

第12回津山市地域公共交通会議 会議録(要旨)

平成24年5月21日 13:30~14:30

津山市役所2階 202会議室

1 開 会(事務局)

2 会長挨拶(会 長)

(事務局) 人事異動等による委員の交代を紹介。

今回は、本日のご協議いただく内容として、昨年度もご協議いただいた「生活交通確保維持協議」に関する事項、そして過疎地有償運送に関する事項、こちらについては別途協議会という形もあるのですが、頻繁で出る事案ではないこと、委員構成がこちらの公共交通会議と同じになることと等の理由により、他市の例も見習いまして本会議での協議とさせていただきます。

3 協議事項

(1) 委員の推薦について

(事務局) 11月にご協議いただき、今回推薦をいただいている「タクシー乗務員組合」からの委員参加の件について、推薦いただいている。協議をお願いしたい。

(委員) バスは組合の方も委員におられるので、タクシーの方も推薦した。

(会長) よろしいか。承認

次回から参画いただくこととする。

(2) 阿波地域での過疎地有償運送について

(事務局) 特定非営利法人 NPO の「エコビレッジあば」からの阿波地域での過疎地有償運送についての協議申請があった。

当運行については、津山市地域公共交通総合連携計画中でも同地域で運行している福祉バスの効率化と利便性向上のために転換を図るとうたわれているもの。過疎地有償運送については、当市では初めての事例で県内でも数例しかないものである。

申請の背景としては、現在地域内に週1回ずつ2地区で運行されている福祉バスの使い勝手が悪く、うまく機能していない中、地域にはバス・タクシー等の競合する運送事業者がなく、今回申請の過疎地有償運送という手法をとることが可能となっている。

内容としては、利用希望者に登録をいただき、エコビレッジあばの登録運転手が基本的にはそれぞれの自家用車で送迎をするという形になる。運送の区域は阿波地域内と JR を利用する人にとっては JR 美作河井駅まで運行することとなる。

旅客からは、阿波地域内は 1 回 100 円、JR 美作河井駅へは 200 円と設定している。

運行管理体制等については、整えている。

以上について、協議をお願いしたい。

- (会 長) 提案の背景には、阿波地域の福祉バスの利便性が良くない事情もある。
- (委 員) 運行車両としては何を使うのか。運行の方法は予約制となるのか。また、保険等の対応はどうか。
- (事 務 局) 車両は各運転手の持っている車両を使用する。依頼を電話で受けて配車する形となる。保険については、一定の基準を設け、それぞれの所有者での加入となる。
- (委 員) それぞれ電話が入るならタクシーと同じか。
- (事 務 局) 基本は同じといえるかもしれないが、美作河井駅を除いては阿波地域内のみでの運行となる。
- (委 員) 全てタクシーと同じようになるのか、免許はどうするのか。
- (事 務 局) 二種免許を持っている方もいるかもしれないが、一種免許の方については、所定の研修を受講し、運転に携わることとなる。
- (委 員) 運行者への支払いはどうなるのか。
- (事 務 局) 運転手には料金を基に、阿波地域内と美作河井駅までの区分でそれぞれ費用弁償的な金額が支払われる。
- (会 長) 手続き的にはそのあたりはどうか。
- (委 員) 免許は基本的には二種免許だが、定められた講習を受講すれば一種で可能である。運行管理については事業者で体制をとっていただくこととなる。安全についてはきちんとした指導をする。
- (委 員) 二種免許の取得は難しいものである。現在、阿波にタクシーはいないが、ぜひタクシーを利用いただきたい。
- (会 長) 加茂地域にはタクシーがある。本事業は旧阿波村のエリア限定であり加茂の病院等に行くならタクシーを利用いただくことになる。
- (委 員) 運行回数はどのくらいか。
- (事 務 局) 事業者の計画では約 400 回くらいと聞いている。
- (委 員) 車種は、セダンか。
- (委 員) 普通車でセダンや 1BOX もある。軽貨物は認められていない。
- (委 員) 地域の人口はどのくらいか。
- (委 員) 約 550 名に程度で、その中での事業である。
- (委 員) 阿波地域では車がないと生活できない。現在高齢でも無理して運転しているが、今後免許を返納すればたちまち困られることと、現在阿波地域内では、こけないからだ体操等の行事や配食がなされており、移動のニーズはあるが無償ではお互いが遠慮し合って助け合いにくくなっている。地域の足を守っていく上でも実施したい。
- (委 員) 運行中はマグネット等でわかるように車両への表示をするのか。1 台に

3名が乗った場合、それぞれ料金が必要か。

- (委員) 車両には明示をする。料金は、1人につき規定額が必要である。
- (委員) 何名の運転手が登録されるのか。車はそれぞれ出すのか。こどもも料金は同じになるのか。また、運転手の条件である免許取得後3年以上の基準は何か。
- (事務局) 運転手は約16名と伺っており、こどもも同額である。
- (委員) 3年は一つの基準であり、実際には事業の申請時の運転手名簿で審査することとなる。
- (委員) 安全性を考慮してタクシーの事業免許を受けてはどうか。
- (会長) タクシー事業はハードルが高い。元々地域の福祉バスの使い勝手が悪く、共助の精神で行なおうとされているものであり、地域住民がそこまでは求めていないのではないか。
- (委員) 経営としては難しいのではないかと思う。
- (委員) 理論ばかり言っても仕方がない、困っている方を助けることが必要である。
- (委員) このような事業が各地に増えればタクシー事業者が困る。安全上も問題があり、何かあった場合、この運行を認めた当委員会委員に責任を問われてるようになって困る。
- (委員) コンパクトシティという考え方は良くない。その集落が継続するように考えることが必要。
- (事務局) こうした事例は県内に数例あるが、交通手段が他にない特別な地域でのみ行なえるものであり、市内の各所で実施できるものではない。
- (委員) 阿波地域の高齢化率はどれくらいか。県内の他の実施例はどのようなものか。
- (事務局) 市内の中でも高い高齢化率となっている。県内では、細かい運行形式等の違いはあるが、岡山市の足守地区、笠岡市の北木島で実施している。
- (委員) 高齢になると事故が増える傾向にあり、他に交通手段があれば免許を返しやすい。いろいろな角度からの検討が必要である。
- (会長) 高齢化率は市内で25%以上、阿波地域では30%を超えているのではないか。本事業の導入には、他に交通手段がないなどの条件があり、地域で支えるという趣旨がある。
- (委員) 地域の足としては乗合バスがあるが、撤退していつているという状況もある。タクシー事業は地域の足として大切なものであり、本事業を進める上でこのあたりの検討は必要である。
- (委員) 基本的に運行管理、運転手の指導等がなされるなら問題ない。しかしながら貸切バスとツアーバスのような問題になると心配である。基本的に賛成はするが、管理体制はきちんとしてもらいたい。
- (委員) 管理体制の規制があり、ルールを守るよう指導する。
- (委員) 4条運行の乗合バスと自家用有償運送のバス事業では指導に差がある

ように感じている。

(会長) この先、具体的な書類を提出され、その内容についても審査・指導がされるとのことであり、ご理解を賜りたい。承認。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

(事務局) 地域公共交通確保維持改善事業(生活交通ネットワーク計画)への取り組みにあたりましては、昨年 5 月の公共交通会議にて、ご協議をいただき国への提出した。今回、平成 23 年度については事業終了後の事業評価、平成 24 年度について、年度途中状況での事業評価となる。

平成 23 年度については、ともに中鉄北部バスが運行している加茂支所線、勝北支所線、週のうち 2 日のみ奥津川まで路線を伸ばしている勝北支所線、そして東循環線で、すべて当初の計画どおりに運行を実施している。目標・効果達成状況ですが、津山市生活交通ネットワーク計画では、計画を進めていくことで市内全バス路線への総乗車数の平成 22 年度比較 1%増加を掲げていた。実績としては 96.7%でしたが、対象路線は 3.7%の増加と堅調な利用となったが、全体的な利用者の減少まではカバーできず 96.7%であった。今後の改善点としては、日頃から寄せられている利用者の声や事業後に実施しているアンケート調査等の結果をふまえ、各種改善を図るとともに計画についても現況にあったものへと変えていくことで利用しやすい公共交通の整理を図っていきたいと考えている。

平成 24 年度については、路線としては、平成 23 年度に加え、小循環線、(南)イオン線、(北)イオン線、津山西循環線が加わっている。イオン関係の線は、もともとの東循環線について道路の混雑による影響を緩和するために実施した発着点の変更に伴い、始発・終発が一周回る形でなくなったため路線の表示としては分けざるをえなくなったものである。これらを含む路線についても H23 年度同様に現時点では適切に実施されている。目標・効果の達成状況については、半期実績で 96.1%ですが、対象路線では平成 22 年度比較で 5.8%伸びている。しかしながら全体での伸びまでには至っていないというのは平成 23 年度同様である。今後の改善点としても平成 23 年度の改善施策を同じように実行していく予定である。

以上が、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価であり、協議をお願いしたい。

(委員) アンケートにも書いたが、バス停の時刻表が見つらいように聞いているがこのあたりへの対応はどうなっているのか。

(委員) 昨年度新しく作ったバス停については改善している。従前のものについてはできるだけ今後改善していきたいと考えている。

(会長) 事業評価の判定も A とのことであるがいかがか。承認。

(4) 生活交通ネットワーク計画について

(事務局) まずは、平成 24 年度～平成 26 年度に渡る津山市生活交通ネットワーク計画の変更分になります。こちらについては、昨年度 5 月に計画をご協議いただき、11 月の会議において、変更のご審議をいただいたものの再変更となる。

今回の変更は、国の要綱改正に伴う対応、津山市地域公共交通総合連携計画により実施される阿波地域での過疎地有償、勝北地域での福祉バスの有償化対応等が加わっております。

続いて、平成 25 年度～平成 27 年度に渡る津山市生活交通ネットワーク計画になるが、こちらについては、平成 24 年度から平成 26 年度の計画の 25～26 年度分に平成 27 年度の目標等を入れた形となっている。

以上、生活交通ネットワーク計画について、協議をお願いしたい。

(会長) 本日承認をもらうとすぐに提出となるのか。

(事務局) 国の基準変更への対応は、来月上旬の提出となっている。そのほかの全体については 6 月末の締め切りである。

(委員) 目標を全バス利用者数としている理由は何か。

(事務局) 地域公共交通総合連携計画では、新しく整備した路線と既存の路線を組み合わせることで路線重複を解消し、わかりやすく効率的なバス路線を目指している。このため新規路線の乗車数だけをみるのではなく、全体のバス利用者数の増加を目標とした。

(5) 有本観光バス路線クローズドドア方式撤廃の再要望について

(事務局) この案件につきましては、昨年度 2 回の公共交通会議にわたって審議の結果、承認できないとの結論に至ったもの。

今回、運行事業者の代理人弁護士から公共交通会議の主宰者である津山市長あてに津山市内クローズドドア方式(乗降制限)の撤廃についての再要望があった。

理由については、それぞれ記述のとおりで、要望内容は「クローズドドアの解消」である。事務局での判断とならないため今回、再協議するかどうかについて、お諮りしたいと思う。

有本観光バス運行の当該路線については、平成 22 年 5 月 25 日開催の第 5 回津山市公共交通会議にて、同社から申請のあった津山市内でのクローズドドア方式での運行を認め、同年 10 月から運行を開始しているものであり、運賃は、大人 200 円、小人 100 円である。クローズドドア方式とは、美咲町から津山市へ向かうときは、津山市内に入ると降車のみ、反対に津山市から美咲町に向かうときは、津山市内では乗車のみとなる。すなわち津山市内だけでの乗降はできないものとなっている。

不承認の各理由への運行事業者側の解釈と前回までの公共交通会議で

の内容を説明、今回の要望について再協議するかどうかをみなさんにご判断いただければと思う。

- (会長) 昨年度審議し、承認しなかった。4/25 に再要望があったとのことだが、再協議については、どうか。
- (委員) 再要望とのことだが、審議の必要は無いと思う。過去に 2 回に渡り審議した際と理由に変化が無い。
- (委員) 美咲町民のためのバスであり、美咲町と話をするべきである。他市からのバスが市内を走っているのと同じことである。再審議の必要はないと考える。
- (委員) 全体的にこの通知書には具体的な記述が無くわかりにくい。題も通知となっている。
- (委員) 当会議で承認しない場合、ほかに方法があるのか。
- (委員) そもそも本会議は地域住民の利便性の維持、向上を目的に実状に合わせた適切な対処を行なうべく関係する委員に集まっていたいただき合意形成を図るものである。この会で承認されない場合、通常の 4 条申請の基準に基づき申請していただくこととなる。その場合保有車両は 5 両と予備車の 1 両が必要であり、運賃も妥当なものに設定していただくことになる。
- (会長) 大きく要望に変化が無く、審議しないことでよいか。 良い。

4 その他
なし

5 閉会(会長)