

第17回津山市地域公共交通会議 会議録(要旨)

平成25年6月24日 10:30~11:30

津山市役所 2階 202会議室

- 1 開 会 開会あいさつ
- 2 事務局報告 委員の改選について説明
会長・副会長を互選
- 3 会長挨拶
- 4 協議事項

(1) 生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持事業)

(事務局) 「生活交通ネットワーク計画」につきましては、「公共交通確保維持改善事業」のうち、地域間幹線系統については県協議会により策定され、地域内フィーダー系統においては、市協議会が受け持つこととなっており、運行事業者に国庫補助金が直接交付される確保維持改善事業の前提として求められるものです。

この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」を設置することになっていますが、この協議会委員には「津山市地域公共交通会議」の委員の皆さまに就任していただいております。

生活交通ネットワーク計画への取り組みにつきましては、平成24年5月に平成25年度~平成27年度の計画について協議・承認いただき、本年2月には総合連携計画に沿った再編を反映した計画変更、4月には平成25年度分の途中状況での見込値による事業評価をいただいたところです。

資料1をご覧ください。こちらが今回策定予定の平成26年度~平成28年度に渡る津山市生活交通ネットワーク計画になり、昨年策定いたしました平成25年度~平成27年度の計画を踏襲し、26~27年度分に平成28年度分を加えたものとなります。

目的・必要性ですが、「津山市公共交通総合連携計画」に沿った一連の再編を終えたところですが、引き続き公共交通を取り巻く環境の厳しさや、津山市の財政状況により、維持継続のためには、確保維持改善事業の活用が欠かせないことを掲げています。目標・効果については、以前からの目標値である平成22年度比5%増に未だ達していなく、引き続き3年間に渡って5%の利用者増加を目標としたものです。運行系統及び運行予定者につきましては、お手元資料の対象路線の概要、3年度に渡る運行予定者をご覧ください。費用の総額につきましては、資料のとおりとなり、中鉄北部バス・阿波過疎地有償運送(NPO法人エコビレッジあば)を掲げています。

なお、交付される確保維持改善事業費補助金につきましては、年度ごとに国土交通大臣が「補助対象系統が在する市町村ごとの国庫補助上限額」を算定することとなっており、平成25年度におきましては、国庫補助申請額が上限額に達していなく、満額の内示を頂きましたが、平成26年度におきましては、

上限額が削減されたことにより、算定額が限度額を超える状況となっております。

(委員) 生活交通ネットワーク計画はこれまでも協議してきているが、引き続きということですね。

(事務局) 生活ネットワーク計画は確保維持事業補助金の根拠となり、事業開始後3年間協議してきたものです。4月には本年度の年度途中見込値での事業評価をいただきました。この事業は、採算の合わない厳しい状況の中で、事業を継続している事業者を助け、維持継続するためのものです。津山市では以前は平成22年度に対して段階的に5%の増加を目標に掲げていますが、大変厳しく全体でH23、H24と減少を続けていますが、その中でフィーダー系統に関しましては、微増ですが利用者が増える成果が出てきています。平成25年度の見込値評価では、フィーダー系統の伸びが緩やかになりましたが、全体では微増が確保できると思っています。その意味でこの補助金の効果があると思われま

(会長) 微増ではあるが効果があり、承認いただけると引き続きH26～H28まで継続できるとのことだが。

(委員) 5%の目標を掲げていますが、利用者が減少傾向の中では、この増やすという取り組みは欠かせないと思う。国費も市費も多額のお金が入っているのだからこのような取り組みは欠かせない。同時に市民に見える形で、利用状況を公開する必要性も感じる。あと広報誌や集会など、地域ぐるみで啓発を行う必要があるのではないかと。8ページ以降の補助金に関する資料ですが、現在担当者が確認を進めていますので、数字が動くこともあり得ます。

(会長) 金額が動くこともあり得るとのことですが、他に意見が無いようでしたら承認いただけますでしょうか。

・・・全会一致で承認・・・

(2) 更新登録

(会長) 次の更新登録(阿波・勝北)について、事務局は説明をお願いします。

(事務局) 市営阿波バスにつきましては、合併前から村営バスとして運行されていましたが、現在の形で運行されるようになったのは平成17年2月からで、阿波地域住民の高校生の通学や通院、買い物の足としての役割を果たしてきました。

また、収支の改善のために、総合連携計画の中で見直し対象として、平成23年4月からは料金体系の改正や増便と合わせ、活用が不十分であった中学生スクールバスとの混乗運行を実施しています。運行は、あばグリーン公社へ委託、運行ルートは、阿波の大杉公会堂から加茂のめぐみ荘までの区間で1日14便です。時刻表・料金表は別紙のとおりです。

勝北地域につきましては、総合連携計画に沿った福祉バスの有償化において、勝北福祉バスの運行で使用していた市有車両の有効活用を図る観点から、運行の形態といたしまして、市町村運営有償運送・交通空白運送としました。

既に許可を受けていました市営阿波バスへ勝北4路線を変更登録したものです。経路につきましては、それぞれ各地域内を回った後、勝北地域の中心部であります、概ね国道53号線に沿った勝北支所、病院等を回る経路となります。料金は一人1乗車100円で、各方面の経路・時刻表は別紙のとおりです。

(会長) 意見が無いようでしたら承認いただけますでしょうか。

・・・全会一致で承認・・・

(会長) 次に(イ)津山・西川線、(ウ)津山・柵原線(エ)津山・富線については、共同運行ということで、一括して事務局は説明をお願いします。

(事務局) 津山・西川線につきましては、民間路線バスの廃止に伴い、平成15年9月から通学・通勤・通院の足として津山・西川線共同バス運行対策協議会により美咲町と共同運行しております。運行ルートについては、旧旭町から市内久米地域南部を通り、便によっては市役所周辺を経由して、津山広域バスセンターまでとなっています。時刻表・運賃表については、別紙のとおりです。

次に津山・柵原線についてですが、この路線については、旧柵原町そして美咲町で運行してきましたが、路線が市内大崎地区から日上、国分寺等の他路線バスが通っていない地区を運行しており、市内利用者も多いということもあり平成18年7月から共同運行という形をとっています。

西川線同様に、通学・通勤・通院の足として利用されており、津山・柵原線共同バス運行対策協議会として運行しています。時刻表・運賃表については、別紙のとおりとなります。西川線・柵原線 両路線共に、沿線人口の減少に伴い利用者は減少傾向にあります。

津山・富線につきましては、こちらは津山・富線共同バス運行対策協議会で運行し、鏡野町・真庭市との共同運行です。平成14年に旧富村役場から津山駅間の民間バス路線が廃止となったことに伴い、運行が開始されました。主に通学の足として重要な公共交通機関の役割を果たしています。その運行ルート、時刻表、運賃表については、別紙のとおりで、一日1往復となっていますが、年間の利用実績は7,000人余りですが、津山から富へ帰る便の利用者が少ない状況にあります。

(委員) 富線について、通学の足としての利用が多いようですが、その逆の富に向かった利用はどうでしょうか。

(事務局) 平成24年度に6800人ほどが利用しているが、1日1往復しかないため、朝津山に通学してきて、夕方富に帰る便しかありません。津山の市民が利用するとその日のうちに津山に帰れなくなります。

(会長) つまり朝、富を出た学生が、夕方帰れるだけということか。ほとんどは富、鏡野の学生ということで、津山の利用者はわかるのか。

(事務局) ほとんどありません。

(会長) 津山で言うと、院庄、二宮になるが、自転車の利用が多いと思う。またJRも利用できる。

(事務局) 帰りも 1 便しかないことが、利用したい時間に便がなく、夕方は家族に迎えに来てもらうことが起こっているようです。

(会長) 他に意見が無いようでしたら承認いただけますでしょうか。

・・・全会一致で承認・・・

(会長) 次に津山市福祉移送サービス事業について事務局は説明をお願いします。

(事務局) 津山市福祉移送サービス事業は在宅で外出が困難な障害者の自立と社会参加を促進、障害福祉の向上を図るため平成 13 年 4 月から運行しています。市から津山市障害者福祉協会に運行を委託。車両についてはリフト付き軽四自動車を使用しております。利用には、登録と年会費、時間制の利用料が必要です。

(会長) 意見が無いようでしたら承認いただけますでしょうか。

・・・全会一致で承認・・・

(会長) 協議事項は以上ですが、その他ご意見等ございませんか。

(委員) 前回文書審議の時の私の意見と、その対処について聞かせていただきたい。

(事務局) 委員から頂いた指摘は、4 月の H 25 年度の事業評価にあたって公共交通を維持していくうえで大変有効な補助金で、その評価したものを岡山運輸支局に提出するものですが、バス年度(10 月～9 月)においての事業の効果が出ているかを公共交通会議の委員さんに諮るものでしたが、文書審議という形になってしまいました・・・

(委員) 内容はともかく、数値的な内容は専門家がみてもわからない資料が送られてきた。事前に資料を送ってもらえるだけでも良くなったが、委員の数も限られているので、プロの方は別として、時間を取って説明をしていただきたいということ。

(事務局) 公共交通会議に諮る協議事項については、ただ承認されたという形式的なものであってはいけないということは、県や運輸支局からも指導いただいています。4 月につきましては時間的な制約があり文書審議という形になりましたが、今後については、内容を理解いただき、その上でご意見・承認を頂くよう、改善を考えています。

(委員) 事業の考え方には異議はないが、意思の決定に当たっては、きわめて重要な会議であり、人数が限られているので、分かり易く説明して進めるのが良いのではないかと。今後そうして欲しい。

(会長) 事務局は文書審議においても、丁寧な説明や・意見の聴取に努めてください。

(委員) ちょっと話は違いますが、先日中国新聞に中山間地域でタクシーが消えるという記事が出ていました。事業者の高齢化・利用者の減少などの要因もあるとは思いますが、自家用有償運送のあり方もあるのかと思いました。路線の廃止などが進む中で、市町村有償運送や過疎地有償運送等により自治体などが住民の足を確保し便利になることもさることながら、一方でタクシー事業者を苦しめる側面(弊害)もあるようで、つまりバランスが難しいと思います。地域でタクシーがなくなれば移動手段の確保は自治体が主体でやっていかなければなら

らなく、例えばタクシーの特性である夜間の対応システムなども必要となり自治体の負担も多くなることが考えられます。協議会のあり方と共にタクシー事業やバス事業への影響も考えて協議していかなければならないと思います。

(事務局) 津山市も住民の自家用車を利用し、昨年7月に阿波地域で過疎地有償運送を開始したが、まさに移動手段としてタクシー事業とかと重なるものですが、阿波地域にそのような移動手段がなかったのが事業実施に踏み切れた理由でもあります。地域を出るとタクシー区域もありますので、利用区域を制限しています。阿波地域ほどの地域は市内各所にあり、要望もあります。他の移動手段、特にタクシーとの協議が必要になります。しかし、いつまでも空白地域をほっとけないということもあるので、今後の課題として、協議が始まれば皆さんに相談していきたいと思っています。

(委員) まさに阿波地域に過疎地有償運送を導入するにあたっては、交通会議において交通事業者を含め協議が行われ、協議が調ったと思っております。今後も進めるにあたっては、十分に地元のバス・タクシー事業者の意見を聞きながら、丁寧な協議が必要と思います。

(委員) 交通会議におきましては既存の事業者として日頃から指導をいただいているところです。その中で議題にもありましたフィーダー補助金ですが、計画・支援をいただき当事者として一生懸命、最大のサービスである安全輸送に努めております。先ほど質問にもありました輸送人員の状況につきましても、津山市と協議しながら進めようと思います。正直な所この計画が始まった頃に私どもはかなりの事業計画の変更をしています。交通会議で連携計画として津山市街地を中心として策定したものに基づいて変更してきました。正直な所、変更前とその後の数字を比べるのは本来の私たちの流れではないので、数字はつかめるが、どう比較したら良いのか、例えば経路が大きく変わったものとかは苦慮している。全体的な売り上げから見ると先ほど事務局が説明した微増のとおり感じてはいるが、今後ある程度の時期が来たら実態数字など発表したいと思いますが、引き続き計画につきましてご支援をお願いしたいと思います。

これはある意味言いにくい話ですが、更新登録がたくさんありました。今のところ利用者から苦情はないですが、総合連携計画を立てる初めの頃、市街地の交通の充実、活性化から始めていった時に、各町村から津山市に乗入れている路線について整理をしていく審議をしたことがあったと思います。先ほど利用者の方から苦情が出ていないと言いましたが、ちょくちょく出てくるのは運賃のことです。今見られた路線だけでも、市内で運賃が、その事業者によって運賃や経路が違い、戸惑っておられたり面白く思っていない方がいる訳だから、今後の課題として取り上げていただきたいし、整理が必要だと思う。課題の提案だけしておきます。

(会長) 料金格差の是正は大きな課題であるので、引き続き念頭に置きながら協議していきたいと思っています。

(委員) マルナカへの西循環線ができた中で、旭チェリーバスの乗り入れを、朝夕学生の便はやむを得ないとしても、昼間は途中までで市内に入らないようにすることが、委員さんが言われていた事だと思います。次回の会では関係町と協議がどのように進んでいるのかということも報告いただきたい。

(事務局) その件は美咲町担当者と具体的な協議ではないが相談をしています。マルナカができたことにより旭チェリーバスの折り返し運行等、利用者にとってどちらが便利なのか考慮しながら進めないといけないが、今回のごんご久米線の短縮により、久米地域南部の方の市内への便として利用を考えていましたので、そのことを含めて協議を進めていきます。

(会長) 次回説明してください。

・・・閉会のあいさつ・・・