

平成27年度 第3回三次市地域公共交通会議 会議録

平成27年11月16日(月)

14時00分～15時30分

市役所 6階会議室

○開会

(事務局)

あいさつ

○会長あいさつ

生活交通は現状に関して色々なご意見があり、満足いただけていないというのが実態。

市長からも考え方を含めて抜本的整理をせよと指示を受けている。

事務局から方針を説明するので、不明な点をしっかり確認し、活発なご議論をいただきたいと思う。

○連絡事項

(事務局)

資料説明

欠席者・代理出席者報告

本会議は原則公開、傍聴席をもうけている。

また、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。

この先の議事運営は会長が行う。

○協議事項

(会長)

次第3 協議事項「三次市地域公共交通網形成計画策定について」を、事務局より説明願う。

(事務局)

資料1「三次市地域公共交通網形成計画策定に向けた現状整理」の説明。

2ページから4ページにかけて、三次市の人口や世帯の動向を掲載。市全体で見ても、旧市や旧町村ごとで見ても人口が減少傾向にあることが分かる。一方で世帯数は増えており、単身世帯が増えている。

世帯主は80代前半の女性の場合が最も多く見られ、高齢女性の独居家庭が多いようだ。

三次市の高齢化率は今年の3月末現在で約34%となっており、実に3人に1人が65歳以上。

続いて、5ページから7ページに自動車運転免許に係る様々なデータを掲載。

高齢化に伴い、高齢ドライバーが増加。高齢ドライバーによる事故が全国的に起こっており、本市でも事故件数全体の約3割。

運転免許の保有者数と保有率の説明。保有率は男性約8割、女性約6割だが、65歳以上の女性については、実に3人に2人が免許証を保有しておらず、自分では運転ができない状態。

高齢の免許返納者へのアンケートの説明。80歳以降の免許返納者が多い。高齢になっても可能な限り免許証の保有している。保有中は約8割が運転をしており、周囲からの声掛けや自分自身が不安を感

じない限りは、運転をやめないという傾向がある。

三次市の交通における現状について説明。（9～38ページ）

現在、広域幹線交通と地域内生活交通が存在。（10ページの図1-2）旧市内の公共交通機関のない地域を市民タクシーでカバーすることを目指している。

鉄道の本数は芸備線の日39本が最多。利用者数は減少傾向。

三次駅周辺事業を行い、三次駅の改修やバスセンターの移設等、公共交通機関の結節・拠点機能等の強化を目指す。10月4日にグランドオープン。公衆トイレの設置等も完了。

路線バス、旧町村の一町に1路線は運行中。運行回数の多い旧市を除くと、おおむね4便程度が運行している。

地域内生活交通の市民バス等の地域別の状況の説明。

乗車人数が減少傾向にあり、利用者減少への対応が必要。

三次市の交通への財政負担は、毎年2億円に上る。

関連条例や計画の説明。（41～46ページ）

資料2「三次市地域公共交通網形成計画策定に向けた課題と方針案」の説明。

利用者の減少だけでなく、運転者の増加で公共交通への関心の低下も課題。

利用者減少・サービス低下・満足度低下の悪循環。

基本的な方針の説明。

- ① 市民の移動手段として最低限の公共交通は維持
- ② 財政的にも持続可能な公共交通を運営
- ③ 需要減や乗客の高齢化を踏まえ、予約型区域運行等への転換を含めた運行サービスの見直し
- ④ 今まで以上に地域や住民主体の、地域性の高い持続可能な公共交通を運営

具体的な方針の説明

- ① 利用実態に則した路線バスの効率化
- ② 利用実態や住民ニーズに適合した持続可能な地域内公共交通等の見直し
特に、市民バスは基準を設け、中長期的にデマンド交通へ移行を目指す。
- ③ 住民が主体となったよりよい交通体系の検討を行うこと
地域としてよりよい交通体系を検討する場を設け、市は技術的・財政的に支援
- ④ 幹線交通と地域内公共交通の連携強化を行うこと
広報活動や必要に応じた環境整備を行う。

他市の事例を、地域未来研究所から報告。

（地域未来研究所）

幹線と支線交通・地域内交通を組み合わせ、広いエリアを補完・支援している事例報告。

庄原市の事例。

加藤先生の論文を参考。

路線バス・市営バスについては数量的な見直しの基準を設け、定期的に見直しをかけている。

路線バス経常収支30%未満、平均乗車密度2.0人未満。市営バスは20%未満、平均利用者人数

2. 0人未満。どちらかに満たなければ見直す。

駅やバス停から1km以上離れた住民グループのタクシー利用に運行経費の6割を補助する市民タクシー制度。平成24年の時点で22地区（7振興区）、50地区での導入を目指している。

平成23年5月から自治振興区と社協、市の3者で地域独自の交通研究会設立。

山口市の事例。

コミュニティ交通を導入している。

交通空白・交通が不便な地域の住民対象に運行経費の一部を市が補助。収支率25%または30%という基準を設け、これを越える部分の金額を助成し、地域の努力を促す。現在8地域運行。サービス水準は一律ではなく、地域として検討。毎日運行の地域や週三回の地域があり、地域で収支率を満たす方法を考えて実施している。

路線バスやコミュニティ交通の導入が困難な地域ではグループタクシーを運行。

自宅からバス停・停留所までが1km以上あるような高齢者、また福祉サービスを受給していない高齢者が対象。利用券を距離に応じて300円から700円で支給をする。グループタクシーだが、一人でも利用が可能。

岐阜県高山市の事例。

国内最大の面積で人口密度が低い地域性がある。幹線バス、地域バス、市街地循環のシステムで面的にフォロー。運賃体系を見直し、低額な料金設定。長距離な路線も市民は低額な均一料金で利用可能。

(会長)

事務局説明の補足。

交付金の減少などで、この先財政的に困難になる傾向がある。合併10年を境とし、全市的に、必要な交通手段は維持しつつ、効率的に公共交通を確保したい。

居住地から拠点や幹線バスが通っている所までの移動が困難な人には、家の近くまで迎えにいけるデマンドは有効かと思う。

地域の人が地域にとってよりよい交通を考える機会として地域内生活交通検討会というものを各自治連単位で見直しをする場合には設けたい。交通手段を一から考えるわけではなく、現在三次市で運行しているもの等を参考に、地域に適合する交通手段の選択を地域で行う。財政的制約があり、より便利なものを選ぶ過程で、乗車の少ないものは便が減る等はあるかもしれない。

幹線交通や地域交通の乗り継ぎを円滑にして、乗継時間の短縮や、待合施設の充実も検討したい。

(委員)

現状整理データ参照。くるるんの利用者は60代・50代が多く、県内平均よりも若い人の利用が多い。どういう人が乗っているのか。

(事務局)

CCプラザから三次駅までの間等近距離乗車も多く、利用者は沿線の方が多いようだ。

乗降調査では、旧市内の利用者が約9割。市外の利用者は約6%程度。

(委員)

市街地循環のコースづくりは難しいが、まちづくりとの連携を踏まえて良い体系を作っていければよい。

(委員)

免許返納者のデータの使い道。

県警と連携した免許返納の促進等を方針案に盛り込んでどうか。

市内だけでなく、市外からの利用者を増やす取組も必要だと思う。

(事務局)

免許返納者への補助は現在3年間の期限を設けて行っているが、今後も継続するよう動いている。

主には、市民の生活路線を維持確保するための計画だと考えているが、観光等市外からの利用者を増やす取組についても盛り込む予定。

(委員)

高齢者の免許返納支援制度は平成25年度から3年間の制度として、一人当たり1万円分のタクシー券、パスピー、市民バスの回数券を助成しているが、継続を考えているので、この計画にもぜひ入れていきたい。

(委員)

前回の連携計画との比較や、実施状況の分析などが必要なのではないか。

単にデマンド型にすると決めてしまうのでは、問題解決にはならないのではないかと。現在導入している地域の課題などを検証し、事務局で行った聞き取りの内容を現状把握に盛り込む等、もっと踏み込んだ整理を行い、根本的に見直すことが必要。

中央病院に行く便がたくさんあるが、利用状況等詳細の分析が必要ではないか。

(事務局)

今回の現状把握では、方針案を導きだすものを抜出している。正式な計画では、連携計画の検証や路線ごとの整理を掲載予定。

(会長)

委員の意見も踏まえ、個別の検証は次回行いたい。

(委員)

市民バス等は主に70代80代の利用者が多いが、君田のみ60代が多いのはなぜか。

みらさかデマンドは運賃の減免措置があるが、今回資料に掲載されているバス等のうち減免措置があるものはあるか。

(委員)

60代で免許持っていない女性が利用するケースが多いようだ。

(事務局)

市民バスや路線バスには減免措置があります。

(委員)

市民バスは、乗客が連絡を取り合って、同じ日時に同じ目的地まで利用する場合も多く、バスでの会話やふれあいを楽しみにしている場合が多いように見受けられる。

(委員)

白タク行為は現在違法です。

(委員)

青河地区の無償での輸送サービスはどう整理するのか。

(事務局)

地域でもあくまで生活支援と位置づけられているため、生活交通という形では取り扱わない。

(委員)

有償のものを掲載するという整理か。

(事務局)

はい。

(会長)

新聞では「白タク可能」という感じの記事が出ていたが、どういう扱いになるのか。

(委員)

ライドシェアという扱いである。

(会長)

タクシー料金の半額程度で利用できるといった掲載もあったが、どうなるのか。

(委員)

国の方針ではライドシェアの検討を行うとなっているが、既存の車輛法・タクシー等の事業と棲み分け等課題があり、方針はまだ出ていない。

(委員)

運転免許の返納についてのフォローについて、医師から指摘され返す気になったという意見があったと聞いているが、医療機関等と連携し、公共交通に移行してもらい結びつきが必要なのではないか。

公共交通のネットワークを考える上で、供給側の人手不足なども視野にいれる必要があるのではない

か。

方針の中に定時定路線の市民バスはデマンド型への転換を考える、と書いてあるが、更にそれよりも一定人数を下回った場合等、山口市のようにタクシー券を配布した方が効率的だという考え方もあるかもしれない。どう考えているのか。

(事務局)

具体的な部分については、今後協議が必要だと考えている。

(会長)

個人的には免許の返納の件は地域的に、強力に進めて行くのが難しい面もあると考えている。生活交通の利用者の立場から意見がいただきたい。

(委員)

各地域の課題について地域内生活交通検討会において色々な方の意見を検討した上で、交通会議にかけていくという流れは良いと思う。

庄原市の事例で経常収支等を判断基準としているが、三次市もこういうものを導入するなら、三次市の現状に当てはめた説明が必要だと思う。

(事務局)

収支率は現在整理を行っている。

自治組織を中心に、地域の目の届く範囲で協議をする機会を設けたい。

(会長)

市民に満足してもらえる生活交通予算の使い道について、次回以降に協議を行いたい。

(委員)

市民タクシーの事務を行っているが、利用者が高齢であるため、利用の変動が大きく、利用がない月もあるが、将来的には必要な人が増えてくると思うので、継続してほしい。

(委員)

今回の方針の中で、(仮称)地域内生活交通検討会を一つの目玉にできないかと考えている。

地域づくり懇談会や9月議会等で地域交通体系のあり方、デマンド型、市民タクシーについてご意見があった。市民タクシーも主な施設から約2kmという距離制限に合致し、原則として2人以上のグループであれば利用できるが、事務局・世話役の確保が困難。今年、栗屋地域が自治連で事務局を担っているが、地域の中で交通について考えていくことで、そういった担い手の確保、利用が進んでいくのではないかと考えている。皆さん意見をお聞きしたい。

(委員)

各地域で検討していくことが非常に大切である。私の住んでいるところでも、多くの高齢者がタクシ

一で近くの開業医に通院しているが、自治連ですべては把握していないのではないか。検討会が立ち上がることによって、交通で困っている方が洗い出される可能性があると思う。そこから色々な方策、地域内での利用促進に対する意識を造成し、考えていくことが必要なのではないかと。

(会長)

市役所としては可能な限り多くの方に公共交通を使った外出を促し、需要を増やしたいと思っているが、交通事業者の意見はどうか。

(委員)

利用促進のため、交通事業者として声掛け、高齢の利用者に合わせた時間的配慮等サービスの向上を行っているが、作木・君田地区では診療所の事情で乗客の変動が著しい。これまで診療所を利用していたが、病院を変えた等。布野の場合はあまり変動がないが、利用者にとっては医療機関の事情が生活や移動に大きく影響するので、目を向ける必要があると思う。

(事務局)

医療機関とのつながりを視野に入れ、関係部署とも協議した上での計画策定が必要だと考えており、中山間地域の診療所と中心市街地の医療機関の整理について、三次市医師会会長に、ヒアリングを行った。医師会を通して全ての医師にアンケートを取っていただくことになった。受診路線を作ることではない。あくまでも、生活路線の中の生活交通という位置づけで調査等を行っている。

(会長)

その他の事項について、事務局より説明を。

(事務局)

三江線について

10月16日 JR西日本の米子支社長三次市訪問。

協議内容

- ① J三江線の利用率の現状報告
- ② 将来に向かって持続可能な公共交通のあり方を共に勉強していきたいとの提案(三江線の廃止準備ではない)
- ③ 三次市として、三江線廃止新聞報道への遺憾の意を表明

11月6日 三江線改良利用促進期成同盟会(沿線六市町首長及び議長)が臨時総会を開催。

協議内容

- ① 情報を一律に共有すること
- ② 六自治体の首長及び議長がJR西日本の社長に直接面談を行うこと
- ③ 面談後に今後の対応を考えていくこと
- ④ 広島県知事、島根県知事に参画要請を行うこと

(JR)

自分たちにも広島支社からの説明がないため、三次鉄道部としてお話できることはないのが現状。

平成25年 乗車人数五百数十名

新駅舎を2月28日に供用開始したが利用率が非常に低いということで、乗降調査を行っている。

年度末にはしっかりとした数字が出てくると思う。

利用は学生中心。

広島支社内の在来線はほとんど赤字路線。

新幹線が非常に好調なので、黒字を達成している状況。

特に芸備線・三江線は非常に赤字路線。

自家用車やバスを利用されるため、今後も収入は見込めないと思われる。

(事務局)

次回は12月初旬に書面協議。

年内に交通会議開催予定。

(会長)

あいさつ

以 上