

第2回 加西市公共交通活性化協議会 議事録

1. 日 時：平成20年9月26日（金） 14:00～16:30

2. 場 所：加西市役所 5階会議室（大）

3. 出席者：

	所 属 団 体	役 職 名	氏 名	代 理
会 長	加西市	副 市 長	東郷 邦昭	
委 員	加西市経営戦略室	室 長	玉置 博充	
	加西市地域振興部	部 長	柏原 邦章	欠 席
	加西市都市開発部	部 長	平井 住夫	
	兵庫県北播磨県民局県土整備部	部 長	濱田 士郎	松本 正利 (企画調整担当 主幹)
	神姫バス株式会社バス事業部	取 締 役 バス事業部長	丸山 明則	
	神姫バス労働組合代表	書記長	中川 貴水	欠 席
	北条鉄道株式会社	専務取締役 鉄 道 部 長	柴田 秀雄	
	兵庫県バス協会	代 表	小西 一夫	欠 席
	兵庫中央バス株式会社（兵庫県タクシー協会東播磨会代表）	代表取締役 社 長	宇高 昌利	
	神戸国際大学経済学部都市環境・観光学科	教 授	土井 勉	
	加西市議会	議 員	桜井 光男	
	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課	課 長	堤 俊哉	有岡 省治 (専門官)
	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	吉村 靖弘	吉本 道明 (運輸企画専門官)
	兵庫県加西警察署	署 長	村上 孝次	小林 卓史 (交通課長)
	加西市区長会	会 長	高見 芳行	
	加西市老人クラブ連合会	会 長	三宅 通義	
	加西商工会議所	会 頭	丸本 優	
	株式会社加西北条都市開発	専務取締役	安井 宥司	
	市民公募委員	—	池田 孝一	欠 席
	専門委員	神戸大学大学院工学研究科	教 授	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	課 長	長谷川 吉治	
	国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長	課 長	下谷 富雄	欠 席
	兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課	副 課 長	安川 徳	瀧本 新也 (計画担当)

(順不同 敬称略)

	所 属 団 体	氏 名
事務局	加西市経営戦略室	伊藤 勝
		山下 敦史
	(株)丸尾計画事務所	丸尾 哲也
		西村 和記
		小林 竜二

4. 配布資料

- 次第
- 資料1 加西市公共交通活性化協議会規約（改正案）
- 資料2 第2回加西市公共交通活性化協議会
 - ・公共交通利用の現状と課題
 - ・市民懇談会での主な意見
 - ・上位計画
 - ・公共交通網再編方針（案）
 - ・公共交通運行計画（案）
 - ・公共交通実験運行（案）
- 資料3 実験運行におけるコミバスの時刻表・運賃表
- 資料4 加西市過疎地有償運送運営協議会の設置について
- 資料5 第1回加西市公共交通活性化協議会議事録
- 資料6 出席者名簿
- コミュニティバスのダイヤ変更についてのパンフレット
- コミバスのイオン経由時刻表、路線バスのイオンにかかる運賃表
- 免許返納制度の新聞記事

5. 開会

（事務局）

ただ今から第2回加西市公共交通活性化協議会を開催致します。

委員の皆様には、公私ともにご多忙の中をご出席いただきましてありがとうございます。

次第に基づき、まず始めに当協議会の会長であります、加西市副市長より挨拶をいただきます。

（会長）

皆さんこんにちは。当協議会の会長をさせていただいております東郷でございます。本日は暑い中、加西市までお越しいただきましてありがとうございます。

前回の協議会以降、公共交通網再編部会を2回、開催しました。部会の委員の皆様には公共交通のあり方について検討いただきまして、誠にありがとうございました。また、老人会の皆様方には昨年度の高齢者アンケートに引き続いて、7月に5箇所で開催しましたグループインタビューに協力いただきまして、厚く御礼申し上げます。

さて、加西市の現在の公共交通の現状は、今年度の4月から8月までの利用者数を昨年度と比べましたところ、残念ながら北条鉄道は1.5%の減、コミュニティバスについては7%の減でございます。北条鉄道につきましては、昨年度は三木鉄道の廃線に伴い鉄道ファンの方が北条鉄道までいらしたということもあり、その反動による減少と考えておまして、そういう観点からすると予想よりも減少が少ないものと思います。しかし、コミュニティバスの減少は深刻な問題でありまして、これがまさにこれから検討しなければならない課題であるということでございます。

本日の協議会におきましては、部会での協議内容の報告とそれを受けての協議、さらには10月末から実施予定のコミュニティバス実験運行案をご審議いただきたいという予定であります。また、皆さんもご存じの通り、10月末からイオン加西北条ショッピングセンターがオープンする予定であります。それに伴って、交通渋滞が発生する可能性が懸念されておる訳です。その対応策として、今回の実験運行でコミュニティバスをイオンまで乗り入れて、さらに広報活動をすることにより、公共交通の利用促進を図りたいと考えているところでございます。

委員の皆様には、公共交通の活性化に向けて忌憚無くご意見を賜りたいと思っておりますので、何卒よろしくお願い致します。

(事務局)

ありがとうございました。ここで大変申し訳ありませんが、所用のため東郷会長は退席となります。

6. 規約改正について

(事務局)

この度、本日付で本協議会の規約を資料1のとおり改正したいと考えています。

本日の協議会で、実験運行の導入に伴いまして、10月28日からのコミュニティバスのダイヤなどの変更を協議していただく予定ですが、その承認には道路運送法に定める会議による合意が必要となります。しかしながら、現在の協議会では、法的な位置付けや構成員などにおいて、先の協議を行うには不十分であるため、この度、規約の改正を行うことになっております。

現状の協議会の規約に必要な項目を新たに追加したという形になっておりまして、追加の部分につきましては、第1条で法的な位置付けを、第3条で協議内容を、別表では構成員の追加をさせていただきます。

構成員の変更におきましては、新たに神姫バス労働組合の中川様と兵庫県バス協会代表の小西様を協議会委員にご就任いただくことになっております。本日はご両人とも所要のため欠席されておりますが、当委員への就任についてはご理解をしております。

また、この改正によりこの協議会は、兵庫県生活交通対策地域協議会北播磨地区部会の分科会としても位置付けられますので、合わせてご了承いただきたいと思っております。

(資料1について説明)

規約改正について何かご意見ございませんでしょうか。

(議長)

意見ではないのですが、この協議会は第1条に書いてあるように「地域公共交通の活性化及び再生」この法律に基づいて設置しました。ところが、これから実験をやっていくことを考えると、バス料金などについても皆さんと一緒に議論していきたい。そうすると、この協議会は道路運送法上の協議会ではありませんので、この協議会だけでは道路運送法上の運賃などの話をする事ができません。その道路運送法上の協議会とするために必要な条件として、もう少しメンバーを強化していかなくてはいけない。そのためにメンバーや所掌事務についても追加をしました、ということが今回の改正の目的だと思います。ですから、この会議は活性化再生法と道路運送法の2つの役割を果たすということだと思いますが、そういう理解で良いのでしょうか。

(事務局)

その通りです。補足説明ありがとうございました。

それでは、他にご意見がありませんので、このように規約の改正をさせていただきます。

7. 協議事項

○ 議長あいさつ

(議長)

皆さん、こんにちは。今朝は大雨洪水警報が出ていて、おそらく行政の方を中心に気忙しいことがあったと思いますが、無事ご参集いただきましてありがとうございます。

先程、会長の挨拶にもありましたように、10月末にはイオンも開業したり、バスの実験運行もこれからやっていくということで、第1回の協議会を踏まえて、喜多先生中心に2度の公共交通の再編部会でさまざまな議論をいただきました。実はその2回だけではなく、事務局の皆さんとはずいぶん密にこれからの加西市にとって望ましい公共交通のあり方というものを、いろいろな形で議論していったということが、今日皆さんにご紹介させていただける内容になっています。

やはり加西市は、バス、鉄道よりも自動車を使うというのがベースになっていると思いますが、先般の老人会の皆さんに大変ご協力いただいた高齢者アンケートの内容を見ていると、私ももうすぐ58才になりますから、たぶんあと5年も経てば運転も少しずつしんどくなっていくのだろうと考えました。実は自動車で動ける年代というのは、ある程度元気な若い人たちが中心になります。それ以外の人たちは送迎してもらったり、あるいは外出するのを減らすような人たちも増えてくると思います。そういう人たちの移動を保证するには公共交通はなくてはならないものですから、無くなったら大変困るということが認識されて公共交通が見直されてきていると思います。地域の人たちが公共交通をいかにして支えやすくするか、それを今回の高齢者アンケート調査結果を見ながら、より良いサービスを提供することで継続的に乗ってもらえるような仕組みを皆さんと一緒に議論して、加西市にとって持続可能な公共交通を見いだしていくことが今回の協議会の目的であります。そのために実験運行を行い、また来年度には実証運行を行っていくことになると思いますので、是非とも皆さんの英知を結集して、すばらしいプランを作っていきたいと思います。何卒よろしくお願い致します。

(1) 加西市公共交通網再編部会での協議状況について

事務局より、公共交通利用の現状と課題、市民懇談会での主な意見、上位計画、公共交通網再編方針（案）、公共交通運行計画（案）について説明。（資料2）

(専門委員)

市民負担方針の検討（P.35）のところに、一番上の表で現在と約10年後の比較があり、現在の市民1人あたりの負担額が971円ぐらいということはわかるのですが、これがなぜ何もしない場合の約10年後には1,878円に増えるのかを詳しく説明してもらいたい。

もう1つは、便益額は逆に下がっています。公共交通が必要な人は将来に渡って、だんだん高齢化も進んでいきますから増えていくだろうと思いますので、何となく便益が減ってしまっているところに疑問を感じますので説明していただけますか。

(事務局)

現状のまま何もしない場合の約10年後の推計は、現在、年々減少しているバスの利用者がこのまま10年間減少しつづけると仮定した時の推計です。ですから、利用者が減るので便益額は減っていくということになります。さらに今運行していただいている公共交通をそのまま残していくことを前提にしていますので、運行経費を今から減少すると予想されている人口で割っていくと、公共交通事業に対する市民1人あたりの負担額は増えていくという形になります。

(専門委員)

つまり、今までの推移からみると利用者が減り続けて、収支も悪化するので、負担額が増えて便益額が減るということですね。

(事務局)

はい。

(議長)

具体的なルートなどについては、第3回の部会で示すということなので、部会の検討を待つところが多いのですが、大きな方向としては、このようなコミバス市街地循環線の再編、コミバス郊外線の再編、そして量が少ない所についてはコストパフォーマンスも良く、サービス水準も上がるだろうという考え方でバスではなくもう少し小さい車両のデマンド型公共交通を導入するという、大きくこの3つの再編を検討していこうとなっている。このあたりについては、既存のバス事業者さんタクシー事業者さんにも非常に関係すると思うのですが、いかがでしょうか。

(委員A)

部会の時でも同じようなことを言わせていただいているのですけれども、現在の計画では今の北条鉄道さんを始め路線バスもありきという形であり、やはり公共交通を見直そうということになると、既存の路線バスを含めた見直しをすることによって、よりニーズができるものになると思います。本当に路線バスの大きさがいらないならば、その地域は路線バスを含めて見直しをするという形の方が計画も柔軟性が出てくると思っています。特にバスの場合はレールとかがある訳ではないので、ある程度柔軟性、機動性を持っています。公共交通網再編には、路線バスも見直すという前提のもとに検討をしていただきたいと思います。

(専門委員)

34 ページの導入方針案の評価の表の中に3つ目の評価軸として「既存路線の活用」ということで、既存路線とうまく組み合わせることによってどのようなことができるのか。あるいは、むしろ既存路線ではなくて直接市街地と居住地を結ぶことによって、どのような利便性が確保できるのか。今丸山委員がおっしゃったその比較というのも、計画案の中に入っていると考えていただいてよろしいかと思います。勿論、既存の事業者さんには今までのご努力と専門的な技術を持って運行していただいている訳ですので、うまく組み合わせればより良いものができるのではないかなと考えるところです。しかし、今おっしゃったように、それを前提にすると検討の範囲が狭くなると思いますので、それを確認するという意味もありますし、あるいはそれとは違う形が場合によっては有利になる可能性もあるかもしれないので、そういった形でこういう比較をしてはいかかがか、という提案であるのご理解いただけたらと思います。

(委員B)

公共交通網再編の1つのパターンとして完全なフリーデマンドという形式が出てきますが、これは今タクシーがその状態であり、ドア to ドアで利用されています。それを乗合でやるか、単独でやるかぐらいの違いでしかないのですけれども、それを完全なフリーデマンドだけで組んでしまうとそれのみになり、市内からタクシーが無くなります。例えばタクシーの630円と、フリーデマンドが100円や200円であると、当然差が出てきます。前に過疎地有償運送の話がありましたが、それもタクシーの半額という設定のものが出てくる状態になります。「タクシーはフリーデマンド型の運行時間外だけで良いではないか」という話もありましたが、それではやはり事業が成り立ちません。そのあたりの必要なものは存続しながら、プラス利便性という形で検討しないと大変なことになると思います。

(専門委員)

確かにおっしゃるように、どの部分を見るかによって、何がより良いのかというのは当然変わってくる話で、例えば過疎地有償運送が運行できるような時間帯だけを考えれば、そちらの方が安くなるかもしれません。しかし、それで地域の公共交通が本当に確保されたことになるのかということ、たぶ

ん違います。既存の公共交通機関は全て地域の資源だと思いますので、それを活用しない手はないと思います。活用しない方がうまくいくこともあるかもしれませんが、そういうことは考えられないだろうと思います。既存の公共交通機関をうまく活用することによって、より良い仕組みができるのであれば、結果としても良い評価になってくると思いますので、3つ目の評価軸の「既存路線の活用」というところを少し幅広く解釈して、「既存交通手段の活用」あるいは活用というだけではなくて、地域全体としてのサービス提供の信頼性というか、そういった評価も項目にあげることにして、この欄を少し充実する必要があるのではないかと思います。この欄の中で充実するのか、あるいはもう1つ横に欄を作るのかわかりませんが、確かに今委員Bがおっしゃったような視点をこの評価の表の中にきちんと位置づけておくことは非常に大事なことだと思います。それを評価しようとする、例えば既存タクシー事業者さんで乗合の仕組みを何か考えていただくとか、あるいはコミバスや過疎地有償運送などで市街地に出た時の帰りが時間外になった際に、うまく乗り合わせてタクシーで戻ってくるといったような仕組みを考えていただくと、これまたずいぶん充実したものになってくると思います。また、この表を縦に見ると、番号で言うと4番までしかありませんが、5番目、6番目というものを作って、その枠が埋まるように、ご提案を出していただいて、縦にも横にも広げるような形で考えていきたいと思います。

(議長)

今回のこの協議会での検討は、非常に先進的だと思っています。なぜかと言うと、よく私自身もコミュニティバスの検討、再編をどうするかという他の市の委員会にも出席させていただいていますが、通常は公共交通の不便地域がどこかを把握し、そこにコミバスを走らせるという検討が多いです。今回のこの協議会ではそれだけでなく、高齢者の皆さんに非常にご協力いただいた公共交通の利用者アンケート調査の結果から16ページにあるような「だいたいこの地区にこれくらいの公共交通に乗ってもらえる人たちがいるよ」という現状を把握することができています。例えば日吉では65人、泉では54人ぐらいです。これは地区全体の可能性がある人ですから、この人たちが全員乗られるかどうかは全く別ですが、オーダーとしてこれぐらいの人たちがいるということです。この人数がもしかしたら、3年後、5年後にはさらに高齢化が進み、まだ増えていく可能性があります。例えば先程も言いました日吉と泉で合わせて110人ぐらいが公共交通に乗る可能性がある人たちですけれども、こういった人たちが全員公共交通に乗ってもらっているかと言えば必ずしもそうではありません。泉・日吉地区には現在、路線バスとして多可町と結ぶ路線バスがありますが、路線バスのサービス水準を仮に上げていただくと、かなりそういう人たちに乗っていただける可能性がもしかしたら出てくるかもしれないし、利用者が増加していくかもしれない。そういうことも含めて、どういう路線が良いかをこれから検討したうえで実験運行や、実証運行をしていけば良いのではないのでしょうか。可能性はあるが、それが使いたい人たちのうまく懐に飛び込んでいけている状況になっていないから、利用者が少ないというところがあります。勿論、バス事業者さんは一生懸命運行されている訳ですから、努力が足りないということは全くないのですが、もう少し地域の人たちに乗ってもらえるような公共交通のあり方を一緒になって考えていく必要があると思います。こういう議論は加西市の高齢者の方々にご協力いただいたからできる訳で、今まで他都市では抽象的な話ばかりであったのに対して、この協議会では具体的な非常に前向きな話ができていると感じています。だから喜多先生にご提案していただいた代替案のあり方もそれを見ながら検討していくと、「実験をやらないとわからない」という話ではなくて、もう少し工夫の仕方が見えてくると思います。そういう意味では、他の市町のお手本になるような検討を私たちはやっていると感じます。

(専門委員)

現在の公共交通を必要とされている方は、ひと言で言うと「出癖がついていない」のではないかと思うのです。それがある程度気軽に便利に出られるようになってくると、出癖がつきます。例えばなにか便利なものがあっても、知らなければ知らないでそれを使わずに済ませることがある訳ですけど、例えば携帯電話がそうだと思いますが、一旦使ってみるともう離せなくなります。「使ってみれば必需品」という言葉がありますが、やはり外出すると楽しいこともいろいろあって、生活もやりやすくなるということも起こり、そうするとまたバスを使って外出したくなると思います。私は16ページの公共交通を利用する可能性がある人は、持っていき方によっては高齢化の進展だけではなくて、そういう意味でも増えるのではないかと思います。そのように見ると、35ページの表の「公共交通事業に対する市民1人あたりの負担額」の今後の増え方は少し下がるのではないかと思います。また、そういう出癖をつけるというのは便利になるということですので、市民1人あたりの便益額は、これよりは上がるのではないかと。それによって、ここが一番大事なことです、公共交通が不便なことによって困っている高齢者の方が減るということになると思います。ですから、ここでの議論の一番の目標というのは、私は公共交通を活性化することではなくて、困っている方を少なくすることだと思います。公共交通が不便になることによって困っている高齢者の方が現在の1,100人から1,400人へ300人増えるのではなくて、特にデマンド型を導入しますと、空白地域は劇的に減ってきますので、公共交通が不便なことによって困っている方はずいぶん減るのではないかと思います。ですから、この検討をさらに続けて行くことによって、それぞれの地区毎、あるいは加西市全体として、この表の数字というものがどれだけ改善されるのかということを中心にチェックしながら、あるべき仕組みというのを探っていくということが我々の仕事かなと思います。そういう意味では、ここに書いてある「現状のまま何もしない場合の10年後」というのは避けるべき将来像であって、「案1ではこのようになります」「案2ではこのようになります」といった形で、避けるべきシナリオよりはずいぶん望ましい将来の姿というのを、この表の右側に書いていくことができるのではないかと思います。

少し話が変わりますが、そのためにはやはり住民の方に「使おう」と思って選んでもらえるような交通システムを提供しない限り、いくらこれが「良いはずです」と言っても、商品でも良い物を開発しても売れないと使ってもらえないということと同じように、いかに選んでいただけるかということが大事であると思います。

例えば定時定路線型とデマンド型というのを最初から分けて「ここは定時定路線型」「ここはデマンド型」という形ではなくて、どちらの方がよりうまくいくのだろうかということを選びましょう、というのがこの提案の骨子になる訳です。それも地区によっても違うでしょうということです。ですから、ポイントは住民の人はどういうサービスを選ぼうとするのか、ということを中心に押さえる必要があります。そのための実験運行でもあると思いますので、このあたりについても、改めて検討いただきたい。

(委員B)

過疎地有償運送の話の中でも感じたことだったのですが、今のお話のとおり、必要な方が一番便利な方法を取るには何が良いのかというのは、タクシーよりもより安く、乗換なしで直接目的地に行ければ良いということだと思います。仮にその人が利用されるタクシーを、1回300円で市内一帯へ行くことができ、300円を超える料金は市が負担するということができれば、必要な人にほぼ完全な形で公共交通を提供できると思います。しかし、現実はそのようなことは難しいです。それと同時に、別

の意味で定時定路線型の必要性もあると思います。これは、とにかく我々の村をバスが通っているのだという安心感も必要であるということです。

また、公共交通を導入することによるプラスの効果を、ここでは送迎者の負担減少効果や交通事故の減少効果、環境負担の減少効果で算出していますが、これ以外にもよりプラスの面を作り出す必要があると思います。この前も申し上げたのですが、飲酒運転の抑止効果も考えられると思います。今以上に安い費用でより利便性が上がれば、当然そのような効果が出てくると思いますので、できればそのような見方も含めて検討していただければ、新しいチャンネルができると思います。

(専門委員)

別の自治体のお手伝いをしている所で、例えば地区でいろいろな催し物をしたり集まることがよくある訳ですが、そういう所ではお酒を出す機会が多くあります。しかし、大抵そういう所は車で行かないといけない場所が多いです。ですから、半分冗談の提案でしたが、集会がある場合は大抵お酒を飲みますので公共でバスを準備するというのもあっても良いのではないかという話が出たこともありました。それは実現しなかった訳ですが、宇高委員がおっしゃるとおり、飲酒運転の抑制効果もあると思います。また他にも、いろいろな効果があると思います。

(委員B)

少なくとも、地域内の飲食業の活性化にはなると思います。

(議長)

今のようなプラスの面をもう少しいろいろ強調したうえで、どういう所に何を入れていったら良いかという検討をする必要があると思います。

(2) 実験運行案について

事務局より、実験運行案、実験運行のパンフレット等について説明。(資料2、資料3、コミュニティバスのダイヤ変更についてのパンフレット、コミバスのイオン経由時刻表、路線バスのイオンにかかる運賃表、免許返納制度の新聞記事)

(委員C)

この実験運行につきましては、いろいろな会員さんに理解をしてもらうために、月1回の老人会の役員会や委員会に直接、事務局に来ていただいて説明していただいています。できるだけ多くの方々の理解と参加をお願いしているところです。現在の高齢者はもちろんですが、5年後、10年後に超高齢時代に入るといってしっかりとひとつご意見を頂戴したいということをお願いしています。実験運行も是非ひとつ参加するように老人会でも努力しているところです。

(議長)

ありがとうございます。先ほど喜多委員が言われたように「乗る習慣」、そういうことを体験していただくということで、「意外と良いじゃないか」とか「ちょっとこれは使いにくい」という点をできるだけ率直にたくさん出していただいたら、より利用しやすいものができると思います。まさに利用体験から次の使っていただける「習慣づけ」みたいなものができると思いますので、是非ともご協力よろしくお願い致します。

(専門委員)

実験運行で郊外線については、曜日限定運行になりますが、主なターゲットは加西病院へということになると、病院の診療科の開設曜日、あるいは毎日開設している診療科であっても担当医師が変わ

ることはよくあります。完全に合わせるのは難しいと思いますが、そのあたりはうまく整合するのでしょうか。

(事務局)

加西病院は8時半から受付開始で、9時に診察が始まり11時半に受付が終了しますので、その時間帯にきちんと行けるということを現在は重要視して設定しています。ですから、自分の行きたい先生が休診の日であったり、例えば加西病院以外でも市街地循環線近辺の病院ですと木曜日の休診が多いといったことも承知しておりますが、まずは実験運行ということで曜日限定運行を行ったうえで、いろいろな意見を聞かせていただいて、改善していくところは改善していきたいと考えています。

(専門委員)

実験運行というのはなるべく良い評判を作りたい訳ですが、「今まで通っていた病院へ通えなくなった」というご意見がいくつか出て来ると、それはかなり皆さんに悪い印象が残ってしまうのではないかと思いますので、こういうことは避けたいと思います。そういう方が少人数であっても、やはりご本人にとっては今まで行っていた病院へ行けなくなる、あるいは見ていただいた先生に見てもらえなくなるのは大きなことだと感じられるでしょうし、そういう人が発言されると、周りへのインパクトは大きいと思いますので、具体的に今はどのようにしたら良いかというアイデアを持っていませんが、検討していただく必要があるかもしれません。

(議長)

曜日限定運行であるところどこかに必ずある日とない日が出てきますので、いたしかたない面もあるかもしれませんが、少なくともこの曜日はこういう診療科目があるということを事前に知っておくと、住民の人たちにお話しする時に対応が違うと思いますので、その確認はしておくようにしてください。

(専門委員)

他の市町でも、同じようなことを検討したことがあるのですが、調査をしたところ、比較的特定の曜日に「月・水・金」とか「火・木」とかの通院が多いようなデータが取れています。そういう所がうまく曜日に合わせられれば、あまり影響はないと思いますが、やはりそういった懸念が示されたので、きちんと確認しておく必要があると思います。

(事務局)

わかりました。

(委員D)

コミュニティバスのパンフレットを配るということで見ているのですが、病院専用券は100円券として利用可能ということですが、実際には市街地循環線の運賃は160円や190円です。60円や90円は実費で出さなくてはいけないということですか。

(事務局)

現在では病院専用券は市街地循環線のみで発行しており、190円まで対応しています。ただ、今後は郊外線も加西病院に入って来ることとなりますので、詳細にもう少し検討する必要があるのですが、例えば万願寺や国正などの遠い所からお越しの方の場合は100円券として扱い、市街地循環線の190円の範囲内であれば従来どおり無料にするという方法が良いのか、別途協議する必要がありますので、それについてはもう少し検討する予定です。

(委員D)

実験運行開始からコミバスは全てイオン経由になる訳ですが、イオンからはいくらかお金はいただ

いているのでしょうか。

(事務局)

イオンからお金はいただいていません。イオン経由にするということの主旨は、オープン当初は交通渋滞が発生するという懸念がありますので、公共交通を推進する立場として、できる限りバスを使って行っていただきたいという観点からイオン経由にしています。

(委員D)

渋滞解消策の1つとして、コミバスを高齢者の人や移動制約者のためにイオン経由で走らせるのは良いことですが、本当はイオンが主体となって北条駅ぐらまでのシャトルバスを出したりするのかなと思っていたが、イオンがそのような対策をとることは何か聞いていますか。

(委員E)

市内でのシャトルバス運行は聞いていませんが、福崎までのシャトルバスを走らせる計画は聞いております。今後、コミバスの実験運行の利用者状況を把握して、大勢の人がイオンまでバスを利用するというのであれば、イオンも放っておかれないと思いますので、その数字を見てからだと思います。

(委員D)

福崎までのシャトルバスを出されるということは当然のことだと思います。大きなショッピングセンターが郊外にできる際は、駐車場から施設まで運ぶシャトルバスはどこでもありますので、コミバスをイオン経由で走らせるのであればお金をもらうか、お金がもらえないのであればイオンが主体となって市内のシャトルバスを走らせることが本来の姿だと思います。一度交渉してみなくてはなりません。

(委員E)

神戸北のイオンショッピングセンターでは当初シャトルバスを運行していましたが、実際には利用が少なかったため、途中から廃止されたというのが現実的なところです。実際にコミバスの利用がある程度あって初めて考えるということだと思います。

(委員D)

それは話が逆でないでしょうか。施設ができて交通渋滞が発生する懸念があるために、シャトルバスを出してもらう必要があるのである。

(委員E)

当初はそのような話を持っていきましたが、その結果が現状なのです。今後はバスの利用状況から、何らかの支援をいただきたいという話をしようと考えています。

(委員D)

たとえ少しでもイオンに支援してもらって市民にできるだけ負担をかけないように料金を安くしないとイケない。

(専門委員)

これは交渉の問題になります。イオンからしてみれば、加西市民がイオンへ買物に行きたいというのは承知のうえです。そこで、困っている人がいれば誰かがやらなければならないが、イオンは加西市がきちんとやるはずであるというように考えます。そうすると支援はしてもらえません。ですから、委員Eがおっしゃったように、状況を変えて「これだけの人がイオンまで乗ってますよ。運営が厳しいのでこれを廃止しても良いですか？」という言い方をしない限りは、イオンからの支援は得られないと思います。イオンからわざわざ乗り出して来て、「ご協力しましょうか」というようなことはしな

い、というのが通常です。「そうしてくれれば良いなあ」というのと「そうなるであろう」ということは、全く違う話であると思います。

しかし、我々にはそういう交渉力を残念ながら現時点では持っていないということです。一度、市の方からお願いしに行ったが、受け入れてもらえなかったという現状です。

(委員D)

私が心配しているのは、コミバスがイオンまで行くことによって渋滞したら時刻表通りに走れないと思うのです。イオン経由でなければ、スムーズに時間通りのダイヤで走れるかもしれないけれど、イオンに行くことによって、渋滞にはまってしまったら時間通りのダイヤでスムーズに走れるのか。

(委員E)

イオンの渋滞のピークは土曜、日曜だと見ており、コミバスは土曜、日曜は走りませんので、オープン当初は少し渋滞するかもしれませんが、後は大丈夫だと思います。

(委員D)

実験運行は来年3月まで5ヶ月間ですよ。

(委員E)

11月や12月は渋滞する可能性がありますけれども、後半の1月から3月は大丈夫ではないかと思っています。

(専門委員)

これはプロのご意見をいただいたらいかがでしょうか。実際にダイヤを組まれている事業者さんからみて、無理があるのかどうか。

(委員A)

実際にはまだオープンしていませんので何とも言えませんが、確かに大型商業施設がオープンすると道路は渋滞すると思います。イオンの神戸北につきましてもオープン当初は渋滞していましたが、数ヶ月経つと通常の状態に戻りました。確かに土日は少し渋滞していますが、平日はあまり渋滞していません。

(専門委員)

わかりました。ありがとうございます。

(議長)

イオンとの交渉方法としては、例えば病院専用券と同じように、バスで買物に来た人にはバス券を出すような、利用者に対して還元できる仕組みを考えていくと、販促という扱いで検討しやすいのではないかと思います。交渉の仕方もあると思うので、ある程度実績を見ながら交渉をしていく必要があると思います。そのためにも、是非市をあげて実験運行の効果分析データを取っていただければと思います。

(委員D)

イオンオープンと同時にガードマンを広域で配置するのですか。

(委員F)

はい、オープンと同時にガードマンは配置させます。

(議長)

もし可能であれば、広域集客と市内の人たちの車が本当は識別できる方が、対策を考えるうえで大事だと思いますし、実際にはオープン当初と、ある程度平準化した時にどのようなようになっていくのかと

いうことを、データで押さえておくということは、必要だと思います。今後、イオンと交渉する際でもイオンのデータで交渉するより市の持っているデータで交渉していく方が、お互い話を突き詰められるので、予算などの制限があると思いますが、できる範囲でできるだけバスの調査と合わせてお客さんの流れ方なども調査しておくと思いいます。

(専門委員)

議長が今まででも言うておられることですが、都市計画と交通は密接に関連しており、イオンの出店は、都市の構造や人の動きがかなり変わる可能性があります。それに対して交通がどう対応するか、あるいは交通側からイオン出店の変化に対してどのような対策を全市的に打っていくかは、非常に大事なことになってくると思います。また、加西市が公共交通あるいは地域の交通に対して、住民あるいは事業所などどのような協力関係を持っていくべきか、きちんとしたポリシーを本来持っているべきだろうと思いますので、例えば議会などでも交通関係の部会などを作っていただいて、きちんとした宣言を出していただくといったような取り組みをしていただければ、交渉力にも寄与するのではないかと思います。よろしくお願い致します。

(議長)

非常に良い議論ができたと思います。交通というのは、まちの活動の根幹に関わるものですから、まちづくりと関連づけていくことが重要です。イオンと交渉するだけでなく、イオンと一緒に繁栄していくまちづくりをしていくための加西市の交渉力を高めていくためにも、是非議会の皆さん、行政の皆さん、市民の皆さんで力を合わせて、行政や議会からメッセージを出していくことが大事だと思います。

(委員G)

認可の関係の方から話をします。今回の実験運行で路線バスの路線延長ということになりますので、必ず申請が必要です。通常であれば3ヶ月近い処理期間が必要になりますが、今回の会議で規約が改正され、この会議が道路運送法上の地域公共交通会議の役割も担うということですから、その地域公共交通会議において協議が整った場合につきましては、標準処理期間が1ヶ月で済むということになります。しかし、10月28日からの実験運行となりますと、準備期間はあと1か月程度しかございませんのではっきり言って時間がございません。ですから、まず市が地域公共交通会議で協議が整ったという文書を発行していただいて、バス事業者さんには早急な申請をお願いしたい。道路管理者、警察署につきましても、我々の方から申請が出ましたら照会をかけますので、速やかに対応いただいて、ご回答をいただきたい。この点だけはよろしくお願い致します。

(議長)

正に、この会議は地域公共交通会議を兼ねている訳ですから、今日はこのことを確認できた訳ですね。おっしゃってる手続きは進めていけると思います。

(専門委員)

その手続きを進めるうえで、速やかにご協力いただくということをここで確認をしたということにもなります。

(事務局)

これに先だつて、実験運行によりルートが一部追加されたり変更された箇所につきましては、9月19日に委員でもあります加西警察の小林交通課長に、神姫さん立ち会いのもと、確認していただいております。

(議長)

実験運行につきましては、一部まだパンフレットについては先程もご意見いただきましたように、もう少しわかりやすく、誤解がないようなものを作っていくということはございますけれども、実験運行の全体の方向として、このような形で進めていくことにつきまして、ご意見、ご異議などございませんでしょうか。

(委員H)

実験運行の曜日限定運行は系統によって週3日や週2日など路線によって変わっています。これは何か理由があつてそのように割り振りされたのか、それとも車両数の関係でこうなったのか教えてもらいたい。

また、加西病院には病院専用券がありますが、青野原病院でも同じように病院専用券を使えるように交渉していただくような可能性はあるのでしょうか。

(事務局)

加西病院の病院専用券は、加西病院を山の上に造ったということで、当初から無料バスを運行しており、その無料バスを拡大してコミバス市街地循環線を始めたという経緯であり、そのために、加西病院ではこの券を発行しているのですが、青野原病院線につきましても同じように割引券を導入できないか検討させていただきます。

曜日限定運行の割り振りの件ですが、おっしゃるとおり車両1台で運行せざるを得ないという制約も当然ありました。その制約の中で考えさせていただいたのは、今の万願寺芥田線・若井線の所は、系統は2つに分かれますけれども、週4回その付近まで行くということになっています。残りの2系統は週3日ということにさせていただきました。

(委員H)

曜日限定運行を実験的にした結果「前の方が良かった」という結果が残ったら、大変だと思うので、曜日の決定は非常に大事なことだと思います。もう一度、曜日だけでも検討した方が良いのではないのでしょうか。例えば「水・木」と続くのが良いのか、逆に間が開くのが良いのかも含めて検討してもらいたい。

(議長)

「月・水・金」「火・木・土」とすると良いかもしれませんが、土曜日は運行しませんので、どこかで連続する曜日が出てくるのは仕方ないかもしれませんね。

(委員C)

喜多先生がおっしゃってましたように、病院の先生との設定だと思います。例えば私も青野原病院へ行っていますが、ある先生は月・火のみの診療であるの曜日は休みです。それはやはり、見てもらう先生によって違う訳で、病院を主体にしてコミバスを設定するのであれば、そういうことを精査して検討していただきたいです。

(議長)

一度、病院の診療科目と担当の医師を確認して、再度曜日の話に関しては検討するようにしてください。

(事務局)

はい。

(委員C)

この実験運行で行う曜日限定運行は、とりあえずそのようにするというので、この結果によっては来年度からの実証運行の際には変わるかもしれないということですね。

(事務局)

はい。

(専門委員)

そのことをパンフレットに大きく書いておく方が良いと思います。

(議長)

そうですね、乗っていただいたら乗っていただくほど、サービスが上がっていくということも含めて、書いておく方が良いと思います。

曜日の問題と市民の皆さんの目に触れるパンフレットについては、もう少し検討していくことになると思います。パンフレットにつきましては、協議会で再度皆さんに集まっていただくのは難しいと思いますので、議長の私と専門委員と事務局のみなさんとで打合せをさせていただいて、一任させていただくことでよろしいでしょうか。

(全委員)

異議なし。

(議長)

ダイヤにつきましては、先程も言いましたように再度曜日の確認をいただいて、実験運行の内容を高めるということで如何でしょうか。

(全委員)

異議なし。

(議長)

それでは実験運行につきましては、この形で進めていくということ、本協議会で決定したということになりました。事務的な手続きについては、先程委員Gがおっしゃった内容で、皆さんの積極的なご協力を賜り、期間内での運行を進めることをお願いします。そして、実験期間中は、できるだけ多くの皆さんに乗っていただくとともに、その調査そのものに対するご協力もいただければありがたいと思います。皆さんで実行運行成功に向けて取り組んでいきますように、どうぞよろしく願います。

8. その他

(1) 加西市過疎地有償運送運営協議会の設置について

事務局より、加西市過疎地有償運送運営協議会の設置について説明。(資料4)

(2) 今後の予定について

(事務局)

本日、委員の皆様からいただきました意見や、11月から開始します実験運行の状況を計測・分析した結果や、グループインタビューなどの意見を、最終的に公共交通総合連携計画に反映させていきます。この具体的な作業を部会で進めますが、その作業量を鑑みまして、当初計3回の部会を計4回に増やすことにします。これは前回の部会の時に委員の皆様にはご連絡させていただいています。今後、第3回と第4回の部会をしまして、最終的に第3回の協議会で、次回皆さんにはお集まりいただきました

いと思っております。

今回の第3回協議会の開催日につきましては、来年2月中旬ごろを予定させていただいておりますので、また詳細に関しまして、後日事務局より皆様にご連絡させていただきます。

最後に何か意見などございますでしょうか。

(専門委員)

先ほど申し上げたように、この協議会は加西市の公共交通を考える非常に総合的な組織であります。それを実のある形にするためには、やはりそれぞれの関係の方にご協力いただく必要があります。市民の皆さんには広く周知をしていただいて理解とご協力をいただいたり、何らかの公共交通に対する合意をいただくということが大事かと思えます。商業施設なども含めて事業者さんなどのご協力も必要と思えますので、それぞれの関係の所で、ここで議論している問題と今後の方向性についての主旨を周知していただいて、ご協力いただけるように是非お願いしたいと思います。特に、そういう意味では、市役所の行政部局だけではなくて、住民の代表ということでいえば、議会はその責を負っている訳ですので、まずは議員の皆様にお伝えいただいて、議会等できちんと検討していただいた結果をまたこの協議会でご報告いただくなど、積極的に参画していただけると非常にありがたいと思えます。そのことについては、是非、共通の認識ができれば良いなと思えます。

9. 閉会

(事務局)

本日は、委員の皆様におかれましては、貴重なご意見を多数いただきありがとうございました。これをもちまして、本日の協議会を終了させていただきたいと思えます。本日はありがとうございました。

以 上