

平成27年度 第6回三次市地域公共交通会議 議事要旨

1. 開催概要

日 時：平成28年3月28日（月）14時00分～15時10分

場 所：市役所本館 6階 601会議室

出席者：

〔会長〕三次市 副市長 瀬崎 智之

〔委員〕

三次市地域振興部 白石 欣也

備北交通株式会社 實兼 利光

三次みどりタクシー株式会社 清川 弘昭 (代理)

私鉄中国地方労働組合備北交通支部 土井 弘文

布野町 中村 義和

三和町 福場 和子

三次広域商工会 湯藤 浩康

中国運輸局広島運輸支局 櫻井 康彬 (代理)

広島県地域政策局 寺口 真耶 (代理)

三次市建設部 上岡 譲二

三次警察署 武田 健太郎

米子工業高等専門学校 加藤 博和

西日本旅客鉄道株式会社 佐々木 敏範 (オブザーバー)

2. 会議次第

1 開会

2 会長あいさつ

3 報告事項

1) 平成27年度事業実施状況及び歳入・歳出決算見込みについて

2) 平成28年度事業計画及び歳入・歳出予算（案）について

3) 広島空港連絡バスについて

4) 栗屋地区での市民タクシー利用組合（岩脇中地区市民タクシー組合）設立について

4 協議事項

1) 三次市地域公共交通網形成計画策定について

資料1 パブリックコメントへの三次市の考え方について

資料2 三次市地域公共交通網形成計画（案）

資料3 三次市地域公共交通網形成計画（案）の修正箇所について

2) 三次市地域公共交通網形成計画実施支援業務について

5 その他

6 閉会

3. 議 事

1. 開 会

2. 会長あいさつ

(会長)

今回で6回目であるが、これまでの議論を踏まえ、現状認識や課題、方向性は整理できつつある。本日は今年度の最終の締め会議であって、方向性をしっかりと確認し、計画を定めていきたい。

○連絡事項

<事務局より、会議の欠席者・代理出席者を報告し、次の事項を連絡>

- ・本会議は原則公開、傍聴席をもうけていること。
- ・会議資料及び質疑応答などの会議録は、市のホームページ上で公開すること。
- ・議事運営は会長が行うこと。

3. 報告事項

<事務局より、「(1)平成27年度事業実施状況及び歳入・歳出決算見込みについて」、 「(2)平成28年度事業計画及び歳入・歳出予算(案)について」を説明>

(会長)

28年度の事業項目というものは決定したものなのか。

(事務局)

28年度については提案であるが、実際にどうやっていくかというのは次回会議での協議になる。金額は既に予算等を出しているが、現在は「見込み」であるので4月以降に決算として提示する。

(会長)

(1)の27年度については、予算の使い方は通常は市で執行するが、交通部分については交通会議が実施主体となり、そこに国・市からのお金が入って事業を行う。その決算の報告であった。28年度は今年度と同様ということである。網計画の策定から実施状況評価を来年度行っていけばよいのではないか、というのが(2)の表の3行目ということである。予算のイメージとしてはこういったものである、という報告であった。

(委員)

源泉徴収納付金は(1)では事務費に入っているが、28年度では会議費に入っている。どちらが正しいのか。

(事務局)

本来は源泉徴収も含めての会議費になるので今回訂正をした。28年度からは会議費として取り扱っ

ていく。

<事務局より、「(3) 広島空港連絡バスについて」を説明>

現在、三次市市民、首都圏等からの観光客、訪日外国人の三次市への来訪促進を目的に、中国やまなみ街道を活用して、JR三次駅と広島空港間にアクセスバスを運行する社会実験の実施を計画している。

実施時期は7月以降を予定しており、詳細な運行ルート、運行便数、運賃等を検討している。

この社会実験によって、利用客数や、居住地、採算性等を調べ、実験の結果を踏まえ、定期運行を行っていかどうか検討したい。

<事務局より、「(4) 栗屋地区での市民タクシー利用組合（岩脇中地区市民タクシー組合）設立について」を説明>

平成28年4月から組合設立したい旨申請があった。この設立により、組合数は7組合になった。

(会長)

空港バスについては新聞等でも一部報道された。総合戦略でも触れていたが、この度、国の地方創生の予算が付き、社会実験をすることになった。

また栗屋地区については組合が1組増えたという報告であった。

(委員)

広島空港の連絡バスについては、(生活交通というより)三次市への観光客を想定しているということなので、この交通会議の観点から議論するのは良いが、また別のアプローチ、観光部門・商工関係からの検討・判断等は加えないのか。

(会長)

地方創生の話の中では観光を呼び込み、市の経済を活性化するという観点があったが、当然観光だけではなく、工業団地などのビジネスでの足、市民の足等、総合的な観点の中で検討を進めていきたい。この会議の中でも特に交通体系の観点から意見を伺えればと思う。

(委員)

報道によると、島根県等でもこの取り組みに関心を持っているようである。上手くいけば島根県も入って、山陰まで足を伸ばしてほしいという意向もあるようである。官民をあげた実行委員会や検討組織で大々的に行ってもよいのではないか。以前の三次布野線のように、地域の方が需要喚起をして路線を新設されて現在に至っているようなケースのように、様々な人が関わって盛り上げていければ良いのではないかと思う。

(会長)

アドバイスをいただいたので、参考にしながら進めていきたいと思う。

(委員)

空港から三次駅に来て、JR 三江線を利用してもらおう等、いろいろ使い道はあると考える。

(会長)

予算上、便数があまり多くない。限定的かもしれないが十分参考にしながら進めていきたい。

4. 協議事項

<事務局より、**資料1**「「三次市地域公共交通網形成計画（案）」に関するご意見とそれに対する三次市の考え方について」、**資料2**「三次市地域公共交通網形成計画（案）」、**資料3**「「三次市地域公共交通網形成計画（案）」の修正箇所について」を説明>

(会長)

パブリックコメントについては、バス路線について等様々のものがあるが、今の方向性とは外れておらず、具体的な内容の提案をいただいている。来年度以降の事業の中で検討していきたい。

これまで空欄になっていた所として、交通空白地域の集落数を掲げた。今回の計画の一番のテーマは「三次市に住み続けられるように」ということなので、公共交通を利用できない集落を減らしていくことが重要である。そういった新たな指標を掲げたものが67ページである。1km以上歩かないとバスに乗れない、そういった集落を「交通空白地域の集落数」という（仮の）目安として設け、その数をカウントしたものである。支所管内でいうと、三和町の中で2集落ある。その他の地域はフリー乗降区間等である程度カバーできているが、三和はそうっていない。そこは解消していくべきところである。旧三次市は多く、112集落。こういった所を今後5年間で半減させるべく、市民バスの見直し、市民タクシー制度のより一層の波及を図っていく。以上が主な変更点である。

(委員)

三和町内は支所管内で2集落ということは場所が特定されており、対策はすぐにできるのではないかな。

(事務局)

ここはフリー乗降になっていないので交通空白になっている。そのため、フリー乗降という形をとれるかという協議を進めており、具体的に動いてはいる。

(委員)

交通空白地域の定義が最寄りのバス停・駅から1km以上ということであるが、市民タクシーやデマンドが走っている所は空白地域ではない。この表現からすると路線バスが近くを通らないと解消しないという印象を受ける。

(事務局)

なるべくフリー乗降区間を増やしていきたい。1kmというのが、内閣府で行われたアンケートの中で1km以上を越えると歩いて移動することが難しいという回答が多くみられたという資料もあり、そういったものを基に今の段階で1kmとしている。

(会長)

市民タクシー制度を導入している集落は空白地域から外れるのか。

(事務局)

市民タクシー制度を使っている所に関しては、今回は入っていない。

(会長)

この 114 集落を半減しようとする、市民タクシー制度をより普及させる、あるいは市民バス・デマンドの導入等で数が減るのではないかと思う。

(事務局)

市民タクシー制度の今の範囲が地域で 1 組合しか出来ない、というようなスタンスではない。同じ地域の中でも複数組合を作られる可能性も無くはないので、中々難しい部分はある。

(委員)

バスの停留所から 1 km 以上離れた場所となると、それを解消するためには路線バスの路線がフリーになったり、近くまで入ってこなければならぬ感じがする。「最寄りのバス停若しくは駅から 1 km 以上離れた地域、または市民タクシー・デマンドタクシー等が無い地域を交通空白地域とする」ということであれば、市民タクシー等を導入していけば、この集落数を減らすことができる、という流れになるかと思う。

(会長)

加筆をして、しっかりと定義して頂きたい。

(委員)

パブリックコメント 8 番目の広島空港連絡バスについて、どういう内容だったのか。そして、6 番目の運転支援のお手伝いというのが、よくわからない。

(事務局)

6 については、頂いた意見をそのまま載せている。いただいている意見が「運転の支援」ということなので、事務局としてはできるだけ公共機関を使ってもらえるように整備していきたいと考えていることから、一つの意見として共有する、ということで回答する。

(会長)

事務局の解釈としては運転支援を、毎年の教習・講習として理解した。できれば運転に自信が無いまま運転する、ということがないように公共交通を整えていくことが大原則である。その中で困ったことがないように周辺の事業等も引き続きサポートしていきたい。

8 番は具体的な路線等の提案だったと理解している。

(事務局)

ご意見というよりも、連絡バスについて、こういうふうに走らせたらいいのではないかと、という具体的に料金までも載っているものであった。未だ動いていない事業であったため、そういった内容の掲載は難しいという判断であった。

(委員)

試案を提案いただいた、ということで承知した。

(会長)

それでは、計画については本案をもって了承とさせていただきます。

<事務局より、三次市地域公共交通網形成計画実施支援業務について説明>

(委員)

平成 28 年度は、地域内の交通検討会がポイントになると考えられる。来年度の委託内容についても検討会の支援も含まれるということであったが、具体的に地域内交通検討会の設立の見通しは立っている地域はあるのか。

(事務局)

具体的な話は進んでいないが、支所内で 2ヶ所程度を検討している。旧市内は市民タクシー制度の見直しを考えているので、今の制度内容で検討会を開いてもすぐわな部分が出てくる可能性がある。そのため旧市内については、市民タクシー制度の見直し・整理をしてから具体的に動くというスタンスになる。

(委員)

住民自治組織単位ということなので、旧町なら地域丸ごとということになるのか。

(事務局)

支所ごとに 1 組織で考えている。

(委員)

具体的な事業を実施するにあたっての準備等をコンサルに委託して作業をしていくことだと思うが、9つの中でどの事業からやっていくというあてはあるのか。または、そういった準備も含めて、年度の変わる第 1 回の会議で案という形で提示いただけるのか。

(事務局)

基本的には後者になる。どういったところから動いていくのかも含めて協議をさせてもらう。

(会長)

来年度の第 1 回目の会議の中で具体的なスケジュールを含めてご説明をさせていただきたい。

その他でも、この機会に何かあればご意見いただきたい。

(委員)

パブリックコメント4番の三次駅整備に該当するのと思うが、非常に明るいバス停になっているものの、実際利用している方によると雨が降るとイスがびしょ濡れになるそうである。屋根があるが降り込むとイスが濡れるため、乗り継ぐ場合30~40分立ったままバスを待つことになる。考えてあげる必要があるのではないか。それから、屋根が透明なので夏はすごく暑くなる等、実際利用されている方の声が聞こえてきている。こうした内容を伝える場がないとの意見もある。

(会長)

備北交通の待合室や駅の方で待つというのも、なかなか遠いということもある。

(委員)

高齢の方になると距離も長く、杖をついていたりなどして大変である。

(委員)

バスと待合が離れているというのは高齢者にとっては非常に不便であるという意見は伺っている。全てのバスが待合室の前で止まれるようになれば解消されるため、バスの台数・時間帯等を考慮してなるべく近くに出来る方法を考えたいが難しい。バス事業者としてはどうであろうか。

(委員)

当初の計画では駅舎から1, 2, 3番にそれぞれローカル・市内・高速線の系統と設定していたが、今のご指摘のように待合の時間を変えたい部分もあり、引き続きダイヤの設定、例えば長時間待たれるものは待合所の正面にするなど、検討をしていきたい。

(委員)

路線バス・市民バス・市民タクシーが中心になっていると思うが、三江線の存続の議論もされている。来年度の予算も含め、三次市も積極的な姿勢を取られていると思うが、この間の住民説明会後の検討状況、実施はどのように捉えられているのか。

また、芸備線、福塩線といった路線も今月の中国新聞に記事も出ていたが、利用者数が少ないという状況がある。そういった状況について情報があれば提供していただきたい。

(委員)

三江線に関して、2月に入り、2県6市町とJR西日本とで検討会議を開始し、現状の分析を行った。平成26年度の平均乗車率が50人で、国内で一番低いものである。活性化協議会を5年前に作ったが、その利用促進の効果があがっておらず、平均乗車率に反映されていないということがJRから提示されている。現状では通学の子どもの乗車が少なくなっており、一般の利用者が若干増えている。27年は40周年ということもあり、島根県もかなり予算を出して、通年のない利用促進に取り組んだ。結果としては27年の上半期はほとんど一緒であった。下半期はまだ出ていないがそういった部分を含めて活

性化協議会の利用促進がどうだったのか、ということになる。

次に三江線の存続に関して、JRとしては存続は大変厳しい状況にあるとして、次の方法として鉄道を維持するためには三セク、上下分業方式がある。鉄道の所有は三セクとし、運営については民間にまかせる、ということであり、これを含めた検討を始めている。これについては年間の維持管理経費が9～10億かかり、収入は年間2～3千万円程度しか見込まれない。差額については三セクの中で自治体が負担する、あるいは国の補助もある。そういった部分を含めての研究を今スタートしている。存続の可能性に関しては結論が出ていない。

4月以降も月2回程のペースで検討を継続していく。検討会議で一定の成果をまとめた段階で、沿線6市町の首長と議長で作っている期成同盟会に報告をする。5月くらいになるであろうが、第一回の中間報告を行い、その状況を期成同盟会で議論する、もしくは検討会議に次の指示を下ろす。その後JR西日本が提案している新たな交通システムについての検討に入っていく。これらは期限無しで、白紙の状態での検討を始める、ということでJRからも了解を得ている。

平均乗車率について、先日中国新聞にも掲載において、500人を切るレベルの路線を出してあったが、そういった中では芸備線や福塩線などの他の厳しい状況の路線もある。それぞれの対策協議会もあり、その中で利用促進をしていく必要があるだろう。

(会長)

他の沿線の市町村や両県と協力しながらやっていくが、市民自身が乗らないと存続も始まらない。市として来年度の予算で、市民に三江線に乗ってもらい、考えるということの予算を計上している。具体的には6月くらいになるであろうが、いくつかツアーを設けて、沿線住民はもちろん市全体の人がまずは乗って考える、というものである。市民も観光で利用するというのも含めて促進を進めている。5月くらいには新聞折り込みに入る予定である。

(委員)

乗車密度の算出方法について。切符を買った人がカウントされるのか。利用者数が上がらないというのは三江線以外から乗ってきて三江線よりも向こうに行く人はカウントしていない、ということがあるのか。市として乗り込み調査等をして実態を把握することもあっても良いかもしれない。

(オブザーバ)

乗車人員の計算は、自動改札等も全くない所であるので、ある一定の時期に乗車人員の調査ということで乗務員又は支社の社員で各列車を調査している。三江線の関係では、三次から9時57分に出る列車が多いが、土日祝、平日とバラつきがある。一車両の乗車率が非常に高いときと、少ないときがある。今のところは乗務員の申告で、三次を出た時点で何人、というように人数を把握している。

(会長)

何回か乗ってカウントし、年間のものを推測されているということか。

(オブザーバ)

その通りである。平日・土曜・日祝日を一定の期間調査をして平均を出している。

(会長)

その際、例えば18切符の特別利用日等は避けて、日常利用でみておられるのか。

(オブザーバ)

そういうことである。

(会長)

協議事項としては以上である。

6. 閉 会

以 上