

平成 22 年度 第 1 回 備前市公共交通会議 議事概要

1. 日 時：平成 22 年 8 月 31 日(火) 10 時 00 分～11 時 30 分

2. 場 所：備前市役所 3 階 大会議室

3. 出席者：(敬称略)

(委 員) 西岡憲康、馬場鉄二、竹中史朗、大本一栄、香西正巳、村合英二、宮本国昭、
宇治橋昭彦、更谷暢久、大平國夫、井上邦允、三宅陽、山本啓之、則武晴世
以上 14 名

(専門員) 藤本陽、和仁義樹、岡本信彦、稲家誠

(事務局) 企画課、教育委員会職員 4 名

欠席者：(敬称略)

(委 員) 宇野泰正、寺見史朗

傍聴人：6 人

4. 議 事

○委嘱状交付

○出席者紹介

○会長、副会長の選出

○幹事の選任

○協議事項

(1) 市町村運営有償運送（市営バス）に係る更新登録について（提案協議）

(2) 路線バス利用実態調査の結果について（報告）

○その他

・東備西播定住自立圏定住自立圏 交通関係の取組みについて

・その他

5. 合意事項

市町村運営有償運送（市営バス）に係る更新登録について合意

6.【会議要旨】

◎協議事項

(1) 市町村運営有償運送（市営バス）に係る更新登録について（提案協議）

《事務局からの説明》

- 市営バスの登録の有効期限が平成 22 年 9 月 30 日まで、平成 20 から 2 年間となっており道路運送法第 79 条 6 の規定による更新登録を要する。
その要件として、当該有償運送の必要性について、地域公共交通会議において協議を調える必要があるため、今回その更新登録についてご了解いただきたい。
- 市営バスは、吉永地域の三国東西線と和意谷線の 2 路線と備前地域の通学路線 2 路線。
三国東西線は、基本的にはスクールバスで、一般客もご乗車できる路線で、東畑、滝谷から大股を経由して飯掛下までの 13.2km を平日往復 5 便、土曜日 2.5 便運行。
和意谷線は、三国東西線と同様、昨年度までは、基本的にはスクールバスで、一般客もご乗車できる路線として運行していたが、本年度から利用する学生がいなくなったために減便して運行。飯掛下から和意谷を経由して吉永病院までの 16.0km を週 2 日、火曜日と金曜日に、1 日往復 2 便を運行。
運行については、市営バス運行事業に関する条例及び施行規則で定めている。運賃については条例第 5 条に定めるところにより 100 円均一料金としている。ただしスクール利用者については平成 26 年 3 月末まで料金特例により無料。運行時刻表は規則で定めている。
- 通学バス路線の 2 路線について説明。
備前中学校便については、佐山から沖を経て備前中学校までの 16.2km で登校時 2 便、下校時 2 便。伊部小学校便については、久々井から伊部小学校までの 6.3km で登校時 1 便、下校時 2 便を運行。
運行については、備前市通学バスに関する条例及び施行規則に定めており、運賃は条例第 4 条に定めるところにより、小学 3 年以上の伊部小学校児童が、月額 1,310 円 備前中学校の生徒が月額 3,670 円としている。ただし、平成 26 年 3 月 31 日まで全額免除。
- 市営バス運行実績について説明。
平成 21 年度の路線別年間の利用者人数については、和意谷線が一般利用 786 人、スクール利用 483 人計 1,269 人。三国東西線が一般利用 566 人、スクール利用 5,831 人、計 6,397 人で、平成 20 年度利用者数と比較して和意谷線が 628 人の減少、三国東西線が 1,264 人の減少。
平成 21 年度の備前中学校便については約 35,092 人、生徒数 62 人。伊部小学校便については約 14,716 人、生徒数 26 人の利用があり、計 49,808 人の方が利用。平成 20 年度と比較して備前中学校便が、2,052 人の増加、伊部小学校便が 716 人の増加。
- 以上の 4 路線については、学生、高齢者、マイカーを持たない人の通学・通院・買物等のための生活交通手段として必要な路線。
- 市営バスの登録の有効期限が本年の 9 月 30 日までとなっており、今後も現行どおりで運行し、継続するものとして更新登録するため協議願いたい。なお、登録期間内に登録事項に変更が生じる場合は、登録事項の変更の届出、申請等を行うこととしている。その折には必要に応じて公共交通会議を開催し協議していただく。

《質問・意見》

- 質問は特になし 承認する。

◎協議事項

(2) 路線バス利用実態調査の結果について（報告）

《事務局からの説明》

- 市内バス路線図で備前市内の公共交通体系について説明。
日生運輸の備前バスが、片上を中心に、南西方向へはオレンジ色表示、青石・長船行きの東鶴山線、東方向へは青色表示の福浦峠行きの日生線、東やや北方向へは、紫色表示の蕃山・三石行きの三石線、北方向へは緑色表示の吉永病院行きの吉永線、さらに吉永病院からは、北方向へは赤色表示の八塔寺行きの八塔寺線、吉永駅から南東方向へは茶色表示の三石、福石方面行きの福石線。これらは、200 円均一料金で運行。
- 市営バスとして、吉永北部を東西に走る鶯色表示の三国東西線、吉永駅から和意谷を経由して飯掛下までスカイブルー表示の和意谷線。これらは、100 円均一料金で運行。
- 今回、利用実態調査を行ったのは、これらの路線。
- 他、民間バス路線としては、備前バス運行の、片上から美咲町の柵原病院方面への、黄色表示の片鉄沿線バス、また、宇野バスが片上から岡山方面へ運行している。これらは距離制の運賃。
- 今回の調査は、市内路線バスについて、利用状況の実態を把握し、効率的な輸送サービスを維持できるようダイヤ改正等の資料とするため、平成 22 年 7 月に日生運輸運行の路線バスについて乗降人数等を調査した結果をまとめたもの。今回は市営バスの三国東西線、和意谷線の利用状況の調査も乗務員記録簿から抜粋した結果を合わせて報告する。
- 日生運輸の運行する路線バスの調査は、平日 5 日間、土曜・日曜各 1 日について実施。平成 22 年 7 月 9 日金曜と 12 日月曜日から 15 日木曜日までの平日 5 日間と 7 月 24 日土曜日、7 月 25 日日曜日において実施。調査は市職員と日生運輸の職員による。
- 平日の調査結果。
- 表は、6 つの路線とページの下の方に全路線の合計を、平成 19 年度調査時のデータ及び比較増減表を記載。
表の左から路線名と主な起終点をカッコ内に、その右欄に調査日、続いてその日の利用者数の合計とその内訳を記載。内訳は左が小学生と中学生、右が一般と高齢者に分け記載。
高齢者とは概ね 70 歳以上の人としておりますが、一般との区分けは調査員等の主観により判断。
その右に、便数を記載、便数は片道。一般と高齢者について、1 便あたりの平均利用者数を記載。一番右の 0 人便は、利用者が 1 人もいなかった便数。
路線の 1 日平均利用者数等について路線ごとに網掛けした部分に記載。
利用者のカウント方法は、1 人の利用者 1 乗車につき 1 人とカウントする。行きと帰りにそれぞれ 1 回乗車すれば、利用者人数は 2 人。
- 平日運行について、表の下部、平成 22 年調査として色付欄に記載している全路線の日平均乗車欄をみると、1 日平均の全路線利用者人数は 838.6 人。
内訳は、小学生が 406.2 人で 48.4%、中学生が 37.8 人 4.5%、両方で 444 人 52.9%と約半数が小中学生の通学利用。一般は 152.8 人 18.2%、高齢者が 241.8 人 28.9%で、合わせて 394.6 人で 47.1%。
一般と高齢者の合計でみる 1 便平均は、4.8 人。なお、小中学生を加えた全体の 1 便平均では 10.1 人。
0 人便は、5 日間で 47 便、1 日平均 9.4 便で、全体の 11.3%にあたる。中でも三石線の 0 人便の数が 27 便と多い。

- 路線別の乗車人数は、福浦峠・片上間を走る日生線が最も多く、全体の利用者の半分以上をこの路線で占めている。土曜、日曜は利用が少ない。
利用者種別では、小学生、高齢者の割合が高いことが伺える。一般の利用者の方々のなかでも、障害のため車を運転できない方が比較的多いと感じられた。
- 前回調査との比較説明
前回の全体調査は平成 19 年に平日の 6 日間を調査しており、1 日当たりの利用者数は 910.2 人でした。今回は 838.6 人なので日当たり 71.6 人（7.9%）の減少。
内訳としては、小学生が、23.3 人減で 5.4%の減少、中学生が 5.8 人増で 18.1%の増加、両方で 17.5 人減で 3.8%の減少。一般利用者は、48.4 人減で 24.1%の減少、高齢者は 5.7 人減で 2.3%の減少、両方で 54.1 人減で 12.1%の減少。
小中学生以外の一般・高齢者、特に一般の利用者の減少率が高くなっている。一般高齢者の 1 便あたりの平均乗車人数は 5.5 人から 4.8 人に減少。
0 人便の数は 1 日あたり本数が 8.2 便から 9.4 便に増加。
- 土曜日の便について説明
総数で 28 便、128 人の利用。内訳は小学生、中学生各 1 人で計 2 名。一般が 64 名、高齢者が 62 名で計 126 人、ほとんどが一般、高齢者の利用。
前回調査との比較は、前回の 39 便 205 人と比べて、便数で 11 便減少し、利用者数は 77 人 37.6%の減少という結果。
主な減少要因は、一般が 30.5 人減、高齢者が 41 人減、両者ではあわせて 71.5 人の減で 36.2%減少。
1 便当たりの一般・高齢者数も、5.1 人から 4.5 人で前回より 0.6 人減少。
1 日当たり 0 人便は、7.5 便から 3 便となり 4.5 便減少し、前回の 19.2%から 10.7%と全体の 1 割程度になっている。
- 日曜日の便についての説明
総数で 22 便、67 人の利用となる。小、中学生の利用があわせて 4 人、一般が 22 人、高齢者が 41 人であわせて 63 人。ほとんどが一般、高齢者の利用。
前回調査との比較は、前回の 31 便、128 人と比べて、9 便減便し、利用者数は 61 人減 47.7%の減少となる。内訳では、小中学生では 1 人増だが、一般は 43.5 人の減、高齢者は 18.5 人の減、合わせて 62 人の減となり、49.6%減少。
1 便当たりの一般・高齢者数も、4.0 人から 2.9 人となり前回より 1.1 人減少した。
0 人便は、9 便から 3 便となり 6 便減ったが、13.6%が 0 人便運行。
- 年間利用者推計について説明。
今回の調査結果により、年間を通しての大まかな利用状況が推測できる。
年間での利用者数は延べ 19.6 万人程度と推計され、これは、H19 年の実態調査の予測数値の年間利用者数 22 万人を 2 万 4 千人、11.2%下回るもの。一般客の減少が目立つ。
以上が、路線バス利用実態調査結果の説明。
- 市営バス三国東西線および和意谷線の利用状況を乗務記録簿から抜粋した資料により説明。三国東西線については、1 日平均 22.8 人でほとんどがスクール利用。
和意谷線の 1 日平均利用者は 4.0 人でスクール利用者はいない。
三国東西線の 0 人便は、1 日平均 13 便のうち 7.8 便、和意谷線が 4 便のうち 3 便。
- 土曜日の便について説明。
土曜は、三国東西線のみが運行。7 月の土曜日が 5 日間で、25 便を運行しているが、利用のあったのは、17 日の 1 日だけ、2 便のみの利用。

- 以上が調査結果。今回の結果や今までの傾向など総合的に勘案し、今後もより効率的運行を目指し改革をすすめていく。実態調査の報告を終了。

《質問・意見》

委員 老人クラブの代表ということで出席させていただいております。

ただいまの、利用状況の説明を聞いた中では、高齢者の利用者数が前回調査より大いに増えたという結果であれば、やはり年寄りが多く利用しているなという感じるわけだが、実態はそうでもないようだ。あまり増えていないというようなことだが、これは、だんだんと自分の自家用車を持っている人が高齢者になっているからと私は考えている。ただ、実態としては、高齢者がバスを使っている割合は高い。そういう意味からも、今後も高齢者のことも十分考えて運行をお願いしたい。

会長 ただ、一つ考えられることは、運転する女性の方、今の70代から80代の女性の方は、あまり自家用車がなくて、運転しなかった人も多かったと思うが、最近のおかあさん方は、買い物等含めて、軽四ではあるが、運転免許をもって運転している人が多い。そういう人たちが今後70代、それ以上になってくると、バスの便数があまりないところでは、なるべく長く運転することが考えられる。そうすると、バスを利用する人は増えない。逆に減る可能性がある。そういうことを考えると、例えば今回の調査の三国東西線の土曜日なんかは、月に25便あって、1便だけの3人の利用。あとは全部ゼロ。そうすると運転手さんは、いったい何のために自分はやっているのか、空気を運ぶためか、と気分がなえてくるというか、生き甲斐を感じられなくなるといわれる運転手さんもおられた。そうだろうと思う。私も。そういう意味で、こうした点について、もう考えざるを得ないのではないかと。お年寄りの方からすれば、ただの1便でもゼロとあるのでは大違いというのは分かる。分かるが、ぜんぜん乗っていないという実態を踏まえ、その辺の皆さん方のご意見を聞かせてもらったらと思います。

委員 調査日は、19年度も、だいたい同じ時期に調査したのか。乗車人数に季節的な変化はないのか。

事務局 市内路線バスの大規模な調査については2年前に実施している。市営バスの三国東西線や和意谷線については、毎月の乗務記録簿によりすべての乗車人数を把握している。路線バスの調査については部分的な路線の調査を昨年9月にも実施した。季節的な乗車人数の変化については、ある程度はあると思われるが、だいたい年間を通じて乗る人は、固定客というか、決まっている。運転手に聞いても「今日はたしかここで、おばあさんが乗るはずだが。今日はおらんなあ」といった感じで、固定化されたお客さんが常に乗っているという状況。一週間の調査結果をみても、たとえば三石線では、月曜から金曜まで、120人、115人、117人、107人、124人と同じような平均的数字が並んでいる。他の路線でも同じような形で推移している。一般・高齢者の欄を見ても乗降客数はそんなに増減はなく、だいたい平均的なものとなっている。ただ、スーパーの安売りの日、サービスの日であるとか、病院の診療科目の多い日などは、バスの利用客が増えるという傾向もある。

委員 非常に詳しく調査しているのだが、この調査結果からどういう風な方向を目指していくかという話し合いは、今まで特にしていないのか。

会長 内部ではしている。ここまで数字が悪くなると、特に土曜日、あるいは日曜日なんかの、これは病院の関係ではないかと思われるが。病院が休みだからお年よりも乗らないということで。ですから、今後考えられることは、デマンドバス、あるいはデマンドタクシー、こういうことでしか対応できないんじゃないかと。ただ、デマンドはよく新聞にも載っていて、非常にいいように思われているが、1日1台確保すると、和気町の例ですが、1日1万8千円かかる。年間約600万円いる。結構お金がかかる。デマンドというのは、必要に応じて行くということ。ただ運転手は必ず一人いる。お客さんがないときも待機しなければならない。バスのデマンド方式も考えられる。予約をしてもらっておいてその日に何人かまとめて運ぶやりかた。ただ予約をどこでとるかとかいろいろ問題もある。タクシー会社にやらせようとしても、1台しかないような会社ではできない。普通のタクシーの業務もあるので、そういう点を考えると、デマンドというのもいいようで、難しい点もある。しかしこれも利用者が少なくなってくるとデマンドの形で対応せざるを得ないかと考えているし、内部でもそういう議論をしている。

委員 路線バスが、これだけ便があっても乗っている人がほとんどいない。そういう場合にバスをデマンドの形にもっていくことも必要ではないかと思う。それから、一般の利用者を増やす方法として例えば、定期のような格好で月千円払ったらいいいとか、そういう方向も考えられる。千円がいいのか2千円がいいのか、乗る人の関係もあるかと思うが、そういうことにすれば、少しは増えるのではないか。そういう方向も考えいっていただければいいのではないかと思う。

公共交通については、どこの市町村もいろんな問題をかかえている。なんとか利用客を増やし費用を抑えていかないといけない。便利にしようと思うと市の負担がものすごく増えたり、業者の方もかなわない。その辺いろんな知恵を出して考えてもらって、利用客を増やすようにしてもらいたい。

会長 定期という発想は、今までしたことがない。区域の問題もある。どこでもいいからとなると、地域を受け持つタクシー会社との競合の問題も出てくる。タクシー会社との合意が必要と考える。いまおっしゃられた千円とか2千円の定期については、検討してみたいと思う。

とにかくこの公共交通は難しい。とくに、備前は地域がアメーバー状にある。赤磐市のように、山陽団地とか、ネオポリスとか真ん中であって、路線を組むのであればまだやりやすいと思う。又宇野バスさんが、片上まで来ている関係で路線の調整も必要。西鶴山の畠田、新庄、福田のあたりは、バスの恩恵を受けていない。なんとかしないと、いつも気になっている。来年10月頃には備前病院の建替を予定している。病院への足の確保が課題である。既存の路線バスとの調整も図りながら、また案を考えて皆様にお諮りしたい。

現在、路線バスは200円均一にしたが、以前、宇野バスの走っていたころは片上から灘、木生あたりは160円だったが200円になって高くなったとクレームがある。ほとんどのところは安くなっているが、一部地域ではこのようになっている。

どこから乗ってどこで下りたか分かるようにするには、全部のバスに機械を取り付けなければならないが、そうすると多額の経費がかかる。2コインから1コインにすれば、計算上は便利になり、機械の整備の必要はないが、運賃収入が減り、余分に2千万か3千万か、わからないがつぎ込まなければならなくなる。そういう問題がある。

もう一つは船の問題。今、定期船が、頭島、大多府方面に就航している。とくに大多府

の人は片道で日生まで 610 円。往復で 1,220 円かかる。交通手段はそれしかない。とくに大多府には店もなく、買い物に必ず行かなければいけない。週に 1 回か 2 回か。本土の人は 2 コイン 200 円で、往復 400 円でいいが、大多府の人たちは 1,220 円かかる。これは不公平だということ。というのは、バス運行には大多府の人たちの税金も入っている。頭島の人はもうすぐ橋がかかりますけど、大多府にはかからない。今 65 歳以上の人は片道 100 円にしているが、それ以外の人は片道 610 円を支払っている。この問題も含め、来年までにはなんとか考えていきたい。そのときには皆さんにお諮りしたい。

以上、路線バス利用実態調査については報告を終了。

◎その他

・東備西播定住自立圏定住自立圏 交通関係の取組みについて

《事務局より説明》

東備西播定住自立圏構想における公共交通の取組みについて説明。

平成 21 年度の公共交通会議でも、若干触れているが、定住自立圏構想は、地方における人口減少、少子高齢化の急速な進行等を背景に、全国的な見地から地方圏での人口定住を促進していこうとする新しい広域的市町村連携の仕組みです。近隣の市町村がそれぞれの魅力を活用して相互に役割分担し、連携・協力することにより圏域全体として「定住」のために必要な生活機能を確保し、「自立」のための経済基盤や地域の誇りを培い、安心して暮らせる地域、圏域を形成します。そうすることにより地方圏からの人口流出を食い止め、都市圏から地方圏への人の流れを創出し、全体として魅力あふれる地域を形成していくものです。

皆様も既にご承知のとおり、現在、本市は兵庫県赤穂市と上郡町と連携し、東備西播定住自立圏を形成している。

配布資料の全国の定住自立圏における取組み例、平成 22 年 7 月 2 日現在を記載しております。右側に「市町間の結びつきやネットワークの強化」のところの地域公共交通については、全国定住自立圏 35 圏域のうち実に 32 圏域、9 割以上が、地域公共交通のネットワーク化、バス路線の維持等に関して取り組んでいます。次のページをご覧ください。

備前市の定住自立圏協定の概要を記載しております、生活機能の強化、結びつきやネットワークの強化、圏域マネジメント能力強化の分野でそれぞれ記載している項目について協定を結んでいる。公共交通の関係では、ページの真ん中の四角で囲んだ欄（2）結びつきやネットワークの強化にかかる政策分野の ア 地域公共交通で、地域公共交通ネットワークの構築に取り組むとしている。赤穂市と上郡町それぞれ締結した東備西播定住自立圏形成協定では、「圏域内住民の移動手段を確保するため、圏域における公共交通の課題について継続的に調査、検証するとともに、バス路線の充実・構築及び JR 山陽本線、赤穂線の利便性向上に取り組んでいく。」こととしている。具体的事業については、本年 3 月に策定した東備西播定住自立圏共生ビジョンに記載している。

その中で大きく 2 つの事業を計画しており、1 点目は、圏域を結ぶバス調査・検証事業である。事業内容としては、「圏域内において関係市町間を結ぶ公共交通ネットワークを構築するため、圏域運行バスの導入に向けて、住民ニーズ、バスの利用実態及び費用対効果等を分析調査する」こととしている。

2 点目の事業としては、「JR 利便性向上事業」で、「JR 山陽本線、赤穂線を利用する住民や圏域を訪れる人たちの移動手段と利便性向上を図るため、関係市町により JR 西日本等関係機関への働きかけを行うこと」としており、これらバス調査・検証事業及び JR 利便性向上事業により、目指す効果は、「公共交通手段の確保により、圏域住民の生活エリア

の拡大、高齢者等交通弱者の移動手段の確保並びに地域の活性化を図ること」としている。

現在、関係機関等との協議調整を行っているところである。県境を跨ぐということで、調整する関係者も多く、時間もかかり難しい面もあるが、住みよい圏域形成に向け、今後も協議を続けてまいりたい。

ここで、この定住自立圏構想の公共交通施策を進めるに当たり公共交通会議の委員の皆様方より何かご意見、ご提案等がいただければと思う。日頃からの思いとか、気がついた点などでもかまいません。

なお、ご意見については、「圏域間市町を結ぶバス運行について」と「JR 利便性向上について」の2つに分けてお伺いしたい。

まずは、「バス運行について」から

《質問・意見》

委員 どれくらいの予算があるのか。

会長 昼夜間人口比率の 1.0 以上となっている関係で中心市は備前市となっている。赤穂市は 1.0 以下。中心市には毎年 40,000 千円、周辺市の赤穂市、上郡町にはそれぞれ 10,000 千円となっており、あわせて 60,000 ある。

委員 それは交通の関係で 60,000 千円か。

会長 そうではない、全体の分である。国は走りながら考えるという。

まず、重要なのは医療。ほとんどの圏域で医療関係の取組みをしている。

次に公共交通の利便性向上、JR 関係が考えられる。

第 1 に JR の増便についてだが、赤穂線、山陽本線では 100 円稼ぐのに 2 百数十円かかっている。ということは、増便すればするほど赤字が増えることになる。昔の国鉄の時代であれば考えられるが、今は JR も民間の株式会社なので赤字を出してまで増便はしない。いくら陳情しても難しい。だがこの赤字を補填すればやってくれるのではないか考える。今後協議したいと思う。

第 2 はバス運行であるが、日生は現在、寒河まででストップ。三石は福石でストップ、その先は県境となっている。またここは県境だけでなく州境にもなっている。全国 35 圏域を見てみると、県境を越える圏域は他にもあるが、州境を越えてというのは全国的にもこの圏域だけ。現在国は、道州制を検討しているが、国のほうも、いい例としてみてくれているようだ。

問題は、こちらから乗り入れるにしても、むこうから乗り入れてくるにしても、バスを運行する会社が違うということ。日生から赤穂へ行くルート、上郡から三石を経由し、福石を通して赤穂へ行くルートが考えられる。こちらから赤穂方面へ行く人は病院、買い物など結構いる。しかし赤穂から備前に来る人はあまりいない。この辺をどうするか。赤穂とすれば、たくさんの人が買い物に来てくれる、病院を利用してくれる。人がたくさん来るとすることは悪いことではない。

備前に赤穂から人が来るのは、観光客が少しくらいは来るだろうが、ほかは日生にあるヘルスパぐらいしかないのではないか。後は片上高校、これは夜間高校であるが、赤穂からは、現在来ていないが、知らないのではないかと思う。宣伝、活用すれば何人かはくと思うが。

第 1 は JR、第 2 はバスの県境を越えての乗り入れ。これもある程度会社間の合意ができれば、できないことはないと思う。

その他、観光の問題、産業の振興、医療はもちろんだが、現在 7 項目から 8 項目にわたっていろいろ協議はしている。今後も進めて行きたい。そういうことが実現していくと、お金がかかってくる。現在総枠では年間 6 千万円はある。あと、お金が足らなくなったとき、国がどこまで見てくれるかだ。

事務局 さきほどの委員のご質問ですが、定住自立圏の方でいったいいくら予算があるのかということです。東備西播定住自立圏共生ビジョンで既に公表しておりますが、この中で「圏域運行バス調査・検証事業」ということで 5 年間の事業費を記載しています、平成 22 年度 1,000 千円、平成 23 年度 43,000 千円、平成 24 年度 10,000 千円、平成 25 年度 10,000 千円、平成 26 年度 10,000 千円、合計 74,000 千円です。5 年間で予定している。

委員 ありがとうございます。

事務局 他にバスの関係で何かご質問等ございますか。

ちなみに、日生から赤穂間は、昭和 10 年に日生自動車が運行を開始し、昭和 14 年山陽自動車が買収、昭和 18 年に神姫合同自動車に営業権移動して運行していたが、当初から利用度は低かった。昭和 30 年赤穂線の開通以降、乗客が減り、現在は運行していない。これは、日生町史に記載されております。

三石から赤穂間については、1913 年、大正 2 年、赤三自動車により、赤穂鉄道赤穂駅から三石町間の運行開始。その後神姫バスにより、年度は不明だが 1 日 2 便で運行されていた。現在は運行されていない。

上郡から備前間のバス運行については、記録がないのでよくわからないが、現在 JR 山陽本線で、三石から上郡間が結ばれている。また備前から赤穂間についても同様に JR 赤穂線で結ばれている。

次に「JR 利便性向上について」何かご意見、ご提案をお願いしたい。

定住自立圏構想にける JR 利便性向上について今後利用客を増やすという観点から JR と協議や要望等を行い進めていきたいと思っている。

・その他

事務局 ご意見がないようなので、もう一点、その他で補足して説明します。

現在の路線バスのダイヤは、平成 20 年の 4 月 1 日改正のもので運行している。これは平成 18 年末に宇野バスさんが、備前市の片上まで運行、それより東は運行をしないということで、その後路線を組み替えして運行してきたもの。平成 19 年と 20 年にかけて実態に合わせてダイヤ改正を行った結果、現在のダイヤは、ある程度おちついた形のものとなっています。地域のニーズにあわせて運行していくために、今回調査したが、1 週間乗って、すべてが 0 人、往復すべて 0 人とかいう便については、また何らかの調整を行って、もう少し効率的な運行を目指していきたいと考えている。

また、一番は、地域の公共交通は地域の財産であるという観点から、皆さんに乗っていただくということが必要ではないかなと思っている。

専門員 岡山運輸支局です。今日の実態調査でもあったように、非常に利用の少ない便や曜日があるということが明らかになった。これについてデマンド等を検討しているということです。それは非常にいいことというか、最近の策、流れである。各市町村でデマンド運行を導入しているので、それを前提に検討するというのが流れになると思う。そ

れで、先ほども少し話しがあったが、せっかくあるものを利用していただくということが当然重要となってくるので、そのために、利用者が、この路線はどれくらい税金を投入されているのかだとか、自分たちの利用がない場合は、本当に無くなってしまうんだよということを、よくよく理解していただくためには、すでに広報等をされているかもしれないけれども、たとえばバス車内に、このバス、この路線を維持するために年間どれだけの税金を投入してますとか表示をすることなども検討していただければと思います。よろしくおねがいします。

会長 今のご意見はいいことだと思う。そういう形で貼り紙をしたり知らせたりするというのは。案外皆さん知らない。たとえば、外国なんかではこの道路は年間いくら投入して作っているとか維持管理しているとか出ている。私はそういうことは必要だと思う。

事務局 貴重なご意見ありがとうございました

路線バスの運行、定住自立圏の運行バスあるいは、JR の利便性向上等について、またご意見等あれば、事務局へ随时ご連絡いただきたいと思う。

それでは閉会のあいさつを副会長お願いいたします。

副会長 皆さんお忙しいにも関わらず、大勢お集まりいただきありがとうございました。

公共交通は非常に難しいが、何とかしなければいけないということで、皆さんの知恵を出していただいて、いろいろ考えていただきたいと思います。

今後は、利用者の多い、例えば官公庁とかマックスバリュのようなショッピングセンター、病院などに拠点を絞って運行するような形も考えられるのではないかと思います。また定住自立圏の関係では、備前市から赤穂市までの便を何便か運行することなども考えられます。今後ともよろしくお願いします。

了