

平成29年度 第3回三次市地域公共交通会議 議事要旨

1. 開催概要

日 時：平成29年12月8日（金）15時00分～17時00分

場 所：三次市役所 本庁舎 6階 603会議室

出席者：

〔会長〕 三次市 副市長 瀬崎 智之

〔委員〕

三次市地域振興部 瀧奥 恵

有限会社君田交通 松尾 宏

東河内町 近藤 幸恵

三和町 福場 和子

三次商工会議所 竹本 勇夫

三次市社会福祉協議 大田 千代

広島県地域政策局 東山 聖恵（代理）

米子工業高等専門学校 加藤 博和

備北交通株式会社 實兼 利光

三次みどりタクシー株式会社 石田 光雄

布野町 中村 義和

私鉄中国地方労働組合備北交通支部 土井 弘文

三次広域商工会 湯藤 浩康

中国運輸局広島運輸支局 赤澤 大（代理）

三次市建設部 坂本 高宏

2. 会議次第

1 開会

2 会長あいさつ

3 報告事項

- （1）広島空港連絡バス運行社会実験事業について
- （2）地域内フィーダー系統確保維持計画の一部変更について
- （3）三次市民バス布野町線の一部ダイヤ改正について

4 協議事項

- （1）平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について
- （2）三次市民タクシー制度の改正について
- （3）三江線廃線後の代替交通の整備について

5 その他

6 閉会

【資料】

- ・平成29年度第3回三次市地域公共交通会議資料（報告事項1～3，協議事項1～3）
- ・別紙1（報告事項1），別紙2（協議事項1）
- ・別冊資料

3. 議 事

1. 開 会

2. 会長あいさつ

(瀬崎会長)

本日は年末のお忙しい中、交通会議にお越しいただき感謝申し上げます。

本日はタクシー制度の変更、三江線の代替交通について、皆様にお諮りする。大変重要な課題であるので、疑問点があればご質問・ご発言いただきたい。

○連絡事項

<事務局より、会議の欠席者・代理出席者を報告し、次の事項を連絡>

- ・本会議は原則公開、傍聴席をもうけていること。
- ・会議資料及び質疑応答などの会議録は、市のホームページ上で公開すること。

3. 報告事項

<事務局より、報告事項(1)「広島空港連絡バス運行社会実験事業について」を説明>

<事務局より、報告事項(2)「地域内フィーダー系統確保維持計画の一部変更について」を説明>

<事務局より、報告事項(3)「三次市民バス布野町線の一部ダイヤ改正について」を説明>

(石田委員)

空港線について。便あたり 2.2 人の利用が現状ということであるが、目標は何人なのか。何を目標にアンケートをとったり、改善策を練ろうとしているのか。

(事務局)

今年度は 2.3 人を目標にしている。

(石田委員)

最終的には何人とするのか。何人であれば採算ベースなのか、または最初から赤字前提で走っているのか。国の予算による運行が最初の半年はあったが、今は負担のほとんどが三次市である。それはどのように考えているのか。

(事務局)

昨年度の実績は 2.1 人だったということで今年は 2.3 人にしている。現状は、赤字部分が大きいですが、来年に向けて更に高い数値を目標にしながら、なるべく収支が安定するようにしたい。アンケートをとりながら時間帯についても見直しをしながら増やしていきたい。

(石田委員)

アンケートは利用者に対して聞くものであり、一般市民の感情がどうなっているのかも把握すべきである。その意見も汲んで進めていただければと思う。

(会長)

一点補足させていただく。今は地方創生のお金ではなく、市の過疎債というものを使って運行するようになった。国から7割部分の補填があるというもので、実質は3割が市の負担となる。今後とも、できるだけ経済性も確保していきたい。加えて、高速バスの利用で便利な工業立地や観光等の影響も総合的に考えて、試験期間が終わる時にはどうするかを判断する、というのが市長の考えである。

(竹本委員)

このバスは何人乗りなのか。

(事務局)

23人乗りである。

(竹本委員)

車を小さくして、浮いた費用で便数を増やすという考えはないのか。車を小さくして費用がどのくらい減るのかはわからないが、限られた予算の中で便数を増やそうとすれば1便あたりの経費を抑えていく方法からして、利用者が2.2人ならば車両を小さくして便数を増やしてしても良いと思う。

(事務局)

帰省客の利用が多い時期には大型バスを配車していただき、対応している。23人乗りに対して2.2人か、ということもあるが、季節によって高い低いがあるということも鑑みて、財源も確保しながら、空港と三次を結ぶ線は重要な線であるという認識を持っているので、何とか一人でも多くの方に乗っていただけるように工夫をしていきたいと思っている。

(實兼委員)

確かに帰省を含めて突発的に二桁利用がある。そういうときは大型バスで運行している。実際にバスを小型化して経費が浮いてそれだけ回数が増やせるかというところ、そういう計算式にはならない。燃料費も極端には違わない。ほとんどが人件費や固定費である。

新規のお客の声を聞いて、ダイヤの調整をやっていけば人員増となると考えている。

(加藤委員)

収支状況や採算ラインという情報はこれまであまり出てきていないかと思う。例えば赤字が前提でも、これは重要な路線であるという位置付けであればどれくらいまでは運賃での負担で、どれくらいまでは行政が負担する、というところの見通しがなければ、いろんな人から「バスに人が乗っていないじゃないか」、「バスに非常にお金がかかっているんじゃないか」という声も聞くであろう。

空港をハブにした他の路線への乗り継ぎのPRをされたり、広島空港でのイベントも活発にされてい

るので、そういった飛行機への乗り継ぎ以外の利用は新規の利用が出てきているのか、そうでないのかそのあたりを教えてください。

また、実験期間であるので、色々なチャレンジをしても良いのではないかと。例えば週末や特定の曜日に増便をしてみるとか、運賃を千円にするとか。思い切ったトライアルをしてみても良いのでは。

乗った人は便利であると回答されている。どうせ運行するならばモニターツアーであるとか、抽選で市民を乗せるとか、とにかく乗せてあげてはどうか。不公平感はあるかもしれないが、何か工夫して、このバスの良さを知ってもらう試みもあっても良いかと思う。

最後に、商工会を通じてアンケートをするのは非常に良い事だと思う。アンケートの項目は良いが、もう少し運賃であるとかその他の要因についての質問も入っても良いかと思う。市役所、県、国といった官公庁、農協関係等も調査してもらっても良いのでは。市役所が率先して利用するのも良い。

(事務局)

利用客をどうしたら増やせるかについて、東京への第1便の飛行機の利用が1番多いものの、今のバスのダイヤではそれに間に合っていないという課題がある。あれもこれもやってみようという機動力が欠けている面があるため、今後もアンケートも実施しながら、根拠を持って動き方も工夫していければと思っている。今後ともご指導いただきたい。

(会長)

補足させてもらうと、市役所からまず使うということに関しては、我々は旅費のかわりに回数券が支給されており、できるだけ利用しようとして取り組んでいる。

(實兼委員)

空港のイベントに合わせてセット券をつくる取り組みを今年2回実施した。夏は、数人であったが子どもと一緒にイベントに参加された方がおられた。また、ハブ空港としての利用もPRしたが、そのためのダイヤ設定や割引運賃の設定を行っていないため実数はまだないと思う。

4. 協議事項

<事務局より、協議事項(1)「平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について」を説明>

(赤澤委員)

数字や文言については若干変わってくる可能性があるが、事務局一任という話で良いか。また、庄原市の系統が一部あるので、そこのすり合わせもよろしくお願ひしたい。

(加藤委員)

下高野線で沿線住民にアンケートをしているが、いつ、どんなアンケートをされたのか。

(事務局)

昨年、君田町内生活交通検討会を立ち上げたが、その中でアンケートを実施した。下高野線に特化したアンケートではないが、その中で路線バスをどのように利用したいかという意向を自由記述で提出いただいた。君田の生活交通検討会が主体で得たアンケートであるので、それをお借りしたのだが、地域の中に三次まで移動したいという方がどのくらいおられるか、また具体的な行き先を書いている人もいた。どこまで維持をすれば良いのかということも含めて検討していきたい。

(加藤委員)

作木の資料には作木町内の生活交通検討会と連携しつつと書いてあるが、下高野もそういうことが含まれているということで理解する。

(会長)

それでは、いただいた意見を反映しながら提出することとし、後は私の方で一任させていただいてよろしいか。異議はないということでそのようにさせていただく。

<事務局より、協議事項(2)「三次市民タクシー制度の改正について」を説明>

(加藤委員)

申請できる主体は住民自治組織であるという理解でよいか。

(事務局)

基本的には住民自治組織の中に交通検討会を設置してもらい、その中で意志決定をしていただきたい。その上でその地域の方に周知を図っていく。対象者は運転免許がない、免許があっても交通手段がない、という方なので、確かに該当者である、というチェック機能が欲しいということもあり、第一段階としては住民自治組織へ出してもらい、チェックしてもらったものを申請してもらって、うちで確認をして対象者にチケットを送付するという流れである。

(加藤委員)

住民自治組織がしっかり把握しておかないといけないが、そういったことにあまり敏感でない住民自治組織であればそのままになってしまう。内容は理解した。

また、栗屋地区は以前から利用されているが、川西地区、和田地区等はバス路線から離れた地域があり、声もでている。住民自治組織の対象地区というのはどういった設定になるのか。

(事務局)

1番の基準は最寄りのバス停・駅から1kmであり、常会内、地区でまとまって、地区の中心点からの距離で考える。

(加藤委員)

ケースバイケースであろうが、原則は常会があって、その中心から距離を測って、という形にな

るということに理解する。

(近藤委員)

河内では、使いたい気持ちはあっても、まだ1枚も使われておらず、全員が使っておられない状態。どうして使われないかを聞くと、病院の時間が合わなかったり、意見が合わないとか。良い制度なので使ってもらいたい。

(事務局)

河内地区に説明した際、病院が違う、曜日が違うということで2人以上が揃うというのが中々難しいという意見を聞いた。しかしできるだけ複数で、とお願いをしたところ、まだ利用がない。ただし、この制度は同じ常会ではなく、隣の常会・地域の方でも一緒に利用していただける。今の対象の方よりも広い範囲で利用できる方が増えれば、利用の仕方が上手く組み合わせられる。引き続き利用促進を図っていきたい。

(近藤委員)

ここ1、2年で年齢層が変わり、少し若くなった。利用される方も月に1回か2回という方ばかりでそれが合わない。ただし、今からだんだん変わっていくと思う。

(竹本委員)

そもそも2人以上というのはどうしてなのか。1人で乗っても300円しか利用できないので個人の負担が増えるだけなのではないか。

(事務局)

交通空白地に対する公共交通の代わり、という位置付けであるので複数に乗っていただきたいという原則がある。福祉政策などの視点ならばそういった支援も考えられるが、公共交通としてバスを走らせるほどではない所への施策としてタクシーを利用した移動手段の確保する、という考え方であり、複数に乗っていただきたい。

(加藤委員)

近藤委員に質問したい。相乗りタクシー制度が始まる前に市民タクシー制度を利用されていたのは、近藤さんがうまく調整されていたからなのか。

(近藤委員)

今はちょうどお世話をさせてもらった時の人が亡くなられたりして世代が変わった。今は80代前後で病院にもあまり定期的に出掛けなければならぬという人がおられなかったり、予約の時間があわなかったり、1人で行かれたりしている。1年間に1人6万円という枠を作っていただいて、せっかくの良い制度なので使ったほうが良いのでは、と話したりもしている。まだ始まったばかりなので今からだとはいえない。

(加藤委員)

コーディネートする方の負担は減ったが、そういう方がおられることによってうまく調整をとられ、そういう方がいなければ結局使わないということもあるのかと思い、質問させて頂いた。調整される方がおられることも利用につながる要因と思う。一方で、今まで合っても片方の方が亡くなられたり入院されたりして相棒がいなくなってしまったというケースもあるかと思う。もう少し実態の研究がいるかと思うので、また色々とお話しをお聞かせいただきたい。

竹本委員のご意見に関して、確かに1人だと個人利用になるので2人以上を公共交通としていることは分かる。一方で市民バス等では平均すると2を割っていて、1人台という線もある。市民バス、乗合タクシーを走らせていると考えると、必ずしも1人だけが常に使うということではなく、時に1人、時に2人で、平均して1よりは大きくなっているということであれば公共交通と解しても良いのではないかと思ったところである。現にニーズがあったり、外出が出来なくなっていてデメリットがあるのであれば、そのように解釈しても良いのではないか。

また、最後に石田委員にお伺いしたいが、このタクシーを利用する場合、迎いの料金は必要なのか。

(石田委員)

迎いは基本的には迎車となるが、行きが実車なら帰りは空車、行きが空車なら帰りは実車なので一緒である。そのため、お迎え料金としては特にはもらっていない。

(湯藤委員)

三次市内は広く、各地に色んな公共交通の形態がある。公共交通の空白地帯で実施されているが、これ以外の空白地帯も今後実験的にやっていくのか。また、今後の発展的な考え方はどうなのか。

(事務局)

空白地帯は旧三次市にそういう地域がある。最寄りのバス停・駅から1km離れている所を各住民自治組織からエリアについてアンケートして「こういったところが離れている地域である」と出いただき、とりまとめたものである。今の栗屋地区、河内地区の一部だけで今やっているが、旧三次市の中でまず広げていく。その他については市民バス、デマンドバスが運用されているのでカバー出来ている。

(会長)

補足させていただく。デマンドバスは地域全体に迎えに行くので、交通空白地帯はない。旧三次市と確実に区切ったつもりはなく、一昨年の計画を作る際に定時定路線の路線を全て確認したところ、旧町村部にはそういう空白はなかった。残ったのは旧三次市の中だけであった。そこを対象としてこの制度でつぶしていけたらと。目標の中にも交通空白地帯を減らしていくという方向であった。

(湯藤委員)

人口密度の関係か。

(会長)

人口密度は関係なく、その最寄りの路線からの距離でチェックをしてもらった。

(加藤委員)

湯藤委員のお話になりにプラスアルファすると、地図にそういう対象地域を示したものを住民自治組織の役員会、会長・事務局長さん等に示してあげるとわかりやすいのではないかと、というお話しではないかと思った。制度の説明だけを文言でされるとよくわからない部分もあるかもしれない。

(近藤委員)

家がすごく離れているので、1ヶ所に集まれといわれてもできない。一緒に行くにも難しい。脚が悪いから停留所までも出られない方もいる。家まで行ってあげてほしいと言えばタクシー会社さんも特別に行ってくださっていたが、そういうようにしてほしい。

(会長)

この制度も今後一切変わらない、ということではないが、まずは本運用ということで市内全体、具体的には旧市の中にはなるが、全体に制度を拡充するというので、この会議の意見ということでもよろしいか。異論がなかったなので、そのようにさせていただく。

<事務局より、協議事項(3)「三江線廃線後の代替交通の整備について」を説明>

(石田委員)

これは代替ということであるが、なぜこれは三次駅から工業団地へ行くのか。三江線の代替であるから、既存の路線とは別物ではないのか。確かに地元の人から便利だから中央病院まで行ってほしい、と言われるのはわかる。しかし私たちはタクシー業をやっており、三次駅を利用するお客さんをあちこちにお送りしている。そこには中央病院と工業団地は必ずある。だからそれを取る、というか私達の営業を侵すようなことはやめていただきたい。三次駅で止めてもらえるなら良い、三江線の代替なのだから。

(事務局)

既存のルートである作木線については、今まで3便あったものを5便にというのが私達の考えである。

(竹本委員)

市民バス作木町線について、6ルートあったものが利用者が少ないということで3ルートになっている。一方で作木にはニコニコ便があり、29人から32人に増えている。石田委員のおっしゃるように、業者の立場からするとそのあたりがどうか、ということが気になった。またニコニコ便は事故もあったが、運転手はどなたがされているのか。地域の方なのか。運転される方がプロなのか、素人の方なのか、そういった所で安全面が確保できているのか聞いてみたい。

(会長)

今の質問について主旨を整理させてもらいたい。まず市民バスについてはどういう質問であったか。

(竹本委員)

距離でいうと、6ルートあったものが3ルートになって距離が短くなっている。利用が少ないからルートを減らしたということであるが、逆にニコニコ便は利用者が増えている。運行はそれぞれ地元の業者とNPOであり運行のすみ分けの考え方はどうなのかがひとつ。またプロのドライバーがいないので運行は安全の確保はできているのかどうか。

(事務局)

ニコニコ便は、まだまだ利用が少ないというのが運行するNPO法人の意見である。運転手については講習を受けた人ということで安全対策は図っている。市民バスは短くなったが、高齢者がどんどん増えて、バス停まで出るのが難しい方が増えている。そういった方の所にニコニコ便が行っている。また、ニコニコ便は市民バスが走っていない曜日・エリアにおいて運行しており、両方存続してきた。

地元の雇用の受け皿になっているニコニコ便の利用をもう少し増やしていきたい。将来的にはニコニコ便のようなデマンドで、地域の方の移動手段として中核になっていきたいという思いがあると聞いている。

(竹本委員)

ドライバーは講習を受けた方ということであるが、それは自動車学校等の然るべきところのものなのか。

(作木支所)

特別に講習があつて、それを受けていただくということになっている。過疎地輸送のための講習が島根県であり、それを受けていただいている。

(竹本委員)

実技もあるのか。

(作木支所)

実技もある。それを受けた方が登録ドライバーになっている。

(東山委員)

運賃について。一般的に鉄道よりバスの方が運賃は高いといわれているなか、今回これまでのJRの運賃に近づけて設定されたということで、利用者に寄り添った判断をいただいたと受け止めている。一方で持続可能な交通体系を目指すということを県内でも各市町が取り組まれているなか、利用促進の観点から利用しやすい料金に、という話しもあったが、今後の利用状況をみた場合それを踏まえてまた料金の改定等は考えられているのか。もうひとつ、今回そういった料金設定の上で通学定期の補助等は考えられているのか。

(事務局)

この度運賃については、再編実施計画と合わせて2年後にその検証をする。まずそういったタイミングで利用者の状態などを深く確認して判断することになる。まずこれは三江線の代替であるので継続的ということとは考えていない。また、運賃について別途行政で補助というものはない。

(赤澤委員)

市民バスの14ページについて。無くなっている線、新しく増えている線があるが、これはそのような形で変更すると理解して良いか。使用する車両について、供用の道路、起伏が激しいという所もあるかと思われるので、バリアフリーの適用除外申請をすることになっているのか、教えてほしい。

(事務局)

新旧の路線図を見比べたときに重ならない部分が新設・廃止区間である。また、バリアフリー法の適用除外申請については準備を進めているが、申請書に車台番号等、車検証の中に記載があるような事項を添えて申請しなければならない。運輸支局の整備の部門と連絡を取り、車台番号が分かっているということを知っている。次回2月頃に交通会議を予定しているが、その中で車両の適用除外申請は協議をさせていただければと準備をしている。

(東山委員)

三江線の代替ということでご説明いただいたが、三江線が廃止になったのは利用者が少ないということで、JRは大量輸送という鉄道の性質が発揮できないということを経由に挙げられている。今後バスになっても利用促進はやっていかなければならないと思うがそれについて何か考えていることがあれば教えてほしい。

(事務局)

9月にとりまとめた網形成計画の中にも観光を目的とした利用促進を図る、という項目もある。運行事業者、地元の方とも連携しながら利用促進を図る取り組みを進めたい。それから代替バスが初めて走る路線もあり、この度はパスピーもバスに搭載している。乗り方を地域住民の方に周知をしたいということで乗り方教室等も実施していきたいと考えており、住民自治組織にはご相談した。なるべく地元の方に利用していただけるような取り組みを進めていきたい。

(会長)

先ほど石田委員からお話しがあったことがまだ宿題として残っている。論点としては三次駅から先の54号ルートについて増便する第2便と第4便について三次駅で止めるべき、とのご意見であった。皆さんからの意見はあるか。

(事務局)

現在3便走っているが、代替交通の位置付けというのは、今までJRが5便走っていたということもあって備北交通さんには5便走っていただくということは最終的な案として挙がっている。路線については、これまでの3便については中央病院まで行っていたのでそのまま継続して問題はなからう

という判断であった。系統も補助金の関係もあり，便数も大いに関係してくる。同じような系統で行きたいということもあり，中央病院，または工業団地行きにするということできりまとめた。

(会長)

それ以外でなにか意見はないか。では1つの提案として，先ほどの扱いは私も含め，事務局，石田委員とでまたお話しをさせていただく。残りの部分についてご了解いただくということで，会長に一任していただければと思うがいかがか。ではそのように扱わせていただく。

その他について何かご意見，ご質問はないか。

(加藤委員)

別冊資料の5ページについて。54号ルートの作木線の3便，三次中央病院の時刻が15:15となっているが，13:15の間違いである。

もう1点，空港バスの利用促進策について。初めて利用した方が多かったということであったが1回アンケートに答えると次は答えないかと思う。実際，今まで6,016人乗られてアンケートに答えられた方は1,302人ということなので20%ちょっとしかアンケートには答えていないという状況である。そのため数字に出てきているよりはリピーターが乗っているのではないか。その点の把握もしたい。例えば，ポイントカードのようなものを発行して2回目，3回目の利用の方にはスタンプを押して，囲いこむようなローテクなものもどうかと思った。ある程度ポイントが貯まったら何か引き替えるとかにしたら，何回くらい利用しているかが分かるのではないかと思った。もし可能であればよろしくお願ひしたい。

(事務局)

次回の交通会議は2月頃を予定している。またご連絡するのでよろしくお願ひしたい。

6. 閉 会

以 上