

第6回加西市公共交通活性化協議会

日時：平成22年12月3日(金)
14時00分～15時04分
場所：加西市役所 多目的ホール

○事務局 それでは、まだお見えになってない委員の方もいらっしゃるんですが、定刻になりましたので、ただいまから第6回加西市公共交通活性化協議会を開催いたします。委員の皆様には、公私ともにご多忙の中、ご出席いただきましてありがとうございます。私は、本日司会を務めます協議会事務局の大久保と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

ところで、このたびの住民バスの運行事業者選定については、本協議会専門委員の喜多先生ほか6名の選考委員方のご協力により、既に10月19日付の文章で委員の皆様にご報告させていただいたとおり、『加西親栄自動車(有)』に運行事業者が決定いたしました。加西親栄自動車(有)は、今回のバスを導入する地域に事務局を持つ、まさに『地域の事業者』であり、本日ご提案させていただく「新たな公共交通の運行計画案」は、地域のNPOと地域の運行事業者が協働して、11月8日の住民会議などで地域住民のご意見を参考に策定したもので、詳細についてはまだまだ不完全なところがあるかと思いますが、このたびの運行計画は地域主導で策定してきたことにまことに大きな意味があったと思います。

本日は、さきの「地域主導の新たな公共交通の実証運行(案)」と、主にそれに伴います「コミュニティバス・路線バスの再編(案)」についてご審議頂くこととなりますが、委員の方においては今回の議案について何とぞご理解のほど、よろしくお願いいたします。

事務局 それから、会議の冒頭で、先ほどの選定委員の委員会の件について、少しお詫び申し上げます。前回委員の皆さんに仮にそのハッピーバス運行業務委託に係る適正評価委員会結果についてご報告という分を、10月19日付でご報告させていただきました。その中で、2点ちょっと不適切な表現があったということで、改めてその2点について再度修正した形でご報告、やり直しを出させていただきたいと思っております。

その2点と申しますと、まず1点目です。採択理由の中に、運行費用が低いという項目を挙げておりました。しかしながら、今回選定、今回のプロポーサルは、この運行費用というのは観光的な要件であり、選考基準そのものには入っておりませんでした。これを採択理由の中に入れたというのがちょっと間違いであったということ、それからもう1点、一部の委員さんが、両者とも現時点で1年後の本格運行を条件に4条事業者として利用信頼性がちょっと疑問があるという表現を使っておったところなんですが、ここでは親栄自動車さんが貸切という段階ということであって、もう1社のほかの4条の乗合がとられてるということで、このただし要件、ただし以下、これについては親栄自動車さんを指しているといったことで、少しこの表現も適切ではなかったというふうに思っております。

この2点については修正した形で、再度皆様にご報告させていただきます。

○事務局 それでは、次第に基づきましてお進めさせていただきます。初めに、当協議会の会長であります加西市の副市長よりあいさつをいただきます。副市長、よろしくお願いいたします。

会長 皆さんこんにちは。協議会の会長の加西市副市長の東郷でございます。よろしくお願い申し上げます。本日お集まりの皆さんにおかれましては、当協議会参加のためにはるばるお越し

いただきありがとうございます。本日は非常に天候も不順の中、この往路非常に不便利もあつたと思います。ありがとうございます。

さて、加西市におきましては、現在公共交通ということでは、民間事業者の「横」路線バス、それから市が運営するコミュニティバス、それから第3セクターの北条鉄道という形で公共交通機関があるわけですが、我々は市民にとっては車が主体であるということで、市民は車の便利さを知っている、こういう状況でございます。他方、加西市の高齢化はどんどん進んでいるという中で、やはり公共交通の役割がますます大きくなっていくと思っております。そういった意味で、今後その公共交通にどうシフトしていくか、それからそのインフラをいかに整備していくかというのは、非常に重要なお話だと考えております。

そういった意味で、このたび本市の西在田地区におきまして、地域住民が主体となる新しいバスの運行を来年の2月から実施するという予定にしております。このバスは、地域のNPOが地元の運行事業者と、地域住民と協働して運行計画を立案する、まさに地域主導の住民バスという形でございます。そういった意味で、今後この持続的なバス運行をいかに確立させるということが、非常に地域主体で確立することが非常に重要な目的でございます。今後その事業も公民、地域の3者が新たなモデルとして確立させて、市内の他地域にもそれを広めていくと、そういうふうな施設のモデルケースになればというふう考えているところでございます。

本日お集まりの皆様におかれましては、市民満足度の高い公共交通が構築できるように、ご協力のほどよろしくお願ひし、またいろいろと活発な意見交換をお願ひしたいと思うところでございます。よろしくお願ひします。

○事務局 副市長、ありがとうございました。それでは、協議事項に入る前に、このたび一部委員に変更させていただきますのでご報告させていただきます。お手元の資料3をごらんください。千石様におかれましては、この11月1日より加西商工会議所会頭にご就任されましたので、当協議会委員もご就任いただいております。また、当委員会の議長であります土井先生におかれましては、この10月1日より神戸国際大学から京都大学に転職されております。なお、本日ご出席いただいている方について、本来ならお一人ずつご紹介させていただくところですが、時間の都合上、お手元の資料4をご確認いただくことで割愛させていただきます。

次に、本日の資料を確認させていただきます。まず、第6回加西市公共交通活性化協議会の次第でございます。次に、資料1-1としまして、地域主導の新たな公共交通の実証運行(案)、資料1-2としまして、はっぴーバスのダイヤ。資料1-3としまして、はっぴーバス路線図の案。資料2-1としまして、コミュニティバス・路線バスの再編(案)。次に、資料2-2としまして、同じくコミュニティバス・路線バスのダイヤ(案)。資料2-3としまして、加西市内公共交通機関運行系統図の案。そして、資料2-4としまして、加西市内公共交通機関運行状況図市街地案。資料3としまして、加西市公共交通活性化協議会構成名簿。資料4としまして、本日の出席者名簿。資料5としまして、本日の座席表です。次に、関西路線バス全ダイヤのネット検索実現に向けて。最後に中富口の乗継地点。以上が本日の資料となっておりますが、不足等八ございませんでしょうか。

では、協議事項に入る前に、A委員から『インターネットを利用したバス乗継案内情報の提供推進連絡会』についてのご説明があります。A委員、よろしくお願ひいたします。

A委員 お手元のほうに配付をしております「関西路線バス全ダイヤのネット検索実現に向

けて」という資料をごらんください。

ことしの11月19日に大阪市内で、お手元のほうにお配りしてますこの連絡会のほうを開催をいたしましたので、この開催の主旨、概要を簡単にご説明をしたいと思います。

まず、背景なんですけども、私もそうなんですけれど、いまその鉄道を利用する場合、パソコンとか携帯電話とかを用いまして、駅すばあととか、ekitan、ジョルダン、NAVITIMEといった、いわゆるコンテンツプロバイダという言い方をしますが、そのコンテンツプロバイダの検索のシステムを利用して、路線とかダイヤを事前に調べることが一般的になっておろうかと思えます。

そういったコンテンツプロバイダのほうに、バスの路線、またはダイヤの情報が不足をしている現状にありますので、本来目的地までバスが運行しているにもかかわらず、検索をしますと検索の結果には徒歩数十分といった結果が出るといった状況になっていると思えます。例えば、この1枚目の紙のプレス案なんですけども、プレスの資料の下段のほうにイメージ図をお伝えをしておりますが、京阪バスへの乗継というのが表示をされずに徒歩何分といった表示がされてしまうという状況にあるということです。

いまバスのダイヤ情報を事前に入手をするには、いまのところバス会社のホームページをごらんになるか、またはバス会社に直接問い合わせるとというのが一般的なものだと思うんですが、これは利用者があらかじめそこに運行している路線バスのバス会社をご存じである、またはバス利用をあらかじめ当初から想定をしているというのが前提となっておりますので、観光客とか、ビジネスマンとかといった、その地域住民以外の潜在的な利用者にとっては、結果としてはバスの公共交通利用の断念、マイカーへの利用の流出につながっている可能性があると考えています。

また、地域住民にとりましても、特に複数の路線のバス事業者が競合している地域では、コンテンツプロバイダの検索システムを利用することで、簡単にバスのダイヤ情報を入手することは、利用促進につながるものではないかと考えております。このような状況から、バス事業者と、コミバスを運営する自治体とコンテンツプロバイダをつなぐ連絡会というのを11月19日に開催をいたしました。この連絡会には、近畿運輸局管内にバス事業者35社を中心に、多くのコミバスを運営する自治体の方にご参加をいただいております。特に、バス事業者に当たりましては、平成20年度の数字になるんですけども、20年度の近畿運輸局管内における路線バスでの輸送人員の全体の約90%を占める事業者の方にご参加をいただいております。

会議のほうは、プレス資料の2枚目、裏面になるんですが、2ページ目にありますとおり、大阪大学の森栗先生と京都大学の藤井先生から、情報提供の必要性についてご講演をいただいております。また、各コンテンツプロバイダからは、バス情報提供サービスの概要と、あとはどのようなデータが必要なのかといったことをご説明をいただいております。以前はコンテンツプロバイダごとに要求される電子データ、CSVとかXMLとか、エクセルデータとかというのがあったんですが、そういったものが会社ごとに異なっておって、そのことが情報提供が進まない要因の1つというふうになっておったんですけども、現在ではエクセルなど、いまそのバス会社のほうで使用されている電子データをひとまずいただければ、それをもとに必要なデータに加工するといったコンテンツプロバイダの事業者もありますし、またいずれの事業者も情報提供にあたって費用はかからないといった説明がありました。ひ

とまずは、いまある電子データを一度見せていただいてご相談くださいといった内容の説明がありまして、以前に比べましたら情報提供への負担というのがかなり軽減をされているものであると思います。

次に、近畿管内で唯一そのコンテンツプロバイダが主な事業者で4社あるんですが、その4社すべてに情報提供されている京阪バスさんから、情報提供についてのメリットをご説明をさせていただいております。メリットとしては、電話によるバスダイヤの問い合わせの激減、問い合わせが激減して業務の効率化を図ることができた。また、潜在需要の掘り起こしができた。自社のバス路線のPRができたといった説明がありました。やはり、そのバスの利用促進を図っていく上では、まずはそこにバスが走っているということを知っていただくというのが、前提となるのではないかと考えておりまして、そのためにはコンテンツプロバイダを活用するということが、非常に効果が期待できるのではないかと考えております。

例えば、利用促進の一元さんの取り込みというのが、非常に有効な手段になると思うんですが、その事前紹介に京阪バスさんの事例紹介の中であったんですが、ことし10月のICカードのPiTaPaとかIcocaのいわゆるICカードの利用者のデータを分析しましたら、1カ月の間に1度でもバスを利用された方というのが11万人いらっしゃいまして、そのうち1度だけのバスの利用者というのが3万人という報告がありました。このことから、観光客とかを含めました一元さんというのが、意外にも多いということがわかりまして、この一元さんを増やすために、バス情報の提供が非常に有効なものと考えられております。

いろいろなツールでバスの情報を提供するということが、利用促進を図っていく上で非常に大切な手段になるのではないかと考えておりますので、コミバスと連携している路線バスのほうも、情報提供すればより効果が大きいのではないかと思いますので、ぜひ路線バスの事業者さんのほうにもご検討をいただきたいと思っております。

当日、使用しました資料につきましては、すべての自治体のほうに送らせていただいておりますので、一度またごらんいただきまして、ご不明な点等ありましたら、このプレス資料の右上に担当者のお名前を記載をしておりますので、こちらのほうまでご連絡をいただければと思います。

近畿運輸局のほうでは、今後は年度末、年度初め、そういった年度がわりを1つの機会として、定期的にそのバス情報の提供がいかほどに進んだかというのをまた確認をしていって、導入されていない事業者さんのほうにまた働きかけを行っていくといった、フォローアップのほうを考えておりますので、またご協力のほうよろしくお願いをします。

○事務局 ありがとうございます。それでは、ここから協議事項に移りますので、この後の進行は議長に引き継ぎさせていただきます。それでは、議長よろしくお願いをいたします。

議長 皆様ご多忙のところ、第6回の加西市公共交通活性化協議会にご参集くださりましてまことにありがとうございます。冒頭、会長が言われましたように、いよいよ実証運行がこれから始まるということで、特に地元が主導するということが、非常にユニークな取り組みを加西市で実現していくという、大変大事なことがこれからスタートする。この協議会はそれを皆さんでいろいろご協議いただいて、ぜひとも成功に導いていきたいというふうに考えております。

事業者の選定に当たりましては、その喜多先生初め、選定委員会の皆さんが真剣に議論をいただいたということとともに、ご応募いただいた事業者さんも複数あったということで、

ご応募いただいた皆さんにも大変お忙しいところ企画書をお送りいただき、手を挙げていただいたということについても感謝したいというふうに思っております。ありがとうございます。

そしたら、議事のほうをこれから、座らせていただきますけれども、進めさせていただきたいというふうに考えてございますので、ご協力よろしくをお願いいたします。

そしたら、最初の協議事項でありますけれども、1番目ということで、地域主導の新たな公共交通の実証運行(案)ということにつきまして、事務局のほうからご紹介いただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

事務局 よろしく申し上げます。それでは、まず資料1-1よろしく申し上げます。地域主導の新たな公共交通の実証運行(案)です。事業目的は、加西市公共交通活性化協議会では、西在田地区の住民に対し、通院・買物等の日常生活の足を充実させ、さらに地域の活性化を推進するため、実証運行を1年間実施します。なお、実証実験終了後は本格運行を予定しております。

今回の試みは、地域住民の意向をもとに、地域のNPOが運行計画を策定し、地域の運行事業者が運行計画策定段階から地域住民やNPOと連携することによって、このバスをマイバス意識の高い地域主導型のものにするを目標としています。

事業の枠組みです。事業期間1年間、平成23年2月1日からの予定です。事業主体加西市公共交通活性化協議会。運行計画策定地域のNPO法人、原始人の会であります。運行計画の策定や、利用促進活動の実施を担っていただきます。運行主体、これは地域の運行事業者さんであります。加西親栄自動車さん、有限会社さんです。

運行概要なんですけれども、3系統。まず、若井、万願寺、芥田から中富口、殿原の交差点のところなんですけれども、資料の1-2及びはっぴーバスのダイヤ案と、そのあとの資料1-3、これを併用してごらんいただければわかりやすいかと思います。まず、それぞれ3つの筋があります。ここの3つの筋を、いまコミュニティバスは若井線というものと、あと万願寺芥田線という形で、曜日限定でいま運行しております。これを3系統、毎日、平日、毎平日ですね、各6往復ずつ運行する予定にしております。

それから、1系統です。中富口、殿原の交差点の前のところから根日女の湯まで行く系統なんですけれども、そちらも毎平日5往復することを予定しております。

それから、この中富口で一旦切れております。加西病院など、北条の市街地へ行く場合、そこから乗りかえていただいて市街地へ入っていくことになるんですけれども、そちらのほう、資料1-2のダイヤ表を見ていただければわかると思うんですけれども、基本的には万願寺、若井、芥田から午前中の2便は北条の市街地へ行く路線バスと接続することとなっております。それから、3便目から6便目は若干の時間の前後はあるんですけれども、北条市街地からそれぞれの各方面に帰られる方へ接続するようになっております。

また、資料1-2、このダイヤは若干接続時間がタイトになっているところ、時間が延びているところ、歩きのところいろいろあるんですけれども、もう少し微調整をしながら、乗りやすい運行をしていけるかというふうに考えております。

それから、その中富口のところでの待合なんですけれども、追加資料で中富口乗継地点というA4の図面があると思うんですけれども、この中富口なんですけれども、セブンイレブン加西殿原店のところと、それから北条方面って書いてあるその横あたりぐらい、そこにち

よって空き地があるんですけれども、そのところに待合室を少し設置しまして、そこで乗り継ぎということを考えております。あとでコミバスの再編と、路線バスの再編というところでまた申し上げますけれども、この県道は神姫バスさんがいま運行しておられる路線及びコミュニティバスを一部この中富口まで走らせることによって、基本的にこの6往復について接続するよというふうに考えております。現在、その地権者の方と、この待合室の設置についていま交渉はしております。

それから、県道ですので、ここも結構交通量が時間帯によっては多いこともあります。いま計画段階では、中富口のバス停なんですけれども、北条町方面行きのところのバス停が、若干信号に近いこともあったり、その場所がちょっと狭いということもあまして、できれば少し北条方面寄ったところ、その空き地のところまで行けば安全にできるのではないかとということで、その移設もできないかということも検討しております。

それから、県道沿いのところで、主に今回のバスは高齢者の方が乗り降りされるということもあまして、住民バス、こちらのほう15人乗りのバスなんですけれども、そちらのほうがこのバス停のところまで来て、近くまで来て、そこで乗降をするということを配慮して、なるべく高齢者の方が横断歩道を渡ったりとか、乗りかえの際に不便にならないように、安全にできるよという配慮もいま考えております。

それから、資料1-1にまた戻ってください。それから運賃です。当初6カ月間は無料で行うことを考えてしております。6カ月後の運賃については、実証運行の状況を考慮し、次の協議会で提案をさせていただくよというふうに考えております。使用する自動車については、この狭い道を走るためにはいわゆるバス車両では不可能なので、15人乗りコンピューターで、これを2台で実施します。

それから、周知方法なんですけど、パンフレットを市内全戸配付、1月中旬ぐらいで考えております。それからポスター、主に運行区域内に掲載することを予定しております。

裏面に行きます。実証運行計画。NPOが調査したこの地域の潜在的な需要が、設定条件にどのように顕在化するかを実証するため、1年間の実証期間を4期、1期3カ月間なんですけど、分けをします。

まず第1期。バスの認知度を高めるため、運賃を無料とします。現在、曜日限定で西在田地区のバス運行しております。それから、現実的にはなかなか使える状態ではないといったのが現状です。市民の方もバスが走ってきたよということで、まだバスが使えるものよという意識ながいよという可能性もかなり高いので、最初はとにかく乗ってもらって、今回曜日限定の3往復が、毎平日6往復よというふう大幅に利便性が変わりますので、とにかく乗っていただいて、その利便性を知っていただいて、そこから皆さんにいろいろと協力いただこうかなよというふうには思っております。

それから第2期。住民意見を参考に、効果的なダイヤルート等を変更し、その効果を実証するよということで、事前に運行事業者NPOがこのダイヤ、ルート、バス停で、地域の方とも色々話をしても聞いてるんですけれども、いいよというふうにも考えても、実際運行しだすと、やはり数カ所致命的にこれはおかしいよというのはやはり出る可能性があるよというふうにも思います。そういったことも勘案して、3カ月後ぐらいに、そういったところをまず改善していきたいよというふうにも思います。

それから第3期。ここから有料化をします。金額はまだ未定なんですけれども、有料化

によって、運賃制度の実証と。通常無料であると、無料だから乗ってた。次は有料になるとちょっと控えておこうとか、回数を減らしておこうとか、いろいろそういう心理が働きますので、そのあたりを実証をします。

それから第4期です。住民意見を参考に、さらに効果的なダイヤ、ルート等に変更し、その効果を実証します。実際問題、2台のバスでこれだけのダイヤルートを組んでいきますと、なかなか融通性っていうのは、実際のところは少ないんですけども、実際に半年以上走らせた場合、さらに効果的なダイヤルルートっていうのが出てくると思いますので、第4期にそれを若干修正をして、効果を見たいというふうに考えております。

それから、当初6カ月無料にするという計画を近畿運輸局さん、神戸運輸管理局さんと相談したところ、そうであれば、当初21条の許可ということを考えておったんですが、無料の期間の間は特にそういった許可要件に当たらないという指導がありまして、6カ月後21条っていうものを一旦許可をして、それから本格運行1年後のときに4条の乗り合い許可をもう一度出すといったのも、逆に事業者さんの負担も大きいのではないかというような、そういったご提案もあり、今回はもう21条許可というものを使わずに、第3期の有料のときから、4条の乗り合い許可で運行を実施することを予定しております。

次に調査計画です。番、住民意識調査です。バス導入より住民意識の変化を調査することによって、住民ニーズに対応したバスにします。その主体は実証運行の主体である協議会が実施します。方法です。西在田地区等の全世帯、約1,000世帯あります。そこにアンケートを配布します。頻度は事前調査、バス導入直前の1月中旬、それから事後調査、バスを導入したあと、実証運行期間内に2回実施を考えております。いま現在検討中なんですけれども、1つの提案としまして、有料化する前に、その参考となるデータを集めるということは有益ではないかということと、あと1年後の本格運行に向けて、参考になるデータをとることができればというふうには考えております。

それから番、ヒアリング調査。NPOが調査したこの地域の潜在需要は、このバス運行ではどのように顕在化したかを調査をすると。これについては、NPOさんに行っていたらというふうには考えております。方法とか頻度、これ現在検討中です。

番、実証運行時の利用者調査です。利用者の行動(目的地等)を把握するため。主体はNPOです。いわゆる「オン」調査と言われるものも含まれます。方法は、バスに実際に調査員が乗車しまして、利用者全員を対象にヒアリング調査を実施します。その頻度は、実証運行の4期、各1日悉皆調査を行います。

番、その他としまして、運行事業者さんご自身による乗降調査、これは毎日を考えております。運転される方に過度な負担をかけるということは余り安全上よくないと思いますので、バス停ごとに15人マックスのバスなので、バス停ごとにその乗り降り記入していただくという程度であれば、何とか理解いただけるのではないかなというふうには考えております。

それから、今後の予定。12月から来年1月にかけて運行準備及び周知活動、それから住民意識調査、事前調査、それを実施します。それと、2月1日NPOバス実証運行を開始します。それから、来年の5月ごろに6カ月後の有料化を前提としまして、再度協議会を開催させていただきたいと考えております。8月1日から有料運行を開始予定と。1年後ですね、24年2月から本格運行を実施したいと。この事業全体としましては、5年間を考えており

ます。重要なところなんですけれども、今回コミュニティバスから、かなり利便性の高い住民バスに移行します。本格運行終了1年前に、この事業を本当に継続するかどうか、それについてもよく見当する必要があるというふうに思っております。

以上です。

議長 ありがとうございます。ただいまご紹介いただきました協議事項の1につきまして、ご意見、ご質問をいただければと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

B委員 ちょっと1点だけ教えていただきたいんですが、これ1期2期は無料ということで、多分加西親栄さんとは、これは貸切契約がなされるのかなというふうになっておまして、そして貸切の相手がこの上のこの協議会になるのかどうか。お金の流れなんですけれども、そこらちょっと教えていただきたい。

議長 じゃ、いまのご質問、事務局のほうからお願いします。

事務局 実証運行ということは、契約は実証運行のときは事業主体は協議会ということになりますので、協議会と貸切契約ということになります。

B委員 貸切契約で3期分ということやね。

事務局 はい、なります。

B委員 それ事前に本格案する際には4条のこれやね。

事務局 これは乗合の是非を申請方法とかね。

議長 よろしいですか。ほかにご意見、ご質問ございませんか。よろしいですか。ちょっとだけ私のほうからも質問と申しますか、補足的なことっていうので、資料の1 - 1の2枚目なんですけれども、黒ポツの2つ目、調査計画ということで書かれてますけれども、これは検証ですよ。実験の検証の調査を計画するということで、1つはバスを入れることによってどれだけ乗ってもらえるかということと、どれだけ地域の人たちの交通の行動が変わるかということを確認したいと。

それから、もう1つは、できればももとの目的は地域の主導による新たな公共交通ということですが、その西在田地区の人たちができるだけまちづくりに積極的になっていただくようなことも、あわせて考えていきたいということで、少しバスだけではないような調査もこの中に織り込んでいきたいなというふうに考えてます。お互いに皆さんが支えあうような地域になってほしいと、そのためのツールとして、バスが思わしいタイミングで入れられたらいいなということですね。ですから、ちょっと普通のバスの調査、乗り合い、あるいはその乗降客だけを調べるということだけではなくて、もう少し幅広い調査をやっていきたいなということで、こういう項目にさせていただいていると。

ほかにご意見、ご質問ございますか。よろしいですか。(なし)

そしたら、この議題の1につきましては、皆様方からご承認いただけたということで確認させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 よろしいですか、ありがとうございます。

そしたら、議題の協議事項の2でございますけれども、コミュニティバス、それから路線バスの再編についてということで、事務局のほうからご説明をよろしくお願ひいたします。

事務局 よろしくお願ひいたします。資料2 - 1をお願いします。資料2 - 2、資料2 - 3、2 - 4、あわせてごらんいただければというふうに思っております。コミュニティバス、路線

バスの再編案です。概要です。住民バス導入に伴い、コミュニティバス及び路線バスを再編します。また、加西病院利用者の市役所駐車場でのパーク＆ライドを推進をします。

コミュニティバスの再編。時期は住民バス運行開始と同じ平成23年2月1日を予定しております。再編内容です。市街地循環バス、現在は大循環、大循環はイオン、アステシア、高速バスのバス停、加西病院、福祉会館を回る循環です。これが、12便運行しております。これを改正後は大循環5便と、小循環5便というふうに変更するように考えております。この小循環と言いますが、アステシアかさいから市役所を通りまして、病院に行く便になります。福祉会館なんですけれども、以前から要望があって、こちらのほうにバスを回しておりました。ただ、やっぱりなかなか利用者数が少ないということもありまして、今回概要のところもありましたとおり、加西病院利用者というのは、やはりコミュニティバスの最大のターゲットになるということも勘案しまして、この小循環というものを入っております。

それから、万願寺芥田線、それと若井線です。これら曜日限定の1日3往復になっておりました。現在は万願寺芥田線が火曜・金曜、若井線が月木というふうになっておるんですけれども、これが住民バスと代替ということで廃止をさせていただきます。

それから、国正滝野線です。この路線は曜日限定1日3往復。月水木で走っております。それから青野原病院線、これも曜日限定で1日3往復で走っております。これが火水金と走っております。この2線なんですけれども、やはり曜日限定ということになると、行きたい専門の先生のところに行けないとか、やっぱりそういうような話も以前からございまして、この前の2年前の実証のときに曜日限定というのも導入したんですけれども、やはり毎日動くということが重要ではないかということもありまして、今回国正滝野線については、毎平日2往復。それから、青野原病院線については毎平日2.5往復ということを考えております。

2年前、毎日2往復ずつその2つの路線は動いておりました。ただ、今回少し工夫させてもらいましたのは、なるべく1つのターゲットとして、やはり加西病院というのが高齢者の足ということになりますので、病院の開いている時間帯に市民の方が入りやすい、そういった時間帯を2台のコミュニティバスをなるべく効果的に運用して、時間配分をさせてダイヤを多くしていただきました。

あと、青野原病院線の場合は、加西病院だけではなくて、青野原病院のほうへ行かれる方も多数いらっしゃいますので、そちらのことも勘案してダイヤを組ませてもらっております。

それから中富口線です。これは、住民バス運行に伴う新設路線になります。毎平日4往復運行します。なお、その4往復のうちの1往復は神姫バスさんのほうの独自路線というふうにさせてもらっております。

それから 番です。このその他なんですけれども、ここで加西病院の利用者の市役所駐車場でのパーク＆ライドということになるんですけれども、現在加西病院はここ数年、特にことしは利用者が増えており、駐車場が慢性的に不足しております。止めてはいけないところに堂々と止められる方もいらっしゃるし、そういったことを交通事故とか、ほかのお客さんに迷惑かかるとか、やはりそういったことを改善をする必要があるということで、コミュニティバスがせっかく加西病院にこういう形で走っているということでありましたら、1つの方法として、加西市役所、この前の駐車場に車を止めていただいて、加西病院に通院していただくということとはできないのかと。

わざわざ山の上の病院まで車で行って、そこで駐車場がないということであらうらされて、

いろいろイライラされることを考えますと、バスを利用していただいて、バスの時間さえはつきりわかっておれば、その定期性は優れておりますので、イライラせずに乗れるということで、こういったことを勘案して、コミュニティバスを増便することによって、パーク＆ライドを推進したいと考えております。

参考までに、改定前後の加西病院と市役所間の便数を記載しております。まず、市役所から病院ですね。まず行き、病院に行きなんですけれども、現在9便しかありません。これを市役所病院間を18便、約2倍にしようと考えております。それから、逆に今度病院から市役所に戻る帰りの便、これも現在8便しかないものを、同じく18便に、2倍以上にしようというふうに考えております。

さらに二重括弧のところを見ていただきたいんですけども、まず8時から10時、11時ぐらいの間は、まずは病院に行く人がたくさんいらっしゃるということで、なるべくその時間帯に厚めにダイヤを組もうかと思っております。それから、今度11時から14時の間、これは病院から帰られる方ということで、この間も少し厚めに考えたいと思っております。

それから裏側へ行きます。大和北条線の路線変更です。今回の変更、住民バスの導入等に伴いまして、中富口のところで大和北条線、通常の路線バスに乗られる方もいらっしゃいます。この方が加西病院にスムーズに行けるようにということと、多可町のほうからも多数加西病院に来られてる方もいらっしゃるというふうにお聞きしておりましたので、これを機に加西病院に直接乗り入れると。大和のほうから加西病院を経由してアスティアかさいまで行くという形で利便性の向上を図ろうと考えております。

それから、周知方法なんですけれども、まずコミバスの再編ということでパンフレット策定を考えております。市内の全戸配布を予定しております。これは、最初ありました住民バスのパンフレットと表裏というような形で配布することを検討しております。それからもう1つパンフレットですね。パーク＆ライド、これは加西病院利用者の市役所駐車場に駐車をしていただくということのパーク＆ライド、これを宣伝するためのものです。加西病院等配布することを検討しております。

以上です。

議長 ありがとうございます。ただいまの協議事業につきましてご説明いただきました。この内容につきましてご意見、ご質問いただければと思います、よろしくお願いたします。はい、お願いたします。

Ｃ委員 それではお尋ねしますけれども、平日の中心ダイヤということなんですけども、経験上でお尋ねするんですけども、福祉会館では土日はやはりないということですね。

事務局 土日。土曜日曜は今も走っていません。

Ｃ委員 だから、今後もないんですね。

事務局 平日は走ってます。今後も土日もないです。

議長 福祉会館は行かないということですね。

事務局 はい。

Ｃ委員 ちょっと誘導的にはあそこ大変不便な場所と聞いたもので、なければタクシーが走ります。

議長 それはそれでご参考といただければ。ほかにご意見、ご質問ないでしょうか。よろしいですか。ちょっとだけよろしいか、私、わかってないところがあるのか。できれば、これ

病院に中心をすごく今回路線も集めていくということなんですけども、その病院の駐車場が既にもう一杯やということもあって、できるだけバスにシフトしてほしいと。バス停の位置をできればより玄関、出入口に近いところで乗り降りできるようにという工夫をお願いできればというのがすごく気になる場所なんで、その辺ちょっとまた何かありましたらお願いしたいなと思っております。

事務局 そうですね、加西病院の場合は、今玄関目の前でなっておりますので。

議長 それともう1つダイヤなんですけども、特に下のダイヤの、どうやらね、1時間に1本のときと2本のときと3本のときとありますよね。こういうやり方も1つですけども、これ覚えにくいので、パターン化をしたほうがいいかもしれないので、要するに覚えることが少ないほうが、ダイヤ見なくても使えますよね。ですから、そのあたりはすごく、これをベースにやっていただいたらいいと思うんですけども、それご検討いただけたらいいかもしれないなと思っております。

お願いします。

D 専門委員 今のご提案はおっしゃるとおりかなと思うところもあるんですが、それぞれの住民の方で、それぞれ出ていきたい時刻というのもあるのかなというふうに思います。それで、これ実態にもよりますけども、ダイヤを選びながらきょうはこの便、あすはこの便というふうに出られる方が多いのか、あるいは大体出るパターンというのが決まっているのかというようなことがありますので、そのあたりはNPOの方にきちんと調べていただいて、それでわかりやすく使いやすいダイヤというのが多分どこか落としどころがあるのかなというふうに思いますので、ぜひとも検討していただければというふうに思います。

議長 ほかにご意見、ご質問ございますか。お願いします。

F 委員 市民病院、駐車場が一杯にすぐなるんですが、バスが着き、救急車が来たら、あそこは非常に通りにくいんですよ。前に松の木があって公園みたいなのがあるんですけど、あの真ん中にもう1本つけて、バスはここ、自動車こと分けないと、あそこ一時本当にとりにくいんですよ。また一考してください。

事務局 F 委員のご指摘のとおり、最近多種多様の車がいろいろなところに来ますので、その辺は検討の余地が。

議長 はい。

E 委員 今、救急車の話もあったんですけども、救急車は西側の新しい病棟のほうの入口に着くんやな。救急の搬入は。

事務局 そうです、西側、西のほうへ着きます。

E 委員 そしたら、表の正面玄関はバスが止まってもあまり問題がないと思うんですけども。

事務局 ただ、最近介護的なタクシーのご利用とか、そういったバスがかなりあそこの前に止まっているというふうに、ちょっと私も聞いておったりとかして、現場を見たりすることがあるので、バスが頻繁にあそこにくるということになったときに、あそこもかなり横幅が広くて、玄関のこの隣も十分あるんですけども、そこでもなかなかごった返すのときがあるというふうには聞いておるので、何かいい方法はないかなというふうには思っています。

E 委員 もう1点。やっぱりバスの乗降客も雨が降った場合はやっぱり屋根のあるところで乗り降りせんと、足の不自由な方もいらっしゃるし、どこでも止まって降ろしたら、あと傘を差していったり、車椅子の人もあるかもわかりませんし。

それともう1点、この市役所の駐車場とパーク&ライドというて検討されとんやけど、これは有料になるのかな、無料になるのかな。

事務局 無料を考えております。

E委員 そしたら、もう病院へ行く人は患者やとか見舞いに行く人やとか、全部無料ということやね。

事務局 今、病院の券を160円、病院使われる方は160円の無料券を.....。

E委員 病院使うのはいいが、お見舞いに行く人は。

事務局 お見舞いに行かれる方も、病院に来てると、病院利用ということで、受付に行けば渡してもらえるとということになっておりますので。

E委員 いま現状もそうか。

事務局 現状もそうです。

E委員 バスに乗ってたら、もう券をもらったら無料ということやね。

事務局 そうです。病院利用をされている方ということで運用はしております。

E委員 了解。

議長 はい、お願いします。

C委員 先ほど病院の玄関前に介護タクシーのとめ置きが多いということでお話があったんですけども、私もそのあたり現認しておるんですけど、市内というよりも市外の業者が送ってきて、それで玄関前で降ろしたまま、とめ置きで患者さんの中へ連れて入る。だから、とめ置き時間が非常に長いので、そのあたり一番邪魔になってると思うんですけど、このあたり市内であれば話しやすいんですけども、市外の者に対して非常にこの業界としても言いにくいんで、特にタクシーの範疇とは外れますのでね。そのあたり病院側からも何か指導をいただければというふうに思うんですけども。

E委員 介護タクシーなんかは障害者の駐車場スペースありますね。病院の玄関の横に。そこに止めて乗り降りさせたりはされてないんですかね。

C委員 どうしても車椅子の加減で玄関前へほとんど横づけに近い状態で止めてることが多いんで、ときどき車椅子パークのところに、一般の もちろん障害者でしょうけども、止めておられるのが多いもんですから、なかなかそこでというのはしにくいようですね。

E委員 僕らはよく表玄関へ行くんですけども、障害者駐車場がちゃんとあるんで、介護用タクシーになるのか、そういう介護用で送ってこられてるのも、その障害者の駐車場スペースで乗り降りさせてもらったら、バスの問題は全然ないと思うんですけど。

C委員 中にそうじゃないのはあるかもしれませんが、やはり車椅子のマークを貼っておられたら優先的に止められるようですので、介護タクシー等にしても、患者さんを降ろしたあとで、すぐに案内の前に移動すればいいんですけども、どうしてもそのままとめ置きのままで中へ入っちゃうもので、あれがかなりその滞留時間が長くなります。あれは非常に問題だとは思ってます。

議長 そのあたり病院担当の方とお話いただいてからと、きょうみたいな話をぜひ市の方のほうで病院のほうとお話いただいて、またお互いにうまく運営できるようにしていただけるようお願いしたいと思います。

E委員 もう1点よろしいか。

議長 はい。

E委員 この青野原線、病院線なんですけど、2.5いうて書いてあるけど、これは3が2.5になる理由は何や。

事務局 青野原病院の場合は、互いに青野原病院から帰ってくる、こちらの北条から逆に向こうへ帰る人っていうのがあるので、そういうこともあって午後3便に、こちらから北条のほうから帰っていく、その便をちょっと追加しております。その分だけ0.5増えているということです。

E委員 ということは、バスは青野原病院を車庫にしてるわけか。

事務局 バスの運用は僕も今、車庫はあそこにはないんですけども、例えば車庫にしてるということはないです。

E委員 どこか、そしたら空車で帰りよるわけ。小野とか。

事務局 途中空車で玉野の北條車庫へ回送で帰るところがありますね。そういったようなことも繰り返しながらしてます。例えば、通常ですと、いままで国正滝野線なんかにしても、まず最初はアステアからが近いから、アステアから向こうへ行って帰ってくるという、そういう往復は1往復でやってたんですけども、逆に言うと、その朝の時間帯にアステアから滝野へ行こうという方が逆にいらっしやらないんで、逆に一番最初のときにその滝野駅からもう出てもらってというような形を考えて、こういうふうにいるしております。だから、あいだあいだにそういう空車の回送の時間帯も若干増えてはおります。

E委員 このいまの平日の運行ダイヤを見てたら、イオンの加西のところから11時半に出て、青野原病院に11時55分、25分間かけていきよるんやね。最初の、これ8時と11時30分と15時5分と、これ3本ということやね、行くのは、

事務局 そうですね。

E委員 帰りは、これは病院を8時半、8時23分に着いたのが8時半にこっちに帰ってくるのと、11時55分に着いたのが12時に向こう出てこっち帰ってくるのと、そういう形やね、これ。

事務局 うまくそう接続になってる部分と、片方だけのところとあって。2台しかバスないので、本当はもっとバリエーションを入れたいところなんですけれども、ちょっと限界がありましたので、ご理解いただきたい。

E委員 僕らから言うたら、加西病院をよく利用してもうたほうがいいけど、やっぱり青野原の病院もそれなりに乗降客があると思うのでね。

事務局 そうですね。

E委員 例えば、3時30分に青野原で終わったら、もう1回青野原から北条まで帰ってくるというのは、

事務局 組むことは恐らくできたんだろうと思うんです。

E委員 3往復いうことでできるやろ。

事務局 できますね。ただ、これ使われるかという話があるからというのがあったんで。

E委員 診察時間がないので、もう。

事務局 そうですね。逆にもうこの便は、加西から例えば買い物に行って、買い物をされて帰られる方専用という、終着点が青野原というふうになったという。

E委員 途中の中野とか桑原田とかの需用で、病院の患者ではないわけやね。

事務局 病院の患者さんが、例えばお昼にアステアなんかで買い物されて、ちょっと時間

をつぶされたあと帰られるという想定で。

議長 こっちでも一度また、これはやってみんことにはわからないところもあるので、変更も随時またやっていったらいいと思うんですけども、一応決めておかないと動かせないので、一応こういう形でやらしていただいて、また状況に応じて、例えば青野原病院で7時ぐらいに出たほうが、診察された方も都合がいいということであれば、2台のバスをどう回していくかということを考えながら、そういう工夫もできればやっていくということで、動かしてみたらどうかと思います。

ほかにご意見、ご質問ございませんか。よろしいですか。そしたら、協議事項の2につきましても、この内容でご承認いただければと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 はい、ありがとうございます。そしたら、協議事項2つございましたけれども、これにつきましては皆さまご協力いただきまして、承認いただいたということでございます。どうも皆様ありがとうございます。

協議会としては、一応以上でございます。事務から何か連絡事業等でございます。

○事務局 ありがとうございます。ではその他事項として、次回の協議会の開催についてなんですが、実証運行半年後から有料運行に切りかえるために、事前に協議会の開催が必要になりますので、現在のところ来年の5月ごろに次回の協議会を開催することを予定いたしております。

それでは閉会に移ります。本日は皆様、いろいろご意見いただきましてありがとうございました。本日の会議をもって「地域主導の新たな公共交通の実証運行(案)」と「コミュニティバス・路線バスの再編(案)」についてご承認いただいたところですが、今後2月1日の運行開始に向けて、ダイヤ、ルート、バス停の最終確認や、具体的な運行準備について各委員皆様にはいろいろとご意見を賜ることになるかと思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

議長 ありがとうございます。あとこれからがいよいよ重要なときになりますので、皆さんよろしく願いたします。

(「どうもありがとうございました」の声あり)