

第7回加西市公共交通活性化協議会

日時 : 平成23年6月6日(月)
14時00分～16時15分
場所 : 加西市役所多目的ホール

1. 開 会

○事務局 開会

○会長（開会あいさつ）

皆さんこんにちは。本日お集まりいただきました皆様におかれましては、遠路はるばる参加、お越しいただきましてありがとうございます。厚く御礼申し上げます。

さて、昨年12月の第6回の協議会でご承認いただきましたはっぴーバスでございますけれども、今年の2月1日から実証運行開始ということで、これまでここに至る道のはかなり多難であったと思いますけれども、現在の利用状況、それから乗車懇談会等での反応、これを見る限りはおおむね順調にスタートしているのではないかと考えているところでございます。これも、ひとえに皆様方のご尽力の賜物と感謝申し上げますところでございます。

はっぴーバスも現在は無料ということでございますけれども、4カ月過ぎまして大体利用者傾向がはっきりしてきたと思っております。そういった状況を踏まえて、本日はこの有償運行開始、これに向けた運賃等の部分についてご議論を賜りたいというのが趣旨でございます。加西市には、公共交通としてはっぴーバス以外にも、民間事業者による路線バス、コミュニティバス、さらには北条鉄道等運行しておりますけれども、やはり住民の皆様にはご利用いただくためには地道な取り組みが必要であると思っております。自動車のほうが手っとり早くて便利であるという声もあるでしょうが、やはりこれからの高齢社会、それから環境重視の社会ということを考えた場合は、やはり公共交通というのは今後ますます地域需要が大きくなると思っておりますところでございます。

このはっぴーバスは、ある意味地域の団体がその地域の運行事業を地域住民で協力して運行すると、まさに地域主導の住民バス、ある意味まちづくりの一環として運行としてさせて頂いているということでございます。そういった意味で、この持続的なバス運行を確立するというのは非常に重要なお話であると思っております。一つの加西モデルをつくり上げていただいて、市内の他地域にも広げていただければと思うところでございます。

本日お集まりの皆さんにおかれましては、市民満足度の高い公的な交通網が構築できるよう、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

○事務局 資料確認、新委員及び代理出席者の紹介

○議長

今年度は1回目ということで、人事異動を紹介頂いたが、新しい体制で皆さんと一緒に加西市の公共交通のこれからをきちんとしていきたい。

はっぴーバスが、無事に動き出したということで誠にすばらしい。これをいかにして持続可能なものにしていくか、つくり上げてかということは、実際に事業をされているC委員を初めとする原始人の会の皆様の努力は大変なものだと思うが、あわせてここにいる皆さんのお力も賜ることになると思うので、どうぞ宜しくお願いしたい。

2. 協議事項

- (1) 平成22年度事業報告及び収支決算について
- (2) 平成23年度事業計画及び収支予算について

○議長

まず最初に協議事項の1と2をまとめて事務局から紹介して頂きたい。

○事務局

資料2(4、5ページ)、平成22年度事業報告及び収支決算については、皆様に事前にお送りさせていただいた通りなので細かい説明は割愛させて頂くが、事業の中身としては、メインははっぴーバスの実証運行。2月1日に運行開始し22年度においては2月、3月に運行した。それに伴って、市のコミュニティバスの万願寺芥田線、若井線を廃止し、中富口線を新設した。路線バスの利用促進については、神姫バス、北条鉄道と協力してフリーチケットを発行し、その利用促進を行った。

公共交通利用促進に資する事業として北条鉄道の利用促進に絡むところで、企画乗車券、ホームページのリニューアル、サル駅長の制服等微々たる経費だが、そういった事業を行った。

下は決算の部分になるが、収入628万円に対して支出が約606万円ということで、差し引き22万2,294円が次年度への繰越となっている。この収支の中身については、先日会計監査を行っていただいた。監査委員A様からご報告いただきたいと思う。

○A委員

去る5月27日に、私と商工会議所会頭代理の専務理事、事務局2名と、平成22年度の事業内容及び収支決算を記帳簿及び証拠書類に基づき監査したところ、適正と認められたので報告する。

○事務局

23年度の事業計画及び収支予算(8、9ページ)。8ページに今年度予定している事業を挙げている。一番上は昨年度から引き続き、はっぴーバス実証運行に係る経費ということで、実証運行が来年の1月までとなっているので、この運行経費、有償運行に係る経費等も含まれている。まだ計画段階で、本格運行のタイミングが違うタイミングかわからないが、コミュニティバスについてもそれに伴う形、または全体を見た中での再編が必要であれば行いたいと考えている。

二つ目、路線バスの利用促進。昨年と同様に一乗寺經由姫路社線のフリーチケットが好評に終わったので、これを再度実施したいと考えている。

三つ目、こちらは北条鉄道の駅舎関係、トイレの整備。実際は網引駅のトイレ等の改築ということで、兵庫県が整備を進めているサイクリングロードが網引駅の近くを通るため、網引駅そのものを一つの中継拠点にできないかというところから話が始まり、結果的には兵庫県と加西市と北条鉄道、この三者の共同事業として駅及び駅周辺を整備するもの。その中において、トイレが老朽化しているので水洗化も含めて事業を行いたい。

四つ目、わかりやすい情報提供。時刻表を中心にさまざまな公共交通を連携するような形で、わかりやすい時刻表等を作成したい。

次は北条鉄道の利用促進の部分だが、さまざまなイベント企画等を重ねることで、北条鉄道の知名度を上げ利用促進を図りたいというもの。

次も北条鉄道に絡むところだが、自動要約システムやQRコード等による情報提供のシステムの構築、駅からのアクセス確保ということで、観光タクシーやレンタカー等を告知し鉄道を利用してここまで来ていただくという利用促進のツールづくりを計画している。事業費としては1,422

万6,000円。それを事業費に込みにして、運営費、事務費等々含めて、事業規模としては1,560万円。

○議長

協議事項の1と2について意見、質問があればお願いします。

○B委員

資料3(8ページ)の事業計画について。バス・乗合タクシー等の活性化・再生に係る事業の中の、コミバスの再編、新たな公共交通の導入というところで、今までと違うところというのは、NPO原始人の会に参画いただき委託を行う点が違うところ。

これについては、無償運行中も有償運行後も同様、様々な運行計画の策定や利用促進をお願いするため、しかるべき金額の委託料を支払うことになっている。それに関して実情に応じた運行計画をきちんと立てる、あるいは利用促進、利用促進という言葉よりはむしろ地域で困っている方をどれぐらい減らせるかという見方をすべきだと思うが、それがはっぴーバスの具体的な成果につながると思うので、そういうことをきちんと把握し、次につなげて頂くということを、協議会としても改めてお願いしておくべきではないかと思うが、どうか。

○議長

今話があったのは、実証運行以降も含めてどれぐらいの効果があつたかを、実証運行以降を見据えた形でその効果を把握し、場合によっては効果を提示してもらおうということだと思う。C委員何か話があればお願いします。

○C委員

はっぴーバス開業までできたわけだが、皆さんのお力添え、ご協力のおかげと感謝している。今後ともご指導のほど宜しくお願いします。

B委員がおっしゃった通り。乗車人数もさることながら、困っている方をどれだけ救済できたかということに、大きな意味があると思うので、ぜひともそういう取り組みを今後ともやっていき、結果については報告させて頂きたい。

○議長

結果報告も含めて事業を進めていただくということをお願いしたいと思う。他に意見等あるか。

○Dオブザーバー

資料3、路線バスの利用促進で、実施主体が北条鉄道と記載されているが、これは神姫バスの一乗寺利用促進のパンフレットや、神戸新聞に掲載するという内容だと思うが、北条鉄道は何か絡みがあるのか。

○事務局

23年度については実際のところ神姫バスとまだ具体的な話は何もしていない。6ページ左下に昨年のフリー乗車券新聞広告のサンプルを載せている。加西市公共交通活性化協議会が姫路社線(一乗寺経由)の利用促進ということで、北条鉄道や姫路の書写山のロープウェイも込みにしたフリー乗車券を企画した。事業に関しては神姫バスが主体になって進めて頂いたが、北条鉄道も関係したため、かなりの効果が出たと考えている。

基本的に、現段階では同じ形であればまた効果が出るのではないかと考えているが、神姫バス及び北条鉄道と協議をして、具体策になると考えている。そういう意味で、北条鉄道も実施主体としている。

○議長

昨年度も似たような事業をしているが、それぞれ具体的に、例えばフリー乗車券の販売枚数など

の数字は、ここで取り組んだ効果だと考えられるので、今日でなくてもよいが、皆で一緒に取り組んだのだから、具体的な効果を挙げる。数字にできないものは例えば一緒にやっとういう声が上がっているという形で、数字で出るものは販売枚数や利用者数を出してほしい。はっぴーバスについては数字を出すようだが、それ以外の事業についても出していただくと、協議会のお金がどういう形で生きてきたのかが分かる。資料の作り方として、そういうこともお願いしたい。

○E委員

平成23年度の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金で、事業費1,400万の半分で700万か。これは申請済かとは思いますが、昨年同様かなりの補助金のカットが予測されると思うが、その時は事業費全体が圧縮されるので、それぞれの事業費のカットも考えておくべきなのか、それとも満額もらえるのか、この辺りわからないが、多分補助の最終年度で難しいという気がするので、その辺りを教えていただければと思う。

○議長

運輸局も何か言質を残していただければありがたい。まず事務局から。

○事務局

ご指摘のとおり、平成22年度に関しては結果的にこの収支決算で予算に対して決算がかなり少ない額となった。平成21年度に事業仕分けで公共交通への補助金の話が議題に上がり、そこで大幅な減額という答えが出て、それを受けて全体予算がかなり圧縮されたという影響が確実にあったと聞いている。今年度に関しては、改めて事業仕分けが22年度にあったということではなく、当初の予算規模という前提で、近畿運輸局と要望調査のやりとりをしながら進めていきたと思っており、まだ交付決定等の通知はないが、少なくとも昨年ほどの大幅な減額はないとの希望的観測を持っている。

○F委員

昨年度、確かに最終的な交付額は減った。今年度については目安額を示している。確実にこれを出すとはまだ約束はできないが、国土交通省でこれくらい出そうという額が、ここに掲載されている額。

○議長

概ねこの程度の額ということで、もし交付額が大きく変われば予算の中身も変わってくるので、確認いただきたい。

他に質問等なければ、この内容で事業計画及び予算について承認頂いたものとする。この内容で皆さんと一緒に実行していきたいと思うので、協力願いたい。

(3) はっぴーバス実証運行状況と運賃等について

○議長

協議事項の3番目ははっぴーバス運行状況と運賃等について事務局から説明願う。

○事務局

本来ならば、資料の事前送付した10ページになるが、5月分の情報が入ったので、資料4の差替をご覧ください。まず実証運行の利用状況を説明申し上げる。2月から運行を開始し、合計値で2月が876人、3月が995人、4月が531人、5月が506人という状況。1日当たりの乗車人数も、40数人から26.6人という形で推移している。

2月3月と4月5月で大きな差がでてきているが、これは表中の根日女の湯線の差がまさにその

差。こちらは対象の西在田・在田地域にバスを走らせるとともに、加西市の東端ある根日女の湯という温泉施設にも走らせている。この施設のご協力で2月3月は利用促進のために、はっぴーバス利用者については無料にして頂き、その効果が非常に大きかった。それが3月末で終了し、4月5月は根日女の湯で何の企画もしていない状態となり、この数字の差となっている。もちろん、根日女の湯には万願寺若井線、芥田線に乗って行くので、それぞれの線においてもその影響値があると解釈している。

もちろん大きな下落という見方にはなるが、無料企画があったからバスに乗ってみようということだったのかと思う。利用する機会を提供すれば、乗ってくれる方はたくさんいるということを実感した。今後は、色んな方に乗って頂くという上では、原始人の会を中心に、利用する機会をいかに提供していくか、情報をいかに住民の方に伝えていくか、またはこの地域に行くために市街地なり市街地以外の方にはっぴーバスの情報や、西在田・在田地区の情報を出していくのかということころが、今後の大きな鍵になると分析している。

4月5月はほとんど同じ数字で推移している。逆に、これはやはり必要があって乗る方というのが大部分ではないかと思う。この方たちがベースになって、ここからいかに利用者を増やしていくかが今後の課題になってくる。

それと、それぞれの表にコミュニティバスとの前年比較を入れているが、1日当たりの乗車人数が大きな倍率になっている。コミュニティバスが、1月までは若井線と万願寺芥田線という二つの線が、週2日なり3日ずつ走っていた。「1日平均」にはいろんな考え方があり、計算方法によっては違う数字になってくるが、ここの7.1人とか9.7人というのは、若井線が例えば月曜日に運行すると、それを1日とカウントし、若井線だけ走った平均を出している。万願寺・芥田線がまた別の曜日に走っており、それをまた1日平均として出しているのだから、必然的にこの平均値は低くなる。

仮に、若井線だけの1日平均プラス万願寺芥田線の単純に運行した日の1日平均というのを積み上げで足した場合の数字は、2月は14.6人、3月は19.4人、4月は19.6人、5月が19.5人で、はっぴーバスとの比較でいくと、2月が213%、3月が146%、4月が122%、5月は121%となる。

続いて乗車懇談会については資料5（11ページ）。はっぴーバスは住民主体のバスで、地域が第一だということで、5月14日（土）にはっぴーバスの路線上にある西在田地区JAの支店の跡地で「はっぴーバス乗車懇談会」を開催。地域の皆さんに集まって頂き、今の状況を説明するとともに、この後説明する運賃案の提示等をして、その後皆さんの意見を頂くという場を設けた。

主催は加西市公共交通活性化協議会で、協議会からはB専門員とC委員、事業関係者として加西親栄自動車、その他の原始人の会の皆さん、交通関係者ということで西在田駐在所の巡査部長に出席頂き、この地区の区長を経由して全戸配布でご案内をした地域住民のうち、当日来れる方にお越し頂いた。参加者は44名。内訳は、直接ご案内いただいた区長や民生委員、老人会長、それよりも多かったのが実際はっぴーバスを利用されている方々、下に写真があるが、70代の女性が非常に多かった。

全体の議事進行はB委員にして頂いた。実際に使った資料が、事前送付した別紙3「はっぴーバスの乗車懇談会」。一般の住民の方を前にした説明は初めての機会だったので、はっぴーバスの全体の仕組み、事業の仕組みから乗車人数の状況、皆様にご協力頂いたアンケートの状況等を説明し、運賃に関しては原始人の会からご説明いただいた。そこで、この日に原始人の会からご説明いただいた内容と変わっていないので、原始人の会のB委員から、次の資料6のご説明を頂きたい。

その前に、資料6、一番上の項目だけ私から説明させて頂く。前回の協議会で実証運行を開始す

る中で、有償運行の開始日が8月1日の予定とご説明申し上げ、ご承認頂いた。実際、実証運行を始めて、有償運行を始めるには加西親栄自動車が乗合バス、つまり神姫バスと同じような乗合の許可を取る必要がある。当初のスケジュールどおり進めていたが、決して余裕のあるスケジュールではないため、有償運行の開始日を1カ月ずらして、確実に乗合許可の手続を行った上で住民の方々にご案内しようということになった。

地元からは、ちょうど8月は夏休みで、子どもが夏休みのプールに行くのに、利用促進という意味では無料なら非常に乗ってもらいやすいといった話もあり、あえて有償運行の開始日を1カ月ずらして9月1日とした。当日そういう案内をし、了承を得た。運賃等については、C委員から説明をお願いしたいと思う。

○C委員

1回の乗車は250円とさせて頂いた。アンケート結果では200円が一番多く、できれば我々も200円で行きたいと思ったが、バスを長続きさせないといけないので、収支予測の中でなるべく行ける範囲ということで、250円がギリギリ。収支計画があるが、市からの委託料として650万円、運行事業者にお支払いする金額が800万円、要は150万円運賃収入が必要。その中で、何人乗ればよいかを計算をし、1日28人で収支はギリギリか若干の赤字という状況。今現在、26人という数字が出ているので、この250円の金額で計算していけばギリギリ。これに必要な経費は一切見込んでいない。いかに乗車人数を上げていくかというところにかかってくるわけだが、そういったところも説明して、住民の皆さんには1回の乗車料金が250円、小人については100円という形にしたいとお願いをしたい。

販売方法は、回数券を作って販売させて頂きたいと思っており、本来は8枚で2,000円というところで、1枚プラスして9枚綴りにして2,250円のところを2,000円とする。実際は1枚当たり222円という計算になり、先程申し上げた収支のところへ来るわけだが、一応そういう形でご了解を頂いた。

特に、事務局から説明があったとおり、根日女の湯に行く方が多く、万願寺、芥田、若井からのお客さんが中富口で乗り換えて根日女の湯へ行く。このときに2枚回数券を徴収するのだが、これは1回の乗り継ぎとして1回と計算しようということで、先程の計算をしている。

もう一つ、9月から有料にさせて頂くが、この間の住民会議でもお客様からの要望として挙げたのが、要は若井と万願寺いう二つの谷があり、その線の中で今であれば一旦中富口まで出てこないで万願寺の人は若井へ行けない、若井の人は万願寺へ行けないので、途中で乗り換えてでもいいからクロスして若井の人が途中で乗り換えて万願寺へ、万願寺の人が途中で乗り換えて若井へ行くようにしてほしいという話が出たため、今回できる範囲でそのダイヤ改正も行いたい。

ただ、コミュニティバスのダイヤが決まっており、時間が変わらないから、限定的にはなるが、少しでもお客様の要望に対応したいと考えており、道山郵便局で乗り換えをしてもらおうと思うが、そこで乗り換えた部分についても1回の乗車という形で、根日女の湯と同じ扱いにしたいと考えている。

○事務局

こういった内容をB委員からご説明いただき、協議会側からの説明を終了した。その後に質疑ということで、様々な意見を頂いた。やはり街のほうに便利な形で行きたいという声や、現状の形の中で、コミュニティバスにいろんな方向に回ってほしいであったり、病院の専用券を加西病院以外のところでも使えるような券にしてほしいといった声が多数あった。全体としては激励、利用する前提の中での色々な希望かと捉えている。

ここで、当日、進行をしていただいたB委員のほうから、所感を含め一言いただければありがたいと思うが。

○B委員

それでは補足的に説明させて頂く。今、事務局とC委員から報告があったように、5月14日の土曜日に開催し、参加人数が44名とあるが、当初は皆さん集まって頂けるかどうか事務局ともども少し心配したところ。というのも動員を全くかけてなかったから。当初座席数を40席用意したが、結果的に椅子を追加し、懇談会が満員になったので、私は市役所の方に「満員御礼」の垂れ幕があったら垂らしてもらえないかという話をしたら、市役所ではそういう垂れ幕は持ってないと、こういうところから始まった。既にこのはっぴーバスを利用された方々が連れ立って来ているというのが多かったという印象。

最初に私が説明したのは、今までのコミュニティバスとはっぴーバスというのは、やり方が全然違うという点。今までは市が直営でやっていたが、なぜこういうやり方になったのかと。市は直接手を下すのをやめたと思っている方もいるので、そうではないという説明を行った。

そこで挙げたのが震災の例。避難所に100人いるところに救援物資が90人分来ても自治体はそれを皆に配ることができないといった話をした。つまり本来、市役所はそれほど小回りの利く組織ではないという話をした。しかし、避難者であれば、例えば粉ミルクが90人分、カップ焼きそばが80人分来ると、それぞれ何が必要かということ相談して、うまく分けられるであろうと。そうすると、救援物資が100人分なくてもうまく分けられるという話をした。しかしそれを皆でうまく分けて下さいといっても困るというので、どなたか間に立ってやりとりしてくれる人がいるといいのではないか。それがここでは原始人の会だという例を踏まえながら話をしたら、はっぴーバスというのは自分たちで良くも悪くもできる、そういう意味では自分たちのバスなんだという認識を持って頂けたようだ。

では、どうやって使いやすいものにしていくか考えると同時に、サービスをよくするためには負担も多くなるとご理解頂いたと思う。必要に応じて原始人の会の方々に要望を出し、皆で良いものにしていきたいという雰囲気が生まれたように感じた。

最初は、皆さん意見を言うのか心配をしており、質問の口火を切ってもらおうサクラをお願いできないかとC委員に話をしていた。C委員はどなたか探して下さったが、実はその方は「私は質問したかったんだ」ということで、その方は実質サクラではなかった。その後10人ぐらい手を上げて頂いたが、その方々はサクラでも何でもなく、当初1時間の予定だったが質問がずっと続き、30分ぐらい超過してようやく終わったと、こういう感じ。

運行を開始して、どういう乗り方をして頂けるのかというのがある程度わかったし、それから皆さんの利用の意向というのをかなり出して頂いた。その中で、すぐにできることと、すぐにはできないことがあるが、できる限り要望に添える形に持っていきたいということになった。ついては、いろんな要望については、原始人の会に気軽に申し出て下さいという話をして終わった。

もう一つは、このはっぴーバスだけで何とかしようという話ではなくて、やはり路線バスとうまく組み合わせて、全体としてより便利な方向に持っていけるのではないかという話も出た。これは市役所の事務局にお願いしたいことだが、あのときはかなり熱が沸いてきたように思うので、その熱が冷めないようにこれからいろいろ手立てを講じて頂ければと思う。

○議長

はっぴーバスについて、説明頂いたが、これについてご意見等はあるか。

○G委員

先程資料6の説明の中で、150万の運賃収入を上げるという計算で、必要な乗車人員が28.2人という計算だが、資料4の差し替え分で見ると、4月の実際の乗車が23.9人。無料であっても2割近く差がついている。これが有料になれば、そこから数字の差が出るだろう。なおかつこれは全部大人料金で計算してあるので、子ども料金の100円が入ればもっと差が出るとなれば、この250円、ましてやチケットの222円では計算上誤差が大き過ぎるのではないかと思うが。例えば、250円どころか350円でもそれ以上でも、むしろしかるべき数字に見えるが、そのあたりはどうか。

○C委員

現状、乗車人数のカウントしている部分というのは、99%が大人で、子どもはほとんど利用していない。現状では、先程申し上げたように、諸経費というのは一切見てないので、これプラスいろんな諸経費が必要になる。

現状でも乗車人数は若干足りない状況なので、その分を増やしていくのが我々の仕事だと思っており、例えばこの回数券の販売にしても、割安感、割得感、お得感を持った感じの回数券を、地域沿線の利用者さん等色々ご協力頂きながら進めていって、この150万の金額を確保しなくてはならないと思っている。

今、我々はそんなに販売促進、利用促進の手段を講じていないので、今後こういうところに力を入れて利用促進を図りながら、この収支決算がゼロ以上、プラス幾らかになるように努力していかないといけないと思っている。そのためには、乗車懇談会の中であったような要望をどんどん実施していかないといけないと感じている。

今のところは、先程私の説明の中でも言ったが、コミバスのダイヤが変わらないので、あまり大きな変更はできないが、今後、神姫バスや市のコミバスとの連絡時間等の調整もご協力をお願いしながら、より使いやすい形のバスにして、この分の収益を上げていきたいと思っている。

○G委員

無料でこの数字を維持して、これ以上に伸ばすという取り組みは聞かせて頂いたが、このボーダーから逆に進むと、1運行当たり1.0人をどんどん切ってしまうことになりかねないので、そうすると完全なタクシーの料金になる。むしろ、ドア・ツー・ドアのタクシーの方がそれに適応しているのかなと思う。十何人も乗れるような車は不向きというような気もするので、できればいろんな利用法があるということをお考え頂きたい。

○C委員

ありがとうございます。

○H委員

第7回から初めて来たので、状況がよくわからないままに質問するのだが、この乗車1回につき250円と算定された根拠はどこにあるのか。

○C委員

先程も申し上げたとおり、市から委託料が650万円。運行業者に支払いする分というのが800万円。その差額を運賃収入で賄うことになる。この差額150万円を222円で割ったときに、1日当たり何人必要かという、28.2人となる。

○H委員

委託金から割り出されたというのはわかるが、例えば神姫バスや、路線バス、タクシーの料金と比較すると、250円というのは定額だが、これは十分なお客様を呼び込める運賃なのか。

○C委員

従来のコミバスだと、上万願寺町から北条町まで450円だった。市民病院に行くと450円のうち160円は市から補助が出ていたようだが、上万願寺や若井、最北の地域から見れば、以前よりも若干安くなっている。それが市街地に近づけば単一料金になっているので、今現在よりも若干高くなる地域もある。過去は1週間に6便、今回は1日6便となっている。若干高くなる分については、その便利さという部分を考慮して頂こうかと思っている。特に、広原町や上野町とか、中富口に非常に近い町はかなり高くなるが、この点については若井線、上万願寺線、芥田線もあり、かなり増便となっており、便利さから見ればプラスになっているのかなと思っている。そういう説明も地元で行っており、ご協力、ご理解を頂きたい。

○H委員

老人会代表として出席しているが、お年寄りの中で裕福な方も中にはあると思うが、例えば高齢者に対する思いやり運賃というような発想はできないのか。

○C委員

すべてが250円なり222円というのが、実は思いやり料金だと思っている。先程も説明申し上げたように、金額にして150万が大きいかわ小さいかは別として、これだけの運賃収入を上げていくために、まるっきり赤字の予算も組めないこともあり、先程G委員もおっしゃったように、無料運行で利用者がこれだけなので、有料化になってどんどん増えるというのは、非常に難しいので、そういった部分から考え、200円というアンケートの回答により近づきたいという意味もあり、1枚であれば250円だが回数券なら222円ということにした。

○H委員

乗客が増えれば大変いいことだと思うが、無償運行でもこの乗車人員。これが有料化で250円になった場合、どのようにお客様の反応があるか非常に気になるところ。

○C委員

おっしゃるとおり。先日乗車懇談会を開いたときにお集まり頂いたお客さんは、今現在も使って頂いているお客様で、「非常に便利だから、もうお金のことは言わない。とにかく動けるようにしてもらって非常にありがたい」とおっしゃっている。

先程B委員からも教えて頂いたとおりで、今でも乗られてないお客さんがまだかなりの数いらっしゃると思う。最初の第一歩というのはなかなか出にくく、行ったけど帰って来られるのかという心配もあるようなので、そういったところを我々がどれだけケアできるのか、この辺にかかっていると思う。また、いろいろお知恵等があれば教え頂きたい。

○B委員

H委員、G委員の指摘は確かにそのとおり。多分、全員が今後どういう数字が出てくるのかが気になっているところだと思うが、一つはどんな交通機関でもそうだが、始まりはほとんど人が乗らない。つまり、それまで利用していたものがなくなったら困る人は多いが、それまで利用がなくて当たり前だったところで、そういう意味では潜在的には困っていたかもしれないが、何とか手立てをしていた人にとって、急に使えるものができて便利だが、徐々にいろいろなものが変わってくるというのが通常。なので、最初は便利になって需要が上がり、そのままの需要が続くかというところではなくて、3カ月なり半年なり1年なりずっと上がってきて、だんだん認知されていくというのが普通。そういう意味では、運行開始のときにこれだけ増えたというのは、最初だけでもそれだけの効果があると思う。これは希望的観測。

私が別にお手伝いしているある青森県の自治体で、1日3便走っていたところを1日8便に増やした。そうすると、便数でいうと約2倍だが、約4倍お客さんが増えた。ただ、それもすぐには増

えずに徐々に増えてきて4倍になった。ところが、その後その自治体が財政逼迫で、また3便に戻したら、3便のときの利用者に戻るかということ、そうではない。つまり、出癖がついたということ。バスに乗ってどこかへ行くといろいろ楽しいこともある。帰りはこんな買い物もできるとわかってくると、便数が少なくなっても利用しようということが起こってくる。

なので、今の便数が減ったという話と、それから運賃が無料から有料になる、これは似たようなところがあると思うが、結局そのついた出癖を打ち消すほどの運賃なのか、あるいはその運賃を払っても、乗って良いことがある。例えば、根日女の湯も多分そうだったと思うが、そういう魅力を作れるかどうかで、増える減るといのは大きく変わってくるだろうと思う。原始人の会の皆さんには、そういう意味での利用促進、色々な価値をつけて、今乗っている人がお金を払ってでもやはり乗り続けたいと思うようなサービスを作って頂くというのが大事なのでは。

そういう意味で、ここはタクシー会社もバス会社も皆プロとしていろいろ経験を持っている方がお集まりなので、そういうノウハウを是非はっぴーバスを維持する上で、あるいはもう少し元気にする上で、いろいろアドバイス頂ければありがたい。

○I委員

私は運賃のことを当初から随分気にしており、やはり料金が高くなれば利用して頂けない、かといって無料というのは受益者負担の原則からいって問題があるということで色々アンケートをとって適正な運賃にしているのだと思う。乗り継ぎをすることで乗り継ぎの割引を検討してほしいということをお私はずっとお願いしていたと思うが。

はっぴーバスとして中富口や根日女の湯も結構だが、幹線路線であるこの路線バスについても250円を支払って、また新たに200幾ら支払う、そうすると市街地へ出てくるまでに結構な料金がかかるので、乗り継ぎ割引も検討してほしいということ言ったと思う。これから導入していかれるのだろうとは思いますが、そういうところもお願いをしたい。

もう一つ。はっぴーバスの乗車懇談会の2ページ目と3ページ目に書いてある仕組みだが、現在のこの仕組みと、来年2月以降というのは本格運行ということで解釈すればいいのか。この本格運行になったときの仕組みが変わっているのはどういうことか説明頂きたい。

○事務局

まず、実証運行に関しては、一番左に事業運営に加西市公共交通活性化協議会があり、下の2月以降の本格運行に関しては、その部分がないかと思う。一番の違いはそこで、実証運行中は国と市の補助のもとに本格運行までの間この協議会が主体となって、実際の運行を親栄自動車に委託する。運行計画策定等、運営という部分に近い表現になるが、その部分については原始人の会にお願いし、それぞれの委託をもって協議会が運行する実証運行であるということ。

来年2月以降の本格運行については、市はNPO法人原始人の会に委託という形をとるが、これは事業運営に関する委託という意味で、原始人の会の四角棒が大きく網掛けになっている。その原始人の会の運営のもと、実際運行するのが親栄自動車。原始人の会から親栄自動車に運行委託をするという形の契約になっている。主体をどこに置くかということで、実証運行と本格運行の違いを表現している。

○I委員

ということは、本格運行になればこの協議会とはもう切れるという判断でいいのか。

○事務局

支援というお金の部分でいくと、本格運行になった時点では市からの委託料という形になるので協議会は通らない。

○議長

実質的にこの枠組みというのは、市が補助を出しているのは協議会の仕組みを使ってお金がでているので、運行そのものについてはもちろん報告もしてもらい、状況についてもさまざま説明して頂く、あるいは私たちがサポートするという仕組みは基本的には変わらないが、お金の流れが本格運行と実証運行とは違うということ。これは前からそういう話になっていた。

○I 委員

それは資料として出てきただけ。どうしても納得がいかなかったのが、計画策定。地元だから原始人の会に計画策定はしてもらえばいいが、本来なら計画策定といった部分についてはこの協議会でやるべきなのでは。

○議長

それはこの協議会でやってきたのではないか。

○I 委員

バス停の変更や路線の変更等も、コミバスと同じようにこの協議会でいろいろ議論することになっているがこれは違う。

○議長

ここまではこの協議会でやっている。2月に協議会を開催し、皆さんの承認を受けて今動かしている。

○I 委員

もちろん承認した。だから、その仕組みはなぜ変える必要があるのか。わざわざ変えなくても今のまま計画策定は原始人の会に、運行は加西親栄自動車という形でいいのでは。将来的にどうなるかわからないが、全額市の補助でやるのか、また今後いろいろな補助事業の中に組み込んでやるのかによって違ってくると思うので、その点を確認しておきたかった。

○議長

はっぴーバスのお金の流れの仕組みとご理解頂いたらいいのでは。

○I 委員

お金の流れの仕組みであれば、別に今と同じような形でいいのではないか。

○B 委員

今と同じではなく、本来の趣旨はこの2月以降の姿でやろうということ。しかし、最初から全部原始人の会に投げるのは大変なので、それまでは分けて出そうということ。

○I 委員

それなら、この図は協議会という部分はまだ関知し、協議会経由で運営費、委託料等が入っていくということか。

○議長

この委託料は協議会につくものではないので、それはちょっと違う。今おっしゃっている趣旨とは違うと思うが、そのお金が適正に使われているかどうかについては、協議会の場でお話頂くということになると思う。協議会に補助金は入らない。だから、市が事業運営側にお金を出す。その間に協議会の財布はない。

○I 委員

事業者に直接支払いということになっているが、それは次の事業だと思うが。

○事務局

事業全体の運営枠組みとしては、お金の話はそういう形があるが、前回ご承認していただいたと

おり、市と協議会と原始人の会と親栄自動車で協定を結んでいる。協定の中で、その四者間で常に協議をしていくということで、事業全体の運営に関しては、常にこの協議会の場に報告の義務も出てくるし、重要なことについてはやはり地域の代表としてこの協議会があるので、そこで議論をして頂くということは今後も基本的には変わらないと思う。

○J委員

結局、補助金の今の額が適切かどうか、また運賃を挙げなくてはいけないのか、利用度が増えて少なくともいけるのか、その部分をこの協議会で話をして、より利用度のアップが図れるような形にし、金額的なことやその内容についてはここで協議して、それを実施するという形になると思うが。

○B委員

地域の公共交通については、全てここで検討するというのが基本であって、例えば神姫バスが運行している路線バスについても、地域の公共交通という観点で協議会においていろいろ議論することとはこれまで通りだと思うが、それが市からのお金を協議会が受けて、神姫バスに払っている矢印がつくかということ、そうではないということと同じことだと理解頂ければと思うが。

○I委員

わかった。補助の制度も含め直接事業者への支払いがあろうし、それから市民の税金を使っている部分で補助というのもあるし、いろんな部分が入ってくる。これだけ見たら協議会がもう外れているというように見えたので、もう手から離れるということかなと。

○議長

前回もここでは、そういう話の内容を確認頂いていると思うので、それは大丈夫だと思う。

○B委員

例えば市民から見てもそう見える可能性がある中で、ここに協議会の位置づけを置いておいて、共通で認識している内容がこの図からも読み取れるようにすればいいのではないかと。

○議長

なぜ協議会が消えているということについて心配になったのか。

○B委員

これは協議会から抜けるようという話ではなくて、話としては今までと変わらない。その書き方がわからないのではないかとのご指摘だと私は理解している。

○G委員

冒頭に聞いた話と関わるが、原始人の会で250円の運賃を決めた。回数券でもってその割引も適用するといった話で、方向的に聞いたが、冒頭の話でいきますとそれでは収支が当然合わない。ではそのマイナス面はこの会で議論するのか、あくまでそれは原始人の会で阻止されるマイナスなのか、もうこの協議会を通り越して市へ直接言うような話になるのか、その部分も違ってくると思う。そのあたりは今の話でいうとどうなのか。

○事務局

基本的には、先程申し上げた5年間の協定の中で、一言で言うと、この運営のリスクは原始人の会が負うことになるので、少なくともその期間内において、原始人の会が赤字になっても市からの補填はないという形で合意している。

○議長

でもそれを放っておいていいという話ではない。そこから話が続けてくるので、皆さんと一緒に利用促進する仕組みをつくってきたい。

○G委員

原始人の会が、500万足りないから自分たちで出しますというわけにいかない。であれば適正な価格で収支を見ながら、努力はするけども、現状の乗車率はこうだとすれば、250円がおのずと変わらざるを得ない。それを全部原始人の会に投げ打って、後は知りませんでは具合が悪いので、やはりこの協議会としては言う責任があると思う。そのあたりを一番言いたかった。

○B委員

と同時に、こういう手もありますよという形で、提案頂けるとありがたい。

○H委員

国庫補助と市の補助金でもって、運賃が決定され、そして今のお話を聞いていると、有料化することによって乗客が激減する事態になった場合、加西市はそのリスクは負いませんよという話だった。原始人の会がリスクを負うということは、原始人の会としては、皆が利用促進策を真剣に考えなくては、リスクを原始人の会そのものが負えるかどうかという問題がある。それはよく議論しておかないといけない問題だと思う。

そうしなければ、10万とか20万とかいうことなら吸収もできるが、NPOだから相当な資産、財源を持ってはいないと思う。私は、市として最終的に市が補填する覚悟は持たないといけないと思う。だから、それを抜きにして9月から250円でスタートするというのは、少し私は危険だと思う。利用促進策でもって、乗客が減った場合はこのような形でリカバリーしていくのだということとを皆で考えるのか、親栄自動車に考えてもらうのか、原始人の会が考えるのか、西在田の住民が考えるのか、それが非常に難しいことは、私なんか言うより、神姫バスのK委員が一番よく知っている問題だと思うが、過疎化の中で利便性を追求していくときに、いわゆる終始ペイをしていくというのは、物理的に無理があると思う。だから、やはり助成という考えを前面に出していくべき。この場合は市が800万ということを行っているのか。

○議長

全体で800万。

○H委員

800万といのうはどんな根拠で出てきているのか、800万が800万ありきで、国庫補助が740万で、国庫補助がそういうことだから市の負担が800万だということなのか、いろんな検討の上に800万が出てきたとするならば、そのリスクはやはり800万プラスアルファということとを市は考えるべき。途中で原始人の会が運営できなくなったときの担保は、市が持たないといけないと思う。

○議長

800万の運営費に対して、運賃で150万をみている。650万を市の補助で何とかしようということだが、市は650万以上は出さない。運賃が150万だったらちょうどチャラになるが、100万だったらどうするのかということだと思う。収入が上がれば、例えば便数を増やすといったことが可能になるが、その間の乖離をどうするかというのは、実は非常にあいまいなところがあるので、例えば1日24人、その数字に近づけていくように皆さんもともに知恵を出す、あるいは何かアドバイスがあれば教えて頂きたい。

このモデルがうまく成功すると、先程会長が最初に言われたように、加西市モデルのようなもの、皆が使ってもらいやすいものが増えていくと、結果的に公共交通利用するが増える。そうすると神姫バスあるいはJRも喜ぶような仕組みができていくかもしれない。

ここでつまづくのは非常に具合が悪いので、つまづかないようにするためにはどうしたらいいか

というのはまた仕組みを考えないといけない。今の話は非常にいいところを突いていて、大事なことだと思う。

ただ、今すぐその答えはなかなか出ないので、この無料の期間にどこまで様々な試行をして有料化に備えていくかということが、大変大事なことではないかと思う。そういう意味で、この場に限らずに、いろんな場で皆さんご意見頂ければありがたい。

○G委員

ただ、こういう会議のときに福祉輸送でもそうだが、一つの補助があれば絶えず新しいものを作らないといけないと考えがちだが、従来の路線やタクシーなどがあり、市内にも業者がある。それを利用すれば、例えば500万の予算で何人運んだか、割にして1万円つけば、タクシーは1万円あったらいくら乗れるか。北条どころか、それこそ姫路より遠くに行ける。現実はその額。だから、新しいものを作らないといけないのではなく、従来あるものを活用してよりそれを太くしていく方が、より継続的なことができるのではないかと思う。必ずしも新しいものがないというわけではない。

○議長

そういう点で言うと、はっぴーバスに乗って、タクシーに乗って、お互いに少し割引ができるとかいうことも選択肢の中にあるのかもしれない。今お話頂いたことは、タクシーだけ使う、はっぴーバスだけ使うのではなくて、あわせて使うことで範囲が広がれば、両方の会社にとってメリットが出てくる。

なので、今まで外出しなかった方が外出をするといった仕組みをぜひ作ってほしい。原始人の会もそんなにたくさんスタッフがいないので、限界に近い状態でやっている。なので、むしろそういう話は事業者の方々が少しずつ助け合うと、もう少し良い形でできるのではないかと思う。

○H委員

結局その利用促進策をどのように具体化していくのかということと、もう一つは西在田を中心にした地域住民が、バスが走ることに喜びを感じ、その代わりにできるだけバスを利用する。話としてはわかるが、現実の問題としてはやはり利用促進策を徹底的にやらなければいけない、そういう難しさがある。

例えば、北条の街のどこかと協定を結び、その店で幾ら以上買えばバス代は無料になるとかいうぐらい思い切った利用促進策をやるべき。私が心配しているのは、9月から250円にもって行って、一気に客が減ったときにどうするのだということにならないよう、そのときのリスクを今からよく考えておかないといけないと思う。

○議長

おっしゃることは本当によくわかる。いろんな考えや方法もあると思うが、絞ってどれをやるかということが一つ、もう一つはやはり便利さの体験。無料の期間中にタダのチケットを配るというのは変だが、無料だから乗ってもらうのではなく、無料だから乗りやすい。一度体験乗車をしてくださいといった企画をしてもいいと思う。とにかく存在を知ってもらわないと始まらない。その上で、先程おっしゃったような組み合わせが出てくるという気がするので、まずはこの短期間で乗ってもらうことを試みる必要がある。

○C委員

言われることはごもっとも。先程H委員がおっしゃった、北条の街で云々という話もあった。今現在、いろいろ話している中でも、例えばうちへこういうものを出してもらったら、私のところが回数券を買って、その人にお渡ししましょうと言って下さる店も何軒かある。それが一つの利用促

進策かなと思っているし、先程の議長の話の中で、乗ってもらう、知ってもらうのが一番という話の中から言えば、はっぴーバスの沿線には色々な事業者があり、イベントや、キャンペーンをやたらどうだと言ってくれる業者もあるので、無料期間中に、無料ですよと言ったところで何の響きもないが、有料化で250円、222円になった時点でそういうものもやっていきたいと思っている。

一つH委員にご検討頂いたら非常にありがたいと思う話として、例えば敬老の日に物を贈る際にご利用頂くような、2枚セットで500円のものを用意すれば、無料だと言っても乗らなかったが、例えば区長や加西市から、これは回数券ですと配れば一度乗ってみようかなとなる。こういった感じのものもできるのではないかと思う。最初の第一歩が出ないという部分がたくさんある。

今までバスに乗って動くという生活パターンができていないので、バスを使う文化に変えていける。それを一助として、そういったご提案を頂ければ非常にありがたいと思う。

それと同時に、いまこの沿線はかなり過疎化が激しく、ガソリンスタンドもなくなっていく状況になり、みな疲弊しているが、今まで家の中に閉じこもっていた人を引っ張り出していくというのが我々の仕事だと思っている。この間の乗車懇談会の中でも話が出たが、年をとると食べるのだけが喜びだというもあって、そういった人を引っ張り出していく、そのために何かのイベント、キャンペーンを行う。

例えば、一番端的だったのが根日女の湯のキャンペーン。設備産業的なものを利用し、何かうまく活用できないか今いろいろ検討しているが、無料だからできない政策も実はあって、今回その回数券等を発行して、9月1日以降有料化になれば、もう少しいろんな手も打てるのではと思っている。

いろいろご心配をかけて申し訳ないと思っているが、何とか私どもも250円がいいのか、G委員がおっしゃる350円がいいのか分からないが、とりあえず一度これを走らせる中で、私たちは利用者を激減させないよう最大限努力したい。

例えば、先日来2～3回、花見に行きませんかという企画を行った。はっぴーバスで中富口まで来てもらい、そこから近くの公園まで花見に行きましょうというもの。バラ見学に行きませんかといったら、かなりの方が賛同してくれる。はっぴーバスに乗って中富口まで集まり、それから先をどうするのかは我々が今考えているところだが、そういう施策もどんどん打っていきながら、この28、2人というのを何としても確保したい。これはあくまでも希望。できるという確信を持った話ではないが、何とかそういう形で持っていきたい。

○J委員

この2月から5月までの乗車のデータはあるが、年齢、性別、何の目的で乗ったかというデータはあるのか。例えば、市民病院に行きたいとか、またイオンへ買い物に行きたいとか、そういった目的はわかるか。

○C委員

申し訳ない。そこまで詳しく分析はしていない。多くの方が2月、3月は先程事務局が言ったとおり根日女の湯が目的。最初は病院行きというのは少なかったが、市民病院に行く方もかなり増えてきた。それと、銀ビルに買い物に行く客が増えている。大きくはそんなところ。

○J委員

帰るときに、アンケートのようなものをとったらどうか。本人は書けないと思うので、運転手が、何歳ぐらいの女性でどこの病院に行ったとか、どこに買い物に行ったのか聞いてチェックする。これが大きな基礎的なデータになると思う。遊びに行くならプラスアルファだが、絶対に行きたいと

いう、そういった必要な部分を調べて、何人ぐらいの人がそういった目的で移動したいとかいうことをつかんでおく必要がある。

今私が知っている方も、最近目の調子が悪く免許を更新できなかった。それで、家族が忙しいので何か乗れるものがあつたらということを知り、今からそういう例が増えてくると思うので、基礎データとしてはいいかなと思う。

○C委員

運転手に、停留所で何人乗ってどこで降りたかを報告してもらっているが、中富口から先は分からない。我々もある1日、実際に朝から晩まではびーバスに乗って、利用者にどこへ行くかを聞き取ったデータはあるが、本当にそれが全体の数に近いものかは、まだ1日だけの調査だからよくわからない。そういう意味でデータを持ってないと申し上げたが、今後定点観測的に調査を行い、先生がおっしゃるような形のものを取っていくべきであろうと思う。

○事務局

行動調査ということでは、運行開始前と運行開始後2回行い、別紙1の10ページに事後調査ということで、バス利用の目的と頻度について、あくまで回答いただいた中での割合だが、こういうところに行っているというある程度のデータは現時点ではある。これが全てだと解釈していないので、こういうことをいろんな形で積み重ねていくということが重要だと思っている。

○議長

データは何にも勝る武器でもあるので、こういうことは市が手伝うと良いデータが取れると思うので、ぜひ宜しくお願いしたい。

○B委員

今、ご指摘頂いたとおりで、基礎的なデータは持つておく必要があると思うが、これを原始人の会だけで調査するのは大変。例えば、運行開始後の利用者がどこに行くのに乗っているのかは、ある程度このデータで分かるが、どういうところに行っている人はバスが利用できてないのかというのが分からない

私の経験だと、民生委員や区長というのは、それぞれの方がどこに何をしに行っているか実によく把握しているので、そういう方々の力も借りて、ある程度実態を把握する。プライバシーに近い部分なので、例えば原始人の会にひと月かけて、ある程度のデータを取ってもらう。データの出し方もここで検討し、問題が起こらないよう原始人の会のできる範囲でやってもらう。それぞれ得意なところがあるだろうと思うので、それを出し合うと色んなものが作れるのではないかと思う。

この調査に関しても、原始人の会だけで行うわけではなく、例えば老人会や市役所にも協力頂くという形で進めていければ、色んなものができると思うが。

先程もいろいろな利用促進のアイデアも頂いたが、同じようなことは例えば商業施設や病院だけでなく、運行事業者の協働も当然あるだろうと思う。このはっぴーバスだけで全ての情報がわかるなんて絶対ないので、先程G委員がおっしゃったように、タクシーを利用するところもあるし、路線バスを利用するところもあっていい。先程の乗り継ぎ割引は、神姫バスからの申し出かなと途中まで思っていたが、どうも違ったようだ。どちらの割引もあるだろうと思う。それぞれ歩み寄ってうまい方法、知恵を出す場なのかなと思う。そこが地域公共交通会議と違うところで、あそこは利害関係か錯綜する場だろうと思うが、ここは知恵を出していいものをつくっていく場だと思うので、問題が起こる前に解決するようにしたい。

○議長

ありがとうございます。

○K委員

先程C委員から話が出た話で、老人会から回数券を配る云々という話だが、他市町の例で言うと福祉パス制度というのがあり、我々の沿線でも例えば70歳以上や75歳以上の方に対して、バスの乗車券、姫路市なら、バスとか鉄道の選択をできる乗車券を渡しているが、ここ加西市には北条鉄道もあるので、バスを選択してもいいし、どちらでも使えるような高齢者と福祉の関係の優待乗車制度を考えてほしいという要望。

○議長

これは加西市に願います。他にご意見は。

○C委員

I委員がおっしゃっていた割引という話だが、私はそうは取っておらず、神姫バスが割引いてくれるのかなと思っていたが。

○B委員

私も最初はそう思っていた。

○C委員

そうですね。

○I委員

大変滑舌が悪かったようだ。双方で割引くということ。神姫バスはICカードを使っているで、神姫バス全線、何分以内に乗り継げば全部割引になるので、北条鉄道も含めて考えたらどうか。だれが何線に乗ったとかいろいろ言われていることもあるが、そのICカードで全部チェックしている。個人情報になるが、だれがどこまで乗った、何回利用したかが全部出てくるし、そのカード導入してはっぴーバスにつけるというのも一つの方法。そうすれば他のところへの乗り継ぎが割引になるので、このはっぴーバスから北条へ乗り継ぎ、北条鉄道で加古川や姫路へ行くと、その間乗り継ぎは全部割引になる。運賃は高いものなので、そういった割引も含めて考えて頂けたらと思う。

○C委員

今、市のほうでどういった話をしてくれているのか分からないが、現状でははっぴーバスの中にそのICカードを導入するとうのは正直言って無理。

○I委員

要望と申し上げたはず。

○C委員

例えば先程先生がおっしゃったように、はっぴーバスから神姫バスに乗り継いだときは神姫バスが割引く、逆に神姫バスからはっぴーバスに乗り継いだときははっぴーバスが割引くとか、こういう話ではないのか。はっぴーバスが一方向的に割引くと、こういう話か。

○I委員

違う。双方が割引くという話。

○C委員

どちらも例えば10円ずつ引くとか20円ずつ引くとか、こういう話か。

○I委員

同じ加西市内で、乗り継ぎという不便な部分もあるということをはじめに申し上げたように、加西市内の移動なら、あまり大きな負担をかけないようにして頂きたい。乗り継ぎは必ず料金の負担がかかる。なので、何回か乗り継ぎして北条に出てくる方も、同じ加西市内の移動なので、負担をかけないようにしてほしいというお願い。

そのためには、神姫バスも泣くと思うが、そういうのも考えて頂き、それによる利用促進をお願いしたい。最終的には、そのICカードの部分も言いたかったが、まだ実証運行の段階で、本格運行でもないのにICカードをつけるなどという部分に言及するつもりはない。

○C委員

割引については、250円でこの年度の事業収支が合うのかということで、非常にご心配かけているような状況なので、これについてはもう少し状況をみた上で、という話になると思う。

○I委員

私も先の話で結構だと申し上げている。

○議長

話が同じようなことになっていると思うが、他に意見は。

1年間800万円で4路線を運行するというのは、非常に頑張っていると思う。神姫バスはなかなか大変かもしれない。私自身の数少ない体験から見ても、これが高いといたら一体どこに高いものがあるのだというぐらいの金額だと思う。

それを実現していくために、先程から話が出ている便利さの体験をしてもらうということが、利用者を増やすことにつながると思う。加西市全体でいうと、数は少ないけれども、1日28人から29人ぐらいの公共交通の利用者が増える。それは、神姫バスも多分純増という形で増えていく可能性があるので、I委員から提案頂いているような利便性を追求し、より乗りやすくするというのは、単に今のお客さんが乗りやすくなるだけではなく、新しくお客さんが増えていくということになると思うので、そういう意味では割引の考え方ももう少しシステムを考えて頂いて、簡単に、でも実質的には利用者が少し安くなった、得したと思ってもらえるような仕組みを是非作ってほしい。むしろそういうことは神姫バスが色んな経験があるだろうから、提案を頂いたら大変ありがたいのではないかな。

それと、データの話でも中富口で一体どれぐらい乗り換えているのかとも、実はわかっているようでわかってないことだと思う。乗車懇談会では、市街地直行便が欲しいという話が幾つかあったので神姫バスとも話をしていくということになるのかもしれないが、いずれにしろ利用者の気持ちをつかんで、できるだけ増やしていくようなことを、ぜひ皆さんと進めていければいいと思う。口を出すのと汗をかくのをできたら一緒にできるようになればいいと思う。

3番目のはっぴーバスの実施運行状況と運賃ということでだが、これについてはご承認頂けるか。
〔「異議なし」の声あり〕

○議長

ありがとうございます。次の議題、4番目と5番目をまとめてご説明頂き、質疑進めていきたいと思う。

○事務局

はっぴーバスでもう1点だけ、今日お配りしております資料8、はっぴーバスの車両について、こちらについては前回でこういうコンピュータータイプ2台でというのはご承認頂いているが、実際こういうところを走っているという状況を報告も踏まえてまとめさせて頂いている。こういう村道を走るからこそ、このコンピュータータイプで、かつ体の不自由な方の自宅近くを通るということで利便性が上がっている。

しかしながら、9月に向けての法的な事業申請の中で、実際乗合バス事業を行うことに関しては、事業運営以外にも、車両に関していろんなルールがあり、それをクリアしていく必要がある。実際、乗合バスというと、神姫バスが運行しているような一般的なイメージで法も基本的には整備されて

いるので、実際コンピュータータイプでは法に沿わない部分や物理的に不可能な部分が出てくる。そういう点は、地域の了解のもとに規制緩和を受けることができたり、適用除外になったりする。実際こういった狭い道路等を走っているからこそ、はっぴーバスとしての意味があるということをご確認頂くという意味で資料を用意している。

内容は、皆様ご認識のとおりで、一番狭いところの一つを写真で撮っている。2枚目は、こういうところが細いポイントだと運行路線図に矢印を入れ、例示している。基本的に市民の方はご存じだと思うが、見てのとおり山間の集落の中を通るので、狭い道でかつアップダウンがあるというのは、この矢印の部分だけではなくて、2車線の道路以外の曲がりくねった道は基本的にこういう形の道になっているので、法的に対応できない部分については、運転手が場合によっては降りて介助するという含めて対応するなどして運用をしているといことでご認識を頂きたい。

○議長

今の資料8の趣旨をもう少し詳しく。

○事務局

皆様に改めてご確認頂くということで、今後親栄自動車が乗合申請をするわけだが、その中で例えばバリアフリー法の対応でこれこれをしなければいけない。例えば、通常であれば必要とされる車椅子を乗せるための設備やスペースに関して、地域の合意、つまり協議会の承認によりこのバスである必要性が認められれば、それを理由に、例えば車椅子スペースは要らないということであったり、車内の通路幅や乗降口の幅等について、このはっぴーバスでは物理的に無理なので結構ですというようなことにつながっていく。

○議長

まだ実は親栄自動車は一般乗合の申請には至っていないが、その申請を出すときに、走るバスはバリアフリー対応していないといけないというのが国土交通省の見解。それに対して、今走っているはっぴーバスで全てのバリアフリー対応をやるのは無理だということを、ここで皆さんに確認頂いて、申請のときに、バリアフリーは無理だと皆言っているという書類をつけて、国土交通省に申請すると、こういうことか。

○事務局

はい。

○議長

運輸局に意見をお願いしたい。

○F委員

私はバリアフリー等の専門ではなく別の部署にいるが、当初バリアフリー対応の車両でないと乗合には使えないという話をさせて頂いていた。そこで、乗合の申請を行う予定の加西親栄自動車側で確認した結果、今事務局の説明した話になっていると思うので、そういうことであればこの会議の中で、この車でいいということになれば、地域公共交通活性化協議会の中で承認された計画であるということで適用除外されるということをご言われた。

○議長

結構大事な話だが、この場で皆さんにご確認頂けるということでよいか。このハイエースは約450万円。今走っているこのバスの形にしようと思うと800万円かかる。一般乗合をしようと思うと、例えばミラーを大きくしないといけない、運転手と乗客との間に仕切りが必要であるとか、これについては神姫バスはよくご存じかと思うが。

○G委員

乗車定員を10人以下にすれば、それはなりの大きさの車両で対応できると思うが。

○議長

そのとおり。でも、これぐらいの大きさのバスでないと1日1、2人とか3人とかって話ですから、一般乗合にするとバスをグレードアップしないといけないので、特注となりバスの車両価格が高くなる。

○G委員

1桁の10人以下の車にすれば、そのほうが安い。

○議長

9人だとそれはタクシーになる。

○G委員

規制も緩まるが。

○議長

一応この車両を選択したので、バリアフリーはなしということ。ただ車両のグレードアップにお金がかかるということも、運輸局にはご認識頂くほうがいいと思う。それでは資料8についても皆さん確認頂けたということをお願いする。

(4) コミバス再編後の状況について

(5) 北条鉄道生活交通改善事業計画(案)について

○議長

それでは、協議事項の4番目。コミバス再編後の状況について。

○事務局

事前にお送りした資料に差替が発生し、本日お配りしている資料7(差替)の部分をご覧頂ければと思う。先程のはっぴーバス車両の前ページ。

コミュニティバスをはっぴーバスの運行開始と同時に再編を行い、その中心は中富口線だが、中富口線の新設に伴い他の便でも少し余裕が出てきたということで、国正滝野線、青野原病院線についても増便した。結果は、2月、3月、4月の3カ月で前年比較している。ご覧のとおり、中富口線は若井線と万願寺芥田線との比較なので単純な比較というわけにはいかないが、地方3線については増加をしている。しかし市街地循環については現状大きく落ち込んでいるという状況。それも合わせての全路線計も、前年3カ月の比較で84%と、落ち込んでいる。コミュニティバスそのものが毎年減少傾向にあることはこの協議会の中でもお伝えしている通りだが、全体としては減少傾向がとまっていないという状況。

正直申しまして、ここの細部についてはまだ事務局で分析しきれてない部分があるので、これについては細部分析をして神姫バスともいろいろ情報共有しながら、今後どうすべきかというのをまとめて、また次回のところにもつなげていきたいと思っている。

○議長

もう一つの協議事項の5とまとめてご説明いただいて、質疑をお願いしたいと思う。

○事務局

これは北条鉄道の関係になるが、今回北条鉄道の生活交通改善事業計画ということで、鉄軌道の施設整備についての補助に係る計画。今回突然出てきたが、国の補助制度に基づくものということで、今回提案しており、その経緯を、今回近畿運輸局の鉄道部の方、L委員に来て頂いているので簡単にご説明頂きたいと思う。

○Lオブザーバー

今年度の地域鉄道の安全性向上に資する設備整備の支援制度鉄道軌道安全輸送整備事業の主な内容についてご簡単に説明をさせて頂く。

鉄軌道の安全輸送設備等整備事業は、鉄道による輸送の安全を確保するために、生活交通改善事業計画に基づいて実施される事業で、この計画書が資料9のこと。主な制度内容としては、国の補助率は3分の1、自治体の協調補助要件はないが、自治体の協調補助のある事業を優先配分することになっている。補助要件は、協議会による事業計画の策定及び提出、この事業計画は本日ご議論頂きます北条鉄道生活交通改善計画。また、この計画書は補助金交付申請書に添付して頂くことになる。補助対象者は鉄道事業者で、補助対象事業としては、前年度の機能向上工事、道床交換工事に加え、今年度新たに数年に一度実施されるような計画的な修繕工事も補助対象となっている。

○事務局

鉄道への施設整備の補助制度については、違う形で以前からもあり、国も市も、様々な形で補助してきた。ただ、今年度の国の補助制度改正の中で、この連携計画、総合事業自体がそうだが、地域の意思を反映させる、地域の意思あつての公共交通だという概念が鉄道にも採用され、その補助の申請に当たってはその計画を地域の協議会に提案をして、そこに報告し、その結果をもって事業者が申請するという形になっている。今回のこの資料9の説明については、委員である北条鉄道の副社長M委員から、簡単にお願ひする。

○M委員

お手元の資料9をご覧頂きたい。北条鉄道としては、ここの表に書かれている設備等の整備を計画している。具体的にはこのレールの部分、道床、これは線路に敷きつめるバラス等。あと、踏み切り、具体的な数字が上がっているのが下の車両保存費や電路保存費となる。

レールは一度敷設すると半永久的にというものではないので、交換をしていかないといけない。そのために、今年度は田原～法華口間の96メートルの交換を考えている。また、同様に道床バラスの部分、これも1回敷くと持つが、随時交換が必要なので、この部分も網引～粟生間の33メートル並びに播磨横田～北条町間の18メートルの交換を計画している。また、踏切保安設備もここの表に書かれている5つの踏切保安設備の遮断機の部分の更新を考えている。

それから、先程Lオブザーバーからご説明があつた、本年度は車両等、数年に1回発生する修繕費用、検査費用が本年度から対象になったので、北条鉄道は3両ある車両のうちの1両が本年度の検査の対象となっている。一度検査が済むと、4年間は大丈夫だが、4年に1度検査しないといけないということの裏返しになる。その1両がどうしても本年度検査が必要なので、車両保存費ということでこの車両の検査費用を計上している。

また、この電路保存費は申請ベースなのでこの表に挙げているが、踏切も結局は電池で動くものなので、電池の交換等を申請した。北条鉄道としてこれだけの修繕関係の費用が要するというものを、今回の協議会に図り、ここで審議して頂くということで、初めて国土交通省並びに加西市の補助金の対象になるということなので、その一環としてこの生活交通改善事業計画の策定に至ったことご了解お願ひしたい。

○議長

鉄道の話とコミバス再編後の状況ということだが、まずコミバスについての質問を。

○Dオブザーバー

事務局にお聞きしたいが、これは地域公共交通活性化会議を兼ねているということでもいいのか。承認を得るということは、今回250円という承認を受けたということ、協議運賃ということで

よいわけか。

○事務局

はい。

○Dオブザーバー

それと、これは事業所になるかと思うが、4条許可を取るということでよいのか。ということは、2、3カ月かかると思うが、その辺はもっと調整をお願いする。当然ながら、ここには警察も来られているので、公安とも調整しながらスムーズにやって頂きますようお願いしたい。

○議長

もとに戻るが、コミュニティバス再編後の利用者数で、こういう実績が出たということについては、よろしいか。市街地循環線は便数が減ったということで、かなり利用者が減っている。これはまだ分析してないということだが、大変大事なことなので、皆の共通の認識が得られるよう中身を精査して紹介頂ければありがたい。何かこの点でそういうことを感じられた方はいるか。よろしいか。(意見なし)

もう一つの議題、北条鉄道の生活交通改善事業について。今まではバスの話を中心だったが、先程ご紹介があったように鉄道の計画も協議会で審議するということで出てきた議題。議題について意見等あるか。

○E委員

確認だが、この活性化協議会でこれをみなし協議会として見てもらえるのか。

○Lオブザーバー

別に既存の協議会を使ってもよいし、単独でもそれだけの協議会を作っても構わない。

○E委員

生活交通ネットワークの計画を立てて、その中へこれもということ。

○Lオブザーバー

既存の会議で議論して頂いてもいい。

○E委員

もともと今度の生活交通改善事業というのは、協議会を作りなさいということになっている。類似のものでこれが認められるのかどうか、これが一番もともになるので、別個に作れという話になれば別の会を作ってもらえるだろ。

○Lオブザーバー

別の会議でもいいし、既存の会議を使ってもいいということ。

○E委員

この会はこれでいきましょうということの理解でいいのか。

○Lオブザーバー

そのとおり。

○議長

今まで北条鉄道には協議会に出て頂いていたが、北条鉄道そのものは法定協議会は法定計画を作るときに話をしたことがあるが、それ以降地域の交通という意味ではバスの話を中心だったので、余りこの話はなかったので、多分このことについて正確な反応がそこまで出るかというのはちょっとわからないところがあるが、運輸局の認識としてはこの会議でやっても別にそれは構わないと。

○Lオブザーバー

法定でなくてもいいし、法定であってもいい。

○議長

何らかの形で地域の声が反映される場があればいいと。

○Lオブザーバー

そのとおり。

○議長

今これにかわる会議体が加西市にあるかどうか。なければこの協議会でやるし、あればそちらのほうのご意見も聞いた上でこちらで判断するということになると思うが、その辺りはどうか。

○事務局

改めて会議体を作る必要はないと意識している。

○議長

北条鉄道にこれから安全運行してもらうためにはこれぐらいの工事が必要だということ。これ以外にあるかもしれないが、当面こういう計画を出しているの、ここで認められれば当面は安心して運行が続けられる。これは5年間の計画のうちの1年分を承諾したことになるのか、5年分の承諾をしたことになるのか。

○M委員

これは当該年度という考え方なので、次年度の分は来年の協議会に諮ることになる。

○議長

5年間と書いてあるのは全体で大抵これぐらい要るだろうということ、大きくその5年間の中で今年はこれぐらいということを見積もって、出しているということだが、また状況が変わればこのあたりも次年度以降も変わってくるということか。

○M委員

それは可能性としてはある。

○議長

鉄道事故で一番インフラ部分にお金がかかって困るので廃線にしようか、という話になる。橋梁が老朽化して、橋梁の付け替え工事を行うととんでもないお金がかかるので、やめておこうという話になる。本当に小さい橋梁でも起こったりするが、その辺りは大丈夫か。

○M委員

北条鉄道の橋梁は、そういった長大な橋梁はない。最長で26.6メートルの長さを持つ橋梁が一つあり、10年に一度ぐらい塗装を施している。北条鉄道の中では橋梁としては16ある中で、その中で北条鉄道の中で比較的長いといわれるのが今申し上げた26.6メートル、その次が22.86メートル。その二つが北条鉄道の中で比較的長い橋梁ということだが、その橋梁は今先程申し上げたように10年に1度塗装を施している。

橋梁の異常は、まず施設専門の人間による目視確認からスタートする。橋梁そのものも、これは北条鉄道になる前の昭和55年並びに昭和57年に、国鉄時代に橋梁が架け替えられているので、今塗装を施すことによって十分対応可能であるという会社認識をしている。

○議長

わかりました。では北条鉄道の生活交通改善事業計画について、意見等あるか。

○事務局

ちょっと補足させて頂く。資料9をお渡ししているが、実はこれが刷り終わった後、金曜日に補助の内定があったので口頭だがお伝えする。2枚目の計画の中の踏切保安設備、下から2段目のところが通常の保守整備に該当するところが補助の対象外となり、補助の対象の事業費としては2、

040万円から1,962万円になる。それに伴って、国の補助金が654万円となる。連絡を頂いたばかりなので、それ以降の負担をどうするかというのはまだ何も無い状態だが、一応こういう形になろうかと思うので、ご報告しておく。

○議長

ということは、この踏切のお金は、どこかで年度を見なくではいけない。これは1年目だけではなくずっと続くということか。

○M委員

北条鉄道でも、その補助金が得られなかったから、踏切保安設備はなしということではなく、北条鉄道の部分の持ち出しで何とかできないものか、検討を始めているところ。

○E委員

3分の1は国庫で、あとは兵庫県、加西市、北条鉄道でどういう分担になっているのか比率は出ているが、任意の話し合いのもとの数字か。

○M委員

原則3分の1、3分の1、3分の1。

○E委員

もともとが3分の1。

○M委員

事業者として3分の1ということ。

○E委員

あと県と加西市は、お互いの話だと、そう理解か。

○事務局

北条鉄道も含めた協議になると思う。

○議長

他に意見等は。(なし)

では、5番目の協議事項についても、承認されたということである。ご協議、ご意見ありがとうございます。協議事項は以上。事務局のほうから何かあればお願いします。

○事務局

ご審議ありがとうございました。次回の協議会は、ご説明申し上げたとおり、はっぴーバスの本格運行が来年平成24年2月に予定している。それを見据えて今年の12月頃を予定している。また、さまざまな報告を含めてご案内させて頂く。

○事務局

それでは、閉会に移る前に兵庫県のほうから簡単に「バスから始める公共交通」ということで説明いただきたいと思う。

○兵庫県

黄色いリーフレットになるが、今年3月に兵庫県運営運輸事業振興助成交付金、バス協会の事業作成し、こういった公共交通について考えていく場で活用して頂くということで、全体的に書かせて頂いている。県のほうで部数があるので、公共交通会議等で活用利用等あれば、また市を通じて要望をお聞かせいただければ、お届けできると思っているので、また活用していただければと思う。ホームページからでもダウンロードできるようにしてある。

○事務局

ありがとうございました。本日は大変長時間にわたり協議頂きありがとうございました。今後も

引き続き、委員の皆様にはご協力を賜ることになりますが、よろしくお願ひ申し上げます。本日は
どうもありがとうございました。