

会 議 録

審 議 会 名		第3回川西市コミュニティバス運行検討委員会	
事 務 局		土木部土木管理室交通対策課 (内線: 2783)	
開 催 日 時		平成17年 8月 8日 (火) 10時00分~12時15分	
開 催 場 所		川西市保健センター2階 健康教育室	
出 席 者	委 員	宮路尊士、生田美智子、山本博司、上田志津香、安井正弘、岡原昇、井本洋、芥川司、中西忠男、正親キクエ、野崎敏、三村昌之、田中博、久隆浩	
	そ の 他	大下博文 (戸松委員の代理)、本田豊 (百々委員の代理)	
	事 務 局	土木部長、土木管理室長、交通対策課長、交通対策課長補佐、交通対策課副主幹、交通対策課主査	
傍 聴 の 可 否		<input checked="" type="checkbox"/> 可・不可・一部不可	傍 聴 者 数
		6 人	
傍聴不可・一部不可の場合、その理由			
会 議 次 第		バス路線の体系について	
会 議 結 果 (意 見 概 要)		<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の体系について、委員である阪急バス(株)自動車事業部営業計画課長から説明 ・25人乗りマイクロバスを9人乗りワゴン車に代えて経費は変わらない ・バス2台では実験ができない ・1年間、1千万だけでは実験ではできない。 ・ノンステップバス、低床バスを走らせてほしい ・将来も予算をとって赤字でも市が出すという確約がほしい ・阪急バスも住民の意見を聞いて路線変更も考えてほしい <p style="text-align: center;">次回の検討委員会は9月5日(月)午前10時から</p>	

議 事 録（発言要旨）

発 言 者	発 言 内 容
会 長	<p>今日の議題は、お手元にありますように前回阪急バスさんに公共バスルートがどうなっているかということをお聞かせいただき、コミュニティバスはこういう公共交通のネットワークを補完するという意味合いがございますので、まず現在の路線の工夫でどれだけ私たちが思っている希望が叶うのかを考えさせていただいてさらにどういう形でコミュニティバスの路線を設定すればより多くの方の利便性が増すのかという議論の参考にさせていただきたいと思っております。</p> <p>それではまず、A委員さんから今日いただいた資料等の説明を伺いたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。</p>
A 委 員	<p>私どもの路線を地図に落としまして、色分けをさせていただいております。</p> <p>それでは地図の方を見ながらご説明させていただきます。私どもの路線としては地図で見させていただきますと、川西バスターミナル、川西能勢口駅を基本として、市南部、市北部と輸送を分断しています。基本的には川西バスターミナルから市南部につきましては、伊丹市域を通り阪神尼崎方面、また上久代から自衛隊を通り阪急伊丹駅、南部につきましてはこの2路線を運行しております。この2路線ともに沿線の住宅地から最寄りの鉄道駅である川西能勢口駅、また伊丹方面では阪急伊丹駅に接合できる路線ということで設定させていただいております。運行回数につきましては、すぐ東側にJR福知山線が走っているというロケーションであるので、年々お客様も減ってきているということで1日当たり56往復、桃源台線につきましては川西能勢口駅を接続とする輸送を目的として運行させていただいております。運行本数は川西バスターミナルから52便、阪急伊丹より50便とさせていただきます。基本的に南部につきましては川西能勢口までの輸送と言うことで、お客様のご利用状況を見ますと市域の南部から市域の北部方面への需要が見込めないということで現在では川西能勢口駅での折り返しということで路線の設定をさせていただいております。</p> <p>続きまして市域の北部でございますが、こちらにつきましては平成8年の川西の都市計画道路、今の清和台から萩原台を通りまして川西バスターミナルまでの都市計画道路ができたことに伴い、北部の輸送については大きく変更させていただきました。まず杉生の清和台方面につきましては、都市計画道路ができる前は多田大橋から矢間を通り猪名川溪谷沿いで川西能勢口までの接続で行っていましたが、従来は鼓が滝付近の交通渋滞があり、基本的には通勤時間帯は沿線の最寄り駅の能勢電鉄平野駅に接続をしていました。お昼の時間帯は鼓が滝より川西バスターミナルまでの接続を行っていましたが、この路線につきましては清和台団地のお客様の輸送が目的ですので、ニーズとしましては通勤輸送がメインということで最寄りの鉄道駅への接続を重視した運行システムをさせていただいております。平成8年</p>

4月に都市計画道路が開通したことにより、川西市役所様や川西警察署様また市民の方々のご協力をいただきながら、バス優先レーンということで4車線区間の一番左レーンを朝の通勤時間帯でバスを優先して走行させていただけるというレーンを作っていただきましたので、現状は清和台営業所から都市計画道路を通り、阪急川西能勢口駅までの接続を目的とした路線に変更させていただいています。で、昼間時におきましても渋滞等がございませんので、現状では川西バスターミナル付近の商業施設へ行かれるお客様等の輸送を兼ねてメインは川西バスターミナル・清和台間の運行に切り替えさせていただいているところでございます。運行本数では清和台からおおむね200程度の便数が走っている訳ですが、このうち、半分程度につきましましては猪名川町域から川西バスターミナルまで行く路線も含まれています。

続きまして同じく清和台からの路線ですが、けやき坂の輸送ですが、昭和61年7月に団地が開設されましたときに新たに路線を設定させていただいたところです。当初、都市計画道路ができるまでは川西バスターミナルへ接続する折には鼓が滝回りの猪名川溪谷沿いに路線を設定させていただいていました。こちらの路線につきましても都市計画道路が抜けました平成8年4月からは運行が非常に順調に流れるようになりましたので、けやき坂団地から主力は都市計画道路を通り、川西能勢口駅への接続を行っています。こちらにも主に通勤のお客様の接続と言うことで最寄りの鉄道駅である川西能勢口駅を接続する路線を設定させていただいたところです。で先般平成15年4月には、けやき坂5丁目の県営住宅様より路線の延長等のご要望もありましたので、一部の便をけやき坂5丁目まで路線延長しました。また、一部は非常に少ない便数ではありますが、鼓が滝回りの便も若干残しています。このけやき坂についても鉄道接続への通勤輸送を目的としたものです。続きまして、杉生線のルートで湯山台、萩原台方面への運行ですが、こちらにも都市計画道路ができるまでは、湯山台から萩原台に回り、労働福祉会館を抜けて川西バスターミナルへ循環していましたルートです。これについても都市計画道路ができた折りに現状の路線変更を行い、湯山台萩原台の住宅地から最短で川西能勢口駅へつなぐ運行ルートを設定させていただいたところです。現状では川西バスターミナルから都市計画道路を通り、萩原台から錦松台、南野坂を新たに新設路線としてルートを設定させていただきました。南野坂からは従来の湯山台団地、萩原台団地へ抜け、また川西バスターミナルへ戻るという循環路線での運行となっております。湯山台につきましても1日当たり65便程度の運行を行っています。

続きまして同じく杉生線の矢間から鼓が滝方面、そちらの方の輸送についてですが、こちらの地区は都市計画道路ができるまでは、私どものメイン路線ということで、湯山台、清和台、けやき坂から来たバスがすべて猪名川溪谷沿いを通る路線を設定させていただいておりました。しかしながら、都市計画道路ができ新道回りの路線の設定を行ったことからこちらの猪名川溪谷沿いの路線については、年々ご利用状況が減少してきているところです。また、すぐ東側に能勢電鉄が併走しているということでもご利用状況が少なくなってきました。このことから猪名川溪谷沿いを通って

るルートについては主に清和台営業所から来ている便が1時間に約1本、けやき坂方面から来ているルートが1時間に1本、猪名川町域内から来ているルートが1時間に1本ということで、昼間時おおむね20分に1本とさせていただきます。通勤時間帯につきましては矢間の事業所様の通勤輸送も兼ねていることから、約10分に1本の運行とさせていただきますが、現状では川西市域内においては、こちらの猪名川溪谷沿いのルートについては、便数的には非常に少ないルートであると考えています。

続きまして松が丘線でございます。こちらにつきましては一部宝塚市域内を通っていますが、川西バスターミナルから松が丘の住宅地を通り、従来萩原台から来ていました労働福祉会館前を通りまして川西バスターミナルに戻る小循環の運行を行っています。こちらにつきましては松が丘地区の通勤の方々、また川西バスターミナルにでられる方が多いということで、そして路線的に道が狭いということで中型バスでもって、循環の運行をさせていただきます。こちらの路線につきましても運行便数については、車両が2台で多い便数とは申し上げられないところでございますが、朝のラッシュでおおむね30分間隔、昼間につきましては40分間隔、夕方につきましては35分から40分間隔で運行させていただきます。

続きまして多田グリーンハイツ線、こちらはメインルートは水明台、陽明台の多田グリーンハイツの住居内の輸送です。こちらの最寄りの鉄道駅である能勢電鉄の平野駅につなぐルートが基本です。こちらでも昭和46年の9月多田グリーンハイツ住宅が開設されたということで、皆様方の通勤の足を確保するという目的があり、平野駅と団地内の循環系統を設定させていただいたところです。その後、昭和56年7月に緑台3丁目、グリーンハイツセンターの手前から多田大橋に抜けるルートがありまして、こちらに通るルートを設定しました。現在ではこれに加え、大和団地から川西病院前を通りまして、グリーンハイツを通り平野駅へ来るルートも併せて運行させていただいており、基本的には水明台、陽明台の住宅の方々の最寄りの鉄道駅の平野駅への接続ということで路線を設定させていただいています。運行本数につきましては水明台の循環で77便、通勤時間帯につきましては5分から18分間隔、昼間につきましては大和団地のバスが入ってくる時間は10分、基本は20分間隔の運行になっています。夕方につきましては、5分から20分間隔ということで便数的には当初の団地輸送に比べますと高齢化も進んでいるということもあり減便をさせていただいていますが、運行頻度的には他の団地と同レベルと思われまます。

続きまして大和団地でございますが、こちらのルートにつきましては平成13年の3月に大和団地の皆様方から路線バスが走っていなかったということがありましたので、最寄りの畦野駅、川西病院方面への接続がはかれるようなご要望をいただきました。で川西市役所様と調整させていただきながら、13年の3月に新たに大和団地内のルートを設定させていただきました。こちらのルートにつきましては路線的に、狭い住宅地を通ると言うことですので、通常的大型、中型の路線バスではなく、マイクロバスを使い、大和団地内の運行を行っております。朝夕につきましては通勤の方々をお運びするということでございますので、大和団地内から畦野駅へ

の接続で運行を行っています。昼間時間帯におきましては、川西病院方面への通院の方がいると言うことですので、大和団地の中からいったん畦野駅を通りまして、大和団地の中を再度通り山下駅を通り、そちらから川西病院を通り、平野駅へ行くというかなり長い運行ルートをとらせていただいています。大和団地の輸送につきましては朝のラッシュにつきましてはおおむね20分間隔でございます。お昼の時間帯では川西病院方面への接続もおこなっておりますので、約60分間隔でございます。夕方のラッシュにおきましては通勤でありますので20分間隔での運行とさせていただきます。

続きまして、西能勢線と呼んでいる路線ですが、阪急電鉄の池田駅から国道173号線を北上いたしまして、平野、山下駅を通りまして、能勢町域まで運行している路線です。ただし、川西市域内の平野方面につきましては、ほとんど運行しておらず、基本としては山下駅から能勢町方面への折り返し運行としています。阪急池田駅方面に運行していますのは、日曜日に1往復のみの運行です。こちらにつきましても能勢電鉄さんとの完全な平行区間となりますので、山下・池田間については、減便をさせていただき、能勢町から最寄りの山下駅への運行とさせていただきます。この路線についても、能勢町域へのマイカーでのご利用が多く、路線バスをご利用されるお客様が年々減少傾向にあり、通勤時間帯におきましても、30分に1本、昼間におきましては60分に1本、夕方におきましても45分に1本という形で過疎路線に近い形の運行となっているところです。

続きまして満願寺線でございますが、こちらにつきましては阪急電鉄の雲雀ヶ丘花屋敷駅から一部宝塚市域を通りまして、満願寺、愛宕原ゴルフ場方面への運行を行っている路線です。この路線におきましては従来雲雀ヶ丘花屋敷駅と愛宕原ゴルフ場との折りかえし運転が主流でした。花屋敷つつじヶ丘、長尾台の住宅地から最寄りの鉄道駅である阪急電鉄雲雀ヶ丘花屋敷駅へでられる方が多いと言うことで、基本ルートを雲雀ヶ丘花屋敷駅との折り返し運転とさせていただきますでしたが、川西能勢口周辺におきまして商業施設等が充実してきていることもあり、沿線のお客様から川西バスターミナルへ接続する路線を設定していただきたいというご要望も多く出てきたことから平成10年の11月に、おおむね昼間時に川西バス雲雀ヶ丘花屋敷駅を通りましてさらに川西バスターミナルへ接続する運行ルートに変更させていただいたところでもあります。満願寺線におきましても沿線の住宅地の高齢化が進んでいるということことから、また、最寄りの大学のご利用も若干減ってきていることで運行頻度的には朝の通勤時間帯ではおおむね15分から20分、昼間におきましては30分間隔、夕方のラッシュにおきましても20分から30分ということで便数的にはあまり多くない路線です。

最後となりますが、猪名川町域の方に走っている路線で、一部川西市域内も路線が通っている日生ニュータウン線。日生中央駅から深山池公園南を通りまして、猪名川町の伏見池公園前まで運行しています路線があります。こちらの路線につきましても日生ニュータウンの住宅地ができた昭和60年の7月から団地輸送と言うことで日生中央駅までの輸送を目的とした路線で開設させていただきました。こちらの路線はほとんど川西市域内

は通っていないということもありますが、現在では通勤時間帯が日生中央から伏見池公園の折り返し運転、昼間時間帯におきましては日生中央からパークタウンの中にありますジャスコに買い物に行かれる方がいらっしゃるということで、一部の便をパークタウン中央まで運行しましてニーズに応えたという路線になっています。

以上、川西市域内におきましては尼崎線から14路線ほど設定させていただいています。主に東側につきましては、能勢電鉄さんが走っておられ、私どもの路線は都市計画道路を中心として、西側区域の住宅地の輸送を現在中心にさせていただいております。ニュータウン、団地の輸送となりますとどうしても通勤ラッシュの輸送がメインとなってしまい現状では各路線ともに近隣の最寄りの鉄道駅への接続が主流となっております。また、昼間時間帯におきましては、川西能勢口駅が商業施設等が充実していますので、川西能勢口への接続を行っているところです。南部の地域におきましても、川西能勢口駅が最寄りの駅ということで、現状ではそちらの方への接続とさせていただいています。今のところ川西病院につきましては、グリーンハイツ内と一部少ない便でございますが清和台、けやき坂から出ている便、あとは大和団地からしか接続させていただいていない状況です。また、福祉センターとか警察署さんでは丸の内町が最寄りの停留所になるかと思いますが、こちらの便につきましても都市計画道路を設定させていただいた折に若干便利にさせていただいており、現状ではご利用していただきにくいものとなっております。

非常に粗い説明でございますが、今のところ路線の考え方というのは最寄りの鉄道駅へおつながりするということか現状の考え方でございます。

会 長

どうもありがとうございました。それでは、ここから議論に入っていきたいと思っておりますけれど、いかがでしょうか。ご質問とかご意見はございますでしょうか。

B 委員

南北の線は、能勢電も阪急バスも走って、あるのですが、横につなぐのがグリーンハイツはあっても、新田とか矢間はあまりないので、そういうのは考えられないのですか。また、西能勢線はすごく少なくなっていますが、これは結構使われるのではないかと思うのですが、いかがですか。

A 委員

私ども今までバスといいますと、川西能勢口駅にも入っています大型の車両、また松が丘を通っています少し小ぶりの車両が主流でして、どうしましてもバスが走れる道路を探しますと東西では多田大橋からグリーンハイツに抜けるルートと労働福祉会館前のルートこれも東西とまでは行かないのですが、都市計画道路と旧の道路を結ぶ路線ということではこの2路線ぐらいしかないのかなと、例えばワゴン車などの非常に小さい車でございますいたら東西に抜ける道路も走れる箇所はあるかと思うんですが、現状では大型の車両が通れるのは、この2ルートぐらいではないかということで現状の状況となっております。

また、2点目の西能勢線につきましては、従来は池田駅からかなりのご利用をいただいております、私どももメインは池田駅から能勢町方面に

運行していた時代もありましたが、池田の駅前におきましても現在では阪神高速道路が木部まで抜けており走行環境もよくなってきておりますが、従来は混雑が激しい状況でして、通勤時間帯に池田駅まで乗られるお客様が年々減少し、といいいますのも定時運行が非常に難しい状況でありまして、その中でご利用が減ってきており、定時制を確保するという意味もあり、最寄りの鉄道駅への折り返し運行が基本という形にさせていただき、現状のような山下駅との折り返し運行になっております。

B 委員 唯一の国道ですね。

A 委員 今は非常に走りやすい状況になってきておりまして、運行的にも池田までの需要が見込めるようでしたら、そのあたりは検討させていただきたいと思っております。しかし、現状では残念ながら非常に国道区間は需要が見込みにくいという状況です。

B 委員 多田っていうバス停がありますよね。どうせバスは来ないんですが、そこには車は止めにくいですね。
平日、バス停に車を止めたらいけないのですか。

A 委員 バス停というのは基本的には駐停車禁止になっておりまして、バスが少ない中で市民の方にご迷惑をおかけして、お詫び申し上げます。

会 長 お客さんが減っているのがネックになっているようですが、他はいかがでしょうか。

それでは、これから検討委員会の本題であるコミュニティバスをどう走らせていくかということですが、冒頭にも申し上げましたように、この公共交通のネットワークをいかにうまく活用しながら補完していくかというのがコミュニティバスの役割ですので、今日ご説明いただき、このあたりも踏まえてお話をさせていただきたいと思えます。

その前に前回事務局の方が宿題いただいていました小型を増やした場合に3台いけるのか、ということについて情報いただけますか。

事務局 実証実験を行うときは25人乗り程度のバスを2台を想定しておりまして、前回、その25人乗りバスを9人乗りのワゴン車に変えたら2台が3台もしくは4台が可能かどうかというお話がありました。これについて、従来から検討していましたが、もともとバスの運行委託料を組むわけですが、この委託料のほとんどが人件費になっており、バスの大きさを変えたからと言っても人件費は変わらない、燃料費が若干やすくなるということなので2台が3台もしくは4台になるということは、こちらの方の見積もりでは、ほとんどあり得ないということです。従って、25人乗りを2台にするか、9人乗りにしたところで2台ということで検討をお願いしたいと思っております。以上です。

会 長 はい、ありがとうございます。今後そういう前提のもとで検討させてい

ただきたいと思います。

C 委員 これまで2回この会議がありました、各コミュニティの要望を拝聴していますと、バスの台数がある程度増やさないとコースの設定が難しい。幹線まで出るバスが欲しい、幹線でうまくコースを設定してもらいたいとか、という意見がたくさん出ておりましたが、バスが2台だけということになるとコース設定ができにくい。人件費云々と言うこともありますが、これは市全体の大きな、行政の中で検討していただかないとこの問題は解決しないのではないか。ただ補助金だけで行うということであれば難しい問題です。もう少し広い視野に立って行政の方も考えていただかないと、いくらみんなで話し合っても結論が出ないのではないかと思います。

D 委員 この間うちの地域で会合をしましたが、1年ぐらいなら会議に出席するのを止めておけと言われてました。要は、行政は何を考えているんやということです。やるんだっただけでずっと討論に入って続けるというのであれば話もまともに行けます。1年で終わりやったら、あっという間です。自治会持って帰って、回覧だして。で住民がはっと気がついたときには1年で中止になっている、というのがそこらあたりだと思うのです。だから、続けるなら、予算化をして初めて話をしていかなとだめです。そここのところを考えていただきたい。

E 委員 基本的には市民の利便のために実施しようとしているわけですね。人件費が変わるとか変わらんとか、そういうことは第2次第3次の問題ではないかと思ったりするわけなんです。私どものコミュニティの立場から言いますと、電車も通っているしバスも通っていると思われるでしょうが、地図の平面上から見たらそうかもしれませんが、実際住んでいる人からは、例えば一庫は電車通っているが駅はない、バスの停留所はあるが遙かダムの近く、それと停留所は一庫の下にあるそうなんです、バスは一度も通ったことがない。朝に一度通っているのか知りませんが、そういう不便な状況は実際住んでいる者でないとわからないんです。それと9人乗りになれば、もっと細やかに我々のコミュニティに応えていただけるのかどうか、これをぜひお考え願いたい。

D 委員 考えても1年だけだとどうしようもない。

E 委員 確かに1年だけだと、かえって住民は怒りますよね。

D 委員 もうすでに怒っている。もう出席するなといわれています。

E 委員 1年だけとか赤字になったら2年で止めるとかは耳にします。

D 委員 コミュニティに負担せいと言ってる。

E 委員 それは確定ですか。

会 長 ほかの委員さんご意見ございます？

F 委員 2つ問題があると思うのですが、南北の路線は阪急バスさんが非常にたくさん走って確保ができています。今論議しているのはコミュニティバスの実証実験をどういう風にするか、その中で大型をやめて小型にしたらどうかという意見もあって、人件費は一緒ですよということで、なんで人件費が出てくるかと言えば1千万円を使ってやるので一緒だと、1年間の実証実験で永久にするのでない。この検討委員会は実証実験をどうするのかという話ですが、1年間の実証実験であったとしても一つの問題はバスが2つとして考えて欲しいということ、そして1年間を通してやっていく、各コミュニティを3ヶ月ごとに回して実証実験していくのだったらわかるがこれはできない、1年間を通してやってくれということになると、全部が要望しているのは南北ではなくて東西、鼓が滝にしても久代にしてもすべて東西に通そうという話です、そうするとこれだけのコミュニティを2台でつなぐというのは非常に無理がある。3ヶ月ごとに各コミュニティを走らせるのだったらわかるが、極端にいつて久代の東西、久代南から上久代に走らせる東西の線がない、当然鼓が滝も東西の線がないと、これをどういうふうにつないでいくのか、花屋敷と久代としたらジグザグに走っていかないと行けない。こんなことが可能なのか、そうすると2台で実証実験1千万では難しい。これでは市民に夢を持たすだけであって、実現は非常に難しい。各コミュニティでお金を出して東西に走らせるのだったらいいが、自分のところでお金を出すのであればやめですよというコミュニティがほとんど。となるとこれは1千万使って1年間ほんのちょっと走らせてただけで可能性は少ないのではないかと。南北はほとんど走っているからあとどこを走らせるかと言えばほとんど難しい。その辺をどういう風にクリアーしていくのか。1年間、1千万では無理だと思う。

会 長 検討委員会の話を整理させていただきたいんですが、前回までいただいた話です、条件がどんどん緩和していく、つまりお金をどんどん投入し、バスも増やしていけば皆様のご要望を実現していく可能性は増えていくんですね。ところが、今回の検討委員会の役割あるいは難しいところは、すでに決まっている2台の1年間の実証実験の中でどううまく使い回していくか、ということのをこれだけのメンバーでできるだけ知恵をしぼって、一番有効な使い方を検討しようというのが、検討委員会の役割なんだと思います。

ですから難しいお題をいただいているということも私も覚悟してさせていただいた。一番最初に私の方からお話させていただいたように、やはりどこかでお互いが折り合ったり、知恵を出し合わない限り、うちのところが一番便利なのというのであれば、いつまでたってもルートは決まらない。そのあたりをそろそろ共有して、やっていく必要があるのではないかと。一つ確認させていただきたい。で、もしこういうことが本当に市民のためにならんということであれば、乱暴な話ですけどこの実証実験はしないという答申を出すということもあるのではないかと思います。

すので、できるだけ2本を投入するという条件で知恵を絞って皆さんと一緒に検討させていただけたらなって思っています。

G 委員

こういう会に出ますと言うことを地域でお話しさせていただいたら、17日にコミュニティで今日の3回までの検討委員会の中身を発表させていただくことになりましたが、赤字が出たときにはコミュニティが払うと言うことは承知されてなくて、それだったらなくていいということです。私が最初にださせていただいた地図は端から端まで走っております。市民病院までいくのに警察、保健所というところを回っていただいてたどり着いたのが市民病院だったんです。それで私たちが阪急バスさんに要求させていただきたいのは、私も一部障害者なのでノンステップバスを多く走らせていただいて、ノンステップバスは車いすも固定できますし、ノンステップバスをたくさん走らせていただいて、そして市民病院まで行く料金は600いくらかかり、往復だと1千2百いくらかかりますが、それを何とかもう少し緩和していただく。ノンステップバスはまだまだ走っている回数が少ないからそのバスをたくさん走らせていただいて、料金の方をもう少し上げていただけたら、今言われた東谷さんとか多田地区などに実証実験のエリアをのばしていただきたいなと思っております。

F 委員

なにか阪急バスへの要望になっていますが、我々はどう走らせるかと言うことやから、これを検討する必要がある。それは東西で2つにすると中央から下と中央から上の鼓が滝、あの辺をどういう風に走らせるかと言うことになる。何度も聞いているように東西に走らせてそれをジグザグに走らせることが可能なのか。また、平野だけ走らせることになるとなんであそこだけが走るのかとなるので、走らせるのであればジグザグに走らせて南北の路線につないでいかないといかん、そういうことができるのかどうか。それから検討に入らないと自分ところだけ、自分ところだけだとできないと思います。

会 長

ジグザグにも走らせることはできるんですよ。ただ、それが効率的かどうかですよ。

ここで私の提案なんですけど、ルートという話がありますが、私たちも他の地域でコミバスがどういう形で走っているのか、どういうところがうまくいって、どういうところがまずいのかを少し勉強させていただいて、その中から私たちの知恵を膨らませていってその後、ルートを検討するという過程もあると思うんですけど、今の状況の中でルートを考えるよりも他地域の状況とかを少し勉強させていただく中で、アイデアがわいてくるかもしれませんので、次回以降そんな勉強会を含めてやらさせていただきますか。

D 委員

勉強会、勉強会といって10回20回やっても1年で終わりやったらしようがない。そこが問題なんです。

会 長

それはDさんのご意見ですね。他の方はどうですか。やめましょうとい

うのだったら私も楽ですよ。答えがずっと出てしまいますから。

H 委員

私が一番疑問に思いながら最初から今日まで持ち込んでいることですが、市民病院に行くための皆さんの便利性・不便生を頂点にして地図づくりをされていますね。だいたいが。市民病院は確かに、医療的なものも充実しているということですのでごく大切なことなのですが、地域的に南部から見れば遙か北の方に行っており、市民病院を目的としての地図づくりというのは私は不思議だったんです。市民病院も大事なのですが、14年か15年から医療とかいろいろな意味で地域のかかりつけのお医者さんが大事になって地域のかかりつけのお医者さんの紹介状を持って大きな病院に行くというシステムになってきていますね。この間のご意見の中で、地域のお医者さんが閑古鳥が鳴いていて、みんな市民病院に行くということなのですが、自分の地域の活性化も必要ですし、大病院に行くことも大事なのですが地域の高齢の人が病院ばかりではなくて、社会参加するために出ていくためのバスであって欲しいんです。で、久代の方のご意見を伺っていると、行かれています病院を聞いたら川西市民病院より伊丹の方が近いでしょ、ということです。市民病院という目的で地図づくりをされたとしたら、その辺のところで市民の意識改革が必要ではないかと思います。それともう一つ言いたいのは、バスに乗ることによって高齢者だけでなく、ベビーカーを持っている人も多くいろいろな人がコミュニティバスに乗って買い物とか遊びに行くとか、そういう風な意味でひとつのことにこだわらずに大勢の方が実証実験をした上で実践につながっていくための1年間であったり2年間であったりするべきだと思うんです。今、勉強会という話があったんですが、地域の活性化とみんなの社会参加、ちょっとオーバーになってきますが、少子化になってきていますので、若いお母さんが昔みたいにおんぶしないでベビーカーで行きますから、ノンステップバスもいいんですが、私は4・5年前にけがをしましてノンステップバスはすごく助かったんですが、一つ問題があったのは、車いすとか乗ったところはすごく楽なのですが、バスのタイヤのおかげですごく高いところまで元気な人は高いところまで上がらないといけなくて、低床バスの方が使いやすいのかなと考えなおしています。乗るときにバスからへラ見たいのものを出してくれますが、運転手さんが非常にいろいろな勉強をされていて、人との関わりがうまいとそれで結構いけるかと、私がノンステップバスに乗って便利だったけれど、元気なお年寄りが階段を上がっていくのももう一つバスの勉強をしないとイケないかなと、これは論外のところかもわかりませんがそういうことも感じました。

会 長

基本的な問題提起だと思うのですが、いわゆる利便性を高めるあるいは確保するためにコミュニティバスの話をしようとしているんですが、今のご意見は単にバスルートの話だけではなくて、ちょっと頭を切り換えて施設の使い方を工夫することで、ルートに頼らない利便性の高め方もあるのではないかと。そういう幅を広めた議論の中でコミュニティバスの役割とか有効な活用方法を考えていけばいいのではないかと、こういうご意見だと私は承けたまわったんですが、いかがでしょうか。次回以降続けるのかどうか

も含めて、Dさんは意味がないとおっしゃってますが。次回以降検討会どうさせていただきませうか。こんな観点があるんちがうかとかこういう進め方はどうかとか。

I 委員

一番最初に1年で終わって2年目からコミュニティの負担でやっていくんやったらダメだと言うことをいっています。後戻りするかもわかりませんが、一番最初にどういうルートで市民病院に行ったらいいですかということだったので、そういうことで出ていましたよね。ということは清和台の中からグリーンハイツを経由して市民病院に行くと、各地区によつたら、そういう案を出して、その中からどこか一つか二つを選んで出発しようということをおはそうとっていました。だけど1回目からそういう話でないので、持ち帰った話では、言ったように2年目から赤字ならそれをコミュニティが持つならこの話は止めておきましょうということおです。

会 長

次回勉強させていただくのに、私最近注目している京都の醍醐地区は市民がお金を出し合つてコミュニティバスを走らせているんですよ。そこがどういう状況なのかを勉強させてもらえれば赤字の補填がどうなっているのかも勉強させてもらえるわけおですおので、次回からやめときましようではなくて、市民がお金を出し合っている事例もあつますおので、そういうところはどう工夫されているのかということも検討させてもらった中で、1年で止めてしまつすのかどうかも含めて少し検討する余地はあるのかなと個人的には思つますけど。

F 委員

会長が京都醍醐区域の勉強とおっしゃいますが、醍醐区域は我々の区域のように路線バスは走つていますか。バスが走っていない中で市民がどういふ風に出し合つてるかということおであつて、これだけの路線バスが走っている中で果たして勉強会がプラスになるのかあるいはマイナスなのか、はたして我々の地域と状況はよく似ているおのですか。

会 長

いえ、全然ちがいます。ざつくばらんにお話しさせてもらつと、これだけバス路線とか鉄道路線とかが充実しているところでは、コミバスの必要はほとんどないおんです。乱暴な言い方をさせてもらえればおです。だから、厳しい状況おです。客観的に見させてもらえれば。

F 委員

私もそう思つます。これだけ路線バスが走っている中でコミュニティバスがどうしても必要やというところは、失礼だけど黒川とかの人口の少ないところ、そこを走らせて欲しいという希望おですおが、結局赤字が出るのはわかりきっている。それをよそを勉強したところで難しいおと思つます。

会 長

難しいかどうかは、私たち一人ひとりの行動の話おです。私はできるだけ車に乗らない生活をしています。それは何故かというおと交通弱者の方々のために私もがんばつて路線バスに乗らないと、私だけの問題ではなくて私の行動が他の方々にしわ寄せが行くわけおですおよね。そんなことも考えながら私はできるだけ車に乗らない生活をしてるおんです。おですから皆さんが

車をやめようよ。路線バスに乗ろうよということに切り替えていけばそういうことができるんです。それができないということであればある意味でしんどいということになると思います。そのへんが中途半端なんです。交通公共機関がいるというごく一部の方々と公共交通機関に頼らなくても自分で車を運転するからいらぬという大多数の方がおられて、その中で公共交通機関を充実させようとしても雲を掴むような話で難しいと思います。

D 委員 会長もご存じだと思いますが、いろいろ勉強させてもらった中で武蔵野市や金沢市がうまくいっている地域や思います。ところがその話を川西市へ持ってきて、条件がぴたっと合えばいいけれどそれはちょっと難しいと思います。それと私この間、三田に行く用事があったんですが、我々小さいときは自動車というものがなかったので、すし詰め状態でしたが、今は若い人もスーパーに行くのにみんな自動車で行きます。そんな世の中で、歳いったからコミバスやと、せやけど1年で終わりやったら地域が怒ります。ですから、まずは続けてくれると言う討論を先に、予算の討論を先にしてほしいんです。金をここまでは出しましょう。それで討論しましょう。金は出さない、1年で終わりやということやったら地域に帰って説明できない。予算を取れるという確約をしてください。行政は金がないというのはわかっています。ただ予算1千万円もらって1年間走らせましょう、どこかの地域の見本を持ってきて話しましょう。そういうことより出発時点は予算です。行政の方、一度走らせてその上でというのではなくて、間違いなしに予算とりますという確約をください。

会 長 Eさん。何かおっしゃろうとしていましたね。

E 委員 そのとおりです。Dさんの言われるとおりです。というのは黒川とか一庫とかにお願いしていますが、住民数からいけば赤字になるのは目に見えています。いくら乗りましょうと呼びかけて、乗っても赤字でしょう。住民数が少ないから。で東谷のコミュニティにしましても必要のないところはいっぱいあります。見野にしても笹部にしても畦野にしても電車もバスも走っています。一庫や黒川の高齢者の話をしていますが一庫ダムや一庫公園の観光地なんかはどうなんでしょうか。川西のキャンプ場もあるでしょう。ゴルフ場もあり、そういう人々も対象に考えたらどうなんだろうかなという気もするのですが。しかし、それを含めてもおっしゃるように赤字はでると思います。

D 委員 観光客を対象に入れても1年で終わりやったら、意味がない。

E 委員 一番初めにいったように将来も予算をとってこれ続けるんだとおっしゃってくださるならば、私たちは必死になります。特に北部はです。

C 委員 コミュニティバスの実証実験は、将来に向けての下調べだと思います

が、病院だけでなくいろいろな施設にもいけるというもので考えていかなければならないと思っています。ただ、実証実験をやっていないとどのルートが一番いいかは決めかねると思いますが、これは交通弱者対策の一環でもある。ですから目的がいろいろあり、また、各コミュニティの目的もいろいろ違っていると思うので、話し合いの中である程度絞っていかないといつまで経っても結論が出ない。もう一つ他に、限られた予算、限られた台数の中で、我々の要望を満たすことができないと思いますが、阪急バスも路線変更とかについても考えていただいて赤字が出るとかあるでしょうが、湯山台のバスはいっぱい乗っている。あれで赤字がでるなら経営がまずいということです。ですから路線バスの方もあらゆる意見を聞いてもらって、コミュニティバスではなかなかできないものは路線変更も考えてもらうということで、阪急バスさんがいるから生活の利便性を高めていけるんだけど、交通事業の一環だから協力いただきますようお願いします。

B 委員 コミュニティバスを走らせるのも限りがあると思うんですが、福祉タクシーという考え方を組み合わせることはできるのでしょうか。

会 長 福祉タクシーだけでなく、川西ではNPOさんが移送サービスをやっておられますので、移送サービスという話もあります。だからいろいろな交通弱者対策がありますからそれも含めて勉強させてもらってその中でコミュニティバスの可能性や有効性を検討していくのもありかと思っています。

F 委員 具体的に言わせてもらおうとこのコミュニティバスの実証実験は各コミュニティに走らせるということを期待していたんです。しかし、2つの路線でやるというのは無理です。私どもの久代だけを考えさせてもらって非常に悪いんですが、自分ところで金出しても実証実験させてもらってでもと思っているんです。それができないというのであれば、実証実験はあかんと。私はひとり300円をとって、だいたい20人で年間216万くらいになると思うのです。そしてボランティアを雇って15万経費で出して150万。これでどのくらいの人数が乗るかという実証実験をしてくれたらというので、私は福祉とかを回って、川西、平野まで行って、伊丹市民病院まで行かせてあげたら、年寄りや東が坂になっているから買い物バスのようなものをして、買い物的なところには寄付をもらってという発送をしていたのですが、それだったらどれくらいの赤字が出るのかの実証実験をしたいという話をしていたんです。でも2台で川西を回して1年間で実証実験をするとなるとこの実験は、今やっているように無理だと思います。みんな予算をとるのかって言っているけど、予算的には無理です。やるとなれば恐らく、コミュニティでなにがしの赤字補填を考えてコミュニティバスのありかたを考えていかんと、足りないところに市が補填するということはここで論議しても1年で終わる可能性がある。だから実証実験のあり方、本当に3ヶ月ごとに走らせることができないのか。それが、国が承知しないんだったら、この検討委員会は止めた方がいい。1年間走らせて市民に期待を持たすだけになるので、だめだと思います。

会長 次回以降の勉強会でお話しさせてもらってもいいのですが、八尾の西郡地域で、かつて地域の人たちがある運送会社をお願いしてコミュニティバスを走らせたことがあるんです。かなりボランティア的に運送会社も頑張ってくれましたけれど、やはりボランティアなのでしんどいということで2年ぐらいで止めてしまったんですが、当時運転手だった方はたまたま今年退職をされました。このコミュニティバスの必要性を自分が運転手していて感じたということで意気を感じて自分が社会貢献として何かできないかということで自分の車を売ってしまって、そのお金プラスアルファで大きなワゴン車を買われました。NPOでも何でも無いひとりの個人がワゴン車を運転してコミュニティバスのように走らせています。1回当たり300円いただいているんですが、こんな事例も八尾ではあります。

D 委員 個人が車を買って、個人が200円も300円をとっての運行は違反にならないのですか。

会長 今は、そういうサービスを福祉的に提供することは可能になっていますので、いけます。

D 委員 一度、多田のダイエーで軽トラックで待ちかまえていて運んでいた人間が、問題になって捕まったらしい。その話を聞いてそんなことができるのかと思ったので、それはOKなんですね。

会長 そういういろいろな制度ができていますし、事例も増えているんです。コミュニティバスにかぎらなくて窓口をひろげていけば、いろいろな工夫で市民の足、特に交通弱者といわれる方の足の確保をする事例も出てきていますので、そういうことも含みながら勉強会をさせてもらって、そしてらコミュニティバスが有効かどうか検討させてもらおう。さらに交通のネットワークで一番効率のいいのは、ハブという形ですね。よく飛行機でハブ空港というのがありますね。そのハブがこれなんです、これでするのが一番効率的なんです。これだと一回乗り換えで行ける、ちょっと数学になりますが、6地点を結ぶときに1回の乗り換えで15ルートがハブの方式だとできるんですね。でもう一つハブができるとこっちも15ルートの乗り換えででき、ハブとハブを結ぶことによって2回の乗り換えで行けることになります。2回乗り換えでこちらが6路線、こちらが6路線なので36ルートが2回の乗り換えで行けるんです。で1回の乗り換えで30ルート、2回の乗り換えで36ルートが行けるので、2回以内で行けるルートが66ルートあるんです。このように増やしていく方法がネットワークとしては一番効率的なんです。そう考えた時に、さすが阪急さんはプロですから、川西のバスターミナルにハブの役割を持たせてこちらに全部集めてきているわけですね。これが一番交通ネットワーク上は有利なので阪急バスさんはそうされているんですね。

今度私たちが考えていくときにたとえば小さなハブを作って結んであげ

ればそのハブの当たりの利便性が高まってくるんです。南側の久代も同じように結んで南側の利便性を確保する。そうするとハブはどこに作ったらいいのか、ちょうど2本です。北側1本、南側1本だとすると北側の利便性、南側の利便性が、ハブの位置とルートで2本、バス2台なのでこれが一番効率的に走らせるためにはどうしたらいいか考える手もある。こういうことに知恵を絞っていくのがわれわれの役割りとしてあるのではないでしょうかと、思うのです。

F 委員 それは理論的には可能かと思えます。しかし、黒字にはならないと思えます。一つのルートを各地域で要望するルートにしてあげないと、20人であれ10人であれ乗らない。これは市がすべてもつということが前提で、市が持たないのだったら非常に難しい問題です。これだけ縦の線が通っているんで理論的にはいかないと思えます。だから、1千万を使って2台の実証実験は無理だろうと思えます。これでは1千万使って終わりということになると思っている。そのへんはどういう風にクリアするんですか。

会 長 私が何を申し上げたかったかと言いますと、基本的にはこうですよ。この知恵を今の川西の現状に適用してみればどういう可能性があるのかと言いますと、検討をさせてもらってダメならダメでいい。でも検討する前からむだやということが終わるんだったらそれでもかまいません。どっちなんでしょうかと、いう話です。次回から集まらなくていいというのであれば、私たちは検討させていただいて、これは効果がないという話にさせてもらいましたという結論で今日で解散という話もあります。でもせっかく集まったのだから、もう少し勉強させてもらって可能性を探って、それであかんねんやったらあかん、行くのだったら行くという結論をだしても構わないのでしょうか、というのが私の提案なんです。

D 委員 私も会長が言われた、金沢や武蔵野のコミュニティバスについて詳しい人がいるけど、川西にそういうことが通じるのかどうか、やはり疑問です。日本での一つか二つの成功例の話聞いてハイそうですか、やりましょうということになってきたら、それで赤字になれば、それで止めるというのは具合が悪い。問題はそこです。

会 長 脱線しますが、十数年地域のみなさんと街づくりをいろいろな形で頑張らせてもらってますが、乗り越えないと行けない壁はそこなんです。つまり皆無責任なんです。言うことだけ言って責任をもっていないんです。だれかがやってくれたらいいやんか、いう話なんです。やはり自分たちが要望するのであれば、あるいは自分たちの地域の中で困っている人がいるのであれば、自分たちの行動にも責任をもたないと。うまくいかなかったら代表の責任とか市役所の責任とかにされてしまうんです。そこを乗り越えて行かない限り、こういう話し合いをいくら繰り返しても一緒やと思えます。

川西市民でもない私が何故こんなに頑張らせていただいているかという、これを乗り越えて行って頑張ったらできるんやという事例を作って

行きたい、このことが他の地域の見本にもなる可能性があると思う。そこで皆さんがそんなしんどいことやったらいけないということなら、残念やなと個人的には思います。

E 委員 いろいろ聞いてますとあまり必要でないんじゃないかというご意見もかなりある。一・二のところは私どもも含めてできたらぜひという気もある。けれど赤字だったら負担しなさい。これが一番怖いんですね。まずこれをはっきり約束していただいて、赤字でも市が出すということ、これ短絡的にいっているんですが、これがまず一つ。それと必要な地域と不必要な地域がありますね。ここら当たりで勉強会はぜひうちにというところだけ集まってしてという気もします。そうでないとしょっちゅう集まるけれど、わーわー言って結局は止めましょうかということにならんとも限りません。

C 委員 バスの実証実験をするということは、将来に向けて交通の利便性を高めるというのが一番大きな目的であると思います。私はここにアンケートを持っているわけですが、多目的のコミュニティバスを実証実験しようということと、その結果を見てということやけど、これだけ多くの住民にアンケートをとった以上、1年で赤字だから終わりという行政の考え方はいかんと思います。補助があってもなくても川西市の地形からいうと、阪急バスさんはいろいろ路線を作ってくれているけれど、地域性が問題あると思います、これだけ広い地域で全要望に応えることは阪急バスもできない、そこでこういうコミュニティバスを作って皆さんの要望に応えようと、そのためにこういうアンケートもとられたのだと思うので、行政ももう少し考えて住民の生活の利便性を高めていく、川西も高齢化が進んできているので、そういう交通弱者の人、若い人はバスがなくても自家用でいけますが、高齢になると車に乗っていたのが乗れなくなるという人が増えてきているわけですから、そういう人の社会参加あるいは身軽に行けるようなことを考えてアンケートをとられたんだと思うので、そういう最初の考え方にもう一度市の方も帰って、そうしないと1年で終わりだったら議論できない。各地域の住民に1年で終わりですよということをいえば何のために検討するのですかといわれてしまう。私は20年前から訴えてきて、長年の検討結果、こういう問題が出てきたので急にわいてきたんじゃないので、そういう点も踏まえて行政は市民の生活のために考えてもらいたい。また、阪急バスさんもそういうことを考えていただきたい。私はぜひこれを遂行していかないといけないと思っています。

E 委員 手を挙げて止まってくれるような、そういうようなことはできないのですか。

会 長 それはデマンドバスという方法で可能性があるんですが、1970年代にいくつかの市でやりましたけどなかなかうまく行っていないのが事実ですね。

F 委員 なんぼ論議していても難しい話で、川西市で手を止めて乗せてもらうのはこれだけ人口が多いと無理やと思う。また、これから論議する中で、阪急バスさんがこれだけ走っているということはプロですから、当然黒字が出るやろうというところを走らせているわけです。ということは、他は絶対赤字やということです。間違いない。そこで赤字を覚悟でやるのか、実証実験をやるのか、そして赤字が出た場合に黒川にしても人口の少ないところに走らせて赤字が出たら市が持つということになって仮に市が持つとしましたら、なんで黒川だけやとなります、恐らく。なぜ自分の地域も走らせてくれないのか、赤字をもつんやったら市域全体で赤字を持つことになる。検討委員会はそれをどう考えるのか。市が全部の金を持つというのは無理です、なんぼなんでも。そのために補助金をとっているのだから。どのくらいになるかわからないけれど、多分絶対に赤字ですわ。儲かるところは阪急バスさんが走っているのですから。7千万いった高齢者交通費助成を切っているくらいだから、

B 委員 それをこっちへ回すということで・・

F 委員 それはない。後から国の補助が出てきた話やから。市長はどうやろうと打ち上げているけれど。要は赤字が出ててもそれでも検討委員会を続けるのか、それやったら止めたらいいいというのか。

A 委員 先ほどから話がでております過疎の方で手を挙げたら自由に乗り降りできるシステムをとれないかということですが、以前そういう形でやっていた地域もあるかと思うのですが、交通安全上、停留所以外のところで乗り降りしていただくとお客様の事故につながるということで基本的には私どもは停留所での乗降をお願いしています。以前に湯山台で、私どもが止まっていたというのは本来は交通安全上ダメなことをやっていたということで、また、停留所にいながらほって行かれたということについては、まして許されるべきでないのでこのあたりにつきましては、お詫び申し上げます。先ほどのフリー乗降については交通安全上厳しい状況になっているのかなと思っています。また、コミュニティバスを走らせる中で、川西バスターミナルを境として南北に複数の路線を引かせておりますが、コミュニティバスでなく路線を生かしながら対応が可能なところは、私どももお客様の流れを見させていただいて考えていけるものと思います。ただ、われわれ路線を決定していく中で一番問題になりますのが、総論的にはバスを走らせて欲しい、この路線があつたら乗るから走らせていただきたいというご要望はたくさんいただくんですが、実際走らせていただく折りになって各論に入りますと、例えば停留所一つ作るにしても、私の家の前には作ったら困るとかバスの騒音があるから朝の早い時間から遅い時間まで走ったら困るとか、また、実際のご利用状況はどうかといえば乗っておられる方は少ない、バスを走らせたのはいいけど、結果としてどうやとなると乗っておられない。これが現実に近いものがあるのかなと。コミュニティバスを走らせていただく上ではそういうのを極力避けさせていただきたい、地元の方が本当にニーズに合ったような需要をつん

でご利用いただける路線を考えて行く必要があると私ども思います。新しい路線を引く上では私どもバス事業者としたら、赤字という経費的な面もありますが、運行にかかる条件面でもこれから厳しい状況が出てくると思っています。

会 長

ここに集まっている皆さんもいろいろな形で苦勞されていると思います。代表としての立場でいろいろ苦勞されていると思います。先ほど話があったようにみんなが一人ひとりの責任を持って行動してくれると可能性は高まってくるんです。また、全然違う話だといわれてしまうかも知れませんが、但馬空港ありますね、あれも地元要望で作られた空港ですが日高町の保育園は遠足大阪まで来るんです。何でかというところまでしてみんなで乗らないと赤字で廃止になってしまうからです。だからいろいろな人たちが徹底的に何かあったら大阪まで飛行機で行くということでごんばってらっしゃいますね。そこまですると可能性は高まっていくという脱線的な話です。

一番最初の時にちらっと申しましたが、皆さんが代表としての発言だとつらい立場になりますので、次回以降しばらくは代表ではなくて、地域のご事情をよく理解された方として、議論に加わっていただいて、こういう可能性があるのところがどうか、こういう課題があるのと違うのかということ、地域の事情に詳しい一個人として情報をいただきながら、知恵を絞っていければと思っております。

そろそろいい時間になりましたが、何かの形で次回勉強会ということで情報提供させていただいて可能性を探っていきましょか。

C 委員

行政をお願いしたいんですが、これまで3回の検討委員会ででた意見をまとめたものを作っていただきたい。あっちの資料を見ないとわからんこっちの資料を見ないとわからんということになるので、3回に渡ってルートあるいはいろいろ意見がでていますがそういうものをまとめていただいたものを作って欲しいと思います。

会 長

皆さんのルート図を一つにまとまるということですね。それに阪急バスさんのルートが入っているとわかりやすいですね。その当たり事務局で工夫をお願いします。

H 委員

本日は、私が自治会長として代理で出席させていただいています。次回集まっても、このままではまた同じことになります。どうしてそうなるかと言いますと、赤字の場合の問題です。皆さん言われている問題です。また、2カ所決めるんだったら、よその地区からなぜあそこなのか、自分のところはどうかのだということになりますよね。だから、いかに実証実験と言われても2つの地域だけでやることに、もともと無理があります。そのこの2つの点は行政の方も無責任だと思います。その点を固めてダメならダメだときっちり言わないと話が進みません。

2台しか使えないと言うことが変わらない、赤字が出たときの補填は地域が負担するんだというこの2点について、行政もはっきりとした考えを

示していただかないと、何回集まっても同じことです。

会 長 それは当初からおっしゃってることです。それだったら議論にならないということなんです。もう一度確認させてもらいましょうか。今回の実証実験で2台しか投入できない、で1年間という期限で行政はお手伝いさせてもらう、そして実験が終わって実施段階で赤字が出たときはコミュニティが負担する、こういう原則を1回目から通されていたと思いますがもう一度確認しましょうか。

D 委員 いやいや、何回も言っています。

会 長 そういうことなんです。

H 委員 ダメならダメ、ここでやりなさいと言われるんだったらそれなりの判断で仕方ない。

会 長 それはずっとおっしゃってるんです。でもそれやったらできないという話が委員さんの中で出てくるということなんです。

H 委員 実験と言われますが、仮にそこで成功したら、そこはずっと走らさないといけません。次は別の地区だとか、そういうことにならないです。いったん始めたらそこはずっとやらなくてはいけない。というのが地域の住民に対する責任だと思います。

D 委員 そうなんです。1年で中止にされたらここに出てきている役員が非難されるんです。その責任を感じないといけない。

E 委員 おっしゃるとおりなんですけどもう一つ確認しておきたいのは、コミュニティと言っても自治会がありますね。現に東谷では22の自治会があるんです。さっきから申し上げているように黒川とか一庫とか大変不便な自治会もあれば、駅のそばでバスも電車も通る、また、病院のすぐ近く、という自治会もあるんです。そこで自治会長さんたちにこういう話をしてもどうでもいいという感じの人もあれば、ぜひ話して欲しい、実証実験でなく続けてお願いしたいという人もあります、その人に赤字だったら負担しないといけないといってもそのようなことは絶対ない、普通一般にはそう考えます。実証実験したあとお願いするとなれば、赤字もくそもない、行政が責任もってやってくれると皆思っています。

ですから、お願いしたいのは22もある自治会長さんに理解をしていただくために、趣旨とか意見や地図とか、赤字だったらどうなのかということをはっきり書いたものをいただきたいんです。そして、行政はこんな考えで言ってくださってる、我々はこう考えてやっているということが自治会長さんに話できるんです。

F 委員 これは何回やっても一緒です。いまここで市はどう考えているのかとい

う答弁をしろというのも無理がある。それで今度の会議の時に1千万を使って2台だけで行う。また、赤字の場合は基本的にはコミュニティに持っていただく。もしくは市が何とか考えますという基本方針を市長と相談して、その検討課題を、市長も約束できるかわからないけれど、出していただきたい。私も2台ではダメだと思います。でもこれでやってくれ、1千万使ったら終わりにしてくれ、赤字がどれだけ出るか調べたいねん、それやったら検討委員会は今後するのかしないのか、我々も検討委員会をやめましょうということで次に結論を出す、それまでに行政は上の三役と話して、きちっとした答弁を、はっきりした行政の態度を言ってもらって我々の議論の場に投げかけてくれますか。それを聞いて、あかんのならあかんでいい、われわれはそれに乗って会議をするのかしないのか、それを次に決めましょう。

会 長

恐らく、代表の方々の難しい側面があるのだと思います。ここの議論に参加されない地域の方は、自分の思いがいかにも実現されるかで判断するから、しかしながらこういう難しい局面の中で誰かが折れていかないと、一つにならない。でも折れたら折れたで後ろにいる方がなんでワシの意見が通らないのかという話になってきます。その板挟みで苦労されているのが市会議員さんであり、皆さんのような地域の代表さんなんです。でもここを乗り越えていかないといけないと思います。いつまで経ってもうちの地域にということになれば、どんどんお金も膨らんでくるし、これからはそういうご時世でないということをも市民全員がわかって欲しい。そのためのチャレンジでもあるということをも私も肝に銘じてますので、皆さんもそのあたり頑張ってくださいと思っています。

C 委員

決して無理なことを言ってるのではないんです。20年来言ってきたんです。それと福祉の経費もどんどん削られて、いつも言ってるんですが、健常な老人が社会参加ができない状態になってきている。高齢者の方が社会参加する交通費助成のようなものがどんどん削られて、年1回楽しみにしていた敬老大会もなくなり、老人は早く死んだ方がいいですよという施策に今日なりつつある。私は教育と福祉の予算は、他のものを削ってでも絶対減らしてはいかん、そういう信念を持っているんです。

事務局

初回から、先ほどの意見が出てまして、実証実験は1年だけではだめですよ、そのあとの本格運行も赤字が出てそういうものは実施してください。取りやめるのは難しい。というお話で、これは1回目から出ていました。基本のお話をさせてもらってまして、今日まで会議を進めていただいておりますが、基本的には当然この検討委員会で検討していただいた結果を尊重して、その後、市の方は検討していきたいというのはもちろんでございます。あくまでも本格運行に向かってのコミュニティバスの実証実験を1年間させていただく。そのため今年度は、予算が2台のバスという形で承認いただいております。

あちこち前後しますが、過去からもお話がありましたように、コミュニティバスについては強い要望がございます。で、アンケート調査をとらせ

ていただいたら市民病院をいき、各公共施設も経由しながらそういったルートでお願いできないか、そしたら皆さんに各コミュニティでルートのなこともご検討いただいて、今日まできているわけです。

さきほど、トップの方針を踏まえて本格運行を市でやるというのではない限りいくら検討してもだめという意見がございましたが、できましたら、せっかくこういう形で検討いただいておりますので、いろいろな手法がありますので、いろいろ他市の状況、方法なども勉強しながらそこに川西市を当てはめて、なにか試験のルートを選定していただいて、バスが走れないかということを考えています。だから、あくまでも検討委員会の皆様のご意見を受けて市の方は尊重して進めて参りたい。本格運行を市がというのはなかなか今の段階では、そのための実証実験ですのでそういった方向でご検討いただけたらなあと思っています。もちろん、今日の結果については市の方も報告をしていきますが、明確な答えはなかなか難しく、予算的なものもございますし、実証実験が終わった段階で市の方が必ず進めますというものの難しいことでもございますので、そういった方向でご検討願えないかという風に思うわけです。

会 長 次回、その話も踏まえて考えさせていただきたいと思います。

F 委 員 最後に、本格運行は約束できないやろうと、2台、1千万使って検証してくれというのが行政のねらいですね。

では、この検討委員会は最終的にはいつまで検討するんですか。その目処はどうですか。

事 務 局 いつまでというものはないので、検討委員会の中で決めていただいたことに対して、今回は実証実験ができる内容の予算がついておりまして、時間的な問題は年度年度でございますので、それと実証実験の補助をいただいて、進める内容でございます。国の実証実験の申請は1年に1回という形になっていきますので、ルートとか運賃とかすべて運営方針が決まっていなければ申請ができないわけですし、これで許可をいただいてそういった形で進めていくこととなります。その申請時期に間に合わせていくと行くこととなります。

F 委 員 その時期はいつなんですか。

事 務 局 実証実験そのものの申請時期は当初の予定からだいぶ遅れておりますので、7月の初めくらいの時期になっています。来年の7月になります。

次回、検討委員会 9月5日午前10時から