

## 平成 23 年度 第 2 回洲本市地域公共交通会議会議録（案）

【日 時】平成 23 年 11 月 1 日（火）14 時 30 分～15 時 30 分

【場 所】洲本市役所 健康福祉館 3 階 会議室

【出席者】委員 20 名、オブザーバー 1 名、事務局 3 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. 報告事項
  - 第 1 回洲本市地域公共交通会議会議録について
8. 協議事項
  - 議案第 2 - 1 号 上灘線の廃止に伴う代替交通手段に関する  
公募型プロポーザルの実施結果及び協議（案）について
  - 議案第 2 - 2 号 デマンド交通試験運行の実施について
9. その他
10. 次回開催予定
11. 副会長挨拶
12. 閉会

## 【内 容】

事務局（竹内）：みなさまお待たせしました。

ご案内の定刻がまいりましたので、ただいまより「第 2 回洲本市地域公共交通会議」を開催させていただきます。

本日は業務ご多忙の中、多数の方々にお越しいただきまして、本当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、洲本市企画情報部次長の竹内と申します。どうぞよろしくお願いたします。

さて、先に予定しておりました 10 月 14 日の会議におきましては、直前に大雨洪水警報が発令されたことに伴い、急遽延期とさせていただきます。

みなさまには大変ご迷惑をおかけし、申し訳ありませんでした。

また、本日の会議は急な日程調整にも関わりませず、多くの方々にご出席  
いただきまして、ありがとうございます。あらためて感謝申し上げます。

それでは開会にあたりまして、濱田会長より一言ご挨拶をお願いします。

会 長：みなさん、こんにちは。濱田でございます。

本日はお忙しい中、第2回洲本市地域公共交通会議にご出席いただきまし  
て、誠にありがとうございます。

先ほど事務局からもございましたように、当初予定をしておりました10月  
14日の会議が大雨洪水警報の発令ということで急遽延期させていただきました。

みなさまには大変ご迷惑をおかけしました。この場をお借りしてお詫びを  
いたします。

本日は前回の会議で来年3月末をもって上灘線が廃止になり、その代替交  
通等について、いろいろとご意見をいただきました。

そして、事務手続き等について、ご了解をいただいたところでございます。

本日は、その後の事務処理の経過、また、プロポーザル等を実施しており  
ますので、その結果について説明をさせていただきます。

また、併せてデマンド交通についても事務局の方から現状を説明させてい  
ただきます。

本日の会議がスムーズに進行できますよう、みなさん方のご協力をお願い  
します。

簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。

事務局（竹内）：ありがとうございます。

次に会議の成立要件についてですが、ただいまの出席委員は21名です。  
委員会委員の総数は25名です。よって、設置要綱第5条第5項の規定に  
より、2分の1以上の出席がございますので、会議が成立していることを  
報告させていただきます。

なお、本来でしたら、本日まで出席いただいている方をお一人ずつご紹介さ  
せていただくところではございますが、時間の都合もございますので、お  
手元にお配りしております名簿にて、ご確認方よろしく願いいたします。  
それでは、以降の議事進行につきましては、濱田会長をお願いします。

会 長：この時期に関わらず、相当暖かくなっております。審議には時間がかかり  
ますので上着をとっていただいでご審議を行っていただければと思います。  
なお、議事を進める前に、傍聴される方に一言申し上げます。  
当会議は地域公共交通会議の主旨を踏まえて、原則公開となっております。  
そのために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、よろしくお願ひいたします。

それでは、次第に従いまして議事を進めます。

まずは、報告事項ということで、報告第2-1号、第1回洲本市地域公共交通会議会議録について、事務局より報告いたします。

事務局（西原）：失礼いたします。事務局の西原です。よろしくお願ひします。

まず資料の確認でございますが、2度、資料をお送りしております。

もし、本日お持ちでない方がいらっしゃれば、予備がございますので、おっしゃっていただければと思いますが、いかがでしょうか。

それと、1回目にこのようなピンク色の紙で資料一覧というものを送っておりますが、追加資料等が入った関係で、2回目はこのような黄色の紙を送らせていただいているかと思ひます。

一応、配布資料は追加分も含めまして、こちらに一覧でまとめておりますので、ご確認いただければと思ひます。

それでは、報告2-1と書いてあるものをお手元にご用意下さい。

前回、第1回目の会議録でございます。全部で34ページございまして、結構分量もございまして。前は7月28日に開催してございまして、委員は22名、オブザーバーは2名ご参加いただきました。

1回目ということもございまして、市長挨拶、それから委員、オブザーバーの紹介、それから委嘱、任命行為。さらに会長、副会長の選任という流れがありまして、その後で協議事項として「上灘線の廃止に伴う代替交通手段について」と「デマンド交通試験運行について」を協議いただいております。

たくさんの方からご発言をいただいておりますが、この会議録の中でこの点については修正した方がよいというところがございますら、おっしゃっていただきたらと思ひますが、いかがでしょうか。

会 長：簡単にご説明させていただいたのですが、この件について何かご意見がございましたらお伺ひいたしますが、いかがでしょうか。

特にございませぬか。よろしいですか。

それでは、この内容で確定させていただきたいと思ひます。

事務局はホームページ等にアップするというご願ひいたします。

事務局（西原）：承知しました。

会 長：それでは、続きまして協議事項に入ります。

議案第2-1号「上灘線の廃止に伴う代替交通手段に関する公募型プロポーザルの実施結果及び協議（案）について」事務局より説明いたします。

事務局（西原）：お手元に協議2-1という資料をご用意して下さい。

右肩に協議2-1と書いてあるものです。

前回、この上灘線の代替交通につきましては、公募型のプロポーザルで、要は、提案を募集して決めたいということで、ご了解いただきました。それで概略案というものをご覧いただいたのですが、こちらの協議2-1が実際に公募に使った資料でございます。

9月8日から28日まで市のホームページ等で公開いたしました。

合計4社から提案をいただいております。

内容に関しましては、すべてを読み上げますと時間もかかりますので、要点のみ説明させていただきますが、業務期間としましては、平成24年4月1日から平成27年9月30日までの3年6ヶ月を想定しております。それから参加資格とか事業者へ求める条件というのが続くのですが、最終的には、3ページのところで事業者の選定基準というのがあります。これは第1次審査、第2次審査と書いてありますが、第2次審査については特に行っておりません。

原則、書面審査で行うということで、書面の中で決定しております。

ページをめくっていただきますと、5ページのところで委託業務仕様書が出てきます。

先ほどの実施要領は手続きに関して書いてありましたが、こちらの仕様書の方は具体的な内容について記載しています。

これは、どのような項目が審査として求められているのかというような内容になっていまして、業務の内容というのが、6ページ、7ページと広がっていきます。

7ページのちょうど中段あたりになります。その他の企画提案内容というところで、企画提案書を出して下さいということを求めています。

その企画提案書とは、どのようなものかというのが、ホッチキス止めしてありますこの資料のすぐ下書いてあります。このようなA4横版の分でございます。

このようなもの、升目がたくさん書いてありまして、右の上の方に企画提案書1と書いてある分です。

こちらの方はそれぞれの項目につきまして、提案をいただきましたが、企画提案書1、1枚目のところでは運行業務、管理業務、運営業務、その他についてということで、各社の該当するところに○、あるいは意見のあるところには意見を書いていただくという形をとりました。

1枚めくっていただきますと、企画提案書2では、今度は運行の形態、運行の区間というものを書いていただいております。

それから、企画提案書3では使用する車両の特徴等についてということで、

どのような車を使いますかという部分をお聞きしています。

企画提案書4では、実際に提供するサービスとして、現状で1日3往復便ありますのでそれを踏襲するのか、さらにはそれよりも便数を増やすのか、あるいは運休日をどうするのか等々について確認しております。

それから1枚めくっていただきますと、今度はこの企画提案書4の補足資料ということで、現行の南あわじ市さんが運行している「らんらんバス」、それから上灘線と由良線の繋ぎ目にあたる部分の乗り継ぎをどうするのかということで、現行の時刻表をベースとして、どのようなかたちで運行ダイヤを考えるのかというのを提案いただいております。

1枚めくっていただいて、企画提案書5が1便あたりの運行費用の積算についてということで、実際に運行するにあたりまして、どのような経費がどれだけかかるのかということ項目別に列挙してありまして、運行予定便数で割って、1便あたりの運行費用を出していただいております。

それから最後の企画提案書6でございますが、1便あたりの運行費用はもちろん、運賃、停留所等をどうするのかという項目も書いていただいております。

これらをそれぞれ4社に出していただきまして、これを比較しながら審査させていただきました。

結果を申し上げますと、洲本観光タクシーが最終落札者、契約予定者ということになっております。ある程度見やすくまとめておりますのが、追加資料の2-2-1の部分でございます。

本日時点では契約行為には至っておりません。この地域公共交通会議の了承を得た後、手続きを進めるということ意識してのことでございます。

この追加2-2-1の中では、運行コースとしまして、どのようなコースを考えているのかというのを協議2-2というカラー版で示しております。来る川と書きまして来川（こりかわ）と呼びますが、この来川から由良を経由して洲本バスセンターに至る、そういうルートを示しております。

①とか②とか書いてある部分は、これがバス停になります。

ほとんどの業者からの提案が現行のバス停を踏襲するような提案でございまして、こちらの方も現行のバス停と同じ位置、名称を使っております。それで来川から由良保育所前まで、①から⑫ということで各駅に停車することを想定しております。

そして⑫から⑬、ここは由良線、現在、淡路交通が運行している由良線と重複いたしますので、ここの区間は停車せず、直行というかたちで、今は考えております。

追加2-2-1に戻っていただきたいのですが、運賃はどうするのかとい

うところですが、これにつきましても現行の運賃価格を踏襲するようなかたちを考えております。

これが追加2-2-2でございます。こういう階段状になっている表を添付させていただいております。どこからどこまで行けば、いくらかかるのかそれぞれ金額を書き込んでいます。

次に時刻表ですが、先ほど来川から由良間の繋ぎをどうするのかということで話をさせていただきましたが、それは追加2-2-3で書いています。これだけでは少し分かりにくいかと思いますが、実は来川とらんらんバスとの繋ぎでは、おおよそ11分から13分くらいの待ち時間で行けるような、そのような時間組みが現行でされております。

由良線につきましては、これは淡路交通の春のダイヤ改正の際に見直されると思いますので、その時にできれば時間の方を重複せずに調整していければと思っておりますが、現行のダイヤ表もかなりそのようなことを意識した仕組みになっております。

これから申請手続き、許可をいただくための手続きに入っていくのですが、そのためのひとつの手順といたしまして、協議2-3という資料を作っております。

こちらは、この洲本市地域公共交通会議会長、実は淡路地区部会の洲本市分科会長という名称もありまして、こちらの方から淡路地区の部会長に対して、協議案が整ったという報告をしていく手続きが必要になってきます。どのような協議案が整ったのかというのが、1枚めくっていただきますと書いてございます。この協議案では公募型のプロポーザルを実施し、洲本観光タクシーの提案が最も優れていると判断されたということです。

それで、その提案内容としましては、これまで同じ運行便数の1日3往復便を確保するということが書かれていたことと、それからタクシー業務でこれまで培ってきたきめの細かいサービスが提供されること、また従来のバスに比べまして、タクシー会社ですので車両を小型化することで運行経費の低減化につながるなど、そのようなことが配慮されていますので、淡路交通が退出するということについては、やむをえないと判断するという内容です。

ですから、この後、ご了承いただければ、こちらの手続きをこれから進めてまいりたいと思っております。

雑駁な説明ですが、以上でございます。

会 長：事務局の説明が終わりました。

今の説明等についてご意見、ご質疑をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

事務局（西原）：追加で説明が必要な箇所はございませんでしょうか。

近 本 委 員：ちょっと質問ですが、民生委員の近本です。

追加2-2-2ですか、そここのところの運賃表ですが、これは現在と一緒ということですか。

事務局（西原）：そのとおりです。淡路交通の現行運賃と同じです。

近 本 委 員：そうですか、880円で行けるということですね。分かりました。

それから、この図を見ますと協議2-2ですか、先に言われましたように保育所から洲本のバスセンターまでは止まらないということですが、今1日3往復ありますよね、これが止まらないということは、まだよく掴んでないのですが、これは由良の人にとってはその3往復が減るということですか。

事務局（西原）：淡路交通の担当者がいらっしゃいますが、現行の上灘線が1日3往復便、それから由良線が11往復便あります。

合わせますと14往復便ございますが、この間が止まらないということになりますので、由良線につきましては、11往復便ということになります。そういう意味では由良の方は、おっしゃるとおりでございます。この路線しか由良-洲本間は通れませんので、競合する場合には先行のバス事業者の権益を犯すような行為は慎むべきであるという考え方がございます。

特にコミュニティバス、行政がやる場合はそのあたりのことについては国土交通省がガイドラインを策定しておりますので、そのような考え方を踏まえてこのような措置を取ったという次第でございます。

会 長：よろしいですか。

近 本 委 員：それは、途中下車はできないということですか。

事務局（西原）：由良保育所前、それから洲本バスセンターでの乗降車は可能ですが、途中での乗降車はできません。

会 長：他にございませんか。

来年3月に淡路交通の上灘線が廃止すると、その関係で代替路線をいかに確保するかということは、前回の会議で申し上げて、要はその方向として提案型の募集をすると、その中で金額だけではなく、安全確保等々について各社から提案をいただいて、結果として洲本観光タクシーが落札の候補者となった、こういうふうなところまで現在事務が進んでいるということでございます。

ですから、懸案でありましたように、交通の確保ができるかどうかということについては数社から提案をいただきましたので、それによって確保の目途がついたということでございます。

他にご意見はございませんか。はい、どうぞ。

岩谷委員：確認だけです。少し聞き漏らしていたので。

他に提案はあることはあったのですか。

事務局（西原）：全部で4社からの提案でございます。その中で1社を決めたということ  
でございます。

岩谷委員：その比較なりの根拠というのは何かあったのですか。

事務局（西原）：比較項目としましては、先ほど企画提案書1から5まで、このような様  
式でということで話をさせていただきました。

それでこの項目を4社分の比較一覧表にまとめまして、その内容に関し  
て優劣をつけました。

例えば、料金でございますが、現行の補助額に比べまして、多いか少な  
いか。あるいは運行回数は多いか少ないか。あるいは住民サービスとし  
てはどのようなことを考えているのかとか、そのような項目の優劣の合  
計値として、ここの会社の提案が一番優れているであろうということで、  
決定したということです。

岩谷委員：そういう比較表とかは、ここには提示はされないのですか。

事務局（西原）：申し訳ありません。結果に関しては本人にはお伝えしますが、一般的に  
は公開しないという条件で公募をかけておりますので。

会 長：よろしいですか。

平たく言いますと、審査経緯等についてはこの場では公表しないと言  
うことですね。

近本委員：例えば、協議案の中に、これまでのタクシー業務で培ってきたサービ  
スの提供というので選ばれたという説明がありましたが、その細かいサービ  
スというのをもう少し具体的に言うとどのようなことですか。

事務局（西原）：実際にこのようなご提案をいただきました。

一例を挙げますと、先ほど来川との繋ぎのところで11分から13分の  
待ち時間があるという話をさせていただきました。

仮にですが、その日が非常に悪天候で車が来川に着いてから外で待って  
いただくのでは雨で濡れてしまうので、次の来川からの便を10分くら  
い待っていただくにしても、外で待つ状況が厳しい時はタクシー車両を  
そこに待機させて、向こうから、らんらんバスが来るまではタクシーの  
中にいてもらって、らんらんバスが来た段階で乗ってもらおうとか、その  
ようなサービスは可能であるという提案はございました。

この辺りはきめの細かい、利用者サイドに立った提案であると、そうい  
う評価をしたところもございます。

会 長：どういうことでも結構です。はい、どうぞ。

坂本委員：どこのバス会社でも障害者の障害者割引がありまして、料金上子供料金となっているのですが、コミュニティバス、それから後からでてくるデマンド、その点で障害者割引の対応とかは。

事務局（西原）：現行の提案の中では、障害者割引については触れられておりません。ただし、これは事業者さんとの協議の中での話になるかと思うのですが、南あわじ市のコミバスでは、ある程度の年齢とか、障害をお持ちの方とかいう部分もごございますので、その辺につきましましては、これから洲本市のコミュニティバスの中でも検討していく余地はあるのかなと思っております。ただ、提案の中ではそのような主旨については触れられておりませんでした。

会長：いかがでしょうか。はい、どうぞ。

濱中委員：確認なのですが、企画提案書3の中で使用する車両の特定についてとありますね。前回の会議では、高齢者の利用が多いので低床バスとか、そのような配慮したものが車に使われるとお聞きしたのですが、そのことと、もうひとつは、前回、洲本市から淡路交通さんの方に840万かそこらの助成をしているということだったのですが、この場合のそのような費用はだいたいどのくらいになるのか、その2点です。

事務局（西原）：まず、1点目の方ですが、この提案はいただきました。募集要項の中でも車両を購入する場合には、障害をお持ちの方への対応、あるいは環境面への対応、これらについてできれば留意していただきたいという条件を付けております。ただ、バス車両の購入を提案されてきた事業者もございまして、その事業者は、そういうノンステップとか福祉用の車両の購入も可能であるというお話だったのですが、タクシー会社になりますと、どうしても小型車、中型車、それからワンボックスカーのようなかたちになってきますので、そこところがなかなか障害等をお持ちの方にすぐに直結するような車両になっているのかというと、現状でお持ちの車両は、そうではないという話を聞いています。ただ、例えば改造するとか、あるいは、最近でしたらタクシー車両でも車椅子でそのまま乗れるような車種が出たりというのがございますので、その辺りについては非常に高齢者の多い上灘地区を走りますので、これから事業者さんと話をしていくことはできるかなというふうには思っております。それから2点目の金額についてでございますが、これも本来であれば、ここでいくらですと申し上げたいのですが、まだ最終金額が決まってお

りませんので直接的な金額は差し控えますが、現行の金額よりはかなり額が下がります。半額とまではいきませんが、100万、200万単位では下がる余地が十分にある金額提示であるというところで留めさせていただきます。

会 長：ほかにございませんか。よろしいでしょうか。

また、次の議案が終わってからも結構ですので、もしございましたら伺いするというにさせていただきます。

それでは、ただ今の議案第2-1号「上灘線の廃止に伴う代替交通手段に関する公募型プロポーザルの実施結果及び協議（案）について」この原案を踏まえ、今後の手続きを事務局において進めると、こういうことについてご了解をいただけますでしょうか。

賛成をしていただける方については、挙手をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

(挙手多数)

はい、ありがとうございます。それではみなさまのご賛同を得ましたので、事務局へは、今後の手続きについて、関係団体との協議も含め、進めるということでお願いしたいと思います。

それでは、続きまして、議案第2-2号「デマンド交通試験運行の実施について」事務局より説明をいたします。

事務局（西原）：お手元に協議資料2-4、それから2-5をご用意下さい。

まずは2-4ですが、洲本市デマンド交通試験運行委託業務仕様書ということで、前回の会議では業務仕様書をお示しし、洲本市内のタクシー事業者に声をかけ、ご参加いただければという話をさせていただいたかと思っております。

それで、こちらの方は業務仕様書でございまして、市内のタクシー業者は全部で5社ございますが、全社にご参加いただきました。

実施地域は、五色地区の神陽台です。場所をご存知かと思いますが、3枚めくっていただきますと、運行経路を示す地図が出てまいります。

五色地区から洲本市中心市街地へということで、県立淡路病院、イオン洲本店、洲本バスセンターの3箇所をめざし、不定期にタクシーを走らせるという内容となっております。

今回は試験運行ということで、本格運行ではございません。期間は最大で3ヶ月程度と考えております。

運行開始につきましては、道路運送法第21条の乗合許可をいただく

必要がございます。それを取得したうえで試験運行を始める、そのような手順になっております。

実際にこちらからお示した条件としましては、1ページの下段になりますが、運行経路につきましては先ほどの図面の通りでございまして、運行時間は、午前7時から午後7時くらいまでを想定しております。

それからデマンドと言いましても、呼んですぐ来るようなものであれば良いのですが、車両の手配、運転手の手配等々が難しいものですから、原則として、運行を希望する日の前日の午後5時くらいまでに予約の連絡を行っていただき、配車の手配をしてもらうということを考えております。それから、ここがポイントになるのですが、乗車を希望される方が3名以上揃ってはじめて運行します。ということは1人で行きたい、あるいは2人で行きたいと言いましても、その場合、車は出さないというルールを作っております。

3名が一度に申し込めば、その場で発車が決まるのですが、バラバラに申し込んで合計で3名になるというかたちも認めております。

実際に利用される方の運賃ですが、1回の乗車につきまして、1人あたり500円をお支払いいただきます。

運賃の取り扱いに関しましては、当初、1便あたりの運行経費を決め、その金額から、乗客から受け取る運賃を差し引いた額を補助しようとしたのですが、最終的には乗客から収受する運賃として、一人あたり500円に乗車人数をかけた金額を受託者であるタクシー事業者が預かり、事業終了後、市へ納付するという流れにしていました。

これはタクシー事業者の多くの方から、できればそのようなかたちを採用してほしいという要望がございましたので、そのような条件にしたのですが、厳密に申し上げますと、実際に運行許可を取得する運行事業者が責任を持って運賃を収受しなければならないというルールがございまず。安全に運行する責任を負う事業者がその対価を収受するという法の趣旨から鑑みますと、この流れは適切なものではないということで、この資料をまとめました際、一応、事業者は決まっていたのですが、運賃の流れであるとか、その辺りを調整する必要がございましたので、事業者名を書いておりませんでした。最終的には、こちらの運行主体につきましても、先ほどのコミュニティバスと同様、洲本観光タクシーに実施していただくことになっております。

契約は、コミュニティバスと同様、まだ行っておりません。

この会議で了解いただいてから作業を進めていこうと考えております。

今回、洲本市としましては、最終的にこのデマンド交通は、これからの

次世代交通であるとの評価がある一方、これを実施したからといって、すぐに何かがどうにかなるというものでもないかもしれませんが、一度試験的にやってみて、いろいろなデータを集めてみたいということです。どのような方がどういう時間帯にどのような目的で利用されるのか、実際に3人以上という条件を付けていますが、この条件を緩和する必要はないのかなど、諸々のデータを取ったうえで分析を行い、次年度以降の政策に繋げていきたい、そのような目的で3ヶ月程度実施できればと考えております。ただ、スケジュールは遅れ気味になっております。

入札を行ったりとか、あるいは先週の10月22日に神陽台の町内会で隣保長さんが集まる会がございましたので、すこし時間をいただいて、説明と利用促進をお願いしてまいりました。

神陽台では住民が約800名近くいるのですが、利用を希望する声あまりあがってきていないのが実情です。

ですので、利用者をもう少し掘り起こして、試験運行に参加いただきたいと考えており、今まさに町内会の方で掘り起こし作業を行っていただいているところでございます。

これからの手順としましては、少し作業が遅れておりまして、11月の中旬くらいにできれば申請に向かって作業を進めていきたいと思っております。通常でしたら申請してから2ヶ月程度かかることもございますが、本日お越しいただいております兵庫陸運部の担当の方ともお話をしながら、できるだけ実施までの期間を短縮できればというお願いもしております。できましたら、年内くらいに実証実験をはじめまして3月の上旬、中旬あたりにある程度まとめて、これは後でお話しますが、次回の公共交通会議の中で、成果等もご披露できればと思います。

一応、概略及び今後の予定も含めまして、以上でございます。

会 長：今の説明に対してご意見を伺いたいと思います。

よろしく願いいたします。はい、どうぞ。

竹林オブザーバー：県庁の竹林でございます。

いろいろと私も立場上、市町に出向かせていただいて、このような会議の場に参加させていただいております。

それで、デマンド交通につきまして他の市なりでも現状事例はありますが、お客さんを基本的にはクローズする、簡易登録するという前提で今回はされておられますが、そのようなパターンが多くございます。それで何が一番苦勞しているかと言いますと、やはり会員登録をされる方を集めるのに非常に苦勞されています。

北の方の市の事例でいきますと、各部落ごとに集まってもらって、担

当者が出向いて、大変市域の広いところなのですが、200回以上説明会をし、登録者数を住民の25%という目標を立てたのですが、目標の半分しか集まらないというのが実態です。

それで今おっしゃられたように、非常に会員登録に苦慮されているということなのですが、このスケジュール自体が年度末までに終わらなければいけないものとなっていますので、かなり無理があったのかと、結果論ですけども、もう少し説明されるにしても、町内会のどのような範囲でされているのかよく分からないところもありますが、もう少し細かい説明の機会をつくられた方がいかがかなと、それでもなかなか集まらないと思うのですが、通り一遍の説明ではなくて、できるだけ細かくしていただけたらと思います。

そもそも神陽台でスタートされておりますので、税金をお預かりして、使わせていただいている以上は、頑張っている地域をどんどん後押ししていくということは正しいと思いますし、頑張っていたきたいと思いますので、この実験の結果がどうなるのかは、次の問題ですけども、頑張ろうという意識のある地域をどんどん我々行政が手を差し伸べていくというスタンスで、今後も続けていただければと思います。アドバイスのですが、以上です。

会 長：どうもありがとうございました。

事務局の方でご意見をお伺いした中で、その利用する人を増やすことについて、もう少し精力的に取り組んでいただきたいということと、工夫をして下さいということです。いくらご馳走があっても食べる人がいなければ何なりませんので、よろしくお願いします。

ほかにございますか。

金澤委員：はい、兵庫陸運部の金澤でございます。

今回のデマンド運行は試行的ということで、データを収集するためということでございますけども、デマンド交通というのは非常に聞こえが良いものですから各地方でやられやすいのですけれども、実は表裏一体でして、不定期運行でしたら、例えば高齢者の人がわざわざ電話をしないと走ってくれない。経費は安くなるのですが、実はそのような面倒くささが伴って高齢者の方にとってはそれが障害になってしまうということもございます。

ですので、今回このようなかたちで実施されるということですけども、十分その後フォローアップをしていただいて、アンケート等を取って、どういうかたちが障害になっているのか、良い面、悪い面の両面あると思いますので、それをきっちり分析して将来に繋げていただきたいと思

っておりますので、ぜひ、そのところのフォローをお願いいたします。

会 長：ありがとうございます。

今おっしゃられた通り、やっていただくようにお願いします。

今の町内会の動向、説明をこういう機会にこのようにしたではなく、少し町内会の反応をご紹介していただければ分かるのかと思うのですが。

事務局（西原）：元々、今回は町内会単位での申し込みとさせていただいております、その中でも10名以上の了解と言いますか、同意を求めるというハードルを課しました。

洲本市内の全町内会に対して呼びかけたのですが、結果的には神陽台町内会からのみとなってしまいました。10名を集める時に、結構動いていただいた方が何名かいらっしゃいます。

神陽台の中でも、その方々が今も中心となって募集なりPRなりをいただいているという状況でございます。

ただ、残念ながら上手く伝わっていないのか、例えば、お年を召された方がいらっしゃって、お父さんが免許証を持っている、お母さんは何も持っていないというケースは、基本的にデマンド交通の対象と考えているのですが、住民の中には、お父さんが免許を持っているから対象にならないと思っていられる方が結構いると聞いております。

ですから、前回の説明会ではそういう部分に関しては、登録してもお金もいりませし、登録して利用しなくても後で何か罰則があるわけでもありませんので、まずは参加を前提に考えてみませんか、そのようなところから掘り起こしをさせていただきました。

現在、中心となって動いている方は、実は我々がこのデマンド交通を行う前から買い物支援をされていたようで、何十人もいるわけではないのですが、10名程度、精力的にされている方がおりますので、その方々と町内会とを上手く繋いで、もう少し広げていければと思っております。

会 長：元々、その地域の方は自らのこととして、何とかしなければならないという問題意識を持っておられた地域であると。それでお世話をする人もいらっしゃると。ですから、今、金澤さんの方から言われたように、最後の最後までお世話をさせていただけるグループのようなものを作っているのも、継続するうえで必要なかこのように思いますので、それも含めて地元と協議をしていただきたいと思います。

他にございませんか。よろしいでしょうか。

(特に意見なし)

それではただ今の議案第2-2号「デマンド交通試験運行の実施について」は、今説明を申し上げて、ご意見をお伺いしましたことを踏まえまして、今後の手続きを事務局に一任するということについて、みなさんご賛同いただけますか。できましたら挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

はい、ありがとうございます。

それでは、事務局の方でただ今の決定を踏まえまして、今後、関係機関、関係団体、特に地元との調整には少し工夫をしながら進めていただくようよろしくお願いいたします。

これで本日予定しておりました議案の2件につきましては、終了するわけですが、先ほど申し上げましたように、この2件全体として何か確認とか質問とかあればここで伺いたいと思います。ございませんか。どうぞ。

豊島委員：前に戻るのですけども、洲本観光タクシーさんが選定されたということで、助成金の方が800万円くらいから半額になるのではということで、例えば800万円から480万円になったとして月に40万円の助成金になりますよね。

このバスの時刻表、各3便上りと下りと見ましたら、朝の便はどちらからも来ないといけないので2人程度はいるかと思いますが、後の2便ずつが12時20分から18時25分までは行き来ができる、ちょうど良い時間帯になっているような、ひとり1台で行けるような時間帯になっているように思うので、細かいことですが、最終金額とか、だいたい半額になるのではないとか、そのような金額とかもどのような計算になっているのかということは、私たちも聞けるのでしょうか。

事務局（西原）：最終的には契約します。それで契約をすると、それにつきましては、当然、公共交通会議に結果を報告することは必要かと思っております。ですから次の機会になるかと思いますが、決まった段階でこういう条件でやっていきますということは、みなさんにお伝えしていこうと考えております。

豊島委員：各タクシー会社さん4件出していただいたということで、3年間の契約で、事業所からすると、できるだけ社会貢献も各社さんされたいでしょうし、参入もされたいでしょうから、できれば、独占というのではなく公平に次回の選定時には、どういうことでこの会社が選ばれたのかということをもう少し詳しく教えていただければと思います。

会 長：一応、整理をしていただいて報告をするということによろしいか。  
今のご質問は、安全管理にも関わってくる話かと思います。  
ひとりの運転手さんが1日その路線に張り付いて行ったり来たりするとい  
う、これについても多少問題が出てくる可能性もありますので、その  
ことも踏まえまして、やっていただいたらとこのように思います。  
他にございますか。よろしいですか。  
それでは、特にないようございまして、本日の会議はこれで終わら  
せていただきたいと思っております。  
次回の審議会の開催日程について、事務局から報告をお願いします。

事務局（西原）：日程をお話しする前に、1点申し上げるのを忘れておりました。カラー  
版の小さい画面の1枚ものです。小さい字で追加2-1と書いてあるも  
のです。  
公共交通会議は、会長も冒頭でおっしゃったように、基本的には公開で  
すが、現在まで洲本市のホームページの中で公表ができておりませんで  
した。それを改めまして、本会議に関する資料とか本日も確認いただき  
ました会議録などは、公開していきたいと考えております。  
アドレスは、洲本市の企画課の方から入っていただいてもすぐに分かる  
のですが、ところどころに打ってある細かい文字を打ち込んでいただき  
ますとこの画面が出てまいります。  
また、会議録については、現在準備中ですがアップデートもしますし、  
今回分の資料につきましても公開していきたいと考えております。  
それから次回の審議会でございますが、先のデマンド交通の話もござい  
ますので、ちょっと時間はあきますが、来年3月の上旬中旬あたりを考  
えております。  
そうなりますと、デマンドも進捗状況が少し見えますし、次年度に  
向けてどのようなことが課題となってくるのかということも見えてく  
ると思っておりますので、できましたら、その時期に開催できればと考えてお  
ります。  
実際の日にならつきましてはいくつか候補日を示しまして、お一人でも  
多くの方に来ていただける日程にしたいと思っております。以上です。

会 長：分かりました。  
今、日程については来年の3月云々という話がございましたけれども、  
先ほどご意見を伺う中で、まあその時では少し遅すぎるというような事  
項もあったかと思っておりますけども、それについては個別に事務局の方へお  
問い合わせをしていただければお話をさせていただくと、こういうこと  
によろしいですか。

事務局（西原）：はい、そういうことでよろしく申し上げます。

会 長：それでは閉会にあたりまして、平木副会長からご挨拶をよろしくお願  
いいたします。

平木副会長：みなさん、長時間のご審議お疲れさまでした。

今回は2回目ということで、前回から持ち越しになっていました案件も  
ある程度かたちは見えてきたかなと思っております。

デマンド交通に関してはまだまだこれからということですが、実は去る  
10月17日に洲本市の姉妹都市であります徳島県美馬市の方へ連合町  
内会として視察研修というかたちでデマンド交通の視察に行っていました。

美馬市では今年6月から試験運行が始まっているということですが、市  
の面積は洲本市の約2倍あり、大変広いにも係わらず、人が住める居住  
地が全体の2割しかなく、山ばかり、広いばかりとなっております。  
少し移動するだけでも1時間かかります。

今、NPO法人がやっている小屋平地区ですけども、美馬市の中心部ま  
では38kmもあり、それは大変であると難儀しておるようです。

そのような中で、洲本市と単純に比較することはできませんけれども、  
広範囲を公共交通でカバーしようとすると費用もかかりますので、行政  
と地域住民同士の理解と協力がなければ、未永く続けていくことは難し  
いのではないかと思いました。

また、次回ですが、予定は年度末ということで、少し先になりますが、  
デマンド交通の結果も含め、楽しみにしております。

以上、簡単ですが、閉会にあたっての挨拶とさせていただきます。

どうも本日はありがとうございました。

会 長：どうもありがとうございました。

これで本日の会議を終了いたします。

みなさん、どうも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。