

平成28年12月15日 14:00～

津山市役所4階 401 会議室

## 1 開会

## 2 会長挨拶

## 3 協議事項

### 1) 平成28年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

#### 【事務局説明】

「生活交通確保維持改善計画に基づく事業」については、地域を運行するバスに対して国庫補助金（地域内フィーダー系統確保維持費）をいただいている路線があります。その路線運行が、適切に実施され結果がどうであったかの評価を実施するものです。

「地域公共交通調査等事業」は、現在策定中である「津山市地域公共交通網形成計画」について、国庫補助金（地域公共交通調査等）をいただく予定です。

これについても、現段階での事業実施についての評価を行うものです。

（協議事項（1）参照）

#### について（別紙 参照）

#### 中鉄北部バスの運行する「ごんごバス7系統」

**目 標** 利用者数 前年度比2%増（138,279人 141,044人）

**達成状況** 137,063人（前年度比99.1%）

路線ごとに増減があるが、「ごんご東循環線」の利用者減については、工事による替道運行などの影響が大きいと考えております。また、支所線の減少については、人口減少などの影響もある中、減少率は最少にとどめたという認識でおります。その他の路線については、堅調に推移していると捉えています。

以上の理由から、数値は目標を達成しなかったものの、十分に検討したという認識の下、事業の適切性をA、目標効果の達成をBといたしました。

今後は、利便性向上等をさらに検討し、利用者増を図ってまいります。

エコビレッジあばの運行する「阿波交通空白地有償運送 1 系統」

**目 標** 利用者数 前年度比 2 % 増 ( 583 人 594 人 )

**達成状況** 860 人 ( 前年度比 147.5 % )

地域行事等での利用促進の周知徹底が功を奏したものと考えられ、事業の適切性を A、目標効果の達成を A といたしました。

今後は、運転手の高齢化や特定の運転手への依頼の集中などの課題に取り組んでまいります。

について (別紙 参照)

今まで進めてきた市内公共交通の状況調査、市民アンケートの実施、計画コンセプトの検討など踏まえながら、最終的に計画を策定するものとしております。

事業の実施にあたり、現時点で、大幅な遅延もなく、予算の過不足などについての問題も生じていないことから、予定どおりの実施ということで報告したいと思います。

今後の方針については、計画の基となる 3 つのコンセプトや公共交通の供給者側の視点などの特徴的なものを記載しております。

( 委員 A ) について、中鉄北部バス路線の評価が甘くないか。ごんご東循環線の 1200 人の減は大きい。「目標設定や達成に対する施策の打ち方が適切であったか」という点に疑問を感じる。適切な施策であれば、成果が出るはずで、この内容で健闘したとはいえないのではないか。

また、利用者減の理由として人口減少を上げているが、人口の減少率と利用者の減少率を比較してはどうなっているのか。

( 事務局 ) ごんご東循環線は、期間中の替道運行経路の変更の影響が、大きく予測の範疇を越えていたいと捉えています。

また、加茂支所、勝北支所線は人口減少もさることながら、利用者の利便性向上を目的に行った、ダイヤ改正が結果的に裏目に出た形となった側面もあります。このことについては、元のダイヤに近い形への再改正も検討しているところです。

以上のことから、当初の 2 % 増という目標設定は適切であったと考えております。

( 委員 A ) ごんご東循環線の替道運行による影響はどれほどのものか。

( 委員 B ) 期間中の替道運行では、城東地区の旧道沿い主要バス停が通れなくなり他のバス路線の移行を促す結果となった。事前告知の期間も合わせ、利用者には大きな影響があった。

( 委員 A ) 替道運行期間以外は順調だったのか。

( 委員 B ) そう認識している。

- (事務局) 来年度以降に、変道運行の影響がどの程度であったかは明らかになると思います。
- 事業の適切性については、Bにすべきか迷いましたが、突発的な外的な影響ということで、Aにしていおります。
- (委員A) 不可抗力での目標未達について、そこまで厳しく評価する必要はない。ただ、人口減少などある程度予想可能な事象を加味した目標設定、事業ないようであったかを確認したい。当初想定していた数値に対して、施策が効果的に働いたかを考えるべき。
- (事務局) その視点に立てば、予測不能な事態はあったものの健闘したと考えています。
- (委員A) 了承した。評価には、予測不能な事態が生じ、利用者が減少した旨を追加願いたい。
- (会長) では、中鉄北部バスの路線事業の適切性はAのまま、達成状況の部分に、より詳しい記述を加えることでよろしいか？

～ 全会一致で承認 ～

2) 津山市地域公共交通網形成計画」アンケート集計報告(別紙 参照)

3) 「公共交通網形成計画」素々案(別紙 参照)

(会長) 2) 3) について続けて、事務局から説明をお願いします。

【事務局(コンサルタント)説明】

アンケート調査については、市民の日常の移動状況及び公共交通に対するニーズの把握を目的としました。世代間、地域間の回収率の違いを加味し、影響が出ないように調整・分析しております。

アンケート結果報告の特徴

- ・年齢が上がるほど外出率は落ち、特に阿波地域でこの傾向が顕著である。
- ・移動手段として、公共交通を選択する人は極めて少数。
- ・行先としては、スーパーと病院が多くを占める。ごんご東循環線の利用者が多い理由も、こういったルートを選択していることが考えられる。
- ・バス利用の理由は、「目的地・家がバス停の近くである」ことが最も多い。
- ・バス利用しない理由は、「自分で自動車を運転できる」という理由はほとんどを占めた。

- ・バスについては、「現状維持」を望む人が多い。
- ・バス利用を増加させる取り組みとしては「ダイヤ改正」が最も多い。
- ・鉄道はバスに比べ「現状維持」を望む声が大きいです。これは、岡山市などへの長距離移動の際の需要が影響していると思われる。
- ・将来の公共交通に不安を感じる人が8割を占めるにもかかわらず、「利用しようと思うか」との設問に対しては、前向きな意見は約半数にとどまる。
- ・免許返納者の、「おかやま愛カード」利用者の約半数は「タクシー割引」に利用している。
- ・中心市街地へ行かない理由については、「行く用事がない」「中心部以外で用事が済む」が大半を占めている。また、中心部居住者の中にも、郊外の商業施設等で用事を済ますと回答する人が見られる。

### 津山市の現況把握

- ・人口が減少しているが、単身高齢者世帯を含めて、高齢者世帯は増加している。
- ・5年、10年後の75歳以上の免許保有率は上昇すると考えられ、これは公共交通利用者の減少につながる恐れがある。
- ・市街地中心部の周辺部分にも、交通空白地が生じている。
- ・バス路線はいずれも赤字であり、市からの補助金総額は増加傾向となっている。
- ・公共交通運転手の高齢化といった問題も顕在化している。

以上を踏まえ、公共交通の課題として、

- ・持続可能な公共交通
- ・地域構造に応じた公共交通
- ・地域活性化との連携・支援
- ・広域公共交通体系の構築

の4点を整理し、コンセプト及び公共交通網形成計画の素々案を作成しております。

(会長) 素々案について、委員の皆さんからご意見を頂戴したい。

今日初めての提示のため、後日の委員からの意見反映は可能か？今後のスケジュールは？

(事務局) 素案として固まり、パブリックコメントを実施する前、1月中にもう一度公共交通会議を開催したいと考えております。

また、日程調整等もありますが、1月上旬まで事務局で委員からの意見を収集します。

併せて、アンケート結果について、要点をまとめ1月上旬をめどに公開したいと考えており、このことをご承認いただきたいと思います。

## 【協議内容】

(委員C) この素々案の内容では、中心市街地の活性化と公共交通のつながりが見えてこない。動向調査についても、郊外のスーパー、病院などが主な行先となり、中心市街地への移動が少ない。

郊外の拠点へ、より利便性の高い公共交通を今以上に接続すれば、人の流れは、中心市街地から離れていくだろう。

中心市街地の活性化を折込むのであれば、まず中心市街地へ人を集めるものを作り、そこに公共交通を接続することを考えるべきではないのか。

(事務局) 直接的に、公共交通施策のみでの街づくりを設定するのは難しい面がありますが、中心市街地活性化の動きに公共交通が寄与する部分について、本計画で詰めていきたいと考えております。

(委員C) 例えば、病院へのアクセスが便利になれば、病院が賑わいの拠点となることもありえるとともに、病院へ行く人が増加し、医療費負担が増大するといったシナリオすら考えられる。

そうなれば、「こけないからだ体操」などで、医療費削減を目指す、市の施策と矛盾する部分も出てくる。

交通アクセスが便利になることは悪いことではないが、公共交通単体の施策にとらわれ過ぎて、施策の整合性が乱れていないか。

(委員A) 委員Cの指摘は的を得ている。素々案の中で、「まちづくりと一緒に考える公共交通という部分」があまりにも具体性に欠けている。

\*1 立地適正化計画に対応するとはどういうことか、\*2 都市機能誘導区域にはどういったものがあるのか、まちづくりの連携とはなにかといった具体的記述を示してほしい。

また、アンケート結果について、バスに困ったことの中に、運行本数が少なく、長い時間待ったというものが非常に多いが、この結果を計画のどこに反映させるのか。こういった問題を、どのように解消するのかといった計画中の項目や提案につなげていくべきだ。公共交通の再編といった問題は、計画の後の話であり、地域の抱えている問題を解消するためにどのような手立てをとるかである。こういった視点を踏まえないと、特徴あるデータを取りこぼすことになってしまう。

### \*1 立地適正化計画

医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要。このため、都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設された。

\*2 都市機能誘導区域

都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。

(会長) このことを計画に反映させるように。

(事務局) 承知しました。

また、立地適正化計画との連携についても、都市機能誘導区域の設定について、どのような機能があり、またあるべきかを精査し、記載について検討しているところです。今後、協議を進め詳細な記述を検討します。

(委員C) 「まち」の記述について、「津山市」または「中心市街地」を指すのか、あるいは「都市機能誘導区域」を指すのかといった齟齬が生じないように、注意されたい。

(委員D) 計画範囲の対象外と記載している「福祉的交通」「私的交通」とはどのようなものを指すのか。

(事務局) 「福祉有償運送」といった特定の利用者のみのもものは除外し、「だれでも利用可能な形態」の公共交通を対象とするという意図です。

(コンサル) できうれば、デマンド形態の「乗合タクシー」などについても、定時定路線的な形態を想定していきたいと考えています。

(委員A) ドアトゥドアはだめなのか。

福祉目的の介護タクシーのような特定の者を対象とするものを含めないのは納得だが、乗合タクシーなどはドアトゥドアでも良い場所もあり、完全に否定してしまうのは適切ではない。

むしろ、ドアトゥドアのことより「乗合形態の交通」であることに対し主眼を置いて検討すべきではないか。

(コンサル) 「(小型)乗合交通」というキーワードで、考えていくことといたします。

## 4 その他

(事務局) 承認をいただく案件ではありませんが、中鉄北部バス(株)さまからバスダイヤ改正などについて、ご報告いただきます。

(中鉄北部バス株)

津山駅北口広場整備に伴い、バスの乗降場所が移動になる。これにあわせ利便性向上のために、来年度にJR線との乗換を考慮したダイヤ改正を考えている。急激な変更は混乱を招くため、現在の運行路線ダイヤを基本として5～10分程度の間隔で調整する方針。変更後は状況に応じて、随時対応していきたいと考えている。

また、1)平成28年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価の中  
でも話があった、利用者減となった勝北線については再度のダイヤ改正、  
加茂線についてはめぐみ荘への滞在時間延長に対応したダイヤ改正を検討  
しており、更なる利便性向上に取り組んでいく。

～ 閉会 ～