

平成 21 年度 第 3 回三次市地域公共交通会議 会議録

平成 22 年 1 月 12 日 (火)

14 時 00 分 ~ 16 時 00 分

みよしまちづくりセンター第 1 会議室

開会

(事務局)

委員の皆さま、あけましておめでとうございます。

どうぞ、本年もよろしくお願いいいたします。

平成 21 年度第 3 回三次市地域公共交通会議をご案内しましたところ、ご多忙の中、ご出席を賜り、感謝申し上げます。

それでは、ただいまから、「平成 21 年度第 3 回三次市地域公共交通会議」を開催いたします。

会長であります増田副市長からあいさつを申し上げます。

会長あいさつ

あけましておめでとうございます。

新年を迎え、行政に携わる者として心新たに市民の付託に応えていきたいと思っていると同時に皆様方も元気で益々のご活躍を期待いたしております。

開会にあたりまして、一言ごあいさつをさせていただきます。本年はじめの第 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、委員の皆様には年初めで大変お忙しい中、ご出席いただきましたこと厚く御礼申し上げます。

また今回も、オブザーバーとして JR 西日本広島支社から企画課長代理様及び中国バスから営業課長様にご出席を賜っております。どうぞよろしくお願いいいたします。

今回まで皆様方にご審議いただいております公共交通施策は、本市の重要案件であり、この計画づくりに非常に期待してところであります。

本日は、国の支援を受けて実施してきました調査業務につきまして、アンケートの内容でありますとか、それを反映しています連携計画の素案についてご協議を頂戴するようにしています。

さらに、4 月 6 日から実証運行を行っています「甲奴・三次線」についての状況報告を含め、今後の方針についても提案させていただくよう考えておりますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

連絡事項

(事務局)

何点かご連絡いたします。

先ほど会長からもご紹介がございましたが、今回も本会議のオブザーバーとして参加いただいております西日本旅客鉄道株式会社広島支社から企画課長代理様と株式会社中国バスから課長様にご出席いただいておりますのでご紹介いたします。

広島県の交通対策室長は、別件公務のため、代理出席をいただいております。

また、中国運輸局広島運輸支局からは、本日、係長様にご参加いただいております。

会議は原則公開としておりますので、報道関係者の傍聴、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HP上で公開することになりますこと、ご了解いただきたいと思います。

また、本日の会議の進め方ですが、

次第にあります3の報告事項については、調査業務委託先であります「株式会社 地域未来研究所」のほうからご説明いたします。

4以降の協議事項等につきましては、事務局にて進めてまいります。

また、本日資料の説明につきましては、事前に資料をお配りしていますこと、また時間の関係上、要点のみになることをご了解いただきたいと思います。

議事

(会長)

委員の皆さま方には、貴重なお時間を頂戴しておりますので、本日の会議は概ね2時間程度としたいと思います。建設的かつ積極的な意見を頂戴したいと思います。

それでは、報告事項「三次市地域公共交通総合連携計画策定調査業務アンケート等の結果について」を事務局より説明願います。

(事務局)

それでは資料1を用いて、アンケート調査結果のうち、重要と思われるポイントについてご説明します。

最初に、今回実施しましたアンケートの種類と回収状況について説明します。

1ページの表では、アンケートの種類と配布状況が示されています。記載のとおり、本調査では市民及び公共交通の利用者アンケート調査を実施しました。

市民アンケートでは、全世帯23,900世帯で、4世帯のうち1世帯に当たる6,000世帯を対象に郵送で調査票を配布しました。

また利用者アンケートでは、市民バス・路線バス・ふれあいタクシーみらさか・市民タクシーの利用者を対象に調査票をお配りしました。

2ページに回収状況を示しています。市民アンケートをみますと、回収枚数は2,365部、回収率は44%であり、回収状況は非常に良いと考えています。これより、市民における公共交通への関心の高さが伺えます。

続いて利用者アンケートについてです。市民バスのアンケートでは、回収枚数は191部、回収率は71%と、こちらも高い回収率です。回収率は、路線バスは22%、ふれあいタクシーみらさかでは56%、市民タクシーでは71%となっています。路線バスの回収率は若干低いですが、その他の交通機関の回収状況は非常に高い状況です。

続いて、市民アンケートの調査結果を用いて、市民の普段の移動に関して整理した結果を説明します。

3ページは、普段の移動において、よく利用する交通手段を設問した結果を示しています。上のグ

ラフをみると「自分で運転する自動車及び家族等の送迎による自動車」との回答が非常に多く、多くの市民はマイカーに依存した生活スタイルをとっている状況が伺えます。

また中央のグラフは、年齢別に交通手段を整理したグラフです。全体的に自動車利用が多いのですが、高齢になるほど自動車以外の割合が高くなるのが分かります。特に80歳以上では、自動車以外が約半数を占めており、バス等の公共交通を利用する人が多いことが分かります。

4ページ目は、自動車運転免許の保有状況です。男女別にグラフを作成しており、それぞれ年齢別の保有状況を示しています。特に女性のグラフをみて頂きたいのですが、70代、80歳以上では、運転免許保有の割合が低いことが分かります。つまり、高齢の女性の多くは自動車を気軽に利用できないため、公共交通に頼らざるを得ない人が多いということです。今後、高齢化が一層進むことを考えますと公共交通の整備は大きな課題であると考えられます。

5ページ目では、運転免許返納の意向を聞いています。これより、「既に返納した・するつもり」は約1割ですが、返納したいが生活に支障がでるため難しいを含めると、運転免許の返納を希望する割合は約半数であることが分かりました。また高齢になればなるほど、返納したいと思われている方が多くなっている状況が分かります。

6ページ目からは、普段の行動の目的や目的地について整理しています。上のグラフは、主な外出の目的を設問した結果を示しています。これより、買い物が39%、通院が26%であり、両者で全目的の約7割を占めています。つまり、これらの移動を上手く支援できれば多くの市民の行動に効果があると言えると思います。

一番下のグラフは、移動目的別の交通手段を示しています。例えば、通院では22%の方が自分で運転、29%の方がご家族の送迎を利用されています。これより、買い物目的では自動車の利用が多いですが、通院目的や公共施設への訪問では、バスやタクシー等の公共交通を利用する割合が高いことが分かりました。

では、市民は一体何処に買い物や通院のために移動するのか。これを示したのが7ページから10ページです。7ページ、8ページは買い物目的の移動先と交通手段を示しています。例えば、旧三次市内にお住まいの方では、主な買物先は中心市街地のショッピングセンター等に行かれている方が非常に多く、そのときの交通手段は車が非常に多くなっています。また、君田町、布野町、作木町、吉舎町に居住する方の多くは、中心市街地が位置する旧三次市内で買い物されていることが分かります。

一方で三良坂町、三和町では自宅近くで買い物する方が多く、また甲奴町では、府中市上下町などの三次市外で買い物する人が多いのが特徴的です。利用する交通手段は車が多くなっています。

9ページ、10ページは通院目的で、同様に移動先を整理した結果です。君田町の方は、旧三次市内へ通院する人が多いが、その他の地域は近くの診療所等で医療を受けていることが分かります。その一方で、高度な医療サービスを提供する三次中央病院へは、その数は多くはありませんが、いずれの地域からも通院する人がおられる事が確認できました。また、利用交通手段は公共交通等を利用する割合が買物よりも多くなっています。

以上までが、市民の普段の行動実態を整理したものです。これらを踏まえて、市民が公共交通整備をどのように考えているか、についての設問した結果を説明します。少し飛ばしまして、24ページをお願いします。

上のグラフは、市民アンケートにおいて公共交通維持の意向について調査した結果です。これによ

ると、「利用が少なくても続けるべき」との回答が約6割、「廃止は困るが減便は仕方がない」との意見は約3割でした。つまり、減便は仕方がないが、公共交通の維持は必要との回答が全体の約9割であり殆どの市民が公共交通の必要性を感じていることが分かりました。

また下のグラフは、公共交通が必要な理由です。「高齢者や学生などの交通弱者にとって必要だから」と考える方が最も多く、地域にとって公共交通が必要だという回答が多かったことが分かります。

25ページは、市民バスの利用者に対して同様に維持意向を質問した結果です。これによると、実際に市民バスを利用する方々であるため、市民アンケート結果よりもバスの維持に対する意向は強く、「利用者が少なくても続けるべき」との回答が88%、「減便も仕方がない」と含めるとほぼ10割の利用者が維持を求めています。

また路線別で見ますと、甲奴町では4人に1人の方が「減便も仕方がない」と回答される割合が高くなっています。

下のグラフは、公共交通を維持するための有効な取り組みについて設問した結果です。最も多い回答は「税金の投入であり」、半数以上の方がこの選択肢を選んでいました。次に多いのが、「公共交通の利用促進を地域で取り組む」であり、約4割を占めています。

そして最後26ページの路線バス利用者の回答になります。路線の維持に関しては、「利用者が少なくても続けるべき」が74%、「減便も仕方がない」が21%、両者を合計すると全体の9割が維持を望んでいます。また維持に有効な施策については、「公共交通の利用促進を地域で取り組む」が最も多く約6割を占めています。

以上で説明を終わります。

(会長)

はい。ありがとうございました。

この調査に携わっていただきましたコンサルのほうから、9月中旬から実施しました「市民アンケート」や「利用者ヒアリング」の結果についてご報告いただきました。何かご質問がございますか。

(委員)

それでは、何点かご質問させていただきたいと思います。

結果を統計的にまとめられておりますが、アンケートの中には、自由記述的なものもあったように思います。

このことについて、まとめておられるとか、また、特徴的な意見があれば教えていただきたいことと、もう一点は、みらさかのデマンドや市民バスの利用者が広域幹線路線への乗り継ぎに不満があるといったことが出ていますが、その不満といったものは、例えば時刻であったり、待合施設であったりといったものですが、不満要因について具体的な中身について教えていただきたいと思います。

(事務局)

自由記述での意見であります。市民アンケートからお答えしますと、様々なご意見を頂戴しておりますが、約2割の方が「運行を継続して欲しい」といった内容です。それぞれ個人的な理由を挙げながら、最終的には、今の市民バスであったり、路線バスであったりする各交通手段を続けて欲しい

と切実な願いを書かれたものが多かったです。

続けて多かった意見として、車両の小型化でした。恐らく、大きな車両に少人数での利用といったことに対し、効率化を求める。さらには高齢者等に配慮したバリアフリー化をしてはどうでしょう。といった意見だったと思います。

その他、ルートや時刻といったものですが、これについては個々の需要にあわせて欲しいといった意見でありました。

2点目のご質問ですが、地域内交通からの乗り継ぎのお話ですが、先ほど、待合施設といったハード面ではなく、具体的に何時のバスに乗ったとき、何時の電車に乗りたいから、そこをどうにかして欲しいなど、とても細かなご要望が多くございました。

(会長)

はい。ありがとうございました。よろしいですか。

(委員)

はい。

(会長)

他に無いようですので、続きまして、協議事項について事務局より説明を願います。

(事務局)

はい。それでは、ご説明させていただきます。

お配りしています「平成21年度 第3回 三次市地域公共交通会議 資料」の3ページをご覧ください。

第2回交通会議の合意事項に基づき、「甲奴・三次線」の試験運行につきましては、運行事業者である(株)中国バスの協力のもと、10月1日から経路の一部とダイヤ変更を行い、6ヶ月延長して運行してきています。

表にお示ししていますが、4月から9月末までの「平均乗車密度」の平均は、0.79人でありましたが、10月以降、この3ヶ月間は、1.05人になっています。

また、平均乗車人員にしましても、半年間が2.4人程度、1日10人を下回る利用でありましたが、1便あたり3人、日に12人以上の方の利用となっています。

この時間毎の変化や要因については、「利用状況の検証」として4ページにまとめています。

10月以降の平均乗車密度1.05人は、先ほどお話しました「三次市生活交通中期プラン」の運行基準であります「より合理的な運行をめざし、ダイヤや便数、運行経路などについて見直しをし、運行を続ける。」に該当します。

この運行にかかる費用でございますが、4月からの半年間で経常費用として5,427千円、運賃等の経常収益が519千円となりました。

なお、この経常費用の中には、開設にあたっての車両内の表示やアナウンスシステム、さらにはバス停設置にかかる費用も含んでおります。

経常費用から経常収益を引いたものが、4,908千円。これが、本試験に要した費用となります。歳入については、経常収益のほか、広島県から「過疎集落生活交通確保支援補助金」2,000千円の支援をいただくことになっています。

続きまして、この路線の今後について、4ページの後段、イ。「今後の方針案」で整理させていただいています。

なぜ、この時期に協議するのか。もう少し様子を見てからでもいいのではないかと。その意見もございますが、路線の廃止には、通常、半年、地域公共交通会議の合意、つまりは地域の合意があっても、休止若しくは廃止する30日前に届出が必要であり、その届出にかかる手続きについても同等の期間を要することが想定されますので、この時期に結論を求めさせていただいてことにご理解いただきたいと思えます。

まずは、甲奴町域を取り巻く環境であります。政府が進めた平成14年の「需給調整規制の緩和」もひとつの要因であるかと思えますが、平成21年度末に係自治体の要請により、甲山と上下駅前を結んでいた路線4系統（オレンジの破線）が廃止となっています。また、地図の上から伸びておりますミドリの実線、庄原市総領町の田総の里から上下駅前まで運行している路線も見直しが求められおり、この2路線がなくなると、甲奴町域の路線バスは、高速便を除いて、この「甲奴・三次線」だけとなります。

続いて、「甲奴・三次線に位置づけ」であります。この路線は、甲奴町域はもちろんのこと、吉舎・三良坂町域においても、既存路線の「甲山・三次線」とともに三次市街地への重要なアクセスとなってきました。

5ページをご覧ください。

「市民アンケートの結果から」の表ですが、通院の状況を表にまとめています。

吉舎町や三良坂では町内で受診される方が一番多く、その次は、中央病院をはじめ旧三次市をご利用になる方が多い状況が見られますが、甲奴町では、町内の次に市外、府中市上下町や世羅町等に通われている方が3割もおられます。

これは、市町村合併以前の生活圏域の違いが如実にあらわれていると分析しています。

そして次の表「利用状況の推移」ですが、今説明しました生活圏域の違いがある中で、平均乗車人員、平均乗車密度、運賃収入についても月を重ねるごとに伸びてきています。

これは、甲奴町をはじめ、吉舎・三良坂町域から、高齢者の方を中心として「JR線」とともに、合併後の行政圏域を移動するために重要な手段となりつつあることが考えられます。

6ページであります。また、この路線は、次にご協議いただく「地域連携計画（案）」で「JR線」、「甲山・三次線」とあわせて、これらの地域からの地域内交通からの重要なアクセス手段に位置づけたいと考えていますので、以上説明した現状や理由から「4月以降も引き続き、利用実態を注視しながら現行のダイヤで運行を続ける。しかしながら、継続的な検証を行いながら適切な措置を講じることもある。」と提案させていただきたいと思えます。

ご協議のほど、よろしくお願いたします。

（会長）

はい。ありがとうございました。

今、事務局から提案のございました「甲奴・三次線」について、何かありますでしょうか。

この路線の開設にあたって中国運輸局広島運輸支局からご指導のありました第1種路線の「甲山・三次線」への影響であります。中国バスのほうで状況をお聞かせ願えればと思います。また、この9ヶ月間運行いただいたわけではありますが、事業者からの視点で何かお考えがあればお聞かせいただければと思います。

(中国バス)

まずは、平素から弊社に対しまして、何かとご支援をいただき感謝申し上げます。

現在の状況と言いますか、年末に一週間乗務員が乗車人員の把握をしています。また、乗務員からの聞き取りでも、甲山・三次線からこちらの路線へ多く流れているとは思えないとのこと。運輸局さんに色々ご心配いただいていた甲山・三次間ではありますが、数字を見る中では、影響があるとまでは言えないと思っています。

(会長)

ありがとうございます。

また、この路線の開設に対し、何かとご理解を頂戴したJR様から何かありますでしょうか。

(JR)

別段、ございません。

(会長)

はい。それでは、事務局からの提案並びに中国バスのほうから分析いただいて件について、委員の皆さまからのご意見を頂戴したいと思います。

(委員)

引き続き延長運行となると、現在、配車されている車両を利用されるのでしょうか。

今の小型化といった問題もあります。

(中国バス)

現在運行しているのは、当社が持ち合わせている最小のポンチョという車両でありまして、これ以上の小型化車両については、現段階では当社として考えておりませんし、ご用意できません。

(委員)

色々ご配慮いただき、この運行を続けてくださり、さらに4月以降も継続していきたいとご提案をいただきまして、とても喜んでおります。

先ほどお話のありました合併以前の生活圏のことですが、また、アンケート結果にもあったように昨年末、旧上下町、現在の府中北市民病院へ見舞いに出かけましたら、多くの甲奴町民が入院されたり、受診されたりと大変、お世話になっている状況を改めて認識させられました。やはり距離的に近

いこともあろうかと思えます。

しかしながら、現在、この病院は独立行政法人化の流れかなにかで、病院の再編や縮小化といったことが具体化してきているように感じています。

そういったことを考えると、今後は、甲奴町からも中央病院のほうにお世話になる方が増えてくるだろうと思っていますし、そうなるこのバス便の利用者も増えてこようかと思えます。

今後の生活環境の変化によっては、とても重要な交通手段となってくるので、引き続き、よろしくお願ひしたいと思えます。

私も引き続き、利用促進に向けて地道な活動をしてまいりたいと思えます。

(委員)

先ほど中国バスのほうから、利用者が減ったとは感じないとお話がありましたが、増えているといった感触はお持ちではないでしょうか。

この路線を開設したことにより、沿線地域では、選択肢が増えたということもあろうかと思えますが。

(中国バス)

乗務員から情報として、10月のルートの変更にあわせて時間の変更もしたわけですが、多くのお客様から、とても利用しやすくなったと声をかけていただいているとのこと。

(委員)

この表、利用状況を見ますと、利用者が増えていますよね。新たにどのような方が利用なさっているかお聞きしたいのですが。

以前は、看護学校の生徒さんが利用されていたとお聞きしましたが、ダイヤの変更により、これらの方は利用できないと思えますが。

(中国バス)

お話のとおり、市街地の学生さんの利用はほとんどなくなりましたが、高齢の方を中心に中央病院や市街地の開業医さんへ通院される方の利用が増えています。

(委員)

運行経費についてですが、この試験運行について県のほうから支援があるとなつていますが、これは単年度ですか。

(広島県)

この支援制度は、半年間の試験運行に対してのものであつて、次年度以降は対象になりません。

(委員)

そういうことであれば、この運行については、さらに利用促進をはかること、よくよく精査するこ

とが求められますね。

(会長)

はい。委員が言われるとおりです。引き続き、この運行に際しては、利用状況など注視しながら、適切に判断していきたいと思います。

また、ある程度期間を定めての評価なども必要になってこようかと思しますので、その点については引き続き、事務局にて適切に対処して欲しいと思います。

今後も甲奴町民の皆さまや沿線住民の方の多くの利用を期待するとともに、皆さまにもPRしていただきたいと思っています。

それでは、この件につきましては、ご意見が出尽くしたようでありますので、これについては事務局の提案どおりでご承認いただけますでしょうか。

(委員)了承

(会長)

はい。ありがとうございます。

それでは、この件につきましては、事務局の提案どおりとさせていただきます。中国バス様には、4月以降も、市民の利便性の向上のため、引き続き、安全で快適な運行をお願いします。また、社内での手続きや手配のほどよろしく申し上げます。

それでは、続いて、協議事項の(2)「三次市地域公共交通総合連携計画策定について」を議題といたします。

(事務局)

資料の7ページをご覧ください。

連携計画策定の調査事業として、アンケートやヒアリング等の実施について、項目ごとに時系列でお示ししています。

アンケートにつきましては、先ほど、委託業者から取組みについて説明していただいたところであります。

ヒアリングにつきましては、市民バスの6地区全てにおいて、事業者やドライバー、利用者の方にお聞きしています。

また、今回の計画でもご提案させていただいておりますが、市内の循環便「みよしウェーブ号」の活性化として、学識の先生を座長に、十日市、八次、三次地区の方、各2名。運行事業者、商工会議所の課長様にも参加いただき、検討会議を3回開催しています。

内容につきましては、計画(案)のところで、後ほど先生にお話いただきたいと思っております。

さらには、協議や視察といったところですが、自家用有償運送については、倉吉市たかしら地区を訪問し勉強させていただきました。このシステムの導入の可能性について想定地域の方との協議を行うとともに、タクシー協会の支部長様にもご相談申し上げているところです。

また、市街地循環便の活性化について三次プラザの理事長様、他、役員の方とも面談し、ご相談申し上げたところです。

以上、簡単ではありますが、経過についてご説明させていただきました。

続きまして、イ。「三次市地域公共交通総合連携計画案について」をご説明いたします。

少々、厚みのある資料2をご覧ください。

この計画(案)は、81ページとボリュームがありますので、各章における要点、重要事項についてご説明させていただくことをご了承ください。

2ページであります、この計画書の位置づけをお示しいたしております。

本計画は、三次市政の方向をまとめた、総合計画である「三次百年物語」の「こころも地域もつながる交通ネットワーク」に位置づけて策定しているもので、市町村合併に際して議論・提言された「新市生活交通体系総合ビジョン」や合併後の交通体系の指針となった「三次市生活交通体系実施計画」さらには、その具体的な施策をまとめた「三次市生活交通中期プラン」、これらを踏まえて、次なる地域交通の戦略、再生であったり活性化といったところをまとめたものであります。

また、この計画の基本的な考え方ですが、3ページに図でお示ししているとおり、今まで実施してきた施策が様々な社会情勢、地域特性、ニーズの変化により、活力・元気がなくなっている。つまりは三次市の貴重な資源である公共交通システムの元気を取り戻すため、人間で例えると、様々な診察を行い、患部を探し出し、集中的に、つまりはその部分をピンポイントに治療していこうとするものです。

4ページ以降にこの診察による「現状」やその病状、「課題」について整理しています。11ページから25ページにわたって、各交通モードの現状・課題を整理しています。また、26ページには、本市における交通にかかる経費について各地域内交通が本格的に動き始めた平成18年からの状況を整理しています。

年々、路線バスを中心とした経費が増額していることが分かります。

続いて、第3章の「市民の交通行動と公共交通の整備意向」ですが、これについては、報告事項のところでご説明させていただきました。

中でも、29ページにあります「免許自主返納の意向」については、三次警察署交通課長様からのご意見を頂戴して、アンケート項目を追加いたしました。70歳以上の方の6・7割が「返納したい」と回答いただいていることには、正直、驚きました。

この結果にもとづき、後ほどご提案しますが、返納者への支援も検討することとしています。

市民バスの利用者アンケート調査では、利用者の多くが「満足」とお答えいただくとともに、43ページの「公共交通の維持の意向について」では、約9割が「継続」求められておられ、さらには、市民バスに乗車してのヒアリングにおいても、「どうかなくさないで欲しい」「廃止にならないためにも友達にも声をかけて、乗ってもらっているのですよ。」とお話をいただいたり、電話で「このアンケートをして、路線の減便や廃止をたくらんでいるんですか。地域のお年寄り、これがなくては困るんです。」といったようなご意見もあり、みなさん「継続」を強く望まれていることが再認識できました。

このことから、44ページに現状の課題に向けて、次の3点に対応することとしています。

まずは、自ら移動手段を持たない方、今後の高齢者社会を考えたとき、公共交通は、生活の一部で

あり、生活するためのライフラインであることから、維持・存続に努める必要があること。

次に、限りある財源の観点から、基本的にはシビルミニマムを念頭に、無駄を省きながら、より一層の利用促進に努める必要があること。また、現行の状況を見ながら、生活行動に即した交通手段の確保が必要であることを挙げています。

これらを実行に移すため、45ページの第4章「みななで守り、みんなで育てる ふるさとの公共交通」をコンセプトに本市の連携計画の枠組みを構築することとしています。46ページは、その内容の方向性をお示しするとともに、48ページでこの計画の期間を平成22年度から平成26年度の5年間とすること。

この国の補助事業で必須となっている具体的な目標として、一つ目に「市街地循環便の乗車密度を高める。」、二つ目として「市民バスの利便性を高めるとともに、運行経費の縮減を図る。」、三つ目に「市民タクシー制度、自家用有償運送などの色んな交通施策を導入し、交通空白地域を縮減する。」としています。

そして50ページから目標を達成するために各事業計画案をお示ししています。51ページにありますように、市域全体では、各地域内での移動を確保しながら、市民バス等からJR線や路線バスへの結節環境を整え、中心部への移動をスムーズに行える体系づくり、さらに移動先の中心部も、医療機関や商業施設、公共施設等を結んだコンパクトでわかりやすく再編した市街地循環便をご利用いただく構想を考えています。

そのために、各地域で現行の交通資源の見直しを行い、不足部分を補いながら、交通モード毎の点を線で結んでいきます。

続きまして、個別事業毎の説明に移ります。52ページをご覧ください。

先ほどもお話ししましたとおり、「市街地循環便の整備」につきましては、市街地循環バス活性化検討会議での協議内容について、座長から説明のほどお願いいたします。

(座長)

資料3をご覧ください。

実は、この連携計画の前の生活交通中期プランでもこのウェーブ号を再編するとしていましたけれども、この度、事務局の主導によりまして、沿線住民の方や商工団体、運行事業者の参加をいただき、計3回の検討会議を開催しました。

みよしウェーブ号の改善といったことにとどまらず、その再編も含めて中心市街地周辺の息吹をどう高めていくかと、今までは周辺部の市民バスや市民タクシーなどの議論はされておりましたが、市街地のモビリティといったところを集中的に協議・検討いたしました。

1回目の会議では、住民の方のフリーディスカッションという形で、ウェーブ号の課題をお聞きし抽出してまいりました。そうした課題も踏まえまして、2回目の会議で再編案も提案しながら、議論してきました。また、実際にみなさんでウェーブ号に乗車体験もし、車内から見て感じたこともお聞きしています。それから、これらの意見をまとめたルート、市街地循環便と仮称ではありますが畠敷ルートの提案をし、みなさんの意見をお聞かせいただき、再編案をまとめたところです。

裏面をご覧ください。このルート案をビジュアル的に表現しています。畠敷ルートは、畠敷地区、三次町域から中央病院、工業団地を結んだ路線として今後も位置づける。しかし、中心市街地部分は

切り離し、三次駅を基点として三次町、十日市、南畑敷を細かく廻っていきこうと。現在、路線バスが運行していないCCプラザにも新たにこの市街地循環便も経由するよう計画しています。このことについては、CCプラザのほうからの要望もございまして、会議に参加されている住民の方からも強く求められています。

ダイヤについては、今お示ししていませんが、ルート等については、メンバーの方の合意を得ております。

今回の会議に参加させていただいて、とても良かったと思うのが住民の方は、交通についてとても関心をお持ちで、我々の視点では、思いつかないような発想をお持ちになっていて、バス停の名称であったり、車両のデザインであったり、色々とお提言いただいたところです。その内容について、括弧内に記載してあるとおりです。

このことは、このウェブ号の再編にだけでなく、今後、連携計画の策定、計画事業を実施していくうえで、大変心強く感じたところです。

以上、この検討会議でまとめたルート案等について、連携計画の中に盛り込んでいくと確認して会議を締めくくっております。

(事務局)

ありがとうございました。

続きまして、54ページからは「地域内生活交通の再編」について触れています。

近年の利用実態やヒアリング等により、ページの上段に各町域での課題や今後の再編目標を定めています。

特徴的なものとしましては、市民バスでは、運行回数や運行日数のバラツキを地域の事情を考慮しながら、平準化に努めるとともに、56ページの下にあります図5-8にありますように、経費削減と空車状態での運行を避けることから、原則的には、最後に降車された停留所以降は、運行せず引き返す「送り便」の導入についても検討することとします。そして、利用が伸びていない地域においては、他の交通手段、定時定路線から予約型への転換も視野にいれています。61ページには、「ふれあいタクシーみらさか」についてお示ししていますが、ダイヤに対して予約があり運行する稼働率も開設以来80%と高く、2エリア合計、1日あたり40人近い人が利用なさっています。

これは、事業主体である三次広域商工会や運行主体である事業者様の努力の賜物と感謝しています。

ただ、専門医での受診が必要な特定の利用者の方からは、この手段を利用して、市街地の移動を望まれておりますので、今後、検討していく必要もあろうかと思えます。

また、62ページには、現行の地域内交通運賃の今後の検討や「三次市生活交通中期プラン」にある平均乗車数での路線の運行基準の判断について、市内6地域の市民バスは、沿線人口や諸条件といった基となるベースが違っており、一律に比較ができないのではないかと考えた考え方から、各町域、路線毎の仮称ではありますが、「三次市民バスのアセスメント指針」を作成したらどうかといった提案であります。

63ページは路線バスについて触れています。市域を運行する路線バスの多くは、近隣自治体との協調によって運行されています。

本市のみで、この運行の是非を判断することはとてもデリケートな問題ですので、関係自治体と連

携して、利用促進や見直し等について、引き続き協議を行っていくものであります。

しかしながら、先ほどありましたように、色々な悪条件下のもと、各自治体の欠損補助額が増大しており、今後、何らかの基準等、手段を講じていかななくてはならないと思っています。

64ページですが、自家用有償運送の導入について提案申し上げます。

このシステムは、タクシー等の事業者が存在しない交通空白域で地域自らが輸送事業を実施していくものであります。

道路運送法の第78条「自家用車の有償運送」に基づき、展開しようとするものです。

ご存知のとおり、作木町域においては、スクール・保育所への輸送を行った後、市民バスが運行するわけですが、このダイヤでは、市街地中心部へ向けての路線バス等にアクセスできていません。また、市街地までタクシー移動となると高い負担となることも考えられます。

そういったことを解消する手段として、地域自ら住民の移動を支援するこの仕組みに着目しています。

もちろん、作木町域においては、診療所や支所に多くの方が市民バスをご利用いただいておりますので、地域内交通としての市民バスは残し、広域移動する交通モードまでの移動を補完するものです。

市民バスでの地域内移動と広域移動のこのシステムについては、役割を明確に実施していくものです。このことにより、アンケート結果に見られた家族や近所へお願いして送迎していただいているなどの負担の軽減を図るとともに、公共交通の利用促進にも繋がることと考えています。

66ページにこのシステムのイメージとして図5-15でお示ししています。

次に67ページであります、「三次市民タクシー制度の改善」であります。

市町村合併時には、8地区の利用組合がございましたが、利用者の高齢化や世話役の方の事務手続きの煩雑化から、現在は4組合にまで減少しています。これらの解消策を講じるとともに、このシステムが機動性に優れ、調整する事柄も少なく済むことから、旧三次市の周辺部に拡大しようとするものです。

今回の大きな改善点は、地域の自治会連合会の協力を得て、運営するとともに、補助率や利用上限回数を見直すこと。タクシー事業者が乗合許可を取得され、地域の移動手段を支援くださる場合は、そのことに対しても支援していこうとする内容としています。

68ページでは各交通モードの結節環境整備や利用者の方にわかりやすい時刻表の設置などについて計画するものです。

69ページでは、アンケートの部分でお話ししましたが、免許返納者に対して、例えばバスやタクシーへの乗車チケットを提供するなど、公共交通へのシフトと利用促進とをあわせて検討しようとするものです。

次のページでは、市の広報紙などを利用した「モビリティ・マネジメント」の実施、現在も支援させていただいておりますが、車両等のバリアフリー化について記述しています。

73ページには、この実施計画のスケジュールをお示ししておりますが、全ての事業について22年度から準備がはじまり、市街地循環便については、22年度の中旬以降には実施したいと考えています。

また、市民バスの再編についても、利用者や事業者との調整も必要ですが、22年度以降、順次改善して行くスケジュールとしています。

続きまして、ウ.この調査業務に係る事後評価であります、**資料4**であります。

これについては、この事業を行うにあたって自己評価を行い、運輸局に提出するものとなっております。

内容については、事前に目を通していただいている関係上、割愛させていただきますが、地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価については、当該交通会議が地域公共交通活性化・再生総合事業を行うに当たって、地域における主体的な取組及び創意工夫が、より効果的・効率的に推進されることを目的とされており、例えば、全体として、地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。などを自ら評価を行うものであります。

これについては、第1段階での案であり、提出後、運輸局のほうから、なんらかの指示をいただくものと思っています。

以上、長くなりましたが、説明を終わります。よろしく願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。

事務局から、(2)三次市地域公共交通総合連携計画策定について説明を受けましたが、この計画づくりに携わっていただいた地域未来研究所から補足等、何かございますか。

(地域未来研究所)

今、事務局から説明いただきましたが、概ね全般的に網羅されていると思います。先ほど、市街地循環便活性化検討会議のこともご説明いただきましたが、この計画はアンケートも含めて、市民や利用者の意見を十分踏まえた内容になっていると思っています。

この内容以外にもこういったことがあるよといったアドバイスがありました。また、よろしく願います。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、委員の皆さま、それぞれの立場でご意見を頂戴したいと思います。

資料2の計画面及び**資料4**の事後評価案について、何かございますか。

(委員)

62ページの「三次市民バスアセスメント指針」を導入するとありますが、その具体的な、そしてめざすところをもう少しご説明いただきたい。

(事務局)

まだ細かいところまで詰めておりませんが、三次市生活交通中期プランでも運行基準として平均乗車人員を用いておりますが、実際には、路線沿線の集落人口が減少している地域と、そうでない地域では、根本的に対象とする利用者想定人口が違うことも考えられます。人口が少ない地域でも公共交

通に頼らざるしかない方もおられます。一定のものさしでは判断できないものと考えています。

こういったことなどを踏まえて、地域毎、さらには路線毎の適切な運行基準を定めてはどうかといった提案であります。

地域の実情にあったきめ細かな指針づくりができないだろうかと考えています。今後、委員の皆さまのご協議もいただくこととなりますのでよろしくお願いいたします。

(委員)

はい。わかりました。

54ページ以降、市民バスやふれあいタクシーみらさかななどの地域内交通について課題や改善策が示されております。地図上に平均乗車人員が示されておりますが、1.0人以下ではなく、とても利用状況が良い路線も見受けられます。そういったところから、よく利用されていることの分析をされ、利用状況のおもわしくない路線のケアをされるといったこと。今後はきめ細かな対応していく計画であると理解させていただきたいと思います。

先般、市民バスの業者選定に携わらせていただきましたが、受託提案された事業者毎に安全面であるとか、環境への配慮であるとか、サービスの向上、マネジメント等の考え方に間隔があるなと感じました。

これらについても、利用促進を含めたサービスの向上をめざした事業者の研修会の開催であるとかも盛り込んだ指針としていただけたらと期待しています。

(事務局)

ただ単なる路線毎の指針にとどまらず、サービスの向上等、様々な安全・快適を含んだ要素を踏まえたものを検討していきたいと思います。ありがとうございました。

(委員)

46ページにあるア)のところで、交通機関の連携を強化しますとあります。そして、イメージ図が示されておりますが、三次市の特徴としましては、JR路線が3線市内に乗りいれています。先ほどの「甲奴・三次線」についても競合しない、逆を言えば連携できると言えます。

行政的には、補助をしている路線バスや市民バスとJRとの連携については、難しいこともあるかと思いますが、さらにタクシー等も含めたイメージ図が描けないものかと思いますが。

また、逆の発想で、現在は周辺部から中心部への流れを重視したものとなっておりますが、観光を題材に考えると、中央までお越しいただいた観光客を時間によっては、甲奴町の観光施設などに路線バスで移動して帰りはJRを利用いただけることも一案であると思います。こうした取組みによって新たな利用者の発掘にもつながってくると考えます。

70ページにあります利用促進策の推進であります。こういった紙媒体を利用することも必要だと思っておりますが、それぞれの交通モードをすり合わせて、観光ルートを考える、さらには募集するといった三次らしさが出せたらいいなと思っております。

(事務局)

複数の交通手段の結節は今後の交通施策を展開する上で、とても重要なことになると認識しております。

51ページには、そういったイメージとして図5-1をお示しさせていただいております。

また、計画の中でもお示ししていますが、作木町域での地域自らが自家用車を用いてJR線、路線バスへの結節といった新たなシステムもご提案申し上げます。

もちろん、市民バス等についても、可能な限りダイヤの変更や、ルートの変更、さらには、路線バスの時刻の繰上げ、繰り下げによって、それぞれをストレスなくスムーズに結節していこうと計画しているものです。

また、先ほどありました観光については、観光協会、タクシー事業者さんが連携して観光タクシーを検討されているようでありますし、本日の新聞にも商工会議所の会頭から交流人口といった点から観光にも重点をおいていくとのご意見も掲載されていました。

各団体で検討されている取組みも交通部署である我々もアンテナを広げて、交通施策に盛り込んでいきたいと考えています。

(委員)

この計画案ではないのですが、資料の4ページにありますように、以前、「甲山・上下駅前線」が廃止になり、また、新たな路線の見直しが提案されているとありますが、やはりバスがなくなると、私のような免許を持たないものは、非常に不便になります。どうか、早々に路線の廃止等の判断をしないで欲しいと思います。これは要望ですが。

(会長)

事務局のほう、よろしいですか。

(事務局)

わかりました。

(会長)

時間の関係もございますので、そろそろまとめに入らせていただきたいと思います。この地域交通は高齢者の方を中心に大変重要な市の施策であります。また、それぞれは旧市町村での運行についてはニーズを反映して今日まで展開してきました。それに加えて中心部への移動手段として、新たに自家用有償運送等をご提案しております。

各項目について、詳細な説明も必要であったことと思われませんが、事前に資料お配りするなど工夫もさせていただいております。この計画についての方向性につきましては、ご了承いただけますでしょうか。

(委員)了承

(会長)

今後も今日の協議内容や関係機関との調整により、若干の修正があることが想定されます。その点は事務局にお任せいただくこととさせていただき、今年度、3月にもう一度会議を開催する予定にしておりますので、そちらでまとめられた計画を事後報告となりますが、お示しさせていただきたいと思えます。

また、資料4の事後評価案についても若干の語句の修正もさせていただき、国へ第1段階として提出させていただきます。

こういったことで、以上の協議はまとめさせていただきます。よろしいですか。

(委員)了承

(会長)

それでは、引き続き、協議事項の説明を求めます。時間もかなり経過しておりますので、手短に説明願います。

(事務局)

もう少し、お付き合いのほどよろしくお願いたします。

交通会議関連でその他として、ア、今後のスケジュール、イとして補正予算案をご説明いたします。

今後のスケジュールですが、今日の協議を受けまして、運輸局に事後評価とともに計画案の提出を行い、同時に市のHPを利用し、この計画について市民の意見を募集します。その意見等も反映しながら、3月の提出に向けて計画を固めていきます。

同じく3月には、次年度以降の事業実施計画や予算案について、ご提案、ご協議いただくこととなります。

続いて資料の9ページ、交通会議の補正予算案であります。歳出について会議費の委員報酬が不足すると予測がされます。当初400,000円見込んでいましたものを234,400円追加し、会議費を634,400円とします。また、事業費として当初8,000,000円、見込んでいたが国の査定の結果、6,800,000円となりましたので、1,200,000円を減額します。当初予定歳出額計、8,500,000円に対しまして今回補正歳出額計7,534,400円となります。

これにあたる歳入ですが、会議費で三次市から189,000円と平成20年度の繰越金35,400円を先ほど説明した会議費に充てます。

なお、これに係る三次市の負担については、財政サイドに理由を説明し、了解をいただいています。以上で説明を終わります。

(会長)

ありがとうございました。今、事務局から説明がありました。このことについては、ご了解いただけますでしょうか。

(委員)了承

(会長)

はい。ありがとうございました。

全体を通して、何か意見、ご質問がございますか。

(委員)

三次市周辺整備事業については、12ページにあるように高速便を含めてこちらに統合なされる計画、そういったビジョンがある訳ですか。

(事務局)

この整備に関連して、現在のバスの路線や系統の変更等について、現在、担当課において関係機関等との調整が行われているとお聞きしています。

12ページにお示ししているのは、現在、協議がなされている中でのイメージ図として掲載しております。もちろん、交通の担当としてもこの整備には大きな期待を寄せていますし、将来的には、JR線と路線バス等の結節として重要な役割を果たす施設となろうと考えているところです。

(委員)

市民タクシー制度の改善のところですが、今後、いっさいの手続きを自治振興協議会等が担うようにするとの計画ですか。

(事務局)

市民タクシー制度につきましては、旧三次市で制度化され、平成19年度に一部利用要件等の緩和を行いながら、現在に至っています。

課題にもございましたように、高齢化に伴う利用者の減少や事務手続きが面倒ということもあって、今回、その部分を自治連合会組織の力を借りて改善、導入地域の拡大を図ろうとするものです。

現在、運営されている地域においては、混乱のないよう従来どおり運営していただければ良いと思います。

(委員)

はい。わかりました。

(会長)

以上でよろしいですか。約2時間にわたっての協議、大変、ご苦労さまでした。

22年度からの計画の運用開始に向けての事業につきまして慎重審議いただきました。今後、住民のみならず、事業者の方、関係機関のご協力を得ながら進めていくことになろうかと思っておりますので、引き続き、よろしくお願いいたします。

今年度、3月にもう一度会議を持たしていただくようになろうかと思っております。また、事務局からご案内いたしますので、出席のほど重ねてお願い申し上げます。

以上を持ちまして、第3回の交通会議を終了させていただきます。
どうもありがとうございました。