

第2回 三木市バス交通活性化協議会議事録（抜粋）

（平成26年10月17日（金））

（会長挨拶）

事務局長　それでは開会に当たりまして、本協議会の会長であります神戸大学大学院工学研究科の〇〇教授様より御挨拶をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

会長　神戸大学の〇〇です。お集まりいただきありがとうございます。今回、第2回の協議会ということで、前回第1回は確か6月の終わりに開催させていただきました。

その時はまだ立上げということで、具体的にこの協議会で何をどういうふうと考えて進めていくのかということについては、必ずしも具体的な御提示ができていませんでした。もう少し早くやるべきだったのかもしれませんが、その後いろいろ事実に基づいてきちんと判断をしていきたいということで、これは後ほど報告をさせていただきますけれども、いろいろな調査、あるいはその分析をしたいということで、特に事務局の方はフル回転以上の準備をしていただいているんですけども、なかなか時間のかかるところもございまして、第2回が今日になったというところです。

で、今申し上げたように、まだ下準備をいろいろしているような状態ですので、必ずしも固まった案のようなものをお示しする段階ではないんですけども、この3月ぐらいを目途に一定の結論を出すために、どういう方針でこの協議会や計画の検討を進めていったらいいのかということについて皆さんにお諮りいたしまして、御指示いただいた上で方針を絞っていきたいというふうに思っておりますので、ぜひ御忌憚のない意見をお出しいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

（協議事項1 協議会における検討の進め方について）

事務局　以上で事務局からの説明を終わります。

会長　はい、ありがとうございました。

この「資料1」は結構いろいろな項目がたくさん書いてあって、ざっと説明いただいただけでは分かりにくいところもあるかと思いますが、端的に申し上げると、我々が検討する対象はバスの交通だけではなくて、バスの交通も含めて、市民がきちんと必要な所へ行けるようになっているのかどうか、必要なものが買えるようになっているのかどうか。つまり、バスにどれくらい乗っているかとか、どれくらいの採算性であるかということではなくて、それと市民の生活との関係をきちんと踏まえた上で、困っている人がいないようにしましょうといったようなことをきちんと見ましょうということです。

ですから、例えばバスだけ見ていますと、乗っていないのであればそのバスは不要ではないかということで、じゃあやめましょうという話になりがちなんですけれども、そうではなくて、なぜそのバスに乗っていないのか。そのバスに乗らなくても市民の方々が、例えば病院に行くのに不都合を感じないということであれば、問題はない。そうではなくて、そのバスが利用しにくいから、本当は乗りたいんだけども乗れないと言うのであれば、これは廃止するのではなくて利用しやすいように変える必要がある。

で、バスに乗っておられる方はいいですけれども、乗っておられない方が、例えば自家用車なんかで問題なくいろいろな生活を営んでいるのか。もしくは必要などころに必要な時刻にバスが走っていないために、いろいろ支障が生じているのか。そこが問題なんです。

ですから、「資料1」の1番「現状の交通サービスの評価」に加えて、2番「市民の活動機会の把握」ということで、パーソントリップ調査、それから活動状況調査、2つの調査を行います。パーソントリップ調査は今もう実施していて、活動状況調査はこれからしますけれども。

このパーソントリップ調査というのは、バスの利用者の調査だけをすると、バスに乗っている人がどこからどこまで行っているのかということは分かるんですけれども、乗っていない人はどういう移動の仕方をしているのか、というのが分からない。それをつかむのがパーソントリップ調査で、これは市内の皆さんには調査票が届いたかと思えますけれども、その人の移動の実態を把握して、バスに乗っている人、乗っていない人が大体

どれくらいの比率なのだろうか、それからどういう人たちがどこへ行くのにバスを使っている、どういう人たちは車を使っているのか。そういうことが、このパーソントリップ調査で分かってきます。

それから、パーソントリップ調査で病院なりスーパーマーケットなりに行けているといえる人はそれでいいのかもしれませんが、行けていない人はどうしておられるのか。例えば、家族の方が代わりに買い物に行っていて何の不自由もないのであれば、これは買い物に行っておられなくても問題はないわけですね。しかしながら、そういう家族の方もいない、サポートされる方もいない、そうすると買い物すらままならない。あるいは非常に傾斜のあるところや長距離を歩いて、あるいは自転車か何かで行かなければならない、いわゆる「買い物難民」、そういう状態でおられる方もいらっしゃるかもしれない。パーソントリップ調査だけではそういうことはなかなか分からない。

日常生活に必要なサービスをきちんと得ることができているかどうか。というのがこの活動状況調査です。活動状況が分かって、その中で、人がどういうふうに動いているのか、その中でバスはどのような役割を占めているのか、ということを見ることによって、この部分はもう少しバスを見直して隙間を埋めようということになるのかもしれませんが、あるいは、このバス、この便はなくても市民の移動、あるいは必要なサービスを受ける活動に関して、あまり影響が無いというのであれば、これはなくしてもいいかもしれない。

その識別、判断は現状バスのサービスだけを見ていたのではできないので、三段構えで把握して、どういうふうに変えていくのがいいのだろうか。それが3番の「路線再編に向けた課題整理」です。

例えば、人が乗っていないバスがある。そのバスがなくなっても特段の問題もないということでしたら、これはバスが無駄に走っているという課題になるかもしれませんが、あるいはさきほど申し上げたように、使い勝手が悪いために乗っていないのであれば、使えるようにサービスを変えていくというのが課題になるだろうと。そういう意味でこのパーソントリップ調査、活動状況調査、それと現状のサービスの評価、これらを合わせ

て課題を抽出していく。

で、次の段階で、その課題を解決するためにはどのような方法があるかを検討いたします。

まずは4番の「短期的な路線再編の検討」。これは課題解消の方法の案をいろいろ出して、その中のどれがいいか、またある案を採用すると今までなかった新しい課題が出てくることもあります。それから、比較した場合に、どうせ変えるのであればこっちの方がいいんじゃないかというようなことも、市民の活動実態を知ることによって判断できる。そうすると、路線や便数やダイヤの具体的な見直しの評価ができる。つまり、改定案をいくつかつくった時に、メリットとデメリットが分かってきて、それを相互に比較することによって、取るべきなのはどれなのかが見えてくる。それが4番の「短期的な路線再編の検討」ということで、ここは計画案とその評価ということになります。

その後で、バスの再編だけでは十分対応できないといった時に、じゃあバスでどこまで改善するのか、それからバス以外の方策でどこまで解決できるのかといったことを考える。

例えば、足が痛くてバス停までなかなか移動できないということであれば、そればバスで対応するのではなくて、何かそこまで移動できるような支援方策があるかもしれない。これはもう公共交通サービスとは違うサービスとなっている。ではどちらがいいのか。これは交通政策の範囲を超えた他の、市役所という部署あるいは課の政策になるのかもしれませんが、そちらの方が三木市としては望ましいということもある。いわゆる「事業仕分け」ですね。「市民の買い物の支援をする」といういくつかの方策があって、一つはバスを充実させて支援する。いくつか他の方法もある。そのどれが一番効果的で、かつコストが低いかということを検討する。そうすると、ここまではバスで対応しましょう、ここから先はむしろバス以外の方法で対応しましょう、ということが明らかになってくるのではないかと。バスではここまでです、そこで終わってしまうと、じゃあそこに入っていない人はどうするのかという話が出てくると思います。その方々については、バスではないですがこのような支援をさせていただきますよ、という提案ができる。

つまり、バスで、あるいは交通でできないことについては後

は知らない、ということは多分、行政としてはやや無責任ですので、バスでできないのであれば、どういうふうにして他の手立てで市民の生活を支えるのかということも含めて、じゃあ最終的に公共交通としてこういうものを提供しましょう、という結論になるのではないか。というのが今回の協議会での検討の流れなんです。そう御理解いただければと思います。

ですから、決して実績及び採算性だけでものを決めることはしない。しかしながら、無駄な運行をしていて採算が悪いと、本来提供できるサービスまで提供できなくなってしまうことになりますので、よりよいサービスを提供するためには、効率的に運行して採算性も上げる必要がある。ということで採算性の話が出てきております。

そういう意味で全体的な検討をしていくに当たり、現在は1番の「現状の公共交通サービスの評価」についてある程度検討が進んでいる。これはまた後ほど説明を行います。それから2番の「市民の活動機会の把握」のうち、パーソントリップ調査の実施の段階までは済んでおりますので、そこまでの御報告はできます。それから、2番の実態把握が終わってじゃあどうしましょうと、その時点から考え出すとやや遅いので、調査の分析と並行しながら、調査の結果を使ってこういう案についてこういう検討をしようというのをあらかじめ見ておく。これが3番「路線の再編に向けた課題整理」ですね。これも一部手が着いているという段階です。

ということで「資料2」を見てみますと、第1回、これは6月30日に①～③を御検討いただいた。で、第2回が今日で、「運行実態・利用実績に基づく分析」。これは「資料1」の1番の分析評価、それからパーソントリップ調査については報告だけになるかと思えます。後は、見直しの基本構想。全体としてどういうことを考えていくのか、その具体化をする上で実態調査の結果を使っていくことになりますので、まずは見直しの基本構想の協議ということであります。

この基本構想については、似たような内容を第1回でもお出ししているんですけども、作業の進め方を念頭に置いた上で改めて御覧いただいて、今後どういうふうにこれを分析していったらいいか、ということをお検討いただきたいと思います。

で、第3回でパーソントリップ調査や意識調査の結果とバス

事業者との調整結果等を踏まえる。つまり、技術的にクリアしなければならないことがいろいろありますので、そういったものについても調整いただきながら、見直し結果を改めて提示して、それについて協議していただく。

それに基づいて第4回、見直し計画のこれは案でございますけれども、これについて成案を得るということです。

で、この協議会としての案に基づいて、住民の方にそれぞれ御意見をいただいた上で、第5回で決定をする。そういうことを考えています。

今の説明でもなかなか分かりにくかったかもしれませんが、例えば「この言葉がよく分からない」ということでも、「こういう検討はどこですることになるのか」ということでも、どんな点でも結構です。「資料1」でも「2」でも結構ですので、お気付きの点があれば話していただければと思います。

委員

最初からいろいろ御説明いただいたんですけれども、やはり現状やっていることが基本となって、もちろんパーソントリップ調査も現状を踏まえての意見で、新たにこういうものをつくってほしいというのはまた出てくるかもしれませんが、現行の状態が基本になって、それからいろいろ考えていくということになるんでしょうか。当初からガラガラポンとかではなしに。

会長

ガラガラポンはございません。

普通、いくつか案をつくってどれがいいでしょうかというやり方をする。その中の一つは必ず現状案を入れるのが鉄則。比較した中で一番いいのが現状案だということになれば、変わらない。ただそれは検討した結果変わらなかったということであって、検討せずに続けるというのとは違う。

具体的には辺野古移設。あれがもめたのは、現状案を外してどの案がいいですかとした。しかし現状案より低い評価の案しか出てこなかった。現状案を含めなかったために現状維持もできなくなって迷走した。

ですから、現状案は必ず入れます。それと比べていいものがあれば変えましょう。現状を無視してのガラガラポンはないと考えていただきたい。

たぶん皆さんが共通して心配しておられることではないで

しょうか。

日頃こういう問題点を抱えているということがあれば、発言願いたい。

委員

走っているバスの便数が半分になるとか、全くなくなるとか直面しないとなかなか地域住民は反応がないと思う。

豊岡の全但バスの神鍋線の取組ですが、空バスの状態で毎日運行していた。そんなバスが通っていても今までは何も分かってなかった。そんな中、事業者さんは民間なので採算性が大事で、乗らないバスは減らしたり切るのですが、そうやって初めて住民の方々は気付く。廃止する段になって初めて動く。

三木市はまだ廃止とかそういうことにはならないとは思いますが、将来に向けたプラン作りをしてほしい。

国からのお願いだが、昨年、交通政策基本法ができたが、国と地方公共団体、地域住民、バス事業者がともに協働しながら議論していった、人口減少、少子高齢の中で市民が暮らしていきやすい交通手段を将来に向けて考えていただきたい。

後ほど、全但バスについては説明させていただきたい。

会長

みんな困らないともの考えない。

しかし、困るきっかけをつくるのがいいというわけではない。

明日からバスなくなりますよとか。我が身のことと考える必要がある。

現状の公共交通の評価だけではなく、手をこまねいていると将来的にどういう問題が出るのか。同じサービスを提供し続けていくとどうなるのか。10年、20年後の財政状況。将来を描いて市民の方にきちんと認識していただくことが必要かもしれない。将来にわたっての現状の評価をしていただければ。

委員

「活動機会の保障」とはどういう意味なのか。

会長

業界用語なので分かりにくいと思う。買い物難民、これは日常の買い物にお困りの方という定義。じゃあどの程度最低限買い物ができる必要があるのか。各自自前でしてくれというのか、市の最低限保障としてどこに住んでいてもここまでの基準の保障をしましよととするのか。

例えば病院は土日休みだが、土日でも患者は発生する。それでは困るので市の中でいくつかは休日診療をやっていて最低限の医療サービスを提供しましょうとある程度なっているが買い物はどうなのか。どこにどういった買い物難民がいるのか。どれくらい深刻なのか。

他の自治体の話だが、介護輸送タクシーがあり、それは朝夕は忙しいが、昼は暇。それを利用して、週3回1往復だけ一回400～500円で運行をしたところ、好評だった。

交通にこだわらず、歩いて行けるところに施設を用意するという考え方もある。医療であれば往診サービスを充実するということもある。バスでやるのがいいのかどうか。

最低水準を決め、それをどう保障していくのかを考える。

オブザーバー

バス交通による市の活性化という話だったが、どうなるかまで議論するのか。

会長

まだ定かではない。理想はそこまでしたい。3か月ちょいなのでそこまでするのは難しいかもしれない。

短期的な路線再編。喫緊の課題があると思う。事務局から聞いている話では直通バスは早く見直さなくてはいけないとのことだが。市役所だけではできない。国、自治体、住民、事業者、だれがどこをどう分担するのか。

それには当然費用がかかる。誰が出すのか。最終的には大部分は市民の税負担から出されるだろう。市民の税負担なので、そんなに手厚くしなくていいという人や、もっとしてくれという人もいるだろう。市民という均一の住民がいるわけではない。それを全て調整して1月にできるわけではない。長期的な課題として検討していくことが必要。三木市の将来の公共交通をどうするかということは1年だけ検討して終わりということは当然ないだろうと思う。これは継続して検討されていくだろうと。1月の下旬までにこれが全部できるとは言い切れない。

委員

直通バスを走らせてもらった。説明会やオープンの時は多かったが、実際は見込み違いで全然乗っていない。肩身が狭い。大きな赤字を出して申し訳ないが、皆さんでいい知恵を出して

もらって、なんとか残していただいたらありがたいなと思っている。

会長 今、大きな赤字という言葉があったが、これは赤字なのか市民の生活を支えるための政策的経費なのか考えると、これはすぐにはどちらともいえない。

委員 それぞれ言い分はあって、直通バスに関しては議会の方からもいろいろ指摘があったと。市民の大きなお金をという声もあるが、我々高齢者にはありがたいんです。市民の大きなお金をと言われるとそういう考えもあるんだなど。なるべく経費のかからないように交通を維持してくれたらありがたいと思う。

会長 おっしゃるとおりで、言葉尻を捉えるようだが、この協議会を考えた時、この協議会は収入はないが費用はいろいろかかっている。赤字ですよ。じゃあやめようか、とはならない。検討していただいていい結果が出れば、今かかっている費用を賄ってプラスになる。キャッシュフローだけみると赤字かもしれないが、市民生活を考えた上で黒字か赤字か。市民生活全体を考えて赤字になっているのならば、このお金を皆さんに配布したほうが良いということになる。バスという手段を使うことによって、それ以上の価値が出るなら必要な政策投資といえる。それをはっきりさせて、赤字であるなら無駄な運行を改善する。黒字ならば更に黒字になるように改善する。というふうな案に持っていければと。

(協議事項2 パーソントリップ調査等の実施について)

事務局 以上で説明を終わります。

会長 はい、ありがとうございました。

これはなかなか大規模な調査ですので、単純集計だけでもかなり時間がかかると思いますが、事務局の方で今、必死でやっていますので、今しばらく一次集計結果が出るまでお時間をいただければと思います。

これに引き続いて、さきほどの「資料1」に書いてありまし

た活動実態調査というものもする予定をしておりますので、御関係の方々、御協力の方よろしく申し上げます。

いずれにせよ、こういった新たに実施した調査の結果、それからこれまでに市の方でいろいろ集めていただいているデータ、あるいは市民の方からいただいている声を含めて、よく医療の世界ではエビデンスベースドと言いますけれども、やはりきちんとした事実あるいは証拠に基づいた判断というものをしていきたいと、ここが大事であろうと。ですから、こういう各種調査の結果、それから現状のきちんとした把握に基づいて進めていきたいということなのですが、ここまでの説明で何か御質問等あればお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、分かりました。これについては継続して進めるということで、御了解いただいたものとしてよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

(協議事項3 三木市バス交通の見直し計画(素案)について)

事務局 以上、説明といたします。

会長 はい、ありがとうございました。

現状の把握とそれに対する問題認識、こういうふうにできたら良いんじゃないかという基本構想について書いていただいています。この現状把握、問題認識が妥当かどうか、そして皆さんそれぞれのお立場からバス交通に対していろいろなことを思っておられるのではないかなと思うので、「これ漏れているよ」とか「これは認識がちょっと違うよ」、あるいは「こんなこともあるよ」ということがあれば、ぜひ御発言いただければと思います。

委員 前は、直通スは途中乗降してはいけないという話でしたが、資料では乗降自由化となっています。これはもう国の方で認められているんですか。

委員 国土交通省で、「コミュニティバスの導入に関するガイドラ

イン」というものを定めています。その中の運賃及び料金に関するすることで、現在市民病院行きのバスが走っているのを、途中で停めて乗降するということですね。その路線を他のバス会社のバスがキロ制の料金で走っていたら、当然高いですよ。市民病院行きは150円で乗降できるということであれば、不当な競争を招く。そこが問題ではないかということで、神姫バスさんの方から提案があったということですから。

案の中で、事業者との間で不当な競争を起こすおそれがあるのであれば問題になりますが、ただ三木市の場合は、神姫バスのグループ内でされているのでしょうか。その辺の問題があると思います。

副会長 そういうことで、市内一律料金制というのを案の中に入れてあります。料金を同じにすることによって不当な競争をなくし、直通バスの途中乗降ができるような処理をする。

委員 そうすると、例えば病院の帰りにジャスコで降りた場合、帰りに直通バスに途中から乗れるようになります。150円で。そうしてもらえると確かに利用者は助かると思います。

会長 現状把握の方でそういう声が多いということは市でも重々承知しているようで、それを何とか解消するような方策はできないかということで、今、〇〇委員からも「不当競争でなければいい」という指摘もあり、資料5ページの市内一律料金制を導入してはいかがかと、まあ案ですね。

ただ、これを導入するに当たって、民間事業者に「じゃあ150円で」と言って済む話ではないと思いますし、三木市が民間事業者に150円にするよう命じるということこれは不当競争に当たると思いますので、どういうやり方をするのかについてこれから検討していくということになるかと思います。あるいはそれについてどのような御協力をいただくか、誰がどのような協力をするとこれが実現するのか、ということについて、これから技術的な調整が出てくるだろうと思います。

ですから、「一律料金制はいかがなものか」と思われる方もいらっしゃるかもしれませんが。例えば、直通バスを途中乗降できるようにする手段として一律料金制を導入するということ

であればそうかもしれませんし、そこだけ見ていると良いようには思いますけれど、どんな遠くからでも近くからでも150円にするという、それに対する賛否は多分あるだろうと思います。あるいはここに「乗継負担の軽減」とありますけれども、例えば三木市がコミュニティバスを運行する上で、その路線設定の結果、乗継ぎが生じる場合、利用者の責任はあまりない話であって、むしろ市の案のせいでそういう問題が生じてしまった。これについては何とかしましょうかという考え方もあると思います。いろいろな観点があるかと思います。

他、何かありますでしょうか。

委員 市にはいろいろお話しているんですが、もしも均一料金制をすとなったら、私どもゾーンバスは結構思い切った再編をしないといけなくなります。それをしようと思えば、いろんな会議の了解を得ないといけません。ですからこの10月にということが決まれば、私どもとしてもぼちぼち前段の作業をしていきたい。決まってからでは負担が重いので、早め早めの相談をさせてほしい。

会長 それはやむを得ない話かと思うので、いつ頃までに少なくともこういうことを決めておいてほしいとかいうことをリクエストいただければ、それに沿う形で進めていきたいので、早めに言っていただければと思います。

それから、「再編せざるを得ない」とおっしゃったけれども、それを事業者の方でするのか、市の方で再編を考えるのか、いろんな考え方があると思います。どこをどう調整していけばスムーズに実現できるのか、どういうプロセスを経てどこを誰がいじっていけばいいのか、ということ密に意見交換をしながら進めていくことになりますので御協力をお願いします。

委員 それと、私どもは会社ですから、長期経営の中でいろんな路線の再編をずっと考えてきています。今回しようとしているところを、少し伸ばして来年の初めとする中で路線の再編を考えています。

会長 もちろん、この協議会で検討している路線の再編も、できな

いところを前倒しでということは当然言えないので、ではそこをどうすり合わせていけばいいのか。ある部分はもう少し時間がかかりそうだ、ということであれば、やはり実態に即した方法も必要であるし、ぱっと変えられる部分は変えることもあると思います。そのあたりは調整をしていただきたいと思います。

この構想はまだ調整も全然ない状況で、こういうことができれば調整いこう、じゃあそのためにはどうしたらいいのということをお意見いただければと思います。

委員 市内一律料金ということですが、これには許認可が必要です。もっと具体的な中身を把握した上で、近畿運輸局の方へ持って帰って回答させていただきたいので、預からせていただければと思います。

会長 もう少し具体的に、ですね。あるいは、いつの時期に間に合わせるためにはいつまでに具体的にないかと無理ですよ、という情報をいただきまして。

委員 この150円というのはまだ仮定の話だと思うんですけども。

会長 ええ、まったく仮定です。

委員 来年10月というと消費税増税ということもありますので、そういう情報もみていただければと思います。

会長 そういうことはたくさんあります。これができるかという技術的な検討と、これが効果的なのかという検討を含めて、今からできる範囲のことを大急ぎでしていくことになります。

オブザーバー

第1回の協議会でも話をしたが、鉄道との連携や役割分担も検討していただきたい。鉄道も念頭に置いていかないと、バスだけで議論してもということをお願いしていたけれど、そのあたりはどうなっているのかという点です。

それから、今回直通バスの話が多く書かれているが、もとも

と直通バスは病院に通院するために、市内各所から30分以内で行けるようにするもの。それが乗降可能となってくるのであれば、路線バスやコミュニティバスとの違いや役割をどんな考え方でしていくのかということを考えないと、単純に直通バスを途中乗降可能にして、路線バスやコミュニティバスを料金均一にするだけでは、何のためにそれぞれのバスを走らせるのかというところから議論していくべきではないかと思います。

会長

「資料1」の中で、交通だけではないということを行っています。それについてはさきほど御承認いただいたと思いますので、御理解いただいたものと思っております。鉄道も当然入っておりますし、交通以外のものも含めている。しかしながら、それを今年度にするかどうかは分からないと。

もちろん、バスも鉄道も一体となつての話ですので、接続をどう取るか、その調査をどうするか。例えば鉄道の時刻改正が通知されても、それに合わせてバスのダイヤを変えるのは時間的には無理ですよね。そういう今の体制をどう変えていくのかということについても検討していかねばと思いますので、ぜひバスと鉄道を一体的に、もし今年度考えるのであれば、こう考えられますよという御提案をいただくと非常にありがたい。必要性は認識しておりますけれども、どうすればそれができるのかということについては悩み中ですので、アイデアをいただきたいと思います。

委員

来年の10月実施予定ということで懸念されるのが、今、路線バスは学生の利用がかなり多く、その利用に頼っている路線もあるのですが、来年の4月、高校の学区再編によってニーズが変わってくる可能性もありますので、学校へ問い合わせる等して把握しておいた方が良いでしょうと思います。

それから、朝日ヶ丘線が去年の10月に路線バスからコミュニティバスになり、路線バスの正規運賃から150円に値下がりしましたが、利用者数はほとんど路線バスの時のままという結果が出ています。本当に150円がいいのか、距離や利用に応じてすればいいのか検討しないといけないと思います。

それから、直通バスの途中乗降自由化ですが、ハイエースの車両についてはワンドアで、途中で乗降するようなタイプでは

ないので、そのあたりを安全面からも考慮する必要があると思います。

会長 学区再編は当然念頭に置いていると思いますが、資料にはあまり出てこなかったようですので、そのあたりもきちんと書き込んでいただければと思います。

委員 神戸電鉄との乗継ぎの話ですが、電車を降りてからバスに乗る人が、電車の到着が1分でも遅れるともうバスが出てしまうということで、やはり5分くらいは間がほしいと思うんです。巡回バスは遅れて出ていますが、駅が始点のバスは定刻どおり出ています。電車が遅れるとバスに乗れると思っていた人も乗れなくなるので、そういうところまで含めて見直していただきたいと思います。

会長 さきほどの150円がいいかという意見は、大いに議論があるところだと思います。距離に応じて負担が違ってもいいという意見もあるでしょうし、どこにいても同じ料金が公平だという意見もあるでしょう。つまり、何が公平なのかという話です。負担と受益のバランスを考えての公平なのか、受益は見ずに負担だけ公平にするのか。我々は、それに対してきちんと回答できる制度をつくらなければいけないと思います。

前に申し上げたかもしれませんが、一律150円だと、遠くから来る人に対して運賃補助をしていることになると思うんですが、「それだったら近くの家賃が高いところに市から家賃補助をしてよ」「都市計画税を下げよ」とこんな話も出てくると思います。高い都市計画税を払っているから便利な交通環境を手に入れられていると考える人もいるでしょう。そうすると、どこで考えて公平性を確保していくのか。

実は我々は運命共同体で、協議会の中ではそれぞれの立場でいいと思いますが、市民から「なんであんなことを決めただ」と言われた時にはそれぞれがちゃんと説明できるようにしておかないといけないので、どんな意見、質問が来るのかを想定して、それにきちんと答えられるような制度をつくらなければいけない。外に対して皆が困らないように、事前の検討をしていく。

それからハイエースでコミュニティバスをやっているところはいくらでもあります。というか、山間地等はああいう車しか通らない。そういうところがどういうやり方をしているのかは、いろいろ調べる必要があるかもしれません。

委員

別所地区の三木鉄道代替バスなのですが、友達が「厄神まで車で行って置いておく」と言っていた。朝はいいが帰りの便の時間が鉄道の時と全然違う、鉄道の時は10時台まであったが、今はないからと。

もう一つ、直通バスですが、一旦走らせてしまっただけで利用される方が1人でもあれば、なくなればその人が困ります。利用するのは週に1回、月に1回かもしれないですが、困ってしまう。運行してしまっただけで、利用率等では考えにくいところがたくさん出てくるので、なかなか難しいと思います。

会長

バスだけでやるかやらないかと考えると、やめるわけにはいかないと思います。しかし今おっしゃったように、通院というのは2週間に1回とか月水金とかで、毎日病院へ通う方は、いなくはないがそう多くない。それが本当に必要な移動であるのなら、バスで行っていただくのがいいのか、それ以外がいいのか。例えばタクシーに「直通バス代行」と書いてお迎えに行っていただく方が経費的に安くなるのであれば、私はそれでもいいと思います。「市からタクシーが来た」というと乗りにくいかもしれないので、市民の方にも「これは直通バスの代行です」というふうにして御理解いただくとか。

この直通バスという手段だけを考えて「走らせるのかやめるのか」という0・1で考えるのではなくて、もっといろんなやり方があるのではないかと思いますので、それを探りたい。「見た目はサービスが下がったように見えるが、困る人は出なかった」というものをつくりたい。これをやめると困る人がいる。あるいは、現在困っている人がいるかもしれない。これは活動状況調査やパーソントリップ調査で把握したいと思いますが、どういう人の動きになっているのか、それはなぜなのか、ということで検討していきたいと思います。

オブザーバー

3点あります。まず、基本構想の中で直通バスと路線バスと

の再編について言われています。路線バスを再編するに当たり、おそらく直通バスと統合するという案になってくると思いますが、路線バスを医療センターまで延伸する場合、小野市内に入っていくこととなります。例えば三田の方から来ているバス、今は営業所止まりになっていますが、医療センターまで延伸する場合、三木～三田線は国庫補助路線ですので、小野市に協調補助の義務が出てきます。そのあたり、三木市の方で小野市と協議していただきたいというのが1点です。

会長 それは自治体の責務だと思います。事業者さんがされる仕事ではないと思います。

オブザーバー

2点目、市内一律150円の導入ですが、さきほど許認可が必要という話があったんですが、私どもは150円の許認可に落としてしまうと事業として健全な経営ができなくなってしまうので、許認可運賃については現行の対キロ運賃制をそのまま採用し、差額の運賃助成とすればうまくいくと思います。

会長 それは非常に現実的だと思います。

オブザーバー

3点目、デマンド交通の導入と書いてあるんですけども、まずは定時定路線の方から検討していくことが大事かと思えます。もしするのであっても、路線バスと連携・役割分担をきっちりしていただきたいと思えます。

会長 おっしゃるとおりで、定時定路線の路線バスが基本です。○委員がおっしゃったように、現状を基本としてどう改善していくかという話なんですけど、じゃあ交通不便地域も全部路線バスでお願いすると、困られるところもあるでしょう。そういうところはちょっと考えましようか、というふうにお考えいただければと思います。

委員 資料に書いてあるモビリティマネジメントの推進。今までいろいろ議論なさっていますが、これさえクリアできればちゃん

と維持できるわけです。ですから、市民以外がこんなことを言うのは生意気ですが、利用されている市民の皆様、ここに記載されているとおりですので、公共交通を利用していただきたい、というのがバス協会のお願いでございます。

会長 そのあたりは強く打ち出していきたいと思いますが、その一方で、協力したい、公共交通を利用したいと思っても、路線や便がないからできない人もいます。ですから趣旨としては、モビリティマネジメントに協力しやすい環境をつくって、皆さんに協力してもらおうということになるわけですね。

 こういう意見をどんどん出していただきたい。それに沿ってこの現状分析、それから現状と課題、それをどう解消していくかの案についても、今日出た話だけでもこっちの方向とこっちの方向と両方ありますよ、というものもありますので絶えず整理していただいて、どちらの方向を採用するのかという時にはきちんとデータを踏まえた形で、市民から「なんでこうしたの」と言われた時に説明ができるような形で、なるべく早く原案をつくる、ということです。

(協議事項4 その他)

- ・財務について→了承
- ・追加資料説明 全但バス神鍋線「上限200円バス」について
(国土交通省神戸運輸管理部兵庫陸運部 ○○首席運輸企画専門官)

(閉会)