つのは疲れる。待ち時間の短縮をお願いしたい。
- ・ 根日女の湯線は 1 日 2 便でどうか。行きは 10：42 発、帰りは 15：30 発くらいならゆっくりできるので、ちょうどいいのでは。
- ・ 現在の若井線は市街地へ行くにも便利が良い。銀ビルで 30 分買い物して 30 分は待つが、その程度は待つが当然。自家用車の時のようにはいかない。
- ・ 個人的な意見として、はっぴーバスの市街地乗り入れを市に嘆願することには賛成。
- ・ 根日女の湯については、1 日に 1～2 人しか利用がない。若井線・万願寺線は月曜と木曜、芥田線は火曜と金曜といった形にすれば 1 日 2 便でいけるのでは。参考にさせていただきたい。



## 資料 5

### はっぴーバス計画外運行等における原因と再発防止策

#### 原因（背景）

##### 《協議体制の不備》

はっぴーバスが関係する企画案件において、関係事業者である原始人の会、加西親栄自動車、協議会事務局（市）との報告・連絡・相談の体制が確立されていなかったため、NPO 法人原始人の会の判断を中心に企画が検討、実行されてしまった。

##### 《契約関係の混同》

本格運行では市が NPO に運営を委託し、NPO が加西親栄自動車に運行を委託する予定であるが、その委託受託の関係と道路運送法上の事業者が守るべき義務が、関係者の中で混同してしまっただけで、本来なら断固たる対応をすべきところであったが、その判断が正確になされなかった。

##### 《地元密着の弱点》

地元事業者による地元密着した事業であり、地域の絆を中心とした運営がなされているが故に、人情的な部分で抑止が効きにくい環境であった。

##### 《役割の不均衡》

実証運行の利用者数が当初計画を下回る状況が続き、このまま推移すると本格運行以降には運営事業者である NPO が運賃収入の不足分を負担する構造となっている。その状況を少しでも改善しようと、園児に人気のはっぴーバスを PR することで地域の普及促進に弾みをつけたいという強い希望が今回の一因にもなっており、協定で合意したとはいえ、NPO への過大な負担が根底にあった。

協定に基づく実証運行において安心安全な運行をしなければならない運行事業者は、予備車も配備されていない中で非常に厳しい運行にも応ぜざるを得ない状況であった。そのため運行事業者としての意見を通し運行環境を良くするためにも、はっぴーバスの利用者増は必須であるとの考えから PR 活動に協力せざるを得なかった。ここにおいても、運行事業者への過度な負担が根底にあった。



## 再発防止策

### 《協議体制の不備》

定期的にミーティング（月に1回以上）を開催し、運行上の些細な点も含めて三者が情報を共有する。その上で運行計画にない事象が発生し得る場合は、速やかに監督官庁に相談、報告を行う。

### 《契約関係の混同》

契約、協定の中身を三者で再認識する場を持ち、お互いの役割ならびに権利・義務を確認、共有する。

### 《地元密着の弱点》

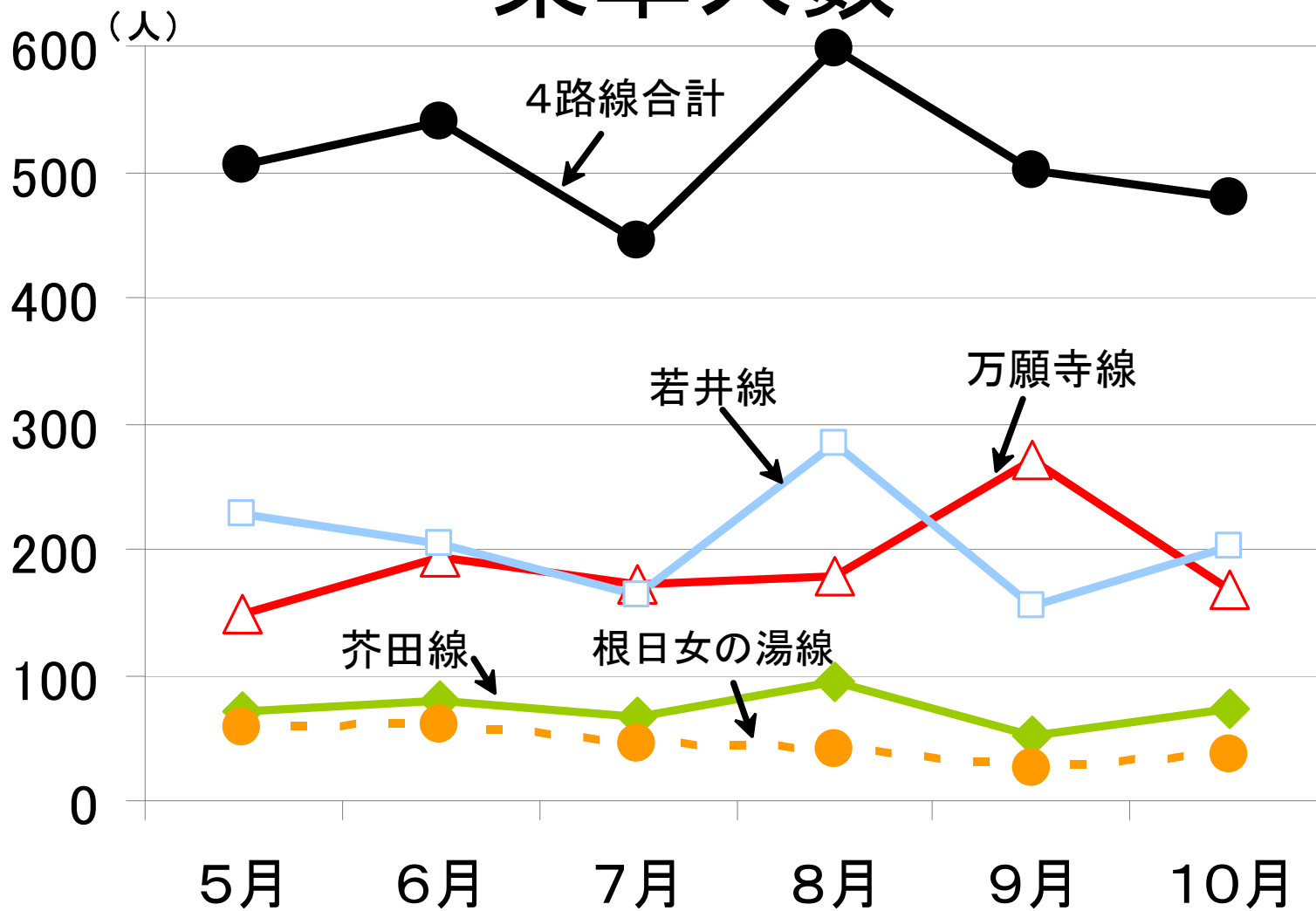
関係法令を加西親栄自動車のみならず、原始人の会、市も認識できるよう勉強会を行う。

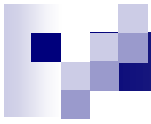
### 《役割の不均衡》

安心安全な運行を最優先にはっぴーバスのあるべき姿を再確認し、現在の協定について内容の精査と見直しを行うとともに予備車の配備について検討を進める。また、三者がこれまで以上に協力・連携し、積極的に利用者増に取り組む。

# 乗車人数

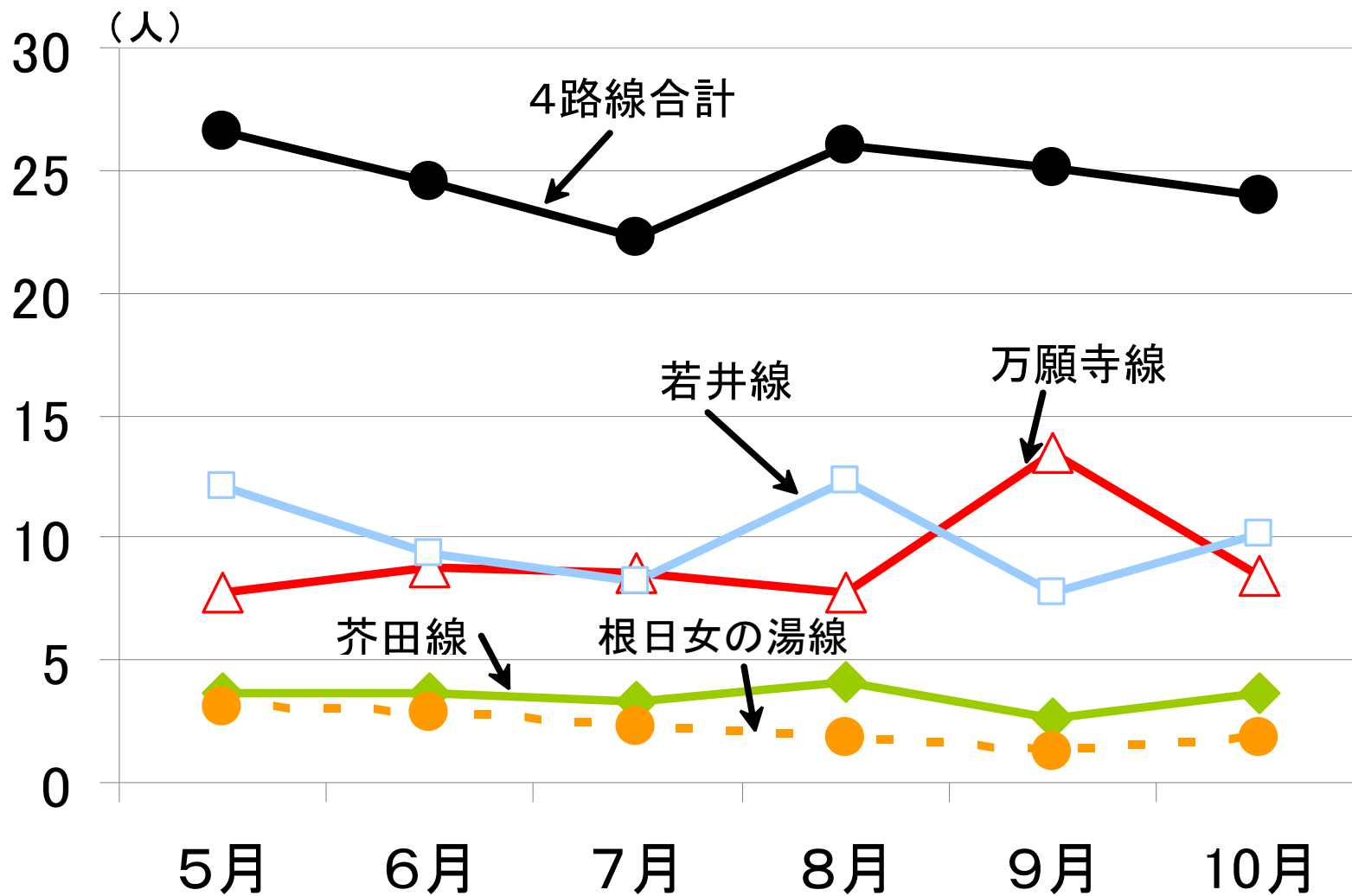
資料6





系 統	5月	6月	7月	8月	9月	10月
万願寺線	148人	193人	171人	179人	270人	168人
若井線	229人	205人	163人	283人	155人	202人
芥田線	70人	80人	66人	95人	52人	73人
<b>計</b>	<b>447人</b>	<b>478人</b>	<b>400人</b>	<b>557人</b>	<b>477人</b>	<b>443人</b>
根日女の湯線	59人	61人	46人	41人	25人	36人
<b>合 計</b>	<b>506人</b>	<b>539人</b>	<b>446人</b>	<b>598人</b>	<b>502人</b>	<b>479人</b>

# 1日あたり乗車人数





系 統		5月	6月	7月	8月	9月	10月
万願寺線		7.8人	8.8人	8.6人	7.8人	13.5人	8.4人
若井線		12.1人	9.3人	8.2人	12.3人	7.8人	10.1人
芥田線		3.7人	3.6人	3.3人	4.1人	2.6人	3.7人
<b>計</b>		<b>23.5人</b>	<b>21.7人</b>	<b>20.0人</b>	<b>24.2人</b>	<b>23.9人</b>	<b>22.2人</b>
根日女の湯線		3.1人	2.8人	2.3人	1.8人	1.3人	1.8人
<b>合 計</b>		<b>26.6人</b>	<b>24.5人</b>	<b>22.3人</b>	<b>26.0人</b>	<b>25.1人</b>	<b>24.0人</b>

# 運賃の状況

【利用された方の支払方法(9月・10月)】

	9月	10月	計
回数券による乗車	307人	280人	587人(73%)
現金による乗車	102人	117人	219人(27%)

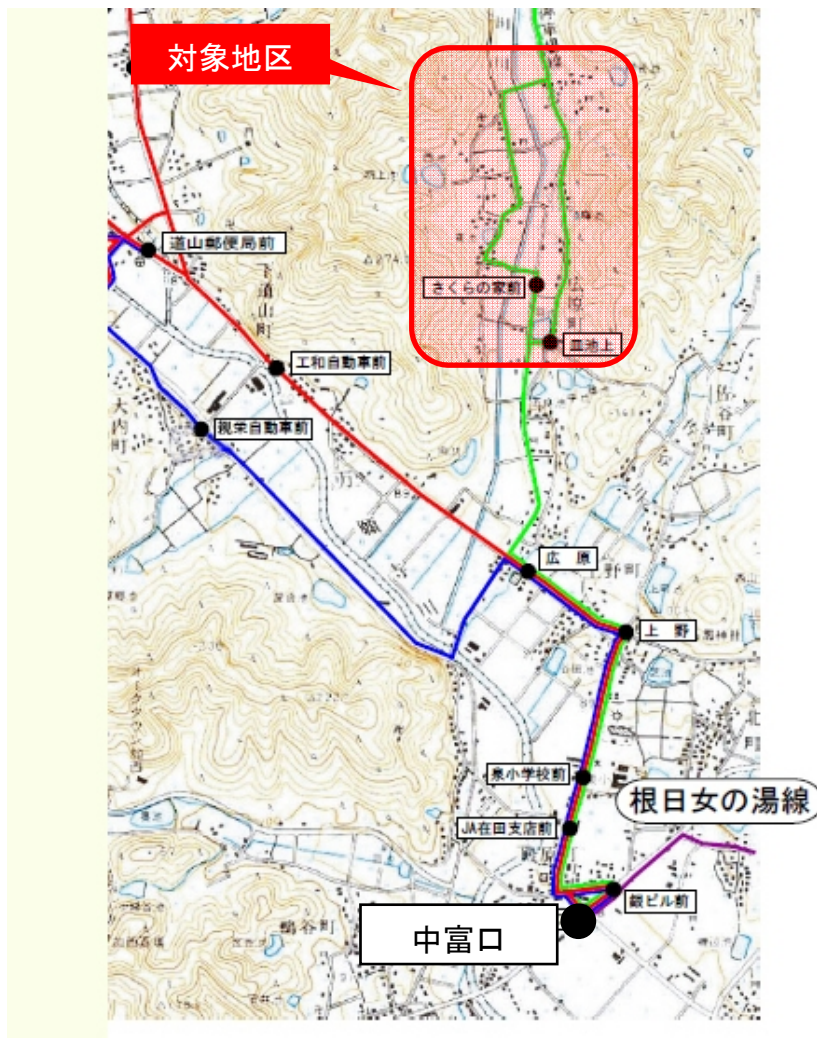
回数券の販売数	72枚 648回分	35枚 315回分	107枚 963回分
---------	--------------	--------------	---------------

## 資料 7

### はっぴーバス一部ルート変更について

#### 1. 対象路線・地区

はっぴーバス芥田線・下芥田町の柳谷バス停付近～農村公園前バス停付近



#### 2. 変更理由

- 地元の下芥田町からの要請。
- 当該バス停間は道路が狭くバス停もないため、現状では県道を経由する方が安全であるため。

#### 3. 変更予定時期

平成 24 年 2 月 1 日

#### 4. 変更ルート

