

第6回 府中町公共交通協議会 議事録

■開催日時 令和2年10月19日（月）10：00～12：00

■場所 府中町商工会 2階会議室

■出席者 委員15名（欠席1名）

■説明者 府中町建設部都市整備課

■議題1) 会長および職務代理の選任

各委員への意向確認の結果に基づき、大東会長を選出する。

また、大東会長より職務代理者として井上委員を指名する。

【大東会長】

会長を仰せつかりました広島工業大学の井上でございます。

皆様、よろしくお願い申し上げます。

本協議会では、平成30年より「府中町地域公共交通網形成計画」の策定に取り組み、委員の皆様のご尽力を賜り、昨年、無事に計画を策定することができました。

今年からは、計画の基本方針である広島で一番「おでかけ」しやすいまちを目指し、計画に位置付けられた施策を実行する段階となります。

本日は、その第1段階として、「つばきバスの運行見直し」と「公共交通不便地域への新たな交通手段の導入」について議論することとなっております。

微力ではございますが、府中町の公共交通がより便利で持続可能なものとなるよう、尽力していきたいと考えておりますので、委員の皆様方にも引き続きご協力を賜りますよう、改めてよろしくお願い申し上げます。

簡単ではございますが、会長就任にあたってのご挨拶とさせていただきます。

■議題2) つばきバス運行見直しについて

【事務局】

つばきバス運行見直し素案を説明

【委員】

向洋駅の北口とそれに接続する青崎池尻線にルートが設定されているが、ここを通り始めるのはいつ頃になるのか。

【事務局】

青崎池尻線は広島県にて整備を進めており、現在の計画では令和5年度末に完成予定となっている。そのため、運行ルートの接続は早くも令和6年4月からになる見込みである。

【委員】

南小学校青崎東線は、いつ完成するのか。現在、青崎東地区には284戸の大きなマンションの建設が進められているが、マンションが完成すれば交通渋滞につながると思われるが、そのことについてどう考えているのか。

【事務局】

今の計画では、南小学校青崎東線は、接続先となる連続立体交差事業により整備される青崎畝線にあわせ整備することとしており、連続立体交差事業の完成が10年後という計画である。

委員ご指摘のように、マンションの完成により284世帯というかなり多くの人口が集中する。

その対応として、南小学校青崎東線をその前の段階で整備できないか、マンションの子どもが南小学校青崎東線を通学路として使用できないか等、内々で検討は進めているところである。

整備時期というのは、現段階ではっきり言えないが、町としても課題として認識している。

【委員】

この資料は、府中町地域公共交通網形成計画を策定した際に実施したアンケートの結果を基にしているのか。つばきバスの利用者層や利用状況についての分析はどのような状況であるのか。

【事務局】

今回の計画は、昨年の公共交通網形成計画策定の際に実施したアンケート結果やPASPYのデータに基づいて検討している。

つばきバスの利用者は60歳以上の方が70%となっており、つばきバスの利用者層としては高齢者でなおかつ公共交通以外の手段が無い方が多くなっているのが現状である。

【委員】

イオンモール広島府中に特化したルートになっているが、これはアンケートに基づいた結果なのか。バスを利用する人たちには、免許を返納して全く足が無いという人たちがたくさんおり、自分の好きなスーパーとか行きたいと思ってもなかなか行けないことがあると思う。

うちもよくスーパーに行くが、お年寄りがタクシーに乗ってこられており、そういう人のための足になるのがつばきバスの目的だと思っている。その辺にもっと気配りをして頂いて、きめ細かいルートを決めていただければと思う。

【事務局】

つばきバスの利用に関するアンケートの結果では、つばきバスの利用目的として61%が買物の利用となっており、その行先としては、全体の54%と特出してイオンモール広島府中という意見が多くなっている。

また、PASPYデータでは、どこで乗って、どこで降りたかが記録されており、それをまとめた資料15頁の図である。これによると1日平均528人の利用があり、そのうち56%・296人が、イオンモール広島府中や天神川駅等のイオンモール周辺地区で乗降している。

このような状況を踏まえ、再編案は現状のルートを踏襲したうえで、効率性の向上とイオンモール広島府中周辺エリアへの速達性の向上ということを主眼に作成している。

委員が言われるように、色々な需要があるかと思うが、今後皆様方の各団体に出向いて意見をお伺いしたいと思っている。

ただ、現状のルートから大きく離れたルート、例えば「揚倉山健康運動公園に上げてくれ」とか「みくまり森林公園に上げてくれ」という要望が時々あるが、その需要が全体でどの程度あるのかは把握しづらい。また、大きく迂回することにより、全体の56%のイオンモール周辺エリアに行き来している人への利便性の低下はどうなのかということも検証しないとイケない。

個々の利用者の要望を聞くだけではなく、全体の利便性の最適解を出していく必要がある。

各団体で、どうしてもここに寄ってほしいという意見があれば、これからの意見聴取において、要望を出していただければと考えている。

【会長】

他に意見がないようであれば、私から一言申し上げる。

事務局からあったように、お金をかければ全ての利用者が満足するような計画をたてることは可能かもしれない。しかし、財政上の制約、運転手の労働環境の改善、既存の路線バスとの調整も必要となる中で、現実的には先程最適解と言われたが、なかなかベストな解は難しく、少なくともモアベターな解に持っていく必要がある。

この再編案は、その利用方法を、どのような形で分かりやすく利用者に周知するのかという、課題はあるものの、利用者が上手に使って頂ければ、個人的には非常に効果のある案だと思う。

また、コミュニティバスを走らせている近隣の自治体においても、どちらかというところと全域循環する形態から地区を分けて運行する形態に移行するのがトレンドとなっている。

これから、各団体の意見を聴取したうえで次回の協議会で実証運行の最終計画案を提示するということである。本協議会としては、本日事務局から提示された案をもって、各団体との意見聴取に望むということによろしいか。

【委員】

異議なし。

■議題3) 清水ヶ丘、桜ヶ丘地区における新たな公共交通手段の導入

【事務局】

清水ヶ丘、桜ヶ丘地区における新たな公共交通手段の導入について説明

【委員】

資料のP7とP8は同じ内容ではないのか。

【事務局】

誤りであり、修正する。

【委員】

乗合タクシーは、清水ヶ丘・桜ヶ丘限定ということで、他の地区についてはどのようにお考えなのか。例えば、柳ヶ丘の上の方の人達も清水ヶ丘と同じように高齢者が多くなっている。これを参考にして、将来的に他の地域にも拡大していく考えがあるのか。

それと、大人150円、子ども100円の料金で採算はとれるのか？お聞きしたい。

【事務局】

他地区への拡大はどのような点かという点だが、資料の1頁にあるように、今回の新たな公共交通手段の試験導入は、公共交通不便地域の解消・改善のために実施するものである。

その他の地域にも諸事情があると思うが、あくまでも公共交通手段としては清水ヶ丘・桜ヶ丘地区が不便なので、そこを解消しようという考えであり、公共交通としてはここまでという線を引いている。

委員が言われるように、高齢者への対応のため、他地区へも導入して欲しいという声はあると思われるが、福祉分野での話となるため、その場合は高齢介護課や福祉課と協議しながら検討していきたいと考える。

大人150円・子供100円の料金設定で採算が取れるのかということであるが、採算は取れないと思う。

この資料には記載していないが、10人乗りのジャンボタクシーで計画ルートを往復した場合、大体3,400円位かかるので、行き10人・帰り10人乗った場合によりやく採算がとれるレベルである。

公共交通網形成計画の目標として収支率40%というのを掲げており、本運行に向けては、それを踏まえた検討が必要になってくるが、試験運行の段階では収支は度外視している。

試験運行の目的として、アンケートの前提部分に記載があるが、つばきバスをみくまり3丁目バス停で折り返し、団地内は乗合タクシーに代替できないかと考えているため、乗合タクシーもつばきバスと同程度のサービス水準に設定している。

試験運行期間は、つばきバスと乗合タクシーを両方走らせることになるが、1年間試験運行を行ってみて、乗合タクシーがつばきバスより便利という声が多く、実際につばきバスの代替になると判断できれば、つばきバスはみくまり3丁目バス停でカットして、団地内は乗合タクシーで運行する。そうなれば、乗合タクシーとつばきバスを合わせた収支が40%を確保できればいいと考えている。

【委員】

清水ヶ丘・桜ヶ丘地区では、いくでえ号が運行しており、それは無料である。

いくでえ号がどの位利用者がいるのか分からないが、同じ地区で無料運行して利用が少ないのであれば、有料の乗合タクシーの利用者はもっと少ないのではないかと思う。

いくでえ号の導入時もアンケートでは利用すると言われていたが、実際の利用はそこまで多くないと聞いている。

また、乗合タクシーの採算を考えた場合、料金を150円・100円とすると、乗合タクシーに広告を載せて広告料を取るというやり方もあるのではないか。

【事務局】

まず、広告収入については、試験運行の段階では、タクシー会社の車両を借りて運行するため、広告を掲載することはできない。本格的に運行がスタートすれば、広告収入を運行経費に充てている事例はあるので、今後検討していきたいと考えている。

今回の計画ではアンケートの結果により1日の利用者数を20人と設定しているが、委員が言われるように、実際には想定よりも利用者が少ないことは十分予想されるが、やってみないと分からないというのが本音である。

ただ、試験運行したから、そのまま本運行するとは考えてはいない。どこのラインで本運行に踏み込むのか踏み込まないのか、試験運行を行いつつ定義しようと考えており、もし試験運行の段階でほとんど利用がないのであれば、全く違う方法を考えなければいけないと思っている。

また、先程申し上げた通り、つばきバスの運行ルートから桜ヶ丘・清水ヶ丘団地入口バス停と御衣尾橋バス停をカットすると、1週の所要時間が10分程短縮化され、つばきバス全体の利便性が向上することになるので、その辺りも踏まえ検討する必要がある。

【委員】

先程、公共交通と福祉は違うと言われたが、その違いはどこにあるのか。

【事務局】

公共交通は誰もがあらゆる形で利用できるサービスを想定しており、福祉は高齢者や障がい者といった特定の層を対象としたサービスを想定している。

【委員】

試験運行を実施する根拠として、免許証を返納した人や高齢者が多いというアンケート結果を使われていたと思うが、これは福祉にあたらぬということか。

【事務局】

高齢者等にサービスを特化させるわけではなく、利用者のメインターゲットと捉えている。

【委員】

来年4月から乗合タクシーの試験運行が始まるということだが、今後いくでえ号の運行は不要になるのか。いくでえ号の車両も古くなってきており、更新時期を迎えている。

なお、令和元年度においては、いくでえ号の利用率は1日あたり7.3名となっていた。

【事務局】

来年4月から実施するのはあくまで試験運行であり、社会福祉協議会の担当者と協議した際、試験運行期間中のいくでえ号の運行については、現行のまま行おうと話されていた。

乗合タクシーが本運行に移行する場合は、いくでえ号と乗合タクシーの一本化や住み分けを検討する必要がある。

【大東会長】

今回の提案に関しては、公共交通不便地域の解消に乗合タクシーを導入するという新たな取り組みである。

他の地域でも乗合タクシーを導入している事例はあるが、値段もサービス内容も様々である。やはり、これからの時代は地域の実情にあった手段・サービスというものを考える必要があり、もちろん持続性がなければならない。そういう点でも、1年間乗合タクシーを試験的に導入することは非常に意味のあることだと思う。

本議題は、来年度から1年間試験的に乗合タクシーを導入するため、運行委託者を選定するにあたり、運行の基本となる部分を定めるものとなっている。

本日、皆様から頂いた意見は、事務局の方で精査し、運行委託者に提示する計画案については、会長である私に一任して頂きたいと思うが、よろしいか？

【委員】

異議なし。

■報告 1) つばきバスの収支状況について

【事務局】

つばきバスの収支状況について説明

質疑なし

■報告 2) 新型コロナウイルス感染症による地域公共交通への影響および府中町の支援策について

【事務局】

新型コロナウイルス感染症による地域公共交通への影響および府中町の支援策について説明

質疑なし

■その他

【事務局】

次回の府中町公共交通協議会は、12月もしくは1月を予定している。

協議内容としては、つばきバス運行見直し内容について町内各団体からの意見を踏まえ、実証運行の最終計画案のほか、乗合タクシーの運行委託先の決定および試験運行の最終計画案に関する協議を行う予定としている。

■閉会

大東会長閉会挨拶