

平成 28 年度第 1 回 津山市地域公共交通会議 会議要旨

平成 28 年 4 月 6 日 14:00 ~ 15:00

津山市役所東庁舎 3 階 E301 会議室

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 委員委嘱
- 4 協議

1) 津山市地域公共交通網形成計画（仮）の策定について

【事務局説明】

平成 28 年 1 月 12 日開催「地域公共交通網形成計画*（以下、「網形成計画」という）策定に関する権限を、地域公共交通会議に付与することを、委員の皆様にご承認いただいたところですが、新任の委員の方もいらっしゃいますので、再度「網形成計画」についてご説明させていただきます。

～ 内容について説明 ～

* 「交通政策基本法」（平成 25 年 12 月 4 日公布・施行）の目的である「生活交通の確保」「街づくりの観点からの交通施策推進」「関係者相互の連携と協働」を具現化するための計画。
「地方公共団体が中心となり」「まちづくりと連携し」「面的な公共交通ネットワークを再構築」がポイントとなっている。
事業者などと協議の上、地域公共団体が協議会を開催し策定する。

今回、計画を策定・調査するにあたり、国土交通省の「地域公共交通調査事業（計画策定事業）」の補助金交付申請を行います。事業規模としては 1000 万円程度を見込んでおります。国からは 520 万円の補助予定と聞いておりますので、事業実施に足りない部分については、津山市予算で実施する予定としております。

【質疑等】

- (委員 A) パブリックコメントについてだが、「素案ができる前に、意見を述べたかった」という意見を聞く。計画策定中に市民からの意見を聞くといった機会はないのか？
- (事務局) 公共交通会議の分科会という形で、意見交換会などを実施することも視野にいられています。
- (委員 B) スケジュールの中で、計画を策定すると主務大臣に報告することになるので、そういったことも付け加えるべきではないか。
計画期間が平成 29 年 4 月 1 日から平成 33 年 3 月 31 日の 4 年間となっているが、「国土交通省」の計画策定手引きには「おおむね 5 年」とあるが、4 年間であるか何か理由があるのか。
- (事務局) スケジュール中の「主務大臣」への報告の件については、改めて今後の会議の中でその旨をお示しさせていただきたいと思えます。
計画の策定年についてですが、津山市の全体計画としては「第 5 次総合計画」(以下、「総合計画」という。)を H28 年度から実施しております。この「総合計画」は都合 10 年間の計画となっております。
今回この計画年次と「網形成計画」の終期を一致させることを考えておりました。そのため、今回は 4 ヶ年とし、次の「網形成計画」の策定は 5 ヶ年とすることで一致する方向で設定いたしました。
- (委員 C) 今のお話しだと、次回の上位計画である「(第 6 次)総合計画」と「網形成計画」の策定・更新は同じ年度で行うことになるということですか？他の地域で、計画を立てる際にもあったが、上位計画の方針にしたがって進めるのが通常だと思うが。次の市としての方針が固まってない段階で、「地域公共交通」を決めるというのはどうか？
- (事務局) 「総合計画」と密に連権しながら、「網形成計画」を並行して策定することは可能だと考えております。
- (会長) 今回 5 年で計画を立て、次は 4 年というのはできるのか？
- (委員 B) 説明がつけば問題ないと思う。
- (事務局) 今回の計画が、5 年間であって支障ないので、委員の皆様からご承認いただければ 5 年にしたいと思います。
- (委員 C) 5 年であるほうが、望ましいと思う。最初に計画を立てる際には、様々な問題も発生するので、長い方が良くと思う。次回の策定時は、今回計画のマイナーチェンジとなると思われるので、そちらが短い方が良い。
- (会長) 5 年間にするという提案でどうか

～ 承認 ～

- (委員 C) 6 月にコンサルを決定、11 月に素案作成というスケジュールだが、この間にいろいろな調査をしようと思うが、どのようなことを想定しているのか。たとえば、夏休み期間中だと学生等には調査は困難である。
- (事務局) 前回の連携計画でも取った手法ですが、OD 的手法をとったアンケート調査

を実施を考えています。主要施設、商業施設などで聞き取りアンケートを実施する案もございます。学生については詰め切れてない所です。

また、基礎的なものではありませんが、昨年度実施したバス利便性向上及び利用促進事業の実証実験の中で、学生へのアンケート意見聴取も実施いたしました。こちらの情報もフィードバックできればと思っています。

(委員 C) 少しスケジュールが厳しすぎるのかと感じる。主な公共交通利用者の中で調査対象となるべきは、高齢者、学生あたりだと思うので、こういった人たちが動きやすい時期に調査できるよう考えるべきではないか

(事務局) スケジュールについては、再度、精査・調整させていただき、次の公共交通会議の中でお示しさせていただきたいと思います。

(会長) ご意見がなければ、今のお話してご承認いただきたいがよろしいか

～ 承認 ～

2) 津山市地域公共交通網形成計画(仮)策定業務 業者選定について

【事務局説明】

計画策定事業者については、公募型プロポーザルにて選定したいと思います。

また、プロポーザルで選定する委員については、専門的な知識を持つ方、関連する津山市各部署の計5名をご推薦いたしますので、ご承認いただきたいと思います。

～ 承認 ～

スケジュールについて、ご説明いたします。この会議の後に、幹事会を開催しプロポーザル案を精査し、スケジュール案に基づき、6月中旬に地域公共交通会議を開催し、業者決定についてご報告させていただきたいと思います。

～ 承認 ～

3) 勝田交通(株)運行の岡山空港デマンド便の延伸について

勝田交通(株)が運行しております、「岡山空港デマンド便」について、真庭市役所及び真庭産業団地まで延伸(真庭・津山(岡山空港)線)いたします。

すでに、真庭市の公共交通会議ではご協議・ご承認いただいているところでございます。

～ 承認 ～

5 その他

1) 中鉄北部バス(株)の運行する路線の減便、時刻変更について

中鉄北部バス(株)が市内で運行するバス路線について、減便・時刻変更となります。

本来、これについては公共交通会議で協議・報告する必要があるものではありませんが、本年は、「網形成計画」を策定する年でもありますので、津山市の公共交通の現状を皆様に知っていただくために、報告をさせていただきます。

詳細については、中鉄北部バスさまからご説明いただきます。

【中鉄北部バスからの説明】

利用実態と、乗務員不足にから、減便・時刻変更をするもの。

乗務員不足は顕著なところで、路線を維持していくためにも利用実態を把握し、効率を上げカバーできる方式を考えた。

行方線（高野団地経由）～津山線と馬桑～津山線を統合し、馬桑（高野団地経由）～津山線に統一するもの。すでに奈義町は了承済み

東一宮～津山駅往復の昼間の便について減便する。要望があり、利用実態が多いと見込まれる夕方の津山駅～東一宮の便を新設する。

榎線については、ほとんど向陽小学校の生徒の下校便としての利用であるため、学校と協議した結果、時間を変更する。

（津山市域ではないが）岡山～真庭について、利用者からの要望、スクールバスとの運用の関係上、時間を変更する。

～ 閉会 ～