

第 8 回津山市地域公共交通会議 会議録(要旨)

平成 23 年 5 月 20 日 10 : 30 ~ 11 : 40

津山市役所 5 階 501 会議室

1 開会(事務局)

2 会長挨拶(会長)

3 協議事項

(1)津山・岡山空港線の変更について

(事務局) 本路線については、昭和 63 年から中鉄バス運行の路線バスとして運行を開始。収支の悪化を受け平成 3 年からは助成して運行していたが利用の低迷により平成 19 年 6 月廃止となった。津山商工会議所を事務局として「津山空路利用促進協議会」を設置し津山市も参加し、道路運送法第 21 条に基づき廃止代替として平成 19 年 10 月からデマンド式のジャンボタクシーで運用し空路利用促進を図っているもの。

当初より勝田交通(株)が運行しており、今回運行経路・運賃・車両等の内容に変更はないが、現在の運行については本年 9 月で期限が終了する。本年 10 月からの運行には道路運送法第 4 条に基づく国の新たな許可を求めることとなるため協議をお願いするもの。津山市としては岡山空港利用のためには欠かせない路線と認識しており運行の継続をお願いしたいと考えている。

なお、経路として走行することになる関係市町の状況ですが、岡山市については公共交通会議の開催が困難ということで市へ意見照会したところ特に支障はないとの回答をいただいている。美咲町・久米南町については公共交通会議が設置されていないため町へ意見照会したところ支障はないとの回答をいただいている。美作市と勝央町については事務局レベルで特に支障はないとの回答をいただいております、それぞれ次回の公共交通会議で協議をお願いしている状況である。

勝田交通さんの方で補足等ございましたらお願いしたい。

(勝田交通) 今までは本年 9 月までの期限がある 21 条で実施していたが、今回は 4 条で申請しないとイケないため本日の公共交通会議へ提出をした。

(委員) 21 条と 4 条の違いは。具体的に変わることがあるのか。

(事務局) 道路運送法第 4 条が本来の許可であり、第 21 条は事情があるときに期限を区切って廃止代替として許可をもらっていた。そのままの継続はできない。

(委員) 補足すると、第 21 条は貸切事業者が乗合をしてもよいといった内容のものであったが、法改正により限定的なものとなった。この案件について

ては、旧法での扱いであった。新法では第4条での申請が必要である。

(委員) 旧21条で期限を限られていないときは届け出をすれば”みなし4条”とするものがあった。今回のものは期限があるが、このみなし4条との関係はどうか。循環ごんごは、21条の廃止代替でやっていたが途中から指導により期限なしのみなし4条として運行されている。

(委員) 4条申請をしても内容的にはまったく変わっていないのか。

(勝田交通) まったく変わっていない。

(委員) 今までの運行実績がわかれば教えてほしい。

(事務局) 平成20年度が5,382人、平成21年度が4,983人、平成22年度が5,577人である。

(会長) 他に質問・意見等がなければ承認としてよいか。承認

(2) 「地域公共交通確保維持改善事業」に係る法定協議会及び「生活交通ネットワーク計画」について

(事務局) 委員のみなさんに参加いただいている「津山市地域公共交通の活性化及び再生に関する協議会」において平成21年度から取り組んでいる現行の「地域公共交通活性化再生総合事業」については事業仕分けにより廃止となり、平成23年度からは「地域公共交通確保維持改善事業」が新たに実施されることとなった。活性化再生総合事業がハード整備を含めた見直しのなもので3年という時限があるのに対し、確保維持改善事業については運行補助を手厚くするといったソフト主体の維持・継続的で時限を設けない継続的なものとなっている。さらに大きな変更点として、これまでは国からの補助金が協議会へ入ってきたのに対し新しい補助金は運行事業者に直接交付されることとなる。これまで事後算定交付であったのに対し、新しい補助金は「生活交通ネットワーク計画」に基づく事前算定方式となる。「生活交通ネットワーク計画」については新補助金を受けの際にその前提として必要とされるもので、地域間幹線系統(津山でいえば行方線・石越線等)と地域内フィーダー系統(津山でいえば東循環線・支所間ごんご等)からなり、それぞれ県協議会・市協議会が受け持つこととなる。津山市としては、平成21年度に策定した「地域公共交通総合連携計画」の考え方に基づいて見直した後の路線を基に策定する予定であり今回その原案を示している。この計画については法定協議会又は市で作成することとなるが、補助金は事業者に直接交付となること、見直しではなく維持・継続を図る趣旨であること、個別の具体的な路線についての協議となることから、津山市において個別の路線協議を行っている「地域公共交通会議」をベースに協議会を構成することとしたいと考えており、これについては5月17日に開催された活性化・再生協議会で提案し、承認をいただいている。

活性化・再生協議会と公共交通会議の関係については、個別・具体的路線の新設・廃止あるいは料金変更等については道路運送法上国の許可が必要ですが、前段として地域協議が必要とされておりこれを行う機関

が「地域公共交通会議」で津山市においては平成 19 年 3 月に設置されている。活性化・再生協議会は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通の全体的な活性化・再生を図るため、見直し計画を策定しその事業を行う機関で、津山市においては平成 21 年 3 月に設置となっている。他の自治体においては公共交通会議が活性化・再生協議会を兼ねているものもあるが、津山市においては見直し・再編のためにはさらに広い論議が必要ということで別に設置した。

再編事業については協議会で決定し推進するが、その内容が個別・具体的な路線の新設・廃止あるいは料金変更等に関係する場合は公共交通会議の協議が必要となるという関係である。

「活性化・再生総合事業」については見直し・再編事業ということで活性化協議会が国庫補助金の受け皿となり事業を推進してきたが、「確保維持改善事業」については維持・継続事業ということで国庫補助金は事業者へ直接交付となり、前提として求められる「生活交通ネットワーク計画」については、活性化協議会において平成 21 年度に策定した「地域公共交通総合連携計画」を反映したものであるが、個別・具体的な路線の計画となっていることから今回の提案となったもの。

新しい協議会を地域公共交通会議をベースに設置することについて、ご審議をお願いしたい。

- (会 長) 質問等はないか。
- (委 員) 路線の廃止や変更等については、公共交通会議で図るということか。今年度は両方あるということか。
- (事 務 局) 本年度に小循環線を走らせるということは協議会で計画を決定するが、具体的なことは公共交通会議へ図ることとなる。国への許可手続きのためには公共交通会議へ図らないといけない。
- (事 務 局) 個々の路線の協議は公共交通会議でしている。生活交通ネットワーク計画は、個別の路線に関することなのでこの公共交通会議で審議してもらいたい。
- (委 員) 公共交通会議は、色々なことを承認してもらう機関である。協議会は、地域での色々な計画を立てる機関である。活性化再生総合事業は廃止となったが補助事業は確保維持事業として助成することとなった。従来の事後算定ではなく予定額を決めるという事業に変わった。今回、これを承認する機関をこの公共交通会議にするということになったということか。
- (委 員) 運賃についても公共交通会議で認めてもらうということか。原価計算は必要か。
- (事 務 局) 最終の確定は国になるが、地域で問題がないということを経済会議で諮って承認をもらっている。
- (委 員) 原価計算は必要なし。この会議で認めていただいたということが大切

である。

(事務局) 他の市町では協議会と公共交通会議が同じところもあるが、津山市では広く意見をいただくということで別の会議体とした。

(会長) 公共交通会議のメンバーで地域公共交通確保維持改善事業の協議をするということによいか。承認

(事務局) それでは、「確保維持改善事業」を進めていくため「津山市地域公共交通確保維持改善に関する協議会」を設置することとし、委員には「津山市地域公共交通会議」の委員の皆様にご就任いただくこととさせていただき、委員長には副市長にお願いします。

引続き「津山市生活交通ネットワーク計画」について説明させていただきたい。

「確保維持改善事業」の補助対象はこれまでの地域間幹線に加え、地域内フィーダー系統ということになる。補助を受けるためには、地域間幹線については「岡山県生活交通ネットワーク計画」の策定が、新規に対象となる地域内フィーダー線については「津山市生活交通ネットワーク計画」の策定が必要となる。

計画原案についてだが、大きな項目として、「目的・必要性」、「目標・効果」、「運行系統の概要・運送予定者」、「運行費用総額、負担者負担額」で構成される。

「目的・必要性」の目的については「地域公共交通総合連携計画」の基本方針を掲げている。必要性については今後の津山市の厳しい財政状況を掲げている。

「目標・効果」については「地域公共交通総合連携計画」の目標・効果である利用者数の増加、地域活動機会の増加、利用者満足度の向上を掲げています。

「運行系統の概要・運送予定者」については路線図のとおりである。

「費用の総額、負担者負担額」についても資料のとおりだが、昨年度実証運行の実績があるものについては実績に基づく予測、新規のものについては概算計算である。

なお、交付となる確保維持費補助金についてはその総額が 305 億円であることから上限が設定されている。年額で均等割りか 100 万円、人口割が 80 円で津山市の場合約 11 万人ですから約 880 万で合計で 980 万である。津山市の場合は補助対象期間が半年間の平成 23 年度の場合は 490 万円程度、次年度以降は 980 万円程度となり、見直した東循環線、加茂・勝北のごんごバスで限度額に到達するものと考えている。実際にはこの他に小循環線、佐良山地域でのデマンド乗合タクシー、西循環線等を予定しておりこれも対象となりえますが、現時点で路線あるいは運賃等が確定していないことや既に限度額に達していることから、今回の計画についてはこの内容でお願いしたいと考えている。内容がある程度はつき

りしてきた段階で計画の変更をすることとさせていただければと思う。

- (会 長) 意見・質問等はないか。
- (委 員) 計画にある路線のみに補助があるということか。
- (事 務 局) 本来は国庫補助路線でなかったが地域間幹線に接しているものを生活交通ネットワーク計画を立てて補助対象とするものである。
- (会 長) 市の限度額を超えた場合はどうなるのか。
- (事 務 局) 限度額の範囲内までである。
- (会 長) 金額はいつごろ決まるのか。
- (事 務 局) 今回説明した内容は、運輸局からのものでありあくまでも上限である。補足になるが、今までの活性化事業と違って事業者へ直接入り、本協議会が予算を組んでやるというものではない。
- (委 員) 委員に対してわかりやすく理解できるようにやってほしい。
- (事 務 局) 今後、さらに努力したい。
- (委 員) 生活交通ネットワーク計画にタクシーも入れてもらえればと思う。
- (事 務 局) 最大限に考えているが、一般のタクシーは対象とならない。乗合デマンドも考えてみたが地域間幹線との連絡が条件としてあるため対象外である。しかし市の計画ではそれらも含めて考えている。
- (委 員) 住民や事業者の意見も聞いて進めてほしい。走らせるだけでなく、乗ることも考えていかなければならないがそのためにも議論が大事である。
- (委 員) 必要なときにバスを動かすように考えていかなければならない。
- (委 員) 活性化協議会で検討してきた結果、この計画は出されていると思う。
- (委 員) 運行ダイヤは、最大公約数的にならざるを得ないと思うが、今後の見直しはどうか。
- (事 務 局) 公共交通ネットワーク計画については、全くの新規ではなく、これまでの協議を踏まえている。今回の事業は、今までの市での流れと突き合わせるとこの内容になったということである。今回の補助対象とはならないが、計画外として周辺部のデマンド運行も考えている。
- (委 員) バスに乗るためにタクシーでバス停まで行くという利用が多い。
- (会 長) 今後は、よりわかりやすい説明を心がけ、事前に資料を送付するなどでしっかりと論議できるようにお願いしたい。欠席の委員については、代理出席等の対応を求めていきたい。他に意見等がなければ承認をお願いしたい。 承認

(3)その他

- (会 長) その他で何かあるか。 なし

4 その他

- (会 長) 全体の中で何かあるか。 なし

5 閉会(会長)