

## 平成25年度 第3回三次市地域公共交通会議 会議録

平成26年2月21日（金）  
午後1時58分～3時50分  
三次市役所東館2階会議室

### 1 開 会

（事務局）

平成25年度第3回の三次市地域公共交通会議をご案内しましたところ、委員の皆さまには大変お忙しいところ、またお寒い中ご出席いただき誠にありがとうございます。定刻より少し早いわけですが、委員の皆さまお揃いですので、ただいまから「第3回三次市地域公共交通会議」を開催します。

それでは、本会議の会長・津森副市長がご挨拶申し上げます。

### 2 会長あいさつ

（会長）

皆さん本日はお疲れさまです。前回は12月24日と年末であったわけですが、今日は第3回の会議ということでお集まりいただきました。年度末にさしかかり、皆さまそれぞれにお忙しい中、恐縮ではありますが、審議をよろしくをお願いします。

（事務局）

それでは、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。

本日の委員の欠席ですが、三次広域商工会の湯藤委員から欠席との連絡をいただいております。委員の代理ですが、中国運輸局の藤元委員の代理として大林様、広島県地域政策総務課・土井委員の代理で芥川様、三次みどりタクシー・石田委員の代理として清川様が出席されています。また、オブザーバーとしてJR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。よろしくをお願いします。

次に、本会議は原則公開としておりますので、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、後日、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。

本日の会議は、次第のとおり進めさせていただきますので、よろしくをお願いします。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。

それでは、会長、よろしくをお願いします。

（会長）

会議は概ね2時間、4時の終了を目途に進めたいと思います。その他の事項で情報提供をしたいと思いますので、時間を考慮しながら進めていきたいと思います。それでは、次第の3 報告事項(1)「平

成 25 年度三次市地域公共交通会議計画事業について」を、事務局より説明願います。

### 3 報告事項

#### (1) 平成 25 年度三次市地域公共交通会議計画事業について

(事務局)

それでは、会議資料の 1 ページをご覧ください。

今年度計画しておりました事業について、その実施状況などを報告させていただきます。

まず、交通会議の開催ですが、本日を含めまして今年度は 3 回開催しました。

過疎地有償運送の運行ですが、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。昨年 11 月 6 日に死傷事故が発生したわけですが、現在は軽自動車 1 台での運行となっています。

市民バスの関係ですが、今年度三和町においては敷名線の第 3 便を休止、吉舎町線では F コース、安田方面ですが、起終点を宇賀小学校から角利集会所というところに変更しました。デマンド方式で運行している甲奴町線では、今年度 6 月から運賃が 300 円となりました。これにより、三良坂町や作木町のデマンド運行と運賃が同一となりました。

市民タクシーの関係ですが、今年度も新たな組合の設立はありませんでしたが、栗屋地域においては、路線バス上村線に関して、アンケート調査などを実施されており、今後地域にとって適切な交通手段について協議が行われる予定です。

利用促進ですが、今年度の初めに、校長会においてバスの乗り方教室開催の呼びかけを行いました。実施校はありませんでした。また、今年度は老人会の役員会に出かけ、何かの行事の際にバスの乗り方教室を開催していただけないかということで呼びかけを行ないましたが、開催に至りませんでした。

路線バスの見直しですが、平成 24 年度に実施した乗降調査の結果を基に、6 月の交通会議の際、基本方針を定めました。短期的な取組につきましては、のちほど協議事項にて提案させていただきます。

国の補助事業である地域公共交通維持確保改善事業ですが、今年度はこれまでの「くるるん」「さくぎニコニコ便」に、「下高野線」「赤名線」を加え、生活交通ネットワーク計画を策定し、申請しました。のちほど協議事項において、この変更についてご協議いただく予定です。

最後に、その他事業としておりますが、これは交通会議の事業ではありませんが、三次市では今年度から「高齢者運転免許自主返納支援事業」を始めました。1 月末現在ですが、申請件数は 71 件です。支援内容の内訳は、パスピー 14 件、タクシー利用助成券 57 件で市民バスの回数券のご希望は今のところありません。

(会長)

ただ今の報告内容について、委員の皆さまからご意見・ご質問はありますか。

(委員)

2 つほど、質問というか提案をさせていただきたいと思います。

一つめは、市民バスの甲奴町線ではデマンド運行ということで、一昨年の 12 月に運賃が 100 円か

ら 200 円になり、今年度の 6 月に 300 円になったということで、段階的に引き上げられてきたわけですが、利用者の状況、運賃が上がったことによって利用者離れになっていないか、維持されている状況か伺いたいと思います。

もう一つは、市の事業として今年度から始まった免許の返納支援事業で、結構申請件数があがっているということで拝見したのですが、今年度はパスピーとかタクシー利用助成券をもらわれて、それぞれ交通機関を利用されると思いますが、今後申請された方がどのような交通行動をとっておられるか、免許を返納されてから公共交通に移行されるのか、家族の方が支援されているのか、追跡調査といたしますか、免許を返納された方の動向を把握するような事業あればと思います。この返納された 71 件の方も地域とか年齢とか性別とか、色々ご事情があると思いますので、調べていくと今後の公共交通の利用促進のアイデアが出てくるのではないかと思います。

(事務局)

甲奴町線の利用状況ですが、300 円になったあとの状況を見ますと、今年度の 10 月は利用者も少なくなっていますし、運賃が段階的に上がったわけですが、利用者がガクッと減っていることはありません。

(委員)

人数的には減っていません。逆に登録される方が 10 名以上はあるので、新規でデマンドに乗るという方も増えています。

(事務局)

さきほどご提案のありました、高齢者の運転免許返納の支援をさせていただいた方が、支援以降公共交通の利用につながっているかということについて、その動向を確認させていただきたいと考えています。

(事務局)

免許を返納された方の年齢や性別などの詳しい資料を持ち合わせておりませんが、平均年齢が 81 歳くらいだったと思います。タクシー利用助成券などは 1 万円分を使い切られると、その後の支援はないということですし、すでに 1 万円分使い切っておられる方もいらっしゃいます。その後の日常の移動について、どのようにされているかわからないので、できる限り確認ができればと思います。

(会長)

免許返納の支援については、委員のご指摘のように、免許を返納していただくことそのものが目的ではなく、返納されたあとのフォローアップをしっかりしていきたいと思います。

それでは協議事項に移ります。協議事項は 5 つありますが、一つめの「平成 23 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金の一部返還について」と二つめの「平成 25 年度三次市地域公共交通会議予算の補正について」は関連性がありますので、事務局からまずこの 2 つを説明してください。

#### 4 協議事項

- (1) 平成 23 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金の一部返還について
- (2) 平成 25 年度三次市地域公共交通会議予算の補正について

(事務局)

それでは協議事項の一番「平成 23 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金の一部返還について」説明します。

それでは、会議資料の 1 ページの下段からご覧ください。

前回 12 月の交通会議でも少し触れましたが、昨年 11 月 6 日に発生した「さくぎニコニコ便」の死傷事故により運行車両が全損となりました。この車両につきましては、購入時に国の補助を受けていました。車両の財産処分制限期間の 72 か月を経過していないということで、その未経過の 45 か月分、92 万 1,083 円について、当時補助を受けていた三次市地域公共交通会議として返還をするというものです。別紙の資料 1 がその返還のための書類となります。三次市地域公共交通会議会長から国土交通大臣あてで、このような文書を提出することとなります。

次に、協議事項の二つめ「平成 25 年度三次市地域公共交通会議予算の補正について」説明します。

さきほど申し上げた補助金の返還に関連して、交通会議の予算の補正について協議させていただきます。会議資料の 2 ページをご覧ください。

まず歳入ですが、さきほど提案した 92 万 1,083 円の国庫補助金返還にあたり、運行主体である NPO 法人元気むらさくぎにおいて、その 1 / 3 の負担を求めるものです。この負担のあり方について、NPO 法人とも数回協議しました。NPO 法人ということで営利団体ではありませんので、資金についても潤沢というわけでもありませんし、また協議をさせていただく中で現在の運営状態等から判断し、この 1 / 3 の負担ということになりました。作木町において過疎地有償運送を継続していくことが何よりも重要であることから、負担についてはこの 1 / 3、30 万 7,027 円ということで協議させていただきました。

次に歳出ですが、事業費に歳入と同額の 30 万 7,027 円を追加させていただこうとするものです。内訳につきましては、さくぎニコニコ便に係るものが 113 万 5,027 円です。この内訳として、運行補助がマイナスの 1 万 2,026 円、国の補助金返還が 92 万 1,083 円、また、NPO 法人に支払われる車両保険を適用し、ニコニコ便の運行車両として 7 人乗り普通車の購入を計画されており、その購入にあたり車両保険の対象とならない部分、取得税などの支援として 22 万 5,970 円となります。

もう一つ事業費で当初計画しておりましたアセスメント計画反映、モビリティマネジメントについては、全額を減額させていただき、マイナス 82 万 8,000 円です。さきほども報告しましたが、今年度はモビリティマネジメントが未実施となっております。また、平成 23 年度のアセスメント計画に基づく調査も当初予定しておりましたが、これについては平成 24 年度の 9 月に実施した乗降調査をもとに全市一体的に取り組むということで見送りさせていただくものです。

(会長)

ただ今の説明内容について、委員の皆さんいかがでしょうか。

(委員)

補助金の返還の前に、事故の原因は特定されたのでしょうか。前回の会議ではスピードの出しすぎというところに力点を置いておられましたが、事故の原因は特定できたのでしょうか。できているとすれば教えていただきたいのですが。

(事務局)

事故原因の特定については、明らかになっていない状況です。

(委員)

明らかになっていないということは、運転手またはNPO法人が全面的な事故の原因ということに判定されるということでしょうか。不可抗力という考慮の余地はないのでしょうか。不可抗力というのは、とっさの判断でどうにもならなかったということで、運転手さんの健康状態などによって、不可抗力ということが判定できるのか、できないのでしょうか。

(委員)

現在捜査中ですが、運転手さんも亡くなられており難しいと思います。

(委員)

12月にもお話したように、これは一つのモデルケースとして実施している事業ですから、地元負担が1/3であったとしても、簡単に捻出できる金額ではないと思います。そういうことを考えたときには、市からモデル事業をお願いした、受けられたという経緯があるとすれば、1/3が適当かどうかという考え方をしたわけですから。これから先どうかということがあります。前回の会議でも、交通事業者さんから、専門の事業者で実施したらどうかというご意見がありました。これも一つの考え方だと思います。そこらあたりを踏まえて、市でどのような判断をされたのか知りたいと思います。地元が出すからということで、そのまま受けられたということではないと思いますが、これから先のことを考えれば、そのあたりの観点があってしかるべきではなからうかという気がします。無謀運転だったということであれば、やりようがありませんが、そこまで特定ができないということであれば、何があったかわからないわけですから、1/3がいいのか1/5がいいのかわかりませんが、こういった形式のモデル事業をほかの地域で定着させようと思えば、呼び水になってもいいのではないかと思います。2台目を買う時に一部助成するからいいのではないかという話もあろうかと思いますが、それとこれとは違うと思います。

(事務局)

さくぎニコニコ便の運行については、乗合、乗用、貸切などの交通事業者さんと同様に責任をもって運行をいただいているということですから、第一義的にはNPO法人において返還されるのが相当と考えておりました。しかし、さきほど申し上げたように、非営利団体であることや過疎地有償運送事業で全額返還できるという事業収入がないということで、協議を数回させていただくなかで、1/3というご負担をお願いさせていただき、協議が整ったという状況です。

(委員)

立ち入ったことで申し訳ありませんが、1/3の金額をNPO法人でどのような方法で捻出されたか、市で確認されていますか。個人で支払われるのか、財産を処分するとか、そのあたりまで聞いておられますか。

(事務局)

NPO法人は、指定管理施設など多岐にわたって事業をされておりますので、その収益をまわして返還に充てられるというお考えがあるように聞いております。

(委員)

専門業者にバトンタッチしたらどうかという意見が前回もあったかと記憶しておりますが、その点については市の対応は全くなし、NPO法人が引き続き実施されるからお任せするというので受け止めてよろしいでしょうか。

(事務局)

緑ナンバーの事業者さんへというご意見も前回いただきました。そのことも含めて安全の徹底をどのようにしていくかというところで、しっかり徹底して引き続きNPO法人でやっていきたいということで協議が整っている状況です。

(委員)

また同じようなことがあれば、1/3の負担ということになるのか、何か規定を作っておけば皆さん納得できると思いますが、何も規定がない中で事務局とNPO法人で1/3を決められたというのは、納得いく人といかない人がいるのではないかと思います。

(事務局)

事故を想定してあらかじめ負担を決めておくのはなかなか難しいと考えています。NPO法人で運行されているわけですが、乗合、乗用、貸切と様々な運行事業者がおられますが、基本的には事業者で負担されるべきだと思います。この事業の特性ということで今回は判断をさせていただきました。何か基準を設けているかといえば、そのような状況ではありません。

(委員)

歳出のほうですが、減額828,000円となっていますが、上下が合わないから、たちまちこれをやらなくてよいというお考えではないですか。

(事務局)

もともと調査事業を予定しておりましたが、平成24年度に乗降調査をして6月の交通会議で基本方針も示しており、長期的な取組も来年度以降ということもありますので、これについては今年度見送ろうと判断しました。

(委員)

ちょうどプラスマイナスが合ったということですか。

(事務局)

もちろん歳入と歳出を合わせる必要があるわけですが、828,000円については当初予定させていただいていた事業でした。

(委員)

当初は必要だということで予算を計上し計画していたが、事業をしなくてもよからうという判断を今時点で行われたということですか。

(事務局)

そうです。

(会長)

今ご指摘がありましたが、数字を合わせるというようなものではないと認識しております。

(委員)

事故があった場合の対応をきちんと定めたほうがいいのではないかとご意見がありましたが、事務局は事故があった場合のことまで想定できないということでした。全く想定しないというものもおかしい、ある程度あってしかるべきではないかと思います。さきほどの意見に賛同します。

(事務局)

繰り返しになりますが、事故があった時は、運行事業者がその責任のところでご負担いただくとい

うことだと思えます。

(委員)

その都度判断するということですね。全額を業者が負担をするということではなく、今回のようなやり方をされるということですか。

(会長)

他の委員さんどうですか。一律・公平という考え方で、統一すべきではないか、そういった論点だと思いますが、いかがでしょうか。事務局の考え方は、原則論としては、事故が生じた場合の車両の損壊等については、補助金を返還していただくことが原則ですということです。そのうえで、個々の状況に応じた次の判断をして、それは一律にこのラインですと決め切れるのかということです。

(委員)

今の論点を考える上で、もう少し教えてください。数回の協議をもたれて1/3のラインが出てきたと思いますが、その根拠はどのあたりから出てきたのでしょうか。算定から出てきたのか、1/2では多いから1/3とかそういったことでしょうか。

(事務局)

NPO法人で様々な事業をされているなかで、返還が可能なラインで1/3ということでの協議です。

(委員)

今回の基準の決定については、NPO法人のご意向なども踏まえて、協議の上で決められたということで、納得・理解されている数字ということですね。

(事務局)

そうです。

(委員)

今の話でいきますと、地元がダメと言えは1/3が1/5になる可能性が残りませんか。そうなる場合、こういった場合は1/3、こういった場合は1/5という決め方ではなく、原則は原則で、ただし、このような場合はこのようにするといったことがあってしかるべきだと思います。地元もここまでは出せるのだがこれ以上は出せないと言われれば、はいそうですかと言われるものと違います。そのあたりはガードをしっかりとっておいていただかないと、緑ナンバーの事業者はそういったことはいかも知れませんが、もし同じような状況になったときは、地元の意向を大切にされるということはいいいことだと思いますが、そのようなはっきりしたものがあつた方がいいのか、あつてはいけないのか、整理していただければと思います。

(会長)

今委員からご指摘いただいたとおり、NPO法人と協議した結果ということだけではなく、基本的な考え方として、こういった関係があるのでこのように考えたということは必要だと思います。明快に数字として何%と決めていくのは難しい面があると思います。このたびのケースで言えば、実際に事故が生じてしまった、それは運行主体が運行されているなかで生じたことであるというときに、運行主体としての責任はあるだろうということです。一方でこのサービスを提供しているのは公共交通会議、あるいは市であるということです。サービスを提供している側の責任もある。そうしたときに、NPO法人が1/3、公共交通会議が2/3ということです。今申し上げた考え方のなかで、1/3

と2/3, 考え方としてどうかということはあると思います。事務局どうですか。

(事務局)

今回運行主体で1/3, 公共交通会議として2/3ということですが, これを負担のベースとして考えることが適当かどうか, もう少し検討していきたいと思います。

(会長)

サービスを提供している側, 運行を扱っている側というそれぞれの立場を考えたとき, このたびの補助金返還の負担割合の整理としては, サービスを提供している側が高いということで整理し, その結果として1/3, 2/3ということです。ご指摘のようにもっと違う数字のバリエーションもあるかと思いますが, 現実の一つにとというのは難しいとは思いますが, ご指摘があったように, 運行されている方との交渉次第で変わっていく状況というのは望ましいものではないし, わかりにくく, よくないと思います。

(委員)

今回は, 国の補助金を使って車両を購入したので, このような問題が生じているのだと思いますので, 次どこかの地域でNPO法人が実施される時は, 自社の車でされればこういった問題は発生しないと思います。最初の時点で300万円程度の車両を補助で購入して運行するというのであったのなら, 責任をもって使ってくださいということで, 事故をした場合は全額返していただくのが本来だと思います。今回はこのようになっているので, 次回このような地域が出てくれば車両の補助はありませんとか, 何らかの決まりがないとまた同じことの繰り返しになると思います。NPO法人だからとか民間業者だからとか, そういう振り分けはなくてもいいと思います。

(会長)

運行する主体がどのような人格であろうと, その人格によって判定がかわっていくのはあまり考えにくいと思います。基本的な考え方というのはあるべきだと思います。

ご指摘もありましたが, 少なくともこのようにお亡くなりになるような状況はあってはなりませんし, そうではないケースでも車両が損壊するということもあり得るわけですから, そのような状況があり得る中で, どういった考え方のもとでその車両の損壊にあたっていくのかというのは, 今回のこのケースが全てではありませんが, 考え方の一定の整理が必要であると思います。この場ですぐ答えが出るわけではありませんが, その前提であらためて協議事項の(1)(2)についてご意見をいただければと思います。

ご指摘いただいたことについては, 今後に向けて整理をするという前提のもとで, この協議事項の(1)と(2)はこれではよろしいとさせていただきたいと思いますが, いかがですか。

(委員)

歳出で車両購入補助金225,970円, これは新しい車両に対する取得税などの補助ということですか。

(事務局)

そうです。

(委員)

そうすると, 12月の市議会の一般質問の中で, 作木の議員さんがニコニコ便についてお聞きになっています。それに対する市の答弁が, 検証させていただき安全性が確保されていることを前提に引き続きNPO法人の運行に対する支援が必要であると答弁されています。新たな支援をされるという



ことは、安全性の確保が確認されたと理解してよろしいですね。

(事務局)

そうです。

(会長)

それでは、さきほど申し上げたとおり、(1)と(2)についてはこのように進めさせていただくということで確認させていただきます。

続きまして、協議事項の(3)「平成26年度～28年度生活交通ネットワーク計画の変更について」を事務局から説明してください。

### (3) 平成26～28年度生活交通ネットワーク計画の変更について

(事務局)

それでは、会議資料の2ページの下段をご覧ください。

今年度の6月の交通会議において提案した平成26年度から28年度までの生活交通ネットワーク計画について、国へ申請し認定をいただいているところですが、今回「下高野線」と「さくぎニコニコ便」について変更をするという内容です。

まず「下高野線」ですが、現在高野町から三次東インターチェンジまで松江道を走行し、三次の市街地へと運行しております。これは、当初高野町の利用者の速達性というものを重視した路線設定となっていたわけですが、4月からの実証運行、10月からの本格運行のなかで、なかなか利用が伸びていないのが現状です。そこでその運行経路について、運行事業者の備北交通からもご提案があり、関係する庄原市も含めて協議をし、この4月から下高野線の経路を2系統に変更しようとするものです。資料2の一番うしろに運行系統図をつけておりますので、そちらをご覧ください。

見づらいかと思いますが、まず、黄色の線が現行の系統になります。高野町から三次東インターまで松江道を走り、三次の市街地へ入っています。

変更の一つめの経路が、紫の線です。高野町から口和インターまで松江道をとおり、そこから君田町、三次町をとおって市街地へ入ります。この系統は月曜日から土曜日まで1日3往復となります。

君田町の泉吉田地域などからは、下高野線の君田町での運行再開についてご要望もいただいていたところであり、利用者の増加につながるものと期待しております。

もう一つの系統が、緑の線です。高野町から県道で口和町の竹地谷などをとおり、口和インターから松江道にのり、三次東インターから市街地へ入ります。こちらの系統は月曜日から金曜日まで1日1往復となります。

図の下に少し字が小さくなっていますが、所要時間を記載しております。現行1時間4分かかっていますが、変更後は君田町をとおる系統が1時間10分、口和町の竹地谷などをとおる系統が1時間21分となります。速達性という面からは、君田町をとおる系統についてはこれまでと6分ほど遅くなりますが、大きな影響はないと思います。また、裏面に時刻表の現行と変更後を掲載しています。

この下高野線の変更内容につきましては、先般2月13日の庄原市の交通会議で承認されているところです。また、君田町においても泉吉田の方を中心にご説明を申し上げ、了解をいただいているところです。

次に、さくぎニコニコ便の変更点ですが、会議資料の3ページ上段をご覧ください。

6月の交通会議の時も少しお話したかと思いますが、国の補助要綱により、今年度から運行割合が30%を切ると補助対象外になることになりました。6月にご協議いただいた際には、直近の利用状況から何とか30%を上回ると判断しておりましたが、補助の対象期間が始まりました10月から12月の3か月をみると、上地区で18.3%、下地区で13.8%と30%を大きく下回っています。中地区については、38.5%です。この原因としては、よく使っていただく方が入院をされたりしたことで大きく予約が減っていると聞きしております。そのため、補助申請上の運行回数を上地区で5便から3便、下地区で5便から2便に変更するものです。補助申請上の便数の変更ですので、実際には、これまでどおり予約があれば5便の運行となります。今回このような変更を行った場合でも、これまでの利用状況が低くなっていますので、これからの利用状況によっては、運行割合が30%を下回る可能性があるのではないかと思います。

以上申し上げた変更点を反映させたものが、資料2の地域内フィーダー系統確保維持計画変更認定申請書となります。今回変更した箇所には赤い下線を引いていたり、赤字にしております。詳しい説明については割愛させていただきますが、8ページをご覧くださいますと、平成26年度の各系統の申請の補助額が記載してあります。下高野線では変更後で①②合わせて400万6千円となり、変更前が355万9,500円でしたので446,500円の増となります。さくぎニコニコ便では、平成26年度147万3,000円だったものが119万4,000円と27万9,000円の減となります。

説明が長くなり申し訳ありません。以上で説明をおわりますが、下高野線につきまして、補足がありましたら備北交通の實兼部長様をお願いします。

(委員)

下高野線については、さきほどの事務局からの説明で事業者からの提案ということもありましたので、事業者の考え方もご説明します。

説明にありましたように、下高野線については今年の3月まで在来線で運行していましたが、松江道の開通により速達性に重きを置き、道の駅たかの、モーモー物産館での乗り継ぎを前提に三次駅、三次中央病院、三次工業団地への速達性を重視し全便を振りかえたところでした。結果思ったより利用が伸びなかったという部分で、早急に見直しを行い昨年10月には高速の直通便があったものも分断し、高野と三次間を松江道で4往復運行していましたが、なかなか利用が伸びないので、利用の見込める竹地谷と君田町を経由して利用促進を図りたいということです。結果的に所要時間は若干延びるわけですが、生活路線としての利用、三次町の病院などへの利用も見込めるということで、今回運行事業者からも提案させていただいているところです。走行キロについては若干延びるところもあるわけですが、これについては利用促進でカバーしていきたいと考えています。

(会長)

委員の皆さまいかがでしょうか。

(委員)

土曜日の運行が減っているようですが、これは土曜日の利用者が少ないということですか。便数が減ればその分お金もかからないと思いますが。

(委員)

土曜日の減便については、庄原市が竹地谷のバス路線を元々廃止するというので今年度取り組ん

でおられました。地元に入って協議された結果、何らかの形で継続してほしいということになったようです。元々全便やめるところを、地元の協議の中でこれに落ち着いたということです。それと補助金が減るというわけではなく、回数を落とせば経費はいくらか減るということでご理解いただければと思います。

(会長)

事務局何かありますか。

(事務局)

委員ご指摘のように、これまで4往復していましたが、土曜日が減るということで、さきほど補助金が増えるとお話しましたが、下高野線は庄原市と三次市で申請していますので、2市を合わせると少し補助申請額は下がります。

(委員)

実際には、現在と比較すると、この4往復以外に庄原市は高野と竹地谷間を別に運行されていますので、トータルすると全体の回数が大幅に減るということで、ご理解いただければと思います。

(委員)

補助金の話ですが、下高野線は走行キロが増えるということですか。

(委員)

土曜日が落ちますから、年間の走行キロは減ります。

(委員)

補助金は走行キロで計算していますから、三次市分の走行キロが増えるから補助金が増える、庄原市分は走行キロが減るから補助金が減るということですね。

(事務局)

この補助金は運行事業者に出るものですが、下高野線を三次市分、庄原市分と分けて申請しており、今回の変更で三次市分は増え庄原市分は減り、トータルでは減ることになります。

(委員)

下高野線については比較的短期間での見直しということで、利用者が伸びないということがありましたが、経路を変更したあとで、目標に挙げている1便あたりの利用者数2.5人は達成できる見込みはあるのでしょうか。

(委員)

去年の4月から変更して以降、利用者からの要望等を勘案して、当社としては利用が増えると判断して提案させていただいています。

(会長)

それでは、協議事項(3)については、これで進めていくということで確認させていただきます。

続いて協議事項の(4)『三次市地域公共交通総合連携計画の見直しプラン』に基づく取組について」を、事務局から説明してください。

#### (4) 「三次市地域公共交通総合連携計画」計画事業の見直しプランに基づく取組について

(事務局)

それでは別紙資料3をご覧ください。

6月の交通会議の際、平成24年度の路線バス乗降調査結果に基づく基本方針についてお示しました。その中の短期的な施策については、その基本方針のもとで、見直し対象の候補に挙げられた路線について調整・協議し一定の方向性を取りまとめました。今後それらの路線について、実施及び判断時期を平成26年4月、平成26年10月、平成27年4月目途の3段階に分けて取組を進めていきたいと考えています。

まず、1番の廃止対象候補路線ですが、調査時において利用者の全くいない便が半数を占める路線が対象となっていました。上村線については、さきほどの報告事項にもありましたように、関係する粟屋地域の自治組織の理事会で利用状況について説明をさせていただき、今後粟屋地域でどのような交通手段が必要か考えていこうという前向きなご意見をいただいているところです。平成26年10月を目標に粟屋地域での協議を進めていきたいと思います。次に美術館線ですが、これについては島敷線での代替が可能となりますので3月末をもって廃止し、4月からは島敷線を美術館まで延長することで対応したいと思います。残りの2路線につきましては、主に通勤対応の設定となっております。これらにつきましては、市街地の路線再編の中で調整していくということで、現在進んでいる三次駅の周辺整備事業もにらみながら、平成27年4月を目途に進めたいと思います。以下「市街地路線再編の中で調整」「平成27年4月目途」となっているものについては、同様の考え方です。

2番の減便対象路線ですが、神野瀬線については、調査時にあった櫃田口から神野瀬という系統についてはすでに廃止となっております。区間廃止の対象にもなっていますが、それについては地元と協議し、10月を目標に調整を図りたいと思います。残り3路線については、市街地の路線再編の中で調整ということです。

続きまして、3番の区間再編対象路線ですが、甲奴三次線については、来年度以降次期の連携計画の中で検討できればと思います。作木線から湯木線までは、他市町との調整が必要なことから、当面は運行継続とし未定としています。下の2路線については、三次駅と中央病院間のバス便が多いという点で候補路線に挙がっており、市街地の路線再編の中で調整ということです。

4番のその他ですが、下津田線については、関係する世羅町とも協議させていただき、もう一度利用状況を調査させていただき、10月を目標に判断していきたいと思います。必ずしも廃止するというわけではありません。そのために利用実態を再度調査するということです。その他の路線については、関係する市との協議もありますので、未定としています。説明は以上です。

(会長)

本件につきまして、いかがでしょうか。

(委員)

1番の廃止対象候補路線の上村線と美術館線についてお聞かせいただきたいのですが、上村線については、さきほどの事業報告の中でも、上村線にかかわって交通手段の検討をされているとありました。その中には乗合タクシーの検討等と書いてあり、乗合タクシーとはなっていますが、その部分を含めたアンケート調査が実施された段階と認識しております。一方で粟屋地域には市民タクシーの利用組合が2つあると思います。三次市の市民タクシー制度は、当初は先進的な事例であったわけですが、利用組合をつくってというのがネックになっているところもあると認識しており、上村線の場合は、町域全体を考えて地域内交通のしくみをつくるというふうに書いてありますので、単に上村線の

代替というわけではなく、自治組織の中でやっていくモデルケースとして考えていけばいいのではないかと思います。

美術館線ですが、確かに土日祝の運行でほとんど乗っておられないのを個人的にも見ていたわけですが、土日祝に関して畠敷線を延長するというのだと思いますが、そもそも観光対策というか美術館へのアクセスという別の目的もあると思いますが、土日祝の利用者がゼロであって土日祝の畠敷線を延長するというのでは同じことなのかなと思います。もう少しニーズを把握して、例えばもっと平日がいいのではとか考えていけばいいのではないかと思います。

この見直しプランに挙がっている個々の路線についてどうするという見直し方針については、書いてある方向だと思いますが、平成25年度の計画事業のなかでモビリティマネジメントは実施していないということでした。例えば下高野線なども、今まで走っていた路線が松江道に振りかえられ、今回また復活するというので、君田町地域でモビリティマネジメントを実施するというのも一つあると思います。あるいは免許返納についても1月末で71件ということですから、こうした制度をもう少しPRしていき、利用者を掘り起こしていくというのも、見直しプランの中にソフトの面として位置づけていく必要があるのかと思います。この見直しプランだけを見ると利用者の状況によって廃止しますとかこうしますと書いてあるので、こうしたけどダメだったとか、ソフト面も合わせて書いてあると良いと思います。

(事務局)

栗屋地域の関係では、アンケート調査を実施されています。452件に調査表を配付され329件から回答があり回収率73%と聞いております。その中で、日常の移動に困っておられるという方が89件ありました。また、何か新しい交通手段が導入されれば利用されますかという問いに対して、66件の方が利用したいとの意向を示されておりますので、今栗屋の住民自治組織と詰めているのは、この66件の方がどのようなことで本当に困っておられるのか、もう少し地域としても精査をしてみたいということですから、そういった実態の掘り起しをしながら、本当に必要なものを入れていくという作業をこれから開始するということです。これと合わせて上村線についても今年の10月に整理させていただくという考えです。

(委員)

美術館線と畠敷線の関係ですが、美術館線を運行した当初は畠敷線が日曜日は運休だったところに、美術館への来館者や従業員の方に特化して美術館線を開設したところでした。去年の4月から畠敷線が毎日運行になり、三次駅と中央病院間が複走していることになりましたので、美術館線を畠敷線が吸収して毎日運行し、平日であっても美術館に乗り入れるということで、全体として効率的な運行と利便性が向上するのではないかとということで、この4月から計画しております。

さきほど事務局からあった、三次駅周辺整備の関係で市街地の運行について全体的な見直しも必要と考えていますので、中央病院あるいは三次町までの間の運行について協議していきたいと思います。

(会長)

さきほど委員のいわれたモビリティマネジメントや免許の返納などで利用者を増やしていくことはもちろんですが、なかなかすぐ目に見えた改善にはつながりにくいかも知れませんが、やっていきたいと思います。一例を挙げれば、去年の7月の市政懇談会の資料の34ページにこのようなくだりがあります。一部抜粋ですが、「公共交通を維持するためには、市民の皆さまお一人お一人において、

利便性を最優先してマイカーを使うというライフスタイルを見直し、意識的に公共交通を利用するという一歩を踏み出す取組が必要です。」というくだりがあります。こういう考え方を行政としてきちんと示すというのは、今まであまりないのかも知れません。しかし大事な視点ですので、きちんと市民の方にもお示ししているところです。決してこれは旧町村エリアの方々の問題ではなく、中心市街地に住んでおられる市民の方々もよく考えていただき、公共交通をぜひ使っていただきたいということです。

個別の路線のことも入っていますので、何かお気づきの点があればお願いします。

路線の見直しについてこのような内容でということですので、さきほどあった利用者を増やしていくということは直接入っていないわけですが、当然付随して取り組んでいかなければいけません。

それでは、これにつきましてはこのような内容で進めていくということで確認させていただきます。

続いて、協議事項の(5)「市民バス君田町線、吉舎町線の変更について」事務局から説明してください。

#### (5) 市民バス君田町線、吉舎町線の変更について

(事務局)

会議資料の3ページをご覧ください。

まず市民バスの君田町線については、運行実態を踏まえダイヤを修正するというものです。別紙資料4をご覧ください。現行ダイヤを黒で、変更後のダイヤを赤で記載しています。ご覧いただきますと、実態を踏まえた微調整・再調整をさせていただくということです。次に裏の吉舎町線をご覧ください。少しわかりづらいかと思いますが、地図の左上あたりの「元百合田店」を赤で囲んでいます。Aコース、敷地方面ですが、昼の便について元百合田店以降について効率的運行、送り便などと言いますが、これ以降について降車専用、降りる方専用となります。もう一つ「八幡小学校」を赤で囲んでいます。Dコース、徳市方面ですが、八幡小学校以降を降車専用とさせていただき、お客様がおられなくなった時点で運行が終わるということです。現在、一部布野町線でこのような走り方をしていますが、吉舎町においても4月からこの2コースで実施したいと計画しています。

(会長)

以上の説明内容について、いかがでしょうか。

(委員)

細かいことですが、吉舎町が送り便となりますが、時刻表上で時刻がふってありますが、元百合田店以降については降車専用ですなどと表示される予定ですか。

(事務局)

本日が終わりましたら、また地元などにPRしていく予定にしています。

(委員)

地元へ行って説明すると言われましたが、その停留所以降は乗れないわけですから、さきほど委員も言われたように、時刻表にこれ以降は乗れませんと表示していくということが必要だと思えます。

(事務局)

時刻表に表記します。

(会長)

それではこの5番目の協議事項については、ご指摘いただきましたことについては対応するというところで、その他は特段ないということで、この内容で進めさせていただきます。

協議事項について一通り終了しましたが、振り返って何かありますか。

それでは、その他ということで2つ情報提供したいと思います。

## 5 その他

お手元にカラーの資料をお配りしています。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案と書いてあるものです。これについては、運輸支局の大林さんもおられますが、私から状況のお知らせということで概略をお話します。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律というのは、この地域公共交通総合連携計画の根拠となっている法律です。その法律が改正される動きがあるということです。この2月12日に国会にこの法律の改正案が提出されたということです。その改正の内容がこの紙に示されています。これは国土交通省のホームページに出ているものです。現行の地域公共交通総合連携計画が地域公共交通網形成計画という新しい計画に変わっていきますということです。つまり現行の計画を作り変えていかなくてはいけないということです。その際に、新しい視点を盛り込みながら新しい計画を作っていくという内容になっています。下段を見ていただきたいと思います。地域公共交通網形成計画を作っていくときに協議会において計画の作成また実施について協議するというところで、この場が今後新しい計画を作っていく場として、また実施していく場として協議していくことになるのかと思います。計画に基づいて実施計画を作って個々の取組を再編事業ということでやっていくという内容のようです。一つポイントとなるのが、左側の国というカテゴリーに認定というのが入っており、この再編事業が実施されない場合には、国による勧告・命令という措置が法律で規定されるということで、より実効性を高めるような法律案ということで準備されているということです。右上に予算関連法律案と書いてありますので、おそらく何らかの補助制度と一緒に措置されるのではないかと思います。市では、平成26年度の予算案を3月議会に議案として提出しましたが、その中に地域公共交通総合連携計画の更新ということで、この計画の更新を予算案の中に入れてあります。現行の計画が平成26年度までということになっていますので、これを見直さなくてはならないということで予算案に入れてありますが、この計画を見直す際に、法律の改正に伴って、新しい地域公共交通網形成計画を作っていくということにもなる可能性もありますので、その際にはそういった方向になるのかと思います。これから審議されるということで、成立すればまた改めて皆さんにお示ししたいと思います。三次市の新しい総合計画について、今市議会に案として提出しています。その中にも持続可能な公共交通体系の確保が盛り込んでありますので、さきほどの新しい公共交通網形成計画を作っていくとすれば、新しい総合計画も踏まえたものとして考えていくということになるということで、このような状況であるとご承知おきください。運輸支局から何かあればお願いします。

(委員)

それでは補足として、会長が言われるように、これから審議されるということで具体的にお話できる段階ではありませんが、今ある連携計画が少し変わってくるということで、具体的にどういったこ

とが変わっていくのか、どのような話をこの場でしなくてはいけないのか、どのような計画を作っていかなければいけないのか、具体的な手続きの話については、ある程度お話できる段階になった時点で事務局にお話しさせていただきたいと思います。予算関連法律案となっており、下の真ん中のあたりに、地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画と2つの計画がありますが、国としては、この2つの計画策定に対する支援ということで、新たな補助制度が今回一緒に審議されることになっています。こちら具体的な話ができるようになれば情報提供させていただきます。

(会長)

ありがとうございます。

次の事項については、三次駅周辺整備事業の状況についてということで、昨年6月の第1回の交通会議の時、ごく簡単にお知らせさせていただきました。6月26日にJR西日本と契約を締結したということ、駅舎の移転、駅前広場の整備などについてJRと市の施工区分について明確にし、整備を着々と進めていく段階になりましたという話をさせていただきました。それから時間も経過していますので、現在の状況について皆さんにお知らせしたいということが主旨です。これについては市の建設部長からお願いします。

(委員)

今会長からあった三次駅周辺整備事業については建設部で所管していますので、現在の進捗状況、またスケジュールについて、簡単に口頭ではありますが、情報提供させていただきます。

三次市では市の玄関口であるJR三次駅を中心に、公共交通機関の結節拠点機能、観光情報発信機能、コミュニティ機能を強化し、人々の交流と賑わいの創出による中心市街地の活性化を目指して三次駅周辺整備事業をすすめています。大きく二つに分け、まず観光情報発信機能について、二つめは公共交通機関の結節拠点機能についてということで簡単に説明します。

まず観光情報発信機能についてですが、現在交通観光センターという施設を駅の西側に建設しています。この施設はこの3月末に完成する予定です。完成しますと、指定管理者として備北交通㈱にお願いすることになっています。そして4月から一部供用開始ということで、観光案内として観光協会も事務所を元に戻して移転されることになっています。二つめの公共交通機関の結節拠点機能についてですが、その中でも2つに分けて、一つめに三次駅舎の状況、二つめにバス・タクシー業者にも関連のある交通センターについて触れたいと思います。まず三次駅舎の状況ですが、仮駅舎工事を平成26年2月、今月から4月の予定で行います。新しい駅舎は現在の駅舎よりコンパクトとなりますので、仮駅舎は現在の駅舎の西側半分を使用して、東側を新駅舎のスペースとします。本駅舎の工事は今年の5月から平成27年2月の予定で実施します。トイレの関係ですが、現在は本駅舎内にトイレが不足していますので、ちょうどそこを仮駅舎として使うこととなりますので、仮設トイレを現在の駅舎の左側、南北自由通路側に設置します。トイレについて、JRさんは列車のトイレを利用してほしいということで、駅舎の中には設けられませんので、公衆用トイレということで利用者の利便性を図るために三次市でトイレを整備します。これを来年平成27年の2月から3月の2か月をかけて実施する予定です。二つめの交通センターですが、現在駅前にバス・タクシーが入っておられますが、この交通センターは現在建築中の交通観光センター側に寄ることになります。少し西側になります。高速バス以外の路線バスの乗り入れは、平成26年の10月を予定しています。駅の正面の乗り入れから西側の交通センターへ移っていただくということです。高速バスの乗り入れについては、平成



27年4月を予定しており、現在のバスセンターの機能を移転させていきたいということで進めています。公衆トイレが平成27年3月と申しましたが、目標としていくということです。公共交通の結節点にかかる新駅舎及び交通センターの機能は平成26年度末に完成するという予定で進めていきます。以上口頭で誠に申し訳ありませんが、報告させていただきます。

(会長)

口頭でわかりにくい面もあったかと思いますが、何かありますか。

(委員)

事業費の総体はいくらくらいでしょうか。

(委員)

1期と2期合わせて40数億円です。

(委員)

バス停の名称はどのようになるのでしょうか。今は三次駅前や三次バスセンターとなっていますが、三次交通センターなどという名称になるのでしょうか。もう一つは現在三次バスセンターには駐車場があり、パークアンドライドで利用される方もおられますが、三次駅周辺整備事業の場合にはパークアンドライドになっているのでしょうか。

(委員)

名称ですが、三次市と協議中ですが、三次市の意向では公募ということも出ていますが決定していません。パークアンドライドの機能ですが、高速バスを全便駅前の交通センターに乗り入れるということで、これに隣接するところにコミュニティセンターの駐車場があるようですが、まだ協議が整っていませんので、ご説明できる段階にありません。

(会長)

三次駅周辺整備事業については、事業の進み具合について今後もオープンにしていきたいと思えます。

(事務局)

平成26年度の事業、予算等について、新年度早々にもこの会議を開きたいと思えますので、引き続きよろしくをお願いします。

## 6 閉会

(会長)

それでは本日の会議はここまでとさせていただきます。ありがとうございました。