

## 第 20 回津山市地域公共交通会議 会議録

平成 26 年 6 月 20 日(金)10:30 ~ 11:20

津山市役所 2 階第 2 委員会室

- 1 開会
- 2 事務局報告 人事異動に伴う委員交代を紹介
- 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、運行事業者に国庫補助金が直接交付される「公共交通確保維持改善事業」の前提として求められるものです。

市内を運行するバスの中でも、奈義町を結ぶ行方線・鏡野町を結ぶ石越線等の地域間幹線系統については県協議会により審議されますが、東循環線・支所間ごんご、阿波過疎地有償運送等の地域内フィーダー系統においては、市協議会が策定するものとなっております。

この生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、「津山市生活交通確保維持協議会」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ので、よろしくお願いたします。

今回ご協議いただきます生活交通ネットワーク計画は、平成 27 年度 ~ 29 年度の 3 か年を対象になります。昨年策定いたしました平成 26 年度 ~ 28 年度の計画を踏襲しております。

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は、昨年 3 月末をもって、その大部分を実行し終えたところです。

一定の効果がありましたが、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、将来的にも持続可能な公共交通を維持していくためには、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 % への利用者増加を目標としたものです。

運行システムの概要及び運行予定者につきましては、7 系統を運行する中鉄北部バス(株)と、阿波過疎地有償運送を運営する NPO 法人エコビレッジあば の 2 事業者となっております。

交付される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

統がある市町村ごとの国庫補助上限額」を算定することとなり、平成25年度におきましては、満額の内示を頂きましたが、平成26年度におきましては、上限額が約30%減額されたことにより、上限額が補助額を下回り、平成27年度は、さらに減額されているところです。

審査をいただく段階で、小さな修正が必要になった場合、事務局で対応させていただきますので、ご了解ください。

国の補助金につきましても、事業開始時から比べると、大変厳しい方向に向かっている状況ですが、日頃から寄せられている利用者の声や、運行状況や達成状況を踏まえて、現況にあったものに変えていくことで、さらに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ます。

ご審議のほどよろしくお願いいいたします。

(委員) エコビレッジあばの計画運行回数には変更はありませんか。

(事務局) 変更はありません。

(会長) 前回と大きく変わったところがありますか。

(事務局) 特にはありません。前は平成26、27、28年度の計画でした。

(会長) 今回平成27年度以降が上書きされるわけですね。

(委員) 国の補助に上限があり、2~3割補助額がカットになっていることについて触れさせていただきたい。確保維持事業は平成23年度から始まって単価が毎年度下がってきている。来年度基準が下がればより下がる。よくよくみなさんとこの状況を考えていきたい。今のサービス水準を続けると市の負担が増えることをわかっていただきたい。小循環路線のトレンドを見ると20%収益が落ちている。8系統あるが収支率が悪くなっているところには利用者がいない。空のバスが走っていることになる。本当に必要なのかとそういうふうに議論しないと確保維持は難しくなる。

4条事業者のあとを市町村が担っている。元々悪化していたものを引き継ぎいつまでやるのか。利用者は免許を持っていない高齢者などそういう方がターゲットになると思うがみなさんと共に数字を出して議論していきたい。

(会長) 貴重な提言ありがとうございます。ニーズに合ったサービス提供ということですね。

(委員) 地域公共交通総合連携計画を作っておしまいでなく人口の減少などふまえてその時最適な事業負担をしていく必要がある。

(委員) 補助が3割減って誰が負担するのかと思ったが、今の説明を聞いてスッキリした。

小循環バスについては、商店街を通過するなど運転手もだいぶ気を遣ってい

るのでは。たとえば10人位のクラスのバスでもいいのでは。商店街の人たちと話したら、昔は商店街を人が通過していたと。小循環がなくなってしまったらもっと人をとられるとのこと。人口密度の高いところを走るなどは必要だが。

(委員) 小循環路線はタクシーと分け合うようなことになっている。タクシーは基本料金の下限を470円からやっている。1キロ程度だとか、病院から病院だとひどく変わらない。タクシーはいつでも利用できるので少しの差なら、となる。

(会長) タクシーの基本料金は470円なのですか。

(委員) 津山圏域では470円。会社によって違う。タクシーは呼んだら来てくれる。

(事務局) ご指摘のとおり、小循環路線の平均乗車率は2名を切っている状況です。先日、公共交通総合連携計画に携わった岡山大学の橋本教授より、ここまで出来るとは思わなかったとの高い評価を得た。市民のニーズに合った見直しを交通会議に諮っていきたい。

(委員) 東西循環線及び支所間はあるが、市街地の外を結んだものが多かった。交通会議で意見をもらい小循環線を初めてみて、路線が複雑でわかりにくいということも聞く。また商店街と連携もしているが、PR不足もある。経営努力の部分もある。だが市街地はタクシーだけでははく路線バスが担う責任もあるのかなと思う。

山陽ブロックの地域キロ当たり標準経常費用に対し、中鉄北部バスのキロ当たり経常費用は低く抑えられている。地域の標準からすると努力していることも評価いただきたい。

(会長) 小循環路線についてはニーズに合った改善と利用促進が必要ということですね。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) 更新登録について～阿波過疎地有償運送

(事務局) 「NPO法人エコビレッジあば」から、阿波過疎地有償運送の更新登録にあたっての協議依頼です。阿波過疎地有償運送は総合連携計画の中の福祉バス有償化の一環として、タクシー等の競合する移動手段が提供されない、阿波地域の実情に適した運行形態として、平成24年7月から実証運行し、平成24年10月から本格運行に移行しています。この過疎地有償運送は県内では数例しかなく、個人所有の自家用車を利用した特殊なもので、高齢者にとって、現在では生活に欠かせない重要な移動手段となっています。利用には登録が必要で、料金は阿波地域内は100円、JRを利用する場合、美作河井駅へは200円となっており、申請内容につきましては、事業開始以降の変更点はございません。ご審議のほどよろしく願いいたします。

(委員) 最終的な検討は交通会議が行うのだが、事故などあったときの最終責任はど

こなのか。

(事務局) 事故は個人が加入している保険での対応となる。講習を受けるなどそうした配慮は行っている。運行事業者はエコビレッジあばなのでそちらにも責任がある。

(会長) つまり、交通会議は承認するだけであるということでしょうか。

(事務局) はい。

### (3) 委員の欠員に伴う委嘱について

(事務局) 輸送サービス利用者を代表する委員1名につきましては、昨年6月に、歌房委員がお亡くなりになられてから欠員となっています。事務局案としましては、歌房さんが所属していました、NPO法人エコビレッジあば 理事長である田中弘さんを推薦したいと考えています。田中さんは歌房さんの後、過疎地有償運送の事務を引き継ぐと共に、移手段の確保にも大変関心をもっておられます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(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・・・

## 5 その他

(会長) 全体についてご意見・ご提言がありましたらお願いします。

(委員) 交通網再編の話だが、県のほうでも既存の交通体系が実情に合わなくなっている。今年度から中山間地域において再編する市町村において試行運行費及び車両購入費について1/2を補助する。またご検討ください。

(事務局) 生活交通ネットワーク計画に位置付けられた補助事業につきましては、事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行う事業評価を、例年、10月から9月までを事業年度とするバス年度の間(4月)に実施していましたが、本年度分より事業年度終了後の実施となりましたので、平成26年度分につきましては10月以降に審議いただくこととなりましたので、よろしくお願いいたします。

・・・閉会のあいさつ・・・