

## 令和2年度第2回山縣市公共交通会議 議事録

日 時 令和2年12月2日（水）午後2時00分～

場 所 山縣市役所 3階 大会議室

### 会長あいさつ

○会長：新型コロナウイルス感染症の流行による公共交通への影響は大きく、定期路線を支援するため、市では補正予算を計上しています。

山県バスターミナルのオープンが当初の予定の令和3年4月から令和3年6月上旬に変更となったため、令和3年6月からの路線再編を計画しています。

本日は、岐北線等の減便に伴う交通空白地に関してご協議いただきます。また、バスターミナルを拠点として新たに運行を計画している路線について報告します。

### 報告事項1 前回からの経過報告

○事務局：(資料1の説明)

○委員A：自主運行バスの初乗り料金を160円にする件については検討中ということですか。

○事務局：利用者等へ影響なども考慮し、初乗り料金の変更及び75歳以上無料制度の廃止を実施しないことになりました。運賃体系は、現状と変わらないという認識で問題ありません。

### 協議事項1 岐北線、乾乗合タクシーの減便に伴う交通空白地について

○事務局：(資料2の説明)

○委員A：自家用有償運送の実施には、対象地区で対象の時間帯が交通空白地であると会議の場で承認を受ける必要があります。利用者数が少ないためといったことは分かりましたが、これまで自治体としてどのような取り組みをされて、結果、利用者数が伸びず、現路線を断念としたのか。どういった経緯で定路線の運行の取りやめ、自家用有償運送の導入を検討されたのか説明いただくと、委員の方も理解しやすいのではないかと思います。次の協議事項の自家用有償運送を実施するためには、空白地の認定がなければ実施することができません。委員の皆様は、今回の話を聞いて、時間帯空白地の認定してよいか協議する場とご理解いただければと思います。

○事務局：これまで市では一日乗車券の導入や広報誌による周知活動、ガイドブックの配布等を実施してきました。しかし、美山地域は市内でも高齢化率が高く、人口の減少が大きく、公共交通の利用者も減少しています。高齢者の増加に伴い、バス停までも来るのが大変というご意見もあります。バスの利用者減少に加えて、このような背景から、より自宅近くでバスに乗車してもらえるようデマンドの導入を検討してきました。

○会長：岐北線などの全ての便ではなく、赤枠内の便が減便対象という認識で問題ありませんか。

○事務局：岐北線は、赤枠内の平日昼間の便が減便となり、時間帯空白地ができます。岐北線神崎系統は、平日の全便がなくなり、終日時間帯空白地となります。乾乗合タクシーも、全便が無くなり、時間帯空白地となります。これらの3つの空白地に新たに美山地域乗合バス（市町村空白地自家用有償運送）が運行します。

○会長：この件について、承認してよろしいですか？

○委員：（異議なし）

## 協議事項2 美山地域乗合バス（市町村自家用有償運送（交通空白））の運行について

○事務局：（資料3の説明）

○委員B：再編後、スクールバス利用者は運賃が必要となりますか。

○事務局：小学生なので運賃は無料です。またスクールバス利用が想定される便は必ず運行するため、予約も不要とする予定です。

○委員A：国としては、安全面の観点から、地域の交通事業者が対応できない場合に自家用有償運送による運行を認めています。美山地域乗合バスをタクシー事業者で運行ができないという説明が必要になります。

○事務局：6月の再編で、高富タクシーが市街地巡回線を運行する予定となっています。この場合、事業規模から同社が美山地域乗合バスも運行することが困難なため、自家用有償運送による対応をすることとなりました。

○委員A：地域のタクシー事業者による対応ができないということであれば問題あり

ません。11 月末の法改正により、交通事業者協力型の自家用有所運送が施行されました。運転手は社会福祉協議会が、整備や運行管理を交通事業者が担うことが可能となりました。是非一度、検討していただきたいと思います。

○副会長：美山地域乗合バスの運賃設定が複雑のように思います。現金による支払いを想定し、運賃を運転手が判断する場合、運転手の負担増が懸念されます。利用登録時の面談はどのように実施しますか。

○事務局：実証実験時と同じく、できるだけ面談を行い、利用方法の説明・相談等に応じながら、適切なポイントを決定していく予定です。ミーティングポイントは、事業者が安全に停車・乗降できると判断した箇所となります。

○委員 C：ミーティングポイントという表現は高齢者には分かりづらいのではないのでしょうか。

○事務局：ミーティングポイントは、利用者ひとりひとりが自分のバス停をもつことができるといった意味合いで使っています。住民への周知時、本格運行時にはより分かりやすい表現とするため、現在検討中です。

○委員 B：宇野クリニックなどでの診察に利用する場合、帰りの時間が分からず、事前に予約を入れることが難しくなります。終わる時間が分かっても、予約すれば焼橋からデマンドを利用できますか。

○事務局：運行する時間で、予約がいっぱいでなければ乗車可能です。

○宇野会長：この件について、承認してよろしいですか？

○委員：(異議なし)

## その他 1 市街地巡回線及びハーバス岐大病院線、ハーバス伊自良・大桑線の進捗状況について

○事務局：(資料 4 の説明)

○委員 D：伊自良地区の拠点ハリヨ公園にするとのことですが、前後の東光寺口、伊自良四ツ辻とバス停間隔がかなり短くなります。

観光農園の乗り入れ検討もされていましたが、今後どう決定していく予定ですか。

網計画において、これ以上の経費増加はせず、利用が少なければ廃止を検討するという方針が示されていきました。伊自良地域には自主運行バスしか運行していないため、路線の廃止やデマンドへの切り替えを危惧している人がいます。

東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジが開通した場合、関市や高富から高速バスを運行すれば病院までの所要時間がかなり短縮されますが、そのような計画はありますか。

バスは通院利用だけでなく、高校生の通学や買い物などにも利用されています。将来の伊自良地域の公共交通をどうしていくか、計画があれば教えてください。

○事務局：ハリヨ公園と東光寺口、伊自良四ツ辻のバス停は当面継続して運用します。しかし、今後の利用状況をみて、利用者が少なければ廃止も検討します。

観光農園は、施設側からの乗り入れ時期の要望等が不明確であるため、現段階では乗り入れを実施するかも未定です。

網計画では、バスターミナルを拠点とした路線の再編までが記載されています。東海環状自動車道が開通した場合の交通体系は、改めて検討していく必要があります。ハーバス伊自良線は、利用者数の増加が続いているため、すぐに廃止やデマンドへの切り替えとはなりません。しかし、ハーバス岐大病院線は、実証実験程度の利用者であれば廃止もあり得ますので、ぜひ利用していただきたいと思います。

○委員 C：東深瀬や西深瀬のバス調整会議ででた市街地巡回線に対する意見には対応されていますか。

○事務局：運行日については当面週 2 日の運行としますが、今後利用状況によっては東ルート、西ルートのいずれかを週 3 日運行とすることも検討します。

鴻ヶ池地区へのバス停設置については、自治会長さんから要望箇所は提出されましたが、実証実験時に利用者が少なかったことから今回は対応できないとしました。今後、要望が出てきた場合は地区で設置に向けて協議を行っていきます。鴻ヶ池地区では、高富営業所の移転後も高富バス停を残せるように調整を行っています。

## その他 2 新型コロナ禍における本市のバス乗降者数の影響について

○事務局：(資料 5 の説明)

### その他3 今後のスケジュールについて

○事務局：(次第を用いて説明)

○副会長：廃止の基準について利用者数に着目されていますが、地方ではバス路線があるという存在価値についても評価した方がよいかと思えます。

運行計画を立てても、実際に運行を開始すると改良すべき点が明らかになります。住民の意見も聞きながら、随時サービスの改良をしていってください。

以上