

平成27年度 第3回岬町地域公共交通会議

1. 開催日時 平成27年12月25日（金）午後2時00分～午後4時00分
2. 開催場所 岬町役場3階第二委員会室
3. 出席者 18名（別紙出席者名簿参照）
4. 傍聴人 3名
5. 議事次第 別紙参照
6. 配布資料 別紙参照
7. 議事内容（要旨）

（1）開会

開会・配布資料の確認

（2）案件

案件（1）岬町地域公共交通基本計画（案）について

事務局より資料一1のうち、次の資料について説明を行う。

- I. 計画の概要
- II. 岬町の概況
- III. 地域公共交通の運行状況
- IV. 住民ニーズの概要
- V. 地域公共交通を取り巻く課題
- VI. 新たな地域公共交通の基本方針

（会長）

資料一1の前半について事務局から説明が有りましたが、委員の皆様からのご質問ご意見が無いようですので、後半の具体的な今後の取り組み等の運行計画に移りたいと思います。皆様よろしいでしょうか。では、ご説明をお願いします。

事務局より資料一1のうち、次の資料について説明を行う。

- VII. コミュニティバスの運行の見直し
- VIII. 利便性向上と意識啓発

なお、資料34頁（4）運賃について説明の際、幼児及び保護者の運賃無料措置に追加して、身体障がい者等に対する運賃の取扱いについて、各委員の意見を求めた。

（委員）

資料34頁の（4）基本路線の運行計画の運賃において、「運賃は、大人および小児とも100円均一とする。ただし、6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする。」とありますが、この軽減措置については何か理由があるのでしょうか。

（事務局）

6歳未満の子どもが一人で乗車する機会のあまり無いと聞いており、ほとんどが保護者の方と同伴でおでかけをされる状況です。本町は子育て支援策を充実させる方針をとっており、子育て支援の一環として、子ども連れの保護者の方も無料にすることで、バスを利用して一緒におでかけをする機会を増やす。また、バスを利用する意識の向上を図りたいと考え提案させていただきました。

(会長)

本町は出生率が低いと聞いており、少子化対策の一環としては非常に意味のある施策だと思います。

(委員)

障がい者の方については無料にすることは良いと思いますが、障がいの範囲は広いと思います。障がい者手帳を持っている方も段階があると聞いていますが、どの範囲まで無料にするのかをお聞きしたい。

(事務局)

ご承知のとおり、障がいの範囲は非常に広くあり、身体の障がい、精神の障がい、等級によっては介護者を必要とする方もあります。こうした方々を全て障がい者として無料とするか。また、対象者を制限するののかについて、各委員のご意見内容ご検討させていただき、無料の範囲についてお示しさせていただきたいと考えております。この交通会議で決定できなければ4月からの運行に際して、無料の範囲又は対象者が、まだ決定していない状況となります。

(委員)

障がい者手帳は1級から6級までであるが、バスの運賃は全国どこに行っても、障がい者は半額である。「何級まで」「何級から」という差をつけなくて、全員半額なら半額、無料なら無料にして欲しいと思います。

(事務局)

障がい者ご本人がおでかけの際に付き添いする方につきましても飛行機や電車が半額とする取扱いもあり、本町におけるバス利用についても検討したいと考えておりますのでご意見をお願いします。

(委員)

障がい者が車椅子での利用可能かどうか大きな要素と思うので、できれば乗車可能となるよう検討していただきたいと思います。

(事務局)

現在運行している赤バス車両は車椅子が利用できます、来年4月から運行するバス車両はマイクロバスを予定しておりますので、バス乗降に際して段差をできるだけ緩和したステップを設ける予定にしており、車椅子を畳んでの乗車は可能と考えておりますが、車椅子に乗ったままの乗車についてはできない見込みです。車椅子でのバス利用につきましては今後の検討課題とさせていただきたいと思います。

(委員)

乗継支線の運賃を無料にするということですが、バス運行には当然コストがかかりますので、地域格差を考慮しても、また、タクシー会社の運行継続についてももう少し考えないといけない。4月以降のバス運行収支がどうなるのかについて疑問が有ります。運賃を無料にすると有料には戻しにくいので、無料にすることについては慎重にしてもらいたい。

(事務局)

路線バスは4条事業者による運行が基本でありまして、まず、現事業者に代わりに走っていただけた事業者をあたりました。しかし、運行経費の面で合わない、運転手が居ない、バス車両が無いといった要因により、進出をお断りしたいとの意向を確認したところで有ります。また、支線は乗車頻度及び乗車人数も少ないということから、運行経費の軽減が見込まれる「デマンド方式」に変更することも考えました。しかし、1日前や数時間前の利用予約では、行きはいけても帰りはなかなか予約しづらい、高齢者の方々にとっては、使い勝手の悪い方法であるとの意見もありました。

このデマンド方式に代わる運行方式として、今と同じようにバス停を設けて定時定路線で運行するという点について検討したところ、現行のタクシー事業者から乗継支線の運行について対応可能である旨のお話をいただきました。しかし、この運行に要する経費の負担額の面で折り合わない結果となり、現行のタクシー車両での乗継支線の運行ができないこととなりました。

こうした状況を踏まえ、最終的には基本路線と同様に、道路運送法第78条に基づく市町村運営有償運送の方法でしか対応できないことになりました。この方法による運行には、4条事業者と同じように有償で運行するという点で、運行管理者、車両管理者等の設置が許可条件となりますので、こうした条件をクリアしながら、この交通会議のなかで審議し、同意を得た後に国への登録申請となります。また、バス運転手の確保に向けた条件のクリアも難しい問題となります。

こうした課題を解決しながら有償運送方式で実施することが難しい状況の中では、有料で走ることができないとなると、後は無料運行方式しかできない状況となりました。この無料運行の期間については、来年4月から1年間を実証運行という期間を設けて運行し、この期間中に諸条件を整えて有償運送運行への変換ということも検討しておりますので、その方針をご理解いただきたいと思います。

また、6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃負担のあり方については、住民アンケート調査結果でもありましたように、運賃は100円の現状維持が一番多く、次に距離制にしてはどうかとのご意見もありました。それらも含めまして実証運行期間中に再度検討したいと考えております。

(委員)

現行の大新東によるバス運行が実施される前の事業者のときは、新しいバスを買い入れて運行しなければならないということで、町にもかなりの負担があったと思うが、現在の運行会社が撤退するときは、町が新たに車両を購入して運行するのか、それとも、今の車両を譲り受けて名義変更のうえ運行するのか、これに係る交渉はスムーズに進んでいるのか。

(事務局)

現在運行する中型バス車両は、路線バス乗用タイプでノンステップ仕様となっています。現行の事業者からバス路線の廃止について申出があったときに、バス運行協定では5年間となっていますが、1年を残したうえでの撤退ということで、運行中のバス車両を譲ってもらえないかと交渉しました。しかし、バス事業者も全国の市町村でバス事業を展開しており、バス車両は会社の運行計画に既に組み込まれているということで、岬町へのバス譲渡はできない旨の回答がありました。

バス需給関係から、バス車両は新車での納車には約1年を要する状況にあり、必要なバス車両の確保には難しい状況でありましたが、関係者の協力によりバス車両の確保については、本月22日に開催された議会においてバス購入に関する議決を得たところであります。参考に、本町への納車時期については、車両本体に乗降ステップの追加や降車ボタンの設置等のバス車両としての最低限の改造を含めて、3月25日頃の納車に向けて製作中でございます。4月の運行にはギリギリ間に合うという状況にあります。

(委員)

資料34頁の(4)基本路線の運行計画の運賃において、「6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする。」の考え方ですが、例えば6歳未満の子ども1人を連れた両親が乗ってきた場合は3人とも無料とする予定ですか。

また、資料30頁の(2)目標指標において、1便あたりの利用者数を「現行1人(平成26年度)」から「目標値2人(平成32年度)」とあるが、今回の路線の見直しで「みさき公園ルート」と「淡輪駅ルート」の2つに分離する予定ですが、この目標値についても、それぞれ1便2人を指すの

か、それとも2つのルートで1人を目指すのか。

次に、PDCAサイクルについては、この交通会議を使って評価をしていくのか、もしくは別の評価組織を立ち上げる予定なのか伺いたい。

(事務局)

「6歳未満の幼児を連れた保護者の方の運賃」の取扱いについては、現行制度では6歳未満の子ども1人だけを無料としています。今回の提案内容は、保護者2人であっても、幼児を連れた保護者についても無料にする内容であります。また、資料30頁の目標指標につきましては、それぞれのルートで1便あたり2人以上の利用を目標としております。

次に、PDCA評価につきましては、評価基準の作成及びこの基準による評価の実施結果についても交通会議で報告し、ご意見をいただきたいと思っております。こうした取扱いについては、次の交通会議で、PDCAの評価内容等についてご提案をさせていただく予定であります。

(委員)

岬町は出生率が減っており、高齢化率は直近で35.2%と非常に高齢化も進んでおります。仕事の関係から多くの高齢者と接する機会がありまして、最低1時間に1便、できれば1時間に2便は欲しいと考えていますが、まず必要なことはバス運行を止めないで欲しいという切実なご意見を伺っております。また、バス料金はある程度高くなっても仕方ない。併せて、障がい者、高齢者、子育て支援に応えた運行を求める意見を聴いております。提案された案は、ベストでないかもしれませんが、生活インフラとしてのバス路線を維持することを基本に考えて、平成28年度については実証運行という位置付けで、住民のためにも是非この計画案によって進めてはどうかと思います。

(事務局)

各委員からの障がい者及び同伴の方の運賃については、他の公共交通機関と同等の取扱いをするという考えのもとに、近隣のバス会社等の制度内容を参考に、また、子育て支援や障害者支援を充実させるため観点から、委員の同意がいただけるのであれば、(4)運賃の箇所を追加修正させていただきたいと考えています。

(委員)

障がい者の運賃については、バス料金を支払うときに障がい者手帳を提示すれば、料金は半額を基本とする内容が一般的です。料金の端数については、民間の電車やバスでは10円未満は切り上げ、JRの電車だけは10円未満は切り捨てが現在の取扱い内容であります。

資料34頁の「6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする」制度については、一般的には原則ありません。ご参考までに概ね近畿のバス会社は、一般的に大人が6歳未満の子どもを連れていけば2人までは無料、6歳未満の子どもを3人連れていけば3人目からは子ども運賃を頂戴しております。ただ、こうした内容に必ずしもそうしなければならないわけではありません。

(会長)

岬町独自に「同伴保護者は無料にする」ことを実施しても法令等に違反することはないのですね。

(委員)

運賃や利用サービスを受ける者については平等取り扱いが原則です。福祉施策の一環として、岬町の子育て支援のための一つの施策として位置付けすることに理解はできるのですが。例えば、子どもが1人居たら、お祖父ちゃん、お祖母ちゃん、お父さん、お母さんの4人全員が無料というケースも考えられます。こうしたケースにまで適用する必要があるのかを考える必要があります。

(委員)

有償運行で町が運営することになりますが、6歳未満の子どもは無料であっても、同伴者は現行の運賃をいただく方が一般的ではないかと思えます。あまりに画期的なことをすると、町が損をすることになるのではないかと。また、障がい者は手帳があれば全国共通で1/2の料金を払うというのは、厚生省からの通達かと思えますので障がいの程度に関わらず、町運営するならばこの点を含んでおく必要があるのではないかと思えます。

(委員)

障がい者手帳を見せて料金を払うのであれば、障がいの程度1~2級は同伴者も半額で、支払い時に1人分の運賃を払います。また、障がいの程度3級以降は、電車については割引されませんが、バスは何級であっても半額の取扱いとなっています。

(委員)

6歳未満の幼児を連れた同伴者が無料になると、親戚のお爺ちゃん、お婆ちゃんは前の日は100円払ったのに、今日は無料ということが有り得るので、幼児は無料でも、連れてくる保護者の方は有償にしてもらってはいかがですか。

(委員)

6歳未満の子どもを連れての保護者・同伴者の無料はやめた方が良く思う。6歳未満の方は無料にしても良いが、同伴者はお金をいただくことにしていただければ良い。また、障がいの程度1~2級とそれ以外の取扱いが異なるなど難しいことを言わず、障がい者の方のバス料金は、岬町としては無料にすることで良いと思えます。

(会長)

障がい者及びその同伴者の方の運賃については、全国バス事業者の一般的な方法に岬町のコミュニティバスの運賃もその制度内容に合わせるという方向で纏めてよろしいでしょうか。

それでは、その方向については認めていただいたということにします。

また、6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、幼児と保護者ともに無料にするという方針で、子育て対策、少子化対策及び出生率が特に低い岬町にとっては特色のある制度と思いましたが、止めておいた方が良いとのご意見が強いようですが、いかがいたしましょうか。

(事務局)

6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については有料、連れてくる幼児の人数については1人に限り無料とする現行制度を拡大し、幼児及び幼児を連れる保護者の人数が何人であっても無料とした考えを持っております。

(委員)

子どもを連れてくる保護者の運賃を無料にした場合と、有料にした場合の財政的な影響はどの程度か説明願います。

(事務局)

バス乗客数は、平成26年度では12万人となっていますが、子ども単独の利用者数、及び保護者と幼児を連れたバス乗客が何人という資料は持っておりません。しかし、12万人の利用者に占める割合かは分かりませんが、そんなに大きな影響額ではないかと考えております。

(委員)

今までの制度や取扱いに囚われず、本町のセールスポイントとして画期的なことをすることも良いと思っています。町財政に大きな影響を与えないのであれば、ある程度の画期的なこともして、住民

などからの社会的評価をいただくことも別に悪くはないかと思えます。

(委員)

バス運行協定に定める期間を1年残した路線廃止のアクシデントから検討期間が1年しかなく、第1回目の会議から非常に時間がタイトと申し上げてきたわけです。そのなかで本町の基本目標は交通空白地域を創らないことが一番だと思うのです。限られた1年間のなかで事務局はいろいろ苦労されていますが、完全にベストな計画案は出てこないと思います。PDCAサイクルを重要視する必要があり、1年で全ての意見が網羅されたことになることは有り得ない話ではないかと考えております。よって、今回の計画案で運行していただき、実証運行の課題に対してはきっちりと見直していただき、改善するところは改善する。こうした繰り返しにより、本町の全体の公共交通機関のあり方を、計画期間の5年間を通じて見直ししていただきたい。岬町の公共交通が赤バスだけで全てが解決するのだという話ではなく、他の交通手段、民間の利用等も踏まえて、そこに住む地域住民の移動手段である必要な公共交通のあり方などを明らかにすることが必要であると考えております。

(委員)

地方創生でいろんな市町村が画期的な取り組みをして、いかにして他の自治体から町に来てもらうかを競っているなか、町も具体施策を進めていくなかでこれに有効なサービスを提供していくのは難しい状況にあります。一つの提案ですが、障がい者の方につきましては全国的な傾向を基準にして、それから町として障がい者にやさしい町を目指す。また、6歳未満の幼児から同伴の保護者まで無料にするのはどうか、一度下げてしまうと上げるのは難しいとのご意見もあり、全国的なやり方を基準ベースにして、どこまでを町としてやさしい施策をするかは、方向性として皆さんからご意見いただいた上で、詳細については事務局や会長に一任するというやり方も一つであるかと提案させていただきます。

(委員)

町の移動や買い物をするにしても基本路線の1時間に1便は不便かと思えます。例えば特急に合わせるということで1時間に2便ぐらいの運行内容で、料金については全国的な、一般的な料金で1年間やった方がよいのではないかと思います。その結果として必要性が低いとあれば、また見直してもいいという気がしまう。赤バスの利用促進を図るのであれば、便数をもう少し増やし、例えば2時間に3便程度の運行内容等がよいのではないかと思います。

(委員)

今回は自家用ナンバーで走るという方針を岬町として決定し、この交通会議でもって計画案を説明されているところです。国土交通省としましては、旅客を運ぶ上で一番担保すべき大事なことは「安全」であることは皆様ご理解いただいていると思います。今回は既存のバス事業者が撤退するという事で、本来であれば同様の緑ナンバー事業者をもって運行を考えるとございしますが、引き受けてくださる方がいない。従って、市町村が運行主体となった有償運送という形態に主軸を置かざる得ない状況にあります。先ほど委員が言われたように運行本数を増やせば良いとのことですが、町の財政事情等もございします。バス車両の購入に関する課題、そして、一番大事なのがバス運転士を確保することが難しい状況にあること。現在のバス事業の現状から言いますと、支線ではなく本線を引き受けてくださるところについても、この現行の提案内容の運行本数以上で登録申請すると、おそらく引き受けるバス会社がなくなり、全部撤退ということが想定されます。こうした状況から、本当にバスが走らないということが、来年4月から生まれるということになります。こうしたカツカツの状

態を踏まえた提案内容であることを御理解いただければと思います。

(事務局)

平成13年度からスタートした基本路線については30分に1便という内容でありましたが、そのときの事業者は赤字運行でありました。現在、コミュニティバスを走らせる場合は、バス事業者への補助金方式と、必要経費を全て負担する委託方式の二つの方法があり、町は補助金方式を採用しております。この補助金方式は、赤字が発生した場合はその赤字を全てバス事業者が負担しなくてはならないという内容でありまして、バス運転士の人件費や車両管理など経費も増加する傾向にあり、なかなか思うようにいかない状況にあります。現行の事業者もそうですが、ドライバーが非常に不足しており、また高齢化にもなってきております。先程運輸支局が言われたように、バス事業者にとって非常に厳しい状況ですが、今の運行本数程度をなんとか確保したいと新たなバス事業者と交渉しております。運行ダイヤにつきまして最終の調整を行っている状況にあります。

(会長)

多くのご意見を集約しますと、「6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする」の取扱いについては、今後の実証運行によるPDCA評価のなかで見直し内容を検討するという事で、事務局案どおりでやってみる。また、障がい者及びその介護者の方の運賃については、全国の一般的な取扱い内容、及びこれに係る法令に沿った料金体系とするということで纏めさせていただいてよろしいでしょうか。

(委員)

その前に要望したいことが有ります。現行のダイヤでは、12時台にバスが1便も無いので、1便でも良いので運行していただきたい。

(事務局)

現行のバスダイヤではバス運転手の休憩時間を確保するため、終点まで運行せずに、みさき公園や淡輪駅までなど途中で運行を止めている時間帯があります。その時間帯が12時台にあり、バスが終点まで運行しないため、一部のバス停留所においてはバスが無い状態になっております。今回の見直し案においては、全てのバス運行便を小島から望海坂まで通しで走るように改善することを検討しており、1時間に必ずバスが走るダイヤを目指して最終協議を行っております。

(委員)

運賃の問題等もあると思うが、資料32頁の(3)新たな運行路線は基本路線と乗継支線に分かれ、来年度から運行してみる。ただし、基本路線については現行どおりの運賃を、乗継支線についてはドライバーの確保、車両の問題や諸事情があって、運賃は無料にすること。実証運行期間である1年経って見直しを検討することは、運賃の見直しについては将来的にどうなるか判らない。一旦無料にしたものを現行どおり100円に戻すことになると、「そんなことは聞いていない」とならないように、どうしてこういう内容でスタートをするのか、全体的な問題点も踏まえて計画の内容を、地域住民、特に無料エリアの住民に対して最初に十分説明して欲しい。

(事務局)

ご意見のとおり十分な説明が必要と考えており、町ホームページと広報紙「広報岬だより」などに、今回の見直し内容を載せたいと考えています。来年4月からのバス運行について理解を得られるように、運行方法や運行内容と併せて、今回の見直しの背景や理由などを詳しく記載したうえで、運行ダイヤと一緒に各戸配も併せて考えております。また、これとは別に交通会議ニュースの発行も予定しております。

(会長)

各委員からのご意見のなかに大事な点が多くあり、特に、来年4月からの運行内容は、資料38頁に記載のとおりあくまでも実証運行であり、実験的に運行したうえで必要な見直し内容をこの交通会議で行う方針が示されております。このような町の方針を踏まえ計画案についてご理解を深めていただきたいと思います。

(事務局)

資料34頁の(4)運賃負担の考え方及びその負担内容については、会長が各委員の意見を集約した内容を示されております。その内容に準じて資料の一部を修正する必要が有ります。

なお、事務局としては、この修正内容については既にご了解をいただいたものと考え、これを表現するための字句の修正となりますので、この修正内容については、会長と事務局に一任していただければと考えておりますが、この取り扱い方法について、交通会議のなかで皆様の御了解を得たいと考えております。

(会長)

事務局から提案のありました資料34頁の(4)運賃についての字句の修正の表現を、事務局と会長に一任ということによろしいでしょうか。

(異議なし)

(会長)

では、そのようにさせていただきます。

(委員)

みさき公園でタクシーを待機させてご利用いただいておりますが、乗継支線ルートでの運賃の無料は如何なものかと考えております。タクシー利用も年々減ってきており、待機するタクシーの乗務員は、水揚げ金額に応じた給与という体系になっておりますので、現在、タクシーをご利用いただいているお客様も、無料の乗継支線を利用されてしまうと、タクシーはこれから更に売上額を減らしてまいりますので、岬町から他の地域でタクシーを走らせることも検討しなければならない状況を招くことも考えられます。参考に、弊社は、堺市において運賃300円という金額でデマンドタクシーを運行しております。

(事務局)

大阪第一交通タクシーを始め南海電鉄の多奈川線や南海本線への影響も含めて、今後のバス運賃につきましても資料38頁に記載のとおり、基本路線・乗継支線も合せて将来にわたり持続可能な交通手段として維持するために無償から有償への転換を検討したいと考えております。また、負担内容についても合わせて検討することを今後の課題として、この基本計画に明記しております。よって、運賃無料や負担額のあり方については、実証運行を踏まえて見直し内容を検討することについてご理解いただきたいと思います。

(委員)

現行の事業者によるバス運行においても赤字が出るという状況の中で、バス運行に係るサービス内容が現状維持され、運賃の無料措置などさらに便利になるプランを盛り込まれていますが、新たなバス運行に係る経費や町財政への影響などに問題はないのでしょうか。

(事務局)

現在、町は4,150万円の補助金をバス事業者に支出しております。現行のバス事業者は、平成24年の運行開始から赤字額を出しております。具体的には、平成26年度のバス総運行経費は6,000

万円を超えており、収支面では約 2,000 万円を超える赤字額を出す状況にあると報告を受けております。新たなバス運行計画では、町が運行主体となるため、必要なバス車両は町の負担で購入するとともに、この資料に記載のとおり、町がバス事業者等に求める運行本数から積算したバス運行委託料（人件費、車両の維持費等）などの合計額は、現行のバス事業者における運行経費総額の範囲内で収まるのではないかと考えております。また、乗継支線の運賃無料措置につきましては、自家用有償旅客運送に係る国への登録有効期間は、当初の登録では2年間と定められており、その期間内で実証運行と位置付ける1年間の中で見直しを図りたいと考えております。

（事務局）

無償運行から有償運行に切り替えるには1年ぐらいの期間が必要と説明しましたのは、何点かの課題があるからで、一番の課題は運転士資格があります。来年4月から予定しております乗継支線の運行には、車2台、運転士につきましては町の再任用職員を中心として4名で運行を予定する計画であります。予定する無償運行での運転士は、1種免許だけで運転に従事できますが、有償運行に従事する運転手には、2種免許又は1種免許で国土交通大臣が認定する講習を受講した者だけが運転に従事できる制度となっております。よって、有償運行に必要な2種免許の取得又は必要な講習を一齐に受けることはできませんので、来年4月から運転に従事しながら4名の運転士が順次計画的に免許取得や受講を受けるためには最低1年間の期間が必要であると考え、やむを得ず無償運行と判断した経緯もあることをご理解願いたいと考えております。

（会長）

当町がタクシー空白地帯となっても非常に困りますので、非常に大事なご質問をいただいたわけですが、1年間かけてのやむを得ない事情があったということでご協力いただけますでしょうか。

（異議なし）

（会長）

ありがとうございます。

（委員）

大阪第一交通タクシーがみさき公園から撤退されると町民を始め町への来訪者にとってもすごく困ることになりますので、今後も共存できるようなバス運行及び必要な見直しをお願いしたい。

（会長）

共存共栄ということで、今後とも宜しくお願いしたいと思います。

事務局から提案があった「岬町地域公共交通基本計画（案）」について、障害者及びその同伴者に関するバスの利用料金のあり方を修正した内容で、来年4月からコミュニティバスを運行するというごことでご異議ございませんでしょうか。

（異議なし）

（会長）

では、そのようにさせていただきたいと思います。異議が無いということで、平成28年4月からのバス運行につきましては、先程申し上げた一部原案修正のうえで、岬町公共交通会議として合意するという決定をいたしました。

（事務局）

「岬町地域公共交通基本計画（案）」につきまして、ご同意いただきまして、本当にありがとうございます。

(会長)

次に、案件2 第2回岬町地域公共交通会議議事録(要点)について、事務局より説明願います。事務局より案件2の概要を説明する。

(事務局)

この議事録の内容につきまして、修正または追記がある場合、修正が無い場合でも、年明けの1月8日(金曜日)までに事務局宛に電話あるいはメールでご回答いただけますようお願いをしたいと思います。ご回答いただいた後、この議事録についてはホームページへの掲載を予定しておりますので、ご了承いただきたいと思います。

(委員)

先ほどの乗継支線の無償化の件ですが、無償運行に係る実証期間を最長1年と計画に明記したらどうでしょうか。今回無償にせざるを得なかった理由については、原則的に国の許可なしに有償でお客を運ぶことは禁止されており、本来は国の許可を得た緑ナンバーで行わなければならない。しかし、今回説明のあった自家用有償運送で一定の条件のもとでは白ナンバーでお客を運んでも良いという制度によって運行する。しかし、その一定の条件とは「安全性の担保」、少なくとも2種免許や緑ナンバーほどの制限はかからないまでも一定の条件をクリアしたなかで許可されるということです。ドライバーには必要な講習を受ける、運行管理者、もしくは車両管理者の設置等の条件を満たすためには、少なくとも一定の養成期間等が要するというので、今回は苦渋の選択として無償にせざるを得なかったと。事務局からこのように説明を受けて、私なりに、今回基本路線が100円で、乗継支線は無料という位置付けになったと理解したところであります。

(事務局)

来年4月からの新たなバス運行にあたりましては、運輸支局からも説明があったとおり、運輸支局に相当ご無理を申し上げ、またご相談をさせていただきながら、この計画案について本日ご提案させていただいたと思っております。非常に感謝申し上げます。「安全運行が最優先」が基本であり、そのための緑ナンバー制度であることも運輸支局から何回もお聞きしております。今回、乗継支線における無償運行で実施することにおいても、町の再任用職員を中心にして安全運行を第一優先すること。また、現有の安全運転管理者も連携を密にしながら安全運行に努める方針であります。

(会長)

無償運行から有償運行への変更の条件が整い次第、なるべく早く切り替える考えということで努力してください。

(委員)

来年4月からのバス運行の内容を文書にて町民にわかるように説明して欲しい。しかし、詳しく書けないことも考えられます。よって、区長会で事前に説明してくれば、各区長が住民に説明することができ、ある程度は徹底すると思えます。

(会長)

ご提案いただいた区長会での説明においては、丁寧な対応をよろしくお願いしたいと思います。

(事務局)

本日はこの地域公共交通基本計画の内容につきまして、ご同意いただきましてありがとうございます。後日、運賃に関する記載内容を一部修正した内容をもって、来年4月からの市町村運営有償運送の登録申請を進めて参ります。

なお、この登録申請には地域公共交通会議にて、運行日や料金等(※資料31頁から38頁までの

内容)の協議が整った旨の書類の添付がございます。この書類の記載内容につきましては、事務局に一任いただきたいと思います。これについて委員の皆様には会長からご承認いただきたいと思います。

(会長)
ご提案ありましたように、これからの登録の申請に必要な本交通会議における同意書類の記載内容等について如何でしょうか。事務局に一任ということで進めさせていただいてもよろしいでしょうか。

(異議なし)

(会長)

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

(事務局)

来年4月からのバス運行につきましては、実証運行として位置付けし、この運行期間中にいただいた利用者の皆様からの様々な意見等を反映して、本日ご同意いただきました基本計画を修正して、また改訂版として、引き続きご審議いただいたうえで、計画の更なる改善を図りたいと考えております。事業評価につきましても評価基準、目標値を設定のうえ、路線の見直しや運行の効率化を図っていきたいと考えております。

今回、このようにバス路線の廃止が1年前倒しされたことに伴い審議期間が非常に短いなか、会長はじめ委員の皆様には積極的な会議、貴重なご意見をいただきましたことに感謝申し上げます。本当にありがとうございました。本町の地域公共交通会議はこれからがスタートとっております。来年度以降につきましても、引き続き委員の皆様方のご審議を必要といたしますので、どうぞ変わらぬご協力をよろしくお願いしたいと思います。

(会長)

これをもちまして、第3回岬町地域公共交通会議を終了いたします。

午後4:00分 閉会