

第1回 三木市バス交通活性化協議会議事録（抜粋）  
（平成26年6月30日（月））

（会長挨拶）

事務局長     それでは、ここで会長様より一言御挨拶を頂戴したいと思います。

会長           おはようございます。会長に推挙されました神戸大学の〇〇と申します。どうぞよろしく申し上げます。

御承知のように、この三木市に限らず、日本の国内全ての自治体で現在、地域の足をどのようにして確保するのかということについて、多様な問題になっているとともに、それぞれの自治体で相当積極的に将来どういうふうにするのかということについて検討が進められています。

御承知の方もおられるかもしれませんが、昨年の12月に交通政策基本法という法律が施行されまして、これはどういう法律かということ、国民の交通、生活の足、あるいは国が活力を持ってこれからも発展していくために、交通はどのようなあり方をすべきなのかといったことについての基本方針を掲げたものであって、その中で一番の骨子は、必要な交通については、国あるいは都道府県それから自治体が積極的に関与していくということをうたっています。それと同時に、事業者の方、一番の主役は国民あるいは市民ですけれども、そういった幅広い参画を求めて皆で総力戦でやっていきたいと思いますということを確認する、そういう法律であります。

この中で、国に対しては、交通政策基本計画という基本的な考え方をきちんと整理してつくりなさいということが義務付けられております。

それから、都道府県あるいは市町村については、ちょっと後退はしておりますけれども、実質的な文脈からはそういったものをきちっと考えるように、これも要請されているところでもあります。なぜそういうものが要請されているかですけれども、やはり国の反省として、今まで事業者別

に、あるいは地域別に、言葉は悪いですがけれども、その時に良かれという判断の下で、表現は悪いですが、やや行き当たりばつたりのところもあって、対応に終始してきた。しかしながら、それを積み重ねていくと、全体としてのやはり弱みとか綻びというものも出てくるということですので、将来的にそういったことがないように、あらかじめ将来を見通して全体の方針をきちんとつくって、その下で計画的にいろいろな交通の整理をしていく必要があるということが徐々に明らかになってきました。そういう意味では時宜を得た法律の制定であろうというふうに思います。

そのことは三木市についても同じでありまして、これまで担当の方々がそれぞれの市民の方々の声を受けて、良かれという形でいろいろな施策を講じてこられたことでもありますけれども、それを全体的に見直して、将来まで、あるいは子、孫の世代まできちんと維持することができるかどうかといったことも含めて新たに考えなければいけない、ということで、この協議会が設置されたというふうに聞いております。

さきほどの副市長さんの御挨拶にもありましたけれども、これは交通協議会ですけれども、目的としては市民の生活あるいは足の確保ということでもあります。ですから、今日ここにお集まりの皆様は必ずしも交通の専門家ではない、というか交通の専門家ではない方の方が多いかと思いますけれども、私からみると市民生活の専門家の方々にいろいろな分野から集まってきていただいていると考えますので、それぞれの普段のお立場から、市民生活をより質の高いものにしていくためには、どういうふうにしていったら良いのか、あるいは、今後どういった問題が起こる可能性があるんだろうかということをお話いただいて、それを問題を解決するための一つの手立てとして、あるいは、より活力のある三木市をつくるというためにこの公共交通というものをどうつくっていったら良いんだろうかということについて御検討いただければというふうに思いますので。

それで、私、実は三木市についてはほとんど土地勘がございません。神戸の左の上の方にある市であるといったこ

とは存じておりますけれども、土地勘はございませんので、その辺りは皆様のお力もお借りしまして、協議会全体として、市民に対して良いものをつくってくれたと言ってもらえるような結果を出したいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

(事務局からの説明)

(質疑応答)

会長           三木市におけるバス交通の抜本的な見直しについて、皆さん基本的には異論はないかと思いますが、どう「抜本的」に見直すのかということについては、それぞれいろいろお考えがあらうかと思えます。

まず、今説明いただいた資料なんですが、最初にお断りしておきたいのは、これは私の意識でもあるんですが、この協議会というのは事務局が出してきた資料を認めるだけの場所では全くなくて、今の資料の説明を聞いておられても多分それぞれにお感じになったかと思えますが、まだこれからきちんと検討しなければならないことがいっぱい入っております。事務局としても、あるいは三木市としても、今回交通に関するこういう集まりをするのは初めてだというふうに伺っております。さきほど〇〇さんにお伺いしたら、「初めてなんですよ」ということだったんですが、そういう意味で市役所としても、今から取りかかるということですので、必ずしも将来をきれいに見通せているわけではないのであって、しかしながら「まずはこういう所から手を付けていく必要があるのではないか」ということをまとめられたものがこの資料であります。

ですから、「この資料、この案に沿っていけば良いんだ」という大船に乗っていただく状況では全くない、ということをご様に御承知いただいて、であればどうしていくべきかということなんですが、最終的には市民の方々がこういう協議会の場でいろいろ検討して、市民の皆が良かったと思えるような案を出してくださいということを委託されて

いるわけですから、この協議会としては、最終的に1年後をとりあえずの目途にということになっておりますけれども、そのことも含めて、市民の方々に「こうやってしよう」という案を出していくわけで、それは我々が全体としてつくり上げるものであらうと思います。最終的には市民の皆様、「こういう考え方でこういうふうに変えるとこんなに良くなると思いますよ」というのを市民の方々に問う形になると思いますので、ぜひ市の一員としていろいろ知恵を出していただきたい。あるいは、最初は皆さん結構腰が引けた発言をされることも多いんですが、発言しようかどうか迷われたら、ぜひ迷わずに御発言いただければと思います。私も余計なことをいろいろ言うかもしれませんが、そういう形で進めていきたいと思っています。

では、今の説明に関して御質問あるいは御意見をこれから頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。あるいはこの協議会の進め方について、こんなふうにしたらどうだろうかという提案があればお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

会長

（皆さんからの意見が）出てくるまでに、私もいろいろ聞きながら思ったことがありますので、それをいくつか申し上げながら御意見を伺いたいなと思います。

まず、次第の一番上に書いてある「三木市バス交通活性化協議会」、この名称が私あまり気に入らなくて。なんとなくこれ、バス交通を活性化することが目的のように見えるんですが、多分そうではなくて、「三木市を」あるいは「市民生活を活性化するために、バスはどうあるべきか」という話じゃないかと思うんですね。

ですから例えば道路整備をやったりバス整備をやったりというの、市民あるいは国民がどうやって安全に安心して暮らせるようにするかっていうためにやっているわけであって、建設業の活性化のためにやっているわけでは全くありませんので、私はこの「バス交通活性化協議会」というのは「バス交通による市の活性化協議会」であるという意味に取りたいなと思っています。

で、そうだとすると、本当にバス交通だけなのか、ということになると思います。今の説明の中ではバスの路線の再編といったことが主になっているわけなんですけど、例えばバスだけで市民の移動というのは本当に賄えるのかというところと必ずしもそうではなくて、ほとんどの方は多分マイカーで移動していると思うんですが、じゃあマイカーを利用されている方にとって、マイカー利用に伴う問題というのはないのか、というふうに思うわけです。

バス交通をお手伝いしていて、地方の、あるいは過疎化の非常に進んだ自治体は、本当に地域のフィーダーなので、区長さんなんかは週に1回か2回か地区の方を病院まで送迎するために、自分の車で運転していかれると。けどもう90歳近くて、随分危ない、というようなところだってあるわけです。そういう所に関して、じゃあバスだけで対応できるだろうかというところと難しいところがある。マイカーで移動できる方についてはなるべくマイカーで移動しやすいようにするというのもありかと思いますし、あるいはバスという形だけではなくて、タクシー事業者もいらっしゃると思いますので、タクシーをうまく活用していくと、間を埋めながらできるかもしれない。

で、そうした場合に、私の認識ではタクシー事業というのは地域の移動のセーフティーネットみたいなもので、夜中に誰かが熱を出してタクシーで来てもらったりとか、そういうことはバスとかデマンド交通ではできないと思うんですが、昼間の利用を、駅等の周辺部についてはデマンド交通に置き換えてしまうと、タクシー事業者が立ち行かなくなる可能性もある。そうすると、デマンド交通が動いていない時間帯の移動はどうするのか、と、非常に大変な問題になってくると。そうすると、地域のセーフティーネットを確保するという意味では、タクシーというものも協力していかないといけないんじゃないかと思うし、あるいは、さきほど「全面コミュニティバス」みたいな案もありましたけれど、バス事業者の方々というのはそれなりのプロで、それぞれいろんなノウハウを持っていらっしゃる。そういう人たちとどういうふうに協力していただいてやっていく

のか、ということも必要になってくると思います。そういう意味で、バスだけに限っていうとなかなか難しいところがある。

ですから、また後で個別にお伺いしたいんですけども、人というのはバスだけで移動できるものではない。ですので、普段生活をするうえで、どういうふうな移動を皆さんしておられるのか、といったことも含めて、もう少し幅広くみていく必要があるのかなというふうに思います。

説明の中には、分かりにくい言葉であったり、「これどういうことを言っているのだろう」と疑問に思われるところもあるだろうと思いますが、何かあればお伺いしたいと思います。

例えば、私一つお伺いしますが、2ページ、高齢者の推移というのがありますが、この高齢者というのはどういう定義なのか。あるいは、多分65歳以上ということなのだと思いますが、65歳以上という一括りで考えるのがいいと判断されたのか、ちょっと私には気になる。

いろいろな調査の中では、いわゆる前期高齢者・後期高齢者でも随分違う。前期高齢者というのは、今までの壮年の方々と同じような体力をお持ちでしょうし、あるいは去年内閣府が行った調査では「支援をされる必要があると思う年齢というのはいくらぐらいでしょうか」と聞くと、75歳以上、去年ではそれが80台ぐらいに上がっている。ということは今までの75歳ぐらいの方というのはこれからは80歳ぐらいのイメージで考えた方がいいんじゃないかと。

あるいはこの調査をみますと、年齢では一概にいけない、つまり、人によってずいぶん違う、というような回答になっている。ですから、一律に高齢者として把握するのではなくて、高齢者の中にどういう方々がいらっしゃるのか、年齢によっては、あるいは体力、住んでいる場所、周りに御家族がいらっしゃるのかというようなことによって随分違っているのですが、ここでは「高齢者」と一括りになっている。このあたりの説明を釈明も含めて御説明いただければなど。まずこの「高齢者」というのは65歳以上とい

うことよろしいですか。

事務局長      そうですね。この高齢者については65歳以上で算出しております。

          会長のおっしゃるように、確かに65歳以上を高齢者といいますが、車の運転ができる方、できない方だとか、自分で歩いて買物に行ける方、行けない方など、様々な方がいらっしゃいます。その分についても把握であったりですとか、例えば75歳以上という形で別の高齢化率を把握するというようなことも必要になってくるかと思えますけれども、その辺りは今後、例えば地域別に、生活手段としての交通が必要なんだということも含めて考える中で、整理していきたいというふうに考えております。

会長            ありがとうございました。〇〇さん、今のお答えいかがでしょうか。急に振って申し訳ないんですけども。

委員            私たち老人クラブにおきましても、65歳以上、まあ高齢者になっておりますが、65歳から70歳についてはほとんど会員がおりません。だいたい75～80、まあ90歳もおられますが、中心は75～80歳くらいで活動しているという状況でございます。

          交通の関係でいいますと、前期高齢者、それから後期高齢者で分けるというのが、より具体的な状況が分かるのかなと、そういうことも思いますが、今、資料の説明では一応65歳以上が高齢者という説明がございましたが、できたらもう少し、前期・後期くらいに分けていただいた方が、より現実的ではないのかなと、このように思います。

会長            老人会、老人クラブの連合会の方々は、もちろん高齢者の方たちがどういう生活をしておられるのか、あるいはどのような課題をお持ちであるのか、把握されておられるので、事務局へその情報を御提供いただいて、進めていければいいんじゃないかなと。いかがでしょうか。

委員            その件に関しましては、この3月の議会で直通バスのこ

とが非常に問題になりまして、これは当局が御存じのこと。この資料にも載っております。直通バスに2億5千万円、他のバスにもいろいろ補助を出されておられますが、直通バスについては、利用率が非常に低い。地域によっては3台に1台が空車である、このようなことが議会で問題になって、私達も心配したわけです。

でも、それよりも高齢者のために2億5千万円もの大きなお金を出していただけるということがありがたいようであり、市の財政の面からは問題があると議会から言われるのは無理もないかなという思いもあったんですが。

私たち老人クラブは、後期高齢者も多いということで、直通バスがなくなると、私達の病院行きの足が止まると。こういうことで、何とか直通バスを残してほしいと。こういうことで議会にも要望したわけです。

そのような中で、議員さんとの意見交換で、効率が悪いと、2億5千万もかかって利用者が少ないと。あともう一つ、直通バスだけじゃなく一般的な他のバスとの整合性とか考えて、同じ所は走ってる路線もあるから、そういうことも考えて、そういういろんな問題がある。

ただ、それらもあるけれど、高齢者が使っているのも、何とかとりあえず、直通バスを残してもらいたい、後は市当局とよく話をしてもっと効率よく考えてもらったらどうかと。

そこで、果たしてこの見直しをどのようにするのか、見直しをしなければいけないというのは、市民の皆さんも議会の皆さんも、みんなが思っていることです。

そこで、この場では、どのようにするのかを皆さん方で、よく話あっていただいて、交通の問題は我々特に高齢者は関心を持っておりますので、しかし財政の問題もありますので、この交通の問題が三木市の活性化につながるような交通の見直しになれば、一番ありがたいかと、このように思っておりますので、よろしくお願いします。

会長

ありがとうございました。私の認識とも非常に近い。さきほどの説明の中で、10ページのところで議会からの指

摘事項のところ。これを見ますと、私は指摘事項の詳細は全く存じ上げない、これを初めて見ますので、ここに予算の削減とあります。

予算の削減というのは、削減して、今まで使っていたお金が使えない、使えない分のバスを止めると思うんですが、じゃあそれで、市は〇〇さんが言われたように、病院に行けなくなる人に市は何をしよう、どうしようとどこまで考えているのかが、これからは見えない。

それで、直通バスのあり方の見直しについて、同じサービスを提供するのにどうやって効率化して、少ない予算でいいサービスが提供できるか、そうすると浮いた分を違うところ、他のサービスで使うことができるので、効率化やあり方の見直しというのは、これは必要であろうと。

確か、この直通バスは病院が統合されて、小野市に移ったために、その足を確保しましょうということで作られたバスだろうと思うんです。すると選択肢は、直通バスを続けるか、極端な話止めるかという選択肢ではなくて、病院統合をした結果、必要になったバス。つまり小野市に移動できるようにするか、直通バスを止めて、三木市内に普通のコミュニティバスや路線バスで行き来できるような所に新たに医療機関をつくるか、そのどちらかを選ぶのが選択肢ではないか。

それで、仮に直通バスを止めましたってことになった時、病院に行けない人が出てくる。じゃあ、三木市内に医療機関をつくりましょうってなって、それが3億5千万かかることになったらどっちがいいのか。

つまり、小野市と統合した病院には2億5千万で、住民の医療はある程度保証できているが、2億5千万もかかっているから、それを止めて、救済するために三木市内に病院をつくりませんが、3億5千万円かかりますよと、そうすると1億円多くかかります。

何を申し上げたいかということ、市民に必要なサービスが何なのか。交通だけじゃなくて、医療もそうですし、買い物もそうですし、あるいは人に会いに行くということもそうですし、とにかく必要なサービスが何なのかということ

と、それから、そのために、それをバスで実現するのがいいのか。お金をかけて実現すればいいのかという話。

ですから、私は議会の方々にこのような予算の削減というようなバツサリと切るような指摘をされた根拠というのはお伺いしてみたい。

この委員会では必要と認められれば、いろんな人を呼んで説明いただくこともできるそうですので、要望があればそうしてみたいと思います。

委員

議会からの話では、最初の説明の折には、1億ぐらいで直通バスを走らすと、それが2億5千万もかかる。それは説明会のたびに市民からの声を大事にすると、これは本当に大事だと思います。ただ、ほとんど住宅のない所も走ってくれと言われ、対応したと。

それとバス自身が直通バスで途中下車ができないと、こういうようなことで非常に不便だと。もう少し例えば帰りに、商店街でも寄って買い物して帰るとか、遊ぶとか、病院だから遊んでということはないだろうけど、病院の見舞いの人もいるから、そういうようなことも、もう少し幅を広げて利用したらどうかとか、こういうようなことを議会の中で聞きました。まあ直通バスと言われて、まあこれは国の制度で途中下車できないと説明聞いたんですけど、そういう面も考えてもう少し効率よく、市民の皆さんにも利用できるように、直通バスではなしに、もう少し幅の広い交通手段として活用できるようなバスにしていだけたらなど、

それと、改善策もいろいろ載っているけれど、他のバスとの路線競合についても新しい解決策も出ておりますので、こういったものも取り入れていっていただけたらなど。だから、直通バスがなくなると我々高齢者としては、途中で乗換するとかすると、迷う人も出たり、こういうのもありますので、やはりできたら、直通バスを置いてもらって、利用の幅を広げるとかしてもらえたらなど思っております。

会長

今の話の中で、国の制度もあって途中下車が、途中乗降

ができない、という話があったのですが、〇〇さん、あるいは〇〇さんに伺ったほうがよいでしょうか。

委員            今回の場合はですね、料金が150円と均一料金です。で、直通バスが走っている路線が路線バスと競合するので、二重料金制という問題が出てきましたので、例えば、途中下車また帰りにつきましたは、病院からだけ乗っていただくという形を取らせていただいています。

会長            〇〇さん、何か補足はありますか。

委員            いまの御説明で大丈夫です。  
                  特に国の法律でこう決まっているということではないんです。そこだけ御理解をお願いいたします。

会長            ということであれば、路線バスも含めてきちんとした制度設計をやって、その下で新たに運行すれば途中下車も問題ないというふうに理解しているんですが、いかがでしょうか。

オブザーバー

                  神姫バスです。直通バスは、単一の金額で運行する路線。一方、路線バスは対キロ制で、補助が入っている路線。走る道路が重複しており、今もこの計画でやっているんですが。

                  もし直通バスでフルオープンをやってしまうと、補助をいただきながらやっているこのような対キロ制の路線バス、厳しい状況の中で、補助をいただきながらしている路線バス。どうしてもフルオープンにしてしまうと、対キロ制は300円、400円、500円、一方で直通バスは150円。お客さまが安い方を選ばれてしまう。

                  そのような状況の中で、調整していく中で、直通バスは片クローズした状況の中でスタートしている。

                  そちらについては、なぜそのようにしたかといえ、国の方のバスのガイドラインで路線バスとの調整がありますよという規定がありますので、そのガイドラインに従い自

治体と調整させていただいた。

ただ、必ずしもそれがいい形であると私どもも思っておりませんでして、できれば、路線バスのような形で、路線バスが病院に乗り入れるような形で、これから皆さんと一緒に考えていければなと思っております。

そういった中では、私どもの対キロ制の運賃などの課題をクリアしていく必要があるのかなと考えます。

会長

路線バスの事業者さんも、あちらこちらでこのような場ができて、随分柔軟な姿勢で出てきていただけたと思いながら、お伺いしていました。

これは、並行して走っていると赤の路線が生じる、こういう話ですよ

私はこういう時、住民の方が乗りやすい方をするのが一番かなと思います。

それによっていろいろな弊害が出てくるのであれば、それはやはり解決してもらえない。一つは事業者としては減収になるとかいうことであれば、その事業者の減収分を補填するということは直接的な方法としてあるだろうと思いますし、減収になっても赤字補填で賄われるということなら、(事業者にとっては)何も変わらないということになりますよね。あるいはそれ以外に不都合があるということでありましたらその不都合をこの中で解決できればというふうに思いますし、必ずしも制度上、クローズドドアにしとかなくちゃということではないということらしいです。

それと路線バスとの調整で調整すべきどのような問題があるのかっていうことをはっきりさせるということと、どういうやり方をすれば、この問題は解決できるのか。それから、ある程度分析がいるのかもしれませんが、途中で乗り降りができないっていうのが問題であるというのならば、どうやったら解消できるのか。あるいはそのためにはそれを解消することはどれだけ大事なのかということはやっぱり力説していただければ、そうですよねって、いうことで進めていけるだろうと思いますし、そのあたりは関係の

方々がそろっておられるわけですし、ここで十分な調整ができる。

はい、いかがでしょうか。

委員

あの、市民の代表といいながら、こんなん言うたら怒られるかもしれませんけどね、私、緑が丘なんです。すると今の直通バスにしろ、みつきいバスにしろ、路線バスにしろ、1区間150円なんです。それをね200円にしたらと思ったりもしとるんです。神戸市は1区間200円ですからね。地域によって160円とかありますけど。市民の代表で200円と言うと怒られますが、200円にしてその財源を、市が2億5千万円直通バスに出していただいている。路線バスにしたって520万、コミュニティバスも800万も出ておりますので。200円にすれば市の財源が少し助かるんじゃないかなと思ったりもするんですけど、その辺は考えないといけないんじゃないかなと。原油とかも値段が上がってますんでね。私は200円にキリのいいお金を払いやすいようにしたらどうかなと思っております。

会長

関連して応援演説等があればお伺いしたいと思います。これは非常に重要な御指摘だと思います。市民っていうのはサービスを利用するだけの立場の人じゃなくって、ちゃんと相応の負担をしている人なんですよ。今、市の財政とおっしゃいましたけど、市の財政を支えているのは誰かという市民、納税者ですよね。ですから結局は市民がどれだけのサービスを必要としているかっていうことと、そのために市民がどれだけ負担しているのかということですね。

今、〇〇委員さんおっしゃったように「もう50円高く払うことによって、もう少し便利なことができるっていうならその方がいいよ」という選択をされるんだったら私200円でもいいよっていうのもあるだろうし、あるいは、これは運賃ですから、利用者が払うお金ですよ。

それだけでなく、いや必要な時にはいつでも直通バスに乗って病院に行けるんだっていう健康な方もいる。直通バスはいざっていう時のために残しておいてほしいと。こ

れは利用してもらえないので運賃は払われなくても、その分は税としてきちんと払っていて、その中から直通バスを残すためにこれだけきちんと取っておいてくださいねってということになるだろうというふうに思います。

ですから、バス事業だけみているとなんとなくどれだけコストを削減していくのかという非常に狭い型に陥ってしまうんですけど、市民として病院にも行けるようにしたい、買い物にも行けるようにしたいというようなことを実現するために、どの程度負担してどういうサービスをつくっていくのだろうかという考え方をこの協議会では是非していただきたいと思います。

そうすると、さきほど11ページの方向性①「市内一律料金制」というのがありますが、果たして市内一律料金制がいいかどうかという議論が私はあるんじゃないかと思います。

例えば、私も神戸に引っ越してきて、どこに住もうかと考える時にまず気になるのは家賃。家賃には一定の傾向があって、駅に近いところは高い。遠いところほど安い。そうすると高い家賃を払って駅についているのはそれだけの投資をしているんですね。便利な所の家は高いものですから。投資をしている方に対して、その投資を抑えて遠くに住んでおられる方もおられる。

それに対して市内一律料金というのは不公平感もあるということです。路線バスは基本は単位距離でやっていると思いますが、皆さんの意識も離れているんだから運賃負担もしょうがないんじゃないかと思われる方もありますし、しかしながら市町村からしたら市内一律で動けるようにしたいと思われるのもまあそのとおりにかなあというふうに理解はできるわけで、それをどういうふうに両方の思いを合わせていったらいいのだろうか。市内一律料金で150円でいくのがいいのかもしれないかもあると思いますし。150円だけではなくて、一律料金がいいかどうかというのは私は大いに議論していただいていいんじゃないかなあというふうに思います。

さきほど路線バスの調整という話をしましたが、私がお

手伝いした自治体では、やはりコミュニティバスでだいたい駅から2キロ四方ぐらいに割と密にコミュニティバスを走らせる。100円で。その時に路線バスの基本運賃は160円。そうすると160円と100円だったらやっぱり100円の方に乗る。そうすると160円と100円という差があるために、住民の方は逆に選択に制約があるわけです。それをなくして本当に必要なバスに乗れるようにしようというその自治体では、コミュニティバス100円均一区間の路線バスの運賃は100円とし、60円の差は市から補填した。そうすると、住民からすると路線バスも100円、コミュニティバスも100円。じゃあ近くて便利な方、自分が行きたい時間に来る方を選びましょうと、こう選択肢が広がる。そういうやり方もあるだろうと。その時に路線バスの事業者と協議をすると、「うちは減収にさえならなければいい」ということでした。

#### 委員

先日も直通バスで行った帰りに、ある乗客の方が私に寄ってきて緑が丘の2系統は高速道路通るんです。その高速道路通った時このバスこの高速道路通ったらなんか旅行に行っているような気分になるなあというような突飛な言い方をされた方もおりました。

そういうようなことで、やっぱりもう少し直通バスも実情を考えてですね、ちょっとだけ皆さんの御負担を願ったらと思っている。考え方によって緑が丘の人、自由が丘の人だけが高速を通る、高速通って150円っていうのは安いですよ。だからそういうような考え方もあったんですけど、以上です。

#### 会長

ほか御意見いかがでしょうか。

事務局の方からはやっぱり12時には終わってと言われてますんで。超過しないようには終わろうかなって。次回は9月くらいということで次の機会は秋口ということになるんで、それまでに今からこういうことはちゃんと考えておいてねということがあれば是非おっしゃっていただければ。

いかがでしょうか。

委員

私は三木から東に7キロ入ったところに住んでいるんですけれども、この医療センターができました時に、正しい行き方が分かりませんが、吉川と口吉川と細川は直通に山を越えて、医療センターに行けば時間の短縮ということで、桃坂ルートを超えさせていただいて、私の村からも病院に行かれる時に、本当に近くに来てくれるので、とっても便利だということで利用されておりますけれども、その方1か月に1回か2か月に1回行かれますので、普段私もちょっと時々そのバスの発着時間にのぞきに行きましたら、ほとんど利用者がいないというような状況でございます。それで、見直しですので、結局時間の短縮ということで近回りで直通バスが出たんですけど、やっぱり吉川も口吉川も細川も三木まで行って、それから病院行きのバスに乗り換えるとか、経費いっぱい予算を使うことですので、そういうところ市民も我慢しないといけないと一市民として思います。

それと神姫バスさんをお願いといったらおかしいですけども、神戸行きのバスを私よく利用するんですけども、ステップが、道路が斜めになったところにバスが止まりましたら、高い所に登らなあかんです。ちょっと高齢になってきましたら、私もちょっときつくなってきたかなと。もっと高齢者はどのように乗り降りされるのかなと思って。怪我をしてはいけないと思って神鉄の電車を利用するんですけど、直通バスとか路線バスとかを利用した時は乗り降り苦しくないんです。ステップは神戸に行くのに高くなくて比べて乗りやすいんです。だから安心なんですけど、ちょっと工夫していただいて乗り降りのもっと高齢者でも簡単にできるようなバスであってほしいなと私の希望なんですけど。ということです。

委員

はい。分かりました。

会長

ありがとうございます。最初におっしゃった直通バスに

乗っておられる方で月に1回、2回使われるその人が毎日使われるということは当然ないと思いますが、私が思いますのが、それぞれの路線の沿線の方で、利用されない日があるというのはあまり想像できないですね。ということは、バスを使わないで通院しておられる、そういう方はどうやって通院しておられるんだろうかというのは、あんまり良く分からない。

事務局きちんと把握しておられますか。想像でものを言っただけですが、必ずしもきちんと把握しておられないからお返事できないのかなと思います。

やはりね、バスに乗らずにいろんなことをしておられる方はどういうふうに移動されておられるのかということもきちんと把握しておかないと、いろんな問題を抱えておられると思いますので、それをバスでどういうふうにして解決するのかという議論ができないんですよね。ですから是非、病院なり買い物なり通学なりとか、いろいろあると思いますが、バス以外も含めて、市民全体、全員の移動がどうなっているのか。地域によっても年齢によっても、あるいは家族構成によっても、家庭のライフステージによっても違うと思いますが、それはどうなっているのかっていうのを把握して、どこに住んでいるどんな人にとっても最低限便利な交通というのはどういうものなのかっていう考え方をしていかないと、目に見えるところだけ良くしていったって仕方ないんじゃないかなと思いますけど。それは把握していききたいと、この協議会としても把握していききたい。

そうすると、それだけの時間もかかることになります。私の経験からいうと、きちんとした交通計画を立てるというと2年から3年の時間がかかるんですね。けども、とにかく1年で何とか検討した結果を一部でも外に出したいというふうに皆様思ってもらえるというのもおありだと思いますし、議会からもいろいろな御指摘もあって、それに対してこれは答える必要もありますので、ある程度短期的にというのも仕方ないのかもしれませんが、そうだとすると、拙速は避けなければなりません、あんまり悠長に構えて

るわけにもいかない。

私は、実は両方実現したいと思ってます。きちんと考えて調査もやって分析をやって、それで将来のために子、孫からも良いものをつくってもらったといえるようなものは、やはり2年、3年かけてやるべきだろうと思うんです。

だけどその中で、そういう長期の計画と、一方で来年に向けて何をやるかっていう短期の計画と、二層構造の計画をつくっていったら良いんじゃないかなというふうに思います。

短期の計画の中では、できないことはいっぱいありますが、それは長期の中できちんとやりますよと位置付けておいて、1年で結果を出すっていうのは、完璧なものではないっていうのは多分市民の皆様も御理解いただけるだろうと思いますので、まず「1年間でこれとこれとこれをする」というのをはっきりさせて、それに対するアウトプット、それを見ながらまたいろいろ変えていくという道筋をきちんと示していく必要があるのかなと思います。これが一つ。

それから後段のバスに上りにくいという話ですね。バスを改造することはできなくはないと思いますが、私がお手伝いした別のところでは別の方法を取りました。それは何かというとプラットフォームです。作れる場所が確保できればそこにちょっとした台を作る。もちろん安全にバスが停まれて安全に乗降できるという確認は必要ですが、こういうプラットフォーム的なものを作って、それでそこからノンステップバスみたいな感じで乗り降りができる。バスまでにステップがあるかもしれませんが、少なくとも地面から一段目に上がる場所は平らにしようとか。これをバスターミナルなんかにしたら重なるところにバスを着けておられますから、技術的にはプラットフォーム作ってバスを着けるっていうことはできるんじゃないですか。

委員           はい。

会長           そうだとすると、これは政策課は担当していないのかも

しませんが、道路関係のところとか都市計画関係のところも含めてそういったものを作るとかいうこともできるかと思いますので。バスだけに絞り込まずに、それ以外にもっと何かやり方があるだろうと。

#### 委員

すいません。さきほどから何点か御指摘いただきましたので。神姫バスです。よろしく願いいたします。

まずですね、運賃なんですけれども、さきほど来も利用者負担というお話が出ておりました、私どももやはり均一料金制とかいう形で方向性として出ておりますが、距離に応じた部分を現実に路線バスとして運営しております。その中でですね、距離に応じた部分でいくのか、一方で行政がされてますので、公平性という部分もあろうかと思うんですけれども。姫路市内の方で市内運賃制というものもございませぬ。距離に応じて対キロごとの運賃ではございせんけれども、180円から始まって250円、320円という形で距離に応じて増えるような仕組みもございませぬので、私どももできるだけ情報共有してまいりたいと思っております。

それからもう一点、均一料金制というところで、乗継割引ということで書いておられますが、ハブとして利用される結節点ですね。こういう会議ですと、皆様、乗継ぎというのはやぶさかでないということでおっしゃるんですが、どうしても御利用される立場になりますと乗継ぎを嫌がられます。

どうしても直通バスとかそういう形になっていくんですけれども。やはり効率を求めていくとなると乗継ぎというのは避けて通れないものになってこようかと思っております。そういう意味では、案の中では緑が丘駅とか三木営業所とかいう形で案として考えておられますけれども、果たしてそこが乗継場所として本当に良いのか、施設があるのかどうか、車両の待機場所としてあるのかどうか、そういうところも踏まえてですね、今後一緒に計画させていただきたいと思っております。

会長

ありがとうございました。例えば均一と対距離だけじゃなくて上限運賃というものもありますよね。丹後かどこかの辺で。対距離で運賃は上がっていくんだけどもあるところで均一になるような。いろんなやり方があるだろうと思いますので。

事業者の方は、ともすれば自社の運賃体系をなるべく壊したくないという思いが働くのが実態だろうと思いますけれども、ここは協議会の場であって、市民の立場に立ってどうすればより良い交通ネットワークができるだろうかを考える場ですね。そこに利用者の方は運行のプロとしていろいろ知恵を出していただくという形で御参画いただいている。ですから、会社としてのいろいろな利害というか理論というものは横に置いておいていただいて、それはまた別にお伺いする機会があるかと思います。それは一旦横に置いておいていただいて、市民のために専門家としてどういうふうに知恵を出せるかという形で御協力いただけると信じているんですが、間違いありませんでしょうか。

ということで、そういう運行事業のプロの方のお知恵を借りながら、それから組合員あるいは警察関係の方のお知恵も借りながら、利用する側のいろいろな立場の方のお知恵を拝借しながら良いものをつくっていきたいということです。

今日は1回目ですので、ここに事務局からお示しいただいた考え方で案が2つ出ていますが、それをどちらにするかというのは今は到底決められません。しかしながら、それぞれの案でどういうふうな検討すべき事項が含まれているかということはいくつか調整できただろうというふうに思います。

で、皆さん今日ここに来られてから資料を御覧になられたらと思うんですが、本来は、「見てすぐに意見をください」というのはあまりよろしくないですよね。ですから、これからはちょっと早めに配布していただいて、読んだ後で、そういうつもりで来ていただけるというふうに思いますが、事務局の方もこういう仕事は初めてですので、多分かなり不慣れなところがおありだろうと思います。

ですから、その部分はそれを理解していただいて、「こういうところはこうしたらどうだろうか」というふうに、無責任に「ここはどうなっているんだ」という指摘ではなくて、「こうしたらどうだろうか」というふうに、提案型でいろいろ御意見をいただければと思います。

今日この資料を持ち帰っていただいて改めて御覧いただいて、その時に「あ、これ聞いとけば良かったな」と思われることが多分出てくるだろうと思いますので、それについては事務局にまたお知らせいただければと思います。事務局も、どなたが電子メールを使っておられるかとか、そういうことも御存じだろうと思いますので、御意見いただけるような形で、まずは「追加の御意見ありませんか」ということを聞いていただいて、お知らせいただけるようなやり方を考えていただければと思いますでしょうか。

事務局長      はい、分かりました。

会長            他に何か、せっかくの機会です。

オブザーバー

今回、資料の11ページ、「方向性」というところの⑤で「神戸電鉄との連携強化」ということを書いていただいております。三木市さんの場合、神戸電鉄粟生線という、ものすごく大きな公共交通が走っております。バスと鉄道はややもすると競合関係・対立関係、まあお客さんの場合ですけれども、なる場合もあるんですけれども、ぜひ役割分担・連携というところを、バス交通の中でも念頭に置いた議論をしていただけたらなと。

例えば粟生線の方も、実は同じ法律に基づく協議会があり、それだけでいろんな議論をされますけれども、必ず鉄道とバスの結節点、バスについてもいろんな議論等なされることになりますので、例えば鉄道へのアクセスを良くしていく、さきほど〇〇会長のおっしゃった市民生活を良くしていくという観点でいくと、鉄道へのアクセスを良くしていくという視点で、じゃあバス交通網をどう考えていっ

たらいいか。あるいはルートの見直しなんかも今回考えていらっしやいますけれども、鉄道とバスが並行しているルートも現在ございますが、特に複数の駅をまたがって並行しているような場合は、その辺りどう見直していくのか、それから、私も現在、交通政策を担当しておりますので、もしできれば、例えば駅へのアクセス、今は自家用車で行かれています方もたくさんいらっしやると思うんですけれども、それを例えばバスのような公共交通を使って駅にアクセスしてもらえるように、戦略的にバス交通網を考えていっていただけるような形で議論していただければうれしいなと思っております。鉄道のことは鉄道の方の協議会で議論するんだ、ということにしても結局鉄道との結節点については両方の話をしていかななくてはならなくなりますので、鉄道との連携という部分について、どういった視点で今後の検討案、御議論していただければと思います。よろしくお願いたします。

会長           ありがとうございます。今回、バスの協議会、鉄道の協議会を別々に開催するという事で、私は一体何を考えているんだというふうに思ったんですが、立ち上がっておりますので、それは申し上げないことにいたします。

そうすると、連携することが必要になってきますので、向こうの協議会の会長なり副会長なりに必要に応じて出席を求めて、きちんと連携を図ることが可能だろうと思います。ですから場合によっては、こちらの協議会からも向こうの協議会に出かけて行って意思疎通を図るということも当然必要だろうと思います。

副市長           〇〇委員さんからも御指摘を受けていますので、私が今のところ神鉄活性化協議会の会長でございますので、今会長がおっしゃったように、間違いなく私の責任において、連携を取れるように図っていきます。ですから、もし私にここで「神鉄の方の意見を言え」ということでしたら言いますし、もしよければ神鉄の活性化協議会の方にお伺いしていただくということも、私の責任において対応しますの

で、よろしくお願ひしたいと思ひます。

会長            ありがとうございます。大変踏み込んだ発言をいただきましたので、ぜひ議事録に留めていただきたいと思います。

                  連携してやるということで、協議会が2つあって密接に関連する時にはそれを調整する上で、特に実際の範囲がちょっと違う場合はですね、粟生線の場合はもっと広いだらうと思ひますので、そういう時には都道府県の役割は大変強く期待されているので、これも議事録に書いておいていただいて、ぜひ兵庫県さんには御指導いただきたいと思います。

                  いかがでしょうか。もうそろそろお戻ししないといけない時間なんです、ぜひ何かあれば。

副会長            今日はいろんなご意見をいただきまして、やはり利用される方ということで、市民が自分の生活を便利に、というか何ら変わることなくいろんな施設を使えて、日常の生活を送っていく、そのためには移動が必要だということで、その辺をバスに担っていただく。それから、より遠い所へ行く場合なんかは鉄道ということもあるかと思ひますけれども、公共交通がそういう手段としての機能を発揮することによって市民生活を守っていく、ということを目標にこの計画をつくっていきたいと思ひますので、今後ともそれぞれの皆様方の御協力、よろしくお願ひいたします。