

平成 27 年度 第 8 回 廿日市市公共交通協議会

- 日 時：平成 28 年 1 月 29 日（金） 14:00～16:30
- 場 所：廿日市市役所 2 階 会議室
- 出席者：16 名
- 説 明：廿日市市建設部都市計画課、株式会社バイタルリード

1 開会

2 協議事項

議案(1) 廿日市市地域公共交通網形成計画(素案)について

(事務局より計画素案前半部分〈第 1～5 章〉の説明)

会長代理：前半部分の内容に対して質問、意見はあるか。

委 員：P27、34、35、62 の凡例等の中にある栗谷線について。平成 23 年 1 月から路線延長により大竹駅まで延びており、名称も大竹・栗谷線に変わっている。

委 員：P58、59 に課題がまとめてあるが、今までの議論の中で出てきたいろいろな内容については一通り押さえられていると思う。前回指摘のあった福祉関係の輸送についてはどこかに反映されているか。

事務局：前回指摘があったのは介助者の運賃割引等の話だったと思うが、そういったことについては現時点では施策に反映するまでに至っていない。

委 員：前回あったのは、高齢者の通院の話で「いろいろな病院に行く」というニーズがアンケートから出ているのだが、それがそのまま担うべきニーズと一致しているのかというご指摘だったと思うが。

事務局：アンケートで行きたい通院先は出ているが、例えば、地域を越えて市街地の病院へのニーズがあれば、直通バスを用意することが公共交通全体を見たときに適切なのかという問題がある。ニーズとしてはあるが一次医療、二次医療などの医療機関の役割分担を考えて、まずは地域内にかかりつけ医を持つという分担の話もある。そのあたりの位置づけも踏まえて考えるべきと思っている。

委 員：現状のさくらバス、おおのハートバスで通院目的での利用があるかは調べているか。

事務局：0D 調査で調べている。

委 員：現状として存在する通院目的についてはこれからも継続するというような位置づけだと思う。

会長代理：その他に質問、意見はあるか。

委 員：P59 の「(8)公共交通に関わる主体の連携の強化」とは具体的にどういうことか。

事務局：ここはまさに前回計画で未実施になっていた市民や関係主体との連携強化で、例えば地域の方が自発的に自分の団地に移動手段を考えたいと言われた時の連携であるとか、沿線の商業施設や医療機関に何かご協力をいただき公共交通を便利にする取組を想定している。例えば広告を出していただき協賛金をいただくなどが考えられる。

会長代理：民間との協力など連携策の一つということである。他になければ後半の説明に移る。

（事務局より計画素案後半部分〈第6章〜〉の説明）

会長代理：後半部分の内容に対して質問、意見はあるか。

委員：宮島地区だが、診療所を利用する人のメイプルライナーの利用状況はわかるか。

事務局：宮島カープタクシーさんに一定期間調べてもらったことがある。それを分析すれば利用が集中しているのが数字的にもわかると思う。

委員：申し込めば、診療所へ寄ってくれるのか。

事務局：路線運行なのでダイヤがある。停留所で乗るか、フリー乗降なので手を挙げて停留所以外の場所で乗り降りすることもできるが、基本的には路線として設定している。

委員：基本的には診療所までは通っていないということか。路線の中に停留所はあるが診療所には路線は引いていないから、それは寄れないということか。

事務局：現状では路線上で降りて少し歩くことになる。そういった点もいろいろ聞きながら宮島カープタクシーさんとダイヤ編成等を調整中なので、検討の一つとさせていただきたい。

委員：先ほどの先生の質問にも関連するが、廿日市地域についてはさくらバスで完結させて、大野地域についてはおおのハートバスで完結する、結節点までの運行という話なのであろうか。さきほど JA 広島総合病院の話が出たが、各論に入って申し訳ないが大竹市に広島西医療センターがあって二次医療か一次医療を担っていて、JA 広島総合病院は三次の高度（医療）があって一次医療も対応する。例えばおおのハートバスの東西横断ルートが西医療センターから JA 広島総合病院まで通れば、広電さんには申し訳ないが、阿品駅で乗り換えなくてもいっぺんに行けるのだがそういった部分に対する政策議論はあるのか。
P66 の大野地域をどうするかという時に、支線については検証するとあるが幹線の延伸についてどうするかといった方向性は書いていない。P64 の中段にある運行経路や結節点の支線の方を見れば一次医療等であれば検討するとあるが、地域間幹線の方に少し延伸をかければ利用しやすくなる。そういった議論が内部であったのかは分からないが確認させて欲しい。

事務局：方向性としては延伸を検討すると書いてある。検討していくことに間違いはないが延伸することで、他の地域内移動や既存利用者に少なからず影響が出る。全体への影響を踏まえたとき、それが有効なのかということを経営期間の中で考えたい。基本的な方向性に示してあるとおり、そういったご意見を踏まえながら効果的な交通体系を整理、検討していければと考えている。

会長代理：タクシー会社の立場からするとメリット・デメリットというものがあり、さくらバスを手厚くするとタクシー利用者は減る。これは人口の多さによっても変わってくる。
P65 以降の「各地域における取組の方向性」で載せているが、主に中山間地域について、デマンド運行事業者でありながらも元々の地場のタクシー運行はどうなのか。地元タクシー事業者に確認を取って状況を聞いてみた。

こういうことも委員の皆さんには知っておいてもらう必要があると思う。
実際、デマンドタクシーを始めてから、登録者、利用者ともかなり伸びており、生活交通としてある程度浸透してきたかと思うが、「一部の利用者に限定されるため、周知と継続的な改善が必要」ということ。これは裏を返せばデマンド利用者は増えているがタクシーの利用者は激減している。運行事業者でありながらデマンドを手厚くすればするほど、本業のタクシー利用者は少なくなっていく、という現状である。
幹線でいっぺんに大きな病院まで行ければいいけど、行けるようになるとその他の交通機関、民間業者には影響が出る恐れがある。利便性のみを追求するべきかよく考えたほうがいい。

委員：前回、私はそれを言ったのだが反映されていない。

会長代理：前回の課題であったのであれば事務局の方で精査して、今後の計画の中でどういうふうに取り組むのか、次回議論ができる状態に整理することをお願いしたい。

委員：P77のさくらバス西循環の見直しについて。明日から広電バス宮園・四季が丘団地線の一部がゆめタウンに乗り入れる。JR宮内串戸駅止まりのバス以外はほとんどゆめタウンへ入る。そうするとかなりの人が移動手段として利用するのではと思う。現在はさくらバスが乗り入れているが、おそらくゆめタウンを経由することで利用者が少し増えた。広電バスが普通にゆめタウンへ入るとなると、さくらバスのゆめタウン行きはちょっと減るのではないか。さくらバスはJA広島総合病院や廿日市西高への利用もあるのでさくらバスの廃止までには繋がらないと思うが、広電バスのゆめタウン乗り入れの影響を十分考慮していかなければならない。
またマイナンバー制度ができた。P87に運転免許証の返納者の割引制度を検討と書いてある。まだ高齢化率は低い、私のまわりにも運転免許返納者が増えてきている。返納者には何らかの割引があれば良い。また、80歳以上のマイカーを持っていない高齢者についてもマイナンバーカードなどを示すことでの割引制度を実施すれば、認知症予防にもつながる。外出を喚起しなければならない。タクシーに乗った場合も割引があるなら、今まで外出しなかった人が出るようになるのではないか。割引チケット制度にすれば本人以外が使ってしまってもいいので、マイナンバーなど公的制度を使っての需要の掘り起こしを考えてはどうか。

事務局：委員の発案については参考にさせていただく。

委員：P72の高齢者の運転免許返納件数の数値目標が現況211件/年→目標300件/年になっている。数でいうと少ないがパーセンテージにすると5割増というすごい数字である。警察としては非常に良いことで問題ないと思うが、かたやP88の事業スケジュールを見ると平成31年から始まるようになっている。優先順位が低いのか一番下の部類である。これは施策を全てやると、平成32年には300件になるだろうというスタンスなのか、難しいからとりあえず後ろにしておいて、残りの2年で一生懸命やってみるというスタンスなのか、見通しがあれば教えて欲しい。

事務局：事業実施を平成31年度にしているのは、おかやま愛カードのようにいろいろな民間事業者や店舗等を巻き込むことを見据え、時間をかけてじっくり調整した中で平成31年度から実施したいという思いからである。コミュニティバス等であれば回数券を一定量配ったり、ICカードを導入していれば一定期間利用可能なICカードを渡したりすることは割と早い段階にできる可能性はあるが、やはりこのような仕組みを作りあげるには、県警の協力や時間を掛けた調整が必要であると考えている。

会長代理：広電バスのゆめタウン乗り入れについて、運行事業者としてはどうか。

委員：開店から時間が経っているが、改めて明日 30 日から路線バスを乗り入れることになった。乗り入れ路線は四季が丘からのフィーダーバスで JR 宮内串戸駅を通過して廿日市市役所前駅まで運行する路線である。廿日市市役所前のバス停に現在も停車しているので、ゆめタウンさんの敷地内のバス停に立ち寄る形になる。実際今も廿日市市役所前で乗降されてゆめタウンへ行かれる方もかなりいらっしゃる。そういった方の利便性を高めたいという思いと、ご要望もたくさん頂いていたので、時間は掛かったが明日から乗り入れをさせていただく。時間帯は開店にあわせたダイヤから乗り入れて、夕方は 20 時くらいが最終になる。できるだけ多くの方にご利用頂ければと思う。

会長代理：一日の便数は？

委員：皆さんに時刻表をお持ちしているのでご覧いただきたい。

委員：廿日市市さんの場合はこの形成計画を作られたあとに再編実施計画ということで、形成計画に記載された事業を実際にどうやってやるかという具体的な計画をつくられる、その策定年度がすぐの平成 28 年度だと聞いている。

再編実施事業というのが法律で定められている。再編実施事業とはバス交通等の路線の再編、モードの転換、これに関係する事業だとうたわれている。今回頂いている資料の形成計画案の中の事業を見ると、一部地域において実際どういった再編をするのか、その具体案が記載されていない。おそらく地域との調整や事業者さんとの調整が途中なのか、そこまで踏み込めないというのがあるのかもしれない。実際には P77 の西循環線の見直しイメージのように踏み込んだ内容を記載していただき、それを具体的にどういったふうを実施するという計画になる。申し訳ないがもう少し踏み込んだ事業イメージを記載していただかないと、国の補助を受けて再編実施計画を策定するというのであれば少々厳しい。再編実施計画は補助金を使って作るということなので、再編実施計画に該当するという担保が必要。これが一部路線だけではなく全体の地域を見直した再編という形になるので、「その他の地域については決まっていないから後で検討する」というやり方はできない。その点で調整をお願いしたい。

今回の目標の中に基本方針 1 「持続可能な地域公共交通網の構築」という部分で、バスの利用者数や公共交通の満足度の向上で目標をあげられている。課題の方に、市の財政負担について「適切な財政支出の維持」を目指していくとうたわれているが、これに対応する目標値はないのか。利用者が増えれば市の財政負担が減ることかもしれないが、課題のところでは現状でも増加傾向ということなので、サービスを良くしたけど市の財政負担が余りにも増えすぎて維持できないとなってしまうと、それは本末転倒である。

持続可能性という観点から、可能であれば市の財政負担についての目標なども盛り込んでいただき、ここまでは市は負担しますよ、という提示の仕方も必要なのではないか。

タクシーについて、現況では営業所が分析されているが、公共交通の役割分担の中にタクシーが記載されていない。路線カバーされていない地域についてはタクシーが実際の移動手段になっているという話があった。せっくなのでタクシーについても公共交通と位置づけて記載していただければよい。場合によってはタクシーの中でも出来るような事業、運賃割引や具体的なサービスなど何が出来るかはこれからの相談になろうかと思うが、そういったものも検討のうえ盛り込んでいただきたい。

観光面について、上位計画の中に宮島口旅客ターミナルの整備をうたっていた。これについては計画素案の事業には示されていないようだ。結節点の整備というところから読み取れないこともないが、せっかく他の計画でそこを取り上げているのであればそちらについても盛り込んでいただきたい。

会長代理：次回の課題として、事務局はそのあたりを盛り込んで考えるということによろしいか。

事務局：はい。

委員：持続可能な公共交通をどのような形で作っていくかという大きな目標のもとにこの計画は検討されているのだが、バスに関しては現状ではP33にあるようにそれぞれの地域の実情、利用状況に合わせたサービスレベルであり路線によってかなり便数の格差がある。今回の計画の中では、バス路線の分類をP62に記載のとおり広域の移動を担う都市間幹線と地域内における地域間幹線と支線という2つの大きな括りで整理され、現実的なサービスの中身である「ダイヤ・便数」については、「確保すべきサービス内容」としてP64に記載のとおり地域間幹線は「最低2時間に1便程度」、支線は「1日1往復できるダイヤを最低限確保」を目標とした上で、柔軟なダイヤ便数の検討、あるいは可能な限り高いサービス水準を確保するとの但し書きがあるが、支線に分類された路線であっても現状の利用状況や運行便数、サービス内容にかなりの格差があるため、一括りに整理するのは難しいのではないかと思う。区分をもう一段階増やし、幹線と支線の間に中間的な分類を設けて、確保すべきサービス内容、あるべき姿をある程度明確にしていってのほうがより具体的な計画になると感じた。今回、具体的な計画について、目標と評価指標を定めて事業の進捗を振り返っていくというスキームを用意されている。これにより計画倒れになる恐れがないだろうと安心しているが、鉄道関係の目標値の数字が全く変わらないのはどのような理由からか。またバスの目標値について、P70にあるが現状4.3千人/日を平成32年度には4.5千人/日という目標値だが、その増加分はどの部分でどういった増加を見込んだプラス200人なのか根拠をお持ちであれば教えて欲しい。P71基本方針2の利用環境の整備では「3件」や「9件」と非常に具体的な目標値が出ている。先ほどある程度想定される場所のご説明があったが、明らかに具体論があつての目標数値であるなら事業内容に場所を記載してもいいのではないか。P73の事業体系については、1～13の事業と目標の紐づけを表記したほうがわかりやすいのでは。また、P74からの事業内容については、当社で現在運行を担当している3つの路線名を出していただけており、今後、地域間幹線及び支線の再構築にあたり、来年度以降、実施計画を策定するなかで詳細な内容の検討と一緒にさせていただき、この計画の実施もご協力させて頂く。

会長代理：次回までに反映、又は議論できる状態にするということで事務局にお願いする。

事務局：今回いただいたいろいろなご意見については直接やり取りすることも含めて反映していこうと思う。最終的な取りまとめは3月中旬以降の会議となるので、それまでに最終的な形に修正していく。

委員：パブリックコメントをされる上で、普段このようなことに関わりのない方に意見を求めることを踏まえ、書き方、示し方の工夫をお願いしたい。P63、64は都市間幹線、地域間幹線、支線がきちんと整理されているが、P65以降各地域の各論に入ったところで例えば広電バス原・川末線についてはそれが支線交通の話なのか地域間幹線の話なのか土地勘のない人にはすぐにイメージできない。表示の仕方の問題ではあるがポイントとして「これは支線交通の話である」「ここは地域間幹線の話である」というのが読む人に分かるようにしてもらえたら、ポイントを絞ってパブリックコメントが出来るのではないかと思う。P74以降の事業内容ではいろいろ印をつけてわかりやすくしていただいているが、この中の矢印の種類や色がそれまでに使われていたものと違う。例えばP63の凡例と支線交通については青の矢印の実線だったのにP74では赤い点線になっている。表記を統一していただければ初めて読む人にこういう事を言っているのだなと伝わりやすい。そういった工夫をできればパブリックコメント前に修正して欲しい。

委員：全体的な話だが、ここに書かれている事業が方針や指標に基づいて体系的に実施されるのはいいと思うが、改めて見るとその位置づけ、整備がちゃんと出来ていないと思った。

今は方針1～3の軸で事業を無理やり当て込んでいる形になっている。いくつか指摘があったが、例えば地域間幹線と支線のサービス水準が地域特性によって違う。廿日市市の場合は、地域別の整備（切り分け）もしていかないと、上手く事業の整理ができないことや、目標の数値の整理が難しいこともあるのではないかと。

先ほど「バスの利用者数の目標を4.3千人/日から4.5千人/日にしたのはどういった根拠か」という話があったが、これも恐らく地区別にこうあってほしいというものがあつた上での市全体としての数字という話だと思う。地区別に切り分けることができるものは地区別に位置づけるという整理もしたほうがよりわかりやすくなるように感じた。

事務局：協議・調整のうえ可能な範囲で対応させていただきたい。

事務局：一点訂正する。P73 目標1-2の満足度の目標値を2.97から3.00に訂正をお願いしたい。

会長代理：それでは、議案(1)「廿日市市地域公共交通網形成計画（素案）について」は、皆さんからいただいた意見、修正案等を事務局で整理し反映させるということで、素案として承認することによいか。

各委員：（異議なし）

会長代理：承認とする。

3 その他

事務局：次回会議は3月中旬以降をめどに形成計画の最終案について、また新年度事業計画及び予算案についてを主な議題として会議を開催する。日程については後日調整するので、ご協力をお願いしたい。

4 閉会