

第2回 東備西播定住自立圏 圏域バス検討会議 会議概要

- 1 日時 平成24年1月12日(木) 15:00~17:00
- 2 場所 赤穂市役所 6階 大会議室
- 3 出席者
- (1) 委員
- | | |
|--------|------------------------------------|
| 明石 元秀 | 東備西播定住自立圏形成推進協議会幹事長 (赤穂市副市長) |
| 三谷 勝弘 | 東備西播定住自立圏形成推進協議会幹事 (赤穂市企画振興部長) |
| 馬場 鉄二 | 東備西播定住自立圏形成推進協議会幹事 (備前市総務部長) |
| 前田 英樹 | 東備西播定住自立圏形成推進協議会幹事：代理 (上郡町企画財政課参事) |
| 前田 豊彦 | 株式会社ウエスト神姫 |
| 大本 一栄 | 日生運輸株式会社 |
| 中澤 秀明 | 兵庫県バス協会 |
| 西川 英也 | 赤穂市タクシー事業者代表 |
| 丸本 充啓 | 岡山県タクシー協会和気支部：代理 |
| 三浦 謹一郎 | 上郡町タクシー事業者代表 |
| 和田 昌樹 | 株式会社ウエスト神姫労働組合 |
| 村合 英二 | 日生運輸株式会社運転手代表 |
| 木村 音彦 | 赤穂市自治会連合会 |
| 大平 國夫 | 備前市自治会連絡協議会 |
| 三浦 剛介 | 上郡町連合自治会 |
| 有吉 一美 | 赤穂市老人クラブ連合会 |
| 滝井 良紀 | 備前市老人クラブ連合会 |
| 中川 和美夫 | 赤穂郡高年クラブ連合会 |
- (2) 委員以外の出席者 (オブザーバー)
- | | |
|-------|---------------|
| 富田 新介 | 赤穂市タクシー事業者 |
| 花岡 茂明 | 岡山県タクシー協会和気支部 |
| 中村 恵子 | 上郡町タクシー事業者 |
- (3) 専門員
- | | |
|-------|-----------------------|
| 木村 淳三 | 国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 |
| 古谷 嘉章 | 国土交通省中国運輸局岡山運輸支局 |
| 柏谷 直也 | 兵庫県赤穂警察署交通課 |
| 小林 昇 | 兵庫県相生警察署交通課 |
| 保田 邦昭 | 岡山県備前警察署交通課 |
| 荻 裕之 | 兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課：代理 |
| 寒川 美樹 | 兵庫県西播磨県民局光都土木事務所 |
| 稲家 誠 | 岡山県県民生活部県民生活交通課 |
| 田中 信彦 | 岡山県備前県民局東備地域建設課 |
- (4) 事務局及び各市町担当者
- 赤穂市：一二三企画課長、平野企画係長、中村主査
備前市：森脇企画課長、田原企画課長代理
上郡町：宮下企画財政課副課長

4 会議の概要

- (1) 開 会
- (2) 委員長あいさつ
- (3) 報告事項
定住自立圏構想について
各市町におけるバス運行状況について
- (4) 協議事項
東備西播定住自立圏圏域バス運行計画について
- (5) その他
- (6) 閉 会

5 議事の概要

事務局 定刻になりましたので、ただ今から、第2回東備西播定住自立圏 圏域バス検討会議を開催いたします。

本日はお忙しいところ、会議にご出席いただき、ありがとうございます。

私は、本日の司会進行をさせていただきます、備前市企画課長の森脇です。どうぞよろしくお願いいたします。

さて、議事に入ります前に、本日の会議に報道機関及び住民の方から、傍聴の申し出がございますので、皆様にお諮りしたいと思います。

会議の傍聴につきましては、会議規程に基づき、原則公開することとしておりますが、出席委員の過半数の決定により非公開とすることができます。

本日の議事内容は、お手元のとおりでありますので、会議の冒頭から傍聴を認め、資料も配布することとしたいと思います。

ただし、写真撮影は冒頭のみとし、会議中の撮影、録音はできないこととしたいと考えておりますが、ご異議ございませんか。

「異議なし」

ありがとうございます。

異議なしというお言葉をいただきましたので、傍聴を認めるということで、傍聴の方にお入りいただきます。

しばらくお待ちください。

(傍聴者、報道入室)

お待たせいたしました。

報道の皆様をお願いいたします。会議中の写真撮影等のご遠慮いただきますので、ただ今から委員長あいさつまでの時間のみ、写真撮影を認めたいと思います。

必要な方は、この時間をお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、開会にあたりまして、委員長であります、赤穂市、明石副市長よりあいさつを申し上げます。

委員長

本日は、新たな年を迎え、皆様方には何かとお忙しい中、第2回東備西播定住自立圏 圏域バス検討会議にご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、定住自立圏構想は、市や町の境界を越え、互いに連携・協力をしながら圏域住民の皆さんが安心して住み続けられ、また本圏域に定住したいと思われる魅力ある地域をつくることを目的として、3市町で各種事業を実施、推進しているところであります。

このたび、ご提案させていただいております圏域バスの運行は、そうした事業の一つとして、圏域住民の皆さまの生活機能の充実を図るものと考えております。

前回の会議では、事務局の素案に対しまして様々のご意見を頂戴いたしました。

委員各位におかれましては、引き続き、忌憚のないご意見をいただき、ご協議をお願いしたいと存じます。簡単ではありますが、開会のあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

続きまして、議事に入ります前に、本日、委員のうち、岡本委員及び丸本委員より欠席する旨連絡をいただいております、代理といたしまして、上郡町、前田企画財政課参事及び丸本充啓様にそれぞれご出席をいただいております。

また、委員以外の出席者のうち、赤穂市タクシー事業 佐用光春様より欠席のご連絡をいただいております。

また、上郡町タクシー事業者、中村捷也様の代理としまして、中村恵子様にご出席をいただいております。

また、専門員の兵庫県交通政策課、竹林様の代理といたしまして荻様にご出席をいただいておりますので、ご報告させていただきます。

それでは委員長に、議事進行をお願いいたします。

委員長

それでは議長を務めさせていただきます。

3の報告事項に移らせていただきます。

前回、会議の中でご指摘をいただきました、定住自立圏構想の概要について、また、各市町におけるバス運行状況について、説明をさせていただきます。

はじめに、定住自立圏構想について、事務局、説明をお願いします。

事務局

それでは、定住自立圏構想について説明させていただきます。

前回の会議では口頭での説明になってしまいましたが、今回「定住自立圏中心市宣言書」を資料として提出させていただきます。

まず、中心市宣言書から説明をさせていただきます。中心市宣言書2ページからの都市機能の集積状況及び利用状況等において、各市町の都市機能を圏域全体の住民が等しく利用できるよう努めていくとなっております。

また、以下、利用状況を説明し5ページの下線部になりますが、赤穂市民病院が圏域内での中核的役割を果たしているのとあります。

それによりまして、赤穂市民病院を圏域の中核病院とし、今回の圏域バスのルートを提案させていただいたものであります。

また、緑色の資料（「東備西播定住自立圏の取組について」）については、東備西播定住自立圏におけるいろいろな取組を記載しておりますので、参考にご覧いただければと思います。圏域運行バス調査検証事業につきましても、その取組の一つとして位置付けているところであります。

以上で説明を終わらせていただきます。

委員長

続いて、各市町におけるバス運行状況について、説明をお願いします。

事務局

それでは、赤穂市のバス運行状況から、説明いたします。

お配りしております赤穂市の資料をご覧ください。

赤穂市では、コミュニティバスとウエスト神姫による路線バスの2つの形態のバスが走っており、コミュニティバスは、愛称を「ゆらのすけ」と言い、資料は、その「ゆらのすけ」の運行図をベースに路線バスのルートを書き加えたものです。

それぞれのルートや運行状況について、説明いたします。

まず「ゆらのすけ」ですが、このバスは平成17年10月から写真にあります

ような小型バス1台を使い運行しています。また、運行ルートは4つで、曜日ごとに、それぞれ週2日ずつ運行をしています。

ルートは、南北ルートAとして、赤い細い線になりますが、赤穂市の北部、上郡町との境にもなります有年東部地域、JR有年駅方面からジャスコや市民病院、赤穂駅など市街地を結ぶルートで、一日に3往復しています。次に、南北ルートBとして、緑色の細い線になりますが、有年の西部地域から、同じくジャスコや市民病院、赤穂駅など市街地を結ぶルートで、一日に3往復しています。次に、東西ルートとして、青色の細い線になりますが、赤穂市の西部、備前市日生町との境にもなりますが、福浦地域から市街地を結ぶルートで、一日に2.5往復しています。最後に、高野ルートとして、オレンジ色の細い線になりますが、赤穂市坂越地区と高野地区から市街地を結ぶルートとして、一日に2往復しています。

運賃は、1回の乗車につき、100円です。

利用状況は、22年度実績として、全ルートの合計で、1日の平均利用者数が74.3人、1便当たりの平均利用者数は10.3人となっています。

ルート別では、南北Aルートの1便当たり平均利用者数が11.5人、南北Bルートが12.0人、東西ルートが10.3人、高野ルートが7.5人となっています。

続いて路線バスです。資料の2ページにはウエスト神姫の赤穂市内の路線図をつけていますが、そのうち今回の圏域バスに関係する4つの路線について、1ページの資料を使い、ご紹介させていただきます。資料の上側に、路線バスとして①から④の4つのルートを色別にし、地図には手書きでルートを書き加えています。

まず、①のオレンジ色のルートです。今回の圏域バスと同じ上郡駅と赤穂市民病院を結ぶルートになります。この路線は、今回提案させていただいております圏域バスとは、上郡町内でのルートが一部異なる点と、赤穂市内、千種集会所など千種ハイランドという集落を通るところが一部異なりますが、同じ赤穂市民病院行きというルートであり、一日に1往復の運行です。

次に、②の水色のルートは、赤穂市の北部、JR山陽本線の有年駅と赤穂市民病院を結ぶルートになります。先ほどの上郡駅～赤穂市民病院線とは、有年地区から真殿地区、また、坂越駅の北側、赤穂市木津地区から市民病院間は同じルートになります。運行は、一日に1往復です。

次に、③として、ピンク色のルートですが、赤穂市西部地域へのルートとして、JR赤穂線の天和駅の西側、槇地区からと、今回の圏域バスのルート案の中、大津、湯の内地区から市街地を結ぶルートとなっています。運行は、大津・湯の内地区と市民病院を結ぶ便で、一日に3.5往復です。

いずれのルートも、赤穂市と備前市を直接結ぶルートはありません。

最後に、④の黄色のルートですが、こちらは、市街地から千種川の堤防を東に走り、JRの坂越駅を経由して、坂越地域と市街地を結ぶルートで、一日に4往復しています。

利用状況は、①の上郡駅ルートの1便当たりの平均利用者数が6人、②の有年駅ルートは14人、③の湯の内ルートは9人、④の坂越ルートは3人となっています。

バス停は、今回の圏域バスによる赤穂市内での新たな設置はなく、全て既存の停留所となります。なお、備前ルートのルート上となります「ゆらのすけ」の「三槌町」バス停と、路線バスの「城西小学校前」バス停については、停車はいたしません。赤穂市のバス運行状況についての説明は、以上です。

続いて、上郡町のバス運行状況について、説明いたします。

上郡町では、現在、ウエスト神姫による路線バスと、町が主体で昨年8月から運行を開始しました「デマンド型乗合タクシー」の2つの形態の公共交通があります。また、本年2月27日、月曜日からは、コミュニティバスの運行を予定しています。

それぞれ愛称は、デマンド型乗合タクシーが「ほほえみタクシー」、コミュニティバスが「愛のり号」と言います。

資料3ページは、「上郡町から赤穂市間のバスルート図」で、現在ウエスト神姫が運行しています上郡駅～赤穂市民病院線を緑色の点線で示し、圏域バス上郡ルートを赤色の点線で示しています。

4ページは、コミュニティバスの運行開始以後の路線バス、コミュニティバスの運行ルート及びデマンド型乗合タクシーの運行区域のほか、計画中の圏域バスのルートも盛り込み、上郡町の全ての公共交通について路線図として表示したものです。

4ページの路線図により、それぞれのルートや運行状況について、説明いたします。

まず、既存の路線バスの運行ルートですが、緑色の点線で表示したものが既存の路線バスの運行ルートで、上郡町における路線バスは全部で3路線です。

一つ目は、上郡駅から播磨科学公園都市へ向かうルートで、平日のみの運行で1日2往復していますが、主には県立大付属高校への通学利用です。二つ目は、上郡駅と住宅団地ネオポリスを結ぶルートで、平日4往復、土曜・日曜・祝日6往復の運行をしています。三つ目は、上郡駅からネオポリス・中野を経由して、赤穂市民病院へ向かうルートで、平日・土曜・日曜・祝日も1日1往復の運行であり、先ほど赤穂市より説明がありましたとおり、1便あたりの平均利用者数は6人です。

次に、デマンド型乗合タクシーですが、この交通システムは、区域運行としてバス路線を有しない赤松、岩木、船坂及び梨ヶ原の4区域と、まちなか（町の中心部）を結び、買い物や通院など生活に必要な交通手段を確保しようとするもので、昨年8月から運行をしています。

運行は、祝日を除く月曜日から土曜日に、まちなかから各地区間、各地区からまちなか間をそれぞれ1日4便の計8便を予約制で運行しており、偶数日と奇数日によって運行ルートが決まっています。また、乗降場所は各地区内では自宅などの玄関先で乗降できますが、まちなかにおきましては指定した13カ所の乗降場所に限り乗降することができますとしています。

12月までの5ヵ月間の利用者数は月平均で41人、運行便数は39便です。

次に、2月27日月曜日から運行を開始するコミュニティバスですが、既存のバス路線を有する区域においてバス路線の再編と合わせて導入するもので、全部で6ルートです。運行はルートによって曜日が異なり、祝日の運行はありません。

まず、茶色で表示していますまちなか循環ルートと、オレンジ色で表示しています高田台ルートが月曜日から金曜日、薄緑色で表示しています宇野山ルートが月曜日と木曜日、黄色で表示しています正福寺ルートが水曜日、青色で表示しています国光ルートが金曜日、そして紫色で表示しています大杉野ルートが火曜日の運行となっており、1日平均16便を運行することとしています。

コミュニティバスのバス停につきましては、既存の路線バスの停留所のほか、コミュニティバス用に新たに設置する停留所と、一部の集落内においては、自由乗降区域を設けておきまして、その区域ではバスの通過時間に道路上で自由に乗降できるというものです。

上郡町のバス運行状況についての説明は、以上です。

続いて、備前市のバス運行状況について、説明します。

資料5 ページ目の備前市バス路線図をご覧ください。

備前市では、市内に日生運輸、宇野バスによる路線バスと、市営バスが走っています。

まず日生運輸の運行する路線バスは、大きく分けて7路線です。オレンジ色の路線は、片上から南西方向に長船方面へ向けての東鶴山線で、平日7往復、土曜休日2往復の運行です。海沿いの青色の路線は片上から日生寒河方面への日生線で平日12往復、土曜休日7往復の運行です。中央の紫色の路線は片上から三石方面への三石線で平日5往復の運行です。中央の緑色の路線は片上から吉永病院方面への吉永線で平日2往復、土曜1往復の運行です。赤色の路線は、吉永病院から八塔寺方面への八塔寺線で平日5往復、土曜2往復の運行です。茶色の路線は、吉永病院から福石方面への福石線で平日3往復の運行をしており、この路線は今回の圏域バスと備前市側県境近くまでの重複路線です。黄色の路線は片上から和気、赤磐方面へ向けての備前片鉄バスで平日5往復、土曜2往復の運行です。これら路線バスの運賃はいずれも市内は200円均一、子どもは100円で運行しており、市域を超える区間は距離制となっています。

日生運輸の運行する路線については、備前市から路線維持に係る運行補助を行っています。

次に宇野バスの路線ですが、片上から岡山方面へ向けての路線を運行しており、平日11往復、土曜休日10往復の運行です。運賃は距離制となっています。

市営バスは、備前市吉永町の北部に黄緑色の三国東西線と水色の和意谷線が運行しており、三国東西線は平日5.5往復、土曜2往復で、和意谷線は、週2日の火曜、金曜日のみの運行で1日2往復の運行となっており、運賃は100円均一としています。

利用状況は、昨年7月に行った実態調査で、日生運輸の運行する「備前片鉄バス」以外の6路線の利用者については、平日1日平均約770人の利用があり、約半数が小中学生などのスクール利用となっております。1便当たりの利用者数は、9.3人でそのうち4.6人がスクール利用となっております。

今回圏域バスと路線が重複する福石線については、平日約54人の利用があり、1便あたりの平均利用者数は9人、うち6人はスクール利用となっております。

和気方面へ向かう「備前片鉄バス」は、昨年9月の実態調査では平日の平均利用者数は51人で4割程度が高校生の通学利用となっております。平日1便当たりの利用者は約5人です。

宇野バスについては調査データがございませんが、年々利用者は減少傾向にあると伺っております。

市営バスについては、三国東西線、和意谷線の2路線をあわせて、平日1日平均11人、1便あたり0.9人の利用となっており、0.6人がスクール利用となっております。いずれの路線も利用者は年々減少傾向にあります。

備前市のバス運行状況についての説明は、以上です。

委員長

事務局の説明は終わりました。

ただ今の説明に対しまして、ご質問等ありましたら、お願いします。

ないようですので、

続きまして、4の協議事項、第2号議案「圏域バス運行計画について」に入ります。

前回の会議では、事務局の素案に対しまして、様々なご意見をいただきました。それらを踏まえ、事務局が見直しました計画案について、説明をしてください。

事務局

それでは、運行計画ルートの変更についてご説明させていただきます。
議案書の2ページをお願いします。

前回の会議において、一部ルートにつきましてタクシー事業への影響に配慮して見直してはどうかのご意見をいただきました。

前回提案の上郡ルートのうち、「目坂停留所から駅東停留所」のルートについて再度、「ゆらのすけ」や路線バスの状況を踏まえて再検討いたしました。

結果、住民の利便性は確保できるものと判断いたしまして、根木停留所からそのまま千種川沿いを通り、国道250号からジャスコを経由して赤穂市民病院へ行くとするルートに変更したものであります。

図面は、赤色で変更後の上郡ルートを表示しており、前回提案のルートは黒色の点線で表示しておりますので、ご確認をお願いします。また、それに合わせて時刻表も変更になり、5分の短縮となります。

なお、備前ルートにつきましては、B3の停留所の名称が県道倉吉からヨータイ入口に変更になるほかは、運賃、運行日についても変更ありません。

以上で説明を終わります。

委員長

事務局からの説明は終わりました。

前回の会議では、多くのご意見をいただきましたが、本日は、改めて全ての委員さんからご意見を頂きたいと思っておりますし、できれば専門員の皆さんからご意見をいただければと考えております。

私から指名をさせていただきますので、ご発言をお願いいたします。

それでは、はじめにタクシー事業者の方からお願いしたいと思います。

まず、赤穂市の委員さんからお願いします。

委員

前回いろいろと意見を言わせていただき、今回コースの変更もしていただくなどご配慮をいただきました。ありがとうございます。コース的にはこれ以上言うことはありません。今後は、このバスが有効にご利用いただけたらと思います。

タクシー事業者でありますとともに、一市民として意見を言わせていただきますが、この事業は国からの補助金で実施するということですので、税金で運行するということになります。実際に運行して費用対効果があるかないかの検証をしていただき、例えば、補助金が打ち切られたという場合や、運行自体も空で走っているなど効果がないということになれば中止をするということも前提にして実施をしていただきたいと思います。

委員長

ありがとうございました。続きまして、お願いします。

オブザーバー

私もこのルートであれば賛同したいと思います。私も赤穂市民でもありますので、先程の後段の意見と同じ考え方を持っています。中止もあり得るという点、ご考慮いただきたいと思います。

委員長

ありがとうございました。続きまして、備前市の委員さん、お願いします。

委員

私は、三石タクシーの現状からお話をさせていただこうかと思います。現在、三石の街の中を走っているタクシーの売り上げのうち、約6割から7割は昼間のお年寄りの方の病院への送迎です。

特に三石から吉永病院までは、6割から7割を占める中でもかなり大きなウェートを占めており、備前バスの福石線ができてからは売上げは全体で3割落ちました。

今度また新たなバスが走りますと、吉永病院までが2往復増えるということに

なります。さらに、赤穂市民病院や赤穂中央病院、ジャスコをご利用いただいているお客さんもかなりいますので、その方々もバスの方に流れるということになれば、売上げはさらに落ちると思われます。

結論から言いますと、おそらく三石タクシーは営業できなくなるのではと思います。現在の備前バスだけでもギリギリです。不景気で非常に厳しい状況のなか、3割落ちたうえ、さらにこのバスで吉永や赤穂の売上げが落ちますと営業ができなくなるのではと思います。

ただ、三石に住む方々にとって安く吉永病院や赤穂の方に買い物、病院に行けるバスというのは非常に有効な手段だと思いますので、あまり大きく反対、反対と言いくいところもありますが、このバスが運行されれば、三石タクシーは潰れますと、ここではっきり言わせていただきたいと思います。事実として、数字に表れていますので、それだけは言わせていただきます。

委員長 ありがとうございます。続きまして、お願いします。

オブザーバー ひとつ確認したいのですが、このバス運行は決定しているのですか。

委員長 決定していません。今、その運行の在り方について皆さんのご意見を伺っているところです。

オブザーバー 三石タクシーさんも言われていましたが、私どもも同じように吉永病院へのお客さんの割合が高いです。圏域バスも大切だとは思いますが、地域性、事業規模等々いろんな事業の形態がありますので、そのあたりを何とかご考慮いただけないかと思っています。

一つ思っていることは、バス路線が一つ増えることで経営が圧迫されるというのは明らかですから、例えば、既存のバス路線を延長するとか、時間を変更するとか、そういった手だてが打てないものかと思えます。

吉永から三石の県境まで行っているバスが4往復走っていますので、それを少し伸ばせば赤穂じゃないか、と思えます。

委員長 ありがとうございます。続きまして、上郡町の委員さん、お願いします。

委員 バスが走ることによって影響を受けるのは、上郡町ではタクシーとJRさんだと思うのですが、そのJRさんについては、まだ回答をいただけていないと思います。

上郡から赤穂までのルートはこれまでの1便が2便になりますが、実際バスに乗られる方は、現在タクシーやJR、それから今もバスに乗っているお客さんばかりが乗るのではないかと思います。マイカーの方がこちらに移動すれば多少でも影響が軽くなると思いますが、今タクシーを利用している方がバスに乗ると、吉永さんや三石さんと同じように大きな影響があると思います。

それと運行基準では、1便で2人という数字や1日16人という数字が出ていますが、それはのべ人数であって実際に使われる人数はどのくらいを想定しているのかということです。全体の数は大きくなるかもしれないが、使う人はもっと少ないのではないか。その人たちだけのために多額の補助金を出してもいいのかなという疑問もあります。赤穂市の委員が言われたように、うまくいかなかった場合は中止するという決意も大事だと思います。

委員長 ありがとうございます。続きまして、お願いします。

オブザーバー 先ほどのバス運行の説明を聞きますと、1便あたり0.1人とか小数点の利用人数があります。これはどういう状況かと考えていただくと、あの大きなバスに1人も乗らないでバスが運行している、あるいは、利用者が1人といいますと、大きなバスに1人が乗って走っているという状況です。

バスを増やし、地域の方々の一番の目的である利便性を高めることも大切ですが、この状況を踏まえていただき、さらにこのバスを運行する経費は補助金だということで税金を使うわけですから、そのことも議論にいれていただきたいと思います。

お金のことを申し上げるのは少しアレですが、例えば上郡からタクシーを利用して赤穂市民病院までは、およそ6千円です。これを200円で走ると言われます。この差額はどこから出てきたのか、そのことも私たちタクシー業者としては本当につらいところがあります。

これによって本当にどれだけの方が便利を感じて利用されるか、そのことをもう少し考えていただけたらと思います。

委員長 ありがとうございます。次にバス事業者の方からご意見等を伺いたいと思います。お願いします。

委員 今回の圏域バスの計画ですが、ウエスト神姫は上郡から赤穂、また赤穂市内で路線バスを運行しています。計画案のバス路線はかなりの部分が現行ルートと重なっており、事業者単独で維持している路線もありますが、どうしても高額な運賃になりますので従来のやり方では維持の限界があります。

したがって、私どもバス事業者としましては今回の計画のように、地域が主体となる新たなバス運行の形態で進んでいくことを望んでいます。また、上郡町や吉永町方面から新たなお客さんが赤穂市内に入ること、既存の路線バスの尾崎、御崎方面にも相乗効果があるのではないかと期待しています。

マイナスの部分もありますが、全体としてプラスになるものと前向きに考えています。

委員長 ありがとうございます。続きまして、お願いします。

委員 私も同じ考えです。

委員長 ありがとうございます。続きまして、お願いします。

委員 私どもは、バス事業者さんが「良し」というお返事でしたので、この2ルートを作ることにより2市1町の地域活性化に繋がれば良い、ということで賛同させていただきます。

委員長 ありがとうございます。続きまして、お願いします。

委員 ハンドルを握っている者ですが、特に上郡から利用されるお客さんからよく聞く話は、上郡から赤穂市民病院への本数をもっと増やしてほしいということと、土日祝日は赤穂市民病院12時20分発で上郡へ帰るといのはちょっと早すぎるからもう少し遅くしてほしいなど、とにかく便数を増やして欲しいというお客さんが多いです。

委員長 ありがとうございます。続きまして、お願いします。

委員 私も三石線を走っていきまして、昔は神姫バスが赤穂まで走っていたから買物へ行くのに便利だったけども、今は便利が悪いので、赤穂まで走ってくれということとはよく聞きます。お客さんの声はやはり赤穂まで行きたいというのは事実でございます。

委員長 ありがとうございます。続きまして、赤穂市の委員さんお願いします。

委員 前回もお話しされていましたが、タクシー事業者の方からは経営が非常に深刻になるとのことでした。私は地域住民の代表者としての考えで申し上げますが、やはり地域住民の人は少しでも利便性が上がり、低料金でいろいろなところに行けるという手段が欲しいと思っています。私たちは、そういった方々のことも考えてあげなければいけないと思っています。

上郡ルートは前回と少し変わりました。タクシー事業の方からも話がありましたように走行ルートの間より千種川の土手の方を走っているようになっていきますので、このルートでなんとかこのバス事業を実施していただけないかと思っています。

そのためにタクシー事業者さんが深刻な経営になるだろうということでしたが、そこは何とか企業努力をお願いして、これまでも相当な企業努力はされていると思いますが、なんとか圏域バスの間をぬった運営方法が取れないものかと思っています。あまり少なかったら中止にする、廃止にするというお話もありましたが、みなさんのご意見で決まる圏域バスですので、できれば将来的にも続けていただきたいと思っています。

委員長 ありがとうございます。続きまして、お願いします。

委員 私は老人会の代表として常日頃から気に掛けているのは買い物難民のことで、今後、ますます高齢化が進み、今免許を持って買い物をしている人も今後免許の返納をしなければならなくなり、そういう方が困っていくだろうと思います。今後増えるであろう買い物難民を救済するためにも、このバスを運行する必要性は大きいと思います。

私は現在赤穂市の一番西の地区に住んでいます。先ほどから話が出ています「ゆらのすけ」ですが、岡山県との県境「古池」という所まで行っています。それから、南側の「入電」という所も行っていますが、実際そこまでバスが入ってくれることに地元住民の人は非常に喜んでいきます。

病院は今、中央病院のバスも送迎用で入ってきたりしますが、市民病院に行きたい人は「ゆらのすけ」に乗ります。今後、ますます高齢化が進むことによって上郡町の住民の方も赤穂へ買い物に行きたいという人はかなりいると思います。前回の会議の時に「なぜ赤穂に呼び込むような路線を作るのか」というご意見がありました。逆にこれからは、吉永町など備前市で何かイベントを考えて、今度は赤穂からそちらへ行くという方法もとれると思います。

老人会としてはまずこのバスを走らせて、今後も地元で定住ができるような方法を考えてほしいと思います。

タクシー業界は確かに厳しいと思いますが、先ほども言われたように、現状ですでに限界かもしれませんが、経営努力をお願いしていただけないかという考えを持っています。

委員長 ありがとうございます。続きまして、備前市の委員さんお願いします。

副委員長 先ほどから皆さんの意見を聞かせていただき、「なるほどな」という面もあり

ます。吉永から赤穂に行く人は、どれくらいの人がいるのかとも考えますが、実際バスを動かせれば乗る方も多くいると思います。様々なお考えはあると思いますが、みなさまにご努力いただき、一度運行してもらいたいと思います。

委員長

ありがとうございました。続きまして、お願いします。

委員

私は備前市の三石に住んでいます。いろいろご意見を伺いましたが、一市民の立場から申し上げますと、2年ほど前から便数は少ないのですが備前市のバスが走るようになり、特に買い物、あるいは病院通いや通学など、必ずそのバスを使っていて、便利は良くないけれども他に良いものがないので、非常にありがたく利用させていただいています。

ただ、以前は神姫バスさんが一部三石まで入られたことがありましたが、現在は備前市から赤穂へ出ていく公共バスはありませんので、例えば、赤穂市には赤穂市民病院という立派な病院があり、詳しいことは分かりませんが吉永病院や日生病院で対応できないような病気は、赤穂市民病院に行かせてもらえたらという思いがありますので、現在検討されている圏域バス路線を、是非継続的に維持していただきたいと思います。

今のバスは住民にしてみれば最低限の便数であり、最低でも現行を確保していただき、その上に赤穂への路線増加を期待しています。立場によりプラスマイナスはあると思いますが、過疎化がどんどん進む中、新しい移動手段としてバス路線ができるというのは微かな光であります。市民生活における最低限のバス路線を確保していただきたいと思っています。

委員長

ありがとうございました。続きまして、上郡町の委員さんお願いします。

委員

私たちのように公共交通を利用する者にとっては、コミュニティバスをこのような形で運行していただけるのは非常にありがたく感じます。特に上郡の住民は、赤穂市民病院をたくさん利用させていただいています。今上郡からですと、JRで一度相生に行き、赤穂線に乗って赤穂駅、そして市民病院に行くという方がたくさんいます。赤穂市民病院も予約制なので、この時間に到着するなら予約時間に間に合いますし、助かると思います。

タクシー業者さんにすればいろいろと工面しなければならないことが多いと思いますが、住民としましてはこのバスを運行していただき、少しでも利便性を高めていただきたいと思いますので、タクシー業者の皆さまにはご理解いただきたいと思っています。

委員長

ありがとうございました。続きまして、お願いします。

委員

この高齢社会のなか、上郡町も4人に1人が65歳以上、28%の高齢化率と聞いています。これからまだまだ高齢化が進むという状況の中、多くの高齢者はまず自分の健康を維持し管理するというので、病院へ通院してお医者さんにアドバイスをもらっています。上郡には病院がありませんので、ほとんどの方が赤穂の市民病院や中央病院に通院されています。ですから、このようなバスの政策により、足が確保され利便性が高まることを高齢者は非常に感謝しています。

タクシー業者の方をはじめいろいろなお意見があると思いますが、ご配慮をいただき、高齢者にとって住みよい、そして安心して安全なまちにってもらいたいと思います。

委員長

ありがとうございました。今までは事業者の方、あるいは住民代表の利用者の

方からいろいろなご意見をお伺いしました。特にタクシー事業者の経営は非常に切実な問題を抱えています。本日お越しいただいている専門員の皆さまからご意見や、発言の中であった問題点の回避できる手立てがあるのであればアドバイス等をいただきたいと思ひます。まず、岡山県の専門員さんお願ひします。

専門員

各委員さんのご意見をお伺ひし、タクシー業者さんのお話もお受けし、3地域の状況は違ふなど感じています。

赤穂市のタクシー業者さんについては、この方向であれば合意するというご意見でしたが、上郡町、備前市のタクシー業界はまだ合意に至っていないと思ひています。バスが走ることは、地域住民の方にとっては利便性が高くなり、安く移動ができるという点では本当にありがたい話であると思ひますが、一方でタクシーがなくなるという懸念を住民の方が知っておられるのか、ということも大事な点ではないかと思ひます。実証運行にあたっては、そのあたりの進め方等も考慮していく必要があるのではないかと思ひます。

今回のバス運行は定住自立圏構想による事業ということで計画をされていますが、地域公共交通会議等で通常議論されるのは、どちらかといえば交通手段の部分が大きな課題となっていますので、そのあたりは少し課題が異なりますが、住民の方はメリットばかりではなくデメリットもあるんだということもしっかり認識していただきたいし、実施するにあたっては利用が少ないとせつかくの運行計画も無駄になってしまいますので、そういうことを多数決ではなく、丁寧にやっていく必要があるのではないかと思ひます。

委員長

ありがとうございました。続きまして、お願ひします。

専門員

ご意見を伺ひまして、先ほどとほぼ重なってしまいますが、運行が決まって実証された場合、広報が難しいとは思ひますが、利用者の方に実証しているバスの位置づけや意味合いというものを理解していただき、例えば、タクシーがなくなってしまうといことは、運行時間外など、いざという時に影響を与える可能性がある、ということも、住民の皆さんによく理解していただくことが大事だと思ひます。

委員長

ありがとうございました。続きまして、兵庫県の専門員さんお願ひします。

専門員

道路管理者の立場から言わせていただきますと、その面では特に問題はありません。先ほどからいろいろな議論の中で思つたことは、情報の開示が一番大事だと思ひています。タクシー業界の方々が言われているように、このバスに対してどのくらいの予算と執行の計画があるのか、それから検証の部分もしっかり開示していくべきではないかと思ひます。

委員長

ありがとうございました。続きまして、お願ひします。

専門員

兵庫県としましては、やはり税金に関する事、ご意見があつたように空のバスを走らせるのは非効率だと思ひています。今の計画ですと、おそらく1日の乗客が16人くらいであれば私の感覚ですが、出資率15%くらいかなと思ひます。つまり、100円の運賃と600円の税金が投入されて運営されるということになりますので、そういうバスが走っている、税金がそれだけかかっているということをまず住民の皆さんに認識してもらふ必要があると思ひます。高齢化時代の中、バスは当然必要だと思ひますが、一方では行政の資源にも限りがあります。これを有効配分していこうと思えば皆さんに利用していただかなければ持続で

きません。住民の方、行政、事業者の方が一体になって取り組んでいただきたい。

タクシーに影響が出てしまうというのは事実だと思いますが、タクシーとバスというのはある程度役割分担ができるものだと思います。先ほど2市1町のバス路線の説明がありましたが、この路線図を見てバスがどこを走っているか、バスを知らない人からみれば分からないと思います。要は、今回2市1町で連携されるのであればそのようなインフラの情報をきっちりと整えていただきたい。その中に、例えば「時間外であればタクシーが使えますので、もしタクシーを利用するのであればこの番号に掛けてください」というように、電話番号を入れることによってバスとタクシーの共存が図れるのではないかと思います。このバスは、3月からの運行と聞いていますが、そういう配慮もしっかりと整えていただければと思います。

委員長 ありがとうございます。警察の専門員さんお願いします。

専門員 バスの運行については問題ないと思います。高齢者の事故率は、兵庫県も岡山県も増えており、高齢者の運転免許の返納ということもよく行われています。そういう意味では、タクシーやバス等の公共交通の運行が増えることは良いことだと思っています。

委員長 続いてお願いします。

専門員 高齢者の事故が多くなっており、警察では運転免許の自主返納制度を推奨しています。免許を持たなくなるということは移動手段が狭まるということですので、地域公共交通が網羅、充実されていてこそ自主返納という形が進んでいくと思いますので、今後交通手段が充実し、高齢者の事故が減っていくことが一番望ましいと思います。

あと私の個人的な意見ですが、路線については、もっとタクシーと住み分けができないのかと思います。一方、公共交通のバスが走るのであれば、住民のためにも利便性が増し、利用者も増えて良いのではないかなとも思います。

委員長 続いてお願いします。

専門員 私どもも特に問題はございません。ただ、バスの便が多くなったということで交通量が変わったり、圏域バスのために交通事故が増えてしまったということがあると大変困りますので、バスの運行に関しては安全運転でお願いしたいと思っています。

委員長 運輸局の専門員さん、お願いします。

専門員 意見を聞いていまして、全体的には特にタクシー業者への影響が大きく出ることか感じたことと、地域住民の方にとってはこのバスは非常に必要であるということを確認しました。

実際、本会議での合意により申請という格好になると思いますが、これが決定事項ということではないということで、合意がなされてこそ初めて実施されるものだとすることをまずご理解をいただきたいと思います。それを踏まえた上で、本会議の要綱を見ますと多数決によっても決められるということですので、合意できないのであれば案の練り直し、合意になった場合はこの案に沿って進めていただくということになると思います。

タクシー等に影響が出るということ考えた上で、時刻表を市民のみなさんに

配布、広報すると思いますので、先ほどもご意見がありましたように、そういうものの中にタクシー会社の連絡先等を明記してもらい、バスの時刻に合わない場合はタクシー利用を進めていただく、また市等においては、タクシーチケット等いろいろな方法があるとは思いますが、予算的なものもありますのでなかなか難しいとは思いますが、そういったことも今後検討をいただければと思います。

委員長 続いてお願いします。

専門員 基本的に一番大切なことは、公共交通をいかにして皆さんにご利用していただくかということに尽きると思います。各事業者のお話がありましたが、バスにしろ、タクシーにしろ、運輸事業というのは近年落ち込んでおり、まずそれをいかに活性化させていくべきかだと思います。

一番の問題点は、自家用車が増えてきたことにより公共交通を使っていただく機会が減っているということにあると思います。今日出席されている地域住民の代表の方を通して1人でも多くの方に、こういう良い構想があって、新しい公共交通バスを運行していこうとしていることを多くの人に呼び掛けてもらい、多くの方が公共交通機関を使っていただけるようになることが一番の解決策ではないかと思います。

委員長 委員及び専門員の皆さんのご意見をお聞きしていきましたが、構成団体の方で、特に備前市、上郡町のタクシー事業者の方へ回答できるものがありましたらお願いします。

委員 協議会の幹事という立場で発言させていただきます。確かに、バスを走らせるとタクシー業者さんへの影響があるということで、先ほどご提案のありましたバスの時刻表にタクシー事業者の連絡先、電話番号等を入れて、1日2便ですので必ずしも利用者の時刻に合うとは限りませんので、もしバスの時刻に合わない人がいれば積極的にもう一方の公共交通であるタクシーを利用していただくという呼びかけを、赤穂市でも、また協議会としても連携して取り組んでいけたらと思います。

委員長 ありがとうございます。備前市さん何かありますか？

委員 特に備前市のタクシー事業者さんからかなり深刻なお話が出ております。実は私どもの公共交通の中でもいろいろな問題があり、考えていかなければならないと思っていたところです。そういった面と合わせて、私どもはバスやタクシーだけでなく船ももっていますので、鉄道も含めた全てを公共交通として、今委員が言われたように連携して取り組んでいきたいと思います。

委員長 ありがとうございます。上郡町さんありますか。

委員 先ほど専門員の方々からご提案がありましたように、他の公共交通との住み分けや相乗効果も含めまして、提案させていただいております運行日は2月末から3月初めぐらいの予定ですので、それまでにそのあたりのことをもう少し交通部会等で整理し、検討していく必要があるのではと思います。

委員長 ありがとうございます。先ほど上郡の委員さんの方からもう少し検討してみてもどうかという意見もありましたが、それぞれの立場から様々なご意見を伺いました。

当会議といたしまして、できるだけ事業者と利用者の歩み寄れる点があればと思ひ会議をさせていただいているわけですが、難しい面もございます。

圏域バスの実証運行をやっていきたいということでこの会議を開催していますが、皆さんのご意見を踏まえますと、委員長として非常に判断しがたい部分もあります。何度か申し上げていますが上郡町さんの方からもう少し時間をかけてはどうかというご意見もございました。

委員 少しい意味が違って受け取られているようですので、もう一度発言をさせていただきます。

今、提案させていただいている案に合意をしていただけるのであれば、住み分けや相乗効果ということについて、先ほどもありました時刻表に電話番号を載せるなどの方法について事務的なことは今後の部会などで検討していくとし、この場では大きな方向性について話していただきたいというのが私の意見です。

委員長 わかりました。それでは、いろいろとご意見をいただきましたが、今回修正をしました事務局の原案につきまして、皆さまご理解をいただけますでしょうか。

委員 よろしいでしょうか。タクシー業界の人も公共交通の一員ですから、タクシー業者の意見を無視するのではなく、行政とタクシー業界の方にはもう一度話し合いをしてもらえればと思います。そうでなければ、片方からはいろいろと意見が出ているのに原案通り可決してもいいかと言われても了承はしにくい。私たちは利用者だから賛成したいが、タクシー業界の方もそれで良いというまで行政と話し合いができないでしょうか。

委員長 今、委員からご意見がございましたが、この定住自立圏構想の交通部会においてもタクシー業界の方と話はしていますか。

オブザーバー タクシー業界として部会に参加していません。ダイヤとかの編成も前回の会議でポンと出てきましたので、私がどうやって決めたのですか。と質問させていただいたところ、役所の方がバス事業者に相談して決めたと言われました。

委員長 この件に関して、他に委員さんでご意見がある方はいらっしゃいますか。

委員 行政とタクシー事業者との協議というお話がでしたが、協議の結果得られるのはルートとダイヤのところだけだと思います。タクシー業界への補助や経営的な支援というのは困難ですので、圏域を結ぶ公共交通として、一つの柱であるバスを走らせるのと、もう一つの柱であるJRやタクシーのどちらに軸足を置くかということだと思います。

全てがプラスとなることは困難です。当然、バスを走らせればタクシーやJRの乗降客が流れるかと思ひます。また今後、免許の返納が増えれば公共交通を使う人が増えるということもありますが、直ちにその効果がバス、タクシー、JRともに表れるとは考えられない状況のなか、今のバスの運行のままでいいのかどうか。圏域を作るためには公共交通の足を確保したいというのが行政側の考えでありまして、そこにはタクシー事業者さんやJRさんへの影響もあることを踏まえた上で何ができるかと考えた結果、バスという結論になりました。従いまして、この公共交通会議を兼ねたこの会議で、圏域住民の総意のもと、タクシーの影響を考え、バスは必要ないという結論に達するならばこの圏域バスはできないという結論になります。この圏域の活性化を考えた場合、ベストな選択ではないけれどもベターな選択をどのようにとるかということが、この検討会議に求められるの

ではないかと思えます。

タクシー事業者さんにも配慮し、ルートを変えるという修正はいたしました。それ以上の譲歩ができるかというのは、かなり難しいのではないかと思いますので、今以上に行政とタクシー事業者さんが話し合ったとしても、そこでの結論は得られないのではないかと思います。住民の合意ということでは、むしろこういった公の会議の場で、どういう結論を得るかを検討していただきたいと行政としては考えております。

委員長 行政の方から意見を伺いましたが、タクシー業界の方で何かご意見はございますか。

オブザーバー 先ほども申し上げましたが、地域性、事業規模等は3市町とも違いますし、各地域の住民の方のご意見もお伺いしてバスが必要だということは十分に分かります。私たちも、全てが全て反対ではありませんので、例えば運行の時間帯や既存のバス路線との兼ね合い等を私たちタクシー事業者としての意見を少しでも反映させていただければと思います。

委員長 今、タクシー業界の方から意見がありましたが、備前市さんどうでしょうか。

委員 最初のご意見で、既存のバス路線との兼ね合いや延長についてご提言をいただいています。これは私も備前市の地域公共交通会議にいただいたご提言として持ち帰りたいと思います。そちらの会議ではまた別の意見もありますので、すぐに便数を増やしたり廃止したりするなどの調整はできませんが、そのようなご意見があったということは持ち込みたいと思います。

委員長 今、備前市の方から説明がありましたとおり、すぐに対応というのはまた別の組織がありますのでご理解をいただきたいと思います。

上郡町のタクシー業界の方で今回の修正案に対して何かご意見等はございますか。

オブザーバー 先ほど私が発言しました空のバスが走ることになることと申し上げた件ですが、空のバスが走るからといってバスが要らないと申したわけではございません。数字がいくら少なくても乗られる方がいる限り、行政が公共交通としてその人たちの利便性を図ることは必要だと思います。ただ、公共交通の中でタクシーも住民の皆さんから見ると、機動性や利便性はバスよりも優れたところもあるかと思いますし、バスを公共交通として運行しようというのであれば、その中に利便性や機動性に富んだタクシーも入れていただけないかご提案したわけです。タクシーとバスの良いところを取り合い、お互いが共存できる、住民のためになる行政を考えていただけないかと思ひ、ご意見を言わせていただきました。

副委員長 賛否両論はありますが、タクシー業界の方も全く反対ではなく、タクシーの利用促進も考えて欲しいということだと思います。私も利用者の立場としてできるだけそういう方向に進めていただけたらと思います。皆さんのご協力が必要不可欠です。先ほど備前市の馬場委員からもお話があったように、備前市のバス運行についてのご意見は今後の会議で話が出ると思いますので、今日の話を出していただき、調整を考えていきたいと思ひますのでご協力をお願いします。

委員長 具体的なタクシーとバスの住み分けや、タクシーの利用案内等の市民PRの提案等はこの圏域バスの方向性が決まった後で行っていきたくと思ひますが、今日

の第2号議案につきまして皆さんのご意見も大体出たのではないかと思いますので、採決をしていきたいと思ひます。

委員

少しよろしいでしょうか。タクシー業界をまとめるようで大変申し訳ないのですが、反対とは申しましたが、我々は頭から反対してゐるわけではありません。する以上は有意義にして欲しいと思ひてゐます。3市町では地形的な差もあり、赤穂市は比較的平面ですので、2市町に比べればまだいろいろな所にお客さんがいます。備前市の吉永や三石は谷を通って行きますので、そのメイン道路をバスが通り、そこに停まるバス停が多くなればなるほど経営に影響が出るのだと思ひます。上郡町にしても同じことだと思ひます。

バスもタクシーも共存してゐることがベストだと思ひますので、ここに実証運行として2年以内ということが書かれています。実証運行することになれば、タクシーの成績も変わってくると思ひます。その2年の間にバスやタクシーで何か運行ができないかということも考へていただいて、それ以降も続いていくような共存政策を検討していただくようお願いできればと思ひます。

委員長

ありがとうございます。

それでは、意見も出尽くしたようですので、第2号議案 東備西播定住自立圏圏域バスの運行計画につきまして、採決をとりたいと思ひます。

修正案のとおり賛成という方は挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

挙手多数ということで、第2号議案 東備西播定住自立圏圏域バスの運行計画は可決とさせていただきます。

ただし、先ほど赤穂市の委員さんからもありましたように、あくまで実証運行ですので、どのような問題が今後出てくるのか、今はまだ分かりませんが、その場合には再度会議を開いていろいろなアイデアを頂戴し、よりよい圏域バスにしていきたいと思ひますのでご協力よろしくをお願いいたします。

続きまして「5 その他」に移らせていただきます。

事務局から何かありますか？

事務局

本日のご決定を受け、今後は事務的な手続きに入っていきたいと思ひます。

運行日は、今後早期に決定し、運行の認可申請と合わせて、住民の皆さまへのPRも3市町の広報等、それぞれ協力しながら行っていきたいと思ひます。委員の皆さまも、是非ご協力をよろしくをお願いいたします。

委員長

それでは、長時間にわたり、ありがとうございます。

これもちまして、バス検討会議を終了させていただきます。

皆さん、ご苦労さまでした。

了

(17時)