令和４年度 第５回 津山市地域公共交通会議　会議要旨

令和５年１月１９日　１４：００～
津山市役所東庁舎　E302 会議室

１　開会　明楽産業経済部長

本日は、委員 15 名のうち 13 名に出席していただいているため、津山市地域公共交通会議設置要綱第５条第２項の規定に基づき、本会が成立していることを報告

２　会長挨拶　来村会長

３　付議事項

（１）津山市地域公共交通計画の策定について
【事務局説明】
資料に基づいて説明
【A 委員】
内容について、基本的に違和感を覚える部分はないのですが、48 ページで表現している基本方針と取り組むべき課題で、基本方針３で関係する課題は本当に一つだけで良いのでしょうか。１の方は６つ、２の方は４つ記載されていて、バランスの観点からこれで良いのか気になったのですが、このようにするしかないのでしょうか。「まちを元気にする」はまちづくりと連携することなので、当然課題（10）が入ると思うのですが、例えば「まちを元気にする」を「外出を促進する」という意味に捉えれば、（11）の交通弱者対策も、外出率を向上させるという意味で関連するのではないかと思います。バランスが崩れていないかというのが気になりました。もちろんダイレクトな表現としては（10）が一番適切なのでそれは良いのですが、11 ある課題のうち一つだけが紐づいている状態で、大きな方針としてまとめるのはふさわしくないのではないかと思いました。
【会　長】
課題（５）で深夜・早朝の移動サービス確保とありますが、飲食を伴う外出の促進につながるということであれば、（５）も基本方針３と関連すると考えて良いのではないですか。

【事務局】
　それぞれの方針について主な課題を挙げているのですが、それぞれ関連する課題が他にもあると思います。基本方針１～３の中で関連する課題が重複する場合も認めるということでよろしいですか。問題はないですか。
【会　長】
　委員が言われるように、関連すると考えられるものは記載して良いと思います。
【事務局】
　分かりました。例えば２つの基本方針に関連する課題は、双方に記載するという形で追記したいと思います。
【A 委員】
　もう一つよろしいですか。49 ページで、将来イメージがまとめられています。例えば阿波地域を見てみると、「津山市中心部への移動にはＪＲ因美線を利用し…交通結節点を美作河井駅に設定する」と、要するにどこに公共交通結節点を設定するのか記載されています。美作河井駅が近いというのは事実なのですが、37 ページの定期外利用者の増減状況を見ると、美作河井駅は近年利用が非常に少ないので、本当にここを公共交通結節点とするのが適切なのかと疑問に思います。加茂地域の方が鉄道を利用していないことを表しているかもしれませんし、公共交通結節点としては違う駅を望まれているのかもしれませんが、どうなのでしょうか。当該駅の整備状況の問題なのか、時刻の問題なのか、そもそも鉄道を利用するという発想がないのか、そういったことも考えないと何とも言いようがないのですが、本当に美作河井駅を結節点にして良いのでしょうか。定期外利用者が非常に少ない中で、ここを拠点として整備して誰が喜ぶのでしょうか。例えば美作加茂駅などの駅に設定して、加茂地域の人も阿波地域の人もそこへ来るような方法でも良いのではないかとも思います。あまりに離れたところに公共交通結節点を設定すると、フィーダー系統が長くなり、むしろ非効率な運行になってしまうということでこのように設定したのかもしれないので、その意図を教えていただければと思います。
【事務局】
　先日阿波地域の町内会長さんや関係者を集めて、協議をさせていただきました。その中で最も強く言われたのは、「津山市中心部まで乗り継ぎせずに、バスで移動することはできないのか」ということでした。これまでの経緯を説明し、その中で「利用者が少ない状況で、津山市中心部まで運行するのは難しい」という話をさせていただきました。49 ページの上の方に記載していますが、市営阿波バスと現在の阿波交通空白地有償運送の統合を検討しています。阿波地域も高齢化が進み、高齢者がバス停まで歩くのが難しいという話があり

ました。乗り継ぎなく利用できるようにするのはなかなか難しいが、できる限り乗り継ぎの回数は少ない形にするということで話をしています。ＪＲとしては、ＪＲ因美線を利用すれば乗り継ぎなく津山市中心部へ行くことができるためそちらを利用してほしいとのことでしたが、加茂地域への買い物・通院ニーズが多い地域ですので、今までの市営阿波バスと同じく、加茂地域の中心部まで運行する形を考えています。阿波地域の公共交通結節点としては美作河井駅が一番近いので適切かと思いますが、美作加茂駅で乗り継ぐ場合であっても同じ経路のバスを利用することになりますので、美作河井駅と美作加茂駅の双方が記載されていても問題ないと考えます。ただ、原稿の市営阿波バスが美作加茂駅を経由しないので、そういった事情も踏まえて今のところは美作河井駅を公共交通結節点として記載している状況です。

【A 委員】

分かりました。基本的に阿波地域での生活の拠点は加茂地域の中心部であるイメージがありますが、そうすると加茂地域の中心部まで運行せざるを得ないのかなと思います。加茂地域へ行くのに美作河井駅で鉄道に乗り継ぐ話にはならないと思うので、バスで加茂地域の中心部まで行って、鉄道を利用するのであればそこで乗り継いでもらうのが現実的ではないかと思います。利用状況として「０」という数字が出ていますが、加茂・阿波地域合わせて美作河井駅を一つの拠点に設定することにより、利用を増やすという考え方もあるのかもしれません。これは本当に考え方次第なのですが、そこが少し気になったということです。

【事務局】

先程委員がおっしゃった通り、市営阿波バスについてはこれまで通り加茂地域中心部まで運行し、津山の中心部へ行くときには美作河井駅での乗り継ぎを想定しています。美作河井駅の定期外利用者は０人に近い状況ですが、高校生の定期利用があり、10 数名は利用しているという現状です。そういったところはもう少し利用を増やしたいという考えを踏まえた形になっております。

【A 委員】

ありがとうございました。

【会　長】

市営阿波バスで必ず美作加茂駅まで行くのであれば、美作河井駅を拠点にする必要はないかもしれません。例えばＪＲ因美線を増便していただき、さらに阿波地域から美作河井駅までバスでピストン輸送を行うのであれば話は変わってくるかと思います。

【事務局】

市営阿波バスは、阿波地域から出て美作河井駅を経由し、その後加茂地域中

心部に向かうので、美作河井駅を公共交通結節点として位置づけても問題ないと考えています。
【会　長】
　美作河井駅の周辺に用事がある人は、ほぼいないのでしょうか。
【事務局】
　朝、高校生が通学のために利用しています。ほぼ定期利用のみであり、さらにコロナ禍で定期外利用が減ってきている状況があります。
【会　長】
　必ず美作加茂駅まで運行するのであれば、美作加茂駅を公共交通結節点に位置づけ、他の駅は位置づけなくても良いのかもしれません。
【事務局】
　高齢者の方は基本的に加茂地域中心部まで利用し、学生は美作河井駅まで利用してそこからＪＲ因美線に乗り継いで通学するという流れです。
【会　長】
　市営阿波バスは、美作加茂駅までは運行しないのですか。
【事務局】
　美作加茂駅までは運行しません。なお、朝の第１便は阿波地域から美作河井駅までしか運行しません。
【会　長】
　それで、美作河井駅を公共交通結節点に設定する必要があるということですね。知和駅はなぜ公共交通結節点に設定しているのでしょうか。
【事務局】
　今後、地域内の移動手段としてデマンド型乗合タクシーの導入を導入した場合、ＪＲ因美線を利用して津山市中心部まで行く場合に乗り継ぐ地点として知和駅も想定されるからです。
【会　長】
　利用者の自宅からは近いと思いますが、３つも公共交通結節点を設定する必要があるのでしょうか。
【Ａ委員】
　高校生が通学で毎日使うのであれば、朝の通学時間帯に各駅へ運行するのは良いと思います。しかし、恐らく昼間は利用者層が違います。いくつもの公共交通結節点に分散投資するより、魅力的な公共交通結節点を一つ設定し、そこを象徴的な場所とした方が分かりやすくて良いのではないかと思います。公共交通に乗車できる地点をわざわざ減らす必要はないと思いますが、計画に「拠点」として位置づければ、そこを整備するように捉えられてしまうと思います。

【会　長】
　勝北地域から青い線が出ていますが、仮にＪＲを使ってもらおうと思ったらＪＲまでは良い道があるから、高野駅ではなくてここに一つ結節点があっても良いと思います。ＪＲ因美線に利用者を乗せるつもりはないのですか。
【事務局】
　勝北地域は、ごんごバスの運行距離が長すぎて利用されないのと、市営勝北バスの利用が非常に少ないということがありますので、このあたりはもうデマンド型乗合タクシーで勝北支所周辺に利用者を集め、そこから路線バスで津山市中心部まで輸送するという考えです。
【会　長】
　西から青い線が伸びていますが、これは何ですか。
【事務局】
　これは広域幹線で、奈義町方面へ運行する行方・馬桑線をイメージしております。
【会　長】
　青い線は国道 53 号ですか。
【事務局】
　広域幹線の大まかな運行経路を示しており、国道を表す線ではありません。
【会　長】
　勝北地域から山形を通って加茂地域へ抜けることは考えてないのですか。
【事務局】
　はい。勝北地域全域でデマンド型乗合タクシーを運行して地域内の移動手段を確保し、あとは支所へ集まってごんごバス又は路線バスで移動してもらう形です。
【会　長】
　他に何かありませんか。よろしいですか。では第６章について説明をお願いします。
【事務局】
　資料に基づいて説明
【会　長】
　ただ今の基本方針１に関する施策について、何かご意見等ございますか。
【A 委員】
　54 ページの加茂・阿波・勝北・久米地域における路線バス等の見直しについて、基本的に適切なことが書いてあると思いますが、地域の「中心部」について、４地域すべてがこの考え方で良いのか確認したいです。54 ページにある図では、公共施設・商業施設・医療機関等があるエリア、要は日常的な用事

を済ませることができるエリアをもって「中心部」としているのだろうと思います。そして、その外へは広域幹線で移動するということだと思います。問題は、４地域すべてにおいて、49 ページに挙がっていた公共交通結節点が地域の「中心部」であるかということです。買い物・通院できるような機能が揃っているという条件もありますが、問題ないのでしょうか。

【事務局】

まず加茂地域については、加茂支所周辺に医療機関や商業施設が揃っているということで、問題ないと認識しております。阿波地域には大きな施設はありませんが、阿波出張所の周辺に温泉や数少ない商店がありますので、阿波出張所周辺で問題ないと認識しております。

【A 委員】

阿波出張所というのは阿波地域の中の話ですよね。見直し後で言うと、阿波地域の目的地となる「中心部」というのが加茂地域の中心部なのかなと思いますが、そういう認識で良いでしょうか。

【事務局】

阿波地域から加茂地域の中心部へ移動するイメージです。

【A 委員】

加茂地域の中心部を、阿波地域の日常的な生活に必要な機能が揃っている「中心部」と見做すということですね。ということは、先程の議論にありましたが、高校生の通学利用はともかく、加茂地域の中心部で広域幹線に乗り継げるようにしなければいけないということでよろしいですね。

【事務局】

はい。

【A 委員】

つまり、美作加茂駅でも広域幹線に接続できるから問題ないということですね。

【事務局】

はい。

【A 委員】

勝北地域と久米地域ですが、勝北地域は商業施設や医療機関が揃っているイメージがありますが、久米地域はどうでしょうか。

【事務局】

久米地域は国道沿いに施設が点在しており、医療機関は旧津山地域との地域境付近にある久米診療所と、今は診療を行っていませんが、今後診療を再開する倭文診療所の２か所があります。それ以外はＯＤ調査などによると、津山第一病院や鏡野病院などに通院しているようです。久米地域の中心部と言えば久

米支所の周辺ですが、やや機能が分散しているかと思います。
【A 委員】
　乗合タクシーなどの自宅付近から乗る交通で、日常生活の用事が済ませられるところまで行けるようにしたいということですよね。それが津山第一病院周辺であれば、そこまで運行するのが基本になるのではないかと思います。先ほどの診療所が久米地域の皆さんにどれくらい利用されているのかにもよりますが。阿波地域と久米地域については、本当に公共交通結節点があるところが中心部なのかと思うのですが、どうでしょうか。
【事務局】
　久米支所周辺は中心部かと聞かれると答えにくいところもありますが、乗り継ぎ拠点として集まってもらうイメージです。
【A 委員】
　乗り継ぎ拠点や公共交通結節点としての意義があればそれで良いのですが、この考え方が基本的に「乗り継ぎなしで日常生活ができる」ということを示しているのであれば、日常生活ができるところまで運行しないと、結局利用されないのではないかと思います。地元の方を対象としたアンケート調査結果から「買い物はこのあたりまで行きたい」というのを表現したのが、54 ページの図なのかと思いました。当然近くに駅やバス停もあると思いますが、そこに連れて行かれても、結局乗り継ぎが必要になって非常に不便なのではないかと思います。先程の話で、久米地域には医療機関が少なくとも２か所あり、行政機能もあるようなので、あとは商業施設なのかなと思います。あともう一つ、60 ページに第二種免許の取得支援の継続実施という非常に大切なことが記載されています。これについて、「どれくらい効果が出ているのか」というのが率直な疑問です。つまり第二種免許の取得人数より、深夜早朝の移動手段確保など、今回様々な事業を実施しようとしていますよね。それに向けてもう少し狙いを絞り、「このようなサービスをしてくれる人材を集めよう」や、「この時間地域で活躍してくれる人大募集」といった募集方法があっても良いかと思います。現状の制度でもたくさんの人が第二種免許を取得して各所で働き、地域を支えているということであればその延長線上で良いと思いますが、そうでないのであれば、ある程度焦点を絞って積極的にＰＲする方法もあるのかなと思って質問させていただきました。
【会　長】
　今のご意見は大きく２つ論点があったと思いますが、回答をお願いします。
【事務局】
　久米地域の中心部の設定については、位置的な問題もありますし、ただ買い物となると旧津山地域まで乗り入れということになりますので、また事務局内

で検討したいと思います。各種アンケート調査結果から、地域をまたいだ移動ニーズが多い傾向があると捉えております。来週地域の代表の方と話をする機会があり、そこで良い案が出た場合はまた考えたいと思っておりますので、今のところはこれで進めさせていただければと思います。

【A 委員】

恐らく津山市の方々は、あまり自分の意見を主張しないのではないかと思います。「現状より悪くならないなら、まあいいか」というように認識しているのではないかと思います。特に地域の代表の方々に対しては、54 ページのコンセプトの図が非常に大切だと思うのです。周りを見ても８割～９割の人が車で動いていて、それに対して車を使えない人がどれだけ不便になのかを考えると、買い物へ行くのに乗り継ぐのは現実的ではないと思うのです。そうであれば、これの図の状態はきちんと実現できる方が良いだろうと思います。ただ、あまりに運行距離が長くなると運行頻度が低くなるということであれば、そこは検討が必要なのだと思います。できれば近隣の地域で買い物を済ませて１時間で帰ってくるところを３時間掛からないようにするとか。そこまで時間は掛からないかもしれませんが、帰りは荷物がありますから、そういうことも考えると極力乗り継ぎなしで日常生活ができ、遠くへ行く場合は乗り継いでいただくという形が適切ではないでしょうか。分かりやすく図を描いて表現しているのですから、できるだけこの図に忠実に検討した方が良いのではないでしょうか。

【B 委員】

恐らく 54 ページの図は、すべての地域に共通するのではないと思います。この図にあてはまる地域もあれば、地域の中心部に各施設のどれかがあるという地域もあります。46 ページの久米地域の状況を見ると、結局地域の中心部がどこにもないので、こういう地域や阿波のような地域、それ以外の地域など、分けて考えることも必要なのではないかと思います。

【会　長】

お二人の意見の通りで、地域の中心部イコール公共交通結節点ではない地域では、勝北地域もそうですよね。支所はあるが、その近くに医療機関や商店街がない。逆にそれらは日本原の方にある。一つの図では、地域の実情を反映できない。複数パターン作るなど、検討した方が良い。

【A 委員】

結局は、何を実現したいかということですね。乗り継ぎなしで日常生活ができることを実現したいのか、とにかく乗り継ぎができることを実現したいのか、それによって書き方が変わってくると思います。

【事務局】
　この計画のイメージとしては、旧町村の地域内では乗り継ぎなしで移動ができて、その地域から出るときには一旦乗り継ぎをしてもらいますが、みんなで集まって移動してもらうというものです。ただおっしゃる通り、すべての地域が同じサービスを提供することは不可能なので、それぞれの地域に合わせたサービスを検討したいと考えています。この図だと、すべてが揃っているところが中心部であるというように取れるので、これを「中心部」と書かずに、それぞれの施設には乗り継ぎなしで行けるけど、地域外に出るときには乗り継ぐように書いた方が良いのかなと思います。
【A 委員】
　市町村合併の名残もあろうかと思いますが、やはり生活圏で考えた方が良いのではないかと思います。普段生活している以上、地域の境は関係ないですよね。一体どこで生活圏がまとまっているのだろう。生活圏の中心に移動できる形にしないと、結局使われないように思います。市民は地域の単位を気にしていないと思います。
【事務局】
　地域によっては距離が延びると、その分運行頻度が低くなるところがあるので、例えば最初に移動する地域を登録するなど、方法は色々あるかと思います。確かに地域にこだわると勝北地域の一部では加茂地域に行く方がスムーズなのに、わざわざ山を越えて回って行かなければならないところもあります。現状のごんごバス勝北線もそのような形で週２回は行くようになっています。今回、地域の中で自由な移動ができる計画を考えてみたのですが、買い物ができるところとできないところがありますので、そう考えると地域によっては不便なところも出てきます。
【A 委員】
　分かりました。ありがとうございます。
【事務局】
　第二種免許の取得事業は、以前は各社でよく活用されており、多いところでは１社あたり年間 10 件使っていましたが、コロナ禍以降ほぼ使われる機会がなく、各社人材の確保が大変難しくなっています。「狙いを絞ったＰＲ」については、どういった方法が良いか事業者や従業員の方にもお話を伺いながら、事業を進める必要があると思っております。下部に記載しているフォローを考えながら、期間に余裕を持って人材確保の支援をするなど、そういった部分も検討する必要があると考えております。
【会　長】
　しっかり周知をするということでしょうか。今は会社を通じて費用を補助し

ているが、津山市から希望者へ直接補助する形でも良いかもしれません。
【事務局】
市内には個人事業者がいないので、タクシー事業者を通じた方が制度としては良いのかなと思っております。
【会　長】
「こういう人を募集します」とか「こういう人材が足りません」というように、ＰＲ方法の検討も含めて一緒になって考えてもらうということですね。
52 ページの公共交通結節点について、例えば鉄道だと、49 ページの院庄駅も公共交通結節点とする必要があるのでしょうか。49 ページと 52 ページの内容は、近くに記載してあっても良いように思います。
【事務局】
49 ページと 52 ページは内容が整合していませんので、修正します。
【会　長】
勝北地域から山形を通って移動するのに一番近い駅として、美作滝尾駅があります。パークアンドライドを考えると、美作滝尾駅に誘導する方法もあると思います。逆に高野駅が公共交通結節点とあるけど、高野駅から津山駅まではＪＲ因美線と路線バスが並行しているので、高野駅を公共交通結節点にする必要があるのか疑問です。
【事務局】
高野駅は東津山駅に次いで定期券利用者が多い駅でもあります。
【会　長】
高野駅まで来てＪＲに乗るのでしょうか。
【事務局】
早朝の便が、ＪＲ津山線の岡山方面の便と接続が良いため、利用されているようです。
【会　長】
高野駅まで車で来るのですか。
【事務局】
駅には自転車も停められるので、自転車で来ることも考えられます。
【会　長】
高野駅まで行って、そこからＪＲ因美線に乗って、津山駅まで行くのですか。
【事務局】
津山駅でＪＲ津山線に乗り継ぎます。８時 10 分くらいに岡山駅に着く便もあるので、使いやすいと思います。10 分くらいの待ち時間で乗り継ぎ可能です。
勝北地域の南部は高野駅を公共交通結節点とし、北部は美作滝尾駅を公共交

通結節点としても良いかもしれません。
【会　長】
野村周辺が渋滞するので、高野駅に着くまでが大変だと思います。そこで、美作滝尾駅を公共交通結節点にする方法もあるのではないかと思いました。駐車場もたくさん確保できると思います。
【事務局】
そうですね。しかし、公共交通結節点として考えたときに、美作滝尾駅を経由するバスの便がないです。また、パークアンドライドについてはＪＲの考えもあると思います。
【会　長】
分かりました。その他、よろしいでしょうか。61 ページから説明をお願いします。
【事務局】
資料に基づいて説明
【会　長】
今の基本方針２と３について何かございますか。
61 ページですが「路線バスの運賃制度の見直し」で、「中鉄北部バスの運賃制度」とありますが、ごんごバスが安すぎるので、「運賃を合わせる」、「あまり開きがないようにする」という表現にしてはどうかと思います。これはごんごバスに中鉄北部バスが合わせるということですか。
【事務局】
そうです。
【会　長】
それから 63 ページの基本方針３で、先生が言われたことを踏まえるのであれば、項目を追加したりすれば良い。例えば課題（５）を関連付けるのであれば、「飲食に合わせた時刻を設定する」といったことが記載してあっても良いと思います。
他に何かございますか。それでは第７章についてお願いします。
【事務局】
資料に基づいて説明
【会　長】
只今の説明について何かございますか。65 ページの第二種免許取得者数は累計でしょうか。
【事務局】
はい。累計です。
【会　長】

現在、16 名がこの補助制度で第二種免許を取得しており、計画期間中にあと 15 名ほど取得すれば、達成ということですね。
【事務局】
そうです。
【会　長】
今の指標について、ＪＲや中鉄北部バスとしては、これでよろしいですか。「このような目標では営業できない」ということはありませんか。
【C 委員】
路線によっては徐々に利用が回復しており、長期計画の目標値としては、今の説明にあったくらいかと思います。維持管理や利用促進などに取り組みたいと思います。
【D 委員】
現状では７割程度回復していますが、弊社としてもコロナ禍前の９割程度までしか利用は回復しないだろう考えておりますので、この程度の数字が妥当かと思います。
【会　長】
この目標を達成したら、継続的に営業してもらえるとういことですか。「こんなものでは営業できない」という数字ではないのかと思って心配したのです。駅ごとの利用者数で考えていますが、ＪＲとしては路線ごとの利用者数で考えるのが適切ではないかとも思いました。これは、Ａ駅から乗ってＢ駅で降りた場合、２人と数えるのですか、それとも１人なのですか。
【事務局】
２人と数えます。
【会　長】
それと評価指標①の「目標値の考え方」には観光利用に関する記述がありますが、②と③にはありません。ここも、観光利用について考えたいと思います。
【事務局】
はい。観光の観点も含めて考えていきます。
【会　長】
他に何かありますか。
【A 委員】
まず 65 ページの評価指標⑤「目標値の考え方」の２つ目のポツですが、加茂地域はあるのに阿波地域はないのですね。
【事務局】
そうですね。阿波地域は、現状で公共交通によるカバー率が 100%なので。
【A 委員】

そういうことであれば、良いのですね。「ドアツードア型の移動サービスの導入を検討し」というところは、今はもう阿波地域はあるから関係ないということですか。
【事務局】
はい。阿波地域は交通空白地有償運送をやめて他のドアツードア型のサービスを導入しても、100%で変わりません。
【A 委員】
分かりました。あともう一つが、同じ項目で現状値が 77.1％で目標値が 81.0%だけど、これはこのくらいが妥当なのですね。
【事務局】
人口が多い旧津山地域のカバー率が上がらないと、大きくは変わりません。
【A 委員】
「５年間取り組んでこれだけしか上がらないのか」という印象があります。確かに一番厳しいところを全域的にカバーするので、実際に事業者の方々が費やす時間を考えると、これしかできないのだろうとは思うのですが、77%から 81％というのはやや少ない感じがします。
【事務局】
評価指標⑪で循環線について記載していますが、沼や大田などの地区を経由すればこの数値も改善すると思いますし、グループタクシーの実証実験を行った福田などの地区については、デマンド型乗合タクシーの導入の可能性が見えてくれば、また改善するかと思います。
【A 委員】
分かりました。また評価指標の⑨と⑩ですが、目標値はあるけど現状値がありません。現状値はどちらも０ということでよろしいですか。
【事務局】
支援制度などを設立しながら導入台数を増やすという意味で、計画期間のはじめからの累計で考えています。
【A 委員】
現在、市内にどれくらいユニバーサルデザインタクシー車両があるかということが重要だと思います。
【事務局】
それについては、また調査いたします。
【A 委員】
最終年度の令和９年に「市内で 20 台走っている」、「いつもユニバーサルデザインの車両が配車される」といったことが大切なので、現状値が必要だと思いました。

あと、基本方針３の「まちを元気にする公共交通」の指標としてイベントの開催回数が設定されていますが、これは本当に適切なのかと思います。例えば「公共交通で買い物に行く人がどれくらい増える」とか「公共交通で買い物に行ったときに、お店とタイアップしたサービスがどれくらい提供される」ということで評価できると良いのですが、「イベントをやりましたが利用者が増えなかった」という結果でもＯＫなのですよね。要するに手段が目的化しているのではないかと思うのです。最終的に何がしたいのかというと、公共交通サービスが適切に提供されて外出率が向上し、まちに人が来て、そこでお金を使う、楽しんでもらう、健康になってもらうということではないですか。その肝心な部分が直接的に評価できないから、イベントの開催回数という指標が設定されているのだと思いますが、少し気になります。評価指標⑪の循環線の利用者は適切かと思うのですが、評価指標⑩もその結果として実現される状態について評価できると、より適切なのではないかと思います。

【事務局】

改めて検討し、こちらは回数ではなく他の指標にします。

【Ａ委員】

ただ、本当に評価や検証ができるのかという点で、難しいかもしれません。例えば交通系ＩＣカードの利用者数でも良いのかもしれないけど、これはイベントの開催回数で本当に良いのかなとは思います。

【事務局】

指標はこの方向性で検討しますが、定義と目標値はご意見を参考にします。

【Ａ委員】

はい。ありがとうございます。

【会　長】

指標自体を修正する必要があるかもしれません。ご意見の通り、利用者が増えるような目標にする必要があります。

【事務局】

ただ数値が取れないと評価できないので、計測方法を考える必要があります。

【会　長】

イベントを開催して圧倒的に利用者が増えれば、それはそれで良いと思います。利用者が増える、利便性が向上することが目標ではないのでしょうか。

【事務局】

改めて検討します。

【会　長】

評価指標⑨は現状値を把握することは可能だと思います。

【事務局】

市内のタクシー事業者の車両数は把握できると思いますので、岡山県タクシー協会津山支部の協力をいただきながら確認します。
【B 委員】
指標⑧の「バス・鉄道の定期券利用者数」のところですが、目標値が現状値に対して 1 日あたり 1,200 人増やすということになっています。かなり高い目標値だと思うのですが、達成できる見込みはあるのでしょうか。
【事務局】
定期券購入者に対する助成制度を設立したいと考えています。通学利用者・通勤利用者に対する助成を行い、自家用車の送迎によって通学する生徒を公共交通にシフトさせ、目標達成を目指したいと思っています。1,200 人は厳しいかもしれませんが、別の計画でも目標値として掲げられておりますので、そこと整合を図っています。達成できなくても、これを目指して努力するという心構えです。
【会　長】
評価指標⑧の目標値と評価指標①②③の目標値の整合が取れていた方が良いと思います。評価指標①②③の増え方と、評価指標⑧の増え方が全く異なります。評価指標⑧が達成できたら、評価指標①の利用者数は大きく増えることになると思います。
【事務局】
基本的には、市内の路線バスの定期券利用に対する支援を想定しています。
【会　長】
それは評価指標②③に関係するのではないですか。
【事務局】
評価指標①②③⑪について、定期券利用者の増加を見込んでいます。
【会　長】
それにしても増え方が異なります。また、回数券などの条件によって、数え方も変わるのではないですか。
【事務局】
そのあたりを含め、修正します。ただ、あまり高い目標を設定しても、達成が難しいところもあります。
【A 委員】
評価指標⑧の目標が達成できれば評価指標④の状況も変わってきますし、評価指標⑤で加茂地域や勝北地域などを考える場合、収益率が高くないサービスを増やすことになるので、市の負担が増えるのではないかと思うのですが、そう考えると評価指標②⑤の整合が取れているのかという疑問もあります。評価指標⑧で盛り返し、プラスマイナスゼロにするのかと思っていました。各指標

の間の整合が取れているのかどうか検討するのは難しいかもしれません。
【事務局】
もう一度、見直しを行おうと思います。
【会　長】
では第８章をお願いします。
【事務局】
資料に基づいて説明
【会　長】
では、追加資料について説明をお願いします。
【事務局】
第５章の追加事項「津山市地域公共交通網形成計画」の評価・検証について資料に基づいて説明

～挙手多数で承認～

（２）ごんごバス・路線バスのダイヤ・路線等の変更について
【事務局】
資料に基づいて説明
【会　長】
只今の説明について何かございますか。
【E 委員】
マルナカ西循環線は地域公共交通確保維持事業におけるフィーダー系統ということですか。
【事務局】
はい。
【E 委員】
国庫補助系統ということで、現在認定している計画と差異がある部分については変更手続きが必要なので、よろしくお願いいたします。もう一つ確認ですが、ごんごバス久米線は、国庫補助系統ではないと認識していますが、それでよろしいですか。
【事務局】
はい。
【E 委員】
素案 50 ページのフィーダー補助対象系統のところで「久米線」という表記があり、勘違いする可能性があるので、そこの部分はどうなのかと思いました。
【事務局】
はい。

【E 委員】
　現在国庫補助で認定されている系統の名称と齟齬がないようにしてください。それと、50 ページで車両購入費補助の記載が支線のところだけなっているのですが、国庫補助系統でも現在車両購入費補助の対象となっていると思うので、そこも追記してください。
【事務局】
　それでは、図表 55 にも車両購入費補助について明記させていただきます。
【E 委員】
　よろしくお願いします。
【会　長】
　マルナカ西循環線は、津山駅からどこを経由するのか教えてください。
【事務局】
　マルナカ院庄店発で、北回りが院庄北公民館口、市営住宅口、ウエストランド前ということで順々に経由します。
【会　長】
　変更後の経路はどうなるのですか。
【事務局】
　経路としてはほぼ同じで、北進して戸島から市営住宅口の産業道路へ戻り、ウエストランド前、二宮山西、美和山古墳前の順に経由します。
【会　長】
　市営住宅口、ウエストランド前からどこへ行くのですか。
【事務局】
　二宮山西、美和山古墳前、西中学校口から津山第一病院を経由して津山駅へ行きます。
【会　長】
　分かりました。他に何かございますか。
【F 委員】
　美作追分駅のバス停は、ロータリーのようなところに入るようになるのでしょうか。
【事務局】
　現在調整中ですが、ＪＲの敷地の奥に真庭市の敷地があり、そのあたりにバス停を設置する形で検討されているそうです。
【F 委員】
　新規のバス停設置の場合、警察との協議になるかと思います。また確認の上調整させてください。
【事務局】

中鉄北部バスとの協議になると思います。真庭市に入ることになりますので、真庭警察署の管轄になるのでしょうか。
【F 委員】
そうですね。ただ、津山警察署が管轄する可能性もあるので、確認させてください。
【事務局】
分かりました。それでは中鉄北部バスとまた協議をお願いします。

～全会一致で承認～

４　その他

～　閉会　～