

## 第8回加西市公共交通活性化協議会

日時：平成23年11月22日(火)  
14時～16時

場所：加西市役所多目的ホール

### 1. 開会

#### ○事務局

定刻がまいっておりますのでただいまから第8回加西市公共交通活性化協議会を開会いたしたいと思っております。委員の皆様には、本日公私ともにご多用の中、ご出席賜りましてありがとうございます。まず、初めに当協議会の会長であります加西市の副市長より、ごあいさつを申し上げます。

#### ○会長

皆さんこんにちは。私は、6月から副市長をおおせつかつておりまして、当協議会の会長を務めさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

本日、この協議会を開催いたしましたところ、遠方にもかかわらず足をお運びくださった方もいらっしゃいます。本当にありがとうございます。厚くお礼申し上げたいと思います。

さて、皆様にご案内いたしましたとおり、また新聞報道等でご覧いただきましたとおり、はっぴーバスが無届けによって計画外の運行をしてしまうという事態が発生してしまいました。去年12月にこの協議会で事業を承認され、今年2月から本協議会を運営主体とする1年間の実証運行を開始し、運行事業者の乗合許可を受け、9月からは有償運行も始まっておりました。このような中で、今回のことが起こってしまい、誠に残念であるとともに、協議会の事務を預かる加西市の副市長としても、皆様に深くお詫び申し上げたいと思います。市といたしましても、はっぴーバスやコミュニティバス、北条鉄道など、公共交通を担う当事者の一員として、再認識する必要があると深く、強く感じておるところでございます。

本日の第8回協議会は、本来ならば実証運行の検証を行いつつ、来年2月の本格運行に向けて、皆様の承認をいただく場と考えておりましたが、このたびの事態を受けて再発防止策を皆さんにご論議いただき、地域住民による地域住民のためのよりよいサービスが提供できるよう努めてまいりたいと思っております。

またはっぴーバスは、運行地域はもとより、市内でも新しい交通スタイルとして注目を浴びております。今後、このようなサービスを広げていくためにも、この実証運行は大きな意味合いを持っていると思っております。発生した課題をいかに解決して将来につなげていくか、そしてまたみんなでその課題を共有し、さらに経験値を上げていくというようなことが、これからの加西市の交通政策を初め、まちづくりにとって大変重要になってくると感じております。本日お集まりの皆様におかれましては、それぞれの立場、さまざまな意見等あろうと思いますが、いま私が言ったような趣旨も踏まえていただきながら、加西市民にとって満足度の高い公共交通の構築のために、ご協力賜りますことをお願いいたしまして、ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願いします。

#### ○事務局

ありがとうございました。次に、本日お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。資料確認

それでは、協議に入る前に前回の第7回以降、人事異動等によりまして委員に変更が生じておりますので、資料1に基づきましてご紹介をさせていただきたいと思っております。

北条鉄道株式会社取締役副社長松本様が、新たに同鉄道部長の山本様にかわられております。なお、本日は山本様のかわりに、総務企画部長の高井様のご出席となっております。

兵庫県バス協会専務理事小西様の後任として、中澤秀明様にかわられます。なお、中澤様につきましては本日他の理事会等がございまして、ご欠席ということで承っております。

前回加西市の副市長が兼務しておりました加西市経営戦略室長ですが、8月に新たに小川室長が着任しております。

お代わりになられた皆様については、本日付で等を協議会の委員としてご就任いただくこととなりますので、今後よろしくお願ひ申し上げます。

では、次第に基づきまして進めさせていただきます。本日は当初予定しておりました議題から変わりがまして、先日発生いたしましたはっぴーバスの計画外運行等に関わることを中心に協議してまいりたいと思っております。それでは、この後の進行は議長にお願ひいたします。よろしくお願ひいたします。

#### ○議長

どうも皆様こんにちは。第8回目になります加西市の公共交通活性化協議会を、これから開催させていただきたいと思っております。先ほど会長である副市長からもお話がありましたが、本来今日皆様にお集まりいただいたのは、皆さんと一緒に実証運行期間の良かった点、改善すべき点をご協議して、本格運行につなげていきたいということが予定されていましたが、実証運行期間中ではありますけれども、今回計画外の運行がありましたので、この件について、ぜひ皆様からご意見を賜り、こういうことが起こらないように本格運行につなげていくためにはどうすればいいのかということもご意見を賜り、よりよいものにしていくということで、協議会の務めを果たしていきたいと考えておりますので、ぜひとも積極的なご参加、ご協力をいただければありがたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

お手元の議事次第に協議事項が3つございます。まず、最初にはっぴーバスの計画外運行等についての経過報告と、原因と再発防止策、これをまとめてまず皆様方にご紹介させていただいた上で、ご意見をいただきたいと思います。

## 2. 協議事項

### (1) はっぴーバス計画外運行等について

#### 【経過報告】

#### ○議長

まず、事務局から簡単に経過報告をお願ひできればと思います。

#### ○事務局

お手元の資料の6ページ、資料3をご覧くださいと思います。まず、はっぴーバス計画外運行等の経過ということで、これは既に皆様に先日送らせて頂いておりますけれども、改めて簡単に経緯をご説明申し上げます。まず、10月の頭にはっぴーバスの沿線地域内にあります加西市市立の保育所から、NPOに対して、11月2日にはっぴーバスを利用して、NPOが運営する交流施

設、「交流館」に行って、ハイキングをしたいという企画が上がりまして、その協力依頼がありました。NPOとしては、はっぴーバスのPRにもなると判断して、依頼を受けたとのことでした。

20日にNPOが園児全員を不公平感なく同じ時間帯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、これは他の路線で走っているはずのバスですが、別のバス、はっぴーバス1台を増車して送迎するよう、はっぴーバスの運行事業者に依頼しました。それを受けて当日、園児らを、1台は通常の万願寺線の定期便1台と、本来他の3便で運行するはずのバスもう1台を万願寺線のほうに回して、2台連なる形で園児を交流館の近くまで乗せていったということです。そして、その穴が開いたこの3便に対して、それを運休させてはいけないという思いから、NPOがレンタカーを借りて、この3便の走っていないところを同じダイヤで、NPOの方が運転して3便を運行しました。

そこで利用された方は、実際は5名ですが、1名の方は乗り継ぎをされた方なので、回数券なり現金で運賃を払われた方は4人ということです。ただ、当初無償で運行するという条件でしたが、実際運転された方に指示がうまく伝わらず、乗り継ぎ客を除く4人から運賃を徴収してしまいました。運賃については、11月4日までにすべての方に返金されたということです。

それを受けて、11月4日、協議会事務局である市のほうで、運行事業者、NPOにお越しいただいて、上の経緯を確認しました。対応については市で預り、当日中に神戸運輸監理部兵庫陸運部に電話連絡をしました。

週明け7日に兵庫陸運部に報告ということで、市、運行事業者、NPOの三者で、兵庫陸運部を訪問しまして経緯を説明しました。それに続いて、市役所において三者で新聞各社への説明を行って、翌日の報道に結びついたということです。

#### ○議長

この件につきまして、委員でもあるNPOの理事長からも、事実の説明といたしますか、ご紹介いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

#### ○A委員

この度は私どもの不始末から、当協議会を初めとして、加西市の信頼を失墜するような事態を招いてしまいましたことを深くお詫び申し上げます。また、本件によりまして、関係各方面に多大なご迷惑をおかけいたしました点についても、深くお詫びを申し上げます。

さらに、今回の件で一番ご迷惑なりご心配をかけたというのが、このはっぴーバスを頼りにしていただいている地域のお年寄りの皆さん、また今回の件が本当に楽しい思い出として残るべきであった保育所の園児、また今回のこの企画を一生懸命練って、当日に一生懸命尽くしていただいた保育園の先生方、またその日一緒にハイキングを楽しんでおられたご父兄の方々、その他世間をお騒がせしまして、本当に申し訳ないことと深く反省をしております。

本日、この場を借りまして謝罪をさせていただきたいと思います。本当に申し訳ございませんでした。

経緯につきましては、先ほど事務局からお話をさせていただいたとおりですが、一部なぜそうなったのかということ、余談になるかも知れませんが、お話しさせていただく時間を頂戴します。

まず、10月1日、園の先生からこういうことを計画しているという話だったので、それは私どもとしても良いことだと思いますし、是非ともやらせてほしいと思ったものですから、協力させられますとお答えしました。日にちも迫ってきまして20日の日、私どもが園を訪問させていただ

き、園長先生とお話をさせもらった中で、園側としてはとりあえず園児を乗せて回ってもらったらしいという話でした。

それで、話が終わりかけたんですが、私が、「雨が降ったらどうなるんですか」と先生に申し上げたんです。そうしたら、雨が降ったら現地でいろんなお遊戯をやるという計画がたくさんありましたが、これを全部やめて、父兄の方に保育園に集まってもらって、保育園の中で一連の行事を済ませたいということでした。そうなったときに、園児はどうするんですかと聞いたら、年長組さんだけバスに乗せてもらって、あとはマイクロバスで後をついていくという話をしていたんですが、その際に先生がそうおっしゃって、コースの途中で園の前を通りますから、その停留所で降ろしてもらったらしいです、他の子どもたちは、レンタカーでも仕方がないですとおっしゃったんです。

そこで私がわかりましたと言っておれば、今回のことは一切何もなかったんですが、1日に何回も保育園の前をはっぴーバスが通るんです。そのたびに子どもたちが喜んで、「はっぴーバスが来た」と言って手を振ってくれたり、いろいろやってくれる。仮に雨が降って園内で行事を済ますとなったときに、年長組はそれでいいんですが、年少組は普通のバスに乗って帰ってきた。それを迎えるお母さんたちがどう思うのか、子どもたちがどう思うのかと感じたときに、やっぱり乗せてやるべきではないかなという気が私に働いてしまいました。

そこで、天気良かったから大丈夫となるんですけども、それを小さな子どもたちに事前に説明するのは無理です。先生方がそのことを文書にして父兄に回すのも、非常に難しい話だと思いました。それならはっぴーバスに同時に乗せてやってさえすれば、みんな喜ぶのではないかという甘い考えが私に走りました。

園長先生からは、大丈夫ですかという話もあったんですけども、私が何とかしますと言ってしまったものですから今回のことが発生しました。それで、運行事業者さんに、実はこういう話になったと話をしたとき、運行事業者さんは駄目だと即座に否定をされたんです。もっての外だと言われたんですけども、保育所ともう既に話をしてしまっている中で、何とか頼みますという話で、それならNPOがレンタカー会社から車を貸してもらって、無料で運行すればいいという話をしていたんです。

それで、そのとおりに行くはずだったんですが、もう一人NPOの会員がいるんですが、当然お金はとらないという話をしていましたし、運行事業者さんにもこんこんと言われましたから、私は正直全て話が伝わっていると思っていた。ところが、当日、彼もお金をくださいとは言っていないんですけども、お客様がお金を置いていった。そしてそれを返金していなかった。これは私どもが悪いということになります。お金を取ってはダメだということで返金したんですけども、一旦お金を取ったことは事実です。

普段はっぴーバスを運転しないNPOの者が運転して回ったものですから、お客さんが誰かというのは特定が非常にしにくかったという部分がありましたが、加西市内の人の3名の方には、何とか返金できました。残り1人の方は市外の方で、特定が非常に困りましたが、4日に返金しました。最終的に4日に全額返す形にはなったんですが、今申し上げたような中で、今回の事象を発生させてしまいました。

本当に、事の原因を作って、運行事業者さんに対しても非常にご迷惑をかけて申し訳なかったと私も思っていますし、先ほど申し上げたとおり、あらゆるところにたくさんのご迷惑をおかけしまして、大変申し訳なかったと深く反省しています。何とかご了承いただきたいと思っております。申し訳ございませんでした。

○議長 ありがとうございます。

○B委員

資料3の中に、これがどんな形で発覚したのかという記載がないので、当然記載すべきではないかなと思うんですけど。

○議長

わかりました。その点についてもまた後ほどお答えいただくということで、議事を進めさせていただきます。

続きまして、今日オブザーバーで運行事業者さんが来ておられます。一方の当時の当事者ということでもありますので、この件についての説明をお願いできればと思います。

○運行事業者

今回この件に関して、NPOと直接対応させていただいたのは私なので、お話をさせていただきます。

兵庫陸運部に対し報告書を提出したんですけれども、こちらの報告書をもとに今日お話をさせていただきます。

10月20日、NPOから保育園のハイキングではっぴーバスを利用したいということでお越しになられたんですけれども、はっぴーバス1台では、園児と保育士全員が乗れないので、何とか増車をしてもらえないかという話になりました。ですが、はっぴーバスは2台で運行しており、予備車がなく、厳しいダイヤで運行しておりますので、こちらに1台回すと、欠便が出てしまうので、それは問題だということで、無理だと回答しました。具体的には、万願寺線の2便目をハイキングの送りに使い、あと万願寺線の第4便を帰りで使いたいということだったんですが、はっぴーバス2台を連ねて走るということではなく、レンタカー、うちの会社はグループ会社で、レンタカー会社もやっておりますので、そちらのレンタカーを保育園に運転してもらおう形で行ってもらおうという話をしていたんですけれど、レンタカーを手配してしまいますと、はっぴーバスに乗る園児とレンタカーに乗る園児が出てきて、結局不公平になってしまうのではないかとNPOからお話がありました。はっぴーバス2台で連なって走ることによって、はっぴーバスをアピールできるのではという話がありました。こちらの認識も甘く、本当はそういうことはしてはいけないということが分かっていたんですけれども、そちらにはっぴーバスを回す形になってしまいました。

レンタカーをそちらに回すという話だったんですけれども、NPOさんはやはりお客様のほうに迷惑をかけてはいけないという責任感からだと思うんですけれども、欠便のほうにレンタカーを回すことによって欠便が出ないように、現実的に欠便が出てしまうんですけれども、レンタカーはNPOで手配するということになりまして、はっぴーバスを2台連ねて走行し、欠便のほうはレンタカーを手配するという話になってしまいました。ただ、当社は運行事業者として兵庫陸運部から許可を得ているので、運行事業者として、専門家としてやるべき対応ができなかったというのは、誠に申し訳なく思っております。この場を借りてお詫び申し上げます。

11月2日当日は運行を終了しまして、事務局のほうからお話があったような経緯で、11月4日、市役所で事情の説明をさせていただきました。今回、どうすればこのような事態が起こらなかったのかという話ですけれども、事務局である市、また兵庫陸運部と相談を重ねた上で、どうしたらいいのかという話をしていれば、今回のような事態が起こらなかったんですが、運行事業者であ

る当社と運営主体であるNPOだけで話を進めてしまったことが、今回の原因だと思っております。これからは、内々で話をしてしまうのではなくて、市、兵庫陸運部と十分な協議を重ねて、話を進めていきたいと思っております。誠に申し訳ありませんでした。

○議長

ありがとうございました。幾つか説明が続きますけれども、乗車懇談会についても今回の話と関連いたしますので、それにつきまして事務局からご紹介、ご報告をいただければと思います。

○事務局

8ページの資料4をご覧くださいと思います。はっぴーバス乗車懇談会は、地域のために地域の意見をもって運営するバスということで皆様に率直にご意見ご要望をお伺いする場、さらに運営側から、こんなことをやろうと思っている、こういう計画でダイヤを変更するというようなものを告知する場として、第1回目をこの春の5月14日に開催いたしました。

今回第2回目の乗車懇談会を11月12日に開催しました。こちらでも、今回の件の報告並びに市も含めて住民の皆様にご迷惑をおかけしたことから、それについてのご意見をいただくところからスタートしております。

その後に通常のご要望ご意見等もいただいたので、資料に【意見交換（主なもの）】として掲載しております。今回の計画外運行に関するところは、上2つの部分になりますのでその部分を今回ご説明申し上げます。

まず、一つ目は実際の保育所の保護者の方からご意見をいただいております。「先日の親子ハイキングでは、NPO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です。ご好意によって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を間近で見ていたので、今回の件は非常に残念に思います。ただ、地域のバスとして頑張っていたいただきたいということで、これを機に地域に密着した活動を今後もお願いしたい。」というご意見をいただいております。

その次、一般の利用者の方だと思んですが、「便利だと思って喜んで持ってきたけれども、多くの皆さん」——これは運営側のことだと解釈してるんですが、「お世話になっていたのだと改めて実感していると、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。」というご意見でした。

これ以降こういう意見が幾つも出てきたというわけではないんですが、ご意見をお伺いする中では、おおむね地元、特に利用者の方が中心でしたので、はっぴーバスを継続してほしいという意見が挙がりました。三つ目以降が具体的な要望です。ここのルートを走ってほしいとか、こういう時間帯で運行してほしいとかいう話がありました。そのあたりは今回議題の趣旨からは外れておりますので割愛させていただきます。

乗車懇談会での主な意見は、以上のとおりです。

○議長

ありがとうございます。今回非常に新聞にも大きく出ておりましたので、この協議会の専門委員から、本当は今日ここに出席したかったんだけど、どうしても出席できないので、皆さんにコメントをご紹介したいということで、コメントをいただいておりますので、事務局からご紹介いただけるでしょうか。

## ○事務局

続いて失礼します。ご説明のとおり、専門委員からコメントをいただいております、急遽1枚ものでお配りしております。簡単に読み上げさせていただきますと、まず2段落目で、「計画外運行が生じた最大の原因は、実証運行を行うに際して業務の信頼性は必ずしも高いとは言えないけれども、地域に密着した運営、運行が期待できることから、NPOと運行事業者にそれぞれ委託しましたが、経験不足に起因するさまざまな不安に対して、協議会がアドバイスを行うなどの全面的な支援を行うことを前提として選定をしたということにもかかわらず、助言、指導、協議体制を確立できていなかったという、十分な支援ができてなかったという点にあると認識されている。今後は、業務信頼性を低下させるというか、上げるように、NPOと運行事業者に対する協議会の支援体制を構築するなど、適切な対応策を講じる必要があると。この際に、はっぴーバスの運営形態が、加西市が今後進める地域公共交通サービスの先駆けとなるというところを考慮すべきである。今回の事案が生じたのが実証運行期間であることという意味を、協議会全体で協議していただき、本格運行に向けて建設的な議論が行われることを強く望みます」と、こういう内容になっております。

## ○議長

ありがとうございます。オブザーバーとして近畿運輸局の旅客第一課さんがお越しになられておりますので、コメントをいただければと思います。よろしくお願いいたします。

## ○Cオブザーバー

皆様方には、平素から自動車交通、特にバス行政には協力いただきましてありがとうございます。

さて、今までお話がありましたように、兵庫県下におきましては地域公共交通会議がたくさんございます、加西市においても協議会においていろいろな公共交通、安全・安心な地域のための交通を検討していただいて、実証運行をし、委員の方々もいろんなご努力をいただいていると陸運部からも聞いておりました。

そのような中、11月2日に事業計画によらない運行が行われたことについては、関係者からの依頼であったと先ほどもお聞きしましたが、やはりはっぴーバスの運行計画がこの協議会で検討、承認された上で行われているというものであり、先ほども事業者さんからありましたけども、加西市さんやまた兵庫陸運部へ事前にこういう方向があるという相談をしていただきたかった。結果として運行事業者としてやはり認識が欠けていたということは言わざるを得ないと思っております。

また、その運行ができなくなる路線におきましては、道路運送法を逸脱した疑いのあるような行為と思われるようなことになったわけですけども、どのような事情があったにせよ、やはりこの地域ではっぴーバスを盛り上げていこうとされていたこの取り組みに、水を差すような、逆行するようなことになり、今回の件に関しましては近畿運輸局といたしましても非常に遺憾に思っております。

今回の件は、もう起きてしまったんですけども、起きてしまったということで終わらないで、地域のために、また地域の住民の皆様の声を参考にしながら、このはっぴーバスをつくってきたという経緯を、事業者と地域NPOさん、そして加西市さんに再確認していただいて、二度と起こらない運行管理体制といいますか、運行方法も含めて再構築をしていただきたいと思っております。

また、このはっぴーバスの利用促進やPRということも非常に重要な課題の1つだとは思いますが、利用されている住民の方に安全で安心して乗っていただくことを常日ごろから一番に考えていただきたいと思っております。運行事業者さんより、運行事業は安全・安心な運行をすると

いうことが基本でございますので、この協議会におきましても、そのような運行、利用促進を含めて安全・安心な運行ができるように、無理のない計画を今後も心がけて頂きたいと思っております。

今後はこのような問題が起こったことをこの協議会においても十分検討いただきまして、協議会において確認をいただいて、この地域住民のためのはっぴーバスが引き続き運行できるようにされることを、我々は願っております。また、近畿運輸局としましても、兵庫陸運も含めまして、いろんなことでまたフォローをしていきますので、市また地元関係者、事業者の方が一丸となって、地域の生活交通の確保を活性化のために続けて、引き続きこの協議会を続けていただきますようによろしくお願いいたしたいと思っております。

苦言を呈しましたけれども、簡単ではありますが、近畿運輸局からのコメントとさせていただきます。

#### ○議長

ありがとうございました。先ほど、なぜこの事態が発覚したのかということについてのご意見がありました。これからの原因と再発防止の話も含めてご理解いただいた上で、ご議論いただきたいと思っております。原因と再発防止策、今後の予定につきまして、事務局からご紹介お願いいたします。

#### ○事務局

説明が続いて申し訳ありませんが、10ページの資料5をご覧くださいと思います。今回の件を受けて、その原因と再発防止策ということで、簡単に項目を挙げてまとめております。まず、左側の10ページに原因並びに背景として、大きく四つの項目として挙げております。

まず1つ目、協議体制の不備ということで、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NPO、運行事業者、協議会事務局である市との報告・連絡・相談の体制が確立されていなかったため、今回NPOさんの判断を中心に企画が検討、実行をされてしまいました。ひいては、協議の体制が明確になっていなかったため、こういう形になってしまったと考えております。

そして2つ目、契約関係の混同ということで、本格運行では市がNPOに運営を委託し、そしてNPOが運行事業者さんに運行を委託する予定となっておりますけれども、その委託、実際いまの実証運行は協議会がそれぞれに委託する形ですけれども、本格運行を見据えた実証運行という中で、実際の委託受託の関係、NPOと運行事業者さんの関係の中で、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ため、本来なら断固たる対応すべきところでありましたが、その判断が正確になされなかったと考えております。

そして3つ目、地元密着の弱点ということで、もちろん地元密着で地元根差した運行ができるということで、選定に至っているんですけども、地元事業者による地元密着した事業であるため、地域の絆を中心とした運営がなされているがゆえに、人情的な部分で抑止がききにくいにくい環境であったと考えております。

そして4つ目、役割の不均衡、少しわかりにくい言葉なんですけど、大きく2つここで挙げています。まず、①実証運行の利用者数が、当初計画を下回る状況が続いておりまして、このまま推移をすると本格運行移行後には、運営事業者であるNPOが運賃収入の不足分を負担するような構造となっております。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いると考えておりまして、協定で合意しているとはいえども、NPOへの過大な負担が根底にあったのではないかと考えております。



そして、②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ですが、今回、運行する2台だけで予備車が配備されていない中で、非常に厳しい運行にも応じざるを得ない状況になっていたかと思えます。そのため、運行事業者としての意見を通して、運行環境をよくするためにも、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い環境であったと考えております。こちらにおいても、運行事業者への過度な負担が根底にあったと考えております。

この大きな4つの点に関しまして、右のページでそれぞれにおいて再発防止策を挙げさせてもらっております。まず、協議体制の不備においては、何かが起こったとき、何か事案が発生したときに集まって協議するのではなく、定期的にミーティング、今考えれば当たり前のことなんですけれども、定期的にミーティングを開催して、運行上のささいな点も含めて、三者が情報を共有する。その上で、今回の件に当てはめると、運行計画にない事業が発生し得る場合は、速やかに監督官庁に相談、報告、またそれに基づく届け出を行うということをきっちりやっていくということです。

そして2点目、契約関係の混同については、契約協定の中身を三者で再認識する場をもって、お互いの役割並びに権利義務を確認、共有する。これもある意味当たり前なんですけど、もちろん協定契約にハンコをそれぞれ押しているわけですので、知っていて当たり前なんですけど、やはり細かい項目であったり、日々の運行の中で見落としがち、忘れがちな部分を、三者の中で共有する場を確実に持つことで、お互い抑止力を持つということが重要だと考えております。

そして3つ目、地元密着の弱点という部分に関しては、道路運送法をはじめとする法令に関しては、もちろんその対象は運行事業者さんになるんですが、今回の件のようにある意味、市も含めてですけれども、法を熟知してないところも1つの原因と考えており、そういう意味ではNPO、市並びに協議会でも、やはり守るべき法律の最低限の部分はきっちり共有する必要があるということで、そういうことを勉強会としてしっかり認識するという場を持つということで考えております。

そして4つ目、役割の不均衡という部分においては、安心・安全の運行を最優先にはっぴーバスのあるべき姿を再確認して、現在の協定について内容の精査等、見直しを行うとともに、今回予備車がないということも大きな課題としてなっておりますので、予備車の配備についてお互い協議して検討を進めたいと考えております。そして、三者がこれまで以上に協力、連携して、積極的に利用者増に向けて取り組んでいきたいと考えております。

#### ○議長

ありがとうございます。それでは、最初に委員から幾つかお話ありました、発覚に至った経緯について、どなたかご説明いただける方いらっしゃいますか。

#### ○事務局

その部分が漏れておりました申し訳ありません。事象が起こりました11月2日に、実際に運行が行われている午前中の時間帯に、市役所に市民の方から「はっぴーバスが2台連なって走っているんだけど」というような形の問い合わせというか、連絡が入り、それを受け結果的には11月4日の朝に運行事業者さんとNPOさんに連絡して急遽お集まりいただいて、事情をお伺いしたいということです。

ただ、この点につきましては、実際すべての情報が入ってきたわけではないんですが、その時点で2台連なっていることはあり得ないことですのでおかしいと思った時点で動くべきでしたが、結果的に11月3日の休日も含めて空白の期間が生じ、動くまでが遅かったという部分については、

市の認識不足というところも含めて非常に責任を感じております。

○議長

ありがとうございました。協議事項1についてのご意見、ご質問をいただければと思います。

○D委員

私自身、本日は協議会委員として言わせてもらっていますが、バス協会にも所属しております。この報告、再発防止策を含めて拝見しましたところ、いま三者というお話がございましたが、その三者の中で本来法律を資格要件として身に付けているはずの運行事業者の立場が非常に軽んじられているなど思っております。

今、市は直接現場に立ち合わない、またNPOについては、地域密着型で利用の目的という部分に関しては、当たり前かもしれませんが、努力しておられるという部分が逆に感じられます。そういった部分に関しまして、その運行会社が法令に準じた形で、これはできる、できない、それをまた回避するための方法はどうだということを本来分かった上で、試験まで受けて資格要件を満たしておられる段階で、初めてこの運行をできるという業者としての許可を受けられているわけですから、私どももそうですが、いかに法令を遵守するかということが、自ら率先して主張せざるを得ない立場でありながら、その同じ並び、むしろそのNPOの意見のほうが強いんだというような解釈で書かれておりますが、これは大きな間違いではないかなと思います。少なくとも一番指導する立場でないといけないはずなんですよ。それ以上の大きな問題になれば、関係当局へお話がいくんでしょうけども、現場ではまず第一義的にその判断が一番重要であろうと思います。

実際、この運行事業者、以前にはバス協会にも加入しておりましたが、当の代表者曰く、当たり前のことを当たり前と言うだけのバス協会ではメリットがないから辞めるというようにいきさつがあつて辞められたんですけども、本人もバス協会の安全プランの勉強会も絶えず重ねながら、人望精神で重ねているんですけども、やはり本来あるべき法律をあるべく形で守りながら、なおかつその上でお客さんのニーズに応えるというのが、同業者の使命でもありますので、その点から言いますとやはり原点が間違っているなど。その原点は何かというと、地球よりも重たいお客さん、人を運ぶのがどれだけの重要な仕事なのかという部分が欠落しておると。

この部分に関しては、NPOさんも十分に認識しにくい部分だろうと思いますし、市役所が仮に聞いても、法に照らしてやってくださいと言うしか言いようがないと思うんです。だから、報告書から見ると非常に軽んじた形で書いてあるんですけども、むしろその部分を、もちろん当局からもまた指導があると思うんですが、私ども実際資格を持つ立場からしますと、余りにも軽く表現してあるので少しびっくりしております。

○議長

ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問。

○A委員

この不祥事を受けて、運行の自粛は考えておられるんでしょうか。これはだれが考えるかという話もあるんですけども、まずは事務局からご意見いただきたい。

○事務局

まず、今回の事件につきまして、神戸運輸監理部兵庫陸運部様のほうにもご相談いたしまして、今回最終的にどのような法令違反に該当し、どのような処分が出るか出ないかも含めて判断されると聞いていますので、その処分、指導の内容を見て、加西市として今後一番よい善後策について検討していきたいと思っています。

ただ、住民の生活の足ということですので、何とかしてその足だけは守っていききたい、特に高齢者が利用者のほとんどでありますので、1日たりとも止めないように努力はしていきたいと考えております。

○議長

ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

○E委員

今回の件ですけれども、この運行についての最終的な責任というのは、この活性化協議会のメンバー全員ここにいらっしゃる全員のメンバー、これが最終的な責任、もし何かあったとしてもなかったとしても、どんなことがあっても運行を委託するということですから、ここにおられる全員の方が全責任を取らなければならない、これが第一だと思っています。

その中で、ちょっとお聞きしたいところがあるんですが、運休を前もって決めていた。それから、レンタカーで運行する、これも前もって決めていたということなんですけれども、一応はっぴーバスというのは公共交通、路線バスという考え方であったと思っています。その中で運休——運休することもありますから、事前に分かった場合であれば届出も必要でしょうし、その路線を白ナンバーで運行するというはまず間違いであろうと思っているんですけれども、その辺についてもうちょっと詳しくお聞かせ願えないかなと。

まず、運休ということについては、運行事業者の届出が必要であろうかと思うんです。それと、なぜ運休したかというその届出、それと代替運行というのが必要であると思うんですが、その対応も必要だったのではないかなと。これぐらいのことは多分NPOさんも運行事業者さんも分かっておられたと思いますので、それをどう対応をされたのか、もう一度お聞きしたいというのと、もう一度この協議会では公共交通とはどういうものか。例えば、いま保育園の方、園児の方が33人乗ってこられたということなんですけれども、公共交通というのは不特定多数の方を乗せるというのが公共交通なので、それを前もって33人乗るという連絡があったからといって、原則公共交通というのは、これを断るわけにはいかない、これが基本なんです。だから、そのときにどう対応するかということも必要かなと。今後路線も含めて考えていかなければ、この協議会の中で考えていかなければならない問題かなと思っています。

その運休と運行の部分について、説明があるようでしたらお願いしたいんですが。

○議長

まず事務局からお話いただいて、NPOさんからお話を、足りない部分については運行事業者さんのほうからのお話いただければと思います。

○事務局

それでは、事務局のほうからまずご説明申し上げます。関係者からの報告なり原因のところでも一部お話ししましたけれども、運休の部分については、運行事業者さんも、基本、届出というか、運

休はしてはいけないという認識はあったのかなと、こちらとしても捉えております。

ただ、原因の中で、2つ目の原因のところになるかと思えますけれども、本来道路運送法上で守るべき義務というのは認識はしていたけれども、実際の運行する契約の形、本格運行をにらんだ中ではNPOから運行事業者さんに委託をするという、この委託・受託の関係というものが、実際の現場の中で法律の義務という部分を上回ってしまった。それが、ご指摘いただいたとおりだと思いますが、保育所の園児のためという思い、これについてもご指摘いただいたとおりで、公共交通は不特定多数のためと言いつつも、その部分が地域に密着の弱点という部分で、流されてしまった部分ではあるかなと考えております。

それともう1点、代替輸送をしてしまったという部分ですけれども、これも起因する部分は契約関係の混同の部分が大きいかとは思いますが、NPOさんが責任を持つという話の中で、これは認識不足にはなるかとは思っているんですが、要はお客さんにとってはバスがきっちり時間どおりに来て、そこに乗れたらいいと、そういう意味での代替をしてしまった。この部分については、法の認識不足の点と、再発防止策でも挙げていますが、法律の部分をきっちり認識して、報告、連絡、相談の体制がしっかりしていれば解決策を市も含めて、陸運部にも相談してできたものを、それが現場の中で判断されてしまったというところに、起因していると考えております。

○議長 NPOさんのほうも何か。

○A委員

E委員がおっしゃったそのとおりでございまして、全く知らなかったわけではないんです。ただ、本当にそういったことの認識の甘さという部分に尽きると私は今思っております。申し訳ないです。

○議長

運行事業者さんに関してもいろいろお話が出ていますけれども、お話がありましたらお願いします。

○運行事業者

今回、このようなことが起こらなくても、もし車が事故を起こすことによって走れなくなった場合、予備車がなければ運行できなくなるとわかっていたんですけれども、その辺の認識が甘かったと思っております。もし、今回のようなことがなくても、トラブルがあれば予備車がない状況で運行を続けることで、このようなことが起こるのは予想し得ることだと思いますので、そちらのほうも少し思慮が足りなかったかと思っております。申し訳ありませんでした。

○D委員

今、予備車と言われたんですけども、ちょっと認識が違うと思うんですが。事故等によって運行できない場合に予備車を用意するものであって、目的以外に使うから予備車をとすることは間違いで、なおかつ運行事業者さんは貸し切りバスをお持ちですから、それに流用できるお客さんを運ぶ車をお持ちなんですよ。それを持ってくれば、まだお客さんを運ぶ車ですから、その法に準じたものが用意できるのに、あえてそれすら用意せずに、全く法外なものを用意したということで、私も最初申し上げたとおり、一番ご存じのはずの運行事業者さんがその入口も間違えておられるということですね。

だから、それが分かっておれば、この営業車を持って行って、代わりに走らせますといたら、まだお客さんを運ぶための車ですから、クリアできる部分も幾らかあると思うのですが、代車としてですね、ところが今の表現を聞いてると、何かまだまだ解釈を間違ってるような気がしてしょうがないんですけど。

○議長

私も当事者の1人なのでかなりいろいろ調べさせてもらったんですけども、運行ルートは非常に道路幅が狭いこともあるので、既存のバスではなかなか運行ができないということがあったので、小型のレンタカーを選択されたとのことですので、いろんな条件が、大型のバスが、あるいは今手持ちのバスが使えるようだと、きつとこういうことにはならなかったかもしれないですね。そのあたりは、認識の話とともに、実態の話もあるような気がしています。

○D委員

市内のタクシー業者は、ワゴンタクシーもありますから。

○議長

そういう選択もあったのかもしれないということですね。

○E委員

この問題点なんですけど、ここに書いてあるレンタカーを借りて無償で運行したというのは、それは別に問題ではないんでしょう。陸運部さんにとっては問題なんですか。それよりも、無償運行をレンタカーだから自分で乗ってきて運ぶのだから、問題ないのでは。私は、勝手に運休した、運行しなかったというほうが問題かなと思っているんですけど。路線バス、私もバスの会社に勤めていますので、バスを運休する、勝手にバスを止めるというのはものすごい問題なんです。

うちの従業員が、例えば、1本抜いて運行をやめたということになったら、懲戒解雇に匹敵する部分なんです。だから、その辺のところが大きな問題かなと思います。新聞にも、この無償運行といろいろ書かれていましたが、そこが大きな問題ではないかなと思っているのですが。陸運部さん、これは白ナンバーで勝手にその辺の人間を拾って問題ないんですか。

○Cオブザーバー

いろんな解釈がありますので、ここでどうこうなかなか言えないんですけど、レンタカーを借りて、要は有償、お金をとって業とする。これは、完全に白バスといえることになるかもわかりません。だから、それをもってどうなのかはわかりませんが、例えば市が借り上げて、たまたま運休できないのでその代替で使ったという話であれば、無償事業、これも道路運送法から外れていますので、我々がどうこうというべきものではないんですけど、全くのボランティアで運んだということであれば、問題もないかもわかりません。

ただ、この今回の場合は運賃の徴収を、故意でやられたのか、たまたまそうなったのかということもありますので、その辺は我々も判断をしていますけども、レンタカーを借りて、運搬業をするということは完全な違反行為であるということは間違いないです。やればということですけど。

それと、先ほどから皆さん言っていますように、乗合バスを運休する、1便でも運休するということがやはり一般の住民の方の足の確保ができなくなるということで、事業計画上の問題があるとい

うことです。

○E委員

運送法の中で、きちんと無償運送という枠もありまして、それも別枠の認可なんですよ。

○Cオブザーバー

今の使途は道路運送法から外れていますね。

○E委員

道路運送法から外れている。

○Cオブザーバー

外れています。

○E委員

だけど、その不特定多数を運ぶという項目に関しましては、要するに第三者ですね。自家用車で持って自分の責任下における人を運ぶ場合は、自分の部分になると思うんですけどね。

○Cオブザーバー

自家用車という。

○E委員

はい、今の場合自家用車を使って第三者の不特定多数を運んでいるわけですから、無償であってもですね。だから…。

○Cオブザーバー

それが、要は事業として、業としてやっているということがわかれば、当然違反行為。白タクシ-がいわゆるバス事業行為をやったということになります。

○E委員

だから、委託等にかかわらずそういう目的で使ったということであれば、その枠に入るのではないですか。

○Cオブザーバー

まあその疑いは、そうですね。

○議長

非常にグレーな話なんですよ。今おっしゃっているのは、例えば料金を蓄財のために、蓄財という表現がいいのかどうかかわからないですけども、業として要するにお金を儲けるためにやるということになると、これはダークな話になってくると思うんですけども、結果的にそうなってしまったという話とは違うというか、見かけは全く同じだと思うんですけども、そのあたりを皆さんとき

ちんと認識を共有できたらいいのではないかなと思うんですけどね。

ですが、ここでお金を返さないというのは問題だと思うんですが、一応お金は返されてたということです。ということは、台所がかなり苦しいから、少しはこうやってお金を集めましょうという話ではなくて、利用する人が困られる運行を白ナンバーでやってしまったということだと思うんですけどね。その辺りは、いろんな見解があると思いますので、皆さんできるだけご意見をいただければありがたいと思います。

#### ○A委員

その点は説明できていなくて申し訳ないです。今回の保育所のほうからお話があったときに、はっぴーバスについては無料で乗ってもらえますが、レンタカーについてはどうするか、ということになりました。NPOも本当に金がないんですが、レンタカー料金などは全然もらおうと考えてませんという話をしていました。先ほども申し上げたんですが、運賃250円、もしくは回数券についても、運行事業者さんと話す中で、すべて無償でやりますと話を進めてきました。もう一人の会員ともその話が共有できていると思っていて、朝の出発の際に料金を取ってはダメだと、もう一人の会員に話すのが漏れていたというのが事実なんです。そのために、料金を返すこともなく持って帰ってきたので、それはダメだということで、先ほどの話になります。すみません。

#### ○E委員

今、レンタカーの話もされたんですけど、先ほど私が質問した中でも申し上げたように、公共交通というのは、保育園から乗りたいと言ってこられた以上、原則断れない、これが公共交通。例えば小学生が50人乗ってくると言われても、断れないのが原則です。

北条～姫路線も運行していますが、学校から姫路城までの遠足ということで前もって連絡があれば、必ずマイクロバスで姫路へ行くバスを大型にかえます。時と場合によってはお客様の数が多い時にはもう1台運行させる。もちろん子供は半額ですから、1人乗られても、恐らく1人あたり400円、500円ぐらいで、40人乗られても1万円そこそこのバスですが、絶対に運行はします。これが、公共交通であると思っていますので、たとえどのような理由があろうと、この園児の方が——これたしか路線上ですよ、路線上ですので、園児の方が33人乗ると言ってこられた以上、ダメですと言えなので、そういうことも今度再発防止策とか今後の検討の中にはきちっと折り込んで話をさせていただきたいということで申し上げたわけです。

実際、乗れないんですから断らないと仕方がないんですけどね。その対応策も含めてきちっとやっていただきたい。レンタカーどうのこうのは、私何も言っていません。あくまでも、はっぴーバスも公共交通ですということだけは、この委員会の中で、メンバーの方全員に認識していただきたいというのでお願いをしておきます。

#### ○議長 ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

#### ○F委員

今お話に出ていますが、こういう話があった場合、どうしても走れないということであれば、台数もある中で運行できるところで増便のお話といますか、たくさん乗って来られるということであれば、先ほども申しましたように増便をつけて対応しています。

ただ、この場合は、狭隘な路線を通ることから、なかなか大きな車にかえられないというところ

ろはあるんだろうと思うんですが、私がこれを見させていただいたときは、はっぴーバスでどうしても運行したいが、ルートのには難しいし、乗れない。まずは運行事業者として、便をとばすことはできないため、別の手だてを考えるべきであったはずが、NPOさんとのお話の中で、受託・委託の関係が確立されていないがために、運行事業者さんのほうもNPOさんの言葉に従ってしまっているということです。先ほどもお話がありましたように、バスを運行する事業者としては、その道路運送法、あるいは関連法令をしっかりと守った中で運行をしていくんです。我々もいろんなご要望いただく中でそれは道路運送法上できないんだということはいろんな場でお話をさせてもらっていますので、その辺はしっかりと認識していただかないといけないと思っています。

ですので、いろんなご要望を聞きたいけれども、公共交通はそういうことができないという理解をしていただかないといけない。

一方で、地域のためにやっているという点から言えば、地域のためなら何でもしていいのかというところにつながってきますから、運送事業としっかり切り分けをしていかないといけないのと、そういう事業で行っているんだから、皆さんが走ってほしい、仮にもこういうことがあるとすれば、我々が思ってしまうのは、バス停で降ろさないといけないところを、うちの家ここから降ろしてくれとか、ちょっと向こうまで行ってもらったらという要望があると、つい引き受けてしまうという可能性が十分考えられる。地域の人のためにやったことが、ほんとはダメだったということが後からわかれば、事業者としてはアウトですから、その辺はよくよくNPOさんも事業者の考え方、あるいは法律を勉強していただかないといけないですし、運行事業者さんもその気持ちでやっていただかないといけないと思っています。

ですので、話があった時点で市、あるいは陸運さんに相談されたとしても、こういう形でしか仕方ないでしょうねという答えが多分出てくるだろうと思いますから、そこでNPOさんだけの判断で動かされたというところに大きな間違いがあったのではないのでしょうか。レンタカーを走らせるという形にしたことについて、NPOさんの地域への思いというのは非常にわかるんですが、これはやはり事業ですから、加西市の全ての皆さんが注目している中で動かれている部分ですから、その辺はしっかりと切り分けを考えていただかないといけないのかなと思います。

それから、1つ、2つ質問ですけども、経緯の中で11月2日に無償運行する予定で準備を進めていたということは、事前に何かPR、告知をやろうとしていたのかどうか。要は、11月2日は、3便が抜けるということが見えていたので、本当の対応の仕方は間違っていますが、無償運行の予定で準備を進めていたというのは、法律上おかしいですけども、乗られる方に対してこの日は別の車で行きますので申し訳ないけど無償ですといったPRをしようとしていたのかどうかという意味の準備なのかどうか、それをお伺いしたいのと、それから、経緯の中で再発防止策の中でも、先ほども運行事業者さんのお話がありました、予備車がないという点。

もちろん、近畿運輸局の一般乗合、運送事業の判断基準、審査基準の中でも、地域交通公共交通会議で承認された場合はという但し書きがあるとは思いますが、その使用車両については通常我々のような路線バスを運行する事業者が新たに運行する場合は、常用5台に予備車1台、計6台が必要。しかし、地域公共交通会議で承認を受けた場合は、この限りではないとなっています。また、地域公共交通会議運営等のガイドラインによれば、地域の事情に応じて用意はしておくべきということは、記されていたかと。

それで、私がお伺いしたいのは、今回こういうことが起こって予備車がないという話になったんですけれども、もちろんバスですから1年に一度車検の時期がくると思います。そういう対応はもともどうするつもりであったのかということもお伺いしたいんです。



○議長

ありがとうございます。1点目の告知をしていたのかという話と予備車の話、ちょっと違うような気がしますので、告知をしていたかどうかについて、A委員からお願いできますでしょうか。

○A委員

いえ、告知はやっていませんでした。事実は一ピーバスに乗っていただけるお客さんというのは、何十人も1台のバスに乗っているわけではなく、ほとんど運転手さん知り合いの方というような感じでございましたので、運転手のほうで告知は要らないという話をすれば、これは事足りると甘い考え方でございまして、告知は行っていません。

○議長

予備車の話は、協議会の話だと思うんですね。様々な手続を経た上で、最終的に運行事業者さんに運行を委託し、NPOさんに運営委託をするという話をしているときに、総額が確か800万円で補助が650万円ですかね。本格運行の場合その差額150万円はNPOさんが負担するという事業のフレームで、2台のバスを運行する。

車両についても、正確に覚えていないですけど、事業者が2台用意するというで話が済んでいたと思うので、もし問題があれば、この場できちんと予備車はどうするか、車検をどうするか、あるいは故障したときにどうするんだといったような議論を、ここで十分していなかったように覚えていますので、それは私たち自身が反省すべき点があるのではないかなと思います。まさに実証運行はありがたいものですね。こういうところで問題が明らかになってきたなと考えていくということだと思います。

ですから、きちんと私どもそういうことを認識しておかないと、再発防止ができないおそれがあるということだと思います。それに必要な費用をどうするかという問題も、事務局と一緒に考えていく。これはお金がかかる話ですので、その点につきましては、いただいたご意見が非常に大事な点かなと思います。

○F委員

先ほど議長からも話があったように、確かに常用2台で大丈夫という判断は、我々委員がおこなったことになるかと思いますが、今後気を付けないといけないところだと思います。仮に大手バス会社の場合でしたらスケールメリットがありますから、いろんな車、いろんな地域でやっていますが、もし故障をした場合、あるいは車検のときは、代替車を用意することができるので、これがいわゆるスケールメリットを生かせる部分だろうと思います。

ですので、初めて乗合をされる部分については、それだけリスクが大きいんだというところをよく肝に銘じていただきたいなと思いますし、同じ乗合をやっている我々にとっても、こういうことが二度と起こってほしくないと思っています。お客様から見れば、バスといえば同じものと理解されますので、バス事業者としての信頼を失わせてほしくないと思っています。

それと、再発防止策の中でも、原因の一つとして役割の不均衡というところが2点示されておりますけれども、運賃収入の不足をNPOがまた負担をしないといけない中で、NPOに対する過大な負担、あるいは運行事業者への過度の負担というようなところが挙がっておりますけど、これも我々もいわゆる一つの責任だろうと思います。これを協議会の中でも、しっかり責任を持ってやら

ないといけないところがあるんだろうと思いますが、運行していくに当たっては責任と負担があるものだというところがあると思いますし、運賃収入を稼ぐために2台並べて走ることがPRになるのかということでは、まずあり得ないということですので、もう少しPRの方法であるとか、いろいろ考えていくべきなのかなと思います。

せっかくその地域のコミュニティーで動いているものですので、乗っていただいているいろんな方が交流をする中で知れ渡っていくようにできるものだろうと思っておりますので、そういうPRの仕方ではない方法を考えていかないといけない。安直にPRのためにということでの運送収入増は、まずあり得ないのかなと思いますので、それと責任があるのではないかと。

先ほどA委員に事前告知のことに私に関して私が質問しましたが、乗っている方は限られていて、知らない人はないから告知はしないというお話がありました。すべてがそうではないということをご理解いただきたいと思うんですけど、これももちろん法律等々になりますが、乗合バスというのは、不特定多数の方が乗れることを想定してやるべきですので、仮にルートが変わる、運賃が変わる、時間が変わるというのは、知っている人にだけ言ったらいいというわけではないです。我々も協議会の中では時刻表を作ったりしますが、バス停やバス車内には告知をしていかないといけないので、知っている人だけでいいのだという、そのバランスが欠けると、知っている人が皆いるので、そんなことしないでいいとか、知っている人のために法を逸脱していいというようなことになってしまいますので、その辺は十分ご認識をいただきたいと思います。

#### ○議長

ありがとうございます。

この協議事項1につきましては、皆様からただ今ご意見いただきましたように、良かれと思ったことが、結果的には認識が甘かったということがたくさんあって、皆さんご指摘の事柄になってきた。これの本質はどこにあるかというのを考えると、一つはまだ実証運行であるということも含めて、少し未熟な点があったのでないかなと。その未熟な点については、今日お集まりの専門家の方々から随分ご意見をいただきましたし、これからも協議会で支えていくということが非常に大事だという点、もう一つは事前相談が非常に大事である、その点が——きっとこういうことだったと思います。

問題があるんだけど、答えを見つけた。それでとどまってしまったと思います。答えというのはレンタカーの話だと思うんですが、それは答えではなくて広い意味でのルールの中でのいうと、きちんと相談しないとイケない。Cオブザーバーがおっしゃいましたが、事前相談が欠かせないので、再発防止という意味では、連絡、協議を事前にやっていたとというのが一つだと思います。

もう一つは、物理的な対応という意味では、予備車の件について、これからも起こり得る話、余り起こってほしくはないですけど、例えば故障が起こったときに、たちどころに次の対応をどうするのかという話が出てくると思います。そういう物理的な関係と、その情報のお互いの信頼関係と、それを支える協議会の皆さんとの信頼関係をつくっていき、地域の人たちに対する信頼に応えていくということ、引き続きやっていただくということが大事かなと考えています。

本格運行開始予定が2月ということで、今日はもともと本格運行を見据えての議題ではあったんですけども、ただいまの皆さんのお話を踏まえると、いきなり2月に本格運行を行うのは、いささか無理があると感じます。運輸局さんからも、今後何らかの処分という言い方がいいのかどうかわかりませんが、この問題について1つの落ち着を見ることも必要だと考えております。そういう

ものと今日出ましたようなご意見を踏まえて、再発防止をこういう形でやっていくということを前提に皆さんともう一度ご確認いただいた上で、できるだけ早い時期に本格運行はしたいと思っておりますけれども、そういうこと踏まえて再度皆さんでご協議いただいた上で、本格実施の予定を決めていくということで進めさせていただきたいと今日思いました。その点いかがでしょうか。

#### ○G委員

今までお聞きしていますと、D委員とかE委員とかF委員は専門家であり、バスを運行される方のお話なので、もう経験も深く法律にも詳しいです。私たちの立場は、地域が過疎化して、そこで本来なら私は大手バス会社でも走ってくれるのではと思っていたんですけど、そういうことはできないところをNPOさんがやりましょうということでやったということです。私はこの問題の解決策は2つあると思います。

今回の事象をどうするかということ、地域活性化のNPOというものをどう育てていくか。今日陸運部がお越しなので、今回の事象というのは、道路交通法というのか、自動車事故で言いますと運転者はどの程度の事故に当たるのかお聞きしたい。免許停止とか、例えば減点何点とかいう程度なのか、法の重さを教えてもらわないと、大変だ、こうしないと、ああしないと、ということは分かりますが、新聞を見ますと、青ナンバーの自動車が違反したとかいろんな話が出ていますね。やはり今回の事象は、運行事業者になるのか、この協議会になるのか、NPOになるのか知りませんが、どの程度のものなんですか。免許停止に至るものなのか、いわゆる信号無視で減点1点になるか、それを聞かせください。

#### ○Cオブザーバー

今回、最終的にどういう違反になるかということの判断を調査しているところですけども、我々運輸局からすれば、運転手さん個人の違反はございません。あくまで運行事業者さんに対する責任を問うということになります。

例えば先ほどから話をしている、事業計画どおり運行しなかったという点は、今うろ覚えですけど、感覚的にいけば、要は、はっぴーバスの運行を何日間止めるという処分が一番重くなる。それが10日間になるのか20日間になるのかは後での基準になりますけども、もしそれが適用されれば、運行を止めてしまい住民の方に非常に迷惑がかかる処分になりますが、そういう処分の適用はあり得るということです。

NPOさんのほうも、先ほど白バスとか、業としてバス事業としてやろうとしたようなことになってしまえば、白バス行為をしたということで、NPOさんもそういう処分を受ける可能性はあります。

#### ○議長

今日出ている議論の中についても多分ご参考にされて、最終的にはどういうご判断をするかお決めになられると思うんですね。

#### ○G委員

一つの提案なんですけど、冒頭にE委員のおっしゃったように、このはっぴーバスが路線拡大とか、また新規参入とかいろんな問題が出てくるかもわかりません。そのためには、我々が勉強をしないといけない部分があります。私は老人クラブ代表できておりますけど、利便性のところはいろいろ

言わせてもらいますが、ここで今の話ではないですけど、その道路運送法云々についてもここで1つの判断をするというなら、近々陸運部さんの指導なのか、大手バス会社さんの指導かどうか知りませんが、勉強会をすべきだと思います。そして、我々が物事を判断するベースを作らないといけないと思います。これがまず1つ。

それから、2つ目はA委員もおっしゃっていましたが、この法の運用という面で、もう1つ取り組む部分があったのではないかと思うんですが。だから、それを言う前に我々がある程度の知識を持って、そしてここで議論するというようにしてもらわないと、案外これが非常に重たい罰なのか、非常に軽いということだったら、これまた話を言いようがいろいろあると思うんですね。私はそう1つ思います。

もう1点は、NPOがこれで萎縮をしてはならない。これは前に進めていく1つの試練だと受け止めてほしい。だから私はこれでもって今回のNPOが辞めるとかいう話にならないように、初めからそんな議論をしないようにしていただきたいと思います。

#### ○議長

ありがとうございます。今ご提案いただきました内容ですが、皆さんが基礎知識をつけていくというのも、委員の構成として専門家ということと、ユーザーの専門家、あるいはいろんな立場からご意見をいただくということとで委員会は構成されておりますので、とことん勉強し合うということは大変難しいかと思いますが、簡単な概要みたいなものはできるのでは。

#### ○議長

それから、もう1つはNPOのほうですね。萎縮しないようにというのは誠にそのとおりで、これで気落ちして結局一生懸命やって、自らの出費もたくさんあり、その上こういうことでは具合が悪いから辞めようかなという話になると、結局誰が喜ぶかという、誰も喜ばない話になりかねないので、こういう機会をもって、きっちりした運行ですね、先ほどから言われているように、公共交通というものを熟度の高いものにしていただく、地域の声を聞いていただいて、より皆さんの利用しやすいものにしていただく、2つをこれからもぜひ続けていただきたいなと思います。

#### ○D委員

いろんなケースでよく誤解を生じることなんですが、業者であれば当然のこととして分かっていると思うんですが、タクシーと一般の自家用車は違います。何が違うかという装備がまず違います。マイカーと不特定多数を乗せる目的の車、営業用目的の車ですね。バスもそうで、自家用目的に使っているマイクロバスと、営業目的のマイクロバスがありますけども、装備が違うんです。基本的に他人を乗せる営業目的の車と同じような形をしていますけども、装備が違うということだけを認識いただきたい。だから、自家用目的に車は営業用目的にはなり得ない。根本から違いますので、そのため我々は金をかけて装備をするんですけども、よくそのあたりが誤解されますので、その点だけ一つポイントとして認識いただきたいと思います。

#### ○議長

これからの進め方について。再発防止についての一定の目途が立った段階で、再度皆さんに本格実施についてはご判断を伺うということにさせていただくことよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○議長

ありがとうございます。特に問題がないということですので、これから、本格運行に向けてきちんとした対応を協議会としても応援していくということで、皆さんと協力をして前に進めさせていただきます。

○E委員

その協議会ですけれども、これからどうやっていくのかは、この協議会できちんとやっていただけるんですね。事務局で決めてこうなりましたという紙面上ではないですね。

○議長

今私が言ったのが通じなかったのかもしれませんが、具体的な再発防止策を踏まえて、一定の目途が立って、運輸局からも何らかの形でご意見をいただくわけでしょうから、それらを踏まえた上でということだと思いますね。それで協議会を開いて、本格運行をするということですが、問題あるでしょうか。

○E委員

今まで決めてきた実証運行、それから本格運行への移行という経緯ですね。今までやってきた会議での経緯、これをそのまま継続してやっていくのか、もう一度きちっと協議会で話をしてやっていくのか、ここにも問題点を書いてあると思うんですが、NPOさんに過度な負担をかけている、また運行事業者にも過度な負担をかけているところに原因がある。予備車の配備もしていないという部分もありますので、これらも含めて協議会として協議していただけるという判断でよろしいですね。

○議長

おっしゃっている意味を私自身があまり理解できていないんですが、基本的に資料5に再発防止策が書いてありますよね。再発防止策というのはこれを実施するというで書いてあるわけです。今おっしゃったのは、この再発防止策をやって下さいということですね。

○E委員

そうですね。

○議長

ではそのとおりということだと思うんですが。

○E委員

原因として、NPOさんと運行事業者への過度の負担が根底にあったということですね。再発防止策として、予備車等の配備というのは書いてありますし、監督官庁への相談というものも書いてあるんですけれども、この過度な負担の部分についてきちんと協議を書いてないので、その部分等についてはきちんと協議をしていただけるんですか。

○議長

協議というのか、再発防止策の中の1つとして対応を考えるということですね。原因に対しては、その問題をどうやって取り除いていくか、原因として認識していればやることになるでしょうね。中身についてまた皆さんと協議するということだと思います。書面でないという話はどのようなことでしょうか。先ほど書面で何やらという話があったので。

○E委員

ここだけではないんですが、いろんな交通会議で、書面協議で、賛成か反対か、丸を入れてくださいと返ってくる場合がありますので。

○議長

そういう意味ですか。それは今回はないと思いますけどね。皆で意見を出すのかと。

○G委員

今日はまだ陸運部のジャッジも出ていません。そういうものも、ここでこうなりましたというご報告をいただいたら、事の重大性を皆認識すると思いますね。

この資料5については、事務局とNPOでいろいろ考えていただいて、もう少し内容を具体的に整理して、これでいきますということは、当然この協議会の場に出てくるものだと私はそう理解しています。

○議長

それでないと本格運行の話はできないのではないですかね。

○D委員

それと1点、先ほどA委員のお話も含めて、運行事業者さんでやるという話でしたが、運行の責任を持つ運行管理者、運行責任者のお話が一切出てないんですが。それは今後話が出てくるんでしょうか。調査されるんでしょうか。

○議長

当然、そういう話も含めて今日まとめて出されていると思っていますので、運行管理者の方が、本来今日お越しいただけたらありがたかったかもしれませんが、実際には営業担当さんがお越しになられてオブザーバーでお話されていました。

○D委員

彼は運行管理者ですか。

○議長

会社として代表として出ておられるので、会社としての意見を踏まえてお話されていると思います。この内容については、運行事業者さんとしてお話されているということですので、運行管理者のご意見はもちろんこの中に反映されているということではないでしょうか。

## ○D委員

私たちからすれば、運行管理者の責任は非常に重いものですからね。

## ○議長

そうですね。まだご意見はおありかもしれませんが、大きなご意見というのは大体出たと思いますので、協議事項1につきましては以上とします。

### (2) はっぴーバス運行ルートの一部変更について

## ○事務局

本来本日は2月の本格運行に向けてのご協議をいただく予定でした。また、地域の方のご意見等々伺いながら、はっぴーバスの一部ダイヤ変更と、それとそれに伴う加西市のコミュニティバスの一部再編というものもご提案さしあげる予定でございました。

ですが、今回本格運行自体が、再発防止策も重ねてということになったんですが、地域の皆様のために公共交通そのものをより便利にするための努力自体は、NPOさん、運行事業者さんも含めて私どもも進めていきたいと思っております。その本格運行の移行時期とは別に、春ぐらいを目途にダイヤ変更等々を行いたいと思っております、それが次の協議会の日程にもつながってきます。ダイヤ変更、それから市のコミバスの再編を春に向けて進めていきたいと考えているんですけども、よろしいでしょうか。

## ○議長

次回の協議会は1月下旬に開催すると。あと、先ほどの本格運行の話がうまく重なればこの時期だし、ダメであれば本格運行の話はもう少し後なるかもしれない。でも、こちらのほうはこちらで、ダイヤ、ルートの変更を、1月下旬にやらせてほしいというお話ですね。議題の1は以上です。

議題の2のはっぴーバスの運行状況につきましては、時間もないようなので、まず3番目のはっぴーバスの運行ルートの一部変更について、皆さんとご協議させていただければと思います。事務局からご説明よろしくお願いたします。

## ○事務局

18ページの資料7をご覧くださいと思います。

はっぴーバスが運行する中で、4つの路線のうち芥田線という線がございまして、こちらの沿線に下芥田町という町がございまして。地元の役員、いわゆる自治会から、一部走る路線、ルートの変更をお願いしたいという話が、NPOさんに入りまして、それについて手続を踏まさせていただきたいというものです。

理由といたしましては、左側のページの変更理由にあります。地元の意向を踏まえてルート設定やバス停の設置をさせていただいている中で、町からの要請がありました。その理由は、右側のページに詳しく書いてあるんですが、芥田線というのが一つの運行単位となっておりまして、中富口の起点から出て、まずは右側の黒い線を通してこの谷の一番奥まで行き、現行は次に谷の奥、北側から青い線、現行復路の部分ですが、ここを通して中富口に戻っていきます。青の1本線だけが通っている道が実は村道でございまして、はっぴーバスのルートのほとんどがそうなんですが、道幅が狭くなっています。

ただ、実際この道の中で、現行はバス停を設置しておりませんので、右側の赤い線、こちらは少し狭いんですが県道でございまして、こちらを通過して途中からまた村道に入り、次のバス停に向かう。現状においては、この形のほうが安全上ありがたいという話がありました。今回一部といえどもルート変更ですので、ここで皆様のご承認をいただきたいということです。

実際、手続としては、通る道が一部青線単線の部分がなくなるという点と、緑で未届け区間となっていますけれども、この赤い線、川をまたいでいる100mぐらいの部分が、新しく今まで通ってなかった道になりますので、この部分を新規に申請するという手続になりますので、ご了承いただきたい。

安全上の問題ということもありますので、変更予定時期は、できるだけ早く2月1日に向けて手続を進めたいと考えています。ちなみに、バス停には影響がないということと、300～400m程度ですので、ダイヤの変更にも全く影響ないということになっております。

○議長

ありがとうございます。運行ルート変更ということでお話がありましたが、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。

○F委員

別に変更に関してどうこうということではないですけど、もともと現行復路で走っている青ルートについて、バス停がないのですが、結果的に変更理由は道路が狭くてバス停がないから県道に移すということなのです。もともとこのルートは一体何だったのかなという点をお聞きしたい。

○事務局

その運行ルートを設定する中で、想定をする客層、いわゆるおばあちゃんですね。実は、この青線の中に利用しそうなおばあちゃんが住んでいる家があります。そういうこともあって最初この道を設定したのですが、協議する中で、実際その家の前にバス停を設置しなくてもいいのではないかということになりました。そういう理由です。

○議長

ルートのほうが先にあって、あとでバス停ができたということですね。

○F委員

当初そこにバス停を作りたかったが、バス停を作らなかったというだけですね、わかりました。

○Cオブザーバー

その部分は変更されるのですが、ルートの中におばあちゃんの家があるということで、フリー乗降という制度もあるんです。それは適用ができないところなんですか。もしフリー乗降ができれば、おばあちゃんでも家の前で手を上げて、タクシーじゃないですけど、バスでも手を上げたら停まります。そういうのがあれば、この道路も有効な道路ではないかなと思うんですが。

○議長

今回、フリー乗降をこの路線ではやってないので、またご指導いただきながら、必要な区間につ



いてはフリー乗降もやっていけたらありがたいと思います。

○Cオブザーバー 危険なところであれば当然無理なんですが、どうかなと思ったんです。

○議長

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。

では、このはっぴーバスの運行ルートの変更につきましては、事務手続を進めさせていただきます。

それから、運行状況につきましては、各自ご覧いただけたらありがたいということと、9月に有料化しましたので、そのあたりのデータを見ながら、これからの本格運行についてお話いただけたらと思います。運行実績でもしご質問、ご意見等ございましたら、これは加西市の事務局にご意見、ご質問いただければありがたいと思いますので、よろしくお願いします。

これにつけ加えて、重要な説明事項とか事務局のほうでありますでしょうか。(なし)

特になければ資料をご覧いただいて、またご意見お寄せいただければありがたいと思います。

### 3. その他

(1) 次回の協議会の開催について

○議長

「3. その他」ということですが、事務局から先ほど次回の協議会の予定の話もありましたが、他に議題等ありましたらよろしくお願いいたします。

○事務局

それでは、3の(1)の次回の協議会の開催についてです。4月のコミュニティバスのダイヤ及びルート等の変更を考えておりますので、24年1月下旬頃にこの協議会を再度開催させていただければと考えております。案内が届きましたら調整をよろしくお願いいたします。

### 4. 閉会

○事務局

本日は、非常に大きな課題、またコミュニティバスが置かれております本当の意味での根源的な問題に、皆さんから非常にいろんなご意見をいただきまして、加西市そしてまたこの協議会の事務局としましても、責任の重大性を非常に痛感しております。今後、西在田、在田地区のみならず、加西市内で交通弱者が高齢化とともに非常に増えることも予想されますので、できれば地域交通が本当に住民の意見で、そしてまた安全に安定的に供給できる関係者の皆様方が忌憚のない意見の中で、切磋琢磨できる協議会を目指してまいりたいと思いますので、今後とも皆様方のご指導、ご鞭撻、そしてご協力をお願いしたいと思います。

本日は、本当にお忙しい中、どうもありがとうございました。