

第 1 回 加西市公共交通活性化協議会 議事録

1. 日 時：平成 20 年 5 月 26 日（月） 14:00～15:30

2. 場 所：加西市役所多目的ホール

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	
	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	
	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	
	北条鉄道株式会社	専務取締役 鉄 道 部 長	柴田 秀雄	
	兵庫中央バス株式会社（兵庫県タクシー協会東播部会代表）	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 長	桜井 光男	欠 席
	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	
	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	柴田 守明 (副会長)
	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	欠 席
市民公募委員	—	池田 孝一		
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	
	兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課	副 課 長	安川 徳	
その他 関係者	イオン株式会社	開発本部西日本 開発部阪神・ 和歌山担当	高須 聡	
		西日本カンパニー西播事 業部加西北条 開設副委員長	中林 利文	

(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
		佐藤 晃司

4. 配布資料

- 次第
- 資料1 加西市公共交通活性化協議会構成員名簿（案）
- 資料2 これまでの経緯
- 資料3 加西市公共交通活性化協議会規約（改正案）
- 資料4 平成20年度加西市公共交通活性化協議会事業計画案
- 資料5 ・加西市公共交通総合連携計画検討の全体フロー
・高齢者公共交通アンケート調査結果（速報）
- 資料6 加西市公共交通網再編部会構成員名簿（案）
- 資料7 第1回加西市公共交通家政科協議会 出席者

5. 開会

（事務局）

ただ今から第1回加西市公共交通活性化協議会を開催いたします。

去る3月25日にこの協議会を法律に基づく法定協議会に移行したことを受け、この度の協議会を改めて、第1回とさせていただきます。

では次第に基づき、まず初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）

当協議会会長の東郷と申します。本日はお忙しいところ、当協議会に参加いただきありがとうございます。

本協議会のテーマである公共交通についてですが、加西市においては、北条鉄道、路線バス、コミュニティバスなどの公共交通機関があります。北条鉄道の経営状況について言いますと、年間約3,000万円の赤字が、最近では経営努力により約1,500万円に転じました。北条鉄道は主として高校生の通学用として使われています。コミュニティバスについては、8年前と比較すると利用者は半減しており、また路線バスにおいても、いつ休止に追い込まれる危険があるか分からない路線も存在します。

このような状況の背景として、加西市民の多くが自動車で移動していることがありますが、高齢化社会の進展や、ガソリン価格の高騰などを考えると、公共交通の必要性は今後さらに重要になると考えられます。

ただ、市民の移動利便性の向上を図るためのコミュニティバスやデマンド型公共交通を導入するためにはコストパフォーマンスについても検討する必要があると考えています。

また、今年の秋には加西市の中心市街地に大型商業施設であるイオンが開業する予定です。県条例に基づく交通協議は終了していますが、大型商業施設開業に伴う交通渋滞などへの対応策として、公共交通の利用促進についても当協議会では検討する必要があるのではないかと考えています。

今年度この協議会において、このような加西市の課題を解決するために「加西市公共交通総合連携計画」の策定を予定していますが、協議会の各委員の皆様には、今後ともご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

6. 委員紹介

事務局より、各委員の紹介。

7. 事務連絡

事務局より、これまでの経緯について説明。(資料2)

8. 協議事項

(1) 協議会規約の改正等について

事務局より、協議会規約の改正等について説明。(資料3)

(事務局)

ただいま事務局より説明しました協議会規約の改正等についてご異議ございませんでしょうか？

(異議なしを確認)

ご異議ありませんので、規約を改正させていただきます。

協議事項(2)に入る前に、議長、監査委員の選任を行います。先程、ご承認いただきました、協議会規約第7条1項により学識経験者の委員であります、神戸国際大学の土井委員をこの会議の議長、合わせて監査委員に高見委員、丸本委員とすることにご異議ございませんか？

(異議なしを確認)

ご異議がないようですので、土井委員をこの会議の議長に、丸本委員、高見委員を監査委員とさせていただきます。

それでは土井議長から一言ご挨拶をお願いいたします。

(議長)

ただいまご選任いただきました、神戸国際大学の土井でございます。本協議会は非常に重要な会議だと認識しています。先ほど東郷会長から、本協議会の位置付けをご説明いただきましたが、加西市の公共交通を取りまく現状として、外出する時は車を利用する人が圧倒的に多いのが実態だと思います。そこで敢えてなぜ公共交通について議論をするのかということ、一つは高齢化の問題があります。人によって違いますが、85年間人間が生きるとして、最初の約15年間は運転免許を持っていないですし、おそらく70歳くらいからは運転もなかなか難しくなってくるということを考えますと、85年間のうち約30年は車に頼れないということになります。もちろん車で送迎してもらおうということはありませんが、それ以外に、自分で外出する、一人で行動することは基本的人権とほとんど同様に重要であると考え、85分の30くらいは歩いたり、自転車に乗ったりそして公共交通に頼るということが生活の基本的なスタイルになると思います。また、高齢化社会が進展し、車の運転はしんどいという高齢者が増えてくると、当然公共交通の役割は大きくなります。

二つ目には、環境の問題があります。ガソリン高騰と関連するかもしれませんが、私たちのこれからの生活を考える上で、欠かすことができない大きな問題です。CO₂の排出量については、様々な計算方法がありますが、現在、日本を出しているCO₂の約2割が運輸部門からであり、その運輸部門の約8割は車から排出しています。つまり私たちが車を使って、便利な生活をすればするほど、CO₂を排出しているということになります。実は私たちは被害者であり、加害者でもあるということを考えると、できるだけ自動車を使わなくてもいいような生活をするということが、大変重要になってきます。では、車の利用を止めてどうやって生活するのとなれば、当然公共交通が使いやすい形で準備できていることが必要です。公共交通は他にもたくさん役割があります。そういうことをこれから皆さんと一緒に議論し、身のある公共交通総合連携計画を策定していければと思っておりますので、ぜひとも積極的なご意見をいただければと思います。

また、加西市にとって公共交通の活性化を図る上で、11月に大型商業施設が郊外ではなく、この加西市の中心市街地に開業されることが特徴的です。市の中心市街地に大型商業施設が開業することは全国的にもめずらしい事例だと思います。大型商業施設が中心市街地へ来るということは、加西市の都市構造にとって、非常に大きなインパクトになると考えられます。これをうまく都市の活性化に繋げて、お互い共存共栄するために考えていくことが大変重要だと思います。このような点で、現在、経営戦略室が事務局を担当しておられますが、それ以外に地域振興部、都市開発部にご参加いただくことで、イオンの話だけでなく、道路のこれからのあり方など、まちづくりに関することも含めて、事務局である経営戦略室に情報を提供いただいて、都市のより望ましい形や望ましい公共交通のあり方を一体的に検討していきたいと思っておりますので、その点のご協力をぜひともよろしくお願いいたします。

それでは、協議事項（2）の協議に入ります。事務局よりご説明よろしく申し上げます。

(2) 今年度事業計画案及び予算案について

事務局より、平成20年度加西市公共交通活性化協議会事業計画案及び予算案について説明。（資料4）

(議長)

自主運行バスについて、もう少し説明してもらいたいと思います。

(事務局)

現在、加西市のコミュニティバスは、加西市が運営主体で、運行は神姫バスに委託しておりますが、県内外のある地域では、NPOや地域団体などの住民の方が自ら運行主体となり、バスを運行しているという事例があります。自主運行をすることによって、きめ細かいサービスができる可能性があるのではないかということと、住民が自ら足を確保することで、公共交通に対する意識が高まるということも考えられますので、地元住民が主体となった自主運行バスを推進できればと考えております。

(専門委員)

資料4の④実験運行の実施の「(2)の方針を基に、老人会アンケートや(3)の結果を利用し、・・・」というのはどういうことでしょうか？

(事務局)

これは、「①の方針を基に、老人会アンケートや②の結果を利用し、・・・」の間違いです。

(議長)

これは修正しておいてください。

(専門委員)

③と④で実験運行計画という記述がありますが、この実験運行計画というのは、「運行計画」ですか？それとも「実験計画」でしょうか？つまり、実験運行を行うことが前提で、その運行計画を立てるといった、ある程度限定された形なのか、或いは、何かを調べるために実験運行をしようということなのでしょう。私は後者のイメージですが、実験という言葉が少し専門的な言葉で説明しますと、仮説を作ってそれを検証するために、実験という手段を使うということですから、ここで明らかにしようとする仮説というのは何でしょうか？或いは、その仮説を明らかにするためには本当に実験運行という手段が必要なのかということを確認しておかないと、とにかく実験運行をやってみようとい

うことだけになります、その点はどうでしょうか？

(事務局)

実験運行の目的としまして、ご指摘の仮説を立ててそれを検証するというのも非常に重要かと思っております。その仮説がどういうものかという具体的な内容については、まだ現段階では検討しておらず、今後、喜多先生並びに再編部会の委員の皆さんとともに協議していきたいと思っております。

また一方で、実験運行という名前ではありますが、実際には市民に対して目に見える形で公共交通をPRし、公共交通を体験してもらうという大きな目的が、この実験運行にはあると考えております。

(専門委員)

2 (2) にある「高齢者等の方が、車がなくても日常生活を送ることができる交通機関」というところで、私は「車がなくても・・・」というところから始まっていいのではないかと思います、「高齢者等の方が」という文言を入れる理由はあるのでしょうか？

(事務局)

加西市の交通状況は自動車利用に偏っている現状であり、現実問題として、自動車を使える人に対して、公共交通への利用転換を促すというのは難しいと考えております。当然、本協議会で議論していただく内容としましては、全市民に対して公共交通利用促進を行うという事が前提ですが、高齢者の人たちに車の運転が困難である人が多いという状況から、そういった車を利用しづらい高齢者の人たちをまずは重点的に考えていくという理由で、高齢者を前面に出しています。また、同様の理由で、老人会アンケートを実施しました。

(専門委員)

全ての人を同時に検討するという事は難しいから、順序をつけるということは必要だろうと思いますが、例えば、議長の最初のごあいさつでもありましたように、運転免許を取得するまでの最初の約15年間の主に高校生以下の人の検討は、少し後回しにするということでしょうか？

(事務局)

はい、優先順位としては、高齢者にまず焦点をあてたいと考えています。

(議長)

高齢者等と書いてあるので、実際には公共交通を必要とされている人は高齢者だけではなく、高校生以下の人たちも入るのでしょうか。また、一家に車を何台も持つのは大変であり、可処分所得でいうと一家に2台が良いぐらいではないでしょうか。このような点からも、公共交通を利用せざるを得ない、またはできたら良いなと思っている人たちが、潜在的にいると思います。そのような潜在的な人たちの需要も引き出せば良いですが、緊急性、優先順位の高い人たちに焦点を当てると、高齢者ということになったということです。そして、高齢者が公共交通を利用しやすくなることによって、潜在的な需要もさらに引き出せば良いのではないかと思います。さらに、実需要が引き出せば、サービス水準を向上させる、或いは、自主運行型のサービスを導入していただければありがたいのではないかと思います。

(委員A)

実験運行期間は、1ヶ月間程度という予定となっておりますが、1ヶ月間であると皆さんの日常生活の中で公共交通利用を定着させることは困難だと思います。しかし、実験運行を実施するからには、加西市の人たちに公共交通が変わったなと思っていただけて、なるべく多くの人に乗ってもらえるよう

に、事前のPRを充分に行った上で実験運行を実施することが必要かと思ひます。事前のPRによつて、加西市民の大半の人が公共交通の何かが変わるのだということを知っている状況にさせていただきたいと思ひます。これから第2回協議会開催の9月まで期間がありますので、実験運行の具体的なPR手法についても念頭においていただきたいと思ひます。

(事務局)

第2回協議会の際に、実験運行PR用のパンフレット(案)についても提案させていただきたいと思ひております。また、実験運行期間1ヶ月というのは、現段階の予定であるため、再編部会の検討内容によっては1ヶ月以上実施する可能性もありますし、予算の都合によっては1ヶ月間で打ち切れないといけないという状況も考えられます。実験運行期間については、随時状況を見ながら、再編部会の中で検討し、第2回協議会の協議内容として提案させていただきたいと思ひております。

(専門委員)

そうであれば、この事業計画案の中に、市民の意識を高めるような施策を実施する内容を盛り込む必要があると思ひます。

(事務局)

事業計画案の中に、実験運行のPRを行うことを盛り込みます。

(委員B)

実験運行を11月に実施することに何か理由があるのでしょうか? イオンの開業に合わせてという意図もあるのですが、我々タクシー事業者が把握している交通弱者の動きからすれば、11月は雨の日も少ないですし、夏であれば子どもたちの動きも多いですから、他の月の方が場合によっては良いのではないかと思ひます。

(事務局)

実験運行を11月に実施する理由としては、大型商業施設が開業するということからです。大型商業施設開業にあたっての交通協議は県条例の下で済んでおり、渋滞問題については大丈夫だという結果は県からもいただいております。しかし、そこに人が集まるということは確実であり、加西市の公共交通のあり方について検討するにあたって、大型商業施設開業を視野に入れて、公共交通利用を促進するという本協議会として検討することは、大事なことではないかと思ひております。

(議長)

実験運行の時期選定は難く、今回の実験運行は11月を前提にして、検討を進めざるを得ないと思ひますが、実験運行は今回だけではない可能性もありますので、例えば、実験の対象にしている人の需要がこの時期に非常に多いということなど、何かご存じでしたら教えていただきたいと思ひます。

先ほどの実験運行の前に十分なPRが必要という話がありましたが、PRというのは英語でいうPublic Relations(パブリック・リレーションズ)ですから単なる広告・宣伝だけではなく、関係性を付けていくという意味があり、非常に良い言葉だと思ひます。単なる告知ではなく、それを見たら自分はどうか行動したら良いのかということまで、できるだけ分かりやすくお伝えできるような内容にして、一度公共交通に乗ってみようと思ってもらえるような事に繋がるPRとすることが重要です。そのような、うまくコミュニケーションができるような、資料を作成すると良いと思ひます。

他に意見がないようでしたら、資料4の事業計画案と予算案につきまして、皆様のご議論いただいた内容で、案を取らせていただいて今年度の事業計画と予算ということで、ご承諾いただけますでしょうか?

(異議なしを確認)

それでは、今年度はこの内容で、事業及び予算を執行していくということで進めさせていただきます。

(3) 老人会アンケート結果の速報について

事務局より、高齢者公共交通アンケート調査結果の速報について説明。(資料5)

(議長)

老人会アンケート調査の回収率が72%という非常に高い回収率となっています。これは老人会の人たちに大変ご協力いただいたということですので、お礼を申し上げます。

今回ご紹介いただきましたのは、速報結果ということでまだ分析が続きますが、今回の速報結果についてご意見、ご質問はないでしょうか？

(専門委員)

車を運転している人や、車で送迎してもらっている人の中にも、本来は公共交通を利用したいが、やむなく車を利用しているという需要があるという説明がありましたが、その需要を把握することは確かに大切だろうと思います。公共交通の役割は、車を簡単に利用できなくて困っている人にも、より便利で快適に生活していただく手立てをしていくということだと思います。そうすると、困っている人がどのような移動をしているかだけではなく、どのような人がどのようなことで困っているか、その困っている事に対して、どのような手立てを取り入れるかを考えることが基本になると思います。

そこで質問ですが、老人会アンケート調査結果から、どのような人がどのように困っておられるかが把握できるのでしょうか？ もし、把握できるのであれば、それはきちんと整理していただければと思いますし、老人会アンケート調査結果では把握できないということであれば、市民懇談会で、その部分が把握できるように整理していただくと、どのような状況で困っておられるかということが、浮き彫りになってくるのではないかと思います。

逆に言いますと、車を運転していても、車で送迎してもらっていても、困ってはいなくて、むしろそれが良いから敢えて車を利用しているという人もいるでしょう。もちろん、環境問題などは別問題として検討する必要がありますが、市民の移動という意味で考えれば、困っていない人についてはそれで結構であり、逆にそのような車などを使いやすいように駐車場などをきちんと整備するというのを施策として検討するべきです。

しかし、我々が今注目すべきは、困っている人たちが、どこにどの程度いるのかということを中心に把握し、その困っている人たちが便利になるための公共交通を検討する必要があります。ですから、必要であれば困っている人の状況把握をするために、ヒアリングなども実施していただけたらと思います。

(事務局)

実際どれだけの人が、移動手段がなくて困っているかというのは、パーソントリップ調査結果や老人会アンケート調査結果などからある程度推計することはできますが、詳細にどの地区の人がどのように困っているかということまでは、正確に把握はできませんので、今後予定している市民懇談会で意見を伺う時に、困っている人の状況なども聞いていきたいと思います。

(専門委員)

パーソントリップ調査結果から推計できますか？

(事務局)

例えば、公共交通が充実したような都市部での高齢者の外出率と、加西市の高齢者の外出率を前年度の調査で比較しましたが、加西市の高齢者の外出率の方が低くなっておりました。この外出率の差が困っている人と捉えて、人数としては推計できます。ただ、その困っている人が実際どこで困っているのかというところまでの推計はできませんので、そのようなところを補足する形で、市民懇談会でいろいろ意見を伺っていきたいと考えております。

(専門委員)

そうであれば、公共交通が充実している都市部のデータと比較されるよりは、自由に車を使えるほとんどバリアのない人のトリップデータと、送迎してもらっている人のトリップデータを比較された方が、よりはっきりと違いが出てくるのではないかと思います。

(事務局)

はい、そのような分析も前年度の調査の中で検討しており、自由に車を使えるバリアのない人と、移動制約者のトリップデータの差も顕著に出ておりましたので、その分析結果も踏まえて検討していきたいと思います。

(委員C)

老人会アンケート調査の中で、自分が動きたいときに、タクシーを呼んで動いているんだというような調査項目はあったのでしょうか？

(事務局)

そのような回答項目は設定していませんでした。

(委員D)

鉄道やバスを利用できないから、仕方なく今はタクシーで動いているという人が、どこの地区にいるかというのも、市民懇談会などで調べていただいて、把握する必要があると思います。

また、同居している人であれば、送迎してもらおうということはできますが、老人だけで住んでおられる人で、免許も車もないという世帯があります。そのような人は、隣りの家に頼みに行く訳にもいきませんから、自分でタクシーを呼ぶしかありません。このような需要を掘り起こしていただくことにより、老人会アンケート調査結果を違った角度から見るができると思います。

(議長)

今のご指摘は、資料5の7頁で家族構成や、免許をお持ちでない人たちが、老人会アンケート調査結果からどのような行動をされているのかを分析することが、最も近い内容であると思います。

(委員B)

タクシー利用状況の一部を言いますと、病院を利用されている人で、病院に行くときはバスを利用し、帰るときは買い物もしたいし自分が思う時間に帰りたいということから、特に荷物がある時にタクシーをよく利用してもらっています。

また、老人会アンケート調査結果では、9時から16時に外出している人が多いという結果でしたが、この結果には通学している学生の動きが入っていません。さらに、昨今特に問題となっている飲酒運転問題絡みからの公共交通ニーズがあるのは確かですし、高齢者と同居している人がいて家族の車が合ったとしても、実際は若い人たちは昼間は外出して家にいないため、そのような高齢者は家族に送迎してもらえないということになりますから、ただ単に同居人がいるだけではそのようなニーズに応えることができない状況だと思えます。このような点から、老人会アンケート調査結果だけでは、読みとれないニーズが残されていると思います。

(専門委員)

皆さんは実際、今いろいろな交通機関で動いていて、その全体の動きを様々な調査結果などから捉えることはできますが、その全体の動きから外れているニーズもあります。それは、交通機関を乗り換えたいと思っている人や、外出したくても利用できる交通機関がないから外出しないという人のニーズです。つまりニーズというのは、皆さんが願う移動を実現するための交通手段のサービス水準に依存して変化するということです。

例えば、昔は携帯電話がなかったため、携帯電話を使わなかった訳ですが、でも今は携帯電話がないと困ってしまう人がたくさんいらっしゃいます。そういうことと同じで、公共交通もなければ「公共交通を利用して外出したい」となかなか思いません。このような抑圧された状況で潜在化してしまっている需要を、どのように見付けていくかというのは、やはり市民懇談会で聞く、或いは、公共交通のサービス水準を上げていくことにより、少し便利になると次はこのようにしたいということで、徐々に潜在需要が顕在化してくるものと思います。そうした意味で、回答いただいた部分以外についても取り込んで検討いただく必要があると思います。

(議長)

資料5の12頁のよく行く施設として、通院で市立加西病院、買い物でジャスコとなっておりますが、やはりそこまで行くために利用されるのは圧倒的に車が多いと思います。ということは、ピーク時には駐車場が満車になり、駐車場が足りないこともあると思います。その対策として、多大な駐車場の増設費用をかけるよりは、タクシーを含めて公共交通をうまく使っていただくための公共交通利便性向上策に予算を送り向けていくというやり方も必要だと思います。ですから、ただ単に、決められた公共交通予算の中で、公共交通活性化を検討するのではなく、加西市全体として、どのように予算を適性に配分していくかということも検討していけたら良いのではないかと思います。

他にご意見、ご質問はございませんでしょうか？

(他に意見や質問なしを確認)

委員の皆様には、こういう点が気になるということがございましたら、事務局にご意見お寄せいただければありがたいと思います。皆様のご意見が、検討内容を充実させていくものになりますので、ご協力よろしく願いいたします。

5 その他

次回の第2回協議会の開催日ですが、平成20年9月26日(金)14:00からこの加西市多目的ホールで行うことを予定しておりますので、お願いいたします。

本日は貴重なご意見を多数いただきましてありがとうございます。今日ご承認いただきました事業計画では、公共交通総合連携計画の策定を最終目標としまして、また実験運行を11月から行い、そのための実験運行計画を今から数ヶ月という期間で作成しなければなりません。この検討作業は事務局だけでは限界がありますので、委員の皆様や、各区長会や老人会の皆様、市民懇談会に参加いただきます多数の市民の皆様のご協力が必要になるかと思っております。今後ともよろしく願いいたします。

これもちまして、第1回加西市公共交通活性化協議会を終了させていただきます。

以上