

井原市公共交通会議 概要

と き 平成22年2月19日(金)

10:00から11:10

ところ 井原市役所4階 大会議室

1. 開会

*出席委員数の報告とともに本会が成立したことについて報告。

委員18名中 実出席 13名

委任状 0名

書面議決書 1名

2. あいさつ 田中会長(総務部長)

3. 協議

1) 運行の体系変更を必要とする路線について

自家用有償旅客運送(芳井・美星)運行経路の変更

事務局から「公共交通会議 協議事項」及び「自家用有償旅客運送(芳井・美星)運行経路資料」に沿い説明

芳井地区

1. 系統番号1-19(芳井小学校-片塚)4.6kmの運行廃止
2. 系統番号1-20(芳井小学校-鳥越-沖)2.6kmの路線創設
3. 系統番号1-21(芳井小学校-矢の目-黒瀬)8.4kmの路線創設
4. 系統番号1-22(芳井小学校-佐屋・黒瀬-芳井小学校)23.8kmの路線創設
5. 系統番号1-23(芳井小学校-郷-佐屋)9.7kmの路線創設
6. 系統番号1-24(芳井小学校-天神-山村)9.7kmの路線創設
7. 運行する時刻 別紙資料のとおり

美星地区

8. 系統番号2-1から系統番号2-12について、運行を現運行経路とは逆に運行
9. 系統番号2-4(美星小学校-八日市-美星小学校)21.5kmの経路変更
10. 系統番号2-7(幼稚園-宇戸-美星小学校)20.6kmの経路変更
11. 系統番号2-8(幼稚園-八日市-美星小学校)21.6kmの経路変更
12. 系統番号2-11(美星小学校-宇戸-美星小学校)21.4kmの経路変更
13. 系統番号2-12(美星小学校-八日市-美星小学校)22.4kmの経路変更
14. 系統番号2-21(美星小学校-宇戸-美星小学校)20.5kmの運行廃止
15. 運行する時刻 別紙資料のとおり

16. 対価

井原市自家用旅客有償運送に係る対価は、従来のとおり100円/1乗車(小学生以下無料)

質疑応答（意見）

委員

運行経路から削除された地域の方々の足の確保はされていますか。

また、利用者のニーズ及び利用実態を確認した後の対応ということで認識してよいですか。

事務局

利用実績につきましては、常に把握しています。

また、今回変更しませんが一部路線についてもコンスタントな利用がある部分については、児童がいなくても路線に加えているなど、利用実態に沿った体系としています。

逆に混乗の場合の一般の方の利用が非常に実態的には低位にあるという状況がありますので、経路廃止等による実影響はほとんど無いものと判断しております。

結果：上記変更点について採決の結果 合意

2) 井原市の公共交通体系について

1. 地域公共交通活性化・再生総合事業の活用について
2. 井原市公共交通会議設置要綱の改正について
3. 井原市公共交通会議財務規程の制定について
4. 井原市公共交通会議事務局規程の制定について
5. 井原市公共交通会議の現金を預け入れる金融機関について
6. 平成22年度 事業計画について
7. 平成22年度 井原市公共交通会議 収支予算について
8. 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定申請について

について、事務局から一括説明。

地域公共交通活性化・再生総合事業とは

平成19年10月に施行されました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠として実施する国の支援制度で、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス、乗合タクシー等多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する事業。

井原市の現状としては、井原鉄道井原線、民間事業者が運行する路線バス、市内循環バス、福祉基金によるバス、タクシーの料金助成、美星地区内をNPOが主体となり運行されている福祉有償運送など様々な体系で構成されており、これらに係る年間費用は1億円を上回る額となっており、かなりの財政負担となっている。本市においても財政状況が厳しさを増していく状況から効果的・効率的な方法を検討する必要性が生じている。

このため路線バスのあり方、役割分担について総合的に見直しを検討する必要があると考えており、地域ぐるみで公共交通に関する課題に対応していきたいと考えている。

こうしたことから、本市としてこの地域公共交通活性化・再生総合事業の活用を考えている。

この事業を活用するためには、法定協議会の設置が必要となるが、現在の井原市公共交通会議に当

事業の役割を持たせることがスムーズかつ効率的であると考えている。このため、井原市公共交通会議の要綱に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づき、必要な協議、連絡調整を行うためといった文言を追加する改正、財務規程、事務局規程を制定することが必要となり、他団体の取組み事例等を参考に作成し、資料に添付している。

事業に取り組むにあたっては法定協議会の設置と事業認定申請を提出する必要があるが、井原市の交通体系の概要、問題点等を記載し、提出させていただきたい。

今後事業に取組み井原市の交通体系を検討する中では、数回会議が増えることとなるが皆様に協力をお願いしたい。

本年3月31日をもって委員の任期が満了し、4月には新たな委員に即することとなるが、現委員の皆様には引き続き井原市公共交通会議委員をお願いしたいと考えており、ご協力をお願いしたい。このことについては、改めてご依頼させていただく。

質疑応答（意見）

委員

事業は3年間ということだが、国はずっとやるつもりだろうか。
また、3年やってどうにもならなければもとの状態に戻るのだろうか。

事務局

最初の調査と計画策定ということで初年度。それからその計画に従って、向こう3年間で実証実験してみましようという事業である。

今の状態でいろんな問題点があるんじゃないだろうかという前提があってこの連携計画策定作業や調査作業を行うということになり、その中で問題点を明らかにしていくこととなる。

策定する計画には問題点の解決方法等を盛り込んで行くという形になるため、現状よりも当然好転するものと判断している。

委員

この要綱を見ると事務局は従来通り企画課の方で対応することとなっている。

この再生事業を始めるということになると専門的な知識、それから住民の方のいろんな意見、ニーズの把握が必要と感じ、かなり専門的な知識が必要になってくるものと考えられる。

また、スケジュールを見ても結構沢山の会議、協議が設定されており、これに対応するためには専門係的な人が1人必要になってくるものと想定されるが今の段階で企画課の中で担当者がおられるのか。

事務局

企画課はもともと公共交通体系の担当課であり、それに専従という訳ではないが、担当者を置いている。この連携計画策定にあたっては、その担当者が対応する体制としている。

詳細な調査については仕様設定の方は企画課の方で中心になってやっていこうと考えているが、詳細な調査項目等々については専門のコンサルタント業者を決定したうえで対応したいと考えている。このため、資料28ページに連携計画策定のための3,466千円であるとか、アンケート調査、現況交通利用実態調査など、事務局直営という形ではなくて、業者委託という形で考えている。

国の交付金の枠組み事態はですね、そういった委託料についてですね、10/10国費を原則として見

ましようというものであり、活用したいと考えている。

また、専門的知識を有する有識者の方については岡山大学大学院の橋本准教授さんにこの計画策定に参画いただきたい旨を事前にお話させていただいており、内諾もいただいている。

会議が実際に動き出す時点で、新たに有識者として法定協議会の委員になっていただくというお話をしている。

委員

コンサルタントさんとか業者への委託ということだが、地域住民を主体的にというのが大前提にあると思う。地域の実情を会議の場に反映させるために一番大切なことと思うが、コンサルタント業者とか専門の大学の教授に丸投げにならないように注意して実施してもらいたいということをお願いとして聞いていただきたい。

事務局

有識者として依頼している橋本准教授をお願いした際にも、業者丸投げで上滑りなものにならないようにしっかり目通ししていきましようかと協議したところである。計画策定に当たっては住民目線を十分に入れながら対応していきたいと考えている。

委員

今回のこの計画の一番の要というか、気になっている点は、8ページでこれまでの路線バスに加えて市内循環バスがあった市内交通体系に新たに導入される移動手段、公共交通空白地の解消に向けて導入「デマンド型乗合タクシー」と捉えるが、デマンド型乗合タクシーということについて理解されていな方もおられるのではと思うので説明してもらいたい。

事務局

デマンド型乗合タクシーとは、呼んだら来てくれる一般のタクシーとは若干違い、決められた時刻に決められた目的地まで運行するタクシーに予約をしてもらい地域の皆さんで乗りあっていただくタクシーのことである。

また、特徴としては、定時定路線で運行され乗客がいなくても運行するというバスと違い、デマンド型乗合タクシーは利用予約があれば動くという乗合タクシーであり、利用予約がない時は走らないというものであり、経費節減を図るとともに車両が小型になるため細かい運行ができるといったものである。

また、本市の新年度予算に北部地域におけます交通空白地帯において高齢化率が高いですとか、既存の公共交通手段への結節点、あるいはバス停から1km以上離れているとか移動の高低差が何メートル以上あるとかの条件付けをさせていただき、モデル地区を3地区ほど選定したうえで、デマンド型乗合タクシーの運行試験を実施しようと考えている。

今考えている体系は、あいあいバスの運行の下限、1週間に2日、1日当たり2便程度の体系で運行したいと考えている。

それで利用状況がどの程度あるのか調査した上で連携計画の策定の基礎資料にしていきたいと考えている。

委員

デマンド型乗合タクシーは、美星地区も運行を考えているか。

NPOの福祉有償運送があるから運行は無いのか。

事務局

平成22年度の事業としては、美星地区には走らない形になるかと思う。その理由としては、美星地区においては、比較的町内循環バスとスクールバスの運行経路が密にあり芳井地区等と比べると一般的に公共交通空白地が少ないということが数値的にある。

また、NPOの福祉有償運送があることだけが理由ではないがバス停からの移動距離、高低差、それから高齢化集落の状況等を独自に集計してみると、美星地区には幸いにしてそのように全くの交通空白地という箇所が存在していないということからなかったということが理由にある。

委員

デマンド乗合タクシーの話が出たが、既存のタクシー事業者への影響はどうか。

事務局

タクシー事業者への影響が皆無ということはなかなかなりにくいと思う。

しかし、病院への通院に片道4千円も5千円も必要とのことから生活の移動が容易にできないという声も聞いている。

タクシー事業者に対しては、基本的にその使用料をどのくらいの金額に設定するかということは確定ではないが、市からの委託料と利用者からの運賃を合すると現況のタクシーの車両の借上げと同額程度になる料金体系を検討しており、競合、ライバルということにはなりにくいように対応していくことを考えている。こうしたことからタクシー事業者さんにとっての収益面でのライバルという形にはなりにくいものと考えている

委員

いろんな市町村の会議でデマンドタクシーが議論されている。

導入されている市町村も多く、その結果として何がおこっているかという懸念されている事業者との競合の末、そのエリアからタクシー事業者が撤退してしまうと事態も発生している。

そうなるも普段の利用はデマンドタクシーがあるから日中は安く移動できてよかったということにもなるが、夜とか急病等緊急時に利用したいときにタクシーが来ないという事態が発生することとなる。こうしたことから事業者にとってはライバルとはなりうるものと私は思う。

しかし、行きはこちらをデマンドを利用し、帰りは逆にタクシーを使う人が増えたということから、収支としては以前より上がったという事例もよく聞くため、井原市がどうなっていくかということをしっかり議論していただきたい。

事務局

市域北部芳井町地域におきましては現在タクシー事業者の営業所が1箇所もない状況である。

今想定しているエリアについても現地までタクシーを回送しなくてはいけない状況である。

そこから最寄りの結節点までという形になるため、利用者の方からは直接市内中心部の市民病院であるとか金融期間に行きたいというご要望が出るとは考えるが、中心部を走っております既存の路線バスに接続するという体系としたい。できうる限り既存ものを活かし、それから新たな資源も導入するという形で考えており、その地域からタクシー事業者が撤退してしまうというまでの影響

力は今の時点では考えていない。

委員

わかりました。当然その地域限定の話ではなく、市全体として今後、デマンド乗合タクシーを考えていかれるということだと思うため、連携計画を策定する中でもしっかり議論していただきたい。

事務局

しっかり議論し、有効なものとしたい。

委員

私一応芳井の北部に住んでおり、北振バスが一日7往復ぐらい自宅付近をしているためすごく便利がいいと感じている。

デマンドタクシーの結節点となる停留所からどれくらい離れた所の人が利用できるのか。

事務局

今、枠組みとして考えているのは、最寄りのバス路線から1 km以上離れているとか、それに加えて、移動の高低差でバス停まで上がり降りするのに100m以上、それに加えて集落の高齢化率ということを加味した選定としているのが来年度についての状況でございます。

ただこの体系を2年目、3年目も同じような形で続いていくかということは今この場では申し上げられないが、来年度の3箇所については先の説明のとおり選定をさせていただいた。

委員

1 kmと言われたのは、何かアンケート調査とかされた結果ですか。

事務局

直接的なアンケート調査は残念ながら実施していない。しかし、議会等でご指摘のあった箇所等を地図の上で落としていくと、1 kmというラインがボーダーとなっているということが地図上で読み取れたため、暫定的に1 kmで実施するということである。

委員

各種調査のデータを見る、バス停から300m離れると極端に利用しなくなるというデータが出ており、今後はこういったデータも加味していただきたいと思う。

それではただ今事務局の方から説明をいたしました、公共交通の活性化・再生総合事業に取り組むというようなことですね、あと設置要綱でありますとか規程、予算的なものも説明させていただきました。それからスケジュール的なものの説明もありました。そういうことで国の方へ認定申請をさせていただくことにいたします。それでは全ての協議が終了いたしました。大変ありがとうございました。これで事務局にお渡しいたします。

事務局：ありがとうございました。本日協議が調いました事項につきましては、各運行者に対しまして「井原市公共交通会議により協議が調ったことを証する証明書」を発行させていただきます。

そのほかで何かございますでしょうか。

結果：国の制度を活用するため、

*** 地域公共交通活性化・再生総合事業に取り組むため、井原市公共交通会議として事業認定申請を行うことについて**

また、その申請に必要となる

*** 現要綱に連携計画策定に関する事項を明記すること**

*** 財務規程及び事務局規程を新たに制定すること**

さらに、平成 22 年度事業計画及び収支予算について

委員の承認を求め

委員承認

事務局

会議において承認された事項について、協議が整ったことを証する書面を発行し、諸手続きを行っていくことを伝達。

4. 閉会 仁科副会長