

平成26年度 第6回三次市地域公共交通会議 会議録

平成27年2月19日(木)

13時30分～15時

三次市役所 6階602会議室

○開会

(事務局)

平成26年度第6回の三次市地域公共交通会議をご案内したところ、委員の皆さまにはお忙しいところご出席をいただき誠にありがとうございます。

それでは、早速ではありますが、ただいまから「第6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)

2月ということで真冬の時期であり、また年度末も近づいており、皆さまそれぞれに大変お忙しいなか、公共交通会議にお集まりいただきありがとうございます。今年度6回目ということで、例年に比べて回数も多く重ねてきました。偶数月に2か月に1回ということですのですめてきました。これまでの会議でも申し上げたとおり、交通網形成計画については、27年度にしっかりと作り込んでいくことにしました。今回の会議においては来年度に取り組む新しい計画とは別事案になりますが、審議・確認をいただき、つないでいこうとするものです。よろしくお願いします。

(事務局)

それでは、会議に入る前に事務連絡をします。

会議資料ですが、先般地元の委員の皆さまには直接お持ちさせていただきました。事前の資料配布が遅れ、委員の皆さまには大変ご迷惑をおかけしました。申し訳ございません。

また、三江線関係の資料を本日配布しています。のちほどその他の項で説明します。

委員の欠席ですが、都合により三次商工会議所の竹本委員、三次広域商工会の湯藤委員、三次市社会福祉協議会の三上委員がご欠席です。代理出席ですが、中国運輸局広島運輸支局の藤元委員の代理として宮地様、広島県の木村委員の代理として藤田様、三次警察署の吉田委員の代理として地域課の正脇課長、備北交通の実兼委員の代理として松栄次長に出席いただいています。また、オブザーバとして、JR西日本三次鉄道部の前田部長がご出席予定ですが、少し遅れるとのことです。

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。

それでは、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、津森会長をお願いします。

(会長)

本日は報告事項1件、協議事項3件ということです。まず、報告事項「平成26年度事業実施状況及び歳入・歳出決算見込みについて」事務局より説明をお願いします。

○報告事項

(1) 平成26年度事業実施状況及び歳入・歳出決算見込みについて

(事務局)

会議資料をご覧ください。

まず事業実施状況ですが、交通会議については本日まで偶数月に6回開催させていただきました。幹事会も7月に1度開催しました。過疎地有償運送については、引き続きNPO法人元気むらさくぎによる運行が行われています。連携計画の更新については、この交通会議で何度もご審議いただきましたが、今年度については見送りとさせていただきます。市民バスについては、三和町線などで一部経路の見直し等を行いました。本日君田町、布野町線について変更の協議をお願いしているところです。市民タクシーについては、のちほど協議事項にもある上村線の廃止に伴い、栗屋地域で組合の設立検討を行ってきました。3月中には、地元の自治組織と連携しながら設立していく計画です。利用促進の関係では、バスの乗り方教室を7月に吉舎小学校、8月に君田町泉吉田地区で開催しました。生活交通ネットワーク計画については、平成27年から29年度の計画を作成し国への申請を行っています。本日「くるるん」の経路変更に伴う変更協議をお願いしています。その他、高齢者運転免許自主返納事業ですが、今年度アンケート調査を実施しました。ちなみに今年度の申請者は2月10日現在で101人となっています。昨年度は84人でしたので、昨年度より多くの方に申請をいただいています。

続いて歳入歳出の決算見込みですが、歳入は市からの負担金ですが、歳出の決算見込みによると、ほぼ予算どおりとなる見込みです。歳出について、会議費については回数も多かったことから、43万5千円余りの決算見込みです。事業費の125万8千293円については、過疎地有償運送にかかる経費です。以上により、歳出は171万7千209円の決算見込みとなっていますが、最終的な決算については、次回の交通会議であらためて報告させていただきます。

(会長)

この件は報告ということですが、何かご質問などありましたらお願いします。

特にないようですので、協議事項に移ります。協議事項の1つめ「市民バスの経路変更等について」事務局から説明をお願いします。

○協議事項

(1) 市民バスの経路変更等について

(事務局)

今回は、君田町と布野町における4月1日からの経路変更等についてとなります。

まず、資料1をご覧ください。市民バス君田町線については、利用実態に合わせ利用のない区間について廃止をしようとするものです。コースとしては朝夕Bコースとなります。図面の上、北側の中谷から茂田（宮）間、また経路の中間あたり、二反田へかけてのルートを廃止とする計画です。

続いて、A3の資料2をご覧ください。市民バスの布野町線については、布野町まちづくり連合会からのご要望もあり、より使いやすくということで経路などを変更するものです。布野町には月・金コースと水曜日コースがありますが、基本的には同じような経路を運行しています。経路の変更については、大きく4か所について計画しています。新規経路となりますが、運賃については、これまで

どおり1乗車あたり大人100円、小学生50円とします。車両については、これまでと同様の車両での運行となります。また、ゆめランド布野への乗り入れというご要望もあり、備北交通で運行されている赤名線などの路線についても4月以降乗り入れを計画されていますが、市民バスについても備北交通同様に乗り入れをしていく計画です。この変更にあわせ、一部ご利用のない区間について、廃止も合わせて行う計画です。3枚目に新しいダイヤを掲載しています。長い経路でわかりにくいかと思いますが、これについても地元布野町と合意をいただいているものになります。

(会長)

ありがとうございました。布野の路線については箇所も多いということで、わかりにくいかと思えます。内容についていかがでしょうか。

(委員)

地元でもありますし、自治組織が中心となってまとめたもので、話は時間的には経過していますが、大筋については私も聞いています。実施時期が平成27年4月1日となっています。できればもう少し早く、たとえば3月にするとか、予算的な措置があるとは思いますが、大きな措置がない場合には、もう少し早い時点で変更できないでしょうか。また、もう少し簡素化できないかと思えます。大まかな路線は決定しているのですが、その住民がいなくなったのでこの路線は廃止するとか、またコースを変えるとか、地元からの要望が結構あると思えます。それを、自治組織と支所が協議し、地元からの要望を取り上げてよいのであれば、この会議へ諮って実行するのではなく、報告事項としてこの会議へ提案できないものでしょうか。民生委員もしていますが、地域包括ケアにより、自宅で介護や医療をするようになってきました。そのためにも公共交通の役割は重要になっています。もう少し柔軟で迅速に実行してもらえないでしょうか。次に出てくる新規路線については、予算措置なども必要かと思えますが、介護や医療にかかわっている者は、たった1か月でも大変です。行政も早く実施できるように扱っていただきたいと思えます。

(事務局)

経過としては、担当課として情報をいただいてから、現地で支所とともに実際に全線確認しています。運行事業者で届けをしていただくにあたっては、この交通会議へ諮る必要があるということで、今回提案させていただいています。このことにより処理期間も短くなるということで、4月からの変更を予定しています。特に調整に時間を要したという訳ではなく、情報をいただいてからは、すぐに対応をしている状況です。委員のご発言の趣旨は十分理解していますが、4月からの変更ということでご了解いただければと思えます。

(委員)

この件は4月からということでやむを得ないかと思えますが、これからも少しずつの変更があるかと思えます。その際、この会議へ諮らないと変更できないということであれば、対応が遅くなるのではないかと思えます。大幅な路線の変更であれば仕方ありませんが、地元の要望を精査した上での変更で、この程度であれば報告事項で済むということ、皆さんが承知していただければと思えます。ここへ出てきたものを、なかなか反対できないと思えます。もう少し迅速にできないかということで提案しています。大きな変更ではない場合は、報告事項でということ承知いただければと思えます。

(委員)

運輸支局です。手続きの関係ですが、私どもに、運行事業者がこの会議で合意され新たに走ると決められた路線、この路線については手続き上1か月の期間を設けて認可をするという流れになっています。一方で通常、備北交通などが事業者として申請を出される時は、同じ手続きでも3か月を要します。通常申請をいただいてから、公安委員会や道路管理者などに、この道路を走っても大丈夫かということについて調整をします。その確認が取れて認可をさせていただきますが、この交通会議で合意された案件については迅速に処理しようという方針のもと、1か月という短い期間を設けています。1か月でも短いという設定ではありません。また、ここまでの変更ならあらかじめ合意をとっておけばいいのではないかと、当然この会議でも報告事項や協議事項であることが望ましいわけですが、例えばダイヤについて、接続の関係で鉄道のダイヤが変わったのでバスのダイヤも変えるといった軽微な変更であれば、さきほど言われたように、ある程度の合意をとったうえで事後報告にすることも可能かと思えます。しかし、新たにここを走りたいという場合は、旅客の安全や道路について確認した上で認可しますので、この交通会議での合意が必要となります。このような事情をご理解いただければと思います。

(会長)

ご指摘いただいた、なるべく迅速に柔軟にということについて、少なくともこの交通会議が時間的にネックにならないようにしたいと思います。当然その前段で、支所や自治組織、住民の方々が事前に十分に調整をして、速やかに動けるようにするということがまず前提になり、その後この交通会議をいつ開催するか、日程が合わないということで時間をロスすることがないようできるだけ配慮し、迅速また柔軟に対応していきたいと思えます。

その他内容等についていかがでしょうか。

(委員)

この協議事項について特に異論はありませんが、事務局に質問ですが、利用実態を踏まえ今回再編をされるわけですが、この場合の利用実態がないという基準といいますか、市民バスについては各系統の平均乗車人員が1.0を下回ったら再編するという基準はあるかと思えますが、これまでもそうですが、区間を廃止したり新設したりという場合の区間ごとの基準、例えば1か月間利用がなかったとか、ある程度のところは衆目の一致するところはあるのかと思えますが、そのあたりを教えていただければと思います。逆に、新設した場合に、地域からの要望があるということは前提かと思えますが、そのあたりの運営をどのようにされているのか、改めて聞いてみたいと思えます。今回の利用実態がないという実態や地域要望について、事業者からここは走っても誰も乗らないから再編したほうがいいという話が出たのか、あるいは利用者からここは非効率になっているということなのでしょうか。何が言いたいのかというと、路線の実態を踏まえて、それを早く実際の政策に反映されたり路線の再編につながったり、ニーズを捉えたりすることが、今回の布野の場合は自治組織経由で市へあがってきたというプロセスだったのかと思えますが、やはり利用者の方、住民の方、運行事業者の方からうまく情報が集まってきて、この交通会議で集約されたりモニタリングするシステムというかフローを整理する必要があるのかと思ったところです。今後、網計画の策定もあるかと思えますが、市民バスの目標値は路線トータルとしてはありますが、経常的な利用実態をきちんと事業者が日報につけて、それを市が定期的にモニタリングするであるとか、そういったところに踏み込んで考えてみてはどう

かと思ったところです。また、さきほどの迅速に決定するという意味では、常にこの交通会議でもされていますが、書面協議なども使うと早くできるかと思しますので、よろしくお願いします。

(事務局)

市民バスについては、運行をお願いしている事業者から毎月利用人数が出てきます。それにより、この路線については利用が少なくなっているなどといったことは把握できますので、支所をとおして路線の実態把握などのお願いをしています。君田の廃止区間については、その流れの中で地元と話をさせていただいて、明らかに乗られる方がおられないので廃止をするという合意をいただいています。布野についても同様であり、新設区間については54号線を運行するより旧道のほうが利用が見込まれるということで、地元合意をいただいています。

(委員)

今のような流れを面的にマニュアル化することにより、事務局の方が変わられても継続すると思えますし、私たちもその流れの中で廃止になったとか新設されるということが見てわかるかと思ひ、整備していただければいいのではないかと思います。

(事務局)

書面協議も十分活用しながら、時間短縮など対応していきたいと思ひます。モニタリングなどについては、月報や日報での確認ということもありますが、もう少し細かい路線の把握など、モニタリングの充実も図っていければと思ひます。

(会長)

最初にご指摘のあった、廃止もしくは新設にあたっての基準というか期待値というか、その考え方についてはいかがですか。

(事務局)

廃止の基準については、連携計画にある1.0人というところが検討をはじめ一つの基準として考えています。新設については、逆に1.0人以上の利用が最低限見込まれるというところで、潜在的な需要をしっかりと把握し、通学便や通勤便であれば具体的にどの区間でどのような方の利用があるのか、既設路線があれば運行事業者からの聞き取りなども含め、調査が必要かと思ひます。実際何人以上の方の利用が見込まれれば運行を開始するという基準はないところです。

(委員)

今回の廃止予定区間において、利用実態がないという理由は、民家がなくなったとか、あるいは人がいないとか、常にマイカーを利用しているから大丈夫ということがあって廃止ということでしょうか。

(事務局)

今回の場合は民家がないということではなく、当面マイカーなどで日常の利用をされているということで、市民バスの利用は見込まれないということです。

(会長)

さきほどの利用実態の把握の方法については、一定程度何か書き出してみるとか、マニュアルかどうかは別にして、きちんと書き出してみても、なるほどこういうやり方で利用実態を把握しているということが共有できるようにしていただきたいと思ひます。それを出発点として、更によりよい方法に改善をしていくということでもっていけたらと思ひますので、事務局で整理をお願いします。

それでは、市民バスの経路変更等については、この内容ですすめていきますが、何点かご指摘をいただいていますので、これからのあり方においては改善していくということも合わせてということです。

それでは2点目の「路線バスの経路変更等について」事務局から説明してください。

(2) 路線バスの経路変更等について

(事務局)

まず路線の廃止ですが、資料3をご覧ください。神野瀬線の一部区間及び上村線について、3月31日をもって廃止するというものです。まず神野瀬線については、神野瀬から中野原間について廃止を行うものです。この区間については、冬期において部分運休していますが、年間を通しての廃止とするものです。利用実態について、この区間は当面利用が見込まれないものと思われます。次に資料の2枚目が上村線ですが、こちらは、本日の資料の図面上は54号線から栗屋地域にかけてとなっていますが、系統全体の廃止を計画しています。さきほどの報告事項でもありましたように、代替交通として栗屋地域においては、住民自治組織を中心に市民タクシーの設立をしていきたいと考えています。

次に、資料4の路線の新設ですが、こちらにも布野町まちづくり連合会からご要望のあった、赤名線の最終便について、高校生などの利用の観点からももう少し遅くしてほしいということに対応するものです。赤名線については、以前の交通会議でもありましたように、乗務員の勤務の関係で最終便を今よりも早くしなければいけないという状況にもありましたので、今回新たに三次高校から布野町を結ぶ便を新設するものです。運行については、当面6か月の試行運行とし、利用についても1便あたり1人以上は乗車していただくことを期待し、利用実態については十分検証していきたいと思えます。また、三次高校や日影館高校の生徒の帰宅利用が中心となると想定されますので、それぞれの夏休み等の長期休暇中における運行については、運休する方向で計画しています。

(会長)

説明のあった内容について、いかがでしょうか。

(委員)

三次布野線の新設について、細かいことで恐縮ですが、1便あたり一人以上の利用ということですが、この目標をクリアすればその後も継続する方向ということでしょうか。さきほどの利用実態の把握ということに関連しますが、非常に系統の長い路線ですので、例えば市街地で一人乗った場合でも単純に一人乗ったということになるかと思えますが、この路線の目的からすると布野地域への通学利用に配慮してということになるかと思えますので、1便あたり一人以上と書いてあると、市街地で乗り降りした場合でも一人になるかと思えますので、そのあたりについて目的にあったような実態を捉えていただければと思います。

(事務局)

ここに記載している一人以上の利用を期待するという点については、これだけをもって存廃を判断することではありませぬので、検証結果を基に検討させていただきたいと思えます。ただ一人以上というところは押さえるべきところでもありますので、最低限達成していただくということでアピールしていきたいと思えます。加えて、委員の言われたように、三次の市街地で乗り降りされ

ば一人乗車したことにはなりますが、できるだけ多くの方にご利用いただきたいということで、三次高校や、三次駅から三次町方面への帰宅にも使っていただきたいと思います。一義的には、布野町方面への主に高校生の帰宅便ということが大きな目的ですので、備北交通のご協力もいただきながら、乗降の実態把握に努めていかなければいけないと考えています。

(委員)

ちなみに、現在赤名線や作木線を利用して、北部方面から通学されている人数はどのくらいいらっしゃるのでしょうか。

(事務局)

三次布野線の新設について、事前にアンケート調査も行われていますが、現在そのデータを持ち合わせていませんので、後ほどお答えさせていただければと思います。

(委員)

赤名線の最終便の利用状況ですが、毎日ではありませんが、高校生が2、3名利用されています。

(委員)

さきほど目標値の話も聞いたのですが、現在の利用状況とか、アンケート調査もされているということで了解したわけですが、ある程度の目算があってこれをされているのか、地域から要望があったので試行でやってみるといったことなのか、出たところ勝負ではなく、ある程度見込みをもって取り組んでおられるのであれば、その推移を期待してみたいと思いますが、そのあたりが十分理解できなかったので質問したところです。

(事務局)

布野の自治組織において、中学生以上の方がいらっしゃる世帯を中心にアンケート調査をされました。47名の該当者がおられ、その中で11名程度の利用が見込まれるということでまとめていただいています。そのあたりも勘案して試行運行ということで取り組むということです。

(委員)

例えば、アンケートをした中での目標値であれば、単純に1便あたり一人以上ではなく、もう少し違う数字が出る可能性があるかも知れませんが、コストがかかってくることで、将来的な路線の存続も勘案して目標値を設定し、地域や高校を巻き込んでこの路線新設の運行をお膳立てすると、もう少し期待値があがるのではないかと思います。ただ走らせるのではなく、このような前提があつてこういった将来的な目標があるので、このくらい乗ってくれると持続可能になる、だからそれに向けてみんなで頑張っていきましょうといった内容であれば、もっといいのかと思います。

(会長)

この三次布野線の路線新設については、布野地域の皆さんからの具体的なニーズに基づいての対応であり、そういった意味では、どういう利用者のためかという目的は明確であるということ、またどの程度の利用ニーズがあるのかということについても、地域の方々からお話をいただいているということで、それについて対応するというではありませんが、同時に公費を投入して実現していくということですから、使われなければこの取組は報われないということになります。お互いにこの公共交通をしっかりと使うことによって、その効果を発揮されるようにという認識を共有することが大前提として必要なことだと思います。地域の方々とお話していると理解はしていますが、あらためてご指摘いただいたことについて、認識をしていくということをお願いしたいと思います。

(委員)

確認ですが、実施時期については4月1日となっていますが、これは学校がはじまるということで6日とか7日ということで良いのでしょうか。

(事務局)

基本的には4月1日を予定していますが、実際の運行については学校の長期休暇ではないところを考えていますので、協議させてください。

(委員)

さきほどから聞いていると、学校がない日は運行しないとか、三次高校の生徒をメインに考えておられるようですが、それであれば市として青陵高校から三次高校をまわるスクール便を運行してはダメなのではないでしょうか。

(事務局)

この三次布野線については、18時55分の福塩線への接続も考慮し、日影館や青陵高校の生徒さんにも配慮したダイヤになっています。委員の言われる直接の学校への便については、路線バスでフォローできていると考えています。

(委員)

福塩線とつなぐよう配慮しているとのことでしたが、4月以降のダイヤでもつながっていますか。

(事務局)

考慮しています。

(委員)

これは普通の路線バスですから、夏休みは走らせないというのはスタンスが違うと思います。それなら最初からスクール便で走らせれば良いと思います。路線バスですから、学校が休みだから休むというのはおかしいと思います。全部走れば良いのではないのでしょうか。

(会長)

直接的なニーズとしては、高校生の利用ということが地域からいただいた要望でもありますが、お話もありましたように、路線バスとしての運用ですから、当然どなたでも乗っていただけるし、どなたにも乗っていただきたいということです。夏休みの長期の休みについては、事務局から説明のあった考えということですが、4月について1日なのかどうなのかということについては、さほどこだわりの必要はないのかと思います。4月1日からであれば1日からということで良いと思います。いずれにしても、4月・5月・6月と利用実態は逐次把握していかなければいけませんので、利用実態の中で、生徒さんは当然ですが、一般の方がどの程度利用されているのか、よく分析しながら判断していくことかと思っています。

(委員)

この路線を増やすことになれば、何を目的にするということになるのかと思います。学生に限るということであれば、それ相当のことを考えなければ違うと思います。特に市街地を走るということで、一般のお客さんも乗っていただいて構わないわけですから、夏休みだろうが試行運行し、夏休み中の一般のお客さんがどうか、また夏休みであってもクラブ活動などがありますから、最終便がないと便利が悪いということでこの路線を設けられるなら、そのあたりも考えて6か月ほど試行すれば良いのではないのでしょうか。地元が言われたのでやるということだけでいいのかどうか、地元の

声も大切にしなければいけません、それを受けてこの会議でこうやるべきだということを位置づけていかなければいけないと思います。学校が休みだからというのはおかしいと思います。

(会長)

少なくとも前提としては、どなたでも使っていただける、どなたにも使っていただきたい、ということだと思います。ただ、とりわけ高校生についてはそういったニーズもいただいたということで、しっかり使っていただきたいということです。それからすれば、4月は1日からいいのかと思いますし、夏休み期間についてもご指摘いただいたように、どうなのかということで、6か月間通期で使っていただく、またその状況をしっかり把握してみればどうかというご指摘でした。

さきほど夏休み期間については運休という説明でしたが、夏休みについても運休という訳ではなく、当面の6か月については通期で運行する。ただし6か月が経過した後に利用実態を検証するのではなく、きめ細かく、タイミングをみてどの程度どのように使われているのか把握していただき、その状況はこの交通会議にも示していただきたいと思います。その状況によっては、また違った判断もあるならこの場で議論すればいいと思います。今の時点においては、ご指摘いただいたことからすれば、当面6か月というのは夏休みも含めて運行ということによろしいのかと思います。

(委員)

運賃はどうなるのですか。

(委員)

通常の路線バスと同様です。

(委員)

事務局の負担を増やして申し訳ないのですが、路線廃止については実態もないということで廃止するというのは納得できるのですが、路線新設ということになると、各委員が言われたように、これをどういった目的で運行し、どのような形でモニタリングし、結果どうするのか、もう少し事業計画のような説明があれば良いと思います。この路線図とダイヤだけでは足りないような気がします。運行期間についても当面6か月というのあいまいな部分がありますので、ペーパーがあれば良いと思います。高校生が主たるターゲットというのはわかりますが、赤名線で新たに通勤してこれで帰ることができるということで、新規の顧客を獲得することにもつながると思います。その他の路線バスの利用促進にも示唆があるかも知れませんが、あまり時間はありませんが周知を丁寧にするなど、せっかくの新設ですから、やれることをやっていただきたいと思います。

(委員)

8月は夏休みということで、試行は5か月でもいいのではないのでしょうか。経費的にも安く済みませずし、5か月である程度の結果は出るのではないのでしょうか。

(会長)

学生の学期の都合ということですが、事務局何か把握していますか。

(事務局)

我々も何か月を試行期間とするか考えたわけですが、基本的にある程度長期間見てみたいということもあり、6か月と定めたわけです。利用が少ない状況が6か月間続くのをだまって見過ごすというのも難しいので、途中で何度か検証のポイントを設けていきたいと思います。現時点では6か月程度のスパンで状況を見ていきたいと考えています。こちらの説明不足で、この路線がスクール便である

かのような印象を与えてしまったようですが、この便を試行するにあたっての1つの大きなきっかけは、赤名便が繰り上がることにより高校生が乗ることができなくなるということで、そのあたりの需要が既存の路線バスで代替できないということです。試行期間においては、通勤などの利用についても確認をしてみたいと思います。あくまでも一般の路線バスということです。

(会長)

この三次布野線の新設については、4月1日から6か月間の運行とさせていただき、その際に6か月間の途中において利用状況について把握をした情報をこの場にもお示しいただき、みんなで確認するという、この便のサービスを提供開始するにあたっては、できる限りの周知をすることによって直接の地域の方には当然使っていただきたいと思ひますし、それ以外の市街地の方をはじめとしたその他の方々にも、このような便ができたということでは是非使っていただきたいという周知を徹底することをお願いしたいと思ひます。私たちは、使っていただけるようにする努力ももちろん大切ですし、使う努力も必要で、公共交通のサービスはこの両面が不可欠であると思ひますので、合わせて周知等も徹底するというこゝで進めさせていただきたいと思ひます。これが新しい取組ということゝ、よく状況を確認しながら、その後の進め方はまた見直し等が必要であれば、それを加えていくということにさせていただきたいと思ひます。

その他神野瀬線、上村線など一連のものを含めていかがでしょうか。

よろしければ、この内容でご確認いただいたということにさせていただければと思ひます。

なお上村線については、4月からということになると、さきほど事務局からの説明で、3月には地域の住民自治組織の皆さんと市民タクシーが利用可能な状態までもっていくということですから、是非それについては、空白期間がないように地域の方々と話を進めていただきたいと思ひます。

続いて協議事項の(3)「平成27年度から29年度生活交通ネットワーク計画の変更について」事務局から説明してください。

(3) 平成27～29年度生活交通ネットワーク計画の変更について

(事務局)

資料5をご覧ください。前回会議でご協議いただいた市街地循環便「くるるん」の経路変更に伴い、生活交通ネットワーク計画を変更するものです。「くるるん」の新しい経路については、前回の会議以降、各自治組織などから特段のご意見はいただけていません。また警察との協議により、一部交差点の白線の処理などが必要となりますが、予定どおり4月1日以降新しい経路で運行していく計画です。資料5の別紙として1枚もので、変更部分の図面をつけていますので、ご覧いただければと思ひます。バス停については、防災センターの下のところに新しく設けられます。このような変更に伴い「くるるん」の南畑敷町側の運行距離が8.1キロから10.2キロに変更となります。この変更について生活交通ネットワーク計画も変更をするものです。資料5がとても多くのページに渡っており見にくいと思ひますが、13ページをご覧くださいますと、南畑敷町循環①と②になっています。①が3月まで、②が4月以降ということで、2つに分けて変更をしています。運行距離が変わることにより、補助金額については、27年度で25万6千円の増となります。28年度、29年度については通年で10.2キロの運行となり、すでに申請しているものから約50万円程度の増となります。43ページに新しい「くるるん」の時刻表を掲載しています。これまでどおり1時間ピッチでの運行となります。

4月以降は現在のバスセンターが三次というバス停になりますが、こちらが起点となる予定です。

(会長)

ただいまの内容について、確認などいかがでしょうか。

「くるるん」の路線変更については、4月から運用するにあたり、事前に、また事後も含めてですが周知を十分によろしく願います。多くの方々にこの循環便を使っていただきたいという思いで、使いやすくなる方向での見直しですから、多くの方にこれを知っていただき、「くるるん」に乗ってみよう、使ってみよう、そして実際に使っていただけるように周知をお願いします。合わせて、これは連続的な循環運行ですから、運行事業者である備北交通、そして交通会議としてもですが、安全運行の確保については、くれぐれもよろしく願います。また、実際運用するなかで何か課題等がありましたら、この場に持ち込んでいただいても結構ですので、協議して改善するというスタンスでお願いできればと思います。安全第一をよろしく願います。

それでは平成27年度から29年度までの生活交通ネットワーク計画の変更については、基本的にこの内容でということを確認させていただきます。細部について、これから運輸支局とのやりとりもありますので、微修正等については事務局にお任せいただきたいと思います。

協議事項は以上ですが、その他ということでも情報提供もあるようですから、その後皆さんから何かあれば願います。

○その他

(委員)

本日配布した資料の三江線について情報提供させていただきます。ご承知のように、三江線は三次と江津間を走る全長108.1キロのローカル線です。大変景色の良い路線で、地域振興やまちづくりをすすめる上で、欠かせない財産、地域資源です。しかし、過疎化・少子高齢化により、沿線住民のみの利用促進には限界があり、沿線外からの入り込み観光客の確保が大きな課題となっています。三江線が単なる公共交通路線ではなく、江の川を望む景色の良さ、ローカル線の魅力をPRすることを含め、今般オール三次の観光推進チームが体験乗車ということ、作木支所によるガイドも含めて体験させていただきましたので、ご報告させていただきます。1ページにあるように作木支所が中心に、旅行会社とタイアップする中で、モニターツアーを実施しています。リピーターも含めて大変多くの方々にご参加いただいている状況です。我々も乗ってみました、道路上からは見ることができない景色や様々な新しい体験ができたと思っています。今後、本市においても観光サイドを含めて、公共交通を利用していただきたいということや、行事などでも使っていただきたいと思います。市民の皆さまには年に1回は使っていただきたいという思いもあります。川の駅常清やカヌー公園の職員は、列車が通過する折には手を振って迎えているという状況も見られました。全市をあげてこのような取組を行っているということで、情報提供させていただきました。

(会長)

ありがとうございました。2枚目の資料は私自身が作成したものです。最後のページに箇条書きで掲載していますが、これは三江線の地域公共交通総合連携計画でスタンスとしているものであり、私自身もこれはこのように思っているものですので、是非皆さんにも思いを共有していただきたいということで、このように資料提供しました。補足的になりますが、今年は三次の鉄道については節目の

年であり、芸備線は広島から志和地、そして西三次駅までの開通が1915年6月1日ということで100周年です。また、三江線については全線開通、浜原から口羽の間が全線開通したのが1975年8月31日ということで40周年になります。三次と式敷の間は1955年3月31日ということで60年目、福塩線の吉舎から上下の間、三次市内の全ての区間が通ったのが1935年11月15日ということで80年目になります。いずれの路線も区切りのいい年にあたっています。この三次に先人が築いてくださった鉄路は、多くの人に利用され親しまれてきたということですが、節目の年であるからこそ、そのありがたさを考え大切にするという思いを新たにする契機になるのではないかと思います。三江線をはじめ、芸備線も記念するイベントが予定されているようです。イベントを楽しむということだけではなく、この鉄路についても、公共交通をみんなが利用してみんなで守るという思いの共有につながる年、つながるイベントになれば良いと思いますので、合わせてご紹介します。

(JR前田部長)

会長が紹介していただいたように芸備線、三江線、福塩線の節目の年です。皆さまに今後も愛していただくよう、我々も努力していきたく思いますので、ご支援・ご協力をお願いします。また、一つお知らせですが、プレス発表もしているように、2月28日の始発列車から三次の新駅舎を供用開始させていただきます。朝9時30分頃から、皆さまに感謝するという事で、幼稚園の皆さんをお呼びしたり、観光協会や市のお力をいただき、お餅つきをして、紅白のお餅を地域の皆さまにお配りし、賑やかに供用開始を祝いたいと思っていますので、よろしくをお願いします。

(会長)

それでは、本日は色々ご指摘もいただきましたし、情報提供もいただきました。今年度については以上となりますが、新年度になりますとまた公共交通についてしっかりと構えていきたいと思しますので、皆さまにはご協力をお願いします。事務局から事務連絡をお願いします。

(事務局)

前回は申し上げたかと思いますが、現在の交通会議委員の皆さまの任期が3月5日までとなっています。また、この交通会議の設置要綱について、昨年11月に施行された新しい法律に基づき変更をしているところです。新年度になりましたら、新しいメンバー、新しい会議体のもと、またさまざまご議論いただくことになろうかと思しますので、よろしくをお願いします。

今年実施できなかった新しい計画策定についてですが、来年度あらためて取組みたいと考えています。調査検討にあたっては国の補助制度の活用を予定しており、現在中国運輸局へ要望書を提出しています。新年度の予算が成立しましたら、補助申請をし、補助決定をいただいたのち具体的に動き出すということになろうかと思えます。また来年度についても、委員の皆さまのご協力をよろしくお願いします。

(会長)

それでは本日の会議はこれまでとします。本年度6回にわたり本当にありがとうございました。