

平成19年度 第1回コミュニティバス等検討委員会 会議録

日 時	平成19年11月6日(火) 10:00~11:45		
会 場	北館4階 教育委員会室		
出席者	会 長	正司 健一	
	副 会 長	土井 勉	
	委 員	亀田 吉信・亀山 昌也・坂本 登・下谷 富雄 西山 哲・濱田 士郎・室井 明・徳満 文昭	
	市 側	山中市長 鷺海参事(行政経営担当部長)	
	事 務 局	今倉次長(行政経営担当)・桑原主幹(行政経営担当課長) 行政経営課(水谷主幹)・道路課(谷崎課長)	
欠 席 者	海士委員		
会議の公表	公 開	非公開	部分公開
傍聴者数	2 人		

1 次第

(1)開会

(2)委嘱状交付

西山新委員

(3)市長挨拶

(4)紹介

委員,市,事務局

(5)資料確認

2 議 題

(1)平成18年度の委員会報告等について

(2)平成19年度以降の取組について

(3)その他

(正司会長)

昨年度の議論をふまえて,今年度は市民の皆様親しみやすいバスについて議論を進めていきたい。阪急バスさんも入っていただき,いろんな立場からの議論を進めていきたいので宜しくお願いします。それでは,事務局の方で18年度の委員会報告等についてお願いします。

(事務局)

議題(1)の説明

(坂本委員)

調査報告書のP8の主要な施設のところで,「文化施設,スポーツ施設,福祉施設など,交流を支えるような施設についても,鉄道駅周辺のエリアに集中して存在する。」と記載されてます。芦屋浜にできた中央公園など文化施設等も含めたあらゆるものを考えてみたら,その辺はどうでしょうか。また,今日の資料で,「市内の公共公益施設は南北に分散して存在している」と記載しています。この辺と合わせてどう考えたらいいのでしょうか。

(下谷委員)

イメージ的には公共施設は南北にあるけど,日常的生活的必要な施設は駅に集中していることではないのでしょうか。

(鷺海部長)

確かに南北に点在しているかもしれませんが、多くの利用者は駅周辺の体育館等を利用されています。

(坂本委員)

報告書のP5の高齢者の行動指標の一つとして、高齢者バス助成券の対象者と利用者の状況を云々と書いていますが、利用率は低い。これはどういうことでしょうか。70歳以上の人の利用者が少ないという意味なのですか。

(鷺海部長)

市内のバス路線が有るところと無いところとあり、バス路線の無いところ(地区)は利用が少ないという意味です。

(坂本委員)

助成金のことも触れていますが、当初は別となっていました。なぜ助成金のことがここに入っているのですか。

(鷺海部長)

実態を掲載したものです。

(正司会長)

それでは、議題(2)の平成19年度以降の取組について、事務局の方で説明をお願いします。

(事務局)

議題(2)説明

(正司会長)

昨年度の我々の議論は、コミュニティバス等市の公共交通全体について見直すことから始まりました。その中で、市民の方々に日頃バスをうまく活かせるようなことになっていないのではないのかとの反省から、路線バスをコミュニティにとって役に立つサービスという位置づけに育てていこう、というアクションプログラムを議論してきました。今年度は具体的にうまく進めていきたいと思えます。まずは啓発活動を進めていく。皆さんからのご意見ををお願いします。

(亀田委員)

啓発活動の今後の推進についてですが、根本的な芦屋市の問題は、南北の問題や公共施設に行く利便性など、もっと絞りだして解決していく。解決方法として、ポイントを絞ってそれを解決していく「問題解決型」を採り入れたほうがベターではないでしょうか。

(土井副会長)

全くそのとおりで、普通の啓発では次のアクションに結び付いていかないと思えます。そのためには、きちんとした情報提供を住民の皆さんにしていく。例えばバスマップなどに、買い物や病院の行き先等とのセットでバスの使い方を紹介する。使いやすい「ガイドマップ」プラス「バス利用マップ」を作成する。それを住民の皆さんなど利用者と一緒に改善しながら作っていくことが望ましいと思う。短期的での取組となっていますが、継続してよりいいものを作り上げることが必要だと思えます。出来上がった地図をバス停にも掲示してはどうでしょうか。

次に資料のP1の3.5.1の啓発の項目では「バス事業者との総合的な協議調整」になっていて、同じく3.5.2の中身も「啓発」でちょっと整理した方がよいと思えます。

重要な点では、資料P4のストーリーで、一つは市民の声を聞いてより利用しやすいような情報提供をしていくとなっています。市民の人たちが要望だけをして、それを行

政が聞いていくだけではだめだと思います。それでは、自分たちのバスということにはならないので、市民の人にも緊張感を持った関係をつくっていただくことが必要だと思います。ストーリーの右のバス事業者との予備調整もバス事業者とも緊張感をもっていただく。行政としてバスを公共的なインフラとして位置づけるとしたら、当然行政も必要なものを提供しないとイケない。便益が市民に還元されるという大前提のもとにインフラとして位置づける。コミバスの失敗例もそこにある。市民の人たちにも緊張感を持っていただく。バス事業者にも便益がなければ補助金はださない。便益を市民に還元する。市民も便益については一緒に享受しよう。かなり行政にとっては厳しいですが、きちんとした対応が必要です。

(室井委員)

乗って魅力のあるものを考えていただきたい。「ただ乗りなさい」だけではだめではないでしょうか。「芦屋のバスはこういう魅力があるんですよ」こういったところが大事です。

(坂本委員)

市民啓発活動が根底にあるということは、この理念は市民が今かかえている利便性や要望を聞くということになるのかな、という気がします。市民の啓発をするときの目的は「単にこれを利用しなさい」ではだめで、目的をきちっと押さえていくことが大事です。

(亀山委員)

芦屋川の右岸線の西側や山手幹線の北側の一角はバスが通っていないし利用もしていません。このままにされるのでしょうか。この地域はおきざりにされていくのではないのでしょうか。施策でどう考えていくのでしょうか。

先程の話で、呉川町には福祉センターが建設されますが、福祉センターとしての機能を果たすためや施設を活用するためには足が必要です。要望として既にだされているはずで、具体的に計画の中にもりこんで、関係部局とも検討し、コミバス等も含めてどのようなバスになるかも含めて、企画の中に盛り込んで検討して欲しい。

(駕海部長)

この委員会では19年度は啓発を中心にお願ひします。バス事業者との協議調整は道路課を中心として、市の内部で会議を持つように考えており、そういった問題についてはバス事業者も含めて協議したいと思います。22年度オープン予定の(仮称)福祉センターについては、市民の中から足の便が不便と聞いているので、バス事業者との調整会議の中でなんとか解消できないか、協議していきたい。ただどの程度まで解決できるかは確約できません。

(正司会長)

啓発といっても、市民にとって話す機会のない一方的な啓発では、効果があまり期待できないので、バス情報の提供と同時に市民から意見を聞くという双方向にもっていく、ということが大切であると思います。表現としては、啓発ではなく利用促進が適当かもしれない。

(下谷委員)

私の行政の立場からの要望であります。地域公共交通会議の位置づけで、検討する場所として位置づけを早期に明確にしてほしい。名称は問いません。

(正司会長)

下谷委員の言う公共交通会議とは、国が地域交通会議を作って、地域のことを考えていくという最近発足した国の制度に基づくものなのですが、どこかの段階で出していっ

たほうが、市として施策上のメリットとがあります。この資料にもその部分の記載があり、既存の路線バスと違ったかたちで、市民に公共的なサービスをしようとする場合は地域の判断が必要で、そういう場合に地域公共交通会議つくって議論しなさい、というのが国の制度です。

(事務局)

そのことについては、時期的なことも含めて検討します。

(浜田委員)

双方向で具体的な議論をしていくためには、行政から住民側に呼びかける何か「ネタ」が必要です。すなわち話のきっかけとなる「キックオフ」みたいなものが必要ではないでしょうか。

(事務局)

報告書の段階ではそこまで踏み込んでいないし概略的なものです。今後そういった点は検討します。

(正司会長)

論点は、市民アンケートや市としての政策課題等あり、ボールはたくさんあるのではないのでしょうか。たとえばマップづくりでは、「市域全体のマップ」と、「路線ごとのマップ」とは違った意味を持つ。すなわちマップづくりでは2種類の提案ができます。「市域全体のマップ」は、転入者向け用の大きなマップ、もう一つはここで出た具体的な課題に関するような、すなわちエリア限定のもの。

(土井副会長)

アンケート調査を見ると、こうした問題を考えるいい材料があります。例えば総務省などの調査でも約8割の人が環境問題は重要だと考えています。環境問題を市民の皆さんと考える切口にできる。資料のストーリーでは、双方向に矢印をつけてお互い情報交換をすることが必要だと思います。また、アンケート調査の結果をみると、バスのダイヤ設定でも通勤時のピーク時は良いにしても、通院や買い物で利用頻度の多い時間帯にはバスの運行が少ないなど、サービス設定にミスマッチな箇所もあります。その辺は、今後の啓発やお出かけマップ作成の中で市民から出てきた情報の中で、お互いに情報をうまく使い合うことが望ましいと思います。ところで、バス事業者に対する補助金についてお聞きしたい。

(鷺海部長)

市が出している補助金は、「ノンステップバス切り替え補助」と「ＩＣカードの補助」です。

(事務局)

バス事業者との連絡調整会議の内容は、この委員会に必ず報告させてもらうように考えています。また、ミスマッチとの関連では、バスの利用時間が最も多い時間帯として、午前10時～午後4時となっていて、その次に午前10時までの出勤時になっています。

(亀田委員)

利用促進について考えた場合、1日バス無料デーをつくっても、そんなに飛躍的に伸びないと思います。路線の問題が根底にあるのではないかと思います。その辺も検討材料ではないでしょうか。阪神芦屋、ＪＲ芦屋、阪急芦屋のこの3点だけの路線を考えると利用者は便利になると思います。また阪神の北側の地域の方が阪神の尼崎に行くのは不便です。

(徳満委員)

福祉センター、南芦屋浜の開発の状況、山手幹線の状況等いつオープンするかなどの最新状況の提供を事務局でお願いしたいと思います。取組の中で時系列取組が必要で、皆さんよくご存知ないと思います。

(事務局)

次回に出すことは可能ですが、バス事業者との連絡調整会議に当然議論されるので、そこで議論した結果をこの委員会で報告します。

(浜田委員)

山手幹線の件で、県の生活交通対策地域協議会の地区部会で、山手幹線開通後のバス路線のあり方について、今後話し合うことになっています。芦屋市も参加されており、どこをどう走るのか今後検討されていくのではないかと思います。

(西山委員)

啓発活動は本来阪急バスが積極的にすべきであることと思います。HP等で案内していますが、他の方法でもPRしたいと考えています。環境定期の件で、通勤定期をお持ちの方が、土・日・祝日は同伴の家族の方が無料になったり、100円になったりの割引制度があります。

また、大阪府さんの取組で、11月の特定の土・日についてはエコファミリー制度があります。大阪府主催で確か子供さんが二人まで無料になったりする利用促進制度があり、阪急バスとか京阪バスが協賛して実施しています。65歳以上の方は、阪急バス全線乗り放題の制度があります。芦屋以外でも使えるフリー定期があり、定期代は1か月5,000円、3か月10,000円、6か月19,000円、1年定期36,500円で、その内3か月の10,000円がよく売れています。2万人の方にご利用いただいています。また、バリアフリー法でノンステップバスやワンステップ車なども導入しています。

また阪急スクールバスは、学生210円区間であれば300円区間は乗り放題です。フリーパスなどをつくっていて、全体で1万人の方にご利用いただいております。イベント等の開催や共催については、以前西宮球場があったときには、バスを展示してPRし、また子供用制服をつくってお子さんを運転席に座っていただき写真を撮っていました。秋の交通安全週間の時には、万博の会場とか、自動車教習場で休みの日にバスを乗り入れて市民と一緒にイベントを開催しました。自治体と共催して、豊中市と環境をテーマに、事業者やNPOも入ってパネルディスカッションなどをしました。豊中市でも環境展を開催し、低公害車を広くアピールをしました。こちらで、そういう機会があれば一緒に広く啓発活動にも力を入れていきたいと思います。バスマップについても、北県民局でバスマップをつくっていて、今そのインターネット版をつくっています。阪神バスと一緒に西宮は酒蔵、芦屋では美術館めぐりで11月から来年の2月末までの土・日・祝日の期間1日500円のループバスを南県民局主体で実施しています。

(土井副会長)

阪神都市圏公共交通利用促進会議で作成されたバスマップのことです。これは、現在は北県民局で作成されていますが、これから改訂版を作成するについては、経費がかかってきますから、分担するような考え方が必要です。また、これは広域版なので、例えば、芦屋市内で使いやすいようなローカル版が求められています。また、芦屋市の西側と東側の地域はバスのサービス水準が低い。ここでのバスサービスを考える場合に芦屋市単独で考えるのではなく、隣接市である神戸市や西宮市、あるいは兵庫県と一緒に考える方が適切だと思う。

呉川町の総合福祉センターについては、バスがその建物の玄関に直接行ける方式(ドアーツードア)は、設計段階であれば可能ではないでしょうか。バス停が施設内に設置

されるという方式は、最近病院などで新たに施設を作るときはこの方式は採用されています。バス利用促進を考える場合には、バスの利用環境がよいようにすることが大切です。

(鷺海部長)

それはちょっと難しいと思います。福祉センターは、市が土地を用意して民間活力を使ってその土地を売却してそこに建ててもらおうことにしています。それを市が借りるということで、バス停を作るとなると、民間の敷地の中にバス停を作ることになり、その辺はどうでしょうか。

(下谷委員)

それは問題ないと思います。取付道路を玄関前につけるのかどうか、使用権原について民間が承諾すれば可能です。

(鷺海部長)

民間が承諾するかどうかが問題です。

(土井副会長)

これから、バス利用者の多い「買い物」や「医療など」の施設を新たに作る場合は、バスでアクセスしやすい環境をつくりましょう、ということで、市の方で働きかけていただくことを是非お願い致します。さらに施設側では、駐車場の建設コストや維持コストが助かることになります。

(正司会長)

今日は、ワークショップ的な啓発をするような方向性で多様なご意見をいただきました。ところで、今年度もコンサルタント(専門家) への委託をされるのでしょうか。

(鷺海部長)

会長に一度相談させて欲しいと思っています。

(正司会長)

市が主体で動いてくれるのは有難いのですが、このイベントは一過性のイベントではありません。またワークショップ形式であればとくにその辺のノウハウが必要です。いずれにせよ、一過性のイベントだけに終わってしまわないよう慎重に、ご検討をお願いします。

(事務局)

報告書のストーリーでは、啓発をまず先行させて、ある程度市民の方にバスに対する意識が浸透してから、ワークショップ形式に移行するのではないのでしょうか。

(正司会長)

そこは議論のところになりますが、ワークショップにつながらない啓発活動はターゲットがぼけてしまうのではないかという心配があります。一方で特定のテーマがあればシンポジウムの実施は可能と考えます。すなわち議論の対象が明確でないと議論の輪が広がらない。きっかけのところは整理が必要となります。

それでは最後の議題(3) のその他について、事務局の方から説明をお願いします。

(事務局)

次回の日程ですが、来年の1月ごろ開催予定です。日程については別途調整します。委員の方で何か良い案があれば次回にご提案をお願いします。

(正司会長)

今回は年度内でする事業が議論の対象となる予定です。

以 上