

別府市公共交通活性化協議会 議事録

日 時：平成 27 年 10 月 26 日（月）15:30～17:00

会 場：別府市役所 4 階 4F-3 会議室

（事務局説明）

- ・委員 19 名のうち、1 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）別府市公共交通活性化協議会事務局規程の一部改正について

（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策定調査業務 中間報告について

（事務局・受託業者説明）

I 別府市の現状・まちづくり戦略【報告】

- ・地域の特性、公共交通の現状、生活不便地域の分析、公共交通に対する財政負担状況
- ・上位計画、関連計画、諸施策

II 地元住民・交流人口の利用ニーズなど【報告】

- ・自治委員等アンケート分析
- ・他部署の観光関連調査
- ・平成 24 年度バス実態調査で把握した利用ニーズ

III 市の公共交通の方向【協議】

- ・交通まちづくり政策の視点
- ・地域経営の視点
- ・公共交通ネットワークの視点

IV 今後の調査の予定【協議】

- ・留学生を対象としたグループインタビュー
- ・特定地区の高齢者アンケート
- ・郊外部（中山間地域）での住民座談会など
- ・交通事業者ヒアリング

【JRとバスの乗り継ぎ余裕時間の分析結果】

委員①：回答者の観光地と来訪手段があるが、掲載している観光地までの移動手段というところか。

受託業者：別府市に来るまでの移動手段と推測される。

委員② : 公共交通の接続状況の分析はどのような作業によるものか。

受託業者 : バス路線を利用して、JRの特急で大分方面や小倉方面に行く時に、バスとJRの乗り継ぎ余裕時間が何分あるかを、往路・復路及び方面別にチェックした。

委員③ : 乗継分析調査の結果を計画にどのように反映させることを考えているのか。

会長 : 中間報告の手順の一つとして、こういった論法で作業を進めているということであり、意見を寄せていただければ、計画に反映させる。

【公共交通への財政負担への対する自治委員の意向（自治委員アンケート結果）】

委員④ : 自治委員アンケートの添付資料（別府市の公共交通に対する財政負担状況）の受け取り方が自治委員や民生委員でも様々であった。

「積極的な財政負担を望む声は少ない」となっているが、今後は、さらに市民に対し、バス運営の現状等を積極的に情報発信すべきだと感じた。

委員③ : 別府市は福祉には1.1億円出しているが、公共交通には800万円の支出であり、桁が違う。市の財政負担額が年間800万円になっていることの是非よりも、バス事業者の内部補助が年間300万円にもなる事実を、一般の市民は知らないだろう。行政や住民にも様々な工夫や知恵をしてもらい、一緒になって別府市の公共交通を守って行ければ良いと思っており、そのような内容を網形成計画に入れて頂きたい。

副会長 : バスサービスの利便性が高い地域に住んでいる住民にとっては、公共交通は「あって当たり前」の意識になっている。必要と思っている方は人口に対して圧倒的に小さい規模であり、アンケート調査をすると、他人事に思っている大多数の回答に引っ張られやすい傾向にある。

別府市の公共交通の現状を伝えていくということが大事。特に、「いつまでも公共交通があるとは思わないで欲しい」というメッセージは伝えていくべき。地域の代表の方を通じて広く情報発信していくことも大事である。

人口減少下において、税収が減っていく状況の中で、今以上に財政負担を増やすというのは難しい。例えば、トータルコストを維持しつつ、福祉分野の移動支援と公共交通の両分野で重複している部分の財政支出を公共交通にシフトさせるなどの工夫は必要であり、そのような前向きな知恵出しを協議会で行うべきである。

阿南会長 : 少数の意見にも最大限配慮しながら、議論をしていくことが大事である。

（協議結果）原案のとおり可決する。

<(2) 実証運行計画（案）について>

（事務局説明）

【幹線と支線の乗り継ぎ】

会長 : 乗り継ぎ時間は。

事務局 : 5分程度。

委員② : 乗り継ぎ場所の鳥居には雨よけや日よけはあるか。

事務局 : 乗り換え場所については御嶽公民館を活用する予定。鳥居バス停にある東山パレットの用地等を活用した雨よけ・日よけ対策についても現在調整中である。

【沿線住民のニーズ】

- 委員① : 堺から柚の木の間では乗降できるのか。
- 事務局 : 新規免許区間に新たなバス停は設置しないものの、自由乗降区間の検討中である。。
- 委員① : 循環線は1周50分を要すが、逆周りは必要ないか。
- 事務局 : 住民との意見聴取では、「時間が掛かっても、乗り継ぎしても良いので、増便を希望する」とのことであったことから、東山地区におけるバスの便数を増やすことを優先し、実証運行を計画した。
- 委員③ : 非常に面白い実証運行になるのではないかと期待し、我々も是非協力したいと思って、取り組んでいる。
- 委員⑤ : 柚の木と堺は現状から、どのくらい増便になるのか。
- 事務局 : 柚の木3便、堺は2便の増便となる。
- 委員⑥ : 東山地区の人口や利用者数、当該地区を選んだ理由を教えてください。
- 事務局 : 東山地区のバス路線の現状、さらには、移動手段を必要とする高齢者いわゆる交通弱者が多いことが選んだ理由である。

【実証運行に関する市の財政負担の基本スタンス】

- 委員⑦ : 市の財政負担は、既存の補助制度と同様に、バス事業者の内部補助が生じてしまうものなのか。
- 事務局 : 委託契約であり、運行経費（変更作業手数料も含む）から運行収入を引いた額を委託料としてお支払いする。

【実証運行の本格運行の可否判断】

- 会長 : 1日あたりの想定利用者数はどのくらいか。
- 委員① : 本格運行への可否判断はどのようにするか。
- 事務局 : 想定利用者はオルレでの利用も見込めるため、想定できていない。市としても初めての取り組みであり、亀の井バスさんに利用目標値を検討して頂いている。結果や過程を検証し、委員の様々な意見を頂き判断したい。
- 副会長 : 利用目標値は地域住民と共有し、地域の方にも頑張って利用して欲しい。

【実証運行に関する情報発信】

- 委員④ : 九州オルレが盛んである。オルレの際のバス利用も市民にもっとPRし、行政の財政負担が効果的に活かされるようにすべきである。駅長お薦めコースとして情報発信するなどの検討もお願いしたい。
- 委員⑤ : 実証運行の周知に向けた時刻表の掲示はいつから大丈夫か。
- 事務局 : 補正予算案の議決後、大分運輸支局の許認可がおりたら、可能である。

【その他】

- 事務局外 : 別府市総合戦略について、次回の会議では一定程度ご説明したい。

（協議結果）原案のとおり可決する。

(17:00 終了)