

## 第 10 回津山市地域公共交通会議 会議録（要旨）

平成 23 年 11 月 10 日 10：30～11：30

津山市役所 4 階 401 会議室

### 1 開 会(事務局)

### 2 会長挨拶(会 長)

### 3 協議事項

#### (1) 継続協議事項について

##### ア タクシー乗務員組合の参加について

(事務局) 前回、提案があり、今回協議をお願いするもの。公共交通会議の要綱上の定員は 15 名以内であり、現在 12 名ということで問題なし。委員の賛同が得られれば可能である。

事務局としては、9 月に前回改選があり直後となるので、次回改選時に実施でいかがかとは思いますが、ご賛同があれば次回推薦をいただいで対応も可能である。

(会 長) タクシー乗務員組合からの委員参画については制度的には問題はないがよろしいか。承認

時期についてはどうか。

(委 員) 組合の意見も聞いていただければと思うので早い方がよい。

(会 長) 事務的に可能であれば随時参画いただくことでよいか。

(事務局) 次回推薦いただき、その次から参画いただくということで進めたい。

##### イ 有本観光バス路線の変更について

(事務局) 前回クローズドドア方式解除の要望があり、運行事業者からの説明もいただいたところである。美咲町との問題ではないかとの意見もあったが、時間の制約があり継続協議となったものである。

事業者からの要望趣旨は 2 点あり、まず 1 点目は、利用者の利便性が向上するというものであったが、便数は増すが、東循環線と間違えて乗る可能性もあり一長一短である。また、連携計画に基づく今回の再編の目的は、競合をできる限り廃しわかり易い体系とすることである。

そもそも美咲町運行時はクローズドドア方式で、美咲町住民の利便性の確保が目的であった。このことから美咲町の申請も現在のバス路線の申請もそのような内容となっているという経緯がある。

2 点目は、新しい車両を調達したが、利用が少なく経営が苦しいというものである。美咲町運行時の 2 往復から 4.5 往復に増便したことで

運行経費が増加しており、加えて車両の購入が加わっている。

これについては、増便・車両の購入は事業者自体の経営の考え方、赤字補填については美咲町と事業者との関係でいずれも当公共交通会議が関与できるところではない。

3点目の問題点として競合の発生がある。このことについては、中鉄北部バスの方から収入に影響があるとの意見があり、これは津山市の負担にも影響が出てくることである。

以上の点を整理して事務局としては、経営については事業者また美咲町の課題であり関与できない、また競合については連携計画による再編に沿わない考え方なので不承認とならざるを得ないと思うが、協議をお願いしたい。

(会 長) この件について意見はないか。

(委 員) 美咲町からの依頼はないのか。

(事務局) 間接的には事業者からの要望が出るとは聞いていたが、こうしてほしいという要望はなかった。

(会 長) ほかに意見がなければ不承認ということで返したいと思う。

(委 員) ほかに例はあるのか。

(委 員) 今回の場合は、話をつけるのであればまず美咲町からであり、事業者からが先になると本来美咲町民のことであるので順番が違っている。

## (2) 乗合デマンドタクシーについて

(事務局) 地域公共交通総合連携計画に基づいて津山市の地域公共交通の再編を進める中で、福祉バスでカバーができていない旧町村周辺部に対し、旧市内周辺については全くの公共交通空白地帯となっているところがあり地域格差となっており、この手当てが課題となっている。

人口密度の低い旧市内周辺部でのバス運行は大幅な赤字が確実に現実的でなく、タクシーの乗合とすることで1人当りの運賃を安くするデマンド乗合タクシーが考えられる。専用車両購入・デマンド運行システム・専任オペレーターの配置等をすると何千万単位の初期投資等が必要となり、総社市は約6千万円かかったと聞いている。

こういった形態での実施については津山市の現在の財政状況下では困難であり、今回の再編計画では地域の協力とタクシーの遊休車両を活用することで経費を抑えて実施することを目指したものである。事業者については今回は有本観光をお願いするという事でタクシー協会の方で調整していただいた。

具体的には運行は最寄のバス停までとして既存の公共交通機関に乗り継ぐこととし、走行距離を抑え運賃を抑制し、週1回の運行とすることで乗合状況が発生させる。地域側で利用予定を集約して事業者に連絡することで専任のオペレーターをおかなくても事業者側が現況の

施設・人員で対応できるようにする。車両については過剰供給となっているタクシーの遊休車両にマグネット表示をして活用し、基本1台、利用者が多い場合2台となるかと思う。今回は結節点停留所として第一病院を設定しており、既存のバス路線へ連絡することになる。現在のダイヤでは第一病院を行きが8:26発、帰りが14:40着の便を想定している。その他、デマンド停留所整備についても、標柱等を設置するのではなく道路等へのペイントとして経費を節約する。

運行経費については、割り勘による独立採算を目指したが、利用人数が変わるたびに料金が変わるのでは高齢者の利用が多いことから継続が困難なこと、また、地域毎に均一料金でないこと国の許可が取れないことから、3人乗車を基本として1人当たり料金を設定し、仮に2人乗車の場合は不足する1人分を市で補助金で補填することとしたものである。1人当たりの料金は500円を限度として極力小銭を回避して100円単位で設定し、4人乗車でも料金は同じとして後に精算することとし、1人乗車は通常のタクシー利用となるので認めない方針である。

今回の試みには地域協力が不可欠なことから、未来ビジョン等で高齢者ネットワークが出来ている佐良山地域での検討をH23年度早々から進めていき、3地域(種・一方南・福田)において試行し、成果により地域協力を前提に全市域へ拡大を検討していきたいというように考えている。

- (会長) 佐良山地区での試験運行ということであるが何か意見はないか。
- (委員) 市内タクシー事業者はこの地域に7社あるが、来年1月からの運行を目指しているので4条申請の関係からすでに持っている有本観光に運行をお願いすることとなった。有本観光とは運行の確認はしている。今回の運賃については旧料金ででているようだがどうか。
- (事務局) タクシー料金については、参考まで試算したものである。
- (委員) 一人乗車はタクシーと同じだからということがあったが、制度的には難しい部分がある。
- (事務局) その件については、相談させていただきたい。実際には、個々の利用者からでなく取りまとめ役から事業者への依頼という形となる。
- (委員) 取りまとめは誰がするのか。仕組みとかのビジョンはあるのか。
- (事務局) そこが一番調整が難しいところで、取りまとめは地元でやっていただけということを進めている。
- (委員) 一人であっても利用者からの要望があれば制度的には断るのは難しい。
- (委員) 旅行業法が入れば解決する。
- (事務局) なぜ提案したかということ、他市での事例があり、また実際には取りまとめ役からの申込みとなり事業者が断るということにはならない。運行は週1回で1往復のみであり、乗合状況を発生させようとしている。

- (委 員) 取りまとめの周知はできているのか。
- (事 務 局) 昨年から時間をかけて実施しており、周知はできている。実際にアンケートを実施し、多い地域では 7 割程度が利用してみたいと言っており、佐良山地区でうまくいけば他地域に広げていきたいと考えている。
- (委 員) この会議で認めても運輸支局ではどうなのか。
- (事 務 局) 実例があるので参考にした。
- (委 員) 一人でも利用取りまとめの周知はできているのか。
- (事 務 局) 一人であれば取りまとめ者がタクシー利用をお願いする。
- (委 員) 持ち帰って検討したい。
- (会 長) 今の条件を付して承認いただければと思う。 承認

#### 4 その他

- (会 長) 本日公共交通会議で予定していた事項については以上で、ここよりは「津山市生活交通確保維持協議会」に切替させていただきます。

- (事 務 局) 津山市生活交通ネットワーク計画の変更について、5月20日の本会議で審議いただき、6月30日付けで国に認定申請、9月30日付けで国土交通大臣から認定をいただいた『津山市生活交通ネットワーク計画』だが、昨年10月から運行を開始している「東循環線」、「ごんご勝北線」について、利用者の利便性向上のために街中の小循環線運行開始に合わせて運行時刻・経路の見直しを実施するため変更申請が必要となった。小循環線については国の認可がようやくいただけましたので今回ご審議いただくものである。

東循環線については、特に土日の道路混雑のため結節点であるイオン津山店前への到着・発車に遅れを生じているため、現在の津山広域バスセンター発着からイオン津山店前発着とし、結節点での乗り換え時間の誤差を少なくし、合わせて運行時刻の改正を実施してご意見の多かった中央病院での乗り換え時間の短縮を図るものである。

バス運行系統としては、時刻表をみていただければと思うが、今までの津山広域バスセンターから出発して津山広域バスセンターに帰る1系統から、全体でルートは変わらないものの起点終点の関係から津山広域バスセンターから市役所方面経由でイオン津山店前へ向かう1系統とイオン津山店前を出発してイオン津山店前に帰る通常の1系統、そして津山広域バスセンターから城東地区経由でイオン津山店前へ向かう1系統の合計3系統となる。

ごんご勝北線については、木曜日と土曜日に奥津川地区まで路線を延伸して運行してきた。今回は、利用の少ない土曜日から月曜日に運行日を変更するとともに、奥津川から田んぼの間を走って三浦まで出ていたものを住民からの要望があった少し北よりのバス路線の走って

いない下津川地区内を通るといものである。

両線ともに利用者の利便性向上のための変更で、ともに国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象路線であるため、当津山市地域公共交通会議で兼ねている津山市生活交通確保維持協議会での生活交通ネットワーク計画の変更をお図りするものである。

(委 員) 乗継に危険性はないか。

(委 員) 乗継場所等に変更がなければ危険性はないと思う。

(委 員) 中央病院は危険であると思う。

(事務局) 今回の変更は、乗継時間の短縮を図るだけで乗継場所が変わるわけではない。

(会 長) 安全性は確保してほしい。

(委 員) 運行している事業者としては、イオンの駐車場の一部を借りているが、そこにバスが着き、出たあとに次のバスが着くという形になる。中央病院については、いろいろと輻輳しているので安全面には気を付けてやっている。広域バスセンターについては、今回は 1 つの停留所として使うということで大きな変更はない。

(委 員) 勝北ごんごの運行に関して、下津川地区からの要望はあったのか。

(事務局) 利用の要望があった。

(会 長) ほかに意見がなければ承認いただきたい。 承認

## 5 閉会(会 長)