

別府市公共交通活性化協議会 議事録

日 時：平成 27 年 2 月 1 日（月）14：30～17：00

会 場：別府市役所 5 階 大会議室

（事務局説明）

- ・委員 19 名のうち、2 名欠席、3 名代理出席により、設置規約第 7 条第 2 項の規定を満たしているため、会議の成立を報告。

1 報 告

（1）委員の追加について

（事務局説明）省略

（質疑応答）なし

（2）臨時会（書面会議）の議決事項について

（事務局説明）省略

（質疑応答）なし

2 議 題

（1）別府市地域公共交通網形成計画（草案）について

ア 調査結果の概要と分析について（資料 1）

（事務局・大分大学大井ゼミ説明）

【大分大学の研究に関連する質問等】

- 委員①：FIT というのは、個人旅行対象だが、団体旅行客に関しては、今後の研究になるのか。
大分大学：今回の研究に関して、団体旅行は対象にしていない。今後の研究として行う準備は出来ていない。
- 委員②：レンタカーやタクシー利用者が多いと思っていたが、路線バスの利用者が多いとの調査結果に驚いた。なぜ路線バスを利用したかは分かるか。
大分大学：利用理由については質問していないので、分からない。
- 委員②：今後、研究していく上で、路線バスを利用した理由を聞いて、そこから展開していくと面白いと思う。
- 副会長：今回の 3 年生のゼミの研究は、あくまでも別府市の計画策定を支援するものである。確約はできないが、来年度の 3 年生にゼミの研究テーマとして持ちかけてみて、反応次第では前向きに検討させて頂きたい。
- 委員③：QR コードを有効活用することで、効率的に情報提供の多言語化が図れるのではないか。外国人旅行者が移動しながら情報を入手でき、時間のロスにもならない。
- 副会長：今回の研究は訪問前の情報提供の必要性等について言及している。ご指摘の QR コードの件は、観光移動中の情報提供についての今後の研究課題である。
- 会長：FIT がどの程度、別府市に訪れているかは分かるか。
大分大学：外国人観光客は全体で 33 万人というデータはあるが、内訳として、FIT がどのくらいかは不明である。

【別府市における IC カード利用状況】

- 会長** : バスの利用者で IC カードでの支払い割合はどの程度か。別府市における IC カード利用は比較的多いか。
- KCS** : 市内の特定のバス系統に絞った乗込調査では IC カード利用者は 59.3%である。平成 23 年、24 年の大分県実施の地域間幹線系統乗込調査によれば、佐伯市で概ね 4 割となっており、別府は比較的 IC カードの利用が高いことになる。これは、APU の方々の通学定期利用と別府市が自主的に免許返納をされた方に 1 万円がチャージされた IC カードを渡しているところ等が要因ではないかと考察している。

イ 計画（案）について （事務局・受託業者説明）

【幹線系統について】

- 委員②** : 国庫補助路線について別府湯布院線の新設と国大線の分割について言及しているが、別府市の計画において他市町村にかかる路線について記載するのは違和感がある。関係機関と十分な議論や調整のうえ、表現は再検討した方が良い。
- 事務局** : 大分県の網形成計画の策定内容、さらには来年度以降の再編実施計画の作成を見据え、ダイナミックさが必要であり、別府市の網計画の中でも言及した方が良いと考え、記載に至った。
- 委員②** : 大分県の計画に別府市は含まれていない。
- 委員④** : 国大線に関しては、複数市町村を跨ぐ路線になるが、別府市以外の国東市や杵築市の意向等を把握していないので、別府市だけの議論は不適當。国庫補助対象路線でもあり、慎重に検討し、記載すべきか否かについては関係機関との十分な協議が必要である。
- 委員②** : 「別府～湯布院線」の新設とあるが、現在運行しているのか。
- 事務局** : 現在、別府市と湯布院をつなぐバス路線としては、亀の井バスの「別府～湯布院線」と「ゆふりん号」が運行している。
- 委員②** : 「別府～湯布院線」はそもそも国庫補助対象要件を満たすのか。
- KCS** : 当該路線は、平成 24 年度は黒字であり、近年赤字化しているようである。地域間幹線系統の国庫補助要件を満たす運行本数と輸送量があると考えられることから、国庫補助対象地域間幹線系統化できないかという内容である。
- 委員②** : 湯布院線について、新たな系統の新設を目指すという表現には、国交省サイドが見た時に、国庫補助路線の新設＝補助金ありきと見られると、計画としてよくない。また、国大線と同様に、湯布院線の現状分析について、「昔は黒字だったが、今は赤字」というデータがあるのであれば、示しておいた方が良い。
- 委員⑤** : 湯布院線の地域間幹線系統の国庫補助申請については運輸支局が扱う。再編するのであれば、沿線市町村などの関係機関との協議・調整を踏まえて、連名で網形成計画を策定する方法もある。今回の草案を踏まえて、次の地域公共交通再編実施計画策定に向け本省から何らかの指摘等があるかもしれない。
- 委員⑥** : 事務局は事前に国や県に個別に話をしておいて頂きたい。

【ワンコインバスについて】

- 委員⑦** : 市内のバス路線再編のみならず、高齢者などの一般市民、観光客がワンコインでバスに乗れるようになれば、個人タクシーはじめタクシー事業者の経営にダメージを与える大きな脅威となってしまう。
- 別府市** : 市は、市民の日常生活の移動支援を行う事について、再編実施計画や本協議会等を通じて交通事業者のご理解・ご協力を得た上で、ワンコインバスや他の多様な方法を実施していきたいと考えている。
- 会長** : 具体的には、“今後検討する中でご相談させて頂く考え”との回答である。
- 委員③** : ワンコインバスの受け取り方がひとによって様々。タクシー事業を圧迫する移動手段や運賃政策が本来“公共”として実施する必要があるものなのか、皆がWIN-WINの関係が築ける交通まちづくりを議論したい。
- 別府市** : 市は、「事業の公共性」を踏まえて、政策判断で行っているの、赤字を補てんするだけではない。今回の草案を元に各委員にご納得いただけるものを提示したい。市街地だけでなく郊外部も含め地域の声を吸い上げて、財政支出していきたい。
- 委員⑥** : 「ワンコインで利用できる交通手段の整備を検討する」とあるが、いろんな捉え方があり、誤解を生じかねない。
法改正後、バス会社は、廃止を申し出れば、半年後には廃止できることとなっている。
これからは、バスでもタクシーでも手も足も出ない所（＝交通不便地域）が出てくる。本計画の最終的な目標は、地域の若い方からお年寄りまでの公共交通を守るためにはどうすべきかとのことであると思うが、「ワンコインバス」という言葉が出過ぎている。「ワンコインバス」が全てではないという事をご理解頂きたい。
- 事務局** : 「ワンコインバス」はバスだけではなく、地域住民の日常生活における公共交通の活用による移動支援や高齢者対策といった意味合いである。施策の進め方等については、タクシー事業者、バス事業者、関係機関と協議していく。

【事業内容の追加】

- 委員②** : フェリーについて記載されていない。計画事業や公共交通の役割の表の中にも、「フェリー」や「別府国際観光港」を位置付けるべきだ。
- 事務局** : ご提案について検討したい。

【事業実施にあたっての留意点】

- 委員⑦** : 計画事業の中で、タクシー事業関連では、ICカードの件について検討頂いているが、現状、タクシーは現金主義である。おそらくICカードリーダーが搭載されても、タクシー利用が増える事は期待できない。
- 委員④** : 関の江団地線をマルショックを含む循環系統にするならば、従来の（欠損額の）4/5の補助を前提とせずに、100%補助についても検討して頂きたい。別府市の地域内フィーダー系統の上限額があるので、多くの系統を国庫補助対象地域内フィーダー系統に位置づけることは現実的に難しいし、
- 事務局** : あくまでもイメージであり、必ずこれを実施するという訳ではない。関の江団地線と湯都ピア浜脇線ともに、今後実際にアンケート調査や実証実験等を行いながら、協議・検討していきたい。
- 委員⑦** : 他地域の状況では、市町村が路線バスに赤字補てんするが、財政的に厳しくなると、バスも撤退し、コミュニティバスという形で市町村が運行主体となる。結局コミュ

ニティバスも厳しくなって、非常に収支の厳しい段階で乗合タクシーにバトンを渡される。今後、別府市が検討する中で、利用需要や財政負担の持続可能性など、一定の根拠を示して議論すべきである。

事務局 : 本日頂いたご意見は事務局の方で検討させて頂き、計画の方に反映させたい。

別府市 : 市の財政力のバランスを取りながら、持続可能な地域公共交通網を構築したい。

【草案の取り扱い】

委員⑥ : 交通事業者が全てを了承した内容ではなく、これから、こういう事を考えたかどうかという提言の範囲と理解して良いのか。例えば、重複路線は共同運行をした方が利用者の利便性が高まるのは分かっているが、事業者同士の協議か、協議会で協議すべきか。

あくまでも、「草案」はベースであり、最終決定ではないという理解で良いか。

事務局 : 「草案」で提示させて頂いた事業は、来年度以降に作成する再編実施計画の中で協議して、具体化させていくものと認識している。

委員④ : 地域公共交通活性化再生法では、協議会における協議結果の尊重義務が課されている。今回はあくまで「草案」ということであるが、最終版は改めて提示頂ける理解で良いか。

事務局 : 本日多様な意見等を頂いたので、もう一度検討し、「原案」として再度協議会に提出したい。なお、今後パブリックコメントも実施した上で、最終版を協議会に提出させて頂く。

会長 : 本日、ご意見を元に、事務局で整理して、原案については再度提示したい。

【学識経験者のコメント】

副会長 : 計画の主旨は、別府市の全体の交通の「絵」を描く。その中で、交通事業者から提案をするという事も主旨に含まれている。その上で「ワンコイン」は方法論でしかないけれども、新市長の「公約」にも挙がっているので、我々でも今後議論していきたい。再編実施計画では、資金を集める方法も記載する必要があり、「店舗から協賛金を取ってくる」や「利用者から200円、300円を負担してもらおう」等も検討すべきである。また、市外への広域移動の確保も重要な視点であり、フェリーや大分を結ぶ動脈、国東を結ぶ動脈、湯布院や熊本やJRを含めて、折り込むべきである。路線バスが全てではない。書き方としては、動脈についてはあくまでも「幹」という書き方をしないといけない。市内に完結している部分は書いても良いが、「幹」については、是非、県と連携して頂きたい。

公共交通は、バスも大事だが、タクシーも大事である。タクシーは「最後の公共交通」を担っていることも事実であり、そのような内容を追記することでタクシーの位置づけを上げるべきである。APU線は、APUを生活拠点として、準幹線に位置付けることも考えられる。

事務局の草案を今回提示してもらったが、各委員からも逆提案が必要である。

会長 : 各委員から、丁寧に意見を伺って、適切に計画に反映して欲しい。

(協議結果) 原案を修正して再度委員にお諮りする。

3 その他

(1) 東山循環線実証運行の経過報告ほか

別府市 : 今年1月4日に東山循環線を運行開始した。

1月の乗客状況は、東山循環線のみで4便平均で8.9人。昨年に比べると、やや増えている。今後は、乗車率を把握しながら地元の方の意見を聞いて、成果を判断し、今後の取組みに繋げていきたい。

実証運行の期間は、3月11日までの予定であったが、ダイヤ改正が3月26日ということなので、可能な限り、延長したいと考えている。バス・タクシーの各交通事業者のご意見等を伺いながら、東山循環線の今後について検討していきたい。

(17:00 終了)