

## 第3回大竹市地域公共交通活性化協議会

### 記 録 票

日時：平成26年2月12日（水）

午後2時00分～

場所：大竹市役所 4階第2会議室

出席者等：別紙「名簿」のとおり

#### 1 開 会

#### 2 あいさつ

【小田会長】本日は第2期大竹市地域公共交通総合連携計画の素案や、大竹・栗谷線のバスの買い替えによる一般乗合旅客運送事業の事業計画変更、坂上線の運賃改定が議題となっている。よろしくご審議をお願いしたい。

#### 3 議 題

##### (1) 第2期大竹市地域公共交通総合連携計画（素案）について

【事務局長（吉田）】資料1-1により第2期大竹市地域公共交通総合連携計画（素案）の概要を説明

（連携計画（素案）の説明）

計画の全体構成は、第1期の計画が既にあるので、本計画の全体的なスタイルは第1期計画に準じた構成としている。第2期の計画は、第1期計画期間（平成21年度から平成25年度）の取り組み、進捗状況を加えている。

（1. 計画概要の説明）

（1-1 第2期計画策定の目的）

策定の目的は、第1期の計画に基づいて各種事業に取り組んだ結果、新たな公共交通を運行し市民生活の利便性は従前と比べより高まったと言える。しかし一方で、公共交通が整備されていない地域が存在したり、利用が低迷して赤字額が大きい路線があるなど、生活交通に係る課題がある。このような中で策定する第2期計画は、第1期計画の基本方針を踏襲するとともに、引き続き持続可能な公共交通体系を構築することを目的として策定している。

（1-2 計画期間）

計画期間は、平成26年度から平成30年度までの5年間とする。

（1-3 計画の対象区域）

対象区域は、第1期計画と同様、大竹市全域とする。

（2. 第1期計画期間における進捗状況）

（2-1 新たに運行を開始した地域公共交通）

新たに運行を開始した大竹幹線バス、三ツ石地区乗合タクシー、ひまわりタクシー、湯舟のりあいタクシー、栄ぐるりんバスの概要、経緯には運行に関する主な事項を記述している。また、公共交通全体は23頁以降に詳しい年表として掲載している。

(2-2 新たに実施した利用促進に係る主な取り組み)

市民への公共交通情報の提供として、特に本市の広報紙「広報おおたけ」を活用して、平成20年10月から現在まで特集記事を掲載し毎月情報を提供している。その他にも、バス沿線のお散歩マップづくり、バスエコファミリーキャンペーンを実施してきた。

(3. 本計画の基本方針)

本市の公共交通体系づくりの基本方針は第1期計画と同様の内容とする。

(4. 公共交通の整備方針)

沿岸地域では第1期計画の整備方針に沿って取り組んだ結果、生活の利便性は高まっているが、依然として公共交通が整備されていない地域が存在すること、利用状況が芳しくない公共交通もあることから、将来にわたって安心して快適な生活を実現するため、これらの課題に取り組む必要がある。今後、更なる高齢化の進行を考えると、身近な生活交通の確保は急務の課題と言える。

一方、内陸地域については、2つの路線バスを運行しているが、市の負担割合は年々増加傾向にある。沿岸地域より高齢化が進んでいることを踏まえると、公共交通サービスを将来にわたり維持・確保することは不可欠と考える。このような状況から、第2期計画の整備コンセプトは、①沿岸地域に導入した3拠点を連絡する幹線交通を今後も維持するとともに、活性化に取り組む。②幹線交通と住宅地を接続するフィーダー交通の導入を検討する。また、既に導入している路線については、地元運行委員会と連携して維持していくとともに、実証運行中の路線は本格運行に向けて活性化に取り組む。③内陸地域の生活交通を確保するため、沿岸地域との連絡性を向上させるとともに、将来にわたって持続可能な交通ネットワークとして整備する。

(5. 本計画の目標)

設定する目標は、基本方針に基づき、持続可能な公共交通体系を構築することで、将来にわたり多くの市民が便利に移動・活動できる、魅力と活力のあるまちづくりの実現を目指す。

目標の達成度を測るため2つの主要指標を掲げた。1つは「移動のしやすさに対する市民の幸せ感」で、平成23年度から始まった第五次大竹市総合計画において、行政評価のために実施している「大竹市民の幸せ感に関するアンケート調査」から設定した。「移動のしやすさに対する市民の幸せ感」の数値目標は、過去3年度の平均値を上回ることを念頭に平成30年度を60%とした。

2つ目の指標として設定した「市内の公共交通の運賃収支率」は、第五次総合計画における「生活基盤が整ったまち」に係る数値目標の一つで、前期5年が終了する平成27年度で50%、後期5年が終了する平成32年度で55%としている。本計画の平成30年度は、中間の値53%を設定した。

(6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項)

こいこいバスの運行、フィーダー交通システムの運行、大竹・栗谷線及び坂上線の再編事業などに取り組む。

**【事務局長（吉田）】資料 1-2 により第 1 期計画における数値目標の検証について説明**

第 1 期計画の数値目標は、「利便性の高い公共交通の整備に対する市民の満足度」を平成 25 年度で 63.0 ポイントとし、「路線バスの運賃収支率」を平成 25 年度で 50%としている。

「市民の満足度」の数値目標に対する達成度は、平成 22 年度で「大竹市の取り組みに関する満足度・重要度アンケート」は終了しており、「目標を達成するための各年度の指標値」の平成 22 年度時点での指標値 58.4 ポイントに対して 61.3 ポイントとなっており、平成 22 年度では目標値を達成している。

「運賃収支率」の数値目標に対する達成度は、新しく導入するコミュニティバスを前提としての計画における数値目標となっている。こいこいバスの収支率で見れば平成 25 年 12 月まで 63.93%となっており、年度末時点においても達成できる見通しである。

**○質 疑 等**

**【浅野委員】**車両関連整備事業（素案 16 頁）とあるが、現時点で具体的な事業内容は決まっているのか。

**【事務局長（吉田）】**大竹・栗谷線の車両変更はあるが、それ以外には、現時点で決まったものはない。

**【大林委員代理】**地域公共交通活性化協議会委員名簿（19 頁）の役職名に誤字があるので修正をお願いします。また、「本計画の目標」（10 頁）の「移動しやすさに関する幸せ感」が挙げられているが、これは地域毎に把握できるのか。

**【事務局（三上）】**地域毎の集計は可能である。ただし、サンプル数が少ないため、地域別に集計するのは問題があるかもしれない。

**【大林委員代理】**目標としては市全体の値を採用するが、地域別でも集計可能であるということでした。

**【福水委員】**ひまわりタクシー導入時にこいこいバスへの接続を優先するというので、ダイヤを設定した。しかし、JR やゆめタウン送迎用無料バスとの接続も考えた方が利便性は高い。できるだけ多く接続できる方が望ましいと考える。

**【事務局長（吉田）】**無料バスとの接続については、協議会では検討対象としていない。導入の考え方として、地区内の主要（拠点）施設か幹線交通への接続が、導入コンセプトである。

**【石本委員】**湯舟団地からのフィーダー交通は、玖波駅と広島西医療センターまで運行している。高齢化が進む中、医療の面では広島西医療センター行きは必要であるが、買い物の面では、方向が違うものの、ゆめタウン行きが欲しいという要望が一番多い。可能であれば検討して頂きたい。

**【事務局長（吉田）】**フィーダー交通の行き先の考え方は、同一地区内の主要（拠点）施設、または幹線交通までとしている。ゆめタウンは小方地区であり、広島西医療センターは玖波地区のため、両方の運行はできない。

**【岡田委員】**フィーダー交通の導入の基本方針は崩さないと考えてよいか。

【事務局長（吉田）】フィーダー交通の基本方針は今までとおりである。

⇒ 素案を 

承認
----

【事務局長（吉田）】今後の進め方、予定を説明

承認していただいた計画（素案）を計画（案）として、計画（案）に対する市民の皆さんのご意見やアイデアを募る予定である。

スケジュールは、今週中に市HPに掲載し、2月28日（金）までに事務局へ意見等を寄せていただく予定である。

市民の皆さんからの意見等を踏まえて、3月中旬頃に第4回活性化協議会を開催してご審議いただき、本計画を決定したいので、第4回活性化協議会の日程を決めていただきたい。

⇒ 第4回 活性化協議会 開催日時：3月20日（木）午後2時から  
場所：市役所4階・第2会議室

(2) 一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更(案)について

【事務局長(吉田)】 資料2-1, 2-2, 2-3, 2-4により事業計画変更(案)を説明

事業計画の変更内容は、大竹・栗谷線に配置している事業用車両を経年による老朽化に伴い廃車し、新しい車両を購入(運行業者:(有)大竹交通)するものである。

購入する車両は、ほぼ現行のものと同様である。

この車両を選定した理由は、道路幅員の狭い所や道路の円弧半径の小さいカーブが多いため、車幅2.1m以下、ホイールベースの短い車両でないと運行が難しいためである。

運行は、本年の5月12日からを予定している。

事業計画変更に伴う申請は、「一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更認可申請書(資料2-2)」、「一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画(事業用自動車の数)変更事前届出書」(資料2-3)、「移動円滑化基準適用除外認定申請書」(資料2-4)である。

本来であれば、車いすの乗降が可能な低床バスを購入すべきであるが、先ほど説明したように基準に適合しないバスで運行せざるを得ない。また、乗降口の幅、スロープ板、床面の高さ、車いすのスペース、通路の有効幅、手すりの間隔は購入するバスの構造上、改造することができないため、移動円滑化基準適用除外認定を申請するものである。

○質疑等

【大林委員代理】車いすの利用がある場合は、基本的には事前に運行業者に連絡するということがよいのか。

【片山委員((有)大竹交通)】車いすの方の利用対応は、社内で協議を行い、事前に連絡をいただければ、運転手以外の乗務員を配置して、車いすの方の補助を行うこととしている。

⇒

承認

### (3) 消費税及び地方消費税改正に伴う坂上線の運賃について

【事務局長（吉田）】議題を審議する前に、こいこいバスやフィーダー交通などの運賃の取扱いについて、報告する。本来は4月からの消費税率の引上げにより上昇分については、利用者に公平に負担していただくべきと考える。しかし、こいこいバスやフィーダー交通については、市民や地域住民が主体となって、ルートやダイヤ等を協議し、持続可能な公共交通として運営できるよう運賃を決定している。そのため、運賃を値上げするよりも、値上げしないことをセールスポイントとして市民・地域住民が主体的にPRし、さらに利用を促進することで、利用率・収支率を上げる方が、持続可能な公共交通につながると考えており、運賃は据え置くこととしている。

坂上線と大竹・栗谷線の運賃については、山間部地域の生活路線であり、市としては地域住民が安心して生活できるよう、当面は今の運賃で維持していきたいと考えている。ただし、このまま運賃を改定しないということではない。利用状況を検証し、持続可能な公共交通としていくために、値上げが必要であると認められれば、運賃改定をすることとなる。

#### 【事務局長（吉田）】資料3-1、3-2により坂上線の運賃について説明

岩国市は、坂上線のほか岩国市内を運行する路線バスについては、消費税率の引上げに伴い、運賃を改定する。大竹市内での移動については運賃に変更はないが、大竹市内から岩国市美和町への移動、またはその逆の移動については、運賃が値上げになるところがある。

岩国市においては、昨年11月27日に開催された岩国市地域公共交通会議で審議され、承認されている。

### ○質疑等

【大林委員代理】岩国市では、消費税の転嫁にかかる計算方法をどうしているのか。

【浅野委員】岩国市側は距離制となっており、大竹市域内は運賃が変わらず、岩国市から値上げという状況である。単純に転嫁している訳ではない。坂上線は、大竹側はブロック制であり、岩国側は距離制という料金体系となっている。

⇒

承認
----

### 3. その他

【事務局長（吉田）】資料4により湯舟のりあいタクシーと栄ぐるりんバスの利用実績を説明

7月22日に開催した第2回活性化協議会で湯舟のりあいタクシーと栄ぐるりんバスの運行内容の変更について承認され、9月から運行内容を変更して運行している。9月以降の利用実績について報告。

【古川委員】栄ぐるりんバスは、大竹駅を起終点としている。大竹駅の停留所は丸山商店のあたりにあり、1日14便が停まっている。以前、停留所付近に駐車していた

一般市民とトラブルになったため、一般車両が駐車しないようバスの停車位置を示す区画ラインの表示を検討したが、難しかったと聞いている。現在も一般車両の駐車があり、規制や商店のことを考えれば、停留所を福屋側へ移動してはどうか。

**【事務局長（吉田）】** 路面に区画ラインを表示する場合は、規制により交差点から5m以上離す必要があり、商店の前に移動することになる。商店の営業に支障があるといけないので、区画ラインの表示は断念した。

また、福屋側に移動することについては、送迎車両が多く並んでいる現状があり、難しいと考える。

**【古川委員】** バスの乗務員は大竹駅で苦勞している。バス待機場所も、こいこいバスや坂上線が駐車していると利用できない。

**【浅野委員】** 本来は、停留所の前に一般車両が駐車すること自体がおかしい。

**【古川委員】** JRの前に停留所を設置するのが一番よいが、導入検討時にJRの前に停留所を設置すればお金がかかると聞いている。

**【石本委員】** 場所的には、タクシー乗り場と丸山商店の間のスペースがよいのではないか。

**【片山委員】** その場所も一般車両が多く駐車しており、トラブルが発生するかもしれない。こいこいバスの停車場に停めることができれば一番よいと思う。栄ぐるりんバスは、こいこいバスと発車時刻が重なっている。停留所の使用料がかからないのなら、時間をずらして対応できるのではないか。

**【古川委員】** 栄ぐるりんバスは、こいこいバスとの連絡を考えてのダイヤを設定している。今はほぼ一緒の発車時刻となっている。

**【浅野委員】** 運行業者としては、1台ずつ停留所に入り、1台ずつ出ていくのが望ましいが、利便性との兼ね合いが難しい。

**【古川委員】** 栄ぐるりんバスに初めて乗ったという人も見受けられるようになったので、バスが停留所で待機している状態にしたい。

**【浅野委員】** JRからは排気ガスの関係で、駅前に長時間停めるなど言われている。そのため、他のバスでも結局、発車前2、3分前に停留所に停めるようにしている。

**【小田会長】** 本件については、引き続き事務局で検討する。また、各委員で意見などがあれば、事務局へ教えていただきたい。