

井原市公共交通会議（平成 26 年度第 3 回） 会議概要

と き 平成 26 年 9 月 18 日（木）

10 : 00～11:30

ところ 井原市役所 5 階 501・502 会議室

1. 開 会

1) 会議の成立を報告

- ・ 出席者 委員 25 名中 実出席 21 名

2) 三宅会長あいさつ

3) 前回の会議概要説明（事務局）

2. 協議

1) 公共交通に関する新たな計画の策定に向けて

～公共交通の運行見直し基準について～

・ 事務局説明

（委 員） 利用者数の基準について、他市の事例をみると「1 便あたり利用者数」を用いている場合と「平均乗車密度」を用いている場合があるが、それぞれの違いについて説明をお願いしたい。

（事務局） 「1 便あたり利用者数」は、利用した区間にかかわらず乗車人数（＝降車人数）を便数で割って求めた平均利用者数である。一方、「平均乗車密度」は、始発から終点まで平均して常にバスに乗っている人数である。

（委 員） 収支率が 20%ということは、80%に相当する部分が赤字額であるということか。

（事務局） そうである。なぜ 20%という値を基準とするのかについては、民間の路線バスの路線のほとんどが赤字であり、市の負担等により運行維持を図っているという現状を踏まえ、同様の問題を抱える他市の事例等を参考に設定するものである。

（委 員） この先、我々が生き残っていくためには、公共交通を積極的に利用し未来に残していくことが不可欠である。例えば、「近所で声を掛け合って、たまにはバスに乗りましょう」といった呼びかけを、地区の会合等で積極的に行ってはどうか。

（三宅会長） 特に、高齢者や障害のある方に対して、利用促進の呼びかけを今後も積極的に行っていきたい

（委 員） 朝夕は一定の利用があるが日中はほとんど利用のない路線については、1 便あたり利用者数はどのようにして求めるのか。

（事務局） その日の全利用者数を、始発から最終までの全便数で割って求める。したがって、利用の多い便や少ない便を平均した値となる。

（委 員） この運行見直し基準が承認されて運用開始された場合、直近の利用実績に照らし合わせて減便等（縮小）の対象となる路線については、バス事業者の意向にかかわらず、基準が自動的に適用されて減便等を行う段取りになるのか。

（事務局） 平成 23 年度から取り組んできた路線・ダイヤの見直しでは、各年度の乗降調査の結果等に基づきバス事業者と調整した案を公共交通会議で決定するという流れをとっていた。運行見直し基準の運用にあたってはこの流れは変わらず、基準に照らし合わせて減便の対象となった路線を、直ちに減便するという事はない。あくまでも、「公共交通会議での検討の俎上に載せるための基準」という位置づ

けである。

- (委員) 基準としてはこういった考え方や数値をもって運用するが、それに基づく実際の判断は、この公共交通会議で行うという理解でよいか。
- 例えば、美星地区のある路線が縮小の基準を下回った場合、美星地区の住民代表の委員の方には、現状を理解していただいた上で住民の声をこの公共交通会議に届けていただき、そういった声も踏まえて最終的に判断するというものでよいか。
- (事務局) その通りである。基準だけを用いて杓子定規に運用するのではなく、住民の意見を踏まえて最終的な判断をすることになる。
- (三宅会長) 事務局の説明のとおり、基準に照らして検証していくということである。
- (委員) 運行見直し基準の運用開始と平行して、公共交通に関する新たな計画の策定に向けた検討を行うということであるが、新たな計画においても、現在の運行見直し基準の考え方は引き継がれる（次期計画の内容の一部を現在この場で議論している）と考えてよいか。
- (事務局) その通りである。本日の議題にもある通り、「公共交通に関する新たな計画の策定に向けた運行見直し基準」という位置づけである。
- (委員) もう 1 点お尋ねしたい。予約型乗合タクシーの拡大（4.1 人/便以上、運行回数 200 回/年以上）と縮小（1.1 人/便未満、100 回/年未満）の根拠は何か、それぞれ高すぎ（低すぎ）ではないか。
- また、それぞれの条件は「かつ」なのか、それとも「または」なのか。
- (事務局) 2 つ目の質問については、「かつ」（and 条件）である。
- 予約型乗合タクシーの基準値の根拠であるが、拡大については、現在、1 運行あたり 5 人以上の予約がある場合は大型車両で運行しており、小型（4 人乗り）では間に合わない程度の利用があるということで 4.1 人/便以上とした。また、縮小の運行回数 100 回/年未満については、1 人以上の方が週に 1 回往復すれば達成できる数字ということで設定した。
- (委員) 利用者数も運行回数も重要だということは理解できるが、2 人が別々の時間帯に予約することで運行回数が増えるよりも、1 つの便に乗り合わせた方が効率的で運行経費も少なく済むこともあり、この数値だけで判断していいのか気になるところではある。
- (事務局) 基準を下回った場合には直ちに減便するというものではなく、あくまでも検討の俎上に載せるための基準であるので、まずは、こういった線引きで運用を開始したいと考えている。
- (委員) 「芳井・美星地区の井原あいあいバスについては、スクールバスの間合い運用でありダイヤに制約があるため、弾力的に判断する」とあるが、何をもって弾力的に判断するのか、事務局として考えはあるか。
- (事務局) 新たな計画を策定する際には、アクセシビリティの考え方をういた目標と成果指標を導入したいと考えている。地区ごとに異なるアクセシビリティを判断材料とするのも一つの方法である。
- (委員) 「検討の俎上に載せるための基準であること」と、「運行見直し基準に基づく最終的な決定をするのはこの公共交通会議である」というという 2 点を確認して、私の質問は終わりとしたい。
- (三宅会長) 運行見直し基準は、公共交通会議で皆さんに議論をしてもらうための一つの物差

しである。年度ごとの利用実績を見直し基準に照らし合わせるだけでなく、例えば、地区人口の減少率に対する公共交通利用者の減少率の推移といった経年変化にも注目した上で、「週に少なくとも2回は市の中心部まで往復できる便数を確保する」「通学に必要な便は確保する」といった点も含め、この公共交通会議での議論を経て最終的に判断することとしたい。

(三宅会長) 運行見直し基準以外について、委員の皆さんからご質問等はないか。

(委 員) 「公共交通かわら版」の本文の文字をもう少し大きくしてもらえると、目の悪い人にも読みやすくなるのではないか。

(三宅会長) 文字の大きさについては、もう少し大きくするとか太くするとか、事務局と相談して工夫したい。

(委 員) 先日、野上北部エリアにおける予約型乗合タクシーの住民説明会の場で、住民から、「市が配布しているタクシー乗車券を、予約型乗合タクシーに利用できないか」という意見があった。タクシー乗車券の適用範囲を予約型乗合タクシーにも拡大すれば、利用者も増えるのではないかと思うが、どうか。

(三宅会長) タクシー乗車券及びバス乗車券は、福祉基金助成事業として高齢者や障害のある方を対象に配布しているものあり、福祉的な施策という位置づけである。

(委 員) 「運行見直し基準」の話に戻るが、縮小の基準を下回った場合に、廃止という選択肢もあり得るのか。

(事務局) 廃止と言っても、その地区から公共交通を完全に無くし、新たな公共交通空白地区を発生させることは想定していない。この度の野上北部エリアのように、現行のバス路線を短縮(区間の一部を廃止)して予約型乗合タクシーを導入するという方法もある。代替の交通モードの確保を含めての、廃止という表現を用いている。

(三宅会長) ほかに、委員の皆さんからご質問等はないか。  
ご質問等がなければ、原案の通り承認してよいか。

委員拍手(協議事項承認)

### 3. その他

- ・ 事務局説明(井原あいあいバス乗車体験及び県主小学校・幼稚園を対象とした「バス体験学習会」の視察について)
- ・ 事務局説明(「井原市公共交通祭り」の開催について)

### 4. 閉 会

以上