

平成30年度第2回山縣市公共交通会議 議事録

日 時 平成31年1月15日（火）午後1時30分～

場 所 山縣市役所 3階 大会議室

会長あいさつ

○宇野会長：昨年実施した実証実験は、市民の方からの反響も大きく、初めての試みとしては非常に良いデータがとれたのではないかと考えています。この実証実験の結果はバスターミナルの建設にあたって重要な資料であるとともに、ますます高齢化が進む中で交通手段を検討していくための貴重な資料であると考えています。来年度も引き続き、実験を進めていきたいと考えています。

インター開通が1年2ヶ月後、バスターミナル開設が2年後に予定されています。本日は、実証実験の結果の報告とともに、今後の公共交通のあり方についてご協議いただければと思います。

報告事項1 前回からの経過報告

○事務局：(資料1の説明)

報告事項2 貨客混載について

○事務局：(資料2の説明)

協議事項1 地域公共交通確保維持改善事業及び網形成計画推進事業評価について

○事務局：(資料3の説明)

○秋山副会長：資料3の8ページで岐北線、岐阜板取線の目標値を沿線人口の増減を踏まえて見直したとありますが、具体的にどのあたりの沿線人口を参考としたのでしょうか。

また、参考としたエリアの高齢化率なども確認していますか。

○事務局：沿線人口については、特に過疎化の進んでいる美山地域の数字を参考としています。また、美山地域は高齢化を進んでおり、今までバスを利用していた人が利用しなくなる可能性もあると考えています。

○秋山副会長：今回貨客混載は実現には至らなかったが、貨客混載のように、新しい取り組みを提案したい場合、それを受け付ける窓口や仕組みはできそうですか。

○事務局：貨客混載については、日の丸自動車からの提案を受け、岐阜運輸支局と調整・協議を行いながら実現させたものです。

今後も何か新たな取り組みなどの提案がある場合は、企画財政課に教えていただければ、多様なチャンネルで情報共有をしながら、検討を進めていきます。

○宇野会長：この件について、承認してよろしいか？

○委員：(異議なし)

協議事項2 実証実験について

○事務局：(資料4の説明)

○宇野会長：この件について、承認してよろしいか？

○委員：(異議なし)

協議事項3 市内公共交通再編実施スケジュール

○事務局：(資料5の説明)

今回のスケジュールは、公共交通の核となるバスターミナルが当初の計画通り平成32年4月までに完成することを前提としたものです。現時点で、バスターミナルの完成が遅れそうだと聞いています。再編についてはバスターミナルがないことには再編しても、また路線を変えることになるため現実的には平成32年4月に再編することは難しいと考えています。次の実証実験はスケジュールよりも遅れた秋ごろに実施することになると思います。

実験開始前は、利用者がいないのではないかと心配していましたが、自治会長や民生委員などの協力により、想定以上の利用があり、利用者からも好評であったと聞いています。しかし、ハーバスで目標としている3.1人/便以上の利用が無ければ、本格運行としても路線の維持は難しいと考えています。さらに、経費や運転手の確保の観点などから考えると、3.1人/便を割る路線を運行することは難しいです。また、現行のハーバスと新規路線の両方を運行することは難しいため、運行事業者からの意見も踏まえて、効果的な方法を検討していく必要があります。

○大野副会長（自治会連合会）：実証実験の評判は良く、特に岐阜大学病院線は若い人からも運行の要望があると聞いています。しかし、バスターミナルの整備にあわせると本格運行のスタートが遅くなってしまいます。今後も地域バス調整会議

等を実施する予定となっているので、その際には市民に説明を行ってください。
また、今回の実験で、長所や短所は明らかとなりましたが、高齢者等も早く運行して欲しいとの意見が多くあるため、早く運行していただけると良いと思います。

○事務局：実際に実験車両に乗り込んでみましたが、バスがただの移動手段だけではなく、新たなコミュニケーションの場としての役割も担っており、公共交通のあり方を改めて考えなければならないと感じました。

美山地域デマンド型交通についてはこのまま継続してほしい、他の2路線についても一刻も早く実現してほしいという意見をいただいています。しかし、市全体の公共交通の再編を行うとなると、バスターミナルの完成が不可欠です。また、今回の実証実験の路線をすべて1年間運行すると年間5,000万円以上の経費がかかることになるため、公共交通の再編も必要不可欠です。市内部でバスターミナルの完成時期が決定されたら、路線再編までの動きを検討し、スケジュールを確定します。

○秋山副会長：実証実験中に無料で運行していたのであれば、有料で運行した場合に利用が減少する可能性があります。

○事務局：本格運行した場合、運行が継続することで利用が定着し、利用者数が増える可能性もあれば、有料となり利用者が減少する可能性や運行エリアを絞ることで行ける範囲が狭くなり利用者が減少する可能性なども考えられます。

運賃については、アンケートだけでは市民の実情を知ることは難しい。制度上も問題が無ければ、来年度の実証実験時に車内に募金箱を設置してみようかと検討しています。

今回の実証実験では、既存路線の利用者数に影響はほとんど出ていないため、新規利用者が増えたとも考えられますが、お試しで利用したという可能性もあるため、もし1年間運行した場合、今回の実証実験の人数が続くかは分かりません。来年度実験するまでに検討を行い、新しくテーマをもって実験を実施しようと考えています。

○大野副会長（自治会連合会）：資料4-2の2ページにおいて、利用者居住地が不明の割合が高くなっていますがこれはなぜですか。

○事務局：ヒアリング調査は任意でご協力いただいたもので、全ての設問の回答を強制しているわけではないため、回答いただいていない部分もあります。

○宇野会長：この件について、承認してよろしいか？

○委員：(異議なし)

○秋山副会長：実験の結果と住民の意見がまとめられ、これからの方向性を考えるための資料が揃ったと思います。こういった会議の場では、委員が考えた意見を出すよりも、実際に利用した人の意見を聞いて本当のニーズを導き出し、現実にはないものを作っていくべきです。

来年度も実証実験を行うとのことなので、是非やっていただければと思います。一方で、これまではバスをどうしていくべきかという議論だけでしたが、バスターミナルが整備されるのであれば、これからは他の交通手段との組み合わせや接続も視野に入れて検討を進めてください。

以上