

平成 27 年度 第 10 回 廿日市市公共交通協議会

- 日 時：平成 28 年 3 月 17 日（木） 10:00～12:00
- 場 所：廿日市市役所 7 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の策定について

(事務局より、前回協議会以降の交通網形成計画修正箇所の説明)

委 員：資料 1 の 69 ページ、目標値にある財政支出の効率化について、例えば燃費のいい車の利用等の経費を落とすやり方があると思うが、実際は利用者が増えれば一人あたりの単価は下がる。そのため、ここでの効率化という表現は正しいのか。例えば、財政支出の軽減を図るなどの方が一般の方にはわかりやすいのではないかと。また、高齢者の免許返納について、認知症等で返納を余儀なくされた人もいるが、地域によっては免許を手放すと生活できない人もいる。生活のために返納出来ない人を含め、目標値を設定すると誤解が生じるのではないかと。例えば、おかやま愛カードの場合において、自主返納者が対象であり、認知症等で返納を余儀なくされた場合においては自主返納者ではないのでカードが出ないということはないのか。運転免許返納者「等」というのは自主返納者なのか、もしくは単なる返納者なのか具体的にどう考えているのか。

事 務 局：効率化についてはそのとおりである。利用者を増やし財政支出の軽減を図るならば、財政の効率化という言葉は適当ではない。「財政支出の軽減を図る」という言葉を頂いたので、その点は再考したい。

免許の自主返納について、本当は運転するほうが便利だが様々な理由で自主返納された方を対象に、公共交通利用を増やしていこうという思いで記載した。事業名の中の運賃割引制度「等」の方は直接的な運賃の割引のほか、利用する商業施設などでの割引サービスなどを想定している。免許返納者「等」については、趣旨が明確でないため具体的に記載する。

委 員：財政支出の目標値で掲げられているのが利用者 1 人あたり 2 円分の効率化である。全体の財政規模などから考えて、利用者 1 人あたり 2 円の軽減で効率化されたかどうかは分からないのではないかと。そのため、「維持する」というイメージの方が一般的にわかりやすいのではないかと。この目標値の設定が間違っているということではなく、持続させることを目的にして、財政支出をこれ以上拡大しないという表現にするのも良いと思う。例えば、現在の公共交通のサービスを維持し、財政支出を維持するという表現にしてみてもどうか。

会 長：目標値を利用者 1 人当たり 2 円下げるという説明となっているが、思いとしては財政支出の上昇分を抑止するというのもあった。

委 員：きちんと現在の公共交通のサービスレベルを確保しつつ、財政支出を現状維持もしくは、抑制できれば良いと思う。

委 員：実際はそうだと思うが、個人的には公共交通なのに「効率」という部分が釈然としない。利用者への負担額、車両や路線維持の経費をこれ以上増やさないとといった記載方法もあるのではないかと。また、免許返納者への割引をすると、都市計画課からの負担額とは別に他の課

等から補助として財政支出が生じてくるのではないかと。個人的には効率化だけで計るべきではないとの思いがあり、合わせてもう少し検討して頂きたい。

委員：沿岸部と中山間部で一人当たりの支出額の差が倍以上あるなら利用しないと考える人もいると思う。

事務局：以前、伊藤先生から「金額に対する利用人数という計算の仕方もある」というアドバイスを頂いた。今は一人当たりの負担額と考えているが、「財政支出額に対して利用者が何人増えるか」の方がわかりやすいと思う。これらを踏まえ、事務局でこの目標値自体を再考させてもらいたい。

会長：今、事務局の方から「目標 1-2 財政支出の効率化を図る」について、皆さんから意見を頂き、財政支出の項目は目標値として記載は残すとしても、「効率化」や利用者 1 人あたり何円という表現を変更したいという提案があった。1000 円負担する場合、1 人に対しての 1000 円負担なのか、5 人に対しての 1000 円負担なのかというと、たくさん乗っていただいで 1000 円負担の方がいい。言い方を変えれば 1000 円の収益を上げるのに 1 人に 1000 円を出して乗ってもらうか、5 人に 200 円ずつ出して乗ってもらうかでは、バスが 1 回運行する間に 5 人乗ってもらえるほうが、利用者の満足度は上がる。こうした趣旨の良い表現がないか、事務局において再考するという事で良いか。

各委員：（異議なし）

委員：資料 3 の目標値の設定について、2 ページの宮島の乗合タクシー利用率で、実態としては観光客の利用が多いため、地元住民のニーズとして捉えるのはどうなのか。また、資料 1 の 89 ページ、実施事業スケジュールの事業③交通結節点や乗継拠点等の機能向上については 31 年度からとなっているが、JR 廿日市駅北口は既に整備を実施しているところもあるので、31 年度からという表記はふさわしくないのではないかと。今回の計画は再編実施計画を見据えて作った計画だが、今までやってきた生活交通の取組を踏まえ、継続的に利用促進していかないといけない。今までの事業を継続するのが事業⑨であり、既存計画を踏まえもう少し具体的に記載するべきではないか。

事務局：宮島の乗合タクシーは実際に観光客の利用が多いため、精査する必要がある。事業⑨についてはもっと具体的に記載をしたい。

会長：事務局には事業③のスケジュールを早めるなど修正をお願いする。

委員：今後、再編事業として実施予定の事業①、②であるが、バス路線再編においては現在の直通区間に乗継が発生する。バス路線再編は再編事業の中でも欠かせない事業のため、再編と同時に交通結節点の整備も実施しにくいことを確認いただいた上で、今後の再編事業の検討を進めて頂きたい。

事務局：事業スケジュールと併せて精査していきたい。

委員：再編事業が多いが、事業②において地域別に優先順位をつけて再編していく必要がある。

事務局：各路線を一度に取り掛かれないので再編する箇所に優先順位をつける予定である。スケジュール表はまとめて一本のラインで表現しているが、実際は優先順位をつけながら実施することとなる。

委員：資料 1 の 69 ページ「目標と評価指標」の中で「目標 1-1 全市的なネットワークを維持する」とあり、目標値を日ごとの利用者数としているが、例えば利用者数は目標を達成したが、ネットワークの中の路線が一部なくなったような場合、それは評価としては達成したことになるのか。

事務局：ネットワークが欠けるということは想定していない。交通網形成計画のなかでは、ネットワークの現状維持が前提であり、効果的・効率的な運行が可能であれば、さらに増えることも考えられる。

会長：交通網の中で欠けると想定するならば、中山間や利用者の少ない場所かと思うが、そこは全く交通網をなくしていいかという、事務局としてはそこには代替交通を導入しなくてはならないとする考えである。ニーズがあれば代替するものを導入し全体を維持する。

委員：資料 59 ページ表 13 において、交通結節点の表記の（JR）と（広電）の区別がつきにくく、全体的にわかりにくいので、段落を変えるなど表記を工夫したほうがよいのではないか。

会長：いくつか修正点がある。ただし、交通網形成計画については今年度中の作成としているので、頂いた意見等については、学識委員に助言を頂きながら事務局・正副会長で調整のうえ修正を行うこととし、そうした取扱いを含め当計画については承認するという事でよいか。

各委員：（異議なし）

会長：議案(1)については承認とする。

議案(2) 平成 28 年度事業計画(案)及び予算(案)について

（事務局より、平成 28 年度事業計画（案）及び予算（案）の説明）

委員：独占禁止法の関係から、個別具体的な運行ダイヤや運賃等は協議会の場で議論することができないため、自治体と各事業者の間で打ち合わせる必要があることを注意して頂きたい。

会長：平成 28 年度の事業計画（案）及び予算（案）について、承認するという事でよいか。

各委員：（異議なし）

会長：議案(2)については承認とする。

3 その他

事務局：次回協議会は 6 月中に開催予定である。

4 閉会