

## 平成25年度 第1回三次市地域公共交通会議 会議録

平成25年6月27日(木)  
14時30分～16時10分  
三次市役所東館2階会議室

### ○開会

(事務局)

平成25年度第1回の三次市地域公共交通会議をご案内しましたところ、委員の皆さまには大変お忙しいところご出席をいただき感謝申し上げます。

今年度も委員の皆さまには各方面からご指導・ご支援をお願いしたいと思います。なお、本会議の委員交代につきましては、のちほど報告事項のなかで報告させていただきます。

ただいまから「第1回三次市地域公共交通会議」を開催させていただきます。

それでは、本会議の会長であります津森副市長のあいさつをお願いします。

### ○会長あいさつ

(会長)

皆さん大変お疲れ様です。日中大変お忙しいなかお集まりいただきありがとうございます。前回は3月でしたので、3か月ぶりではありますが、平成25年度の第1回の会議ということで、あらためましてご審議をよろしくお願いします。協議事項は協議事項として、それ以外にも皆さんそれぞれの立場で、現状においての問題提起なども大いに出していただいてご議論できればと思います。

(事務局)

それでは、会議に入る前に何点かご連絡します。

会議資料ですが、事前に配布させていただいているところですが、追加資料もございますので、本日席のほうへ配布させていただいております。のちほど説明させていただきます。

委員の欠席ですが、本日は米子高専の加藤先生が授業の関係、また広島県の土井課長様も別公務のためご欠席との連絡をいただいております。また、甲奴タクシーの明賀委員、私鉄中国地方労働組合備北交通支部の土井委員もお仕事の都合のため欠席との連絡をいただいております。

中国運輸局の藤元委員の代理として大林様に、三次警察署の二井上委員の代理として長谷川様にご出席いただいております。

また、オブザーバーとしてJR西日本広島支社企画課の河村様にご出席いただいております。広域・大量輸送交通である鉄道の分野から、引き続きご指導いただきますようお願い申し上げます。

次に、本会議は原則公開としておりますので、報道関係者等の傍聴、また会議資料及び質疑応答などの会議録については、市のホームページ上で公開しますので、ご了解いただきたいと思います。

本日の会議は、次第のとおり進めさせていただきますので、よろしくお願いします。

本会議は、要綱第7条の定めにより、会長が議長となりますので、これからの議事進行につきましては、津森会長でお願いします。

(会長)

本日の会議は4時から4時半終了をメドに進めていきたいと思ひます。

まずは報告事項ですが、5つありますので、まずは(1)と(2)の説明を事務局からお願いし  
ます。

## ○報告事項

(1) 三次市地域公共交通会議委員の交代について

(2) 平成24年度三次市地域公共交通会議収支決算報告について(監査報告)

(事務局)

まず報告事項の(1)三次市地域公共交通会議の委員の交代についてです。今回2名の委員の方の交代がありました。資料の1ページに一覧表を掲載しております。国土交通省中国運輸局広島運輸支局からは、これまで八澤委員にお願いしておりましたが、人事異動により藤元一則委員にご就任いただきました。本日は大林様に代理出席していただいております。引き続き公共交通の監督官庁からの専門的なご意見をいただきたいと思ひます。よろしくお祈ひします。広島県からは、これまで地域政策総務課の八谷課長にお願いしておりましたが、人事異動により土井司課長に就任いただきました。本日は都合によりご欠席です。また、申し遅れましたが、本交通会議の事務局にも異動があり、課長が部谷から佐々木に交代しました。よろしくお祈ひします。古矢、渡部につきましては引き続きよろしくお祈ひします。

以上で委員の交代及び紹介を終わります。

それでは続きまして報告事項の(2)「平成24年度三次市地域公共交通会議収支決算報告について」ご報告させていただきます。

会議資料の2ページをご覧ください。

前回3月26日の平成24年度第3回の交通会議で決算見込みとしてご説明申し上げましたが、その後、若干の変更がありました。特に前回の説明から大きな変更点はありませんので、改めての内容説明については省かせていただきます。結果、歳入は総額が110万7,389円、歳出が110万6,973円となりました。よって、歳入歳出の差引416円を平成25年度へ繰り越すこととなりましたので、ご報告申し上げます。

続いて監査報告ですが、3ページに監査報告書の写しを付けてお祈ひします。去る5月10日に湯藤監事により平成24年度の会計について監査を行っていただきました。ここで、湯藤監事からご報告をお祈ひします。

(湯藤委員)

それでは、あらためて報告させていただきます。去る5月10日に事務局より提出された帳簿等を監査したところ適正に処理がされていることを認めます。三次市地域公共交通会議監事湯藤、以上です。

(事務局)

以上2件につきまして報告させていただきました。

(会長)

ありがとうございました。(1)の委員の交代については、あらためましてよろしく申し上げます。(2)の決算報告について、前回も報告はしておりますが、あらためてということです。何かお気づきの点がありましたらお願いします。

それでは続きまして(3)「高齢者運転免許自主返納支援事業について」お願いします。

## ○報告事項

### (3) 三次市高齢者運転免許自主返納支援事業について

(事務局)

資料3ページの下のほうになります。三次市高齢者運転免許自主返納支援事業についてです。資料は右上に資料1と書いてある色刷のものです。

高齢者運転免許自主返納支援事業につきましては、これまで交通会議でも何度かご協議いただきましたが、今年度より市の事業としてスタートしました。

4月には市内老人クラブの役員会で制度の説明をさせていただき、また5月の広報みよしに掲載し周知を図っているところです。受付前より電話などでの問い合わせもたくさんあり、市民の皆さまの関心も高く持っていていただいているところです。6月3日から申請受付を開始しましたが、6月14日現在ですが、すでに17人の申請がありました。支援の選択としては、市内タクシー利用助成券12件、パスピー5件、市民バスの回数券につきましては今のところ希望者がいらっしゃいません。返納者17人の平均年齢は82.1歳、年齢幅は69歳から91歳となっております。今日現在では20人の申請となっております。

本事業の実施にあたりましては、特に三次警察署やタクシー事業者の皆さまには大変お世話になっております。ありがとうございます。三次警察署の長谷川様より何か補足やお気づきのことがありましたらお願いします。

(三次警察署)

以前より免許返納は受け付けておりますが、去年と今年を比べますと全然数が違います。去年、平成24年の1月から6月27日までは15件しか返納がありませんでしたが、今年は44件受け付けております。これは警察署で受け付けたもので、免許センターで返納された方も何人かいらっしゃると思いますが、4月から6月27日では31件の方が返納されております。

(会長)

これにつきまして、委員の皆さま何かご意見や確認をしておきたいことがありましたらお願いします。ないようですので、それでは続いて(4)と(5)についてお願いします。

## ○報告事項

(4) 市街地循環バス「くるるん」の利用状況について

(5) 過疎地有償運送「さくぎニコニコ便」の利用状況について

(事務局)

市街地循環バス「くるるん」と過疎地有償運送「さくぎニコニコ便」の利用状況についてご説明します。

資料に記載しておりますが、市街地循環バス「くるるん」については、1循環あたり少ない月で5人程度、多い月で7人程度となっており、ほぼ6人台で推移しています。さくぎのニコニコ便については、寒い時期や暑い時期は利用が少ないという傾向があります。簡単ですが利用状況については以上です。

(實兼委員)

くるるんの利用状況の実績について説明がありましたが、当社で運行しておりますので、概ね2年間の特徴などを説明させていただきます。

平成22年10月から運行を開始しておりますが、当初は1日平均30人程度のご利用でしたが、平成24年度では40人から50人前後の方にご利用いただいております。年々ご利用が増えていたのですが、今年度に入りまして前年度並みという傾向になっているということで、調査・分析してご利用が増えるような方向で取り組んでいきたいと思っております。きんさい祭りで無料運行をした場合に1日100人を超える方にご利用いただいたという実績もあります。主な利用形態としては、やはり自分の居住地から買い物というのが多いように感じられます。サングリーンのところの上原西、プラザ前、三次駅、畠敷がご利用の多い停留所となっております。利用層ですが、特に高齢の女性の方が多くご利用いただいている実態です。割引回数券とパスピーのご利用が主で、現金での利用は少なくなっています。

(事務局)

さくぎのニコニコ便について少し補足をしておきます。利用状況のなかに「便別」というのがありますが、往路の1便については作木の診療所へ行かれるという便でこのような状況、復路の1便については上布野のバス停に11時10分につけているという便となっております。

(会長)

以上、利用状況についての説明がありましたが、皆さま何か確認などいかがでしょうか。

くるるんについて言えば、私は十日市に住んでおりますので、休みの日に図書館に行く際にたまに使います。私自身できるだけ意識的に乗れるときには乗ろうと思っておりますので、皆さまもそれぞれお暮らしの地域において、公共交通についてはぜひ意識的にご利用いただければと思います。

それでは、報告事項は以上にさせていただき、協議事項に入らせていただきます。今日は協議事項が大きく2点ありますので、まずは「平成26年度～28年度生活交通ネットワーク計画(案)」について事務局から説明をお願いします。

## ○協議事項

### (1) 平成 26 年度～28 年度生活交通ネットワーク計画（案）について

(事務局)

それでは協議事項の(1)の「平成 26 年度～28 年度生活交通ネットワーク計画（案）」についてご説明します。これにつきましては、資料を事前に配布することができず申し訳ありませんでした。本日席のほうに資料をお配りしております。右上に資料 2 と書いてある資料をご覧ください。この地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書ですが、これについては、平成 25 年度においても市街地循環バス「くるるん」と過疎地有償運送「ニコニコ便」についてこの補助を受ける予定としております。この計画書については、平成 26 年度の補助を受けるにあたり、平成 26 年度から 28 年度まで 3 か年間の定量的な目標・効果、収入や費用等の収益も含めた運行計画を示した、生活交通ネットワーク計画を示さなければなりません。今回お配りしている計画から、新たに赤名線と下高野線について申請し、補助を受けていく計画としています。また赤名線につきましては、車両の老朽化や 1 両での運行ができなくなったということから新たに車両の購入を計画しており、そちらの補助も受けるよう申請予定となっています。市街地循環バス「くるるん」と過疎地有償運送「さくぎニコニコ便」については継続申請ということで、昨年度までの計画がベースとなっています。まず資料の 1 ページですが、ここに目的や必要性を記載してあります。今回新たに申請する赤名線、下高野線について、このページの下のほうに記載しております。前回の交通会議でもご報告させていただきましたが、この 4 月から実証運行と位置づけ、10 月から本格運行ということで国の補助を受けていきたいと考えています。続いて 2 ページに目標設定を記載しておりますが、くるるんにつきましては、平成 24 年 10 月から平成 25 年 3 月までの 1 循環あたりの乗車人員が 6.5 人となっていますので目標値としては 6.7 人以上としております。ニコニコ便につきましては、目標の基礎となる数値 38.8 人に対して 40 人以上乗っていただくような目標設定としました。今回新たに申請する赤名線と下高野線については、これまでも運行されていたわけですが、この 4 月、5 月の乗車状況を見させていただき、それぞれ 5.5 人、2.3 人という 1 便あたりの人数となっており、目標としては 5.7 人、2.5 人以上と、それぞれ 0.2 ポイント増と小幅な設定となっております。初年度ということもあり少し様子も見させていただき、また来年度実績が出た段階で、目標については再設定をする必要があろうかと思っております。

それから 3 ページの 8 番、9 番のところですが、ここに昨年まではなかったのですが、赤名線の車両購入に伴う記載をしております。そちらに記載しているように、これまで 1 両で運行していましたが、赤名から頓原まで路線が延長となったことから、1 両での運行ができなくなったということで新たに車両を購入していこうというものです。現在どうしているのかということですが、予備車両などで何とかやりくりをさせていただいている状況です。この状況でいつまでも運行ということにもなりませんので、今回国の補助金を申請させていただき、1 両購入していこうというものです。

具体的な補助の申請額につきましては、7 ページ、8 ページ、9 ページに記載しております。これは過去の損益状況が基礎となり、各年度の運行回数等により、基本的には赤字部分の 1/2 相当額が運行主体である備北交通や NPO 法人元気むらさくぎに補助される内容です。なお、このたび国の補助要綱の改正があり、乗合、デマンド運行とも、計画運行回数に対する実績運行回数が 30% を切った場合に、その系統については補助対象外となります。さくぎニコニコ便については、昨年度補助申し

た際の実績が、中地区、下地区が 35.2%、上地区が 40.86%となっております。この 4～5 月の実績をみますと、上地区 37.1%、中地区 42.5%、下地区 33.3%となっております。何とか基準はクリアしておりますが、今後の運行状況によっては計画の変更申請をさせていただくことになろうかと思えます。

この計画につきましては、これからご協議いただき、本日この内容でご承認いただきますと、6 月末までに運輸局に提出することとなります。よろしく申し上げます。以上で説明を終わります。

(實兼委員)

いま説明のありました地域内フィーダーの新規路線の赤名線について、現在の状況と車両購入について補足させていただきます。4 月 1 日から高速バスの出雲線、松江線が経路変更したことに伴い、当社の赤名線を赤名から頓原地区まで 14 キロあまり延長しました。ダイヤ設定も一部変更しましたが、まだ新たなご利用者ということでは目立った動きはありませんが、広島県側から島根県側への便について、飯南高校への通学生徒の方のご利用が新たに始まっています。飯南町内で延長した区間については、飯南町の町営バスが運行しており、運賃の違いなどもあり、ここの部分では新たな利用者が増えていないのが実態です。広島へ向けてのお客様も毎日ではありませんが、三次で乗り継いで飯南町から行かれています。利用者が大きく増えたという実態はありませんが、宣伝なり周知をしていきたいと思えます。車両については、今年の 3 月までは 1 両で 4 往復していましたが、14 キロ延ばしたことにより 1 両での運行が不可能になりました。4 月から 9 月の実証運行の期間は、本来 24 年度で廃車する計画であった車両を社内のやりくりにより使用しております。10 月からの本格運行にあたっては車両が使用に耐えないということで、1 両購入しこの路線の運行維持を図っていくというものです。以上です。

(会長)

ありがとうございました。わかりにくい面もあったかと思いますが、ご質問などありますか。

(委員)

14 ページの運行系統図のうち、黄色で示してある君田別れから巴橋、三次駅前前の路線は廃止ということになっていますが、この路線の周辺の方ほどのバスを求めるということになっているのでしょうか。

(實兼委員)

下高野線について説明をします。3 月 31 日まではこの系統図の黄色で示してある路線、庄原市の高野町から三次駅、あるいは中央病院まで運行していましたが、松江道の開通により高野町から松江道経由で三次の市街地へ入るという運行経路の変更を行いました。ご指摘の黄色の部分ですが、これにつきましては、従来から庄原市の口和町から三次市へ 1 日 4 往復、三次市の君田町の神野瀬から三次市へかけて 3 往復の便があり、それらの経路についてはそのまま残っており、下高野線については経路変更しましたが、残り 7 往復がこの黄色の部分について残っているということです。

(事務局)

説明がもれておりましたが、車両購入についての補助申請額については、資料の29ページ、30ページに記載しています。

(委員)

この事業に対する市の負担があるということはないのでしょうか。三次市以外の部分もありますが、その部分も三次市で補助申請するのだから市の負担金があるのでしょうか。

(事務局)

赤名線については飯南町と、下高野線については庄原市との関連があります。この補助申請については、飯南町、庄原市も同様にされます。距離案分により補助申請をします。今回お示ししているのは三次市分の距離に対する補助申請となっています。補助金は運行主体に入るという仕組みになっていますので、赤名線、下高野線では三次市と飯南町、三次市と庄原市で補助申請し、その補助金は運行主体の備北交通に補助されます。

市の負担ですが、赤字部分については市が補助していますが、今回国の補助金をいただくということになると、市は国の補助金を除いた残りの部分をそれぞれ距離案分で負担していくこととなります。

このネットワーク計画は、大変説明が難しいわけですが、この計画は備北交通が作成されるわけではなく、この計画に載っている対象事業者が備北交通ということになり、補助が備北交通に直接入ることです。

(会長)

それでは、この計画は交通会議として国に計画として申請するということにします。ご了解ということでもよろしくお願ひします。最終的な申請までに、運輸局とのやりとりのなかで若干の修正があるかも知れませんが、大勢に影響がないものであれば事務局にお任せいただきたいと思います。

それでは協議事項の2つめ、「三次市地域公共交通総合連携計画」計画事業の見直しプラン案について、これは路線バスの再編に関する昨年度の調査結果及びそれを踏まえた今後の対応ということですので。今後の中長期的な運行にも結びつく重要な案件ですので、皆さまそれぞれの立場からよろしくお願ひします。まず事務局から説明をお願いします。

## ○協議事項

### (2)「三次市地域公共交通総合連携計画」計画事業の見直しプラン（案）について

(事務局)

資料3をご覧ください。

この資料ですが、1ページから6ページまでが、路線バス、市民バスの調査概要と調査結果です。7ページ以降に見直しプランを掲載しています。

昨年度、市内の路線バスの全路線、全便について乗降調査及びアンケート調査を行いました。また、市民バスについてもアンケート調査を行っています。それぞれの調査の内容・結果については1ペー

ジ以降に掲載しています。結果については、2ページから6ページをご覧ください。2ページ下段から3ページ上段にかけては、路線別の利用状況を平日と休日に分けて掲載しています。全線にわたって利用が全くなかった便が1便以上あった路線については、オレンジ色がついています。利用者が全くいなかった便が便数の50%以上あった路線については赤色がついています。3ページの下段では、利用者の流動について掲載しています。三次市中心部と旧町村の拠点間の利用が多いことと、路線の末端では利用が細まっているという結果です。4ページには、乗降者の多い停留所を記載しています。JR三次駅やサングリーン前の上原西、ジョイフル、三次中央病院が100名を超える乗降者の停留所となっています。5ページには時間帯別・目的別の利用者数を掲載しています。6ページには市民バスの調査結果を掲載しています。

今回の調査結果を受け、見直しプランの中で、今後の路線バスの方向性についてとりまとめているものが7ページ以降です。見直し案については、短期的なものとは長期的なものに分けて考察しています。

7ページをご覧ください。まず、短期的な方向性については、利用者の少ない便、路線について、廃止または減便していこうとするものです。廃止対象の候補路線の選定については、利用者の全くいない便が半数以上を占める路線を候補としています。減便対象の候補としては、利用者の全くいない便がある路線について対象としています。ただし、他の市町にわたっている路線については関係市町との協議等もありますので、今回対象からは除外しています。区間再編対象候補としては、便数に対して利用者の少ない区間について便数の調整をすることとしています。これらについて一覧表にしたものを7ページ下段に掲載しています。今回の調査は、あくまで1日のみの調査結果であり、今後の実行に向けては、利用実態などについて詳しく交通事業者等と協議していく必要があると考えています。

続いて9ページをご覧ください。ここでは長期的な方向性として見直しのイメージを掲載しています。広域的な幹線交通については、現在の定時定路線を継続運行することとし、地域内ではデマンド型での運行を検討しています。また、生活交通をつなぐ結節点の設定についても検討しています。

最後に10ページですが、利用促進策の推進について何点か案を掲載しています。これらについては、まずできるところから進めていこうと考えています。10ページ下段については、これらに見直しに係るスケジュールについて掲載しています。路線バスの見直しについては、今年度をかけて調整・検討を行い、来年度から順次実施していきたいと考えています。最後に、長期的な施策については、今年度策定される新三次市長期総合計画を踏まえ、次期の地域公共交通総合連携計画を検討するうえでの一つの考え方、方向性として取り扱っていきます。以上説明を終わります。

(会長)

まず大筋で確認をしておきたいと思いますが、この資料の1ページから6ページは昨年度の利用実態調査結果の概要です。7ページがその調査結果を踏まえて、今後の対応の案として本日の会議に提出しているということです。本日は特に7ページ、こういった概要のあり方で良いかどうか、議論し確認をしたいということです。なお、8ページ、9ページについては、本日この場において決めるということではなく、この8ページ、9ページに書いてあることは非常に大きな話なので、今の公共交通総合連携計画そのものの根幹に関わる話でもあるので、これは今後議論していくべきものです。



現在の連携計画が26年度までということで、次期の連携計画の根幹となっていくもの、これから考えていくべきものとして、今回は参考までに掲載しているものということです。

以上の前提を踏まえて、皆さん何かありましたら、お願いしたいと思います。

(委員)

7ページに短期的な施策ということで、案としてあがっているものが廃止とか減便とか再編ということですが、代替手段を含めて考えられるのでしょうか。

(事務局)

平日で、廃止候補として2路線あがっていますが、今後実行計画を立てる予定にしております。交通事業者とこれまでの利用状況も踏まえて、再度調査もしていき、代替が必要かどうか見極めていきたいと考えています。

(委員)

7ページの表に載っている三城線は利用者も多いようですが、どこの路線でしょうか。

(事務局)

備北交通の三次と庄原を結ぶ路線です。183号線を通して庄原へ行っている便です。

(委員)

さきほど廃止の代替策の問いに対して、事業者との協議によって判断するという答えでしたが、市と事業者だけで協議というか、利用者の意向をどのように把握されるのでしょうか。交通弱者を救済するための一つの事業だと思いますので、市と事業者だけで決めるやり方がどうかと思います。

(事務局)

説明不足で申し訳ありません。以前、総領町から三良坂町への中国バスの路線があり、この時も利用者が少なかったのですが、一定程度の利用者がおられたので、直接利用者の方とお話しさせていただいたということがありました。利用者が特定できるということであれば、協議をさせていただきたいと思います。

(委員)

利用者の意向もある程度考慮するというのでしょうか。

(事務局)

そういうことになります。通院など個別の事情もあろうかと思いますが、聞き取りをさせていただきたいと思います。

(委員)

代替策をとるということになれば、この会議での承認はいらないのでしょうか。

(会長)

大事な点だと思います。委員の皆さまとしても、廃止に対してどのような代替策が講じられるのか確認したいということであれば、地元の方々とも意見交換・協議したなかでの一定の方向性について、この場に持ち込むというのはあってよいと思います。

(委員)

利用実態をみると少なくなっており、その見直しもあるというのは事業者としても理解しています。しかし、利用者が減っていくのを待って縮小ではなく、利用促進と、長い間路線の見直しも行っていないので、利用実態を把握したうえで最終的には路線再編、事業者としても利用促進など努力をして、それらとセットで路線再編・縮小はやっていくべきだと思っていますので、また話し合いをさせていただければと思います。よろしくをお願いします。

(委員)

お願いというか、今後の参考にしていただければと思います。長期的な施策において、時間帯で検討するというので、朝夕時間帯は定時定路線、昼間はデマンド型ということで検討されていくのではないかと思います。朝夕時間帯を定時定路線で走らせるということになると、それなりに人が乗られるので、バスも乗務員さんをそれなりにたくさんかかえておかないといけないので、バス事業者が大丈夫なのかということが心配なのと、基本的なルールとして、路線バスはいいとこ取りはいけませんということで、人が多く乗るところだけ走るとするのは公共交通機関としては適当でないという考え方があります。そうはいっても、昼間は人が乗らない部分について判断していくべきだということがありますので、その点を踏まえて、こういった公共交通会議の場で押さえれば、朝だけ走らせますというのも可能となりますので、その点を踏まえてご検討いただきたいと思います。それから、結節点の設定がありますが、乗継が必要ということになれば抵抗があるということで、利用者にとっては不便になりますので、国で交通結節点、主要なバス停などの整備に対して補助があります。具体的に待合施設を作る、バス停を作る、上屋を作る、案内表示をするといったことに補助する制度がありますので、活用についてご検討いただければと思います。

(会長)

さきほどご指摘のあった、個々の路線について廃止なり、減便する際において利用者の声・意見をきちんと聞いたうえで、最終的に設定していくというのがありますので、あとは行政と事業者だけで一方的に設定されてしまうというのではなく、プロセスとして地域の声をどのように聞いたのか、一方的になっていないか、この会議の場で確認をしたいというご指摘だったと思います。

(事務局)

十分そのことを考慮して進めたいと思います。

(委員)

そうはいつでも大変だろうと思います。地元の声がある程度聞いていただけるということであれば一歩前進と思います。利用者がどう考えてどう動くかということですが、ただ利用者も一方的で、なくなっただけではいけないが乗らないということで、なかなか難しい面もあるかと思います。

できればそういった形で進めていただければと思います。

(会長)

長期的な話はこの場で決めていくというわけではありませんが、そのほか何かありますか。

(委員)

利用者が減っていく中で、いつ廃止とか減便に取り組むか、目安を決めてそれに従っていくしかないと思います。またそれに代わるようなもので、地域の中で自治会などから出た案を検討して考えていけばどうかと思います。地域の方がやるのが一番その地域にあったものになるのかなと思います。

(会長)

これまでご指摘いただいたこととして、いずれにしても利用者の声を聞くプロセスを踏んでもらいたい、代替案については、その地域において自治会などと連携する中でどういった手段を講じていくことができるかということ、しっかりと考えていくというご指摘だったと思います。

今いただいたご指摘を前提に、短期的施策としての路線バスの見直しについては、大卒の方向性についてご確認をいただいたということにします。

(委員)

実際に元気で働き盛りの50歳代の方でも、まもなく高齢者世代になってどのような交通機関が必要か、先を見すえた調査も必要ではないかと思います。自分もそうなれば免許を返すかどうかわかりませんが、例えば病院に通うのにどうするか、こういう年齢になると先を考えてしまいます。元気な方が10年、20年先はどういった交通手段を選択するか、そういったことがあってもいいのかと思います。

(会長)

いま現に使っておられる人だけではなく、いずれ使うことになる人の意見も聞いておく必要があるのではないかというご指摘だったと思います。事務局でよく受け止めておいてください。

それでは、基本的には7ページの対応方針で基本的にいくということ、さきほどのご指摘を踏まえて対応していくということ、また8ページ以降については引き続きということになりますので、次回以降また議論させていただきたいと思います。

協議事項は以上とし、その他について事務局よりお願いします。

## ○その他

### (1) 中国バスによる無車検運行について

(事務局)

新聞記事のコピーを7枚お配りしておりますが、その3枚目に、中国バスの無車検運行の記事がっております。経過ですが、5月16日から22日までの間、車検切れのバスを甲山尾関山線で運行させていたという新聞報道を受け、三次市として中国バスに説明を求め、30日に営業部長、営業課長が来庁され説明がありました。会社としてはあってはならない法令違反を起こしてしまった、再発防止を徹底していくということで深く陳謝がありました。市としても遺憾の意を伝え、再発防止を強く要請したところです。交通事業者におかれましては、本事案が発生した背景など考察していただき、自社の車両管理体制について今一度チェックしていただき、二度とこういった事案が発生しないようよろしくお願いします。

(会長)

中国バスの無車検運行については、あってはならないということで、この交通会議としても確認しておきたいと思えます。

## ○その他

### (2) 中国運輸局広島運輸支局から

(委員)

3点ほどお話をさせていただきます。まず、地域協働推進事業についてですが、公共交通を確保維持していくためには、地域ぐるみで利用促進に取り組むことが大切であるとの趣旨のもと、利用促進に対する新たな補助制度です。具体的な内容は、モビリティ・マネジメントや地域ワークショップの開催やわかりやすい公共交通マップの作成、乗換情報の提供といったものを補助対象としています。具体的にどのように進めていただくかということですが、地域ぐるみとなっており、行政をはじめ事業者、住民、商業施設といった関係者がそれぞれ役割を分担し、具体的に利用促進の取組を継続的に実施していくというものになっています。補助の要件としては、三次市の交通会議でも作成されている連携計画に利用促進に関することが記載されているということがまず前提となり、それを具体化した地域協働推進事業計画をこの会議で作っていただき、国に認定を受けていただくことが必要です。それから対象となる地域内、三次市内において地域公共交通確保維持改善事業を活用した取組が行われているということで、これについては本日審議いただいている平成26年度から28年度の生活交通ネットワーク計画ということで取組をされています。補助率は1/2、実施期間は最大2年間ということになっています。地域協働推進事業計画という利用促進に関する継続的な取組は最低3年間やっていたかということになっており、補助としては2年間ということで、イメージとしてはそういった取組の立ち上げに対する補助といったことになっています。補助対象事業者は法定協議会ということで、三次市ではこの交通会議ということになります。

最後のページですが、地域協働推進事業では利用促進だけではなく若干の特典があり、地域間の幹

線バスに対する補助も行われます。要件として一定の輸送量があるとか、競合しているところはカットするとか、密度があまり多くないところはカットするとかといったものがありますが、そういった要件の緩和を受けることができますので、通常では補助対象とならないものについて対象となる可能性があります。この補助を受けることにより、市の負担も減ってくるのではないかと思います。

もう一つ、地域内フィーダー系統の補助ということで、三次市の交通会議でもネットワーク計画を作成し、くるるとかニコニコ便とか赤名線、下高野線といったものを対象として申請される予定になっていますが、それ以外にも対象となる系統が出てくる可能性があるということです。また個別にご相談いただければと思います。

次に、公共交通機関の運行安全及び利便の確保についてですが、昨年行政評価局が管内のバス事業者に対して調査をし、その結果ルールを守れていない部分があるということで運輸局に対して指摘がありました。それを受けて運輸局としては、業界団体を通じて各事業者に改善をお願いしたということです。バスの事業を行うにあたってはこのようなルールがあるということで、参考までにご覧いただければと思います。運行の安全に関わる部分については事業者が守っていただくものではありませんが、最後の利便性確保対策が利用者に関わりの深いところですので、ここについてお話しします。実際調査の結果、営業所やバス停、バス車内の掲示に不備がある、具体的に言うとバス停に貼ってある時刻表が古い、実際に来る時間が違う、古いものと新しいものが両方貼ってありどちらが正しいかわからないなどの不備があったり、バス停に社名が書いてないなど、利用者にとってわかりにくい状況にあるというご指摘がありました。そういった状況があるとなかなかバスの利用が進まないといったことがありますので、利用される際に掲示状況などわかりにくい点があれば、その都度教えていただければより良いものになっていくと思いますので、よろしくお願いします。今の話ですが、もう一つの資料、右上に「電子文書」と書いてあるものに細かく書いてありますので、お時間がある時にお読みください。

3点目に、こちらは資料をお配りしておりません。広島県内の話ではないのですが、中国管内で視覚障がい者の方が、コミュニティバスを利用する際に音声案内がないので、どこで降りてよいかわからない、利用しにくいというご意見がありました。通常の乗合バスであれば音声案内があり、案内をいただいていると思います。コミュニティバスや乗合タクシーには、費用の関係で全てに導入されているとは言い難い状況だと思えますが、公共交通機関ですので、どのような方が乗っても使いやすいものにするということは必要です。音声案内がなくても口頭で次の停留所を案内するとか、そのような対応をしていただければと思います。三次市のコミュニティバス、市民バスなどの状況を詳細に把握しているわけではありませんが、そういったことがあってもいけませんので、チェックいただければと思います。

以上3点について、公共交通を考える際の参考としていただきたいということでお話ししました。

## ○その他

### (3) その他

(会長)

その他何か委員の皆さまからありますか。

それでは私から申し上げます。前回の会議でもご紹介しましたが、先月5月25日に三江線利用促進活性化フォーラムを川本町で開催しました。加藤委員にも出席いただきコーディネートしていただいたところです。非常に多くの方にお集まりいただき、問題意識の共有ができたのではないかと思います。

同じ三江線の関係でいえば、今日もJRからいらっしゃっていますが、7月から9月までJRの広島県デスティネーションキャンペーンということで3か月間キャンペーンを開催します。三江線については問題意識を持っていますので、6月8日にデスティネーションキャンペーンのオープニングイベントがJR大阪駅でありました。そこに行きまして、観光のPRはもちろんです。その中で三江線についても私自身行ってアピールしてきました。ちなみに、デスティネーションキャンペーンで、関西の電車内の吊り広告に三次市のものがありますので、ぜひ皆さん知っておいていただければと思います。

最後に、報告事項で申し上げるべきだったかも知れませんが、三次駅周辺整備事業、公共交通の結節機能の強化ということの一つの目標に実施しておりますが、おかげさまで昨日26日にJR西日本と協定の締結ができ、駅舎の移転や駅前広場整備、バスターミナルなどについて、JRと三次市との施工部分を明確することができ、これ以降は着々と整備をしていくという状態に至りましたので、ご報告します。これに先立ち、昨年12月には備北交通のご理解・ご協力をいただき、路線バス、高速バスについて三次駅に乗り入れるということについて合意をさせていただいております。拡張にあたり用地取得についてご協力をいただかなくてはいけないところが残っていますが、きちんと市のほうでやっていくということです。

(委員)

市民タクシーについて、3月の交通会議の時に、事務費を月にいくらか市からいただいております非常に助かっているという話がありましたが、もう少し行政として、市としても大変だろうと思いますが地域の皆さんもがんばっておられるので、配慮していただければと思います。

(委員)

市民タクシーでは、一人で行かれたら2千円以上かかるというところを600円の負担で行っていただいております。利用者はあまり多くなくて3人から4人くらいで、1人になると補助金は出ないということで危ないところですが何とかなっています。三次みどりタクシーには大変お世話になっております。

(委員)

毎週毎週、事務局の近藤さんのところで利用者の把握をしていただいております。ファックスをしていただくということになっています。

(委員)

事務費として1千円プラスして振り込んでいただいておりますが、事務費を私はいただかないで、組合へ入れています。事務費としてはもらっていませんが、市からは事務費という名目で振り込んでい

ただいています。私もいつまでも受けるかどうかということもありますので、事務費をそのように使わないといけないとは思いますが。

(委員)

今も大変ですが、これから先のことを考えて検討していただければと思います。

(会長)

前回の会議でもご指摘いただいております、持続可能な仕組みを作っていかなければならないということでした。その中で、大きな役割を果たしていただける可能性として自治組織があるだろうということで、利用者とサービス提供者としての行政、その間をつなぐ事務局組織のつなぎ合わせをしっかりとやっていかないといけないという主旨で申し上げたと思いますが、根本的にはそういった問題があると思います。事務費の問題についてもご指摘を受け止めつつ、今後しっかりとした仕組みを作っていくということをよく考えていきたいと思っています。

(藤井委員)

事務局レベルで考えているのは、市民タクシー制度で言えば、タクシーの共同利用ということでスタートしていますので、最低でも2人は必要とか距離要件があるわけです。最近の状況をみますと、利用されている方がかなり点在されているようですので、例えばエリアを住民自治組織一帯に広げるとか、そういった視点で問題意識を持って取組をさせていただこうと考えています。ある程度案ができればお示するということになると思います。

(会長)

利用条件を実態に合わせて、皆さんが使いやすいように変えていかなければならないということですね。

(委員)

今言われたように家が、谷が違ったりということで点在しています。体が不自由で大きな道まで出てくるのが無理な状況があります。

(会長)

利用者の実態と事務局の立場をよく考えながら対応していきたいと思っています。

(委員)

市民タクシーと福祉タクシーを混同されている方もいらっしゃると思います。そこをちゃんと皆さんに伝えないといけないと思っています。

(会長)

ありがとうございました。市民タクシーについてはまた報告もさせていただきますので、引き続き

議論していきましょう。

それでは本日は以上とさせていただきます。ありがとうございました。