

令和2年度第3回 瀬戸内市地域公共交通会議 会議録要旨

開催日時：令和3年1月28日（木）14時00分～15時50分

開催場所：瀬戸内市役所 2階 大会議室

出席委員：大東会長（岡山商科大学経営学部）

田野副会長（瀬戸内市副市長）

原 委員（両備ホールディングス㈱）

佐藤委員（東備バス㈱）

尾崎委員（有ツルヤタクシー）

坂本委員【代理：末藤氏】（有ネイチャーワールド自動車）

元浜委員（瀬戸内市商工会）

秋山委員（瀬戸内市観光協会）

吉田委員（瀬戸内市老人クラブ連合会）

真田委員（瀬戸内市PTA連合会）

石田委員（中国運輸局岡山運輸支局）

松尾委員（岡山県県民生活部県民生活交通課）

藤森委員（備前市市民生活部市民協働課）

岸本委員（瀬戸内警察署）

中山委員（備前県民局建設部管理課）

出席委員 15名

委任状提出委員 5名

事務局：企画振興課 松尾（部長）、岡崎（課長）、青砥（課長補佐）、木村（主査）

1. 開会

2. 会長あいさつ

※新型コロナウイルスの影響で、公共交通の利用者は減少している。

※JR西日本からは赤穂線の減便の発表があり、このことについては後ほど事務局から説明がある。

※公共交通を維持していくためには、タクシーやフェリーを含めた交通事業に関わる皆さんにネットワークを維持していただく必要がある。

※本日の協議事項にある「地域公共交通計画の策定」では、今後5年間の瀬戸内市における公共交通の将来像についてご協議いただくことになっている。活発な協議ができればよいと考えている。

3. 議事

(1). 地域公共交通の現状について

---事務局から資料の説明---

会長 意見や質問はあるか。

委員 市の対応状況で1月26日にJR西日本岡山支社へ要望書を提出したとの説明があったが、参考のために要望書の内容を教えてください。

事務局 現状の運行本数を維持して頂きたいという内容の要望書になっている。

委員 瀬戸内市の事情を加味した内容になっているか。

事務局 瀬戸内市を含め、沿線市町はJR赤穂線が1時間に2本運行している前提で施策を実施しているため、減便により大きな影響が出ることを記載した要望内容となっている。

委員 要望書の中で瀬戸内市として要望したポイントはどこか。

事務局 要望書は4市1町がとりまとめて提出しており、それぞれの市が施策を実施している中で、減便により沿線住民にも大きな影響が出ることを要望書に反映させている。12月にJR西日本に説明に行った際には、駅前整備、皆様のご協力で購入できた山鳥毛の活用、刀剣博物館への訪問など観光面への影響も出ることはJR西日本の支社長に説明した。

委員 4市1町それぞれ事情が違々と理解した。

事務局 新聞報道にもあったように赤磐市も駅前整備を終えたばかりであり、和気町は少し前に駅前整備は完了しており、駅を中心にこれから移住者・定住者を増やしていこうとしている矢先であったため、どの市町にとっても影響は大きい。

副会長 JR西日本の委員が本日欠席ということで、これまでの市との協議の中でJR西日本から説明のあった内容を紹介させていただく。コロナの影

響で、新幹線の利用客が激減しており、全体の収益の一部を使って運行していたローカル線の維持が更に困難になったとの説明があった。また、コロナ収束後も利用者数が元通りに戻ることはないという分析しており、市としては今後も利用促進に取り組み、様々な形で現状の運行を維持できるように働きかける必要があると考えている。

会長 JRの減便により路線バスや市営バスへの接続が悪くなったとき、利用者への周知は可能か。また、JRの減便情報についても住民へ周知する予定はあるか。

事務局 市営バスでも事前に周知する予定である。バス車内はもちろんだが、JRの改正情報と合わせて市のホームページでも周知していきたい。

委員 JR西日本が厳しい状況にあることは分かったが、市内3駅の駅前広場改修計画への影響はあるか。

副会長 市建設課の関係であるため、私から回答させていただく。駅前広場の改修計画は予定通り進める。

会長 ほかに気になる点はないか。

副会長 JR赤穂線が10便減便になるが、路線バスや市営バスへの影響は何便あるか。

事務局 市内3駅全てに市営バスが乗り入れている。乗継時間に影響を与える赤穂線は3駅全ての上り下りで見た場合の延べ本数は30便弱程度になる見込である。

副会長 市営バスの全便が赤穂線との接続を考慮しているのか。

事務局 市営バスの全便を各駅で赤穂線と接続させることは困難なため、邑久駅における岡山方面との接続を最優先としたダイヤを設定している。このため、邑久駅以外の駅では、赤穂線との接続が元々よくない便もある。

(2) 「瀬戸内市地域公共交通計画（素案）」の策定について

---事務局より瀬戸内市地域公共交通計画の説明---

委員 計画素案の70ページで、事業11の住民との協働による移動サービスの提供・利用促進事業の説明部分の写真では、白ナンバーで輸送しているように見えるが、実際にこのような方法で運行することは可能なのか。

事務局 助け合いの輸送という形態である。瀬戸内市内の円張地区でも、3年ほど前からこのような方法で運行している事例もある。運賃收受せず、燃料代等の実費程度を利用者が負担して、地域の助け合いで成り立っている。

委員 利用者から收受するお金が燃料代だけということであれば、白ナンバーであっても運行できるということではどうか。岡山運輸支局の方からもう

少し詳しく教えていただきたい。

委員 基本的には事務局からの説明通りである。まず、有償かどうかということで判断する。利用者からお金を頂く場合は事業用の緑ナンバーで運行することになり、バスやタクシーなどがこれに当たる。それ以外でも一定の条件を満たせば利用者からお金を頂いても白ナンバーで運行することができ、瀬戸内市の市営バスなどがこの方法である。一方で無償となると道路運送法に抵触しないため、自由に運行できる。しかしながら輸送の対価の受けとり方は様々であり、運賃に代わるものを利用者から受け取るのであれば国土交通省に申請が必要である。全てのケースで運行できるとは限らないが、先ほど事務局から説明のあった使用した燃料代等だけの経費を支払ってもらうという内容であれば、白ナンバーでも運行できるという内容となっている。

事務局 いろいろな地区で、様々なケースがあると考えている。住民自治組織や自治会、コミュニティからタクシー事業者に依頼して、町内会の方がタクシーを使って移動している場合に、自治会の会費や自治体からの補助金を活用できるような自治会独自の取り組みをタクシー事業者と協力して実施している自治会もあると聞いている。将来的には、市の自治会担当部門から自治会へ補助金を交付して、このような輸送に活用していただくケースも可能性としてはあり得ると考えている。

委員 58ページの評価指標⑨で福祉タクシー助成について記載があるが、二種免許を持っていない方が運行する場合にも補助するのか。

事務局 この記載は既存の制度を示しているものであり、市福祉課が障害者の方を対象として現在交付しているタクシー券のことである。

委員 介護認定を受けている方にもタクシー券交付を検討していると聞いたが、それもこの部分の記述に含まれているのか。

事務局 記載している福祉タクシー助成は既存の制度に限った内容である。委員ご指摘のとおり、市いきいき長寿課で介護認定を受けられた方へのタクシー券の交付を検討中であると聞いているが、現時点では具体的な内容は決まっていないため、計画には記述していない。

委員 これからということで認識した。介護認定者にタクシー券を交付する事業については市の担当課において慎重に検討していただく必要がある。

委員 本日は私立高校の入学試験の日である。私には来年度から高校生になる娘がおり、市営バスの高校通学利用について議論してほしい。子供のうち1人は、高校の3年間牛窓から通学したが、両備バスの定期代が年間約10万円、JRの岡山市内までの定期代が年間約8万円、3年間で計算すると50万円以上かかった。駅から離れている牛窓にお住まいの方

- は高校にも通いにくいいため、通学定期の補助を検討していただきたい。
また、市営バスについても、現行のダイヤでは朝夕の通学時間帯に対応できていないため、市営バスの通学利用ということも検討してほしい。
- 委員 観光面からお願いしたい件がある。冒頭説明があったＪＲ西日本の赤穂線減便の件である。昨年、瀬戸内市に非常に興味を持っていただいている旅行会社が観光協会へ来られた。新型コロナウイルスが蔓延している中であり、話が進んでいないが、旅行会社側が無料のタクシーチケットを含めた旅行パッケージをつくる話であった。また、今後観光協会の方でツアーを作る計画もあり、ＪＲ赤穂線の日中の減便は大きな痛手になる。コロナ禍の間は難しいと思うが、収束後はできるだけ早く現行の便数に戻していただくことを要望していただきたい。実は、平日昼間の観光客は多い。四国をはじめとして様々な地域から観光客がＪＲを利用して来訪する。特に車がない学生は駅から、だがしの大町まで歩いて来る。日中の時間帯は観光目的の若い人が多く利用する時間帯であるため、ＪＲに対して再度要望をお願いしたい。
- 事務局 計画では観光と公共交通の結び付きをしっかりと考えたい。観光に行きたくても自家用車がなければ行けないまちではなく、公共交通を使って観光を楽しめるまちを目指して計画を策定したいと考えている。一方で、ＪＲ西日本からは新型コロナウイルス感染症の収束後に以前の利用者数がすぐに回復することは考えにくいとの説明を受けている。現行便数の回復は厳しい状況ではあるが、ＪＲの利用者数が増えれば検討の余地も出てくる可能性がある。観光分野とも連携しながらＪＲ利用者の増加が見込めるような施策を推進したいと考えている。
- 委員 1つ目は、先ほど委員からもご指摘があった白ナンバーによる輸送関係で48ページの③にある「住民との協働」の部分について、「公共交通空白地有償運送」や「自治会輸送（無償）」といった白ナンバー輸送をイメージした記載になっているが、地域が事業者に輸送を依頼するようなケースもあることから、その方法を特定しないような表現に修正したほうが良いと考えている。2つ目は質問である。54ページの評価指標で①は公共交通利用者総数、②は移動手段別利用者数と記載があり、利用者総数はモード別の利用者の合計、移動手段別はそれぞれの利用者数というイメージであるが、利用者数のデータのとり方などに違いはあるか。3つ目は、駅前整備計画が利用環境改善事業に関連していると思われるため、事業に追記しても良いのではないかと考えている。4つ目は、73ページの計画の達成状況の評価について、毎年事業の進捗や数値のチェックをして次年度に反映させていくつくりになっていて、非常に良い

ことだと思う。表の中で「毎年確認可能な数値チェック」とあり、具体的にどの指標を毎年チェックするのか、また、中間評価の時には何をチェックするのかを記載した方が、委員の皆さんが事業の進捗などを評価するときにわかりやすいと思う。また、3年目に目標値の見直しを検討するとの記載があるが、目標値が適正ではなくなったということは、事業自体に問題が発生していることになり、計画全体の見直しが必要になる場合もあるため、表現を変更したほうが良いと考えている。中間時の3年目に限らず、必要に応じて見直す表現に変更したほうが良いと考えている。

事務局 1つ目について、限定的な表現にならないように修正する。2つ目について、事務局内の調整段階でもわかりにくいとの意見があった。評価指標①は公共交通移動全体をイメージしている、評価指標②は公的負担がある路線の利用者数としている。記載が同じように見えてしまうため、わかりやすくなるよう修正する。3つ目について、駅前の整備についてはどの事業に位置付けるか検討する。4つ目について、新型コロナウイルスの関係で先の見通しが困難な状況であり、例えば今回のJR減便のような事態が今後発生することもあり得るため、中間評価だけでなく毎年評価していき、必要に応じて事業全体を見直すことも検討する表現に変更する。

委員 55ページに、「公共交通等情報提供事業」という記載があるが、事業に位置付けられているか。

事務局 事業自体に位置付けられてはいないが、62ページの事業4利用環境改善事業内で情報提供について記載している。

委員 駅前整備事業はこれから進めるということだが、JR西日本へ駅舎の修繕について申し入れはできるのか。待合室は冷暖房がなく、良い環境とは言えない。更に赤穂線が減便されると、あの待合環境で1時間近く待つこともある。待合環境が改善されればJRの利用者も増える可能性があるため、市の駅前整備と関連して駅舎の改修をJRに要望していただきたい。

また、JRの減便に対して、現行便数維持の要望を4市1町の首長が提出したとのことだが、国会議員にも働きかけて要望に協力していただくことも検討していただきたい。

事務局 前回の公共交通会議で市建設課作成の資料より簡単に説明したが、今月から駅前広場整備の短期計画に着手している。短期計画ではトイレは改修するが駅舎には手を付けないと聞いている。この先JRが単独で駅舎の改修を進める時期が来るかもしれないが、そのタイミングで市の意見

を取り入れていただけるとは限らない。市の意見を反映してもらうとなると、市の負担が相当必要になると聞いている。駅前広場整備の短期計画から長期計画に変わるタイミングでJR西日本とどう関わっていくのか検討する必要がある。また、今回の減便の撤回要望について、便数を増やしてほしいばかりではだめで、例えば市としては、観光施策により観光利用を増やすことや、駅周辺に住宅を建て、住む人を増やし、利用増につなげるなどとセットで要望する必要があると市では考えている。なお、岡山県を通じて国会議員に要望内容を伝えて共有していただくための準備を進めているところである。

会長 58ページについて、評価指標⑨と⑩でいずれの指標も行政負担を維持することを想定としているが、人口減少が進む中で、最終的には評価指標としての整合性が苦しくなる。人口推計なども踏まえて設定しても良いのではないか。また、69ページについて、事例紹介①で公共交通を利用する人が「急性心筋梗塞」、「心不全」、「脳梗塞」で死亡する可能性が高い結果が出ているとあるが、低い間違いではないか。不の相関となっている。

委員 先程、委員からも意見があったが、通学定期の補助をお願いしたいと考えている。58ページに通学定期補助の記載があるが具体的なイメージはあるか。

事務局 この部分の記載は既存の通学定期補助制度のことである。スクールバスを利用されている小中学生への通学定期補助のことを記載している。

委員 新たに何か考えられているわけではないか。

事務局 新たな制度については、計画を推進する中で具体的に検討していきたいと考えている。小中学生だけではなく、高校生の通学に対する補助制度も検討が必要になるかもしれない。

委員 地域公共交通計画ということで、広範囲で多岐に渡っていると思う。それぞれ目標の数値を決めたうえで5か年計画とされている。事業計画について参考にされているものはあるか。

事務局 本計画策定にあたり、現状把握を目的として住民アンケートなど各種調査を実施した。現状調査から見えてくる課題を洗い出し、これらの課題を改善したうえで今後も持続可能な公共交通として維持していくことを考えた場合にどのような事業があるかを検討して計画案としている。また、国土交通省のガイドラインや他自治体の事例なども参考にして、個別事業を提案している。

委員 事業が多岐にわたっているが、1つ1つの課題に対して取り組むということなので、計画だけで終わらないようにしてほしい。先ほど運輸支局

の委員の意見にもあったが、事業として適切かということを定期的に検証した方がよい。ぜひそれぞれの目標を達成していただきたい。もちろん委員の我々も協力して一緒に考えていきたい。

事務局 行政だけでは推進が難しい事業が多い。市民や交通事業者の皆さんのご協力が必要不可欠であるため、ぜひご協力をお願いしたい。また、新型コロナウイルスの関係で先の見通しが困難な状況だが、定期的に事業評価を実施し、必要に応じて改善しながら進めていきたいと考えている。

委員 5年間の計画を立てる上で、市やコンサルタントと一度も話合をしたことがない。会議で資料に目を通したときに何のことかわからず驚いたことがある。別の委員会でも発言したが、コンサルタントに委託してもよいが、地元の人からの意見を十分に反映させなければ、絵に描いた餅になる。利用状況などは交通事業者から、観光については私に聞いたりする時間をコンサルタントがとっていない。難しい内容を記載するのはよいが、実現させなくては意味がない。文章をつくるのではなく、地域の生の声を聞く時間をつくることをコンサルタントに提案する。

事務局 対応が不十分な部分があったことは反省している。委員ご指摘のとおり、交通事業者や観光協会の協力がなければ、絵に描いた餅になってしまう。今後はこれまでより更に丁寧に説明しながら進めていきたい。

委員 JR赤穂線の減便について、本日はJR西日本の委員さんが来られていないが、公共交通をこんなに簡単に減便してよいのか確認したい。公共交通事業者である以上、減便などには慎重に対応する必要があると考えている。一方で、沿線の市町村はもっとお大きな声を上げるべきであり、新型コロナウイルス感染症が収束したら現行の便数に戻すことをJR西日本から明言していただいた方がよいのではないか。JR西日本は利用が少ない駅の無人化を進めているようだが、同じような考えで不採算路線を減便すると沿線住民には大きな影響が出る。

事務局 赤穂線の減便は本市にも大きな影響があると考えている。JRの発表直後に市長が現行便数維持の要望もしているが、市民を巻き込んで声を上げていく必要があるという意見も挙がっている。JR西日本からは、利用者数が極端に少ない時間帯は減便せざるを得ない状況であるとの説明を受けている。今後は、この時間帯の利用者を増加させる取り組みとセットで要望することが必要だと考えている。

4. その他

①最近のバスの利用状況について

委員 最近の状況は対前年比で路線バスは70～80%、高速バスは10～20%、貸切バスは20～30%くらいとなっている。Go to キャンペーンがストップして以降、貸切バスは仕事がない状況に陥っている。路線バスは不可欠な事業として、いくらかの合理化はしてでも継続するが、利用者数は元に戻らないと考えている。外出自粛や在宅勤務の普及、マイカー通勤に切り替えた方などの影響で80%までしか戻らないと考えている。そうした場合、残りの20%の収益はどのように確保するか、先が見えず、苦悩の中にある。バスだけではなく、飛行機や新幹線を含めた公共交通全般が大変な状況にあるということが現状である。

②前島島内地域内交通の導入について

事務局 この会議でも協議してきた前島の島内地域内交通の導入について、三菱自動車との連携で車両を無償提供していただき、活用することを検討していると説明してきた。連携を模索してきたが、経営状況が厳しい中で車両の無償提供は難しい状況であるとの回答をいただいた。車両提供に関する直接的な連携はできないが、市としては来年度当初予算に必要な経費を計上しており、議会での可決が前提となるが、準備が整い次第車両を調達して、来年度の早い段階で導入したいと考えている。なお、車両はEV車両とし、一般的には納車まで5か月程度かかるが、三菱自動車からスムーズな車両確保という面では協力できる部分もあるとの提案があった。引き続き、様々な面で三菱自動車と連携しながら事業を進めていきたい。

委員 一般家庭用の100ボルトで充電できるのか。

事務局 一般的な充電器を設置する予定である。

委員 電気自動車は今後流行すると思う。しかしながら、充電できる場所が瀬戸内市内は1か所しかない。小豆島では12か所あるようだ。可能であれば、前島への来訪者も充電できるようにしてほしい。走行距離の問題があり、電気自動車を使って瀬戸内市へ来訪しづらい状況になっている。

事務局 公共交通だけにとどまらず、環境面や生活インフラとしてどう整備していくかの話になってくるため、引き続き検討する。

次回の交通会議は2月中旬に書面審議で実施する予定である。また、計画の内容がほぼ確定した時点で3月に交通会議を開催する予定である。

5. 閉会

副会長あいさつ

※本日の会議では、地域公共交通計画の内容について、貴重なご意見や厳しいご指摘を多々いただいた。以前からの協議を含めても、皆さんの意見が十分に反映されていない部分もまだあると考えている。今後は、書面審議、パブリックコメントを実施して仕上げていくことになる。お気付きの点があれば随時連絡していただきたい。

以上