

令和元年度 第1回 地域公共交通会議議事録

日時：令和元年6月28日（金） 午後3時～

場所：有田市役所4階 市長応接会議室

（出席委員） 田代利彦、森田正志、河原正明、長尾尚佳（代理：竹原）、中本満、嶋田淳、古家宣美、高垣太郎（代理：上平）、森下清司、西村芳通、坂前吉信、山田育寛、木村誠治、黒井孝行（代理：西村）

（欠席委員） 北村修、安東完爾

（出席事務局職員） 嶋田経営管理部長、大松経営企画課長、
吉野まちづくり係長、南村まちづくり係副主任

（議 事）

議案第1号 平成30年度決算の承認について

議案第2号 令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について

議案第3号 消費増税における運賃の取扱いについて

その他 路線・運行系統の見直し方針について

1. 開会（事務局）

ただいまより、令和元年度第1回有田市地域公共交通会議を開催いたします。本日はお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。

本日は過半数以上の委員さんにご出席いただいておりますので、本会議設置要綱第5条第2項により本会が成立いたしましたことをご報告いたします。

それでは、まず始めに田代会長よりご挨拶よろしくお願ひいたします。

2. 会長挨拶

皆さん、こんにちは。会長の田代です。

昨日からの台風の接近によりお天気が心配されていましたが、無事、有田市地域公共交通会議を開催することができ、委員の皆様には、ご多用の中ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、平素より市政運営に対しご理解、ご協力を賜っていること、この場を借りて御礼申し上げます。

さて、本市におきましては本日が議会閉会日でしたが、議場においてもデマンドバスの運営に関するご質問やご提言をいただいているところです。新聞等でも高齢者の交通事故が報道される中で、免許返納された後の交通手段をいかに確保するのかという課題も生じています。その課題解決のひとつとして、本市においてはこのデマンドバスが大きな柱であるかと思ひます。このような状況の中で、委員の皆様には、様々な視点から公共交通の在り方についてご議論いただきたいと思ひます。

本日は、平成30年度決算、今後の当会議の運営等について議題とさせていただきますので、活発にご協議していただくよう、よろしくお願ひ申し上げます。

3. 委員紹介（事務局）

それでは、新年度となりまして、委員様方におかれましても、職場の人事異動等により委員の交代がございました。この度新たに5名の方に委員にご就任いただきましたので、議事に入る前に、事務局より委員様全員をご紹介させていただきます。

（委員紹介）

委員様におかれましては、今後とも当会議の運営にご協力の程よろしくお願い申し上げます。

それでは、本会議設置要綱に基づき会長に議長をお願いし、議事に移らせていただきます。田代議長よろしくお願いたします。

4. 議事

（田代議長）

それでは、議事に移らせていただきます。

本日の議事は、議案3件、その他1件でございます。

それでは、議案第1号「平成30年度決算の承認について」を事務局より説明願います。

（事務局説明）

議案第1号「平成30年度決算の承認について」をご説明させていただきます。

資料の1ページをご覧ください。当会議の平成30年度決算報告ということで、歳入といたしまして、有田市からの負担金21,540円となっております。2.の繰越金につきまして、30年度はありませんので、0円となっております。また、3.諸収入といたしまして広告料収入等で105,000円となっております。以上、歳入合計で126,540円となっております。続きまして、歳出といたしまして、1.運営費の会議費で21,000円、事務費といたしまして540円、2.事業費としまして、先ほどの広告料収入等の105,000円を事業者の中紀バスさんに支出しております。3.予備費はありませんでしたので、歳出合計といたしまして126,540円となり、歳入・歳出同額となっております。それから、バス運行に関する国庫補助金は、事業者の中紀バスさんが直接申請をして、直接中紀バスさんに入りますので、それ以外の経費、当会議の運営経費の決算報告ということになります。

また、資料の3ページにデマンドバスの平成30年度収支実績も参考につけさせていただいております。収入につきましては、運賃収入で1,702,200円、国庫補助金が30年度下半期分で2,708,000円、令和元年度上半期分で2,195,500円、合計6,605,700円となっています。支出につきましては、運転手の人件費で6,292,802円、一般管理費人件費で2,040,291円、燃料代1,391,330円、バスの修繕費1,896,970円、車両使用料6,480,000円、合計18,101,393円となり、差し引き11,495,693円の赤字となっています。先ほど説明しました当会議から支出しています広告料収入につきましては、これ以外の経費、利用促進にかかる経費や事務費に充てられております。

ご質問、ご意見等をいただく前に「要綱第10条第3項」の規定に基づき、2名の監事様に監査して頂いておりますので、竹中監事よりご報告をお願いいたします。

(監査報告)

(田代議長)

ありがとうございました。監査報告が終わりました。

平成30年度有田市地域公共交通会議の決算について、ご質問、ご意見等ございませんか。

(質問、意見なし)

(田代議長)

ご質問、ご意見がないようですので、議案第1号「平成30年度決算について」は承認されました。

それでは、引き続き、議案第2号「令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について」を説明願います。

(事務局説明)

それでは、地域内フィーダー系統確保維持計画の概要から説明いたします。バスの運行経費に対する国庫補助金を活用するためには、本計画を法定協議会である当会議で策定、承認をいただいて、国土交通省に提出しなければなりません。

フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいいます。地域間交通ネットワークとは、複数の市町村間にまたがる公共交通網のことであり、有田市デマンドバスは、JR箕島駅で鉄道と乗り継ぎできるようにしております。

また、令和2年度の意味ですが、この計画は令和元年10月から令和2年9月までの運行分となっております。国の予算では、令和2年度予算から補助金が支出されるためです。

続きまして、計画の内容について説明いたします。資料の5ページをお開きください。

まず、1. 目的と必要性では、高齢化率が高くなってきている本市において、高齢者を始めとする交通弱者の方たちの買い物や通院などの交通手段として、低運賃で乗車できるバスの運行が必要不可欠であり、そのために、この計画を安全で安心して利用できる公共交通機関の存続と市の活性化を図るための計画として、行政のみでなく地域住民及び交通事業者等が一体となって総合的に推進していくものとして位置づけております。

2. 定量的な目標・効果ですが、公共交通空白地域の解消、年間輸送人員の前年度並みの維持というようにしております。また、事業の効果といたしまして、マイカーなしでも通院や買い物が出来、快適に暮らせる地域をつくることで、高齢者等の外出が容易になり、社会参加の促進や、高齢者による交通事故の防止が期待されるとしています。

次に、資料6ページの3. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体については、1点目は、これまでも継続的に取り組んできておりますが、時刻表の配布や広報等によりデマンドバスについて広く周知をおこなうことを挙げております。

2点目として、新たな取組として、時刻表や停留所の情報を地図情報サービスに掲載するとしております。具体的には、このたびナビタイムジャパンという事業者から、アプリなどで提供しているサービスに無償で掲載したいという打診があり、こういったサービスを利用することで、紙以外の媒体で、詳細な停留所位置や到着時刻などがインターネット

で簡単に確認できるようになりますので、積極的に情報を提供していきたいと考えています。

3点目として、現在市立病院で、免許返納された高齢者が外来へ来られたときに、デマンドバスの回数券1枚をお配りしておりまして、今後も継続する予定です。

4点目として、アンケート結果や実績等を踏まえて、より効果的な利用促進策の検討と、持続可能な公共交通のあり方を模索するとしております。こちらは、去年と引き続きの記載となっておりますが、後ほど説明させていただくように、今年度からいよいよ具体的な検討に入っていきたいと考えております。

次に、4. 運行システムの概要及び運行予定者については、別表1のとおりとしており、資料13ページから15ページがその別表になります。

現在AコースとBコースで停留所の回り方がそれぞれ3パターンずつございまして、合計6系統となります。右から2番目の列には、先ほど説明しましたが、すべての系統でJR箕島駅と接続していることを記載しており、補助基準に適合していることを表しています。

7ページにお戻りください。計画の5. には費用の負担者を記載しています。こちらにつきましては、例年有田市と運行事業者の協議の上で負担するとし、実際は運行事業者である中紀バス様のご負担となっていました。しかしながら、昨今の状況では今後の運行の継続が危ぶまれるということで、令和元年度より有田市としても補助のための予算を計上しております。

補助内容については、資料30ページから32ページに要綱案を添付しております。内容を簡単にご説明しますと、国の補助要綱と同等の要件で、国庫補助額と同額を限度として補助金をお支払いするというものになっております。申し訳ありませんが、有田市としても今後の人口減少の中、際限なく運行費用を負担し続けていける状況にはありませんので、和歌山県が地域間幹線系統におこなっている補助と同水準とさせていただいております。その上で、事業者様と協力し、利用促進や運行効率の改善により、負担軽減を図っていききたいと考えております。

次に8ページ、12. 地域の概要ですが、別表5のとおりとあります。16ページをお開きください。ここでは、直近の国勢調査人口を用いることになっておりますので、平成27年の国勢調査人口を使っています。有田市は市域全域が半島振興法に基づく半島振興対策実施地域となっておりますので、交通不便地域の人口は全人口の28,470人が対象人口となります。

その下の国庫補助上限額の欄については、今回から変更されています。記載内容は従前どおりですが、参考欄として任意の記載項目となっております。これについては、26ページをご参照ください。先日、このような通知が国土交通省から発出されておりまして、これまでのように予め上限額の算定式を通知するのではなく、計画認定申請段階では方針を示すにとどめ、令和2年度分の予算額が決定してから改めて通知するという内容となっております。方針では、その次のページに掲載している通知、つまり昨年計画認定申請で用いた令和元年度分の算定式を基本とすることとされています。よって、先ほどの表5では、昨年と同額の439万1千円を参考として記載しております。

また、8ページにお戻りください。17. 協議会の開催状況と主な議論では、平成19年4

月1日に当会議が設置されてからの会議の開催状況と議題等を11ページまで記載しています。

18. 利用者等の意見の反映状況では、住民代表として連合自治会から3名の委員さんに参画していただいていること、その他意見を聞く体制が整っていることを記載するとともに、必要に応じてアンケート調査等を行っていることを記載しています。

18ページ以降には、路線図、時刻表、33ページから35ページに直近3年度分の利用者数の資料を付けさせていただきます。

以上で、説明を終わらせていただきます。

(田代議長)

ありがとうございます。

本事業の目的から始まり、例年からの変更点として、市からの補助、地図情報事業者への情報提供等について説明をいただきました。

これについて、委員の皆様から、ご意見、ご質問等ございませんか。

(木村委員)

国庫補助の補助率と市補助の関係、事業者の負担額について、おおよそで結構なので、説明していただけますか。

(事務局)

平成30年度の収支を先ほど資料でお示しさせていただきました。これ自体は交付金上で使用する数値ではないですが、仮に運賃収入が200万円、運行経費が1,800万円だとして、赤字額1,600万円が対象経費、国庫補助における補助率は2分の1となっています。市補助も国庫補助と同条件にしておりますので、赤字額に対し国と市が半分ずつ補助することで、事業者の負担額は0となります。

しかし、実際には補助上限額が定められており、例年頭打ちしている状況ですので、国庫と市で上限額まで補助した上で、不足額を事業者にご負担いただくことになると思います。

(田代議長)

他にご意見、ご質問等ございませんか。

(意見、質問等なし)

(田代議長)

それでは、議案第2号「令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」ご異議ございませんか。

(異議なし)

(田代議長)

ご異議がないようですので、議案第2号「令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」は承認されました。

それでは、引き続き、議案第3号「消費増税における運賃の取扱いについて」を説明願います。

(事務局説明)

皆様ご承知のとおり、今年10月から消費税率の引き上げが予定されています。これに際しまして、引き上げ分を運賃に転嫁するかについて、事務局と運行事業者である中紀バス様との間で事前に検討をおこないました。

有田市デマンドバスの運賃については、通常200円、免許返納者等の割引対象者については100円で運行しているところであり、今回の税率引き上げを価格に転嫁した場合、端数を切り上げてそれぞれ210円、110円とすることになります。

この場合、運行事業者の立場からは、釣銭の管理や、料金收受などが煩雑になり、場合によっては両替機の導入等の対策が必要となること、事務局である有田市の立場からは、市民の負担増、料金支払いに関する利便性の低下といったデメリットがあり、両者とも今回の消費税率引き上げに際する運賃改定は見送りたいと考えています。

このことについて、委員の皆様にご承認いただきたく、お諮りするものです。

以上で、説明を終わらせていただきます。

(田代議長)

ありがとうございました。

消費税率の引き上げに際して、様々な観点から検討した結果、今回運賃への転嫁は見送るという提案ですが、委員の皆様方からご意見、ご質問はございませんか。

それでは、私からですが、参考までに他の交通機関での対応など、わかる範囲で教えてくださいませんか。

(事務局)

JR西日本においては、距離に応じた運賃であり、金額も大きいことから、区間にもよりますが転嫁する方針であると聞いています。

(田代議長)

他にご意見、ご質問はございませんか。

(意見、質問等なし)

(田代議長)

それでは、議案第3号「消費増税における運賃の取扱いについて」ご異議ございませんか。

(異議なし)

(田代議長)

ご異議がないようですので、議案第3号「消費増税における運賃の取扱いについて」は承認されました。

それでは、引き続き、その他としまして、「路線・運行系統の見直し方針について」を説明願います。

(事務局説明)

前回の改訂から5年が経過し、利用者の減少や運行収支の悪化といった状況の中で、より利便性の高く、効率の良い運行を実現するため、路線・運行系統の見直しを具体的に進めていきたいと思っております。

本日は、具体的な検討に入る前に、見直しの基本的な考え方について委員の皆様にご協議いただきたく、その方針案をご説明させていただくものです。

資料につきましては、39ページをお開き下さい。

まず、基本的な方針として、どのような方をターゲットとして、どの程度の水準のサービスを提供するののかという点を改めて定義したいと思っております。

まず、基本的なターゲットとしましては、若年者の方にも利用いただけるよう努めていくことはもちろんですが、有田市デマンドバスを運行する目的は、やはりマイカーで移動することができない主に高齢者の方の生活のためであろうと思っております。また、歩行そのものが困難な方をバスという手段でお助けすることは現実的でないもので、その中でも徒歩で最低限の外出ができる方をターゲットと捉えたいと考えています。

次に、そのような方々がどのような場所にいらっしゃるかという点ですが、アンケートを分析しても特段の偏りはなく、今後ますます高齢化が進むと予想される中では、市内いずれの地域においても存在しうると考えられます。ですので、市内のどこにお住まいであっても、そのような方々が歩いて行ける範囲に停留所があるという状態を目指したいと思っております。

また、運行本数について、増加させるのは費用的に困難ですが、現状でも時間当たりの本数についてはご不便をおかけしている状況ですので、最低限現在の本数は確保することとしたいと思っております。

では、具体的にどのような検討をするのかと申しますと、まず、先ほど申し上げた徒歩で最低限外出できるということが、具体的にはどの程度の距離なのか定義したいと思っております。40ページから昨年実施した市民アンケートの分析結果を少し掲載していますが、停留所が遠いと感じられる方について、最寄りの停留所までの距離と、歩行可能時間を表にしています。これを見ると、歩行自体が困難な方を除くと、500m以内に停留所があれば遠いと感じられる方は少ないものと考えられます。また、41ページに記載しているように、高齢者の方でもその程度の距離は歩行できる方が多いと思われれます。

とは言え、地図上で500mまっすぐに線を引くと、実際の経路ではそれ以上の距離になってしまいます。そこで、下の三角形のように直角に遠回りした場合で言うと、直線距離では350m程度ということになり、具体的には箕島駅からオークワ程度までの距離になり

ます。国土交通省都市局が作成した都市構造の評価に関するハンドブックでも、バス停については半径 300m という基準が示されており、おおむねこれと合致する結果となりました。以上のことから、ひとつの客観的な基準として、バス停にアクセスできる範囲は半径 300m 以内と考えるのが妥当と考えています。

そのように定義した場合、現在の路線でどの程度のエリアをカバーしているかを図示したのが、42 ページの地図になります。こちらは、停留所を中心として半径 300m の円を描き、コースごとに着色したもので、補足情報として停留所名の下に、1 年間の乗降人数を記載しております。できるだけ市内全域を網羅するように配置しているつもりですが、こうしてみると、複数の円が重なり合う地域がある一方で、300m 圏内にバス停が存在しない地域も少なからず存在することが読み取れるかと思えます。

今回の見直しにあたっては、このような空白地帯に停留所を設置することで、バスの利用が可能な地域を広げるということを基本的な方針としたいと考えています。ただし、やみくもに停留所を増やすと、今度は運行本数を減らさないといけなくなりますので、それを防ぐために、既存の停留所のうち効率の悪いものについては、廃止や移設することも検討します。ひとつ例を挙げますと、有田川北岸のかもめ通については、紀陽銀行などの利用者向けに設置したものと思いますが、現状ではほとんど利用されておらず、また、廃止したとしても箕島公民館や箕島郵便局で代替できているものと考えられます。

基本的な考え方は以上ですが、効率が良くてもバスが入れない場所もありますし、また、現在の利用者への影響、各地区の事情も考慮しなければいけない面もございます。そのため、これまでいただいている要望や現在の利用実績も参考とし、必要に応じて利用者アンケートなどもおこなっていきたいと思います。

最後に見直しのスケジュールですが、今申し上げたような基本方針を本日ご承認いただけたら、事務局と運行事業者で具体的な見直し案を作成し、次回 1 月の会議までに委員の皆様にお示しし、ご討議いただきたいと思います。最終的に本会議でご承認いただいた場合、暫定で今回の計画期間が終了する来年 10 月から反映することとしておりますが、実際の時期については、市内の動向等を踏まえて、改めてお諮りさせていただきたいと思えます。

以上で、説明を終わらせていただきます。

(田代議長)

ありがとうございました。

路線・運行系統の見直し方針について、委員の皆様方のご意見を頂戴いたしたいと思いますが、何かございませんか。

(意見、質問なし)

(田代議長)

それでは、このような方針に基づいて、運行事業者と事務局で検討を進め、具体的な見直し案について、次回の会議にてご審議をお願いします。

予定していた議題については以上となりますが、他にご意見、ご質問等ございませんか。

(嶋田委員)

以前も申し上げたことがあります。今回見直しの中で、宮崎地区のルートを幹線道路沿いにすることはできますか。

(事務局)

今回、各停留所の徒歩圏を図示した際、ご意見をいただいた道路を挟んで北側については、空白地帯となっていることも分かってまいりました。これを解消するため、ご意見いただいたルートについても検討することになるかと思えます。

(田代議長)

あまり利用されていない停留所についても、どうしてそこに設置されているかなど、地域のご意見を聞きながら、丁寧に検討を進めていってください。

他になにかございませんか。

(意見、質問なし)

それでは、令和元年度第1回有田市地域公共交通会議を終了させていただきます。皆様お忙しい中ご出席いただきありがとうございました。

5. 閉会