

平成 24 年度 第 1 回 備前市公共交通会議 議事概要

1. 日 時：平成 24 年 4 月 17 日(火) 10 時 00 分～11 時 05 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、三村功、岩崎透、大本一栄、香西正巳、藤原真、宇治橋昭彦、藤澤健太郎、更谷暢久、三宅陽、山本啓之、井口恭子  
以上 12 名

(専門員) 中国運輸局岡山運輸支局 岡本和史、秋本理恵、  
県民生活交通課 稲家誠、  
備前警察署 保田邦昭  
東備地域建設局 田中信彦 以上 5 名

(事務局) 企画課、教育委員会職員 5 名

(説明員) 日生運輸㈱ 1 名

欠席委員：(敬称略)

宇野泰正、井上邦允、大平國夫

傍聴人：4 名(うち報道 4 名)

4. 議 事

出席者紹介

協議事項

(1) 会長・副会長の選任

(2) 備前市公共交通会議設置要綱の改正及び規程の整備について  
要綱改正

事務局規程の整備

財務規程の整備

(3) 平成 24 年度事業計画(案)について

(4) 平成 24 年度予算(案)について

報告事項

・東備西播定住自立圏圏域バスについて

その他

5. 合意事項

上記協議事項に関し原案どおり承認

6. 【会議要旨】

協議事項

(1) 会長副会長の選任

備前市公共交通会議設置要綱第 4 条の規定により委員の互選となっているため、会長に西岡市長を、副会長に自治会連絡協議会長の宇治橋昭彦氏を選任する。

(2) 備前市公共交通会議設置要綱の改正及び規程の整備について

要綱改正について

《事務局からの説明》

今回の会議の開催は、公共交通会議においてご皆様方にご協議いただきながら今後の備前市における地域公共交通の確保維持改善にむけての、施策の展開に繋げていくために関連規程を整備していくものです。

従来、公共交通会議は、バス路線の設定、運賃、ダイヤなど道路運送法第9条4項の規程による協議を行うものとして一般乗合輸送、路線バス等に関する協議を主に行ってまいりました。

今回、国の補助事業の地域公共交通調査事業を公共交通会議が補助事業者となり実施するにあたり、会議の設置目的に地域公共交通（鉄道・船を含む）の計画協議等を行う役割を追加するものです。

この調査事業計画策定を行い、実施計画的なものである生活交通ネットワーク計画に基づく事業の実施を交通事業者等が行うとき、国の補助対象基準に合致すれば補助が受けられるという仕組みとなります。

今回の要綱改正の主な目的は、公共交通会議において市の交通政策を総合的に推進するための地域公共交通計画作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整等を行なえることとし、国土交通省が平成23年度に新設した「地域公共交通確保維持改善事業補助金」への対応を図るものであります。

国の補助要綱に掲げる協議会は、地域公共交通の確保・維持・改善のための、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会であります。今回この公共交通会議をこの協議会として考えるものです。

今回の主な要綱改正内容は、**として目的、協議事項の追加、変更で、交通計画の策定等に関する協議及び計画の実施等に関する協議機能を付加しております。** **として委員の拡充、国の補助要綱に対応した委員の追加や交通モード間の連携強化のための委員の追加で、具体的には委員に、学識経験者、海上交通事業者、鉄道事業者を考えております。** **として会長の選任、「会長は市長をもって充てることとする。」としております。** 現在は会長、副会長は委員の互選となっていますが、これを改正し、会長は市長をもって充てることとするものです。 **として委員以外の出席、「必要に応じて委員以外の者に会議への出席等を求めることができる」ものとしております。** **専門部会の設置、必要に応じて専門部会を設置することができるものとしております。** なお委員の拡充のご承認を得られた場合の変更予定名簿を付けさせていただいております。学識経験者として岡山大学大学院環境学研究科の橋本成仁先生、市長が必要と認める者として、日生諸島への定期船事業者である、大生汽船(株)の雄島様、小豆島への定期フェリーの就航事業者である瀬戸内観光汽船(株)の西滝様、西日本旅客鉄道(株)岡山支社の二宮様に新たに公共交通会議に加わっていただき、各方面からの意見をいただきながらご協議いただきたいと考えております。

《質問・意見》

質問・意見なし。承認。

#### **事務局規程、財務規程の整備について**

《事務局からの説明》

国の補助金を受けるということから、要綱改正とあわせ関連規程を整備するものです。

まず、事務局規程をご覧ください。第1条では設置趣旨を定め、第2条では、所掌事務を、会議に関する事、会議の資料作成に関する事、会議の庶務に関する事とし、第3条では職員等について、事務局長を企画課長に、事務員は備前市の職員をもって充てることとしております。

また第4条では専決事項について定めており、事務局運営、物品購入、その他公共交通会議の運営に必要な契約の締結、物品及び現金の出納に関する事とし、第5条では文書の取扱いについて定めており、備前市の例によるものとしております。また第6条では、交通会議の公印等の取扱いに等ついて定めております。

次に財務規程をご覧ください。第1条では趣旨を第2条から5条にかけて予算及び予算の補

正、予算区分、予算の流用及び予備費の充用等について定めております。第6条において、出納及び現金等の保管について定めており、交通会議の出納は事務局長が行うとしております。第7条において交通会議出納員について定め、第8条において収入及び支出の手続きについて、備前市の例により行うものとしております。また9条において監査委員を2名置くものとし、交通会議委員の中から会長が委嘱するものとしております。10条では、決算について、11条では協議が終了した場合の予算等の措置について定めております。

《質問・意見》

質問・意見なし 承認。

会長 なお、財務規程第9条にもとづく監査委員については、井上委員と井口委員にお願いしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

### (3)平成24年度事業計画(案)について

《事務局からの説明》

平成24年度は、道路運送法の規定に基づく地域の実情に応じた適切な乗合輸送サービスに係る協議を随時行うとともに、以下に掲げる事業を実施するものとする。

#### 1. 備前市地域公共交通計画策定調査事業

目的は、「地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供等を図り、備前市における地域公共交通の確保・維持・改善に向けて取り組むため、備前市地域公共交通計画の策定に係る調査および協議を行う。」としております。

参考として国の調査事業に関する申請書の仮作成書を付けております。補助金申請額は、現段階での見積もりで8,316千円となっております。交通計画策定調査の内容は、現況調査、市民や公共交通利用者のニーズ把握調査、現況課題の把握、地域公共交通計画の策定となっております。事業期間は国の交付決定日以降で本年度末までとしております。補助金は定額で全額を対象としております。次のページには、現在の備前市における公共交通の概況・問題点を記載しております。以下、備前市バス路線図を合わせて説明させていただきます。本市の概況としては、平成22年国勢調査のデータで高齢化率31.5%と人口減少が急速に進んでること、備前市は地形が複雑で山が約8割と多く、宅地や農地は概ね沿岸部等のわずかな平地や主要な道路、鉄道、河川沿いに限られていること。本市に4つの有人島が本土から比較的近距离に位置していることなどについて記載しております。

交通の概要と問題点については、備前市の主要道路を中心に民間バスや市営バスで路線網を敷いており、1日当たりの利用者数は約1,000人程度となっているが、地形上の問題や市街地が分散していること等により非効率な運行形態での運行が余儀なくされております。また路線バスの維持のため、事業者に対し多額の補助を行っているが、年々利用者は減少しており、効率的運行と利便性向上が合わせて課題となっております。

鉄道については、赤穂線と山陽本線が東西方向に走っているが、岡山市中心部に近い地域ほどサービス水準は高く、県境に位置する本市域でのサービスは相対的に低いものとなっております。また利用者も年々減少していること、海上交通に関しても、人口減少とともに利用者が減少していること、などを記載しております。

これらを踏まえ、本市の交通課題・問題点としてまとめると、公共交通利用者の低迷による不採算路線増加の傍ら、急速に進む高齢化による交通弱者の増加という問題に対し、どのように対応していくかといったことが解決すべき喫緊の課題である。また本市域内の公共交通サービスが、市域内の移動のみならず隣接する都市への移動も含めて、住民の移動ニーズに十分対応できていないことなども問題点として挙げられる。さらに、平成26年度に完成予定の本土と島を結ぶ日生大橋の架橋後の日生諸島航路の再編や、新たなバス路線等との連携も重要な検討

課題である。としております。

次に、地域の公共交通の確保維持改善に係る計画の策定調査の必要性について記載しております。

『急速に進む少子高齢化やマイカーに依存したライフスタイルの定着などにより、鉄道、バス、旅客船などの地域の公共交通は危機的な状況である。利用者の減少は、公共交通の採算性に影響を及ぼし、減便など一層の交通サービスの低下による利用者減少や減便、路線廃止といった負の連鎖がおきており、もはや利潤を追求する民間事業者に委ねるだけでは、社会的に必要なサービスを供給され得なくなっている。一方で公共交通に頼らざるを得ない高齢者、障がい者の方や交通空白地帯での移動手段の確保等は差し迫った問題となっている。また、高齢者の関係する交通事故は多発しており、高齢運転者による重大事故も増加している。特に中山間地域では、自家用車なしでは生活が困難な地域も多く、高齢化や過疎化が進む中、これらの問題は益々拡大していくと考えられる。

そのような中、本市においても、路線バス運行維持のための多額の補助金の交付、交通空白地域対策、利用促進のための啓発、多様化する市民ニーズへの対応など、公共交通関係の顕在化した諸課題に対し、随時対応してはいるが、根本的な問題解決には至っていないのが実情である。

今後、限られた経営資源の中で、これらの課題を解決していくためには、効率的、効果的かつ持続可能な形で交通施策を進めていく必要がある。そのためには、地域現況調査、市民や利用者のニーズ調査、現況課題把握を行った上で、地域公共交通の指針を定め、計画的に施策を展開していかなければならない。

さらに本市は、平成 26 年度に完成予定の離島への架橋事業を行っており、完成までに、残された有人島への海上交通や陸続きになった島への陸上交通についてもそのあり方を検討し、島民の生活に支障をきたさないよう、準備を進めていく必要があり、本土の交通とも連携した計画を策定していくことが求められている。

このようなことから、地域の関係者との合意形成を図り、公共交通に関する国、県等の動向も踏まえ、市民が利用し支える持続可能な公共交通体系の構築を目的とし、本市の公共交通政策の方向性を定め、具体的方策を展開していくための指針となる「備前市地域公共交通計画（仮称）の策定が是非とも必要である。」としております。

次ページをご覧ください。調査の名称と内容を記載しております。

その下には調査スケジュールを記載しております。なおこの計画策定調査事業に関してはコンサルタントへの委託を考えております。

#### 《質問・意見》

専門員 岡山運輸支局の岡田でございます。今事務局の方からご説明がございました。このような国土交通省の補助金によって調査をしていただいて新しい交通体系交通計画を築いていただくということになるわけですが、この交通計画の目的というのは、さきほどご説明がございましたように市民が利用して支える持続的な交通体系の構築ということであります。この目的は交通体系の構築ですけれども、目標はやはり市民の皆様にとりどれだけ利便性を提供できるかということになるかと思っております。これはやはり予算の制約とかいろいろな制約があって、100%ということにはならないと思っておりますが、それらのバランスの中でどのように考えていくか、これを皆さんでご議論いただきたいと思っております。この調査は交通体系構築のための第 1 歩であります。実際、バス、タクシー、鉄道、公共交通機関を利用される方々のニーズをどれだけ掘り起していくかということ。ほんとうに公共交通機関を使われる方はどのよ

うに考えられているかということをしかり掘り起していただくこと、あまり公共交通機関を利用されていない方には実際、バス、鉄道、タクシー等を実際に利用していただいて、その中にどういう問題点があるのか、どういうところがいいのか、そういったところもしかり考えていただいて、この調査に役立てていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

専門員 岡山県県民生活交通課の稲家と申します。1点お伺ひいたします。海上交通として、日生諸島に定期船が1日9便、JR日生駅前から小豆島へ向けて定期カーフェリーが1日5便ということですが、これに対し市として何か補助金とか出されていますか。

会 長 出しておりません。

専門員 経営的にはうまくいっているということでしょうか？

会 長 それはわかりませんが、頭島往復が定期船で980円。離島に住む方の足はなるべく安くしようという発想で、現在、65歳以上の高齢者には、片道100円で乗れるようにしている。本当いえば65歳以下も値段を下げたいなと思っている。実際バスが200円で、船が片道480円だから不公平だという意見もある。たしかに頭島や大多府の人の税金もバスの補助に入っていますので。そのへんもありますから、早く安くしたいなと思っており検討はしております。

事務局 先ほど質問がございました、大生汽船と瀬戸内観光汽船の経営内容についてですが、瀬戸内観光汽船の経営状況は把握できておりませんが、大生汽船につきましては、定期船以外にフェリー等の事業もおこなっています。架橋工事などに関連した運搬などもあるため、トータルでは何とかやっているが、定期船事業の経営は芳しくないと聞いています。

会 長 ほかにございませんか。なければ平成24年度事業計画(案)につきましては承認ということによろしいですか。(よろしいとの声)承認。

#### (4)平成24年度予算(案)について

##### 《事務局からの説明》

国の調査事業、計画策定事業を実施するための予算となっております。

歳入にしましては、国補助金8,316千円。市補助金1,000千円。預金利息1千円の合計9,317千円です。歳出は、会議費10千円。事務費12千円。事業費8,316千円。これは計画策定調査委託料です。予備費として、979千円。合計9,317千円としております。なお国の補助がまだ決定しておりません。補助が満額つかない場合には、予備費を活用していただき対応するものとし、予算の範囲内での契約とさせていただきたいと考えております。以上で説明を終わります。よろしくお願ひいたします。

##### 《質問・意見》

特になし 承認。

会 長 予算執行にあたり事務局よりなにかありますか。

事務局 ただいまご承認いただきました予算で実施する調査事業については、企画提案方式、プロポーザル方式による契約としたいと考えており、委託業者決定のための選定委員の指名について後日会長より委員の中から指名させていただきたいと考えております。現在事務局では、行政2名、事業者代表2名、住民及び利用者代表2名、と事務局長1名の合計7名でお願いしたいと考えておりますがこのような形で進めてよろしいでしょうか。

会 長 只今事務局から発言がありました形で進めてよろしいか。(よろしいとの声あり)それでは、そのような形で事務を進めていただきたいと思ひます。選定委員につい

ては、後日委員の中からご依頼申し上げます。

## 報告事項

### 東備西播定住自立圏圏域バスについて（報告）

#### 事務局からの報告

圏域バスのチラシをご覧ください。本日までご参加の委員の皆様方には本年2月に郵送にてご報告申し上げておりますが、試験運行を開始してから3月末までの利用状況の報告が事業者よりございましたので、改めてご説明ご報告を申し上げます。

この圏域バスは定住自立圏の圏域市町である備前市、赤穂市、上郡町の住民の皆さんの移動手段の確保、利便性の向上、及び地域の活性化を図ることを目的に運行するもので、圏域市町の交通関係者、住民代表からなる圏域バス検討会議の合意を経て運行しているものです。

運行ルートは上郡ルートが、上郡～赤穂市民病院間、備前ルートが吉永病院～三石を經由してイオン赤穂店前までの2ルートとなっており、運行日は月曜～土曜の週6日間、運休日は日曜日及び年末年始。運賃は、赤穂市内で乗降が完結する場合は100円、上郡町内で乗降が完結する場合も100円。備前市内で乗降が完結する場合は200円としています。これは、既存のバス運賃との調整が必要であるためです。また市町域越えの場合は一律200円としております。圏域バスは200円が1乗降の上限金額です。たとえば備前市から赤穂市へ行く場合も200円。備前市内で乗降する場合も200円となっております。

この圏域バスは、運行日より2年以内の試験運行期間を設けて、チラシの一番下の部分に記載しております運行基準により、継続の有無について検証を行いながら運行します。基準は市町域を越える利用者は1便当たり1人以上かつ1日当たりの総利用人数は16人以上。基準は東備西播定住自立圏共生ビジョンによる圏域事業として実施する期間。としております。みなさんの利用でこのバスの必要性が判断されますので一人でも多くの方の利用をお願いいたします。

チラシの中には備前ルートと上郡ルートのルート図を記載しております。圏域バスの時刻と自分の行動時間が合わない場合には地域の公共交通としてのタクシーもご活用くださいということで、圏域ルート内のエリアにあるタクシー事業者の名称をチラシの中に入れていただいております。備前ルートで言いますと三石タクシーさんと吉永タクシーさんになります。最後のページが時刻表になります。各ルートとも1日2往復で上郡ルートが約22Kmで19か所の停留所、備前ルートが約27Kmで30か所の停留所を設けています。

次に圏域バス運行状況一覧表をご覧ください。運行日数、利用者数、1日当たりの利用者数、一便当たりの利用者数、市町域越の1便当たり利用者数について、上郡ルート、備前ルート、その合計の総括について事業者からの報告に基づき、3月末日現在でまとめたものです。上郡ルートが運行日数30日、利用者数591人、1日当たり19.7人、1便当たり4.9人、市町域越え1便当たり2.9人、備前ルートが運行日数24日、利用者総数309人、1日当たり利用者数12.9人、1便当たり3.2人、市町域越え1便当たり2.7人となっており、2ルートの総括が利用者総数900人、1日当たり利用者30人、1便あたり利用者4.2人、市町域越え1便あたりが2.8人となっており、次のページが月別の利用状況をグラフを用いてまとめております。上郡ルートは2月27日から運行を開始しており、2月の利用者は83名でした。3月の運行状況をみますと、上郡ルートが、508人、備前ルートが309人となっており、合計で817人となっております。今後事業者の報告に基づきデータを更新してまいります。

また、試験運行開始後、利用者からの要望もいろいろと承っております。主なものは、イオンの駐車場の中まで乗り入れてもらいたい。赤穂市民病院の玄関口まで入ってほしいとの要望がございました。これは、赤穂で運行しているコミュニティバスの「ゆらのすけ」が玄関口ある

いは駐車場の中まで入っているのもそれと同じように運行してもらいたいということです。また、その他、既存の路線バスと乗継調整を考えてもらいたいという要望もございました。今後試験運行を行う中で、調整可能な要望に関しては圏域バス検討会議に諮りながら検討してまいりますと考えております。また皆様方からのご意見等があればお伺いしたいと考えております。なお、本日、運行事業者である日生運輸さんの方から千田様に説明員として出席していただいております。最近の利用状況などお話しただければと思います。

#### 日生運輸からの報告

私どものほうは、備前ルートを月、水、金に運行させていただいております。今月ですが、4月16日現在で、総数80名ご乗車いただいております。そのうち月曜日が2日、9日、16日の3日間で、合計22名。水曜日の4月4日、11日は計10名。金曜日の6日と13日は計48名となっており、週末の利用が多くなっています。

#### 事務局からの報告

ありがとうございます。上郡ルートの方もお伺いしておりますが、週末の利用が結構多いと聞いております。圏域バスの運行状況についての報告は以上です。

#### 《質問・意見》

会 長 圏域バスに関する報告がありました。これについて何かありますか？

運輸支局 圏域の中で、市町を跨ぐ利用、各市町内でのデータはありますか。

日生運輸 データはとっています。市町越えの方が多く、現在のところ2/3以上が市町越えの利用となっております。

会 長 これを多いと見るか、少ないと見るかどうでしょうか。

運輸支局 多いか少ないかというのは何ともいえないですけども、実際こういう圏域バスを走らされているなかで、利用がどういう風になっているのか確認をしたかったわけです。たとえば備前市から赤穂のほうへ行かれる、赤穂から備前市の方へ来られる。そういう中で実際にどういう風な人の流れになっているか。その流れをどういう風に別の交通にいかしていくということもまた考えていく必要もあろうかと思えます。

会 長 福石を通過して赤穂ですから、JR赤穂線とは並行してはいないが、何らかの方法で交通機関があるのにもかかわらずそれだけ利用があるということは、多いような気がする、上郡も同様にJRと並行はしていないが、それなりの利用者がいるなという気がしています。この数字を見ますと続けていかざるを得ないかなと思います。

運輸支局 東西はJR山陽線、赤穂線があるが南北の交通というのが無いのでこの路線は幹線として考えられると思います。

会 長 備前市は、宇野バスがある、JRがある、日生運輸があるということで、ある意味条件はいい。県北の方へ行けばそんなところはあまりありません。そういう中でこれだけ乗ってくれているということは、ある意味いいかなという気がします。しかしながら、交通難民、買物難民、病院難民ということを考えると、それが無くなると困るので何らかの方法で残していかないとはいけないと思っています。

その他ご意見等はありませんか。無いようでしたら本日の会議を終了します。今後ともよろしく願います。

了