

第2回三次市地域公共交通会議 会議録

平成21年1月16日(金)

14時00分～15時30分

みよしまちづくりセンター

開会

(事務局)

本日はお忙しい中、また、寒い中、お集まりいただき、ありがとうございます。

ただいまから、「第2回三次市地域公共交通会議」を開催いたします。

開会にあたりまして、本会議の会長であります増田副市長からあいさつを申し上げます。

会長あいさつ

1月も月半ばとなりましたが、新年のごあいさつをさせていただきます。新年あけましておめでとうございます。

年が明けて、大変厳しい社会情勢となっております。三次市におきましても昨年末に緊急経済対策生活支援本部という形で立ち上げ、各種施策を展開して行くように考えております。

市民の皆さんや関係者の皆さんのご協力をいただく中で、この状況下を乗り越えていけたらと思っております。

委員の皆様には昨年9月30日に第1回会議におきまして、三次市民バスや甲奴・三次線公共交通導入試験運行等に貴重なご意見をいただきまして、昨年末には、その内容について一定の整理等ができました。

今回はそういった中身の報告等や2点の事項についてご協議を賜りたいと考えております。

地域公共交通は、市民の日常生活には大変重要なものであり、行政も出来る限りのことはやっていく所存でありますので、委員の皆様にも引き続きご協力いただきますようどうぞよろしくお願いいたします。

連絡事項

(事務局)

本要綱の第6条第4項の規定に基づき、本日、西日本旅客鉄道株式会社広島支社総務企画課より課長代理様に出席いただいております。

(JR)

平素は私どもの芸備線、三江線、福塩線各線の運行に際しましてご尽力賜りまして誠にありがとうございます。この場をお借りしてお礼を申し上げます。

どうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

後藤田様には、本日の議題であります甲奴・三次線公共交通導入試験についてご意見や助言等いただくことになろうかと思えます。よろしくお願いいたします。

なお、本会議は原則公開としておりますので、報道関係者の傍聴、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HP上で公開する予定になりますこと、ご了解いただきたいと思います。本会議は、三次市地域公共交通会議設置要綱第5条第2項の定めにより、会長が議長となります。これからの議事進行については、会長のほうでお願いしたいと思います。

議事

(会長)

委員の皆さま方には、貴重なお時間を頂戴しておりますので、早速議事に入らせていただきます。それでは、3の報告事項4件について、一括で事務局より説明願います。

(事務局)

はい。それでは、説明させていただきます。まずは、平成21年度三次市民バス運行業務委託であります。お配りしております「資料」の3ページをご覧ください。

第1回の会議において、承認いただきました内容に沿い、「平成21年度三次市民バス運行業務委託の事業者」の選定を行っております。

経過としましては、第1回三次市地域公共交通会議の承認事項を基に、10月29日副市長を委員長とする「三次市民バス運行業務委託業者選定委員会」を開催いたしました。

協議内容としまして、募集要項・審査方法を協議、そして決定いただきました。

この募集要項にて11月5日、市内に本店を有する一般旅客自動車運送事業者(路線バス、貸切バス、タクシー事業者)22事業者に直接資料をお持ちしてご案内したところであります。

また、市のホームページ上でも掲載いたしました。

11月11日には、10事業者11名の方に参加いただき、事業説明会を開催しております。

さらに、11月25日から募集を開始し、12月3日の締切りまで、5事業者からの受託希望がありました。

これを受け、12月5日に選定委員会の委員として、本会議の委員でもあります「中国運輸局広島運輸支局の富田首席運輸企画専門官」と「米子高等専門学校の加藤先生」にも選定委員に就任いただき、受託事業者の受託希望路線の見積額及び提案書等の審査をいただきました。

今回、2名の第三者委員を加えたことについては、委員会のより一層の透明性の確保及び専門的な見地からのご指摘を求めたためであります。

この委員会において、平成21年度から3年間運行いただく予定の事業者を選考し、市長に報告、決定といった経過であります。

資料にありますように各路線の運行事業者につきましては、君田町線、布野町線、作木町線は有限会社君田交通、吉舎町線は十番交通有限会社、三和町線 有限会社三和タクシー、甲奴町線 有限会社甲奴タクシーであります。

いずれも、現在、各路線の運行をいただいている事業者であり、業務のノウハウをお持ちであり、また、過去の実績においても事故なく運行いただいております、今後も引き続き、安全に業務を遂行していただけるものと確信しております。

また、今回、3年間の運行委託として見積を求めたこともあり、経費面において、平成20年度との比較で、1キロあたり平均単価が5円程度縮減できました。

この運行に際しまして、委員から安全運行において業者研修を十分実施されたい旨の指摘がございました。今後、こういった内容で行うか検討し、実施してまいりたいと考えております。

今後は、各路線のスクール、通所便の調整を行い、契約といった手続きになります。

続きまして(2)であります。委員の皆様も既に、テレビや新聞報道等でご存知のことと思われまますが、備北交通株式会社が運行されています三次・庄原間の三城線に国の低公害車普及促進対策費補助金を受けられ、導入されております。

4ページに概要として掲載しておりますが、国及び三次市と庄原市において、補助金交付要綱の定めに基づき、協調して支援をさせていただいております。

次に報告(3)であります。「東三次線路線計画について」であります。

第1回の会議で報告させていただきました、芸陽バスが現在運行しています「東三次線」の代替路線ですが、継承して運行いただける事業者との協議が整った一部について、ご報告したいと思います。

既にご承知のとおり、昨年9月に事業者から退出の届出がありまして、三和町敷名及び上田地区から南部については、平成21年の3月を持って廃止となります。

該当の地域から三次市中心部へは引き続き運行お願いしてまいりますが、一部路線の見直しを行い、効率的な路線設定を行いたいと考えております。

具体的には、敷名を出発して路線が国道375線の廻神の交差点を直進し、市立三次中央病院及び美術館方面に左折していたものを、同交差点を左折し、美術館、市立三次中央病院を経由する路線に変更します。

これは、利用いただいている大方の高齢者のニーズが通院目的となることから、この路線を採用しました。この路線につきましては、引き続き若干の調整が必要と考えておりますのでご了承いただきたいと思っております。

また、三次中学校を出発し、三次駅を經由、市立三次中央病院及び美術館方面に運行していた路線は、継承予定の事業者が路線開設されております。重複する路線となりますので、東三次線からは、統合し、整理させていただきました。

この路線変更により、この東三次線については、三和の敷名・三次間及び上田地区、元上田小学校・三次市街地を往復する、単純明快な路線に生まれ変わり、利用者の方にもわかりやすい路線になると考えています。

運賃につきましても、現行の金額と同額となるよう調整いたしました。

また、時刻については、この路線変更により、若干の調整が必要ですので、引き続き、協議してまいります。

ただ、大幅な変更は行わず、塩町中学校や市立三次中央病院への利用しやすいものに設定いたしま

す。

報告（４）であります。「三次市民タクシー制度の広報について」であります。

第１回の会議でも、この制度を広く普及させるため、広報を引き続き行うようにとのことがございました。その第１段としまして、三次市広報の１２月号にその制度の内容について、掲載させていただきました。

現在、３地域からの問い合わせがありますが、利用組合の設置など、多くの課題があるように伺っております。

引き続き、制度が利用できるよう、市としても最大限、支援してまいりたいと考えております。

以上、４点報告させていただきました。よろしく申し上げます。

（会長）

ただ今、事務局より４点について報告していただきましたが、何かご不明な点等、またご意見等ございますでしょうか。

（委員）

今、説明のあった三次市民タクシーについては、対象地域を拡大される計画はあるのですか。

現在は、旧三次市だけですが、合併した旧町村エリアでの考え方は。

（事務局）

状況についてご報告させていただきます。現在、この広報に際して問い合わせがありますのは、旧三次市以外の地域もございます。

この制度は元々、旧三次市で市民提案のような形で発足した経緯もあり、旧三次市でご利用いただいている訳ですが、この制度は旧三次市のみを対象としている訳ではありません。もちろん合併したエリアでもご利用いただけます。

ご相談いただいている内容では、三次市を越えて隣の市の病院等の通院に利用したいとのご要望もございます。引き続き、ご利用いただけるよう市としましても、協議・検討、支援をさせていただきますと考えております。

（委員）

市民タクシーの制度であります。この会議の前の組織で検討したことですが、旧三次市だけでなく、新三次市内で住民が主体となって運営できる自由な制度なので、今、事務局から説明がありましたように拡大していこうとの協議がなされました。

旧町村部で制度を起こすとなると、三次市の中心部までと思っておられるのですが、既存の交通機関と競合しますので、旧町村のエリア内での利用や路線バス等へのアクセスといった制度の性質でありますので、そういったニーズには十分応えられないので、見直し等も必要でないかと思っています。確かに色んな法律の縛りもあるので、なかなか難しいとは思いますが。

利用組合等の設立に手間はかかりますが、どんどん旧町村エリアでもご利用いただけたらと願っております。

(委員)

現在、三良坂町ではデマンド型バスを運行していますが、市立中央病院まで行きたいといった要望がございます。そういった部分のジョイント的な役割が考えられるのですね。

(委員)

三良坂町ではデマンドバスを運行されておりますが、その他のエリアでは木目細やかに三次市民バスが運行されている状態があって、市民タクシー制度を利用されるよりは、既存の路線を利用しようといった方もおられると思います。

市民バス、市民タクシーのどちらも被せると、財政的負担も大きかろうと思いますし、三良坂町で運行しているデマンド型がいいのか、既存の市民バスがいいのか、市民タクシーがいいのか、地域の方がほんとに利用しやすい運行形態を構築していく必要があるんじゃないかなと思います。

先ほど、ありましたように、既存路線へのジョイントといった役割もこの市民タクシー制度が果たせるのではないかと。色々な場面での利用を想定し、考えていかないと絵に描いた餅になりかねないと思います。

もう一点ですが、三次市民バスの運行委託業務であります。先ほど事務局から説明されたとおりでありまして、第2回の選定委員会には加えていただき、実際に選定手続きに携わりました。その個別具体については省かせていただきますけど、利用者に積極的にサービスしていこうとする業者さんもいらっしゃいますけど、その努力が見受けられない業者さんもいらっしゃいました。そのへんのデコボコがある印象を受けました。事務局から安全運行についての事業者研修を行う提案がございましたけど、例えば安全マニュアルを作成されている業者さんも、また作成されていない業者さんもいらっしゃいました。市民がどこに住んでいても高いサービスを提供できるように事業者の育成といったものも大切であろうと考えます。

今は、事業者個々で研修されておりますが、いずれも三次市に本店のある事業者であるので、もっと横の繋がりを広めて、情報交換の場であるとか、技術の向上研修であったり、利用者のニーズを把握できるような場を市や第三者が加わって設定する必要があるかと思っています。

(会長)

ご意見ありがとうございました。

他にないようでしたら、次に移りたいと思いますが。

(委員)

市民タクシーは、路線バス等の公共交通機関がない地域を想定し、制度を起こしておりますので、旧町村のエリアから三次市中心部ということになりますと、他の公共交通機関との競合が避けられないこととなりますので、各地域の拠点施設までと考えられてはどうかと思います。組合を設立する必要もありますし、中央病院までとなると多額の個人負担も必要になってこようかと思っています。

あくまでも、既存の交通機関がない交通空白地域で発展させていくべき制度だと考えています。

(会長)

ご意見ありがとうございました。

(事務局)

市民タクシーについて多くのご意見を頂戴いたしました。後ほどの協議事項に出てまいりますけれども、平成 21 年度以降は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に沿って、地域公共交通総合連携計画の作成を考えております。

今、いただきましたご意見、また各地域でのご意見等は、新しい三次市の地域公共交通計画に反映させてまいりたいと考えています。

(会長)

それでは、続いて協議事項に入らせていただきたいと思います。

事務局から「甲奴・三次線」公共交通導入試験運行の変更に関する協議と伺っております。

説明をお願いします。

(事務局)

それでは協議事項の(1)「甲奴・三次線」公共交通導入試験運行の方針変更(案)について」ご説明させていただきます。

資料の5ページをご覧ください。

9月30日に開催しました交通会議において、平成19年3月に策定した「三次市生活交通中期プラン」にある、甲奴・三次間へのバス路線の開設について、事業者を募集し、選定、運行委託といった流れでご提案させていただき、ご承認をいただきましたが、その会議の中でもご指摘のありました既存バス路線事業者との調整や関係機関との調整において、新規路線の開設ということに関して数多くのハードルをクリアする必要が出てきました。

資料にありますように、既存路線は旧道(旧国道184号線)を運行しており、本路線は、新道といった考えでいしましたが、接点部分が多く、乗客の取り合いとなる恐れがあること。

よって、利用者の分散を避けるためにも、高速バスに見られる形態、つまり甲奴で乗車された後は、吉舎・三良坂間では降車のみ、旧三次まで運行するといった、いわゆるクローズ運行とせざるを得ないことになりました。

この形態での運行は、甲奴町民のみを運ぶこととなり、吉舎町、三良坂町域の市民の理解は到底得られないと判断しています。

また、既存の甲山・三次線は国と県の補助を受け運行している路線であり、本路線との競合が原因で、路線の格下げとなった場合、新たに本市への負担が発生すること。それも相当額なものであると考えています。

また、許認可に必要な施設、バス停であったり、車庫であったり、設備投資が必要になった場合、初期投資額が膨らむ恐れがあること。

以上の理由により、これらの諸課題を解決し、市民の利便性の確保を行うこととするならば、既存路線事業者の一部路線新設及び変更によって「甲奴・三次線」の実現を目指すほうが得策であるとの判断に至っております。

路線計画につきましては、第1回会議でも提案させていただきましたとおり、一点目は、既存の甲山・三次線やJR福塩線とのダイヤとの重複を避け、この2路線の谷間を運行するものであります。

もちろん、沿線の学校や病院といった公共施設の時間にあわせたものいたします。二点目として、平日は1日2往復程度での運行とします。三点目は、運賃につきましても、既存路線との調整が必要ですが、なるべく低額に抑えたいと思っています。

そういった経緯から、第1回でご承認いただいた内容を変更させていただき、より実現の可能性の高い手続きを選択させていただきたくことについて、提案させていただきます。

どうか、よろしくご審議をお願いいたします。

(会長)

事務局からの提案は、第1回会議で承認いただいた、新規事業者を募集・選定・運行といった内容を変更して、既存事業者の路線変更で4月からの路線開設を目指したいという内容でございます。

委員さんからのご意見を頂戴する前に、前回指摘のございましたJRの福塩線との競合に関して、当のJRさんからのご指摘なり、ご意見なりを伺えたらと思います。

先ほど、ご紹介しました課長代理様から、その点について少しお話しただけたらと思います。

(JR)

福塩線は1日8往復列車を運行させていただいております。今回提案のありました三次市から甲奴町といった路線は、確かに平行して運行することになります。私どもはやはり利用者の数に応じた列車の本数を設定せざるを得ない中で、8往復につきましては、朝の通学、夕方の下校に時間設定しているような状況であります。また、福塩線は単線でありますので、上り線と下り線の絡みがあり、時間の設定に限りが出てきます。必ずしも市民の方のニーズに合った列車設定ができていないと。ただ今の福塩線の下りでありますが、朝、甲奴発が6時24分、三次駅着が7時15分となっております。これは府中駅を朝一に出てこの時間になってしまいます。これで三次駅から芸備線に接続するといったことになります。

次の列車はどうかというと甲奴駅が7時38分、三次が8時43分と。これは福山を出た列車が府中で乗り継いで三次に来ると。いずれも府中とか福山といったところを軸にダイヤ設定して、そして吉舎の日影館高校、塩町の青陵高校への通学に時刻を合わせるようにしております。

そういう意味では、通学には最低限配慮していますが、必ずしも使い勝手のよい設定になっていない部分については、なんとかならないのかといったご意見をいただいておりますが、先ほどのような理由で制限がございます。逆に昼間の便になりますと、極端にご利用が少ない。この状況下では、全てのお客様に満足いただけるようなダイヤが作れないと。どうしても一定率の利用があるところで、1時間2時間の時間が空いてしまうといったことになってしまいます。

私どももこの福塩線も地域の公共交通機関として利用促進を図っていただくとともに、我々がなかなか手が回らない穴の部分を今回のこの路線バス埋めていただくというような形になっていけば、鉄道そしてバスのお互いの手の届かないところを補完しあってよりよい関係が構築できればと希望しております。

本日この路線が2往復といったところ、そして運賃がどのように設定されるのかお聞かせいただければと思っていますし、またこの場で福塩線についてのご要望等ありましたら、お聞かせいただきたいと思います。

(会長)

ありがとうございました。この事項に関してJR様の考え方をお話していただきました。

内容であります。この路線バスの開設にはご理解をいただくようなご意見であったように感じており、私どもも嬉しく思っています。

先ほどのご意見を踏まえまして何かご質問はありますでしょうか。

JRとの協調性といった部分で事務局から何かありますか。

(事務局)

ただ今、JRさんからお互いの補完関係といった大変ありがたいご意見を頂戴いたしました。JRさんとしましては、やはり福山・府中を基点としたダイヤ設定が行われていると。そうした場合、三次駅へのアクセスとなると、幾分、希望に添えないものになって来ているとご説明がありましたように、今回のこの路線については、その空白部分を補填するような運行を考えております。ご理解をいただいて事務局としても大変うれしく思っております。

また、今回の提案は第1回の会議の指摘等を受け、運輸支局のほうとも相談した結果、今回の変更提案がよからうとご指導もいただきましたので、合意事項の変更という大きな中身のご提案をさせていただいているところです。

(委員)

第1回の会議でこの路線計画を見たとき、競合部分が多くあり、既存の事業者さんが運行されたほうがいいのではと率直に感じました。そして協議の中で、今回の変更提案といった内容でご指導させていただいた経過がございます。

今、既存のバス事業者さんとのご協議はどのようになっているのでしょうか。

既存のバス事業者さんの考え方・お気持ちということも大切になってこようかと思えます。

(事務局)

既存事業者さんとは大枠な部分についてお話をさせていただいておりますが、詳細につきましては、この会議を受けてから正式にご協議をかけたいと思っています。

3月に第3回の三次市地域公共交通会議を開催する予定にしておりますが、その時には、詳細な部分をご報告できると考えています。

(委員)

この試験運行については、JR とバスが平行していますが、JR のほうがバスに比べて運賃が安いことになろうかと思しますので、生徒の通学については、少々時間が早くても JR を利用する方が多いと思しますので、バス利用者とは実際には競合しないのでないかと考えています。

確かにJRのダイヤの間を縫って運行するといったことになってくるのかなと思っていました。また、既存バス事業者の甲山・三次線との絡みもあり、運転手・車両についても併用といった部分で、物理的にもそうなってくると感じております。

この試験運行を行うかといった内容ですが、甲奴の方が三次に出ていくのに便利がいいようにならないといけないと思います。そうするとJRと競合してくる部分もあろうかと思いますが、その辺の配慮がないといい路線となつてこないと思いますし、1日2往復といったことが提案されておりますが、それが果たして市民のニーズであるのだろうか、それと試験運行の期間、あるいは利用者数値の設定、どういった結果なら本運行に移行していくといった部分を教えていただきたいと思ひます。

(事務局)

基本的に、通学あるいは通院といった部分、自ら交通手段を持たない方が公共交通機関をご利用いただくことになろうかと思ひます。

中でも通院者の方は、交通機関の乗り換えといった部分を苦痛に感じられます。今回の路線については、乗り換えなしで中央病院へといった提案もさせていただいておりますので、通院目的であります方にとつても大きなメリットがあろうかと思ひます。

通学につきましては、先ほどからお話がありますように時間設定が大事になつてこようかと思ひます。JR とそれぞれ補完し合いながら、ニーズに応えられればと考えています。

また、料金的なものはJRと同様な設定にはなりません。さらに既存バスの料金に甲奴までの料金が付加されてきます。しかし、甲奴までは現在運行がなされていないので、できるだけ押さえた料金でと考えているところです。

利用については、地域の方の利用促進といったこともありますし、費用をかけて開設するものですから利用いただかないと意味をなさないものとなります。市としましても、将来に向けて継続するといった大前提の認識のもとに試験運行するとの考え方を持っています。目標的な数値は今のところお示しできませんが、この試験の結果は、今後の地域公共交通計画作りの中でも反映されるものだと認識しております。

(委員)

試験運行の目的を明確にして実施していただきたいと思ひます。その中には市民の利便性は当然であります。もう一点は、この甲奴・三次間だけじゃなく、三江線であるとか芸備線であるとか、三次市内にはJRが走っていてそれと平行してバスが走っている。市内以外でもこのような状態は多く見られます。この辺りを別々に考えるのではなく、公共交通がこれだけ束になつて走っているんだと捉えると、これをうんと活用していく手法も考えていく必要があるではなからうかと思ひます。なかなか

か事業者間での運賃の授受の調整といった部分は日本では難しいですけれども、海外では行われている事例もあります。共通の定期券、カードであったりを導入して、行きは電車、帰りはバスといったようなうまく両方使えるような仕組みも試験的にやってみるとかといったことも考えてみたらいいのではないかと思います。

もっと言えば、三次の市街地の商業施設と連携して、まちづくりとも結びつけて、単なる線ではなくて面として広げていくといったことも考えていくことも必要だと感じています。

(委員)

せっかく JR さんが来られているので、ひとつお聞きしたいのですが、今、福塩線が3番ホームに着きますよね。そうすると高齢の方が陸橋を渡るのがしんどいとよく耳にします。

そういった部分を変更するような考えはございませんか。そういった部分もこの路線バスの需要に繋がって来ていると感じているのですが。

(JR)

今のお話であります、各駅がバリアフリー化されておりますと、何番線に到着しようが問題がなくご利用いただけるのですけれども、全社的に言いますと1200余りの駅がございまして、全ての駅をバリアフリー化はなかなか一度にはできない。ただ今、乗降5000人以上の駅から改修を進めている状況であります。

三次駅については今後、三次駅周辺整備事業の構想がある中で、検討していかなければならない課題だと思っております。

先ほどお話がありました現在の三次駅の3番線ではなく、1番線にできないのかとのことであります、2番線、3番線は列車間の接続を重視した路線となっております。福塩線につきましては、三次駅について芸備線の広島行き快速ライナーに接続する形態をとっています。また、1番線については、芸備線の上りが到着して折り返すダイヤとなっておりますので、なかなか福塩線が入り込む時間的な余裕がないと。バスでしたら、停留所へは停車している車両が出たら、次から次へと入れますが、鉄道は一度ホームに入ると全てのお客様を降ろして、入れ替えるといった柔軟性がありません。そういう状況なので、そこはご理解頂戴するしかないかなと。

今回のご意見につきましては、今後の参考、そして、課題とさせていただきます。

(会長)

色々のご意見頂戴いたしました。他にご意見がないようでしたら、次の議案に移りたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、確認をさせていただきます。今、事務局から提案のありました方針の変更については、委員の皆様方にはご承認いただけますか。

(委員)

了承

(会長)

ありがとうございます。それでは、引き続き事務局では具体化に向けて作業を進めてください。

(J R)

これは、21年4月からと考えておいてよろしいですか。

(事務局)

はい。そうです。許認可の関係もありますので、4月のいつからとは明確にはお答えできませんが。

(会長)

それでは、次の議案に移ります。(2)の「地域公共交通活性化・再生総合事業」の取組みについて」を議題とします。

(事務局)

資料の7ページをご覧ください。

「地域公共交通活性化・再生総合事業の取組みについて」ご説明させていただきます。

三次市においては、平成17年3月に「三次市生活交通体系実施計画」を定め、地域内輸送と広域・幹線輸送の役割を明確にし、さらに平成19年3月に「三次市生活交通中期プラン」を策定、各役割の課題そしてその対応策を計画し、現在、その内容に沿って事業を進めているところです。

甲奴・三次線の開設についてもこれに沿ったものであります。

この中期プランも平成21年度が終了年度となりますが、本市における地域交通の課題は山積しているのが現状であります。

また、合併当初導入した市民バス等についても、利用者の推移を見ても一部見直す時期に来ているのではないかと考えています。そういった背景の中、国において平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されました。

すでにご承知のとおり、本交通会議は平成18年の道路運送法の一部改正により規定されたものであります。この会議の趣旨としては、交通手段の確保、個々の交通の態様等を協議・決定いただいているところですが、7ページのイメージ図にありますように、本会議の要綱を一部改正し、法定会議の機能を付加することにより、三次市全体の地域公共交通の有り様をご検討いただく会議として、現在の三次市地域公共交通会議をさらに発展しようとするものです。改正する要綱案につきましては、9、10ページに掲載しております。

このことにより、本市が行う地域交通の活性化や再編といった事業に対し、国の支援を受けられるようになります。

まずは、「中期プラン」後の本市の地域公共交通の計画づくりとして、「地域公共交通総合連携計画」の作成を行いたいと考えております。

想定される項目については、路線バスや市民バスの効率化や利用促進、地域の実情に応じた交通体系の導入といったことが考えられようと思います。その調査や、実証運行などといった部分を、この新しい交通会議で実施、検証、評価するものであります。

この事業の性質上、委員の皆様にご理解いただいた上で、ご承諾が必要になりますので

本日、お諮りさせていただいています。ただ、詳細な内容や事業展開につきましては、3月に開催予定であります交通会議でご協議いただこうと思っています。

どうか、趣旨をご理解いただき、賛同をお願いします。以上、説明を終わります。

(会長)

今、事務局から説明いたしました。補足説明ということで、中国運輸局広島運輸支局様からお話いただけたらと思います。

(中国運輸局広島運輸支局)

「地域公共交通活性化・再生総合事業(国土交通省提供資料)の説明

(会長)

この案件について、中国運輸局広島運輸支局からご説明いただきました。ありがとうございました。法律とかいった部分になりますので、なかなか理解しにくいところではありますが。他に何かございますか。

(委員)

まだ細かいところまでは、決まっていないと思いますけど、新しい地域連携計画と三次市生活交通中期プランとの関係はどうなんでしょうか。

(事務局)

まだ具体的な部分をお示しできませんが、中期プランにつきましては、21年度で終了しますので、この連携計画は次の三次市の地域公共交通計画として捉えております。

(会長)

3月に承認といったことではなく、今回、方向性について承認をいただきたいということですね。

(事務局)

はい。そのように考えております。この議案をご承認いただくことにより、来年度の予算にも反映させてまいりたいと思いますので、どうかよろしく願いいたします。

詳しい内容等につきましては、3月の会議で報告等させていただきたいと考えています。

(JR)

私どもの宣伝となるようで恐縮ではありますが、私どものほうでも地域公共交通活性化事業について沿線の色々な自治体様と議論させていただいております。

有名なところでは、富山市さんがまちづくりと一緒に公共交通利用促進といった内容で、コンパクトシティとして中心市街地に人を集める、周辺であっても出来るだけ拠点となるところへ人を集め

ていく、拠点と拠点を結ぶ公共交通、郊外と中心部を結ぶリーダー輸送といった計画づくり等に活用されています。

そういった面からも今後の三次市の地域公共交通を考える中では、この提案されている方向性については必要ではないかと思えます。

(会長)

他に無いようですので、ただ今提案させていただきましたことは、今後の三次市の地域公共交通において大変重要なことだと思っています。

詳しい内容については、3月に説明いただくとして、その方向性については、ご理解とご承認をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員)

異議なし。

(会長)

ありがとうございます。

先ほども言いましたが、今後、さらに事務局で詳細については説明なり報告なりをお願いします。

本日は、JRさんにも出席いただき、中身の濃い協議ができました。ありがとうございました。

おかげをもちまして予定しておりました時間内に協議終了しました。

本日は以上をもちまして散会いたします。ありがとうございました。