

平成26年度 第2回三次市地域公共交通会議 会議録

平成26年6月27日（金）

14時30分～16時20分

みよしまちづくりセンター2階会議室

○開会

（事務局）

平成26年度第2回の三次市地域公共交通会議をご案内しましたところ、委員のみなさまには大変お忙しいところご出席をいただき感謝申し上げます。それでは、早速ではありますが、ただいまから「第2回三次市地域公共交通会議」を開催させていただきます。それでは、本会議の会長である津森副市長のあいさつをお願いします。

○会長あいさつ

（会長）

皆さんお疲れ様です。前回は4月でしたが、6月になり梅雨時期の大変蒸し暑い中、また日中大変お忙しい中交通会議にご出席いただき誠にありがとうございます。本日はいくつか報告事項、協議事項があるわけですが、先般の会議でも申し上げたとおり、今年度は新しい計画を作っていくという年ですので、その計画策定の今後の進め方についても、前回よりは少し詳しい形でご確認いただきたい内容も入っています。後ほどご協議をお願いします。

（事務局）

では、会議に入る前に何点かご連絡します。会議資料ですが、事前に配布させていただいているところです。また、本日机の上に追加資料として何点かお配りしています。報告事項（3）に係る市民タクシー制度の検討状況についての資料、また、すでにお配りしている資料3の修正版を配付しています。合わせて三江線のパンフレット等も配布しています。

次に委員の欠席ですが、本日は三次市社会福祉協議会の三上委員、私鉄中国地方労働組合備北交通支部の土井委員、住民代表の吉舎町の宮地委員、三次広域商工会の湯藤委員からご欠席との連絡をいただいています。代理出席ですが、中国運輸局の藤元委員の代理として大林様に、広島県の木村委員の代理として藤田様にご出席いただいています。また、オブザーバとしてJ R西日本広島支社企画課の河村様にご出席いただいております。

次に、本会議は原則公開としていますので、報道関係者等の傍聴、また会議資料及び質疑応答などの会議録については、市のホームページ上で公開しますので、ご了解いただきたいと思います。

本会議は、要綱第7条の定めにより、会長が議長となりますので、これからの議事進行につきましては、津森会長でお願いします。

（会長）

本日は報告事項、協議事項が3点ずつありますが、まずは（1）市街地循環バス「くるるん」の利用状況について、事務局から説明をお願いします。

○報告事項

(1) 市街地循環バス「くるるん」の利用状況について

(事務局)

毎年この時期にご報告させていただいていますが、市街地循環バス「くるるん」の利用状況について、会議資料をご覧ください。

平成 25 年度 1 年間の状況ですが、利用者は 17,598 人となっています。年度で比較すると昨年度が 19,425 人でしたので減少しています。これから協議事項でご審議いただくネットワーク計画においては 1 循環あたりの目標値を 6.7 人としていますが、25 年度では 1 循環あたり 6.1 人という計算になりますので、計画を下回っている状況です。減少した原因について詳しく分析をしている訳ではありませんが、運行事業者の備北交通様で何か特徴的なことなどがありましたら情報提供をお願いします。

(会長)

委員の皆さまから何かあればご意見をお願いします。

(委員)

備北交通です。「くるるん」の利用状況の特徴的なところというご指摘がありましたので、わかる範囲内で説明させていただきます。昨年度については、特に 1 月と 2 月が他の月に比べてご利用が少なくなっています。これは、運行当初から発売していた記念の回数券、5 割引の回数券ですが、これがこの 1 月で完売しました。これに伴い、その割引の部分で、少しその利用の方が控えられたのかと思います。現在は現金と 1 割引のパスピーだけの利用となっていますので、少し利用にブレーキがかかったのかと思います。また、4 月以降はここまでの落ち込みはないような傾向ですので、持ち直してくるのではと見込んでいます。

(会長)

その他何かありますか。

(委員)

例えば、利用の多い区間は把握されているでしょうか。商業施設に行かれるところとか、乗降の多い停留所を教えてください。また、運行をはじめてから 3 年程度経過したのかと思いますが、願橋などが開通して人の流れが変わっていますので、今後路線を変更する予定があるのか伺います。

(委員)

利用の多い停留所ということですが、商業施設等への利用が多いように把握しています。今後の計画については、計画策定の中でご協議いただくことになるかと思いますが、三次町まわり、南畑敷町まわりということで、30 分 30 分の路線を設定したわけですが、路線バスとの競合部分や運賃の部分など、ご要望やひずみの部分も出てきていますので、路線やダイヤの見直しは必要な時期になっているかと思います。

(事務局)

乗降の多いところについては、備北交通様の方が詳しいと思いますが、今言われた商業施設、また南畑敷では生協団地の入口あたりが多いというデータをいただいたように思います。路線の見直しについても、さきほど言われたように、三次駅が改修されターミナル化されますし、また路線バスとの

競合区間もありますので、何らかの路線の見直しの検討はしていかななくてはいけないと考えています。

(会長)

私からも補足しますと、「くるるん」のルートの見直しについては、以前にもこの会議の中でご意見をいただいています。そもそもの「くるるん」の役割に照らして考えなくてはいけないと思います。中心市街地において、特に高齢者の方々、歩くのもなかなか、自転車でもなかなか、車でもなかなかという方が、中心市街地に集積する様々な機能にアクセスしやすいようにする、また高齢者に限らず、全ての方々を対象に、中心市街地におけるまちなかの居住性とか回遊性というものを高めていくという役割を担っていると思いますので、その役割に照らしてどういったルートを巡っていくことが適切なのか考え、それについて見直しが必要と考えるならば見直していけばいいことかと思えます。特にご関心のあることとしては、市民ホールが願橋の向こうにこの秋できることとなりますので、当然その前段で願橋が開通しているという変化もおきていますので、そういったものをどのように捉えていくのか、これから皆さまのご意見を伺いながら整理していくことになろうかと思えます。

(委員)

さきほど備北交通様のご説明の中で、5割引の回数券が完売したので利用が減少しているのではないかというお話がありましたが、今後またこのような回数券や1日乗り放題の乗車券など、利用促進的な割引を検討されているのか教えていただければと思います。

(委員)

さきほどの5割引の回数券は運行開始記念ということでスタートしています。「くるるん」の乗車運賃が大人1回200円、高校生以下100円という一般の路線とは違う線引きになっていますので、そのあたりを含めて、今後200円が適当なのかどうか検討していく考えはありますが、現在具体的にどのような割引をするという計画はありません。

(委員)

会長が発言されたことに関連しますが、やはり公共交通の活性化はまちの活性化と連携していると思います。さきほど備北交通様から商業施設での利用が多いということがありましたが、さらには、例えば商業施設との連携によって公共交通で訪れる方を増やしたり、商業施設にもメリットがあるというウィンウィンの関係が築ければいいと思います。具体的にどこかの商業施設と連携しているという事例を私はこの管内で知りませんが、例えば「くるるん」で行った場合や、「くるるん」だけではなく公共的なもので行った場合に商業施設が何か特典を付けるとか、医療機関ではなかなか難しいと思いますが、そうした連携策がとれば、その間を自治体やこうした会議がコーディネートするというのも一つの手段かと思えます。また三次高校なども沿線にありますので、駅から自転車で行く様子を見ますが、例えば雨が降った時に「くるるん」に乗ってくれると利用者が増えますので、そうした潜在需要に働きかけるというのもあるかと思えます。あと「くるるん」の沿線に、これまで路線バスが走っていなかった医療センターや図書館のあたりがありますが、そのあたりへのアプローチも必要かと思えます。アイデアの例ですが、図書館の所を通りますので、本を借りて返却する場合に「くるるん」に渡せば図書館まで運んで返却してくれる、これまでは人を運ぶ交通手段でしたが、何か物を運んだり、買い物したものを運んだりする機能を持たせるというのも、公共交通を活性化、活用していく方法かと思えます。それをどう具体化していくかが難しいのですが、「くるるん」のように市街地をぐるぐる回っていると色々なことに活用できるのではないかと思えます。

(会長)

いまご指摘いただいたことについて、包括して考えれば、過去のアライアンス・連携ということも、色々新しいことも含めて模索していけばどうかというご指摘かと思います。その中で、例示としてご提案いただいていますので、課題として考えていくことにしましょう。今すぐできるできないというのは難しいと思いますが、方向性としては大切にしたいと思います。

そのほか何かありますか。

(委員)

連携の話聞いていて、日頃から思っていることを思い出したのですが、色んな連携のやり方がある中で、さきほど新しく市民ホールができるとか、市民の目的地になる施設を巡回している交通ということで、連携の一つとして、例えば何かイベントごとがある時に、開催時間をバスの到着時間に合わせる、開催時間に合っていないバスの巡回があるとすれば、バスに合わせてイベントの開催時間を設定するのも一つの方法かと思います。他の市の公共交通会議で何百件が市民の声を拾っているものを見せてもらった中で、それはデマンド交通へのご意見で、土曜日にやってほしいという声が大変多くありました。どうして土曜日に乗りたがるのだろうと思ったのですが、その市では土曜日に市役所で市民向けの色んなイベントを開催しておられるようです。それがとても大人気で、みんなそれに行ってみたいと思うのですが、自分の力では行けないから、そこに運んで行ってほしいということですね。乗ってもらえない、利用率が下がっている中で、乗りたいなと思ってもらえるネタを作るとしたら、魅力的な目的地や魅力的なイベントをバスの時間に合わせた開始時刻でやっていただくのも一つの方法かと思いました。10時半ピッタリに始めなくても、バスが10時34分に着くのであれば、10時45分からの開始でいいのではないかと、個人的に今日の2時半の会議に間に合わせようと思うと、公共交通では微妙に間に合わないのが、これがあと10分遅い開始だと間に合うかなという思いがありました。時間ピッタリに始めなくてもいいものが世の中にはあるのではないかと。連携の一つの方策として、時間を公共交通優先にさせていただくというのもあるかと思いましたので披露させていただきました。

(会長)

いまのご指摘については、私がきちんと申さなければいけないかと思います。全くご指摘のとおりだと思います。去年の3月のこの会議において、行政としても様々な講演会などを開催する場合には、公共交通、バスの運行時刻を意識して開催時間を設定するとか、開催の案内、ポスターやチラシのなかにバスの運行時刻をきちんと表示・掲示して、どうぞバスでおいで下さいということを誘導していきたいということを申し上げました。その後、前回の会議でしたか、その取組が十分ではないということも申し上げたかと思いますが、正直まだうまくできていません。これは行政としても反省すべきことですし、私の指導力不足だと思っていますので、きちんとやっていきたいと思っています。例えば、これも象徴的なものですが、明日男女共同参画の講演会が福祉保健センター、「くるるん」の行く図書館のある所で開催されるのですが、バスの時刻などはチラシに一切どこにも出ていないという状況です。こういったものにバスの時刻をきちんと書く、開催時間は講演される方のご都合があるので難しいと思いますが、開催の時間帯が「くるるん」の時刻にうまく合えばいいのではないかと。明日の講演会は1時半からですが、1時20分にちょうど着く便があるのですが、帰りがちょっと合いません。3時半に終了するので、4時20分まで待たないといけないということで、辛抱が必要な

わけですが、そういった配慮をできるだけやっていくというのは、ご指摘のとおりだと思います。さらに言えば、平成24年6月の会議の時にも福祉保健センターについてはご指摘をいただいています。福祉保健センターは高齢者の方や障害をお持ちの方、あるいは妊婦の方などが特に利用される場所ですから、そういった方々こそ公共交通を使っていただきけるようなシチュエーションがあるのではないかと考えているのであれば、そういった方々にもっと「くるるん」の存在、利用のしやすさをアピールしていかなくてはならないのではないかと思います。その取組が不十分ではないかというご指摘を2年前にいただいていますので、それを考えれば今回の講演会も福祉保健センターですから甘いなど、行政の取組がまだまだ甘いと言われても仕方がないと思います。私としてもきちんと指導していきたいと思っています。

利用の人数でいえば、25年度が17,598人、24年度が19,425人、23年度が18,201人ということですから、年を追うごとに減っているというわけではありませんが、だいたい18,000人前後ということになります。24年度と比較すると25年度は少なくなっているという状況です。ちなみに、十日市、三次町、南畑敷町、四拾貫町という「くるるん」が走っている地区の人口がちょうど18,000人くらいです。単純に考えれば、沿線の地区の方々が年に1回乗っていただければこの数字が出てきます。公共交通を強く必要とされている方々にサービスを提供し続けていけるようにするためにも、必ずしも強く必要としておられない方々においても、利用するんだというご理解とご協力を求めています。

それでは、報告事項の(2)バスの乗り方教室について、事務局からお願いします。

(2) バスの乗り方教室について

(事務局)

今年度の初めに市内各小学校に声を掛けさせていただいたところ、吉舎小学校からぜひ開催したいとのお返事をいただきました。今回も備北交通様の全面協力により、7月8日に開催予定となっております。開催時間について変更があり、資料では10時45分からとなっておりますが、9時35分から10時20分までとなりました。ご訂正ください。今回は、さきほど中国運輸局広島運輸支局よりグッズをいただきましたので、参加児童に配布させていただきます。子どもたちも喜ぶのではないかと思います。ありがとうございました。吉舎小学校については、一昨年このバスの乗り方教室を開催され、関心を持っていただいているということですのでうれしく思っています。

(会長)

この件につきましていかがでしょうか。大変いい取組だと思います。バス事業者のご協力もいただき、大変ありがたく思います。

(委員)

ちなみに、どのようなことをされるのでしょうか。

(委員)

簡単に言いますと、バスを校庭に持ち込ませていただき、パスピーの使い方を含めてバスの乗り方降り方について実際に行ったり、バスの運転席からの死角を実際に体験していただくようなことを中心に、バスに親しんでもらう部分をやっています。

(会長)

また機会がありましたら、子どもたちの反応についても情報提供していただけたらと思います。それでは、報告事項の（３）市民タクシー制度の検討状況について、事務局からお願いします。

（３）市民タクシー制度の検討状況について

（事務局）

この報告については、本日お配りした当日配布資料を見ていただければと思います。

路線バス上村線の廃止問題に関連して、栗屋町における交通の議題を昨年度から数度協議もさせていただき、今年度に入り 5 月 30 日には地元で検討委員会を立ち上げていただきました。昨日第 2 回の検討委員会が開催されたところです。内容については、現行の市民タクシー制度の一部を見直していくということで、本日お配りした内容について素案をお示しし、意見交換を行ったところです。

（会長）

これについて少し補足しますと、昨年の交通会議においてもご議論いただきました。市民タクシー制度をいかに持続可能なものとして、しくみとして作っていくかということが大事であるという共通認識のもと、大きく 2 点について、1 点目は利用される方々とサービスの提供者、これは行政ですが、その間をつなぐ事務局組織、この事務局組織を持続可能なものとして考えていくためにはどうしたらいいだろうか、例えば自治組織が大きな役割を果たしていただける可能性があるのではないだろうか、自治組織に期待したいというご意見をこの場でもいただいたところです。もう一つは、利用条件を利用される方々の実態にあわせて、使いやすいような制度に見直していく、それをどのようにしたらいいのかという 2 点があったかと思います。1 年くらい時間はかかったわけですが、この間この 2 点について、さきほど事務局から説明があったように見直しをしていこうということで、そうした話を地域の方々にもしているところです。これまでもご指摘いただいていることですので、ぜひご意見があればお願いします。

（委員）

2 点ほど確認をさせていただければと思います。

まず、制度の要件で距離要件がありますが、最寄りの医療機関、福祉サービス施設、商業施設等から 1 キロ離れているということですが、これは近くに公共交通機関があった場合でもこの 1 キロというのは変わらないのでしょうか。1 キロ離れていれば、例えばバスで来ることができる人であっても市民タクシーは利用できるのでしょうか。もう 1 点は、資料の裏面のイメージ案で、栗屋町の中にくっつか利用組合があるような形になっていますが、タクシー会社と契約するとか、依頼をするのは事務局である栗屋町づくり協議会というところで行うのかという点について教えてください。

（事務局）

栗屋町にも駅がありますが、1 キロという要件が大丈夫なのかという意味のご質問だったかと思います。今の要綱でも、バス停までとか駅までという要件になっていませんので大丈夫です。それから、タクシー会社との契約をどうするのかということですが、現在栗屋町に長伝や大平・亀谷という組合があり、それぞれの組合がタクシー会社と輸送の取り決めをされていますが、今の要綱では個々のグループごとにタクシー会社と取り決めをしていただかなくてはいけないことになっています。今回は栗屋町全体で地域を挙げて取り組もうとされており、そこは栗屋町では町づくり協議会が一本で契約されるというイメージを持っておられますので、要綱上の文言の整理が必要かも知れません。

(委員)

この制度ですが、バスなどの公共交通機関を補完するものというイメージを持っていましたが、距離要件が緩和されてもそのコンセプトは引き続きということで理解させていただきました。もう1点、事務局とタクシー会社との契約のやり方ですが、これは一般タクシーを利用して行う制度となっていますので、契約のやり方によってはタクシーではできないようなパターンも出てくる可能性がありますので、そのあたりは事前に、法制度的に問題がないかどうか、早い段階で確認をしていただければと思いますのでよろしくお願いします。

(事務局)

ご指摘いただいたように、この制度はあくまでもタクシーの共同利用ですから、タクシー料金の半分の乗車した方でご負担いただき、半分を市が補助するという制度です。やり方によって、法的なところをはずれてはいけませんので、運輸支局とも相談しながら進めたいと思います。

(委員)

十何年前に市民タクシーということで始めさせていただき、いくつか組合が減っているところもありますが、今回また市が再開することになれば、今まであった三若とか秋町とか後山などについても復活すると考えておられるのでしょうか。それとも自治組織であがってきた時にやりましょうということになるのか、どういったお考えでしょうか。

(事務局)

現在休止されている組合については、それぞれ会員が減ったとか様々な事情があろうかと思えます。基本的には、粟屋では粟屋町全体として検討されていますが、もし要綱が変更になれば、今日ご出席いただいている近藤委員の河内のタクシー利用組合についても適用となります。制度が変わったことによって、現在休止されている組合においても一度やってみようということで条件が合致すれば復活されることがあるかも知れません。

(委員)

地元任せということになりますか。

(事務局)

経過として、特に23年度24年度にかけて住民自治組織に対して、この窓口になっていただけないかという協議をかけてきました。粟屋についても、ここまでの深い話ではありませんでしたが、そういった経緯もありましたので、今のところは休止されているところへの直接の働き掛けではなく、流れに沿って住民自治組織を窓口にしたというところで動いています。今のところ粟屋地域がテーブルにのっていただいているということです。しかし、要綱は住民自治組織のみを対象としているわけではありませんので、距離要件などを含めて整理をしたいと思えます。

(会長)

いまのご指摘は、地域との関係ということだと思いますが、基本的には地域においてニーズがなければいけませんし、それが一瞬ではなくある程度の持続性、使っていくという見通しをお互いに確認しながら、この制度を適用するなら適用するということだと思います。決して地域任せというだけでもありませんし、そこは行政、地域の方とよく実情を話し合いながら、必要なところにこの制度を適用していきたいと思えます。

(委員)

距離要件の件ですが、栗屋地区に関しては、上村線の利用状況が芳しくないのをそれを廃止する方向で、それを代替する交通手段を検討される中での話ですから、距離要件はこのようになっていますが、さきほど大林専門官が言われたのは、路線バス等とのバッティングでそちらを殺してはいけないというご指摘だったかと思います。これまで三次市民タクシー制度が運行されているところは公共交通機関の便数がとても少なかったりするところですから、事実上そのあたりの補完的なものとして入ってきました。また現在は会員が減ったりして休眠している組合もあるということです。

質問したかったのは、資料裏の模式図で、地区住民が④で支払いをして⑥で三次市が運賃補助をするということになっていますが、今後新たな事務局が町づくり協議会になったときもこういった形になるのか、町づくり協議会が間に入るような形になるのか、タクシー料金の1/2の補助ということですが、その中に組合があるわけですが、距離がそれぞれ違うと思いますので、運賃の多寡を調整したり、そのようなところに事務局がかかわっていくのか、従来のものをひとくくりにしただけなのか、そのあたりが十分理解できていないので教えていただければと思います。町づくり協議会が積極的に調整などで前へ出てくるのか、利用組合を束ねているだけなのか教えていただければと思います。後者の場合だと、利用人数の要件が緩和されていますので、利用が促進される可能性はあるのですが、今とあまり変わらないような気がします。

(事務局)

現在この図では、栗屋地域全体ですでに利用されている組合、新たに作ろうとするものでこうしたイメージ図としています。今までは単独での行政とのやり取りでした。利用の申込みも含めてその組合が責任を持ってタクシー会社と契約をして、お金のやり取りもされていました。最終的に皆さんが使いやすいような利用方法にするために、その機能を自治組織が果たしていただけるなら、お金の流れも変わってくると思います。利用料金ですが、小さな組合から目的地までの設定をしていただき、実際の賃走料金に基づいて支払いをされ、1/2の補助をするということです。補助金の流れとして、事務局が地元から自治組織になるということはあるかと思います。今からそのしくみを作っているとしています。遠い方と近い方の料金が一律かという質問かと思いますが、それはその組合から目的地までの賃走料金ですから、一律にはなりません。

(委員)

そのあたりの事務的な作業を、もっと町づくり協議会が関与するというのでしょうか。

(事務局)

それをやっていただければ、より使いやすくなるのではないかという思いで、そのしくみづくりを含めて検討しています。

(委員)

1回の運行額の半額を市から補助ということになっていきますので、個人個人の利用料金を設定するのが難しく、距離が違ってても一律にしないと計算が難しい面があり、現在は一律にしています。実際にタクシーを使った場合は料金が違ってきますが、一律にしています。色々問題はあるのかと思いますが、その都度計算というのも難しいし、利用者が多い時と少ない時によって金額を変えらるというのも難しいです。現在は皆さんで話し合って一律にしています。利用者が多い場合はお金が余ってきますので、少し料金を下げたりしますが、皆さん一律にしています。利用者が少なければ赤字に

なりますし、4人以上であればとんとんくらいですが、最近は2人とか3人の利用が多くて、ちょっと料金は高めになっています。個人の負担を決めるのはなかなか難しいです。

(会長)

いまのご指摘は、負担の公平性と実務の煩雑さをどのようにバランスをとるかということだと思います。これは、利用組合、自治組織に担っていただくにしても、そのバランスをどううまくとっていくのかについては、一緒になって考えさせていただく中でよりよいものを築いていければと思います。重要なお指摘をいただいたと思います。

(委員)

はっきりと覚えていませんが、庄原市の場合は自治組織とタクシー事業者と、一律の料金設定になっていたと思います。近藤委員が苦勞されている話を伺いましたが、庄原市は一律にされているのではないかと思います。

(事務局)

庄原市は一律です。

(委員)

今の話に関連しますが、庄原市も市民タクシーという名前を使われていますが、同じ市民タクシーでも三次市と庄原市の法律上の運送のやり方は違います。三次市の場合は、一般のタクシーを活用して行うもので、タクシーを共同で利用する、要は料金を割り勘している使い方ですが、庄原市の場合は乗合事業で、三次市で言うところの甲奴町や三良坂町でのデマンドタクシーのように一人いくらですという乗合事業の枠組みのなかで運行されています。そのあたりでお金の払い方が違ってきますので、どちらがいいかというのは言えませんが、個人個人の負担を決めるのが煩わしいということであれば、乗合事業として許可を取ってやるということも不可能ではないと思います。

(委員)

最近は介護タクシー的な使い方をされる方がおられて、運転手さんには大変お世話になって申し訳ないと思っています。タクシーの乗り場まで出て来られない方もおられるなかで、タクシー会社には細かい対応をしていただき助かっています。

(会長)

負担の公平性と実務の煩雑さのバランスについては、あらためて課題として認識し、市民タクシーと介護タクシーの違いについても以前ご指摘いただいていますので、あらためて両者の違いをきちんと認識された状態で適切に使っていただく努力をしていかななくてはいけないと思います。あらためて課題のご指摘をいただきましたので、事務局、行政としてもきちんと受け止めて改善していくようにしたいと思います。

それでは先に進めさせていただきます。報告事項は以上とさせていただきます、協議事項の(1)平成27年度から29年度生活交通ネットワーク計画(案)について、事務局から説明願ってください。

○協議事項

(1) 「平成27年度～29年度生活交通ネットワーク計画(案)」について

(事務局)

それでは、別紙資料1をご覧ください。

平成 27 年度においても、平成 26 年度に引き続き市街地循環バス「くるるん」、作木町の過疎地有償運送「ニコニコ便」、備北交通の赤名線、下高野線の運行に対し国の補助金を受けるにあたり、平成 27 年度から 29 年度まで 3 年間の、定量的な目標・効果、収入や費用等の収益も含めた運行計画を示した生活交通ネットワーク計画を作成しなければなりません。基本的には、昨年度と運行路線は変更がありませんので、昨年度のネットワーク計画をベースとしています。

別紙資料の 3 ページには 3 年間の目標数値を記載していますが、下高野線以外については昨年度に比べて数値が下がっています。特にさくぎニコニコ便については、大きく利用者が減っている状況です。4 月の有償運送運営協議会でもご意見をいただきましたが、作木町に実際にどの程度必要とされる方がいらっしゃるのか、また市民バスとの関係などを整理し進めていくことになろうかと思えます。

補助金の申請額については、資料の 11 ページから 13 ページのとおりとなります。これは過去の損益状況が基礎となり、各年度の運行回数等により、基本的には赤字部分の 1 / 2 相当額が運行主体に補助される内容です。

次に資料の 19 ページをご覧ください。真ん中あたりに、過去 3 年間の各路線の経常収益を記載している箇所があります。ここの 4. 5 のところに 26 円 38 銭という数字が 3 年間並んでいます。ここは下高野線の過去 3 年間の経常収益を書かなくてははいけません、下高野線についてはご存じのとおり、昨年 4 月から松江道に乗り換えを行い大幅に路線が変更となりました。そのため、過去 3 年間の下高野線の経常収益はあるわけですが、それをここに当てはめると、路線がこれまでと大きく違っているということで、26 円 38 銭というのは 25 年 4 月から 9 月まで、松江道に乗り換えてからの経常収益をこちらに記載し、補助申請の基礎数値としています。

この計画につきましては、本日この内容でご承認いただきますと 6 月末までに運輸局に提出することになりますので、30 日付で提出させていただきたいと思えます。

(会長)

数値的なところがわかりにくいと思いますが、確認などありましたらお願いします。

(委員)

説明のあった下高野線の件ですが、キロ当たりの経常収益を書くようになっており、これが 26 円 38 銭ということですが、見直し前が 57 円とか 58 円くらいでしたので、見直した後の実績が半分以下になっています。26 年の 4 月から路線も見直しとなっていますので、現在の利用状況がわからないところですが、今後そのあたりの利用状況を見ながら、あまり利用が伸びていないとよろしくないと思えます。庄原市とまたがっている路線ですから、三次市だけの課題ではありませんが、全体の利用人数が伸びていくような利用促進を庄原市と連携しながらやっていただければありがたいと思えます。よろしくお願いします。

(会長)

今後に向けてのご示唆ということでしたが、事務局何かありますか。

(事務局)

委員からご指摘のあった、キロ当たり収益が大きく下がっていることについて、去年の 4 月から松江道に乗り換えたことで、思ったより利用が伸びていないところで、運賃収入も下がっており、キロ当たり収益も 50 数円から半分の 26 円に下がったとお聞きしています。そういったこともあり、以前もご協議もさせていただいたように、今年の 4 月から、より多くのお客様に乗っていただけるよう君

田町、三次町経由に路線が変更となっています。そのあたりの状況も聞かせていただければと思いますが、松江道に乗り換えたあと利用状況が芳しくなかったというのは事実だろうと思います。

(委員)

事務局から言われたとおりですが、松江道に寄せ換えたあとで期待した利用人員がなかったということで、事業内容の変更を協議して、この4月から路線を変更しているところです。実態としては、4月5月、6月中旬まで来ましたが、昨年よりは格段とまではいきませんが、利用が増えている状況です。さきほどのキロ当たり収益の数字の使い方などは、またご指導いただければと思います。

(会長)

今年の4月からの状況変化もあるわけですが、ご指摘の主旨はやはり利用あってこそということだろうと思いますので、その点ではリードしながら進めていきたいと思います。

それでは、よろしければ計画はこの案で手続きを進めたいと思います。その過程で運輸局には指導や確認を求めていると思います。

それでは、協議事項の(2)高齢者運転免許自主返納支援事業申請者の方へアンケート調査を実施することの案について、事務局から説明してください。

(2) 高齢者運転免許自主返納支援事業申請者へのアンケート調査(案)について

(事務局)

それでは、まずは会議資料の最後のページをご覧ください。

本件については、以前の交通会議で加藤委員からご意見をいただいた経緯もありますが、運転免許を返納された方にアンケート調査をお願いし、公共交通利用促進の参考にできればと考えております。

平成25年度においては84名の方から申請があり、支援のご希望の内訳としては、タクシー助成券が70名、パスピーが14名となっています。平成26年度においては、6月11日現在で33名の方が申請されています。支援の内訳としてはタクシー助成券が24名、パスピーが8名、市民バス乗車券が1名となっています。運転免許を返納された方に、その後の状況などをお尋ねしてみれば、何か参考になる点があるのではないかとということで、資料2と書いてある資料の内容で案を作成してみました。委員の皆さまにアンケート項目などについてご意見をいただければと思います。よろしくお願ひします。

(会長)

この件について、ご意見をお願いします。

(委員)

事務局におかれましては、このアンケートを具体化していただき、まずはお礼申し上げます。公共交通の側からすると、運転免許を返納されるということは、何らかの利用促進につながる可能性があるということですし、また交通安全にもつながるということだと思います。まずは、84名なり33名の方についてのアンケートで、性別や年齢などの属性や家族構成については、ナンバーを書くようになっていきますので、事務局でこのアンケート項目ではないところで把握が可能ということですのでよろしいでしょうか。

また、支援内容がタクシー利用助成券、パスピー、市民バス乗車券と3つの中から、1万円相当で1つ選んでください、使い切られたらおしまいですということだと思います。支援制度の満足度を聞

くようになっていますが、どれを選ばれたか事務局でわかっていて、あとでそれぞれ集計できるようになっているのかと思います。支援制度のうちどれを選ばれて、その満足度はどうであるとか、また1万円の支援ですから、すでに使い切っておられているのか、使い切っておられるとすればその後どのようにされているのか、そのあたりも知りたいかと思います。この制度を浸透させるという観点からすると、例えば、問いの1番とか3番あたりで、この制度を何で知ったかとか、どういった動機で返納されたかというのがわかれば、今後のPRにも使っていけると思います。使い切ったあと困っているとか、家族に負担がかかっているとか、タクシーの利用が増えたとか、もう少し追跡できればと思います。

(事務局)

申請者の方は続き番号で管理していますので、このアンケートの想定としてはお名前を書いていたかなくても、その番号で誰かわかるということになります。性別や年齢、またどの支援を選択されたかについては、事務局でわかります。しかし家族構成までは把握できていませんので、項目に加えなれないかと思います。使い切られているかどうかについては、タクシー助成券については、タクシー事業者で月々締めて送っていただいておりますので、事務局でチェックしていますので、使い切っておられるかどうかわかります。パスピーと市民バスの乗車券については、ご本人に確認しないとわかりません。満足度のところで、どの支援を受けられた方の満足度が高いとか低いとかいうことはわかります。

(委員)

家族構成をお聞きしたのは、仮説ですが、家族と同居されていれば、免許を返納しても家族の送迎などに頼れるので返そうかということになるかも知れませんし、一人暮らしで誰も送ってくれない場合は返納できないということで、一人暮らしの方の返納が少ないという状況であれば、そのあたりへのアプローチも考えないといけないのかなということで、家族構成がわかればと思いました。

また、使い切られた方が困っておられたりしているのかななどについてお聞きできればと思いますが、問いの7番で、今後受けたい支援内容などを書いていただくようになっていきますので、もう少し追加で欲しいとか、金額をアップして欲しいということが書いてあれば、そういったニーズもあるのかなとわかると思います。例えば、満足されているということであれば、これでいいということになるのかとも思いますし、まずはアンケートを取って、データをまたここで検討させていただければと思います。

(会長)

ご指摘いただいた点については、アンケート項目に追加していけばいいと思います。項目に入れて確認していくべきだと思います。性別や年齢、家族構成や支援制度のどれを選択されたか、使い切られたかどうか、またこの制度を利用していただいたわけですが、その後何か課題があるのかどうか、ご家族に負担をかけている状況にあるとか、そういったことなどは項目に加えて教えていただけるよう調査すればよいと思います。事務局の情報で整理できるのかも知れませんが、聞くべきことはきちんと聞いたらいいいと思います。

(委員)

逆に、回答する側からすると、項目が多いと途中で回答に疲れてしまいますので、事務局の把握しているデータで照らし合わせて、できるところは省いていただいてもいいと思います。そのあたりは

事務局にお任せしたいと思います。

(会長)

それではアンケート調査については、基本的にこのような内容で、項目の追加については、面倒にならない範囲で、どうしてもあった方がいいというものについて追加し、そうでないものは事務局で整理するなど合理的に進めたいと思います。

それでは続いて協議事項の(3)連携計画更新の進め方について事務局から説明願います。

(3) 連携計画更新の進め方について(案)

(事務局)

資料の3をご覧ください。

前回の交通会議でも概略をご説明したとおり、現在の三次市地域公共交通総合連携計画の計画期間が今年度までとなっており、今年度その更新を計画しているところです。先月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正されました。これにより、連携計画にかわる地域公共交通網形成計画の位置づけが明確となり、補助要綱の整理もされました。このような状況になりましたので、今後国への補助申請について進めると共に、計画策定に向けての段取りを進めていきたいと思っています。前回平成21年度に連携計画を策定した際の流れも参考としていますが、計画策定の支援をいただく業者選定にあたっては、前回同様交通会議の要綱第10条にある幹事会を設置させていただき具体的な作業を進めていきたいと考えています。幹事会のメンバーについては、連携計画の策定時のメンバーを基本に、今後個別に依頼させていただきたいと思いますので、ご協力をよろしく願います。メンバーが決まりましたら、交通会議の委員の皆さまには文書等でお知らせさせていただきます。

今後の流れについて確認しておきたいと思いますが、国庫補助金については、来月要望調査があり、その後補助申請し認められれば補助決定という運びになる予定です。計画策定の流れですが、来月幹事会を開催させていただき、計画策定に向けた調査検討の外部委託に係る準備について協議させていただき、その後交通会議を経て9月には事業の準備作業をし、10月以降着手して参りたいと思います。その後適宜交通会議を開催させていただきながら、来年3月まで半年という短い期間での取組となります。タイトな日程となり大変ではありますが、このような日程で進めていければと考えています。交通会議の皆さまにも色々協議などご協力をお願いすることも多くなると思いますが、よろしく願います。

(会長)

前回4月の会議の時にはまだ法律がとっていないこともあり、少しもやもや感がありましたが、法律もとって現在のところこのような見立てになっています。まずは運輸支局から何か補足がありますか。

(委員)

このたび活性化再生法という法律が一部改正になりました。三次市が作成されている地域公共交通総合連携計画がありますが、これが新しい法律では地域公共交通網形成計画というものに名前が変わりました。少し要件も変わっています。新しい地域公共交通網形成計画を作るにあたって、色々な調査をしていこうということでご検討されていますが、その調査をするにあたって国の補助制度の活用

を検討されているところです。この補助制度は、さきほど協議にもありましたネットワーク計画と同じ仲間のものですが、運行費の補助やバリアフリーの補助、交通に関する計画を作るための補助という3本の柱で補助しているものです。その中の計画を作るための調査に関する補助を活用される予定ということです。流れですが、説明にあったとおり、まだ予定ではありますが7月に要望の調査をさせていただき、査定を受けたあと補助の申請をしていただき決定、決定後実際の事業開始という流れになっています。ここでご注意していただきたいのが、この補助が上限2千万円の定額補助とうたっていますが、全国の自治体から好評で人気の制度となっており、かなりの査定がある状況になっています。具体的にいうと、26年度の当初の要望調査があったのですが、交付の決定を受けたところでも、希望額の4割から7割ということになっています。なかにはゼロ査定ということで補助がもらえないということもありました。その際のポイントとしては、調査をするにあたっての地域での合意形成の状況や実施内容の具体性、どれだけ影響力のあるものか、地理的にモード的に一部の地域だけでなく広範囲にわたって計画をされようとされているかなどがポイントとなってきますので、とりあえずやってみようということでは厳しいことになることが予想されます。そのあたりを、この交通会議の場で、どういった調査が必要なのかとか、しっかりとご審議いただき、より具体的な計画を作る、調査を行うということでご要望いただいたほうが少しでも査定が抑えられると思いますので、よろしくをお願いします。事業の着手ですが、26年10月という予定になっていますが、これも少し流動的で、活性化再生法が5月21日に公布されましたが、公布の日から6か月を超えない範囲で施行することになっています。その施行日がいつになるかまだ決まっていません。場合によっては5月21日から6か月ですから、最大11月の中旬以降になる可能性があります。そうなるとスケジュールがタイトな中でさらに厳しくなる可能性があります。そのような可能性があるということでご了承いただければと思います。

(会長)

ありがとうございました。今日特に皆さんにご確認いただきたいのは、今後の進め方として、この資料に示しているような内容、またさきほど運輸支局から話があったことで良いかどうか、大枠としてこれで良いかどうか、また各論ですが、新しい公共交通網形成計画を作っていくにあたり、国の補助制度があるということですから、それを活用していくことで良いかどうか、それから計画の策定の作業を進めていくにあたり、調査検討の作業が必要ですからその外部委託を行っていききたい、従ってその準備などを行うための幹事会をこの交通会議の中に設けることについて、この大きく3点について確認していきたいと思います。さきほど運輸支局からお話のあった、どういった調査をするのか説得力のある内容のほうが補助の交付を受けるにあたってはより評価されるだろうということですが、前回の会議で大枠の項目は示していますが、次の交通会議を8月に予定していますので、その時に調査項目については、これまで示したものに修正がある場合は修正した内容、あるいは肉付けした内容で説明するという理解で事務局よろしいでしょうか。

(事務局)

いま言われたことを盛り込みながら、このような計画で進めていければと思います。

(委員)

この事業は補助を前提としての事業でしょうか。国の補助に査定があり、補助が少額になったという場合は事業の見直しということになるのでしょうか。国の補助金の大小で内容が変わるのかどうか

教えていただければと思います。

(事務局)

この計画については、法に基づいたものにしていかなくてはなりません。補助金があってもなくても計画自体は作成する予定です。

(委員)

調査事業についてもやっていくということでもいいですか。

(事務局)

法改正や要綱改正を待っていた部分もありますので、補助対象外でやるということも検討したわけですが、5月21日で法改正がされ、効力が発生するのは半年後ということで見えてきましたので、タイトなスケジュールではありますが、計画を作っていくということで考えています。

(会長)

補足しますが、市の予算として今年度計画の見直しのため4百万少々認めていただいていますので、国の補助金は活用していきたいという思いでの提案にはなっていますが、いずれにしても市の予算としては計上してありますので、今年度計画を見直しするという考えです。最終的に市の予算と国の補助金をどのような配分であてていくかということについては、今後の整理ということになります。

(オブザーバ)

具体的にどのような調査をするのか決まっていますか。パーソントリップ調査などありますが、どのようなデータを集めて計画づくりをしていく予定でしょうか。

(事務局)

まだ具体的にどのような調査をするというところまでは決まっていますが、前回の会議でどのような調査やアンケートをするかという大枠は示していますので、今後補助申請をする際にはどのような計画を作っていくか、詳しい内容を記載したほうが査定を抑えられるということでもありますし、今後幹事会も設置させていただき、そこでどのような調査や計画を作っていくか素案を示し、調整していきたいと思います。

また、基本的に計画の詳細についての国からの説明もこれからということになります。

(会長)

いまのご指摘で、どのような調査をするのかということですが、現行計画の中に市民の方々のご意向などが入っています。まず考えられるのが、現行計画を策定した際のこういった調査を現時点であらためて同じような調査をするのかどうか、あるいはこれとは違う観点の実態実情把握ということで調査をかけていくのか、またこれについても平成21年度ですから、そんなに時間が経っているわけではありませんので、これはこれでおいておき、これに加えたものだけをやるのか、色々バリエーションはあると思いますので、それについてはきちんと整理もできていないところだと思いますから、もし8月の時点である程度言えるものなら、説明していただいた方がいいかと思います。もしこういった調査をやったいいということがありましたら、またご提案いただければと思います。

よろしければ、大枠は資料3でお示ししている内容で共通認識を持っておくということと、国の補助金は活用していく方向であるということ、活用するにあたっては諸々の準備も必要ですから、そのための幹事会を設けていく、幹事会の構成については別途ということです。

それではそのような確認をしたということを進めさせていただきたいと思います。国の補助制度を

活用ということや法律に基づいた計画ということもありますので、また事務局から運輸支局と相談させていただきながら、交通会議として進めていきたいと思ひます。

これで協議事項まで進みましたが、全体をとおして何かあればお願ひします。

「くるるん」についても市民タクシーについても重要なご指摘をいただいたと思ひます。

それではその他について、事務局からお願ひします。

○その他

(事務局)

本日お配りしている資料で、まだ説明していないものが三次市総合計画ですが、前回の会議でも話がありましたが、26年度からこちらの計画で動いています。すでにご覧いただいた方もいらっしゃると思ひますが、また時間のある時にご覧いただければと思ひます。

もう1点、三江線のパンフレットをお配りしています。こちらもお時間のある時にご覧いただければと思ひます。これまで季節ごとにパンフレットを作成されていましたが、通年で使えるものとして三江線活性化協議会で作成されました。三江線関連では、新聞報道にもありましたが、昨年の豪雨災害で一部区間が不通となっていました。7月19日から全線運行開始をされます。当日にはセレモニーや以降キャンペーンなども開催されますし、秋以降も企画がありますので、こちらにもご支援をお願ひします。

(会長)

三江線については、7月19日の始発列車から、不通となっていた江津浜原間での運転が再開されるということが発表されています。JRには、夏休み前に復旧していただいたということで感謝を申し上げたいと思ひます。

また、三次駅の完成予想図もJRから発表され、先日新聞にも出ていました。市としてもプレスリリースしています。

その他何かありますか。

(委員)

さきほど連携計画の調査内容の話があり、また事務局から早速三次市総合計画も配布していただきありがとうございます。調査項目で、今までの計画では路線バスに乗り込んでの調査とか市民へのアンケート調査が一般的だと思いますが、すでに三次市では24年度に乗り込み調査もされていますので、例えばこの総合計画とリンクした調査や計画ができればいいかと思ひます。例えば総合計画の13ページに4つの挑戦がありまして、人口減少・少子高齢社会への挑戦とか日本一の子育て環境、地域づくり、三次市の拠点性などが載っていますので、子育て支援に対して地域公共交通はどう貢献できるかとか、さきほどの栗屋の町づくり協議会と公共交通が連携している訳ですが、そういったことが地域づくりにつながっていく局面もあるかと思ひます。そういった観点での調査とか目標作りができればスパイラルアップしていくのではないかと思ひます。今までは公共交通だけの視点で計画づくりをしてきたのではないかと私自身も反省するところですが、三次市の戦略として考えていくことが必要かと思ひます。

また、運転免許の返納のところで申し上げればよかったのですが、三次警察でデータをお持ちかと思ひますが、管内の交通事故状況とか、高齢者の人数が増えていますから高齢者の関係する事故件数

も増えているのではないかと思います。例えばそういったところが公共交通によって低減されているとか、そういったことがあれば公共交通の利用促進やPRにつなげていける面もあるかと思います。交通事故のデータを示していただけるとありがたいと思います。

それから、拠点性ということに関して言えば、来月の半ばから陰陽を結ぶ高速バスの三次インターでの停車回数が減ります。米子・広島間は三次を全部通過してしまうということで使えなくなってしまいますが、民間バス事業者の採算面での判断ですから仕方ない面もあるかと思います。なんとなく公共交通に関して言うと三次が通過都市になってしまっている現状がありますので、何か対応ができないかと思っています。

(会長)

当然総合計画を踏まえる形で新しい公共交通網形成計画は作っていかなくては行けませんので、人口減少をにらみながら考えていくことでしょうし、地域における拠点づくりと交通の再編というのは密接に連動するわけですから、よく総合計画と照らし合わせながら組み立てていくということになると思います。

(委員)

交通事故と公共交通機関のリンクということで検討したことがありませんでしたので、そういった視点で、65歳以上というのが私どもで言えば高齢者ということになりますので、データがリンクするかどうか精査して、調整させていただき、出せるデータがあれば作ってみたいと思います。

(会長)

高速バスの件については、三次に積極的に来ていただけるような、選んでいただけるような魅力あるまちになるということが根源的に大事かと思っています。移動手段についてなかなか難しい面もありますが、三次そのものが多くのお客様から選んでいただけるまちになることが根っこにありますから、あらためてしっかりやっていきたいと思っています。

今回は8月を予定しておりますが、引き続きよろしく申し上げます。ありがとうございました。