

平成 23 年度 第 1 回洲本市地域公共交通会議会議録

【 日 時 】 平成 23 年 7 月 28 日 (木) 14 時～15 時 30 分

【 場 所 】 洲本市役所北庁舎第 1・2 会議室

【 出席者 】 委員 22 名、オブザーバー 1 名、事務局 2 名

【 次 第 】

1. 開会
2. 市長挨拶
3. 委員、オブザーバー等の紹介
4. 委員、オブザーバーの委嘱・任命
5. 会長、副会長の選任
6. 会長挨拶
7. 協議事項
 - 議案第 1 - 1 号 上灘線の廃止に伴う代替交通手段について
 - 議案第 1 - 2 号 デマンド交通試験運行について
8. その他
9. 次回開催予定
10. 副会長挨拶
11. 閉会

【 内 容 】

事務局：失礼いたします。

ご案内の時刻がまいりましたので、ただ今より「第 1 回洲本市地域公共交通会議」を開催させていただきます。

本日はみなさまご多忙の中、多数の方々にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。私は、洲本市地域公共交通会議の事務局を担当しております企画課の西原と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まずは、本格的にご協議いただきます前に、地域公共交通会議の概要と当協議会の設置目的等について、簡単にご説明させていただきたいと思っております。

資料につきましては、事前に郵送させていただいております。

本日お持ちいただいていると思いますが、もしお持ちでない方がいらっしゃれば

予備を用意しておりますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは座って説明させていただきます。

資料がたくさんあって恐縮ですが、まずは「参考1-1」、それから「参考1-2」と書いてある、後ろの方に付けてある資料をご覧いただきたいと思います。

ちなみに資料のナンバーについては、右上に「協議1」の何々という振り方をしております。

例えば「参考1-1」というのは、「第1回目の会議の参考資料1」という意味合いで付けております。ですから、次回は「参考2-1」という資料の振り方にしようと思っております。

それでは、「参考1-1」をお手元にご用意ください。

まず、地域公共交通会議という組織でございますが、この資料は、中部運輸局が作成されたものですが、非常にコンパクトにまとまっておりますので活用させていただきます。ちょうど真ん中あたりに、「近年過疎化が進行し、少子高齢化が～」というところがありますが、要はこの会議の中では、コミュニティバスであるとか、あるいは乗合タクシー、また市町村バス、あるいはNPO等によるボランティアの有償運送であるとか、いろいろななかたちでの多様なサービスが近年行われておりますが、そういうことに対して的確に対応し、また、安全・安心なものとして提供されることをめざして法改正を受け、こういう会議の仕組みが導入されたということでございます。

資料を1枚めくっていただきますと、公共交通会議とはというのが書いてあります。少し読み上げますと、公共交通会議は地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の対応及び運賃、料金、事業計画等について、地方公共団体が主催者となって地域の関係者による合意形成を諮る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置づけられましたというふうでございます。

つまり、「地域のことは地域で考えましょう」というのが基本的なところでございます。

それで、また、資料を1枚めくっていただきますと、「構成員とその役割は云々」というのが書いてありまして、標準的なモデルの構成員として、こういういろいろな役割をお持ちの方々をメンバーとして選んでくださいというのがございます。当会議におきましても、その趣旨を踏まえて人選させていただいております。

最後に資料を1枚めくっていただきますと、この公共交通会議の中では何を行うのかということでございますが、地域の実情に応じた乗合運送の形態、あるいは

サービス水準について、具体的な協議を行うということをめざしております。また、協議の進め方としましては、原則公表、会議は公開ということを原則としております。そのため、本日も報道機関の方々、また、一般傍聴の方々にもご参加をいただき、「開かれた会議」というかたちをとっております。

それから、「参考1-2」という次の資料でございますが、これは本洲本市地域公共交通会議の設置要綱ということで、ルールを書いております。

また、後ほど見ていただいたら結構なのですが、この中では主に第2条の協議事項というところで、この会議ではこのようなことを諮りますという項目を列挙しております。

また、下の方でございますが、第4条「委員の任期は2年とする」ということで、みなさま方には本日より2年間、この公共交通会議の委員あるいはオブザーバーとして、いろいろなご意見を出していただきたいと考えております。

地域公共交通会議の概要につきましては、以上でございます。

ご意見、ご質問等がもしございましたらお受けいたしますが、いかがでしょうか。

《質問、意見等特になし》

また、後ほどご質問の時間を取りたいと思いますので、その時にでもお願いいたします。それから引き続き事務的な話で恐縮ですが、当会議は設置から既に2年以上が経過しました。そのため、平成21年度に委員になっていただいた方の任期も切れておりますので、今回新たに委員とオブザーバーを委嘱または任命というかたちで選ばせていただきました。

会議の進行につきましては、基本的に先ほどの設置要綱第5条第3項の規定に基づきますと、「会長が公共交通会議を代表し、会務を総括する」ということになっております。ただ、新しい会長が選任されるまでの間は、私の方で進めさせていただきますので、ご了承の方、賜りたいと存じます。

それでは説明が少し長くなりましたが、当地域公共交通会議の主宰者であります、竹内市長より挨拶を申し上げます。

市長：みなさん、こんにちは。市長の竹内でございます。

本日はお忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。

本当に時期は夏真っ盛りということで、子供たちも夏休みに入り、洲本の大浜海水浴場においては賑しくしていただきたいところですが、東日本大震災の関係で、

どうも経済的には自粛ということで、事業が本当に縮小されておりますが、それでも私たちは直近に淡路島まつり、また、高田屋嘉兵衛まつりを実施しまして、洲本市から元気な声を東北に届けたいという気持ちで実施してまいりたいと思っている所存でございます。

この洲本市地域公共交通会議は先ほど説明がありましたが、2年前に設置されましたが、任期2年が経ちまして、再度、みなさま方に委嘱等をお願いさせていただき時期となり、お集まり願いました。

公共交通は日本、特に地方では本当に厳しい状況であると認識しておりますし、また、私ども淡路島におきましても、経済の活性化と同時に喫緊の課題として、何とか対策を講じてまいりたいという気持ちであります。

確かに高齢化社会ということで、やはり高齢者の方々が免許証返納という立場になった時に、いろいろな場面で交通弱者というのが現れてまいりますので、その人たちに福祉の面でも、こういうかたちを何とか早く、安心、安全な生活を構築していきたいということでございます。

私自身、この3月議会におきましてのコンセプトといたしまして、「つながり」という言葉をあげております。

この公共交通につきましても、やはり人と人、人とまちのつながりということが論ぜられておりまして、本当に重要な課題と思っております。

公共交通の支援制度につきましても、今年度から国土交通省としましても、従来の事業終了後に補助金を出す、ただ補助金を出すという考えではなく、事前算定の段階、地域と共に立ち上げていく段階で補助金を出すという方向になってきておりますし、この頃は、コミュニティバスであるとかデマンドバスであるとか、いろいろ多様できめ細やかなサービスがありますが、やはりその中でも、地域の人たちとともに立ち上げていくことが大切だと考えています。

その場合、その立ち上げた後が大事でございまして、その後、どのように上手く運用していくか、どれだけの効果があるのかが非常に重要な問題となってまいります。そのため、この会議を通して、多いにご議論いただき、本当によい方向に行きますようお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしく願いいたします。

事務局：ありがとうございました。

それでは、ここで本日ご出席いただいております委員、オブザーバーの方々を順次ご紹介させていただきます。

機関名、または団体等の役職名やお名前の一覧につきましては、先日送らせていただいた資料、「参考1-3」というところに記載させていただいているのですが、一部お名前等が変わっておりますので、本日改めて机上に配布させていただいております。こちらの方をご覧いただきたいと思っております。

それでは、この「参考1-3」の名簿に基づきまして、順次、上の方からご紹介させていただきます。

まず、洲本市連合町内会長でいらっしゃる平木勝昭 様。

平木委員：平木です。よろしくお願いいたします。

事務局：続きまして、洲本市連合町内会副会長 土井敏雄 様におかれましては、本日もご欠席でございます。

続きまして洲本市地域審議会（洲本地域）委員 豊島あゆみ 様。

豊島委員：豊島です。よろしくお願いいたします。

事務局：続きまして、同じく洲本市地域審議会（五色地域）委員 菖蒲まゆみ 様。

菖蒲委員：菖蒲です。よろしくお願いいたします。

事務局：続きまして、淡路島観光協会会長 木下紘一 様。

木下委員：木下でございます。

事務局：洲本市商工会議所事務局長 谷池淳司 様。

谷池委員：谷池です。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局：洲本市五色町商工会事務局長 山口洋三 様。

山口委員：山口です。よろしくお願いいたします。

事務局：洲本市老人クラブ連合会会長 三澤泰士 様におかれましては、別の会議にご出席

のため、ご欠席です。

事務局：続きまして、洲本市民生委員児童委員連合会会長 近本 納 様。

近本委員：近本でございます。

事務局：洲本市社会福祉協議会会長 伏見正夫 様。

伏見委員：伏見でございます。

事務局：洲本市身体障害者福祉協会会長 坂本剛一 様。

坂本委員：坂本です。どうぞよろしく申し上げます。

事務局：すもと高齢社会をよくする会会長 濱中 清 様。

濱中委員：濱中です。よろしく申し上げます。

事務局：あったか友愛バス関係者で、大野連合町内会長でいらっしゃる福島啓寿 様。

福島委員：福島です。よろしく申し上げます。

事務局：続きまして、兵庫県バス協会淡路地区部会長で、淡路交通運輸部長でいらっしゃる綱本善哉 様。

綱本委員：綱本です。どうぞよろしくお願いいいたします。

事務局：社団法人兵庫県タクシー協会淡路部会長でみなとタクシー代表取締役でいらっしゃる池田昌宏 様。

池田委員：池田です。よろしく申し上げます。

事務局：淡路交通労働組合執行委員長 桑木 貢 様は所要のため、ご欠席でございます。

事務局：続きまして、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 木村淳三様の代理で、本田泰彦 運輸企画専門官にご出席いただいております。

木村委員代理：神戸運輸監理部の本田です。よろしく申し上げます。

事務局：続きまして兵庫県淡路県民局洲本土木事務所主幹（企画調整担当） 岩谷晴雄 様。

岩谷委員：兵庫県洲本土木事務所の岩谷でございます。よろしく申し上げます。

事務局：続きまして、オブザーバーというかたちで兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課副課長 竹林 誠 様。

竹林オブザーバー：竹林でございます。どうぞよろしくお願いたします。

事務局：ここからは洲本市関係者になります。濱田育孝 副市長。

濱田委員：濱田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

事務局：森屋康弘 副市長（五色地域担当）。

森屋委員：よろしく申し上げます。

事務局：河上和慶 教育長。

河上委員：河上です。よろしく申し上げます。

事務局：山下恵祐 都市整備部長。

山下委員：山下でございます。よろしく申し上げます。

事務局：清水久志 健康福祉部長。

清水委員：清水です。よろしく申し上げます。

事務局：浜辺 学 企画情報部長。

浜辺委員：浜辺でございます。よろしくお願ひいたします。

事務局：倉内一夫 五色総合事務所長。

倉内委員：倉内です。よろしく申し上げます。

事務局：それから事務局の方は、洲本市企画課が務めておりますが、本日は課長の竹内が東日本震災復興支援で東北へ出張のため、欠席でございます。
それから同じく企画課主任 田中宏樹。

事務局：田中です。よろしく申し上げます。

事務局：それから私、西原でございます。よろしくお願ひいたします。

紹介は以上で終わります。

なお、各委員、オブザーバーへの委嘱状につきましては、本来ならば、お一人ずつお渡しすべきところではございますが、時間の都合もございまして、失礼ですが、お手元にお配りさせていただいておりますので、ご確認いただければと思います。

次に会議の成立要件についてでございますが、ただ今、出席いただいております委員総数は22名です。審議会委員の総数が25名ですので、設置要綱第5条第5項の規定によりまして、過半数を満たしており、会議が成立していることをご報告申し上げます。

次に本日の日程に移りたいと思います。

まず、会長の選任ですが、会長の選任につきましては、設置要綱第5条第2項に、「会長は市長が委員のうちから指名する」と記載されておりますので、竹内市長から指名いただくことといたします。お願ひします。

市長：それでは、設置要綱第5条の規定に従いまして、指名させていただきます。

洲本市地域公共交通会議の会長には、濱田育孝 洲本市副市長を指名したいと思います。

います。指名の理由といたしましては、行政が責任を持って主体的に当会議に関わることが必要であると考えたためです。よろしくお願いいたします。

事務局：ありがとうございました。

それでは、濱田副市長に当会議の会長をお願いします。

続きまして、副会長の選任を行いたいと思います。

設置要綱第5条第2項の規定によれば、「副会長は委員の互選により定める」となっております。各委員の中で、何かご意見等はございませんでしょうか。

《特に意見なし》

特にご意見がないようでございますので、事務局の方から推薦させていただきたいと考えておりますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

各委員：異議なし

事務局：ありがとうございます。

それでは、副会長には、平木勝昭 様を推薦いたします。

推薦の理由としまして、平木様は現在、洲本市連合町内会会長として、文字どおり、市民の代表機関である、町内会長の長としてのお立場で、さまざまなご発言をされていらっしゃいます。

また、会議運営のご経験が非常に豊富で、個人的にも有識者としてのご見識をお持ちであると判断したためであります。

この事務局からの提案にご賛同いただけるのでありましたら、拍手をもって承認に替えさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

《委員の拍手多数》

ありがとうございます。拍手多数と認め、平木様に副会長をお願いしたいと思います。

それでは、濱田会長、平木副会長におかれましては、正面の会長席、副会長席にお移りください。

《濱田会長、平木副会長移動》

それでは、濱田会長に就任の挨拶をいただきたいと思います。
よろしく申し上げます。

濱田会長：みなさん、こんにちは。

ただ今、竹内市長から会長に指名されました濱田でございます。

何卒よろしくお願い申し上げます。

さて、みなさんご案内の通り、洲本市における公共交通、この現状は大変厳しいものがあると、このように私自身受け止めております。

と言いますのも、現在は自家用自動車が一家庭に一台から一人に一台というふう
に、自家用自動車が市民生活の中心になっています。

そして、生活そのものが大きく様変わりをしています。

こういう状況にあります。

そして、それに伴いまして、公共交通を利用する利用者の方々が大幅に減少し
ています。それが事業経営の悪化を招き、路線の縮小であるとか、廃止、そう
いうものに繋がっております。その結果、洲本市においても、一部の地域にお
いて、交通空白地が生じております。

その結果、高校生の通学の問題であるとか、高齢者の方々の社会参加、また、
交流活動の促進を阻むようなひとつの要因になっているのではなかろうかと、
このように感じているところでございます。

そういうことから、洲本市においては、公共交通を単に移動手段ということでは
なく、市民のみなさんがコミュニティ活動や市民活動、そういうものを拡大
し、そのことが地域やまちの賑わい、そして活力に繋げる有効な手段、こうい
う位置づけをいたしまして、今年度において従来からの路線バスの運行支援に
加えまして、後ほど説明いたしますデマンド交通の試験運行にも取り組みます。
あわせて、市民のみなさん方の公共交通に対する関心であるとか、期待である
とか、そういうものを汲み取ってまいりたいと、このように考えているところ
でございます。

また、少し欲張るようでございますが、これらの取組みを通じまして、市民の
みなさん方一人一人が地域の交通を守り、育てていくと、このように意識
の醸成に繋がれば、これほど嬉しいことはないと思っております。

この会議におきましても、これらのことを含めまして、今後の洲本市における

公共交通の有り様について議論を深めていただけると大いに期待しております。終わりにになりましたが、この会議の運営に関しまして、委員のみなさん方にご協力とご支援を申し上げて挨拶いたします。よろしく願いをいたします。

事務局 : ありがとうございます。

平木副会長におかれましては、後ほどご挨拶をいただきたく存じます。

それでは以降の議事、進行につきましては、濱田会長にお願いいたします。

濱田会長 : それでは、次第に従いまして、これから議事を進めますが、竹内市長にはこの後、別の公務がありますので、ここで退席いただきます。

《竹内市長退席》

ここで、傍聴されている方がいらっしゃいますので一言申し上げておきます。当会議は、地域公共交通会議の趣旨を踏まえ、原則公開となっているため、傍聴席を用意しております。

傍聴いただく方には、お静かに協議内容をお聞きいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは次第に従いまして、議事を進めたいと思います。

まずは、協議事項です。

「議案第1-1号 上灘線の廃止に伴う代替交通手段について」、事務局より説明をお願いします。

事務局 : それでは、説明させていただきます。

資料がたくさんございますので、できる限り効率よくご説明させていただきます。まずは次第の次のページにピンク色の紙を入れております。

これは、お配りしている資料の一覧で、「資料1の何々をご覧ください」と私が申し上げる時に、この一覧を見ていただければ、どのような資料がお分かりいただけると思います。

この中で実は「協議1-10」、「協議1-11」、「協議1-12」それから「協議1-16」というのは、先日お送りした分には含まれておりませんで、本日机の上に置かせていただいております。

これらの資料は、後ほど締結する契約に関するものです。みなさまは、事前に情報を知るお立場におられますが、基本的に情報を平等に提供するという考えでおりますので、これらの資料につきましては、本日説明させていただいた後に回収させていただきます。

会議が終了しましたら、そのまま机の上に置いておいていただければと思います。それでは早速「協議1-1」の方からご説明いたします。

「協議1-1 上灘線の廃止に伴う代替交通手段について」であります。そもそも上灘線がどこの路線かということを示しております。

「上灘のあの辺りだろうな」というふうに、土地勘をお持ちの方々もいらっしゃるれば、そうでない方もいらっしゃると思ひまして、資料をご用意しました。紙面の右下に淡路島の地図がございます。四角で囲んでいる辺りが上灘と呼ばれている地域です。

現状、上灘線につきましては、淡路交通さんが運行しております。「来る川」と書きまして「こりかわ」と読むのですが、この「来川」というところから由良という地域にある「由良保育所前」というバス停までの全長が13.4kmあります。停留所は、全部で12箇所ございますが、この路線を平成24年3月をもって退出、いわゆるこの路線を運行しないという申し出が出ております。この上灘地域ですが、直近の人口、世帯数で申し上げますと、男性が57名、女性が65名、人口は122名、世帯数は全部で71世帯です。

平均年齢が69.7歳という非常に高齢者の多い地域でもあります。

それで、次の「協議1-2」という資料を見ていただきますと、上灘線がどのくらいの便数があるのかと言いますと、一日に往復3便ございます。

朝、昼、晩各往復1便というふうにお考えいただければと思います。

こちらの方に乗車時間を書いております。だいたい32分程度でこの来川というところから由良保育所前まで到達できます。

1枚めくっていただきますと、「協議1-3」という小さな数字が並んでいる資料が出てまいります。

これは、平成18年度から22年度までの5年間の実績数値を示しております。上灘線は、赤字路線ですので、洲本市が運行に対する補助を行っております。この5年間の平均値で申し上げますと、毎年約817万円ほど支援しております。それから少し右の方を見ていただきますと、輸送人員というのがございまして、年間約3,200人くらいが利用しています。

運賃収入は、年平均、約117万円ほどです。

それから、淡路交通さんから最新の数値ということで、本日の資料の追加というかたちでお配りさせていただいておりますが、「追加1-1 直近における「上灘線」退出申入れ区間の利用状況」という1枚ものをお手元にお配りしております。

これは平成22年4月から平成23年6月までの旅客数を対前年数値も含め、書かれておりますが、これを見る限り、なかなか厳しい状況が続いていることが分かります。対前年数値が100を切って、90、80、70、場合によっては60というような数値を示しているところもございます。

こういう状況のもと、淡路交通さんから平成23年3月24日付けで、県の生活交通対策地域協議会へ上灘線から路線退出したいという意向申出書が出されました。こちらは「協議1-4」の資料でございます。

この資料は、私の方で説明するよりも淡路交通さんからご説明、ご意見をいただければと思いますので、マイクをお渡ししたいと思います。

網本委員 : 淡路交通の網本です。どうぞよろしく申し上げます。

当社の事情といたしまして、当社におきまして既に団塊の世代と言われる年代の運転手の定年退職が始まっているのですが、今年度もあと8名、来年度も6名、再来年の平成25年が5名というように、ここ2、3年の間に全体の運転手数の約2割にあたる運転手が定年退職を迎えることとなっております。

そこで、現在の輸送量に応じた運転手を確保していく必要があるのですが、人口の減少や高齢者の移動手段がマイカーへシフトしていることなどによって、島内の路線バスの輸送人員がここ2、3年で急激に減少している状況となっております。

よって、運転手を現状に見合った人数を確保していても、長期的に見れば、将来、運行を見直すことなどにより不要になることも考えられます。

また、もうひとつの問題として、新規採用にあたって、現在のお客様のニーズに応えられるようなサービスのできる運転手を退職者数と同数採用するのは、極めて困難という面もあります。

このような状況の中で、できるだけ必要最小限の運転手を確保していく必要があるのですが、運転手一人一人の仕事というのはほとんど朝の輸送に関わっております。

そこで必要人数を絞り込んでいくために、可能な限り朝の運行本数を削減したり、時間的に翌朝の仕事にも影響のある東浦の深夜便を他社へ移管したり、貨

切バスを送迎に特化するということもこれまで行ってまいりました。

上灘線については、平成14年8月以降、洲本市から補助金をいただきまして運行を継続していますが、利用率が徐々に低くなってきていることから、他の交通手段への代替が可能で、本社が退出しても利用者への影響も最小限に止められるのではないかと判断しまして、この度、退出意向書を出させていただきました。

最近の状況につきましては、弊社の森崎の方から報告させていただきます。

森 崎：淡路交通の森崎と言います。よろしく申し上げます。

今、綱本から話がありましたように、この上灘線につきましては、平成13年当時、今と同じように廃止議論を提示した中で、地元洲本市の単独補助をいただきながらの運行維持ということで、これまで当社は運行維持に努めてきていくところです。お手元の資料の「協議1-4」、私どもの方から県の協議会に出しています、退出申出書の2枚目をご覧くださいましたら、その廃止にかかる区間の平成14年度当時からその間の乗車密度、これは利用人員の平均値ではなく、乗車密度ということでご理解いただきたいと思います。

これが平成14年度当時1.6人ございましたものが徐々に減ってまいりまして、直近の平成22年度、これは21年の10月から22年の9月末までですが、0.9人となっています。

それと今日追加でお手元の資料に付け加えさせていただいております、「直近における「上灘線」退出申入れ区間の利用状況」ですが、これにつきましては、事業年度単位、昨年度、そして本年度は6月までの数字を月合計で示しております、その横の対前年度指数につきましては前年同月を100といたしまして、その当月の指数はどうかというところを表しているものであります。

そして、同様に乗車密度、これも月単位でお示ししています。

この数字を見ていただきましても、事務局からもご説明がありました通り、前年と同じペースをキープしているというのは、22年の5月以降は出てきておりません。

70、80は当たり前、本年5月には前年指数68というような数字も出てきています。それとこの退出書の申出理由といたしましても、実際に今上灘線を運行させてもらっているのは、乗合バスと言って、ちょっと難しいですけども、道路運送法第4条の乗合事業というかたちで運行しております。

もちろん、山間部に至るバス路線ということで、中型バスを運行させていた

いておりますが、実際にその廃止申出に至っている区間の最高に乗った人員を見ましても、例えばこの直近4月から6月につきましては、追加資料にもあげておりますように4月以降、5人以上利用のあった運行便は、そこに出ております21便に限られております。またこちらの方の資料には書いてはございませんが、1日3往復、片便に直しましたら6便、それを4月、5月、6月の91日分、総合計の運行便数に直しますと546便、今年度に入りまして運行があるわけですが、そのうち全く利用客がなかった便、これが309便でございます。

その率に直しますと、56.6%の便が空で走っており、もちろんその中には先だって、5月末の台風1号の影響で生石口であったり、または由良保育所前等で折り返し運行したような便も例外的にはございますけれども、そういったものを含めまして、ほぼ6割近い便が一人のご利用者もなく運行しているというような状況でございます。

それと先にも申しましたように、この3ヶ月間で見ますと、4月19日の来川発6時48分洲本行き、これが最も多い9名の利用者でしたが、この1便だけございました。こういう状況において、バスという運行形態そのものが如何なものかということも当社の中で議論され、そして効率性、採算性を考えた時には、このような地域にふさわしい別の効率的な輸送手段が取り得るのではないか、われわれバス事業者の範疇では少し厳しいのではないかと、そして、綱本が説明しましたように、当社の運転手確保の問題等もございます。

そういう流れの中で、この度の廃止申出に至った次第でございます。

ちょっと長くなりましたけれども、以上、ご説明を申し上げます。

事務局 : ありがとうございます。

では、そのようなことを踏まえまして、「協議1-5」という資料をご覧いただきたいと思っております。

この資料は、具体的に淡路交通さんが退出した場合、どうするかということを一覧表にまとめたものでございます。

ちょっと字が小さく、またいろいろなことが書いてあり、分かりにくいかもしれませんが、順次説明させていただきます。

まず、左の方に現状ということで、現在、淡路交通さんがどういうかたちで運行しているのかということを書いてあります。1日3便とか先ほどからお話しがあった通りでございます。具体的にこの代替交通手段をどうするのかという

ことで、いくつかの案をお示ししております。

代替交通手段①とか②とか③というのが、その内容でございます。

これは簡単に言いますと、①の手段、これは運行事業者、要は車を走らせる人がバス会社を想定しているパターンです。

先ほどの話では、バスという大きな車両を持って運行するのは如何なものかという話もありましたが、可能性、候補としてはバスも考えられるというのが①でございます。

それから、代替交通手段②、こちらは交通事業者としましては、タクシー会社を想定しております。

これはバス会社よりも小さい車両で運行する、そういうイメージでございます。

それから代替交通手段③、これは上灘連合町内会と書いてありますが、これは一例でありまして、要はプロの交通事業者ではなく、洲本市で車を用意し、運行を委託する。どこに委託するのかと言いますと、町内会であったりとか、あるいはNPOであったりとか、従来の交通事業者とは異なる団体へ運行を委託する、そのようなケースを想定したものとなります。

以下、細かな話がありますが、要はバス事業というかたちで行くのか、それとも、それと違うかたちで行くのかということを考えていくのが、今回みなさまにお集まりいただいて、ご意見をいただきたいところでございます。

次に「協議1-6」でございます。

「協議1-6」は、「協議1-5」が文字での説明で分かりにくいいため、図示したものです。

案1、案2と上からありますが、案1は、現在、南あわじ市でコミュニティバス「らんらんバス」というものを運行しています。

そのらんらんバスの内の「すいせん号」というのが、この来川まで来ておりまして、そこで利用される方は淡路交通さんの上灘線に乗り換えて洲本の方まで行く、そのような人の流れになっております。

それをらんらんバスの流れを踏まえて、車両を洲本まで延伸するというのが案1でございます。

それから案2は、乗合タクシーということで、洲本市内にはタクシー事業者が5社ございます。この5社のタクシー事業者のいずれかと契約をしまして、タクシー事業者が上灘まで来て、人を乗せてまた戻っていく、そのようなイメージをしております。

それから3つめ、これはかたちとしては一番上の案1と似ていますが、要はこ

の運行する主体がらんらんバスではなく、地元町内会あるいはNPOという団体を想定したものでございます。

それから案4、これにつきましては案2、真ん中のタクシーと似ているのですが、どういう点が違うかと言いますと、タクシー事業者が自社で持っている車両、ちょっと大きめのワンボックスカーのようなものを利用されるというケースがあるかと思うのですが、行政側の方で用意をして車両を貸し出す、そのようなかたちもあるというのが案4でございます。

ですから自社車両で運行するのが案2、自社車両にこだわらないのが案4とそのような違いでとられていただければと思います。

続きまして、「協議1-7」の資料でございます。

現状ですけれども、上灘線は最初に申し上げた通り、来川というところから由良保育所前まででございます。

それでそこから先、洲本までは淡路交通さんの由良線が運行しています。

ただ、上灘地区で意見交換会を何度か行っているのですが、利用者の大半は由良で乗り換えることよりも、洲本までできれば行きたい、自分たちの行き先は洲本であるということをおっしゃってしまっていて、できればこの代替路線としては由良を経由し、洲本の方まで人を運んでいきたいと考えております。

ただ、そのようになりますと由良線との重複ということになってまいりますので、ひとつ工夫のいるところですが、今考えておりますのは、例えば、この由良保育所前というところから洲本の高速バスセンター、こちらまではノンストップで、要は乗降車を認めないようなかたちで、「ドアを閉める」という意味合いで「クローズ・ドア」方式という呼ばれ方もしておりますが、そのような方式で運行することもあろうかと思っております。

それで、次に運賃をどうするのかという話になってきます。資料の「協議1-8」をご覧くださいいただきたいと思っております。

この「協議1-8」、こちらは、左側に来川の停留所から由良保育所前、洲本バスセンターから県病前と順次書いております。淡路交通さんの現行料金につきましては、現状こういう金額になっておりますということを書いております。代替交通のところについては、空欄にしております。

こちらの方につきましては、平成24年3月末までで淡路交通さんが退出した場合、4月以降新たな料金、新たな運行事業者になってまいりますので、その辺は自由に決めていくことはできるのですが、この下の方ですが、由良線との重複部分につきましては、極端に安い料金にしてしまいますと淡路交通さんの

運行に対して一部乗客が減る等、運行に支障をきたす可能性がありますので、料金については同額、または若干高額な運賃を設定していくということも必要ではないかと思っております。

それから「協議1-9」です。これは、様式です。

何の様式かと言いますと、最終的に洲本市の方で、この公共交通会議の中で協議案、代替交通手段が決まった段階で、このように意見をまとめましたというのを報告します。それでこの1枚目が鑑になっておりまして、2枚目の方が具体的な内容を書くようになっております。

おそらく本日の会議の中では、ここまでは至らないと考えております。

この内容の精査については、第2回会議の際にまたお話ししたいと思っております。今回は、このような様式ということをお示しするのみです。

それから続きまして、「協議1-10」でございます。

では、実際にどのような手段をもって決めていくのか、先ほど事務局といたしましては案をいくつかお示ししましたけれども、どういうふうにするのか、その答えのひとつとしまして、公募型のプロポーザルという方式を取ろうと考えております。

これはどのようなことかと言いますと、幅広く提案を募るということでございます。要は通常の入札行為と異なり、お金を安く入れたところと契約するというのではなく、市の方で予めお示しした条件にそってご提案をいただいて、提案内容が最も優れていると判断した事業者と契約するというものです。

そのプロポーザルのスケジュールとしましては、ここに書いておりますように9月の中旬くらいに事業者を決定し、そこから協議を行い、10月の中旬に考えております2回目の公共交通会議の中でもう一度お謀りし、最終的な案をお示しし、10月の下旬までに国へ申請したいというものです。

そうしますと、平成24年4月1日の運行開始に間に合います。

続きまして、「協議1-11」です。本日お配りしたクリップで留めた資料でございます。

こちらの方はプロポーザル実施要領ということで、要はプロポーザルを行う場合、このようなルールで行いますというようなことが書いてあるものになります。この中で見ていただきたいところは、1ページ目の括弧で言いますと、1の(4)「業務期間」ということで、これは仮の案ですが、契約期間を平成27年9月30日までと考えております。平成24年4月1日からですと、3年と6ヶ月です。まず、なぜこのような期間かと申しますと、公共交通の場合は

通常の4月から3月ではなく、10月から9月という会計年度で動いています。今回、4月から始まった分をまた次の4月までとしますと、ずれてきますので、短いではありますが、いったん、期間を10月から9月のルールに合わせるため、最初に6ヶ月を設けております。

それから3年というのは、これは1年契約ということになりますと、もし新たな車両を運行业者が購入した場合に、原価償却を考えると1年で償却していくのは難しいことであり、最低でも3年くらいは取る必要があるのではないかとということで3年と6ヶ月を足して3年6ヶ月の期間を予定としております。

それから「協議1-12」でございます。

これが具体的な仕様書ということで、これを説明し始めますと非常に長くなりますので、細かなところは省略させていただきますけれども、要はバス事業者で行くのか、あるいはそれ以外、タクシー事業者であるとか、自主運行というかたちも含めてやっていくのか、そういう条件で最終的にプロポーザルで公募をかけていく、そのような考えを持っております。

車両は、11人以上の大きい車両でもよいし、10人以下の小さい車両でもよい、そのようなことを書いております。

先ほどの淡路交通さんの話にもありましたが、たくさんの人が時々乗ったりする、要は9人乗ると普通車では積み残しが発生しますので、その辺りをどうしていくのかを考えていく必要があると思っております。

資料の説明が非常に長くなり申し訳ありませんが、事務局の資料説明は以上で終わらせていただきます。

濱田会長：事務局の説明が終わりました。

ただ今の説明に対して、ご意見、ご質問のある方は挙手願います。

福島委員：この上灘線なのですが、利用者が非常に少ないですね。それとバスを利用しない場合も50%以上あるわけですね。

そうしますと利用する人が、どのように考えているのかということが気になるのですが、その辺は何か住民の方、利用されている方がどのように考えているのかを考慮する必要があると思うのです。上から決めてこうしろと言うのは、少し問題があるのではないかと思います。

事務局：今、地元の人のお考えはどうかということに関しまして、経緯を含めて申し上げ

ますと、まず、今年の5月6日に上灘地区の住民約30名にお集まりいただき、現状の説明をさせていただきました。

その場で、地元としてはどういう考えをお持ちかを聞きました。

その際、確かに利用者は少ないが、バスがなくなると困るという意見、また、乗らないものに対して行政が赤字補填を継続し、税金で補填していくのをずっと続けていくのもなかなか難しい事情もあるだろうという意見がありました。

バスがなくなると、上灘地区の方が移動する手段は、タクシーを呼ぶか、自家用車の乗り合わせしかなくなってしまいます。ですから、何らかのかたちで地元のご理解、ご支援、ご協力をいただきながら、運行手段を確保していく手段はないのかということで、6月3日に2回目の意見交換会を開催しました。

その時には、地元の意見としては、できれば現状のような大きなバスとは言わないが、バスのようなかたちで1日に3便程度確保していただきたいという話が多数を占めました。

ただ、行政側の方でも、単純に分かりましたという話ではなく、今までのかたちを踏襲していくということですから、先ほど言いましたようにどんどん空便が走るということにもなってまいりますので、それをやるのであれば地元の方もそれなりに乗っていただく、あるいは、乗るための取組みも含め、セットで考えていかないとこれは駄目ではないですかと話しました。

先ほどお示したような、バスとの乗り継ぎについてもお話しまして、小さい車両で行けばタクシーのようなかたちで乗り合わせていくこともあるだろうし、大きな車両であれば、今のようなバスに乗っていくこともあるだろうと話しました。

ただ、どちらにしても人件費がかかってくるという意味では同じですし、大きいから高い、小さいから安いというものでもございませんから、地元の協力、理解というものを確実にもらっていくことを前提のもとに話を進めていきましようというようなところです。

ただ、結論は、こちらからも出してはいませんし、地元からもこのような取組みにしてくださいというような意見は出ておりません。

地元の方の意向としては、何らかのかたちで繋いでほしい、繋ぐにあたっては自分たちもできる範囲で協力していくというような考えでいらっしゃるようでございます。

濱田会長：よろしいですか。

福島委員：毎日運行するのですか。

事務局：毎日運行するののかということですが、その辺りも見直しはいるのかなと思います。ただ、1年365日朝、昼、晩3便いるのかと言いますと、その辺は乗らない便、乗る便を精査しながらやっていく必要はあるのではないかと考えております。

濱田会長：外に誰かご意見はございますか。

伏見委員：この路線と重複する路線で、由良線の淡路交通さんの現状の利用状況とか、それと由良線に対する市からの補助は、現在出てないのですか。
もし、出ているとするとそのようなことも含めて、検討する必要があるのではないかと。将来的な由良線のことも含めて現時点で判断をしていくことで、重複路線を安くすると由良線の乗客が減るとかおっしゃっていましたが、いかがですか。

森 崎：そうしましたら、私、森崎の方から状況をご説明申し上げます。

今日は由良線に関する輸送実績の詳しい資料、数値は持ち合わせておりませんので、ご勘弁願いたいのですが、実態的には収支が赤字か黒字かと言いますと完全に赤字路線になっております。

乗車密度的にはだいたい6名前後であろうと推察しております。

どうしても由良地区と言いますと、漁師町のような地域体系になっておりますので、朝の時間帯に市街地へお客様が移動する、洲本市街地方面に移動する。そして、病院通い、買い物通い、または学校の帰り等でお昼前後くらいから晩にかけて由良の方向にお客様が戻るなど、どうしても人の流れとして、一方通行のようなかたちでの流れが特徴的であろうと思われま。

それとこの由良線につきましては、自治体合併、平成13年以降の括り以前に、旧の洲本市一市の完結路線になりますので、詳しい話になりますけども、国の国庫補助ないしは県の単独補助要綱に基づき路線の補助条件には合致しておりません。従いまして、国、県からの補助金はいただいておりません。それとともに、洲本市の単独補助もいただいてはおりません。

ただ、今年度から国の方の要綱も新しいものになっております。それに基づ

いて、また、補助の可能性があるかどうかを県の担当者とも事前に協議しておりますけれども、この上灘線の問題も含めまして、由良線においても、当社の在来線で補助金をいただいている路線というのが縦貫線、岩屋から洲本、洲本から福良と国道28号線沿いに運行しております縦貫線と今ご指摘のこの由良線、この2路線だけになっております。そういう観点から、どうしても在来線におきましては、全ての路線で赤字欠損を生じておりますので、洲本市さんとも将来的には、国や県の要綱を踏まえて、そして地元の単独補助もできるものかどうかというようなご相談、協議は事務レベルではありますが、やり取りはさせていただいておりますけれども、由良線そのものについての補助ということについてはいただいてもおりませんし、まだ約束も取り交わしてはいない状況です。

濱田会長：よろしいでしょうか。

他にございませんでしょうか。

《特になし》

それでは、先ほどの議案第1-1号「上灘線の廃止に伴う代替交通手段について」事務局案について、今後の手続きを事務局に一任するという事によろしいでしょうか。

《池田委員挙手》

はい、どうぞ。

池田委員：すみません。私、今日はタクシーの方（立場）で来ているのですが、今までの話を聞いていますと、この来川線は由良までということにこだわらないで、来川から由良を通して（洲本）バスセンター、淡路県立病院、これを一本化する方向で考えないで、乗り換えは具合が悪いとか、それと市が補助金を出す以上は区間運賃ではなく、300円ならば300円というように限定運賃にしてあげれば、利用者がもっと増えると思うのですが。

それと淡路交通さんをお願いして来川発で今の由良線と同じ便数でいけるような方法、そして、高齢化社会になっていきますので、車イスも乗れるバリアフリーのような車も同時に入れるようなことも考えた方がよいかと思うのですが。

事務局：ご意見ありがとうございます。

今、来川からの分につきましては、由良で降りたいという方がいれば降りていただいで結構であり、また、来川から由良を経由し洲本まで行きたいという方がいらっしゃれば、そういうかたちでも構いませんという予定です。

特に由良で淡路交通さんに乗り換えて途中で降りる方がいらっしゃれば、当然乗り換えになりますけども、洲本まで行きたいという方は、特に降りることなく行けるという、そのように考えております。

それから車両につきましては、確かに高齢の方も多ということでございますので、できるだけノンステップであるとか、バリアフリーのような仕様を条件の方に盛り込んでいく考えではおります。以上です。

《福島委員挙手》

福島委員：いろいろ申し上げて申し訳ありませんが、上灘線の議論が今出ておりますが、他の地域の議論というのも合わせて考えてほしいです。われわれの地域、大野も独自でやっていますが、これもどういうふうに決まるか分かりませんが、決まり方によっては大野地域も補助の対象に入れていただきたいと思います。

事務局：ありがとうございます。

今、福島様は大野の「あったか友愛バス」のお世話をされていらっしゃるといいますが、洲本市の中には潜在的な公共交通の空白地帯あるいは不便地帯というもの、まだいくつかあると認識しておりますので、その辺りのことについては、大所高所に立った全市的なかたちで、将来的にこの会議でご議論いただきたいと考えております。

濱田会長：他にございませんでしょうか。

それでは、ただ今、事務局の方から説明を申し上げたことに沿って、今後の手続きを進めさせていただくということで、よろしゅうございますか。

賛成の方、申し訳ございませんが、挙手をお願いしたいと思います。

《挙手多数》

はい、ありがとうございます。賛成多数でございます。

それでは事務局は、ただ今の決定を踏まえ、この後、関係機関、関係団体と調整しながら、必要な手続きを取るようにはしていただきたいと思っております。

事務局：承知しました。

濱田会長：少し時間が過ぎてございますが、続きまして、議案第1-2号「デマンド交通試験運行について」、事務局より説明をいたします。

事務局：引き続きでお疲れのところ申し訳ありません。本日2つ目の議案でございます「デマンド交通の試験運行」ということで、資料でいきますと「協議1-13」をお手元にご用意ください。

さて、「デマンド交通」ですが、あまり聞き慣れない言葉と存じます。デマンドとは、要求する、要求に応じてとか、そういう意味でございます。例えば、バスを例にとりまして申し上げますと、決まった時間に決まったコースを走るという「定時定路線」がバスになります。

一方、タクシーは、電話すると自宅まで来てくれ、決まった道を通らずに目的地へ向かうという「不定时不定路線」です。

それで、このデマンドにつきましては、その中間と言いますか、そのどちらの要素も持っております。呼べば求めに応じて来てくれる、ただし、洲本市で考えておりますのは、どこを通ってもよいとか、どこで降りてもよいとか、そういう意味でのデマンドではありません。いつ呼ぶかというのは自由ですが、通るコースと降りる場所については、ある程度決めたかたちでやっていくことを考えております。

それで、「協議1-13」ですけれども、以前から市内には公共交通の不便地域があるだろうという意見を聞いておりましたので、一度、実態調査を行い、希望される場合は、町内会単位で手を挙げてくださいということで、今年の5月16日から6月20日まで募集をさせていただきました。周知につきましては、町内会長様の方に説明させていただいたり、広報に掲載する等、さまざまな手段を講じてまいりましたが、最終的には、五色町鮎原の神陽台町内会からやりたいという声をいただきました。ただ、このデマンド交通を試験運行するにあたり、いくつかの条件を付けさせていただきました。

まず1つ目は、期間の問題です。

今回はあくまで試験運行ということですので、3ヶ月程度の実施期間を考えております。

それから、利用される方、これも特に誰でもよいというわけではなく、お歳を召した方を代表に交通弱者ということがよく言われますが、要は運転免許を返納されるなどして、移動手段をお持ちでない方、このような方々を対象に車を走らせようと考えています。

それから、一人で行きたいという場合、これは普通のタクシーと変わらないということになりますので、デマンドでは、3人以上の予約を求めます。同時に3人お申し込みいただいても結構ですし、バラバラで3人集まっても走ります。そして、実際にどのようなかたちでご応募いただいたのかというのが「協議1-14」でございます。こちらは、神陽台町内会様から申請いただいた分です。1枚めくっていただきますと、いろいろなご意見等が書いてあります。

こちらは、神陽台町内会としての希望であったりとか、あるいは最近の状況であったりとか書いていただいているわけですが、元々、神陽台町内会では今回の動きとは別に自分たちで足を確保していく必要性について協議されていたようで、そこに洲本市からの提案と言いますか、応募があったので、これはと思い応募されたようです。

実際にどのようなコースになるのかというのが「協議1-15」でございます。こちらのカラーを見ていただきますと、神陽台という場所がまずどこかというのは、この左下の淡路島の地図を見ていただければと思います。

ちょうど五色町の真ん中あたりと言いますか、この鮎原という地区のところで、神陽台の人口は約800人、世帯数280世帯ほどでございます。

それでこちらの地域からみなさま（神陽台町内会住民）がどこに行きたいのかを聞きますと、洲本市の中心市街地、具体名で申し上げますと県立淡路病院がひとつ、それからイオン洲本店がひとつ、それから洲本バスセンターがひとつ。要はこの3箇所に行ければよいという声が多いと聞いております。距離で言いますと、直線距離で約9km。この青い方が主に路線図でございまして、こちらの方を走りますと、ほぼ10kmから12kmの間に収まります。

こちらの方につきましては、最終的にタクシー事業者に3ヶ月間ご協力いただきたいと考えております。

先ほども申し上げましたが、洲本市内には5社のタクシー事業者がございまして、まだ具体的にはお声掛けをしておりませんが、このような条件でいかがでしょうかということで、本日の会議でご了解いただければ、声を掛けさせて

いただこうと考えております。

では、タクシー事業者はどのようなかたちで実施するのかということですが、実はいろいろと検討しました。

5社均等にすればよいのかとか、1社に絞るべきなのかとか、いろいろと議論はあったのですが、事務局の案としましては1社に絞るという案を今持っております。それはなぜかと言いますと、5社でやる場合ですと、やはり利用者が混乱されるのではないかと思います。例えば、日替わり、あるいは週替わり、月替わりですと3ヶ月しかありませんし、今回は試験運行なので、あくまでもデータを取り、利用者の声を拾うことが洲本市の狙いとしてあります。

データ収集、分析業務と言いますと、当然、利用者数はどれほどか、あるいは利用時間帯は何時頃がおおいのか、また、利用目的、利用頻度、利用パターン等にはどのようなものがあるのか、あるいは実際に走ってみた感想、価格設定はどうか、今回は事前予約というものを考えておりますが、そのようなことに大変な不便はなかったかとか、フリー乗降したい区間の有無はとか、いろいろな声、意見、要望というものが出てくると思われますので、そういうものを集めることが目的であって、タクシー事業者を支援することが今回の目的ではございませんので、1社に絞っていく考えでおります。

どのような考えで絞るのかというのが、「協議1-16」でございます。

こちらの方は業務委託の仕様書概要案ということで、主に先ほど言いましたこの3箇所と神陽台を結ぶところ、これはタクシー事業者によって若干の違いはあるのかもしれませんが、初乗り運賃とか割り増し運賃とかは統一単価ですし、また、通るコースもさほど変わらないと思いますので、おそらく一便あたり3,000円から3,500円前後くらいになるのではと考えております。また、利用者から一人当たり、一回の乗車につき500円をいただこうと考えております。その根拠としましては、淡路交通（都志線）さんの天神のバス停から洲本高速バスセンターまでの間が560円の料金になっておりますので、これと同額程度のワンコインということで500円に設定したいと思っております。

仮に3人乗りますと500円掛ける3（人）で1,500円の収入があります。先ほど言いましたように3,500円のタクシー料金であれば、差額である2,000円については洲本市で負担する、そのような仕組みでございます。

ですからタクシー事業者に最終的にお願いしたいのは、3,500円の料金をいくらまで減額していただけるのかと、そういうところで業者を募っていき

いと考えております。

一応、スケジュールとしましては、「協議1-17」ですが、こちらの上の方にコミバス、下の方にデマンド交通の試験運行がありまして、本日の会議でみなさま方に同意をいただければ、業者を決める作業を行いまして、決定した業者から今度は国土交通大臣あてに書類（道路運送法第21条関係）を出していただきます。審査期間には約2ヶ月かかると聞いておりますので、仮に8月に提出したとしても10月ぐらいまでかかります。

それで10月あたりから3ヶ月程度、年内いっぱい試験運行を行いまして、その結果、検証作業も含めて、またこのようなかたちで公共交通会議を開きましてみなさま方にご報告し、来年度以降どのようにしていくのかというようなところもご意見を頂戴し、進めていきたいと考えております。

資料に関する説明は、以上でございます。

濱田会長：事務局の説明が終わりました。

ここでご意見、ご質問をいただきたいと思います。

《坂本委員挙手》

坂本委員：この試験運行については5月16日から6月20日まで募集し、5月号の広報にも掲載したということですが、それで出てきたのは、この五色の神陽台だけですか。他の地区からはなかったのですか。

事務局：いくつかの町内会の方から問い合わせはありました。

ただ、町内会としてまとまってやるというところまで、なかなか至らなかったようです。

ところで、個人申請ではなく、町内会単位での申請を必要とした理由につきましては、本日、市長の挨拶にもありましたように、長く続けていくためには、やはり地域をあげてご協力いただくということが不可欠であろうと思います。ですから、町内会が全く関知せずに、一部の方が利用したいというだけでは、やはり公金を出していく根拠としては弱いのではないかと考えました。

だから、最低限、町内会の同意をとって、町内会から申請していただきたいということを必要条件にしたところ、調整等に手間取り、申請まで至らなかったというケースがあったと伺っております。

4団体程度の町内会からどのような制度かという問い合わせはありましたが、申請となると、そこまでは至らなかったということです。

坂本委員：申請が少ないのは、試験運行ということだからですか。

事務局：今回は、データ収集というところを重視しております。

ただ、この神陽台のケースだけをもって、市内のその他の地域までモデルケースとして押し広げていくのはなかなか難しいかもしれませんが、少なくともひとつの完結した集落の中で、どのような年齢層、構成員の方がどのような利用をされるのかというデータが参考になるのではないかと思います。

濱田会長：その他ございませんでしょうか。

《特に意見なし》

よろしいですか。

それでは、ただ今の議案第1－2号「デマンド交通試験運行について」、ただ今の説明に沿って手続きを事務局の方で進めていきたいと思えます。

これについて賛同の方よろしくお願いいたします。

挙手でお願いいたします。

《挙手多数》

ありがとうございます。

それでは、事務局においてはただ今の決定を受けて関係機関、関係団体と調整しながら、必要な手続きを取るようになさってください。

事務局：はい、承知しました。

濱田会長：それでは、本日予定しておりました議案は以上でございますが、この際ですので、何かご意見等がございましたらお願いします。

《濱中委員挙手》

濱中委員：この度は上灘線に伴うものとデマンド交通の試験的な運行が議題となっておりますが、ほかの地区でも高齢化が進んでおり、交通弱者と呼ばれる方が増えてくると思うのです。例えば、安乎地区、中川原地区、千草地区の方であるとか。それで、今は必要なくても将来的には買い物なども行けないという方が増えてくる。これに対して今のデマンド交通の申し込みが五色の方1件だけということで、本当にみなさん不便をされていないのかという思いもあるのですが、洲本市がこの2つ、上灘のコミバスとデマンド交通以外に全体的にどのようなお考えをお持ちであるのか、それは今回のデマンド交通の実証実験の結果もあるでしょうが、例えば市内の循環的なものも含めて何かございましたら、教えていただきたいと思います。

事務局：私の方からお答えするということでよろしいでしょうか。
それとも然るべきお立場の方からお答えする方がよろしいでしょうか。
いかがいたしましょうか。

《事務局指名》

公共交通を担当している者といたしましては、おっしゃったように、高齢化が進み公共交通がなくなっていく地域は、どうしてもこれから増えていくと思っています。従来、市が取り組んできた考え方というのは、淡路交通さんの路線バス、これをできる限り堅持していくというスタンスであり、そのために補助金も出してきました。

やはり、バスは一度にたくさんの方を運ぶことができ、また、かなりの精度で時間通りに運行してくれるという安心感もありますので、それを交通政策のベースに据えてきたという経緯がございます。

ただ、今回の上灘線もそうですが、車両はあっても運転手がいなくなる、あるいは赤字が嵩み運行に支障をきたすというような状況になってまいりますと、それに代わるような交通手段も検討していく必要があるであろうという考えもございまして、そのひとつとしてコミュニティバス、またデマンド交通などが偶然と言いますか、結果的には議案として出てきたということです。

ただ、これをもってすぐに全市に広げていけるのかということ、そこはなかなか難しいところがありまして、その前提として、やはり地域の方々にある程度使

っていただけるのが基本条件になってくると考えております。

しかし、使っていただくためには当然使えるような路線であるべきで、先ほど伏見委員からお話があったように、要は洲本市が補助を行っている路線バスと重複するようなケースが出てきた場合に、市としてふたつを支援するのか、ひとつに集約していくのか、というようなことも今後議論する必要があるのではなかろうかと考えております。

ですから、まさに今、補助に関する国の交通政策・制度も大きく改正され、公共交通の在り方を問う過渡期になっていると思います。

その辺りのことは、国土交通省が大所高所に立ってお考えのことと思いますが、市としては、できる限り既存の路線を守る、守れない部分については新たな手段も含め、考えていくというのが、従来からの流れを踏まえたこれからの流れになるのではないかと担当者としては認識しております。

《浜辺委員挙手》

浜辺委員：洲本市企画情報部長の浜辺でございます。

全市的なことを睨んで、どのような将来的な構想、考えを持っているかというご質問と存じます。

まず、先ほど西原（事務局）の方から説明がありましたように、本日の案件は上灘線につきましては、淡路交通さんから路線退出の意思表示があったということで、まさに今直面している問題について協議いただいたというものでございます。もう1点、デマンド交通の試験運行は将来の計画づくりに結び付けていけるような基礎データの収集というところを取り掛かっているものでございまして、当然、将来的には全市を睨んだ中での交通手段の確保をどのようにしていくのか、そのような計画づくりが必要な時期にかかっているという認識は持っております。

そのようなことで本日のところは、デマンド交通の試験運行を行い、そのような計画づくりにつなげていけるようなデータ収集をしていきたいという考えで行っていますのでご理解いただければと思います。

事務局：会長、よろしいでしょうか。

本日せっかく国土交通省から本田運輸専門官にお越しいただいておりますので、国の考えをお伺いできればと考えますが、いかがでしょうか。

濱田会長：本田さん、お願いできますか。

木村委員代理 本田氏：(国土交通省神戸運輸監理部) 兵庫陸運部の本田と申します。

本日は、2つの議題ということで進められてこられたわけですが、ひとつは非常に差し迫った問題である上灘線の路線退出ということで、交通空白地というものが生まれてしまうということへの代替交通のご提案ということでございました。それからもうひとつは、新しい取り組みとしてのデマンド交通に関するご提案ということでございます。

私の方も県内いろいろところで会議に出席させていただいていますが、どちらも深刻な状況であるというところは変わらないということでございます。

それで、今までは、交通事業者の努力ですとか補助等でなんとか持ちこたえてきたわけですが、それも限界に近づいて来ているというような状況もございまして、そのようなところで地域のみなさまが交通を守っていくという努力も必要でありますし、また、市であるとか町であるとか住民と密接に係わっている行政の方の努力も必要ということになっております。

それをかたちにするのが、この地域公共交通会議ということでございますので、これから第2回、第3回とご予定をされておられるようですが、その中で議論いただいて、よりよいものを作っていただければよいかと思います。

以上です。

事務局：ありがとうございます。

濱田会長：ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

それではここで、兵庫県交通政策課の竹林副課長様がお見えでございますので、資料の最後尾、「バスからはじめる公共交通」というパンフレットがあると思います。それについて少し説明をいただきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

オブザーバー 竹林氏：ご紹介いただきました、(兵庫県) 交通政策課の竹林でございます。

この山吹色と言いますか、黄色のパンフレットを付けていただいていると思いますが、こちらは県のバス協会様をお願いいたしまして作らせていただきました。原稿等中身はこちらで作成したものです。

それで表題のところ、右上に書いておりますが、絶滅危機の公共交通とあります。冒頭で会長からお話がありました通り、バスに限らず公共交通においては非常に利用客が減っております。

この点のデータにつきましては、右下のところの表に書かせていただいております。文字が小さくて恐縮ではございますが、1996年から比べますと2007年というのが直近のデータですが、バスでしたら2割減という状況にあります。では、どうなってしまうのかということですが、今は車を運転できますから特に不便は感じておられないでしょうけれども、高齢者の事故が非常に増えてきているということは報道等でご存知のことかと思えます。

いずれは車を運転できないようになりますから、そうなった時に足がないと、ではどうするのかということになってしまいます。

それで自分が運転できなくなった頃には、実は目の前を走っていたバスがなくなっているというふうなことが現在起こっているので、絶滅危機の公共交通と書かせていただいているところです。

(パンフレットを) お開きいただきますと、真ん中のところですけども、公共交通3つの目玉ということで、環境とか健康、安全を取り上げていますが、データを見ていただければお分かりいただけますが、特に私どもが気にしているのは安全の部分です。やはり公共交通を担っていらっしゃる事業者の方々には安全に気を使っていらっしゃると思いますので、安心という面でも公共交通というのは意味があります。ですので、ぜひともご利用いただきたいと思っております。

また、右上のところに運転経歴証明書、本日の会には警察の方は構成員として入っておられませんが、県警の方で運転免許証を返納しようといういろいろな取り組みをされております。それで温泉施設とか、割引制度とかいろいろ県警の方でお声掛けをしまして導入されておりますので、運転免許証を身分証明代わりに持って、ほとんど利用しない方は、ぜひともではないですが、ご返納いただいて運転経歴証明書を取っていただけたらと思います。

あと、右下のところにエコ通勤、エコ通学について、これはわれわれの方でもいろいろ企業等にお声掛けをさせていただいております。

また、県内では豊岡市様が市役所職員を自家用通勤から公共交通への転換を強制的に図ったという取り組み、あと神戸製鋼の加古川製鉄所様でもエコ通勤の優良事業所の認証を受けるように、神姫バス様と協力し、マイカー通勤からバス通勤へ転換を図っておられる。このような取り組みがあると。

まあ、こちら洲本市では淡路交通さんにご協力いただいて、ご協力いただける事

業所等があれば取り組みを進めていただければと思います。

このようなことを紹介させていただくパンフレットを作らせていただきましたので、またこれは著作権もなにもないものですので、みなさま方が普段の会合等で使ってみたいということでしたら、遠慮なく使っていただいております。

また、説明を要するのであれば私どもが伺わせていただきますので、ぜひともご利用いただければと思います。

とにかく先ほどからいろいろな方から出ていますが、持続しないと公共交通は全く意味がないものであり、今、上灘線の話であるとか、デマンド交通の話が出ていますが、要はつくるのが目的ではなく、利用することが目的ですので、どのような制度に変わるかわかりませんが、利用していただくことが持続の前提ですので、みなさんどうかご協力をお願いしたいと思います。

少し長くなりましたが以上です。

濱田会長：ありがとうございます。せっかくですので、今のことで何かご意見等あれば聞いていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

《特になし》

それでは、特にないようですので、予定の時刻を一応16時としていたわけですが、少し早く終わったようでございます。

何か事務局の方で連絡事項等がありましたら、お知らせしてください。

事務局：次の開催日の日程ということで、先日本配りした資料でこの青い資料を挟ませていただいております。

本日本おそらくお持ちいただいているかと思いますが、お持ちでなければまたおっしゃっていただければ結構ですけれども、今回は10月の14日、17日、19日、この3つを候補日としております。

それでみなさま方できる限りたくさんの方にご出席いただける日に設定したいと考えております。2回目につきましては、本日いろいろご意見をいただきましたことを踏まえまして、その後、洲本市の方でどのような対応を行ってきたかという経過報告も含めて、みなさま方にお知らせをさせていただきたいと考えております。よろしく申し上げます。

濱田会長：それでは、今お願いしましたことについて、よろしくお願ひいたします。

それでは、本日の会議をここで閉じたいと思いますが、閉会にあたりまして、平木副会長にご挨拶をお願いしたいと思います。

平木副会長：みなさん、長時間にわたりご審議お疲れさまでした。

今回は、今年度1回目の会議でしたが、いろいろと興味深いお話を伺いました。普段はあまり意識しませんが、今回のように路線がなくなるということは、私たちにとって大変切実な問題だと実感しました。採算面だけを考えれば、代替交通手段を講じることは、なかなか難しいかもしれませんが、関係各位においては、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

ところで、交通手段をしっかりと整備しておくことは、安心して日々の生活を送るために不可欠なことです。特に、自由に移動できない人に対し、これからどうするのかは、みんなで真剣に考えていくべき課題なのかもしれません。

今後もこの会議を通じて、少しでも多くの人たちに公共交通に対する関心を持っていただければと思います。

行政の側でも、デマンド交通のような新しい取り組みを進めていますので、これからの活動に対し、期待するとともに、自分たちにできることがあれば、可能な範囲で協力してまいりたいと思います。

次回以降の協議を楽しみにしています。

以上、簡単ではございますが閉会にあたっての挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

濱田会長：ありがとうございました。

それでは、本日の会議をここで閉じたいと思います。

長時間ご審議いただきまして、ありがとうございました。

事務局：ありがとうございました。